

はじめに

物理学者の寺田寅彦は、1934年(昭和9年)に著した自著で、以下のよう
に述べています。

20世紀の現代では日本全体が一つの高等な有機体である。各種の動力を
運ぶ電線やパイプが縦横に交差し、いろいろな交通網がすきまもなく張り
渡されているありさまは高等動物の神経や血管と同様である。その神経や
血管の一か所に故障が起こればその影響はたちまち全体に波及するであ
ろう。(…中略…)

それで、文明が進むほど天災による損害の程度も累進する傾向があるとい
う事実を十分に自覚して、そして平生からそれに対する防御策を講じな
ければならないはずであるのに、それがいっこうにできていないのはどう
いうわけであるか。そのおもなる原因は、畢竟(ひっきょう)そういう天災
がきわめてまれにしか起こらないで、ちょうど人間が前車の顛覆(てんぷ
く)を忘れたところにそろそろ後車を引き出すようになるからであろう。『天
災と国防』

1930年代、寺田が日本全体を一つの高等な有機体と捉え、社会基盤がそ
の命脈を握る神経・血管として表現した状況は、それから80年が過ぎた
2011年も変わっていません。むしろ、情報という神経が増加したことで、
事態はより複雑化したといえるでしょう。

そして、その上で寺田は「天災は忘れた頃にやってくる」と述べます。

しかし、皮肉なことに、2011年の日本は片時も天災を忘れる余裕がなか
ったように思えます。とはいえ、それは表面的にそう見えているに過ぎな
いでしょう。発生から半年を過ぎた東北地方太平洋沖地震(東日本大震
災)や大きな被害を出した台風第12号、第15号の記憶は早くも遠のいて
います。

災害それ自体は非常にセンセーショナルな事象で、災害で奪われる人命
や家産、そして社会基盤に直面するとき、人は思わず目を覆ってしまい

す。災害が去った後も、こうした悲しみや苦しみは人々を襲い、時に無力感に苛みます。しかし、そこから復興を果たさんとする時、人は苦しみを抱きながらもあえて事務的に、前へ進もうとする。その歩みは長く堅実で、地道なもので災害の持つ悲劇性を越えた力が必要となります。

一方で、災害への備えも長く堅実で地味なものです。しかし、そうした備えが、少しでも災害によって生じる被害を減らし、迅速な復興へ繋がることとなります。そうした意味では、災害に着目するとき、我々は災害自体の規模や悲劇性のみを目を奪われるだけではなく、事前の策や復興の過程でどのように力が注がれたかを考慮し、その上でその災害から知り得る情報を、また再び襲うであろう災害の防止や被害の軽減へ繋げることが最も求められることといえるでしょう。

しかし、災害に繋がる自然現象のスペンは長く、災害の中で知り得た情報が、次の災害にうまく繋がらないことが見られるのもまた事実です。東北地方太平洋沖地震(東日本大震災)では、そうした情報、あるいは記憶の伝達が被害の明暗を分けた地域が少なくないとも聞きます。こうした記憶は、かならず風化と修正に晒され、情報も新しい情報が行き交う中で忘却と喪失の憂き目に遭います。そうした中で、失われた記憶と情報と呼び覚ますように災害は発生し、また新たな記憶と情報の蓄積が行われます。

寺田は、このような一連の記憶と情報の流れに留意しながら、天災は忘れた頃にやってくることを指摘しているのではないのでしょうか。

社会基盤としての鉄道は、そうした記憶と情報を留めやすいものといえます。余部鉄橋に言及する書物や記事を参照すれば、その中では必ず 1986 年(昭和 61 年)の脱線事故に言及がなされ、阪神電鉄の躍進に触れているならば、兵庫県南部地震(阪神・淡路大震災)からの復興は不可欠な要素といえるでしょう。列車が何気なく行き交う鉄橋の脇に、かつての災害や事故の記憶を留めた石碑がポツリとたたずんでいることも、少なくありません。

ですが、人が鉄道を利用しようとするとき、過去の災害を想起して振り返ることはあまりなされないはずで、同時に、その鉄道がどのような安全対策、災害対策を講じた結果として現在があるのかを知ることもあまりないでしょう。

本誌は、そうした災害と鉄道の関係を考え、振り返る観点から著されたものです。直接の契機としては、やはり東日本大震災がありますが、それだけに留まらない災害と鉄道の記憶や情報に関して広範な記述が出来るよう試みています。

具体的には、第1部で鉄道に留まらない、日本の災害体制、災害対策の基礎的な知識と法律を紹介し、その上で鉄道が日常の中でどのような保守保全、あるいは災害対策を行っているのかを安全報告書から読み解きます。これは事前対策、いわば現在にあたる部分ですが、このような災害対策は「災害と鉄道」を巡る記憶の中でなにを原因としたものかを検討していくものが、第1部の第3章と、第2部で取り扱う代表的な事例を通して鉄道が自然災害のなかでどのように存在し、そこから復興し、その災害を通じてどのようなことが情報や記憶として存置されていたのかを検証しています。こちらは、「災害と鉄道」における過去にあたります。

では、過去と現在があれば、当然未来も存在するでしょう。それは第3部にあたります。災害からの復興は地道なものだと先に記しましたが、多大な苦労と費用が伴います、その中で鉄道の復旧が断念されることもあります。ではなぜ復旧は断念されるのでしょうか。その鉄道が地域から必要とされていないためでしょうか、普段から利用者が少ないからでしょうか。あるいは逆に、なぜ巨額の費用を投じて復旧されるのでしょうか。そこにはさまざまな考えの闘ぎ合いが生じ、行政や地域が社会基盤に対する考えを現す部分でもあります。そうした考えを通じて、災害と鉄道のこれからを提示しています。

ですが、あらかじめお断りしておきたいことが1点あります。それは、本誌の性格に関わることです。あくまで本誌は、知ることに主眼を置いて作成されました。すなわち、従来あまり利用者や鉄道愛好者が考を巡らせることはなかった災害と鉄道との関係や歴史を我々なりに調査し抽出したものを、読者の皆様に提示することが最も大きな目的です。すなわち、本誌が提示した疑問、あるいは問題提起は「日本において、鉄道は災害に対してどのように備え、災害の中でどのような被害を受け、どのように復旧への努力や断念がなされたか。そして、それはどのようにその後に活かされた」というものです。

このHOW型の疑問には、なかなか端的な結論を用意するのが難しく、結果として記述に「まどろっこしさ」や「くどさ」が潜んでいる可能性は否定できません。それでもなお、何故この疑問をテーマとして選んだかと問われれば、それはやはり皆様に「災害と鉄道」に関わる様々な論点を知って頂きたいからです。では、何故、今このテーマなのか。東日本大震災の影響か。それは否定できない部分が大いのですが、それだけがすべてではありません。逆説的に申し上げるならば、東日本大震災が発生したからこのテーマを取り扱うというパラダイムを打破しようという意図がありました。すなわち、地震や震災のみが災害と鉄道を語る上ですべてではなく、地震もそれぞれのケースで大きく異なる事情を抱え容易に類型化し得ないことを提示できればと考えたからです。

そうした意図が果たして成功したかは読者の皆様に判断を委ねますが、我々が災害、鉄道をそれぞれに真摯に受け止め、その中で先ほど掲げた疑問にどのように答えたかをお読みになり、ご自身で災害と鉄道、あるいはそれぞれについてお考え頂ければ僥倖です。なお、データは10月25日で締め切っておりますが、東日本大震災で被災した仙石線の一部区間が年内で復旧することが発表されました。

最後になりましたが、東日本大震災や台風第12号、台風第15号などで被害を受けた皆様にお見舞い申し上げ、一日も早い復興をお祈り申し上げます。

「光は暗黒(くらき)に照る……」

一橋大学鉄道研究会 2011年度 研究担当

能登屋