

わが 地下鉄人生

金山正吾

34年間の、長くも短い地下鉄屋人生であった。昭和33年4月の大阪市役所入所時には交通局技術部高速建設課であった組織が、配属の決まった8月の時点では交通局高速鉄道建設部に拡充されていた。まさに大阪地下鉄の拡張・発展と並行した、私自身の技術屋人生の始まりであった。

新米の計画課土木係時代に、中央線の高架構造物設計チームに加わり、「鋼鉄道橋設計基準」の作成を命じられた時の緊張した気持は、今も忘れない。また、設計対象としては、御堂筋線・新淀川ランガー橋にも緊張した。戦前からの先行投資橋脚が厳然と存在しており、建設局の新御堂筋道路橋との調整・協議などもあり、一途に設計に取り組んだことも、今では懐かしい。

設計業務にややマンネリ気分を感じていた昭和39年に、建設事務所勤務の発令があった。谷町線天満橋の大川河底横断ケーソン工区の主任監督員である。経験豊かな若い仲間たちに助けられながら、研鑽これ努めた新米現場監督の思い出は、数限りない。転属した谷町線天王寺駅工区とその隣接工区でも、道路迂回の交通規制や杭建て込みの新工法など、緊張の連続であった。今思い返すに、私自身として、この時代が最も仕事に没頭し、充実感にあふれていた。

昭和42年に第二建設事務所の係長を拝命した。千日前線北端の野田阪神駅から南下して西長堀駅の手前までの広範囲を担当する。技術面で特筆すべきは、中之島西端部で土佐堀川・堂島川を河底横断する複線断面の「川口シールド」工事である。掘進中の事故防止に対しては最大限の注意をはらったが、貫通後の圧気開放によるトンネル浸水事故の予見に抜かりがあった。わが地下鉄屋人生における最大の失態である。苦難の掘進を終え、喜びの貫通式の最中にひたひたと浸水が始まった。並みいる報道関係者に間一髪気付かれなかったのが不幸中の幸いであるが、その修復には死ぬ思いをした。原因は、中之島ポンプ室構築の北側壁をくり抜いた部分とトンネルセグメント底面とのごく僅かな隙間である。シールド掘進中はトンネル内圧気によって抑制されていた地下26mの被圧水が、圧気開放とともに一気に浸入してきた。地上から問題箇所を目掛けてセメントや水ガラスを大量に注入するが、全く止まらない。当然ながら、急激な流水は周辺の土砂を呼び込む。地表面に沈下が現れだし、堂島川防潮堤天端が下方に放物線を描きだした。トンネル底部の地盤が抜ける！ トンネルは大丈夫か？ 急遽ゴムボートを用意した。真暗なトンネルの中をこわごわ漕ぎ出した。まさに暗黒洞窟の探検隊さながらである。もしトンネルが潰れたら、

そして堂島川の河底が抜けたら、「若き青年技術者の運命や如何に！」である。浸水は、被圧水位と均衡するところまでトンネルを水没させて、ようやく止まった。再び圧気をかけながら徐々に徐々に排水をした。原因箇所を完全に修復したのは勿論であるが、今もこの悪夢は忘れられない。歴代の工務課長には、就任される度に「川口ポンプ室の排水量に異常がないかどうか、常時注目しておいて下さい」と頼み続けている。

昭和45年に土木課に転じ、土木工事全般の設計変更業務を担当した。印象に残る仕事として、「天六ガス事故により工事を休止したことによる各業者の損失に対する補償額の交渉」がある。同じく、特命により取り組んだ「ガス管の離脱プロセスの究明」がある。

昭和47年からの技術係長時代は、谷町線八尾南延伸に係る各鉄道・道路・下水道との近接施工協議など、施工方法の検討や関係先との折衝に忙殺される毎日であった。一方、長期的な技術力向上対策も怠りなく、「業務研究発表会」を定例的行事とするべく発足させた。

昭和51年、第一建設事務所長として谷町線・関目～大日間の施工管理総括責任を担うことになった。ここでも地元住民のクレーム対応に苦渋する事態が続発する。工事騒音、家屋損傷、換気塔設置など苦情の種は尽きない。開通直前まで妨害行動を危惧するとは、想定外の体験であった。開通後、次の担当工事が発注されるまで時間に余裕があった。この期間を利用して、建設事務所の全員で『第2号線 都島～守口間建設工事記録』を執筆・刊行した。実物実験が困難な土木技術の分野では、工事实績の記録が貴重な参考となる。とりわけ、失敗例の紹介が技術の進歩を促す。文筆に不慣れな人も得意な人もいるが、全員が発刊の趣旨に賛同してくれて、懸命に執筆に取り組んだ。爾来、全ての工事で「建設記録」が作成されていると聞く。先駆者の功績は、とりわけ大きい。

昭和54年、総務部主幹として将来計画を担当することになった。当時各方面からの地下鉄誘致の要望は熱烈で、昭和46年の都市交通審議会答申第13号の基本計画は実情に沿わなくなった。そこで、国に対して基本計画の見直しを要望する先がけとして、大阪市として独自に「路線網調査委員会」を設立し、検討を進めた。これらの事務局業務をはじめ、片福連絡線の調査・検討その他諸々、交通局を代表しての対外交渉、市会関係への説明、市の上層部への接触など、従来の経験にはない業務内容に緊張の連続であった。

昭和56年、土木課長の辞令を受けた。土木工事全般を統括する立場にあり、

責任の重大さを痛感する。御堂筋線中百舌鳥車庫や既設駅改造の工事、堺筋線天下茶屋延伸工事などの施工計画・発注、天六ガス事故関連の裁判問題など労働組合対応、地下鉄建設に関して初めての洗礼である会計検査院の受検、その他山積する種々の問題への対応など、激務の日々であった。

昭和60年に総合計画局副理事に転出。第三セクター・大阪メディアポート株式会社に出向した。電気通信事業に新規参入する構想である。光ファイバーケーブル網を整備して、大量通信を必要とする企業に専用回線として貸与するという事業である。光ファイバーケーブルは主として地下管路に収容することとし、地下鉄トンネル内の電纜棚にも収容するという計画である。その関係で、交通局からも参画する必要があるという次第である。第一種電気通信事業の免許を取得することが急務であり、私自身事業の将来を十分に理解しないままに、闇雲にスタートすることとなった。後に関西電力株式会社も参画することになり、関係多社の出向社員のモチベーションに苦慮することとなった。自治体の通信商売の意義については、ついに疑問を払拭することができなかったが、大阪市が後年この事業から撤退したと聞き、長年の疑問が解消した思いである。

昭和63年に港湾局に転じ、第三セクター・株式会社大阪港トランスポートシステムに出向した。港区と南港とを連絡する鉄道を建設するためである。南港へのアクセスは住之江公園経由でニュートラム（南港ポートタウン線）に依存していたが、輸送力および利便性の不足が港湾地域の開発のネックになり、港区の大阪港駅と南港とを海底トンネルにて短絡する必要性が増大した。また当時オリンピックを大阪に招致する構想があり、夢洲・舞洲への連絡をも念頭において、当面の路線免許を至急を取得することになった。交通局は経営上の判断から、この延伸路線を自らは運営しないという姿勢であり、港湾局の所管として建設・運営することから、物流事業・三セクの上記OT Sが取り組んだという経緯である。この年の実務最終日、12月27日に運輸省から免許が下り、安堵のあまり気が緩んで数日寝込んだことを思い出す。余談ではあるが、コスモスクエア駅における地下鉄とニュートラムとの乗換方式を、乗客の利便性を最優先に考慮した計画にできなかったことが、いまだに悔やまれる。

平成4年3月、市役所生活に早めに区切りをつけた。反省体験と自負体験がほぼ五分五分の半生であった。余生の今は、自身の楽しみと些少の社会貢献を手探りしながらの昨今である。
(2008-10-20)