

大川が氾濫するぞ～

金山正吾

この苦々しい思い出も、けっこう古い。昭和39年の初夏のことである。大阪地下鉄・谷町線の建設工事、天満橋に沿って大川の河底を横断する工区の主任監督員の辞令が出た。6年間の設計業務にややマンネリ気分を持て余していたところ、現場勤務の希望が叶って、内心期するところがあった。請負契約上、技術面では発注者を代表する権限を有する立場で、責任の重さを感じて何事にも率先垂範の意気に燃えていた。

河底横断となると、今では概ねシールド工法が適用される。が、当時は実績的に安全・確実な「潜函工法」が採用された。およそ幅11m、長さ20m、高さ7mの鉄筋コンクリート製の箱を予め地上で造っておいて、これを所定の深さまで徐々に掘り沈めていって設置する。川幅が200mであるとするれば、10箱を一直線に並ぶように正確に設置する。隣接する箱を水密・強固に接続する工事が全て終わると、相互の壁を取り除いて、一連のトンネルに仕上げるという工法である。

これらの作業を川の中で行うのであるから、先ず鉄筋コンクリート製の箱を造るための地盤づくりをしなければならない。当然、その部分の川の流れを堰き止める必要がある。雨の少ないシーズンに、小範囲づつ堰き止めることにする。小範囲であるから治水上は問題がないにしても、舟運阻害となると事は重大である。

天満橋は3径間の橋である。常時は中央径間部分を船が航行しているが、川の中央部分を堰き止めている期間には、側径間部分を航行してもらわなければならない。そのためには、かなり上流から下流に至るまで、航路をゆるやかに付替える必要がある。平素は船が通らない流域には、ヘドロが大量に堆積しているし、その他の障害物も埋没している可能性がある。これを完全に浚渫してやらなければ、船が座礁したり船底を傷つけたり事故につながる。

当時は淀川の上流で砂や砂利が盛んに採取されており、これらの大型運搬船の航行も頻繁であった。大阪航運協会という船主の団体があり、彼らと事故防止の詳細協議を交わすが、砂利船船主の要望する条件は特に厳しい。

こういう背景を十分に認識して、付替え航路の浚渫には特段の慎重を期した。浚渫後の水深調査も手抜きなく行った。という積もりであった。

当時の水深探知機は、精度が悪いのか、モニターが鮮明でない。
やむを得ず、川の平面を碁盤の目に細かく区切って、各ポイントで錘を落とし、水深を測るという原始的な方法を使った。勿論、何回か繰り返し計測した。

「まあこれでよかろう」ということになって、砂利船船主の不安を解消するために航行テストを行った。うるさ型の船主と施工業者の所長と私が船首に立ち、上流から大型砂利船を粛々と運航させた。付替え航路に進入して緊張の瞬間が過ぎたと思う間もなく、ぐらぐらっと大衝撃が全身を走った。頭の中が真っ白になった。座礁だ！船首が停止し、船尾が流されて旋回を始めた。大型船が大川の流に直角に居座り、転覆する～。こりゃ～川を堰き止めてしまうぞ～。大川が氾濫するう～。次々に妄想が脳裏を走った。あとのことは、あまり覚えていない。

現実にはそんな事態にはならなかった。が、砂利船船主に弱みを握られる結果になり、以後の交渉ごとでは全てに弱腰にならざるを得なかった。大分高くついたのではないかと思う。

今回の教訓。何事も「この程度でよかろう」は、ダメ。単純な作業も、愚直に徹底して行うことが大事。爾来、「确实、確認」が座右の銘となった。

(2008-4-22)