

当日の状況について

1月17日午前5時46分は、夢の中にいた。前日までの連休中は、市民駅伝大会(2月18日開催予定)の練習のため総合運動公園の外周を走り回った。夢の中で急な坂道を登りながら苦しい、頭がくらくらすると思っていたら何故か体もぐらぐらする。しばらくは(1秒にも満たない時間)体の自由が利かなくなってしまった。体が勝手に動いているといった感じがした。しかし、我にかえってみるとあの恐ろしい地震の真最中であつた。慌てて隣に寝ている妻に覆い被さつた。

一呼吸して真暗な中で妻の無事を確認し、子供部屋に寝ている長男(7歳)長女(4歳)の名前を叫んだ!しばらくして「お父さん!」と呼ぶ声が出た。

子供部屋に入ろうとして襖を開けようとしたが動かない。激震のためか動かない。少々焦りを感じながら渾身の力を込め足で蹴りながら動かしてみた。動いた!僅かに20~30センチの隙間が開いた。体をねじ込んで子供部屋へ入った。暗闇に本の山が見えた。やばい!と思った。その時、布団が動くのが見えた。子供は布団にもぐり込んで無事であつた。パジャマ姿の二人を抱えて寝室に戻った。一部壁が落ちて砂ぼこりがたっていた。

実家(岐阜)に電話をかけてみたが、繋がらなかった。情報を得ようと携帯ラジオを聴いても状況がよく判らなかった。この時点(午前6時頃)で私は、神戸より私の実家(岐阜)もしくは妻の実家(神奈川)が「やられた」と思っていた。それ程までに私は、「神戸は安全である」という神話の虜になっていた。

緊急連絡網にしたがって電話を掛けてみたが、繋がらなかった。家族を痛んだ建物には置いておけない(私は昨年6月に採用され家族は8月から神戸にきて半年も経っておらず近くに頼るべき人もいないので)と考え、自動車でいっしょに職場へ向かった。

国道2号線までは順調に進んだが、いったん国道2号線に入ったら大渋滞で塩屋駅まで1時間かかった。このままでは駄目だと思い、緊急連絡網の前後の職員宅へ行きそれぞれ出勤したと聞き自宅に戻った。家族を自宅に残し再び自動車で職場に向かった。国道2号線は相変わらず大渋滞であった。先程よりも状況は悪化していた。

やむなく自宅に戻り今度は自転車で向かうことにした。古い家で心配そうな顔の長男に「困った人を助けてあげるのがお父さんの仕事だから」と言って家を出た。内心家において家族を守らなくてはとも思ったが、出かけた。須磨までは、ずらりと並んだ自動車の隙を縫うようにして自転車を飛ばした。須磨寺では、69期初任科で一緒だった職員に会い「松田さん何してるんですか！ヘリコプターで何とかしてください。水が出ません」と言われ、異常事態をいよいよ肌身で感じ焦った。至る所で火災が発生しており、道路は壊れビルは倒壊し、信じがたい光景であった。

神戸駅辺りで国道 2 号線は、封鎖されており北側へ迂回して中華街を經由して三宮に入った。倒れたビルの瓦礫の中を神戸大橋へと向かった。神戸大橋の車道は、通行止めになっており歩道を走った。途中つなぎ目が 5~10 センチほどずれて海が覗けた。ポートアイランドにようやくたどり着いたが、そこは一面の泥沼で深い所は 20 センチもあった。これが液状化というものかと思い、泥沼の中を自転車で走った。

途中チェーン等に砂が詰まって動かなくなった。自転車から降りて、自転車を道路に叩きつけるようにして詰まった泥を落として再び走った。ようやくヘリポートに着いたのは午後 2 時であった。完全に出遅れた。ヘリ 3 は、午前中から飛行しており、その時も飛行中であった。ヘリ 1 をエプロンに出すところであったので手伝った。ヘリ 1 は燃料給油のため大阪国際空港に向かい(神戸ヘリポートの給油施設は、燃料会社の社員が出勤できず稼動していなかった)帰りに燃料会社の社員を乗せてきた。

私はヘリポートで運航管理の任に就いたが、電話はほとんど繋がらなかった。ヘリコプターから入ってくる情報から機動隊長が防災センター(神戸市北区)への移動を決意された。我々は午後 5 時頃神戸ヘリポートを離れヘリ 1、ヘリ 3 と隊員 9 名で防災センターへ向かった。

17 日は防災センターの、以前使用していた格納庫及び事務所の整理をして翌日からの活動に備えた。

飛行内容

1月17日は、情報収集が中心に実施された。救援物資搬送は当初2週間特に弁当パン等の食料を中心に実施した。18日に航空部隊の会議を実施した。18日早朝の段階では、山崎パンの工場から東遊園地(三宮)まで可能な限り運ぶという情報しかなく、準備不足の中で会議を始め、参加された方々(千葉、東京、川崎、横浜、名古屋、京都、埼玉、岐阜、香川の消防・防災航空隊)に多大な迷惑を掛けた。

会議の途中で山崎パンの工場近くの中学校のグラウンドを半ば強引にお願いして臨時の離着陸場とさせていただいた。この件に関しては、吹田消防及び中学校関係者の方のご協力に感謝しております。

山崎パンの工場近くの中学校のグラウンド～東遊園地のルートでは一度に投入できる機数は、5機が限界(飛行にかかる時間は10分程度なので離着陸時等に上空待機することになる)であるので午前午後の2班に分けることにした。

18日午後には六甲アイランドの生協から食料を出していただけることになった。また、臨時離着陸も増加させることができたので別のルートを作成することになった。

臨時離着陸場では、民生局の職員により誘導等をしていただいたが、事前の打合せができなかったので大変ご迷惑をお掛けした。

19 日からは、スケジュールを事前に作成することができるようになり作業の流れがよくなった。また、陸上自衛隊の大型ヘリコプター(チヌーク)が救援物資を王子公園まで運び、消防関係のヘリコプターが、各地点まで運んだ。

20 日には、救助事案が発生した。六甲山系の大月地獄谷で 17 日に滑落した垂水区の医師が 20 日午後に発見されヘリ 3 が救助に向かった。

現場は、滝の横で上空からは見えなかった。上空で旋回をしていると、堰堤の上で手を振っている人が見えた。気流の状態を確認しながら、木々が左右から迫る狭い谷間に進入していった。堰堤上空で左右の松の枝に注意しながらホバリングした。幸いにして救助隊員が堰堤上にラペリング降下できた。要救助者と救助隊員をホイストで揚収して平磯(垂水区)のグラウンドに向かった。垂水の救急隊に引き渡し、神戸ヘリポートに向け飛行しているときにこの震災の中あの地獄谷から救出される強運の人もいるのかと不思議な感じがした。

飛行上感じたこと

当初 2 日間各航空機は、それぞれの機長の判断とパイロット共通のコモンセンスにより運航されていたというのは、神戸市内の縦横 5~10 キロ高さ 150~400 メートルの間に常時 10 機以上のヘリコプターが飛行していたが事故もなく運航されていたからである。

この震災に際して飛行された各パイロットの航空安全を保つ努力に敬意を表したい。今回の震災に限らず事故現場上空において無理な飛行をする取材機が散見されるのが残念だが、今回は取材機相互が無理な飛行をするヘリコプターに注意を受けたパイロットもそれ以後反省して安全に配慮して飛行したことはすばらしいと感じた。

19日以降は、通常航空機相互間で使用する122.6メガヘルツで王子公園を中心に陸上自衛隊が航空機の運航状況の通報業務をするようになり航空安全に大きく寄与した。また消防、防災関係の航空機には135.2メガヘルツを使用して防災センターを中心に神戸消防機動隊が航空機の運航状況通報業務をした。運航スケジュールについては、自衛隊、海上保安庁、消防関係と連絡を取り合って時間の経過と共にスムーズに行われるようになった。

心残りなこと

私は学生時代を含めて11年間自衛隊で勤務し、その後5年間民間人として働き、昨年6月から神戸市消防局にて勤務している。これらの経験を踏まえた時心残りなことがある。

危機管理において第一に重要なことは、初動体制の確立であると考えている。私のとった行動は、果して消防職員として最善の判断であったかどうか？未だに自分自身で解決できないでいる。今回罹災した神戸市職員は、救助する側であり、又救助される側でもあったのではないか？

私はまず家族の安全を考えて行動した。前にも述べたように当初家族を連れて出勤しようとした。地震があつてすぐに自転車で出勤すればもっと早い時間にヘリコプターを飛ばせることができ、ヘリコプターからの情報により多くの方の命を助けることができたのではないか？私自身に有事即応の態勢ができていなかったことが心残りである。

ヘリコプター運用全般について

- (1)ヘリコプターの活用方法について
ヘリコプターの能力を十分発揮するための研究をさらに進めるべきであると感じた。
- (2)運航体制について
毎日勤務体制から三六五日体制への移行が望ましいと考える。又可能な限り職場の近くに住まわせることも考えるべきである。
- (3)ヘリポートについて
24 時間運用する必要があると考える。又有事の際は、使用に制限を加える必要があると考える。
- (4)航空法について
航空法第 81 条の 2(搜索は救助のための特例)に消火活動を加え第 97 条(飛行計画及びその承認)についても特例を設けるべきだと感じた。

おわりに

震災の爪痕が深く残り、多くの市民の方が避難所で生活されています。一日も早く復興し、災害に強い「防災都市神戸」の一翼を担うよう今後とも勤務に邁進する事を誓い筆を置きます。