

# 東日本大震災の対応と支援の記録 社会インフラを支える責任

東北・関東地方を中心に、未曾有の被害をもたらした東日本大震災。混乱の中でも東武グループ各社では、それぞれが役割を全うし、一丸となって難局を乗り越えた。ここでは運行管理所が行った対応を中心に震災の記憶をたどる。

2011年3月11日14時46分、列車運行に関する指令業務を行う運行管理所に緊急地震速報を知らせる回転警告灯が点灯した。所内は警報音が鳴り響いた直後、長く大きな揺れに見舞われた。東北地方太平洋沖地震<sup>※1</sup>の発生である。

運行管理所の壁面に亀裂が入るほどの強い揺れ。所員たちは机上から落ちそうなモニター設備を押さえるのがやっとで、立っていられたなかった。この地震によって発生した巨

大津波は、東日本一帯の太平洋沿岸を襲い各地に甚大な被害を与えた。

沿線に設置していた地震計は、太田駅周辺で震度6弱、鐘ヶ淵駅付近では震度5強、下今市駅や新栃木駅、東武動物公園駅、松原団地（現・獨協大学前）駅、鎌ヶ谷駅付近などで震度5弱を観測した。その後も幾度となく大きな余震が続いた。

東武沿線でも地震によって、各駅でエレベーターの停止やホーム上に設置された駅名看板・スピーカーの

傾斜、線路の陥没、陸橋コンクリートの崩落などの被害に襲われた。「何が起きたのか分からない」——誰もが目を疑うような光景が、沿線のそこかしこに広がっていた。

## 「営業停止」の決断

「安全な場所に停車してください」。地震の揺れが続く中、直ちに指令員が全駅・全列車に、安全確保を促す

無線を流した。その直後から、無線や指令専用電話は呼び出し音が鳴り止まない状況が続き、情報集約どころか連絡の優先順位を付けることもままならない状態に陥った。情報が錯綜し、「列車が脱線している」といった誤情報も流れた。まさにパニック状態だった。

運行管理所では、全駅・全列車への一斉無線を活用し、錯綜する情報の整理に努め、地震発生から約1時間後の15時50分、全駅だけが人がいないことを確認。駅間に停車していた列車に対し、架線・線路・踏切に異常がないことを確認でき次第、最寄り駅まで最徐行での運転を指示するなどの対応を行った。

各列車が最寄り駅に到着し旅客を降車させた後に、運転を見合わせ、早期復旧に向けて線路等の点検作業を開始。その時、迫っていたのは帰宅ラッシュの時間帯だった。一刻も

早く帰宅をしようとする人たちが駅に殺到する。しかし、列車が走行できる状況ではない。誰かが線路上を歩き始めれば、大勢の人が後に続くのは想像に難くない。線路内に人が立ち入れば、当然、点検・復旧作業にも支障が出て運転再開のさらなる遅れにつながってしまう。そうした懸念から、安全を確保し最短で運転再開をするため、「運転見合わせ」ではなく「営業停止」を選択した。これは1995年の阪神淡路大震災<sup>※2</sup>で起きた当時の混乱や、同年の地下鉄サリン事件<sup>※3</sup>で得た教訓からの決断だった。16時に伊勢崎線をはじめとする本線系統で、16時30分に東上線で「営業停止」の指令が出された。

駅係員たちは全線「営業停止」という過去に経験のない対応を余儀なくされた。戸惑いながらも、利用者の安全を確保しながら駅建物の外へと誘導した。地震発生当日は、他の鉄

### ※1 東北地方太平洋沖地震

2011年3月11日14時46分に発生した大地震。マグニチュードは9.0、最大震度は7、震源地は宮城県牡鹿半島沖。北海道・東北・関東沿岸には大津波が発生した。この地震による災害を「東日本大震災」と呼び、死者・行方不明者は2万2,200人以上に上った。

### ※2 阪神淡路大震災

1995年1月17日5時46分に発生した、国内史上初「震度7」の大地震。震源地は淡路島北部沖の明石海峡。死者・行方不明者は6,400人以上に上った。

### ※3 地下鉄サリン事件

1995年3月20日8時頃、東京都心を走る営団地下鉄日比谷線、丸ノ内線、千代田線の車両内で猛毒のサリンがまかれた無差別テロ。オウム真理教が計画・実行した。14人が死亡、約6,300人が負傷した。



夷舟駅線路脇のビルの外壁が崩れ落ちた様子(左・中) (提供：東武谷内田建設)

地震発生直後の東武鉄道本社内の様子

道会社でも運転見合わせや営業停止が行われたこともあり、首都圏では大勢の帰宅困難者が発生した。しかし、翌12日には東武線全線で営業再開ができた。あと1時間でも営業停止の判断が遅れていたなら、旅客の対応にも追われ営業再開もできないまま、さらに混乱が大きくなっていただかもしれない。

営業停止となった後も、各現場では様々な困難に立ち向かった。多くの踏切では継続遮断により警報音が鳴り止まない状態になり、人々が横断できずにいた。各踏切に電気係員が駆けつけ、警報音の停止作業を行った。また、線路内に異常がないか、係員の徒歩による点検が夜を徹して行われた。作業に当たれる人材確保に奔走しながら、一つひとつ解決をしていかなければならなかった。どの現場でも同じだった。

過去に例を見ない異常事態、対応マニュアルを見る余裕もない中で、各現場では安全側に立った行動をそれぞれが行った。

## 試行錯誤の計画停電

地震発生から2日後の3月13日、余震が続く中でも通常のダイヤで運行していた。そうした中、地震による福島第一原子力発電所の事故<sup>※4</sup>で電力供給力が著しく低下し、東京電力が14日以降に計画停電<sup>※5</sup>を実施する可能性があるという情報が入ってきた。しかし、詳細な情報は全く入ってこない。それでも、運行管理所の所長をはじめ所員たちは、通常のダイヤを基本とし、列車本数を大幅に減らした臨時ダイヤの検討を開始した。同日20時20分によやく東京電力から翌3月14日から18日までの計画停電が発表された。まずはすべての特急列車の運休と相互直通運転の中止を決定。その後、本社員や運行管理所のダイヤ担当の所員が夜を徹して、電力確保の制限内で運行できるよう、検討していた臨時ダイヤから列車本数をさらに削減したダイヤの作成に当たった。

計画停電実施の初日、浅草～竹ノ塚間では10～20分間隔で終日運転、浅草～館林間の運転は1日1往復のみといった臨時ダイヤによる運行を行った。北千住駅等では通勤・通学ラッシュで多くの旅客が押し寄せ、入場規制をしなければならないほど混乱した。列車に乗り切れない人がホームにあふれ発車すらできない事態に、駅係員や乗務員から運行管理所に悲痛な叫びの無線連絡が届いた。

業務連絡用のシステムやFAXも情報量の多さで機能不全となり、駅や列車に情報をスムーズに伝達できなくなってしまった。そのため、所員と本社員が運行する列車に乗り込み、駅ごとに指令内容や臨時ダイヤを手渡しで届けるなど、知恵を振り絞った対応を取った。

駅係員や乗務員だけでなく現場に駆けつけた本社員らは、時に旅客からの厳しい言葉を浴びながらも、できうる最大限の対応を行った。必死だった。臨時ダイヤの他にできる限りの臨時列車を運行して、計画停電終了の3月18日まで急場をしのぎながら営業する日々が続いた。以降、翌月3日まで平日も暫定的に土休日ダイヤを利用する形で列車の運行を確保しながら、徐々に通常ダイヤへとシフトしていった。

## 東武グループの被災地支援

東武バスグループ各社や関越交通、東北急行バスなどでは被災した人々をバス輸送で支援した。東北新幹線や東北本線などが被災し、都内から東北方面へのルートが不通となった

ことから、救援・支援ルートとして東武鉄道・野岩鉄道・会津鉄道を乗り継ぐルートを急ぎ確保した。計画停電や会津鉄道のディーゼルカーの燃料不足など、列車運行にハードルもあったが、東京から福島への運行を維持することができた。

東武宇都宮百貨店では栃木県から緊急支援物資(食料品)提供の要請を受け、火を通さなくても食べられ、保存の利く食品を提供した。各地の東武ホテルでは、ロビーや宴会場を開放し、一時的な滞在場所として約950人もの帰宅困難者を受け入れたほか、炊き出しや水の提供を行った。

さらに人材採用の面でも支援が行われた。東武ステーションサービス、東武エンジニアリング、東武インターテック、東武バスグループ各社では震災の影響で就職の内定を取り消された学生などを対象に、最大80人の募集を実施した。

## 震災の教訓を未来へつなぐ

東日本大震災は、東武グループ各社にとって、いまだかつて経験したことのない出来事だった。しかし、未曾有の大災害に見舞われた中でも「今この場所で自分にできることは何か」を考え、各社、各現場が行動した。このことは、各人が誇りに思っている。

震災の教訓を未来に継承する取り組みも生まれた。震災後、このような大規模災害等発生時における帰宅困難者対応の基本方針を定めた。列車が長時間にわたり運転再開のめどが立たない状況において、駅構内に



「がんばろう日本」のヘッドマークを付けた特急車両。2011年4月29日～9月30日の間に運行された

安全な場所が確保でき次第、一時的に待機場所とするというもので、待機する旅客用に備蓄品(食料・飲料水)を用意している。さらにジャンクション駅では、警察・消防・自治体・同業他社と合同で避難誘導訓練を実施するなど、各駅で地域との連携を深めている。

また、運行管理所が中心となって震災時に乗務していた社員に聞き取りを実施し、各駅からも「生の声」を収集した。これらを集約、分析し、各部門で見直すべきところを検討した。震災時の対応を貴重な記録として次世代に残している。

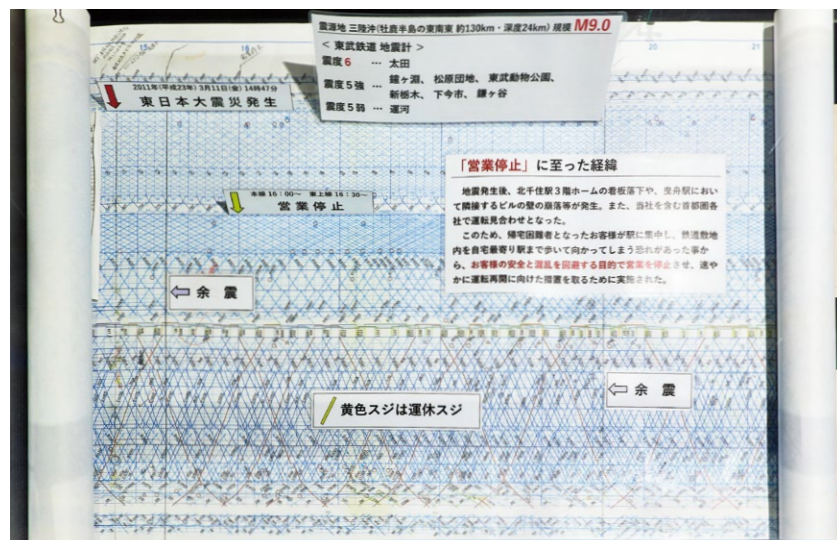
震災を経て実感したのは、鉄道の運行は現業が支えているということだ。今、この瞬間にも事故や災害が起こるかもしれない。東武グループの基幹事業は鉄道事業であり、その事業の根幹は「安全」だ。「安全対策に終わりはない」との思いを胸に、日頃からの備えを怠らず、これからも事業の発展に努めていく。

### ※4 福島第一原子力発電所の事故

福島第一原子力発電所が、東日本大震災の影響で停電。さらに津波で発電機が故障、非常用バッテリーなども流出したため、全電源が喪失。核燃料の冷却ができなくなったためにメルトダウン(炉心溶融)が起こった。

### ※5 計画停電

電力需要が供給能力を大幅に上回る予測がされる場合などに行われる事前通知型の停電のこと。東日本大震災では大規模な津波が発生し、複数の発電所が停止してしまったため、東京電力管内で実施した。



東日本大震災当日のダイヤ。現在も南栗橋の総合教育訓練センターに展示され、当時の状況を今に伝えている