



### 東日本大震災から10年・あの時はどうだったか

2011年の東日本大震災では、津波などで2万2千名以上の方が亡くなり、福島第一原発の過酷事故も発生しました。JR東日本の東北地方を中心とした路線も多くの被害を受けました。

当時の全国の検修職場の情報をもとに、大災害における職場の問題点、そして身を守る対応策について考えてみましょう。

#### 京葉車両センター

- ・液状化による被害がひどい。地震直後、水が湧き出るような音と共に線路や庁舎の陥没が起きた
- ・一部で車両の脱線があった。構内の線路はほぼ復旧したが、通路はいまだに手をつけていない。
- ・地震後、台検庫のリフティングジャッキを見たら、「耐震性はありません」と説明書きがあった。対策として「緊急地震速報の受信できる管理者を立ち合わせ受信時には笛で退避合図をする」となった。

#### 新潟車両センター

- ・MM サッシの製造工場（日立化成浪江）が被災し供給が安定しないため、他の車両センター（長野・高崎）と材料の融通をしている。
- ・本線では節電運転の指導を行っている。
- ・蛍光灯の間引きや冷房設定温度の2℃引き上げが行われている。「節電」と「コスト」削減が追求されている。

#### 仙台車両センター

旅行中で地震となり、交通手段がないため自宅に帰れず、職場にも出勤できなかった。これを会社は年休または欠勤にしようとした。最終的に支社と交渉し、「罹災」扱いにさせた。

#### 郡山総合車両センター

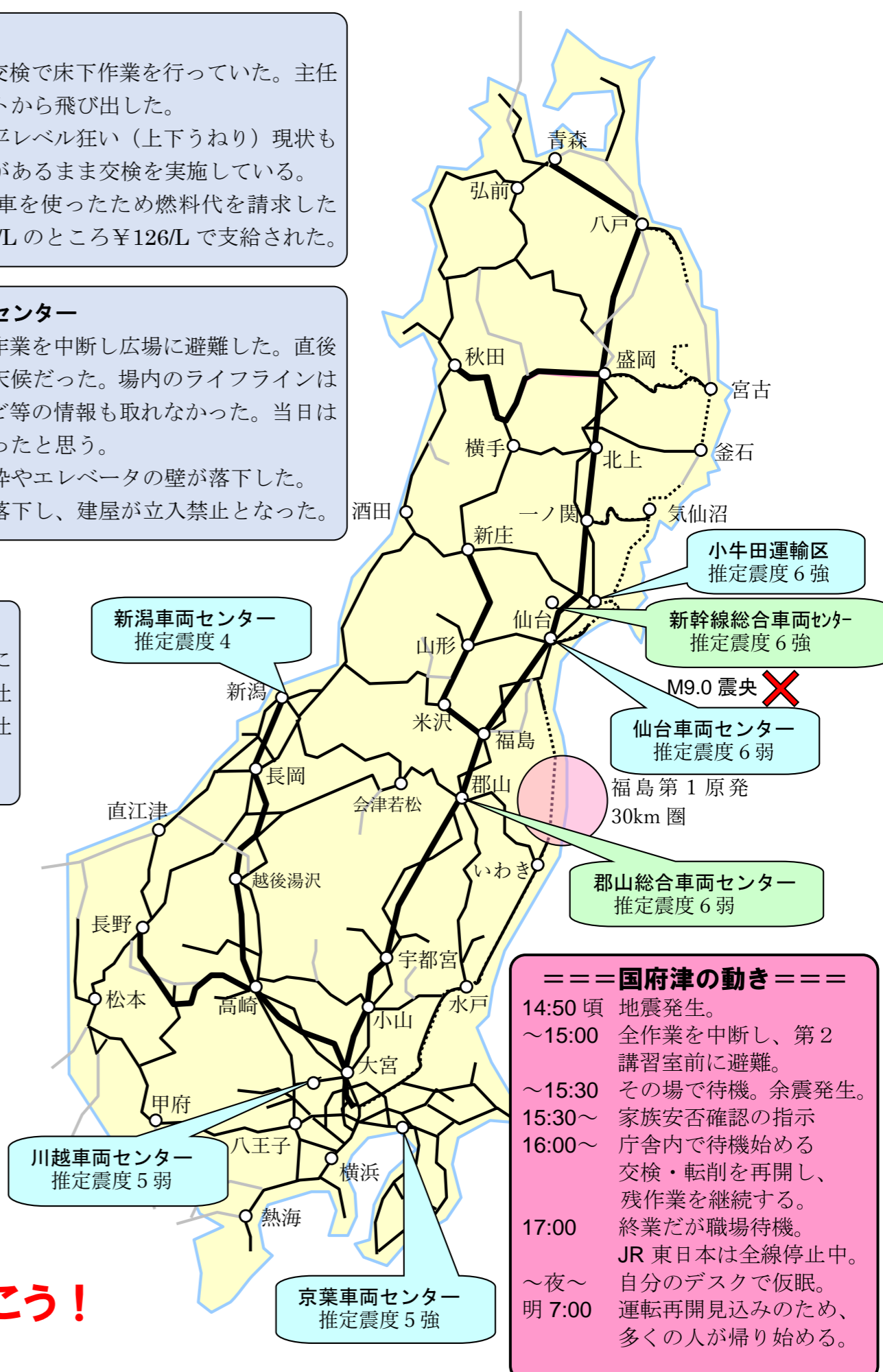
- ・地震の際は車内で脚立を使い、戸じめ機械の修繕を行っていた。作業に区切りをつけ3時の休憩で詰所に行こうとしたところだった。
- ・地震の揺れにより輪軸格納庫の輪軸 50 対余りが落下・散乱し、オシャカとなった。幸いにも人的被害がなかったが、一部は建屋の外壁を突き破り、外の広場に飛んでいった。
- ・多くの工具棚が転倒し部品が散乱した。
- ・クレーンの脱線、修繕中の台車枠落下など発生。
- ・仙台方面の社員は、ガソリン入手難で出勤できない人が多数いた。

#### 小牛田運輸区

- ・地震発生時、交検で床下作業を行っていた。主任の大声でピットから飛び出した。
- ・交検ピット水平レベル狂い（上下うねり）現状もレールに凸凹があるまま交検を実施している。
- ・震災後通勤に車を使ったため燃料代を請求したが、実際¥150/Lのところ¥126/Lで支給された。

#### 新幹線総合車両センター

- ・地震発生後、作業を中断し広場に避難した。直後から雪が降る天候だった。場内のライフラインは全滅で、テレビ等の情報も取れなかった。当日は勤務解放となったと思う。
- ・修繕中の台車枠やエレベータの壁が落下した。
- ・天井ダクトが落下し、建屋が立入禁止となった。



=== 国府津の動き ===

- 14:50頃 地震発生。
- ~15:00 全作業を中断し、第2講習室前に避難。
- ~15:30 その場で待機。余震発生。
- 15:30~ 家族安否確認の指示
- 16:00~ 庁舎内で待機始める交検・転削を再開し、残作業を継続する。
- 17:00 終業だが職場待機。JR東日本は全線停止中。
- ~夜~ 自分のデスクで仮眠。
- 明7:00 運転再開見込みのため、多くの方が帰り始める。

**命を守る現場環境を考え、安全のために必要な声を挙げていこう！**