

南浦和駅での東北太平洋沖地震体験から 考えた地理的な事柄など

志村 喬（上越教育大）

I. 南浦和駅にて—地震遭遇—

2011年3月11日14時46分に東北地方太平洋沖地震（東日本大震災）が発生した時、私は南浦和駅京浜東北線ホームにいた。電車待ちの列の一番前にいて、架線がいつもより大きく揺れてるなど感じたので、頭上の照明蛍光灯をみた。すると、それも揺れており、「地震だ！」との眩きも聞こえてきた。さらに、進入してくる京浜東北線電車は、いつもより左右に傾ぎながらスローモーションのように近づいてくるように見えた。直後に眼前を減速しながら通り、無事ホームに停車したが、大揺れする架線に接するパンタグラフが最大限度と思われる程上下動しているのを目の当たりにし、大きな地震であることを明瞭に理解した。

腕時計に目をやったところ、14時48分頃。その後も大きな揺れは継続し、高架で交差している武蔵野線ホームが揺れて見えるだけではなく、「ギーシ、ギーシ」と音をたてていることから恐怖心がわき起こってきた。ホームでは、列の後ろにいたお婆さんが、柱に捕まりながらへたへたと座り込みそうになり、2分から3分と思われた揺れの間中、傍らの若者が手を握りながら「大丈夫ですよ！」と声をかけ続けていた。

この最初の揺れが止んだ後、電車は通常の乗降を行い、私も一旦車中に座った。しかし、余震が続く2分後ぐらいに「運行中止。駅舎崩壊の恐れがあるので、電車・駅舎外へ退避して下さい。」とのアナウンスがあり、急遽東口広場へ移動した。この移動場面では、混雑する階段でベビーカーをかばうように登っていた若い母親が印象的であった。

全面開放された改札を抜け、東口駅前広場に出た。ともかく駅舎から離れてくれとの放



写真1：南浦和駅東口広場
タクシープールにも人々が避難。
(2011年3月11日15時20分頃志村撮影)



写真2：駅前道路にあふれる人々
余震の度に、道路や広場に人が集まる。
(2011年3月11日15時18分頃志村撮影)

送で、他の人々同様、タクシープールになっている広場を囲む歩道上に位置を占めた。しかし、その後も大きな地震が続き、駅前の4階建て雑居ビルは玩具のように揺れ、隣のビルにぶつかるかとも思えた。そんな大きな余震が来てから暫くは、多くの人々が、周囲のビルから最も遠いタクシープールや路上に集まることになった。広場での唯一の情報減は、交番前に駐車していた車が、ボリューム最大で流してくれたラジオ放送であり、震源が太平洋沖で津波の恐れがあることをやっと知った。

II. 駅前広場からホテルへ

容易ならぬ事態ではあるが、電気は通じ、周囲の商業・娯楽ビルも営業している。対面販売形式のケーキ屋では店員が店の前に何人か出て「危険ですから建物近づかないで!」と言っている一方、パチンコ屋の中ではパチンコをしているような人が見えた。私とえば、駅前の銀行ATMもまだ開いていたので、余震の合間に、今後の事態に備え現金をいくらか下ろした。

この駅前広場で印象的だったのは、子どもを守る女性たちの動きだった。銀行の前には、園外散歩中の保育園児集団がいた。引率しているのは20歳台とみられる女性2人(あるいは3人)。彼女らにも非常に恐ろしい地震であるに違いなかった。実際、表情を深く窺うと、当然ながら恐怖感を秘めた険しいものであった。しかし、子どもたちに向かっては、一生懸命に明るく振る舞い、「みんな大丈夫よ!先生達がいるから。」と声をかけ安心させながら園児を確認し誘導している姿には、子どもを預かる職としてのあるべき姿を見て感動した。

また、駅前広場の中央付近に、下校途中の男子小学生が5人ほどいた。小学校4~5年生らしく、一部の子は防災頭巾を被っていた。避難直後、彼らは結構元気にしていた。しかし、余震が続く中、持っている携帯で親に電話するものの、なかなか連絡がつかないことから、一部の子は不安で涙声になっていった。そんなとき、周囲にいた母親世代にあたる女性二人が、話相手になりながら世話をしていた。30分後ぐらいに、彼女らの誘導で子どもたちは帰路を得るために移動していった。これも、感心する出来事だった。

駅前に何台かあったタクシーは、いつの間にか姿を消し(移動手段を電車からタクシーに代えた人が多かったため)、駅のシャッターも閉まってしまった。今後の見通しを得るためシャッター前の駅員へ近づくと、そちらから「電車は当分動きません。状況不明です。」との会話が聞こえてくる。質問者には、東京駅方面へ徒歩で行こうという人がいるが、やり取りを聞いていると、地理空間的認識が曖昧で、とりわけ距離感がないと思われる。多分、旅行者なのだろうが、無謀で、

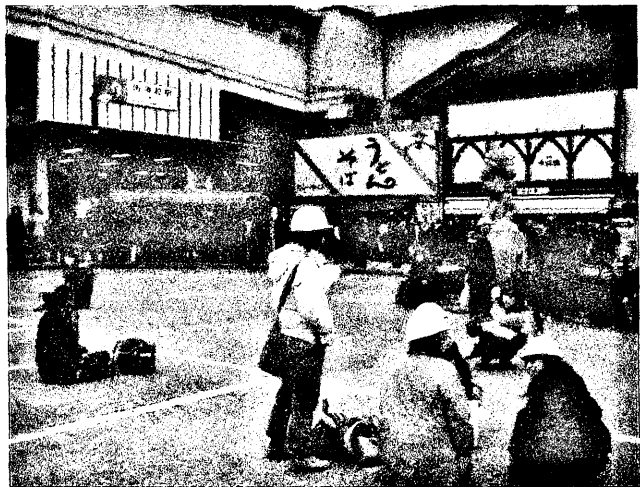


写真4：地震発生約1時間後の東口広場

タクシーが無くなる中、ヘルメット姿の向こうに、赤ん坊を抱いた女性がしゃがむ。

(2011年3月11日16時2分頃 志村撮影)

適切な地図を提示して話す必要があると感じた場面であった。

発生から約1時間、16時過ぎになると気温も下がり、やや寒くなって来る。状況からして、今日中の帰越は無理と判断し、広場から見えたビジネスホテルに急遽宿泊することにした。私が行ったときはまだ部屋があったが、遅く来た人は部屋がなくロビーで一晩過ごした方も何人かいた。

Ⅲ. ホテルにて—地震報道における地理認識問題—

ホテルではエレベーターが余震の恐れから使用禁止。加えて、ホテル職員の勧めで退避路確保のため、部屋のドアも暫くの間、一部開けたままにした。以後、一晩、部屋のテレビで地震関連情報を見続けた。報道内容・報道方法の在り方については、いろいろ考えることが多かったが、地理認識的にみて問題と判断したのは次の2点であった。

1) 危険な緊急報道関係者の地理認識欠如？

・・・緊急地震速報にて

余震が多かったので、緊急地震速報には結構助けられ、その有効性を感じた。しかし、これは拙いという報道が1件あった(民法だったが、テレビ会社不明)。

「緊急地震速報です。「福島県」に地震の恐れがあります・・・」といった女性アナウンサーの声がある一方、映し出された危険地域を示す白地図では「茨城県」が赤く塗りつぶされていた。最終的には幸い大きな地震では無かったと記憶しているが、場合によっては大変なことにも繋がりがかねないと瞬間思った¹⁾。

アナウンサーの言い間違い？、地図作製者の間違い？等々、理由はいくつか考えられ不明である。しかし、事前・事後のどこかで訂正がなかったことが、大きな問題である。そしてこの問題の根底には、関係者の位置認識の欠如(ひいては地理的センスの欠如)があるのではないかと思う。何故ならば、津波情報の「福岡県」を「福島県」と読み間違えた時は、すぐ訂正があったからである。報道関係者は、文字テキスト的センスは敏感なのだろう。しかし、「名称」と「位置」は不可分であり²⁾、両者が正しく認識(即ち地理認識)されていない場合の危険性を、この体験から感じる。



写真5：ホテルで見続けたの震災報道

都内では帰宅難民が多数発生し、都立新宿高校らへ待避情報もテロップで流れる。

(2011年3月11日21時54分頃TV朝日)

1) 状況からして、私の緊急地震速報の受け取り方が間違っていた可能性もないわけではない。ただ、間違っていたとしても、情報がそのように誤って受け取られること自体が、緊急報道のあり方に関する問題を示すと考える。

2) 今年度(2011年4月)から施行されてる新しい小学校学習指導要領では、「名称」と「位置」を合わせた地理認識重要性が改訂要点の1つである。

2) 行政境界の罫—長野県北部地震被災地は新潟・長野境界地帯

翌日未明、3月12日午前3時59分時に起きた長野県北部地震は、ウトウトしながら流していたテレビで知った。直後に、自宅の無事が確認されたので安心してながら、報道を見た。気になったのは、この地震が長野県と新潟県にまたがる境界地帯の地震であり、被害も両県にまたがるという認識の弱さであった。即ち、報道内容が、長野県あるいは新潟県に分断され、境界地帯の認識が非常に弱いということである。

中越地震の時と同様、多くの報道は行政境界にこだわりすぎ、逆に行政区域内の差異にも無頓着と思えた³⁾。例えば、新潟県の場合、100Km強以上離れた新潟市にある放送局の映像を放映してもこの地震の場合ナンセンスであり、住民からすれば「そんな情報提供はない方がまし」という気持ちも湧くだろう。

どうしても、新潟市の映像を流すならば、震源との距離関係（ほぼ震度関係）を適切に解説すべきである。

今回の震災で危機的な状況に陥っている東京電力福島第1原子力発電所にしても、福島県双葉郡大熊町と双葉町にまたがっており、市町村境界地帯立地である（周知のように、東京電力柏崎刈羽原子力発電所も、柏崎市と刈羽村にまたがる）。忌避施設や災害（雪害も含む）が、周辺地域で行政境界にあることが多いことからすると、もっと境界概念をフレキシブルにとらえた地理的センスを情報発信者である報道機関に望みたい。



写真6：長野県北部地震の報道

右下の津波情報画面では、日本列島全体に津波注意報・津波警報・大津波警報が拡大していた。

(2011年3月12日4時12分TBS)

IV. 上越新幹線が想定するJR東日本の利用者像—上越地方は新潟方面ではないのか！

一晩明けた12日、補遺に記したように各駅停車で、高崎駅に13時頃たどり着いた。この日は高崎泊まりも覚悟しながら、毛布を被った人もいる駅の待合室で待つ。16時過ぎから動いた高崎発の新潟行き新幹線に乗り、帰越することができた（列車は、前日から高崎駅ホーム止まりで、車中泊に使われていたようであった）。

運行開始後初の高崎発の列車で、新潟県地方の在来線情報をアナウンスしてからの出発であったが、信越線・羽越線・磐越西線等の連絡はあるものの、私の乗りたい北越急行線や北陸線方面の情報提供はなし。あわてて「ほくほく線・北陸線方面情報が提供されないと、越後湯沢で降車するか、長岡で降車するか、決定できない。この新幹線は「新潟県」

3) 2004年10月23日に発生した中越地震の新聞報道における、市町村境界の障壁性は、2006年度の日本国際地図学会大会で報告した（「新潟県中越地震(2004)に関する新聞記事として掲載された地図—被災地周辺住民の視点からの考察—」（日本国際地図学会平成18年度定期大会『発表論文・資料集』pp.104-107）

上越地方や北陸方面への利用もあるのだから、それも提供して欲しい」と申し出る羽目になった。

北陸線は JR 西日本、ほくほく線も第三セクター。双方とも JR 東日本でないという会社割の違いが、乗り継ぎ情報提供の不適切さに与える影響が大きいと、これまでの利用経験から推察していたが、非常時にそれがハッキリと現れた場面であった。もっと利用者サービスを考えるべきであり、混乱時であっても地理的想像力を働かせ、最低限「それは不明です。」とアナウンスすべきである。周辺・境界地帯住民としては、「上越地方は、新潟県ではないのか？」とも言いたくなる。

V. 終わりに—災害時に的確に判断し行動する教員の存在

地震から暫くして、栃木県の小学校・中学校に勤務するゼミ OB から連絡が入った。2人とも授業中に地震が発生し、当地で経験した中越地震・中越沖地震よりも激しい揺れに瞬間的には驚いたようである。しかし直後から、子どもたちを的確に指示・誘導し、事なきを得ている。

このように、子どもの安全を確保する若い教員の姿は、帰路の京浜東北線内にもあった。地震翌日に動いた最初の京浜東北線には、帰宅できずに学校内で宿泊した高校生の集団が乗っていた。一緒に泊まった教師集団が引率しての帰宅であるが、若い教師が名簿片手に下車駅・自宅までの経路を確認していた。その姿勢は、まさに子どもを励ましながら安全を守る教師の姿で、車内を勇気づける行為でもあった。

被災地では、このような行動をした多くの教師がいたはずであり、そんな教師を有することを、日本は誇って良いと考える。同時に、これからの日本社会づくりで、教育・教師の果たす役割の大きさを改めて自覚する。

各地で黙祷が捧げられた 2011 年 4 月 11 日に

補遺：2011 年 3 月 11 日の地震から翌 12 日の帰越までの行動概要

3 月 11 日（金）

14:48 頃 南浦和駅（大宮方面行き京浜東北線ホーム）で地震遭遇

- ・南浦和駅東口広場へ避難
- ・余震が断続的に続く中、駐車中の車のラジオで震災第一報を得る。
- ・駅舎閉鎖で運行見通し立たず、駅前の銀行 ATM で当座の現金確保

16:10 頃 駅近くのビジネスホテルで宿泊手続き

- ・非常階段経由で入室、部屋のドアを半開きしておく。
- ・家族（在上越及び在京）とメールで連絡とれ、無事確認。
- ・隣接スーパーで弁当を買い夕食。
- ・地震報道の各社テレビ番組で震災の深刻さを認識。

3 月 12 日（土）

3:00 頃 緊急地震速報・その後のテレビ報道で長野県北部地震を知り驚く。

- ・暫くして家族（在上越）と連絡とれ、無事確認。

7:15 ホテルで朝食後、駅へ向かう（ロービーにも宿泊者あり）。

- 8:50 8時より運行予定の京浜東北線が、ようやく動きだす（隣のホームの電車は、車両確認の結果、不具合が見つかり車庫へ戻る）
- 9:20 大宮着。駅通路で待機したところ、高崎行き普通電車の発車案内。
- 9:35 高崎行き普通電車、大宮発。時速35Km運転で、踏切毎に安全確認の為停車して進む。
- 10:20 上尾駅着
- 11:15 上尾駅発
- 11:41 鴻巣駅着。この付近のみ、家屋の瓦被害等が目立ち、車内に一時緊張感漂う。
- 12:20 籠原着。ここで運転打ち切りとなり、後続高崎行きへ乗り換えとの指示。
- 12:35 後続の普通電車で籠原発。
- 13:15 高崎着。新幹線・上越線とも運行見通し立たずとのこと。立ち食いラーメン屋で昼食。以後、新幹線待合室で待機。16時目処に運行調整中との情報入る。
- 16:13 臨時とき493号新潟行き（各停）発車。車中泊利用の列車。
- 16:50 上毛高原駅着（高崎出発後、徐行運転で時間がかかる。）
- 17:50 越後湯沢駅着。
- ・越後湯沢駅停車中の東京行き新幹線は、満席で立っている乗客もいる。連絡する「はくたか号」から新幹線へ急ぐ人の中には、タオル・水など救援物資をかかえ持つ姿も。
- 16:45 はくたか20号発車。六日町までは徐行運転。
- ・関越道には、赤色灯を点けて走る緊急車両がみえる。
 - ・週末だが、沿線のスキー場にはナイター照明が見えない。
- 19:15 六日町駅到着。以後は通常運転で、帰越する。

以上