

# 震災からの復興・地域の復活に向けて

## 地震対策について

JR東日本では、阪神淡路大震災(1995年1月)、三陸南地震(2003年5月)、新潟県中越地震(2004年10月)などを踏まえて、列車緊急停止対策、高架橋柱、橋脚、トンネル、駅舎等の耐震補強対策、列車の線路からの逸脱防止対策及び地震計の増設等を順次進めてきました。

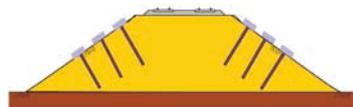
これらの対策の効果もあり、2011年3月11日に発生した東日本大震災では、列車に乗車していて死傷されたお客さまはいらっしゃいませんでした。

2009年度より対象範囲を拡大し、第2次耐震補強対策として高架橋柱の耐震補強を進めるなどの取り組みを継続しておりますが、さらなる地震対策として2012年度から5年間を重点的な整備期間として以下の対策に取り組み、災害に強い鉄道づくりに邁進していきます。

- ① 首都直下地震に備え、盛土、切取、レンガアーチ高架橋、電化柱等の耐震補強、駅ホームの天井・壁落下防止対策などに着手するとともに、これまでも取り組んできた高架橋柱・橋脚の耐震補強を前倒します。
- ② 東日本大震災を踏まえ、乗降人員3千人/日以上駅の駅舎の耐震補強や、今回の地震で大きな被害が発生した新幹線電化柱の耐震補強に着手します。
- ③ 地震観測値の高速伝送化や通信ネットワークの非常用電源の強化など、震災時の通信機能強化を図ります。



盛土の補強例及び補強イメージ

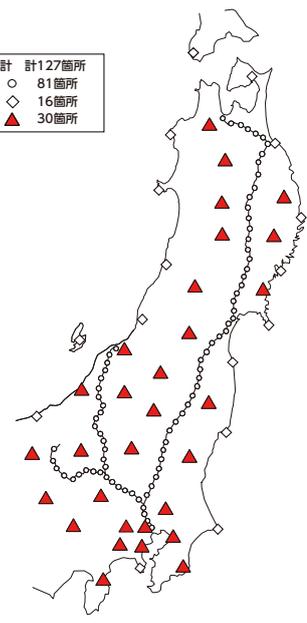


- ・盛土に補強材を施工して強化
- ・脱線防止ガードの設置



耐震補強事例

■設置済みの地震計	計127箇所
○沿線地震計	81箇所
◇海岸地震計	16箇所
▲内陸地震計	30箇所



地震計の設置状況

## 津波対策について

東日本大震災発生以前より、支社ごとに津波の危険区域及び運転規制を定め、マニュアルの作成や降車誘導訓練等を行っていましたが、東日本大震災の教訓を踏まえ、全社的にこれまでのルール、マニュアル及び訓練のあり方等について2011年度に見直しを行いました。2012年度は見直したルール及び定めた方針に基づき、以下のとおり対策を実施しました。

- ・「津波注意区間」を自治体等のハザードマップと今回の津波浸水域を基に精査し、各支社で制定しました。
- ・関係する各駅、駅中間において避難経路図、看板の掲出を計画的に進めています。
- ・特に避難が困難な箇所について、避難場所までの道中に避難階段や避難経路を示す看板を自治体と一緒に整備することについて、自治体に働きかけていきます。
- ・津波に関する全職場において「津波対応マニュアル」を見直したまたは整備しました。
- ・「津波避難行動心得」、「津波対応マニュアル」等に基づき、津波に関する全職場で3月11日前後に定期的な教育・訓練を実施しています。



津波想定訓練



避難経路図

## 帰宅困難者に対する対応と訓練の実施について

東日本大震災発生の際に多くのお客さまが駅周辺に滞留することとなったことから、当社は、設備の安全確認をしたうえで、東京近郊の各駅において旅客トイレ・公衆電話の開放や情報提供に最大限努めるとともに、約200駅でコンコース等に一時滞在いただける体制を整えました。これらの駅については2013年3月5日より当社ホームページに掲載し、大規模地震に備えた駅の取組み（一時滞在所のご案内・お客さまへのお願い）として広く紹介しているところです。

また、東京・新宿駅などの主要ターミナル駅30駅においては、主に高齢者や幼児などを対象として飲料水・毛布・救急用品等の備蓄品配備を進めてまいりましたが、2013年度には新たに東京30km圏内の約170駅へも拡大してまいります。

このほか、主要ターミナル駅を中心に、関係自治体等と共に帰宅困難者対応訓練を実施し、地元自治体との災害時の避難誘導方法等に関する協議や、地域と一体となった震災への備えに取り組んでいます。



渋谷駅での訓練の様子

## 2012年度に取り組んだ復興応援策

東日本大震災の被災地はまだまだ復興途上にあり、「観光」の力で地域を元気にすることは当社の重要な使命です。2012年度は4～6月に「いわてデスティネーションキャンペーン(DC)」を実施したほか、6月以降は「行くぜ、東北。」キャンペーンにおいて季節ごとに東北の魅力を紹介し、東北への旅行を継続的にPRしました。また地元の方たちが地域の振興のために始めた「福興市」や商店街に立ち寄る「南三陸町福興市応援ツアー」、震災語り部ガイドがついた「石巻・女川復興応援ツアー」、BRT専用道の見学を組み込んだ「気仙沼復興応援ツアー」などの復興応援ツアーを設定し、被災地を観光面から応援しました。

### ■ 復興応援策 ～観光キャンペーンの展開～



また、仙台駅やDila西船橋・Dila三鷹などの復興催事では、製造を再開した被災地域商品の販路確保や、被災地住民による販売など、継続的な開催をすることで支援を行っています。気仙沼線・大船渡線のBRT運行開始に伴っては気仙沼駅や盛駅などで地元商工会議所などのイベントを実施。沿線住民や鉄道ファン等で賑わいました。

さらに、首都圏では上野駅や秋葉原駅などで宮城県や福島県など被災地域を含む東日本エリアを取り上げる「産直市」や「のもの」などのイベントを継続的に開催し、農業生産者や酒蔵など地域の方による旬の味覚や地酒、伝統工芸品などの特産品の販売、伝統芸能の紹介や観光PRを行い、各県の魅力や地域情報を発信しています。



産直市

## 津波被災線区復旧の基本方針と復旧状況

津波により甚大な被害を受けた太平洋沿岸線区の復旧については、安全の確保できる区間から順次運転再開に向けた工事を進め、これまでに八戸線の全線及び常磐線、仙石線、石巻線の一部区間で運転を再開しました。

仙石線高城町～陸前小野間、常磐線相馬～浜吉田間については、線路移設による復旧を進めています。仙石線については2015年中の運転再開を目標に復旧工事を進めており、常磐線については2014年春の工事着手をめざして準備を進め、工事着手から3年程度での運転再開をめざしています。また、石巻線浦宿～女川間については、沿線の女川町と基本事項について合意し、まちづくりと一体となった復旧に向けた準備を進めております。

また、福島第一原発20km圏内の常磐線（広野～原ノ町間）の運転再開に関しては、区域の見直し、環境省が実施する除染の進捗、インフラの整備状況、地域住民の皆さまの帰還状況、地元自治体からの要請等を総合的に勘案し、決定することとしており、このうち、広野～竜田間については、沿線の檜葉町において行われる2014年春の帰町の判断に合わせた運転再開に向け、復旧工事を進めています。

気仙沼線、大船渡線については、早期に安全で利便性の高い輸送サービスを提供する観点から「BRT（バス高速輸送システム）による仮復旧」を進め、気仙沼線は2012年12月22日、大船渡線は2013年3月2日より運行を開始しました。

震災直後に約400kmあった運転見合わせ区間は、2013年8月1日現在で約250km（BRT仮復旧区間を含む）となっています。今後も引き続き、お客さまの安全を確保しつつ、地域全体の復興やまちづくりと一体となって被災線区の復旧に取り組むべく、国、地方自治体等と協議しながら進めてまいります。



気仙沼線BRT