

## 特集 I 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およ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。（津波対策についてはP32参照）

- ① 首都直下地震に備え、これまでも取り組んできた高架橋柱・橋脚の耐震補強に加え、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ついても取り組んでいます。
- ② 東日本大震災を踏まえ、乗降人員3千人/日以上以上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取り組んでいます。
- 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。



- ・ 盛土に補強材を施工して強化
- ・ 脱線防止ガードの設置

盛土の補強例および補強イメージ



耐震補強事例

■新幹線地震計の設置箇所

設置箇所	線区等別	設置数
沿線	東北	50
	上越	22
	北陸	13
	小計	85
海岸	太平洋側	9
	日本海側	11
	小計	20
内陸		30
合計		135



地震計の設置状況  
(2015年3月末)

### 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ため、当社は、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、設備の安全確認をしたうえで、約200駅でコンコース等に一時滞在していただけるように体制を整えました。これらの駅につ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を配備しています。

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。



備蓄品配備の様子



帰宅困難者対応訓練の様子

## 2014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。2014年度は6~9月に「山形デスティネーションキャンペーン(DC)」を実施したほか、2012年度から開始した「行くぜ、東北。」キャンペーンを復興のシンボルとして通年で実施し、東北への旅行を継続的にPRしました。また、観光面からの復興支援および地域活性化をめざし、新たな「のっぺのっぺ列車」として2014年4月から「SL銀河」(釜石線花巻~釜石間を運行)がデビューしました。「SL銀河」は復元されたSL(C58 239)により運行し、列車全体は宮沢賢治の「銀河鉄道の夜」を代表的なテーマとしています。車内空間は各ジャンルのスペシャリストの手で、「東北の文化・自然・風景」を通じてイメージーションの旅へいざなう空間としてプロデュースされています。



観光キャンペーン



SL銀河

## 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、安全の確保ができる区間から順次工事を進め、運転を再開してきました。

常磐線相馬~浜吉田間、仙石線高城町~陸前小野間、石巻線浦宿~女川間については、まちづくりと一体となった復旧に向け工事を進め、2015年3月に石巻線全線で運転再開、同5月には仙石線全線で運転再開するとともに、仙石線・東北本線との接続線「仙石東北ライン」の運転を開始しました。常磐線は2017年春の運転再開をめざしています。

また、福島第一原発20km圏内の常磐線(広野~原ノ町間)については、2014年6月に広野~竜田間で運転再開するとともに、2015年1月より、竜田~原ノ町間で代行バスの運転を開始しました。今後の方針としては、避難指示解除準備区域では、沿線地域の除染や住民帰還に向けた準備開始など必要な環境整備について国・自治体の支援・協力をいただき運転再開の準備を進め、帰還困難区域では、被災施設の復旧とあわせ、国・自治体の支援・協力のもと、通行に必要な除染や異常時の利用者の安全確保対策を完了した後、開通させることをめざすこととしています。

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による仮復旧」を行い、専用道の延伸やICカード乗車券「odeca」の導入等により、利便性向上を図っており、2015年6月には石巻・仙台方面へのさらなる利便性および速達性向上を目的に、気仙沼線BRTを前谷地~柳津間で延伸して運行を開始しました。<sup>※</sup>

山田線については、地域密着の運営による利用促進、コンパクトで持続可能性の高い地域交通の提供という観点から、三陸鉄道(株)による南北リアス線との一体運営を関係自治体等に提案し、2014年12月に大筋合意、2015年2月に基本合意書および覚書を締結し、3月に鉄道復旧工事の着工式を行いました。

震災直後に約400kmあった運転見合わせ区間は、2015年9月1日現在で約220kmとなりました。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・自治体等と協議しながら進めてまいります。



仙石線運転再開の様子



石巻線運転再開の様子

※7月には、被災地の復興まちづくりが本格化する中、地域がさらに発展していくために、復興に貢献する持続可能な交通手段として今後もBRTを継続して運行することを提案しました。