

震災からの復興・地域の活性化に向けて

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。

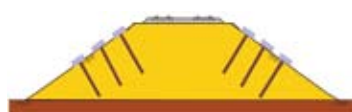
これらの対策の効果もあり、2011年3月11日に発生した東日本大震災では、列車に乗車していて死傷されたお客さまはいらっしゃいませんでした。

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。



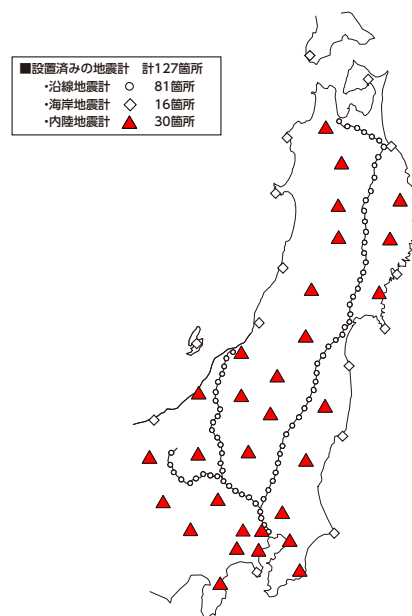
盛土の補強例及び補強イメージ



- ・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



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年度以降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。
- ・津波に関係する全職場において「津波避難マニュアル」の見直し、または整備を行いました。
- ・「津波避難行動心得」、「津波対応マニュアル」等に基づき、津波に関係する全職場で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り組み（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年度末には新たに東京30km圏内の約170駅へも配備を拡大しました。

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

2013年度に取り組んだ復興応援策

東日本大震災の被災地はい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。2013年度は4～6月に「仙台・宮城デスティネーションキャンペーン(DC)」、10～12月に「秋田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。また復興応援バスツアー商品を発売し、津波で甚大な被害を受けた南三陸や気仙沼等の沿岸部への送客にも注力しました。さらに東京都の助成事業と連動した被災地応援ツアー「GO! FUKUSHIMA! 夏にいい値! 福島」や被災地への支援金が含まれた「被災地支援金・震災ガイド付いわて復興応援バスツアー」等の商品を発売し、復興支援と地域の活性化に努めました。



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。

さらに、首都圏では上野駅や秋葉原駅などで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すると共に、三陸の各市町村に焦点をあてた「三陸のもののマルシェ」を新たに展開し、地域の生産者や酒蔵の方が旬の味覚や地酒を販売するなど、各地域の魅力を発信しています。



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、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。

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、工事を進めています。常磐線は2017年春、仙石線は2015年6月まで、石巻線は2015年春の運転再開をめざしております。

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、沿線の自治体において行われた帰町の判断に合わせ運転再開できるよう復旧工事を進め、2014年6月1日に運転再開しました。

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います。

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、協議を継続しています。

震災直後に約400kmあった運転見合わせ区間は、2014年7月1日現在で約240km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、地方自治体等と協議しながら進めてまいります。



大船渡線BRT・盛駅