

第4章 安全な交通ネットワーク及びライフライン等の確保

この章のポイント

大規模な地震では、道路や鉄道などの交通施設や、上下水道をはじめとした各種ライフラインが、被災により機能不全に陥る可能性がある。

ここでは、区民生活や都市機能を支える交通ネットワーク及びライフライン等の確保についての対策を示す。

1 想定される事態と認識

- 新たな被害想定では、交通施設では細街路の閉塞や交通渋滞等による被害が見込まれ、ライフラインについては、断水や停電、ガスの供給停止といった被害が想定されている。
- 都市の活動や日々の暮らしを支える基盤として重要な役割を担う交通施設や各種ライフラインが被災により機能不全に陥ると、人命救助や消火活動、物資輸送等の実施、都市における暮らしの継続などが困難になるおそれがある。
- 人命救助や消火活動、物資輸送等を円滑に行い、区民の暮らしと生命を守り、都市機能を維持するためには、交通ネットワーク及びライフライン等の機能を確保するとともに、こうした施設を機能させるためには、エネルギーの確保が不可欠である。

2 現在の到達状況

（1）交通関連施設

- 老朽化した道路舗装の計画的な改修と橋梁の補修、河川施設の耐震・耐水対策を推進
- 防災船着場の整備（8箇所）

（2）ライフライン

- 水道管路の耐震継手率 48%（令和4年3月）（都水道局全体）
- 指定避難所などから排水を受け入れる下水道管の耐震化を完了（平成26年3月）し、液状化の危険性の高い地域にある緊急輸送道路などのマンホールの浮上抑制対策を完了（平成23年3月）
- 指定避難所への災害時特設公衆電話の設置（各5台）
- ライフライン復旧活動拠点の確保（2箇所）

3 対策の方向性

（1）交通ネットワークの確保

- 区民の生命を守る交通ネットワークの確保に向けて、道路の整備、道路・橋梁等の安全確保や新たな交通規制の実施、鉄道駅や駅間施設などの耐震性向上による鉄道の安全確保と早期復旧を図るため、ソフト・ハード両面の対策を進め、発災後においても交通・物流機能を維持する。

（2）ライフライン等の確保

- 水道・下水道施設等の耐震性や、被害発生から復旧までの間のバックアップ機能の確保、早期復旧に向けた仕組みづくりなど、ライフライン機能の確保に向けた対策を実施する。

（3）エネルギーの確保

- 自立・分散型電源の導入促進などエネルギーの多様化等により電力供給の安定化に向けた取組を促進し、発災後も都市の機能を維持する。
- 災害時に非常用電源としても有効な蓄電池、家庭用燃料電池等の導入を支援する。

4 具体的な取組

地震前の行動 (予防対策)	交通関連施設の安全確保 ○道路・橋梁等の耐震化と安全確保 ○鉄道施設の耐震性の強化 ○内部河川施設の整備、耐震・耐水対策 ○機能に応じた緊急輸送ネットワークの整備	ライフライン等の確保 ○ライフライン施設の耐震化 ○災害時のバックアップ体制の強化	エネルギーの確保 ○停電対応GHP（ガスヒートポンプ）等発電設備を備えた防災拠点の整備 ○公共施設等への蓄電池、コージェネレーションシステム等の自立・分散型電源の整備 ○災害時に非常用電源としても有効な蓄電池、家庭用燃料電池等の導入を支援
地震直後の行動 (応急対策) 発災後 72時間 以内	交通ネットワークの機能確保 ○交通規制の実施、緊急輸送道路の障害物の除去 ○鉄道の運転規制、避難誘導・救護措置等による旅客安全確保 ○防災船着場の運用	ライフライン機能の確保 ○ライフライン施設の被害調査、点検、応急措置等	発災時のエネルギー供給機能の確保 ○自立・分散型電源等による施設機能維持のためのエネルギー確保
地震後の行動 (復旧対策) 発災後 1週間 目途	道路及び鉄道の交通機能の確保と被害拡大防止 ○道路の障害物除去及び搬出、応急復旧の実施 ○鉄道施設の被害状況に応じた復旧の実施 ○河川施設等の被害の拡大防止措置	ライフライン施設の復旧対策 ○水道、下水道施設の復旧 ○二次災害防止の観点から復旧	
5 到達目標	■道路・橋梁・鉄道施設の耐震化 ■防災船着場の整備促進	■上下水道・電気・ガス・通信施設の安全化 ■令和12年度までに管路の耐震継手率を61%に向上 ■災害復旧拠点となる施設等への下水道管と緊急輸送道路等のマンホールの接続部の耐震化、マンホールの浮上抑制対策を推進	■拠点施設等の機能維持のための自立・分散型電源及び非常用電源の導入

● 予防対策

第1節 道路及び鉄道施設の安全化

[区、都建設局第五建設事務所、首都高速道路東京東局、J R 両国駅、J R 錦糸町駅、東武鉄道、京成電鉄、都交通局（門前仲町駅務管区、馬喰駅務管区）、東京地下鉄日本橋駅務管区住吉地域]

1 道路・橋梁施設

震災時における避難及び救助活動に支障のないように、安全性や耐震性を確保した道路・橋梁等の整備を図る。

（1）道路及び付帯施設

区内の道路は、国道 6,574m、都道 26,716m、区道 254,184m（令和 6 年 1 月 1 日現在）でアスファルト舗装に改良されており、損傷度を基に老朽化した舗装の補修を計画的に行っている。大規模な地震が発生した場合、その地震動による路面の損傷が多く予想される。

※ IX-10：道路管理者別状況（別冊 P374 参照）

しかし、地震動による舗装の亀裂及び破壊は主として、路床、基礎、擁壁、地下埋設物などの変形破壊、不等沈下等によって起こるので、平坦部分には大きな道路損壊は生じないものと推定される。したがって、橋梁の取付部や擁壁の破壊、沿道建築物の倒壊によって道路災害が発生するもの及び液状化や地下埋設物の損壊によるものが挙げられる。

区においては、震災時、障害物の除去及び簡易的な応急補修を優先的に行い、救援活動や物資の輸送路を確保するため、緊急道路障害物除去路線を対象として、令和 3 年度に路面下空洞調査を行い、空洞箇所の補修を行ったことで、震災時の道路陥没を未然に防止している。

今後も、区道については、災害時の避難及び救急救護等に支障のないよう、整備を実施するとともに、全道路の老朽化対策を実施するものとする。

ア 側溝は、国道、都道及び区道においておおむね整備されている。

道路の側溝整備は、特に道路冠水、滞水を防ぐため重要であり、適切な維持管理を行っている。なお、区道の側溝施設の現況は、下表のとおりである。

（令和 6 年 1 月 1 日現在）

	街渠（ きょう ）（m）	L 形（m）	U 形（m）	計（m）
区 道	87,115	362,511	1,199	450,825

イ 区内に存在する特定法定外公共物等について、墨田区特定法定外公共物等管理条例（平成 29 年墨田区条例第 44 号）に基づき維持管理を行っており、現況は下表のとおりである。

（令和6年1月1日現在）

	路線数（本）	延長（m）	面積（㎡）
管 理 道 路	151	8,794	27,211
管 理 水 路	2	106	

ウ ガードレール等については、交通その他の必要な箇所を中心として整備している。その現況は、区内全域で42,060.5m（区道のみ）である。

エ 街路灯、橋りょう灯の現況は、下表のとおりである（区道分）。

（令和6年1月1日現在）

区分 形式		街路灯（本）		橋りょう灯（本）		小計	合計
		単独式	共架式	道路橋	歩道橋		
小型照明灯	L E D	1, 065	4, 569	0	0	5, 634	5, 698
	その他※ 1	42	22	0	0	64	
大型照明灯	L E D	943	3, 376	16	0	4, 335	4, 461
	その他※2	19	67	38	2	126	
デザイン灯	L E D	642	33	12	0	687	1393
	その他※2	607	74	25	0	706	
合計		3, 318	8, 141	91	2	11, 552	

小型照明灯：道路幅員6m以下（L E D 20V A以下）

大型照明灯：道路幅員6m超え（L E D 20V A超え）

その他※1：蛍光灯

その他※2：水銀灯、セラメタランプ、ナトリウムランプ灯

オ 街路樹

街路樹植栽の現況は、下表のとおりである。

（令和6年1月1日現在）

種類 区分	あおぎり （本）	すずかけ （本）	とうかえで （本）	その他 （本）	計 （本）
区	125	585	958	1,800	3,468
都	70	196	0	4,009	4,275
国	0	302	0	156	458
計	195	1,083	958	5,965	8,201

（2）首都高速道路

ア 道路の現況

名称	区内延長	入口	出口	非常電話	非常口
高速6号 向島線	6.9km	（上り） 堤通、向島、駒形 （下り） 向島、堤通	（上り） 堤通、向島 （下り） 駒形、向島、堤通	上り15か所 下り14か所	上り3か所 下り2か所
高速7号 小松川線	2.7km	（下り） 錦糸町	（下り） 錦糸町	上り8か所 下り7か所	上り無し 下り無し
計	9.6km				

イ 耐震性と施設の安全対策

(ア) 首都高速道路東京東局の構造物は、「橋、高架の道路等の新設及び補強に係る当面の措置について」（建設省道路局：平成7年5月）やこれを踏まえて改訂された「橋、高架の道路等の技術基準について」（建設省道路局長、都市局長通達：平成8年11月）に従い、地質、構造等の状況に応じ、阪神・淡路大震災クラスの地震に対しても落橋や倒壊を生じないように、高架橋の安全性を向上する対策を実施している。

(イ) トンネル、高架橋等には、非常口を整備し、災害時においても、利用者がこれらの非常口から安全に脱出できるよう安全性を確保している。

(ウ) 阪神・淡路大震災における高架橋等の被害状況を踏まえ、「橋、高架の道路等の技術基準について」等に基づき、阪神・淡路大震災クラスの地震に対しても落橋や倒壊を生じないように、高架橋の安全性を向上する対策を実施し、概ね終了した。

(エ) その他、利用者の安全対策等地震防災対策のより一層の向上充実を図る。

(オ) 災害に備え、道路構造物等について常時点検を行う。

(カ) 「橋、高架の道路等の技術基準について」等に基づき、落橋防止システム及び支承部構造の一層の向上を図る。

(キ) 具体的には、鋼製支承を性能の優れたゴム支承に取り替える事業を既に終了している。

(ク) なお、橋脚の耐震対策（橋脚を鋼板巻き立て等で補強）は平成10年度、地盤流動化対策（鋼管矢板壁工法）は平成11年度をもって完了している。

(ケ) 道路構造物、管理施設等の常時点検を行う。

(コ) 災害時における情報収集・伝達等に必要な通信施設等の常時点検を行う。

(サ) 震災時において災害応急対策措置等を迅速・的確にできるよう総合的かつ実践的な訓練を関係機関と連携しつつ実施する。

a 実施時期・回数：年1回以上

b 訓練項目：初動対応訓練、情報伝達訓練、災害対策本部運営訓練、応急対策訓練、避難誘導訓練、その他訓練

(3) 橋梁

区内の橋梁は、総数56橋（国道6橋、都道23橋）であり、そのうち区管理は、27橋（桜橋、おしなり橋を含む。）で、この多くは関東大震災復興事業として、大正末期から昭和初期に架けられたものである。令和5年4月1日現在の橋齢別では40年以上16橋、25年以上40年未満が5橋、15年以上25年未満1橋、15年未満4橋である（架替え中の南辻橋は除く。）。この27橋のうち、堅川橋については荷重制限15トン、となっている。これら老朽橋は、地震時その他災害時に際し、特に問題となるので区実施計画に基づき逐次整備を進めている。

※ IX-11：区内橋梁延長・面積（別冊P375参照）

※ IX-12：区内橋梁現況表（別冊P376参照）

また、横断歩道橋の令和6年1月1日現在の設置数は、国道4、都道5、区道1、の計10であり、落橋防止システムが取り付けられている。

今後も、区管理の橋梁は、橋梁改修計画のもと、主桁、横桁及び床版の補修、橋面の補修、塗装の塗り替え等の補修を行い長寿命化を図っていくが、老朽化が著しい橋梁については順次架替えを行っていく。また、落橋防止システムの設置等を進めるとともに、親水公園をまたぐ橋梁については、撤去、道路築造を行うなど、避難時に支障のないよう万全を期す。

2 鉄道施設

（1）計画方針

旅客の安全と輸送の確保を図るため、耐震化をはじめとした鉄道の安全確保策や、早期復旧に向けた対策の推進を図る。

ア 国の基準に基づき、鉄道駅や駅間施設の耐震化を促進する。

イ 内部での情報連絡のほか、運行再開に当たって、国や各鉄道事業者等と再開時刻等必要な調整をするための通信手段を確保する。

ウ 気象庁から配信される「緊急地震速報」を活用し、大きな揺れが到達する前に列車無線で乗務員に通報し、列車を停止する。

エ エレベーターの安全対策の推進、安全性や耐震性を確保した鉄道施設の整備を図る。

（2）東日本旅客鉄道施設防災計画（JR両国駅・JR錦糸町駅）

ア 駅舎構造及び乗車人員

駅名	駅舎型式	駅舎構式	ホーム型式	乗車人員 (令和4年度1日平均)
両 国	地 上 式	耐 火 構 造	島 式	31,301 人
錦 糸 町	地 上 式	耐 火 構 造	島 式 2 面	87,590 人

イ 線路建造物の現況

区内における線路延長は約2.5kmで総武線とそれに並行する総武快速線の2線であり、線路建造物設計基準規程、建造物設計標準によって規定され、地震荷重に安全率を考慮して、400～500ガル、すなわち震度6～7程度の地震、例えば関東大地震クラスのものに十分耐える設計がなされている。

隅田川橋梁は、昭和8年度に竣工したもので水平震度0.2で耐震性が検討されており、約200ガル程度の地震までは、構造物各部に生ずる応力は許容応力度以内である。したがって、許容応力度には1.5～2.0の安全部があるので、300～400ガルの地震では破壊されることはない。

河底トンネルは、地震時において剛性及び重さが大きくない限り、地盤と同じ挙動を示すので特に震度法による耐震設計は行っていない。しかし断面の異なる構造物の接合部分、すなわち海底部のケーソン（複合断面）とシールド（単線2本）接合部（右岸）では、周囲の地盤の振動の差異による強制変異を受けた場合に、亀裂が発生することもあると考えられるが、列車の運転に支障を及ぼすような変状には至らないと思われる。

ウ 高架橋の現況

J R 両国駅から J R 錦糸町駅間の高架橋は、設計水平震度は 0.25～0.30 とし、250～300 ガルの地震では地震時の許容応力度以下の応力になるよう設計されている。したがって 400 ガル程度までの地震では破壊されることはない。

エ 浸水対策の現況

区内は、ほとんど高架になっており、高潮、洪水等で直接運行不可能となる状態ではないが、錦糸町駅付近は地盤が低く乗降通路等は、浸水が若干予想される。

J R 両国駅方トンネル出口は、U型擁壁であり、その天端高については高潮最高水位を考慮して、A. P. +5.40m を確保している。

オ 目標

墨田区地域防災計画に基づき、J R 両国駅、J R 錦糸町駅における次に掲げる事項について、災害の予防、災害の応急対策及び災害復旧を早急を実施することにより、施設及び旅客の安全確保に努めるものとする。

- (ア) 旅客に対する傷害事故防止について
- (イ) 建造物の焼失、倒壊、破損防止について
- (ウ) 施設物（含む軌道）の飛散、落下、凍結防止について
- (エ) 地下道、通路の浸水防止について
- (オ) 構内停留車両の逸走、流転防止について

カ 事業計画

(ア) 災害予防の確立

旅客の安全輸送及び施設物の保全を図るため「防災内規」を設け、緊急事態発生に即応した処置の徹底を図る。

(イ) 防災知識の普及、徹底

旅客に対し春・秋の火災予防運動実施期間の際、駅構内に立看板、ポスターを掲出し、また放送設備により趣旨の徹底を図り啓発する。

また、駅長は震災時の旅客誘導について平素から防災関係機関と緊密な連携を取るとともに避難場所及び避難道路等について、所属社員に周知する。

(ウ) 防災訓練

- a 災害時における非常招集のための「緊急事態発生時の連絡方法」の周知並びに建造物、車両の火災発生を想定して所属部署への迅速な通報、伝達及び防災訓練を実施する。
- b 列車停止手配の訓練を実施する。
- c 救助・救命の訓練を実施する。

(2) 東武鉄道防災計画

区内における東武鉄道の駅は、とうきょうスカイツリー（押上）、曳舟、東向島、鐘ヶ淵の4駅（伊勢崎線）と小村井、東あずま（亀戸線）の2駅で、計6駅を有している。また、その線路の営業キロは、伊勢崎線 3.1km、亀戸線 2.0 km である。

ア 駅舎構造及び乗降人員

駅名	駅舎形式	駅舎構造	ホーム形式	乗降人員 (令和3年度1日平均)
とうきょうスカイツリー (押上含む。)	地上式	耐火構造	島式	10,415人 (押上 83,859人)
曳 舟	地上式	耐火構造	島式	24,016人
東 向 島	地上式	耐火構造	相対式	15,608人
鐘 ケ 淵	地上式	防火構造	相対式	10,558人
小 村 井	地上式	耐火構造	相対式	9,437人
東 あ ず ま	地上式	防火構造	相対式	6,686人

イ 各施設の耐震性

各施設の設計震度と耐震性の現況は、次のとおりである。

- (ア) 線路、建造物の耐震設計は、鉄道構造物等設計標準等関係技術基準により建築物の耐震設計は法規で定められた構造強度基準により設計されている。
- (イ) 建造物については、設計上の耐震性は十分と考えられるが、老朽化のための補強、補修を必要とする施設については、毎年調査を行い、必要に応じて取替補強、補修を実施している。また、軟弱地盤、地盤沈下及び諸種の環境変化についても特段の注意を払っている。

このほか、高架化、線路の増設工事に際して、建造物の更新を行い、耐震性の強化を図っている。

ウ 施設の点検

建造物（橋梁、線路等）、軌道、建物、停車場及び電気関係設備等の保守点検については、それぞれの「実施基準」その他関係法令等に基づき定期的、又は、随時保守点検を行っている。

エ 防災設備

- (ア) 各駅舎には地震火災、平常火災の際、初期消火に万全を期するため、消防法に定める基準により、消火器を設置している。なお、高架駅の受電設備については、キュービクル型として別置している。

(イ) 車両

車両の不燃化対策として、国土交通省の「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」及び解釈基準に適合する不燃化構造となっている。また、各車両に「粉末ABC消火器」、地下鉄線乗入れ車は「強化液（中性）消火器」を1本又は2本設置している。

(ウ) 浸水防止設備

亀戸駅北十間川橋梁からの線路へのいっ水防止のため、右岸、左岸に鎖蓋が出来るように設備してある。

オ 目標及び事業計画

計画の目標を達成するため、輸送施設の整備を図るとともに教育訓練の充実等により震災に対処するものとする。

（3）京成電鉄防災計画

ア 駅舎構造及び乗降人員

駅名	駅舎型式	駅舎構式	ホーム型式	乗降人員 (令和4年度1日平均)
押上	地下式	耐火構造	島式2面	188,833人 (うち連絡人員163,268人)
京成曳舟	地上式	準耐火構造	相対式	17,274人
八広	地上式	準耐火構造	相対式	12,118人

イ 線路の現況

区内にかかる線路延長距離は、押上駅から八広駅まで2.55kmである。また、その構造の隧道及び高架については、旧国鉄の設計基準に従い、地震荷重を考慮して設計されている。次に平地盛土区間は、開業当時からのものであるため、充分圧縮され密度が高くなっているため、地震時の被害は少ないものと予測している。

ウ 防災設備の現況

地震火災及び平常火災の拡大防止のため、初期消火に万全を期し消火器等を各駅及び車両等に設置しており、特に地下駅（押上駅）には消火栓の設置、排煙設備、避難誘導灯、排水設備、止水板等を有している。

エ 目標及び事業計画

都市計画事業及び輸送力増強計画と併せて路線の強化と駅舎並びに諸施設の改良、新設を推進し、交通諸施設を震災から防護して人命の保護と輸送の確保を図る。

（ア）建築物及び工作物の保守点検

駅舎、軌道、架線、高架橋等の各施設の保守点検は、それぞれの検査規定及び検査基準、その他関係法令に基づいて定期的又は自主的に行う。また、電気施設についても、電気関係施設整備心得等によるそれぞれの検査基準に基づいて保守点検を行う。

（イ）建築物及び工作物等の整備

停車場改良、軌道の強化、電気施設の改良等諸施設の改善、整備を行う。そこで、道路交通の円滑化や道路・鉄道の安全性向上及び沿線まちづくりの推進を図る事を目的として、京成押上線連続立体交差事業を進め、平成28年度末に完了した。

（4）都営地下鉄防災計画（本所吾妻橋駅、菊川駅、両国駅）

区内における線路延長は、浅草線が押上駅から本所吾妻橋駅経由隅田川岸まで約1.4km、新宿線が菊川駅付近約1.0km、大江戸線が森下駅先区境から両国駅経由隅田川岸まで約1.8kmで、その構築は鉄筋コンクリート箱型ラーメン構造及び円形シールド構造で耐震性を十分備えている。

ア 駅舎構造及び乗降人員

駅名	駅舎型式	駅舎構式	ホーム型式	乗降人員 (令和4年度1日平均)
本所吾妻橋	地下式	耐火構造	相対式	17,554人
菊川	地下式	耐火構造	島式	21,160人
両国	地下式	耐火構造	島式	28,397人

イ 目標及び事業計画

地震による被害を最小限に止め、かつ旅客の安全確保を図るため、災害発生時における旅客及び運転取扱等措置について、周知徹底を図り、被害拡大防止に努めるとともに、早期復旧を図る。

(ア) 駅舎、車両等の防災対策

- a 駅部の天井壁等の内装については、すべて不燃化している。
- b 車両は、国の基準に沿った不燃構造となっているほか、各車両に消火器を設置して万一来火に備えている。

(イ) 放送設備等の整備

駅放送装置を非常警報設備の新基準（昭和48.2.10 消防庁告示第6号）に適合し、非常電源を付置して停電時においても案内放送が行えるよう備えている。

(ウ) 浸水防止設備の点検整備

高潮、洪水による浸水を防止する通風口浸水防止機、駅出入口止水板について、地上巡回を定期的に行い、さらに浸水防止機については、開閉機能の点検及び注油を行っている。

(エ) 排水設備

隧道内の中央排水溝及び排水ポンプ室、排水槽の清掃を定期的の実施し、排水機能の維持に努める。

(5) 東京地下鉄日本橋駅務管区住吉地域防災計画（錦糸町駅、押上駅）

区内には、東京地下鉄半蔵門線の錦糸町駅と押上駅がある。

ア 駅舎構造及び乗降人員

駅名	駅舎型式	駅舎構式	ホーム型式	乗降人員 (令和3年度1日平均)
錦糸町	地下式	耐火構造	島式2面	79,913人
押上	地下式	耐火構造	複合島式	137,245人

イ 災害予防計画

(ア) 防災体制の確立

営業路線における防災施設を検討し、主要の改善方策を講じるとともに防災体制を確立する。

(イ) 構造物の耐震性

主要構造物の設計基準は、原則として気象庁震度階の震度6強相当の地震まで耐え得るよう考慮してある。今後は、阪神・淡路大震災クラスの地震にも崩壊することがないようなものとする。

(ウ) 建築施設等の耐震性

地上建築物は、法規で定められた構造、強度基準による設計で構築されている。また、変電所、設備用鉄構は、水平震度 0.3（震度 6 強・6 弱程度）で構造してある。

(エ) 排水設備

トンネル内の排水については、約 750m に 1 箇所割合でポンプ室を設置し、それぞれ毎分 1～1.5t の排水が可能なポンプ 3 台を配備している。

(オ) 浸水対策

豪雨、洪水等による地下鉄道への浸水防止のため換気口は、浸水防止機により浸水を防止する。駅出入口には、止水板及び防潮扉を設置し浸水を防止している。

(カ) 車両の防火対策

車両の構体は、金属性で不燃性のものを、シートその他は難燃性以上の判断を受けたものを使用している。各車両には消火器を備え付けてある。

(キ) 停電対策

多系統から電力供給を受けているので、すべての系統の供給が停止するという事態以外は、駅及びトンネル内が長時間停電することはない。しかし万一に備えて、駅では蓄電池を電源とする非常灯と誘導灯を設置しているほか、列車も蓄電池により点灯するようになっている。さらに、非常用発電機設備により、防災設備に給電できるようになっている。

第2節 江東内部河川の整備

〔区、都建設局江東治水事務所〕

かつて旧中川、北十間川、横十間川、大横川、竪川の内部河川は、重要な輸送路として産業の発展に大きな役割を果たしてきたが、自動車輸送の発展などにより、舟運の利用頻度は著しく低下した。また、産業の発展に伴う地盤沈下により、この地区は、これまで水害の危険に晒されて来たが、地盤沈下の沈静化、内部河川の整備等により、水害に対する安全性は大きく改善されてきている。内部河川は、一部の河川を除き、豪雨時の排水先としても利用されている。最近では、水質改善や親水空間の整備等により、水辺に親しめる空間として見直されてきている。

なお、江東デルタ地帯内部河川の整備は、昭和46年度から事業着手がされており、地形、排水機能、河川利用状況などから、江東デルタ地帯を概ね二分し、地盤が特に低い東側地域の河川については、平常水位を地盤面より低下させる水位低下方式により整備する一方、比較的地盤が高い西側地域の河川については、耐震護岸方式により整備を行っている。

東側河川（旧中川・横十間川・北十間川の一部）の水位低下事業は、昭和53年12月に第一次水位低下（A.P. ±0.0m）を、平成5年3月に第二次水位低下（A.P. -1.0m）を実施し、その後、高水敷等の河道整備を行っている。

また、西側河川（大横川・竪川・北十間川の一部）については、耐震護岸の整備を行っている。

なお、現在、内部河川の整備は、平成28年に策定された「荒川水系江東内部河川整備計画」に基づいて進められている。さらに、平成24年には「東部低地帯の河川施設整備計画」が策定され、東日本大震災等を踏まえた河川施設の耐震・耐水対策にも取り組んでいる。

第1章
区、区民、防災機関等の
基本的責務と役割

第2章
区民と地域の防災力向上

第3章
安全な都市づくりの実現

第4章
安全な交通ネットワーク
及ライフライン等の確保

第5章
津波等対策

第6章
広域的な視点からの応急
対応力の強化

第7章
情報通信の確保

第8章
医療救護等対策

第3節 緊急輸送ネットワークの整備

[各機関]

震災時の緊急輸送を円滑に行うため、都と連携して緊急輸送ネットワーク^(*)を整備する。整備の基本的な考え方は、次のとおりである。

- 1 緊急輸送ネットワークは、指定拠点と他県及び指定拠点間を結ぶ。
- 2 震災時に果たすべき輸送路の機能に応じて、第一次、第二次、第三次の緊急輸送ネットワークを整備する。
- 3 輸送路の多ルート化を図るため、陸・空・水上・地下にわたる輸送ネットワークを整備する。
- 4 緊急輸送の実効性を担保するため、交通規制を実施する「緊急自動車専用路」、「緊急交通路」及び道路障害物の除去や応急補修を優先的に行う「緊急道路障害物除去路線」との整合を図る。
- 5 緊急輸送ネットワークの分類

分 類	目 的	説 明
第一次緊急輸送ネットワーク	都と区市町村本部及び都と他県との連携を図る。	応急対策の中核を担う都本庁舎、立川地域防災センター、区市町村庁舎、輸送路管理機関及び重要港湾、空港等を連絡する輸送路
第二次緊急輸送ネットワーク	第一次緊急輸送と救助、医療、消火等を行う主要初動対応機関との連携を図る。	第一次緊急輸送と放送機関、自衛隊や警察・消防・医療機関等の主要初動対応機関、ライフライン機関、ヘリコプター災害時臨時離着陸場候補地等を連絡する輸送路
第三次緊急輸送ネットワーク	主に緊急物資輸送拠点間の連携を図る。	トラックターミナルや駅等の広域輸送拠点、備蓄倉庫と区市町村の地域内輸送拠点等を連絡する輸送路

^(*) 震災時の救助や救急、医療活動、緊急輸送を円滑に行うため、応急活動の中心となる施設（指定拠点）と指定拠点相互間を、陸・海・空・水上・地下の多ルートで結ぶネットワークをいう。

6 緊急輸送ネットワークにおける指定拠点（区内）

区 分		指定拠点の種類		箇所	機能
本部		区庁舎	墨田区本庁舎	1	①
輸送路管理		鉄道管理機関	東武鉄道（鉄道本社）	1	①
主要初動対応	警察	警視庁	第七方面交通機動隊 本所・向島警察署	3	②
	消防	東京消防庁	本所・向島消防署	2	②
	医療	病院等	都立墨東病院 東京曳舟病院	2	②
		医薬品等備蓄倉庫	白鬚東防災拠点内備蓄倉庫 都薬剤師会医薬品・情報管理センター（墨田区）	2	②
		保健所	墨田区保健所	1	②
	救出救助拠点	救出救助拠点	○大規模救出救助活動拠点 ・白鬚東地区及び汐入公園 ・墨田清掃工場 ○医療機関近接ヘリコプター緊急離着陸場 ・墨田区立東墨田運動場 ・都立墨東病院ヘリポート ○河川等船着場（災害拠点病院近接） ・吾妻橋	5	②
ライフライン		電信電話	N T T ドコモ墨田ビル	1	②
輸送拠点	水上輸送	水上輸送基地	○河川等船着場（その他） 墨田緊急用船着場、おしなり公園 両国、両国2、平井橋 吾妻橋、白鬚東、小梅橋	8	③
	地域内輸送	地域内輸送拠点	区庁舎・すみだリバーサイドホール （令和6年度中には、新保健施設等複合施設とする予定）	1	①
	その他		高速道路駒形PA	1	③
車両基地		車両基地	都交通局江東自動車営業所	1	③
備蓄		備蓄倉庫	白鬚東倉庫	1	③

※「機能」欄の①②③は、それぞれ第一次、第二次、第三次緊急輸送ネットワークを構成する指定拠点であることを示す。

第4節 ライフライン施設の安全化

[都水道局墨田営業所、都下水道局東部第一下水道事務所、東京電力パワーグリッド江東支社、東京ガスグループ、NTT東日本]

水道、下水道、電気、ガス、電信電話等の都市施設災害の未然防止又は早期発見に努め、社会公共施設としての機能を維持する。また、各関係機関が相互に意見交換をするため都市施設関係機関連絡会を開催する。

1 水道施設の震災対策

(1) 水道施設の耐震化の着実な推進

震災時における水道施設の被害を最小限に止め、給水を可能な限り確保するため、浄水場や給水所等の耐震化について、浄水処理の系列ごとに工事を進め、施設の能力低下を可能な限り抑制するほか、隣接する給水所の同時施工を避けるなど、計画的に進めていく。また、その他の水道施設についても耐震化を一層推進する。

※ IX-13：上水道本管配管図（別冊 P378 参照）

(2) 耐震継手管への取替え

管路については、より効果的に断水被害を軽減するため、都の被害想定で震災時の断水率が高いと想定される地域の耐震継手化を重点的に進め、令和10年度までに解消する。

(3) バックアップ機能の更なる強化

震災などで個別の施設が停止しても給水が継続できるよう、導水施設の二重化、広域的な送水管のネットワーク化などを進め、水道施設全体としてのバックアップ機能を強化する。

(4) 自家用発電設備の新設・整備による電力の自立化

大規模停電時や電力使用が厳しく制限された場合においても、安定的に給水を確保できるよう、浄水場等に自家用発電設備を新設・増強し、運用に必要な電力を確保する。

2 下水道施設の耐震強化

都下水道局東部第一下水道事務所では、首都直下地震などによる震災が発生した場合でも、下水道機能を確保するため、震災対策を推進している。下水道施設は、管渠、ポンプ所、水再生センターからなり、区内の概要及び取組内容は次のとおりである。

(1) 管渠

幹線	30,579 m
枝線	345,146 m
計	375,725 m

避難所や災害拠点病院などの下水道機能を確保するため、これらの施設から排水を受け入れる下水道管とマンホールの接続部の耐震化などを推進しており、現在は、一時滞在施設や災害拠点連携病院等に対象を拡大し、対策を推進している。

発災時の交通機能等を確保するため、液状化の危険性の高い地域にある無電柱化

している道路や区が指定している緊急道路障害物除去路線などを対象道路に追加し、マンホール浮上抑制対策を進めていく。

地区内残留地区において下水道機能と交通機能を確保するため、下水道管とマンホールの接続部の耐震化及びマンホールの浮上抑制対策を面的に実施し、対策を推進している。

（2）ポンプ所

業平橋ポンプ所（ポンプ所増設中）、吾嬬ポンプ所（雨水ポンプ室再構築中）、隅田ポンプ所、吾嬬第二ポンプ所（発電機等増設中）、両国ポンプ所

想定される最大級の地震動に対し、最低限の下水道機能を1系統で確保する耐震対策が完了している。引き続き震災時に必要な下水道機能を確保するため、水処理施設の流入渠、導水渠などのほか、汚泥処理関連施設を新たな対象とし、すべての系統で耐震化を推進する。

停電時などの非常時においても下水道機能を維持するため、非常用電源の容量が不足している施設への早期導入を推進する。

断水時でも運転可能な無注水ポンプの設置を進めていく。

（3）水再生センター（終末処理場）

砂町水再生センター 江東区新砂三丁目9番1号

処理能力 日量 658,000m³

3 電気施設防災計画

（1）電力施設は、次の耐震設計基準に基づき設置されており、軟弱地盤の地域など特に問題のある箇所については、きめ細かい設計を行い施工している。

ア 変電：変電所の機器及び建物は、過去に経験した最大級の地震に耐えることを目標に、変電所並びに設備の重要度、経済性を考慮した対策を実施している。

イ 架空送電：地震による震動・衝撃荷重の影響は、氷雪・風圧による荷重に比べて小さいので、これらの荷重を基に設計している。

ウ 地中送電：油層台等の付帯設備については、建築基準法による耐震設計並びに変圧機器の基準に準じて設計している。

エ 配電：地震による震動・衝撃荷重の影響は、氷雪・風圧による荷重に比べて小さいので、これらの荷重を基に設計している。

オ 通信：変電・送電・配電設備に準じて設計を行っている。

（2）電力系統は、発電所から伸びる放射線状の送電線からの電力を、首都圏の周囲に張り巡らせた二重三重の環状送電線で一旦受け止め、そこから網の目のようなネットワークを使い供給するように構成されている。

（3）送電線は、変電所で接続変更できるようになっていることから、万一、一つの送電ルートが使用できなくなっても、別のルートから速やかに送電することができるようになっている。

（4）整備計画

電力供給信頼度の一層の向上を図るため、災害時においても、送配電線の切替などによって、早期に停電が解消できるよう連携の強化を図る。

4 ガス施設防災計画

（1）施設の現況

阪神・淡路大震災以降、地震防災対策を進めてきており、大地震が発生した場合の対策は整えている。

工場から高圧・中圧までのガス施設は、阪神・淡路大震災レベルの大地震でも供給を続けることができる耐震性をすでに有している。

低圧のガス施設については、新しくガス管を埋めていく場合は、耐震性に優れたPE管を使っている。しかしながら、既に地中に埋まっているガス管の中には、被害を受ける可能性のあるネジ継手というものが残っているため、被害が生じることが予想される。このため、被害の大きいところのガス供給を速やかに停止し、二次災害を防ぐ「SUPREME（シュープリーム）」というシステムを導入している。以上のような対策で地震直後の二次災害を防ぐようにしている。また地震後の復旧においても、コンピューターによる復旧支援システムなどを導入し、効率的に作業を行い、住民が不便を被る時間を可能な限り短縮するよう体制を整えている。

こうした事前の準備のほかに、全社を対象とした防災訓練を実施しており、その中で、地震直後や復旧時に決められた対応が出来ているか、ルールは古いままではないか、改善すべき点はないか等の確認をしている。

ア 導管の現況

ガス導管のほとんどは地面の下に敷設されているため、地震時は地盤変動の影響を直接受けることが想定される。そこで、高圧導管、中圧導管には、強度や柔軟性に優れ、大きな地盤変動にも耐える「溶接接合鋼管」を使用している。阪神・淡路大震災でも、その高い耐震性が確認されている。ガス導管延長の約90%を占める低圧導管は「ガス導管耐震設計指針」（一般社団法人日本ガス協会）に基づいた設計がなされている。また新設導管については、地盤変動の影響を吸収し、地震による損傷を最小限に抑えるポリエチレン管の採用を促進している。

イ 主要ガス設備の現況

万が一ガス導管が破損した場合、ガスの送出をただちにストップしなければならない。そのためLNG基地やガスホルダーなどの供給設備をはじめ、地下街や高層ビルなどの大規模施設には「緊急遮断装置」を設置している。これには遠隔操作のできる「緊急遮断弁」（ESV）と、感震器との連動で自動的に作動する「自動遮断装置」の2種類があり、地震以外にも多方面な保安確保に役立っている。さらに地震被害の状況によって必要があれば主要設備に設置された放散塔から導管内のガスを空中へ安全に放散することもできる。

ウ ガスメーターの現況

各家庭に設置されているガスメーターは震度5強相当以上の地震やガスの異常流出を感知すると安全装置が作動し、ガス供給を自動的に遮断する。なお、自動停止したガスメーターは、簡単な操作で再開できる。さらにはガス栓や機器の安全装置など、二重三重に安全への備えを行っている。

エ 通信施設の現況

有線関係の交換設備は、耐震性の検討を行い、補強を実施中である。

無線には、固定局と移動局があり固定局の鉄塔類は地震力より大きな風圧力に耐えられるよう設計されている。また移動局は電池の補強を実施したので長時間の停電でも使用できる。

（2）目標及び事業計画

ガス施設の地震対策に当たっては、一般的な地震動に対し機能に重大な支障が生じず、高レベルの地震動に際しても人命に重大な影響を与えないことを基本目標とする。

ア ガス供給設備事業計画

（ア）新設設備はガス工作物の技術上の基準、ガス導管耐震設計指針などに基づき耐震性を考慮した設計を行う。また既設設備はその重要度を考慮し、計画的に取替又は補強等必要に応じた対策を講じる。

（イ）住居の建物内でのガス漏えいを防止するため、感震遮断機能を有するガスメーター（マイコンメーター）又は緊急遮断装置の設置を推進する。

（ウ）二次災害の発生を防止するため、低圧・中圧導管網をブロック化し、低圧整圧器には感震遮断・遠隔遮断装置、中圧整圧器には遠隔遮断装置を設置する。

（エ）環状にループ化された高圧導管は、一定区間で分離できるように遮断装置を設置するとともに、緊急減圧するための放散塔を設置する。

イ 検知・警報設備事業計画

災害発生時等において速やかな状況把握を行い所要の措置を講じるため、必要に応じ整圧所等に以下を設置し、遠隔監視する。

（ア）地震センサー（S I センサー、液状化センサー）

（イ）ガス漏れ警報設備

（ウ）火災報知器

（エ）圧力計

（オ）流量計

ウ 通信設備事業計画

災害時の情報連絡・指令・報告等を迅速に行うとともに、ガス工作物の遠隔監視・操作を的確に行うため無線通信設備等を整備する。

エ コンピュータ設備事業計画

災害に備えコンピュータシステムやデータベース等のバックアップ対策を講じる。

オ 自家発電設備等事業計画

常用電力の停電などにおいて防災業務設備の機能を維持するため、必要に応じて自家発電設備等の整備をする。

5 NTT東日本の防災対策

（1）設備別安全化対策

ア 電気通信設備等の高信頼化

次のとおり電気通信設備と、その附帯設備（建物を含む。以下「電気通信設備等」という。）の防災設計を実施。

（ア）豪雨、洪水、高潮又は津波等のおそれがある地域にある電気通信設備等について、耐水構造化を実施。

（イ）暴風又は豪雪のおそれのある地域にある電気通信設備等について、耐風又は耐雪構造化を実施。

（ウ）地震又は火災に備えて、主要な電気通信設備等について、耐震及び耐火構造化を実施。

イ 電気通信システムの高信頼化

災害が発生した場合においても通信を確保するため、次の各項に基づき、通信網を整備。

（ア）主要な伝送路を多ルート構成又はループ構成とする。

（イ）主要な中継交換機を分散設置する。

（ウ）大都市において、とう道（共同溝を含む。）網を構築する。

（エ）通信ケーブルの地中化を推進する。

（オ）主要な電気通信設備について、必要な予備電源を設置する。

（カ）重要加入者については、当該加入者との協議により加入者系伝送路の信頼性を確保するため、2ルート化を推進する。

（2）重要通信確保に向けた対策

ア 災害救助機関及びその他公共機関の通信確保を最優先に、電話回線の応急復旧を実施するほか、必要により臨時電話回線の設置を行う。

イ 被災地域の通信確保のために、区立小・中学校及び避難所等へ特設災害用公衆電話回線を事前に設置している（避難所が開設された際に工事等を行うことなく避難所の職員が電話機等を設置することにより利用が可能。）。

※ V-08：墨田区内「特設災害用公衆電話設置場所一覧表」（別冊 P261 参照）

ウ 状況により街頭公衆電話を無料開放する。

第5節 ライフライン復旧活動拠点の確保

[区、都水道局墨田営業所、都下水道局東部第一下水道事務所、東京電力パワーグリッド江東支社、東京ガスグループ、N T T東日本]

ライフライン復旧のための活動拠点については、各事業所が自ら確保することを基本とするが、全国からの応援により人員・資器材の数が膨大になる場合には、都が指定する墨田清掃工場及び候補地である白鬚東地区を、広域応援を受け入れるライフライン復旧活動拠点として活用する。

第6節 エネルギーの確保

[区、都水道局墨田営業所、都下水道局東部第一下水道事務所、東京電力パワーグリッド江東支社、東京ガスグループ]

都市機能の維持に向けたエネルギーの確保を推進するため、発電設備を備えた防災拠点の整備、公共施設や拠点施設の機能を維持するための自立・分散型電源の整備や蓄電池などにより電力の確保を図るとともに、コージェネレーションシステム、停電対応GHP（ガスヒートポンプ）の導入、電力供給の可能な車両の活用のほか、民間事業者との連携等を推進する。また、災害時に非常用電源としても有効な蓄電池や家庭用燃料電池等の導入を支援する。

● 応急対策

第1節 道路・橋梁

第1項 交通規制

[警視庁第七方面本部、本所・向島警察署]

1 交通規制

(1) 第一次交通規制（災害発生直後）

道路における危険を防止するとともに、人命救助、消火活動等に従事する緊急自動車等の円滑な通行を確保するため、速やかに次の交通規制を実施する。

ア 環状7号線内側への一般車両の流入禁止

イ 環状8号線内側への一般車両の流入抑止

ウ 「緊急自動車専用路」として、次の7路線を指定し、通行禁止規制を実施する。

国道4号(日光街道ほか)	国道17号(中山道・白山通りほか)
国道20号(甲州街道ほか)	国道246号(青山通り・玉川通り)
目白通り	外堀通り
	高速自動車道・首都高速道路

エ その他の道路についても、都内に極めて甚大な被害が生じている場合は、被災状況に応じて、一般車両の交通規制を実施する。

オ 自転車、路線バスについては、環状7号線内側への車両流入禁止の対象車両から除外する（ただし、「緊急自動車専用路」上は通行禁止）。

(2) 第二次交通規制

被災地域・被災状況等の実態に対応した交通規制を実施（第一次交通規制において実施中の規制は、状況に応じ、その一部を変更又は解除）する。

ア 「緊急自動車専用路」の7路線を優先的に「緊急交通路」として指定する。

イ 被害状況を踏まえ、必要に応じて、次の路線の中から「緊急交通路」として指定する。また、自転車・路線バスについては、環状7号線内側への車両流入禁止の対象車両からは除外する（ただし、「緊急交通路」上は通行禁止）。

第一京浜	第二京浜	中原街道	目黒通り
青梅・新青梅街道	川越街道	北本通り	水戸街道
蔵前橋通り	京葉道路	井の頭通り	三鷹通り
東八道路	小金井街道	志木街道	府中街道
芋窪街道	五日市街道	中央南北線	八王子武蔵村山線
三ツ木八王子線	新奥多摩街道	小作北通り	吉野街道
滝山街道	北野街道	川崎街道	多摩ニュータウン通り
鎌倉街道	町田街道	大和バイパス	

2 緊急通行車両等の確認事務等

警察署長及び交通機動隊長は、本所・向島警察署、隊本部、緊急交通路の起・終点及び交通要所における交通検問所等において、緊急通行車両の確認事務及び交通規制から除外すべき車両の認定事務を行う。

緊急通行車両等確認事務等の手続要領については、別に定める。

第2項 道路障害物の除去

[区、都建設局第五建設事務所]

1 除去方針

地震時、道路に看板や電柱の倒壊など障害物が散乱することが予測され、避難並びに救援救護活動及び緊急物資の輸送に支障が生じるおそれがある。

このため、区及び都では障害物の除去を行い、救援活動や物資の輸送路の確保に努める。

なお、大規模災害発生時には、道路の被災等により深刻な交通渋滞や大量の放置車両の発生が懸念されること、また、大雪時にも車両の通行が困難となることにより、立ち往生車両や放置車両が発生する可能性も懸念されることから、平成26年の災害対策基本法の改正により、放置車両対策等の強化が図られた。

これにより、道路管理者自ら車両の移動除去が可能となったことから、発災時の効率的・効果的な緊急輸送道路等の確保が円滑に行えるよう、平素より各道路管理者との連携をさらに深め、有事の際における具体的な活動について情報の共有化を図っていく。

区においては、「障害物の除去に関する業務」について、墨田建設産業連合会と、「緊急車両等の通行の妨げとなる放置車両等の移動」について、一般社団法人東京都自動車整備振興会墨田支部とそれぞれ協定を締結しており、状況に応じて業務への協力を要請する。

2 実施方法

- (1) 区道並びに都道及び国道について、障害物を調査し、各道路管理者にて除去作業を要請し、各道路管理者が実施する。ただし、啓開道路として選定されている路線（緊急道路障害物除去路線。区道も含む。）については、東京都地域防災計画震災編に基づき、都建設局及び国土交通省関東地方整備局が実施する。なお、啓開道路として選定されていない路線で特に必要と定める路線については、区が実施する。

指定避難所（小・中学校等）への避難路については、通常時から点検、整備に努め、避難所が開設された場合は、順次確保する。

- (2) 障害物除去^(*)の集積場所は、震災編第13章応急対策第8節「災害廃棄物処理」に定める仮置場とする。

- (3) 人員、器材等

- ※ II-05：墨田区災害対策本部動員表（別冊 P183 参照）
- ※ 震災編第11章予防対策第1節「2 調達体制の強化」参照
- ※ VII-01：緊急道路障害物除去路線図（別冊 P317 参照）

^(*) 災害時に道路損壊、崩土、道路上への落下倒壊物、放置された車両などの交通障害物により、通行不可能となった道路において、それらの障害物を除去、簡易な応急普及作業をし、避難・救護・救急対策等のための初期の緊急輸送機能の回復を図ること。道路啓開ともいう。

第2節 鉄道施設

第1項 東日本旅客鉄道施設応急対策計画

〔J R 両国駅、J R 錦糸町駅〕

1 防災団の設置

J R 両国駅長、同錦糸町駅長は、災害が発生し又は発生するおそれがある場合には、J R 両国駅、J R 錦糸町駅にそれぞれ防災団を設置し、被害を最小限に止めるための応急活動を実施する。

※ II-13：防災団の組織及び業務（東日本旅客鉄道駅）（別冊 P197 参照）

2 非常配備態勢

（1）第1種非常配備態勢

ア 時期

災害の発生が予想され、又はその情報を入手した場合において、団長が必要と認めた時にその指令を発令するものとする。

イ 態勢

地震、風水害その他の災害による被害を最小限にするため、予防態勢を確立し、各要注意箇所の見回り点検を行うほか、情報を的確に把握し、事態に即した態勢をとるものとする。

（2）第2種非常配備態勢

ア 時期

部分的に災害の発生が予想され、又は部分的災害が発生した場合において、団長がその指令を発令するものとする。

イ 態勢

第1種非常配備態勢を強化するとともに要注意箇所を補強するため関係保守担当区との連絡を密にし、災害に直ちに対処できる態勢をとる。

（3）第3種非常配備態勢

ア 時期

事態が切迫し、駅構内全域について災害の発生が予想され、又は災害が発生した場合において、団長が指令を発令する。

イ 態勢

駅構内全域についての災害に対し、全力をもって対処するとともに、災害の拡大防止並びに混乱に対処するため、旅客の入場阻止、避難、誘導、列車・電車の折り返し運転、連絡社線との連絡等万全の手段を講じるものとする。

3 地震時における具体的措置

（1）列車の運転措置

ア 乗務員は、揺れや信号によって地震の発生を知ったときは、速やかに停止又は徐行の措置をとる。停止位置が土盛、橋梁上あるいはトンネル坑門付近のような場所は可能な限り避ける。

イ 直ちに無線等で輸送指令に、停止の地点、旅客の被害状況等その他必要事項を通報する。

ウ 乗務員は相互に連絡、情報を交換し、また輸送指令からの指示、情報等について旅客に案内するとともに、被害状況、今後取るべき措置をできるだけ速やかに車内放送し、動揺、混乱等の防止に努める。

エ 乗務員は列車又は線路建造物の被害又は二次災害の発生の危険が大きいと予測したとき、その他火災等により危険が迫ると判断したときは、速やかに輸送指令及び近接の駅長へ連絡することを基本とするが、連絡が取れない場合は自ら避難の可否を判断し、避難が必要な場合には旅客を安全な地点に誘導する。

（2）旅客への措置

ア 駅内放送

地震被害の状況を考慮して、旅客及び公衆に動揺、混乱を招かぬよう注意し、避難口の状況と職員の誘導に従う注意、地震規模と建造物の耐震的安全性、落下物についての注意、列車の運行状況、駅周辺・沿線の被害状況及び屋外オープンスペースについて放送する。

イ 避難の誘導

地震の規模、二次災害の発生の危険性、建造物の状況、駅及び駅周辺の被害状況を考慮して、負傷者、老幼婦人等を優先誘導して混乱を招かないよう配慮する。

駅周辺の火災その他の被害状況が著しく、駅構外に避難することが危険と認められるときは、一時構内の安全な箇所を選び待機する。

ウ 救護措置

被害の状況により救護所を開設し、防災関係機関及び本局、医療機関の救護を求める。

第2項 東武鉄道応急対策計画

〔東武鉄道〕

1 活動方針

災害発生における被害を最小限に止めるとともに、心理的動揺による二次災害の発生を防止することを基本とし、旅客の安全及び輸送の安全の確保を図るものとする。

2 応急対策

（1）災害発生時における活動組織の編成は、次のとおりである。

ア 災害対策本部（本社）

鉄道事業本部事故・災害等対策規程により、本社内に対策本部を設置し、鉄道事業本部長を対策本部長として災害時における応急処置及び災害発生場所への指示、支援等を行う。

イ 現地対策本部（災害現場）

災害現場付近には、鉄道運転事故応急処理手続により現地対策本部を設置し、復旧に努める。

※ II-14：東武鉄道株式会社現地対策本部構成（別冊 P198 参照）

ウ 駅区の体制

駅においては、災害発生時における避難場所及び避難誘導體制を定め、旅客の適切な誘導を図る。

列車においては、車内放送等により旅客の不安除去に努め、混乱を防止するとともに、運転指令又は最寄駅に状況を知らせ、その指示を受ける。

また、負傷者が発生した場合は関係者の協力を得るなどして、救出、救護等臨機の処置をとる。

※ II-15：稼動人員数（東武鉄道）（別冊 P199 参照）

（2）列車の運転体制

強い地震を感知又は報告を受けた運転指令は、直ちに列車無線モニター（指令電話）及び列車無線で駅及び乗務員に一旦停止を指示し、運転上危険と認めたときは、列車運転見合せを指令する。また乗務員が強い地震を感知したときは、速やかに安全な箇所に停止し、異常が認められないときは、次駅まで時速 25km 以下の速度で注意運転する。

（3）旅客に対する避難誘導

ア 駅長は、震動が静まったとき、放送設備（連絡員を含む。）等により、旅客の動揺制止、構内設備損傷状況等の把握に努める。なお負傷者がある場合は、救出、救護等臨機応変に処置を行う。

また、駅における旅客の避難誘導は旅客の安全確保を第一とし、沈着冷静な判断と的確な行動により適切な旅客誘導を図る。

イ 列車内にいる旅客の避難誘導は旅客の安全確保を第一とし、状況に応じて適切、迅速に旅客の不安除去に努め、混乱防止を図るとともに、最寄駅に状況を知らせ、その指示を受ける。

※ IV-15：情報伝達系統図（東武鉄道）（別冊 P238 参照）

第3項 京成電鉄応急対策計画

〔京成電鉄〕

1 活動方針

非常災害に際しては、人命尊重、安全確保を第一とし、その被害を最小限に止め輸送を確保することが最も大切である。したがって、各職場においては、平素から災害発生時の旅客の誘導及び運転取扱い方の訓練の実施はもちろん、災害発生の場合の応急対策を事前に樹立し、関係者に周知徹底させる。

2 応急対策

（1）応急体制

災害発生の場合は、災害対策規則に基づき「災害対策本部」を設置し、又は状況に応じて現地対策本部を設け、速やかに救護処置及び復旧作業に当たる。

※ II-16：京成電鉄株式会社災害対策本部の組織（別冊 P200 参照）

（2）通信連絡体制

- ア 本社各駅は常備の鉄道電話を利用し、駅構内各部署の情報連絡は「インターホン」を活用する。
- イ 運輸指令室と各駅は、指令用電話により連絡を行う。
- ウ 運輸指令室と各列車は、誘導式列車無線により連絡を行う。
- エ 各地点には必要に応じ連絡用電話を架設し、また携帯電話機なども使用する。
- オ 状況により無線自動車を災害現場に急派し、本社と無線による通信連絡を行う。

※ IV-16：災害対策本部の指揮命令系統図（京成電鉄）（別冊 P239 参照）

（3）列車運転体制

運輸指令室（葛飾区高砂5丁目55番3号）付近に設置してある地震計により震度4以上を観測した場合は、次のとおり取り扱う。

ア 震度4のとき

運輸指令は、一斉指令及び列車無線により全ての列車を停止させるよう指示する。地震が収まったと認めたときは、震度4を観測した地震計に対する規制区間以外については、運転再開を指示する。規制区間内では指定点検箇所の点検を指示し、指定点検箇所以外では時速25km以下の徐行運転で安全確認を行う。点検および安全確認の結果、支障のないことを確認した区間から、順次規制を解除する。

イ 震度5（ガル数にて5弱・5強を判断）以上のとき

運輸指令は、一斉指令及び列車無線により全ての列車を停止させるよう指示するとともに、施設部長にその旨を通報し、震度5以上を観測した地震計に対する規制区間の線路及び電線路の点検方を指示する。規制区間内に停止した列車の運転再開は、異常のないことを確認した区間から順次行う。

ウ 震度5以上により停止させた場合であっても、停車場間に停止した列車の運転士に対して、最寄停車場まで時速15km以下の速度での運転開始を通告することができる。この場合、運輸指令が確認する事項は次のとおりとする。

- （ア）当該地震計の数値が150ガル未満を表示していること
- （イ）分岐器を含む停車場構内が安全であること
- （ウ）信号機が使用できること
- （エ）指定区間及び指定点検箇所異常がないこと

（4）避難、誘導

駅長はあらかじめ定められた屋外オープンスペース、避難経路に基づき誘導員を指定し、避難させる。

第4項 都営地下鉄応急対策計画

〔都交通局（門前仲町駅務管区、馬喰駅務管区）〕

都交通局危機管理対策計画－震災編－の定めるところによる。概要は次のとおりとする。

1 活動方針

職員は、旅客の安全確保に努め、避難誘導及び負傷した旅客の救護活動を速やかに実施するとともに、適切な案内放送を行い、混乱を防止する。また、火災や浸水など二次災害の防止に努める。

2 運転規制

（1）震度による運転規制

半径 2.5km のゾーン（範囲）の震度を測定するゾーン地震計及び指令震度計を設置して震度の測定を行っている。各ゾーン地震計の震度表示に従い、総合指令所長は運転規制を実施する。

ア 震度 4 の場合

（ア）直ちに全列車に対して 25km/h 以下の徐行運転を指令するとともに、駅長及び保守担当の所長に点検を依頼する。

（イ）駅長からの駅構内点検終了報告及び全区間にわたる列車走行完了後、地上部 45km/h・地下部 55km/h 以下（大江戸線は 50km/h 以下）に運転規制を緩和する。

（ウ）所長からの点検終了の報告に基づいて、運転規制を解除する。

イ 震度 5 弱の場合

（ア）直ちに全列車に対して運転中止を指令するとともに、駅長及び保守担当の所長に点検を依頼する。

（イ）駅長からの駅構内点検終了報告に基づいて、全列車に対して試運転列車とすること及び 15km/h 以下の注意運転を指令する。

（ウ）試運転列車が全区間にわたって走行を完了後、全列車に対して 25km/h 以下の徐行運転を指令する。

（エ）列車が 25km/h 以下の徐行運転で全区間にわたって走行を完了後、地上部 45km/h・地下部 55km/h 以下（大江戸線は 50km/h 以下）に運転規制を緩和する。

（オ）所長からの点検終了の報告に基づいて、運転規制を解除する。

ウ 震度 5 強の場合

（ア）直ちに全列車に対して運転中止を指令するとともに、駅長及び保守担当の所長に点検を依頼する。

（イ）駅長からの駅構内点検終了報告及び所長からゾーン地震計 5 強区間の点検完了報告に基づいて、全列車に対して試運転列車とすること及び 15km/h 以下の注意運転を指令する。

（ウ）試運転列車が全区間にわたって走行を完了後、全列車に対して 25km/h 以下の徐行運転を指令する。

（エ）列車が 25km/h 以下の徐行運転で全区間にわたって走行を完了後、地上部 45km/h・地下部 55km/h 以下（大江戸線は 50km/h 以下）に運転規制を緩和する。

（オ）地上部 45km/h・地下部 55km/h 以下（大江戸線は 50km/h 以下）で全区間にわたって走行を完了後、運転規制を解除する。

（2）早期地震警報システムによる運転規制

早期地震警報システムが動作し、緊急地震警報を受信した場合は、駅間であっても直ちに非常停止する。ただし、開口部付近を運転するときは、側壁のくずれ、落下物に注意して、停車は極力避ける。

第5項 東京メトロ応急対策計画

[東京地下鉄日本橋駅務管区住吉地域]

1 活動方針

東京地下鉄株式会社が定める規程類に基づき、旅客の安全確保を第一に行動し、被害の拡大及び二次災害の防止を図る。

2 地震発生直後の対応

(1) 旅客の救援誘導

総合指令所長は、駅務管区長又は駅間停止列車の乗務員から旅客の誘導を要請された場合、被害状況、復旧見込みを判断して、速やかに関係区長に旅客の救援誘導を指令する。

(2) 地震発生直後の運転規制

総合指令所長は、強い地震が発生し、地震警報装置に震度4以上の表示があった場合、直ちに一斉発車待ち装置及び無線装置により全列車を一旦停止させ、エリア地震計情報装置に応じた運転規制を指令する。

ア 震度4の場合

(ア) 総合指令所長は、各列車の停止位置を確認した後、運転士に対して先発列車のあった駅まで25km/h以下の運転を指令する。

(イ) 総合指令所長は、駅務管区長に対して駅構内の異常の有無の確認を指示する。

(ウ) 総合指令所長は、運転士の報告に基づき、運転規制を解除する。

(エ) 総合指令所長は、駅務管区長の報告に基づき、駅構内の状況等を勘案した運行を適宜指令する。

イ 震度5弱の場合

(ア) 総合指令所長は、駅間停止列車を次駅に収容するときは、運転士に対して5km/h以下の運転を一斉に指令する。

(イ) 総合指令所長は、工務区長及び電気関係区長に対し、線路、電線路、保安装置、要注意箇所等の歩行点検及びその区間を指示する。

(ウ) 総合指令所長は、駅務管区長に対して駅構内の異常の有無の確認を指令する。

(エ) 総合指令所長は、工務区長及び電気関係区長の報告に基づき、運転士に対して先発列車のあった駅まで25km/h以下の運転を指令する。

(オ) 総合指令所長は、運転士の報告に基づき、運転規制を解除する。

(カ) 総合指令所長は、駅務管区長の報告に基づき、駅構内の状況等を勘案した運行を適宜指令する。

ウ 震度5強以上の場合

(ア) 総合指令所長は、駅間停止列車を次駅に収容するときは、運転士に対して5km/h以下の運転を一斉に指令する。

(イ) 総合指令所長は、駅間停止列車の移動に時間を要すると判断した場合は、

歩行誘導を指令する。

- (ウ) 総合指令所長は、工務区長及び電気関係区長に対し、線路、電線路、保安装置、要注意箇所等の歩行点検及びその区間を指示する。
- (エ) 総合指令所長は、駅務管区長に対して駅構内の異常の有無の確認を指令する。
- (オ) 総合指令所長は、工務区長及び電気関係区長の報告に基づき、運転士に対して先発列車のあった駅まで 25km/h 以下の運転を指令する。
- (カ) 総合指令所長は、運転士の報告に基づき、運転規制を解除する。
- (キ) 総合指令所長は、駅務管区長の報告に基づき、駅構内の状況等を勘案した運行を適宜指令する。

※ II-17：東京地下鉄株式会社事故復旧対策本部編成表（別冊 P201 参照）

※ IV-17：情報連絡系統図（東京地下鉄）（別冊 P240 参照）

第3節 防災船着場・臨時離着陸場

[区、都建設局第五建設事務所]

第1項 防災船着場の運用

災害時に陸上輸送路が寸断した場合に備え、被災者等の搬送、救助活動や復旧活動に必要な人員及び救援物資等の輸送を行う水上拠点として、墨田緊急用船着場（荒川）や吾妻橋船着場など、あらかじめ国及び都が指定した8か所の船着場（別冊 P318 参照）を活用する。

区は、水上交通を利用した救護、復旧活動ができるよう、関係機関等と連携した訓練を実施し、災害時の避難体制の向上を図るとともに、災害拠点病院や避難場所に近接した新たな防災船着場（立花、横川（仮称）、錦糸及び江東橋）の整備を進めていく。

なお、都が避難場所等に隣接して整備している防災船着場について、発災時の運用を以下のとおりとする。

機関名	都・区災害対策本部等設置期間中	都・区災害対策本部等立ち上げ時
都災害対策本部	運用指示主体 (都全体の災害対策活動の中で調整を行い、必要がある場合、区災害対策本部に運用の指示をする。)	都災害対策本部は、区災害対策本部が防災船着場の運用主体になり、防災船着場として利用が可能になった事を防災関係機関に周知する。
都建設局	運用支援主体 (損傷等に対する修繕・補修)	損傷の有無の点検を行い、安全を確認し、区災害対策本部へ引継ぐ。引継ぎ後、都建設局本部に引継ぎ完了を報告する。
区	運用主体 (一切の運用管理権限を掌握)	都建設局の安全確認点検後、運用主体として、引継ぎを受け、都災害対策本部に報告する。

※ 都建設局は、舟航河川における障害物を除去しゅんせつする。

※ 都建設局は、清掃船の航行可能河川における浮遊物を除去する。

※ 墨田緊急用船着場（荒川）の運用については、荒川下流防災施設運用協議会において策定された「荒川下流防災施設活用計画」に基づく。

※ VII-02：墨田区内「防災船着場」設置場所図（別冊 P318 参照）

第2項 臨時離着陸場の選定

災害時の臨時離着陸場は次のとおり選定している。

候補地名	所在地	管理者	想定面積 (m ²)	現況
都立墨東病院 ヘリポート	墨田区江東橋四丁目23番15号	都	357	病院
東墨田一丁目 運動広場	墨田区東墨田一丁目10番	区	2,500	運動広場
白鬚東地区 (都立東白鬚 公園隣接地)	墨田区堤通二丁目地内	都	6,400	空地

なお、荒川下流部の臨時離着陸場の選定、運用については荒川下流防災施設運用協議会において策定された「荒川下流防災施設活用計画」に基づく。

第4節 ライフライン施設の応急対策

第1項 水道施設

[都水道局（東部第一支所、墨田営業所）]

1 基本方針

水道施設に被害が生じた場合は、応急対策諸活動を、迅速、的確に実施できる体制をつくり、一刻も早い平常給水の回復と可能な限りの飲料水の確保を図ることとする。

2 組織

水道局給水対策本部が設置された旨の通知があった場合、都水道局東部第一支所及び墨田営業所は直ちに応急対策活動の基本体制を整える。

3 復旧活動

応急復旧対策部所として、以下の業務を行う。

- (1) 管路被害状況の調査
- (2) 水道局内関係部所との連絡調整
- (3) 応急給水
- (4) 配水調整、水配計画（配水系統）及び復旧計画の作成
- (5) 配水施設・給水装置の復旧
- (6) 区等との連絡調整

第2項 下水道施設

[都下水道局東部第一下水道事務所]

1 方針

管路の緊急調査、ポンプ所・水再生センター等の被害状況調査、工事現場の点検等を行う。

各施設の点検を行い、施設の被害に対しては箇所、程度に応じて応急措置を講じる。

応急復旧活動に当たっては、災害時における応急復旧業務に関する協定を締結している民間団体と連携して対処する。

2 応急対策

(1) 管渠等

ア 緊急輸送道路を地上巡視し、下水道施設が起因する道路陥没等を早急に把握し、損傷状況に応じた応急復旧を講じる。

イ 速やかに震災復旧活動の拠点を設置し、防災上重要な施設について重点的に被害状況及び措置状況を集約する。

(2) 水再生センター・ポンプ所

ア 各施設の点検を行い、施設の被害に対しては、箇所、程度に応じて応急措置を講じる。

イ 万一機能上重大な被害が発生した場合は揚水施設の復旧を最優先する。これらと並行して各施設の損壊箇所を直ちに処置し、流下機能の確保と揚水、簡易処理、消毒、放流などの機能の回復を図る。

ウ 水再生センター・ポンプ所において、停電が発生した場合、ディーゼル発電機やガスタービン発電機などの非常用発電機及びエンジン直結ポンプによってポンプ運転を行い、揚水不能の事態が起こらないよう対処する。

エ 停電が続く場合には、非常用発電設備の燃料油について、東京都石油業協同組合及び東京都石油商業組合との協定に基づき、確保に努める。

(3) 工事現場

ア 工事中の箇所においては、受注者との緊密な連携の下、速やかに被災状況を把握し、被害を最小限に止めるとともに二次災害の発生を防止するための緊急措置を講じる。また、避難路等での工事箇所については、道路管理者並びに交通管理者の指示に従い応急措置等を行う。

イ 発災後の緊急措置や応急復旧を迅速に実施するために、現場要員や資器材の現状把握に努めるとともに、必要に応じて他の現場への支援にも備える。

第3項 電気施設

[東京電力パワーグリッド江東支社]

1 震災時の活動態勢

地震災害が発生した時は、東京電力は社内に非常態勢の発令をするとともに、次に挙げる態勢を確立し対策活動などを行う。

(1) 非常態勢の組織

ア 非常態勢の組織は、東京総支社本部に属する江東支社支部として位置づけされる。

イ 非常態勢の組織は、非常災害態勢の発令に基づいて設置するが、供給区域内で震度6弱以上の地震が発生した場合については、自動的に非常態勢に入る。

(2) 要員の確保

ア 非常態勢の発令の伝達があった場合対策要員は、速やかに所属する非常災害対策支部（分室）に参集する。

イ 供給区域内において震度6弱以上の地震が発生し、自動的に非常態勢に入る場

合は、あらかじめ定められたルールに基づき所属事業所に参集する。

（3）情報連絡活動

ア 当社設備の運転状況並びに被害状況の把握に努める。

イ 社内連絡体制を確立すると共に、関係する行政機関との連絡体制も確立し情報の共有化に努める。

2 応急対策

（1）資器材の調達・輸送

ア 資器材調達は、予備品、貯蔵品などの在庫品を常に把握し、調達を必要とする資器材は、隣接する事業所間の相互融通又は東京総支社本部に速やかに請求し、確保する。

イ 資器材の輸送は、事前に関係する防災機関と連絡を取り、指定された路線（緊急道路障害物除去路線等）を使用して、あらかじめ設定した場所へ配送する。また、当社名称が表示されていない車両を使う場合は、関係する防災機関へ連絡し指示を仰ぐ。

（2）震災時における危険予防措置

電力需要の実態に鑑み震災時においても、原則として送電を継続するが、火災の拡大などに対する円滑な防災活動のため、警察署・消防署などから要請があった場合には、送電停止などの適切な危険予防措置を講じる。

（3）災害時における応援体制

江東支社独自の災害復旧活動では、早期復旧が困難であると判断される場合には、東京総支社非常災害対策本部へ応援の派遣を要請する。

（4）応急工事

応急工事の実施に当たっては、原則的に人命に関わる箇所、復旧対策の中核となる防災関係機関、民心の安定に寄与する報道機関、避難所を優先するなど災害状況、各施設の被害復旧の難易度などを勘案するとともに、関係する防災機関とも連絡を取りながら工事を行う。

3 復旧対策

災害に伴う復旧工事については、関係する防災機関と連携して緊急度を勘案し、迅速的確に実施する。また、他のインフラ事業者等と工事が重複する場合は、作業工程などを協議し、迅速に復旧できるよう協力して進める。

4 通電火災への対応

災害時に破壊、損傷した電気製品等に再送電した場合にショートが起こり、火災が発生することがある。このような通電火災による人的被害を防止するため、電力会社は区と連携し、以下のような措置を講じる。

（1）電力会社は通電時のチェック・点検を行う。

（2）電力会社は通電再開に当たっては、区の災害対策本部に報告を行う。

（3）広報車等により通電日時・立会い実施など必要事項を区民に周知する。

（4）通電は住民等の立会いの下で安全確認を行った後に実施する。

第4項 ガス施設

[東京ガスグループ]

1 基本方針

ガス施設の災害及び二次災害の発生を防止し、また発生した被害を早期に復旧するため、災害発生原因の除去と防災環境の整備に常に努力を傾注するとともに、防災対策の推進を図る。

2 防災体制の確立

非常体制に対応する災害対策組織（以下「対策組織」という。）を定める。また、これらの対策組織における分担業務及び大規模地震防災体制（警戒体制）について定める。

（1）対策組織の運営

ア 非常態勢の発令及び解除

災害が発生するおそれのある場合又は災害が発生した場合、社長は非常態勢を発令し、非常災害対策本部（以下「本部」という。）を設置する。ただし、震度5弱以上の地震が発生した場合には、自動的に本部を設置する。

イ 非常態勢が発令された場合、事業所等の長は、速やかに非常災害対策支部（以下「支部」という。）を設置する。

ウ 事業所等の長は、緊急を要する場合等必要に応じ当該所管内の非常態勢を発令することができる。この場合には、事後、本部に報告しなければならない。

エ 災害発生のおそれが無くなった場合又は災害復旧が進行して非常態勢を継続する必要が無くなった場合、本部長は非常態勢を解除する。

（2）動員

ア 本部長（支部長）は、非常態勢の発令後直ちにあらかじめ定める対策要員の動員を指令する。

イ 報道情報（テレビ・ラジオ等）により供給区域内のいずれかで、震度5弱・5強の地震が発生したときは指定要員、震度6弱以上のときは全員が自動発令で出動する。

（3）外部防災関係機関との協調

平常時には担当部署が当該地方自治体の防災会議等と、また災害時には本部又は支部が当該地方自治体の災害対策本部等と緊密な連携を保ち、この計画が円滑かつ適切に行われるよう努める。

ア 地方防災会議等への参加

地方防災会議等には、委員を推薦し参加させる。

イ 地方自治体災害対策本部との協調

この計画が円滑かつ適切に行われるよう、次の事項に関し協調を図る。

（ア）災害に関する情報の提供及び収集

（イ）災害応急対策及び災害復旧対策の推進

ウ 内閣府、経済産業省、気象庁、警察署・消防署等防災関係機関とは平常時から協調し、防災情報の提供、収集等相互連携体制を整備しておく。

エ 地震発生時に内閣府、内閣情報集約センター、経済産業省等防災関係機関との連

絡が相互に迅速かつ確実に行えるよう、情報伝達ルート及び情報交換のための収集・連絡体制を整備しておく。

(4) 他ガス事業者等との協調

日本ガス協会及び他ガス事業者等と協調し、要員・資器材等の相互融通等災害時における相互応援体制の整備に努める。

3 災害予防に関する事項

(1) 防災教育

各部署は、ガスの製造設備・供給設備に係る防災意識の高揚を図り、ガスに係る災害の発生防止に努めるため、災害に関する専門知識・関係法令・保安規程等について社員等関係者に対する教育を実施する。

(2) 防災訓練

各部署は、災害対策を円滑に推進するため、年1回以上実践的な防災訓練を実施し、非常事態にこの計画が有効に機能することを確認する。また、国及び地方自治体等が実施する防災訓練等に積極的に参加し、連携を強化する。

4 災害対策用資器材等の確保及び整備

(1) 災害対策用資器材等の確保

製造設備・供給設備の復旧用鋼材・配管材料・工具等必要資器材は、平常時からその確保に努めるとともに定期的に保管状況を点検整備する。また、必要資器材をリスト化するとともに、調達体制を整備する。

(2) 車両の確保

非常事態における迅速な出動及び資器材の輸送手段の確保を図るため、拠点においては、工作車・緊急車等の車両を常時稼働可能な状態に整備しておく。また、掘削車・採水車等の特殊な作業車及び工作機械等は関係工事会社等と連携し、その調達体制を整備する。

(3) 代替熱源

ガス供給停止時における代替熱源の供給のために、移動式ガス発生設備の確保に努めるとともに、カセットコンロ類、LPG等の調達ルートを把握しておく。

(4) 生活必需品の確保

非常事態に備え、食料・飲料水・寝具・医薬品・仮設トイレ等の生活必需品の確保に努めるとともに、定期的に保管状況を点検整備する。

(5) 前進基地の確保

ア 復旧要員のための宿泊施設を事前に調査しリストアップする。

イ 前進基地となり得る自社施設、借用候補地を事前に調査しリストアップする。

5 ガス事故の防止

(1) ガス工作物の巡視・点検・調査等

ガス工作物を常に法令に定めるガス工作物の技術上の基準に適合するように維持し、さらに事故の未然防止を図るため、定期的にガス工作物の巡視・点検（災害発生

のおそれがある場合には特別の巡視）を行い、ガス事故の防止を図る。

（2）広報活動

ア 日常の広報

区民及び他工事関係工事会社等に対し、小冊子等を利用しガスの安全知識の普及を促進し、その理解を求めるとともに、ガス臭気が認められる場合等に通報等の協力を得るよう広報活動を実施する。

イ 広報資料の作成等

非常事態に即応できるよう、あらかじめ広報例文等を作成・保管するとともに、ガスメーター（マイコンメーター）復帰ビデオ・テープ等をあらかじめマスコミ等に配布する。

6 災害応急対策に関する事項

（1）通報・連絡

ア 通報・連絡の経路

社内及び外部機関との連絡が相互に迅速かつ確実に行えるよう、情報伝達ルート多重化及び情報交換のための収集・連絡体制の明確化など、体制の確立に努めるものとする。

イ 通報・連絡の方法

通報・連絡は災害時優先電話、専用電話、携帯電話、自営無線通信等を使用して行うこととする。

（2）災害時における情報の収集・連絡

ア 情報の収集・報告

災害が発生した場合は、次に掲げる各情報を巡回点検、出社途上の調査等により迅速・的確に把握する。

（ア）気象情報

気象庁の発表する地震、大雨、洪水等に関する情報

（イ）観測情報

当社の設置する地震センサーにより観測した情報

（ウ）一般情報

一般の家屋被害及び人身被害発生情報並びに電気、水道、交通（鉄道、道路等）、通信、放送施設等の施設をはじめとする当該受持区域全般の被害情報

（エ）対外対応状況（地方自治体の災害対策本部・官公庁・報道機関・区民等への対応状況）

a 出社途上における収集情報

b 社員の被災に関する情報

c その他災害に関する情報

d ガス施設等の被害及び復旧に関する情報

e 復旧作業に必要な資器材・食料また応援隊等に関する情報

f その他災害に関する情報

イ 情報の集約

- (ア) 本部は、各班・各支部から収集した情報を集約し、総合的な被害及び対応状況に努める。
- (イ) 当社の設置した地震センサーによりリアルタイムに収集された地震情報を基に被害推定を行い、被害の全体像の把握に努める。

(3) 災害時における広報

ア 広報活動

- (ア) 災害の発生が予想される場合又は災害が発生した場合は、災害発生前、災害発生直後、復旧作業中等の各時点において、状況に応じた広報活動を行う。
- (イ) 災害発生後、ガスの供給を継続する地区の需要家に対しては、必要に応じて保安確保のための広報活動を行う。

イ 広報の方法

広報については、テレビ・ラジオ・インターネット・新聞等の報道機関を通じて行うほか、必要に応じ直接当該地域へ周知する。また、地方自治体等の関係機関とも必要に応じて連携を図る。

(4) 対策要員の確保

ア 対策要員確保

- (ア) 非常態勢が発令された場合は、対策要員はあらかじめ定められた動員計画に基づき速やかに所属する本（支）部に出動する。
- (イ) 勤務時間外の地震発生に備え、気象庁震度階を基準とした自動出動基準を定めておく。
- (ウ) 勤務時間外に災害発生のおそれがある場合、あらかじめ定められた対策要員は、気象情報その他の情報に留意し、非常態勢の発令に備える。

イ 他会社等との協力

- (ア) 協力会社等とは、災害発生後直ちに出勤要請できる連携体制を確立し、必要に応じて出勤を要請する。
- (イ) 自社のみでは早期復旧が困難であると考えられる場合には、日本ガス協会の「地震・洪水等非常事態における救援措置要綱」に基づき、ガス事業者からの応援を要請する。

(5) 災害時における復旧用資器材の確保

ア 調達

各班長、各支部長は、予備品・貯蔵品等の復旧用資器材の在庫量を確認し、調達を必要とする資器材は、次のような方法により速やかに確保する。

- (ア) 取引先・メーカー等からの調達
- (イ) 被災していない他地域からの流用
- (ウ) 他ガス事業者等からの融通

イ 復旧用資器材置場等の確保

災害復旧は、復旧用資器材置場及び前進基地が必要となるため、あらかじめ調査した用地等の利用を検討する。また、この確保が困難な場合は、地方自治体等の災害対策本部に依頼して、迅速な確保を図る。

(6) 災害時における危険予防措置

ア 危険予防措置

ガスの漏えいにより被害の拡大のおそれがある場合には、避難区域の設定、火気の使用禁止等の適切な危険予防措置を講じる。

イ 地震発生時の供給停止判断

地震が発生した場合、大きな災害が確認された場合には、当該低圧ブロックについて、即時にガスの供給を停止する。

(7) 災害時における応急工事

ア 応急工事の基本方針

災害に伴う応急工事については、恒久的復旧工事との関連及び情勢の緊急度を勘案して、迅速・適切に実施する。

イ 応急工事における安全確保等

応急工事は、二次災害の発生防止に万全を期すとともに、対策要員の安全衛生についても十分配慮して実施する。

第5項 電気及びガス施設消防活動計画

[東京消防庁第七消防方面本部、本所・向島消防署、東京電力パワーグリッド江東支社、東京ガスグループ]

1 活動目標

(1) 活動方針

地震等の災害に伴う電気関係施設又は都市ガス施設の損壊により、漏電又はガス漏れが発生した場合、火災、爆発等の二次的災害が発生するのを防ぐため、当該区域に火災警戒区域を設定し、関係者以外の退去、車両の通行禁止、火気の使用禁止等の措置をとるものとする。

(2) 目標

この計画は、電気関係施設及び都市ガス施設の災害応急対策を消防機関の活動面から総括的に規定したものであって、具体的な点については主管機関が定める別途計画によるものとする。

2 応急措置計画

(1) 非常配備態勢の組織

非常災害時に、被害状況に応じた応急措置等を円滑に推進するため、情報に応じ、警戒措置体制を強化するとともに指揮本部を設置し、主管機関に協力する。

(2) 計画細目

消防機関と電気事業者、ガス事業者（導管供給によるすべての施設を含む。）は、次に掲げる場合は直ちに相互に通報連絡する。

ア 災害の発生を覚知したとき。……………覚知内容、災害の状況

イ 災害の状況を把握したとき。……………災害の程度と危険性

ウ 災害応急措置に着手したとき。……………危害応急措置の概要

エ 災害応急措置が完了したとき。……………危険除去の状況

第5節 エネルギーの確保

[区、都水道局墨田営業所、都下水道局東部第一下水道事務所、東京電力パワーグリッド江東支社、東京ガスグループ]

施設の機能を維持するため、コージェネレーションシステムや停電対応GHP（ガスヒートポンプ）等、自立・分散型電源や蓄電池等の活用により、エネルギーを確保する。また、災害時に非常用電源としても有効な蓄電池や家庭用燃料電池等の活用を図る。

● 復旧対策

第1節 道路・橋梁

[区、都建設局第五建設事務所、首都高速道路東京東局]

道路の障害物除去及び搬出、応急復旧等を行う。

道路管理者は、被害を受けた道路の応急復旧計画を速やかに策定し、応急復旧工事を行う。

首都高速道路等においては、その機能を速やかに回復するため、現地調査を実施し、被害状況及びその原因を精査し、復旧工法等を決定する。災害復旧に当っては、現状復旧を基本にしつつも、災害の再度発生防止等の観点から、可能な限り改良復旧を行うよう努める。

第2節 鉄道施設

[J R 両国駅、J R 錦糸町駅、東武鉄道、京成電鉄、都交通局（門前仲町駅務管区、馬喰駅務管区）、東京地下鉄日本橋駅務管区住吉地域]

施設の被害状況に応じた復旧を行う。

鉄道施設は、震災後の都市機能の確保や各種の復旧対策に寄与するため、速やかに応急復旧を行って輸送の確保に努める。

第3節 河川施設等

[都建設局第五建設事務所・江東治水事務所]

排水機場に被害を生じた場合は、内水の氾濫による被害の拡大防止措置を図ることとする。

第4節 ライフライン施設の復旧対策

第1項 水道施設

[都水道局]

取水・導水施設の被害は、浄水機能に大きな支障を及ぼすため、その復旧は、最優先で行う。浄水施設及び配水施設の被害のうち、施設の機能に重要な影響を及ぼすものは、速やかに復旧活動を行う。管路の復旧に当たっては、随時、配水系統などの変更等を行いながら、あらかじめ定めた順位をもとに、被害の程度及び復旧の難易度、被害箇所の重要度、浄水場・給水所の運用状況等を考慮して給水拡大のために最も有効な管路から順次行う。なお、資器材の調達、復旧体制及び復旧の緊急度等を勘案し、必要に応じて仮配管、路上配管等の仮復旧を実施する。送・配水管路における復旧活動は、断水区域を限定し、可能な限り給水を継続しながらあらかじめ定めた優先施設から順次復旧する。公道内の給水装置の復旧は、配水管の復旧及び通水と並行して実施する。

災害拠点病院等の重要施設は、配水小管の復旧及び通水状況に合わせ、機能が回復するよう優先して復旧に当たり、順次その他の給水管についても復旧を行う。

第2項 下水道施設

〔都下水道局東部第一下水道事務所〕

被害が発生したときは主要施設から復旧を図る。復旧順序については、水再生センター、ポンプ所、幹線管渠等の主要施設の復旧に努め、その後、枝線管渠、ます・取付管の復旧を行う。また、被害状況に応じ、他の大都市等へ復旧支援を要請し、その受入れに対応する。

第3項 電気・ガス・通信施設

〔東京電力パワーグリッド江東支社、東京ガスグループ、NTT東日本〕

復旧効果の大きさ、二次災害防止等の観点から復旧を行う。

1 電力

東京電力は、災害に伴う応急・復旧対策については、恒久的復旧工事との関連並びに情勢の緊急度を勘案して、二次災害の防止に配慮しつつ、迅速・適切に実施する。

各設備の復旧は、災害状況、被害状況、復旧の難易度を勘案して、電力供給上復旧効果の大きいものから、復旧要員の確保、復旧資器材の確保など、あらかじめ定めた手順により実施する。

2 ガス

東京ガスグループは、ガスの供給を停止した場合の復旧作業については、被災した地域施設又は設備の復旧を可能な限り迅速に行うとともに、二次災害を防止するため、あらかじめ定めた手順により実施する。

必要に応じて、社会的優先度の高い病院や老人福祉施設、避難所などには、「移動式ガス発生設備」を用いて、スポット的にガスを臨時供給する。また、地震災害などの大きな被害があった場合、全国のガス会社は相互に応援し合って、一日も早い供給再開に向けて対応する。地震が発生したときには安全な換気方法、ガスメーターの復帰方法、都市ガスの供給停止地域、都市ガスの復旧予定などの情報をいち早く広報する。

3 通信施設

重要通信の確保又は被災した電気通信設備等を迅速に復旧するため、気象等の状況や電気通信設備等の被害状況などの情報を収集し、関係機関相互の連絡を行う。非常態勢が発令された場合は、速やかに対策本部等に出動する。被災した電気通信設備等の応急復旧工事は、災害復旧に直接関係のない工事に優先して、復旧工事に要する要員・資器材及び輸送の手当てを行うなど、早期復旧に努める。

応急復旧工事終了後、速やかに被害の原因を調査分析し、この結果に基づき必要な改良事項を組み入れて災害復旧工事を計画、設計する。被災地における地域復興計画の作成・実行に当たっては、これに積極的に協力する。

第5節 エネルギーの確保

応急対策第5節「エネルギーの確保」に準ずる。

