

1 浸水対策の目的

- 「お客様の安全確保」「早期運行再開」「地下鉄ネットワーク全体の減災」の三つを目的として実施します。
- 局一丸となって浸水対策に取り組むための推進体制を構築し、ハード・ソフト両面から本計画を着実に進め、お客様に安心してご利用いただける災害に強い都営交通の実現を目指します。

2 想定される水害とその被害

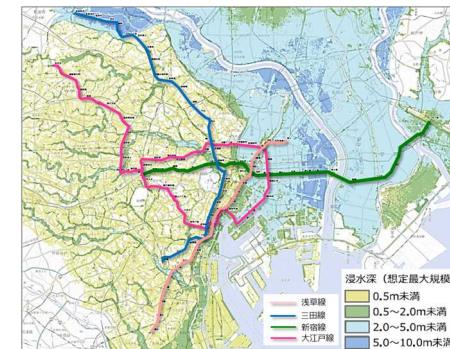
【想定される水害】

都市型水害と大規模水害（荒川氾濫・高潮）による浸水を対象としています。

【地下鉄施設の浸水】

対象とする水害の浸水予想区域図等を全て重ね合わせると、都営地下鉄の路線の多くの範囲が、浸水深に差はあるものの、浸水区域内に位置していることが分かります。

大規模水害については、東京メトロと連携してシミュレーションを実施し、荒川氾濫では、荒川右岸21km破堤、荒川右岸9.5km破堤の場合に、地下に流入した水がトンネルや乗換駅の接続部を通じて広がり、地下鉄ネットワークへの被害が特に大きくなることを確認できました。



浸水予想区域図等の重ね合わせ図と都営地下鉄各路線図
(浸水予想区域図等を基に交通局作成)

3 施設整備計画

【整備方針】

- 都市型水害への対策を図りつつ、荒川氾濫や高潮による大規模水害への対策を進めます。
- 駅出入口等、浸水のおそれのある全ての箇所での対策の実施を基本とします。
- 地下部で防水ゲートや防水扉の整備等の対策を実施し、地下鉄ネットワークによる浸水区域の拡大を防止するとともに、車両の被害を防ぐため地下車庫の浸水対策を実施します。

【主な整備箇所と整備手法】

整備箇所	主な整備手法	箇所数	対象とする水害
駅出入口	止水板、防水扉、防水シャッター	65	都市型水害 大規模水害
トンネル	防水ゲート	7	大規模水害
駅構内	防水扉	3	
地下車庫	防水ゲート	2	

【整備手順】

お客様への影響を考慮しつつ、対策による効果が早期に発揮されるよう手順を定め、効率的に整備を進めていきます。

【スケジュール】

都市型水害対策については2030年代半ばの対策完了、大規模水害については、荒川氾濫は2040年頃、高潮は2040年代半ばの対策完了を目指します。

【関係者との連携】

地下鉄ネットワーク全体の減災を図るため、他の鉄道事業者と調整して対策を進めるなど、緊密に連携していきます。

【概算事業費】

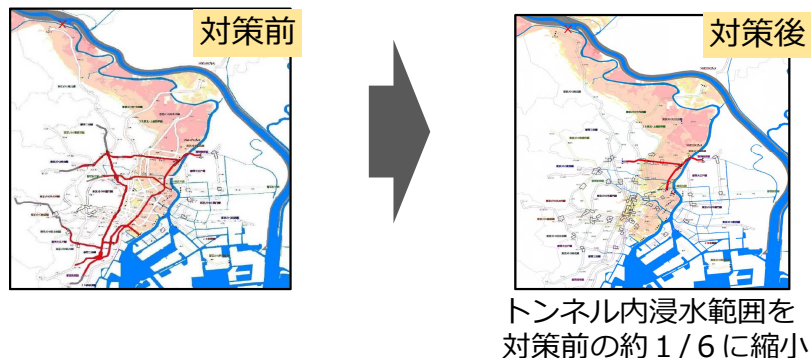
概算事業費は、300億円程度を見込んでいます。

※ 浸水深が深く、大幅な改修等が必要な施設は、大規模改修等に合わせ対策を検討・実施するため、上記スケジュール及び概算事業費に含まれません。

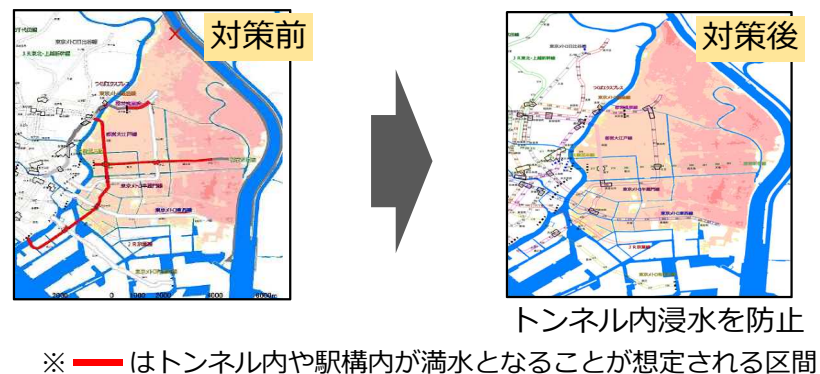
4 整備効果

- 都市型水害に対しては、駅出入口に止水板等を整備することなどにより、想定最大規模の降雨に際しても流入防止が可能となります。
- 大規模水害に対しては、駅出入口等の地上部対策のほか、他の鉄道事業者等と連携し、トンネル内防水ゲートや駅構内防水扉の整備を着実に進めることにより、地下鉄ネットワークを通じた浸水範囲が縮小されるなどの効果が見込まれます。

【荒川氾濫（右岸21km破堤）の場合】



【荒川氾濫（右岸9.5km破堤）の場合】



5 ソフト面での取組

- 施設整備の進捗に合わせて、車両避難手順や復旧手順を随時見直します。
- お客様の避難誘導訓練や、車両避難訓練など多様な訓練を積み重ね、職員の対応力の向上を図ります。
- 他の鉄道事業者等との発災時の相互協力体制を構築します。

6 都営バス、東京さくらトラム、日暮里・舎人ライナーにおける対策

- 地上の浸水により、車両、電力施設等が被害を受けるおそれがあります。
- 事前に車両を避難させるとともに、施設の改修等に合わせて、対策を行うことを基本とします。

(1) 都営バス

- 営業所等の受変電設備の高所移設などを、庁舎等の改修工事に合わせて検討します。
- 自動車工場については、止水板等の設置を進めます。
- 車両を浸水しないエリアに避難させることとし、訓練を通じて対応力向上を図ります。



自動車工場

(2) 東京さくらトラム（都電荒川線）

- 車両基地への土のうによる緊急対応などの対策を講じます。
- 車両を浸水しないエリアに避難させることとし、訓練を通じて対応力向上を図ります。



東京さくらトラム（都電荒川線）
車両避難訓練

(3) 日暮里・舎人ライナー

- 車両基地の出入口や搬入口等における、止水板のかさ上げや防水シャッターへの更新等による対策を関係者と調整しながら検討・実施します。
- 車両を浸水しない高架の軌道に避難させることとし、訓練を通じて対応力向上を図ります。



舎人車両基地