

第 34 回 防災カフェを開催しました。

シリーズ“災害とライフライン”

『鉄道はどうなるの?』



ゲスト：副支社長 小菅 謙一 さん

(西日本旅客鉄道株式会社 近畿統括本部 京都支社)

日時：2019年3月18日(月) 18:30~20:00

場所：滋賀県危機管理センター1階 エントランスホール

ファシリテータ：地域共生室長 野口 明 さん

(西日本旅客鉄道株式会社 近畿統括本部 京都支社)



ゲスト 小菅 謙一さん

昨年は、地震、豪雨、大型台風など多くの自然災害がありました。JR 西日本の災害対策、特に緊急時の情報提供のお話を聴き、利用する上で私たちが知っておきたいことを一緒に考えました。

JR 西日本は本州の西側、北陸・近畿・中国・九州北部(山陽新幹線の新大阪―博多間)を所管しています。営業キロは 5000 キロ弱、駅数は 1200 弱で、1日約 507 万人に利用されています。京都支社は、琵琶湖一周、草津線、嵯峨野線、奈良線、京都線では吹田までがエリアで 102 駅を管轄しています。

安全に関する基本的な考え方として、2005年4月25日に起きた福知山線の列車脱線事故を教訓に安全を最優先する企業風土を醸成のために2008年の安全基本計画によりソフト・ハード両面の対策をしてきたということでした。さらに2018年4月にJR西日本グループ鉄道安全行動計画2022を発表し、社員一人ひとりがリスクを具体的に考える取り組みをしているそうです。

滋賀県で起きた自然による災害とその対策は次のようです。2013年9月に大雨で大津―膳所間の線路わきの土が崩落してマンションに土砂が流入しました。対策として法面をコンクリートで固め、その後、防護効果向上のために同様の工事を利用客の多い所から順次進めているということでした。また、1997年6月に台風の強風で湖西線比良駅に停車

中の貨物列車 20 両編成の内 3 両が脱線横転しました。対策として強い風が吹く所に防風柵の設置を進めており、その完成により運転規制など強風による障害を 6~7 割程度減ら



災害対策 (ハード)

せる想定であるそうです。1995 年 1 月の兵庫県南部地震では山陽新幹線の新大阪 - 姫路間の橋梁の多くが壊れました。対策としてブロックを間隔材とし、補強材として鋼より線を巻き付けるなどの耐震補強をしたということでした。このようなハード対策とともにソフト対策として列車の運行状況が何時でも確認できるスマホ用プッシュ通知アプリ(路線を登録しておくで遅れなどの発生を知らせる)を

2014 年 7 月から運用しているそうです。ファシリテータから列車の走行位置と遅延状況がわかるアプリの登録方法も教えていただきました。また、主な駅には、遅延や運転見合せの区間がわかる掲示板を設置しています。このような情報提供と共に、不測の事態へ適切な対応ができるように社内の訓練だけではなく、地元の警察、消防、医療関係者、自治体と連携して列車事故総合訓練を行っているということでした。



災害対策 (ソフト)

自然災害の激甚化を踏まえて、2014 年 10 月台風の接近時に、JR 西日本としては初めて事前に全面運休を決め、それを利用者に知らせる計画運休をしました。通勤通学に大きな影響が出ますが、これは駅間の長時間停車を防ぐことを最優先したもので、その後も実施しているので、協力をお願いするということでした。

しかし、地震は予想できません。2018 年 6 月に大阪府北部地震が起きたとき、線路上にあった約 350 本の列車の内 153 本が駅間に停車、車内の乗客は約 14 万人でした。脱線や負傷者はなかったものの、乗務員が乗客の降車や最寄りの駅まで誘導をしましたが、トンネル内や橋梁上での停車などもあり救護完了までに 6 時間かかったということでした。その中で①乗客の降車に時間がかかった、②運転再開への手続きに時間がかかった、③乗客や自治体への情報提供が不十分であったという 3 つの課題が見つかったということでした。①に対してはマニュアルを整備し訓練をすることなど。②に対しては、安全確認後、運転再開を各列車へ個別に指令所から指示をしていたのを、一定区間の複数列車に同時に

情報を伝えるようにすることなど。③に対しては利用者へツイッターによる情報提供を始め、自治体と情報を共有し、例えば緊急搬送道路など重要な道路と交わる踏み切りについては踏切鳴動の影響を受けないよう取り組むことや、特に帰宅困難者対策について改善を進めているということでした。JR 西日本と滋賀県は、2011 年 2 月に包括的連携協定を締結していて、今後も密接に情報共有していくとのことでした。

次に、ファシリテータから強風、地震や大雨で停車した列車の運転再開までの手順を聴きました。例えば、強風の場合は、風速計が基準を超える風を感知すると指令所から乗務員に「徐行」や「運転見合せ」の指示がでます。風が規制値以下になっても、飛来物があるかもしれないので、先頭列車に係員が乗り、徐行しながら点検します。安全確認後、指令所に連絡し、指令所からの指令により運転再開するので風がやんでもなかなか再開になりません。このように安全確保のために人力で点検や復旧作業をするので時間がかかることを理解していただきたいということでした。なお、[JR 西日本の HP](#) の [安全・安定輸送に関する取り組み](#) で検索すると各輸送障害への対策と発生時の対応について、イラストと共に説明が載っています。



ファシリテータ 野口 明 さん

最後にゲストから「自然災害が激甚化する中、皆様に安心して利用いただけるようにしっかりと備えるとともに、地域と連携した取り組みを進め、より安全な鉄道を築き上げられるよう努力してまいりますので、ご支援とご協力をお願いいたします」とのお話がありました。

参加者からは多くの質問がありました。その一部を紹介します。

問：情報を知らせるツイッターで、間違っただ情報が拡散する心配はないのですか？

答：ツイッターに限らずウェブサイト全体に言えることですが、それらの情報の真偽を見定めながら利用することが大切だと思います。JR 西日本のツイッターは公式アカウントという位置づけで情報提供しておりますので、公式アカウントであるかご確認のうえ、ご利用いただきますようお願いいたします。

小菅さん、野口さん、参加者のみなさん ありがとうございました。