

第23回京都大学市民防災講座 チャット機能・アンケートの質疑応答

鳥取大学 小野先生のご講演に関する質疑応答	
Q	A
インフラ(特に配管設備)の老朽化と地震被害の深刻化について、液状化による上下水道管の破損事例は近年、良く見られますでしょうか？	見られております。液状化の対策が行われているものはほとんど被害が無いですが、古いもので対策が行われていないものや老朽化しているものは被害がみられます。
過去に地震被害がみられたものの(例えば10年前)は何割増しくらいの強度で補修されているのでしょうか？	様々な指標で耐震設計が行われているので、強度が何割増しになったかをお答えするのは難しいです。レベル2地震動を想定した耐震設計が実施されていますので、安全性は大幅に向上していると言えます。今後、定期的に点検を実施し、万が一異常があればすぐに対応することが重要です。
地震によって斜面崩壊が起こる場所と大雨によって起きる場所は同じ場所でしょうか？	大雨で崩れやすいところのほとんどは地震でも崩れやすいと考えられます。

香川大学 磯打先生のご講演に関する質疑応答	
Q	A
DCP(地域継続計画)とはどういうものでしょうか？	地域全体が普段の生活を継続するためにどうすれば良いかということを経営と連携をとりながら考えていく、ということになります。
一般の方が防災に対して目を向けるためにはどのようなことが重要であるとご考えでしょうか。	非常に難しい問題です。全員が等しく効果を楽しめる1つのやり方を見つけるのは難しいので、人によって価値観が違う中、いろいろな方が少しずつ防災について考えていただくことが重要と考えております。
希薄しているコミュニティにおいて、防災のまちづくりへのコツはございますか？例えば、適度なお節介？	適度なお節介には大賛成です。防災の話題をきっかけに境界線を越えていくことが有効かと感じています。
今一度奉仕の精神で消防団など活用はできませんか。	大変素晴らしいアイデアだと拝察いたします！地域の防災活動が活発な地域では消防団活動も盛んである場合も多いです。
合併等によって、思考停止に陥った地域のリーダー達を鼓舞するには何が効果的でしょうか？	なかなか難しい問題ですが、活動を活性化させるには、子どもたちも巻き込むことがよいかと思います。ぜひ地元の大学の学生も巻き込んで、若いアイデアを取り込むと面白い活動ができるかもしれません。
コロナの影響で、BCPの考え方も大きく変わってきたと思います。特に感染防止の観点で、ある程度の距離を避難者は確保する必要が出てきました。先生のご研究にも影響はございますでしょうか？	感染防止をしながら事業を継続させることは非常に難しいかと存じます。一方で、BCPの観点からすると、本来は「社員が出勤できない」といった結果事象から計画策定を行うことが必要ですので、コロナ禍での対応にも有効です。ただし問題は、そもそもの結果事象を軽微に見積もっていた場合です。おそらく今回のコロナ禍のような長期的な影響はなかなか想定難しかったと推察いたします。

<p>今年度住んでいる地域の町内会長をすることになりました。</p> <p>①町内会に参加されない方との防災対策(近所づきあい)をどのように進めていけばよいでしょうか？</p> <p>②高齢単身者など助けが必要な方について役所から情報を頂いているが、個人情報につき周りに相談ができない。こういった場合、どのようにサポートしていくべきか？③地域全体で防災を考えていくためにはどのようなアプローチが必要でしょうか？</p>	<p>町内会長にご就任されたとのこと、地域のために活動なさる姿勢に感謝申し上げます。</p> <p>①～③全て非常に難しい問題だと感じます。当たり前のことかもしれませんが、日々の挨拶や声掛けで小さな関係性を紡いでいくことが大切かと感じます。</p> <p>また、決して“防災”にこだわりすぎず、多くの方が楽しめる取り組みを進めることで、つながりが蓄積され、結果として防災に役に立つことも多いと感じます。</p>
<p>自分の居住する自治体で地区防災計画の取り組み状況を知る術はあるのでしょうか？ また、可能な場合は、どのようにすれば知る事ができますか？</p>	<p>地区防災計画に関心を寄せてくださりありがとうございます。ぜひお住まいの自治体の防災・危機管理部局にお問い合わせしてみてください。また、行政文書である「地域防災計画」がウェブサイトで公開されている自治体もあります。地区防災計画が地域防災計画に掲載されている場合もありますので、ご覧ください。下記の内閣府サイトには、全てではないですが全国の地区防災計画事例が掲載されておりますので、ご参考いただけたら幸いです。</p> <p>http://www.bousai.go.jp/kyoiku/chikubousai/chikubo/chikubo/index.html</p>
<p>BCP(事業継続計画)に関して:機能低下の受認限界の設定の仕方によって、対策や対応が変わってくる。一方、お客様の要求水準は多様である。合理的な受認限界の決め方について、アドバイスいただきたい。</p>	<p>合理的な許容限界の設定方法ですが、自社の重要業務に対する復旧・代替対策所要時間とコストの関係性で考えてみてはいかがでしょうか。多様な前提条件を設定すると検討は複雑になります。おそらくすべての条件を満たす答えを導き出すのは難しいかと存じます。まずは重要業務を絞り込み、検討を進めてみてはいかがでしょうか。</p>

西日本旅客鉄道株式会社 川井氏のご講演に関する質疑応答	
Q	A
<p>計画運休は非常に素晴らしい判断と感じています。これを機に学校や会社も早めに行動計画を立てれるようになり、鉄道会社の判断の重要性がよりましていると思います。コロナ渦もあり、今後の判断はより早めが求められると思いますが、お考えはございますでしょうか？</p>	<p>復旧・建設工事はじめ事業全般に対して、平素よりご支援賜り感謝申し上げます。気象予測の精度は年々向上しており、特に雨に関しては、かなりの精度で運休や列車の間引き運転が判断・実施できるようになってきております。気象・防災関係者様とより一層連携することで、地震はもとより風雪、落雷など予測精度向上やお客様や地域の皆様のご意向にそったご案内と迅速な対応を重ねることで、信頼されうる運行計画の判断に努めてまいります。</p>
<p>計画運休の再開は、順次車両基地から出場していくので、時間を要すると発言されておりましたが、車両を駅に留置する方法では、より早く再開できないのでしょうか？</p>	<p>局所的かつ突発的な危機に対しましては、都度緊急避難的に最寄りの停車できる駅に臨時的に留め置くことをしております。ただし、影響範囲が多き場合は、次の運転再開を見越して車両を駅に留置した場合、通常ダイヤに戻すことが非常に困難となってしまいます(特に都市部)。そのため、始発の状態から開始することが、お客様へのご不便を最小にできると考えております。なにとぞご理解下さい。</p>

<p>福知山線事故以来、以前に比べ良く運転休止等に遭遇するようになりました。先日も車両点検で止まり、振替輸送を利用して到着駅に近い駅に下車したところ、運転再開になっていました。点検内容によって見込みをもっと早く伝えられないのでしょうか？</p>	<p>当社のサービスをご利用いただいたのにご不便をおかけし申し訳ございません。福知山線列車事故、のぞみ34号車両台車亀裂事象など、改めてご迷惑ご心配をおかけしお詫び申し上げます。人命を尊重し、安全最優先で組織をあげて取り組みを進めています。車両や踏切、設備の安全確保においても疑わしい時には列車を止める、安全を確認してから動かすことを徹底しています。遅延原因によって見通しの立つ場合については、可能な限り早期に運転再開の見込みや運転再開時間を。さらには振替輸送のご案内を情報ツールの活用や社員の放送によりお知らせするよう心掛けております。今後も故障やトラブルの抑制に努めるとともに、お客様のご意向に寄り添った早期かつ適切な案内に努めてまいります。</p>
<p>乗務員の9割が線路上に避難させたことがないとのことでしたが、地震以後、訓練は定期的にされているのでしょうか？ また、車椅子や、目の不自由な方が駅間で停止した場合、どのように避難をされているのでしょうか？ 京阪神間にはかなりの本数が走っていますので、対処方も教えていただければ幸いです。</p>	<p>大阪北部地震の際には、正直一時どうなることかと思いました。しかし乗務員は想像以上にお客様の協力を得て一生懸命避難誘導に努めてくれました。これは平素の訓練の賜物だと感じました。福知山線列車事故以降、大小の訓練を現場で定期的に行っています。その際に車いすのお客様や目の不自由なお客様、さらにはお怪我をされたお客様役に扮した社員を救済する訓練も行っています。また、地震など災害の実体験は難しいものの、普通救命講習の受講・資格取得、異常時のガイドブックを用いた教育などが、本番でも一定の効果を発揮するものと考えております。駅間に停車した場合の対応としては、無事にお客様を線路外の安全な場所に避難していただくために、乗り合わせた社員、現場や間接部門からの応援体制、降車判断と降車時間の迅速化、避難経路の整備に取り組んでいます。プロとして自信をもってお客様の安全を確保できるよう、引き続き有事に備えた実践的な訓練や対応能力の確認を重ねてまいります。</p>