

京都大学 後藤教授のご講演に関する質疑応答	
Q	A
危機耐性という言葉がありました。これは、和歌山の事故がきっかけで生まれた考え方でしょうか。それとも従来よりあった考え方なのでしょうか	危機耐性は、2011年東北地方太平洋沖地震（東日本大震災）の被害を受けて提唱された概念です。今回は和歌山での講演ということで、このような事例を紹介させていただきました。

関西大学 城下准教授のご講演に関する質疑応答	
Q	A
「防災の日常化…」に対する質問です。 アンケートで「やろうと思っているが先延ばししまっているから」が最も多く、アンケートするまでもなく推測でき、しかも最も解決すべきことです。 この対策について言及はなかったように思いますが、どうすれば解決できるのでしょうか？ご教示ください。	講演時間が限られておりましたため、十分にその論理の説明ができませんでしたが、「防災の日常化、日常の防災化」がその回答です。 家具の固定のような対策が進まないのは、災害の再現期間が長く、実施してもしなくても、同じように感じてしまうというのがその一つの原因と考えています。しかし、そのような中でも対策を進めている方もいらっしゃいます。そうした防災の取り組みを積極的に進めている方々は、講演会に頻繁に参加されたり、地域防災活動に参加されたりと、防災に関する活動が日常になっているように思います。同様に防災の専門家が防災に関する活動を行うのも、防災が日常になっているためと考えています。 このように考えますと、多くの方が防災の取り組みに関わることができる方策を増やすことが何よりも必要と考えられます。具体的例としましては、私自身の取り組みで恐縮ですが、京都大学の阿武山地震観測所をサイエンスミュージアムにする活動や大阪府泉大津市で子どもたちが市民に向けて防災情報を発信するような活動などを実施しています。 前者では、地震観測所が行う観測活動や広報活動の一部を市民ボランティアさんが担っています。定期的な活動を行うことで、災害の発生の有無に関わらず、日常的に防災に触れる機会となっています。 後者では、5年生の子どもたちが、毎年度、市民の方に防災情報を発信するための取り組みを行っています。ICT機器を活用した「津波AR」制作や「防災プロジェクトマップ」制作、「防災ゲーム」制作、「防災映画」制作など、防災には多様なアプローチがあることを示すことで防災の裾野を拡げるような取り組みを行っています。

関西大学 城下准教授のご講演に関する質疑応答	
Q	A
「いざ」というときに実用性のある防災マニュアル「クイックマニュアル」を作成するうえで、重要なポイントがありましたら教えてください。	<p>災害とは、普段できていることができない状態と定義できます。したがって、クイックマニュアルを作成される現場（家庭、職場、地域など）において、機能が停止あるいは機能が低下すると困るというものを洗い出すことが肝要かと思えます。その上で、そうした機能停止や低下を、防ぐのか、軽減するのかを決め、災害の事前・事中・事後に行うべき取り組みを決める必要があるかと思えます。</p> <p>「クイックマニュアル」には、以上の作業の結果、事中・事後に行うべきこととして分類された取り組みを含む必要があると思えます。また、「いざ」という時にどこにあるのか分からないようでは役立ちませんので、ポケットサイズにしたり、携帯電話で読めるようにしたりする他、訓練などでも定期的にご利用することが大切と思えます。</p>
防災意識レベルを高める方策があれば紹介してほしい。 日本では実施されていないが、外国で実施されている防災好事例があれば紹介してほしい	<p>防災意識が直接向上するかどうか分かりませんが、海外で実施されている取り組みとして、英国のリスクレジスターの取り組みが頭に思い浮かびました。</p> <p>英国では、2004年に「Civil Contingencies Act（市民緊急事態法）」が制定され、定期的なリスク評価を行っています。ここでのリスクは、発生可能性と発生した際の影響度の関係で評価されます。国も行うのですが、地域レベルでも関係者からなるフォーラムを構成し、地域レベルのリスク評価を行い、それを公開しているという点がユニークと思われれます。日本でいえば、市町村防災会議が当該市町村のリスクを評価し、公開するようなイメージで、市民に対して地域のリスクを知らせる取り組みとなっています。</p>

和歌山県 藤戸様のご講演に関する質疑応答	
Q	A
県防災ナビは多言語対応が施されていますか？	<p>防災ナビアプリの多言語化の状況についてですが、基本的にはアプリ内の文言は一部の場合(※)を除き、英語、中国語、韓国語の言語に対応しています。</p> <p>(※日本語でしか対応していない例)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・防災情報の気象庁情報の電文は日本語でしか送られてこない ・避難カードは画像埋め込みのため日本語でしか表示しない ・避難所名は一部多言語対応できてない避難所名もある
和歌山県は白浜や世界遺産(高野山・熊野等)を有しており、多数の観光入国客が滞在、回遊しているが(インバウンド等を含め)、観光危機管理(観光(来訪)客に対する災害対応)についてどの程度進められていますか？	<p>海外からの観光客に対する災害対応については、国、県、関係市町村、交通事業者、DMOなどで構成する協議会の取組の中で、多言語表記による災害時の対応等に関するパンフレットの作成や情報発信のあり方などについて協議していく予定です。</p>

Q	A
防災士取得までの費用助成はありますか？	<p>防災士の資格取得費用に対する県の助成制度はありませんが、県で実施している「紀の国防災人づくり塾」を受講し、修了した方には、日本防災士機構が実施する「防災士資格取得試験」の受験資格が付与されます。</p> <p>また、市町村によっては防災士資格取得に係る助成制度を設けている団体もあると聞きますので、どの団体で助成を受けられるのか、またその助成の要件等も含めて、各自でご確認いただきますようお願いいたします。</p>
大津波の繰り返し継続時間が長いですが、津波避難タワーの上での水・食料・防寒等について、あるいは、別の場所への二次避難のタイミングについて、どのようにお考えでしょうか？	<p>津波避難タワーには、中には備蓄倉庫を備えたタワーもありますが、倉庫のないタワーもあります。</p> <p>県では、災害に備え、平素から避難先で必要となる水や食料等の備蓄を推奨しておりますので、まずは各自あるいは各ご家庭にて、これら災害時の持ち出し品についてのご準備をお願いします。</p> <p>なお、県の防災ナビアプリに、人数構成や日数に応じて、品種ごとに備蓄すべき数量の目安を確認できる機能を追加していますので、是非ご活用ください。</p> <p>次に、二次避難のタイミングについてですが、内閣府の指針では、津波注意報が解除されてからとなっております。</p> <p>二次避難が必要な場合は、津波注意報解除の情報や市町村から発せられる情報に留意し、安全確保を図りながら、避難を心がけていただければと考えます。</p>
山間の集落に在住しています。津波、河川氾濫等においては高台への非難を耳にします、地震直後では地盤条件により斜面崩落、豪雨時では斜面・坂路が水みちになり歩行困難等のリスクを考えると、つい、高台への非難に疑問を呈します。地形条件を勘案してと言われますが、専門知識がないと判断困難です。何かわかり易い判断手法、周知・説明手法があればご教授頂ければ幸いです。	<p>ご指摘のとおり、状況によっては高台への避難が危険となる場合もあり、そのような状況下にあっては、住民の皆さんご自身で、より安全な避難方法等について判断していただく必要が生じます。</p> <p>そうならないための備えとして、普段から、お住いの地域のハザードマップをご覧いただき、自宅やその周辺の災害リスクと、安全な指定緊急避難場所や避難経路の確認、さらには適切な避難のタイミング等をご検討いただくことが、円滑な避難につながるものと考えます。</p> <p>なお、本県では避難場所の安全レベルを星の数で設定しており、各避難場所の安全レベルについては、市町村のハザードマップでご確認いただけます。</p> <p>また、土砂災害等の差し迫った危険度の判断の目安については、県のホームページ（防災わかやま）の土砂災害警戒情報にて、登録した地域における現在の危険度を確認することができますので、ご参照ください。</p>

JR西日本 瀬川様のご講演に関する質疑応答	
Q	A
先日、大雨の影響でJR美祢線で大きな被害が発生しました。今後少子化が進行し、鉄道利用者が減少することで、鉄道収益が減少することが見込まれています。収益が減少する中で防災対策を強化していくためには今後どのような取り組みが必要になると考えられますか。	経営の持続性を維持しつつ、鉄道インフラの強靱化に必要な資金を確保するために、社会行動変容を踏まえた柔軟なサービスによる新たな需要創出やイノベーションの推進などによる収支両面での構造改革をさらに充実すること等が必要と考えています。
JR西日本さまご発表の構造物地震対策で、曲げ破壊先行型の高架橋柱の耐震補強の具体的な整備水準・整備目標の設定について、お伺いしたい所存でございます。	せん断力に対する安全度が曲げモーメントに対する安全度より大きい高架橋柱に対して、復旧時間の短縮を目的とした耐震補強を順次実施しています。なお、山陽新幹線の曲げ破壊先行型の高架橋柱約9000本の耐震補強について、今後30年以内（2052年度末まで）の対策完了を目指しています。
地震発生から2分以内で梯子なしで車両から出られる人数は何人ぐらいとなるのでしょうか？	場所やお客様の状況により、避難誘導に要する時間は異なります。そのため、安全に留意した上で、より迅速に避難誘導が出来るように、教育訓練を日々実施しています。
今冬、京都方面で発生した大雪による立往生では以下2つの課題が挙げられました。①乗客を降ろすタイミング②乗客が待機する場所 これらは震災においても共通する課題かと思いますが、対策などはありますでしょうか。	大地震が発生した場合は、大雪時とは異なり、指令所と連絡が取れない、その暇がないことが想定されます。そのため、講演でご紹介したように、「津波避難誘導心得」を策定し、乗務員自らの判断でお客様の降車誘導を迅速に行うとともに、避難後もより高所に避難するように指導しています。また、実際に大地震が発生した際に心得に基づいて行動できるよう、実践的な乗務員訓練を継続的に実施しています。
列車運行中に、地震・津波・豪雨で乗客が列車を離れて避難することがありますが、場合によっては、列車内での避難状況になることもあろうかと思えます。列車内に、水・食料・防寒具等の整備についてはいかがでしょうか。	災害の規模にもよりますが、列車内での待機は一時的な避難になると考えています。安全が確認できれば、乗務員等の案内により、お客様は自治体が運営する避難所に避難頂きます。
防護システムで独自の震度計を使用している理由をご説明いただけます	主として、内陸部での地震（直下型地震）を速やかに検知するために、沿線に当社独自の地震計を設置しています。
地下街での対策はどのようにされていますか？	地下街管理会社様とも協力して、ご利用者に避難を呼びかけるとともに、社員自身が率先避難者として、避難場所まで大きな声を出しながら避難誘導するように心掛けています。
ご講義ありがとうございました。当社では想定にとらわれず、率先して直ぐ避難するように伝えているものの、津波到達時間が示されることで、紀北地区の場合は慌てず避難する方が、避難時に転倒するリスク等がないと感じている乗務員がいます。何分あれば津波に勝てる避難ができる時間なのでしょうか？参考に教えていただければ幸いです。	紀北地区でも場所やお客様の状況により、避難誘導に要する時間は異なります。そのため、安全に留意した上で、より迅速に避難誘導が出来るように、教育訓練を日々実施しています。

JR西日本 瀬川様のご講演に関する質疑応答	
Q	A
<p>発災時に地上にいたことが前提だったようですが、地下街にいる場合の対策は如何なものでしょうか？ あるいは、地上でも地下でも対策としては同様と考えて宜しいのでしょうか？</p>	<p>地下街管理会社様とも協力して、ご利用者に避難を呼びかけるとともに、社員自身が率先避難者として、避難場所まで大きな声を出しながら避難誘導するように心掛けています。</p>

事務局に関するご意見	
Q	A
<p>可能なら発表資料を事前に送信していただき、事前勉強ができるようにして欲しい。</p>	<p>オンライン参加の方には講演資料を事前にご覧いただけるよう当日の参加用URLのご案内メールにダウンロード先を記載しておりますので、ご利用ください。</p>
<p>資料をPDFでもらえたりできますか？（会場でのご意見）</p>	<p>会場参加の方には当日紙面にて配布しておりますが、後日見逃し配信のご案内メールに講演資料をダウンロード先を記載しておりますので、そちらからご覧いただけますと幸いです。</p>
<p>複数セッションから成っているとはいえ、オンライン・セミナーとしては少し長丁場になっているので、分割又は一定期間のオンデマンド配信も活用していただけると幸い。</p>	<p>講座終了後、約1週間ほど見逃し配信をご案内しております。 ぜひご都合の良い時間にご聴講ください。</p>
<p>途中で用事のため、全部は聞けませんでした。もし録画の配信がありましたら、大変嬉しいです。+A36:B46</p>	