

京都大学 第32回市民防災講座 アンケート質疑応答

金沢大学の二宮准教授のご講演に関する質疑応答	
Q1	A1
台風の勢力のエネルギーは海水表面温度と言われますが、海水の一定の表面部分を攪拌して海水の表面温度を下げれば一定の抑止力になるのでしょうか？	ご指摘のとおり、海水の表面温度を下げれば台風の強度を抑制することは可能かと思われます。ただ、台風期の日本南沖では、海洋表層から数10mにわたって水温がほぼ一定の海洋混合層が存在します。海洋混合層は台風ぐらい強いかく乱でようやく水温低下を伴った混合が始まる程度に安定しています。台風強度に影響を与える広い範囲で海洋を攪拌することは難しいです。
Q2	A2
『台風の仕組みと将来の変化』の中で①低気圧となっていました、「低圧部」などのほうが良いのではないのでしょうか。また質問にもあったように、熱帯低気圧と温帯低気圧をきちんと区別すれば、受講者もわかるのではないのでしょうか。	衛星写真をお示しした箇所かと思いますが、平面的な気圧分布で低くなっている箇所が低気圧と扱われますので低気圧としました。熱帯低気圧と温帯低気圧の明確な区別についてはご指摘のとおりです。今後の参考にさせていただきます。

西日本旅客鉄道株式会社の石原様のご講演に関する質疑応答	
Q1	A1
JR西日本では、防災士や気象予報士の資格取得支援など、防災に関する人材育成をしていますか。	ご質問ありがとうございます。 防災士や気象予報士に特化した資格取得支援は行っていないですが、部外気象情報といった最新の気象情報を活用し、災害の未然防止に役立てています。なお、例えば土木構造物や維持管理等に関する各種資格取得支援は過去より行っており、人材育成につなげています。
Q2	A2
「計画運休ガイドライン」は、公表されていますか。	ご質問ありがとうございます。ガイドラインは公表しておらず、計画運休を実施することをJR西日本のホームページに記載しています
Q3	A3
今年3月の北陸新幹線開通に伴い、北陸本線の一部が別会社の管轄となりました。しかし、その後も、当該区間と貴社管轄区間の直通運転列車は存在しており、どちらか一方の区間でも、災害が発生すれば、両社の区間に影響が出ると考えられます。 そこで北陸本線一部区間の別会社への移管後、災害対策について、それまで以上に注意されている点がありますか。	ご質問ありがとうございます。ご質問にもありますように直通運転を行っている区間もございますので、例えば降雨による運転規制等が発生するようなケースなどでは、これまでと同様の対応となるように連絡を密にしたりし、別会社と合同の異常時対応訓練などを行うなどしながら、お客様への影響を最小限に留めるようにしております。

事務局への質疑応答	
Q1	A1
音声が聞き取りにくかったのですが、こちらのパソコンの不具合でしょうか、他	この度は、音声が聞き取り辛かったというご指摘を複数頂戴しております。 ご迷惑をおかけし大変申し訳ございませんでした。 講座終了後に原因を特定して対応策を講じました。 次回以降の講座では万全を期してまいります。
Q2	
ミーティングURLと資料配布のURLの案内メールから資料をダウンロードできておりません。もし可能であれば、資料配布URLを再送いただけますと大変ありがたいです。	メーラー等による最近のセキュリティ強化により、本講座に関するURL付きメールが届かないケース、迷惑メールホルダーに自動振り分けされるケース、ダウンロードができないケースが確認されました。 対策を講じた上で、開催日翌日に改めて講演資料のURLをお送りいたしましたが、ご覧いただけない場合にはお手数ですが事務局までご連絡をお願い致します。