

これまでの主なご意見

第1回・第2回 検討委員会での主な指摘事項 ①

■ 総論

○: 第1回 ●: 第2回

- 夜に発生した最大震度5強の地震の特性に引きずられ過ぎることなく、防災対策として何が重要かを検討すべき。
具体的には、災害直後の混乱を最大限防ぐという大原則を踏襲しながら、状況に応じたきめ細かい対応、その情報をどう周知するのか、鉄道再開後にどう状況に応じて帰宅するのか。
- より現実に即した検討を行う論点として、
 - ・発生時刻や天候、気候等いろいろなシナリオがある中で、どう絞り込むか(シナリオづくりをするか)
 - ・どうやってリアルタイムに状況把握するか、あるいは事前につくり込んでおけるか
 - ・どうやって情報やルールを誤解なく周知するか
 - ・どうやって実効性を持たせることができるか
- 首都直下は、震度分布により火力発電所の運転停止により、広域に計画停電するシナリオもある。
- シナリオについて、平日の昼間のほか、夜や出勤時間、震源が郊外市街地、震度がほどほど、通信障害など、全部は無理であるため、被災パターンを絞ったり類型化することが必要。
解り易さも、一般の通勤者、自治体の災害担当、企業のBCP等防災担当など、解り易さと解像度は全く異なる。誰に対して、どういう解像度で指示・情報を伝えるのかを整理した方がよい。
- 基本的な部分として、近距離徒歩帰宅者の扱い、一斉帰宅抑制や施設待機を要請する対象の範囲等についての考え方を再整理できるとよい。

第1回・第2回 検討委員会での主な指摘事項 ②

■ 普及・啓発関係

○: 第1回 ●: 第2回

- 解りやすさ重視で決めた「一斉帰宅抑制」の方針の認知度が3割は非常に低い。新たな方向も認知されないのではないか。
- 東日本大震災の際に首都圏で徒歩帰宅できたことが成功体験になってしまっている。頭上への看板落下や余震での倒壊があるかもしれないことを伝えなければいけない。
- 熊本地震を教訓として(震度7の前震と本震)、帰宅途中の大きな余震の可能性について、覚悟をもって帰ってもらう、自己責任で帰るのだという意識の啓発が必要。
- 早期の徒歩帰宅者は、帰宅者自身が自らの安全確保をできることが前提になる。落下物等の安全確保の必要性や、建物倒壊の危険度が低いところを自ら選ぶなど地域の危険度の理解が高いことが前提となるといった意識啓発とセットで取組を進めることが必要。今まで一斉帰宅抑制一辺倒でやってきたが、啓発の質も変えなければいけない。
- 企業において、BCPの大前提は、経済活動の維持の前に、社員や家族の命を守る対策という意識の浸透が必要。
- 中小企業においては、一斉帰宅抑制を渋滞対策のように受け止められると、CSRの一環のように思われて実施してもらえない。社員の命を守る対策という発想の浸透が必要。
- なぜ帰りたいのかという帰宅動機を考えた上で、待機に理解を得られるグッドプラクティスを集めることが有効。 学校防災マニュアル、保育園マニュアルの「速やかに迎えに来てください」の一言は撤廃すべき。
- 小さなお子さんがいる方は、なんとしても帰ろうとする人たちの代表格。 啓発には工夫が必要。学期始めに児童に宿泊時の食料を持参させて保管しておく、静岡市の体験型の訓練の事例は参考になる。
- 保育所や学校のBCPの一環で、子供の無理な引き取りはしなくてもいいと言える環境づくりが必要。
- 物理的に帰れず、そこにそのままいたい人が、きちんといられる環境をつくることが非常に重要。
- 帰宅困難者の多様性にどのように対応するかしっかり考える必要がある。
- 帰宅困難者対策条例の認知度も伸び悩んでいるが、昼間人口が多いため、企業、学校などターゲットを絞って考えることが必要。
- 平時にどこまできちんと伝えるかに尽きる。平時にルールをつくり、緊急時に周知のとおりに進めるということが何よりも必要。そのとき自分がどう行動すればいいかの指針にできるようなルールをつくって事前に知らせることが有効。

第1回・第2回 検討委員会での主な指摘事項 ③

■ デジタル技術を活用する等による適切な行動を促すための方策

○：第1回 ●：第2回

- 普及啓発はもちろん取組についても、経済界、マスメディア、事業者が協力して進めることが必要。
- アウトカムについて、復旧、あるいは運行情報の見込み情報が出せるのかどうかについては、もう一步踏み込めるとよい。適切な行動をとるにあたって、人が苦勞するのは、状況が先々わからないから。必ずしも復旧の見込みだけでなく、復旧しない見込みというのも重要な情報。
- そもそも見込み情報が出るのかという問題と、見込み情報は未来予測で当たらないこともあるので、それを出して良いのかという二つの問題にブレークダウンして考える必要がある。
- 情報提供について、被災状況や運行状況等を正しく把握できる、それに対する損益に関する情報が提供できる。もう一つ、現在の対処状況が把握できるとよい。今、復旧に向けてのどの段階にいるのかが正しく把握できると、安心感をもって待機できる。
- 駅に行けば何らかの情報が得られることを期待して大勢が集まるため、駅に来なくても情報が得られることが必要。
- 鉄道会社や道路会社、電力会社など、平時から災害に限らず、事故等トラブルの対処や情報発信の仕方の知見を、ぜひこの災害対策に活かす検討ができるとよい。
- 時々刻々状況が変わる中で、どういう情報をもらえれば自分たちが安全安心に過ごせるのか、ということが判断できる情報の出し方が最も重要。

エリアごとのオペレーションは、被害全体が解らないと判断できず、非常に高度。最初動の段階で、帰宅する・しない、できる・できないの判断が、情報の受け手本人に委ねられていることを考慮し、より解り易い情報の出し方が重要。また、根拠をしっかりと示すことが大事。
- 災害時に、通信を使って一斉帰宅抑制を伝えるにしても、ある程度、事前認識していることが必要。
- 大規模地震時の一時滞在施設は、安全確認があるので開設までかなり時間がかかる。その間どうするかという問題について、あまり議論されてこなかったが、難しい問題として存在するということは認識すべき。
- デジタル技術については実装が5～6年後ぐらいになるため、先端的な未来の技術の研究も有効ではないか。
- デジタル技術は、安定した通信と電力の基盤があってこそ初めて機能する。国において、通信の確保と電力供給の強靱化(燃料供給の継続がネックなため、タンクローリーの確保や道路啓開等の輸送力強化)をお願いしたい。

第1回・第2回 検討委員会での主な指摘事項 ④

■ 鉄道の復旧状況に応じた帰宅支援関係

○: 第1回 ●: 第2回

- 今回の検討結果が、(一斉帰宅抑制の基本原則を方向転換したかのように) 変に誤解されて伝わらないような配慮が必要。
- 早期帰宅していかどうかの情報提供が必要であるが、(通信環境の悪化により)スマホも見られない中ではどう提供するか。
- (鉄道運行再開後の)分散帰宅については、今一度、ガイドラインなどで考え方を整理すべきではないか。
- 時刻や季節など、どういう条件のもとなら帰宅してよいのかを判断する、一斉帰宅抑制必要度のような指標が必要なのではないか。地域ごとに移動ルールをお願いするなら、どのような根拠のもとでどのようなスケールでやればいいのかという議論が重要になる。安全とか災害対応の阻害、どの程度であれば帰宅してよいのかをどう定義するのか、という議論がすごく重要。
- 移動ルールの指標は理想的であるが、オペレーションの解り易さの観点とどのように上手く突合せせるかは難しい課題。

第1回・第2回 検討委員会での主な指摘事項 ⑤

■ 千葉県北西部を震源とする地震を踏まえた対応関係

○：第1回 ●：第2回

- カタストロフィックな状況ではなく、むしろ帰宅サービスに近い側面も否定できないが、何を教訓として普遍化するかは結構重要。例えば、あのときすごく寒かったら、あるいは女性が夜一人で歩いて帰るなら、など。帰宅支援でなくても、人命に関わるようなヒヤリハットが見えたのではないか。
- 結果的に滞在場所を4箇所開設したが、一時滞在施設ではなく区立施設を臨時開放した。地震発生事項、天候、季節、公共交通機関の復旧状況など個別の状況を踏まえた適切な対応が必要。一時滞在施設については、夜間の場合は、個別の状況を踏まえたピンポイントでの対応になるのではないか。
- 千葉県北西部地震では、混み具合や、どこへ行けばどういった支援があるのかが全く伝えられなかった。点の被害は伝えやすいが、面になると一覧性、速報性は難しい。特に、帰るか帰らないか、一時的に退避するのか、そのまま帰宅できるのかを判断するための交通の運行状況、道路の混雑状況、一時滞在施設の場所や受入れ状況といった、放送で最も知りたい情報が伝えきれなかった。
- 理想として、モバイルデータなどで、そこにどれだけの滞留者が発生するか、どういう質(属性)の帰宅困難者がどこにいるかが分ると状況把握に役立つ。例えば、SIP4Dなどで載せられないのか。(技術の問題ではない事情があるという)状況は理解できるが、その辺りが、今回の前提となる状況把握の落としどころになるのではないか。
- 資料中に、知得していない受入れ箇所が見受けられ、自治体との連携が十分でなかったと思われる(注:鉄道事業者の立場から)。駅前滞留者対策協議会について、10年経っていざというときに連携ができるのか、もう一度確認が必要。
- 駅前滞留者対策協議会について、机上の政策ではなく、実行レベルとしてどこまで何を期待するのかを、そろそろ明確にした方がいいのではないか。一方で、都市安全確保計画や業務地区の地区防災計画など計画が乱立し、計画疲れで実行が分らないといった部分があり、そうした事情の把握、きちんと動く体制づくりが必要。
- 役割分担を明確にすることが重要。個人的には、鉄道事業者には、帰宅困難者の誘導よりも鉄道復旧に全力を尽くしてほしいが、適切な役割分担のモデルケースのようなものがないと、鉄道復旧直後の円滑な帰宅は実現しない。行政、鉄道事業者、企業、帰宅困難者のあるべき役割分担のようなものを明確にすることが必要。
- ホットラインは大事なツールだが、情報が俯瞰できないのと、連絡した者同士しか解らない。将来的には、何らかの情報ポータルを作っていくことを視野に入れてはどうか。