

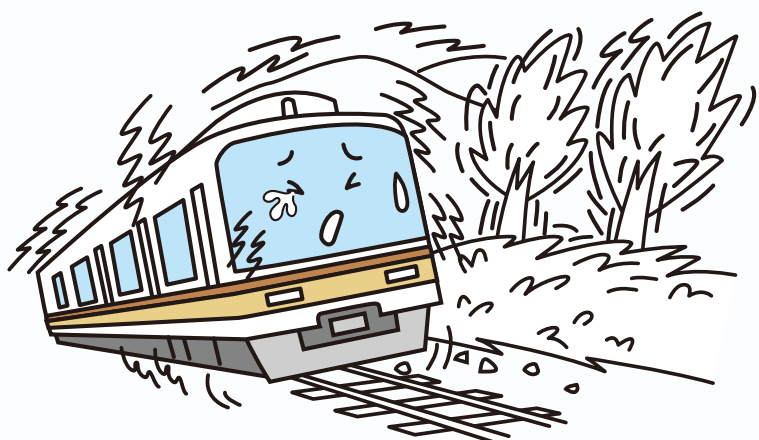
列車に乗っているときに
地震が起きたら不安。安全なの？



地震の規模が一定の基準を超えたとき、
また乗務員が地震を感じたときはただちに
列車を停止させています。阪神・淡路大震災
などの経験を生かし、耐震補強工事など
さまざまな対策を進めています。



—— 運転再開までの流れ ——



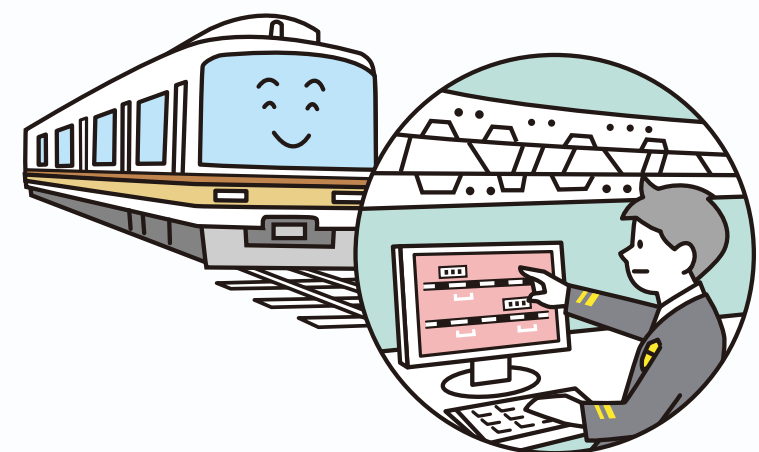
一定の基準を超える規模の地震が発生した場合、列車を緊急停止します。



線路に異常が無いか安全を確認します。



列車に異常が無いか安全を確認します。



点検後、異常がなければ運転再開します。

Q. なぜ、地震がおさまった後でも、
運転速度を低下したり
運転見合わせをしているのですか？

A. 震度により、点検が必要な箇所については安全確認を行います。設備点検が広範囲におよぶ場合や設備が地震により被害を受けた場合は、運転再開までに多くの時間を要することがあります。

地震への減災対策

●耐震補強対策

盛土や鋼製橋脚、高架橋の補強のほか、落橋の防止、駅上屋などの耐震補強対策を実施しています。

例えば、高架橋柱に鋼板を巻くことで補強しています。



高架橋の補強イメージ

●脱線後の減災対策

山陽新幹線では、「逸脱防止ガード」の設置を進めています。ガードを設置することで、車両が脱線しても車輪が同ガードにあたることで大きく逸脱することを防ぐことができます。



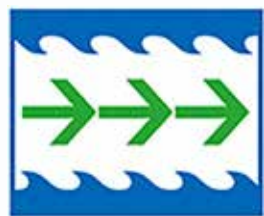
逸脱防止ガード

●津波対策

津波対策については、各府県の津波浸水想定に基づき、線区のアザードマップを作成するとともに、浸水エリアとなる箇所「浸水区間起点・終点標」を設置し、速やかに避難できるようにしています。また、運転台への手すり付梯子の搭載、避難誘導設備の整備（避難誘導降車台等）のほか、お客様も扱うことができる避難用梯子の車内設置も順次進めています。



浸水区間
起点・終点標



避難方向
矢印標



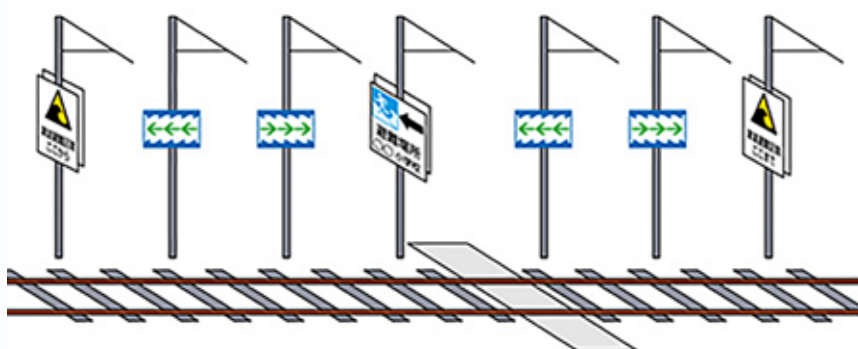
避難場所
線路外
出口標



手すり付梯子



車内搭載梯子



〈設置イメージ〉浸水区間起点・終点標など



避難誘導降車台

地震発生時乗車されているお客様への迅速なご案内への取り組み

京阪神エリアでは、地震発生時におけるお客様の降車時間短縮に向け、以下の取り組みを行っています。

規制区間別路線図

乗務員は、「規制区間別路線図」の情報をもとに、自列車の規制レベルを確認し、規制レベル別に定められた具体的取り扱いに従って対応することで、お客様が乗車されたまま駅間で長時間停車するケースを減らすことができます。

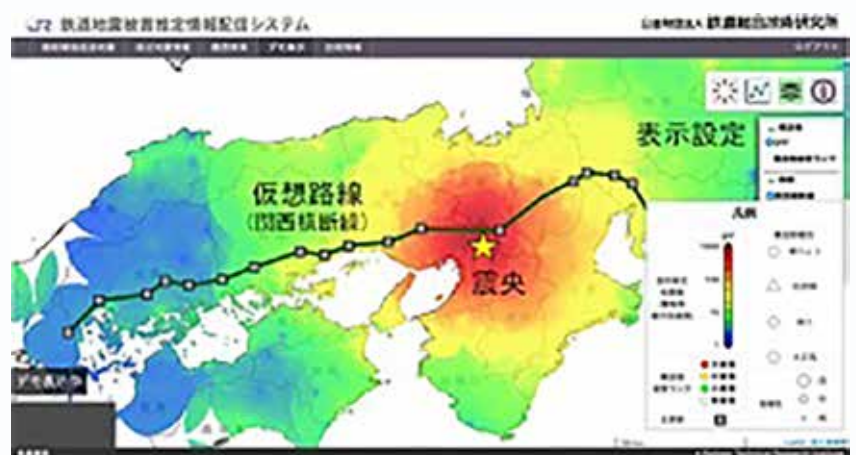


規制区間別路線図

鉄道地震被害推定情報配信システム (DISER)

(公財)鉄道総合技術研究所が開発した「DISER」というシステムから、鉄道地震計よりも細かい500メートルごとの推定震度情報を取得することで、次の駅まで移動可能な列車を特定し、駅間での降車が必要となるケースを減らす効果が期待されます。

※京阪神エリアの一部区間に活用。



DISERによる震度推定(イメージ)