


平成30年6月に発生した大阪北部地震で多数の列車が駅間停車し、乗客救済に時間を要したことが課題となったため、国土交通省では三大都市圏の鉄道事業者が参加した連絡会議(※1)を開催し、駅間停車列車における乗客の早期救済等に係る取組みの対応例を同年11月にとりまとめ(別添)、鉄道事業者により各種取組みが行われている。

※1:大阪北部地震における運転再開等に係る対応に関する連絡会議(平成30年6月29日開催)


一方、本年8月6日に京成電鉄で発生した猛暑時の停電による駅間停車では、空調の停止によって一部の乗客が熱中症となり病院に搬送される事態となった。来年の東京オリンピック・パラリンピックを迎えるにあたり、このような事態への対応を検討するため、首都圏の鉄道事業者を集めた緊急の会議(※2)を開催し、その対応の考え方を以下のとおり取りまとめた。 ※2:猛暑時の停電による駅間停車への対応に関する意見交換会(令和元年8月9日開催)

猛暑時の停電による駅間停車は、空調の停止により車内温度が急激に上昇するため、より迅速な乗客の救済が必要。


(1)乗客救済の早期判断

- 
- ・復旧に要する時間の見通しや列車内の状況を総合的に勘案した乗客の車外への救済の必要性の判断を、より迅速に行う。
 - ・復旧見通しがつく以前に乗客の救済を開始する判断を行った場合、乗客の救済作業を優先するために運転再開が遅れること等が想定されるが、乗客の安全を最優先する観点からやむを得ないことである。


(2)乗客の早期救済(対応策の例)

- 
- ・降車用の梯子等を適切に配備する。救済に迅速に向かうための自転車等を駅に配備する。
 - ・消防や警察等の関係機関との連絡体制を再確認し、早期の降車・誘導への支援が得られる体制を整える。

(3)車内の温度上昇の抑制(対応策の例)

- 
- ・車両の新造等の際、窓の開く構造、ブラインドの設置、赤外線を遮断するガラスの使用等の対応が考えられる。

(4)その他

- 
- ・特に鉄道の電気設備については、部品点数が多く二重系が困難等の構造的な特性もあり、リスクの極小化にも限界があると考えられるため、乗客による降車の協力、乗客同士の助け合い等、乗客による自助・共助の対応にも期待。