

## 新幹線における車両及び重要施設に関する 浸水対策について

### 1. 浸水対策の基本的な考え方

新幹線における車両及び重要施設に関する浸水対策については、施設整備を中心とした取組を強化するとともに、近年の激甚化する災害を踏まえ、施設能力を上回る事象は発生するとの前提の下、社会経済被害の軽減に向けた取組を推進していくこととする。

このため、想定される降雨の規模に応じ、以下の考え方により、浸水対策に取り組む。

- 計画規模降雨<sup>※1</sup>に対して、浸水被害が発生しても運行への影響を僅少な範囲に留めるような対策を講じることを基本とする。
- 想定最大規模降雨<sup>※2</sup>に対しても、従業員等の安全を確保した上で、車両の浸水被害の最小化に努めるほか、施設機能の相互補完による有効活用<sup>※3</sup>の可能性を検討するなど、社会経済被害の軽減に努めることとする。

※1 水防法施行規則第2条第4号に規定する計画降雨(河川整備において基本となる規模の降雨)。年超過確率1/数十～1/200程度。

※2 水防法第14条第1項に規定する想定し得る最大規模の降雨。年超過確率1/1000程度。

※3 令和元年10月の台風19号においては、被災した長野新幹線車両センターの一部機能を他の車両基地で補完している。

### 2. 浸水被害が想定される新幹線車両基地及び電車留置線 (別紙参照)

- 全国で供用中の新幹線車両基地及び電車留置線28箇所について、各車両基地等における盛土によるかさ上げや重要施設の設置高さ等を勘案した上で、浸水被害の有無を検証した結果<sup>※4</sup>、
  - ・ 計画規模降雨により、2箇所<sup>※5</sup>
  - ・ 想定最大規模降雨により、7箇所<sup>※6</sup>において、車両又は重要施設に浸水被害が想定される。

※4 概ね50cm程度未満の浸水が想定される車両基地等においては、車両や重要施設への浸水被害は生じないことが確認されている。

※5 長野新幹線車両センター及び鳥飼車両基地。(鳥飼車両基地については、現在建設中の安威川<sup>あいがわ</sup>ダムの完成(大阪府茨木市、令和5年度に事業完了予定)により、計画規模降雨による浸水被害は発生しなくなる見込み。)

※6 計画規模降雨により浸水被害が想定される2箇所<sup>※5</sup>のほか、新庄運転区、浜松工場、博多総合車両所岡山支所、同広島支所及び熊本総合車両所の5箇所。

### 3. 具体的な浸水対策

- 上記1. の基本的な考え方を踏まえ、各鉄道事業者において、必要に応じ、関係者<sup>※7</sup>と協議しながら、以下の具体的な対策を実施する。

※7 整備新幹線として鉄道・運輸機構が JR に貸し付ける鉄道施設に関わる部分は、鉄道・運輸機構を含む。

#### (1) 重要施設

- 計画規模降雨により浸水被害が想定される車両基地内(2箇所<sup>※5</sup>)の重要施設のほか、信号通信機器室など浸水被害が発生した場合に運行への影響が大きい新幹線関連施設について、高所への移設、防水扉の設置、代替品の配備、電力供給の冗長化など、被災した場合の利用者への影響度等に応じ、運行への影響を僅少な範囲に留めるような対策を検討する。
- 想定最大規模降雨に対しても、車両の検査・修理など、施設機能の相互補完による有効活用の可能性等について検討する。

#### (2) 車両

- 想定最大規模降雨により、地盤面から50cm程度以上の浸水被害が想定される車両の留置場所(6箇所<sup>※8</sup>)においては、車両避難計画など、車両の浸水被害を最小化する対策を検討する。
- 車両避難計画の策定にあたっては、避難の判断についての考え方、避難場所、避難手順、運行再開にあたっての手順など、施設の状況等に応じた内容を記載する。

※8 想定最大規模降雨により浸水被害が想定される7箇所<sup>※6</sup>のうち浜松工場は車両の検査施設であり、留置機能はないため除いている。

### 4. 今後のスケジュール

- 各鉄道事業者は、上記3. の具体的な浸水対策及びその実施目標時期について、来春を目途に国土交通省へ報告する。

### 5. 国土交通省の対応

- 鉄道事業者への車両避難の判断基準となる防災情報の円滑な提供など、気象庁や河川管理者等の関係者と連携して取り組むべき事項について引き続き検討する。
- 車両を避難させた場合、避難前後日の運転ダイヤに相当の影響が出ることについて、社会の理解を醸成する。