

008 集中豪雨で鉄道網も大混乱 帰宅できない乗客が駅に溢れる

大雨で線路が冠水し、鉄道各線では不通が相次いだ。ターミナル駅の名古屋駅では大勢の乗客が足止めされ、駅構内に溢れた。東海道新幹線は運行規制の判断が遅れたことから駅や駅間に計74本もの列車が立ち往生し、5万人以上もの乗客が列車内で一夜を明かした。

110万人の足に影響

9月11日午後、鉄道網も東海各地で大混乱した。新幹線をはじめJR在来線、名鉄(名古屋鉄道)線、近鉄(近畿日本鉄道)線、名古屋市営地下鉄線が、ともに大雨のため運転を見合わせたり、土砂崩落や線路の冠水で不通となった。

名鉄犬山線の小田井駅や名鉄津島線の西枇杷島駅では、ホームの高さまで水が迫り駅舎は水没、JR東海道本線の枇杷島駅では地下通路が浸水した。名鉄名古屋本線の須ヶ口駅では、浸水により駅舎2階に避難した乗客約300人が20時間以上も孤立した状態だった。市営地下鉄線では、鶴舞線の塩釜駅、桜通線の野並駅の2駅で地上の出入口から止水板や土嚢を越えて水が流れ込み、また、名城線の平安通駅では通路の排水溝から水が溢れ出して線路が冠水した。

JRや近鉄の名古屋駅、名鉄の新名古屋駅には、足止めされた乗客たちが溢れた。夜になって雨足はさらに強まり、日付が変わっても鉄道各線はストップしたままだった。周辺のホテルはどこも満室となり、乗客はやむなく駅構内や地下街にとどまった。JR名古屋駅ではホームに



[左] 記録的な集中豪雨による浸水で、駅舎が水没した名鉄犬山線下小田井駅

[上] 名鉄新名古屋駅の改札口周辺で一夜を明かし、運転再開を待つ人々

止まった列車内とコンコースで約5000人が、近鉄名古屋駅や名鉄新名古屋駅ではそれぞれ1000人を超える人が駅構内で一夜を明かした。コンコースでは通路の壁際に新聞紙を敷いて横になる会社員の姿があちこちに見られた。また、名古屋市営地下鉄では帰宅できない乗客のために、一部の駅で駅構内や車輛を開放、全駅合計で約1300人の乗客が車輛内の座席やホームのベンチで仮眠を取った。

線路上から水が引き、鉄道各社が全線復旧したのは、最も早かった近鉄線が12

日朝で、市営地下鉄線が13日午後3時、名鉄線は13日午後11時過ぎてからだった。またJR在来線は、線路の冠水により最後まで不通となっていた東海道本線の大府 岡崎間が14日午後4時半頃ようやく復旧し、全線での運転再開となった。東海豪雨では、11日から14日までの4日間に、少なくとも110万人の利用客に影響が及んだと見られている。こうした事態に、運輸省は14日、鉄道各社に対し、改善策の報告を求める通達を出した。

5万人、新幹線で一夜明かす 再発防止で乗客救出訓練実施

東海道新幹線は9月11日から12日にかけてダイヤが大混乱した。東京 新大阪間では駅や駅間に74本の新幹線が立ち往生し、いつ運転が再開されるのかわからないまま約5万2000人の乗客が車内で一夜を明かした。この混乱は、豪雨のため一部の区間で運転を中止した後も、雨は短時間で弱まるだろうとの判断から、後続列車を東京駅や新大阪駅から発車させ続けたために起きたもので、博多発東京行き「のぞみ20号」は22時間21分の遅れとなり、新幹線開業以来最長の遅れを記録した。

運輸省(現国土交通省)ではJR東海(東海旅客鉄道)に対し、

再発防止のため、乗客への情報提供、駅間停車、気象状況の把握の3点について改善するよう指導した。JR東海では、情報提供について乗客から「車掌から何の説明もなかった」と不満の声が相次いでいることから、車内の電光掲示板による運行情報・気象情報の提供や、非常時には新幹線総合指令室から直接車内へ一斉放送するシステムの導入を検討している。また、災害などで駅間に立ち往生する列車を減らすため、1つのホームに2本の列車を止めることや、通常は駅を通過する列車が利用する本線にも列車を止めて乗客を救出することなどが決められ、その訓練が平成12年10月から実施されている。さらに、運行規制の決定にはこれまで3時間先までの天気予報が利用されてきたが、今後は長時間の豪雨にも対応できるよう7時間先までを参考にすることとした。