

2018年3月8日

大阪市長 吉村 洋文様
大阪市交通局長 塩谷 智弘様

交通権の確立・大阪市営交通を守り発展させる会
事務局長代行 伊藤 一正
大阪市北区天神橋 1-13-15 大阪グリーン会館6階
全日本年金者組合大阪府本部気付
電話 06-6354-7207

地下鉄の津波・防水・防災対策の強化を求める要望書

日頃より市民生活向上へのご尽力に敬意を表します。

当会は今日まで、市営地下鉄・市バスを市民が「安く・安心・安全・快適」に利用できる公共交通機関へと発展することを願い市バス路線問題、駅ホーム転落防止柵設置問題、津波による浸水対策問題などについて要望してきました。

地下鉄・市バスは、本年4月1日より民営化されます。明治22年市制施行以来市民が営々と築き上げてきた貴重な地下鉄・市バスは民営化されても「大阪市民の足」として果たしてきた「貴重な財産」であることは変わりません。今後も地下鉄・バスが大切な公共交通機関として発展することを願っています。

南海トラフ地震で発生する巨大津波は、2時間後に大阪湾へ到達し防潮堤を乗り越え大阪市内域を襲います。市内は、津波と淀川や大和川の氾濫水そして液状化で噴出する地下水で建物、道路、橋は甚大な被害を受けるといわれています。

地下鉄は、耐震補強工事で地下構造物が強化され、出入口や地下トンネル内には遮水性の高い止水設備が設けられ、被害を最小限に抑える施策が進められています。地下鉄の被災を軽微に抑えることができれば、地下鉄は災害復旧の大動脈になると考えられます。

交通局として、地下鉄建設の段階から高潮災害対策を行い、今日では地震津波対策のため精力的に止水設備の設置・改良工事を進めてきたことは承知しています。

私たちは地下鉄の防災設備の実態調査をとりくんできました。その調査結果を踏まえ、南海トラフ地震・津波対策の強化を以下のとおり要望します。

I. 次の項目について、現状及び交通局の考え方を回答してください

1. 南海トラフ地震で想定している津波浸水の高さ(OP)について
2. 南海トラフ地震が夜間発生した場合、駅止水パネル・止水鉄扉、地下トンネル内の止水鉄扉を作動させる体制について
3. 南海トラフ地震が営業時間内に発生した場合、2時間以内に途中停車列車も含め避難誘導體制について
4. 地下トンネル内及び出入口の止水鉄扉操作の自動化、電動化について
5. 止水鉄扉設置完了後の職員脱出方法、及び避難に遅れた市民の脱出救出方法について

Ⅱ. 路線別の要望及び質問について

【御堂筋線】

1. 西中島南方駅の浸水対策を示すこと
2. 中津駅地下トンネル入口の補強方法と工事時期について
3. 梅田駅8号出口(JR 大阪駅連絡階段上)の止水設備はパネルです。止水高さ、強度に問題のない遮水性の高い止水鉄扉に替えること。
8号出口横エレベーターの止水鉄扉は天端まで嵩上げて全面遮水すること。
梅田駅中改札の阪急百貨店接続部は止水鉄扉が設置されているか回答すること。
梅田駅接続の民間ビル、地下街連絡通路部の止水鉄扉閉鎖の担当はどこか回答すること。
4. 本町駅接続の北御堂ビルエレベーターに止水鉄扉を設置すること
5. 大国町駅各出口の止水設備はパネルです。止水高さ、強度に問題のない遮水性の高い止水鉄扉に替えること。
6. 淀屋橋、心齋橋、なんば、動物園前各駅が浸水想定駅とされていない根拠を示すこと。

【谷町線】

7. 野江内代駅2号出口の止水設備はパネルです。止水高さ、強度に問題のない遮水性の高い止水鉄扉に替えること。
8. 東梅田駅1号、3号出口に止水鉄扉を設置すること。4号出口の止水鉄扉の有無について回答すること。
9. 天満橋駅北側に京阪線、OMMビル方面からの浸水防止のため止水鉄扉を設置すること。
10. 天神橋筋六丁目駅、中崎町駅が浸水想定駅とされていない根拠を示すこと。

【四つ橋線】

11. 西梅田駅1号、3号、5号、7B号、8号各出口に止水鉄扉を設置すること。4A号、4B号、6号各出口の止水鉄扉設置の有無について明らかにすること。
12. 肥後橋駅2号、3号出口の止水設備はパネルです。止水高さ、強度に問題のない遮水性の高い止水鉄扉に替えること。
13. 本町駅25号、26号、27号、28号及びエレベーターの止水設備はパネルです。止水高さ、強度に問題のない遮水性の高い止水鉄扉に替えること。
14. 花園町駅、岸里駅、玉出駅の止水設備はパネルです。止水高さ、強度に問題のない遮水性の高い止水鉄扉に替えること。
15. 四つ橋駅、なんば駅が浸水対象駅とされていない根拠を示すこと。
16. なんば駅西、JR 広場及びリバープレス広場と接続する公共通路には遮水設備がありません。地下鉄への浸水防止対策について明確にすること。

【中央線】

17. 阿波座駅地下トンネル入口の補強計画と施行時期について示すこと。
18. 本町駅上の船場センタービルからの浸水対策について明らかにすること。

【千日前線】

19. 野田阪神駅とJR海老江駅連絡の5号出口に止水鉄扉を設置すること。
20. 玉川駅、1号、4号出口(JR高架下)の止水設備はパネルです。止水高さ、強度に問題のない遮水性の高い止水鉄扉に替えること。
21. 西長堀駅2号、3号出口の止水設備はパネルです。止水高さ、強度に問題のない遮水性の高い止水鉄扉に替えること。

【堺筋線】

22. 天神橋筋六丁目駅地下トンネル入口の止水鉄扉の有無及び位置を明示すること。

【長堀鶴見緑地線】

23. ドーム前千代崎駅1号出口の止水設備はパネルです。止水高さ、強度に問題のない遮水性の高い止水鉄扉に替えること。
24. ドーム前千代崎駅の阪神線との連絡通路に止水扉を設置すること。
25. 西長堀駅1号、4C号出口の止水設備はパネルです。止水高さ、強度に問題のない遮水性の高い止水鉄扉に替えること。

Ⅲ. トンネル内 防水設備 増設要望

2016年8月3日国土交通省は「大阪市大規模都市水害対策ガイドライン(案)中間とりまとめ」を発表しました。(本年3月には国交省の最終報告書が出るとされています。)

その内容は、1淀川洪水、2台風による高潮が発生した場合、あふれた水が地下鉄のトンネルを通じ、各々北から南、西から東へ流れ、時間ごとのシミュレーションによると、交差駅では他の路線へ浸水が広がり、地下鉄道・地下街全体が浸水、水没するというものです。

国交省の想定は、地下鉄駅出入口、トンネル内には防水設備が何も無いという前提ですが、貴局が1998年に出版した「大阪市地下鉄の建設 1986-1997」では、トンネル入口を含め、27箇所(今里筋線を除く)のトンネル内に防水扉があります。

「中間とりまとめ」によるシミュレーションとトンネル内防水扉設置箇所図を比較・検討してみると、南北の路線(堺筋線、御堂筋線、千日前線)にはトンネル内に防水扉が殆んど無いので、「中間とりまとめ」の指摘どおりトンネルを通じた浸水・水没が発生するおそれがあります。

1. 交差駅での上下路線位置および他社線(JR・阪神等)からの浸水を考慮して、必要な箇所にトンネル内防水扉を増設すること。
2. 設備だけでなく、限られた時間内にトンネル内の防水扉を作動させる体制、乗客および列車の避難誘導などソフト面での訓練の状況を明らかにすること。