

## 第2章

# 本論Ⅱ部「10月28日」

## 第2章 本論Ⅱ部「10月28日」

### 第1節 土砂災害の概要

伯備線の運転を全面再開した10月11日以降、注意を要する箇所には24時間体制での固定警備、被災箇所は徐行運転を行いながら、急ピッチで復旧作業を行っていた。度重なる余震と山陰特有の秋の長雨により地盤が緩んでいたため、10月28日の16時22分頃、仮設の土留柵裏に土砂が流入しているのを固定監視をしていた係員が発見、直ちに対策本部の判断で、列車の運転を見合わせた。同夜、再び大規模な崩壊が発生し、生山～根雨間をバスで代替輸送し、列車と接続をさせる措置をとった。斜面崩壊に対する安全を十分に確保し、更なる崩壊は絶対に食い止めるため、地質調査や周辺踏査と検討を行った結果、将来的な安全の確保に万全を期するため、崩壊範囲を含めた広範囲に土砂を撤去することとした。当初、復旧には1ヶ月以上かかるとの見込みもあったが、施工方法の工夫や昼夜を分たぬ作業により、20日間で約30,000立方メートルにも及ぶ土砂を撤去し、11月17日の始発列車から運転を再開することが出来た。

この間、伯備線を走る特急「スーパーやくも号」「やくも号」は生山・根雨間でバスによる代替を行いながら、一日15往復全てを運転した。伯備線と並んで走る国道180号のバス代替ルートは余震と降雨による災害が相次ぎ、その都度、バス代替区間やルートを根雨～新見、米子～新見などと変更せざるを得なくなり、お客様には列車からバス、そして列車という乗換えをしていただき、ご迷惑をおかけした。さらに、代替バスの乗換駅となった根雨駅、生山駅では、信号設備の都合上、3番線にしか列車を発着させることが出来ず、お客様に跨線橋の上り下りを強いることとなり、支社の間接部門の社員が中心となってお客様のご案内に努め、大きな荷物をお運びするなど、系統を問わず全社員が全力で取り組んだ。

#### 発生当時の警備体制

- ① 軌道検測……5人一組で検測する。その他に1人は常時配置して固定警備（大鉄工業）  
軌道検測は4H毎（1時、5時、9時、13時、17時、21時）
- ② 光波による護岸変状検測…3回/日（10時、13時、16時）（国際航業）
- ③ 巡回警備……初列車前（4時頃）及び昼間定期巡回（15時頃）
- ④ 軌道検査……動揺検査（1016M、1013M、1030M、1027M）

## 10月28日の土砂崩壊

## ① 復旧内容

- ・崩壊土砂量……………当初1,700立方メートル
- ・土砂撤去面積…………4,415平方メートル
- ・土砂撤去量……………30,000立方メートル
- ・土留柵設置……………長さ90メートル×高さ6メートル

## ② 復旧人員等（28日～11月17日）

- ・復旧作業…………… 1,580名
  - ・バス代替・案内… 728名
  - ・車両検査等…………… 16名
  - ・その他（対策本部等）660名
- 合 計 2,984名

## 第2節 復旧に向けた取り組み

### (1) 土木関係

10月6日の地震により、黒坂～根雨間の根妻付近は広範囲で被害を受け、第1次復旧では随所でシート養生工を実施した。10月10日の開通以後、要注意箇所には更に、固定警備を伴って徐行により運転を行っていたが、10月28日夕刻に再び土砂崩壊が発生したため、対策本部は直ちに運転見合せの指示を行った。さらに、約200m<sup>3</sup>の土砂が線路に流入したため、生山～根雨間が再度不通となった。その数時間後、度重なる大規模な土砂崩壊が発生。列車の運転を見合わせていたことが、災害防止につながった。原因としては、斜面が風化の進行で真砂土化し、崩壊に対して安全率が下がったところへ今回の地震（余震含む）で更に悪化し均衡が破れたものと思われる。

斜面崩壊に対する安全率を十分に確保し、更なる崩壊は絶対に食い止めるため、地質調査や周辺踏査による検討を加え、復旧施工として崩壊範囲を含めた広範囲な切土を実施する必要があると判断した。切土範囲は延長90m、標高差60m、切土量は約30,000m<sup>3</sup>に達した。また、H型鋼による土留柵（L=90m、h=6m）を線路と平行に設置することとした。切土施工は、膨大な土砂の搬出ルート確保や土中の岩塊撤去等により困難を極めたが、延べ21日間に亘る昼夜施工の結果、11月17日に運転を再開することができた。

土砂崩壊に関する時系列は次の通りである。

#### 余震による第二次の土砂崩壊発生と復旧作業（他の復旧箇所含む）の経緯

10/28(土)	
13:25	根妻Tの軌道検測箇所より、のり面等異常なしの報告あり。天候曇り
16:00頃	現場点検員より、根妻Tの起点方の青シートがかかっている箇所でパラパラと音がする
16:20	黒坂・根雨106K800M付近の現場点検員、現地監視中に土砂崩壊（約6m <sup>3</sup> ）。防護柵が路線側に傾く のり面上部から、時折、土砂が音を立てて落ちている
16:22	<b>支社対策本部が列車抑止を指示。固定警備員が、携帯式防護無線を扱い、列車抑止手配する</b>
16:23	現地対策本部で列車抑止手配する（黒坂～根雨、列車抑止）
16:28	上り1032M列車を根雨駅に抑止した旨の連絡が、施設指令より入る
16:42	工務課長より、施設区長に、根妻T付近で列車抑止しており、直ちに現地に向かうよう指示あり
17:16	手配した請負者が現地到着
18:52	重機が2台現地到着（軌陸バックホー、軌陸ダンプ）
19:24頃	更に土砂が崩壊し、重機が土砂に埋まる。（崩壊土砂総数量約200m <sup>3</sup> ）トローリー線に木がかかる
19:50	現地対策本部より本部に、き電停止手配を要請。危険で作業不可能
20:30	き電停止、及び作業開始……黒坂・根雨106K800M土砂崩壊箇所
20:30～	亀裂のある部分の伐採・抜開及び切り崩し
21:15	埋没したバックホーの掘り起こし、自力脱出

当日の工事現場……4現場、土木の請負投入作業人工 59名、社員7名

10/29(日)

- 3:20 現在のところ、レール交換は必要ない。徐行速度 初列車15km/h→45km/h→90km/hの予定
- 3:43 初列車運転に伴い、生山～根雨の18踏切の監視が必要。電気対応は要員が厳しいため、保線で一部対応の検討
- 3:50 伐採予定高さ(約20m弱)の2/3まで切り崩し
- 7:20～9:10 上部の山の踏査(区長、石井主席)……個別に踏査。山の中腹にキレット発見
- 7:00～10:00 上部のり面雑木の伐採
- 11:45 土屋支社長が現地支援
- 12:30～ のり面土砂切り崩し、ダンプトラックで土砂搬出
- 17:00 在来吹付工上部L=3m、H=6mまで切り崩し、バックホー(0.7m<sup>3</sup>)で土砂撤去終了。残り土砂の撤去に1日以上必要  
のり面勾配 7分、崩壊面のり勾配 5.5分
- 19:35～21:00 上部の山(鉄道林、黒坂2号林)の現地踏査及び対策の検討

当日の工事現場……3現場、土木の請負投入作業人工 51名、社員6名

10/30(月)

- 終日 黒坂・根雨106K800M付近、のり面土砂切り崩し(バックホー0.7m<sup>3</sup>×2台)、ダンプトラック(約10台)で土砂搬出
- 13:00 ダンプトラック土砂搬出台数 159台 11/1の初列車開通を目指す
- 14:30 土屋支社長が現地支援
- 16:00 鉄道総研、106K780Mの現場(山)調査、本社、支社、施設区員同行。  
山の中腹に亀裂確認
- 21:22 鉄道総研の見解により、支社から106K780Mの切土・搬出工事の中止指示
- 0:00 支社において今後の切土計画の検討(総研、本社、支社、施設区)。11/1の開通不可能  
下石見・生山94K744M、のり面上の石が大きく、搬出困難。石の小割準備開始→小割開始(11/2)

当日の工事現場……4現場、土木の請負投入作業人工 53名、社員10名

10/31(火)

- 9:20 現対より国際航業㈱に、黒坂・根雨106K760Mから10mピッチで断面測量するよう指示を出す
- 9:36 黒坂・根雨106K760M～106K820Mの山の伐採指示(杉の木)
- 15:37 黒坂・根雨106K780M付近の断面図(S=1/500)が2断面分出来たため、現対にファックシミリする(支社より)  
切崩す山の高さが最大60mあり、10m毎に小段(犬走り)を設け、のり面

	勾配1.0～1.2で整形する計画とする
16:00	黒坂・根雨106K800M付近の地山の挙動を光波測量により、観測開始。 以降は、毎日10時、13時、16時の3回観測
16:40	黒坂・根雨106K740M～106K820M、L=80M間を稜線まで 伐採指示。のり長60mの内約1/2が終了(2400㎡、8名)
16:55	JR総研の見解…崩壊箇所上部30m付近のクラックについては、進行の可能性あり 簡易地すべり計の設置(10/31、13:00、2時間毎検測)
	当日の工事現場……3現場、土木の請負投入作業人工 24名、社員6名
<b>11/1(水)</b>	
7:30	黒坂・根雨106K750M付近の山の伐採開始…大鉄監督3名、作業員11名(大和森林、八雲林産)
12:55	伐採木で支障するので、正午の簡易地すべり計の検測不能
16:30	立木伐採は、ほぼ終了。
19:45	降雨が強くなったので、113K500Mの固定警備配置。水が少し濁り、量が増えているが、特段変化なし
	当日の工事現場……3現場、土木の請負投入作業人工 41名、社員6名
<b>11/2(木)</b>	
9:42～9:49	下石見・生山94K744Mの上部のり面に倒木発見。斜面中腹にある大石の小割作業中止。…運転に支障なし(11:12) 根雨・武庫113K500Mの上部に新たな崩壊がある。濁水あり。仮土留工に土砂堆積なし …小石が2、3個あるが、上部にキレツなく、運転に支障なし(10:55)
10:05	黒坂・根雨107K800M付近の国道(第4日野川付近の国道180号線)通行止め。JRの線路は、異常なし
13:08	下石見・生山間、田の原トンネル入口の覆い工左側より土砂流入発見(95K315M、土砂流入)
14:00～翌1:00	黒坂・根雨106K770M、山の中腹にボーリング施工
	当日の工事現場……3現場、土木の請負投入作業人工 31名、社員6名
<b>11/3(金)</b>	
13:25	土屋支社長が現地支援
<b>11/5(日)</b>	
13:25	土屋支社長が現地支援

11/6(月)

7:00

黒坂・根雨106K750Mの切土施工は、本日より昼夜兼行で施工する。

切土量約2万<sup>m</sup>

下石見・生山94K744M、復旧工事開始（崩土搬出・撤去、ブルーシート張り）→11/17完了

黒坂・根雨106K900M、左土留擁壁復旧工事開始（土留擁壁、U字こう、シガラ工）→11/6完了

黒坂・根雨112K233M、下水きょ復旧工事開始（伏び）→11/10完了

当日の工事現場……4現場、土木の請負投入作業人工 59名、社員7名

11/7(火)

14:50

本社、支社、現場で106Kの切土量の検討…切土深さ、切土量、切土範囲等→切崩し土量、約30,000<sup>m</sup>決定

黒坂・根雨107K876M（第4日野川B）復旧工事開始（橋台護岸壁修繕1、2A、橋脚修繕、植生土のう）→11/17完了

黒坂・根雨109K100M、バラスト止復旧工事開始→11/11完了

当日の工事現場……6現場、土木の請負投入作業人工 75名、社員8名

11/8(水)

上菅・黒坂103K972M（黒坂T）、応急復旧工事開始→11/9完了

当日の工事現場……6現場、土木の請負投入作業人工 78名、社員7名

11/9(木)

10:55～18:30 施設部次長、主幹、伯備線の被災現場調査

12:30 土屋支社長が現地支援

19:00～22:00 支社において、開通までの今後の復旧工事内容、工程の打ち合わせ

当日の工事現場……7現場、土木の請負投入作業人工 109名、社員6名

11/10(金)

黒坂・根雨106K750Mの切土施工の、投入作業員52名、ガードマン2名、合計54名（付近の護岸、土留め等の工事を含む）

黒坂・根雨106K538M（袋尻川B）復旧工事開始→11/15完了

黒坂・根雨107K070M（根妻T）復旧工事開始（注入工）夜間3回→11/13完了

黒坂・根雨107K215M、（根妻T出口の左右土留壁）復旧工事開始（検知ブロック積）→11/16完了

江尾・上溝口122K675M、（佐川T出口）復旧工事開始（コンクリート殻撤去、雑石積直し）→11/15完了

当日の工事現場……10現場、土木の請負投入作業人工 113名、社員6名

11/11(土)

12:30

**土屋支社長が現地支援**

黒坂・根雨106K950M、右護岸復旧工事開始→11/16完了

当日の工事現場……10現場、土木の請負投入作業人工 81名、社員6名

11/12(日)

11/17の初列車から開通の見込みであり、11/16の軌道の必要作業量、作業時間等の最終確認・調整

黒坂・根雨108K001M(榎B護岸)復旧工事開始→11/13完了

当日の工事現場……9現場、土木の請負投入作業人工 103名、社員6名

11/13(月)

黒坂・根雨109K975M、復旧工事開始→11/13完了

当日の工事現場……10現場、土木の請負投入作業人工 100名、社員4名

11/14(火)

13:30

**土屋支社長が現地支援**

開通時の被災現場の徐行速度について、支社災害対策本部で激論

黒坂・根雨107K367M(第5日野川B)復旧工事開始(桁座修繕、足場撤去)→11/15完了

当日の工事現場……9現場、土木の請負投入作業人工 120名、社員4名

11/15(水)

上菅・黒坂104K450M(第6日野川B)復旧工事開始(アングル取付)→11/16完了

黒坂・根雨110K120M(大谷川B護岸変状)復旧工事開始→11/下旬完了

黒坂・根雨112K110M(第3日野川B)復旧工事開始→11/15完了

当日の工事現場……12現場、土木の請負投入作業人工 126名、社員4名

11/16(木)

13:25

18:00

**土屋支社長が現地支援**

落石警報装置設置(黒坂・根雨106K933M~106K979M、L=46m)

生山・上菅97K690M、復旧工事開始(落石止め柵設置)→11/16完了

当日の工事現場……9現場、土木の請負投入作業人工 152名、社員12名

## 11/17(金)

2:00~3:24

確認列車による現地及び車上体感点検実施（106K770M、107K760M（第4日野川B））

区間（生山～根雨）、上下6列車（上り2列車、下り4列車）…初列車15km/h、次列車45km/h、3列車以降60km/h

地上班（各箇所、社員1名、請負5名）…106K770M付近、第4日野川終点付近

各箇所の徐行板の建植は、第3列車以降の徐行速度とし、初列車、次列車の速度ではない。

3:25

黒坂・根雨点検終了、区間開通（根雨現対本部→支社災害対策本部）

黒坂・根雨106K770M、右護岸復旧工事開始（足場組立、ルートパイル工）→7/中旬完了

6:02

土屋支社長が始発列車（「スーパーやくも2号」）に前頭添乗

当日の工事現場……5現場、土木の請負投入作業人工 47名、社員 6名

## 11/27(月)

12:00

南谷社長、土屋支社長が復興現場支援

★10/12～11/27朝までは、2名1編成で毎日、日中A、日中B行程及び初列車前の主被災箇所の点検を実施した。

点検は、午前、午後及び夜間の3回、危険が予想される被災箇所の点検を行った。

また、地震発生、降雨、工事進捗に合わせて、点検箇所を勘案・増加・縮小して点検を実施した。

★11/27以降は、日中点検のみに縮小、平成13年1月末まで、毎日点検を実施した。

点検は、2名1編成で、施設区を中心に、米子保線区及び支社工務課土木の社員の支援を得て、点検した。

★平成13年2月以降は、本格的な復旧工事も始まり、請負者にて点検を行った。

点検で異常があれば、工事監督を通じて施設区へ連絡が入るようにした。

その後、地震の余震もおさまり、異常は認められなかった。

使用した重機は、20日間で述べ249台にも及ぶ。

## 106K770M重機台数

	重機							計
	バックホー	ブルドーザー	30Tダンプ	10Tダンプ	トラッククレーン	ラフタークレーン	ダウンザホー	
								0
10/28	4			7				11
10/29	4			10				14
10/30	4			10				14
10/31								0
11/1	1							1
11/2	2							2
11/3	3							3
11/4	6	1	1					8
11/5	7	1	2					10
11/6	5	1	3					9
11/7	7	1	3	2		2	2	15
11/8	7	1	3			2	2	14
11/9	7	1	3		1	2	2	15
11/10	7	1	3			2	2	14
11/11	7	1	2		1	1	1	13
11/12	7	1	2				1	11
11/13	7	1	2				1	11
11/14	7	1	2	10			2	22
11/15	5	2	3	10			2	22
11/16	5	2	3	15			2	27
11/17								0
								0
								0
	102	15	32	64	2	9	9	169
								0
								0

## (2) 保線関係

106kmに関する工事は、次の表の通りである。

## 災害応急復旧工事内訳

項目	単位	数量	記事
軌道整備（修繕費）			
道床修繕	m	150	土砂混入箇所の除去
木マクラギ更换	本	123	重機機械乗り入れ箇所の損傷マクラギ更换

21日間にも及ぶ列車運休となったこの機会に、乗り心地向上のための工事を施行し、将来にわたっての線路の整備を行った。

## 乗り心地に関する工事内訳

項 目	単 位	数 量	記 事
軌道整備（修繕費）			
岸本分岐器部分更换（151化）	組	2	ポイント部の弾性化
継目部タイプレート化	組	400	継目落ちの解消
継目部機械矯正	箇所	420	継目落ちの解消
継目部PCマクラギ化	本	200	継目落ちの解消
特殊PCマクラギ化	箇所	20	踏切等前後のPCマクラギ化
江尾分岐器整備	組	1	方位整正

## (3) 電気関係

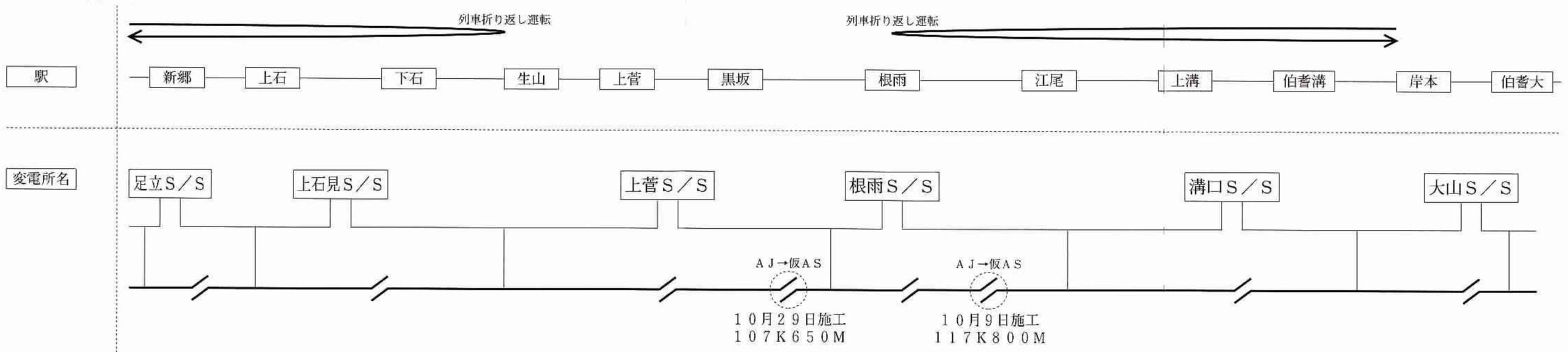
電気関係では、土砂崩壊に伴う倒木による架線接触箇所がみられたため、10月28日20時22分、上菅S/S～根雨S/Sで電を停止した。

次に架線電源状態の経緯についてき電区間とともに示す。

### 鳥取県西部地震に伴う電車線路架線電源状態の経緯について

月 / 日	時間	主 な 事 柄	き電区間												記 事 (注意事項等)	
			足立 S/S	上石見 S/S	上菅 S/S	根雨 S/S	溝口 S/S	大山 S/S	安来 S/S	揖屋 S/S	玉造 S/S	来待 S/S	直江 S/S	出雲 S/S		
10月28日	16:25	【土砂崩壊発生】黒坂～根雨間根妻トンネル付近106K780M建築限界支障														
	16:28	1032M 根雨にて列車抑止														
	20:22	土砂崩壊が拡大、樹木を倒し架線接触箇所を発見、上菅S/S～根雨S/Sき電停止														
	23:55	根雨構内のき電を確保するため黒坂～根雨 車特39号柱にて、き電切分着手 (AJ→仮AS)														
10月29日	2:21	黒坂～根雨 車特39号柱、き電切分完了 (AJ→仮AS) 仮AS～根雨S/Sき電開始														
11月3日	17:18	土木復旧が長期間に及ぶことが判明、電氣的絶縁確保を考慮しトロリ線ガイシ挿入施工													・絶縁防護管は確実に ・停電側アースの取付 ・加圧区間の危険表示	
11月7日 ～16日		サンライズ出雲、パン点検のため生山駅において検電・接地作業													・現地作業打合の徹底	
11月16日	23:10	ガイシ挿入箇所のトロリ線割り入れ作業のため上菅S/S～根雨S/Sき電停止														
11月17日	1:07	トロリ線割り入れ完了、き電開始														
	1:30	試9961M 生山→根雨へ運転													・列車添乗確認	
	1:30	試単9960 根雨→生山へ運転													・離線状態確認	
	2:26	試9963M 生山→米子へ運転														
	2:32	試9962M 根雨→生山へ運転														
	3:33	試単9965 生山→米子へ運転														
	2:55	試967M 生山→米子へ運転														
	3:30	生山～根雨間列車抑止解除														
6:02	1012M 米子発 運転再開															

伯備線き電系統略図



## 第3節 輸送の確保に向けた取り組み

### (1) 一部区間バス代替輸送の取り組み

伯備線土砂崩壊のため、根雨～黒坂間が不通となったことから、列車は生山、根雨での折り返しを基本とし、同区間は、バスにより接続して、山陰から岡山方面への移動ルートを確認した。なお、開通までの運休は1,198本に及んだ。

次に日別の列車運転休止本数を示す。

#### ○伯備線列車運転休止本数（10/28～11/16）

運休	10/28	10/29	10/30	10/31	11/1	11/2	11/3	11/4	11/5	11/6	11/7	11/8	11/9	11/10	11/11	11/12	11/13	11/14	11/15	11/16	合計	
普通(全面)	0	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	38
普通(部分)	8	18	20	20	20	20	18	20	18	20	20	20	20	20	20	18	20	20	20	20	20	380
特急(全面)	1	2	2	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9
特急(部分)	12	30	30	30	30	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	612
貨物(全面)	3	10	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	7	7	7	7	7	7	7	7	7	149
貨物(部分)	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10
合計	26	62	62	62	62	62	60	62	60	62	62	62	62	62	62	60	62	62	62	62	62	1,198

出雲市・米子 ————— 根雨 <sup>バス代替</sup> …………… 生山 ————— 岡山

出雲市～岡山を結ぶ伯備線の特急「スーパーやくも号」「やくも号」に関しては、根雨～生山間でのバス代替輸送を行ないながらも、全便運転した。

普通列車に関しては、主に江尾～生山間のバス代替が主となった。ただし、米子～江尾折り返しという車両の運用上、運転休止をせざるを得ない列車があった。それについては、米子発の代替バスを全区間で運転した。

11月17日の運転再開までの間、降雨による土砂崩れの影響で国道180号線が通行止めになるなどして、バス代替輸送区間を根雨～新見、米子～新見に変更することもあった。

ダイヤに関しては、通常ダイヤで運転したが、一部バス代替輸送をはさむため、到着時刻は、通常よりも約1時間程度所要時間が多くかかったが、運転再開までの間に62,932名ものお客様を輸送した。

一部バス代替を挟んだ運行のご案内については、このような場合、従来から「根雨・生山間が不通のため、折り返し運転」という表現でご案内していたが、お客様は全区間利用できないと誤解されがちであった。このため、「やくも号」、「バス代替」、「やくも号」と乗り継いで全区間運転していることをご理解いただくために「一部区間をバスで接続していますが、全区間ご利用できます。」という表現に統一し、お客様に分かりやすいご案内に努めた。

次にバス代替輸送状況を示す。

バス代替輸送状況表

月 日	代替区間	使用車両数 (台)	延便数 (便)	輸送人員 (人)	バス車掌 要 員	記 事
10/28		9		859	2	16時20分伯備線土砂崩壊発生
10/29	根雨～生山	22	133	3,965	37	
10/30	根雨～生山	24	124	2,820	39	
10/31	根雨～生山	23	105	2,931	39	
11/1	根雨～生山	24	99	2,562	44	
11/2	根雨～生山	25	116	3,379	40	
	根雨～新見					
11/3	米子～新見	36	124	3,879	43	
11/4	根雨～生山	20	127	3,045	40	
11/5	根雨～生山	20	141	4,534	40	
11/6	根雨～生山	21	118	3,287	40	
11/7	根雨～生山	20	110	3,323	40	
11/8	根雨～生山	20	117	3,153	40	
11/9	根雨～生山	19	123	3,150	37	
11/10	根雨～生山	20	101	4,143	38	
11/11	根雨～生山	18	123	3,518	36	
11/12	根雨～生山	20	125	3,486	36	
11/13	根雨～生山	17	110	2,847	35	
11/14	根雨～生山	17	111	2,632	34	
11/15	根雨～生山	17	103	2,773	34	
11/16	根雨～生山	17	106	2,646	34	
計		409	2,216	62,932	728	

バスによる代替輸送を行いながら、車両運用の関係から通勤通学列車の代替としての381系車両の臨時普通列車と岡山からの最終「やくも号」に接続する臨時特急列車、東京方面への「サンライズ出雲」に接続する「サンライズリレー号」などを運転し、お客様の利便を図った。

次に臨時列車の運転本数を表に示す。

○伯備線臨時列車運転本数（10/28～11/16）

① 生山～岡山方面

運 転	10/28	10/29	10/30	10/31	11/1	11/2	11/3	11/4	11/5	11/6	11/7	11/8	11/9	11/10	11/11	11/12	11/13	11/14	11/15	11/16	合計	
普 通	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	19
特 急	0	2	3	3	3	3	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	41
合 計	0	3	4	4	4	4	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	60

② 根雨～米子方面

運 転	10/28	10/29	10/30	10/31	11/1	11/2	11/3	11/4	11/5	11/6	11/7	11/8	11/9	11/10	11/11	11/12	11/13	11/14	11/15	11/16	合計	
普 通	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	3	4	4	4	4	4	35
特 急	0	1	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	52
貨 物	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	8
合 計	0	2	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	5	5	7	7	8	8	8	8	8	95

伯備線一部バス代替に伴う 特急「やくも号」「サンライズ出雲」「サンライズリレー号」予定運転時刻

[米子・出雲市方面]

列車名	岡山発	倉敷発	総社発	備中高梁発	井倉発	新見発	生山着	不通区間	列車名	根雨発	米子着	安来着	松江着	玉造温泉着	宍道着	出雲市着
サンライズ出雲	6:33	6:45	→	→	→	7:43	8:18	バス	やくも1号	9:10	9:34	9:42	10:01	→	10:14	10:26
やくも1号	7:21	7:32	→	7:55	→	8:24	8:58	バス	やくも3号	10:11	10:40	10:48	11:02	→	11:15	11:31
やくも3号	8:31	8:42	→	9:05	→	9:31	9:58	バス	スーパーやくも5号	10:58	11:20	11:28	11:42	→	11:55	12:09
スーパーやくも5号	9:20	9:31	→	9:54	→	→	10:46	バス	やくも7号	12:12	12:39	12:47	13:02	13:08	13:16	13:32
やくも7号	10:20	10:31	10:40	10:57	11:22	11:30	11:58	バス	スーパーやくも9号	12:57	13:19	13:28	13:42	13:48	13:56	14:10
スーパーやくも9号	11:19	11:30	→	11:53	→	→	12:45	バス	やくも11号	14:11	14:38	14:46	15:01	15:07	15:16	15:35
やくも11号	12:20	12:31	12:39	12:55	→	13:28	13:57	バス	スーパーやくも13号	14:56	15:18	15:26	15:40	15:48	15:59	16:10
スーパーやくも13号	13:18	13:29	→	→	→	14:16	14:44	バス	やくも15号	16:03	16:32	16:41	16:56	17:02	17:12	17:27
やくも15号	14:18	14:29	→	14:52	→	15:17	15:49	バス	スーパーやくも17号	16:56	17:18	17:26	17:41	17:47	17:58	18:18
スーパーやくも17号	15:18	15:29	→	→	→	16:16	16:44	バス	やくも19号	18:03	18:32	18:41	18:56	19:02	19:14	19:26
やくも19号	16:18	16:29	→	16:52	→	17:17	17:49	バス	スーパーやくも21号	18:55	19:17	19:28	19:39	19:46	19:53	20:07
スーパーやくも21号	17:17	17:28	→	→	→	18:15	18:43	バス	やくも23号	20:10	20:38	20:47	21:02	→	21:15	21:29
やくも23号	18:20	18:31	18:39	18:55	→	19:26	19:53	バス	スーパーやくも25号	20:56	21:18	21:26	21:41	→	21:54	22:08
スーパーやくも25号	19:18	19:29	→	19:52	→	20:17	20:44	バス	やくも27号	22:08	22:33	22:41	22:57	→	23:09	23:21
やくも27号	20:21	20:32	→	20:59	→	21:27	21:54	バス	スーパーやくも29号	23:00	23:22	23:31	23:44	→	23:57	0:08
スーパーやくも29号	21:22	21:34	→	21:56	→	22:22	22:48	バス	臨時やくも91号	23:42	0:11	→	0:35	→	→	1:02

[岡山方面]

列車名	出雲市発	宍道発	玉造温泉発	松江発	安来発	米子発	根雨着	不通区間	列車名	生山発	新見発	井倉発	備中高梁発	総社発	倉敷着	岡山着
スーパーやくも2号	5:13	→	→	5:38	→	6:02	6:24	バス	やくも4号	7:31	8:01	→	8:28	8:43	8:50	9:02
やくも4号	6:02	6:13	→	6:28	6:43	6:53	7:18	バス	スーパーやくも6号	8:36	9:03	→	9:30	9:45	9:51	10:02
スーパーやくも6号	7:08	→	7:31	7:38	→	8:02	8:24	バス	やくも8号	9:24	9:55	→	10:25	→	10:49	11:01
やくも8号	7:48	8:00	8:09	8:19	8:34	8:43	9:07	バス	スーパーやくも10号	10:38	11:06	→	11:31	→	11:52	12:03
スーパーやくも10号	9:06	9:18	9:26	9:35	9:53	10:04	10:26	バス	やくも12号	11:35	12:03	→	12:30	→	12:51	13:02
やくも12号	10:02	10:14	10:22	10:29	10:44	10:54	11:22	バス	スーパーやくも14号	12:37	13:06	→	13:30	→	13:51	14:03
スーパーやくも14号	11:12	→	11:32	11:39	→	12:03	12:25	バス	やくも16号	13:34	14:03	14:11	14:30	→	14:51	15:01
やくも16号	11:58	12:13	12:21	12:29	12:44	12:53	13:21	バス	スーパーやくも18号	14:36	15:04	15:12	15:30	→	15:52	16:02
スーパーやくも18号	13:13	→	→	13:38	→	14:02	14:24	バス	やくも20号	15:33	16:01	16:09	16:28	→	16:50	17:01
やくも20号	13:59	14:13	→	14:27	14:42	14:51	15:20	バス	スーパーやくも22号	16:36	17:05	17:12	17:30	→	17:51	18:02
スーパーやくも22号	15:13	→	→	15:38	→	16:02	16:24	バス	やくも24号	17:33	18:01	→	18:28	18:43	18:50	19:01
やくも24号	15:50	16:07	16:15	16:26	16:42	16:51	17:20	バス	スーパーやくも26号	18:35	19:04	→	19:29	19:43	19:50	20:01
スーパーやくも26号	17:09	17:22	→	17:36	17:52	18:01	18:23	バス	やくも28号	19:09	19:40	→	20:09	20:24	20:31	20:43
やくも28号	17:34	17:47	→	18:06	18:21	18:30	18:53	バス	やくも30号	19:56	20:26	→	20:52	21:06	21:12	21:23
やくも30号	18:30	18:42	→	18:56	19:11	19:21	19:43	バス	臨時やくも92号	21:01	21:28	→	21:53	→	22:14	22:26
サンライズリレー号	18:54	19:05	→	19:19	19:35	19:44	20:07	バス	臨時やくも94号	21:59	→	→	→	→	23:19	23:33
臨時やくも96号						20:40	21:11									

## (2) 「サンライズ出雲」の運転に向けた取り組み

出雲市～東京間を運転する寝台特急「サンライズ出雲」は、10月28日から31日まで運休とした。この間は、山陰本線経由の「出雲」か岡山から「富士」をご利用いただいた。

- ・出雲号ご利用の場合（10月28日～31日）

山陰本線経由の寝台特急「出雲」	
出雲市	東京
17:46発	7:08着

- ・富士号ご利用の場合

根雨～生山間のバス代替をはさみながら、生山から岡山まで臨時の「やくも号」を運転。岡山からは特急寝台「富士」に接続。

出雲市	米子	根雨	バス代替	生山	臨時やくも	岡山	「富士」	東京
19:01発	20:32発	21:10着	.....	21:59発		0:48発		9:58着

山陰から東京方面については、「サンライズ出雲」の需要は高いことから、出雲車両支部にある編成の岡山方への回送を行うこととした。回送経路については、福知山線経由も考えたが、ホームが支障する駅などがあることから、山陰本線で下関を経由して岡山まで回送することとした。

回送のためにブレーキ読み替え装置を車両に装着し、DD51機関車で下関車両センターに無動回送を行った。車両投入以来、初めての異形式車両との併結であったため、出雲車両支部出区時にブレーキの協調に問題が発生したが、下関車両センターには定時に到着した。

10月31日23時20分に西出雲を出発し、11月1日6時39分に下関到着。下関からは、自力走行により岡山まで回送した。

11月1日から全線開通までの「サンライズ出雲」の運転に関しては、以下のような経過をたどることとなった。

## 【11月1日】

「サンライズ出雲」の運転を再開。ただし、出雲市から岡山の間は運休となった。その区間については、381系車両を用いて9050M～バス代替～9032Mを運転し、お客様を岡山までお送りした。

## 【11月2日から】

少しでもお客様の利便を図るため、「サンライズは米子の列車だ」という思いのもと、出来る限り米子の近くまで運転することとし、下り4031Mを生山まで運転した。

ただし、仕業検査、給水、トイレの抜き取り、リネンの手配等は生山では不可能であったので、4031Mは生山到着後に岡山に回送し、上記作業は岡山電車区で実施することとした。その関係で、上りの「サンライズ出雲」号は岡山始発を余儀なくされた。

## 【11月7日から】

この日から、サンライズの運転形態を更に検討し、上り4032Mについても生山から運転することとした。2日からの運転形態の中で問題となった仕業検査、給水、トイレの抜き取り、リネンの手配等については、トイレの抜き取りを除いて全て生山駅での作業とし、昼間は生山駅1番線にとめおくこと

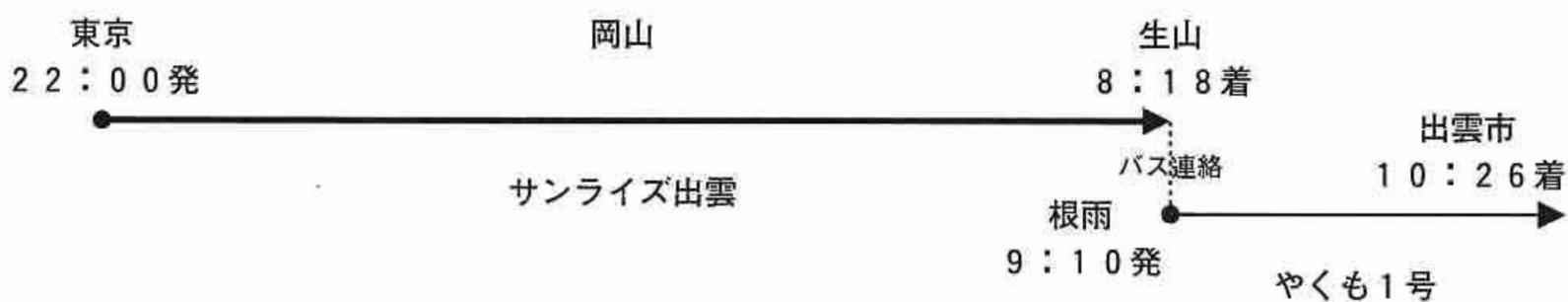
となった。仕業検査については、後藤総合車両所から社員を派遣し対応。リネンも出雲車両支部から車でリネン会社の社員と共に送り込んでの作業とした。給水については、駅の水道から引いたホースに車両の給水口に合うアタッチメントを取りつけ実施した。トイレは東京での抜き取りとした。

また、出雲市からのお客様の輸送については、極力所定の時間をご利用いただけるように考慮して「サンライズリレー号」を設定した。バス代替輸送のため、通常より時間がかかるものの、4032Mは所定時刻で発車させないことにはJR他社に影響を及ぼすことから、「サンライズリレー号」の設定には相当苦勞した。最大でも16分の繰り上げで列車を設定し、バス代替部分についてはチロルバスの協力も得ながら生山までお客様をお送りし、4032Mは16日まで毎日、ほぼ所定時刻で運転することが出来た。

### 【出雲市から東京方面】



### 【東京から出雲市方面】



### (3) 「やくも号」車両の運用

「やくも号(381系)」車両は11月2日までは、岡山～生山間で6両編成を3編成、3両編成1編成で運用、根雨～出雲市間で6両編成4編成、3両編成1編成、4両編成1編成であった。

しかし、車両検査の日程を組むのが非常に難しかったため、11月3日からは、同じ381系で阪和・きのくに線を運転している「くろしお号」を日根野電車区から借り、岡山～生山間では、6両編成4編成(内くろしおの車両は1編成)。根雨～出雲市間は、6両編成5本、3両編成1本で運用した。

## 第4節 復旧要員体制

### (1) 災害復旧要員体制

工務関係では、復旧に要した人員が21日間で延べ4,000人を超える。

次に土砂崩壊に関する復旧要員を示す。

復旧要員体制

		10月28	29	30	31	11月1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	合計	
保線	支社	9	10	10	10	6	6	3	3	3	6	6	6	6	6	3	3	6	6	6	6	6	126	
	保線区	30	30	30	30	8	7	6	8	7	6	8	10	11	8	4	4	4	4	4	17	8	244	
	鳥取鉄道部	1	1	1	1																		4	
	出雲鉄道部	0	0	0	0																		0	
	本社等	0	0	0	0																		0	
業者	68	68	73	71	8	80	57	68	45	51	68	71	58	55	55	11	78	75	53	48	14	1,175		
計	108	109	114	112	22	93	66	79	55	63	82	87	75	69	62	18	88	85	63	71	28	1,549		
土木	支社	5	8	6	8	9	10	9	5	5	6	7	7	7	7	4	6	5	8	8	8	8	146	
	施設区	5	4	9	4	13	9	1	1	1	5	8	10	9	8	2	1	7	7	4	8	9	125	
	保線区	3	3	2	2																		10	
	鳥取鉄道部	0	0	0	0													1	1	1	1	1	5	
	浜田鉄道部	0	0	0	0													1	1	1	1	1	5	
本社等	0	0	0	0		2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	32	
業者	58	50	51	23	40	35	23	26	24	59	75	78	109	113	81	103	100	120	126	152	49	1,495		
計	71	65	68	37	62	56	35	34	32	72	92	97	127	130	89	112	116	139	142	172	70	1,818		
現対本部	施設区	2	2	1	2	1	2	1	2	1	2	2	2	2	2	2	1	2	1	1	3	2	36	
	保線区	1	1	2	1	1	1	1	0	2	1	1	1	1	0	1	1	1	1	2	0	1	21	
	支社(土木)	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0	6	
	計	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	63	
建築	支社	0	0	0	0	1	1	1	0	0	1	1	1	0	0	0	0	1	1	0	1	1	10	
	施設区	0	0	2	0	2	1	0	0	0	1	0	0	1	3	0	0	2	3	1	0	0	16	
	本社等																						0	
	業者	5	0	4	7	6	4	1	0	0	1	1	2	1	0	0	2	2	1	1	1	1	40	
計	5	0	6	7	9	6	2	0	0	3	2	3	2	3	0	2	5	5	2	2	2	66		
機械	支社	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	
	施設区	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	2	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	7	
	本社等																						0	
	業者	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	
計	0	0	0	1	0	2	0	0	0	10	3	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	19		
電気	支社	5	8	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	12	3	77	
	電気区	17	17	7	5	12	12	4	4	4	11	12	9	12	12	7	4	10	12	11	27	5	214	
	鳥取鉄道部	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	4	
	出雲鉄道部	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	4	1	24	
	浜田鉄道部	0	0	0	0																		0	
本社等																						0		
業者	27	17	34	35	21	25	5	15	0	16	12	11	16	11	34	0	18	16	11	25	3	352		
計	50	43	44	43	37	41	13	23	8	31	28	24	32	27	45	8	32	32	26	72	12	671		
計	支社	19	26	18	20	19	21	16	11	11	16	18	17	16	16	10	12	15	18	17	27	18	361	
	直轄区	55	54	50	42	35	30	11	13	12	23	30	30	33	32	14	9	23	26	20	52	22	616	
	鳥取鉄道部	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	5	1	13	
	出雲鉄道部	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	5	2	29	
	浜田鉄道部	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	本社等	0	0	0	0	0	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	32
	業者	158	135	162	136	75	144	86	109	69	137	156	162	184	179	170	116	198	212	191	226	67	3,072	
計	234	217	232	200	130	198	116	136	95	179	207	212	236	230	197	140	241	261	233	317	112	4,123		

## (2) バス代替輸送要員体制

バス代替輸送については、間接部門の社員と中心として、乗換駅となった根雨、生山駅に要員を配置し、バスの運用、お客様のご案内、添乗を行った。

次にバス代替輸送関係の要員を示す。

## バス代替輸送要員等

	10月										11月										期間計	
	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木		
	28日	29日	30日	31日	1日	2日	3日	4日	5日	6日	7日	8日	9日	10日	11日	12日	13日	14日	15日	16日		
販売体制本部								6	5	5	5	5	5	5	4	3	4	4	4	4	59	
根雨駅	1	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	40	
生山駅		3	2	2	2	2	2	3	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	41	
代替バス添乗員	間接	2	37	39	39	30	28	32	25	26	28	28	28	25	26	25	26	24	23	23	24	538
	後藤車両所					5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	80
	鳥取鉄道部					5	3	2	4	5	3	3	2	3	3	2	1	2	2	2	44	
	出雲鉄道部					4	4	4	6	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	65
	米子駅													1								
添乗員計	2	37	39	39	44	40	43	40	40	40	40	40	37	38	36	36	35	34	34	34	728	
代替バス使用台数	7	19	24	23	24	23	32	20	19	20	20	20	19	19	18	20	17	17	17	17	395	

## 第3章

# 情報提供

## 第3章 情報提供

### 第1節 報道への情報提供

#### (1) 報道対応

地震発生直後より報道機関からの列車の運転状況、被害状況の問い合わせが殺到する中、運輸指令からの情報収集と震度の確認をはじめた。支社緊急対策本部設置にあわせて、広報担当も1名が本部に常駐し、対策本部を通じての情報の収集と一元的、かつ正確な情報提供に努めた。

報道機関への情報提供は、電話とFAXにより対応したが、電話による問い合わせについては、広報用の電話のみならず、6回線全ての電話が地震発生から数日間、鳴り止むことはなかった。地震発生当日の夕刻には、報道各社の応援の記者が現地入りし、各社数十名単位の記者によって取材を行っていたものと思われる。11日までのFAXによる情報提供は70回を超えた。

また、報道機関を通じてのお客様への情報提供とあわせて、駅での直接的な情報提供も重要であることから、プレス資料を活用しての駅掲示と案内放送を行い、時々刻々と変化する情報を一元的に提供できるように努めた。併せて、お客様からの電話による問い合わせに対しても、適切な情報を提供するために、9日に設置した「JR米子支社災害情報センター」は、広報担当と同一フロアとし、情報の共有化を図った。

次に地震発生からの報道対応等の主な時系列を示す。

<b>10/6(金)</b>	
13:30	鳥取県西部地震発生 (直ちに情報収集と電話対応)
14:00	地震による影響発表(第1報) (管内全列車が震度確認のため一旦停止)
14:15	地震による影響発表(第2報) (お客様にけが人なし、運転中の列車にも脱線等は発生していない。) 以降、運転再開状況、被害状況を随時発表
23:55	明日の運転計画発表 (伯備線以外は始発から通常どおり)
<b>10/7(土)</b>	
	復旧への取り組み状況など随時発表
12:15	余震による運転見合わせ発表 (12:04発生 山陰本線赤碓～荒島、境線全線)
	復旧への取り組み、運転状況など随時発表
21:30	8日の臨時列車、増結、迂回ルート等を発表

10/8(日)

復旧への取り組み、運転状況など随時発表  
 13:30 根雨～武庫間（113K507M）の土砂流入を発表  
 13:40 地震による運転見合わせ発表（13:17発生 木次線木次～備後落合間）  
 復旧への取り組み状況、列車影響など随時発表  
 17:00 JR米子支社災害情報センターの設置発表（9日より設置）  
 21:00 余震による運転見合わせ発表  
 （20:51発生 山陰本線赤碕～荒島、境線全線）  
 9日の臨時列車、増結、迂回ルート等を発表

10/9(月)

2:00 支社長から社員への訓示・激励文を配信  
 復旧への取り組み状況、運転状況など随時発表  
 17:00 伯備線の復旧見込み発表（第1報）

〈報道提供資料〉

10月6日に発生しました鳥取県西部地震、ならびにその後の余震や降雨の影響により、伯備線（伯耆大山～新郷間）が不通になっております。

現在、全力をあげて復旧作業に取り組んでおり、今後、余震の影響などによる新たな災害が発生しない限り、10月10日(火)の午後以降には運転再開できる見通しです。

運転再開の時刻ならびにそれに伴う運行計画につきましては、決定次第お知らせいたします。

お客様には大変ご不便をおかけいたしますが、ご理解とご協力をお願いいたします。

なお、運行再開前の現地確認のため、米子駅午後9時頃の出発予定で伯備線伯耆大山～江尾間で確認車の運転を行います。

他の区間も作業終了次第、順次確認車の運転を行います。

9日の臨時列車、増結、迂回ルート等を発表

10/10(火)

6:00

## 伯備線の復旧見込み発表（第2報）

## 〈報道提供資料〉

10月6日に発生しました鳥取県西部地震、ならびにその後の余震や降雨の影響により、伯備線（伯耆大山～新郷間）が不通になっておりますが、復旧作業は終了し、現在現地を確認しております。余震の影響などによる新たな災害が発生しない限り、10月10日(火)の午後にも運転再開できる見通しです。

運転再開の時刻ならびにそれに伴う運行計画につきましては、決定次第お知らせいたします。

お客様には大変ご不便をおかけいたしますが、ご理解とご協力をお願いいたします。

10:00

## 伯備線の復旧見込み、運転計画発表（第3報）

## 〈報道提供資料〉

10月6日に発生しました鳥取県西部地震、ならびにその後の余震や降雨の影響により、伯備線（伯耆大山～新郷間）が不通になっておりましたが、復旧作業及び点検がほぼ終了し、本日午後1時頃に運転再開の見通しとなりました。

これに伴う運行計画につきましては、以下のとおりです。

(以下省略)

13:40

## 伯備線の運転再開発表

(13:37再開 岡山行普通列車の伯耆大山出発時刻)

14:00

支社長から本社、関連企業、社員への感謝文送信  
列車の運転状況など随時発表

21:57

## 余震発生

22:10

## 地震による運転見合わせ発表

## 〈報道提供資料〉

本日、午後10時頃発生した余震により、山陰本線荒島～赤碕間、伯備線伯耆大山～新郷間、境線全線で運転を見合わせています。

ただいま線路等の点検を行っています。

運転再開、代替輸送状況を随時発表

10/11(水)

5:00

運転再開、代替輸送状況を随時発表  
伯備線の運転見合わせと開通見込み発表

〈報道提供資料〉

10月10日(火)午後9時57分、伯耆大山駅に設置している地震計が震度5相当の余震を感知しました。

このため、10月11日(水)は、伯備線伯耆大山～新郷間で線路及び構造物の安全確認を行うため、始発列車から運転を見合わせます。

今後、余震の影響などによる新たな災害等が発生しない限り、運転再開は本日(10/11)午後以降となる見込みです。

運転再開の時刻及び運行計画については、決定次第お知らせいたします。

お客様には大変ご不便をおかけいたしますが、ご理解とご協力をお願いいたします。

6:00

米子支社内の運転状況発表

(伯備線伯耆大山～新郷間を線路点検中、その他線区は通常どおり運転)

10:30

伯備線の復旧見込み、運転計画発表

〈報道提供資料〉

10月10日に発生しました余震(震度5相当)の影響により、伯備線の伯耆大山～新郷間で運転を見合わせておりましたが、点検がほぼ終了し、本日、特急列車については米子発12時以降、普通列車については同13時以降の列車から運転再開の見通しとなりました。

これに伴う運行計画については、以下のとおりです。

(以下省略)

12:10

伯備線運転再開発表

〈報道提供資料〉

運転見合わせを行っておりました伯備線は、予定どおり「スーパーやくも14号(米子発12時03分)」から運転を再開しました。

10/12(木)

7:00

社長から社員への感謝文を送信

支社長から社員への感謝文を送信

17:00

「JR米子支社災害情報センター」のご案内終了を発表(13日18時終了)

伯備線の運転再開後も災害対策本部において、工事の状況や徐行区間、運転状況等について、情報の共有化を図りながら、復興を進めていたが、10月28日16時22分頃、伯備線黒坂～根雨間において、土砂流入が発見されたため、同区間で運転を見合わせた。

このため、発生から開通までの21日間、報道機関に対し断続的な情報提供を行った。特に今回は、発生当日の夜半には、大規模な崩壊が発生したことをはじめ、道路の崩壊等によるバス代替区間の変更、列車の運転区間の変更、亀裂発見による復旧工事行程の大幅な変更など、刻々と状況の変化が生じたことから、災害対策本部での情報の一元化が極めて重要となった。

また、お客様へも引き続き、適切な情報提供に努めるとともに、新聞、テレビ等の情報浸透力は絶大であることから、報道機関に対しても頻繁に情報提供をするとともに、対策本部も可能な限りオープンとして、報道関係者への情報公開にも努めた。

10/28(土)

16:30

報道機関の電話連絡網により土砂流入に伴う運転見合わせを発表

17:20

FAXにより第2報送信

〈報道提供資料〉

本日、午後4時22分頃、伯備線黒坂～根雨間において、土砂流入が発生しているのを警備の社員が発見。

同区間で列車の運転を見合わせ中。

バス代替、災害状況等を随時発表

10/29(日)

4:00

伯備線の運転計画発表

〈報道提供資料〉

昨日、伯備線黒坂～根雨間で発生した土砂崩壊は、現在鋭意復旧作業を行っており、伯備線は復旧までの間、引き続き生山～根雨間でバス代替を行います。

ご利用のお客様には、ご迷惑をおかけいたしますが、ご理解をお願い申し上げます。

※特急「スーパーやくも・やくも号」についても、生山・根雨でそれぞれ折り返し運転を行います。

バス代替、運転状況等を随時発表

17:30

30日の伯備線運転計画を発表

## 〈報道提供資料〉

昨日、伯備線黒坂～根雨間で発生した土砂崩壊は、鋭意復旧作業を行っておりますが、10月30日(月)も本日同様、生山～根雨間でバス代替を行います。(一部、区間を変更する場合があります。)

ご利用のお客様には、ご迷惑をおかけいたしますが、ご理解をお願い申し上げます。

※特急「スーパーやくも・やくも号」についても、一部区間をバスで接続していますが、全区間ご利用できます。

10/30(月)

バス代替、災害状況等を随時発表

11:30

土砂撤去の必要量発表(1,700立方メートル)

## 〈報道提供資料〉

昨日、伯備線黒坂～根雨間で発生した土砂崩壊は、現在鋭意復旧作業を行っておりますが、崩壊した土砂と安全運行を確保するために撤去が必要な土砂を合わせ、1,700立方メートルの土砂撤去が必要となっております。

このため、本日は終日、生山～根雨間でバス代替を行います。(一部、区間を変更する場合があります。)

ご利用のお客様には、ご迷惑をおかけいたしますが、ご理解をお願い申し上げます。

15:00

復旧見込み、「サンライズ出雲」の代替列車発表

## 〈報道提供資料〉

10月28日に伯備線黒坂～根雨間で発生した土砂崩壊は、現在鋭意復旧作業を行っておりますが、崩壊した土砂と安全運行を確保するために撤去が必要な土砂を合わせ、1,700立方メートルの土砂撤去が必要となっております。

このため、明日(31日)も本日同様、生山～根雨間でバス代替を行います。(一部、区間を変更する場合があります。)

特急「スーパーやくも・やくも号」については、一部区間をバスで接続していますが、全区間ご利用できます。

ご利用のお客様には、ご迷惑をおかけいたしますが、ご理解をお願い申し上げます。

現時点においては新たな状況が発生しない限り、11月1日に運転を再開できる見込みで作業を進めています。運転再開時刻等、詳細については決定次第お知らせいたします。

10/31(火)

## バス代替、災害状況等を随時発表

新たな崩落と大規模な亀裂が発見されたため、鉄道総合技術研究所を含む専門チームの調査、検討の結果を踏まえ、土砂の大規模撤去を決断。

17:00

## 災害の復旧状況発表

## 〈報道提供資料〉

伯備線黒坂～根雨間の土砂崩壊につきましては、鋭意復旧作業を行っておりますが、さらに安全を期し、新たに土砂を撤去することとしたため、復旧には、さらに日数を要する見込みです。

このため、伯備線は復旧までの間、引き続き生山～根雨間でバス代替を行います。

なお、特急「スーパーやくも・やくも号」については、一部区間をバスで接続していますが、全区間ご利用できます。

普通列車のバス代替区間につきましては、一部変更する場合があります。

ご利用のお客様には、ご迷惑をおかけいたしますが、ご理解とご協力をお願い申し上げます。

21:30

## 災害箇所の状況発表

## 〈報道提供資料〉

伯備線黒坂～根雨間の土砂崩壊につきましては、昨日から周辺調査を行っていましたが、亀裂等のある箇所があることがわかり、安全を期するために、速やかに撤去することといたしました。

現在、土砂の撤去も含め、今後の復旧方法等について検討しておりますが、復旧には、なお相当の日数を要する見込みです。

このため、伯備線は復旧までの間、引き続き生山～根雨間でバス代替を行います。

なお、特急「スーパーやくも・やくも号」については、一部区間をバスで接続していますが、全区間ご利用できます。

普通列車のバス代替区間につきましては、一部変更する場合があります。

ご利用のお客様には、ご迷惑をおかけいたしますが、ご理解とご協力をお願い申し上げます。

## 11/1(水)

11:00

15:15

19:00

バス代替、運転状況等を随時発表

JR米子支社災害情報センターの設置発表（2日より設置）

「サンライズ出雲」、「サンライズリレー号」の運転を発表

（出雲市⇒リレー号⇒根雨⇒バス⇒生山⇒リレー号⇒岡山⇒サンライズ⇒東京）

災害の復旧状況発表

〈報道提供資料〉

伯備線黒坂～根雨間の土砂崩壊につきましては、現在、土砂の撤去も含め、今後の復旧方法等について検討しておりますが、復旧には、相当の日数を要する見込みです。

このため、伯備線は復旧までの間、引き続き一部区間でバス代替を行います。

特急「スーパーやくも・やくも号」はバス代替も含めて、出雲市～岡山間にご利用いただけます。岡山では新幹線（のぞみ号、ひかり号）に接続したダイヤにしています。

寝台特急「サンライズ出雲」は一部運転区間を変更していますが、バス代替も含め、出雲市～東京間にご利用いただけます。

通勤・通学列車についても、一部をバス代替で運転しています。

ご利用のお客様には、ご迷惑をおかけいたしますが、ご理解とご協力をお願い申し上げます。

21:30

2日からの「サンライズ出雲」、「サンライズリレー号」の運転を発表

（出雲市⇒リレー号⇒根雨⇒バス⇒生山⇒リレー号⇒岡山⇒サンライズ⇒東京）

## 11/2(木)

9:30

長雨による運転規制発表（山陰本線、三江線、木次線）

バス代替（一部、根雨～新見間運転）、運転状況等を随時発表

## 11/3(金)

6:00

道路災害によるバス代替区間の変更（「やくも号」の代替は米子～新見間運転）

バス代替、運転状況等を随時発表

17:00

余震（16:34発生、震度4）による運転規制発表

（山陰本線赤碕～荒島、境線全線）

バス代替、運転状況等を随時発表

## 11月4日(土)～12日(日)

バス代替、運転状況等を随時発表

11/13(月)

11:00

バス代替、運転状況等を随時発表  
復旧見込み発表

## 〈報道提供資料〉

伯備線は地震等に伴う土砂崩壊により、一部区間（生山～根雨間）でバス代替を行っていましたが、復旧状況からして、現時点におきましては、11月17日を目途に全線での運転を再開できる見込みです。

これに伴い、特急「スーパーやくも・やくも号」、「サンライズ出雲」とも全区間で直通でのご利用がいただけることとなります。

ご利用のお客様には、ご迷惑をおかけいたしますが、ご理解とご協力をお願い申し上げます。

なお、詳細につきましては、決定次第連絡いたします。

11/15(水)

10:30

バス代替、運転状況等を随時発表  
復旧見込み発表

## 〈報道提供資料〉

伯備線は地震等に伴う土砂崩壊で、長い間、一部区間でのバス代替によりご迷惑をお掛けしました。

伯備線の全線での運転再開は11月17日の始発列車から行う見込みです。

なお、鳥取県西部地震の復旧に際しましては、安全運行のために万全を期する工事を行いました。今後とも安全、正確で速く、快適な列車の運行に努めてまいります。

あわせて、線路をさらに整備し列車の加速・減速をスムーズにするなどにより、乗り心地の改善を図ってまいりますので、ご利用のほど、よろしく願いいたします。

11/16(木)

17:45

バス代替、運転状況等を随時発表  
復旧見込み、確認列車の運転発表

## 〈報道提供資料〉

伯備線は地震等に伴う土砂崩壊で、長い間、一部区間でのバス代替によりご迷惑をお掛けしました。

伯備線の全線での運転再開は11月17日の始発列車から行います。

このため、運行再開前の確認列車を生山～根雨間で運転します。

※確認列車…根雨発1時30分（米子発0時55分）

11/17(金)

6:30

運転再開を発表

## 〈報道提供資料〉

伯備線は地震等に伴う土砂崩壊（黒坂～根雨間）で、長い間、一部区間でのバス代替運行を行っておりましたが、本日の始発列車から全線での運転を再開しました。これまでの皆様のご理解とご協力に感謝いたします。

なお、鳥取県西部地震の復旧に際しましては、安全運行のために万全を期する工事を行いました。今後とも安全、正確で速く、快適な列車の運行に努めてまいります。

あわせて、線路をさらに整備し列車の加速・減速をスムーズにするなどにより、特急「スーパーやくも・やくも号」、寝台特急「サンライズ出雲」などの乗り心地の改善を図ってまいりますので、ご利用のほど、よろしく願いいたします。

14:00

社長から社員への感謝文送信

支社長から本社、関連企業、社員へ感謝文送信

## (2) 震災復旧に伴う土屋支社長の総括記者会見（抜粋）

1. 日時 平成12年11月24日 11:30～13:00

2. 場所 米子支社 第一会議室

3. 出席者

JR側：土屋支社長、渡部次長、赤本安全対策室長、松岡運輸課長、石飛営業担当課長、楨原工務課長、岡本電気担当課長、野間課長代理、和田広報担当

記者側：朝日、毎日、読売、産経、共同、山陰中央新報、日本海

TV朝日、NHK、TSK、NKT、BSS

4. 内容

10月6日に発生した「鳥取県西部地震」では、伯備線を中心に広範囲な災害が発生し、長期間に及ぶ運転見合わせを行ったうえ、10月28日の黒坂～根雨間の土砂崩壊に伴い、万全を期する工事を行うため、一部区間をバス接続により運行を行い、大変ご迷惑をお掛けいたしました。

この度の復旧については、伯備線が将来に亘っての安全に万全を期するための工事を行ったことから、長い間、ご不便をおかけしたことをご理解いただきたいと思います。

復旧に際しましては、安全を大前提としながら、少しでも早く復旧させるため、社員も精一杯の努力をしてきたと思っています。

## 【10月6日関係】

まず、被害状況ですが、災害箇所数は、斜面崩壊や落石、軌道（いわゆるレール）の狂い等々、種別が多くあるため、ある程度まとめて、解りやすく数値化いたしますと、支社全体で282箇所の災害が発生しました。（土木51箇所、軌道56箇所、電気103箇所、建築69箇所、機械3箇所）

最も被害の大きかった伯備線では、194箇所にもものぼり、特に黒坂・根雨間では7.6キロメートルの駅間距離で、伯備線の被害の半数以上（125箇所）が集中いたしました。

また、8日には根雨・武庫間で大規模な土砂流入が発生し、復旧作業は混迷を極めました。

復旧作業には、当支社の社員はもとより、本社や各支社の「阪神大震災」の経験者や鉄道総研の技師など多くの技術者を投入して、全力をあげた復旧作業を行いました。地震翌日（7日）の午後には、本社等から技術陣が到着しておりました。

11日の運転再開までに、復旧作業だけでも延べ約4,000名を投入して復旧作業にあたりました。（お客様案内・対策本部等、全体で4,373名）10日の運転再開前には、米子～上石見間で確認列車を運転するとともに、明るくなってから再度、徒歩により約2時間30分かけて点検を行う他、ヘリコプターから山の状況を再度確認するなど、念には念を入れて点検し、運転を再開しました。

運転再開までに要した復旧費は約8億円でした。

## 【10月28日関係】

28日の土砂崩壊につきましては、夜になって200立方メートルの大規模な崩壊が発生し、線路を覆ってしまい、復旧に必要な土砂撤去が1,700～2,000立方メートルにも及ぶこととなりました。

当初、復旧は11月1日に復旧出来そうであると見込みましたが、鉄道総研の技術者と一緒に再度行った調査で30メートルにわたって、新たな亀裂が発見され、議論した結果、安全を期するため、思い切った対処をすることとしました。このため、ボーリング調査や測量を行い、30,000立方メートルの土砂撤去を行いました。一般的に10tダンプ1台は5立方メートルと言われていきますから、6,000数百台分ということになります。土砂撤去を行うには、1ヶ月以上の期間が必要となるとの見通しもありましたが、技術陣の頑張りもあり、当初の予定よりも早く復旧し、伯備線の将来にわたっての安全を確保できたと思っております。

この度の災害では、運転再開までに5,000人以上が復旧作業等にあたりました。

バス代替においては、一日に最高で32台を手配し、岡山～山陰のルートを確保いたしました。お客様には、バスへの乗り換え等で大変ご不便をお掛けし、申し訳なかったと思っております。

鳥取県西部地震では、多くの運休等が発生したことから、米子支社では初めて、災害に関する問い合わせにお答えするために、「JR米子支社災害情報センター」を設置し、情報案内に努めました。お問合せは、前半で約400件、後半が800件のお問合せがありました。内容はダイヤ、復旧見込みが半々くらいでありました。ご案内も統一した内容とするため、対策本部で情報の統一化を行いました。

復旧に際しては、平成7年に発生した「阪神・淡路大震災」の経験を随所で活かす事ができました。

まず、対策本部に全ての情報を集中させ、情報を共有するとともに、全ての権限も集中させることを行い、円滑な復旧に取り組むことができました。また、復旧作業を行ううえで、「震災」を経験した技術陣を本社などから派遣させ、全社を挙げた復旧に取り組むことができたことは今後の良い経験になったと思っております。

地震による被害額は、施行方法や範囲等について現在検討中の部分もあるため、若干増減することも

あると考えておりますが、工事費で15億円程度、減収については、支社単独の区分が難しいことから、西日本全体では5億円程度と見込んでいます。したがって、被害額全体は、現時点で約20億円程度になるものと思っています。

この度の災害においては、反省する点は多かったと思っています。しかし、今回の災害で長い間のバス接続運行などご不便はお掛けしましたが、お客様にお怪我がなかったことと、復旧作業などで二次災害が発生しなかったことは、不幸中の幸いであったと思っています。

今回の災害復旧においては、阪神大震災の経験がDNAに蓄積されていたことが有効であったと思っています。一つには、地震発生から10分で災害対策室を設置し、情報を集中して管理するとともに、現場・支社・本社が一元化した情報で動くことができました。もう一つは、対策本部が情報の共有化を図り、全体を把握したうえで、各担当が責任を持った取り組みを行いました。三つ目には、鉄道の技術の総力を挙げた復旧に取り組めたことは、良かったと思っています。

#### 【観光振興キャンペーン】

この度の震災で当社も復旧工事による支出、減収など大きな被害を受けましたが、山陰の観光地においても、いわゆる「風評被害」によって、お客様のご利用は冷え込んでいます。このため、現在、山陰両県や市町村、観光施設とタイアップし、組織的な山陰キャンペーンを早急に実施すべく、準備を進めているところです。

この他、JR西日本の有するネットワークや拠点を媒体とした山陰のPRを徹底的に展開し、地域が賑わいを取り戻し、震災から一日も早く立ち直っていただくためのお役に立ちたいと思っています。

#### 【かにカニ日帰りエクスプレス】

当社のネットワークを生かした冬の観光振興策としては、駅プランとして発売している「かにカニ日帰りエクスプレス」があります。これは、京阪神発を中心として商品化し3年目を迎え、昨年は北近畿・北陸方面で約7万人のご利用をいただきました。

特に今年からは鳥取・吉岡温泉へ「スーパーはくと号」でお越しいただき、カニと温泉を楽しんでいただくプランを新たに設定し、11月6日から開始しました。あわせて、12月2日～2月18日（年末年始を除く）までの土休日には、臨時特急の「かにカニ鳥取号」を京都～鳥取間で1往復運転し、多くのお客様に山陰へお越しただけるようにいたします。

今季は1年目ではありますが、既に約2,000人のご利用やご予約をいただいております。より多くのお客様を送り込んでいただくように、京阪神の支社等に向けて、強力にアプローチしていきたいと思っています。この「かにカニ日帰りエクスプレス」が、京阪神の皆様への山陰に対する時間的「遠さ」を払拭する起爆剤となってくれればと思っています。ぜひ、多くのお客様にお越しただけるように努力したいと思っています。

#### 【鳥取・島根観光復興フォーラム】

11月27日に運輸省と鳥取・島根両県が主催され「鳥取・島根観光復興フォーラム」が米子コンベンションセンターで開催されます。同フォーラムには、森田運輸大臣をはじめ、地元国会議員先生方も参加されるようですが、当社社長の南谷もプレゼンターとして参加させていただきます。南谷も鳥取県西部地震に伴い、山陰観光の減少を心配しており、ぜひ、米子支社だけでなく、全社を挙げて山陰観光の復興に力を尽くしていきたいと思っています。

## 第2節 お客様への情報提供

### (1) 災害情報センター

今回の震災で列車の運休などが発生したことから、災害に関する問い合わせにお答えする必要が生じた。そこで、米子支社では、はじめて「JR米子支社災害情報センター」を10月9日より5日間設置し、情報案内に努めた。

次に問い合わせ件数の表を示す。

災害情報センター電話状況

日付	ダイヤ関連	復旧状況	苦情	その他	合計
10月9日	117	113	1	4	235
10月10日	15	92	1	6	114
10月11日	13	30			43
10月12日	2	1		2	5
10月13日	4				4
合計	151	236	2	12	401

#### 主な内容

- ・伯備線の復旧状況及び復旧の見込みについて
- ・東京、大阪、岡山方面の列車の接続について
- ・列車の遅れ状況及び遅れの見込み（のぞみの接続が可能かどうか）
- ・払い戻しについて
- ・払い戻し、不通期間の定期の扱い
- ・今後再度不通になることがあるかどうか
- ・伯備線の運行状況

#### 苦情

- ・復旧見込みが立たないということはおかしい。そこが一番知りたい。
- ・列車の遅れがどれくらいか放送がない。

初日には、朝から多くの問い合わせがあり、初日だけで約250件、5日間で400件のお問い合わせを受けた。問い合わせ内容は復旧見込みやダイヤに関するものが殆どで、原因が地震であったこともあり、苦情はほとんどなかった。

10月28日の土砂崩壊では、復旧まで日数を要すると判断した11月2日から再度「災害情報センター」を設置したところ、16日間で約800件のお問い合わせがあった。

## 災害情報センター問い合わせ件数（12.11.2～11.17）

期日	曜日	優等	ローカル	お礼	苦情	その他	合計	復旧見込(表現)	特記事項1	特記事項2
2日	木	104	16			7	127	相当日数かかる見込み		
3日	金	91	15			2	108		180号線通行止め	
4日	土	53	8	1			62			伯耆大山で震度4
5日	日	42	6		1	2	51			
6日	月	42	4			1	47			
7日	火	26	5			4	35		サンライズ生山発着	
8日	水	51	4				55	まだ日数がかかる見込み		出雲横田で震度5
9日	木	51	4			1	56			
10日	金	45				2	47			
11日	土	29	1				30			
12日	日	16	1			2	19			
13日	月	38	1			23	62	17日を目途に再開	復旧見込み発表	
14日	火	32				15	47			
15日	水	23				8	31	17日の始発から再開	復旧見込み発表	
16日	木	7				24	31			
17日	金	2				12	14		運転再開	
		652	65	1	1	103	822			

また、米子支社や本社のホームページでは、「災害情報センター」のご案内や復旧見込み、バス接続運行の状況等を掲出した。「災害情報センター」にお問い合わせされるお客様で、ホームページを見て、電話されるお客様が多くあった。

## (2) 現場での情報案内

駅では、お客様に対していち早く情報を提供できるよう、次の取り組みをした。

### 1. 臨時案内所の設置

駅のコンコースに臨時案内所を設置し、列車の遅れや運休、輸送体制、迂回ルートの案内など旅客案内情報を集中させ、旅客案内を専門に行なった。

専門の案内所をつくることにより、お客様に情報を流しやすくなり、改札口付近での混雑を緩和することができた。また、出札窓口においても、迂回ルートの提示をその前に示すことができ、スムーズな発券につながった。

### 2. 案内板の設置

多くのお客様がお聞きになる事柄や、視覚的に示した方がわかりやすい迂回ルート、時刻表案内等については、案内板を設置し、新しい情報が入るたびに逐一掲示を行った。

また、商品宣伝用のディスプレイを異常時案内に用いた。

### 3. バス代替輸送の案内

特急列車の行き先について、災害当初、LED表示や放送では、「根雨行き」と案内していたが、知名度の低さから岡山までの列車とってもらえないことが多くあった。そこで、LED表示の行き先を「岡山行」とし、放送でバスと列車による輸送と案内した。

#### 放送文例

「ご利用くださいますて、ありがとうございます。おことわりとご案内をいたします。10時4分発の『スーパーやくも10号』岡山行きは、先日発生しました、鳥取県西部地方の地震の影響のため、米子～根雨間は『スーパーやくも10号』で、根雨～生山間はバスによる代替運転を行っております。その先、生山から終点の岡山まで、『やくも号』に乗車していただきます。終点の岡山には、所定の到着時刻より約1時間遅れて13時3分ごろ、到着いたします。ご利用のお客様には、大変ご迷惑をおかけいたしますが、ご理解とご協力をお願いいたします。