

計画運休の是非

ーリスクマネジメントの観点からー

リスク管理研究所 高市幸男

計画運休とは、交通機関が事前に予告した上で一部またはすべての運行を中止することであり、予告運休、事前運休とも言われる。計画運休は、古くから長距離列車や地方路線で、除雪のため行われてきた。近年大都市圏では台風接近見込み時などに多々実施されている。

台風が消滅し晴天にあるにもかかわらず、電車は止まっていた。計画運休の発表がありホテルに宿泊したにも関わらず当日電車は全面運行していた。鉄道会社によって運休・運行がまちまちで駅は大混乱していた。など、計画運休に対する不満が多々聞かれる。

対して、中途半端な運行で苦勞するより全面運休してくれた方が、対応が楽。事前に運休を明確にしてくれた方が対応しやすい。などの賛成意見も多くある。

計画運休が実施された当初は反対意見が多く聞かれたが、認知が広まった昨今は賛成する人が多くなったように思われる。認知が広まった理由として、計画運休の可能性や計画運休開始の日時をできるだけ早く発表すること、情報の定期的な更新をすること、ウェブサイトやSNS、多言語での情報提供をすること、情報提供タイムラインを作成すること、地方公共団体との連絡体制の整備や地方公共団体への情報提供、計画運休についての社会の理解を作り上げていく、などの条件が整備されたのが大きい。

認知が広まり、なし崩し的に広まる計画運休について、リスクマネジメントの観点からその是非を改めて問いたい。

リスクマネジメントのリスク対応策の一つに「回避」がある。「リスクの回避」とは、リスクの発生そのものを消滅させるか、リスクの発生による損害をゼロにする施策である。リスク対応策の中で最も強力な対応となる。しかし、リスクの種類によっては実施困難な場合がある。また、多大な資金や労力、時間を要するなど極めて大きな負担を強いられる場合もある。更に「リスクの回避」には、その実行によって、本来得られるべき利益も完全に失うという極めて大きい問題が存在する。

台風下での電車運行による事故や運行の混乱によるリスクを回避するために、電車を全て運休にすれば、リスクの発生及び損害の発生をゼロにする事ができる。極めて強力なり

スク対策となる。しかし、計画運休は鉄道会社に多大な労力・時間・資金の負担を強いるだけでなく、鉄道会社及び乗客が本来得られるべき利益を全て失うという、途方もない経済損失を招いている。予報という不確実な情報に基づいた施策としては、あまりにも経済損失が多大であり、実施すべきものなのか疑問が持たれる。

また、電車の本来の役割は定められた時間に、安全に人員を運送することであり、安全確保とは言え、全面運休することは、電車の役割を放棄したことになる。計画運休が続いたことで、社会及び鉄道会社がそれに慣れ、批判もなくなり、安易に実施されるようになると、風雨の中で運行することの努力・工夫を忘れ、業務体制、設備、ノウハウを失い、ほんのささやかな風雨でもすぐ運休する可能性が高くなる。

近年、ほんの些細な事故でも、安全確認と称して数時間も運休することが多々見られるのも、過大な安全志向とリスク対応策の過大対応の結果と見られる。

人間社会は様々なリスクを抱えながら、それを克服（挑戦）し、成長している。例えば自動車は膨大な事故・損害・損失（リスクの発生）を経験しながら、改善・改良・開発を続け、それを克服（リスク対応）し、現在のように極めて安全な乗り物に成長、現代社会に於いて無くてはならないものになった。もし、リスクゼロ・損害ゼロを目的に走行を止めたらなら、自動車を開発することはできなかつただろう。

電車運行の台風リスク対応は、如何なる予報があろうとも運行することを前提に、最大限の努力することである。問題なく運行できれば、業務体制・設備・ノウハウの信頼性を確認できる。運行できなければその原因を解明し、次回の対応に役立てる。つまり激しい風雨の中で電車を運行することの知見を得ることができるのである。

そのためには、運休や遅延、事故が発生したとき、乗客が自己都合のみで批判せず、鉄道会社が一生懸命改善・努力し、災害（風雨）に強い電車をつくろうとしていると理解し、認め、支援することが重要である。

以上