

4 災害と地域公共交通

(1) 鉄道の被災と復旧

① 鉄道の被災状況

本県は、「平成 28 年熊本地震」、「令和 2 年 7 月豪雨」という 2 度の大きな災害に見舞われ、その度に被災地域では、住民の移動を支える地域公共交通網も大きく傷ついた。特に、この 2 度の災害においては、複数の鉄道路線で甚大な被害が発生し、長期間にわたる不通を余儀なくされる状況となっている。

表 4-1 災害による不通鉄道路線

路線名	不通区間 (R2.7.5 時点)	備考（現在の状況等）
「熊本地震」の被災による不通過線		
① JR 豊肥本線	肥後大津～阿蘇	全線で運転再開 (R2.8.8～)
② 南阿蘇鉄道	中松～立野	高森～中松間で部分運転 (H28.7.31～)
「7 月豪雨」の被災による不通過線		
③ JR 肥薩線	八代～吉松	タクシー等による代替輸送（一部区間）
④ くま川鉄道	人吉温泉～湯前	バスによる代替輸送
⑤ 肥薩おれんじ鉄道	八代～出水	全線で運転再開 (R2.11.1～)

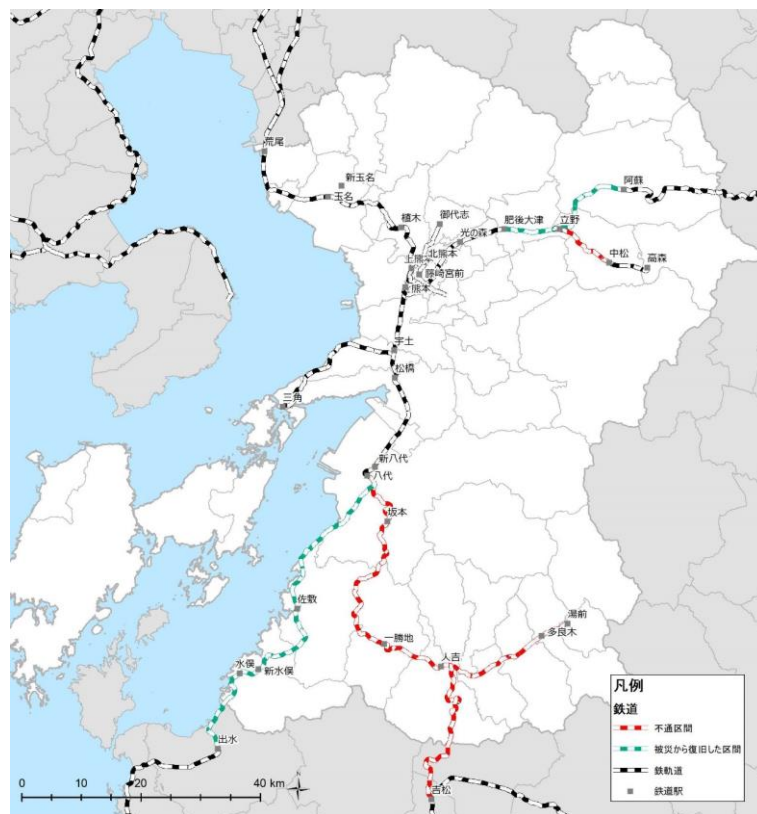


図 4-1 災害による不通鉄道路線(路線図)

② 鉄道の復旧と沿線自治体の関わり方

被災した鉄道路線のうち、JR豊肥本線と肥薩おれんじ鉄道は、すでに全線での運転を再開しており、いずれも運転再開日に開かれた記念イベントは、再開を待ち望んでいた多くの沿線住民や鉄道利用者でにぎわいを見せた。鉄道が、沿線地域のにぎわい創出に資する“財産”であることを、災害からの復旧を通して改めて示した日となった。



(撮影：JR九州)



(撮影：熊本県)

図 4-2 JR豊肥本線と肥薩おれんじ鉄道の全線運転再開記念イベント

被災鉄道の復旧には、長い期間と多額の費用を要することから、鉄道事業者が単独で復旧工事を行うことは困難な場合が多い。そのため、災害復旧の是非はもちろんのこと、復旧期間中のマイレール意識の醸成、復旧後の将来にわたる鉄道の維持・利活用のあり方等についても、事業者だけでなく沿線自治体や県と一緒に検討し、連携して取り組んでいくことが求められる。

なお、JR豊肥本線と南阿蘇鉄道については、災害復旧事業を行うに当たり、「長期的な運行の確保に関する計画」を策定し、復旧後の長期的な運行の確保に向けて、事業者、沿線自治体及び県が連携して、収支改善等の取組を行っていくこととしている。

表 4-2 長期的な運行の確保に関する計画

路線名	関係自治体
JR豊肥本線	阿蘇市、大津町、南小国町、小国町、産山村、高森町、南阿蘇村、西原村、熊本県
南阿蘇鉄道	高森町、南阿蘇村、熊本県

Keywords

災害による鉄道の不通

沿線自治体と連携した鉄道の維持

(2) 被災地域における移動ニーズの変化

災害が発生した地域においては、発災から徐々に復旧・復興が進んでいくのに合わせて、地域住民の移動ニーズが変化していく。

まず、発災直後においては、多くの住民が避難生活を送っていることから、例えば避難所を中心に、役場や入浴施設等への移動を支援するサービスのような、応急的な対応が求められる。

その後、学校や企業活動等が徐々に再開する段階になり、なおかつ鉄道や道路が不通となっている場合には、これらを代替する交通手段の確保が必要となる。また、元の住宅地から離れた場所に仮設住宅が建設されるなど、新たなコミュニティが構築される際には、路線バス・乗合タクシー等の乗入れについても検討が必要である。

そして、最終的に復興が進んだフェーズにおいては、新しいまちの形に合わせた公共交通網全体をデザインし、地域公共交通計画の策定等に取り組んでいくことが必要である。

このように、移り変わる住民の移動ニーズにどのように対応していくか、ということも災害発生時における地域公共交通施策の重要な課題の一つである。

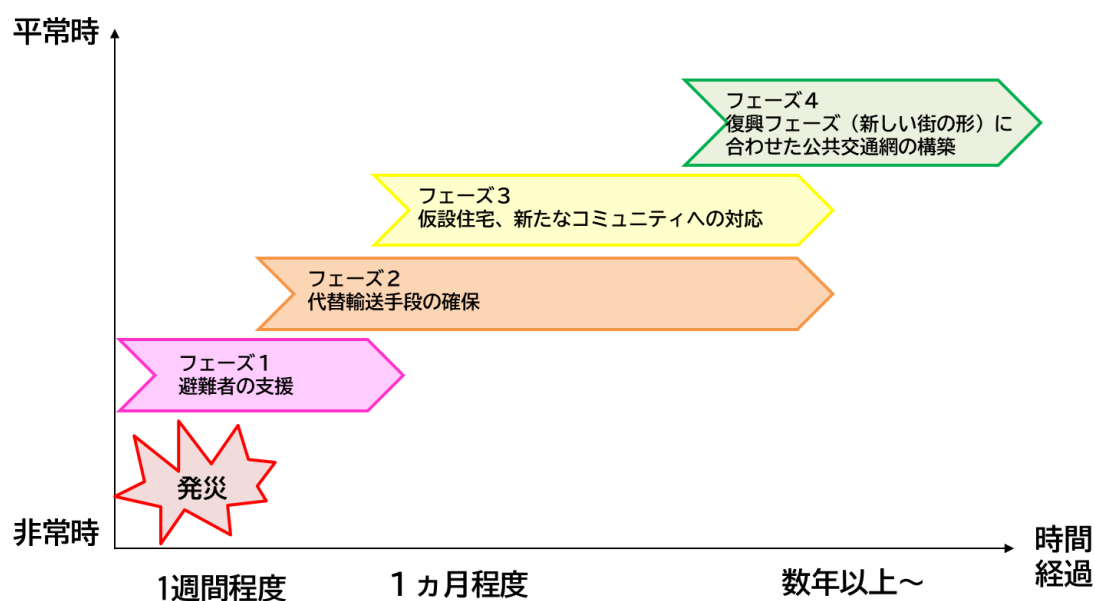


図 4-3 災害からの復旧・復興フェーズに合わせて必要となる
地域公共交通施策のイメージ

Keywords

被災地域における移動ニーズの変化への対応