

第3セクター鉄道の災害復旧・復興プロセスに関する研究

熊本大学 学生会員 ○清水奨伍

熊本大学 正会員 田中尚人

1. はじめに

（1）背景・目的

平成28年4月14日、16日に発生した熊本地震の影響で、高森町・南阿蘇村（以下、南阿蘇地域）において、交通アクセスに大きな影響を及ぼした。主要道路は、早急な復旧作業が取り組まれる一方で、第3セクターの南阿蘇鉄道は、復旧費用等、様々な問題を抱え、全線復旧の目処がまだ立っていない。

鉄道軌道整備法の鉄道施設災害復旧費補助制度により、復旧費用のうち国・自治体それぞれ25%ずつの公的補助を受けることができるが、復旧費用が多額な場合、鉄道会社は残りの50%を負担できる余裕がなく、そのまま廃線に追い込まれる可能性が生じる。

本研究では南阿蘇鉄道を対象とし、過去の事例と比較分析を行うことで、第3セクター鉄道が復旧・復興するために有益な知見を得ることを目的とする。

（2）研究概要

平成17年9月の台風被害から廃線となった宮崎県の高千穂鉄道と、平成23年3月の東日本大震災から全線復旧を果たした岩手県の三陸鉄道との比較分析を行う。高千穂鉄道は、国鉄時代に後の南阿蘇鉄道との接続がトンネル出水事故により断念され、地方の行き止まり路線で第3セクターに転換されたという地理的条件から、三陸鉄道は、直近の大規模災害で、国の特別措置により、復旧工事費の補助を得たことや、復旧・復興へ特徴的な取り組みが見られたため選定した。

各鉄道の関係者や自治体等にヒアリング調査を行った。調査概要を表-1に示す。

表-1 ヒアリング調査概要

第3セクター鉄道	調査日	ヒアリング調査対象
南阿蘇鉄道	7/14 11/10 12/13	南阿蘇鉄道
	7/20 11/9 12/13	高森町役場
	11/9	高森町教育委員会
	11/9	九州産交バス
	11/9	阿蘇観光タクシー
高千穂鉄道	10/17	高千穂あまてらす鉄道(当時高千穂鉄道職員)
三陸鉄道	11/22	三陸鉄道宮古本社
	11/22	宮古市役所
	11/24	NPO法人夢ネット大船渡
	11/21,22	三陸鉄道を勝手に応援する会
	11/21	三陸シオパーク推進協議会

2. 南阿蘇鉄道の復旧・復興プロセス

本章では、熊本地震により、線路やトンネル、温泉併設の駅舎等に被害を受けた南阿蘇鉄道について現在までの取り組みについて述べる。

（1）災害前

南阿蘇鉄道は熊本県の南阿蘇地域を走り、立野駅—高森駅間で延長は約17.7kmである。平成19年度からトロッコ列車をリニューアルする等観光面にも本格的に力を入れていた。定期利用者は減少する一方で、普通列車、トロッコ列車の利用者は増加傾向にあった。

（2）現在までの復旧・復興プロセス

南阿蘇鉄道代表取締役草村大成氏（高森町長）は「南阿蘇鉄道は、地域交通を支える唯一の公共交通機関・観光ツールであるとともに南阿蘇地域の人と人、文化、心をつなぐ重要なツールである。」と述べ、取締役会において次の3点を決定した。

- ・臨時通学バスの運行
- ・南阿蘇鉄道は、熊本地震から全線復旧する。
- ・南阿蘇地域における地域住民の南阿蘇鉄道復活への機運醸成。

この3本柱を基に、5月9日の授業再開に合わせて代替通学バスの運行を開始し、国や熊本県への要望活動、復興イベントが行われている。

比較的被害の少なかった高森—中松（5区間）は7月31日に運行再開されたが、残りの中松—立野間は運休中である。現在被害状況の調査が行われている。

3. 旧高千穂鉄道の復旧・復興プロセス

本章では、平成17年9月に発生した台風14号で被災した、高千穂鉄道の災害復旧プロセスについて述べる。

（1）災害前

高千穂鉄道は、宮崎県の高千穂町から延岡市を走り、延長は約50.0kmであった。国鉄からの転換から赤字が続いており、H15年にトロッコ列車導入などがあったが、沿線の人口減少により利用者は減少していた。

（２）災害復旧プロセス

台風被害当初は復旧が検討されたが、自治体の復旧費用負担の問題から民間へ譲渡され、民間会社も鉄道復旧を断念し、廃線となった。当時、自治体が復旧に対し消極的だった。現在は鉄道公園として軽トラックを改造したスーパーカーを運行している。

４．三陸鉄道の復旧・復興プロセス

本章では、平成23年3月に発生した東日本大震災で被災した三陸鉄道の災害復旧プロセスについて述べる。

（１）災害前

三陸鉄道は、岩手県三陸沖沿いを走り、延長は北リアス線 71.0km、南リアス線 36.6km である。橋梁、トンネル、線路などを市町村が保有する「上下分離方式」が部分的に適応されていた。

（２）災害復旧・復興プロセス

地震・津波によって大きな被害を受けたが、5日後には、3区間運転を再開し、被害の少なかった順に運転を再開した。3年後には全線で運転再開された。ヒアリング調査の結果、3年間で計画通り運転再開できた要因を以下に示す。

- ・早期の被害状況把握、工事着工
- ・部分運転再開と合わせた復旧計画
- ・合意形成に時間を要さなかった。
- ・復旧すべきという世論から国も支援が可能になった。
- ・人員削減を行わず、被災レールなどのグッズ販売等で、収入確保
- ・三陸鉄道を勝手に応援する会の活動

三陸鉄道を勝手に応援する会は、平成19年に沿線住民によって結成された支援団体で、年会費を払えば誰でも加入することができる。災害当時には、会員である県庁職員や地域住民、支援者、マスコミ等とのネットワークとして機能した。

（３）特徴的な復旧・復興への取り組み

震災後より、観光客誘致に加えて、ダークツーリズムへの対応、地域住民への取り組みが行われている。

- ・フロントライン研修や震災学習列車など学びの場
- ・盛駅の NPO 委託運営駅でのふれあい待合室
- ・沿線の宮古北高校のフォトコン遠足

５．復旧・復興プロセスの比較分析

3鉄道の被災から期間を縦軸として、主な復旧プロセスについてまとめたものを表-2に示す。

表-2 3鉄道の復旧プロセスの比較

	高千穂鉄道	三陸鉄道	南阿蘇鉄道
災害発生	H17年9月 9/6台風14号	H23年3月 3/11東日本大震災 3/15～部分運行再開 3月中は無料運行	H28年4月 4/14・16熊本地震
1ヶ月		4月 国土交通省陳情 沿線自治体に全線復旧 への了解 復旧計画 代替バス運行開始	5月 緊急取締役会 代替バス運行開始
2ヶ月		5月 岩手県へ緊急要望提出	6月 調査費計上を協議決定 株主総会で全線復旧 の方針を決定
3ヶ月	12月 全線復旧を断念 民間への無償譲渡を検討		7月 7/31～高森一中松駅間 運行再開 南阿蘇鉄道復活祭
4ヶ月			8月
5ヶ月			9月
6ヶ月	H18年3月 神話高千穂トロッキ鉄道 設立 譲渡に多額の税金が発生 調整難航		10月
7ヶ月		10月 岩手県9月補正予算 三陸鉄道復旧経費 一部を措置	11月 ワンピース列車運行開始
8ヶ月		11月 国の第三補正予算可決成立	12月 午後の紅茶CM放送開始
9ヶ月			
10ヶ月			
11ヶ月			
12か月	9月 延岡―横峰駅間廃止 横峰―高千穂駅間休止		
14ヶ月		H24年4月 田野畑―陸中野田駅間 運転再開 あまちゃん放送開始	
16ヶ月	H19年1月 高千穂地域の交通基盤整備 の支援 DMV導入を検討		
18ヶ月			
20ヶ月			
22ヶ月			
24ヶ月	9月 延岡―横峰駅間 廃止	4月 盛―吉浜駅間運転再開	
26ヶ月			
28ヶ月	H20年1月 マニフェスト見送り		
30ヶ月	3月 高山文彦社長就任		
32ヶ月	4月 高千穂あまてらす鉄道 に社名変更		
34ヶ月			
36ヶ月		H25年 吉浜―釜石駅間運転再開 小浜―田野畑駅間運転再開 全線運転再開	
38ヶ月			
40ヶ月	12月 横峰―高千穂駅間 廃止 全線廃線		
42ヶ月	H21年3月 高千穂鉄道清算終了		
44ヶ月	4月 GWIに公園として開放 スーパーカー運行		

高千穂鉄道は、部分運行再開を行うことができず、三陸鉄道、南阿蘇鉄道は早期的な部分運行を再開している。被災から約3年で、高千穂鉄道は全線廃線を決意、三陸鉄道は全線復旧という結果となっている。

地理的条件や補助金のみでなく、被災からのプロセスを分析することで、早期的な活動や部分復旧、地域との関わりが重要であることを考えることができる。

6．おわりに

鉄道の復旧・復興と地域の復興につなげるためには、今後の地域づくりに大きく関わる問題として、地域住民自身が鉄道の大切を認識し、観光交通だけでなく、地域のための公共交通や駅等が地域住民のため空間として、機能する必要があると考える。

参考文献

- 1)安藤陽：第3セクター鉄道の成立・展開・課題―三陸鉄道、30年の軌跡を踏まえて―埼玉大学経済学会，2014．
- 2)柴田弘捷：東日本大震災と三陸鉄道，専修大学社会科学研究所，2015．
- 3)藤田将史：南阿蘇における鉄道を基軸とした地域形成史 熊本大学大学院自然科学研究科社会環境工学専攻修士論文，2012．