

南阿蘇鉄道の全線復旧に関する まちづくりの諸課題

田中 尚人¹・清水 奨伍²

¹正会員 熊本大学政策創造研究教育センター 准教授（〒860-8555 熊本市中央区黒髪2-39-1）

E-mail: naotot@kumamoto-u.ac.jp

¹学生員 熊本大学大学院先端科学研究部 博士前期課程（〒860-8555 熊本市中央区黒髪2-39-1）

E-mail: 171d8815.@st.kumamoto-u.ac.jp

本稿では、平成28年4月14日、16日の二度の地震により、甚大な被害を受けた南阿蘇鉄道の全線復旧に関するまちづくりの諸課題を整理した。南阿蘇鉄道は、熊本県の阿蘇カルデラの南半分南郷谷側、阿蘇郡の南阿蘇村及び高森町を走る、総延長17.7km、全10駅の第3セクター鉄道である。この南阿蘇鉄道には、平成27年度に土木学会選奨土木遺産に認定された「第一白川橋梁」と「立野橋梁」の2橋梁が立野地区に架橋されており、ともに現役であったが、熊本地震により被災した。沿線の熊本地震からの復興を牽引する南阿蘇鉄道の復興プロセスをこれまでの被災第3セクター鉄道の復興と比較分析し、そのまちづくり上の諸課題を3つにまとめた。

Key Words : disaster revitalization, Kumamoto earthquake, community development, local identity, Minami-aso railways

1. はじめに

(1) 背景

平成28年4月14日、16日に発生した熊本地震で、高森町・南阿蘇村（以下、南阿蘇地域）において、阿蘇大橋崩落、俵山バイパスの寸断、JR豊肥本線や南阿蘇鉄道が運休となり、交通アクセスに大きな影響を受けた。

阿蘇大橋や俵山バイパスは、それぞれ国道、県道であり、早急な復旧作業が実施され、阿蘇大橋を通過していた国道57号線は代替道路として、北側の復旧ルートを検討し、平成29年夏頃開通を目指しており、俵山バイパスを通る県道28号線は12月24日に迂回ルートを含めて開通した。一方で、JR豊肥本線や第3セクター鉄道の南阿蘇鉄道は、全線復旧の目処は立っていない。

平成26年3月に観光庁が発表した「GPS機能による位置情報等を活用した観光行動の調査分析報告書¹⁾によると、阿蘇の観光地へのアクセスの傾向として、車での来訪者が84.8%と大部分を占めている。これは、阿蘇への来訪者が近隣県からの来訪が多く、他の観光地に寄りながら観光圏に入っていることが理由に挙げられている。モータリゼーションが進んだ現代で、阿蘇全体の観光も自動車での来訪が大多数である。

第3セクター鉄道の災害復旧には、様々な課題が存在

する。第3セクター鉄道は、元々利用者の少ない路線を存続させようと、県や自治体が出資し転換された鉄道が多く、近年では、一般の利用者のみでは収益を上げることが難しい。鉄道軌道整備法の鉄道施設災害復旧費補助制度では、復旧工事費のうち国と地元自治体が各1/4、鉄道事業者が1/2負担することになっている。復旧工事費用の1/2の公的補助を受けることができるが、大規模災害で復旧費用が多大な場合は、鉄道会社は負担できる余裕がない。さらに復旧工事が長引くと、代替交通が定着し、復旧しても利用者が戻らないという考えから、そのまま廃線に追い込まれる可能性が高くなる。

(2) 既往研究

第3セクター鉄道の成立・展開・課題に関する安藤の研究²⁾では、収支均衡すら難しく、企業経営的には成り立ちえない第3セクター鉄道が30年もの間なぜ存続し続けたのかを政治的な対応の変化にも着目しながら検討し、第3セクター鉄道の維持・存続のための課題が論じられている。東日本大震災と三陸鉄道に関する柴田の研究³⁾では、東日本大震災後の三陸鉄道の対応・復旧プロセスと今後の課題について述べられている。また、沿線住民の利用者数の減少の問題等、今後の課題も数値的な観点から分析している。

これらの研究のように、近年の人口減少やモータリゼーションによる第3セクター鉄道の課題等を述べた研究や、特徴的であった東日本大震災から全線復旧を果たした三陸鉄道について述べた研究は存在する。本研究は、現在復旧・復興への取り組みが行われている南阿蘇鉄道を対象にしていること、他の鉄道との比較分析により得られた知見を南阿蘇鉄道の復旧・復興への適用しようとするアクションリサーチであることを特徴とする。

(3) 本研究の目的

本研究の目的は、沿線の熊本地震からの復興を牽引する南阿蘇鉄道の復興プロセスを、これまでの被災第3セクター鉄道の復興と比較分析し、そのまちづくり上の諸課題を4つにまとめることである。南阿蘇鉄道の、地域の公共交通として、まさ南阿蘇地域の貴重な観光資源を結び、その観光復興を担う、という役割について考察することである。

2. 南阿蘇鉄道の被災状況

(1) 南阿蘇鉄道の概要

南阿蘇鉄道株式会社は、国鉄高森線から第3セクター鉄道に転換され、1986年（昭和61）より営業を開始された。熊本県の南阿蘇村、高森町を通り、立野駅から高森駅までの全10駅間の総延長は17.7kmである。社長は、現在高森町長草村大成氏が兼任している。発行株数のうち、南阿蘇村が56.5%、高森町が33.9%と2町村が9割以上保有しており、熊本県の出資はない。

南阿蘇鉄道は、開業した1986年より、沿線の人口減少やモータリゼーションへの対策として、トロッキ列車「ゆうすげ号」の運行を開始し、観光交通としても収入をあげている。さらに、2003年（平成15）に依山パイパスが開通し、熊本市内へのアクセスが改善したこと等によって、利用者が減少していた。2007年（平成19）にトロッキ列車の改良等の観光客誘致に力を入れ、観光客が増加し運輸収入が増加した。

(2) 南阿蘇鉄道の選奨土木遺産

南阿蘇鉄道の立野地区に架かる2橋が平成27年度公益社団法人土木学会「選奨土木遺産」に認定された。



写真-1 第一白川橋梁

写真-2 立野橋梁

1) 第一白川橋梁（写真-1）

竣工年：1927年（昭和2）

第一白川橋梁は「阿蘇カルデラの出口立野に鉄道省最初期に建設され、当時鋼スパンドレルブレーストアーチの最大スパンであった166.3mの鉄道橋」であります。

2) 立野橋梁（写真-2）

竣工年：1924年（大正13）

立野橋梁は「第一白川橋梁とともに鉄道省最初期に建設され、高さ34mの鋼トレススル橋脚を3脚有する138.8mの鋼プレートガーダー橋」であります。

(3) 熊本地震による被災概要

平成28年4月14日・16日に発生した熊本地震で、南阿蘇鉄道は、地盤沈下や土砂流入により、線路、橋梁、温泉が併設されている阿蘇下田城ふれあい温泉駅の駅舎、トンネル等に被害を受けた。国によって、被害調査が行われた。現時点での被害概要を図-1、表-1に示す。

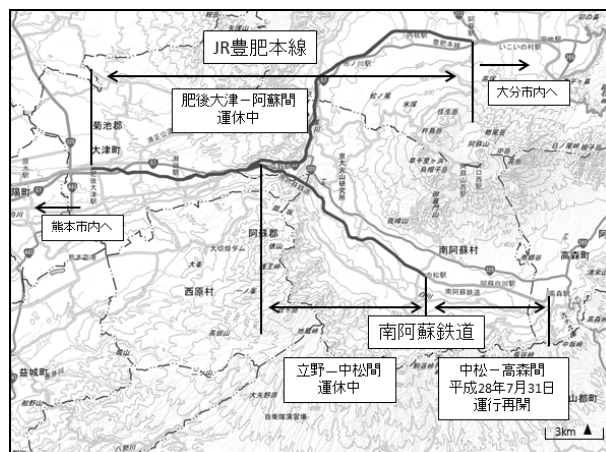


図-1 南阿蘇鉄道周辺の被害概要図

表-1 南阿蘇鉄道の施設被害概要

被害地点	被害概要
中松駅 - 阿蘇下田城ふれあい温泉駅間	・橋梁前後、道床下がり ・軌道狂い ・地盤沈下 ・のり面変状 ・通信ケーブル損傷
阿蘇下田城ふれあい温泉駅	・駅舎損傷 ・のり面変状
立野駅-長陽駅間	・土砂流入 ・線路流失 ・激しい変状
戸下トンネル	・坑口上部に亀裂 ・無数のクラックと剥離
犀角山トンネル	・地盤沈下、レール浮き上がり ・大幅なレールの移動と歪み ・トンネル内多数の亀裂 ・鋼アーチ支保工の破断
第一白川橋梁(選奨土木遺産)	・上部の線路の盛り上がり ・鋼材の歪み ・ローラーが台座から逸脱 ・落石によりアーチ部材変形
立野橋梁(選奨土木遺産)	・コンクリート基礎の亀裂と剥離

3. 南阿蘇鉄道の復興プロセス

(1) 復旧・復興への意思決定

熊本地震発生から平成28年12月までの主な復旧・復興プロセスを表-2に示した。

ヒアリング調査の結果、熊本地震発生後すぐに、南阿蘇鉄道代表取締役社長の草村大成氏（高森町長）は、長野副社長（南阿蘇村長）と協議し、取締役会において次の3点を決定した。

①臨時通学バスの運行

（南阿蘇村、高森町議会の承認、予算化）

②南阿蘇鉄道は、熊本地震から全線復旧する。

③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（地域の盛り上がり）

この3本柱を基に復旧・復興活動や、県や国への陳情活動が行われた。

表-2 南阿蘇鉄道の主な復旧・復興プロセス
（南阿蘇鉄道資料）

	主な復旧・復興プロセス
平成28年	
4/14・16	熊本地震発生。全線運行不能
4/25	復旧義援金口座開設
5/2	緊急通学バス運行説明会
5/8	臨時通学バス運行開始
5/11	熊本県知事・県議会議長へ緊急要望 南阿蘇鉄道緊急取締役会
5/19	国土交通省・内閣官房へ陳情書提出
6/28	国の2億100万円の調査費計上が閣議決定
6/29	取締役会と株主総会で全線復旧の方針を確認
7/31	高森一中松間 運転再開 南阿蘇鉄道復活祭
8/13～20	選奨土木遺産解説番組放送
8/27	南鉄復旧祈念夜市
10/8	南阿蘇鉄道秋のトロコマルシェ 南阿蘇鉄道沿線チェックイン&クイズラリー開始 ホームページリニューアル・バナー広告募集 まくら木オーナー制度募集開始
10/29	NHKBSプレミアム「負けんばい！熊本」放送
11/27	ワンピース列車運行開始 南阿蘇鉄道復活祭～2nd STAGE～
12/7	麒麟「午後の紅茶」CM放送開始
12/11	まくら木オーナー制度募集完売

(2) 全線復旧の方針

1) 臨時通学バスの運行

南阿蘇地域から、JR豊肥本線の肥後大津駅近くにある大津高校や、熊本市内に通う高校生は、南阿蘇鉄道とJR豊肥本線の運休により、鉄道で通学することができなくなった。

熊本県が4月21日に「5月8日からの学校再開」を発表したため、高森町と南阿蘇村では、まず「高校生の通学手段を確保するべき」として、熊本県や教育委

員会と協議し、学校再開日から臨時通学バスの運行を開始した。5月の学校再開から1学期の間は、高森町と南阿蘇村、教育委員会の共同で行い、2学期からは熊本県が運行を行っている。

2) 全線復旧を目指す

5月11日の取締役会で、草村社長は南阿蘇鉄道の全線復旧と比較的被害の少なかった高森一中松間の早期復旧を決定した。「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、全線復旧に向けて国や県への要望活動を行ってきた。

南阿蘇鉄道全線復旧に向けて、復旧費用について国へ要望活動を行ってきた。現在の補助制度では、南阿蘇鉄道が復旧費用を負担できる余裕はない。三陸鉄道の前例を参考に復旧費用負担の割合を国、自治体がそれぞれ1／2ずつ負担し、自治体負担分を補助災害復旧事業債での充当を要望してきた。

南阿蘇鉄道は、社員を16名から8名に削減し、運転、管理に必要な最低限の人員で経営している。さらに、社員賞与カットを実施した。

3) 全線復旧への機運醸成

地域の南阿蘇鉄道復旧・復興への取り組みは、高森町・南阿蘇鉄道復旧支援対策チーム実行委員会（以下、実行委員会：表-3参照）を中心に行われてきた。概要を南阿蘇鉄道の各種イベントは、実行委員会を中心に企画・運営されており、地域住民によるマルシェの出店等も行われている。8月1日より、Facebookでの広報を開始した。平成28年8月から12月でのアクセス数は98,304件であった。

表-4 実行委員会概要（高森町役場政策推進課資料）

目的	南阿蘇鉄道の全線復旧を見据え、沿線地域のにぎわいづくり、観光地としての南阿蘇地域の魅力の発信と向上、誘客活動などについて、関係団体と連携して、総合的に取り組むこと。
構成	高森町商工会 高森町観光協会 高森町商店会 天草高森横軸連携実行委員会 一般社団法人 TAKARA MORI 阿蘇農業協同組合高森中央支所 南阿蘇鉄道株式会社（オブザーバー） 高森町議会
発足	平成28年7月26日 高森町へのふるさと納税を財源。南阿蘇鉄道の復旧が熊本地震からの高森町の復興であるという共通認識
会長	高森町商工会会長
活動内容	南阿蘇鉄道及び沿線地域復興各種イベントの実施 広域観光の連携の推進

また、駅カフェの経営者や沿線の店舗で構成される「南阿蘇鉄道復旧支援部会」がある。南阿蘇鉄道は全10駅の

内、5つの駅構内で、カフェや本屋などが営業されている。地震の影響による南阿蘇鉄道運休後には、県内外への出店や、列車が通っていないにもかかわらず駅で営業を行っている店舗もある。南阿蘇鉄道のイベント時には合わせて企画等を行っている店舗もある。

7月31日に高森―中松間での部分運行再開に合わせて「南阿蘇鉄道復活祭」が行われ、約4,000人が訪れた。その際沿線住民の声として、「時計のように当たり前になっていた踏切の音を久しぶりに聞くことができて嬉しい」、「全線復旧してもらわないと、息子を熊本市内の高校に通わせることができない」といった南阿蘇鉄道が生活の一部になっていたことや、重要性を再認識したという意見があった。同日から高森駅構内に南阿蘇鉄道史料展を開設し、震災前の南阿蘇鉄道が走る姿や、土木遺産に認定された第一白川橋梁と立野橋梁に関する解説パネル等を設置されている。10月8日に映像資料を追加する等コンテンツの拡大も行っている。

11月27日には、人気漫画「ワンピース」の作者尾田栄一郎氏の「熊本復興プロジェクト」でワンピースのラッピング列車運行とスタンプラリーが開始された。当日、「南阿蘇鉄道復活祭～2nd STAGE～」が行われ、悪天候の中、約2,500人が訪れた。

12月からは、南阿蘇鉄道見晴台駅で撮影された、キリン「午後の紅茶」のCMが全国で放送開始した。地域の人々もエキストラで出演している。

4. 全線復旧にむけたまちづくりの諸課題

(1) 沿線のまちづくりの機運醸成

鉄道の復旧に対し、鉄道会社、自治体、地域住民など多様な主体が一体となる機運づくり
第3セクター鉄道が災害から復旧するためには、鉄道会社や自治体が鉄道の復旧活動に取り組むのは当然であるが、地域の人々が鉄道の必要性について考えてことも重要である。鉄道の復旧あるいは廃線は、今後の地域づくりに大きく関わってくる問題である。また、地域の人々が必要としない鉄道は、国や世論も支援しようという機運にはならない。三陸鉄道を勝手に応援する会のような多様な主体が連携できるような組織が必要となってくるのではないかと考えられる。

(2) 駅空間、線路など鉄道施設の活用

鉄道とバスの大きな違いとして、駅空間が存在し人々が集える場所があるということ、線路があり、地図に表示され、地域がつながっていることが目に見えて認識できるということがあると考ええる。三陸鉄道は、盛駅のように観光客だけでなく、地域の人々が日常的に利用できるような空間づくりがなされている。高千穂鉄道も駅や線路跡を利用し、観光地としてだけでなく、地域の人々に対しても活動を行っている。南阿蘇鉄道も駅内にカフェや本屋があり、人々が集える空間がある。観光客だけでなく、地域が日常的に活用できる場所にすることが重要である。

(3) 地域の足として南阿蘇鉄道がある、日常の復興

観光客誘致のためには、トロッコ列車などの観光列車やイベント列車が必要である。しかしそれ以前に、近年地域全体の利用者は減少しているが、高校生の通学、高齢者の足として、日常を確保している公共交通機関であることが重要である。

第3セクターであり、公費が投入されているため、地域として必要のない観光列車は、民間で活動していくべきである。地域が公共交通であるということを認識する必要があると考える。

熊本地震からこれまで鉄道会社や、自治体による要望活動や復旧・復興活動は早急かつ積極的に行われている。地域の人々が南阿蘇鉄道の必要性について認識し、主張して、住民主体の南阿蘇鉄道復旧・復興への活動を増やしていくべきであると考ええる。これから復旧工事が行われるとしても、全線復旧までには期間を要する。南阿蘇鉄道の必要性を忘れない為にも、南阿蘇鉄道の施設を利用した活動等が継続的に行われるべきである。

謝辞：本研究では、南阿蘇鉄道株式会社や高森町役場、南阿蘇村役場、多くの市民の皆さんにご協力頂いた。感謝の意を表する。

(2017.4.10 受付)