

## 第2章 災害後の鉄道

前章では都市と地方における災害と、そこから生じうる鉄道への被害はどのようなものかを述べた。これらは、「発生しうる」という発生前にどのような被害が考えられるかを中心にしていたが、本章では実際に災害が発生した際にどのような対応が取られ、被害から復旧するのかを述べている。その上で、鉄道が事業を継続する難しさを述べていく。

### 第1節 災害発生時の鉄道

東日本大震災が発生した際、幸いなことに、東北新幹線を中心とする新幹線網では営業列車の脱線はなかった。しかし、電化柱の折損や軌道の変位が広範囲で発生したため、脱線を免れたとはいっても、すぐに運転が再開できるような状態ではなかったのは前述の通りである。その日も、営業列車には多くの乗客と乗員が乗車し、駅でも列車を待つ乗客や係員が右往左往していた。しかし、結果として、停電などによって列車を動かすことが出来ず、余震が続いて危険な状態にあったため、一部の乗客は結果として、列車に長時間閉じ込められることになった。

このような列車の閉じ込めは、何も災害時のみ見られることではない。信号故障、人身事故や、架線切断という、残念ながら日常的に見られる事故でもしばしば発生する。電車で通勤・通学をされる方や、首都圏・関西などで生活している方は1度や2度、このような経験があるのではないだろうか。災害発生時のこのような閉じ込めは利用者に大きな不安を抱かせることになる。なにより問題なのは、状況が流動的であり把握にも時間がかかるために、被害状況や復旧見込みと行った運行に関わる情報が乗務員にも十分伝わらないという点にある。結果として、利用者にも十分伝わらず、閉じ込められている利用者からすればより不安と不信が募ることになる。

災害発生時は、乗客に不安が募り、動けないもどかしさが焦りに転じることもある。また、近年生産された車輛では、車内温度の管理を冷暖房機器でコントロールするため大きく開閉できる窓が無い車輛も存在するし、新幹線をはじめとする高速列車では乗客が開閉できる窓は存在しない。

このような車輛では、停電した際、時期によっては蒸し風呂のような状態になり、乗客の苦痛は更に耐え難いものとなってくる。

災害が発生した際、停電など様々な理由で列車に閉じ込められてしまうのは避けがたい問題であるし、地震などでは安全確認に時間を要するため運転再開にも時間がかかる。しかし、乗務員に求められるのは、単に会社から伝達される情報のみを乗客に伝えるのではなく、柔軟な対応が求められるだろう。

また、先述した車輛構造も、節電意識の中であらためて捉え直されている。普段は気にならないことが、災害や非常時には重要な問題となりうることを認識し、可能な限り改善と改良が求められることになるだろう。

## 第 2 節

# 災害で鉄道が大きな被害を受けたら

本節では、災害によって鉄道が被害を受けた場合、どのような対応があったか、ありうるかを概説する。また、災害による被害ではなく、特に地方における鉄道路線の廃止がどのような影響をもたらすかを補足的に述べる。

### 1. 復旧か廃止か

鉄道軌道整備法によれば、災害復旧の際に要する費用のうち国庫及び地方自治体から拠出できる上限はそれぞれ 25%まで、計 50%であり、その費用を拠出する際には制約が存在することはすでに述べたとおりである。しかし、東日本大震災の際に大きな被害を受けた三陸鉄道(復旧費用見積もり：約 110 億円)、仙台空港鉄道(同 33 億円)、ひたちなか海浜鉄道(同 3

億円)、鹿島臨海鉄道(同 14 億円)に対しては、復旧に要する費用を国が全額を負担することになった。また、平成 22 年 7 月の豪雨で橋梁が流出するなど大きな被害にあった美祢線は復旧に 13 億円を要したうち、県は鉄道軌道整備法における災害復旧費用に関して拠出できる上限である 25% を越えた 5 億円を拠出している。

このように、近年大規模な災害で鉄道が大きな被害を受けた際、国や自治体が現行法で定められた範囲を越えて支援の手を差し伸べる事例が見られている。2009 年に台風第 18 号で被害を受けた名松線に関しても、2011 年 10 月現在で復旧にむけて進行しているが、三重県と津市、そして JR 東海との間で以下のような協定を取り結んでいる。

「県は治山事業を行い、津市は水路整備事業を行うとともに、県・市はその後の維持管理も行う。JR 東海は、県・市の対策工事の完了に合わせ、鉄道施設復旧工事を完了し、名松線の運行を再開する」

この場合、鉄道路線の復旧は運行主体である JR 東海が行うとともに、治山および治水は地方自治体が行うこととなっている。単に鉄道路線の復旧のみではなく、今後の災害を未然に防止するという観点からも重要な政策といえるだろう。

金銭的な復旧支援拡大と運行環境の整備は、もちろんだが鉄道路線の復旧への支援である。しかし、災害で甚大な被害を受け、復旧へ多大な費用が要することなどから復旧を諦めた場合、このような支援は行われない。鉄道軌道整備法やその他の法律では結果として、バス路線などに転換したとしても直接の支援を引き出すことは出来ない。災害で大きな被害を受けた地域の復興と復旧に、人々を安全に輸送する「足」の確保が必要不可欠な存在である。大きな災害であればあるほど、その「足」の確保は地理的にも時間的にも広く影響が及ぶことになるだろう。

災害が偶然に発生し、鉄道路線が偶然にもその被害に遭うことになった。その鉄道路線を所有し、運行しているのが私企業か公営企業か、その事実も災害から復旧するか否かの判断に影響を及ぼすことだろう。しかし、再三述べたように、鉄道は単なる交通機関ではなく社会基盤として大きな影響がある。早急な判断をせず、その後の地域の復興の中でどのような交通政策を行うかを主体的に考えることが不可欠である。

## 2. 鉄道路線の廃止とその後、バス交通のあり方

東北地方の片隅で、ひとつのローカル線が廃止されようとしている。十和田観光電鉄、青森の三沢から十和田南駅を結ぶ全長 14.7km の短い路線である。以前から、沿線人口の減少や自家用車の普及で経営状態が悪化していたが、十分な施設更新費用が捻出できず、経営状況の好転も見込めないために沿線自治体も支援を拒否したためである。

利用者の多数を占める高校生などは、同線廃止後、転換されたバスの利用を迫られる見込みだ。バス路線が鉄道路線と同様の運賃で運行され、同様の利便性と定時制を担保し続けるかどうかは不透明である。国土交通省や自治体からの補助金も、鉄道事業で継続する場合とバス事業に転換する場合を比較すると大きく差が生じる可能性があり<sup>1</sup>、そうなればバス事業の安定的な継続も場合によっては難しくなるだろう。

十和田観光電鉄は、東日本大震災で直接の影響を被った路線ではない。しかし、東日本大震災以降の、東北への観光需要の落ち込みなどが観光利用客の減に直結したという。震災による直接の被害はあまりなくとも、東北の各県では地震とそれに続く原発の事故による風評被害に何らかのかたちで悩まされている。これは十和田観光電鉄に関わらず、災害に巻き込まれた（関わった）鉄道に総じていえることである。

第1部第3章で取り上げたように、近年、災害を契機として廃止される鉄道路線はあまり多くない。最近では、2005年の台風14号によって大きな被害を受けた高千穂鉄道<sup>2</sup>である。同線以前では、1950年代までと1980年代ごろに多く見られる。いずれの路線も、モータリゼーションなどが進行する中で経営基盤が弱体化していた鉄道であり、日常的に必要なとされる保守管理や施設更新の費用も十分に捻出できない路線が多く、災害によって決定的な被害を受けたことを契機として廃止される路線も少なくない。また、災害から復旧を果たしても、輸送量が災害前の水準に復帰すること

---

<sup>1</sup> 国土交通省によるバス事業に対する補助金は、平成22年度で総額76億円程度。一方で、地域鉄道では300億円程度が拠出されている。

<sup>2</sup> 旧国鉄高千穂線(延岡～高千穂)として建設され、国鉄末期に第2次特定地方交通線に指定されJR九州に継承された後1989年廃止。第3セクター高千穂鉄道として転換したものの2005年に台風第14号の被害を受けて廃止。台風による被害に遭う以前から経営状況の悪化が指摘されていた。

なく廃止され、あるいは廃止の危機に晒される鉄道も少なくない。

災害で廃止されるかどうかにかかわらず、鉄道路線が廃止された後は地域の「足」を確保するために様々な努力が行われる。冒頭に述べたように、多くの場合は、バス交通が代替として機能するが、この場合、運賃の値上げや定時制の確保などで問題が生じる可能性がある。一方で、バスの運行本数が確保されるか、増便されれば気軽に利用できる場合もありその評価は一樣ではない。利用者数も、鉄道運行時とほぼ変わらない利用者数を維持するバス路線や、場合によっては利用者があまりにも減少したために廃止される例も見られている。これらを総合して考えれば、バス交通は路線や運賃の設定が鉄道路線と比して会社が自らの裁量で行える余地が大きく<sup>3</sup>、結果として適切な路線や運賃設定、本数などを設定しなければ利用者に不便を押しつける結果となりかねないということである。また、鉄道路線と同様に、事業継続が難しい状況に陥った場合、地域の「足」を確保すべく地方自治体が自らの負担でバス交通を継続させる場合もあり、結局住民に負担が回ってくることも否定できない。

鉄道路線の廃止は、その後の地域における交通だけではなく、都市構造、観光など様々なことと関わっていく。また、バスと異なり、一旦廃止されれば復活は難しく、それによって利用者や住民が負担を強いられる可能性があることは先に述べた。結果として、鉄道路線が廃止になる際に、最も重要なのは、利用者及び沿線住民の同意と納得の上、代替交通やその後の展望を適切に描かれているかである。

---

<sup>3</sup> 鉄道事業法、鉄道営業法、鉄道運輸規則などの制約を受ける。鉄道路線の改廃については、近年改正されて国土交通省による認可制から事業者による届け出制と変わった。