

<交通事業者>

日 時：令和2年10月28日（水）15時00分～16時00分

会 場：県庁知事応接室

参加者：5名

【発言者①（九州旅客鉄道株式会社）】

JR九州旅客鉄道の〇〇でございます。よろしく申し上げます。

本来なら社長の青柳が来てお話するべきところでございますが、どうしても外せない用がございまして、私が代理で出席させていただきます。よろしくお願いたします。

まず、先ほどの説明にございました令和2年の7月豪雨に際しまして、球磨川流域周辺の地区の皆様方の尊い命が奪われ、かつ、まだまだ避難生活を余儀なくされている方々がいらっしゃることに、心からお見舞い申し上げたいと思いません。

本日は、「令和2年7月豪雨からの復旧・復興及び治水対策のあり方に対するご意見・ご要望をお聴きする会」ということで、私ども交通業者としての意見を申し上げる機会を与えていただき、ありがとうございます。

今回の豪雨からの復旧・復興及び今回の洪水被害を踏まえた治水対策のあり方につきまして、弊社としての意見を述べさせていただきます。

弊社としましては、肥薩線におきまして、報道等で聞かれていると思いますが、球磨川第一橋梁、第二球磨川橋梁という経年100年を超える2つの大きな鉄道橋の流失をはじめとしまして、盛土、路盤、道床、線路設備一式、線路内の土砂流入、駅舎そのものが流されてしまうなど、合計で約450件もの被害を受けているところでございます。

また、八代・人吉区間にある鉄道橋梁のほとんどが水没したことも確認されておりまして、線路延長で見ただけの場合につきましては、肥薩線の八代・人吉間、約52キロの内、約半分の24キロが損壊してしまうという状況でございます。

今回、肥薩線の災害につきましては、近年激甚化した災害であります平成24年の九州北部豪雨、地元熊本の平成28年の地震、あと平成29年の九州北部豪雨といった、これまで当社が経験してきた甚大な被災と比べても、被災規模が全く異なるものでありまして、九州に鉄道が敷設された歴史に照らしても、最大規模の被災といわれざるを得ないという状況になっているところでございます。

今回の豪雨被害につきましては、これまで8月と10月に令和2年7月球磨川豪雨検証委員会が計2回開催され、被害状況の分析やさまざまな治水対策を施した場合の効果など、完璧な検証がなされているということを聞きます。

今後は、昨日初めて開催されました球磨川流域治水協議会において、球磨川の治水に関する検討が行われ、新たなステージに入ってくるものと私どもは理解しております。

また、この今回のご意見・ご提案をお聴きする会を通じた球磨川流域の市長様や住民の方々、弊社を含めた各方面の団体様からのご意見やご提案、並びに、球磨川流域の治水協議会におきます種々の議論を踏まえた上で、将来の球磨川の治水に関する方向性などが整理されていくことになろうかと思っております。

弊社としましても、球磨川の治水に関する一定の方針が示されましたのちに、それを踏まえまして、今回の災害に関する復旧方法の検討の深度化に速やかに取り掛かりたいというふうに考えております。

今後も、球磨川流域の復旧・復興及び治水対策のあり方などの議論の進捗もしっかり把握しながら進めてまいりたいと思っておりますので、何卒よろしくお願いいたします。

なお現在、八代・坂本間、人吉・一勝地間におきまして、朝夕の通勤時間帯に代行のタクシーを運行しているところでございます。

今後も、お客様のご利用状況を把握しながら、運行本数、時間、また区間等を、道路の復旧に応じまして、柔軟に対応してまいりたいと考えております。

弊社からの意見は以上でございます。

本日は、このような機会を与えていただきまして、ありがとうございました。

【発言者②（くま川鉄道株式会社）】

いつもお世話になっております。くま川鉄道の〇〇でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本日は、災害に対するご意見をお聴きする会に参加させていただき、聴いていただくということでありがたく思っております。

くま川鉄道は、まず、7月の豪雨で、弊社の球磨川第四橋梁という鉄橋が大正13年よりずっとございました。初めて今回の水害で流れたような状況でございました。

全長24.8キロの内、第四橋梁の前後1キロあたりが特に甚大な被害を受けております。

当日より車両のほうの運行がストップしているような状況のなかで、弊社の沿線上に高校が4校ございます。850人もの高校生が利用しているなかで、ピーク時に430人と、田舎の地域としては大変多い鉄道利用者がある地域路線でございますが、まずもって、運行に際しまして、バス代替輸送を会社の責任としてやらせていただきました。

こちらは熊本県様のほうから、バス代行輸送代金等々、ご支援いただきました

ことを本日、お礼を申し上げたいと思っております。

弊社のほうも車両のほうで、全車両、5車両、全てが浸水いたしました。

こちらは修理等々で治せるような状況でございますが、復旧支援のほうの費用には今のところこっちは入らないということでしたので、こっちのほうも復旧に関して、今、頭を痛めているような状況でございます。

弊社の社員、7名ほど水害に遭いまして、私自身も自分が持っております駅前美容室が1メートル30ぐらい入りまして、全部機材と流れたような状況、母が町中に住んでおりましたが、そちらも床上浸水したような状況でございます。

治水に対して、今後、このようなことが起こったことに対しては、やはりしっかり議論重ねていただき、まず災害の少ないまちづくりを行っていただきたいと思っております。

しかし、川辺川ダム、以前よりずっと議論されてきたなかで、今ようやく意見の対立とかなくなった今の状況ではございますが、今後こうすることで町が、意見が割れて、町が割れるようなことがないようなことを願っております。

ただ、人命を守るという点では確かに必要なことでございますし、ただ、球磨川流域、私ども球磨川とともに生きてまいりました。

堤防のかさ上げ等で川が見えなくなる、そのようなことは、やはり、あまり考えていただきたくないという、観光地でもございますし、やはり治水に対して、堤防のかさ上げ等ではないほうがいいのかなど思っています。

今回の水害に関して、私どもは球磨川流域で住む以上、災害を心得ていかなければいけない、守っていただくというよりは、やはりそういうことも想定し、私どもは先ほどありましたように、自分たちの生命は自分たちでやはり守ること、何かあったときに自分たちが命を守る行動を起こす、この初動が大切かなと思っております。

それと、災害後に、やはり災害で思ったのが、災害後の対策、対応、それぞれの処置。熊本県様や国からの支援というのは、早くいただきました。多分、熊本震災等々が事前にあったということで、そのあたり熊本県の動きがとても早く、私どももすごく助けられたと思っております。

そのようなかたちで、治水ももちろん大事ですが、その後のフォローの仕方、私どもが避難する場所の確保、逃げ道、その後生活できるかたちを作っていたら、町中も商売されている方、全て今はもうお店が閉まっているような状況ですので、やはり心配するのは人吉市の経済でございます。

この人吉市がいかに早く復旧していくか、このあたりのことをやはりご支援いただけるようなかたちを取っていただければ、災害の後のことも、やはり私どもはどちらかという、そちらのほうがとても大切かなと思っております。

すみません、まとまりのないお話ですが、これで私の意見とさせていただきます。

【発言者③（肥薩おれんじ鉄道株式会社）】

肥薩おれんじ鉄道でございます。

本日はこのような機会をいただき、誠にありがとうございます。

そして、また日頃から肥薩おれんじ鉄道の経営支援など多大なるご支援をいただきまして、この場を借りてお礼申し上げます。

今、くま川鉄道の〇〇さんからもお話がありましたとおり、今回の発災直後から、熊本県から非常に頑張れというお言葉をちょうだいいたしまして、大変、私ども事業者にとってはありがたい言葉でございました。

それと、例えば、代行バスの手配だとか、そういった面についても、いち早くご支援をしていただくというかたちで、ご支援をいただきましたことを改めてお礼を申し上げます。

今回の被害でございますけれども、この私どもの肥薩おれんじ鉄道の路線が全線開通したのが今から93年ほど前で、すごく昔のことはよくわかりませんが、少なくともこの5、60年で見れば、これほど列車を長く止めたことはないような被害でございました。

50年程前に一度、JRさん、国鉄のときに鹿児島県側で大きな土砂崩れがあって1か月止まったような記録があるんですけども、それ以来の大きな被害ということで、92か所路線のほとんどの区間で何かしらの被害を受けました。

なかでも八代と芦北町にかかる区間の被害が甚大でした。特に、佐敷トンネルの出口付近、大量の土砂の流入については、非常に私も現場の写真を見て茫然といたしました。

ただ、非常に幸運だったのは、すぐ横に国道が通っている。それと被災の状況が、土砂を撤去してみたときに、線路に被害がほとんどなかったということもございまして、当初の予定といたしますか、見込みどおりほぼ3か月で運行を再開することができるようになりました。

一方の治水対策に関連して申し上げますと、球磨川橋梁、球磨川に架かる鉄道橋では一番河口に近い部分でございます。高速道路のすぐ横に、川が架かっている橋梁でございます。

そのなかの橋脚の一本が非常に大きく洗掘を受けています。ですから、橋脚の10メートルぐらいでしょうか、高さが。その橋脚の根っこがすっかり見えるところまで掘れておりました。

通常、そうなるとぐらつきとかということが出て来て、非常にそこを憂慮していましたが、一応安定して立っているという状況は確認できましたので、補強工

事を経て、元に戻すことができると思っています。

この洗堀箇所でございますけれども、球磨川の萩原橋の水域あたりを見ますと、5メートルちょっとの水位で最高水位が出ていますので、午前8時過ぎから午後1時ぐらいまでの間に、そのピークがずっと続いております。

その時間帯でこういう洗堀が起こったと思いますが、それよりもし水位が上がるとか、あるいはその水位がもっと長く続くと、洗堀がもっと広がる、それこそ橋脚の転倒が生じていたのではないかという、これはもう私見でございますけれども、そういったことも考えております。

現在、他の橋脚にも補強を施したほうがいいのかどうか、社内でも検討を始めておりまして、今後の事業者側の対応として、必要なところはそういう問題を詰めていって、残念ながら、国からの補助、補助金とか、こういう災害の予防対策の補助金も、全国規模でいうと満足な十分な金額ではございません。

そういったことで、以前からも要望をしておりますけれども、今年も国交省のほうで要求をされているようですが、その付き方によっては必要な箇所については防護をしていきたいというふうに思っています。

従いまして、治水対策で申し上げますと、少しでも水位を低くする、流量を管理するということが、私たちの希望でございます、その方策については、さまざまな方策を取っていただきたいというふうに思っているところでございます。

最後に、復旧・復興の方向性ですが、私どもは先週の日曜日に、その被災したトンネル付近まで歩くイベントをやりました。60人弱の参加者の方がございました。レールを歩いたあとに、佐敷の町中を歩いていただきました。その皆さんの感想ですが、佐敷でもこんなに水害の被害がひどかったんだ、というふうにおっしゃられるお客様がいらっしゃいました。

私ども、この佐敷、芦北町、新幹線が止まらない地区こそ、私どもの路線の一つの重要な資源だと思っておりますので、芦北町の復旧・復興に関して、私どもも精一杯のことをやってまいりたいと思ひますし、うまく各方面のお力を借りながら、取り組んでいきたいというふうに思っておるところでございます。以上です。

【発言者④（産交バス株式会社）】

産交バスの〇〇と申します。よろしくお願ひいたします。

まず、今回はこのような機会をつくっていただきまして、誠にありがとうございます。

弊社は今回の水害によりまして、人吉営業所が浸水をいたしまして、社屋が浸水し、それから車両25台が廃車になるなど、大きな被害を受けました。

復旧につきましては、準備していただいたなりわい再建補助金を活用させて

いただきたく、申請の準備を進めております。どうぞよろしくお願いいたします。

さて、弊社からは、今回の被害を鑑みて、今後の地域防災対策におけるバスの位置づけについて、2点意見を述べさせていただきたいと思っております。

一つ目は、営業所の立地についてです。

今回の水害や熊本地震の事例を見ましても、バスはその機動性の高さから、災害時の交通確保の最後の砦となっております。

災害時の確実な輸送手段の確保を考えると、どのような治水対策が取られようとも安全な場所に営業所の立地があれば、問題ないのかなというふうに考えております。

しかしながら、安全な場所への営業所の移設は、新たな用地の確保や設備投資など、なかなか容易ではありません。

そこで、災害時、維持しなければならない都市機能というのは、バスだけではないと思っておりますので、まちづくりとして地域防災拠点を県や自治体様で検討されることがあれば、バス事業者としてもぜひ参画をさせていただきたいというふうに思っております。

二つ目は、災害時特有の移動ニーズへの対応についてです。

災害時は定時のバス運行に加えて、非常時特有の移動ニーズが出てまいります。今回でいえば鉄道様の代替輸送が大きな課題となりました。

非常時にどこまで求めるかによって、これは変わってくると思っておりますけれども、地域で確保すべきバスの台数や運転士の人数を非常時を想定して、シミュレーションしていくことも必要ではないかと感じております。

県におかれましても、ぜひバスを公共交通という視点だけではなく、防災インフラとして再定義して政策を考えていただきたいと思いますというふうに思っております。以上でございます。

【発言者⑤（人吉球磨タクシー協会）】

人吉球磨タクシー協会の〇〇でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

まず、人吉球磨タクシー協会の現状でございます。人吉市に2社ございます。球磨村に1社、錦町に1社、それから相良村に1社、あさぎり町に1社、多良木町に2社、そして湯前町に1社というようなことで、全部で9社のタクシーで組織をしているものでございます。

今回被害に遭いましたのは、人吉の2社でございまして、台数にしまして、大体、認可台数が2社で約75台ございまして、そのうち被災をしましたのが約63台の車が2社で記録されております。

私はつばめタクシーでございまして、当社におきましては、約26台の車、そ

れから人吉タクシーにおきまして、それ相応の車が被災をしたような状況です。

幸いに当社は2階が事務所になっておりまして、1階部分の、重要といえば重要なんですけれども、配車室関係が被災をいたしました。人吉タクシーは1階平屋でございますので、全部が被災をしまして、もう無線は使えないような状況でございましたけれども、被災をしまして7月の5日から営業は開始をいたしました。

もちろん電話が通じませんのでボイスワープ等を使いまして、携帯電話の転送電話で、私どもの携帯に電話を回しまして、口伝えで配車をするというようなことで、残りました小型タクシーの6台で、従業員38名をフルに、それに順番で乗せましてやった次第でございます。

どうにか現在は、バスの代替輸送、バスのほうは生き残りましたものですから、バスの代替輸送のほうをくま川鉄道様からのご依頼によりまして、現在そちらのほうの輸送をさせていただいております。

また、JR様の一勝地・人吉間の輸送等も今させていただいているところでございますが、まだまだ、白石・人吉間という課題もまだ残ってはいるんですけれども、そちらのほうもJR様、また熊本県の教育委員会様とお話をさせていただきながら、今後詰めていきたいなというふうに考えているところでございます。

治水に関しましては、今回、山田川の支流からの、私どもも40年、57年と水害はありましたけれども、これまでかつて当社の分社まで、また各施設まで行ったことはありませんでした。

そういうなかで今回本当に50年振りぐらいに被災をしたというような状況でした。

ですから山田川、ほとんどが今回市内に流れ込んだのも、先に山田川でした。裏の、例えば鮎里さんのホテルの前から来たのは山田川のバックウォーター現象で、その後に球磨川が氾濫をしたというような状況で、時間的に早かったのは山田川が非常に早く、堤防を越えたというような状況でした。

それから今度、私どもの復旧対策としましては、1階部分にはそういう無線設備とかそういうのは置かずに、全て2階に移動をさせました。

それから人吉タクシーにおきましては、移転をいたしまして、ちょっと高い地域のほうに移動をいたしまして、なかなか保証がないものですから、ということで対策を打っているところでございます。

今後に対しましては、一番心配するのはやはり人口の流出というのが、私どもが大変心配をしているところでございます。

できましたら本当に、いろいろ出先機関等をもう一度人吉あたりに出していただいたり、大学の土木研究関係のサテライトのオフィスとか、そういうものを

出していただいて、町の賑わい創出に、ぜひご協力いただければというふうに考えているところでございます。

私のほうも人吉の観光協会も行っておりますので、観光とまちづくりは車輪の両輪であるというようなことで、今後も進めていきたいというふうに考えているところでございます。

どうぞ、今後とも末永くご支援のほうをよろしくお願いいたしまして、ご説明をさせていただきます。よろしくお願いいたします。

【蒲島知事】

ちょっと質問よろしいですか。

今、山田川の氾濫が早かったと、そして最終的には球磨川が氾濫したということですか。

【発言者⑤（人吉球磨タクシー協会）】

私どもの中青井町というところに関しましては、これは山田川だけだと思います。人吉駅のところまでは、前までいきましたけれども、これも多分、山田川です。流れが球磨川からの流れではございませんでした。球磨病院がございまして、あちらのほうから流れてきたような状況でした。

【蒲島知事】

球磨川のほうがそっちに流れてなかったと。

【発言者⑤（人吉球磨タクシー協会）】

そうなんです。はけないんです。どうしても橋に、欄干に、材木とかそういうのが詰まりますと、橋の際からどんどん溢れてきて、橋がせき止めてしまって水が溢れてくるというような状況でした。

【亀崎審議監】

検証におきましても、先に山田川が氾濫しまして、その後7時50分ぐらいに球磨川本川のほうに溢れ始めたというような状況でございました。

【蒲島知事】

私も、皆さんの意見をしっかり聞くと、今回は支川の影響がとても大きかったということで、前まではそこまでわからなかったんですけれども、流れがせき止められて、バックウォーターで。

【発言者⑤（人吉球磨タクシー協会）】

山田川が、本当に毎回なんですけれども、ここまで支流のバックウォーター現象というのが如実に表れたのは、私も初めて見ました。

近寄ることができずに、私どもの会社でも1.8メートルぐらい中青井町に来たものですから、これはもう、こういうことは今までかつてなかったものですから、驚いているところでございます。

しかし、いろんな話を聞きますと、誰一人球磨川に対する恨み辛みはあまりおっしゃらないというのが、率直な意見でございます。

本当に皆さん球磨川を愛しているというか、そんな感じでした。

【田嶋副知事】

〇〇さん、今の、子どもたちの状況とか。

【発言者②（くま川鉄道株式会社）】

はい。鉄道があったことが、今まで当たり前だと思われていると思います。

それで先ほど産交バスさん、つばめさんのバスを出していただき、代替輸送しておりますが、不便さを感じられてるみたいで、今までの鉄道では考えられなかったことが、口に出るといふか、苦情が出てくるようなかたちになります。

当たり前が当たり前じゃなくなるもので、そういうときにやはり、いかに鉄道が主要な乗り物で、皆さん当りに、鉄道で学校に通えたかというのが、一番あったと思うんです。

代替バスだとやはりいろんな問題がございまして、時間と定時性、速達性、全てにおいて、そのあたりを考えますと、やはり鉄道の、人吉球磨には公共交通網としては、鉄道がやはりまだ必要であると考えております。

たまたま、第四橋梁のほうがか川辺川と球磨川の合流地点にございます。一度にそのあたりに水圧がかかってきたというのもあるかと思いますが、やはり、100年間、もうあと4年で100年経つ湯前線は、今まで一度もそういうことなかったのが、今回初めて被災を受けたということを考えますと、やはり相当な水圧がかかってきたのかなとは思っております。

【田嶋副知事】

〇〇さん、今、再建に向けた状況は。

【発言者④（産交バス株式会社）】

バスの復旧につきましては県内各地の営業所からバスをすぐに集めまして、水害の1週間後ぐらいから段階的にバスの運行は始めることができました。

ただし、全社からバスを集めておりますので、やはり全社的にバスが不足しているということで、今回なりわい補助金を活用させていただいて、車両を入れたいなというふうに思っております。

あと、バスの路線については、今2か所、まだ道路の都合で通れないところがあるということで、運休が続いてるところでございます。

【蒲島知事】

補助金の使い勝手はどうか。

【発言者④（産交バス株式会社）】

そうですね。

うちは定額補助を適用させていただけないかということで、今取り組んでおるところでございます。なかなかハードルが高くて、難しいなという印象を受けております。

どうしてもバスの維持にかかる費用というのは、市町村様に、最終的に補助金として負担していただいている部分もありますので、なんとかその部分を軽減するためにも、定額補助でさせていただいて、国のお金を使わせていただいて、市町村での負担を減らしたいというような趣旨で、そういう活動をしております。

【田嶋副知事】

〇〇さんのところは、なりわい補助は。

【発言者⑤（人吉球磨タクシー協会）】

本当にありがたく、なりわい補助金を創設していただきまして、シングル補助金ということで、本当に感謝しております。現在進めておりますけれども、どうしても私どもは車両の入れ替えが主になってまいりまして、そのなかでやはりある程度、車歴が古くて、例えば生産中止の車とか、LPガスのコンフォートという車がありますけれども、その車に変わるものとして、同等の証明とかいろいろいるものですから、昨日もよろず拠点様に相談に行きまして、どうでしょうかというようなお話をさせていただきました。

そうしましたら、「私はいいと思うんだけども県のほうがなんというか」というような話だったものですから、もう、ある程度よろず拠点様のほうも大丈夫と思うけれどもねというようなところに、どうか、少し権限をいただければ、助かるんですけれども。そういうことで非常に助かっております。

今後、できるだけ早く、我々も申請ができるように、今進めておりますけれど

も、とにかくそれに見合う支払いのお金も必要になってまいりますので、そちらのほうの準備をしながら、今進めているところでございます。

本当に助かっております。ありがとうございます。

【蒲島知事】

なるべく被災者のほうに寄り添って、お願いします。

何かリクエストがあるなら、お聞きします。

【発言者③（肥薩おれんじ鉄道株式会社）】

問題ないことはないですけども。もう今週、日曜日に向けて再開でございますので。

本当に不幸中の幸いというところが多かったもんですから。それで今回は国道の上から溢れてきたって、国道より上は多分国道側で、手当てをしてくれると。国道がないところでこういうことが起きたときに、やはり鉄道事業者として大変、ちょっと困る状況があると思います。

JR様も、地権者との交渉であるとか、その応急措置をするにあたっての了解を取り付けると、要するに所有者が誰かわからなくなっている土地が結構多うございますので、そういったところが、今回はそういう場所ではなかったというのが一番です。

森林の、いわゆる民有林です。民有林で放置されたところから崩れてくるとかそういうのが非常に問題。

【発言者①（九州旅客鉄道株式会社）】

所有者のわからないとこ、結構もう所有者がいないんです。

国のほうも動いてくれてまして、そういうところについてはある程度鉄道会社で動いていいよというような、今、流れを作ってくれていますね。

【蒲島知事】

誰がやっても難しいのね。所有者のことは。

【田嶋副知事】

そこが今問題で、国でも法制化があったりしてますけれども、まだそれが途についたばかりで、今からです。

肥薩線も多かったですね。

【発言者①（九州旅客鉄道株式会社）】

そうですね。はい。

もう、いわゆる九州中ありますので。やはり、もう周りの山から倒木とか、このように鹿児島の方でも、上でされてる土砂崩れで、なかなか、所有者はいらっしやらない。所有者が見つければいいんですけども、探しても、もういなくなって誰かわからないみたいな感じがたくさんございます。

でも国がもうちょっと、今動いてくれてます。

公の土地だともう我々やりますからとって、できるんですけども、わからないのが一番困るんですね。

【田嶋副知事】

もう、民間で所有不明なところは行政ですするという、そういうような仕組みを作らないと。

今後、国との連携とかもやっていきます。

（以 上）