



人と環境にやさしいトランジットモデル都市をめざして RACDA

第 151 号

2016 / 5

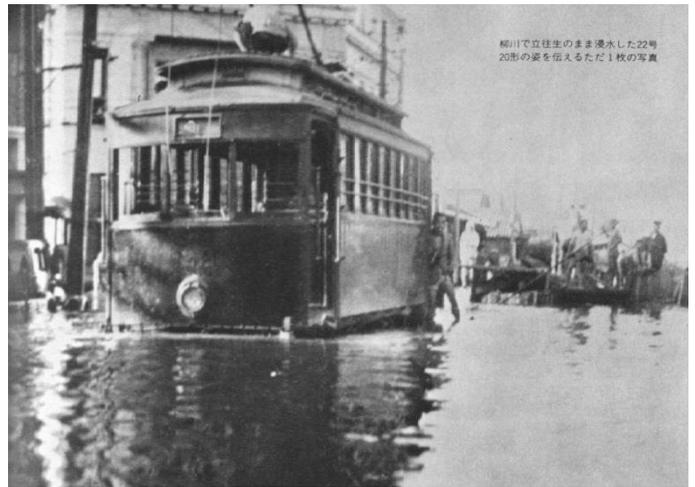
## 災害に強い公共交通としての LRT 路面電車は復興のシンボル

■4月14日の熊本地震では震度7を二度も記録して今なお余震が続き、多くの人が避難を余儀なくされ、車中泊の方々のエコノミー症候群が問題となっている。まずは一日も早い地震の収束を祈っている。こうした中で熊本の市電は岡山の MOMO と同タイプの COCORO が被害を受けるなど全面運休となったが、いち早く4月19日に一部運転を再開、20日に全線復旧した。

■路面電車は災害に強いと言われている。昭和9年9月20日、岡山県下は室戸台風に襲われ、岡山市内も完全に水没し、電車も被害を受けたが、数日で復旧。昭和20年6月29日の岡山空襲では岡電は架線柱全焼という被害を受けたが、幸い東山車庫の消失を免れ、空襲後70日の9月9日に東山線が開業し、戦災復興事業に貢献したとして建設大臣から表彰もされた。岡山市中心街全域が空襲の被害に見舞われたが、修理建設資材もほとんどない中でいち早い復旧は、多くの市民に勇気を与えたと評価されたわけだ。

■岡山だけでなく広島原爆、函館大火などの惨事から、いち早く路面電車が復興して市民に勇気を与えたこともよく知られており、これらの都市では路面電車が復興のシンボルとなり、その後、多くの都市で路面電車が廃止になる中存続できたのは、市民が路面電車の価値を認めていたからだと思われる。

■函館は何回も大火に襲われていたが、特に昭和9年3月21日大火では火災は最大規模となった。強風により1軒が吹き飛ばされたのを契機に困炉裏火が拡散して20か所以上に飛び火、最終的には市街地の1/3、一万軒余りが焼失する規模となり、焼死者2054



NPO 法人公共の交通ラクダ(RACDA)

事務局 〒700-0823 岡山市北区丸の内1-1-15 禁酒会館3F TEL&FAX 086-232-5502

E-mail: info@racda-okayama.org

URL: <http://www.racda-okayama.org>

RACDA

検索



名だけでなく、火と水に追われて逃げ場を失った溺死者 917 名、凍死者 217 名となった。路面電車も電車 48 両および車庫等諸施設が焼失したが、1 週間後の 3 月 28 日早くも一部路線の運行が再開され 31 日までに全線復旧し運行を再開、多くの市民を勇気づけた。さらに市民を勇気づけるために、翌年より開催されたのが函館港まつりである。その後東京都電から 25 両を急遽譲渡され、年末には新車庫も完成したという。

■昭和 20 年 8 月 6 日の広島原爆投下後いち早く路面電車が復旧したことは、70 周年の昨年も特集番組が組まれるなど大きく報道された。被爆電車として 650 型が今も広島の町を走っている。戦時中全国的にも路面電車の運転手には女性が登用され、広島では広島電鉄家政女学院という学校までできていた。原爆投下直後 123 両のうち 120 両が被害を受けたが、その中で 3 日後活躍を始めたのが 652 だった。生き残った広島電鉄社員は、被爆当日から焼け残った電車を本部にし、復旧作業を始めたとのこと。悲惨な被害に打ちひしがれた市民にとって、都心の公共交通の復活は、復興の大きなきっかけとなった事だろう。現代の災害でも、公共交通の復活は復興のシンボルとして扱われることが多い。

■路面電車が地震などの災害に強いことは、もっと知られるべきであると思う。路面電車は、日本だけでなく欧米でも、都市郊外に出来た鉄道駅と旧市街地を結ぶために道路上に敷設されたから平らで、崩れやすい築堤の必要もない。山を通らないから崖もほとんどなく、トンネルも鉄橋も少ない。構築物が少ないということは、軌道の保守は容易で、地震や水害でも壊れたり流されたりすることが少ない。また複線で上り下りが区別されている場合が多く、重大事故である正面衝突を起こさないから、信号システムが簡単で済み、災害時の復旧も電車と架線柱、変電所があればいい。路面電車の建設費用が 1km あたり 10 億円程度と、モノレールや新交通システムの 100 億円、地下鉄の 400 億円に比べて安いのも、構築物がほとんどないからだ。モノレールや地下鉄は一度壊れると中々再建するには時間がかかる。阪神大震災では新交通システムのポートラムの高架が崩れ、阪神高速の高架は横倒しになった。高架やデッキは災害に弱い。

■21 年前の阪神大震災で衝撃的だったのは新幹線の桁が数か所で落ちたこと。もし昼間で走行中なら、1 編成 1400 人が乗れる新幹線が時速 300km で走っているわけで、さらなる惨事を招いていた。その後新幹線はすべての高架の橋脚に鉄板を巻いて補強し、初期微動を検知して緊急停止を行い、脱線転覆防止の措置を行ったが、それでも今回熊本では低速走行にもかかわらず新幹線の脱線は防げなかった。けれども今後さらに直下型地震対策が進んでいくだろうが、それには膨大な費用がかかる。

■阪神大震災では大阪—神戸間の JR 線や阪神、阪急もすべて高架に大きな被害を受けたが、いずれも半年ほどで復旧した。儲かる路線だから可能だったのである。実はその後の JR 可部線廃止は、赤字なので鉄橋やトンネルの保守ができないからであった。吉備線 LRT 化検討も、赤字ローカル線対策として運行コストを下げるのが目標なのだ。鉄道の LRT 化には、災害対策の側面もあるのだ。

■交通政策基本法が成立し、今後は赤字ローカル線を、市町村が主体となって税金を投入して維持しなければならない時代になってくる。グローバル化したなかで完全民営化した JR グループでは、コストのかかるすべての赤字ローカル線の維持は不可能になっており、どこかで大きな災害が起きれば、鉄道路線の復活は不可能とみられていた。その心配は東日本大震災で顕在化し、三セクのリアス線は復活したものの、JR 東日本所有の高架の多かった気仙沼線などでは復活を断念して、バス代替 BRT 化が行われている。熊本地震でも、豊肥本線等の復旧を頑張っ欲しいものだ。