

○「地方鉄道」は、通学、通勤、通院など、中山間地域の貴重な移動手段として重要な交通インフラであるとともに、地方の経済を支える観光振興などの重要な役割を果たしている。近年気候変動により激甚な水害、土砂災害が頻発化しており、ひとたび「地方鉄道」が被災し不通となれば社会経済活動に大きな影響を与えるだけでなく、復旧のための多大な時間と費用が課題となる場合が多い。

○鳥取県では河川事業や砂防事業により浸水被害や土砂災害を未然に防止し、地方鉄道に対する自然災害リスクの軽減を進めている。

河川事業 河川事業の全体予算約39億円のうち約25億円(63%)により推進※

- JR山陰本線など日本海沿岸に並走し、浸水被害が発生しやすい河川の下流域で多くの河川を横断している。
 - 鳥取県では、地方鉄道に隣接する河川や、その上流域の河道整備を進めており、観光や経済の拠点でもある地方鉄道を保全。
- ※令和4年度国庫補助



【事業箇所事例】 JR山陰本線 由良川・北条川(北栄町)

① 北栄町由良宿

② 北栄町米里

放水路の整備

鉄道橋渡河部の河川拡幅

昭和62年10月台風19号による浸水被害
浸水面積 680ha
浸水戸数 350戸

【事業箇所事例】 JR山陰本線 佐陀川・精進川(米子市)

平成23年9月台風12号被災状況(佐陀川)

堤防の強化

被災後、速やかに護岸を復旧し、河床の安定化を目的に帯工の整備を行った。また堤防を調査した結果、洪水に弱い箇所が確認されたため、堤防強化を目的に川裏側にドレーン工を配置し、洪水時でも崩れにくい堤防を整備している。整備によりJR山陰本線などが位置する下流域の浸水を軽減している。

護岸の復旧

ドレーン設置後の堤内水位

帯工による河床安定化

- 【地方鉄道を保全する主な河川事業(合計14河川)】
- JR山陰本線 ~ 河川 由良川、佐陀川、精進川ほか 計10箇所
 - JR伯備線 ~ 河川 日野川
 - JR因美線 ~ 河川 私都川、砂田川
 - 若桜鉄道 ~ 河川 八東川

砂防事業 砂防・治山事業の全体予算約42億円のうち約7億円(17%)により推進※

- 鳥取県は山林が県土面積に占める割合が高く(約74%、全国13位)、土砂災害が県内鉄道に及ぼすリスクは高い。
 - 鳥取県では、人命財産のほか中山間地域の重要な交通インフラである「地方鉄道」を保全する砂防事業を推進。
- ※令和4年度国庫補助

土砂崩れによるJR運休の例(令和3年7月豪雨)
(県危機管理局とりまとめ資料より)
➢ 梅雨前線の影響による記録的な大雨により、JR山陰本線 由良駅西側の法面が崩れ、線路上に土砂や木が流出。
➢ JR山陰本線では7/7から終日運休の措置がとられており、法面の崩れは7/7の日中に発生。
➢ 不通区間で代行バス輸送により部分的に運航が再開し、復旧作業の結果、全線の運転再開は7/12発からとなった。

【事業箇所事例】 第3セクター若桜鉄道 八頭町日下部地区

砂防堰堤

高宮谷川(R7完了予定)

宮ノ谷川(H26完了)

法ノ谷川(H27完了)

下日下部谷川(H27完了)

若桜鉄道

土砂災害警戒区域

宮ノ谷川(H26完了)

地域の観光資源となっている若桜鉄道(特ライナーとの並走風景)

【事業箇所事例】 JR因美線 智頭町木原地区

砂防堰堤

稗谷川(R5完了予定)

砂防堰堤

鹿谷川(H26完了)

JR因美線

土砂災害警戒区域

木原集落(約15世帯)

- 【地方鉄道を保全する主な砂防治山事業(合計18箇所)】
- JR山陰本線 ~ 砂防 泊谷川(湯梨浜町泊)ほか 計2箇所
 - JR伯備線 ~ 砂防 荒田川(江府町荒田)ほか 計9箇所
 - JR因美線 ~ 砂防 稗谷川(智頭町木原)(上図)ほか 計3箇所
 - 若桜鉄道 ~ 砂防 高宮谷川(八頭町日下部)(上図)ほか 計3箇所
 - 智頭急行 ~ 治山 大内地区(智頭町大内) 計1箇所



JR因美線を含む赤字路線の維持に向けた要望活動に関する報道
[令和4年5月12日付日本海新聞より]

JR西日本が特に利用者の少ない在来線区間の収支を公表したことを受け、鳥取など28道府県は11日、鉄道路線の維持、存続について国土交通省に緊急提言した。
提言内容の主なものは以下のとおり。

- 国鉄改革を実施した国がネットワーク維持の考え方を責務として示す
- 黒字路線の収益を赤字路線へ配分する
- 路線廃止は慎重に考えるよう事業者を指導する
- 事業者の判断だけで廃止が可能な現行法の見直し