

令和 8 年熊本地震・被災地支援のあり方に関する学術的所見（第一次）

土木学会土木計画学研究委員会 令和 8 年熊本地震対応特別プロジェクト実行委員会

注：本委員会の趣旨・委員構成、参考資料等は右記公式 HP を参照されたい。<https://x.gd/mQp1S>

2026 年 7 月 28 日、熊本地方に大きな被害をもたらした大規模地震の発生に際し、土木学会土木計画学研究委員会では令和 8 年熊本地震対応特別プロジェクトを立ち上げた。本プロジェクトでは令和 8 年 8 月 6 日時点で得られた各種調査報告、データ等に基づき、被災地支援、復旧・復興に向けた以下の諸項目の提案が適当との学術的所見を公表する。

1. 災害関連死の回避・最小化

平成 28 年熊本地震では**震災死者数の 8.2%が災害関連死**（直接死 50 人に対して関連死 225 人）。したがって、猛暑・酷暑が続く現下の被災地では災害関連死の回避・最小化が喫緊の最重要課題の一つである。関連死リスクは高齢者・病人等のホテル等への二次避難で大きく低減することから、以下の「**二次避難の加速・促進**」策の速やかな推進が必要である。

1a) ホテル等の二次避難先の拡充（＝「受け皿」の拡充）：既に一定確保されているが、その避難先のさらなる拡充が必要である。これが現下の喫緊の課題である。

1b) 二次避難の推奨・調整の加速：「受け皿」確保にあわせて二次避難の迅速な推奨が必要。特に、自宅を含め一次避難を選択している**関連死高リスク者**に対しては、**健康・生命のリスクを最小化するためにも二次避難がとりわけ強く求められている旨を強調した説得的（persuasive）な推奨・調整の加速**が必要である。同時に、非被災地への二次避難（いわゆる**広域避難**）を奨励・調整する。とりわけ、車中泊や在宅避難など「**見えにくい避難者**」への対応が必要である。

（補足）：以上と並行して、可能な限り**二次避難を円滑化し、二次避難先での関連死リスクを下げる**下記のような「**環境整備**」を図る事が必要である。

- ・二次避難先での健康チェックと必要なケア（栄養バランスを含む）の実施
- ・そのためのホテル側と健康福祉医療側の協調体制の構築
- ・空き巣パトロールの拡充（＝避難により自宅を空けることへの懸念最小化）
- ・二次避難先におけるバス等のモビリティの確保

（詳細については、参考 1：畑山資料を参照）

2. 迅速な被災地交通マネジメント

被災地における迅速な交通・モビリティの確保は救護救援、復旧復興の被災地支援において喫緊の必須課題である。とりわけ被災地では道路・鉄道が寸断され、災害下の各種交通需要に対応できず激しい混雑が発生しており、**迅速な交通インフラの復旧に加え、交通需要とインフラ復旧の段階の双方に応じた「可能な限り計画的」な代替路の確保、「可能な範囲」での時間的・空間的分散化対策**の検討が必要である。具体的には、緊急対応として、以下の諸対応が必要である。

2a) バスの緊急車両扱い：道路の損傷区間では、復旧度合いに応じて「緊急車両の通行だけを許可す

る運用」が進められている。そのケースでは（被災地が起終点の路線を中心に、状況に応じてより多様な路線も視野に収めた）バスも緊急車両扱いにする事を積極的に検討し、可能な範囲での運行許可が必要である。**物流車両**についても緊急車両扱いになっていないものについては同様の対応が必要である（H28年熊本地震等で実績あり：**参考2 神田資料**参照）。

2b) 鉄道代替バス路線を検討・運用：

- ・現在、九州新幹線、鹿児島本線、肥薩おれんじ鉄道が損傷し一部区間が運休・減便。
- ・その復旧を急ぐとともに（3. 参照）、**復旧段階と各時点で想定される交通需要^{※1}にあわせた代替バスの可及的速やかな検討・運行**が必要である（その際、2a)の緊急車両扱いが肝要）。
- ・特に現時点では長期運休の**熊本・新水俣間新幹線の代替バスの検討・運行が喫緊の課題**。
- ・なお、復旧復興が進むにつれて、一旦減少した交通需要[※]が回復し、**さらなる混雑は必至**。したがって、**被災地復興の為には事前の計画的対策**が必要不可欠である。

※ 現在3割減少という報告あり。また検討にあたっては、平常時の交通需要参照が必要（**参考2 神田資料**）

2c) 道路・公共交通情報の周知徹底：

- ・被災地では復旧復興の進展に応じて交通の需給状況は日々変化する。**混雑の**（時間的・空間的・手段的）**平準化や経済社会活動の活性化**のために、道路・公共交通情報を効果的に発信し、周知徹底することが不可欠である。
- ・なお、情報の加工発信は地域外でも担えることから**地域外からの情報発信体制構築が必要**。

例）熊本地震（2026-07-28）交通量変化ダッシュボード <https://kumamoto-earthquake-traffic-map.streamlit.app/>

2d) 道路・公共交通対応の連携体制の形成・強化：

上記の各種交通対応は国・地方行政、民間、各学協会等が関わるため組織間連携が必須。すでに各組織が連携した熊本県災害時交通マネジメント検討会が動いているが、大学/学会なども活用しながら適材適所の連携体制の強化が必要である。とりわけ、復旧や二次避難促進のために必要な「**地域内交通**」は、被災基礎自治体だけでは対応が困難であり、被災基礎自治体と連携しながら国等による支援が必要である。

3. 鉄道復旧にあたっての行政支援

鉄道は民間事業を基本とするが、公共性が高くとりわけ被災地支援・復旧・復興期の公共性は高い。その点に鑑みた**行政支援は、鉄道復旧の迅速化において極めて重要**である。

3a) RAIL-FORCE（鉄道災害調査隊）の派遣検討：

能登半島地震では、鉄道局判断で「RAIL-FORCE」が復旧工程を検討したことが奏功した。今回も状況を鑑みつつ、迅速な復旧、財政的・人材的支援を企図した派遣の検討が不可欠である。

3b) 九州新幹線復旧に向けた迅速な取組み：

大動脈である九州新幹線の復旧を加速するためには、JR九州における復旧作業に鉄道・運輸機構と国が連携して協力することが強く求められる。

以上