

② 線路→道路

南阿蘇鉄道沿線のうち、

- ・ 線路とマイクロバスが走行可能な道路が近接している箇所
- ・ 道路と線路がほぼ同じ水準にあり舗装等で接続可能な箇所
- ・ 比較的広幅員の踏切

を条件として、以下の3箇所を候補に挙げる

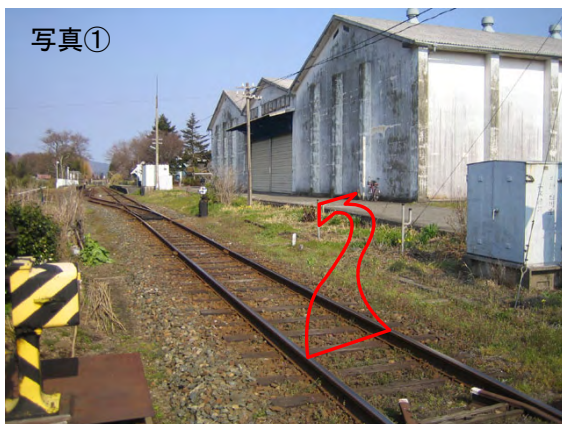
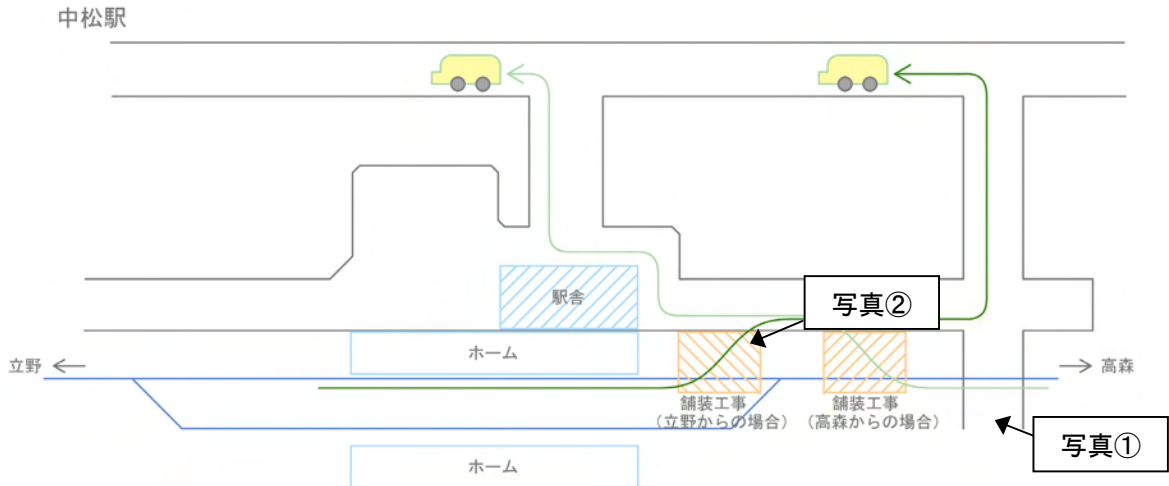
なお、後述の運行ルートの検討内容を踏まえ、高森駅での線路→道路のモードチェンジは検討対象外とする。

中松駅付近

○ モードチェンジの考え方

- ・ 中松駅付近の高木踏切からの脱出はDMV 転回のための幅員が不足するため、踏切周辺の側道及び空地を用いて脱出することを検討する。
- ・ 中松駅ホームと分岐器との間にアスファルト舗装等を行い、側道と接続する。

○ モードチェンジのイメージ



○ 必要工事

(単位: 千円)

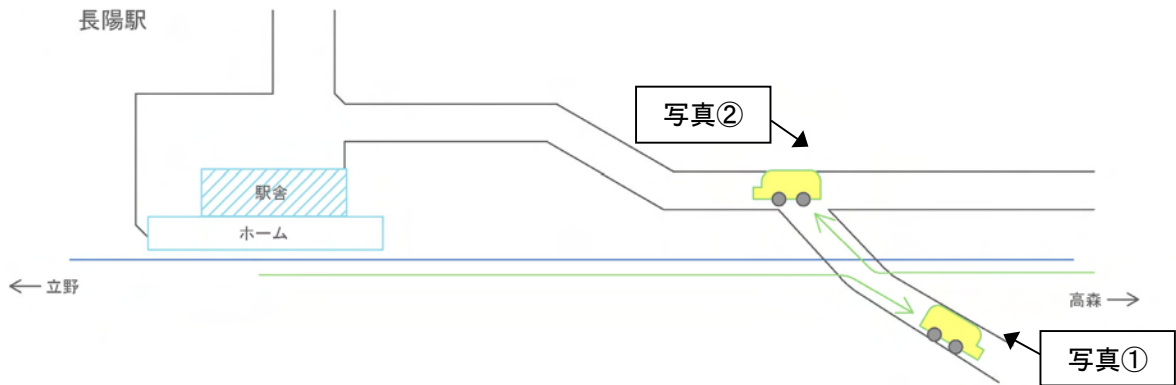
軌道敷舗装 他	1,000
---------	-------

長陽駅付近

○ モードチェンジの考え方

- ・ 長陽駅に近接する冠出踏切又は側道を用いて脱出することを検討する。
- ・ 踏切部の縁石撤去や側道との接続のためにアスファルト舗装等が必要である。

○ モードチェンジのイメージ



○ 必要工事

(単位: 千円)

軌道敷舗装 他	1,000
---------	-------

白川水源踏切

○ モードチェンジの考え方

- ・ 阿蘇白川ー見晴台間の白川水源踏切から脱出することを検討する。
- ・ 縁石の撤去等が必要となるが、物理的な支障は少ないものと考えられる。既存の踏切を活用できるため、コスト的にも有利である。



○ 必要工事

(単位:千円)

縁石撤去 他	200
--------	-----