

# JR連合 政策News

第271号

2015年9月17日

## JR九州「肥薩線」の被災状況視察、 「人吉市」との意見交換を実施！

～台風15号の大きな爪痕の残る被災現場と復旧の取り組み状況を確認～

JR九州「肥薩線」は、熊本県八代市の八代駅と鹿児島県霧島市の隼人駅間（計28駅）を結ぶ、熊本・宮崎・鹿児島・南九州3件を縦貫する124.2kmの唯一の鉄道路線である。同線区は、八代～人吉駅間の球磨川沿いの景観や、国宮山を越える人吉～吉松駅間のスイッチバックとループ線、矢岳越えの日本三大車窓、古くから残る名物駅舎など、観光資源が豊富であることでも知られるほか、JR九州の著名な特急列車である「九州横断特急」「くまがわ」「SL人吉」「いさぶろう・しんぺい」が走行する、重要な観光路線でもある。

ところが、本年8月25日に台風15号が九州へ上陸・縦断し、「肥薩線」が甚大な被害を受けた。9月9日、JR連合（河村事務局長・吉田組織部長・政所政策部長）は、JR九州労組（延時執行副委員長）とともに現地へ視察・激励に入った。

その後、徐々に復旧工事が行われ、9月3日には人吉～吉松駅間が復旧したが、現在は、八代～人吉駅間が不通区間となっており、バスによる代行輸送が行われている。とりわけ鎌瀬～瀬戸石駅間では、球磨川に沿って走る軌道内へ、沿線の山林から大量の土砂や木が流入し寸断された。当該土砂流入箇所は、高さ約200m・幅約40mに及び、現地被害のすさまじさを目の当たりにした。一方で、現地調査結果によると、流入した土砂の多くは固い岩盤上の表層土とみられている。すでに再発の危険があると目される残表層土の撤去は完了しており、今後は同箇所における大規模な土砂流入再発の可能性は低いと考えられるが、台風等の自然災害に多く晒されるシーズンでもあり、依然として予断を許さない。

なお、他にも当該箇所を中心として約1kmの区間に亘り複数の倒木箇所があり、被害状況からは、本被害の直接的な原因は、大雨というよりも猛烈な突風によるものであるとの見方がなされている。

流入した土砂等の発生箇所である山林上部（私有地）は、県の保安林に指定されている。従って、JR九州としては今後の対応を県と協議中とのことであり、その一方でJR敷地内の箇所の安全確



保と、仮復旧に向けての工事に総力を注いでいるとのことであった。当日は、同現場の土砂や木の撤去作業は概ね完了し、破損したレール・枕木の撤去・交換作業が行われており、関係社員・協力会社社員が尽力されていた。

9月10日、残る不通区間については、シルバーウィーク連休初日である9月19日の始発より運転を再開する予定である旨のプレス発表がなされたが、山林上部なども含めた全復旧に向けては相当な期間・労力・費用を要すると考えられている。

当日は、その後、同線区の中核都市の一つである熊本県人吉市を訪問し、JR連合地方議員団会議に所属する宮崎保市議会議員の仲介によって、松岡人吉市長をはじめとする市幹部と面会することができた。短時間ではあったが、肥薩線の寸断に伴う対応に関する情報交換のほか、人吉市にとっても極めて重要な観光路線である肥薩線の早期復旧に向けての意見交換を行った。



JR連合はJRの代表産別として、大規模災害で甚大な被害を受けたローカル線の復旧に向けては、とりわけ鉄道事業における営業収支が赤字である経営基盤の脆弱な企業を主たる対象として、「鉄道軌道整備法」の適用条件緩和と公的補助の増額を政府・行政等に強く求める取り組みを行っている旨の説明を行った。また、自然災害の猛威に高頻度で晒される中でも、来年秋に株式上場を控えているJR九州会社が、極めて広大なエリアの鉄道網を維持し続けるという使命を果たすことの重要性和難しさに触れつつ、JR九州労組はもちろんのこと、地方とも密に連携をしながら政府・行政等への働きかけを、継続的に行っていく旨を伝え、意見交換を終了した。

以 上