

JR連合 政策News

第273号

2015年11月24日

JR北海道「日高本線」の被災状況視察を実施！

～本年1月高波被害の大きな爪痕の残る被災現場を確認～

JR北海道「日高本線」は、北海道苫小牧市「苫小牧駅」と様似郡様似町「様似駅」とを結ぶ、路線総延長146.5km・全線単線・非電化の地方交通路線。もともとは明治時代末期に製紙工場で使用する資材の運搬用の専用馬車鉄道として敷設されたことに端を発する路線であり、海岸と急傾斜の間を走る区間や、海岸沿い故に砂地が基盤になっている区間も。その車窓からは絶景を眺めることができるが、一方で自然災害の多発線区でもある。



11/21 日高本線「大狩部駅」より苫小牧方面を撮影



厚賀～大狩部間の盛土流出(1/13プ以資料より)



豊郷～清島間の路盤流出(10/9プ以資料より)

本年1月8日、係員の線路巡回により、低気圧に伴う波浪の影響によって、厚賀～大狩部間で護岸根固め工の一部が損壊し当該箇所から盛土が流出していることが発見された。またその他近傍箇所でも小規模な土砂流出が発生。以降、鶴川～様似間(116km)が不通となっており、1月以降「鶴川～静内間」及び「静内～様似間」の2区間でバス代行輸送が行われている。

更には、9月の台風17号の影響によって、豊郷～清島間において、海岸浸食防止のために設置した鋼矢板が倒れ、約80mにわたって路盤が流出。厚賀～大狩部間では護岸壁の波返し部が破損し、約50mにわたって路盤が流出するという追加被害も発生した。

この間、日高本線の被災と復旧に向けては様々な報道がなされてきた。厚賀～大狩部間の復旧工事費用として26億円必要なこと(9月追加被災を受け30億円が必要とされ、他の被災箇所等も加えれば更なる追加費用が発生する見込み)、また工期は期間中に列車の運行がないことを前提に、護岸と斜面对策を同時に実施して30ヶ月間が必要とされているが、工事は冬期間を除く4～10月の7ヶ月間しかできない。鉄道総研の調査によれば、450mにわたる護岸改築や1,100mの斜面吹き付け砕工も行えば、工事費用は跳ね上がり(当初57億円と算定)、工期もさらに必要となることから見送った経緯もある。工事費用負担の大きさに加え、災害箇所の復旧による早期運転再開を求める沿線自治体や北海道と、抜本的な対策工事が必要とするJR北海道との間で溝が埋まらず、実質的な工事着手の目途も立っていなかった。6月より国交省と北海道、JR北海道の3者で、復旧について協議する検討会議も開始されたが、折り合いがつかないままだった。

そのような中、11月21日、JR連合(河村事務局長・上村総合組織・政策局長、政所政策部長)は、かねてよりJR北労組(昆書記長、川崎苫小牧支部書記長)と調整し、状況



11/21 豊郷～清島間の被災現場にて

を肌で感じるべく現地視察を行った。自動車で行くことができる被災箇所は限られており、主として9月に被災した豊郷～清島間の路盤流出箇所に赴いた。実際、鋼矢板が倒れた箇所は、その後も10月の発達低気圧の接近等によって被害が拡大しており大きく路盤がえぐれ、爪痕の大きさを痛感した（テトラポット等による応急処置はJR北海道が施工）。また海岸沿いを走る同路線が、常に高波をはじめとする自然災害の影響を受けやすいこと、これまでも相当な多頻度で災害が発生していることが一目して感じ取れた（実際、H26年度までの10年間で総計267件の災害が発生。一例として豊郷～清島間は18件、清島～厚賀間は18件、厚賀～大狩部間は108件、新冠～静内間は28件）。



11/21 豊郷～清島間の被災現場にて



一方で、視察前の11月16日、「日高本線の本格復旧に向け、国土交通省（北海道運輸局）は、本格復旧にかかる約30億円のうち、国が事業費の3分の1（10億円程度）を補助する方針を固め、同月18日にJR北海道及び道と開く『JR日高線検討会議』で提案する」、「鉄道構造物の長寿命化に向けた改良に充てられる『鉄道施設総合安全対策事業費補助金』の適用を検討する」旨の報道がなされた。また同月16日には沿線自治体の首長らが、JR北海道本社を訪れ要望書を提出。首長らは、観光資源を活用した外国人客の誘致やオリジナル駅弁の開発に取り組む等の利用促進策を行う旨を説明、併せて通学・通院に便利なダイヤ設定等を要望し、JR側は首長らの提言を歓迎したと報じられた。JR北海道側も10億円程度の復旧費用を負担する方向で調整を始めた模様であり、沿線住民らの期待感が高まっている。

JR北海道は、検討会議にて、地域とともに鉄道を維持する仕組みを考える協議会の設置を求め、運輸局や沿線7町で作る「日高線総合開発期成会」も前向きな姿勢を示している。協議会は近く発足し、年内にも具体策をまとめる見通しとのこと。

しかしながら、同月6日にJR北海道が公表した昨年度の営業係数（100円を得るために必要な費用）によれば、苫小牧～様似間はバス代行経費なども含め1,022円。昨年度（被災前まで）の輸送密度は298人で、道内で5番目に少ない赤字路線（年間赤字額は8億円に上る）。今後まさしく‘鍵’となるのは、利用促進策と言える。超少子高齢化・過疎化の進展により、赤字ローカル線の存廃論議が生まれている多くの地方では、生活の足の確保と地域活性化のためにも、いかにして持続可能な公共交通網を構築するかが重要課題の1つである。日高本線においても、「需要」を生み出すための工夫が求められる。JR北海道が事業者として利用者の声に耳を傾け、増収策の実施をはじめとする経営努力に注力することが必須であるが、加えて沿線自治体が主体的に、地域として必要な公共交通機関を守る意識と具体的な取り組みが強く求められる。

JR連合はJRの代表産別として、大規模災害による甚大な被害を受けたローカル線の復旧支援の取り組みを行ってきているが、本視察結果も踏まえ、引き続き当該単組であるJR北労組とともに、動向を見守りつつ、政治・行政への建設的な提言と取り組みを行っていく。

以上