

JR連合 政策News

第287号

2017年7月21日

JR九州「久大本線・日田彦山線」の 被災現場を視察

～九州北部豪雨による被災状況を確認～

2017年7月5日、福岡県朝倉市・大分県をはじめとする九州北部を襲った集中豪雨により、JR九州「久大本線」及び「日田彦山線」は極めて甚大な被害を受けた。「久大本線」は九州北部を横断し久留米～大分間を結ぶ地方交通線であり、博多駅と九州地方随一の温泉観光地である由布院を結ぶD&S列車・特急「ゆふいの森」が運行している区間であるとともに、2016年4月に発生した「平成28年熊本地震」に甚大な被害を受けた豊肥本線に代わって、JR九州の代名詞とも言えるクルーズトレイン「ななつ星 in 九州」の運行ルートにもなっている重要な路線である。また、「日田彦山線」は城野～夜明間を結ぶ地方交通線であり、通勤・通学の足としてだけでなく、筑豊・日田といった各沿線都市間を連絡する路線としても、地域に欠かせない路線である。

今回の集中豪雨によって、広範囲に河川の氾濫や山林からの大量の土砂・流木が発生し、これらの沿線では久大本線「光岡駅～日田駅間」の花月川橋りょうの流失をはじめ、日田彦山線「大行司駅」駅舎倒壊、「宝珠山駅～大鶴駅間」の道床流出・軌道変状など、多くの被害を受けた。これにより、両路線とも運転見合わせとなり、バス代行（久大本線のみ）が実施されるなど、7月21日現在でも通常運行ができない状況となっている。また、特急「ゆふいの森」は通常ルートではなく、小倉・大分経由で運行している。

こうした中、7月14日、JR連合は、JR九州労組中央本部とともに現地視察を行った。

現地では行方不明者の捜索が続けられている一方、土砂を除去するなどの復旧作業も行われていた。また、道々に災害対応のための自衛隊車などが連なり、非常に混雑している上に、一部の道路は通行止めとなっており、詳細に現地を視察するには困難な状況であった。

久大本線の最も大きな被害となった花月川橋りょうについては、河川に4本ある橋脚がすべて倒されており、無残にも補強された土台だけが残されていた。

日田彦山線については、広い範囲で、道床や踏切設備が流出したり、駅舎が倒壊するなど、濁流と



▲花月川橋りょうは橋脚が倒され橋桁が下流に流された。



▲宝珠山～大鶴間の踏切は濁流に呑み込まれたため、遮断機は流され、線路は完全に泥土に埋まっている。



▲宝珠山～大鶴間の橋りょうは流木などが絡まり、橋上の軌道は変状している。

もに土砂・流木に襲われた爪痕がいたるところに刻まれており、数年がかりの復旧工事が予想されるほどの甚大な被害であることが確認された。

今後、国・地方自治体による復旧作業が進められるものと考えられるが、山林上部なども含めた当該地域の全面復旧のためには時間・人・費用を多大に費やすことになり、早急に進められるものではない。ましてや、鉄道の早期復旧については、これらの復旧作業と連携しながら進めることになるため、困難を極める。

J R 連合は J R 責任産別として、「鉄道軌道整備法」に基づく鉄道施設の災害復旧に対する補助について、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た支援スキームであることから、適用条件緩和と公的補助の拡充等、支援の強化を政治・行政等に求める取り組みを継続的・積極的に行ってきた。今回の被災路線に鑑みても、この取り組みを続けていくことの必要性を改めて痛感した。

J R 九州会社は昨年 10 月に株式上場・完全民営化を果たしたとはいえ、度重なる自然災害によって、毎年のように路線を寸断される中では、その果たすべき使命を全うすることは簡単なことではない。J R 連合は、こうした状況を踏まえ、そして将来を見据えて、J R 九州労組や各加盟単組はもとより、連合や交運労協とも連携をさらに深め、地域公共交通の在り方やその維持・発展に向けた公的支援スキームのあるべき姿について、既存の枠組みにとらわれず政治・行政や世の中へ訴える活動を継続的に行っていく。

以上



▲大行司駅舎は山からの土砂により倒壊した。



▲筑前岩屋駅のトンネルは冠水し線路上には流木などが大量に散乱している。