

JR連合 政策News

第297号

2018年9月18日

JR連合国会議員懇談会メンバーらとの 西日本豪雨による被災線区への合同視察

～JR西日本・JR貨物の広島エリアでの復旧・対応状況を確認～

2018年6月28日から7月8日にかけて、集中豪雨が日本列島を襲い、西日本を中心として土砂崩壊、河川氾濫、堤防決壊などを発生させ、200人を超える多くの人命を奪い、住宅などの建物に浸水被害等を及ぼした。この集中豪雨は「平成30年7月豪雨（西日本豪雨）」として7月24日に激甚災害指定され、災害救助法適用地域は11府県となり、非常に広範囲に甚大な被害が及んだこととなった。鉄道においては、JR西日本やJR四国をはじめ、JR東海、JR九州などで路線が長期間寸断するような被害を受けた。9月14日現在では、JR産業を支えるJR連合組合員の尽力とともに国・地方自治体や地域の各関係者の支援により、多くの路線が復旧に至っているものの、いまだに運休を余儀なくされた路線が残されている。

JR西日本広島地区においては、8月10日にJR連合・JR西労組が視察した山陽本線、芸備線だけでなく、呉線、岩徳線、福塩線が未だに一部の区間で運休している。各路線とも、中国地方を代表する大都市である広島市や中核都市である福山市・呉市へのアクセスを担っている路線である上、地域公共交通として、通勤・通学をはじめ、通院やビジネスなど生活に欠かせない存在である。加えて、山陽本線は鉄道貨物輸送の大動脈として、1日の貨物輸送量約2万7千トンと、全国の約3分の1を占める、極めて重要な路線である。

今回の集中豪雨によって、広島エリアの各路線で駅が冠水したり、土砂流入によって建物や設備が損壊したり、路盤が流失するなどの被害を受けた。特に、山陽本線では本郷～河内間で沼田川が並行する県道33号もろとも盛土を崩壊させ、芸備線では狩留家～白木山間で第1三篠川橋りょうが流出した。現在、復旧事務所を立ち上げるとともに、早期復旧にむけて工事等が続けられている。なお、山陽本線の復旧時期については、当初11月中とされていたものの、沼田川及び県道33号の管理者である広島県をはじめとした関係自治体との連携・調整等により、運転再開時期を約2ヵ月前倒し、9月30日とすることが公表された。

こうした中、JR連合は、9月14日、JR連合国会議員懇談会の泉健太副会長をはじめ6名の国会議員、JR西労組中央本部・広島地本、貨物鉄産労とともに、被災線区である山陽本線、芸備線、呉線および広島貨物ターミナル駅の現地視察を行った。今回の視察は8月10日にJR西労組中央本部・広島地本とともに現地視察を行い、被災状況の深刻さを確認した上での国会議員への働きかけがきっかけとなって実現した。



▲視察に先立ち、JR連合から現状について説明

最初に訪れた芸備線狩留家～白木山間の第1三篠川橋りょうの流出現場では、レールや橋桁などの撤去が進んでおり、そばには重機が停められていた。復旧には1年以上かかるとされており、河川改修の迅速化とともに、橋りょうの修繕には河川管理者との調整が重要となっている。とりわけ、当該橋りょうが建設から100年以上が経過しているということから、老朽化とともに当時の工法・材料の強度不足が原因とも考えられ、あらためて老朽化の進む全国の鉄道施設の課題が浮き彫りとされた。



▲芸備線の第1三篠川橋りょうは過去にも被災し、補強された橋脚が残り、当時のままの橋脚が倒された。

次に、山陽本線の瀬野～八本松間の土砂崩壊現場を視察した。当該区間は9月9日に運転を再開しており、視察した際にも徐行運転ながらも列車が運行していた。一方、八本松変電所付近の山は、列車が運行しているにもかかわらず、土砂崩壊が起きた状況のまま手つかずの状態であった。さらに、当該区間はあくまで仮復旧ということで運転を再開しており、軌道まわりが土囊で固められたような箇所が散見された。

呉線の水尻駅は大量の土砂が流入したことにより駅設備や軌道が完全に埋没した。呉線の当該区間についてはすでに復旧しており、駅構内の設備や踏切などはすでに新しいものに取り替えられていたが、駅周辺の空き地には大きな岩が無数に積み重ねられており、付近の住宅などの塀には、当時の状況を物語るように人の高さほどの辺りに泥の痕跡が残っていた。

最後に、広島貨物ターミナル駅でトラックによる代替輸送の状況等について説明を受けた。山陽本線の広島から下り方面が復旧し、山口方面への鉄道貨物輸送は9月9日から再開していたが、岡山方面とのトラック輸送が現在も行われているとのことであった。構内ではトラックのコンテナ積み卸しスペースが確保されていたが、フォークリフトとトラックが交錯する作業は煩雑である様子が窺え、安全確保の面からも課題があると感じられた。

広島駅に帰着後、参加した議員との意見交換が行われ、JR連合の交通重点政策に基づいた、今般の自然災害に鑑みた政策要求内容などについて議論した。各議員からは、JR連合からの提起について意見いただき、とりわけ、バス代行や貨物代替輸送の方策、老朽化設備の大規模改修に対する税制上のインセンティブなど、今後の政策活動に反映すべきアドバイスを受けた。

JR連合はJR責任産別として、災害復旧補助制度の拡充などの鉄道被災からの早期復旧を可能とする政策要求に留まらず、災害を未然に防ぐための防災・減災対策についても鉄道事業者への支援拡充とともに治山・治水事業とあわせた包括的な対策を政治・行政等に求める取り組みを継続的・積極的に行ってきた。今回のような甚大かつ広範な被災状況に鑑みれば、鉄道をはじめとする公共交通の使命を果たすために、政策活動の取り組みを推進していかなければならない。

度重なる自然災害によって、毎年のようにJRの各路線が寸断される中では、JRの安全な輸送を安定的に提供することは簡単なことではない。JR連合は、近年の被災状況を踏まえ、そして将来を見据えて、JR西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、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