

○緑友会福岡県議団 一般質問 三十一番 神崎 聡

- ・九州北部豪雨で被災したＪＲ日田彦山線の復旧について
- ・平成３０年７月豪雨災害によって被災した平成筑豊鉄道について

皆さん、こんにちは。緑友会・立志福岡県議団の神崎聡です。

今から５６年前、１９６２年、昭和３７年９月２０日、今日ですが、私は田川郡添田町に生まれました。

その１９６２年から遡ること、ちょうど９０年前、１８７２年、明治５年、１０月１４日、皆さん、何の日か、ご存知でしょうか。

新橋、横浜間を結んだ日本初の鉄道が開業した日であります。その開業から５０年後の１９２１年、大正１０年１０月１４日に鉄道開業５０周年を記念して鉄道博物館が開館したことから、１０月１４日を鉄道記念日として制定し、現在では「鉄道の日」とされています。今年も「鉄道の日」を記念して、各鉄道会社では各種のイベントが実施されます。

私をはじめて汽車に乗ったのは母の里帰りの時でした。国鉄添田駅から日田彦山線に乗り、夜明駅で久大本線に乗り換えての帰省でした。片道３時間ぐらいかかったんじゃないかと思います。物心ついた頃は、妹をおんぶした母に手を引かれ、蒸気機関車の中で、はしやぎながら乗っていました。

特に、彦山駅から筑前岩屋駅間の釈迦岳トンネルは、とにかく長く、まっ暗で、窓から顔を出すと、顔がすすだらけになりました。

楽しい列車の旅行だったのをおぼろげながら記憶しています。

全長４、３８０ｍ、１９５６年に完成するまで、１９年も要した難工事のトンネルで、筑前岩屋駅付近には、工事で犠牲になった人たちへの慰霊碑が建てられていることを、先日、ＪＲ九州を退職された方から話を伺いました。完成当時は九州で一番長いトンネルだったそうです。

「先輩たちが、苦労に苦労を重ねて繋いでいった日田彦山線、何としても復活してもらいたい。」そう話されていました。私はきっと、ＪＲ九州の社長をはじめ、ＪＲ九州の社員の皆さん、鉄道関係者の方々も同じ思いなのではないかと思いました。

初めに、ＪＲ日田彦山線の復旧についてお尋ね致します。

ＪＲ九州は、昨年の九州北部豪雨で一部不通になっていた久大本線を７月１４日に運転を全線で再開しました。当日、特急「ゆふいんの森号」の出発式には、知事も出席されていたと思いますが、大変うれしいニュースでありました。

一方で、久大本線と同様に九州北部豪雨で大きな被害が発生した日田彦山線であります。いまなお、不通になっている添田～夜明間の２９．２ｋｍが、運転再開の目標時期も示されておらず、それどころか復旧工事に着手するめども立っていません。

今議会で、自民党県議団の代表質問や、我が会派の代表質問にも取り上げられましたよう

に、日田彦山線復旧会議の、実務者による検討会で議論をしている最中、JR九州の青柳社長は、7月25日の記者会見で、所有者と運行事業者を分ける「上下分離方式」を、復旧後の運行形態の一案として、沿線自治体との協議会で議論する考えを示しました。

また、8月27日の記者会見では、復旧方法などを巡る自治体との協議がまとまらない場合、バスなど鉄道以外による交通網の維持を提案する可能性を迫り及されたんであります。ご承知の通り、6月15日、議員立法で提出され、審議が続いていた鉄道軌道整備法の改正法案が、国会議員の先生方をはじめ、多くの政治家の皆さんのご尽力で、参院本会議において全会一致で可決・成立しました。

まさに政治が大きく動いた瞬間でした。その直後に、その対象となる日田彦山線について述べられた、JR九州社長の一連の発言は、改正鉄道軌道整備法をないがしろにしたかのような発言であり、非常に遺憾で、誠に残念でありました。

そこで知事にお尋ね致します。JR九州の青柳社長の一連の発言の真意はどこにあるとお考えでしょうか。

そもそも日田彦山線の復旧については、代表質問でご答弁頂きますように、JR九州の青柳社長からの提案で、鉄道で復旧するための日田彦山線復旧会議が立ち上がった経緯があります。にもかかわらず、このような一連の発言は、復旧会議を混乱させるようなもので、沿線自治体や県に対して条件を引き出すために、政治的な駆け引きをされているようにも思えます。その真意を確かめるためにも、小川知事とJR九州の青柳社長とのトップ会談が重要だと考えますが、知事はJR九州の社長と直接お会いになって会談されないのでしょうか。お尋ね致します。

実務者レベルの日田彦山線復旧検討会を、スピード感を持って進めなければなりません。政治問題化された「日田彦山線の復旧問題」に対して、知事として、今後どのような行動をとられ、沿線自治体及び住民の期待に応えていくのでしょうか。お尋ね致します。知事が考える日田彦山線の全線再開までの議論の進め方、復旧の方法、開通の時期など具体的な道程をお示し下さい。

また、日田彦山線は大分県との連携が欠かせません。日田彦山線の復旧に関して、これまで大分県知事と直接お話しされたのでしょうか。今後、どのように連携を深めていくのかお尋ね致します。併せて、九州地方知事会でのローカル線維持のための議論はどのような進められているのかお聞かせ下さい。今こそ、財務省や監督官庁である国土交通省に働きかけを行うなど、知事の政治力が問われている事案だと考えますが、知事の決意をお尋ね致します。

地方のローカル線をしっかり守りながら株式上場を果たしたJR九州です。鉄道事業の路線維持こそがJR九州の信用力の源だと思います。それこそが安心・安全で信頼されるJR九州の企業価値であり、JR九州のブランド力ではないのではないのでしょうか。

知事に一つ要望させていただきます。知事もご存じだと思いますが、現在不通区間となって

います道の駅・歓遊舎ひこさんの最寄駅として、平成20年3月15日に開業した歓遊舎ひこさん駅があります。JR九州の557番目の駅だということです。平成19年度福岡県産炭地域振興センター助成金交付事業から新駅建設事業として、32,628千円の助成金が出されています。添田町の自主財源36,254千円と合わせて、72,508千円が新駅設置の建設費用となっています。

当時から、道の駅・歓遊舎ひこさんは、北九州市や福岡市からの多くのお客さんで賑わっていました。新駅を隣接に設置することで、鉄道による観光を充実させるとともに、観光客に旬の野菜などを提供し、道の駅とJR駅との相乗効果を期待していたはずだと思います。

JR九州もまた、日田彦山線に「ゆふいんの森号」を走らせたり、「特急、あそぼーい！」の車両で行く日田彦山線の旅」や、「SL人吉の客車で行く！日田彦山線の旅」を企画し、沿線市町村と一体となって観光PRや特産品販売などが開催されてきました。JR九州も日田彦山線を何とかしたいという思い入れもあるんだと感じます。

地元は誰もが鉄道が大好きなんです。JR九州と力を合せて鉄道利用に取り組んでいこうとする地元の熱意を是非、JR九州の青柳社長にお伝え頂きたいと思います。

次に、平成30年7月豪雨災害によって被災した平成筑豊鉄道についてお尋ね致します。今回の豪雨災害で、線路の一部が被災するなどしたため、地域住民の日常生活にも影響が生じています。知事は、被災直後の7月12日、私も同行しましたが、不通となった田川線の田川伊田駅と崎山駅間の被災現場などを視察されました。線路の下の盛土が崩壊したような状況を目の当たりにし、被害の大きさを痛感したと思います。現地の方の話によると、イノシシが線路わきの土を掘り起こし、そこに雨水がたまり、大量の水が流れ込んできたため、崩壊したのではないかとされていました。シカも鉄分を摂取するために線路に飛び出しますが、有害獣は農林業の被害にとどまらず、交通網をもマヒさせる、私たちの日常生活を脅かす存在になっていることが改めて認識させられました。

我が会派も、知事に対し、早期全面復旧に向けた支援について要望を行ないましたが、そのことも踏まえ、今議会において、平成筑豊鉄道の復旧の後押しをするため災害復旧費を含んだ2千8百万円余の県予算案が提案されています。

今回の被害状況は9カ所、うち糸田線の一カ所は既に復旧されています。復旧費用はおおよそ1億9千万余になりそうだということです。

10月中には全線開通されると平成筑豊鉄道のホームページには掲載されています。

平成22年、平成24年に、豪雨災害で被災した時も、不通区間は、バス、タクシーによる代行輸送を実施してきました。今回は4カ月の間、不通となっていて、利用者は非常に不便な状態が続いています。

私の場合、高校生の子供を自宅から赤村の油須原駅まで毎日送迎しているのですが、油須原駅からの代行バスは犀川駅まで行き、そこから列車に乗りかえて新豊津駅まで行きま

す。油須原駅の代行バスは5時55分発です。これに間に合うためには、5時半には家を出なければなりません。朝食を取りますので、遅くとも5時に起床ということになります。子供も大変ですが、親も大変です。帰りはもっと大変で、先程の逆のルートで帰宅しますが、部活動がありますので、帰宅時間がとんでもなく遅くなります。

結局、余儀なく、毎日、ふた山越えて、みやこ町の学校までの送迎をしなければなりません。定期代は油須原駅から新豊津駅まで半年間で40,830円、田川伊田駅からだと57,140円です。決して安い金額ではありません。3カ月間の定期代が無駄になりました。

そこで知事にお尋ね致します。不通になって3カ月以上なりますから、私でさえ、学校までの送迎に慣れてきました。従って、平成筑豊鉄道の豪雨災害による顧客離れが心配です。今回の被災の損失が今後の経営にどのような影響が出てくるのか、それに対して、平成筑豊鉄道はどのような対策をとるのか、併せて県並びに沿線市町村はどのような支援や取り組みを考えているのかお尋ね致します。

また、JR九州とはイベント企画などで、どのような連携を取られているのか、平成筑豊鉄道は台湾鐵路管理局・平溪線との姉妹鉄道協定を締結されていますが、インバウンド需要をどのくらい見込んでいるのかお尋ね致します。

最後に、今後の自然災害の頻発化・大規模化を踏まえ、鉄道施設・設備の被害からの復旧に向けた支援スキームの拡充を図ることが必要であると考えます。今後の鉄道防災・予防保全の支援スキームの拡充とともに、どのようなお考えをお持ちなのかお聞かせ頂き、私の一般質問を終わります。ご清聴ありがとうございました。

○緑友会福岡県議団 一般質問（再質問） 三十一番 神崎 聡

再質問を一つさせていただきます。

J R 日田彦山線の復旧問題は、知事の政治力・政治力が問われている事案だと考え、知事の決意をお尋ね致しましたが、知事からは、「日田彦山線復旧会議」を早期に開催し、鋭意、協議を進めていきたいとのご答弁でした。関係者のトップ全員が揃った復旧会議を一日も早く行うことは当然だと思います。私はそんな、職員が作ったかのような、当たり前の答弁を期待したわけではありません。

知事は行政のトップというお立場と同時に県民から選ばれた政治家でもあります。今回のように、意見が対立し平行線をたどるような、難しい局面というのは、政治の世界では多々あります。職員による事務的な会議や、杓子定期的な会談だけでは、どうしても解決できない事案もあるのではないのでしょうか。それを乗り越えることができるのであれば、それは政治の力じゃないのでしょうか。政治は人です。人がすべてです。それは人間関係であり、信頼関係なんだと私は思います。

小川知事にしかできない、知事ならできる、駆け引きや交渉、個人的な人脈、政治力を今こそ発揮して頂きたいと思います。知事ご自身が持たれている、あらゆるチャネルや人間関係で、関係者に働きかけをして頂き、解決への糸口を見い出して頂けないのでしょうか。最後に政治家としての知事の見解を求めて再質問とさせていただきます。よろしくお願ひします。