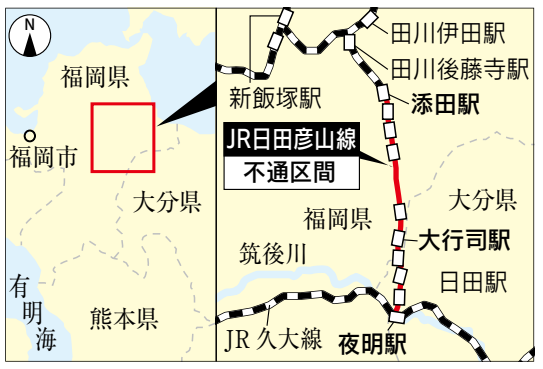
ＪＲ日田彦山線復旧問題の解決に向けて

経緯

平成29年７月九州北部を襲った集中豪雨災害によりＪＲ日田彦山線の添田駅と夜明駅の区間が不通となって、既に３年近い時が過ぎようとしています。

この間、代行バスは運行されていますが、添田・夜明間の所要時間は、鉄道では44分だったものが69分となり、一般道を運行するため渋滞時は更に遅れる等、速達性と定時性に欠けています。さらに運行区間の半分の時間はカーブの多い山道を通り安全性に問題があるなど通勤・通学には適さず、利用者も減少しています。このため、県議会開催の都度、各会派から、一日も早い鉄道復旧を求める地域住民の声を知事に届け、早急にＪＲ九州や関係自治体とともに復旧に向けた協議を行うよう求めていました。

しかし、昨年４月、ＪＲ九州から復旧方法の３案（下段の図参照）が提示されましたが、鉄道復旧の場合は収支改善のため1・6億円の地元負担を求めるという受け入れがたい条件が付き、復旧費用が大幅に安いＢＲＴ（バス高速輸送システム）案を強く勧める内容でした。これらの案では地域住民の納得が全く得られず、復旧問題は膠着（こうちゃく）状態に陥っていました。



東峰村現地視察

３月８日、事態の打開を図るため、超党派の県議で結成された九州の自立を考える会（会長藏内勇夫議員）所属の栗原渉議長を含む24名の議員が東峰村の現地不通区間を視察し、住民の皆さんと意見交換会を開きました。

視察では、議員から、ＢＲＴは、バス専用道路を運行することで高速輸送を実現するものだが、ＪＲ九州の案では専用道路は全体の４分の一程度の筑前岩屋駅・彦山駅間だけで、ＢＲＴの名に値しないとの声が聞かれ、視察後に開催された村民との意見交換会でも、ＪＲ九州案では定時性も安全性も確保できないことや知事が住民の気持ちを汲み、寄り添って対応してくれないことへの不満が表明されました。

澁谷博昭東峰村村長の案内による
大行司駅視察

ＪＲ九州との意見交換

３月12日、現地視察等の結果を踏まえ、九州の自立を考える会では、ＪＲ九州の前田勇人副社長ほかご担当をお招きし、意見交換会を開催しました。それまで私ども県議会議員は、ＪＲ九州から直接お話を聞く機会がなかったからです。

ＪＲ九州側からは復旧方法３案の説明があり、地元負担1・6億円の根拠に関する議員からの質問には、鉄道を安全に運行するためには線路や信号設備等の検査、修繕等のメンテナンス費用が不可欠で、不通区間に関する年間所要額であること、この区間の収支は年間２億６千万円以上の赤字のため、運行支援という趣旨でメンテナンス費用だけでも負担をお願いしたいとの説明がありました。

議員からは、今のＢＲＴ案では地元が納得しないのは当然であり、専用道路区間をもっと伸ばすなど様々な案と比較して議論し、沿線地域にとって最良の形にすべきとの意見、日田彦山線は県北と県南、福岡県と大分県を結ぶ交流の場として重要な路線であり、定時性、速達性、安全性をもっと考慮してほしい、この地域は交流人口の拡大に取り組んでおり、ＪＲ九州も協力してほしいとの意見などが出されました。

ＪＲ九州との意見交換会終了後、九州の自立を考える会は、復旧方法の議論とは別に、利用者確保のための地域振興が必要として、この課題を中心に協議・検討する組織として、各会派の代表者等によって構成された「日田彦山線復旧問題対策協議会」を設置しました。

予算特別委員会での審議

知事に対し、この問題の質疑が相次ぎました。

まず、ＪＲ九州提案の３案に対し、自民党県議団の樋口明委員から新たに４案（下段の図参照）が提示され、住民との合意を目指し、幅広い発想で住民に寄り添った復旧方法を早急にまとめるべきと提言。

民主県政県議団の中嶋玲子委員はＪＲ九州のＢＲＴ案は事実上のバス転換案であり、鉄道を廃止するといずれ代行バスも廃止されるのが実情。結局、公共交通機関廃止に等しいとして、ＢＲＴ案に対する知事の考えを質しましたが、明確な回答はありませんでした。公明党の森下博司委員は、「住み続けられるまちづくり」等のＳＤＧｓ（持続可能な開発目標）の観点からこの問題に関する知事の見解を質し、緑友会の江口善明委員は、知事に鉄道復旧を求め、鉄道ネットワークを守る意思が本当にあるのか等、不明確な知事の姿勢を厳しく質し、地元に入り、もっと真剣にこの問題を議論するよう求めました。

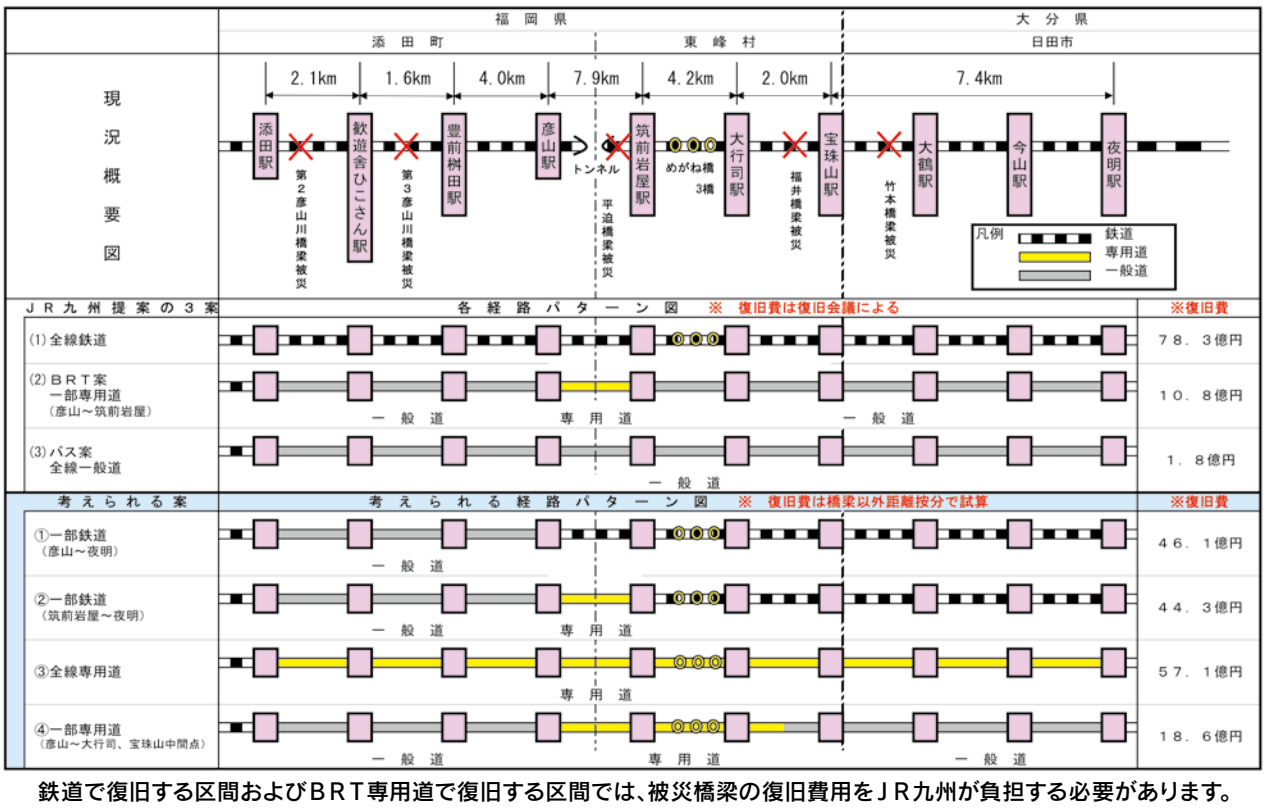
日田彦山線沿線地域振興と確実な財源確保等を求める決議

鉄道であれ、ＢＲＴであれ、その経営の安定・継続が必要です。そのためには沿線地域の交流人口の維持・増加を図り、利用者を確保しなければなりません。

そこで、地域の観光その他の産業を振興し、住民生活の利便性や安全性を向上させる施策の重要性を謳い、県がＪＲ九州や関係自治体と連携して地域振興に取り組むこと及びその長期的かつ安定的な継続のために振興基金等の確実な財源確保を求める決議が二月定例会最終日（３月27日）に本会議で議決されました。

また、決議では、地域からの要望を踏まえ、沿線地域の広域的な交流や生活を支えるとともに、優れた自然環境や景観を生かして観光面にも寄与する循環型の地域内交通ネットワークの検討も求めています。

ＪＲ九州の提案と予算特別委員会で提案された新たな４案



鉄道で復旧する区間およびＢＲＴ専用道で復旧する区間では、被災橋梁の復旧費用をＪＲ九州が負担する必要があります。