

平成29年7月九州北部豪雨及び 台風第18号災害に係る課題について

平成29年11月1日
九州地方知事会事務局

平成29年7月九州北部豪雨災害における課題について

- ・ 災害廃棄物処理の長期化
- ・ 20万トン以上の流木が発生

< 具体的課題と対応策 >

解体瓦礫や災害ごみ等の災害廃棄物処理の長期化に伴う新たな課題

- ・ 撤去した災害廃棄物を保管し、中継するための一次仮置場、一次仮置場から災害廃棄物を集積し、破碎による減量化やリサイクルのための分別などを行う二次仮置場など、処理に応じた仮置場の設置が必要
- ・ 二次仮置き場における破碎などの作業が可能となる十分な用地の確保も必要

【参考】災害廃棄物の発生量(推計量)

| 災害名 | 発成年月 | 災害廃棄物量 | 処理期間 |
|-----------|---------|---------|--------|
| 平成28年熊本地震 | 平成28年4月 | 約289万トン | 2年(予定) |
| 広島県土砂災害 | 平成26年8月 | 58万トン | 1年6ヶ月 |

対応策

災害廃棄物の早期処理に向けて、
広域処理体制づくりが必要



朝倉市から福岡市へ災害廃棄物を
運搬する車両への積み込み状況
(出所；環境省ホームページ)

20万トン以上の流木が発生

- ・ 福岡県での流木処理は2019年3月までかかる見込み(発災から1年9ヶ月)

対応策

災害に強い森林づくりが必要



20万トン以上の流木 (福岡県朝倉市)

熊本地震、九州北部豪雨、台風第18号による鉄道の被災状況について

- ・県境を越えて、九州の主要都市や観光地を結ぶ鉄道の3路線が不通
- ・不通期間の長期化に伴い、地域交通や貨物輸送に支障が生じるとともに、観光をはじめとする地域経済への影響が懸念される

鉄道運行マップ 長期不通区間 鉄道運行区間 (新幹線は一部省略)



JR豊肥本線

- ・山腹崩壊により通行不能となった国道57号、豊肥本線、落橋した阿蘇大橋(南阿蘇村)
- ・不通区間; 肥後大津～阿蘇
- ・被害箇所数; 18ヶ所
- ・復旧までには大幅な期間を要する見込み



南阿蘇鉄道

- ・大量の土砂に塞がれた線路(南阿蘇村)
- ・不通区間; 立野～南阿蘇水の生まれる里白水高原
- ・被害箇所数; 42ヶ所
- ・復旧の見通しがたかない状況



JR日豊本線

- ・大量の土砂に塞がれた線路(津久見市徳浦)
- ・不通区間; 臼杵～佐伯
- ・被害箇所数; 54ヶ所
- ・12月下旬再開予定



JR久大本線

- ・花月川橋梁(約80m)が流失(日田市光岡)
- ・不通区間; 光岡～日田
- ・被害箇所数; 11ヶ所
- ・2018年夏の復旧を目指す



JR日田彦山線

- ・河川が氾濫し、濁流により 路盤が崩壊
- ・不通区間; 添田～夜明
- ・被害箇所数; 63ヶ所
- ・復旧までには大幅な期間を要する見込み

被災鉄道の復旧にあたっての課題について

激甚災害等の大規模な災害を受けても、黒字事業者には災害復旧事業が適用されないため、鉄道事業者が採算性を考慮し、復旧までに時間が掛かるケースあり

<全国の被災事例>

- ① J R 東日本 岩泉線；
2010年 土砂崩れにより全線運転見合わせ
2014年 路線廃止
- ② J R 東日本 只見線；
2011年 平成23年7月新潟・福島豪雨による土砂崩れにより一部区間で運転見合わせ
2017年6月 上下分離方式（公設民営方式）による鉄路復旧により、2021年度の開通を目指す
ことで福島県とJR東日本が合意

【改正鉄道軌道整備法(案)のポイント】

赤字路線が激甚災害等の特に大規模な災害を受けた場合の補助制度を、赤字事業者に限定しない形で追加するもの

<適用要件（案）>

- ①激甚災害その他これに準ずる特に大規模の災害
- ②復旧費用が被害を受けた路線の年間収入以上
- ③被害を受けた路線が過去3年間赤字

※交付基準で、「災害発生前より経営収支を改善し、将来にわたる運行の確保」が求められる予定

<負担割合>

事業者；1/2、国；1/4、地方；1/4