

# 歴史資料に見る宮崎の 災害・防災 No.11

## 災害で消えた路線 高千穂鉄道の消長と豪雨被害

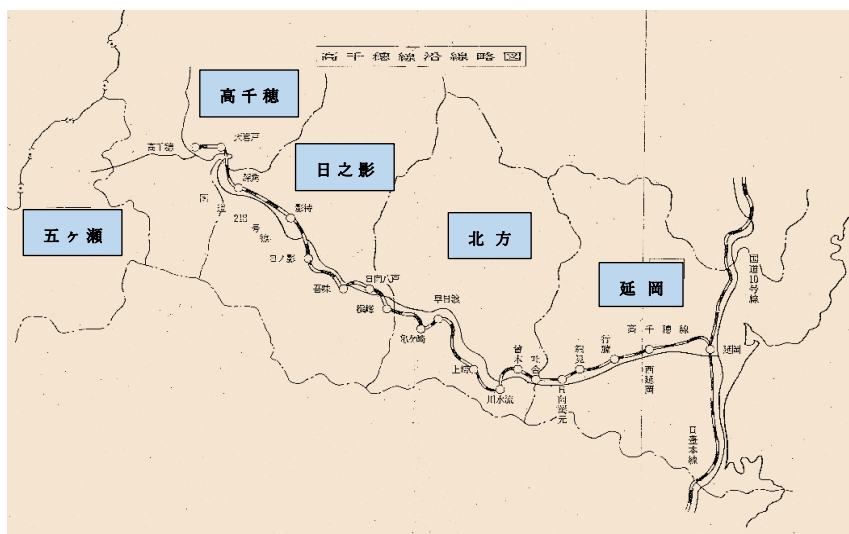
### はじめに

鉄道のうちでも地方交通線を取り巻く経営環境は厳しいものがある。もともと沿線は過疎地が多いうえ、ひとたび地震や豪雨災害が起これば、その被害額も大きく、復旧には長期間を要し廃線に至ることもある。

JR九州管内では、平成29年の九州北部豪雨により日田彦山線の福岡県添田駅～大分県夜明駅間が、また令和2年7月豪雨により久大本線の大分県豊後森駅～庄内駅間及び肥薩線の熊本県八代駅～鹿児島県吉松駅間が、今もなお不通となっている（令和3年2月10日現在。久大本線は3月1日全線開通、運転再開予定）。

県内では第三セクターでの運営となった延岡・高千穂間を結ぶ高千穂鉄道が、平成17年の豪雨により甚大な被害を受け、平成20年12月、廃線に至った。高千穂線は、地域の足であると同時に、五ヶ瀬川沿いに美しい景観を臨みながら走る路線として、高千穂観光の一翼を担ってきた。

今回は、運営主体を替えながら幾多の困難を乗り越えてきた高千穂線について、その廃線までの経緯をたどってみたい。



高千穂鉄道沿線略図(一部加工)

### 高千穂線の開業と九州横断鉄道の夢

(36882「高千穂線特定地方交通線対策協議会及び高千穂線に関する研究会」)  
※数字は簿冊番号

高千穂線は、もともと延岡市と熊本市を結ぶ九州横断鉄道として国鉄時代に計画された路線である。まずは、昭和14年に延岡から日之影までの「日之影線」が開通した。五ヶ瀬川の水運を利用して搬出されていた木材や木炭などの産物は、鉄道の開通で、より早く大量に輸送することができるようになり、地域発展の期待を持って敷設が進められていった。

その先は戦争で中断し、昭和47年によりやく高千穂まで路線が延長され開業、延岡・日之影間の日之影線も含めて「高千穂線」と改称された。

昭和48年12月、熊本県側の南阿蘇鉄道高森線の高森駅と宮崎県側の高千穂駅間27kmを結ぶ工事が始まった。しかしながら、数度にわたる高森トンネル工事の出水事故で工事は難航した。折から国鉄の経営改善が叫ばれ、昭和55年に国鉄再建法（日本国有鉄道経営再建促進特別措置法）が成立、新線建設の予算配分は凍結され工事は中断した。翌56年9月には、熊本県側の高森線が「第1次特定地方交通線」となり、南阿蘇と高千穂を結ぶ新たな観光ルートとして期待された新線敷設は頓挫した。

「特定地方交通線」とは、国鉄再建法により規定されたもので、地方交通線のうち輸送密度が低くバス転換が適当とされ廃止対象となった路線である。県内の路線では、妻線が昭和56年9月に第1次廃止対象路線に、59年6月には西都城と志布志（鹿児島県）を結ぶ志布志線と高千穂線が第2次廃止対象路線となった。南宮崎と志布志を結ぶ日南線は、輸送密度は低かったものの、当時、代替輸送道路が未整備であったため、廃止対象路線から除外されている。

### 国鉄再建法制定の背景

地方路線の廃止を推し進めることになった国鉄再建法制定の背景には、全国的に進んだ鉄道離れがある。旅客では、昭和35年に全国の総輸送人・キロに占める鉄道の割合は75%であったのが、昭和55年には40%まで落ち込んでいた。鉄道貨物の方は、高速道路網の整備により“ドアからドアへ”のトラック輸送への移行が進んだ。一方で、地方振興開発を目途に不採算であっても地方路線の拡充がはかられた。結果として大幅な赤字を抱えることになった国鉄は経営改善の必要に迫られて、昭和55年10月に成立した国鉄再建法により大改革に着手、更に62年4月には分割民営化へと歩を進めた。

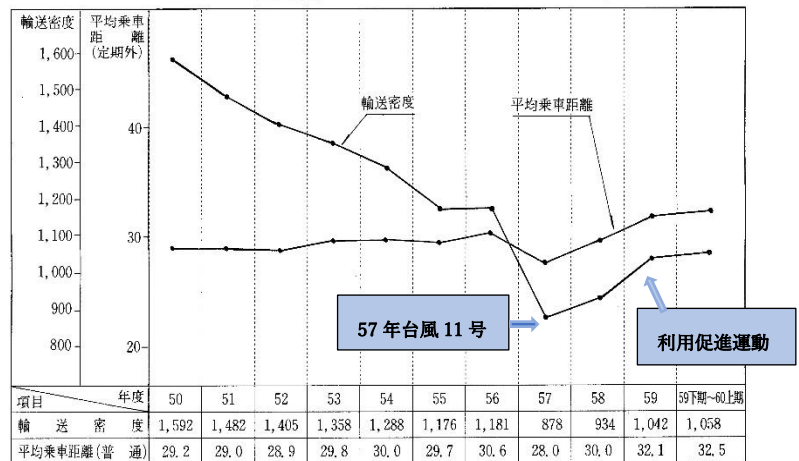
国鉄再建法により運輸大臣から廃止対象の特定地方交通線として承認されると、路線ごとに国鉄と沿線自治体など関係行政機関の間で対策協議会が組織される。その上でバス路線へと転換するか、あるいは地元

自治体などが出資する第三セクター鉄道として存続するかの協議がなされた。

転換にあたっては、1営業距離あたり3千万円を上限として転換交付金が事業者に交付され、開業後5年間は毎年の欠損額に対し、バス転換の場合は全額、鉄道として存続した場合は半額が補助され

輸送密度等の推移

(単位：人、キロ)



高千穂線輸送密度等の推移(一部加工)  
(36880「高千穂線関係復命書」)

ることになっていた。協議開始から2年以内に合意が得られなければ、国鉄側は路線廃止を決定し、バス転換することができた。県や関係市町村では現状分析と展望について協議を重ねたが、それぞれの思惑もあり合意形成には困難が伴った。

### 高千穂線の存続運動と第三セクターでの再出発

昭和59年6月に第2次廃止対象路線となった高千穂線では、廃止から逃れるために、沿線住民、自治体を挙げて利用促進運動が展開された。「乗って残そう高千穂線」運動である。その結果、59年度下期と60年度上期の輸送実績が「輸送密度1,000人及び普通客の平均乗車距離30キロ」という廃止除外基準を上回り、60年6月の第1回高千穂線特定地方交通線対策協議会、続く12月の第2回協議会でも協議中断へ持ち込んだ。

しかしながら、その後の乗車実績は伸びなかった。昭和62年4月に国鉄が分割民営化されると、高千穂線はJR九州（九州旅客鉄道株式会社）の運営となり、その後も協議が継続された。そして、63年6月21日、第8回高千穂線特定地方交通線対策協議会において、JR高千穂線は、県と沿線の市・町及び民間出資の第三セクターによる鉄道として存続させることが決定した。同年12月2日、「高千穂鉄道株式会社」創立総会を高千穂町で開催、同月14日、会社設立登記が完了した。

### 観光に活路を見出す

創立総会では、営業開始にあたり延岡駅、高千穂<sup>けんしゅうこ</sup>検修庫（車両の検査場）の新設、延岡駅及び高千穂駅の構内改良工事、通信施設の改良等、総額2億5千万円でJR大分支店工務課に工事を委託し、新製車両（レールバス）7台（うちイベント車両2台）を3億9千300万円で（株）新潟鉄工所から購入することが決まった。宮崎県の持株は、21.74%に相当する1000株でのスタートである。

平成元年4月28日営業開始、翌2年6月の第2回株主総会では、利用者の年総計は54万2千人、運輸収入274,999千円の実績を収め、計画比125%増が報告されている。定期客3、一般客7の割合で、一般客のうち半数以上が一人あたりの旅客運賃が高い観光客で占められていた。

平成3年の第3回株主総会資料によると、観光客収入が全体の7割を占めている。前年9月の「'90ひむかの祭典神話の里フェスティバル」にあわせた山本寛斎ショーや、五ヶ瀬町スキー場のオープンが好成績を生む原動力となっていた。このような営業努力もあって、利用実績は56万4千人、運輸収入284,027千円と順調なすべり出しをみせた。その一方で、高千穂鉄道は路線の地勢上のもろさから、毎年のように大雨や台風による被害で、運休を余儀なくされていた。

## 運転阻害要因としての大雨・台風

運転阻害要因としての大雨・台風については、第三セクターとしてスタートするときに、すでに懸念されていた。運営試算のテーブルに載った検討事項の一つが「過去の災害の発生状況調」である。それによると、昭和56年から60年の5か年で142件、約2億3千万円の被害が発生、特に57年8月の台風11号による集中豪雨被害は大きかった。土砂流入や築堤崩壊が発生し129日間不通になるなど、単年度で77件約1億8千万円の被害が報告され、その間のバスによる代行輸送経費も約3千万円にのぼっていた。

第三セクターでの運営となった後で、大雨・台風による被害が厳しかった年は、開業5年目の平成5年である（右表参照）。

特に8月の台風7号では60箇所、10月の降雨では地盤が緩んだ築堤が崩壊し、486本が運休、続く11月の降雨では地盤が緩んだ築堤が崩壊し、486本が運休した。6月から11月の災害復旧費用は、応急工事で4千200万円、本復旧工事で約9千万円を見込んでいる。

災害	区間	災害状況	運行阻害状況	復旧費用
5. 6. 14大雨	日向岡元～吐合	土砂崩壊	6/14 バス代行 2本	百万円未満
5. 7. 27台風5号	日向岡元～吐合	土砂崩壊	7/27 運休 8本	百万円未満
5. 7. 28台風5号	上崎～早日渡	倒木	7/28 運休 3本	百万円未満
5. 8. 10台風7号	日ノ影～影待 他 7 駅間	土砂崩壊 道床流失 他 △0ヶ所	8/10～8/11全線不通 8/12～8/15一部運行 8/16～8/23バス代行 他 △印間	応急工事 42,243千円 本復旧工事 ※一部未済 概算額 48,184千円
5. 10. 10降雨	早日渡～亀ヶ崎	築堤崩壊	10/10 運休 7本 バス代行他 10/11～10/27バス他 △印間	本復旧済 概算額 43,000千円
5. 10. 29降雨	早日渡～亀ヶ崎	路盤点検	10/29 運休 2本他	百万円未満
5. 10. 29降雨	上崎～早日渡	土砂崩壊	10/29 運休 1本 ～10/30 バス代行	百万円未満
5. 11. 11大雨	上崎～早日渡	土砂流入	11/11 バス代行 4本	百万円未満
		応急工事	4千2百万円	本復旧工事（概算）
				約9千万円

高千穂鉄道災害復旧状況 平成5年11月13日現在  
(36939「平成5年度高千穂鉄道線ほか県内鉄道各線災害復旧」)



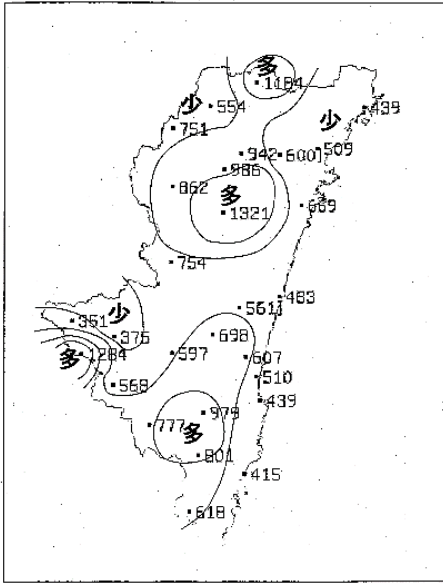
早日渡～亀ヶ崎間（現延岡市北方町）築堤崩壊  
(36940「平成2年～平成5年  
高千穂鉄道（株）鉄道災害復旧」)

左の写真は、10月10日の災害発生直後に対岸から撮影されたもので、築堤が崩壊し道床が流失、幅4.4mにわたり線路が宙づりとなっている。前日は降雨がなかったが、10日の上り一番列車が現場にさしかかった際に異常を発見、徐行運転中で幸い乗員乗客に被害はなかった。

その後の災害では、平成17年9月の台風14号がある。本県に上陸こそしな

エ 降水量分布図

アメダス日別値 2005年9月4日～2005年9月6日 降水量(mm)



平成 17 年台風 14 号降水量分布図  
(宮崎県災異誌第 41 号)

災害でひとつの路線が消えた

現在は、バイパスが完成し、国道 218 号線が眼下に集落を見下ろす形で開通して、延岡から高千穂までの所用時間は格段に短縮された。

旧 218 号線は五ヶ瀬川沿いに集



旧榎峰駅廃線敷(R2.12.14 撮影)  
左上は日之影バイパス榎峰橋

かったが、最大風速約 50 m で暴風域が直径 560 km、強風域も直径 1,550 km と非常に強い勢力を保ち、さらに速度も時速 10～20 km とゆっくり移動をしたため大量の雨をもたらした(左図参照)。この台風による高千穂鉄道の被害は、他の路線と比べても格段に大きく、橋梁流失・築堤崩壊・道床流失等で被害額 26 億 4 千万円が報告されている(下表参照)。

この台風による被害が引き金となり、高千穂鉄道は平成 20 年 12 月 28 日、復興かなわず全線廃止となった。

(コ) 鉄道施設

路線	被害状況	箇所数	被害額(千円)
JR 県内全線	電気設備	-	42,168
JR 日豊線	倒木・築堤崩壊・切取崩壊他	40	113,153
	建物外壁破損他	13	5,420
JR 日南線	倒木・築堤崩壊・切取崩壊他	75	64,846
	建物屋根破損他	4	280
JR 宮崎空港線	建物屋根破損他	2	200
高千穂鉄道	築堤崩壊・道床流失・電気設備等 (延岡駅～川水流駅間)	-	80,000
	橋梁流失・築堤崩壊・電気設備等 (川水流駅～榎峰駅間)	-	2,060,000
	築堤崩壊・道床流失・電気設備等 (榎峰駅～日之影温泉駅間)	-	230,000
	築堤崩壊・道床流失・電気設備等 (日之影温泉駅～高千穂駅間)	-	20,000
	水没車両・工事附帯	-	250,000
	合計		134

平成 17 年台風 14 号鉄道施設被害(宮崎県災異誌第 41 号)

大量輸送という鉄道の強みが生かせない地方交通線では、災害がマイナス要因として強く働き、自動車輸送が取って代わった。採算性をいえば、鉄道敷設の厳しい現実を目の当たりにする思いがする。

一方で五ヶ瀬川沿いの景観は素晴らしく、旧高千穂鉄道の廃線路、旧駅を所々に残し、観光に生かす取組みも見られる。旧高千穂駅から岩戸川に架かる高千穂橋梁(川底からの高さ 105 m)までのスーパーカートの運転や、旧日之影温泉駅の温泉と車両ホテル、また旧吾味駅から榎峰駅間 4 km の鉄道跡地を散策する森林セラピーなどの取組みである。



旧高千穂駅 (R2.12.14 撮影)

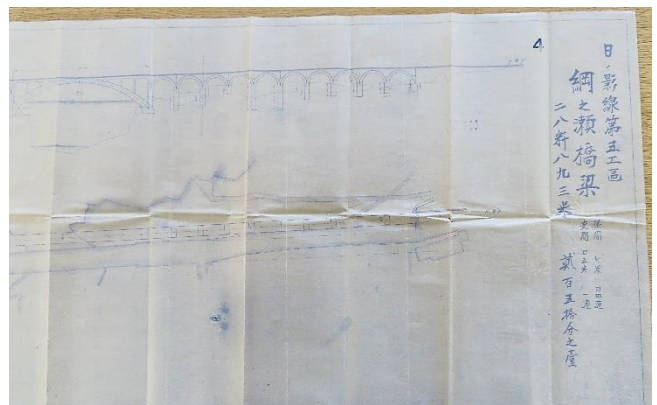


岩戸川に架かる高千穂橋梁  
(R2.12.14 撮影)

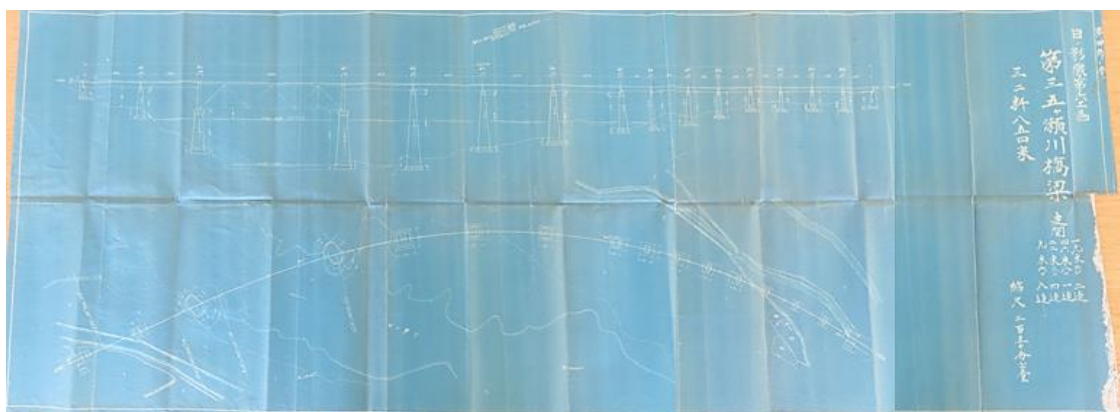
加えて、旧高千穂鉄道の綱之瀬橋梁（昭和12年開通）と第三五ヶ瀬川橋梁（昭和14年開通）が、昨年12月23日付で近代化遺産として国の重要文化財に指定された（文部科学省告示第140号）。積み重ねられた歴史のうえに、新たな価値を発見する旅のはじまりである。（宮崎県文書センター運営嘱託員 清水 正恵）



第三五ヶ瀬川橋梁 (R2.12.14 撮影)



綱之瀬橋梁 昭和10年設計図(部分)  
(105772 雑書(土木))



第三五ヶ瀬川橋梁 昭和11年設計図  
(105491 土木関係特別調 鉄道軌道)