

第1回JR肥薩線検討会議 概要

■日時 令和4年3月22日（火）13:30～14:30

■場所 熊本県庁 本館B1階 大会議室

■結果概要

- 冒頭、奥田技術審議官、田嶋副知事から挨拶があり、事務局および担当部局より配布資料に沿って説明の後、意見交換が行われた。主な発言は、以下のとおり。

（奥田技術審議官）

本日は皆さま御多用のところお集まりいただいたことに感謝申し上げます。令和2年7月豪雨では、熊本県を中心に日本各地で猛烈な雨が振り、多くの被害が発生した。この災害で亡くなられた方々にあらためて心より哀悼の意を捧げるとともに、被害に遭われた方々にお見舞いを申し上げます。

肥薩線においては、橋梁の流失あるいは大規模な土砂流入といった甚大な被害が発生したことから、現在も八代駅から吉松駅間が運転を休止している。肥薩線は、地域住民の方々の生活の足であり、また、観光客の皆さまにとっても大事な足であり、このような重要な路線であると承知している。本検討会議では、肥薩線の復旧について様々な観点から、検討する必要がある。本日、出席された皆さまで活発な議論がなされることを期待する。

（田嶋副知事）

本日は年度末のご多忙の中、関係者の皆さまにご出席いただいたことに感謝申し上げます。国土交通省においては、熊本地震からの復旧復興に引き続き、令和2年7月豪雨で被災した球磨川流域の国道、河川、更にはくま川鉄道の復旧について尽力いただいている。また、JR九州においては、地域公共交通を担っていただいていることに関し、あらためて感謝を申し上げます。また、肥薩線でつながる宮崎県と鹿児島県からも出席していただき、感謝申し上げます。肥薩線は、開通百十数年を経て、通勤通学のみならず、観光列車が走る路線として長年地域に親しまれている。この肥薩線が不通になってから、1年8ヶ月が過ぎようとしている中、肥薩線の復旧方針を協議する場が設置されたことに対し、地元自治体として心から感謝を申し上げます。肥薩線の復旧には多額の費用を要することが想定される。そのため、復旧には、国の支援を受けながら、JR九州、国、県、そして地元市町村が一丸となって一日も早い復旧に向けた政策等について、この検討会議を中心に協議を行い、とりまとめていくことが必要である。一方で、鉄道による復旧を実現するためには、地元の熱意と行動が必要。3月20日には肥薩線の復旧を願うアピール集会在開催された。熊本県としては、地元の復旧への思いを受け止め、市町村と連携しながら、JR九州、国との協議を進めてまいりたい。その中では、復旧に関する方策だけでなく、復旧後の持続可能な運行の確保

に関しても、関係者間で連携し、議論を行ってまいりたいと考えている。

(資料説明：議事 1、議事 2、議事 3)

(藤巻整備局長) 肥薩線と並行する道路区間が 30 kmほどあるが、そのうち、7 kmほどを工事用道路として使わせていただいている。道路工事完了後、規格、高さなど返却する条件について、JR九州と調整させていただければと考えている。豊肥線では、砂防工事と連携させていただいた事例もある。補足になるが、古宮本部長からは、計画高水位+1.5メートルに嵩上げて橋梁復旧を検討されているとの説明があったが、災害復旧としての橋梁改築であり、早期復旧の観点や前後区間の軌道の制約条件からも橋梁の桁下余裕高については、計画高水位+1.5メートルが絶対条件ではないと考えている。また、球磨川第1橋梁の前後区間は、山間狭窄部であり、このような場所については、従来、計画高水位あるいは、計画高水位から 60 cmの高さで治水事業の嵩上げ高さが設定されていることを申し添える。

(古宮本部長) 橋梁以外の盛土区間等については、復旧にそれほど時間はかからないが、橋梁の被害は復旧に数年単位、また費用も多額となるため、橋梁一つでも経営判断が必要となる。そのため、令和 2 年 7 月豪雨と同じ規模の水位であっても耐えられる橋梁復旧を考えているところ。また、久大線の花月川橋梁のように、水位自体はそれほどでもなかったが、流木等の影響で流失したという事例もある。橋梁の高さについてご提案いただいたので、あらためて検討させていただければと思う。

(藤巻整備局長) 先ほど申し上げた橋梁の高さについては、河川協議を受け許可する私どもの立場を申し上げているということをご理解いただければと思う。橋梁をどのような形で復旧するかについては、当然、経営主体であるJR九州のお考えで検討がなされるところと承知している。

(河原畑運輸局長) 道路復旧事業との連携について、肥薩線の一部を道路工事の工事用道路として復旧、活用しているとのことだが、JRへ返還する際は、どのような状態で返還されるのか。

(藤巻整備局長) まさにそれは今後JR九州と話し合いをしていくところ。河床を掘って発生する土砂の運搬等にも費用がかかるため、例えば、盛土をして鉄道敷地を返還する等、高さ等の関係についても、豊肥線の際と同様、JR九州や運輸局とも連携して検討させていただく。

(資料説明：議事 4)

(田嶋副知事) 肥薩線の復旧については、今後の地域の在り方に大きく関わってくると承知している。JR九州として、今後の復旧の道筋についてどのようなお考えなのか、国として河川や道路といった事業連携に係る部分について方策や額がいつ頃固まっ

ていくものなのか。財政支援について国としてどのようなお考えなのか、また、経常収支についても課題となるのか、以上4点について答えいただきたい。

(古宮本部長) 復旧の見通しについては、事業間の連携でどれほど費用が抑えられるのかが見えてきた段階で会社としての方針を出したい。また、肥薩線の状況は、八代～人吉間52kmの内、約半分近くが被害を受けており、復旧費も約235億円と経験したことがない非常に大きな数字になっている。また、肥薩線のご利用状況も会社発足から約30年間で約80%減っている状況。経常収支については、八代～吉松間で約9億円/年の赤字であり、復旧後の持続可能性も含めて検討し、最終的には総合的に判断することになる。

(藤巻整備局長) JR九州が算定された復旧費の内訳を確認し、河川や道路との事業間で連携できる部分について精査していくことになる。引き続きJRと連携していきたい。

(田口課長) 鉄道軌道整備法の災害復旧補助制度が検討可能である。黒字事業者の赤字路線の場合は国・県それぞれ復旧費の1/4、さらに上下分離といった事業構造の変更等の条件を満たせば補助率が国・県それぞれ1/3に嵩上げされる余地があるが、沿線市町村等の関係者の意向を確認する必要がある。協議会を通じて鉄道として存続する意義を確認しつつ、復旧可能なスキームを探っていく。

(田嶋副知事) 今後のスケジュールとして、例えば、復旧方針を年内や年度内と決めることはできないか。

(古宮本部長) 明日の社長定例記者会見で復旧費を公表するが、今後、復旧費については事業間連携含めて精査をしていきたい。地元のご理解を得て最終的な決定になるだろうと考えると、年内に復旧方針を決定することは難しいのではないかと考えている。

(田口課長) 県は、まずは鉄道としての復旧を追求したいとのスタンスを明らかにされた。そうなると、この時点で協議のスケジュールを切ってしまう、というのは、地元にとっても、鉄道事業者にとっても、議論が生煮えのまま結論を迫られるという点で不幸な結果になる可能性があり、まずは、両者納得のいくまで議論を尽くす、というのが基本ではないか。かといって地元の方にはご迷惑やご不安をかけているため、できるだけ早く方向性を示すことが期待されており、ダラダラと協議を続けるということではなく、関係者がスピード感を持って進めるということではないか。

(藤巻整備局長) 次回までに、河川や道路との事業間連携で対応できる部分について概算でお示しすることができると思う。

(河原畑運輸局長) 検討会議の2回目以降で、協議に必要なファクトを開示して沿線市町村の方々との情報格差を無くしていくことが重要。

(田嶋副知事) 今後、県と地元市町村で持続可能性等を検討する場を設ける予定である。構成員としては、県と地元市町村を考えているがいかがか。

(奥田技術審議官) よろしいかと思う。

(田口課長) 県に確認したいが、仮に多額な復旧費であっても、鉄道復旧を第1にということなのか、それとも他の復旧方法も含めて幅広く検討するということなのか。

(田嶋副知事) まずは鉄道による復旧について検討するということ。他のモードへの転換の検討に進むには時期尚早である。

(古宮本部長) 復旧にあたり、イニシャルコストとランニングコストの課題については、これまで申し上げてきたとおり。まずは鉄道復旧について検討するということで承知した。

(田口課長) 次回は、整備局とJR九州の事務方の中で、事業間連携によってどの程度、JR九州の負担が減らせるか、の精査をしたうえで、その結論が見えた段階で開催することとしたい。

以上