

第2回JR肥薩線検討会議 概要

■日時 令和4年5月20日（金）13:00～14:30

■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。第2回JR肥薩線検討会議の開催にあたり挨拶申し上げます。

昨年度末の第1回検討会議においては、熊本県よりもまずは鉄道での復旧を目指すとのスタンスを示していただいた。また、九州地方整備局からは、河川、道路事業との事業間連携の方針を示したいとされていた。

今回の検討会議では、復旧後の在り方も含め様々な観点から検討を行う予定であるが、地域の皆さまにご不便や不安をおかけしているところ、スピード感を持った議論が大事である。本日出席された皆さまから忌憚のない活発な議論、意見交換がなされることを期待する。

（田嶋副知事）

本日はご多忙のところ、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。第1回の検討会議では、国・JR九州・県の三者での協議体制のキックオフとして、「まずは鉄道での復旧を目指していく」ということを確認することができ、非常に有意義な会議となった。その後、国・JR九州におかれても、関係機関との協議や調整にスピード感を持って臨んでいただいております、心から感謝申し上げます。

先月4月18日には、県と地元市町村で「JR肥薩線再生協議会」を立ち上げ、鉄道での復旧を目指す想いを共有した。今後は復旧に向けて様々な課題について、地元としての議論を深めていく。

本日の会議では、河川、道路事業との事業間連携の方針について、九州地方整備局よりご説明をいただく。また、鉄道局からは、被災鉄道の復旧事例の紹介、JR九州からは肥薩線の利用状況等について報告いただく予定である。

本日はこのような大きなポイントとなる内容を議事とするので、今後の復旧の検討に資する意見交換ができればと期待する。県としては、本日の協議内容を地元を持ち帰り、復旧に向けた議論を進め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、議事4）

(松下本部長) 地域の方々より多くの鉄道復旧を望む声を頂いており、肥薩線が地域に愛されていることにあらためて感謝致したい。

本日、復旧費については、九州地方整備局から事業間連携でのおおよその目安が示され、鉄道局からは補助スキームについてご紹介があった。肥薩線にどのようなスキームが適用されるのかは今後において議論されるものだと考えている。

一方で、只今ご説明させて頂いたとおり、肥薩線を取り巻く環境やご利用状況としては大変厳しいものがある。肥薩線は被災前において 八代～吉松間で約9億円/年もの赤字であり、今後の物価上昇や温暖化に伴う災害リスクの高まりによる費用の増加、人口減少や少子高齢化、道路網の整備等による鉄道利用者の減、つまり収入減が考えられ、鉄道復旧した場合には、赤字額がさらに増加することを危惧している。この点について、持続可能性の観点から、慎重な検討が必要だと考えている。

当社はどのような形であれ、肥薩線のネットワークを維持する責務があると考えており、当社にできる範囲で地域の移動の役に立つモビリティを提供したいと考えている。今後、検討会議の場で国及び熊本県とよく相談しながら、当社としてできることを考えたいと思う。

(田嶋副知事) 思い切った復旧費の縮減の方針をご提案いただき感謝する。鉄道軌道整備法に基づく補助制度が活用できるかどうか重要であるが、その際、同制度で要件とされている、今後の持続的な事業の計画が策定できるかどうか大きな課題である。JR九州から今後、肥薩線の赤字がさらに増加する可能性について懸念が示された。地元の協議会の場で、復旧のイニシャルコストの問題だけでなく、復旧後の経営についても大きな課題であることは共有している。一方で、赤字がある程度発生しても、それに対して税金を投入する意義やJRも含めて支えていくという共通の目標があれば乗り越えられないことではないのかと思う。今後、地元と協議を進めていくが、JRとして今回の復旧費の圧縮をふまえてどのような条件が整えば鉄道の復旧に踏み切れるのか、条件概要を示していただけないか。

(松下本部長) 本日時点で、どのような条件が整えば鉄道で復旧すると示すことは難しい。復旧費と併せて、復旧後の持続可能性をセットで考えて、慎重に検討していくことが必要である。

(田嶋副知事) この場のお示しではなくとも、例えば只見線の場合でも検討会議を重ねる中で、JR東日本から鉄道復旧の条件が示され、それを受入可能か地元で検討することで最終的に方針が固まったと思う。今後、球磨川流域の復旧復興を図る中で、肥薩線の復旧の目処というのは地域の再生のうえで非常に大きな要素であると考えているため、できるだけ早い段階で方向性を示していただきたい。私たちも県、地元としてどのような支援ができるかどうか本格的な議論を行っていく。上下分離もひとつの選択肢かと思うが、まだ具体的な検討はしていない。県としてできること、できなければ国に何らかの要請をすることもある。よろしくお願ひしたい。

(河原畑運輸局長) 鉄道での復旧となった場合、被災前と同じ形で復旧するのか。駅もま

た同様に作るのか、そのあたりのＪＲ九州のスタンスをお聞きしたい。

（松下本部長）まだ具体的に個別の駅について、どのような形で復旧するのかというところまで議論していない。

（田嶋副知事）各市町村長と意見交換を行っており、被災により以前駅があったところに住民がいない地域もあると聞いている。すべて元の状態に復旧するかどうかについては、今後の議論となる。

（奥田技術審議官）九州地方整備局から大きな事業間連携方針の提案をいただいた。いくつかある課題のうち、一つ目の課題がクリアになってきた。残された課題は非常に難しいと思うが、熊本県として鉄道復旧に踏み切るための条件提示に関する要請があり、一方でＪＲ九州としては現時点での提示は難しいという主張もよく分かる。ただ、今後、こちらの課題についても、このメンバーでしっかりと議論していきたいと思う。

（田口課長）関連で紹介するが、本省において「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」を開催している。全国的にローカル線の運営が厳しい状況の中、最近もＪＲ西日本やＪＲ四国が線区別の収支状況を公開しており、ＪＲ東日本も近いうちに公開すると聞いている。以前から厳しい状況であったが、コロナを契機に、あらためてこの問題がクローズアップされ、関係知事も地元の鉄道の将来を心配されて様々な形で声をあげておられる。

このような状況を受け、自民党内でも２つの議連が動いており、一つは「ポストコロナの地方創生実現のための公共交通ネットワークの再構築を目指す議員連盟」。この議連では、大きく二つの議論をされている。自治体と鉄道事業者が、廃止ありきだ存続ありきだと各地でぶつかっているとされているが、これは、事業者が鉄道の在り方について協議をしたいと申し出れば、自治体は廃止前提と誤ってしまい、廃止前提の協議は受けられないという事象が見られる。自治体が協議を受け入れれば、地域住民からは、首長が事業者のプレッシャーに負けて、廃止に向けた協議を行うのかと批判されてしまう。こうした事情から、協議になかなか入れないという現状を踏まえ、国が中立的な立場で協議の場を設けて、利用状況等を共有したうえで、あるべき地域公共交通の姿をしっかりと議論していくべきというのが一つ。もう一つは、様々な議論をした結果、この地域には鉄道が必要だという結論が関係者で合意をされた場合には、ただ残すだけでは利用者は減少の一途であるため、何とか活性化方を講じる場合に、国も一層の支援を、という話がある。逆に、ＢＲＴなど鉄道以外のモードへの転換が地域住民のためになるということが共通理解になれば、その転換のための費用も国として支援すべきではないか、ということ。このような内容の取りまとめを今週の月曜日に行い、水曜日に総理へ申し入れを行っている。それを受け、デジタル田園都市構想、成長戦略、骨太の方針に公共交通についての踏み込んだ記載がなされようとしているところ。いずれにせよ、単純に利用者の多い少ないだけで決められる話ではないが、税金を使って支援を行う以上、公共政策的な意義がそこに認められる必要があり、それが大きなポイントであることが

議連の中でも整理をされている。もう一つは、「鉄道議員連盟・バス議員連盟」というものが動いている。こちらは、さきほどの再構築議員連盟と同じような方向性であるが、JR路線については別の観点が必要ではという問題意識がある。JRはそもそも全国ネットワークを国鉄から引き継いで維持運営をしている企業体であり、民間企業とはいえ、可能な限りそのネットワークを維持していくミッションがあるのではないかと。その前提が、これだけの状況変化でうまくいなくなっているのであれば、そのシステムを支えるための整理を国が積極的に関与する形で対応すべきということが提起されている。

国土交通省の検討会においても、議連の動き、骨太をめぐる政府内の議論も反映させて取りまとめ案の議論を行い、8月の概算要求につなげていく。この文脈の中でも、肥薩線の復旧の議論にも関連してくる展開が考えられる。どのような条件であれば復旧ができるのかという議論と併せて、鉄道の復旧後にどう活かすかという地域の全体戦略についてもご議論いただき、我々としても説明できるとなれば、何らかの支援スキームの検討の余地が出てくるかと思う。JR九州の負担額は過去の災害復旧事例から見ても遜色ないレベルまで落ちてきたのは事実である。持続可能な運営の在り方について地元の踏み込んだ議論と、JR九州の条件、そして国の支援の議論、これを足し合わせてJR九州としての経営判断に資するところまでいけるのかどうかというのを見極める必要がある。県、JR九州、鉄道局がそれぞれの宿題を整理し、この検討会議、もしくは個別会議の場で打合せをさせていただく。そのあたりの出口感が整ってこない、今後、難しい展開になると思っている。只見線ではこのステージの議論にかなり時間がかかったと聞いている。他方で、今回の事業間連携方針は速やかに復旧方針が固まることを前提に提示いただいているものなので、副知事が仰るようにスピード感をもってそれぞれ検討を進める必要がある。

(松下本部長) 肥薩線が地域に愛されていることについて感謝を申し上げるとともに、今回、復旧費についても国から支援策をご提示いただき大変ありがたい。とはいえ、今後も人口減少、少子高齢化の見通しがある中で、今後も赤字額が増額することを危惧している。肥薩線のご利用状況も1987年に比べ被災前で約80%減っている状況であり、この流れを止めていくことも難しいのではと認識している。このような見通しがある中で、鉄道による復旧を目指す理由を改めて熊本県にお伺いしたい。

(田嶋副知事) 収支が非常に厳しい状況ということは当然承知をしている。しかし、人吉温泉、地域を支える観光産業において鉄道がもつ魅力は非常に大きい。鉄道がなくなれば地域の衰退に拍車がかかる。今後の人口減少はそうだが、一方で地方創生に立ち向かっていくことも必要であり、その大きなツールが鉄道であると認識している。国でもローカル線の在り方について議論しており、肥薩線の検討はその最前線と思う。県としての責任は、肥薩線を残す意義を地元と議論し、JR、国に示すことで共通認識としたい。鉄道の魅力を最大限活かしてあの地域を将来に向かって存続させたいという思いがあり、まずは鉄道復旧を第一に検討していきたい。

(松下本部長) 復旧後の持続可能性についてしっかり検討していく必要がある。国の補助を活用したとしても、長期的な運行計画や事業の予測と併せて、持続可能性という観点から、鉄道復旧については慎重に考えていくべき。

(田嶋副知事) 国への要望の中で、当然、肥薩線の復旧に関する項目は入れてはいるが、新たな財政支援制度の新設について、県の方で考え方の整理をしているところである。整理ができれば、今後議論を進めていくためにも要望をさせていただく。

(田口課長) 要望を検討されていることは承知しており、調整させていただく。肥薩線検討会議については、国が県と共同の事務局として議論をしていく場であり、議連の提言を踏まえても、モデル的な取組事例である。他方で、モデルケースである以上、感情論により財政支援を行ってしまわないよう、対外的にも国との議論と整合が取れる形で支援策を打ち出していく流れを作りたい。只見線でも過疎地域における地方創生をどのように図っていくのか地元で悩まれ、議論されたと承知している。輸送密度や収益だけで鉄道の意義を測るべきではなく、多面的な議論を行い、負担をすべて事業者に押し付けるのではなく、公共政策的な意義に応じた関係者の負担の分担をうまく見出していければ答えに近づいていけるのではないか。

(田口課長) 今回の検討会議では、事業間連携に関しては、九州地方整備局から方針が提示され、それをふまえた復旧費の試算がJR九州から示され、当初の235億円から159億円減額した76億円と具体的に示された。鉄道局からは、鉄軌道整備法に基づく補助スキームの紹介があり、その活用可能性について紹介した。条件はあるものの、事業者の負担は1/2ないし1/3に低減可能であると説明した。他方で、JR九州からは、肥薩線の大変厳しい状況について紹介があり、鉄道復旧にあたっては、持続可能な運行体制の確保が図られることが必要と問題提起があった。県からは、地元の再生協議会についての紹介があり、鉄道維持の在り方や県としての支援の在り方について、地元としっかり協議をしていくとの立場の表明があった。次回の検討会については、引き続きスピード感を持って取り組んでいくことを確認したうえで、関係者でそれぞれの課題について整理をし、あらためて開催時期を調整していく。

以上