

## JR 肥薩線全線再建について、早期の決断を

2022年9月30日

日本共産党熊本県委員会  
委員長 松岡 勝



日本共産党南部地区委員会  
委員長 野中 重男



日本共産党熊本県委員会は、2021年7月26日、「JR肥薩線の全線再建についての提言」を公表し、熊本県、JR九州、国土交通省に「提言」を届け、要請を行いました。沿線自治体とも要請・懇談を行いました。また2022年4月2日、人吉市内で、「肥薩線全線再建を考えるつどい」を人吉市内で開くなど、党独自の広報、運動に取り組んできました。

国会では、田村貴昭衆議院議員（日本共産党）が、肥薩線の再建について、「被災した鉄道をまずは鉄道として再建するのは当然」「復旧に要する費用の一部を国と地方が補助できる鉄道軌道整備法の対象になるか」と質したのに対して、「鉄道による復旧をまずめざしたい」「鉄道軌道整備法による支援、活用を視野に入れて議論したい」（政府参考人）との答弁がなされています（2022年4月21日衆議院災害対策特別委員会）。

この間の動向、状況を踏まえ、JR肥薩線の全線再建へ、御社の一刻も早い決断をあらためて要請します。

### 1、熊本県、沿線市町村、沿線住民のJR肥薩線全線再建への熱意

沿線12市町村と熊本県で構成する「JR肥薩線再生協議会」が、国に対して、「JR肥薩線の全線復旧・復興に関する要望書」を提出しています。

JR九州・国・熊本県による「JR肥薩線検討会議」の第2回会議で、田島徹熊本県副知事は、「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」と述べています。

これに対して政府側も、「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

るのではないかと応えています。

## 2、大幅に軽減される再建費用

「JR肥薩線検討会議」の第2回会議において復旧費の検討がなされました。会議議事概要によると「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2分の1ないし3分の1に低減可能であると説明した」と記されています。会議資料では、概算復旧費として、球磨川第1橋梁2億円、第2橋梁1億円、以外の一般区間73億円、合計76億円と示されています。

## 3、赤字ローカル線への財政支援強化を国に

日本道路公団の民営化の際、料金収入では採算がとれない（赤字が見込まれる）路線について「新直轄方式」がとられています。建設費用は、国が75%、地方自治体が25%（交付税措置）、維持費は全額国が負担、通行料金は無料とするものです。道路も鉄道も、居住・移転の自由（憲法22条）の保障、物流という点では同じです。「赤字ローカル線は廃止」ではなく、「赤字ローカル線を存続させる新スキーム」の確立を国に求めるべきです。

## 4、鉄道、鉄道貨物を気候危機対策として

国内のCO<sub>2</sub>排出量の分野別割合で自動車などの「運輸」が18%を占めています（環境省2019年度温室効果ガス排出量）。国内を含む世界各地での災害の多発など気候危機対策は人類にとって一刻の猶予も許されない課題です。物流輸送の自動車依存から鉄道輸送への転換が必要です。特に貨物については、貨物1トンキロ（鉄道用語1トンの貨物を1km運んだ場合）を輸送する際のCO<sub>2</sub>排出量が鉄道はトラックに比べて10%以下であり、鉄道貨物をローカル線も含めて強化する必要があり、JR九州として国に働きかけることを求めます。

## 5、観光と住民の足を守る鉄道として肥薩線再建の決断を

御社は、「SL人吉」「かわせみ・やませみ」「いさぶろう・しんぺい」などを走らせ、肥薩線を全国有数の観光鉄路としてグレードアップするために注力してきました。

御社の長年の尽力が、「7.4 豪雨」で打ち砕かれました。肥薩線が観光と住民の足を守る鉄道として再建されることは、「7.4 豪雨」で、多くの生命、財産を奪われた沿線住民の復旧・復興への営みの「灯台」ともなるものです。

沿線住民・沿線自治体・旅館組合などの諸団体、熊本県と連携し、肥薩線の全線再建を決断し、推進されることを要請するものです。

## 6、JR九州「倫理行動憲章」「地球環境保全活動の基本理念」の実践として

「JR九州グループ倫理行動憲章」は、「私たちは、すべての人々の人権を尊重するとともに、人種・民族・宗教・国籍・社会的身分・性別・年齢・障がいの有無などによる差別を排除します {「人権の尊重}」 「私たちは、地域の活性化に貢献し、地域とともに発展することを目指します（地域社会への貢献）」と謳っています。

「地球環境保全活動の基本理念」では、「JR九州グループは、総力をあげて地球環境保全に取り組み、持続可能な社会づくりに貢献します」「地球環境保全に関する技術の導入や創意工夫により、効率的なエネルギーの利用を推進し、地球温暖化の原因となるCO2排出量削減に努めます」とも謳っています。

御社がこれらの理念や憲章の実践として、JR肥薩線の全線再建を決断し、熊本県・流域自治体、利用者・住民と力を合わせて再建事業を推進されることを強く願うものです。