

# J R 肥薩線全線再建についての提言

2021年7月29日

日本共産党熊本県委員会

「7・4 球磨川豪雨災害」から1年、被災者の生活・生業の再建、地域の復旧・復興、治水対策等々、様々な課題がなお未解決です。豪雨災害で甚大な被害を被ったJ R 肥薩線再建も全く見通しがたっていない状況です。

J R 肥薩線の重要性からして、沿線住民・自治体・観光業界を始め、県民、関係省庁、J R等が知恵と力を合わせて再建の道筋を明らかにすることが緊要です。

日本共産党熊本県委員会として「J R 肥薩線再建についての提言」を發表し、国土交通省、熊本県、J R九州、沿線自治体をはじめ関係行政、企業、団体等への申し入れ、懇談、協議をはかってまいります。

## 1. かけがえのないJ R 肥薩線

### (1) 八代駅から人吉駅間は、絶景区間

鉄道・旅情報サイト“Train journeyトレたび”の「この路線で行こう！熊本編 肥薩線の旅」（2019年6月）では、以下のようにJ R 肥薩線の魅力をアピールしています。

球磨川沿いを走る通称「川線」。雄大な下流から渓谷美の上流へ車窓が移りゆく熊本・肥薩線の八代（やつしろ）駅～隼人（はやと）駅間の全長124.2キロメートルを結ぶ肥薩線。そのうち八代駅～人吉（ひとよし）駅間は、“日本三急流”の一つである球磨川に沿って走り、「川線」とも呼ばれる絶景区間。

切り立った断崖が深い翠緑色の川面に映える光景は、まるで山水画のような美しさ。悠然とした穏やかな流れは、川幅が狭くなるにつれて勢いを増していく。

沿線周辺も、平家落人伝説が残る秘境・五家荘や“九州の小京都”と称される城下町・人吉など見どころが満載。

熊本県公式観光サイトの「熊本を乗り尽くせ！鉄旅特集」でも、以下のようにJ R 肥薩線の魅力を紹介しています。

一県南エリアは鉄道ファンの聖地！ご当地ならではの人気の鉄道特集をお届けします」として、肥薩線について、「汽笛の音、吹き上げる煙、しっかりと大地を蹴りながら走るSLの鼓動、そして変わることのない球磨川沿いの美しい景色が、時代を超えて感動を与えてくれる。

人吉市の旅館経営者は、「人吉市には観光列車が集まっていた。一番はSL人吉。『SLが来る』と人吉駅周辺が賑わい、ニュースになり人吉が注目された。SLがなくなり駅前のお土産屋さんが閉店した。JR肥薩線が復活しなければ人吉の観光は危うい。旅館、飲食店、町の賑わいも寂れていく」と語っています。

「7・4 球磨川豪雨災害」によって甚大な被害を被った人吉市の復興、「観光立県」をめざす熊本県にとって、特に県南観光にとってJR肥薩線再建は不可欠の課題です。

## (2) 沿線地域の生活、経済の支え

昨年（2020年）10月20日、JR肥薩線沿線16市町村で構成する「肥薩線利用促進・魅力発信協議会」は、JR九州に対して、「鉄道での全線復旧」の要望書を提出しています。要望書では、「100年以上にわたり沿線地域の生活、経済を支えてきた。復興を図る上で必要不可欠」と地域経済、住民生活にとってJR肥薩線の重要性を訴えています。

高齢者の通院、学生・生徒の通学の足としてJR肥薩線再建を願う声も切実です。八代市坂本町では、八代市内中心部の高校への通学が不便になり、親による送り迎えも困難なため転居を余儀なくされたりしています。車の運転ができない高齢者からは「以前は肥薩線で八代の病院に通院していたが、バスの便がある所までタクシーを使うので費用が大変」という声もあります。

JR肥薩線は、沿線住民の日々の生活、地域の経済、医療、福祉、教育の支えです。JR肥薩線がこのまま再建されず廃線になることは、その支えをなくすことです。

## 2. JR肥薩線再建への提案

### (1) 改正鉄道軌整備法を適用し、JR肥薩線の再建を

熊本地震で損壊したJR豊肥線の復旧では、2018年施行の改正鉄道軌道整備法が適用され、国と県が4分の1ずつ補助し、JRが2分の1を負担し、復旧工事が完成し開通しています。

JR肥薩線、特に「川線」の損壊は、洪水による鉄道被害としては、過去に例を見ない大規模なものです。赤羽一嘉国土交通大臣は、7月6日の閣議後記者会見で、「鉄道軌道法などの支援スキームの活用も想定しながら、どのような支援が可能か、JR九州、地元自治体などと検討したい」と述べています（2021年7月21日「西日本新聞」）。

国・熊本県・JRなど関係者間の協議を速やかに進め、改正鉄道軌整備法を適用し、JR肥薩線の再建を進めるべきです。

なおBRT（バス・ラピッド・トランジット・・・バスを基軸とした大量輸送システム）については、JR肥薩線再建には不相当であり、除くべきです。川線の絶景、日本三大車窓にあげられる矢岳越え等、地域経済を潤す観光資源としてのJR肥薩線全線の

鉄道による再建こそが重要です。

また、BRTは鉄道軌道整備法の助成対象になりません。鉄道軌道整備法に基づく助成措置は、「鉄道の整備を図ることにより産業の発達及び民生の安定に寄与すること」を目的とし、助成の対象を「洪水、地震その他の異常な天然現象により大規模な災害を受けた鉄道であって、速やかに災害復旧事業を施工して、その運輸を確保しなければ国民生活に著しい障害を生ずる恐れのあるもの」と規定しています。

## **(2) 「7・4 球磨川豪雨災害」による洪水水位以上へのかさ上げ・高架に**

八代市坂本町の支所建設について、川辺川ダム建設を待たず、「7・4 球磨川豪雨災害」による洪水水位以上の高さでの設置が決まっています。また、球磨川流域の球磨村・八代市・芦北町長は6月18日、国土交通省八代河川国道事務所と同省八代復興事務所に対して復興に向けた要望書を提出しています。要望書では、「被災者の生活再建に向けた安全な居住地に確保」として「令和2年7月豪雨時の被災水位」を踏まえた輪中堤・宅地かさ上げが必要不可欠」としています。

JR肥薩線の線路・橋梁も、川辺川ダム計画を前提とせず、「7・4 球磨川豪雨災害」による洪水水位にも安全が担保される高さへのかさ上げ（高架も含めて）を行うことを提案します。堤防と鉄路のかさ上げを一体的に進めれば費用の軽減にもつながります。

「7・4 球磨川豪雨災害」後、国交省・熊本県は、川辺川ダム建設を復活させました。

川辺川ダム建設を復活させたものの流水型ダムの全体像、具体像ともに定かではなく、完成まで10数年かかるといわれています。川辺川ダム建設計画があればJR肥薩線の線路・橋梁の高さはそれに左右されるため、治水計画ができるまで再建の設計もできません。そのうえ線路・橋梁の高さは、川辺川ダムの洪水調節の分だけ低い高さに抑えられ災害リスクが高くなります。

JR肥薩線再建の先が見えない最大の要因は川辺川ダム建設計画です。

川辺川ダム計画を前提とせず、「7・4 球磨川豪雨災害」による洪水水位以上へのかさ上げ・高架によるJR肥薩線全線の再建へ、直ちに調査・設計・事業化の具体化を図るべきです。

## **(3) 川辺川ダム建設を中止すれば、JR肥薩線再建費用は十分確保できる**

JR肥薩線再建のためには膨大な費用を要します。青柳俊彦・JR九州社長の「過去最大の100億円超が見込まれる」との発言が伝えられています（「毎日新聞」2020年9月24日）。100億円超は大変な額ですが、川辺川ダム建設費は、約1,200億円と伝えられています。川辺川ダム建設を中止すればJR肥薩線再建の財源は優に確保できます。

### 3. 被災者の苦難に寄り添い、力を合わせて復興を

国・熊本県は、被災者、流域住民、永く川辺川ダム問題に関わってきた河川工学や環境の専門家等を「7・4 球磨川豪雨災害」の検証と治水対策を検討する「協議会」から排除しました。住民が最も知りたかったダムの緊急放流のデータを隠匿・破棄して、「川辺川ダムがあったら被害を軽減できた」との宣伝の大規模に行い、被災者、流域住民を分断し、川辺川ダム建設を進めようとしています。

「7・4 球磨川豪雨災害」から1年が過ぎましたが、多くの被災者が「住宅の再建にめどがたたない。治水対策がどうなるかわからないから」と訴えています。「治水対策がどうなるかわからない」のは、川辺川ダム計画があるからです。

人吉市、中流域全体で「7・4 球磨川豪雨災害」による洪水水位以上の高さの堤防、宅地、輪中堤、鉄路ができる見通しがたてば、住宅の再建、生活の立て直しの展望が開けます。被災住民の生活の再建、JR肥薩線の全線再建を妨げているのは川辺川ダム計画です。

川辺川ダム計画は撤回し、被災者の生活、生業の再建、流域住民の安全・安心のための治水対策、地域の経済、生活を支えるJR肥薩線の再建等について、被災者、流域住民、自治体、農林水産業、企業等が知恵と力を合わせて、球磨川流域・県南復興への取り組みを推進されることを願うものです。

「JR肥薩線全線再建についての提言」がその一助になれば幸甚です。

以上