

## 令和2年7月豪雨で被災した肥薩線の復旧に関する基本合意について（コメント）

熊本県・国土交通省・JR九州は、2024年4月3日に開催した第7回JR肥薩線検討会議において、令和2年7月豪雨の被災で運転見合わせが続いている肥薩線八代・吉松駅間（86.8km）のうち、八代・人吉駅間（51.8km）を鉄道で復旧する方向性で合意に至りました。

肥薩線は、熊本県・宮崎県・鹿児島県の3県に跨って九州南部を縦貫する全長124.2kmの路線ですが、1909年の全線開通から鹿児島本線として重要な役割を果たし、1927年に肥薩線と名称を変更しても長らく都市間輸送に貢献してきました。近年は地域の足やD&S列車の運行で存在感を発揮しましたが、2020年7月に発生した令和2年7月豪雨によって球磨川流域を中心に壊滅的な被害を受け、運転見合わせを余儀なくされたところです。

被災後に立ち上げられたJR肥薩線検討会議では、復旧方針について関係者間で議論が交わされました。その結果、国から河川・道路事業との連携を通じた復旧費用の大幅な低減、熊本県からは上下分離方式の導入に加えて、復興方針（案）の策定や日常利用の創出などの具体策が示されたことから、JR九州が2024年度末とされる最終合意にむけて、肥薩線八代・人吉駅間の鉄道での復旧へ検討を深度化していくと表明したところです。この間の国及び熊本県の真摯なご対応とご尽力に敬意を表するとともに、JR九州労組と致しましても今回の決定を重く受け止めている次第です。

しかしながら、復旧までの道のりは依然として厳しいと言わざるを得ません。基本合意では上下分離方式の導入を前提としているものの、人口減少と少子高齢化が一段と進む地方で鉄道を維持・存続するために、マイレール意識の醸成と日常利用の創出は欠かせないものであり、地域活性化やまちづくりの視点から一層の利活用が望まれます。そして、自然災害が多頻度かつ激甚化する昨今において、鉄道用地外を含む防災・減災対策の強化は喫緊の課題となっています。

私たちJR九州労組は、2024年度末を目標とされている最終合意にむけて労使で一致協力し、課題の克服に努めて参ります。また、当該の労使間で解決できない課題については、政治や行政の皆様と連携して解決に取り組むとともに、沿線自治体や地域住民の皆様のご理解とご協力を得ながら、利用者の視点に立った取り組みを進めます。さらに、残る人吉・吉松駅間（35.0km）につきましても関係者による協議の推移を見守っていきます。

2024年 4月 4日  
九州旅客鉄道労働組合  
（JR九州労組）