

JR 美祢線利用促進協議会 復旧検討部会第1回会議 議事概要

1 開催日

令和6年8月28日(水)

2 会場

美祢市役所本庁3階 会議室301

3 当日の流れ

(1) 部会長等の選出について	}	公開
(2) 議事		
ア 当面のスケジュール等について	}	非公開
イ 鉄道による復旧の整理・検討について		
ウ 復旧後の利便性向上に向けた調査・実証について		
(3) 報道対応		

4 部会長等の選出

委員の互選により次のとおり決定した。

部会長 美祢市地域振興課長
副部会長 長門市産業政策課長
山陽小野田市商工労働課長

5 議事

ア 当面のスケジュール等について

【事務局】 会議資料(P1~3)に沿って説明

- ✓復旧検討部会の設置に当たっては、自治体としては鉄道での復旧の議論を前に進めるために設置に応じたという経緯がある。
- ✓まずは、鉄道での復旧費や工期、JRの考え方等についての共有・議論を中心に進めたい。
- ✓部会が設置された以上、全体としては部会の設置目的である、「鉄道による復旧の整理・検討」と「鉄道以外のモードによる復旧の整理・検討」の議論を進めていく必要があると考えている。
- ✓当面のスケジュール(イメージ)を示しているが、年度末までの進捗によって令和7年度以降のスケジュールを検討したい。
- ✓実証実験の内容(復旧後の利便性向上に向けた調査・実証について)は、発案者であるJRから説明を行っていただく予定である。

【自治体】

- ✓自治体としては、JRによる単独復旧と単独運行を求めてきた中で、JR美祿線利用促進協議会の5月の定期総会において、JRから単独での復旧や単独での持続的な運行は困難との発言があった。
- ✓この部会は、JRから「復旧費等は新たな部会の中で提示したい」との意向も示されたことを受け、今回、復旧検討部会の設置に至ったと理解している。
- ✓まずは、鉄道での復旧に関して、復旧費や復旧に対する考え方をJRから示していただき、それらを踏まえて、鉄道で復旧する方策を検討していくべきである。

【JR西日本】

- ✓正確な復旧費の算出は難しく、一定の前提条件を置いた試算値になるが、今回、復旧費等を提示し、当社の考え方も説明する。
- ✓自治体の考えやこれまでの経緯を踏まえ、まずは、鉄道での復旧の議論を進めていくことに異論はない。
- ✓一方で、復旧検討部会の役割である鉄道による復旧と鉄道以外のモードによる復旧の整理・検討を行う観点から、鉄道以外のモードでの復旧の議論も並行して進めていく必要があると考えている。
- ✓次回の会議では、復旧した鉄道の事業構造(運営形態)の変更等について当社の考えを提示したいと考えているが、その他鉄道以外のモードで復旧した事例について共有する場を提供いただきたい。

■決定・確認事項

- | |
|--|
| ① 大まかなスケジュール(イメージ)については、事務局提案のとおり決定した。 |
| ② 次回の会議では、JRからの意向を踏まえ、復旧した鉄道の事業構造(運営形態)の変更等についてJRから説明する。 |
| ③ 次回の会議では、鉄道以外のモードで復旧した事例を共有する。 |

～報道機関退出～

イ 鉄道による復旧の整理・検討について

【事務局】

- ✓ 鉄道による復旧の検討に当たっては、JRから復旧費や運行経費、復旧に対する考え方を示していただくことが議論の入口となる。今回は、JRから説明をお願いしたい。

【JR西日本】 会議資料(P5~11)に沿って説明

- ✓ 鉄道で復旧する場合の概算復旧費として約58億円以上という試算である。
- ✓ その復旧工事に要する期間は、着工後、約5年程度が必要となる。
- ✓ 概算復旧費については、河川改修工事が計画どおり実施される場合の一定の前提をおいて算出した費用となる(JRが算出に用いた前提条件は、第1回会議までの間、JRから提示され、事務局としても承知したものである)。
- ✓ 約58億円以上の算出に当たっては、過去の同種災害の実績や修繕工事の実績をベースにしつつも、昨今の物価や人件費の高騰、現場が山間部のため工事の難易度が上がることなどを加味している。
- ✓ 単独での復旧とその後の運営は困難とするJRの考えについて

1点目

美祢線の旅客輸送密度は、2,000人/日未満であり、大量輸送としての鉄道の特性を發揮できていない線区であること

2点目

再度災害の防止には、10年を要する新たな河川改修計画の完了が必要であり、今後も当面の間、被災リスクが残ること

以上2点の理由によるもの。

(その他、美祢線の令和2年から令和4年の3か年平均の費用内訳として、年間の営業収益や営業費用等についての説明があった。)

【自治体】

- ✓ 「同規模の大雨による再度災害防止には河川改修計画の完了が必要」、「今後も当分の間、被災リスクが残るため当社単独での復旧とその後の運営は難しい」とするJRの見解について、仮にJRとして復旧・運行する場合は、河川改修の完了後でなければ、工事に着手しないという認識で良いか。

【JR西日本】

- ✓ 河川改修完了の目処がつけば、河川改修が完全に完了する前であっても、着工できる可能性はあるが、再度の被災リスクを負う可能性がある中で着工すべきではないと考えている。

【自治体】

- ✓ JRの『当社単独での復旧は困難』という、この「単独」というのは、河川改修が終了し、被災リスクがない場合であっても、単独では復旧しないということか。
- ✓ JRとして、約58億円以上の復旧費を単独で拠出することは困難との意味合いも含

まれているか。

- ✓(美祿線について)大量輸送としての鉄道の特性を發揮できていない線区とのことであるが、その点で言うと山陰線の方が輸送密度は低い状況であるにも関わらず、JR単独で復旧する(復旧費:約15億円程度)ことになっているが、この整合性は、どのように整理されているか。

【JR西日本】

- ✓(一定の見解を発言した上で)復旧検討部会で整理・検討する材料となるよう次回の会議までに整理し、改めて見解を提示したい。

【自治体】

- ✓部会では、復旧費について、国、JR、自治体サイドによる分担を見積もる必要があるが、JRから説明のあった復旧費の対象となる工事は、全て国庫補助制度の対象となるのか。
- ✓直接的な被害を受けていない部分の補強経費も盛り込まれているが、これは、国補助制度の対象になるのか。
- ✓国にも確認し、対象となる費用と対象外となる費用は分けて整理していただきたい。

【JR西日本】

- ✓国の補助制度の対象の内外については、当社では判断できない。
- ✓部会として、中国運輸局に見解を求めるため、次回の会議にオブザーバーとして、中国運輸局を招聘してはどうか。

【部会長】

- ✓鉄道での復旧の議論は、復旧費の負担と復旧後の運行費の負担の整理・検討が中心となってくるため、次回の会議までに、国の補助制度の対象となる工事と対象外の工事を分けて整理することについて、事務局は中国運輸局と相談すること。

【自治体】

- ✓ローカル鉄道を内部補助により維持するという考えについて、日本国有鉄道再建監理委員会の国鉄改革に関する意見や平成13年4月10日の衆院本会議の国土交通大臣答弁にあるように、国鉄改革時の「新幹線や不動産収入による内部補助によって、ローカル線を維持していく」という基本的な考え方によれば、現在、会社として黒字化しているJRにおいて、維持していくことが、最も持続可能ではないか。
- ✓最終的には国が整理すべきことではあるが、こうした国鉄改革時の基本的な考え方について、現在、JRとして、どのように考えているか。

【JR西日本】

- ✓質問の根拠となっている資料は、承知しているが、その資料の解釈について、当社の見解は異なっている。
- ✓復旧検討部会で整理・検討する材料となるよう、当社の見解については、次回の会

議で提示したい。

【自治体】

✓ローカル鉄道を内部補助により維持するという考えに関する議論の中で、復旧検討部会として、国に当時の考え方についての見解を求めているかどうか。

【部会長】

✓事務局は、可能であれば、次回の会議で中国運輸局からローカル鉄道を内部補助により維持するという考えについて発言いただく方向で調整すること。

《鉄道による復旧の事例について共有》

事例

JR東日本	山田線	R元年3月	第三セクターとして運行再開
	只見線	R4年10月	上下分離方式として運行再開
JR九州	肥薩線	R15年(目途)	上下分離方式として復旧予定

※公表されている会議等の資料により事例共有

■決定・確認事項

- ① 事務局は、次回の会議にオブザーバーとして、中国運輸局を招聘する方向で調整すること。
- ② 事務局は、次回の会議までに中国運輸局に確認し、国の補助制度の対象となる工事と対象外となる工事を分けて整理すること。
- ③ JR西日本は、次回の会議で、ローカル線を内部補助により維持するという意見に対する見解を提示すること。
- ④ 事務局は、ローカル鉄道を内部補助により維持するという考えについて、中国運輸局に国としての見解を発言いただく方向で可能な限り調整すること。

ウ 復旧後の利便性向上に向けた調査・実証について

【JR西日本】 会議資料(P13～19)に沿って説明

【自治体】

- ✓実証を10月から3月の間で実施することや概ねの内容は了解したが、増便や快速便、ダイヤ設定等の細部については、地元の意向も反映されたものとなるよう、事務レベルで調整をお願いしたい。
- ✓実証の目的は、鉄道で復旧した場合の利便性向上の検証も含まれていることがしっかりと伝わるよう進めてほしい。
- ✓アンケートは、民意を取り込む意味でも大変重要であるため、アンケート項目においては、今後の地域公共交通に期待する内容も含めて確認する必要がある。

【JR西日本】

- ✓実証に際しては、先の“復旧後の利用促進検討ワーキンググループ”で洗い出された課題から、ニーズとなる輸送の特徴等のポイントを整理している。
- ✓その意味で一定程度は、地元の意向も反映されたものと認識しているが、実施までに更なる観点について検討したい。
- ✓輸送の特徴等のポイントについては、特定の輸送モードを前提とせず、そのポイントについて、利便が高まると想定される手法を代行バスで模している。
- ✓そのため、バスで実施はするが、鉄道としてのポイントも網羅していると考えている。

【部会長】

- ✓アンケート等については、今後、鉄道による復旧と鉄道以外のモードでの復旧の整理・検討を行っていく上で、非常に重要な役割を果たすと考える。
- ✓実施前の詳細な制度設計が重要であることを鑑み、次回の会議には、交通政策の有識者であり、復旧後の利用促進検討ワーキンググループでも助言をいただいた、山口大学の榊原教授をオブザーバーとして招聘してはどうか。

【部会長】

- ✓次回の会議は、10月中の開催を目途に事務レベルで調整すること。

■決定・確認事項

- | |
|--|
| ① 増便や快速便、ダイヤ設定等の細部については、地元の意向も反映されたものとなるよう、事務レベルで調整すること。 |
| ② 事務局は、次回の会議にオブザーバーとして、山口大学の榊原教授を招聘する方向で調整すること。 |
| ③ 次回の会議は、10月中の開催を目途に事務レベルで調整すること。 |

～会議終了～