

2024年10月31日

## JR美祿線利用促進協議会第1回復旧検討部会でのご質問に対する回答

西日本旅客鉄道株式会社  
中国統括本部 広島支社

### ご質問①

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。

### 回答①

- ・美祿線に対する当社の考えを示させていただいた通り、鉄道でもそれ以外の輸送モードでも、利便性と持続可能性を確保した地域公共交通の復旧は必要と考えております。
- ・お尋ねの復旧の意味は、この復旧検討部会を含め、地域の皆様と共に議論や検討を行った結果として、鉄道での復旧が選択された場合を想定したものと考えます。
- ・私どもとしては、この議論や検討のなかで利便性と持続可能性を確保するためには、当社単独の運営ではなく、上下分離などの事業構造変更により地域の皆様に復旧した鉄道の運営に参画して頂くことが不可欠であると考えております。
- ・これらを総合的に勘案して、当社単独での復旧ならびに運営は困難であると申し上げているところです。

## ご質問②

(美祢線について) 大量輸送としての鉄道の特性を発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: 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。

## 回答②

- ・私どもとしては、2022年4月の「ローカル線に関する課題認識と情報開示について」でお示ししましたとおり、輸送密度(平均通過人員)2千人/日未満の線区は大量輸送という観点で鉄道の特性が十分に発揮できていないと考えているとともに、今よりもご利用しやすい最適な地域交通体系を地域の皆様と共に創りあげていくために、地域の皆様と課題を共有させていただき、地域のまちづくりや線区の特性・移動ニーズをふまえて、鉄道の上下分離等を含めた地域旅客運送サービスの確保に関する議論や検討を幅広く行いたいと考えていることを申し上げております。その観点では、山陰線(長門市～小串駅間)と美祢線に違いはないと認識しております。
- ・そのうえで、この度の大雨による被災等について様々な調査検討を行ったところ、
  - 1)美祢線は2011年の大雨の被災により橋梁が流出し、その際も議論があった上で、復旧して地元の皆様と利用促進を継続して取り組んできたものの、ご利用状況のトレンドを変えるには至らなかったこと
  - 2)被災前の22年と23年の総会にて、交通体系の議論を依頼し続けてきたこと
  - 3)美祢線は10年程度という短い間で被災したこと
  - 4)今回の山陰線の被害は『点の被害』、美祢線は『面的な被害』であり、被災状況が大きく異なることと考えております。私どもとしましてはこれらも含めて総合的に勘案して、対応方針について判断したものです。
- ・なお、山陰線についても、復旧した鉄道を持続可能な地域交通としてどのように利活用していくのかについて利用促進協議会を通じて地域の皆様との具体的な議論や検討を進めていくこととしております。

### ご質問③

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。～ 中略 ～ JRとして、どのように考えているか。

### 回答③

- ・平成13年12月に当社などがJR会社法適用から除外されることに際して、ローカル線の維持についても国会等で議論され、その結果として、「新会社がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針」(以下「大臣指針」)が、国土交通大臣より告示されたと承知しております。
- ・路線の維持等については、この指針に基づいて対応しているところです。また、ローカル線の問題につきましては、地域交通法が改正され、基本方針が具体的に定められていますので、大臣指針やこの基本方針に則り、当社の考えは従前、以下の通り述べております。
- ・従来からの大きな課題である沿線地域の人口減少、道路を中心としたまちづくりの進展などの環境変化に加えて、コロナ禍を経た行動変容により特に通勤・通学やビジネスの利用はコロナ禍前よりも減少しており、自然体で元に戻るものではないと考えており、ローカル線についても従来以上に将来に向けた課題提起の加速を図っております。
- ・それらの課題に対して、営業努力を続け鉄道事業全体で更なる利便性や生産性の向上が必要と考えておりますが、民間企業である当社としては、大量輸送という鉄道の特性を發揮できていないご利用の少ないローカル線に対して、利便性や生産性を高める設備投資などを単独で行うことは困難です。今の形のままであればこの先も需要に合わせてダウンサイジング・効率化していくこととなりますが、それでは地域交通としては問題の先送りに過ぎません。
- ・大量輸送という鉄道の特性を發揮できていない線区については、持続可能な地域社会の実現(=移動しやすい地域づくり)に向けて、線区の特性の違いや移動ニーズをふまえ、地域のまちづくりに合わせた、今よりもご利用しやすく持続可能性の高い地域交通体系を地域の皆様と共に創りあげていく必要があると考えています。
- ・地域共生企業として、今後の大幅な人口減少局面において沿線地域の課題を共に解決し、持続可能な地域社会を実現することが大切であると考え議論をお願いしております。