

# JR 美祢線利用促進協議会

## 第2回復旧検討部会 議事概要

### 1 開催日

令和6年10月31日(木)

### 2 会場

不二輸送機ホール(山陽小野田市)

### 3 当日の流れ

#### (1) 議事

ア 前回会議の振り返りと今後の部会の進め方について

イ 鉄道による復旧の整理・検討について

ウ 鉄道以外のモードによる復旧の整理・検討について

エ 復旧後の利便性向上に向けた調査・実証について

※公開は、議事のア～エの事務局による一括説明の部分のみ

#### (2) 報道対応

### 4 議事

#### ア 前回会議の振り返りと今後の部会の進め方について

【事務局】 会議資料(P1～5)に沿って説明

✓事務局から最終的な取りまとめのイメージ(P5)を共有した。

✓次回会議までに、第1回、第2回の会議内容を踏まえ、事務局で整理し、随時、必要に応じて、復旧パターンや検討要素の加除を行いながら、整理することとなった。

#### 【JR西日本】

✓今後の検討に関連するものとして、2024年10月29日に発表した「輸送密度2,000人/日未満の線区別経営状況に関する情報開示」について説明。

✓今回発表した 2021年～2023年の3ヶ年平均の線区営業費用は、2023年の被災後の長期にわたる運休期間を含むため、2023年の鉄道運行費用が小さくなっており、鉄道での復旧を検討する資料としては、適当とは考えていない。

✓復旧検討部会での検討では、前回示した2020年～2022年の3ヶ年平均を使用する。

#### ■決定・確認事項

① 第1回会議で大きなスケジュールを確認したことから、部会の最終的な取りまとめのイメージを共有した。

② 最終的な取りまとめのイメージは、必要に応じて、復旧パターンや検討要素の加除を行いながら整理していくことを確認した。

## イ 鉄道による復旧の整理・検討について

### 【事務局】 会議資料(P7~12)に沿って説明

- ✓国の災害復旧助成制度として、鉄道軌道整備法の概要を説明。
- ✓前回の復旧検討部会でJR西日本が示した概算復旧費58億円以上について、国に災害復旧補助の活用が可能か確認したところ、第6厚狭川橋梁改築費約22億円とその他被害を受けた設備の機能回復に要する費用約10億円を合わせた32億円については、補助対象の可能性有りとのことであった。一方、10橋梁の橋脚補強対策工事に要する費用約26億円については、被災による直接的被害ではないため、補助対象外とのことであった。
- ✓32億円の全てが補助対象になると仮定し自治体側の負担を試算すると、事業構造を変更せずに国の災害復旧助成制度を活用した場合、自治体の負担額は8億円、特別交付税措置で50%が充当されれば、実質4億円となる。
- ✓一方で、事業構造を変更して国の災害復旧助成制度を活用した場合、自治体の負担額は10.6億円、特別交付税措置で50%が充当されれば、実質5.3億円となる。また、事業構造を変更する場合、鉄道施設の保有が自治体側に移るため、補助対象外である26億円の負担についても調整を要することとなる。

### 【中国運輸局】

- ✓災害復旧補助については、黒字事業者の赤字路線も対象であり、JR西日本の赤字路線も対象となる。また、災害を受けた鉄道に代わる公共交通機関の確保が困難であること、事業構造の変更等により、復旧した鉄道施設を公的主体が保有することなどを満たせば、補助額の嵩上げが可能となる。
- ✓第1回復旧検討部会で示された概算復旧費については、あくまで河川改修が前提となっている。第6厚狭川橋梁の改築費：約22億円については、復旧費の精査や補助対象について関係者間での協議・確認の後、判断できるものであるが、二択で大きめに示すのであれば、原則として補助対象となる可能性はある。
- ✓次に、その他被害を受けた設備の機能回復に要する費用：約10億円についても、詳細は復旧計画内容を確認した上での判断となるが、災害復旧補助の対象となると考える。
- ✓最後に厚狭川に架かる10橋梁の橋脚数26基における補強対策工事に要する費用約26億円については、「補強対策工事」とあり、洗掘被害等は受けておらず、将来の災害に備える工事であれば鉄道災害復旧補助の対象とならないと考える。

### 【JR西日本】

- ✓JRから中国運輸局に対し、以下の確認があり、認識のとおりとの回答であった。
  - ・鉄道軌道整備法等の鉄道施設災害復旧事業費補助の交付基準によれば、「当該災害復旧事業により復旧した鉄道の施設を、地方公共団体又は公共的団体等が保有する場合」とあり、みなし上下分離のような、復旧した鉄道施設の保有移転が生じないものは該当しないと認識しているが相違ないか。
  - ・また、長期的な運行の確保に関する計画については、10年以上の運行に限るとあり、10年以上の持続可能な運行が見込まれる計画を国として求められていると認識

しているが相違ないか。

- ✓その後、JRから資料P9の※で別途協議や変更という記載の意味についての確認があり、事務局から実際の復旧に当たっては、復旧費の精査や補助対象について関係者間での協議・確認やJRとの協議が必要となり、詳細な金額が変動する可能性があるため、記載していると回答した。
- ✓次にJRから資料P10とP12の中で、国の災害復旧助成制度について、事業構造を変更しないものと変更したものにより、補助対象外経費についての扱いが異なっている理由について確認があり、事務局から事業構造を変更しない場合、鉄道の施設はJRの保有であり、補助対象外経費の負担については、JRにあるが、事業構造を変更した場合については、鉄道の施設保有が移るため、負担のあり方について調整が必要だと認識していると回答した。
- ✓最後に JRから当社単独での復旧とその後の運営は困難との見解に変わりはないこと、国の災害復旧助成制度について、事業構造を変更しないケースについては、当社としては考えていないこと、補助対象外経費についても当社単独で負担することは難しいこと、という見解が示された。

#### 【JR西日本】 会議資料(P14~16)に沿って説明

- ✓当社単独での復旧とその後の持続的な運営は困難であると申し上げているが、利便性と持続可能性を確保するために、上下分離のような形で地域の皆さまに運営に関与してもらう必要があると認識している。
- ✓第1回復旧検討部会で美祢線に対する当社の考え方を示したが、鉄道単独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いる。その上で、地域の皆さまとともに議論や検討を行った結果、鉄道での復旧が選択されることとなれば、只見線のような上下分離の形で地域の皆さまに運営に関与してもらうことは一つの選択肢であると考えている。只見線の上下分離の事例に美祢線を当てはめたものをお示しすることで、地域の皆さまに運営に関与していただいた場合の具体的な負担額の規模を想定していただきたいと考えている。
- ✓民間企業である当社は、企業会計のルールに則って費用計算を行っているが、鉄道設備の補強・安全確保等の為の設備投資については、減価償却という処理を行い複数年度にわたって経費負担を按分する手続きをとっている。これは、過去の設備投資を企業会計に則り処理するものであり、鉄道施設経費(施設・電気)[Q]には含まれていない。一方で、自治体が運営する場合は、発生が想定される鉄道設備の補強・安全確保等の為の設備投資を負担の想定金額に加えないと、正しい負担規模をお知らせすることにならないため、設備投資の過去3年間の平均金額0.7億円を加えている。
- ✓鉄道施設経費(施設・電気)[Q]2.3億円と設備投資[S]の0.7億円を合わせた3.0億円以上が自治体側の毎年の負担規模となる。

## ウ 鉄道以外のモードによる復旧の整理・検討について

【中国運輸局】 会議資料(P18～20)に沿って説明

「鉄道以外のモードによる復旧の事例について共有」

事例

| 鉄道事業者 | 線区名       | 被災原因              | 復旧方法 |
|-------|-----------|-------------------|------|
| JR九州  | 日田彦山線     | 平成29年7月<br>九州北部豪雨 | BRT  |
| JR東日本 | 大船渡線・気仙沼線 | 平成23年3月<br>東日本大震災 | BRT  |
| JR西日本 | 三江線       | —                 | バス   |

## エ 復旧後の利便性向上に向けた調査・実証 について

【事務局】 会議資料(P22～26)に沿って説明

✓2024年10月1日から開始している代行バスを増便して行っている実証実験について、速報値(10月1日～18日)で、2024年9月と比較して1日の平均乗車人数は、112%(約50人増)となった。

～報道機関退出～

## 才 鉄道による復旧の整理・検討に関する意見交換

### 【部会長】

✓前回会議の質問に対する回答をJRに求める。

〈前回会議の質問〉

- JR“単独”の意味
- 山陰線の復旧について
- 鉄道で復旧した場合の概算復旧費の整理
- ローカル線を内部補助で維持する考え

【JR西日本】 会議資料「JR美祢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」に沿って説明

### 【部会長】

✓JRから説明があった内部補助に関する意見に対する回答について、国の見解も可能な範囲で求める。

### 【中国運輸局】

- ✓第1回復旧検討部会の議事概要を確認したが、発言のあった「大臣答弁」に関してはJR会社法改正で本島3社が完全民営化する際の質問に対する当時の国土交通大臣の発言であり、その考え方は大臣指針で整理している。
- ✓JR旅客各社が国鉄から継承した路線については、内部補助も活用しつつ、適切な維持に努めていくことが基本であると考えているが、他方、国鉄改革後の輸送需要の動向その他の新たな事業変化を踏まえ、路線の廃止をしようとするときは、事情変更について関係地方公共団体や利害関係者に十分な説明を行うことを求めているものであり、その考え方については現在も変わっていない。

### 【自治体】

- ✓JRと運輸局から説明があったが、自治体としては、国鉄改革の経緯を踏まえれば、JRの内部補助によってローカル線を維持することが適当であると考えている。
- ✓新幹線だけでなく、美祢線をはじめ、地域のローカル線も含めて鉄道ネットワークが形成されている。JRは長年にわたって、地域の公共交通を担っており、引き続き、地域の公共交通を担うという役割を果たしていただきたいと思っている。
- ✓また、鉄道ネットワークのあり方や、JRの内部補助によるローカル線の維持については、引き続き、全国知事会等の場で要望、議論していきたいと考えている。

### 【自治体】

✓災害復旧の助成制度についてであるが、いつまでに復旧しなければ、活用できないなどの期限はないと考えてよいか。

### 【中国運輸局】

✓交付基準上、特段の期限は設けられてはいない。

### 【自治体】

✓復旧費の工期について、前回の会議において、JRから最低でも河川改修の完了の目処が立つまでは着工すべきではないとの発言があったが、県において河川改修の工期を短縮する方法はないのか。

### 【自治体】

✓厚狭川と同規模の河川改修については、一般的には20～30年程度の工期を要するところだが、厚狭川の再度災害防止を早期に図る観点から、最大限工期を短縮する計画とし、概ね10年を見込んでいる。

### 【部会長】

✓JRから山陰線と美祢線の違いについて説明があったが、美祢線については、これまで協議会として、1日当たり利用者数500人という目標に向けて、利用促進を展開してきた。それは既にWGでも整理しているところだが、そのような中、1日当たり輸送密度2,000人というのは、あまりにも現実的ではないと考えている。その上で、山陰線ではこれから利用促進について具体的な取組を進めるとのことだが、一定の成果が出ない場合は、山陰線についてはどのように進めるのか。利用促進の成果についての基準はあるのか。今回のJRの説明では、利用促進を始めた線区で結果がでない線区からあり方議論が始まるように受け取れるが、見解を求める。

### 【JR西日本】

- ✓輸送密度2,000人については、2022年4月に大量輸送という観点で鉄道の特徴が十分に発揮できていない線区として、地域の皆さま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徴・移動ニーズを踏まえて、地域旅客輸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旨を当社がお知らせをさせていただいた際の基準であり、美祢線のみを対象としたものではなく、当社エリア内の全線区を対象としている考え方である。
- ✓また、被災前より JR 美祢線利用促進協議会総会等の場で、最適な持続可能な交通体系に向けて皆様との議論の場の設置を要請してきていたところであり、その際にも、乗車人員500人/日の目標だけではなく、輸送密度も指標として参考にすべきともお伝えしている。
- ✓一方で、利用促進の1日当たり乗車人員500人/日という目標数については、美祢線の利用者数をまずはコロナ前の水準に戻すという趣旨で設定されたものと承知しており、取組を客観的な指標で評価し、短期的に達成を目指す数として意味あるものであったと考えている。
- ✓しかしながら、これまでの10数年間にわたる利用促進の取組で残念ながらご利用状況のトレンドを変えるには至らなかった。輸送密度については、WGでの議論の中で、意識して効果算出に用いていたが、中長期的な実現可能性は考慮せずに発案された多様な利用促進策を全て実施した場合の利用増を見込んだとしても、1日当たりの輸送密度は、大量輸送という鉄道の特性を十分に発揮できる水準に満た

ないことが示されたので、より一層、議論の場が必要であるとの認識に立ち、5月の定期総会の場にて、復旧検討部会に至る部会の設置を要請した。

- ✓山陰線については、先ほど述べた通り、美祢線と同じカテゴリーにあると認識している。美祢線については、今まで利用促進に取り組んできたにも関わらず、利用が延びなかった事実があるが、山陰線についてはこれから具体的取組を行うところである。
- ✓鉄道における利用促進の取組の必要性は、大量輸送という鉄道の特性が活かされていない、又は、活かされなくなるかもしれないという課題認識からの要請と捉えている。大量輸送という鉄道の特性が発揮できていない線区との向き合い方については、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」という法の仕組みの中でいわゆる再構築の議論を要請、開始するという手法もあるが、当社としては、できる限り地域との丁寧な営みができればと考えているところであり、必ずしも利用促進とあり方議論が連動するとは考えていない。
- ✓復旧検討部会は、美祢線について議論する場であり、他の線区を議論する場ではないので、山陰線について今申し上げたこと以上の具体の話をすることは控えたい。

#### 【自治体】

- ✓運営費負担の説明があったが、そもそも、運営費の算出方法はどのようになっているのか。美祢線固有の費用は積み上げることができると思うが、一方で、他の路線との共通経費もあると思うがどうか。

#### 【JR西日本】

- ✓基本的に、鉄道事業の収支管理は、路線や線区単位ではなく、全体で行っている。収入については、線区を利用される際の運賃・料金から運輸収入を算出している。また、費用については、鉄道の運行や保守に直接的にかかる人件費や修繕費、固定資産税、減価償却費等を算出している。複数線区にまたがる共通経費などは路線や線区に対して正確に配賦して算出することは難しいため、一定の前提を置いて按分し算出しており、例えば、費用の性質に応じて、営業キロや車両走行キロなどの指標を用いて合理的方法により算出している。

#### 【自治体】

- ✓只見線を事例とした上下分離の運営形態を美祢線に当てはめたものが示されたが、仮に上下分離で復旧するとした場合、JRとしては、只見線と同様、JRにおいて、運行と車両部分を負担することを想定しているという認識でよいか。

#### 【JR西日本】

- ✓分担の詳細については、具体的な協議によると認識しているが、当社としては、あくまでも被災前に、美祢線を運行していた車両(120形)をそのまま活用し、かつ被災前と同等の美祢線の運行本数(車両充当)を前提とする場合は、只見線と同様に運行と車両部分は当社で負担することを考えている。一方で、その場合には復旧後の鉄道に求められる利便性の向上のメニューには制約が掛かることはご承知おきいた

だきたい。また、仮に新型車両を導入する場合には、車両部分については、当社で負担することは困難であると考えている。

**【自治体】**

✓上下分離をした後の自治体が負担するランニング費用について、国の補助制度や特別交付税の措置等は存在するのか。

**【中国運輸局】**

✓存在しない。

**■決定・確認事項**

- |  |
|--|
| ① 国の災害復旧助成制度を活用した場合の復旧に関する費用負担や上下分離方式により復旧した場合の費用負担の規模感等を確認した。 |
| ② 第3回会議以降でJR単独復旧や上下分離以外に検討すべきパターンがないか議論する                      |



## カ 鉄道以外のモードによる復旧の整理・検討に関する意見交換

### 【JR西日本】

- ✓本日は鉄道で復旧する場合の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述べたが、次回は鉄道以外のモードにより復旧する場合の考えについて提示したいと考えている。

### 【自治体】

- ✓BRTやバスにより復旧する場合に活用できる国の支援について、次回会議で中国運輸局から紹介いただいてはどうか。

### 【部会長】

- ✓次回の会議では、中国運輸局より国の支援制度を紹介いただく。

### 【自治体】

- ✓JRから、鉄道以外のモードを含め、地域に相応しい公共交通の復旧を議論したいという提案を受けて部会が設置されたが、他モードで復旧した場合、この地域の公共交通をこれまで担ってきたJRとして、どういった責務を果たされる考えなのか。BRTやバスとなった場合、JR西日本が責任をもって運行されるのか。
- ✓次回、鉄道以外のモードにより復旧する場合の考えについて提示されるとのことであり、その際にあわせて見解を示していただきたい。

### 【JR西日本】

- ✓鉄道以外のモードにより復旧する場合の考えと併せて、当社と地域との係わり方に関する考えについても述べさせていただく。

## ■決定・確認事項

- |   |
|---|
| ① JR西日本は、鉄道以外のモードで復旧する場合の考えを第3回会議で提示する。             |
| ② 第3回会議に中国運輸局を招聘し、BRTやバスで復旧する場合に活用できる国の支援制度を紹介いただく。 |

## キ 復旧後の利便性向上に向けた調査・実証

### 【自治体】

✓利用意向調査における調査方法で沿線住民アンケートを想定されているが、民意を反映するといった観点から沿線住民だけではなく、幅広く住民の意向を把握することも検討すべきはないか。

### 【自治体】

✓広く民意を把握するため、今回の調査方法にWEBアンケートも含めて検討してはどうか。

### ■決定・確認事項

- |   |
|---|
| ① 現在実証中の実証実験の期間中に、駅以外の新たな乗降場所を加えた実証を12月以降に実施する。                                       |
| ② 広く民意を取り入れるため、アンケートの調査方法について、乗降調査、沿線住民アンケート及び街頭インタビューのほか、新たに WEB(インターネット)アンケートを実施する。 |
| ③ アンケートは、12月中を目途に実施する。  |
| ④ 第3回会議に山口大学の榊原教授をオブザーバーとして招聘する。  |

### 榊原教授(山口大学大学院創成科学研究科)のコメント ⇒ オブザーバー

✓代行バスの快速便による速達性と乗降ポイントの増加によるアクセス性の実証ということになるが、ある意味、速達性とアクセス性は相反するものであり、実証を通じて得た結果を踏まえて、速達性とアクセス性のどちらを重視するか検討する必要がある。

✓美祢線は都市間輸送を担っており、ある程度の速達性は必要である。

✓次回会議では他モードによる復旧に関する JRの考えが示されるとののだが、他モードの検討を行う場合は、運転士の確保について考えていく必要がある。

～会議終了～