

産業建設常任委員会記録

令和6年11月15日

【開催日】 令和6年11月15日（金）

【開催場所】 第1委員会室

【開会・散会時間】 午前10時～午前11時24分

【出席委員】

委員長	藤岡修美	副委員長	恒松恵子
委員	中島好人	委員	中村博行
委員	福田勝政	委員	宮本政志
委員	矢田松夫		

【欠席委員】 なし

【委員外出席議員等】 なし

【執行部出席者】

経済部長	桶谷一博	経済部次長兼商工労働課長	田尾忠久
商工労働課主幹兼商工労働係長事務取扱	中村扶実子	商工労働課課長補佐兼公共交通対策室室長補佐	中村宏
商工労働課商工労働係兼公共交通対策室主任主事	蕎麦谷 渉		

【事務局出席者】

局長	石田 隆	議事係書記	末岡直樹
----	------	-------	------

【審査内容】

- 1 所管事務調査 JR美祢線の復旧について
- 2 その他

午前10時 開会

藤岡修美委員長 おはようございます。ただいまから、産業建設常任委員会を開会いたします。本日の審査内容につきましては、お手元に示してあるとおり、所管事務調査としてJR美祢線の復旧についてであります。先日来、マスコミ、新聞、テレビ等で、JR美祢線利用促進協議会の復旧検討部会の中身について流れてきました。委員会としてもその辺りを本日執行部を招いたので、状況を示してもらえればと思います。よろしく

お願いいたします。それでは執行部お願いします。

中村商工労働課長補佐兼公共交通対策室室長補佐 お手元の J R 美祢線の復旧についての資料から、まず全体像について簡単に説明をさせていただきます。御承知のように、昨年 6 月末に水害により美祢線は全線不通となりまして、翌月から代行バスが開始、その後 J R 美祢線利用促進協議会において利用促進検討ワーキンググループが設置され、復旧後の利用促進策を検討してまいりました。その結果、美祢線の輸送密度は、検討した全ての利用促進策を実施すれば、最大で 1, 292 人まで伸びるという結果を今年 5 月の定期総会において報告したところ、J R 西日本からこの鉄道の大量輸送という特性を発揮できる利用人数に達していない、そして、J R 単独での復旧や復旧後の持続可能な運行は困難であるといった発言があり、鉄道の復旧といった前提条件なしに、地域にふさわしい公共交通を検討する部会を新たに設置したいという提案がなされました。一旦持ち帰りとなりまして、その後、7 月 30 日に臨時総会が開催され、各委員会から、被災から 1 年たった今も復旧の見通しが立っていないということや代行バスによって地域の皆さんが不便を強いられているということで、美祢線の復旧について議論を進めていく必要があるといった意見もあり、新たな部会、復旧検討部会の設置については全会一致で承認となったところでございます。次のページになりますが、その後これまで 2 回ほど復旧検討部会が開催されました。第 1 回目は 8 月 29 日、第 2 回目が 10 月 31 日に部会を開催しておりますので、その内容について、部会の資料を基に概要を説明させていただければと思います。それでは、こちらの部会の第 1 回目の資料を御覧いただければと思います。まず 1 ページでございます。この復旧検討部会の構成についてですが、3 市、それから山口県と J R 西日本の課長級が構成員となっており、会長は美祢市の地域振興課長、副会長が長門市の産業政策課長と山陽小野田市の商工労働課長、必要に応じて学識経験者や国土交通省の方を招聘し、オブザーバーとして参加いただくということになっております。続いて 2 ページでございますが、この復旧検討部会の所掌事務は

大きく二つありまして、鉄道による復旧の整理・検討、そして鉄道以外のモードによる復旧の整理・検討でございます。いずれも、利便性やコストなどの観点から、それぞれの輸送モード別のメリットやデメリットを調査や検討して取りまとめるという役割でございます。3ページ目でございます。当面のスケジュールということで8月に第1回目の復旧検討部会開催後、引き続いて、鉄道及び鉄道以外のモードによる復旧の整理・検討を行いながら、あわせて、利便性向上に資するような実証実験、あるいは、住民の方の意見を聞くアンケートも実施をしながら検討を進め、めどとしては来年5月に予定されております定期総会において、この部会の検討結果を報告するということになっております。続いて鉄道による復旧の整理・検討ということで、5ページ以降は、J R 西日本の作成された資料になりますが、6ページを御覧ください。J R 西日本の美祢線に対する考え方が示されまして、結論としては、J R 単独での鉄道の復旧とその後の運営を継続することは難しいという結論ですが、その理由として二つ挙げられております。一つは、先ほどの利用促進、検討するワーキンググループでも、輸送密度が2,000人に達することができないというようなことで、大量輸送としての鉄道の特性を発揮できていない線区であること。もう一つは2010年、そして2023年と大雨による被災、厚狭川に起因した被災を受けていて、こういった被災のリスクを抱えながらJ R 単独での復旧は難しいといった二つの理由によりまして、単独での復旧、そして運行は困難であるといった説明がございました。続いて7ページでございます。今回、この美祢線の鉄道での復旧費について初めて示されまして、県の厚狭川の河川改修工事が計画どおり実施されるという前提を基に試算した数値が約58億円以上となっております、その内訳は下にありますとおり、今回の主な被災を受けました第6厚狭川橋りょう改築費が約22億円、その他被災を受けました設備の機能回復に要する費用が約10億円、そして、被災は受けておりませんが、今後の再度災害防止を図るために補強対策工事に要する費用が約26億円となっております。あわせて、復旧工事に要する期間については、着工後約5年程度ということが示されており、

先ほど6ページのところでありましたけれども、この県の河川改修工事が約10年かかるということなので、改修工事が終わった後、約5年程度、復旧工事がかかるということをJRから説明されております。今、申し上げたのは復旧に関するイニシャルコストでございましたが、8ページは、1年間にかかる美祢線を運営するに於いてのランニングコストということで、その概要を申し上げますと、美祢線の被災前の平均値になりますが、年間で営業収益が約5,000万円、そしてもちろん営業費用ということで6億円経費がかかっていたということで、営業損益としては赤字ですが、年間5.5億円かかっていたということが示されております。9ページ以降は今回の部会で出てくる内容について補足説明ということで、運行に係る業務、そして鉄道事業者の費用構造や、今回の被災に当たっての災害復旧の国の補助金の制度の説明が9ページから11ページまでございました。そして復旧後の利便性向上に向けた調査実証ということで、13ページを御覧ください。鉄道や鉄道以外の輸送モードによる復旧の検討に当たり、公共交通の輸送における特性ということで様々な視点から検証する必要があるということで、実証事業を行うとともに住民アンケートを実施してその利用ニーズを把握するというものでございます。14ページにスケジュールがございしますが、10月1日から来年3月まで調査、実証を行いたいということで、具体的には15ページ以降の先ほどの利用促進を検討するワーキンググループで得られた課題などを踏まえて、例えば16ページの速達化ということで快速便を運行したり、あるいは代行バスに加えて1日に走る便数を増やしたり、あるいはターゲットを新幹線利用する方に向けて、新幹線との接続を改善したり、通学者、あるいは観光客と、ターゲットを絞って調査実証事業を行ったりといった取組について検討するという説明がございました。第1回目の部会についての説明は以上でございます。続いて第2回目復旧検討部会の資料を御覧ください。1ページから4ページまでが、ただいま説明しました第1回目の会議の振り返りでございます。今回新たに示されたのが5ページで、復旧検討部会で最終的にどのように取りまとめるかというイメージが示されました。具体的に鉄道による復旧で

はどのようなモードがあつて、鉄道以外による復旧にはどのようなモードがあつて、それぞれのモードごとに国の補助金は活用できるのか、あるいは、費用的な面、イニシャルコストやランニングコスト、復旧期間にどのぐらいかかるのか、速達性、定時性など、そういった観点を項目ごとに比較できるような一覧表にして、最終的に取りまとめることになっております。続いて鉄道による復旧の整理・検討ということで7ページからです。改めて、前回の部会で示された今回の美祢線の鉄道復旧に関しては、前回の平成22年の災害時には約13億円であったのが今回約58億円以上ということで、物価高騰とか、河川改修工事に対する対応が必要とか、そういったことで4倍以上に増加しているということ。そして、8ページでございますが、先ほど少しありましたけども、この災害復旧に関する国の補助金の説明があり、従前は赤字の事業者の赤字路線のみ対象でしたが、平成30年6月の法改正により、黒字事業者であっても、赤字路線については、この被災を受けた場合に鉄道の復旧について活用できるということになっておりまして、補助率は国が4分の1、地方が4分の1、鉄道事業者が2分の1となっております。ただし、一定の条件を満たせば補助率かさ上げとなっております、特に大事なものは、表の一番下にあります。事業構造の変更により復旧した鉄道施設を公共主体が保有とありますけども、この事業構造の変更というのは、例えば、上下分離ということで運行の形を変える、あるいは第三セクターに運行を委託するとかそういった形で事業構造を変更した場合は、国の補助率が3分の1、地方の補助率が3分の1、鉄道事業者の負担は3分の1ということで、鉄道事業者の負担は減るという制度になっています。国の補助金を基に、今回の補助、被災の復旧費を当てはめて試算をしてみたというのが9ページ以降の資料になります。まず9ページでは、この国の補助対象経費がどこまで当たるかというのを整理したものでございまして、約58億円のうち、第6橋りょう改築費やその他の補修費ということで、今回被災を受けた約32億円の部分は国の補助対象の可能性があつて、残りの10橋りょうの補強対策工事、被災を受けていないところに関する工事については、約26億円は国庫補助対象外という

整理がなされたところでございます。そして次の10ページは、事業構造を変更せずに国の補助金を活用した場合でいわゆるJR単独で復旧した場合と捉えていただければと思いますが、単独復旧と申しまして、先ほどの国の補助金は活用が可能ということでございますので、単独復旧した場合であっても、国が8億円、自治体が8億円、JR西日本が42億円ということで、補助対象経費が16億円、補助対象外経費が26億円といった試算になるのが示されたところです。11ページからは先ほど申し上げたように、事業構造の変更をした場合、上下分離をした場合はどうか示され、12ページは試算した表となっており、補助対象経費32億円に対して国が10.6億円、自治体が10.6億円、JR西日本が10.6億円ということで、それぞれ補助率が3分の1となっていると。補助対象経費については、こちらは26億円の取扱いについては、これは実際にこのような形で復旧を進めるとなった場合には、自治体とJR西日本の間で調整が必要ということになっております。続きまして14ページでございますが、こちらは、第1回の復旧検討部会で示された美祢線のランニングコストでございますが、こちらを例えば1例としまして、只見線を事例としまして上下分離をした場合にどのような運営形態になるかJRから説明がありました。例えば、JR西日本が鉄道の運行、あるいは車両の整備、メンテナンス、この辺りをJRが担いまして自治体のほうが、線路ですとか踏切、あるいは駅舎ですとか、そういった鉄道施設や土地の管理、維持管理を行うのが自治体と、こういう役割分担で運営形態を変更した場合には、JR西日本が年間2.5億円、自治体のほうが年間3億円以上かかるという説明がございました。そのあとは、今の只見線の事例ですとか、そして18ページ以降は鉄道以外のモードということで、BRT、いわゆるそのバスの専用道路によって復旧をした事例が示されまして、18ページは日田彦山線のBRTですとか19ページでは気仙沼線などの新しい交通形態の事例が紹介されたところでございます。そして22ページからは第1回目の復旧検討部会で検討しておりました利便性向上に向けた調査実証ということで、こちらはパンフレットもできて、10月1日から既にスタートしており

ます。例えば1日19便であったのが最大10便増えて、それが快速便ということで、主な主要駅、厚狭駅、美祢駅、於福駅、長門湯本駅、長門市駅、こういった主要駅のみ止まるというような快速便を走らせておりまして、今現在、運行中でございます。24ページには利用状況の速報値ということで、10月1日から10月18日までの代行バスの平均乗車人数ということで、こちら快速便の運行によりまして、1日当たり約50人増えてきているというのが示されたところでございます。あわせて、25ページではこの実証期間事業実施中に行うアンケートとして、実際に乗降調査ということで代行バスに乗りまして、アンケート用紙を配って、利用者の方にアンケートをさせていただいて意見を聞いたりとか、あと沿線住民の方にアンケートをお送りして、この美祢線に対してのアンケートを行ったり、また、街頭インタビューということで、実際に町で沿線住民の方にお話を聞いたりとかいったアンケートを行いまして、代行バスを利用した実証実験や沿線住民の方のニーズを把握していくということで、26ページには今後のスケジュールが示されておるところでございます。第1回目、第2回目の部会の協議内容につきましては、以上でございます。

藤岡修美委員長 説明ありがとうございました。今の説明、資料を踏まえてざっとありましたけれども、委員から質疑がありましたらお願いします。

矢田松夫委員 それでは基本的なことを質問しますが、今回は検討部会の資料に基づいて結論を説明されたんだけど、私たち市民の代表である議会がこの検討部会に事前に物を言う、集約する場はないんですか。つまり、私たちの声を聞いて、その検討部会に反映するということはできないんですか。

田尾経済部次長兼商工労働課長 検討部会の上部組織である利用促進協議会に市議会が入っています。代表は議長でございます。代理として副議長も出られて、矢田委員も出られたことがあるんじゃないかと思います。で

すから、そこで議会の意見を言うことはできます。

矢田松夫委員　今回復旧検討部会をつくりました。検討部会について沿線の3市の課長級が出たときの意見は、事前に私たちの声を集約して意見を言う場にならないのかというのを質問したんです。

田尾経済部次長兼商工労働課長　利用促進協議会の総会が判断をするための判断材料の調査研究を検討部会に命じていますので、そこで何か方針を決めるということではなく、例えば、JRがなぜ単独でできないのかとか、上下分離には幾らかかるのかとかいったことの内容を一つ一つ研究して、最終的に総会に報告するという部会です。もし何かそこで発言をしてほしいと、これはどうしても伝えてほしいということであれば、承って発言することは可能です。ただ、何か一つの方針を決めるような部会ではないことは御理解ください。

矢田松夫委員　そういうことじゃなくて、意見を言う場が私たちにあって、そちらに受け入れる体制ができているのかというのを単純に聞くんですよ。できるならできる、できないならできないで。

藤岡修美委員長　執行部の答弁ではそういう回答です。多分それ以上の回答は戻ってこないと思いますけど。

宮本政志委員　委員長、少し方向性気をつけないといけませんよ。今、矢田委員は議員として、いろいろなそういった場に出て意見を言うけど、議員が個人個人で出ていたら、議員はそれぞれ考え方が違うわけです。議会として今後のこのJR美祢線の復旧あるいは今後の在り方、議会としてはどうなんだという方向性はいまだに議論をしたことがないですよ。だから今、産業建設常任委員会の所管事務調査で、こういう現状を把握して、委員会だけじゃなくて議会としてどうなんだっていうところは議員によって違うから、恐らく集約はできないと思う。でも、議会の方向

性っていうのが、今日これが初めてなので、これからしていかなないとね。今、矢田委員が言った質疑のような形で議員が参加できるかできないかって、仮に参加できますよってなった場合に、参加するべきじゃないと思うけど、議員が10人そういったところに出て10人が十人十色の意見を言ったら議会としてじゃない。議員個人としての意見としては、もう收拾がつかないようになるので。だから委員長、今日はあくまで現状値を把握して今後議会としてどうするか、議員としてどういうやっていくかの参考のための1回目なんですよ。その辺りの前提で今日の委員会は進めてほしいなと思います。お願いします。

矢田松夫委員 私はそういうことを言ったんじゃないくて、検討部会でいろいろな話をされるけれど、産業建設常任委員会の委員が市民の代表としているわけだから、この場でまとめたあるいは出された意見について言えないのかということだけ単純に聞いています。

田尾経済部次長兼商工労働課長 二回発言させていただいて、できるということを私は伝えたつもりです。まず、ここでお話をされて何か伝えてほしいことがあるとします。そうしたら、それを議長に言われて、議長が私どもを呼んで、こういったことを言っただけないかということであれば可能だと先ほどから申しておるつもりでございます。

宮本政志委員 だから、矢田委員だけに言うんじゃないけど、田尾次長はさっきからそれを言われているの。そこで議員が20人全員で議長に美祢線のことについてこれを言ってくれ、検討部会協議会でこういうことを伝えてくれって言ったら、もう收拾がつかなくなるでしょう。だから議会としてはこういう意見が上がっていますよっていうことは幾つかあると思いますが、合意形成が取りにくいと思うから、それを議会がまずまとめて、そして議長名で伝えてもらおう。そのために今日は第1回目のこの現状把握がまず要るからね。現状把握で今日は執行部に来てもらっているんだから、その辺りの質疑を中心にやっていかれたらどうですか、委

員長。

藤岡修美委員長 宮本委員の意見は私もそう思いますので、今までの資料の説明等々、それから経過等々踏まえて何か質問がありましたら。

宮本政志委員 JRとかバスとかって、民間事業としての運送サービスという側面と、公共交通という地域公共交通という側面と、二つ見方があると思っていますが、その辺りはどういうふうに見たらいいですか。つまり運送サービスのみの方向で見るのと、公共交通として見るのとでは見方が違うと思うんだけど、見方は一緒にいいのかな。（発言する者あり）つまり、公共交通という観点を外したら黒字に持っていけないといけないでしょう、赤字が続いたらいけないでしょうっていう利益追従型ですよ。でも、公共交通という立ち位置から見たら、黒字、黒字って言っているわけにはいけないでしょうっていう見方もできますよね。だから4ページの上のほうは地域旅客運送サービスの確保、下には地域公共交通としての復旧と書いてあるので、この違いって何なのかなと思います。

田尾経済部次長兼商工労働課長 ここはJRの考えではございますが、JRの考えというよりも国の考えですね。両方の観点から必要だということはまず間違いなくて、JRもそれは分かってらっしゃって、両方の観点から議論が必要であるとコメントしてあるということです。

宮本政志委員 だから地域旅客運送つまり運送という見方と公共交通としての見方っていうのは一緒にいいのかな。違うんじゃないかと思うんだけど、その辺りはどうですか。

田尾経済部次長兼商工労働課長 恐らく違うものであったと思っています。それを違うと議論していった、国土交通省の今の考え方は、いつまでも民間企業にこれを任しておいてはいけないというスタンスで、令和5年10月1日に地域公共交通活性化再生法で、国の人たちはこれを通称「地

活化法」と呼んでいるんですけど、この地活化法の改正が行われました。

J R 発表の輸送密度——私たちは輸送密度というのは非常に分かりにくいので、大体 1 日に何人乗るかっていう感じで捉えているんですけど、輸送密度の特に 2, 0 0 0 人未満に関しては、J R 西日本が赤字を発表して、1, 0 0 0 人以下のところは、見直してくださいということを言っています。1, 0 0 0 人未満のところではどのような公共交通の輸送手段がふさわしいかどうかを地域の皆さんで話し合ってくださいというようにことで国が法律を改正して、鉄道事業者である J R 西日本が話し合いたいと申し込んでくれば話し合うように法律が改正されています。ですから、両方の観点から、鉄道を残すなら鉄道を残すという判断、鉄道をやめてバスにするという判断をしっかりと話してくださいということで両方の観点から見なくちゃならないということで、どっちな片一方で見ていたかつてよりは、法の改正によって変わったという認識をしていただけだと思います。

宮本政志委員 今の公共交通としての美祢線の在り方、あるいは、運送サービスを前提とした見方を当時、田尾次長に詳しいことをいろいろ聞いて、僕は覚えているんですよ。その後、会派で国土交通省に視察に行って、バス、それから J R、それぞれの担当の国土交通省の課長ともお話しして、それで今はそこが非常に大事です。つまり、単なる運送サービスと見るなら収支にこだわらないといけない。でも、赤字が続いても公共交通としての立場で見るなら、その赤字はある程度黙認してでも、公共交通として J R 美祢線はやはり復旧させていかなければいけないんじゃないかと。これ両側面があるので、そこが一緒になって、この現状把握の質疑が出ると少しまずいなと思い、今その線引きを聞いて、田尾次長のおっしゃるとおりと思うよね。次に聞きたいのが、さっき約 5 8 億円とかいろいろ説明がありましたが分かりにくいので、このたびもし美祢線を復旧するんだったら、本市はどれぐらい負担しないといけないのか概算が出ていますか。まだ出てないですか。

田尾経済部次長兼商工労働課長　まだ、地方で幾ら負担とかそういう具体的な議論はなされておられません。

宮本政志委員　そうすると先ほど出た金額 8 億円とか何か分からないけど、出た金額を山口県、長門市、美祢市、山陽小野田市で、案分割合は今からなんだろうけど、その 4 団体で負担をしていくってことですか。

中村商工労働課長補佐兼公共交通対策室室長補佐　部会のメンバーとしては、県と長門市、山陽小野田市、美祢市が入っていますが、その 4 者で地方負担分を負担し合いましょうとか、そういう話すらまだ行っておりません。どこの組織が負担するとかっていう話もまだ出ていませんで、そこはまだ分からない状況でございます。

田尾経済部次長兼商工労働課長　現況は先ほどの繰り返しになりますけど、この大本は、美祢線の利用促進協議会なんです。総会があって、総会では判断がつかないので、各課長級を出して、いわゆる調査部会っていう部会を設置して、そこでいろいろなことを調査しなさいという命が下りました。先ほど申しましたように、J R 単独でやった場合は最低で 5 8 億円かかる。こういったことを出して、何にかかるのかといったような話合いをして、次に例えば、上下分離という方式を取るなら幾らかかるのかということで、それぞれの項目に関して、費用とメリットとデメリット、分かりやすく言えば、これを調査して、できた資料を総会に上げる、この作業をしているということですので、どこの自治体が幾ら負担するというような議論は、何か輸送手段が決まって、どこどこの自治体はどうしますかという話合いが行われる次のステージだという認識であればいいと思います。

宮本政志委員　そうすると上下分離に関しても今からですよ。ただ、どれぐらい前ですかね、先週か先々週かな、3 誌、読売新聞、朝日新聞、毎日新聞、あるいは山口新聞だから、宇部日報も、今回この件が大きく出て

いましたよね、上下分離したらこうですよって。やっぱり市民の方からいろいろ聞かれるんです。それで、この現状、委員長に委員会を開いてほしいなって要望したんだけど、そうすると、今から復旧にどれぐらいかかるかもわからない。それから、今から上下分離した場合に、大体本市の負担がどれぐらいで、それも例えば5年、10年、今の流れで行ったら、毎年これぐらいとかっていうのも今から出る。あるいは美祢線と抜きにしてバスを使った場合、これぐらいかかるんじゃないかっていうのも今から出てくるわけですね。

田尾経済部次長兼商工労働課長 そのとおりでございまして、現段階での政治の方針、方向性としては、山口県を筆頭に3市共通としてJR単独での復旧を要望しております。ただし、これに対してJR西日本がそれは難しいというような意見で現状に至っております。

中村博行委員 要は結局、机の上でいろいろと協議していくっていう段階で、これはいつまでかかるか分からないっていうのが現状だと思うんですね。無限っていう意味じゃなくて長期にわたるだろうと。その間、利用者対策としてバスを運行して、そしてその実証運行の中でいろいろなアンケートをして、両面からやっていって結論を出していこうという考えだと思うんですけども、実際に先ほどから出ているように、約58億円という数字が独り歩きしてもどうかと思います。当然、これ以上かかるだろうと思いますから、自治体の負担等、これから協議されていくと思うんです。先ほど矢田委員が言われたように議会からの意見は通らないのかみたいなお話があったんですけど、多分、現状では議長が出席されているし、以前私も出たことがあるんで、やはり議会の意向そのもの、統一見解が出ない状況で、なかなか物が言えない状況にあると思うんですよ。ですから、これから実際に出られる方がどういう思いで発言されるかを非常に心配するんですけど、そのプレッシャーももちろんあるでしょう。議会のみならず市民の意向、利用者、またバスの運行状況を含めて、どれが一番いいかを考えながら出席して意見を述べられると思

うんですけど、その辺は十分資料等つかまえることはできるかお尋ねします。

田尾経済部次長兼商工労働課長 実を言うと、本市は美祢線だけではなく小野田線も抱えていまして、恐らく、日本でほかにはない赤字ローカル線を二つ抱えている自治体でございます。ですから先ほど申した令和5年10月1日に地活法改正が行われて、JRが赤字ローカルの見直しを要求してくるということは容易に想像できるものでございますので、恐らくこれから将来直面するであろうということに備えて、議会でもそういった研究をされていることはいいことだろうということです。ただ、資料的には私どもも国土交通省のホームページから引っ張ってきて見ているというのが現状でございます、それ以上詳しいことに関してはJRに尋ねるなりするというのが現状でございます。先ほど矢田委員も御指摘ありましたが、議会の意見は反映できないのかということは、反映はできますので、先にまず調査をされて何か統一した見解であってどうしてもこれを伝えてほしいということがあれば調査部会の中でも伝えることは可能でございます。そのように準備されておることが肝要かと思えます。やがて直面する問題だとは思いますが。

矢田松夫委員 今回JR西日本が新たに示して、今まで手段は三つも四つもあると言いながら、上下分離の話を新たに出してきた。この問題の背景というのは結局自治体に応分の負担を求めるというのがJR西日本の狙いだと思うんですね。その上下分離について今後どのように部会の中で話をされていくのか、これだけを絞って話をするんじゃなくてほかの方法もあるだろうと思うんですね。それらの関連性というのか、これについてどうなっているのか教えてください。

田尾経済部次長兼商工労働課長 実はマスコミも、内容が難しくて、正しい記事になってないんです。第2回の部会で上下分離の話が出たってということで、第3回にはBRTも出されますので、各手段どれだけ費用がかか

って、どんなメリット、どんなデメリットがあるということを調査研究していくということです。新聞で見られたのは、第2回に上下分離の話が出たということでございますので、上下分離に絞ったわけではないということは、誤解のないようにお願いしたいと思います。これは新聞によって勘違いをされているところがございます。

矢田松夫委員 今、九州のほうのBRTも、結局今の線状降水帯を含めて、災害に対する鉄道網がズタズタにされていると。遮断、あるいはローカル線の廃止につながっているというのが今の日本全体の風水害、災害の起因になると思います。となると第1回の部会の中では、その他の方法はいろいろ書いてありました。次の第3回の中には、言われたようにBRTを含めた検討をされるということでもありますから、私が最初に言ったのは、議会の中でそういう意見について皆さん方どう思われますかという話し合いはできるのかできないのかということで、最初に戻ってくるんですが、その基本はどうですかね。

田尾経済部次長兼商工労働課長 はっきり言えば、望ましくはございません。あくまで調査研究でございますので、何かどうしても伝えてほしい、これだけは調査研究で反映してほしいということがあれば可能とは思いますが、各方面から意見を聞いてその方針を決めるものではございませんので、例えばそれを言われてもそこで何かを決めないで、その意見は反映されないということになろうかと思います。恐らく次のステージがあると予測されます。

矢田松夫委員 それで検討部会の使命というのが、結局、調査研究、もう一つ整理というのがありますが、整理というのは回答を出すのか。結論ですね。その整理と結論とはどういう関係になりますか。

中村商工労働課長補佐兼公共交通対策室室長補佐 具体的には、先ほど御説明申し上げた第2回の5ページを御覧いただきたいのですが、今、矢田委

員おっしゃるように、整理というのは、この項目ごとに鉄道による復旧や鉄道以外による復旧、上下分離、あるいは鉄道以外であればBRTとかバス転換とか様々手法はありますので、それがどういった項目ごとにどういったものであるかを整理するというのが取りまとめのイメージということで、こちらをイメージいただければと思います。

宮本政志委員 それと第2回部会資料の25ページですね。アンケートの実施ってというのは、今から当然されていくんですよ。これは本市のアンケート実施の計画かな。6,000人が出ているからそんなことないですよ。このアンケートの実施についてちょっと詳しく教えてください。

中村商工労働課長補佐兼公共交通対策室室長補佐 この沿線住民アンケートは6,000人とございますが、内訳はまだ決まってないんですけど、この沿線の3市、美祢市と山陽小野田市、長門市の方に無作為で抽出をして、住民の方にアンケートをお送りして回答していただくというのを検討中でございます。

宮本政志委員 6,000人という規模だから、本市単独じゃないねって言ったんだけど、この三つのアンケートを今からやっていくんですよ。気になるのが、条項にしても沿線にしても街頭にしても、美祢線の復旧とかで多額の予算を今後3市と山口県が抱えていこうとすると、乗っている人たちだけでもない、あるいは沿線の人たちだけでなく、本市でいったら本市民全員に関わることでしょ。だから、市としては何か単独でこの流れを踏まえて、やはり市民全体にアンケートをしていかないといけないっていうような可能性が出てくる。そこどうですかとは、まだ随分先の話だろうから聞かれないですよ。だけど可能性が出てくるのかな。

中村商工労働課長補佐兼公共交通対策室室長補佐 委員おっしゃるとおりです。どの地域までアンケートを取るかという議論は確かにあります。ただ、

やはり今おっしゃったように市民の総意の調査ということであれば、やはりどこかの地域に限定してというわけではなくて広く、山陽小野田市であれば山陽小野田市全域にアンケートを取るということで話を進めているところですが、まだ決定はしていません。検討中でございます。

宮本政志委員 特に街頭インタビューというかな。そういうのに力を入れてほしいんですけどね。

田尾経済部次長兼商工労働課長 美祢線しかり小野田線しかりですけども、利用されている方の意見というのが非常に重要だと思います。美祢線は特に高校生の通学がメインでございます。今、代行バスになって利用が落ちたんですけども、鉄道が走っていたころは約半数が観光客であったということです。残念なことに通勤で使われている方はほぼいません。車で美祢市に通っていらっしゃって、美祢市からこちらにも車で通ってらっしゃって、退職されたら鉄道に乗ることはないということでございます。全市的にアンケートを取ると、恐らく集まってくる回答は、無関心だという結論がありますので、調査は恐らく利用されている方を対象にした調査となろうかと思えます。

宮本政志委員 いや、それはいけないよ。だってこれアンケートでも、国勢調査でも何千人に聞いても回答率30何%とか40何%とかって確かに低いところもあるし、あまり興味ない人も確かに多いかもしれないけど、さっき言ったように、復旧で、例えば市の負担が数億円。もし美祢線を山口県と3市が上下分離で、宇部市はJR西日本任せにしたとなってくると、先々直した場合はまた災害が来て何十億円かかりますってとんでもないようなお金がかかってきて、今の山陽小野田市民、それから将来の市民にとって物すごく大きな問題になるので。今の利用者也確かに利用者。でも市民全体っていうのは今から利用する人もいるかもしれないし、これ議会もそうだけど、なるべく多くの手法を使って聞いていただきたいなと思ったから、市が独自にアンケート調査するときにはその辺も考

慮してという質疑でしたよね。

田尾経済部次長兼商工労働課長 趣旨は分かりました。ただ、利用促進協議会で3市同時に、もしくはその次のステージでということになるだろうと思いますので、単独では多分することはないと思います。

矢田松夫委員 今の調査の関係だけど、いろいろさっき言われた上下分離やBRTのいわゆる鉄道輸送以外のモードの方法についての利便性についての調査はされるんですかね。どういうものかいいのかっていう調査ですね。

田尾経済部次長兼商工労働課長 私どもも実は上下分離も知らないし、BRTも知らないです。あくまでJRが、グループで東日本も九州も含めて一番全ての情報を持っていますので、そちらからこういった形態ですよ、こういった事例がありますよ、お金はこれだけ、メリット、デメリット、地域の人々の反応とか、そういったことを報告されて私たちが質疑していくという形です。そして視察も行っております。先月は、熊本の球磨川のところの肥薩線の上下分離の視察を行っています。先週は、東北の気仙沼。本市はこちら行けていないですけど、県と美祢市と長門市は見に行っていますので、そういった視察も行っております。

矢田松夫委員 美祢線の現状は、遮断機が以前あったわけだけど、もう遮断機も外していて、鉄道そのものの形態をなしていないということで、結論から言うと、警察にも聞いたんだけど、鉄道がある限りは一旦停止をしなければいけないと。もう列車は走っていないから一旦停止をしなくてもいいのではと市民が言いますが、それについて対応されたことがありますか。

田尾経済部次長兼商工労働課長 対応しています。某ゴルフ協会の会長から言われましたので、警察に直接お聞きしまして、一旦停止をしなればな

らないという回答を頂いて伝えております。

宮本政志委員 さっきいろいろ視察の関係があったけど、能登半島地震もあったし、そもそも東日本大震災もあった。いろいろな意味で復興したところもメリット、デメリットは絶対あるよね。これはまだ一切議案も出てないし、審査でもないけど、個人的には復旧はちょっと否定的です。JRは民間だから、民間企業に赤字覚悟でやりなさいよっていうのは酷だなあって、言うべきじゃないかと、これは個人の私の意見です。復旧に数十億円かかりますと。今回は国がほとんど見ましょ、山陽小野田市は少しでいいですよと。だけど、今後上下の下の維持管理を山口県と3市が、しかも人口も全部足しても大していませんよね。これだけの路線を確保できるかって、市民の将来に対して物すごく大きな負担を残してしまうかという懸念から、個人的に、美祢線の復旧というのは否定的ですけどね。情報も少ないのよ。議会として視察に行こうと思ったって、なかなか行く時間ないのよ。だから部長、もう視察はするべきと思うよ。特に復興したところ、復旧したところ、そこに行かれてどういうメリット、デメリットがあったか、今からどういうことが生じていくかっていうのはしっかり担当課のほうに視察も踏まえて情報を取っていただいて、我々も取れるところは情報を取るけど、今後こういう所管事務調査で担当課からいろいろな情報を今のように聞くとすごい勉強になります。だから部長、大きな問題なので予算を取ってでもぜひいろいろなところに視察に行ってほしいんだけど、どうですか。

桶谷経済部長 このたびの検討部会の所掌事務につきましては、繰り返しのなりますけど、鉄道による復旧の整理・検討、そしてもう一つとして、鉄道以外のモードによる復旧の整理・検討ということで、いわゆる部会の位置づけとしては作業部会に当たるものだと思っております。いかにこの作業部会の中で正しい情報を整理して次のステップにつなげていくか、客観的なデータをきちんと整理していくかというその中の過程として、委員から言われたような例えば先進地の視察であったり、成功事例であ

ったり、そういったものを積極的に収集していったって、正確な情報をまとめていくというのが今の我々に課せられている業務だろうと思っております。

宮本政志委員　そうですよ、部長。だから正しい情報を得るには、インターネットや電話連絡でこうですねっていうのとか、出てきた資料をうのみにしてこうこうとかだけじゃ不安だから、実際現地に行って、あるいはその現地の行政の方やその住民とか、要は見るってやっぱり違いますからね。だから、しっかり視察に行って正確な情報を取っていただきたいので、お願いしますね。

桶谷経済部長　その辺りは十分理解しておりますので、それらの方向で行きたいと思っております。

中島好人委員　お聞きしたいんですけども、要するに輸送密度が1,000人未満、国土交通省の提言では1,000人未満、またピーク時の1時間が500人未満というところはもう義務的に協議会を設置して検討しようという指導が来ているわけですけども、今2,000人っていうことだから、それとは関係なしに独自で検討委員会を立ち上げたとなるんですかね。

田尾経済部次長兼商工労働課長　分かりやすく整理しましょう。国土交通省の鉄道課長の発言です。赤字と黒字のラインは4,000人です。これよりも下で、JR西日本が赤字だと発表した路線が2,000人以下でございます。先ほど申しました地活化法の改正によりまして、国土交通省が地域とJR、今回JRですけど、JRでよく話し合ってください。その対象が1,000人未満ということでございまして、これに関しては、自治体のほうから話し合いたいというのを申し出てもいいし、交通事業者のほうから話し合ってほしいと申し込んでもいいし、4,000人レベルのところでも協議会を設けてもいいとなっています。このたびはJ

R 西日本から話合いをしたいという申込みがこの利用促進協議会にあったということで、利用促進協議会で話し合うために作業部会を設けて調査研究しているという状況でございます。

矢田松夫委員 今回の美祢線の被災っていうのがやっぱり資料にも基づいて見られるように、厚狭川の被災の被害に一番大きく起因されるということになるんだけど、県の工事の進行はどういう状況になっているんですか。県も検討部会に入っているよね。

田尾経済部次長兼商工労働課長 御指摘のとおり、美祢線は他の赤字ローカルと大きく違った点がありまして、厚狭川をぬうように12本の橋がかかっております。恐らく危険だとJRが判断しているのは、そのうち11橋りょうだと思ひまして、10年ちょっと前に流れたのが第3橋りょうで、今回流れたのが第6橋りょうという状況でございます。JR西日本はもう鉄道の復旧の大前提ということで、厚狭川の防災がより安全になることを強く望んでおります。山口県知事は、これを完璧にしますよという発言をいたしまして、河川課が担当してやっていくわけですが、この工事に関しましては、約10年かかるということです。そこから橋りょうの工事等始めまして、約15年後に新たな交通モードでのスタートと、大体そういうようなことになっています。山口県は、この工事をすればもう橋が流れることはないというような発言をされていらっしゃるのです、私たちにはその工事の説明はないんですけども、各首長には山口県の河川課から説明があったということですし、またJR西日本にも説明があつて、JR西日本も報告を聞いて、これなら大丈夫だろうという発言をいたしておりましたことは確かでございます。

藤岡修美委員長 1時間たちましたので、ここで若干休憩を入れたいと思います。11時10分再開ということでお願いします。

午前11時2分 休憩

午前 11 時 10 分 再開

藤岡修美委員長 それでは委員会を再開いたします。引き続き質疑がありましたらお願いします。

宮本政志委員 休憩前の矢田委員の質疑で、山口県のことについても説明があって、確かに出ていましたよね。砂防ダム造るだとかいう計画で、なるべくもう厚狭川が氾濫しないようにというのは確かに 10 年、15 年かかる可能性はあるんだけど、山口県の動向は今回の美祢線の復旧にやっぱり大きく影響しますか。

中村商工労働課長補佐兼公共交通対策室室長補佐 先ほどの資料にもありましたけれども、JR 西日本が今回約 58 億円の復旧費用がかかります、5 年かかりますというお話でしたが、それはあくまでも山口県の厚狭川の河川改修工事がおおむね完了して危険性がなくなったときからが前提になっておりますので、やはり県の河川改修工事というのは非常に大事なものであるというか、それが前提で今検証しております。

矢田松夫委員 今回検討部会が第 1 回目、あと検討部会は計算すると 4 回ですね。だからあと 3 回ぐらいやられる予定だけど、私もう何回もしつこく言ったように、今回の検討部会については、住民の意見を基本的に反映される場ではないとそれは申し上げたとおりなんですね。例えば議会にしても、それは議長に言えというんだけど、検討部会そのものについては、どこでどのように住民の声を反映するのかということで 1 例を挙げると、例えば芸備線は再構築協議会をつくって、そこには沿線自治体の住民が入ったり、あるいは関係者の中には学校関係とか、通学の関係あるいは地区自治協とかが入ったりしているんだけど、今さら言ってもしょうもないよね。何で再構築協議会をつくらないで、いきなり密室の検討部会にしたのかということを書いておいてもしょうもないんだけど、今後あ

と2回、3回、あくまでも運行のモードだけの検討部会なのか、あるいはもう1回しつこく言うんだけど、地域住民の声を反映できる場に私はしてほしいんです。そういう展望はないんですか。

中村商工労働課長補佐兼公共交通対策室室長補佐　今、おっしゃられたように、鉄道あるいは鉄道以外のモードの先ほど申し上げたいいろいろな項目がございますが、そちらの検討整理を行いまして、また実証事業に合わせて住民アンケートも行おうと申し上げました。だから、要は来年の予定では5月に利用促進協議会の定期総会が予定されていますので、しかるべきところで判断いただくための材料を今整理しているところなので、住民の意見はもちろん確認いたしますが、その整理をしている段階と捉えていただければと思います。

矢田松夫委員　もう一つ言った再構築協議会をつくるというのではなく、それらしきものの検討、先行きはどうか。今のままの形態でいくのか。あるいは、他市でやっているような地域とJRを含めての話し合いは将来的にどうなのか、検討部会の中でそういう話は出ていないですか。これ、部長のほうから答えたほうがいいかな。

桶谷経済部長　現在のところでは、まだそういった将来的な構想なり計画なりは決まっておられません。

田尾経済部次長兼商工労働課長　公開されてない、市民の意見が反映されていないということで御不満でしょうけども、何事もそうですけども公開すべきところは公開しますし、隠すべきことは隠します。現段階で、要するに意思形成過程にあって、これを公開することによって市民に大きな影響があると判断をしておりますので、ここは公開すべきでないと思います。ただ、そうは言っても関心が高いので、マスコミを入れて冒頭公開といった感じでやっております。そこは御理解ください。中身はその方針を決めるようなことはございませんので、やがてそういったステージ

が来ましたら、必ず住民の意見交換会等、また県民の代表になるんですかね、そういった方々を呼んで御意見を聴取する機会が必ずあると思います。今、最初の段階から住民を入れてとなると大変な混乱になるということは御理解いただいて、どうか我慢していただきたいと思っております。

恒松恵子副委員長 現在、実証実験ということでパンフレットを作成されたりとか、新幹線の車内広告であるとか、様々なプロモーションをされていらっしゃるんですけども、その費用や効果についてはどのように示されているんでしょうか。

中村商工労働課長補佐兼公共交通対策室室長補佐 今のおっしゃったことについては、代行バスを活用した実証事業ということでPR経費等々を含めまして、先ほどの資料にもありましたけども7月に臨時総会を行って、その中で部会の設置とともに臨時の補正予算ということで、約5,000万円かけてこの実証実験をやるということです。その内訳としましては、国が2分の1、JRが2分の1負担でこの実証実験をやるという整理で、全会一致で予算が成立したというところでございます。

恒松恵子副委員長 それでは、本市の負担はなかったと解釈してよろしいんですか。

中村商工労働課長補佐兼公共交通対策室室長補佐 はい。ございません。

恒松恵子副委員長 あわせて、自主実証実験後のスケジュール等について協議会のほうからもう既に検討されているとか、どのように現状で御報告があるんでしょうか。

中村商工労働課長補佐兼公共交通対策室室長補佐 一応実証実験が今年の10月1日からスタートして、来年3月21日まで実施というところまでは

決定しておるんですけれども、それ以降についての取扱いについてはまだ結論が出ていない状況でございます。

福田勝政委員　これほど赤字があつて廃止しようという路線で、またこれの工事費がかかると。それで僕が思うのは、まだ結論は出ていませんけれど、例えば電車で行っていた人が電車に愛着があるかどうか。バスを密にしていけば電車より利便性がいいんじゃないかと思うんです。いろいろな話を聞かしても、先の先を見ても、3回目の事故や、また水害が起こるかも分かりません。だからバスで結論は出ていませんけれど、もう先は見えていると思います。はっきり言いますけど。大金持ちが寄附するとかなら分かりませんが。気持ちはよく分かります。でも、僕はやっぱりもうバスで結論が出ていると思います。

藤岡修美委員長　福田委員の個人的な意見として伺っておきます。ほかに質疑はありますか。

中島好人委員　負担率の関係で、地方税をひとくくりにされていますけども、4分の1、3分の1で。市で言えば3市、美祢市、長門市、山陽小野田市、それと県もそこに入るのか、またその案分とかはまだ検討されているのか、その辺は具体的には出ているんでしょうかね。

田尾経済部次長兼商工労働課長　申し訳ないんですが、まだ、誰が負担してどのくらい負担するとかの具体的なところはまだ全く協議には上がっていない状況でございます。

宮本政志委員　これはやっぱり山口県と山陽小野田市と美祢市、長門市で合意形成を取れないとまずいんでしょうね。前提はどうなんですか。例えば、予算とか出てきますよね。今後出てくるとするでしょう。例えば本市でJRの復旧あるいはいろいろ予算が出てきたときに、例えば本市だけが議会で否決されたら。あとは山口県も皆、予算通過して、長門市も美祢

市もとかって。つまりどこか一つでも欠けてしまうと、この美祢線の復旧は進み方に影響するのかってことです。

中村商工労働課長補佐兼公共交通対策室室長補佐 可能性としてはあるのかも分かりませんが、それはまだ仮定の話でありまして、将来どうなるかは分からない状況で、こうなりますっていうのはなかなか御回答しにくいというところでございます。

宮本政志委員 そうすると可能性があるということですね。例えば山口県と美祢市はやりましょうと。山陽小野田市と長門市は否決されて予算通らなかったら、山口県と美祢市の1市1県でどうぞ進めてくださいっていう可能性もあるってことですね。

田尾経済部次長兼商工労働課長 まず何も決まってないということでお話を聞いてくださいね。例えば、上下分離方式に決まりました。アンケートとか市民の意見とかも聞いてそれがいいと決まったら、県も3市も同じ意見じゃないといけないと思います。いろいろなパターンがあって、例えば、厚狭から美祢だけバスで、美祢から長門は電車でとなったら、電車にかかるいわゆる上下分離には山陽小野田市は出しませんといったパターンもあるかもしれません。ですから何も決まってないのであれですけど、決まってからどのような負担をしようという話が決まるので、ただ、県と3市が同じ方向に向かうさっき言った一本鉄道を通すといったときは、全部の合意がないと進まないと思います。

藤岡修美委員長 よろしいですか。ほかに質疑はありますか。（「なし」と呼ぶ者あり）本日の所管事務調査はこれで終わります。これで産業建設常任委員会を閉会いたします。

午前 11 時 24 分 散会

令和 6 年（2024 年） 1 1 月 1 5 日

産業建設常任委員長 藤 岡 修 美