

産業建設常任委員会記録

令和 7 年 7 月 9 日

【開催日】 令和7年7月9日（水）

【開催場所】 第1委員会室

【開会・散会時間】 午前9時～午前11時38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】

議長	高松秀樹		
----	------	--	--

【執行部出席者】

副市長	古川博三	経済部長	高橋雅彦
経済部次長兼商工労働課長	工藤歩	商工労働課主幹	中村扶実子
商工労働課課長補佐	中村宏	商工労働課商工労働係長	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9時 開会

藤岡修美委員長 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。JR美祢線の復旧については、5月22日、JR美祢線利用促進協議会の総会において、復旧検討部会の報告書の報告がありました。本日は、その報告書に基づいて、

まずは執行部の説明を求めたいと思います。

工藤経済部次長兼商工労働課長 JR美祢線につきましては、令和5年の梅雨時期の豪雨による被災から2年が経過した今も代行バスによる臨時的な運行が続いており、JR美祢線利用促進協議会内部に復旧検討部会を設置し、鉄道に限らず複数の手段で、復旧した場合のシミュレーションの整理を行ってまいりました。こうした中、今年の5月22日に開催されましたJR美祢線利用促進協議会の総会において、鉄道での復旧、また鉄道以外の輸送モードでの復旧に関し、復旧にかかる費用や復旧後の運営等について取りまとめた報告を受けました。協議会の委員といたしまして、市議会からは議長に御出席を賜っており、総会の資料については、産業建設常任委員会の皆様とも共有させていただいているところです。今後、利用促進協議会では、来週の7月16日に臨時総会を開催し、協議会の委員各位から今後の復旧に対する方向性について意見を伺う予定とされていますので既に皆様御一読いただいていることと存じますが、総会時に示された報告書の内容につきまして御説明をさせていただきます。

中村商工労働課課長補佐 私から説明をさせていただきます。お手元に資料はございますでしょうか。復旧検討部会の概要版、それから本編2種類の赤い冊子でございます。では、鉄道や鉄道以外のモードによる復旧につきまして、復旧検討部会で整理検討しました結果について御報告をいたします。まず、概要版と本編の2種類ございますけれども、時間の関係上、説明は主に概要版で簡潔にさせていただきますが、適宜本編も参照していただければと存じます。復旧検討部会では、復旧費や運行費等のコスト、利便性などの面から輸送モード別のメリット・デメリットを調査し、検討して取りまとめてまいりました。では、概要版の1ページを御覧ください。部会では、輸送モードを鉄道で復旧する場合は、JRの単独復旧、上下分離、ここで運行はJR、鉄道施設は自治体を持つという形で上下分離ということで分類をしております。それから第三セクタ

一の三つのパターンでございます。それから鉄道以外の復旧の場合につきましては、BRT、路線バスの二つのパターンの計五つの分類で整理をいたしております。まず復旧費等の整理です。各モードの復旧費、復旧後の運営費、復旧に掛かる期間を一覧にしておりますが、この金額の算出に関しましては、前提条件がございます。1ページの表の上部に記載しておりますけれども、まず、鉄道で復旧する場合は、復旧費58億円の内訳につきましては、流出した第6厚狭川橋梁の改築費用、その他被害を受けた設備の機能回復に要する費用、厚狭川に架かる他の10橋梁の橋脚の補強対策工事に要する費用となります。運営費は、列車の運行に係る費用のほか、線路や駅舎等の鉄道施設の維持管理にかかる費用ですが、こちらは年間5.5億円以上の試算となっております。また、鉄道で復旧する場合の復旧期間は最短10年程度と整理をいたしております。それぞれの費用の負担の内訳につきましては、本編の16ページを御覧ください。こちら国の補助制度を活用した場合の補助金も含めて記載をしております。JR西日本の考え方として、JR単独での鉄道の復旧は復旧とその後の運営は困難と示されております。また、国の補助金を活用する場合は、事業構造を変更することが条件となりますので、上下分離で復旧した場合の負担割合について説明をいたします。表の真ん中になりますけれども、復旧費58億円のうち、国の補助対象になる金額は流出した橋梁の約22億円、その他設備の機能回復分10億円と合わせて計32億円となります。これが国の補助対象になると考えております。そうしますと、負担割合を国、自治体、JR西日本で3分の1ずつとしますと、自治体の負担額は10.6億円となります。ただし、国の補助以外の補助対象外の橋脚の補強対策工事26億円につきまして、こちらの負担割合についてどうするかということについては、要調整ということで整理をさせていただいております。続きまして、運営費ランニングコストでございますが、こちらは自治体が年間3億円以上、JR西日本が2.5億円の負担割合となっております。自治体には10年間で30億円以上の負担が生じるという想定になっております。続きまして、鉄道以外で復旧する場合でございます。概要版の1ページを御覧く

ださい。まず、B R Tについては、1 ページの下の米印のところに説明を記載しておりますけれども、B R Tとはバスラピットトランジットの略で、走行空間、車両、運行管理など様々な工夫を施すことにより、速達制や定時制、輸送力について、従来のバスよりも高度な性能を発揮して他の交通機関との接続性を高めるなど、利用者に高い利便性を提供する次世代のバスシステムと言われております。もう少し分かりやすく言いますと、専用道や専用レーンを設けて、鉄道のように早く、時間どおりに走れるバスの仕組みでございまして、通常のバスよりもスムーズで効率的に人を運べるシステムとなっております。B R Tで復旧する場合の復旧費については、55 億円の試算となっております。これも鉄道と同じく前提条件がありまして、表の上部に記載しておりますけれども、専用道を設ける提案が J R 西日本からありました。厚保駅から貞任第 5 踏切に設けた場合の専用道 4.2 キロメートルの整備費、停留所、営業所等の整備費車両購入費であります。ただし、この費用は、イニシャルコストの変動要素として記載しておりますとおり、専用道の区間をどこにどれだけ設けるかによって、車両はディーゼル車、電気自動車（E V）を何台にするかということで変わってまいります。運営費、ランニングコストにつきましては、年間 2.5 億円で、復旧までの期間は約 3 年から 4 年、専用道の整備以外では 2 年以内となっております。続きまして、路線バスで復旧する場合については、復旧費は 9.6 億円となります。これは停留所の整備や車両の購入費となっております。路線バスの場合の運営費、ランニングコストは B R T と同様、年 2.5 億円となっております。復旧までの期間は約 1 年から 2 年と整理をしております。こちら、先ほど鉄道と同様に、鉄道以外で復旧する場合の費用負担については、本編で詳細について説明をいたします。本編の 18 ページを御覧ください。先ほど申し上げたとおり、B R T の場合は、前提条件として貞任第 5 踏切と厚保駅の専用道区間というのを先ほど申し上げましたけれども、これはあくまでも 1 例としております。この内訳を申しますと、専用道の整備費が 4.5 億円、停留所等の整備が約 7 億円、車両の購入費が約 3 億円となっております。運行本数は被災前の鉄道の 1.5 倍、車両

はディーゼル車両で積算をしております。専用道を設けないパターン、その他の専用道のパターンについても復旧費の例も記載をしております。例えば、専用道を設けなければ、記載しております通り、その部分がマイナス45億円となります。費用負担につきましては、国の補助制度を活用した場合、負担割合を3分の1ずつとしますと、自治体の費用負担は、復旧費が55億円だった場合は18.3億円となります。路線バスについては、9.6億円の内訳は、BRTの場合と同じく、停留所の整備が約7億円、車両購入費等が約3億円ということになります。車両を電気自動車に変更した場合はプラス5億円、運行本数を減らして、被災前の鉄道と同様の本数にした場合はマイナス1億円という試算となっております。これはBRTでも同様の試算でございます。BRTも路線バスも、運営費ランニングコストにつきましては、JR西日本グループでの運行を想定しているためJR西日本が負担をし、自治体の費用負担はないものとして現時点整理をしております。続きまして、概要版にまた戻っていただきまして、2ページ目をお開きください。2ページ目からは輸送モード別の特性について比較をしております。1例としまして最初の大量輸送性について申し上げますと、これはバス車両よりも鉄道のほうが非常に多くの人を運べるということでございます。次に速達性については、線路を走る鉄道のほうが道路を走る路線バスより早く目的地に着けます。ただし、BRTであれば、先ほど説明したように、専用道や専用レーンを設けたり、一般の道路を使って工夫を凝らすことによりまして、普通の路線バスより速く走れるということで、路線バスよりは速達性が優れていると整理をしています。このように、以下定時性や運行頻度等々、表のほうに記載をしております、こちらは表に記載のとおりでございます。続いて3ページでございます。運賃についてでございます。鉄道や路線バスの運賃を比較しますと、一般的に鉄道のほうが運賃は安くなります。参考までに記載しておりますけども、厚保駅から長門市駅までの区間は860円ですが、同程度の距離である俵山温泉から下関駅間の路線バスですと、バス代は1,710円となります。ただし、BRTの場合は、JR運賃と同水準を目指すことができるという

ことで、バス運賃よりも安く設定できると整理をしております。ここがBRTと路線バスの大きな違いであると考えております。次に鉄道の親和性についてですが、通常バス転換におきましても、公共交通のネットワーク自体途切れることはありませんが、BRTであれば鉄道のネットワークを維持するという意味では、時刻表も鉄道と一体的に、他の路線との乗り継ぎ等も鉄道として扱うことが可能であるという、JRからも説明を受けておりますので、これがBRTの特徴となっております。

続きまして、4ページ目を御覧ください。こちらについては、昨年度、代行バスを活用した実証実験を行った結果について記載をしておりますが、こちらは、実証実験前から10%利用者が増ということで、この実証実験の実施によりまして、観光とか日常利用の増加に一定の効果があったという考察でございます。続いて5ページでございますが、こちらは美祢線の沿線の利用ニーズ等に関する調査結果についてです。部会では、代行バスを増便した実証快速便に対する分析、検証や沿線住民の皆様などが公共交通に求める利用ニーズなどを把握するため、アンケートの調査を行いました。アンケート結果については、5ページ記載のとおりでありまして、詳細については、報告書の本体の前文のほうに37ページから78ページに記載をしております。続いて、6ページについても、ただいまのアンケート結果、こちらの踏まえた今後のサービスの方向性の考察について、整理をしております。それから、7ページ目としましては、復旧検討部会にオブザーバーとして、山口大学の榊原先生に御出席いただきましたので、先生からの御意見を簡潔にまとめて記載をしております。詳細については資料の本体の82ページから84ページに記載されておりますけれども、主に三つ。一つは公共交通に対する投資という面から、二つ目に厚狭駅から長門市駅間の南北間の結ぶ公共交通の存在意義について、三つ目に復旧モードの選択、まちづくり、地域づくりについて、それぞれ、学識経験者の立場からの御意見を発言されておりますので、そちらまとめられております。簡単ではございますが、以上で復旧検討部会の検討結果の報告を終わります。

藤岡修美委員長　ただいま、執行部から復旧検討部会の報告書、主に概要版を用いての説明がありましたが、ここで委員の質疑を求めたいと思います。

宮本政志委員　すごく分かりやすい資料に基づいた簡明な説明を本当にありがとうございました。今、資料を説明していただいて、少し分かりやすく確認させていただきたいのが、まず、今の美祢線は水害でぐちゃぐちゃになっていて、それを復旧して云々という説明がありました。費用がどれぐらいかかるか。もう1回そこだけ教えてもらっていいですか。

中村商工労働課課長補佐　資料に基づいて再度説明させていただきますが、概要版の1ページを御覧いただければと思います。基本的に費用は、鉄道でありましたら58億円以上、鉄道以外でありましたら、BRTはJRの提案に基づきますと55億円、路線バスにつきましては9.6億円という費用が計上されております。

宮本政志委員　美祢線が今、復旧で58億円、約60億円よね。これは復旧させた場合に、平成22年の厚狭川氾濫のときも結構ぐちゃぐちゃになって、今回もぐちゃぐちゃにということは、また災害は来る可能性が高いけど、同規模の災害が来ると物価とかは抜きにして、また同じぐらいの費用が発生する可能性も含むということですか。

中村商工労働課課長補佐　委員がおっしゃるとおりでございまして、平成22年の水害のときには、大体鉄道が復旧しましたが、おおむね13億円、14億円ぐらいでした。今回は鉄道であれば58億円とかなり金額が増えております。先ほど申し上げたように、単なる復旧費だけではなくて、今後の災害が来たときの補強工事なども含まれております。ただ、もし同じような災害が発生して流出とかになれば、また補強することになりますから、かなりの金額がかかるのではないかと想定されます。

宮本政志委員　そうよね。だから、もう災害が二度と来ない前提なら、それで

も60億円って大きいんだけど、災害が来るたびに10億円、20億円、30億円という、とんでもないお金がかかっていくということがよく分かりました。それと、BRTも今、予算はお聞きしたんだけど、それは美祢線にBRTを走らすように復旧するという前提ですか。BRTも50億円近くかかるという説明があったけど、その辺りを分かりやすくお聞きしていいですか。

中村商工労働課課長補佐 今、おっしゃられたように、今回の部会で整理したBRTは復旧費用が55億円かかりますということですが、こちら一つの例として、専用道を厚保駅から貞任第5踏切まで4.2キロメートル設けたと仮定したときに、55億円かかるということでございます。あくまでそういう前提を基にすれば、美祢線についてはこれだけの費用がかかりますということでございます。

宮本政志委員 それと、もう一つ説明の中で気になったのが、美祢線の復旧を前提とした場合は10年ぐらいかかりますよって言われたんだけど、10年、あるいはもう少し予定よりかかって十二、三年とかかかった場合は、その間は現状のままで、何の改善もなく待たないといけないのかな。

中村商工労働課課長補佐 一応部会の中でもありますけれども、鉄道で復旧となれば、おっしゃるように10年以上かかるということで、その間は現状と同様に、JRが責任持って代行バスを運行しますという説明を受けております。

宮本政志委員 そうすると、お金はかかるし、10年以上待たないといけないのは現実的じゃないため、美祢線の復旧は非常に難しいと感じます。それとBRTをもう少し詳しく教えていただきたいんだけど、ここはつまりBRTの場合、始める際の整備の関係と、あと運用の問題があると思うんだけど、それぞれの主体はどう考えたらいいですか。

中村商工労働課課長補佐　こちらでも部会の中で整理したものですけども、BRTで仮に復旧した場合についても、運行事業者としての責任を果たすため、引き続きJR西日本において、主体的に運営するということで確認をしております。（「整備も」と呼ぶ者あり）整備も含めてです。

宮本政志委員　そうすると、大事なのは利便性が向上していく、あるいは現状維持されますよっていうのも非常に大事だけど、要はもう予算ですよ。お金がどれぐらいかかり、本市がどれぐらいの負担をしないといけないかっていうのが、それぞれ美祢線の復旧、BRT、あるいは路線バス補助金も含めた辺りが非常に重要です。今の答弁で行くと、BRTはJR西日本が整備あるいは運営をしていただけるということであれば、本市の負担はどういうふうに考えたらいいのかな。

中村商工労働課課長補佐　すみません、ちょっと分かりにくい説明で申し訳ありませんでした。整備というのは、あくまでもランニングコストということで、復旧した後の運行経費整備費も含めて、これはJRのほうでということで説明を受けています。ただ、イニシャルコスト、復旧費に関しましては、先ほど申し上げたとおり、国の補助金を使う場合、また、自治体の費用負担も発生する可能性もあるということで整理をしておりますので、そこはどれだけかかるかというのは一概には申し上げられませんけどもというところでございます。

宮本政志委員　そうですね。具体的にこうでというのは出てないから、負担がというのはまだこれからの話でしょうけど、ちなみに、もし負担が生じた場合は、イニシャルコストの負担は、JR、山口県、長門市、美祢市、山陽小野田市の五つということでいいのかな。割合はまだはっきりしないでしょうからいいです。

中村商工労働課課長補佐　地方でとなればそうなんですけど、国の補助金となれば国も入ってきます。基本的には国と県、それから3市、それからJ

R 西日本が関係者ということになります。

宮本政志委員 それと説明の最後の辺りでなるほどなと思ったのが、B R Tと路線バスの大きな違いで運賃のことを言われたよね。仮に路線バスの運賃をB R TあるいはJ R並みに合わせていくのは、なかなか難しいことなんですかね。民間の会社なのであまり口を出せないけど。補助金等も含めて、路線バスの運賃をJ Rに合わせていくのは難しいのかな。

中村商工労働課課長補佐 通常の路線バスになりますと、あくまでもそのバス事業者が運賃を設定することになりますので、なかなか鉄道に合わせるというのは困難ではないかと思われます。

宮本政志委員 そこなんよね。そうすると、例えば、路線バスの3者で年間の補填が一億五、六千万円か。国や県から補助金が入ってきて、本市の実際の負担が2, 0 0 0万円後半ぐらいかな。そういった形で当然先ほどおっしゃったように、長門市とか美祢市とかも含むんでしょうけども、路線バスの補助金を前提に、J Rの運賃に合わせて決定していくと、かなり一般財源からの補助金もぐっと上がっていく可能性はやっぱりあるのかな。

中村商工労働課課長補佐 先ほどの資料本体の1 8ページを御覧ください。これはあくまで復旧検討部会での整理ですけれども、B R Tだけではなくて、路線バスに転換した場合でも、毎年の運営費、ランニングコストについては、右下の表にありますとおりJ R西日本が一応負担をするということで、路線バスの場合であっても自治体負担はないという整理となっております。

藤岡修美委員長 宮本委員の質問に付け加えて、今、1 8ページにB R Tと路線バスのインシャルコストとランニングコストがあります。まず、インシャルコストから、B R TでJ R単独の場合と国の制度を活用する場合

で、国の制度を活用する場合は自治体の負担もあります。ＪＲで単独でやると自治体の負担はないんですけど、単独でやるのか国の制度を活用するのか、どちらのケースが可能性としては高いですか。

中村商工労働課課長補佐 復旧検討部会では、あくまでもこの全ていろいろな可能性を網羅して、整理して表にしております。どの可能性が高いとかいうところは議論しておりませんので、そこはまだ分からないということでございます。

藤岡修美委員長 それと、今の同じく１８ページで、ＢＲＴと路線バスの費用は５０億円と９．６億円で、専用道が約４５億円で、専用道を設けない場合はマイナス約４５億円となっていて、５５億円から４５億円を引くと１０億円ですよ。ＢＲＴと路線バスはほとんどイニシャルコストが変わらないんですけど、それはそういうことで間違いないですか。

中村商工労働課課長補佐 委員長がおっしゃるとおりです。四捨五入の関係ではございますが、基本的には約１０億円ということで、専用道なしのＢＲＴの路線バスは、復旧費としてはほぼ同額と考えていただければと思います。

藤岡修美委員長 もしＢＲＴで行くとして、４５億円をかけるその専用道がなくても、ＢＲＴは可能性としてはあるわけですか。

中村商工労働課課長補佐 専用道が必ずなければＢＲＴではないということではありません。もちろん様々な工夫をして、これまでの通常のバスよりも便利なバスにするということです。例えば、信号制御などをして設備を整えて、バスが信号機に近づいたら優先的に青になるとかそういう設備を整えることによって速達性を確保して、それでもってＢＲＴだという整理も可能だということ聞いております。

中村博行委員　今、御説明があったように、専用道がなくてもというここが一番大きな問題だと思うんですけども、そうしたときに、信号等の整備をするということで、本当にちょっと不安な点は、専用道を３市、特に美祢市、長門市のほうで継続されている専用道をなしに果たしてこれが動くのかなと思ってですね。結局、国とかの方針などがあるんじゃないかと思うんですけども、その辺はどういうお考えですか。

中村商工労働課課長補佐　まだ、ＢＲＴで復旧というのが決まったわけでもございませし、あくまでもいろいろな復旧の可能性を整理したというところでございます。例えば仮にＢＲＴで復旧したとして、あくまでもこの表に１例として記載がある以上に、現状でどこに専用道を設けるかというのは議論もまだ行っておりませんので、まだこの場では申し訳ないんですけども、お答えが難しいというところでございます。

中村博行委員　そうすると、専用道なしでＢＲＴをするということも、あまり議論にはなっていないという理解でよろしいですか。

中村商工労働課課長補佐　おっしゃるとおりで、その点については、まだ何も決まっていないというところでございます。

恒松恵子副委員長　現在、例えばＢＲＴをバス路線にした場合、今、３１６号線はバス路線が走っていないと思うんですけども、バス停の設置は自由にできるものですか。今、駅間の代行輸送をされていますよね。３１６号線をバスで輸送した場合、駅じゃないところにバス停を設けることは、可能なんでしょうか。

高橋経済部長　３１６号というのは国道３１６号といいまして、県管理の国道になりますので、山口県との協議が整えば設置することは可能と考えていただいて結構です。

宮本政志委員　今、副委員長が聞かれたところが重要で、設置は可能と部長がおっしゃったんだけど、本市の考え方は今から詰めていくんでしょう。概要版の４ページの左上に、美祢線代行バスを増便した実証実験と書いてありますよね。こういったことから、バス停を増やしていったり、あるいは便数を増やしていったりを検討していったほうが良いと担当課は考えておられるのか、それとも、そこまでまだ深くは考えてないかな。僕は増やしたほうが良いと思うんだけどね。

中村商工労働課課長補佐　同じような説明になって申し訳ないですけども、あくまで部会では可能性について検討したところでございまして、もちろん、利便性を高めるということで、便数を増やしたり、バス停を増やしたりっていうのはもちろん重要な視点だと思いますが、それはこれからの協議ということにはなります。ただ、やはり鉄道と比べると、バスやＢＲＴのほうが柔軟に増やしたりできるというところは整理いたしております。

宮本政志委員　それと答えにくいかもしれないし、分からないかもしれないけど、私は私で議員として、いろいろ美祢市や長門市の情報も自分なりに取っているんですけど、温度差はどうなのかなと思って、その辺りは例えば、美祢線の復旧を望んでいますとか、ＢＲＴにするなら専用道路はここからここまでとか、その温度差をもし答えられるんだったら、ちょっとお聞きしたいなと思います。

中村商工労働課課長補佐　今回は５月２２日に定期総会を行いまして、復旧検討部会の報告をして、一旦持ち帰って７月にまた臨時総会ということになっております。それぞれの市の意見とか、あとは関係する団体の意見とかは、やはり７月の臨時総会の場で表明されるものでございますので、この場では申し上げることができないということで御了承ください。

矢田松夫委員　今、いろいろな細部にわたっての質疑があったんですが、今後

の方向性についての基本的なことをお尋ねします。今度7月17日と言われたんですかね。日にちはいつでしたか。

中村商工労働課課長補佐 7月16日でございます。

矢田松夫委員 7月16日の協議会では何を決定するのか。先ほどから中村補佐は何も決まってないと。何も一つにまとめることはないということであれば、この16日に何を決めるのか、最初にそれを聞きたいです。

中村商工労働課課長補佐 前回の5月22日の定期総会で、そういった話を一旦持ち帰るということで、7月に臨時総会を開いて、そこで議員の皆さん、それぞれから意見を出していただいて、その意見の集約をするということまでは定期総会で発言をされているところです。

矢田松夫委員 ということは、今、世間では、このBRTが主流になってBRTで行こうという雰囲気があるけれど、輸送手段はいろいろあるんですが、その場ではBRTで決定することはないということですね。

工藤経済部次長兼商工労働課長 16日は、あくまでも、利用促進の協議会の範疇を超えるものではありませんので、復旧の方向性を一つに決定するという場ではないと理解しております。

矢田松夫委員 それで私も安心したんですが、五つぐらい復旧案があったけど、BRT、BRTという声を聞くからですね。もう一度言いますが、その復旧案を1本に絞るということは16日では決めないということでもいいですね。

工藤経済部次長兼商工労働課長 繰り返しになりますけれども、利用促進協議会が決定する機関ではございませんので、16日には一つに決定をするというところに至らないと思っております。

矢田松夫委員　であると、今後の行方なんですよ。16日以降の行方となると、今、協議会ということでいろいろな団体が、例えば商工会議所とか議会とか自治体とか、国、それからJR西日本、いろいろな方の意見を16日に集約するということは、この次の決定を具体的に、例えばその国の補助金をもらうためには、次の段階というか、協議会も考えられるという想定はないんですかね。いわゆる法定協議会、芸備線とかやっていますね。再構築協議会、いわゆる国がレフェリーになってやるという協議会に移行する展望はないですか。ですから、もう1回言いますが、全てを法定協議会で決めることはないと言われたからね。いろいろな意見をまとめるだけだと。次のステップはそういう法定協議会に行くという可能性もあるということで理解していいんですか。

工藤経済部次長兼商工労働課長　先ほど申したのは、法定協議会ではなくて、この利用促進協議会という任意の場では、今後について決定することはないと申しました。今後につきましては、16日にそれぞれ利用促進協議会の各委員からの意見を皆さんすべからく出してくださいという場になりますので、その中で利用促進協議会としての今後の一定の方向性というのを確認するということになるかと思っています。

矢田松夫委員　その確認とか集約とかいろいろあるんだけど、最初に戻って、この16日は何を決めるのかってことですよね。方向性を決めるのか、何を決めるのか。BRTで行くということは最終的に決めるのか決めないのかと。それで、もう一つはそういう場ではありませんよということをはっきりしてもらいたいんですよ。

工藤経済部次長兼商工労働課長　16日の場がBRTで今後行きますというのを決定する場でないことは確かです。

宮本政志委員　今日の委員会は何で開催しているかでしょう。いつどこで誰が

何を決めるのかっていう質疑答弁が繰り返されているけど、そもそも、今日の委員会は議会の方向性についてでしょう。日付は忘れたけど、日本経済新聞の中国版のところに、その協議会のときに高松議長は、「議会に持ち帰ります」と議会の方向性をということで記事が出ていました。つまり、今日の委員会は、この山陽小野田市議会がこの美祢線の復旧、BRTあるいは路線バス、公共交通に関してどのような方向性を示せるか。それを高松議長がその会議に御出席されたときに、議会としてはこういう方向性でということを示したいがための委員会です。今、その協議会がどうこうとか、誰がどうこうとか、いつ決めるのか決めないのかとか、BRTどうこうの方向に行くと、委員会運営がおかしくなるので、藤岡委員長、質疑に関しては、少し修正を加えながらしていかないと、我々この後の委員会で、議会としてどういう方向性で行くのが定められなくなりますね。

藤岡修美委員長　今は執行部から報告があって、それに関する質疑を求めていますので。

矢田松夫委員　だから結局、そうしたらこの中身についてのじゃなくて、この中身の基本にあることはどうなのかというのを、まずみんなの集約をしないといけないと。この中の具体的に何なのかと、これだけで質問じゃなくて、基本的にこのベースになる協議会との在り方、協議会の今後の行方をまず知らないと次に進めないでしょう。

宮本政志委員　自由討議みたいになっているけど違うでしょう。今、執行部も今後の方向性をどうしたらいいかということで、当然議会も絡んでくるからこのような委員会で委員からの質疑に真摯に答弁をしているわけでしょう。いつ決めるかどうかは、今後、予算も出てくるでしょうから議会だって決定することに関しては関与できるんですから。だから議会の、そして産業建設常任委員会がどういう方向性か、一つに集約できないかもしれないけど、そのための委員会を今日開いているわけなので、いつ

決めるか、誰が決めるのか、どうなるのか、そのときどうなのかっていうところに入っても意味がないから、議会の方向性を前提とした委員会運営をしてほしいということを藤岡委員長に言っています。

藤岡修美委員長 宮本委員から発言がありましたけれども、本日の委員会は、その方向で進めたいと思います。

矢田松夫委員 だから、それならこの委員会の中で、B R Tでいくのかどうするのかと、それを決めるんですか。今日じゃないでしょう。でも、さっき決めないと議長が困ると。さっきからいろいろな意見を集約する場であると。決める場所ではないと。だからその前段として、今日の委員会ではどのような方向性を示すのか決めないといけないでしょう。

藤岡修美委員長 最初に執行部に報告書の説明を求めて、今、その報告書に対する質疑を求めている場です。決して、今日は委員会で美祢線の復旧に対して私らが結論を求めるという方向ではなくて、皆さんの意見を出していただくという形を取りたいと思っていますので、その上での質疑をお願いします。

高松秀樹議長 一定程度の方向性は示さないと。

宮本政志委員 藤岡委員長、さっきから言っている議会として方向性が要るわけでしょう。それで担当の所管がこの産業建設だから、議会の方向性を示すための今日の委員会でしょう。集約って、一つの意見にまとめてということじゃなくて、もしかしたら三つの意見が出るかもしれない。二つの意見が出るかもしれない。一つでまとまるかもしれない。それはでも今日のこの委員会の流れでしょう。だから、ある程度の方向性はここで示さないといけない。議決を採ることじゃないから、そのためにいつ決めるんだ、誰が決めるんだ、B R Tでそのとき決めるのかみたいなことを繰り返していても、それは全く方向性を決めるのに関係ないので、

少し委員会運営をお願いしますねって言っています。方向性を決めないといけないでしょう。

矢田松夫委員 だから、私が言うのは、基礎をしっかりこの場で質疑をしないと、分からないものを質疑して、土台基礎をしっかりして、そしてその次に議長がどういうふうに対応していくのかと。だから私がさっきから言うんだけど、その基礎部分を質問するのは何がいけないのか。基本的なこと。（発言する者あり）いやいや、そんなことないだろう。それは、基礎部分が皆、分かるのか。分からないから質問するんじゃないですか。基礎部分っていうのは、例えば、今度16日の協議会については何を決めるのかということを行っています。

藤岡修美委員長 だから、さっき執行部から答弁がありましたよね。

矢田松夫委員 さっきから言うように、そういう議論をするなって言うからやね。（「議論、議論」と呼ぶ者あり）

藤岡修美委員長 まずはこの報告書に基づいて。

中島好人委員 やっぱり導入に関わる費用とその分担割合だと私は思っているわけですが、16ページにはそれぞれ負担割合が出ていて、みんな調整中という中身ですよ。それで最後に、復旧検討部会の開催実績が出ています。これは第4回までですが、その計画的には、調整額とかその負担割合とかが分かるのはいつ頃になるんでしょうか。

中村商工労働課課長補佐 復旧検討部会では、あくまでもこういった復旧の方法があるか、費用がどれぐらいかかるかっていうところは整理しておりますけども、どの機関がどれだけ負担するかという議論は一切いたしておりません。それをいつ決めるかということは、まだ決まっておきませんので、この場では申し上げられないということでございます。

中島好人委員 第何回ぐらいという計画もないということですか。

藤岡修美委員長 今の中島委員の質問に答弁できますか。

古川副市長 そもそも、この美祢線利用促進協議会というのはどういう会かということからを整理したほうがいいと思います。平成２２年に厚狭川が決壊して、そのときは県の御尽力によって、また、ＪＲの力添えによって復旧しましたが、そのあと、いかに美祢線の利用を増やしていくかということで立ち上がりまして、県、ＪＲ西日本、沿線３市の行政、議会、経済団体、また観光団体の皆様が一緒になって協議会をつくって、利用促進を検討してきたというのがこの会でございます。その中で、議会からは議長、副議長も入っておられました。今、副議長は入っておられませんが、そうした中で、一昨年またこのような被害に遭ったということです。また、この会でどうするかということの中で、本来は利用促進を図る協議会ですけど、沿線３市なり、ＪＲ西日本が集まるので、どのように復旧するか、特別に復旧検討部会をつくって協議をしてもらおうということで、昨年の臨時総会で７月に設置しました。４回部会を開いていただいて、部会員の皆様、行政が中心だったんですけど、ＪＲも一緒になってこういう報告書を出したと。そして、５月の総会のときに報告書の説明がございましたが、そのときは説明だけで、中身については、この報告書を基に今後どのようにすべきであるか考えていただくということの中で、各自治体や議会に持ち帰っていただきました。今度、臨時総会が７月１６日にある中で、各自治体または議会でも検討された考え方を述べていただくというのは、７月の臨時総会の主な議題でございます。あくまでも利用促進協議会ですので、ここでどの方向で定めるといふ方向までは進まないのではないかと私どもは推察しております。ですから、先ほど来からございますこの議会でも、この報告書に基づいて、今後どうしたらいいかをある程度議論していただいて、１６日の臨時総会においては、高松議長の発言も求められますので、ある程度、皆様方

が意見を出し、どういう形でというための会議だろうと思っております。最終的には、会議所とか経済団体とか観光団体とかもありますので、その辺を集約して、市長がまた市の考え方を述べるような会と理解はいたしております。先ほど来から担当の課長が申しておりますように、協議会の中で方向が定めるという会ではないと理解しております。

宮本政志委員 今、古川副市長が御説明されたことは、産業建設常任委員は全員もう熟知している前提で今日この場にいるはずですよ。だから、その方向性を議会としてどうこうということが今日必要なわけですよ。会派でもこういう方向性でというのは話があっているわけですよ。その辺りも踏まえて、今日、産業建設のほうで我々委員がこの方向性を示すのに、その選択するために分からないことを聞いて質疑して答えを受けているんだから、16日に決まるのかとか、誰が決めるのかどうなんかっていう方向に行ったところで、それが自分の方向性を決める質疑ならいいけども、そうじゃないでしょうっていうことを言っているんです。その辺りを委員長の方で少し修正を加えていただけたらなと思っています。

藤岡修美委員長 副市長の分かりやすい説明で、皆さん、流れのほうは理解できましたと思います。ここで暫時休憩とします。

午前9時53分 休憩

午前10時12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。再び質疑に移ります。

恒松恵子副委員長 全体資料の18ページの確認でございます。いわゆる運営費用をJR西日本が負担ということですが、ランニングコストが料金収入を上回った場合で、赤字になってもJR西日本が負担というのはもう

間違いない、決定しているということでしょうか。

中村商工労働課課長補佐 はい、おっしゃるとおりだと思います。

矢田松夫委員 今の18ページの関連でありますけれど、基本的に私は行くも退くも、沿線3市が共同歩調で統一行動を取ってきたのであれば、やっぱり均等に3市が負担を分かち合うということをしたほうがいいんじゃないかなと。なぜならば、ただ、美祢線の厚狭から長門までの距離制で負担を取ると、さっき言ったようにバランスが崩れてくるわけですね。3市が共同歩調するというのが崩れていかないように、距離制を導入するという負担割合ではなくて、やっぱり3市が共同していくということです。どうしたら山陽小野田市の負担割合が少なくなるのかという一つの方向性はあるんですか。どういうふうにしたら負担割合が一番安くなる方法っていうのか。一般市民はできるだけ少ないほうがいいですね。

工藤経済部次長兼商工労働課長 18ページの資料でよろしかったですかね。

（うなずく者あり）今、イニシャルコストの話であるかと思うんですが、現状、均等割が国と自治体とJRとされておりまして、自治体の中身について、県も含めて沿線3市をどう割るかというのは、まだ今までも議論してきた内容ではございません。本日まだ確定しておりませんし、何も確定したことがございませんので、各論については控えさせていただきます。

宮本政志委員 今、この委員会中継の場で非常に重要なことが出たので確認したいです。3市が統一行動とか共同歩調とかっていう前提で矢田委員は質疑したけど、そういう報告っていうか情報も入ってないです。長門市、美祢市、山陽小野田市が今もう共同で、考え方は一緒ということはないと思うんだけど、その辺りは重要なのでお聞きしたい。

工藤経済部次長兼商工労働課長 矢田委員の御質問にもお答えしたとおりです

けれども、まだこういった負担割合にするかなどは全然決まっている事項ではございませんので、回答については控えさせていただきました。

宮本政志委員　そうですね。もう３市が同じ考え方で進んでいるっていう前提の質疑だったから。それは違うってことですね。了解です。

矢田松夫委員　これまでの美祢市の市長である篠田会長、県知事を含めての記者会見等で、美祢線の方向性については、３市が統一步調、統一行動を取るというのは、何回も言われているところから引用したまでであって、具体的に中身についてはどうするかではなくて、基本の方向性についてはそのように取っていきたいということなんです。

中島好人委員　１８ページにはいろいろなパターンが示されています。これは基本的にＪＲが示した案ですけども、そのほかにも各自治体などの案というのは出ているんですか。ここで言えば四つですかね。これ以外にも何か出ている案というのはあるんですか。

中村商工労働課課長補佐　このたびの復旧検討部会で示されたパターンというのは、ここに記載してあるものだけでございます。

矢田松夫委員　同じく１８ページですが、備考の欄で、補助要件に合致した場合、以下こういうのは補助事業の活用を想定していると。これ以外にもあるんですかね。一応、復旧費用の国からの補助金が出るということでこれだけですか。ほかにも想定されているところがあるんですか。

高橋経済部長　ランニングコストの備考欄のことをおっしゃったという理解でよろしいかと思いますが、これについては、この地域公共交通確保維持改善事業が考えられるということです。参考までに言いますと、イニシャルコストの欄にも同じように備考欄がありまして、国の制度については社会資本整備総合交付金を用いたとあります。ここについては、どう

いう事業、どういう復旧方法によるかということによって国の様々な補助事業がありますので、それについては全く未定ですが、一つの仮定として書いてあると捉えていただければと思います。

宮本政志委員 この後、委員会の皆さんのそれぞれの方向性を聞いていくんでしょうけど、公共交通維持のために、ＪＲ西日本は民間企業ですから全てＪＲ西日本に任せておけばいいという方向性には、少し危険性を感じるし懸念も生じます。それから、長門市と美祢市と歩調を合わせていくことは重要でしょうけど、だからといって全て合わせていけばいいじゃないか、妥協すればいいじゃないかということにも、危険性も懸念も感じます。だから、本市は本市として、つまりＪＲはＪＲ、山口県は山口県、長門市は長門市、美祢市は美祢市、本市としてはしっかりと意見、あるいは検討結果を伝えていくという方向性があるべき姿かと思うんだけど、その辺り副市長にお聞きしたいです。本市としてしっかり伝えていかないといけないところは伝えていこうという姿勢は当然おありですよ。

古川副市長 この美祢線をいかに復旧するかは、県、沿線３市の重要な課題であり、同じ考え方を持っていると思います。しかしながら、やはり、市の立場で少しずつ関わり方も変わってくるだろうと。それは行政だけではなく、議会、また経済団体、観光団体もおのこの考えがあるだろうということです。やはり、この美祢線をどのようにするかということで、本市は基本的には沿線３市、県と考え方の歩調を合わせながら進めていくようになろうとは思いますが。本市はまだ意見は出てないですけど、やはり、起点となる厚狭駅を中心として、また厚狭駅には新幹線がございしますので、その辺も踏まえた中で、本市としての立ち位置はよく整理をしていかななくてはならない。そのときにはまた議会の皆様方の意見も拝聴することになろうかと思っています。

藤岡修美委員長 よろしいですか。ほかに質疑はないですか。（「なし」と呼

ぶ者あり）それでは、7月16日の臨時総会に向けて、議長が発言機会を求められると思うので、議会としての方向性、皆さんのほうに意見を求めたいと思いますが。（発言する者あり）皆さん、ほかに質疑はありませんか。

矢田松夫委員 今、副市長が言ったように、結果、美祢線というのは、山陽小野田市から長門市まで一本のレールで行っているわけよね。その途中の沿線3市の足並みがそろわないと、レールが一つにつながらないわけですよ。ですから、私……（発言する者あり）何が訳分からんか。レールが1本でつながっているじゃないか。

藤岡修美委員長 ちょっと、不規則発言になるから。いいですか。それでは自由討議に入りたいと思いますので、暫時休憩して、執行部は一応退席していただくということで進めてまいりたいと思います。

午前10時23分 休憩

午前10時37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。執行部から復旧検討部の報告書の説明を受けまして、皆さんの質疑もありました。7月16日にJR美祢線利用促進協議会の臨時総会で、議長がある程度、発言を求められるということで、本市議会の美祢線復旧に対する意見の方向性を出していきたいと思います。委員の皆さん、今までの質疑を踏まえて、どのように美祢線を復旧していくか御意見を伺いたいと思います。

宮本政志委員 まず、重要なところは費用の問題です。美祢線を復旧するに当たっては、50億円、60億円っていう話が出ていますよね。これは今、復旧するに当たる経費であって、また、災害がいつ、何度来るか分からないと。その都度、何十億円の費用をかけては、もう物理的に財政から

見ても非常に難しいです。片やそういった費用の大半をＪＲ西日本という民間企業に負わせていくという方向性も非常に危険な考え方と私は思っていますので、ＪＲ美祢線の復旧は無理だな、するべきでないなと思っています。今度は、ＢＲＴなのか、路線バスの活用かというところを踏まえた場合に、ＢＲＴでも先ほどの説明でもありましたように、専用道路を仮に造ろうとした場合にまた数十億円という費用がかかると。車の１日当たりの交通量や、利用者数、あるいは周辺人口や、商業圏、いろいろな観点から見たときに、果たして専用道路を数十億円かけて造ってＢＲＴを走らせるという方向性について、いかななものかなと思っています。しかし、専用道路がやはり一部の区間で必要であるという見解が出るならば、そこは例えば専用道路を造るに当たる費用を、山口県と山陽小野田市、長門市、美祢市が同じように負担するのではなくて、どこの場所にその専用道路を造るかによっては、当然専用道路が造られる市が応分で負担していくと。専用道路に関する考え方は、今そう思っています。路線バスについては、これはまた路線バスも民間業者であり、ＪＲ西日本も民間業者であります。運賃の関係とか最近の利用者数、いろいろな物理的なものを考慮すると、路線バスというのも捨て切れないところはあるんです。だけど、やはり費用を抑えていって、その上でＢＲＴという形でＪＲ西日本としっかり交渉していくという方向性。特に、運用も先ほど恒松副委員長が非常に重要な質疑をしてくれて、ＢＲＴの場合は運用などに関するランニングコストは、ＪＲ西日本が見てくれるであろうという答弁もありましたので、そうすると、やはり最適な復旧はＢＲＴであると思っています。

中村博行委員　大半は、今、宮本委員がおっしゃったような考え方です。まず、鉄道での復旧というのは、もうほぼほぼＪＲ西日本もその気がなさそうであり、また、当然その理由としては５８億円で試算が出ています。今後、数年かかっていけば資材費あるいは労務費が相当上がっていくと考えられるし、年数もかかって、今の厚狭川河川の改修がないとＪＲ西日本は動かないと思います。もろもろから、もう鉄道というのは資料では

上がっていますが、逆に言うと、この資料は、鉄道は駄目ですよという資料にしか見受けられないんですよ。そうすると、もう2者選択ということでBRTと路線バスになるんですけども、試算の中で1か所だけで45億円という試算が出ています。これは仮の試算であって、BRTは専用道路を付けなくてもいいというお答えでもあったので、そうすると45億円を引けば路線バスとほぼ変わらないと。そして大きいのが利用者です。いわゆるバス運賃とJRのBRTになると、JR西日本がおっしゃったように運営等に関わるということで、もう鉄道とほとんど同じ料金ということであるので、利用者にとってすごくメリットがあると思います。それを踏まえた中で、あと、BRTは大きな課題がまだまだたくさん残っていると思うんですけども、先ほどの執行部の答弁では、ほぼほぼまだ決まっていないということです。これからBRTを詰めていく中で、宮本委員がおっしゃったように費用負担の問題ですよ。どこに専用道路を設けるかはこれから詰めていってもらえばいいと思うんです。ただ、懸念しているのは、どこか1か所ぐらいはBRTがないと、多分国も県も、あるいはJR、そういったところの理解ができないんじゃないかと思いますので、その辺の費用負担だけがちょっと気になるところではあるんですけど、基本的にはBRTで詰めていっていただきたいという考えに至っております。

宮本政志委員　中村委員が今おっしゃったことと私はもう全部一緒なんですけど、自由討議なので、BRTのために専用道路を造ろうとした場合に、先ほど言いましたように、例えば、美祢市内に専用道路を造るという計画があって、費用が例えば20億円かかりますといった場合に、同じように、美祢市、長門市、山陽小野田市で割って負担するんじゃなくて、私は応分、つまりそこに通るのであれば、専用道路が通る市が多く負担するべきであるという考えを言ったんですけど、その辺り、中村委員はどうお考えでしょうか。

中村博行委員　当然そういう形になるべきだと思います。その配分について

は、まだこれから議論がされると思うんですけど、私も基本的には山陽小野田市として専用道路は全く要らない状況なので、そこで費用負担を等分にするというのは少し問題があるかなという気がしています。その辺はまだこれから国、県、この３市で協議されることだと理解します。

福田勝政委員 いろいろな質疑をずっとされました。考えてみましても、私は素人ですけど、いろいろな意見を通してやっぱりＪＲ西日本の意見を尊重し、一つは線路、電車の道をバスが通るような形にするというのはちょっといかがなものかなと。ただ、長門から厚狭までの駅が、確かに六つか七つですよ。そして、バスの場合はその倍ぐらいあるというのを聞きました。ただ、バスの場合はある程度また便が取れるし、とにかくバスを利用して密に走らせるというのが一番だと思っております。

藤岡修美委員長 福田委員、それは路線バスとして……（発言する者あり）

福田勝政委員 すみません。ＢＲＴ……（「ＢＲＴでのバス」）と呼ぶ者あり）はい、そうです。

中島好人委員 やはり美祢線を残していくと。美祢線の役割ってというか、お金がかかりますし、その辺の分担割合はまだはっきりしていませんけども、美祢線はやっぱり残していく方向でいきたいなと思っています。

宮本政志委員 中島委員、美祢線を残していくということは、美祢線の復旧という考え方も残しておくべきだっておっしゃったんですかね。ちょっと確認したいです。

中島好人委員 復旧をですね。

宮本政志委員 中島委員、ちょっと教えていただきたいんですけど、まず美祢線を復旧させるのに約６０億円かかりますよね。それから、仮に復旧を

した。そして上下分離の考え方からいくと、恐らく数億円の赤字というものが毎年出てきます。それをどういうふうに県と3市が振り分けるかは分かりませんが、つまり多額の財源がないと復旧は難しいんです。その財源は本市の場合で構ないとして、どのように確保されるお考えがありますか。美祢線の復旧の考えを残すということは、その辺りのお考えがあると思うので、教えていただけたらと思います。

中島好人委員 私はやはりこれは国の、そこは来年でどうなるかは分かりませんが、やはり国の負担というか補助というか、その辺の動きが非常に大きいかなと思っていますけども。

宮本政志委員 私たちは議員なので。中島委員、申し訳ないが、60億円かかりますと。仮に、山陽小野田市に10億円の負担がありましたと。財源を考えずにただ復旧する考えを残しておこうというのは、私は一種のポピュリズム、大衆迎合的な考え方じゃないかなと思いますよ。財源の根拠も持たずにそういうのは。だから、中島委員、例えば最初の復旧に60億円がかかる、山陽小野田市に負担が例えば数億、10億円以上来た場合は、財政調整基金が30億円少しあるのであれば、将来考えずに財調崩して充てればいいのかという財源確保の考えがあるのか。だから、そういう財源をどういうふうにお考えになられているかをお聞きしたいんだから。その辺りはじゃあ全く考えてなかったけど、美祢線復旧の考え方を残せということでもいいんですね。

中島好人委員 いずれにしても、BRT自体も45億円かかるっていうこともあるわけですね。ランニングコストを長期で分担していくっていうか、もありますからね。そういう判断で残すべきじゃないかと思ったわけです。

宮本政志委員 中村委員も私も先ほど同じ意見でしたけど、60億円かけて復旧させた。災害がまた来る可能性が非常に高い。来るたびにまた数十億

かかる。それほど財源がたくさんあって余裕があるわけじゃないので、物理的には難しいだろうと。ただ、B R Tは先ほど言いましたよね。専用道に関してもまた多額な費用がかかるので、私は、専用道は設ける必要はないとさっき言いましたよね。仮に設けるのであれば、そこを専用道路が通った市が主に、県とJ R西日本と国と交渉して負担すればいいんじゃないかという意見も付け加えましたよね。そうしていくと、負担というのがJ R西日本、それから仮に国の応援があったり、県の応援があったり、あるいは長門市、美祢市、山陽小野田市で話し合えば、当初のイニシャルコストも今のうちの財源規模からいくと十分補填は利きますから、先ほどそういった前提を私はお話しています。ということは、復旧に関しては、財源は明確には今お答えはできないということでもいいですね。

中島好人委員 財源の問題はさっきからいろいろな問題でも調整中という形も出ていて、それぞれの移動に関わる経費分担もまだ審議されてないという内容も含めて、私の考えを述べました。

宮本政志委員 方向性としては、中島委員はB R Tではなく、路線バスではなく、美祢線復旧を重視したという方向性で受け止めていいんですか。

中島好人委員 まだ考え中で、全体的にもいろいろな調整されている途中ですけども、一応美祢線を基本的に残しながら、あるいはベースにしながら、あるいは状況によっては、この範囲はバス路線もあるかも分からない。私はその辺詳しくないですけど、そこを残していくというベースの中で、いろいろな施策があればそういうところもあるべきだと思いますけど。今はこのベースとして、私の意見を言いました。

藤岡修美委員長 結局はJ Rを復旧すると。ところどころ、バス路線で代用も構わないという御意見ですかね。

中島好人委員　そういうことです。

宮本政志委員　そうすると、美祢線復旧はさっき答弁があったように１０年がかかりますと。その１０年間というのは、もう美祢線はない状態が続きますよね。その間は、だから、今の路線バスを拡充していけばいいんじゃないか。つまり、３１６号線は厚狭の松ヶ瀬の辺りまでしかバス停がないのでそれ以降はないんだけど、そこをまた延伸するなりも踏まえて、１０年間は取りあえず復旧に向けて路線バスを拡充していけばいいっていう。１０年間の担保はそういう考え方でいいんですかね。

中島好人委員　アンケート等も見ますと利用者もちょっと増えているという方向もありました。１０年間はちょっと辛抱しなきゃいけないけど、そういう私の考えです。

宮本政志委員　そうすると、アンケートと逆行するんですよ。概要版じゃないほうの資料の５７ページ、自治体の費用負担は、アンケートを取っているんですよ。７３％の方々が、一定のサービスレベルを確保した上で自治体の費用負担を抑制すべきが５１．１％。それから、自治体が費用負担をしてまで維持すべきではないが２１．９％。これ７３％、約４人のうち３人の方は、あまりその費用負担をすべきではないってお答えしています。それと逆行矛盾して、美祢線に６０億円かけても、負担を市民にかけても、復旧させる前提だっておっしゃっているんですよ。それから、これアンケートと今、中島委員は言われたけど、８１ページの地域住民の方ももういろいろ書いていますよ。利便性、早くどうこうっていうことをおっしゃっているんだけど、少し１０年の間は我慢してもらおうと今おっしゃったので、地域住民とか市民の方々の大半の意見とは逆行するけど、数十億円をかけて美祢線復旧、１０年間は不便だけ待ってねという考え方なのかを再度確認したい。おっしゃっているのはそういうことですよね。アンケートとは真逆だけどいいよってことですよ。

中島好人委員 先ほどの報告では、バスがなくなったか増えたのかも分かりませんが、利用者が増えたっていったとはあったので、辛抱してもらおうかなっていう感じで言いました。

高松秀樹議長 今度、報告を私がするんですが、山陽小野田市議会の考え方を言います。もう少し精度の高い自由討議をしてもらいたいんです。例えば鉄道も三つあるんですね。ＪＲ単独、上下分離、第三セクターと。そして鉄道以外はＢＲＴと路線バスと。これが例えば鉄道の中のどれでもいいんですけど、ＪＲ単独がいいです。それはいいんですが、なぜなのかっていうのをしっかり言ってもらわないと、私も今度発表するときに、単純に鉄道がいいですじゃ困るんですね。その理由をしっかりと、今、中島委員が言われたのはＪＲ単独の話だと思うんですが、なぜＪＲ単独でいきたいのかをまず教えてもらいたいんです。

中島好人委員 この間の沿線の歴史、そういうＪＲ美祢線を残してほしいという要望も強いと思っていたので、なぜと言えばそういう観点です。

宮本政志委員 今、議長がおっしゃったことは非常に重要です。我々は議会ですよね。だから、先ほど中村委員にしても私にしても、根拠を示してこうだということを結論づけたわけですよ。中島委員、歴史があるとか、あるものがなくなったら寂しいとかいう感情論じゃなくて、我々は議員なんですから、ＪＲ美祢線は残しておくべきだというしっかりとした論拠を聞かせてくださいよ。私は、先ほど私自身の議員としての考え方をＢＲＴのほう言いましたが、もし中島委員のＪＲ美祢線を残すべきだという論拠があまりにもすばらしくてこれは変えないといけないなって思えば考えを変えますから。だからその歴史とか、なくなったら寂しいとかっていうんじゃなくて、なぜＪＲ美祢線は、数十億円をかけても、災害が来るたびにまた数十億円をかけても、市民の皆さんにいっぱい税金を負担していただいても残すべきなんだっていうことを教えて

いただきたいんですよね。今、議長が言われたことは非常に議会として議員として重要なんですけどね。

中島好人委員 感情になって申し訳ないんですけども、やはり美祢線の車窓から見る風景とかから生まれる活用も出てくるのではないかという思いもありますけどもね。まだ今の時点でここがいいからっていうわけにはいかないですけども、そういう可能性があるんじゃないかって思っています。

藤岡修美委員長 矢田委員、いかがですか。

矢田松夫委員 基本的に3市の首長が言うように、やっぱり鉄道で残せというのがまず基本です。この美祢線は持ち主が誰かということとJRです。JRが自分で直せないから、今回皆さん方の知恵とお金を出せと。じゃあJRがどういう状況なのかといえ、鉄道で残すぐらいの財力——JR西日本が赤字なのかということそうじゃないんです。経常利益をちゃんと出しているわけなんです。まず鉄道で残せという一つの理由です。二つ目は、鉄道以外で残せない場合は、今、部会で検討している五つの法案の中の一番の財政的に負担のないBRTでというのが一つの選択肢です。ただ、これにすると、さっき私が基本を言ったんですが、その負担割合はまだ検討されてないのにここでその方向性は示されないんです。市町村の沿線3市の負担割合がでないのにBRTというのは時期尚早だろうと。輸送手段の一つの方向性が決まった後に、今みたいな皆さん方の意見をとるべきだと私は思っています。ただ、私から言えば、基本的には鉄道で残すんですが、その代替措置とすれば、今のままのバス代行が停留所を増やすだけですから、一番金がかからないんですよね。だけど、アンケートで見られますように、現在のバス代行では非常に利便性が悪いということになれば、今の一部の鉄道を使つてのBRTしかないんじゃないかと思います。ですから、最初に聞いた、基本的なことがまだ議論されてないのにどういうふうに結論を出すのかというのは、私は時期

尚早だと思います。

宮本政志委員 矢田委員教えてください。今、矢田委員は、ＪＲ西日本は赤字ではなく黒字なんだから、美祢線復旧の費用はＪＲ西日本が出して復旧すればいいんじゃないかとおっしゃったと僕は今受け止めたんだけど、まずそこは間違いないですか。

矢田松夫委員 そういうことです。

宮本政志委員 民間の１企業に対して、黒字でこうだから、おたくが出せばいいんじゃないかっていうのは、議員としては乱暴な議論かなと思うんだけど、まあそれはいいです。ただ、矢田委員、そうしたら、もうＪＲ西日本はいろいろ検討をして、いろいろ調査研究もされたでしょう。その結果、ＪＲ単独で多額の費用を費やして復興が難しいというお考えをお持ちだと思うんだけど、仮にＪＲ西日本がやはり復旧費は出せませんとなった場合はどうするんですか。それなら、今度は県や本市の負担が物すごく大きくなるから、もう少しＢＲＴの負担割合とか詳細とかが分かってくれば、ＢＲＴの方向性でいいよってことですか。

矢田松夫委員 だから最初に私が基本的なことを聞くと、そういう議論をするなど。その基本が分からないのに次のステップに行けませんよということではありますが、最低限でも本市でいうならば、費用削減を求めるべきだと。これしかないんですよ。結論は負担割合を低くしろと、それしかないんです。それ以外に何があるかと。ものが分からんのに結論を出すわけにはいかないと。美祢線は美祢市議会が前任の平岡支社長に要望したでしょう。ＪＲ西日本まで行って要望書を出したでしょう。現状はもうその程度しかないんじゃないですかね。

宮本政志委員 他市の市議会のことは関係ないんですけど、そうすると、ＢＲＴが先ほど全て専用道路を当初予定の４．２キロメートル造って云々の

場合は55億円って言うけど、その辺りを矢田委員がおっしゃるのは僕も一緒に、BRTでも極力抑えていこうと。抑えていくに当たってはどのようなお考えをお持ちですか。先ほど中村委員と私は、専用道路も含めて意見を言ったんですけどね。

矢田松夫委員　ですから、BRTにしたって、バス賃がどういうふうになるのかまだ全く分からない。現状の美祢線、厚狭駅から長門市の現在のJRの美祢線の汽車賃と、BRTで行く場合のバス賃は全く出てないんですよ。出てないのにどうするかということは私のほうから言えないです。それをいつどこでどのようにするのかと。ですから最初に、7月16日はどういうことを決めるのかと。それが全く分からないのに次のステップは行けませんよということです。

宮本政志委員　なかなかこれも難しい話です。でも、我々議員は、全て結果が出た資料を見てじゃないと判断ができないというのは少し違って、いろいろな結果を想定して調査研究して、どういう方向性かというのも事前に考えておくべきところは議員にあると思う。やっぱりそうすると、仮にBRTのバス運賃が、旧来のJR美祢線の鉄道料金とほぼ同じような安さだったら、それはもう料金面の問題はクリア、BRTでいいというお考えなのかな。

矢田松夫委員　BRTのバス賃は日田彦山線でも分かりますように、例えば当初は安かったんですよ。現在見たらどうなのかと。膨れ上がっているじゃないかと。その負担割合を行政側に求めるのか求めないのか。そんなことはまだ決まってないんですよ。ですから、私はまだそこまでは考えを持ってないということです。だから、何もお金を使わないのは、厚狭駅から長門まで走っている今のバス代行が一番いいんですよ。本当のことを言ったら、それが一番金を使わない方法なんですよ。ただし、今、物すごくバス代行を改善していますよね。特急便を走らせたり、高等学校の校門まで行ったりとかね。最速で言えば、本当に早く長門市ま

で行こうと思ったら、今、316号の国道線のことだけを考えるとこれが一番早いんですよね。そういう案はないんですよ。なぜかっていったら、やっぱり鉄道で残せという沿線3市の意見がそこにあるんですよ。だから鉄道で残すためにはどうすればいいのか。その結論をどういうふうにいつ出すのか。その結論の内容はどうか。それがでないうちに結論はここでまとめられないということです。議長には大変申し訳ないけど、まずそこを出さないといけないのであれば、私はもうBRTしかないなと。BRTの出す方法は、これが沿線3市の一番最小限の費用負担であると。最初も言いましたように、沿線さえ残っていれば、私は距離じゃなくて均等割でいくということですね。その財源をどこから出すのかといえ、それはその次の問題ですね。

宮本政志委員 この4ページの資料の左上、美祢線代行バスを増便した実証実験を先ほど委員会でちょっと触れました。矢田委員、なるほどですよ。つまり矢田委員は、もう少しBRTの詳細が出てきて、ある程度納得いく条件であれば、BRTいいねって多分今おっしゃったのかな。JR復旧に関しての10年間の間じゃなくて、原則はもう現状で、美祢線の復旧なし、BRTもする必要ない、路線バスの拡充もせず、今の美祢線代行バスの状況の維持でいいんじゃないかって受け止めたんだけど、そういうことですよ。

矢田松夫委員 私は金が一番かからない方法はそれがあるよということだけです。基本は鉄道を残せということですね。ですから、さっき古川副市長に言おうと思ったけど、よく分からないという、やじも飛んだ。やっぱり鉄道というのは厚狭から長門まで一本でつながっているわけです。その途中の鉄道が、いや私は3億円出す、私は1億円しか出せないとかいうことじゃいけませんよと。一本で結んでいるなら最後まで一本で行けと。3市が共同歩調をとれというのが私のスタンスです。

宮本政志委員 なるほど。では中島委員と同じですね。美祢線を復旧すべきだ

と。中島委員はよう答えちゃなかったけど。矢田委員は先ほど私が中島委員に聞いた財源、取りあえず60億円、幾らになるか分からないけども山陽小野田市にかなりの金額の負担が来ます。それから上下分離で、維持管理は今の予定でいきますと、3市、もしくは山口県も踏まえてやると。運営に関しての上のほうはJRがやっていきたいと思いますというのが、美祢線復旧の場合の上下分離の案として出ていましたけど、そういう毎年の数億円の本市の負担、当初の10億円か20億円か分かりませんが、当初の本市の負担の財源はどういうふうにお考えですか。

矢田松夫委員　だからそういった持続可能というのか、未来永劫にわたる財源の算出は私も分からないし、まだ向こうの回答も出てないんですよ。ですから、そういうことが出てからどうするかっていうのはしないと。私たちは金が生まれるような木を持ってないから、その辺を私に聞かれても分からないですよ。

宮本政志委員　はい、よく分かりました。中島委員も矢田委員も、我々議員だけど、これは必要だ、これをするべきだ、数十億円かかる。でも、我々予算決算の議案審査のときには、担当課に聞きますよね。予算が出てきたら、この財源はどうするんだと。有利な起債か。国の交付金がどうなんだとかということを我々が議案審査で聞くんだけど、中島委員と矢田委員は、美祢線の復旧に関して数十億円の負担が本市に来ると。で、財源どうするんですかって、そんなもん財源は分からないということ前提で美祢線復旧という意見だということはいくつ分かりました。

高松秀樹議長　矢田委員のJR復旧は、JR単独で復旧すべきだっていう話をしているんですか。いや、JR単独だったら、表に16ページあるとおりですよ。JRが全て見るという話なんですよ。ちょっとその辺をはっきりしてほしいなと思います。

矢田松夫委員　ですから、やっぱりこのJR西日本の運送手段の一つがここの

美祢線にあって、持ち主はＪＲ西日本だから、ＪＲ西日本が復旧するのは原則だと。それだけの財源もあるんじゃないかと、もうけているんじゃないかということですよね。こういうことです。ですから、議長の今の質問ですけど、私の基本はそこですね。鉄路はＪＲ西日本の負担で残せとＪＲ西日本の責任で残せと。それともう一つは、こういう言葉は出したくないんですが、最初の被災を受けたときは、ＪＲ西日本はこう言ったんですよ。何回改修しても厚狭川っていうのがあるじゃないかと。厚狭川のほうを先にすれば、ＪＲ西日本も考えるよと。今度は村岡県知事が１０年かけて厚狭川を全部改修しましょうと言ったんです。そうしたらＪＲ西日本はそのときには何て言ったんですかね。本当言ったら、自分の売り言葉に買い言葉なら、県は出します。じゃあ私もやりましょうといまだに言ってないんです。ＪＲ西日本が直すと言ってないんでしょう。だからその辺のやり方が、卑怯なという言い方は使いたくないんですけどね。県は厚狭川の改修をやると言ったんですよ。ＪＲにしてもそれだけの応分の負担をしましょうと言ってないんですよ。それがちょっと何かやり方が汚いなというのか、言い方がね。スタートの段階、僕はそう思うんですよね、議長。（「ＪＲ単独ね」と呼ぶ者あり）基本はそうですね。

恒松恵子副委員長　私は、高額な費用負担と復旧までの年数を考えて、ＢＲＴが今のところ最適であると考えております。特にアンケートの結果によると、今、バス代行で遅延もなく乗降客がそう多くないということが示されております。また、資料について様々な手法を示していただきました。他の例として日田英彦山線ではＢＲＴの導入でバリアフリー化に優れたバスを導入されたり、ニーズに応じたバス停を柔軟に設置されたりして、地域住民の利便性が高まったと聞いております。ＢＲＴの場合、バス停の設置は考えられると執行部の答弁もございました。新たなバス停が設置されれば移動に困難な国道３１６号線沿いに住まれる地域住民の要望にも応えられると考えております。現状では、専用道を設けないＢＲＴが望ましいと考えております。

宮本政志委員 恒松副委員長にお聞きしたいんだけど、冒頭に、費用面から考えるとっておっしゃった。鉄道の場合とBRTでいくと、インシャルコストは58億円以上だけどね。58億円と55億円。確かにランニングコストは5.5億円と2.5億円で、BRTの路線バスのほうが2分の1よね。でも、最初のインシャルはそんなにさほど変わらないですよ。そこで最後にずっと専用道のことを言葉に出たんだけど、費用面で考えたらBRTとおっしゃったその費用面っていうのを具体的にもう少しお聞きしていいですか。

恒松恵子副委員長 専用道を設けると費用面が多額にかかってしまうので、現状では専用道を設けない。特に本市の路線においては、美祢線のかかる路線において専用道を設けない。またランニングコストについても、たとえ赤字になった場合も本市の負担がないと確認できましたので、専用道をもうけないBRT、環境に優れたバスであるという形が最適であると思っております。

宮本政志委員 一緒に答えてほしかったんだけど、専用道の負担ですよ。例えばで言ったら、長門市や美祢市に専用道路を造るのであれば、本市も同じような負担をするんじゃないくて、そこを通る市が主に負担すべきであるというふうに中村委員と私は同じだったんだけど、専用道を仮に造る前提としたときの費用負担の割合はどのようにお考えですか。

恒松恵子副委員長 費用負担につきましても、専用道を設けた市が負担すべきだと思っております。本市について専用道をもし設ける場合は、またその都度、議会でも協議して進める必要があると思います。ただ、今のところ、私は本市には専用道は必要でないと思っております。

宮本政志委員 それと、今日私がずっと発言しているのは産業建設常任委員会の一委員として発言していますけど、実は、私どもの創政会会派のほう

で当然いろいろ議論をして、今日この場に私と福田委員が出ています。藤岡委員長もそうですが、会派としては、先ほど私が言ったBRTが会派の総意であり、委員としての私の意見であります。ただもう一つ、会派で出てきたのは、なかなかうちの会派の人間もよくアンケートを見ているんですが、81ページが一番下に厚狭駅に速達タイプ、つまりのぞみやさくらの停車という意見が市民の中からも非常に多いので、私はBRTを進めていってほしいという意見に当然、先ほど副市長もちょっと言われましたけど、新幹線厚狭駅の活用を前提とした、特にさくらやひかりの停車もやっぱり視野に入れて重きを置いて考えていくべきだという意見もうちの会派は出ております。

矢田松夫委員 議長もこの16日に出て、結論を出すのは難しいと思いますが、私が全体的に考えるのは、最初に基本的なことを聞いたんですが、結論的に言うと、この16日に臨時で開かれる総会で意見集約すると。結論を出す場ではないと。結論を出す場はいつなのかと。何のために被災して2年かかって、まだ、いまだに結論を出さないのかと。この場で結論を出すべきじゃないかと私は言いたい。出せなければ、なんで協議会をつくったのかと。もう最初から芸備線のように法定協議会を設置するべきじゃなかったかと。あれはもう国が最初言いましたようにレフリーでいるんだから、結論を出しやすいんですよ。協議会が出せないという理由が全く分からない。時間の無駄であると思います。議長が困るんだから。

宮本政志委員 まず、少し間違ったらいけないなと思うので、議長は結論を出せ、つまり、議会の方向性を一つにまとめて結論を出せっていうことはおっしゃっておられません。議会の方向性を示してくださいということですから、幾つかの方向性が出ても別段これは仕方ないですよ。そのための議論を深めていくと。それと、協議会って先ほどから矢田委員がおっしゃっていて、美祢線協議会のことをおっしゃっていると思うんだけど、私は今までその協議会の関係資料に目を通すたびに、その協議会

が、このたびのこのＪＲ美祢線の復旧に関して権限があって最終的に決める協議会組織だとは思っていません。今の矢田委員の発言はその協議会に時間をかけて何をしているか、みたいな、かなり批判のようなことをおっしゃったけど、そこは少し失礼で、新しい方向に訂正しないといけないと思うんですが、委員長どうですか。

藤岡修美委員長 その件については、先ほど副市長が流れを踏まえて、ＪＲ美祢線利用促進協議会の位置づけを説明されたと思うので、そこは理解の上での質疑をお願いしたいと思います。（「質疑じゃない」と呼ぶ者あり）意見をお願いしたいと思います。

矢田松夫委員 もう全然僕と考えが違う。議長はこの場でみんなの意見をまとめて報告しないといけない。しかし、それと同時に、この協議会の一員であるから、協議会とは何たるものかというのも僕は発言してほしいんです。発言してほしい。議長はこの山陽小野田市議会のまとめを報告するだろうと思う。しかし同時に協議会の中のメンバーであるから、この協議会そのものの方向性についてもきちっと方向性を示すべきだ。その方向性を示すべきだというのは、やっぱりこの場で結論を出すべきじゃないけど、一定程度の方向性を示すべきだと言ってほしいということです。

宮本政志委員 矢田委員。ごめんね、もう少し詳しく言ってください。方向性とまとめ、集約という三つの言葉を混合させて矢田委員はおっしゃっているんだけど、矢田委員の言うそのまとめは、一本化しろというまとめですか。議長はそんなことをおっしゃってないですよ。まとめっていうのは一本化してって議長がおっしゃっているって言われているんですか。

矢田松夫委員 だから、一番の基本は、今回示されたのは五つの運送手段があるわけですね。その五つの運送手段の意見をまとめるだけであると。この１６日は結論を出す場ではないという。そうでしょう。もう何回も

言うように。だったら何のための協議会なのかと。三々五々に意見を出し合うって終わるのかと。次のステップをどうするのか全く方向性がないんですよと。これでいいんでしょうかって言いたいんです。そうしたら議長もこれは困るんじゃないですかと。

宮本政志委員 委員長、少し自由討議の修正に入っていってください。今、J R 美祢線の利用促進協議会のことを言っているけど、それと議長の16日に出られるときの議会のことも絡んで、一緒にして言っている。ちょっと協議会は外しましょうよ。僕が間違っているのかな。議長がおっしゃっていることっていうのは、一旦議会に持ち帰ったから、このJ R 美祢線についての議会の方向性を示していただきたい。別にその方向性というのは、一つの意見にまとめて一本化しなさいということはおっしゃってない。幾つかの方向性が出るかもしれないよねっていうことじゃないのかな。でも、その方向性を示すに当たっては、しっかり深い議論をして、そしてその最終的な方向性をその場で発表させてほしいと、僕はそういうふうに受け止めているんだけど。まずそこはそれで正しいですよ。

藤岡修美委員長 宮本委員の方向で大丈夫だと思います。先ほど副市長はそういうことで述べられて、ちゃんと本市議会としての意見をと。

宮本政志委員 そうすると、もうだんだん結論のほう結論というか、もう終わりのほうにいていと思うんだけど、今のこの委員会の流れでいうと、矢田委員と中島委員は美祢線の復旧をしろでした。多分、僕が間違っていなければ。中村委員、恒松副委員長と福田委員と私はB R Tの方向性でいいんじゃないかと。おまけに、私は会派創政会の意見も同じで、しかも新幹線さくら、ひかりの停車も踏まえた上でということを行いましたよね。そうすると、中村委員と恒松副委員長にぜひお聞きしたいんですけど、仮にみらい21の会派と至誠一心会の会派で、今回このもし御意見を集約してらっしゃるんならそれをお聞きしたいです。いかがでしょ

うか。

中村博行委員 私ども会派は、委員会に出席している委員にもう全責任を持たせてもらっていますので、私の意見がそのまま会派の意見です。

恒松恵子副委員長 私たち会派もこの件について資料を頂きまして、いろいろ協議いたしました。やはり高額な費用負担、また乗降客数がとにかくあまり多くないことから、ＪＲの復旧はもう望まないということで一致して、今、ＢＲＴのほうで私の申し上げたことが会派の集約になります。

宮本政志委員 そうすると、先ほど言いました委員会の方向性は今二つでしたね。４人はＢＲＴの方向性で、中島委員と矢田委員の２人はＪＲ美祢線復旧。議会でいくと、みらい２１の３人とそれから恒松副委員長、至誠一心会の４人、それからうちの会派創政会は、議長は結論を私どもにお伝えしておられるように８人ですから、議会として、一応１５人はＢＲＴという方向性で行っていると思います。

高松秀樹議長 鉄道の復旧とかＢＲＴとか路線バスとかいろいろ出たんですが、その中でも例えばＢＲＴも専用道路を造るとか造らないとか、いろいろな意見が出ていますけど、例えば、ＢＲＴに関してＢＲＴを推奨される方は、こういう条件があればＢＲＴがいいんだっていう話になっていると思うんですよ。それをしっかり分かりやすいように、条件をもう一度発言してもらえますか。

宮本政志委員 ＢＲＴの条件としては、まず一つは、多額の費用を要することは前提としないということです。必要でないものをわざわざ造る必要はない。費用負担に関してはしっかり応分にやっていこうと。それからバス停を増やしたり、できれば便を増やしたりして利便性を高めていく。あと運賃ですね。運賃も高いと意味がないので、できる限り運賃も下げていって、ＪＲ美祢線の鉄道の運賃と同じが一番望ましいと。その辺り

が、やはり B R T の推進していく条件なんじゃないかなと私は思います。

中村博行委員　ほぼ同じ意見にはなるとは思うんですけども、やはり専用道路は基本的に造らない。造るにしても最小限にしていきたいということです。先ほどの意見の中で、運賃にしても分からないというようなことがあったんですけども、以前、私の記憶では鉄道運賃でという答弁があったと記憶をしております。それはそれで利用者の利便性から考えればそういうことも含めて、B R T で決まったわけではないですけども、できるだけ費用負担のないような方向で進めていただければと思います。ただ、ほかのもろもろ条件がありますので、一概に本市の考え方では進まないと思うんですけども、本市としてはそのぐらいのことはしっかりと述べていただきたいという意見を持っております。

恒松恵子副委員長　私も専用道を設けない、いわゆる費用負担のない B R T の推進、また新たに要望があれば柔軟にバス停を設置していただくこと。また費用も中村委員のお話のとおり、J R に準ずるということでしたので、料金については J R 体系をぜひ維持していただきたい。この 3 点を要望して、B R T を具体的な理由として指示したいと思います。

藤岡修美委員長　B R T がいいという委員の皆さんの意見は、ほぼ出尽くしたと思いますが、J R での鉄道の復旧を望まれている 2 人、もし何かありましたらよろしいですか。今までの皆様の御意見を私なりに集約すると、B R T あるいは鉄道での復旧の御意見だったと思います。B R T につきましては、まずはなるべく本市の費用負担をなくすという考えの中で、専用道は要らないのではないかとということ、あとは利用者のことを考えますと、料金ですね。今までの鉄道の料金と同水準の運賃を打ち出していくと。鉄道とは違って、停留所が増やせる等々 B R T のメリットを生かすような活用をしてでの B R T の賛同っていう御意見だったと思います。鉄道での復旧については、もともと J R のものなので J R による復旧という御意見だったと思います。大体そういうところでいいですかね。

（発言する者あり）訂正します。鉄道での復旧は、もともとＪＲによる復旧を求めるという御意見と、なるべく本市での負担が少なくなるような費用負担での復旧、ＪＲでの復旧を望むという御意見だったと思います。総括すると、皆さん会派の御意見等々を踏まえると、条件付ですけどもＢＲＴの復旧を望むと。それについては、ＪＲ厚狭駅での新幹線さくら、あるいは新幹線ひかり等の停車をＪＲのほうについては求めています。そういったところでよろしいですかね。

宮本政志委員 委員長、気をつけないといけないところがあります。気になったのは総括という言葉をお使いになられました。総括っていうと、今の流れでいくとこの委員会は、ＢＲＴでという総括でしたって聞こえるんですけど、そうじゃないでしょう。正確に、６人の委員から２人がＪＲ美祢線の復旧で、４人はＢＲＴということよね。そのＢＲＴに関しては専用道路を設けない。負担が仮にあったとしても応分ですよ、云々で、バス停を増やす、バス便を増やす、利便性を向上する、特に運賃はＪＲ美祢線の運賃に近づけていくようにしましょう。それから、新幹線さくら、ひかりの停車も踏まえて利便性の向上も一緒に図っていくべきだということで、４人はＢＲＴで意見が統一しましたということをはっきり言ってあげないと、総括という今の言い方をすると、２人の意見はもうなくなって、委員会の方向性、議会の方向性はＢＲＴですというふうにも受け止められる。そこを少し訂正しないと危ないと思います。

藤岡修美委員長 宮本委員のおっしゃるとおりで、私の総括の表現がまずかったかと思います。今、御指摘があったように４人の委員は、条件付ですけどもＢＲＴに賛同するという意見でした。２人の委員については費用負担の面はあるんですけども、あくまでも鉄道での復旧を望むという意見であったように思います。ということで、担当課を呼んでの質疑は、ほかにいいですか。（「なし」と呼ぶ者あり）それでは、以上で質疑を終わります。以上をもちまして、産業建設常任委員会を終わります。

午前 11 時 38 分 散会

令和 7 年（2025 年） 7 月 9 日

産業建設常任委員長 藤 岡 修 美