

## JR 美 祢 線 災 害 復 旧 対 策 調 査 特 別 委 員 会

- 1 日 時 令和6年7月4日(木曜日)  
午後3時30分～午後4時41分
- 2 場 所 委員会室
- 3 出席委員 村 田 弘 司 委 員 長 石 井 和 幸 副 委 員 長  
山 中 佳 子 委 員 三 好 睦 子 委 員  
岡 山 隆 委 員 秋 枝 秀 稔 委 員  
杉 山 武 志 委 員 戎 屋 昭 彦 委 員  
藤 井 敏 通 委 員 末 永 義 美 委 員  
山 下 安 憲 委 員 井 上 敬 委 員  
竹 下 駿 委 員 三 善 庸 平 委 員
- 4 欠席委員 竹 岡 昌 治 委 員
- 5 委員外出席議員  
荒 山 光 広 議 長
- 6 出席した事務局職員  
岡 崎 基 代 議 会 事 務 局 長 石 田 淳 司 議 会 事 務 局 議 事 調 査 班 長  
阿 武 泰 貴 議 会 事 務 局 庶 務 班 長
- 7 説明のため出席した者の職氏名  
篠 田 洋 司 市 長 志 賀 雅 彦 副 市 長  
佐々木 昭 治 総 務 企 画 部 長 中 島 紀 子 地 域 振 興 課 長
- 8 会議の次第は次のとおりである。

午後 3 時30分開会

○臨時委員長（三好睦子君） ただいまより、JR美祢線災害復旧対策調査特別委員会を開催します。

この特別委員会は、5月8日の臨時会で設置されましたが、現在、委員長及び副委員長が決まっておりません。

については、美祢市議会議員委員会条例第9条の規定に基づき、本日出席委員の中で、年長であります私、三好が委員長の互選までを務めます。

早速ですが、委員長の選出はいかがでしょうか。立候補でも、推薦でもよろしいと思いますが。藤井委員。

○委員（藤井敏通君） このJR美祢線災害復旧対策調査特別委員会というのは、前—前—前回というか、改選前から検討委員会というのがございました。で、改めて改選後、この委員会を引き続き設置することになりました。

私は、ぜひ前回の委員長であります村田委員を引き続き委員長にして——委員長になっていただいて、この特別委員会をしっかりと引っ張っていただきたいなと思います。したがって、村田委員を委員長に推薦いたします。

○臨時委員長（三好睦子君） ほかにありませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○臨時委員長（三好睦子君） それでは、村田委員に委員長に就任していただくことで御異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○臨時委員長（三好睦子君） 全員異議なしと認めます。よって、村田委員が委員長に互選されました。

これにて私の職務は終わりましたので、村田委員長に交代します。

○委員長（村田弘司君） ただいま委員長を仰せつかりました村田でございます。どうぞよろしく願いいたしたいと思います。

それでは、早速ですけれども、副委員長を決めたいというふうに思います。いかがいたしましょうか。立候補でも、推薦でもよろしいと思いますが。山下委員。

○委員（山下安憲君） 私は石井和幸委員を推薦いたします。彼は、美祢線の駅のあります重安地区からの選出で、地元の人望も厚い方です。前回に引き続き、美祢線に対して力を注いでくれるはずですので、どうかよろしく願いいたします。

○委員長（村田弘司君） ただいま推薦がありました。それでは、あれですか、ほかにもしあれば、御意見をお伺いしたいと思いますのですが、ありませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（村田弘司君） それでは、石井委員に副委員長に就任していただくことで御異議ございませんか。

〔異議なし〕と呼ぶ者あり〕

○委員長（村田弘司君） 全員異議なしと認めます。よって、石井委員が副委員長に互選されました。それでは、石井副委員長、一言御挨拶をお願いいたします。

○副委員長（石井和幸君） 皆様、改めましてこんにちは。前回に引き続き、副委員長に任命されました石井と申します。私も学生時代から美祢線を利用しておりまして、美祢線にも思いやりが強くありますので、美祢線がいい方向に向かえますよう、村田委員長をサポートしていきたいと思っておりますので、どうぞよろしくをお願いいたします。

○委員長（村田弘司君） ありがとうございます。それでは、早速ですけれども、調査事項に入りたいと思っております。

議長、報告事項等ございましたら。

○議長（荒山光広君） 特に報告はございませんけど、改選前に続き、この特別委員会設置されて、正副委員長決まりました。議会として、しっかり調査をして、前向きな検討をよろしくをお願いいたします。

○委員長（村田弘司君） ありがとうございます。

今日は、JR美祢線に関する状況について確認をいたすために、執行部に出席をしてもらっております。JR美祢線災害復旧対策室の動向について、執行部より説明を求めます。中島地域振興課長。

○地域振興課長（中島紀子君） それでは、JR美祢線災害復旧対策室の動向について御説明いたします。

被災後、全線不通となった美祢線について、関係自治体で連携を図り、早期復旧を目指す組織として、山口県沿線2市を併任職員として、地域振興課内に設置されたJR美祢線災害復旧対策室の動向と、復旧に向けた進捗状況等を昨年度のJR美祢線災害復旧対策特別委員会で御説明してきました。

これまで報告した内容につきましては、サイドブックに資料がございますので、

このたびから出席されておられる委員の皆様には、そちらで御確認いただければと思います。

それでは、まず初めに、代行バス運行上の課題に対する対応について御説明いたします。

資料1を御覧ください。

代行バスについては、被災直後からJRにより運行されておりますが、鉄道の代行であることから様々な課題があり、その都度JRと協議し、改善を図ってきたところ です。

では、昨年度の特別委員会で課題として提示しておりました2点について、現在の対応状況を御説明いたします。

まず、課題の1つ目として、車内混雑により、高校生が乗車できない日があった というものです。朝の通学時間において、特定の便に高校生が集中することによって、このようなことが起きておりました。

実際には、定員上はバスに乗車することはできるのですが、混雑したバスに乗る のをちゅうちょした生徒もおられますので、JRと協議し、通学生の分散化を図ること で対応したいと考えておりました。

このたび、ダイヤ改正で対応できることとなりましたので、改正の時期等、現在 JRと調整中であります。朝の通学時間帯の混雑はある程度改善できるのではないかと 考えております。

次に、2つ目として、於福駅では、駅に至る道路の道幅が狭く、代行バスが乗り 入れることができないため、国道沿いのバス停から跨線橋を渡って、駅まで、運賃 を払いに行かなければならないといったことが課題となっております。

こちらの対応状況としましては、JRが5月末に、国道沿いのバス停に運賃回収箱 を設置しましたので、跨線橋を渡らずに運賃を支払うことが可能となりました。

運行上の課題に対する対応については以上ですが、4月から成進高校の通学生が 増えたことにより、厚狭駅発の代行バスが1台では、生徒が乗りきれませんので、 厚狭駅から美祢駅までの朝の通学時間帯のバスをJRが2台に増やして対応して おります。

代行バスの件については以上です。

続きまして、沿線3市、県、JR、3市の議長、観光商工団体が構成されるJR美祢

線利用促進協議会内に設置されたワーキンググループで、復旧後を見据えた利用促進策について検討を重ねていることは、昨年度の委員会でも御説明しておりました。

美祢線の復旧を求める以上、自治体や地域が美祢線復旧後を見据えて、しっかり利用促進を図っていくべきとの考えから、過去の取組を振り返り、検証や課題の整理をした上で、復旧後の利用促進策を検討してまいりました。

取りまとめた検討結果を5月に開催した利用促進協議会の総会で報告しましたので、その内容について御説明させていただきます。

検討した利用促進策のみでなく、美祢線の現状や課題等も御説明させていただきますので、今後の委員の皆様への審議の参考にしていただければと思います。

なお、検討結果の報告をしました総会での各委員の意見等につきましては、調査事項の4で御説明いたします。

資料は、資料2の概要版と資料3の本編の2種類ありますが、時間の関係上、概要版のほうで、簡潔に御説明いたします。

では、続けて、説明してよろしいでしょうか。

○委員長（村田弘司君） どうぞ。

○地域振興課長（中島紀子君） では、概要版の1ページを御覧ください。

このワーキンググループでは、まずは現状分析として、美祢線の利用状況等の分析、地域における美祢線の役割の確認、過去の協議会の取組の検証を行いました。そこで出てきました美祢線の利用者数の増加に向けて、解決すべき課題を整理し、その課題を踏まえた新たな利用促進策の検討及びその策を実施した場合の取組効果の試算を行いました。

この流れに沿って御説明いたします。

まず、1ページ右側の現状分析についてです。

平成22年の協議会発足以降の沿線人口と輸送密度の減少率は、輸送密度のほうが大きくなっていますが、本協議会発足後の平成23年から29年までの7年間は、沿線人口が年々減少しているものの、輸送密度は前年度と比較し維持、または増加しています。このことから、輸送密度が伸び悩んだことは否めませんが、協議会の取組には一定の効果はあったと考えております。

平成30年から令和元年に大きく輸送密度が減少しておりますが、主な要因は、沿線通学利用の減少によるものと考えております。

また、令和2年度以降は、沿線人口の減少に加え、コロナの影響により、利用者の減少に拍車がかかってしまいました。

次に、2ページに——地域における2ページを御覧ください。

地域における美祢線の役割についてです。

沿線市の携帯電話位置情報による都市間人流解析結果を見ますと、沿線市では、東西方向の隣接市への流動が大きく、南北方向の流動は小さくなっています。

流動の主なものは通勤であります。美祢線の利用者は、通学定期が半数を占めており、通勤定期での利用は限定的です。こちらは本編の11ページ以降に詳しく掲載させていただいております。

その下の美祢線利用者の内訳を見ていただきますと、美祢線の利用者は、厚狭駅から長門市駅を通して利用される方よりも、厚狭駅から美祢駅、美祢駅から長門市駅間の利用が多く、美祢駅を中心とし、厚狭駅・長門市駅との往来を担っています。

また、利用者の目的地は、厚狭駅が最終目的地ではなく、厚狭駅から山陽本線や新幹線に乗り換える利用が多くなっております。

以上のことから、美祢線は山陽本線や新幹線へのアクセス手段としての役割を担っており、鉄道ネットワークの一端を形成し、厚狭駅を経由した、より広域への交通のアクセスとして機能していることが示されました。

このことは、南北方向の流動規模が小さいといいつながりながらも、南北を結ぶ公共交通としての存在意義は示されたと考えております。

次に、その右側です。現状分析を行い、役割を確認し、課題の整理を行いました。

美祢線の利用者数が伸び悩んだ抗えない社会的背景がある中で、利用者数の増加に向けて解決すべき課題をここに記載しております。

1の取組が一過性であったから、14の駅周辺のまちづくりやICカード等の環境整備が不十分といった1から14までの課題を整理しました。

こちらは本編の31ページで詳しく記載しておりますので、また、御覧いただけたらと思います。

次に、3ページを御覧ください。

現状分析、課題の整理から検討した結果、解決策の方向性を1ターゲットを明確化する、2列車そのものに価値を生み出す施策を検討する、3一過性の取組ではなく沿線のまちづくりと連携した施策を検討すると、3つの——3つに定めて、利用

促進策を検討しました。これまでは、ターゲットの設定が不十分であったという分析から、ターゲットを通学、観光にまちづくりを加えました。

利用促進策は、実現可能性を精査した上で、政策決定から実行までの期間が即時から5年以内を短期的な施策、政策決定から実行までの期間が5年以上想定される施策を中長期的な施策と分類しました。

また、地域交流ステーションや商工会、観光関係等、ワーキングのメンバー以外の方からいただいた意見も、案には反映しております。

ターゲットごとの利用促進策の案はここに記載しているとおりです。

まず、通学に関する施策としては、美祢線利用の約7割が通学利用であることから、通学する生徒の利便性向上を意識した利用促進策を検討しました。

観光に関する施策としては、県内有数の観光地である秋吉台・秋芳洞、長門湯本温泉へのアクセス強化や新幹線やインバウンドの需要に取り組むことにより、新たな需要を創出する利用促進策を検討しました。

まちづくりに関する施策としては、施設の配置や誘導、居住地誘導などのまちづくりに関する施策を検討しました。こちらも本編の36ページ以降で詳しく説明しております。

これらの利用促進策には、財源の確保、利害関係者との調整、実現可能性の調査、政策決定から実行までの期間等の課題はありますが、これらの利用促進策の取組から輸送密度を試算しております。

4ページをお開きください。

利用者数の試算は、試算Aと試算Bの2種類で試算しており、試算の考え方を項目ごとにこちらに掲載しております。こちらも時間の関係上、詳しい説明は省略しますが、条件を変えて試算した——条件を変えて試算した数値の最小値と最大値とお考えいただければと思います。

ここに記載してある考え方にに基づき、長中期的な施策と短期的な利用促進策を合わせた取組効果は、輸送密度の見込みで、試算Aの最小値で1日当たり685人、試算Bの最大値で、1日当たり1,292人という試算となりました。

昨年10月にワーキンググループが設置されて以降、民間や地域団体の意見はもちろんのこと、学識経験者の客観的な意見も取り入れ議論してきました。

次の5ページを御覧ください。

それぞれの立場の違いはありながらも、美祢線の役割を再認識し、人口減少時代において、直視せざるを得ない美祢線の課題の認識も深まりました。

利用促進策には、実現にはかなり高いハードルがある施策もありますが、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むと、1日当たりの輸送密度は最大1,292人という結果となりました。

これまでにない施策として、利用の根本的な底上げのためには、沿線の新たなまちづくり施策が必要であり、行政がまちづくり施策に投資も含め、その投資にはもちろん、費用対効果の検証やほかの施策との比較検討が必要となりますが、行政がまちづくりに積極的に取り組み、魅力あるまちづくりを展開することにより、これまで以上の利用増が期待できると、ワーキンググループの検討結果として、JR美祢線利用促進協議会総会で報告したところです。

すみません、長くなりましたが、説明は以上です。

○委員長（村田弘司君） 説明が終わりました。ただいまの説明に対して質疑はありますか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（村田弘司君） 質疑なしと認め、質疑を終わります。

次に、JR美祢線利用促進協議会総会について、執行部より説明を求めます。中島地域振興課長。

○地域振興課長（中島紀子君） それでは、JR美祢線利用促進協議会総会について御説明します。

5月29日に行われましたJR美祢線利用促進協議会では——すみません。JR美祢線利用促進協議会の総会では、協議会事業の令和5年度の事業報告と収支決算、令和6年度の事業計画と当初予算の議案が承認されました。先ほど御説明いたしました復旧後の利用促進策の検討結果については、議事に入る前に、報告事項として報告しております。

報告についての意見として、総会の幹事である山口県からは、施策の実施に課題はあるが、鉄道復旧に向けた利用促進策については可能なものから取り組み、利用者の増加を目指していきたい、山口県としてもこの取組が前に進むよう、可能な限り支援したいとの意見がありました。

一方、JR広島支社長の広岡委員からは、全ての施策を実施しても、輸送密度

2,000人未満という結果である、大量輸送という鉄道の特性を発揮できるレベルに達してはいないとの意見があり、JRとしての考え方をまとめた提案書を作成してきたので、委員に配付してよろしいかという申出がありました。

会長の篠田市長の許可を得て配付された提案書が資料4です。

提案書の内容はここに記載のあるとおりですが、こちらは読み上げさせていただきます。

美祢線に関する今後の議論の進め方（提案）、2010年の被災後に設置されたJR美祢線利用促進協議会において、協議会における取組結果や昨年度・一昨年の協議会総会において、当社から繰り返し、地域において持続可能な公共交通体系について、議論を要請してきたことを踏まえ、美祢線に関する今後の議論の進め方について、以下のとおり提案する。

1. 「協議会」に、JR美祢線の持続可能性及び利便性向上に関して、議論を行う新たな部会を設置する。2. 昨年の被災以降、1年近くにわたって代行バスの運行が継続されている状況から、新たな部会はできるだけ早い時期に立ち上げて、議論を開始し、より便利で持続可能な交通体系の検討及びそれらに資する調査・実証実験等を行い、できるだけ早く方針を決定して、地域にふさわしい公共交通の早期復旧実現を目指す。提案書はこういった内容でございました。

JRのこれまでの復旧に関する見解は、美祢線は平成22年以來の2度目の被災であり、これからも被災のリスクが想定される。そのため河川管理者である山口県と河川改修計画に関する確認を行っており、現時点においては、美祢線の今後の見通しは立っていないというものであります。

ですので、いまだ復旧にかかる費用も示されていない状況でしたが、このたびの総会で初めて、鉄道での復旧には相当の費用を要する、JR単独による鉄道としての復旧は非常に難しい。仮に復旧しても、JR単独での持続的な運行は困難であるという方向性を示され、先ほどのJR美祢線の持続可能性及び利便性向上に関する議論を行う新たな部会を立ち上げるよう提案がありました。

この提案に対して、出席委員からは、鉄道の特性のうち、大量輸送という機能のみに着目するのではなく、速達性や定時性を発揮し、現に、通学や観光で果たしている鉄道ネットワークの維持という役割にもしっかりと目を向けてほしい。JR単独での復旧は困難であるという発言には、鉄道復旧とか、地元には相当の負担を求めると

ということだと考えるが、その場合、復旧費用がどれぐらいの規模になるのか、その上で、自治体に何をどれだけ求めるのかを示していただく必要があるとの意見がありました。

それに対して、JRの広岡委員からは、美祢線は被災する前から、実際に美祢線を利用される方が少ない状況が続いているので、地域にふさわしい公共交通がどのようなものか議論したり、復旧費用に関しても、提案した新しい部会の中で、復旧費用を提示したい。速やかに議論を進めるため、7月中には臨時総会を開催し、部会設置の審議をお願いしたいと発言されました。

JRの提案に対して、その場での結論は出せないとして、各委員が持ち帰って検討した上で審議することとなりました。

臨時総会は、7月末をめどに——7月をめどに開催できるようにということでしたので、現在、事務局で日程を調整し、各委員への案内の準備をしているところがあります。

そのほか、観光関係団体の委員から出た意見として、厚狭駅への新幹線さくらの停車の要望、また、美祢線沿線の景観整備の要望がありました。

線路の景観整備については、JRは周辺に迷惑をかける場所に対応しているが、長門鉄道部の体制の見直しもあり、なかなか手が回っていないが、対応できるところはやっていきたいという回答をされました。

JR美祢線利用促進協議会総会の説明は以上です。

○委員長（村田弘司君） 志賀副市長。

○副市長（志賀雅彦君） 本日のこの特別委員会へ市長への出席要請はありませんでしたが、この特別委員会に市長が出席をして、発言の機会をいただきたいということです。委員長のお取り計らいくださいますよう、どうぞよろしくお願い申し上げます。

○委員長（村田弘司君） ただいま志賀副市長から申出がありました。後刻——後日あります——後刻、皆さんの意見を聞いて判断をしたいというふうに思います。

今執行部から説明がありました。先般行われましたJR美祢線利用促進協議会において、JR西日本から、JR美祢線の持続可能性及び利便性向上に関して、議論を行う新たな部会の設置について、提案がなされたと、非常に重要なことについての説明があったわけです。

このことについて、我々美祢市議会として、特別委員会の意思として、皆さん方の、委員の皆さん方の意見をここで伺いたいというふうに思います。どうか忌憚のないところを出していただきたいというふうに思います。いかがでしょうか。いかがでしょうか。石井副委員長、どうですか。

○副委員長（石井和幸君） 私はこの協議会で部会を設置することは賛成で、ぜひ部会をつくっていただければと思います。

○委員長（村田弘司君） 今、石井副委員長のほうからは、部会設置については、同意するといった、賛成するというか、そういうふうな意見ということで承りました。その他の委員の皆さん方どうでしょうか。末永委員、どうですか。

○委員（末永義美君） 私も賛成します。議論の方向性がはっきりしますし、美祢線がどうすべきか、どうなるのか、これを明確に議会として方向性を示したと思いますので、私も賛成します。

○委員長（村田弘司君） 今、お二方から設置について賛成という御意見がありました。これは常任委員会じゃないですから、賛成だったから反対を出せという意味じゃないですけど、本当にいろんな思いを述べていただいたら、それで結構ですんで、いかがでしょうか。ほかに。藤井委員、いかがですか。

○委員（藤井敏通君） 私は、今回、西日本のほうから——JR西日本のほうからその協議会に対して、わざわざ持続可能性及び利便性向上についての議論を行う部会を設置したらという意見が出されてますけれども、今までの協議会の中でも、持続可能性のある利便性については協議されてたんじゃないかなあと思うんですけども、なお、新たにその部会を設けるっていう意図ですね——が、いまいち私ははっきりしないんじゃないかなあというふうに思います。

もっと言えば、わざわざ部会を設けなくても、協議会でも議論できるんじゃないかなって、正直、思いますけれども。

○委員長（村田弘司君） 私は委員長ですけども、委員としての立場で言わせていただくと、今まで、いろんな1年間議論があったと思います。

今回、JR西日本の広島支社長、広岡さんのほうからこういうふうな御提案、部会を設置して、その中で、今まで事業費すら、概算ですが、全然出ませんでしたので、その辺をこの部会を設置することによって、つまびらかにしていこうじゃないかというお話があったという、今、中島課長から御説明がありました。

ですから、我々は、美祢線復旧というのが1年間停滞したままですんで、まだ、事業費すら分からないという、ある意味、門が閉ざされた状況ですね。ですから、この部会を設置することによって、その門が開かれて、いろんなこう具体的なことの話ができるんじゃないかと私自身は期待感を持っています。これは委員長としてじゃなしに、本委員会の委員としての意見ですけれども。

ほかに、皆さんありませんか。どうでしょうか。若い意見で、竹下委員、どうですか。一番若いがこの中で、三善委員、どうですか。

○委員（三善庸平君）　そうですね、私は基本的に、部会の設置は賛成の立場ではあるんですけども、先ほど藤井委員が言われたように、その部会と委員会の明確な区分というのがいまいちちょっとよく理解できてないっていうのは、ある状況です。

ただ、それで物事が前に進むのであれば、私はその部会を設置して、より深く協議するっていうところには、賛成の立場でありたいと思います。

以上です。

○委員長（村田弘司君）　さっき竹下委員って言うてしもうたから、竹下委員。

○委員（竹下 駿君）　私も賛成だと思います。その部会を開くことによって、物事が進んでいくというのであれば、ぜひ開いていただきたいなと思います。

○委員長（村田弘司君）　いろんな御意見が出ました。ほかにありますでしょうか。山中委員。

○委員（山中佳子君）　これは、JR美祢線利用促進協議会の中に立ち上げられる部会ですよね。

○委員長（村田弘司君）　そうですね。

○委員（山中佳子君）　ですから、ここで私たちが賛成しようが反対しようが、別に関係ないと思うんですけども、市長がせっかく来て説明されたいとおっしゃるんですしたら、ちょっと来て、その辺のところをお聞きしたいなと思います。

○委員長（村田弘司君）　ですから、ここでその可否を決めるという会じゃないですから、我々特別委員会ですからね。ですから、皆さん、あくまで意見をお伺いするという、我々美祢市議会としての思いといいますかね、それを通していただくという会なのかというふうに思います。ほかにありますか。戎屋委員。

○委員（戎屋昭彦君）　今、山中委員が言われたように、JR美祢線利用促進協議会の中に部会をつくるという発言がありましたけど、自主的にこの部会をつくる中で、

どういったメンバーが入って、もっと今、村田委員長が言われたように、いろんな意見が述べられて反映されるんじゃないかっておっしゃいましたけど、メンバーはどういった方ですか。特別委員——ごめんなさい。部会をつくってまとめていくかというところのちょっと趣旨がちょっとまだよく分からないんで、賛成とか反対とか——やること自体はいいと思うんですけど、その辺りがもし分かればと思いました。

○委員長（村田弘司君） ほかにありますか。藤井委員。

○委員（藤井敏通君） 先ほど、私はこの既に協議会がある中にわざわざ、また、改めて部会をどうなんだろうという意見を述べさせていただきましたけれども、先ほど委員長のほうから部会を開くことで、例えば復興被害どのぐらいあるんだと、そういう情報さえもない状況なんですけれども、その扉が開くということであればというお話がありました。

ぜひ、そういうふうな、この部会ではちゃんとそういう復興のためにどのぐらいかかるのか、そういうふうなことがきちんと議論されますよということを担保されるのであれば、ぜひ、やってもらったらと思うんですよね。

だから、戎屋委員も言われたけども、この部会がどういうメンバーで、具体的に、本当に話をするのかという、その辺をやっぱりですね、もし、市長がそういうのは、あらかじめもう御存じであり、そういう話をここでぜひしたいということであれば、それを聞かせていただけるかなというふうに思います。

○委員長（村田弘司君） JR美祿線利用促進協議会の美祿から出ておられるっていうのは、市長とそして議長、お二人ですんでね、物事は、当然JR美祿線利用促進協議会のほうで決まるわけです。

ただ、我々は、美祿市議会として、どういうふうな思いであるかということをお場で示すという特別委員会になってますんで、この後、篠田市長にここへ出ていただくかどうか、皆さんにお諮りしますけれども、委員としての立場ですね、JR美祿線利用促進協議会の委員としての立場でのお話がありますんで、取りあえず、今、皆さんの意見は出尽くしたというふうに考えます。

そしたらね、今もお話ししたように、荒山議長が本特別委員会はいくまでオブザーバーという立場ですけれども、利用促進協議会——JR美祿線利用促進協議会の正式な委員でもありますんで、何か発言があればお願いしたいと思います。どうぞ。

○議長（荒山光広君） 今、利用促進協議会の中に、部会をつくってどうだろうかという提案が先の総会でございまして、私もこの委員になっているわけですが、先ほど説明がありましたように、近々臨時総会が開催されて、部会の設置について、審議をされるわけでありまして。委員の1人として、今各議員の、委員のお話を聞いて、議会としても、設置に向けては前向きにいきたいという、意見を述べる場があれば、そういった意見述べていきたいと思います。

今後、部会が設けられた場合に、こういったメンバーでというふうなお話もありましたけど、それはまた設置された後に、そのメンバー構成であるとか、協議内容であるとか、その辺は、また具体的に出てこようと思います。これの動きを見ながら、この特別委員会でも、委員同士ですね、また、前向きな議論が進むんじゃないかと思っています。

そういった意味で、今度行われます臨時議会では、皆さんの意見を反映して、もし、意見を述べる場面があれば述べたいと思います。

○委員長（村田弘司君） 臨時総会ですね。

○議長（荒山光広君） はい、訂正します。

以上です。

○委員長（村田弘司君） それでは、先ほど志賀副市長から、篠田市長の本委員会への出席というふうな御発言がありました。どうでしょうか。どう取り計らいましょうかね。いかがですか。出席について、異議はないですか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（村田弘司君） それでは、そのように取り計らいたいと思います。市長が出席していただくんで、ちょっとここで休憩をとりたいと思います。副市長、どの程度、時間が要りますかね。10分程度でいいかね。

○副市長（志賀雅彦君） 10分で大丈夫です。

○委員長（村田弘司君） 20分まで、休憩としましょう。

午後4時12分休憩

-----  
午後4時20分再開

○委員長（村田弘司君） それでは、休憩前に続き、委員会を開きます。

篠田市長が出席をされました。発言の申出がありますので、これを許可いたしま

す。篠田市長。

○市長（篠田洋司君） 発言の機会をいただきまして、誠にありがとうございます。

本日は、今月開催を予定しておりますJR美祢線利用促進協議会臨時総会に臨むに当たって、私の考えを申し上げさせていただきます。

委員の皆様も御承知のとおり、JR美祢線は被災から丸1年が経過したところであり、これまでの間、私は、村岡県知事、また沿線市の各首長と一緒に、JR西日本に対して、1日も早い復旧を要望してまいったところであり、

また、斉藤国土交通大臣には、今回のこのたびの被災を契機に、直ちに路線の存廃の議論に結びつけることのないよう要望してきたところであり、

全国市長会また山口県市長会、中国市長会を通して、鉄道はネットワークがそもそもの制度設計で、線区やローカル線だけを切り取って議論すべきではないことも、併せて要望してきたところであり、

また、山口県に対しましては、早期復旧に向けた道筋を描けるよう、JR西日本に対する働きかけを強化し、厚狭川の河川改修も含め、沿線3市の取組への積極的な支援を要望してまいりました。

そして、復旧に向けできることとして、私が会長を務めます沿線3市、県、JR、その他のメンバーで構成されるJR美祢線利用促進協議会において、学識経験者の意見を取り入れながら、復旧後を見据えた新たな利用促進策について、検討を重ねたところであり、

しかしながら、先日の総会の場において、JR西日本から、鉄道での復旧には相当な費用を要することや復旧後の利用促進策の効果は極めて限定的であること、また、河川改修が完了するまで相当な期間を要し、再度の災害リスクが懸念されること等の理由により、JR単独での鉄道の復旧や仮に復旧したとしても、JR単独での持続的な運行は困難であるとの見解が初めて示されたところであり、

その上で、地域にふさわしい公共交通を検討する新たな部会を設置することの提案があり、鉄道で復旧する場合の費用等についても、この部会の中で提示する意向であると示されたところであり、

JR西日本に対しましては、鉄道の特性のうち、大量輸送という機能のみに着目するのではなく、速達性や定時性を発揮し、現に通学や観光で、山口県の南北を結ぶ交通として果たしている美祢線の役割にもしっかりと目を向けて、早期復旧につい

て、検討していただきたいという考えに変わりはありません。

しかしながら、他の路線と——また、他のローカル線と異なり、美祢線に関しましては、現在運行していないと現実是非常に重く、私としては、今の停滞感を少しでも早く払拭すべきと考えております。

現在の鉄路が錆び、また、草が生い茂る状況を目の前にし、代行バスで多くの方に不便をおかけしている現状を鑑みますと、復旧に向けた具体的な議論を進めていくためには、美祢市といたしましては、まずは、鉄道としての復旧を第一に考えつつも、部会の設置を受けざるを得ないというふうに思っております。市議会におかれましても、引き続き御理解と御協力を賜りますようよろしくお願い申し上げます。

なお、部会設置の最終的な判断でございますが、今月末に開催を予定しております協議会の臨時総会の場で、沿線2市や山口県、また、関係団体の意見を踏まえ、最終的には決定されるということになります。

私からの説明は以上でございます。

○委員長（村田弘司君） ただいま大変丁寧な市長からの説明がありました。このことに関して、何かあれば、委員の方々からの発言を許可いたしますが。岡山委員。

○委員（岡山 隆君） この7月中をめどに、臨時総会が開催するというところで、今後いろいろ、美祢市議会のメンバーの皆さんもいろいろお考えがあると思っております。

それで、この美祢線、もう100年以上ある美祢線ですけれども、これについては、やっぱり中山間地域でもありますし、非常に美祢線がなければ、地域のですね、もし廃線とかなれば、地域の活性化というのが目には見えない、お金じゃ変えられない、こういったところの閉塞性といいますか、それが一段と進んでいくんじゃないか、私はそう思います。

そういったことで、だからといって、これを本当に復旧していくということになると相当な投資的な経費がかかるということであって、それに対して、もう市単独、県もなかなかそういった経費を出していくというのはですね、財政的に非常に厳しい状況ですので、難しい。もうこれは、本当にもう国レベルでやっていかないと本当に難しい事案ではないか、そのように思っています。

それで、この美祢線をさらに復旧していくためには、山陽小野田・美祢・長門、それが本当に、この美祢線の本気になって復旧しよう、そのベクトルが復旧のため

に、きちんと方向性が1つになっておれば、いろいろJRにも言いやすいと思いますけれども、その辺がちゃんときちんとされておれば問題ないと思うんですけれども、今後、そういったところを考えていくと、もう美祢の消滅可能性、この沿線がなくなることによって、消滅可能性都市が一段と加速して、これはしいて言ったら、中山間地が全部が、日本中が駄目になってしまうと私はこのように見てますので、そういったことをしっかりと訴えていっていただきたいなと思っております。

○委員長（村田弘司君） 今は市長に対する今度の委員会でのそういう思いを抱いてほしいという意見ですね。篠田市長はいいですか。篠田市長。

○市長（篠田洋司君） ただいまの岡山委員の御質問、また御提言、また貴重な御意見をいただきました。そのことに対して、ちょっと不足説明をさせていただきたいと思えます。

JR西日本から、今後の地域にふさわしい公共交通を検討する新たな部会設置について御提案があったところでございます。

その際に、私も申し上げましたのは、一方で、JR九州、またJR東日本も地域活性化のために、地域活性化のために貢献されてるという部分もあるので、地域活性化の着眼点を持ってほしいということは申し上げたところでございます。

確かに復旧費用というのは、JR単独ってというのはなかなか難しい部分もあろうかと思えます。

これについては、鉄道に対して、災害復旧に対して、国の支援ということも併せて要望したところでございますし、また今、さきの国会では、鉄道の復旧支援に対する支援が少ないのではないかという議論もされたところでございます。道路に対する支援に比べて、鉄路に対する支援は少ないのではないかと、片や7兆円、片や1,000億円という議論をされたところでございます。

これについては、3市タッグを組んで、また県ともタッグを組んで、国のほうに要望しなければならぬと思っております。

そして、何よりも3者が今タッグを組んでいます。県ともタッグを組んでます。これは、JR——新幹線の厚狭駅ができたっていうのも、美祢線があるからできたわけでございます。その辺もしっかりと、こちらとしてはタッグを組んで、当然、JRの美祢線がなくなれば、厚狭駅の新幹線、厚狭駅の利用者数も激減するわけでございますし、何よりも沿線が協力して、厚狭駅設置に動いたわけでございますので、

これについては、しっかり沿線市とタッグを組んで取り組んでまいりたいというふうに思っております。

以上です。

○委員長（村田弘司君） 市長もほかに公務があるでしょうから、ここで市長は退席されるということですね。

○市長（篠田洋司君） ありがとうございます。

○委員長（村田弘司君） それでは、委員会を続行します。

先ほどの執行部の説明について、例えば質疑等ありましたらお受けをいたしたいと思います。ありますか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（村田弘司君） ないですね。それでは質疑を終わります。

次に、その他として、執行部から何かありますか。中島地域振興課長。

○地域振興課長（中島紀子君） それでは、その他として、美祢線の100周年の記念事業について御説明させていただきます。

資料5を御覧ください。

両ステーションをはじめ、美祢線を必要とする地域の皆様からは、復旧後のことも大切であるが、美祢線が忘れられないように、美祢線が走っていない、今できることをやっていきたいとの御意見をいただいております。運休はしておりますが、美祢線が今年の3月23日に、全線開通100周年を迎えたことには変わりはありませんので、今年度は、ラッピング列車を使ったイベントや写真展など、記念事業として開催します。

美祢線全線開通100周年記念『懐かしの写真展』は6月の9日から29日まで、両ステーションが計画し――於福と厚保の両ステーションが計画し、写真も歴史民俗資料館から提供されたものもありますが、ステーションの皆さんが地域の方々に声をかけて集められました。懐かしさと温かみのある展示方法も評判を呼び、来場者数は、於福ステーションが800人以上、厚保ステーションが300人以上という多くの方が市外はもとより、県外からも訪れ、美祢線の復旧にも温かいメッセージをいただいております。

次に、資料6を御覧ください。

クラウドファンディングで行った100周年記念のラッピング列車ですが、被災に

より3か月しか運行ができませんでした。沿線住民や県内外の鉄道ファン、寄附を頂いた方へのお礼も兼ねて、8月の24日の土曜日に試乗会を開催します。場所は厚狭駅で行い、今から参加者については募集を行う予定です。

その他としては以上です。

○委員長（村田弘司君） 説明が終わりました。ちょっと雑なところもあるかもしれませんが、先ほどの写真展、私も於福のステーション事業のほうの相談役をやっていますので、ずっと関わってきたんですが、本当にたくさんの方が来られました。県外、本当遠くから、関東、関西、北海道、いろんなところから来られました。

で、皆さんおっしゃるのは、ローカル線の美祢線が象徴だ、これを失うというのは、自分たちのところも田舎で、同じような目に遭う可能性が高いということで頑張してほしいと、どうか、この美祢線を復旧するための寄附をしてくれるところがないかという方もたくさんいらっしゃいました。そのぐらい全国の方が本当にこの美祢線のことを考えておられることが非常に感激しました。ちょっと蛇足ですけど、つけ加えさせていただきます。

今、執行部から説明が終わりました。ただいまの説明に関して何かありませんか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（村田弘司君） では、質疑なしと認め、質疑を終わります。

JR美祢線は、鉄道が運休となり、1年を経過しております。利用者の利便性の確保を初めとして、早急に取り組まなければならない課題であります。

今後の委員会についてですが、利用促進協議会等の動向も注視しながら、本委員会の調査項目である公共交通機関としてのJR美祢線の在り方を含め、調査・研究を行い、議会としての考えを示していきたいと思いますが、いかがでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（村田弘司君） 異議ないですか。それでは、そのように取り計らうこととし、本日の調査はこれまでといたしたいと思います。

それでは、委員の皆様から何かありましたらお受けいたします。戎屋委員。

○委員（戎屋昭彦君） ちょっと委員長にお聞きしたいんですけど、この議会での特別委員会を当然継続していくと思うんですけど、例えば、ここで委員会やって、意見が出た、例えば要望が出た、執行部じゃないですよ。例えば、JRのいろんなことに対して、それは、その意見というのは、要望というのは、例えば先ほど出た部会

とか、協議会のほうに話が上程とかってというのはできるんでしょうか。

○委員長（村田弘司君） ただいまの御質問ですけれども、当然、先ほど皆さんにお話ししたように、議長が本美祢市の議会の立場として、美祢線利用促進協議会の委員として、責任を持って出席をいただいています。

ですから、我々のここでの意見等その他について、しっかりと荒山議長が受け止められて、そのことを美祢線利用促進協議会のほうで出していただくという立場ですんで、皆さん方から出された意見が無駄になるということは全くございません。よろしいですか。杉山委員。

○委員（杉山武志君） この会のですね、特別委員会の設置について、調査事項としまして、調査をする在り方について、もしくは調査・研究についてということで、調査事項を——各ところに調査とあるんですね、意見を述べる会ではないと思うんですが、趣旨がそれでないかどうか、お考えをお聞かせいただきたいと思います。

○委員長（村田弘司君） これは、皆さん方の意思で決められた委員会です。私は今、委員長に互選されましたんで、委員長として座ってますけれども、当然、調査をする段階で、意見が出るのは当たり前じゃないですか。そんなことないです。いろんな調査をします。その調査をする過程で、意見は出て、質疑も出てしかるべきと思います。全くこの趣旨がそれてる、ずれてるとは私は思いません。いかがでしょうか。

○委員長（村田弘司君） 杉山委員。

○委員（杉山武志君） それではJRに対する意見ですとか、執行部の行政に対する意見っていうのをここで述べてもいいと、先ほど戎屋委員もおっしゃってましたけど、よいということですかね。

○委員長（村田弘司君） いいですか。言葉尻をちょっと捉まえられて言われても困るんですけれども、我々は、美祢市民を代表しておる議会ですね、議員としての立場ですね、その議員の方々がみんな美祢線をどうにかしようということで、発議をしてつくられたのがこの本特別委員会です。

で、特別委員会ですから、執行部をこうじゃないか、ああじゃないか、違うんじゃないかという立場じゃないです。我々が我々として、議論していくのが特別委員会の立場ですから、その立場を持って出てきた意見そのものについては、当然、議長が美祢線利用促進協議会の中の正式な委員として存在しておられるんで、それを

お酌み取って、そこで、美祢線利用促進協議会の中で意見を述べられるのは全く不都合ではないし、我々としてはありがたいというふうに理解しますが、いかがでしょうか。杉山委員。

○委員（杉山武志君） 私は従前、この会は調査をしていくと、問題点ですとか、今後の課題について、調査をしていく委員会だというふうな認識でございましたが、先ほど来お話ししておりますとおり、JRと先ほど分科会の話もありましたけど、意見を述べていいものでしたらですね、今後、そのようにさせていただきます。ありがとうございます。

○委員長（村田弘司君） もう一遍重複するようではございますけれども、調査をする委員会でしょう。ですから今執行部の方にいろんなことを出席を願って、説明してもらったのを我々がそのことを調査するために、いろんな今までの会議の経緯とか、それから進行の過程とかいうことを調査をしたわけです。それに対して、議員の方々が、委員の方々が意見を述べられるというのは全く不都合じゃないです。そう思われませんか。私はそう思います。ということですね。ほかにありませんか。山下委員。

○委員（山下安憲君） 美祢線をどうしていきたいかという思いは、恐らくここにいらっしゃる委員の方は、それぞれこうした提案したりという、皆さん持ってると思います。

で、市民の方からもこうしたらいいよ、ああしたらいいよっていうふうに皆さん受け止めてらっしゃる方も多と思いますので、そういった意見って、やっぱりこう、何かどこではっきりしたらいいのかなっていうのは多分皆さん多分決めてらっしゃると思うので、調査ではあるんですけど、そういった意見の調査ということで、箇条書なり何なりで、もうそういったものは、アンケートという形でもいいし、そういったものを反映するような場にできてもいいのかなとは思いますが、いかがでしょうか。

○委員長（村田弘司君） 全くそのとおりだと思います。そのために議会があって、我々がこの特別委員会を設置したわけですから、そのとおりだと思います。ほかにありますか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（村田弘司君） ないようでしたら、これにて本委員会を閉会いたします。お疲れさまでした。

午後 4 時41分開会

---

上会議の顛末を記載し、相違ないことを証するためここに署名する。

令和6年7月4日

JR美祢線災害復旧対策調査特別委員長