

JR 美 祢 線 災 害 復 旧 対 策 調 査 特 別 委 員 会

1 日 時 令和 7 年 2 月 18 日 (火曜日)

午前10時02分～午前11時56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
竹 岡 昌 治 委 員 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 な し

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

寺 埜 真 輔 議会事務局庶務班長

7 説明のため出席した者の職氏名

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。

午前10時02分開会

○委員長（村田弘司君） おはようございます。それでは、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会いたします。

議長、報告事項等ありましたら。

○議長（荒山光広君） 特にございませんが、もうかなり話も進んでおるようですので、委員の皆様の忌憚のない御意見をよろしくお願いします。

○委員長（村田弘司君） それでは、調査事項に入ります。

最初に、JR美祢線に関する状況について確認するため、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、前回の特別委員会以降の復旧検討部会の内容について御説明いたします。

第3回の復旧検討部会を昨年12月19日に、第4回を今月の2月3日に開催しております。

前回の特別委員会では、10月に行われた第2回復旧検討部会の内容について御説明しております。

第2回の会議では、鉄道上下分離で復旧する場合の費用の負担割合等の整理と鉄道以外で復旧する場合の復旧事例を共有しました。

それを受け、第3回の会議では、鉄道以外で復旧する場合のJRの考え方が示され、その後の第4回の会議で、鉄道以外で復旧する場合の費用等が示されましたので、本日は第4回目の検討部会の資料で、現在の部会の進捗状況等を御説明させていただきます。

では、資料2の4ページを御覧ください。

部会では、鉄道と鉄道以外のモードによる復旧について整理・検討を行ってききましたが、第4回の会議までで、復旧のパターンについてはおおむね整理を終えており、現在、取りまとめ作業を進めております。

4ページのようなイメージでまとめていきますが、この資料の作成時点で項目に記載があるものを御紹介しますと、大量輸送や速達性・定時性といったところは、鉄道がすぐれていることはこのとおりですが、次の5ページにあるように、乗降場所や運行ダイヤの柔軟性、バリアフリー性、災害時の運行再開等については、鉄道以外のバスやBRTのほうが優位性が高いと考えられます。

運賃につきましては、鉄道以外による復旧には、こちらの資料ではまだ記載しておりませんが、路線バスに転換した場合には、現状の鉄道運賃よりも高くなることとなりますが、BRTの場合は、鉄道運賃と同水準を目指すことができます。

続いて、6 ページを御覧ください。

復旧にかかる費用については、前回の委員会で御説明しておりますとおり、鉄道で復旧する場合については、JRはJR単独での鉄道としての復旧とその後の運営を継続することは困難、鉄道で復旧するのであれば、上下分離での復旧との意向を示しておりますので、費用については、イニシャルコストとともにランニングコストについても整理しております。

上下分離の場合の費用等についてはこちらに書かれておりますが、前回の特別委員会でも御説明しておるとおりです。

鉄道以外の復旧についての費用負担等については、後ほど御説明いたします。

続いて、8 ページから15ページにつきましては、鉄道で復旧する場合の国の支援策等の資料ですが、時間の関係上、こちらの説明は省略させていただきます。

それでは、18ページを御覧ください。

鉄道以外で復旧する場合について、JRから考え方等が示されましたので御説明いたします。

19ページを御覧ください。

こちらは、JRから鉄道以外で復旧する場合の考えと地域との関わり方についての見解であります。簡潔に申し上げますと、鉄道以外で復旧した場合も、地域で公共交通を担ってきた交通事業者としての役割は果たしたい。美祢線は大量輸送としての鉄道の特性は発揮できなかったものの、南北を結ぶ交通軸としての復旧は必要と考えている。美祢線が担ってきた輸送の機能をおおむね補完するものは、単なるバス転換ではなく、様々な観点で地域の実情や変化に、鉄道より低コストで対応できるBRTでの復旧が望ましいというのがJRの意見です。

このような考え方の下、JRから示されたBRTによる復旧案が21ページからになります。

21ページと22ページにありますとおり、ルートについては、美祢線はほぼ国道と県道等を並行して走っておりますので、線路に沿った道路を運行することができるため、道路と並行していない厚保駅から湯ノ峠駅の4.2キロをBRT専用道にするとい

う提案です。

駅については、利用状況に応じて柔軟な対応が可能であり、運行本数は被災前の鉄道の1.5倍に増便、また、鉄道と同等の運賃サービスや時刻表に掲載されるなど、鉄道との親和性を高めることを目指すとのこと。

運行体制については、JR西日本グループでの運行を想定しています。

23ページを御覧ください。

鉄道以外のモードで復旧する場合の復旧費等についてです。

このJR提案のBRT案で復旧する場合の概算復旧費は約55億円、内訳は、専用道整備費に係る費用として約45億円、これには専用道部分の線路の撤去費等も含まれております。停留所・営業所整備等にかかる費用が約7億円、車両購入に係る費用が約3億円です。

復旧に要する期間は、着工後約3年から4年程度ですが、専用道以外はおおむね2年以内で完了するため、専用道完成前でも新しい公共交通としての運行が可能とのこと。

24ページを御覧ください。

BRTによる復旧のパターンについて、概算復旧費の例が示されております。

車両や運行本数、専用道の有無や専用道をどこにするかといった例によって変わり、概算費用が示されております。

26ページを御覧ください。

BRTとバスで復旧する場合の概算費用の比較となります。

JRからは、鉄道以外で復旧する場合も国の補助制度は最大限活用したいという意見ですので、これは、すなわち国の社会資本整備交付金、地域公共交通再構築事業を活用して、自治体にも自治体負担分を求めるという趣旨であります。

国の補助制度を活用し、事業者、JRと自治体の負担を同程度と仮定した場合、BRTによる復旧の場合、55億円のうち国と自治体、JRが3分の1ずつ負担すると仮定すると、自治体の負担は、復旧費18.3億円、このうち80%が特別交付税措置されますので、実質的な負担は3.7億円と仮定しています。

復旧後の運行費2.5億円のランニングについては、JR西日本が負担することで整理をしております。

表の下バスによる復旧の場合は、復旧費9.6億円を3分の1ずつ負担すると、

自治体の負担は3.2億円、このうち80%が特別交付税措置されますので、実質は6,000万円の負担となります。

ランニングの2.5億円は、BRTの場合と同様に、JRの負担での整理をしております。

25ページに戻っていただいて、この国の補助制度を活用するとなると、社会資本整備総合交付金の地域公共交通再構築事業を活用することになりますが、この交付金は、自治体負担分の2分の1を国が補助する制度ですので、鉄道で復旧する場合は、事業者の負担が3分の1と定められておりますので、残りの3分の2の半分为国が自治体に補助しますので、負担割合は、国、自治体、JRが3分の1ずつとなります。

ですので、上下分離の場合は先ほど御説明しましたように、6ページにあるように、3分の1ずつで、10.6億円ずつの負担ということになっております。

しかし、鉄道以外のモードで復旧する場合は、事業者の負担割合は定められておらず、事業者と地域の話合いで決めてくださいとされておりますので、BRTやバスで復旧する場合は、事業者であるJRと自治体が協議をして負担割合を決めることとなりますので、必ずしも3分の1ずつとはならないと考えております。

例えば、JRが2分の1負担するということになれば残りの2分の1の半分为国が補助しますので、自治体の負担は4分の1となります。

ですので、26ページの表に3分の1ずつの負担で負担割合を記入しておりますが、こちらは鉄道の場合に合わせて、バスとBRTでも一応3分の1ずつということで負担割合を置いておりますが、これが確定ということではございません。JRが負担する金額によって、自治体の負担額というものが変わってきます。

続いて、27ページ以降は、BRTで復旧した場合のイメージをJRが作成してきた資料となります。

最初に、5ページで御説明した復旧パターンの整理のところで整理した内容、速達性・定時性、運行本数、バリアフリーといったことのイメージを作成した資料となります。

次に、31ページをお開きください。

復旧後の利便性向上に向けた調査・実証についてです。

昨年10月1日から開始した代行バスの実証実験の利用状況です。

10月1日から今年1月の13日までの間の1日当たりの平均人数は、昨年同時期と

比較して10%の増加となっております。

33ページをお開きください。

代行バスの利用状況です。

平日は濃い赤色が実証快速便で、薄いピンク色がもともと鉄道の代行で走っているバスですが、右側の表の上り便について、厚狭駅に7時42分着の快速便の利用が多く、この便の運行によって朝の通学時間帯の生徒が分散化され、混雑の緩和につながりました。

37ページをお開きください。

12月1日から新設した実証快速便の停留所の12月1日から31日の乗降者数の合計です。

長門湯本温泉については、鉄道の長門湯本駅が温泉街から離れておりますので、国道沿いの駐車場付近にバス停を設けたところ、利用が多かったものです。

この実証実験は、3月21日まで実施しますので、終了後、沿線住民等のアンケート結果とともに、復旧後の利用ニーズをしっかりと検証していきたいと考えております。

現在は、代行バスに調査員が直接乗り込んでの聞き取りのアンケート、主要駅での街頭アンケート、高校生への通学に関するアンケートを実施中であります。

この第4回の復旧検討部会で、復旧パターンごとの費用や工期、メリット・デメリットなど必要な情報はおおむね出そろっております。

また、学識経験者として部会に出席していただいた山口大学の榊原先生にも多くの御助言をいただきました。

榊原先生には、美祢線の利用者は、厚狭駅を経由して広域に移動する方が多いので、規模は小さいとはいえ、広域のネットワークの役割を果たしていることを考慮すると、広域のネットワークの中で機能する形を検討することが重要であり、また、仮に鉄道以外のモードで復旧した場合であっても、9駅を中心としたまちづくりとの連携を図ることが必要であるとの御意見をいただいております。

それらも踏まえ、今後はこれまでの情報に、現在分析中であるアンケートや実証実験の結果を加え、取りまとめを行いまして、5月のJR美祢線利用促進協議会総会で報告します。総会での意見も踏まえ、自治体間やJRとの対話を重ねながら対応方針を決定していくこととなります。

次に、資料の3を御覧ください。

先月23日に、沿線3市を代表して、篠田市長が先ほど御説明しました実証快速便の継続と前回の特別委員会でも御意見をいただきました沿線の環境整備についての要望書をJR西日本の広岡支社長へ提出しました。

JRから正式な回答というのは、文書ではいただいておりますが、その場でお話をお伺いしたところ、快速便の続行については、国の補助制度を活用した実証実験であり、3月21日までが実証期間となっているため21日で区切りと考えているが、元の代行バスの範囲内や自治体との協力してできることを考えたいということをおっしゃっておりますので、現在、調整をしております。

線路や駅周辺の草刈等の景観整備につきましては、保全管理等の人手不足もあり、すぐにとすることは難しいと思われませんが、できるところから優先順位をつけて取り組みたいとの返事をいただいております。

以上で、復旧検討部会の報告を終わります。

○委員長（村田弘司君） 説明が終わりました。それでは、質疑を受ける前に、ここで、暫時休憩をいたしたいと思います。

ちょっと執行部の方々は一時退席をしてください。

午前11時04分休憩

午前11時15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。

先ほどの執行部からの説明に対しまして、質疑はありませんか。三善委員。

○委員（三善庸平君） 質問させていただきます。

まず、今、JRの代行バスを利用されている方の年齢層とかが分かればお伝えいただけたらと思いますけど、分かりますか。

○委員長（村田弘司君） 中島地域振興課長。

○地域振興課長（中島紀子君） 御質問にお答えします。

代行バスを利用されてる方は、通学の高校生が一番多い状況であります。

以上です。

○委員長（村田弘司君） 三善委員。

○委員（三善庸平君） 特に、高齢者の方だったりだとか、それこそ例えば20代から

60代の方がどれぐらい利用されてるかみたいなパーセンテージっていうのは——まで分かりますか。

○委員長（村田弘司君） 中島地域振興課長。

○地域振興課長（中島紀子君） 年齢別のパーセンテージまでは、ちょっとこちらでは把握しておりません。

ただ、代行バスの実証事業の今実証結果を分析しておりますので、その中で年齢層とか、できる——把握できるところはできると思いますけども、20代から60代で、何年っていうことをちょっと把握するのは難しいかもしれませんが、できるだけ、そういった年齢層ですとか、あと高齢者の方がどれぐらい利用されてるですとか、そういったことはできるだけ分析していきたいと思います。

以上です。

○委員長（村田弘司君） 三善委員。

○委員（三善庸平君） 次なんですけど、これからBRT方式で線路を工事するっていうかた——その方向でいけばなと思うんですけど、その工事業者自体は、JRさんのほうで選定して選んでいくような形ですかね。そこまで分かりますかね。

○委員長（村田弘司君） 中島地域振興課長。

○地域振興課長（中島紀子君） 御質問にお答えします。

私、先ほど御説明いたしましたのは、JRからBRTで復旧する場合は、鉄道と並行してないこの路線が一番最適ではないかという今提案があった状況でございますので、この先、BRTで工事をするっていうことはまだ決まっておりません。

ただ、JRがもしBRTにしろ、他のモードにしろ工事をするということになりますと、JRの線路でございますので、工事事業者などはJRが選定することになります。

以上です。

○委員長（村田弘司君） 三善委員。

○委員（三善庸平君） 現在、代行バスもとい、今、美祢線の代行でやってらっしゃる上で、何か問題点、今、現状での考えられる問題点とかつてのはあったりしますか。特に滞りなくっていう状況か、そこだけお伝えいただけたらと思います。

○委員長（村田弘司君） 中島地域振興課長。

○地域振興課長（中島紀子君） 御質問にお答えします。

代行バスですね、今、実証実験で行っております快速便につきましては、主要駅

を——にしか止まらないという快速便ですので、実際に美祢から厚狭まで高校に行かれるっていう生徒さんにとっては大変好評でございます。

で、どうしても鉄道の代行バス、通常の代行バスということになりますと、駅に全部大きなバスが入って、そこで向きを変えるなりして、また国道に出てっていうことになりますので、そういったことで時間がかかってしまうのと、あと乗り心地の問題であつたりとかそういったことは聞いております。

○委員長（村田弘司君） 三善委員、もう最後でいいですか。三善委員。

○委員（三善庸平君） 何度もすみません。代行バスとBRT方式それぞれのメリット・デメリットを——代行バスじゃない、バスに切り替わった場合のメリット・デメリットをそれぞれお伝えいただければと思います。

○委員長（村田弘司君） 中島地域振興課長。

○地域振興課長（中島紀子君） 御質問にお答えします。

すみません、先ほどの私の説明で、まずBRTというものがどういったものかという説明がちょっと抜けておりましたので、ちょっとそこをまず御説明させていただきたいと思います。

資料を今通知させていただきましたが、BRTというものがですね、バス・ラピッド・トランジットっていうものの略でありますので、走行空間ですとか車両、あと運行管理など様々な工夫を凝らしてですね、速達性と定時性と輸送力、そういったものを従来のバスよりも高度な性能を発揮して、あと、またほかの交通機関との乗り継ぎですとか接続性を高めるなどしてですね、利用者にとって利便性が高くなる、そういったものを提供する次世代のバスシステムっていうのがBRTと言われております。

あと、今ですね、現在他の地域——29ページにですね、鉄道が被災してBRTで復旧した路線の比較表を載せておりますが、日田英彦山線、気仙沼線BRT、大船渡BRTという形で、こういったところが被災した鉄道の後をですね、線路の——を道路に工事をして返って、全線では——日田英彦山線とかは全線専用道ではありませんし、他の東北の2つのBRTも全線ではございませんが、そういった工事をして、線路があつたところをバスが走ってですね、なるべく鉄道であつた後の優位性が下がらないように速達性ですとか定時性ですとか、そういうところが保てるようになっていうものがBRTというものになります。

すみません、続きまして、ただいまの御質問にお答えいたします。

BRTとバスの比較ということになりますと、今現在被災をしておりますので、もし復旧をするとなったときには、復旧期間については、通常バスで——路線バスで復旧する場合には、もうバスとバス停が準備できれば、あと営業所とか要りますけど、約1、2年でできるのではないかと思います。

BRTになった場合はですね、専用道を設けるか、専用道なしのBRTというものもございまして、そういった状況にはよりますけど、おおむね3年から4年ぐらいで復旧できるのではないかと思います。

それと、あとですね、専用道をもし造ったとしても、その専用道ができるまでの区間、バスであればBRTとしても道路を走りますので、そうすると、復旧の期間も2年から3年といった短縮はできると思います。

それと、あと速達性になりますが、BRTっていうのは鉄道と同じような速達性を求めていますので、例えば、今やっておる実証の快速便ですとかそういったものを活用して、鉄道と同じ水準を目指すことができます。

また、もし快速で316を走らない場合も、今JRが提案しております専用道というものを厚保から湯ノ峠の駅まで設けたとしたらですね、そこを走るようになりますので、通常路線バスになりますと、厚保駅からっていうのがもう316じゃないほうの県道のほうですと、厚保駅からのルートがぐるっと厚狭まで周るルートしかありませんので、時間がかかってしまう。1時間——バスで行くと1時間21分ぐらいかかるということになります。

定時性につきましても、BRTであれば鉄道と同水準で定時に——なるべく定時に着くってことができますが、今の路線バス——代行バスですね、代行バスの状態ですと実際に駅に入って出ていくこともしておりますので、定時性というかそういうところは低いかなと。もし同じ路線バスになったもので、代行バスが路線バスになったとしても、渋滞とかはあまりこの辺りはないかもしれませんが、やはり道路を走るということは、いろいろな状況で定時性、時間にしっかり着くっていくことは、BRTに比べると低いかなと言えます。

今、運行本数が、JRから今提案がされているBRTの運行本数というのが今29本、鉄道の1.5倍ということで、今、実証実験で増便しているバスと同じ本数を提案しますので、どうなるか分かりませんが、BRTであれば29本で提案しますということ

を聞いておりますが、通常の路線バスになった場合には、今の代行バスと同じ19本のバス運行ということで考えておられるということです。

あと、一番大きなところが運賃が大きいかなと思っております。

BRTになりますと鉄道のネットワークの一部ということで、時刻表等にも載りますので、運賃が鉄道と——JRの鉄道と同じ水準を目指すことができます。

一方、路線バスということになりますと普通の距離制運賃になりますので、どうしてもバスの運賃、定期等高いのは委員の皆様も御存じと思いますが、路線バスになった場合には、運賃は高くなるのではないかなということです。

先ほども申し上げましたが、BRTということになると運賃もですが時刻表、あと運行情報の一本化など鉄道と一体化というか、親和性を高めることが目指すことができますということです。

BRTとバスの違いということになると、意味がそういった違いがあると思われま

す。

以上です。

○委員長（村田弘司君） 井上委員。

○委員（井上 敬君） 今の説明でちょっと聞き間違いかどうか分からないですけども、専用道路を通らないBRTもあり得るって今伺ったような気がするんですけども、もし専用道路を通らないBRTが可能であれば、この復旧費が大分違ってくるんじゃないかなと思うんですけど、そういうことがあり得るでしょうか。

専用道路を通らないBRTとなると普通の道路を通るという考え方なんですか。

○委員長（村田弘司君） 中島地域振興課長。

○地域振興課長（中島紀子君） 先ほどの第4回の検討部会の24ページをお開きください。ただいま通知をいたしました。

専用道なしのBRTというと、それはバスと一緒にないかっていうすごく分かりにくいというかですね、そういったことになるんですけども、BRTっていうものがまず今こういうものがBRTですっていうはっきりした定義がございませんので、先ほど資料で御説明したように、速達性ですとか定時性ですとか輸送力、そういったものを高める工夫をされたものがBRTということで今現在呼ばれておりますので、専用道を必ず設けないとBRTではないよということはございません。

ですので、今通知いたしました24ページにあるとおりですね、一番右のところで

すけども、もし、その専用道を設置しないBRTということになりますと、当然、今専用道の整備費として計上しております——計上というか、JRから提案があります約45億円というところがマイナスになりますので、その分はかからないということですが、ただですね、駅間輸送ということができなくなりますので、今、バスが快速便はですね、美祢から316を通過して厚狭に行っておりますが、通常の代行バスはですね、美祢線のルートを辿っておりますので、県道のほう南大嶺、四郎ヶ原、厚保と行って、それからぐるっと周って厚狭まで行っております。

ですので、あそこのまず専用道を設けないということになるとバスを——あそこの路線をどうするか。2本、快速便が好評であれば快速便とそちらの厚保方面の方の利用もございますので、そちらの利用者の方の利便性をどうしていくかということも併せて考えていかないといけないと思っております。

以上です。

○委員長（村田弘司君）　ちょっと今の件で私から聞きたいんじゃないけど、いいですか。

そうするとあれですか、専用道を設けないBRT、私は必ず若干でもいると思うんですよじゃないけど、なくてもいいっていう話ですんで。

そしたら今の厚保方面の方ですよ。今の快速便が今通ってるじゃないですか、試験運行で。それは持ちながら従来のバス路線2系統をもって、BRTとして運営はできるというのがあるわけですか。中島地域振興課長。

○地域振興課長（中島紀子君）　お答えいたします。

そういったことも可能だと思われまして。ただですね、そうするとバスの本数がですね、限られております。

あと、バスの運転士の不足もありますので、そういったことも考慮しながら、2路線ってということになりますと、ちょっとそここのところの検討が必要だと思います。

以上です。

○委員長（村田弘司君）　岡山委員。

○委員（岡山　隆君）　いろいろ説明は受けて、大分頭の中も整理されて——皆さん、整理されたんじゃないかと思ってます。

それで、鉄道以外のモードで復旧した場合、この費用、そして普通のバスによる復旧、これはもうシステムがかなりもう違うということで、多少なりとも理解をしたんです。

それですね、BPRによるこの復旧——BRTによる復旧、これについてですね、今後3、4年はかかるだろうという説明もありましたし、これ、国、自治体、JRで55億、自治体としては18.3億円、普通バスやったら3.2億円で済むと。が、しかし、このBPRによる——BRTによるですね、こういったシステムであれば、かなりまちづくりにおけるですね、かなりメリットにつながっていくということも説明はありましたし。

それですね、こういった中で、自治体のですね、20%負担だけで済むということで、実際3.7億円で済むと。この3.7億円の負担については、これ、山陽小野田、美祢市、長門市とこの3市で、これは負担することなんでしょうか。この辺はどうなんですか。

○委員長（村田弘司君） 中島地域振興課長。

○地域振興課長（中島紀子君） 御質問にお答えします。

今、岡山委員の言われました26ページの負担割合というか費用の概算の比較ですけども、こちらはですね、鉄道で復旧する場合には、国の制度を使えば国、自治体、JRが3分の1ずつですので、今、仮に3分の1で上げております。

実際はですね、鉄道以外のもしモードで復旧するということになりますと負担割合というか、これはJRと自治体で協議をして、JRの負担分等決めるようになりますので、こちら必ずしもこのとおりではないんですけども。

ただ、自治体といいましても、今の3市にわたっておる線路でございますので、その分の負担を3市でしていくのか。あと自治体というのは、今こちら県は入っておりませんので、その自治体っていうのは、県を入れずに3市だけなのかとかそういったところはですね、まだ何も決まっておきませんので、今後のこれからこう決まっていけばですね、今後の検討というかそういったことになります。

以上です。

○委員長（村田弘司君） 続きですね。岡山委員。

○委員（岡山 隆君） それですね、問題はですね、市民の皆さんがもしBRT案を活用してね、バスを乗ればですね、運賃がかなり安いと。だから市民の皆さんにとって、やっぱりメリットがやっぱり感じられるこういった賃金体制でないといけないし、また、自治体の財政状況もかなり厳しい状況ですので、こういったところも実際自治体が——美祢市が出すお金というものが本当に少ない状態に出せる案を

ですね、しっかりとまだ明確にはどうなるかってことも分かってないし。

実際何ていいますか、BRTでまちづくりみたいな方向性になると、また、それに加算した経費もかかるとは思ってますけど、今後、その辺を明確にしていればですね、市民の皆さんにもメリットがかなり出てくるとこのように認識しておりますけれども、これが市民の皆さんにとってメリットがあるというこういう私は認識と見たけれども、そういった捉え方でいいのでしょうか。

○委員長（村田弘司君） 中島地域振興課長。

○地域振興課長（中島紀子君） すみません、先にですね、先ほどお答えした件の訂正をさせていただきます。

先ほど岡山委員が言われました自治体っていうのが3市のことかというお尋ねですけれども、国の制度上ですね、自治体っていうのは当然県も入りますので、それは、また県も含めた沿線3市ということになります。

そしてですね、これが一番メリットがあるのかっていうところですが、今検討部会をずっと4回やってきまして、鉄道で復旧する場合、鉄道以外で復旧する場合ということで、それぞれの良い点・悪い点、メリット・デメリット、あと費用負担等ありますので、そこを今検討が——整理が終わったというところですので、必ずしもBRTがじゃあ今この案で出してるものが最適かどうかということとはですね、ちょっとまだこちらで決めかねるというか、検討結果をまとめて、また3市、県とJRとも協議をして決めていくことになると思います。

で、先ほどの御説明でも申し上げましたが、美祢線の利用促進協議会の総会で検討結果を報告しますので、そこでの委員さん方の意見も踏まえてですね、一番市民にとってメリット、よいものになるようにということで進めていきたいと思っております。

以上です。

○委員長（村田弘司君） 岡山委員。

○委員（岡山 隆君） 分かりました。これについては、しっかりと市民にとってのこのJR——BRTに関しては、メリットがあるということを明確に示していただきたいなと思ってますし、あと、ちょっと先のことも言いましたけれども——もう市民の皆さんにとってアンケートの調査結果というのは何かもう出たんか、まだ今から進むのかどうか、これ聞いて、最後にします。

○委員長（村田弘司君） 中島地域振興課長。

○地域振興課長（中島紀子君） 御質問にお答えします。

沿線住民に関する美祢線の利用促進に向けたアンケートにつきましては、復旧後のですね、郵送で沿線３市で抽出した沿線の6,000人にアンケートを送っております。ただいまアンケートが返ってきておりますが、まだその内容までについては、まだ分析できておりませんので、回収率だけ言いますと6,000部送って2,217人から返ってきておりますので、回収率でいきますと、およそ37%の回収率ということでございました。

あとですね、前回の特別委員会でも、沿線住民以外の方にも御意見を聞くべきだという御意見をいただいておりますので、アンケートをですね、QRコードを市報等で周知してやっておったところですが、Webで回答があったのが、沿線３市で360人という今時点その結果が出ておりますので、今から中身は分析をいたします。

あと、それと併せて、先ほどの御説明でも申し上げましたが、実際に代行バスに乗られてる方、駅におられる方で利用してる高校生そういった方にも今アンケートを実施しておりますので、そちらのアンケート結果っていうのはもうしばらく集計まとめるのには時間がかかると思います。

以上です。

○委員長（村田弘司君） 藤井委員。

○委員（藤井敏通君） BRTとはどんなものかっていうことで、機能とかいうのはですね、言葉で書いてあるんですけども、実際に、そのBRTに使う車両がどうなるかっていうことを考えたときに、24ページに一応案としてのDV車、これディーゼルってことですか、DVっていうのは。

で、その機能③というところで、先ほど井上委員からもあったんですけども、要は専用道路を使わないでもいけるんかっていう質問に対しては、それも可能ですよという話だったですよ。

で、結局、今回のそのBRTの費用って何が一番大きいかつつたら、厚狭からどっかまでの専用というか、あれの45億というのがありましたね。（発言する者あり）厚保、ごめんなさい、厚保の。これがなければ10ぐらいいけるわけですよ。

それで、この機能③のところには、自治体の意見も踏まえて、ほかに新たに専用道路にするとかいうふうなことでプラスという費用になりますけれども、要は専用

道路なしでもBRTというのができるっていうことであれば、費用的にはすごく安くできると思うんですけども、その可能性っていうか、そういう検討っていうのはないんですか。

○委員長（村田弘司君） 中島地域振興課長。

○地域振興課長（中島紀子君） ただいまの御質問にお答えします。

24ページにあるように、専用道は——を設置しない場合、さらに、専用道を今JRから提案しているものにまたプラスした場合っていうことで例を挙げておりますが、必ずしも今こちらが決定ではございませんので、委員の言われるように、専用道を設置しないっていうことも可能なんですけど、まだ、BRTで復旧するということも決まっております。

あと、3市の専用道、今この提案でいくと美祢、厚保から湯ノ峠までっていう美祢と山陽小野田の区間だけになっておりますので、今後、BRTでの検討材料の1つとしてBRTを検討する上でも、まだ、そこは確定ではありませんので、ただ専用道を設けないことでもBRTっていう、一番そこが費用がかからなくてもっていうことは、検討材料の今後の1つにはなると思っております。

以上です。

○委員長（村田弘司君） 藤井委員。

○委員（藤井敏通君） もう1点確認なんですけれども、BRTにした場合は、現行の今代行バスとか、あるいは快速バスとかで走ってるあの車両ですよ。あれではなくって、BRT専用の何か独特なバスにこれはなる——ならざるを得ないんじゃないかと、BRTというのは、今のそういうのじゃなくて、新たなバスにしなければならないということになってるんですかね、BRTの定義として。

それとも、運行ができるのであれば、今のバスをそのまま使ってBRTということもできるんですか。そこは、ちょっと私非常に今までの議論の中でも、よっと当然できると思ってたんですけど、いかがですかね。

○委員長（村田弘司君） 中島地域振興課長。

○地域振興課長（中島紀子君） 御質問にお答えします。

23ページ——資料の23ページに概算復旧費の内訳を挙げておりますが、今、今時点この提示されてる復旧費には車両購入にかかる費用っていうのが約3億円ということで、これ、通常の今のディーゼルのバスですけども、これはバスを新しく、こ

れ、一応今6台分ということで聞いておりますが、新しくですね、BRTになって、新しいものになりましたよということで、日田英彦山線ですとか、そういったところはバスにもラッピング等をしてですね、そういったものを観光にも利用っていうことでしておりますが、通常、別に必ずしも新しい車両にしないとBRTでないということではございませんので、今、運行はJR西日本がしますので、こういった車両を使うかということはJRのことではありますけれども、必ずしも新しいバスを購入することが必須ではございません。

以上です。

○委員長（村田弘司君） 戎屋委員。

○委員（戎屋昭彦君） 先ほど、岡山委員がちょっとアンケートの件言われたと思うんですけど、前回の会議のときに、沿線の——今先ほど6,000人で二千何百人回収と。私も実はラインで来たのをアンケートを答えて、その中に入っとるか分かりませんけど。

あのとき市民——美祢市の方にもアンケートを一応このBRTいろんなことを含めたアンケートをやるっていう話になってたと思うんですけど、私も住民の方に聞かれたときアンケートがそのうちいくと——届くと思いますよって言ったんですけど、その辺りは、もう今後そのアンケートについてはどういう御予定なのか、ちょっと分かたら教えてもらえたらと思います。

○委員長（村田弘司君） 佐々木総務企画部長。

○総務企画部長（佐々木昭治君） ただいまの御質問にお答えをいたします。

前回の特別委員会で、美祢市民——美祢市独自のですね、美祢市民を対象としたアンケートの実施につきましては検討させていただきたいとお答えをさせていただいたところでございます。

現在、JR美祢線利用促進協議会の復旧検討部会においてですね、先ほども報告ありましたけれども、復旧後のですね、利便性向上に向けた調査を実施しております。また、その調査の中にですね、費用負担についても尋ねる項目を設けております。

つきましては、まずはですね、その調査結果をしっかりと分析をさせていただき、その結果をまた御報告をさせていただきたいというふうに今考えておるところでございます。

以上です。

○委員長（村田弘司君） もう質疑は出尽くしたようですから、よろしいですか。
そしたら……末永委員。

○委員（末永義美君） すみません。ざっくりした質問しますけども、BRTにはいろんな形態、形がありまして、私も鉄道ファンでしたんで、今までいろんなところに視察に行ったことがありまして、道路と水上を走る場合と道路と線路を走るものがありました。

この本件については、美祢寄りを北側は線が——まだ線路が残ってますので、美祢市の中でも、線路を走りながらそして道路に下りてきて、路線バスとしての形を取るというそういった方法があるということを今まで部会の中では定義なり話があったのか、全く考えられない論外のことなのかをお聞きします。

○委員長（村田弘司君） 中島地域振興課長。

○地域振興課長（中島紀子君） ただいまの御質問にお答えします。

今、委員の言われましたのは、恐らくBRTとは別の徳島県で走っているデュアル……すみません、名前が出てきませんが、そういった線路と道路と車輪が替わってっていうものだと思うんですけども。

今回、そういったことはですね、車両も大変高額になりますでしょうし、線路のまたそういった整備等も高額になりますでしょうし、今現在ですね、そこは検討はしておりません。そういったものが走っているということは存じておりますが、この検討材料の中には入っておりません。

以上です。

○委員長（村田弘司君） 末永委員。

○委員（末永義美君） 今おっしゃるとおりで、私、皆が言われて四国かなと思ったんで、徳島のことで聞きました。本当、道路と水上を走るっていうのがあって、いろんなその地域の背景があって、コストも高いんですけども、いろんな観光とか、いろんな利点を考えた場合に、せつかく線路の木の部分残ってますので、そういうことがあるのかな、あったらいいなということがありましたんで、今ちょっと要望——要望というか意見って言いましたけども、今の答弁をいただいて、コストの部分とか——でも、そういった選択肢もあってもいいんじゃないかという意見で終わります。

以上です。

○委員長（村田弘司君） 意見ですね。それでは、質疑も出尽くしたようですので、質疑を終わります。執行部はここで退席されて結構です。

それでは、いろいろ質疑も出ました。先ほど、休憩時間にもお話ししましたが、3月の本特別委員会の開催に向けて、あらゆる復旧の仕方があるという大前提の下で、美祢市、自治体の負担になるだけ少なくなるような要望書を称えているということでもいいですか。次の特別委員会にそれを提出しますんで、そこで、また皆さんに御審議を頂戴したいと思います。よろしいですか。

〔「はい」と呼ぶ者あり〕

○委員長（村田弘司君） 竹岡委員。

○委員（竹岡昌治君） できればですね、財政的な要望だけじゃなくて、私の要望、半分ぐらい入れていただきたいと思います。それだけです。

○委員長（村田弘司君） それでは、その他に何か皆さん方からありますか。

〔「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、本日の特別委員会を閉会いたします。お疲れでした。

午前11時56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7年2月18日

JR美祢線災害復旧対策調査特別委員長