

JR美祿線災害復旧対策調査特別委員会

- 1 日 時 令和5年12月13日(水曜日)
午後1時01分～午後1時59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
 荒 山 光 広 委 員 山 中 佳 子 委 員
 三 好 睦 子 委 員 高 木 法 生 委 員
 岡 山 隆 委 員 秋 枝 秀 稔 委 員
 猶 野 智 和 委 員 坪 井 康 男 委 員
 杉 山 武 志 委 員 藤 井 敏 通 委 員
 岡 村 隆 委 員 田 原 義 寛 委 員
 山 下 安 憲 委 員
- 4 欠席委員 な し
- 5 委員外出席議員
 竹 岡 昌 治 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
 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1時01分開会

○委員長（村田弘司君） 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会をいたします。

議長、報告等ございましたら、よろしく申し上げます。

○議長（竹岡昌治君） 特にございませぬ。よろしく申し上げます。

○委員長（村田弘司君） 本日は、実質的な調査を行う最初の会議であります。

また、市民の皆様にも、JR美祢線の現在の状況について、お知らせする機会でもあります。委員の皆さんの活発な御意見等いただけるようお願いをいたしたいと思っております。よろしく申し上げます。

それでは、去る11月29日に委員の皆さんに御協議いただきました事項について、本日の調査を進めていきたいと思っております。

最初に、JR美祢線の被災状況についてを議題といたします。執行部から説明がございませぬ。中島地域振興課長。

○地域振興課長（中島紀子君） では、JR美祢線の被災状況について御説明いたします。

資料の1ページを御覧ください。

こちらが、令和5年9月19日のJR西日本中国統括本部、以後、JRと省略させていただきます。

JRの定例会見で、JRが公表したJR美祢線の被災状況です。

厚狭、長門市駅間の約46キロのうち、約37キロにわたり被災したとして、右上の集計にありますとおり、橋と線路が崩落した第6厚狭川橋梁など、橋梁被災9か所、線路への盛土流出など18か所、土砂流入など43か所、電気設備の故障など7か所、その他倒木など3か所の計80か所を被災箇所として公表しています。

2ページを御覧ください。

全部で、第1橋梁から第17橋梁まである橋梁のうち、橋桁まで水位が上昇した橋梁は、半数の6橋梁と公表されております。

3ページを御覧ください。

信号通信ケーブルの被災状況の写真となります。

流出した第6橋梁については、工事に先立つ関係者協議、進入路の整備を終え、流出した橋梁撤去にJRは着手しており、今年度末をめどに工事完了の計画と聞いて

おります。

他の被災箇所については、JRは運休中の線路は、基本的には被災箇所の補修や除草等は行わないと報告を受けております。

参考までに、山陰線につきましては、長門市駅と小串駅間で橋梁被害1か所のほか、土砂流入など49か所、その他合わせて計69か所が被災したと公表されています。

被災状況の説明については以上です。

○委員長（村田弘司君） 説明が終わりました。

ただいまの説明について質疑等がございましたら、お受けをいたしたいと思えます。いかがでしょうか。山下委員。

○委員（山下安憲君） この被災状況で、土砂流入という復旧に時間がそんなにかけられない、というようなところを先にするということはないのでしょうか。例えば、橋梁とかはもう復旧が大変でしょうから、そういったものを後回しにして、段階的に復旧するという見込みとかはないのでしょうか。

○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） ただいまの山下委員の御質問にお答えいたします。

橋梁以外の被災箇所についても、JRは災害復旧をするということを今明言しておりませんので、ほかの箇所についても、復旧の予定は今のところないということを、今時点では聞いております。

以上です。

○委員長（村田弘司君） いいですか。ほかにありますか。杉山委員。

○委員（杉山武志君） お尋ねいたします。

今、被害状況ですね——被害状況の報告ということで、計80か所というふうに伺っております。被害総額——被害金額っていうのは、いつ頃分かるもののでしょうか。

○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） ただいまの杉山委員の御質問にお答えいたします。

被害金——被害金額につきましても、JRは被害金額をいつ公表するというのもまだ明言されておきませんので、被害金額がいつ分かるかということも、こちらでは今分かりかねます。

以上です。

○委員長（村田弘司君） いいですか。ほかにありますか。岡山委員。

○委員（岡山 隆君） JR美祢線の被災状況、今説明がありました。

今後、これは、国、県、こういったところの復旧へのこの支援策というのは非常に大事であります。

それで、やっぱり、私も7月4日、こういった状況のときに、やっぱり自らも行きましたけれども、やっぱり公明党の衆議院議員、ちゃんと現場を見てください、本当にひどい——ひどい状況ですよ、と、そういう形で、厚保、また、四郎ヶ原地域における橋梁の根っこから崩れた、ここに写真ありますけれども、こういったところを、現場をきちっと見ていただかないと、ちゃんとした対応は私はできないと思っておりますので、実際見ていただきます。そういった面で、今回、知事もちゃんと現場を見られておりますけれども、国会議員も、どの程度の方がちゃんとこの現地——現場を見られておったのか、そういったところがないと、本当の意味での生きた支援策ができないと考えておりますので、この点についてはどのようにお考えでしょうか。

○委員長（村田弘司君） それはちょっと、岡山委員、岡山委員、今の質問は、ちょっと今、執行部の答えられる質問範疇じゃないと思いますよ。

○委員（岡山 隆君） ちょっと上位過ぎました。

○委員長（村田弘司君） 上位ということはないけど、それは範疇外れてると思います。

○委員（岡山 隆君） すみません。

○委員長（村田弘司君） いいですか、岡山委員。

○委員（岡山 隆君） はい。

○委員長（村田弘司君） ほかにありますか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（村田弘司君） ないようですので、この質疑は終わります。

続きまして、JR美祢線災害復旧対策室の動向についてを議題といたします。執行部から説明を求めます。中島地域振興課長。

○地域振興課長（中島紀子君） 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。

資料の4ページをお開きください。

災害復旧対策室の動向につきましては、被災直後の対策室を設置する前の状況か

ら時系列に資料を作成しております。

上から——資料の上から、行政、JR、地域の動向を、現在の状況まで順を追って御説明いたします。

まず、7月——被災直後の7月3日に、県知事、市長、議長で流出した第6厚狭川橋梁等の現地を視察しましたその足で、知事と市長、沿線3市、下関市長とでJR広島支社に行き、被災箇所の早期復旧と運行再開までの代替バスの確保を要望しております。

代行バスは、その翌日7月4日から運行が開始されました。そして13日には、市長が知事と沿線2市、下関市とともに、国土交通省に行き、復旧に向けての支援のほか、被災を存廃議論に直ちに結びつけることのないよう、JRに指導していただくよう要望しております。

JRにつきましては、20日に会見を行い、被害の把握が最優先として、復旧については明言しませんでした。

次に、5ページを御覧ください。

美祢線が運休となったことで、当初予定しておりました厚保、於福両ステーションの美祢全線開通——全線開通100周年記念駅前マルシェは開催が危ぶまれましたが、ステーションをはじめ、地域の方々の御尽力により、昨年度に続き、開催することができました。

8月5日開催の厚保駅マルシェでは500人、後ほど出てきますが、9月9日開催の於福駅マルシェでは600人の来場者がありました。議員の皆様にも、多くの御参加をいただき、ありがとうございました。地域の復旧に向けた熱い思いを再確認したイベントとなりました。

次に、8月18日には、県知事、県議会議長に要望書を提出し、27日には、市長会を通して復旧に向け、県として強いリーダーシップのもと、JRへの働きかけを強化するよう、重ねて要望しております。

次に、6ページを御覧ください。

こうした動きを受けまして、住民の不安感、諦め感を払拭するため、関係自治体間——自治体間で連携を図り、早期復旧を目指す組織として、JR美祢線災害復旧対策室が、山口県、沿線2市を併任職員として、美祢市地域振興課内に設置されました。

ここからが、災害復旧対策室設置後の動向となります。

9月9日の先ほど説明——御説明しました於福駅のマルシェでは、村田委員長にも於福地域交流ステーションとして焼き鳥等を販売していただき大変盛況でした。

災害復旧対策室は、設置後、全体が集まったの——全体が集まったの会議としては9月11日、29日に行っておりますが、全体会議以外にも、その都度、連絡を取り合い協議を重ねております。

次に、7ページを御覧ください。

10月13日に、JR美祢線の利用促進協議会の臨時総会を開催し、協議会内に復旧後の路線活性化を見据えた新たな検討チームとして、利用促進ワーキンググループを設置することが決議されました。

このワーキンググループは、県知事の意向でもあり、臨時総会には来賓として知事も出席されました。竹岡議長には、協議会の委員として御出席をいただき、その際、JR美祢線災害復旧対策調査特別委員会の設置についての御発言をいただきました。

ワーキンググループは、災害復旧対策室を事務局とし、そこにはJRも参加し、過去の取組の検証、課題の整理、課題を踏まえた復旧後の利用促進策の検討を行うこととなりました。

次の10月21日ですが、駅前マルシェですが、今年は10月21日にも、美祢駅でも福祉の市と共催でマルシェを開催し、ここにも400人の来場者がありました。

また、地域での復旧に向けたイベントとして、その次にあります10月22日に於福地域交流ステーションを会場に、JR美祢線を主軸とするまちづくりについて考えるワークショップが、山口大学学生会議の主催、美祢市共催で行われ、大学生をファシリテーターとして、小学生から御高齢の方まで幅広い世代が参加され、美祢線を通じて、地域の魅力を向上させる様々なアイデアを出し合っていました。

同様のイベントを11月11日厚保地域交流ステーションでも開催しております。

次に、10月24日に災害復旧対策室では、美祢線と同様に被災したJRの線区の現地視察として、大分県日田市に行つてまいりました。

被災により、長期運休を余儀なくされたJR日田英彦山線について、大分県庁と日田市役所にて、経緯やその後の状況の確認を行いました。

JR日田英彦山線は、被災後、鉄道での復旧がかなわず、BRT高速バス輸送システ

ムの転換となった路線です。

次に、8ページをお開きください。

10月26日に県が厚狭川の河川改修計画をJRに提示しました。

市長も同行し、JRの早期の復旧と鉄道運休中の代行バスの利便性の向上を重ねて要望しております。

JRは、2010年7月の大雨災害でも厚狭川の氾濫で橋梁が崩落するなど、同様の被害が発生したことから、被災前と同じ復旧では、また同じことが起きる可能性があるとして指摘しており、県による河川改修などの防災共同——防災強度向上が欠かせないとの見解を示しておりました。これを受け、山口県が河川の改修計画をJR西日本に提示した形です。

JRは、現在、この河川改修計画のみでは、鉄道施設への影響評価や復旧計画の策定等に必要な情報が不足しているとし、引き続き、県に対して追加の情報をお願いしているとのことでした。

そして次に、10月30日に1回目のワーキンググループを開催しました。

1回目のワーキングでは、これまでの利用促進策の振り返りや、今後の進め方の検討を行いました。

災害復旧対策室を事務局とし、JRも参加するワーキンググループですので、それぞれ立場や考え方に相違がありますが、まずは、鉄道の復旧を前提として、同じテーブルで協議しようということとなりました。

地域の動きですが、両ステーションはJRに対し、美祢線の早期復旧について求める署名活動にも取り組まれ、両ステーションの代表者の方が10月31日に、集めた2,500人分の署名をJR広島支社まで行かれて直接手渡し、早期復旧を図り、美祢線の運転を再開してほしいという地域の思いを伝えられました。この際、災害復旧対策室の職員も同行しております。

11月11日には、先ほど御説明いたしました、山口——山口大学主催の厚保駅でのワークショップが行われました。

厚保のワークショップには、県外の美祢線ファンの方の参加もございました。

次に、9ページをお開きください。

11月16日に、災害復旧対策室で被災後11年ぶりに上下分離方式により、全線復旧した福島県のJR只見線の視察に行っております。

併せて、翌日の17日には、JR高山本線を含む公共交通を軸としたまちづくりの状況等を視察するため、富山市にも行ってまいりました。

次に、11月30日に市長が県知事に令和6年度の予算要望書を提出しており、その中でも、JR美祢線の早期復旧について要望しております。

そして、明日12月14日に2回目のワーキンググループを開催することとしております。

2回目からは、有識者として、山口大学工学部社会建設工学科の榊原教授を招聘しており、御意見をいただくこととしております。

大変長くなりましたが、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質疑等ございませんか。荒山委員。

○委員（荒山光広君） JR美祢線復旧に向けて、いろいろと執行部も努力されていると思います。

今の説明の中で、10月24日、JR日田英彦山線の現地視察、これはBRTで再開されたということ。それから、11月16日はJR只見線、これは上下分離式で全線開通したということですが、美祢線も復旧するにあたって、現状の復旧になるのか、ほかの手段があるのか、これからのことになるとは思いますけども、それぞれのその状況というか——その後の再開後の状況、地域の御意見、あるいは行政の意見というか、そんなものがもし分かれば、お知らせいただきたいと思います。

○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） ただいまの荒山委員の御質問にお答えいたします。

まず、日田彦山線のBRTについてなんですけども、日田市と大分県町で聞いてまいりましたが、実際にバスにも乗ってまいりました。

そこで、BRTのメリットというか、そういった点につきましては、バスになることで運行本数が増便しております。で、地域の方の意見を聞いてバス停を設置したということで、自宅に近い場所での乗降が可能になったということで、その辺りはメリットがあったと言われておりました。ただし、バス停をたくさん設けたことにもよりまして、あと専用道が短かったということもありますので、鉄道よりも速達性がいちじる——著しく低下しておりますので、時間がかかっておりますので、ここは不便を感じているということでした。

続きまして、只見線について御説明させていただきます。

只見線につきましては、メリットとしましては、代行バスと比べ——ちょっと代行バスを11年間走らせておられましたので、代行バスと比べて、鉄道の優位性、速達性であるとか、定時制であるということが発揮されました。早く着くし、時間も正確ということです。

只見線は観光路線でありますので、運転再開後、観光客が急増しております。特に、台湾などの外国人の旅行者から人気ということでした。地域経済の活性化や観光経済の発展に大きく貢献していると思われました。

ただ、デメリットとしては、只見線は上下分離によって復旧しておりますので、上下分離による地元負担というのが、当初、積算していた金額よりもはるかに大きな金額がかかるようになっておりまして、あと、費用だけではなくて、職員の配置ですとか、そういった人件費、そういったところも負担になっておるといふことであります。

それと、あと、上下分離に関しましては、地元負担分に対する国の支援、特別交付税措置等がないこともありますので、自治体の費用面での負担は、かなり大きなものとなっております。

説明は以上となります。

○委員長（村田弘司君） 荒山委員。

○委員（荒山光広君） ありがとうございます。

両線とも美祢線と単純な比較はできないと思うんですけども、復旧の方法としてのことだったろうと思います。

併せて今後のことですが、JRの肥薩線ですか、あそこも被災をして、方向性として復旧の費用を県がかなりの費用を負担して、沿線市町の負担を軽くしようということで、JR九州さんといろいろ協議が進んでいるというふうに思います。

これも、美祢線と単純な比較はできないと思いますけども、同じ被災をして、復旧に向けた動きが熊本県でもあるということで、その辺の情報収集も当然やられると思いますけども、ぜひ全国的にも似たような鉄道の被災状況があると思います。これからも、ぜひ、協議会の中でしっかり議論を進めていただきたいと思います。

以上です。

○委員長（村田弘司君） ほかに質疑ありますか。坪井委員。

○委員（坪井康男君） 美祢線が開通して120年になります。

もともと、どうして美祢線が開通したかって言いますと、麦川の無煙炭、それを徳山の海軍燃料所にするためにできた線路です。できたのが明治38年ですから120年になります。

ところが、この120年のうちの直近の13年の間に2度も洪水被害で不通になりました。

それで、どういう原因かって、私は、それは分かりません。

要するに、気候変動の問題なのか、厚狭川のしゅんせつが不十分だった問題なのか、それは分かりませんがね、とにかく120年の間に、然したることは一回も起きてないんですよ。この13年間の間に2度が起きたという、それは何か私は考えるべき一番出発点じゃなかろうかなと思います。

というのは、要するに、この美祢線っていうのが、今でもなければ、もう通勤・通学にも絶対支障起きると。

先ほども、只見線とか、高山本線とか、これは、なければどうにもならんところですよ。

ところが、美祢線はちょっと中途半端なんです。なかったら本当に困るんかっていうと、それは、ほかのところと比べ——比較になりますけどもね、そのCBR値がかなり違うんだらうと思います。

で、何が言いたいかって言いますとね、やっぱり美祢線の復旧の問題は、とっても悩ましい、難しい問題だということですよ。

だから、本当に私は、関係者全員一丸となって、とにかくどうすれば復旧するかということ、本当に、本当に一生懸命考えないと、これ、普通に考えると、もうしょうがないじゃないのってなる可能性が大きい、私はそういうふうに思っているわけです。ですから、よほどのことでないと、私は、願いは叶わないとこのように思っています。

それで、質問っていうのは何かと言いますと、一体、美祢線復旧の要件として大事なものは何なんだと。これを、みんなが共通して持たないといけないということで、今、執行部の皆さんにそれを求めるのは無理かと思いますがね、復旧のために何が一番大事なのかと。これについて、今、執行部で思っらっしゃることをちょっとお尋ねしたい、ということです。

○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） ただいまの坪井委員の御質問にお答えいたします。

JRの鉄道としての復旧、大変難しい問題と考えております。

今、坪井委員の言われたとおり、何が一番大変かということになりますと、今、鉄道も——線路も全てJRの持ち物であります。ですので、JRがそれを復旧する、しないということを、JRが今決めるということになります。

で、今現在、JRが、前から美祢線が赤字路線ということで、利用人数ですとか、そういったことが問題となっております。

で、今そのままの——状態のまま、多くの復旧費用をかけてJRが鉄道を復旧しても、JR美祢線が、また利用が少ないようであれば、また——また1企業として、その赤字路線を維持していくのかという、そういったことをJRからは言われております。

あと、もう1点難しいところが、今回の橋梁が流れておりますが、今後のこの10年間で2回ということもありますので、こういった異常気象の中、また同じような復旧の形では、また同じことが起きるのではないかということで、河川の改修も含めて、JRは検討することが必要であると言っておられますので、河川の改修ということになりますと、河川は県河川でもありますし、そういった計画も県は出されておりますが、なかなか早期復旧というところが難しい点であると執行部としては感じております。

以上です。

○委員長（村田弘司君） 坪井委員。

○委員（坪井康男君） 大変、答えにくいことをお聞きして申し訳ありません。

ただ、私が申し上げたかったのは、よほど不退転の決意を持って取り組まないと、これ、そんなに簡単にいく話じゃないと、もう皆さん、よくお分かりだと思いますけどもね。せっかく、もうこういう具体的な委員会開かれたんで、私が申し上げたかったのは、そういう不退転の決意をここで固めましょうって、皆さんいいですよ、ってそう簡単には復旧するはずがない。とつてもとつても難しい問題に取り組んでると、そういう決意を固めたいということで申し上げました。

以上です。

○委員長（村田弘司君） 今の坪井委員の御質問に対しての回答がありました。志賀

副市長、執行部のナンバー２として何か決意がありましたら、ここでおっしゃっていただけませんか。志賀副市長。

○副市長（志賀雅彦君） 先ほどから言われてますように、いろんな問題があると思っております。

まずは、鉄道と——運行につきましては、現在、JR西日本が行っております。

で、先ほど、中島課長のほうも申し上げましたが、河川につきましては、県河川ということで、様々な方の御理解と御協力がなければ復旧はかなわないと思っております。

で、市長も復旧ありきと申しておりますので、様々な方の御協力を得ながら復旧に努めてまいりたいと考えております。

以上です。

○委員長（村田弘司君） ほかに質疑ありますか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（村田弘司君） この件に関しましては、質疑なしと認め、質疑を終わります。

次に、代行バスによる運行状況、課題等についてを議題といたします。執行部から説明を求めます。中島地域振興課長。

○地域振興課長（中島紀子君） では、代行バスの運行状況、課題について御説明いたします。

資料の10ページをお開きください。

10ページに、美祢線と代行バスを比較した表を作成しております。

まずは、運行状況です。

JRは、代行バスの運行を被災直後の7月4日から開始しました。現在は、上り10便、下り9便で運行しています。

運行当初は、山陽本線との乗り継ぎが悪かったため、高等学校の始業時間に間に合わないなどといったことがありましたが、JRが高等学校に聞き取りを行い、現在は、ほぼ改善されております。

停車場所につきましては、JR美祢線全12駅で、代行バスは湯ノ峠が代行バス入りませんので、湯ノ峠・厚狭はタクシーになっておりますので、駅周辺を含むということですが、停車場所は代行バスは11駅となっております。

で、最大の定員数ですが、美祢線は1両112人乗れたということですが、代行バスになってからは、最大で75人となっております。ただ、車両により人数は異なります。

あと、車内のトイレは、JR美祢線はトイレがありますが、代行バスには、エコバスですのでトイレがございません。

利用者数につきましては、JR美祢線の令和4年度の平均通過人員は——利用人数ですけど、1日377人でありましたが、代行バスは、JRから聞き取りをした結果、JR美祢線被災前の9割程度の人数の方がバスに乗られているということでした。

すいません、一番上の所要時間ですが、やはり列車ですと、厚狭駅から長門市間1時間4分で行けたところが、代行バスになってからは1時間21分、プラス17分かかっているわけですが、道——道の渋滞の状況ですとか、そういった状況も含めると、もう少し時間がかかっていることがあるのではないかなと思われま

で、次に、資料の11ページを御覧ください。

代行バスによる課題等をこちらでまとめております。

通学時間帯の便は、立席を含めほぼ満席の状態であります。

一度、厚保駅で定員超過により、高校生が乗車できない日がございました。これは、バスが——通常大きなバスで運行しているんですけども、バスのメンテナンスの関係で、この日は少し小ぶりの小さめのバスが運行したということで、乗れない高校生がいたという日がございました。

あと、課題として、乗降に時間を要しております。人数をカウントする関係も——一定員がございまして、人数をカウントする関係もありまして、前から乗って、前から降りるということになっておりますので、乗り降りに大変時間がかかります。そのため、ダイヤどおりの運行ができてない便もあると聞いております。

あと、先ほど申しましたが、バスの車内にトイレがありませんので、鉄道するときにはトイレがありました。厚狭——長門市から厚狭間まで続けて乗られる方もいらっしゃると思いますので、トイレがなくて困るっていったお問合せは、市のほうにも届いております。

あと、代行バスの乗り入れについてなんですけども、村田委員長からも於福駅の状態をお聞きしておりましたが、その点をJRに確認したところ、於福駅では、今、道路状況により駅前まで代行バスが乗り入れることができないため、国道にバスが

停車しております。ですので、降りられる方は、離れた駅舎まで跨線橋を渡って運賃を支払う必要があるということになっております。

ちょっと、このことの回答については、また後ほど、御説明いたします。

あと、乗り継ぎの件なんですけども、先ほど申しましたとおり、高校の始業時間に間に合わないといった便がありましたので、それは8月21日以降、上りの便、長門市駅と厚狭駅を1便増やすことにより改善されております。

もう1つ、美祢青嶺高校の生徒が、厚狭から美祢に向かってくる便で、始業時間に美祢駅で降りていては間に合わないということがございました。そこで、10月30日以降、運行ルートを変更してもらいまして、美祢青嶺高校内にバスを停車しております。それは、厚狭駅の7時40分発便のみの対応ですけども、美祢駅を通過、そのまま長門に向かう便が青嶺高校内に停車することで、高校生が始業時間に間に合うようになりました。

これらについてのJRの見解を聞いておりますが、まず、バス数の便数とかそういったことに関しましては、全国的にバスの運転士不足が問題となっておりますので、代行バスもJRバスのみでは賄えていない状況ということです。

地域のバス会社、船木鉄道やサンデングループにも協力を依頼し、現在の便数での運行体制を確保しておられます。これ以上の増便等の要望に応えることは困難と聞いております。

先ほどの於福駅の件ですが、於福駅への進入については、公民館前の花壇が支障しておるのであれば、花壇を除ければ通れるのではないかとということも、JRに聞いてみたところ、駅前にいたら、もう道路の道幅自体が狭いため、対向車が来た場合に離合ができない等の安全上の問題がありますので、もう於福駅は国道上に発着せざるを得ないということを知っております。

バス停付近に運賃回収箱をそれでは設置して、跨線橋を渡って運賃を支払いに行かなくてもいいようにしてもらえないでしょうか、ということの要望もしておりますので、その点については、設置箇所、設置方法について、ただいまJRが検討しているということです。

あと、すいません、先ほどちょっと飛ばしてしまいましたが、代行バスで、車内の運賃の収受ができれば、乗られる方も利便性も上がるのではないかとことですが、代行バスは道路運送法の関係上、車内での運賃の収受ができないということ

で、路線バスですとできるんですけども、そこを路線バス扱いにすると、また国等への届出、手続も要るということで、現在、難しい状況ということですよ。

代行バスの課題等については以上です。

○委員長（村田弘司君） 説明終わりました。このことについて、質疑等ありますか。岡山委員。

○委員（岡山 隆君） この代行バスの今ちょっと運賃の件がありましたけれども、実際の列車での運賃と、この代行バスで乗る際の運賃というものは一緒なのか、多少上がるのかどうか、その辺の確認をちょっとまずお願いします。

○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） ただいまの岡山委員の御質問にお答えします。

代行バスの運賃は、列車のあくまでも代行となっておりますので、列車の料金と同じ料金となっております。

以上です。

○委員長（村田弘司君） 岡山委員。

○委員（岡山 隆君） それと、JR代行バスなんですけど、普通の路線バスと美祢市100円っていう、そういう認識で乗られて、実際、厚狭駅まで行ったら何か高く取られたっていうことで、なかなかその辺、何か認識されていないかなという部分もありますので、その辺の周知というのはどうなんでしょうか。

○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） ただいまの岡山委員の御質問にお答えします。

岡山委員のおっしゃられるとおり、代行バスもバスですので100円で乗られると勘違いされて、乗ってしまったという方もいらっしゃる聞いております。ですので、最初に乗車証を70歳以上の方にお配りする際には、代行——JR美祢線代行バスは対象外です、ということを明記しておるんですけども、ちょっとそこを通知には小さかったということも、文字がありますので、送る乗車証と一緒につける文書ですとか、そういったものに改めて分かるように、代行バスは対象外ですよということを通知するようにしております。

以上です。

○委員長（村田弘司君） ほかにありませんか。杉山委員。

○委員（杉山武志君） 先ほど、被害総額——金額のことも伺いましたが、JR中国さ

んのほうはですね——JRさんのほうが金額ですとか、工期ですとか、そういったことを明確にされないっていうことは、当面、この状況が続くと思います。

そうするならば、利便性をやはり高くしないといけないというところになってこようと思うんですが、先ほどの於福のお話なんですけど、公民館の花壇が支障しているならば除去すればいい、っていうお話もあったんですが、道路の幅員は、重安のほうによっぽど狭いと思うんですよね。重安が入れてるのに、於福が入れないっていうのは、おかしいんじゃないかなと。

やはり、於福の方の利便性、先ほどありました跨線橋を渡らないといけないっていうところもあるんですが、本来の駅のほうに発着していただくっていうのが、やはり、代行運転としての基本となるものでしょうから、そこは、JRさんのほうにまたお申出いただくということは可能でしょうか。花壇を撤去する、もしくは樹木を——公民館の樹木を——桜の木ですか、ですけど、一本切ればぐるっと回って入りやすくなるんですよね。考え方いろいろ取れると思うんですけど、提言していただくということは、可能なことなんでしょうか。

○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） ただいまの杉山委員の御質問にお答えいたします。

JRには、於福駅の件は再三申し上げておるのですが、道幅も——於福駅に入る道幅も狭いということで、安全上の問題があるので難しいということ、ずっと言われております。

ただ、やはり、道を広げるっていうことが、ちょっとなかなか難しいのかもしれないんですけども、ほかにも狭い場所があるのではないかと御意見はいただいておりますので、一回、JRと会議等でも一緒に協議しておりますので、現地を見ていただくなりして、再度お話しはしてみることができると思います。

ただ、代行バスがなかなか——先ほど申しましたとおり、鉄道より時間がかかるということで、狭い道を安全を意識してゆっくり進入をして、またそこから出るといことになると、代行バスのまた時間もかかってしまうということもありますので、そういった点も考慮しながらのことにはなると思います。もう一度、JRのほうには話をして、現地で一緒に確認するなり、そういったことはしたいと思います。

○委員長（村田弘司君） 委員長として、言っていないかどうか分かりませんが、今の於福駅に代行バスが入っておらんわけ、それから、運賃が変わる切符ですよ、

それを国道沿いで降ろされて、そして、それを316号の国道を通過して、さらに、跨線橋をまたいで上がって、そして於福駅まで持っていくという行為が、お年を召した方がおられること多いんですよ。それは、非常に惨いことで、事故が起こったらどうするんだっていうのがありましたから、私も以前、一般質問で市長のほうにそれを申し上げて、それで一生懸命動いていただいています。

今、於福駅にあるところは、道路が狭いという言葉がJRサイドから出るとのことですけど、その狭い長さですよ、僅か10メートルぐらいかな。それも、我々、あそこ行き来してますから、利用してますよ、車がね。

なかなかJRサイドに今復旧に対してお願いする立場でもありますから、あんまり無理は言えませんが、今、中島課長のほうから、いろいろ話をさしていただいて、そして、何なら現地のほうに、ということをおっしゃったけども、私、この会の委員会の委員長として、現地を視察される時説明をさせてもらってもいいですよ。そういうことで、この公共交通路線というのは市民のためにあるわけですから、そういうことも十二分に頭に置いてやっていただきたい。

執行部が苦勞されるのはよう分かつとるんですよ。よろしく願いをいたしたいと思います。

ほかにありますか。荒山委員。

○委員（荒山光広君） 今の於福駅の件なんですけども、これは可能かどうかちょっと分からないんですが、道の駅、JAさんがあるわけですよ、例えば、その道の駅の駐車場内に臨時の駅っていうか、何かそういうことの可能性っちゃうのは、どうなんですかね。

○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） ただいまの荒山委員の御質問にお答えいたします。

道の駅の道路沿いではなくて、駐車場内ということですかね。駐車場内ということになると、また別の許可等も必要になるかとは思いますが、ただ、そこはまだ聞いておりませんので、道の駅に運賃箱を置いていただくことができないか、っていうお話はしてるんですけど、道の駅に入っただけか——いただけるかってあれですけど、入ってもらえるかっていうことは、まだ聞いておりませんので、そこも含めてJRのほうに確認したいと思います。

以上です。

○委員長（村田弘司君） 荒山委員。

○委員（荒山光広君） 協議の可能性があればしてもらいたいんですが、例えば、人の問題であるとか、その料金所に誰かおらんにゃあいけんということになれば、また地域の方の御協力もいただきながら、なるべく上下線で安全なといえ、やっぱりあの中に入れば、上下どちらで降りられても乗車されても便利がいいんじゃないかなと思いますので、できるかできないか、ちょっと協議していただけたらと思います。

○委員長（村田弘司君） 杉山委員。

○委員（杉山武志君） 今、私が思ったことをちょうど言われたんで、つけ足しさせていただくんですけど、青嶺高校に1便だけです——ただけど、校内に乗り入れをしておられるということは、於福の道の駅も可能じゃないかなっていう思いがしております。あそこで料金の収受もできましようし、もし時間がつくれるものならトイレ休憩もできるっていう利便性もありますので、ぜひ、それも協議の場に出していただけたらなと思います。よろしく願いいたします。

○委員長（村田弘司君） ほかにありますか。

〔「ありません」と呼ぶ者あり〕

○委員長（村田弘司君） それでは、執行部の方々、佐々木部長、いろいろ汗をかいてやられて大変でしょう。中島課長もよろしく願いしたいと思います。

それでは、この件につきましては質疑を終了いたします。

続いて、ここで、そしたら、令和5年6月末の豪雨災害に係る議会の動向について、説明をいたしたいと思います。

資料1ページですか。今、お手元いきましたね。

これ、議会サイドの動向の資料1ページですね。

私のほうで、これは説明をいたしましょう。

令和5年7月3日に山口県知事災害視察同行、これは議長が行っていただきました。場所は市内です。

それと、令和5年7月18日、地元国会議員に対し災害復旧支援について陳情、これも議長が行っていただいたんですが、これは、東京でのということでございます。

そして、令和5年8月2日、令和5年度第3回理事——臨時会において、防災・減災に資する河川改修を求める意見書を決議いたしました。これは、資料2ページ

に載ってますね。

この防災・減災に資する河川改修本の意見書、これを国土交通大臣に提出をいたしております。併せて、山口県知事にも提出しておるということで、議長名で——竹岡議長名で提出をいたしております。

それから、同じく8月18日、上記、これ——これ下を書いてありますね。この意見書を山口県知事に提出。これは、山口県庁で議長が渡されたということですね。

そして、その下、9月28日に令和5年第3回定例会において、JR美祢線災害復旧対策調査特別委員会を設置。3ページになりますけれども、これが今開催をしております本委員会にあたります。

同日に、第1回の特別委員会を開催いたしまして、11月2日に第2回特別委員会を開催をいたしております。

そして、今日がまた開かれておるということですね。

それから、また、中国市議会議長会において、令和5年11月にJRローカル線の災害からの1日も早い復旧と、鉄道ネットワークの維持・確保に関する決議が決議されました。

その内容につきまして、資料の4ページ、5ページにお示ししておりますけれども、災害からの1日も早い復旧、それから、鉄道ネットワークの維持・確保について、そして、鉄道事業法の見直しについて、この3項目にあたるものでありまして、令和5年11月22日付で関係省庁へ提出されたものであります。

JR美祢線は、市民の日常生活を支える移動手段にとどまらず、まちづくりや観光振興に重要な役割を担っていることから、その果たすべき役割が、引き続き、堅持されるよう、この特別委員会で調査検討を行っていきたいと考えておりますので、引き続き、委員の皆さんの活発な御意見等いただきますようお願いいたします。

本日の予定の調査事項は以上であります。その他、委員の皆さんから何かございましたら、御発言をお願いいたします。秋枝委員。

○委員（秋枝秀稔君） 私、あそこを通るたび、あのまま置いておかれるんじゃないか、また災害がまた災害を生むんじゃないかと、線路がですね、川に落ちたり、橋脚が落ちたり、あの辺はどういうふうにされてるか、どちらへ聞いていいか分からんもんでですね、ここでちょっとお尋ねですけど。

○委員長（村田弘司君） 中島地域振興課長。

ただいまの秋枝委員の御質問にお答えいたします。

今、流出しておる第6橋梁につきましては、JRが撤去工事に着手しております。で、現在、関係者協議と進入路の整備が終わってますので、今年度中をめどに、工事完了で、流出した橋梁については、撤去は行うということを聞いております。

以上です。

秋枝委員。

○委員（秋枝秀稔君） まあ、あのお、災害が災害を生まんように、ひとつまた、市のほうでも協議お願いいたします。

○委員長（村田弘司君） ほかにありますか。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（村田弘司君） ないようですので、これにて、本日の特別委員会を閉会をいたします。

御協力、誠にありがとうございました。お疲れでした。

午後1時59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5年12月13日

JR美祢線災害復旧対策調査特別委員会委員長