

JR美祿線災害復旧対策調査特別委員会

- 1 日 時 令和6年3月4日（月曜日）
午前10時02分～午後0時03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美祿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。

○議長（竹岡昌治君） 特にございませぬ。よろしくお願ひします。

○委員長（村田弘司君） それでは、本日の調査事項に入ります。

前回の特別委員会以降のJR美祿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。中島課長。

○地域振興課長（中島紀子君） では、JR美祿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1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、前回12月の特別委員会で、12月までの内容について御説明させていただきました。

このたびは、1月以降の動向について御説明いたします。

資料の1ページから2ページに記載しておりますが、1月以降、災害復旧対策室の全体会議としては、第3回、第4回会議と2回開催し、復旧に向けた国制度の活用方法の検討等を行っており、第5回会議を今月の15日に開催する予定としております。

また、災害復旧対策室を事務局として、JR西日本もメンバーに入っております復旧後の利用促進検討ワーキンググループについても、1月以降、第3回、第4回とワーキングを2回開催し、3月下旬に第5回を開催する予定としております。

このワーキングでは、12月14日に開催した第2回からは、山口大学の交通工学の専門家であり、沿線3市の地域公共交通計画にも委員として関わっておられる榊原教授を学識経験者として招聘し、中立的な第三者としての御意見をいただきながら進めております。

復旧後を見据えた利用促進策を取組効果の試算等も含め、JR、県、3市で検討し、先ほど申しました3月下旬の第5回で取りまとめに向けた整理を行いまして、5月に開催を予定しておりますJR美祿線利用促進協議会の総会にて、最終報告を行う予定としております。

また、地域の方や観光関係、商工会など、様々な立場の方からも御意見をいただ

いておりますので、それらも反映した報告書を作成したいと考えております。

また、地域の活動としましては、1月14日に厚保駅前で厚保地域交流ステーション振興協議会主催のどんど焼きと駅前マルシェが開催されました。

厚保地区のほかの地域団体の御協力をいただき、バザーや餅まきも行われ、218人の方が来場され、駅前が大変にぎやかな催しとなりました。

2月3日には、秋吉台科学博物館で、美祢線の過去・現在・未来を語ろうをテーマとしたワークショップを市の主催で開催しました。

美祢線の歴史は石炭の歴史であるとして、美祢秋吉台ジオパークのジオガイドや住みます芸人、山口大学の学生にお手伝いをいただき、親子15組約30人の参加者が美祢線の歴史を学び、これらの——これからの美祢線について話し合っていました。

災害復旧対策室の動向については以上ですが、現時点のJR西日本の見解を2ページ、3ページに記載しております。

被災後、JR西日本には、美祢線の復旧に対して要望を行ってまいりましたが、依然、復旧に関するJRの見解は変わっておりません。

ここに記載しておりますとおり、美祢線は、第3厚狭川橋梁が流出した平成22年以來の2度目の被災であり、今回の災害では第6橋梁が流出したほか、ほかの7つの橋梁の橋げたまで水位が上昇していることから、これからも被災のリスクが想定される——されます。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計画を——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はありますが、引き続き、災害復旧対策室においては、県と長門市、山陽小野田市の2市とともに、美祢線の復旧に向けて取り組んでまいります。

続けて、次ページの代行バスの状況に——等について御報告させていただきます。4ページを御覧ください。

代行バスについては、前回の委員会でも報告させていただきましたが、混雑状況やルート、ダイヤ等課題があり、利用者の皆さんに御不便をおかけしている状況です。

JR西日本とは、先ほど御説明しました会議等でも、その都度、話し合いを行ってお

り、改善策を求めてきております。

資料に上げております、まず課題の1でございますが、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。こちらは、先日の委員会のときにも、山下委員より御指摘ございました。

この件につきましては、JRにも再三、改善策を要望しておりますが、運転士不足により、JRも自社のバスだけでは代行バスを賄い——賄えないため、他社にも委託して補っている状況ということです。そのため、これ以上の増便等は不可能であるという回答をいただいております。

荷物を膝の上に置く、詰めて乗る等の乗車マナーを遵守するよう運転士が呼びかける、市内高校にそういった案内文書を出す等の対応をさせていただくとの返事をいただいておりますが、ダイヤの見直し等も含め、今後も積極的な働きかけを行っていきたいと思っております。

次に、課題の2として挙げております於福駅の件につきましては、こちらもJRと協議を重ねてきましたが、どうしても於福駅の——への進入は無理であるとのことから、国道沿いのバス停付近に運賃回収箱を設置することで話が進んでおります。

JRの予算等の関係で、現時点で決定していると断言することはなかなか難しいということもあり、資料には前向きに検討してもらっているという記載になっておりますが、早期に設置できるものと考えております。

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等ございますか。坪井委員。

○委員（坪井康男君） JR美祢線が復旧するか否かについては、私、何度か申し上げておりますが、厚狭川の河川改修といえますか、しゅんせつつていいますか、これが一番のキーポイントです。

これにも書いてありますけれども、県の改修計画というのがちらっと書いてありますけれども、例えば、令和6年度の予算にどのように上がっているのか。あるいはその以前の予算に既に予算は計上されてる、あとは実行あるのみということなのか、いまひとつね、県の動きってというのがね、よく分かりません。

執行部においては、県の意向を確認されておるとお思いますんで、その辺の県の意向、あるいは県の動向といえますか、そういったものがどうなってんのか、御説明

をいただきたいと思います。もう全てこれにかかっています。ほかはもう物理的なことですから、それはもう何ていうか、後でいいと思いますが、要するに、県がどうしてるんかと。

JRのこの前、西日本の社長の談話も新聞で出てましたけど、要するに、13年間で2度というのはリスクが多過ぎるって。これ、どうやってリスクを除いていただけるんでしょうかって、それが全ての出発点です。このような談話の記事が出ていました。もうそのとおりだと思います。JRは今、株式会社です。そんなリスクな事業はできませんって。そのことの本質はね、はっきりしとるんだけど、何かもやもやもやしてね、すっきりしないんですよ。その辺のことも含めて、県の動向について、最新の状況を御説明いただきたいと、このように思います。

○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） ただいまの坪井委員の御質問に御回答いたします。

県の河川改修計画につきましては、昨年10月に県が河川改修計画をJRに提示しております。

その内容としては、委員も、もう報道されてますので御存じだと思われませんが、期間は10年間、工事費は60億円を見込んでおるということです。

しかし、県としましては、家屋の浸水被害が大きかった区間やJRに関する区間など、緊急度の高い箇所から速やかに改修を行うので、JRには早期復旧の方針を示してほしいと、そのように伝えておられます。

で、今現在、JRは復旧費を実際に試算するためには、より詰めた内容での協議が必要であるとして、詳細な情報共有を県とJRで行っておると聞いております。

以上です。

○委員長（村田弘司君） 坪井委員。

○委員（坪井康男君） 今、御説明ありました中でね、山口県としては、10年間で60億円の予算で厚狭川の改修を行いますと、それは、私も報道等で知っています。

10年たって、もう日が暮れた後ね、どうこうじゃあもう話にならんのですよ。だから、もうちょっとね、本当に10年なのか、10年でやっとな、JRが重たい腰を上げられるのかどうなのか、その辺が大変もやもやしてます。

私は、たまたま麦川——厚狭川の上流の麦川沿いに住んでおりますが、これ、2月の半ばぐらいですかね、しゅんせつ作業が行われています。もう、それも、厚

狭川改修計画の一環かなとは思いますが。その麦川川の改修は、あれは10年間60億円の一環でしょうか、そうでないのでしょうかという、もうちょっとね、きめ細かい県の意向、姿勢。

ほんで、JRはね、10年間で60億円でやりますって言うてることについて、どのように受け止めておられるのか。それじゃ、ちょっと間尺にありませんと、10年先ですよと、こうおっしゃってんのか、その辺がちょっともどかしくてよく分かりません。その辺のところを御説明を願いたいと思います。

別に責めてるわけじゃないんですよ。物事がね、何かこうクリアでないんですよ、もやっとして。ということをお聞きします。よろしく。

○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御回答いたします。

麦川川の件につきましては、県の河川の計画の詳細な部分はですね、市のほうにも共有しておりませんので、それがJRに関する工事かどうかということは、こちらでは分かりかねます。

あと、工事が終了までに10年ということの計画上はなっておりますが、先ほど申し上げましたとおり、JRからまだ復旧に関する方針というものが示されておられませんので、なかなか県としても、詳細な情報を市のほうにいただけるということも難しい状況であります。

県の意向としましては、先ほども申し上げましたけども、早期復旧ということに向けて、被害の大きかったところ、JRに関するところ、そういったところから、早期に着手するという意向を示していただいておりますので、あとは、JRの復旧というか、意向を、回答を待っておる状態であると思っております。

JRとしましては、復旧に10年かかるということに——河川改修に10年かかるということになりますと、すぐに復旧について検討することが、その間にまた災害に対するリスクも非常に高くなるということで、すぐに復旧について検討するということとはなかなか至らないということで、御返事をいただいております。

○委員長（村田弘司君） 最後です。坪井委員。

○委員（坪井康男君） 今、御答弁ありましたようなことはね、お分かりになるんであろうとは思いますがね、結局、県の意向とJRの考えがね、お互いに相手の顔色を見ながらもじもじしてるというふうにしかな私には映りません。私もJRの

責任者だったら当然ですよ。僅か13年の間に2回も橋が落ちてしもうたと、これ、考えられませんよ。

前回は言いましたけど、麦川まで美祢線が開通して120年です。その110年の間に何にも起きてないのが、ここ13年の間に2度も起きたと。それは、JRの責任者にもなるとね、これはもう美祢線ちょっと難しい、そうならざるを得ないんですよ。だから、何かもうちょっとねえ、県も、何かしゅんせつするのは、一番河口に近い厚狭の河口付近から始めるとおっしゃってるような情報もありましたけども。

要するにね、10年かけてちんたらちんたらしゅんせつしとったって、もう間尺に合わんのですよ。だから、その辺のね、何か、これ、まあ、執行部責任じゃないのはよく分かってます。我々もこういう問題、もっと真摯に受け止めてね、活動しなきゃいかんの分かってるんですが、何か全体がねえ、ことの大きさに比べてもやっとしている印象は拭えません。

だから、これ、副市長どうですかね、もうちょっと県にね、60億円10年じゃなしに、前倒しでできんかって、そういう働きかけはできないものでしょうか、お尋ねします。これで最後です。

○委員長（村田弘司君） 志賀副市長。

○副市長（志賀雅彦君） ただいまの坪井委員の御意見についてですが、この件につきましては、先ほどから坪井委員もおっしゃってるとおり、線路について——線路といいますか、JR美祢線についてはJRの持ち物、また、河川については県の河川ということで、県の管理河川です。

で、美祢市といたしましては、この2つのそれぞれのところに、要望といいますか、要求を伝えていって、お願いをするしかないという立場にあります。

で、市長におか——市長のほうもそれぞれのところに、今言われたように、少しでも早くなれないかということで、県のほうにも要望されておるとい状況です。

以上です。

○委員長（村田弘司君） ほかに質疑ありますか。山下委員。

○委員（山下安憲君） 復旧の今お話があつて、10年という長い期間をちょっと突きつけられてですね、この間——先日本お伝えしました7時3分のですね、代行バス厚狭行きが混雑通で乗れない日もあるということですね、そういうふうなものが、ここ10年また続くのかと思ったら、JRの代行バスを無理やり定期券を買ってですね、

JRと同じ費用かもしれないですけども、電車と同じかもしれないですけど、それをもうしないでも、結局、その親御さんが連れて行ったりとか、ほかの交通手段を考えたりとかいうふうなことも出て、だんだんちょっとそういう何かJR美祿線というもう考えから、自分ね——御自分の生活スタイルに合わせて何か変えていかれる方も出てくるんじゃないかと思われまして、そういうふうな中で、厚狭とか小野田とかあっちのほうのですね、通学に何かこう美祿のそのジオバス、ジオタクシー、あんもないと号とかですね、そういったものが、何かこうちょっと利用というか、そういうふうなのになんか寄与できないかっていうふうに、僕思うんですけども。

そういうふうなJRがこういうふうには、もう代行バス出してるからっていうだけで、それにもう任せるというか、もうするのではなくて、せっかく何か今、美祿の交通手段で100円バスとか、結構話題になるようなことで注目があるところですね、地元の高校生、そのね、長門市とか山陽小野田市にかかるから意思だけではというふうな話もあるかもしれないけど、ただ、その美祿市から厚狭のほうまで行くって、その美祿市の生徒だけでも、何か市ができることっていうふうなのは、ちょっと模索できないのかと思うんですけども、やっぱりそこは難しいんでしょうか。

○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） ただいまの山下委員の御質問に御回答いたします。

JRが代行バスを有料で運行している以上ですね、例えば、市が無料のマイクロバスを出して、高校生だけを乗車させるというのは大変難しいと思われまして。

実際、代行バスの代わりにバスを追加ということなんでしょうか、市が出すということになりますと、代行バスのやはり利用が少なくなってしまう。そうしますと、JRからすれば、もう代行バスイコール鉄道ということになりますが、必要ないということにもなりますので、鉄道の復旧にも影響してくるかなということは、懸念されます。

あんもないと号のような路線バスを、例えば、1便でも走らせることができないかという御提案もいただいております。

例えば、あんもないと号等の場合は、市のコミュニティバスではありますが、運行は船鉄バスが行っておりますので、そちらとの交渉が必要になっていきます。で、今、通常、朝の便が大変混雑をするわけでありまして、今、通常、市の路線バスもあんもない号も、朝が運転士不足ということで廃線になっておったり、朝の便

がなくなったりしている状況ですので、余剰があるかといいますと、ちょっとそこは難しい問題なのかなと思っております。

あと、ジオバスについては、自家用有償旅客運送制度といいまして、交通の空白地帯に走らせることができるバスになっておりますので、今現在、代行バスが運行している以上、交通空白地域ということで申請することは、なかなか難しいかなと思っておりますので、今のところ、JRの代行バスに生徒さんが心地よく乗れるような対策ということでお願いをするしかない状態ではありますが、山下委員の言われるとおり、今後、代行バスの運行が長引くようになりますと、高校の通学数ですとか、そういったことにも影響してくると思われまますので、JRとも引き続き要望はいたしますが、市でもできることというの代行バスの利用者からの声もきちんと聞いてですね、検討していきたいと思えます。

以上です。

○委員長（村田弘司君） ほかに質疑ありますか。岡山委員。

○委員（岡山 隆君） それではですね、JRの見解というか、美祿線は第3厚狭川橋梁が流出した平成22年、13年前以来の2度目の被災であるということをおっしゃっています。

そのほかに、7つの橋梁、橋桁まで水位が上昇しているということで、再度のこういった被災リスクが想定されるということのコメントをされております。

それで、一番今日——今日のJR美祿線動向と資料、このし尿センターがあるところの写真が、橋梁が崩壊してる姿、今の写真がありますけど、これは、もうずっと美祿線が開通して以来、こういった橋梁と思っておりますし、よく見るとですね、これにですね、崩壊してますけど、鉄筋が何か使っていないなど。

それで、この状態だったら、もう今、いろいろ56年からいろいろビル建物にあっても、いろいろ建設のほうも変わりましたけれども、このままずっと150年間使っていて、本当に鉄筋を使って、13年前のときに、こういった被害があつてですね、それで同じことが起こらないようにするための、こういった橋梁部分というのは、私はさらに強固しておかねばならなかった重要な案件と思っております。それが、そういった形での対応策がちゃんと施されていたのかどうか、それについては、御確認はされてるんでしょうか。

○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御回——回答いたします。

橋梁につきましては、JR美祢線は12橋梁ございます。13年前に被災しました第3橋梁以外は、今写真にありますような造りの橋梁になっておりますので、今回の被災も橋梁の老朽化というか、そういったことも原因ではないかという思いもありますので、こちらはJRに伝えております。

JRからの回答といたしましては、橋梁については、必要な点検、修繕等は行っておるということで、JRの回答といたしましては、老朽化が今回の被災の原因とは考えていないという回答をいただいております。

以上です。

○委員長（村田弘司君） 岡山委員。

○委員（岡山 隆君） この美祢線のし尿センターのある四郎ヶ原地域、ここの基礎部分の橋梁が本当に適切であったかどうか、まずそこをですね、私は検証していく必要があったのではないかと。今までは、国鉄時代、相当なかさでですね、石炭・石灰、本当にこの当時、国鉄としては収益が本当に上げた——上がってたっていうと思ってます。

そういったところで、今の現在におけるこういった橋梁として適切なのかどうかは、今後しっかりと質問等、いろいろ聞いていただきたいなと思ってます。その点について。

○委員長（村田弘司君） ほかにありますか。今質問ですかね。どうぞ。ちょっと待ってね。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御回答いたします。

今回の被災は、雨量も想定外の雨量であったということで、川の氾濫も想定外のものであったと思っております。

JRとしましては、そういった想定外の雨量によって、こういった被災が起こったということもありますが、市としては、今後、まだ橋梁——こういった造りの橋梁がありますので、点検・修繕等しっかり行っていただくように要望もいたしますけれども、そちらの検討も一緒にし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） 美祢倉庫のJR美祢線はですね、やっぱり、これからの過疎化がさらに進む中であって、やっぱり美祢市における将来の希望の1つであると思っています。それがなくなるということは、人口減少である美祢市がさらに疲弊して、しいては、それはJRのほうですね、いろんな日本における未来というのが閉塞していく、また、要因にもなると考えておりますので、こういった小序を大事にしてい、そういった視点でおっていただきたいなと思っております。ということで、この件はこれで。

もう1点はですね、今、代行バスの——JRバスで対応しておりますけれども、いろいろもう課題が出てますけど、問題はですね、今後、代行バスで事故が起こらないような対応が非常にし——重要と思っております。それで、場所によっては、このバスがですね、道が狭くてバックしなければならない、こういった四郎ヶ原駅の近くもあってですね、非常に見えにくいというところも確認をしております。

そういったところのリスクのあるところをですね、もう何箇所かまだあると思えますけれども、これについての対応というのは、どのようにされて——されようとしてされているのか。まあ、ちょっとJRのほうに伝えていこうとされているのか、この点について、最後お伺いします。

○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御回答いたします。

代行バスの運行についての安全面は、代行バスの運行事業者でありますJRにしっかりこの安全対策をしていただくものでありますが、今おっしゃられた四郎ヶ原の駅でですね、ちょっと河川の竹の関係で、見通しが悪くて地元の方とのバスの履行が難しかったことがあるという事例をおっしゃられたんだと思えますけれども、そういった地域の方ですとか、御意見があった場合には、その都度、JRに伝えまして、安全対策等取っていただくようお願いしております。

また、このたびの四郎ヶ原の件は、県の河川にある竹林というか、そういったものが支障——見にくい支障になっておるといことですので、これも県のほうに伝えまして対策を取っていただくように、こちらからはお願いをしております。

以上です。

○委員長（村田弘司君） 杉山委員。

○委員（杉山武志君） 私、ちょっと3点ほどお尋ねしたいと思えます。

1点目はですね、先ほど来ちょっとお話が出ております県の動向について、先ほど、お話がありました10年間で60億円というお話でしたけど、その60億円を使うにも、JR復旧に関わる部分を優先するべきじゃないかという、今、御意見がですね、多数出たと思うんですが、そうすれば、JRも同じテーブルに着きやすくなる、動きやすくなるんじゃないかなという思いを私もしております。

そこで、市のほうで、県の工事に関わる優先順位ですね、どこどこを優先してくんだ、JR復旧に向けてどこから優先してくんだっていうところを把握しておられるのか、確認しておられるのかなっていうのが、まず1点。

2点目はですね、先ほど、運賃の回収箱の設置についてお話がありました。早期にできる見込みだというお話もありましたけど、前回、委員会の中で三セクでありますおふく道の駅ですね、ここなんか近くにあって依頼もしやすいんだが、運賃の設置箱を、設置は可能ではなかろうかというお話も出たと思います。三セクの道の駅ですとか、隣にはJRも——JAもありますんで、そちらへの設置を依頼されれば、もっと早く、もう実現されててもおかしくないお話じゃないかなと思っております。それに——そこに対するちょっと動向の質問をしたいと。

それと3点目はですね、先ほどお話がありました7時3分発の代行バスですね、これ、学生が乗車できなかったということで、大体、代行バスで走らす——走らされておりますバスっていうのは45人乗りと思うんですよ、私。

で、運転手の方を責めてはいけないんですが、運転手の努力があったのかなと、45人乗りにはですね、半分——二十数人が乗っとなることがあったんだろうかなという思いがしました。それが運転手の努力、適切な判断がなければですね、逆に今度、乗車拒否っていうふうなことにもなりますんで、また、その適切な判断により、増便の依頼ができなかったのか。

JRとしては——JRバスとしてはですね、運転手の確保ができなかったときには船鉄バスさんに依頼をされてたという経緯もありますし、どこかで満員の状態になったときに、増便の依頼があったのか、なかったのか。そういう体制が取れてるのか、取れてないのか、そののところ、もし御存じでしたら教えていただけますでしょうか。

○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御回答いたします。

まず1点目の御質問ですが、県の河川改修計画に対して、市からJRに関する部分ということ、さっき優先的にやってもらうように要望されたかどうかという御質問でよろしかったでしょうか。

○委員（杉山武志君） 確認されておるかということ。

○地域振興課長（中島紀子君） 確認しておるかということですか。

県からはですね、河川の改修計画の細かい部分、どこから取りかかって、どことといったような細かい部分というのは、まだ公表されておられませんし、私たちも存じておりません。

ただ、県の方針——改修計画の方針としましては、浸水被害の大きかったところ、JRの被害があったところ、そういったところを優先して行っていくということは言っておられますので、10年という期間がどうしてもこう前に出てしまっ、10年何も進まないのではないかというような聞こえ方になってしまっておるところがあるかもしれないんですけども、河川改修計画、通常でいけば、もっと長い年月がかかるところを、今回、災害が大きかったので、そういったところを優先してやりますということで、県からの御回答をいただいております。で、実際のその計画はどうなっておるかという中身の確認までは、こちらではいたしておりません。

2点目の運賃箱の設置についてですが、前回の委員会でも道の駅おふく、運賃箱を設置してはどうかという御意見をいただきました。

その件につきましても、JRにも伝えておりますが、そういった施設にJRの運賃額を設置することは、なかなか難しいということで、管理もやはり道の駅ですとか、そういったところにしていただくことも難しいということで、やはり今、話としてまとまっているのは、JRがJRの運賃箱をバス——国道沿いのバス停付近に設置するというので、話が進んでおります。

3点目の代行バスの件なんですけども、運転士の努力といいますのは、運転士が、皆さんが乗れるようにアナウンスをしたかということでしょうか。

○委員長（村田弘司君） ちょっと課長、座ってください。杉山委員。

○委員（杉山武志君） 今の話ですけど、運転手の方がですね、もうちょっと詰めていただけますかとか、ああいうのは、電車ですとか、バスですとかでもおっしゃられてると思うんですけど、もっと詰めていただけますか、乗車される方がいらっしゃるんですかとアナウンスされたのかどうかというところと、それと、もし本当に

この45人乗りのバスが乗れない状況であれば、適切な判断として増便の連絡ですとか、会社のほうに連絡をし——されておるのかどうか。適切な判断、先ほどお話ししました。でないと、乗車拒否と受け取られても仕方ないところが出てくると思うんですが、その辺は、どう把握されておろうかという話です。

○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） ただいまの杉山委員の御質問に御回答いたします。

すいません、再度していただきましてありがとうございます。

代行バスにつきましては、JRの代行バスとしては、詰めたら乗れると、定員は超過していない。バスのマナーを守って、荷物を膝の上に置くですとか、詰めたら人数的には乗れるということで、そういったことができないってということもあって、それだけではないと思うんですが、乗れなかったっていうことがあるのではないかとということで、バスの運転士に、今後、そういったアナウンスをするようにということで、ご返事をいただいておりますので、ちょっとそれまでは、そういったことはされておられなかったかもしれませんが、今後、そこは徹底していくということで、返事をいただいております。

ただ、そうしましても、バスが4日に1回メンテナンスをしなければならないときがあるということで、いつもの大型のバスよりも少し小さめの中型のバスが走る場合があると聞いております。そういったときには、大型のバスでは乗れても、小さいバスときには、やはり窮屈になってしまって、もう見た感じ乗れないので、乗るのを諦めてしまったという生徒さんもおられるのではないかなと思いますので、朝の混雑する時間には、バスのメンテナンス等ありましようが、大きいバスで対応していただくように、そこはJRにも再三要望しております。

あとですね、7時3分に集中してしまうので、やはり、ダイヤが7時3分の次が7時37分なんですけども、7時37分に乗るとなかなか乗り継ぎですとか、バスが遅れることがございますので、少し学校に間に合わなかったりとか、少しこう不安に思われる方もいらっしゃると思いますので、7時3分に集中してしまっておるのだと思っております。

で、現在今、高校3年生がもう卒業しまして、人数が少なくなっておりますので、今のところは、そんなに窮屈なく乗れている状況とお見受けしておりますが、今後、新学期が始まりましたら、やはり、そういった混雑する状況になると思いますので、

まずは、ダイヤに関しましても、今7時3分一本で次が37分ですが、その37分をもう少し山陽本線、山陰線との乗り継ぎもありましょうが、早めていただくとか、そういったことを今回も要望はしたんですけども、3月のダイヤ改正には間に合いませんでしたので、そういった要望も引き続きしていきたいと思います。

○委員長（村田弘司君） 杉山委員。

○委員（杉山武志君） ありがとうございます。

バスにつきましては、立ち席利用ということもできますんで、定員に満たない場合は、座席が確保できない場合でも、立ち席利用ができますんで、やはり、運転手の方にできるだけ乗車漏れがないように配慮いただくということ、継続してほしいと思います。

以上です。

○委員長（村田弘司君） いいですか、杉山委員、いいですね。

ほかに質疑ありますか。ちょっと、そしたら議長——竹岡議長。

○議長（竹岡昌治君） 委員長のお許しいただいたんで、発言させていただきたいと思うんですが、実はこの委員会を立ち上げるときにですね、これ、私の考え方は、実は美祢線そのもののあり方を検討していただきたいなあと、こういう思いがございました。

そして、立ち上げると、間もなく利用促進協議会というのが実はありまして、そこで出席をさせていただきまして、何で今、美祢線が通ってない、いわゆる通るのが10年先になるかもしれんっていうのに、今、利用促進だろうかという疑問を持ちながら話を聞いておりましたけど、いや、議会はあり方を検討したいと、こういうお話を申し上げました。ところが、諸事情がございまして、ちょっと外部からブレーキがかかりました。

そこで、ちょっとお尋ねなんですけど、災害復旧対策室におかれては、あり方に関してアンケート調査でも、今後、取られる予定があるのかないのか。

私は、この美祢というまちづくりの中で、美祢線がどういう位置づけにあるのか、これを、やっぱし議論しながらですね、市民の皆さんも含めて、議会も必要だということになれば、先ほど坪井委員もおっしゃったように、13年間の間に2回もこういう問題が起きたということは、確かに、河川改修をしてなかったという原因はあるのはあるんですね、大雨が降ったということもまたあるだろうと思うんです。

だから今、原因がどうだこうだというのはちょっと置いて、私は、あり方をやはり検討していく、そして、皆さんが全員必要だというふうに合意形成ができれば、じゃあ、どのように早く復旧するかということも議論を重ねていくほうが、私はいんじゃないかなという気がします。

そうした面から、執行部に1点お尋ねと、それから委員長には、できればそういう——もう時間ありませんが、今さらアンケートを取ってですね、どういうふうにするかというのは、まだ今からのことだろうと思います。その辺のお計らいも、委員長のほうでぜひお願いをしたいと、よろしく願いいたします。

○委員長（村田弘司君） 今、竹岡議長から質問、併せて要望がありました。

まず、執行部のほう、どうでしょうか。政策的な意味もあると思いますが、志賀副市長、何かお答えになりますか。まとまらないようであれば、一旦——いいですか、では、志賀副市長。

○副市長（志賀雅彦君） ただいまの竹岡議長の美祢線のあり方に対するアンケートを執行部としてする予定があるかないかということにつきましては、今の段階では予定はしておりません。必要であれば、今後、そのアンケートをしていきたいと考えております。

以上です。

○委員長（村田弘司君） 竹岡議長。

○議長（竹岡昌治君） あのお、あり方っていいですか、そうしたその位置づけをですね、アンケートじゃ——アンケート調査をする必要があればとおっしゃったんですね。何のために、今、総合計画の後期を見直そうとしてるのか。

市長の答弁にもありましたように、いやもう基本的なことが決まってる、こうおっしゃったんですね、せんだつても。私は、後期の見直しをするのは、やはり、こうした我々の生活環境が大幅に変わってきた、だから、こういうふうに変えるんですよというのが正しいんじゃないかなと思ってます。

全くアンケート調査もやる気がないようですが、それならですね、私は、もう利用促進の協議会、今後、出る気はありません。それは、JRさんもそうおっしゃったんです。通るか通らんか分からんのに利用促進をやろうと、何のためにあるんですか。まだ、その前にあり方を、このまちづくりをするために必要だというふうな意識醸成ができ上がったときに、利用促進を考えるべきじゃないかなと、私はそう思

います。

まずは、先ほども申しあげましたように、委員長の取り計らいのほう、ひとつよろしくお願ひしたいと思ひます。

以上です。

○委員長（村田弘司君） 了解しました。今の件は、竹岡議長、執行部にもう一回、回答求められます。

○議長（竹岡昌治君） はい。

○委員長（村田弘司君） ただいまの件について、執行部のほうの回答を求めるといふことですので、お願ひします。

副市長、一遍休憩取りましようか。まとまらないようですので。

それでは、暫時休憩をいたします。

午前10時54分休憩

午前11時39分再開

○委員長（村田弘司君） それでは、休憩前に引き続き、会議を続行します。志賀副市長。

○副市長（志賀雅彦君） 先ほどのアンケートにつきましては、JR美祢線利用促進協議会の中で検討をさせていただきたいと思ひます。

以上です。

○委員長（村田弘司君） 今、副市長の回答がありました。それでは、ほかに質疑ありますか。三好委員。

○委員（三好睦子君） 1ページの1月15日の件ですけれど、これ視察に行っておられます。大分県の日田彦山線と福島線の只見線、富山県の高山本線と、これはそれぞれ共通点、美祢市と共通点があつて選ばれたかと思ひますが、視察の結果、現地はどうだったのでしょうか。どんなヒントがあつたのでしょうか。整理検討とありますが、どんなことを検討されたのでしょうか。ここで得られた方向性とかについてお尋ねいたします。

○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） ただいまの三好委員の御質問にお答えいたします。

このたびの視察の先については、被災に、災害により運休となった鉄道とJRの鉄

道ということで視察先を検討した結果、JRによる復旧鉄道と——JRによる鉄道としての復旧がかなわなかったところということで、視察に行っていました。

まず1つ目、JRの日田彦山線ですが、こちらは、BRT、高速の輸送バスということで普及しております。

で、BRTのメリットといたしましては、運行本数がバスですので、増便になったり、バス停を家の近くに設けることができたりとか、希望があったところにバス停を設置したりといった、使いやすいルートになったということは、BRTは、日田彦山線についてはメリットがあったということでお聞きしましたが、やはりバスですので、デメリットとしては、鉄道よりも速達性が著しく低下しておるということでした。

で、やはりバス転換ということでもありますので、昨今の運転士不足ですとか、そういったことを考慮すると、また、バス路線の廃止とか、そういった危険性というか、そういったことが危惧されるということが、デメリットとして挙げられます。

で、もう1か所のJRの只見線です。こちらは上下分離で、鉄道列車はJRですが、線路の部分というか、そちらを自治体で持つということの上下分離で復帰を——復旧を10年後に、被災10年後に復旧を果たした路線であります。

やはり、鉄道として復旧しておりますので、メリットとしましては、鉄道の優位性、速達性ですとか、定期性ですとか、そういうことは発揮されておりますが、観光路線が主な用途というか、観光に使われておりますので、運転再開後、観光客が特に、台湾などのインバウンドですね、外国人の旅行者に人気があって、観光客が急増したということです。

で、鉄道で復旧しておりますので、地域経済の活性化ですとか、学校経済の発展に今後も大きく貢献されるのではないかとということがメリットとして、お話をお伺いしました。

ただ、上下分離ですので、デメリットとしては、地域の負担ですね、地元負担というのが最初に想定していたよりもかなり高額になってしまったということと、あと経費、運行に係る経費だけではなくて、職員ですとか、そういったことの負担も、かなり負担が大きくなっているということを聞いております。

視察先の報告としては以上ですが、やはり、鉄道として復旧が難しかったところを見ておりますので、今後、鉄道としての復旧を考える際には、参考にして

いきたいなと思っております。

で、また今後もこういった事例、そういった事例だけではなく、広く視察等はずね、また来年度も考え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） いいですか。三好委員。

○委員（三好睦子君） 美祢市の場合は三市にまたがっていますが、大分県と福島県と富山県、これは複数の自治体にまたがっているのでしょうか。またがってれば、そこでの意見交換とかあったのかどうか、お尋ねします。

○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） ただいまの三好委員の御質問に御回答いたします。

日田彦山線も只見線も、県でまたがっている部分もありますし、その中に市町村、多くの市町が沿線にありますので、そういったところで、協議に関しては、協議会等、そういう市町にまたがるところはつくられて、検討を重ねてまいりました。

以上です。

○委員長（村田弘司君） ほかにございますか。秋枝委員。

○委員（秋枝秀稔君） 今の高山線が、今ちょっと説明がなかったんですが、これはいかがです。

○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） ただいまの秋枝委員の御質問に御回答いたします。

大変失礼いたしました。高山線に関しましては、被災をした鉄道ではないんですけども、富山県が鉄道を中心としたまちづくりということで、鉄道——高山本線だけでなくほかの路面電車ですとか、そういったものも走っておりますので、そういった鉄道を利用して、まちづくりを進めていくという施策を取られておりますので、利用者を増やすために、臨時の駅をつくれ、住宅地の近くに臨時の駅をつくれたりですとか、そういった試みもされてますので、今後のまちづくりに必要かということで、視察に行つてまいりました。

以上です。

○委員長（村田弘司君） 秋枝委員。

○委員（秋枝秀稔君） 今度はまた違うことなんですけど、ずっとこの委員会へ出ておまして、カードは、県とJRが握っておるんですね。で、市民はカードがない

のですが、その辺の検討されたか。もし、何かあれば教えてほしいし、これは副市長か、部長で答えていただいたほうがいいと思うんですけど。

○委員長（村田弘司君） 佐々木総合企画部長。

○総務企画部長（佐々木昭治君） 秋枝委員の御質問にお答えをいたします。

美祢市民にカードはないのかというような趣旨だったと思いますけども、JR美祢線は、美祢市を通過して長門市、あるいは山陽小野田市も通っておりますので、そこに乗る方は、皆さん、市民、私も市民ですので、カードあると思っておりますし、当然、県あるいはJRのほうに、要求をし続ける立場にあると考えております。

以上です。

○委員長（村田弘司君） 秋枝委員。

○委員（秋枝秀稔君） それはそうでしょう。しかし、何か具体的な、このカードを切ったら、もう動かざるを得んちゅうようなカードがないもんですよね。それ、検討されておられませんですよ。

○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） 秋枝委員の御質問にお答えいたします。

これといったカードがあるのかということですけども、カードを今探しておる。なかなかいろんなカードを、どういうカードが一番いいのかをいろいろ検討して、関係市等と検討しておる状況でございます。

以上です。

○委員長（村田弘司君） 秋枝委員。

○委員（秋枝秀稔君） 分かりましたが、検討だけじゃなくて前向きをつけていただき、前向きに早く検討するという、こういうことをですね、市民が待っておられると思いますので、お願いいたします。

○委員長（村田弘司君） ほかにありますか。岡村委員。

○委員（岡村 隆君） すみません。まず質問もあるのですが、その前の下の質問といたしまして、このたび報道で、先ほどから出ております10年間で、60億円程度で改修工事を、河川をすることをお県のほうからと聞いておりますが、これには、私の個人では、当然JRの橋の復旧費用とかは入っていないと思うんですけど、まず、そのところが分かれば教えて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） ただいまの岡村委員の御質問にお答えいたします。

河川の改修の60億円という見込みの金額には、JRの橋の費用は入っておりません。

○委員長（村田弘司君） 岡村委員。

○委員（岡村 隆君） それを踏まえて、お話を、私の思うことを話させていただきます。

厚狭川の河川改修を今からされるといった場合に、このたび被害があった橋、倒れた橋といたしますか、流された橋以外にですね、まだ橋が橋脚いっぱい立っております。川を県の河川改修の方針というか、計画が具体的に分からないということですが、川を広げるところが、河川の橋があるところにかかったら、河川、今鉄橋、鉄道を走る橋も広げないといけません。

ということは、これは物すごいお金が、どこが負担するかっていうのは分かりませんが、JRなのか、県も補助する、国が補助する、美祢市も補助するののかといったときに、これは物すごいあれもありますし、だから結局、恐らく聞いておりますと、河川の改修の計画が決まらないから、JRの工事費が出ないのかなと、橋の幅が決まりませんからというふうには、僕は勝手に解釈しております。

それで、そうした時に、これ前々から思っておるし、いろいろ話も伺っておるんですが、美祢駅から長門までっていうのはですね、線路でいうと、それほど被害は受けておらないように思います。

それで、美祢から長門まででもまず復旧してですね、足がかりをつくっていただいて、先ほどありましたが、実際またまちのニーズとかいったことと、そちらが先なのかもしれませんけど、今現在、一番早く復旧できる、また未来にするためには、私は美祢駅から長門までが一番まず手をつけやすいのかなと。物事全部ど一んと言っても、なかなか難しいかなと思って、私個人は考えております。

で、そうしたときに、昔から、前回の災害のときも、このたびとか昨年度もそうなんですが、聞いたときに、列車の制御とか何かそういった関係で、美祢と長門間が今の状況ではできないとか。また、このたびでいうと、車両の点検とかの関係で、できないんじゃないかというようなお話も聞いております。私、直接JRのほうと話したんじゃないんで、うわさかもしれません。

それで、そういったときに、今、長門から小串ですかね、山陰本線の一応復旧に多少光が差ってきて、これが約1年半ぐらいですか、橋脚っていうか、鉄橋という

か、あそこ見に行ったんですけど、あそこがなれば、そしたら、整備の場所が山陽線側だったら、ちょっとそっちが使って、車両整備ができるのかとか、前向きな話が、例えば少しできるのかなと個人的に思っております。

そういった問題があるのは、（聞き取り不可）ほうわさは聞いておりますが、そういった、私個人的には、今できる、まず、まだ不確定な厚狭川の絡みっていうのがありますから、そうしたときに、また未来につなげる。またそういった、先ほど出た検討ちゅうか、アンケート取ったりして、例えば、市民が違う方向性っていう本当に意見であれば、また考えるということも、最悪といたしますか、なるかもしれませんが。

私が今できるのは、美祢線をどうにかするっていうのは、美祢から長門までを着手、どうにかしていただくような案っていうのがいいんじゃないかなと思っておりますが、いろいろなそういった美祢線から、美祢駅から長門間の復旧というような話がこれまで出たのかとか、また、そうしたことが可能、可能かどうかというのは、先ほど言ったように、僕はないとか分かりませんが、私はそう思っておりますが、それのお話が出たのかとか、駄目ですよとかいうのがありましたら、ちょっと教えていただきたいと思っております。

○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） ただいまの岡村委員の御質問にお答えいたします。

県の河川改修の計画をJRに示しておりますので、その中で、先ほど言われたような川の幅ですとか、そういった場合には、橋がどれぐらいで、工事費がどうなるのか、工事規模がどうなるのかということを、今そういった細かい調整は、県とJRのほうでされていると聞いております。

で、長門市から美祢駅までは、橋梁等がございませぬので、被害があった箇所も数か所ありますが、被害の程度は、厚狭川よりは少ないと、私たちが考えておりますので、長門市から、長門市駅から美祢駅まで復旧できないか、そこだけでも、一時的に走らせることができないかということは、JRにも、当初から要望しております。

JRの回答としましては、先ほど委員も言われましたように、車両の点検整備ということで、それが新山口の駅でしかできないということで、前回は、山陰線も被災しておりましたし、もともと山口線を今の美祢線の車両が通ることができないとい

うことで、岡山のほうまで上がって、新山口に持っていったということで、なかなかそれを再々するのは難しいっていう話と、あとはもう1点、まだ復旧に関する（聞き取り不可）、方針が定まっていない中で、部分的に、長門市駅から美祢駅までを復旧するということは、JRとしては、今方針が決まらない限り、そういった方向ということとは考えていないという、そういった回答をいただいております。

山陰線が今後通れるようになれば、そこからいったら下関から山陽本線で近くなって、整備もできるのではないかとということもありますので、またそういったことも含めて、JRのほうには、部分的にでも運行できないかということとは、引き続き、要望し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） 岡村委員。

○委員（岡村 隆君） ありがとうございます。

それで、先ほど言ったように、点検とか、例えば信号といいますか、何か管理するシステムが長門にあるんか、厚狭にあるんかって、僕ちょっとよく分からないんですが、例えば、長門に仮にあったとして——すみません、厚狭にあったとして、長門にそれを持って行って管理する。そしたら今度、全線復旧したときに、その費用が無駄になるとか、そういうのも当然出てくると思いますんで、そこも踏まえて、私が言いたいのは、何ができるかって、さっき美祢市のタマという言葉が出ましたけど、どういったことならJRもやりやすいのか、市民とか利用者もですし、長門と美祢と山陽小野田市ですか——の人のためになるかどうかというのをですね、これからも——今までも考えていただいとったと思うんですけど、ちょっとそういったことで、1案として、山陰本線が多少前進がありましたので、ちょっと質問させていただきました。ありがとうございます

○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） 質疑なしと認め、質疑を終わります。

本日、予定の調査事項は以上であります。

この特別委員会は、令和5年9月28日、令和5年第3回定例会において設置し、これまで3回委員会を開催してまいりましたが、4月で改選を迎えることから、今定例会、本日が最後の委員会となる見込みです。

豪雨災害の発生後の動きをまとめますと、議会としては、令和5年8月2日の令和5年第3回臨時会において、「防災・減災に資する河川改修を求める意見書」を決議し、国土交通大臣並びに山口県知事に提出したところであります。

執行部といたしましては、国土交通大臣並びにJR西日本に対し、JR美祢線の早期復旧や財政支援等について、要望を行っております。

また、令和5年9月1日、「JR美祢線災害復旧対策室」を設置し、山口県、長門市、山陽小野田市とともに、復旧に向けた取組を行っております。

山口県は、JR西日本から求められた河川改修の必要性に対し、10年程度を期間とする厚狭川の抜本的な改善計画を取りまとめ、令和5年10月、JR西日本に説明を行っております。この件については、以降の動きはないという状況であります。

不通となっている美祢線については、令和5年7月4日からバスによる代行運行が行われていますが、定員、運行時間、トイレの有無など、利便性において課題を抱えております。

日常生活、通学、本市の強みである観光振興など、JR美祢線は本市の公共交通の要であります。赤字ローカル線であるということも事実であります。

JR美祢線の復旧に向けては、行政、JR、関係機関がそれぞれの役割を果たすべく、協議を重ねていく必要があります。

そして、今回の被災が廃線議論のきっかけとなることを防ぐためにも、今後は、市民の利便性の向上、本市のまちづくりの観点に立った公共交通資源としてのあり方の検討も行っていく必要があるというふうに考えております。

については、本会議最終日に、本特別委員会のまとめとして、これまでの開催状況や経緯などを報告するとともに、今後も継続して、JR美祢線の復旧に向けた課題を調査・研究するため、改選後の新議会におかれては、早期に委員会を設置することを申し送り事項といたしたいと思っておりますが、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） 異議なしということです。それでは、そのように取り計らうことといたします。

その他、委員の皆さんから何かございましたら、御発言をお願いします。

〔「なし」と呼ぶ者あり〕

○委員長（村田弘司君） ないようでございます。それでは、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 0 時03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3月4日

JR美祢線災害復旧対策調査特別委員長