

JR 美祢線利用促進協議会

第 5 回復旧後の利用促進検討ワーキンググループ議事概要

1 日 程

令和 6 年 3 月 28 日（木）

2 会 場

美祢市役所本庁 3 階会議室 302

3 議 題

(1) 復旧後の利用促進策の効果試算

JR 西日本から美祢市が策定した立地適正化計画や NY タイムズで山口市が高評価を得たことによるインバウンド波及効果等を踏まえた試算について説明があった。

ア 今回のワーキンググループで検討した利用促進策の施策について、立地適正化計画やインバウンドの増加効果を踏まえて評価したものと、それらの施策効果は限定的なものとして評価した試算の 2 つに分けて整理したい。また、今回の試算を最終的なものとして整理したい。⇒事務局

(2) 地域における美祢線の役割等の整理

JR 西日本から携帯電話位置情報による都市間人流解析結果及び美祢線の拠点間別の利用者数の内訳について説明があった。

ア 沿線市では、東西方向の流動が主で、南北方向の流動は小さい。また、美祢駅以外の途中駅での乗降は僅少で、厚狭駅・美祢駅・長門市駅それぞれ間の利用が主である。最終目的地は厚狭以遠であり、山陽線や新幹線へ乗り継ぐため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ている。⇒JR 西日本

イ 美祢線は拠点間移動が大切だとすると、やはり速達性や定時性などの議論も今後は必要になるのではないかと。また、美祢線は南北としての鉄道ネットワークとして捉えるのであれば、美祢線を繋ぐ直通列車や新幹線との接続が重要である。新山口駅から放射状のネットワークを構成していくことは、道路も含めて限界がある。山口県の西部の都市間を結ぶようなネットワークは大切である。

⇒学識経験者

(3) 最終とりまとめの方向性に関する自由討議

事務局から復旧後の利用促進策の検討結果の報告書（たたき台）について説明した。

ア 協議会の取組に一定の成果があったことを評価するのであれば、その内容を詳細に記載すべきではないか。また、過去の協議会の取組で利用者数が伸び悩んだ原因や課題については、より踏み込んだ内容で記載すべきではないか。沿線市の人口と輸送密度の推移は、災害前の2009年（H21）を100として整理すべきである。なお、今回の利用促進策の実現可能性についても精査すべきであると考え
る。⇒JR西日本

イ このワーキンググループで実現可能性を精査することは考えていない。最終的な意思決定機関である総会に報告後、実現可能性について検討していくべきであると認識している。⇒事務局

ウ 行政がより積極的に鉄道に関与しないと維持できない。観光列車の運行だけではなく、都市計画（まちづくり）に行政が積極的に投資する必要がある。しかし、投資といっても全リソースを総動員すべきかといった議論は当然ながら必要である。

大事なのはこの報告書をどう活用していくかである。意思決定機関は利用促進協議会であり、ワーキンググループの報告を受けて、県や市、JRがどう対応していくのかを検討し、意思決定されるものと理解している。

代行バスの状態が長期化すると、高校生の通学先の選択にも影響してくるほか、地域住民はそれほど長くは待てない。時間をかけ過ぎず、早い段階で判断を行うことが求められるのではないか。

⇒学識経験者

今回のワーキンググループは、総会に報告するための最終取りまとめの方向性等について議論した。次回は、総会に報告する最終報告書（素案）の内容について議論することを確認し、第5回復旧後の利用促進検討ワーキンググループは終了した。