

# JR 美祢線利用促進協議会

## 第3回復旧検討部会 議事概要

### 1 開催日

令和6年12月19日(木)

### 2 会場

美祢市役所

### 3 当日の流れ

#### (1) 議事

ア 前回会議の振り返りと復旧パターンの整理について

イ 鉄道による復旧の整理・検討について

ウ 鉄道以外のモードによる復旧の整理・検討について

エ 復旧後の利便性向上に向けた調査・実証について

※公開は、議事のア～エの事務局による一括説明の部分のみ

#### (2) 報道対応

### 4 議事

#### ア 前回会議の振り返り・復旧パターンの整理について

【事務局】 会議資料(P1～5)に沿って説明

✓鉄道での復旧方法として、みなし上下分離や第三セクター等への事業構造の変更も考えられるので、部会としてどこまで整理するか、後程、意見をいただきたい。

#### イ 鉄道による復旧の整理・検討について

【山口県】 会議資料(P8～10)に沿って説明(12月9日の山口県議会土木建築委員会の概要)

✓通常、河川改修は下流側から順次工事を進めていくものがあるが、この度の厚狭川の河川改修は、「家屋浸水被害が大きかった区間を早期に実施するとともに、全体工期を短縮するため、事業区間を4ブロックに分割し、各ブロックを極力並行し施工することで、概ね10年での完成を目指す。」方針が決定し、今後、地元説明会を開催していくこととしている。

✓各ブロックにおいて、下流域から用地補償等を行いながら、工事を進めていくことから、県河川課としては、第6厚狭川橋梁の復旧工事等についても、河川改修工事と並行して進めることは調整可能であり、河川改修の完了に併せて鉄道での運行再開を目指すことも可能ではないかとのことであった。

✓4頁の取りまとめ表では、現在、鉄道で復旧する場合の工期は10年となっているが、世の中では河川改修に10年、その後の復旧に5年で15年程度かかるという受け止めをされている。

- ✓河川改修の完了に併せて、鉄道での運行再開を目指すことも可能ではないかという河川課からの見解も得られたので、改めてJRの認識について確認したい。

### 【JR西日本】

- ✓当社としての見解は、第1回復旧検討部会から変わるものではないが、鉄道で復旧した場合に、世の中では15年程度かかると多くの方が認識されていることについて承知している。
- ✓誤解を与える表現があったかもしれないが、先日の当社の会見でも申し上げたとおり、山口県の河川改修計画と進捗に連携が取れるのであれば、河川改修工事の進捗とあわせて弊社側も工事を行うことは可能である。
- ✓鉄道で復旧する場合の工期の表現は、「最短10年程度」という表現が適当である。

### 【事務局】

- ✓会議資料P4の復旧パターンの整理の復旧期間については、「10年」を「最短10年程度」に改める。

## ウ 鉄道以外による復旧の整理・検討について

### 【JR西日本】 会議資料(P12～30)に沿って説明

- ✓改めて美祢線に対する当社の考えとして、当社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である。
- ✓一方で、鉄道や鉄道以外のモードでも利便性と持続可能性を確保した地域公共交通の復旧は必要であるという考えに変わりはない。
- ✓地域交通法の基本方針のとおり、地域の移動手段の確保や地域社会全体の価値向上などについては、当社は、地域の方々と共に、“まちづくり”や観光施策等と連携した地域公共交通の早期復旧に取り組んでまいりたいと考えている。
- ✓利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通となるように、法等に基づく枠組みは最大限に活用していきたいと考えている。
- ✓地域との関わり方については、この地域で公共交通を担ってきた交通事業者として、鉄道以外のモードで復旧した場合であっても、皆様と共に将来の地域交通を見据えながら地域の中で当社としての役割を果たしたいと考えている。
- ✓役割の果たし方としては、地域交通法の基本方針にもグループ会社による運行、地元企業への運行委託、代替交通の運行会社への共同出資などがあり、様々な手段の中で可能性を沿線地域の方と対話をしながら検討していきたい。
- ✓地域のまちづくりと合わせた、今よりも利用しやすい最適な地域交通体系を地域の皆様とともに作りあげたいと考えており、まちづくり計画等の観点からの意見・提案も賜りたい。
- ✓具体的な議論に入る前に、鉄道とバスの輸送特性を比較する。
- ✓鉄道とバスの輸送特性を比較した場合、輸送量の面では鉄道が優位であり、鉄道は車両連結することもでき、1便あたり100名以上の大量輸送に適している。
- ✓定時性や速達性については、鉄道は専用の線路を走行するため、信号や渋滞の影響を受けない一定の速度で走行することができる定速走行が可能であり、バスより

優位である。

- ✓一方で、鉄道は線路を走行するため、単線区間であれば行き違いなどの走行上の制約を受けるといった部分が定時性・速達性を低下させる要因となることもある。
- ✓鉄道は、駅の新設や移設をする際に線路の配線変更やシステム改修等に物理的・金銭的制約を大きく受けるが、バスは、比較的柔軟に乗降場所の設定や移設が可能である。
- ✓また、鉄道は駅から目的地への二次アクセスを整備しないと行けないが、バスの場合、条件を整えば目的地への直接乗り入れも可能である。
- ✓鉄道は線路を走行するため、単線の場合、行き違いなどの線路設備の条件や車両など多くの制約があり、運行本数を増やすのは難しいが、バスは比較的運行本数を増やしやすい。
- ✓鉄道を利用する場合、跨線橋を渡っていただく場合もあり、身体的負担が多いと言える。また、エレベーター等を設置すると巨額の費用が必要となるが、バスはノンステップバスや乗り場の嵩上げなどによる段差緩和などが可能であるので、鉄道と比較すると、身体的負担を軽減しやすい。
- ✓一般的に鉄道は環境負荷が少ないと言われているが、これは大量輸送としての特性が発揮されていることを前提とした場合であって、利用が少ない場合は、バスの方が環境優位性は高い。
- ✓鉄道とバスの輸送特性を比較したが、鉄道以外のモードでの検討を行う場合には、これらの特性が地域の方をはじめとする、利用される方のニーズに寄り添えるかどうかということを考えていく必要がある。
- ✓バスで検討する場合になるが、既に代行バスという形で具現化できており、これを基本として考えていくものとする。
- ✓P23の表の左は実証実験を行う前の代行バスであり、代行バスは鉄道を代行するものなので、停車駅や運行本数は鉄道と同じである。
- ✓真ん中に記載しているのは、10月から実施している快速便による増便実証と同じレベルとなる。実証実験を実現するために運行ルートを変え、また、短期間で停留所を増やしているが、これらはバスの輸送特性を活かしたものと言える。
- ✓仮にバスでの復旧ということであれば、これらを基本にして、現在行っている実証実験やアンケート等の調査等の結果も踏まえて、構築していくものとする。
- ✓BRTというモードでの検討に移るが、それに先立ち国土交通省の資料を参照しながらBRTについて説明する。
- ✓BRTとは、様々な手法を用いて、求められるニーズに応じて「速達性」、「定時性」、「輸送力」を従来のバスよりも高度な性能を発揮させるということである。加えて、他の交通機関との接続やまちづくりとの調和等の高い利便性を提供し、従来のバスにはない次世代のバスシステムにするということである。
- ✓BRTの構成要素と性能の関連性についてであるが、BRTというと専用道を走るバスというイメージを持たれることも多いと思うが、専用道は特に速達性・定時性の向上への貢献が高い走行空間に関わる手法の一つであり、その他にも様々な構成要素に対し様々な手法をもって、従来のバスにはない次世代のバスシステムを作りあげることである。

- ✓検討しているBRTで復旧した場合の輸送サービス概要についてであるが、まずは基本的な運行ルートである。
- ✓美祢線が担った輸送に鑑みて、鉄道沿線に沿った経路での運行を考えているが、美祢線は道路が平行する部分も多く、道路事情から速達性・定時性が確保できる区間も多いと考えているが、厚保駅から湯ノ峠駅までの区間については、一部専用道を設けて、美祢線が担った輸送を補完し、地域と地域をつなぐことは必要ではないかと考えこのように至っている。また、専用道はBRT輸送の象徴的なものとして、輸送を刷新したということを広く発信する効果はあると考える。
- ✓BRTは比較的柔軟に乗降場所が設定できるという特性を活かし主要目的地に沿った駅の設定が可能だと考えている。利用状況に応じて駅の新設や移設も可能ではないかと考える。
- ✓運行本数については、実証実験と同様のレベルにしてはどうかと考えている。また、車両は電気自動車(EV車)を導入するなど先進車両を導入することで、環境負荷の低減や、生産性の向上を図ることなども検討してはどうかと考えている。さらに、鉄道と同等の運賃やサービス、時刻表や運行情報の一体化など、鉄道の親和性を高めることも目指したい。その他、バスロケーションサービスやキャッシュレス決済などの利便性向上も図りたい。
- ✓最後に、運行体制についてであるが、この地域で公共交通を担ってきた交通事業者として、鉄道以外のモードにより復旧した場合についても、地域の中での当社としての役割を果たしたいと考えている。
- ✓役割の果たし方については様々だが、まずは主体的に役割を果たすことを想定しており、JR西日本グループでの運行を想定と記載している。一方で、当社は交通事業者として鉄道事業は営んでいるが、BRTの運営となると、地域のバス事業者さまのご指導・ご支援を賜ることもあると考えるし、地域の事業者さまも含めて地域交通の利便性と持続可能性を高めるために何ができるのかを丁寧な対話を通じて具体的にできればと考えている。
- ✓BRTによる復旧についてまとめているが、BRT基本案とある専用道を設置するのが、BRTでの復旧を行うのであれば必要と考えるレベルとなる。また、【今回案】と記載しているものが、先ほど説明した当社として現在考えているサービス概要のレベルである。
- ✓当社としては、地域のまちづくりと合わせた、今よりも利用しやすい最適な地域交通体系を地域とともに創りあげたい。
- ✓本提案に対して、ぜひ、まちづくり計画等の観点からの意見・提案も賜りたい。

#### 【中国運輸局(オブザーバー)】

会議資料(P36~45)と社会資本整備総合交付金パンフレットに沿って説明

- 社会資本整備総合交付金(地域公共交通再構築事業の概要)
- 先進車両導入関連事業
- 地域公共交通確保維持改善事業の概要
- 地域公共交通バリア解消促進等事業

## エ 復旧後の利便性向上に向けた調査・実証 について

【事務局】 会議資料(P32～34)に沿って説明

### ～報道機関退出～

## オ 鉄道による復旧の整理・検討に関する意見交換

### 【自治体】

- ✓復旧後の運営に地域が関わる方法として、「みなし上下分離」も選択肢としては考えられるので、部会での整理・検討の対象とする必要があると思うが、上下分離との違いなどを備考欄に記載する程度で整理してはどうか。
- ✓復旧パターンの選択肢については、第三セクターとして自治体が主体的に運営する方法も考えられるので、整理・検討の対象とすべきではないか。

### 【JR西日本】

- ✓みなし上下分離は、当面被災リスクのある鉄道施設について依然として当社側にあること、また、仮に鉄道で復旧する場合は今後の持続可能性を高めるために、相当程度の利便増進・利用促進を図る必要があると考えているが、地域が事業の主体になりにくい形態と考えている。
- ✓そのため、当社としては、みなし上下分離は地域の皆様に運営に関与していただいている形態という認識は持っていない。
- ✓仮に鉄道で復旧するという選択に至ったとしても当社としてはこの形態は、考えていない。

### 【自治体】

- ✓第三セクターへ移行する場合、国の補助制度などの支援はあるか。
- ✓第三セクターの場合は、JRはどのように関わるのか、全く関わらないのか。

### 【JR西日本】

- ✓第三セクターへの事業譲渡を選択するのであれば、当社が経営に携わることはないが、この地域で鉄道事業を営んだものとして、運営ノウハウ等の支援についてできる部分はあると考える。

### 【中国運輸局】

- ✓第三セクターへ移行することへの直接的な補助制度はないが、移行した後に発生する費用への補助はあるので次回会議で説明する。

### 【自治体】

✓JRは第1回復旧検討部会で「再度の被災リスクを負う可能性がある中で着工すべきではない」との考えを示されたが、復旧までには相当な期間が想定される中、復旧までの間は、JRの責任で代行バスを運行していただけるのか。

### 【JR西日本】

✓現在、美祢線の鉄道輸送を代行するものとして、代行バスを運行している。地域公共交通が復旧されるまでは、現行の取扱いを続けるものと考えている。

### ■決定・確認事項

- |   |
|---|
| ① 部会の整理・検討としては、「みなし上下分離」の内容は、上下分離の備考欄に簡素化して記載する             |
| ② 事務局は、次回会議までに「みなし上下分離」と「第三セクター」の項目について、埋められる箇所は記載する方向で整理する |
| ③ 中国運輸局は、次回会議で第三セクターに移行した後に発生する費用への補助制度について説明する             |

### カ 鉄道以外のモードによる復旧の整理・検討に関する意見交換

#### 【自治体】

✓専用区間が他のBRTで復旧した路線と比べて、大幅に少なく設定してあるが、美祢市や長門市側にも設定することも検討いただけないか。

#### 【JR西日本】

- ✓利便性と持続可能性の確保を考えた時に、専用道を設けることにより発揮される利便とメンテナンス等による人的・金銭的負担を考慮する必要がある。
- ✓利便性と持続可能性を確保した交通モード全体としてのデザインを考えた時に、現在の案を提案させていただいた。
- ✓具体的な検討については、地域のまちづくりの中での位置づけや専用道区間を設ける効果、代替策等を皆様と考えていきたい。

#### 【自治体】

✓JRが提示したBRTの基本案で速達性が発揮できるのか、バス転換と比べてのメリットとしてどのように考えれば良いか。

#### 【JR西日本】

✓専用道を用いると速達性は向上するものの、メンテナンス等による人的・金銭的負担がかかるので、持続可能性について考慮する必要がある。

- ✓利便性と持続可能性の確保を考慮した時に、美祢線沿線の道路事情・交通事情に鑑みると、道路との平行区間が多く、専用道を用いなくともある程度の速達性が確保できる部分が多いと考えた。
- ✓専用道については、美祢線が担った輸送を補完し、地域と地域をつなぐことは必要ではないかと考えた。
- ✓専用道の他の活用等の副次的効果については、皆様との対話を通じて検討できると考えている。

#### 【自治体】

- ✓BRT駅(待合所)は、どういったものを想定しているか。
- ✓気仙沼線や大船渡線では、雨風がしのげる待合所とトイレがほとんどの駅に設置されているが、これらと同程度のものを設置することは考えられないか。

#### 【JR西日本】

- ✓設備機能を高めることは、メンテナンス等による人的・金銭的負担につながるため、費用対効果を考慮する必要がある。
- ✓投資すればするほど、乗降場所の移設等の柔軟性を損なうことにつながる可能性があるため、一律に設備機能を高めるのではなく、お客様のご利用想定に基づいて拠点性を高めるべき箇所と設置箇所について柔軟性をもって対応すべき箇所等を皆様と対話しながら具体を考えていきたい。

#### 【自治体】

- ✓鉄道での復旧と比較検討できるようBRTやバスで復旧する場合に最低限必要となる費用や工期を概算で良いので、内訳も含めて次回会議で示していただけませんか。
- ✓その際、本日の議論を踏まえ、専用道区間の設定等は、いくつかのパターン別に示していただけませんか。

#### 【JR西日本】

- ✓どのようなお示しの仕方ができるか、検討し次回会議で提示したい。

#### 【自治体】

- ✓BRTの場合は、鉄道運賃サービスを踏襲するとあるが、バス転換の場合は、通常のバス料金となるのか。

#### 【JR西日本】

- ✓運賃については、他の事業者との均衡も考慮すべきものであるが、BRTということであれば、利便を高めるために、鉄道運賃サービスを踏襲するなど鉄道との親和性を高めることを目指したい。
- ✓一方で、路線バスの場合は、他の路線バスと同様の水準になるものと考えている。

## 【自治体】

✓BRTやバス転換の場合は、増便して利便性を高めるとの提案であるが、運転士の確保を含め、JRの責任で運行されるということで間違いはないか。

## 【JR西日本】

✓地域事業者との連携についても丁寧に対話をしながら、まずはJR西日本グループでの運行を想定している。

✓人財確保については、バス乗務員に不足感があることは認識しているが、一方で、鉄道においても人財の確保に苦慮している現状があり、特に、乗務員以上に鉄道施設を維持管理する人財確保については、危機的状況にある。

✓乗務員の確保はバス特有の課題ではないと考えており、鉄道においては、それに加えて施設管理の人財にも課題があるということを認識いただきたい。

✓その上で、JR西日本グループとして、乗務員の確保を含めて役割を果たしていく考えであるが、持続可能な地域公共交通の確立に向けては、自治体・事業者ともにそれぞれの立場でできることを十分に活かし、連携して取り組んでいきたい。

## ■決定・確認事項

JR西日本は次回会議でバスやBRTで復旧する場合の費用等を提示する

## 榊原教授(山口大学大学院創成科学研究科)のコメント 【オブザーバー】

### <BRT>

✓専用道区間の設定については、速達性や定時性の機能を発揮できるかを考慮することが重要である。

✓速達性や定時性の機能を発揮できるのであれば、一般道でも良いが、発揮できないのであれば専用道を設定すると良い。この場合、バスロケーションシステムのデータを利用して、頻繁に遅延が発生する場所を専用道にすることや信号制御との連携を図る検討が必要である。

### <まちづくりとの連携>

✓仮に鉄道以外のモードで復旧した場合であっても、旧駅を中心とした“まちづくり”との連携を図ることが必要である。

✓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。

✓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ので、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る。

～会議終了～