

# JR 美祢線利用促進協議会 第4回復旧検討部会 議事概要

## 1 開催日

令和7年2月3日(月)

## 2 会場

厚狭地域交流センター(山陽小野田市)

## 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

---

  - オ 鉄道による復旧の整理・検討に関する意見交換
  - 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
  - キ 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
- ※公開は、議事のア～エまで

公開

非公開

### (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(P1～7)に沿って説明

- ✓復旧パターンの整理表については、前回会議での議論を踏まえ、「みなし上下分離」と「第三セクター方式」について、記載している。
- ✓「みなし上下分離」は、備考欄に「上下分離」との違いについて簡単に記載している
- ✓「第三セクター方式」で復旧する場合は、JRの負担や国の補助制度がないため、全て自治体負担となるものとして整理している。

### イ 鉄道による復旧の整理・検討について

【中国運輸局】 会議資料(P9～15)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
- 地域鉄道等に対する支援の概要
- 鉄道駅のバリアフリー化に対する補助制度
- 地域鉄道に対する支援策(固定資産税の特例措置)
- ローカル鉄道に対する支援策(登録免許税、不動産取得税の特例措置)
- 地域鉄道支援に対する地方財政措置・過疎対策事業債

## 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(P17~30)に沿って説明

- ✓前回の復旧検討部会で、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いきたい。また、鉄道以外のモードにより復旧した場合についても、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、と述べた。
- ✓その上で、鉄道以外のモードによる復旧に対する当社案の考え方を述べる。
- ✓輸送特性を踏まえると、美祢線は、WGの報告にあった通り、大量輸送としての鉄道の特性は発揮できていなかったものの、南北を結ぶ交通軸として、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と考えている。
- ✓美祢線が担っていた輸送の機能を概ね補完することを基本とし、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による復旧が適当ではないかと考えている。
- ✓また、利便性・持続可能性の向上の観点では、美祢線の単なる置き換えではなく、実証実験・調査等をもとに、鉄道では実現できないBRTならではの輸送特性を活かして、速達性、定時性、運行頻度(運行本数)、安定性、鉄道との親和性等を高めることにより、利便性と持続可能性を向上させたいと考えている。
- ✓加えて、先進的なDX・GX等を活用し、BRTによる輸送の提供とあわせて地域課題の解決にも積極的にチャレンジし、地域のシンボルとなり得る交通となることを目指したいと考えている。
- ✓BRT の概算復旧費等であるが、「貞任第5踏切～厚保駅を専用道とする」「運行本数は被災前鉄道の約 1.5 倍とする」「車両は DV 車両とする」を条件とするBRT案で復旧する場合の概算復旧費は約 55 億円である。
- ✓BRT 案での復旧に要する期間は、着工後 約3~4年程度であり、工期に幅を持たせているのは、工事を行うための条件が整えば3年が見込めるということである。
- ✓専用道整備以外は概ね2年以内で完了することを見込んでおり、地域の皆さまが望まれるのであれば、専用道の整備を待たず代行バスに変わり、新しい公共交通として運行し段階的にサービスを拡充していくことも可能であることから、このように記載している。
- ✓前回お示したBRTにより復旧した場合の複数パターンについて、それぞれの要素で概算の規模がどのようになるのかをお示しする。一番左にあるBRT案とあるのが先ほどお示した概算復旧費約 55 億円であり、これに機能を加減させることで、金額も加減することになる。
- ✓車両を EV 車両にする場合は、プラス約5億円。運行頻度を被災前鉄道と同程度とすると購入する車両台数が減るので、マイナス約1億円となる。
- ✓専用道については、自治体の皆さまより専用道の施設可能性について複数の案をいただいた。当社としては、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、前回、榊原教授よりご意見のあったバスロケによる運行状況や、専用道施設には中心市街地における歩車分離等のまちづくりの観点もあると考えていることから、これらを踏まえて、美祢駅と長

門市駅に接する部分での専用道パターンを例として追加した。

- ✓なお、追加したパターン例の金額には(超概算)と記載しているが、限られた期間の中で複数案を算出したため、他の概算より精度が落ちることから記載している。
- ✓当社と地域がどのように役割や負担を担うのかということについての具体は、復旧検討部会で議論する内容ではないが、地域にご負担いただく可能性のある金額規模感をお示しすることも必要かと思い BRT 案等をあてはめた場合のケースを示す。
- ✓あてはめを行う社会資本整備総合交付金は、前回紹介のあった地域公共交通再構築事業の他に道路事業など、制度が多様であり、また、国からご支援いただける割合も制度や申請される自治体の規模によって異なることもあるため、仮定としてお示しする。
- ✓「事業者負担分を自治体と同程度として 社会資本整備総合交付金(地域公共交通再構築事業)を用いたと仮定した場合」に自治体の負担がどのようになるのかお示しする。
- ✓BRT 案の場合の復旧費は、約 55 億円であり、その1/3の 18.3 億円が自治体の負担となる。また、※としている 3.7 億円については、制度としては特別交付税として80%が措置されるということになるが、特別交付税が措置された場合に想定される実質的な負担額として記載している。
- ✓バスに係る費用については、BRT 案の内訳にある停留所等の整備費、車両の購入費と同様である約 9.6 億円を概算としているが、この1/3である 3.2 億円となる。また、交付税が措置された場合に想定される実質的な負担額は 0.6 億円となる。
- ✓BRT で復旧した場合の地域公共交通のイメージであるが、BRT 案の専用道より期待される効果を説明する。
- ✓速達性と定時性の観点では、厚保駅～湯ノ峠駅間の所要時間を輸送モードにより比較すると被災前の鉄道は7分、代行バスは直通運行をしていないので厚狭駅を経由して代行タクシーと合わせて 31 分、BRT では9分程度を想定しており、専用道を走行することで、鉄道と同等の速達性と定時性が確保できると考えている。
- ✓その他の観点では、一般道に工事等により支障があっても専用道を走行するため影響を受けず、一方、専用道で何か支障があった場合でも、鉄道であれば線路復旧まで運休となるが、バスの特性を活かし一般道ルートを活用することで高い運行安定性を実現できると考えている。
- ✓運行以外の観点では、BRT車両のみが走行可能な専用道を走り、そこでしか見られない風景が、非日常感をかきたてて、観光の方に楽しんでいただく観光コンテンツとして活用できるのではないかと考えている。
- ✓また、一般車が走行しない専用道という特性を活かし、実証フィールドとして活用できるのではないかと考えており、最先端の社会課題解決技術や手法をいち早く導入し実証を行える他、これらに関係する企業等の関係人口の増加や、視察という形で先の観光コンテンツとは違う目的で、地域を訪れる方が増えると考えている。
- ✓BRT案全体の利便性・持続可能性を向上させるイメージを説明する。
- ✓速達性については、一部区間でBRT専用道を整備することにより、鉄道沿線を最短経路での運行が可能となる。また、主要目的地近くにBRT駅を設けることで、所要時間を短縮することができ、美祿線代行バスよりも早く、鉄道と同程度を目指す

輸送サービスを提供したいと考えている。

- ✓ 定時性についてだが、専用道走行区間においては道路状況に左右されない定時性を確保できると考えている。
- ✓ また、定時性がなぜ求められるのか、ということを見ると、いつ乗車場所にいれば利用できるのか、いつ目的地に着くのか、という予定がたてられるかどうかということがあがるが、試験導入しているバスロケーションシステムを本導入することにより「時間の読める交通」となると考えており、専用道の走行と併せて移動時間について高い信頼性を確保したいと考えている。
- ✓ 運行本数については、被災前鉄道の約 1.5 倍の本数に増便し、今より細やかにご利用ニーズに応えた輸送サービスを提供したいと考えている。また、バリアフリーに関しては、鉄道時にご負担をおかけしていたこ線橋の昇降のない安心してご乗車いただける環境を整備できればと考えている。
- ✓ デザインについては、ご利用される方に分かりやすく、また、地域のシンボルとなり得る交通として地域を象徴するような車両・待合等のデザインを統一することを考えておりますし、デザインについても地域の皆さまと作りあげていければとも考えている。
- ✓ デジタル・MaaSの観点で言えば、ICカードによる鉄道への乗り継ぎ移動も含めスムーズな移動の実現や、当社が現在取り組んでいるWESTER等を活用した様々なサービスや例えばWESTERポイントを使った新幹線乗車等の鉄道との親和性の向上を目指せればと考えている。
- ✓ 特定の箇所をどうするかということではなく、BRTが地域のシンボルとなりうる可能性としてお示ししているものとして、BRT案における整備イメージをお示しする。
- ✓ 仮にBRTでの復旧となった際には、地域の皆さまのまちづくりの中で、BRTという公共交通をどのように位置づけ、その中で利便性と持続可能性を向上させると共に地域のシンボルとなりうる交通となるかということについて、皆さまと検討してまいりたいと考えている。
- ✓ BRT駅を中心としたまちづくりという観点では、交通結節に加えて人々が行きかう交流拠点として整備し、マルシェや地域のお祭り等の賑わいを生み出すことが考えられる。また、地域の方、地域外からいらっしゃる方に分かりやすく、地域を象徴するようなデザインで車両や待合室等を統一することが考えられる。
- ✓ 専用道については、日々の移動に活用される他、旅先の非日常感を演出する観光シンボルにもなりうると考えており、また、自動運転といった社会課題解決の技術・手法を実証するフィールドとして地域外から見た時に、地域を印象づけるシンボルにもなるのではないかと考えている。
- ✓ また、地域の皆さまとの検討の結果にはなるが、環境性を高める取組みや、BRT駅からのコミュニティ輸送等へ先進性の高い次世代モビリティを導入する等、沿線の地域公共交通以外にも刷新感のある取組みを行うことも検討してはどうかと考えている。
- ✓ これらを通じ、利便性と持続可能性を向上させると共に地域のシンボルとなりうる交通となることを目指してまいりたいと考えている。
- ✓ 鉄道と鉄道以外のモードによる復旧の整理・検討について、第1回復旧検討部会よりご提示させていただいたが、当社の考えについては、今回で一旦すべてとなる。

- ✓弊社の述べてきたことを整理すると、まず、被災した美祢線について当社単独での復旧とその後の持続的な運営は困難であるということである。一方で、南北を結ぶ交通軸として、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と考えている。
- ✓そのうえで、地域の皆さまとともに議論や検討を行った結果、仮に鉄道での復旧が選択されることとなれば、上下分離という形で、地域の皆さまに運営に関与していただきたいと考えている。
- ✓また、仮に鉄道以外のモードでの復旧が選択されるのであれば、美祢線の単なる置き換えではなく地域の実情や変化に対応でき、利便性と持続可能性を高め、地域のシンボルとなり得る交通と考えている BRT が適当と考えている。
- ✓当社としては、鉄道でも、鉄道以外のモードで復旧した場合でも、この地域で公共交通を担ってきた交通事業者として、地域の中での当社の役割を果たしてまいりたいと考えている。
- ✓引き続き、地域の皆さまとともに地域に相応しい地域交通の復旧に向けた対話を行っていききたいと考えている。

## 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(P32～37)に沿って代行バスを増便した実証実験の利用状況について説明

### ～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】

- ✓第三セクターとして復旧することに関して直接的な支援制度はないという理解で良いか。

### 【中国運輸局】

- ✓「第三セクターに転換する際の直接的な支援制度はない」と申し上げた。それに相違はないが、仮に第三セクターとして鉄道を運行する際に、鉄道事業再構築事業として計画を作成して事業を実施するのであれば、国の支援を活用できる場合はある。

### ■決定・確認事項

会議資料の6ページ、復旧パターン整理表の国補助制度の第三セクターの欄の「斜線」を「活用する」に改め、表の下に補足として、国の支援制度による負担割合などを記載する方向で整理する。

## 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】

- ✓JRから、BRTで復旧する場合、国の補助制度を活用し、自治体にも負担を求める案の説明があった。復旧検討部会での整理上は、このパターンも必要だと思うが、JR単独での復旧のパターンも整理・検討が必要ではないか。
- ✓自治体としては、ローカル線が被災し運休となった場合、事業者において速やかに復旧することが基本であると考えている。
- ✓こうした中、美祢線については、JRから、鉄道で復旧するのが良いのか、他のモードで復旧するのが良いのかを議論したいとの提案があったことから、復旧の議論を前に進めるために提案を受け入れた経緯があり、自治体としては、被災からの復旧議論だと考えているので、通常の再構築議論とは異なると認識している。
- ✓国の補助制度を活用し、自治体にも負担を求めるという案は、最終的には受け入れられない可能性もある。JRにおいては、自治体に負担を求めない形での検討もお願いしたい。
- ✓また、部会の整理・検討として、鉄道での復旧と同様、JR単独での復旧も整理してはどうか。

### 【JR西日本】

- ✓第3回部会で、鉄道以外での復旧に関して当社の考え方を述べたが、地域交通法等の趣旨を踏まえての部分は鉄道での復旧にも通じる基本的な考え方となる。
- ✓地域交通法は、「地域公共交通の維持・確保や利便性向上に取り組むことを促進させる目的」で2007年に整備された後、まちづくり等の観点も入れながら、特に自治体をはじめとする地域の主体的な取組をより促進させるように2023年10月の改正に至っているものと認識している。
- ✓地域交通法の建付けが、地域主体であり、地域がまちづくり等を考える中で、地域交通の必要性を求められるのであれば、自治体に負担いただくことはあると考えている。
- ✓美祢線については、地域交通法の基本方針にもあるとおり、大量輸送機関としての鉄道の特性が発揮できていないとして、地域に相応しい公共交通について皆さまと議論をさせていただきたいと被災前より申し上げてきたが、豪雨災害が発生して復旧の議論とセットとなっているが、根底には地域交通の持続可能性・利便性をどのように向上させていくかという議論であり、更に言えば地域交通を議論する限り、地域交通法の趣旨・制度に則ることを基本とするべきであると考えている。
- ✓当社としては、第3回部会でお示した通り、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の枠組みは活用したいと考えており、地域の皆さまにご負担いただくことはあるかもしれないが、地域の皆さまとよりよい地域交通をつくりあげていきたいと考えている。

### 【自治体】

- ✓仮にバスや・BRTで復旧する場合の費用の1/3をJRが負担するというJR提案であ

るが、資料21ページの社会資本整備総合交付金について、※で記載のある(1/3は事業者負担)は、基本的に鉄道の再構築を実施する場合に適用されるものと認識しているが、その理解で良いか。

#### 【中国運輸局】

- ✓仮にバスやBRTで復旧することになると、社会資本整備総合交付金を活用するには、利便増進実施計画を作成し、認定を受ける必要がある。
- ✓鉄道事業再構築実施計画による鉄道施設の整備などであれば、JR本州3社及び大手民鉄の路線に関しては補助対象限度額が事業費の2/3となるので、JRが1/3を負担することが定められているが、利便増進実施計画を策定してバスやBRTで復旧する場合にはその規定はないので、その認識で相違はないが、事業者が負担することを否定しているわけではない。
- ✓最終的な負担割合については、支援制度の詳細も踏まえながら、事業者と自治体の間で検討いただくものと考えている。

#### 【自治体】

- ✓JR日田彦山線がBRTで復旧した際には、JR側から、「BRTで復旧する場合は自治体に負担を求めない」との条件で提案があったと聞いている。
- ✓第3回部会後、自治体からも専用道区間の案を提出したが、自治体としては、自治体の負担がない前提で提案を行っている。
- ✓また、復旧費の内訳として専用道区間の整備に係る費用が含まれているが、鉄道施設の撤去費用は含まれているか。
- ✓含まれている場合、その撤去費用は専用道に係る部分のみの経費なのか。それとも、全線の撤去費なのか。

#### 【JR西日本】

- ✓復旧に当たっての協議というものは個々の事情があるので、前例と同じとはならないと考えている。
- ✓その上で、社会環境の変化として、国の支援メニューが中長期的に必要となる地域公共交通の形成に必要な基幹事業にも活用できるようになったのは、2023年度であり、日田彦山線のBRTでの復旧合意は2020年7月、整備工事着工が8月であったので、この時点ではまだ制度化されていなかったということはあると思う。
- ✓復旧費の内訳については、専用道区間を整備するためには、既存施設を撤去する必要があり、これは一体のものであるので、専用道とする施工箇所の撤去費については計上している。

#### 【自治体】

- ✓BRT案での復旧に要する期間が約3～4年程度という説明があったが、3年については、「工事を行うための条件が整えば」ということであったが、どのような条件なのか。

### 【JR西日本】

- ✓BRT案の専用道は貞任第5踏切から厚保駅までとしているが、専用道を施工する箇所は、平行道路がない川沿いということになるので、資材や重機を入れるための通路について、地域の方に協力いただき、工事用通路がどの程度確保できるかということなどがある。

### 【自治体】

- ✓BRT案での復旧で、専用道整備以外は概ね2年以内で完了との説明があった件について、営業所の設置やバスの購入などに一定の時間がかかることは理解できるが、例えば、増便や快速便の運行など、運行体制のみを早急に改善することは検討できないのか。
- ✓利用者からみれば、実証実験はすぐに準備できたのに、なぜ2年もかかるのか、直ちに取り組むべきとの声が出てくるのは明らかではないか。

### 【JR西日本】

- ✓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が、被災した美祢線の鉄道を代行するものであり、美祢線の鉄道輸送を前提とすることになる。
- ✓一方で、公共交通の復旧について方針が定まれば、その方針の実現に向けて皆様と共に、法等の枠組みも活用しながら、復旧時に向けて取組みを行うことは可能だと思ふ。

### 【自治体】

- ✓日田彦山線をBRTで復旧する場合の費用は、バス専用道区間が約14kmで26億円が公表されているが、JRが今回提示されたものと大きくかけ離れている。日田彦山線との違いについて考えられることはあるか。

### 【JR西日本】

- ✓他社が公表されている内容のため、その内容について当社が意見をいう立場にはないが、一般論で言えば、公表及び公表方法が法等により義務付けられているものを除けば、各社が任意で公表範囲を決めて公表しているということだと考えている。各社が任意で公表されているものを比較するという事は困難である。
- ✓概算復旧費の算出に当たっては、鉄道での復旧と同様に現下の人件費や資材の高騰がある。
- ✓BRT 専用道路は一般道路と比較して、道幅が狭く、また、トンネル内なども狭隘であり、一般的な大型車両や重機が活用できず、材料の運搬回数が増えるなど、割高になると想定している。
- ✓更に、BRT案で示している専用道区間が河川沿いであり、他の BRT 専用道路工事によりその傾向が顕著であると考えている。
- ✓加えて、より快適な乗り心地を維持するために、道路耐久性を高めにする事を想定している。



### 【自治体】

- ✓先程、JRから「鉄道以外で復旧する場合はBRTが最適である」との考えが示されたが、この部会はいくまでも鉄道も含めて整理・検討する場であって、現段階において、JRとしても、鉄道やバスで復旧することも選択肢に含まれているとの認識で良いか。
- ✓仮にバスで復旧するとした場合、JRとしてはどのように考えているのか。

### 【JR西日本】

- ✓美祢線が鉄道以外で復旧する場合は、地域の方や地域にいらっしゃる方に、長く便利にご利用いただける公共交通として、BRTが適当ではないかという当社の考え方を述べたが、仮に鉄道での復旧を皆様が希望されるのであれば、皆様にも鉄道の運営に参画いただき、上下分離という形態を考え方として第2回部会で示した通りである。
- ✓仮にバスでの復旧ということであれば、地域の皆さまが一般的な路線バスをお望みかと思うので、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】

- ✓前回会議で榊原教授から助言のあったバスロケーションシステムの分析で、遅延が発生しやすい箇所などは抽出できているのか。

### 【JR西日本】

- ✓期中データとなるがバスロケーションシステムでの状況は把握している。
- ✓ここでいう遅延とは、バスが停留所を出発してから次の停留所に着くまでに計画している時間との比較において遅れているということになるが、計画した時間通りに到着するという点で言えば、長門市駅・美祢駅・厚狭駅では定着率は低いという結果があった。
- ✓但し、多くの区間は定着又は早着がほとんどであり、ダイヤを計画する際に、調整をすることで定着率はある程度は高められるのではないかと考えている。
- ✓一方で、専用道施設には、中心市街地における歩車分離等のまちづくりの観点もあると考えているので、皆様から頂いた意見のうち、美祢市と長門市に接する部分での専用道パターンを例として追加させていただいた。

## キ 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

### 【JR西日本】

- ✓バスの遅延等の運行情報については、輸送特性を一般論ではなく、美祢線について論じるのに活用できるかと思う。
- ✓活用方法については皆様の意見もいただきながら、事務局で整理していただきたい。
- ✓また、実証実験期間の期中データのため、必要なものについては、期間終了後にデータのアップデートも行いたい。

## ◎榊原教授(山口大学大学院創成科学研究科)のコメント

### 〈定時性について〉

- ✓定時性に関して一番問題となるのは乗継性である。厚狭駅での山陽本線への乗継、長門市駅での山陰本線への乗継、美祢駅でのバスへの乗継を考慮した運行管理が必要である。

### 〈BRTについて〉

- ✓コストの問題はあるが、仮にBRTとするならば、全国に誇れる先進的で質の高いものにしてほしい。
- ✓地域交通というインフラへの投資として考えても良いのではないか。

### 〈総括について〉

- ✓ローカル線への対応については、2022年以降、国が政策転換を進めている。
- ✓JRも、2022年4月の輸送密度公表以降、「地域交通を地域とともに創り上げていく」というスタンスを示しており、今回の提案にも繋がっている。
- ✓こうした姿勢は、自治体も真摯に受け止める必要がある。

## ◎遠北調整官(国土交通省中国運輸局鉄道部)のコメント

- ✓何が地域にとって一番望ましいのか、利用者にとって何が良いのかという視点での検討が重要である。

## ◎今後の流れ

### 【中島部会長】

- ✓今回の会議で、復旧パターン毎の費用や工期、メリット・デメリットなどの必要な情報は概ね出そろった。
- ✓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、事務的に取りまとめていく流れとなる。
- ✓そのため、今後は、一堂に会して意見交換を行うのではなく、メールや電話を中心に整理を進めていければと考えている。
- ✓もちろん、必要があれば参集して実施する可能性もあるが、基本的には随時調整を進め、5月の総会に取りまとめ報告書を提出できるよう、事務局を中心に作業を進める。

～会議終了～報道対応～