資料 6-2

庄原市
SHOBARA CITY

芸備線再構築に係る住民説明会（11 月実施分）開催状況報告

これまでの実証事業の取組みと、その結果を用いた比較検討を中心に、芸備線再構築協議会における協議の状況について、市内３会場で説明会を開催した。

（１）実施概要

日　時	11 月９日(月) 18:30～20:15	11 月 12 日(木) 18:30～20:18	11 月 13 日(金) 18:30～20:05
会　場	市役所東城支所 ３F 大会議室	西城自治振興センター ２F 大集会室	庄原自治振興センター 多目的ホール
参加者	29 名	36 名	21 名

（２）次第

①開会　②挨拶　③資料説明「芸備線再構築協議会の報告等について」
④質疑応答　⑤閉会

（３）質疑応答　※以下摘録

①　11/9　東城会場　　質疑応答 19:15～20:15

Ｑ１　JR 直営による鉄道存続を求める。署名活動や乗車運動を進めており、庄原市も市長がリーダーシップを発揮し、積極的な利用促進に取り組むべきではないか。

Ａ　再構築協議会は廃止・存続ありきではなく、客観的に比較検討する場である。鉄道が生む来訪者の経済効果なども考慮し、総合的に判断する。

Ｑ２　（意見）病院への通院や東城町内のバスとの接続、新見駅での特急乗り換えなどに不便を感じる。ダイヤや接続を改善すれば利用者が増えると考える。

Ｑ３　芸備線から木次線へ直接運行することを提案したい。現在実施している実証事業は今年度で終了し、結論を出すのか。

Ａ　鉄道の実証Ａとバスの実証Ｂは一旦終了し、結果を比較検討する。新たな木次線への直通運行は、今回の実証事業では難しい。

Ｑ４　鉄道網は地域をつなぐ重要なインフラであり、人口減少が進む中、国が責任を持って全国的な鉄道ネットワークを維持するよう働きかけるべきではないか。

Ａ　鉄道ネットワークには大きな価値がある。国鉄改革に伴う国の責任やインフラ維持については、全国市長会の重点提言となっている。引き続き国へ要望する。

Ａ(県)　鉄道網は地方創生や国土の均衡ある発展に貢献している。全国知事会とも連携し、国の責任や鉄道ネットワークのあり方を引き続き求める。

Ｑ５　JR 西日本の利用者目線に立たない経営姿勢や、ローカル線への投資・維持管理の不足に疑問がある。芸備線の観光需要やネットワークの価値も正しく評価すべきではないか。

Ａ　JR 単独での運営は困難との見解が示されており、鉄道維持には事業構造の変更が想定される。国への要望も続けながら、データやファクトに基づき判断する。

Ｑ６　鉄道網は国民の財産であり、国が責任を持って維持すべきではないか。免許返納後の高齢者の移動手段も含め、国や自治体が対策を講じるべきではないか。

Ａ　通院・買い物・通学などに公共交通は不可欠である。鉄道か別の交通手段かを含め、住民の利便性を重視して市として判断する。

Ａ（県）　鉄道網は災害時の代替交通などにも価値がある。国土のあり方や中山間地域の持続可能性を踏まえ、国の責任のあり方を引き続き求める。

② 11/12　西城会場　　質疑応答 19:10～20:18

Ｑ１　11 月に示される骨子案は、鉄道かバスのどちらかを選択した案なのか。また、翌年３月の方針策定によって、その方向性が決定するのか。

Ａ　骨子案は、調査や実証事業の結果を踏まえた事務局の単一モードを示す案であり、最終決定ではない。その後の議論で別のモードを選択する可能性もある。

Ｑ２　骨子案によって方向性が固まってしまう懸念がある。骨子案提示後、県や市がどの程度の権限や財源を持って、議論や事業を進められるのか。

Ａ　骨子案ありきではなく、各構成員が重視する視点や追加検討事項を出し合い、議論を重ねて最終的な方針を固めていく。

Ｑ３　方針決定後の具体的な進め方やスケジュールが見えないと、これまでの議論の繰り返しになるのではないか。

Ａ　選択する交通モードによって異なるが、いずれも法定協議会等で具体的な計画を策定し、国の認定や支援を受けて事業を進める。

Ｑ４　広島県の動きや考えが見えにくい。県はどのような立ち位置で、今後の協議を進めていくのか。

Ａ（県）　広島県も庄原市、新見市、岡山県とともに協議に参画しており、実証事業で得られたデータなどを基に議論を進めていく。

Ｑ５　遠方から芸備線を利用して庄原を訪れる人が、他の地域でも消費する経済効果は、今回の定量的価値に反映されているのか。

Ａ　比較検討項目の定量的価値は対象エリア内の消費支出を積み上げている。広域的な経済効果も別途調査しており、遠方からの来訪者ほど消費額が大きい傾向がある。

Ｑ６　有識者から示された幅広い視点が十分に反映されていないように感じる。庄原市として、将来を見据えた議論にどう取り組むのか。

Ａ　20 年、30 年先の将来を見据え、人口減少なども踏まえながら、交通のあり方と地域のまちづくりを共有して結論を導く必要がある。

Q７　三江線など、鉄道からバスへ転換した全国の事例について、その後の状況を検証し、今回の判断に反映するのか。

Ａ　協議会の調査事業では三江線などの先行事例を参考にしている。運転手不足やバス路線の維持など、転換後の持続可能性も含めて参考に検討する。

Q８　限られた期間の実証事業だけで、必要な取り組みをやり尽くしたと判断することには不安がある。十分でなかった点をどう補うのか。

Ａ　協議会の実証事業についてはできる限りの取組ができたと考えているが、時間や予算の制約でできなかった点もあると認識している。市独自の調査やシミュレーションを行い、追加的な効果を検証している。

Q９（意見）　どの交通モードを選択しても、地域の価値向上や住民の誇りにつながる取り組みを進め、庄原市の魅力を発信してほしい。

Q10　地域固有の歴史・自然資源を活用し、県境を越えた広域連携や全国への情報発信を強化すべきではないか。

Ａ（県）　県内全体の人の流れや周遊を促す仕掛けが必要であり、沿線市町や利用促進協議会、また関係部局と連携し、鉄道を活用した利用促進に取り組んでいく。

Q11　数値化できない地域への愛着や誇り、住み続けたいという思いも重要であり、定量的価値と併せて評価すべきではないか。

Ａ　住民の誇りや愛着など、数値化できない価値も重要と考えている。本市の意見も踏まえ比較検討項目にも定性的価値を位置付けてあり、総合的に評価する。

Q12　高校生の長距離通学や帰宅時の負担を考慮し、鉄道の乗り心地や利便性など、バスにはない優位性を重視すべきではないか。

Ａ　高校生への調査では、鉄道の乗り心地やバスの停留所位置など、それぞれの長所・短所が示されており、今後の比較検討で考慮する。

Q13　行政には鉄道を残す前提があると思っていたが、バスと同等に比較されていることに違和感がある。鉄道の優先度を重視すべきではないか。

Ａ　鉄道を維持・存続したい思いはあるが、自治体の財政に及ぼす影響など持続可能性も考慮する必要がある。特定の交通モードを前提とせず、総合的に判断する。

Q14　鉄道・バスともに将来的な人手不足や自治体負担の増加が懸念される。観光需要も含め、交通を担う人材を確保できる見通しはあるのか。

Ａ　鉄道・バスとも人材確保は課題であり、運転の効率化なども検討されている。交通事業者と行政が連携し、人材確保に取り組む必要がある。

Q15　資料にある 2028 年の約 2 万 500 人の人手不足予測は、JR 西日本だけを対象とした数字なのか。

Ａ　約 2 万 500 人の不足予測は JR 西日本単独ではなく、私鉄関係も含めた全国の鉄道分野全体を対象とした数字である。

Q16　人口減少や少子高齢化で地域の衰退が進む中、採算性だけでなく、地域の思いや定性的価値を重視して判断してほしい。

A　定性的価値を重視し財政負担を増やしてでも鉄道を維持する考えも、費用を抑えた中で利便性の高い交通をつくる考えもある。市民への説明責任を踏まえ、方向性を検討する。

Q17　国からは廃止を前提とせず、３年も期限ではないとの説明があったと聞く。庄原市もその認識で協議を進めているのか。

A　廃止・存続ありきではなく協議を進めている。３年は方針決定の目安であり、議論が十分でなければ、真摯に議論を尽くす必要がある。

Q18　鉄道を失えば地域の発展が止まる懸念がある。現在の状況だけでなく、将来の利便性向上や鉄道再開が困難になることも踏まえて判断すべきではないか。

A　鉄道が地域にとって大切なことは理解している。交通モードの選択に当たっては、現在の住民だけでなく、周辺からも魅力ある地域となることを意識して取り組む。

③　11/13　庄原会場　　質疑応答 19:10～20:05

Q１　備後庄原～備後落合は鉄道、備後落合～備中神代はバスとする混合案も検討するのか。

A　特定区間の全線または一部を別のモードに転換することも、選択肢として否定されていない。

Q２　モード選択や方針決定に当たり、市議会とはどのように合意形成を図るのか。

A　方針決定に議会の議決や同意は必要ないが、これまでも会議のたびに資料を示して説明し、意見を聴いている。住民や議会からの意見も踏まえて市が最終判断する。

Q３　バスの利用実績が少ないにもかかわらず、住民便益などの経済効果が大きく算出されている理由は何か。

A　鉄道・バス利用者へのアンケートで、利用に伴う金額や代替手段の意向を確認し、共通の価値として積み上げている。

Q４　木次線についても協議会で議論されているのか。

A　協議会の対象は芸備線の備後庄原～備中神代間であり、木次線についての協議は行われていない。

Q５　市議会から意見書が提出された場合、協議会や市の判断に影響するのか。

A　議会の意見書に強制力はないが、内容を確認し、市の判断の一部として尊重する。

Q６　バスに転換した場合も、駅舎や施設の維持管理、固定資産税、保険などの費用が残るのではないか。試算に含まれていない理由は何か。

A　バス転換後も、鉄道用地が残る限り一定の維持管理費用は発生し、鉄道関連費用がすべてなくなるわけではないが、それはＪＲ負担である。上下分離の場合は、施設等を保有する自治体側が維持管理費用を負担する。

Q７　東城～備後落合間で、バスに転換した場合に利用者がいるのか。鉄道という資産を失ってよいのか。

Ａ　鉄道・バスのいずれも、現状のままでよいということではなく、生活や観光の利便性を高める形を検討し再構築する。現時点で一方の可能性を決めつけずに議論する。

Q８　芸備線と木次線を含む広域的な鉄道ネットワークの価値について、島根県との連携も含めて協議会で主張すべきではないか。

Ａ　鉄道ネットワークには何物にも代えがたい価値があると認識しており、国や周辺自治体への提言・働きかけを行っている。協議会の内外を問わず必要な発言を続ける。

Q９　備後落合～東城間は便数が少なく、通院などにも利用しづらい。十分な増便検証をしないまま、利用者数だけで鉄道の存廃を判断してよいのか。

Ａ　利用者の減少だけでなく、便数の少なさや接続の悪さなど、使いづらさが利用低迷の要因との声も把握している。便数改善の必要性は協議会でも意見が出ていたが、実証事業は期間・予算・車両・人員の制約から、大幅な増便には至らなかった。

Q10　市町だけでは限界があるため、広島県がより強い姿勢を示して取り組む必要があるのではないか。

Ａ　広島県は鉄道ネットワークに関する国の方針の明確化や、JR 西日本の経営姿勢について繰り返し発言している。廃止・存続の前提を置かず、県としても判断を検討している。

Q11　通学の利便性や経済効果の試算だけで鉄道廃止を判断すべきではない。観光客を呼び込む鉄道の価値や、バスとの役割分担、災害時の迂回路としての機能、JR 全体のネットワーク効果も評価すべきではないか。

Ａ　鉄道があるからこそ得られる価値は市も理解しており、鉄道とバスの役割分担も選択肢の一つと考えている。一方、鉄道を残す場合は自治体負担も伴うため、住民や議会の意見を踏まえ、どういった視点を重視するか総合的に判断する。

Q12　三江線や可部線、只見線など、他地域の事例を現地調査したことはあるか。

Ａ　三江線については、廃線前後の変化などを協議会の調査対象として確認し、構成員間で共有している。市として現地調査を行ったことはない。

Q13（意見）　芸備線が備後庄原駅で分断されることは、二拠点生活者などにとって不安や寂しさにつながる。上下分離などによる鉄道存続を検討してほしい。

Q14　鉄道・バスのどちらかにこだわらず、10 年後、20 年後の庄原市を見据えて判断してほしい。沿線以外の住民の意見や、市全体の税負担も考慮すべきではないか。

Ａ　ご意見として受け止める。