

視察・研修報告(復命)書

三次市議会議長 様

報告者氏名 藤岡 一弘

下記のとおり、視察・研修が終了したので報告します。

会派代表者氏名 掛田 勝彦

経理責任者氏名 増田 誠宏

期 間	令和 5 年 10 月 23 日(月)
用 務 先	広島ガーデンパレスホテル(広島県広島市東区光町 1-15-21)
用 務	研修(ローカル線の維持・活性化の取組みと今後)
概要及び所見 (目的, 参考に すべき事項, 提言, 活用策 等)	○研修の概要 (1)研修テーマ「ローカル線と沿線の役割」 (2)講師 中国新聞社 編集委員室 次長 荒木紀貴様 (3)研修内容 ①芸備線の現状 ②地域・自治体がともに考えるべき視点 ・人口減少社会の中での公共交通・地域交通のあり方や国鉄時代の歴史に学ぶ、原点の立ち戻ったあり方。 ・芸備線対構築協議会で今後の芸備線の在り方を考える時に、利用者と地域の意見を積極的に取り入れるべき。 ・観光・福祉・まちづくりを視野に公共性の高い施設・機関として取り扱うべき。 ○所感 現在、芸備線は利用者の減少などにより、存続の議論が行われている。令和 6 年 3 月から芸備線再構築協議会が開始し、今後のあり方や活性化について議論される。 芸備線は地域の通学や通勤などの移動手段だけでなく、観光や荷物の運搬など産業的視点でも重要である。芸備線をより活性化し、存続させていくための手段を考えたい。

視察・研修報告（復命）書

三次市議会議長 様

報告者氏名 増田 誠宏

下記のとおり、視察・研修が終了したので報告します。

会派代表者氏名 掛田 勝彦

経理責任者氏名 増田 誠宏

期 間	令和 5 年 1 0 月 2 3 日（月）
用 務 先	広島ガーデンパレス 広島市東区光町 1 - 1 5 - 2 1
用 務	ローカル鉄道に関する研修会
概要及び所見 （目的、参考 にすべき事 項、提言、活用 策等）	視察先対応者：中国新聞社 編集委員室 室長 【概要】 中国新聞編集委員室 荒木紀貴 室長 （概要） ● 芸備線の現状 <2022 年度の輸送密度> ・ 備中神代一東城 89 ・ 東城一備後落合 20 ・ 備後落合一備後庄原 75 ・ 備後庄原一三次 327 ・ 三次一下深川 988 ・ 下深川一広島 8529 ● 備中神代一備後庄原 運行本数 1 日 3～6 往復 1 列車の平均人員 2～7 人 人口減だけでなく車社会が進行し定着。道路中心の地域になった影響が大きい ● 備後庄原一三次

運行本数 7 往復 1 列車の平均人員 27 人
人口減とともに車社会の影響大。

●再構築協議会

輸送密度 1000 人未満の区間を優先し、協議会を設置。結論ありきではない議論。国が調整役として関与。

●どうする備後庄原一備中神代

- ・上下分離で存続させた場合

(上)JR 西日本

運転士の人件費、燃料費など列車運行経費 年 1 億 7 千万円負担

(下)沿線自治体など

線路や信号、車両補修など施設関連経費 年 6 億 6 千万円を負担

- ・上下分離を導入した只見線(27.6 キ)

対象区間は 27.6 キで、沿線自治体の負担は年 3 億円。

福島県は現地に管理事務所を開設。8 人を配置。

運行本数は 1 日 3 往復のまま

利便性を高めるには 3 セクの方が有効だが、費用負担は増す。

- ・京都丹後鉄道

3 セクの北近畿タンゴ鉄道の事業主体。総延長 114 キロ。2015 年度から上下分離を導入し、民間のウィラー・トレインズが運行している。

沿線自治体が北近畿タンゴ鉄道に交付した補助金(21 年度)は 17 億 6700 万円。内訳は京都府が 6 億 7300 万円、府以外の沿線自治体が計 7 億 8700 万円、国が 3 億余りを負担している。

沿線の宮津市は「10 年計画を立てて支援している」と説明。沿線自治体には不安の声もある。

- ・バス転換するとしたら

国交省の基本方針「JR が十分な協力をするべきだ」

JR グループ会社がバス運行、JR から地元企業への運行委託、運行会社への共同出資など協力をしていくべきである。

●どうする備後庄原一三次

高校生頼み。利用者の 9 割近くが通学利用。備後庄原駅は 2020 年にリニューアルされたが、周囲は空き地だらけ。駅の利用者は 127 人(19 年度)。三次駅の 3 分の 1 以下。備後庄原駅は安泰ではない。

・必要なのは駅を生かしたまちづくり

高校の目の前に駅を移した北海道名寄市→高校生の利用増加

駅舎と市役所と一体化させた山形県長井市→市職員の通勤利用も

● どうする三次ー広島

数字上、下深川～三次は再構築協議会の対象。

広島市を通る利点活かし切れず、潜在能力活かしていない。

・新駅、行き違い施設を設けて運行本数を増やす構想（2000年頃）

→県、広島市が検討もお蔵入り

・急行の廃止で三次ー広島間の所要時間は長くなった。高速バスの優位揺るがず。

・行き違い施設がなく、増便や高速化のネックになっている。戸坂駅など。

・広島市を通る路線だけに新駅設置をしたり、行き違い施設を整備してスピードアップを図ったりすれば、利用が増える可能性は十分ある。

【所見】

区間ごとに取り巻く現状の指摘があり、それに対する対策について具体的な提案、参考事例の紹介があった。

今回の再構築協議会の要請は、庄原市、新見市の区間ではあるが、路線がつながっていることを考えると、木次線も含めてこの間のあり方をどのようにしていくのか、三次市も沿線自治体と共に考えていかなければならない。日常利用については当該自治体の考えであり、果たして鉄道がふさわしいのかは慎重に考える必要であるが、観光面においては上下分離した上での採算性・経済効果などを総合的に考える必要がある。

三次市を含む区間は、高速化など機能向上が必要である。今回の研修でもあったが、全く三次ー広島間の潜在能力が生かせていないと有識者から指摘されている。特に広島市内の区間(井原市ー広島間)は品数の割に、行き違いのできる駅が少なく、列車ダイヤ編成で大きなネックになっている。駅の停車・通過時間の短縮でも大きな時間短縮効果があるので、行き違い設備の増設、安全側線の設置、可能な限り一線スルー方式の導入、落石防止措置など機能向上策が必要である。

そのためには、再構築協議会にて全ての沿線自治体が加入して、全体に対しての議論が必要であると考え。

また、鉄道として必要である区間に対しては、JR各社のように全体が黒字企業であったとしても、路線バスの維持と同様な考え方で、運行にも支援していく仕組みづくりが必要であり、国においても議論していくよう要望する必要があると考える。