新　見　市

芸備線再構築に係る説明会について（１１月実施）

１　実施概要

日　時	１１月１２日（木） １８：３０～１９：５５	１１月１３日（金） １８：３０～１９：４０
場　所	きらめき広場・哲西 文化ホール	やまびこ広場神郷保健センター 研修室
参加者	３４名	２６名

２　次　　第　（１）　開　会
（２）　あいさつ（根石副市長）
（３）　説　明
・芸備線再構築協議会の報告等について（山田市民生活部長）
（４）　意見交換
（５）　閉　会

３　意見交換における市民からの質疑、意見　※摘録

（１１月１２日　哲西）

Ｑ１．将来のまちづくりを検討するうえで、鉄道を止めてバスを運行する実証事業を行わなかった理由は。

Ａ１．日常の通学、通勤に支障をきたすことに懸念があったものと推測する。

Ｑ２．地域のまちづくり方針との整合性の項目について、沿線地域の神郷下神代や哲西地域におけるまちづくりの具体的な考えを示した上で、振興策を検討してほしい。

Ａ２．再構築方針が決まった後に、来年度、地域公共交通計画を全面的に見直しする中で、デマンド交通なども含め利便性が高い交通網を検討する。

Ｑ３．ＪＲは区間全体を列車かバスにするということだが、どのように廃止したいのか。

Ａ３．協議会の場において、ＪＲは再構築協議会の結果を受け入れると言っている。鉄道になった場合は、上下分離の鉄道運行部分をＪＲが、維持管理を自治体が行うことになる。バスに転換した場合は、運行経費について市が負担する中で、ＪＲは一定の支援金を出すと言われている。
問題としては、ここまで公費をかけて芸備線を残すのかという選択と、バスの場合の経費や利便性をどう考えるかということだと思う。

Ｑ４．線路はつながっていることに存在効果があると考えるため、広い目線で経済効果

や存在意義を考える必要がある。中央への集約だけではなく、地域や周辺を大事にするまちづくりをしてほしい。鉄道ダイヤとバスが補完しあう視点も必要だと思う。（意見）

Ｑ５．新幹線の黒字など内部留保でローカル線を維持することをしないと、赤字路線は次から次に廃線になるのではないかと危惧するが、そういった議論はあったのか。
Ａ５．協議会の場では、内部留保について、学識経験者から黒字路線から赤字ローカル線に対し過度な資本投下を行うべきではないといった意見もあったことから、議論されなくなった。また、災害時の代替ネットワークに芸備線や姫新線がなるのではないかと意見したが、貨物列車が通る規格がなく難しいということであった。こうしたことから、国が残すべき基幹的鉄道ネットワークの基準を示してほしいという議論になり、現在国の別の場で検討が始まっている。

Ｑ６．ＪＲも利益が出ないのであればバス路線やむなしと考えるが、バスに転換したとしても、新見駅の拠点機能を強化するという考えの中で、新見駅周辺の整備（コンビニや待合所など）にももう少し目を向けてほしい。
Ａ６．新見駅のバリアフリーや駅舎整備、病院の再編など、いろいろな施策により都市機能を集約化していくことを考えているため、実現させていきたい。費用対効果を考えながら優先順位をつけて取り組んでいきたい。

Ｑ７．バス転換した後にバス事業者が撤退するという三江線の事例があったが、本市においてもバス事業者が継続して運行できるのか。
Ａ７．市としては、バス路線の需要がある限り、他の事業者を探すことや市が運行主体になることなどにより継続していきたい。

Ｑ８．バスは小回りが利いて便利が良いが、持続可能性に疑問がある。地域全体の存続を考える意味でも、ぜひとも鉄道を残して欲しいという希望を言わせてもらう。運行経費も市や県からお願いして、国で負担してもらってほしい。（意見）

Ｑ９．市内には魅力的な観光地やグルメがあるため、観光列車を運行して、よそから利用者を呼び込むことにより、観光地を支え、芸備線の利用にもつなげることはできないか。
Ａ９．実証事業Ａの結果によると、観光利用できる鉄道増便を運行したが、乗っていただいた方が乗り通したことから、思った以上の経済効果がなかったとされた。一定の効果は認められるが、芸備線全体としての費用対効果は高くない。

Q10．今後、中学生の通学やクラブ活動に、市として定時性の高いＪＲを利用させることは考えているか。

Ａ10. この結論が出た後、全体を考える中でしっかり考えていきたい。中学生が市内に出てくる場合は、直通で行けるスクールバスが基本となっている。

（１１月１３日　神郷）

Ｑ１. 実証事業Ａ（鉄道）の課題として、住民の日常利用におけるニーズには十分に応えることができなかったという結果が出ているが、再検討や再実証を行わないのか。

Ａ１. 本来であれば、住民の日常利用を想定して改善を図る必要があるが、ＪＲの運行ダイヤなどの制約がある中で全てを完璧に行うことは難しいため、休日の増便や平日ダイヤの調整などを関係機関で検討し、今の形での実証を実施することとなった。

Ｑ２. 実証事業Ｂ（バス）のバス停については、備中神代駅には停車しなかったが、伯備線で米子方面に向かう人が想定されるため、仮にバス転換した場合には備中神代駅に停車することを検討してほしい。

Ａ２. 今回の実証事業Ｂにおいては、高校生の通学などを考慮しあまり鉄道と時間が変わらないよう備中神代駅までの乗り入れは行わなかったが、仮にバスに転換した場合には、改めて皆さんのご意見を伺いながら停留所の検討を行う。

Ｑ３. 実証事業Ａ（鉄道）と実証事業Ｂ（バス）は同時に並行して実施したものなのか。

Ａ３. 実証事業Ａは、昨年度から本年６月まで実施し、実証事業Ｂは、平日は６月、土日祝は７月から運行した。６月中は、鉄道と平日バス実証が並行して行われていた。

Ｑ４. 私は、芸備線を中学生の時は利用していたが、その後約５０年間は１回も利用せず車を利用してきたため、本日の説明を聞いてバスの方が費用も安くよい印象を受けた。これから少子高齢化がさらに進み、バス利用者も減ると考えるが、その対策をどのようにお考えか。

Ａ４. 仮にバス転換になった場合には、少子高齢化による利用者の減少を見据え、定時路線バスだけではなく、予約制のデマンドバスや乗合タクシーを組み合わせて柔軟に対応し、交通手段を途絶えさせないように努めたい。

Ｑ５. 野馳駅から金沢駅までＪＲを利用して、その日のうちに往復してこられたため、鉄道の魅力を再確認した。インバウンド需要などにより新幹線での収益もあると思うので、利用が少ない路線をすぐに廃止とせず、知恵を絞って存続をお願いしたい。（意見）

Ｑ６. もとはＪＲの運転士をしていたため、芸備線に愛着もあり、沿線の景色も気に入

っている。ＪＲの地域に対する公共性の考えから、地域活性化に向け、ＳＬやイベント列車の運行などにより集客を図り、鉄道とバス双方を生かす方策は考えられないか。

Ａ６．実証事業Ａで、列車内でのイベントの実施や観光地と連携した取組を行い、観光利用に一定の効果はあったという結果は示された。一方で、地元住民が利用しやすい交通体系を構築することも重要であり、高齢者の移動負担の軽減や利便性向上の面からはバスの優位性も考えられる。
鉄道とバス双方を残すことは、費用負担の観点から現実ではなく、いずれかの方向性を決めていくということでご理解いただきたい。

Ｑ７．ＳＬ三重連が運行していた歴史的価値のある布原駅は、芸備線がなくなった場合にどうなるか今回の議論の中に入っているのか。

Ａ７．布原駅は、今回の再構築エリア外（伯備線区間）ではあるが、市として存続、カバーできるようにＪＲに要請を行っている。

Ｑ８．廃線になった場合に、趣のある駅舎（矢神駅など）は壊されてしまうのか。

Ａ８．現時点において廃線前提で話をしていないため未定である。仮に、他の交通モードになった場合には、今後ＪＲと協議をしていくことになると考える。

Ｑ９．バス運転手の不足見込みが示されているが、今後バスの便数は維持できるのか。

Ａ９．再構築方針が決定した後、来年度市全体で交通体系の議論を進めていくこととしており、デマンド交通などにより将来に亘って効率的に運行できる体制を市が主体となって考えていく。
備北バスに関しては現時点で極端な人員不足の懸念は報告されていない。