

J R 芸備線の状況等に関するヒアリング（第 3 回） 質疑応答要旨

日 時：令和 5 年 8 月 2 日（水） 13:00～14:15

場 所：TKP ガーデンシティ岡山 バンケットルーム 4 A

出席者：別紙出席者名簿のとおり

< 質疑応答 >

(岡山県)

2017 年～2019 年の 3 か年平均収支に含まれている平成 30 年 7 月豪雨災害の対応経費は、輸送管理費の中に代行バスに関連した経費が計上されているだけで、被災した設備の修繕費など、それ以外の災害対応経費については、一部減価償却費に計上されているが、概ね特別損失として別扱いになっており、2017 年～2019 年の 3 か年平均収支の計算には、元々含まれていない、という理解で良いか。

(J R 西日本)

その理解で問題ない。

(岡山県)

平成 30 年 7 月豪雨災害に係る代行バスの経費は 11 億円ということであった。つまり、2017 年～2019 年の 3 か年平均収支から、豪雨災害の経費を除くとすれば、広島～備中神代間の輸送管理費は、6.2 億円から、11 億円の 3 年平均である 3.6 億円を引いた、2.6 億円になるという理解で良いか。

(J R 西日本)

その理解で問題ない。

(岡山県)

前回の説明を聞いた段階では、平成 30 年 7 月豪雨災害の被災施設の復旧経費などが 2017 年～2019 年の 3 か年平均収支に含まれており、結果として、赤字額が、平常時よりもかなり膨らんでいるのではないかと考えていたが、今回の説明を聞いた結果、そうではないことが分かった。

(岡山県)

非開示で提供された 2019 年と 2021 年の単年度収支の運輸収入を確認すると、広島～下深川間と下深川～三次間については、数値が悪化（運輸収入が減少）しているが、これはコロナの影響によるものと考えているか。

(J R 西日本)

豪雨災害以降、お客様のベースが減っているという要素もあるが、コロナの影響が大きいと認識している。

(岡山県)

三次～備中神代間では、運輸収入の変動が小さいが、これはコロナの影響があまりなかったということか。また、広島～三次間との違いは何だと考えているか。

(JR西日本)

元々、利用が少ない区間であり、また、その利用の多くが通学定期によるものであるため、コロナの影響をほとんど受けなかったのではないかと考えている。

(岡山県)

コロナの影響で収入が減っているのであれば、今年度あたりから、収入が増加するのではないかと考えていたが、岡山県のエリアでは、コロナの影響はほとんどなかったということが分かったので、収支を改善させるという意味でも、引き続き、JRや新見市と連携し、利用促進に取り組んでいく必要があると感じたところである。

(岡山県)

芸備線の備後庄原～備中神代間における災害対応経費について、今後、仮に対策を行うとすると数十億円が必要になるとの説明があったが、どのような積算によるものか。

(JR西日本)

大まかな試算となるが、現在、芸備線の備後庄原～備中神代間には、落石の危険があるとして徐行している区間が26箇所ある。斜面の高さや長さなど、状況がそれぞれ違うので一概には言えないが、この箇所数と過去の被災事例では斜面を固める等の工事に1箇所あたり5千万円～1億円程度の経費がかかっていることを考えると、数十億円という規模感となる。

(岡山県)

今回、被災後の対応については説明があったが、一般論として、落石などのリスクがある箇所については、事前に予防措置を施すこともあるのではないかと。JR西日本において実施されている予防措置の例や、経費の規模感について教えていただきたい。

(JR西日本)

落石に対しては、ハード対策とソフト対策がある。安全をどう確保するのかという観点と、鉄道として安定輸送をどう確保していくのかという観点がある。列車本数が多い区間では安定輸送対策として斜面を固める予防措置を実施している。地形等の条件の違いはあるが、他の路線で実施した予防保全の工事費を参考にして、芸備線に当てはめると、やはり数十億円程度の規模感となる。

(岡山県)

今回、口頭で説明いただいたことについては、持ち帰り検証したいので、後日、資料を提供いただきたい。

(広島県)

第1回のヒアリングから、全路線収支の開示及びそれを踏まえた内部補助の説明について依頼してきたところであるが、今回も十分な回答が得られなかったことは残念である。改めて何うが、説明はしていただけないのか。

(JR西日本)

前回のヒアリングで国土交通省からも説明があったが、輸送需要の動向や鉄道の特

性を発揮し得るかどうかというようなことが重要であり、全路線収支や内部補助というのではなく地域公共交通の持続性、利便性について議論をしたい。我々としては、芸備線の議論に必要なデータは、お示ししているという認識である。

(広島県)

地域公共交通にとって何が最も持続可能なのかということを広く考えていく必要があると思っており、なぜJRがそのまま運行することが持続可能ではないのか、鉄道特性と言うが、JRの責任はどこまでなのかということもある。大臣指針も踏まえ、地域住民が十分に説明を受けた上で必要な議論を行うために、その議論の前提となる全路線収支の開示及びそれを踏まえた内部補助の考え方の説明をお願いしたい。

(庄原市)

国への意見として、ローカル鉄道に関する国の関与について、これまで知事会や市長会で求めてきたとおり、単に行司役・第三者的な役割ではなく、交通政策を司る国でなければ示せない根幹的な考え方について、今後当事者として示していただけることを期待する。

また、鉄道に求める役割・価値について、新幹線や都市の環状線に求める特性と、ローカル鉄道があることによって見出される価値や役割というのは異なると考えている。全てにおいて大量輸送が最も優先されるべき鉄道特性であるのかについて、国の考えを示していただきたい。

以 上