

決算特別委員会  
平成30年9月28日  
緑友会  
神崎 聡 委員

【神崎委員 質問】

緑友会の神崎聡です。一般質問では、JR日田彦山線の復旧について、お尋ねしましたが、本日はJR日田彦山線の利用促進について、お尋ねしたいと思います。私の一般質問で、知事のほうから7月20日に開催された検討会で、沿線市町村からは、日田彦山線の復旧後の継続的な運行を確保するため、利用促進のための具体的な取り組みを行うこと及びその内容について、それぞれ提示され、その上で年度内に議論をまとめると述べられています。まず利用促進のための具体的な取り組みの内容について、それぞれの沿線自治体では、どのような内容を提示されたのかお聞かせ下さい。

【片山課長 答弁】

復旧後の利用促進策についてでございます。  
添田町では、

- ・ JR 歓遊舎ひこさん駅を利用する買い物客に対する特典の設定
- ・ 日田彦山線を利用した「めんべい工場ツアー」の開催
- ・ JRを利用して通学する高校生に対する定期券の割引助成 等

そして、東峰村の方では、

- ・ JR彦山駅から「民陶むら祭」会場までの無料シャトルバスの運行
- ・ 通学定期券購入者への助成制度
- ・ 大行司駅の喫茶交流スペースの設置 等

を検討されております。

【神崎委員 質問】

このときの会議で、JR九州側の反応はどうでしたでしょうか。自治体の今の提案に対して、JR九州はどのような感想を持たれたのか。受け入れそうな感じだったのか、どうなのかお聞かせ下さい。

【片山課長 答弁】

この利用促進策でございますけれども、まだアイデア段階ということでございますので、これから具体的な肉付け、あるいは、効果的な実施方法等を深堀していくということになりますので、JR側としてもそのような認識で受け止めておられるというふうに思います。

【神崎委員 質問】

私がいちばん心配しているのは、JRがこの提案をどういうふうに思ったのかということなのです。要は、JR側ときちんと意思の疎通が図られているのかどうなのか、課長は交通政策課長に就任されまして、まだ半年しか経っていません。従いまして、JR

側と人間関係を取れているのかというところがちょっと心配であります。それが、私はいちばん大事なところじゃないのかなと思うんです。自治体の利用促進の提案について、このJR側の反応を確かめる必要があるのではないのでしょうか。

JR九州との信頼関係・人間関係の構築が極めて大事であります。検討会や協議の場だけじゃなくて、それだけでは、なかなかJRの本音というのが、わからないのだと思います。部長は7月20日の検討会に出席されておりますけれども、どのように考えますでしょうか。

**【小山部長 答弁】**

委員のご指摘の通り、この日田彦山線の復旧を始めと致しまして、JR九州、この鉄道のネットワークの維持、このためには、私ども自治体とJR九州、それがまず基本的な信頼関係、これを構築して、その信頼関係の下で議論していくということが非常に重要であるというふうに考えております。その信頼関係の構築に関しましては、復旧会議、あるいは検討会、これ以外にも毎週担当者レベル・事務局レベルでの事務局会議、これも毎週重ねておりまして、こういうことを通じて、数多く顔を合わせ、数多く議論をするということで、今、信頼関係を構築しようとしているところでございます。

**【神崎委員 質問】**

そこが一番大事ですので、しっかり築いてもらいたいと思います。ところで課長、この検討会で、JR九州側のほうから、利用促進のための具体的な提案はなされたのですか。

**【片山課長 答弁】**

具体的な利用促進策については、自治体側から提案するということが基本的な立場になっております。

**【神崎委員 質問】**

日田彦山線の利用促進は、沿線自治体からの提案だけじゃなくて、JR九州に提案させるべきだと思います。JR自身の問題でもあると思うのです。しっかりJR九州に提案してもらって、それに対して、県とか沿線自治体、旅行会社、こういうところがどういう支援ができるのか、応援ができるのかというところをやっぱり考えていく必要があると思います。JR九州からも提案されるようにしてもらってはいかがでしょうか。

**【片山課長 答弁】**

先ほど申し上げましたように、まだアイデア段階だということもございまして、積極的にJR側のほうからも、そういった利用促進策を出して頂くように協議を進めてまいりたいと思います。

**【神崎委員 質問】**

その会議の中で、議論をお願いします。今被災を受けている沿線自治体からだけの提案なのですけれども、この検討会で議論されている利用促進は、日田彦山線の復旧後の

継続的な運行の確保をすることが目的ですよ。だとすれば、もっと幅広い意見集約をすべきではないでしょうか。少なくとも日田彦山線の沿線の北九州から日田まで全ての市町村、ここもヒアリングすべきだと思いますけれども、どのようにお考えでしょうか。また、関係する観光協会、旅行会社などの情報はどのようになっていますでしょうか。

**【片山課長 答弁】**

ただいま行っております「日田彦山線復旧会議」では、被災し、現在、不通となっている区間の鉄道での復旧を行うにあたって、その不通区間の復旧後の継続的な運行の確保するための利用促進策について、検討しているものでありますために、全ての沿線の自治体から利用促進策についてのヒアリングをするということについては考えておりませんが、被災市町村を含む日田彦山線全線につきましては、沿線7市町村で組織をします「日田彦山線活性化推進沿線自治体連絡会」というものがございまして、従来から利用促進策を協議し、実行してきたところでございます。県は、JR九州とともに、ここにオブザーバーとして、この連絡会に参画をしておるところでございます。

沿線自治体全体としましては、今後とも、この連絡会を活用しまして、利用促進策を検討していきたいというふうに考えております。

なお、連絡会が利用促進のための具体的な取り組みを行う際には、観光協会や旅行会社にも協力をいただいているところでございます。

**【神崎委員 質問】**

この沿線自治体が、沿線の人口が激減している状況の中で、沿線の自治体から、通学あるいは通勤あるいは通院、そういった積極的な呼びかけによる乗車というのもの、なかなか限界があると思うのです。沿線自治体が考えるべきは、一つ一つの駅舎を中心にまちづくりの中にどう位置づけるのか。例えば、医療や福祉施設、買い物などの商業施設など、まちづくりと一体となった持続可能な地域の公共交通ネットワークを実現するために、その手段として、この鉄道による移動を考える。そういう検討が必要ではないかと考えます。沿線自治体は、駅の重要性について、どのように考えているのか、お聞かせいただきたいのと同時に、県の認識もちょっと聞かせて下さい。

**【片山課長 答弁】**

沿線の添田町、東峰村では、これまでも駅を活用して活力あるまちづくりを進めてこられました。

たとえば、添田町では、特産品販売や観光振興を目的に、平成17年に開設をした道の駅「歓遊舎ひこさん」に、平成20年に鉄道駅を併設しました。

また、JR添田駅に併設しました町有施設を観光拠点とする計画もあるというふうに聞いております。

東峰村のほうでは、大行司駅の駅舎を観光客と地元村民との交流の場として活用するとともに、筑前岩屋駅には名水百選に選ばれた岩屋湧水の水くみ場を設置するなど、駅を交流の場や観光振興に活用してきました。

このように、沿線町村は、駅をまちづくりの重要な拠点として、その有効活用を進めておられます。

県としましても、交通の結節点である駅を中心に、まちづくりと一体となった交通網の形成を進めていくことは、重要であるというふうに考えております。

**【神崎委員 質問】**

この駅というのは、まちの玄関口であります。顔であります。添田もそうなのですが、無人駅となった駅舎の活用やJRからの譲渡、あるいは駅をまちづくりの中核に据えたコンパクトシティの構築など、鉄道駅を拠点としたまちづくりが地方創生の起爆剤になるのじゃないかと思えます。

次に、日田彦山線への観光列車の誘致についてお尋ねいたしますが、JR九州及び県、沿線自治体は、これまでどのような観光列車の誘致に取り組んできたのか。簡単にご説明ください。

**【片山課長 答弁】**

日田彦山線では、平成24年度からこれまで、6種類の観光列車を運行しております。平成24年度から平成29年度に小倉駅～歓遊舎ひこさん駅間で「みのり号」を運行。平成28年度に門司港駅～日田駅間で「あそぼーい！」を運行。平成28年度、平成29年度に小倉駅～日田駅間で、「SL人吉の客車」を運行。平成29年度に、小倉駅～歓遊舎ひこさん駅間で、「ゆふいんの森号」、小倉駅～添田駅間で、「A列車で行こう」、城野駅～田川後藤寺駅間で、「イルミネーション列車」を運行するなど誘致を図ってまいりました。

**【神崎委員 質問】**

この観光列車ですけれども、私も日田彦山線のビール列車によく誘われて乗ります。先日も9月のはじめに誘われましたけれども、添田発、門司行きがあります。そういった意味でも、この日田彦山線は、関門地区の活性化にも大きく寄与しているのだなと思ったところでもありますけど、ただ私は、ビール列車で日田方面に行きたい。門司が嫌だと言っているわけではありません。レトロ感ある門司も、下関も、本当に唐戸市場で大変おいしくいただけますけれど、やっぱりこの日田に行って、温泉に浸かって、そして屋形船に乗りながら、ひと時を過ごす、日常生活から離れた贅沢も必要だというふうに思います。そういった意味でも、この観光列車の誘致は、一つ一つの自治体で考えるのではなくて、JR九州及び県と沿線自治体、先ほどの観光団体などが知恵を絞る必要があると思えます。

これまで取り組んできた誘致のほかに、先ほど説明いただきましたけれども、もっと斬新的なアイデアというか、提案はないのでしょうか。お聞かせください。

**【片山課長 答弁】**

JR九州には、これまで誘致してきました観光列車のほかに、「ななつ星」や「或る列車」といわれる豪華観光列車もございます。より広域的な観点から、こうした列車を運行するなどのアイデアも働きかけをしてまいりたいというふうに考えております。

**【神崎委員 質問】**

このリゾート列車、博多から「ゆふいんの森」、熊本では「SL人吉」、「A列車でいこう」、鹿児島地区では、「はやとの風」、宮崎でも「日南線のリゾート列車」、長崎からは「或る列車」、こういうふうに主要駅からは漏れなく観光列車があります。この北九州の小倉駅からは皆無です。

北九州と下関、本州西端の地区を越えると、大体150万人の都市圏になります。実は、本州、北九州から湯布院温泉へは、日田彦山線がいちばん最短で最速なのです。関門トンネルはJR九州の管理下にありますから、下関発の「ゆふいんの森号」、こういうのを走らせていただき、小倉から日豊本線をつたって、城野駅、そのまま日田彦山線に乗りまして、ここで日田まで行って、そして、ここで博多発の「ゆふいんの森号」を待ち受けて、並結して湯布院を目指します。もちろん帰りはその逆になりますけれども、この北九州、下関地区の市場を考えると、日田彦山線で行く「ゆふいんの森号」の需要は非常に大きいと思われ、市場調査の価値はあると思いますので、これは一つ検討していただければなというふうに思います。

それと、日田彦山線の列車内に自転車を持ち込めるようにして、今後、伸びが期待されるサイクルツーリズムの誘客を図るサイクルトレインの運行を提案します。

添田町では、「英彦山サイクルタイムトライアル大会」が毎年開催されています。大体700名前後の参加人数であります。大分県のサイクリングコースとの連携とか、沿線観光施設、道の駅等のサイクルステーションを設置することで、新たな需要が生まれてくると思うのです。このいった企画は、どこで対応されるのでしょうか。

**【片山課長 答弁】**

ご指摘のとおり、サイクルツーリズムは近年人気が高まってきておりますが、サイクルトレインを運行するかどうかは、鉄道事業者でありますJR九州において判断されることとなります。このことから、私どもとしては、地元自治体の意向も伺いながら、私ども交通政策課のほうで、JR九州の考えを聞くなどの対応をしてまいりたいと思います。

**【神崎委員 質問】**

JR九州のほうに聞くだけではなくて、沿線自治体とか旅行会社とか、いろいろいっしょになって、こういう企画をマーケティングというのですか、こういう市場調査をぜひやってください。

最後は部長にお尋ねしますが、福岡県交通ビジョン2017、これを策定していますけれども、たしかに本県としては、空港、高速道路、新幹線といった広域交通基盤の強化に取り組んできました。アジアを結ぶゲートウェイとしての機能を充実させ、大交流時代を担う拠点としての役割を果たしてきていると思います。

しかしながら、このローカル線の将来について、在来線の存続については何も考えてこなかったじゃないかと。県民生活を支える重要な社会基盤の交通網であるローカル線の鉄道について、部長のお考えをお聞かせください。

【小山部長 答弁】

鉄道、これは、通勤、通学、通院、買い物、そういった沿線住民が日常生活を維持する上で欠かせない移動手段であります。また、観光をはじめとする産業の振興、地域の活性化にとっても、極めて重要な役割を担っているものというふうに認識しております。

また、鉄道は広域のネットワークで結ばれていて、初めてその役割を果たすことができ、効果を発揮するものであるというふうに考えております。

県といたしましては、鉄道会社に対して、その会社が担っている極めて公共性、公益性の高い社会的な役割、これを十分に認識してもらって、公共交通機関としての事業者、その使命感をもって、今後とも、ローカル線を含めた在来線を維持し、県民の日常生活の維持、あるいは地域の活性化の基盤であります鉄道ネットワークをしっかりと確保していくよう、強く働きかけてまいりたい。このように考えております。

【神崎委員 質問】

このJR日田彦山線の復旧問題は、私の一般質問で政治問題、政治事案だというふうに申し上げさせていただきました。今、部長から、ローカル線を含めた在来線を維持し、鉄道ネットワークを確保していくよう、JR九州に強く働きかけをしてまいると、決意を申しいただきましたが、この復旧会議は、来年の3月までに結論を出すとしております。もし鉄道による復旧が出来なかった場合、これは誰が責任を取るのですか。県は責任を取られるのですか。教えてください。

【小山部長 答弁】

私どもといたしましては、この復旧会議そのものが、JR九州が鉄道による復旧をしたいので、ぜひこの復旧会議に県としても参加してもらいたいということで始まったと認識しております。従いまして、鉄道による一日も早い復旧、これが大前提であるというふうに考えておりますので、今、私どもは、鉄道による復旧が叶わないということはないというふうに考えております。

【神崎委員 質問】

力強い答弁だと思います。責任を持って、知事にそう仰ってください。本当に私たち地元におりますので、ありえないということです。鉄道による復旧を本当に一日も早くお願いすることを要望いたしまして、終わりたいと思います。