

第3回芸備線再構築協議会 議事概要

日時：令和7年3月26日（水）10：00～12：05

場所：TKPガーデンシティ広島駅前大橋（広島県南区）

出席者：中国運輸局 金子局長（議長）

岡山県 上坊副知事、岡山県 西澤土木部長、
広島県 玉井副知事、広島県 栢土木整備担当部長（代理）、
新見市 根石副市長、新見市 伊藤建設部長、
庄原市 大原副市長、庄原市 天野環境建設部長、
JR西日本岡山支社 林支社長、JR西日本広島支社 広岡支社長、
広島県バス協会 赤木専務理事、岡山県バス協会 岡田専務理事、
岡山県警 風呂橋交通規制課課長補佐（代理）、広島県警 河崎交通規制課長（代理）、
呉高専 神田教授、中国地方整備局 深井副局長、
三次市 細美副市長、安芸高田市 高下企画部長（代理）、
広島市 山田道路交通局参与（代理）
鉄道局 軽部鉄道事業課長

芸備線再構築協議会について第3回協議会を開催したところ、議事概要は以下のとおり。

1. 開会

2. 幹事長挨拶

【金子議長】

- ・芸備線再構築協議会は1年前の3月26日に開始し、丸1年が経過した。この協議会は、芸備線の廃止ありき・存続ありきの前提を置くことなく、つまり、あらゆる選択肢を排除することなく、具体的なデータとファクトに基づいて議論を行うものである。
- ・芸備線のこれまでの形での存続というものは、法律上想定していないが、交通手段再構築、すなわち利便性が向上した形での鉄道の存続、あるいは利便性向上した形でのモード転換の大きく2つの選択肢があり、また、それぞれにも複数の選択肢があると想定されるが、その中から最適な交通モードの在り方を検討するものである。
- ・過去1年間に協議会2回、幹事会4回を開催し、これまで調査事業A、すなわち芸備線の可能性を最大限追求する調査事業を実施してきた。この調査では、具体的なデータとファクトに基づき、芸備線の定量的な価値を試算するとともに、定性的な価値についても評価・確認することを進めてきた。
- ・本日は調査内容の報告とともに、調査結果に基づいた来年度実施予定の実証事業のメニュー出しと、より専門的な分析等を行うための令和7年度調査事業の提案も行いたい。
- ・来年度は、いよいよ実証事業へと移行するが、本日は調査結果を踏まえ、今後の検討が更に加速化されるよう活発な議論をお願いしたい。

3. 議事（1）芸備線再構築協議会規約の変更

【事務局】

○事務局から、資料1により、芸備線再構築協議会規約の変更について説明

- ・協議会規約変更について、異議はあるか。（各構成員から異議はなく、承認）
- ・異議ないものと認める。協議会規約変更については、原案のとおり承認された。

3. 議事（2）令和7年度実証事業（実証事業A）の検討

○事務局から、資料2により、芸備線再構築協議会幹事会実施報告について説明

3. 議事（3）芸備線再構築に関する調査事業（調査事業A）最終報告

○事務局から、資料3により、芸備線再構築に関する調査事業最終報告について説明

- ・1頁は、調査事業Aの実施項目。必要なデータの収集としてデータ36項目を収集し、関係者からの意見聴取としてアンケートやヒアリングを実施した。そのデータや意見聴取から、芸備線沿線地域の現状把握を行うとともに、総合的な分析として地域経済効果の試算を行った。
- ・2・3頁は、調査事業Aの実施スケジュール、調査事業Aの大まかな実施フロー。説明は割愛するが、御覧のような実施フローを経て、本日、実証事業Aに向けた報告のとりまとめを行ったもの。
- ・5～8頁は、データ36項目の収集・分析状況。全ての項目で収集・分析が終了した。なお、右端のとおり、現状把握と総合的な分析に活用した。なお、個別分析結果については、9頁のとおり、資料3別紙に掲載しているため、後ほど御覧いただきたい。これ以降、同様に個別の結果については割愛する。
- ・11頁は、住民アンケートの回収結果。最終的にアンケート配布数は、新見市にあっては1,000世帯超、庄原市にあっては約2,000世帯となった。世帯有効回収率は2市合計で約40%であったが、世帯当たりで複数人回答した結果、1,267の世帯有効回答数に対して、約2,000の個人有効回答数を回収できた。
- ・13頁は、来訪者アンケートの回収結果。来訪者アンケートは、スクリーニング調査として、約30,000人に対して簡易的なアンケートを実施し、目標を超える619人から回答を得たところ、この619人に対して、本調査として、新見・庄原への訪問内容や滞在中の消費額を聞くアンケートを実施した。
- ・15頁は、関係者ヒアリングの実施結果。1月下旬から2月上旬にかけて、2市における38の団体や11の交通事業者に対してヒアリングを行い、御意見を実証事業の施策への反映などに活用した。この場を借りて、御協力いただいた関係者の皆様に厚く御礼申し上げたい。
- ・18頁は、調査事業Aにおける地域経済効果の試算等。
- ・上の網かけのとおり、調査事業Aにおいて、鉄道の潜在需要を生み出す施策を仮説的に立案した上で施策に基づく地域経済効果を試算し、実証事業Aにおいて仮説を実証するため、地域経済効果を測定することとしている。

- ・中央のグラフは、フェーズAの検討として、事業収入と地域経済効果が、施策の実施によりどの程度増加するか試算することにしたもの。
- ・このほか、右にあるとおり、「芸備線がもたらしてきた定性的な価値」を議論し、とりまとめを行っている。
- ・19頁は、増加費用と鉄道費用を詳細化したもの。
- ・増加費用のうち、鉄道再構築に関する増加費用については、例えば、鉄道再構築の場合の交通結節点整備などの費用を想定している。今回は調査対象としていない。
- ・潜在需要を生み出す施策に取り組んだ場合の増加分については、施策を新たに実施した場合の見込値を試算する。
- ・芸備線の営業費用については、JRの実績データを使用する。
- ・20頁は、地域経済効果や事業収入を詳細化したもの。
- ・下の薄いグリーンの現在の事業収入については、JRの実績データ等を使用する。
- ・濃いグリーンの潜在需要の事業収入、つまり潜在需要を生み出す施策に取り組んだ場合の事業収入の増加分については、施策を新たに実施した場合の見込値を試算する。
- ・薄いピンクの現在の地域経済効果については、下から、④芸備線利用者の便益、⑤芸備線利用者以外の送迎者などの便益、⑥芸備線を利用した住民が地域で消費した場合の経済波及効果、⑦芸備線を利用した来訪者が地域で消費した場合の経済波及効果を推計値として試算する。
- ・濃いピンクの潜在需要の地域経済効果、つまり潜在需要を生み出す施策に取り組んだ場合の増加分についても、施策を新たに実施した場合の見込値を試算する。
- ・21頁は、定性的な価値の評価・確認。
- ・22頁は、①～③の具体的な算出項目。
- ・①②は、芸備線特定区間の運賃収入や広告料など、③は芸備線が存在することにより高速バスなどを利用して新見・庄原へ来訪した場合の収入。
- ・23頁は、④～⑦の具体的な算出項目。
- ・④芸備線利用者の便益は、バス・タクシーと鉄道との運賃差による便益や、自家用車と比較して、鉄道利用により自身の運転が不要となる便益。
- ・⑤利用者以外の便益は、自家用車と比較して、鉄道利用により家族・知人送迎が不要となる便益。
- ・⑥住民による消費の波及効果は、芸備線が存在することによる外出・移動促進・定住に伴う消費の波及効果。
- ・⑦来訪者による消費の波及効果は、芸備線が存在することによる観光客・ビジネス客の誘致に伴う波及効果。
- ・24頁は、芸備線が存在することによる定量的価値の算出結果。左は現在の費用として約6.3億円、右は①～⑦を積み上げたものとして約2.8億円となった。芸備線の運賃収入のみによれば20百万円だが、定量的価値を踏まえると約2.6億円が積み上がる想定。

- ・ 25頁からは、施策の立案・具体化。
 - ・ 25頁は、その現状認識。沿線地域の問題を分類化すると、若年層の流出や高齢化による①定住人口の減少、観光客の引き込みが不十分・移住先としての魅力が薄いことによる②交流・関係人口の伸び悩み、人口減少が働き手不足や消費低減に影響を及ぼしている③地域産業の衰退、観光消費やブランディングの不足による④観光産業の伸び悩み、人口減少や産業衰退に伴う⑤インフラの縮小に大別できる。
 - ・ 26頁は、それを相関図にしたもの。5つの問題が相互に関係して「負の循環」状態にあり、交通インフラが抱える問題は、その一部が表出していると言える。
 - ・ 27頁は、これを踏まえた施策立案の考え方。「芸備線の価値を最大限発揮した状態」とは、単に鉄道の利用振興がなされた状態ではなく、芸備線の価値を生かしながら、地域が「正の循環」に生まれ変わった状態を指すもの。
 - ・ このため、28頁に示すとおり、①利用しやすい交通の整備による、インフラの再強化、②移住・定住の促進による、その拡大、③交流・関係人口の誘客による、その拡大、④地域内消費の拡大による、地域の魅力の向上、⑤地域内投資の拡大による、新産業・観光産業に対する投資、といった5つの視点で施策の立案が必要。
 - ・ このため、29頁に示すとおり、左は5つの視点から複合的に施策に取り組む必要性を記載しているが、右のように現実の取組では単に芸備線の利用振興にとどまっている例が多くあり、地域の社会・経済に与える価値が必ずしも最大化されていなかった。
 - ・ このため、30頁に示すとおり、芸備線の価値を発揮するためには、利用しやすい交通の整備だけでなく、その他4つの視点も含めて複合的に施策を立案することが必要と考えている。ヒアリングやアンケートによっても裏付けられている。
-
- ・ ここからが本題であるが、5つの視点を踏まえ、31頁に示すとおり、データ36項目や、アンケート・ヒアリング、他地域事例、構成員の過去の取組をインプットとして、30の施策アイデア集に整理した。これは、これまでの構成員間の議論を踏まえ、コンサルが提案をとりまとめたもの。
 - ・ 32～35頁は、提案された30の施策アイデアの一覧。30の施策とそれぞれの出典を記載している。
 - ・ 36頁は、30の施策アイデアの分類。
 - ・ 予算や期間を踏まえると、30項目全ては実施できないため、①「実証事業A」で新事業の実証実験を行うもの、②プロモーション支援等により各自治体や地域の既存事業を支援するもの、③必要に応じ机上検討を行うもの、④必要に応じ今後検討するもの、の4つに分類することとした。
 - ・ 37頁は、その分類方法。
 - ・ アは、その施策アイデアが、個人の意見にとどまらず、データ分析やアンケート・ヒアリングを通じて一定のニーズが確認されたアイデアかどうか。確認されていなければ④に分類する。
 - ・ イは、単年度で実証可能な施策かどうか。可能でなければ③に分類する。
 - ・ ウは、既存事業の延長線上ではない新たな施策かどうか。既存のものであれば②に分類する。

- ・エは、一定の効果が見込めるものかどうか。
 - ・これらのスクリーニングをかけた施策アイデアを、①の実証事業Aを実際に実施する施策に分類する。
-
- ・38～41頁は、その分類方法に基づくア～ウの該当性判断。施策アイデアがア～ウに該当するかを○×で示している。
 - ・42～45頁は、その施策アイデアの分類結果。
 - ・42頁は、①で「実証事業A」で取り組む施策案として9項目6施策がコンサルから提案されている。この9項目を中心に、実証事業Aでどの施策を実施するかを構成員間で協議して最終的に決定することとなる。
 - ・43頁は、②で既存事業を支援する施策として7項目を挙げている。
 - ・44頁は、③で必要に応じ机上検討を行う施策として8項目を挙げている。
 - ・45頁は、④で必要に応じ今後検討する施策として6項目を挙げている。
-
- ・46～62頁は、①「実証事業A」で新事業の実証実験を行う施策案として分類した9項目6施策の提案の内容について説明する。
-
- ・46頁は、施策1・2の住民利用や来訪者利用に合わせた列車の運行。
 - ・住民の公共交通に対するニーズとして、ダイヤ変更や増便を挙げる声が多く、住民アンケートでは、約21%の人が「ダイヤ変更」による利用増加の可能性を示している。ヒアリングでは、利用上の課題として「ダイヤの不便さ」を挙げる人が多く、広島県と庄原市が独自に地域に入って取り組んだ庄原ワーキンググループなどの検討で、増便の必要性が認識されている。
 - ・このため、取組イメージとしては、主に住民向けのダイヤとして、帰宅時間帯の庄原から備後落合方面、帰宅時間帯の新見から東城方面の列車を設定し、主に来訪者向けのダイヤとしては、土休日に三次・庄原・新見間で1往復の列車を設定した上で、「二次交通との連携」と一体的に実施するといった取組が提案されている。なお、実証段階では、現有設備の物理的な問題もあるため、バスによる擬似的な増便も含めて検討する必要がある。
 - ・47頁は、この提案の費用対効果。住民向け・来訪者向けの増便費用として46百万円、住民・来訪者による経済波及効果、利用者への便益などで、81百万円を見込んでいます。これ以降、各施策の費用対効果が続くが、グラフ目盛りの上限値がそれぞれ異なりますので御留意いただきたい。
-
- ・48頁は、二次交通との接続強化のうち、施策5の新たな交通結節点の形成、施策6の住民利用に合わせた二次交通との連携。
 - ・住民の公共交通に対するニーズとして、家の近くでの乗降や、交通手段間の乗継改善を挙げる声が多く、住民アンケートでは、約17%の人が「二次交通整備」による利用増加の可能性を示している。具体的な改善点として、駅から医療施設や商業施設へのアクセスが挙げられている。

- ・このため、取組イメージとしては、新見駅・庄原駅から周辺の商業施設・医療施設に向かう二次交通の整備や、ダイヤ改善、芸備線と二次交通が一体利用できる企画乗車券の販売、「きらめき広場哲西」を地域の交通結節点とするための駅からのアクセス交通の整備、といった取組が提案されている。
- ・49頁は、この提案の費用対効果。二次交通運行費用と企画乗車券の割引運賃の負担で49百万円、経済波及効果や利用者便益で53百万円を見込んでいる。
- ・50頁は、施策7の来訪者利用に合わせた二次交通との連携、施策13の列車自体の観光コンテンツ化。
- ・観光地への二次交通が利用しづらく、自家用車の来訪が多い状況。来訪者アンケートで、「駅～目的地の公共交通整備」「鉄道・バスの接続待ち時間減少」「イベント列車」等の施策によって、芸備線利用に変更する意向を示す人が一定数見られ、ヒアリングでは、観光誘客に向けた取組として、庄原ライナーの通年運行化や、観光列車の導入、地域食材を活かしたコンテンツ提供、駅弁製作、ツアー造成などのアイデアが挙がっている。
- ・このため、取組イメージとしては、三次～庄原～備後落合間で、土休日に1往復の臨時列車を運行する、地域食材を活かしたコンテンツの提供やラッピング・ヘッドマーク掲出など列車自体を観光コンテンツとして活用する、列車到着に合わせた二次交通を設定するといったといった取組が提案されている。
- ・51頁は、この提案の費用対効果。観光列車運行費用や二次交通費用、広告宣伝費、ツアー費等で29百万円、来訪者による経済波及効果等で129百万円を見込んでいる。
- ・52頁は、施策18の全国的な周遊コンテンツとの連携。
- ・新見市の観光客数はコロナ前水準に回復しているものの、庄原市はコロナ前を下回っており、新たな観光コンテンツによる誘客が望まれている。ヒアリングでは、観光誘客に向けた取組として、芸備線沿線での地域一帯型のイベントや、鉄道ファン向けのPR、庄原ワーキングでは、芸備線×アプリコラボのアイデアが挙がっている。
- ・このため、取組イメージとしては、強力な顧客基盤を持つ周遊コンテンツとして、例えば、スマホゲームとタイアップして芸備線や観光拠点を対象にデジタルスタンプラリーを行うといった取組が提案されている。
- ・53頁は、この提案の費用対効果。イベント開催費用として7百万円、来訪者による経済波及効果等で75百万円を見込んでいる。
- ・54頁は、施策24の駅施設を活用した産業の拠点形成。
- ・新見市・庄原市では、地域産業が縮小傾向にある中で、新たな産業の誘致・振興が課題となっている。ローカル鉄道再生事例では、大学と連携して、駅舎を地域の産業拠点として活用する事例が見られる。
- ・各駅周辺には事業所が点在し、ビジネス往来も一定存在すると考えられ、ヒアリングでは、産業振興に向けた取組として「駅舎を活用したコワーキングスペースやサテライトオフィスの設置」等のアイデアが挙がっている。

- ・このため、取組イメージとしては、庄原・備後落合等の駅舎を活用したコワーキングスペース設置、地域課題に関心のある企業等のリモートワーク誘致や、企業の視察・モニターツアー実施といった取組が提案されている。
- ・55頁は、この提案の費用対効果。誘致イベントや利用団体への支援費用で18百万円、来訪者の経済波及効果等で19百万円を見込んでいる。
- ・56頁は、施策26の鉄道や駅周辺施設を活用した移住体験の提供。
- ・新見市、庄原市では、関係人口・定住人口の掘り起こしが課題となっている。ヒアリングでは、地域が抱える課題については、人口減少・高齢化に意見が集中しており、関係人口創出に向けた取組として、「ローカルダイブトレインの運行継続」に期待する声が挙がっている。
- ・このため、取組イメージとしては、ローカルダイブトレインの取組を発展させ、駅周辺の空き家等を活用した移住体験プログラムの提供や、先ほどのコワーキングスペースとの連携を行うといった取組が提案されている。
- ・57頁は、この提案の費用対効果。移住体験イベント費用に13百万円、住民による経済波及効果等で23百万円を見込んでいる。住民の波及効果はストック的な費用であり、10年定住する場合として試算している。
- ・58頁は、費用側の累計。トータルで176百万円を見込んでいるが、国庫補助を活用する場合は、補助上限が1億円であるため、実施期間や回数、内容等を今後幹事会で精査する必要がある。
- ・59頁は、地域経済効果側の累計。トータルで385百万円を見込んでいるが、効果を見極めながら施策を決定する必要がある。
- ・60頁は、試算結果の全体概要。これまでの説明を積み上げてグラフで示した。施策実証の費用176百万円が、現在の費用の630百万円に加えられ、地域経済効果の累計385百万円が、現在の効果277百万円に加えられている。
- ・これは、各提案施策を自治体と地域が協力して全ての取組の効果がうまく発現した場合の試算値であり、今後、実証事業を通じて試算が妥当なものであるかを測定していく必要がある。もちろん、施策どうしの相乗効果が発現し、上振れする余地もある。
- ・61頁は、参考として、費用を施策ごとに分解し、また、定量的価値を経済波及効果や便益などの分類ごとに分解したもの。
- ・ここまでが、コンサルから提案された施策案の提案についての説明。これまで幹事会では、幹事会を決定・実施主体として調査事業Aの議論を進める中で、コンサルの協力を得ながら、実証事業Aの施策案の検討を構成員間で進めてきた。
- ・本日の会議で、この9項目6施策で実証に取り組むことを決定しようとするものではなく、今後これらの提案について、この①の9項目の取組イメージを中心としつつも、②既存事業への支援や③机上検証に分類された項目も排除せず、実施施策について、4月にかけて早急に、幹事会において最終的な具体化・詳細化を図りたい。

- ・ 63頁からは、定性的な価値の評価・確認。地域へのアンケート・ヒアリングを踏まえて定性的な価値について事務レベルで議論し、今回文書としてとりまとめた。
- ・ 63～65頁は、関係者へのヒアリングやアンケートから得られた価値について、意見の分類ごとにとりまとめている。

- ・ 66～68頁がとりまとめ内容。
- ・ 経緯として、庄原市から「大量輸送特性などの定量的な視点のみならず、地域活力の維持に必要不可欠で多様な価値や役割という定性的な視点についても議論されるべき」といった意見が表明された。この協議会は、基本方針のとおりファクトとデータに基づく議論をする方針に変更はないものの、調査事業Aでは幅広い議論を基礎とする観点から、定性的価値を評価し、構成員間で共通認識を確認することとしたもの。
- ・ 「まちや住民の暮らしにとっての価値」として、
 - ・ 芸備線は、学生にとっては通学の、高齢者にとっては買物・通院等のために必要な移動手段の一つとなっていること、
 - ・ 地域住民にとって安価かつ安全・安心な移動手段の一つとなっていること、
 - ・ 地域住民や来訪者にとって広域的な「つながり」を実感できる移動手段の一つとなっていること、
 - ・ 沿線地域の「格」を上げ、その認知度向上に貢献している側面があること、
 - ・ 地域住民にとって地域や地域の暮らしに対する強い愛着や誇りを醸成していること等の価値が挙げられる。
- ・ 「地域の経済や観光にとっての価値」として、
 - ・ 芸備線は、来訪者にとって目的地にアクセスするために必要な移動手段の一つとなっていること、
 - ・ 鉄道ファンを惹き付ける鉄道資産など、地域経済に貢献する観光資源を有しており、観光資源として活用した誘客と消費の創出が期待されること、
 - ・ 芸備線を取り巻く里山資源は、まちの原風景を形づくり、まちの情緒を醸成し、観光資源として活用した誘客と消費の創出が期待されること
 等の価値が挙げられる。
- ・ なお、脚注に示すように、定性的な性質を帯びた意見も、一部についてその考え方を実証事業に反映できるものもあり、考え方を施策にも取り入れることとしている。
- ・ このように、それぞれの定性的価値について、構成員間の共通認識として確認し、まちづくりに寄与する可能性や役割について、今後の議論に役立てることとしたい。

- ・ 最後に、この半年間、最終報告をまとめるに至るまで、諦めず、粘り強く尽力した野村総研にも感謝申し上げたい。

○質疑応答

【JR西日本広島支社 広岡支社長】

- ・ 特定区間における様々なデータや調査項目について、一定のロジックに基づく分類・整理をいただいたことに感謝申し上げます。今回示された資料については、これからの議

論に必要なファクトとデータであると認識している。特に、地域の経済効果を定量的に示していただいたことは非常に画期的と捉えており、今後の再構築の議論にとって重要なものであると認識した上で当社としても議論に参加したい。

- ・ 24頁では、現在の費用と定量的価値の試算結果について、特定区間における運輸収入が示されているが、運輸収入以外にも沿線地域への経済波及効果が多く存在していることを示していただいているものと認識している。
- ・ 61頁では、運輸収入は各種施策案を実施することによって1,800万円の増加が見込まれると示していただいているが、地域への経済波及効果は約2億円増加する見込みであるなど、より地域の経済波及効果・潜在需要が存在することを示していただいたものと認識している。
- ・ 今後、鉄道事業者に対する効果に加えて地域への経済波及効果が大きいという観点も踏まえて、特定区間におけるまちづくりにふさわしい利便性や持続性の高い地域交通をこの場の関係者ととも創り上げる必要がある。

【庄原市 大原副市長】

- ・ 調査事業Aでは、本市がこれまで求めてきた芸備線の価値・役割について、大量輸送特性とは異なる定性的な価値がしっかり議論されるよう提案してきたが、今回芸備線の存在により、広域的なつながりが実感できる、地元の愛着や誇りの醸成につながるなどの定性的な価値を構成員間で共通認識として確認できたことは非常に意義があることだと認識している。
- ・ こうしたものが、実証事業の中で生かせる点がまちづくりの視点でも多くあり、今後、鉄道ネットワークを利用して山陰・山陽、さらには広域的なつながりの中で、地域の活性化や地域の人口減少対策に対しての役割を検討していきたいと考えており、今後とも引き続き議論を深めていきたい。

【金子議長】

- ・ 定性的価値については、極力可能な部分について、実証事業にも反映していきたい。

【新見市 根石副市長】

- ・ この度、データ収集やアンケート調査分析を実施いただき、この議論を進める上で有意義な検討となっていることについて感謝申し上げます。沿線住民や来訪者に対するアンケート調査についてはしっかりと把握していきたいと考えている。今回はトータルでの報告だが、新見市のみの集計結果も可能であれば提供いただきたい。庄原市の意見も伺った上で企画などを検討したい。住民・来訪者の意向は重要であり、より詳細な分析結果をいただけるとありがたい。

【金子議長】

- ・ 御指摘いただいた点については、可能な限り対応したい。

3. 議事（4）令和7年度実証事業（実証事業A）の検討

○事務局から、資料4により、令和7年度実証事業（実証事業A）の検討について説明

- ・繰り返しになるが、これまで幹事会では、幹事会を決定・実施主体として調査事業Aの議論を進める中で、コンサルの協力を得ながら、実証事業Aの施策案の検討を構成員間で進めてきた。
- ・資料4について、詳細の説明は割愛するが、先ほどのコンサルの提案のうち9項目6施策を再掲している。ただし、本日の会議で、この9項目6施策で実証に取り組むことを決定しようとするものではなく、今後これらの提案について、この①の9項目の取組イメージを中心としつつも、②の既存事業への支援や③の机上検証に分類された項目も排除せず、実施施策について、4月にかけて早急に、幹事会において最終的な具体化・詳細化を図りたい。

【阪場幹事長】

- ・補足すると、今回はあくまでもコンサルからの提案であり、資料4に掲載している9項目6施策に決定したものでなく、また、9項目以外の施策アイデアが排除されているわけでもない。いずれにしても、今後早急に4月にかけて幹事会レベルで最終的な具体化・詳細化を図っていく。待ったなしの状況である。

○質疑応答

【JR西日本岡山支社 林支社長】

- ・資料4のP2にも掲載されているが、今回列車の増便を伴う施策の提案もいただいている。今回の仮説をどのように検証するかが重要であり、それらを実施することでどのような需要喚起ができるのか、その人たちが他の施策も存在する中でどのような価値を求めているのかというニーズに適応した方法について議論することが重要と考えている。当社としても、実証事業に向けては積極的に協力してまいりたい。
- ・一方で、前回までの幹事会でも申し上げたが、鉄道設備上の制約や車両・乗務員などのリソース上の制約等が存在することに対しても御理解をいただきたい。列車の増便が仮に困難な時間帯などについては、設定時刻の変更やバス等による疑似的な増便による検証、机上検証などでも実証が可能なものもあると想定している。
- ・また、期間についても、土休日のみ運行する車両を通年で運行する場合にはリソース上かなりの負担となる場合も想定される。おそらく季節によって波動があるために通年で見るとの課題認識であると想定しているが、特定区間沿線での観光客が増加する時期は夏から秋にかけてであると認識しており、需要が大きい時期に集中的に実施する等の工夫も必要であると想定している。この辺りも今後議論させていただきたい。

【広島県 玉井副知事】

- ・実証事業案については、これまでも広島県・庄原市で設置した庄原ワーキンググループでの検討結果も踏まえていただき感謝を申し上げたい。
- ・今後実証事業についての具体化を進めていくことになるが、春夏秋冬の移動需要の変化を踏まえて最低でも1年継続する必要があることは再三申し上げている。現在夏から秋にかけて観光が多いとのことだが、それ以外の可能性も追求するためにも最大限実施さ

せていただきたい。

- ・また、再構築協議会の検討期間の目安が3年間とされている中で、今後、実証事業に早期着手するためには、自治体の予算措置が必要となる。早期の実施には、6月の県議会に予算提出する必要があるため、5月中には芸備線の可能性を最大限追求するためのベースとなるダイヤの変更や増便を含め、実証事業の内容について決定できるように構成員間でしっかりと議論させていただきたい。
- ・実証事業の選定においては、地域から提案のあった案も含んでいただいております。芸備線の可能性を最大限追求という目的を改めて認識し、それを適切に実施できるように議論を続けてまいりたい。

【岡山県 上坊副知事】

- ・今回、調査事業によって一定のデータとファクトに基づいて施策案を提示いただいているが、事業ごとにどのようなデータが確保されているのか、また、経済効果の確からしさを確認する必要があると考えている。関係者間で詰めて議論を行い、幹事会等で実証すべきものを決定していく必要がある。
- ・さらに、技術的・物理的な制約の中で実際に検証するもの、机上で確認するものが出てくると想定しており、それも含めて今後議論する必要がある。
- ・また、実際に事業を進めるに当たっても、地域の団体等の協力が必要であり、それも議論していきたい。まずは地域住民に対して方向性を提示することが重要であり、実証事業の在り方も含めて、日程的に厳しいこともあるが継続的に議論してまいりたい。

【金子議長】

- ・経済波及効果については、実証事業を通じて検証されることが想定され、また実証事業を進めるに当たっては、自治体や多様な関係者が参加する余地があるなど含めて引き続き議論を進めたい。

【新見市 根石副市長】

- ・再構築協議会について、市民からはなかなか内容がよく見えてこないとの声が上がっていたが、今後実証実験を実施するに当たって、いかに多くの方に芸備線に乗っていただけるかというミッションの中で、具体的な取組が見えることで市民の関心も高まると感じている。実証事業については、住民や商工団体等と意見交換をしながら進めたい。
- ・その中で、住民からは運行時間帯や運行本数の少なさを理由に利用しづらいという声を多くいただいております。具体的な住民ニーズを踏まえたダイヤ改正は必須であると考えている。JR側の制約も踏まえ、意見交換をしながら住民の理解と納得の得られる議論を進めたい。

【庄原市 大原副市長】

- ・来年度から行われる実証事業が今後の議論の中で大きな役割を担うが、地域交通法の基本方針にも、地域の実情や実証の目的に応じ、適切に実施期間を設定する旨が記載されており、十分な期間をとって実証事業が実施されるべき。

- ・調査報告としても出ているが、芸備線を利用しない理由として、運行本数の少なさや乗継の不便などが挙げられている。可能性を追求するためには、この声に対応していかないと芸備線の今後の活用は見えてこない。制約があることは承知しているが、JR、国に協力いただくよう、今後調整の中で議論をお願いしたい。

【金子議長】

- ・実証事業Aについては、実施に向けた内容の具体化と来年度早期の実施を幹事会に指示したいと考えるが、異議はあるか。（各構成員から異議はなく、承認）
- ・異議はないものと認める。本日の議論を踏まえ、実証事業Aの実施内容については、事務的に調整し、幹事会で取り決めた上で、早期に実施してほしい。

3. 議事（5）令和7年度調査事業（より専門的な分析等）の実施

○事務局から、資料5により、令和7年度調査事業（より専門的な分析等）について説明

- ・今年度は「調査事業A」を実施した結果、総合的な分析を通じて実施事業の施策案が提案されたところ、今後施策案の具体化・詳細化を図って次年度に実証事業Aを実施することになっている。
- ・この点、この調査事業Aの分析結果については、来年度においても、ファクトとデータに基づいた議論を深度化させるため、引き続き活用していく必要がある。
- ・このため、実証事業Aのプロセスにおいても、新たなデータの収集やその他の調査・分析を行い、協議会・幹事会の議論に即応できる体制を確保するため、「芸備線に関するより専門的な分析等に関する調査事業」、新調査事業を実施したい。
- ・なお、新調査事業は、実証事業Aとは別に、専門的な知見を有するコンサルへの委託を想定している。
- ・2頁は、新調査事業の具体的内容を記載している。
- ・1. は、調査事業Aから派生する追加的な調査。①実証事業を補完するためのデータ収集として、データ36項目の追加的なデータ収集などを行うことや、②として、実証事業にかかわらず、データ収集のニーズに備えるため、協議会・幹事会の議論に応じて様々な調査を可能としたい。
- ・2. は、まちづくりと観光との連携による地域や交通の持続可能性の調査。他の地域における連携事例の調査を通じて、特定区間でのまちづくり・観光との更なる連携について検討したい。
- ・3. は、総合的な分析の実施。①は、調査事業Aと実証事業Aの結果を踏まえて、今回の地域経済効果の試算結果を改めて検証するもの、②は、これまで収集した全てのデータを活用して、今後の協議会での議論に資する総合的な分析を行うもの。

○質疑応答

【JR西日本広島支社 広島支社長】

- ・より専門的な分析の調査事業においては「まちづくり・観光との連携による地域社会や公共交通の持続可能性の調査」が掲げられているが、当社としてもまちづくりと連携した観点での公共交通の検討は欠かせない視点であると認識している。

- ・令和7年度調査事業に関して、当社からの要望を申し上げる。第1回協議会において、基本方針に基づいて3年以内に再構築方針を策定することを構成員間で確認した。令和8年度は3年目のゴールが見えてくるタイミングであり、再構築方針の策定を見据えて重要な議論の期間となる。次の展開を見据えながら、再構築方針の策定に向けたデータの収集や調査は令和7年度に実施すべきと考えている。再構築議論に必要な調査は実証事業の結果を待たず並行して行うことも可能であり、そのように進めていくよう協力をお願いしたい。

【岡山県 上坊副知事】

- ・実証事業Aの内容についてはこれから具体化の議論をしていくことになるので、そこどのような形で並行して実施できるかは検討が必要であり、協議会や幹事会の中で進め方について議論したい。

【金子議長】

- ・事務局としても具体的な調査内容を検討しているが、今後内容や進め方、タイミング等も含めて構成員間で調整を図りたい。
- ・新調査事業については、実施に向けた内容の具体化と来年度早期の実施を幹事会に指示したいと考えるが、異議はあるか。(各構成員から異議はなく、承認)
- ・異議はないものと認める。本日の議論を踏まえ、新調査事業の実施内容については、事務的に調整し、幹事会で取り決めた上で、早期に実施してほしい。

3. 議事(6) 令和7年度芸備線再構築協議会予算(案)

○事務局から、資料6により、芸備線再構築協議会予算及び構成員負担割合について説明

- ・1頁は、令和7年度の予算案。現時点では、新調査事業や実証事業Aの実施内容が確定していないため、運営費のみを歳出とする予算案としている。運営費として、協議会・幹事会の開催に関する会場費や旅費・謝金等について、令和6年度実績を考慮して250万円を計上している。
- ・2頁は、協議会費用の各構成員の負担割合。第2回幹事会で了承されたとおり、国が補助金を活用して1/2を負担し、残りの1/2について、JR西日本が1/4を、2県2市が合わせて1/4を負担することを基本的な負担割合とした上で、今後新調査事業や実証事業Aの内容に応じて、事務的に協議して按分による負担額を決定する。

【金子議長】

- ・令和7年度予算案について、異議はあるか。(各構成員から異議はなく、承認)
- ・異議はないものと認める。予算案については、原案のとおり承認された。

3. 議事(7) その他

【金子議長】

- ・第4回幹事会において神田先生より御意見いただいた「地域におけるJRの再構築への関与」について、JRより説明をお願いしたい。

【JR西日本広島支社 広岡支社長】

- ・ 前回幹事会において、JR西日本がどのような形で地域の交通や地域づくりにコミットしていくのかという御質問をいただき、資料として協議会に提出するというやりとりをさせていただいたものと認識している。本日は、当社が地域の交通のみならず、沿線のまちづくりにどのようにコミットしていくかについて資料7で説明する。
- ・ これまでの発言とも重複するが、交通事業を営む企業として交通機関を考えた場合、鉄道事業は、単に存在するのみでは機能を発揮できず、様々な地域の目的地に利用客が移動することによって初めて必要とされる事業であると認識している。したがって、交通体系を検討するに当たって、目的地を形成するまちづくりの観点は非常に重要な要素であると認識している。
- ・ 資料7上段にて自社の考え方を記載している。当社は地域の公共交通を担ってきた交通事業者であるため、鉄道又は鉄道以外による再構築のいずれの場合においても、引き続き地域のプレイヤーとして地域に関わってまいりたい。交通はまちづくりを推進する一つの重要な要素であるが、まちづくりを支えるステークホルダーとの共創や観光振興、環境、地域ビジネス、生活について、沿線地域活性化の観点で行政や地域の交通事業者、商工会議所をはじめとした経済界とまちづくりを支えるプレイヤーとして一緒になって取り組んでいく必要がある。地域の方々とともに取り組む枠組みが形成された場合には、当社としても金銭的な出資や出向などの人的支援も含めて、まちづくりに関する取組に一プレイヤーとして関与していきたい。
- ・ まちづくりの観点から、特定区間の交通における当社のコミットを掲載している。交通を再構築する場合、協議会の趣旨として今よりも利便性や持続可能性の高い公共交通を構築することが必要であり、鉄道による再構築が選択された場合には、上下分離等の仕組みによる運行を実現し、新たな設備投資を行いながら、ニーズに応じたダイヤ設定等に地域の方々とともに取り組んでまいりたい。鉄道以外による再構築が選択された場合には、増便やまちづくりと連動した柔軟な路線の設定や高校生、高齢者のニーズに対応した利便性向上施策について地域の方々と協力しながら進めてまいりたい。
- ・ 2枚目には、再構築に係る具体的なイメージと交通体系を検討する際に必要な視点をとりにまとめている。今後、再構築協議会の構成員とは地域のまちづくりにふさわしい、今よりも利用しやすく持続可能性の高い地域公共交通に係る検討を深めてまいりたいと。鉄道以外の再構築の場合であっても、地域と一緒にまちづくりに貢献したい。

【呉工業高等専門学校 神田教授】

- ・ 回答いただき、感謝申し上げます。前回の幹事会で投げかけをさせていただき、まだ出口議論をする段階ではないが今後の議論における条件として明確にしておくべき点として考えを伺った次第である。バスあるいは鉄道のモードに関わらず地域づくりに関与していただける点については非常に重要なコメントであると認識している。出資や人的支援については、時間軸の長さや関与に対する責任の深さがこれまでとは異なるものと理解した。
- ・ これまでの再構築協議会や全国的なローカル鉄道の過去の議論においては、鉄道が持つ本来のポテンシャルを地域と連携して引き出せるスキームであったのかという問題があ

る。ローカル鉄道を活性化しなければならない認識はあるものの、触れるに触れられない、触れたにしても生かせないという課題が、ローカル鉄道の共通項として存在していたと認識している。ローカル鉄道を使った活性化に対して、JRを含めた交通事業者と自治体や地域団体が、主体的かつ能動的な動きの中で、地域づくり・交通体系づくりを検討する循環が構築できるのではないかと考えている。

【金子議長】

- ・芸備線の取組が鉄道事業者と地域が連携する一つの事例となるとよいと考えている。今後関係者間での議論をお願いしたい。

【広島県 玉井副知事】

- ・JRからの説明に対し、引き続き鉄道にとどまらず、積極的にまちづくりに関与いただけることに対しては感謝申し上げます。
- ・ただし、再構築協議会において本来議論すべきは、持続可能な公共交通の構築に向けてその責任を誰が担うのか、そのための財源をいかに確保するかという点であると認識している。再三申し上げているが、そのためには国に対して求めている全国的な鉄道ネットワークの在り方について整理・議論いただく必要があると考えている。
- ・また、交通体系のイメージとして現行の鉄道からの変化を示していただいているが、2つの方法以外にも、選択肢として、利用者の利便性の確保を図った上でJRが引き続き鉄道を維持することも大前提として存在していると認識している。上下分離等の運営体制の変更や交通モードの変更に加え、JRが継続的に鉄道を維持することも当然含めた3つの選択肢について、いずれ再構築協議会の場で議論するものと認識している。

【鉄道局 軽部鉄道事業課長】

- ・鉄道が敷設されて150年が経過するが、やはり鉄道は我が国において定時制や大量輸送性等の特性を背景として基幹的な交通インフラとして経済発展や国土づくりに貢献してきた側面があると考えている。芸備線についても地域とともに歩んできたものと認識している。鉄道のネットワークは、広域的な移動や貨物輸送などの幹線的機能のほかに地域や観光客の足としての側面として各路線が有している。
- ・鉄道ネットワークに対する国の考え方として、JRの在来線についてはJRによって維持していただくことが基本であると考えている。その上で、その路線が基幹的なネットワークとして特急等の列車が運行しているか、貨物列車が運行しているか、あるいは災害時に貨物の迂回輸送等での活用が想定されるのか、といった観点を踏まえながら、鉄道特性を十分に発揮できていない路線については、地域で在り方を議論いただくことも必要であると考えている。
- ・芸備線については、輸送状況はこれまでの資料等でも示されているとおり、急行列車、特急等が現時点では走行していない。また貨物についても走行していない実態がある。また、災害時のネットワークの観点について再構築協議会設置の際にJR貨物も含めて確認したところ、災害等が発生した場合に芸備線を活用した貨物輸送は想定していないと伺っている。それらを踏まえ、今回協議会の形式で地域において在り方を検討いただ

くものと理解している。在り方を議論する中で、芸備線があったからこそ地域として育まれたものもあると認識しており、それらを踏まえて今後の方針を議論すべきである。

- ・ローカル鉄道に対する国の関与としては、地域で議論いただく中で、地域振興・観光振興について整理いただいた方向性に対して、制度面や予算面での措置も活用しながら、ともに取り組んでまいりたいと考えている。引き続き地域として一体的に取り組めるよう、地域とJRにお願いしたい。このような考えにも理解いただいた上で、実証事業でデータとファクトを整理しながら議論を進めたい。

【広島県 玉井副知事】

- ・鉄道についてはJRによる維持が基本であるとの言葉をいただき少し安心した。ただし、そもそも国の在り方を考える上で、全国につながっている鉄道の広域的なネットワークは重要であり、この点を議論することなく対象線区の在り方を地域で議論いただきたいとする姿勢は、国として無責任ではないかと考えており、国の見解を伺いたい。
- ・国交省が引用する大臣指針についても、「輸送需要の動向とその他の新たな事情の変化を踏まえて、現に営業する路線の適切な維持に努める」とされているが、「その他の新たな事情」については、多額の収益を上げているJRの経営状況も含めるべきであると考えており、輸送需要とJRの経営状況のバランスを国においても検討いただき判断する必要がある。この点についても、国の考え方を伺いたい。本県が再三求めている整理は、持続可能な公共交通をどのように維持していくか、特に、中山間地域の自治体をどのように持続可能なものにしていくのか、という観点で求めているものである。鉄道局のみならず、国交省や総務省など国全体で検討すべき事項である。

【鉄道局 軽部鉄道事業課長】

- ・鉄道のみならず、地域の公共交通として他のモードも含めて検討する必要があると考えている。大臣指針に関しては収益が上がれば維持できるのではないかという意見がある中で、それが果たして持続可能性があるのかという視点も重要であると考えている。鉄道特性を十分に発揮できているかどうかの判断については、JRの収益ではなく、輸送実態を踏まえて鉄道で実施すべきであるか否かを議論すべきであると考えている。内部留保による維持の困難性についてはJRから説明いただくべきものであるが、単に収益を上げているからではなく、当該路線において鉄道特性が発揮されているか、その上でどのような形態が持続可能であるのかを検討すべきであると考えている。
- ・国としての鉄道ネットワークに対する考え方は、JRは基本的に路線を維持すべきであり、基幹的ネットワークとして特急や貨物が運行する線区、災害時の代替輸送路となる路線は、特に維持されるべきであるというものであることを理解いただいた上で議論を進めていただきたいと考えている。

【広島県 玉井副知事】

- ・基幹的鉄道ネットワークとして維持すべき路線がどこなのかも提示いただきたい。また、持続可能性が自治体にとって重要であると考えており、その確保に向けた現実の問題について、大きく財政と人材という2つの観点がある。

- ・ 財政については、国鉄改革の中で大きな財政支援を受けてＪＲが発足した経緯がある。ＪＲ西日本は、芸備線特定区間における赤字5.7億円を負担した上でも、なお1,673億円の経常黒字として巨額の利益を上げている。また、国鉄の分割民営化以降、国鉄債務返済のため、国からたばこ特別税や、ＪＲ株式の売却等によって22兆円が返済に充てられている中で、さらに今後自治体が税により負担していくことが本当に適切なのかということについては議論が必要である。ＪＲがローカル鉄道の維持を行わない場合やバス転換に対する運行責任を持たない場合には、自治体による鉄道の維持運営や代替交通の確保が必須であり、これは新たな財政需要が発生するということである。一方で、中山間地域の自治体は財政規模も小さくその負担は困難であり、その支援は当然に国に求めることとなり、最終的には国の財政支出も不可欠になると想定している。庄原市の財政基盤を考えると、経常収支比率は98%程度で、実際に市の判断で自由に使える財源は全体の2%程度であり、今後人口減少・高齢化が進む中でより一層厳しい財政状況となることが想定される。これらを踏まえ、営業収益1兆6,350億円、経常利益1,673億円のＪＲ西日本と、財政規模300億円程度の極めて厳しい財政経営を行っている庄原市のいずれが費用を負担することが、持続可能性が高く、現実的なのか議論が必要である。
- ・ 人材確保については、庄原市ではバス・タクシー事業者の乗務員のほとんどが50代以上であり、今後一層の乗務員不足が想定されること、既に20時以降のタクシー運行が困難である状況から、他の交通モードに転換する場合においても、その持続可能性については十分に検討する必要がある。なお、財政・人材に加えて、交通分野の研究者からは、郵便や電話通信事業と同様に、鉄道ネットワークを「ユニバーサルサービス」として捉えてローカル鉄道を維持するための研究が行われていると認識しており、これらも踏まえながら今後も議論を進めていただきたい。

【ＪＲ西日本広島支社 広島支社長】

- ・ ＪＲ西日本は、旧国鉄から各路線を承継して事業を営んでおり、国鉄改革の経緯を受け、路線の維持については真摯に実施すべきと認識している。国鉄改革の趣旨や会社法改正による完全民営化の大臣指針も承知した上で、事業運営にあたる必要がある。国鉄改革時にモード転換された路線もあるが、鉄道特性が発揮できていない線区の持続可能性については、大臣指針にもその要素は含まれていると受け止めている。
- ・ 企業である以上利益を追求する必要があるが、鉄道事業の持続可能性を追求する中で、安全対策や鉄道特性が発揮される箇所のサービスレベル向上に利益を充てるべきであると考えている。利用客からいただいた収益は鉄道事業の充実のために使いたいものの、現状でも潤沢に活用できているわけではない。鉄道特性を発揮している都市圏線区や新幹線での充実化が行き届いていない状況下において、鉄道特性が発揮されていない路線で安全確保以外に利便性を向上していく優先度は高くないと考えている。協議会の枠組みの中で今後特定区間の地域交通をどのように組み立てるかについては今後も議論してまいりたい。

【広島県 玉井副知事】

- ・ 鉄道については、ＪＲに維持していただくことを基本とした上で、大臣指針においては

「輸送需要の動向とその他の新たな事情の変化を踏まえて路線の適切な維持に努める」とされている。「その他の新たな事情」を考慮せず鉄道特性のみで議論を進めることには違和感があるが、国交省としての見解を伺いたい。

【鉄道局 軽部鉄道事業課長】

- ・大臣指針については、一方で、維持ではない場合には地域に対して適切な説明を行うという趣旨とセットであると認識している。後者の点を踏まえて事情が変更した場合を踏まえて適切に維持をするものと解釈をしており、必ずしも大臣指針においても維持が必須とされているわけではなく、鉄道運行が困難な場合には、地域に説明を尽くした上で検討を行うことを否定するものではない趣旨と認識している。
- ・国鉄からの経緯も踏まえ、地域の交通の基幹的な部分を担っていた側面はあり、地域と一体となって取り組んでいくことをJRには求めてまいりたい。その地域において何が大切であり、どうあるべきなのかということについては、地域振興・観光振興と密接に関わるものとして、オール国交省として、政府として、検討していくべきであると考えている。第1号の協議会として、その点を噛み締めながら議論を進めたい。

【広島県 玉井副知事】

- ・鉄道特性以外のその他新たな事情の変化として、JRが利益を上げていることに対してどのように考えていくべきかについても、国において整理されるべきものであること、また、地域の自治体が抱える財政や人材の課題について考慮した上で議論すべきであることを改めて提起しておきたい。

【中国地方整備局 深井副局長】

- ・実証事業の内容については、今後も議論が必要であると認識している。さらにその先には自治体でのまちづくりにつながっていくと想定している。中国地方整備局ではインフラ整備のほか、まちづくり関連支援も実施しており、実証事業の具体化とその後の取組に関しても交付金等を含めて対応したい。

【新見市 根石副市長】

- ・新見市としては関係人口の伸び悩みや人口減少を喫緊の課題と捉え、早期に解決するため、再構築協議会のデータ等を活用してまちづくりを行っていききたい。特に、新見駅を中心としたまちづくりを推進したいと考えており、既にJR西日本からは人員支援等いただいているが、今後もまちづくりにコミットいただけたらとのことであり、感謝申し上げたい。
- ・今後、再構築協議会の進展においては、鉄道ネットワークに関する話題で議論が停滞することを懸念している。ネットワークについては、姫新線、芸備線があって1つのネットワークを構築していると思っており、周辺自治体の意見を反映しないと、新見市だけの意見で、例えば分断してしまうのは選択としてできない。今後のこういった交通モードの転換についても、鉄道ありきの選択肢となってしまうため、周辺自治体も納得する形で基本方針を充実させ、中国地方における鉄道ネットワークについても踏み込んで周

辺自治体の理解も得た上で議論を進めたい。

【岡山県 上坊副知事】

- ・全国的な鉄道ネットワークの在り方については、JRによる維持が基本であり、鉄道特性を十分に発揮できていない線区については自治体含めて地域で議論することだが、その際には、JRからも見解を伺いたい。今後も建設的に議論してまいりたい。

【庄原市 大原副市長】

- ・中山間地域においては、鉄道が最も分かりやすく広域的なネットワークを形成している。その位置づけや機能については、国で方針を改めて整理していただかなければ、自治体とJRのみでの協議は進まない。
- ・本市においても、物価高等の影響によって厳しい財政状況を強いられている中で、地域公共交通を維持するために、約3億円を支出しており、最低限JRが運行する芸備線と組み合わせる中で市民生活を守るための交通体系を維持している。
- ・大量輸送特性以外の、芸備線の定性的な価値も含め、国鉄改革時の理念や大臣指針を踏まえて、改めて国として在り方を提示いただきたい。
- ・実証事業の中で様々な議論を行い、市民の意見をしっかり聞いた上で事業を動かしていきたい。十分な期間をとって議論が進められるようお願いしたい。

【呉工業高等専門学校 神田教授】

- ・再構築協議会発足から1年が経過し、交通と地域づくりをセットで考えるべきという認識がかなり醸成されてきたと感じている。
- ・一方、実証事業の方向性が見えてきた中で懸念事項を感じている。実証事業をこなすことが目的となり、運営に注力するあまり何を検証すべきかがないがしろになることを懸念している。最終的に各事業でどの程度の効果が顕れるかは、マネジメント体制に尽きる。今後は、地域経営的視点が必要であり、実証事業をやる中で効果を引き出すための体制・組織づくりを来年度早々から綿密に実施する必要がある。過去の議論の中でも申し上げているが、具体的な議論を始めた段階では、人材不足についても質・量の両面で課題が明確になると想定している。どのような専門やノウハウを有する人材が必要であるのか、どの程度の資金が必要となるのかを実証事業の中で洗い出す必要があり、可能性を追求しながら可能性を引き出すための枠組み・体制構築が求められる。そのような検討を進める中で、各地域やJRそれぞれにできることが何かを整理する必要がある。本日、JRからも出資や人的支援の話があったが、具体的に解像度を上げて議論する必要がある。現場にミクロに入り込むことで初めて明らかになることが多くあると想定しており、沿線地域が今後も住みよい地域であるための検討を実施したい。そのための踏み込んだ議論ができてきており、具体性のある議論を今後実施したい。

【事務局】

○資料8により、当面のスケジュールイメージを説明

- ・令和6年度の開催は本日が最後。あくまでこのスケジュールはイメージである。

- ・今後、実証事業 A や新調査事業の検討を行い、まずは第 5 回幹事会を 5 月上旬から中旬までに、7 月頃には第 4 回協議会を開催したい。第 5 回幹事会と第 4 回協議会は、調整に時間を要する場合があるため、書面開催等の柔軟な対応も検討したい。

【金子議長】

- ・鉄道ネットワークについては本省からも改めて御説明させていただいた。この協議会はあくまで芸備線再構築に関して協議するものであり、地域と JR が手を携えて最適な交通モードを検討するものである。今後も建設的な議論をお願いしたい。

4. 閉会