

第6回芸備線再構築協議会 議事概要

日時：令和8年3月25日（水）14：00～16：00

場所：TKPガーデンシティ広島駅前大橋

出席者：中国運輸局 金子局長（議長）

岡山県 尾崎副知事、広島県 山根副知事、新見市 根石副市長、庄原市 木村副市長、
JR西日本岡山支社 林支社長、JR西日本広島支社 飯田支社長、

岡山県バス協会 伊藤専務理事、

岡山県 中西道路整備課長（代理）、広島県 藤田土木建築局長、

新見市 伊藤建設部長、庄原市 天野環境建設部長

岡山県警 森山交通規制課長補佐（代理）、広島県警 松浦交通規制課長補佐（代理）、
呉工業高等専門学校 神田教授、中国地方整備局 鎌田副局長（代理）、

三次市 山崎副市長、安芸高田市 杉安副市長、広島市 山田道路交通局参与（代理）

国土交通省鉄道局 高橋鉄道事業課長

欠席者：広島県バス協会 赤木専務理事

芸備線再構築協議会について第6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. 議長挨拶

【金子議長】

- ・年度末の忙しい中、お集まりいただき、感謝申し上げます。
- ・本日、皆様の御努力により、これまでの9か月間にわたって実施してきた実証事業Aの結果を報告させていただく。なお、構成員からの通年実施の要望に応える形で、来年度6月まで土休日鉄道増便の再延長を計画している。
- ・併せて実施する他モードによる実証事業Bについても、現在までの検討状況を報告させていただきます。
- ・事業実施のため、前回の協議会で指示した来年度事業実施のための当初予算確保について、各自治体構成員の御協力により、議会に対しても説明され、来年度予算案を計上していただいたと承知している。関係各位の御協力に改めて感謝申し上げます。本日の議題にも、来年度事業の予算承認があるが、各事業の来年度当初からの実施に向けて、引き続き構成員各位の御協力をいただきたい。
- ・協議会開始から2年が経過し、概ね3年の協議期間を鑑みると、来年度は方針策定に取り組む年である。沿線地域にとって最適で持続可能な交通体系の構築に向け、本日も真摯で建設的な議論をしていただきたい。

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）芸備線再構築協議会幹事会実施報告

○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

- ・第7回幹事会では、実証Aの実施状況、新調査事業の実施状況、来年度の実証事業・調査事業とその予算案について議論した。
- ・新調査事業の来年度の他モード実証のモード選択について、利用者の機能強化ニーズを踏まえると、バス実証を基本として、高校生・高齢者向けの路線バス、観光客向けの観光バスを運行することが望ましい旨報告された。
- ・来年度の実証事業・調査事業と予算案について構成員間で一致した。
- ・実証A・Bとして、鉄道実証を6月まで、平日バス実証・休日バス実証を9月までを実施すること、方針作成等調査事業について、経済効果比較を含む最適モードの検討や、再構築方針作成を検討することについて、構成員間で合意した。
- ・第8回幹事会では、実証Aの実施状況、新調査事業の実施状況、来年度の実証・調査事業の検討状況が報告された。全て報告で全体30分程度の議論だった。
- ・来年度実証事業について、平日・休日バス実証の大まかな運行ルート案について報告された。それらに基づき、本日詳細な運行ルート案について議論する。

3. 議事（3）芸備線再構築に関する実証事業（実証事業A）中間報告

○事務局から、資料3により、芸備線再構築に関する実証事業（実証事業A）最終報告について説明

- ・2～5頁は、列車の観光コンテンツ化。
- ・2頁は、庄原市の、列車内でのブランディングオーディオドラマ配信。
- ・127日間実施し、337件のダウンロード数、168名の参加者があった。
- ・声優ファンの層にリーチし、遠方来訪者の消費金額も多かった一方、ダウンロードしたものの来訪しなかった潜在層が多く、現地訪問につながる仕掛けが必要であると分析された。
- ・3頁は、新見市の、ピオーネ列車。
- ・新見市のキャラクター「に一みん」を起用し、9日間で往復計18回、列車内でピオーネを配布した。
- ・県外からの誘客につながり、特に都市部へのプロモーションが奏功した一方、特産品購入ニーズがあったものの購入拠点が少ないため、ニーズ取りこぼしの可能性があり、購入場所をもっと案内すべきと分析された。

- ・ 4 頁は、庄原市の、名物ガイドによる列車内ガイド。
- ・ 冬期の増便列車内で 4 日間実施し、参加者数は290人。乗客に沿線の歴史や地域の魅力をわかりやすく発信し、鉄道利用者の層に好評だった。その一方で、消費単価が低調にとどまったと分析された。

- ・ 5 頁は、新見市の、ガストロノミー列車。
- ・ 「にーみん」を案内役に、2月の2日間、それぞれ地元食材とドリンクを提供した。
- ・ 特産品のプロモーションにつながり、また、過半数の利用者が芸備線に普段乗らない層であり、鉄道の旅を楽しんでいただいた。その一方で、こちらもニーズ取りこぼしの可能性について分析された。

- ・ 6 頁は、庄原市の、木製駅印。
- ・ 庄原市でしか購入できない、ご当地限定の芸備線グッズとして販売された。

- ・ 7 頁は、新見市の、野馳駅で2月14日に実施した駅前そば販売。
- ・ 秘境駅をめぐるツアーに合わせて実施し、100杯あまりを販売した。ツアーの移動手段となるイベント列車と相性がよく、継続的な実施が期待されると分析された。

- ・ 8・9 頁は、庄原市・新見市それぞれで製作した、芸備線応援弁当。
- ・ 両市あわせて300個程度の弁当が販売された。
- ・ 企画は鉄道利用者の層にリーチしており、沿線グルメ旅での利用に有効であると分析された。

- ・ 10・11 頁は、庄原市・新見市で実施した各イベント。
- ・ 10 頁の「東城まるごとフェス」の参加者数は約1,500名。鉄道関心層、音楽好きの層にリーチしたと分析された。
- ・ 11 頁の「ぱふえすにいみ」の参加者数は約200名。ファミリー層にリーチしており、パフェづくり体験が支持を得ていると分析された。

- ・ 12～17 頁は、ツアー造成。
- ・ 庄原市・新見市で合計6件のツアーを実施。
- ・ ツアーに応じて反応は様々であるが、企画が一定の県外誘客につながっているとされた一方で、費用面や消費金額の面では課題が残ったと分析された。

- ・ 18～20 頁は、企画乗車券。
- ・ 「どっちも乗り放題パス 2 日」の販売と、企画乗車券の利用者に様々な施設の割引利用特典を提供した。
- ・ 19 頁の新見市の取組では、道の駅や美術館などの割引利用を提供し、20 頁の庄原市の取組では、飲食店の割引利用や無料バスを提供した。

- ・ 21頁は、実証事業のプロモーション。
- ・ キャンペーンロゴと公式ホームページの制作、ポスターの作製などのプロモーションを実施した。

- ・ 22頁は、デジタル周遊スタンプラリー。
- ・ 沿線を周遊してもらう仕掛けとしてのスタンプラリーで、他のイベントとの相乗効果があり、周遊促進や消費拡大につながったと分析された。

- ・ 23頁は、庄原市の移住体験プログラムの提供。
- ・ 首都圏の子育て世帯を対象に、芸備線で訪れ、移住者との交流・農業体験・自然観光を楽しむプログラムを提供したところ、非日常的な体験価値が評価された一方で、二次交通によるアクセス不足が参加障壁になっていること、当日アテンド役の質が満足度に直接影響することが分析された。

- ・ 24頁は、地域の既存事業の強化支援。
- ・ 芸備線の利用促進につながる地域が主体となって実施したイベントに対して、費用助成、公式ページのプロモーション協力、イベントのアンケート実施などを支援した。

- ・ 25頁は、駅舎を活用した拠点形成に関する机上検証。
- ・ 沿線の駅舎や道の駅をサテライトオフィスなどに活用して、ターゲット企業に売り込む、といった複数シナリオを設定し、企業進出の実現可能性について机上検証した。
- ・ 企業ヒアリングでの共通傾向としては、都市部にある既存拠点に対抗するには、レンタル料金の安さだけでは差別化しにくいこと、現地コーディネーターの質や行政の本気度などが実現の大きな要因となることが分析された。

- ・ ここまでが、各施策の取組の報告。

- ・ 25～45頁は、各施策の実証結果、アンケート結果を分析した結果。

- ・ 46頁は、協議会としての実証Aの検証結果のサマリー。

- ・ 成果としては、駅や駅前イベントは、一定の集客に成功し、消費単価が高いという成果を得ており、新規来訪者の獲得につながった。
- ・ その一方、課題としては、観光ツアーは、恒常的な消費拡大に向けて1回当たりの観光消費額の向上が求められること、また、消費単価向上に向けては、宿泊拠点や土産購入拠点が限られていることが消費の伸び悩みにつながっており、受入環境に課題があること、列車コンテンツは、必ずしも新規獲得につながっておらず、新規需要の掘り起こしが課題であると考えている。

3. 議事（4）芸備線再構築に関するより専門的な分析等調査事業（新調査事業）最終報告
○事務局から、資料4により、芸備線再構築に関するより専門的な分析等調査事業（新調査事業）最終報告について説明

- ・今回は最終報告のため、過去に協議会・幹事会で掲載した資料も全て掲載している。頁数がかかなり多いため、データの説明や過去に説明した内容は割愛するため、あらかじめ御了承いただきたい。
- ・2頁は、調査Aから派生する追加的な調査について。
- ・実証Aを補完するデータ収集として列車状況や二次交通利用状況の調査、その他の必要なデータとして実証Aの効果検証や鉄道再構築の増加費用の試算を行った。
- ・3頁は、まちづくり・観光との連携に関する事例調査。
- ・他地域での連携の事例や公共交通が撤退した事例を調査した。
- ・4頁は、総合的な分析について、5頁は、全体の実施スケジュールについて。
- ・ここから調査事業Aからの追加的な調査パート。
- ・6頁以降は（～86頁）新調査事業の実施結果について。
- ・7頁は、列車乗込み・アンケート調査の実施一覧。
- ・8頁からは（～20頁）、このうち休日日中列車、つまり休日増便に関する乗込み・アンケート調査結果。
- ・10頁は、増便列車の乗車人数。
- ・11月の紅葉シーズンの利用が最も多くなったが、その後落ち込み、季節変動が大きかったとの結果が出ている。
- ・14頁は、増便利用者が利用したきっかけ。
- ・理由として「芸備線への乗車自体が目的」と答えた方が最も多くなった。
- ・15頁は、増便利用者の消費単価。3,000円未満の人が過半数を占めている。
- ・18頁では、増便利用者は、増便がなければ特定区間に来なかった、と答えた方が最も多く、来訪促進につながったとの結果が出ている。
- ・20頁は、増便の調査結果のサマリー。
- ・休日増便列車においては、遠方からの利用者を中心に、増便が特定区間への来訪獲得につながった一方で、特定区間を往復で乗車し、そのまま帰っていくという「乗車自体を目的」とした来訪者が多かったとの結果が出ている。

- ・こういった利用では消費単価が上がらないため、消費単価向上や受入環境改善などの課題が残ったものと考えている。
- ・21頁からは（～35頁）、列車乗込調査のうち、平日早朝夜間のダイヤ変更・夜間延長運転の利用者の乗込み・アンケート調査結果。
- ・22頁は、ダイヤ変更等の利用者数。
- ・延長運転で数人の利用はあったが、ダイヤ変更等の全体では利用者増加につながっていない。
- ・31頁では、ダイヤ変更等の利用者は、便利になったと感じた方が5割いたが、不便になったと感じた方も4割いたとの結果が出ている。
- ・35頁は、ダイヤ変更等の調査結果のサマリー。
- ・ダイヤ変更等により新たに芸備線を利用した方は4割、便利になった方も5割いたが、不便になった方も4割いて、全体としての利用者増加にはつながらず、利便性に賛否が分かれたとの結果が出ている。また、夕方以降の帰宅時間帯の増便の希望もあった。
- ・36頁からは（48頁）、二次交通に関する乗込み・アンケート調査結果。
- ・37頁は、二次交通の運行期間。
- ・38頁は、二次交通の利用者数。
- ・観光来訪向けは一定の需要はあり、紅葉シーズンに多く利用されたが、住民向けはあまり利用されなかった。
- ・43頁は、二次交通利用者の消費単価。
- ・9～10月は利用者の消費単価は過半数が3,000円未満だったが、11月のイベントや紅葉シーズンには増加し、1万円以上の消費が3割あった。
- ・44頁では、二次交通利用者は、二次交通がなければ特定区間に来なかったと答えた方が半数前後おり、二次交通が新規誘客に寄与したとの結果が出ている。
- ・46頁では、二次交通利用者のうち、観光目的に限れば、ほぼ芸備線から乗り継いで二次交通を利用して周遊したとの結果が出ている。
- ・48頁は、二次交通の調査結果のサマリー。
- ・観光目的利用では秋にかけて増加し、新規誘客や消費単価増加に寄与したと考えられるが、日常利用では利用が伸び悩んでおり、利用者ニーズを捉えきれなかったと示唆されている。また、観光目的でも、冬季の需要創出が課題となった。

- ・ 49頁からは、実証Aの効果検証結果。
- ・ 50・51頁は、施策一覧。
- ・ 集約・分析に要する時間を考慮して、増便と二次交通は1月まで、その他は2月までのデータを元に検証した。
- ・ 52頁は、実証A期間中の「費用」と「効果＝定量的価値」の検証結果。
- ・ 実証A全体で、5,400万の費用に対して7,300万の効果が発生している。
- ・ 53頁からは（～77頁）、個別の各施策の費用と定量的価値。
- ・ 56頁、例として「オーディオドラマ」を御覧いただきたい。
- ・ 左側が実証Aの実施期間当たりのグラフで、赤いグラフが費用、その横の色分けグラフが定量的価値を示している。右側も同様のグラフであり、通年換算した、費用と定量的価値を示している。左側のパートと右側の通年換算パートで単位が異なる。
- ・ この施策では、初期コストが高いため、実施期間当たりでは費用が高くなるが、通年換算しても費用はあまり増加しないため、定量的価値の方だけが伸びている。
- ・ 58頁は、リアルガイド。
- ・ 実施期間当たり11万円の費用に対して32.4万円の定量的価値であるが、季節ごとに年4回実施と想定して通年換算した。
- ・ 63頁の「東城まるごとフェス」や64頁の「ぱふえすにいみ」は、年1回程度の実施と想定されるため、実施期間当たりと通年換算は同じ値になっている。
- ・ このように、施策の性質によって通年換算の考え方が異なっている。
- ・ 地域経済効果の総括は、後ほどの総合的な分析パートで説明する。
- ・ なお77頁は、特定区間外の両県内での消費額について、構成員の求めにより実施した追加調査結果。調査Aで試算しておらず、比較対象がないため参考掲載している。
- ・ 78頁からは（～86頁）、鉄道再構築に関する増加費用の試算。
- ・ 79頁は、鉄道の再構築費用の位置付けの確認。
- ・ グラフの高さはあくまでイメージだが、実証Aの施策を恒久化するため、設備強化や事業構造変更を伴う再構築費用を要するため、これを試算しようとするもの。
- ・ 図のとおり、実証前の現状の芸備線の費用、定量的価値、定性的価値を示しており、その下段、実証Aの実施によって生じた費用や価値を示している。さらにその下段、方針作成後の再構築後の時点では、実証前の運営費用や、実証Aを通年換算した費用に加え、再構築に要する費用が発生する。

- ・また、定量化されない、定性的価値についても整理することとしている。
- ・80～82頁は、実証A相当の施策を恒久化した場合に、車両導入など必要となる費用を試算した結果。この内容は、1月の幹事会で説明済みであり割愛する。
- ・83～86頁は、芸備線が、バスなど他モードと比較して劣後すると想定する項目について、劣後解消のため「さらなる高度化」が必要な費用を試算した結果。
- ・芸備線と他モードで比較すると、「運行本数」については、鉄道は現状これ以上の増便は難しい、「速達性」については、徐行区間が生じないバスの方が速くなる、「決済手段」については、交通系ICカードが利用できるバスが有利、とこのような視点から、増便・高速化・ICカードの3点についてさらなる高度化の費用を試算した。
- ・84頁は、その3点のさらなる高度化の具体的な項目。
- ・さらなる増便に向けた車両導入では、東城～落合の1往復延長など、記載の3ポツの案であれば、既に81頁の検討で車両導入するとされた新規2両で対応可能であり、運行費のみ年4,600万円を見込んだ。
- ・落石対策では、バスと比較して5分以上遅くなる東城～落合の区間に限って、落石対策を講じる費用として42.3億円を見込んだ。交通系ICカード導入では、簡易端末設置などに7.2億円、維持管理に600万円を見込んだ。
- ・これら合計で、初期投資で49.5億円、運営費で5,200万円～9,800万円と試算した。
- ・86頁は、1月の説明済み分も含めたこれまでの検討結果の全体像。
- ・実証A恒久化費用、さらなる高度化費用を合計し、初期投資で最大63.3億円、運営費で最大1.41億円と試算した。
- ・87頁以降ここからは（～186頁）、まちづくり・観光との連携調査パート。
- ・88頁からは（～154頁）、他地域事例の調査。
- ・89・90頁は、事例調査の一覧。
- ・89頁は、鉄道事業の機能強化事例・モード転換事例、90頁は、まちづくりとの連携事例・旧三江線事例。91～135頁は、それら事例の概要。これまでの協議会で説明済みであり割愛する。
- ・136頁からは（～152頁）、旧三江線の事例調査。
- ・三江線調査では、存廃の検討から代替交通検討までのフェーズについて、会議上での議論を整理し、転換後のフェーズについて、関係者ヒアリング等の調査を行った。
- ・137頁は、バス転換への合意形成までのプロセス。

- ・ 138頁では、三江線の廃線議論が始まった背景について、4つの要因があった旨をまとめており、139～142頁では、①～④を裏付けるファクトをまとめている。
- ・ 143頁では、バス転換の議論を開始した検討経緯として、上下分離など鉄道存続による試算や、バス転換によるコスト試算に基づいて、バス転換の本格検討に入った旨をまとめている。
- ・ 144頁では、三江線とバス転換の比較項目を並べて検討し、輸送特性やコスト、持続可能性を考慮して、バス転換が選択された旨をまとめている。
- ・ 145頁では、バス転換合意後に「三江線代替交通確保調整協議会」を設置し、バスの運行計画と運行主体を協議した旨をまとめている。なお、法定協議会である「三江線沿線地域公共交通活性化協議会」でも並行して協議されていた。
- ・ 148～151頁は、自治体へのヒアリング結果。①代替交通の現状と課題、②住民生活への影響、③地域社会・経済への影響、④全体を通じての芸備線への学びの4項目をヒアリングしている。
- ・ 149頁は、①代替交通の現状と課題。
 - ・ 現在も補助を活用しながら運行しているが利用は減少傾向、ただし、人口減少の影響が大きいとの自治体の見解。
- ・ 150頁は、②住民生活への影響。
 - ・ 代替交通の利便性について、三江線と比較して便利になった、不便になったと地域でも意見が分かれるとの自治体の見解。
- ・ 151頁は、③地域社会・経済への影響。
 - ・ 三江線乗車目的の観光客は減少したが、跡地を訪問する需要が新たに生まれている、また、廃線跡地の荒廃を懸念しているとの自治体の見解。
- ・ 152頁は、三江線調査の、④全体を通じての芸備線への学び。
 - ・ 住民生活や地域社会への廃線の影響は限定的と推察されること、バスやデマンドの運転手確保・自治体の負担などについての検討が重要であること、廃線後の跡地活用やその中長期的な維持管理についてあらかじめ検討しておくことが重要であること、とまとめている。
- ・ 153頁は、地域の事例を総合したまとめ。
 - ・ 「事業構造・交通体系の変更」、「列車・バス等の機能強化」、「運営体制の変更・強化」といった3つの観点で、各観点から複数ピックアップして再構築の方向性を見出していることがわかった旨をまとめている。

- ・ 154頁は、「運営体制の変更・強化」について。
- ・ 各地域では、単一交通手段での運営、地域交通全体での企画・運営、交通に加えまちづくりも含めた地域全体での企画・運営、の3パターンがある旨をまとめている。

- ・ 155頁からは、公共交通とまちづくりの連携の在り方。

- ・ 156頁は、事例を踏まえて今後検討すべき追加的な視点についての整理方針。
- ・ 地域の目指す姿に向けた6つの項目に分類して、2県2市の既存計画、他地域事例、実証A・Bとの対応関係を整理し、今後の芸備線の検討に当たって必要な追加的な視点を整理しようとするもの。
- ・ この6つの項目は、昨年度の調査Aで整理した、沿線地域の目指すべき姿と、組織・体制の整備の視点を加えたもの。

- ・ 157～162頁は、第3回協議会で説明した、昨年度の調査Aで整理した5つの課題とその解決の方向性についての再掲。

- ・ 163頁は、芸備線の目指す姿の各項目が、2県2市の既存計画において含まれているかを判断したもの。
- ・ 例えば、①利用しやすい交通の整備について、「利便性向上」「公共交通」のキーワードや類似文言が計画に含まれるかなど、①～⑤でそれぞれキーワードを決めた上で、これに基づいて、目指す姿に関連する計画上の施策を抽出することとした。
- ・ ⑥組織・体制の整備については、地域づくり、にぎわいづくり、公共交通の利用促進に関する組織・体制の整備について記載された計画上の施策を抽出することとした。

- ・ 164・165頁は、抽出しようとする2県2市の既存計画の一覧表。

- ・ 166頁からは（～182頁）、目指す姿に向けた①～⑥の各項目と、既存計画における関連施策との対応関係について整理したもの。

- ・ 183頁は、目指す姿に向けた各項目と、他地域事例での取組内容との対応関係について整理したもの。

- ・ 184・185頁は、目指す姿に向けた各項目と、実証A・実証Bの施策との対応関係について整理したもの。

- ・ 186頁は、今後の検討における追加的な視点的例についてまとめたもの。
- ・ 追加的な視点として、①利用しやすい交通は、地域の多様な輸送資源の活用、②移住・定住は、通勤・通学・買物移動への対する支援のメニュー化などについて整理しており、⑥組織・体制は、交通のマネジメント体制や、交通・まちづくりの一体的な組織の整備について整理している。

- ・ 187頁以降ここからは、最後の総合的な分析パート。
 - ・ 188頁からは（～199頁）、実証事業Aの総括に入る。
-
- ・ 189頁は、実証A検証の考え方。
 - ・ 左側のように、実証A施策の費用・効果を検証し、中央のように、実証Aの各施策に実際に取り組んだ期間を確認した上で、右側のとおり、その施策を通年換算する。
 - ・ これにより、実証A相当の施策を恒常的に実施した場合に、費用や定量的価値がどうなるかが検証されることになる。
-
- ・ 190・191頁は、実証A各施策の通年換算の考え方一覧。
-
- ・ 192頁は、実証Aを恒久化した場合の通年換算の「費用」と「効果＝定量的価値」の検証結果。
 - ・ 赤いグラフが、費用として1.07億円、青いグラフが、定量的価値として1.51億円、との結果となった。「地域の関連事業」は「施策間の相乗的な効果」、つまり上積み項目としてそれぞれに追加で積み上げた。
 - ・ なお、52頁が、実証A期間中の費用と効果、192頁が、通年換算した費用と効果である。
-
- ・ 193頁は、青の定量的価値について、昨年度調査Aの試算値と、今年度調査の検証値を並べたもの。
 - ・ 試算値は3.85億円で、検証値は1.51億円。
 - ・ これは、増便列車の効果は想定に近い規模で発現（0.85億←→0.75億）したが、その多くが乗車自体を目的としており、増便以外の実証A各施策の連携効果が想定を下回り、消費単価が伸びなかったためと考えている。
-
- ・ 194頁は、実証前、つまり現状との比較。
 - ・ 試算値は3.85億円で、検証値は1.51億円。
 - ・ 左は、調査Aで整理した、実証前の、つまり現状の芸備線の費用・定量的価値を置き、右はその費用（6.3億）・定量的価値（2.77億）に、実証Aを恒久化した場合の費用（0.93億+1.07億）と定量的価値（1.51億）を加算したもの。
 - ・ 費用は、実証前の現状費用の6.3億円に、192頁の実証A恒久化費用の1.07億円と、鉄道再構築費用（つまり初期投資の減価償却費と固定資産税分）の0.93億円を加算し、合計8.31億円となった。
 - ・ 定量的価値は同じく、実証前の定量的価値2.77億円に、192頁の1.51億円を加算し、合計4.28億円となった。
-
- ・ 195頁は、その内訳。
 - ・ 実証A恒久化の定量的価値1.51億円のうち、0.87億円、これは57%に当たるが、これは、他の交通手段への波及、つまり沿線にたどり着くまでの交通費となった。

- ・ 196～198頁は、芸備線の定性的価値の加筆。
 - ・ 昨年3月の第3回協議会でいったんとりまとめたが、その内容に、今年度の実証Aを通じて浮かび上がった定性的価値を加筆修正した。
 - ・ 具体的には197頁に赤字で記載した箇所。「イベントを通じた地域の絆と活力の醸成」として、実証Aで実施したイベントや支援事業に携わった方々からいただいた御意見を反映した。
-
- ・ 199頁は、実証Aを総括したサマリー。
 - ・ 成果として、実証Aの個別施策が一定の集客につながっており、実証Aの通年換算前でも、費用5,400万円に対して定量的価値は7,300万円であった。また、実証Aの取組が、地域の団結や交流がより深まったといった意見もあった。
 - ・ 一方で、実証Aを恒久化しても、年間費用8.3億円に対して定量的価値は4.3億円にとどまることが想定され、定量的価値の6割は他の交通手段への波及、つまり地域の受益は4割となった。
 - ・ この原因は、多くが乗車自体を目的としており、地域消費が伸び悩んだことが大きかったことによるものと考えている。また、住民向け二次交通もニーズに十分に應えることができなかつたと考えられる。課題も見えたため、この点について今後の検討が必要である。
-
- ・ 200頁からは（～220頁）、他モードの選択肢の検討について。
 - ・ 12月の幹事会において、DMVやBRTは他モードの実証にはなじまないことから、実証Bの検討からは除外する、と報告されたため、説明は割愛する。
 - ・ その上で、今後の議論に向けた準備として、鉄道と他の交通モードの地域経済効果の比較検討の手法を検討したり、今後の議論に向けた論点整理を行って、総合的な分析の内容を仕上げていくことにしている。
-
- ・ 229頁以降ここからは（～242頁）、他の交通モード、つまりバス実証の費用と効果の試算。
-
- ・ 230頁は、実証Bの費用と定量的価値の試算の考え方。
 - ・ 鉄道について実証Aの費用と定量的価値を試算したことと同様、バスについて実証Bの費用と定量的価値を今回試算した。
-
- ・ 231頁は、実証Bの費用と定量的価値の初期的な試算の考え方。
 - ・ 赤の費用については、実証Bで実際に要した費用をベースとして試算した。青の定量的価値については、利用者数やアンケート結果などを元に定量的価値を試算した。
-
- ・ 232頁は、費用の試算結果。
 - ・ バスの運行費用は、走行キロ等をもとに、5,510万円と試算した。その他ツアー造成費用などを加え、実証B実施期間4ヶ月で、費用は約6,000万円と試算した。

- ・ 233頁は、定量的価値の試算結果。
- ・ バスの実証運行の定量的価値は、約4,200万円と試算した。その他ツアー一造成費用などを加え、4ヶ月で、定量的価値は約5,280万円と試算した。

- ・ 234頁は、その費用と定量的価値を現時点仮説としてグラフ化したもの。

- ・ 235頁は、バスによる再構築に関する増加費用の位置付けの確認。
- ・ 実証Bの施策を恒久化するための費用として、バス停設置など再構築費用が必要となるため、これを試算しようとするもの。

- ・ 236頁は、実証B相当の施策を恒久化した場合に、バス停設置が必要となるほか、237頁の「さらなる高度化」の試算結果のとおり、芸備線の実証は三次からの直通だったため、バス実証では、備後庄原駅での乗換負担の軽減について必要となる、さらなる高度化の費用を試算した。

- ・ 238頁は、具体的な試算結果。
- ・ バス停設置費用は、整備を要するバス停を抽出し、他地域事例を参考に、初期投資として約4,500万円、運営費として約35万円と試算した。
- ・ 「さらなる高度化」費用は、跨線橋を使わずに乗換可能となる改修の初期投資として約2,000万円、運営費として約9万円と試算した。

- ・ 239頁は、234頁に対して、費用と定量的価値を通年換算してグラフ化したもの。
- ・ 右側のグラフのとおり、通年換算で実証Bの費用は1.93億円、定量的価値は1.51億円。なお、定量的価値には「施策間の相乗効果等の余地」を残している。

- ・ 240頁は、実証Aと実証Bをそれぞれ恒久化した場合の比較。

- ・ 241・242頁は、国の支援制度の比較。
- ・ 241頁は、鉄道として再構築する場合、242頁はバス等として再構築する場合だが、いずれにしても、支援制度を活用しながら構成員の負担を抑えつつ機能強化を目指すことが想定されている。

- ・ 243頁は、今年度の調査結果の全体を踏まえた新調査事業のまとめ。これまで説明した内容について要旨をまとめている。

- ・ 244頁は、12月の第7回幹事会資料の再掲。
- ・ 再構築方針作成に向けた議論の流れを示したものであるが、来年度は、実証A・実証Bの実施で、費用・定量的価値・定性的価値を検証し、具体的な方向性の比較・詳細化を行うことが想定されている。

- ・245頁は、10月の第6回幹事会資料の再掲。
- ・今後の議論が必要な事項として、芸備線と他モードの比較検討に当たって、実証A・Bや調査の結果、目指す姿との整合性を踏まえた総合的な検討が想定されている。

○質疑応答

【庄原市 木村副市長】

- ・今後調査・検討を進めていく上でお願いとして何点か申し上げる。
- ・今回の実証事業の取組は、例えば、観光コンテンツの形成などの取組を通して、芸備線の可能性を最大限探ることを目的として実施されている。
- ・言い換えれば、様々な取組によって潜在的な利用や消費をどのくらい掘り起こすことができるのかという点に立ち返って、より幅広い視点で、さらに継続実施の可能性なども含めてまとめていただくことはできないかと思っている。
- ・少し具体的に申し上げると、例えば56頁以降に、これまで実施された取組の効果検証結果が掲げられているが、これは一定の考え方の下、合理的に試算されたものである一方で、新規の鉄道利用者の掘り起こし、新規需要の開拓といった点で、どのような効果があったかという面での評価では、わかりにくい部分もあると思っている。可能であれば、そうした点も考慮したまとめを行っていただければと思っている。
- ・また、73頁の「比婆山駅まつり」や75頁の「備後落合駅開業90周年記念イベント」などの取組は、注釈を読めば分かるものの、一見、費用を大きく上回る定量的価値が生じたというように見られることで、誤解を生む可能性があると思われる。
- ・実際、両イベントには多くのボランティアスタッフが関わっており、イベントの継続的な実施の可能性、スタッフの人件費を費用に計上している他のイベント等との比較妥当性などの観点から補正が必要ではないかと考えている。
- ・さらに、「冬季の需要創出」、「観光目的の利用者の受入環境整備」、「帰宅時間に合わせた増便」など、報告書に記載されている課題が実現できたと仮定した場合の利用者の増加などの点についても、可能な限り推計として盛り込むことも検討いただきたい。
- ・前提として、効果が見込まれる取組を全て実施することは現実的には不可能。一方で、当初の目的は、芸備線の可能性を最大限追求すること、潜在的な利用者の需要をどれだけ喚起、掘り起こすことができたのかということであり、その目的に沿ったとりまとめとなるよう知恵を絞っていただければと強く思っている。難しいお願いであることは承知の上で、可能な範囲で対応いただければと考えている。

【金子議長】

- ・例えば、コメントいただいたように、実際、実証事業の際にボランティアが動いておられたと思うが、持続可能性も踏まえたいという趣旨であり可能な限り調整していきたい。

【JR西日本広島支社 飯田支社長】

- ・中国運輸局の皆様、野村総研の皆様、新調査事業のとりまとめについて感謝する。実証事業Aの結果、事例研究など、今後総合的な分析を経て、再構築方針の策定に向かって材料が揃ってきたと感じている。改めて調査受託者である野村総研に感謝申し上げる。

- ・199頁では、実証Aの総括として、実証Aの内容を恒久化させた場合の年間営業費用約8.3億円と定量的価値約4.3億円、更に地域が受益する価値が約40%にとどまることについて具体的に示されるなど、今後の議論に非常に有益であると思っている。
- ・さらに、78頁以降は、鉄道事業再構築に関する増加費用の規模についても試算いただいております。このようなデータも活用できると思っています。（事業構造の変更を伴いながら実証A相当のサービスを高度化する場合、）初期投資が9.8億円～13.8億円、実証前の運営費6.3億万円に加え年間3,700万円～4,300万円の増加となることや、「さらなる高度化」を行う場合の必要な費用も示された。これは今後のデータとファクトに基づいて議論を進めるにあたりよいことと思っています。
- ・244頁に再構築方針策定に向けての比較検討の項目が整理されている。これらのデータを用いながら、他の要素も含めてどのように評価していくかが、再構築方針策定に向けて特に重要であり、実証事業と並行して構成員の皆様と議論したいと考える。

【呉工業高等専門学校 神田教授】

- ・様々な数値が整理・推計され、今後の議論に資するものが揃ったが、解釈として、気をつけなければならない点について2点申し上げる。
- ・1点目は、数値について、短期間の実証事業で出てきたものだという点に注意しておく必要がある。恒久化した場合に、必ずしもこの数値のとおりになるかは別の話。推計結果も、マネジメント方法によってプラスにもマイナスにもなりうると考えられる。
- ・2点目は、「費用」と「定量的価値」の面で、「定量的価値」は地域に落ちるという形で整理されているが、「費用」についても、一部地域に落ちるものがあるという点に留意しておく必要がある。実際にかかった「費用」のうち、地域に発注して地域が動いたものがいくつかある。この費用については、地域経済に貢献しているものが含まれていることにも留意しておく必要がある。

3. 議事（5）令和8年度芸備線再構築に関する実証事業（実証事業A B）の実施

○事務局から、資料5-1により、令和8年度芸備線再構築に関する実証事業（実証事業A B）の実施について説明

- ・来年度実証事業は、6月までの間実証Aと実証Bを並行して実施するため、「実証事業A B」と呼称する。
- ・1頁は、事業概要。
- ・実証Aの目的として、引き続き、鉄道の地域経済効果を検証するため、4～6月の残り3ヶ月間取り組み、実証Aを通年実施する。
- ・実証Bの目的として、鉄道・バスの経済効果比較を中心に最適な交通モードを議論するため、調査A→実証Aのプロセスと同様に、バスの地域経済効果を検証するため、実証Bを4か月間実施する。
- ・事業の実施に当たっては、JTB広島支店が、これまでの協議会の議論に深くコミットいただいている。来年の年度当初からシームレスに各施策を進めるため、引き続き、委託契約を締結する。

- ・ 2 頁は、事業の具体的内容。
 - ・ 1. のとおり、平日バス実証では、沿線の幹線道路で路線バスを運行する。事業自体は年度当初から開始して準備を進め、6 月までに運行を開始する。
 - ・ 2. のとおり、休日バス実証では、6 月までの鉄道増便の終了後、鉄道と同じ区間・時間帯にバスを運行する。期間としては6 月まで鉄道増便と重複するが、土休日と平日に分けることにより、運行自体は重複させない。
 - ・ 3. のとおり、通学生などにモニターになっていただき、実証バスに乗りいただいた上で、利便性・快適性などのアンケート調査を行う。
 - ・ 4. のとおり、鉄道増便と二次交通の運行は、昨年11月までの鉄道増便等と同規模の運行を3 か月間継続する。
- ・ 3 頁は、実証 A B でそれぞれ取り組む施策。
 - ・ 実証 A B ともに、企画乗車券、鉄道増便やバス実証と連携したツアー造成、プロモーション、既存事業の強化支援について実施する。

○事務局から、資料 5-2 により、令和 8 年度芸備線再構築に関する実証事業（実証事業 B：バス実証運行）の実施について説明

- ・ 1 頁は、平日バス実証の運行経路全体図。
 - ・ 新見～庄原の間、主に幹線道路を運行し、新見駅、東城駅、備後西城駅、備後庄原駅周辺では地域の主要施設を経由する。
- ・ 2 頁からは、運行経路の詳細。新見から庄原へ向かう運行の流れで説明するが、当然、逆方向の運行もある。
- ・ 2 頁は、新見駅周辺の経路。
 - ・ 経路は「新見市役所」や「新見高校前」、共生高校付近の「城山」バス停を経由する。
- ・ 3 頁は、新見駅～坂根駅の経路。
 - ・ 新見駅を出て、日中利用向けに「フレスタ前」を経由する。布原駅は道路が狭あいのため経由しない。備中神代駅はバスが入りにくいため、代替として「福祉センター前」を経由し、日本一の親子孫水車のある「門前」も経由する。坂根駅は代替として「河原上」を経由する。
- ・ 4 頁は、市岡駅～東城駅までの経路。
 - ・ 「市岡駅前」、「矢神駅」、「道の駅鯉が窪」、「野馳駅前」、市営バスのバス停である「大竹口」を経由して東城町内に入る。
- ・ 5 頁は、東城駅周辺の経路。
 - ・ 日中利用向けに「フレスタ」、「東城病院」等を経由して東城駅へ入り、通学利用向けに「東城高校前」を経由する。

- ・ 6 頁は、東城町内の経路。
 - ・ 「東城高校前」を出て、東城町内の経路を西に向かう。
- ・ 7 頁は、東城～西城の経路。
 - ・ 道路が狭あいのため、備後八幡駅・内名駅は経由せず、「小奴可駅前」のバス停を新設する計画となっている。道後山駅は「植木バス停」で代替し、「備後落合駅前」や「比婆山駅前」を経由して西城に向かう。
- ・ 8 頁は、備後西城駅周辺。
 - ・ 備後西城駅周辺においても、通学・日中利用向けに「ウィル西城」や「西城病院前」、「西城十日市」などを經由する。
- ・ 9 頁は、西城～庄原の経路。
 - ・ 西城駅を出てから「平子駅前」「高駅前」を経て、団地のある「美湯ハイツ入口」を経由して庄原中心部に向かう。
- ・ 10 頁・11 頁は、備後庄原駅周辺。
 - ・ 通学・日中利用のため、実業高校付近や「日赤前」を経由し、11 頁のとおり「ザ・ビッグ」も經由する。
- ・ 12 頁は、バス実証を行う運行区間。
 - ・ 説明した経路について、新見～東城、東城～落合、落合～西城、西城～庄原の 4 つの区間に割って運行する。
- ・ 13 頁は、運行便数などの運行内容。
 - ・ 基本的な考え方として、沿線の幹線道路の運行を基本としつつ、通学・日中利用向けに経由地を工夫するなど、バスの利便性向上を図った上で、運行区間や運行ダイヤ等を設定する。
 - ・ 運行便数は、新見～哲西～東城で10便、東城～落合で4便、落合～西城で8便、西城～庄原で12便を運行する方向で、ダイヤを含め最終調整中。
- ・ なお、実証バスの運行中も、芸備線は通常どおり運行する。実証バスは、通勤・通学時間帯では、モニターを活用しつつ芸備線とほぼ同じ時間帯に運行し、日中では芸備線のダイヤの合間を縫うようにして実証バスを運行する。
- ・ 運賃設定は、地域では既存のバス路線も運行しているため、地域のバス運賃に準じて設定するよう調整中。
- ・ なお、芸備線の定期券やきっぷを持っていれば、バス降車時にそれを提示することにより実証バスに乗車できるよう調整中。

- ・バスの運行事業者は、現在調整中。
- ・なお、1月の幹事会では、実証Aの列車増便を引き継ぐ形で7月から運行することになる休日バス実証のルート案も示したが、こちらは7月に向けて調整を進め、次回示すこととする。

○質疑応答

【JR西日本岡山支社 林支社長】

- ・5月中旬からの実証事業Bの開始に向けて、バス会社との調整など、事務局には苦勞をかけるが、何卒よろしくお願いする。
- ・ルート等について説明いただいたが、バスならではの柔軟性、機動性が反映できる内容と思っている。というのも学校や医療機関、スーパーなど日常生活で非常に密接に関わってくるところがルートに組み込まれているところは、鉄道の固定的なルート、停車駅とは違って柔軟性があり、運行する時間帯についても機動性が発揮できる部分と思っており、検証する上で非常に重要だと思っている。これらは、これまで芸備線では十分に対応できていなかった買い物や通院といった日常の移動ニーズにも応えていける可能性があるものと理解している。
- ・その上で、有意義な実証にするためには、地域住民の皆様実際に御利用いただき、どうであったかという感想をいただくことが重要である。住民の皆様十分に認知されていない状況では利用が進まず、適切な検証ができない可能性があるため、事前の周知が極めて重要であり丁寧な周知・広報を行う必要がある。
- ・例えば、地域住民説明会の開催や、各世帯へのチラシ配布、学校・医療機関・商業施設等を通じた情報発信など、具体的な手法についても今後相談させていただければと思っている。
- ・本実証事業が有意義なものとなるよう、当社としても引き続き関係者の皆様と連携して取り組んでまいりたいと考えている。よろしくお願いする。

【金子議長】

- ・住民の皆様への周知については、JRに期待するところでもあるため、よろしくお願いしたい。

【新見市 根石副市長】

- ・本市としては、引き続き、沿線住民の御意見の把握に努め、実証実験が有効になるように努めていきたいと考えている。
- ・バスについては、先ほど林支社長の発言にもあったとおり、必要な場所に柔軟に停車できるというメリットがある一方で、新見の区間で申し上げると、鉄道よりもバスの方が時間がかかるというデメリットもある。本市では、現状において、新見中心部と哲西で既に路線バスが数便運行しているため、現状の利用者の不満を解消する形で実施できればよいと考えている。
- ・運行ダイヤや運賃等について、構成員の皆様としっかり議論・調整の上、実施していきたいので、御協力をよろしくお願い申し上げます。

- ・また、哲西地域と東城地区・庄原地区を結ぶ公共交通が芸備線のみであるため、バスによってどの程度需要があるか、本市としても非常に注目をしている。

【金子議長】

- ・ダイヤの設定等しっかり住民や自治体の皆様の御意見を踏まえながら、引き続き調整して議論していきたい。

【金子議長】

- ・本日の議論を踏まえ、実証事業の実施内容について、幹事会で取りまとめた上で早期に実施する旨を議長として指示する。

3. 議事（6）令和8年度芸備線再構築方針作成等に関する調査事業（方針作成等調査事業）の実施

○事務局から、資料6により、令和8年度芸備線再構築方針作成等に関する調査事業（方針作成等調査事業）の実施について説明

- ・ 1 頁は、事業概要。
- ・ 目的として、今年の調査では、実証Aの経済効果検証と実証Bに向けたバスの経済効果試算などを実施したが、同様に来年の調査では、実証Bの経済効果検証を行う必要がある。
- ・ また、これらのデータに基づいて、鉄道・バスの経済効果比較を中心とした「総合的な分析」を行った上で、最適な交通モードについて議論した上で、いよいよ3年目は再構築方針作成について議論する必要がある。
- ・ このため、「芸備線再構築方針作成等に関する調査事業」を実施するもの。
- ・ なお、調査の実施に当たっては、野村総研が、これまで協議会の議論に深くコミットいただいている。来年の年度当初からシームレスに調査を進めるため、引き続き、調査契約を締結する。

- ・ 2 頁は、事業の具体的内容。
- ・ 1. 2. のとおり、実証Bのバス実証と並行して、また実証Aの鉄道実証と並行して、それぞれデータ分析を実施する。
- ・ 3. のとおり、総合的な分析として、鉄道・バスの経済効果比較を中心に検討しつつ、そのほかデータとファクトに基づく議論を前提とした上で、鉄道・バスの再構築に係る初期費用・運行費用・自治体負担、定性的価値などを踏まえた、最適な交通モードの判断に向けた論点整理を行う。
- ・ その上で、4. のとおり、3. までの総合的な分析を踏まえて最適な交通モードについて議論した上で、交通手段再構築、すなわち鉄道再構築又はモード転換に関する「芸備線再構築方針」について検討する。

○質疑応答

【新見市 根石副市長】

- ・本市の新見駅については、地理的に地域の中心部であり、その中心部から、合併した旧4町の中心部に対して交通ネットワークが広がっており、芸備線はこのうち、新見市中心部と哲西地域を結んでいる重要な交通手段である。新見駅は芸備線の列車の起点であると同時に、幹線である伯備線の特急の停車駅でもあり、新見全体から全国に向かう広域交通ネットワークの拠点でもある。本市としては、現在中国地方整備局にも支援いただきながら立地適正化計画を策定し、新見駅を中心としたまちづくりを市政の最重要課題として位置づけており、市民の関心も非常に高いものとなっている。芸備線の議論においても、新見駅についても関心が高くなっている。
- ・その中で、国の地域モビリティの刷新に関する検討会の中で、立地適正化計画にJR路線が入っていないのは問題であり、まちづくりの重要なツールとして鉄道を位置づけることが重要である、という論点も示されているのを拝見した。本市としては、現在、新見駅前に、まちづくりのため病院や美術館などを誘致しようという計画もあり、鉄道とバスのハブ拠点としてもますます重要な位置づけになってくると考えている。方針策定に当たっては、「鉄道を維持する場合」「他モードに転換する場合」に限らず、新見駅のまちづくりの視点も再構築方針に入れていただきたい。

【中国地方整備局 鎌田副局長】

- ・新見市が熱心にまちづくりに取り組まれていることは承知している。立地適正化計画の中でも、コンパクトなまちづくりを目指すことが非常に重要である。また、コンパクトだけではなく、ネットワークの観点で拠点と拠点の間を公共交通でしっかりと結び、中心の拠点が周りを支え、周辺と助け合う、そのような都市構造を目指すことがコンパクト・プラス・ネットワークの考え方である。新見市では、新見駅中心に拠点づくりが進められており、そうした取組を中国地方整備局としてもしっかり支援していきたい。また、交通とまちづくりの連携は非常に大事だと思っており、協議会において最終的な議論においてはその観点が反映されていくといいと思っており、引き続き議論を深めてほしい。

【金子議長】

- ・本日の議論を踏まえ、方針作成等調査事業の実施内容について、幹事会で取りまとめた上で早期に実施する旨、議長として指示する。

○国土交通省鉄道局高橋鉄道事業課長から、「地域モビリティの刷新に関する検討会」の議論の状況について説明

- ・地域モビリティの刷新に関する検討会を本省で開催している。地域交通法改正から2年程度が経過した中で様々な意見をいただいております、総理に対して複数の県知事から連名による特別要望がなされ、骨太の方針の中でも「議論を深化」すべきとされた。さらに国と地方の意見交換の場を実施して、様々な御意見を賜ったところである。
- ・こうした背景を受け、今回の検討会を再開したものであるが、第1回を昨年10月に開

催し、これまで5回開催した。アンケート調査や、鉄道事業者・JR各社・地方自治体からヒアリングを行い、今後、課題整理をする流れとなっている。現在、最終案の作成に向けて議論しているところである。

- ・現段階では最終案の内容について非公表であるが、どのような議論をしているかという点について言えば、再構築のための制度の充実強化のために何をすべきであるか、自治体からも声が上がっている鉄道ネットワークの基本的な在り方をどうするのか、まちづくりとローカル鉄道の関係をどう捉えるのか等について議論している。
- ・自治体からの発言にもあったとおり、JRに対する期待の声が非常に大きい。その上で支援をするとしても先立つものがなければならない。内部補助や外部補助の在り方や手立てについても議論をしている。支援の在り方も含め、現在それぞれ項目を立てて議論し、表に出していけるようにしていきたいと考えている。

3. 議事（7）令和8年度芸備線再構築協議会予算（案）

○事務局から、資料7により、令和8年度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

- ・令和8年度は、実証事業A B、方針作成等調査事業を実施するため、実証事業の事業費上限1億円と、調査事業の事業費上限2,000万円の合計1.2億円を、構成員の負担割合ごとに計上している。
- ・歳出予算のうち、会議費は、協議会・幹事会の開催回数等を考慮して215万円、事務費は、謝金や委員等旅費など35万円を計上している。事業費については、実証事業・調査事業の費用として1億1750万円を計上し、合計1.2億円を計上している。協議会予算としては、実証事業、調査事業の国庫補助金の上限額を予算として計上している。各構成員においても負担金として拠出をお願いしたい。

○質疑応答

【広島県 山根副知事】

- ・本県は、これまで申し上げているとおり、「全国的な鉄道ネットワークの在り方」に対する国の考え方を明らかにしていただきたい。
- ・そうした中で、3月18日に開催された、国の「鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会」において、検討会における有識者からの意見を踏まえ、今後、国として、引き続き、鉄道ネットワークの在り方などについて検討を深めていくとの発言があったことから、議論を深めていただけるものと受け止めたところ。
- ・こうした国の検討状況を踏まえ、広島県として、令和8年度協議会予算案を承認したいと考えている。

【金子議長】

- ・令和8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、原案のとおり承認とする。

3. 議事（8）その他

【岡山県 尾崎副知事】

- ・再構築協議会での議論がスタートしてから2年が経過したところである。
- ・来年度は、最適な交通モードの検討を行うため、バスによる実証事業に取り組むことになるが、実施に当たっては、地域のニーズに十分に留意いただくとともに、過去の他モードへの転換事例も踏まえながら、柔軟な対応をお願いする。
- ・また、再構築方針の作成に当たっては、議論に必要なデータの収集等を行った上で、結論に至るまでの理由や考え方等が地域住民の皆様に分かりやすく理解いただけるものとなるよう、取りまとめに向け、尽力いただきたい。
- ・本県としては、これまで新見市をはじめとする構成員と連携しながら、各種事業を進めてきたところであり、来年度についても、同様に連携した姿勢で再構築方針の取りまとめに向けた検討に臨みたいと考えているので、事務局においては、今後とも、丁寧に議論を主導していただくようお願いする。

【金子議長】

- ・地域のニーズを踏まえていきたい。他事例も本日整理したが、それらも踏まえ、必要に応じて柔軟な対応をしてまいりたい。分かりやすく伝えるという点も、調査受託者とも相談しながらやっていきたい。
- ・構成員からのアドバイスもいただきながら、一緒に方針作成に向けて尽力したいと思っているため、引き続きよろしくをお願いしたい。

【新見市 根石副市長】

- ・先ほど、鉄道局高橋課長から、検討会の状況を説明いただいた。ローカル鉄道再構築のための制度の充実強化、鉄道ネットワークの在り方について議論いただき、感謝申し上げます。
- ・検討会の委員の発言として、鉄道が社会インフラや公共サービスであるといった曖昧な概念や言葉でなく、その路線に何が必要なのか、どのような意義があるのかといった議論をしていくことが必要である、という率直かつ厳しい御意見を踏まえて、地域住民の理解と納得が徐々に進んでいくと考えている。
- ・一方で、従前から本市から指摘しているとおり、国の検討会の中で、鉄道事業者から、鉄道ネットワークについては、そのネットワーク性について、鉄道が単なる地域圏の交通なのかそれとも災害リダンダンシーとしての国レベルの代替交通になるか、と指摘していた点は重要な論点である。有識者から、機能している幹線と、役割を終えた路線の切り分けは、鉄道事業者任せにするのではなく客観的な基準が必要ではないかといった発言もあった。
- ・こうした指摘に対する国の見解について、今回の芸備線沿線の住民にとっても我々だけで決めていいのかという迷いもあるため、国の検討会の中で、ぜひ国の見解を示していただければ、住民の理解もさらに進むのではないかと考えている。

- ・具体的な芸備線の再構築方針案について、最終的に鉄道を維持するのか、他の交通モードに転換するのかの選択に当たっては、住民の理解と納得が必要不可欠ということになるが、本市で感じることは、住民だけの利便性については、甲乙つけがたいという形になるのではないかと、そうした場合には運賃や路線を維持運営するための人員確保や公費の金額といった観点も必要になってくる、と考えている。市としての財政負担も覚悟はしているが、それがどの程度になるのかということも重要になると考えている。
- ・一般の地元住民にとって市の一般財源は、自分のお金と同等ぐらいの感覚を持っており、市がどの程度負担するのかは地元住民の理解にとって非常に大事になる。

【金子議長】

- ・1点目については先ほど、鉄道局高橋課長から申し上げたとおり。
- ・2点目については、運賃、他の費用もブラッシュアップしていきたい。自治体の負担については、現行の支援メニューの活用なども含めた上で、最終的にどうなるかを示していきたい。

【国土交通省鉄道局 高橋鉄道事業課長】

- ・ネットワークについては、国の検討会の中で、ヒアリングをしたほぼ全ての県から要望いただいているため、非常に重要な論点ということは我々も承知しており、非常に重要なテーマであるだけに今後検討していきたいと思っている。認識は貴市と同じである。

【広島県 山根副知事】

- ・国の検討会の取りまとめについてはよろしくお願ひしたい。
- ・再構築方針の具体的な内容についてはイメージできていないが、方針が策定されて終わりではなく、それをどうやって運用していくのが非常に重要である。各構成員が今後の見通しについて共通認識を持って検討していくため、来年度の具体的な議論の進め方や再構築方針のイメージ、方針策定後にやるべきことなどを明らかにする必要があると考えている。

【金子議長】

- ・再構築方針の記載内容は法律に規定されている記載事項に従って検討していくことが基本となるが、広島県の意見に応じて事務局から資料8と今後の流れを説明してほしい。

【事務局】

○事務局から、資料8により、当面のスケジュールイメージを説明

- ・協議会の開催スケジュールは、毎回年度末に示しており、今回もこの時期に示す。基本的には、令和7年度と同様に協議会・幹事会を開いていく。
- ・どの日程で何を論点とするかは、事務局ではなく構成員がお決めになるもの承知している。その上で、幹事長として現在考えている内容を申し上げる。
- ・9月末までに全ての実証が終了するため、それに向けて、実証と並行して速報的に経済効果検証の議論を続けていく。また、10月・11月は実証後の最終的な検証結果が出ており、その取りまとめを行うとともに比較検討の議論が本格化されている時期だ。

- ・ 経済効果検証や比較検討の議論を経て、再構築方針案の議論について、秋から年度末にかけて、たたき台の提示から方針作成に向けた議論を行い、3月の方針決定に向かう、というイメージを描いている。なお、広島県から御示唆をいただいたため、再構築方針のイメージについて議論するタイミングを設けることを検討したい。
- ・ 方針作成後もやるべきことは多くある。具体的な事業計画を定めていく必要がある。鉄道再構築であれば、事業構造変更の事業計画、バス転換であれば、まちづくりの視点も反映した、バス路線再編の事業計画を作成していかなければならない。少し先の話ではあるが、この点についても議論したい。

【庄原市 木村副市長】

- ・ 本市は、来年度からの10年間の市政運営の羅針盤となる「第3期長期総合計画」を策定したところであり、この実現に向け、5つのリーディングプロジェクトを実施することとしている。
- ・ このプロジェクトの1つに庄原版コンパクト・プラス・ネットワークというプロジェクトを設定している。広大な庄原市全体の暮らしや様々な活動を支え、活力とにぎわいを生み出す中心市街地において、都市機能の充実と集約・再配置を推進するとともに、市内のどこに住んでいても、その機能を享受できるように移動手段の再構築に取り組み、あわせて、市民の日常生活を支える不可欠な機能を提供する拠点を市内各地に整備することで、住み慣れた地域で安心して暮らし続けることができるまちづくりを進めたいという意図を持って、このプロジェクトに着手する。
- ・ 来年度、本協議会は再構築方針作成の目安とされる3年目を迎え、重要な年となる。本市としては、長期総合計画の「めざす将来像」や地域交通法の基本方針を踏まえ、実証事業等の評価・検証を通じて、本市のまちづくりや観光振興等の観点から、どのような交通モードがより多くの方に利用されるのか、地域経済効果の面で優位性があるのか、また、市民が望む最適な交通モードであるのかといった点について考え、構成員とともにしっかりと議論を深めてまいりたいと考えている。

【金子議長】

- ・ 新見市に続き、庄原市からもまちづくりの方向性についてご教示いただいた。それらの方向性も踏まえ、今後も検討していきたい

【JR西日本広島支社 飯田支社長】

- ・ 次年度は、再構築方針をまとめていくことになる。当社としても、方針策定が実現できるよう、結論に到達できるよう、9月までの実証事業、再構築方針の検討に構成員と一緒に議論し、取り組んでいきたい。
- ・ 実証事業Aの報告を受け、様々な共通認識を持たせたように思う。当社は地域のプレーヤーの一員として、地域の皆様と「共創」することに重きを置いているため、地域のまちづくりに積極的に関与していくことを約束し、議論を進めていきたいと思っている。再構築方針策定に向けて議論が地域の将来にとって実りあるものとなるよう、当社としても努力してまいりするため、引き続きよろしく願いたい。

- ・個人的な話だが、私は、前回の地域モビリティ検討会第Ⅰ期から地域交通法改正まで、最初から関わっている数少ない1人と認識している。前回のモビリティ検討会では、自治体の皆様や鉄道事業者、有識者の方の様々な意見を、本省の方々が細部にわたり、粘り強く調整されて、現在の地域交通法が改正され、基本方針ができていたところでは、ぜひ皆様に御理解いただいた上で、建設的な議論を進めていきたい。

【呉工業高等専門学校 神田教授】

- ・第1回協議会から、一貫して、本件は交通の問題だけで考えるべきではなく、20年後30年後の地域を見据えてどう考えるのかが大きな論点になる、と申し上げてきた。
 - ・そうした中で、本日、本年度の実証事業の様々な検証結果が示されたが、各構成員において、定量的・定性的な側面を含め、数字や成果について、想定どおりであったか否か、どのような課題が生じたかについて整理をお願いしたい。
 - ・7月の第4回協議会でも発言したが、数字の大小のみで議論すべきではなく、提示された数字は短期的な事業の結果として算出されたものであり、この数字が全てではない。
 - ・重要なことは、仮説に対してどのような結果が得られたかを検証することである。この検証を経なければ、再構築方針の議論にはつながらないことを改めて強調しておく。
-
- ・その上で、今後に向けて2つの視点を提示する。
 - ・まず1つ目として、先ほど広島県山根副知事からの発言にもあったとおり、再構築方針に何を盛り込むべきか、いったん整理した上で来年度を迎えていただきたい。法律上、規定された事項を記載するだけでは現場は機能しないため、次に進むための検討事項は早期に整理しなければならない。
 - ・その際には、どのような体制で事業を運営していくのか、今年度の実証事業については単発の取組が多い印象もあるが、それらを含めてどのように安定的に運営していくのか、どのような人材をどこから確保するのかといった設計が必要である。自治体単独で対応できる部分もあれば、JRの協力が必要な部分もある。
 - ・昨年の再構築協議会において、JR側から出資や人的リソースの提供に関する表明があったが、その後の枠組みの検討は早期に着手すべきであり、来年度後半にまとめるべきものではない。また、来年度も実証事業A Bが実施されるが、限られたリソースが実証事業の実施に費やされてしまうことは避けるべきである。再構築方針の本質的な検討に十分なリソースを確保し、何をすべきなのかという議論をしっかりと深める必要がある。本省での検討会の方針がまとまりつつある中で、その点も一つ議論のポイントとしながら進めていくことが重要になるのではないか。
-
- ・2つ目は、地域づくりをどう考えるかという視点である。国の検討会(鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会)で何度も問われ続けているのは「自治体が地域をいったいどうしたいのか」という点である。先ほど鉄道事業課長から財源確保の重要性について言及があり、検討会では内部補助に関する議論もあるが、一方で、資金が確保できたとしても全てのローカル線に投下すべきではなく、真に必要とされる地域のみ投資すべきである、との意見も国検討会の複数の委員から出ている。

- ・ 数値が厳しく、中山間地域という困難な環境にある芸備線に対して、なぜ投資が必要なのか、それに対する答え、つまり積極的な地域づくりや国土のバランスの観点も含めた必要性を説明できなければならない。来年度に再構築方針をまとめるにあたり、年度末になってからこうした方針を協議することはあり得ない。年度明け早々には、各組織内において交通・鉄道を含めた地域の在り方を議論し、その中での鉄道の位置づけを明示しなければならない段階にきている。2年前から申し上げてきたことではあるが、もはや猶予のない時期にきていることを申し上げておきたい。

【金子議長】

- ・ 御指摘いただいた体制など含め、再構築方針でどこまで言及していくか、構成員と議論して進めていきたい。

4. 閉会