

## 第9回芸備線再構築協議会幹事会 議事概要

日時：令和8年5月14日（木）14：00～15：30

場所：TKPガーデンシティ広島駅前大橋

出席者：中国運輸局 阪場交通政策部長（幹事長）、中国運輸局 板橋鉄道部長（幹事長）、岡山県 下野間県民生活部長、広島県 岡田地域政策局長、新見市 山田市民生活部長、庄原市 岡本市民部長、JR西日本岡山支社 梶浦副支社長、JR西日本広島支社 奥井副支社長、広島県バス協会 山岡事務局長（代理）、岡山県バス協会 伊藤専務理事、岡山県 竹内技術総括監、広島県 藤井道路河川管理課長（代理）、新見市 東建設部建設課長、庄原市 杉谷建設部建設課長、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 村田建政部長、三次市 呑谷地域共創部長、安芸高田市 黒田企画部長、広島市 石飛道路交通局長

芸備線再構築協議会について第9回幹事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

#### 【阪場幹事長】

- ・3年目を迎えた再構築協議会であるが、これまでの議論を振り返ると、令和6年度には、鉄道の調査を実施し、地域経済効果の取組を構想した。
- ・7年度には、鉄道増便について関係者間で意見をぶつけ合わせた上で、調査結果に基づいて通年の鉄道実証をスタートすることができた。年度末、鉄道の経済効果などのデータ・ファクトが出揃い、8年度のバス実証について事業内容や予算について合意にこぎつけた。
- ・今年度は、鉄道実証とともに来月からバス実証を開始する。また、秋からはいよいよ地域経済効果などの比較検討の議論を本格化させ、年度末の再構築方針決定に向けて議論を進めていくこととなる。
- ・本日は、方針作成等の調査の進め方や再構築方針の記載イメージ等を議論していく。
- ・改めて、いよいよ再構築協議会是最終年となり、モード選択の本格的な議論に入っていく。個人的には、協議会立ち上げから携わり、皆様のおかげでようやく3年目までたどりつくことができた実感している。
- ・3月の再構築方針決定に向けて、ここからが本番であるため、構成員におかれては、地域の将来のため、20年後30年後のまちをどう見据えるか、20年後30年後に残すべき公共交通が何なのか、という観点から、真摯で建設的な議論をお願いしたい。

### 3. 議事（1）芸備線再構築協議会幹事会規約の変更

○幹事長から、資料1により、芸備線再構築協議会幹事会規約の変更について説明

- ・ 幹事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。幹事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8年度芸備線再構築に関する実証事業（実証事業A B）実施状況

○事務局から、資料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A B）実施状況について説明

- ・ 1頁は、実証事業A Bの事業内容。
- ・ 1. のとおり、実証Bとして、6月1日～9月30日まで、祝日を除く平日に、沿線地域において、通勤通学、買物・通院などに利用できる「平日の日常利用向けバスの実証運行」、平日バス実証を実施する。
- ・ 4頁は、平日バス実証の運行の詳細。
- ・ 2. のとおり、運行事業者について、新見市内は備北バス(株)、庄原市内は備北交通(株)と西城交通(有)が運行する。
- ・ 3. のとおり、各区間において、朝夕の時間帯に通学・通勤時間帯の利用を想定した便と、日中時間帯に買物・通院等の生活利用を想定した便を設定している。
- ・ 4. のとおり、沿線の幹線道路における運行を軸としつつ、利用者ニーズを踏まえ、通学や日常利用の利便性を確保できるよう停留所を配置する。
- ・ 5. のとおり、バスに並行して運行している芸備線の区間の定期券・きっぷ・企画乗車券等をお持ちの方は、その定期券等により実証運行バスに乗車することが可能。
- ・ これらの内容については、別紙のとおり4月27日にプレスリリース済み。運行区間、運行事業者、バス停、運賃、時刻表など詳細についてまとめている。
- ・ 別紙2頁は、実証運行における各運行区間と運行事業者。
- ・ 別紙3頁は、東城駅～新見駅の実証運行バスについての停留所、運賃。
- ・ 別紙4頁は、それぞれの時刻表。
- ・ こうした形で、各運行区間についてまとめている。
- ・ なお、バスの実証運行中も、いずれの区間についても、並行して芸備線は通常どおり運行している。
- ・ 1頁に戻る。
- ・ 2. のとおり、「休日の観光利用向けバスの実証運行」、休日バス実証は、6月までの鉄道増便終了後、鉄道増便と同じ区間・時間帯にバスを運行するが、現在、運行ルート・ダイヤ・運賃等について調整中。
- ・ 3. のとおり、通学生などにモニターになっていただき、平日バス実証の際に、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。

- ・ 2～3頁は、実証A Bでそれぞれ取り組む施策。
- ・ 5. のとおり、観光施設や商業施設で乗車券を提示することにより割引利用できるサービスを実施している。なお、休日バス実証に合わせた取組も現在実施に向けて調整中。
- ・ 6. のとおり、土休日における鉄道増便に合わせて新見市・庄原市でそれぞれツアーを造成している。両市が連携して桜と食事をコンテンツとした広域観光ツアーを4月上旬に実施した。なお、休日バス実証にあわせた取組も現在実施に向けて調整中。
- ・ 7. のとおり、ランディングページやインスタグラムを用いたプロモーションを今年度も継続して取り組んでいく。
- ・ 8. のとおり、地域が主体となって実施する取組について、取組の支援やプロモーションを実施する。記載のとおり、4月以降、写真展・ミニコンサート・お祭りなど、駅周辺や地域でのイベントが実施されており、協議会として支援している。

## ○質疑応答

### 【新見市 山田市民生活部長】

- ・ 6月から実証事業Bが実施されるが、モード間の地域経済効果の比較はもとより、アンケートなどによる利用者の意見を反映させるため、できるだけ多くの方に利用していただきたいと考えており、本市では広報誌やホームページなどでの周知・広報を行っている。事務局の中国運輸局をはじめ構成員の皆様にも御協力をお願いしたい。

### 【阪場幹事長】

- ・ 何より乗車していただくことが大切。しっかり周知に取り組んでいきたい。

### 【庄原市 岡本市民部長】

- ・ 実証事業Bの平日・日常利用向けバスの運行について、6月からの実施に向けて中心的に調整いただいた事務局に感謝申し上げたい。
- ・ 資料2別紙の運行区間の図では、例えば備後落合駅から乗車し、三次市内の学校に通学する場合、鉄道であれば乗換えなしで行くことができたものが、バスと鉄道の接続では備後西城駅、備後庄原駅で2回の乗換えが必要になるイメージだと思う。
- ・ 一方、ルートの設定では、鉄道では立ち寄れなかった高校や病院の近くのバス停での乗降や柔軟なダイヤ設定が可能となるなど、工夫がされたものとなっている。
- ・ 今後、実証事業に合わせて行われる利用者アンケートにおいて、利便性の改善等に関する御意見について確認してまいりたい。

### 【JR西日本広島支社 奥井副支社長】

- ・ 実証事業Bの開始に向けて、バス会社との調整など、事務局の皆様にご感謝申し上げます。6月からスタートする平日の実証については、地域の皆様に体感いただいた上で比較検討の議論につなげられるよう、更なる周知・広報について協力してまいりたいと考えているため、自治体の皆様方には連携をお願いしたい。

- ・また、芸備線沿線の高等学校の生徒の皆様には、今回の実証運行にモニターとして御乗車いただく予定。この生徒の皆様からいただく御意見は、今後の再構築方針の策定において重要な要素になると考えている。そのため、事務局においては、より多くの生徒の皆様により日常的に御利用いただき、十分なフィードバックを得られるよう、円滑なモニター調査の実施に向けた調整をお願いしたい。
- ・7月からスタートする休日の実証については、具体的にどのような時間に、どのようなバスが設定されるのか、それによってどういった目的地に行くことができるのか、そうした情報をできるだけ早めに提示していくことが必要であると思っている。
- ・いずれにしても、当社としても実効性のある実証事業になるよう努めてまいりたいと考えており、事務局の皆様には引き続き苦勞をおかけするがよろしくをお願いしたい。

#### 【阪場幹事長】

- ・繰り返しになるが、使っていただくこと、知っていただくことが最も重要であり、構成員間で協力して周知に取り組んでいきたい。

### 3. 議事（3）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）実施状況

#### ○事務局から、資料3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）実施状況について説明

- ・昨年は、実証Aの経済効果検証、実証Bに向けたバスの経済効果試算などを行った。今年度の芸備線再構築方針作成等に関する調査事業では、実証A Bの経済効果検証や、これらに基づく経済効果比較を中心とした比較検討の議論を行った上で、いよいよ再構築方針作成について検討する。
- ・1頁は、実証A・実証Bを補完するデータの収集としての列車調査・二次交通調査・バス調査について。
  - ・①のとおり、継続実施する実証Aのデータ収集として、列車や二次交通について乗込・アンケート調査を行う。
  - ・②のとおり、6月からの実証Bのデータ収集として、実証運行バスについて乗込・アンケート調査を行うとともに、並行して運行中の芸備線利用者にもアンケート調査を行う。
- ・2頁は、地域経済効果の比較検討等について。
  - ・ヘッダーにあるとおり、11月の協議会で再構築方針の骨子案を提示することを見据えて、年度当初から比較検討に関する調査を開始することとしている。
  - ・①のとおり、5月までに比較検討手法の整理を行い、その後10月までに、実証Bの地域経済効果を算出する。
  - ・②のとおり、最適な交通モードの判断のため、8月にかけて、比較検討の交通モードと論点について整理を行う。

- ・ 3 頁は、再構築方針案の提案等について。
- ・ 7 月までに方針の記載項目を整理し、その後、モード間の比較検討を経て、再構築方針の骨子案を作成する。11月の協議会で骨子案を示した上で、幹事会で複数回議論を経て、年度末に再構築方針をとりまとめる想定。
- ・ 4 頁と 5 頁はそれらを踏まえた今後のスケジュール。
- ・ 6 頁は、比較検討の流れについて。
  - ・ 実証 A・B を通して、「実証 A 相当の取組を恒久化」と「実証 B 相当の取組を恒久化」した場合の費用と効果を算出する。
  - ・ 左の芸備線については、昨年度までの調査・実証を通じて、実証 A を恒久化して鉄道再構築を選択した場合の費用・定量的価値・定性的価値を整理したが、今年度は鉄道増便が 3 ヶ月継続実施されているため、これを踏まえて費用・定量的価値・定性的価値の最終更新を行う。
  - ・ 右の他モードについては、昨年度の調査を通じて、実証 B を恒久化してバスによる再構築を選択した場合の費用・定量的価値・定性的価値を整理したが、今年度は実証 B でバス実証を行うため、これを踏まえて費用・定量的価値・定性的価値を検証する。
- ・ 7 頁は、定量的・定性的価値の整理についての基本的な考え方について。
  - ・ 実証 A 相当の恒久化（芸備線）と実証 B 相当の恒久化（他モード）の価値を比較検討するためには、概念図のとおり、できるだけ価値の項目を合わせる必要があると考えている。
  - ・ サイズはあくまでイメージであるが、左の実証 A 相当の定量的・定性的価値は、青とオレンジの部分がその大きさを表している。
  - ・ 一方で、右の実証 B 相当の定量的・定性的価値は、濃い青・薄い青と、濃いオレンジ・薄いオレンジの部分に対応している。
  - ・ 左と比較して右は、下段の、芸備線ならではの定量的・定性的価値が差し引かれ、かつ、他モードならではの定量的・定性的価値が濃い青・濃いオレンジが足されている。
  - ・ このように、実証 A 相当と実証 B 相当を比較検討するためには、両者の費用や価値を同じレベル感で整理することが必要となる。
  - ・ 既に実証 A 相当の費用・価値の項目は整理済みのため、基本的には、実証 B 相当も同じ項目について検証していくことになる。
- ・ 8 頁は、7 頁の考え方を踏まえた実証 B 相当の定量的価値の算出についての考え方。
  - ・ 実証 A と実証 B の項目が合っている前提で、実証 B 相当を通年換算して恒久化した場合の定量的価値については、まず、左の「実証前の芸備線の定量的価値」から、中央にあるように、アンケート調査に基づいて「芸備線ならではの定量的価値」を算出してその分を差し引けば、鉄道かバスかにかかわらない「公共交通一般の定量的価値」がいったん残る。

- ・その上で、左にあるように、別のアンケート調査に基づいて「他モードならではの定量的価値」を算出して上積みする。
  - ・こうした手法で、実証Bの定量価値を全体として形づくり、実証Aと比較検討を進めていく予定。
- ・9頁は、実証A・実証Bの定量的価値を構成する各項目について。
  - ・6年度調査で定量的価値を構成する各項目を整理した。タテに並べた、運輸収入、附帯収入、他の交通手段への波及、利用者の便益、送迎者等の便益、住民の消費波及効果、観光客の消費波及効果などがその項目。
  - ・その項目について、実証前、実証A、実証Bそれぞれ数値を検証・算出し、全体として定量的価値を形作る。また、芸備線ならではの価値について、今回のアンケートを活用して一部項目の精査を予定している。
- ・10頁は、実証A・実証Bの定性的価値を構成する各項目について。
  - ・これまでの調査・実証によるアンケート結果や実証成果に加え、
    - （1）まちや住民の暮らしにとっての価値として、学生・高齢者の移動手段の提供、広域的なつながりの提供、地域や暮らしに対する愛着や誇りの醸成など、また（2）地域の経済や観光にとっての価値として、目的地までのアクセス手段の提供など、これらの項目について、高校生モニターやその他利用者・イベント主催者などへの意見聴取を行った上で、その意見も踏まえて鉄道と他モードの違いを検証することを想定している。
- ・11・12頁は、検討中のアンケート設問案。
  - ・それぞれ、芸備線ならではの定量価値、他モードならではの定量価値が検証できるよう設計している。

## ○質疑応答

### 【新見市 山田市民生活部長】

- ・今後、再構築方針の議論を進めて行く上で、総合的な分析を行うに当たっては、鉄道・他モードの再構築に係る初期費用や運行費用などの自治体負担について、早い段階で示していただくようお願いしたい。

### 【阪場幹事長】

- ・自治体の皆様にとっては、イニシャルコストやランニングコスト、自治体負担割合は、関心が高いと認識している。御指摘も考慮して議論を前に進めていきたい。

### 【庄原市 岡本市民部長】

- ・3月の協議会において確認されているとおり、方針作成等に関する調査事業の目的は、「鉄道とバスの地域経済効果の比較検討を中心に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する。」とされている。

- ・最終的には総合的な分析と判断により方向性を見出していくことは理解するが、その判断に至るまでの過程には、行ってきた調査・実証事業から得られたデータとファクトの精緻な分析・検証があると考える。
- ・資料3の4頁に今年度末までの実施スケジュール案が示されているが、本市としてこの日程どおりで問題ないかは判断しかねるが、「議論の進捗に応じて適宜見直す」との注釈が加えられているため、現時点では案として受け止めさせていただく。
- ・整理を進める上では、実証事業を通じて、できたことの結果を比較するだけでなく、鉄道利用であれば「このようにすれば観光誘客や地域経済効果の増加に資することが明らかになった」とあるとか、バス利用であれば「どのようなルート、ダイヤであれば地域における利便性が高まることがわかった」というように、実施状況や利用者の声から見てきたこと明らかになったことを踏まえ、次につなげなければならないと考えている。
- ・この点について、どのような御認識か伺いたい。

#### 【阪場幹事長】

- ・前段について、調査スケジュールについては、「議論の進捗に応じて適宜見直す」とあるとおり、構成員がお決めになることであるため、議論をして合意の上で前に進めていくものと思っている。
- ・後段について、できたことの結果だけでなく、「このようにすればよかった」との視点や「このようにすれば改善する」との視点を持つことは大切だと考えている。その視点も大切にしながら議論していきたい。

#### 【呉工業高等専門学校 神田教授】

- ・多様な側面から価値を評価している中で、特に実証Bが開始される現在のタイミングにおいて、交通モード間の比較は当然行うべきであると認識している。鉄道であれバスであれ、多様な属性の利用者が想定される中、乗客数をベースとしたデータに加えて、アンケート調査によってどの程度実態を把握できるかが重要となる。
- ・アンケート案には「仮にこうであったらどうするか」という設問が設定されているが、回答内容と実際の行動が必ずしも一致するとは限らない。アンケートと実態の乖離が往々にして生じる点も考慮して評価に当たる必要がある。ただし、提示された指標のあり方自体には大きな異論はない。
- ・その上で、アンケートの実施頻度と、想定している目標回収数はどの程度をイメージしているか。仮に昨年度と同等ということであれば、その具体的な数値を教えてください。

#### 【阪場幹事長】

- ・基本的には、昨年度と同様に、乗込・アンケート調査を同じ頻度、同等のレベルで実施する予定である。具体的な数値については手元に持ち合わせていないが、例えば各月ごとに休日と平日を数日設定し、終日乗り込む日や特定時間帯に限定して乗り込む日など、パターンを分けて実施する想定である。

【呉工業高等専門学校 神田教授】

- ・バス利用者に対するアンケートを実施する際、鉄道実証と比較して外部からの利用者が減少するのではないかと予測している。鉄道は外部からの利用が多いと考えられるが、バス実証において、外部からの利用はそうではないと見込まれる。
- ・仮に統計的に有意と言われる回答数を集めたとしても、ほとんどが地元住民の回答となり、外部からの利用者の回答がわずかとなる事態も想定される。少ないサンプル数の中で、外部からの利用者の動向をどのように捉えるのか。最終的なとりまとめや評価の議論の際に、回答数のバランスがどう影響するかという点に留意が必要である。
- ・最終的に得られた回答の属性割合を確認しながら調査設計することが必要であると考えている。

【阪場幹事長】

- ・昨年度の乗込・アンケート調査に関する具体的な回収数については、統計的にはデータとして休日・平日ともに十分に確保できた。今回も同様に、適切なデータ収集ができるよう調査設計を進めていきたい。

3. 議事（4）再構築方針の記載事項イメージ

○阪場幹事長から、資料4により、再構築方針の記載事項（イメージ）について説明

- ・3月の協議会において、広島県から「今後の議論の流れ」「方針作成のイメージ」「方針作成後に実施すること」の3点について御意見をいただいていたため、資料4としてまとめた。事務局の現時点のイメージとして示すものである。
- ・1頁は、再構築方針の作成の記載事項。
- ・自治体ごとに地域交通法の法定協議会が設定されているが、再構築協議会で作成する再構築方針は、法定協議会で作成する地域公共交通計画と同じ法的な位置づけを与えられている。
- ・法定記載事項としては、1. 以外は地域公共交通計画と同じ項目。1. が再構築独自の項目であり、交通手段再構築をどちらの措置（鉄道再構築・モード転換）により実施するかを記載することになっている。
- ・2. 以降は、地域公共交通計画と同じ項目。
- ・3. の交通手段再構築の目標は、抽象的な目標ではなく、定量的な目標であり、つまりKPI。地域公共交通計画では、利用者数・事業収支・公的負担額という3つの標準指標がある。つまり、利用者・事業者・自治体の三方に関する指標が用意されており、再構築方針も概ねこうした指標が設定されるのではないかと考えている。
- ・4. は、再構築方針作成後に作成する具体的な事業計画について、その方向性を方針にあらかじめ記載しておく必要がある。
- ・ここまでが法定記載事項だが、法定記載事項だけではストーリー性に欠けるため、2頁以降は、議論の流れなどストーリーを示すため、法定記載事項以外にその他考えられる記載事項を列挙した。

- ・ 2頁は、設置目的、現状・課題、関連計画との関係といった、まさに地域公共交通計画と同様の項目。4. の議論の経緯は、これまでの再構築協議会の議論の経緯をしっかりと文章化しておく必要があると考えている。
- ・ 3頁は、再構築方針において重要な項目。
- ・ 5. の沿線地域のまちづくりの目指すべき姿（地域の将来像）を記載しておく必要がある。目指すべき姿は、そこからバックキャストした上でどのような交通が必要なのかを検討する基礎になる。目指すべき姿は、20年後30年後の沿線地域の将来に向けたまちづくりの方向性を見据えるため、これに沿って手段としてどのような交通が必要になるかを議論する上で必要となる記載。
- ・ なお、以前から神田先生からも御指摘をいただいていたため、この説明の後、目指すべき姿について時間を設けて議論したいと考えている。
- ・ 6. は、目指す姿が決まれば手段としての交通の役割が記載できることになり、例えば幹線的な公共交通軸をどこに設定するか、交通結節点をどこに位置付けるか、公共交通軸や交通結節点と接続する生活交通エリアをどう設定するかなどの記載が考えられる。そして、我々の関心はサービス水準。運行の品質に関わるため、方針に記載する必要があると考えている。
- ・ 4頁は、まさにこの3年間の集大成として記載する必要があると考えている項目。
- ・ (1) は、今回の中心となる、地域経済効果の取組における費用・定量的価値・定性的価値の個別比較。
- ・ (2) については、その他にもファクト・データがかなり集まってきたため、これを記載する必要がある。
- ・ (3) については、これまで神田先生から御指摘があったとおり、鉄道・他モードのいずれに再構築する場合にあっては運営の在り方について記載しておく必要がある。
- ・ 1点目の運営組織について、組織形態としては、第三セクターやDMO、自治体直営などがあり得る。人員をどう確保するか、財政をどうするかといった点や、組織の対象範囲としては、再構築後の交通のみを取り扱うか、エリア全体の交通を束ねるか、さらにウイングを広げて交通だけでなくまちづくりをも運営する組織にするかなどについて記載する。
- ・ 2点目のまちづくりへの鉄道事業者の関与について、一貫して、JRからも地域のプレーヤーとして関与していきたいという発言があったため、これをしっかりと明記しておく必要があると考えている。
- ・ その他自治体が関心のあるイニシャルコスト・ランニングコスト・負担割合に関する記載や、交通事業者の経営体力やサービス水準に関する記載が考えられる。
- ・ 5頁は、方針作成後の具体的な事業計画の方向性についての項目。
- ・ 計画作成の順序としては、再構築協議会で再構築方針を決定した後、ステージを沿線地域の法定協議会に移し、法定協議会で具体的な事業計画を作成することになる。あらかじめ再構築方針の中に事業計画の方向性のみを記載しておく必要がある。

- ・例えば、鉄道再構築であれば上下分離を行う場合には「鉄道事業再構築実施計画」、モード転換して路線再編を行う場合には「地域公共交通利便増進実施計画」が、それぞれ法定計画として用意されている。こうした事業計画の方向性をあらかじめ再構築方針に記載しておく必要がある。
- ・参考までに、法律上の定義を改めて見ておくと、「交通手段再構築」のうち鉄道再構築は、法律の条文上、旅客鉄道事業による輸送を維持するとともに、何らかの措置によって利用者利便を確保することとされており、モード転換は、旅客鉄道事業の全部又は一部を路線バス事業等に転換し、何らかの措置により利用者利便を確保することとされており、いずれの場合においても利便性向上要件が必要となる。
- ・その上で、出口としての事業計画が法律上2つ用意されており、上下分離をもって利便性向上を図る場合には「鉄道事業再構築実施計画」を、路線再編をもって利便性向上を図る場合には「地域公共交通利便増進実施計画」をそれぞれ策定すれば、この場合にのみ国の社会資本整備総合交付金が活用できることになっている。
- ・6頁は、3月の協議会で今後の議論の流れについてお尋ねがあり、その際に私から口頭で申し上げた内容を文字にしたもの。
- ・7月の協議会においては、実証Aの鉄道実証が6月までで終了しているため、実証事業Aの検証結果の総括ができるものと考えている。3月の協議会で実証Aの9ヶ月分の総括をいったん行っているが、最終更新としての7月に総括を行う想定。
- ・実証Bのバス実証は6月から始まっており、7月には速報的なデータを示す想定。
- ・その後の議論の見通しを事前明示するため、経済効果の比較検討の項目出し・論点提示を行いたいと考えている。
- ・10月の幹事会においては、実証Bのバス実証が9月までで終了しているため、実証事業Bの検証結果の総括ができるものと考えている。
- ・このため、10月時点で実証A・B両方の総括が出揃うことになるため、経済効果の比較検討の議論を本格化させたい。
- ・10月の議論を経て、11月の協議会においては、実証A・Bの検証結果のとりまとめや比較検討の議論のとりまとめができるものと考えている。
- ・このため、骨子案を提示できる環境が整うため、11月の協議会で「再構築方針の骨子案提示」を行いたいと考えている。
- ・その後、再構築方針骨子案の詳細化を図っていき、3月の方針決定に向かうという流れを考えている。

## ○質疑応答

### 【庄原市 岡本市民部長】

- ・ 昨年の実証事業開始前に、各自治体から意見が出ていたことではあるが、再構築方針の作成は、実証事業Aと実証事業Bの検証・比較検討を十分に行った後に、協議を始めるようお願いしており、方針決定に至る「プロセスを軽んじることのないように」、これは構成員間での共通認識であると思っている。
- ・ その上で、資料4の6頁では、10月の幹事会で地域経済効果等の比較検討の議論が本格化し、翌11月には、再構築方針の骨子案の提示という流れとなっている。
- ・ 住民や関係者の視点に立った時に、どのような考え方で最終的な方向性の議論のたたき台となる再構築方針の骨子案、事務局案が導き出されることになるのか、本市は住民や関係者に対して常に説明責任を意識して議論に臨んでいるが、事務局としても説明責任を意識して、わかりやすく示していただくようお願いしたい。

### 【阪場幹事長】

- ・ 今回、今後の議論の流れを示したのは、(まさにプロセスを軽んじることのないように、) 議論の流れを事前明示することで、今後の丁寧な議論や熟議を促したいと考えたため。その上で、調査結果やそれまでの議論を踏まえて事務局として骨子案の提示をすることになる。
- ・ 御指摘のとおり、自治体は住民や議会、その他地域の関係者と向き合っていると認識している。こうした立場をしっかりと尊重した上で、また、骨子案提示後の構成員の議論をしっかりと尊重した上で、方針決定に向けて議論を進めていきたい。

### 【JR西日本岡山支社 梶浦副支社長】

- ・ 御提示いただいた「今後の議論の流れ」について、異論はない。再構築方針に記載する内容について、当社としても、地域住民の皆様の御意見を伺うプロセスの確保することは大切であると考えており、11月の骨子案提示、3月の再構築方針策定というスケジュールで進んでいけるよう、構成員の皆様と丁寧に議論を進めていきたいと考える。
- ・ また、御説明いただいたように、再構築方針の先に位置づけられる「地域公共交通特定事業」として、例えば鉄道再構築が選択された場合は「鉄道事業再構築実施計画」、鉄道以外のモード転換が選択された場合は「地域公共交通利便増進実施計画」作成も見据えて具体的にとりまとめていく必要があるかと思うので、自治体の皆様とはこれを見据えたコミュニケーションも引き続きお願いできればと考えている。

### 【阪場幹事長】

- ・ 御指摘のとおりであり、丁寧に議論を進めていきたい。

○資料4の3頁「沿線地域の目指すべき姿」について議論するため、新見市山田市民生活部長、庄原市岡本市民部長から、資料4-1、4-2により沿線地域の目指すべき姿について説明。

【新見市 山田市民生活部長】

- ・本資料は、第3次新見市総合計画、地域公共交通計画、立地適正化計画、そして「新見市版地域共生社会構築計画」の各理念を統合し、芸備線沿線地域を含む、市内全域の今後を見据えた「まちづくりのあり方」について、本市の考え方を示すもの。
- ・本市が目指すのは、単なる機能の集約ではなく、新見駅を中心とした「多極ネットワーク」の実現。これは、都市の利便性と豊かな自然環境での暮らしを、公共交通でつなぎ、誰もが住み慣れた地域で安心して暮らし続けられることを意味する。
- ・この将来像を実現するための具体的な柱として、2頁に記載のとおり、具体的な柱を2つ掲げる。
- ・第1の柱は、「新見駅周辺への都市機能の集約」。新見市の中心拠点である新見駅周辺は、本市の「玄関口」であり、医療、商業などが集積する中心地である。しかし、本市の市街地は南北に長く、高齢者や障害のある方などにとっては、徒歩のみでの移動は容易ではない。
- ・そこで重要となるのが、市街地循環バス「ら・くるっと」の利便性を向上させること。集約された各施設を「ら・くるっと」がつなぎ、停留所間の接続を密にすることで、自家用車に頼ることなく、回遊性を向上させ、中心市街地の活性化を目指す。
- ・第2の柱は、「新見駅を中心とした多極ネットワークの構築」。本市は広大な市域を有し、地域それぞれに独自のコミュニティが存在する。国が推進する「コンパクト・プラス・ネットワーク」を本市の実情に合わせて深化させ、周辺地域（スポーク）から、鉄道や路線バス、予約型乗合タクシーによって、中心拠点である新見駅（ハブ）へ集約する仕組みを強化することにより、中心拠点や生活拠点が利便性の高い公共交通で結ばれた多極ネットワーク型の都市構造を目指すもの。
- ・また、「地域共生社会構築計画」に基づき、小規模多機能自治における住民一人一人の活動を推進していく上で、公共交通ネットワークは重要である。公共交通を使って地域活動に参加し、新見駅周辺の都市機能を利用できる。このことが、健康寿命の延伸と多世代が混じり合う「源流共生のまち」の創造に直結するものと考えている。
- ・そして、フィールド・ワークなどにより、新見公立大学の知見を地域課題の解決に生かす「大学を活かしたまちづくり」も、この移動基盤があってこそ真の成果を発揮するものと考えている。
- ・これまで説明したようなまちづくりを進めるためにも、本市としては、新見駅の利便性を向上させるための整備が重要であると考えており、新見駅周辺の整備を行うとともに、持続可能なまちづくりに資する公共交通体系の構築に向けて取り組んでまいりたいと考えている。

## 【庄原市 岡本市民部長】

- ・現時点で、基本構想などで20年・30年後の庄原市の姿が決定づけられているものではないが、持続可能なまちの将来を見据えて、現在の市政の方向性に基づいて考えられる方向性の一つのイメージとしてお聞きいただきたい。
- ・1～2頁、庄原市は平成17年3月31日に1市6町が合併し、面積1246.49平方キロメートルという全国の自治体の中で14番目、近畿以西では最大の市域を有する自治体である。芸備線沿線としては、庄原、西城、東城の3地域が対象地域となっている。
- ・本市では、本年3月に策定した第3期庄原市長期総合計画をはじめ、第2期庄原市地域公共交通計画や庄原市立地適正化計画を基盤に今後のまちの姿を描いており、これらに共通する考え方が、庄原版コンパクト・プラス・ネットワークである。本市は、広大な面積の中に集落が点在し、人口減少や高齢化の進行により従来の地域づくりを維持することが徐々に難しくなっているが、その広大さゆえ、庄原地域の中心市街地のみならずすべてを集約することは困難であることから、生活に必要な機能を各地域の拠点に集約しつつ、拠点間を結ぶ持続可能な交通網を確保する庄原版コンパクト・プラス・ネットワークを目指している。
- ・庄原・西城・東城をはじめ、口和・比和・高野・総領といったそれぞれの地域において、生活に必要な機能を一定程度集約しながら、拠点としての役割を強化するコンパクト化の取組であり、それぞれの拠点には、交通結節点となるハブ機能を持たせるとともに、拠点同士をつなぐ移動手段の確保が必要となる。
- ・3頁は、地域公共交通計画で示している地域公共交通ネットワークの概念図。鉄道と高速バスに広域幹線軸としての役割を持たせ、路線バスやデマンド交通などを組み合わせることで地域内・地域間の移動を確保する持続可能な交通ネットワークの構築を掲げている。
- ・4～5頁は、今年2月に発表した5つのリーディングプロジェクト、通称「ピースフル」の説明。第3期庄原市長期総合計画で目指す将来像である安心な暮らしが充実し、庄原市に関わる人の未来がつながっていくまちの実現を加速化させるため、庁内横断的に取り組んでいる5つのプロジェクトである。
- ・このプロジェクトの中では、観光の基盤産業化や食料とエネルギー自給の推進等を進めるとともに、庄原版コンパクト・プラス・ネットワークの推進により、スマートな都市構造へ転換することで、都市機能の集約と交通の再構築を一体的に見直し、未来への成長戦略と連携していきたいと考えている。
- ・地域内交通において、通学、通院、買物等の日常生活はもとより、市内のどこに住んでも中心市街地の機能が享受できるよう移動手段の再構築を図るとともに、広域交通は、観光や交流による賑わいの創出において重要な役割を担うものとして、最適な形を見出す必要がある。
- ・市内のどの拠点にどのような施設・機能を維持・整備するかは、今年度策定予定のまちづくりビジョンにおいて整理することとしているが、庄原・西城・東城の3拠点では医療・福祉・教育・商業等の都市機能を持ち続けながら、互いに連携し、つながることで、誰もが安心して住み続けられる持続可能なまちを実現していくことが、庄原市の目指すまちづくりの姿であると考えている。今後、庁内における議論の進捗を、本協議会における地域交通の再構築と重ね合わせていきたい。

【呉工業高等専門学校 神田教授】

- ・地域の20年・30年後のまちづくりをどうするのかと問いかけたのは、7か月前の第6回再構築協議会幹事会。地域のまちづくりの方針が決まらなければ、再構築の方針は決まらなないと考えている。国土交通省でも、4月の「地域のモビリティの刷新に関する検討会（第Ⅱ期）」のとりまとめの中で、地域のまちづくりに対する意思があって初めて、その次に交通モードの選択があるという考え方が明確に示されている。
- ・改めて20年・30年後の姿を考えると、現在、庄原市の人口は3万人程度だが将来的には3割減の可能性、新見市の人口も2万5千人程度だが2万人を下回る可能性がある。将来の人口分布を考えると、周辺部から人口が減少していく可能性が高いため、核とならない地域の人口や、地域そのものをどのように維持するかがまちづくりの課題となる。
- ・新見市について言及すると、新見駅を核として合併前の旧町と公共交通で結ぶという考え方は、新見駅が、伯備線特急が停車するような交通結節点であるということから理解できる。庄原市に言及すると、広大な面積の中に複数の拠点をもつ構造であるということから理解できる。
- ・その上で、各市に伺いたいことは2点。
- ・1点目は、人口が3割・4割減少する将来に対して、どのように交通を維持するかという議論の前に、各市が人口減少に対して手を打たず、そのまま従うシナリオで将来を考えているのか、あるいは、人口減少に対して何らかの打開策や対応を検討しているのか。また、人口減少に備える必要はあるが、その他に新たな活力を呼び込む対策などを考えているのか。また、観光以外にも、人・モノとの交流、産業等のまちづくりなど、言い換えれば、将来的な地域戦略をどのように考えているのか。
- ・2点目は、市境・県境を越えた連携を含めたまちづくりの在り方をどう考えているか。
- ・これまでに策定された計画や過去の議論の中で、これら2点に触れている部分があれば共有いただきたい。

【新見市 山田市民生活部長】

- ・地域の将来戦略については、第3次新見市総合計画の中でも、現状の状況が続けば人口減少傾向が続き、令和37年には人口が1万3千人前後になるという推計が出ている。この推計は人口減少への対策を何も講じず、大きな変化が起こらないことを前提としているが、今後は総合計画に基づいた積極的な施策を講じていくことで、これまでの人口推移のトレンドを変えていけるものと考えている。
- ・そのためには、ヒト・モノ・産業を一体で呼び込んでいく必要がある。ヒトについては定住・移住両面から施策を展開したい。モノについては、安心して快適な生活のために都市機能の充実やサービスを将来にわたって確保する施策を推進したい。産業は稼げる地場産業の実現に向けて、農林畜産業や商業などあらゆる産業分野の成長に取り組んでまいりたい。その中で、将来にわたって一定の人口規模を維持する中で、公共交通は単なる移動手段を超えて生活インフラとしての役割が大きくなると考えている。
- ・市をまたいだ連携について、新見市の各種計画には特に記載されていない。ただし、東城町や真庭市等との商業圏における結びつきは非常に強くなっているため、それらを踏まえて、連携する交通をどのように確保するかは今後議論していかなければならない。

#### 【庄原市 岡本市民部長】

- ・人口減少を踏まえた地域戦略については、数年前、何期か前までの計画では人口減少への将来的な対応は希望的観測で、できる限り減らないような計画を立ててきた。日本全体の流れもそうだが、本市においても、現実として、人口減少が進む状況とどう向き合うかという部分については、自治体の規模を縮小させながらも住民の生活の質を現状よりもどうすれば充実できるかという「スマートシュリンク」の考え方に基づいて自治体経営を進める必要があると考えている。
- ・そういった中で、今後進める取組や、現在進めている取組については、人口減少を背景として地域のエッセンシャルな住民の地域活動や地域づくりへの様々な影響が生じ始めている中で、住民の力のみではこのような状況を乗り越えられない。そのため、二地域居住の推進、つまり庄原市に住所を置いていないが様々な活動で庄原市への協力や支援をしてくださる方を増やしていこうと考えている。また、関係人口づくりとして「庄原ファンクラブ」を組織し、加入者に様々なイベントや地域課題の解決に協力していただける仕組みを構築しようとしている。
- ・リーディングプロジェクトの中では、庄原市の強みを生かしたエネルギー産業や、攻める農業としての農産物の高付加価値化、観光の基盤産業化などを掲げ、合意いただける市外の企業・団体との連携等、一定の経済活動や地域活動を維持していく仕組みづくりを進めている。
- ・市や県をまたいだ活動については、本市は三次・庄原の地域包括的な連携基盤がある。また、本年4月からは広島広域都市圏に加入し、広島市を中心に広域で連携する中で、庄原市のみでは取り組むことが難しい活動について、自治体の枠を越えて連携しながらそれぞれの力を発揮していく場に参画させていただいた。

#### 【呉工業高等専門学校 神田教授】

- ・人口が減少し、自治体の規模が縮小していく中で、どのように運営していくかという苦労が滲む話をいただいた。両市の取組方針に異論はない。しかし、我々は、芸備線沿線地域をどうするのかという地域を特定した議論をしているため、より具体的な議論をしなければならないと思われる。示された市域全体の地域づくりの方向性に基づいても、芸備線沿線地域にとって最適な交通モードは何が有益なのかを検討しづらいと思う。解像度を上げて議論しなければ、既往の他地域でのバス転換事例と変わらないものとなるが、この協議会はそういったものにすべきではない。
- ・先日発表された「地域モビリティの刷新に関する検討会」の資料においても、地域のあるべき姿を見据えて検討していくという旨が記載されている。加えて、資料4の後ろに地域交通法基本方針の抜粋が添付されているが、「(7) 都市計画等との調和」にも、既存の計画や他のまちづくり施策とも連携して検討する必要がある、という記載を協議会もメッセージとして受け取るべき。
- ・いずれにせよ、今後データは上がってくるが、地域のあるべき姿がはっきりしない限り、最終的にどう沿線地域に特化した議論にしていくか、本日共有いただいた各市の取組が特に沿線地域にとってのまちづくりにどのようにつながるのか、わかりづらかった。厳しい言い方になるが、総論にしか過ぎない印象を持った。

- ・地域内でもまだ議論しきれていない部分であると思われるが、残り1年弱の期間で議論を重ねていかなければ、最終的な判断の際に大きな禍根を残すことにならないかと心配している。

#### 【阪場幹事長】

- ・協議会の議論として解像度を上げていく必要があるという御指摘だと受け止めた。残り1年弱でこれらの議論を踏まえ、再構築方針作成に向けた議論を進めてまいりたい。

### 3. 議事（5）令和7年度芸備線再構築協議会決算

○事務局から、資料5により、令和7年度芸備線再構築協議会決算について説明

- ・令和7年度歳出予算は、会議費、事務費、事業費を合わせて1億2,000万円。
- ・令和7年度決算では、運営費約200万円、事業費約1億330万円、合計で約1億530万円となった。
- ・歳入決算は、国が補助金を活用して1億2,000万円の1/2の約5,160万円を負担し、JR西日本が約2,600万円、2県2市が約2,700万円を負担した。
- ・雑収入の利息27,837円は令和8年度に繰り越す。

### 3. 議事（6）その他

#### 【岡山県 下野間県民生活部長】

- ・再構築協議会は、議論の取りまとめの目安とされている3年目に入り、これまでの鉄道による実証事業に続き、来月からはバスによる実証事業が始まることに加え、再構築方針に向けた調査事業も本格化するなど、重要な事業が続くこととなる。こうした取組が再構築方針の作成に資するものとなるよう、事務局においては、リーダーシップを発揮して取り組んでいただきたい。
- ・また、事務局から再構築方針の記載事項イメージが示されたが、交通手段再構築に関する基本的事項や、沿線地域のまちづくりに関する将来像など、多岐にわたる事項を取りまとめて記載していくことになるため、事務局においては、実証事業で得られた各種データを整理いただきたい。また、神田先生が指摘されたとおり、バスと芸備線を比較する際に、芸備線は他地域からの来訪者がいるが、バスはおそらく地域の方の割合が多いことが想定される。これから実施されるイベント等に期待はするが、複雑なデータが提示される可能性があるため、再構築方針に向けて論点を整理し、検討できる形にすることで、構成員間の合意形成が図られるよう調整をお願いしたい。
- ・本県としては、再構築方針の作成に当たり、これまでと同様に、新見市をはじめとする構成員と連携しながら、議論を進めていきたいと考えている。

#### 【新見市 山田市民生活部長】

- ・休日の観光利用向けバスの実証運行については、運行によって生じる様々なデータとファクトを検証する必要があると考えており、有意義な実証とするためにも、運行ルートやダイヤについて、早期に示していただくようお願いしたい。

【阪場幹事長】

- ・繰り返しになるが、乗車いただくためには知っていただくことが必要であるため、平日バス実証と同様にしっかり周知していきたい。

【広島県 岡田地域政策局長】

- ・前回3月に開催された再構築協議会における本県の意見を踏まえ、今回、事務局において、再構築方針の記載事項イメージを提示していただき、感謝する。
- ・今後まとめていく再構築方針は地域のまちづくりの方向性と整合の取れた、地域公共交通のあるべき姿の実現に関わる方針として、地域の関係者の皆様と共通認識となるよう理解を得ていく必要があると認識している。
- ・今回、記載事項の構成要素を示していただいたが、今後の骨子案を含む実際の再構築方針の作成に当たっては、地域の関係者の皆様にもわかりやすく理解が得られるようなストーリーや話の流れとなるよう、記載順序などについても検討していただきたい。
- ・また、今後の議論の流れについて、比較検討を中心に進める旨が記載されているが、再構築方針は、地域の発展に不可欠な持続可能な地域公共交通の再構築を図るために策定するものである。
- ・したがって、策定後の実効性を高めるためにも、本日庄原市などから説明のあった「地域の目指す姿」を踏まえた上で、交通手段再構築の目標や、目標を達成するために実施する事業などの項目についても、構成員間でしっかりと認識を共有する必要があると考えている。
- ・事務局においては、スケジュールありきで進めるのではなく、これらの項目について共通認識の形成に向けた議論が十分に尽くされるよう、引き続き丁寧な進行をお願いしたい。

【阪場幹事長】

- ・骨子案における記載のストーリー展開の工夫の必要性に関する指摘のほか、具体的な事業計画の内容について本協議会においても議論すべきであるという御示唆であると受け止めている。御指摘のとおりであり、具体的な事業計画の策定を全て法定協議会に委ねるのではなく、その方向性をある程度しっかりと固めるところまで、この協議会で議論を行い、方針に方向性を記載していきたい。

【庄原市 岡本市民部長】

- ・本市は、これまで様々な機会を通じて、「広域鉄道ネットワークの意義・必要性」について発言してきた。鉄道によりつながっていることで、木次線や伯備線などとの接続による周遊型観光などにも御利用いただいていると考えている。
- ・国土交通省が説明されてきたように、交通ネットワークは鉄道だけで構成・確保されるものではないという考え方は理解した上で、この地域を訪れる人にとって、鉄道を中心としたネットワークと、バスを中心としたネットワークと、どちらが観光などにおける広域移動手段としての役割を発揮し得るのか、実証事業A Bを通じて構成員の皆様と確認してまいりたいと考えている。

【阪場幹事長】

- ・今後も積極的な議論をお願いしたい。

【JR西日本広島支社 奥井副支社長】

- ・先ほど、新見市および庄原市から、「沿線地域のまちづくりの目指すべき姿」について、御説明をいただき御礼申し上げます。
- ・当社としては、この「目指すべき姿」を踏まえて、引き続き「地域のプレーヤー」として具体的にどのように関わっていくことができるか、沿線自治体の皆様とともに議論を深めてまいりたいと考えている。

【呉工業高等専門学校 神田教授】

- ・再構築協議会も3年目に入り、今後は本質的な議論へ入っていくタイミングとなっている。将来のまちの形がどうあるべきか、そのありたい姿を実現する上での障壁について整理した上で、今後の議論を進めていく必要がある。
- ・これまでの2年間の実証で得られたファクトやデータによる議論を踏まえ、この先議論すべき内容を検討した場合、考慮すべき事項として考えている点を1点申し上げます。
- ・昨年の協議会又は幹事会で御意見があったと記憶しているが、過去に鉄道からバスに転換した地域がその後どうなったのかをしっかりと確認しておく必要がある。
- ・最終的には、「地域としてこうありたい」という考えをもとに判断することになるが、第三セクター化やバス転換を実施した事例から、将来どのようなことが起きるのかを事前に学んでおくべきである。
- ・マネジメントの議論にも関連するが、鉄道やバスの特性は、単に人を運ぶ機能だけでなく、まちづくりにも当然影響を及ぼす。そのため、机上の資料にとどまらず、現地の実態に触れた上で様々な判断をしていく必要がある。
- ・これまでの実証でも現地でデータを得る取組は行ってきたが、最終的には我々の判断後に地域がどうなるのか、住民の生活や地域をどう守っていくのかを考える必要がある。そのまま進んだ場合に衰退が進むのか、食い止めることができるのかは、マネジメントの手法によって全く異なる。判断の先の地域がどうなるかという視点は、今回の芸備線を対象とした判断において非常に重要な要素となる。
- ・これまでの議論ではそうした視点での検討があまりされてこなかったと感じており、改めて先行事例などの情報を確認しておく必要がある。ここからの判断は、不可逆的であり極めて重大なものであるため、明確な方針を打ち出しつつも、先行事例などを踏まえた慎重な判断を行った上で、最終的な再構築方針をまとめていく必要がある。

4. 閉会