第１０回芸備線再構築協議会幹事会　議事概要

日時：令和８年１０月２７日（火）１０：００～１１：３０
場所：ＴＫＰ岡山会議室

出席者：中国運輸局 重見交通政策部長（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 村井副支社長、
広島県バス協会 赤木専務理事、岡山県バス協会 伊藤専務理事、
岡山県 水野道路整備課長（代理）、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 楠田建政部長、
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 山田道路交通局参与（代理）、備北バス 小野代表取締役社長、
備北交通 山根代表取締役会長

芸備線再構築協議会について第１０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．議長挨拶

【重見幹事長】

・６月から開始されたバスの実証事業は９月末をもって無事に終了した。本日お集まりいただいた構成員の皆様をはじめ、地域の皆様にご協力いただいたことに厚く感謝申し上げる。
・これまでの議論を振り返ると、前回７月の協議会においては鉄道実証の最終報告が行われた。また、地域経済効果などの比較検討の議論を本格化させるよう議長から指示があったところ。
・本日は、実証事業ＡＢの実施結果に加え、方針作成等調査事業については、実証Ｂのバスの実証事業の結果を報告するとともに、総合的な分析を踏まえた比較検討についても議論する。
・３月の再構築方針決定に向けて、着々とデータとファクトが積み上げられている。引き続き、構成員の皆様においては、地域の将来、そして20年後30年後のまちの姿を見据えながら地域にとって持続可能な公共交通の在り方は何かという観点から、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

【事務局】

〇事務局から、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。協議会幹事会規約変更については、原案のとおり承認された。

４．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ＡＢ）実施状況

〇事務局から、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

・７月の協議会時点からの更新内容を中心に説明する。各実証事業の結果は調査事業の際に説明する。

・９月30日で終了した実証事業Ｂについて、期間中に協力頂いた関係者に対して厚く御礼申し上げる。

・１頁は、平日バス実証の見直しに対する取組。

・平日バス実証で、特に庄原市内の高校へ通学する生徒に対して直通バス・タクシーの運行などを実施した。

・新見市側は、高校生の利用状況からバス見直しは未実施。

・６頁は、庄原市内の２高校の生徒を対象にした直通バス・タクシーの運行の実施。

・１．のとおり、実施目的としては、現在の平日バス実証では、対象校の通学時にバス乗り継ぎが発生するため、登校時の路線バスが乗換えなしで学校周辺まで利用できるとみなし、直通バス①、直通タクシー②の運行を実施。利用の生徒は乗車モニター登録から意見を収集。

・２．のとおり、実施期間は、直通バス①は、９月１日から９月18日までの平日、直通タクシー②は、８月31日から９月18日まで運行

・３．のとおり、運行区間は、直通バス①は備後庄原駅から、西城紫水高校まで。直通タクシーは備後落合駅から庄原実業高校まで。

・４．のとおり、運行本数は、登校時の片道１便のみ。下校時は未設定。

・５．のとおり、直通バス①を利用する対象校の生徒は下校時に既存バスの三城線の区間乗車可能として実施した。

・３頁に戻る。

・地域の観光資源を生かした観光ツアーを造成して実施した。

・４頁は、８．のとおり、既存事業の強化・支援から、「備後西城駅EKINAKA鉄カフェ」を３回実施した。

・５頁は、１．※のとおり、８月３日から平日バス実証の一部運行において、日常的な遅延発生の時刻を理由として、実際の着時間に見直しを実施した。

〇実証事業に参画した地域交通事業者（オブザーバー：備北バス(株)・備北交通(株)）から実証事業等について発言。

【備北バス 小野代表取締役社長】

・平日バス及び休日バス実証の運行をした中で、新見～東城区間の利用実態の確認ができ、気づきを得ることができた。本日は実証結果から見えた地域の交通のあるべき姿について、バス事業者の立場から率直に申し上げたいと思う。
・実証結果から見えたことを３点挙げる。１点目はＪＲ芸備線の通常運行の状況下でも、バスが交通として機能していた点である。
・平日バスの実証期間中も芸備線は通常通り運行していた。その環境下で、東城～新見方向で約１日16人、新見～東城方向で１日17人、合わせて１日33人の方にご利用いただいたという結果が出た。
・事務局から、芸備線を利用する学生を中心にバス利用を促していただいたという事実があるとはいえ、鉄道とバスが並行している状況において、特に朝夕の通学帰宅時間のバス輸送需要は堅調であった。

・２点目、地域住民から生活動線に合った交通が求められているということである。
・新見市東城地域の主要な目的地は、市役所、高校、商業施設、病院などの駅から離れた生活拠点が中心となる。
・バスはこれらを直接結び、通院、買い物、通学などの生活交通として機能したことが利用に結びついたと考えている。利用者から、「乗り換えの必要がなく、近くの目的地まで行けるため便利」というお声もいただいている。

・３点目、日中の利用を促す仕組みが必要と思われる。
・この実証事業の中で、日中のバス便も利用者があったことから、バスを利用することで何らかのメリット、特典が受けられるよう、周辺の施設との連携を検討する余地があると思う。日中の利用を促す仕組みを作ることが、公共交通の安定したサービス提供につながるものと考えている。
・次に、この地域の交通のあるべき姿として、これまでも鉄道あるいは鉄道以外のモードについて議論が行われているが、いずれの場合でも新見～東城区間は生活交通としてのバスの可能性を掘り下げても良いのではないかと思う次第である。
・実証結果が示すものは、バスは生活動線として相性が良いということ。また、公共交通を拡充する方向から地域の交通体系を検討しても良いのではないかということである。
・その上で、新見駅をハブとして、面的な交通体系の拡充を進めてはどうかと思う。新見市は新見駅を中心とした街づくりを進めていると思われるため、駅をターミナルとして鉄道、市内バス、広域バスを束ねるハブ機能を充実・強化し、駅を中心に面的に広がる交通を構築した方が良いのではないかと感じられた。
・結びとなるが、あらゆる公共交通機関が有機的に結合し、地域がネットワーク化されて、日常利用も観光需要にも応えられるよう、弊社においても公共交通機関を担う一員として、沿線地域活性化のお役に立てればと思っている。実証事業に参加したバス会社の一つの意見として参考になればと思う。

【備北交通株式会社 山根代表取締役会長】

・平日バスの実証事業に携わらせていただき、感謝申し上げる。実証バスの利用状況であるが、市内の高校生が使う通学や、市民の方々が買い物や通院に使われることが主な乗車理由であった。また、観光で来られた方にも利用いただいている。ただ、もともと住民の方は自家用車の利用が主で、高校生も家族の送迎などが多く、実際の実証事業の利用者の方が多かったかというと、それほど多くはなかった。
・この地域においては、周知面、ＰＲも含めて、実証事業に関してもっと盛り上がりを持つような取組をすべきであったと交通事業者としても反省をしているところである。
・私は交通事業者の代表でもあるが、庄原で生まれ育った庄原市民でもあり、まず市民として、備後庄原～備中神代間の芸備線が残った方がいいかどうかと問われると、間違いなく残った方がいいと答えてしまうと思う。ただ、自分自身が汗をかき、お金・資材等を投じてでも残すかと聞かれると答えを考えてしまうというのが現実だと思う。

・今日は交通事業者としての発言をする。バス事業者の経営面から見て、人口が減少すれば当然利用者は減少する。その結果、当然収入も減少する。過去、私どもバス事業者もそういった路線の採算を合わせるために運賃を値上げした。そうすると、一層お客様は減少し、不採算が続く。もちろん経費は高騰するので、補助金に頼るか、路線を廃止するかという選択を繰り返してきたというのも我々バス事業者の実態である。
・さらに近年は、運転者を含む労働者不足が全国的に問題になっている。全産業だと思うが、運転手不足の中で交通空白にならないようなまちづくりを考える上で、交通問題もまちづくりの課題として、徒歩での移動も含めて、道路、自家用車、公共交通について、交通事業者としても関係者の一人として交通問題を考える必要が我々にもあると考えている。

・移動が活発でない地域において交通事業者が成り立つかというと、なかなかそれは成り立たない。特にこの地域は人口密度が極めて低く、広域であり、都市部とは違った取組をする必要があると考えている。
・庄原市内の持続可能な公共交通を考える上で、例えばデマンド交通や地域の皆様と一緒に取り組むライドシェアなどによる地域内の移動や、様々計画されている高規格道路の促進による広域移動の増加を考えるなど、対策の一つとして関係者と一緒に我々も考えることはできないかと思っている。
・私ども交通事業者を含めて地域が活性化しなければ経営が成り立たないので、地域の皆様と一緒に我々も汗をかいて全力で関わっていきたいと考えている。

〇質疑応答

【岡山県 下野間県民生活部長】

・先月末でバス実証が終了し、昨年７月から実施していた鉄道、バスによる実証事業の結果が、ここですべて出揃うということになった。これまで事業運営にご尽力いただいた事務局、そして構成員の皆様方に改めて感謝を申し上げる。

・また、今回のバスの実証事業については、先ほど交通事業者からもご発言があった。新見～東城間では、高校生による一定程度の利用があったことや、「乗り換えがなくて目的地まで行けて便利だった」というような声があり、実証事業の結果の一つとして受け止めているところである。
・引き続き、実証事業の結果の分析等を通じて、地域にとって最適な交通モードの検討に向けた議論を一層深めてまいりたいと考えている。

【重見幹事長】
・事務局としても今回の実証事業を受けて、今後も引き続き丁寧に議論していきたいと考えている。

【新見市 山田市民生活部長】
・バス事業者からの報告にもあった通り、今回の平日・休日バス実証を通じて、東城～新見間の通学や生活交通としての一定の需要、さらには生活動線に合った移動手段としての機能が確認されたことは、今後の地域の交通体系を考える上で大変参考になるものと受け止めている。
・また、新見駅をハブとして、鉄道やバスなどの交通モードを束ね、面的な交通網を構築していくという点についても、まちづくりの視点から大いに共感するところである。
・一方で、実証事業ＡＢを実施する中で、沿線住民などからは「芸備線においてサイクルトレインを実施できないか」など、実証メニューに選定されなかった事業に対する具体的なご意見も寄せられている。
・こうした地域からの声にお応えするため、実施に向けた検討や工夫の余地がないものか、事務局のお考えをお伺いしたいと思う。

【重見幹事長】
・新見市からサイクルトレインについて発言について、過去の議論の経緯を申し上げる。
・第３回協議会にて実証対象事業の検討を行った。その際に残念ながらサイクルトレインについては、必要に応じて今後の仮説更新を図ることが望ましいと構成員間で議論され、実証の対象とならなかった。
・追加実証については、サイクルトレインを実施するための設備が必要になること、予算上の制約があることなどからハードルが高いと考えている。
・一方で、地元から意見があったことは受け止めるべきと考えており、11月の骨子案提示や、その後の再構築方針の議論を深めていく段階で必要に応じて構成員間で議論していきたい。

【新見市 山田市民生活部長】
・実施することが難しいということであるが、今後の再構築方針を議論していく上では、こうした実現しなかったご意見やアイデアにも改めて目を向けるとともに、これまで集めた地域の意見を大切にしていただきたいというふうに考えている。

【重見幹事長】
・今後も地域の意見に留意しながら進めてまいりたい。

５．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
〇事務局から、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
・２頁～５頁は、実施内容とスケジュールだが、説明は割愛する。

・７頁からは、６月以降、バスの実証事業と並行して同じ期間中に実施された列車調査のアンケート結果。
・目的は、バスが並行して運行する中で実証Ａ相当と実証Ｂ相当の比較検討に向けて、芸備線が全線運休となるなど芸備線が走っていない場合、どのような移動手段を取ったのか、代替バスによる運行となった場合の対応方法等や、外出機会を持ったかなどについて聴取を実施するため。

・８頁からは、それらの列車に関する乗込み・アンケート調査結果。

・９頁は、来訪利用者の自宅エリア。
・来訪者利用者のうち６割は中国地方以外から庄原市・新見市を訪れていた。

・10頁は、芸備線も代替バスもなかった際の対応。
・芸備線と代替バスともに存在しない場合は、来訪利用者の７割、日常利用者の３割が庄原市・新見市エリアへは外出しなかったと回答。

・11頁は、芸備線の代わりにバスが運行されていた場合の対応。
・来訪利用者の５割、日常利用者の６割がバスを利用すると回答。

・12頁は、両市の在住者に、居住理由と芸備線が代替バスで運行されていた場合、転居のきっかけとなるかの質問。
・鉄道があるから現在の地区に住むと回答した人は１割程度だったが、バスで運行されていた場合、転居すると回答した人は１割に留まった。

・13頁からは、バス調査の結果。
・バス調査は、鉄道実証の報告と同様に、バスの利用者数や消費単価、乗車した際の芸備線と比較した際のバスへの評価や、高校生モニターへのアンケート調査結果を説明する。

・14頁は、実証Ｂのバス実証において全便を対象に利用者数を調査したもの。
・１便あたりの平均乗車人数はグラフのとおり、東城～新見間の通学便が９人と最多となった。

・15頁は、バスアンケート調査回答者の自宅エリア。
・平日バスの来訪利用者の４割、休日バスは来訪者の３割が遠方から訪れていた。

・16頁は、バス来訪利用者の庄原市・新見市での消費単価について。
・3,000円未満の人が過半数を占めており、10,000円以上消費した来訪者は１～２割。

・17頁は、県内エリアの消費額
・バス来訪利用者のうち、県内エリアで10,000円以上消費した人は、全体の１～２割。

・18頁は、実証バスが運行していなかった場合の対応。
・来訪利用者の４割～５割、日常利用者の８割が、実証バスがなければ芸備線を利用したと回答した。

・19頁は、実証バスも芸備線もなかった場合の対応。
・来訪利用者の４～６割、日常利用者の1割が庄原市・新見市エリアへは外出しなかったと回答した。

・20頁からは、芸備線と比較した実証バスのアンケート結果。

・20頁は平日バスと芸備線の比較について。
・「乗降位置の利便性向上」「乗換待ち時間の短縮」「運行時間の利便性向上」などの項目で高い評価が得られ、運行本数の増加や総移動時間の短縮についても一定の評価が確認された。

・21頁は休日バスと芸備線の比較について。
・各項目とも評価が分散する結果となった。
・乗降位置や運行時間については一定の評価が得られたものの、「ほぼ変わらない」と回答する割合も高くなっている。

・22頁は高校生モニターアンケートの結果。
・実証バスを利用した高校生からは、特に乗降位置の利便性向上について高い評価が得られた。学校近くで乗降できることが評価されたものと考えられる。

・24頁は、実証Ａ相当の鉄道と実証Ｂ相当のバスの比較検討結果。
・これまで経済効果比較を中心として、全てのデータとファクトをテーブル並べて議論した上で、総合的に議論していく旨を説明していた。一方、費用と効果のグラフの積み上げ合計で示すと、それらの高さを比較するのみで決めていくといった受け取られ方になりがちとなっていた。
・これを克服するため、構成員間の議論においては、合計として示していた項目を、より小さい単位まで細分化して各項目を見える化した上で比較検討の議論がなされるべきではないかといった議論があった。
・このため、比較検討の議論を本格化させるに当たり、表のように、これまで調査で得られてきた「費用」「定量価値」「定性価値」などを、より小さい単位まで細分化した上で、「住民移動における価値」「沿線地域に対する価値」「実現可能性・持続可能性」の３つに再分類した。
・縦列の中分類・小分類、各項目の概要については、さきほどの３つの分類のそれぞれの内訳である。
・例えば、重視される点として、住民の皆様の移動の価値として、芸備線/バスがあることで、タクシー等と比べて運賃負担が軽減されることや、自家用車を運転する負担が軽減されることが効果として位置づけられている。
・また、これらの交通手段があることで、外出機会を促進し、買い物などに消費が生まれることや、来訪者が消費する価値についても、鉄道、バスそれぞれにおいて価値を再分類している。
・定性的価値についてもそれぞれ整理しているところ。
・次に、ピンクの欄：実現可能性・持続可能性の観点からは、費用負担や、電車やバスを運行させるための人員、実証事業相当の事業を続けていくためのイベント運営の人員等である。
・最後に、災害リスク等の対応として、災害発生時における運行可能性や対応可能性についても整理した。
・これらを比較検討項目として７月協議会で確定させ、実証Ａ・Ｂの結果が出揃ったので、それらの価値・費用を、分類ごとに振り分けたものがこちらの表となる。

・26頁からは、24頁の実証B相当のバスの縦列の数字に当たる実証事業Ｂの地域経済効果の算出結果について。
・まずは、前提となるが、実証事業Ｂで実施した各施策については、通年実施した実証Ａと比較検討するために、通年実施を前提とした費用及び効果の試算を行った。
・表のとおり、バスの実証運行については平日が年間245日間、休日は年間120日間の運行とした。
・企画乗車券は12か月、観光ツアーについては年に４回実施すると仮定し、実証結果をもとに年間の費用・効果へ換算している。

・その前提を踏まえて27頁から説明する。

・27頁は、実証バス単体の費用と効果の検証結果。
・実証期間中、約6,100万円の費用に対し、約7,000万円の効果となった。これを年間換算すると、費用約1.9億円の費用に対し、効果は約2.3億円の効果となる。

・28頁は、実証Ｂ相当の定量的価値の算出方法。
・図の一番右の実証Ｂ相当の定量的価値については、一番左の実証Ａ相当の価値から、アンケート結果から算出した芸備線ならではの価値（バスではなく芸備線だったから乗車したという性質の価値）を差し引く。グラフには明示していないが、差し引かれて残った部分は、公共交通としての価値。つまり、鉄道バスに関わらず目的地へ向かうことができるといった公共交通の一般的価値として位置付けられる。
・それに、他モードならではの価値（芸備線ではなくバスだったから乗車した）を加えることで算出している。

・29頁は、実証Ａ相当の鉄道と、実証Ｂ相当のバスを比較検討するにあたり、算出の基礎となる運行本数や運賃等の想定を整理したもの。

・30～38頁までは、実証Ｂの個別の各施策の費用と定量価値について。
左側が実証Ｂ実施期間当たりのグラフ。赤いグラフが費用、その横の色分けグラフが定量価値。
・右側は、通年換算した費用と定量価値。

・39頁は、実証Ａと実証Ｂを通年実施する場合の費用と価値の比較。
・実証Ｂの定量的価値は、左の青グラフ、実証Ａ相当の4.12億円と比較すると、右側の青グラフのとおり、実証Ａの価値の６割程度の2.35億円の価値となった。
・実証Ｂの費用は、一番左の赤いグラフの実証Ａの費用7.39億円と比べると、一番右の赤いグラフのとおり、3割弱の2.07億円となった。

・40頁は、先ほど説明した芸備線ならではの価値についての補足。
・芸備線ならではの価値には、実証Ａのイベント価値全額と、アンケートから算出した鉄道価値の一部が含まれる。

・41頁は、実証Ｂ相当を通年実施した際の費用と定量的価値の内訳を示したもの。
・右側に実証事業Ａと実証事業Ｂの共通の価値という記載がある。これは鉄道・バス両者共通の定量的価値、すなわち鉄道かバスにかかわらない公共交通一般の定量的価値。
・また、実証事業Ｂならではの価値とは、実証バスがあったからこそ生まれた価値と実証Ｂで実施したイベントの価値が含まれている。

・42頁は、実証Ｂを総括したサマリー。
・成果として、東城～新見間の通学便で多くの学生に乗車いただき、一定の需要が確認された。

・年間の営業費用2.1億円に対して定量的価値が2.4億円となり、価値が費用を上回った。また、この定量的価値のうち約９割は地域が受益する価値となった。
・バスならではの価値については、2,400万円程度であり、東城～新見間以外の平日バスは利用が伸び悩み、住民の日常的な移動ニーズに応えられなかったことが課題として残った。

・43～49頁は、芸備線、そして他のモードの定性的価値。
・芸備線の定性的価値についてはこれまで取りまとめてきたところだが、バスの定性的価値については実証実験を通して、高校生を含む実際にバスを利用頂いた方に直接ヒアリングを実施し、その場でいただいた意見を反映している。

・50頁～52頁は、地域のまちづくり方針との整合性。

・51頁のとおり、庄原市・新見市の地域のまちづくり方針に対応した取組項目をこれまでの調査事業において検討し、実証Ａ・Ｂの施策を実施した。

・52頁は、51頁の取組項目ごとに実証事業の結果を整理したもの。

・53～64頁は、費用負担について。
・鉄道・バスの再構築費用について、精査の上、総額を算出したもの。

・54頁は、再構築時における費用算出の考え方を示したもの。
・リード文のとおり、再構築時の費用算出には、実証Ａ・Ｂそれぞれに必要な追加設備や、事業構造の変化を伴う再構築費用を考慮する必要がある。
・そのため、再構築実施時点の横に記載してあるように、実証前の費用、実証Ａ・Ｂ相当を通年換算した費用に加えて、鉄道・バスそれぞれで再構築した場合の費用を上乗せして算出している。
・なお、バスの実証前の運営費用は特定区間に元々バスが並行して走ってはいなかったため、費用計上はしていない。

・55頁は、再構築に関する費用についての考え方。
・横軸の初期投資について、鉄道、バス共に物価高の影響を反映させている。
・バスで再構築する場合は、バス停の設置が必要となるためバス停の設置費用を精査している。
・運営費用についても、精査を行い、初期投資額の変更に伴った固定資産税の軽減措置額を精査している。

・56頁は、実証Ａ相当の鉄道による再構築に関する費用について。
・事業構造変更の変更を伴いながら、実証Ａ、つまり鉄道実証の施策を恒久化した場合に生じる特定区間の営業費用の増加費用の試算。

・初期投資は青色の合計のとおり、年間、11.1億円～15.1億円、運営費は7.4億円の費用が見込まれるものとなる。

・57頁～59頁は、それぞれの費用の内訳を示したもの。

・60頁は、実証Ａ相当の施策を今後も恒久化した場合の通年換算の費用と効果の検証結果。
・赤いグラフが費用を示している。費用は8.45億円、右の色分けのグラフが効果を示している。4.12億円の効果となった。
・費用の最上段1.06億円については、今後も恒久化した場合として、車両新造や観光列車改造等の再構築に必要な初期投資について、減価償却費及び固定資産税増分を年間費用に換算し、計上したもの。

・61頁からは、実証Ｂの費用について。

・61頁は、実証Ｂ相当のバスによる再構築に関する費用について。
・実証Ｂ当のバスによる再構築を実施する場合、初期投資は約2,000万円、運営費は年間約2.1億円となる。

・62頁は、運営費用の内訳。
・項目：（日常利用向けのバス・観光利用）の右端に記載の資産根拠のとおり、恒久化するにあたり、新たな車両をする場合の費用については、減価償却費として年間の運営費用に計上しており、初期投資には反映されていないので御注意願う。

・63頁は、実証Ｂ相当の事業を恒久化する場合の追加費用の内訳。

・64頁は、実証Ｂ相当を恒久化した場合の費用・定量的価値の総額。
・費用2.08億円に対して定量的価値が2.35億円となっている。

・65頁からは（～72頁）、人の供給制約について。
・実証Ａ相当、実証Ｂ相当の運行・保守にかかる人員、イベント運営人員の確保の見込みについて比較している。

・66頁は、鉄道、バスそれぞれの実証事業と同じ運行本数を運行する場合の人員について。
・鉄道は運行人員14名、保守人員41名。
・平日バスは、運行人員14名、保守人員４名。
・休日バスは、運行人員８名、保守人員が４名。
・鉄道、バスいずれにしても、業界全体として、将来的には人員が現状のままで不足する見込みとなっている。

・67～72頁は、人的なリソースを確保するための事例の紹介だが、説明は割愛する。

・74頁は、災害リスク・気象リスクへの対応について。
・荒天時の運行可能性、復旧の容易性、迂回可能性の観点から比較したもの。
・荒天時については、2024-2025年度平均で、自然災害による特定区間での輸送障害は鉄道が平均52件、バスが5.5件。
・復旧については、平成30年７月豪雨の事例を踏まえると、鉄道については、新見～落合は40日、落合～庄原は150日間を要している。
・バスについては、迂回運行を実施したものの早期に運行可能となっている。

・76頁から（～81頁）は自治体負担に関する参考資料。
・なお、本試算はあくまで机上の初期試算であり、どのような分担を行うか、各県内でどのような主体がどのような負担を行うかについて詳細な想定は置いておらず、構成員間で合意したものではない。

・76頁は、実証Ａ相当の鉄道による再構築を上下分離又はみなし上下分離で実施する場合の自治体の実質的な負担として、初期投資が約3.7億円、年間の運営費用が約5.0億円となる試算となる。
・下の※に記載したとおり、社会資本整備総合交付金の活用を想定して試算しているものであるが、活用の可否については各構成員で確認が必要となる。
・鉄道による再構築費用のうち初期投資額については、地方財政措置の活用により、さらに負担額が減少する可能性がある。

・77頁は、実証Ａ相当の自治体負担について各按分方式を用いた場合の両県側の費用負担における机上の初期試算。
・下の※に記載のとおり、３段目以降の沿線人口割、路線延長割、駅数割については、備後庄原駅～東城駅：を広島県側として、東城駅～備中神代駅：を岡山県側と仮定し試算している。
・78頁は、実証Ａ相当の鉄道による再構築を第三セクター方式で実施する場合の自治体の実質負担の試算。
・初期投資が約7.8億円、年間の運営費用は約7.4億円。

・79頁は、第三セクター方式による自治体負担について、各按分方式を用いた場合の両県の費用負担における机上の初期試算。

・80頁は、実証Ｂ相当の再構築を実施する場合の自治体の費用負担。
・初期投資として、約1,000万円、運営費用が年間1.5億円と算出されている。
・下の※のとおり、費用については、地方財政措置の活用により、負担額が減少する可能性がある。
・社会資本整備総合交付金の他バスに活用可能な補助金を活用した場合を想定している。

・81頁は、バスによる再構築の自治体負担について、各按分方式を用いた場合の両県側の費用負担における机上の初期試算。
・下の※に記載のとおり、３段目以降の沿線人口割、路線延長割については、備後庄原駅～東城駅を広島県側として、東城駅～備中神代駅を岡山県側と仮定し試算している。

【事務局】
〇事務局から、11月に提示する再構築方針骨子案について説明。
・本日の説明のとおり、この度実証Ａ・Ｂが終了し、地域経済効果の検証結果や、比較検討結果のとりまとめが一旦行われたところ。
・事務局としては、今回の調査事業の結果をもって、現時点ではあるが、事務局が提示する骨子案、その先の再構築方針作成やその中の交通手段再構築を議論する上で必要となる基幹的な要素が出揃ったと認識しているところ。
・３月の再構築方針に向けて、構成員間で議論するに当たっては、熟議を尽くす観点から、一定の方向性を示した上で進めていくことが望ましいと考えている。
・そのため、11月に提示する事務局骨子案では、交通モードについて、鉄道かバスのどちらかの単一のモードを選択する記載での御提示をしたいと考えている。
・なお、骨子案は、調査結果やこれまでの議論を踏まえて事務局として提示するものであり、その時点で交通手段再構築の別などについて構成員間で合意を図るためのものではない。
・従来から申し上げているとおり、スケジュールありきとならないよう、方針作成に向けた議論を丁寧に進めていくことは当然の前提と認識しているので、引き続きよろしくお願いしたい。

〇質疑応答
【岡山県　下野間県民生活部長】
・今回の調査事業によって、鉄道、バスの実証事業を恒久化した場合の初期投資や、運営費用などが明示された。先ほど事務局から説明があったとおり、今後、協議会に向けて、事務局において骨子案、単一モードによる骨子案を作成されるとのことであった。
・この点について２点ほど申し上げたい。まず１点目であるが、これまでも繰り返し申し上げてきたことであるが、骨子案の作成に当たっては、その記載について地域住民の皆様にとって分かりやすく、理解が深まるような記載になるよう留意していただきたい。
・２点目は、感想になるが、いずれかの交通モードを選択して記載するという説明があったので、今後それについて様々な議論が想定されることから、我々もその内容には注視していきたいというふうに考えている。

【重見幹事長】
・事務局が作成する骨子案について、地域住民の方に分かりやすくしてほしいという意見をいただいた。
・地元の方の納得を得ながら、最終的な方針作成をしなければいけないと考えているため、しっかりとご意見を受け止める。

【新見市 山田市民生活部長】

・本日示された実証事業の実施状況や検証結果およびデータ、議論の整理は、今後の最適な交通モードの選択に向けた極めて重要な基礎資料であると考えている。
・今後、調査事業において、事務局から再構築方針の骨子案が示されるにあたっては、これまでの構成員間の議論や意見を踏まえ、沿線住民の日常の交通手段の確保、地域経済、観光への波及効果、そして自治体の持続可能な負担のあり方を総合的に勘案した、現実的かつ実効性のある方針案としてまとめていただきたいと思う。

【重見幹事長】

・方針案作成に向けて11月に骨子案を提示するが、それ以降も構成員の皆様と丁寧に議論を進めていきたい。

【庄原市 岡本市民部長】

・本日説明のあったモード間の比較検討結果における各項目については、いずれも重要な視点であり、特定の項目だけで優劣を判断するのではなく、総合的に評価する必要があると考えている。
・そのような中でも、本市としては、目指すまちの姿を実現するためにどのような交通が適しているのかという視点が必要であると考えているため、地域のまちづくり方針との整合性、この項目は特に重要な視点であると考えている。
・52頁の資料では、ＡＢいずれの実証結果においても課題が残る結果となっている。これから結論を出すにあたっては、いずれの交通モードであれば目指すまちの姿にフィットさせることができるのか、本市のビジョンや方向性と重ね合わせる中で検討してまいりたいと考えている。
・続いて、２点目であるが、ヒトの供給制約についてである。66頁の資料において、鉄道、バス両業界とも将来的な不足が懸念されるとの調査結果が示されている。
・ＪＲ西日本におかれては、第７回の協議会において、会社としての費用負担の考え方について、鉄道による再構築の場合と、他モードによる再構築の場合、それぞれに想定される考えを示していただいている。
・同様に、ヒトの供給制約に関しても、鉄道再構築の場合はどのようにして自社の運行や保守にかかるヒトの供給制約に対応するのか、一方、他モードへの転換となった場合でも、先ほどのバス会社の方からのご発言にもあったような運転手を含む労働力不足が見込まれることとなった場合、バスの持続的な運行を確保するために、どのような連携協力の可能性があるのか、ＪＲ西日本としての役割や関与のあり方も含め、お考えがあればお聞かせいただければと考えている。
・最後、３点目である。本市はこれまでも住民や関係者に対する説明責任を意識して議論をしてきている。事務局に対しても同様にお願いをしてきたところである。
・事務局からの説明では、11月に示される事務局骨子案では鉄道で維持か、他モードへの転換のいずれか単一のモード選択を提示されるということであるが、この提案にあたっては、データとファクトに基づき、どのような視点を重視してそのモード選択が導き出されたのか、わかりやすい説明をいただく中でご提案をいただくようお願いする。

【重見幹事長】

・地域のまちづくり方針との整合性が大切であるとのご意見があった。事務局としても、議論の前提であると考えており、将来、地域が目指す姿を実現するために、どのような公共交通がふさわしいのか。大きな目標はまちづくりそのもので、その部分は今後も議論を続け、前に進んでいきたい。
・分かりやすい骨子案の説明については、これまで積み上げてきたデータとファクトを分析し、分かりやすく、最後は地域の皆様に納得いただけるように進めていきたい。

【ＪＲ西日本 村井広島支社副支社長】

・先ほど庄原市から質問いただいたヒトの供給制約と、他モードに転換した場合のＪＲとしての関与の２点についてご説明する。
・まず、鉄道業界全体の状況としては、先ほど資料の方にも掲げさせていただいているように実証Ａ相当の鉄道に必要な運行、保守人員数という形で資料に記載させていただいたような数字が必要と考えている。
・実際にはこの鉄道事業については、鉄道に関する関係法令の遵守や、日中の安全・安定輸送をしっかり確保しながら作業を行っていくということ、並びに列車運行本数に関わらず、車両や鉄道施設をしっかりと安全確保していくということがメンテナンスの水準として求められているという前提になる。
・特に地上設備と申し上げている、レール、軌道設備、駅設備などについてであるが、定期的な徒歩巡回や土木構造物の点検、沿線のいわゆる樹木の伐採作業、除草の作業、枕木などの定期的な交換が必要であり、鉄道の維持に人の手が非常に多くかかっているという実情がある。
・とりわけ、芸備線については山間部や河川に沿って敷設された地区が非常に多く、急峻な斜面から落石などによる運行障害に対する対策や、倒竹木への対策も、当社グループ会社、関連会社の社員が一丸となって行い、日々安全、安定運行を確保しているという状況である。
・人手不足については、鉄道業界だけの話ではなく社会全体の共通の課題と考えている。
・先ほど資料にも挙げられていたが、当社はこれらの人手不足対策として、作業の時間帯の見直しを実施している。また、省力化、自動化に向けた機械化の促進や一部特定技能者の採用も実施している。これらの課題は非常に長期的かつ社会全体の継続的な課題であるため、我々としては、長期にわたって対策していく必要があると考えている。
・また、他のモードにもし転換した場合のＪＲの関与についてご質問をいただいている。
・他モードに転換になった場合の人手の不足という課題については、これも先ほどの鉄道の問題と同じく、社会全体の課題と捉えている。
・バスの運行になった場合の関与については、当社グループと地元の事業者との協調した運行も含め、地元の事業者の皆様方、並びに地元の自治体の皆様方の様々なご意向、ご意見なども伺いながらどのような運行体系が最適なのかということをしっかりと考えてまいりたい。
・備北交通の山根代表取締役会長からもお話があったように、交通政策基本法にもある趣旨、様々なモードを活用することは非常に重要な要素ではないかと考えている。

・鉄道、バス、タクシーなどを含む多様な交通手段の特性や、自動運転などの組み合わせを、皆様方と一緒に協力していきたいと考えている。地域の実情や地域のこの先の生活スタイルの変化なども含めて、やはり移動のニーズに即したものをしっかりと考えていきたいと思っている。
・先ほど庄原市岡本部長からもあったように、やはり街づくりと一体となった交通という部分は非常に重要な要素だと考えているので、既存の公共交通網は将来どのような形がよいのかということも、皆様方と議論しながら考えていきたいと思っている。今よりも利便性と持続性の高い地域公共交通を作り上げていくということに、ＪＲ西日本グループとしてしっかり関わっていくということは申し上げておきたい。

【ＪＲ西日本 梶浦岡山支社副支社長】
・私からは議事の（３）全体に関してコメントさせていただく。まず、地域の皆様やバス事業者の皆様のご協力のもとでバスによる実証事業を終えることができたことに感謝申し上げる。
・振り返ると、１年間にわたって臨時列車の運行、二次交通との連携、観光ツアーやイベントの実施、さらにはバスによる実証運行など、構成員や地域の皆様と一体となって様々な取組を展開してきた。
・こうした取組を通じて、鉄道、そしてバス、それぞれの特性や可能性を具体的に確認するとともに、芸備線沿線地域の将来と地域交通が暮らしや地域にもたらす価値に対して、皆様と共に正面から向き合ってきた実証期間であったと受け止めている。
・前回の協議会で私どもからもお願いしていた通り、本日、実証結果を整理していただいて、比較検討項目ごとの結果を可視化していただいたことで、鉄道と他のモードについてしっかり議論するためのデータとファクトが揃ったと受け止めている。
・11月に事務局から再構築方針の骨子案が示される予定とのことなので、３月の再構築方針の決定に向けて、引き続きしっかりと議論を重ねていきたいと考えている。

６．議事（４）その他
〇質疑応答
【広島県 岡田地域政策局長】
・全体を通じて発言するが、９月末に実証事業Ｂの取組が終了し、本日事務局から７月16日第７回協議会で示された比較検討項目ごとに、実証事業Ａと実証事業Ｂの取組結果がまとめられた資料の説明があった。また、次回第８回協議会で提示される再構築方針の事務局骨子案について、鉄道、他モードのいずれかを選択して記載する旨の説明もあった。
・今後、事務局におかれては、比較検討項目ごとの評価を行った上で、事務局としての考えが提示されるものと考えているが、その理由や根拠を丁寧に整理していただくとともに、構成員だけでなく、地域住民や関係者の皆様にとってもわかりやすい説明となるようお願いしたい。
・また、今後の再構築方針策定に向けた議論については、地域住民や関係者の皆様の理解と納得を得ながら、より一層丁寧に進めていく必要があると考えているため、スケジュ

ールありきとならないよう配慮いただくことを改めてお願いしたい。

【重見幹事長】
・骨子案については分かりやすい内容にしてほしいとの意見をいただいた。しっかりと認識したうえで、構成員の皆様と議論を深めていきたい。
・スケジュールありきにならないようにとのご意見もいただいた。スケジュールありきにならないように意識する一方で、３月末までに結論を出すという目標も構成員で共有されているため、そこを目指して丁寧に議論を進めていく。

【新見市 山田市民生活部長】
・再構築費用の精査において、鉄道の存続やバスへの転換にかかる初期投資、および年間運営費の試算が今回示された。
・その中で、７月協議会でご説明のあったバス転換等を選択する場合のＪＲ西日本からの支援拠出金の具体的な内容についても、極めて重要な要素であると考えている。このため、仮にモード変更を選択するとなった場合には、どのような条件の助成あるいは支援をいただけるのか。
・ＪＲ西日本には、今後の協議会や幹事会の中で、その具体的な内容についてお示しをいただきたい。

【庄原市 岡本市民部長】
・庄原市からは、７月の協議会において発言をさせていただいた、本市独自の調査事業の進捗状況についてお伝えする。
・鉄道でしか成し得ない可能性を含め、沿線地域の地域資源を観光に活用する魅力向上策に係るアイデア募集として、市内３会場での意見聴取とインターネット上のアンケートフォームでの意見募集を行ったところ、現地会場では延べ29名が参加、インターネットでは全国各地の10代から80歳代までの方から126件のアイデアが寄せられている。
・今後は内容ごとに分類し、主だったアイデアを委託事業者により多角的にシミュレーションし、12月開催予定の幹事会で一定の報告ができるよう取り組んでいく。
・次に、今後の住民向け説明会についてである。
・本市ではこれまでも再構築協議会における議論の状況については、広報誌や議会への説明などを通じて市民にお伝えしてきた。
・今後11月の協議会で骨子案が示される予定であることを踏まえ、その前後で実証事業の取り組み状況や比較検討の考え方、骨子案の内容等について、市民に直接説明する場を設けることとしている。
・会場で頂戴する声については、地域の貴重なご意見として承り、再構築方針決定に向けた総合的判断に活かしていきたいと考えている。

【重見幹事長】
・７月協議会でご発言のあった独自調査について、前に進んでいることをご報告いただいた。大変心強く思っている。調査の報告や地域のご意見を今後の議論に活かしたい。。

【ＪＲ西日本 梶浦岡山支社副支社長】

・先ほど新見市から再構築後の支援に対する具体的な内容についてご意見を頂戴した。再構築後の地域交通に対する当社の負担の基本的な考え方は、７月の協議会でお示ししたとおりである。鉄道による再構築、他モードによる再構築、いずれの場合でも、当社はこの地域で交通を担ってきた事業者として一定の役割を果たしていく考えである。
・本日ご意見を頂戴した具体的な内容ということについては、今後の協議会などに向けて検討してまいりたいと考えている。
・なお、前回の協議会でも申し上げたとおり、当社としては再構築後の交通モードに関わらず、地域のプレイヤーの一員として関わっていく考えである。
・ちょうど昨日（１０月２６日）であるが、新見市で新たに「観光地経営戦略会議」がスタートしている。私も委員の１人として参加した。当社グループの日本旅行も関わってまいる。新見市の交流人口拡大を通じた地域の活性化に向けて、私どもも地域の皆様と一緒に考えてまいる。
・この事業はあくまで１つの例であるが、当社グループのリソースを活用して、そういった連携、沿線地域のまちづくりへの関与、こういったものについては、再構築方針の策定を待たずに始められることもあろうかと思っている。方針策定の議論と並行して、私どもでは引き続き自治体の皆様と連携し、コミュニケーションを取ってまいりたいと考えているので、この観点でもよろしくお願いする。

【呉工業高等専門学校 神田教授】

・今日の資料で実証Ｂを含めた様々なデータやファクトが揃ってきた。今後の11月の再構築方針の骨子の策定に向けて、今日の幹事会を踏まえて、色々な議論や検討が進んでいくが、いくつかの視点や考慮すべき点を申し上げたい。
・まず一つは、今日のデータやファクトで示された数字は全ての効果を包含しているわけではないという点である。あくまで計測可能な効果を数値化したものであり、定量化が容易ではないものは捉えきれていない。この数字が全てではないという認識は皆様で共通かと思うが、その点を踏まえて判断していくべきであることはあらかじめ申し上げておきたい。ただし、計測できていない効果のウェイトが極端に大きいわけでもなく、計測すべきことは概ね計測できていると考えている。
・その上で、今後の再構築の方針を検討するにあたっては交通の役割という観点で整理する必要がある。備北バスからの話にもあったように、交通には「地域内交通」と、比較的足の長い「地域間交通」がある。それぞれバス、鉄道の適性があるはずである。実証実験の中で捉えきれていない可能性もあるが、これらを切り分けて整理した方が良い。
・また、鉄道やバスの役割の中でも、特に鉄道において発現しやすい効果として、定性的な価値を含めて様々挙げられていた。交流の要になること、集客力、街の格、認知度、誇りといった価値は当然鉄道の方が大きく、定量的に測れない部分もあるが、定性的かつ住民のマインドとしては大きいものである。こうした定性的な効果をどう評価していくか。自治体からも、定量的な価値以外の定性的な効果も評価してほしいという意見が出ていた。

・したがって、モードを選択する際は、数字ありきではなく、定性的な効果も含めて総合的に判断すべきである。次回、何らかのモードが示された時に、モードだけの議論を行い、それぞれの持つ特性や効果を置き去りにすることは望ましくない。仮に鉄道を残す場合、バスが発現していた効果をどう補うのか。バスに転換する場合には鉄道が持っていた効果をどう補完し、別の形で発現させるのか。再構築方針のまちづくりの項目で取り込んでいただきたい。費用を比較するだけでなく、他方が持っていた長所をどう補うか、選択したモードの短所をどう補うかという点まで踏み込んで議論することを強くお願いしたい。
・加えて、これまでも申し上げてきたが、20年・30年先の地域をどう描くか、そこから現在の交通のあり方を考えるべきではないか。第９回幹事会でも庄原市、新見市にプレゼンテーションをいただいたが、まだ自分の中で内容が腑に落ちていない。その原因は、現在の行政計画と時間軸が合わないことにあるだろう。例えば総合計画で計画の対象期間が10年、公共交通計画で５年程度である。20年・30年先の地域をどう描くか、地域の中で十分な議論ができているかというと、そうではないのではないか。

・しかし、客観的な20年後、30年後のデータは存在する。例えば、国立社会保障・人口問題研究所が推定する将来人口推計を見れば、沿線地域がどうなるか見えてくる。また、過去10年、20年の推移から将来を予測することも可能である。例えば、旧庄原市内の市町単位で見ると、旧西城町や旧東城町はこの20年で人口が3～4割減少（住民基本台帳人口ベース）している。これを踏まえれば20年、30年後の人口は概ね推し量ることができるだろう。そうした現実を踏まえ、交通をどう支えるか、地域をどう維持するかをバックキャストで考えることは可能ではないか。
・先ほどの議論の中で、庄原市が住民と対話を重ねることで住民の声を拾っているとの話があったが、そこから将来像を判断しようとしていることは評価したい。20年後、30年後を考える際には、できるだけデータとファクト、そしてそこからの考察に基づいて将来像を設定した上で、方針を検討すべきである。近視眼的な形になるべきではない。
・少し視点を変えるが、鉄道を廃止してバスに転換すれば安泰というわけではないことは、三江線や北海道の例から見ても明らかである。代替案を考えるにあたっても、この20年、30年という時間軸で持続可能性を考えるべきである。短期と中長期を切り分けて考える必要がある。

・そして、誰がどのような体制で実行していくのか。これまで鉄道事業者と地域の間で十分な連携ができていたかといえば、答えは明らかである。しかし、今後の議論ではＪＲも地域づくりに関わる姿勢を示している。初年度の最後の協議会でも人材や、出資の話があったが、「出資」という言葉には、単にお金を出すだけでなく、関わり続けるというメッセージが込められていると理解している。そうした中で、利用促進策、地域活性化策をどのように進めていくのか。その絵姿を描くべきである。本日、第三セクターといった形式の話も議論に出てきていたが、中身の議論もしっかりと実施すべきである。
・最後に、最終的なモードを検討する中でのアウトカムについては地域がどれだけ活性化するかである。沿線地域の方々と話す中で、鉄道がなくなることへの不安を深掘りして

いくと、その不安の根源は「自分の住んでいる地域の将来が一体どうなるのか」という点にある。沿線地域はどうしたいのか、将来どうなるのか、どう答えていくのかを問われていて、これは交通手段としての鉄道かバスかという議論を超えた問題である。

・今日の議論では赤字額も示されたが、20年、30年というスパンで考えれば何百億円という規模になる。そのお金をどこにどのように投資して地域を活性化させるのか、という議論になっていくはずである。こうしたお金の使い方の議論は再構築協議会の議論の範囲外かもしれないが、いずれ必ず議論しなければならないことである。

・以上の点を踏まえ、再構築協議会の結論として書くべきことと、その先を見据えて記載すべきことを整理した上で、骨子が示されることを期待する。

【重見幹事長】

・多岐にわたるご示唆をいただいた。その中でも、従来から先生と議論している「地域の20年、30年後の将来像をどう描くか」という点は少し足りない部分もあるかもしれない。構成員としっかり議論したい。

・また、その話の延長線上にある地域づくりのプレイヤー・主体という部分では、先ほどＪＲにも参画してもらうという話があった。我々もしっかりと議論を重ねたい。

７．閉会