

第 1 回芸備線再構築協議会幹事会 議 事 次 第

〔 令和 6 年 5 月 1 6 日 (木)
1 4 : 0 0 ~ 1 5 : 3 0
TKP ガーデンシティ岡山 4 A 〕

1. 開会

2. 幹事長挨拶

3. 議事

- (1) 芸備線再構築協議会幹事会規約別表の変更について
- (2) 今後の協議における共通認識について
- (3) 幹事会における検討の進め方について
- (4) 調査事業の検討について
- (5) 協議会・幹事会における予算等の検討について
- (6) その他

4. 閉会

配付資料一覧

第1回芸備線再構築協議会幹事会 出席者名簿

資料1 芸備線再構築協議会幹事会規約

資料2 芸備線再構築協議会及び幹事会 今後の協議における共通認識

資料3 芸備線再構築協議会幹事会における検討の進め方

資料4 調査事業の検討

資料4① 岡山県提出資料

資料4② 広島県提出資料

資料4③ 新見市提出資料

資料4④ 庄原市提出資料

資料4⑤ JR西日本提出資料

第1回 芸備線再構築協議会幹事会 出席者名簿

(敬称略・順不同)

所 属	役 職	氏 名	備 考
国土交通省中国運輸局	交通政策部長	阪場 進一	幹事長
	鉄道部長	靱 尚太	幹事長
岡山県	県民生活部長	玉置 明日夫	
	土木部技術総括監	川上 次郎	
広島県	地域政策局長	岡田 浩二	
	土木整備担当部長	栢 英彦	
新見市	福祉部長	古家 孝之	
	建設課長	西山 優深	(代理出席) 建設課 参事 太田 俊之
庄原市	生活福祉部長	岡本 貢	
	環境建設部 建設課長	杉谷 美和紀	
西日本旅客鉄道株式会社	岡山支社 副支社長	浅井 昌容	
	広島支社 副支社長	奥井 明彦	
公益社団法人広島県バス協会	専務理事	赤木 康秀	
公益社団法人岡山県バス協会	専務理事	岡田 和史	欠席
岡山県警察本部	交通規制課長	森本 隆弘	(代理出席) 交通規制課 課長補佐 風呂橋 諭
広島県警察本部	交通規制課長	菅野 貴之	(代理出席) 交通規制課 課長補佐 花田 憲治
独立行政法人国立高等専門学校機構 呉工業高等専門学校	教授	神田 佑亮	
国土交通省中国地方整備局	建政部長	田宮 庸裕	
広島市	道路交通局長	戸田 祐二	(代理出席) 道路交通局 参与 山田 晃彬
三次市	地域共創部長	矢野 美由紀	

国土交通省説明資料

令和6年5月16日

○分割及び経営形態についての考え方

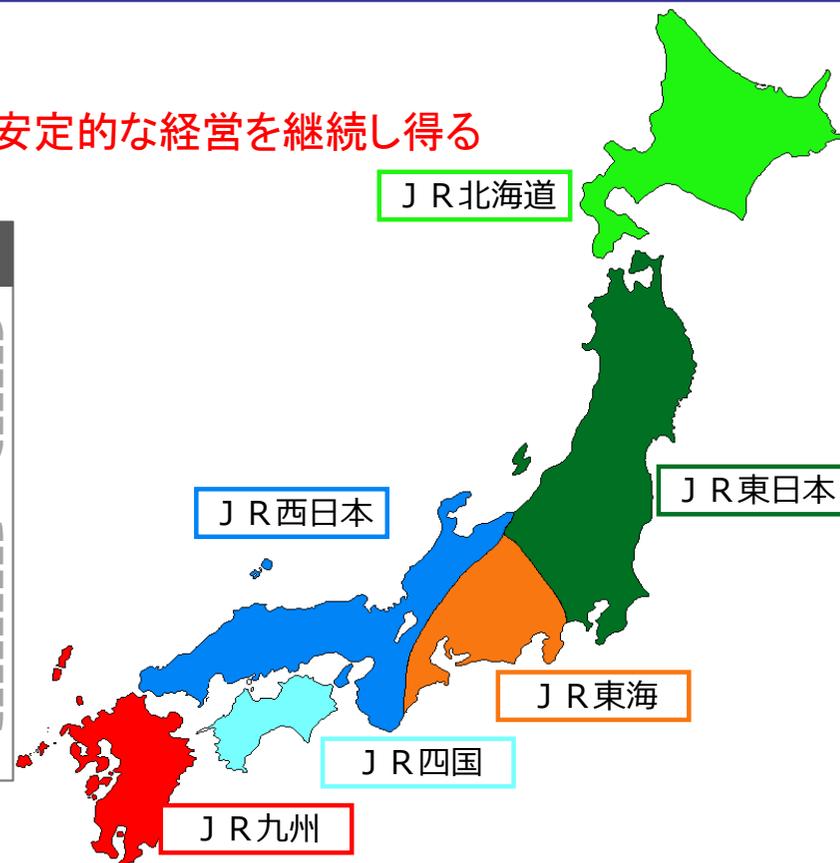
- 新しい経営形態は、特殊会社とするが、できるだけ民間企業と同様の経営の自由、自主性を有することとなるよう、国の監督規制は必要最小限にとどめ、経営者が経営について権限と責任を持ち当事者能力が発揮できる経営体制とする。
経営基盤の確立等諸条件が整い次第、逐次株式を処分し、できる限り早期に純民間会社に移行する。
- 旅客部門を全国6社に分割し、貨物部門については旅客部門から経営を分離する。

(日本国有鉄道再建監理委員会「国鉄改革に関する意見」より)

○JR会社間の収益調整措置等

- いずれの会社も発足時において採算がとれ、将来にわたって安定的な経営を継続し得る基盤として、以下の収益調整措置等が講じられた。

本州3社	3島会社	貨物会社
長期債務の一部を負担 JR東日本 4.2兆円 JR東海 0.5兆円 JR西日本 1.1兆円	長期債務の負担 なし	長期債務の一部を負担 JR貨物 0.1兆円
新幹線施設リース料 JR東日本 2.6兆円 JR東海 5.1兆円 JR西日本 0.9兆円	経営安定基金の設定 ※基金の運用益により、毎年生じる営業損失を補填 JR北海道 6,822億円 JR四国 2,082億円 JR九州 3,877億円	アポイダブルコストルールの設定 ※線路の維持管理に関わる様々なコストのうち、貨物輸送により傷んだレール、枕木などの修繕費のみを負担



3. 現行制度での再建はもはや不可能である

(1) 現行制度を維持すべき特別の意義はあるのか

①全国ネットワーク論

全国交通ネットワークについては、各種交通機関の発達した今日においては、原則として、利用者の自由な選択により自動車、鉄道、航空等が各々その特性に応じて役割を分担することにより形成、維持されており、鉄道のみによる全国交通ネットワークを考える必要性に乏しい。基本的に鉄道は、旅客、貨物ともにそれぞれその特性を発揮し得る分野を中心として効率的な運営を行うべきものである。

③シビルミニマムとしての輸送の確保

シビルミニマムとしての輸送サービスについては、基本的には輸送需要に応じた最も効率の良い交通機関により確保されるべきものである。また、鉄道によらざるを得ない場合においても、多くの中小私鉄がその役割を担っている点から見て、国鉄という形で維持しなければならない必然性はない。

(2) 分割・民営化はローカル線の切り捨てにつながるのか

公社制度の下で全国画一的な運営を続ける限り、地域の実情に即した活力ある経営を期待することは不可能である。その意味で、現行経営体系の下で採算性の良くない路線を運営していく場合の方が、逆に一部地域から鉄道がほとんどなくなってしまう事態になりかねない。むしろ、今のうちに分割・民営化という抜本的な改革を行えば、地域と一体となった活力ある経営が行える結果、鉄道を地域住民の足として再生し、残していくことが可能となるとなるのである。

平成13年にJR本州三社、平成28年にJR九州が、旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の対象から除外。

国鉄改革の趣旨を踏まえた事業経営の確保のため、

国土交通大臣は、法附則第2条に基づき、JR本州三社・JR九州が踏まえるべき事業経営の指針を策定、公表

(本州三社) 国土交通省告示第1622号 (平成13年11月)

(JR九州) 国土交通省告示第1272号 (平成27年12月)

【 指針 [配慮すべき事項] の主な内容 】

1. JR会社間における連携及び協力の確保に関する事項

- 他の会社の営業路線をまたがって乗車する旅客の運賃及び料金を定める場合の配慮 (通算制、遠距離逓減)
- 鉄道線路を貨物会社に使用させる場合、追加的に発生する経費相当額を基礎とする (アポイントメントルール)
- 他の会社との駅、鉄道線路その他の鉄道施設の使用その他の鉄道事業に関する協定は、他の会社の鉄道事業の健全かつ円滑な経営及び利用者の利便に配慮した内容とする

2. 路線の適切な維持及び駅その他の鉄道施設の整備に当たっての利用者の利便の確保に関する事項

- 国鉄改革の実施後の輸送需要の動向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
- 路線を廃止しようとするときは、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向その他の新たな事情の変化を地方公共団体及び利害関係人に対して十分に説明
- 駅等の整備にあたっては、バリアフリー法の移動円滑化のため必要な措置を講ずるなど、利用者の利便の確保に配慮

3. 中小企業者への配慮に関する事項

- 地域において当該新会社が営む事業と同種の事業を営む中小企業者の事業活動を不当に妨げ、又はその利益を不当に侵害することのないよう特に配慮

- ・国土交通大臣は、指針を踏まえた事業経営を確保する必要があるときは、会社に対し**指導及び助言** (法附則第3条)
- ・国土交通大臣は、正当な理由がなくて指針に反する事業経営等を行ったときは、会社に対し**勧告及び命令** (法附則第4条)
- ・命令に違反した場合は、違反行為をした会社の取締役又は執行役に対し**罰則 (過料)** (法附則第5条)

「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針(令和5年総務省告示・国土交通省告示第2号)」より抜粋

三 地域公共交通特定事業その他の地域公共交通計画に定める事業に関する基本的な事項

1 地域公共交通特定事業について

(5) 鉄道事業再構築事業に関する留意事項

なお、東日本旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社、西日本旅客鉄道株式会社及び九州旅客鉄道株式会社(以下「**JR上場四社**」という。)の路線については、旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の一部を改正する法律(平成十三年法律第六十一号)附則第二条に基づく新会社がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針(平成十三年国土交通省告示第千六百二十二号)及び旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の一部を改正する法律(平成二十七年法律第三十六号)附則第二条に基づく新会社がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針(平成二十七年国土交通省告示第千二百七十二号)(以下「**大臣指針**」と総称する。)に留意する必要がある。また、四1(2)で述べるとおり、**JR各社のローカル路線の区間のうち、我が国の基幹的鉄道ネットワークを形成する区間については、当面、再構築協議会の対象としない**一方、大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした地域旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な状況にある区間については、地域公共交通計画に位置付けられた場合には、鉄道事業再構築事業の対象となり得る。

四 再構築方針の作成に関する基本的な事項

1 再構築協議会に関する事項

(1) 再構築協議会の組織に係る区間

なお、**JR各社のローカル路線の区間のうち、特急列車等の優等列車が拠点都市間を相互に連絡する区間を含む区間で設定されており、相当程度の利用がある区間のほか、貨物鉄道が現に走行しており、全国一元的な貨物鉄道輸送サービスの一部として重要な役割を果たしている区間、災害時や有事において貨物列車が走行する蓋然性が高い区間など、国とJR各社との間で、我が国の基幹的鉄道ネットワークを形成する区間として確認した区間は、当面、再構築協議会における協議の対象としない。**

(2) JR各社のローカル路線の区間の取扱い

再構築協議会の組織の判断に当たっては、JR上場四社については、大臣指針において、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向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ともに、路線を廃止しようとするときには、地方公共団体等に対して事情の変化を十分に説明することとされていることに留意する必要がある、単に路線の収支が赤字であるということのみでは、再構築協議会を組織する理由とならない。ただし、人口減少や少子化、自家用自動車の普及やライフスタイルの変化等の外的要因により、大幅に輸送需要が減少している場合には、輸送需要に見合った、より利便性と持続可能性の高い地域旅客運送サービスの実現を図るために、交通モードの最適化に向けた協議を行うことは否定されず、再構築協議会における協議の対象となり得る。

2024年5月16日

西日本旅客鉄道株式会社

第一回芸備線再構築協議会構成員意見に係る当社の考え

1 構成員からのご意見（※第一回芸備線再構築協議会議事概要より抜粋）

- ・JR西日本は、内部補助によるローカル線の維持が難しくなったとのことだが、本年度の業績予想は連結経常利益が1460億円で、民営化当初と比較して大きく伸びており、こうした経営状況を踏まえ、なぜ維持できないのかを説明いただきたい。
- ・JR西日本には、コロナ禍における赤字から経営努力により黒字へと転換する中で、引き続き内部補助により路線を維持していくことが難しいとされる理由を示していただきたい。

2 ご意見に係る当社の考え

- ・従来からの大きな課題である沿線地域の人口減少、道路を中心としたまちづくりの進展などの環境変化に加えて、コロナ禍を経た行動変容により特に通勤・通学やビジネスの利用はコロナ禍前よりも減少しており、自然体で元に戻るものではないと考えており、ローカル線についても従来以上に将来に向けた課題提起の加速を図っております。
- ・それらの課題に対して、営業努力を続け鉄道事業全体で更なる利便性や生産性の向上が必要と考えておりますが、民間企業である当社としては、大量輸送という鉄道の特性を發揮できていないご利用の少ないローカル線に対して、利便性や生産性を高める設備投資などを単独で行うことは困難です。今の形のままであればこの先も需要に合わせてダウンサイジング・効率化していくこととなりますが、それでは地域交通としては問題の先送りに過ぎません。
- ・大量輸送という鉄道の特性を發揮できていない線区については、持続可能な地域社会の実現（＝移動しやすい地域づくり）に向けて、線区の特性の違いや移動ニーズをふまえ、地域のまちづくりに合わせた、今よりもご利用しやすく持続可能性の高い地域交通体系を地域の皆様と共に創りあげていく必要があると考えています。
- ・地域共生企業として、今後の大幅な人口減少局面において沿線地域の課題を共に解決し、持続可能な地域社会を実現することが大切であると考え議論をお願いしております。

芸備線再構築協議会幹事会規約

(目的)

第1条 この規約は、芸備線再構築協議会規約（以下「協議会規約」という。）第9条第2項の規定に基づき、芸備線再構築協議会幹事会（以下「幹事会」という。）に関し必要な事項を定めるものとする。

(事務所)

第2条 幹事会は、事務所を広島県広島市中区上八丁堀6番30号広島合同庁舎4号館中国運輸局内に置く。

(協議事項)

第3条 幹事会は、協議会規約第9条第1項により議長の命を受けた事項を協議する。

2 前項の協議は、必要な調査事業及び実証事業（交通手段再構築実証事業計画に係るものを除く。）の実施内容及び費用負担に関して決定することを含むものとする。

(組織)

第4条 幹事会は別表に掲げる幹事をもって組織する。

2 幹事会は、協議会の構成員が変更された場合、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）第29条の3第5項各号に掲げる者に準ずる者として幹事とすることが妥当である者がある場合その他幹事について変更する必要がある場合は、協議の上、別表を変更するものとする。

(幹事長)

第5条 幹事会に幹事長を置く。

2 幹事長は、中国運輸局交通政策部長及び鉄道部長をもって充てる。

3 幹事長は、幹事会における議事運営その他の会務を総括する。

4 幹事長に事故があるときは、議長が幹事長の職務を代理する者を中国運輸局の職員から指名する。

(幹事会)

第6条 幹事会は、幹事長が招集する。

2 幹事会は、幹事（次項の規定により代理の者が出席する場合は、当該代理の者。同項を除き、以下同じ。）の過半数が出席しなければ開くことができない。

3 幹事は、代理の者を協議会に出席させることができる。

4 幹事長は、必要があると認めるときは、幹事以外の者に対して、幹事会への

- 出席、資料の提出、意見の表明その他必要な協力を求めることができる。
- 5 幹事会の公開又は非公開は、幹事と協議の上、幹事長が決定する。

(議事及び協議資料)

- 第7条** 幹事会の議事については、速やかに議事の概要を作成し、中国運輸局ホームページで公開するものとする。
- 2 協議資料は原則として公開する。ただし、非公開とすることが適当であると認める場合は、その一部又は全部を非公開とすることができる。

(事務局)

- 第8条** 幹事会の業務を処理するため、中国運輸局鉄道部内に事務局を置く。

(会計及び会計年度並びに財務に関する事項)

- 第9条** 幹事会の会計及び会計年度並びに財務に関する事項については、協議会規約に準ずる。

(委任)

- 第10条** この規約に定めるもののほか、幹事会の事務の運営上必要な細則は、幹事長が別に定める。

附 則

この規約は、令和6年3月26日から施行する。

別表（第4条関係）

芸備線再構築協議会幹事会幹事名簿

（令和6年5月16日現在）

所属	役職	氏名	備考
国土交通省中国運輸局	交通政策部長	阪場 進一	幹事長
	鉄道部長	靱 尚太	幹事長
岡山県	県民生活部長	玉置 明日夫	
	土木部技術総括監	川上 次郎	
広島県	地域政策局長	岡田 浩二	
	土木整備担当部長	栢 英彦	
新見市	福祉部長	古家 孝之	
	建設課長	西山 優深	
庄原市	生活福祉部長	岡本 貢	
	環境建設部建設課長	杉谷 美和紀	
西日本旅客鉄道株式会社	岡山支社副支社長	浅井 昌容	
	広島支社副支社長	奥井 明彦	
公益社団法人広島県バス協会	専務理事	赤木 康秀	
公益社団法人岡山県バス協会	専務理事	岡田 和史	
岡山県警察本部	交通規制課長	森本 隆弘	
広島県警察本部	交通規制課長	菅野 貴之	
独立行政法人国立高等専門学校機構 呉工業高等専門学校	教授	神田 佑亮	
国土交通省中国地方整備局	建政部長	田宮 庸裕	
広島市	道路交通局長	戸田 祐二	
三次市	地域共創部長	矢野 美由紀	

芸備線再構築協議会幹事会 事務局説明資料

令和6年5月16日

国土交通省 中国運輸局

○芸備線再構築協議会の目的

芸備線再構築協議会は、芸備線（備中神代駅から備後庄原駅まで）の交通手段再構築（鉄道再構築又はバス転換等）に関する方針の作成に必要な協議を行うための協議会として、芸備線の沿線地域のまちづくり、観光振興の観点も含めた議論を行い、より利便性・持続可能性の高い最適な地域公共交通を実現することを目指して組織されたものである。なお、議論に当たっては、広域的な見地から、特定区間に備後庄原駅から広島駅までの区間を加えた全線を対象として幅広い議論を行う。

○芸備線再構築協議会及び幹事会で協議を進めるに当たっての共通認識

（第 1 回協議会における議論の概要）

第 1 回芸備線再構築協議会においては、地域交通法基本方針に基づいて、「存続ありき」「廃止ありき」との前提を置くことなく、具体的なファクトとデータに基づき、最適な交通モードの在り方について議論していく認識が構成員間で共有されたほか、構成員からは、芸備線やその沿線地域の現状について、透明性を確保してデータに基づいて議論を進めていくこと、あらゆる取組を講じて芸備線の可能性を最大限追求していくこと等の意見表明があった。

また、この協議会の枠組みにおいては、まずは調査事業により芸備線やその沿線の現況を把握し、どのような取組がふさわしいかなど、具体的な事業は幹事会において検討・実施を行っていく方針が議長から示され、幹事会において実務的な議論を進めていくこととされた。

（芸備線再構築協議会及び幹事会で協議を進めるに当たっての共通認識）

上記を踏まえ、芸備線再構築協議会及びその下部組織である幹事会においては、次に掲げる共通認識の下、取組や議論を進めていくこととする。

- 一、地域交通法基本方針のとおり、具体的なファクトとデータに基づき、より利便性・持続可能性の高い公共交通の実現に向けた最適な交通モードの在り方について、真摯に議論していくこと
- 一、芸備線再構築協議会で議論する、3年以内を目安とした期間を通じて、持続可能な地域社会の実現、沿線地域のまちづくり、観光振興の観点も含め、特定区間における交通手段再構築について議論していくこと
- 一、沿線地域の住民等の関係者の理解が得られるよう、透明性のある議論を行うこと

芸備線再構築協議会幹事会における検討の進め方

1. 芸備線再構築協議会幹事会での検討事項

地域交通法に基づき、再構築協議会・幹事会においては、交通手段再構築、すなわち、

- ①旅客鉄道事業による輸送を維持（鉄道再構築）
- ②鉄道の全部又は一部を他の交通モードに最適化（バス転換等）

のいずれかにより利便性・持続可能性の向上を図るための方策を検討することとされている

2. 第1回芸備線再構築協議会における各構成員発言

- ・ 存続・廃止の前提を置かず、ファクトとデータに基づいて議論することは構成員の共通認識
- ・ 構成員の意見は以下のとおり
 - (1) 既存データの提供とこれに基づく議論を行うべき
 - (2) 芸備線の可能性を最大限追求したい
 - (3) 調査事業・実証事業の実施に当たっての意見

3. 芸備線再構築協議会幹事会における検討の進め方

（検討の基本的考え方）

- ①芸備線の可能性を最大限追求する
- ②より利便性・持続可能性の高い公共交通の実現に向けた最適な交通モードの在り方を検討する

（当面の進め方）

- ・ ①について、既存データ（まちづくり・観光振興に関するデータを含む。）に基づく検討を実施（検討のイメージは次頁）
- ・ 新たに把握の必要が生じたデータについて調査事業を実施

4. 芸備線再構築協議会幹事会における当面の検討イメージ

芸備線の利用者を増加させる取組や、利用者の利便性や地域への波及効果を高める取組による相乗効果に加え、利用者数とは別個の芸備線自体の価値を見出すことにより、芸備線の可能性を追求していく

(具体的な検討の内容) ※基本的考え方：芸備線の可能性を最大限追求

$$\text{①利用者数の増加} \times \left(\begin{array}{l} \text{②a 利用者本人の便益の増加} \\ + \\ \text{②b まちづくり・観光振興の観点} \\ \text{も踏まえた地域への波及効果} \end{array} \right) + \alpha \text{③その他} \\
 = \text{芸備線による地域への多様な価値の創出}$$

(各要素の検討イメージの例)

① 利用者数の増加

：移動需要の創出（利便性向上、新見・庄原地域を面で捉えた他の公共交通との連携、沿線住民の行動変容、利用者減少の要因分析 等）

② a 利用者本人の便益の増加

：利便性・快適性が向上するサービスの提供等による利用者本人の便益の増加

② b まちづくり・観光振興の観点も踏まえた地域への波及効果の増加

：域内観光消費・住民の買物消費の増加、地域への波及効果の創出

③ α その他

：利用者数とは別個の価値について検討 ※データとファクトに基づき議論できるものを基本とする

1. 構成員意見

- ・ 鉄道特性も含め前提を置かず議論したい（岡山県・新見市）
- ・ J R 西日本は詳細な芸備線のデータ等を示してほしい（岡山県・新見市）
- ・ 芸備線の可能性を最大限追求していくべき（広島県・庄原市）
- ・ 移動需要・供給マッチングや潜在需要の掘り起こし等が必要（広島県）
- ・ 芸備線の新たな価値や役割を見出したい（庄原市）
- ・ 利用者減少の理由を早急に確認すべき（神田教授）

2. 各構成員が保有する既存データの共有・議論

- ・ 各構成員が保有する既存データを共有した上で、芸備線の可能性を最大限追求するため、「利用者の増加」「利用者本人の便益の増加」「まちづくり・観光振興の観点も踏まえた地域への波及効果の増加」等を議論
- ・ J R 西日本が保有する芸備線の最新データのほか、災害リスクなどの将来的な負担に関するデータを共有して議論
- ・ 既存データに基づく議論も踏まえて、芸備線の可能性を追求するための調査について、その必要性を議論した上で、実施を検討