

第1回 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（第2期） 議事概要

日時：令和7年10月10日（金）14:00～16:00

場所：合同庁舎第4号館全省庁共有1214 特別会議室

○事務局

定刻となりましたので、ただ今から、「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（第2期）」第1回会議を開催いたします。

冒頭の進行を務めさせていただきます、鉄道局鉄道事業課の高橋と申します。

委員の皆様には、大変ご多忙のところ、ご出席いただき、心から御礼申し上げます。

委員構成及び出席者名簿も配付しておりますが、前回に引き続き、竹内健蔵先生に座長をお引き受けいただくことになっております。

なお、羽藤委員、吉田委員は、本日、都合により欠席となっております。

議事に入ります前に、まず、鉄道局審議官の田島よりご挨拶を申し上げます。

○田島審議官

本日は、皆様、ご多忙の中、「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（第2期）」第1回会議にご参加いただき、誠にありがとうございます。会議の開催にあたり、一言、ご挨拶させていただきます。

本検討会は、第1期として令和4年に全5回開催し、鉄道事業者や自治体へのヒアリングやアンケート調査を行うとともに、委員の皆様に活発にご議論いただき、その結果を、令和4年7月に提言として取りまとめていただきました。

この提言を踏まえ、令和5年に地域交通法の改正を行い、再構築協議会の仕組みを創設したほか、鉄道事業再構築実施計画の認定により社会資本整備総合交付金を活用できるようにするなど、ローカル鉄道の再構築を促進するための制度面・予算面での枠組みを整えました。これまで、ローカル鉄道の再構築の取組みが全国に進んできていると実感しております。

一方で、法施行からもうすぐ2年となりますが、事業者や自治体から、要請などの場面を通じて、ローカル鉄道に関する制度の充実・強化や、全国的な鉄道ネットワークの在り方等について、様々なご意見をいただいております。

こうした状況の中で、今回、第2期を開催することになりました。検討会の委員の皆様におかれましては、各地域での取組状況を踏まえ、豊富な経験と知見により、多様な観点から忌憚のないご議論を賜りますようお願い申し上げ、私の挨拶とさせていただきます。

○事務局

それでは、これから議事等に入りますので、傍聴しておられるプレスの方はご退出願います。

（報道機関退出）

それでは、これ以降の議事進行を検討会座長の竹内先生にお願いしたいと存じます。
座長、よろしくお願いいたします。

○竹内座長

竹内でございます。皆様のお忙しい中お集まりくださりまして、どうもありがとうございます。第1期の時からこの検討会には参加させていただき、その成果が反映されて今着々と状況が変化しつつある中におきまして、現在の状況を知ることによって、今後の地域交通のあり方に資する、活発な良い議論ができればと思っております。よろしくお願いいたします。

それでは早速議事に入りたいと思います。

まず議事のはじめに、本委員会を再開する趣旨と課題の説明、これは資料1。それと、ローカル鉄道の再構築に関するこれまでの取組み、これは資料2ですが、以上につきまして、事務局よりご説明をお願いいたします。

○事務局

お手元に資料1と資料2がございます。今審議官の田島から紹介がありました話もがございますので、資料2の方からご説明させていただければと思います。委員の皆様にはすでに釈迦に説法で、おさらいになってしまう部分も多かろうと思いますが、どうぞよろしくお願いいたします。

資料2をめくっていただいて、右下のページ番号1ページでございます。ローカル鉄道の状況の変化と書いてございます。

国鉄改革の時の経緯として、都市路線の内部補助を通じて、不採算路線を含めて鉄道のネットワークを維持していくことができると考えられておりました。一方、国鉄改革から40年近く経過し、人口減少、少子高齢化は言うまでも無く、国道、それから乗用車の充実、またバスの運行系統も道路の整備に伴って拡大してまいりました。左下の円グラフにありますとおり、JR旅客6社における輸送密度2,000人未満の路線の割合は、昭和62年は16%だったものが、令和元年には31%、令和4年度には33%と倍以上に膨れ上がっているということでございます。

また、同じく6社における路線別の輸送密度、黄色が1,000人未満、また緑色が1,000人以上2,000人未満ということで、国鉄改革の時には4,000人未満でも経営が厳しいというものでございましたが、日本全国こういった状況で今運行しているということが実態でございます。

2ページにいきまして、これも先ほどご案内がございましたとおり、2年前、この検討会で第1期の先生方にご議論いただいて、法改正をさせていただきました。令和5年度に創設した仕組みとして、それまでの法定協議会に加えて、国が組織する再構築協議会という、国が参加する形での協議会を設けました。また、社会資本整備総合交付金による支援も可能としたということが、当時の制度改正の内容となっております。左下にございます、鉄道事業再構築事業ということで、先ほど4,000人というお話をしましたが、それは大量輸送機関としての鉄道の特性を生かしたサービス提供が可能かどうかというメルクマールであり、

それを切るものに対して、地方公共団体と事業者が共同で再構築実施計画を作成し、目的を記載するというものです。

それにつきまして、社会資本整備総合交付金を赤字で記しておりますが、そういうものを使って、地域で決めていただいたものについては全力でバックアップをすると、また鉄道軌道安全輸送設備等整備事業という予算もございますので、それも使ってパッケージで重点的に支援する、また法令上の特例措置も設けたということでございます。

3 ページにいきまして、今申し上げました鉄道事業再構築実施計画というものが、これまでに 19 件認定をされております。こうしたものについて、下にあるような新駅の設置・新車両や IC カードの導入、それから駅舎の改良、また線路設備自体の更新というものにも社会資本整備総合交付金をご活用いただいているということでございます。

4 ページになりますけれども、再構築協議会は今まで 1 例で設置されてございまして、JR 西日本から中国運輸局に対して要請いただいた芸備線ということで、芸備線再構築協議会を現在開催しているというものでございます。利用状況につきましては右肩にございまして、令和 6 年度で 1 日当たり 81 人、19 人、76 人といったものについて、今後どうするかということをご議論いただいているというのが再構築協議会の設置事例ということになっております。

5 ページと 6 ページでは、国のローカル鉄道、あるいは鉄道ネットワークに関する考え方を示したものでございます。いろいろ書いてございますが、一つは、（基本方針に記載のとおり）基幹的鉄道ネットワーク、すなわち特急列車が走っていたり、貨物列車が走っていたりするものについては国として JR が維持することが重要。もう一つは、（大臣指針に記載のとおり）JR の在来線については、基本的に JR の方で維持していただき、またそれが難しくなった時には、住民の方々などにご説明をしていただく。また、それ以外の地方のローカル鉄道については、地域の皆様でご議論をいただいて、そこで成案を得たものについては、先ほど申し上げたような仕組みで、国としてのバックアップをしていく、というような考えでもって、国としてはお示しをしているというところでございます。

7 ページですが、鉄道ネットワークのあり方等の議論の深化というものであります。いわゆる骨太の方針などに、鉄道ネットワークのあり方の議論を深化するということが謳われております。これに基づきまして、本検討会も皆様の貴重なご意見を頂戴する機会として開催させていただきました。

8 ページでございます。鉄道ネットワークのあり方に関する国と地方の意見交換の場というものを、8 月 26 日に開催させていただきました。知事の皆様から石破総理に鉄道に関するご要請をいただいた際に、総理から国土交通省との意見交換をしたらどうかという言葉があったことも踏まえ開催させていただきました。こちらにございまして、滋賀県三日月知事、鳥取県平井知事、広島県湯崎知事、山口県村岡知事のご出席、また新潟県花角知事からの書面でのご意見提出をいただき、30 分という短い時間ではありましたが開催をしたところでございます。その時の主な意見、非常にかい摘まんだもので申し訳ないのですが、9 ページ・10 ページに示しております。

下線部のところだけ申し上げさせていただくと、広島県湯崎知事からは、国として必要と

考える鉄道ネットワークの範囲と考え方を示してほしいと、これは知事から何回も言われているものでございます。それから、JRの内部補助の考え方、国鉄改革の時にあったその考え方を示してほしいと。JR西日本の利益は大幅に増加しているのではないかとということで、3つ目のボツにあるとおり、国鉄改革のこれまでの経緯を踏まえて、財政面も含め、国としてネットワークに責任を持ってほしいということをおっしゃっております。

山口県村岡知事は、鉄道は地域の重要インフラであり、ネットワークを維持していただきたいということを、やはりおっしゃっております。また2つ目にあるとおり、鉄道の災害復旧の際には1日も早く復旧させるということであって、被災を機に廃止ということではないのではないかと問題提起をされてございます。

鳥取県平井知事は、鉄道があること自体がまちの活力であって象徴である。ローカル鉄道というけれども、国全体のためであるということをおっしゃっているところでございます。

滋賀県三日月知事は、鉄道ネットワークが基盤であるということと、やはり「乗ってなんぼ」と言いますか、利便性を向上させて需要を喚起することが重要であるというご意見。また、財源の問題については、公共財であることを明示して財源の創設拡充を図って、それを地域に配分することが重要ではないかというようなご意見をいただいたところでございます。

次の10ページは、新潟県花角知事からいただいた書面の内容でありまして、国として必要なネットワークの範囲を示すこと、内部補助、路線の維持に関する国の責任のあり方、また被災時について安易に存廃や再構築の議論を行わないようにということで、皆様と同じ意見をお持ちということであります。

中野国交大臣からは、そういったご意見を踏まえて、鉄道ネットワークのあり方の議論の深化は骨太の方針に記載があるということを改めて言っていただき、有識者のご意見をお聞きしながら議論を深めてまいりたいという言葉がありまして、そういったことも踏まえ、今回の検討会を開催させていただいているという次第でございます。

11ページは、まさにこの委員会、それから先生方のご紹介、検討会の進め方のイメージということでございます。概ね月に1回ぐらいのペースで開催させていただき、本日もそうですけども、運輸局からのヒアリングですとか、事業者、あるいは都道府県からのヒアリングを行って課題を整理していくということを想定しております。

資料1の方に戻っていただきまして、1は今申し上げた開催趣旨のところで、2に整理すべき課題ということで3つ書いてあります。地域がローカル鉄道などの公共交通を検討していくにあたって、必要な情報や検討すべき課題、また、ローカル鉄道を取り巻く現状についての地域の受け止め方について整理をして、この場で皆さんにお示しすることができればと考えております。さらに、令和5年の地域交通法改正により制度化された、先ほど申し上げたような制度についての総括と、今後さらに充実・強化していく点があるか、ということについてご議論をいただければと考えております。

簡単でございますが、これまでのご説明でございます。

○竹内座長

ご説明ありがとうございました。それでは、本日は3つの運輸局からの、各地域でのロー

カル鉄道の再構築に関する取組事例をご説明いただくという予定にしております。

それでは最初の運輸局として、関東運輸局よりお願いいたします。

○関東運輸局

資料3をご覧くださいと思います。まず関東運輸局管内の一都七県においては、鉄道事業再構築実施計画の認定を受けた地域鉄道はございません。認定に向けて具体的な動きがあるものが1件、茨城県ひたちなか海浜鉄道がございます。

それでは具体的な路線について、資料に基づいてご説明いたします。まず、一枚おめくりいただきまして、千葉県のJR東日本久留里線でございます。久留里線は、千葉県木更津市の木更津駅から袖ヶ浦市を通りまして、君津市の上総亀山駅までの路線になってございます。このうち議論の対象になっているのは、君津市内の久留里駅から終点の上総亀山駅までの区間でございます。

議論の経緯ですが、令和5年3月にJR東日本千葉支社から千葉県と君津市に対しまして、この区間の地域交通のあり方の議論の申し入れがございました。具体的には、久留里―上総亀山間については、平均通過人員が1日あたり55人と、鉄道の特性である大量輸送のメリットを発揮できていない状況であることなどを踏まえまして、この区間について沿線地域の総合的な交通体系に関する議論を行いたいため、協議の場の設置の検討をお願いしたいというものでございました。これを受けて同年5月に、千葉県が事務局となりまして「久留里線沿線地域交通検討会議」を立ち上げられまして、県と君津市、JR東日本千葉支社、有識者、住民代表を委員としまして、オブザーバーとして沿線自治体と関東運輸局が参加をする検討会議を開始いたしました。令和6年までに会議を5回開催しまして、住民説明会も3地域に分けて実施をされ、住民アンケートも実施をされ、令和6年10月に自動車中心の交通体系への移行により、より利便性の高い地域公共交通が実現すると考えられるとする報告書を取りまとめられています。この取りまとめを踏まえまして、11月にJR東日本千葉支社からこの区間の鉄道は、バス等を中心とした新たな交通体系へのモードチェンジが必要との見解とともに、沿線エリアの地域振興に引き続き努めるということを報道発表されております。

これらの動きを踏まえまして、「君津市地域公共交通会議」に議論を移しまして、令和7年1月に、これまでの経過を報告するとともに、6月の会議において君津市から現行の久留里線が1日8.5往復しているのですけれども、これよりも利便性を上げた1日13往復の代替バスルート案を提示されました。この代替案について、7月と8月に3地域でそれぞれ住民説明会を開催しまして、意見交換が行われているところでございます。

今後、来週にまた再度、地域公共交通会議が開催され、住民説明会を踏まえた対応の方向性などについて事務局から説明をされ、それらを踏まえて具体的な運行案を協議していく予定となっております。

以上のとおり、申し入れの直後に千葉県が事務局となって検討会議を開催するなど、市によって地域公共交通会議で議論が行われるまでの間、県の積極的な参画があったこと、代替バスの運行について、現行の鉄道よりも頻度が高く、地域の皆様の利便性が上がる計画となっていることが、ある程度議論が進んでいるポイントになるかと思っております。

続いて、同じく千葉県の三セクのいすみ鉄道です。現時点で再構築の議論はありませんが、脱線事故からの復旧に向けた検討をされておりますので、ご参考に紹介します。

令和6年10月に脱線事故がありまして、千葉県いすみ市の大原駅から大多喜町の上総中野駅までを結ぶ全線が運休をして、現在も復旧工事中となっております。このうち、東側の大多喜駅から大原駅までの運転再開予定は令和9年秋頃となっております、復旧費用が14.5億円程度となっております。この復旧工事の検討に当たりましては、当局も技術的助言等を行っております。費用は県と関係市町が負担予定となっており、現在、鉄道施設総合安全対策事業の活用を引き続きご要望されております。また、西側については現在引き続き調査中となっております。

続きまして、茨城県のひたちなか海浜鉄道でございます。ひたちなか海浜鉄道は、ひたちなか市の勝田駅から阿字ヶ浦駅を結ぶ三セクの路線になります。こちらは将来的な沿線人口減少に伴う存続リスクに備え、県と市による「みなし上下分離」によって経営効率化等を図るとともに、阿字ヶ浦駅から北にあるひたち海浜公園近辺までの延伸によって需要増を目指しており、現在、鉄道再構築事業を活用する方針となっております。今月、協議会にて計画変更と再構築実施計画の協議・承認が行われ、今後申請が行われる予定となっております。

それでは1ページおめくりいただきまして、群馬県・栃木県の方に移らせていただきます。まず、群馬県のＪＲ東日本吾妻線についてです。吾妻線は、群馬県渋川市の渋川駅から嬭恋村の大前駅を結ぶ路線であり、現在議論になっておりますのは、長野原町の長野原草津口駅から終点の大前駅までの区間になります。議論の経緯ですけれども、令和6年3月にＪＲ東日本高崎支社から群馬県長野原町・嬭恋村に対して、この区間の地域交通のあり方の議論の申し入れがありました。具体的には、長野原草津口駅から大前駅間については、平均通過人員が1日当たり263人と、大量輸送のメリットを発揮できていないという状況であることなどを踏まえて、鉄道の存続や廃止という前提を置かない議論が必要との認識の上で、当該区間について沿線地域の総合的な交通体系に関する議論を行いたいため、協議に参加をお願いしたいというものになります。これを受け、群馬県と長野原町、嬭恋村が検討への参加を表明され、令和6年5月にＪＲ東日本高崎支社が事務局となり、「吾妻線沿線地域交通検討会議」を立ち上げられ、県、長野原町、嬭恋村、有識者、ＪＲ東日本、関東運輸局が参加した検討会議を開始しました。この検討会議の検討にあたって、再構築調査事業を活用いただいております。また、座長として本日ご欠席ですけれども、吉田先生に作業部会での議論も含めて大変お世話になっております。

まず、この区間の利用者の約8割が学生の定期利用となっていることから、学生にとってより負担の少ない移動手段を検討するというところで、高校生とそのご家族を対象にしたアンケート調査を実施されました。

その結果、通学に2時間以上かかっている高校生が半数以上いること、また鉄道利用者の半数以上が、ご家族が駅まで送迎をされていること、また交通環境のため進学先を自由に選択できなかったという経験があるという回答も多かったことを踏まえまして、高崎市や前橋市内などに通学する遠距離の通学生の通学時間の短縮や、家族送迎の負担を軽減するための方策を検討されてきました。

そして今、登下校時にこの吾妻線沿線地域から新幹線の軽井沢駅まで送迎バスを運行し、新幹線通学を無料で行うという実証実験を9月から実施されています。今後は、この吾妻線自体を利用して下校する学生の家族の送迎負担を軽減する方策として、長野原草津口駅からの送迎の実証実験も来年実施を検討されているところです。これらの実証実験も踏まえて、今後、地域住民に役立つ交通体系についての議論を進めるということとされています。

最後に群馬県と一部栃木県にまたがる3鉄道についてです。1つ目は、群馬県前橋市の中央前橋駅からみどり市を經由し、桐生市の西桐生駅までの路線を運行します上毛電気鉄道、2つ目が、高崎市高崎駅から甘楽町・富岡市を經由し、下仁田町の下仁田駅までの路線を運行する上信電鉄、3つ目が桐生市桐生駅からみどり市を經由し、栃木県の日光市間藤駅までの路線を運行する三セクのわたらせ渓谷鐵道の3鉄道についてです。

この3鉄道については、令和4年に群馬県が事務局となり、利用者視点に立った地域鉄道のあり方を検討し、沿線地域交通全体の最適化などを検討する目的で、「群馬県地域鉄道のあり方検討会」が立ち上げられました。令和5年3月に提言を取りまとめられ、この提言の中でモード転換などを含め議論を尽くし、再構築に向けた取組みを実施すべきとされました。この本検討会には、有識者として加藤先生にご協力をいただいております。

この取りまとめの提言を受け、令和5年度に沿線ごとに3つの「リ・デザイン推進協議会」と、その下に「経営連絡分科会」を立ち上げ、再構築調査事業もご活用いただきながら、沿線地域の状況や経営状況などの基礎データを整理されております。

令和6年度は、それらを元に更なる議論を行い、3社について今後の基本方針を取りまとめられております。この議論においても、上信電鉄は加藤先生、上毛電気鉄道とわたらせ渓谷鐵道は吉田先生にご参画をいただいております。

基本方針では、3鉄道とも鉄道線を生かした沿線地域の価値の最大化を目指すことを前提とし、全線存続するということとされました。今後の取組みの方向性としては、この3社の一部業務の共通化によって、収益や生産性向上をするための仕組みを検討すること、また、3社の経営業務執行を横断的にサポートするような体制づくりを検討すること、また利便性向上・利用者増につなげるため、地域公共交通計画や特定事業実施計画の策定を見据え、新しい取組みや追加的な支援を検討することとされております。

今年度は、今後の基本方針に基づく具体策を検討し、来年度以降、地域公共交通計画や特定事業実施計画の策定を検討していく予定となっております。

これらローカル鉄道の議論を行っている場に運輸局も参画し、自治体や事業者のご相談等に対応しているほか、観光の側面では、現在関東運輸局で「江戸将軍ロード」という街道観光の促進の取組みを行っており、沿線地域の観光振興等についても今後支援をしていきたいと考えております。

関東運輸局から以上になります。

○竹内座長

ご説明ありがとうございました。それでは、続きまして北陸信越運輸局よりお願いをいたします。

○北陸信越運輸局

北陸信越運輸局でございます。

お手元の資料4「北陸信越運輸局における鉄道再構築の動き」により、北陸信越運輸局の状況を報告させていただきます。

はじめに、管内の認定事例でございます。当局管内におきましては、鉄道の再構築実施計画が3件認定となっております。

3ページ目でございます。1件目ですが、J R 西日本城端線・氷見線再構築実施計画でございます。城端線・氷見線は富山県の西部に位置する高岡駅から南北に敷設された路線です。両線の活性化・利便性向上等のため、L R T 化などの新しい交通体系の構築可能性を検討してきたものの、結果として新型車両導入など利便性向上を図った上で、あいの風とやま鉄道へ鉄道事業を譲渡するとの結論になったものでございます。城端線・氷見線再構築実施計画は、改正地域交通法の鉄道事業再構築実施計画の第一号として、令和6年2月6日に認定されました。事業の期間は令和6年2月15日から令和16年3月31日までの10年間で、令和6年3月から再構築に取り組んでおり、現在2年目というところでございます。

事業構造の変更内容ですが、計画開始の概ね5年後を目途に、事業主体をJ R 西日本からあいの風とやま鉄道へ移管することとしております。

主な利便性向上策としては、新型車両の導入並びにJ R 西日本の交通系ICカードICOCAの導入、さらに城端線と氷見線の相互乗り入れを検討するというものでございます。新型車両は従来よりも10両増車し、合計34両のハイブリッド式気動車を導入し、増車によりパターンダイヤ化による増便を想定しております。ICOCAは今年度内の運用開始予定としており、再構築事業は概ね順調に進んでいるものと考えております。

事業の効果といたしまして、高岡市を中心とした富山県西部の交通ネットワークの強化を図り、利用者数を令和4年度の1日9,609人から計画最終年度の令和15年度には1日12,000人に、路線収支を現状より3億円改善することとしております。

次に4ページでございます。2点目ですが、北陸鉄道石川線・浅野川線再構築実施計画でございます。石川線・浅野川線は金沢市から郊外に敷設された路線です。北陸鉄道は高速バス等の収益で赤字の鉄道等を維持する従来の内部補助により運営をしてきましたが、この運営が限界になり、輸送人員の減少している石川線について、沿線自治体に対して再構築の検討要請を行いました。B R T 化やバス転換なども含め検討を行った結果、両線を鉄道で残すことが決定されました。

令和6年1月に発生しました能登半島地震により当初計画よりも遅くなりましたが、令和6年11月13日に鉄道事業再構築実施計画を認定申請し、同年12月26日に認定となりました。再構築事業の期間は令和7年度から令和21年度までの15年間ということで、一般的な再構築実施計画が10年間とされている中で、北陸鉄道再構築実施計画では、単年度の負担額の低廉化を図るため15年間の計画とされているところでございます。

事業構造は、自治体が鉄道施設の整備維持費を負担する、みなし上下分離を採用しております。

主な利便性向上策ですが、石川線への新型車両の導入やキャッシュレス化です。北陸鉄道のキャッシュレス化ですが、いわゆる 10 カードではなく、路線バス等で導入している地域交通系カードの ICa（アイカ）になります。

事業効果といたしまして、鉄道利用者数を令和 5 年度の年 266 万 1 千人を、計画最終年度の令和 21 年度に年 314 万 1 千人と、合計で約 50 万人増やすとともに、鉄道事業の収支率を改善させることとしております。

5 ページ目でございます。3 件目ですが、のと鉄道七尾線再構築実施計画でございます。

概要でございますが、のと鉄道はもともと用地、鉄道施設を第三種鉄道事業者として J R 西日本が保有し、運行を第二種鉄道事業者としてのと鉄道が担う上下分離方式をとっており、のと鉄道は J R 西日本に借り上げ費を支払いつつ、さらに J R 西日本との契約により一定の鉄道施設の維持修繕費用の負担を行っております。

令和 6 年に能登半島地震が発生し、能登地域における被災者の足の確保、観光誘客の要としての交通基盤整備のため、能登地域公共交通計画を策定することに併せ、のと鉄道の鉄道再構築を進めることとしたもので、のと鉄道再構築実施計画は本年 6 月 24 日に認定を行っております。

再構築事業の期間は令和 7 年 7 月 1 日から令和 17 年 3 月 31 日の 10 年間でございます。

事業構造ですが、引き続き J R 西日本が鉄道施設等を保有し、のと鉄道が運行を担うこととなり、のと鉄道が負担する鉄道施設の整備・修繕・維持管理費用を石川県と沿線市町が全部または一部負担することとなっております。

主な利便性向上策は新型車両への更新、レール・枕木等の改良により、快適性・安全性の向上を図るとともに、ホームのバリアフリー化の対策、その他デジタル乗車券の導入やバリアフリーのための停車場整備等を行う予定です。

再構築事業による効果でございますが、鉄道利用者数を令和 6 年度の年 43 万 1 千人から 46 万 5 千人と 3 万人程度増やすこと、赤字を圧縮することを見込んでおります。

次に、管内の鉄道に関するあり方検討の状況でございます。

7 ページをご覧ください。現在、当局管内におきまして、1 から 4 の赤線で示す 3 社 6 路線であり方が検討されており、現在動きのある 1 から 3 について、ご説明をさせていただきます。

はじめに、富山地方鉄道の鉄道線全線でございます。富山地方鉄道の鉄道線は 93 キロの営業キロ数を有しており、沿線自治体は 7 市町村に及ぶものでございます。

鉄道事業は 26 年連続赤字で、これまでは内部補助で社内の別事業の利益で補填してきましたが、ここ数年は人件費や経費安全対策費などが上昇し、コロナ禍である令和 2 年度に匹敵する赤字が発生しており、内部補填も限界という状況であり、富山地方鉄道としては、この状況は民間事業者として事業の運営は困難であると訴え、沿線自治体に対し支援を求め、令和 6 年 11 月に沿線自治体の首長と県知事が参画する「富山地方鉄道のあり方検討会」が設置され、協議が開始されました。富山地方鉄道側は自社努力として、本年 4 月に運賃の値上げやダイヤの一部削減を行い、赤字額の縮減に取り組んでおりますが、今年 7 月に自社単独で利益を確保できる区間以外の区間、具体には本線の滑川―宇奈月温泉間、立山線の岩峯

寺－立山間において、自治体の支援が得られない場合、廃止届を提出することを表明いたしました。沿線自治体側は現在、各路線の分科会で対応を協議しておりますが、自治体側の置かれている状況や諸事情等もあり、結論を生み出すには時間を要するという状況でございます。

次にＪＲ東日本米坂線でございます。米坂線は、新潟県の村上市と山形県の米沢市間を結ぶＪＲ東日本の路線で、令和４年８月の豪雨災害で被災し、現在新潟県の坂町と山形県の今泉間で運休をしており、代行バスによる運行を行っております。ＪＲ東日本は被災前から利用者が大幅に減少してきていたこともあり、自社単独の復旧運営は困難と考えており、令和５年９月から「ＪＲ米坂線復旧検討会議」を設置して今後のあり方の検討を行っております。

沿線自治体では被災運休であり、本来はＪＲ東日本による復旧が望ましいものであり、運営にかかる費用負担についても、ＪＲ東日本の関わり方が示されるべきであると主張しております。今年９月からは、実務者により検討を進めることといたしております。

３つ目ですが、ＪＲ西日本大糸線でございます。大糸線は、新潟県糸魚川市から長野県松本市までの路線で、糸魚川－南小谷間をＪＲ西日本が運営しております。

現状の大糸線の利用者数から、令和４年５月、ＪＲ西日本からあり方の協議を提案するも、利用促進を望む沿線自治体の了解が得られず、新潟県・長野県がＪＲ西日本と調整し、令和６年３月に敦賀延伸開業した北陸新幹線による、関西からの大糸線沿線地域への誘客効果の検証と併せ、まずは利用促進を進めることとなりました。具体的な利用促進策としては、大糸線は単線なので増便が困難なことから、大糸線と並行する国道にバスを列車と見立てて増便することにより、糸魚川駅に停車する北陸新幹線との接続を考慮したダイヤを組む実証事業が令和６年６月から行われているところでございます。

輸送密度は令和５年度の１１０人から、令和６年度に１５０人となり、運行本数の増加分の効果はありましたが、鉄道の大量輸送特性が発揮されるほどの改善には至っていないという状況でございます。今後、実証事業の結果を踏まえ、改めてあり方の検討が進められるものと思っております。

これらの鉄道のあり方の検討にあたり、北陸信越運輸局としては、ただ各路線の協議会等に参画・出席するというだけではなく、局長をはじめ鉄道部は、県や市町の自治体や鉄道事業者からお話をお聞きし、相手方への要望や疑問を仲介するなど、再構築実施計画の策定や協議会などの議論が円滑に進行されるよう橋渡しを行っているところでございます。

なお、再構築実施計画認定済みの案件や鉄道部が参画する協議会、あるいは自治体の首長訪問等でお聞きした国に対する要望といたしまして、再構築実施計画の着実な実施に向けた地方財政の負担軽減のための予算の確保や、地方債の活用というお話もあったところでございます。

北陸信越運輸局の報告は以上でございます。ありがとうございました。

○竹内座長

ありがとうございました。それでは最後になりますが、中国運輸局よりお願いいたします。

○中国運輸局

中国運輸局交通政策部長の阪場と申します。

私ども中国運輸局管内のローカル鉄道の状況については、J R西日本の芸備線が再構築協議会制度の第一号ですので、この協議会に絞ってご案内申し上げたいと思います。

1 ページは、先ほど本省がご説明申し上げたので、2 ページ、協議会の設置経緯についてです。設置経緯をご覧いただくと、令和5年10月1日に改正地域交通法が完全施行され、その2日後、J R西日本から協議会設置の要請がございました。10月から12月にかけて沿線自治体の意見聴取手続きを行った上で、参加の意向をいただいたことから、翌年3月から協議会の議論が始まっているというものです。

3 ページは体制についてです。二段構えの体制をとっており、左側が親協議会であり、運輸局長が議長になっています。右が事務レベルの議論を担う幹事会でございます。私ども交通政策部長と鉄道部長が幹事長を司っています。協議会も幹事会もいずれも自治体などが入っており、その中で、呉高専の神田先生にもご参画いただき、大きくコミットいただいております。この場を借りて感謝申し上げます。

4 ページでございます。これまでの議論の経緯ですが、一番下、実は今日、10月10日に第6回幹事会を行ってございまして、数えて10回目を迎えました。この中で言及すべきは、令和6年5月、第1回幹事会で二段構えの議論について構成員で合意をした点です。地域交通法の基本方針で、再構築協議会は最適な交通モードの検討、つまり交通手段再構築を議論する場となっているわけですが、構成員自治体である広島県から、「あらゆる取組みを展開して芸備線の可能性をまずは追求するべきだ。そして、そのファクトとデータをフェーズBの最適モードの検討に当てていくべきだ」という話があり、構成員の中で議論した上で、AとBの二段構えで議論していくことになりました。1年半を迎えたわけですが、今のところ鉄道の可能性を議論することが中心になってございます。

5 ページが全体スケジュールの想定を示しています。今申し上げた二段構えの議論について、左側にAとBという形で示していますが、青（A）が芸備線の可能性、つまり鉄道の取組みで、赤（B）が最適なモードとして、他モードも含めた交通モードの検討ということになります。令和6年の下半期から鉄道に関する調査事業Aが始まり、今年の7月から増便を含む鉄道実証をスタートさせました。事務局の想定としては、来年から他モードに関するあり方の検討として、他モードに関する実証事業を始めたいと思っていますところであります。

こうした中であって、6 ページ・7 ページに協議会で、これまで構成員の皆さんがどんな発言をしてきたのかということをご紹介申し上げたいと思います。

まず6 ページは、2 県 2 市の方々、それぞれ太字を中心に見ていただくと、岡山県は概して申し上げると、住民の視点の丁寧な議論というものを求めでございます。例えば、自治体における議会予算承認プロセス、あるいは住民への意見聴取のタイミングをしっかりと決める、それからいつも言っておられるのが、地域住民の生活を守ることが第一、この視点に着目して議論すべきだと、こういうお話をいただいております。

次が広島県でございます。1 つ目、先ほど申し上げたように、あらゆる取組みを展開した上で、まずは芸備線の可能性を最大限追求する取組みをやっていく必要がある。それから3

つ目、4つ目が、先ほど本省からのご説明があったネットワークに関するご意見をそれぞれいただいています。5つ目が、交通手段再構築として上下分離やモード転換といったことの他に、大前提として、利用者利便を図った上で、鉄道存続という選択肢も残されているはずであろうと、というご指摘。最後が、実証事業を今年行うにあたり、「鉄道増便というものがベースになる。これは春夏秋冬の移動需要変化を踏まえるためには、最低1年かけて通年実施するべきだ」と、こういうご主張をいただいています。

次は新見市です。岡山県と同様のご主張をするとともに、例えば1つ目、芸備線は全線を対象にして議論しており、大半が広島県側になっているため、地域間の議論の偏りというものをご懸念され、このことについて表明いただいています。2つ目は、「芸備線と姫新線は災害時の代替ネットワークになり得るのではないか、これを一部の自治体だけで判断してネットワークを分断してよいものか」、とこうしたご指摘です。

庄原市は、広島県と同様の意見とともに、1つ目、2つ目にありますように、「今この協議会というのは大量輸送特性に着目して議論がなされているわけだが、それとは異なる定性的な価値として、例えば芸備線の存在により広域的なつながりを実感できるものだ」とか、「地元への愛着や誇りの醸成に寄与している」とか、こうした定性的な価値に着目した議論がなされるべきではないかといったご指摘をいただいています。

次に7ページ、JR西日本と神田先生です。JR西日本は概して申し上げれば、基本方針に即して、再構築方針の作成まで3年以内で議論をしていくべきだというご主張をされた上で、3つのうち2つ目ですが、いずれのモードに再構築をする場合にあっては、関与として、例えば金銭的な出資や、出向も含めた人的支援、そうした形でJR西日本が「プレイヤー」として地域のまちづくりの取組みにしっかり関与していきたいという表明をいただいています。

最後が神田先生、2つ目、3つ目からですが、協議会が始まった時から一貫して、マネジメントについてご指摘をいただいています。鉄道存続とかモード転換とか、そういったモードをどうするかということだけではなく、交通を含めた地域づくりやマネジメントをどうするかということ、あるいは3つ目にあるように、再構築後の運営組織づくり、地域づくりのノウハウを有する人材の確保、運営組織の出資のあり方、こうした点にも着目をして早急に検討されるべきだというご指摘です。

1つ目に戻りますが、これが実は今、協議会の議論の大きな柱になっているのですが、特定区間だけで年間8億円の赤字、鉄道収益としては2,000万円ほどで、赤字を収益でカバーするのはさすがに無理があるであろうと。そうであれば、事業収支だけではなく、地域にどれだけお金が落ちる取組みが生み出せるかといった地域への経済循環の観点や、地域にどれだけ便益がもたらされるのかといった観点、つまり地域経済効果というもので議論していくべきではないかというご指摘をいただき、それを今具現化しているところでございます。

8ページは昨年、半年をかけて鉄道の調査を行った地域経済効果を試算するという取組みでございます。左側の現在のグラフが、先ほどの神田先生のご主張のものでございまして、費用に対して収入が著しく低い中であって、例えば芸備線が在ることによる経済効果を評価してみてもどうか、また、真ん中のグラフにあるように、今回の協議会の様々な潜在需要を

引き出す取組みによって、地域経済効果がさらに上積みされるのであれば、また事業収入が上積みされるのであれば、それも含めて評価をされるべきだろう、そうした考え方で取り組んでいます。

上の箱を見ていただくと、その解説として、鉄道の調査においては、鉄道の潜在需要増加につながるような施策というものを仮説的に立案し、事前に想定される経済効果を調査の中で試算をしてみるという取組みを行いました。そして今、7月から実証事業Aの鉄道実証が始まっているわけですが、その中で施策を実際に発動してみて、その経済効果の試算が正しかったのかどうかを測定してみようということをやっています。そして、鉄道の実証と調査だけではなく、これをフェーズB、つまり他モードも含めた最適モードの検討の段階にあっても、他モードの経済効果の試算・実証をした上で、鉄道と他モードのそれぞれの結果というものを比較検証することが、この協議会においては、最適なモードの検討の議論の中心になるのではないかと、として進めています。

9ページを飛ばしまして、10ページは、先ほど昨年の調査の中で仮説的に施策を立案してみたと申し上げましたが、その絞り込みをしていったという議論でございます。

左側にインプットとあるところ、データ、アンケート、ヒアリング、他事例調査、その他でございます。こうしたことを、ファクトとデータとして用いながら、その施策を30項目ほどに絞り込んだ上で、11ページにありますように、真ん中に太字がありますが、これを今年の7月から施策として取り組んでいこうということを決めたというものです。1・2がダイヤの増便や変更に関するもの、5・6・7が二次交通に関するもの、13・18が観光コンテンツ系に関するものなど、こうした形で施策を決め、今回の実証に入っているということです。

12ページにまいります。先ほど試算の取組みを行ったと申し上げましたが、想定される試算を昨年出してみました。右側にあるように、鉄道の取組みによる潜在需要の引き出しによって想定として3.8億円ほどの効果があり得るのではないかと、例えば一番左側は、増便やダイヤ変更ですが、おそらく8,100万円程度の積み上げがあるのではないかと。こうした形で積み上げていった結果、想定としては3.8億円ということであります。

こうしたことを去年の鉄道の調査の中で行った上で、今年の7月から増便も含めた鉄道の実証をスタートさせました。それが14ページでございます。目的のところにあります、昨年の調査で提案をされた、取り組むことが望ましいとされた施策を実施してみて、その試算した経済効果を最大化すること、それから、この経済効果の試算が妥当だったのかということを鉄道実証の中で検証してみたいということです。

それぞれ細かく見ていきますと15ページにありますように、まず目玉となるのはダイヤの増便・ダイヤの変更です。これはJR西日本に協力をいただいております。

それから二次交通として、増便等に併せてデマンド交通等を実験的に入れていただいております。これは自治体にご協力を賜ってございます。写真は増便が実際に始まった7月19日の運行の際のものでございまして、鉄道、二次交通に関するものです。

16ページがダイヤ増便・ダイヤ変更に関する具体のものとなっており、一番上が臨時列車運行として7月から11月の土休日にかけて、お昼の時間帯に岡山側、広島側で1本ずつ増便をするという試み。それから下の2つがダイヤ変更として、通勤時間帯・通学時間帯・帰

宅時間帯に合わせたダイヤの見直しを併せてやっているということです。

17 ページが観光コンテンツ系の取組みとしてやっており、まさに継続的に地域にお金が落ちる仕組みが作れるかどうかを試みているということです。

最後 18 ページも同様の取組みですが、一つだけ言及すべきは、6 つ目の既存事業の強化・支援です。これについても増便とともに我々としては重要だと思っています。今、地域において、地域が主体となって取り組んでいるいろいろなイベント、取組みというものがあります。これは、我々にとっては再構築後、どのようなモードになるにあっても、継続的に地域において取り組んでいただける、持続可能な取組みとして取り組んでいけるものとして応援をしたいと思っています。そうした観点で、この協議会としても応援を申し上げているということです。その上で、実証事業を 11 月まで実施していますが、実は今回の 10 月 10 日午前中の幹事会において、J R 西日本から増便については、11 月末までの 4 カ月間だけでなく、冬期についても少し規模を縮小した上で、週 1 回の増便をしていただけるという表明をいただきましたので、また冬期の実証についても取組みをいろいろと検討したいと思っています。

いよいよ、来年は他モードの実証をする、そして他モードの実証の結果、経済効果というものが出てきますので、鉄道の経済効果と他モードの経済効果を比較検討していく、つまり、最適な交通モードも検討していくという段階に入っていくことになります。

運輸局がまさに主宰をしておりますので、引き続き公正な議論を促していきたいと思っています。

以上でございます。

○竹内座長

ありがとうございました。以上、各運輸局から各管内の現状をお知らせいただいたところでございます。

それでは、これから意見の交換等に移りたいのですが、今日は 1 回目ということもございますので、委員の皆様からご挨拶も含めて、私の方から指名をさせていただきますので、順番にご意見等を頂戴できればと思っております。時間の配分から見ると、だいたいおひとり様 5 分ぐらいと思いますけれども、なるべくその時間内で対応していただければありがたくご存じます。

それではまず、最初にご指名で恐縮ですが、板谷委員にお願いできますでしょうか。

○板谷委員

ご指名いただきました、流通経済大学の板谷でございます。前回に引き続き委員として参加させていただいております。今日はここまで、非常にわかりやすくご説明していただき、どうもありがとうございました。前回の検討会で、協議会等を作るといった、そういった制度上の整備について提言をしましたが、今回改めて最近の取組みについて整理をしていただき、提言が有効に活用されているということで大変嬉しく、また心強く思っているところでございます。

そのため、こちらの方面につきましては今回、私はあまり意見を強く申し上げるところではありませんが、ローカル線の資料2でご説明いただいた知事の皆様のご発言を拝見して、非常に気になるところがいくつかあります。全体として、地域における、いわゆる赤字ローカル線を残すための手段をきちんと示していただきたいということや、そのための財政措置をすべきというようなところについては、大筋でその通りだと思えます。一方で、明らかにこれは違うのではないかと感じられるところもあります。特に気になりましたのが、内部補助を使って赤字の路線を維持するということについてのご認識です。40年近く前の、国鉄の分割民営化までは、数少ない黒字路線における黒字分を、全国の赤字ローカル線に回すことで維持をしていたものの、その中で、黒字路線に対する投資やスピードアップがなかなかできていなかったというのが実態です。こうしたサービス改善を、内部補助の対象を減らしつつ民間事業者の論理で経営できるようにすることで実現するために、地域で分割したというところがあったと理解しています。こうした経緯があるにもかかわらず、内部補助でずっと経営をしていかなければならないようなご発言が多く見受けられるというのは、経済学の論理から見て疑問に思っています。

国鉄の分割民営化の際には、鉄道としての役割を果たせないと考えられる赤字ローカル線について、輸送密度で線引きをして特定地方交通線という名前にして、廃止をするか、あるいは地域で経営を維持する、いわゆる第三セクターと称される形で維持するといったことまで検討し、その際に必要な金銭的措置については国の側できちんとしていくと、そういったことでやっていました。当時なら特定地方交通線に設定されるような水準にある路線が、現在全国に点在していますが、こうした路線を維持しているために、JR各社が過度な内部補助に陥ってしまって、全体として最適な鉄道ネットワークの維持ができなくなり、さらにサービス向上のための投資が実現できなくなることが懸念されます。何より、こうしたことに対する理解が各所に十分に行き届いていないのではないかとということを心配しています。

資料の中では、北陸信越運輸局からのと鉄道の事例を出していただいています。JR西日本が施設を引き続き保有しながら、運行についてはのと鉄道が維持していくといった形で、積極的に再構築の取組みをしていくという内容だったと理解しています。一方で、芸備線のご説明を伺いますと、そういった可能性について検討をする前に、路線の価値あるいは沿線のできること、路線のサービスを向上することで可能性を見出していくという段階のようです。こうした取組み自体に対しては冒頭申し上げたように否定をするつもりはありません。けれども、芸備線を鉄道として本気で残したいということであれば、早いうちにのと鉄道の枠組みのような別の形式で鉄道を残していくような方策を、地域の側から提案していくということも必要なのではないかと資料を見ていて感じました。

全体としては、要するに地域の側で、鉄道に対して一定の投資あるいは維持のための資金を確保していこうとした時に、そのための手段がないということが非常に問題であると私には感じられます。ですので、これは国土交通省だけで解決できることではありませんが、こういった面で、国として制度のあり方について今一度見直す必要があると思います。また全国的な鉄道ネットワークのあり方として、国として維持することが不可欠な幹線を明示するグランドデザインの的なものを検討し、公表することも必要ではないかと考えているところで

す。非常に雑駁な話で恐縮ですが、取り急ぎ申し上げさせていただきます。

○竹内座長

ありがとうございました。それでは加藤委員よりお願いいたします。

○加藤委員

名古屋大学の加藤です。今日はそちらに行くことができず申し訳ございません。委員として第2期も残していただいてどうもありがとうございます。行けない代わりに、簡単にプレゼン資料を作りましたので、それをお見せできればと思います。

富山大学で昨日授業したものですから、富山地铁に少し乗ることもできました。こちらは岩崎寺駅というところで、この辺りは廃線の話が出ていところになります。とても古い風格ある建物であるのですが、やはりくたびれていると言った方がいいのか、このままだとなかなか大変だなという思いもありました。電車も皆さんにとって懐かしい、関東の方にとって懐かしい電車もあると思いますけれど、頑張っ走っているのですが、かなり揺れるといった感じで、大変だなと思って見ていました。

立山へ行く路線は非常に減便がありまして、今は特急もほとんど走らないということで、普通列車にたくさんの外国人、日本人観光客が乗っておられます。これで立山黒部アルペンルートに行かれるのですが、その線路は明らかに曲がっているというか、ガタガタしているということがわかると思います。非常に揺れが大きい状況でした。こういうところにきちんとお金を入れていかないと、なかなか維持ができないのだということは、身をもって実感した思いです。

公共交通に関しては、地域にとって必要なおでかけ環境、これが非常に地域の持続性に影響するので、そのために今のような公共交通の状況ではまずくて、きちんとリ・デザインしていかなければいけないと。これは今の法律の考えそのものですが、私自身は早くやらなくてはならないと非常に焦りがあって、拙速はもちろんいけないのですが、遅いのはもっとダメだと思っています。いろいろ問題点があるのでつぶしていかなければいけないのですが、やはりその中で、ローカル鉄道が非常に中途半端な状況にあるということがありますし、それは運賃収入だけで運営しようとしているからそうなるのだと考えています。

鉄道をどうやって残すかという議論が、先ほどのいろいろなご説明の中でも出てきましたけれど、私はほとんどそういうことは考えていなくて、この鉄道と沿線の地域公共交通網が、どうすればリ・デザインできるかということ、アップデートできるかということを考える中で、鉄道が高速走行することで車に対抗できるようなものになって、そのことでお客さんを集めることができるようになるとか、鉄道だけだったら地域全体をカバーできないので、端末交通をきちんと作って結節するとか、あるいは駅も見直していかなければいけない。こうしたことは議論していかなければいけないのだと思うのですが、先ほどの話だとやはり入り口論かなと思っていて、それをやっているうちは、全く実質的に良くなっていかないので、一刻も早く具体的な策の実施に行かないといけない。すなわち、(既存の地方鉄道の) トリアージがどうしても急がれると思っています。車では真似できないような、速達性とか

定時性とかでお得感を出すことができるなら残れるし、残していくために、そこに重点的にお金を投資していく。あるいは、今運転手も不足しているので、そこに充当するのがやるべきことで、そのようなテコ入れが不可能・無意味な利用の少ない路線、これについては別のやり方でいろいろやれるので、私自身もいろいろなところでやってきたのですが、それはやっていくべきではないか、そういうことが急がれると思っています。

地域交通法も、そこをサポートしており、法定協議会で地域公共交通計画を策定する、そして実行するというのですが、(タクシーもそうなのですが、) 鉄道についての議論が実質的に行われていないところがほとんどだということが問題だと思います。路線バスやデマンド交通や、あるいは自家用有償旅客運送については、2006 年から地域公共交通会議があり、そこで熟議し、喧嘩になることも多いですが、うまく合意できれば、そこで国がおまけをつけてくれて、いろいろなことができるという仕組みが 20 年近くずっと動いてきました。私自身もそれを現場で使って、いろいろな改善をやれるということなのですが、鉄道はほとんどそういうことはできていないのです。

地域公共交通会議自体、自分が元々提案してできたものなので、自分で頑張って使わなくてはいけないと思っているのですが、ここも全国的に見ると十分使えていない。さらに鉄道のところだけ見ていった時、実は地域公共交通計画が交通政策基本計画の目標であった 2025 年 1,200 件にちょうど到達したのですが、この中で鉄道について突っ込んで検討しているものはどれくらいあるのかと。採算が取れているところはいいのかもしれませんが、それでも採算を取るために本数が十分でない場合もあるし、採算が取れていないところであつたら非常にレベルが低いのでなかなか役に立たないとなる。そうであれば、やはりきちんと公的資金も突っ込んでいかないといけない。そのためにも議論が必要となると思います。

私自身は 2008 年から、明知鉄道という岐阜県の第三セクターとその沿線の公共交通を一体的に検討することをやってきていて、ネットワークをきちんと維持しながら、その地域で高校通学や総合病院へ行くこと、ショッピングセンターに行くことがどこからでもできるという品質保証をやるとか、この公共交通のシステムがあるから、この地域は住んでいけるところだというブランディングをやってきている。

これは法定協議会でできることで、同じようなことは、J R 関西本線の協議会、右の写真は私が書いた字ですが、この路線を守りつつ、この沿線の公共交通と結節して、この地域が持続可能になるように何をやっていくかということについて、こうしていろいろな関係者と一緒になって検討し、そして計画を策定して実施するというのもやっています。

それで、先ほど出していただいた上信電鉄、こちらは新しい仕事ですが、今、住民懇談会などに入って、住民の皆さんといろいろと話をし、作戦会議としてやっています。これからどうしていくかは、存続は決定したのですが、それだけではダメで、もっと利用を増やすために、みんなで一緒に頑張るってやらなくてはいけない、ということについて地固めをしているという状況です。

いつもこういうことをしていると、国がもっと主体的にやってくれると楽だなと思えるのですが、やはりそれだと地域にとっては他人事になってしまう。今の J R ローカル線がどうして不甲斐ないかと言ったら、地域がきちんと考えてない、参画してないからだとは思

ます。ですから、地域が本当に何を望んでいて、それからビジネス感覚も持って、公共交通と、そして鉄道をどのように維持していくかということを、腑に落として実際にやることをやっていかなければいけないということが大事だと思います。

そのような意味では、法定協議会もうまく使っていないところが多いのですが、例えば高校生は3年しかないのに、その間に検討ばかりしていて何もなかったら、その高校生はきっとその地域からいなくなってしまう。そんなことをしている場合ではないのです。美祢線は残念なことでしたけれど、そういうところを考慮して決断されたのだと思います。

やはりそういったスピード感も大事であり、あとは今、本当に直面しているのは職員が足りないとか、保線ができないとか、駅を降りても何も端末手段がないとか、そういったことがどこでも見られます。ただ一方で、制度は社会資本整備総合交付金の活用ができるようになったとか、運賃協議会で鉄道運賃の変更も可能になっているとか、上下分離以外の再生スキームでも国の支援が得られるようになったとか、いろいろとプラスもある。

最後ですが、JR飯田線の本長篠駅は利便増進事業によりバスとの結節を強化するとともに、駅の改修も社会資本整備総合交付金で行っています。こうしたことも既にできるようになっているので、スピード感を持って取り組まれば、こうした改善がどんどんできるはずだと思いますので、私自身、今回の検討会は、そういうものをどうやったらスピードアップして全国に展開できるかということを、是非議論できればと思って参加しています。以上です。ありがとうございます。

○竹内座長

ありがとうございます。では続きまして、神田委員からお願いいたします。

○神田委員

呉高専の神田です。今回、第2期からこの検討会の議論に参加いたします。よろしくお願いいたします。

私自身は先ほど中国運輸局の阪場部長から説明がありました、JR芸備線の58.5キロの区間と、今日の説明ではありませんでしたが、JR九州の指宿枕崎線の今後のあり方について議論に参画をしております。芸備線も先ほど説明がありましたように厳しい状況ですし、指宿枕崎線の沿線地域もだいたい人の流れが南北に流れている状況に対して、線路が東西にちょうど垂直に交わる形になっていますので、非常に旅客需要が厳しい路線にあります。こうした時に、改めて厳しい2つの路線の議論に向かい合っていきたいと思います。先ほど加藤先生もおっしゃいましたが、事業収支の議論にどうもいってしまいがちで、支出と交通事業者の収入というところから、どうしても議論がきてしまうといったところにあります。

一方で、交通のインフラストラクチャー、社会基盤という目線での評価にいきますと、必ず費用と便益の分析や議論になっていき、その時には事業効果というよりは、むしろインフラとしての、社会効果・経済効果というところを評価にして、事業の可否というのを今の国の事業の中でも判断をしているということがあり、今回の芸備線の議論の中でも、そうした考え方を応用して適用しているというのが実態でございます。インフラを作ってしまうと、

あとは生かし方次第で、地域づくり・まちづくりに便益の波及が大きく変わってしまうというのは鉄道特性だと思いますし、特に、とりわけバスと比べて、鉄道の場合は固定費が非常に高いという特徴もありますので、一方での限界費用の低さというのもあります。そうすると、いかにそのインフラを使い倒すのか、先ほどの平井知事のコメントにもあったかと思うのですが、賢く上手に使っていったら、どれだけ経済効果が引き出すかというマネジメントの部分で求められると認識しております。先ほどの中国運輸局の議事録にもそうした観点で、芸備線の再構築協議会が始まった段階から、マネジメント・人づくり含め、そのあたりの体制が重要なのだということを申し上げてきた次第です。

そうすると、どうしても事業収支面で厳しい状況でありますので、便益を引き出す、経済効果を引き出す、すなわち地域づくりをどう考えていくのかというところが、これらの議論のポイントになっていくかと思えますけれども、私が担当している芸備線と指宿枕崎線は、ＪＲ西日本あるいはＪＲ九州が運用しておりまして、そうした時に事業者と沿線地域でこうした議論をこれまで長らくやってこなかったというところは構造の問題としてあったと思います。むしろ、再構築協議会、あるいはこれまでの再構築に至った議論から、こういう議論をする機会ができたというところは、この２、３年の大きな効果としてあったと思っております。言い換えますと、鉄道を活かした地域づくりをどうアプローチしていったら良いのかというところを迷っている自治体がいるとも取れると思います。そうした中で、やはり地域にとって、地域づくりに鉄道をどう生かすのか、今後の判断として、必ずどう地域として生かしたいかという、地域側の主体性あるいは能動的な判断というところが、今後のポイントに間違いなくなっていくと思いますし、この判断については、もうできるだけ早くやった方が地域づくりの効果も早く出てくるわけなので、そうしたことが必要になってくると思っております。

そうした中、指宿枕崎線の議論では、鹿児島県が中心となって、ＪＲ九州ともしっかりそのあたりの地域づくりのあるべき姿ということを話した上で、沿線３市の南九州市、枕崎市、指宿市もはじめは、こうした議論の算段に非常に戸惑っていた状態ではあるのですが、これはあくまで存廃の議論ではなく、鉄道を活かしてどういう地域づくりができるのか、そこをまずは追及をしていくのだという議論の中で、それぞれ地域が果たすべき役割、事業者が果たすべき役割、特に事業者にとっては鉄道事業ではなくて交通事業なのだ、まちづくり事業なのだ、ということも含めて、比較的、建設的な議論ができています。そうすると、周辺にお住まいの方々、あるいは営みをされている方々も、鉄道を活かした地域産業の作り方といったところの議論にも出てきているという状態であります。

芸備線の場合、少し距離が長い、あるいは複数の県・市によって協議をしているというところで、少しそのあたり難しさはありますけれども、いずれにしても、再構築協議会の議論が始まり、今の時点で１年半、ちょうど半分が経過する状態で、やはり最終的に地域づくりを生かして頑張る明確な意思があって、かつそうした経済効果が見込まれる地域というところは、そうした取り組みに対する応援ができる制度というのは必要でしょうし、逆はもう然りという状態ですので、一つは、この先の議論においても、この「地域の意思」というところをできるだけ中心とした議論、あるいは取り組みが持続可能に進む形というところを構築しなければならないということを、現場の議論を２か所でやっていて感じるということです。以上で

ございます。

○竹内座長

ありがとうございました。では続いて田村委員よりお願いをいたします。

○田村委員

先ほど入ってきたばかりなのですが、長野県立大学の田村と申します。何を求められているのか、わかってないのですが。

○竹内座長

すみません。最初ですので、ご挨拶をしていただくと同時に、今回の検討会におけるご意見等ございましたら、ということでございます。だいたい5分程度でお願いできればと。お願いいたします。

○田村委員

私は行政学や公共政策をやっている者として、必ずしも鉄道にそれほど明るいわけではありませんが、利用者目線でいろいろと乗っておりますし、実は昨日と一昨日と2日続けて、芸備線、木次線、姫新線などに乗ってきました。今、関西方面にいますが、どちらかというと自治体の側から、やはりこの鉄道をいかに守れるものはしっかり守り、このネットワークを途切れさせないようにどうすればいいか。

先ほど、まちづくりということ、地域づくりということの話がありましたが、私もそういうことにもいろいろと関わっておりまして、地方、長野でも大糸線とか、前任で新潟大学にいましたので米坂線とかをよく使っていたということがあります。そういうところの利用者視点、そしてまた行政や地方自治の観点からいろいろな発言をさせていただければと思っております。

また、次回以降は対面で出させていただきたいと思いますので、いきなり振られて何を言えればいいか、今、全くわからないままに言っておりますが、よろしく願いいたします。

○竹内座長

ありがとうございました。突然で申し訳ございませんでした。また整理が出てきた時は次回以降、いろいろご意見賜りたいと思います。続いて宮島委員お願いします。

○宮島委員

日本テレビの宮島です。前期に続いての参加となります。

前期である程度形ができたものが進んでいるということに対しては、非常に心強く思い、今日のご説明もそれぞれ大変参考になると思っております。

私自身は鉄道というよりは、いろいろな政策を見ている立場として、あるいは大糸線に子供の頃乗っていた地方出身であり、今の地方の状況を心配している立場として発言させてい

ただければと思います。

地域の輸送そのもの、鉄道ではなくて輸送そのものが大切だからこそ、再構築が必要なのだと思います。かねてから私は鉄道と道路のどちらも必要で、どちらにもお金をかけ続けていた、このフレームというのは、どこに行くつもりだったのかという疑問を持っています。地域の人から見れば、もちろん鉄道も道路もあった方が良いには違いないのですが、やはりある程度、どちらを中心というか、何をどう利便性を含めて全体として輸送を良くしていくのかと考える視点、そして地域をどのようにしていくのか、という視点が重要だと思います。

議論が始まっている地域に関しては、少なくともそういう議論が始まったと理解しているのですけれども、全体的にはまだ厳しいところがすごくたくさんあるので、全体としてのスピード感に関しては大丈夫かな、と思っておりますし、こうした今の動きがこの会議も含めて、それぞれの地方につながって、「いや、自分たちも考えなくてはいけないな」という形になるということが何よりも大事かと思っております。

その上で、一つはやはりグランドデザインが必要だろうと。鉄道だけがどうありたいかではなくて、それぞれの地域の輸送をきちんと残していくためにどのような形が必要かというグランドデザインがまず必要だと思います。

さらにその上で、たった今の状況だけで考えていいのかということを、私はすごく思っています。というのは、皆さんもご存知のように、人口推計は常に下振れしておりまして、少子化が進んでいる。少子化と言うものすごく単純ですけど、地方によっては、親の世代よりも子どもの世代が3割に満たない自治体というのは結構あると思うのです。つまり、20何年か30年ぐらい経ったら、親の世代が今の3割になってしまうかもしれないということも前提に、それに対しての対処も含めながら地域をつくっていかねばいけないのだ、と思っています。ですから、考えるときに地域協議会もそうですけれど、「その先、10年保てばばいい」という議論の人たちだけで話し合っただけでいいという気持ちがすごくあります。つまり、いろいろなメンバーも書いてあって、きちんと住民アンケートもされていると思うのですけれども、例えば30代ぐらいの、その地域を、20年後30年後でも背負っていく覚悟がある人にとって、この投資がいいのか、つまりこの投資の延長で自分たちが保つと思うのか、ということは極力入れていただきたく。そういう意味では、どうしても役職者中心になったり、あるいは高校生は本当に大事だっただけだと思うのですけれども、今の状態だと高校生はやはり数年経つと出て行く人たちかもしれないわけです。だからそれはそれとして対処は必要だけれど、まさに「この地域を俺たちが背負っていくのだ」という人たちの担う意思とか、地域をどうしていこうという意思をいかにして引き出すことが必要かということであり、そういう意味でいけば、フューチャーデザインの考え方ををお持ちの高齢の方もいらっしゃるかもしれないけれど、今の幹部とか住民代表の高齢の方だけではない議論をやはり進めていただきたい、ということがすごく必要です。

さらに言いますと、国全体で内部補助の仕組みもそうですし、国からお金を引っ張ってくるということもそうですけど、そもそも日本全体が予想より苦しくなっているということは考えるべきで、今の人口減少もそうですけれども、結果的に金融緩和とか、いろいろな経済

の細かいことはともかくとして、円安が進んで輸入物価が上がって、全体の物価が上がって建築コストが上がっていることとか、一定程度想定はできたけれども上振れしてしまっていることというのはすごくあると思うのです。さらに、インフラの整備をしたくても、それに対して本当に人が充てられるかという問題もあると思うのです。そういうことを抜きにして、この5年10年活性化すれば良いということだけでいくと、その先を担わせられる人がすごく大変になる、ということをもものすごく心配しています。

この会議で地域政策をそこまで広く扱うことはできないと思うのですけれど、地域が若い人たちを流出させていってどうするのだという問題がありまして、流出させている自治体は、まさにそこにフューチャーして本当はもの考えるべきで、そういった自分たちの自治体のベースのところをまず考えながら、鉄道をどうしていくか、輸送をどうしていくかというような発想が必要だと思うのです。そうした考え方がおそらく今の議論で始まっているところもあると思いますし、まだ完全に放置していて、全く何もしてないところもいっぱいあると思うので、議論がそうしたまだ何もしてない地域を刺激するというような形になれば良いかと思っています。以上です。

○竹内座長

ありがとうございました。では続いて森委員よりお願いいたします。

○森委員

よろしくお願いします。この2期目もお願いしますとお話しいただいた時にどうなのかなと思いましたけれど、その時にいただいた資料で、このお配りいただいた資料にもありましたけれども、実施計画の認定実績がいくつも出てきているということについて、非常に頼もしいなと思って伺いました。その意味では3年前にいろいろな議論をしてきたことが、このように具現化してきたということについては、ベクトルとしては非常に良いだろうと思います。

それで、今日いただいた資料を見ました。印象として、先ほど板谷先生もおっしゃいましたが、数年前とはニュアンスが若干緩やかになってきているのかと思いますが、やはり、どこか底流として特に県の皆さんの発言の中に、内部補助ということについて、少し和らいでいるかもしれませんが、相変わらずだなという感じを持っており、これに私も若干問題意識を持っています。

企業組織としてのJRにしてみると、内部補助も含めて経営の最適化ということを考えれば、内部補助を出している先のローカル線に対して積極的に投資されるということは、経営としては正しくないという論理が当然にして成り立つわけです。最適化というのは、組織全体にとっての最適化が当たり前のこととして考えられるからです。一方、ローカルの立場で言うと、ローカル線にとって最適化はどうかということを出発点でいくわけです。当然にして運行本数を上げるとか、頻度も上げるとか、そのために運賃も上げるということも含めて、地域にとってこのローカル線をどう最適化していくかと考えるわけですから、立脚するところは全然違うため、したがって、いつまでも内部補助、内部補助という議論をやっ

いると、どんどんどんどん先細りしていくわけです。地域にしてみると、その発想を早く転換して、地域のまちづくりのための重要なツールとしての鉄道というものをしっかり位置づけるということがあり、それはやはり基礎自治体がリーダーシップを発揮しないといけないというのが一貫しての私の考え方です。

交通というものと都市政策というものを切り離して考えるということとはできないはずなのですが、現状としてはそのようなところが多く、立地適正計画の中にJR線のことが謳われていないというのがほとんどです。相変わらずそのような状況なのだろうと思いますので、宮島さんがおっしゃったようなことも含めて言うと、人口が減少する中でももちろん地域をシュリンクしていかなくてははいけません、持続性を持たせていくためには、車一辺倒の社会ではとても持たない段階なので、重要な社会インフラとして現存する地域公共交通というものを、特に地域がそこに積極的に関わる当事者として入っていくことによって、その地域なりのやり方で持続性を高めていくということは、若年層にとっても高齢者にとっても非常に大事だと思っています。

地方に住んでいると見落としがちですが、都会に暮らしている方の中には、運転免許証を持っていない人はいっぱいいますし、若者は免許証を取りたくないという人もいっぱい出てきている中で、せっかくある公共インフラというものを衰退させていくということは、社会全体にとって非常に不利益だと思いますので、全体の利益のために、今こそ内部補助にずっと引っ張られるのではなく、地域が積極的に当事者として関わっていくことが大事だろうと思っています。

すべての中核市の当初予算における、交通の維持に関する予算の構成比率を令和3年に調査し、令和6年にも調査しましたがけれども、それぞれの地域によって度合いが全然違います。違いますけれども、私は現場で予算編成してきた立場で言うと、基礎自治体は一般会計総額の0.3%ぐらいは交通の維持に十分負担できると思います。

地方でいろいろお話しをすると、それはわかるけれど予算がない、という発言が多いのですが、首長の予算編成の考え方で交通を維持して、そのことをツールとしながら地域づくりをするのだということに立てば、全体住民の利便のために、あるいは流行りの言葉でいうと、ウェルビーイング値を上げるための大事なツールなのだとすることを、まず行政自体がしっかりと認識し、住民にもそのことの理解を求め、交通事業者と一緒に地域づくりをしていくということがすごく大事だと思います。0.3%というのは十分出せると思っています。第二子から保育料を無料にするとか、授業料をタダにするとか、高校生まで医療費を無料にするとか、それぞれの首長はそれぞれの判断で政策的な力の入れ具合というものをアピールする。その時に、公共交通の維持とかブラッシュアップするということを一つの柱として出せる人と出せない人がいるわけですが、財源ということから言うと、私は十分出せると思っています。例えば高齢者に無料入浴券配るとか、どちらでもいい細かな施策はいっぱいあるわけで、人口が右肩上がりの時代にとってきたものをそのまま継続しているということは実に多いわけで、その見直しの一環として、新たな取組みとして、20年後30年後の地域社会のために交通をどうするかということを一つの柱とし続けることは、十分やっているとと思っています。

それで、一番心配しているのは、時間がかかるこうした取組みが、首長が変わることによって、ということ。これは是非、国においてもお考えをいただいて、政策的な方向性というものが、例えば、先ほどの法定協議会決めたということについての安定性というものについて、もう少し都市計画法の都市計画決定のような、きちんとしたものを作っていくことをやらないと、首長が変わるとぶれるということになると、地域にとって不幸だと思いますので、そのことも含めて、今後の議論の中で検討や課題として付与することができれば良いと思っています。よろしくお願いします。

○竹内座長

ありがとうございました。では、最後に私からも若干意見述べさせていただきたいと思います。

この検討会の第1期が最初に始まった頃は、「地方のローカル線廃止、絶対反対」「何が何でも反対」などというような雰囲気だったのが、今回、各運輸局のご説明・事務局のご説明を伺って、それが大分変わってきたという感じがしています。どうやってローカル線を維持するのか、残すのか。そのあたりの話が出てきているのですが、ただ依然、やはり地元では、「何が何でも廃止反対」とかで、とにかく残せというような話があることは事実です。

いわゆる行動経済学という現状維持バイアスというものがある、とにかく「今ある状態が一番いい」と、変化を嫌うというのが人間にはあるといいます。単純に残したいということではなく、つまりいわゆる存続か廃止かという単純な二元論にならないように、そのように議論を矮小化しないように、この会議での議論も展開できれば良いと考えております。

そのような意味で心配なのは、地方の鉄道をどうするかといった時に、いわゆる手段の目的化が起こっていないかということです。あくまで交通というのは派生需要ですから、何か目的があって、そのためにたとえば鉄道のように移動する手段を使うということになっていきます。それなのに、残すこと自体が目的になってしまうことがある。さきほど現状維持バイアスのお話をしましたが「今の鉄道は、とにかく今のままで残ることが一番いい」ということで、残すことが目的となって、そのために一生懸命いろいろな労力や資源を使うということではなく、いかにそれを手段として活用できるかということに資源を使って考えていかなくてはいけないと思うわけです。

ですから、そのような意味から考えると、まず、自分のまちをどうしたいのか、いわゆるビジョンとか、あるいはグランドデザインという大げさですけど、それがあって、自分たちの理想のまちを作るために鉄道が必要だという、そのロジックがないといけない。それがあってこそ移動の手段として鉄道を活用できる、その説明がないわけです。まずどういうまちを作りたいかということを考え、その実現のためには「こういう理由があるからこそ、鉄道がなくてはいけない」というのだったらわかるのですが、その間が抜け落ちてしまうことがよくあります。

いわゆる再構築協議会にしろ、それから再構築事業にしろ、どうしても移動の方だけに目がいってしまっていて、何のためにその移動をさせるのか、という視点が足りないことがあります。もちろんその法律等の中で移動以外のことを何でもかんでも入れるわけにはいかな

いのは、皆さんおっしゃったとおりであるのですけれども、まずはそのまちのあり方を示してほしい。その目的のために手段として鉄道がどうしても必要だというしっかりとした説明があるのならば、鉄道を整備していかななくてはいけないですし、それが特にないというのだったら、それはまた別の良い案があるかもしれない。手段の目的化というところを常にチェックしていかななくてはいけないと思うわけです。

それから、皆さんおっしゃっていましたが、自分のところの路線が赤字だけれど会社は黒字だからそれで賄えば良い、という内部補助の話があります。良い例かどうかわかりませんが、同じ町内会にすごく裕福な家があって、そしてそうでない家もあって、裕福でない家が裕福な家に対して「同じ町内会にいるのだから、自分に金を寄せ」みたいな、そんなことになっているのが現状かもしれません。寄せということ自体が悪いものではありません。しかしそれを言うからには、寄せすだけのちゃんとした理由がなくてはいけないわけです。たまたま同じ会社が経営しているというだけの話ですから、その時に黒字になっている路線からお金を持ってきて当たり前だろう、では理屈が通らないわけです。内部補助を求めるのなら、それをするだけの理屈をきちんとつけて説明することが必要です。根拠を示さずに、「お前のところは儲かっているから持ってこい」というのはおかしい話ですから、その合理性と言いますか、説明責任をつけるということが、大事ではないかと思います。

最後に、これもなかなか地元の方はおっしゃらないのですけれども、通学のための利用の比重が非常に大きい地方路線ではなおさらそうですけれども、通学定期割引の費用負担とか、身体障害者の割引の負担について、本来そういうものは国の政策で行うべきものをＪＲが負担しているという歪んだ事実があります。このおかしさが地元ではなかなか意識されていません。ＪＲが通学客とか、障害を持っている方々の費用・割引分まで負担していることがあるから、さらにＪＲの財政に余裕がなくなっています。もし、その負担額をきちんと国が支払っているならば、災害などによる不通路線などの復旧も早くなるかもしれません。そういうところの議論がなかなか地方から出てこないのが私には不思議で、もっと地元の方はそのような点を意識して、まず根本的な費用負担のあるべき姿を議論することもおっしゃっていると思うのです。これは他の省庁にも関係することで、あまり大声で言えることではないのかもしれませんが、ただそういうことも広く考えて議論をしていくということが、この検討会でもできればいいのではないかと考えております。

雑駁な話で恐縮でした。

いろいろと委員の方からご意見が出てまいりました。特にご質問はなかったのですが、事務局の方で何か今の段階でありましたら、お願いいたします。

○事務局

貴重なご意見ありがとうございます。皆様から重要な問題提起をいただいたと思っております。

内部補助につきましては、複数の先生方から、また経済学の観点から、あるいは経営最適化の観点から、あるいは今、座長からお話しがあったように、「どのような理屈でそれをするのだ」といったような、重大な問題提起をいただいたと承知をしております。

また、今後の地域がどうするのかということについて、委員の先生方から共通するご見識を伺ったように感じております。加藤委員からありましたように、国がやれば楽だけれど、そうすると地域が他人事になってしまうとか、神田委員も一貫して地域づくりから考えるべきだとおっしゃっておられますし、宮島委員のおっしゃったような地域づくり、あるいは地域がやるといった時も、どの時間軸でやっていくのかということとは非常に重要な問題提起ではないかと思っております。我々事務局が、今回お出ししたプレス資料にも「持続可能な」という一言を入れております。おっしゃるとおり、今とりあえず鉄道を残すということも勿論ですが、その先をどうしていくのかということを実際に議論するということは、この検討会の目的でありますので、皆様方のご意見というのは本当に貴重なものだと思っております。

そして、森委員の市長時代のご意見も踏まえた、まちづくりのツールとしてどのようにやっていくのか、あるいは都市計画ほどではないにしても、首長ごとにぶれるということはどう考えていくのか、というご指摘もいただいたと思っております。板谷先生からも幹線のグランドデザインとか、国に引き続き制度のご提案をいただいたということでございますので、我々の方でも検討して参りたいと思っております。

今後また、事業者から、あるいは地方の方々からのヒアリングを予定しておりますが、今回ご提示いただいたような観点、まちづくり、あるいは内部補助、地域づくり、そういったものも含めた上でお願い差し上げることにさせていただければと思っておりますので、引き続きよろしくお願いいたします。

○竹内座長

ありがとうございます。お時間がまだ多少、10分ほどはあると思いますので、もしも、委員の皆様で、先ほど言い忘れたとか、何か追加でありましたら承りますけれどもいかがでしょうか。Webのほうでもよろしいでしょうか。

では特に追加でご意見がないようでしたら、これまでも十分ご意見を出していただきましたので、これらを論点整理して、次の会議までに進めていただきたいと思います。

また、次回以降の関係者のヒアリングや、今後の議論の進行に、今までいろいろな意見が出てまいりましたことを反映させて、事務局は少し大変ですけれども、是非お願いをしたいと思っております。

それでは、特に皆様ご意見ないようでしたら、本日の議事は以上ということになりますので、進行を事務局の方にお返し申し上げます。

○事務局

座長、ありがとうございます。委員の皆様方、本日お忙しいところ、貴重なご意見をいただきありがとうございます。

事務局にて連絡事項がございます。

まず、本日の検討会の議事概要、それから資料につきましては、後日、国土交通省のホームページで公表させていただきたいと思っております。議事概要については、後日、皆様に送付させていただき、ご了解を頂戴したいと考えています。

また、次回の検討会につきまして、改めてご連絡させていただきますので、引き続きよろしくお願ひ致します。

それでは以上をもちまして、本日の検討会すべて終了でございます。本日は誠にありがとうございました。

(以上)