# 令和8年（2026年）6月定例会　一般質問

## JR芸備線の維持存続に向けた本市の取り組みについて

質問議員：國利知史（ネクスト）

---

○議長

休憩前に引き続き会議を再開します。次の質問に移ります。國利知史議員。

**◆ 國利知史（議員）**

議席番号8番、会派ネクストの國利知史でございます。議長のお許しをいただきましたので通告に従いまして質問をさせていただきます。本日、私一項目、JR芸備線についてお伺いいたします。

JR西日本の要請により、2024年1月、利用が低迷するJR芸備線備後庄原駅から備中神代駅間について今後の方向性を議論する再構築協議会が設置され、今年は協議会の期限の目安とされる3年目を迎えております。この間、2025年には芸備線のポテンシャルを最大限に生かし地域の経済効果等を検証するため、臨時便の増便や2次交通の運行などを行う実証事業Aが実施されました。また、2026年6月からは本格的なバス転換の可能性を探る実証事業Bが行われております。今年11月には実証事業の結果を踏まえ、鉄道の存続かバスなどへの転換か地域の最適な交通モードを判断するための案が正式に提示される予定となっており、いよいよ最終局面を迎えております。

これまで本市は再構築協議会において芸備線の存続を強く訴えてきましたが、最終局面に入った今、本市にとっての芸備線の価値や必要性を国、県、JR西日本に引き続き強く示すとともに、存続に向けてあらゆる方法を検討しながら、より強い意思を示していくことが必要と感じますが、市長の見解をお伺いいたします。以下の質問は質問席で行います。

**▶ 八谷市長**

ご質問にお答えいたします。芸備線再構築協議会では、再構築方針の作成に関する調査事業により、今後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の議論が進められることとなっております。

本市は芸備線の価値を評価する際、利用者数や収支効果といった定量的な指標だけでなく、地域の移動手段としての役割、観光交流の促進、地域の魅力向上、沿線地域の活力維持など、数値では表しにくい定性的な価値も十分に考慮するべきであると考えております。このため、定量的な評価に加えて定性的な価値も踏まえた総合的な評価の必要性を協議会において強く主張しているところです。

合わせて共通認識の形成に向けた議論を行う上では、取り組みの状況やその結果などを1つ1つ丁寧に整理して進めることが重要と考えていることから、日程を意識する方針決定に至る議論のプロセスが軽視されることのないよう事務局に繰り返し求めております。

最終的な再構築方針は関係者の合意で決定されることとなりますが、本市といたしましては鉄道の維持存続への強い思いを持ちながら、引き続き国や県に対して必要な要望や提言を行うとともに、関係自治体との連携を一層深め、今後の議論に臨んでまいります。

**◆ 國利知史（議員）**

JR芸備線再構築協議会は、これまで幹事会が9回、それから協議会が6回、合計の15回開催されていると認識しております。そ

の報告資料を見ましたけれど、本市としては今ご答弁ありましたように、本市としての思いですとか考え方をしっかり伝えてこられていると認識をしております。それから協議会としても、本市の主張を組み取りながら真摯な議論をしていただいているという風に理解をいたしました。

その中でですね、今年3月25日に開催されました第6回再構築協議会におきまして、実証事業Aの報告がされております。その報告の内容としては、実証事業Aで行われましたそれぞれの事業項目について細かく検証がされておりまして、その項目ごとの経費、それから効果が示されております。その報告を見ると、この実証事業A、これ単体で見ますと効果が現れているというような受け止めを私はしましたけれども、諸々含めそれを恒久的に行う場合には、8.3億円の経費に対して4.3億円の約半分分の効果しか望めないというものでございました。その報告を受けて、本市としてこの結果について想定していたものだったのかどうか、またはそうではなかったのか、報告の結果をどのように受け止めているのかお伺いしたいと思います。

**▶ 地域交通課長**

ご質問にお答えいたします。実証事業Aは駅を活用しましたイベントですとか列車の増便、観光ツアーなどを実施しております。とその結果の中で、実証事業A等の取り組みを将来的に継続した場合、年間先ほどおっしゃいましたけれども費用8.3億円に対し、定量的な価値は4.3億円ということが報告されております。来客者の多くが乗車自体を目的としていたこと、また現状、沿線に宿泊ですとか買い物ができるそういった拠点に限られていることなどで、地域の消費が伸びていないこと、そういったことが見えておりますので、そういった点については実証から見えた課題として市として受け止めております。一方で成果といたしまして、芸備線の存続が地域の絆や活力の醸成につながっていることも伺えてますので、費用と効果、数字にこだわらず、数値で表しにくい定性的な価値も重要な視点としております。

**◆ 國利知史（議員）**

私も先ほどの事業内容をご説明いただいたところに関して、実証事業Aに関してはその事業内容についてちょっと私も色々思うところはありますけれども、結果としてもう報告はされているということで。続いて実証事業Bが今行われている、これは日常利用者向けのバス転換の可能性を探るというものでございますが、今後、実証Bが9月に終了しまして効果などを検証する調査事業があると。その後11月には今後の方針の個案が提案されてくるという流れになると思いますけれど、この実証事業Bの報告もなかなか厳しい報告がされ、そして今後の大枠の試案についても本市にとって厳しい提案となった場合には、その後の協議会においてどのような主張を本市として行っていくつもりなのかお伺いしたいと思います。

**▶ 地域交通課長**

ご質問にお答えいたします。再構築協議会においては、鉄道、鉄道以外の他のモードどちらの地域経済効果の比較検討を中心に行っていくことになっておりますけれど、実証事業Bでは現実な手法といたしましてバスの運行実証を実施しているところでございます。鉄道の存続、バスへの転換を判断するにあたりましては、単に利用者数、収支といった数の面だけではなく、移動手段としての役割ですとか、地域の活性化や交流人口の創出、そういったまちづくりへの影響もございますので、そういった点も含め総合的な視点で判断していく必要があると考えております。

**◆ 國利知史（議員）**

先ほどからの答弁でもありますように、再構築協議会の実証事業AそれからB、これは数字的根拠が示されてきます。確かに数字で判断する量的な判断基準というのはもちろん必要なことでございますけれども、数字では表せない部分もしっかり強調していきたいという風に答弁もありました。その定性的な、数字では表せない判断基準、こちらに関してですね、やはり数字では表せない芸備線の価値、庄原市にとっての芸備線の価値はどういうところで価値を見出しているのか、そしてなぜ芸備線は本市にとって必要なのか、なぜ残さなければならないのかというところを市としてどのような考えをお持ちなのかお伺いできればと思います。

**▶ 地域交通課長**

ご質問にお答えいたします。芸備線は生活交通としての貴重な交通基盤であることはもちろんのことでございますけれど、定住人口の増加や観光などによる交流人口の増加、市民の地元への愛着、誇りなどの醸成などに増しましても、地域活力の維持に必要不可欠なものと感じております。また芸備線の存在ですけれど、再構築協議会で議論しております特定区間だけではなく、芸備線につながる他の路線の自治体の地域振興にも影響するものと考えておりますので、その重要性については重要な役割を持っていると考えております。

**◆ 國利知史（議員）**

生活基盤、観光、それから市民のシビックプライドにも関わるということでご説明をいただきましたけれど、まさにその通りで、これから増えてくる高齢者の免許返納、それから高校生の移動手段としてはもちろん必要になります。それから人口減少が進む本市において、Iターン、Uターン、移住を考える人にとっても、鉄道がない地域よりはやはりある地域の方が選ばれやすい。実際に芸備線がきっかけで庄原市に移住してこられた方もいらっしゃいますし、芸備線をきっかけに庄原市も一緒に盛り上げたいということで若い方が今度移住してくるんだという、関東の方でしたかね、の方から移住してくるという方もいらっしゃるということで、先日直接その方のお話もお伺いいたしました。

あと、今おっしゃいましたように観光の面でもやはり芸備線があるのとないのとでは大きく変わってまいりますし、特にインバウンドの対応、こちら移動の手段がバスだけよりはやはり芸備線を残しておくということは非常に重要であるという風に思いますし、そもそも芸備線そのものが今本市において大きな観光資源になっているということが言えます。それから芸備線を失うことは、都市としての知名度だったり活力を失うということにもなります。これはこれまで廃線になった鉄道を抱える自治体において証明されていると思いますけれど、市民のシビックプライドにも大きく影響してきますし、ますます人口減少が進んでいくということにもつながってくると言えます。

このように、やはり芸備線がなくなるということは将来の可能性を、庄原市の可能性を閉ざしてしまうということにも繋がってくると感じております。ですので、私が思うのは、やはりこういう芸備線がなぜ必要なのか、なぜ残さないといけないのか、芸備線の価値というのはどこに価値があるのかというところをやはり多くの市民の皆様に知ってもらうと、共有していくことが必要なんじゃないかなと思っています。芸備線から離れた場所に住んでいるから私には関係ないとか、芸備線には乗らないから芸備線いらないと、今更芸備線に残しても仕方ないという意見をですね、私聞くことがあるんですね。そういったことを聞くたびにちょっと悲しい気持ちになってしまうんですけど、やはり芸備線がなくなることによって庄原市にどのような影響があるのか、そして自分たちにどう跳ね返ってくるのかというところをやはり知ってもらうということは本当に大切なことだと思います。そういう働きかけを、市民の方々への働きかけを市としてこれから行っていただきたいと思いますけれど、見解をお伺いいたします。

**▶ 市民部長**

ご質問にお答えいたします。委員おっしゃいますように、今、芸備線の議論を本市行っておりますけれど、これは沿線住民に関することだけではないという風な認識で議論に臨んでおります。そういった意味ですね、本市におきましてはこれまでの再構築協議会でありますとか幹事会の状況につきましては細かに広報紙の方でどのような議論が行われているかということ、それから本市がどのような意見を言っているかということについてポイントを抑えながら継続的にしておるところでございます。さらには、これまでも座談会などの市民と直接意見を交わす場においても、協議会へ本市が臨む姿勢でありますとか議論の状況について資料を持って説明をさせていただくなど、市全体の課題として捉え市民と共有する努力をしておるところでございます。今後、今年度が3年目ということで議論が深まる年となってまいりますけれど、この議論をしっかり市民の方にも知っていただいて、先ほどからもありますけれど、定量的な価値での比較、それからそれに加えての本市が主張する定性的な価値という部分がどういうものがあるから本市は主張しているのかというところも含めてしっかり市民の方に知っていただきながら、議論の状況を共有していただきたいということで取り組んでまいります。

**◆ 國利知史（議員）**

私たちも庄原市から広島市までの芸備線の沿線の自治体の議員で、芸備線沿線議員連絡協議会というものを結成しております。そこで色々な活動を行ってきております。芸備線に対する、芸備線に関するセミナー、それから勉強会、国それから県への要望活動など、様々な活動は行ってきております。しかしながら、やはり市民の方々広く、庄原市にお住まいの方々に芸備線の必要性だったりとか価値であったり、なぜ残さなければならないのかというところを広めていけたかというと、必ずしも、もっと努力しないといけないなというところもあります。その辺については私どもは反省をしているところではありますが、まだ間に合うと思いますんで、私ども議員としてもやはり市としても一緒になって、やはり庄原市民の機運を高めていくという努力をしていければなという風に私ども思っておりますので、お互い動いていければなという風に思います。

それと同時にですね、やはり庄原市の地域公共交通計画にもあるように、芸備線は市内、本市の重要な交通インフラとして位置づけている以上は、やはり市民の方が乗ると、乗ってもらうということが大前提になると思っております。今更何やっても利用者増えんじゃろうという方もいらっしゃいますけど、まずは市民が乗るということが必要でないかなと考えますが、なかなか今のところ市民の方々が利用しない、利用できない状況があると思いますが、その原因として市としてどのような原因があるとお考えになられているのかお伺いしたいと思います。

**▶ 地域交通課長**

ご質問にお答えいたします。実際に乗っていただきまして芸備線のことを知ってもらう、感じてもらうことは必要なことでありまして、乗ったことによりまして芸備線の魅力や価値、そういったことの気づきにつながるものと考えております。乗車の少ないという点につきましてでございますが、原因としてやはりダイヤの問題、色んなことがございます。実際そういったものもございますけれど、第2期地域公共交通計画では広域幹線軸として位置づけておりますので、高校生の通学など日常生活でのご利用はもちろん、観光などの広域移動にもご利用いただきたいと思っております。現在、実証事業の方で土日祝日にはこれから臨時列車運行もございます。7月からは快速庄原ライナー、そういったものの運行もございます。市といたしまして芸備線利用助成金などのメニューも持っておりますので、そういったことをしっかり周知しながら是非ご乗車いただきたい。

**◆ 國利知史（議員）**

今ご答弁いただきましたように、やはりまず大きな原因としては不便であると、便数が少なくてなかなか移動ができない。で、これは日本社会全体の問題だと思うんですけど、やっぱりどうしてもこの特にこの中山間地域では車の移動がほとんどであって、ドア・ツ・ドアの移動がメインであるということを思いますと、やはりなかなか利用できない場合が多いのかなということは言えると思います。しかし、私が感じるのは、それ以外にもやはり市民の皆さんがご存知ないことがたくさんあると思います。というのが、乗り方だったり乗り換え、乗り継ぎ、2次交通のアクセス、そういったことがご存知ない場合が多いんじゃないかなと思います。で、私も先日、新倉敷まで行かなければならない用事がありまして、普段でしたら車で行くところでございますけれど、ちょっと肘の方、怪我をしておりまして車が運転できない状況になった時に、果たしてどうやって行くか、絶対行かなければならないという時にやっぱり色々調べましたら、JRで行けると。で、東城から新見まで芸備線で行って、新見から伯備線に乗り換えて倉敷、倉敷から山陽本線に乗り換えれば新倉敷まで行ける。これ非常に早くて乗り継ぎもスムーズで、運転しないので体力的にも非常に楽であるということで、まだまだ私も知らないことがたくさんありました。で、岡山まで出れば新幹線に乗り換えて関西、それから関東、九州、そして瀬戸大橋線に乗れば四国まで行けると。色々な移動手段が確保できるということも知りました。で、市内においてもやはり「ひまわりバス」とか路線バスをうまく連結させれば、やはり目的地まで行ける場合が多いということで。先ほどご答弁の中にありました利用促進の助成金ですよね。そういった助成金を出して利用者を増やすということももちろん重要な施策だとは思いますけれど、やはりまだ知らない使い方とか乗り方、2次交通のアクセス、これまさに交通形態全体のシステム、MaaS（マース）の概念を組み入れたいまちづくりの観点からの利用策というのが必要になってくると思います。そういう利用策を続けていくことがこれから再構築協議会に臨んでいくためには必要なんじゃないかなという風に感じますけれど、ご見解をお伺いいたします。

**▶ 八谷市長**

ご質問にお答えいたします。先ほどご提案になりましたMaaS（マース）のような形でのバス運行というところでございますけれど、実際、まだ紙のような時刻表で乗り継ぎを考えるそういったところが現状でございます。今、職員の方も色々とそういっ

た乗り方の方が皆さんによく分かっていただけるような方法はないか色々研究しておりますので、より良い形をまたご提示できるように今後も検討していきたいと考えております。

**◆ 國利知史（議員）**

是非、大変だと思いますけれど、どうやったらそういうMaaS（マース）の概念を取り入れた交通政策ができるのかというところを考えていただければと思います。それで私、今まちづくりの観点という風なことを申し上げました。答弁でもまちづくりという言葉出てまいりましたけれど、これからのJR芸備線の再構築協議会にあたっては、私はこのまちづくりの観点というところがキーワードになってくるという風に思っています。立地適正化計画ですとか地域公共交通計画での芸備線の位置づけ、それから本市が取り組む5つのリーディングプロジェクトの中の庄原版コンパクトプラスネットワークについての芸備線を活用したまちづくりに関しては、先般の協議会、幹事会で岡本市民部長がご説明をされていたという風に受け止めておりますが、本市が進める将来のまちづくりにとって芸備線は必要不可欠であるということ、それから芸備線がなくなることによって本市が目指す公共交通計画の実現が難しくなるんだということを、再構築協議会で強く言い続けていただきたいと思いますが、見解をお伺いいたします。

**▶ 市民部長**

ご質問にお答えいたします。議員今おっしゃいました今回の芸備線再構築の議論の中で、まちづくりの視点というのが非常に重要だということについては本市も同様の認識をします。現に現在の再構築協議会の議論の中におきましても、まちづくりの中における交通の役割ということで、どういった交通が市民の利便性の向上、それから来客者の往来にとって最適であるかというような視点が重要だということで議論も進めております。で、先般の幹事会の中で示されました再構築方針に何を記載するかというイメージの中にも、それぞれの自治体におけるまちづくりとの整合性というところが書き込まれておりまして。本当に芸備線の議論、それからどうあるべきかという議論が、その交通、交通なり移動手段というスポットだけではなく、まちづくり全体に関わるものとしてそれぞれの協議を進めていく必要があるということで、私も認識をしております。そういった意味では、現在、本市におきましてすでに策定をしております立地適正化計画でありますとか地域交通計画、これらの計画の中でのまちづくりのあり方というところにつきまして、先般の幹事会の中ではリーディングプロジェクトのコンパクトプラスネットワークのところを中心に、その説明を行わせていただいたというところでございます。その中では、この庄原、西城、東城という部分について、それぞれの機能、都市機能であるとか準都市機能、生活拠点というところの機能をどのように持たせていくかというところの議論が必要で、今後その議論、それぞれの拠点と拠点を結ぶ交通機関がどういうものであることが最適であるかということも含めて、市としての考えを今後整理をしていきたいということで説明をさせていただいたところでございます。今後におきましてもこの再構築協議会に臨むにあたりましては、まちづくりの視点という中で、市民にとって来客者にとってどういった交通機関、移動手段を選択することが利便性の向上なり観光振興に役立つかという視点をしっかり持ちながら議論に臨んでいきたいという風に考えております。

**◆ 國利知史（議員）**

今部長のご答弁で、今後の再構築協議会に臨むにあたって、もうすでにまちづくりの観点での議論が始まっているということでしたが、これからもやはりこういったところがやはり焦点になってくると思いますんで、しっかりそのあたりを強調していただければという風に思っております。それからですね、これまでの再構築協議会の中での主張、本市の主張、自治体の主張としては、黒字が出ているJR西日本に内部補助で芸備線を残してほしいとか、国鉄改革時の約束において残してほしいとか、そういった議論が続けられてきました。これからはもちろんそれはそうなんですけれど、これからはそれだけではなくて、やはり違う形の可能性も議論していっていかなければならないと私は感じております。例えば第3セクターですとか上下分離、それから貨物、そして災害ですとか有事の際の代替路線とかですね。やはりそういう可能性も含めて、今まで協議会で議論してこなかったことを議論していくということが必要となってくるという風に感じますが、ご見解をお伺いいたします。

**▶ 市民部長**

ご質問にお答えいたします。今後の議論の中では、鉄道とバス転換のこれまで行ってきた実証事業の結果を踏まえまして比較検

討の審議に入っていくということになります。その上では、その中では鉄道で残す場合の選択肢ということで、様々な手法がすでに会議資料の中でも提示をされておりますけど、その中には上下分離方式でありますとか、みなし上下分離方式、それから第3セクターへの転換等についてもその選択肢を排除することなく資料の中にも掲載をされておりますので、構成員間でも様々な議論を行うということにはなっております。で、一方言われましたその貨物輸送でありますとか、災害時の代替機能という部分につきましては、この協議会始まる早い段階において、JRの方からもその見解については示されておりまして。その災害時の代替機能としては想定をしていないということもございます。で、貨物輸送についても現に今現在は運行していないという部分もございまして、鉄道、今回の法律に基づく基本方針で除外、この再構築協議会から除外する路線の条件である、特急列車が運行する、貨物列車が運行している、それから災害時のそういう代替機能に使えるというところの部分については、現時点では該当していないという風に認識しております。

**◆ 國利知史（議員）**

例えば、災害とか有事の際の代替路線に関しては、これは国土強靱化とかそういったところにもつながってくるので、やっぱりこういうところもやはりしっかりと議論をしていっておかなければならないところだと私は思っております。それから貨物などもですね、やはりこれだけドライバー不足が言われている昨今においては、やはりそういう貨物というところに関しては本当にこう国としてもやっていかなければならないところではないかなという風に私は思ってますんで、是非そのあたりもですね、しっかりと主張していただいて、再構築協議会において話を進めていただければという風に思います。

それからですね、今までの議論を見ておりますと、JR西日本と自治体がこう平行線をたどるような議論がずっと続けられてきているという風に感じております。お互い両者が交わることがないような議論がずっと続けられてきているように受け止めております。これからはやはりそうではなくて、やはりちょっと発想を変えてですね、やはりJR西日本と自治体が協力して、鉄道を核として過疎が進む中山間地域の課題を解決していくんだという方向性もやっぱり考えていく必要があるんじゃないかなという風に思います。で、JR西日本さんは色んな事業を展開されておりますし、様々なノウハウをお持ちになっているという風に思います。ですので、やはりJR西日本さんのノウハウや力をお借りして、庄原市の中山間地域、過疎が進む中山間地域の課題を解決していくというスタンスもこれからは必要になってくるという風に思います。それで私が思うのは、例えばですけど、これは例えばの話なんですが、まちづくり会社を立ち上げてですね、お互いに協力し合って庄原市を活性化させていくというような、JRさんの力をお借りして本市として活性化させていくというようなことも考えていく必要があるんかなと思いますが、見解をお伺いいたします。

**▶ 地域交通課長**

ご質問にお答えいたします。交通面に限らず、まちづくりの広い分野で地域の観光振興、産業振興と地域の活性化に有効なノウハウをJR西日本グループはお持ちでございます。鉄道、鉄道以外の再構築、どちらの場合によってもまちづくりについて連携できることは本市にとっても有益なことだと考えております。再構築協議会におきまして、JR西日本から沿線自治体と一緒に地域課題の解決に取り組み、持続可能な地域社会の実現や地域の活性化にJR西日本グループとして貢献していく、そういった考えをお聞きしております。現在のところ具体的な協議は行っていない状況ではございますけれど、今後議論の進捗によりましては、庁内横断的にJR西日本と連携ができる施策について検討していくことになろうかと思っております。

**◆ 國利知史（議員）**

そうなんですよね。やはりJR西日本さんはやはり地域と共にやっていくという意思表明もされておりますんで、やはりそういった取り組みが必要になってくるんじゃないかなという風に思ってます。で、再構築期限の目安とされてるのが3月でございますんで、規約としては構成員が納得、合意なしには結論は出さないということになっておりますけれど。ただ単に納得できないからその期限までに決めれません、伸ばしてくださいというのは通らないと思うんで、やはり今ご答弁あったような新しい発想、それからJRさんとの協議、お互いに一緒にやっていくんだという協議のためにはやはり3月までの期限では短すぎると思うんで、そこは期限を伸ばしてでも協議をしていただければと思います。それで例えばですね、そういう新しい発想、JRさんとの協働で行う事業などもしそういう場合になった場合には、やはり市長の決断という、例えば財政措置が発生してくる事業も議論していくことになるかもしれません。そうなった場合には、やはり市のトップの市長が決断を持って取り組んでいかなければならな

いと思います。本当にこう最終局面に今入っておりますんで、今まで一般質問で市長のお考えをお伺いする機会は他の議員さんやられておりますけれど、今までよりもさらに強い危機感を持って取り組んでいかなければならないという風に思っております。それで、これ最後になりますけれど、今後の例えば先ほど言いました新しい取り組み、議論になった場合に、やはり市長の決断、覚悟必要となりますんで。市民の皆さんも、市長がどういう思いで芸備線を残そうとしていらっしゃるのか知りたいという意見もありますので、ここで最後に市長の思い、それから覚悟をお聞きして、これ最後にしたいと思いますが、いかがでしょうか。

**▶ 八谷市長**

お答えをいたします。まず沿線にお住まいの皆様、それからこれまで多くの住民の皆様がこのJRを残すために大変のご尽力をいただいております。昨年いくつかの多くのイベントを、90周年、山ノ内駅でしたね、駅の90周年、それから駅等でたくさんのイベントを行う上で、地域の住民の皆様大変ご尽力をいただいて、それが今につながっております。市としてこれまで答弁してきた通り、やはり地域住民の方、それから庄原市民の皆様のこのJRに対する思い、これが醸成されていきながらここまで来たものと思っております。これまでの議論をしっかりと踏まえた上で、我々は先ほど答弁した通り強い思いを持って今後とも交渉に臨んでまいります。しかしながら、やはり先ほどから部長が答弁しておりますように、我々は議論のテーブルの上に乗った上であくまで今議論をしております。これからもこの議論の中で色々な決断をしていかなければいけません。しかし一貫していえることは、存続に向けてこれまで同様強い意思を持って取り組んでいきたいという風に思っております。以上です。

**◆ 國利知史（議員）**

今ご答弁いただきましたけれど、私どもも本当に努力しないといけないと思います。で、市としても本当に覚悟を持って決断をしなければならない。どの方向に行くにしても、最後は決断という重い決断を下すということになると思いますんで、しっかりとこれからの再構築協議会、私ども覚悟を持ってやりますし、市としても覚悟を持って芸備線存続のために動いていただければと思います。以上で終わります。

○議長

以上で國利知史議員の質問を終わります。この際、暫時休憩いたします。再開は午後2時35分といたします。