

第9回道南いさりび鉄道沿線地域協議会 議事録

日時：令和7年5月20日（火）16:00～16:45

場所：渡島総合振興局 4階402号会議室

1 開会

2 挨拶

《齋藤交通企画監（道）》

- ・ 本日は、大変ご多忙のところ、また、私ども道からの急なお声がけにもかかわらず、2市1町の方々、また、道南いさりび鉄道の川越社長にご出席をいただき、改めて御礼を申し上げます。道南いさりび鉄道の第2次経営計画、お集まりの方々のご承知のとおり、3月に皆さんのご協力、また川越社長の大変なご尽力のもとに成案を得ることができました。重ねて御礼申し上げる次第でございます。
- ・ 計画の中身については、既にご承知のとおり、計画の最終ページに、令和8年度に計画がスタートして、いさりび鉄道をより持続的、安定的なものとしていくために整理すべき課題等についても明記をされています。令和8年度に計画がスタートをした後には、こうした中長期的な課題に対しても我々、責任を持った対応が求められると、改めて認識を持っているところであります。その中長期的な課題に向き合う前に、経営計画の検証時にもありましたが、改めて道と沿線市町の負担割合の再検討ということで、道といたしましては、（第7回）協議会の時に（協議を進めていくことの）提起をして、皆様からご了承、ご理解をいただいたと思いますが、まさに中長期的な課題に着手する前に、この課題についてもしっかりと検討を深める段階にあるのではないかとというのが私どもの認識でございます。
- ・ 今日が、検討を進めていく第一段階、スタートになろうかと思いますが、その議論を進めていく中で、一定の方向性なり私どもが検討したものをお示しさせていただきますので、2市1町の皆様方には、忌憚のないご意見をいただきたいと思いますし、今後、ご懸念、ご苦勞、ご負担等々を強いることも多々あるかと思っておりますけれども、しっかり私どももこの課題に向き合って、結論を得るように努力していきたいと思っておりますので、引き続きのご協力について、よろしくお願ひします。

3 議事

（1）道と沿線市町における負担割合について

《小林課長（道）》

- ・ 資料についてご説明させていただきます。はじめに、資料の1ページ「1 現行の負担割合と再検討の合意（平成24年）」ですが、平成24年の2月、5月に、道と沿線3市町で構成する当時の協議会で確認した内容として、「①道と沿線自治体の負担割合」につきましては、「他県の事例を参考としつつ、道の財政状況等も考慮したうえで、道と沿線自治体の負担割合を「8：2」としたところでございます。また、本日の議題でもある「②負担割合の再検討」につきましては、「開業後一定期間が経過した後、利用状況や収支の動向など

を検証」した結果という形で、「事業形態や負担割合などを再検討」することを平成24年の当時に確認をしております。検証に関しましては、いさりび鉄道で実施した検証（令和4年6月「道南いさりび鉄道における経営状況等について」）を我々協議会の方で検証いたしました。令和5年9月、現在の道南いさりび鉄道沿線地域協議会において「経営計画に基づく検証」として、その結果を公表したところでございます。

- ・ 続きまして、資料の1ページ「2 検討の方向性」ですが、1つ目のマルでございしますが、当時、平成24年時点で開業していた全国の並行在来線会社4社に対する負担割合を参考とした経過がございします。こうした経過を考えて、今後の検討にあたりましては、現在開業している全国の並行在来線会社8社に対する負担割合などを比較しながら今後の検討を進めていきたいと考えているところでございます。
- ・ なお、全国の並行在来線会社8社に対する各県。沿線自治体等の負担割合につきましては、資料の2ページをご覧ください。
- ・ 資料は事務局である北海道でまとめたものでございします。左から、各会社の開業時期が古い順番に並べており、平成24年時点で開業していたのは、長野県のしなの鉄道、岩手県のIGRいわて銀河鉄道、青森県の青い森鉄道、そして、熊本県・鹿児島県両県にわたって運行している肥薩おれんじ鉄道の4社でございします。その後、北陸新幹線の開業・延伸に伴い、新潟県のえちごトキめき鉄道、富山県のあいの風とやま鉄道、石川県のIRいしかわ鉄道、そして我々のいさりび鉄道、直近で福井県のハピラインふくいが、全国の並行在来線各社として運行している8社となっております。
- ・ なお、資料には、会社の概要、出資金、運行経費や設備投資に対する県と沿線市町の負担割合を一覧としてまとめておりますが、細かい説明は省略させていただくので後ほどご覧いただきたいと思ひます。
- ・ 資料の1ページにお戻りいただき、次に資料の右側、2つ目のマルでございしますが、運行赤字に対する支援とは別に、現経営計画では想定していなかった設備投資に対する臨時支援を令和5年度に実施したことに鑑みまして、今後の検討にあたりましては、運行赤字と設備投資を分けて協議していくということも検討の方向性の一つとして示させていただいております。
- ・ 最後の3つ目のマルでございしますが、こうした2つのマルに限定するわけではなく、記載した方向性に加えまして、本日の協議会をはじめ、沿線市町の皆様の考え方を踏まえて柔軟な検討を進めていきたいと考えているところでございします。道からの資料の説明は以上でございします。

《斎藤監（道）》

- ・ 検討の方向性ということで、3点ほどありますが、我々としては幅広い議論をしていくことが大前提になろうかということで、こういった資料を示させていただきました。
- ・ 今回協議会に臨むにあたり、2市1町の方々も正式な場となりますので、事前に書面で意見を提出するということについてご相談があり、ご準備いただいていると聞いておりますので、それに基づいていろいろとご発言をいただければと思ひます。

[北斗市から資料配付]

《工藤副市長（北斗市）》

- ・ 先ほど道の説明の最後の中で、沿線市町の考え方を踏まえて柔軟に検討するという考え方をおっしゃっていただいたことについて、まずお礼申し上げたいというふうに思います。
- ・ その上で北斗市から3点申し上げさせていただきたいと思います。
- ・ はじめに1点目として、平成24年の合意内容に「利用状況や収支の動向などを検証」し、「開業時における見込みを下回る場合には、負担割合等を再検討する」と記載されていることは、先ほど説明がありましたけれども、私どもも認識済でございますが、検証の中身としては、いさりび鉄道の方で検証していただきました中身としては、コロナ禍の影響を受けたこともありまして、利用状況や収支の現状確認に留まったところであり、当初予定していた評価・検証という段階までには至っていないということは皆さん共通の認識であろうと思っております。
- ・ また、当時の負担割合を決定した環境と大幅に変わった点がないこと、それから2031年度以降の貨物調整金の制度が現時点ではまだ示されていないというような不透明な事項もございまして、こうしたことからしますと、慎重な検討を要することも鑑みますと、協議のスタートラインは現状の「8：2」からであると考えてございます。
- ・ 2点目としまして、私どもに限らず、全国的に少子高齢化に伴い、スピード感が求められている人口減少対策や、多岐にわたる高齢者福祉施策の展開を求められる私ども基礎自治体としては、今後、より多くの財源確保が必要であること、また、道南いさりび鉄道の区間は、北海道と本州を結ぶ物流の大動脈区間であることを鑑みますと、広域自治体である北海道の負担割合をむしろ高めていただきますようお願いしたいということでございます。
- ・ 3点目としましては、道南いさりび鉄道は、北海道新幹線の札幌延伸に伴う並行在来線問題の協議において、三セク鉄道としての関係性が高くなると思います。今後の議論を進める中で、このことをどう絡めていくべきかについての方向性の確認が必要ではないかと考えているところでございます。
- ・ 以上3点申し上げさせていただきましたが、3点に共通することとして最後に付け加えさせていただきますが、道南いさりび鉄道を取り巻く環境を踏まえた場合には、次の計画期間を超える6年目以降に関係することも念頭に置きつつ、検討を重ねるべきではないかということをご3点目に付け加えさせていただきます。

《斎藤監（道）》

- ・ 私のところで思うところとしますと、工藤副市長がおっしゃられた認識は、マルの1つ目については同様かなと思っています。いわゆるコロナ禍ということは今おっしゃられていましたが、確かにいさりび鉄道を含めて、コロナ禍の影響、公共交通を全道的に見ても、様々な影響を受けていて、人流こそ回復基調にはありますが、交通事業者を取り巻く経営環境はどうだということでは、工藤副市長がおっしゃられたことは我々も同じ認識かなと。ただ一方で、コロナ禍を含めて、いさりび鉄道に対して、冒頭の説明の中にもありましたが、臨時的支援というものを2市1町のご理解のもとに講じてきております。これも現経営計画

の中では想定されなかった我々の対応であったのかなど。そういう意味で申し上げると、環境等大幅に変わったことがないという部分については、副市長のご説明について我々も同じ認識に立てるなどと思いつつも、一方で大きく変わっている状況もあるかなどというのは、ご説明を聞いて、私の考えるところがあります。

- ただ1つ目の中で、大変ありがたいなと思ったのは、負担割合は別にして、協議のスタートラインということで、今年の1月に道から提起させていただいて、検討していくというのは必要だと、現経営計画に書いている中で手つかずの課題があること自体が、次の経営計画に移行するときに、それは適切ではないとの認識があったので、異論もなくまさに今日の日を迎え、協議のスタートラインということについて、いろいろと認識を持っていただけたのは非常にありがたいと思っております。
- 2点目については、今日も報道機関の方々がたくさんいらっしゃいますが、道も含めて、やっぱり自治体の財政運営というのは非常に厳しい中で、いたずらに道の負担割合を下げて2市1町の負担を上げるという地方財政上の観点だけではなく、いさりび鉄道をどう維持していくのか、地域鉄道を守るという観点で、本当に柔軟な検討が必要だな、と話を聞いておりました。
- 3点目については、冒頭の挨拶で申し上げたところに非常に重なる部分ではありますが、今、貨物調整金制度、新制度に移行する部分も含めて、不確かな部分がある中で、中長期的な課題、また中長期的な対応というものを一つ念頭に置きながら議論が必要ではないかということについては、我々としても、同じ認識に立てると思って説明を聞いておりました。
- 私の思うところなので見解の相違等があるかもしれないが、私としてはしっかりとこれについては、今後の検討に活かせることが多いのかなどと思って聞いておりました。

[函館市から資料配付]

《佐藤副市長（函館市）》

- 本日の協議会につきましては、1月30日に開催された協議会において、北海道の方から負担割合の見直しについて解決しましょうということを受けて、北海道からの資料の方にもあった協議が緒に就いたと考えています。そうした中で、報道が先行された経緯もありますが、本市の考え方について、ご説明したいと思えます。
- 大きくは3つ、細かくは4つです。道南いさりび鉄道の第2次経営計画においては、沿線人口の減少に伴う運輸収入の減、それから人材の確保・育成、施設・設備や車両の老朽化など、同社が抱えている経営上の課題を挙げられています。こうした課題への具体的な対応策の精査・調整が図られた上で、負担割合の見直しに係る協議がされるものとまず捉えております。
- さらに、道南いさりび鉄道は、地域住民はもとより、観光客の利用のほか、北海道と本州を結ぶ重要な物流ルートとしての役割を担っておりまして、広域的・全道的観点で果たしている役割なども踏まえ、北海道と沿線市町の負担割合は現行「8：2」として、相応の負担をしているものと認識しております。
- 北斗市と同様、現行の「8：2」の負担割合をベースに議論がスタートするものと考えて

おりまして、適正な負担割合が、北海道の割合を引き下げることが前提とするものではないものと考えております。

- ・ また、日本の物流を支える重要な線区の一部であり、地域鉄道として高い公益性を有する道南いさりび鉄道が、第2次経営計画に基づいて、安全・安定的な運行や経営の安定化が図られるよう、北海道と沿線市町が連携を密に支援していくことが重要であり、そのことについては確認されているものと捉えています。そして、協議が今後も進められていくものと考えておりますが、地域の理解が重要であり、地域の理解が得られるよう、慎重かつ丁寧に進めていただきたい、このようにお願いをしたいと思います。

《斎藤監（道）》

- ・ およそ北斗市と同じような認識でいらっしゃるのかなと思って聞いていました。1点目でいくと、今回、第2次経営計画の成案を得たことで、みなさん中長期的にいさりび鉄道をどうしていくか、言葉は不適切かもしれませんが、より真剣に捉えられているなとつぶさに感じているところです。
- ・ 函館市の意見の中で、人材の確保・育成、施設、車両の話も出ておりますけれども、まさにいさりび鉄道を安定的にやっていくうえでこの課題は解決しなければならないというのを、非常に直接的に言及されているのかなと強く感じました。
- ・ 負担割合の再検討について検討を深めるべきだという私の認識を申し上げましたが、単純に負担割合を再検討するというところだけを抜き出すのではなくて、令和8年度からの経営計画がある中で、一番大きいのは設備投資の部分だと思いますが、それら全体を捉えた中で、道も含めて地元自治体の2市1町の皆さんがどういう負担をしていくのが一番、適正というか、落としどころになるのかなと、そんな協議が必要ではないかという問題提起かなと。
- ・ 2点目の「8：2」として相応の負担をされているというところはおっしゃるところがあるのかもしれませんが、これも3点目と同じで、いわゆる議論のスタートとなるものであるということで認識を示していただいておりますので、先ほどの工藤副市長のご発言と同じで、我々として今後、いろいろな検討をしていくうえで、非常にありがたいご意見だったと思います。
- ・ 最後のところは、冒頭の話の繰り返しになりますが、地域鉄道として発足して10年、地域の役割、公益性がより高まっているというところの確認というか非常に重要な意見と思っています。全国でローカル鉄道の在り方を検討される動きもありますが、どうやって支えていくのかというのは、我々の中においても非常に重要なことでありますし、例えば、道だけとか、函館市だけとか、誰か1者だけで守っていくものでもありませんので、まさに地域の理解が得られるよう、慎重に、丁寧にやっていくのは知事からもはっきり申し受けさせていただきますので、我々もこうした認識のもとに臨んでいきたいと思っております。

[木古内町から資料配付]

《羽沢副町長（木古内町）》

- ・ 5点ありますけれども、1点目は、道南いさりび鉄道は沿線市町やその周辺に暮らす住民

の大切な交通手段でありまして、生活を支える重要な公共交通機関であることから、沿線自治体としてしっかりと支援していきたいという考えのもと、以下の4点について意見を述べさせていただきます。

- ・ 道南いさりび鉄道につきましては、日本の食料基地である北海道と本州を結ぶ物流の大動脈として重要な役割を果たしております。欠かすことのできない基幹インフラであると認識しておりますので、その重要性を踏まえて、将来にわたり鉄道を維持・活用するためには、沿線自治体の努力だけでは限界があると考えており、北海道や国全体として理解と支援、そして財政的負担の分担を要望してまいりたい。
- ・ また、負担割合につきましては、道南いさりび鉄道においては現時点で「北海道8：沿線市町2」の「8：2」の割合しか前例がないため、今後の協議においても、基本的には「8：2」を基準とするべきという認識を持っております。
- ・ 加えて、道南いさりび鉄道の経営に関しては、今後の車両更新が重大な影響を与えるものと認識しておりまして、負担割合の協議と併せて、これもしっかりと議論していくべきものと考えております。
- ・ 最後に視点が変わりますが、負担割合の協議に加えまして、道南いさりび鉄道が道南観光の移動手段や道産品の流通など、北海道全体の物流を支えているという視点から、新たな財源確保策として、例えば北海道宿泊税等の活用を検討することも一案ではないかと考えております。
- ・ いずれにいたしましても、北海道には2市1町と丁寧負担割合については、協議していただければと考えております。

《斎藤監（道）》

- ・ 冒頭申し上げられたのは、地域鉄道としての役割の重要性について、ご発言いただいたと思っています。ここでも「8：2」を基準とするべきという認識を示していただきました。我々も負担割合を再検討する上で、こういった負担割合で議論をスタートすべきかは、非常に悩ましいところもあるのは正直なところかなと思っています。その中で2市1町からお考えを示されましたので、これは今後の検討の中で活かしつつ、我々の中でいろいろと検討させていただきたいと思っています。
- ・ また、今後の協議においてもご発言いただきましたので、繰り返しになりますが、我々との程度のスケジュール感で議論をするのかというのは今日の今日でなかなか申し上げられないこともありますが、しっかり丁寧に対応していきたいと思えます。
- ・ 特に強調されたのは車両更新費。先ほど函館市からも設備投資、老朽車両の話もありましたが、ちょっと話はずれますが、実は、先週の金曜日（5月16日）、全国の三セク鉄道の協議会（第三セクター鉄道等道府県協議会）がございまして、北海道も全国の会長県ということで、引継ぎがありまして、その中で総会と国への要請がありましたが、全国からお集まりいただいた関係県が声高に申し上げたのは、どこの地域も車両更新費が非常に重いという発言をされておりました。我々も経営計画を策定するときに、冒頭の挨拶で申し上げたとおり、今後の経営計画の中で、そういった課題があるということを明記して、果たしてその5年の計画の中で、どこまでその先を見据えた課題を明記するのか、これは協議会でいろいろと議論

があったと思いますが、私が思うには全国的に大きな課題になっていると痛切に感じました。そういった観点からいくと、今日お話があったとおり、設備投資・車両、こういったものをある意味、負担割合の再検討をする中では、全く触れずに進めていくのは非常に難しい点もあるのかなというのが率直な感想です。

- ・ 今後どうしていくのかはまた別の問題として、課題認識として、そこが非常に重い、重要なところになっているというのは再度認識したところです。
- ・ 最後に木古内町だけ、宿泊税の話もありましたが、負担割合を含めていろいろ検討していく中で、財源をどうしていくのかについては、私どもの経済部の方で宿泊税の議論がいろいろと進むと思いますが、そうした中で頭の隅に置きつつ、ご意見として今日は承るという状況かなと。

(2) その他

《齋藤監(道)》

- ・ 2市1町からいろいろご意見いただきまして、私から都度、個人的な見解というのも多々含まれているところもありますが、私の認識としては申し上げさせていただきました。
- ・ 今日、非常に時間のない中で、こういう場面をもたせていただきまして、これからどうしていくかという部分は改めてのご相談となるかと思いますが、これで道、私の認識も含め皆さんからご意見をいただいた中で、更に気になる点があれば、今一度ご発言をいただければと思います。

《工藤副市長(北斗市)》

- ・ スケジュール感については、現時点ではなかなか申し上げられないという趣旨が度々ありましたが、私ども来月から市議会が始まります。スケジュール感は別にして、この協議会ほどの程度開催していく腹積もりでいるのかが1点。
- ・ 先ほど交通企画監の話の中で出てきましたが、中長期的という部分でいくと、資料にもありますが、運行赤字と設備投資を分けてという、設備投資の大きな部分は車両の更新になるわけですが、そこだけ限定なのか、次の計画の中でも設備の維持更新というところでは、相当な費用がかかると見込まれており、そういった部分も含めた設備投資というところなのか、その時点については、今日の時点ではなかなか明確にはお話しいただけないのかもしれませんが、設備投資として想定されている部分があれば、お聞かせいただけるのならばありがたい。

《齋藤監(道)》

- ・ 協議会の開催頻度については、私どもも道議会等ございますが、今の段階で何回やってというのは、皆さん同じ認識だと思います。今日いただいた意見を踏まえて、次、幹事会・協議会どういう形でやれるのかということをもたご相談しながら進めて、次の議論をする中で、例えば副市長がおっしゃられるスケジュール感とか、こういった手当てをしていくのかを一回、検討を深める中で、そこは自ずと明らかになっていくことと思っています。
- ・ 設備投資の話がありましたが、過去臨時的支援を講じた時に、工藤副市長からもこういっ

た対応が今後も有り得るのかとお尋ねがあったと思いますが、その際、我々としては完全に否定するものでもなく、いさりび鉄道の経営状況ともう一つは、設備投資というのとは何かというと、いさりび鉄道には安全な運行をしていただかなければ、地域の信頼を得られませんので、そういった観点から必要な設備投資については、道も含めて支えていくということが一つ前提になろうかと思っています。ただ、イコールすぐさま、どういった形で支援するのか資金手当ても含めて、どう支援を講じていくのかというのは、まさに経営状況を見極めながらになろうかと思っていますので、対象経費も含めて今何かを想定してということは、一応経営計画の中でも設備投資を見込んでいるのは皆さんご承知のところかと思いますが、その中で適切に、しっかりとした支援というものを、その段階で検討していく、それは毎年度の中でやるものではなく、できれば中長期的な、計画の中で適切なタイミングで行っていく、それは負担割合の検討とは別に、経営計画を安定的に回していくという中で、考えていかなければいけないのかなと思っています。

《佐藤副市長（函館市）》

- ・ 検討の方向性の中で、運行赤字と設備投資を分けて協議していくと、今のご説明だと設備投資の中には車両はとりあえず含まれるのでしょうか。

《斎藤監（道）》

- ・ 入ります。私の考えの中には、広義の設備投資として捉えているので、車両だけくり抜くということでは考えていません、ただ、これは我々の中でも検討しなければいけない、まさに工藤副市長のおっしゃられた範囲でということと、我々のいさりび鉄道の設備投資に対する支援というものを、どういう形や経費、細分化するのか全部まとめて行うのか、そういうものについては、令和8年度から計画がスタートする段階なのかそれ以前なのか、そのなかでいろいろとご相談しながら考えていかなきゃいけないのかなと思っています。今日の段階で、負担割合の再検討ということで、意見提供いただいて、今日こうやってお集まりいただいた中で、令和8年度以降の設備投資の部分について、固定的な考え方で何かをしていくというのは今我々の中では特段決定したもの、腹積もりというものはございません。あくまで私の立場で皆さんからご発言いただいた中で、答えられる範囲というか、答えられないことはないですが、私の中で考えていることを、お答えさせていただいています。いずれにしても、今日私の方からいろいろと縷々申し上げましたが、負担割合の再検討も含めて、次の経営計画の中で、道と2市1町がどういった形で、計画の実効性を高めていくのかというのは、都度協議会も含めてご相談をしながらやっていくことに尽きると思います。その中で、先ほど佐藤副市長からもありましたが、決して道としては、粗雑な対応をしてはならないと思っていますし、丁寧にやっていくことが責務だと思っていますので、そこは改めて、私どもも留意しながらしっかりやっていきたいと思っています。

《佐藤副市長（函館市）》

- ・ 第2次経営計画の収支予測の中で、赤字の部分で5年間で13.8億、それから設備（投資）が7.1億くらいだったかと思いますが、車両の更新については全く触れていない、ただ更新

が必要だということは、課題としてはあると。それに加えて、分けて協議していく際に、負担割合というのは、運行赤字と、設備投資の両方に同じようにかかっています。負担割合で。

《斎藤監（道）》

- ・ 今が「8：2」ということで、やらせていただいておりますし、それこそ臨時的な支援で、設備投資の支援をさせていただいた時も、貨物云々の話もあったが、基本的には「8：2」という形を維持していますので、今の段階でいくと、負担割合を再検討すると言っても、それを紐解いてどうあてがっていくかという議論がないので、基本的には全て「8：2」というところがあるのかなと思いますが、やっぱりどういう経費にどうしていくかというのはこれから、我々も今日検討するにあたって、まさに全国の自治体の対応とか、いろいろお示したのはまさにそこであって、いろいろな行政としての支援の仕方、負担の仕方があるのではなかろうかということをご一緒に共有させていただいて、これをどこまで紐解けるのかは別にして、例えばこういう事例に対して、いさりび鉄道にあてはめたらどうなのか、そういう細かい、多角的な観点をもって、いろいろと相談していくことになろうかと思っています。なので、協議の場でいわゆる1+1=2みたいな、きれいに切り分けてとはなかなか今の段階で申し上げられる状況にないかなと思っています。やはり2市1町の意見を聴きながら、我々として、検討を進めていくのにふさわしい考え方とか、割合とかをお示していければとは思っています。

《羽沢副町長（木古内町）》

- ・ 資料の中で、検討の方向性で、先に開業していた4社の負担割合を参考にしていたとあります。その中で整理していただいておりますが、これは4社の負担割合を変更してきた中で今の負担割合になったものなのか、開業当時の負担割合をずっと引き継いでいるものなのか、さらに8社というか7社になるが、平成27年に開業している、この3社についても表にある負担割合というものは、現時点においてはある程度変更してきた中でこの負担割合になっているのか、わかれば教えていただきたいです。

《小林課長（道）》

- ・ 開業当時の4社につきましては、青い森鉄道が上下分離という特殊な形になりますので、割合とかは出せないですが、数字として出している岩手県、熊本県・鹿児島県については、開業時と現行が変わっていません。しなの鉄道は開業が古くて、一度、減損処理をしたり特殊な経過とかもありますので、なかなか参考にしづらいところではありますが、IGRいわて、肥薩おれんじは分かりやすいかなと思っています。詳細は幹事会でも補足させていただきます。

《斎藤監（道）》

- ・ 資料は北海道調べということで他県の状況を出していますが、それぞれの会社の内部状況含めて、全部つぶさに押さえているわけではないので、一つの参考になるだろうということなので、もし他社の状況でより細かく確認したいということであれば、実務レベルでいろいろ

る調べていきます。

《斎藤監（道）》

- ・ 私の方で皆様からの意見に対して、ここでお聴きする中で申し上げられることはお答えしたつもりではありますが、まずは書面で、ご意見なり考え方を示していただきましたので、道としても事務局の中で、これを踏まえる中で、おそらく次の協議会、先ほど確認を求められましたが、時期未定なので、いったん幹事会で、次の協議会に向けた検討を深めていくために、幹事会で実務的な対応を図らせていただきたいなどと思っているが、よろしいでしょうか。

（意見等無し）

- ・ いただいた意見に対し、次の議論をするにあたって、どの部分について、こういったものがお示しできるのかというのを我々事務局の中で整理をさせていただいて、またしかるべき段階で、沿線2市1町の方にはお示ししながら、幹事会等進めていければと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

以上