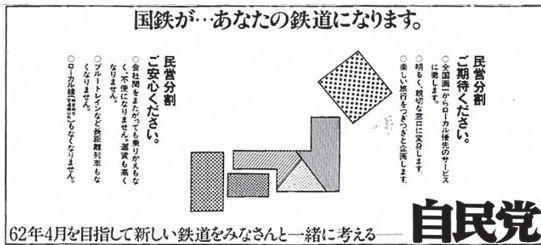




いて研究を続けている。

ここで注目すべき点は、只見線が採用した方式が「上下分離方式」だということである。なぜ一般的な第三セクター方式ではなく、国内においては事例の少ない手法をとったのか。その答えを得るには、国鉄民営化からの流れを見ていく必要がある、日本政府と地方路線との関係を清算する時が訪れていることを明らかにしたい。



(画像：読売新聞 自由民主党広告1986.5.22)

## 2. 国鉄民営化

1986年に国鉄が民営化を果たした際、地域ごとに分割した「地域分離方式」を採用した。日本をいくつかの地域に分け、別会社にすれば人口密度が低い地域のJR（特に、北海道と四国）は、当初から赤字路線を抱えることは容易に想定できていた。それにも関わらず、なぜ地域分離を推進したのか。その理由は、当時の時代背景にある。

1つ目は、「地元選出議員」と「建設業」との関係である。戦後、鉄道建設と道路建設には地元選出議員の政治的手腕が発揮され、田中角栄の「日本列島改造論」に象徴されるような、インフラ整備と国家の繁栄には密接な関係が存在した。戦後の復興と高度経済成長期においては、その方程式の存在を否定するものはいないだろう。1960年代までの国家政策は、太平洋ベルト地帯を工業化していくものであったが、田中角栄の政策は、農作物の生育に適している太平洋側を農業化し、雪の影響を受ける日本海側を工業化していくことを狙い、そのためのインフラ整備を中央から新潟エリ

ア、東北エリアなどに押し進めていった。そして、それに伴い公共事業の関連企業からの献金により、選挙政策を有利に進めるという構図ができ上がっていた。

斯かる政策に基づき、JRの前身である日本国有鉄道が国の管理の下、血管のように鉄道を日本列島に張り巡らせていったが、皮肉にも国家の繁栄と共に到来した自動車社会により、1986年には、繰越欠損金として15.5兆円もの赤字を生み出し、税金の投入無しでは破産状態となった。

2つ目は、労働組解除である。人口増加から減少へ、高度成長期から安定期、減退期へと変遷する中で課題となるのは、「経営側」と「労働組合」との関係であり、終身雇用とリストラ推進といった難しい経営判断を断行すべく、当時の中曽根政権が三公社の民営化（日本国有鉄道、日本電信電話、日本専売公社）を押し進めて行った。

特に、日本国有鉄道においては、労働組合の力が強く、賃上げストライキなどが頻発していた。いくつかの会社に分断させることで、彼らの弱体化を図ることも目的の1つであったと考える。

森功『国商 最後のフィクサー 葛西敬之』には、国鉄の分割民営化は、巨額の債務を積み上げた経営の立て直しのために行われたが、同時に労働組合の力を削ぐという狙いもあった。国労（国鉄労働組合）、動労（国鉄動力車労働組合）といった労働組合は非常に強く、春闘でも彼ら労組が率先して闘っていたが、こうした状況を打破したいという思いが分割民営化を進めた中曽根康弘首相にはあったと言われている。その政策に携わった当時の川崎二郎運輸大臣は、「日本の労働界の構造を、中曽根さんが国鉄の分割民営化でたたき割っちゃったんだ」とある<sup>1</sup>。

3つ目は、意識変化の重要性である。戦後、GHQの指示で「日本国有鉄道」「日本専売公社」「日本電信電話公社」が公社化された。公社は、国の全額出資によって設立される特殊法人であり、利

益を求める民間企業とは異なり、「公」のための仕事という意識が強く、法律により「公務員に準じた扱い」を受けていた。そのため、サービスやホスピタリティという点においては意識が低く、筆者も1986年の国鉄民営化時に、「JRに変わったことで、駅員から、『ありがとうございました』と言われた」というニュースを耳にした記憶がある。

国営時代に、収益を上げるという意識が果たしてあったのか。私が以前勤務していた(株)日本交通公社(現JTB)では、お客様より「駅で定期券を購入してもいいのだけど、交通公社は会社に届けてくれる」「交通公社で切符を買うと、切符入れ(紙製の封筒のようなもの)に入れてくれる。それが嬉しかった」と、国鉄民営化以前の思い出話をよく聞いた。それが国鉄時代の実情であったのだろう。「公」と「民間」では、お客様に対する意識、ホスピタリティ、収益を上げるための個々の努力といった諸点で大きな違いがあり、付加価値の創造といった点でも、「公」の意識が強い中では非常に困難であったと推察できる。

民営化後、JTBの店舗はJR駅構内から追い出される形となり、駅近くの商業施設に展開せざるを得なかったが、当時はバブル期であり、海外旅行ブームに乗って、20世紀後半は業績を上げていくこととなる。2000年以降、IT化による「予約システム」の大変革によって旅行業界に変化が起きるが、それは別の機会に論じたい。共通するものは時代と共に対応できたかどうかである。

以上の理由により、国鉄が民営化され、不要不急の地方路線が多数建設されることに歯止めがかり、赤字路線の廃線が進むこととなる。

地域ごとの分割により、人口密度が低いJR北海道・JR四国・JR九州の3社(三島会社)は、鉄道経営による赤字解消が困難になっている。近年は度重なる自然災害に加え、コロナ禍が止めを刺す形となり、特に、鉄道運営を事業の柱とする

JR北海道と四国は、もはや企業努力だけでどうにかできる状況でないところまで追い詰められている<sup>2</sup>。

鉄道の民営化について、諸外国では後述する「上下分離方式」を採用する国が多く、線路や駅などのインフラを管理する会社と、列車を運行する会社に分けることで、運行会社は列車本数や連結車両数に応じた額をインフラ会社に支払う形となる。ヨーロッパでは、競争入札によって選ばれた事業者が列車を運行する、PSO契約(Public Service Obligation、公共サービス義務)が取り入れられており、事業者は乗車人数や運賃収入に関係なく、一定額を地方自治体から得られ、インフラ使用料も自治体がカバーする<sup>3</sup>。

しかしながら、欧州における上下分離方式と、日本でのそれとは大きく異なる。端的に言えば、JR以外の事業者の線路使用(オープンアクセス)を認めるのか否かに尽きる。欧州では、「下」部分である線路部分を国もしくは国が母体となる公営企業が保有・維持・管理まで行い、「上」の部分である電車運行は民間企業が担う。線路の自由化とも言える「オープンアクセス」は、当該鉄道企業1社が、独占的・排他的に使用していた線路施設を他の複数の事業者にも利用を認め、かつ、その営業行為を認めることである。日本では相互乗り入れ(直通運転)を除くと現実的とは言えない。上下分離方式とは、「上」部分単体で収益化が見込めるかどうか、本来の議論のスタートなのである。

### 3. 不可能な鉄道だけの収益化

再開通を果たす約3か月前、試運転を含めた準備が進められていた2022年7月、国土交通省の有識者会議より、「輸送密度」(1キロメートル当たりの1日平均旅客数)が1,000人未満となる線区は、国、自治体、事業者が改善策を協議する仕組

みを設けるようにとの発表があった。それに符合させるかのように、JR西日本がローカル線の赤字額を公開し、JR東日本もそれに続いた。こうした公開は過去になく、政府としても、赤字路線については廃線をも選択肢に入れた改革を望むということを表している。

**輸送密度1000人未満の区間**

1日あたりの平均通過人員。2019年度、JR東海は国交省資料から抜粋。営業赤字は東日本、西日本、九州が輸送密度2000人未満の区間、北海道と四国が全区間が対象で、西日本が2017～19年度実績平均、ほかは19年度実績



(画像：日本経済新聞)

営業係数(各線区の営業費用を運輸収入で割り、100をかけた値)は、100円の運輸収入を得るのに要する営業費用を示す指標である。只見線においては、小出～只見間で4,317円と算出され、100円の収入のために43倍ものコストがかかることを意味している。

東日本大震災で被害を受けた三陸地域におけるBRT (Bus Rapid Transit バス高速輸送システム) による復旧事業の方が、初期費用を含めたコスト負担が少ない。河北新報によると、東日本大震災で被災した気仙沼線と大船渡線のBRTでの再整備費用が約300億円であるのに対し、鉄道の場合は計1,100億円かかると試算している<sup>4</sup>。今後の地方赤字路線については、廃線もしくはBRTへの

変換が望ましいという考えが広がりつつある。



(画像：JR東日本ホームページ)

- 上記からも、コスト面から大幅な削減ができることがわかる。それに加え、JR東日本によると、
- ・地震・津波発生時も可能などろまで自力走行することで、お客様がより避難しやすくなる。
  - ・まちづくりの各段階に合わせたルート設定、駅の増設等の柔軟な対応が行える。
  - ・鉄道敷を活用することにより、速達性・定時性が確保できる。
  - ・フリークエンシー（運行頻度）を高め、利便性を向上させる。
  - ・一般道路を活用すれば、早期の運行開始が可能である<sup>5</sup>。

など、BRTはメリットに事欠かない。

鉄道は「維持管理」の費用が膨大であり、線路破損事故が発生した際の責任問題を考慮すると、現時点で収益が見込めない路線は廃止、もしくは第三セクター方式に移行した方がよいと考えるのが経済合理性に適っており、JR東日本管内では35路線66区間がその対象となる。

では、国、自治体、事業者における改善策とは

何か。この数値を公表した理由は、地方路線の問題は鉄道会社のみで解決できる問題ではないことを意味している。

ここで、復旧が決まるまでの「福島県包括外部監査報告」を時系列で見ることにする。

■平成25年度（2013年度）福島県 包括外部監査報告書より

会津地域 重点施策

○観光・交流人口の拡大と地域の活性化・観光地の正確な放射線情報や食の安全・安心を確保する仕組の提供など、地域の観光資源が安全・安心であることを全国に発信し、風評を払拭するほか、J R 只見線の早期全線復旧に取り組み、会津地域の観光の回復を図ります<sup>6</sup>。

との記載があり、質疑に対しても観光交流局より、「福島県 J R 只見線復興推進会議の一員として、J R 只見線の復旧・再開を目指し、各種取組を推進していく」とある。

続いて、

■平成26年度（2014年度）福島県 包括外部監査報告書より

・奥会津魅力発信 P R 強化事業

・株式会社シンク

・委託料 26,073,101円

・目的：奥会津地域においては、少子高齢化や過疎化が進み、地域振興として、観光産業及び六次化産業の育成が急務である。また、原子力災害による風評被害、新潟・福島豪雨災害による観光客の減少が続くとともに、只見線の会津川口駅-只見駅間は未だ一部不通のままであり、地域経済に甚大な影響を与えている。このため、平成27年 D C 及び平成26年プレ D C に向けて、奥会津地域の観光資源や六次化産業の P R 活動を強化するため、官民一体となった取組を推進するものである<sup>7</sup>。

(D Cとは、J R 東日本のディズティネーションキャンペーンを指す)

とあるように、福島県内の論調は、「只見線の復旧」「不通は地域経済にとってマイナス」という認識であり、福島県は復旧に向けた形での取り組みを進め、P R 費用に2600万円のコストを割いていた。

その後、只見線が走っていないエリアを含む17町村からの維持費用を負担するという、大きな覚悟を持った提案が為され、地域全体として只見線を復旧させるためには、税金を投入するという方針が示された。そして、時を同じくして、大きな鍵となる「鉄道軌道整備法」の改正が行われたのである。

東洋経済の記事によると、「2011年被災当時の鉄道軌道整備法では、民営鉄道の災害復旧費用は原則、鉄道会社の全額負担。赤字会社であるなどの一定の要件を満たした場合のみ、国や地方自治体からの補助が2分の1まで認められた。つまり、黒字会社のJ R 東日本が運営する只見線の復旧費用については原則、その全額がJ R 東日本に求められる。2018年、議員立法により全会一致で鉄道軌道整備法の改正が実現し、一定の要件を満たせば黒字会社であっても適用可能とした。これにより、只見線は復旧費用の3分の1が国庫負担となり、福島県と会津地方17市町村も3分の1の費用を負担することとなり、工事が始まった。また、同法の改正では、経営収支を改善し、復旧後の路線を長期に亘って持続的に運行することが交付基準として定められ、只見線の運行を持続するための計画書も提出された」<sup>8</sup>

その結果、J R の誠意ある対応と国からの支援金を含んだ内容を以って、福島県及び会津17市町村との間で、不通区間を上下分離方式によって復旧させることが決定した。

主な内容として、

<復旧工事費用の負担割合>

福島県と会津17市町村：3分の2

J R 東日本：3分の1

福島県：鉄道施設及び土地を保有（第三種鉄道事

業者)し、維持管理を実施。

JR東日本：会津川口～只見駅間を鉄道で復旧。工事完了後、鉄道施設等を県に無償譲渡し、保有車両を運行する（第二種鉄道事業者）。

福島県：鉄道施設及び土地を保有（第三種鉄道事業者）し、維持管理を実施。<sup>9</sup>

以上が復旧決定までの流れであり、工事開始後の翌年（2018年）の「福島県 平成30年度包括外部監査結果」では、それまで応援していた風潮から一転した表現が現れる。

■平成31年度（2018年度）福島県 包括外部監査報告書

生活路線としての只見線の本質を捉えると、会津川口駅～只見駅間を県・会津17市町村負担54億円掛けて鉄道で復旧させる必要はなかったのではないか。只見線全線復旧という精神的価値に54億円を費やし、年間2.1億円の運営費を毎年負担するよりは、会津川口駅～只見駅間はバス代行輸送にした方が、現実的対応だったと思う。会津川口駅～只見駅間の鉄道復旧、只見線の全線開通それぞれが、特に経済的価値を生む訳ではなく、過疎、人口減少に対する地域振興策でもない。それを望むのであれば、不通になる以前に達成できていたはずである。只見線が1本に繋がってこそ意味があり、機能を発揮すると考えるのは共同幻想にすぎない。約54億円は別の事業で有効活用できたのではないか。<sup>10</sup>

復旧工事が決まるまでの論調は「只見線の不通は地域経済に甚大な影響を与えている」としていたが、工事開始と共に一転し、「経済的価値を生まない」と断じ、「共同幻想」との記載までである。抑々、路線単体としての黒字は不可能であり、54億円という巨額も、あくまで路線復旧費用のための費用であり、別事業に使うべきという表現には異論を禁じ得ない。まさにこの手のひら返しは、昨今の「批判することが正義」「反権力は正義」

といった風潮に通じているように見えてしまった。

#### 4. 地方路線を軸とした地方創生

では、どうすべきかを考察する。まず、経済効果についても、鉄道収益と地域沿線を別個に考える必要がある。つまり、鉄道単体で黒字化を図るという発想をなくす必要がある。

収益を算出すると、只見線には毎年3億円の維持管理費（下部分）がかかるとされ、「下」である福島県及び周辺自治体がJR東日本に支払う費用は、単純計算で1日あたり821,917円のコストとなる。

会津若松から小出までの片道運賃は2,640円であり、概算であるが、311人/が365日間、会津若松から小出までの4時間12分を乗り切ることとで達成される売り上げに等しい。使用される車両(キハE120)の1両あたりの座席は39人分、立席を含ると114名という条件の下、2両編成を1日3便走らせるダイヤでの達成は不可能なのである。平日では、会津若松から会津坂下駅の農業高校までの通学者が下車した後は、乗車する人はまばらである。嬉しいことに、再開通後における土日の混雑ぶりは12月末まで続いていたが、平日や全ての時間帯の列車で同じ状況ではなかった。

【会津川口→只見方面(下り)で運転する列車】

会津若松発	会津川口発	只見着	小出着
6:08	8:15	9:07	10:41
13:05	15:29	16:21	17:47
17:00	19:00	19:52	21:26

【只見→会津若松方面(上り)で運転する列車】

小出発	只見発	会津川口着	会津若松着
5:36	7:11	8:02	10:32
13:12	14:35	15:25	17:24
16:12	18:00	18:52	20:55

(画像：JR東日本ニュース)

只見線がローカル線の王者とも言われ、愛されている理由は、車窓から望む景色が美しく、鉄道ファンにとって、聖地化されていることにある。

しかし、フォトスポットに向けて移動する場合は、利便性が悪く非効率になり、会津若松などからのレンタカー利用になってしまうケースが多い。鉄道ライターの杉山淳一氏によると、「写真家たちは列車に乗らないから、JR東日本の運賃収入にはならない。しかし、写真撮影で訪れる人々は、レンタカー、バイク、マイカー、ツアーバスなど、なんらかの交通手段で奥会津を訪れ、燃料の購入や食事、宿泊、買い物をする。その結果、地域の経済が潤う。奥会津だけでなく、福島県・新潟県などの経路上でも、なんらかの消費行動を伴う。永住者が現れるかもしれない。そうした期待を『便益』とすれば、費用として只見線を維持してもいい。つまり、『積雪時の非常口』の維持費を稼げる。そういった判断があった」<sup>11</sup>と述べており、私も同意できる。現在、新潟～福島県境の国道289号、通称「八十里越」の道路工事が2026年の完成を目指し続けられているが、冬季期間の只見線沿線は、陸の孤島にもなり得る地区なのである。

渡部只見町長に初めてお会いした際、「走っていることが大切」という言葉があった。自分たちの町を走る路線は、普段は意識しない血管のようなものであり、それが廃線になるということは、その地域の活力が奪われることであり、「死」を意味することにもつながる。幾度となく只見町を訪れた私を迎えてくれたものは、小出方面から走る只見線の汽笛とヘッドライトがもたらしてくれる光と絆であり、安心感であった。只見線が復旧し、奥会津がつながっていることに価値を見出し、経済を動かすことが重要なのである。

私が只見町と関わるようになったのは、2年後の再開通を控えた2020年春のことであった。縁結びとして名高い三石神社をはじめとする観光地の整備、二次交通の整備といった基本的な課題に取り組むと共に、町に課せられた年間1,900万円の負担金にどのように取り組むべきか。1,900万円分の税収を賄うための税収を生み出さなくてはな

らない。只見町は、「自然首都・只見／只見は日本の自然の中心地」というキャッチコピーが表すように、人と自然が共生するモデル地域として、2014年にユネスコエコパークに登録された。水力発電4基を有し、米の品質と生産量にも恵まれた町である。先人たちが作り上げたものを享受しつつ、只見線を活用して収益を上げ、新たに生み出した税収により、その負担金をカバーすることはできないだろうか。それは、年間1,900万円の維持費用を町以外から稼ぐことを意味する。

繰り返しとなるが、地方の赤字鉄道路線を、「乗車人数の増加」によっての黒字化を図ることは、もはや不可能なのである。どのような形で「只見線式・上下分離方式」を成功させるのか。只見町においては、只見線を利用しての通勤通学がほぼなく、車を主たる移動手段とする町民にとって、現状の税負担からその維持費を捻出することに対して、多数の町民の理解を求めることができるのだろうか。

先の報告書にあるように、与えられるお金があるならば、別の事業に充てるべきだという論調が無くなることはない。限られた予算を「自分が利用していない鉄道路線の運営費に使う」となると、復旧までは応援していた人でも、心から納得することは難しい。そこで我々は、「ふるさと納税」を活用し、町外から獲得する税収増を強化する方針を掲げた。まさに「外貨で稼ぐ」といった表現が相応しい。

## 5. ふるさと納税の活用

このケースは只見町には当てはまらないが、私が只見町以外の自治体との連携事業を進めていく中で、特に問題視していることがある。ふるさと納税の業務を「取次代理店」に一任している自治体は、純粋にその費用を負担していることになる。本来の主旨である税金の振り分け分から、収益が

販売ECサイトに流れていることに加え、取次代理店にも流れている。各自治体で担当を設け、管理する仕組みを作るという意識を持たない限り、中間業者へ流れることになり、その結果、ポイント付与の乱立など、目に余るものがある。作業自体は複雑なものでないにもかかわらず、取次代理店及びECサイトへの手数料も考えなければならない金額になってきている。

只見町においては、担当部署となる役場職員のコスト意識が高く、見習うべき点が多いと感じている。モンベル社と協定を結び、独自デザインのTシャツを販売する際も、コスト面を注視しつつ、多くの販売実績を出している。また、町役場が地元企業の製品に対して積極的にアプローチしていることも特徴である。まさに、「只見線のブランド化」に挑戦していると言ってよいだろう。



(画像：ふるさとチョイス 只見町)

次に産学連携を行う中でのマスキングテープのふるさと納税商品化について紹介したい。私は自らがデザインしたマスキングテープに「第一只見線粘着紙」と命名し、JR東日本商品化許諾品の申請を行い、只見駅及び只見線内で土日に行われている車内販売の商品に加えていただいている。



側面シール/表



側面シール/裏

(画像：筆者作成データ)

ネット販売は行わず、「町にお越しにならない

と購入できない商品」として、最小ロットから生産を始め、売れ残りがないように調整をしつつ、ふるさと納税返礼品として登録した。

その後、開通式で販売した第二、第三のデザインが好評であったため、3つ1セットでのふるさと納税商品とした。PR戦略としては、人気交通系YouTuberスーツさんの公認グッズとして販売を開始し、いずれも好調な売り上げを見せている。



(画像：筆者作成/楽天ふるさと納税)

特筆すべきことは、販売主体が只見町役場となっていることである。先に述べたように、「ふるさと納税＝業者に丸投げ」では、このような展開は期待できない。

また、「只見線」をブランド化した商品展開を行うにあたり、地元住民の更なる意識向上の必要性を痛感した。沿線自治体で共同商品を製作し、只見線の運営費を賄うための策を続ける中、昨今の只見線への注目度も重なり、ふるさと納税による維持費捻出の目処が立ってきた。今後も新たな商品を開発しつつ、無理なく維持し続けるためにも、宿泊券やNFTを活用したふるさと納税商品の開発に取り組む所存である。

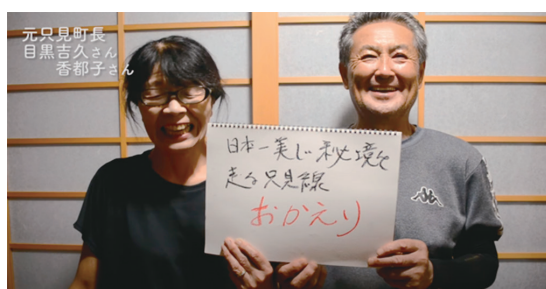
## 6. 関係人口の創出と今後の展開

関係人口を作るモデルプラン構築を目的とし、2インターンシップとして学生達に1週間滞在してもらい、自給自足の生活を無理なくできるかどうかの調査を2021年から行なっている。滞在のための収入源として、朝は南郷トマトの収穫作



業、午後を地元住民との交流と課題解決の時間とした。トマトの収穫作業は時給が1,000円であり、朝5時から始まり、10時までの5時間で5,000円となる。宿泊費を1泊2,000円と設定していただき、食事代を考慮しつつ、滞在にかかる自己負担額を減らした。男女別の民泊用宿舎を設定し、長期滞在を可能とした。

2022年夏、現地滞在した学生達が、再開通を控えた只見町民を取材し、「今しか取れない映像」という課題に対し、完成した動画がこちらである。「おかえり只見線」



<https://www.youtube.com/watch?v=07yrAEzdn2w>

こうした形で関係人口を草の根的に増やし、情報発信していくことで、今後どのような効果を生み出すかも調査していく予定である。



(画像：インターン参加学生より提供)

2022年12月には、第1回只見線全国高校生サミットプレゼンテーション大会がオンラインで開催された。テーマは「只見線の利活用促進案」であり、最優秀賞の福島県立会津高等学校からは「只見線ファミリーレール農業体験プラン」、優秀賞の桐蔭学園高等学校・中等教育学校からは「只見

線における観光列車の運行」など、現情に即した発表があった。主催は福島県只見線管理事務所であり、サミット事務局は株式会社時事通信社内に置かれているが、画餅に帰さぬよう、小さくとも実証実験を行なっていただきたい。将来の地方創生を担う高校生たちが懸命に考えた企画が宙に浮かぬことを切に願うと共に、私自身が実行できることも多々あるため、責任を持って取り組んでいくつもりである

身近な例としては、埼玉工業大学から車で15分ほどの距離にある美里町を走るJR八高線がある。八王子から高崎までを結んでいるが、NHK政治マガジンでの特集に「JR八高線では、1キロあたり一日平均何人の利用客があるのかを示す『輸送密度』が、都内の八王子駅近くが2万人以上に上る一方、埼玉県日高市高麗川駅から北の群馬県高崎市に向かう60キロ区間では、10分の1以下の約1,600人となる。国鉄時代に『適切な措置を講じたとしても収支の均衡が困難』と判断された状況は今も変わらず、JR東日本は、将来に亘って路線を維持していくためには、日々のコストを下げる必要がある<sup>12</sup>。この状態が続けば、八高線も分断されてしまう可能性があり、鉄道運営の効率化が急務となっている。

地方路線の問題は、首都圏といえども他人事ではない。今後も、上下分離方式をベースとした形で路線維持についての議論が進められていくだろう。そのときになって初めて「乗らずとも」稼げる方策・仕組みを考えるのでは間に合わない。インフラは当たり前のようにそこにあるのではなく、災害などで一時的にでも失ってからその重要性に気が付くものである。付加価値を付けて稼ぎ出すという意識が重要であり、その挑戦を続けていかなければ、未来に負債が続くこととなる。先延ばしにしてきた日本の課題を解決する一つのモデルケースとするべく、今後も様々な企画を実施し、情報発信を続けていく所存である。



(画像：読売新聞オンライン)

- 
- |                          |                               |
|--------------------------|-------------------------------|
| 1 森功『国商最後のフィクサー葛西敬之』講談社  | 7 福島県 平成26年度 包括外部監査報告書        |
| 2 Merkmal 橋爪智之 2021.11.4 | 8 東洋経済ON LINE 榎田 泉 2022.10.01 |
| 3 Merkmal 橋爪智之 2021.11.4 | 9 福島県HP J R 只見線の全線復旧 基本合意書    |
| 4 河北新報 2022.5.10         | 10 福島県 平成31年度 包括外部監査報告書       |
| 5 JR東日本ホームページ            | 11 マイナビニュース 杉山淳一 2022.10.9    |
| 6 福島県 平成25年度 包括外部監査報告書   | 12 NHK 政治マガジン 2022.4.18       |