

芸備線再構築に関する調査事業(調査事業A) 最終報告(別紙)

令和7年3月26日

国土交通省 中国運輸局

目次

掲載項目	掲載内容	掲載ページ
② 関係者からの意見聴取		
沿線住民アンケート結果	➤ 芸備線特定区間沿線住民に対するアンケート調査で聴取した、芸備線の利用状況や想定施策に対するニーズ、普段の外出状況等に関する設問の集計結果のまとめ	P.2～P.3
② 関係者からの意見聴取		
来訪者アンケート結果	➤ 庄原市・新見市への来訪経験者に対するアンケート調査で聴取した、訪問目的や利用交通手段、消費額等に関する設問の集計結果のまとめ	P.4～P.5
② 関係者からの意見聴取		
地域の団体等・事業者へのヒアリング結果	➤ 芸備線特定区間沿線地域の団体等に対するヒアリング調査にて聴取した、地域や芸備線の価値・課題、地域活性化のための施策案等に関する意見まとめ ➤ 芸備線特定区間沿線地域のバス・タクシー事業者に対するヒアリング調査にて聴取した、乗務員不足の状況や地域公共交通の課題に関する意見まとめ	P.6～P.27
③ 現状把握と総合的な分析		
データ36項目個別分析結果	➤ ①「必要なデータ」として収集した36項目データの個別分析結果 ➤ 協議会資料においては、芸備線・沿線地域の現状把握や課題抽出、ならびに今後実施可能性のある施策立案に主に活用した重点項目を抽出して掲載	P.28～P.43

沿線住民アンケート調査結果

沿線住民へのアンケート調査結果は以下の通り

分類	項目	結果
芸備線の利用状況	利用状況	- 芸備線の利用頻度は、「年に数日程度以上」利用する人は2割強で、「週に1日程度以上」利用する人は約2%である。 - 利用券種は、人数ベースでは定期が5%、定期外が95%だが、利用回数ベースでは定期が約7割を占める。 - 自宅から最寄り駅までの距離と、利用状況にあまり相関は見られなかった。
	芸備線の長所・短所	- 利用する理由は、「安心・安全に移動できるから」が最も多い。 - また、地域に与える影響として、「免許返納後も安心・安全に移動できる」ことが最も期待されている。 - 一方で、利用しない理由は「運行本数が少ないから」が最も多い。
	芸備線運休時の代替手段	- 通学・通勤は、約半数が「家族・知人の送迎を利用する」と回答した。 - 通院は、約3割が「バス・乗合タクシーを利用する」と回答し、約3割が「自分で自家用車を運転する」と回答した。 - 買い物は、約3割が「自分で自家用車を運転する」と回答した。 - 趣味等は、約3割が「家族・知人の送迎を利用する」と回答し、約3割が「自分で自家用車を運転する」と回答した。
施策のニーズ	施策別の利用増加意向	「ダイヤの変更」、「二次交通の充実」、「共通乗車券の発売」、「所要時間の短縮」いずれの施策も、利用増加につながると回答した人は約2割である。 - ダイヤの変更は、10時台のダイヤが最も希望されている。 - 二次交通の充実は、新見駅・備後庄原駅、東城駅からの二次交通の充実を求める声が多い。 - 共通乗車券の発売は、路線バスとの乗車券共通化が望まれている。 - 所要時間の短縮は、希望する短縮の程度は回答が分かれたが、一定の利用増加に繋げるためには、20～30分程度の短縮が必要と考えられる。 - いずれの施策も、実現した場合は「自家用車の運転から転移する」と回答した人が最も多い。
外出状況	出発/到着時間	- 全目的合計では、家からの出発時間は7時台、家への到着時間は18時台が最も多い。 - 通学・通勤では、家からの出発時間は7時台、家への到着時間は18時台が最も多い。 - 通院では、家からの出発時間は8時台、家への到着時間は12時台が最も多い。 - 買い物では、家からの出発時間は10時台、家への到着時間は12時台が最も多い。 - 趣味等では、家からの出発時間は9時台、家への到着時間は17時台が最も多い。
	交通手段	いずれの目的も、自分で自家用車を運転する人が最も多く、芸備線の利用は10%未満である。
	平均消費金額	- 買い物について、1回あたりの平均消費金額は6,700円程度である。 - 趣味等について、1回あたりの平均消費金額は6,200円程度である。

来訪者アンケート調査結果

来訪者へのアンケート調査結果は以下の通り

分類	回答対象者	項目	結果
来訪者	来訪者全員	訪問地域と目的	・ 新見市では「市街地周辺」を訪れる人が約6割、庄原市では「庄原地域」を訪れる人が約6割である。 ・ 観光目的で訪れる人が約7割、ビジネス目的で訪れる人が約2割を占める。 ・ 観光先として選択した理由は「魅力的な観光地があったから」が最も多く、鉄道目的は1割弱である。 ・ ビジネス目的の人が訪れた地域は新見駅周辺が最も多く、約7割が「取引先があったから」と回答した。
		交通手段	・ 自家用車の利用が最も多く、鉄道では新幹線・特急・伯備線の利用が多い。 ・ 芸備線特定区間を利用している人は約1割である。 ・ 到着時間は10-12時台に集中している。 ・ 経路は、「目的地までの到着時間の短さ」、「交通費の安さ」が重視されている。 ・ 「到着時間の短さ」を重視する層はあまり芸備線を利用していない。
		平均消費金額	・ 宿泊費以外の各費目（飲食費、娯楽等サービス費、買い物代、その他費用）は、約7割の人が10,000円未満の消費にとどまっている。
		芸備線の長所・短所	・ 利用しない理由としては、「本数が少ないから」、「駅から目的地までが遠いから」との回答が多い。
	芸備線利用者	交通手段	・ 「新幹線・特急」、「伯備線の普通列車」、「芸備線（備後庄原～広島）の列車」との乗継利用が多い。 ・ 交通手段を選択した理由として、約3割が「乗車自体が目的だった」もしくは「移動中の景色を楽しみたかった」と回答した。 ・ また、「芸備線が運休していたら訪問をとりやめていた」と回答した人が約3割存在した。
		芸備線の長所・短所	・ 良かった点としては、「景色が綺麗だった」、「旅情をかきたてられた」との回答が多い。 ・ 不便を感じた点としては、「本数が少なかった」、「乗り継ぎが不便だった」との回答が多い。
通過者	通過者全員	交通手段	・ 二市を通過する際の交通手段は、「自家用車」、「新幹線・特急」が多い。 ・ 交通手段を選択した理由としては、約6割が「移動経路として効率的なルートであったから」と回答した。 ・ 出発地は中国・四国地方と近畿地方が多いものの、北海道・東北地方を除き分散している。 ・ 目的地は中国・四国地方が多い。
		平均消費金額	・ 飲食費、買い物代、その他費用のいずれにおいても、5000円未満の消費が7割を超える。
	芸備線利用者	交通手段	・ 「新幹線・特急」、「伯備線の普通列車」、「芸備線（備後庄原～広島）の列車」との乗継利用が多い。



地域の団体等・事業者へのヒアリング調査結果

新見市は、1月21日・23日、2月27日にて計6回実施

新見市ヒアリングの実施日時・ヒアリング対象・実施場所			地域の団体等	地域の交通事業者
実施日時	ヒアリング対象	実施場所		
2025年1月21日（火）13時半～14時半	● 新見市の交通（バス・タクシー）事業者 計3事業者	新見市役所会議室		
2025年1月21日（火）15時半～16時	● 新見市の商工会議所・商工会・観光協会 計3団体	新見市役所会議室		
2025年1月21日（火）18時半～20時半	● 哲西地域の地域振興団体 計5団体	新見市きらめき広場哲西第1研修室		
2025年1月23日（木）13時半～15時	● 新見市の地域振興団体 計1団体	新見市役所会議室		
2025年1月23日（木）18時半～20時	● 神郷地域の地域振興団体 計3団体	新見市神郷保健センター研修室		
2025年2月27日（木）13時半～15時半	● 新見市の高校生 計2高校	新見公民館 研修室		

庄原市は、1月28日・30日、2月4日・5日・25日にて計12回実施

庄原市ヒアリングの実施日時・ヒアリング対象・実施場所（1 / 2）			地域の団体等	地域の交通事業者
実施日時	ヒアリング対象	実施場所		
2025年1月28日（火）9時～10時	● 庄原地域の交通（バス・タクシー）事業者 計3事業者	オンライン		
2025年1月28日（火）14時～15時	● 東城地域の地域振興団体 計4団体	庄原市役所東城支所		
2025年1月28日（火）17時～18時	● 東城地域の交通（バス・タクシー）事業者 計3事業者	庄原市役所東城支所		
2025年1月28日（火）18時～19時	● 東城地域の商工会、地域振興団体 計3団体	庄原市役所東城支所		
2025年1月30日（木）16時半～17時半	● 庄原地域の商工会議所、地域振興団体 計4団体	庄原市交通交流施設 （備後庄原駅）地域交流室		

庄原市は、1月28日・30日、2月4日・5日・25日にて計12回実施

庄原市ヒアリングの実施日時・ヒアリング対象・実施場所（2 / 2）

地域の団体等

地域の交通事業者

実施日時	ヒアリング対象	実施場所
2025年2月4日（火）10時～11時	● 西城地域の商工会、観光協会 計2団体	西城自治振興センター
2025年2月4日（火）11時～12時	● 西城地域の地域振興団体 計2団体	西城自治振興センター
2025年2月4日（火）14時～15時	● 庄原地域の地域振興団体 計4団体	庄原市交通交流施設 （備後庄原駅）地域交流室
2025年2月5日（水）11時～12時	● 庄原市の地域振興団体 計1団体	庄原市役所会議室
2025年2月5日（水）13時～14時	● 庄原地域の観光協会 計1団体	庄原市役所会議室
2025年2月5日（水）15時～16時	● 西城地域の交通（バス・タクシー）事業者 計2事業者	交通事業者事務所
2025年2月25日（火）13時半～15時半	● 庄原市の高校生 計3高校	庄原市交通交流施設 （備後庄原駅）地域交流室

地域の団体等に対しては、①地域の現状や見通し、②芸備線の価値や課題、
③芸備線や地域資源を活かした施策案の大きく3つの観点で意見を聴取した

ヒアリングの観点

聴取内容（一例）

1

お住まいの地域の現状や見通し
（魅力や課題）



- ご自身やご家族、周囲の方々が、日常生活でどのような交通手段で移動されているか、教えてください。
- 日常の移動について不便だと感じる点があれば、教えてください。
- 地域での暮らしについて、（移動以外で）不便だと感じる点があれば教えてください。
- 日常生活を送る中で、この地域の魅力だと感じることや、観光客など外部の人に伝えたい魅力があれば教えてください。

2

芸備線がもたらしてきた価値や
利用上の課題



- ご自身やご家族、周囲の方々が、芸備線を利用するシーンや頻度、時間帯などを教えてください。
- 移動手段として芸備線を使う上で、不便だと感じる点があれば、教えてください。
- 移動手段以外の側面で、芸備線が地域に貢献していると感じる点があれば、教えてください。
- 芸備線がさらに地域に貢献する上で、課題だと感じている点があれば、教えてください。

3

芸備線や地域資源を活かした
地域づくりの施策案



- （芸備線とは関連しない内容も含めて）ご自身や周囲の方々が、地域の活性化に向けて取り組んできたことがあれば、教えてください。
- ご自身や周囲の方々が、芸備線の利活用に向けて取り組んできたことがあれば、教えてください。
- 今後、地域の魅力を高めていくためにどのような取組が必要か、アイデアがあれば、教えてください。また、その中で行政やJR西日本に期待する役割があれば、教えてください。
- その中でも特に、芸備線を活用して取り組めるアイデアがあれば、教えてください。

地域の団体等へのヒアリング結果 | ① 地域の現状や見通し | 地域の課題

人口減少・少子高齢化による地域経済の衰退と生活インフラの縮小、 自家用車中心の暮らしにおける交通弱者の移動手段確保が沿線地域に共通する課題

		庄原市	新見市
地域の課題	移動以外	- かつては駅や商店を中心としてコンパクトで賑わいのあるまちであったが、近年は人口減少や過疎化、企業・施設等の減少による経済の停滞などによる地域の衰退に危機感をいただいている。 - 地域全体の消費力低下や投資抑制が若年層の流出へつながる懸念がある。 - 医療機関などの日常施設が不足しており、生活する上での利便性は低い。 - 地域としての魅力はあるものの、観光客など外部の人を上手く取り込みきれていない。	- 人口減少が働き手不足・施設減少・消費低減・投資抑制等、各方面に影響を及ぼしている。 - まちの魅力が小さくなっている中、若年層を中心にいかにまちに人を残していくかが課題。 - 職場・病院・商店等生活に必要な施設が概ね不足している。 - 地域インフラの縮小が観光産業にも影響を与えている。
	移動	- 日常移動は自家用車を利用する人がほとんど。 - 芸備線は運行ダイヤの利便性が低く、利用する人はほとんど存在しない。利用者の大半は学生もしくは高齢者。 - 路線バスも一定整備されているが、運行本数が少ない等、利便性は高くない。自家用車が中心の住民にとって、バスと鉄道の乗り継ぎや駅・停留所までの徒歩移動は現実的ではない。 - 高齢者の免許返納が増える中、地域の実態に即した地域公共交通の構築が課題。	- 日常移動は自家用車を利用する人がほとんど。 - かつては芸備線利用者も多かったが、現在通勤等での利用は僅少であり、ほとんどが高校生の通学。 - バス路線も一定整備されているが、バス停までの距離が遠いなど利便性は高くない。 - 高校生や高齢者など、自家用車の運転ができない人の移動をどのように確保するかが課題。

地域の団体等へのヒアリング結果 | ① 地域の現状や見通し | 地域の魅力・PRポイント

沿線地域には、特産品（米・酒など）や観光スポット、昔ながらの町並みや田園風景、文化的コンテンツ（神楽など）といったさまざまな魅力が存在している

地域の魅力（特産品・スポット・文化など）

庄原市			新見市
庄原地域	西城地域	東城地域	
- 備北丘陵公園は年間40万人ほど観光客が訪れる。 - 昔から変わらない田舎の田園風景が現存している。 - 高地域のサイクリングコース、桜の名所、特徴的な名称の踏切など。 - 米をはじめとして食べ物が美味しい。 - 水が美味しいことから、漬物やお酒が特産品となっている。 - 県民の森などのスキー場はスポーツや観光資源として価値がある。 - オープンガーデンに代表されるように、「おもてなしの精神」が非常に強い。 - 地域全体が落ち着いており、穏やかで優しい人が多い傾向がある。	- 駅そのものが地域資産であり、観光的価値も高い。 - 昔ながらの建物やレトロな町並みが現存している。 - 木次線のスイッチバックは全国的に見ても貴重な鉄道資産。 - 認知度は低いものの、蕎麦が名産品。新そば祭りなどのイベントも開催している。	- 小奴可駅周辺にはりんご園や桜の名所があり、観光客がよく訪れている。 - 花田植や神楽などの文化的コンテンツが豊富。 - 昔ながらの建物や国の有形文化財など歴史的町並みが残る。 - 帝釈峡は庄原市有数の観光スポットである。 - 春と秋に東城で祭りが開催されている。	- 自然が豊かである。 - 石灰産業が盛んであり、全国各地や海外から需要がある。 - 計200ほどの鍾乳洞があり、全国的に見ても稀有な資源。 - 秋吉台に次ぐ規模である阿哲台は観光的価値が高い。 - 中世の遺産や文化財が現存するなど、歴史的価値が高い。 - 鯉ヶ窪湿生植物群落は、歌人に詠まれたこともあり、観光的価値が高い。 - 神楽やたたら（製鉄法）などの文化的コンテンツが豊富。 - 豊かな自然があり、日本の植物区系地域のひとつとされている。 - 千屋牛をはじめとした特産物がある。 - 千屋温泉やいぶきの里スキー場など、観光スポットも存在している。

芸備線は沿線地域にとって、自家用車を利用できない人の移動手段や、安価かつ安心安全な移動手段の提供、広域的なつながりの提供といった価値がある

芸備線の価値の分類

価値の内容（コメントまとめ）

まちや住民の暮らしにとっての価値（1/2）

住民の移動手段の提供

広域的なつながりの提供

- 芸備線は、自家用車を利用できない人（学生）の移動（通学）手段となっている。

 - 地域の高校生の通学にとって必要不可欠な存在であり、芸備線が存在することによって送迎の負担も無くなる。
 - 通学も含めて芸備線の利用自体は減少しているものの、通学時間帯はいまでも一定の需要がある。
- 芸備線は、自家用車を利用できない人（高齢者など）の移動手段となっている。

 - 自家用車を運転できない高齢者や障がいのある人にとって、通院や買い物をする際の必要不可欠な存在である。
 - 免許返納等で将来自家用車を運転できなくなった場合でも、自身の移動が担保されているという安心感がある。
 - 飲み会の帰りなど、自家用車を臨時的に利用できない場合の貴重な移動手段である。
- 芸備線は、安価かつ安心安全な公共交通手段である。

 - 他の公共交通と比較しても、距離に対する運賃が安価である。定期代も安く、家計の負担になりにくい。
 - 定刻ダイヤで運行することが多いため、通勤・通学など時間に制限がある移動に最適である。
 - 他の移動手段と比較して、一度乗ってしまえば安全かつ快適に移動することができる。
- 芸備線は、遠方との交流や地域住民の外出を促進してくれる。

 - 芸備線を通じて他地域や他県とつながっていることによって、地域間の交流や遠方までの遠出が実現できる。
 - 芸備線が存在することによって、鉄道路線を通じた全国的な広いつながりを実感することができる。
 - 芸備線を通じた広いつながりによって、自家用車やバスでは移動が困難な場合でも遠方まで移動することができる。

芸備線は沿線地域にとって、まちの格や認知度の向上、地域や暮らしに対する愛着や誇りの醸成といった価値がある

芸備線の価値の分類

まちや住民の暮らしにとっての価値(2/2)

まちの格や
認知度の向上

地域や暮らし
に対する愛着
や誇りの醸成

価値の内容 (コメントまとめ)

- 芸備線は、まちの格や認知度向上に貢献している。
 - ・ 芸備線の鉄道や駅が存在すること自体が、地域の格や名前を支える要素となっている。
 - ・ 芸備線が存在することによって、鉄道や線路が存在しない地域との差別化を図ることができる。
- 芸備線は、日常生活の一部であり、日々の暮らしを象徴するものである。
 - ・ 列車の音や振動が生活リズムを形成している。（列車の音で時間を把握できる、列車の通過で振動を感じる等）
 - ・ 芸備線の音や列車が走る風景は、水や空気と同じように当たり前そこに存在するものである。
- 芸備線は、地域の人々の交流を促進している。
 - ・ 芸備線が存在することによって、世代を超えた会話や交流が生まれている。
- 芸備線は、地域の成り立ちや発展などの歴史を想起させる存在である。
 - ・ この地域は芸備線とともに栄えてきたため、芸備線そのものが地域にとってのかけがえのない資産である。
- 芸備線の存在は、地域への愛着やアイデンティティ、このまちで暮らしている実感の醸成に寄与している。
 - ・ 芸備線の存在が、住民の地元に対する愛着やこの地域で生きているというアイデンティティの形成に寄与している。
 - ・ 旅行等で遠方から帰ってきた際に芸備線が走る光景を見ると、地元に戻ってきたという実感が湧いてくる。
 - ・ 芸備線の存在や芸備線とともに過ごした時間が、この地域で暮らしてきたという実感を持たせてくれる。
- 芸備線は、この地域で経験した思い出や人生のひとコマに組み込まれている。
 - ・ 地域住民にとって、芸備線は青春や人生の一部であり、この地域での思い出が詰まった存在である。
 - ・ 芸備線との触れ合い（列車を観に行く、列車とかけっこするなど）が子どもの健やかな成長に寄与している。

芸備線は沿線地域の経済や観光にとって、目的地までのアクセス手段の提供、貴重な鉄道資源や情緒的風景・雰囲気による誘客と消費の創出といった価値がある

芸備線の価値の分類

価値の内容（コメントまとめ）

地域の経済や観光にとっての価値

目的地までの
アクセス手段の
提供

- 芸備線の存在が、観光客の目的地選びの決定要因のひとつとなっている。
 - ・ 芸備線の線路や駅が地図上に描かれていることが、観光客にとって目的地を検討する際の一助となっている。
 - ・ 芸備線によるアクセスが確保されているからこそ、観光客が来訪し、地域での消費が生じている。
- 芸備線は、観光スポットまでのアクセス手段となっている。
 - ・ 芸備線を利用することによって、沿線地域の観光地まで移動することができる。

鉄道起点での
誘客と消費
の創出

- 芸備線は、鉄道ファンなどの観光客を惹きつける稀少価値の高い鉄道資産である。
 - ・ レトロな駅舎や秘境駅があることから、鑑賞や撮影を目的とした観光客が来訪している。
 - ・ 芸備線は、山あいを走る区間や3路線が交わる備後落合駅などがあり、全国的にも希少性の高い鉄道資源が豊富に存在する。

まちの
風景・情緒
の醸成

- 芸備線は、観光客などを惹きつける田園風景や情緒的雰囲気を形作っている。
 - ・ 鉄道が田んぼの中を走る光景や車窓からの景色が、田舎としての情緒ある雰囲気を醸成している。
 - ・ 山あいをのんびりと走る芸備線での移動には、他の交通手段では味わえない魅力がある。

芸備線には、ダイヤの不便さ・移動時間の長さ・二次交通との接続の悪さといった利便性での課題がある

芸備線の課題の分類

課題の内容（コメントまとめ）

利便性の課題	ダイヤの不便さ (運行本数や時間帯など)	➤ 運行本数が少なく、利用したい時間帯に列車がないため、通勤・通学や買い物、通院などの日常生活で利用しづらい。 ・ 日中の運行本数が少ないため、買い物や通院などでの日常利用は困難。 ・ 高校生の朝夕の部活動（特に18時以降）など通学実態に沿った便が不足している。 ・ 21時台の夜間便がないため、退勤後や会食後の帰宅目的で利用できない。 ・ 運行本数が少ないため、芸備線での移動は一日がかり。夜間便がなく、帰りは芸備線を利用できない場合もある。 ➤ 運行本数が少なく、朝晩の列車も限られるため、観光客など市外の人にも利用されづらい。 ・ 沿線地域でイベントを開催しても、芸備線を利用して遠方から訪れる場合、昼前後の到着となってしまう。 ・ 21時以降の遅い時間帯の便がないため、観光客などが夜に移動することは困難。
	移動時間の長さ	➤ 速度の遅さや乗継によって、他の公共交通と比較しても移動に時間がかかる。 ・ 広島・岡山方面に向かう際には乗継が必要であり、他路線ダイヤとの接続も悪いため、移動に時間がかかる。（広島方面への三次駅での乗継や、新見駅での伯備線への乗継など） ・ 大回りな路線や速度制限区間をはじめとした速度の遅さによって移動時間が長くなってしまう。
	二次交通との接続の悪さ	➤ 自宅から駅、駅から目的地までのバス路線等との接続が悪い。 ・ 駅から目的地までのバスやタクシーなどの二次交通が充実しておらず、芸備線降車後の移動に時間と労力がかかる。 ・ 自宅から駅までが遠く、駅までのバス等も十分でないため、自家用車を選択せざるを得ない状況にある。 ・ 駅周辺の駐車場が少なく、自家用車と芸備線での連携した利用が困難。 ・ 駅から観光スポットまでの距離が遠く、観光スポットへの二次交通も十分ではないため、観光客の負担が大きい。

芸備線には、駅舎や設備等の不便さ・運休の多さ・沿線地域における鉄道利用習慣の減退といった利用環境での課題がある

芸備線の課題の分類

課題の内容 (コメントまとめ)

利用環境の課題	駅舎や設備等の不便さ	➤ 駅舎の構造や駅に付随する設備が利用しづらい。 • <u>駅構内がバリアフリーに対応していない</u>（新見駅のホームに向かう階段等）ため、高齢者などが利用を敬遠している。 • 駅構内が寒い、待合室等の施設が設置されていない、など<u>列車を待つ利用者にとって快適な環境ではない</u>。 • 駅によってはトイレが設置されていないなど、<u>利用にあたって必要とされる設備が不足している</u>。 • 一部の駅で交通系ICカードが利用できない。<u>無人駅の場合は乗車方法が分からないという声も聞かれる</u>。 • <u>運行情報が十分に可視化されていないため、通勤・通学など日常的に利用する際に不便</u>。 （利用者が駅に着いてはじめて運休や遅延の発生がわかるなど） • 車内の電波が脆弱であり、端末等を利用できない区間がある。
	運休の多さ	➤ 悪天候や災害による運休が多い。 • 雨や雪、風などの<u>悪天候による運休が頻繁に発生する</u>。 • 山あいを走るため、<u>山間部の災害や悪天候による影響を受けて運休しやすくなっている</u>。
	地域における鉄道利用習慣の減退	➤ 人口減少と自家用車移動の定着により利用しようとする人が減っている。 • <u>人口減少・高齢化の進行、自家用車移動の定着によって、利用者が減少している</u>。 • 自家用車移動の定着により、<u>鉄道を利用するという習慣や意識自体が地域全体で希薄になってきている</u>。

沿線住民からは、増便や臨時列車の導入、高速化、新駅の設置、駅舎のバリアフリー化といった鉄道の運行形態改善による芸備線利用向上施策が挙がった

施策の分類

施策の内容（コメントまとめ）

鉄道の運行形態改善

増便・臨時列車の導入

- 通勤・通学に合わせた列車の運行（増便等）
 - ・ 6時台・18時台の通学に合わせた増便や21時・22時台など夜間帯の増便。
- 買い物などの日常的な目的やイベントに合わせた列車の運行（増便・臨時列車等）
 - ・ 10時～15時台の増便、プロ野球観戦など日常的なイベントに合わせた臨時列車の設置。

高速化

- 芸備線のスピードアップ
 - ・ 路線・高速バスと同等の移動時間の実現。
 - ・ 制限速度・区間の緩和・一部撤廃。そのための線路周辺の草木等の伐採。

新駅の設置

- 生活・観光拠点近傍への新駅設置
 - ・ 親子孫水車、きらめき広場哲西等の目的地を想定した新駅（交通結節点）の設置。

バリアフリー化

- 駅のバリアフリー化
 - ・ 新見駅や備中神代駅、備後庄原駅等のバリアフリー化。
 - ・ 車内のバリアフリー化（乗車時の階段を取り除く等）。

沿線住民からは、他の公共交通や自家用車との接続強化・役割分担といった二次交通との連携強化による芸備線利用向上施策が挙がった

施策の分類

施策の内容（コメントまとめ）

二次交通との連携強化

公共交通間の接続強化

- 通勤・通学・通院利用向け、観光利用や買い物利用向けの二次交通との連携強化・新規導入
 - ・ 芸備線とバス路線・タクシーによる自宅から駅・駅から目的地までの二次交通接続強化。
 - ・ 木次線や伯備線との接続強化。
 - ・ 日常的なイベント（プロ野球観戦など）に合わせた二次交通の臨時運行。

公共交通間の役割分担

- スクールバスの運行区間見直し等による芸備線利用の促進
 - ・ 芸備線の運行に合わせた自宅から駅、駅から学校までの通学専用バスの設置。
 - ・ 芸備線とバス路線のダイヤ調整（時間帯や運行間隔等の差別化）による利用者ごとの移動手段の選択肢拡充。

自家用車との接続強化

- 駅周辺の駐車場整備
 - ・ 駅周辺の駐車場整備による自家用車での移動前後の芸備線利用促進。（新見駅等）

沿線住民からは、芸備線を活用してビジネス・教育需要や観光列車等による観光需要を喚起する施策が挙がった

施策の分類

施策の内容 (コメントまとめ)

産業・観光分野における芸備線の活用(1/2)

ビジネス・教育 需要の喚起

- 学校行事等での芸備線の利用促進
 - ・ 県内の学校の行事での利用 (林間学校等)
 - ・ 駅周辺への大学キャンパス (新見公立大学等) や希少性の高いカリキュラムを有する学校の設置による利用促進。
 - ・ 企業の研修施設等の設置による利用促進。
- 地元の高校生・大学生によるイベント企画や商品開発
 - ・ 地元学生と連携した地域エコマップやCO2削減量可視化ツールの作成。
- 地域の商店等と連携した取組
 - ・ 芸備線乗車による地域内商品券や地域で使えるポイントの付与等。

観光列車等による観光需要 の喚起

- 新たな観光列車の運行
 - ・ お花見列車、りんご等の特産品狩り列車、スキー列車、カラオケ列車、カフェ・バー列車、体験型アトラクション列車、音楽鑑賞 (コンサート) 列車、駅弁列車、宴会列車、風景や鉄道資源の撮影列車 等。
- 蒸気機関車 (D51) の復活運行
 - ・ 蒸気機関車 (D51) の復活運行イベントの開催。または常時運行。
- ローカルダイブ・トレインの運行継続
 - ・ 地域住民との触れ合い・交流による地域文化や田舎暮らしの魅力提供。
- サイクルトレインの運行
 - ・ 山あいの自然やレトロな町並みなどへのサイクリストの呼び込み。
- ラッピング列車の運行
 - ・ 地域の特産品等を描いた列車の導入。

地域の団体等へのヒアリング結果 | ③ 芸備線や地域資源を活用した地域づくり施策案 (4/6)

沿線住民からは、芸備線や地域資源を活用したイベント・ツアー等によって観光需要を喚起する施策が挙げられた

施策の分類

施策の内容 (コメントまとめ)

産業・観光分野における芸備線の活用(2/2)

イベント・ツアー による 観光需要の 喚起

- 地域の観光資源と連携した周遊ルートの企画・PR
 - ・ 比婆山、帝釈峡、熊野神社、西城・東城のレトロな町並み、田園風景、スキー場、温泉、その他地域の観光資源と連携したイベント・ツアーの企画。自然を活かしたサイクリングロードの整備 等。
- 市外含めた広域での連携による周遊ルートの企画・PR
 - ・ 芸備線沿線全体を観光村に見立てた地域一体型のツアーやイベント。
 - ・ 出雲方面と連携した企画。
- 鉄道ファン向けのツアー・商品等の企画・PR
 - ・ 駅舎巡り、車庫案内ツアー、駅周年フェス、木次線のスイッチバックの活用、芸備線限定グッズ等の開発 等。
- 鉄道沿線の景観整備
 - ・ 芸備線沿線への植花、田んぼアート等による観光スポット化。
 - ・ 田園風景の維持・向上のための線路・周辺土地整備。
- 駅や地域のスポットでの祭りやイベントの開催
 - ・ 親子孫水車での紙すき体験イベント、駅前や車内でのコンサート、備北丘陵公園での野外ライブ 等。
 - ・ 芸備線を含めた地域の風景を描くイラスト(写生)大会。芸備線車内からの写真撮影大会 等。
- 地域の特産品等を活用したグルメ列車の設置や駅弁等の商品開発
 - ・ 和牛・キャビア・地酒などの特産品を楽しめるグルメ列車や芸備線とコラボした駅弁の販売 等。
- 芸備線の利用促進に向けたSNS運用、インフルエンサー等とのコラボレーション企画
 - ・ インフルエンサー誘致によるSNSを活用したPRの活性化。

地域の団体等へのヒアリング結果 | ③ 芸備線や地域資源を活用した地域づくり施策案（5/6）

沿線住民からは、地域・観光拠点としての駅舎等の有効活用や投資・寄附の仕組みとの連携による芸備線利用向上・地域活性化施策が挙げた

施策の分類

施策の内容（コメントまとめ）

駅舎・周辺施設の有効活用	地域拠点としての駅活用	➢ 地域の賑わい拠点としての駅の再整備 ・ 食堂の併設や駅舎を活用したカフェの設置 等。 ➢ 高校生等が駅での待ち時間を有効活用できるスペースの設置 ・ 駅や待合室のコンテンツ充実化（エアコン、テレビ、漫画、軽食待ち時間に利用できるコンテンツの拡充）。 ➢ 仕事・産業拠点としての駅の再整備 ・ コワーキングスペースやサテライトオフィス等による駅舎スペースの利活用。
	観光拠点としての駅活用	➢ 観光資源としての駅の再整備 ・ 備後落合駅を初めとしたレトロな駅舎の観光拠点化。 ・ 駅周辺での希少性の高い鉄道資源（蒸気機関車D51等）の展示。
関係人口の創出	投資・寄附の仕組みとの連携	➢ 駅や鉄道資産に対するネーミングライツの導入 ・ 駅名ライセンスの販売や枕木への名入れ等の権利ビジネスの企画。 ➢ ふるさと納税の返礼品としての芸備線関連商品の開発 ・ 地域の特産品や芸備線関連資源、沿線地域への訪問ツアー等を活用したふるさと納税の返礼品開発。

沿線住民からは、芸備線での貨客混載や住民向けの企画列車等の施策が挙げった

施策の分類

施策の内容（コメントまとめ）

その他

- 貨客混載列車による特産品等の商品の輸送・マルシェの開催
 - ・ 地域の特産品や企業商品等の貨物輸送車両の導入。物流企業とのコラボによる貨客混載車両の導入。
 - ・ 地域ごとの特産品を載せて地域内を走る鉄道マルシェの実施。
- 食堂列車・喫煙列車等の住民向け企画列車の運行

地域の団体等へのヒアリング結果 | ③ 芸備線や地域資源を活用した地域づくり施策案 | 施策実施に向けた課題

沿線住民は、地域づくり施策の実施にあたって、地域間連携や情報共有の不足、検討・調整体制の不十分、PRノウハウや費用の不足といった課題を感じている

施策実施上課題の分類

課題の内容（コメントまとめ）

地域づくり施策の実施に向けた課題

地域間連携や
情報共有の
不足

- 芸備線や地域に関する取組が沿線地域内で個別に運営されており、沿線地域外との連携も十分に取れていない。
 - ・ 庄原市と新見市や、庄原市内地域（庄原・西城・東城）間で情報共有が十分になされておらず、沿線地域でつながった取組が少ない。
 - ・ 沿線地域のみならず、岡山市、出雲などと連携することで施策の魅力を向上できるのではないかな。

検討・調整
体制の不十分

- 沿線地域内での意見や要望を取りまとめ、県や市、JR西日本などと取組を前に進める主体や体制が不足している。
 - ・ 取組実施に関する県や市、JR西日本との検討や交渉を地域の団体等が個別に行っているため、実施にあたっての制約等を超えることが難しく、中々実現に至っていない。
 - ・ 地域内で挙がった意見や要望等を取りまとめ、市などを巻き込んで取組を進める存在が必要ではないかな。

PRノウハウや
広告・活動費
の不足

- 広告費や活動費が十分ではなく、地域の団体等個別のPR活動では国内外に広くPRを展開することが難しい。
 - ・ SNSなどを活用したPRも積極的に実施しているが、中々成果に結びついていないのが実情。
広報誌等への取組の掲載など、市とも連携してPRを強化していきたい。
 - ・ 地域内の観光協会では、広告費や活動費が不足している。

地域の交通事業者に対しては、①自社の現状と課題、②地域公共交通全体の現状と課題、③課題解決・地域活性化に向けた取組の大きく3つの観点で意見を聴取した

ヒアリングの観点

主な聴取内容（一例）

1

自社の現状（運行・就業状況）
や営業上の課題



- 日ごろの運行状況（エリアでの運行頻度・時間帯、利用者数等）について教えてください。
- 乗務員の人数や属性（年代・居住地・勤続年数など）について教えてください。
- 乗務員の就業実態（勤務時間や一人あたりの担当エリア、休日取得状況等）について教えてください。
- 「乗務員の確保が困難・従業員の高齢化が進んでいる」等、社内体制上の課題があれば教えてください。
- 「乗車率が低い・台数や時間帯を制限せざるを得ない」等、運行上の課題があれば教えてください。

2

地域公共交通全体の
現状・課題



- 貴社営業地域では、どの移動手段を使ったどのような移動（いつ・誰が・どこからどこへ）が多い印象をお持ちですか。
- 事業者目線で、住民が地域の公共交通をより快適に利用するために改善すべき点があれば理由とあわせて教えてください。
- 地域の特性（住民の属性、移動実態や地形など）を踏まえて、鉄道・バス・タクシーその他の役割分担など、この地域だからこそその公共交通の在るべき姿や課題についてお考えがあれば教えてください。

3

施策の取組状況
（課題解決・地域交通活性化）



- 現状の（自社の・公共交通全体の）課題に対して、自社としてこれまでに実施したもしくは今後実施してみたいとお考えの施策・取組があれば教えてください。
- 地域住民にもっと快適に公共交通を利用してもらうために、鉄道・バス・タクシーその他の事業者で連携して取り組める施策にはどのようなものがあるでしょうか。

地域の交通事業者へのヒアリング結果 | ① 自社の現状・課題

特定区間沿線地域では、バス・タクシー事業者における乗務員不足が顕在化しつつあり、今後乗務員の高齢化加速や法規制によって運行の維持が困難になる可能性がある

芸備線沿線地域に事業所を有するバス・タクシー事業者における乗務員不足の現状と見通し

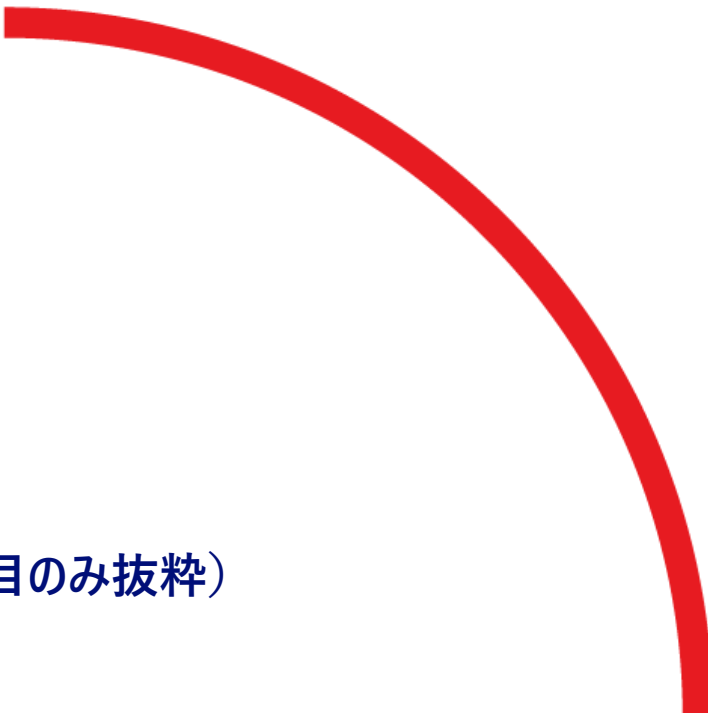
対象地域		乗務員不足の現状	将来の見通し
庄原市	庄原地域	乗務員の高齢化や人材の確保が困難であることから、乗務員不足の課題が顕在化してきている。	地域全体の高齢化の進行によって、人材確保は今後も困難であることが予想され、人手不足が既存事業の運行に支障をきたす可能性がある。
	西城地域	- 地域における公共交通利用者が少ないため、運行範囲や数も少なく、既存の乗務員で営業できている。 - 従業員の給与向上に伴う人件費の増加が課題。	新規での人員確保は困難であり、乗務員の高齢化によって、既存運行にも影響があると想定している。
	東城地域	コロナ禍で乗務員の離職等があったものの、現状の運行範囲・数においては、既存の乗務員で営業ができている。	乗務員の高齢化や法規制によって、人手不足が加速すると想定している。新規人材の確保も困難であり、既存事業の運行に支障をきたす可能性がある。
新見市	哲西・神郷地域	運行本数・数に対してシフトを柔軟に調整することによって、既存の乗務員で現状問題なく運行ができている。	乗務員の高齢化によって、今後は人手不足が想定され、給与水準が高くない業界の中で、いかに新規の乗務員を確保するかが課題になると想定している。

地域の交通事業者へのヒアリング結果 | ② 地域交通全体の課題・③ 施策の取組状況

沿線地域のバス・タクシー等の公共交通は利用が減少しており、地域間や事業者間で連携した取組の実施や新たな公共交通路線・ダイヤ接続等の構築が課題

沿線地域における地域公共交通全体の課題と施策の取組状況

対象地域		地域公共交通全体の課題	地域交通活性化のための施策やその取組状況
庄原市	庄原・西城・東城地域	- 人口減少により、公共交通の担い手も利用者也減少している。 - 利用者が少ない一方で、設備維持には一定の費用が発生するため、どの事業者も収支的には非常に厳しい状況にある。 - 庄原・西城・東城の各地域をつなぐ公共交通が乏しく、地域内の移動が分断している。	- 地域交通を利用してもらうためには、利用振興の観点だけではなく、<u>地域経済活性化と観光振興が重要。住民の娯楽等の需要や観光資源の掘り起こしに取り組む必要がある。</u> - 市と各地域の交通事業者が連携し、<u>地域内・地域間の交流を促進できるような新たな交通網の構築が必要</u>であり、そのために市の補助金などを活用できると良い。
新見市	哲西・神郷地域	- 鉄道・バス・タクシー等の公共交通を日常利用する人は少ない。 - 自宅から駅・バス停、駅・バス停から目的地までの<u>二次交通がうまく接続できていない、移動需要の大きい市街地での交通施策が少ない</u>など住民の移動ニーズに的確に対応できていない。 - 各交通事業者が個別で取組を実施しており、<u>公共交通全体として地域を移動をどのように確保するか</u>の連携が取れていない。	- 鉄道・バス・タクシーの各交通事業者が連携して議論しながら、<u>地域住民の移動に最適なダイヤや路線の整備・調整を推進</u>する必要がある。 <u>新見駅などのバリアフリー化</u>は、高齢者などの公共交通利用を促進する一手となるのではないかと考えている。 <u>地域内でのイベント等の開催に合わせて臨時的に芸備線にバス・タクシーを接続</u>できればよいと考えている。 - 自家用車がメインの地域において、<u>公共交通を利用するという習慣づけのための働きかけが重要</u>である。



データ36項目分析結果（本紙 P.5～8に記載の重点項目のみ抜粋）

【要旨】_地域の現状 | 1. 庄原市・新見市の人口推移 / 2. 庄原市・新見市の将来人口

芸備線沿線の各地域・市における人口推移と将来の見通し（まとめ）

分析対象地域		人口推移（現在まで）	将来の見通し
沿線地域（全線）		➤ 広島市人口の増加に伴い、2015年まで増加傾向で推移。 ➤ 2015年の135.1万人で頭打ちとなり、2020年は134万人と減少に転じている。	➤ 2020年の134万人と比して2030年には-4.5%の128万人、2050年には-15.8%の113万人となる見通し。 ➤ 少子高齢化の進行が予想され、高齢化率（65歳以上人口割合）は2040年に40%超となる見通し。
沿線地域（特定区間 広義）		➤ 庄原市・新見市ともに減少傾向で推移しており、2市合計は2005年の約8万人から2020年には約6万人まで減少している。	➤ 今後も減少傾向が続くと見られ、2020年の約6万人と比して2030年には-19.1%の約5万人、2050年には-47.1%の約3.3万人となる見通し。 ➤ 少子高齢化の進行が予想され、高齢化率は2050年に約50%となる見通し。
沿線地域各市	広島市	➤ 2010年代まで増加傾向で推移していたが、2015年にピークに達し、横ばいで推移している。	➤ 2020年の120.1万人をピークに減少傾向で推移する見通し。2040年以降、高齢化率が40%近くに達する見込み。
	安芸高田市	➤ 2005年の3.3万人から2020年には2.6万人まで減少している。	➤ 2020年と比して、2030年には-16%、2050年には-44%の減少が見込まれる。高齢化率は50%前後の見通し。
	三次市	➤ 2005年の5.9万人から2020年には5.0万人まで減少している。	➤ 2020年と比して、2030年には-13%、2050年には-33%の減少が見込まれる。高齢化率は40%前後の見通し。
	庄原市	➤ 2005年の4.3万人から2020年には3.4万人まで減少している。	➤ 2020年と比して、2030年には-20%、2050年には-47%の減少が見込まれる。高齢化率は50%弱の見通し。
	新見市	➤ 2005年の3.6万人から2020年には2.8万人まで減少している。	➤ 2020年と比して、2030年には-19%、2050年には-48%の減少が見込まれる。高齢化率は50%弱の見通し。

注）「沿線地域（全線）」は広島市・安芸高田市・三次市・庄原市・新見市を指し、「沿線地域（特定区間 広義）」は庄原市・新見市の全域を指す。

【要旨】_地域の現状 | 4. 庄原市・新見市の病院立地・企業立地 (参考) 庄原市・新見市の経済・産業の状況

庄原市・新見市における病院・企業立地及び経済・産業の状況まとめ

分析対象		庄原市	新見市
病院・企業の施設立地	病院・診療所	➤ 庄原地域には病院が3施設、診療所が10施設存在し、そのうち9施設が備後庄原駅から徒歩5～15分圏内に所在する。 ➤ 西城地域では、備後西城駅から徒歩約13分の位置に病院が1施設所在する。 ➤ 東城地域では、東城駅から徒歩10分圏内に病院が1施設、診療所が4施設所在する。	➤ 新見市芸備線沿線地域では、新見駅から徒歩20分圏内に病院が4施設、診療所が7施設存在する。 ➤ そのほか、備中神代駅から徒歩11分、矢神駅から徒歩20分の位置に診療所が1施設ずつ存在する。
	企業（事業所）	➤ 庄原市の事業所は、備後庄原駅・備後西城駅・東城駅周辺に集中している。	➤ 新見市の事業所は、新見駅周辺に集中するものの、野馳駅や矢神駅周辺にも数件～十数件程度存在する。
経済・産業状況 (参考)	総生産	➤ 特定区間沿線地域の産業は縮小傾向にあり、2021年度の総生産額は2011年度と比して、庄原市で－3.9%の1,184億円、新見市で－5.7%の912億円。	
	総所得	➤ 特定区間沿線地域では、産業の縮小に伴って総所得も減少傾向にあり、2021年度の総所得額は、2011年度と比して庄原市で－8.0%の8.3億円、新見市で－6.4%の6.8億円。	
	企業活動	➤ 特定区間沿線地域では、直近約10年間で企業数・事業所数・従業者数が10～20%程度減少している。	

【要旨】_地域の現状 | 5. 庄原市・新見市の通院・通勤手段

芸備線特定区間沿線地域における目的別の移動・利用交通手段

目的別の移動手段	芸備線特定区間沿線地域	
	庄原市	新見市
通院手段	➤ 自身での自家用車の運転が最も多く、65歳未満で85.1%、65歳以上で70.8%。 ➤ 65歳以上の方は、自家用車の運転以外に家族送迎（15.3%）、芸備線（5.9%）、路線バス・乗合タクシー（5.3%）を選択している。	➤ 自身での自家用車の運転が最も多く、65歳未満で89.2%、65歳以上で67.1%。 ➤ 65歳以上の方は、自家用車の運転以外に家族送迎（15.1%）、芸備線（9.9%）、路線バス・乗合タクシー（5.2%）を選択している。
通勤手段	➤ 自身での自家用車の運転が93.8%と大多数を占めており、鉄道を利用する人は2%程度。	➤ 自身での自家用車の運転が87.6%と大多数を占めており、鉄道を利用する人は2%程度。

【要旨】_地域の現状 | 6. 芸備線沿線の人口分布

芸備線沿線地域における人口分布の現状と将来の見通し

分析対象地域	現状	将来の見通し
沿線地域 (特定区間 狭義)	➤ 芸備線特定区間沿線では、駅周辺に比較的人口が集積している。 ➤ 一方で、駅から半径2km圏外にも500mメッシュあたり10人以上の地域が点在している。	➤ 芸備線特定区間沿線では、2030年までに主要駅周辺を含む多くの地域で、2015年と比較して1kmメッシュあたり20%以上の人口減少が見込まれている。

【要旨】_地域の現状 | 10. 主な観光地への交通機関別利用データ（1 / 2）

庄原市の主要観光地への利用交通手段

主要観光地		観光地までの移動に各交通手段を利用した人の割合（上位5手段／複数回答可）				
		新幹線・特急	自家用車	JR伯備線	JR芸備線	その他
庄原市	国営備北丘陵公園	37%	75%	17%	・特定区間 17% ・非特定区間 14%	—
	桜花の郷ラ・フォーレ庄原	88%	32%	35%	・特定区間 33% ・非特定区間 14%	—
	上野公園	65%	52%	34%	特定区間 33%	高速バス 40%
	比婆山	75%	48%	53%	特定区間 48%	木次線 37%
	道後山	53%	71%	23%	・特定区間 19% ・非特定区間 16%	—
	吾妻山	69%	54%	65%	特定区間 36%	・木次線 44% ・路線バス 21%
	帝釈峡	36%	71%	23%	・特定区間 19% ・非特定区間 16%	—
	道の駅たかの	46%	59%	31%	特定区間 24%	木次線 20%

【要旨】_地域の現状 | 10. 主な観光地への交通機関別利用データ（2 / 2）

新見市の主要観光地への利用交通手段

主要観光地		観光地までの移動に各交通手段を利用した人の割合（上位5手段／複数回答可）				
		新幹線・特急	自家用車	JR伯備線	JR芸備線	その他
新見市	満奇洞	48%	62%	38%	・特定区間 30% ・非特定区間 23%	—
	井倉洞	27%	76%	24%	・特定区間 18% ・非特定区間 13%	—
	新見千屋温泉	56%	47%	41%	・特定区間 33% ・非特定区間 23%	—
	神郷温泉	59%	54%	38%	・特定区間 34% ・非特定区間 27%	—
	いぶきの里スキー場	63%	46%	37%	・特定区間 38% ・非特定区間 28%	—
	鯉が窪湿原	65%	54%	46%	・特定区間 44% ・非特定区間 36%	—
	済渡寺	66%	37%	40%	特定区間 40%	高速バス 35%
	羅生門	82%	35%	50%	特定区間 38%	木次線 34%
	親子孫水車	56%	61%	37%	・特定区間 45% ・非特定区間 38%	—

【要旨】_地域の現状 | 11. 芸備線の区間別平均通過人員

芸備線の区間における平均通過人員と輸送力（列車キロ）

分析対象区間		これまでの平均通過人員・輸送力（列車キロ）の推移
特定区間 （備中神代～備後庄原）		➤ 2023年の平均通過人員は61人であり、直近10年は横ばいだが、1990年からは84％の減少。 ➤ 輸送力は数年間隔で見直されており、2023年は1990年と比較して53％減の596km。
全線 （個別区間）	備中神代～東城	➤ 2023年の平均通過人員は88人であり、直近10年は横ばいだが、1990年からは76％の減少。 ➤ 輸送力は数年間隔で見直されており、2023年は1990年と比較して37％減の226km。
	東城～備後落合	➤ 2023年の平均通過人員は19人であり、直近10年で微増だが、1990年からは92％の減少。 ➤ 輸送力は数年間隔で見直されており、2023年は1990年と比較して63％減の155km。
	備後落合～備後庄原	➤ 2023年の平均通過人員は85人であり、直近10年は横ばいだが、1990年からは85％の減少。 ➤ 輸送力は数年間隔で見直されており、2023年は1990年と比較して58％減の215km。
	備後庄原～三次	➤ 2023年の平均通過人員は372人であり、直近20年は横ばいだが、1990年からは66％の減少。 ➤ 輸送力は数年間隔で見直されており、2023年は1990年と比較して40％減の390km。
	三次～下深川	➤ 2023年の平均通過人員は997人であり、直近7年は横ばいだが、1990年からは71％の減少。 ➤ 輸送力は1990年以降微増で推移していたが、2020年代に入り減少し、2023年は1961km。
	下深川～広島	➤ 2023年の平均通過人員は8,676人であり、コロナ禍で急減し、1990年からは30％の減少。 ➤ 輸送力は2010年までに順次増強され、2023年は1990と比較して40％増の1,250km。

【要旨】_地域の現状 | 12. 観光地・拠点地における消費単価

庄原市・新見市における住民・来訪者による消費単価

分析対象となる消費単価		分析対象地域	
		庄原市	新見市
地域住民	買い物目的	➤ 各地域で0～5,000円が50～60%、5,000～10,000円が30～40%を占める。 ➤ 地域別の平均消費単価は、庄原地域で6,381円、西城地域で7,795円、東城地域で7,083円。	➤ 0～5,000円が51%、5,000～10,000円が35%を占める。 ➤ 平均消費単価は、6,409円。
	趣味・娯楽・習い事等目的	➤ 各地域で0～5,000円が40～50%、5,000～10,000円が30～40%を占める。 ➤ 地域別の平均消費単価は、庄原地域で6,025円、西城地域で6,982円、東城地域で6,441円。	➤ 0～5,000円が54%、5,000～10,000円が28%を占める。 ➤ 平均消費単価は、6,145円。
来訪者	地域全体	➤ 庄原市全体での平均合計消費額は約35,000円。	➤ 新見市全体での平均合計消費額は約30,000円。
	地域別	➤ 庄原地域が約17,000円と最も高く、その他の地域は口和地域（約8,000円）を除いて13,000～15,000円程度。	➤ 南部地域・市街地周辺が約18,000円と高く、その他の地域では14,000～15,000円程度。
	観光地別	➤ 桜花の郷ラ・フォーレ庄原が最も高く8,204円。次いで備北丘陵公園、上野公園が約6,500円、その他の観光地では4,000～6,000円程度。 ➤ 庄原ライナー利用客の消費単価／人は平均4,163円。	➤ 羅生門、神郷温泉が最も高く約6,700円。次いで千屋温泉、済渡寺が約6,200円、その他の観光地は5,000～6,000円程度。

【要旨】_移動特性やニーズ | 17. 移動実態の把握（GPS移動データ）

GPS移動データに基づく庄原市・新見市における移動実態（広域・狭域）

移動の分類		年間総移動量（OD）	
		庄原市	新見市
広域の移動	庄原市・新見市終点の移動 （他地域からの移動）	➤ 三次市からの移動が22,330回／年と最多。 ➤ 次いで、広島市が7,405回／年、県東部（三原・尾道・福山等）が4,768回／年、県南部（呉・廿日市等）が2,658回／年。 ➤ 新見市からの移動は1,564回／年。	➤ 備中地域（倉敷・笠岡・総社等）からの移動が4,644回／年と最多。 ➤ 次いで、備前地域（岡山・玉野・備前等）が4,318回／年、高梁市が3,008回／年、真庭市が2,514回／年。 ➤ 庄原市からの移動は1,644回／年。
	庄原市・新見市始点の移動 （他地域への移動）	➤ 三次市への移動が22,759回／年と最多。 ➤ 次いで、広島市へが7,719回／年、県東部（三原・尾道・福山等）へが4,677回／年、県南部（呉・廿日市等）へが2,538回／年。	➤ 備中地域（倉敷・笠岡・総社等）への移動が4,474回／年と最多。 ➤ 次いで、備前地域（岡山・玉野・備前等）へが4,069回／年、高梁市へが3,063回／年、真庭市が2,581回／年。
狭域の移動	庄原市内・新見市内の移動 （主要目的地への移動）	➤ 庄原市内の移動は111,035回／年。 ➤ 庄原市の主要9施設への年間移動量は、平日8,074回、休日5,071回。 ➤ 庄原地域への移動が大半を占め、西城・東城地域への移動は年間500～1,000回程度。	➤ 新見市内の移動は69,052回／年。 ➤ 新見市主要7施設への年間移動量は、平日3,837回、休日1,391回。 ➤ 新見駅周辺への移動が大半を占める一方、道の駅きらめき広場は新見駅から離れた地域拠点として機能している。

【要旨】_移動特性やニーズ | 18. 公共交通に対するニーズ

庄原市・新見市にお住まいの方の公共交通に対するニーズ

分類	公共交通に対するニーズ（利用にあたって使いづらい点）
公共交通全体 （鉄道・バス）	➤ 庄原市の公共交通に対しては、「運行本数の増加」・「自宅からのアクセス改善」・「低運賃の実現」・「他の移動手段との連携強化」のニーズが大きい。 ➤ 新見市の公共交通に対しては、「路線・停留所の充実化」・「便数・時間帯の最適化」・「自宅からのアクセス改善」のニーズが大きい。
うち芸備線特定区間	➤ 特定区間沿線住民に対するアンケート調査では、芸備線を利用しにくい理由として、全年代で「運行本数が少なさ」が最も多く挙げられた。そのほか、20歳未満では「運休の多さ」、20歳以上65歳未満では「所要時間の長さ」、65歳以上では「最寄り駅から自宅・目的地までの遠さ」が多く挙げられた。 ➤ 特定区間沿線住民に対するヒアリング調査では、芸備線の利用上の課題として、「ダイヤの不便さ」、「移動時間の長さ」、「二次交通の接続の悪さ」、「駅舎や設備等の不便さ」、「運休の多さ」についての意見が多く挙げられた。

【要旨】_公共交通の現状 | 24. 芸備線列車ダイヤと列車利用者数

芸備線特定区間における列車ダイヤと利用者数

列車方面	平日	休日
上り方面 (備後庄原→新見)	➤ 午前中に4本、午後に6本の列車が運行。 ➤ 午前中の通勤・通学時間帯は、最大30人の利用者が存在する一方、午後は数名程度。	➤ 運休となる一列車を除き、平日と同様のダイヤで午前中に3本、午後に6本運行。 ➤ 昼から夕方にかけて20人弱の利用者が存在する一方、午前中・夜間は数名程度。
下り方面 (新見→備後庄原)	➤ 午前中に4本、午後に7本の列車が運行。 ➤ 午前中は最大22人、午後は10人前後の利用者が存在。	➤ 運休となる一列車を除き、平日と同様のダイヤで午前中に3本、午後に7本運行。 ➤ 昼から夕方にかけては30人程度の利用者が存在する一方、午前中・夜間は数名程度。

【要旨】_公共交通の現状 | 27. 沿線バス停と人口カバー率

芸備線沿線地域におけるバス停分布と人口カバー率

分析項目	分析対象地域	
	庄原市	新見市
沿線地域におけるバス停分布	➤ 芸備線沿線地域を中心に、人口が集中する地域には概ねバス停が整備されているものの、最寄りの鉄道駅・バス停から数km以上離れた居住地域も存在する。	➤ 芸備線沿線地域を中心に、人口が集中する地域には概ねバス停が整備されているものの、矢神駅・備中神代駅周縁では、バス停から数km以上離れた居住地域も存在する。
バス停による人口カバー率 (バス停半径1km圏内)	➤ 最寄りバス停から半径1km圏内における人口カバー率は、2022年度で市全体の92.8%であり、2010年度の97.1%から減少傾向にある。	➤ 最寄りバス停から半径1km圏内における人口カバー率は、2022年度で市全体の94.6%であり、2010年度の90.5%から増加傾向にある。

【要旨】_公共交通の現状 | 28. 二次交通の接続環境（1 / 3）

芸備線特定区間駅における二次交通との接続状況（庄原市）

対象市	特定区間駅	各駅と接続する二次概要（バス・タクシー等）の運行状況
庄原市	東城	➤ 小奴可、始終車庫方面などへの廃止代替等バス・コミュニティバス4路線が平日のみ運行。各方面とは1日4往復程度の運行。 ➤ 市街地循環バスが水・日曜日を除いて1日12便運行。 ➤ 広島駅行の高速バスが1日5往復、福山方面行の路線バスが1日3往復運行。 ➤ そのほか、2つの事業者がタクシーを運行している。
	備後八幡	➤ 東城方面に廃止代替等バス・コミュニティバスが2路線存在。平日のみの運行であり、1日4往復程度の運行（休日は二次交通が存在しない）。
	内名	➤ 駅から接続するバス路線やタクシー事業者は現状存在しない。
	小奴可	➤ 西城、東城の各方面に廃止代替等バス・コミュニティバスが2路線ずつ存在。平日のみの運行であり、1日4往復程度の運行。 ➤ その他1事業者がタクシー運行している。
	道後山	➤ 西城、小奴可の各方面に廃止代替等バス・コミュニティバスが2路線ずつ存在。平日のみの運行であり、1日1～3往復程度の運行。（休日は二次交通が存在しない）。
	備後落合	➤ 西城、小奴可、道後山の各方面に廃止代替等バス・コミュニティバスが2路線ずつ存在。平日のみの運行であり、1日1～3往復程度の運行。（休日は二次交通が存在しない）。

【要旨】_公共交通の現状 | 28. 二次交通の接続環境（2 / 3）

芸備線特定区間駅における二次交通との接続状況（庄原市）

対象市	特定区間駅	各駅と接続する二次交通（バス・タクシー等）の運行状況
庄原市	比婆山	➤ 西城・小奴可、道後山、油木、上尺田の各方面に廃止代替等バス・コミュニティバスが2路線ずつ存在。平日のみの運行であり、各方面とは1日3往復運行している（休日は二次交通が存在しない）。
	備後西城	➤ 小奴可、道後山、油木、上尺田などの方面に廃止代替等バス・コミュニティバスが計7路線、庄原・三次方面に民間バスが1路線存在。廃止代替等バス・コミュニティバスは平日のみの運行で、各方面と1日1～3往復程度。民間バスは平日・休日それぞれ1日5往復程度。 ➤ その他3つの事業者がタクシーを展開しており、予約制の市営乗合タクシーが福山地区等4方面に向けて整備されている。
	平子	➤ 庄原・三次、西城の各方面に民間バスが2路線ずつ存在。平日は9往復、休日は5往復程度運行している。
	高	➤ 庄原・三次、西城の各方面に民間バスが2路線ずつ存在。平日は9往復、休日は5往復程度運行している。
	備後庄原	➤ 県立大学、西城、三次、口和、本村、高野など方面に民間バスが7路線存在。 ➤ 市街地循環バスが各回り9便運行。 ➤ 広島駅行の高速バスが1日15往復、東城行の高速バスが1日5往復運行。 ➤ そのほか、庄原市営バス・地域生活バスや3事業者のタクシー運行が存在。

【要旨】_公共交通の現状 | 28. 二次交通の接続環境（3 / 3）

芸備線特定区間駅における二次交通との接続状況（新見市）

対象市	特定区間駅	各駅と接続する二次概要（バス・タクシー等）の運行状況
新見市	（新見）	➤ 市内循環民間バス（横見～新見～石蟹）が各回り1日6便程度運行。 ➤ 天原、刑部、千屋温泉、満奇洞、きらめき広場等への民間路線バスが10路線存在し、各方面と1日数往復運行。 ➤ そのほか、大阪梅田行の高速バスが1日3往復、1事業者のタクシー運行が存在。
	（布原）	➤ 駅から接続するバス路線やタクシー事業者は現状存在しない。
	備中神代	➤ 新見、矢神・哲西方面への民間バスが2路線ずつ存在。平日のみの運行であり、各方面と1日2往復運行。 ➤ そのほか、木谷方面への市営バスが平日のみ1便運行しており、駅発着の乗合タクシーも存在する。
	坂根	➤ 新見、矢神・哲西方面への民間バスが2路線ずつ存在。平日のみの運行であり、各方面と1日1～2往復運行。 ➤ その他駅発着の乗合タクシーも存在する。
	市岡	➤ 新見、矢神・哲西方面への民間バスが2路線ずつ存在。平日のみの運行であり、各方面と1日1～2往復運行。 ➤ そのほか、きらめき広場行の市営バスが平日のみ6往復運行しており、駅発着の乗合タクシーが2つ存在する。
	矢神	➤ 新見、きらめき広場方面への民間バスが2路線ずつ存在。平日のみの運行であり、各方面と1日2往復運行。 ➤ そのほか、きらめき広場・下タ組行の市営バスが平日のみ6往復運行し、駅発着の乗合タクシーも存在する。
	野馳	➤ 民間路線バス（矢神線・大野部線）が2路線ずつ存在。平日のみの運行であり、各方面と1日6往復程度。 ➤ そのほか、駅発着の乗合タクシーや1事業者によるタクシー運行が存在。