

芸備線再構築に関するより専門的な分析等調査事業 (新調査事業)中間報告

令和7年11月6日

国土交通省 中国運輸局

調査事業の実施内容

- (1) 調査事業 A から派生する追加的な調査等
- (2) まちづくり・観光との連携による地域社会や公共交通の持続可能性の調査
- (3) 総合的な分析の実施

仕様書項目および想定実施内容（1/3）

注）記載の実施時期は、現時点までに確定している「実証事業A」の実証内容・実証時期を前提としたものであり、今後「実証事業A」の実証内容・実証時期が変更された場合は、一部項目の調査実施時期も変更となる可能性がある

#	仕様書項目	実施内容	実施時期	想定する成果物
（1）調査事業 A から派生する追加的な調査等				
①	実証事業 A を補完するためのデータの収集	列車利用状況調査	8月～1月 (現時点想定)	<ul style="list-style-type: none"> 実証事業A期間中の芸備線利用者数データ (全体の輸送密度、特定日の列車別利用者数) 芸備線利用者の回遊ルート、消費行動 (昨年度推計の精緻化)
		二次交通利用状況調査	8月～1月 (現時点想定)	<ul style="list-style-type: none"> 実証事業A期間中の二次交通利用者数データ 二次交通利用者の回遊ルート、消費行動
②	その他協議会・幹事会の議論において必要となるデータの収集	実証事業Aの効果検証 ※実証事業Aからデータ提供を受けて分析	速報：10～11月 確報：12月～1月 (現時点想定)	<ul style="list-style-type: none"> 実証事業Aにおける各事業の利用者数データ 実証事業Aにおける各事業利用者の回遊ルート、消費行動
		鉄道事業再構築（事業構造の変更等）に関する増加費用の試算	8月～12月	<ul style="list-style-type: none"> 事業構造の変更および増加費用に関する他地域事例 (2～3事例程度) 芸備線で想定される増加費用の試算結果

仕様書項目および想定実施内容（2/3）

注）記載の実施時期は、現時点までに確定している「実証事業A」の実証内容・実証時期を前提としたものであり、今後「実証事業A」の実証内容・実証時期が変更された場合は、一部項目の調査実施時期も変更となる可能性がある

#	仕様書項目	実施内容	実施時期	想定する成果物
（2）まちづくり・観光との連携による地域社会や公共交通の持続可能性の調査				
①	他地域におけるまちづくり・観光と公共交通の連携事例調査	公共交通と連携したまちづくり計画、観光計画・施策の調査	9月～10月	<ul style="list-style-type: none"> 先行事例の調査結果（両者を合わせて数事例）
		公共交通と連携したまちづくり、観光振興を推進する体制の調査	9月～10月	
②	特定区間におけるまちづくり・観光と公共交通との更なる連携の検討	特定区間沿線におけるまちづくり計画、観光計画、その他地域振興計画に関する施策の整理	9月～11月	<ul style="list-style-type: none"> 2県2市の施策と公共交通を連携させるアイデア 連携を推進するための体制整備の考え方
		特定区間における、公共交通とまちづくり、観光、その他地域振興との連携のあり方の整理	12月～1月	
③	公共交通撤退による地域への社会的影響等に関する調査	旧三江線廃線に係る検討状況と、その後の地域や公共交通の状況整理	10月～12月	<ul style="list-style-type: none"> 旧三江線廃線における検討経過 廃線後の公共交通の利用状況 廃線後の住民生活や地域経済への影響

仕様書項目および想定実施内容（3/3）

注）記載の実施時期は、現時点までに確定している「実証事業A」の実証内容・実証時期を前提としたものであり、今後「実証事業A」の実証内容・実証時期が変更された場合は、一部項目の調査実施時期も変更となる可能性がある

#	仕様書項目	実施内容	実施時期	想定する成果物
（3）総合的な分析の実施				
①	地域経済効果の試算の妥当性検証	今年度調査、実証Aの成果を踏まえた地域経済効果試算の更新	速報：10～11月 確報：1月～2月	<ul style="list-style-type: none"> 地域経済効果試算 特定区間における費用および効果の試算
②	総合的な分析の実施	鉄道と他の交通モードの地域経済効果の比較手法の検討および初期比較の実施	初案：10～11月 更新：1月～2月	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道と他の交通モードの地域経済効果の比較手法 鉄道と他の交通モードの地域経済効果比較（概算）
		今後の議論に向けた論点整理	初案：10～11月 更新：1～2月	<ul style="list-style-type: none"> 今後議論が必要な事項の一覧
（4）協議会・幹事会の運営事務補助				
		協議会、幹事会の資料作成補助、速記、議事録作成	協議会および幹事会の都度	<ul style="list-style-type: none"> 協議会、幹事会の資料 協議会、幹事会の速記、議事録
（5）取得データと総合的な分析結果等報告書の作成				
		報告書のとりまとめ、納品	3月	<ul style="list-style-type: none"> 報告書（電子データ版） 報告書（簡易製本版25部）

調査の実施内容

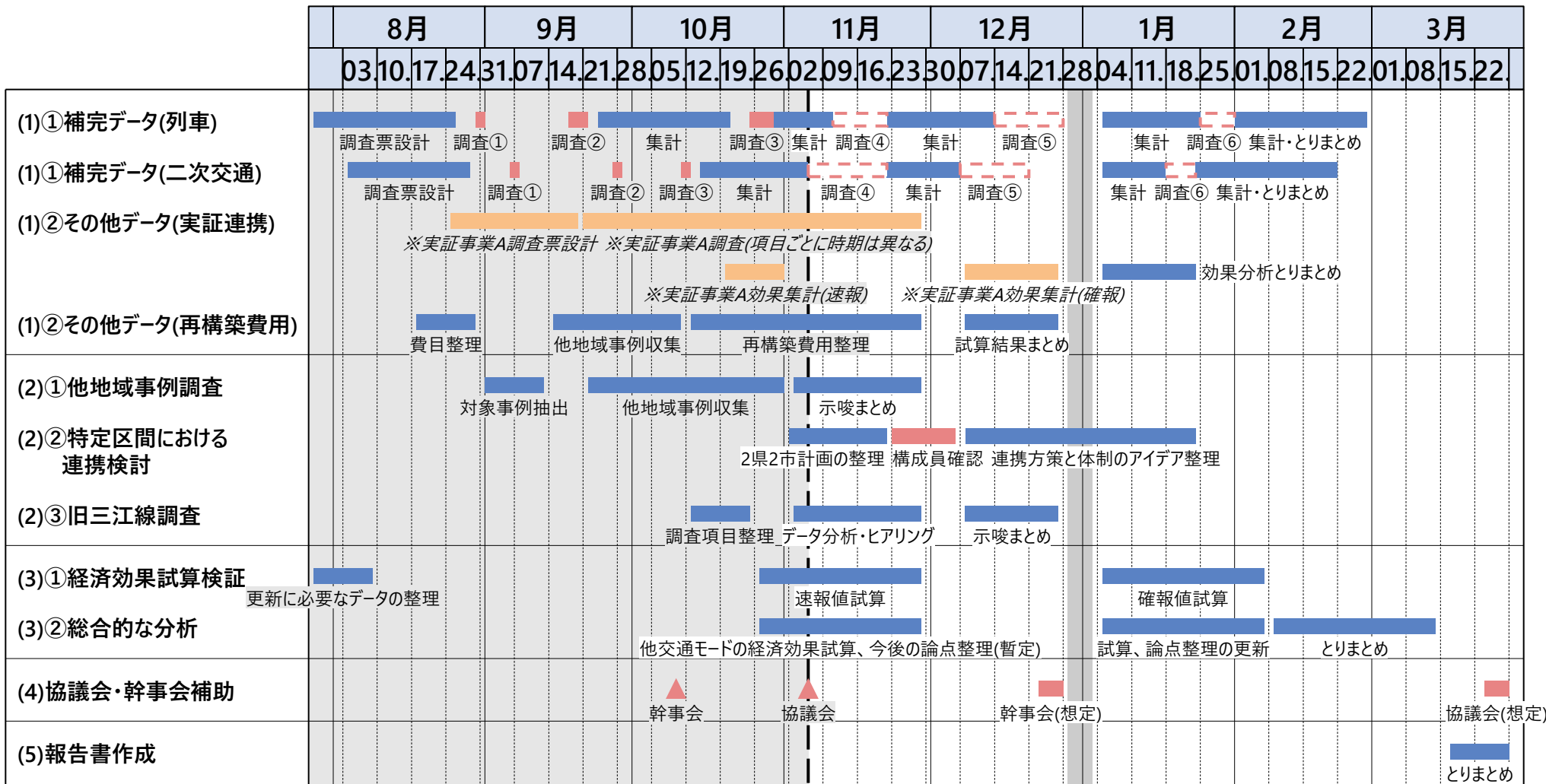
調査実施スケジュール

主に調査受託者が実施

主に構成員が実施

主に実証事業Aで実施

注) 記載の実施時期は、現時点までに確定している「実証事業A」の実証内容・実証時期を前提としたものであり、
今後「実証事業A」の実証内容・実証時期が変更された場合は、一部項目の調査実施時期も変更となる可能性がある



▲
本日

- 調査事業の実施内容

- (1) 調査事業 A から派生する追加的な調査等

- (2) まちづくり・観光との連携による地域社会や公共交通の持続可能性の調査

- (3) 総合的な分析の実施

(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 列車・二次交通利用状況調査の実施

列車は、①休日全列車調査、②平日全列車調査、③休日日中2往復調査、
④平日早朝・夜間調査の4種類、二次交通は休日全実証便調査の1種類を行う

	鉄道				二次交通
	①休日全列車	②平日全列車	③休日日中	④平日早朝・夜間	休日全実証便
ねらい	利用者数の 対昨年度比較、 R6年度概算項目の 精緻化	利用者数の 対昨年度比較、 R6年度概算項目の 精緻化	増便による観光 (・日常) 流動の 変化を深掘り	ダイヤ変更・ 延長運転による日常 流動の変化を深掘り	増便による観光 (・日常) 流動の 変化を深掘り
対象便	備後庄原駅～ 備中神代駅間 全列車	備後庄原駅～ 備中神代駅間 全列車	備後庄原駅～ 備中神代駅間 10～15時台の列車	備後庄原駅～ 備中神代駅間 6時台、17～23時台 の列車	実証運行の全便
実施日	9/20(土)-9/21(日)	9/17(水)-9/18(木)	8/30(土)-8/31(日) 10/25(土)-10/26(日) 11月～1月に各月2日 間実施予定	10/29(水)-10/30(木) 11月～1月に各月2日 間実施予定	エリアによって異なる

※悪天候等の場合は予備日に順延させる
※11月以降の日程は調整中

(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 列車・二次交通利用状況調査の実施

**列車アンケート調査は、経済効果試算にあたっての必要なデータを中心に収集する。
列車内で回答する負荷を踏まえて、A4で片面2ページ以内、原則番号選択式とした**

- 列車アンケート調査は、調査票を二次元コード形式で配布する。
 - Web回答が難しい方には別途、紙の調査票を配布し、ご回答いただく。
- 人数は、各駅ごとにカウントを行う。

質問一覧（確定）

#	質問文
1	ご自宅のエリアを教えてください。〈○は1つ〉
2	本日の外出の目的を教えてください。〈○は最も当てはまるもの1つ〉
3	本日芸備線を利用したきっかけを教えてください。〈○は当てはまるもの全て〉
4	今回の外出において、庄原市・新見市エリアで使う金額を教えてください。〈○は1つ〉 ※交通費は除いてお答えください。 ※宿泊を伴う場合は、滞在期間中の1人当たりの合計金額をお答えください。
5	本日芸備線で使用したきっぷを教えてください。〈○は1つ〉
6	芸備線の乗車区間を教えてください。〈選択肢から数字を選んで回答〉 ※片道だけ利用の方は「行き」のみご記入ください。
7	もしこの列車が運休していたらどのように対応していましたか。〈○は1つ〉
8	JR芸備線に関する実証実験（芸備線の増便・時間変更、一部駅からの臨時バスの運行等）を知っていましたか、知っている場合は何で知りましたか。〈○は当てはまるもの全て〉
9	観光や芸備線への乗車が目的の方に伺います。 芸備線の駅で降りて、観光や宿泊は予定していますか。〈○は当てはまるもの全て〉 ※列車の乗り継ぎなど1時間未満の滞在は除きます。

(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 列車・二次交通利用状況調査の実施

10月からは、ダイヤ変更に伴って、平日に早朝夜間列車調査を追加実施している。
通勤・通学で利用されている方からのご意見を伺うため、一部設問を変更

- 他の列車アンケート調査と同様に、調査票の配布、人数のカウントを実施する。

質問一覧 (確定)

#	質問文
1	ご自宅のエリアを教えてください。〈○は1つ〉
2	本日の外出の目的を教えてください。〈○は最も当てはまるもの1つ〉
3	本日芸備線を利用したきっかけを教えてください。〈○は当てはまるもの全て〉
4	問3にて、「1. 移動に便利だから」と答えた人に伺います。どのような点が便利ですか。〈○は当てはまるもの全て〉
5	芸備線の乗車区間を教えてください。〈選択肢から数字を選んで回答〉 ※片道だけ利用の方は「行き」のみご記入ください。
6	本日芸備線で使用したきっぷを教えてください。〈○は1つ〉
7	もしダイヤ変更が実施されていなかったら（この時間帯に列車が運行していなかったら）どのように対応していましたか。 〈○は1つ〉
8	現在、JR芸備線では列車の時刻変更および延長運転を実施しております。 この実証により、移動は便利になりましたか。〈○は1つ〉
9	問8にて、「とても便利になった」「やや便利になった」と回答した人に伺います。便利になったと感じる理由は何ですか。 〈○は当てはまるもの全て〉
10	問8にて、「やや不便になった」「とても不便になった」と回答した人に伺います。不便になったと感じる理由は何ですか。 〈○は当てはまるもの全て〉
11	現在のJR芸備線に対する要望を教えてください。〈○は当てはまるもの全て〉

(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 列車・二次交通利用状況調査の実施

二次交通アンケート調査は、二次交通整備で生まれた経済効果を推計するために実施する。
バス内で回答する負荷を踏まえて、A4で片面2ページ以内、原則番号選択式とした

- 二次交通アンケート調査は、二次元コード付きの調査票を配布することで、Webもしくは紙よりご回答いただく。
- 人数は、便ごとにカウントを行う。

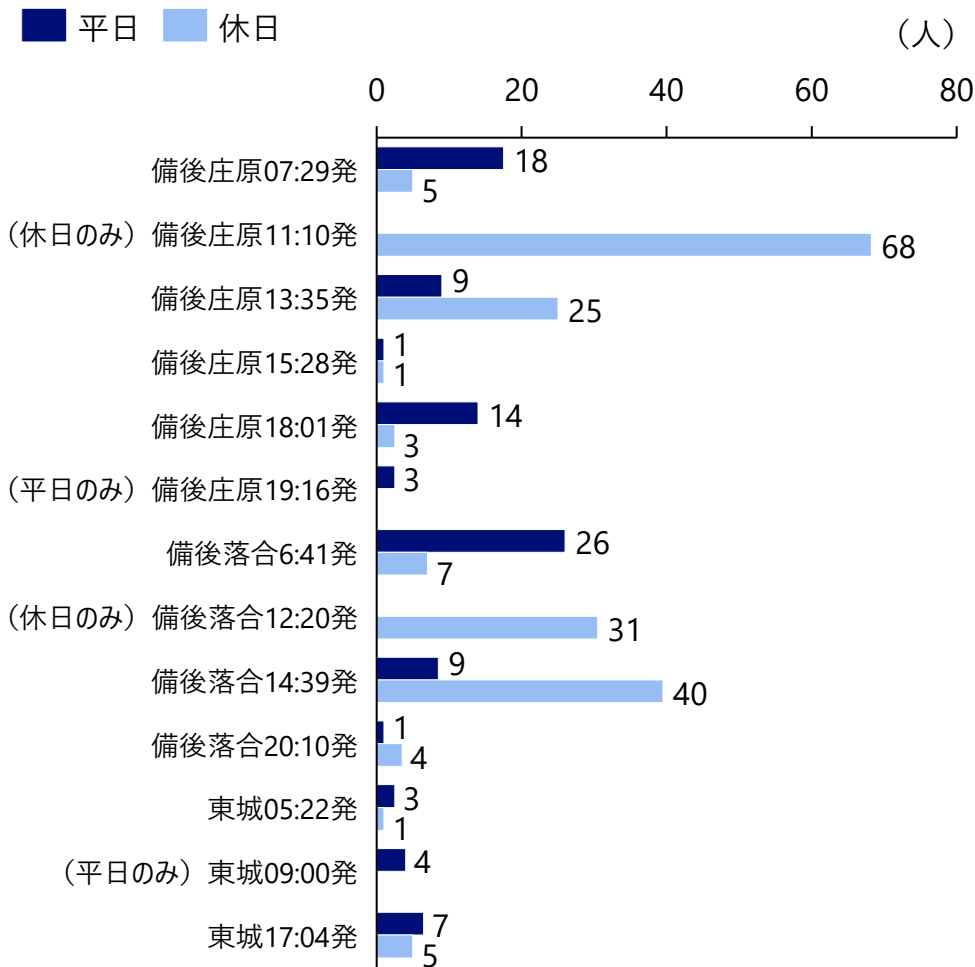
質問一覧 (確定)

#	質問文
1	ご自宅のエリアを教えてください。〈○は1つ〉
2	本日の外出の目的を教えてください。〈○は最も当てはまるもの1つ〉
3	今回の外出において、庄原市・新見市エリアで使う金額を教えてください。〈○は1つ〉 ※交通費は除いてお答えください。 ※宿泊を伴う場合は、滞在期間中の1人当たりの合計金額をお答えください。
4	もしこのバス（タクシー）が無かったらどのように対応していましたか。〈○は1つ〉
5	運賃が何円までであればこのバス（タクシー）を利用しますか。〈○は1つ〉
6	このバス（タクシー）の前後に芸備線を利用しますか。〈○は1つ〉
7	芸備線の乗車区間を教えてください。〈選択肢から数字で選んで回答〉 ※片道だけ利用の方は「行き」のみご記入ください。
8	JR芸備線に関する実証実験（芸備線の増便・時間変更、一部駅からの臨時バスの運行等）を知っていましたか、知っている場合は何で知りましたか。〈○は当てはまるもの全て〉

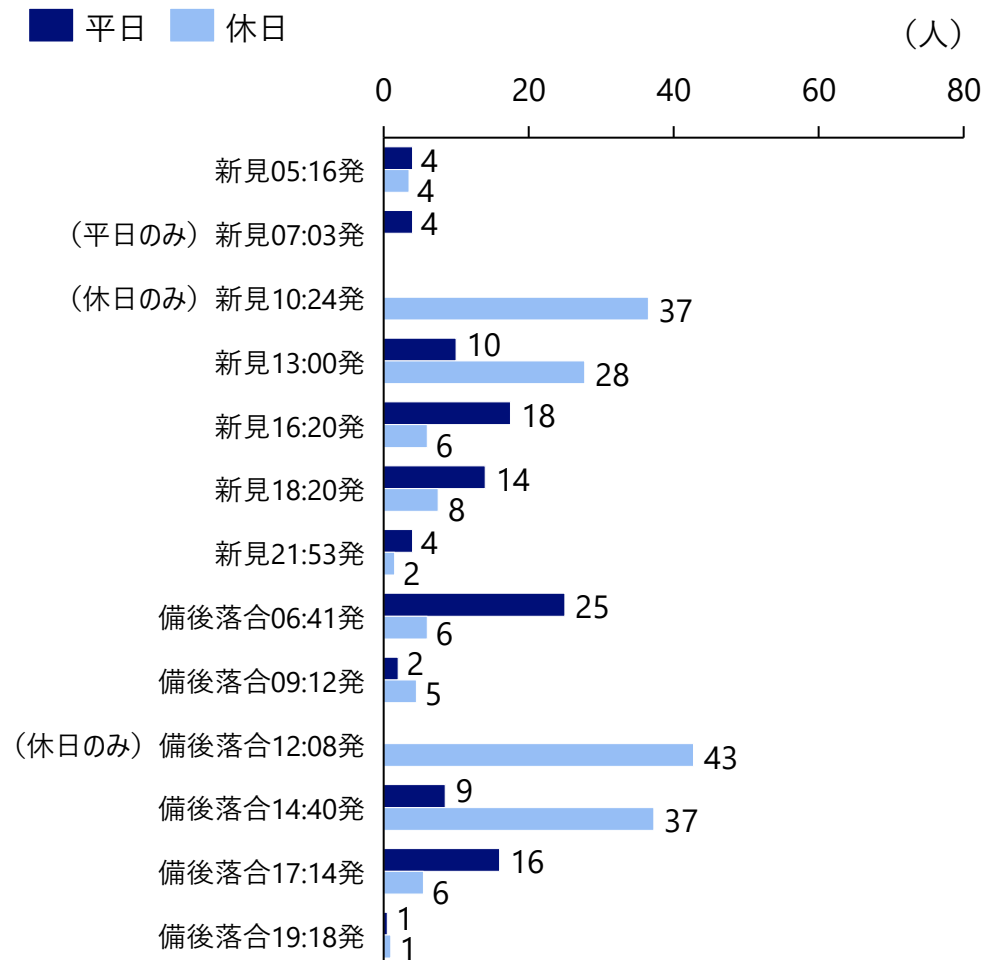
(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 列車調査集計

8月、9月の列車調査では、計106便が調査対象で延べ1,747名の乗車があった
(1便あたり平均約16名)

調査列車（上り）の1日平均乗車人数 ※備後庄原～新見間



調査列車（下り）の1日平均乗車人数 ※備後庄原～新見間



(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 列車調査集計

調査対象列車の利用者のうち、797名の回答があった

※1人1回までの回答である点に留意が必要

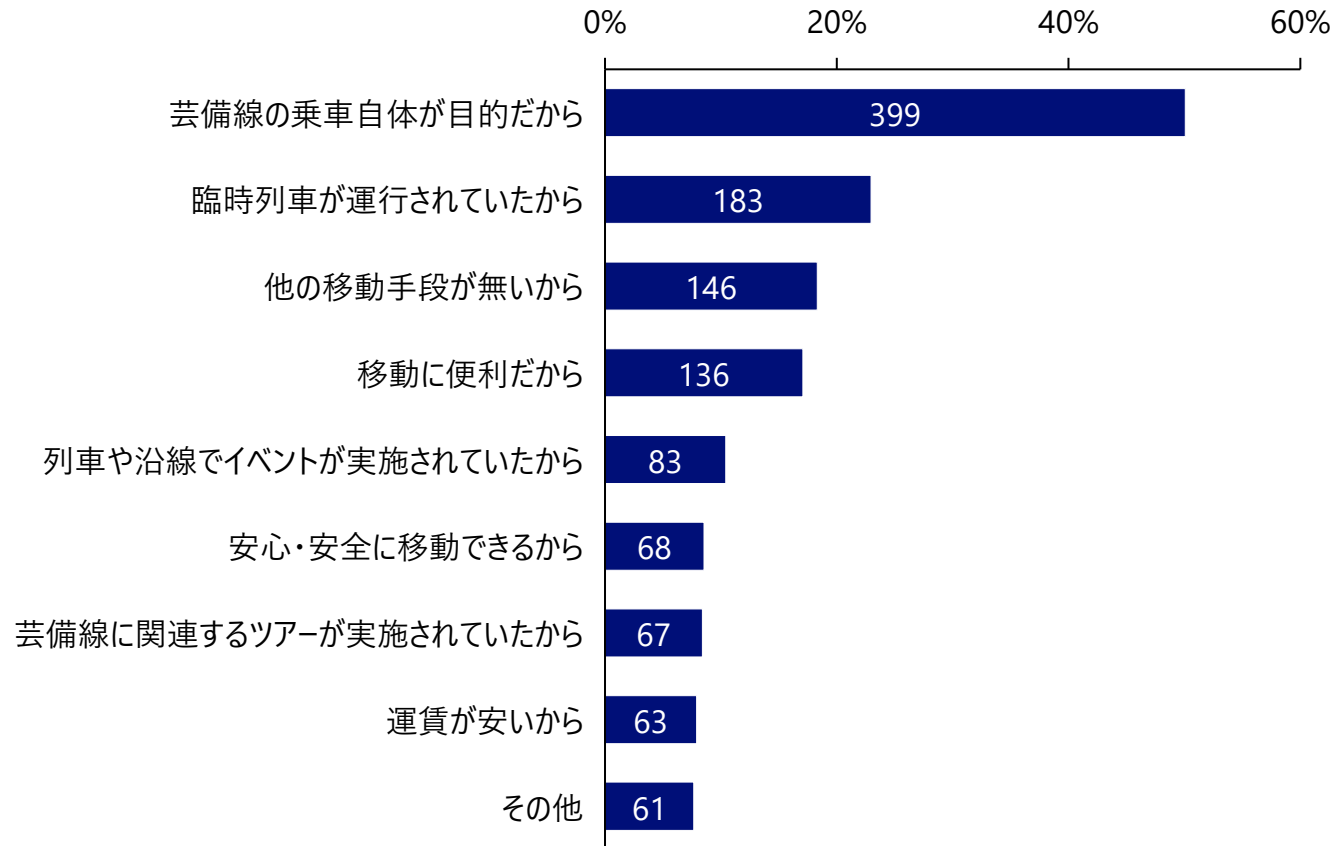
各調査日における回答者属性ごとの人数

自宅エリア	平日	休日
広島県庄原市	56	54
広島県（庄原市以外）	9	168
岡山県新見市	38	33
岡山県（新見市以外）	2	56
中国地方（広島県・岡山県以外）	1	21
近畿地方	18	96
関東地方	28	113
日本（その他地方）	8	79
その他	1	10
無回答・無効回答	1	5
合計	162	635

(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 列車調査集計

利用のきっかけは、「芸備線の乗車自体が目的」が最多だった。
また、増便実証をきっかけとした利用も一定数見られた

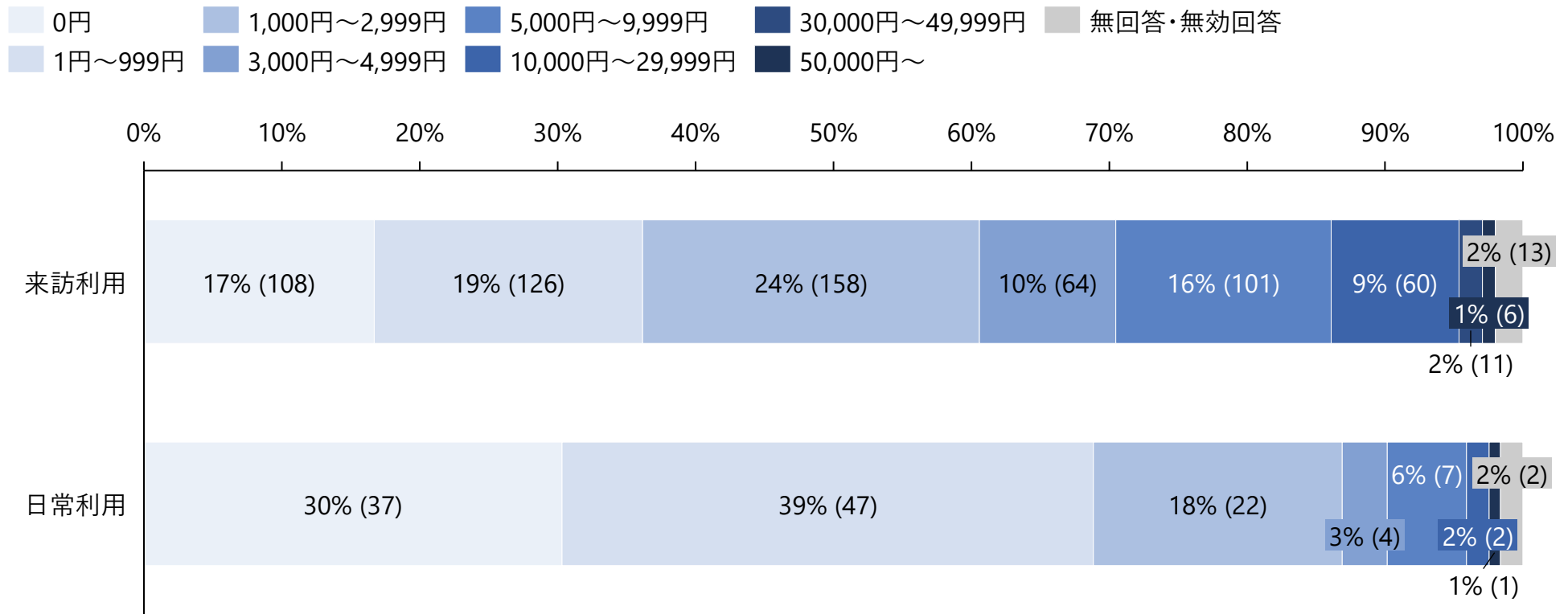
Q3. 本日芸備線を利用したきっかけを教えてください。(複数回答/n=797)



(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 列車調査集計

来訪利用者について、約6割が消費額3,000円未満であった。
ただし、10,000円以上消費している来訪者も10%以上存在した

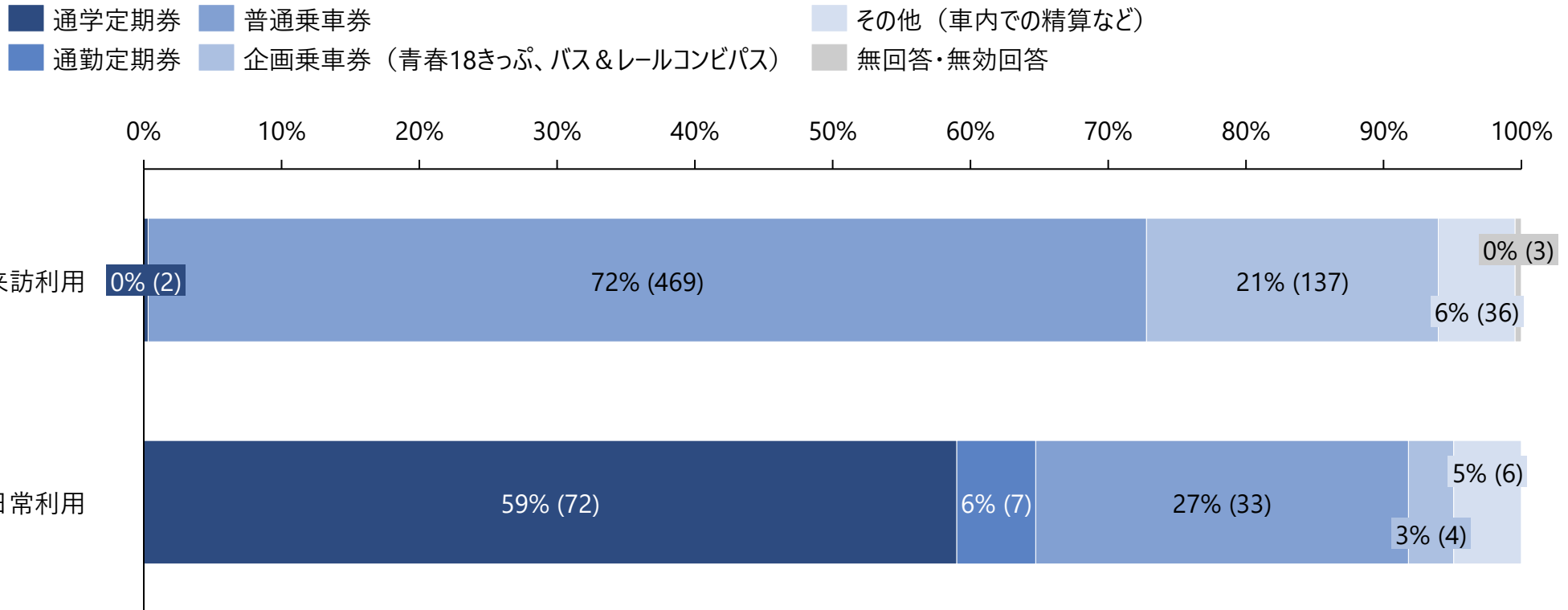
Q4. 今回の外出において、庄原市・新見市エリアで使う金額を教えてください。(単一回答 / 来訪利用 : n=647, 日常利用 : n=122)



(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 列車調査集計

来訪利用は、青春18きっぷ等の企画乗車券を利用している乗客が2割を占めた。
一方、日常利用は6割程度が通学定期券を利用していた

Q5. 本日芸備線で使用したきっぷを教えてください。(単一回答/来訪利用：n=647, 日常利用：n=122)



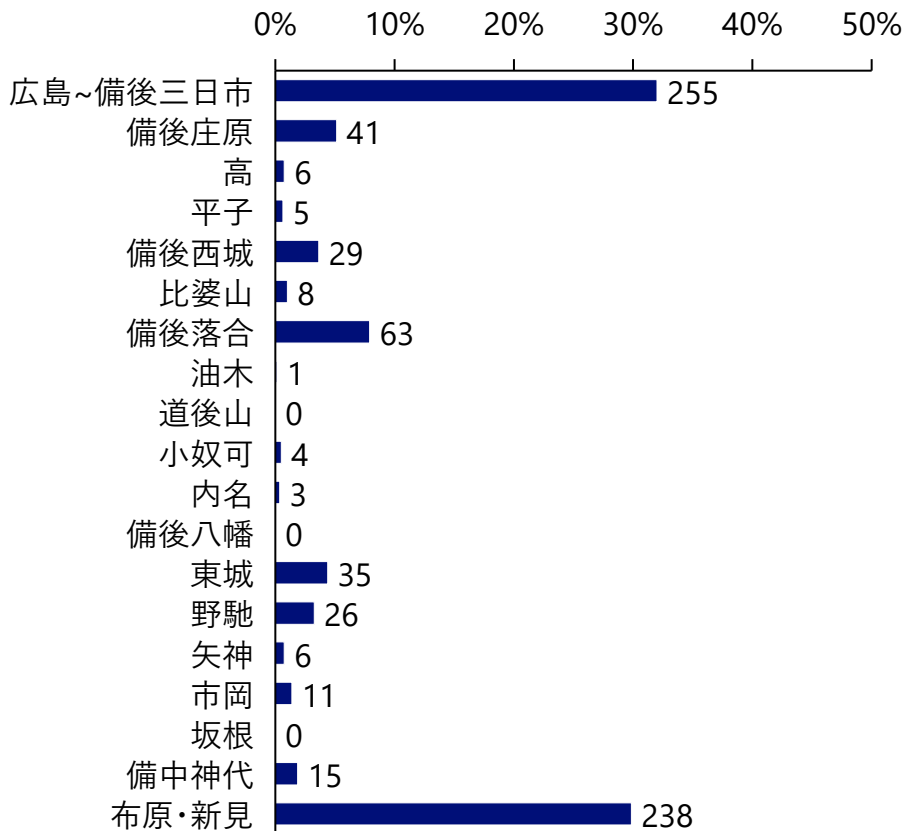
注) 青春18きっぷ期間外の調査を含む

(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 列車調査集計

臨時快速列車を利用して、特定区間外から来訪し、
備後落合駅で降車する、もしくは特定区間外まで乗り通す人が多い

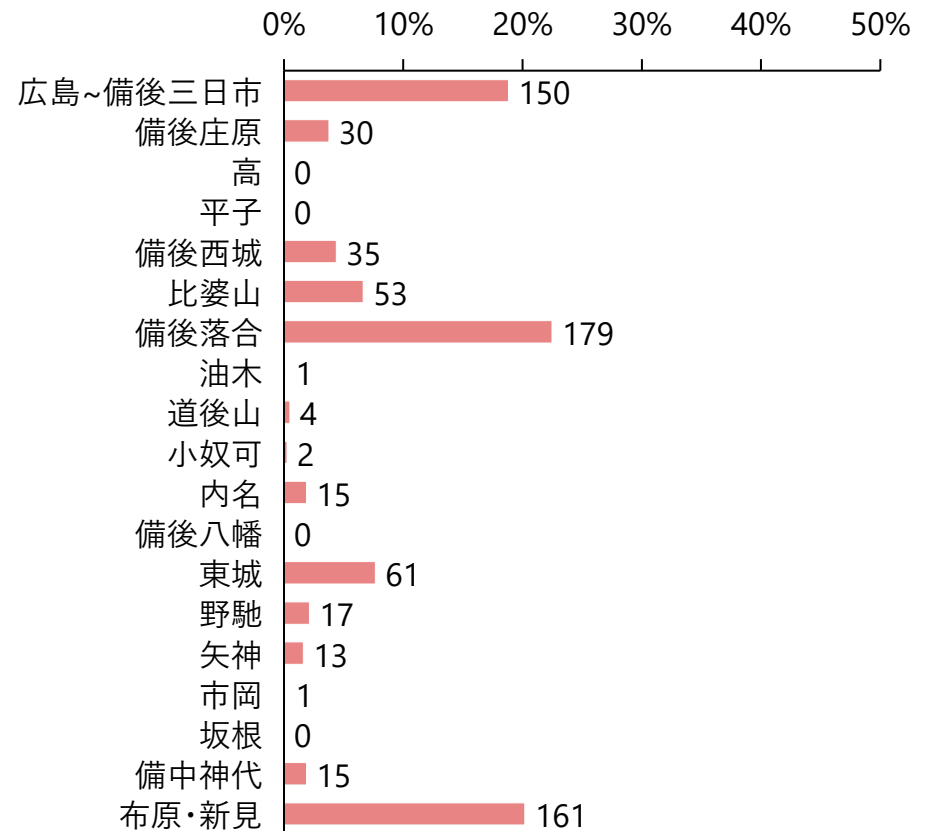
Q6.芸備線の乗車区間を教えてください。(単一回答/n=797)

往路の乗車駅



注) 51名無回答・無効回答

往路の降車駅



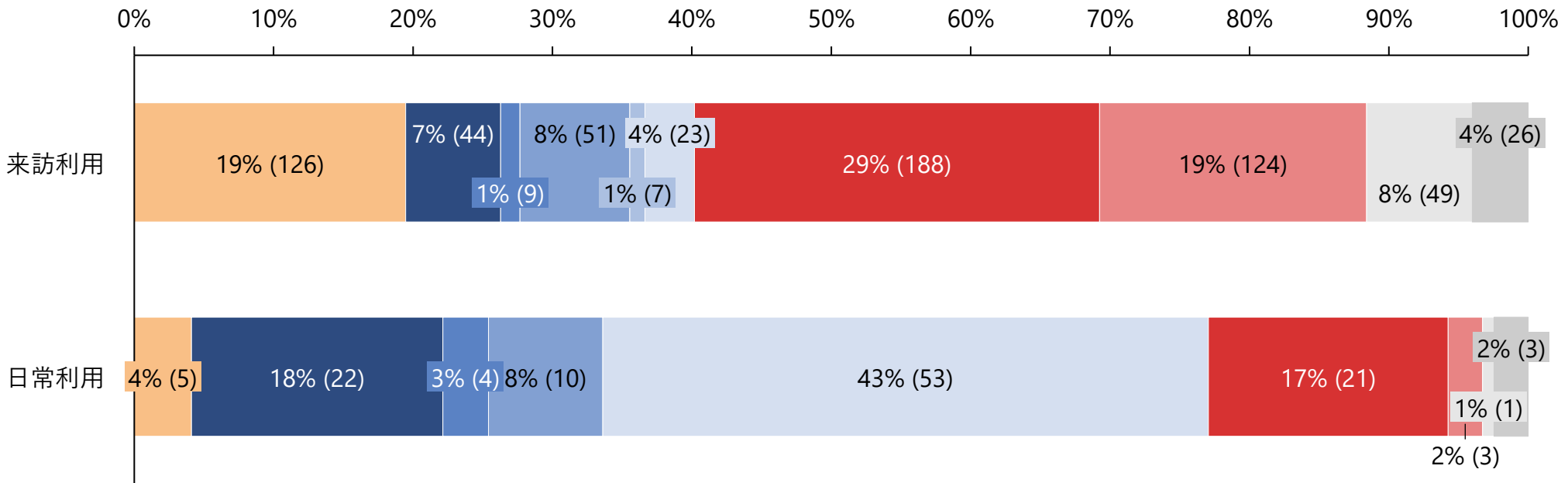
注) 60名無回答・無効回答

(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 列車調査集計

列車が運休していた場合について、来訪者の約半数が庄原・新見に訪れなかったと回答。
一方、日常利用者は家族・知人に送迎してもらう人が約4割を占めた

Q7. もしこの列車が運休していたらどのように対応していましたか。(単一回答／来訪利用：n=647, 日常利用：n=122)

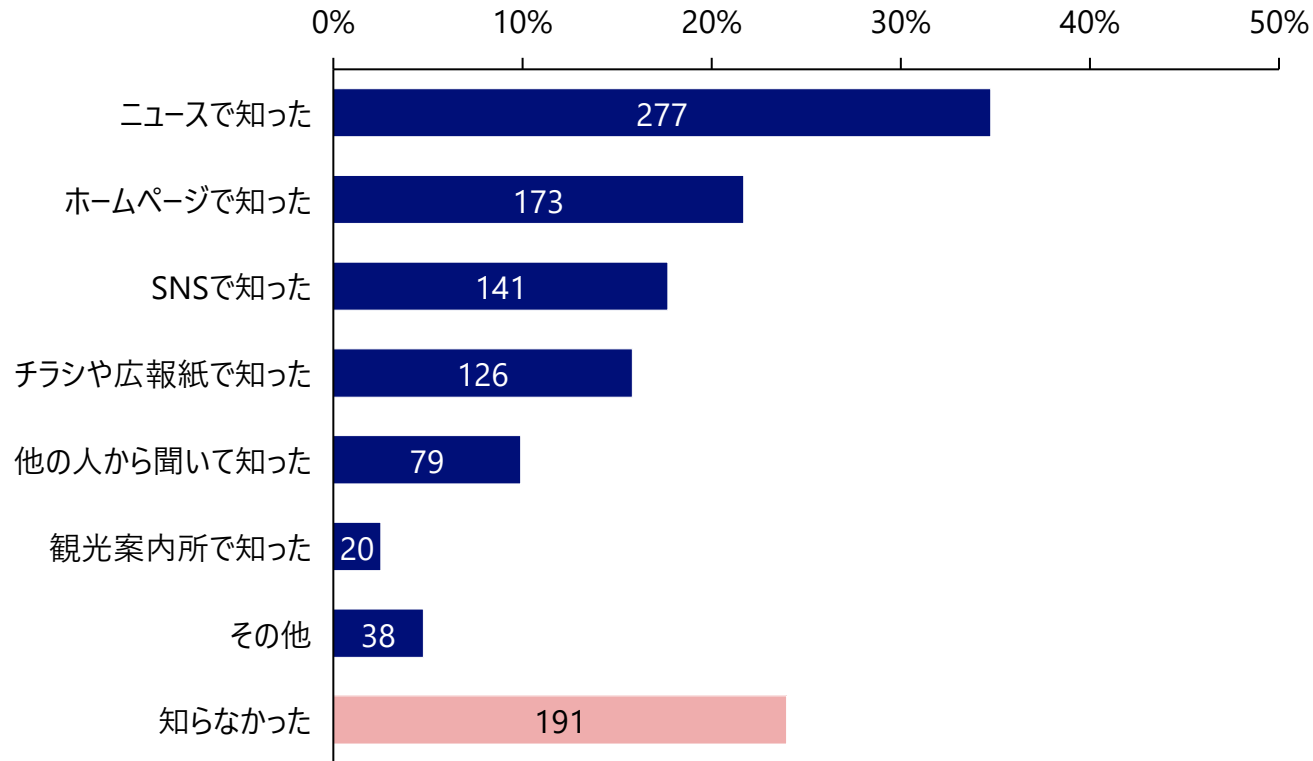
- 芸備線の他の便を利用した
- 自分で自家用車を運転した
- 外出を取りやめていた
- 無回答・無効回答
- バス・乗合タクシーを利用した
- 自分でレンタカーを運転した
- 他の地域に外出していた
- 一般タクシーを利用した
- 家族・知人に自家用車で送迎してもらった
- その他



(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 列車調査集計

3割以上の方がJR芸備線に関する実証実験を「ニュースで知った」と回答。
一方、実証実験について知らなかった人は4分の1程度存在した

Q8. JR芸備線に関する実証実験（芸備線の増便・時間変更、一部駅からの臨時バスの運行等）
を知っていましたか、知っている場合は何で知りましたか。（複数回答／n=797）



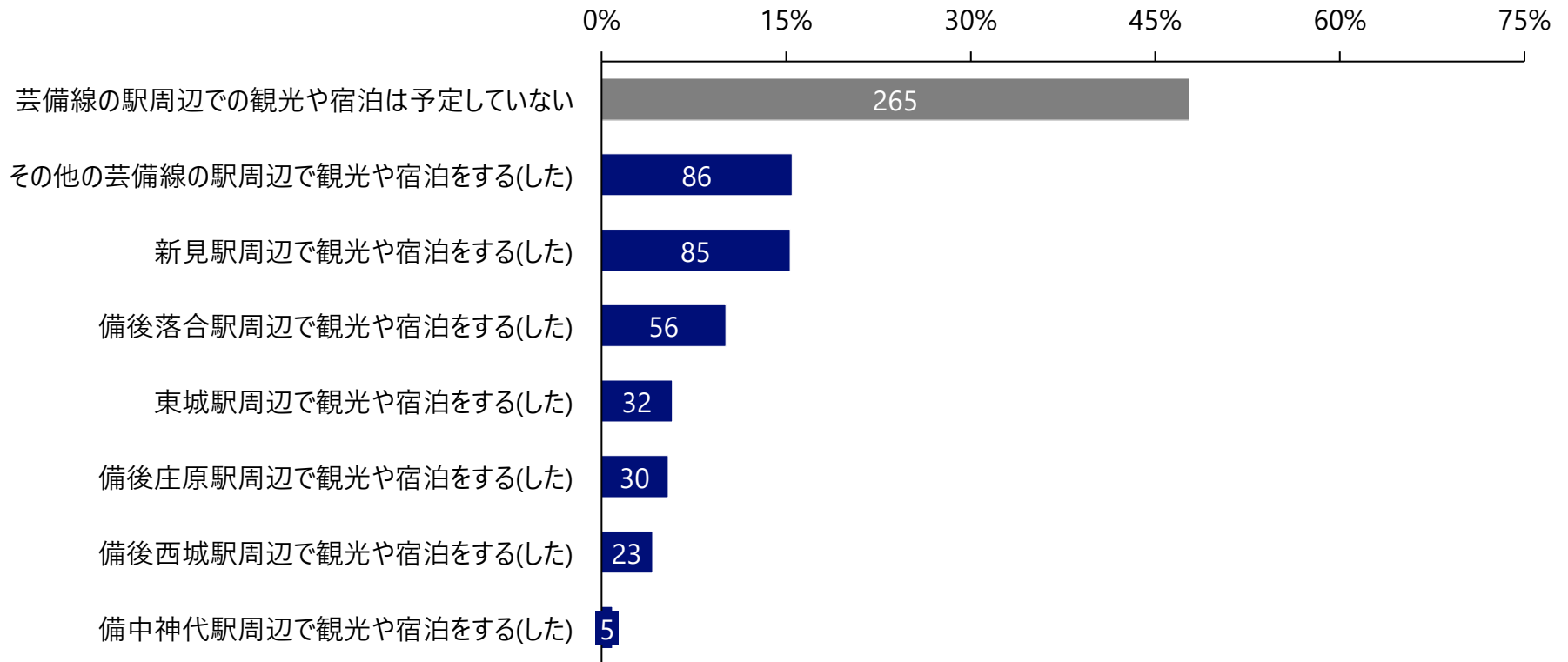
(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 列車調査集計

約半数が下車を行い、観光や宿泊を予定していた。

観光・宿泊地として最も回答が多かった地域は、「その他の芸備線の駅周辺」となった

Q9. 観光や芸備線への乗車が目的の方に伺います。

芸備線の駅で降りて、観光や宿泊は予定していますか。(複数回答/n=555)



(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 列車調査集計

列車調査(8月、9月分)では、増便の利用があった一方で、乗り通す人が多く消費金額が低いという課題も見られた。今後、実証Aの本格化に伴い、傾向が変化するかを検証していく

アンケート結果

今後の調査方針

利用人数

8月、9月の調査対象列車では、1便あたり平均16名が乗車
特に、広島方面からの臨時快速列車は68名と
一定の利用が見られる



利用の傾向
(価値)

青春18きっぷ等の企画券利用者や
「乗車自体が目的」と回答する方が多くみられ、
鉄道ならではの誘客につながっていることが確認された



利用の傾向
(課題)

「乗車自体が目的」であるがゆえに、
途中下車をしない人も多く、
消費金額が少ない傾向が見られた

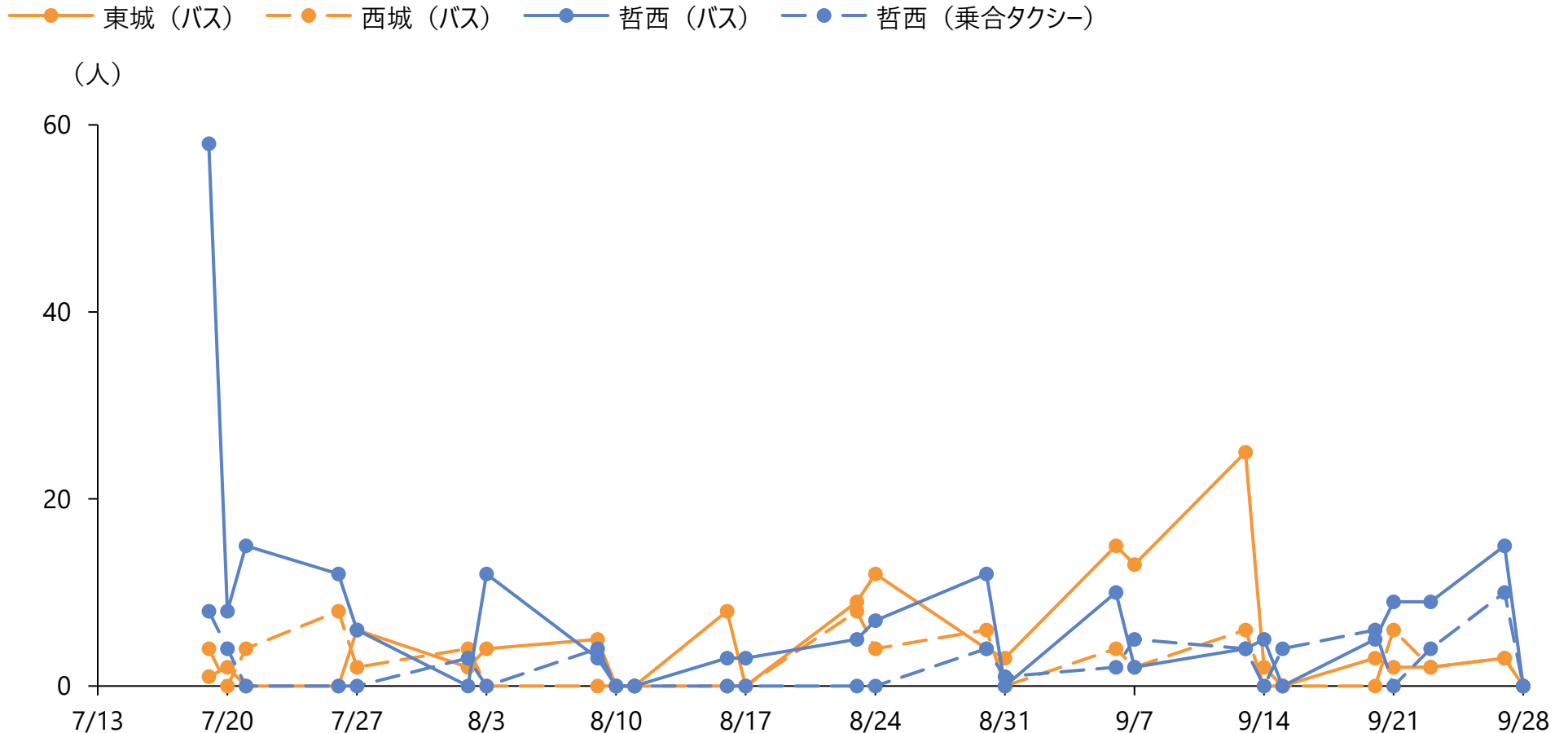


青春18きっぷ期間が終了し、かつ
実証Aの本格化も進む10月以降の
状況を引き続き調査していく

(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 二次交通調査集計

9月末までに、二次交通（バス）は東城で121名、西城で63名、哲西で203名、
二次交通（乗合タクシー）は哲西で59名が利用し、合計の利用者数は446名となった

二次交通の乗車人数推移



(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 二次交通調査集計

アンケート調査は、庄原側で8日間、新見側で5日間実施し、計62名の回答があった
※1人1回までの回答である点に留意が必要

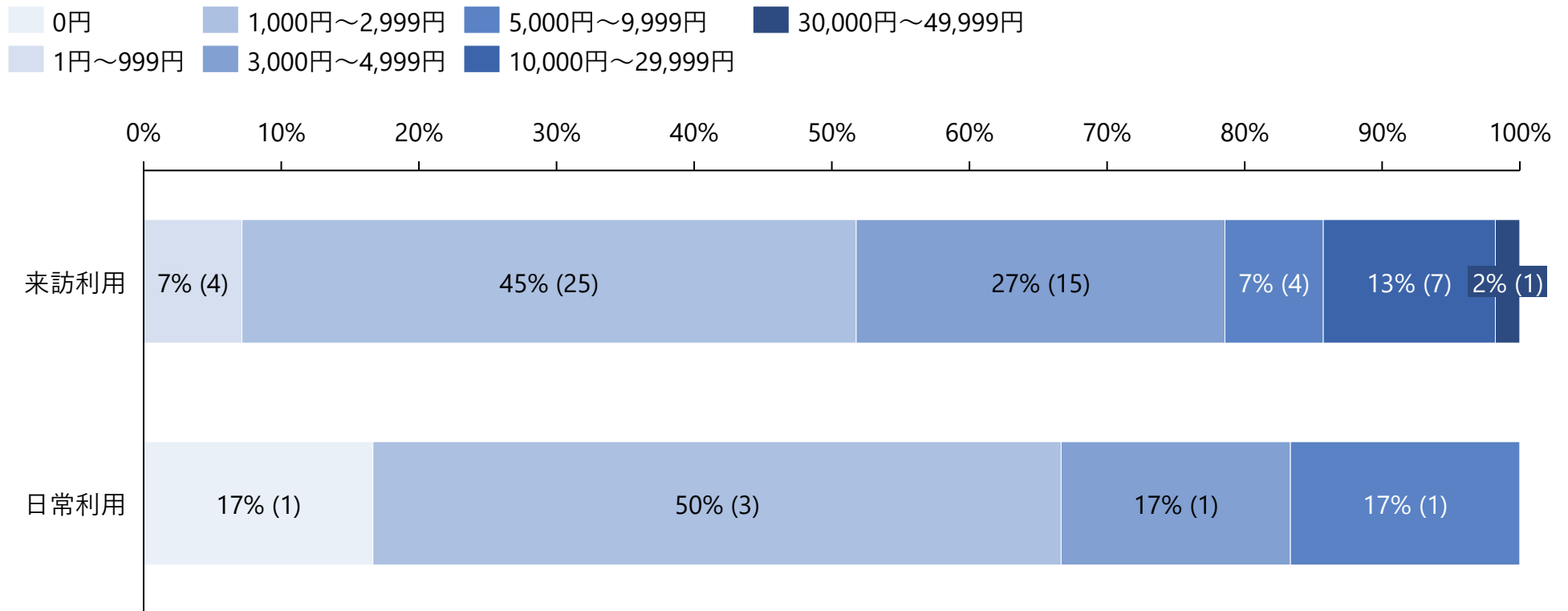
各運行エリアにおける回答者属性ごとの人数

自宅エリア	二次交通の運行エリア	
	庄原	新見
広島県庄原市	0	0
広島県（庄原市以外）	21	3
岡山県新見市	1	14
岡山県（新見市以外）	2	1
近畿地方	8	0
関東地方	8	0
日本（その他地方）	3	1
合計	43	19

(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 二次交通調査集計

来訪利用者について、約半数が消費額3,000円未満であった。
ただし、10,000円以上消費している来訪者も15%ほど存在した

Q3. 今回の外出において、庄原市・新見市エリアで使う金額を教えてください。(単一回答 / 来訪利用 : n=56, 日常利用 : n=6)

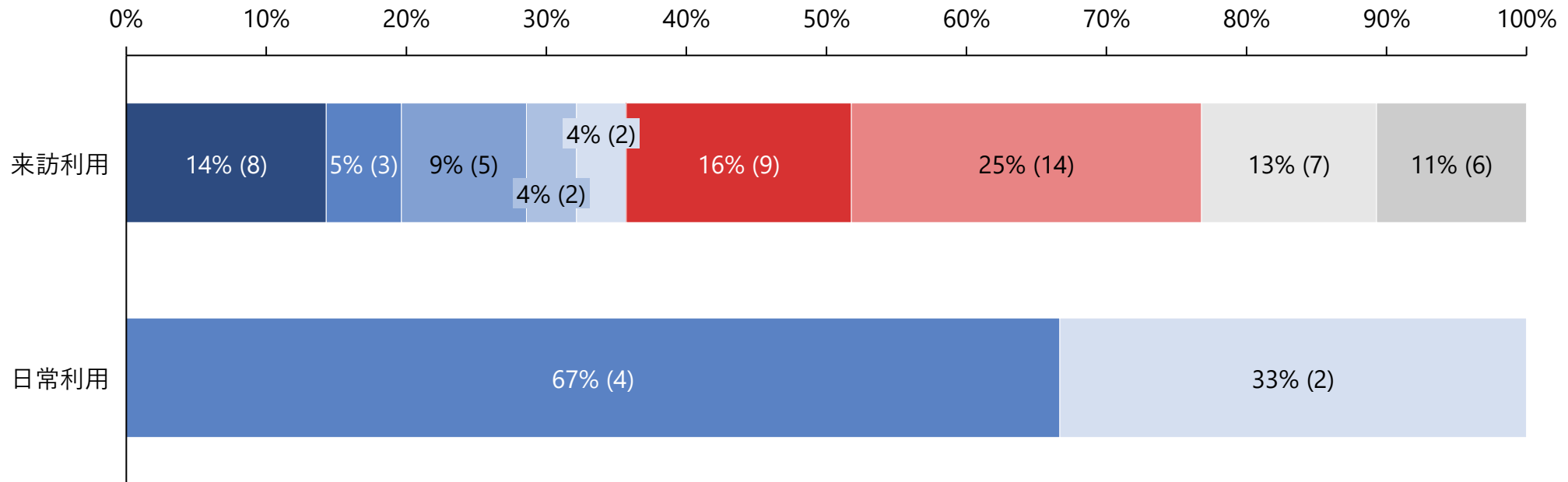


(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 二次交通調査集計

二次交通が運休していた場合について、来訪者の約4割が庄原・新見に訪れなかったと回答。
一方、日常利用者は一般タクシーを利用する人が7割弱を占めた

Q4. もしこのバス（タクシー）が無かったらどのように対応していましたか。（単一回答／来訪利用：n=56, 日常利用：n=6）

- 別のバスもしくは乗合タクシーを利用した
- 自分でレンタカーを運転した
- 他の地域に外出していた
- 一般タクシーを利用した
- 家族・知人に自家用車で送迎してもらった
- その他
- 自分で自家用車を運転した
- 外出を取りやめていた
- 無回答・無効回答



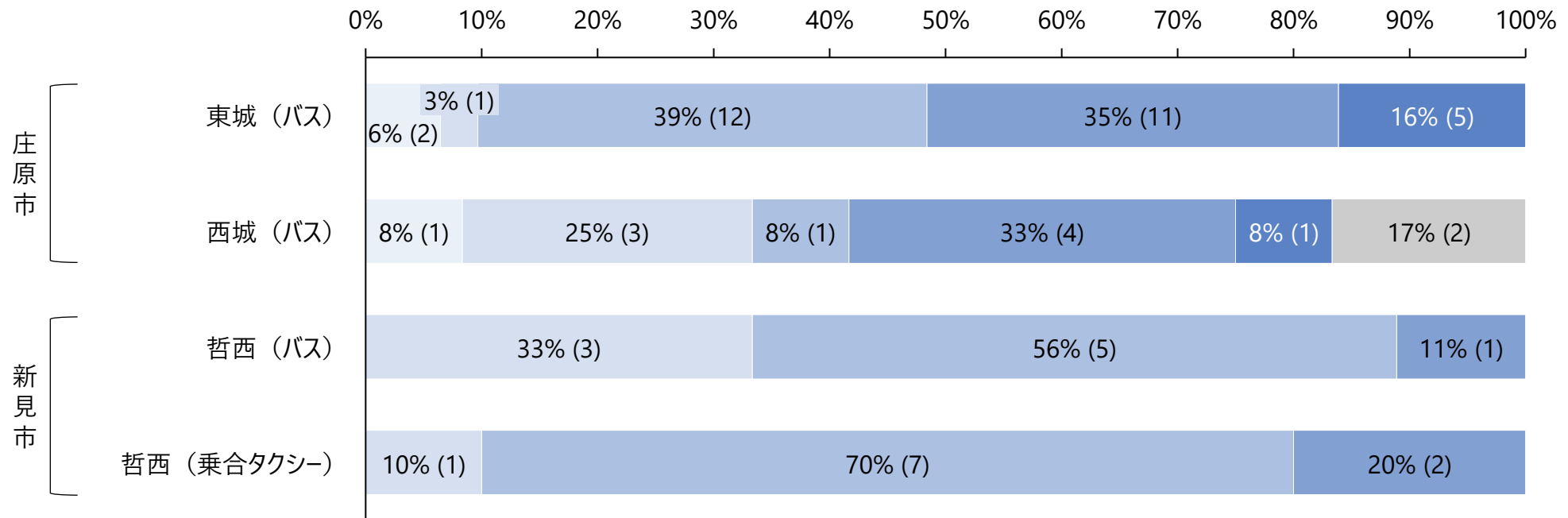
(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 二次交通調査集計

庄原側では、支払い意思額が500円を超える利用者がそれぞれ4割以上を占めた。
一方、新見側はワンコイン以下で乗車したいとの回答が多く見られた

Q5. 運賃が何円までであればこのバス（タクシー）を利用しますか。

(単一回答／東城（バス）：n=31,西城（バス）：n=12,哲西（バス）：n=9,哲西（乗合タクシー）n=10)

0円 101円～200円 201円～500円 501円～1,000円 1,001円～ 無回答・無効回答

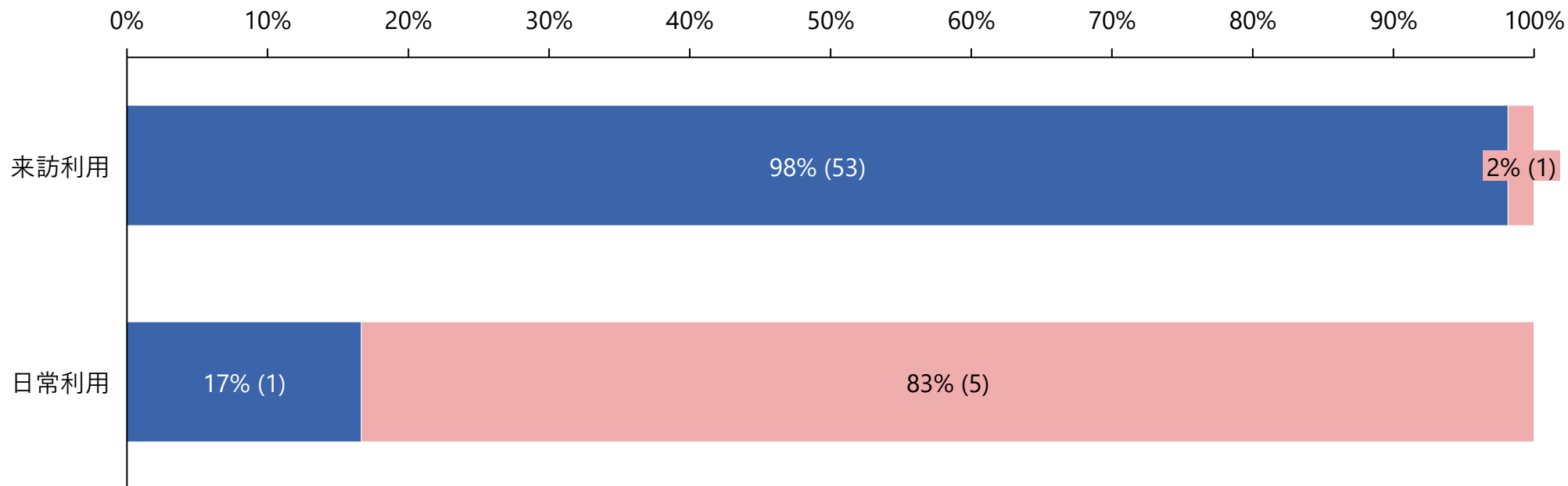


(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 二次交通調査集計

来訪目的の二次交通利用者は、ほとんどが芸備線を利用していた。
日常目的利用者は、芸備線利用が約2割であった

Q6. このバス（タクシー）の前後に芸備線を利用しますか。（単一回答／来訪利用：n=56, 日常利用：n=6）

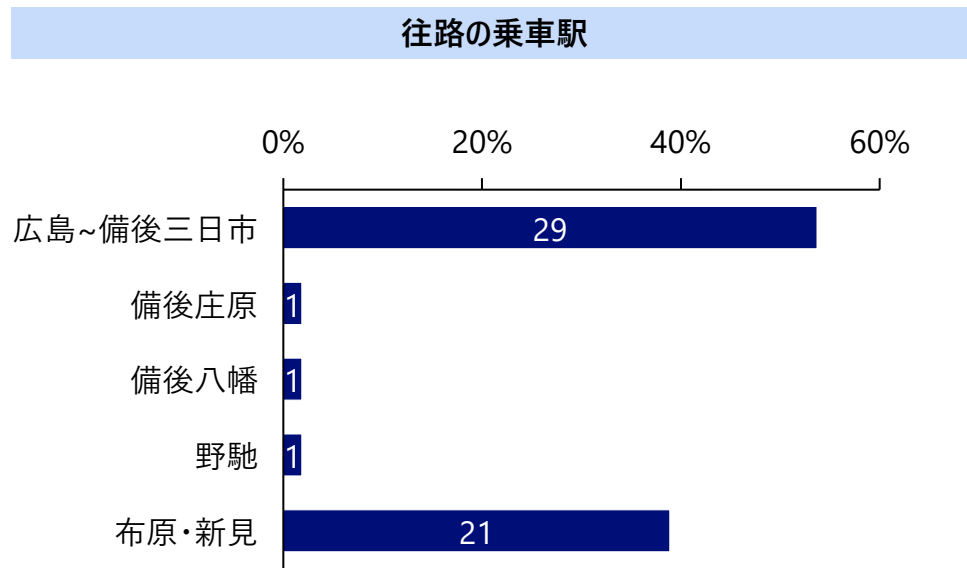
■ 芸備線を利用する ■ 芸備線を利用しない



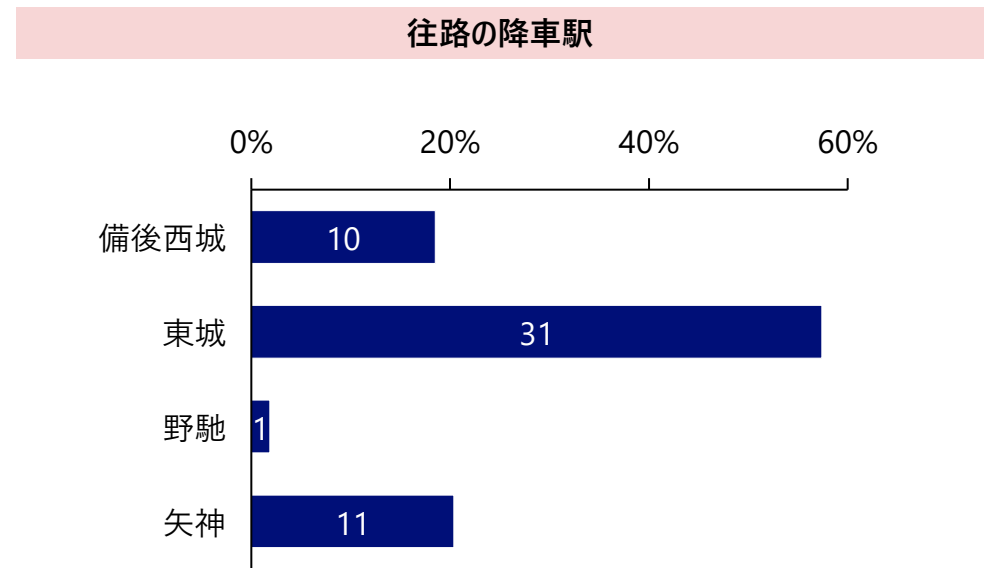
(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 二次交通調査集計

広島～備後三日市間や、新見から芸備線に乗車し、
二次交通に乗り継いで観光地を訪問する流動が発生したと考えられる

Q7. 芸備線の乗車区間を教えてください。(単一回答/n=54)



注) 1名無回答・無効回答

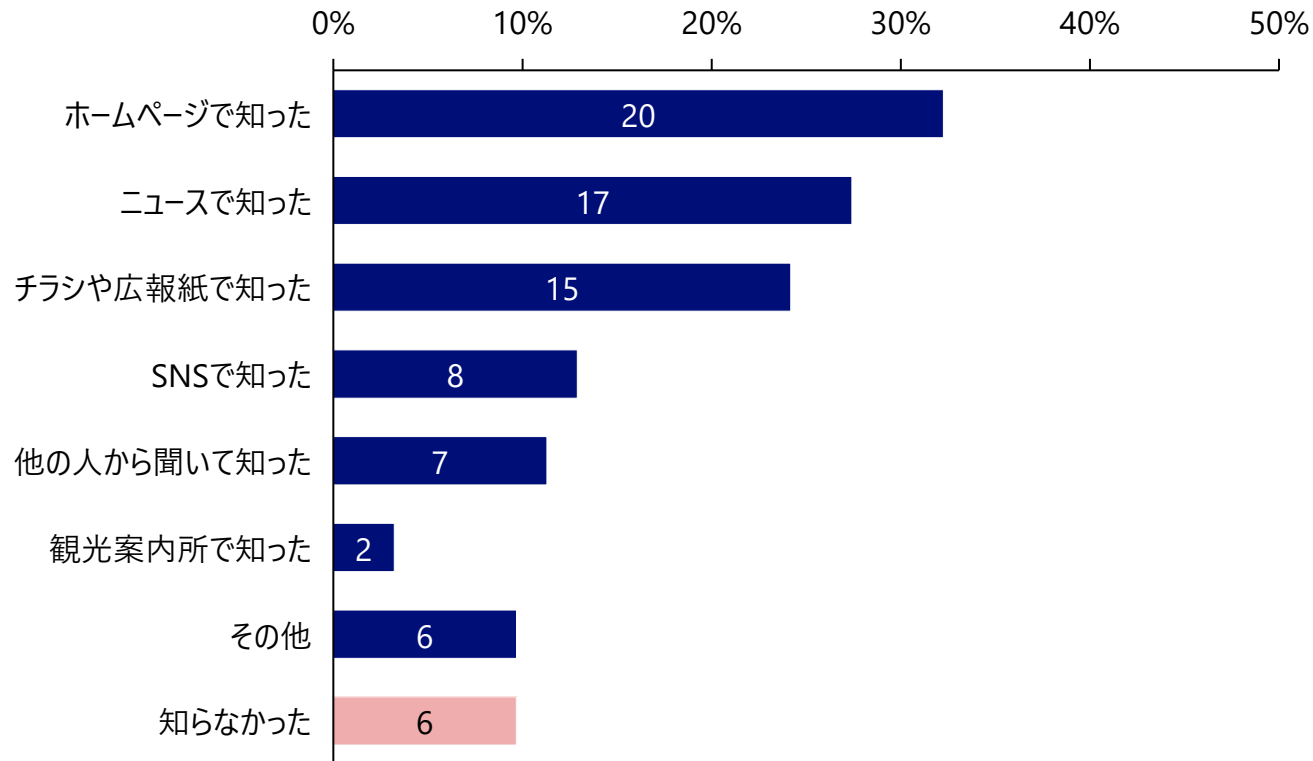


注) 1名無回答・無効回答

(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 二次交通調査集計

約3割がJR芸備線に関する実証実験を「ホームページで知った」、「ニュースで知った」と回答。
一方、実証実験について知らなかった人は1割程度存在した

Q8. JR芸備線に関する実証実験（芸備線の増便・時間変更、一部駅からの臨時バスの運行等）
を知っていましたか、知っている場合は何で知りましたか。（複数回答／n=62）



(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 二次交通調査集計

9月末までの調査では、二次交通が来訪促進に繋がったとの回答も確認された。
今後、実証Aの本格化に伴い、利用者数や消費金額などの傾向が変化するかを検証していく

アンケート結果

今後の調査方針

利用人数

9月末までに合計446名が乗車。
バス（東城、西城、哲西）、乗合タクシー（哲西）の
それぞれ一定の利用が見られた



来訪利用者
に対する価値

二次交通は、来訪者が利用の多くを占めた。
約4割は二次交通がなければ庄原・新見に訪れなかった
と答えており、来訪促進に繋がっている。



日常利用者
に対する価値

現状は利用者が少ない状況



実証Aの本格化も進む10月以降の
状況を引き続き調査していく

- 調査事業の実施内容

- (1) 調査事業 A から派生する追加的な調査等

- (2) まちづくり・観光との連携による地域社会や公共交通の持続可能性の調査

- (3) 総合的な分析の実施

(3) 総合的な分析の実施

鉄道の役割や価値は、他の交通モードとの相対比較で現れる要素もあり、また、実証Bで検証すべき課題の抽出も見据えて、事例調査対象に「他モードでまちづくり・観光と連携した事例」も加える

「芸備線の可能性を追求」する取組をとりまとめる視点

芸備線の可能性を追求

他モード

芸備線の
定量的価値

芸備線の
定性的価値

他モードの
定量的価値

他モードの
定性的価値

失われる
定量的価値

失われる
定性的価値

他モードならではの価値

⇒ 他モードの事例も参照することで
「『実証B』で検証すべき事項の検討」
の具体的な議論が可能となる
例) 他モードでは、観光地へダイレクトに輸送し
地域での消費単価を高められる可能性が
ある等の他モードならではの価値

「芸備線の可能性を追求」すること
ならではの価値

⇒ 他モードの事例も参照することで、
何が価値の差分なのかが明らかになる
例) 朝夕の通学輸送に当たっては、他モードでは
輸送力が不足するおそれがある

(2) まちづくり・観光との連携による地域社会や公共交通の持続可能性の調査

鉄道事業の再構築事例、鉄道から他モードへの転換事例、その他の交通とまちづくり・観光の連携事例を合計15程度収集し、今後特定区間が取りうる選択肢の整理に活用する

他地域事例調査の対象

調査内容

◎：特に重点的に調査する事項 ○：調査する事項

	当該鉄道の特徴 (輸送量、利用者等)	公共交通とまちづくり・ 観光連携の方針	具体施策と選択理由	実施体制と費用分担
鉄道事業の機能強化 および再構築事例 (5事例程度) ※鉄道事業再構築実施計画の 認定事例および類似事例	○	○	◎	◎
鉄道から他モードへ 転換した事例 (5事例程度)	○	◎	◎	○
その他、公共交通と まちづくり・観光の連携を 図った事例 (5事例程度)	—	◎	◎	○
旧三江線	—	○	◎	◎

多様な方向性を網羅できるように、幅広い交通モード・事業構造の事例調査を実施中

事例調査対象 (1/2)

分類	事例	交通モード×事業構造	取組内容
鉄道事業の 機能強化および 再構築事例	南阿蘇鉄道	鉄道(普通鉄道)×上下分離	他路線への直通化、新たな観光列車の導入等を実施（上下分離を併せて実施）
	一畑電車	鉄道(普通鉄道)×みなし上下分離	利便性向上のために新車導入、利用補助、設備更新等を実施 （みなし上下分離を併せて実施）
	JR城端線・氷見線	鉄道(普通鉄道)×三セク化 ※議論過程でLRT化も検討	新車導入、増発等を実施予定 （三セク化を併せて実施）
	ひたちなか海浜鉄道	鉄道(普通鉄道)×三セク化	教育施設の整備に合わせた新駅設置等を実施（三セク化を併せて実施）
	阿佐海岸鉄道	鉄道(DMV)	世界初の営業DMV路線として、観光と連携した取組を実施
鉄道から他モードへ 転換した事例	JR札沼線	バス(定時定路線)×バス会社・自治体	利用状況に合わせて複数バス路線に分割
	JR日高本線	バス(定時定路線)×バス会社	利用目的に合わせた複数のバス路線を並走
	JR留萌本線	バス(定時定路線、デマンド) ×バス会社、自治体	利用区間に応じて定時定路線バスとデマンドを組み合わせ
	JR日田彦山線	バス(定時定路線、専用道BRT) ×鉄道会社	一部区間を専用道とするBRTを導入
	JR津軽線	バス(定時定路線、デマンド) ×地域公共交通会社	JRと自治体共同出資による NPO法人が運営

前頁のほか、公共交通を活かしたまちづくり・観光施策を実施している事例を調査中

事例調査候補 (2/2)

分類	事例	交通モード×連携領域	取組内容
その他、公共交通 とまちづくり・観光 の連携を図った 事例	JR内房線・江見駅 ※昨年度調査の再掲	鉄道(普通鉄道)×郵便局	駅舎と郵便局を合築化
	JR日南線・北郷駅 ※昨年度調査の再掲	鉄道(普通鉄道)×商業施設	駅周辺に道の駅を新設、バス停を設置し 交通結節点としても機能
	京都丹後鉄道	鉄道(普通鉄道)×インバウンド誘客	インバウンド向けの企画乗車券、観光商品 等を導入。DMOと密に連携
	南砺市	路線バス×観光	金沢市からバスを使って日帰りで周遊する ルートをプロモーション
	長門湯本温泉	バス×観光まちづくり会社	まちづくり会社のエリアマネジメントが モーダルシフトや観光アクセスの改善に繋がる
	東吾妻町	バス(定時定路線)×スクールバス・ 福祉バス	複数の交通手段の間で車両を共通化
	江差町、小清水町	デマンドバス、ライドシェア×小売店	地元ドラッグストアチェーンのポイントカードと 地域のデマンドバス、ライドシェアを連携
	三豊市	福祉バス×デマンドバス	地域企業の共同出資によるデマンド交通の 運営（「交通商社」の先駆事例）
旧三江線	旧三江線	バス(定時定路線、デマンド) ×自治体(+JR参画)	鉄道を代替バスに転換し、その後さらに 一部路線をデマンドバスに転換

- 調査事業の実施内容

- (1) 調査事業 A から派生する追加的な調査等

- (2) まちづくり・観光との連携による地域社会や公共交通の持続可能性の調査 (収集事例)

- (3) 総合的な分析の実施

取組類型

鉄道事業の機能強化および再構築事例 | 上下分離

取組時期

2016年～

線区名

南阿蘇鉄道 高森線 立野駅～高森駅 (17.7km)

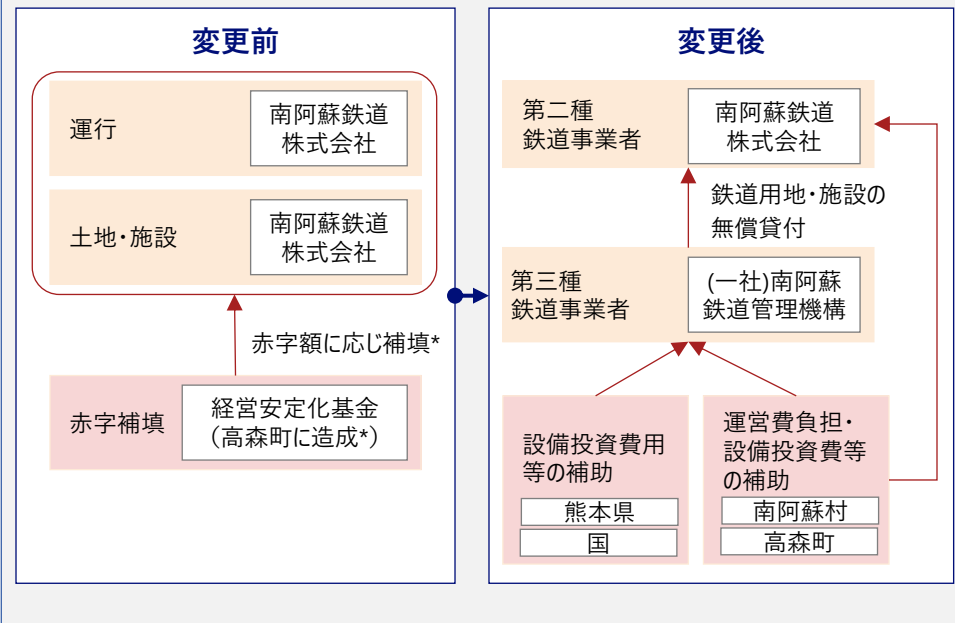
輸送密度

563人/日 (2015年度)

取組概要

- 2016年の熊本地震で被災した路線について、復旧に合わせて中長期的に持続可能な仕組みとして、上下分離を採用した
- 被災前は、南阿蘇鉄道（第三セクター）が上下一体で運営していたが、復旧後は、「下」部分を関連町村が100%出資する南阿蘇鉄道管理機構が保有（公有）する形式に変更した
- 鉄道事業再構築実施計画の認定を受けて、国の社会資本整備総合交付金も活用しながら、JR線への直通化、駅周辺整備、キャッシュレス決済の導入、設備・車両更新といった利便性向上のための投資を実施した

事業構造の変更内容



費用負担の考え方

- 南阿蘇鉄道は第二種鉄道事業者として、運行および車両保有・維持管理、鉄道施設の保守管理業務を実施する
- (一社)南阿蘇鉄道管理機構は第三種鉄道事業者として、鉄道用地・施設を保有するとともに、施設の保守管理費用を負担する
- 沿線の南阿蘇村・高森町は運営費負担・設備投資費用等を補助
- 国・熊本県は設備投資費用等を補助
- 一部の設備投資に社会資本整備総合交付金（社総交）を活用

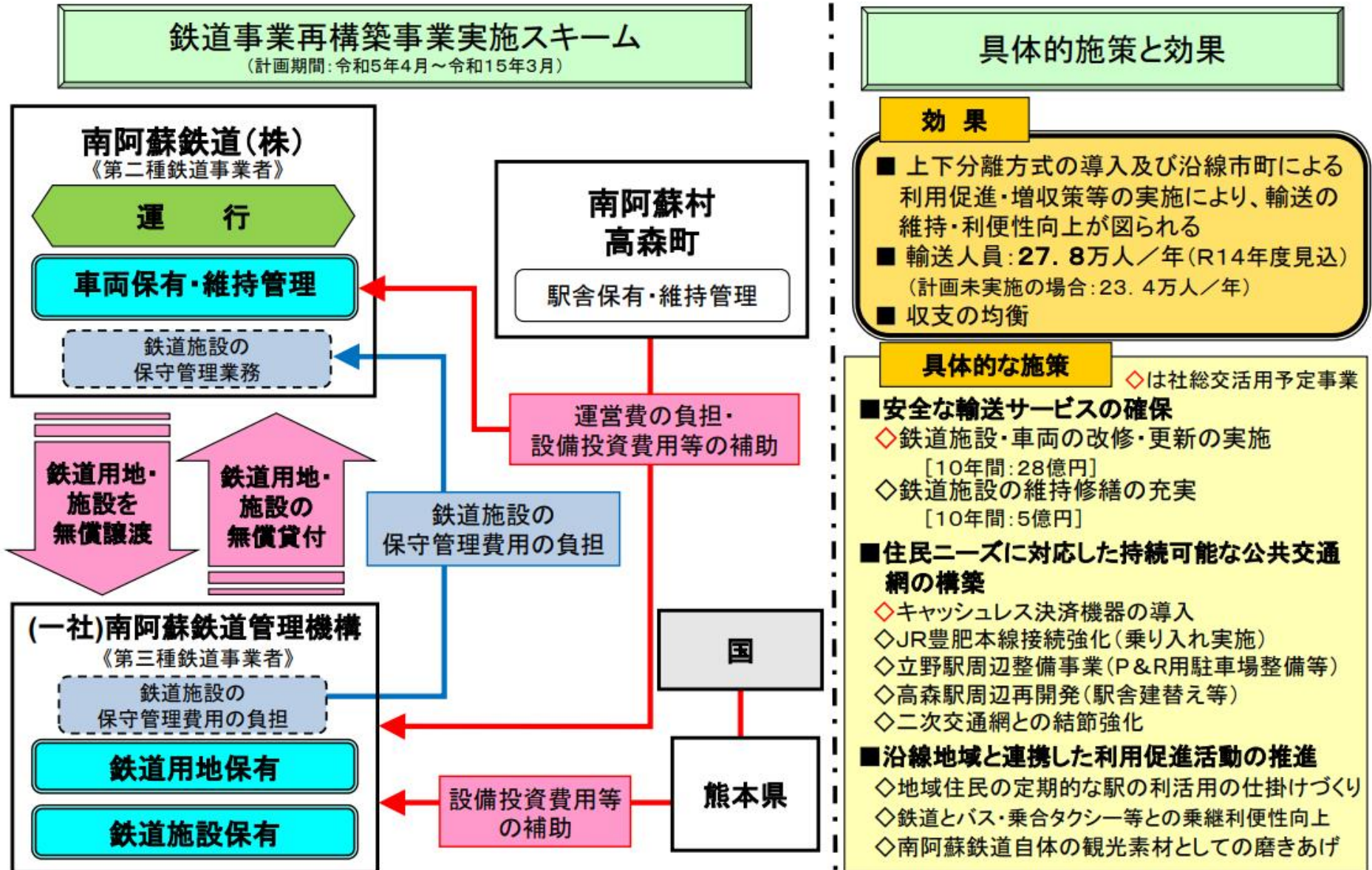
事業構造変更の効果

【定量的な効果】（計画含む）

- 輸送人員増加（未実施と比較し2032年度に+4.4万人計画）
- 「上」を担う南阿蘇鉄道の収支均衡（2032年度計画）
- 社総交を活用し、利便性向上投資を実現（設備・車両の更新や、キャッシュレス決済機器導入に活用）

【定性的な効果】（計画含む）

- 鉄道事業再構築事業の一環として、住民ニーズに対応した持続可能な公共交通網を構築（JR豊肥本線への乗入、立野駅P&R用駐車場整備、高森駅周辺再開発等）



取組類型

鉄道事業の機能強化および再構築事例 | みなし上下分離

取組時期

2006年～

線区名

一畑電車 北松江線、大社線 (42.2km)

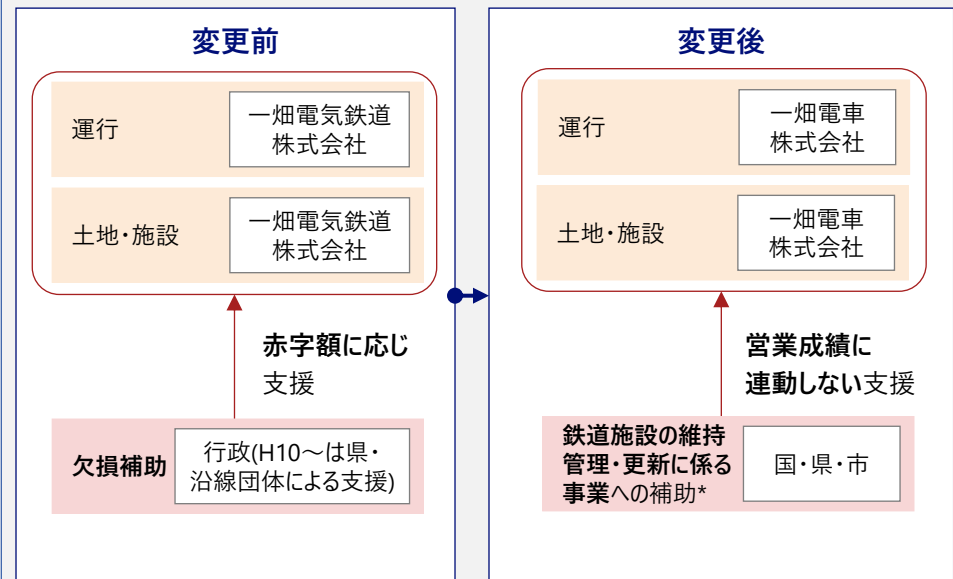
輸送密度

1,579人/日* (2023年度)

取組概要

- 経営難に直面していた一畑電気鉄道について、地域に不可欠な公共交通機関として存続するため、中長期的に持続可能な仕組みとして、2006年に「インフラ所有権を移転しない上下分離方式 (=みなし上下分離)」を採用した。
- 一畑電気鉄道(株)の鉄道部門を分社化し、100%子会社である一畑電車(株)を新設。一畑電車(株)は上の部分である電車運行に責任を持つ一方、下の部分である線路・電路・車両の維持修繕や施設整備等の経費については、県・沿線2市が負担。
- 2025年に鉄道事業再構築実施計画の認定を受け、新型車両導入、線路設備改良等に社会資本整備総合交付金を活用予定。

事業構造の変更内容



費用負担の考え方

- 安全性向上を図るため、維持修繕を中心とする「基盤設備維持事業」と、国費を活用した設備改良である「鉄道軌道輸送対策事業」を実施
- 沿線団体の費用負担割合は営業キロ按分
- その他、固定資産税相当額の補助を実施 (松江市・出雲市)

事業構造変更の効果

【定量的な効果】

- 事業構造の変更前に想定されていた便益は概ね達成
- 修繕費及び減価償却費等を除いた「上」の部分の収支は2007年度に黒字転換
- 安全性緊急評価指摘事項への対応が進展 (要改善箇所の改良等の割合が、55%から86%に向上)

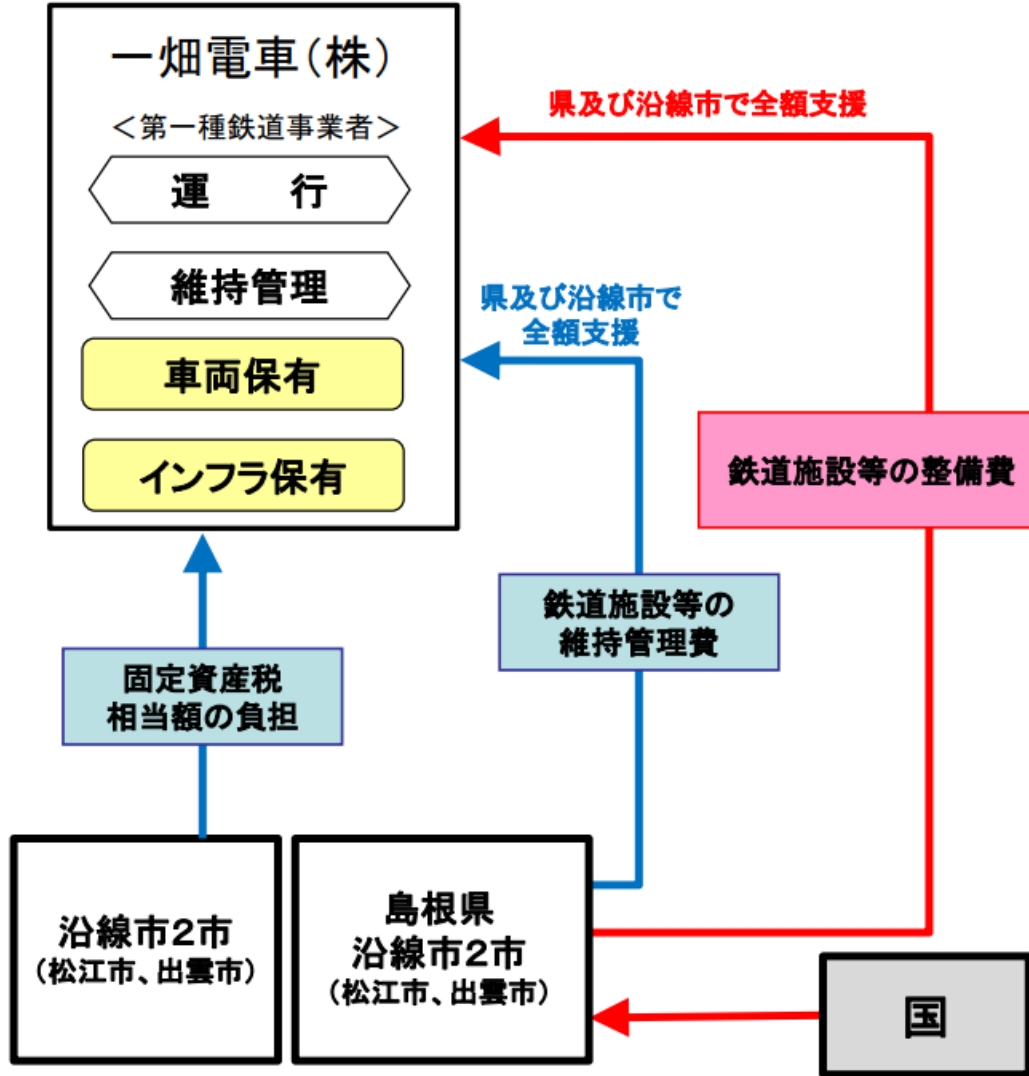
【定性的な効果】

- 行政側の支援による計画的な維持修繕・設備更新、継続・安定的な運行
- シルバーきっぷの補助による交通弱者の移動費用低減、電車アテンダントの導入等による観光客の利便性向上

出所) 国土交通省「一畑電車の鉄道事業再構築実施計画の概要」ほか公開情報より作成

*北松江線の数値。大社線は1,104人/日

再構築事業実施スキーム
(計画期間:令和7年7月~令和17年3月)



具体的施策と効果

効果

●年間輸送人数の増加

計画前(R5年度)	計画最終年度(R16年度)
134万人	140万人

●運行収支の改善

▲57百万円	1百万円
--------	------

具体的な施策

■は社総交活用予定事業

- **新型車両の導入(3両導入)**
- **利便性向上策の実施**
キャッシュレス決済への対応、電子チケットの導入や観光地型MaaSの展開等によるシームレスな移動環境の推進 など
- **輸送の安全確保、安全・安定運行の提供**
線路設備の改良や電路設備、車両設備の計画的な更新 など
- **松江・出雲エリアの活性化**
観光地を巡るサイクルツアー(サイクルトレイン)、企画列車の運行などによる利用促進
- **一畑電車の魅力向上**
電車の体験運転、イベント列車運行 など
- **まちづくり、観光施策との連携**
SNSの発信強化(インバウンド向け)、AIを活用した新しい乗合バスの導入、パターンダイヤでの列車運行 など

取組類型

鉄道事業の機能強化および再構築事例 | 事業譲渡

取組時期

2020年～

線区名

JR西日本 城端線・氷見線（計46.4km）

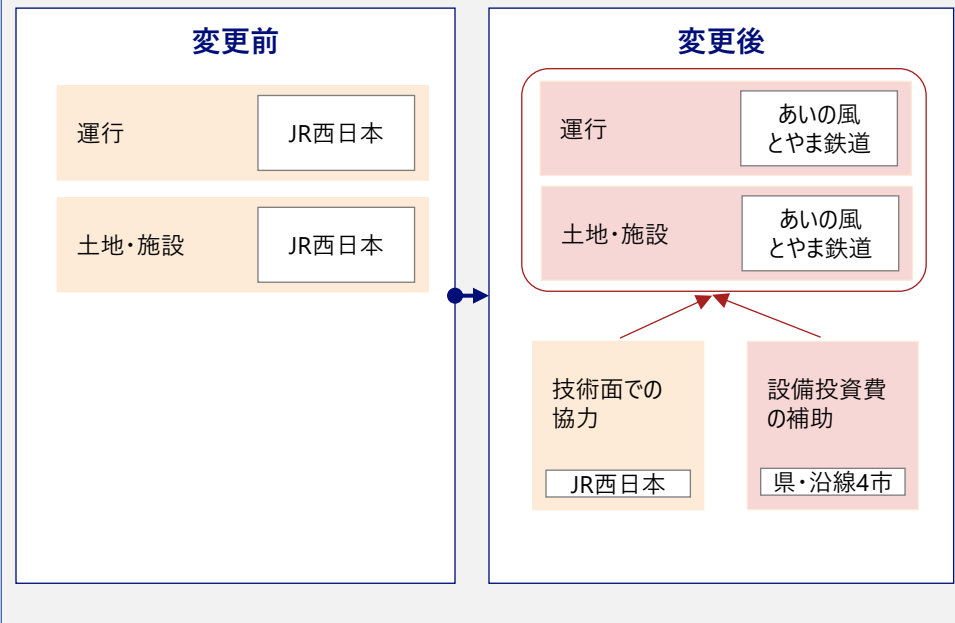
輸送密度

城端線 2,923人/日(2019年度)
氷見線 2,498人/日(2019年度)

取組概要

- 将来的（2029年ごろ）に、城端線・氷見線の第1種鉄道事業をJR西日本からあいの風とやま鉄道に譲渡する。
- 県及び沿線4市があいの風とやま鉄道に出資を行うとともに、あいの風とやま鉄道の経営安定を図るための支援を行う。
- 鉄道事業再構築実施計画の認定を受けて、国の社会資本整備総合交付金も活用しながら、新型鉄道車両の導入、交通系ICカードへの対応、持続性向上のための既存設備の改良、高岡駅での両線の直通化、運行本数の増加といった利便性向上のための投資を実施する。

事業構造の変更内容



費用負担の考え方

- 利便性向上（新型車両の導入、既存鉄道の改良、両線の直通化、等）に要する投資は、県、沿線4市、JR西日本の負担により支援する
 - JR西日本は150億円を拠出し、鉄道施設整備費の一部に充当する
- 「城端線・氷見線経営安定基金（仮称）」を設置し、あいの風とやま鉄道の経営安定を図るための支援を行う
 - 県、沿線4市の拠出に加え、JR西日本の拠出金の残余を組み入れる

事業構造変更の効果

【定量的な効果】（計画含む）

- 事業構造の変更により、上記の補助事業の対象となり、利便性向上等の施策の費用補助を受けられる（新車の購入等）

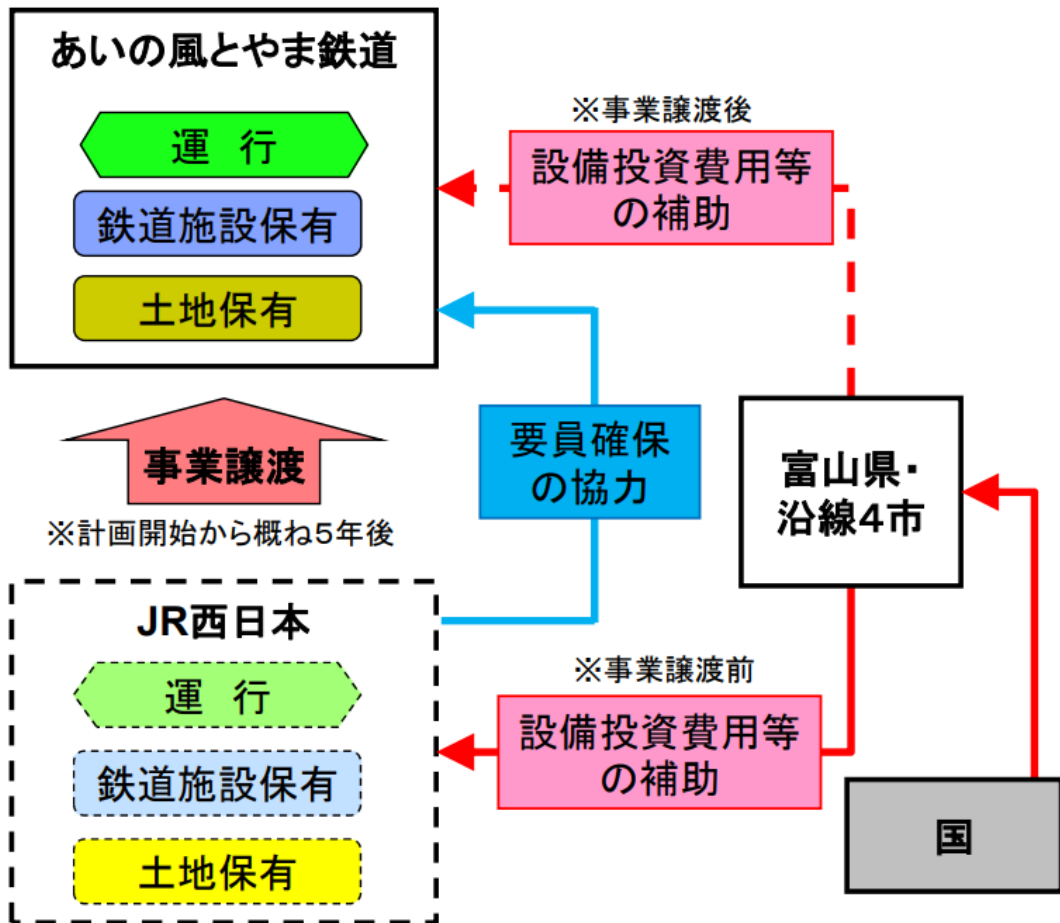
【定性的な効果】（計画含む）

- あいの風とやま鉄道に運営を一本化することによる運営の効率化
- 県・沿線4市は、自らの地域に対する「投資」として支援（マイレール意識）
- 新型車両の導入、ICカード対応、運行本数の増加、直通化の実施等による利便性の向上
- 将来にわたって持続可能な地域公共交通の維持・確保の実現

事業構造および施策の詳細

鉄道事業再構築事業実施スキーム

(計画期間: 令和6年2月～令和16年3月)



JR西日本は150億円を拠出し、鉄道施設整備費の一部に充当し、残りは事業譲渡後の経営安定のための基金に積み立てる。また、事業譲渡前の既存設備の改良についても実施・協力する。

具体的施策と効果

効果

- 高岡駅を中心に東西南北を結ぶ鉄道路線が同一の運行主体となり、富山県西部の交通ネットワークが強化
 - 利用者数: 12,000人/日以上 (R15年度見込)
(計画開始前: 9,609人/日 (R4年度))
 - 路線の収支: $\Delta 7.06$ 億円 (R15年度見込)
(計画開始前: $\Delta 10.86$ 億円 (R4年度))
- ※毎年の収支差は経営安定のための基金から補填

具体的な施策

- 利便性向上施策
 - ◇ 新型車両の導入 ◇ は社総交活用事業
 - ◇ 交通系ICカード対応
 - ◇ 運行本数の増、パターンダイヤ化
 - ◇ 高岡駅での両線の直通化
- 持続性向上のための既存設備の改良等
 - ◇ 新型車両の導入に伴うホームのかさ上げ
 - ◇ 線路設備・電路設備の改良
 - ◇ 事業主体の変更に伴う指令の移転・駅案内表示の改修
- まちづくり・観光施策との連携
 - ◇ フィーダー交通の導入促進
 - ◇ 駅へのアクセス道路の整備
 - ◇ 沿線の景観や立地環境を活かした観光関連施設や集客施設等の整備・拡充
 - ◇ アニメや漫画などを活用したまちづくりと連携した観光商品の造成、滞在型旅行の促進

取組類型

鉄道事業の機能強化および再構築事例 | 事業譲渡

取組時期

2005年～

線区名

湊線 勝田駅～阿字ヶ浦駅（14.3km）

輸送密度

1,247人（2004年）

取組概要

- 茨城交通湊線は、沿線のモータリゼーションの進展や少子高齢化の進行により、利用者が減少し経営状況が厳しくなる中、茨城交通単独での存続が不可能であると判断し、同社とひたちなか市が出資する第三セクター「ひたちなか海浜鉄道」に移管させた。
- ひたちなか海浜鉄道は増発や最終列車の繰下げ、小中一貫校の鉄道近くへの新設・新駅設置など、通勤通学利用者に向けた施策を打ち出し、2018年に黒字決算を達成した。
- 国の鉄道軌道近代化設備整備補助制度を活用し、国・茨城県・ひたちなか市がそれぞれ3分の1ずつ支援することで老朽化した施設・設備の更新を実施した。

事業構造の変更内容

変更前

運行 茨城交通

土地・施設 茨城交通

変更後

運行 ひたちなか海浜鉄道
(三セク)

土地・施設 ひたちなか海浜鉄道
(三セク)

設備投資費用
等の補助

県・市

国

運営費負担・
設備投資費等
の補助

県・市

費用負担の考え方

【施設整備に対する補助】

- 安全対策に必要な設備投資は、全額補助
※鉄道軌道輸送高度化事業の活用および県・市補助

【運営に対する補助】

- 2008年度から12年度までに1.2億円の経営支援が必要と協議会で判断
- 固定資産税相当額を補助（市）
- 線路維持費・電路維持費などの修繕費を補助（県・市）

事業構造変更の効果

【定量的な効果】

- 鉄道利用者数の増加（1,200人/日台→1,700人/日台）
- 事業構造の変更により、上記の補助事業の対象となり、収支が改善

【定性的な効果】

- 鉄道事業の維持のみならず、利用促進策の実施などにより当初計画を上回る利用増を実現
- 外部から招聘した吉田社長が、万葉線で培ったノウハウを活かした利用促進策を展開し、実際に利用者数増加を実現
- 住民による「マイレール意識」の醸成、利用促進を目指す動きの活性化

鉄道と教育の連携

- 少子高齢化や東日本大震災による校舎の被災を契機に、市教育委員会が中心となり学校再編の検討を実施した
- 結果として、2021年に、ひたちなか市の3小学校と2中学校を統合し、「ひたちなか市立美乃浜学園」を設置した
- 広い通学範囲から生徒が通えるように、学園近くに新駅を設置（全校生徒の約7割が鉄道通学を行う想定）
- 鉄道通学の支援として、定期券支給等の助成も導入した



年間通学定期券はこんなにお得です！
勝田～郡崎湊間なら120日分の往復運賃で1年間ご利用いただけます！

年間通学定期運賃表

	勝田	日工期	金上	中根	高田の橋	
勝田	-	¥36,000	¥36,000	¥45,600	¥74,400	
郡崎湊	¥84,000	¥74,400	¥62,400	¥36,000	¥36,000	
	郡崎湊	勝田	平橋	美乃浜学園	橋本	同ヶ丘
勝田	¥84,000	¥91,200	¥100,800	¥117,600	¥127,200	¥136,800
郡崎湊	-	¥36,000	¥36,000	¥45,600	¥55,200	¥62,400

3 子育て世代に選ばれるまちづくり

学習支援事業 拡大

小学校5、6年生を対象とした学習支援事業「ひたちなか未来塾」について、参加児童の学習意欲の向上などの効果もあり、市内全ての小学校等へ拡大して実施

10,502千円

【目的】 指導課

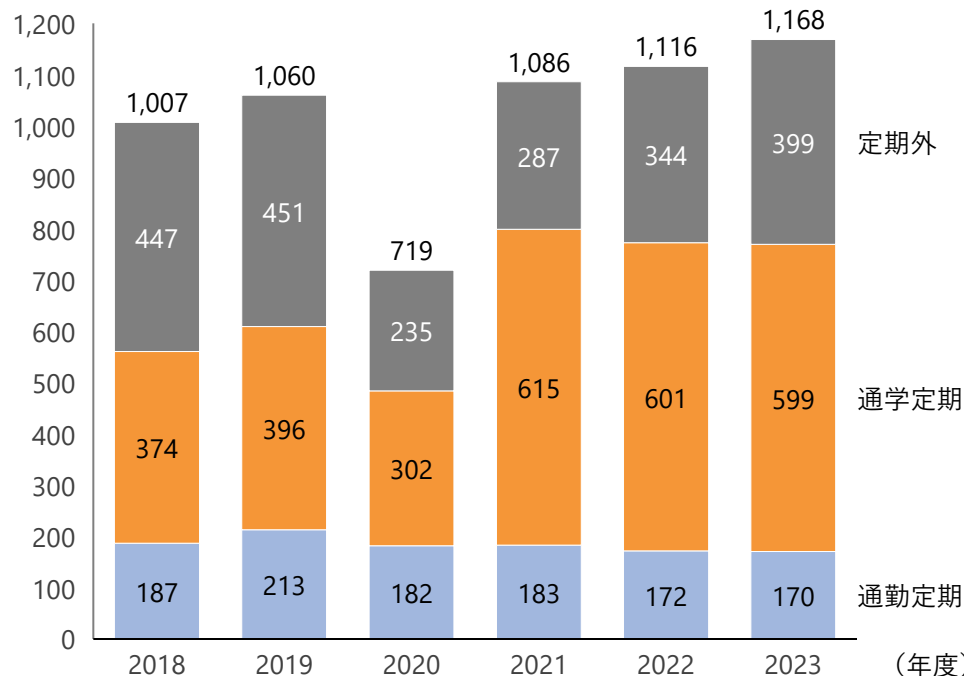
美乃浜学園通学支援事業 新規

美乃浜学園への通学に鉄道を利用する児童生徒について、定期券を支給する等の通学支援を行う
通学の安全確保のため、地域や保護者による見守りに加え、学校教職員や青少年相談員等が同乗しての見守りを実施

12,047千円

【目的】 学務課

輸送人数（千人／年）



出所) 国土交通省「ひたちなか海浜鉄道(株)湊線の第一種鉄道事業許可について」、地図データ©Google、ひたちなか海浜鉄道決算報告、ひたちなか市HPより作成

取組類型

鉄道事業の機能強化および再構築事例 | DMVの導入

取組時期

2016年～

線区名

阿佐東線 阿波海南駅～甲浦駅 (8.5km)

輸送密度

136人/日 (2015年度)

取組概要

- 徳島県、高知県、海陽町、東洋町をはじめとする沿線自治体等が出資する「第三セクター」である阿佐海岸鉄道は、モータリゼーションの進展や過疎化、少子高齢化の進行などによる利用者の減少に伴い厳しい経営状況に直面する中、世界初のDMV (デュアル・モード・ビークル) 導入を実現した。
- 線路と道路の両方を走行できるDMVを導入し、鉄道としての輸送とバスとしての機動性を両立させ、観光振興と地域交通の維持を目指した。

事業構造の変更内容

変更前

運行

阿佐海岸鉄道株式会社

土地・施設

阿佐海岸鉄道株式会社

変更後

運行

阿佐海岸鉄道株式会社

土地・施設

阿佐海岸鉄道株式会社

設備投資費用等の補助

県・市・町

国

運営費負担・設備投資費等の補助

県・市・町

※JR牟岐線の海部駅～阿波海南駅間 (1.5km) を阿佐海岸鉄道へ譲渡

費用負担の考え方

- DMV導入にかかる総事業費は約13.9億円
- 内訳は、安全性証明に約0.4億円、車両に約3.9億円、駅舎に約3.8億円、信号設備に約5.8億円。これらの費用は、社会資本整備総合交付金 (駅舎費の一部) などを活用し、国や地方自治体が重点的に支援
- 運営費は、県および沿線1市2町が経営安定化基金を原資とした支援を実施

事業構造変更の効果

【定量的な効果】 (計画含む)

- 開業から5年間の平均で、年間約2億円の経済波及効果が予測される
- DMV導入による利用者数の増加が期待される

【定性的な効果】

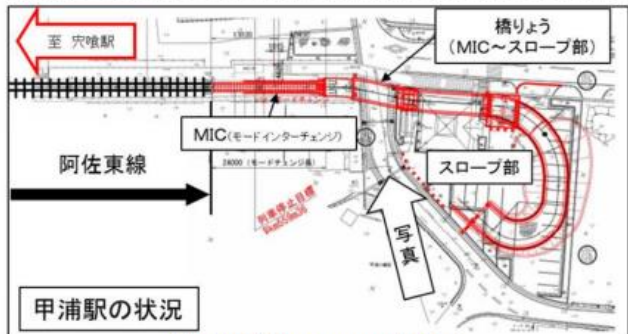
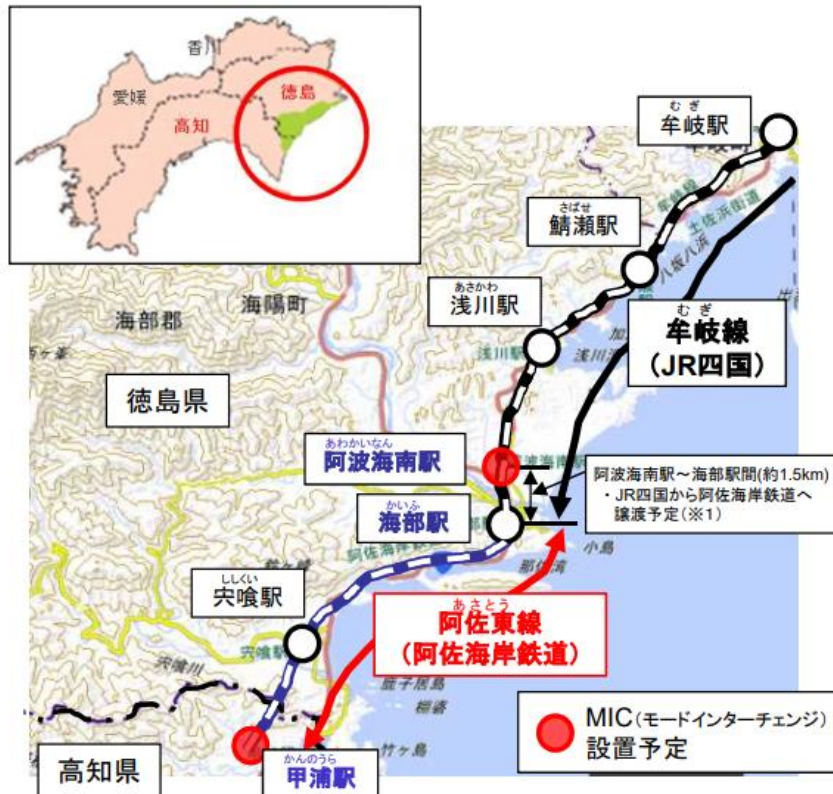
- DMV自体が観光資源となり、「新たな人の流れ」を創出することで、沿線地域の活性化に貢献する
- 大規模災害発生時にも交通機能を維持できるというDMVの特性は、地域のレジリエンス向上に寄与する

阿佐海岸鉄道 阿佐東線等の概要

- 鉄道事業者:阿佐海岸鉄道(株)
- 営業キロ:8.5km(単線、非電化、踏切なし)
- 沿線自治体:徳島県 海陽町、牟岐町、美波町
高知県 東洋町
- 運行本数(H28.3~):下り18本 上り19本(単車運行)
- 1日あたり平均利用者数(H30年度):146人

DMV導入計画

- DMV運行予定区間:阿波海南駅~甲浦駅間(約10km)
 - ※1 JR四国牟岐線の海部駅~阿波海南駅間(1.5km)を阿佐海岸鉄道へ譲渡予定
- 概算事業費:約13.9億円
 - ※2 安全性証明約0.4億円、車両約3.9億円、駅舎約3.8億円、信号設備約5.8億円(社会資本整備総合交付金(駅舎費の一部)により整備)
- 車両:合計3両(定員22名(1両))導入済
 - 第1号車(2019.3.9)、第2号車(2019.5.23)、第3号車(2019.7.23)
 - ※3 全鉄道車両をDMV車両に置き換え、今後、鉄道車両の運行は行わない
- 導入に向けた対応状況
 - ・MIC(モードインターチェンジ)に接続するスロープ部等の工事を実施中
 - ・阿佐海岸鉄道仕様のDMV運転保安システムの設計中
- スケジュール:2020年度内での営業運行開始を目指す



上図: 甲浦駅のDMV工事計画



橋りょう(線路終端部~スロープ間)の施工状況



阿佐海岸鉄道のDMV車両(3台)

■ 調査事業の実施内容

■ (1) 調査事業 A から派生する追加的な調査等

■ (2) まちづくり・観光との連携による地域社会や公共交通の持続可能性の調査

(3) 総合的な分析の実施

(3) 総合的な分析の実施

(1) で実施中のアンケート結果等も踏まえて、昨年度検討した「費用および定量的価値」について、試算の精緻化や実証Aの効果検証を行うことを目指す

「費用および定量的価値」の精緻化および効果検証の考え方 ※グラフは昨年度調査報告書より抜粋

費用の精緻化・検証

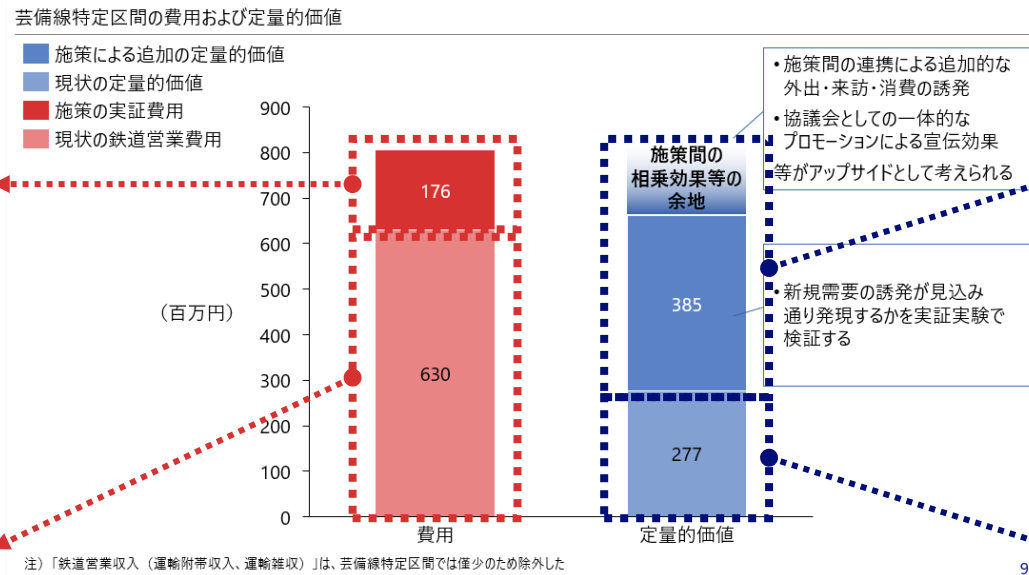
定量的価値の精緻化・検証

1

実証Aの対象施策に
要する費用を精緻化

2

現状の営業費用の精査
※2024年度データへの更新等



3

実証A期間中の各種
取組による利用増加、
消費増加等の効果検証
※アンケート調査、人数カウント、
地域からのデータ提供等
もとに試算

4

「現状の定量的価値」
の精緻化
※列車アンケート調査を通して、
利用者の属性や消費額等の
データを更新

(3) 総合的な分析の実施

列車アンケートでは、実証Aの検証および既存試算の精緻化に必要なデータを収集するほか、議論の参考情報として「きっぷの種類」、「下車観光の有無」、「実証の認知」も整理する

列車アンケート（・人数カウント）と検証・精緻化項目の関係性

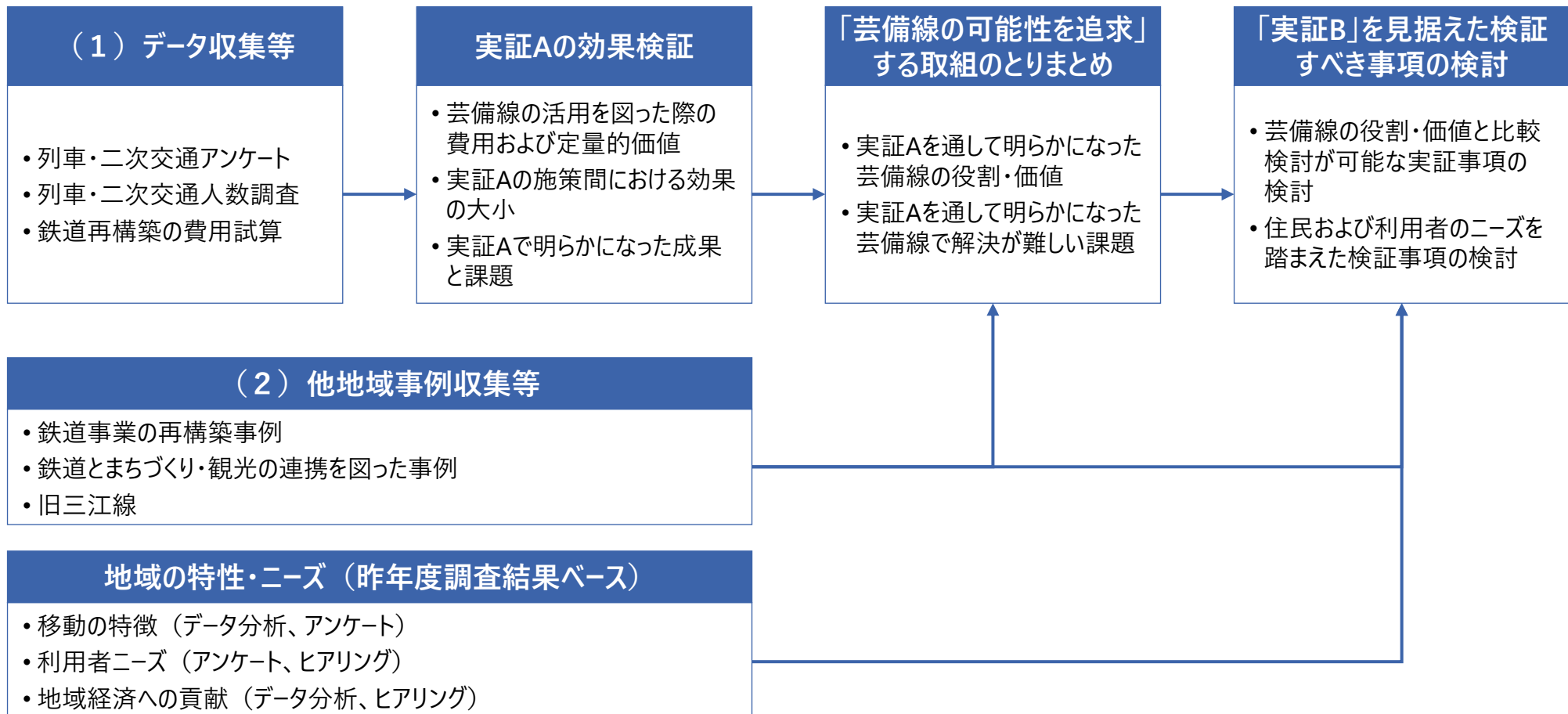
目的	検証・精緻化項目	問1	問2	問3	問4	問5	問6	問7	問8	問9	人数	輸送
		自宅エリア	外出目的	利用の きっかけ	消費金額	きっぷの 種類	乗車区間	運休時の 対応	実証の 認知	下車観光 の有無	カウント	密度
③実証Aの 効果検証	1. 実証により、新たに外出・来訪・移動手段変更に至った人は、区間別・目的別に何人ずつ現れたか？		◎	◎ 実証がきっ かけの割合			◎				◎ 特定イベン トの効果	◎ 全体的な 傾向
	2. 1人あたりの効果（消費額など）は何円か？	◎			◎			◎				
④「現状の定 量的価値」の 精緻化	3. 区間別・目的別の芸備線利用者は何人ずつか？（1.の人を除く）		○	○			○				○	○
	4. 1人あたりの効果（消費額など）は何円か？	○			○			○				
その他 (参考情報)	企画乗車券の利用者は何人程度か？					△						
	利用者はどの地区で観光しているか？下車観光の有無で消費額はどう異なるか？									△		
	実証は認知されているか？								△			

◎：今年度新規に取得する項目
○：昨年度推計を精緻化する項目
△：定量的価値の試算には用いないが、議論の参考として収集する項目

(3) 総合的な分析の実施

実証Aの効果検証と他地域事例を踏まえて、「芸備線の可能性を追求」する取組をとりまとめるとともに、改めて地域の特性・ニーズも振り返りながら「実証B」の検証事項を整理する

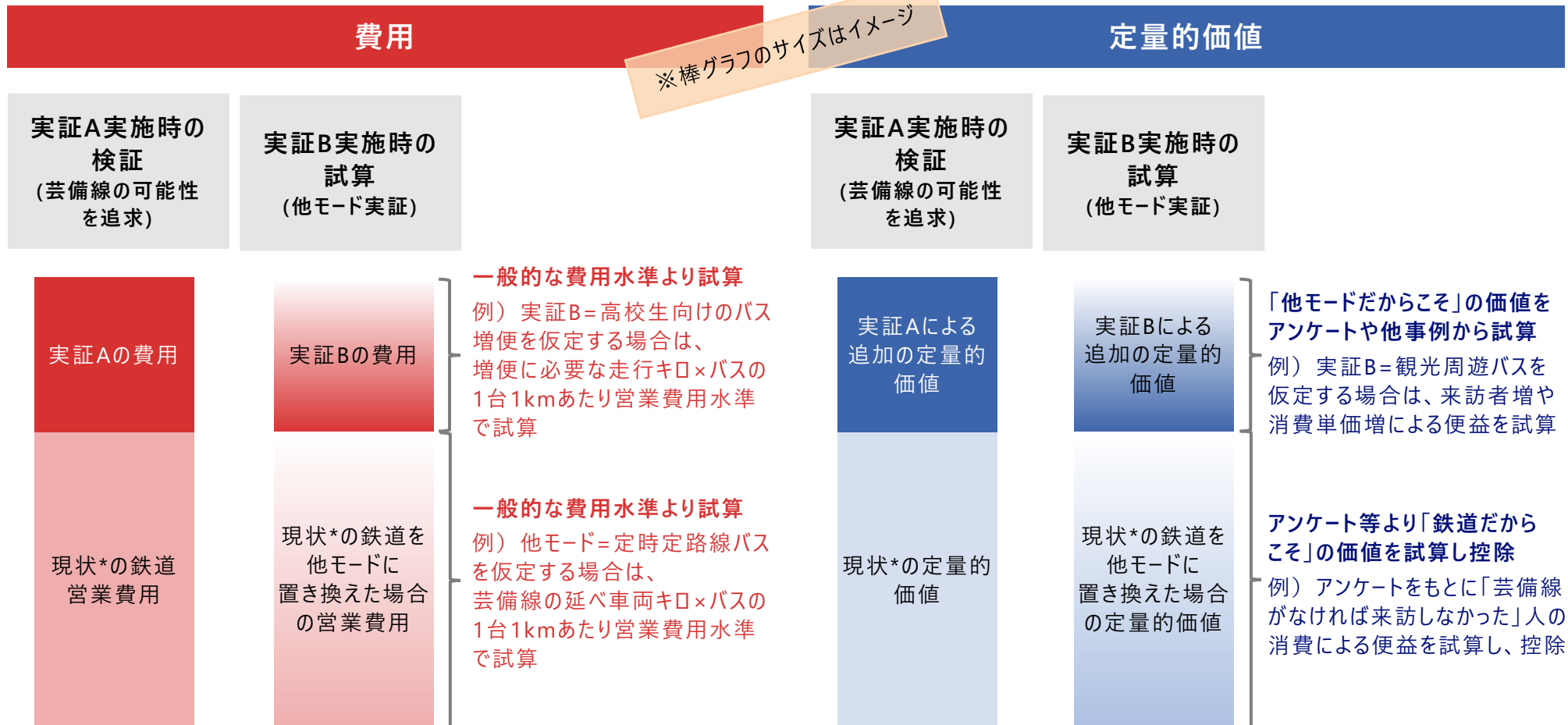
総合的な分析のイメージ



(3) 総合的な分析の実施

「他モード」および「実証B」の具体策の検討を見据えて、昨年度・本年度のアンケート結果や他地域事例を踏まえ、費用と定量的価値の試算方法も検討してはどうか

総合的な分析 > 「実証B」を見据えた検証すべき事項の検討 > 他モードのケースにおける試算 のイメージ (要議論)



*実証Aを行う以前の芸備線

共通認識と方向性

(前提となる共通認識)

- 協議会の主たる協議事項は、最適な交通モードの検討（フェーズB）であり、**鉄道の可能性追求**（フェーズA）は、**Bの議論の前提となるファクト・データの情報整理**のために行っている
- 再構築方針の作成に向けた**最適な交通モードの検討**とは、**鉄道と他モードの地域経済効果の比較検討**を中心に議論を進めていくこととなっている
- このため、地域経済効果を**比較検討**するため、鉄道の経済効果試算・実証・検証と同様に、**他モードの経済効果試算・実証・検証**に取り組む必要がある

(今年度の方向性)

- こうした共通認識が共有されている中、今回、新調査事業の中間報告において、他モードの地域経済効果の試算の在り方を議論すべき旨、提案があった
- 提案を踏まえると、来年度からの実証開始を見据え、今年度にかけて他モードの経済効果の試算方法や前提となる施策の内容について議論を深度化させ、結論を得る必要

(来年度の方向性)

- 今年度に他モードの経済効果を試算した上で、来年度に他モードの経済効果を実証・検証し、かつ、鉄道と他モードの経済効果を比較検討するため、これに対応する来年度実証事業/調査事業の当初予算化に向けて早期に議論に着手し、結論を得る必要

※鉄道の地域経済効果の検討フロー（実績）

- ①調査事業（R6）：施策を立案 / 想定される経済効果を事前に試算
- ②実証事業（R7）：経済効果の実証のため施策に取り組む
- ③調査事業（R7）：経済効果試算の妥当性を検証

検討に当たっての論点整理

(今年度の新調査事業 (他モードの地域経済効果の試算))

- ① 来年度からの実証開始を見据え、他モードの経済効果を試算するため、その方法等について以下の論点を中心に議論を深度化させ、結論を得るべきではないか
 - ・ 他モードの経済効果の試算方法をどうするか
 - ・ 試算の前提となる施策の内容をどうするか 等

(令和8年度実証事業 (他モードの地域経済効果の実証) のメニュー)

- ② 他モードの経済効果試算を実証するため、その前提となる施策の具体的内容について、来年度の当初予算化に向けて早期に議論に着手すべきではないか

(令和8年度調査事業 (他モードの地域経済効果の検証 等) のメニュー)

- ③ 今年度の新調査事業と同様に、試算する他モードの経済効果を実証段階で検証するため、そのデータ収集・分析を行う必要があるのではないか
- ④ 最適な交通モードの検討、すなわち、共通認識たる経済効果の比較検討を具体的にどのように行うか、来年度の当初予算化に向けて早期に議論に着手すべきではないか
- ⑤ 協議会の目的である再構築方針の作成は、最適な交通モードの検討と一体的に議論されるものであるため、来年度の当初予算化に向けて早期に議論に着手すべきではないか