

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)実施状況

令和7年12月24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	12月～1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	1月～2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

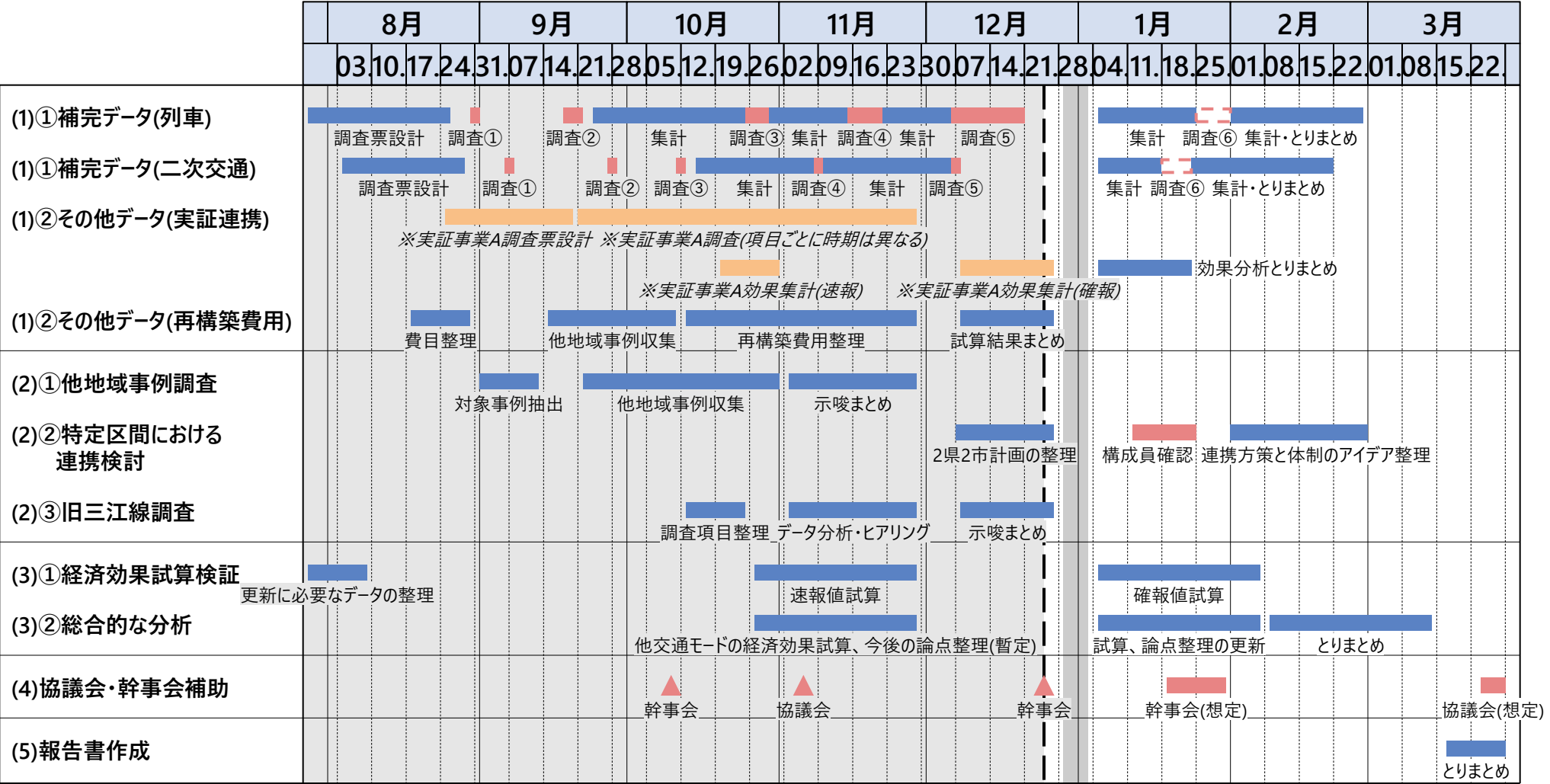
調査実施スケジュール

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) 11/15(土)-11/16(日) 12/13(土) ※1月～の日程は調整中	10/29(水)-10/31(金) 11/17(月)-11/19(水) ※12月～は各月2日間 程度の乗車人数カウント のみ実施予定	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

(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

12月以降の休日列車調査では、「芸備線があったからこそ」両県を訪れた人について、「二市以外の二県内」における消費額を問う設問を追加している

■ なお紙調査票の紙面の都合から、既に傾向が判明している旧Q8（実証実験の認知度・認知媒体）は削除とした

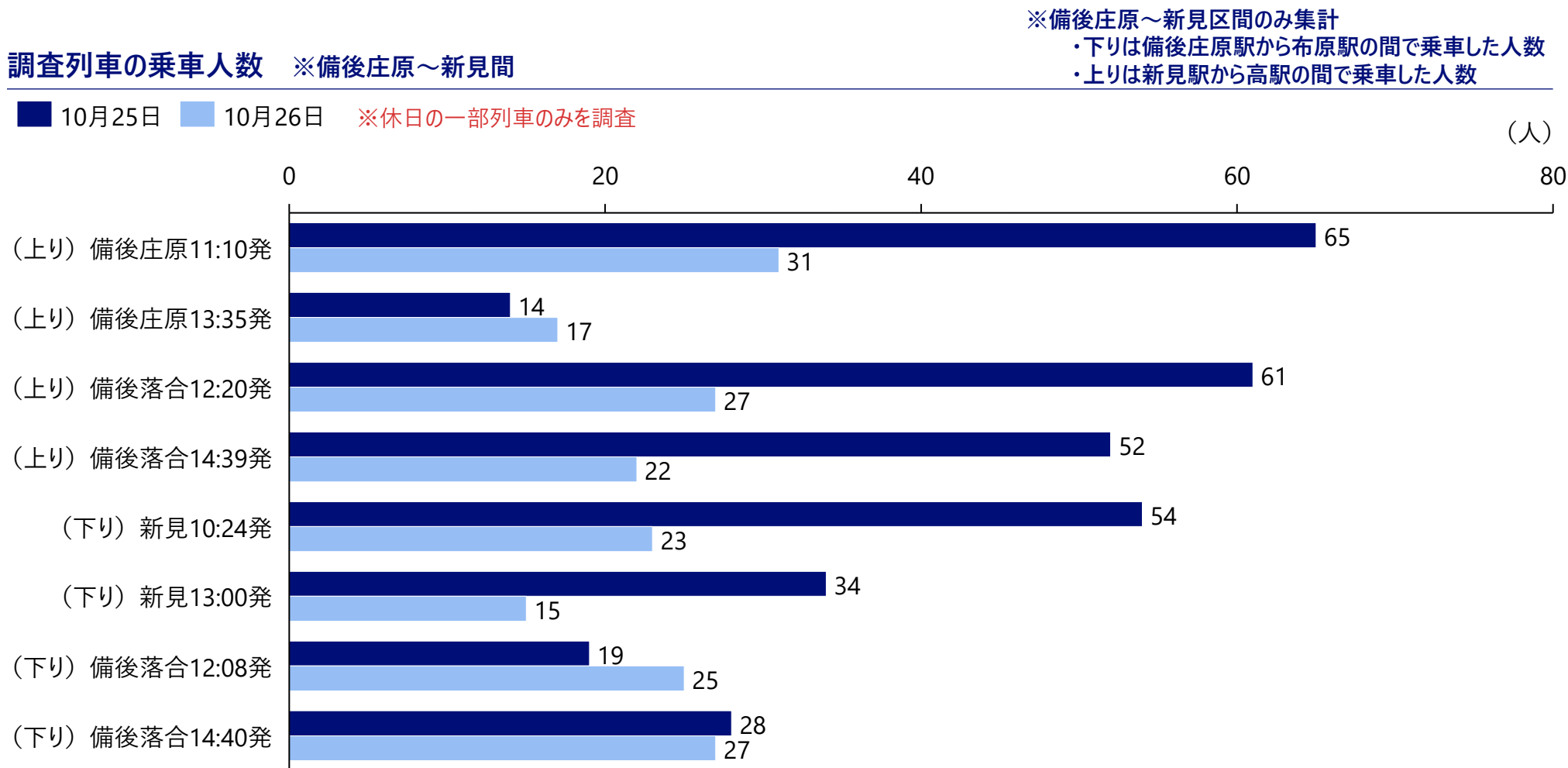
質問一覧（更新案）

#	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	本日芸備線で使用したきっぷを教えてください。〈○は1つ〉（紙面の都合上、設問順を入替え）
5	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。
6	今回の一連の外出において、庄原市・新見市以外の広島県・岡山県エリアで使う金額を教えてください。〈○は1つ〉 ※庄原市・新見市で利用した金額や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人あたりの合計金額をお答えください。
7	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。
8	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〉 選択肢を変更（「他の地域に外出していた」を県内と県外で2つに）
削除	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。

10月休日列車乗車カウント・アンケート結果

(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 10月休日列車乗車カウント結果

10月の休日日中列車乗車カウント調査は、計16便が調査対象で、
延べ514名（1便あたり約32名）の乗車があった



(1) 調査事業 A から派生する追加的な調査等 | 10月休日列車アンケート結果

10月の休日日中列車アンケート調査は、乗車カウントと同じ列車を対象とし、
272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

各調査日におけるアンケート回答者数（自宅エリア別）

自宅エリア	10月25日	10月26日
広島県庄原市	19	16
広島県（庄原市以外）	54	38
岡山県新見市	18	4
岡山県（新見市以外）	8	3
中国地方（広島県・岡山県以外）	5	4
近畿地方	22	17
関東地方	20	19
日本（その他地方）	10	13
無回答・無効回答	2	0
合計	158	114

出所) 列車アンケート調査

アンケートの集計結果は、別冊資料参照

(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 10月休日列車乗車カウント・アンケート結果、傾向分析 (8月/9月/10月)

休日日中列車は、「乗車自体が目的」の利用が続いているほか、8月と比べツアー・イベント目的の利用も増加している。消費金額の低さが懸念点で、実証Aの進捗によって傾向が変化するかを検証していく

乗車カウント・アンケートの結果

利用の傾向

- 引き続き、休日日中列車は一定の利用が続いている
- 利用目的は、「乗車自体が目的」との回答が多くみられたほか、8月と比べツアー・イベント目的の利用も増加している
- 沿線での観光・宿泊を伴わない通過者が最多だが、8月と比べ芸備線沿線で観光や宿泊を予定する人が増加した
- 利用区間は、特定区間外から乗車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数を占める



8月・9月・10月の結果を踏まえて、
実証A効果検証の速報値を試算した
(後述)

引き続き、実証Aの取組が進む中で、
傾向が変化するかを検証していく

課題

- 平均消費金額は、8月と比べ増加傾向にあるものの、
引き続き低い水準にとどまっている



平日早朝・夜間列車乗車人数カウント・アンケート結果

(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 平日早朝夜間列車乗車人数カウント結果

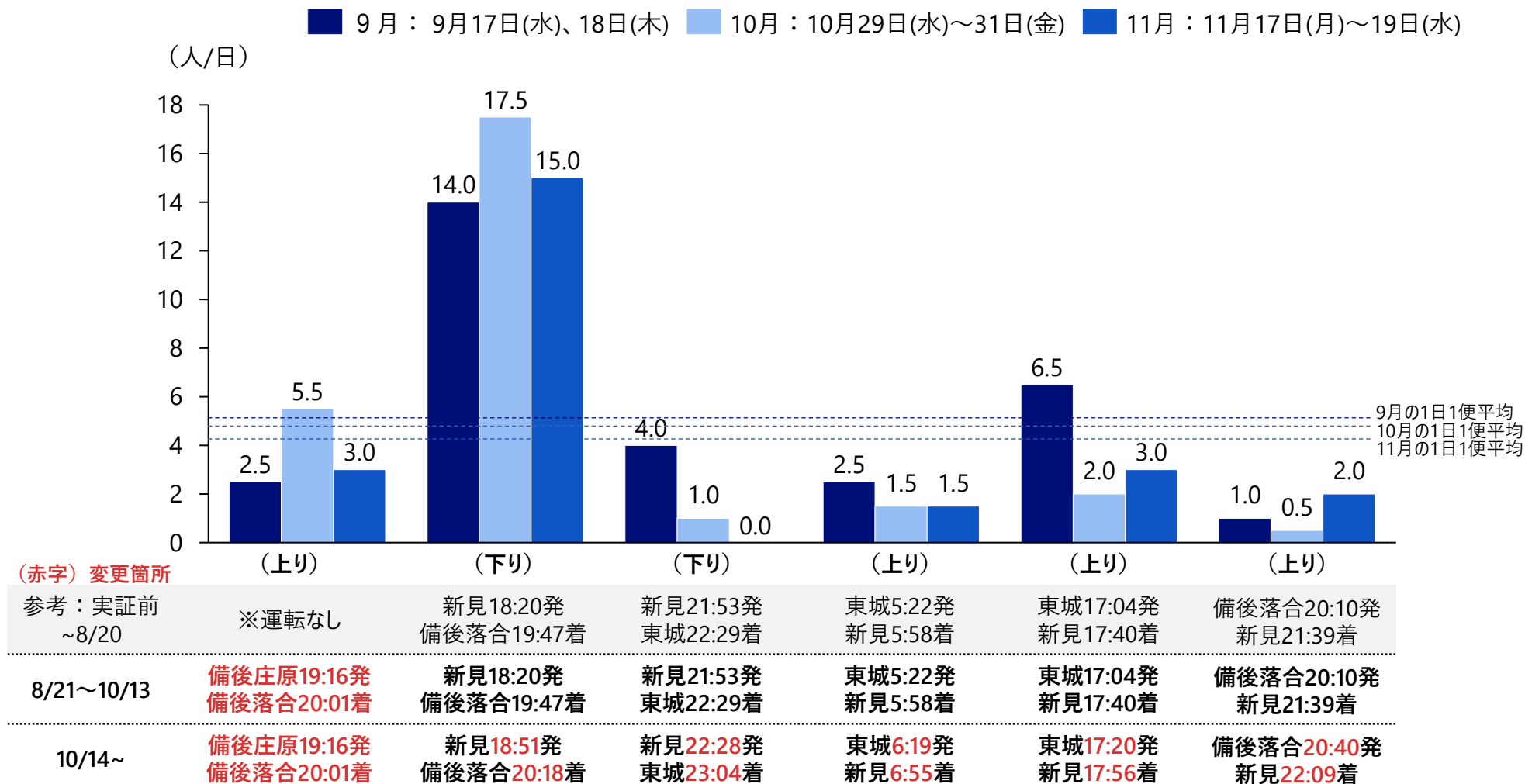
ダイヤ変更によって各列車の利用状況に変化が生じたが、
全体の利用人数に大きな変化は無い

※備後庄原～新見区間のみ集計

・下りは備後庄原駅から布原駅の間で乗車した人数

・上りは新見駅から高駅の間で乗車した人数

各月の早朝夜間列車調査日における1日あたりの平均乗車人数



アンケートの集計結果は、別冊資料参照

早朝夜間列車調査（10月・11月分）では、ダイヤ変更による新規利用がみられた一方で、利用を停止した人や不便を感じた人も存在しており、実証Bの検討に役立てていく

乗車人数カウント・アンケート結果

今後の調査方針

ダイヤ変更の 評価

- ダイヤ変更によって、各列車の利用状況に変化が生じたが、合計の利用者数は変更前と同程度である
- 約4割の利用者は、ダイヤ変更によって新たに利用したと回答した
- 全体の利用人数は不変であることから、利用を止めた人も同程度発生したと考えられる
- 利用者の中でも、ダイヤ変更を評価する声と評価しない声が同程度で割れた



利用者の ニーズ (課題)

- 今後の改善に向けた要望としては、夕方以降の帰宅時間に合わせた増便を希望する声が多く寄せられた
- 具体的な時間帯としては、17時・18時台の増便を求める声が多いほか、朝の通勤通学向けに8時台の増便を求める声もみられた



引き続き、ダイヤ変更対象列車の乗車人数カウントを行い効果検証しつつ、ダイヤに関する具体的な要望は、実証事業Bのルート・本数の検討に役立てる

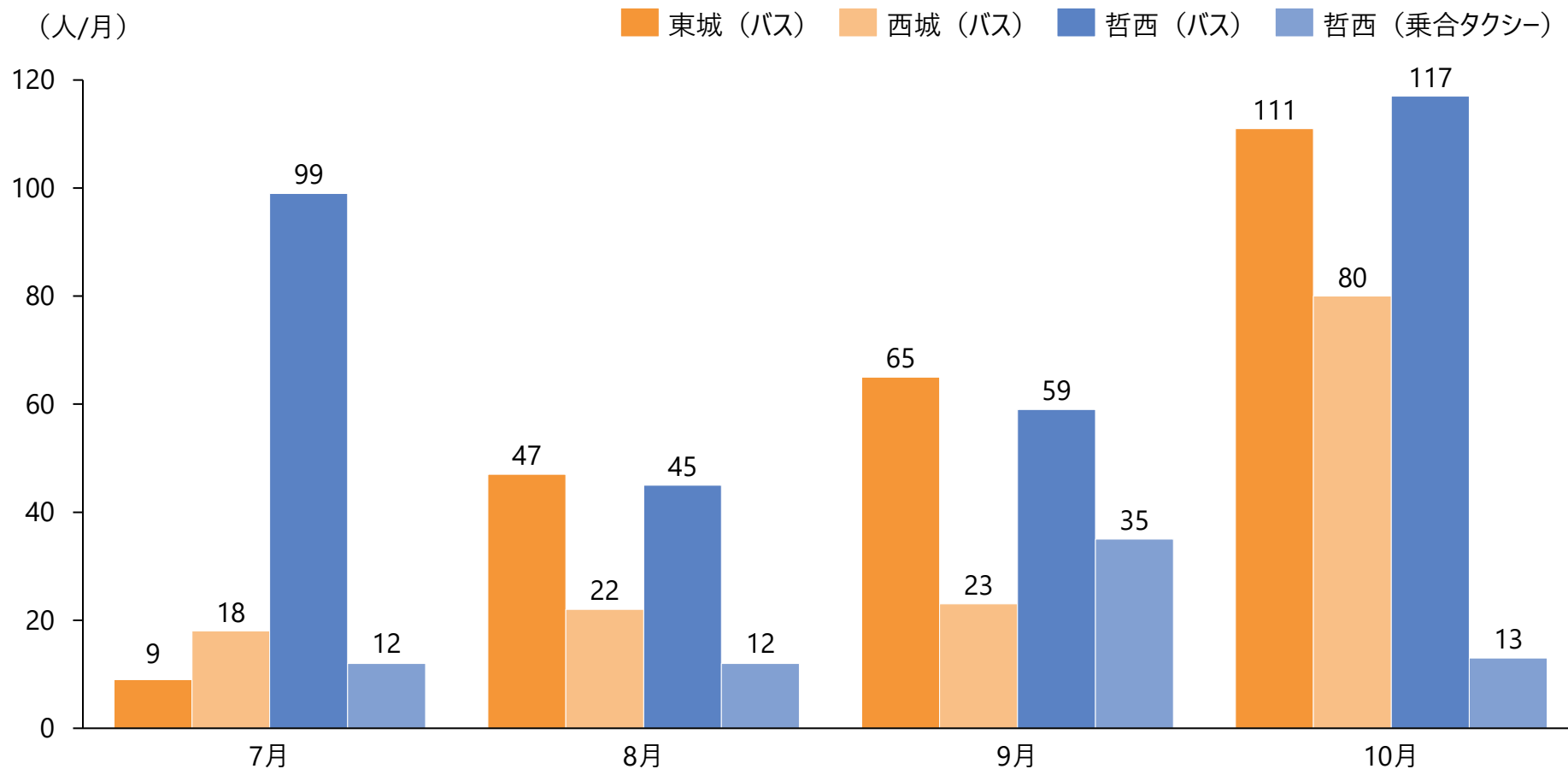
二次交通乗車人数カウント・アンケート結果

(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 二次交通乗車人数カウント結果

二次交通の合計乗車人数は、取組の周知が進むにつれて8月126名、9月182名、10月321名と増加しており、延べ利用者数は767名となった

二次交通の月別の合計乗車人数推移 (7月：5日間※, 8月：11日間, 9月：10日間, 10月：9日間)

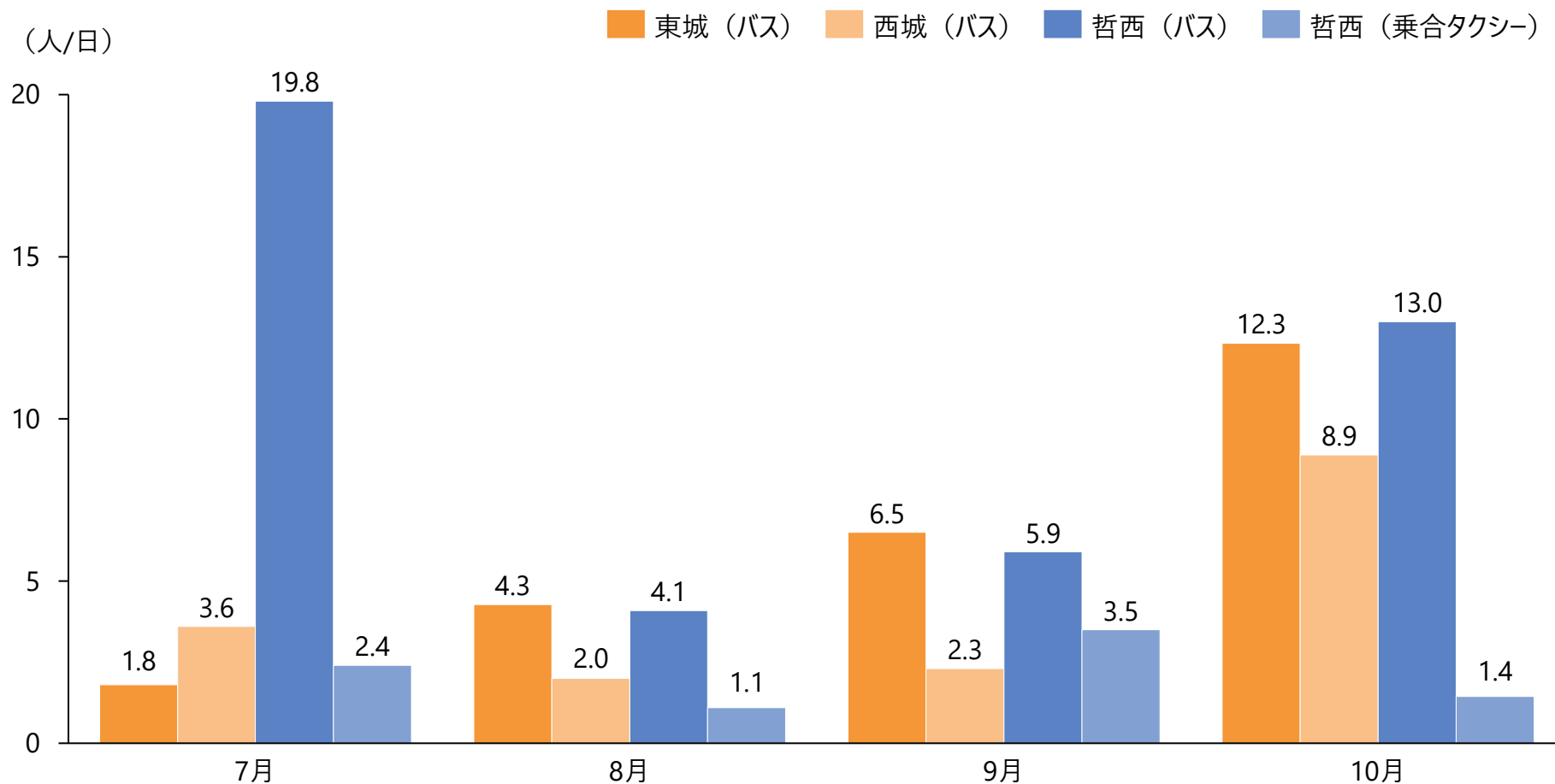
※7月中旬以降より集計



(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 二次交通乗車人数カウント結果

10月時点では、東城・西城・矢神駅から接続する観光客向けのバスは1日10人程度の利用がある一方、住民向けの新見乗合タクシーの利用は比較的少ない

二次交通の1日あたりの月別平均乗車人数推移



(1) 調査事業 A から派生する追加的な調査等 | 二次交通調査アンケート結果

アンケート調査は、9月に庄原側で10日間・新見側で4日間実施し62名、10月に庄原側で9日間・新見側で2日間実施し45名から回答を得た ※1人1回までの回答である点に留意

各運行エリアにおける回答者属性ごとの人数

居住地	庄原エリア		新見エリア	
	9月	10月	9月	10月
広島県庄原市	-	2	-	-
広島県（庄原市以外）	21	20	3	1
岡山県新見市	1	1	14	3
岡山県（新見市以外）	2	-	1	6
中国地方 （広島県・岡山県以外）	-	2	-	-
関東地方	8	3	-	1
近畿地方	8	2	-	-
その他地域	3	2	1	-
合計	43	34	19	11

※10月は無回答2名を除いている

アンケートの集計結果は、別冊資料参照

来訪者向けの二次交通については、各路線で1日10人程度の利用が発生しており、芸備線から乗り継いで観光地を周遊するきっかけとなっている

二次交通乗車人数カウント・アンケート結果

今後の調査方針

二次交通の 利用状況

- 二次交通の合計乗車人数は、取組の周知が進むにつれて増加傾向にあり、8～10月の延べ利用者数は767名となった
- 10月時点では、東城・西城・矢神駅から接続する観光客向けのバスは1日10人程度の利用がある一方、住民向けの新見乗合タクシーの利用は比較的少ない



二次交通の 効果

- 来訪利用者は、50%弱の人が3,000円以上消費しており、30%程度にとどまる休日列車利用者よりも消費金額が高めの傾向がみられる
- 来訪利用は、二次交通利用者の6割程度が、二次交通が無ければ庄原・新見を訪れなかったと回答しており、新規誘客につながっている
- 来訪目的の二次交通利用者は、ほとんどが前後で芸備線を利用しており、芸備線と接続する交通としての役割を果たしている



11月末から実証メニューの変更も行われており、引き続き全体の利用状況と、各路線の利用状況を検証していく

■ 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

(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			
	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	—	○	◎	◎

◎：特に重点的に調査する事項 ○：調査する事項

(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

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した

事例調査対象 (1/2)

報告済

今回報告

調査中

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した

報告済

今回報告

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タリ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

取組類型

鉄道からのモード転換事例 | バス（定時定路線）

取組時期

2020年～

線区名

JR北海道 札沼線（北海道医療大学～新十津川）（47.6km）

輸送密度

71人/日（2019年度）

取組概要

- 利用が少なくJR北海道が「単独では維持困難」とした区間について、地域に適した交通手段としてバス転換を実施した
- 利用動向に合わせて、バス運行は3区間に分割し、異なる車両サイズのバスをそれぞれ運行している
 - 一定の通学利用が見られた北海道医療大学～石狩月形間は、小型バスとワゴン車による定時定路線バスに移行し、増便
 - 利用が少なかった石狩月形～浦臼間は、ワゴン車による定時定路線バスに移行し、減便
 - 利用が極めて少なかった浦臼～新十津川間は、既存の路線バスに移行（のち町営バスに移管）

事業構造の変更内容

変更前

運行	JR北海道
車両保有	
鉄道施設保有	
土地保有	

変更後

運行	北海道医療大学～石狩月形間	石狩月形～浦臼間	浦臼～新十津川間
バス保有	下段モーター	美唄自動車学校	北海道中央バス⇒のち浦臼町

主要な問題点

- 利用が減少し、通学客以外の日常利用が僅少となる中で、JR北海道単独では維持困難

構造選択の企図・理由

- 利用動向に合わせて、車両サイズや本数を調整

費用負担の考え方

- JR北海道が20年分のバス運行費（14.9億円）と沿線まちづくり支援（約3.3億円）の計18億円を拠出
- 鉄道とバスの定期運賃の差額分はJR北海道が補償
- 地域公共交通確保維持事業（幹線補助）を活用

モード転換の効果

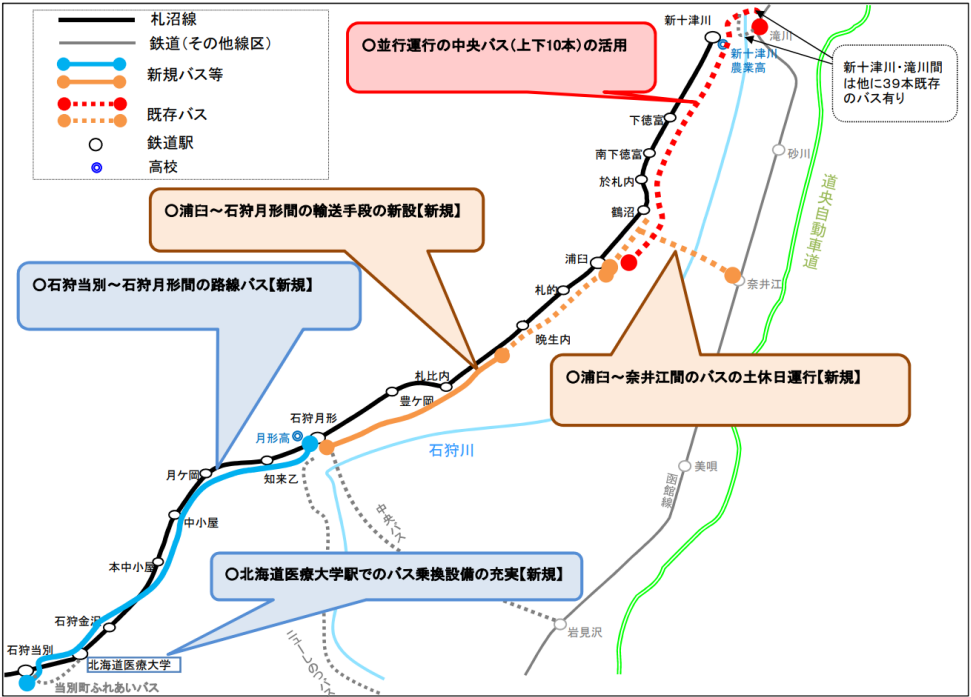
【定量的な効果】

- 鉄道と比べ赤字を低減（鉄道▲2.8億円→バス▲0.7億円※転換時の見込み）

【定性的な効果】

- 一定の通学利用が見られた北海道医療大学～石狩月形間は増便（他区間は減便）
- バス停は鉄道駅と比べ大幅に増設し、さらに高校やスーパーといった生活施設の近くにバス停を設置
- JR北海道からの沿線まちづくり支援金を活用し、鉄道とバスの乗り継ぎ拠点や、パークアンドライド駐車場の拡大、バスターミナルを備えた複合施設の設置等を各町が実施

- ・ 利用動向に応じて沿線を3区間に分割して路線バスを運行
- ・ 利用の中心を占めていた高校生向けに、月形高校前にバス停を新設
- ・ 既存バスが運行していた区間（浦臼～新十津川）は、既存バスを活用（のち町営バスに移行）



下り JR当別駅南口→月形駅 平日										
		アークス便				とうべつ学園便				アークス便 [※]
バス停		1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便
札幌	JR札幌駅発	6:19	6:54	10:20	12:40	14:20	15:00	16:20	17:30	19:20
	JR当別駅着	6:59	7:34	11:05	13:20	14:59	15:39	17:05	18:12	20:00
	① JR当別駅南口	7:05	7:40	11:35	13:25	15:05	15:45	17:15	18:25	20:20
	② 田西会館前	7:06	7:41	11:36	13:26	15:06	15:46	17:16	18:26	20:21
	③ とうべつ学園前	-	-	-	-	15:09	15:49	17:19	18:29	-
	④ ゆとろ	7:08	7:43	11:38	13:28	15:12	15:52	17:22	18:32	20:23
	⑤ もみじ公園	7:10	7:45	11:40	13:30	15:14	15:54	17:24	18:34	20:25
	⑥ 北栄団地	7:10	7:45	11:40	13:30	15:14	15:54	17:24	18:34	20:25
	⑦ ポイントショップ前	7:12	7:47	11:42	13:32	15:16	15:56	17:26	18:36	20:27
	⑧ 医療学生会館前	7:13	7:48	11:43	13:33	15:17	15:57	17:27	18:37	20:28
	⑨ 東町団地	7:14	7:49	11:44	13:34	15:18	15:58	17:28	18:38	20:29
	⑩ スーパーアークス前	7:14	7:49	11:44	13:34	15:18	15:58	17:28	18:38	20:29
	JR札幌駅発	6:19	6:54	11:00	12:40	14:20	15:00	16:20	17:45	19:40
当別町	JR北海道医療大学駅着	7:10	7:43	11:44	13:25	15:08	15:49	17:16	18:30	20:26
	JRからバスへの乗継時間	10分	12分	6分	15分	16分	15分	18分	14分	9分
	① JR北海道医療大学駅	7:20	7:55	11:50	13:40	15:24	16:04	17:34	18:44	20:35
	② 金沢墓地前	7:22	7:57	11:52	13:42	15:26	16:06	17:36	18:46	20:37
	③ 金沢会館前	7:24	7:59	11:54	13:44	15:28	16:08	17:38	18:48	20:39
	④ ファームエイジ前	7:24	7:59	11:54	13:44	15:28	16:08	17:38	18:48	20:39
	⑤ 町道北十二号線	7:28	8:03	11:58	13:48	15:32	16:12	17:42	18:52	20:43
	⑥ 文栄郡素中央研究所前	7:29	8:04	11:59	13:49	15:33	16:13	17:43	18:53	20:44
	⑦ 中小屋会館前	7:31	8:06	12:01	13:51	15:35	16:15	17:45	18:55	20:46
	⑧ 旧中小屋小中学校前	7:31	8:06	12:01	13:51	15:35	16:15	17:45	18:55	20:46
	⑨ 中小屋郵便局前	7:33	8:08	12:03	13:53	15:37	16:17	17:47	18:57	20:48
	⑩ 南地区広域集落会館前	7:37	8:12	12:07	13:57	15:41	16:21	17:51	19:01	20:52
	⑪ 月ヶ岡駅	7:38	8:13	12:08	13:58	15:42	16:22	17:52	19:02	20:53
⑫ 林間住宅前	7:40	8:15	12:10	14:00	15:44	16:24	17:54	19:04	20:55	
月形町	⑬ 体育館前	7:43	8:18	12:13	14:03	15:47	16:27	17:57	19:07	20:58
	⑭ 市南	7:43	8:18	12:13	14:03	15:47	16:27	17:57	19:07	20:58
	⑮ 月形市街	7:44	8:19	12:14	14:04	15:48	16:28	17:58	19:08	20:59
	⑯ 月形役場	7:45	8:20	12:15	14:05	15:49	16:29	17:59	19:09	21:00
	⑰ 月形高校	7:47	8:22	12:17	14:07	15:51	16:31	18:01	19:11	21:02
	⑱ 月形駅	7:57	8:32	12:27	14:17	16:01	16:41	18:11	19:21	21:12

- ・ 平日は時間帯に応じて経路を切り替え、下校時間帯は小中一貫校を経由する便を運行し、スクールバスの機能も兼ねる
- ・ 全便がスーパーマーケットや郵便局、町役場を経由

取組類型

鉄道からのモード転換事例 | バス（定時定路線）

取組時期

2015年～

線区名

JR北海道 日高本線（鷗川～様似）（116.0km）

輸送密度

186人/日（2014年度）

取組概要

- 2015年の高波およびその後の自然災害で被災した路線について、本格的な復旧方法としてバス転換を実施した
- 利用ニーズに合わせて、日常利用向けの路線バスと、長距離移動向けの特急バスをそれぞれ運行している
 - 日常利用のうち、学生向けには、登校バス・下校バスの新設や通学定期券給付事業を実施した
 - その他の住民向けには、高齢者や買物利用者のニーズに応えるため、低床バスの導入や高齢者福祉バス券の共通化、停留所の新規増設などを実施した

事業構造の変更内容

変更前

運行	JR北海道
車両保有	
鉄道施設保有	
土地保有	

主要な問題点

- 利用が減少する中で、災害復旧費および復旧後の維持費用の負担が困難

変更後

運行	JR北海道 バスが主 に静内～ 様似駅間	道南バス が主に 苫小牧・ 鷗川～ 静内駅間
バス 保有		

構造選択の企図・理由

- 利用ニーズに合わせて複数の路線を用意
- 既存路線バスとの関係性も考慮して事業者間で役割分担

費用負担の考え方

- JR北海道が18年分のバス運行費（約20.6億円）と地域振興費（5億円）の計約25.6億円の支援金を拠出
- 各自治体は支援金を基金化し、公共交通関連の予算に当てる
- 地域公共交通確保維持事業（幹線補助、フィーダー補助）を活用

モード転換の効果

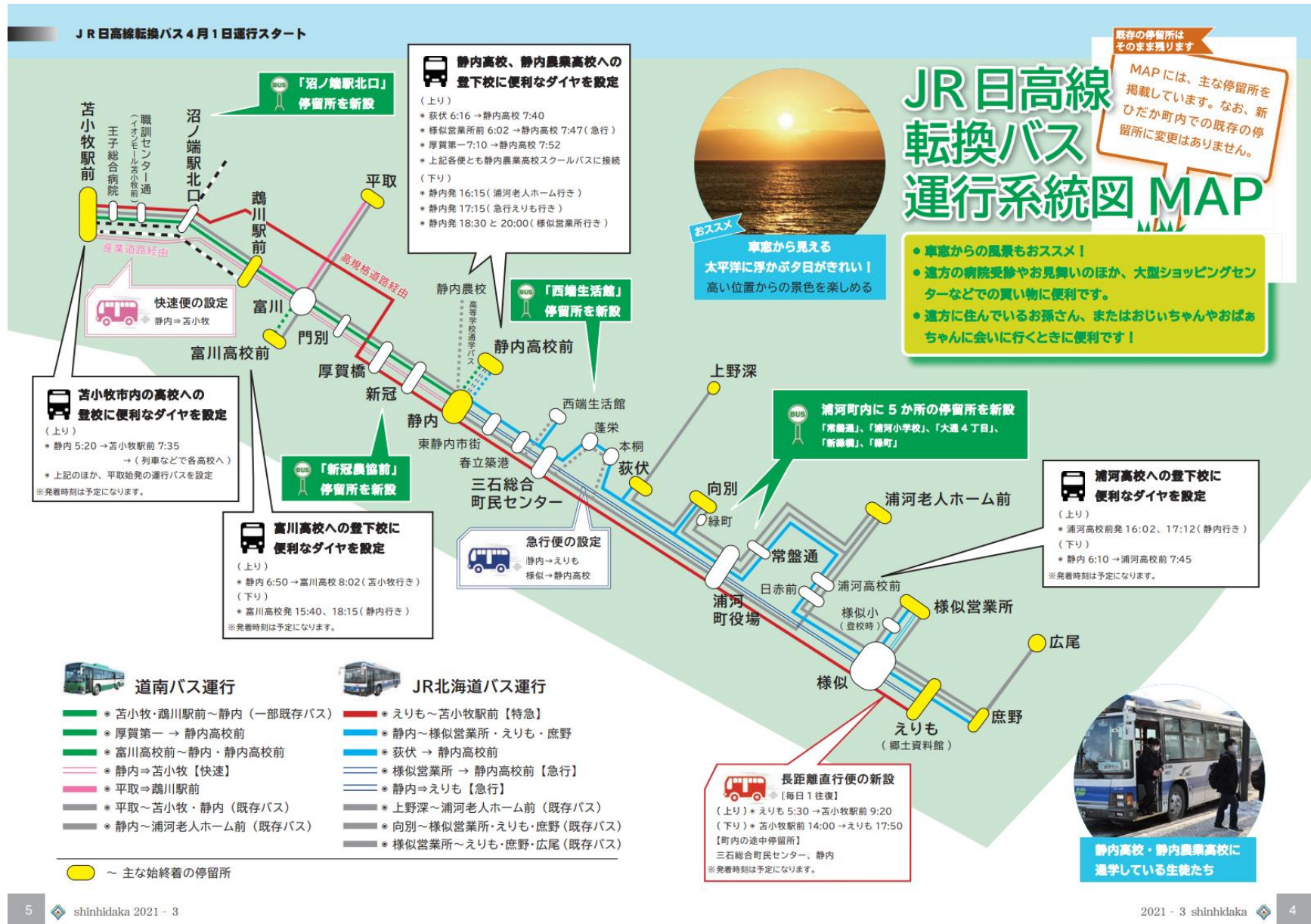
【定量的な効果】

- 鉄道と比べ赤字を低減（鉄道▲11億円→バス▲1億円 ※転換時の見込み）

【定性的な効果】

- 本数増加、バス停の増加等を背景に、バス利用者からは利便性向上を評価する声が寄せられるなど、鉄道以上の利便性を実現
- 「通学生」向けには、登校バス・下校バスの新設や通学定期券給付事業の継続を実施。その他日常利用向けには、高齢者や買物利用者のニーズに応えるため、低床バスの導入や高齢者福祉バス券の共通化、停留所の新規増設などを実施
- 出張者や大規模な病院への通院需要などに対応するため、苫小牧～えりも間の特急バスを別途運行。乗継が不要かつ、所要時間も鉄道とほぼ同等であり、鉄道廃線による不便を利用者が被らないよう工夫

事業構造および施策の詳細



取組類型	鉄道からのモード転換事例 BRT化	取組時期	2018年～
線区名	JR九州 日田彦山線 添田駅～夜明駅（29.2km）	輸送密度	299人/日（2017年度）

取組概要	
<ul style="list-style-type: none"> 2017年の九州北部豪雨で被災した添田～夜明間は、鉄道での復旧を断念し、<u>BRT（バス高速輸送システム）「BRTひこぼしライン」</u>として運行を開始した BRT化により、旧鉄道敷を活用した<u>専用道の整備</u>や、<u>駅数の大幅な増加</u>、<u>運行本数の増加</u>などを行い、利便性の向上と沿線地域の活性化を目指している <u>「ひと、地域、みらいにやさしい」をコンセプト</u>に、地域に密着した交通機関として、水素エネルギーを活用したFC小型バスの実証運転など、<u>環境に配慮した持続可能な交通システムの実現</u>にも取り組む 	

事業構造の変更内容											
<p>変更前</p> <table> <tr> <td>運行</td><td>JR九州</td></tr> <tr> <td>土地・施設</td><td>JR九州</td></tr> </table> <p>主要な問題点</p> <ul style="list-style-type: none"> コストを上回る収支を得られず、赤字を計上（収支：▲2.6億円/年） ご利用が減少傾向にあり、鉄道の大量輸送特性を発揮できていない（平均通過人員：1987年度比で▲80%） 	運行	JR九州	土地・施設	JR九州	<p>変更後</p> <table> <tr> <td>運行</td><td>事業主体：JR九州 運行主体：JR九州バス</td></tr> <tr> <td>土地・施設（BRT関連）</td><td>JR九州</td></tr> <tr> <td>土地・施設（一般道のみ）</td><td>国・自治体</td></tr> </table> <p>構造選択の企図・理由</p> <ul style="list-style-type: none"> JR九州の設備維持費の負担が軽減されることで、収益性の改善が見込まれたため 継続的な運行の確保に向けて取り組むことについて、JR九州及び沿線自治体間で合意したため 	運行	事業主体：JR九州 運行主体：JR九州バス	土地・施設（BRT関連）	JR九州	土地・施設（一般道のみ）	国・自治体
運行	JR九州										
土地・施設	JR九州										
運行	事業主体：JR九州 運行主体：JR九州バス										
土地・施設（BRT関連）	JR九州										
土地・施設（一般道のみ）	国・自治体										

費用負担の考え方
<ul style="list-style-type: none"> BRTの運行費は、JR九州が負担 バス車両や駅・停留所の維持費は、JR九州が負担 一般道路区間の維持費は、国・自治体が負担 BRT専用道区間の維持費は、JR九州が負担
モード転換の効果
<p>【定量的な効果】</p> <ul style="list-style-type: none"> 鉄道から自動車交通（BRT）に転換することにより、運営費が削減され赤字が縮小（鉄道▲2.6億円→▲バス1.6億円 ※転換時の見込み） <p>【定性的な効果】</p> <ul style="list-style-type: none"> 運行本数が増え、鉄道時代よりもフリークエンシーが向上した BRT専用道を整備することにより、速達性を確保した ロータリー整備や路線バス乗り入れなどにより、添田駅の交通結節点としての機能が高まった 路線が重複する添田町のコミュニティバスの再編が行われた 居住地や高校等の近辺を中心にバス停留所を設置し、地域住民のBRTへのアクセス性を向上させた

出所）JR東日本のプレスリリースほか公開情報より作成

★ 開業区間

日田彦山線 添田駅～夜明・日田駅(約 40km)

※専用道区間は彦山駅～宝珠山駅(約 14km)

★ ポスターイメージ



※駅名を 枠で囲んだ駅は、「平成29年7月九州北部豪雨」被災前の鉄道駅です(添田駅、夜明駅、光岡駅、日田駅を除く)

取組類型

鉄道からのモード転換事例 | バス（定時定路線、デマンド）

取組時期

2022年～

線区名

JR東日本 津軽線 蟹田～三厩（28.8km）

輸送密度

98人/日（2021年度）

取組概要

- 2022年の大雨で被災した路線について、本格的な復旧方法としてバス転換で合意した
- 利用ニーズに合わせて、定時定路線バス、乗合タクシー（定時定路線）、乗合タクシー（デマンド）を組み合わせた交通体系に転換
- 既存町営バスを含む交通全体の課題に対処する運営方法として、JR東日本と地元2町が共同出資するNPO法人が、地域公共交通全体の運営を担うことを検討している
 - JR東日本は、当該NPOに33億円（運行経費18年分）の拠出を予定している

事業構造の変更内容

変更前

運行

JR東日本

土地・施設

JR東日本

主要な問題点

- 利用が少なく、多額の赤字を計上（▲5.9億円/年、営業係数8,582円）

変更後

運行

事業主体：NPO
運行主体：
NPO+外部事業者

バス保有

協議中

構造選択の企図・理由

- 既存町営バスと津軽線の代替交通を一体的に運営することで、地域公共交通全体の持続可能性を向上

費用負担の考え方

- 津軽線の代替交通相当は、18年分の運行経費をJR東日本がNPOへの出資金として拠出
- 既存町営バス相当は、自治体が拠出と推察されるが詳細は協議中

モード転換の効果

【定量的な効果】

- 鉄道から自動車交通に転換することにより、運営費が削減され赤字が縮小（鉄道▲5.9億円→▲バス約2億円 ※転換時の見込み）

【定性的な効果】

- 朝夕は定時定路線バスで通学向けの輸送力を確保しつつ、日中は乗合タクシーでルートや時間の柔軟性を向上
- 有名観光地である龍飛崎まで直通の便を設けることで、観光客の利便性が向上
- NPO法人が津軽線の代替交通と既存町営バスを一体的に運営することで、運営の効率化や、乗継の改善が期待される

取組類型	鉄道からのモード転換事例 バス（定時定路線）	取組時期	2016年～
線区名	JR北海道 留萌本線（留萌～深川）（50.1km）	輸送密度	183人/日（2015年度）

取組概要

- 利用者の減少と多額の赤字を背景に、段階的に鉄道からバスへのモード転換が進められた
 - 沿線自治体、JR 北海道、関係交通事業者等の協議の結果、既存のバス路線である留萌旭川線に加え、2023年 4 月から、新しい代替交通としてデマンドタクシー(留萌～深川間)の運行を開始した
 - デマンドタクシーは、早朝・夜間における通学や都市部での滞在時間確保に対応するなど、利用者のニーズに合わせた柔軟な運行形態を導入した
 - 留萌管内と旭川市を結ぶ高規格道路経由の速達バス「沿岸特急あさひかわ号」を新設し、広域移動の利便性を向上させた

事業構造の変更内容

変更前

運行	JR北海道
車両保有	
鉄道施設保有	
土地保有	

主要な問題点

- 利用者が減少する中で、JR北海道単独での維持が困難となった

変更後

運行	沿岸バス、道北バス、中央バスが留萌～深川間の路線バス運行	小鳩交通が留萌～深川間のデマンドタクシー運行
車両保有		

構造選択の企図・理由

- 利用ニーズに合わせて路線バスとデマンドタクシーの選択が可能
- 速達バスの新設により広域の通院・買い物等の利便性が向上

費用負担の考え方

- JR北海道が路線維持のための18年間分の費用負担やバス購入等の初期投資支援を行う。また、一部廃止から全線廃止まで3年間の運行費用、折り返し設備の整備費を全額負担する
- デマンドタクシー運行に対する支援を実施する
- 1自治体あたり約7,000万円のまちづくり支援を行う

モード転換の効果

【定量的な効果】

- 年間数億円規模の営業損失や、将来的な鉄道施設の更新費用（約30億円）が軽減
- 留萌～旭川間は、速達バス「沿岸特急あさひかわ号」により、所要時間が15～30分短縮され、約1時間25分で移動可能

【定性的な効果】

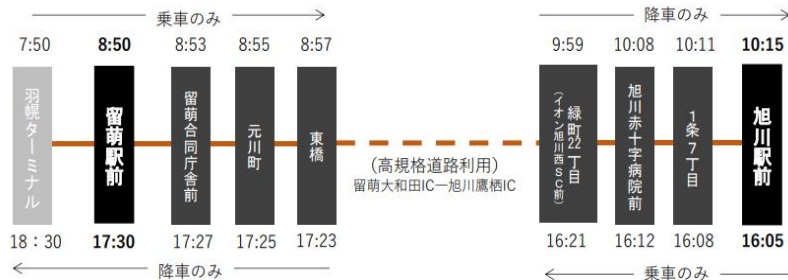
- デマンドタクシーの導入により、高齢者や交通弱者の利便性が向上
- 高速バスの導入により、留萌管内と旭川市などの都市圏とのアクセスが改善され、通院や買い物、観光など広域的な交流が促進

出所）JR北海道の「留萌線（石狩沼田・留萌間）バス転換後の新しい交通体系について」ほか公開情報より作成

事業構造および施策の詳細

■広域の通院や買い物等の利便を向上（3年間の実証運行）

旭川への速達性を高めるため、新たな交通体系として、高規格道路を経由し旭川へ直接乗り入れできる「沿岸特急あさひかわ号」を運行します。（留萌・旭川間 1時間25分）

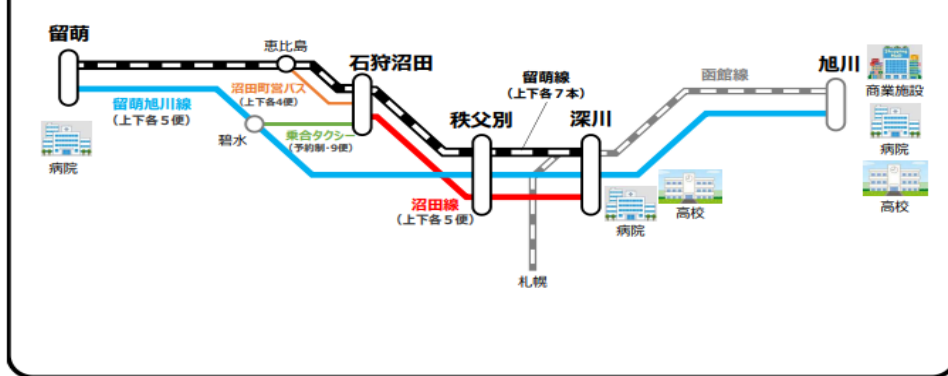


●運行内容

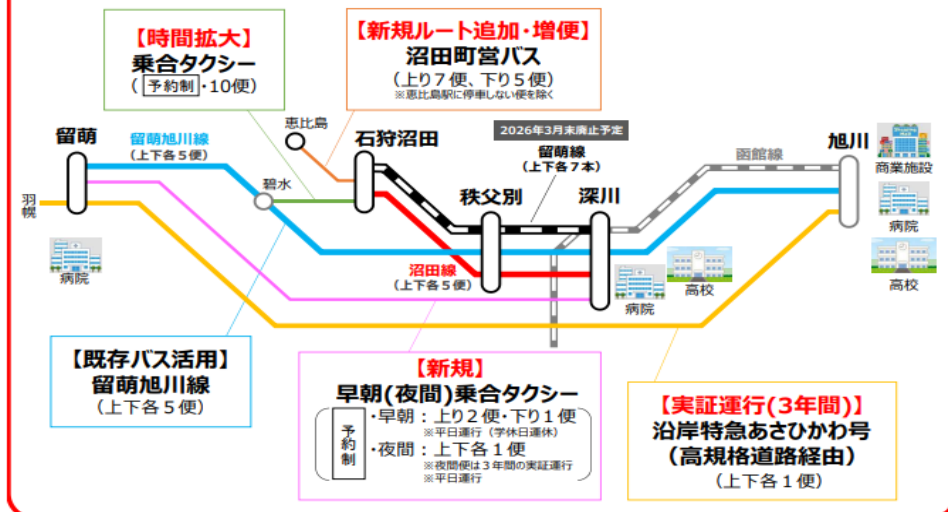
- ・運行形態 乗合バス（路線定期運行）
- ・運行日 毎日運転
- ・座席 定員制自由席
- ・乗車制限 「留萌管内のみ」「旭川市内のみ」の乗降は不可
- ・問合せ 沿岸バス 0164-42-1701



現 状



新しい交通体系（2023年4月以降）

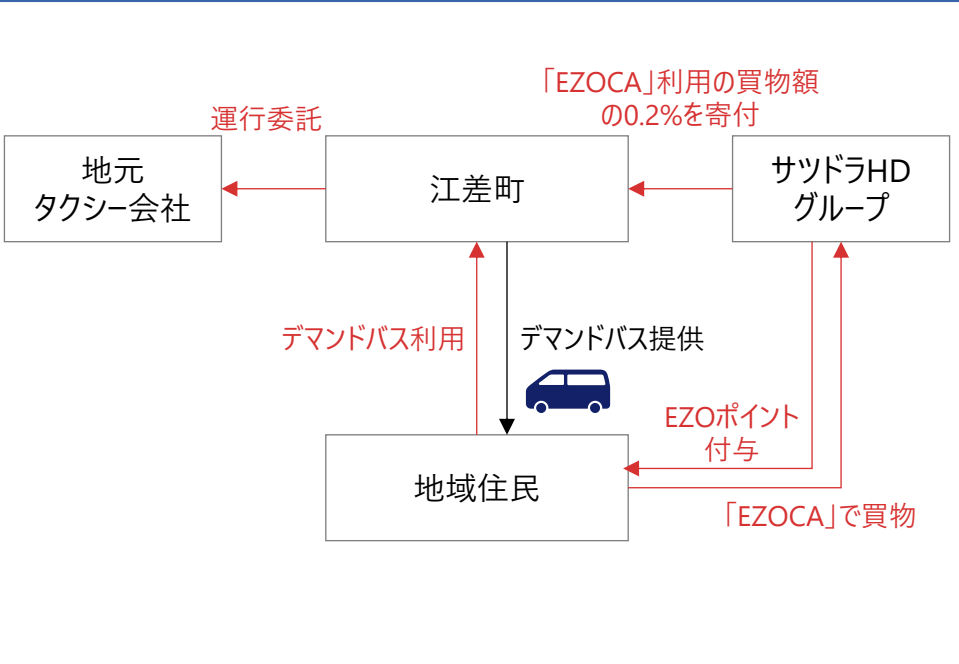


取組類型	その他、公共交通とまちづくり・観光の連携を図った事例 デマンドバス、ライドシェア×小売店	取組時期	2020年～
線区名	北海道江差町、小清水町	輸送密度	—

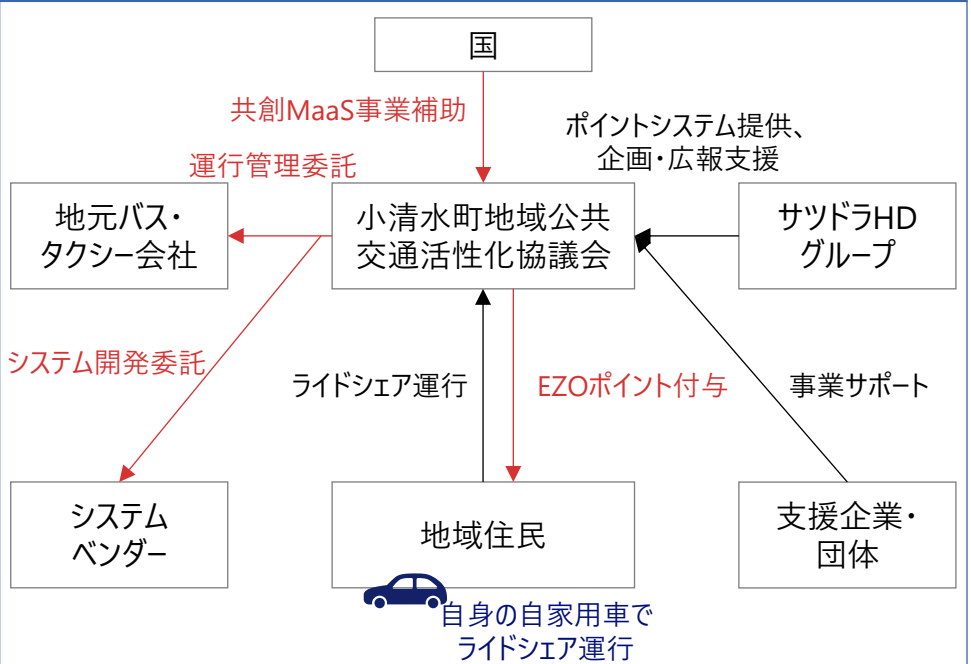
取組概要

- 北海道を拠点とするドラッグストアチェーンであるサツドラホールディングス株は、道内の複数自治体とまちづくりの包括連携協定を締結し、店舗運営にとどまらず、住民の足の確保など、持続可能なまちづくりに参画している
- 江差町では、グループ会社が発行する共通ポイントカード「EZOCA」と連携し、店舗での買物代金の一部が町へ還元され、デマンドバスの運営資金に充当される「収益還元モデル」の実証を実施。最終的に運営体制を変更の上で2024年に社会実装した
- 小清水町では、「EZOCA」のポイント（EZOポイント）をインセンティブとした公共型ライドシェアの実証を支援した

事業構造（江差町）



事業構造（小清水町）



出所）JR北海道の「留萌線（石狩沼田・留萌間）バス転換後の新しい交通体系について」ほか公開情報より作成

2021～2023年度の事業構造

- 以下のサイクルが回る「収益還元モデル」を実証した
 - ① サツドラHDが運営主体となってデマンドバスを導入することで、クルマの運転が難しい人でも地元の商店を訪問しやすくする
 - ② 結果的に、自社施設への来店頻度・客単価が向上する
 - ③ 事業者収益の一部をデマンドバスの運行経費として還元する
- 2024年度以降は、運営主体を江差町に移管し、サツドラHDは「EZOCA」利用の売上高の0.2%を町に寄付する方式に変更

《収益循環モデルスキーム》



取組類型

公共交通とまちづくり・観光との連携 | 駅と地域まちづくりの連携

取組時期

2018年～

地域名

千葉県鴨川市（JR内房線・江見駅）

連携先分野

公共施設（郵便局）

取組概要

- 2018年、[JR東日本と日本郵便](#)は、両社のネットワークを活用して地域・社会の活性化を進める協定を締結した
- 2020年、無人駅となっていたJR東日本内房線の江見駅において、[駅と一体となった郵便局舎を新たに建設](#)（駅から約70メートルの距離にあった江見郵便局を移設）し、駅窓口業務の一体的な運営を開始した
- [「江見駅郵便局」](#)では、平日9:00～16:00に駅窓口業務を実施し、通常の有人駅と同様に、普通乗車券・定期券・Suicaなどの発売や、精算、運賃の案内などの対応が可能となった。通常の駅業務は局員が対応し、事故や遅延時には近隣の駅員が駆けつける

取組イメージ



費用負担の考え方

- 新駅舎建設費用：日本郵便
- 駅業務の運営費用：JR東日本（日本郵便へ業務委託費を支払）

取組の効果

【定量的な効果】（計画含む）

- 2023年3月にJR東日本・日本郵便の合同イベント「鉄道×郵便フェスティバルin江見」を開催し、約700名の来場者を記録した

【定性的な効果】（計画含む）

- 利用が少なく無人駅となっていた江見駅が、再度有人駅と同等の出札機能を提供するようになった
- 利用者からは「駅に人がいて安心だ」との声が挙がっている

2023年3月「鉄道×郵便フェスティバルin江見」の様子



鉄道ファン向けコンテンツ（発車ベル体験、ゲーム連携）



郵便ファン向けコンテンツ（限定消印）



取組類型

公共交通とまちづくり・観光との連携 | 駅と地域まちづくりの連携

取組時期

2023年～

地域名

宮崎県日南市（JR日南線・北郷駅）

連携先分野

公共施設（道の駅）

取組概要

- 日南市が宮崎県19番目の道の駅として、2023年に単独で整備した。
日南市の「北の玄関口」として、東九州自動車道IC、JR日南線 北郷駅から約5分という好立地に設置した
- 道の駅内にバス停を新設することで、地域交通の結節点として機能するほか、EV充電設備も設置するなど、多様な交通手段での訪問が可能となっている
- 地域の特産品を売り出す物販スペースや、障がいや年齢問わず楽しめる九州最大級のインクルーシブ遊具の設置等、
住民と観光客双方にとって魅力あるコンテンツを盛り込んでいる

取組イメージ



費用負担の考え方

- 道の駅建設費用：日南市（約10～11億円 ※解体費込み）

取組の効果

【定量的な効果】（計画含む）

- 2023年10月のオープン後、7カ月で約25万人の来場者数を記録し、初年来場者目標22万人を大幅に上回った
- 来客数は1日あたり約350人で、GW等観光客が多い時期には1日あたり3,000～4,000人を記録

【定性的な効果】（計画含む）

- 運営受託者は、地元企業による合併企業「グロウ商店」が担い、産業振興や雇用拡大に貢献

「道の駅きたごう」のコンテンツ



地域の食をテーマにしたイベント等の開催



地域交流イベント等の開催



観光地の情報等を提供



地域の特産品等を販売



九州最大級のインクルーシブ遊具やレジャーを完備



取組類型

公共交通とまちづくり・観光との連携 | 複数の公共交通の統合

取組時期

2021年～

地域名

群馬県東吾妻町

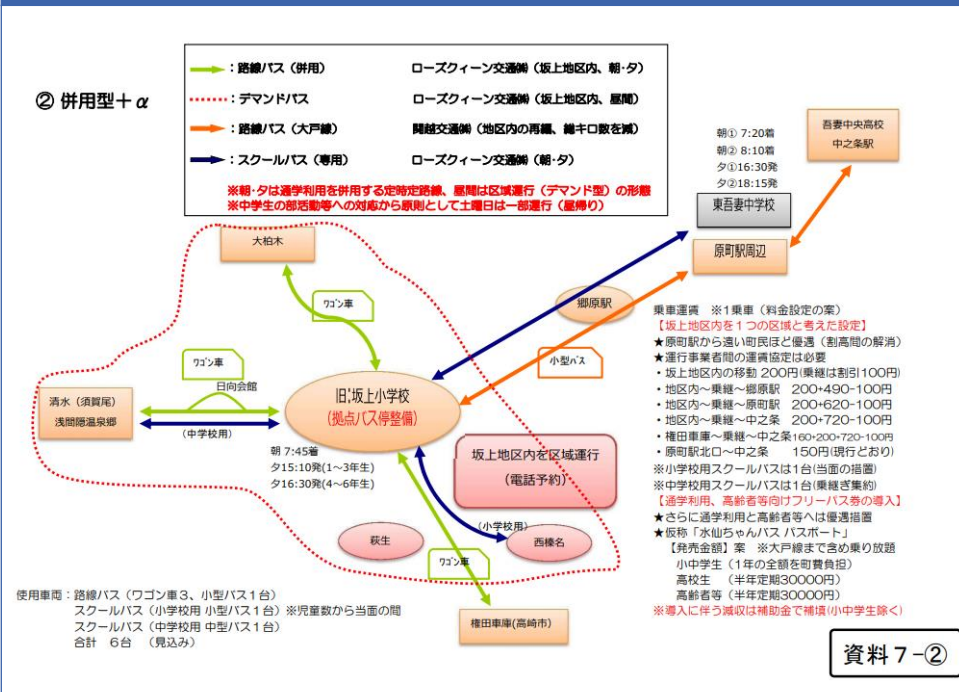
連携先分野

教育（スクールバスとの連携）

取組概要

- 東吾妻町（坂上地区）では、終日運行の路線バスを幹線輸送部分に短縮し、末端区間では朝夕に中学生スクールバスと路線バスを混乗化、日中には地区内デマンドバスを運行することで、地域住民の多様なニーズに従来より安価な費用で対応している
- スクールバス、路線バス、デマンドバスの一部車両を共通化し、車両台数を8台から6台に削減し、運行の効率化とコスト削減を図る
- 町内全域を対象としてスクールバスと地域内交通（デマンド型運行）を導入することにより、誰もがアクセスしやすく利便性の高い公共交通網への再編を目指す

取組イメージ



費用負担の考え方

- 路線バス (相当部分):
東吾妻町の補助金、国の特別交付税、高崎市の補助金
- スクールバス (相当部分):
国の普通交付税、国庫補助金、東吾妻町の補助金

取組の効果

【定量的な効果】(計画含む)

- 車両の共通化に伴う車両台数の削減 (8台→6台)
- 車両の維持管理費や燃料費などの運行コストの低減、町の実質負担額の削減 (▲33%)

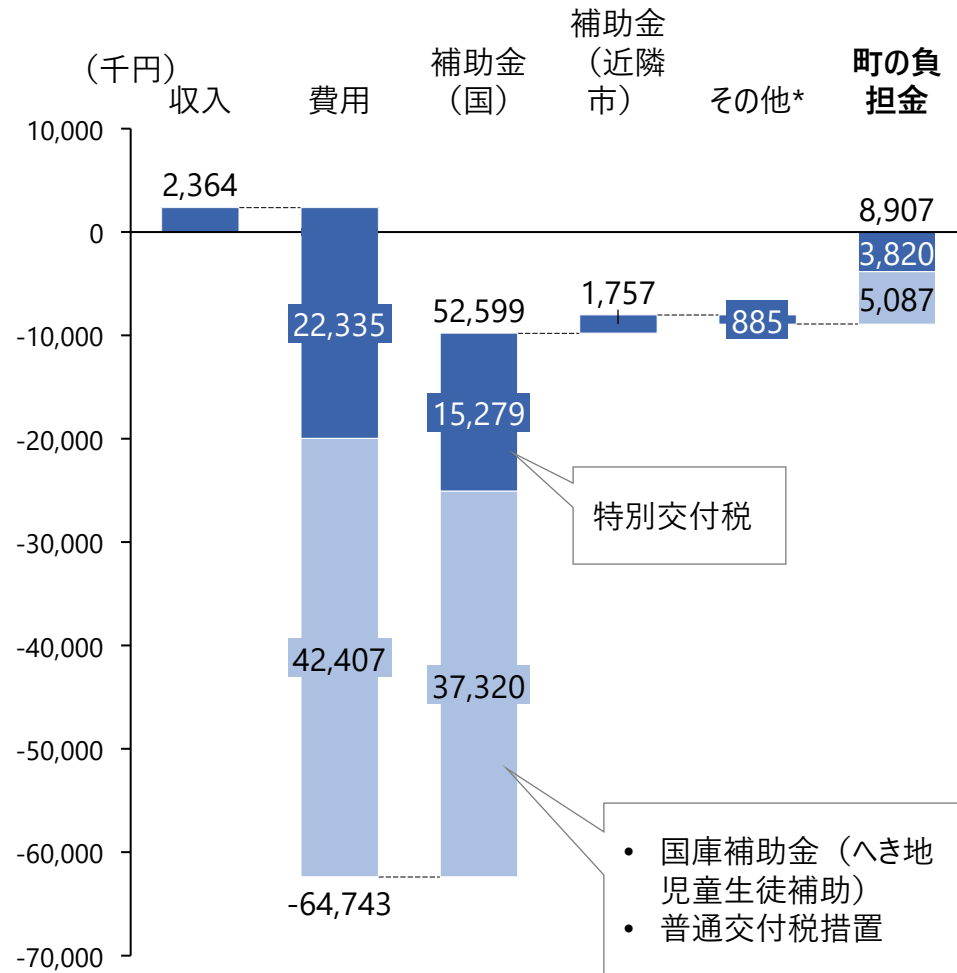
【定性的な効果】(計画含む)

- デマンドバスの導入で、これまで公共交通が利用しにくかった地域や時間帯の移動が容易になった

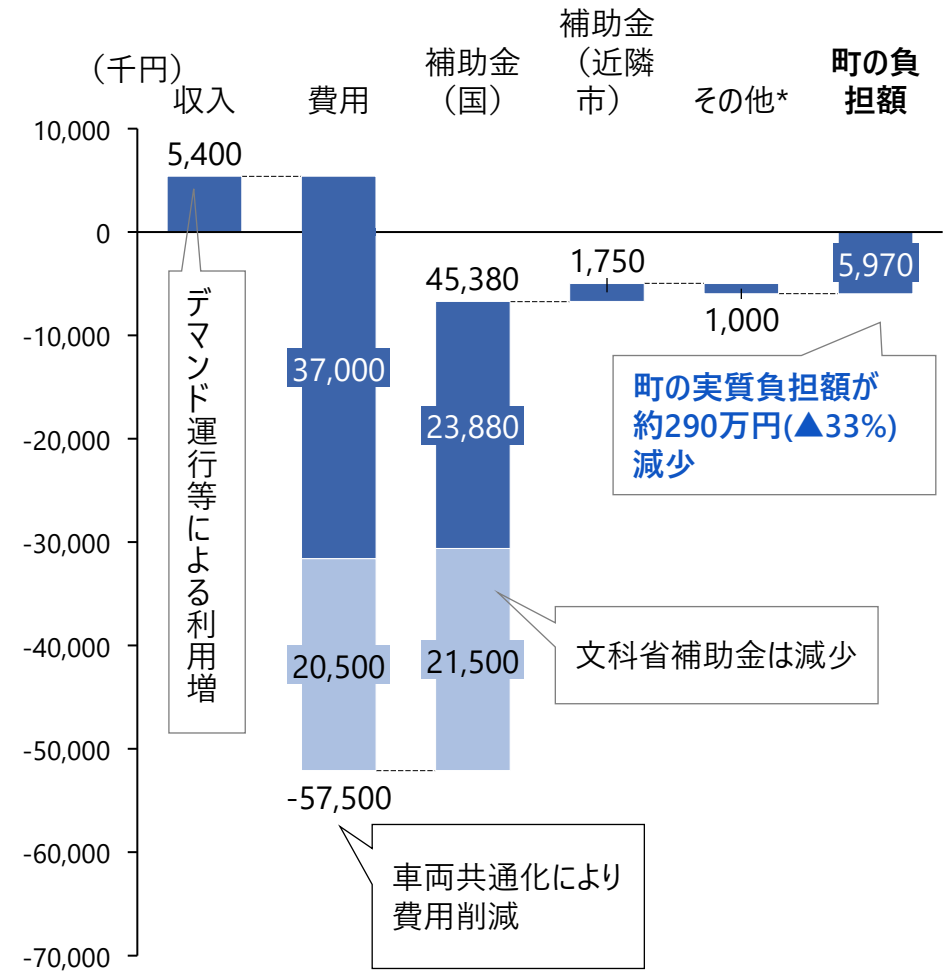
費用負担の詳細

取組前の年間運営費（2018年度実績）

■ 路線バス ■ スクールバス



取組後の年間運営費（検討時試算）



*公開資料には明記されていないが、受託事業者の利益相当分等と考えられる
出所) 東吾妻町地域公共交通活性化協議会資料より作成

費用負担の詳細

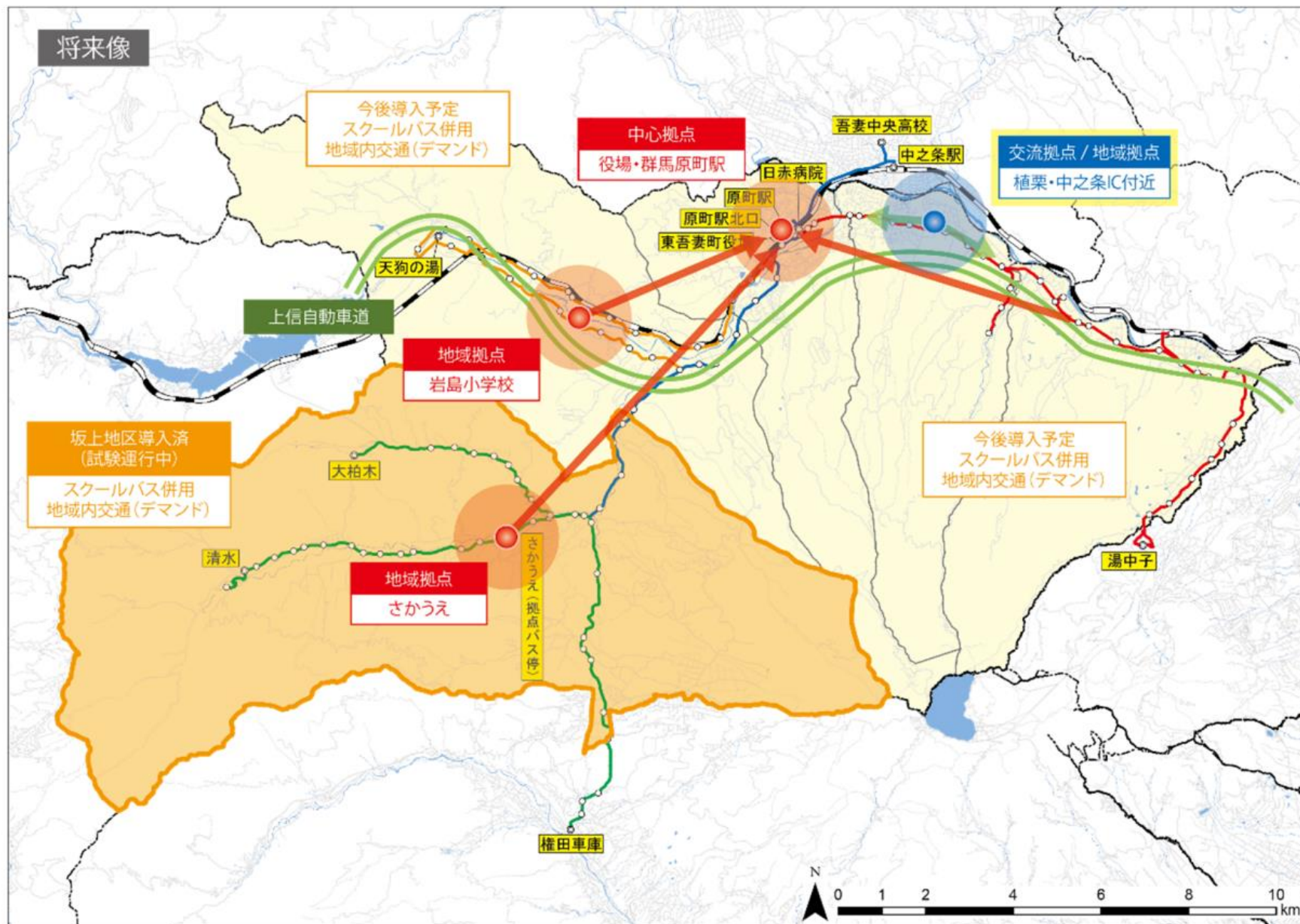
スクールバス、
路線バス並行

【採用案】
スクールバス、
路線バス混乗
+デマンドバス

スクールバス
廃止、路線バス一
本化

(将来推計等)	平成30年度実績(概要)	① 従来踏襲型	② 併用型+α	③ 交通資源活用型
<p>①～③パターンごと直近実績を基に利用想定を試算し、収支等シュミレーションを行った。 利用想定は、児童生徒や高齢者の推計値等を踏まえて試算した。</p> <p>※年間運行日数は①以外は296日で試算 ※5年後の推計〔令和7(2025)年度〕</p> <ul style="list-style-type: none"> 坂上小学(児童数) 32人 中学校(坂上地区生徒数) 22人 高齢者(坂上地区65歳以上) 1,175人 	<p>【バス利用者】</p> <ul style="list-style-type: none"> 権田大柏木線 1,910 人/年 大戸線 4,738 人/年 坂上小学 43 人 中学校(坂上) 45 人 <p>【路線バスの経常収入】</p> <ul style="list-style-type: none"> 権田大柏木線 573,087 円 大戸線 1,791,300 円 <p>【路線バスの経常費用】</p> <ul style="list-style-type: none"> 権田大柏木線 12,758,711 円 大戸線 9,576,708 円 	<p>【利用想定】</p> <p>1,900人(横ばい) 4,700人(横ばい) 31人(▲28%) 22人(▲51%)</p> <p>【収入見込み】</p> <p>570,000円(横ばい) 1,790,000円(横ばい)</p> <p>【支出見込み】</p> <p>12,760,000円(横ばい) 9,580,000円(横ばい)</p>	<p>【利用想定】</p> <p>30,000人(児童生徒含む) 8,000人(1.7倍) ※朝夕は通学併用の運行 ※昼間はデマンド運行(地区内)</p> <p>【収入見込み】</p> <p>1,600,000円(児童生徒分除く) 3,800,000円</p> <p>【支出見込み】</p> <p>23,000,000円(併用分の増) 14,000,000円(見直し有)</p>	<p>【利用想定】</p> <p>13,000人(児童生徒含む) 23,000人(児童生徒含む) ※朝夕は通学重視で増便運行 ※昼間は車両増で増便運行</p> <p>【収入見込み】</p> <p>1,000,000円(児童生徒分除く) 3,100,000円(児童生徒分除く)</p> <p>【支出見込み】</p> <p>24,000,000円(約2倍) 20,000,000円(約2倍)</p>
<p>【路線バス】 予算等の内訳(試算)</p> <p>運行費補助金(年間赤字補填額)</p> <ul style="list-style-type: none"> うち群馬県の補助金 うち高崎市の負担金(権田大柏木線) <p>町費負担額 ①</p> <p>特別交付税措置(①×80%)</p> <p>町の実質負担額 ②</p>	<p>【権田大柏木線・大戸線】 ※年間運行日数は247日</p> <p>収支率基準で適用外 0 円</p> <p>協定に基づく負担 1,756,880 円</p> <p>赤字負担の80% 15,279,000 円</p> <p>3,820,208 円</p>	<p>【従来どおり】 車両3台(2路線)を維持</p> <p>20,860,000円</p> <p>0円</p> <p>1,750,000円</p> <p>19,110,000円</p> <p>15,288,000円</p> <p>3,822,000円</p>	<p>【スクールバスと併用+α】 3台(併用分)+1台(大戸線)</p> <p>31,600,000円(約1.5倍)</p> <p>0円(見込み)</p> <p>1,750,000円(見込み)</p> <p>29,850,000円(約1.6倍)</p> <p>23,880,000円(約1.6倍)</p> <p>5,970,000円(約1.6倍)</p>	<p>【路線バスに一本化】 車両5台(2路線)に増</p> <p>39,900,000円(約1.9倍)</p> <p>0円(見込み)</p> <p>1,750,000円(見込み)</p> <p>38,150,000円(約2倍)</p> <p>30,520,000円(約2倍)</p> <p>7,630,000円(約2倍)</p>
<p>【スクールバス】 予算等の内訳(試算)</p> <p>運行業務委託料(年間支払い額)</p> <ul style="list-style-type: none"> うち国庫補助金(へき地児童生徒援助) 普通交付税措置(500万円/台) <p>町の実質負担額 ③</p> <p>※校外活動等に係る車両借上料は別途</p> <p>【1年間の町の実質負担額】 坂上地区における概算 (②+③)</p>	<p>【坂上小・東吾妻中への通学】 ※年間運行日数は296日</p> <p>42,407,134 円</p> <p>中学校統合後5年間 12,320,000 円</p> <p>契約締結に応じて 25,000,000 円</p> <p>5,087,134 円</p>	<p>【従来どおり】 車両5台(小2・中3)を維持</p> <p>42,000,000円</p> <p>0円(皆減)</p> <p>25,000,000円</p> <p>17,000,000円(約3.3倍)</p>	<p>【路線バスと連携】 2台(小1・中1)+3台(併用分)</p> <p>20,500,000円(▲51%)</p> <p>0円(皆減)</p> <p>25,000,000円(5台分)</p> <p>0円(措置内)</p> <p>※委託料のうち地区内併用分 3,500,000円(定期代)</p>	<p>【廃止】 車両0台</p> <p>※公費負担(児童生徒定期代)</p> <p>1,100,000円(小学生)</p> <p>5,900,000円(中学生)</p> <p>7,000,000円(町が負担)</p>
<p>(特記事項)</p>	<p>路線バスは平成30年4月から再編(高校統廃合の対応等)した運行</p>	<p>交通空白地の解消に伴う経費が別途必要</p>	<p>路線定期+デマンド型運行 拠点バス停の整備費は必要</p>	<p>交通空白地の解消と拠点バス停の整備費が別途必要</p>

取組の詳細（2022年度時点の計画）



※2022年度時点

出所)「東吾妻町地域公共交通計画」より作成

取組の詳細（2024年度時点の路線図・時刻表）

坂上地区 水仙ちゃんバスの乗降ポイントマップ

ご利用の際は、表面の「ご利用方法」をご確認ください。

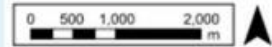
総合受付 ☎0279-26-3770

予約受付時間：午前8時～午後5時

（日曜・祝日・年末年始を除く）



凡例	<div>間越交通(株)運行(路線定期運行)</div> <div>ローズクィーン交通(株)運行</div> <div> <div>○</div> 拠点バス停(旧坂上小学の校庭) </div> <div> <div>●</div> デマンド型区域運行乗降ポイント </div> <div> <div>○</div> 路線定期運行の停留所(乗降ポイント) </div>
----	---



川原湯周辺へ接続しましたノ道の駅ハッふるさと館

※マップ上の黄色の乗降ポイントは、令和6年1月9日から利用できます。

須賀尾線(清水→さかうえ)		須賀尾線(さかうえ→清水)	
主な停留所	時刻表	主な停留所	時刻表
清水	6:44 7:29	さかうえ(拠点)	7:00 7:50
矢久	6:47 7:32	井天橋	7:02 7:52
関谷	6:48 7:33	山崎学園前	7:03 7:53
日向入口	6:50 7:35	日向入口	7:05 7:55
山崎学園前	6:52 7:37	関谷	7:07 7:57
井天橋	6:53 7:38	矢久	7:10 8:00
さかうえ(拠点)	6:55 7:40	清水	7:12 8:02

大戸線(さかうえ→西条中央高校)							乗車運賃(円)
主な停留所と運行時間	さかうえ	さかうえ	さかうえ	さかうえ	さかうえ	さかうえ	
さかうえ(拠点)	7:00	7:42	10:10	12:45	15:21	17:26	—
原町駅 着	7:18	8:00	10:28	13:03	15:39	17:44	590
原町駅 発	7:19	8:01	10:29	13:04	15:40	17:45	
日赤病院	7:20	8:02	10:30	13:05	15:41	17:46	
Aコープ裏	↓	10:32	13:07	15:43	17:48	↓	
原町駅北口	↓	8:04	10:36	↓	↓	17:52	690
中之島駅	↓	↓	13:24	16:00	↓	↓	
西条中央高校	8:19	↓	↓	↓	↓	↓	

※さかうえ(拠点)で乗車し、各停留所で降車した場合の運賃

大戸線下り(西条中央高校→さかうえ)							乗車運賃(円)
主な停留所と運行時間	さかうえ	さかうえ	さかうえ	さかうえ	さかうえ	さかうえ	
西条中央高校	13:30	16:10	18:10	↓	↓	↓	—
中之島駅	12:02	↓	14:20	↓	↓	↓	590
原町駅北口	8:40	↓	13:45	↓	16:25	18:25	
Aコープ裏	↓	12:18	13:48	14:36	16:28	18:27	
日赤病院	7:21	8:42	12:20	13:50	14:38	16:30	18:29
原町駅 着	7:23	8:44	12:22	13:52	14:40	16:32	18:31
原町駅 発	7:24	8:45	12:23	13:53	14:41	16:33	18:32
さかうえ(拠点)	7:42	9:03	12:41	14:15	14:59	16:51	18:50

大柏木線(川原湯温泉駅→さかうえ)		大柏木線(さかうえ→川原湯温泉駅)	
主な停留所	時刻表	主な停留所	時刻表
川原湯温泉駅	— 7:23	さかうえ(拠点)	7:05
大柏木	6:45 7:30	森田	7:07
経原	6:48 7:33	岩鼻	7:08
羽田	6:49 7:34	中井	7:09
鎌谷戸	6:50 7:35	鎌谷戸	7:10
中井	6:51 7:36	羽田	7:11
岩鼻	6:52 7:37	経原	7:12
森田	6:53 7:38	大柏木	7:15
さかうえ(拠点)	6:55 7:40	川原湯温泉駅	7:22

※上記は令和6年1月9日からの運行時刻です。

梅田萩生線(梅田車庫→さかうえ)		梅田萩生線(さかうえ→梅田車庫)	
主な停留所	時刻表	主な停留所	時刻表
梅田車庫	6:40 7:20	さかうえ(拠点)	6:55 7:50
相模入口	6:44 7:24	大戸宿	6:58 7:53
大沢峰	6:45 7:25	下田	7:02 7:57
分去	6:47 7:27	分去	7:03 7:58
萩生	6:47 7:27	大沢峰	7:05 8:00
下田	6:48 7:28	相模入口	7:06 8:01
大戸宿	6:52 7:32	長井	7:09 8:04
さかうえ(拠点)	6:55 7:40	梅田車庫	7:10 8:05

この地図の作成に当たっては、基盤地図情報を使用した。『測量法に基づく国土情報提供(使用)』R 2.0s 594

※2024年度時点

出所) 東吾妻町「東吾妻町さかうえ拠点バス停基本計画」より作成

取組類型

公共交通とまちづくり・観光との連携 | エリアマネジメント会社の設立

取組時期

2021年～

地域名

山口県長門市（長門湯本温泉）

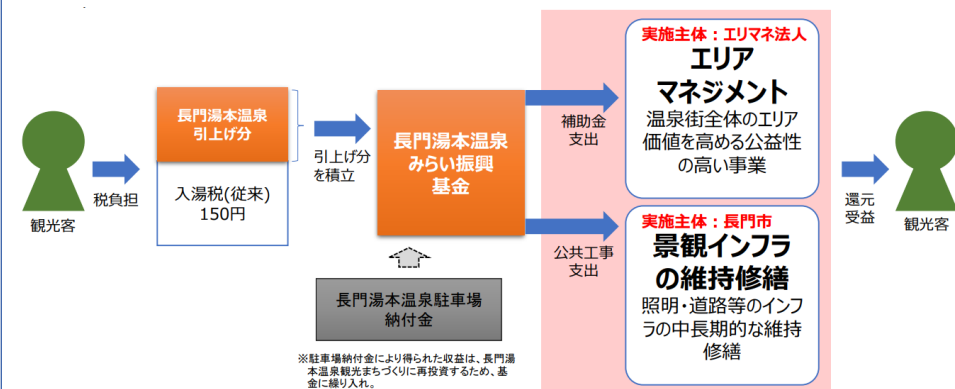
連携先分野

観光・まちづくり

取組概要

- 市と星野リゾートが共同で温泉街再生のマスタープランを策定し、宿泊施設の建設だけでなく、「温泉街全体のリノベーション」を実施
- 長門市は、入湯税の引上げ分および駐車場納付金を原資とする「長門湯本温泉みらい振興基金」を設立。当該補助金を受けて、まちづくり会社「長門湯本まち株式会社」が、誘客施策の企画・運営などエリアマネジメントを担う
- 過度なマイカー依存とならないよう、「そぞろ歩き」を前提としたまちづくりを実施し、中心部からやや外れた地点に大規模駐車場を設置
- こうした取組によって入込観光客数が回復するとともに、新山口駅からの乗合タクシーや、博多駅からの高速バスが運行を開始し、交通アクセスが改善された
- 民都機構と山口銀行等は、「長門湯本温泉まちづくりファンド」を設立し、観光施設の整備・運営など、民間まちづくり事業を資金面で支援

取組イメージ（エリアマネジメント）



費用負担の考え方

- 湯本エリアにおける入湯税の引上げ分と、温泉駐車場の納付金を「長門湯本温泉みらい振興基金」に繰入。当該基金から、エリアマネジメント法人が行う公益性の高い事業に対して、補助金として支出。
- また、基金の一部を中長期的な景観インフラ等の維持修繕のために充てるため、積立を行う。これにより、湯本エリアへの再投資を実現するとともに、基金運用を通じて、入湯税引上げ分の使途の限定・透明化を図る。

取組の効果

【定量的な効果】（計画含む）

- 湯本地区の入込観光客数の増加
（コロナ前の2019年：54万人→2024年：69万人）
- 長門市の入湯税収入の拡大
（2019年度：3,500万円→2022年度：5,900万円）

【定性的な効果】（計画含む）

- 新山口駅からの乗合タクシー、博多駅からの高速バスなど、新たな公共交通が運行を開始
- 「そぞろ歩き」をはじめとする体験価値向上により、リピーター客が増加

出所）長門湯本温泉まち株式会社「官民金連携による温泉街の再生を通じた自律的好循環の形成」等公開情報より作成

長門湯本温泉 モデル



長門湯本温泉（長門市湯本地区）の入込観光客数推移



出所) 長門湯本温泉まち株式会社「官民金連携による温泉街の再生を通じた自律的好循環の形成」、
三井不動産「長門湯本の行政と事業者は、なぜ再生に向けて「公民連携」を実現できた?」、長門市「観光動態調査」より作成

長門湯本温泉まちづくりファンドの組成

MLIT

資料2

長門湯本温泉まちづくりファンド投資有限責任組合

山口銀行は、長門市との間で「地方創生に係る包括連携協定」を締結。同社グループで「長門湯本温泉事業者オーディション」を企画・運営するなど、長門湯本温泉観光まちづくりの推進に積極的に取り組んでいる。当ファンドはこれらの活動と連携し、民間まちづくり事業を支援する。

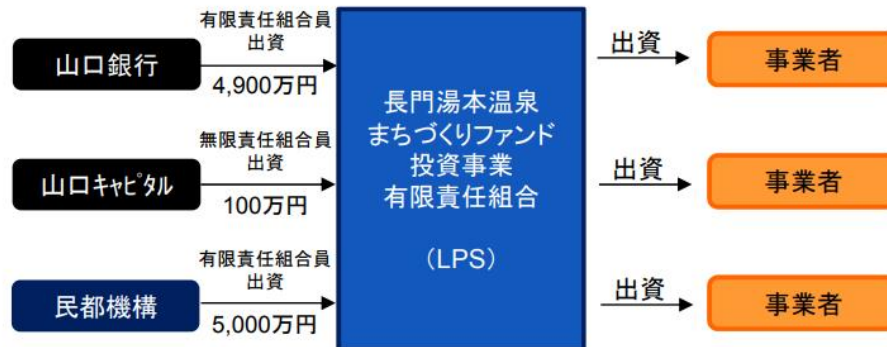
※長門湯本温泉事業者オーディション：
地方創生コンサルタント業務を行うYMFG ZONEプランニングが企画・運営。「癒やされ方改革」のコンセプトの下、長門湯本温泉エリアで新たな事業展開の意欲を持つ事業者を募り、協力者のアドバイスを受けながら、各自の事業プランのブラッシュアップを図り、事業化を目指していくもの。

- ファンド総額： 10,000万円
(山口銀行：4,900万円、山口キャピタル：100万円、民都機構：5,000万円)
- 対象エリア： 湯本地区、^{ちんげん}門前地区、^{そのせ}三ノ瀬地区からなる長門湯本温泉エリア
- 地域の課題： かつては情緒ある温泉街が広がり、商店での買い物やまち歩きを楽しむ観光客も多かったが、商店の数も減少し、現在では閑散とした温泉街となっている。
- 対象事業： 入浴施設、宿泊施設、飲食施設、物販施設等を整備・運営することで、新たな魅力を創出し観光客の満足度を向上させるなどして、地域の課題解決に資する民間まちづくり事業

【イメージ】

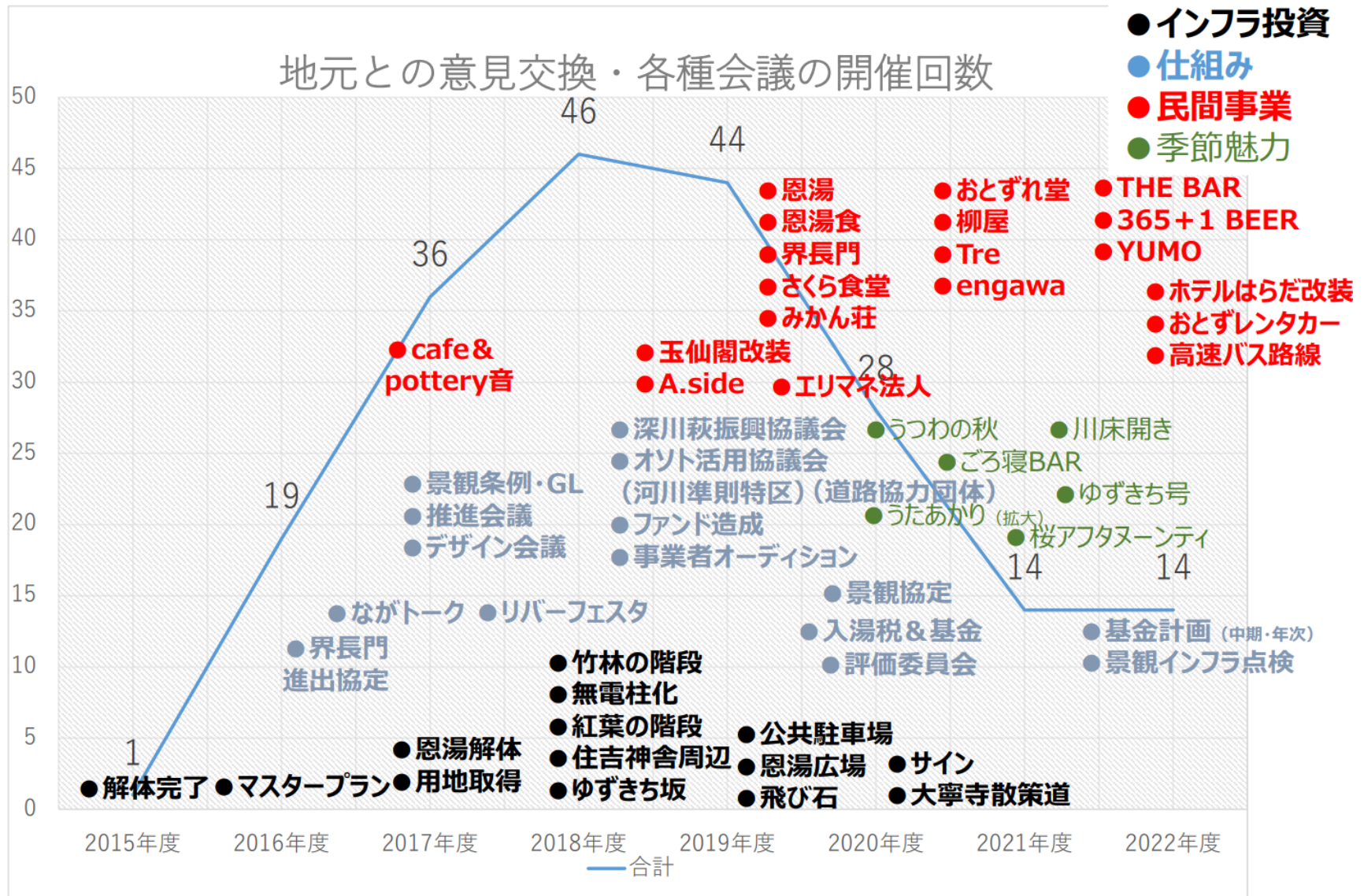


【スキーム】



プロジェクトの推移【インフラ投資 + 仕組み + 民間事業】

54



取組類型

公共交通とまちづくり・観光との連携 | 観光周遊ルートの設定

取組時期

2014年～

地域名

富山県南砺市（JR城端線）

連携先分野

観光

取組概要

- ・ 一大観光地である五箇山へのアクセス向上を目指して、2014年から新幹線や鉄道に接続する路線バス「世界遺産バス」を運行
- ・ 近隣の一大観光地である金沢市から足を伸ばしてもらうという発想のもと、「南砺金沢フリーパス」と「南砺金沢・世界遺産バスフリーパス」を提供している
- ・ さらに、金沢市内のホテルや観光案内所と連携し、宿泊客向けのバス割引乗車券や、宿泊と南砺の観光をセットにした宿泊プランを販売することで、金沢を拠点とした広域周遊観光を推進している。金沢のホテルにとっては、南砺市への日帰り旅行が加わることで、連泊につながるメリットがある

取組イメージ



費用負担の考え方

- － 南砺市:
観光・日常利用の足としての路線維持補助、バスに付帯する特典費用、プロモーション費用の一部負担
- － 観光関連団体・事業者:
金沢市などとの連携によるプロモーション費用の一部負担

取組の効果

【定量的な効果】（計画含む）

- － （入込観光客に関する目標は無し）
※2032年度までの10年間で、日帰り客の平均消費額をプラス約4,500円、宿泊客の平均消費額をプラス約13,000円増加させる数値目標を設定
- － 「世界遺産バス」の利用は、コロナ前は順調に増加

【定性的な効果】（計画含む）

- － 「金沢から公共交通で足を伸ばして南砺を訪問する」という観光スタイルの定着

フリーパスの設定イメージ



南砺金沢フリーパス

南砺金沢線バスの全区間で利用可

- 発行日より2日間有効
- 大人 1,600円 税込 [小人半額]



南砺金沢・世界遺産バスフリーパス

南砺金沢線バス及び世界遺産バスの全区間で利用可

- 発行日より3日間有効
- 大人 3,800円 税込 [小人半額]



「世界遺産バス」の利用状況

- 世界遺産バスの利用者は、コロナ前は右肩上がりであり、合掌造り集落という主要駅から離れたエリアにも関わらず、公共交通を利用した周遊観光の定着に一定程度貢献した

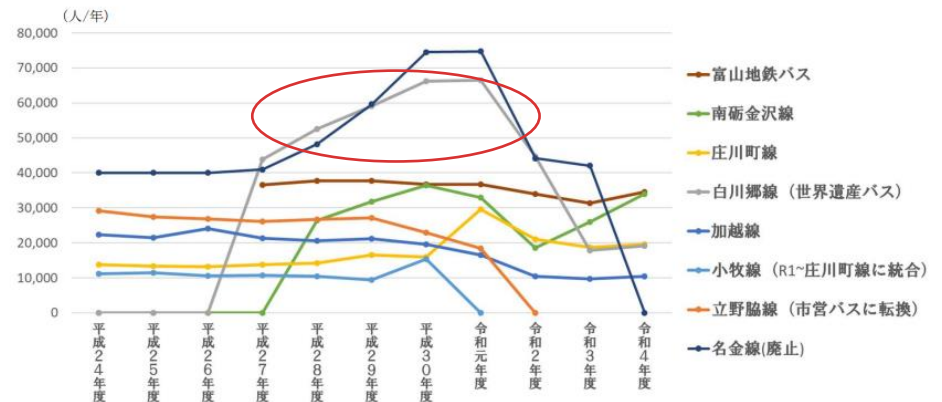


図-7 民間バス路線の乗車客数の推移

取組類型

公共交通とまちづくり・観光との連携 | インバウンド観光客の誘客

取組時期

2015年～

地域名

京都府京丹後市（京都丹後鉄道）

連携先分野

観光

取組概要

- 京都丹後鉄道（丹鉄）は、線路や車両、駅設備を北近畿タング鉄道(株)が保有し、列車の運行を WILLER TRAINS(株)が行う上下分離方式の形で、2015年4月1日より運行を開始した
- WILLERが中心となって設立された地域連携DMO「海の京都DMO」と連携し、観光列車の拡充、訪日外国人向けの特別企画乗車券「JR-WEST RAIL PASS」への参画、企画商品等の導入といった訪日外国人の誘客施策を推進するとともに、クレジットカード決済や多言語対応などのインバウンド受入環境整備も進める
- 2024年には鉄道事業再構築実施計画の再認定を受け、駅周辺への公共施設等の誘致など利便性改善の投資を行う予定である

取組イメージ



費用負担の考え方

- 基盤部分の維持修繕費用などに対して沿線自治体から補助金を投入
- 鉄道事業再構築実施計画における事業費合計267億円
 - 安全・安心で質の高い輸送サービスの提供(事業費262億円)
 - まちづくり・観光戦略との連携と利用促進(事業費2億円)
 - アクセス交通や駅施設の改善などによる利便性向上(事業費3億円)
 - これらの一部について社会資本整備総合交付金を活用する予定

取組の効果

【定量的な効果】（計画含む）

- 京都丹後鉄道の利用者数増加
（2023年度実績1,358千人／年→2034年度見込1,650千人／年）
- 「海の京都DMO」活動地域における旅行消費額の増加
（2023年目標43,700百万円→2026年目標51,655百万円）
※2023年実績は、コロナ影響により29,235百万円
- 外国人延べ宿泊者数の増加
（2023年目標235千人→2026年目標250千人）
※2023年実績は、コロナ影響により83千人

京都丹後鉄道の概要

1. 社名 **WILLER TRAINS株式会社**(第二種鉄道事業者)
通称は「**京都丹後鉄道**」
(第三種鉄道事業者は**北近畿タンゴ鉄道株式会社**)
2. 本社 京都府宮津市字鶴賀2065-4
3. 資本金 5千万円
4. 株主 WILLER(株)100%
5. 区間 宮福線(30.4km 単線電化)
宮津線(83.6km 単線非電化(宮津～天橋立間(4.4km):電化))
6. 沿革 大正13年:国鉄宮津線が舞鶴(現:西舞鶴)～宮津間で営業開始
昭和7年:西舞鶴～豊岡間が営業開始
昭和57年:宮福線を引き受けるため宮福鉄道(株)が設立
昭和62年:宮津線が特定地方交通線第3次廃止対象路線となる
昭和63年:宮福線(福知山～宮津間)が営業開始
平成元年:宮福鉄道(株)が北近畿タンゴ鉄道(株)に改称
平成2年:北近畿タンゴ鉄道(株)がJR西日本より宮津線を継承

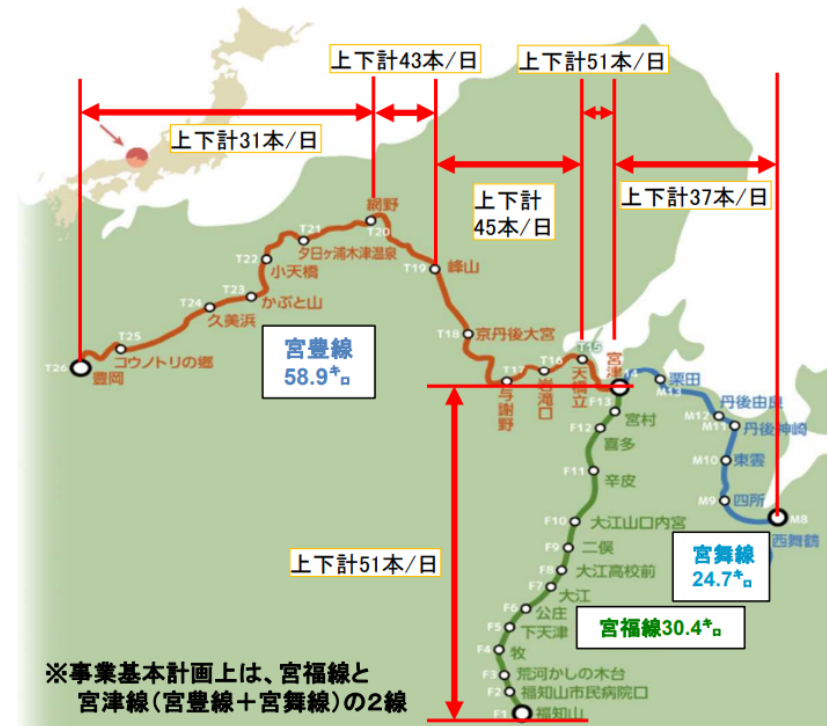
●ご利用状況(輸送密度)

(単位:人/日)

区 間	H26年度	R元年度	R5年度
宮津線	734	614	525
宮福線	1,215	1,079	1,021

●これまでの動きと現在の状況

- ◆平成26年12月:「北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画」策定
- ◆平成27年 3月:鉄道事業再構築実施計画認定(計画期間:平成27年度～令和6年度)
- ◆平成27年 4月:WILLER TRAINS(株)が第二種、北近畿タンゴ鉄道(株)が第三種鉄道事業者として、鉄道事業再構築実施計画による上下分離方式での運行開始
- ◆令和6年 1月:「京都丹後鉄道沿線地域公共交通計画」を策定し、「北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画」から移行
- ◆令和6年 2月:鉄道事業再構築実施計画変更認定申請の認定
- ◆令和6年12月:認定期間満了に伴う鉄道事業再構築実施計画の再認定



北近畿タンゴ鉄道の鉄道事業再構築事業の概要

鉄道事業再構築事業実施スキーム

(計画期間: 令和7年4月～令和17年3月)

具体的施策と効果

効果

- 上下分離の際、運行を民間企業にすることで、民間のノウハウ、アイデアを活用した利用拡大や経営改善を図ることが可能になる。
- 利用者数: 1, 650千人／年(R16年度見込)
(R5年度: 1, 358千人／年)
- 事業収支: 48百万円(R16年度見込)
(R5年度: △340百万円)

具体的な施策

◇は社総交活用予定事業

- 安全な輸送サービスの確保
 - ◇ 鉄道施設・車両等の計画的な整備・更新
[施設整備 10年間: 160.7億円]
そのほか、[維持・修繕10年間: 56.0億円]
- まちづくり・観光戦略との連携と利用促進
 - ◇ 駅周辺への都市機能の誘導や駅を中心とした交通網の整備
 - ◇ 海の京都DMO等と連携し、観光まちづくりを推進
 - ◇ 宮津線開業100周年を契機とした利用促進
- 他の交通との接続や駅施設の改善
 - ◇ 他の鉄道やバス等アクセス交通との乗継改善
 - ◇ 駅舎の待合施設やトイレ等、列車の待ち時間を快適に、有効に過ごせる環境の整備とバリアフリー化の推進

WILLER TRAINS

〈第二種鉄道事業者〉

運 行

鉄道施設・車両の
維持・修繕等業務の受託

国

自治体

京都府、兵庫県、福知山市、舞鶴市、宮津市、京丹後市、伊根町、与謝野町、豊岡市

鉄道施設・車両の
維持・修繕等
業務の委託財政支援・鉄道施設及
び車両の整備・更新、
維持・修繕に係る必要
額を支援鉄道用地、
鉄道施設・
車両貸付鉄道用地、
鉄道施設・
車両使用料

北近畿タンゴ鉄道

〈第三種鉄道事業者〉

鉄道施設・車両保有

鉄道施設・車両の
維持・修繕等業務の委託

鉄道用地保有

取組類型

公共交通とまちづくり・観光との連携 | デマンド交通の統合、交通商社

取組時期

2022年～

地域名

香川県三豊市

連携先分野

福祉・介護、教育

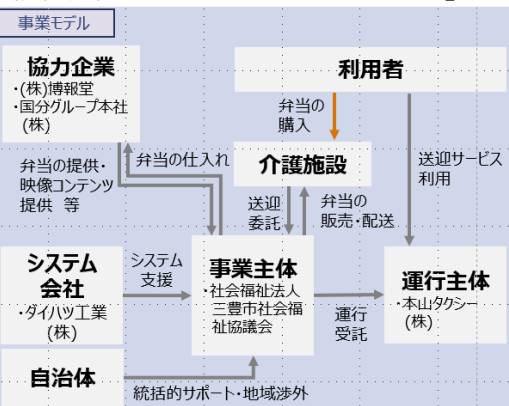
取組概要

- 取組①：ダイハツ工業は三豊市社会福祉協議会（市社協）へ「福祉介護・共同送迎サービス『ゴイッショ』」のシステムを提供。各通所介護施設が単独で行ってきた送迎業務を市社協が運営主体として集約、共同送迎の運行は地域のタクシー会社に委託
- 取組②：「暮らしの交通」社は、WILLERと連携し、AIデマンド交通「mobi」を市内で月額料金と都度料金の2種類で提供（実証）。「暮らしの交通」社は、デマンド交通の提供に限らず、地域内外の企業との連携によって、「買物代行サービス」の実証や、「Airbnbと連携した旅行サービス」の実証など、地域まちづくり全体に関与しており、近年は「交通商社機能」という概念を提唱

取組イメージ

【取組①】

福祉介護・共同送迎サービス「ゴイッショ」



【取組②】

「暮らしの交通」社のデマンド交通



費用負担の考え方

- 「ゴイッショ」および「mobi」それぞれの収支は非公開（mobiは国交省事業等を活用した実証実験段階）
- 「暮らしの交通」社は、地域交通事業者・地域事業者・関連事業者計12社の共同出資によって設立された。

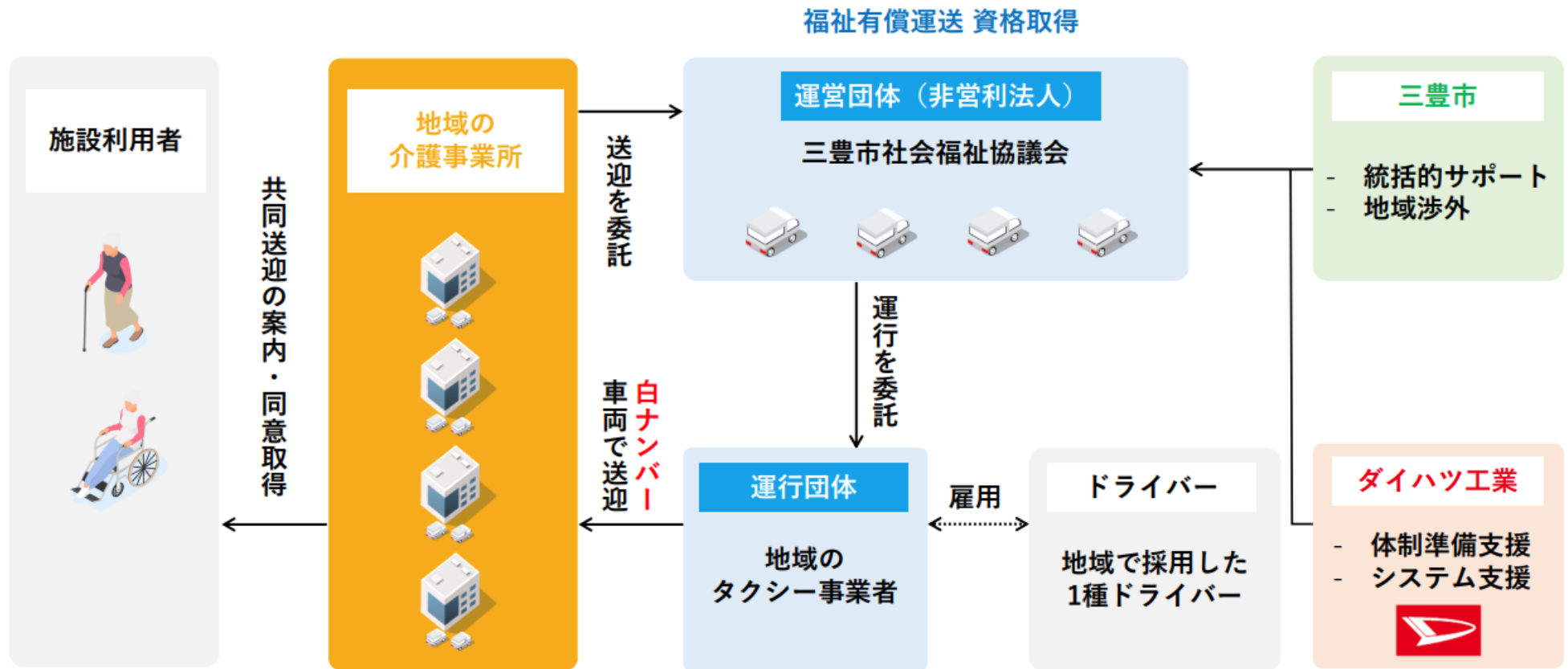
取組の効果

【定量的な効果】（計画含む）

- 取組①（福祉介護・共同送迎サービス）：介護送迎の共同化により、運行台数を約20%削減（2020年度実証実験）
- 取組②（AIデマンド交通×地域連携）：利用者数4,300名（2024年時点）（※人口約5.7万人）

【定性的な効果】（計画含む）

- 取組①（福祉介護・共同送迎サービス）：介護職員が送迎に充てていた時間を本来の介護業務や利用者とのコミュニケーションに充てることができ、介護人材の有効活用と業務の質が向上
- 取組②（AIデマンド交通×地域連携）：バイクを通学手段としていた学生がデマンド交通利用に転移し、安全性が向上。送迎の充実により、学生のスポーツの選択肢が広がり、保護者の送迎負担も減少



～共同送迎を移動のプラットフォームに～
介護送迎のアセットをフル活用し、地域の移動課題解決を目指す



「みとよmobi」の提供プラン



みとよmobiの現在

月額プラン

<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div>通常会員 </div> <div>学割会員 <small>高校生・高専生までが対象</small> </div> </div>	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div>30日 → 6,000円 <small>家族一人追加あたり+1,000円（最大6名まで可）</small></div> <div>30日 → 3,000円</div> </div>
---	--

ワンタイム

1回 → **500円/1人**

一回乗車あたり1人500円で距離関係なくご乗車いただけます。

「みとよmobi」の実証内容（2023年度）

事業の内容

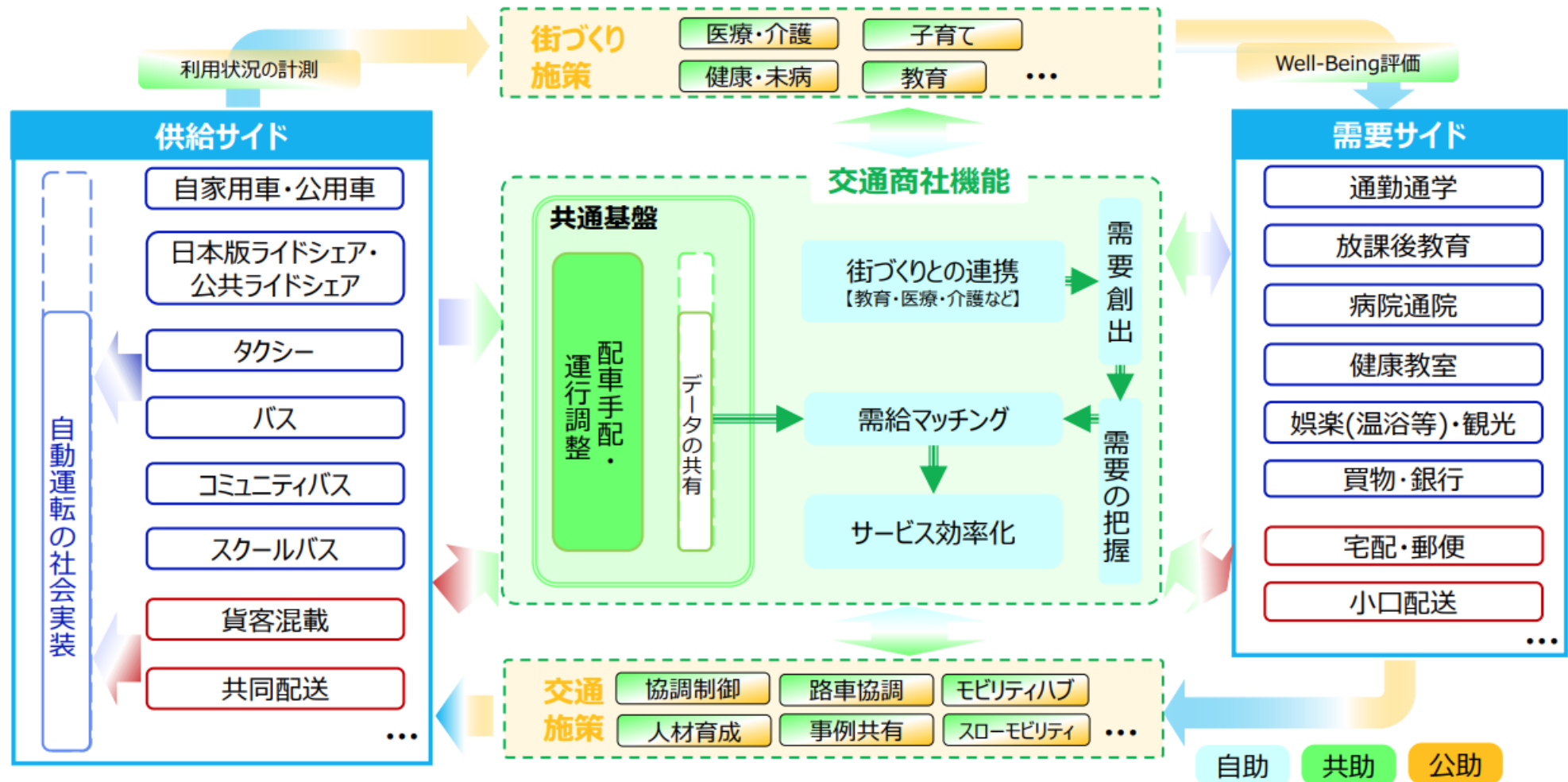
- ◆ 地域住民の生活圏における移動を支援するため、乗合タクシーを活用したmobiによる **おでかけ同行・買物代行サービスを提供。**
- ◆ 観光地として需要の高い三豊市内の父母ヶ浜において、mobiを活用した観光プラン造成による地域活性化に向け、Airbnbとの連携による旅行、観光サービスの提供。
- ◆ 利用料金はサブスクを導入。通常プランの場合は、6,000円（30日間）、家族2人目から1,000円（30日間）。学割プランは3,000円（30日間）。都度払いでは500円。
- ◆ 利用料金のサブスク化により、通勤・通学での利用を促進し、特に鉄道駅と市内の高等専門学校を結ぶ区間での移動を支援。
- ◆ 【自治体との連携】高齢者や学生など自動車を運転することができない方への取り組みであるため、「三豊市地域公共交通計画」に位置付けられている施策である「新たなサービス」の一つとなっている。

■実証事業の収支【2023/12/27～2024/2/25】

収 支	入	0円
	初期費用	－（既存のタクシー車両等を活用）
出	ランニングコスト	183万円（運行費用） ※本格運行に移行した場合、90万円/月（運行経費 70万 管理費 20万）
	損益	△183万円 ※本実証は利用者からの運賃収入がないため赤字

デジタル庁主導の会議体で議論中の交通商社機能

新たなモビリティサービスを支える交通商社機能（業態は要検討）について

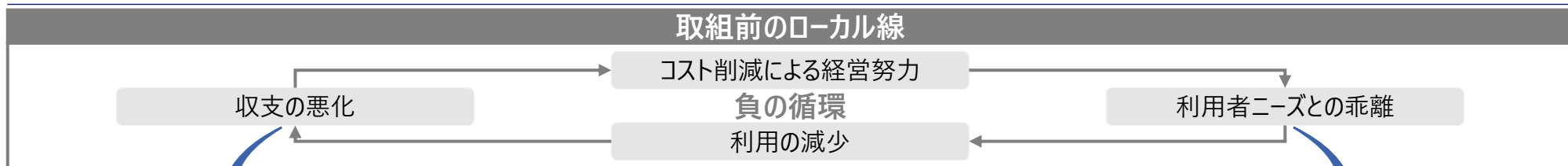


（２）まちづくり・観光との連携による地域社会や公共交通の持続可能性の調査 | 事例からの示唆

各地の事例を総合すると、「事業構造・交通体系」、「機能強化」、「運営体制」という3つの観点で、それぞれ複数の選択肢の中から方向性をピックアップし、再構築が図られている

ローカル線の利便性・持続性強化に向けた「幅広い選択肢」

代表的な事例



事業構造・交通体系の変更

鉄道を活用	上下分離	南阿蘇鉄道
	みなし上下分離	一畑電車
	第三セクター	ひたちなか、城端・氷見線
専用空間を活用	DMV	阿佐海岸鉄道
	BRT（一部専用道）	日田彦山線
一般道を活用	定時定路線バス（単一）	札沼線
	定時定路線バス（複数組合せ）	日高本線
	定時定路線バス+デマンドバス	留萌本線、津軽線、三江線

機能強化

直通化・高速化	南阿蘇鉄道、津軽線
増発	ひたちなか、城端線・氷見線、津軽線
快適性向上	一畑電車、城端・氷見線
駅・バス停増設	ひたちなか、日田彦山線
観光輸送強化	南阿蘇鉄道、京都丹後鉄道、南砺市
設備高度化・バリアフリー化	一畑電車
複数交通手段の統合	津軽線、東吾妻町、三豊市
他公共施設との連携	江見駅、北郷駅

運営体制の変更・強化

単一交通手段の企画・運営

右記以外の主要事例

地域公共交通全体の企画・運営

津軽線（NPO）、東吾妻町（町営）

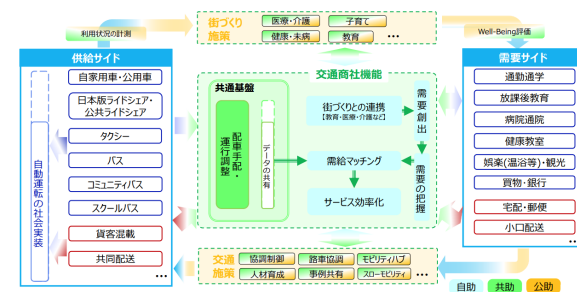
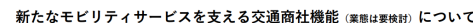
交通×観光・まちづくり全体の企画・運営

三豊市（“交通商社”）、京都丹後鉄道（鉄道×DMO）、
長門湯本温泉（まちづくり会社）

【参考】「運営体制の変更・強化」については、地域内連携の考え方に応じて、①単一交通手段ごとに分離、②公共交通全体で統合、③公共交通と他領域で統合の3パターンが考えられる

組織間の役割分担を重視

地域まちづくりの組織の統合を重視



*報道等からの推定 **デジタル庁「第5回モビリティWG事務局資料2」

■ 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

地域経済効果の試算の妥当性検証（速報集計）

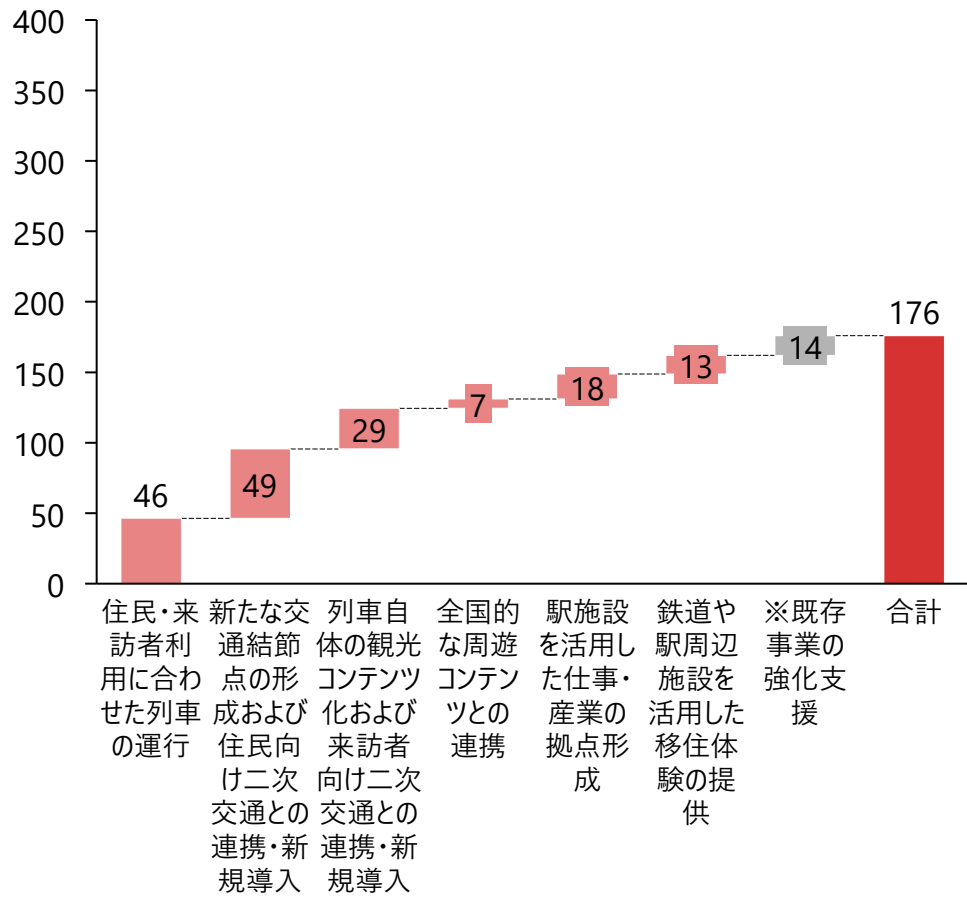
（３）総合的な分析の実施 | 地域経済効果の試算の妥当性検証（速報集計）

昨年度試算した、実証Aの費用および施策効果について、
現時点でアンケート回収等が進んだ事業を対象に、速報値の集計を行う

昨年度調査における「実証Aの費用および施策効果の試算」

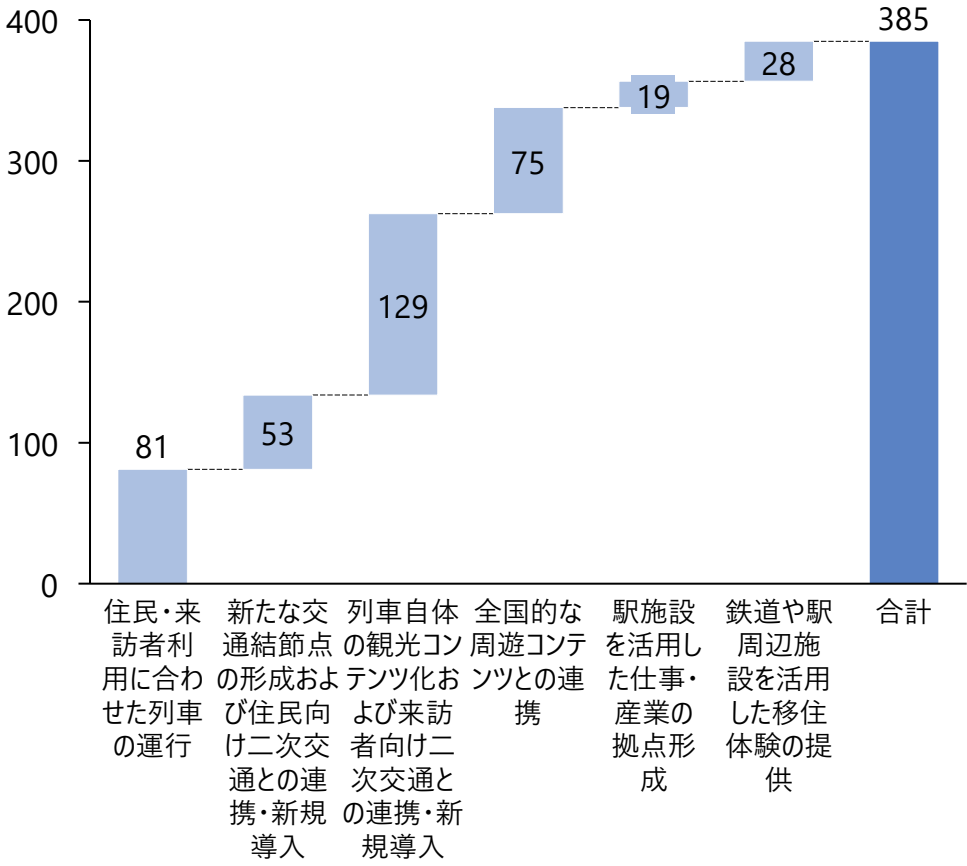
実証Aの費用

(百万円)



実証Aの施策効果

(百万円)



（３）総合的な分析の実施 | 地域経済効果の試算の妥当性検証（速報集計）

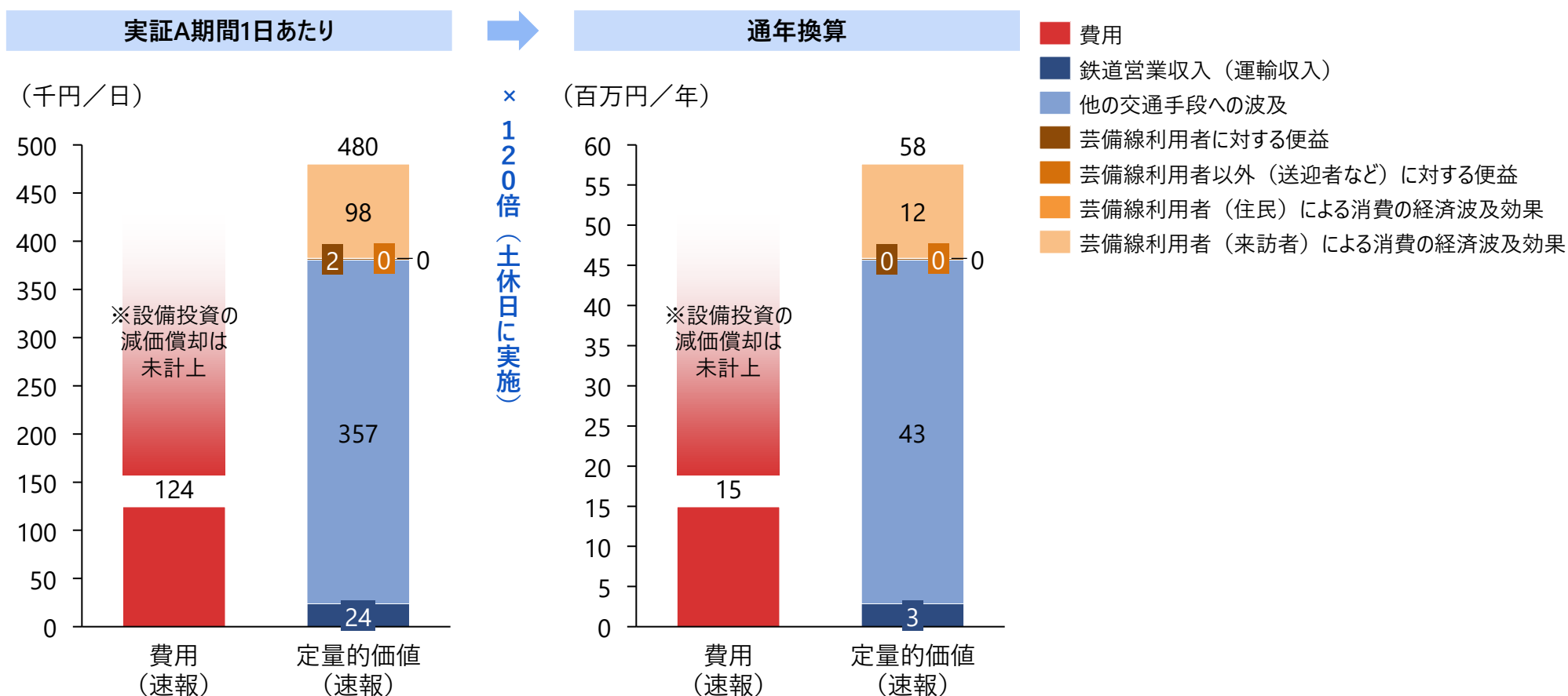
集計は、実証Aの最新の施策分類に沿って行うものとし、速報段階では特に大きな効果が期待されていた「休日日中の増便」と、終了・分析済の一部イベントを対象とする

施策分類	施策概要	期間	実施状況	分析予定
1. 住民・来訪者利用に合わせた鉄道サービスの拡充・二次交通との連携強化	休日日中の増便	7/19～	実施中	本日速報値を報告
	平日朝晩のダイヤ変更・運行延長	（三次～備後落合）8/21～ （備後落合～新見）10/14～	実施中	本日報告のアンケート結果も踏まえ、今後報告予定
	二次交通との連携強化	7/19～	実施中	11月末からの新ルートの間向も踏まえ、今後報告予定
	企画乗車券等の設定	10/28～	実施中	今後販売実績を報告予定
2. 列車による観光コンテンツの形成等 ①列車の観光コンテンツ化	ピオーネ列車	10/4～10/26	終了	集計、分析中。今後報告予定
	オーディオドラマ	10/25～	実施中	年内の利用動向を踏まえ、今後報告予定
②観光商品・旅行商品の提供	お弁当販売	11/22～12/27	実施中	期間終了後に分析を行い、今後報告予定
③駅周辺のにぎわい創出	東城まるごとフェス	11/3	終了	集計、分析中。今後報告予定
	ばふえす@鯉が窪	11/16	終了	集計、分析中。今後報告予定
	酒造見学	11/16	終了	集計、分析中。今後報告予定
④観光ツアーの造成	フットパスツアー	11/15	終了	集計、分析中。今後報告予定
3. 広域的な周遊コンテンツとの連携	デジタルスタンプラリー	10/25～	実施中	年内の利用動向を踏まえ、今後報告予定
4. 地域拠点としての駅舎活用・産業拠点形成	地域拠点としての駅舎活用や産業拠点形成について机上検証	—	実施中	実証A受託者と報告時期調整中
5. 芸備線や駅周辺施設を活用した移住体験の提供による定住促進	「ローカルダイブ・トレイン」と連携し、移住体験を提供	11月～	実施中	実証A受託者と報告時期調整中
6. 既存事業の強化・支援	比婆山駅まつり	9/20	終了	本日速報値を報告
	庄原駅前フェスタ	10/18	終了	本日速報値を報告
	備後落合駅90周年記念イベント	10/5	終了	本日速報値を報告
	第3回にしみ肉 in てっせい	11/23	終了	集計、分析中。今後報告予定
※その他の地域主体のツアー等	集計範囲を整理の上で、今後報告予定			

（３）総合的な分析の実施 | 地域経済効果の試算の妥当性検証（速報集計）

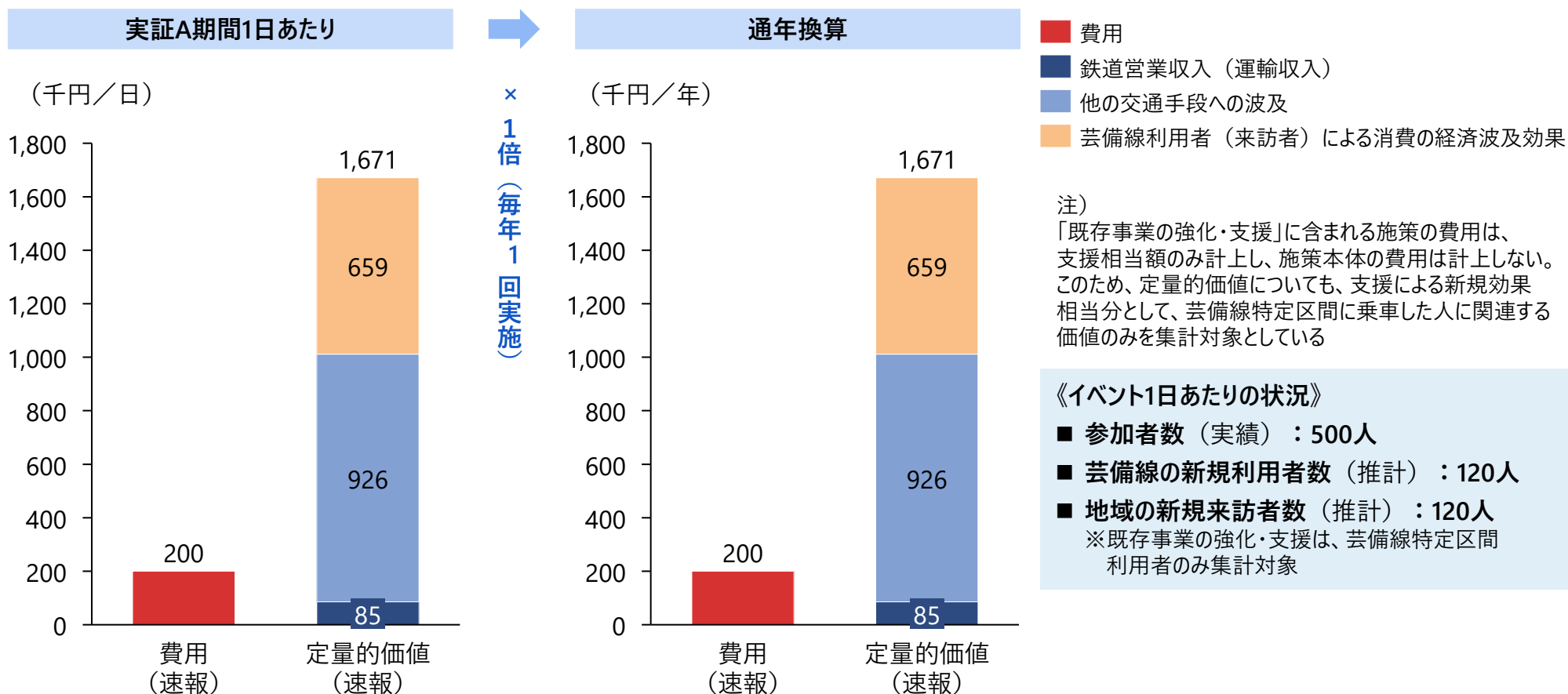
休日日中の増便は、1日あたり12万円の費用に対して、48万円の効果が発生しており、年間120日の実施に換算すると、約1,500万円の費用に対して約5,800万円の効果に相当

- ただし、乗車目的の利用が多いため、効果の多くが「他の交通手段への波及」であり、当初仮説と比べ地域消費が限定的である
- また、恒久化に向けては車両増備等の設備投資が追加が必要であり、今後費用試算を進める



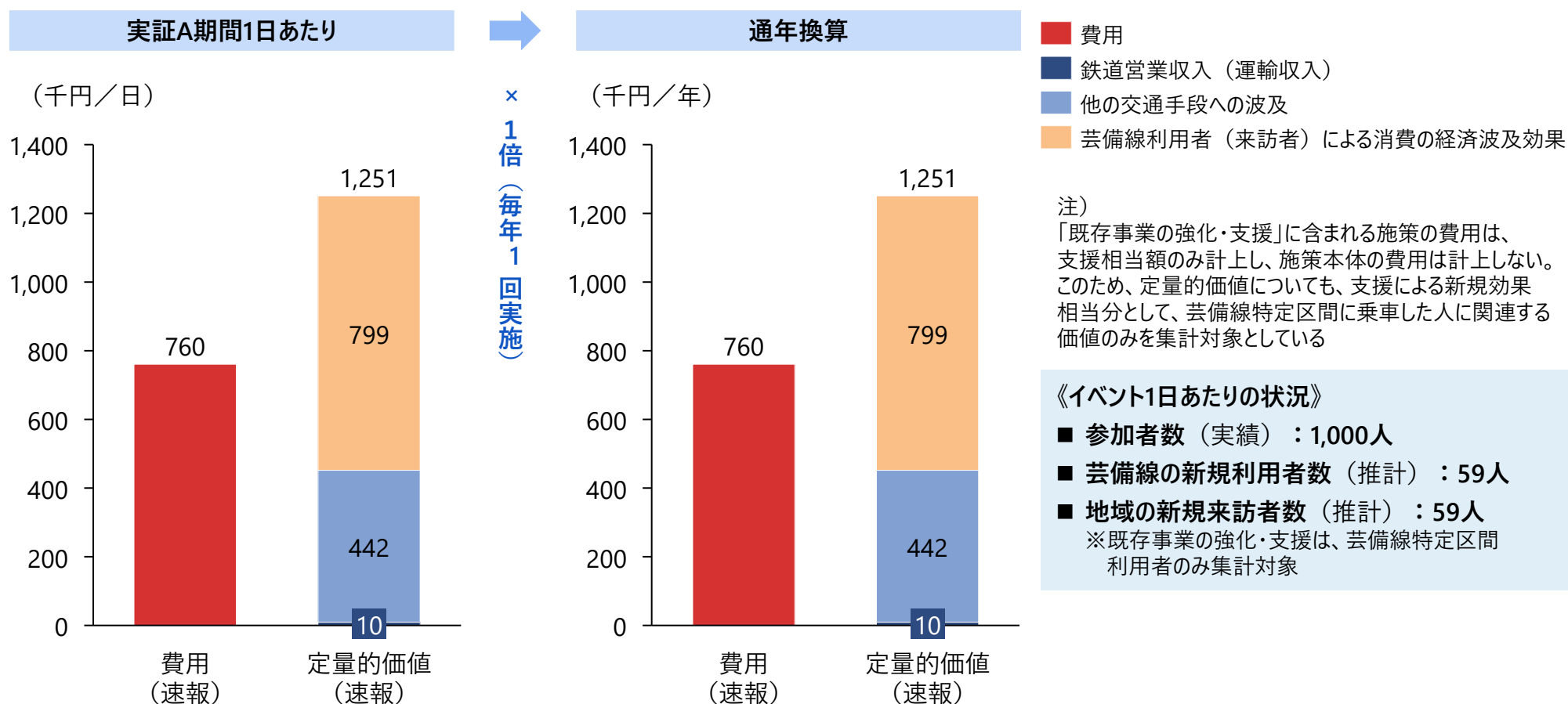
（３）総合的な分析の実施 | 地域経済効果の試算の妥当性検証（速報集計）

比婆山駅まつりは、既存事業支援に相当する部分（特定区間利用に絡む部分）で、20万円の費用に対して、167万円の効果が発生している



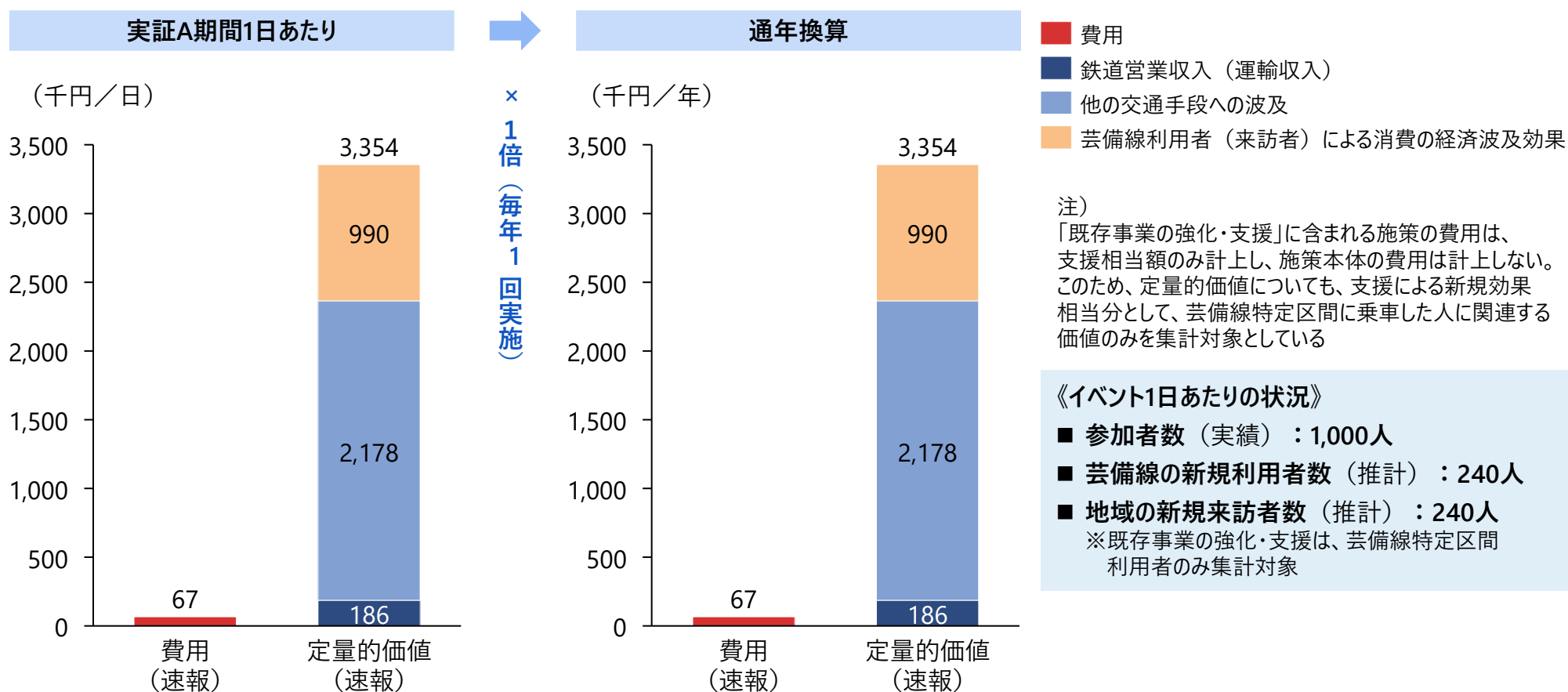
（3）総合的な分析の実施 | 地域経済効果の試算の妥当性検証（速報集計）

庄原駅前フェスタは、既存事業支援に相当する部分（特定区間利用に絡む部分）で、76万円の費用に対して、125万円の効果が発生している



（３）総合的な分析の実施 | 地域経済効果の試算の妥当性検証（速報集計）

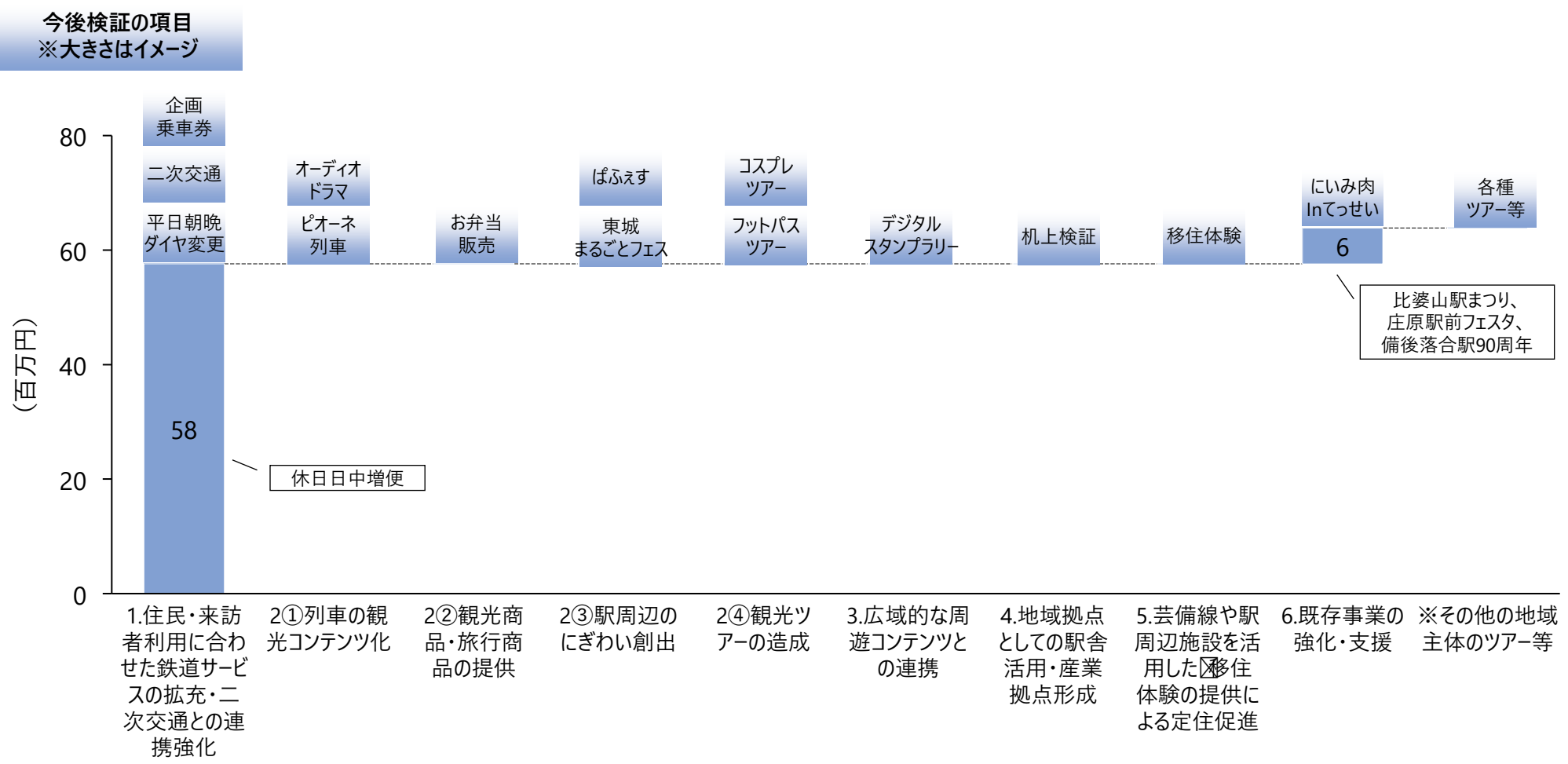
備後落合駅90周年イベントは、既存事業支援に相当する部分（特定区間利用に絡む部分）で、7万円の費用に対して、335万円の効果が発生している



（３）総合的な分析の実施 | 地域経済効果の試算の妥当性検証（速報集計）

集計した施策の中では、特に休日日中の増便による効果が大い。
今後、残り14施策および地域主体のツアー等の検証を進める

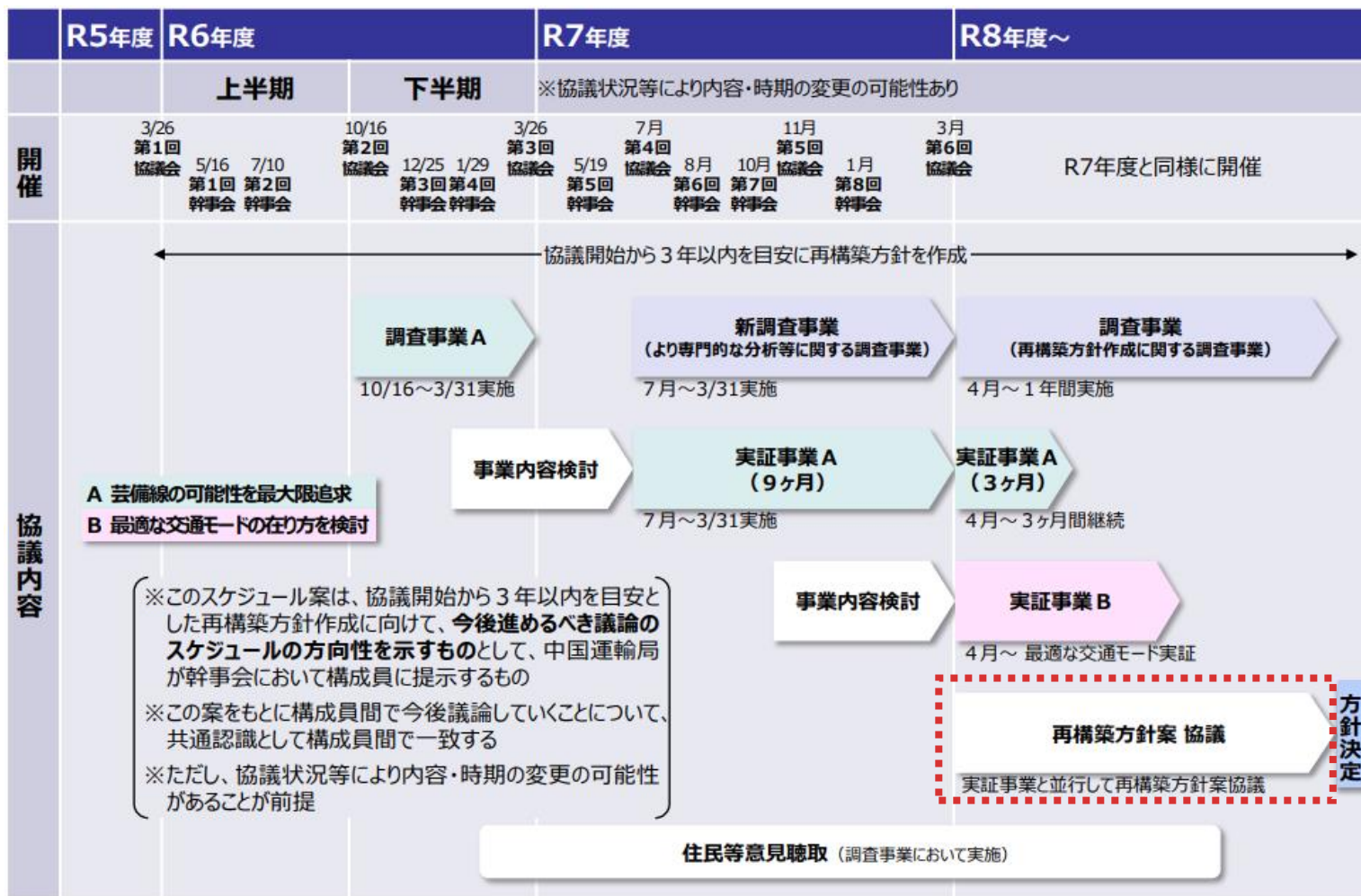
実証Aの施策効果（速報集計）



総合的な分析（「他モード」の選択肢と実証Bの方向性）

R8年度には、方針決定に向けて、再構築方針案の協議に入る予定となっている

芸備線再構築協議会全体スケジュール案（第5回幹事会：中国運輸局提示）



再構築方針案の協議における論点整理の参考事例として、旧三江線の議論では、
鉄道とバスのケースについて、十数項目にわたる比較検討がなされた

三江線検討会議における比較検討内容（要旨）

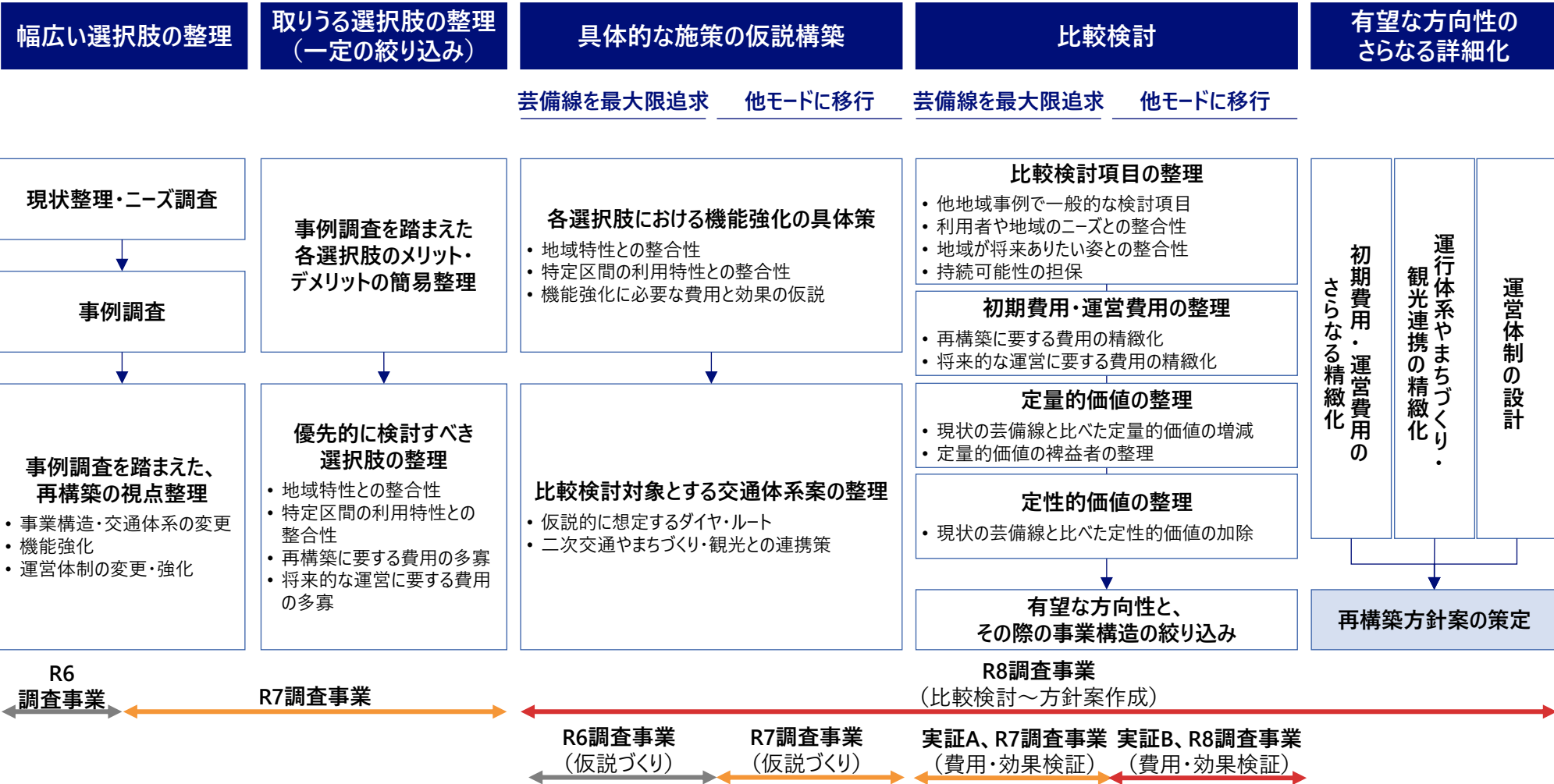
特に重要視されたと推察される項目

比較項目	鉄道	バス
輸送特性	長距離・大量輸送が中心	三江線沿線住民のニーズに即した近距離・多頻度・きめ細かな輸送
事業種別と運営方式	事業許可を得た鉄道事業者が運営	民間事業者や第三セクター、自治体などが運営
事業許可手続き	鉄道事業法に基づき許可が必要。経営の適切性が厳しく審査される	道路運送法に基づき許可が必要。主に輸送の安全性が審査される
環境への影響	一般的にCO ₂ 排出量は少ないが、乗車人員が少ないとバスより多い	一般的にCO ₂ 排出量は多いが、乗車人員が少ない場合は鉄道より優位
ルート設定の柔軟性	変更には用地買収や線路敷設が必要であり、時間とコストがかかる	道路さえあれば低コストで柔軟なルート設定が可能
ダイヤ設定の柔軟性・定時性	単線の場合、行き違い設備の制約があり、ダイヤ設定の柔軟性に欠ける。一方、渋滞がなく定時性には優れる	登下校や病院の開業時間などニーズに応じた柔軟なダイヤ設定が可能。一方、渋滞等で遅れる可能性がある
拠点間の所要時間	拠点間の移動は速い	拠点施設を巡回するため、鉄道より時間はかかる傾向にある
気象と災害リスク	一度の災害で運休が長期化しやすい傾向がある	道路も通行止めになるが、復旧は比較的早く、迂回路も利用可能
運賃	距離制運賃	距離制（鉄道より高い傾向）、または自治体バス等の定額制（鉄道より安い傾向）があり、運営主体による
コスト	初期費用（最大30～40億円）、年間運行費用（約2.9億～8.7億円）ともにバスより遥かに高額	初期費用（約8.2億～9.3億円）、年間運行費用（約1.2億～3.1億円）ともに鉄道より大幅に低い
補助金活用	安全性向上のための設備投資には国の補助制度があるが、運行赤字への補助制度はない	運行赤字や車両購入に対して、国・県の補助制度が活用可能
観光振興への影響	列車自体が観光資源となり、発信力が強い	バス自体が観光資源となる可能性は低く、観光面での発信力は鉄道に劣る
快適性	車内空間が広く揺れが少ないため、長距離移動でも身体的負担が小さい	車内空間が狭くカーブで揺れが多いため、長距離では身体的負担が大きい
継続的な運営を確保するための課題	利用者増加策、巨額な初期投資・維持費の財源確保、10年以上にわたる自治体の支援体制の構築が必要	運行の担い手、住民の利便性を維持するルート・ダイヤの設定、既存バス路線との調整が必要

総合的な分析（「他モード」の選択肢と実証Bの方向性） | 来年度にかけての論点

特定区間でも同様に、方針決定に向けては「芸備線を最大限追求」するケースと、「他モードに移行」するケースの比較検討が想定され、そのためには「他モード」の費用と価値について、実証Bでの検証を要する

再構築方針案協議に向けて想定される流れ



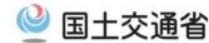
「他モード」について、「事業構造・交通体系の変更」の側面では、各選択肢の利点・欠点を踏まえると、DMVとBRTは特定区間への適用が難しく、検討を劣後させてはどうか

青文字：利点 赤文字：欠点

事業構造・交通体系		「鉄道ならではの価値」	機能強化への対応	その他利点/欠点
専用空間を活用	DMV	<ul style="list-style-type: none"> 昨年度整理してきた「鉄道ならではの価値」を発揮 ※価値は実証Aで検証中 	<ul style="list-style-type: none"> 目的地への直通化、駅の増設など、ニーズに沿った細かな運行設計が容易 	<ul style="list-style-type: none"> DMV自体が観光コンテンツになりうる 専用車両、モード変換設備等で数十億円以上の費用が必要 特殊規格のため他線区直通が不可能で、長距離・大量輸送にも不適
	BRT（一部専用道）	<ul style="list-style-type: none"> 定時性・速達性など一部の価値を継承可能 		<ul style="list-style-type: none"> 専用道の整備に数億円～数十億円必要で、工事中は運休 「一般道を活用」と比べ定時性・速達性を発揮できるのは、並行する一般道に渋滞・迂回等の問題がある場合のみ
一般道を活用	定時定路線バス（単一）	<ul style="list-style-type: none"> 「鉄道ならではの価値」が失われる恐れ ※一方で新たな価値が生まれる可能性もあり、実証Bで双方検証 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道やDMV・BRTと比べ、機能強化の初期投資や運営費を抑制できる可能性がある 目的地への直通化、駅の増設など、ニーズに沿った細かな運行設計が容易 	<ul style="list-style-type: none"> 長距離の直通旅客にとって利用しやすい 運行形態が単純で、車両や乗務員の配置を効率化しやすい ニーズに沿った細かな運行設計が難しい
	定時定路線バス（複数組合せ）			<ul style="list-style-type: none"> 利用者属性ごとのニーズに沿った細かな運行設計が可能（デマンドも含める場合はドアtoドアの利便性を提供可能） 長距離の直通旅客にとっては利用しづらい 運行形態が複雑で、車両や乗務員の配置を効率化しづらい
	定時定路線バス+デマンドバス			

DMVは、車両重量の問題で独自の信号システムが必要で、他の鉄道路線への直通や連結運転が現状不可能なため、特定区間の観光・通学ニーズに対応できない

1. 阿佐海岸鉄道におけるDMV導入について



背景及び目的

- 阿佐海岸鉄道及び関係自治体では、車両自体が観光資源になり地域の活性化に寄与することを期待し、阿佐海岸鉄道 阿佐東線（徳島県海部郡海陽町～高知県安芸郡東洋町）でのDMV（デュアル・モード・ビークル）運行に向けた取り組みを進めている。
- 阿佐東線でのDMV導入は**国内初のDMVによる本格営業運行**となることから、学識経験者（委員長：古関 隆章 東京大学 教授）、研究機関（交通安全環境研究所、鉄道総合技術研究所）、関係機関（阿佐海岸鉄道、徳島県、高知県）からなる「DMVに関する技術評価検討会（事務局：鉄道局）」により技術評価を実施。

DMVの概要

ODMVとは、道路から鉄道への乗入れを可能とする特殊な構造の車輪を備え、走行モード変換装置（MIC：モードインターチェンジ）を介して、道路と線路の双方を自由に走行できる車両（トヨタ：コースターを改造）。

JR北海道が、DMV技術評価委員会から評価を受けながら技術開発を進めてきたもの。

- 従来の鉄道車両と比べて軽量（約6t、従来車両の約1／6）なため、車軸による軌道回路の短絡が困難であり、独自の運転保安システムにより安全性を確保。（無線通信により地上設備及び車両を制御するシステム）

【道路走行時】



【線路走行時】



【参考】JR北海道にて開発したDMV運転保安システムの前提条件（平成27年10月のDMV技術評価委員会にて評価済）

- DMV専用線区
- 線路上で行き違いせず
- 単車運行
- 閉そくによる続行運転
- 線路条件（長大トンネルなし、モード変換は線路両端のみ）

➡ この前提条件で阿佐東線へ導入

P1

- 乗客定員は21名であり、観光シーズンや通学時間帯には対応不可能
- 車内が狭いため、大型の荷物を持ち込むことが不可能

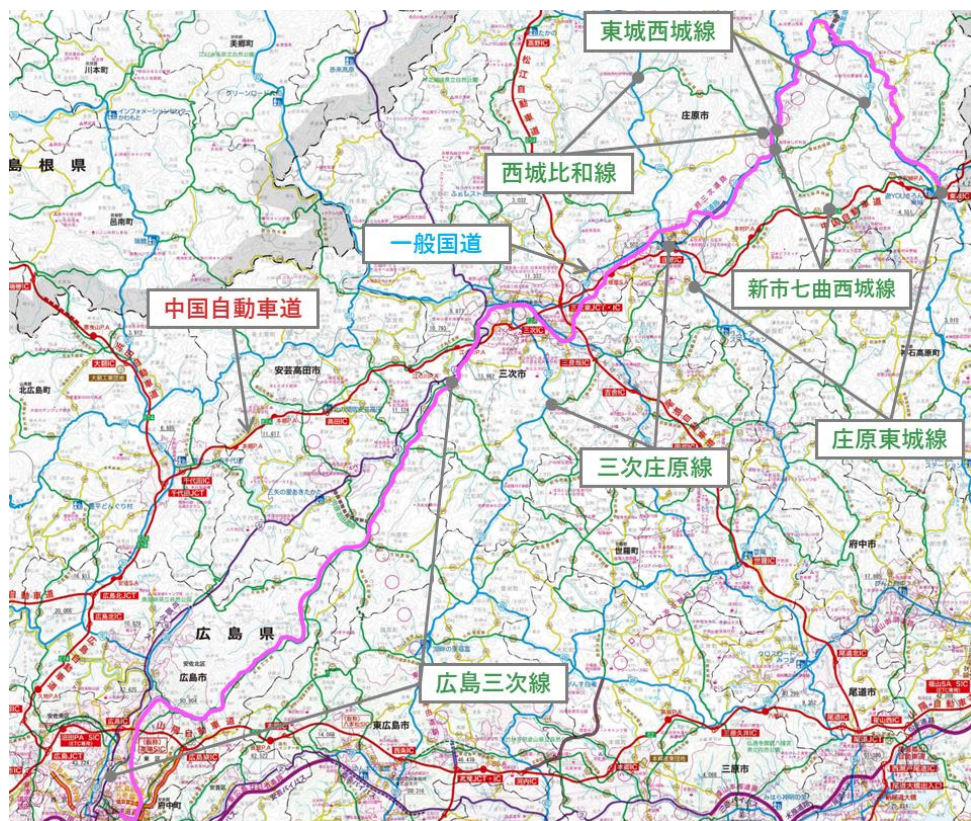


総合的な分析（「他モード」の選択肢と実証Bの方向性） | 優先的に検討すべき選択肢の整理

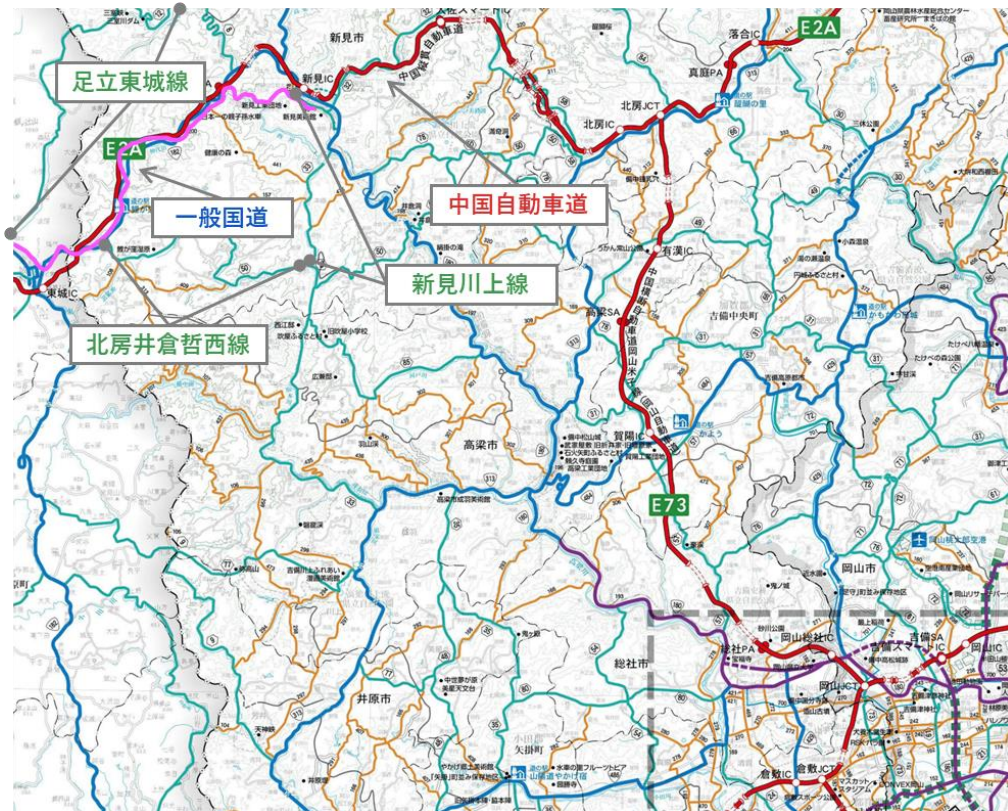
芸備線特定区間沿線では、多くの区間で国道や主要地方道が整備されており、
あえてBRT専用道として高速化・短絡化を図れる箇所が存在しない

〔凡例〕 — 芸備線 芸備線沿線の主要道路 ●—● 主要地方道路の始終点（芸備線沿線のみ）

芸備線沿線（広島県内）の道路整備状況

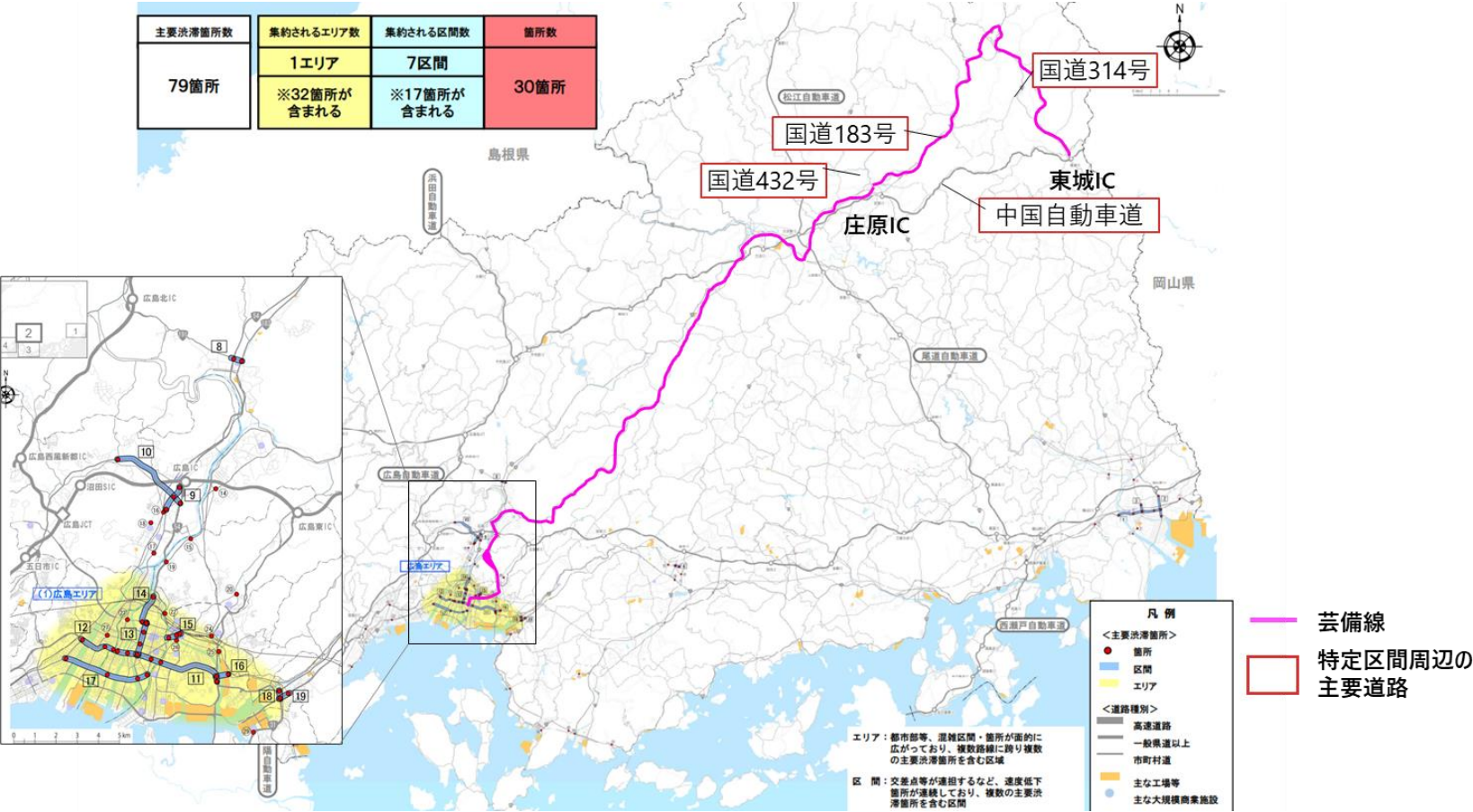


芸備線沿線（岡山県内）の道路整備状況



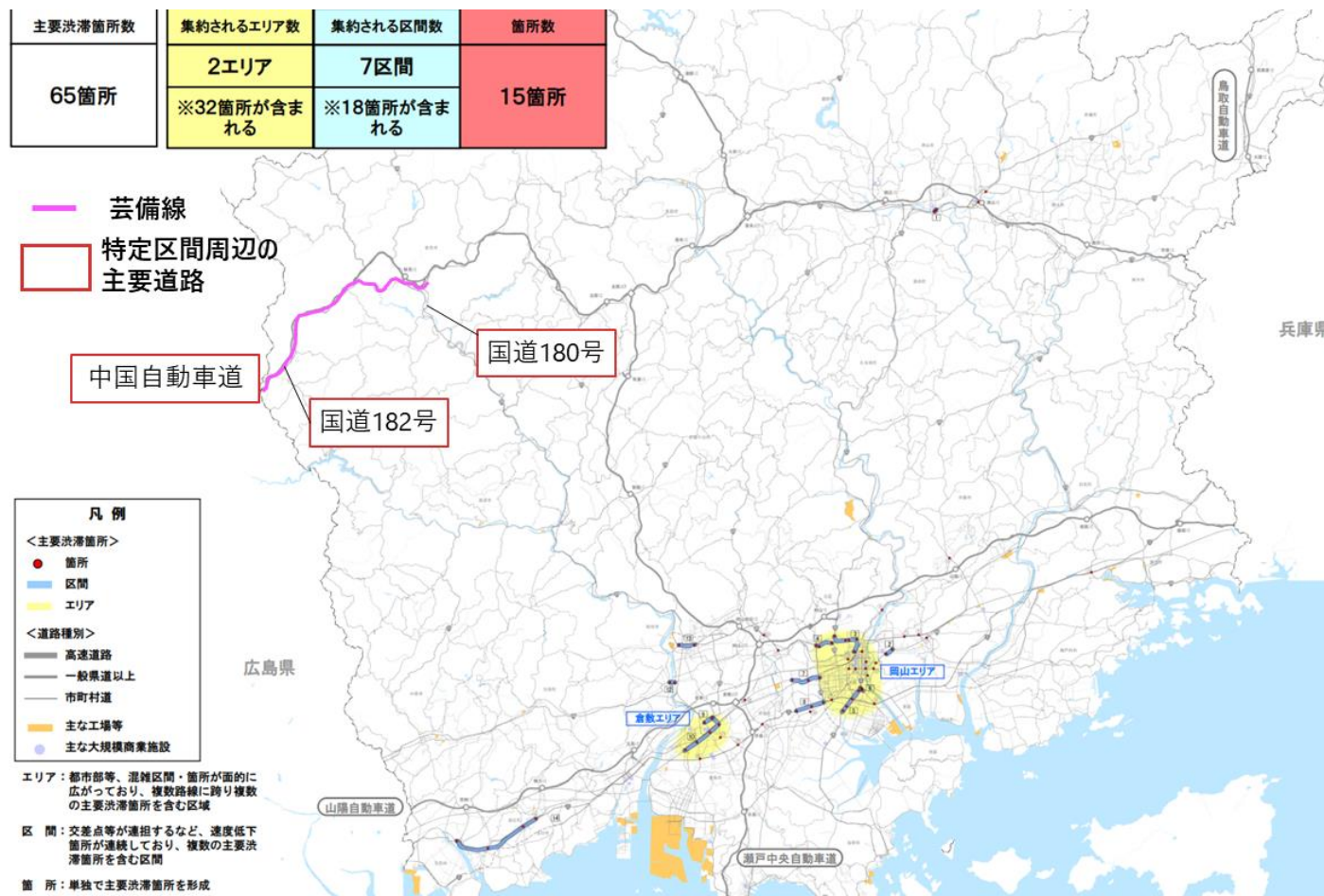
芸備線特定区間沿線では、主要渋滞箇所は存在せず、
BRT専用道による渋滞回避の必要性は乏しい

広島県の主要渋滞道路図



芸備線特定区間沿線では、主要渋滞箇所は存在せず、
BRT専用道による渋滞回避の必要性は乏しい

岡山県の主要渋滞道路図



「機能強化」については、昨年度のニーズ調査を踏まえると、「直通化・高速化」、「増発」、「駅・バス停増設」、「観光輸送強化」、「複数交通手段の統合」の優先度が高い

特定区間沿線地域における公共交通に対する期待（昨年度の36項目分析をもとに整理）

優先度の高い機能強化項目

対象者	利用者目線の期待	自治体・地域団体・交通事業者目線の期待	
高校生	<ul style="list-style-type: none">登下校に使いやすい交通<ul style="list-style-type: none">複数の便を選択できる部活動に最後まで参加できる早く帰宅する際にも利用できる運賃負担が重すぎない交通遅れや運休が発生しづらい交通運行状況を把握しやすい交通	<ul style="list-style-type: none">自家用車を運転しない人でも日常生活に困らない交通地域住民の外出・交流を促進する交通	<div>・・・</div> <div>地域のまちの格や認知度向上に貢献する交通</div> <div>収益・人材確保等の面で持続可能な交通</div>
高齢者	<ul style="list-style-type: none">運行本数が多く買物・通院等の外出で使いやすい交通途中の乗換負担が小さい交通		
観光客	<ul style="list-style-type: none">早く移動することが可能な交通運賃負担が重すぎない交通移動中の景色を楽しむことができる交通乗換が少なく長距離を移動できる交通	<ul style="list-style-type: none">観光地までのアクセス手段となる交通観光の目的やきっかけになる交通	

直通化・高速化
(広島・新見～特定区間)

増発
(通学、買物、通院、観光対応)

快適性向上
(相対的にニーズは低い)

駅・バス停増設
(高校、病院、スーパー、観光地)

観光輸送強化
(周遊促進、旅の目的となる交通)

設備高度化・バリアフリー化
(相対的にニーズは低い)

複数交通手段の統合
(限られたリソースの最大活用)

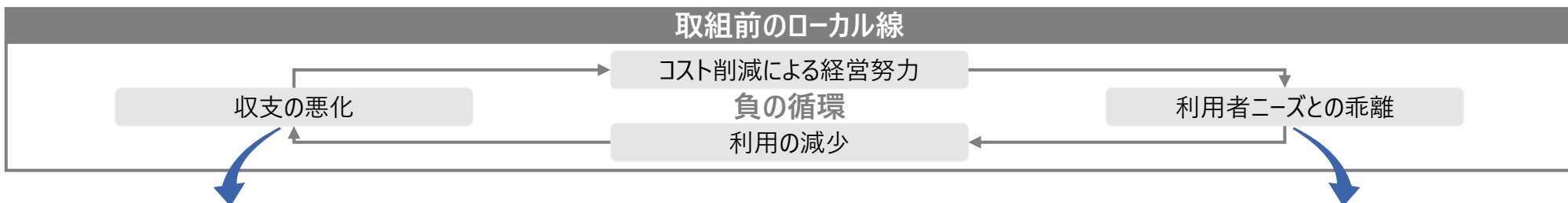
他公共施設との連携
(相対的にニーズは低い)

「特定区間沿線地域における公共交通に対する期待」
の詳細は、別冊資料参照

以上を踏まえると、「他モード」としては、バス等によって複数の機能強化を図る方向性が考えられる

ローカル線の利便性・持続性強化に向けた「幅広い選択肢」

代表的な事例



事業構造・交通体系の変更

鉄道を活用	上下分離	南阿蘇鉄道
	みなし上下分離	一畑電車
	第三セクター	ひたちなか、城端・氷見線
専用空間を活用	DMV	阿佐海岸鉄道
	BRT（一部専用道）	日田彦山線
一般道を活用	定時定路線バス（単一）	札沼線
	定時定路線バス（複数組合せ）	日高本線
	定時定路線バス+デマンドバス	留萌本線、津軽線、三江線

機能強化

直通化・高速化	南阿蘇鉄道、津軽線
増発	ひたちなか、城端線・氷見線、津軽線
快適性向上	一畑電車、城端・氷見線
駅・バス停増設	ひたちなか、日田彦山線
観光輸送強化	南阿蘇鉄道、京都丹後鉄道、南砺市
設備高度化・バリアフリー化	一畑電車
複数交通手段の統合	津軽線、東吾妻町、三豊市
他公共施設との連携	江見駅、北郷駅

運営体制の変更・強化

単一交通手段の企画・運営

右記以外の主要事例

地域公共交通全体の企画・運営

津軽線（NPO）、東吾妻町（町営）

交通×観光・まちづくり全体の企画・運営

三豊市（“交通商社”）、京都丹後鉄道（鉄道×DMO）、長門湯本温泉（まちづくり会社）

総合的な分析（「他モード」の選択肢と実証Bの方向性） | 優先的に検討すべき選択肢の整理

機能強化策をターゲット層別に整理すると、①高校生向けに増便・経路変更した定時定路線バス、
②観光客向けに増便・直通化した定時定路線バスや観光バスツアー、
③高齢者向けのデマンド交通の3本柱を目指すことが考えられる

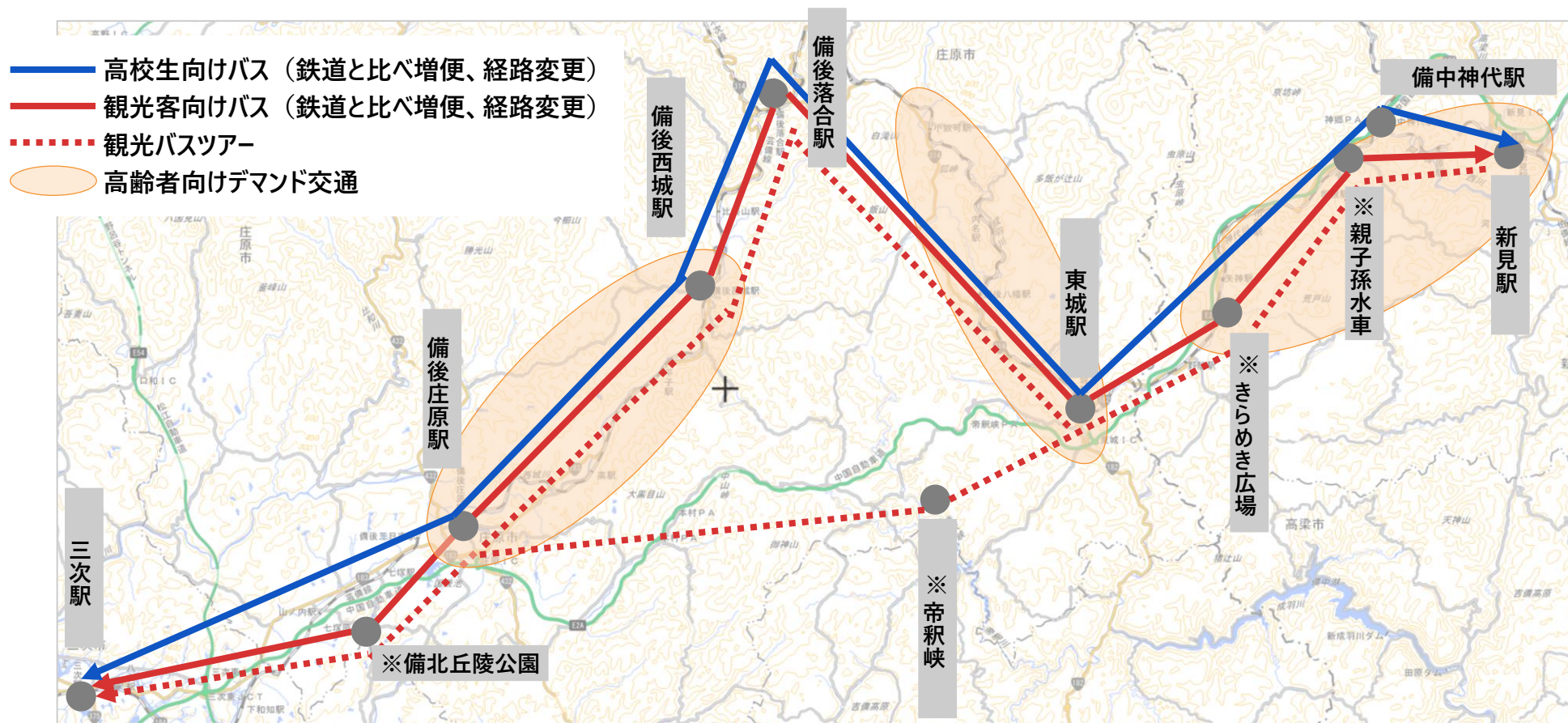
「一般道を活用」した機能強化の実現イメージ

対象者	機能強化項目				
	直通化・高速化	増発	駅・バス停増設	観光輸送強化 (周遊促進、旅の目的)	複数交通手段の統合 (リソースの最大活用)
高校生		<ul style="list-style-type: none">朝の本数増加部活後も利用可能なダイヤの設定 ※早朝夜間アンケートでニーズ調査中	<ul style="list-style-type: none">高校近くや自宅近くに乗降場所を設定		<ul style="list-style-type: none">小中学校スクールバスとの混乗化、車両共通化
高齢者		<ul style="list-style-type: none">日中の買物・通院時に利用可能なダイヤの設定	<ul style="list-style-type: none">病院・スーパー近くや自宅近くに乗降場所を設定		<ul style="list-style-type: none">デマンドバス、乗合タクシー、福祉タクシーとの車両共通化
観光客	<ul style="list-style-type: none">広島・庄原や岡山・新見からのアクセス時間短縮	<ul style="list-style-type: none">日中の観光移動で利用可能なダイヤの設定	<ul style="list-style-type: none">観光地近くに乗降場所を設定	<ul style="list-style-type: none">観光地を周遊するルートの設定旅の目的となるコンテンツの設定	
					平日朝晩の増便・経路変更バス (定時定路線)
					平日日中のデマンド交通 ※既存路線の拡充
					休日の増便・直通バス (定時定路線) +観光バスツアー

【参考】前述の3本柱の運行体系イメージ

将来的な「他モード」のイメージ

注）初期的なイメージであり、詳細は今後議論

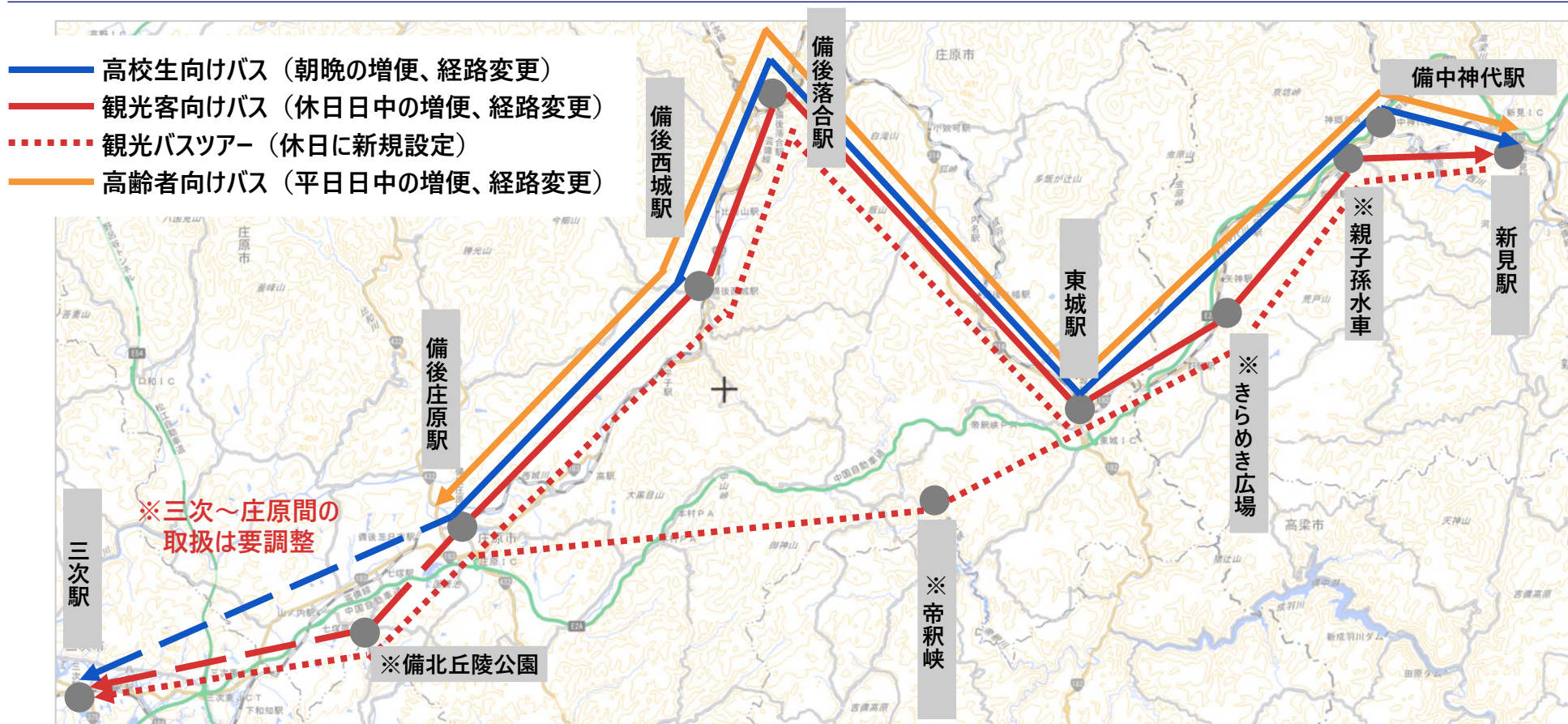


実証Bでは、予算や準備期間の制約もあることから、

- ①高校生向けの増便バスを（三次～）庄原～新見間で運行、
- ②観光客向けの増便バスを（三次～）庄原～新見間で運行し、別途バスツアーも実施、
- ③高齢者向けに病院やスーパーを経由するバスを庄原～新見間で運行 の3施策が考えられる

「実証B」のイメージ

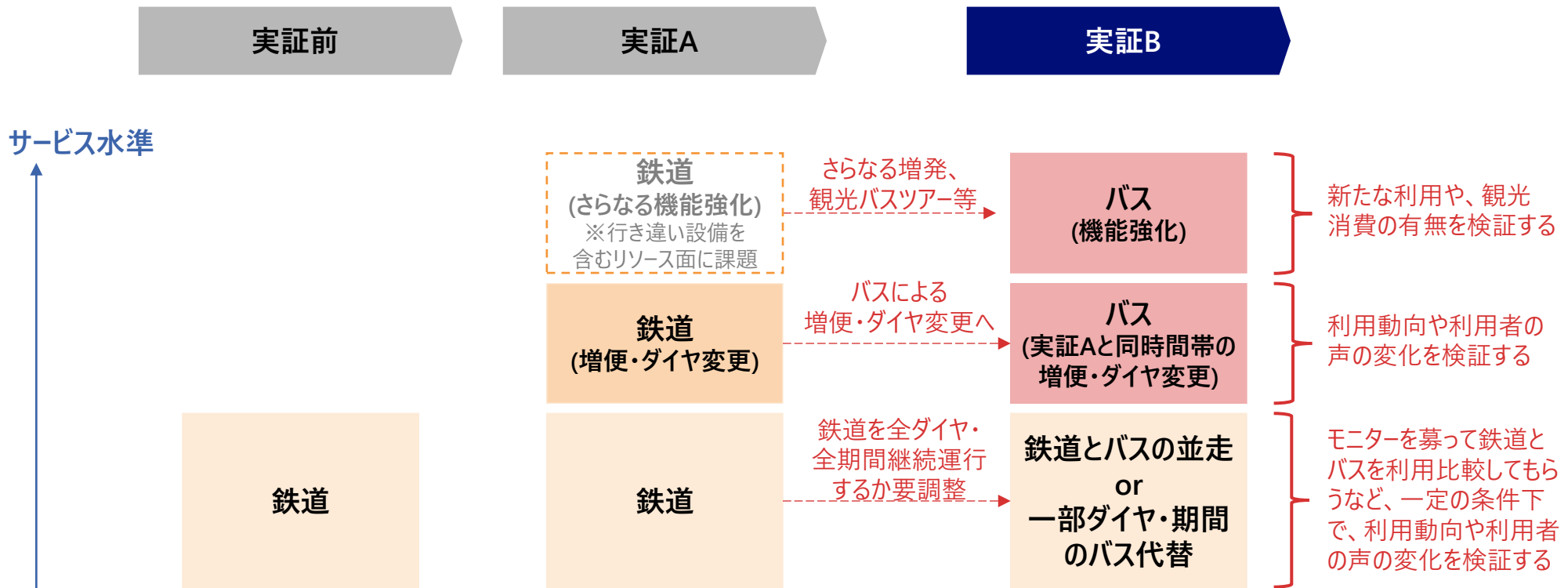
注）初期的なイメージであり、詳細は今後議論



実証Bでは、現行の鉄道ダイヤをバスで置き換えた場合の定量・定性的価値の変化を検証するとともに、バスならではの増便・経路変更等による、新たな定量・定性的価値の有無を検証する

- 実証Bの期間：実証Aにおいて、開始から4ヶ月程度で実証内容の周知が進み、一定の検証が可能となっている状況を踏まえると、実証Bも4ヶ月程度実証を行うことで、一定の検証が可能と考えられる
（季節変動については、実証Aにおける変動率をもとに推計するなど、一定の仮定を置くことで検証が可能）

実証Bの実施内容イメージ



実証Bでは、増便・経路変更等による外出・消費促進、観光地の回遊性向上による来訪・消費促進といった定量的価値や、通勤通学の利便性向上といった定性的価値を検証し、再構築方針案の協議における論点整理に活かしていく

実証Bの実施内容と検証事項のイメージ

対象者	実証内容	検証事項（定量的価値）	検証事項（定性的価値）
高校生	<div>1. 芸備線沿線の日常利用向けのバスの実証運行<ul style="list-style-type: none">通学利用を想定した定時定路線バス（朝晩を中心に設定し、増便・経路変更）買物・通院利用を想定した定時定路線バス（朝晩を中心に設定し、増便・経路変更）</div>	<div>• 増便・経路変更等による公共交通利用の増加、家族送迎負担の軽減</div>	<div>• 増便・経路変更等による利便性向上の受け止め方</div>
高齢者	<div>3. 日常利用者を対象とした乗車モニター調査<ul style="list-style-type: none">列車と並走するダイヤについて、モニターに鉄道とバスの利用比較を実施いただく</div>	<div>• 増便・経路変更等による公共交通利用の増加、運転負担の軽減 • 外出促進による地域消費の向上</div>	<div>• 増便・経路変更等による利便性向上の受け止め方</div>
観光客	<div>2. 芸備線沿線の観光利用向けのバスの実証運行<ul style="list-style-type: none">観光利用を想定した定時定路線バス（土日を中心に設定し、増便・経路変更）<div>4. 企画乗車券の設定等</div><div>5. 観光ツアーの造成</div><div>6. プロモーションの実施</div><div>7. 既存事業の強化・支援</div></div>	<div>• 回遊性の向上による観光消費の拡大 • 「芸備線の乗車」が目的の1つだった人の来訪減少（の抑制が可能か）</div>	<div>• 回遊性の向上の受け止め方 • バスによる観光誘客に対する地域の関係団体の受け止め方</div>