

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
【別冊】アンケート集計結果
特定区間沿線地域における公共交通に対する期待

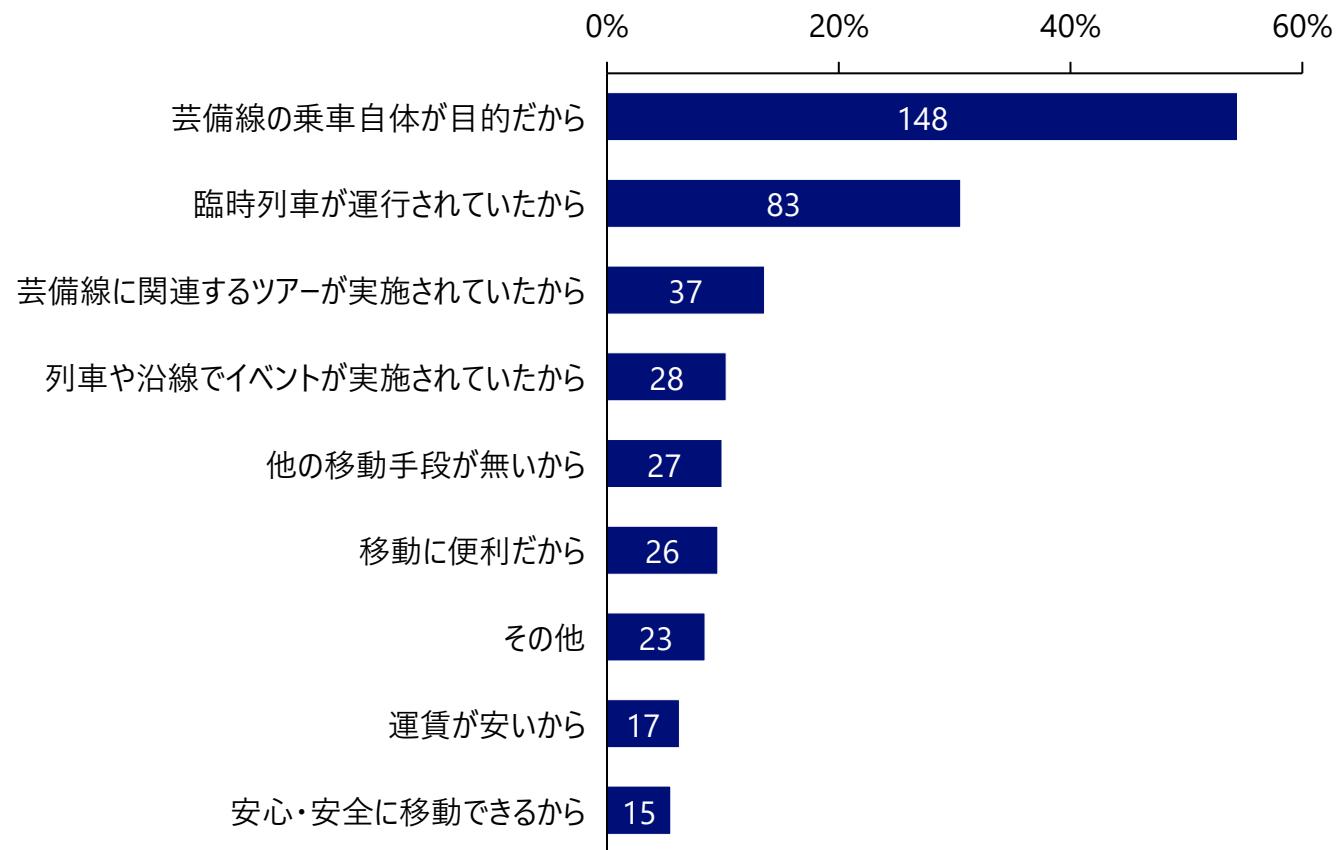
令和7年12月24日
国土交通省 中国運輸局

10月休日列車乗車アンケート結果、傾向分析（8月／9月／10月）

(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

利用のきっかけは「芸備線の乗車 자체が目的」が最多だった。
また、臨時列車、ツアーやイベント等の実証をきっかけとした利用も多くみられた

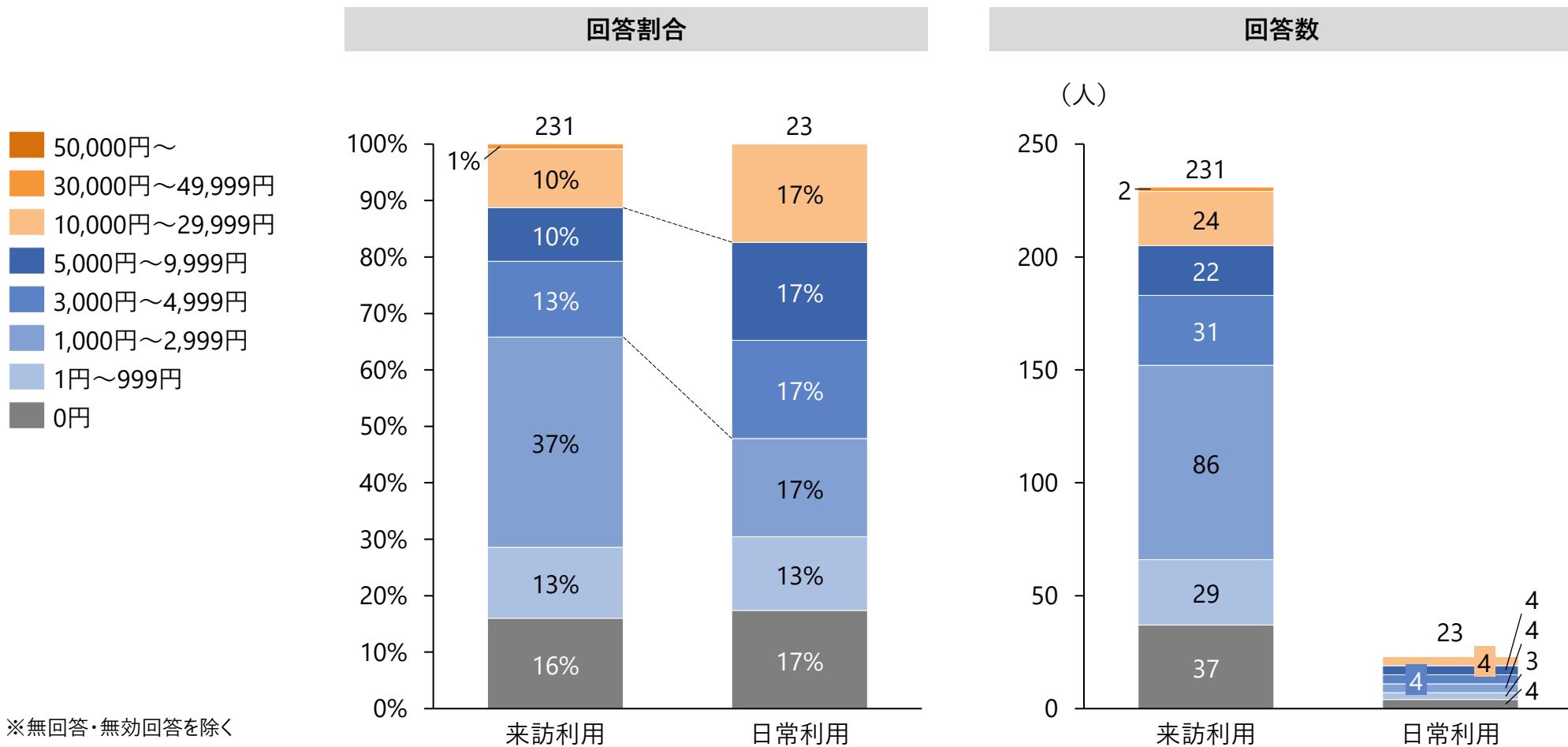
Q3. 本日芸備線を利用したきっかけを教えてください。 (複数回答／n=272)



(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

来訪利用者について、6割以上が消費額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約1割存在した

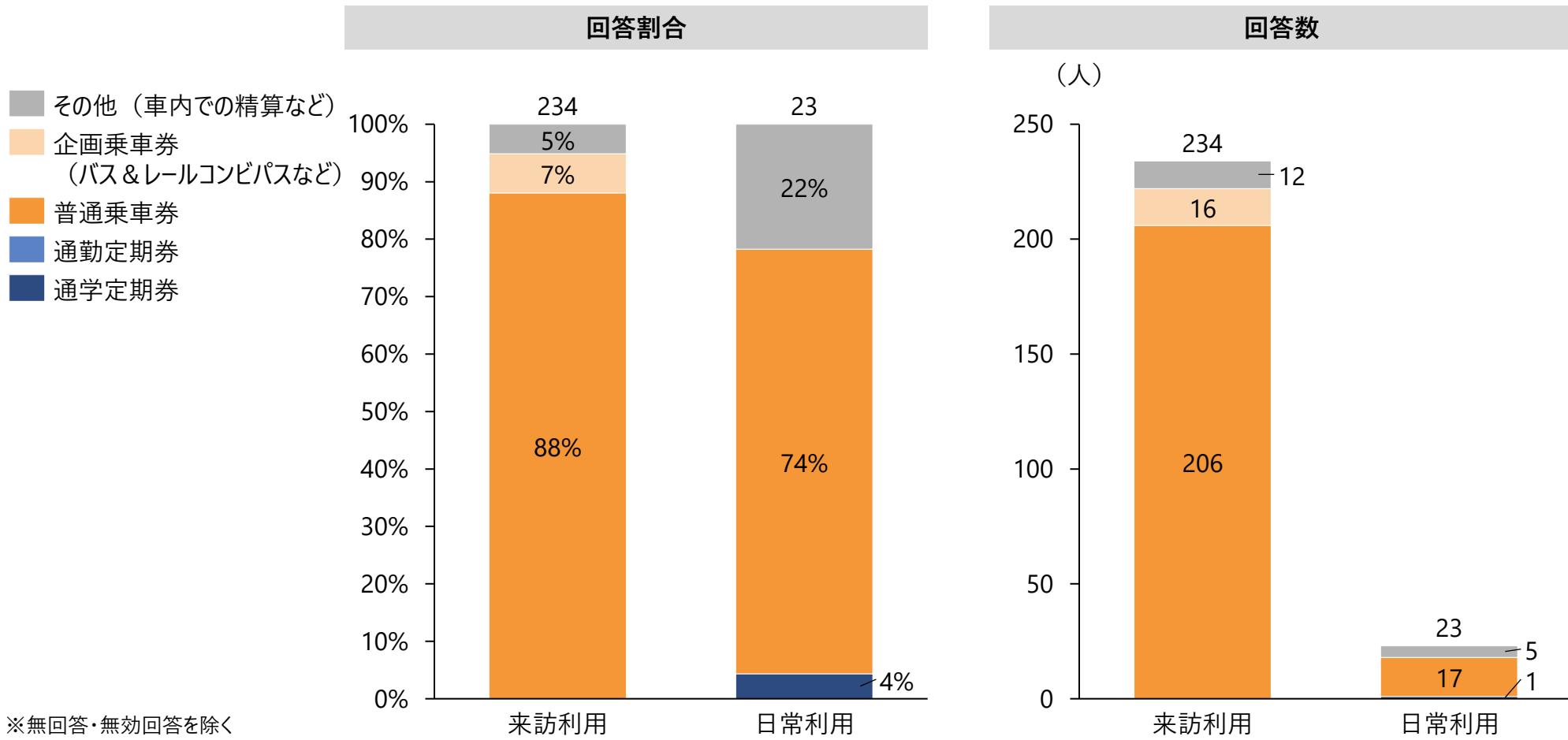
Q4. 今回の外出において、庄原市・新見市エリアで使う金額を教えてください。（単一回答／来訪利用：n=231, 日常利用：n=23）



(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月の利用券種は、来訪、日常利用ともに普通乗車券が多くを占めた

Q5. 本日芸備線で使用したきっぷを教えてください。 (单一回答／来訪利用：n=234, 日常利用：n=23)

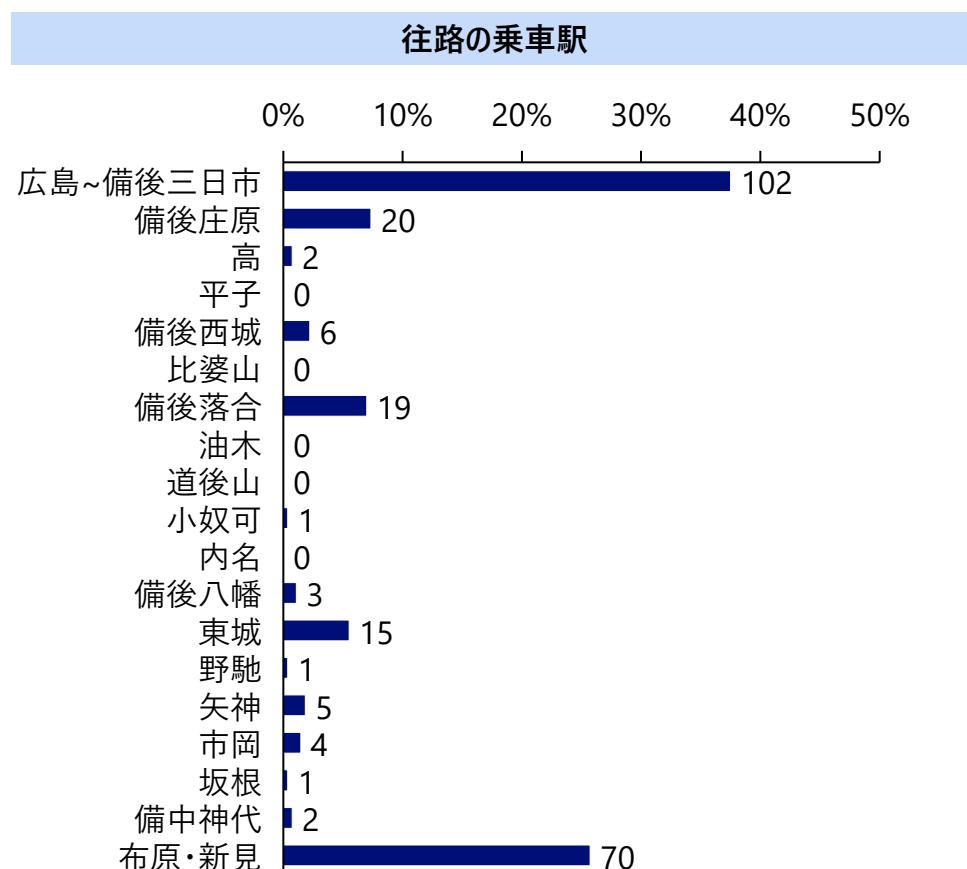


(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 10月休日列車アンケート結果

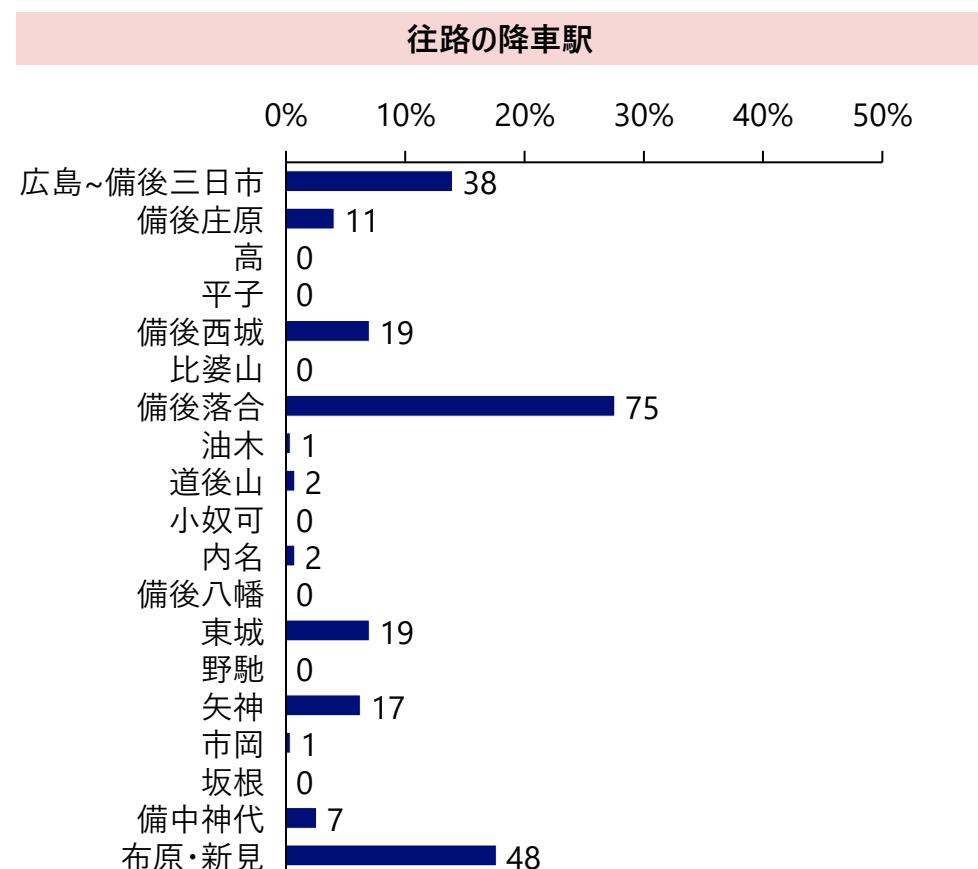
特定区間外から来訪し、特定区間外まで乗り通す人が多く見られた。

特定区間内では、備後落合、備後西城、東城、矢神での降車が多かった

Q6.芸備線の乗車区間を教えてください。 (单一回答／n=272)



※21名無回答・無効回答



※32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 | 10月休日列車アンケート結果

列車が運休していた場合について、来訪者の4割以上が庄原・新見に訪れなかつたと回答。
日常利用者も3割が外出を取りやめていたと回答した

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=222, 日常利用：n=20）

1

その他

他の地域に外出していた

外出を取りやめていた

家族・知人に自家用車で送迎してもらった

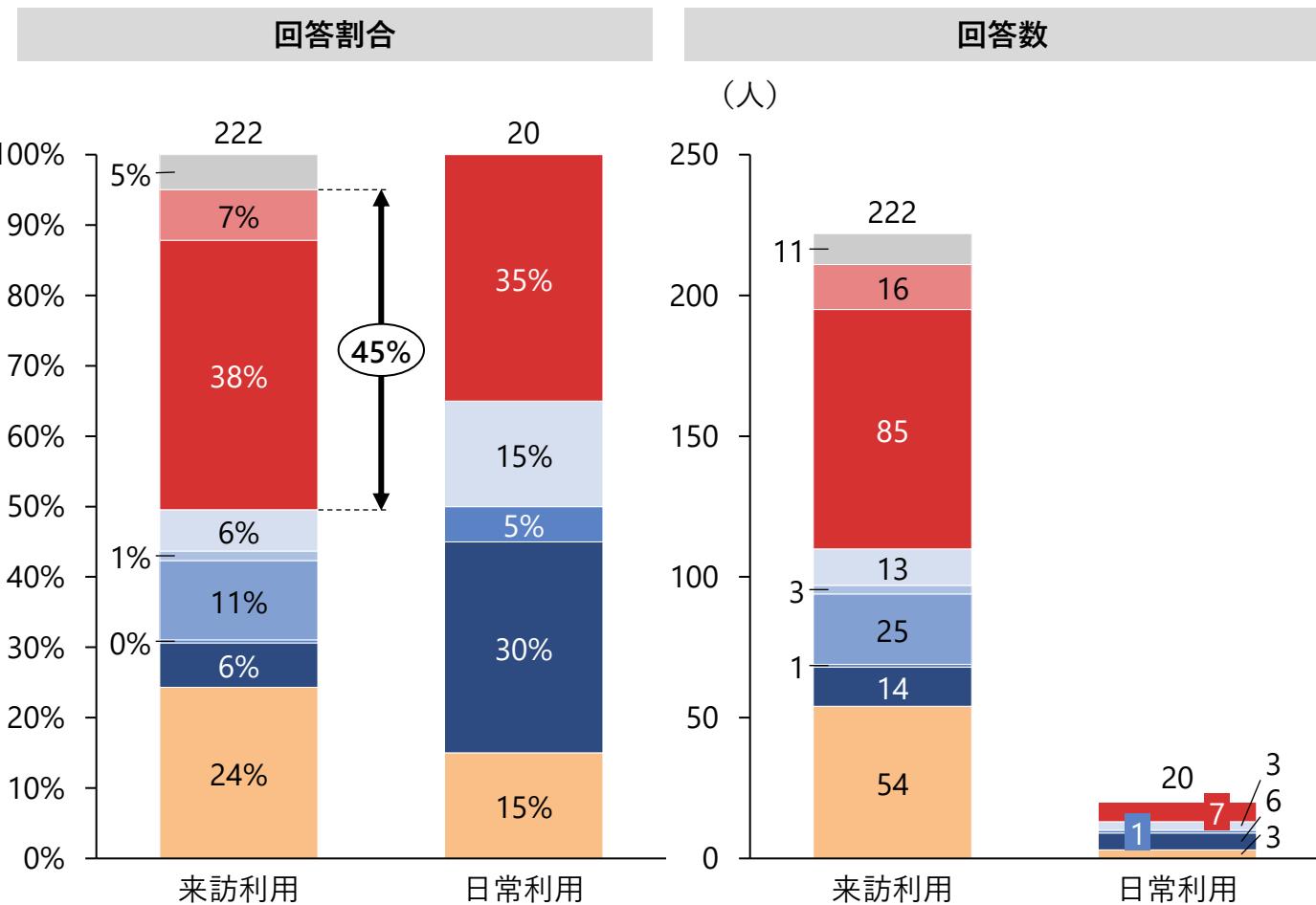
自分でレンタカーを運転した

自分で自家用車を運転した

一般タクシーを利用した

バス・乗合タクシーを利用した

芸備線の他の便を利用した

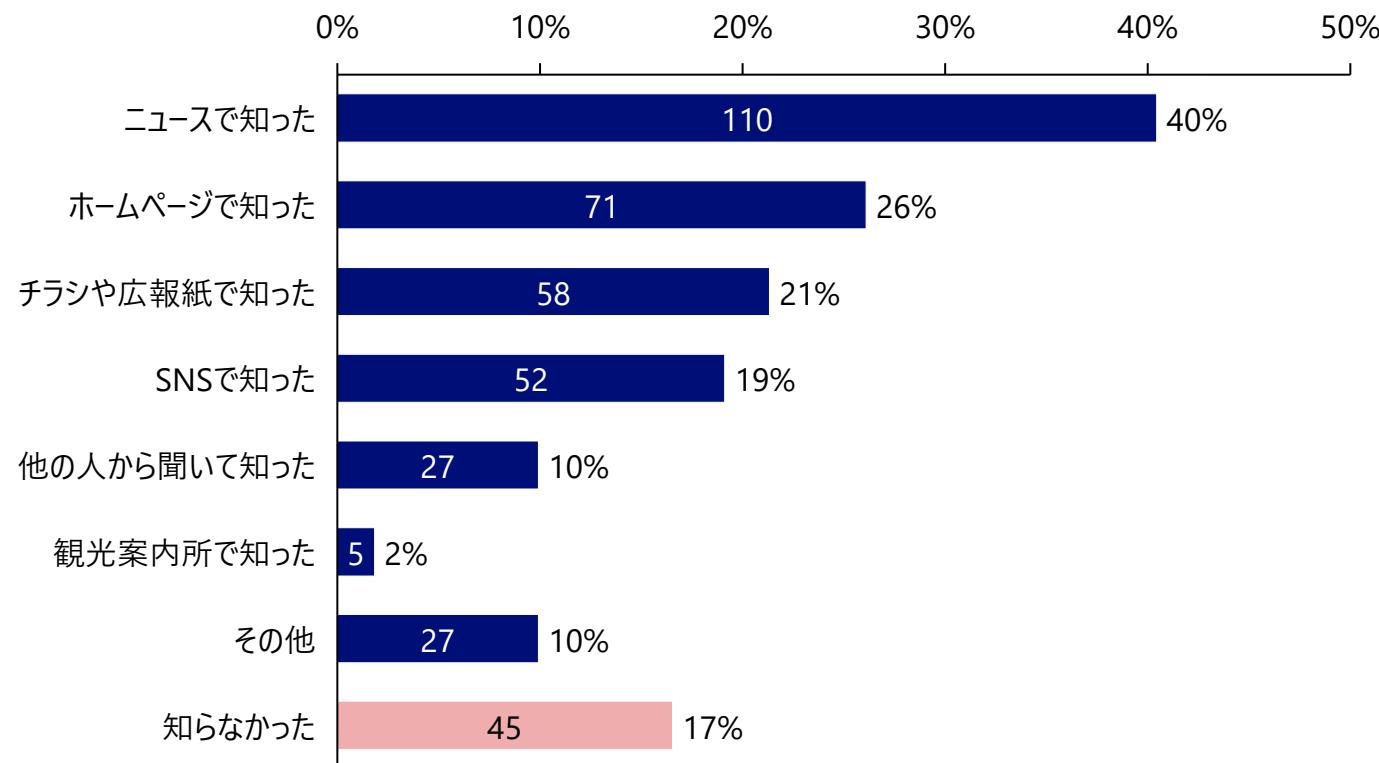


※無回答・無効回答を除く

(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

約4割の人がJR芸備線に関する実証実験を「ニュースで知った」と回答。
実証実験について知らなかった人は17%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=272）



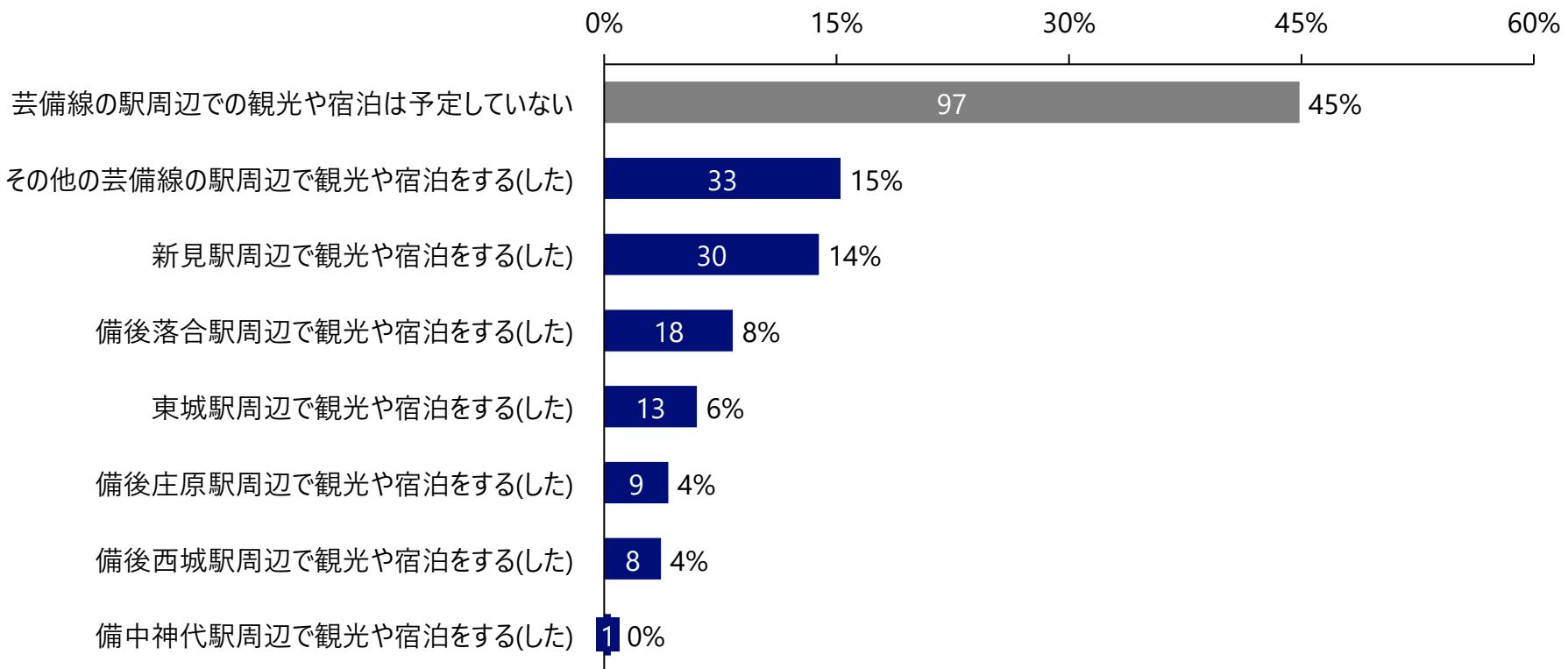
(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 10月休日列車アンケート結果

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=216）

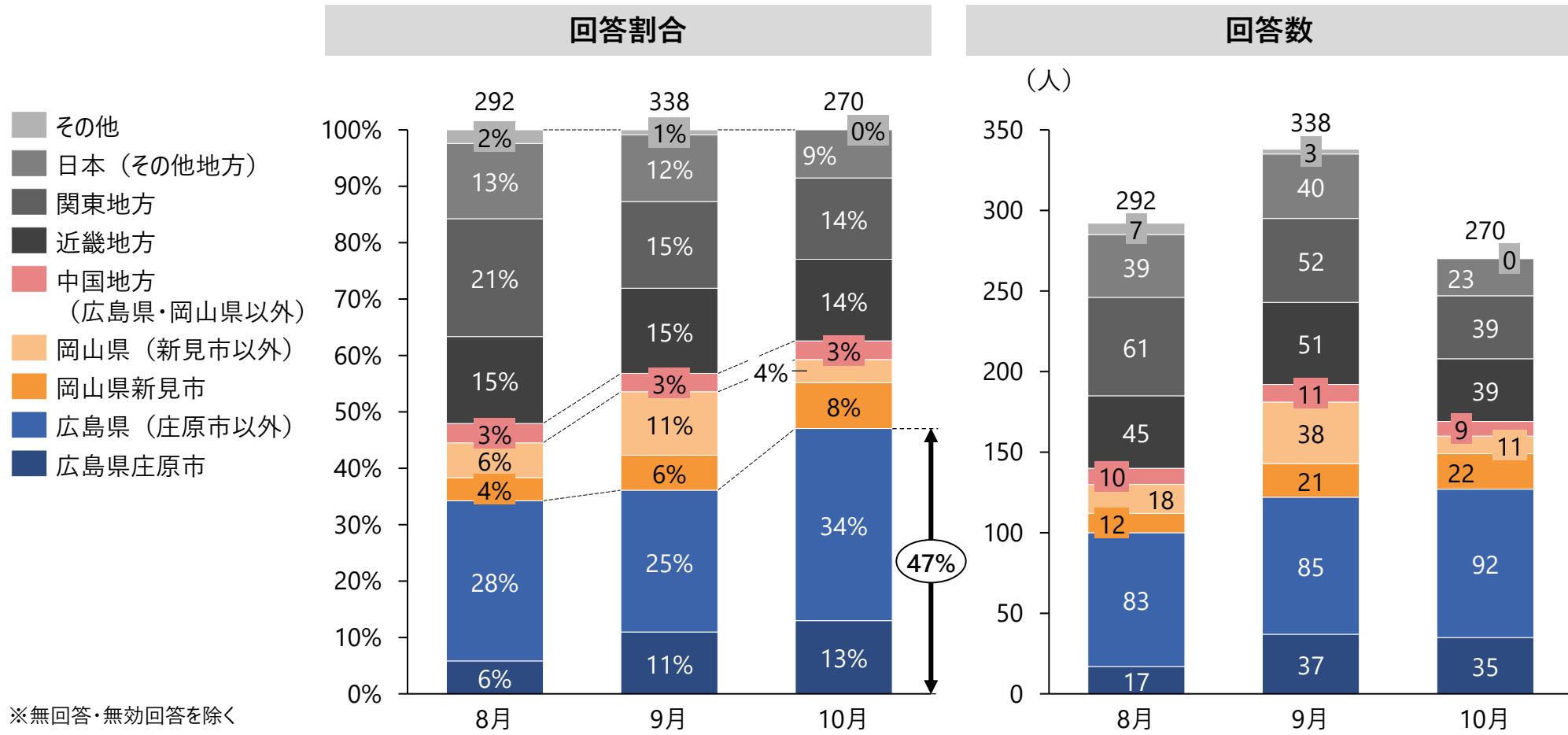


(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 休日列車アンケートの傾向分析（8月／9月／10月）

10月調査では、8月・9月と比較して、広島県内在住者が増加傾向となっており、芸備線沿線での取組周知が進んだものと考えられる

休日アンケート調査回答者の自宅エリア

※9月は朝晩の列車も含めた終日調査、8・10月は日中調査

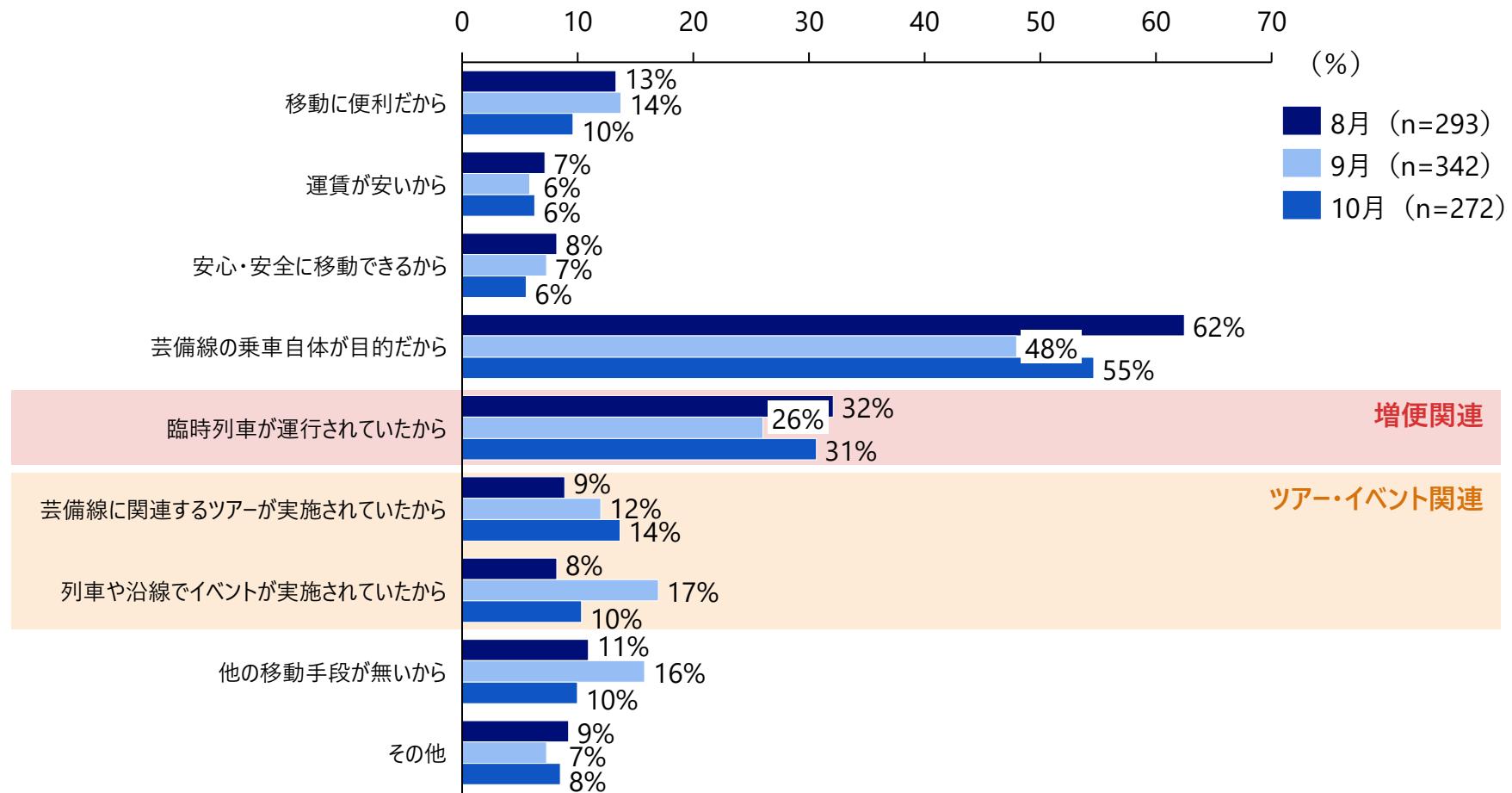


(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 休日列車アンケートの傾向分析（8月／9月／10月）

利用のきっかけは、「芸備線の乗車 자체が目的」が最多であり、傾向に変化はない。
8月と比べると、ツアーやイベントきっかけの利用者は増加している

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）

※9月は朝晩の列車も含めた終日調査、8・10月は日中調査



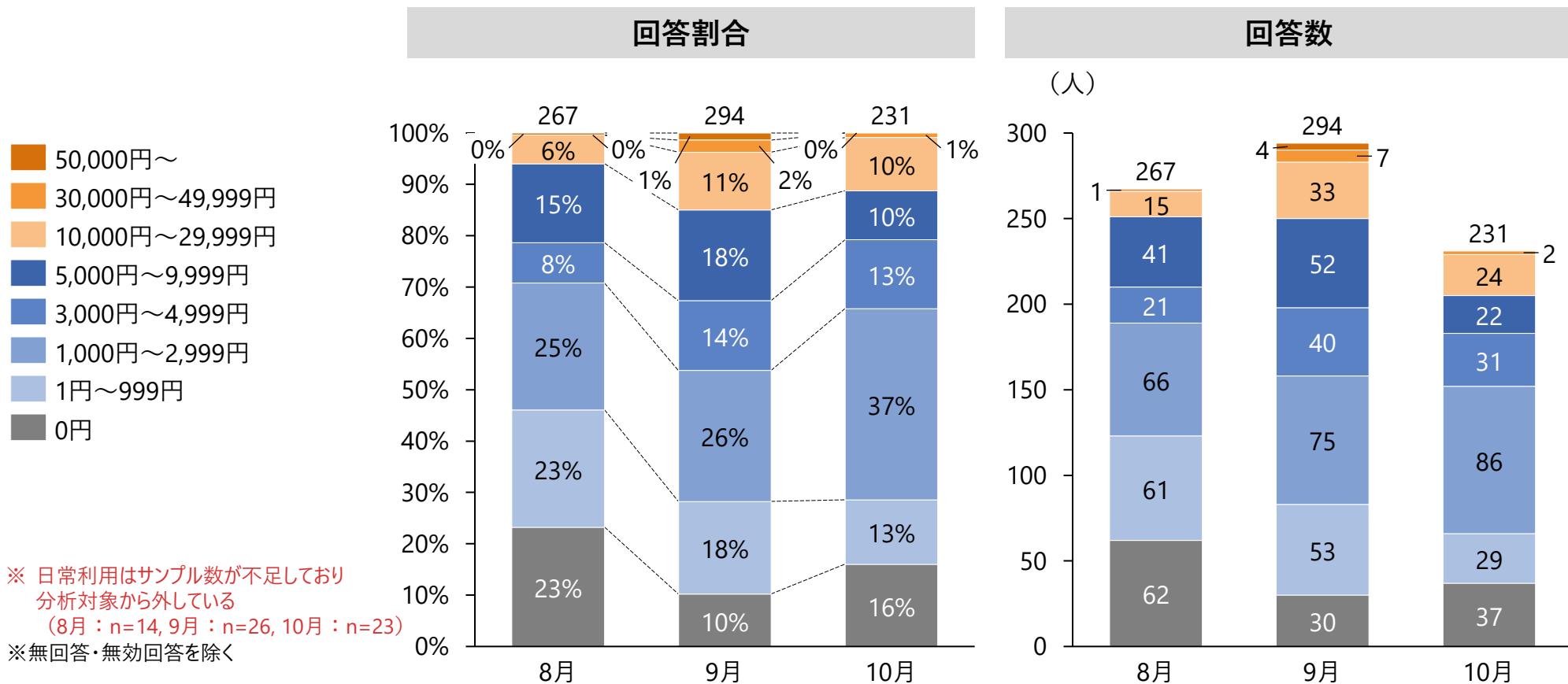
(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 休日列車アンケートの傾向分析（8月／9月／10月）

来訪利用について、8月と比較し、9月・10月は消費額1,000円未満の割合が減少し、消費額1万円以上の割合がやや増加している

※9月は朝晩の列車も含めた終日調査、8・10月は日中調査

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（8月：n=267, 9月：n=294, 10月：n=231）



(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 休日列車アンケートの傾向分析（8月／9月／10月）

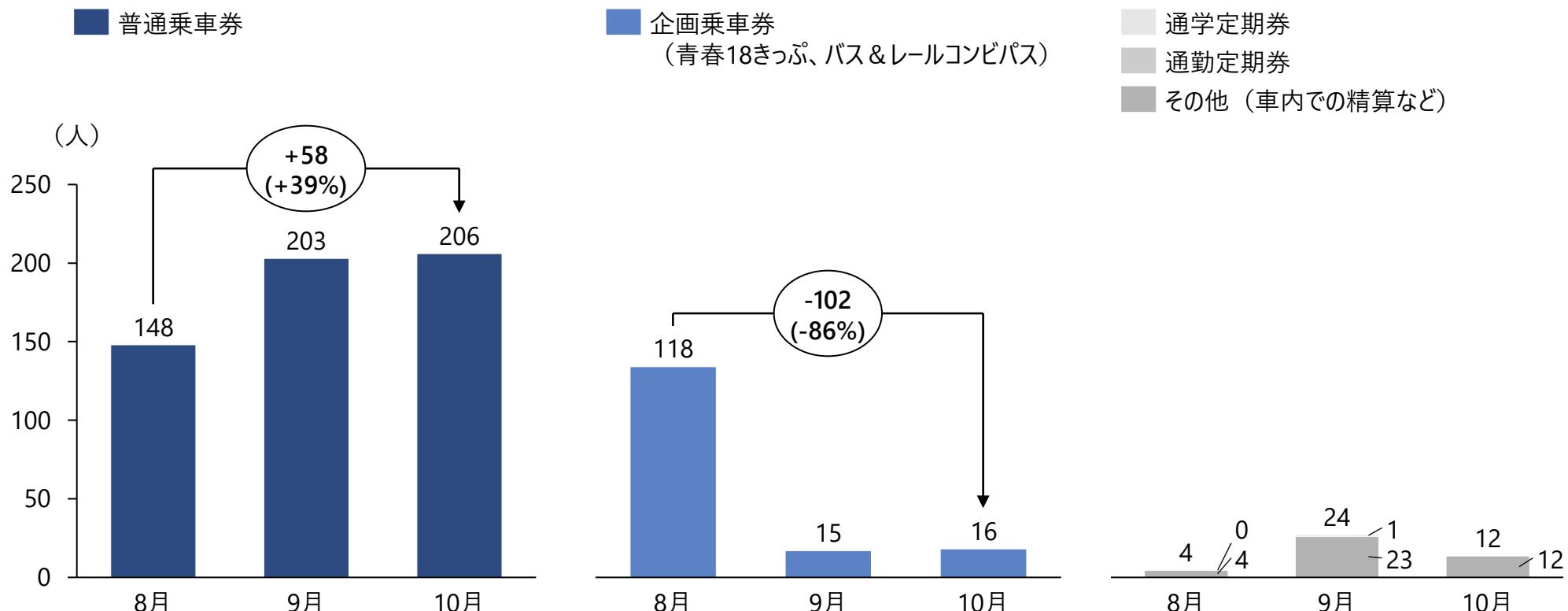
来訪者について、青春18きっぷ期間が終了したため企画乗車券の利用が減少したが、普通乗車券はイベントの効果もあり増加している

※各月ともに日中調査の対象便のみ（9月調査の朝晩は除く）

Q5. 本日芸備線で使用したきっぷを教えてください。（单一回答）

※ 日常利用はサンプル数が不足しており分析対象から外している（8月：n=14, 9月：n=8, 10月：n=23）

来訪利用（8月：n=270, 9月：n=242, 10月：n=234） ※各月2調査日の合計人数



※無回答・無効回答を除く

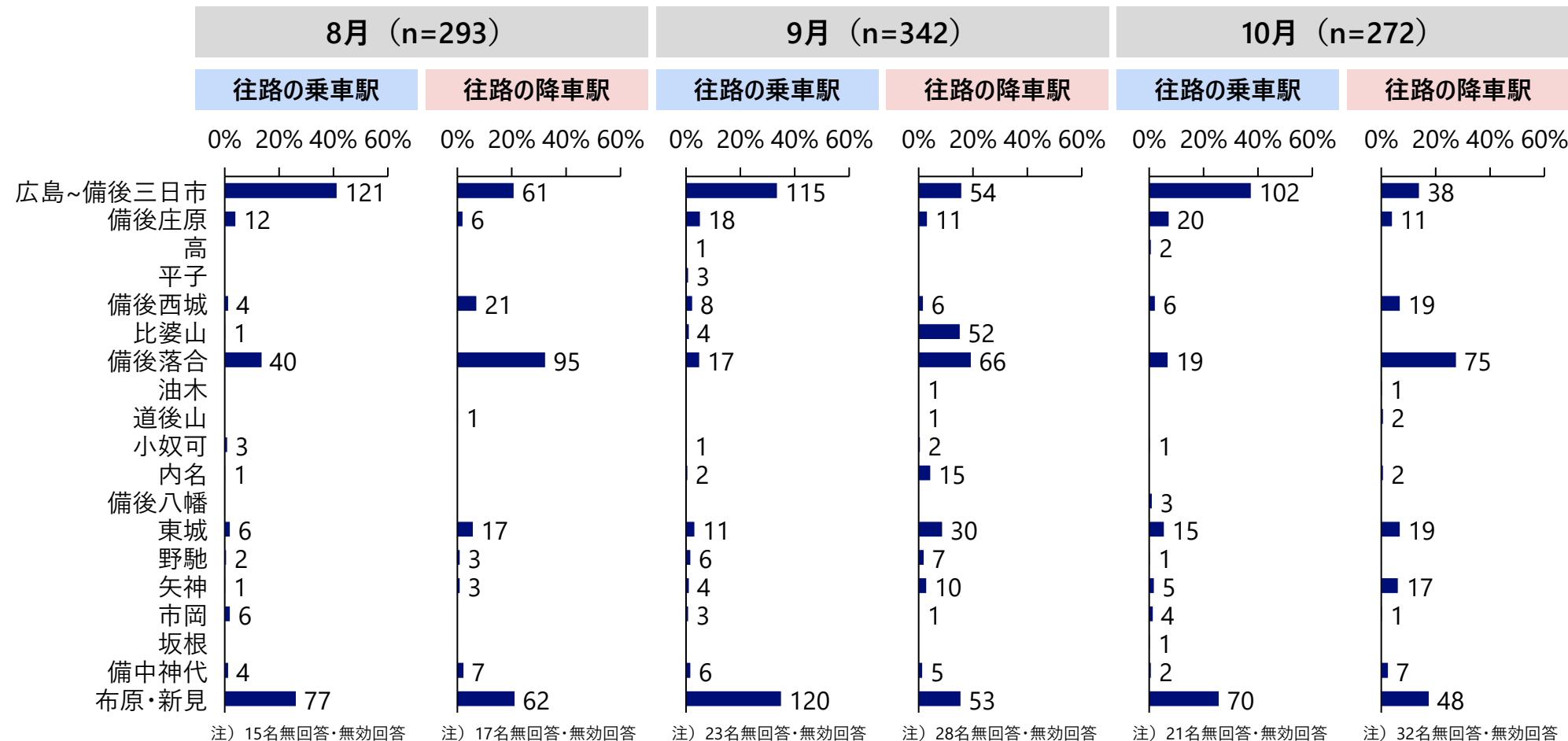
出所) 列車アンケート調査

(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 休日列車アンケートの傾向分析（8月／9月／10月）

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
多数を占める傾向に変化はない

Q6.芸備線の乗車区間を教えてください。（単一回答）

※9月は朝晩の列車も含めた終日調査、8・10月は日中調査

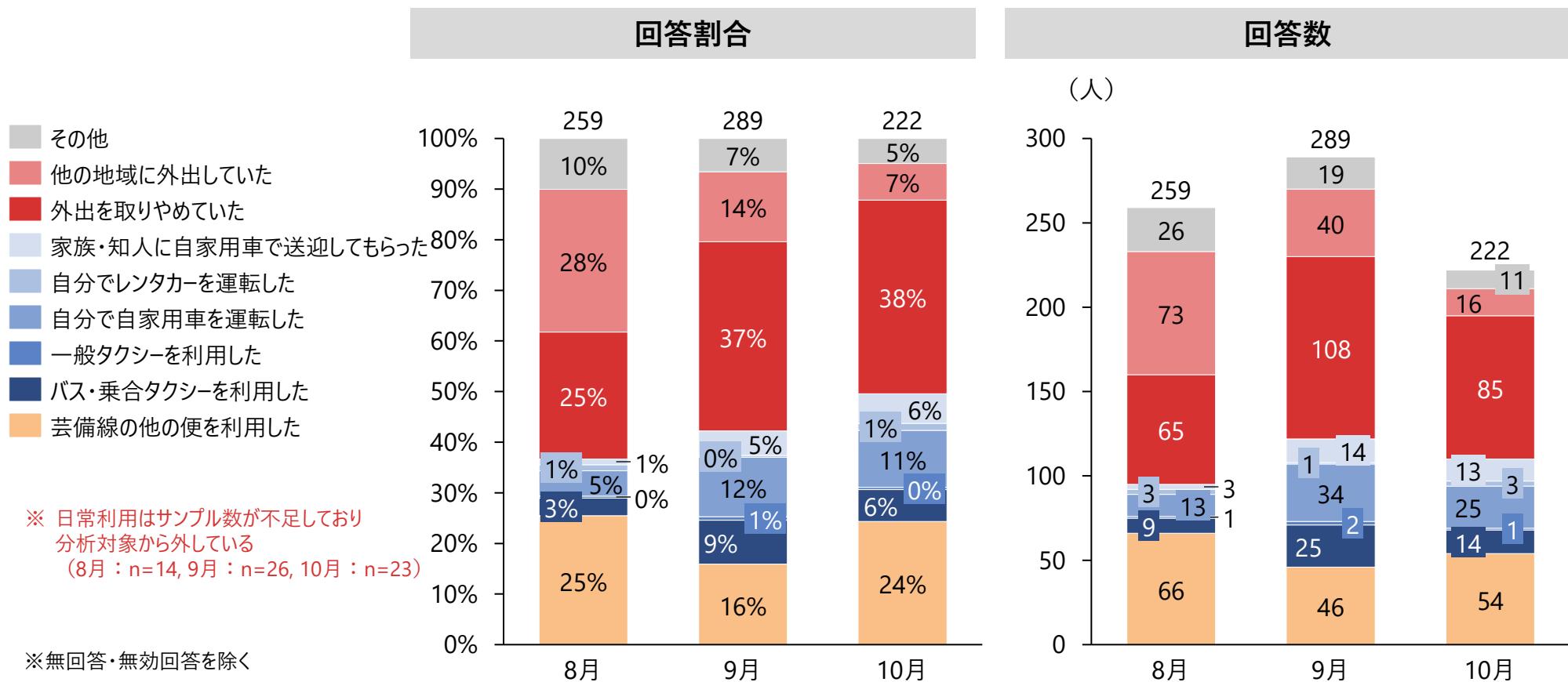


(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 休日列車アンケートの傾向分析（8月／9月／10月）

イベント目的の来訪者増加に伴い、乗車便が運休しても代替手段で来訪する層は増加傾向にある

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） ※9月は朝晩の列車も含めた終日調査、8・10月は日中調査

来訪利用（8月：n=259, 9月：n=289, 10月：n=222）



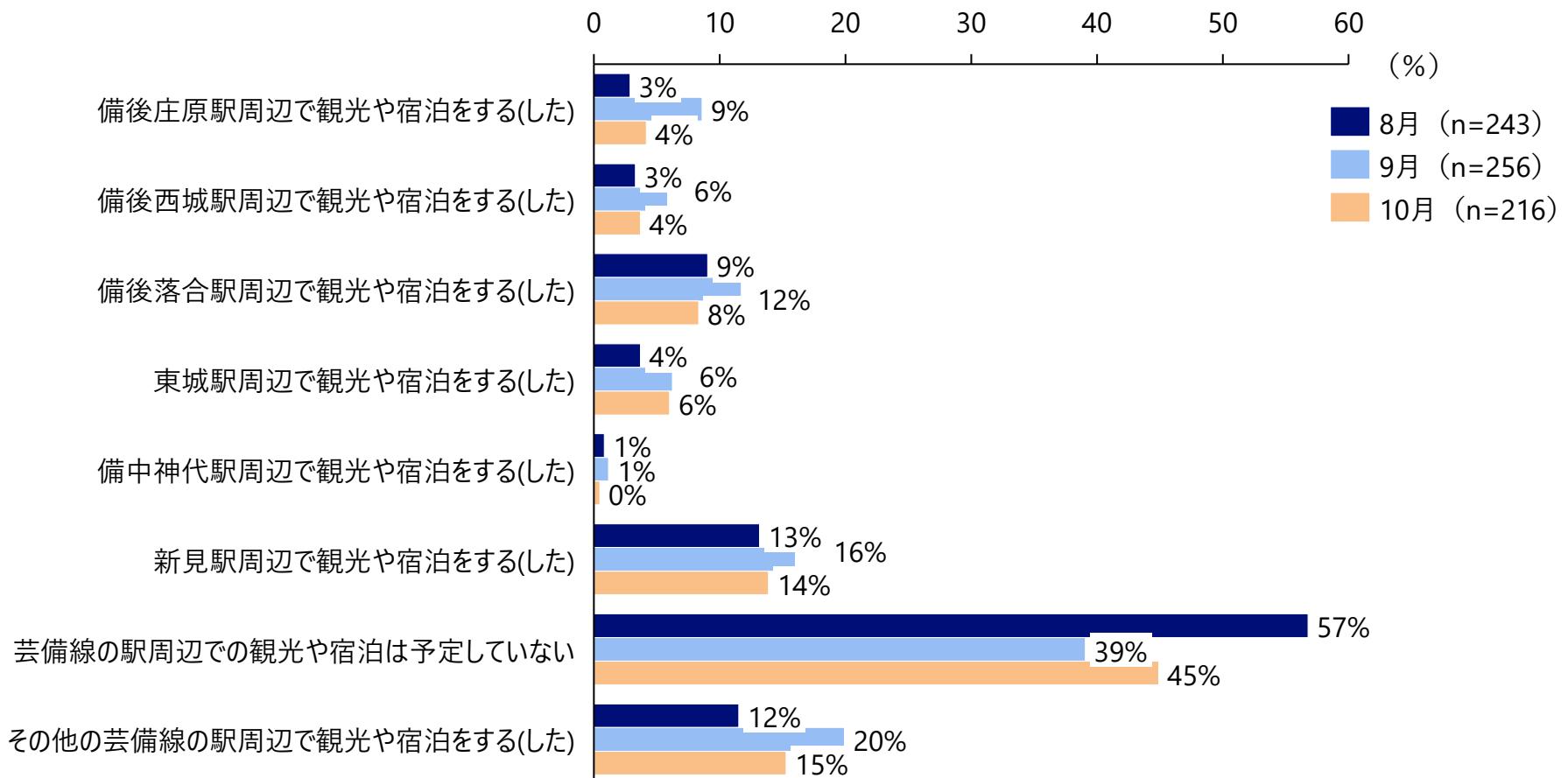
(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 休日列車アンケートの傾向分析（8月／9月／10月）

いずれの月も、芸備線沿線で観光や宿泊を予定しない通過者が最多だが、8月と比べると、9月・10月は観光や宿泊を予定する人が増加した

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）

※9月は朝晩の列車も含めた終日調査、8・10月は日中調査

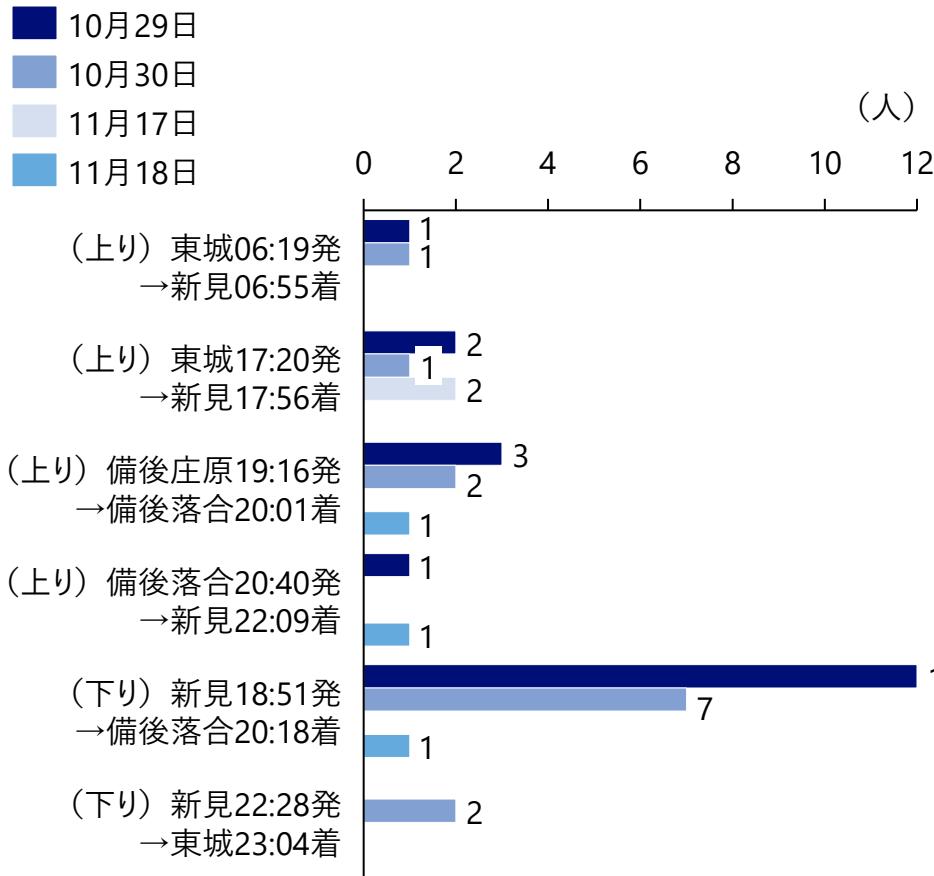


平日早朝・夜間列車アンケート結果

(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 平日早朝夜間列車アンケート結果

10月11月の早朝夜間列車アンケート調査は、計6便が調査対象で、通勤通学を目的とした人が28名であった。施策のターゲット層の反応を見るために、以後当該28名を集計対象とする

調査列車の1日平均乗車人数（単一回答/ n=37）

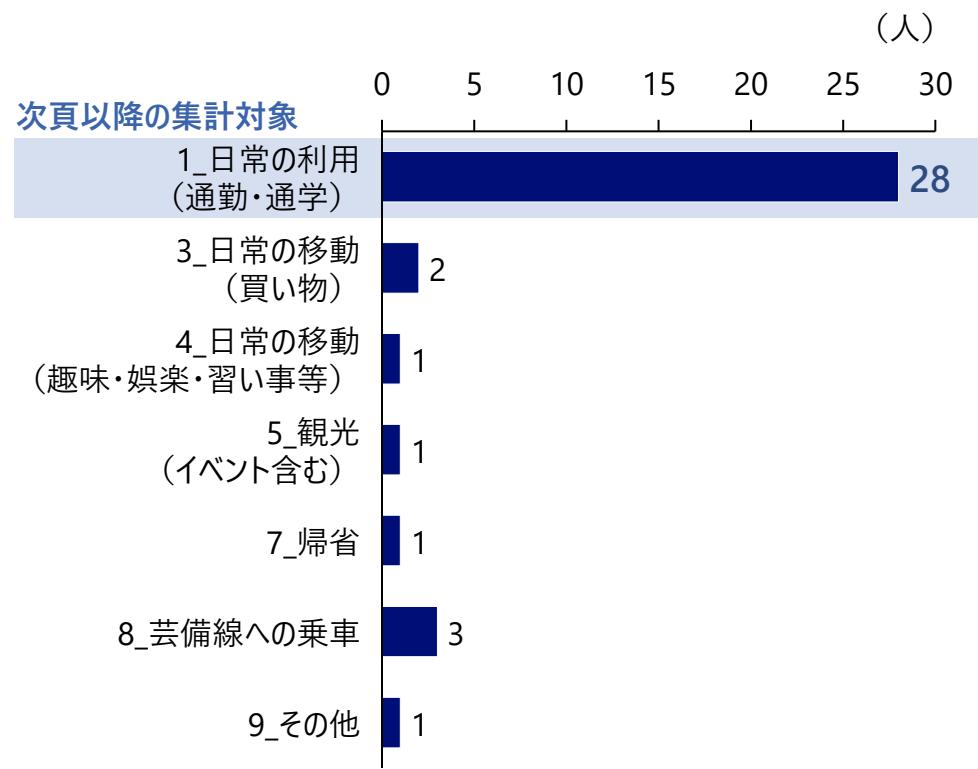


※無回答・無効回答を除く

※備後庄原～新見区間の休日一部列車のみを調査

出所) 列車アンケート調査

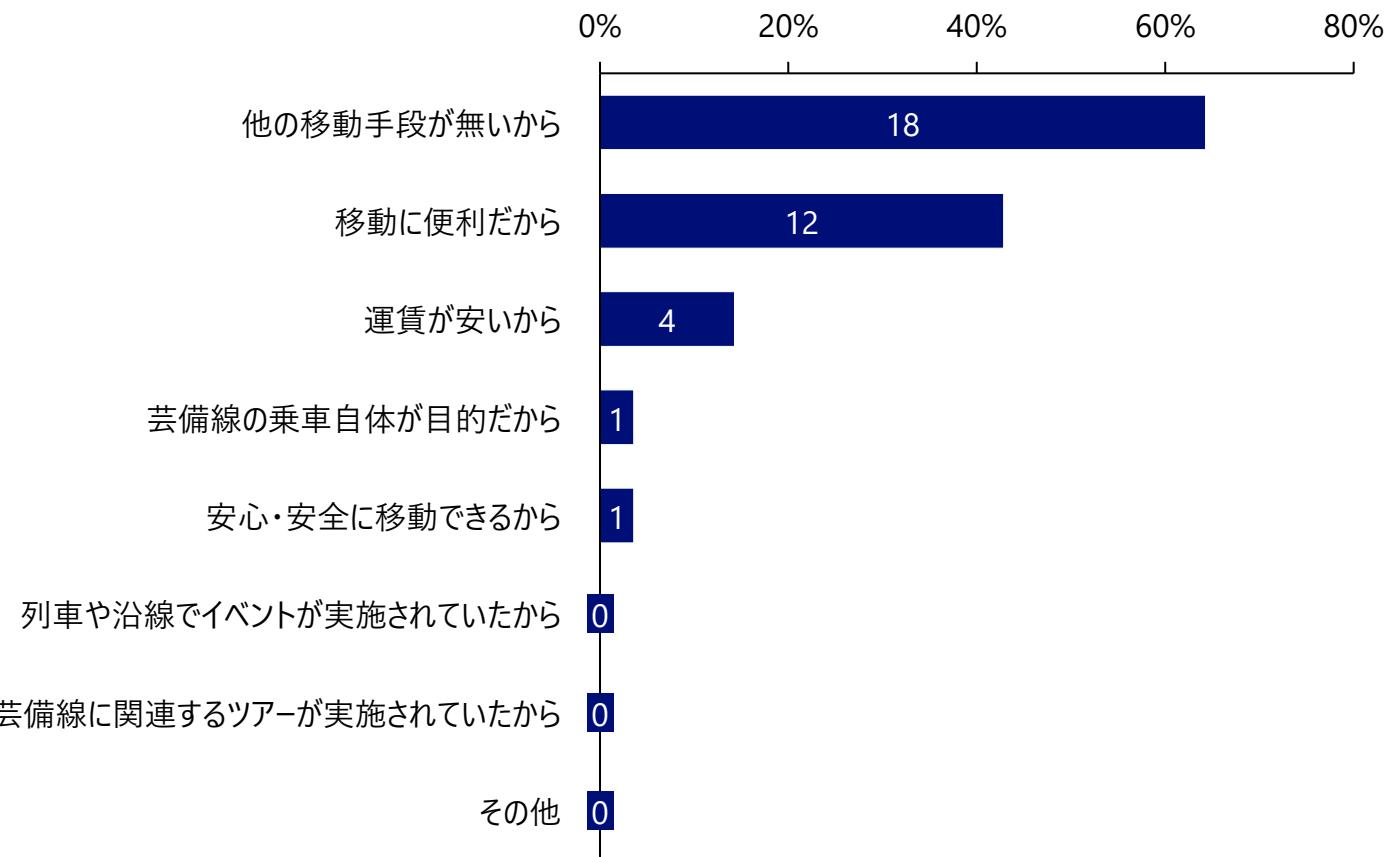
外出の目的（単一回答/ n=37）



(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 平日早朝夜間列車アンケート結果

利用のきっかけは「他の移動手段がないから」「移動に便利だから」と回答した人が多かった

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=28)

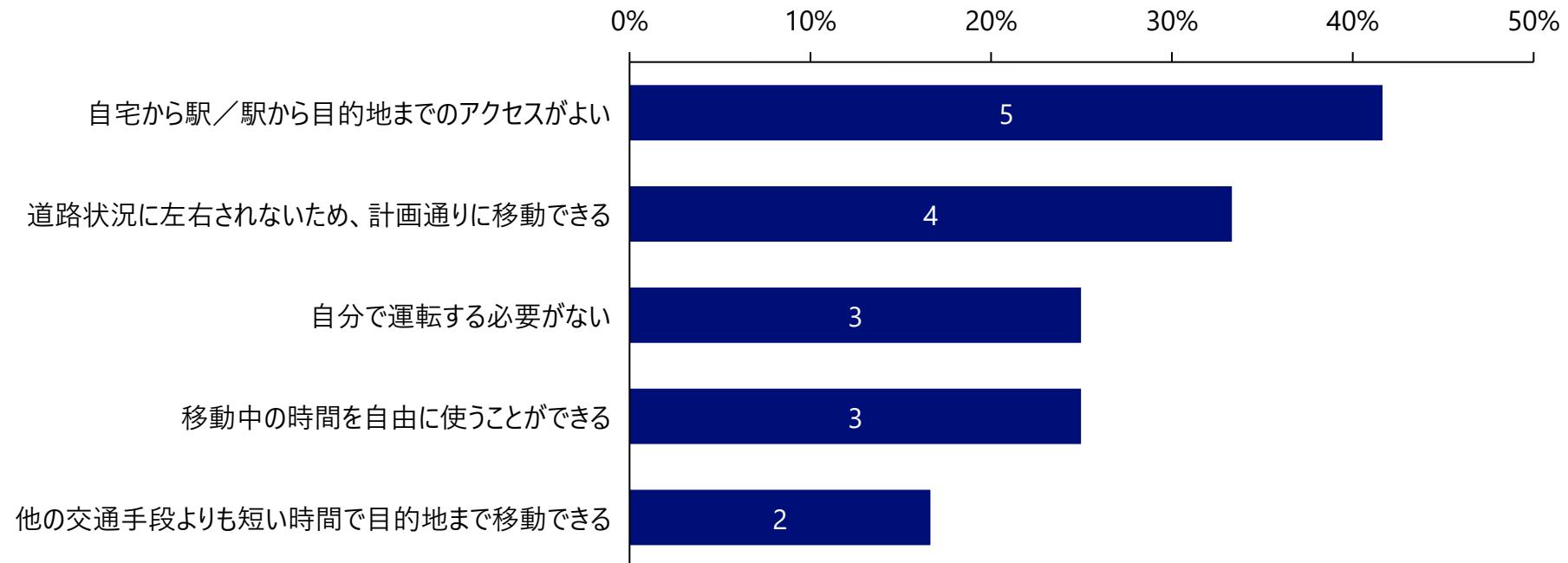


(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 平日早朝夜間列車アンケート結果

芸備線による移動が便利な理由として、「自宅から駅、駅から目的地までのアクセスが良い」「道路状況に左右されず、計画的に移動できる」との回答が多かった

Q4. 芸備線による移動が便利な理由 (複数回答 / n=12)

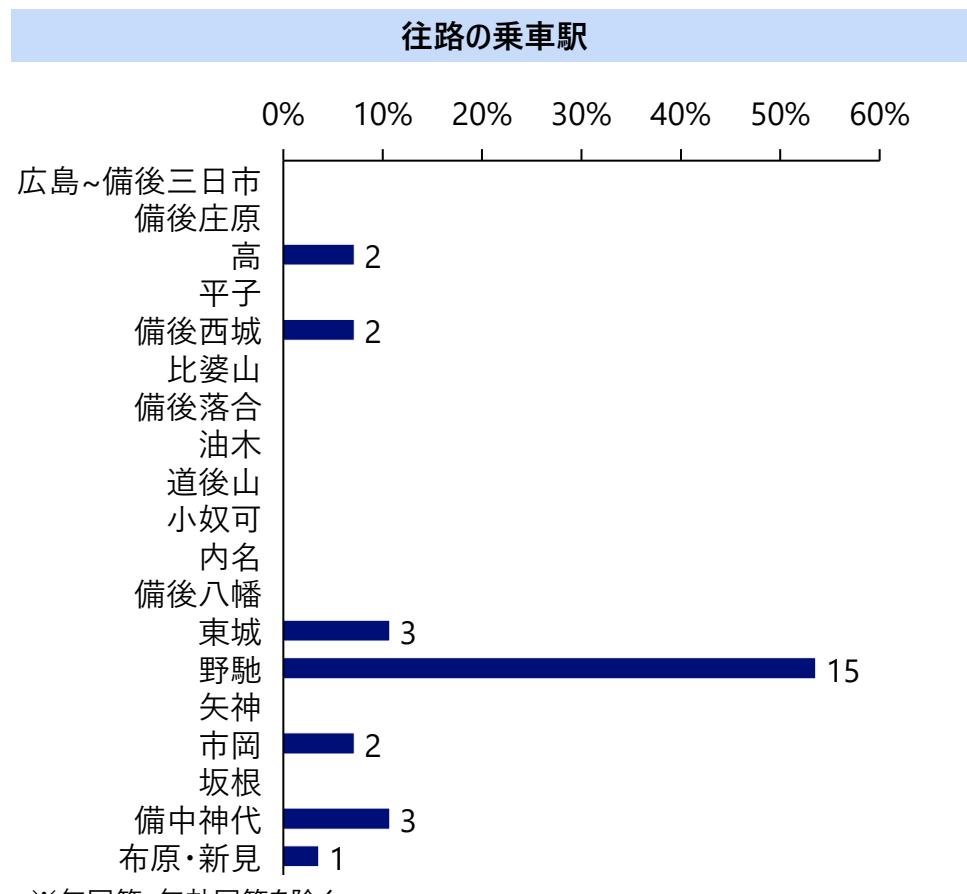
Q3.「本日芸備線を利用したきっかけ」で「移動が便利だから」と回答した人のみ



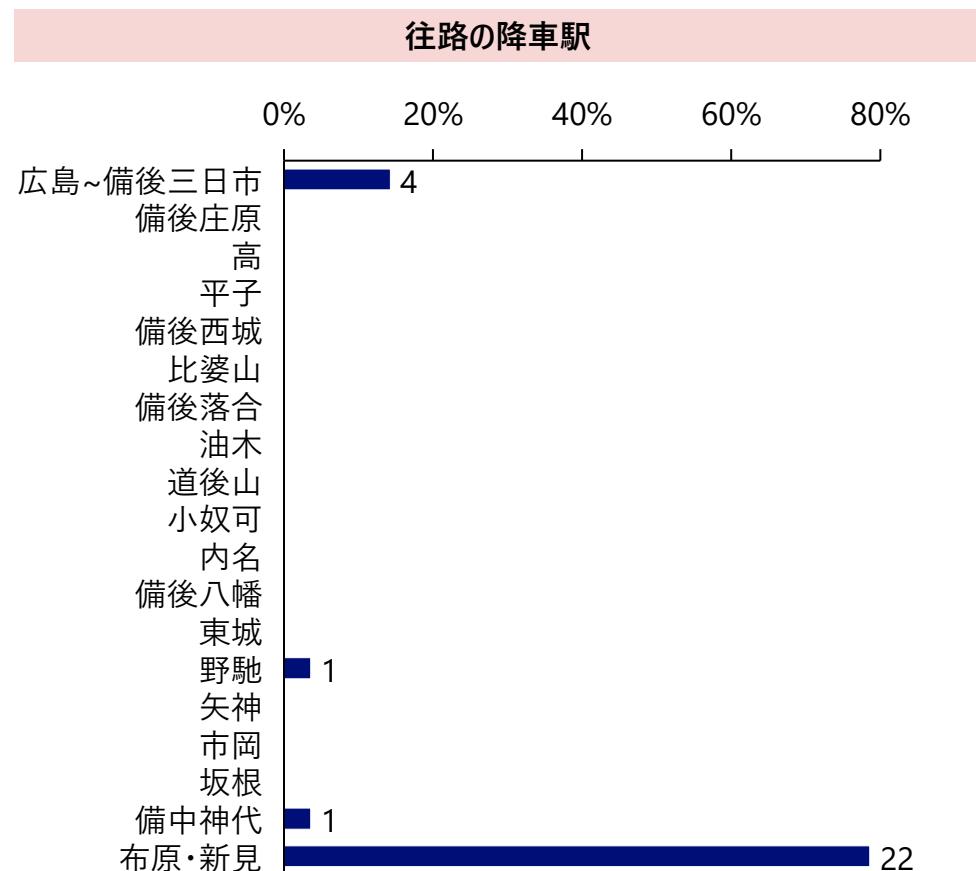
(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 平日早朝夜間列車アンケート結果

往路は、野馳駅で乗車し、布原・新見へ向かうとの回答が多くを占めた

Q5.芸備線の乗車区間を教えてください。 (単一回答／n=28)



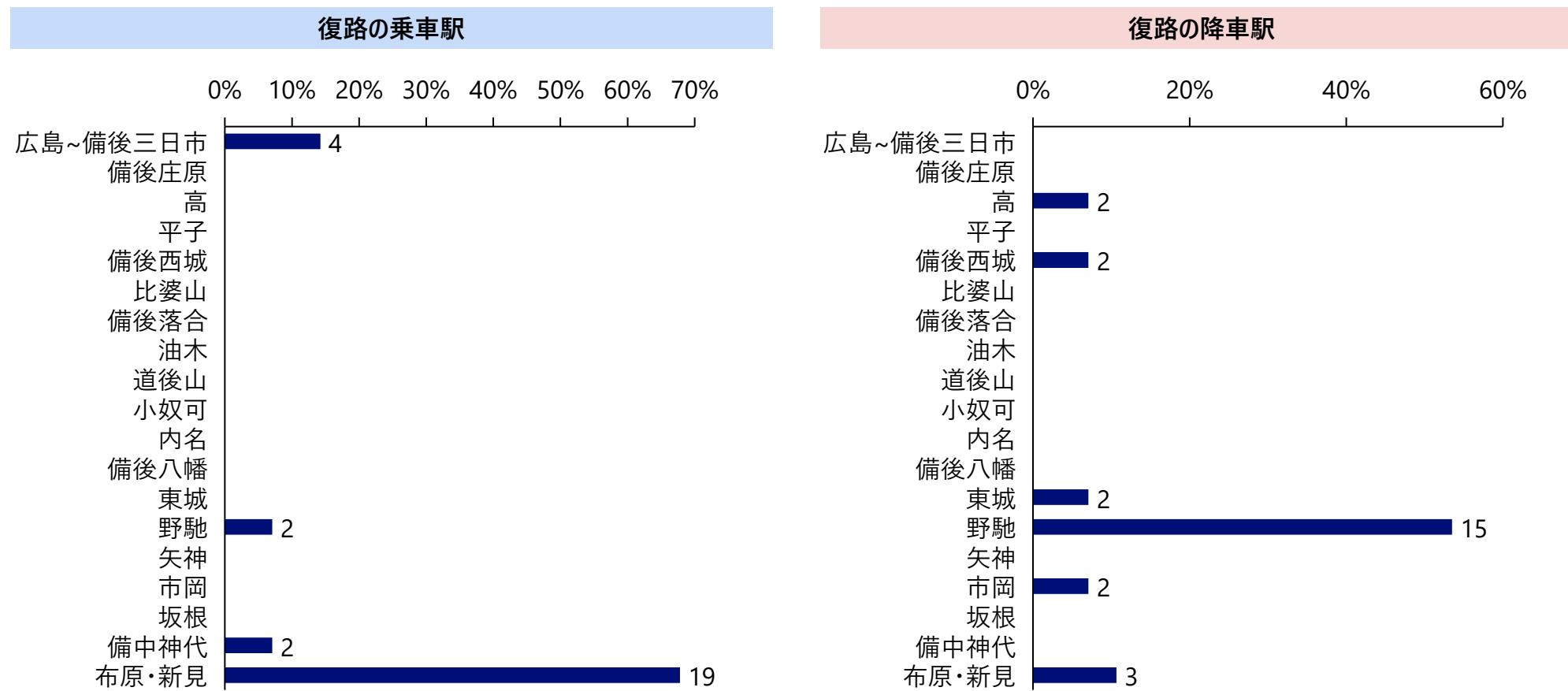
※無回答・無効回答を除く



(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 平日早朝夜間列車アンケート結果

復路は、布原・新見から乗車し、野馳へ戻るとの回答が多くを占めた

Q5.芸備線の乗車区間を教えてください。 (单一回答／n=28)

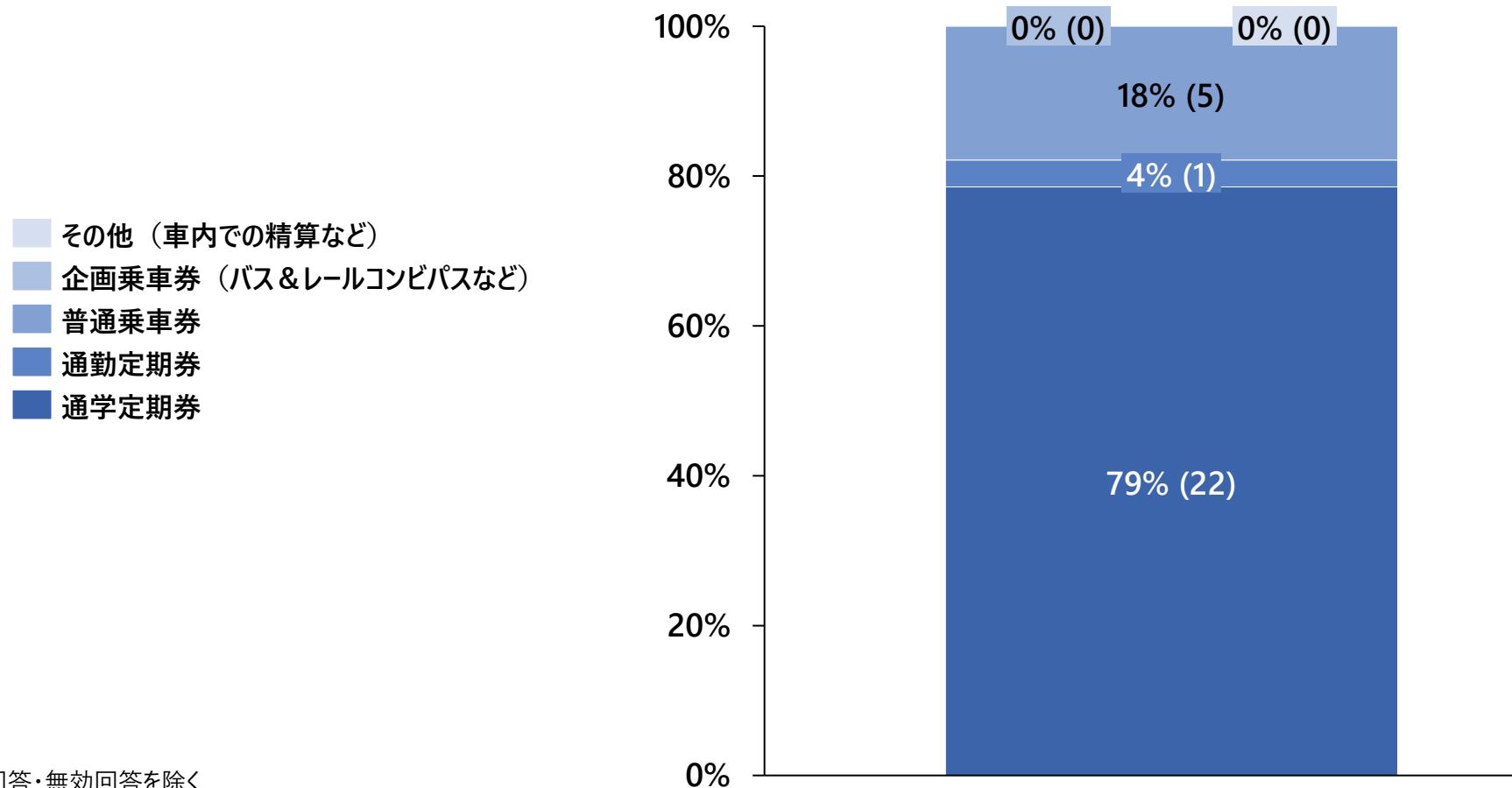


※無回答・無効回答を除く

(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 平日早朝夜間列車アンケート結果

通学定期券を使用している人が約8割を占めた

Q6. 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／n=28）



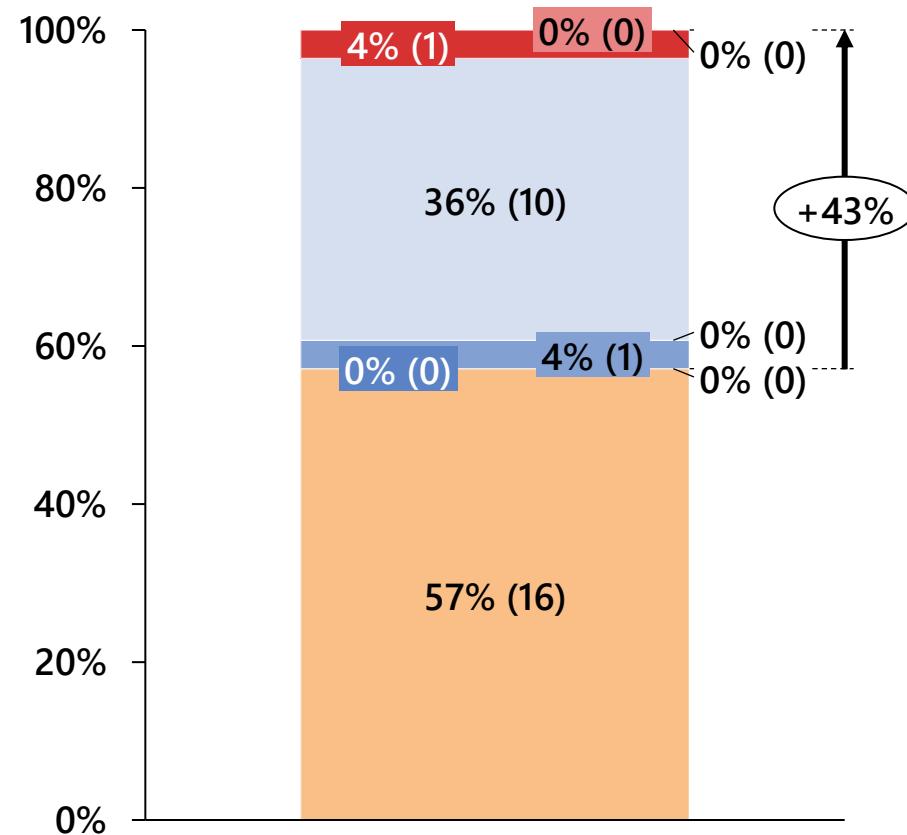
※無回答・無効回答を除く

(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 平日早朝夜間列車アンケート結果

新たに芸備線を利用した人が約4割いる一方で、前述の通り利用者数は不变であるため、新規利用者と利用停止者が同程度発生したと考えられる

Q7. もしダイヤ変更が実施されていなければ、どのように対応していましたか。 (単一回答 / n=28)

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



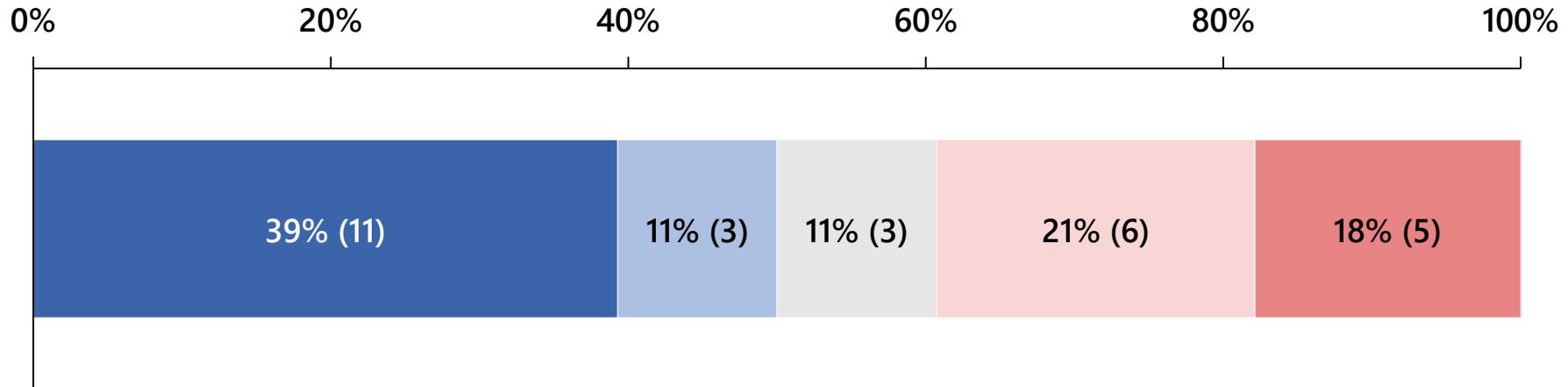
※無回答・無効回答を除く

(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 平日早朝夜間列車アンケート結果

ダイヤ変更によって、移動が便利になったと感じた人は約5割存在した一方で、不便になったと感じた人も約4割存在した

Q8.列車の時刻変更および延長運転によって、移動は便利になりましたか。（単一回答／n=28）

■ とても便利になった ■ やや便利になった ■ 変わらない ■ やや不便になった ■ とても不便になった



※無回答・無効回答を除く

注) 列車の利用を止めた人の回答は含まれない点に留意が必要

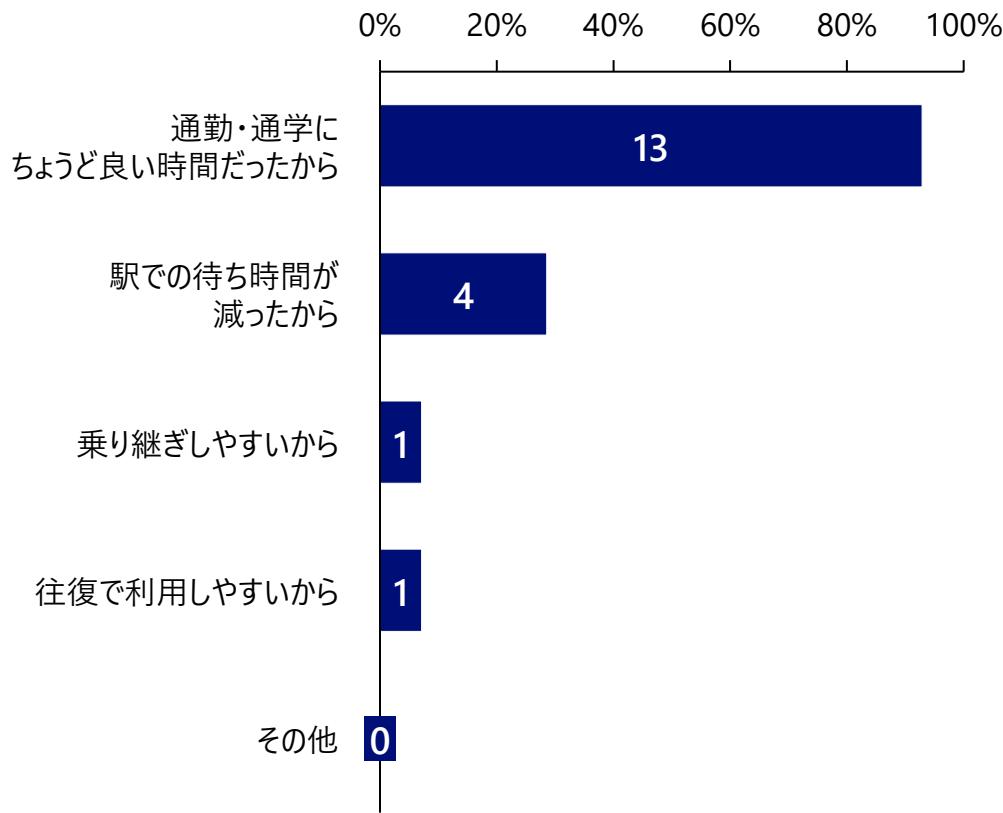
出所) 列車アンケート調査

(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 平日早朝夜間列車アンケート結果

便利になった理由としては「通勤・通学がしやすくなった」「待ち時間が減った」という意見、不便になった理由としては「待ち時間が増えた」という意見が多く見受けられた

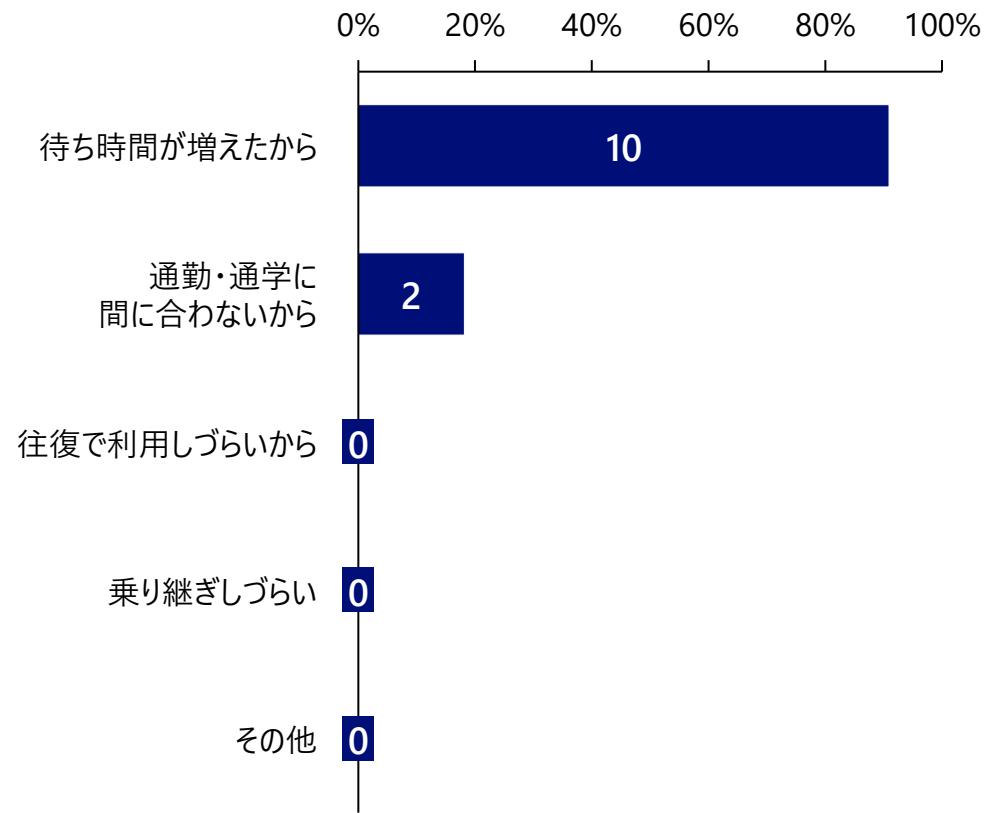
Q9.移動が便利になった理由（複数回答／n=14）

移動が「とても便利になった」「やや便利になった」と回答した人



Q10.移動が不便になった理由（複数回答／n=11）

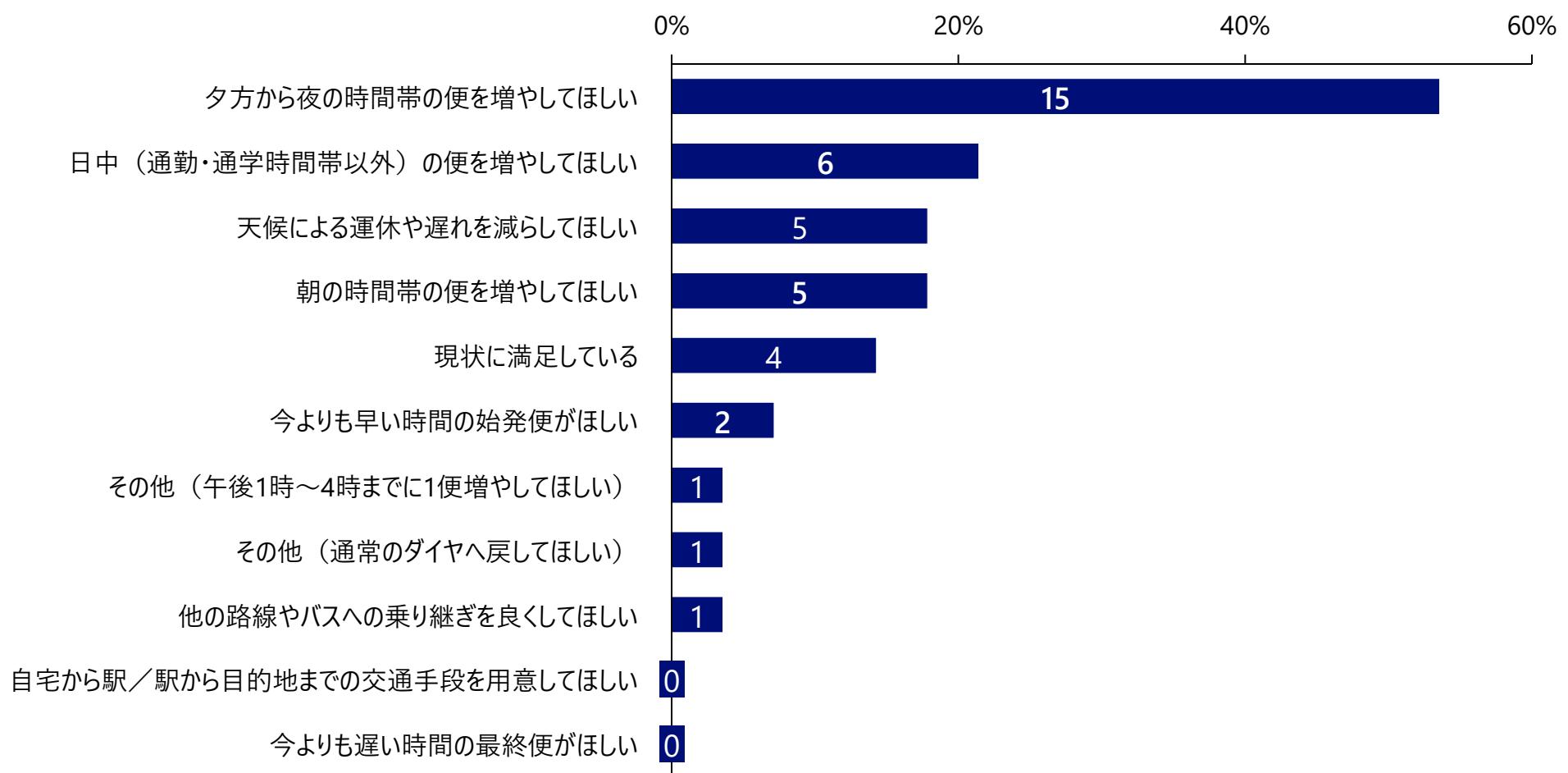
移動が「とても不便になった」「やや不便になった」と回答した人



(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 平日早朝夜間列車アンケート結果

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最も多く寄せられた

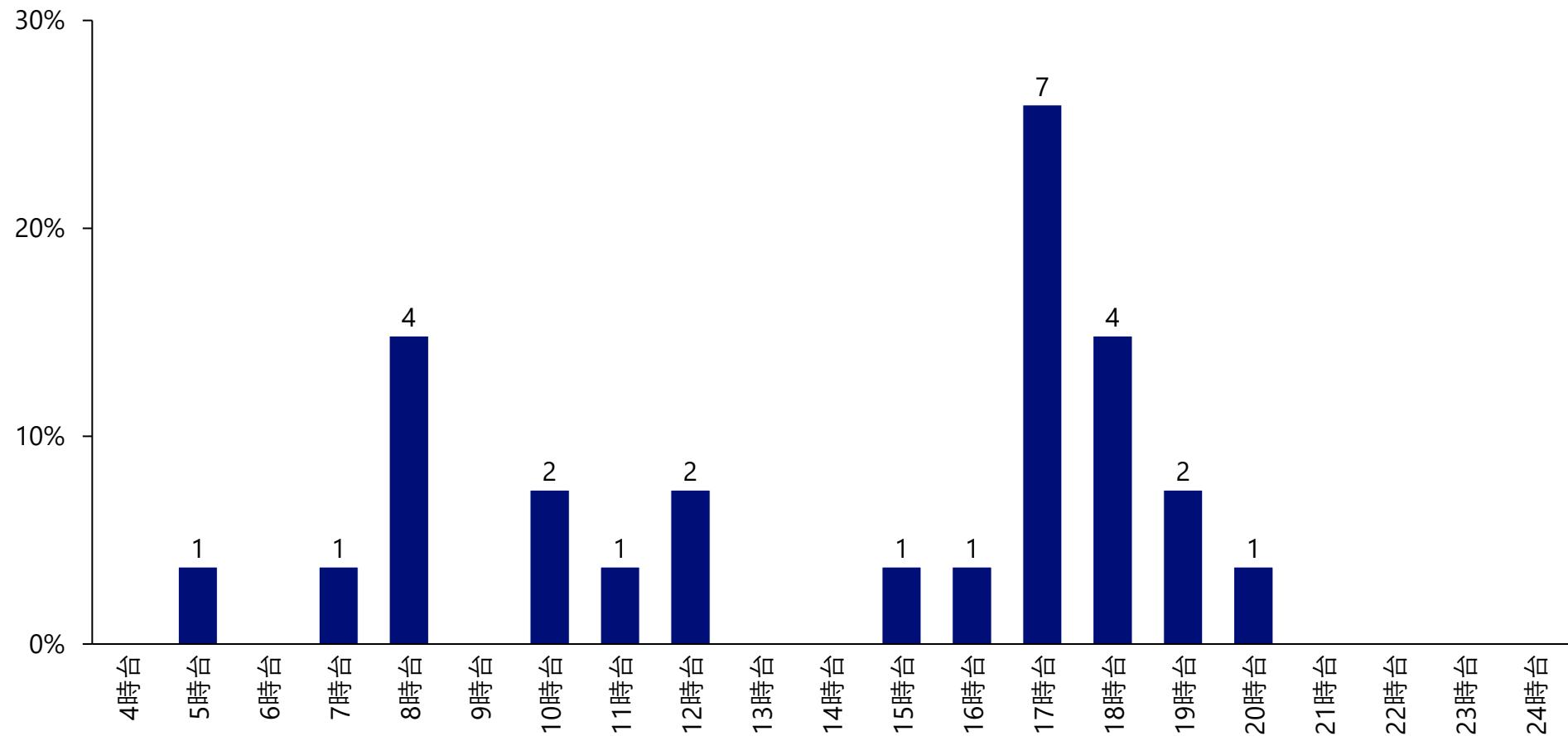
Q11.芸備線に対する要望（複数回答／n=28）



(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 平日早朝夜間列車アンケート結果

アンケート回答者の中では、通勤・通学に便利な8時・17時・18時台の増便を求める声が多い

Q11.芸備線に対する要望・具体的な時間帯（複数回答／n=28）



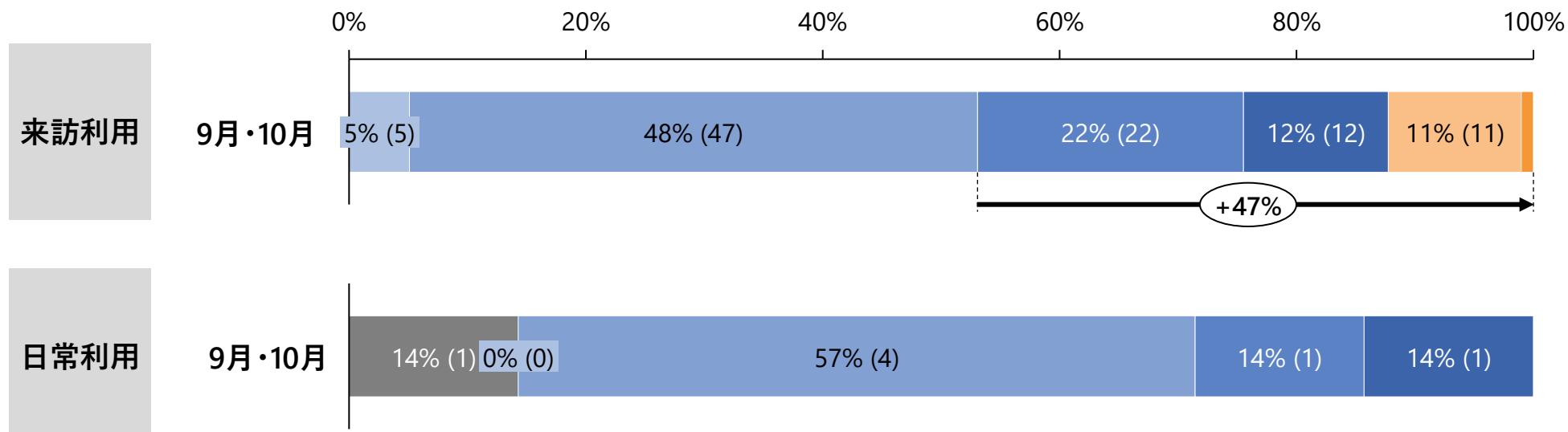
二次交通アンケート結果

(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 二次交通アンケート結果

来訪利用者は、5割弱の人が3,000円以上消費しており、
35%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

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=98, 日常利用：n=7)

■ 0円 ■ 1円～999円 ■ 1,000円～2,999円 ■ 3,000円～4,999円 ■ 5,000円～9,999円 ■ 10,000円～29,999円 ■ 30,000円～49,999円



※無回答・無効回答を除く

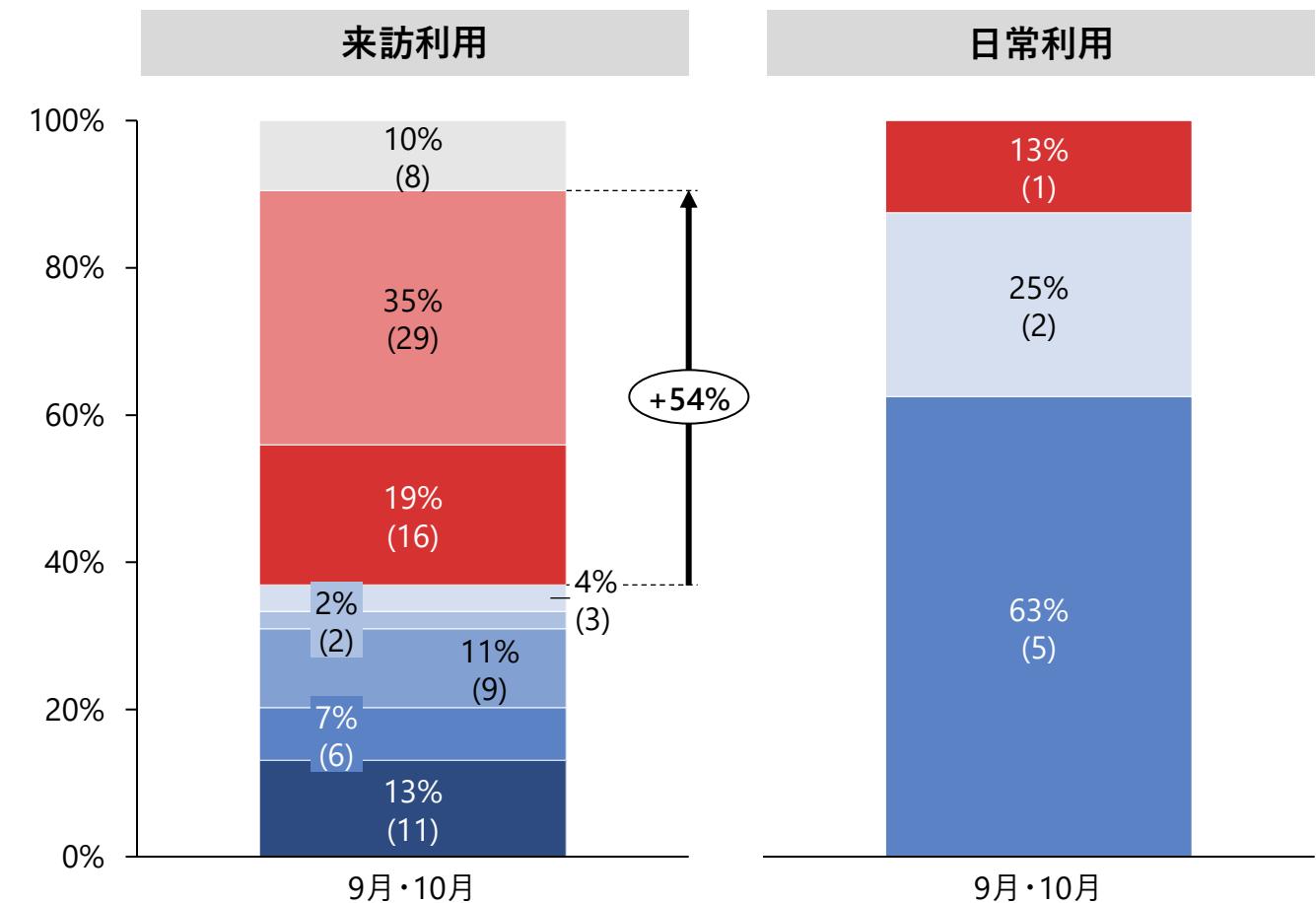
注) 日常利用は回答数が少ない点に留意が必要

(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 二次交通アンケート結果

来訪利用は、アンケート回答者の半数以上が、
二次交通が無ければ庄原・新見を訪れなかつたと回答しており、新規誘客につながっている

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=84, 日常利用：n=8）

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



※無回答・無効回答を除く

注) 日常利用は回答数が少ない点に留意が必要

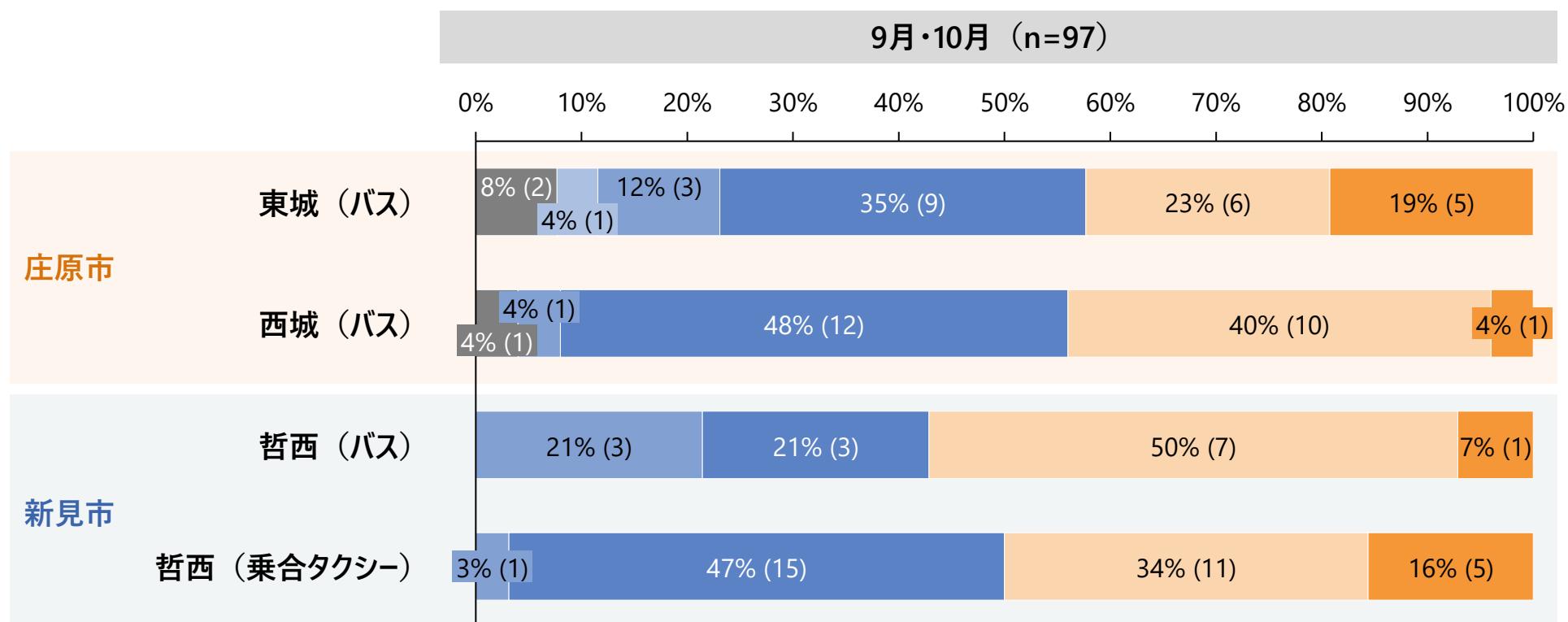
(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 二次交通アンケート結果

許容できる運賃水準は回答が割れたが、200～500円程度であれば、多くの人が利用したいと回答した

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=26, 西城（バス）：n=25, 哲西（バス）：n=14, 哲西（乗合タクシー）n=32）

■ 0円 ■ 1円～100円 ■ 101円～200円 ■ 201円～500円 ■ 501円～1,000円 ■ 1,001円～



※無回答・無効回答を除く

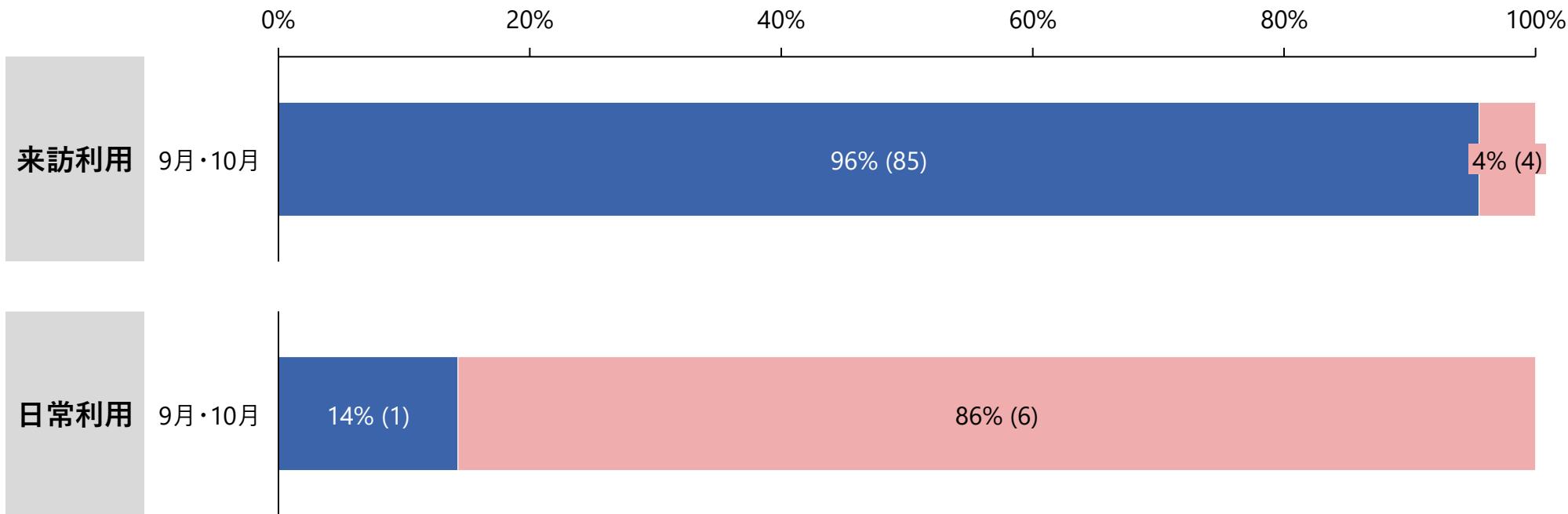
出所) 二次交通アンケート結果

(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 二次交通アンケート結果

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

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=89, 日常利用：n=7）

■ 芸備線を利用する ■ 芸備線を利用しない



※無回答・無効回答を除く

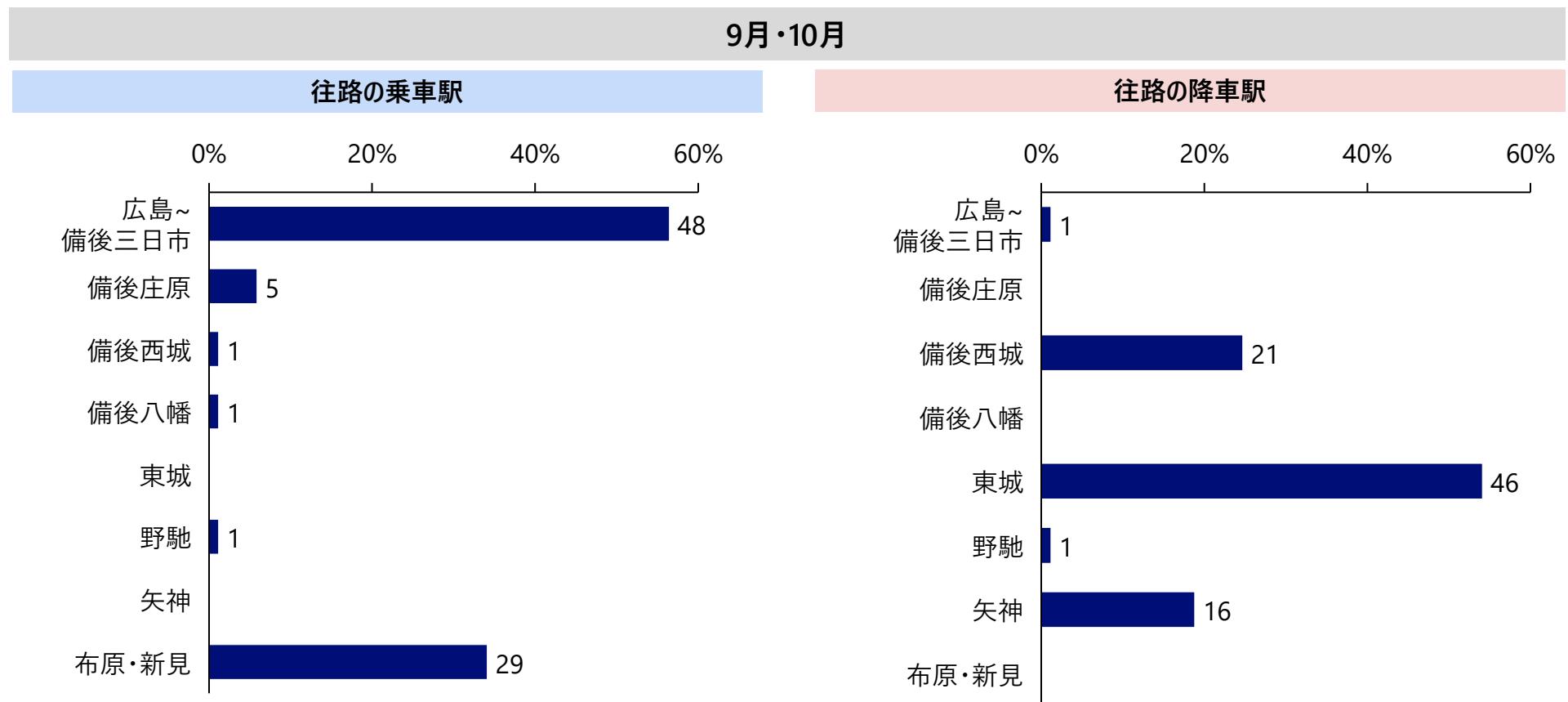
注) 日常利用は回答数が少ない点に留意が必要

出所) 二次交通アンケート結果

(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 二次交通アンケート結果

特定区間外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=85）



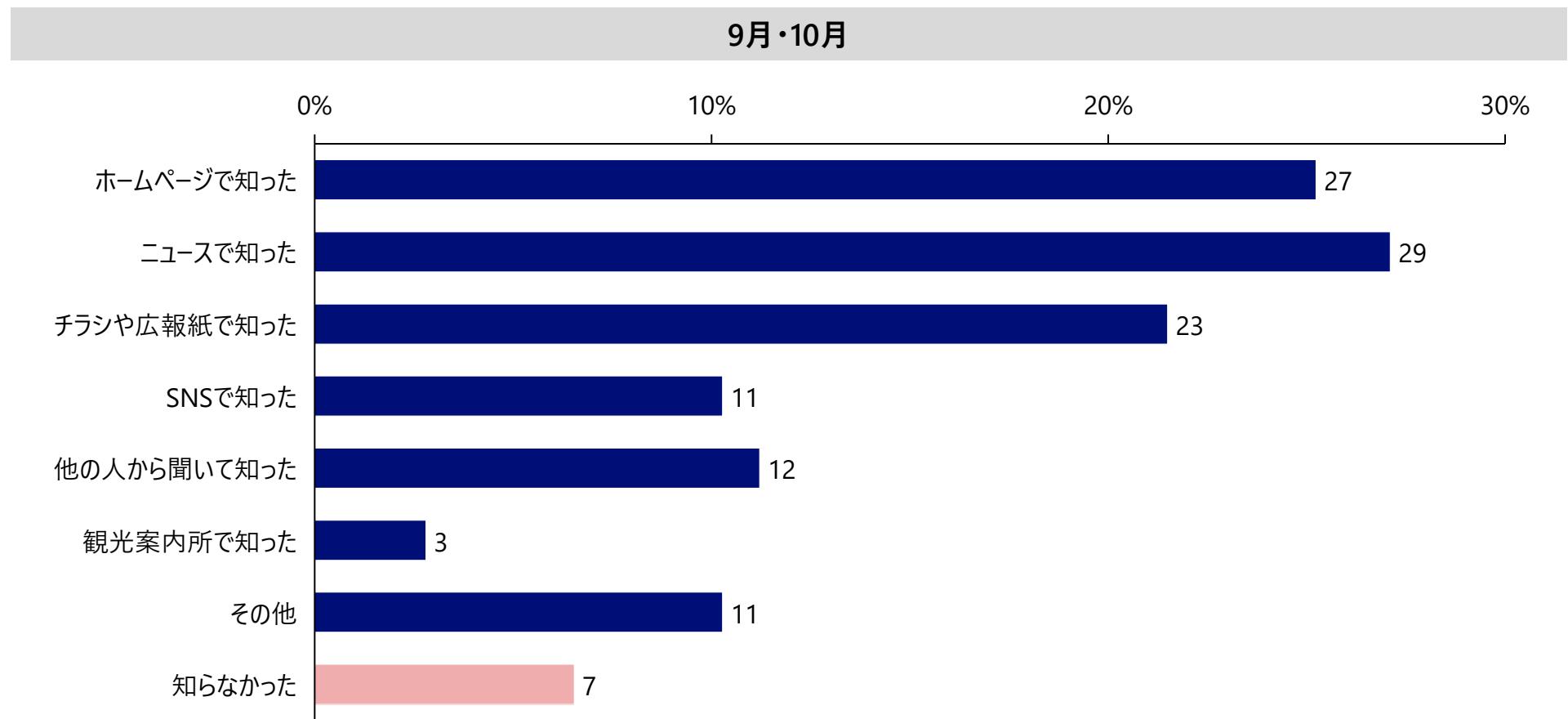
※無回答・無効回答を除く

出所) 二次交通アンケート結果

(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 二次交通アンケート結果

二次交通利用者は、JR芸備線に関する実証実験の認知度が高く、ホームページやニュース等で認知していた

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=107）



特定区間沿線地域における公共交通に対する期待（参考資料）

(3) 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

【参考】地域の現状 | 庄原市・新見市のまちづくり計画 まちづくりに関する計画（総合計画、まち・ひと・しごと創生総合戦略）①

庄原市・新見市におけるまちづくり計画の概要（現状・課題・将来方針）

赤文字：要旨と特に関連する点

		庄原市	新見市
まちの現状 (人口動態など)		<ul style="list-style-type: none"> 市全体の人口は、昭和22年をピークに減少が始まり、高度経済成長期の加速化を経て、以後も減少が続いている 世帯数は、二世帯住宅を含めた核家族化の進行に伴い、概ね横ばいで推移 	<ul style="list-style-type: none"> 高度経済成長期に人口の大幅流出が起り、その後も減少傾向である 世帯数も減少傾向
まちの課題		<ul style="list-style-type: none"> 人口減少が市の最も重要な課題 市全体・地域別、社会増減・自然増減のいずれも減少 高齢化率は40%を上回っている 	<ul style="list-style-type: none"> 人口問題への対応（市の最大の課題） 魅力ある産業と雇用の創出 次代を担う人材の育成 安全安心な暮らしの実現 コミュニティの再構築 行財政運営の効率化
まちづくりの方針	基本理念	<ul style="list-style-type: none"> みんなが“好き”と実感できる都市づくり 	<ul style="list-style-type: none"> 自主自立と協働 人と環境の調和 地域資源の活用 未来への展望と責任
	将来像	<ul style="list-style-type: none"> 美しく輝く里山共生都市 ～みんなが“好き”と実感できる“しょうばら”～ 	<ul style="list-style-type: none"> 人と地域が輝き未来につながる源流共生のまち・にいみ
	長期ビジョン	<ul style="list-style-type: none"> 機能を有する拠点区域の形成 一体感の醸成と一体的な発展 効果的な活用で輝く広大な区域 家族愛・地域愛・里山愛に支えられた未来 	<ul style="list-style-type: none"> 個性と魅力あるまちの創造 持続可能なまちの創造 地域資源の活用 多様な主体との連携と協働 地域共生社会の構築

(3) 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

【参考】地域の現状 | 庄原市・新見市のまちづくり計画 まちづくりに関する計画（総合計画、まち・ひと・しごと創生総合戦略）②

庄原市・新見市におけるまちづくり計画の概要（将来方針）

赤文字：要旨と特に関連する点

		庄原市	新見市
まちづくりの方針	基本目標	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 庄原の強みを活かした仕事を創出し、安心して働く場を確保する ➤ 多様な人材が活躍できる環境を整え“ひとの流れ”を創出する ➤ 結婚・出産の希望をかなえ、安心して子育てができる環境を整備する ➤ 人が安心して暮らし、集うことができる“魅力ある地域づくり”に取り組む 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 産業が育ち、地域経済が躍動する「産業成長」のまち ➤ 若者が夢と誇りを持ち、未来を描く「希望創造」のまち ➤ 誰もが安心と生きがいを共有できる「健康共生」のまち ➤ 森林と源流、石灰岩台地が息づく「自然共存」のまち
	基本政策・方向性	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 自治・協働・定住：“絆”が実感できるまち ➤ 産業・交流：“にぎわい”が実感できるまち ➤ 環境・基盤・交通・情報：“快適な暮らし”が実感できるまち ➤ 保健・福祉・医療・介護：“あんしん”が実感できるまち ➤ 教育・文化：“学びと誇り”が実感できるまち 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 産業・経済：産業の活力を高め、持続可能な地域経済をつくる ➤ 健康・福祉：健やかに暮らせ、子育てができるまちをつくる ➤ 教育・文化・スポーツ：誰もが生き生きと輝く個性を育むまちをつくる ➤ 安全・生活基盤：安全で、市民生活を支えられるまちをつくる ➤ 都市基盤・交通：人と環境に配慮した質の高い都市基盤をつくる ➤ 環境：自然を守り、安らぎと潤いのある環境をつくる ➤ 交流・コミュニティ：多様な人が集い、交流し、活躍するまちをつくる

出所) 庄原市「第2期庄原市長期総合計画（平成28年3月）」、庄原市「第2期庄原市まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和4年3月一部改訂）」、新見市「第3次新見市総合計画（令和2年6月）」

(3) 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

【参考】地域の現状 | 庄原市・新見市のまちづくり計画 まちづくりに関する計画（総合計画、まち・ひと・しごと創生総合戦略）③

庄原市・新見市におけるまちづくり計画の概要（施策・計画値※の一部抜粋）

赤文字：要旨と特に関連する点

※計画値は庄原市、新見市ともに令和6年の値である

			庄原市	新見市
まちづくりの方針	人口	施策	▶ 転入移住（帰郷・新規転入）の促進 ▶ 若者の定住支援	▶ 地元雇用の拡大 ▶ 移住・定住の推進
		計画値	▶ 定住世帯：250世帯以上 ▶ 若者の定住率：67.0%以上	▶ 就職希望の市内高校新卒者市内就職率：40.0% ▶ 社会人口増減数：△100人/年
	教育	施策	▶ 確かな学力の定着・向上 ▶ 年代や性別を問わない学習機会の提供	▶ 高等学校の魅力向上 ▶ 生涯学習推進体制の確立
		計画値	▶ 英語検定3級以上の中学3年時取得率：50.0%以上 ▶ 生涯学習事業への市民参加率：15.0%以上	▶ 市内の高校に進学した中学生の割合：70.0% ▶ 市民学習講座受講者数：1,000人/年
	医療・福祉	施策	▶ 高齢者の社会参加の促進 ▶ 医療体制の充実	▶ 子育てしやすい社会環境の整備 ▶ 介護・福祉人材の確保・育成
		計画値	▶ 老人クラブ会員登録率：38.4%以上 ▶ 医師1人当たりの人口：500人以下	▶ 待機児童数：0人 ▶ 「小地域ケア会議」実施地区の人口カバー率：100.0%
	観光	施策	▶ 特色を生かした観光地域づくり ▶ 情報発信と周遊観光の強化	▶ 地域資源を活用した観光振興 ▶ 観光資源の魅力向上
		計画値	▶ 観光消費額：4,504,000千円/年以上 ▶ 来訪者の満足度：60.0%以上	▶ 主要観光施設入場者数：36.0万人/年 ▶ 観光客アンケート満足度：83.0%

庄原市「第2期庄原市長期総合計画（平成28年3月）」、新見市「第3次新見市総合計画（令和2年6月）」の施策・計画値を一部抜粋

(3) 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

【参考】地域の現状 | 庄原市・新見市のまちづくり計画 地域交通に関する計画（地域公共交通計画）①

庄原市・新見市における交通に関する計画の概要（現状・課題・将来方針）

赤文字：要旨と特に関連する点

		庄原市	新見市
地域交通の現状		<ul style="list-style-type: none"> JR芸備線、木次線、4路線の高速乗合バスが広域路線として運行し、そのほか、9路線の路線バスに加え、市運行生活交通路線、および自家用有償旅客運送（交通空白地）、市民タクシーが運行している 公共交通人口カバー率は94.0% 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通機関としては、JR伯備線、姫新線、芸備線、9路線26系統の民間路線バス、30路線の市営バス（ふれあいバスを含む）、乗合タクシー、民間タクシーがある
地域交通の課題		<ul style="list-style-type: none"> 市民の生活を支えることのできる生活交通の確保 地域公共交通の持続可能性の向上 多様な主体が連携し、自ら地域公共交通を守り育む意識の醸成 地域公共交通による“交流”と“楽しさ”のあるまちづくり 	<ul style="list-style-type: none"> 交通空白地域の削減 公共交通利用対象者層の減少 乗務員不足への対応 次世代モビリティサービスへの対応 交通資源の適正配分 利用促進
地域交通に関する方針	基本理念・ビジョン	<ul style="list-style-type: none"> 生活を支え、交流を楽しみ、みんなで育む持続可能な地域公共交通の実現 	<ul style="list-style-type: none"> 暮らしを支え、未来につながる地域公共交通
	基本目標	<ul style="list-style-type: none"> 移動ニーズに対応した日常生活に必要な交通の確保 限られた資源の活用による持続可能な交通体系構築 多様な主体の連携による自ら地域公共交通を守り育む意識の醸成 地域公共交通をツールとした“交流”と“楽しさ”の創出 	<ul style="list-style-type: none"> 暮らしを支える地域公共交通 利用しやすい地域公共交通 地域と共に創る地域公共交通

出所) 庄原市「庄原市地域公共交通計画（令和6年5月一部改定）」、新見市「新見市地域公共交通計画（令和5年3月）」

(3) 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

【参考】地域の現状 | 庄原市・新見市のまちづくり計画 地域交通に関する計画（地域公共交通計画）②

庄原市・新見市における交通に関する計画の概要（施策）

赤文字：要旨と特に関連する点

地域交通に関する方針	施策	庄原市	新見市
		新見市	
	<p>移動ニーズに対応した日常生活に必要な交通の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 広域路線と市内広域・地域内生活路線の連携強化 ➢ 児童生徒をはじめとする学生の通学手段の確保 ➢ 高齢者・障がい者の生活に使いやすい移動手段の確保 <p>限られた資源の活用による持続可能な交通体系構築</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ データを活かした公共交通マネジメントの推進 ➢ 地域公共交通の担い手確保 <p>多様な主体の連携による自ら地域公共交通を守り育む意識の醸成</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 関係者による地域公共交通の現状・課題の共有 ➢ 多様な主体の連携による新交通サービスの検討 <p>地域公共交通をツールとした“交流”と楽しさ”の創出</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 「乗りたい」と思う魅力的な地域公共交通の創出 ➢ 観光客が目的地を訪れやすい交通の確保 ➢ 介護予防や健康づくりとの連携強化 	<p>暮らしを支える地域公共交通</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 交通空白地域の削減 ➢ スクールバスの混乗化・路線バスとの統合 ➢ 新見駅と新見公立大学のアクセス機能向上 <p>利用しやすい地域公共交通</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 主要バス停の待合環境整備およびバス停の新設 ➢ ネット予約・キャッシュレス化の推進 ➢ わかりやすい公共交通情報の提供 <p>地域と共に創る地域公共交通</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 住民主体の移送サービス支援 ➢ 利用促進活動の推進 ➢ 鉄道の利用促進 	

出所) 庄原市「庄原市地域公共交通計画（令和6年5月一部改定）」、新見市「新見市地域公共交通計画（令和5年3月）」

【参考】_芸備線沿線の交通体系（1／3）

庄原市・新見市における芸備線沿線の交通体系まとめ

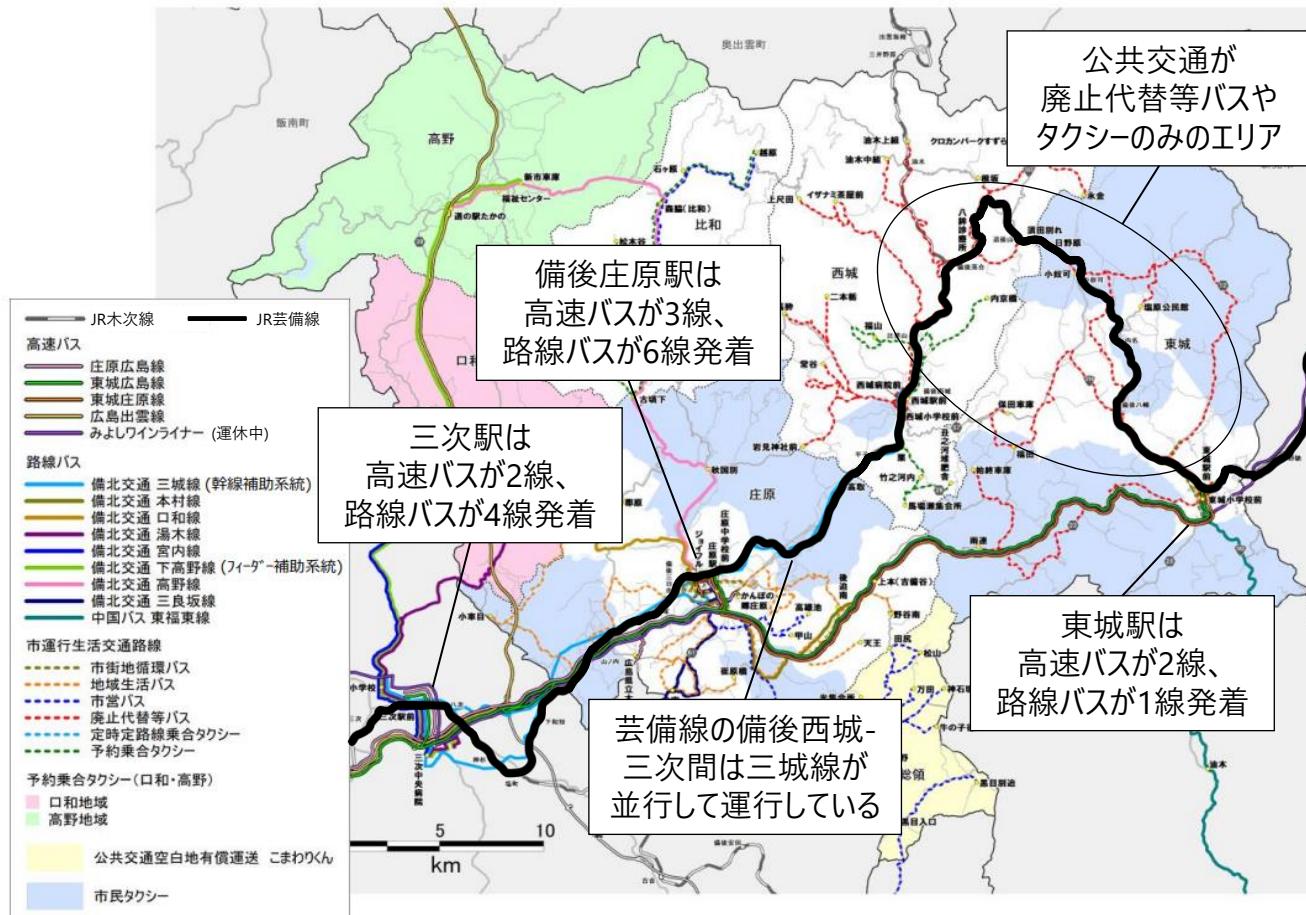
赤文字：要旨と特に関連する点

分析対象	特定区間沿線地域	
	庄原市	新見市
市全体	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 基幹交通として、芸備線、木次線、高速乗合バス、備北交通（三城線、下高野線、宮内線、湯木線、県大線）、中国バス（東城・油木線）が存在。 ➤ 地域内交通として、備北交通（高野線、口和線、三良坂線、本村線）、市運行生活交通（地域生活バス、市街地循環バス、乗合タクシー、廃止代替等バス、自家用有償旅客運送）が存在。 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 基幹交通として、伯備線、姫新線、芸備線、民間路線バスが存在。 ➤ 地域生活交通として、市営バスが存在。
芸備線沿線	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 市内を運行するほとんどのバスが芸備線の駅周辺から発着している。 ➤ そのうち、高速バスの庄原広島線、東城広島線は三次-備後庄原間、路線バスの三城線は三次-備後西城間で芸備線の線路と近接した区間を走行している。 ➤ 西城-東城間付近の公共交通は、廃止代替等バスとタクシーのみである。 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 路線バスがきらめき広場-備中神代間で芸備線の線路と近接した区間を走行している。 ➤ 市営バスの矢神線は野馳-市岡間、大野部線は野馳-きらめき広場間で芸備線の線路と近接した区間を走行している。 ➤ 実証運行実施により、乗合タクシーが芸備線沿線のすべての地域で利用可能。

(3) 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

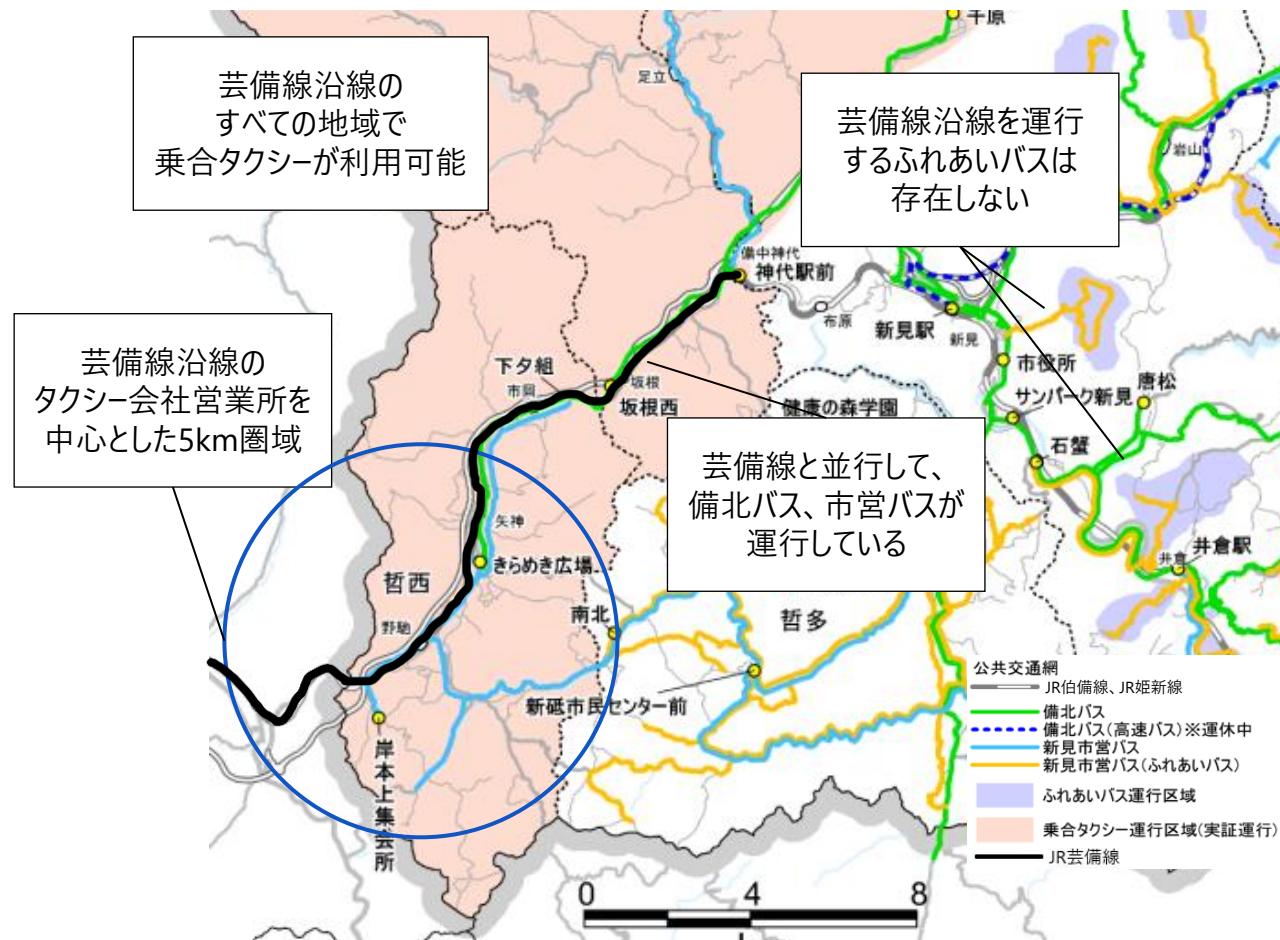
【参考】_芸備線沿線の交通体系（2／3）

庄原市における公共交通の運行状況



【参考】芸備線沿線の交通体系（3／3）

新見市における公共交通の運行状況



(3) 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

【参考】_2024年度高校生ヒアリング | 庄原市（1／3）

赤文字：要旨と特に関連する点

① 芸備線の利用状況（主に通学）と利用にあたって不便に感じる点（*通学で芸備線を利用している学生のみ記載）

● Aさん（庄原市西城地域在住）

- 登校
 - 自宅から徒歩または家族の送迎で備後西城駅まで移動し、7時25分備後庄原駅着の列車に乗車。
 - 備後庄原駅から徒歩で移動（30分前後）し、8時ごろ学校に到着。
- 下校
 - 16時に学校から徒歩で備後庄原駅まで移動。駅で1時間程度待ち、17時59分備後庄原駅発の列車に乗車。
 - 備後西城駅から徒歩または家族の送迎で帰宅。
- 通学で芸備線を利用している理由
 - 自宅から最寄り駅が近く、定期代も安いから。
- 通学で芸備線を利用する際に不便に感じる点・改善して欲しい点
 - 下校の際に備後庄原駅で列車の待ち時間が発生してしまうため、16時・17時台の備後庄原駅発の列車の増便や駅での勉強スペースの拡充があると嬉しい。
 - 運休が多いため、定期を購入しているにも関わらず列車を利用できないこともある。遅延や運休の情報はもっとわかりやすく発信して欲しい。
- 通学以外での芸備線利用状況
 - 休日に広島や三次を訪れる際に利用している。

● Bさん（庄原市西城地域在住）

- 登校
 - 自宅から家族の送迎で備後西城駅まで移動し、7時25分備後庄原駅着の列車に乗車。
 - 備後庄原駅から徒歩で移動（30分前後）し、8時ごろ学校に到着。
- 下校
 - 19時～20時ごろまで部活動があり、帰宅する時間に列車が存在しないため、家族の送迎で帰宅している。
- 通学で芸備線を利用している理由
 - バスよりも運賃（定期代）が安いから。
- 通学で芸備線を利用する際に不便に感じる点・改善して欲しい点
 - 登校時の便が少ない。8時ごろ備後庄原駅に到着する便があるとありがたい。
- 通学以外での芸備線利用状況
 - 通学以外で芸備線を利用することはない。

【参考】_2024年度高校生ヒアリング | 庄原市（2／3）

赤文字：要旨と特に関連する点

● Cさん（庄原市西城地域在住）

- ・ 登校
 - ・ 自宅から家族の送迎で備後落合駅まで移動し、7時25分備後庄原駅着の列車に乗車。
 - ・ 備後庄原駅から徒歩で移動（30分前後）し、8時ごろ学校に到着。

- ・ 下校
 - ・ 19時～20時ごろまで部活動があり、帰宅する時間に列車が存在しないため、家族の送迎で帰宅している。

- ・ 通学で芸備線を利用している理由
 - ・ 登校の時間にちょうど良い便があり、使い勝手がいいから。

- ・ 通学で芸備線を利用する際に不便に感じる点・改善して欲しい点
 - ・ 休日も部活動があることが多いため、休日の8時～8時半ごろに備後庄原駅に到着する便があるとありがたい。

- ・ 通学以外での芸備線利用状況
 - ・ 通学以外で芸備線を利用することはない。

● Dさん（三次市在住）

- ・ 登校
 - ・ 家族の送迎で駅まで移動し、7時54分備後西城駅着の列車に乗車。
 - ・ 備後西城駅から通学バスで移動（10分程度）し、8時10分ごろ学校に到着。

- ・ 下校
 - ・ 部活動後の18時半に下校するが、その時間には帰りのバスがないため、学校から備後西城駅まで徒歩で移動している（30分程度）。
 - ・ 19時37分備後西城駅発の列車に乗車し、駅から自宅までは親の送迎で帰宅している。

- ・ 通学で芸備線を利用している理由
 - ・ 自宅から最寄り駅が近く、芸備線以外の交通手段での通学が困難であるから。

- ・ 通学で芸備線を利用する際に不便に感じる点・改善して欲しい点
 - ・ 7時台の列車の次は13時台となってしまい、乗り過ごした場合の登校手段がないため、午前中の列車（8時～10時台）を増やしてほしい。
 - ・ 朝夕の時間帯は利用者が多く座れない場合もあるため、利用が多い時間帯は車両を増やしてほしい。

- ・ 通学以外での芸備線利用状況
 - ・ 休日に広島や三次を訪れる際に利用している。

(3) 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

【参考】_2024年度高校生ヒアリング | 庄原市（3／3）

赤文字：要旨と特に関連する点

● Eさん（庄原市庄原地域在住）

- ・ 登校
 - ・ 自宅から徒歩で駅まで移動し、7時54分備後西城駅着の列車に乗車。
 - ・ 備後西城駅から通学バスで移動（10分程度）し、8時10分ごろ学校に到着。
- ・ 下校
 - ・ 17時過ぎに下校し、備後西城駅まで通学バスで移動。
 - ・ 17時32分備後西城駅発の列車に乗車。駅から自宅までは徒歩で移動。
- ・ 通学で芸備線を利用している理由
 - ・ 自宅から最寄り駅が近く、定期代も安いから。
- ・ 通学で芸備線を利用する際に不便に感じる点・改善して欲しい点
 - ・ 雪など悪天候での運休が多い。悪天候での運行が難しいのであれば、三次や庄原から西城方面の直通バスを整備して欲しい。
 - ・ 7時台の列車の次は13時台となってしまい、乗り過ごした場合の登校手段がないため、午前中の列車（8時～10時台）を増やしてほしい。
- ・ 通学以外での芸備線利用状況
 - ・ 休日に広島市内で遊んだ帰り等で利用している。

② 芸備線の課題・改善して欲しい点（その他・通学で芸備線を利用していない学生回答を含む）

- ・ 自宅から最寄り駅までが遠く移動手段がないため、通学で芸備線を利用することは難しい。
- ・ 電波が入りにくい区間があり、端末等を利用する際に不便。車内で利用できるフリーwifiを整備して欲しい。
- ・ 定期を購入しているにも関わらず、運休が多いため、バス等で追加の費用が発生してしまう。
- ・ 雪などの悪天候で運休になった際には、バス等他の公共交通の利用も難しいため欠席する学生（多い日には一クラス5～6名程度）も存在する。特に、芸備線が運休した場合には代替のバスをきちんと整備してほしい。
- ・ 運休区間や遅延情報などがわかりにくく、駅に到着して初めて運休や遅延を知って対応するということが多い。
- ・ 朝の通勤・通学時間帯は、備後庄原駅での鉄道・バスの利用者がかなり多く、利用が難しい場合もある。車両や運行本数を増やすなどしてほしい。
- ・ 下校時間帯の運行が少ないため、部活動が延長した際に早退しなければならない場合や駅で1時間以上の待ち時間が発生する場合がある。
- ・ 無人駅などの乗車方法が分からず、利用を敬遠してしまう人も存在する。乗車を促せるような解説ガイドや動画などがあると良いのではないか

(3) 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

【参考】_2024年度高校生ヒアリング | 新見市（1／1）

赤文字：要旨と特に関連する点

① 芸備線の利用状況（主に通学）と利用にあたって不便に感じる点（*通学で芸備線を利用している学生のみ記載）

● Aさん（新見市哲西地域在住）、Bさん（新見市哲西地域在住）

・ 登校

- ・ 家族の送迎で駅まで移動し、8時8分新見駅着の列車に乗車。
- ・ 新見駅から自転車で移動（15分前後）し、8時25分に学校に到着。（日によっては新見駅からバスもしくは徒歩で移動することもある。）

・ 下校

- ・ 学校から自転車で新見駅まで移動（15分前後）し、18時20分新見駅発の列車に乗車。
- ・ 駅から自宅までは家族の送迎で移動。

・ 通学で芸備線を利用している理由

- ・ 仕事等の都合によって親の送迎が困難であるから。

・ 通学で芸備線を利用する際に不便に感じる点・改善して欲しい点

- ・ 18時20分新見発の列車に乗車するため、部活動のミーティングを途中で抜けざるを得なくなっている。18時30分頃に後ろ倒しいただけるとありがたい。
- ・ 悪天候や線路周辺の災害、イノシシやシカなどの動物との接触等による運休が多く、運休情報も把握しにくい。
- ・ 17時台の列車がないため、早く帰宅する際に乗車できる便を増やしてほしい。

・ 通学以外での芸備線利用状況

- ・ 休日などで岡山や倉敷を訪れる際に利用している。（利用列車は平日と基本的に同様）

(3) 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

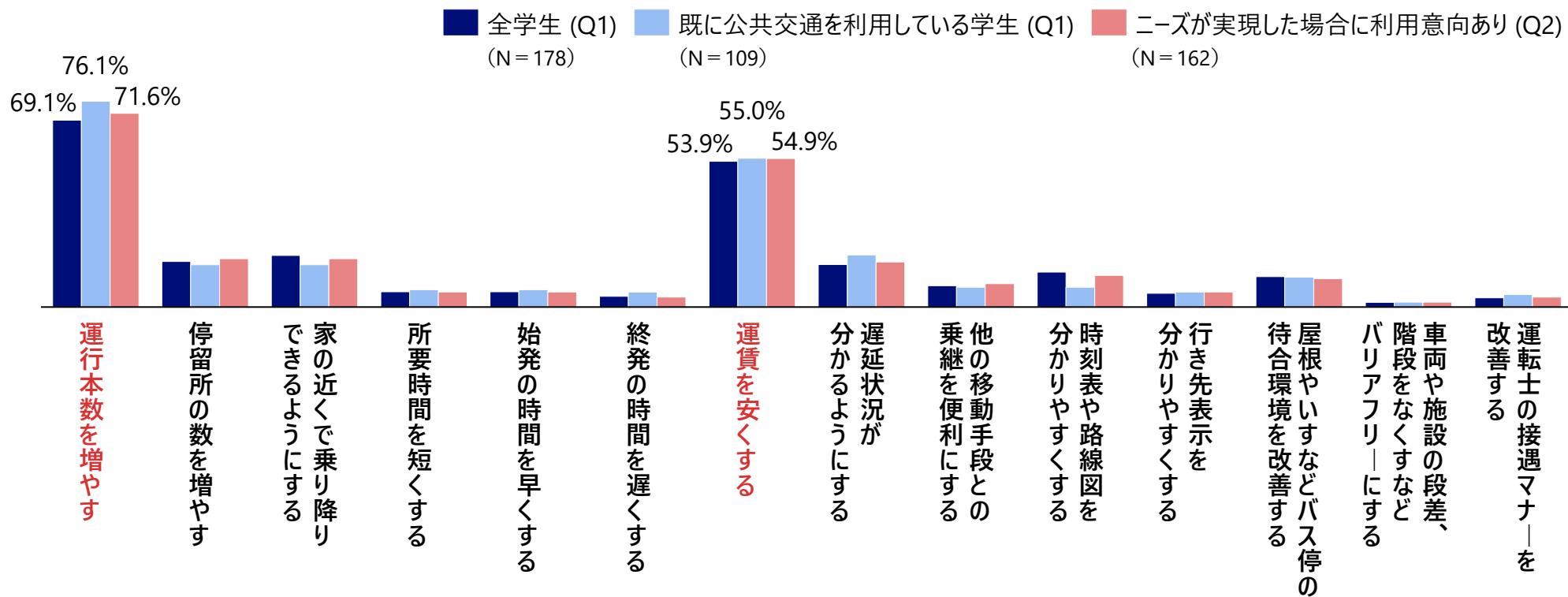
【参考】_2021年度高校生アンケート | 庄原市

赤文字：要旨と特に関連する点

庄原市内の高校に通う学生の公共交通に対するニーズ（Q1）とそれらが実現した場合に利用意向ありと回答した学生の割合（Q2）

Q1. あなたにとって、どのような点が改善されれば、公共交通（JR・バス）がより利用しやすくなりますか。重要だと思うものを3つまでお選びください。

Q2. 公共交通がQ1でお答えいただいたように改善されれば、あなたは公共交通を利用すると思いますか。



出所) 庄原市「庄原市地域公共交通計画（令和3年5月）高校生アンケート調査」。調査は、庄原格致高校・庄原実業高校・西城紫水高校・東城高校が対象。

注) Q1のN数は、設問選択肢のうち1～3つに回答した人を対象としている。

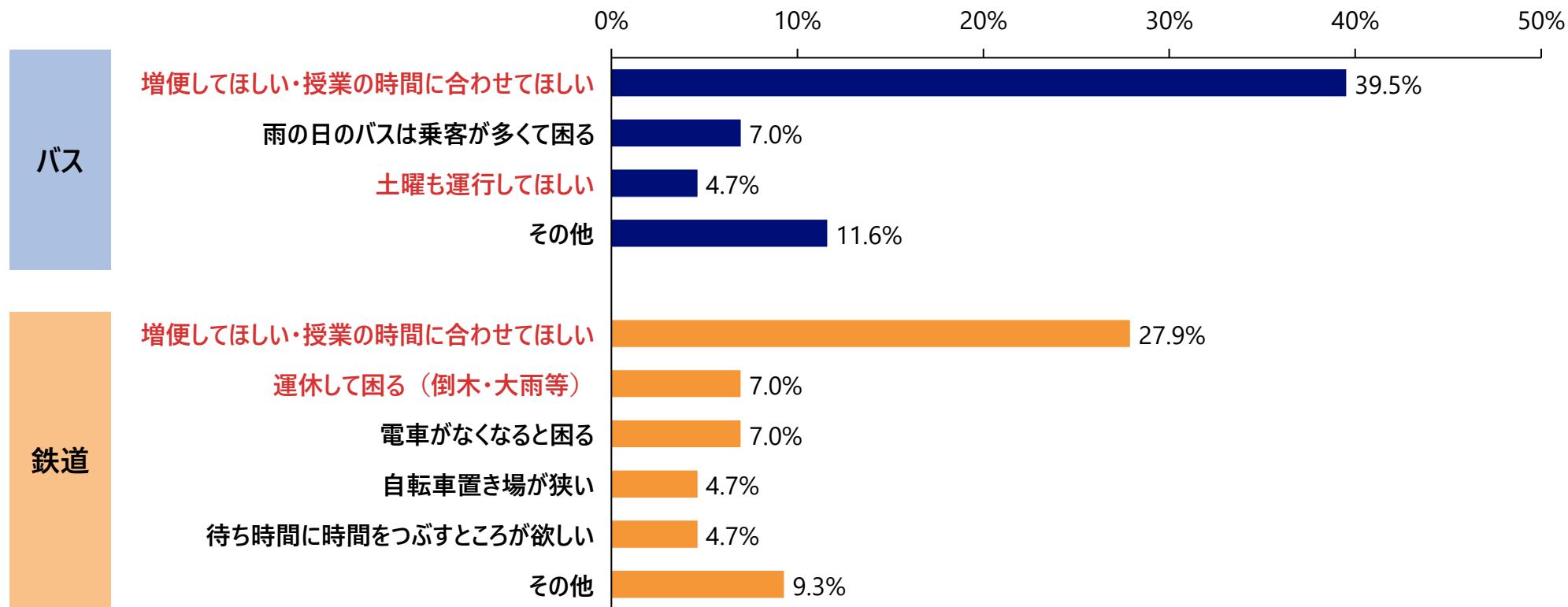
Q2のN数は、Q1選択肢のうち1～3つに回答し、かつ本問で「今よりも利用すると思う」・「今と同じくらい利用すると思う」と回答した人を対象としている。

【参考】_2023年度高校生アンケート | 新見市

赤文字：要旨と特に関連する点

新見市内の高校に通う学生の公共交通に対するニーズ（公共交通に求める改善点）

Q. バスや鉄道など、公共交通全般についてご意見・ご要望がありましたら、ご自由にお書きください。（自由回答）（N=43）



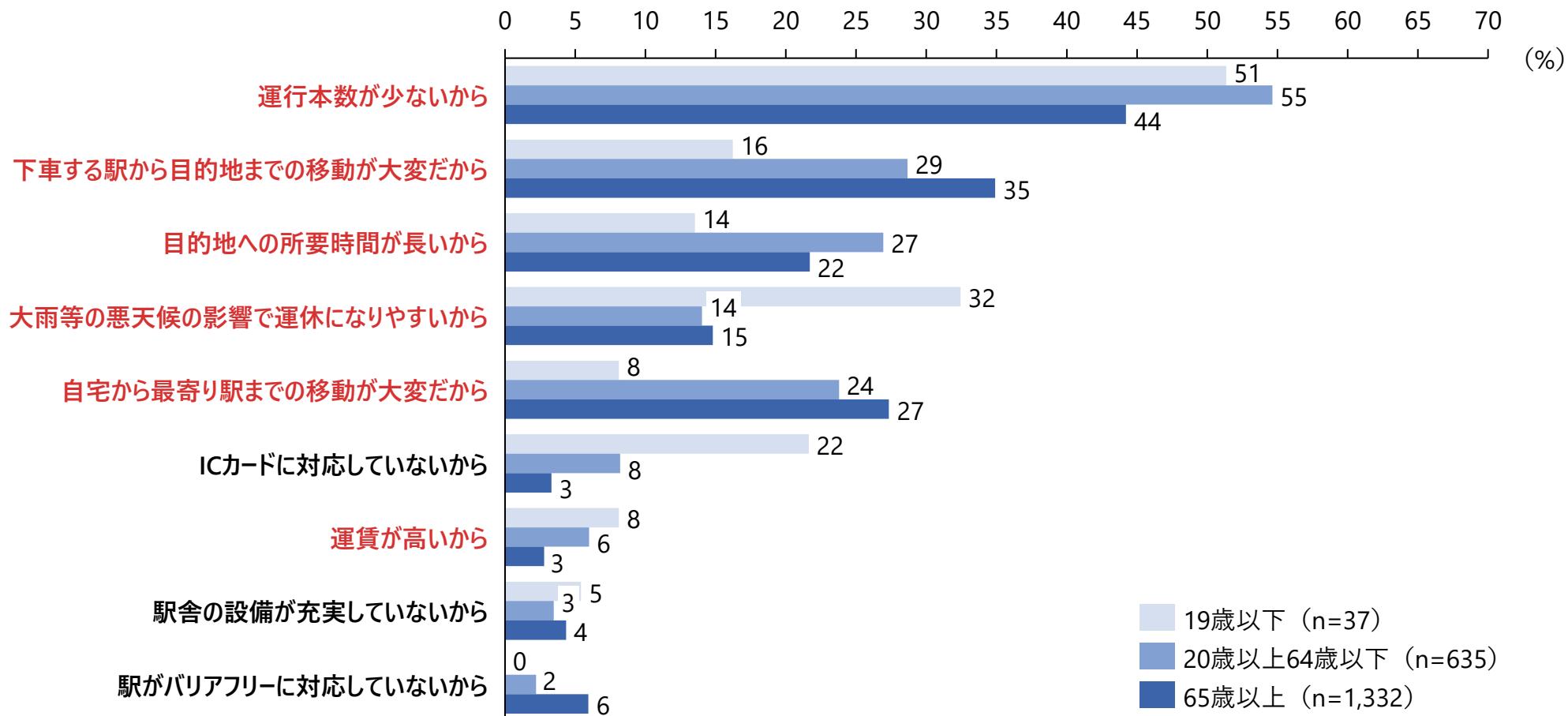
出所) 新見市「新見市地域公共交通計画（令和5年3月）高校生アンケート調査」。調査は、共生高校・新見高校の1・2年生が対象。

注) 各選択肢は、バス・鉄道に対するニーズ（自由回答）をまとめたもの。

【参考】_2024年度住民アンケート

赤文字：要旨と特に関連する点

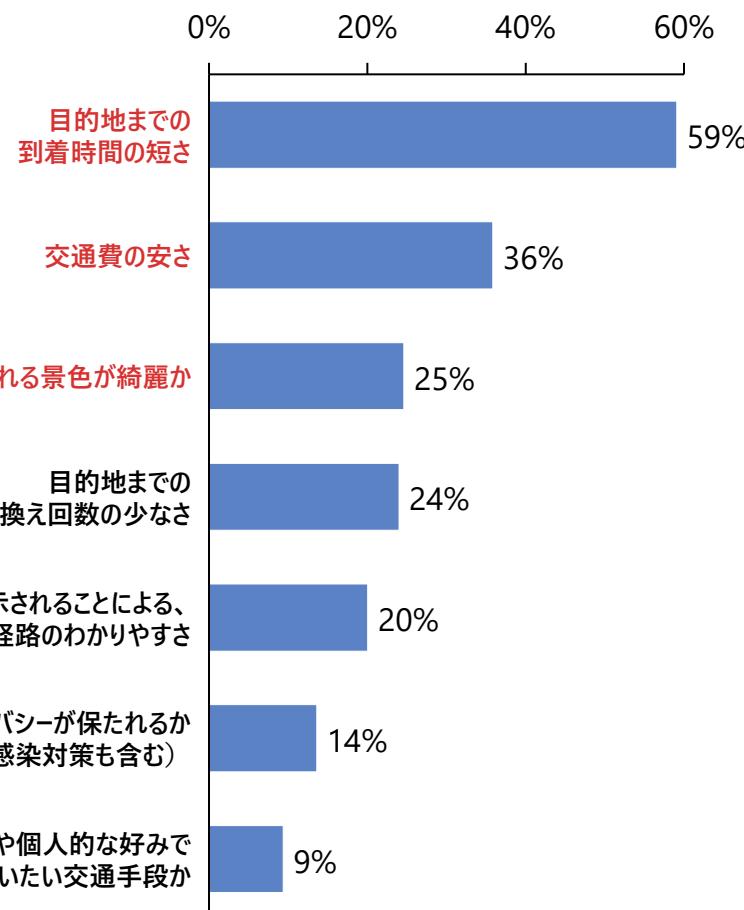
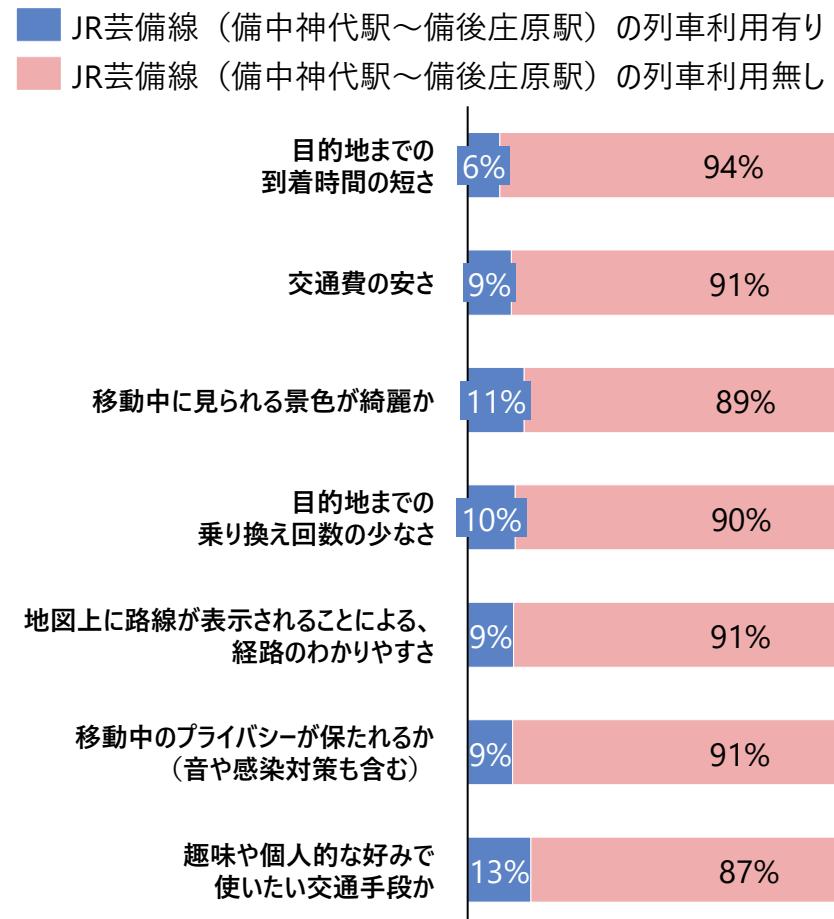
Q12. 芸備線を利用しない、もしくは利用しにくい理由があれば教えてください。（複数回答）



【参考】_2024年度来訪者アンケート

赤文字：要旨と特に関連する点

Q13. 経路検索で重視したこと（複数回答 / n=388）

Q13. 経路検索で重視したこと別の芸備線利用
(複数回答 / n=388)

注) Q12で「他の人が決めた」「ツアーで決まっていた」以外を選択した人のみ回答

【参考】_2024年度地域ヒアリング（1／5）

赤文字：要旨と特に関連する点

- 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、まちの格や認知度の向上といった価値がある。

芸備線の価値の分類

価値の内容（地域団体等へのヒアリングコメントまとめ）

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

- 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、通学時間帯は現在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。

広域的なつながりの提供

- 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。

【参考】_2024年度地域ヒアリング（2／5）

赤文字：要旨と特に関連する点

- 芸備線は沿線地域にとって、地域や暮らしに対する愛着や誇りの醸成、地域の重要なインフラとしての価値がある。

芸備線の価値の分類

価値の内容（地域団体等へのヒアリングコメントまとめ）

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

- 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にそこにあるものである。
- 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てくれる存在である。
- 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、地元に帰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。

【参考】_2024年度地域ヒアリング（3／5）

赤文字：要旨と特に関連する点

- 沿線地域の住民は、芸備線の利用に際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といった課題を感じている

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)	<p>➤ 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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 日中の運行本数が少ないため、買い物や通院などの日常利用は困難。 ・ 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。 <p>➤ 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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<p>➤ 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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<p>➤ 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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。

【参考】_2024年度地域ヒアリング（4／5）

赤文字：要旨と特に関連する点

- ▶ 沿線地域の住民は、芸備線の利用に際して駅舎や設備等の不便さ・運休の多さ・地域における鉄道利用習慣の減退といった課題を感じている

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。

- ・駅構内がバリアフリーに対応していない（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、など列車を待つ利用者にとって快適な環境ではない。
- ・駅によってはトイレが設置されていないなど、利用にあたって必要とされる設備が不足している。
- ・一部の駅で交通系ICカードが利用できない。無人駅の場合は乗車方法が分からぬという声も聞かれる。
- ・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。
(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、風などの悪天候による運休が頻繁に発生する。
- ・山あいを走るため、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。

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。

- ・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。
- ・自家用車移動の定着により、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。

【参考】_2024年度地域ヒアリング（5／5）

赤文字：要旨と特に関連する点

- 地域の経済・観光の観点から見ると、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。