

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8年1月27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
- (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	<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	<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	<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 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
		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

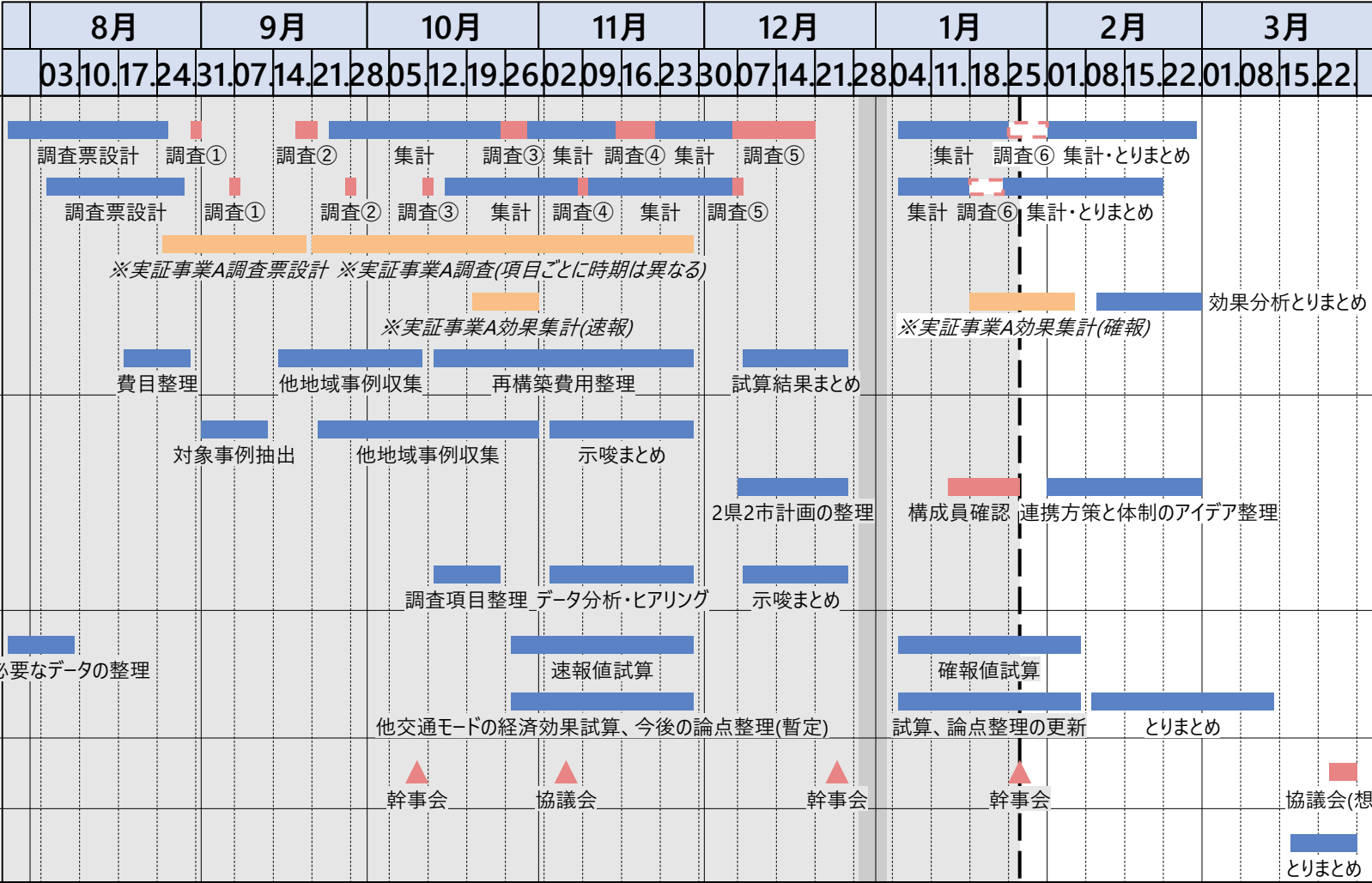
調査実施スケジュール

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

- (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) 1/10(土)	10/29(水)-10/31(金) 11/17(月)-11/19(水) 12/8(月)-12/10(水) 1/13(火)-1/15(木)	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

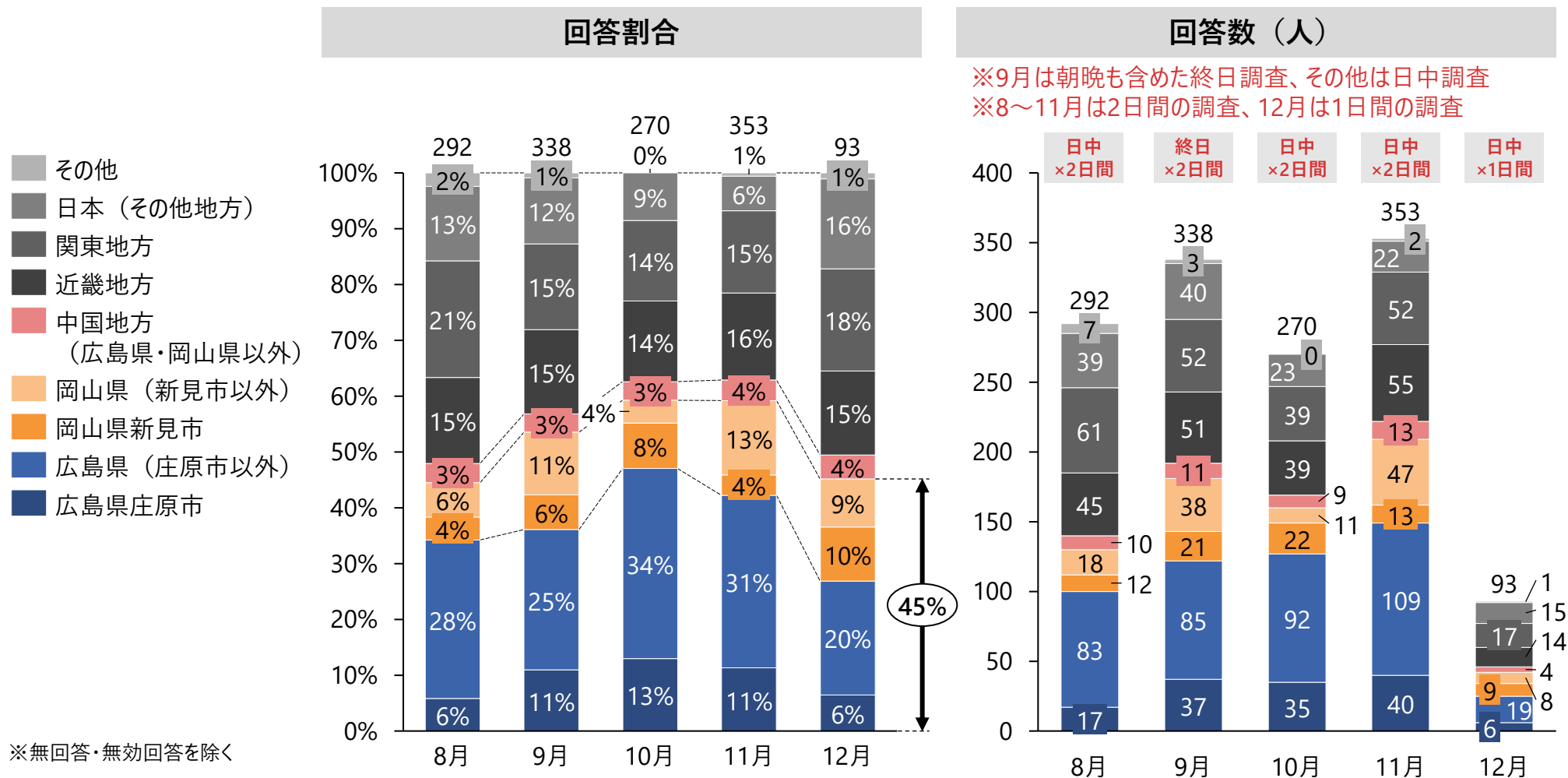
休日列車アンケートの傾向分析（8月～12月）

※12月分を追加集計

(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～12月)

10月～11月調査では、8月よりも広島県・岡山県内在住者が増加したが、
12月調査では、実証開始直後と同程度となった

休日アンケート調査回答者の自宅エリア

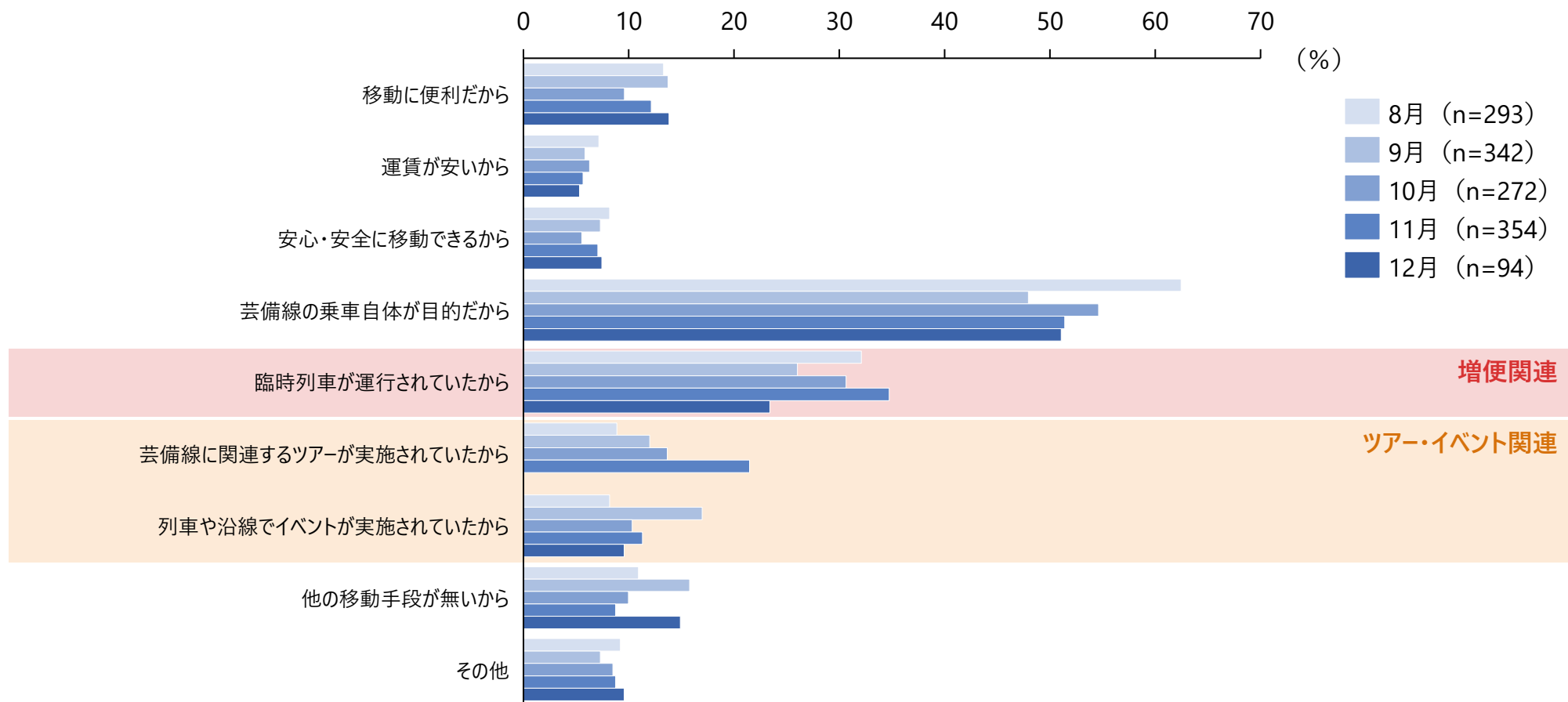


(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 休日列車アンケートの傾向分析 (8月~12月)

利用のきっかけは、「芸備線の乗車自体が目的」が最多であり、傾向に変化はない。
また、ツアーやイベントきっかけの利用者も一定数見られる

Q. 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月は朝晩も含めた終日調査、その他は日中調査
※8~11月は2日間の調査、12月は1日間の調査



(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～12月)

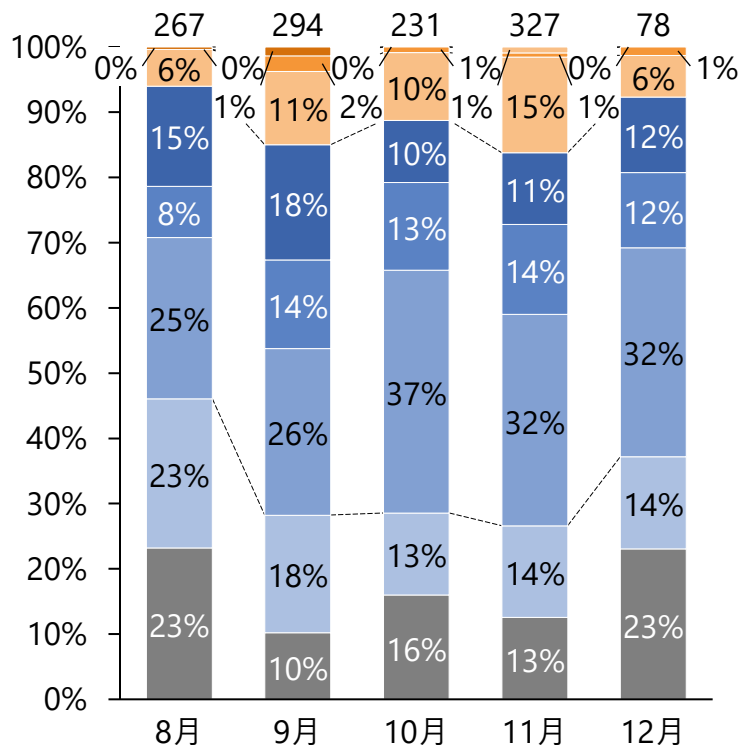
来訪利用者の消費単価は、8月と比較し、9月以降はやや上昇していたが、12月は実証開始当初と同程度となった

Q. 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

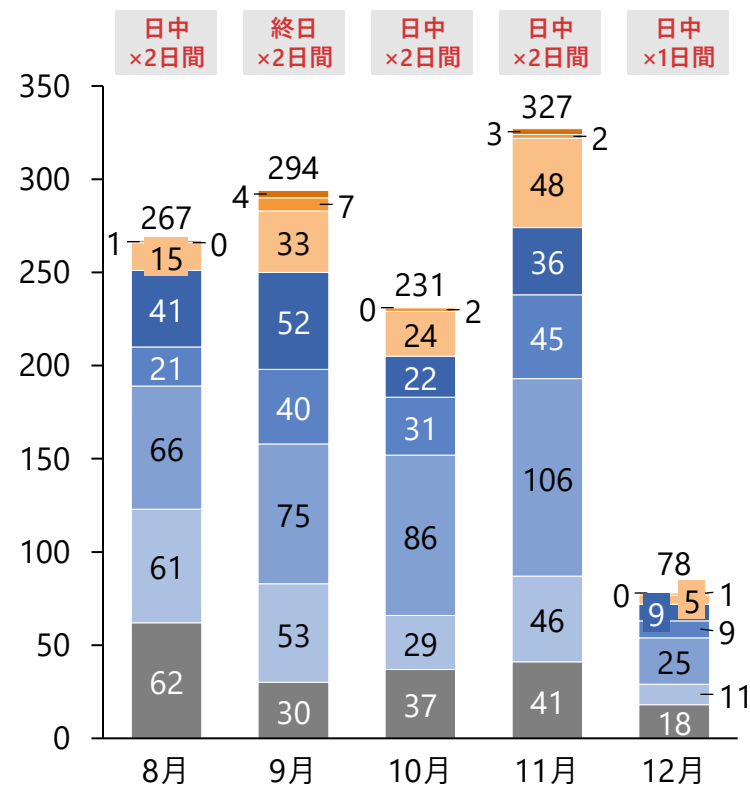
※ 日常利用はサンプル数が不足しており
分析対象から外している
(8月：n=14、9月：n=26、10月：n=23
11月：n=15、12月：n=11)

回答割合



回答数 (人)

※9月は朝晩も含めた終日調査、その他は日中調査
※8～11月は2日間の調査、12月は1日間の調査



※無回答・無効回答を除く

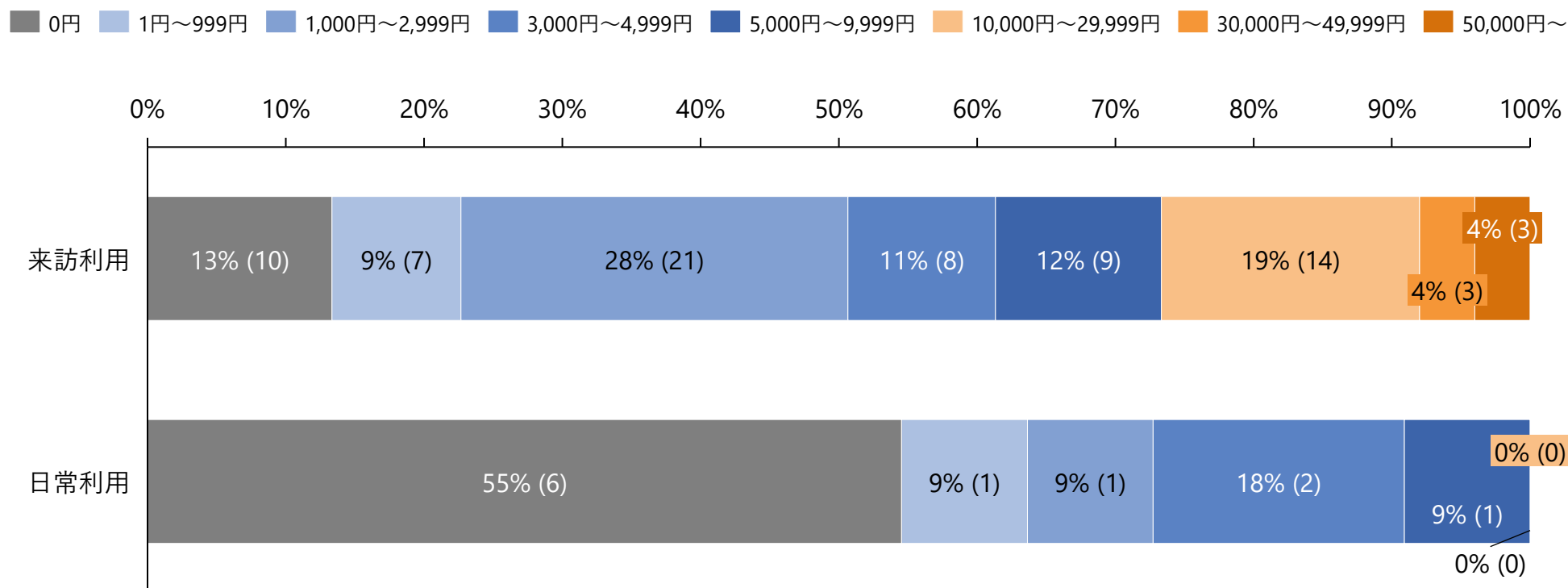
(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 休日列車アンケートの傾向分析 (8月～12月)

【参考】12月のアンケートより、県内消費額の設問を追加した。
来訪利用者の多くが2市外で消費しており、3割弱は1万円以上消費していた

Q. 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。

(単一回答／来訪利用：n=75、日常利用：n=11)

※12月休日日中調査の結果



※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 | 休日列車アンケートの傾向分析 (8月～12月)

12月の来訪利用は、普通乗車券の利用者が減少した

※調査日が少ないため、イベントの影響を大きく受けることに注意が必要

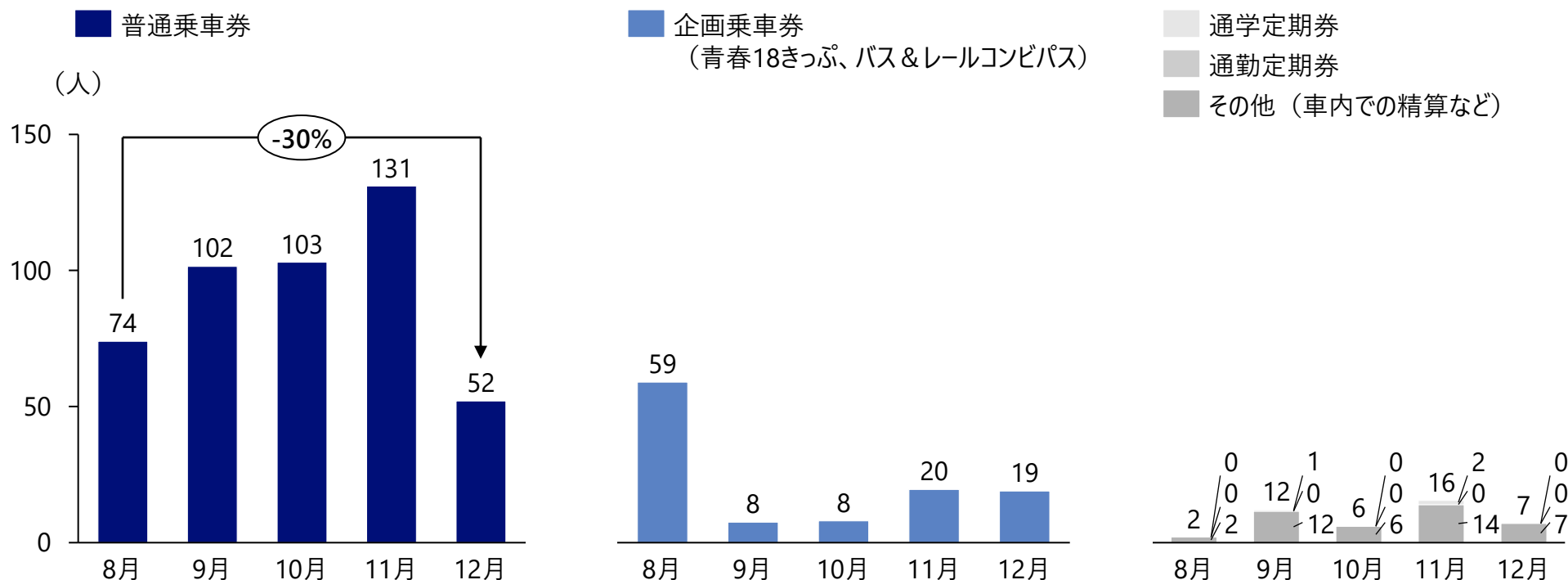
Q. 本日芸備線で使ったきっぷを教えてください。(単一回答)

※ 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、11月：n=15、12月：n=11)

来訪利用 (8月：n=270、9月：n=242、10月：n=234、11月：n=332、12月：n=78)

※9月調査の朝晩は除く (各月日中のみ)

※各月1調査日あたりの平均人数



※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～12月)

実証開始直後と比較すると、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と回答した層が、増加傾向にある

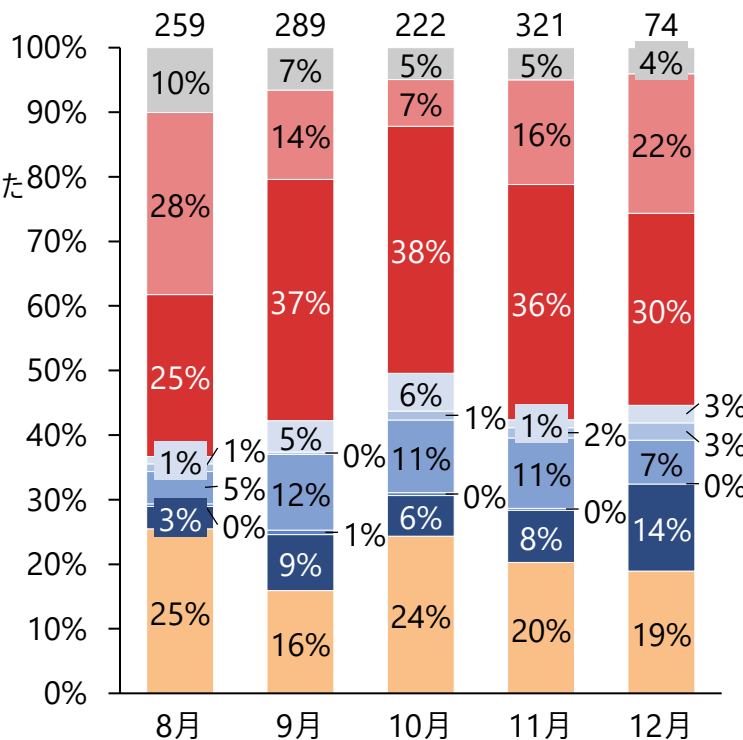
Q. もしこの列車が運休していたらどのように対応していましたか。(単一回答)

来訪利用

※ 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=26、10月：n=23
11月：n=15、12月：n=11)

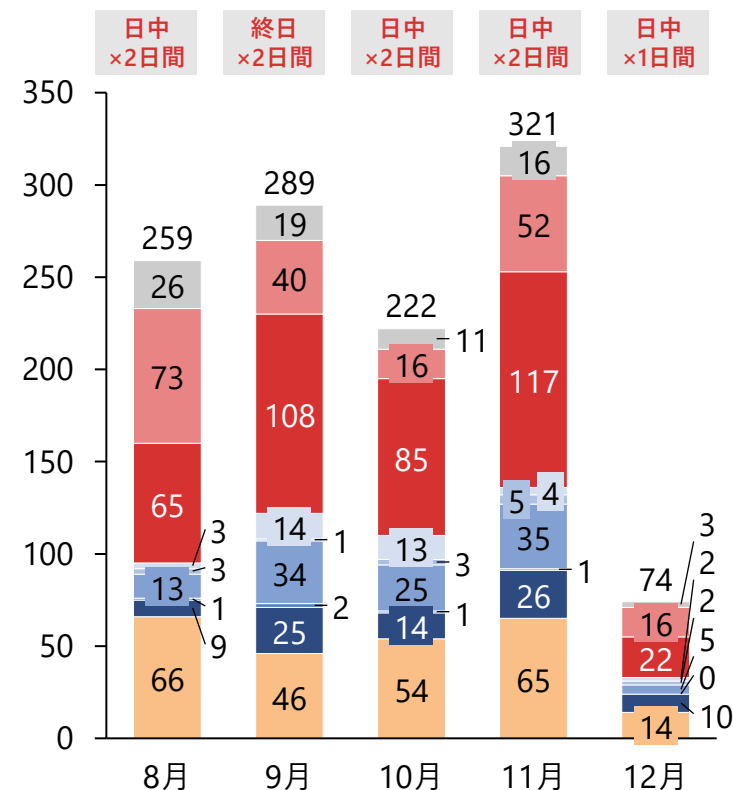
回答割合

- 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



回答数 (人)

※9月は朝晩も含めた終日調査、その他は日中調査
※8～11月は2日間の調査、12月は1日間の調査



※無回答・無効回答を除く

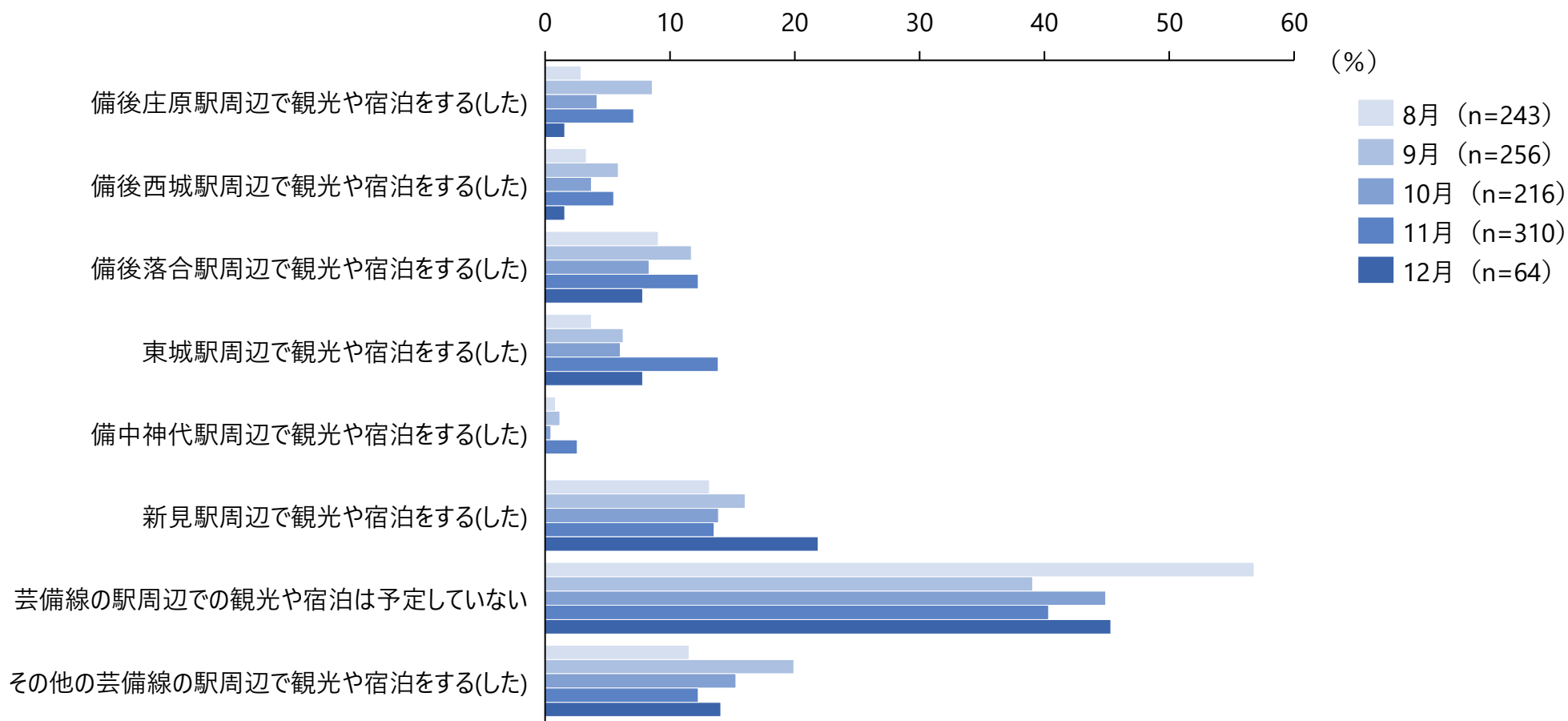
出所) 列車アンケート調査

(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~12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月以降は観光や宿泊を予定する人が増加した

Q. 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月は朝晩も含めた終日調査、その他は日中調査
※8~11月は2日間の調査、12月は1日間の調査



(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～12月)

休日日中列車は、「乗車自体が目的」とする人を中心に、利用が続いている。
消費金額の低さや冬季の利用減少が懸念点で、1月調査までの結果を踏まえて効果検証を更新する

乗車アンケートの結果

今後の調査方針

利用の傾向

- ・ 8～11月にかけて、休日日中列車は一定の利用が続いた
- ・ 利用目的は、「乗車自体が目的」との回答が多くみられた
- ・ 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



8月～11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
(第7回幹事会で報告済)

冬季の利用傾向は変化も見られる中
で、1月調査までの結果を踏まえて、
効果検証結果の更新を行う

課題

- ・ 冬季に入った12月は利用が減少した
- ・ 平均消費金額は、8月と比べ9～11月は増加したものの、引き続き低い水準にとどまっている

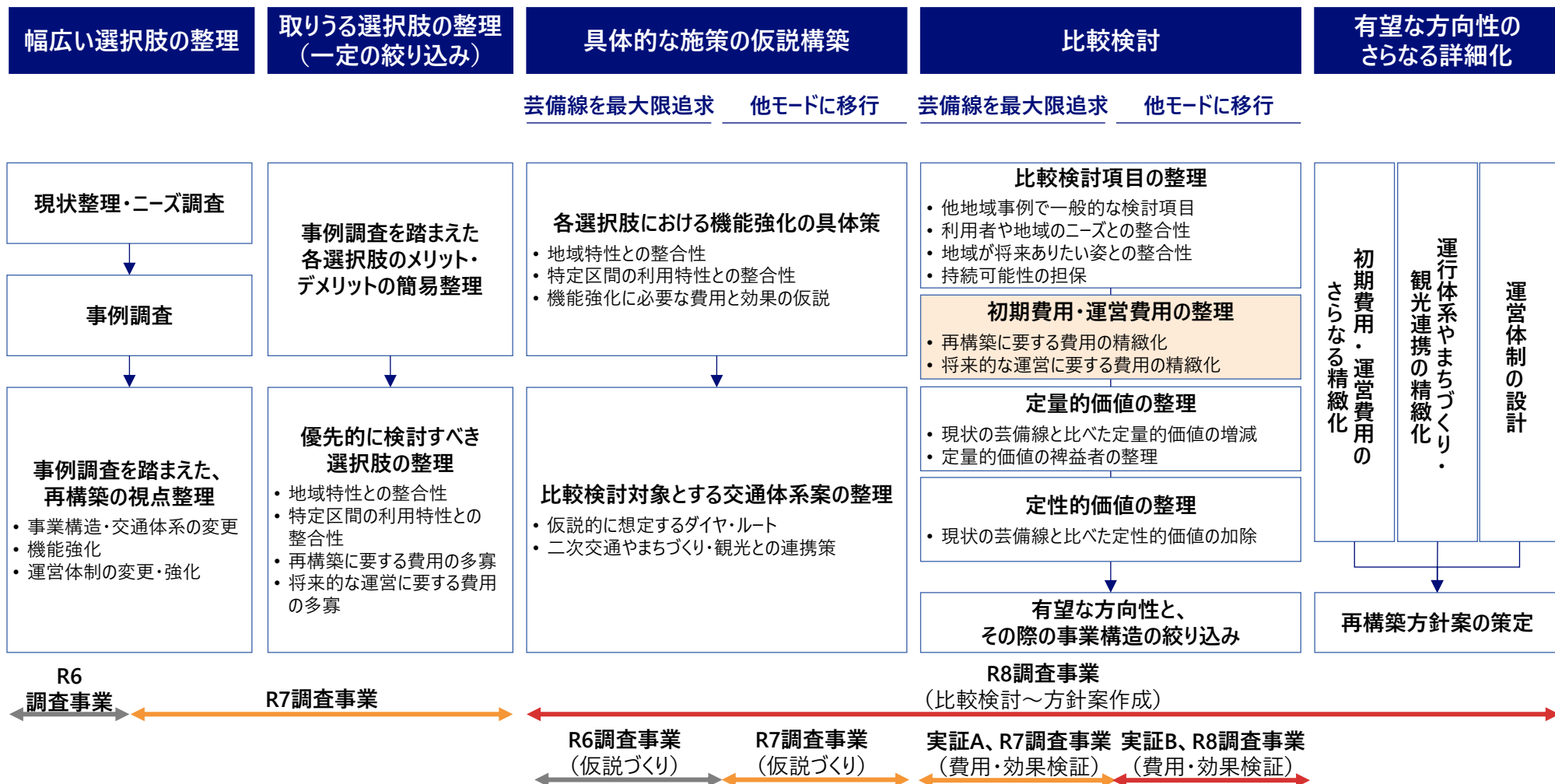


鉄道事業再構築（事業構造の変更等）に関する増加費用の試算

(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 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

前回の幹事会で整理した「検討の流れ」のうち、「初期費用・運営費用の整理」について、
鉄道として再構築した場合の初期費用および運営費用を試算した

再構築方針案協議に向けて想定される流れ



(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 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

鉄道として再構築する場合、事業構造として、
上下分離・みなし上下分離・第三セクターが考えられる

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
鉄道を活用	上下分離			<ul style="list-style-type: none"> 「みなし」と比べ、鉄道軌道整備法等による復旧費補助を受けやすい 「みなし」と比べ、「上」と「下」の責任分界点が明確 資産譲渡等の手間・費用、施策実行時の「上」と「下」での調整が発生
	みなし上下分離	<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 <p>※定量的価値の程度は実証Aで検証中</p>	<ul style="list-style-type: none"> 他モードと比べ、機能強化の初期投資や運営費が高額 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難しい 	<ul style="list-style-type: none"> 資産譲渡等の手間・費用が不要 上下分離と比べて施策実施時の「上」と「下」での調整負担が軽い 黒字会社の場合、鉄道軌道整備法等の復旧費補助の要件が厳格
	第三セクター			<ul style="list-style-type: none"> 「みなし」と比べ、鉄道軌道整備法等による復旧費補助を受けやすい 「上」と「下」での調整負担が軽く、施策に迅速に取り組みやすい 資産譲渡等の手間・費用が発生し、当面は保守管理のノウハウも不足

(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 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

鉄道事業再構築に関する増加費用は、実証Aの恒久化に係る費用、事業構造の変更に伴う費用に大別して試算した

■ 鉄道事業以外に係る費用（二次交通の運行、地域のイベント実施等）は本試算の対象外とする

鉄道事業再構築に関する増加費用の検討範囲

	初期投資	運営費	
サービス高度化の費用 (実証Aの恒久化相当)	<ul style="list-style-type: none">増便の恒久化（車両新造）観光列車の運行（車両改造）	<ul style="list-style-type: none">増便の恒久化（運行費）観光列車の運行（運行費）新規投資に伴う固定資産税増加	他地域事例 および運輸局・ JR西日本の協力 に基づいて試算
事業構造の変更に 伴う費用	<ul style="list-style-type: none">新会社設立に伴う初期費用重要な資産の譲渡に関する費用	<ul style="list-style-type: none">事業構造変更に伴う固定資産税の変動雇用体系の変更に伴う人件費の変動	

（１）調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 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

実証Aの内容を恒久化すると、初期投資約9.8億円、
運営費約3,900万円～4,300万円が追加的に必要となる

※記載の根拠に基づいた概算値
※類似事例時点から現在の物価上昇は反映していない
※100万円未満は四捨五入

鉄道事業再構築に関する増加費用の試算結果（1／2）

分類	項目	初期投資	試算根拠	年間 運営費	試算根拠
①サービス高度化 (実証Aの恒久化)	増便の恒久化	9.0億円	<ul style="list-style-type: none"> 車両運用・車両検査を踏まえると、2両の新造が必要 単価は城端線・氷見線の水準(4.5億円/両) 	2,300万円	<ul style="list-style-type: none"> 列車1kmあたり変動費=247千円/km・年(昨年度試算水準)を用いて、以下の増便を実施する費用を試算 平日(245日)：備後庄原～備後落合延長1往復 土休日(120日)：三次～新見増便1往復
	観光列車の運行	0.8億円	<ul style="list-style-type: none"> 車両新造費は「増便の恒久化」に含むため観光列車向けの改造費を計上 2両編成気動車の改造費水準を計上 	1,600万円	<ul style="list-style-type: none"> 列車運行費用自体は「増便の恒久化」に含む 観光列車の企画・運用スタッフの追加人件費を計上(2名分概算)
	固定資産税 (新規投資分)	—	—	①0万円 ～ ②400万円	<ul style="list-style-type: none"> 上記の投資に関連する固定資産税を試算 投資後15年間の平均値 ①：「下」を公共法人等が担う場合 ②：「下」を民間企業や第三セクター等が担う場合 鉄道事業再構築事業に伴う社会資本整備総合交付金の補助を受けた場合、5年間1/4の軽減税率の適用を受けられるが、現時点では加味していない
	合計	9.8億円		3,900万円～ 4,300万円	

(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 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

事業構造の変更に伴う費用は、初期投資が約0.0～4.0億円、
運営費が約▲200～±0万円/年

※記載の根拠に基づいた概算値
 ※類似事例時点から現在の物価上昇は反映していない
 ※100万円未満は四捨五入

鉄道事業再構築に関する増加費用の試算結果 (2/2)

分類	項目	初期投資	試算根拠	年間 運営費	試算根拠
②事業構造の 変更に伴う費用	新会社設立費用	0.0～4.0 億円	<ul style="list-style-type: none"> 「下」を県や基礎自治体が担うケースでは 設立不要 「下」を管理機構等が担うケースでは、 数百万円～4億円を初期拠出 第三セクター鉄道を設立する場合は1～4億円 の資本金を拠出 	—・—	
	重要な資産の 譲渡に関する 費用	0～0.01 億円	<ul style="list-style-type: none"> 簿価譲渡額12.69億円をもとに試算 令和9年3月末までは、鉄道事業再構築 事業を実施した場合、登録免許税は半額、 不動産取得税は非課税の特例措置あり 「下」を公共法人等が担うケースでは免除 	—・—	
	固定資産税 (既存資産)	—・—		▲200～±0 万円	<ul style="list-style-type: none"> 2025年1月時点の水準に対して、 「下」を公共法人等が担うケースでは免除、 民間企業や第三セクター等が担う場合は不変
	人件費の変動	—・—		±0万円	<ul style="list-style-type: none"> 維持管理ノウハウの観点で、当面の間はJR への委託業務も多く想定されることから、 現時点では不変と想定
	合計	0.0～4.0 億円		▲200～±0 万円	

(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 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

「下」を担う管理機構を設立する場合、設立負担金を極力抑えるケースと、一定の余裕を見据えて数億円の設立負担金を拠出するケースが存在する

近江鉄道線管理機構の事例

- 路線長：59.5km
- 年間の自治体支援額：約7.3億円（2024年度）
- 設立時の負担金：1千万円程度（貸借対照表からの推定）

貸 借 対 照 表

令和 5 年 3 月 31 日 現在

(単位：円)

科 目	当 年 度	前 年 度	増 減
I 資 産 の 部			
1 流 動 資 産			
現金・預金	11,726,014		11,726,014
流動資産合計	11,726,014	0	11,726,014
2 固 定 資 産			
(1) そ の 他 固 定 資 産			
什器備品	1,072,820		1,072,820
その他固定資産合計	1,072,820	0	1,072,820
固定資産合計	1,072,820	0	1,072,820
資産合計	12,798,834	0	12,798,834
II 負 債 の 部			
1 流 動 負 債			
未払借金	3,182,048		3,182,048
預り金	5,206		5,206
流動負債合計	3,187,254	0	3,187,254
負債合計	3,187,254	0	3,187,254
III 正 味 財 産 の 部			
1 一 般 正 味 財 産	9,611,580	0	9,611,580
正味財産合計	9,611,580	0	9,611,580
負債及び正味財産合計	12,798,834	0	12,798,834

養老線管理機構の事例

- 路線長：57.5km
- 年間の自治体支援額：約8億円（2024年度）
- 設立時の負担金：3.5億円（返還義務無し）
 - うち沿線市町：2.8億円
 - 民間団体等（寄付金）：0.7億円
 - ※近鉄より別途10億円の基金拠出あり（別会計）

7 会 員

- (1) 正 会 員 沿線市町（社員）
- (2) 賛助会員 民間団体等

8 設立時の負担金等

区分	団 体	区分	金額(千円)	備考
正会員	沿線市町(40,000千円×7市町)	負担金	280,000	機構は、返還義務を負わない
賛助会員	民間団体等	寄附金	70,000	
		合計	350,000	

出所) 桑名市_養老線の事業形態変更の経緯等

(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 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

類似距離・輸送密度の第三セクターは、資本金1～3億円程度のケースが多い

類似距離・輸送密度の第三セクターにおける資本金

会社名	路線長	輸送密度	資本金	備考
秋田内陸縦貫鉄道	94.2km	260人/日 (2019年度)	3億円	旧地方交通線の転換事例
天竜浜名湖鉄道	67.7km	756人/日 (2019年度)	1億円	旧地方交通線の転換事例
長良川鉄道	72.1km	364人/日 (2019年度)	4億円	旧地方交通線の転換事例
松浦鉄道	72.1km	804人/日 (2019年度)	3億円	旧地方交通線の転換事例

(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 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

事業構造の変更を伴いながら、実証A相当のサービス高度化施策を実施する場合、
初期投資は9.8億円～13.8億円、運営費は3,700万円/年～4,300万円/年の増加となる

鉄道事業再構築に関する増加費用（要旨）

	初期投資			運営費		
	最小	～	最大	最小	～	最大
サービス高度化の費用 (実証Aの恒久化相当)	9.8億円			3,900万円/年	～	4,300万円/年
事業構造の変更に 伴う費用	0.0億円	～	4.0億円	▲200万円/年	～	0万円/年
合計	9.8億円	～	13.8億円	3,700万円/年	～	4,300万円/年

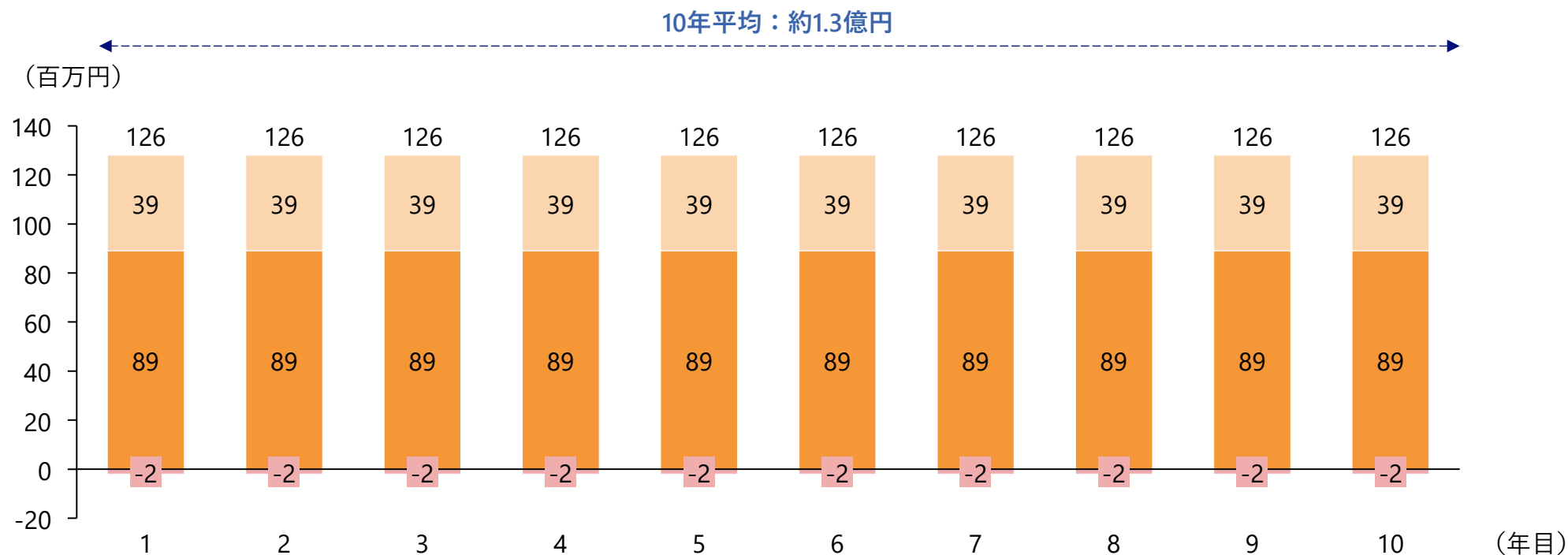
（１）調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 鉄道事業再構築（事業構造の変更等）に関する増加費用の試算

実証Aの恒久化を行う場合、特定区間の営業費用（初期投資の減価償却費含む）は、最小ケースの10年平均で約1.3億円増加する

営業費用の増加額（実証Aの恒久化、管理機構等が「下」を担い固定資産税が生じないケース）

※社会資本整備総合交付金を活用した場合の軽減措置等は加味していない

- 実証Aの恒久化>運営費
- 実証Aの恒久化>初期投資（減価償却費）
- 事業構造の変更>固定資産税の変動



（１）調査事業 A から派生する追加的な調査等 | 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 社会資本整備総合交付金（社総交）の地域公共交通再構築事業を活用すると、要件を満たした鉄道・バスの施設整備等に対して、国庫補助を受けることができる

社会資本整備総合交付金-地域公共交通再構築事業の概要



利用者の大幅減等により、現状のままでは地域交通ネットワークの維持が難しい状況になっている地域において、地域戦略と連動した持続可能性・利便性・効率性の高い地域交通ネットワークへの再構築を図るため、令和5年度に新たに社会資本整備総合交付金に基幹事業として「**地域公共交通再構築事業**」を創設（**基幹事業の追加は創設以来初めて**）

地域公共交通再構築事業

地域づくりの一環として、**地域公共交通ネットワークの再構築**に必要なインフラ整備に取り組む地方公共団体への支援を可能とするため、地方公共団体が、**地域公共交通計画**及び**立地適正化計画**その他のまちづくり・観光計画において中長期的に必要な**ネットワーク（鉄道・バス路線）を位置付けた場合**に、ネットワーク形成に必要な施設整備等に関する地域の取組を支援

【**交付金事業者**】 地方公共団体 ※交付金については、地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者等も事業実施可能

【**補助率**】 1/2 ※JR本州3社又は大手民鉄の路線については1/3（補助対象経費は総事業費の2/3を上限とし、1/3は事業者の自己負担）

【**交付対象事業**】 **地域公共交通特定事業**※の実施計画の**認定**を受けた、持続可能性・利便性・効率性の向上に資する施設整備

※地域公共交通活性化法に基づく、**ローカル鉄道に係る公共交通再構築**や**バス路線の再編**等を行う事業実施計画

・**鉄道施設**（駅施設、線路設備、電路設備、信号保安設備 等）の整備

・**バス施設**（停留所・車庫・営業所・バスロケ施設・EVバス関連施設（発電・蓄電・充電）等）の整備

※上記とあわせて、**効果促進事業**（地方自治体の作成する社会資本総合整備計画ごとに交付対象事業全体の20%を目途）で、**鉄道・バス車両**の導入も支援

【補助要件】

(1) 地域公共交通計画の作成・地域公共交通特定事業実施計画の認定

- 地域公共交通計画が作成され、かつ、地域公共交通特定事業実施計画の大臣認定を受けていること
※鉄道については、再構築協議会等において策定された鉄道事業再構築実施計画に係る路線（原則輸送密度4,000人未満の線区）が対象

(2) 地方公共団体の計画における地域公共交通とまちづくり・観光戦略等の相互連携

- 地方公共団体が作成する、まちづくり/観光等に関する計画（例：立地適正化計画）において、まちづくりや観光における戦略の一つとして「鉄道の活用」「バスネットワークの活用」が位置付けられ、そのための実効性ある取組が具体的に記載されていること

(3) 事業の効果（実効性）を確認するための目標設定

- ①利用者数 ②事業収支 ③国/地方公共団体の支出額 の目標を設定すること

(4) 実効性のある地域活性化のための鉄道・バスの活用

- 本事業に関連する施設整備を含め実効性ある利用促進施策が実施計画に具体的に位置付けられること



※JRに関し、「新会社がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針」の運用を何ら変更するものではない

(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 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
ただし車両新造・改造は、社総交の「効果促進事業」に当たり、
全体事業費の2割以下が目途となるため、単体での適用は難しい点に留意が必要

交付対象事業

地域公共交通特定事業※の実施計画の認定を受けた、利便性・生産性・持続可能性の向上に資する施設整備

※ 地域交通法に基づく、ローカル鉄道に係る再構築やバス路線の再編等を行う事業

【基幹事業】

鉄道施設（駅施設、線路設備、電路設備、信号保安設備 等）の整備
バス施設（停留所、車庫・営業所、バスロケ関連設備、EVバス充電設備 等）の整備



軌道の強化
(高速化)



駅舎の
新改築・移設



既存施設の
撤去



停留所
乗換所



充電施設
蓄電施設

【効果促進事業】

社会資本総合整備計画の目標を実現するため基幹事業と一体となってその効果を一層高めるために必要な事業（例えば、鉄道・バスの先進車両の導入など）

※ 効果促進事業の事業費は、整備計画ごとに交付対象事業の全体事業費の20/100を目途

全体の8割以上目途

全体の2割以下目途

【実証Aの恒久化】

- ・（該当無し）

【地域におけるその他の基幹事業】

- ・ 道路、港湾、河川、砂防、下水道、都市公園、市街地整備、住宅、住環境整備など

【実証Aの恒久化】

- ・ 車両新造
- ・ 車両改造（観光列車化）

【参考】先進車両導入関連事業

地域公共交通の再構築のため、鉄道・バスに係るEV車両、自動運転車両、GX/DX車両等、先進的な車両を導入等する場合において、導入等の目的に応じて支援ができる事業を創設。

1. 先進車両導入支援等事業

鉄道・バスに係るEV車両、自動運転車両など先進的な車両導入や、その機能改良・高度化についての実証研究等を支援することにより、より持続可能で利便性・生産性の高い地域交通へと再構築を図る。

(対象事業) 先進的な車両の導入・機能改良等に関する経費

2. インバウンド先進車両導入支援事業

省エネ性能や経営効率化に寄与する先進的な車両であって、観光コンテンツとしてのインバウンドの魅力向上に資するような観光車両等を導入することにより、まちづくり・観光政策に寄与し、持続可能で利便性・生産性の高い地域交通へと再構築を図る。

(対象事業) 先進的な車両※の導入・機能改良に関する経費 ※観光車両としての機能を備えた車両

(補助率) 補助対象経費の1/2

(補助対象事業者) 地方公共団体 ※地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者等も事業実施可能

※地域公共交通再構築事業（社会資本整備総合交付金）と同様の考え方

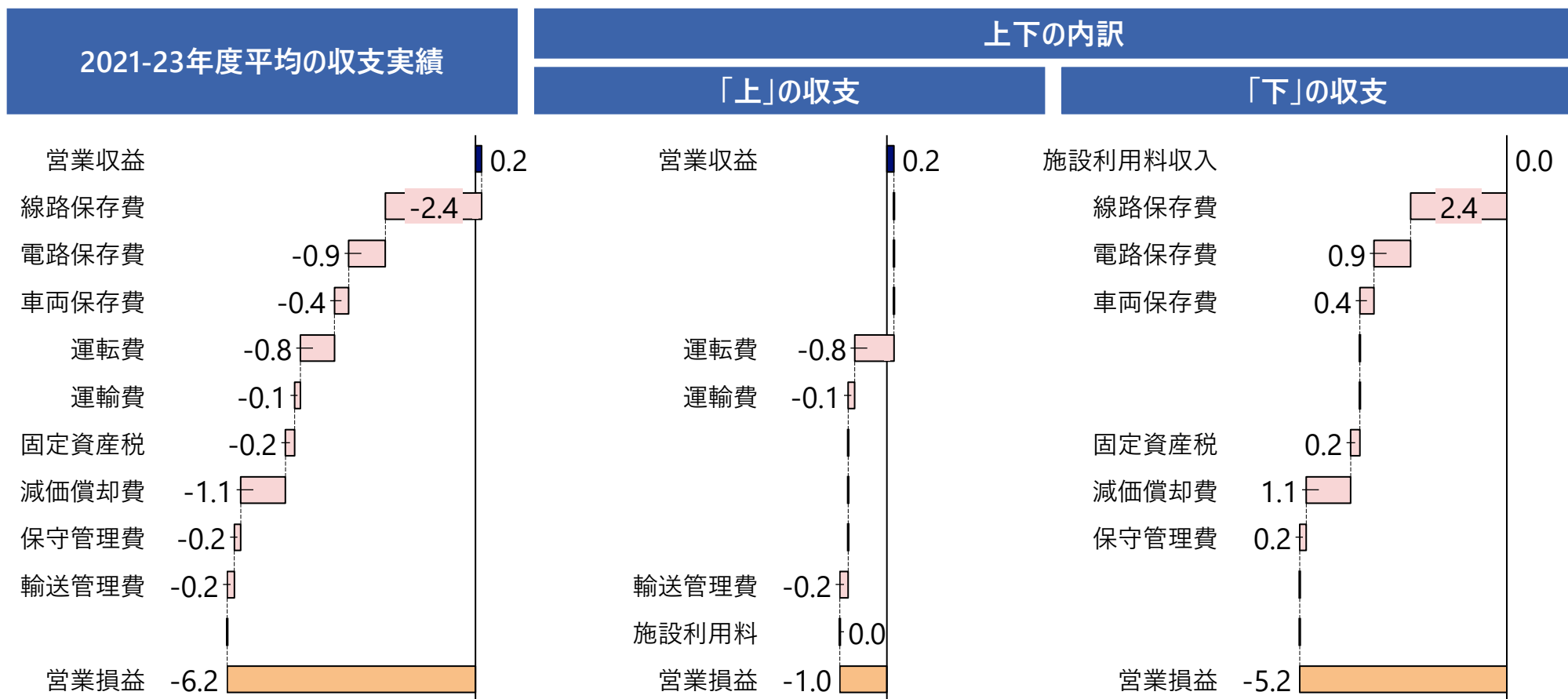
・JR本州3社又は大手民鉄の路線については、補助対象経費は総事業費の2/3を上限（1/3は事業者の自己負担）

※JRに関し、「新会社がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針」の運用を何ら変更するものではない

（１）調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 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
「下」が「鉄道用地」+「鉄道施設」+「鉄道車両」相当と仮定した場合、実証前の収支について、
「上」は▲1.0億円/年、「下」は▲5.2億円/年となる。実証A施策の扱いや上下の分解は今後の論点

芸備線特定区間の収支における上下の内訳（2021-23年度平均の実績をもとにした試算）

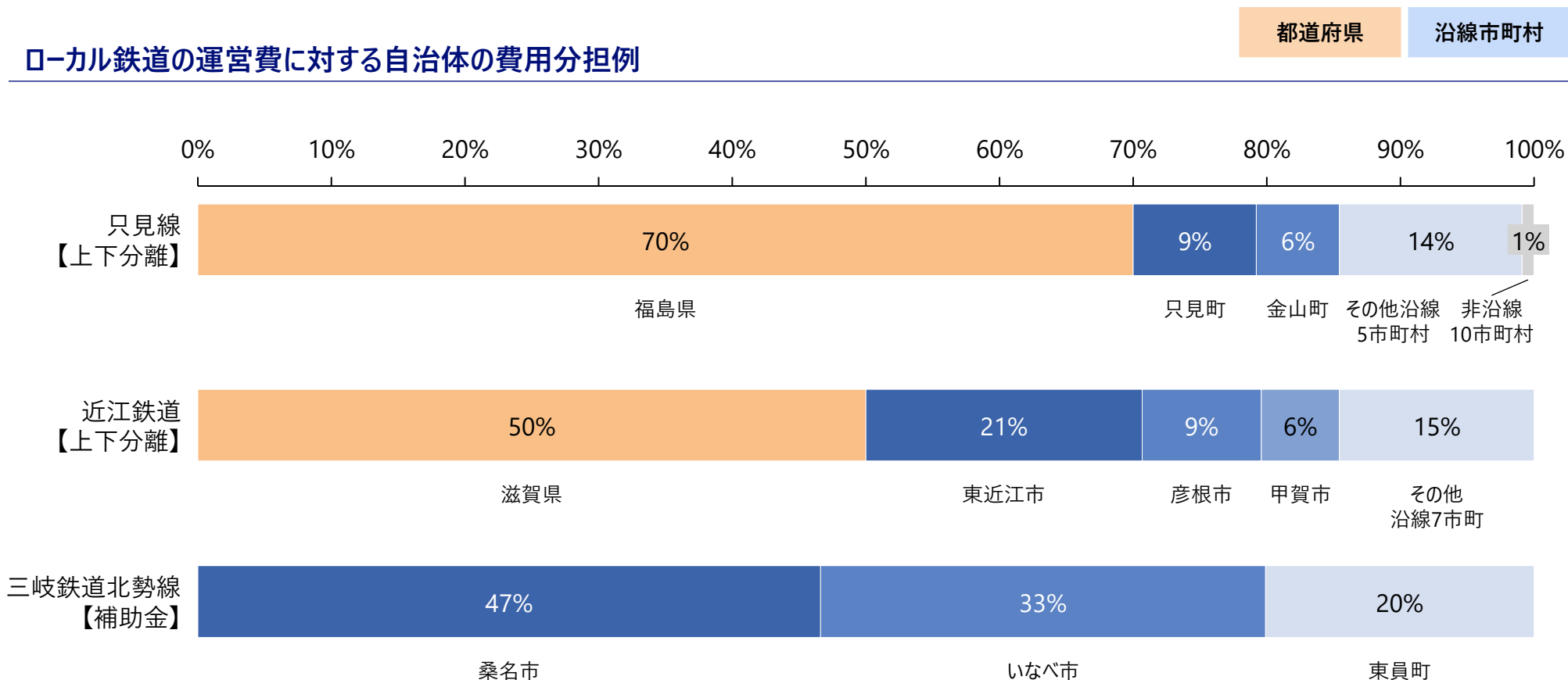
注）「上」から「下」に対する利用料支払は含めていない



注）項目別の数値については、一定の前提を置いて按分し算出している。間接経費（保守管理費・輸送管理費）には、本社に関する費用は含んでいない。
四捨五入の関係で、表上の個別の数値の計算結果と一致しない場合がある。

(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 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
「下」相当の費用は、基礎自治体のみで負担するケースと、都道府県と基礎自治体で
分担するケースに大別される

ローカル鉄道の運営費に対する自治体の費用分担例



(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 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

各団体の費用分担割合は、人口割、路線延長割など複数の方式を組み合わせるケースが多い

ローカル鉄道の運営費に対する基礎自治体の費用分担根拠例

按分方式	JR東 只見線	三岐鉄道 北勢線	近江鉄道
均等割	○	○	×
人口割	○	○	×
路線延長割	○	○	○
駅数割	×	○	○
観光客入込数割	○	×	×
定期利用者数割	×	×	○

（１）調査事業 A から派生する追加的な調査等 | 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
費用分担について、自治体の財政力と年間負担額の間に明確な関係性は見られず、
関係主体間の協議により負担額が決定している

基礎自治体の年間負担額例

■ 近年、事業構造の変更もしくは費用負担額の見直しが行われた線区のうち、具体的な費用負担割合が公開されている線区を一例として掲載

線区	自治体	負担額 (万円／年)	1人あたり負担額 (円／年)	財政力指数	経常収支比率 (%)	実質公債費比率 (%)
只見線 【上下分離】	只見町	1,936	4,786	0.22	84.0	3.2
	金山町	1,303	2,570	0.24	80.8	4.5
近江鉄道 【上下分離】	東近江市	23,992	2,127	0.60	85.7	7.3
	彦根市	10,339	910	0.76	94.4	6.9
	甲賀市	6,798	769	0.64	90.2	6.3
三岐鉄道北勢線 【補助金】	桑名市	15,150	1,093	0.81	89.6	7.5
	いなべ市	10,827	2,408	0.79	89.6	9.0
	東員町	6,533	2,534	0.72	82.7	3.1

【参考】基礎自治体の年間負担額の出所

■ 只見線

- 福島県「第6回只見線復興推進会議検討会」（平成28年12月）
 - ・ 運営費の地元負担割合に関する考え方（案） 2 考え方に基づく試算（案）

■ 近江鉄道

- 負担割合：滋賀県「第5回 近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会」（令和2年12月）
 - ・ 6.自治体の負担（3）沿線市町間の負担割合
- 負担額：滋賀県「第12回 近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会」（令和5年10月）
 - ・ 近江鉄道線再構築実施計画の概要② 5 鉄道事業再構築事業の実施に必要な資金の額等

■ 三岐鉄道北勢線

- 北勢線事業運営協議会「令和4年度 第2回北勢線事業運営協議会」（令和5年2月）
 - ・ 令和5年度 北勢線沿線市町支援要請額・負担割合

(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 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

【参考】只見線では、均等割、人口割、路線延長割、観光客入込数割を組み合わせた按分方式が採用されている

只見線における按分方式

- 基礎自治体負担額の48.5%は、只見町、金山町、その他沿線5市町の均等割で按分している
(只見町、金山町を2、その他沿線5市町を1)
- 基礎自治体負担額の48.5%は、各市町の人口、路線延長、観光入込数の割合で按分している
(只見町、金山町は人口割のみ)
- 基礎自治体負担額の3%は、非沿線10市町村の人口割で按分している

按分方式	沿線7市町村		非沿線10市町村	備考
	只見町、金山町	その他5市町		
均等割	○	○	×	・ 只見町、金山町を2、その他5市町を1として各基礎自治体に按分
人口割	○	○	○	・ —
路線延長割	×	○	×	・ —
駅数割	×	×	×	・ —
観光客入込数割	×	○	×	・ —
定期利用者数割	×	×	×	・ —

注) その他5市町：会津若松市、会津坂下町、柳津町、三島町、会津美里町 非沿線10市町村：喜多方市、下郷町、檜枝岐村、南会津町、北塩原村、西会津町、磐梯町、猪苗代町、湯川村、昭和村
出所) 福島県「第6回只見線復興推進会議検討会資料」よりNRI作成

(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 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

【参考】三岐鉄道北勢線では、均等割、人口割、路線延長割、駅数割を採用、
近江鉄道では、路線延長割、駅数割、定期利用者数割を採用している

北勢線における按分方式

- 基礎自治体負担のうち20%は均等割、20%は人口割、30%は路線延長割、30%は駅数割で沿線3市町に按分し、負担割合を定めている

按分方式	沿線3市町	備考
均等割	○	・各市町を1として各基礎自治体に按分
人口割	○	・各市町の人口に応じて各基礎自治体に按分
路線延長割	○	・各市町の営業キロに応じて各基礎自治体に按分
駅数割	○	・各市町の駅数に応じて比率を設定
観光客入込数割	×	
定期利用者数割	×	

注) 沿線3市町：桑名市、いなべ市、東員町
出所) 第2回 北勢線事業運営協議会「令和4年度 第2回 北勢線事業運営協議会資料」よりNRI作成

近江鉄道における按分方式

- 基礎自治体負担のうち20%は路線延長割、50%は駅数割、30%は定期利用者数割で沿線10市町に按分し、負担割合を定めている

按分方式	沿線10市町	備考
均等割	×	
人口割	×	
路線延長割	○	・営業キロに応じて各基礎自治体に按分
駅数割	○	・各市町の駅数に応じて各基礎自治体に按分
観光客入込数割	×	
定期利用者数割	○	・住民定期利用者数に応じて各基礎自治体に按分

注) 沿線10市町村：彦根市、近江八幡市、甲賀市、東近江市、米原市、日野町、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町
出所) 滋賀県「第5回 近江鉄道沿線地域公共交通再生協議会資料」よりNRI作成

■ 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

(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（速報集計第二弾）

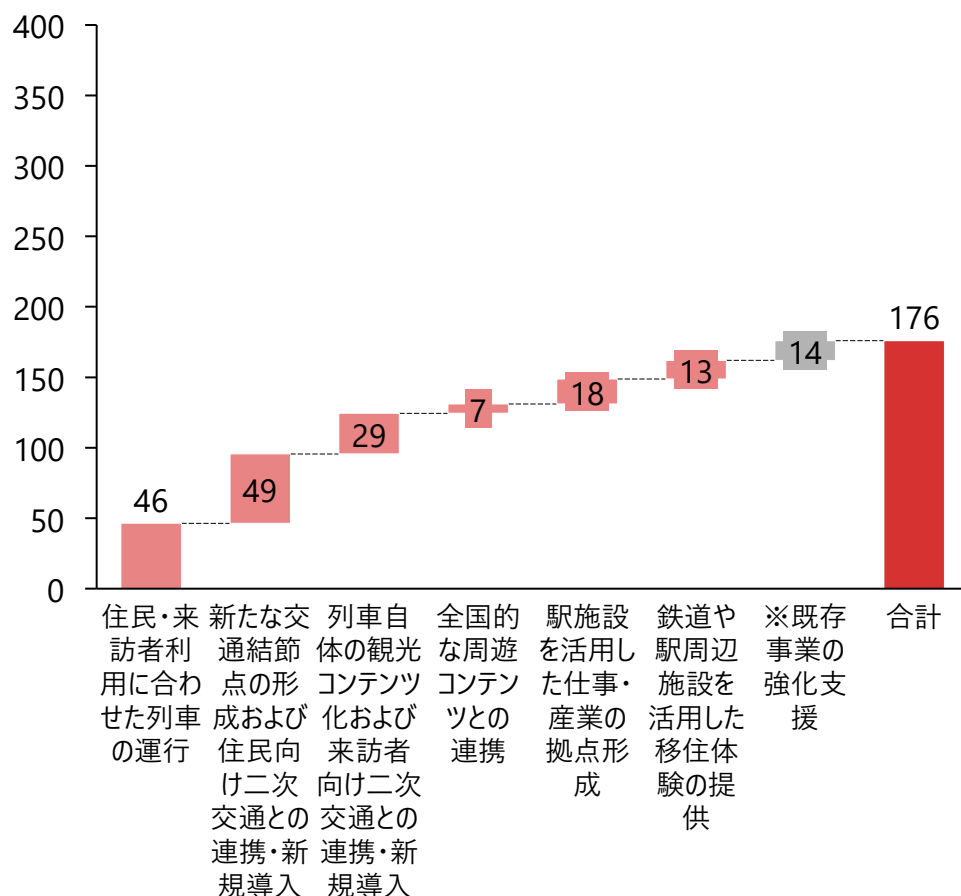
（３）総合的な分析の実施 | 地域経済効果の試算の妥当性検証（速報集計第二弾）

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、速報集計（第二弾）を進めた

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」

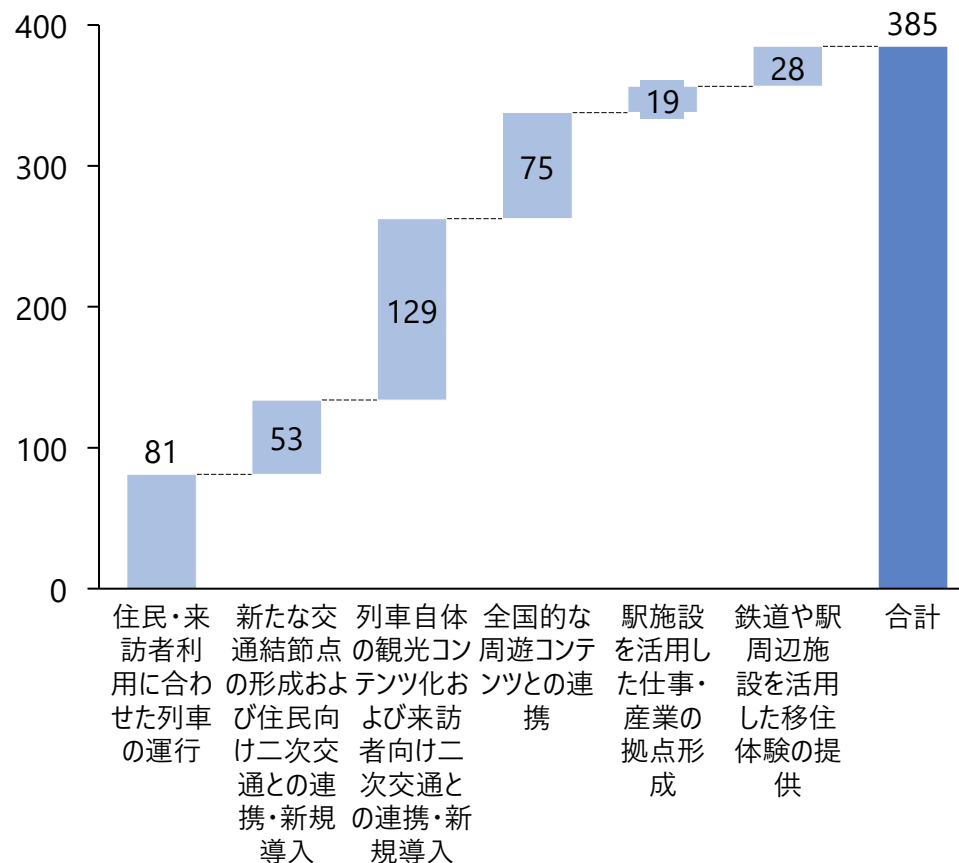
実証Aの費用

（百万円）



実証Aの施策効果

（百万円）



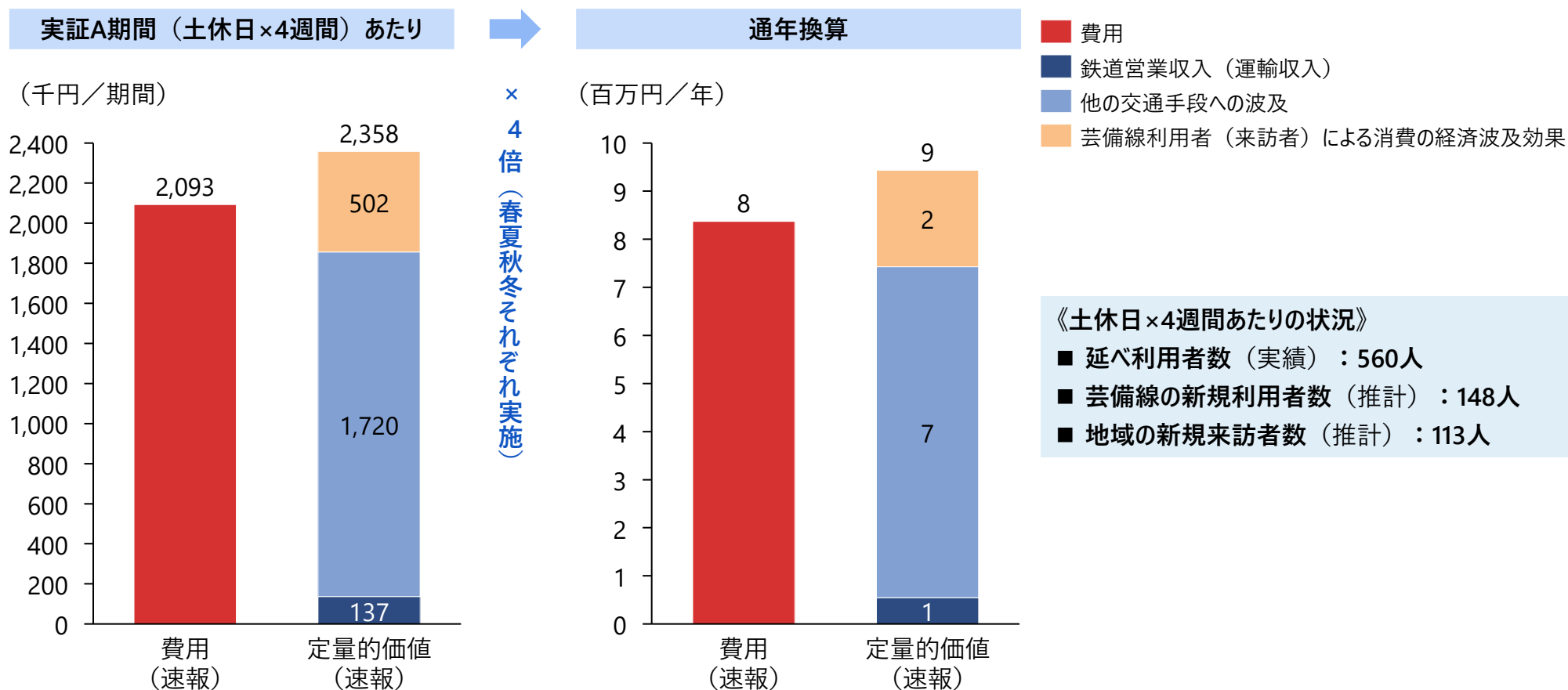
(3) 総合的な分析の実施 | 地域経済効果の試算の妥当性検証 (速報集計第二弾)

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	報告済（次回協議会で更新）
	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	次回協議会で報告予定
	二次交通との連携強化	7/19～	実施中	次回協議会で報告予定
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	本日報告
	ガストロノミー列車	2/14、2/21	実施予定	次回協議会で報告予定
	オーディオドラマ	10/25～	実施中	本日報告
②観光商品・旅行商品の提供	地元ガイドによる沿線地域案内	12/6～12/27	調整中	次回協議会で報告予定
	駅弁販売	11/22～12/27	終了	本日報告
	③駅周辺のにぎわい創出	東城まるとフェス	11/3	終了
ばふえすにいみ+酒造見学		11/16	終了	本日報告
④観光ツアーの造成	口和フットパスウォーキングツアー	11/15	終了	本日報告
	芸備線×コスプレツアー	12/13	終了	本日報告
	雪山感謝祭ツアー(仮称)	2/22	実施予定	次回協議会で報告予定
	冬の芸備線 秘境駅をめぐる旅	2/14	実施予定	次回協議会で報告予定
⑤企画乗車券等の設定	広域観光ツアー(仮称)	2/14、2/21	実施予定	次回協議会で報告予定
	「バス&レールどっちも乗り放題パス2デイ」	10/28～	実施中	次回協議会で報告予定
	観光施設の割引サービス	10/25～	実施中	次回協議会で報告予定
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	本日報告
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	次回協議会で報告予定
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」と連携した移住体験ツアー	12/20～21	調整中	次回協議会で報告予定
6. 既存事業の強化・支援	比婆山駅まつり	9/20	終了	報告済
	庄原駅前フェスタ	10/18	終了	報告済
	備後落合駅90周年記念イベント	10/5	終了	報告済
	にいみ肉inてっせい	11/23	終了	本日報告
※その他の地域主体のツアー等	実証Aと関連する施策	7月～	実施中	次回協議会で報告予定
	実証Aと関連しない施策	7月～	実施中	集計・分析対象外

（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（速報集計第二弾）

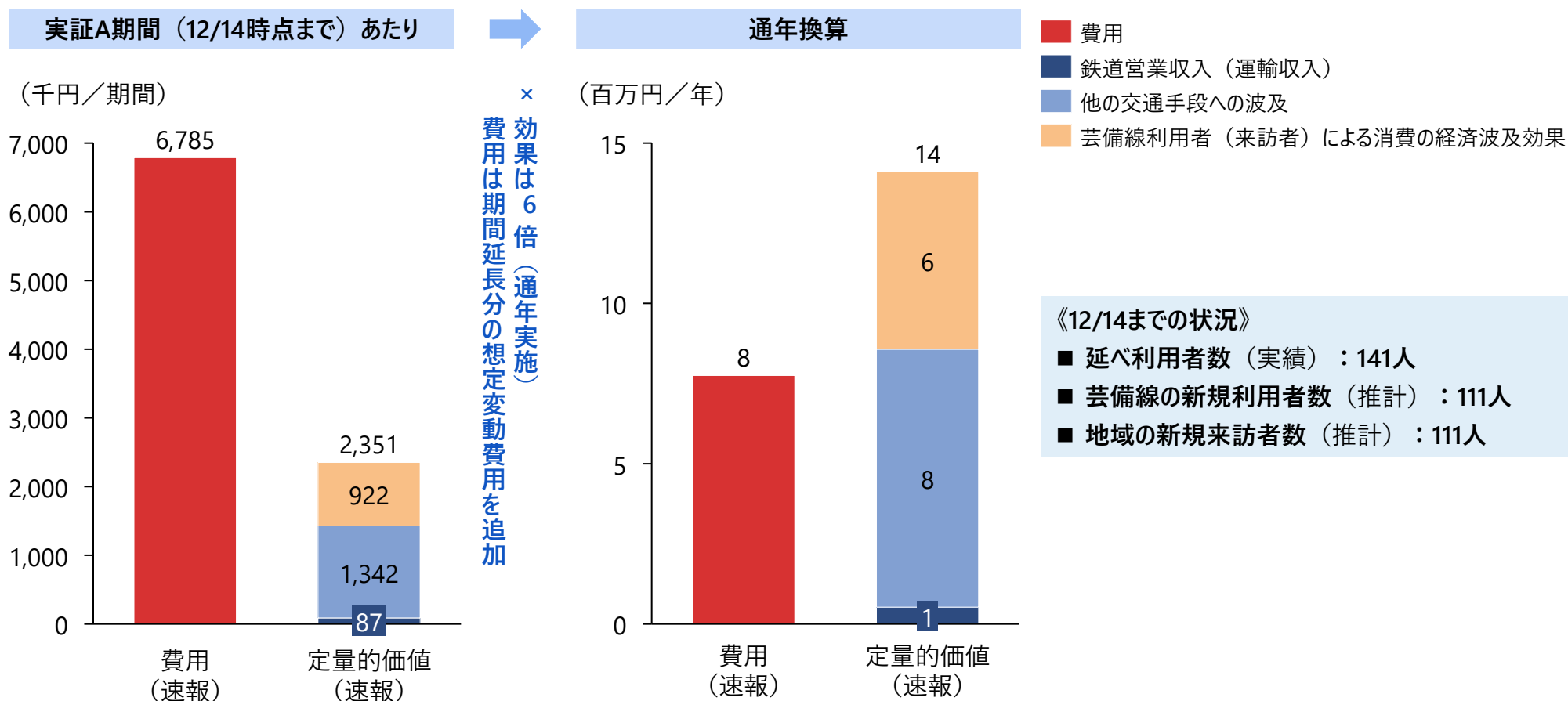
ピオーネ列車は土日祝9日間の運行で、209万円の費用に対して、236万円の効果が発生しており、季節ごとに9日ずつ実施すると、年間換算で約800万円の費用に対して約900万円の効果に相当



(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 (速報集計第二弾)

オーディオドラマは約2ヶ月の間に、679万円の費用に対して、235万円の効果が発生しており、年間10ヶ月程度実施すると、約800万円の費用に対して約1,400万円の効果に相当

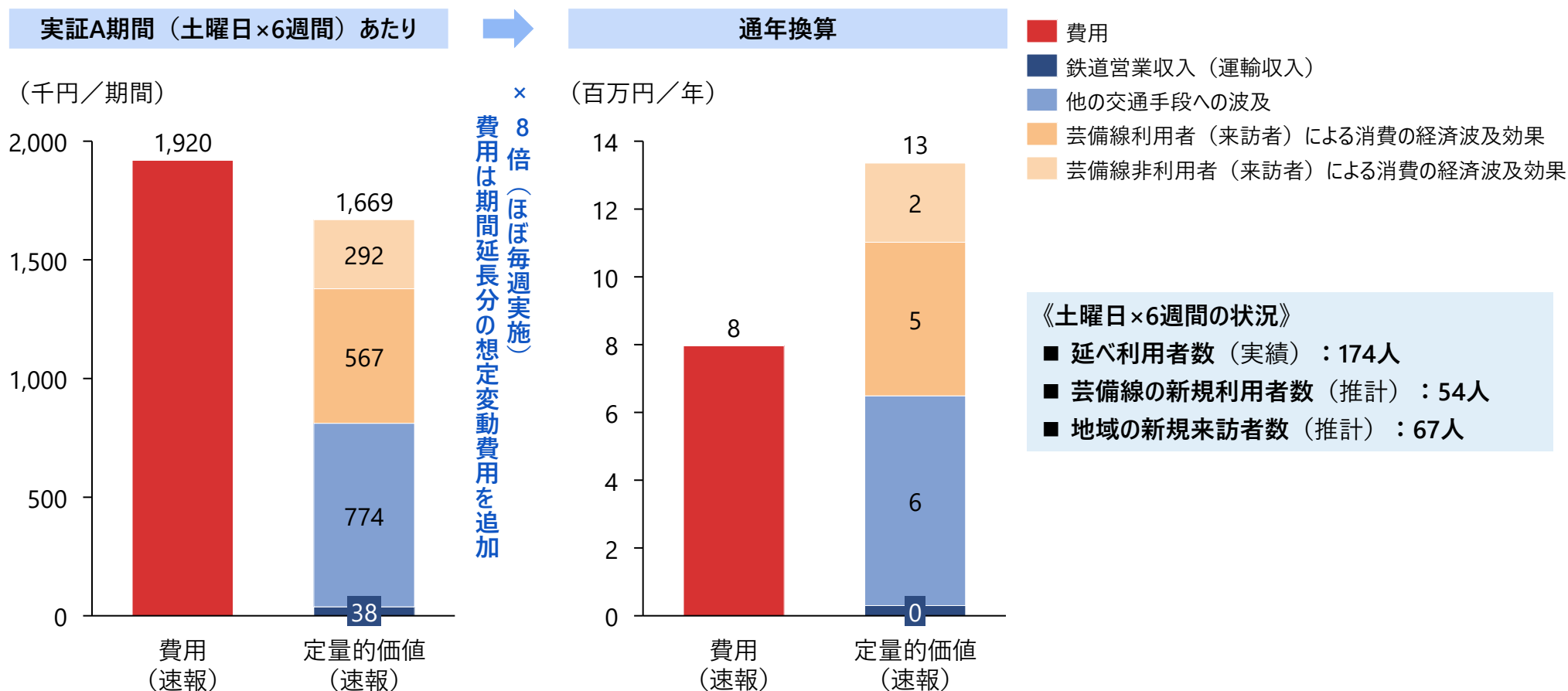
- 現在継続実証中のため、12月14日時点の参加者数をもとに暫定試算 (今後更新予定)
- オーディオドラマは初期費用が大きいため、通年換算の試算では初期費用は毎年1回だけ発生し、継続月は変動費用のみ発生する想定



(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 (速報集計第二弾)

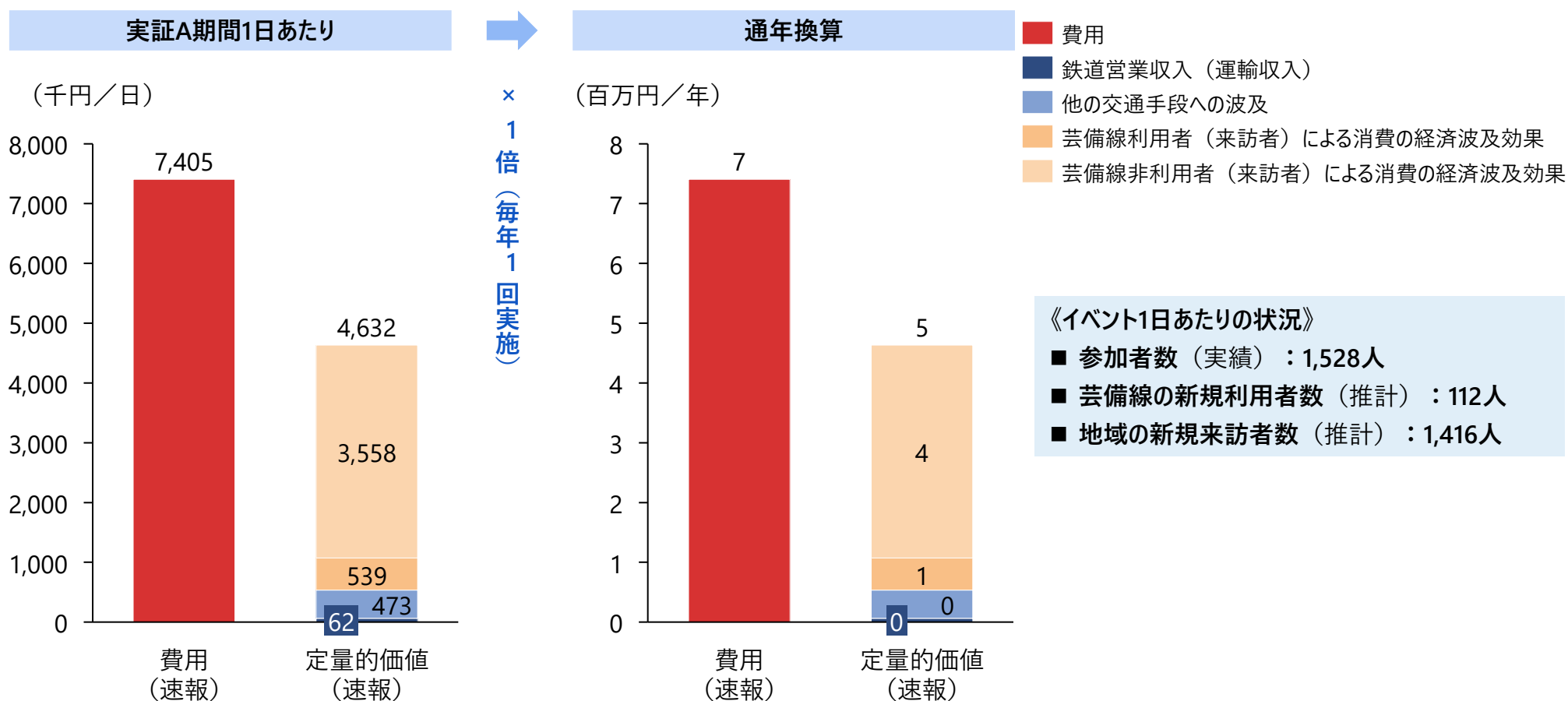
駅弁販売は6週間の間で、192万円の費用に対して、167万円の効果が発生しており、
ほぼ毎週実施すると、約800万円の費用に対して約1,300万円の効果に相当

- 駅弁販売は初期費用が大きいため、通年換算の試算では初期費用は毎年1回だけ発生し、継続月は変動費用のみ発生する想定



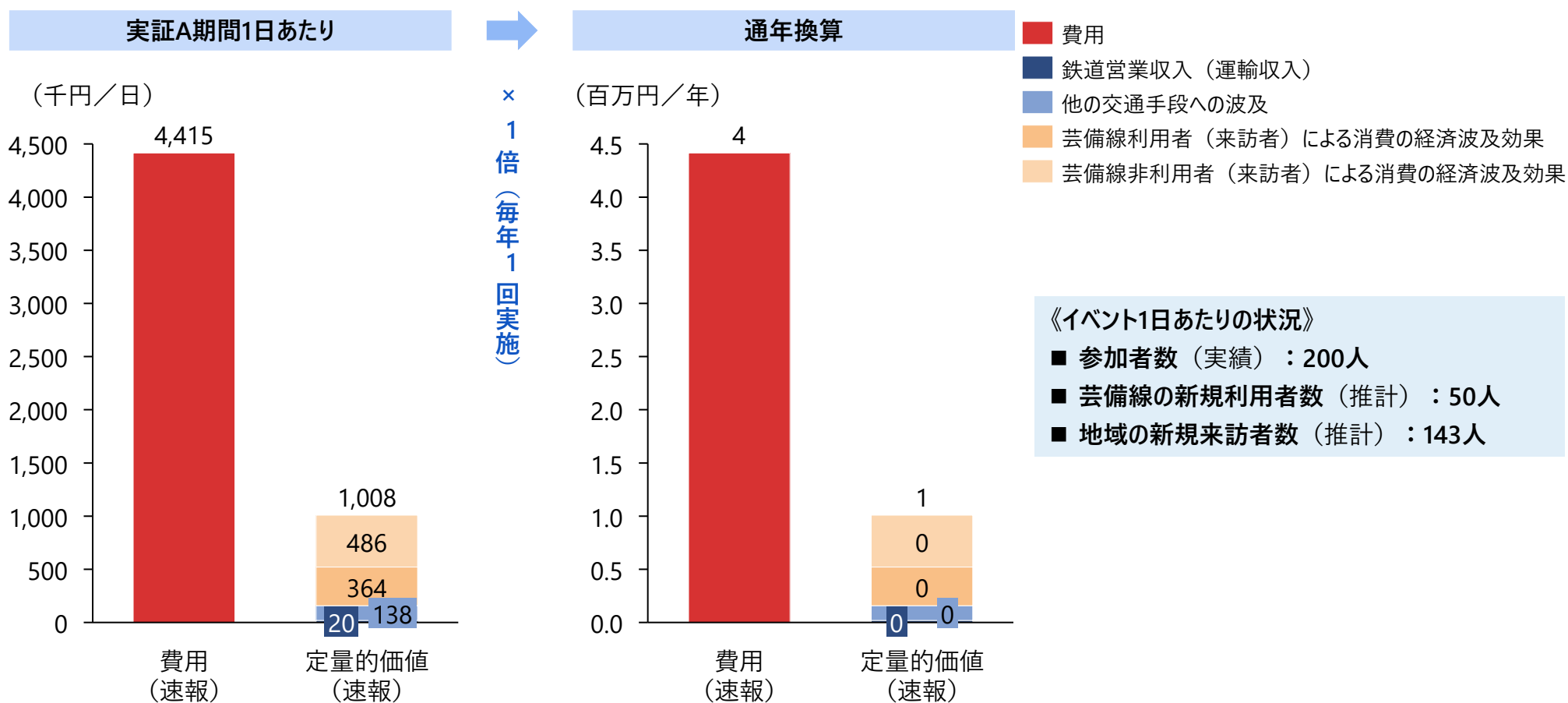
（3）総合的な分析の実施 | 地域経済効果の試算の妥当性検証（速報集計第二弾）

東城まるごとフェスは、741万円の費用に対して、463万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 (速報集計第二弾)

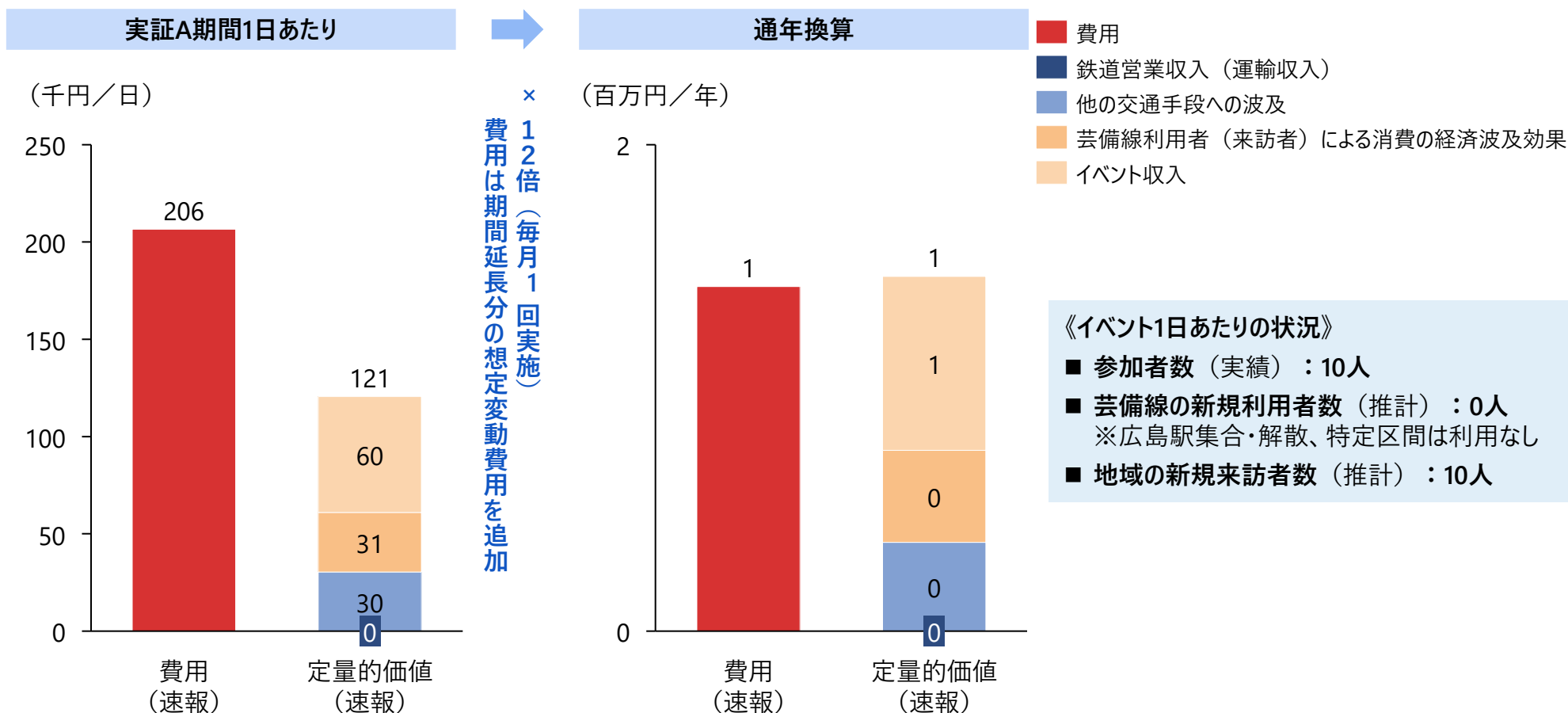
ばふえすにいみは、442万円の費用に対して、101万円の効果が発生している



（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（速報集計第二弾）

口和フットパスウォーキングツアーは、21万円の費用に対して12万円の効果が発生しており、毎月1回ずつ実施すると、年間換算で約100万円の費用・効果に相当

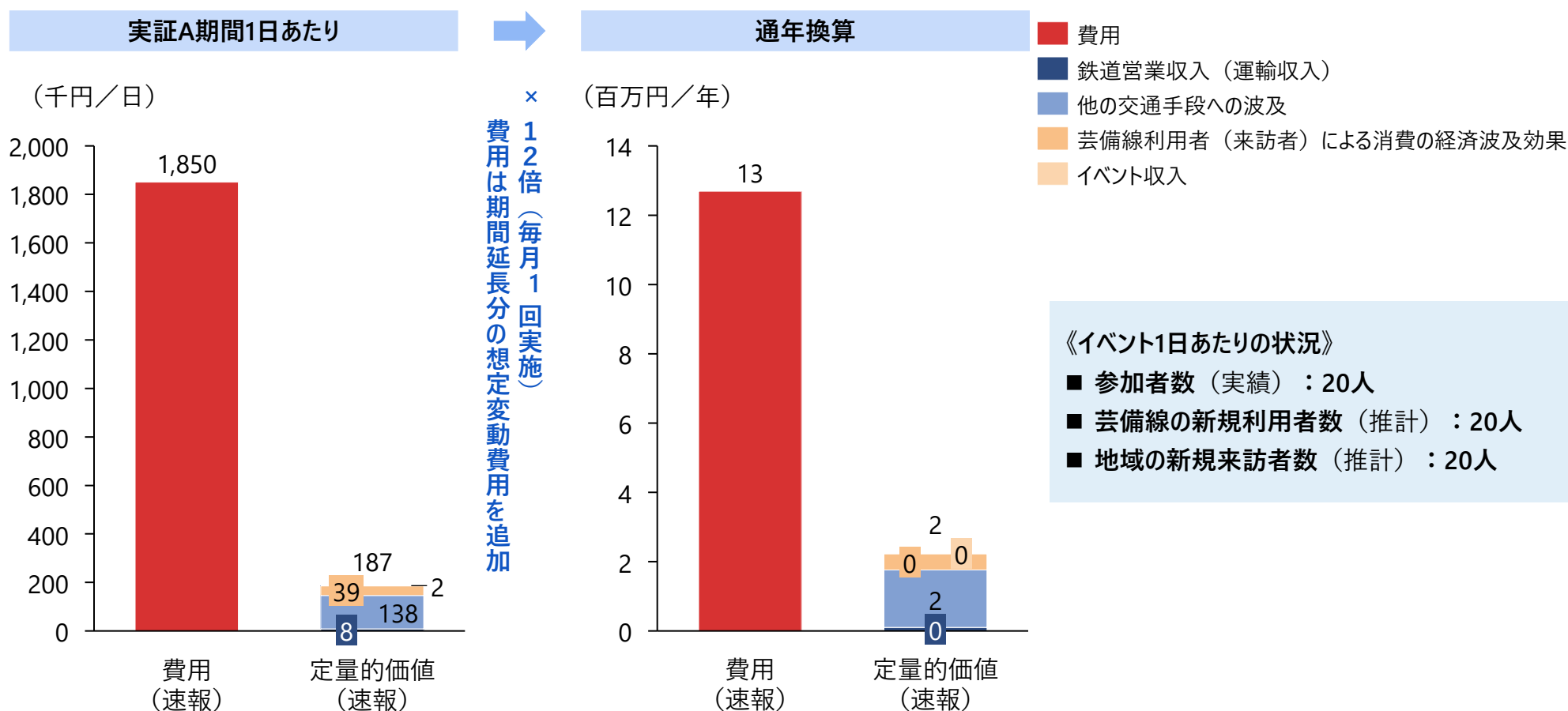
■ ツアーの企画立案に係る初期費用は毎年1回だけ発生し、継続月は変動費用のみ発生する想定



（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（速報集計第二弾）

芸備線×コスプレツアーは、185万円の費用に対して19万円の効果が発生しており、毎月1回ずつ実施すると、年間換算で約1,300万円の費用に対して約200万円の効果に相当

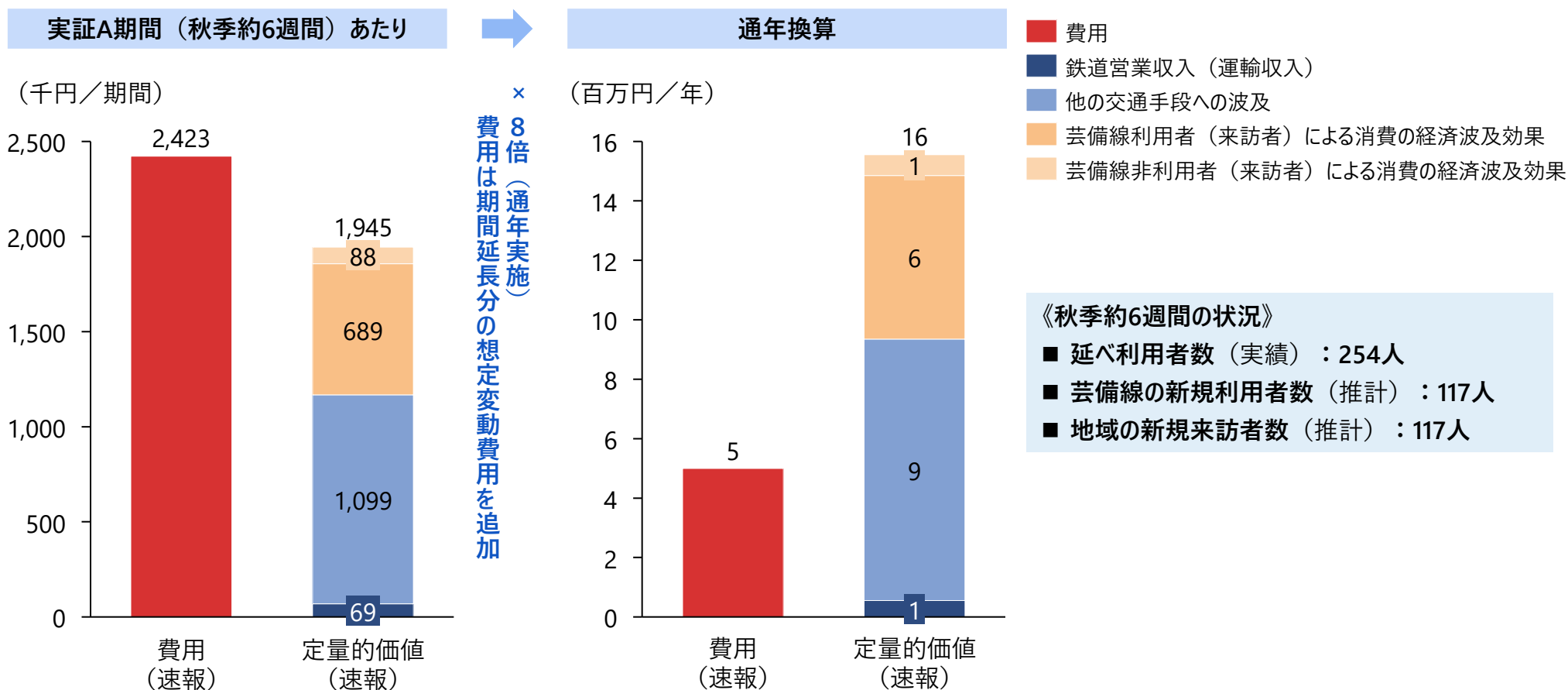
■ ツアーの企画立案に係る初期費用は毎年1回だけ発生し、継続月は変動費用のみ発生する想定



（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（速報集計第二弾）

デジタルスタンプラリー（秋季分）は、約6週間の間で、242万円の費用に対して、195万円の効果が発生しており、通年実施すると、約500万円の費用に対して約1,600万円の効果に相当

- 現在継続実証中のため、秋季約6週間のデータをもとに暫定試算（今後更新予定）
- デジタルスタンプラリーは初期費用が大きいいため、通年換算の試算では初期費用は毎年1回だけ発生し、継続月は変動費用のみ発生する想定

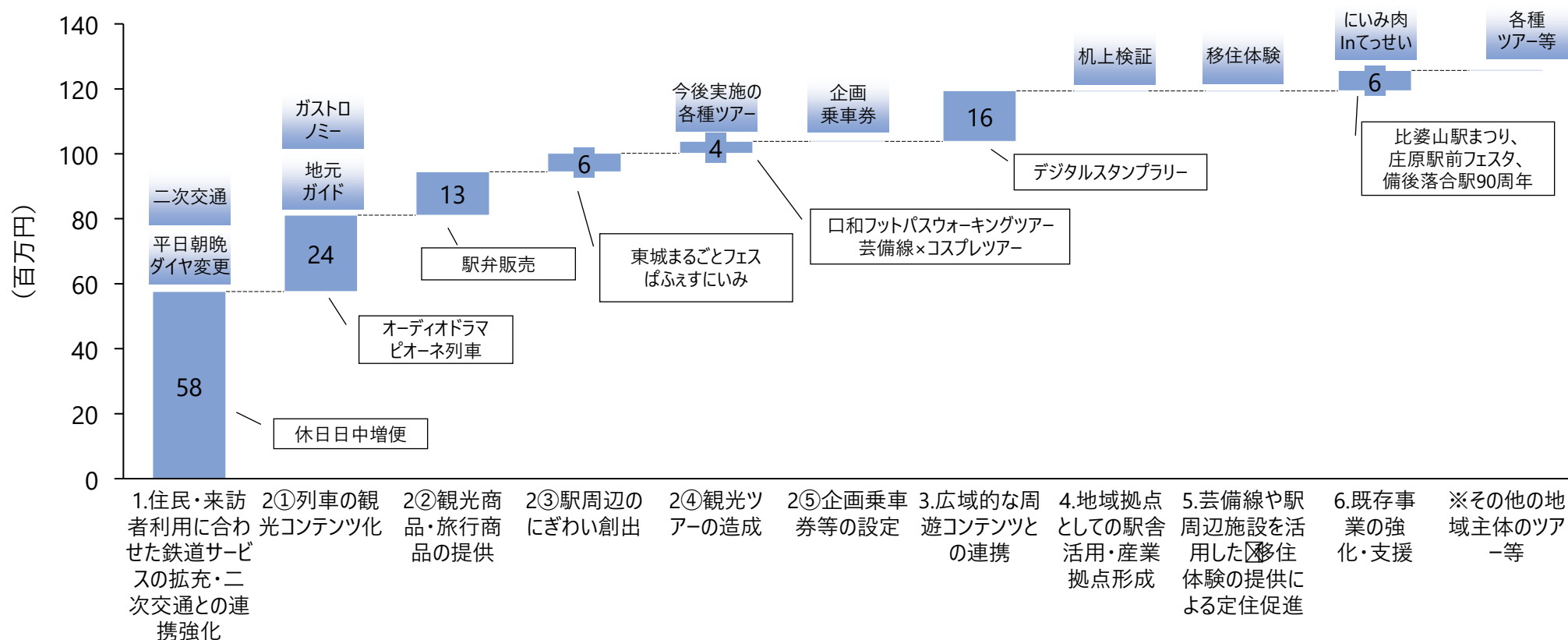


（３）総合的な分析の実施 | 地域経済効果の試算の妥当性検証（速報集計第二弾）

これまで集計した施策の中では、特に休日日中の増便による効果大きい。
今後、実証継続中・これから実証の施策に関する検証を進める

実証Aの施策効果（速報集計第二弾）

今後検証の項目
※大きさはイメージ



(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 (速報集計第二弾)

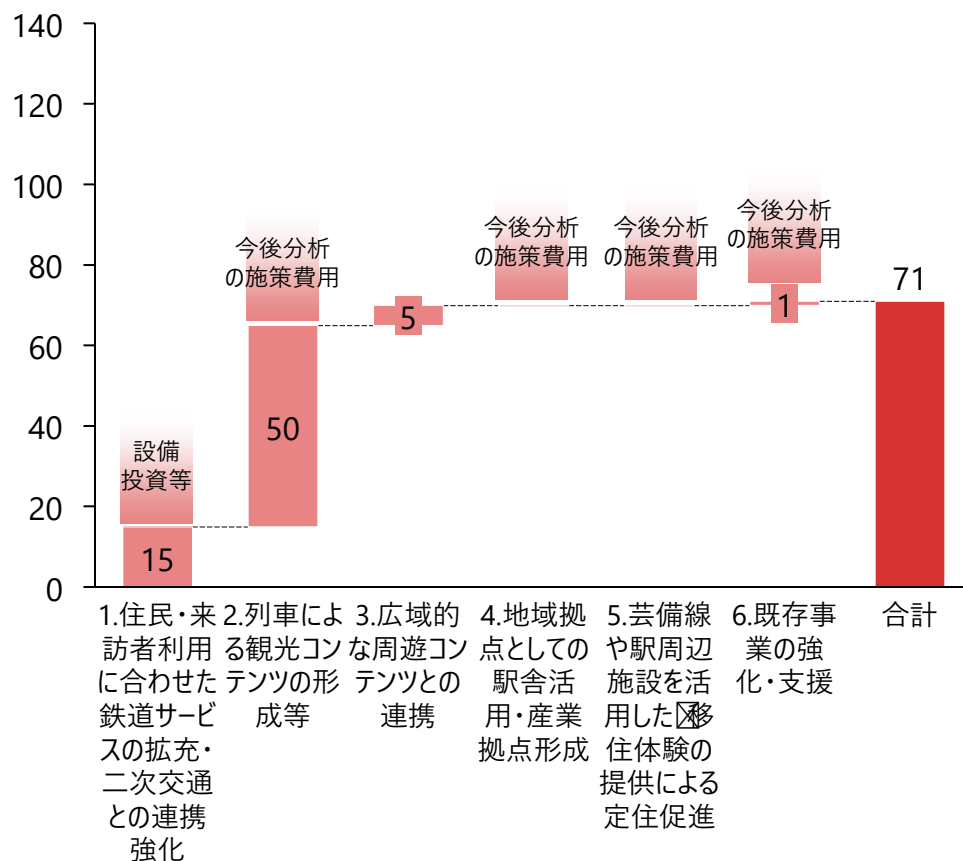
現時点で速報集計済の施策について、
通年換算の合計費用は71百万円、効果は126百万円

実証Aの費用および施策効果の検証状況 (速報集計第二弾)

今後検証の項目
※大きさはイメージ

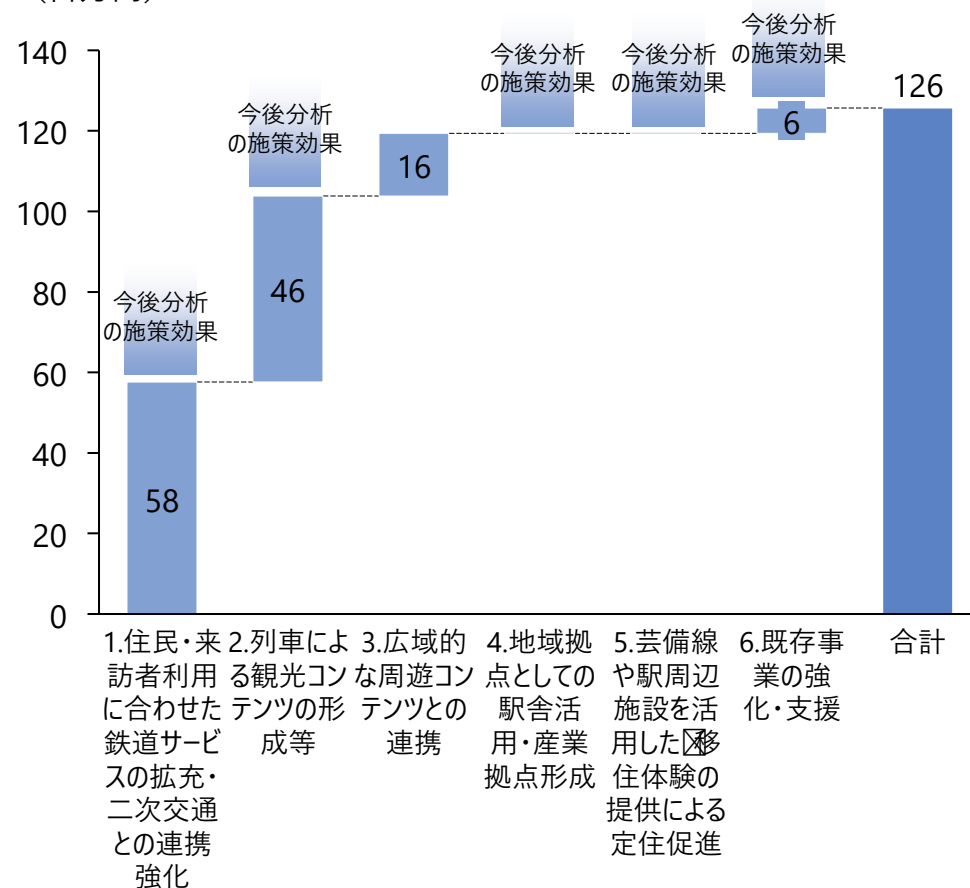
実証Aの費用

(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（速報集計第二弾）

地域主体のイベントは、「既存事業の強化・支援」対象の事業に加えて、増便列車の利用など「実証Aを活かした事業」についても簡易的に定量的価値を検証していく

既存事業の強化・支援対象

実証Aを活かした事業

施策名	地区	時期	実証Aとの関係性	実施主体	備考
比婆山駅開業90周年記念事業	庄原		強化・支援対象	地域団体等が実施	
備後落合駅開業90周年記念事業	庄原		強化・支援対象	地域団体等が実施	
道の駅 鯉が窪「にいみ肉 inてっせい」	新見		強化・支援対象	地域団体等が実施	
増便列車ツアー	庄原		実証Aを活かした事業	地域団体等が実施	増便列車を利用
芸備線TOJYOプロジェクト （東城駅お出迎えイベント）	庄原	10月5・18・19日、 11月1・3・23・24日	実証Aを活かした事業	地域団体等が実施	増便列車を利用 （その他列車も対象）
六角精児バンドライブin備後西城 （ウィル西城）	庄原	9月23日	実証Aを活かした事業	地域団体等が実施	増便列車利用を推奨
芸備線木造駅舎探訪の旅2025 （新見駅～備後落合駅）	新見	10月4日	実証Aを活かした事業	地域団体等が実施	増便列車を利用
西城新そばまつり（備後西城駅）	庄原	11月16日	実証Aを活かした事業	地域団体等が実施	増便列車利用を推奨
ハッピーハロウィンin哲西	新見	10月25日	実証Aを活かした事業	地域団体等が実施	増便列車利用を推奨
県境鉄道フェスタ（庄原奥出雲新見）	庄原	11月23日	実証Aを活かした事業	地域団体等が実施	イベント開始と最寄駅増便 列車到着が近接

