

# 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)最終報告

---

令和8年3月25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

## 仕様書項目および実施内容（1/3）

#	仕様書項目	実施内容	実施時期	報告内容
<b>（1）調査事業 A から派生する追加的な調査等</b>				
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"> <li>列車（休日全列車）調査の結果</li> <li>列車（平日全列車）調査の結果</li> <li>列車（休日日中）調査の結果</li> <li>列車（平日早朝・夜間）調査の結果</li> <li>列車の増便・ダイヤ変更等の成果と課題</li> </ul>
		二次交通利用状況調査	8月～1月	<ul style="list-style-type: none"> <li>二次交通調査の結果</li> <li>二次交通の成果と課題</li> </ul>
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"> <li>列車の増便・ダイヤ変更・二次交通以外の調査結果</li> <li>実証事業Aの効果検証結果</li> </ul>
		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"> <li>事業構造の変更および増加費用に関する他地域事例</li> <li>鉄道事業再構築に関する増加費用の試算結果</li> </ul>

## 仕様書項目および実施内容（2/3）

#	仕様書項目	実施内容	実施時期	報告内容
<b>（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</b>				
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	・ 他地域事例の調査結果
		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	・ 他地域事例の調査結果
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	・ 2県2市における関連施策
		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	・ 再構築の選択肢 ・ 公共交通とまちづくり・観光等の連携のあり方
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	・ 旧三江線沿線の調査結果

## 仕様書項目および実施内容 (3/3)

#	仕様書項目	実施内容	実施時期	報告内容
<b>(3) 総合的な分析の実施</b>				
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"> <li>実証事業A相当の施策を恒久化した場合の費用と効果</li> <li>芸備線がもたらしてきた定性的価値の加筆修正</li> <li>実証事業Aの総括</li> </ul>
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"> <li>他の交通モードの選択肢</li> <li>他の交通モードの費用と効果（概算）</li> <li>鉄道と他の交通モードの費用・効果の比較（概算）</li> <li>活用可能性のある国補助事業</li> </ul>
		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"> <li>本年度調査結果の要旨</li> <li>今後議論が必要な事項</li> <li>実証Bの方向性</li> </ul>
<b>(4) 協議会・幹事会の運営事務補助</b>				
		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"> <li>協議会、幹事会の資料</li> <li>協議会、幹事会の速記、議事録</li> </ul>
<b>(5) 取得データと総合的な分析結果等報告書の作成</b>				
		報告書のとりまとめ、納品	3月	<ul style="list-style-type: none"> <li>報告書</li> </ul>

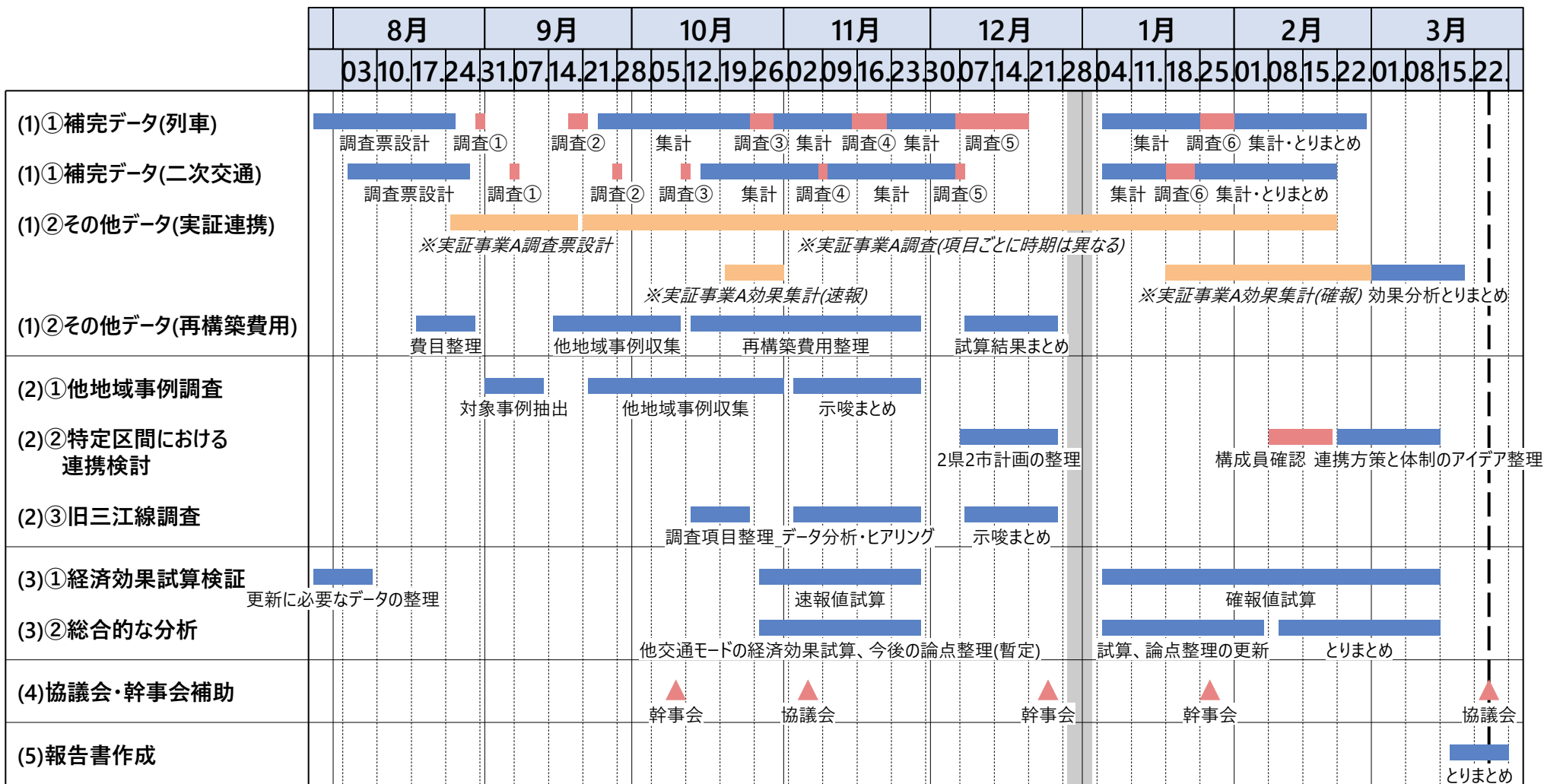
# 調査事業の実施内容

## 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



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・二次交通調査の結果

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を実施した

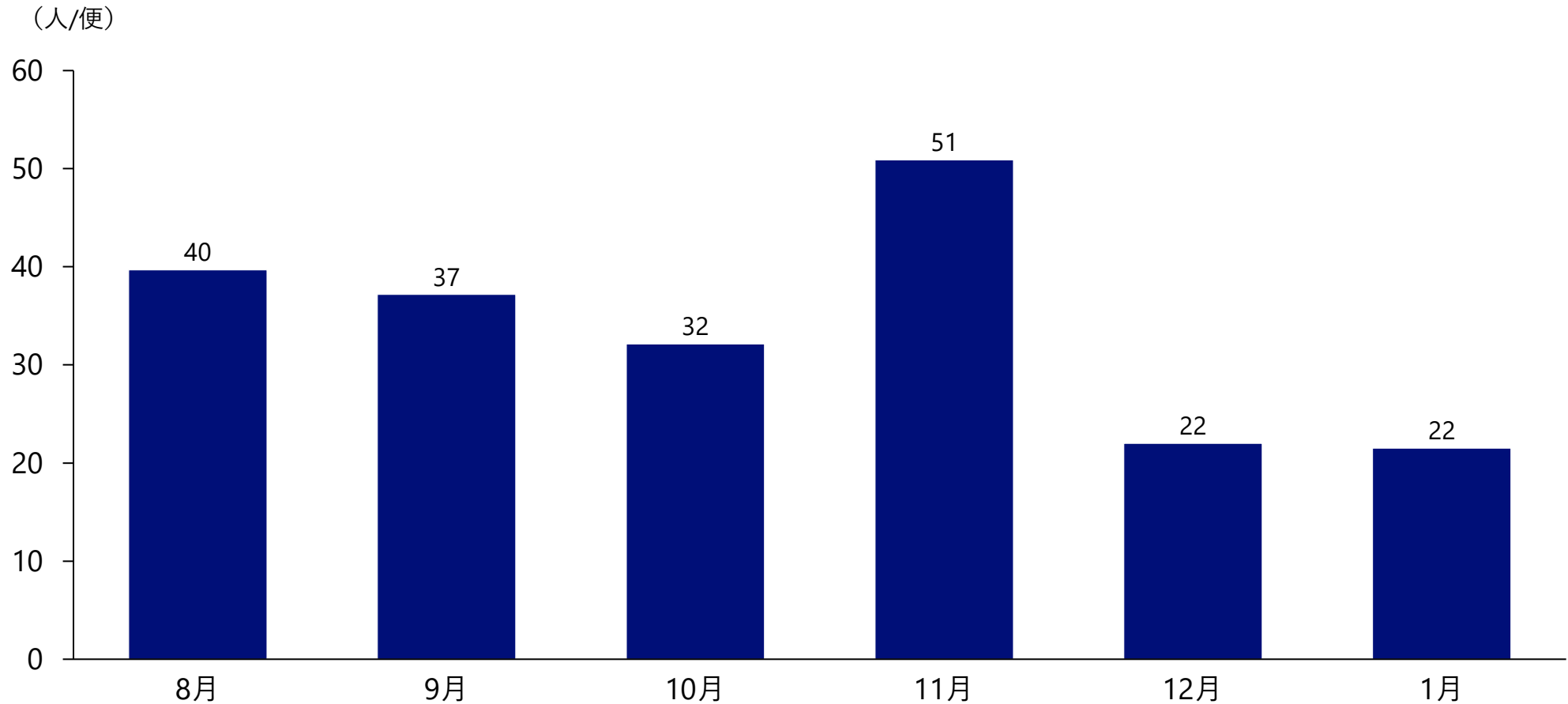
	鉄道				二次交通
	①休日全列車	②平日全列車	③休日日中	④平日早朝・夜間	休日全実証便
ねらい	利用者数の 対昨年度比較、 R6年度概算項目の 精緻化	利用者数の 対昨年度比較、 R6年度概算項目の 精緻化	増便による観光 (・日常) 流動の 変化を深掘り	ダイヤ変更・ 延長運転による日常 流動の変化を深掘り	増便による観光 (・日常) 流動の 変化を深掘り
対象便	備後庄原駅～ 備中神代駅間 全列車	備後庄原駅～ 備中神代駅間 全列車	備後庄原駅～ 備中神代駅間 10～15時台の列車	備後庄原駅～ 備中神代駅間 6時台、17～23時台 の列車	実証運行の全便
実施日	9/20(土)-9/21(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

## 列車（休日日中）調査の結果

(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 列車 (休日日中) 調査の結果

休日日中列車の利用は、8~10月は約30~40人/日、紅葉シーズンの11月は約50人/日、観光利用が落ち着く12月以降は約20人/日で推移し、季節による変動が大きかった

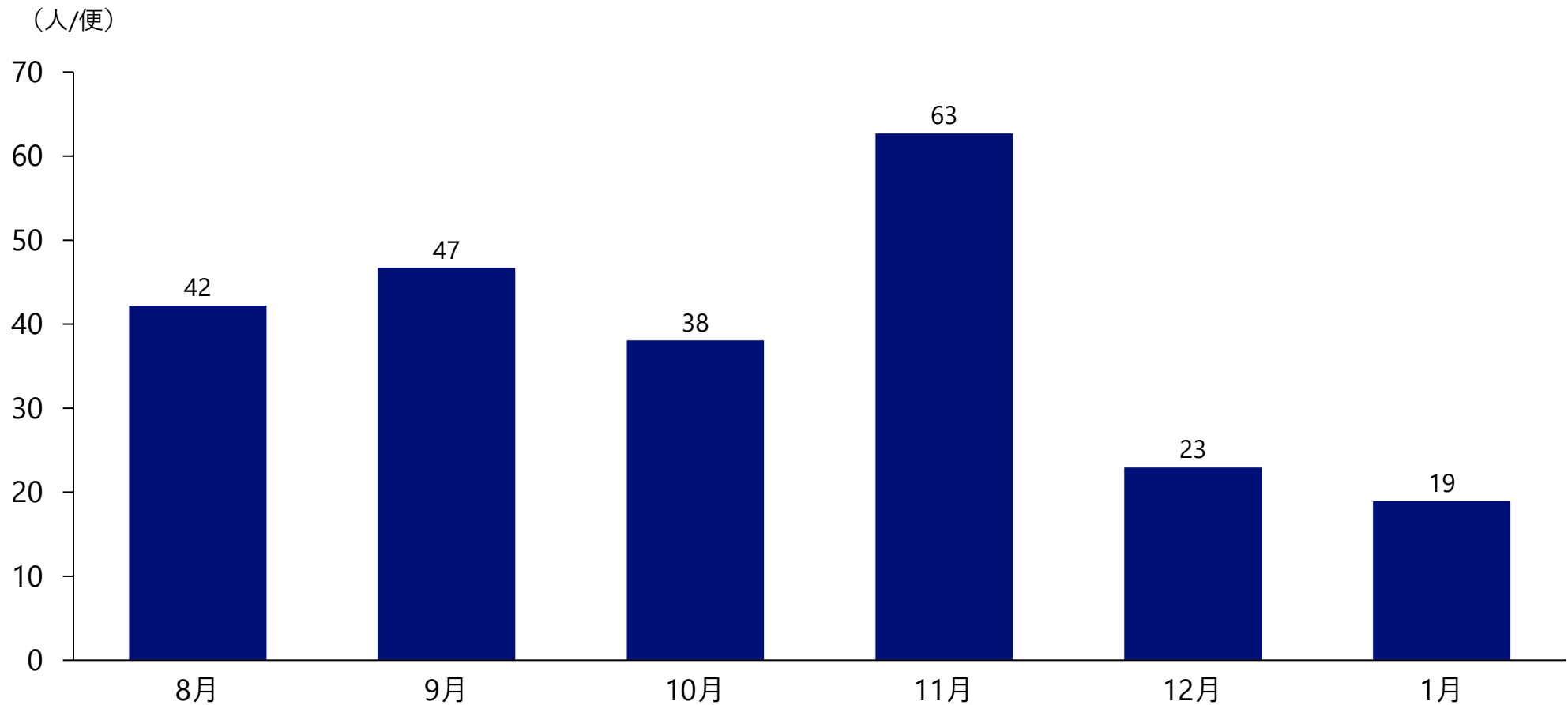
1便あたりの平均乗車人数 (休日日中調査の対象便のみ、12・1月は1日間調査、その他月は2日間調査)



(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 列車（休日日中）調査の結果

休日日中の増便列車は、8～10月は約40～50人/日、紅葉シーズンの11月は約60人/日、観光利用が落ち着く12月以降は約20人/日で推移し、季節による変動が大きかった

1便あたりの平均乗車人数（増便列車のみ、12・1月は1日間調査、その他月は2日間調査）



## (1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 列車（休日日中）調査の結果

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

- 経済効果試算に必要な設問のほか、構成員との協議を踏まえて、実証Aの認知度等に関する質問を追加した。
- 列車アンケート調査は、調査票を二次元コード形式で配布した。
  - Web回答が難しい方には別途、紙の調査票を配布し、回答いただいた。
- 乗車人数カウントは、特定区間の各駅ごとにカウントを実施した。

### 質問一覧（11月まで）

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

(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 列車 (休日日中) 調査の結果

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た

■ 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

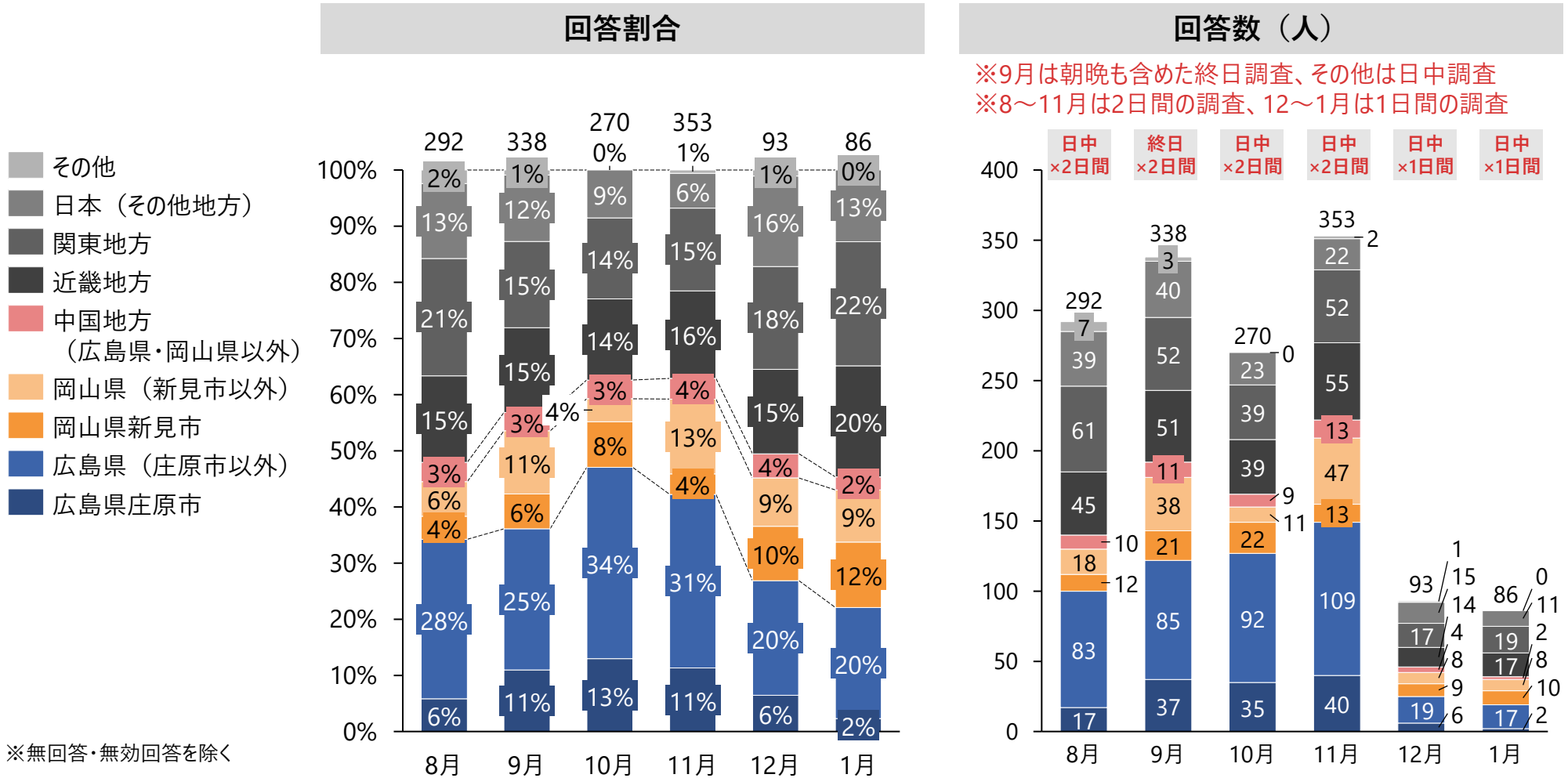
質問一覧 (12月～)

#	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。

(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 列車 (休日日中) 調査の結果

遠方 (中国地方以外) からの来訪者が約4~5割を占めた。実証Aイベントが本格化し  
観光シーズンでもあった10~11月は、比較的近隣からの来訪者が多かった

休日アンケート調査回答者の自宅エリア



※無回答・無効回答を除く

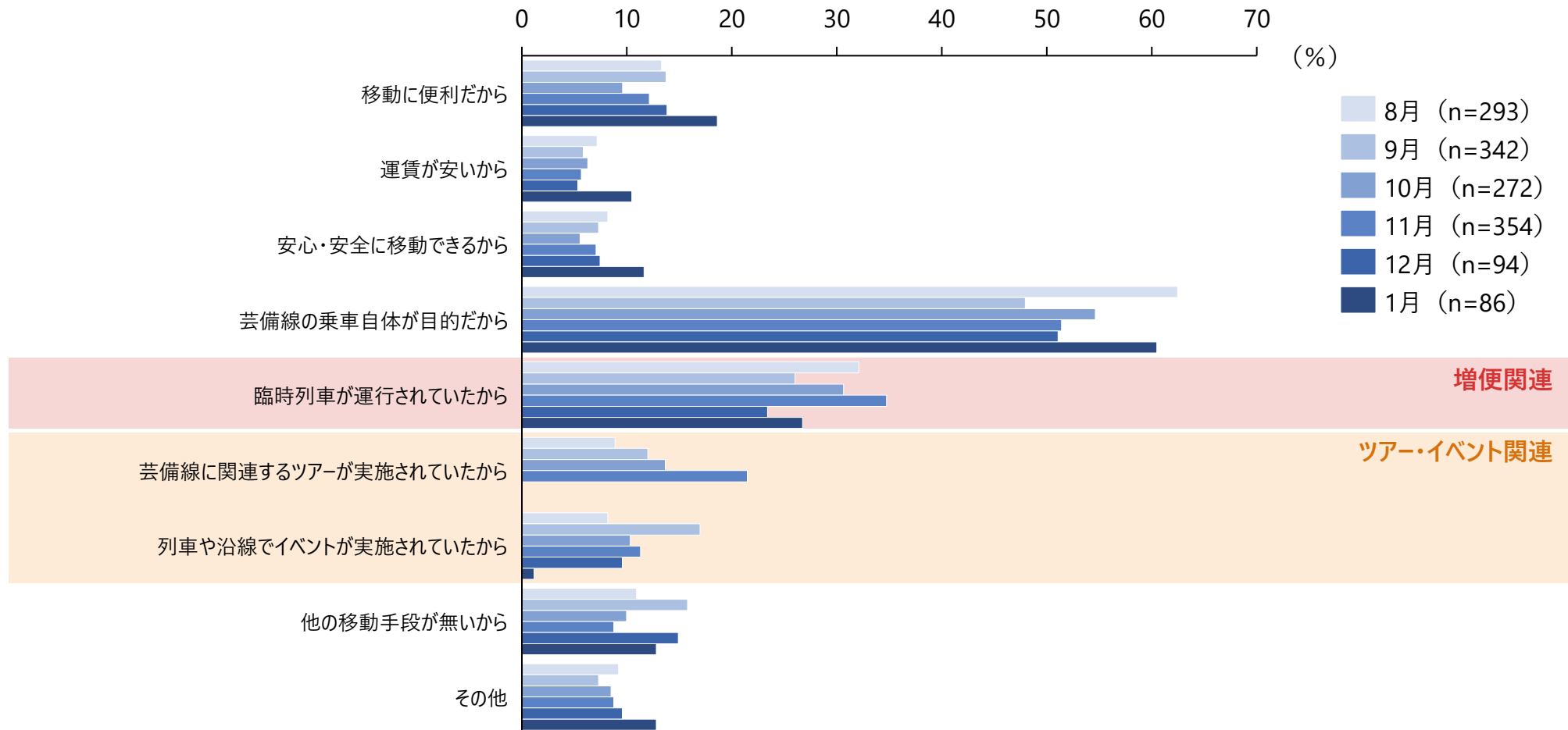
出所) 列車アンケート調査

(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 列車 (休日日中) 調査の結果

利用のきっかけは、実証期間全体を通して「芸備線の乗車自体が目的」が最多だった。  
8月～12月にかけては、ツアーやイベントきっかけの利用者も一定数見られた

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、12～1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 | 列車 (休日日中) 調査の結果

来訪利用者の沿線2市における消費単価は、3,000円未満の人が過半数を占めた。  
 イベントが本格化した9～11月は単価が上昇したが、イベント目的の来訪者が減った12～1月は減少した

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

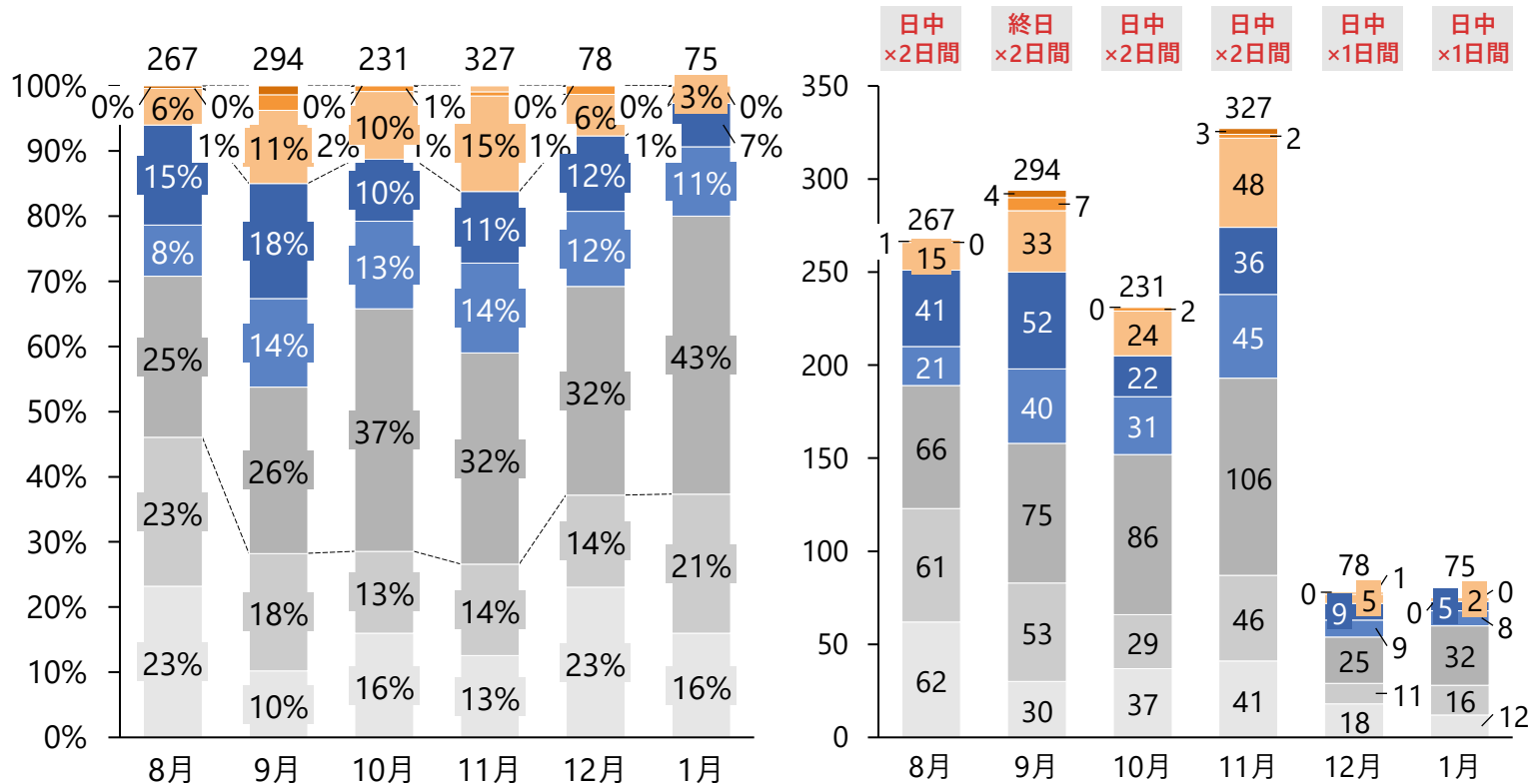
※ 日常利用はサンプル数が不足しており  
 分析対象から外している  
 (8月：n=14、9月：n=26、10月：n=23  
 11月：n=15、12月：n=11、1月：n=8)

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、12～1月は1日間の調査

- 50,000円～
- 30,000円～49,999円
- 10,000円～29,999円
- 5,000円～9,999円
- 3,000円～4,999円
- 1,000円～2,999円
- 1円～999円
- 0円



※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 | 列車 (休日日中) 調査の結果

【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市外でも消費しており、3割程度は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。

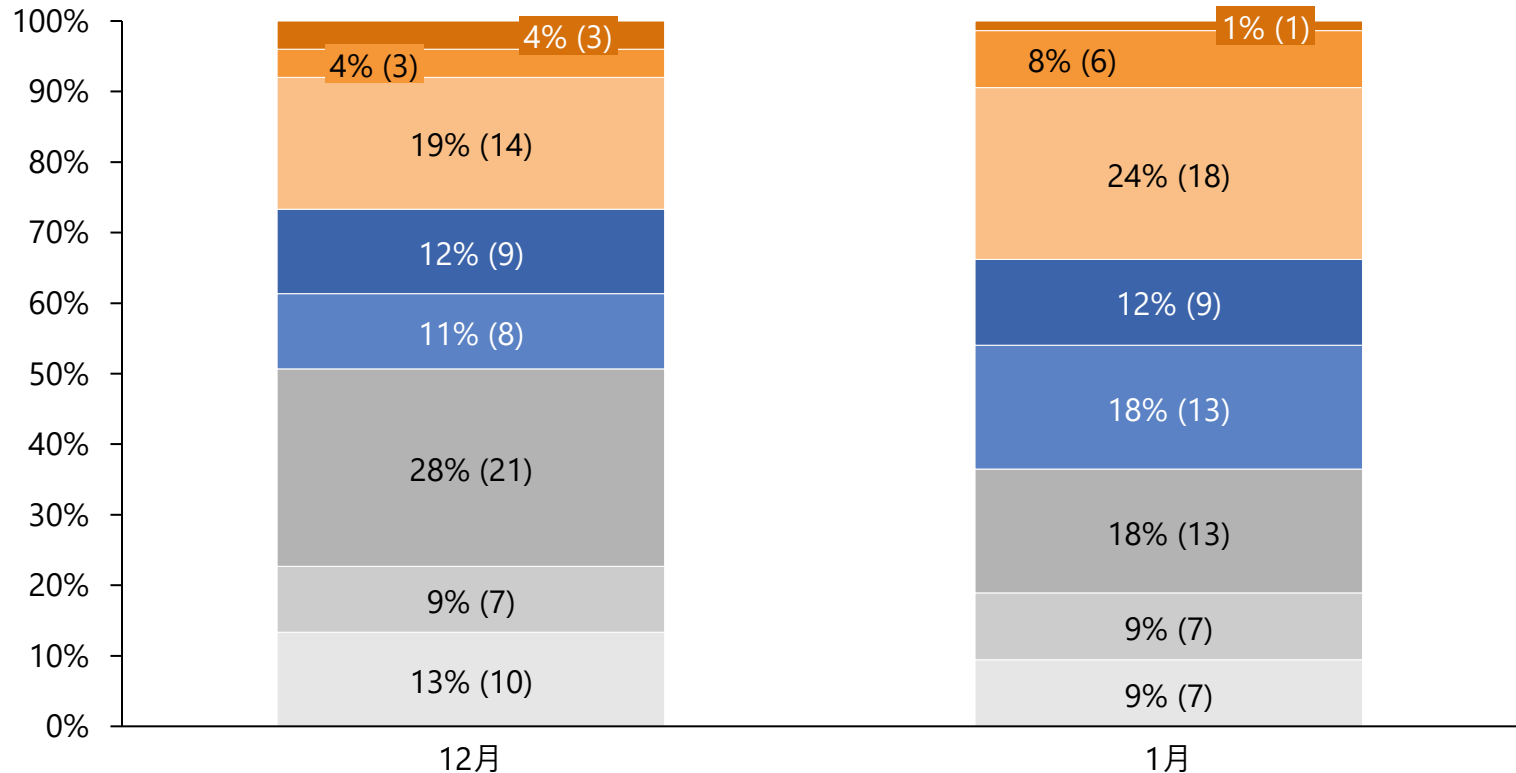
(単一回答/12月：n=75、1月：n=74)

※12~1月休日日中調査の結果

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  
(12月：n=11、1月：n=8)

- 50,000円～
- 30,000円～49,999円
- 10,000円～29,999円
- 5,000円～9,999円
- 3,000円～4,999円
- 1,000円～2,999円
- 1円～999円
- 0円



※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 | 列車 (休日日中) 調査の結果

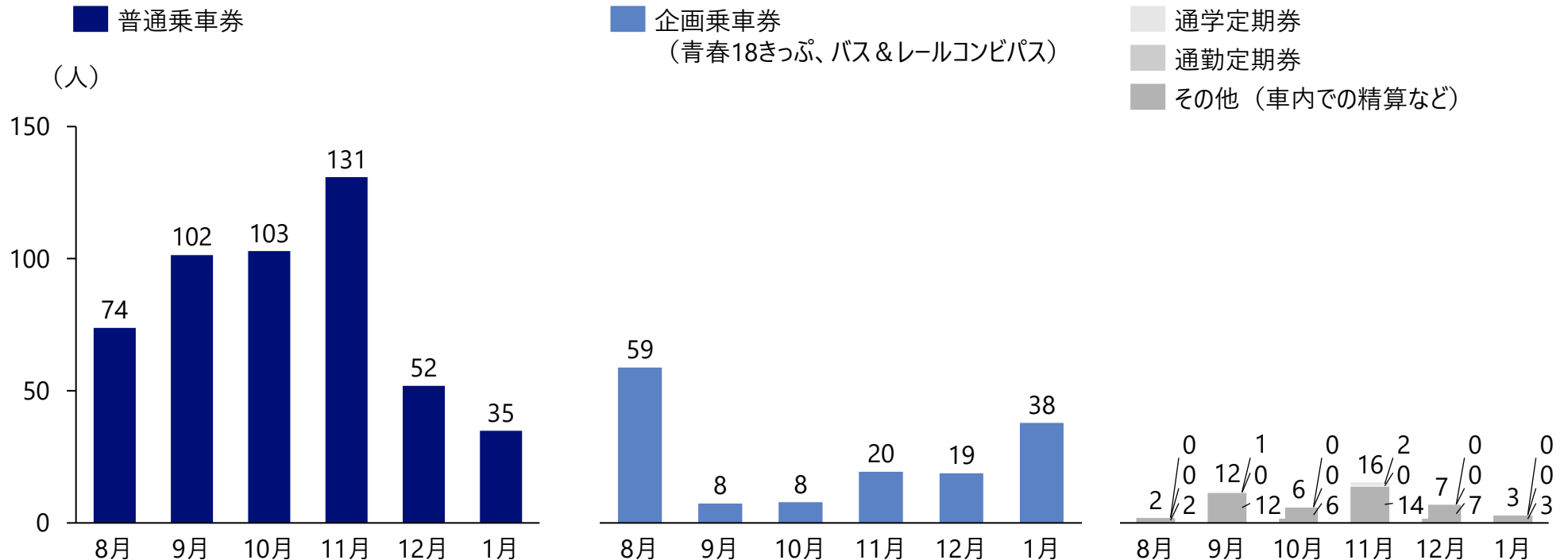
全体を通して普通乗車券の利用が中心だったが、8月と1月は企画乗車券の利用が増加した  
 ※調査日が少ないため、イベントの影響を大きく受けることに注意が必要

Q. 本日芸備線で使用し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、1月：n=8)

来訪利用 (8月：n=270、9月：n=242、10月：n=234、11月：n=332、12月：n=78、1月：n=76)

※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 | 列車 (休日日中) 調査の結果

当該列車が無ければ「他の地域に外出していた」、「外出を取りやめていた」人が約4~5割存在し、増便を含む芸備線の列車運行が、来訪の促進に繋がっていることが検証された

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

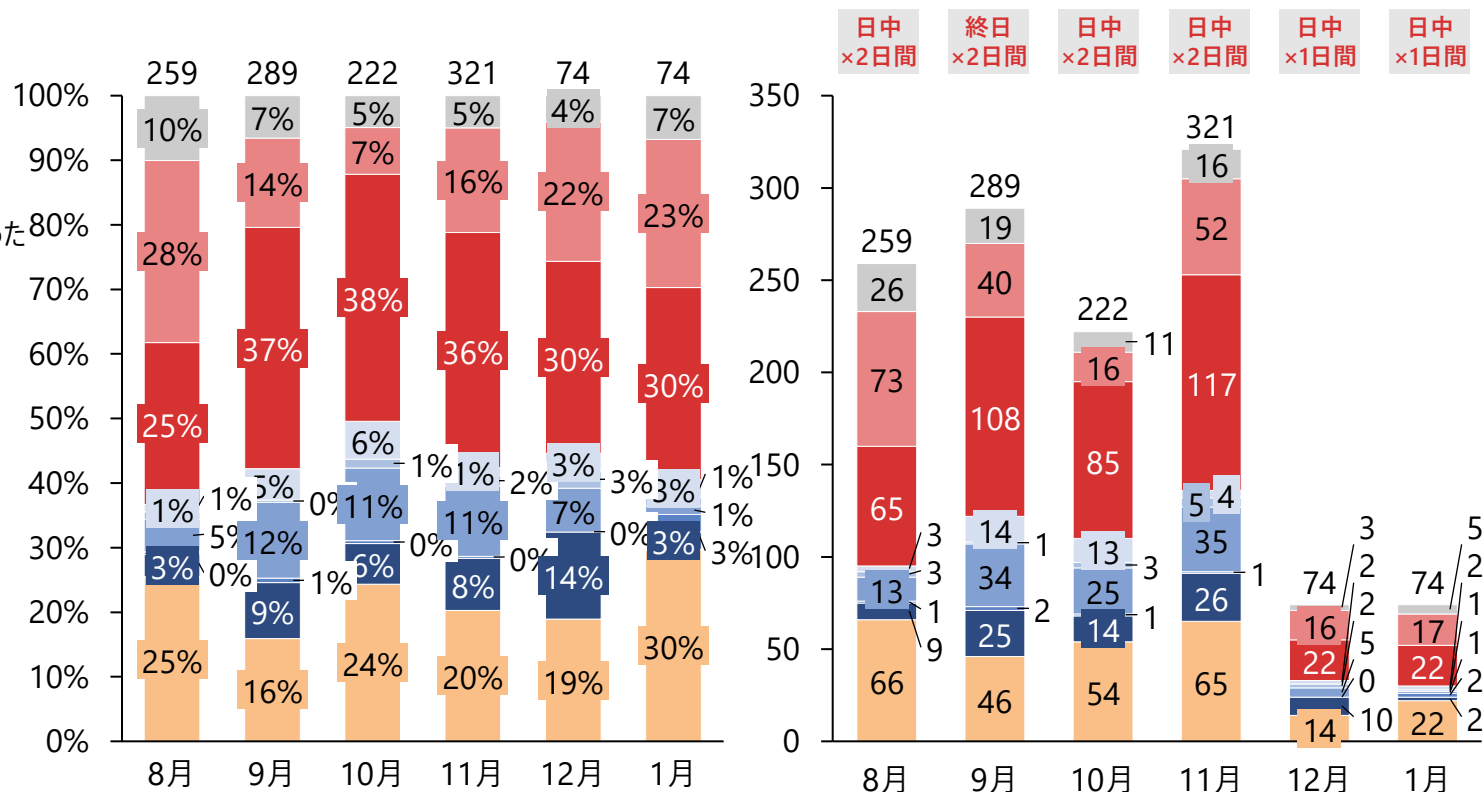
※ 日常利用はサンプル数が不足しており  
分析対象から外している  
(8月：n=14、9月：n=26、10月：n=23  
11月：n=15、12月：n=11、1月：n=8)

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、12~1月は1日間の調査

- 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

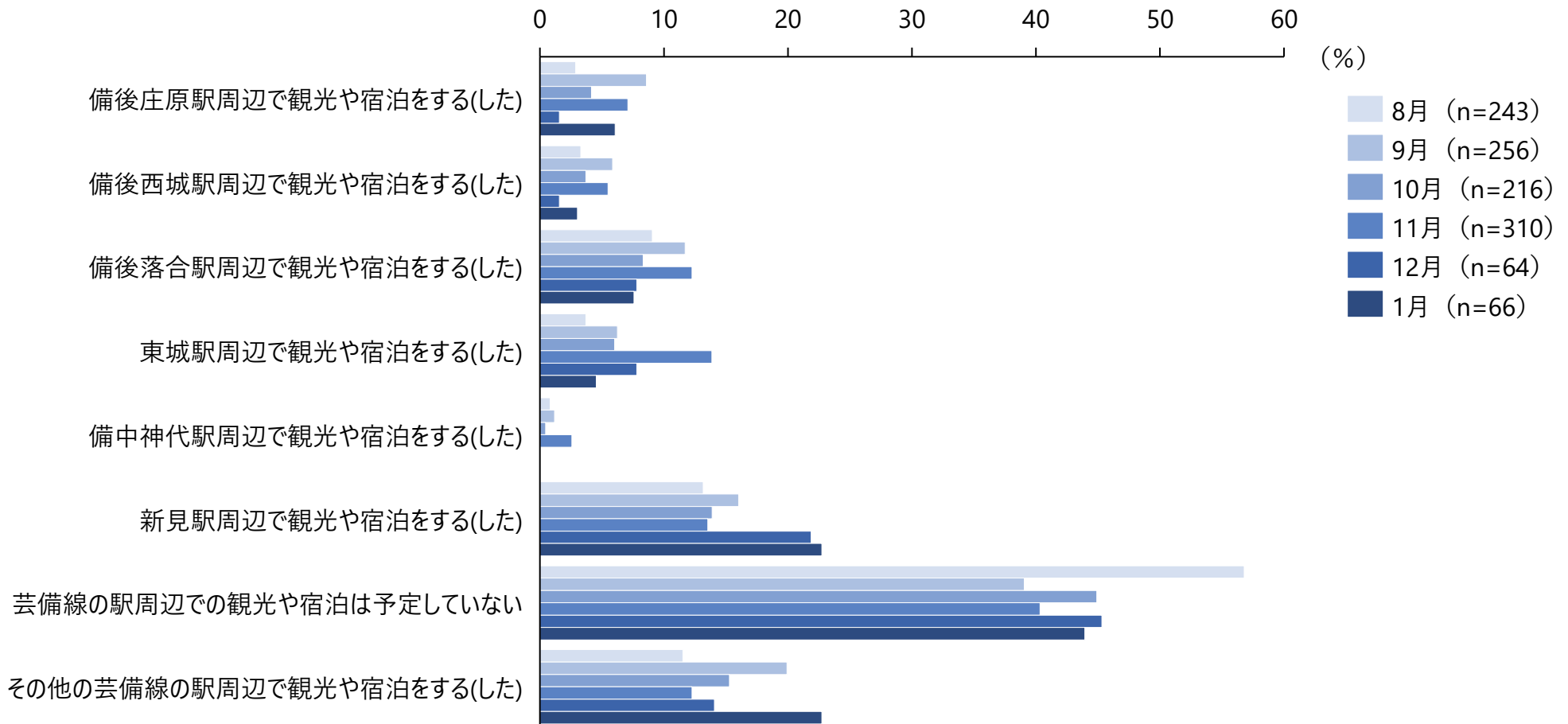
出所) 列車アンケート調査

(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 列車 (休日日中) 調査の結果

各種イベントが本格化した9月以降は、芸備線沿線で観光や宿泊をする人が増加したが、いずれの月でも「通過者」が最多だった

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、12~1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 | 列車（休日日中）調査の結果

休日日中の増便列車は、一定の利用が見られ、新規来訪者の獲得に寄与したと考えられる。  
一方で、冬季の需要創出や、地域における観光消費の拡大は課題である

### 休日日中の増便に関する成果と課題

#### 実証の成果

- 増便列車が無ければ「他の地域に外出していた」、「外出を取りやめていた」人が約4～5割存在し、増便を含む芸備線の列車運行が、来訪の促進に繋がったと考えられる
- 遠方（中国地方以外）からの来訪者が約4～5割を占め、増便を含む芸備線の列車運行が、遠方からの来訪促進に繋がったと考えられる
- 休日日中の増便列車は一定の利用が見られ、特に紅葉シーズンの11月は1便あたり約60人の利用が見られるなど、新規来訪者の獲得に寄与したと考えられる

#### 実証の課題

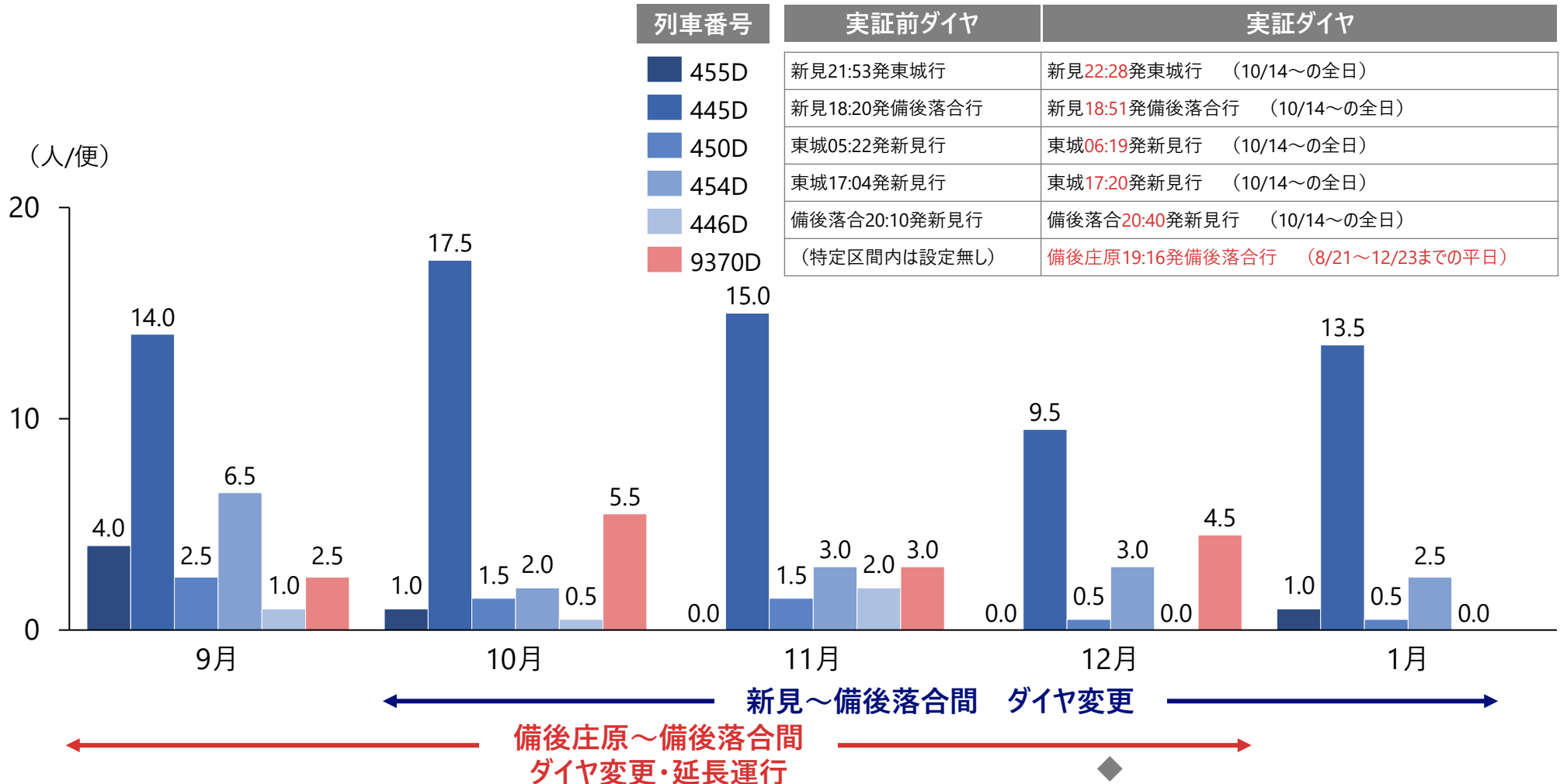
- 休日日中の増便列車は、12月以降利用が減少しており、鉄道の大量輸送特性を活かすためには、冬季の需要創出が課題である
- 最大の乗車理由が「芸備線の乗車自体」であり、結果として沿線2市における消費単価は3,000円未満の人が過半数を占めるなど、新規来訪が地域における経済効果の発現に繋がりにくい状況が見られた。地域における消費単価の向上が求められるが、現状では特定区間沿線で宿泊やお土産購入等の観光消費を行う拠点が限られるため、受入環境整備が課題となる

## 列車（平日早朝・夜間）調査の結果

(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 列車 (平日早朝・夜間) 調査の結果

平日早朝・夜間のダイヤ変更・延長運行は、備後庄原～備後落合間延長運転の列車で数人の利用がみられたが、全体としては利用者の増加に繋がらなかった

平日早朝・夜間列車の利用者数推移 (各月2日間調査の平均値)



## (1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 列車（平日早朝・夜間）調査の結果

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

- 列車アンケート調査は、調査票を二次元コード形式で配布した。
  - Web回答が難しい方には別途、紙の調査票を配布し、回答いただいた。
- 乗車人数カウントは、特定区間の各駅ごとにカウントを実施した。

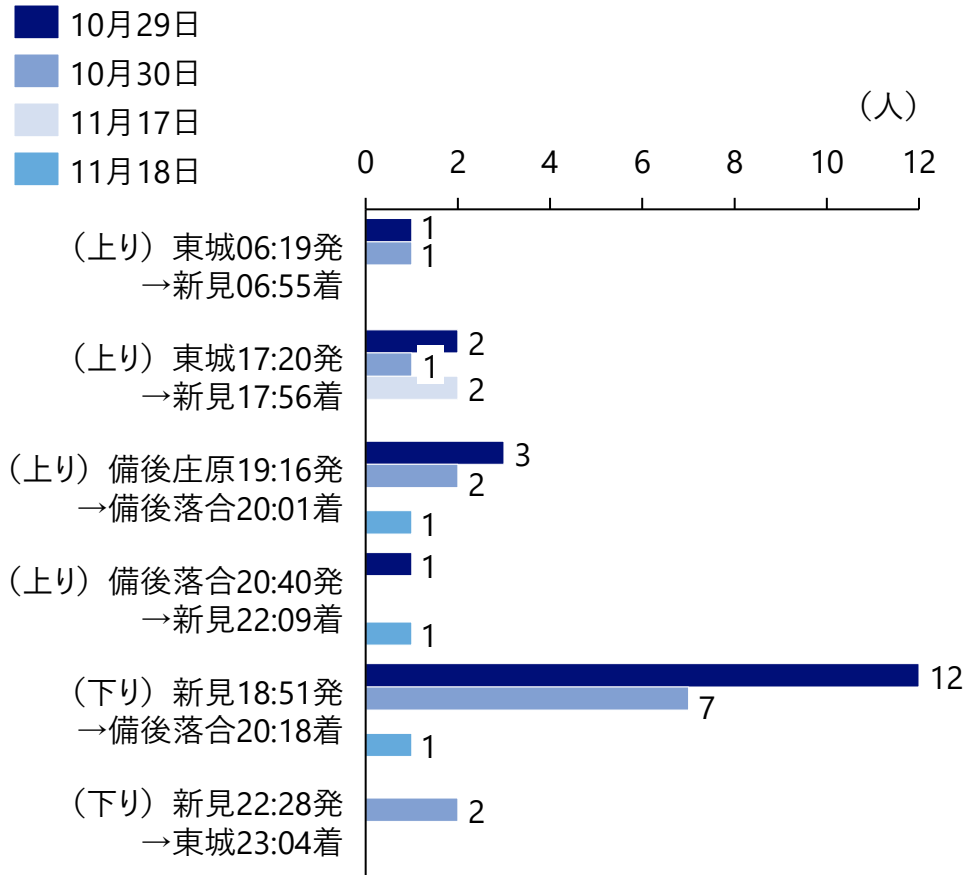
### 質問一覧

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

(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 列車 (平日早朝・夜間) 調査の結果

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)

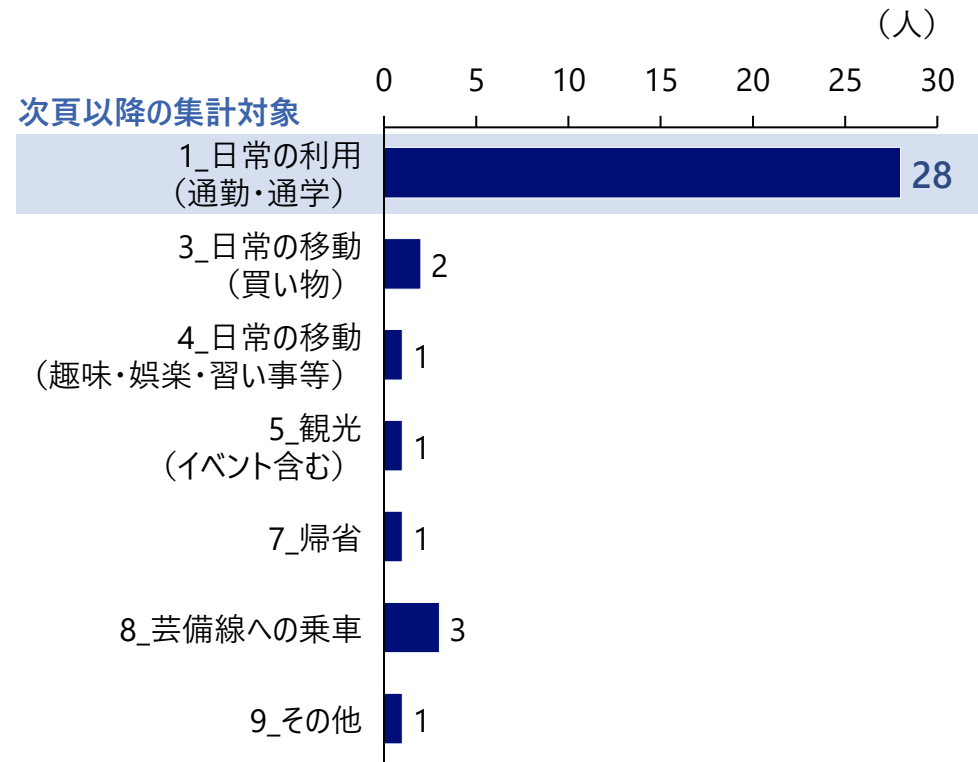


※無回答・無効回答を除く

※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)

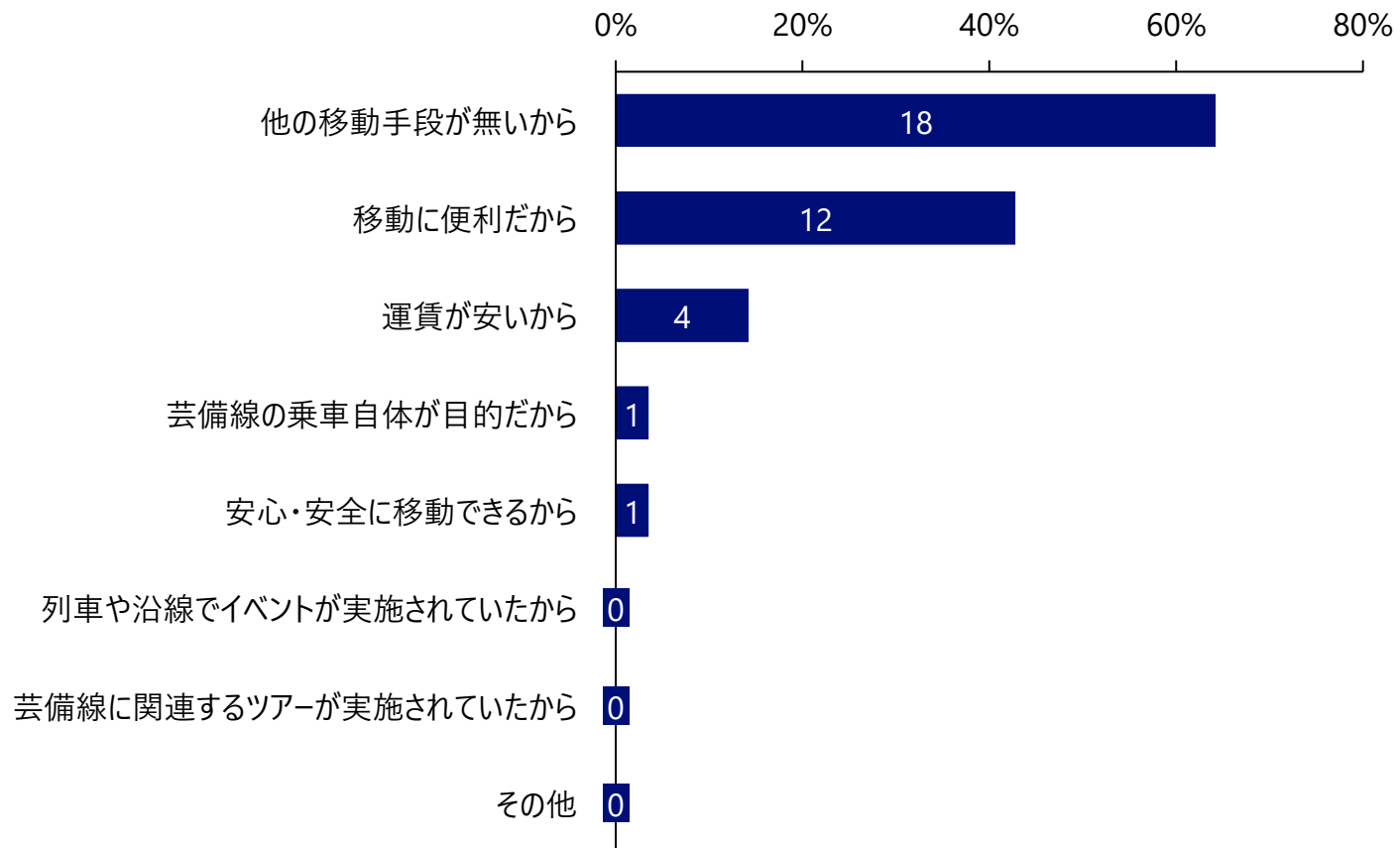


次頁以降の集計対象

(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 列車 (平日早朝・夜間) 調査の結果

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)

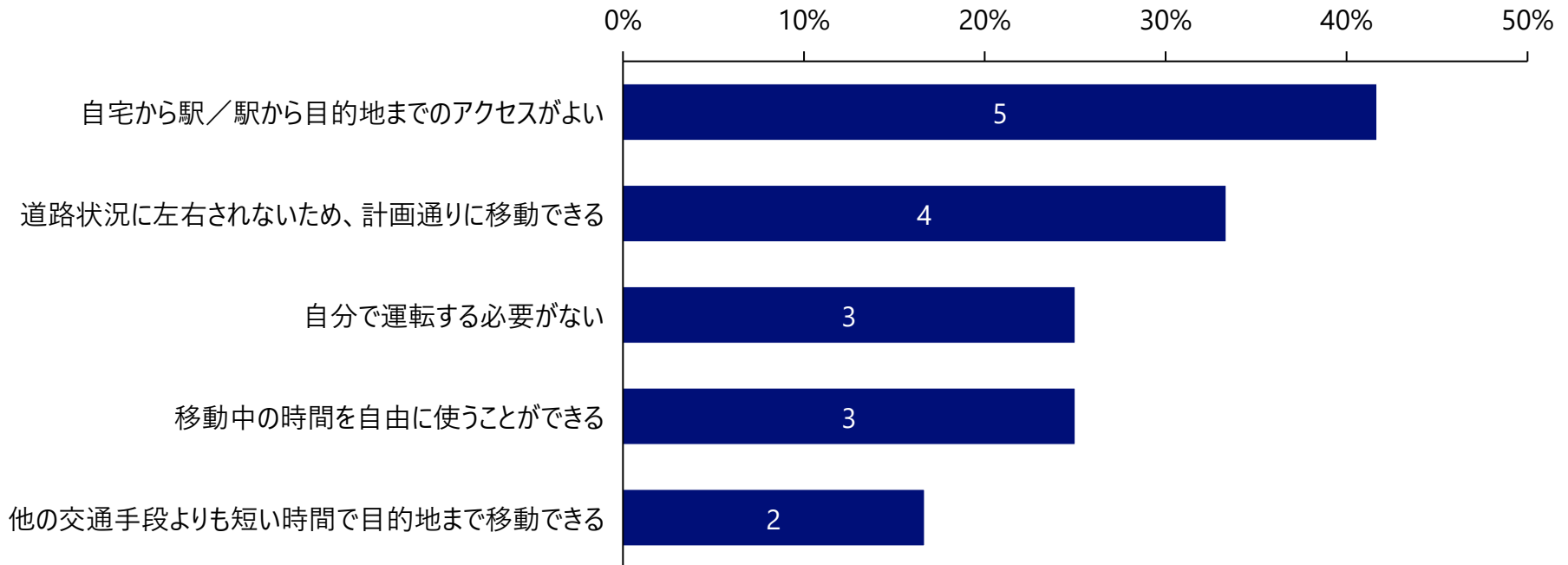


(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 列車（平日早朝・夜間）調査の結果

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

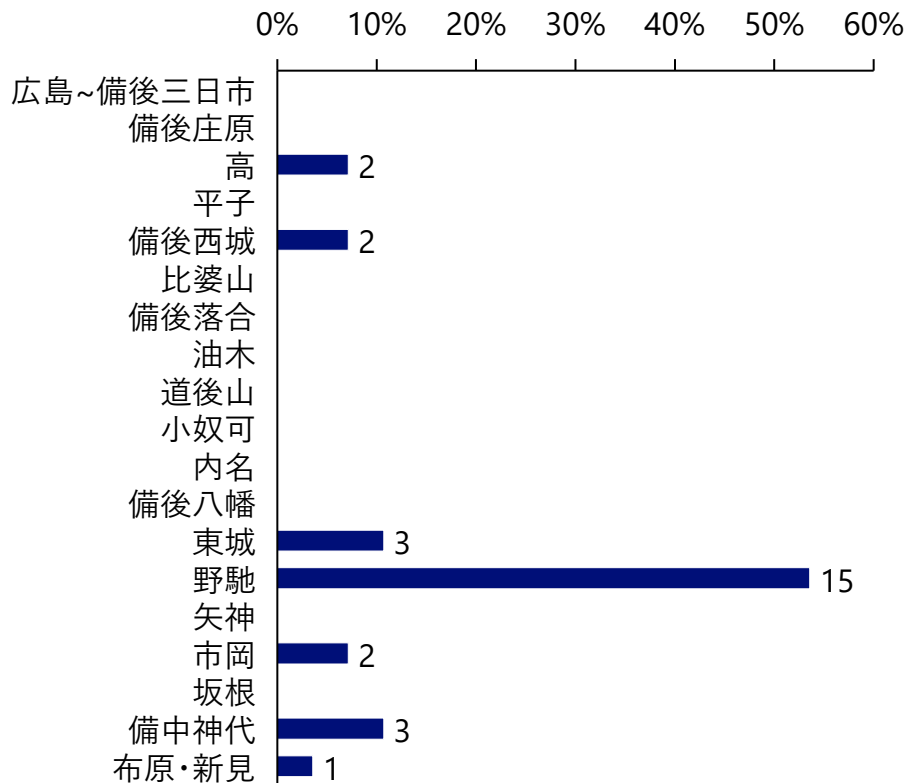


(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 列車（平日早朝・夜間）調査の結果

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

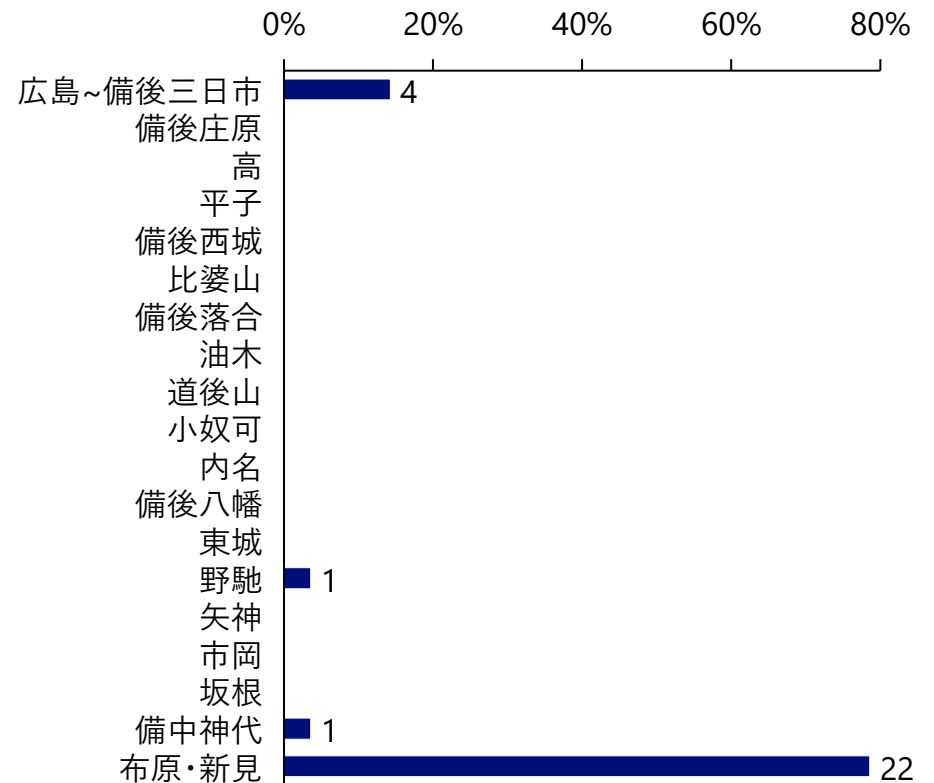
Q5.芸備線の乗車区間を教えてください。（単一回答／n=28）

往路の乗車駅



※無回答・無効回答を除く

往路の降車駅

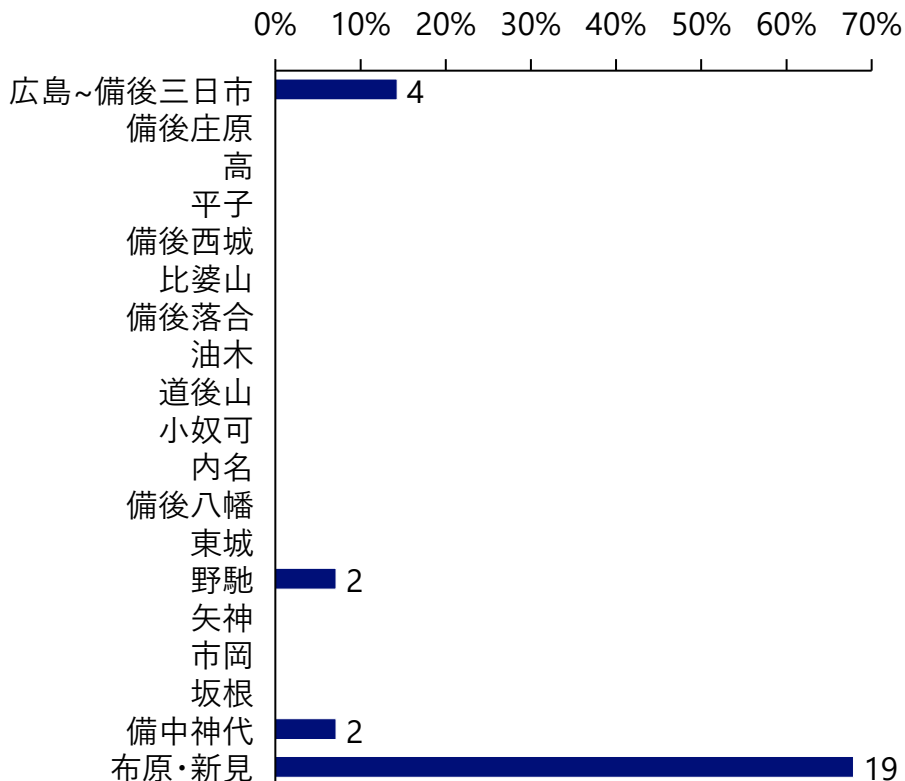


(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 列車 (平日早朝・夜間) 調査の結果

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

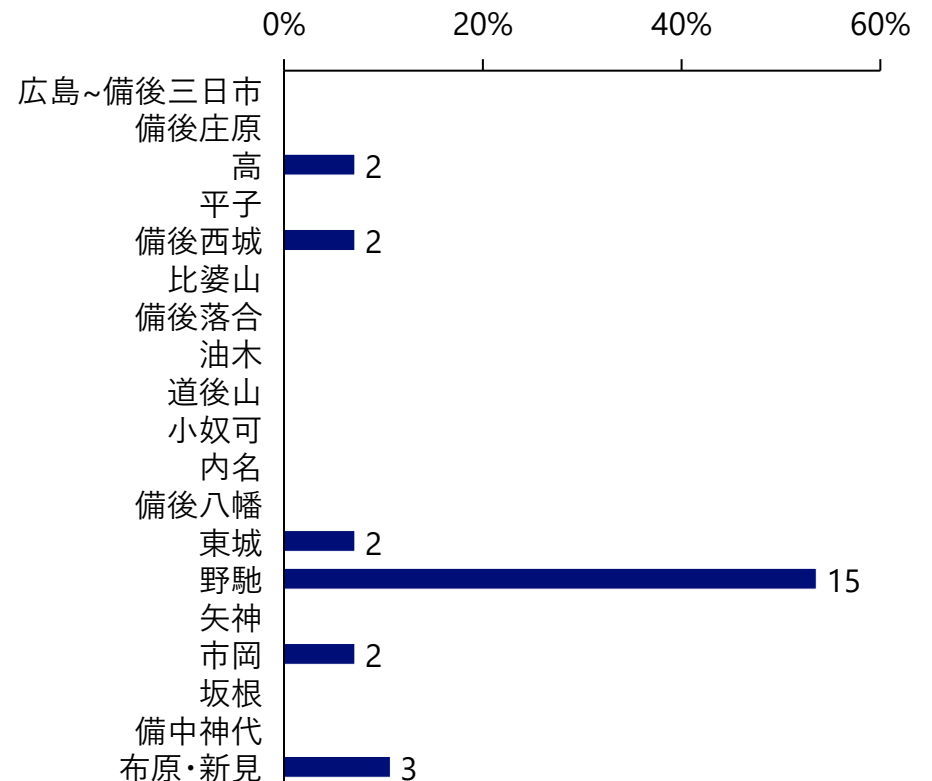
Q5.芸備線の乗車区間を教えてください。(単一回答/n=28)

復路の乗車駅



※無回答・無効回答を除く

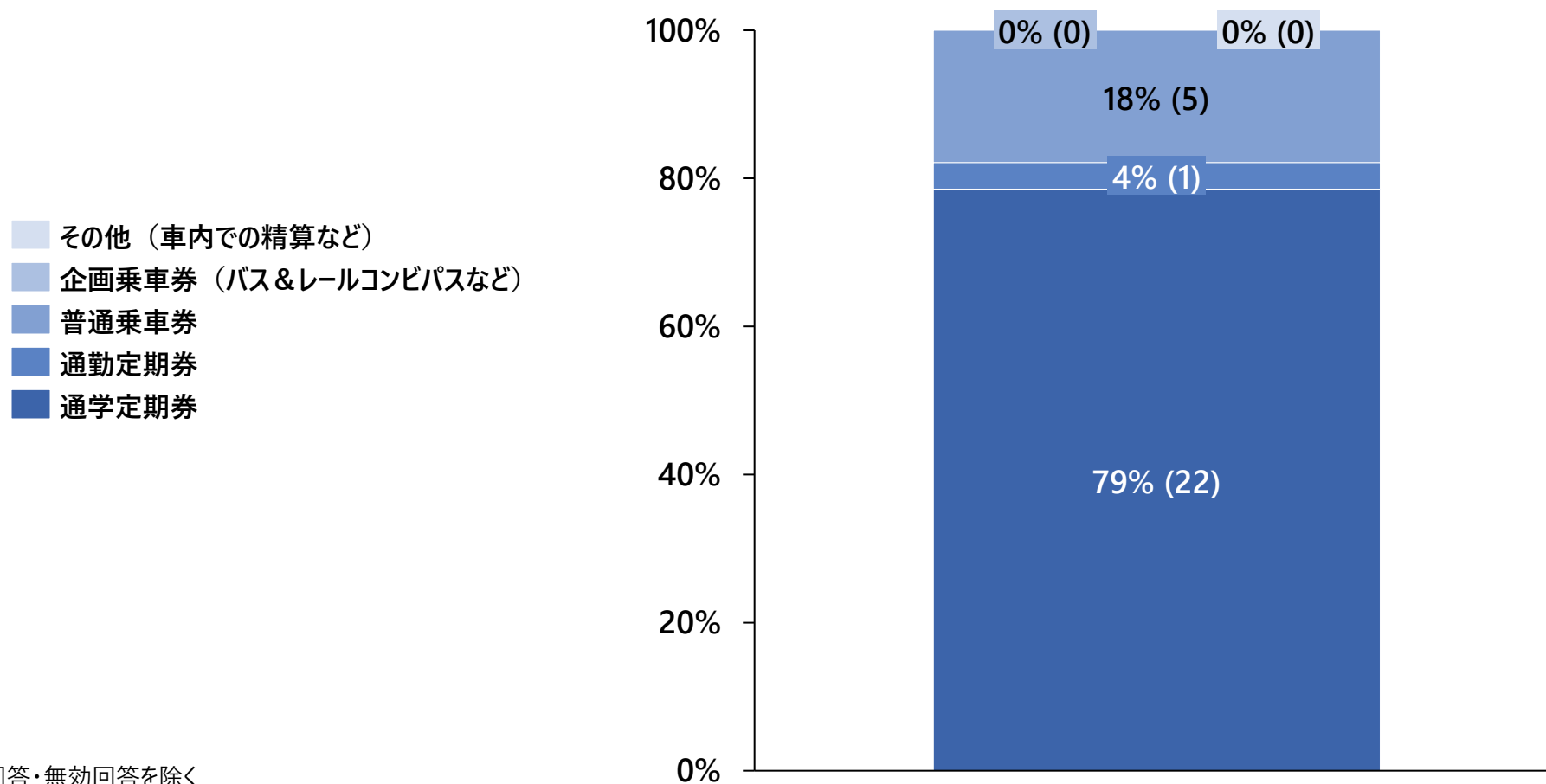
復路の降車駅



# (1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 列車 (平日早朝・夜間) 調査の結果

## 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)



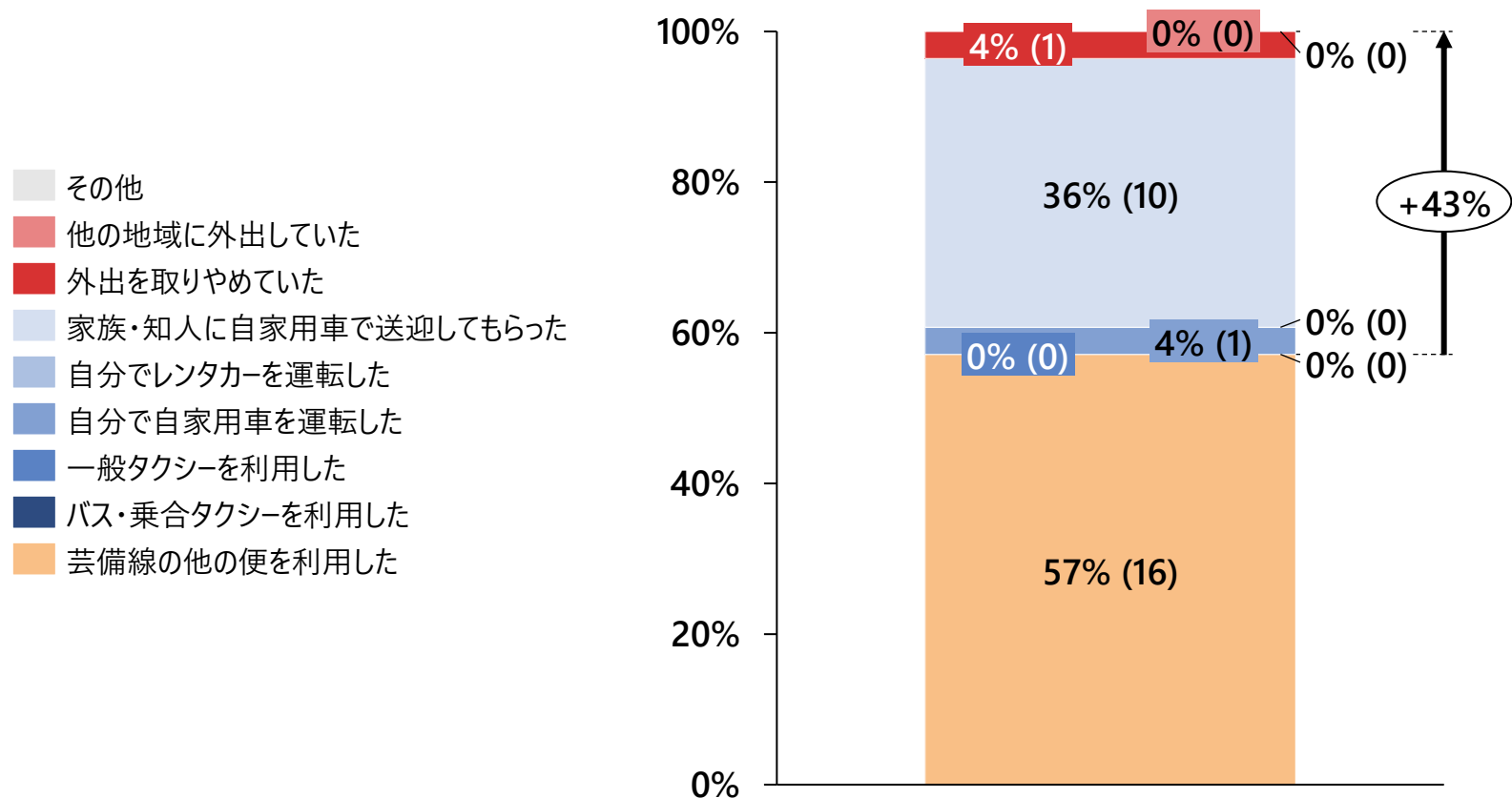
※無回答・無効回答を除く

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 | 列車 (平日早朝・夜間) 調査の結果

新たに芸備線を利用した人が約4割いる一方で、利用者数の増加はみられないため、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)



※無回答・無効回答を除く

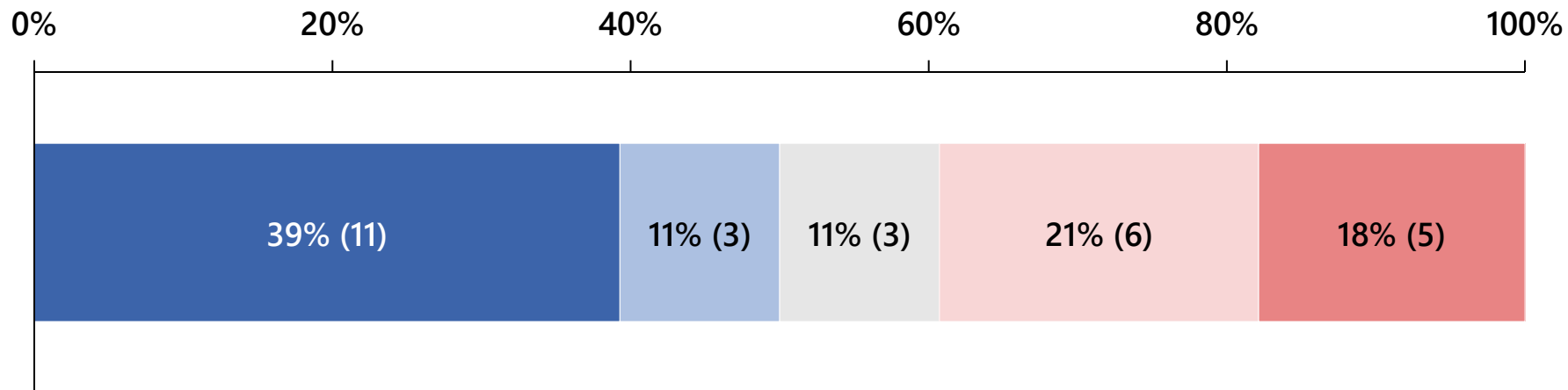
出所) 列車アンケート調査

(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 列車（平日早朝・夜間）調査の結果

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

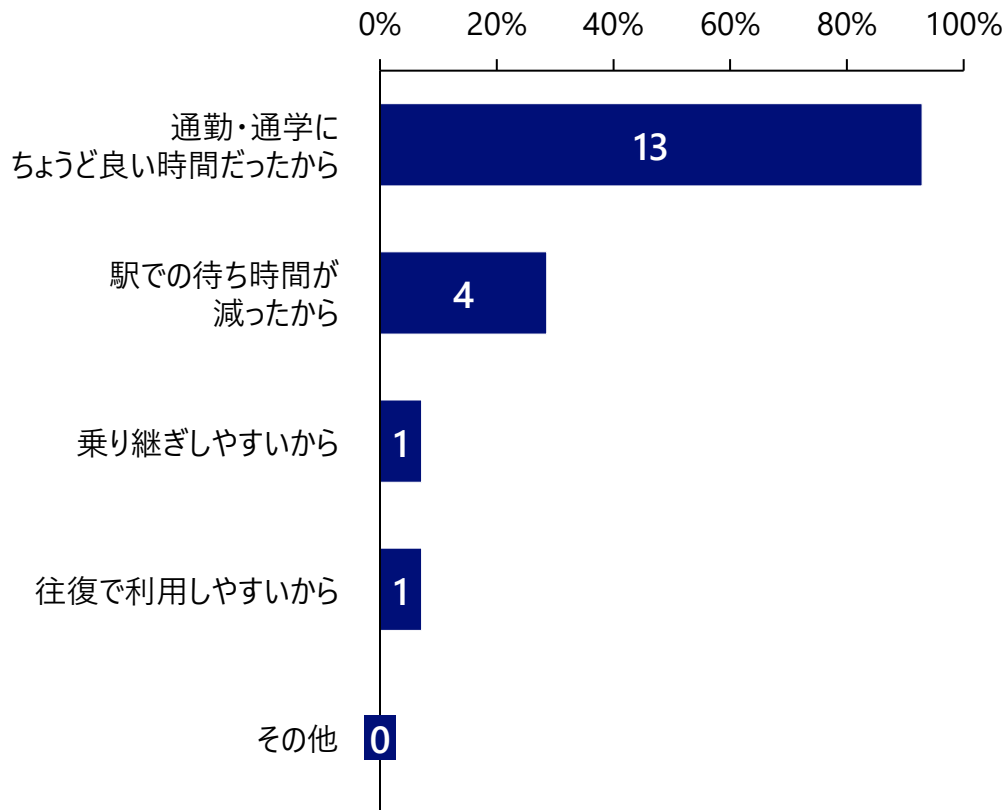
出所) 列車アンケート調査

(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 列車 (平日早朝・夜間) 調査の結果

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

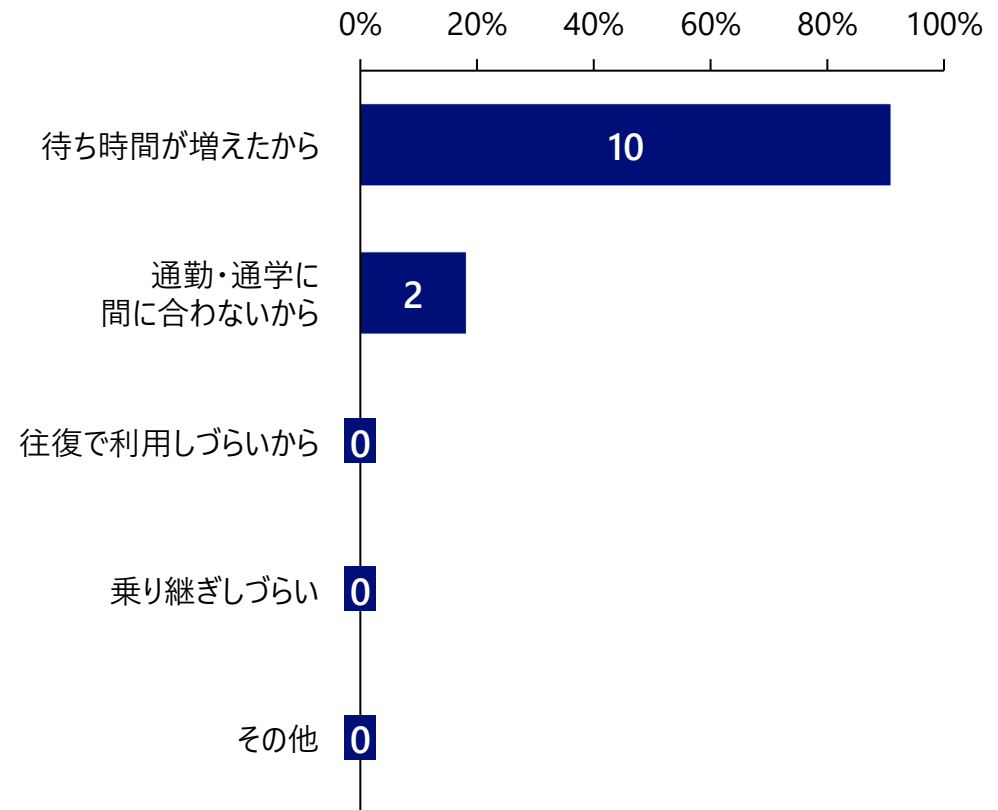
Q9.移動が便利になった理由 (複数回答/n=14)

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)

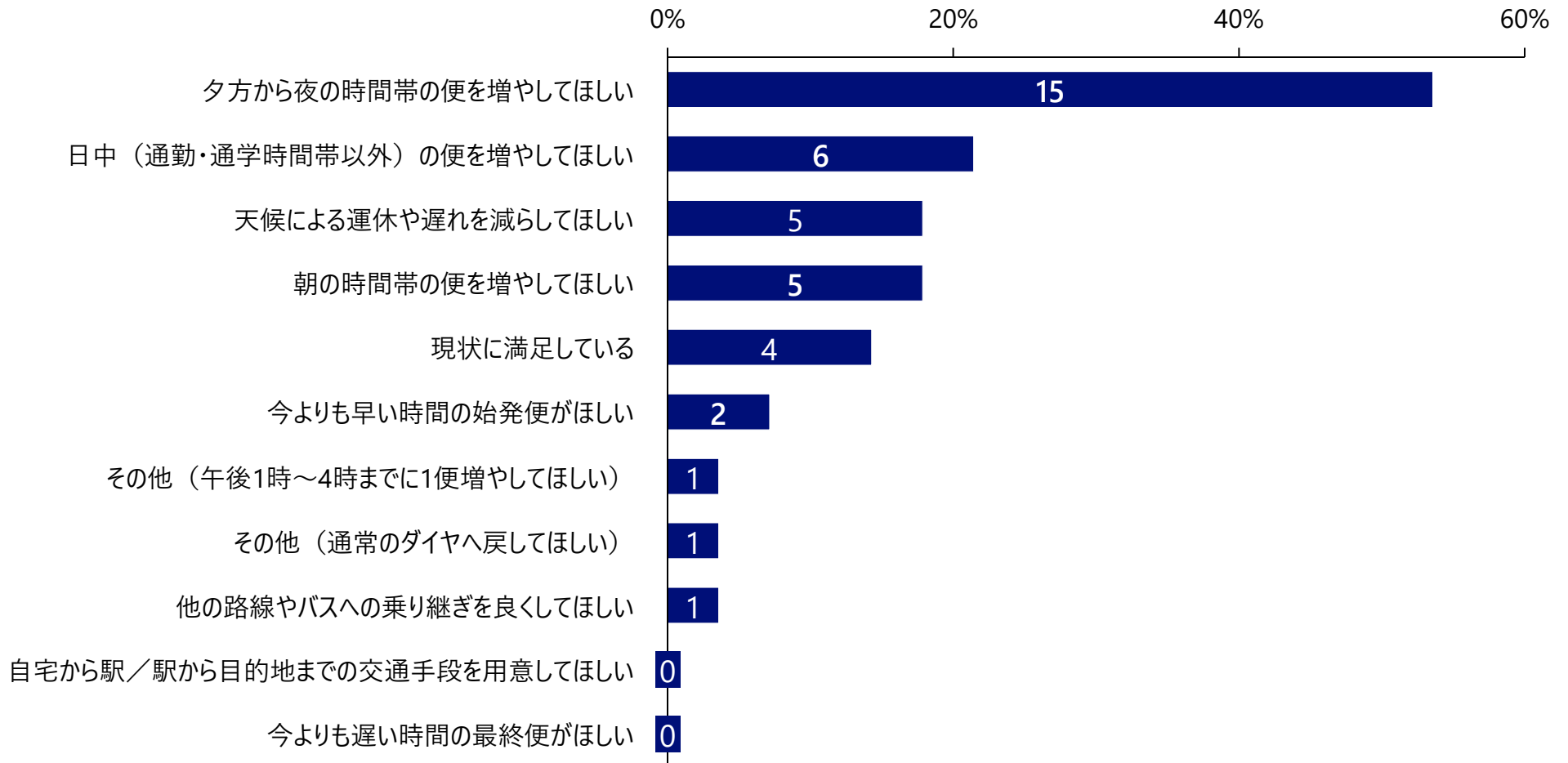
移動が「とても不便になった」「やや不便になった」と回答した人



(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 列車（平日早朝・夜間）調査の結果

# 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

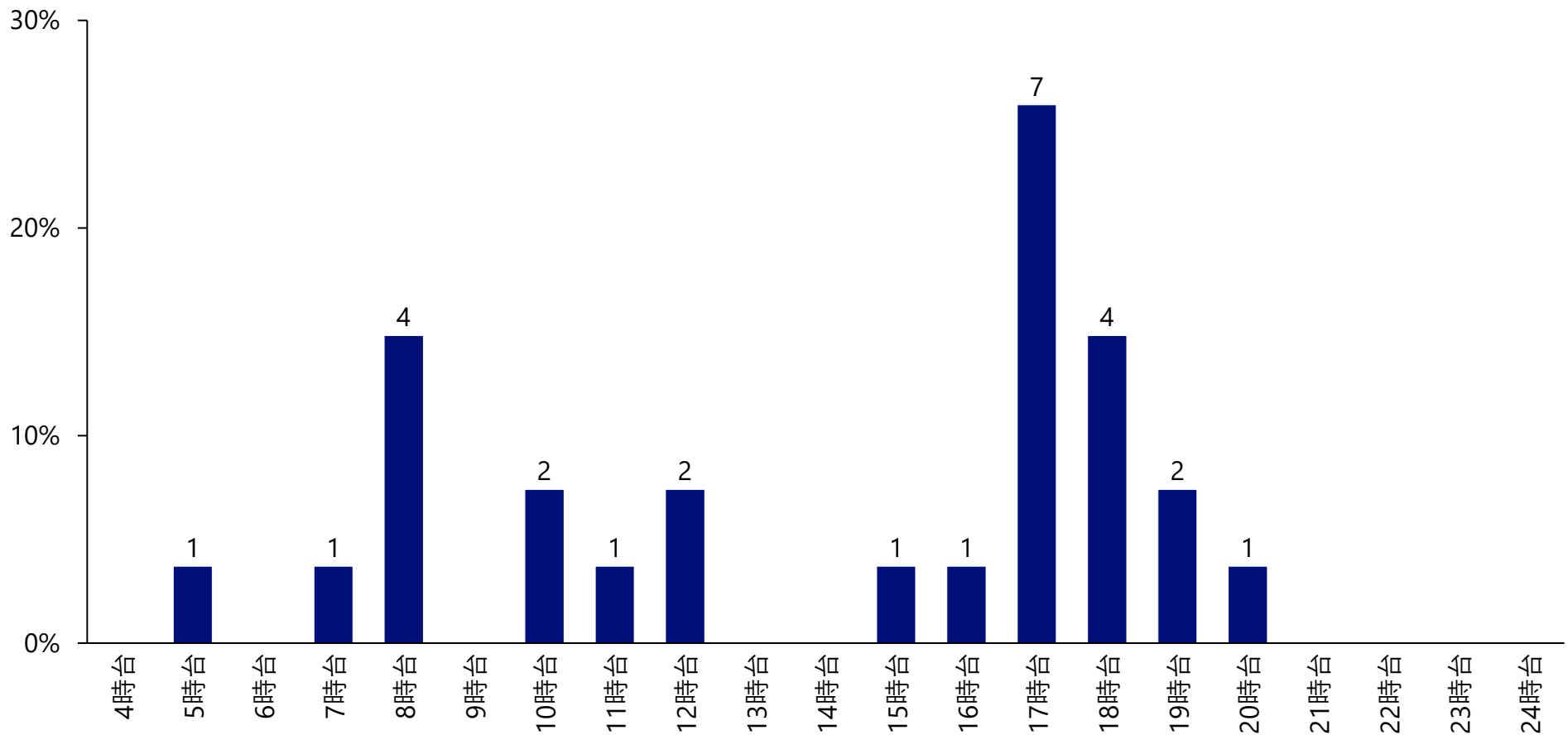
Q11.芸備線に対する要望（複数回答／n=28）



(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 列車 (平日早朝・夜間) 調査の結果

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かった

Q11.芸備線に対する要望・具体的な時間帯 (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 | 列車（平日早朝・夜間）調査の結果

平日早朝・夜間のダイヤ変更・延長運行は、利用者の増加には繋がらず、利便性も賛否が分かれた。利用者からは、夕方以降の帰宅時間に合わせた増便希望が挙がっている

平日早朝・夜間のダイヤ変更・延長運行に関する成果と課題

実証の成果

- 備後庄原～備後落合間延長運転の列車は、数人の利用がみられた
- ダイヤ変更によって、新たに芸備線を利用した人が約4割存在した
- ダイヤ変更によって、「移動が便利になった」と感じた人が約5割存在した
  - 便利になった理由として、「通勤・通学がしやすくなった」「待ち時間が減った」という意見が多くみられた

実証の課題

- 全体としては利用者の増加に繋がっておらず、  
（新規利用者の裏返しとして）ダイヤ変更によって、芸備線の利用を止めた人が存在したと考えられる
- ダイヤ変更によって、「移動が不便になった」と感じた人が約4割存在した
  - 不便になった理由としては「待ち時間が増えた」という意見が多くみられており、部活動の有無等の要因で、時間帯が合わなくなった利用者が存在したものと推察される
- 今後の改善に向けた要望として、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

## 二次交通調査の結果

(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 二次交通調査の結果

各二次交通の運行期間は、以下の通り

各二次交通の運行期間

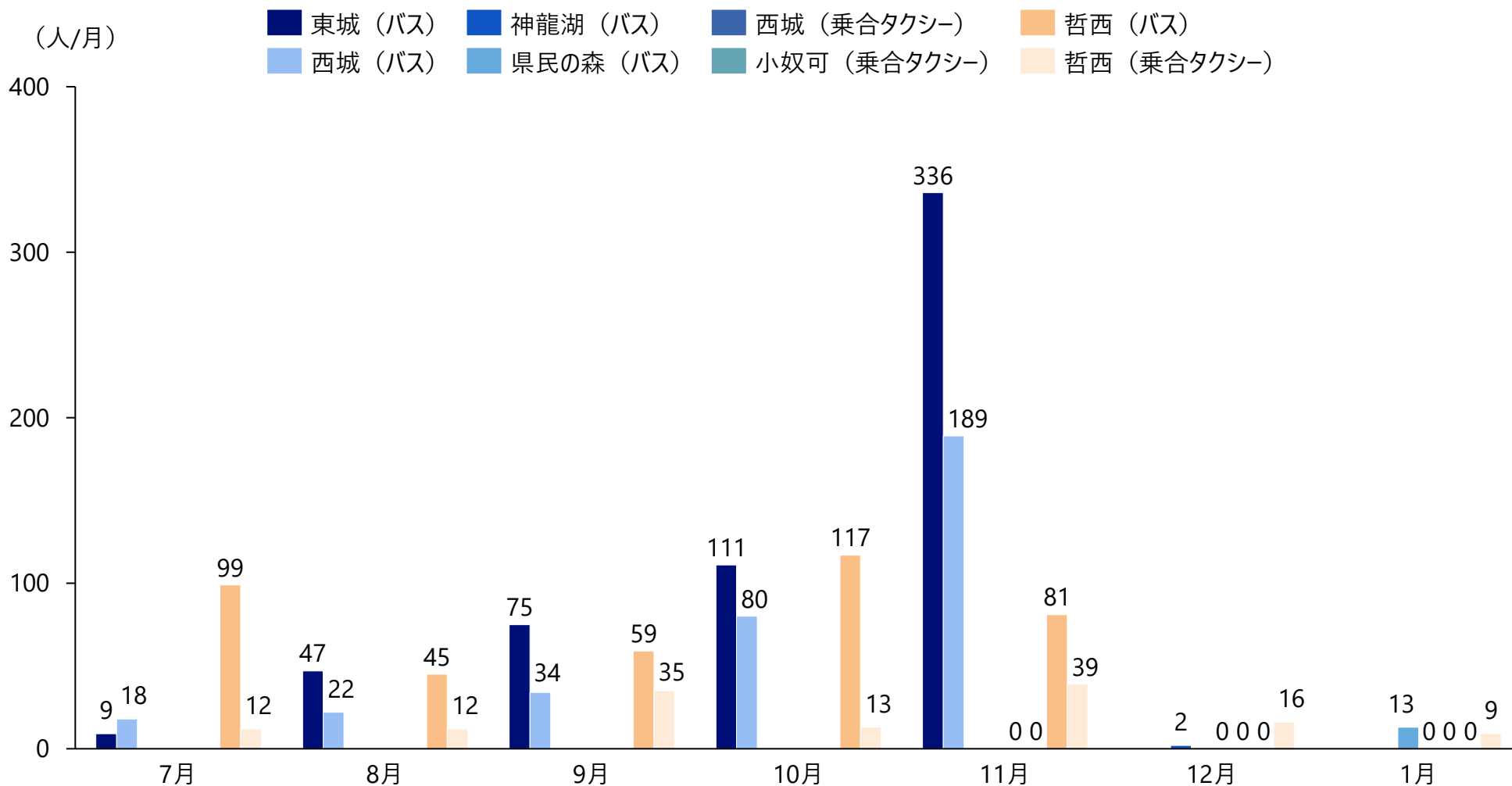
運行なし

地域	二次交通名	対象	運行期間									
			7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
庄原	西城地域来訪者向けシャトルバス	来訪者	7/19～11/24の休日									
	東城地域来訪者向けシャトルバス	来訪者	7/19～11/24の休日									
	帝釈峡神龍湖バス	来訪者						12月の土曜				
	県民の森バス	来訪者							1/10～2/28			
	西城地域住民向け乗合タクシー	住民						11/25～3/31の平日				
	東城地域小奴可地区住民向け乗合タクシー	住民						11/25～3/31の平日				
新見	哲西エリア来訪者向けシャトルバス	来訪者						7/19～11/24の休日、11/25～の土曜日				
	哲西エリア住民向け乗合タクシー	住民						7/19～11/24の休日、11/25～の土曜日				

## (1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 二次交通調査の結果

観光客向けの二次交通は、秋にかけて一定の利用があり、特に11月の東城・西城地区のバスは利用が伸長した。一方で、地元住民向けの二次交通は利用が少なかった

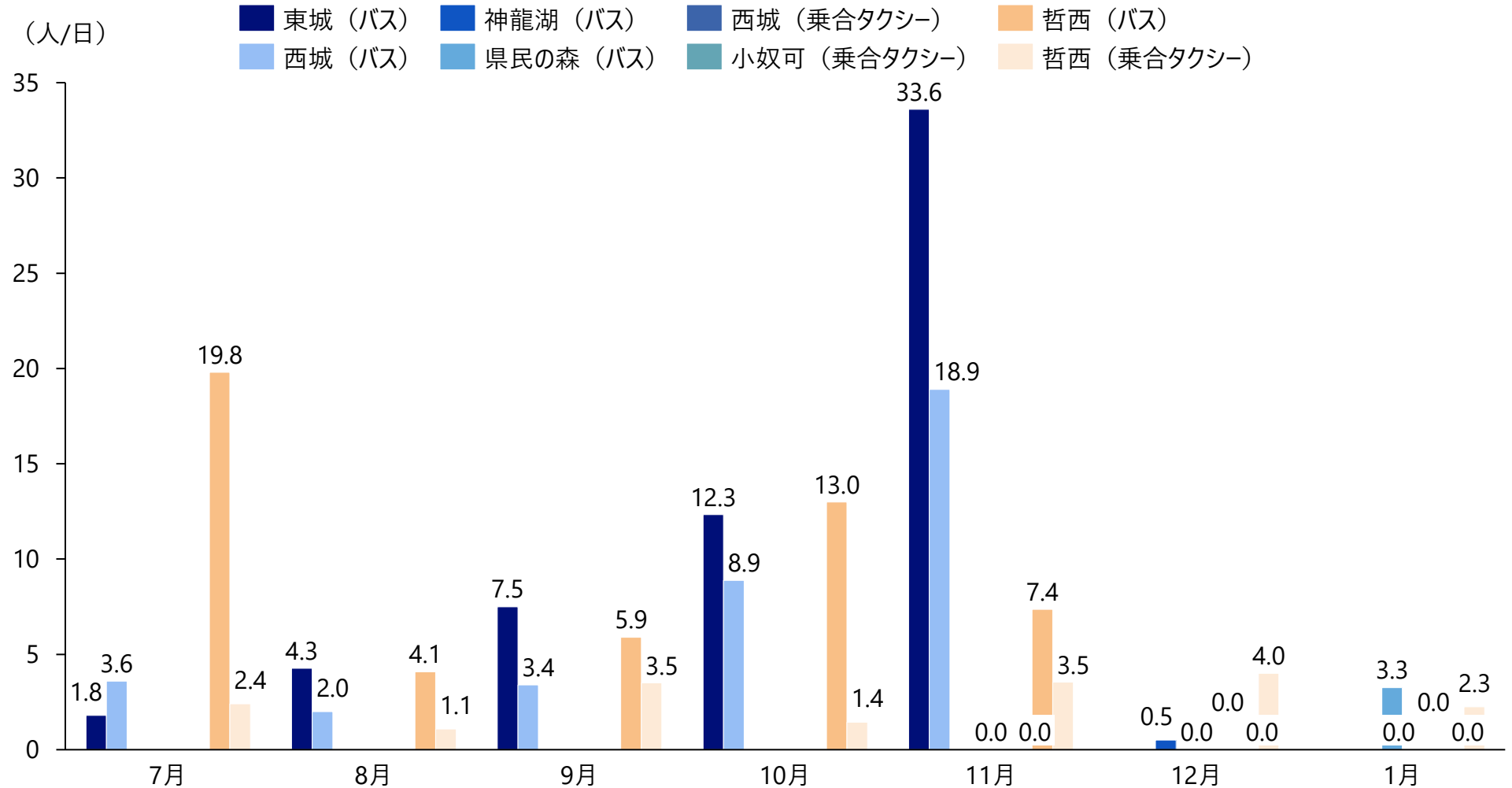
### 二次交通の月別の合計乗車人数推移



## (1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 二次交通調査の結果

1日当たり乗車人数は、7月の哲西地区のバス、10～11月の哲西・東城・西城地区のバスで利用が多かった。一方で、地元住民向けの二次交通は数人以下にとどまった

### 二次交通の1日当たりの乗車人数推移



(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 二次交通調査の結果

【参考】各二次交通の月別乗車人数

各二次交通の月別乗車人数（単位：人）

運行なし

地域	二次交通名	対象	運行期間											
			7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月			
庄原	西城地域来訪者向けシャトルバス	来訪者	9	47	75	111	336							
	東城地域来訪者向けシャトルバス	来訪者	18	22	34	80	189							
	帝釈峡神龍湖バス	来訪者						12						
	県民の森バス	来訪者								13				
	西城地域住民向け乗合タクシー	住民						0	0	0				
	東城地域小奴可地区住民向け乗合タクシー	住民						0	0	0				
新見	哲西エリア来訪者向けシャトルバス	来訪者	99	45	59	117	81	0	0					
	哲西エリア住民向け乗合タクシー	住民	12	12	35	13	39	16	9					

今回の協議会の報告対象外

## (1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 二次交通調査の結果

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

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

### 質問一覧

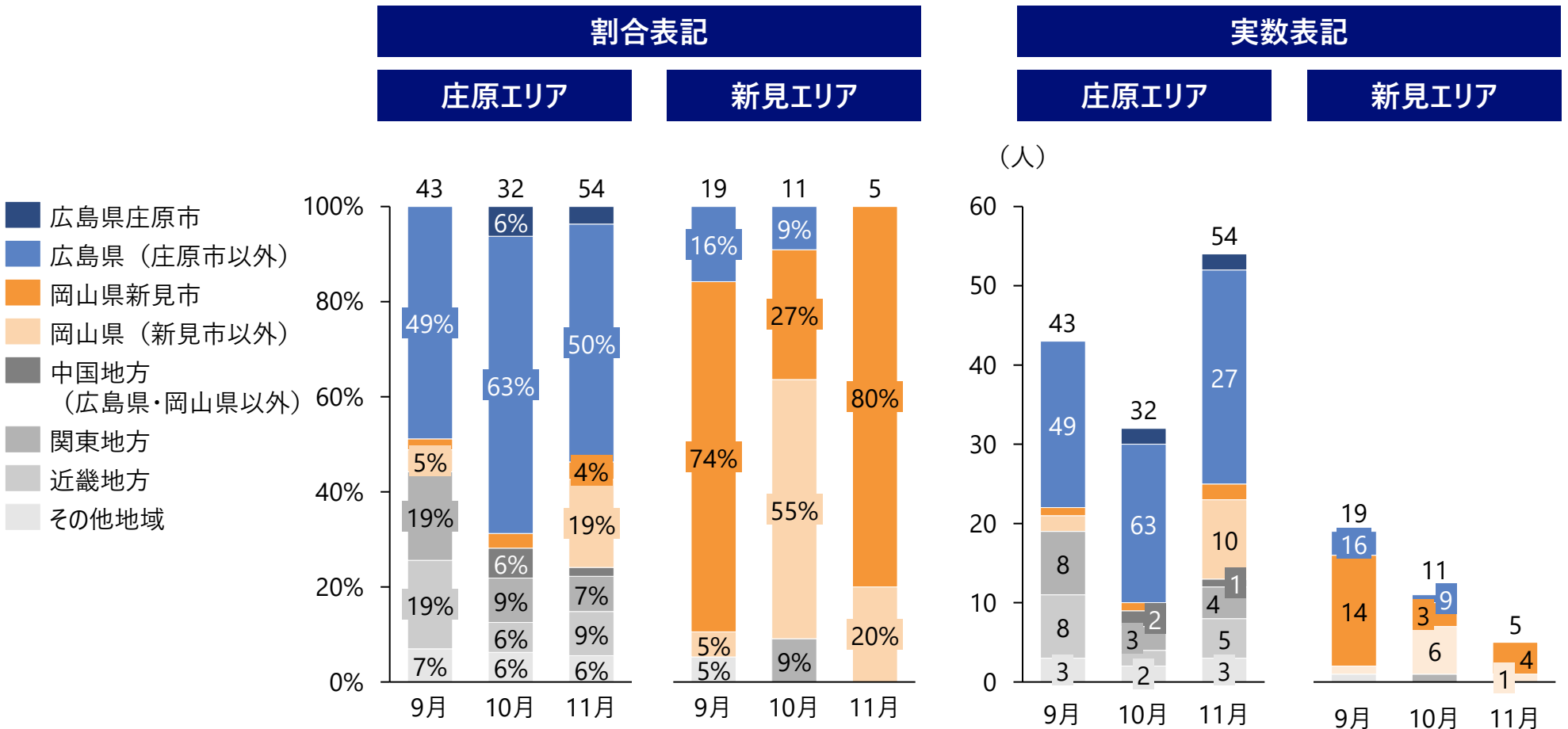
#	質問文
1	ご自宅のエリアを教えてください。〈○は1つ〉
2	本日の外出の目的を教えてください。〈○は最も当てはまるもの1つ〉
3	今回の外出において、庄原市・新見市エリアで使う金額を教えてください。〈○は1つ〉 ※交通費は除いてお答えください。 ※宿泊を伴う場合は、滞在期間中の1人当たりの合計金額をお答えください。
4	もしこのバス（タクシー）が無かったらどのように対応していましたか。〈○は1つ〉
5	運賃が何円までであればこのバス（タクシー）を利用しますか。〈○は1つ〉
6	このバス（タクシー）の前後に芸備線を利用しますか。〈○は1つ〉
7	芸備線の乗車区間を教えてください。〈選択肢か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

(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 二次交通調査の結果

アンケート調査は11月までに、庄原側で31日間・新見側8日間実施し、167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

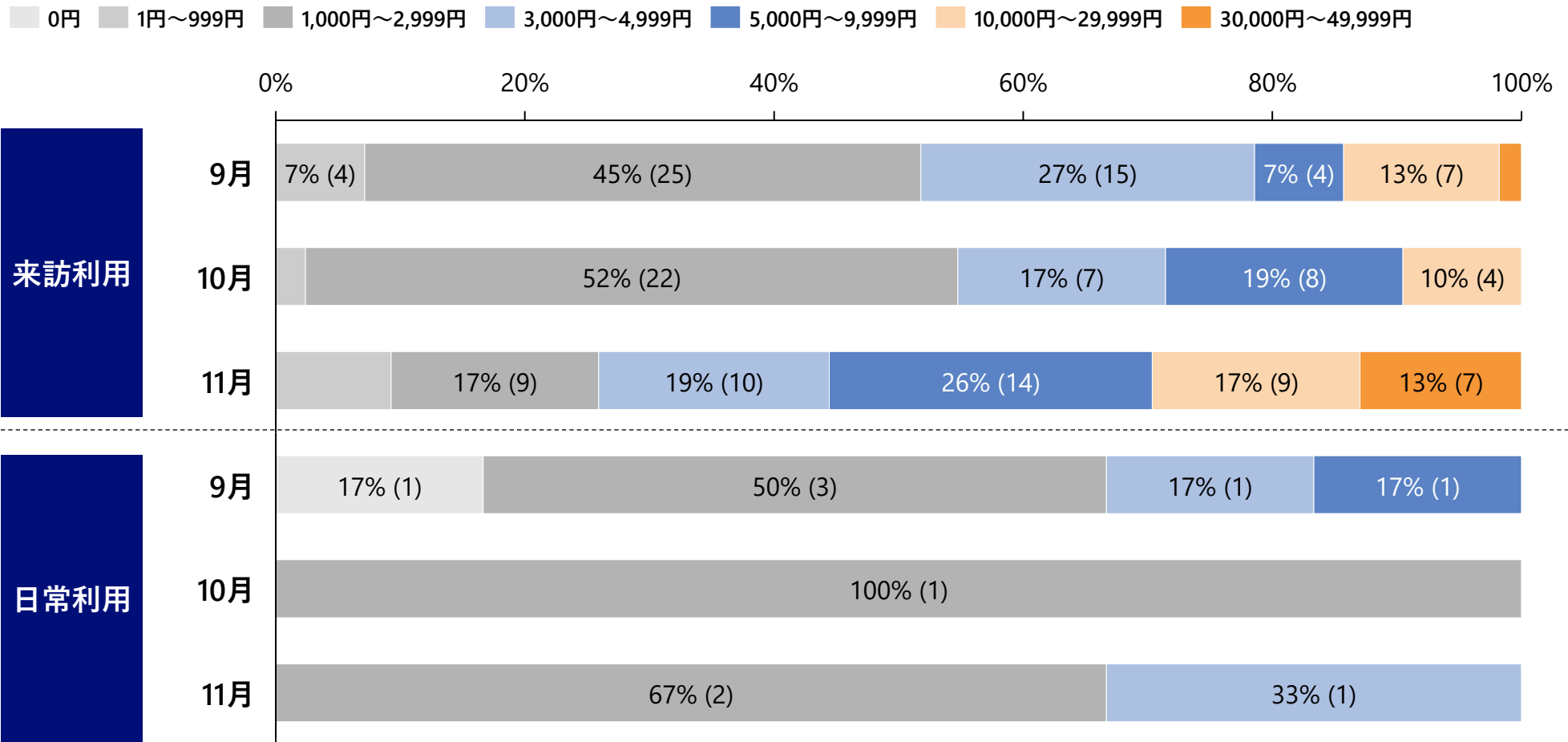
※10月は2名、11月は1名の無回答を除いている



(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 二次交通調査の結果

来訪利用者の消費単価は、9～10月は過半数が3,000円未満だったが、  
各種イベントを実施し、かつ紅葉シーズンだった11月は上昇が見られた

Q3. 今回の外出において、庄原市・新見市エリアで使う金額を教えてください。

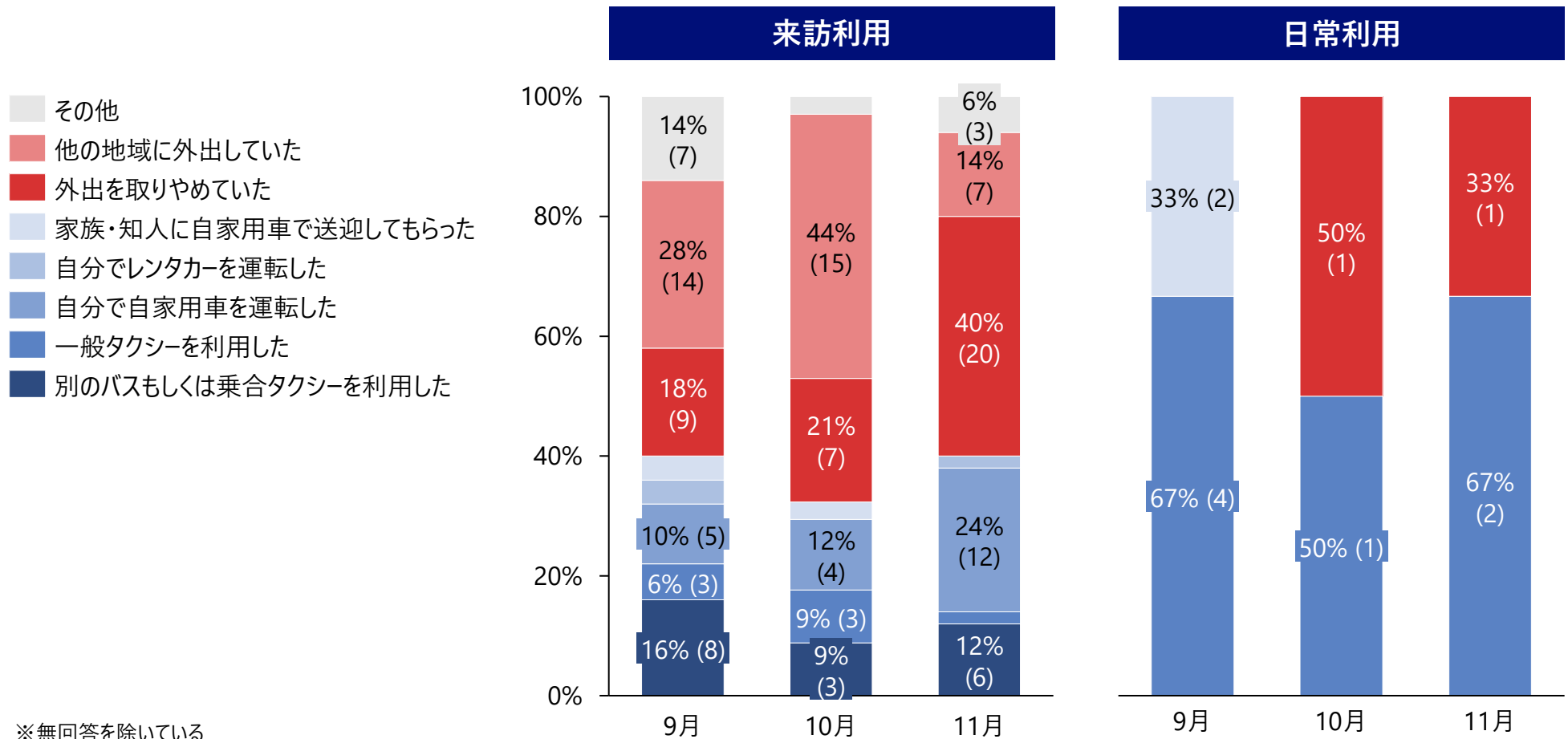


※無回答を除いている

(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 二次交通調査の結果

来訪利用者は、半数前後が「二次交通が運休していた場合、庄原・新見に訪れなかった」と回答しており、二次交通の整備が新規誘客に寄与したと考えられる

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。



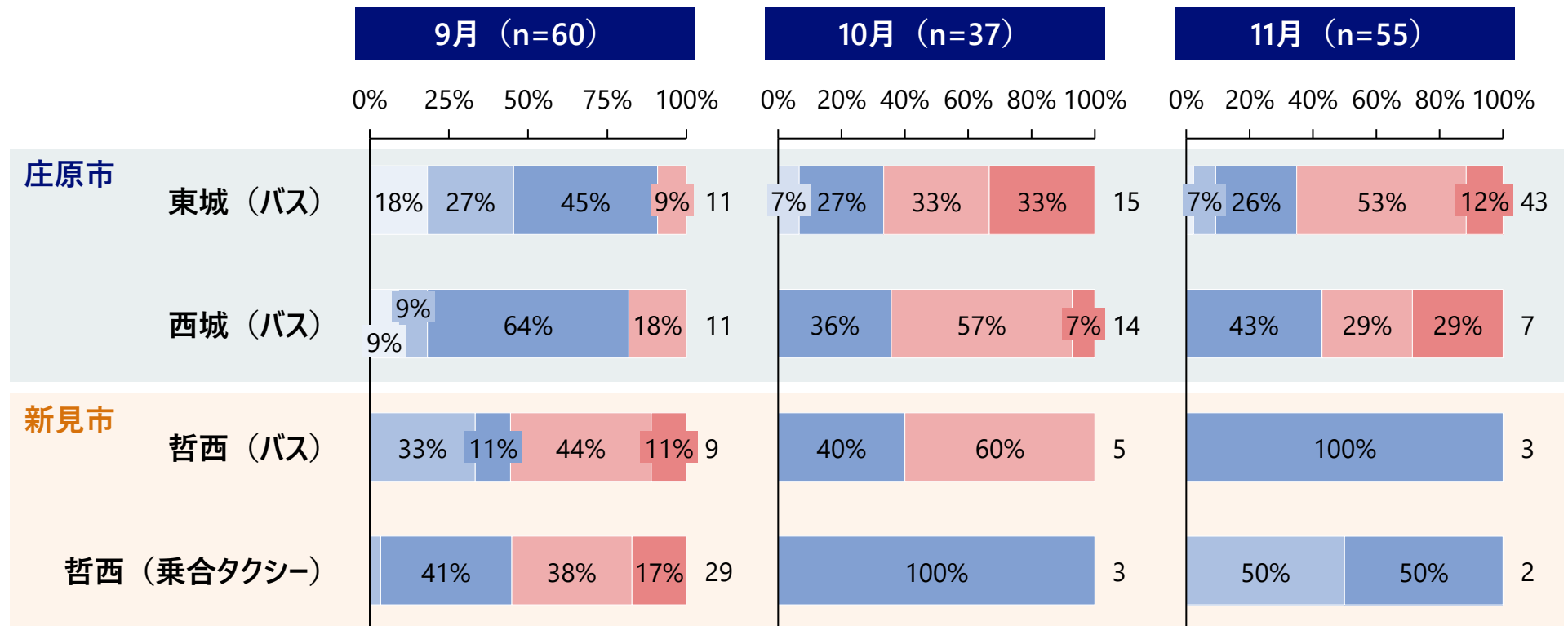
※無回答を除いている

(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 二次交通調査の結果

二次交通の支払い意思額は、地区や時期によってバラつきが見られるが、ほとんどの利用者が有償での利用意思を示した

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）

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



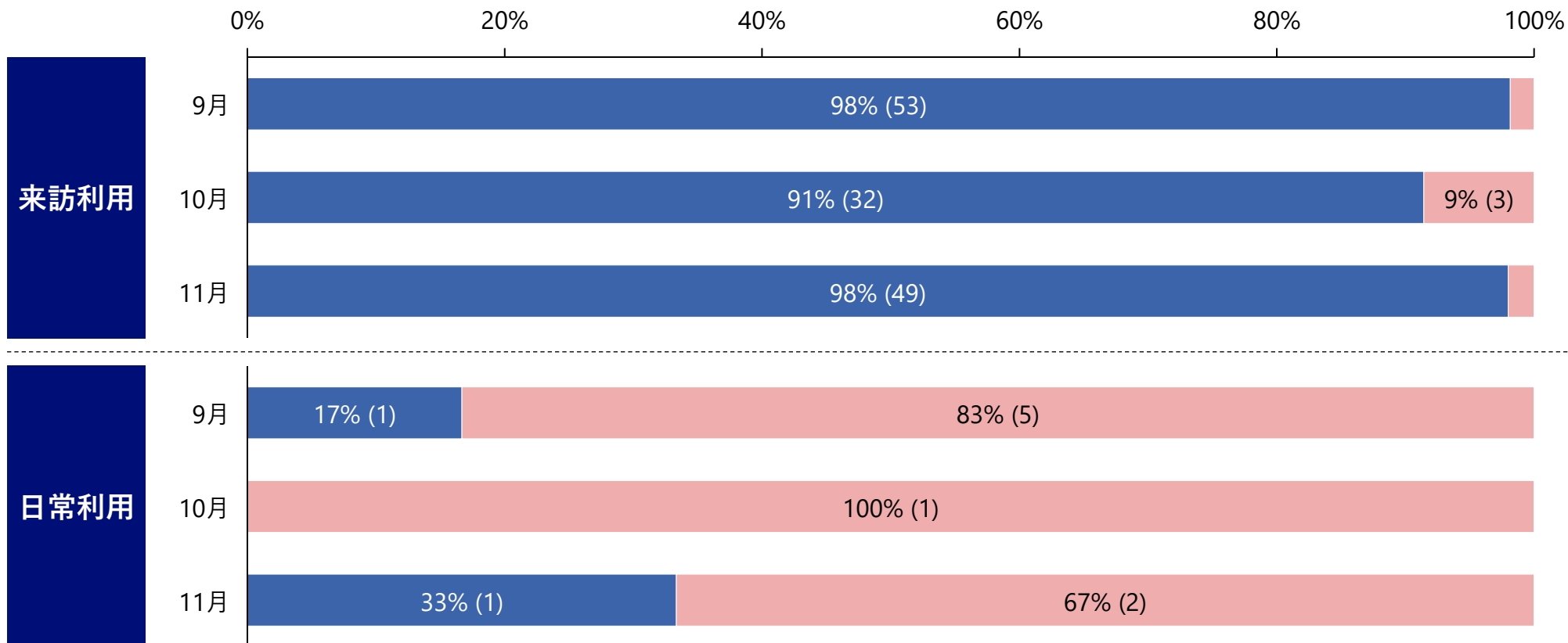
※無回答を除いている

(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 二次交通調査の結果

来訪目的の二次交通利用者は、ほとんどが前後に芸備線を利用しており、  
芸備線と二次交通を乗り継いだ周遊が発生した

Q6. このバス（タクシー）の前後に芸備線を利用しますか。

■ 芸備線を利用する ■ 芸備線を利用しない



※無回答を除いている

(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 二次交通調査の結果

二次交通利用者は、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中心となっていた

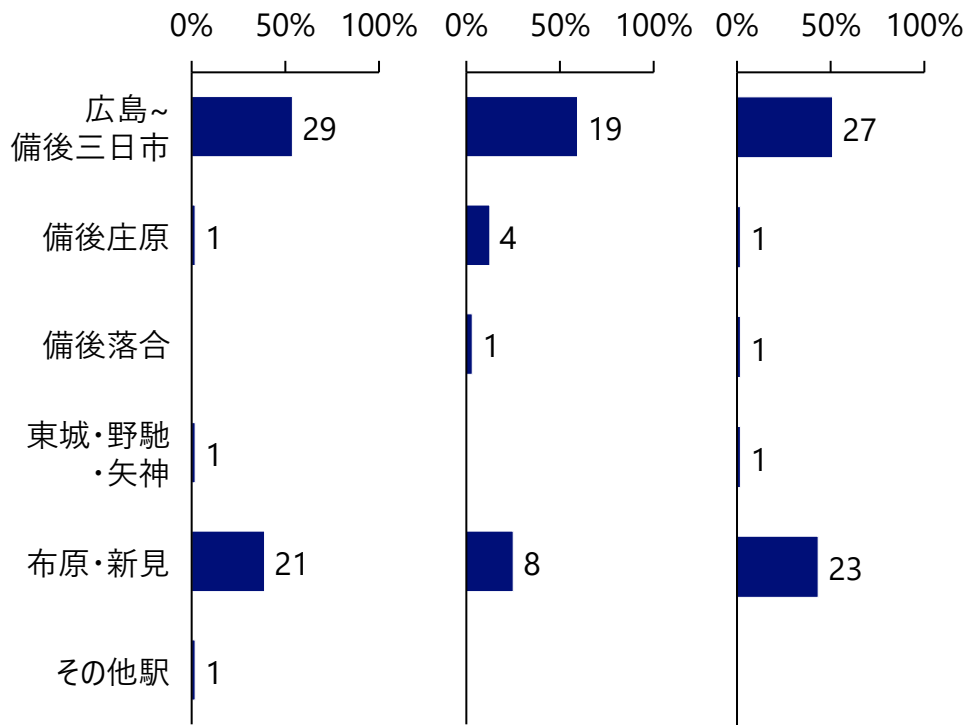
Q7. 芸備線の乗車区間を教えてください。(単一回答)

往路の乗車駅

9月(n=53)

10月(n=32)

11月(n=53)

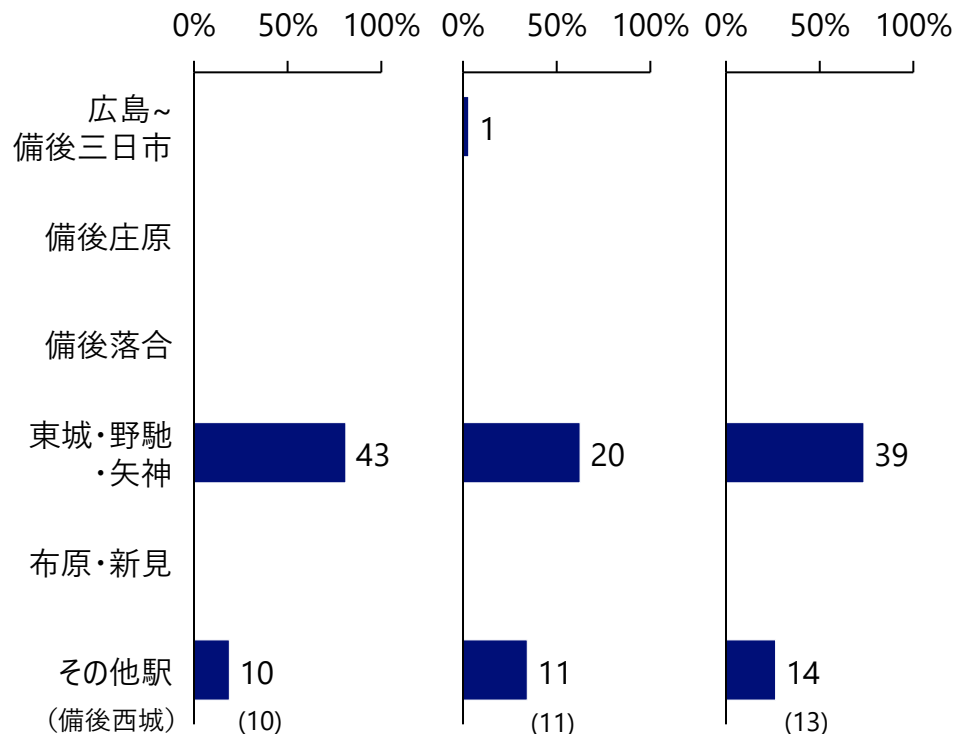


往路の降車駅

9月(n=53)

10月(n=32)

11月(n=53)



※無回答を除いている

## (1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 二次交通調査の結果

秋の行楽シーズンを中心に、哲西・東城・西城地区のバスは利用が伸長し、来訪促進に寄与した。  
一方で、地元住民向けの二次交通は利用が伸び悩んだ

### 二次交通に関する成果と課題

#### 実証の成果

- 観光客向けの二次交通は、秋にかけて一定の利用があり、特に哲西・東城・西城地区のバスは利用が伸長した
- 来訪利用者は、半数前後が「二次交通が運休していた場合、庄原・新見に訪れなかった」と回答しており、二次交通の整備が新規誘客に寄与したと考えられる
- 特に、各種イベントを実施し、かつ紅葉シーズンだった11月は、来訪利用者の消費単価が上昇しており、地域における観光消費の拡大に寄与したと考えられる

#### 実証の課題

- 地元住民向けの二次交通は、利用が伸び悩み、1日あたり数人以下の利用にとどまった。本数や運行時間帯の制約もある中で、駅からの二次交通の整備や芸備線のダイヤ変更だけでは、日常利用のニーズに十分応えきれていないことが示唆された
- 観光客向けの二次交通は、時期やルートによって利用者数の変動が大きく、芸備線の増便実証と同様に、特に冬季の利用創出が課題である

## 実証事業Aの効果検証結果

(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 実証事業Aの効果検証結果

増便・ダイヤ変更・二次交通は1月末分までの集計データ、その他の施策は2月末分までの集計データをもとに、実証事業Aの費用と効果を検証した

実証事業Aの効果検証範囲 (1/2)

施策分類	施策名	集計対象の考え方				集計対象の備考
		費用		効果		
		全費用	既存事業 支援費用	芸備線 利用者分	芸備線非 利用者分	
1. 鉄道サービスの拡充・二次交通連携	休日日中の増便	●		●		7～1月分
	平日早朝・夜間のダイヤ変更・延長運行	●				費用は8～12月分*、効果は利用増が無く対象外
	二次交通との連携強化	●		●	●	7～1月分
2. 列車による観光コンテンツの形成等 ①列車のコンテンツ化	オーディオドラマ	●		●		—
	ピオーネ列車	●		●		—
	ガイド列車	●		●		—
	ガストロノミートレイン	●		●		—
2. 列車による観光コンテンツの形成等 ②観光商品・旅行商品の提供	駅弁販売（庄原）	●		●	●	—
	駅弁販売（新見）	●		●	●	—
	駅そば	●		●	●	—
2. 列車による観光コンテンツの形成等 ③駅周辺のにぎわい創出	東城まるごとフェス	●		●	●	—
	ぼふえすにいみ	●		●	●	—
2. 列車による観光コンテンツの形成等 ④観光ツアー	フットバスツアー	●		●		—
	コスプレツアー	●		●		—
	雪山感謝祭	●		●		—
	秘境駅をめぐる旅	●		●		—
	地酒を愉しむ旅（三次・庄原）	●		●		—
	地酒を愉しむ旅（新見）	●		●		—
2. 列車による観光コンテンツの形成等 ⑤企画乗車券等の設定	企画乗車券販売支援等		●	●		実証Aでは販売支援費用のみ計上。観光消費等は他施策と重複するため、販売額分を効果とする
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	●		●	●	—

\*新見～備後落合間のダイヤ変更は費用ゼロとみなし、備後庄原～備後落合間のダイヤ変更・延長運転分を計上

(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 実証事業Aの効果検証結果

増便・ダイヤ変更・二次交通は1月末分までの集計データ、その他の施策は2月末分までの集計データをもとに、実証事業Aの費用と効果を検証した

実証事業Aの効果検証範囲 (2/2)

施策分類	施策名	集計対象の考え方				備考
		費用		効果		
		全費用	既存事業 支援費用	芸備線 利用者分	芸備線非 利用者分	
4. 駅舎活用・産業拠点形成	机上検証					机上検証のため対象外
5. 移住体験の提供による定住促進	移住体験プログラム提供	●		●		—
6. 既存事業の強化・支援	比婆山駅まつり		●	●		実証Aでは既存事業の強化・支援費用のみ計上。効果についても考え方を合わせて、強化・支援によって新たに生まれた効果（≒芸備線利用者分の効果）のみ対象とする
	庄原駅前フェスタ		●	●		
	備後落合駅開業90周年記念イベント		●	●		
	にいみ肉 in てっせい		●	●		
※地域の関連事業	(庄原) 芸備線TOJYOプロジェクト	●		●	●	
	(庄原) 六角精児バンドライブin備後西城	●		●	●	
	(新見) 芸備線木造駅舎探訪の旅2025	●		●		
	(庄原) 西城新そばまつり	●		●	●	
	(新見) ハッピーハロウィンin哲西	●		●	●	
	(庄原) 県境鉄道フェスタ	●		●	●	
	(庄原) 増便列車で行く！夏の比婆山お散歩登山	●		●		
	(庄原) 増便列車で行く！増便列車で行く！道後山お散歩登山&りんご狩り	●		●		
	(庄原) 増便列車で行く！帝釈峡秘境めぐり（神龍湖エリア）	●		●		
	(庄原) 増便列車で行く！秋の雄橋の旅	●		●		
	(庄原) 唎酒師と行く 芸備線貸切車両で酒蔵探訪ツアー	●		●		
	(庄原) 紅葉の帝釈峡遊覧船と絶景のローカル列車	●		●		

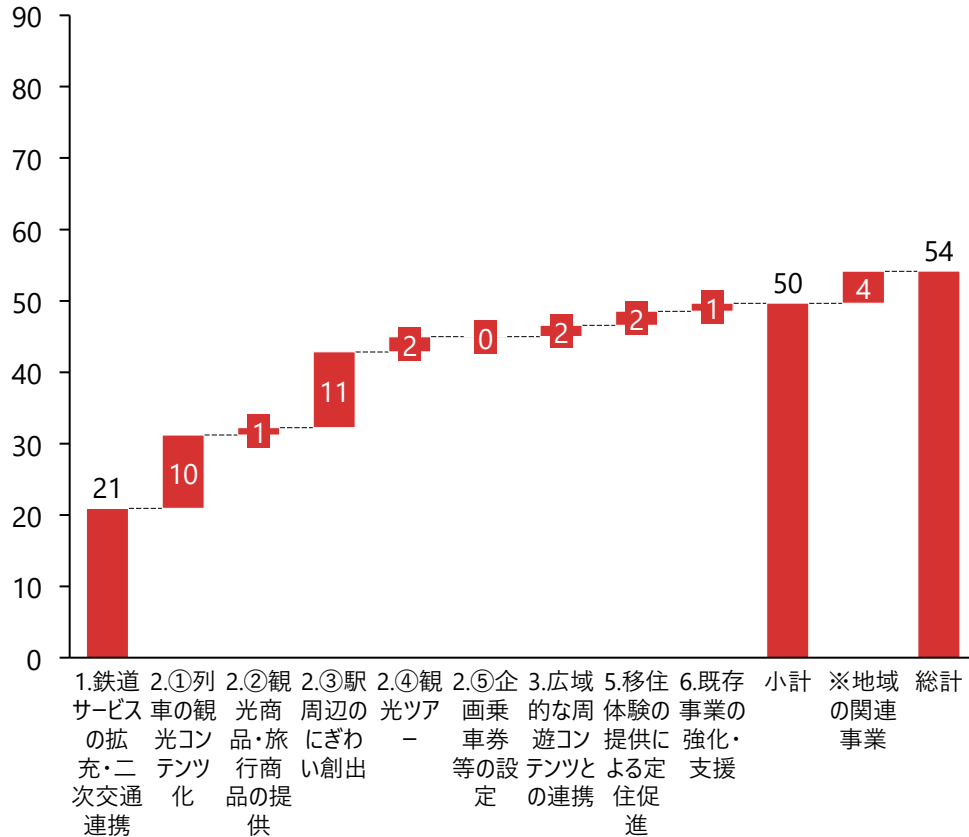
(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 実証事業Aの効果検証結果

# 実証事業Aは、今回の集計対象期間で、 54百万円の費用に対して、73百万円の効果が発生した

注) 前述の集計対象期間分の集計であり、過去の幹事会での報告数値(通年換算値)とは定義が異なる。通年換算値は(3)で後述

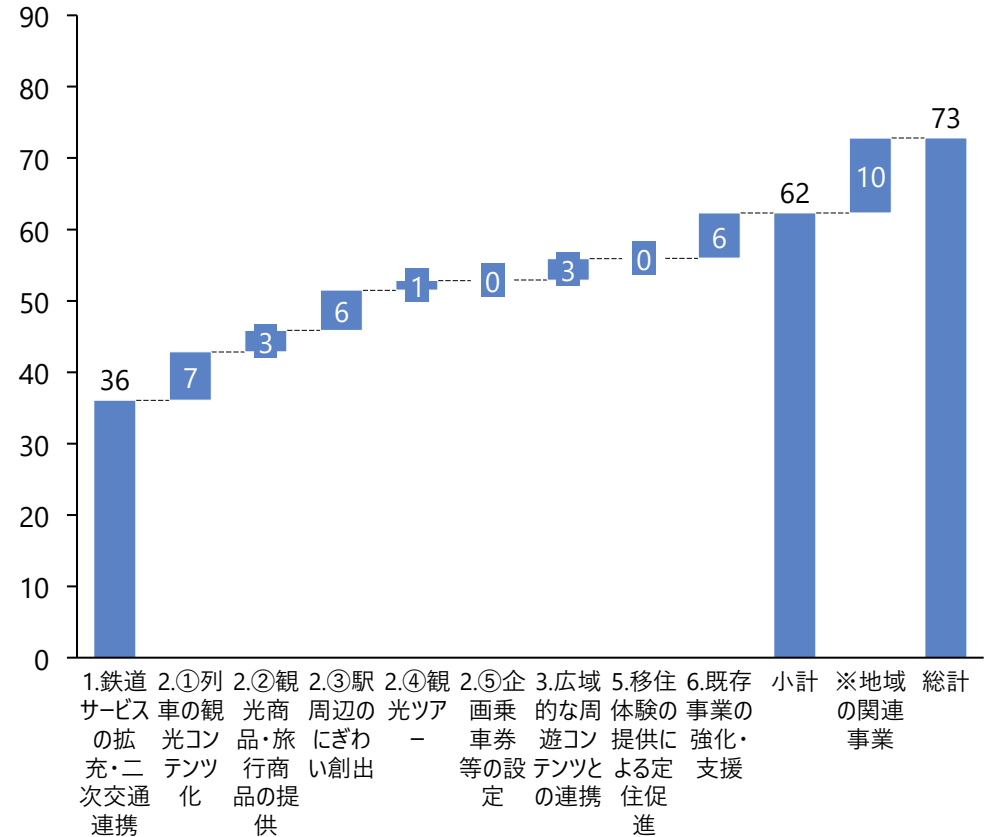
## 実証事業Aの費用(実証の集計対象期間のみ)

(百万円)



## 実証事業Aの効果(実証の集計対象期間のみ)

(百万円)



(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 実証事業Aの効果検証結果

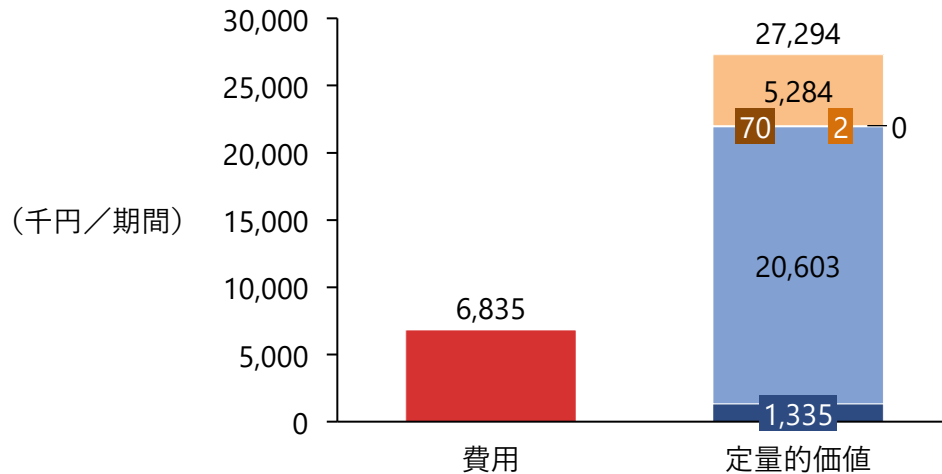
休日日中の増便は、7～1月に約700万円の費用に対し、約2,700万円の効果が発生した。  
平日早朝・夜間のダイヤ変更・延長運行は、全体の利用傾向に目立った変動は無かった

休日日中増便の費用と効果

実証A集計対象期間 (7～1月)

休日日中の増便は、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、地域消費は限定的となった

- 費用
- 鉄道営業収入 (運輸収入)
- 他の交通手段への波及
- 芸備線利用者に対する便益
- 芸備線利用者以外 (送迎者など) に対する便益
- 芸備線利用者 (住民) による消費の経済波及効果
- 芸備線利用者 (来訪者) による消費の経済波及効果

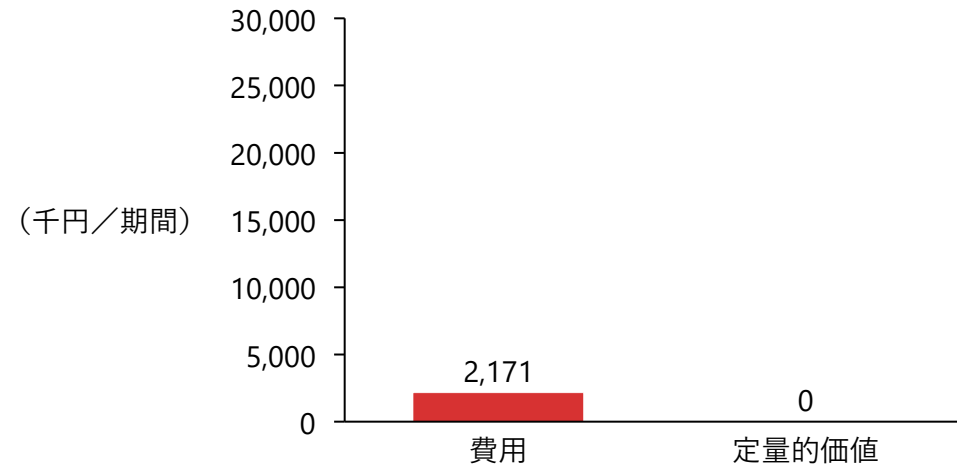


平日早朝・夜間のダイヤ変更・延長運行の費用と効果

実証A集計対象期間 (8～1月)

ダイヤ変更は、新規利用と利用停止が相殺し、全体の利用傾向に目立った変動は無かった。なお、ダイヤ変更・延長運行は、通勤・通学の利便性向上を目的としており、定量的価値の発現のみが目的ではない点に留意が必要

- 費用
- 鉄道営業収入 (運輸収入)
- 他の交通手段への波及
- 芸備線利用者に対する便益
- 芸備線利用者以外 (送迎者など) に対する便益
- 芸備線利用者 (住民) による消費の経済波及効果
- 芸備線利用者 (来訪者) による消費の経済波及効果



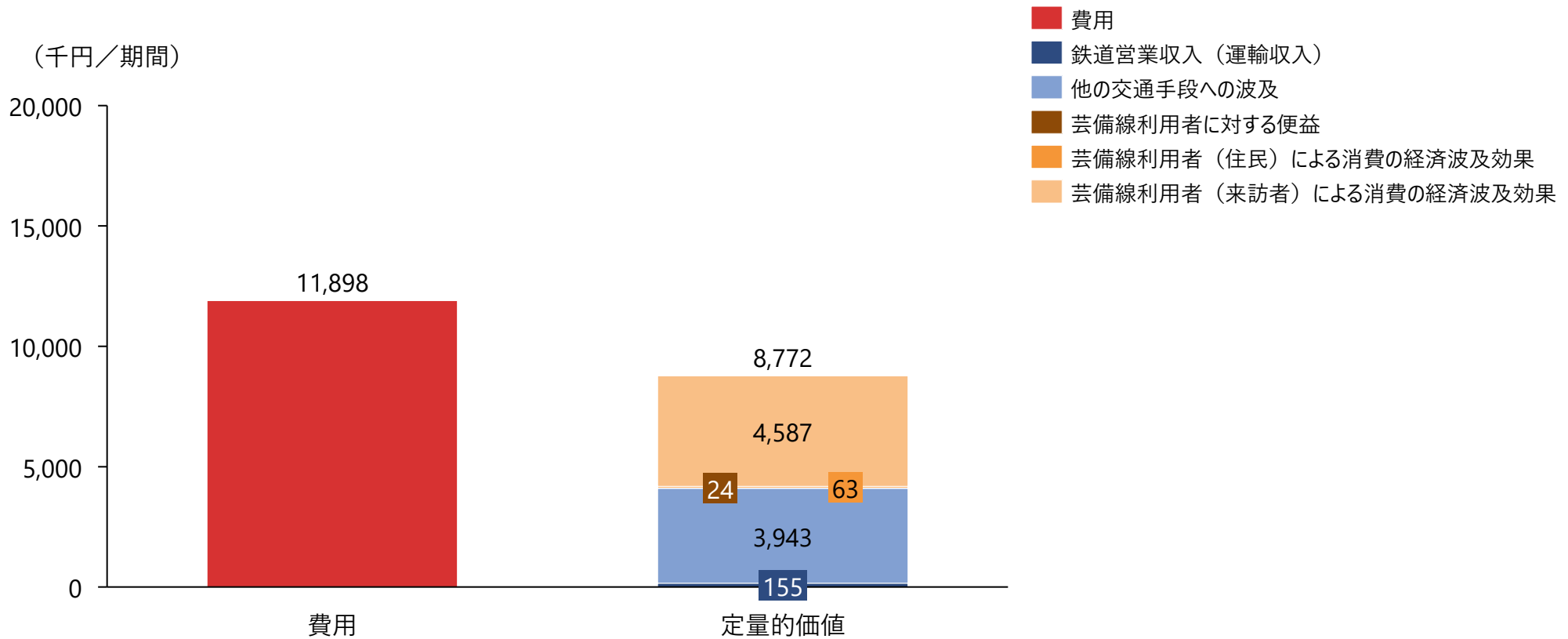
注) 費用は平日夜間の備後庄原～備後落合間の延長運行に係る費用を計上

(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 実証事業Aの効果検証結果

二次交通の運行は、7～1月の集計対象期間において、  
約1,200万円の費用に対し、約900万円の効果が発生した

■ 主に、来訪者向けの二次交通の設定による消費の経済波及効果と、他の交通手段への波及がみられた

実証A集計対象期間（7～1月）

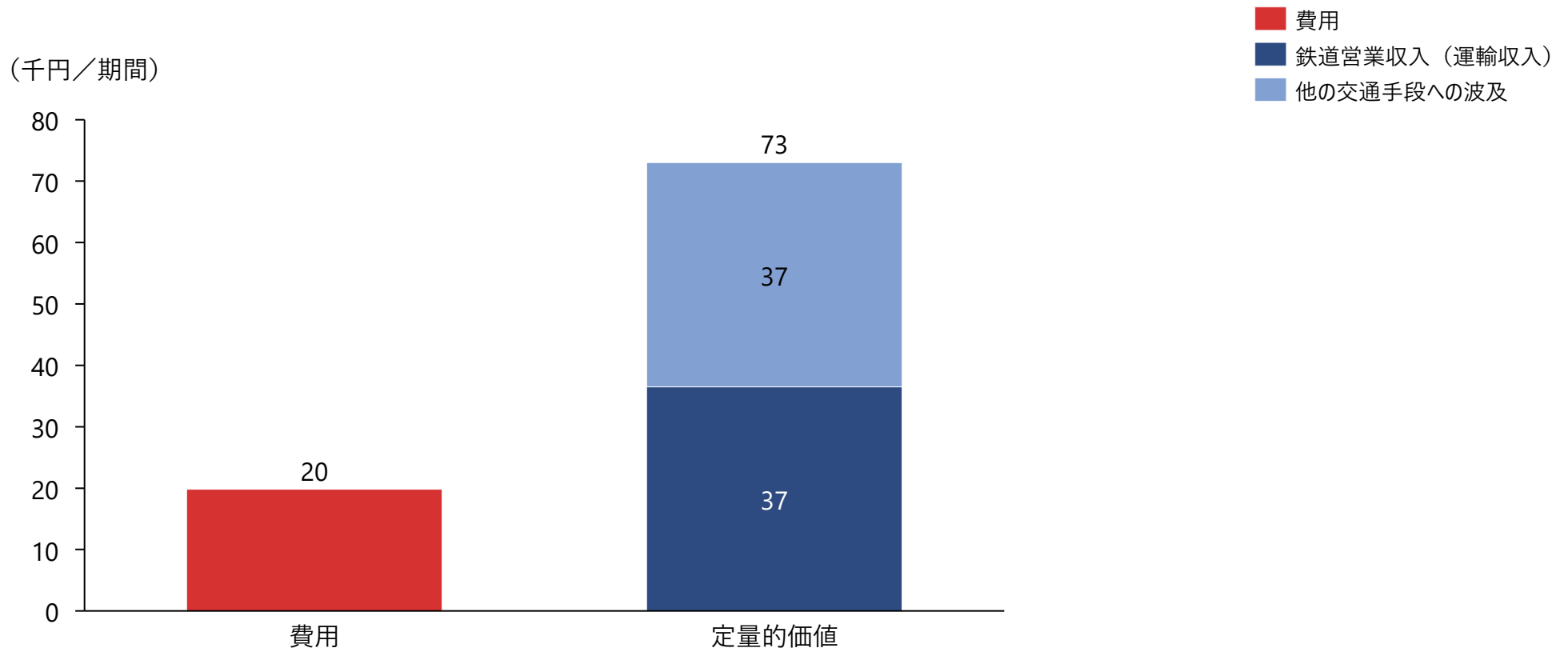


(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 実証事業Aの効果検証結果

## 企画乗車券の販売支援は、約2万円の費用に対し、約7万円の効果が発生した

- 企画乗車券を利用して乗車した人の消費額等は、他の施策と重複が想定されることから、企画乗車券の売上高を効果とみなした
  - 鉄道とバスの収益配分は均等配分として試算した

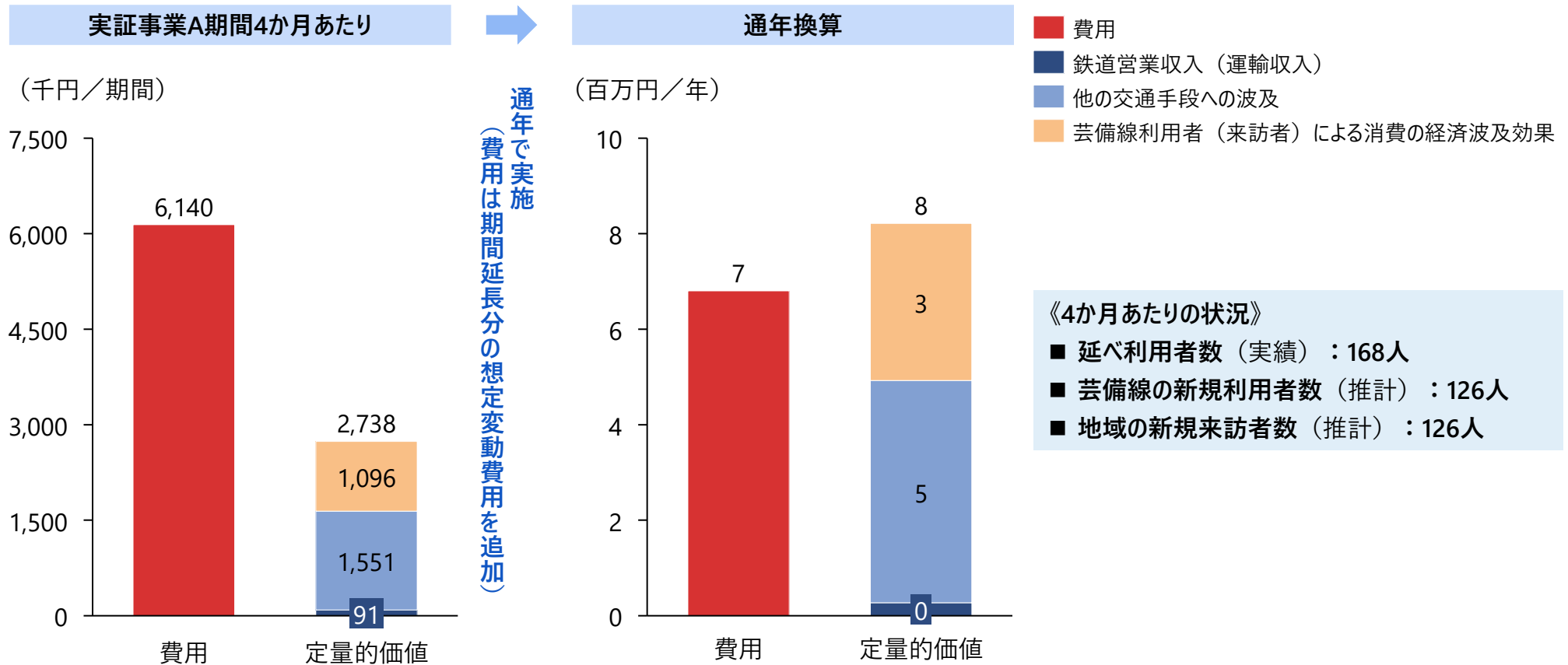
実証A集計対象期間（10月～2月）



(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 実証事業Aの効果検証結果

オーディオドラマは、614万円の費用に対して274万円の効果が発生した。

通年で実施すると、年間換算で約700万円の費用に対して約800万円の効果に相当



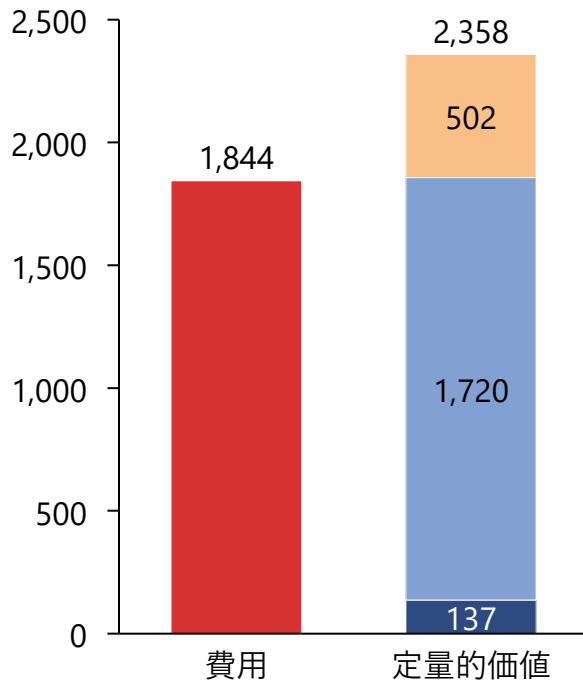
(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 実証事業Aの効果検証結果

ピオーネ列車は、184万円の費用に対して236万円の効果が発生した。

季節ごとに実施すると、年間換算で約700万円の費用に対して約900万円の効果に相当

実証事業A期間 (土休日×4週間) あたり

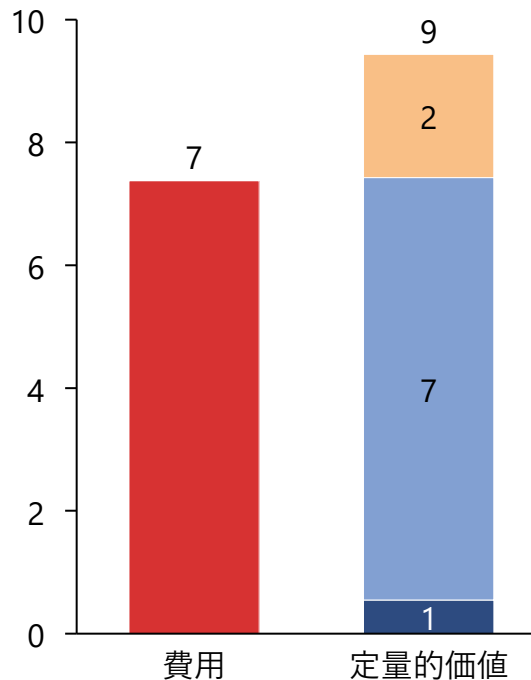
(千円/期間)



× 4倍 (春夏秋冬それぞれ実施)

通年換算

(百万円/年)



費用

鉄道営業収入 (運輸収入)

他の交通手段への波及

芸備線利用者 (来訪者) による消費の経済波及効果

《土休日×4週間あたりの状況》

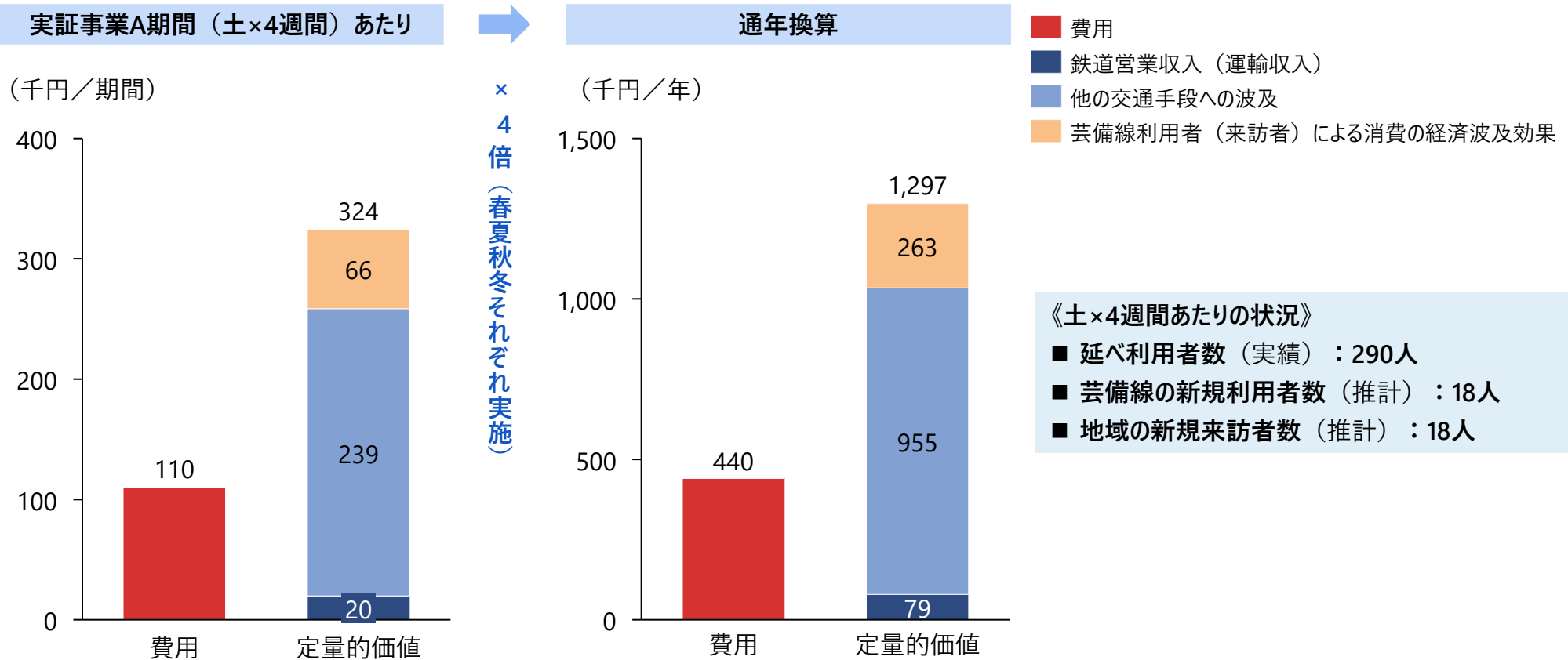
■ 延べ利用者数 (実績) : 560人

■ 芸備線の新規利用者数 (推計) : 148人

■ 地域の新規来訪者数 (推計) : 113人

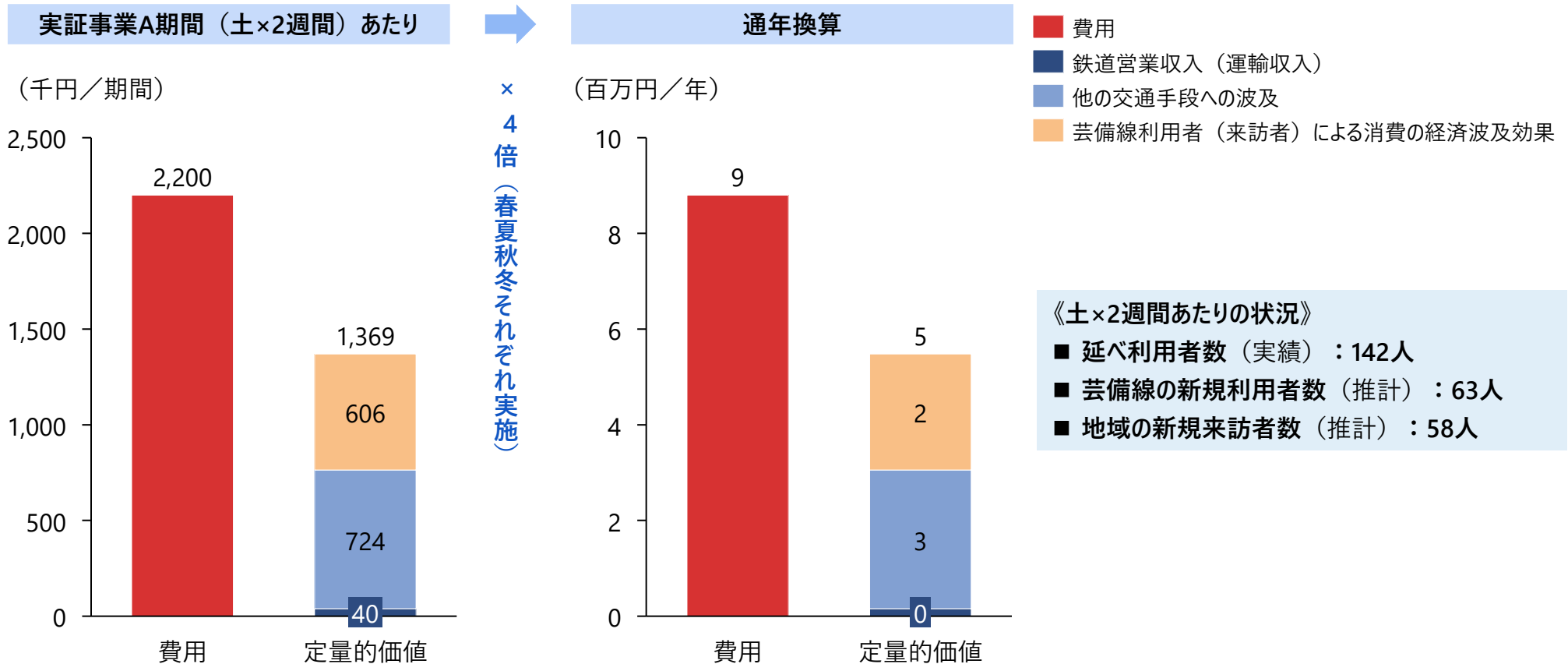
(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 実証事業Aの効果検証結果

リアルガイドは、11万円の費用に対して32万円の効果が発生した。  
季節ごとに実施すると、年間換算で約44万円の費用に対して約130万円の効果に相当



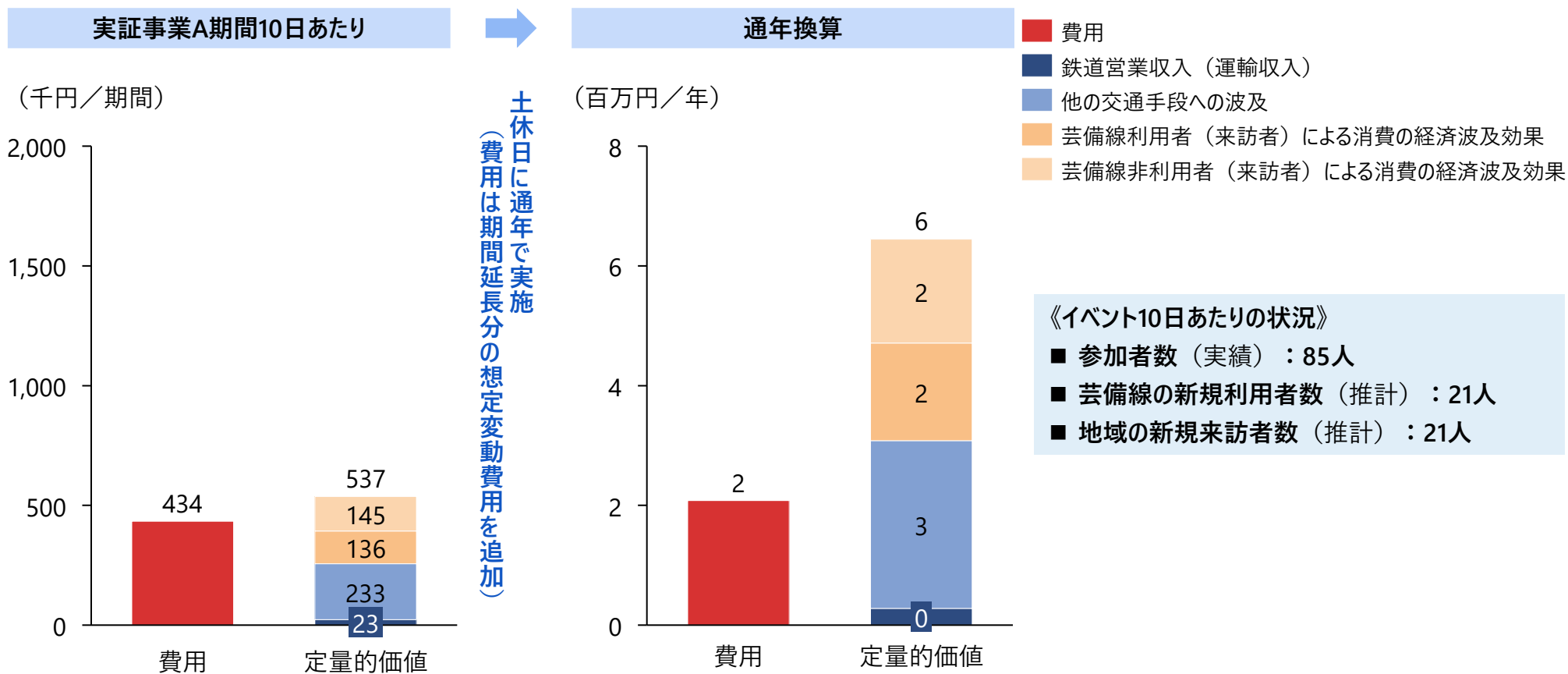
(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 実証事業Aの効果検証結果

ガストロノミートレインは、220万円の費用に対して137万円の効果が発生した。  
季節ごとに実施すると、年間換算で約900万円の費用に対して約500万円の効果に相当



(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 実証事業Aの効果検証結果

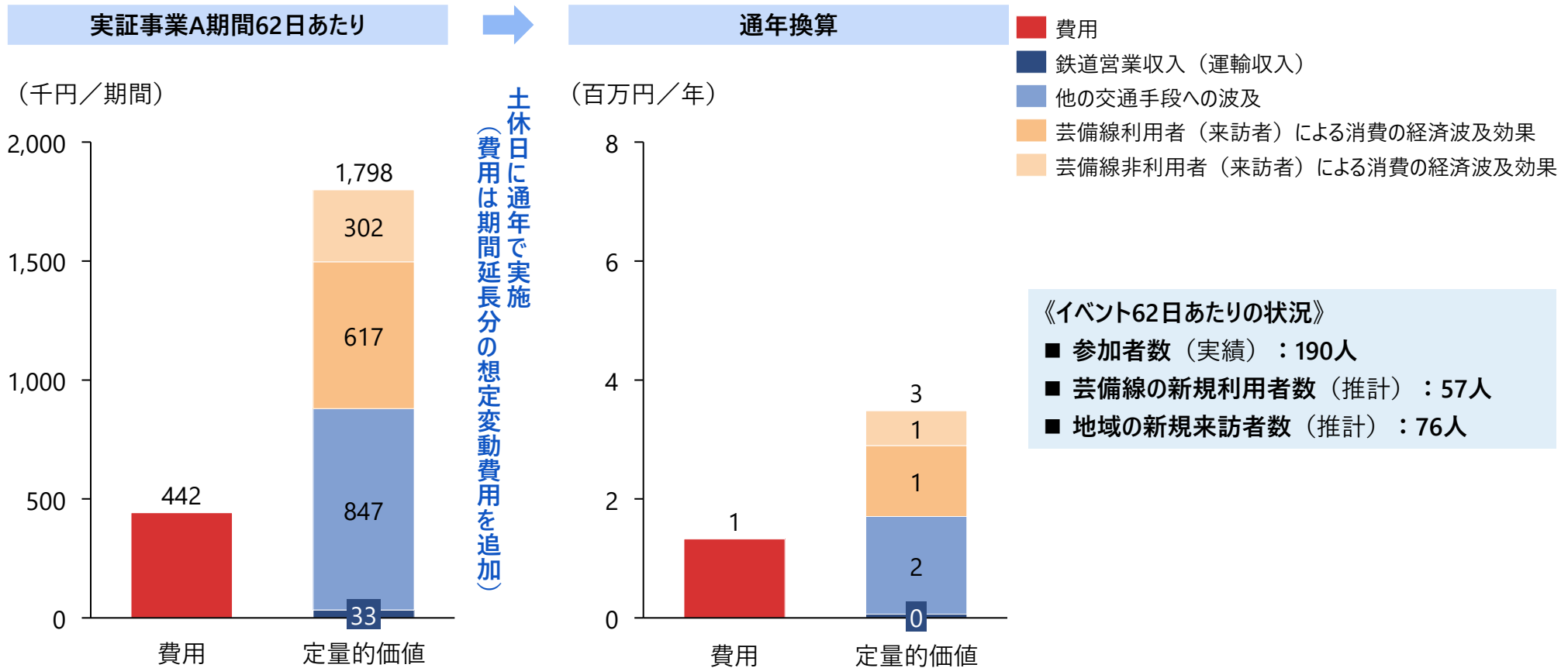
駅弁販売（庄原）は、43万円の費用に対して54万円の効果が発生した。  
 通年で実施すると、年間換算で約200万円の費用に対して約600万円の効果に相当



(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 実証事業Aの効果検証結果

駅弁販売（新見）は、44万円の費用に対して180万円の効果が発生した。

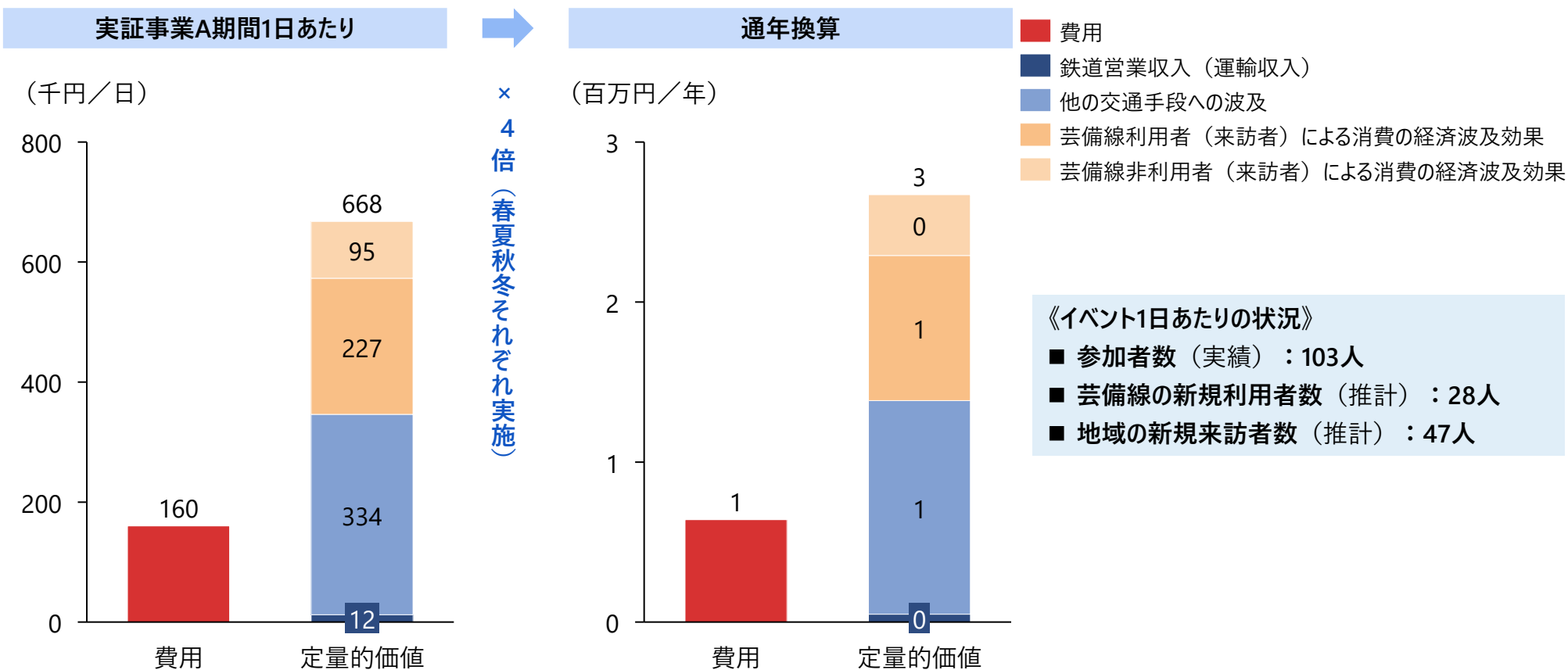
通年で実施すると、年間換算で約100万円の費用に対して約300万円の効果に相当



(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 実証事業Aの効果検証結果

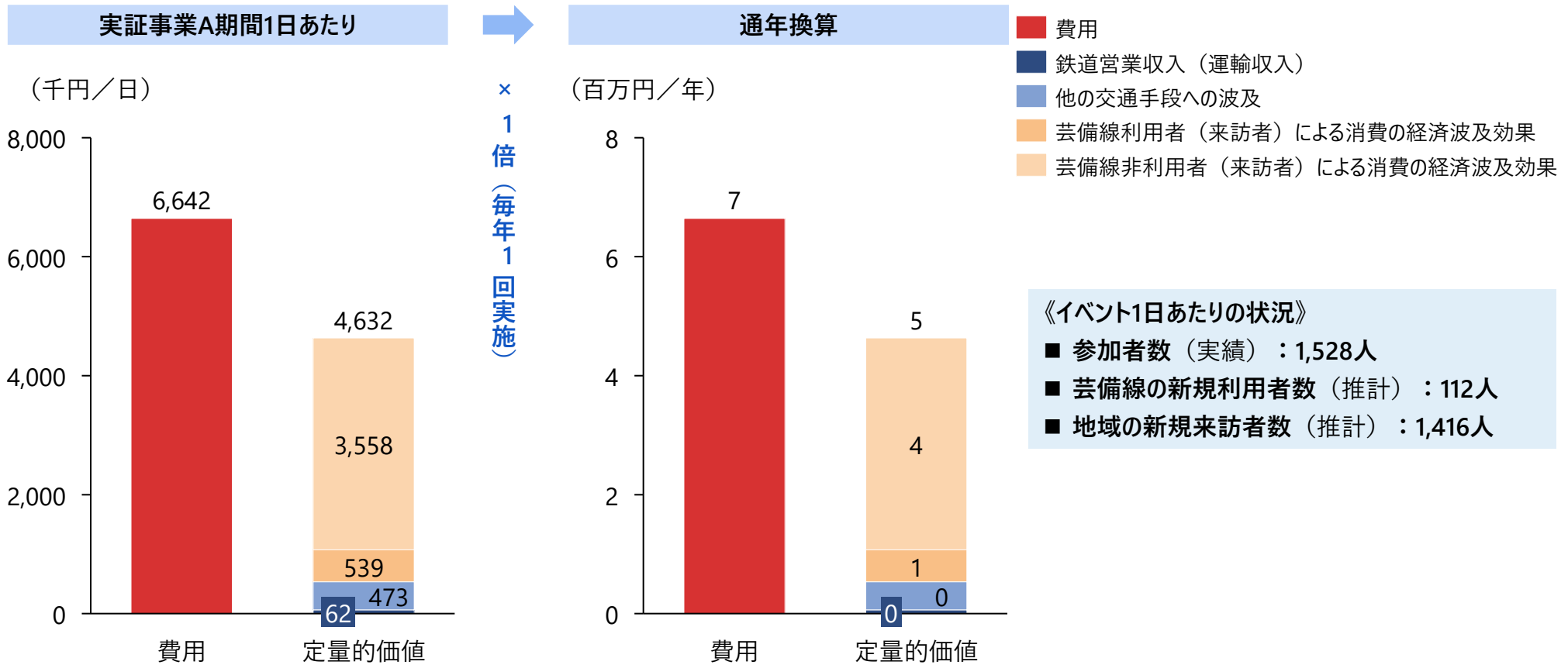
駅そばは、16万円の費用に対して67万円の効果が発生した。

季節ごとに実施すると、年間換算で約100万円の費用に対して約300万円の効果に相当



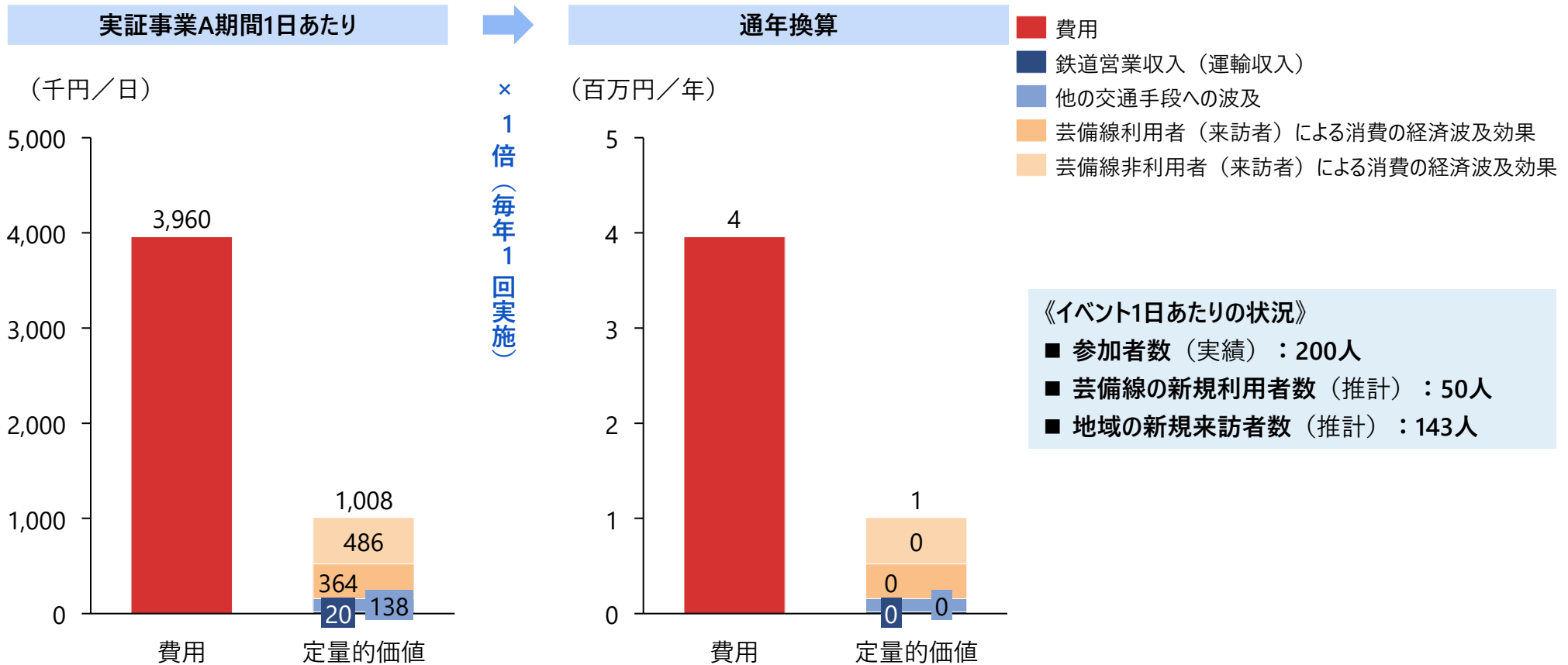
(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 実証事業Aの効果検証結果

東城まるごとフェスは、664万円の費用に対して463万円の効果が発生した



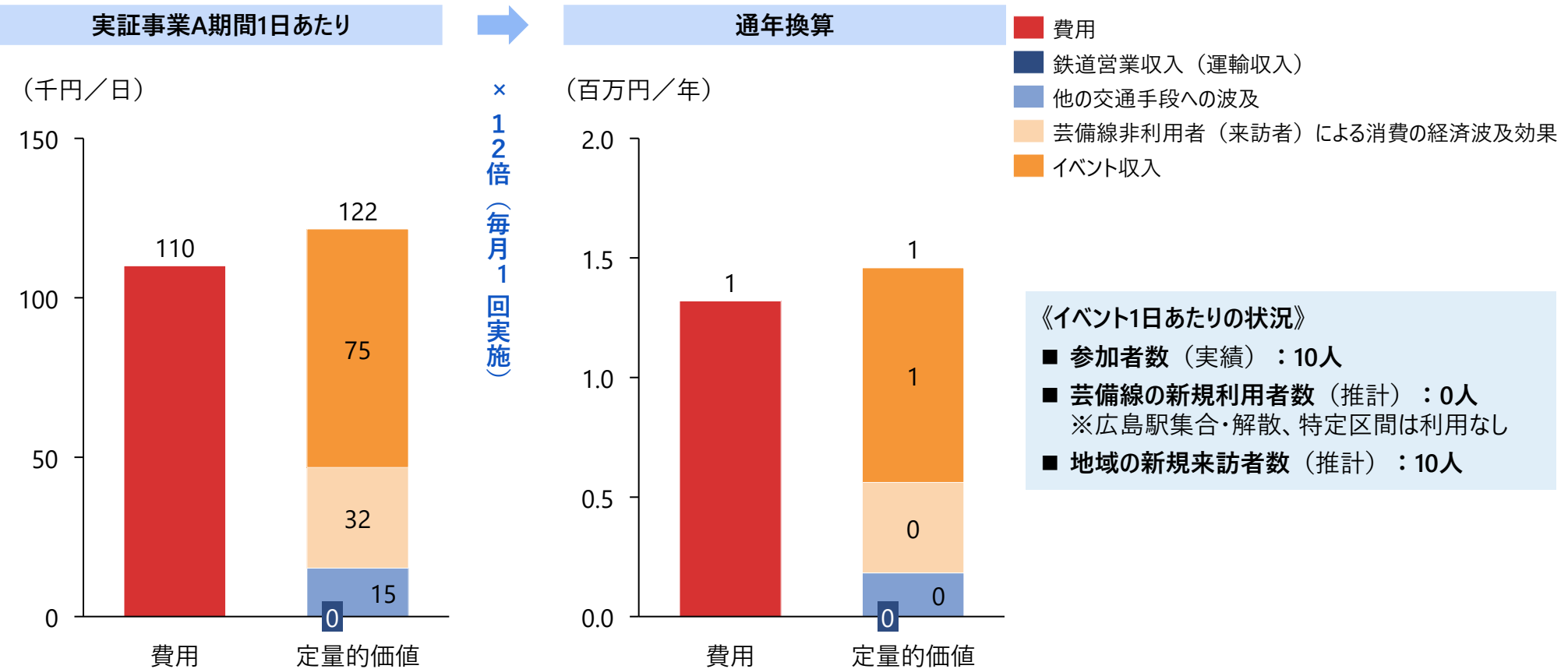
(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 実証事業Aの効果検証結果

ばふえすにいみは、396万円の費用に対して101万円の効果が発生した



(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 実証事業Aの効果検証結果

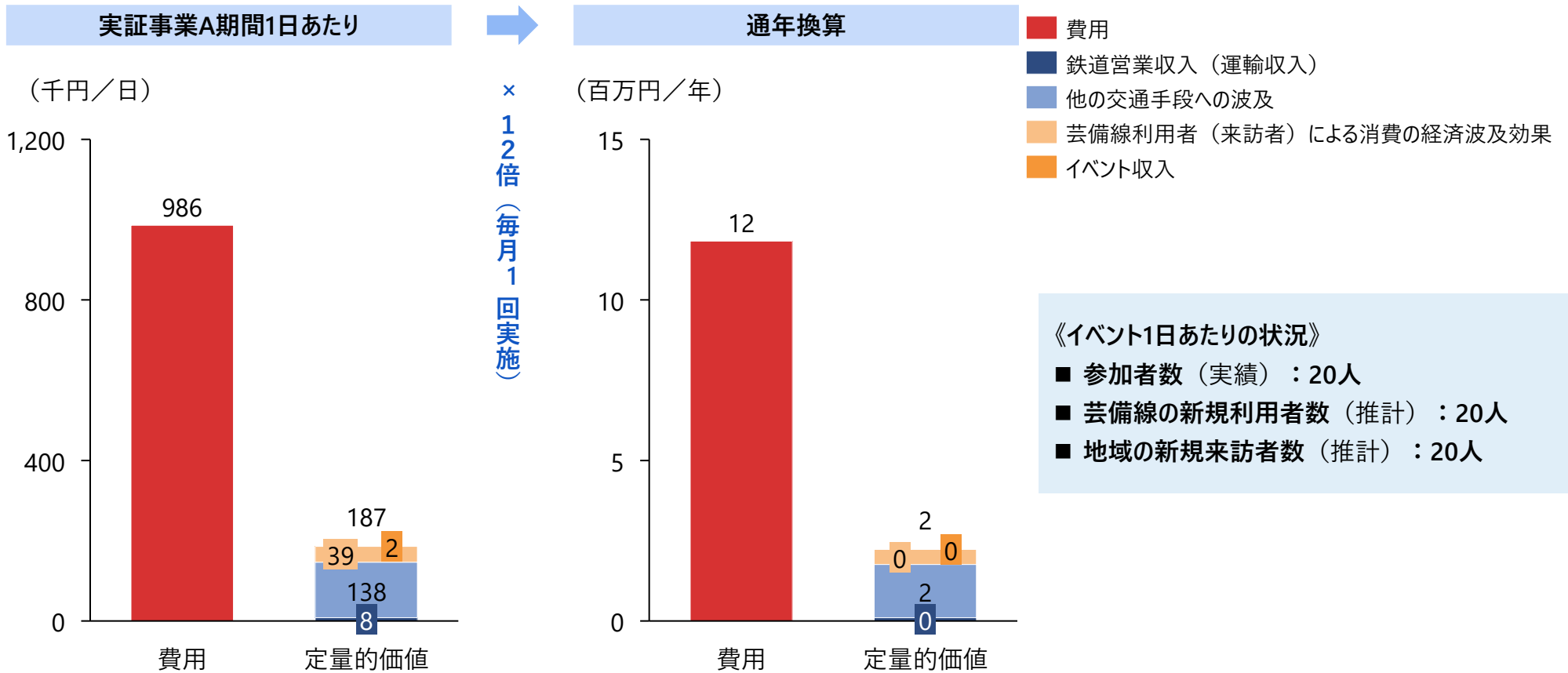
フットパスツアーは、11万円の費用に対して12万円の効果が発生した。  
毎月実施すると、年間換算で約100万円の費用・効果に相当



(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 実証事業Aの効果検証結果

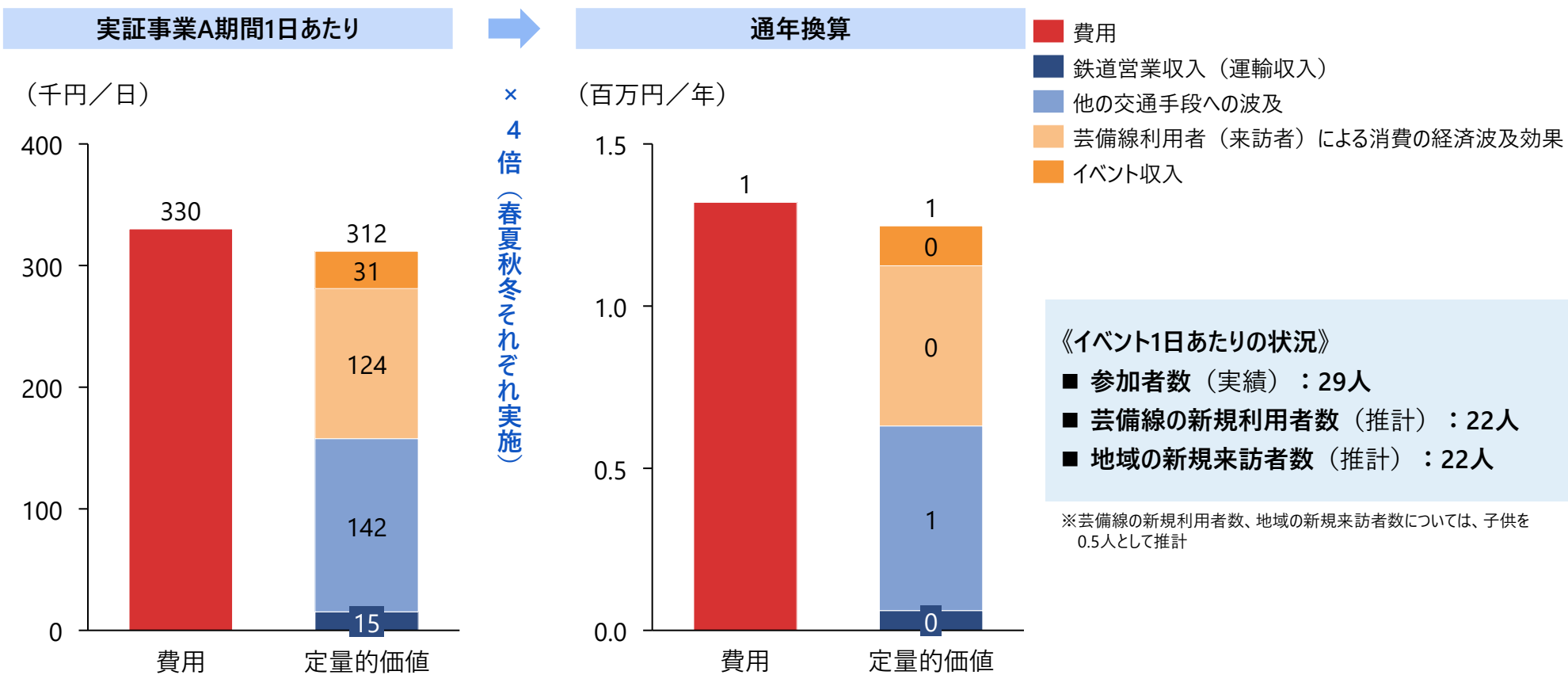
コスプレツアーは、99万円の費用に対して19万円の効果が発生した。

毎月実施すると、年間換算で約1,200万円の費用に対して約200万円の効果に相当



(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 実証事業Aの効果検証結果

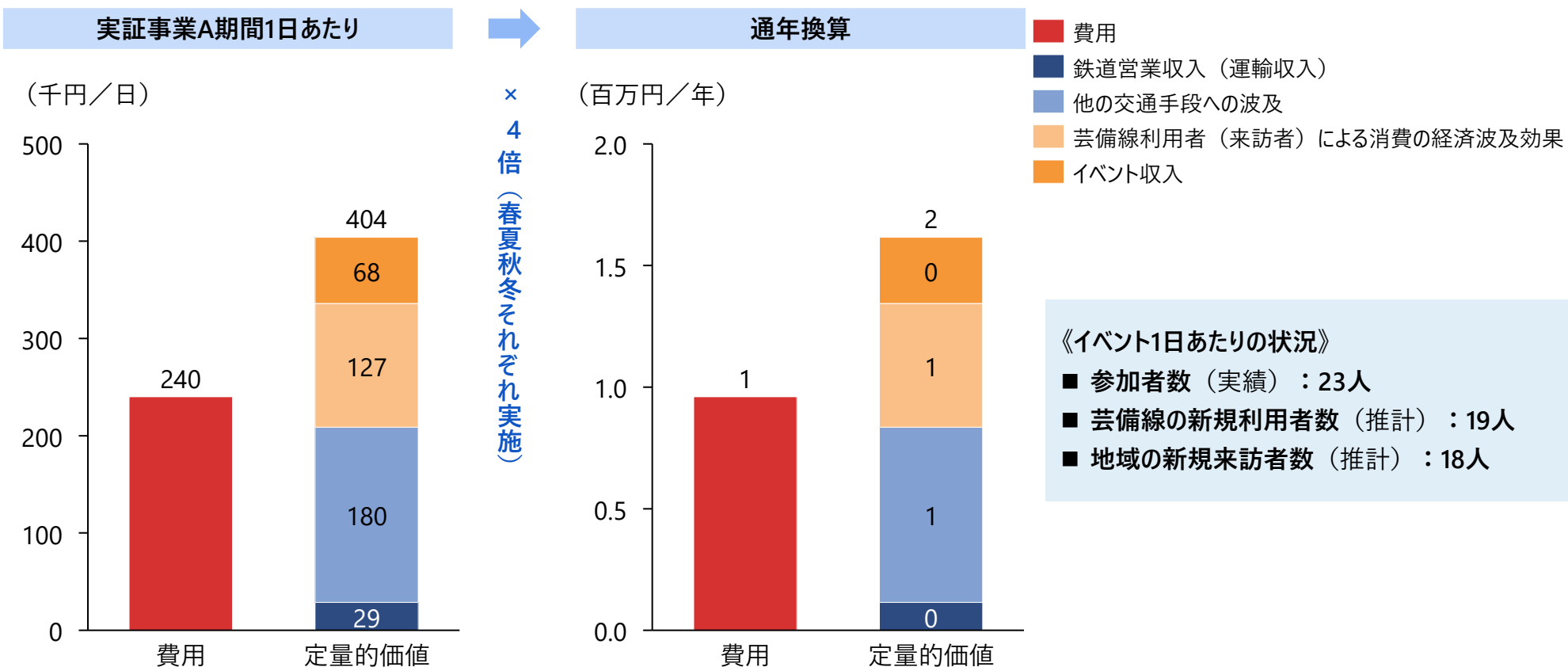
雪山感謝祭は、33万円の費用に対して31万円の効果が発生した。  
季節ごとに実施すると、年間換算で約100万円の費用・効果に相当



(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 実証事業Aの効果検証結果

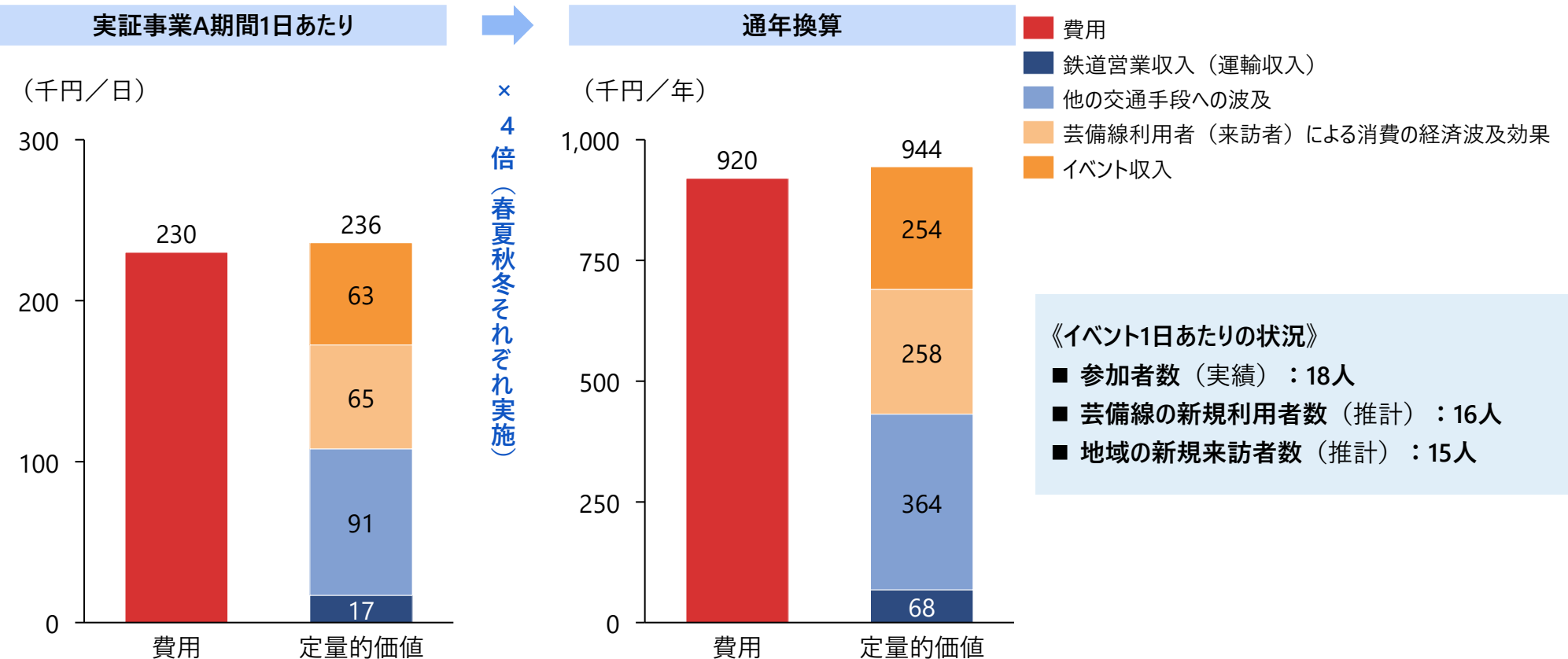
秘境駅をめぐる旅は、24万円の費用に対して40万円の効果が発生した。

季節ごとに実施すると、年間換算で約100万円の費用に対して約200万円の効果に相当



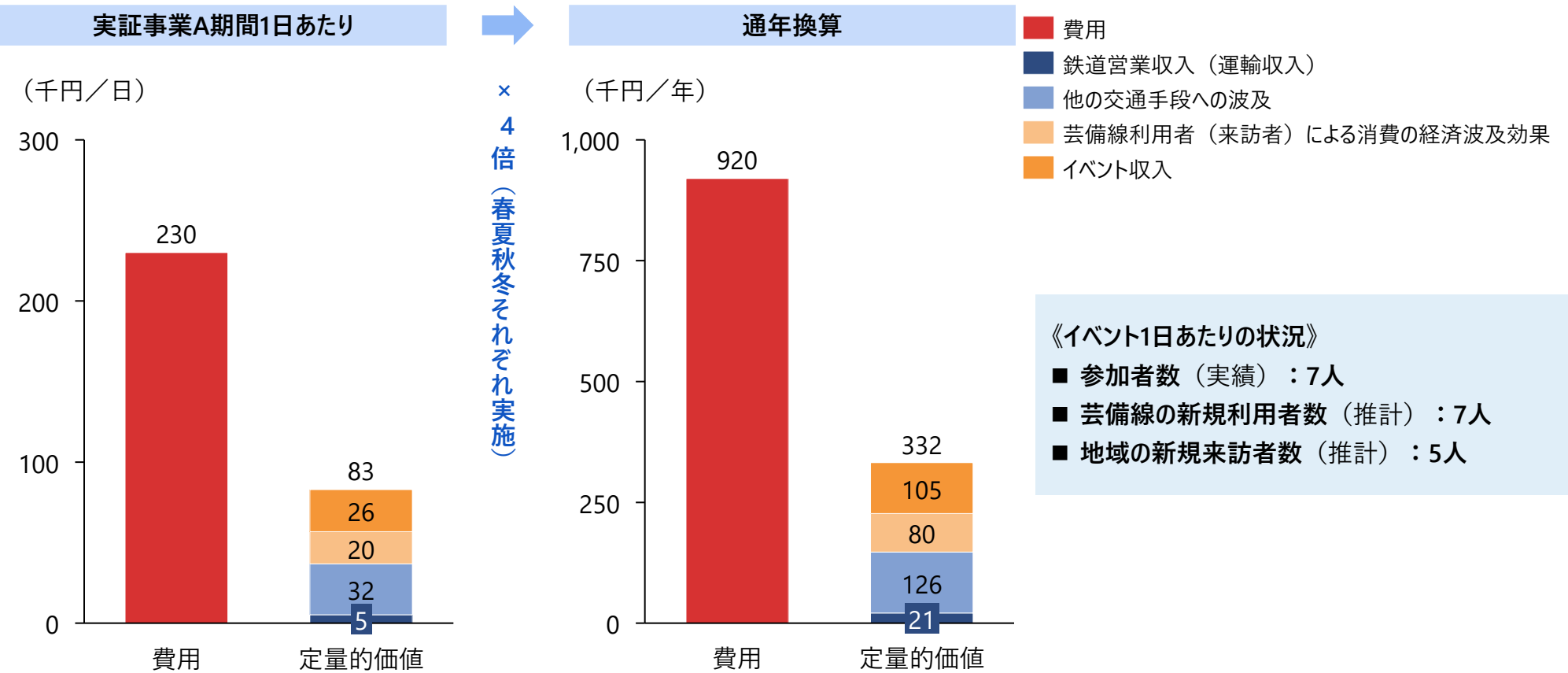
(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 実証事業Aの効果検証結果

地酒を愉しむ旅（三次・庄原）は、23万円の費用に対して24万円の効果が発生した。  
季節ごとに実施すると年間換算で約92万円の費用に対して約94万円の効果に相当



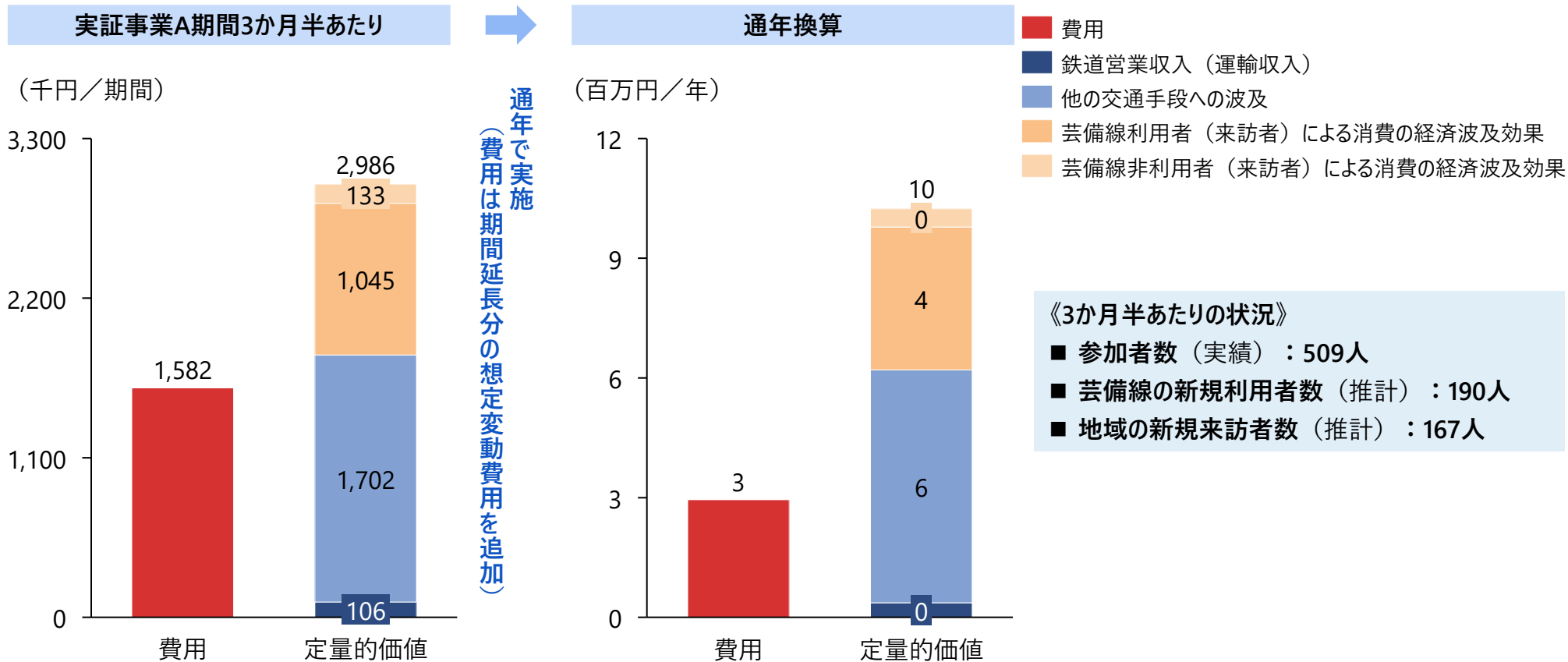
(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 実証事業Aの効果検証結果

地酒を愉しむ旅（新見）は、23万円の費用に対して8万円の効果が発生した。  
季節ごとに実施すると年間換算で約92万円の費用に対して約33万円の効果に相当



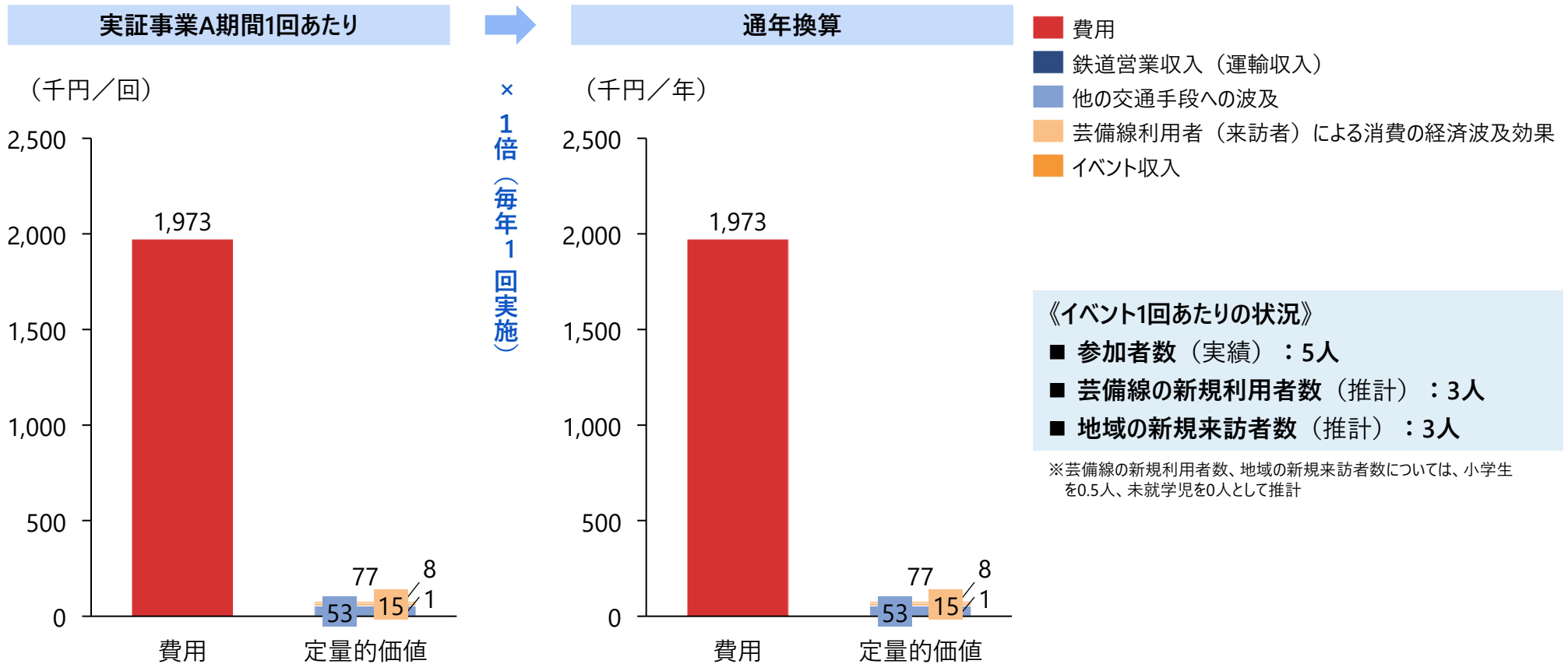
(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 実証事業Aの効果検証結果

デジタルスタンプラリーは、158万円の費用に対して299万円の効果が発生した。  
 通年で実施すると、約300万円の費用に対して約1,000万円の効果に相当



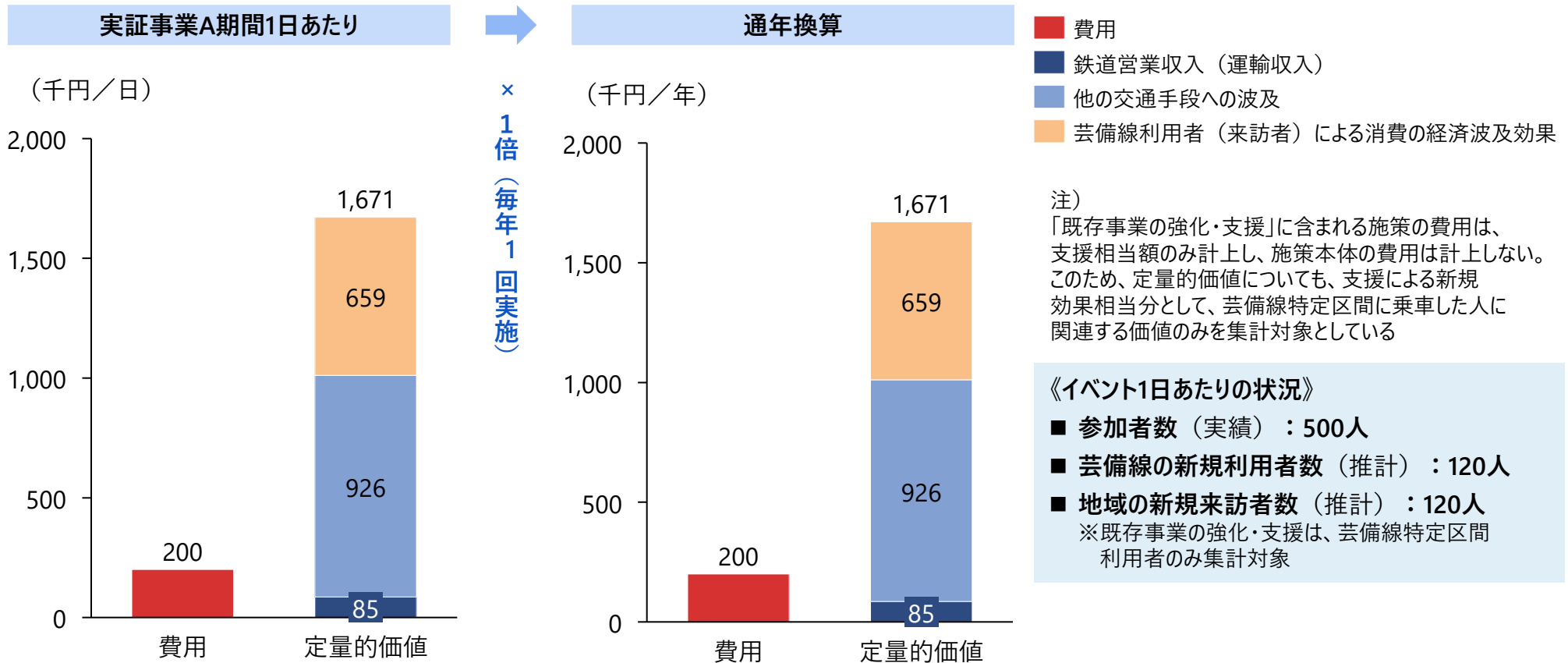
(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 実証事業Aの効果検証結果

# 移住体験プログラムは、197万円の費用に対して、8万円の効果が発生した



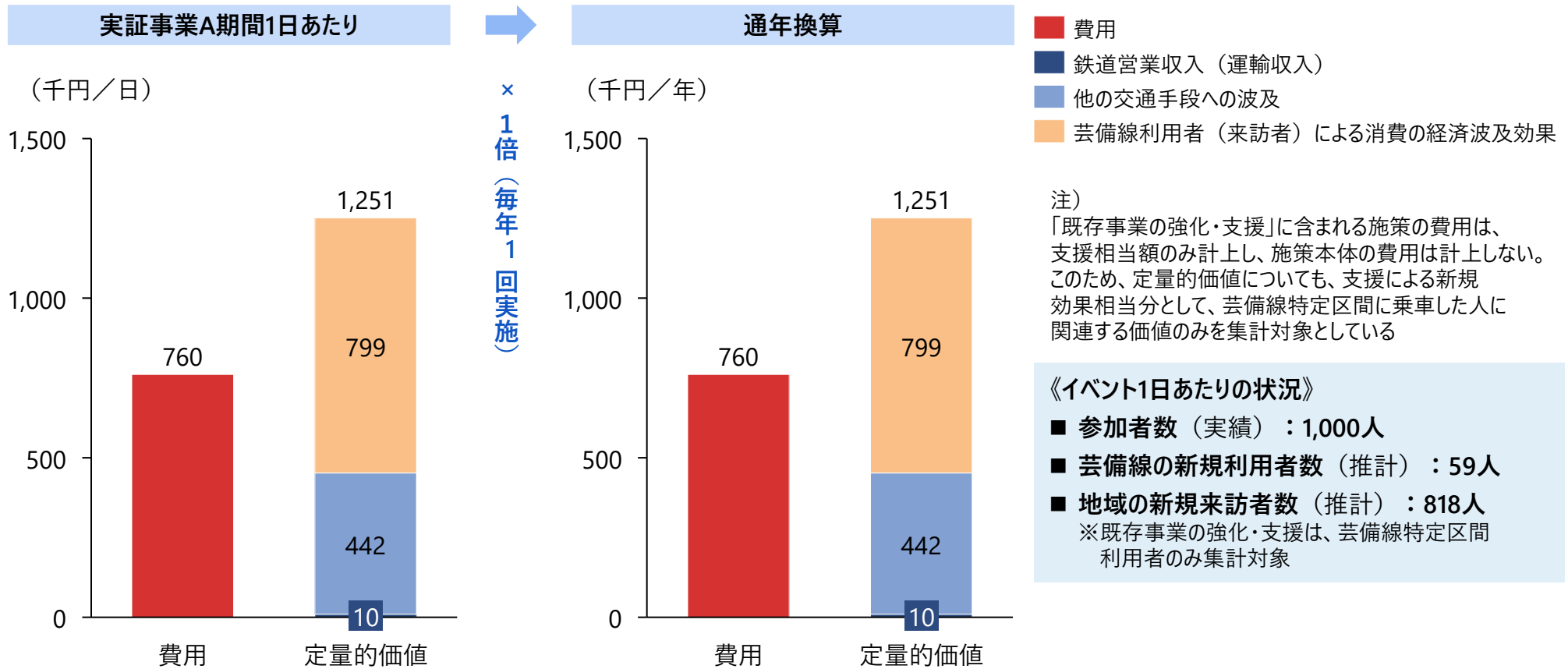
(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 実証事業Aの効果検証結果

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た



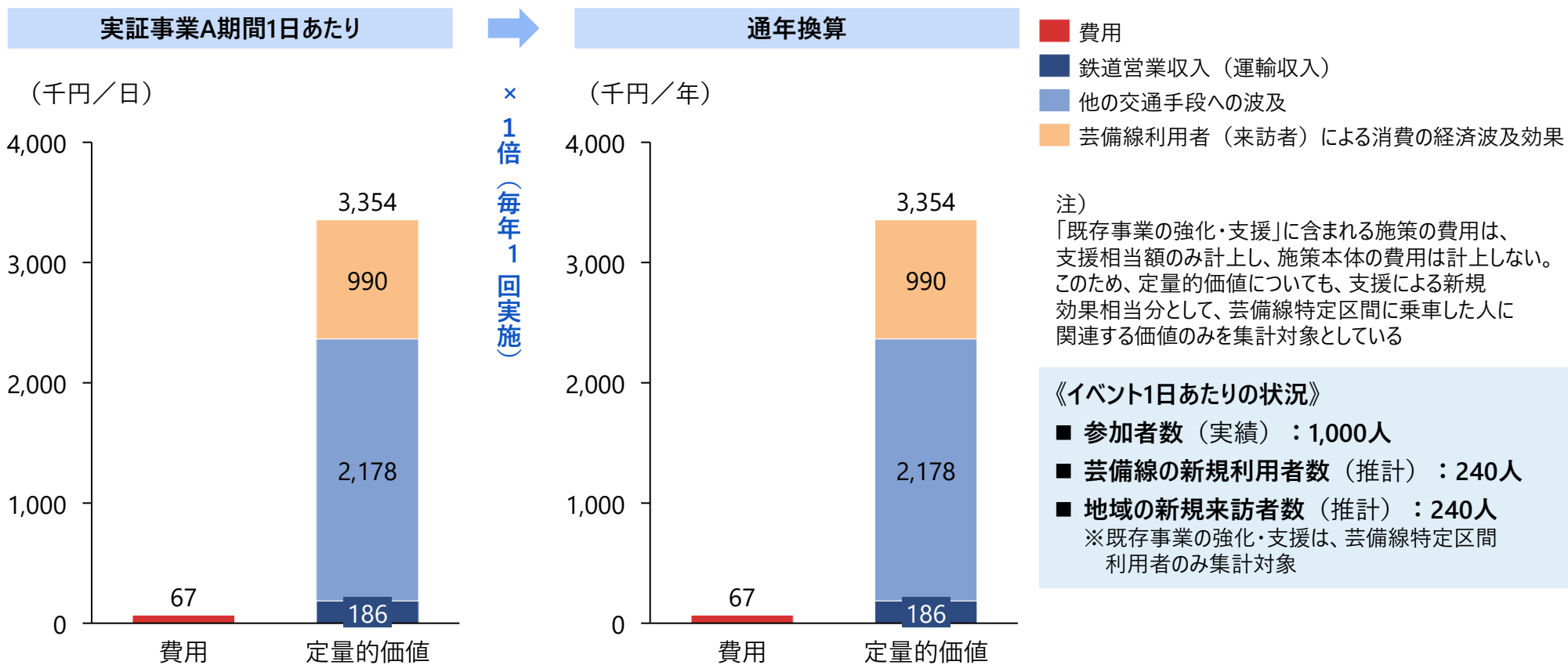
(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 実証事業Aの効果検証結果

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た



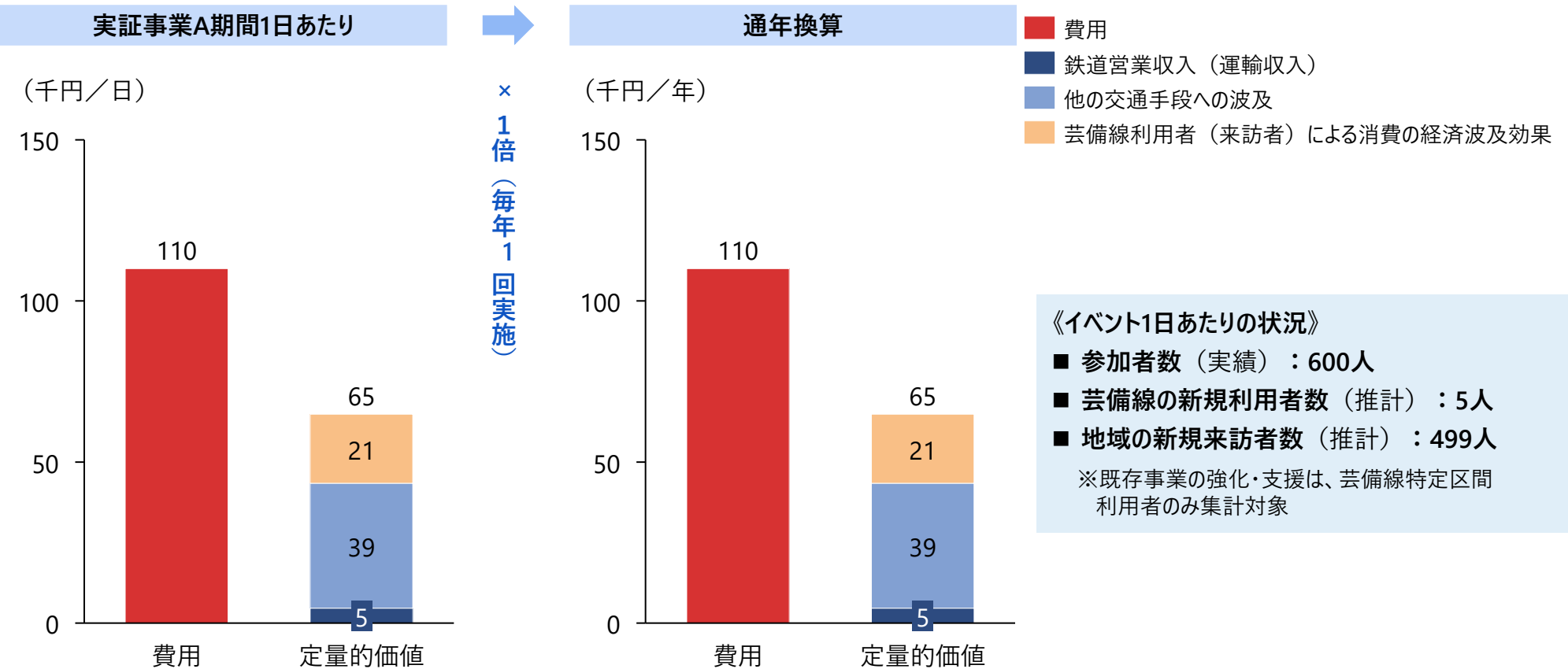
(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 実証事業Aの効果検証結果

備後落合駅開業90周年記念イベントは、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た



(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 実証事業Aの効果検証結果

にいみ肉inてっせいは、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、11万円の費用に対して7万円の効果が発生した



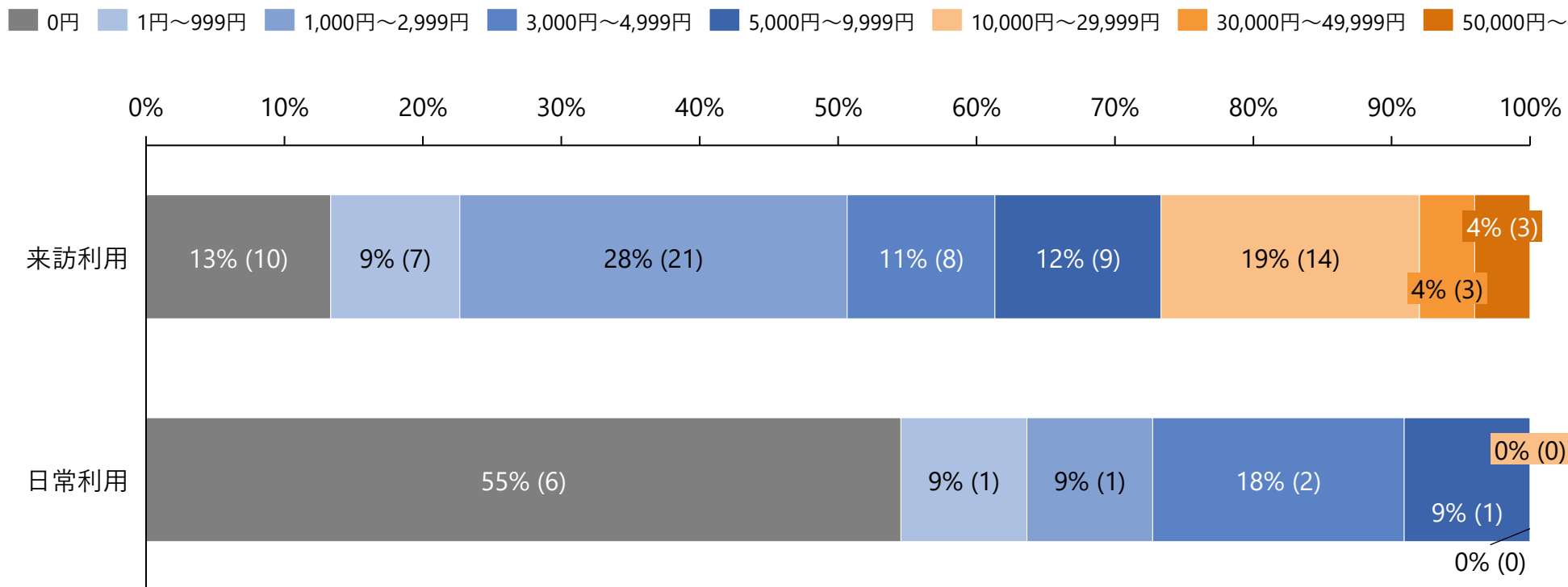
(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 実証事業Aの効果検証結果

**【参考】** 昨年度の試算範囲外である、2市外の県内消費額について追加調査を実施したところ、来訪利用者の9割が、2市外で何らかの消費活動をしていることが明らかとなった

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



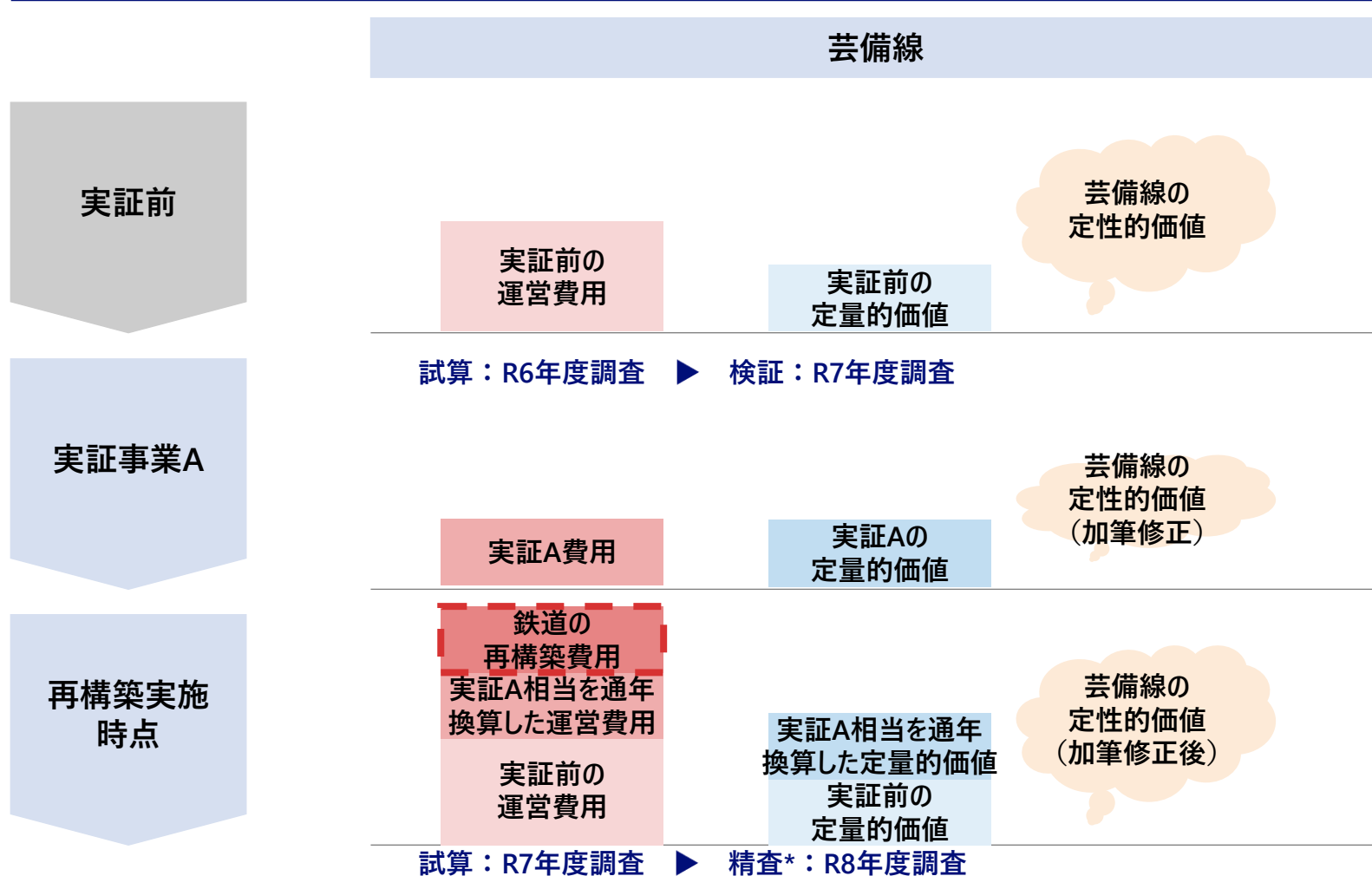
※無回答・無効回答を除く

## 鉄道事業再構築に関する増加費用の試算結果

(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 鉄道事業再構築に関する増加費用の試算結果

実証事業Aの施策を恒久化するためには、設備の強化や事業構造の変更を伴う再構築を行う必要がある。この際に必要となる再構築費用を試算した

鉄道の再構築費用の位置づけ ※大きさはあくまでイメージ



\*再構築費用の詳細試算など

(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 鉄道事業再構築に関する増加費用の試算結果

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

※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

※「実証前」相当の運営費は別途必要となる

鉄道事業再構築に関する増加費用（実証A相当の恒久化の場合）

	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 | 鉄道事業再構築に関する増加費用の試算結果

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"> <li>車両運用・車両検査を踏まえると、2両の新造が必要</li> <li>単価は城端線・氷見線の水準(4.5億円/両)</li> </ul>	2,300万円	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>平日(245日)：備後庄原～備後落合延長1往復</li> <li>土休日(120日)：三次～新見増便1往復</li> </ul>
	観光列車の運行	0.8億円	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>2両編成気動車の改造費水準を計上</li> </ul>	1,600万円	<ul style="list-style-type: none"> <li>列車運行費用自体は「増便の恒久化」に含む</li> <li>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)</li> </ul>
	固定資産税 (新規投資分)	—	—	①0万円 ～ ②400万円	<ul style="list-style-type: none"> <li>上記の投資に関連する固定資産税を試算</li> <li>投資後15年間の平均値</li> <li>①：「下」を公共法人等が担う場合</li> <li>②：「下」を民間企業や第三セクター等が担う場合</li> <li>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</li> </ul>
	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 | 鉄道事業再構築に関する増加費用の試算結果

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"> <li>「下」を県や基礎自治体が担うケースでは 設立不要</li> <li>「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</li> <li>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</li> </ul>	—・—	—・—
	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"> <li>簿価譲渡額12.69億円をもとに試算</li> <li>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</li> <li>「下」を公共法人等が担うケースでは免除</li> </ul>	—・—	—・—
	固定資産税 (既存資産)	—・—		▲200～±0 万円	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>
	人件費の変動	—・—		±0万円	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>
	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 | 鉄道事業再構築に関する増加費用の試算結果

芸備線が他の交通モード（バス）と比べて、利便性で劣後すると考えられる点について、「さらなる高度化」により、利便性の向上を図るパターンを追加的に試算した

芸備線の「さらなる高度化」の範囲

		芸備線		他の交通モード（バス）
利便性に関する特徴 (実証A・B相当)	運行本数	実証A以上の増便は、車両数等の制約により難しい	◀	(運転手が確保できれば) 実証A以上の増便も可能
	速達性	落石対策による徐行区間が存在する	◀	徐行区間は存在しない
	定時性	基本的に定時性は高いが、冬季に積雪による運休が発生することがある	(今後検証)	(実証Bで今後検証)
	乗換負担	三次方面から備後落合まで直通	▶	三次方面からは備後庄原で鉄道とバスの乗換が必要となる
	決済手段	交通系ICカードが利用できない	◀	一部路線で交通系ICカードを利用できる
「さらなる高度化」の想定項目		<ul style="list-style-type: none"> <li>さらなる増便</li> <li>徐行運転の解除による高速化</li> <li>交通系ICカードの導入</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>備後庄原駅での乗換負担軽減に向けた設備改修 ※(3)で後述</li> </ul>

(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 鉄道事業再構築に関する増加費用の試算結果

具体的な費目として、「さらなる増便に向けた車両増備」、「落石対策の強化」、「交通系ICカードの機器導入」に係る初期費用と、各種運営費用を試算した

芸備線の「さらなる高度化」の試算項目

「さらなる高度化」の想定項目	初期投資	運営費	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
<p>・ <b>さらなる増便</b> ※多額の費用を要する交換設備新設が不要な範囲内として、以下を想定</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 東城～備後落合1往復延長</li> <li>・ 三次～新見臨時列車の毎日運行化</li> <li>・ 備後庄原～備後落合延長の毎日運行化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ さらなる増便に向けた車両増備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ さらなる増便の運行費</li> <li>・ 新規投資に伴う固定資産税増加</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <b>徐行運転の解除による高速化</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 落石対策の強化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新規投資に伴う固定資産税増加</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <b>交通系ICカードの導入</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通系ICカードの機器導入</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 機器の維持管理費用</li> <li>・ 新規投資に伴う固定資産税増加</li> </ul>	

(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 鉄道事業再構築に関する増加費用の試算結果

芸備線で「さらなる高度化」を実施する場合、追加の初期投資は約49.5億円、追加の運営費は5,200～9,800万円／年 発生すると試算された

芸備線の「さらなる高度化」の費用試算結果

※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

分類	項目	初期投資	試算根拠	年間 運営費	試算根拠
	さらなる増便	—	<ul style="list-style-type: none"> <li>以下であれば交換設備の新設は不要。また車両増備は「実証Aの恒久化」で検討した範囲内で対応可能なため、新規投資は無し</li> <li>東城～備後落合1往復延長</li> <li>三次～新見臨時列車の毎日運行化</li> <li>備後庄原～備後落合延長の毎日運行化</li> </ul>	4,600万円	<ul style="list-style-type: none"> <li>列車1kmあたり変動費=247千円/km・年(昨年度試算水準)を用いて試算</li> </ul>
	徐行運転解除に向けた落石対策	42.3億円 (概算)	<ul style="list-style-type: none"> <li>芸備線の所要時間が、バスと比べて5分以上遅いことが想定される東城～備後落合間について、過去の落石対策と同水準の工事を徐行区間で実施</li> </ul>	—	—
①サービス高度化 >さらなる高度化	交通系ICの導入	7.2億円 (概算)	<ul style="list-style-type: none"> <li>簡易端末の各駅への設置、ソフト改修等</li> </ul>	600万円 (概算)	<ul style="list-style-type: none"> <li>簡易端末の保守費、サーバー利用料、通信費等</li> </ul>
	固定資産税 (新規投資分)	—	—	①0万円 ～ ②4,600万円	<ul style="list-style-type: none"> <li>上記の投資に関連する固定資産税を試算</li> <li>投資後15年間の平均値</li> <li>①：「下」を公共法人等が担う場合</li> <li>②：「下」を民間企業や第三セクター等が担う場合</li> <li>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</li> </ul>
	合計	49.5億円		5,200～ 9,800万円	

(1) 調査事業Aから派生する追加的な調査等 | 鉄道事業再構築に関する増加費用の試算結果

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+さらなる高度化施策を実施する場合、初期投資は59.3億円～63.3億円、運営費は8,900万円/年～14,100万円/年の増加となる

※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  
 ※「実証前」相当の運営費は別途必要となる

鉄道事業再構築に関する増加費用 (実証A相当の恒久化+さらなる高度化の場合)

	初期投資		運営費			
	最小	～	最大	～	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	
サービス高度化の費用 (さらなる高度化)	49.5億円		5,200万円/年	～	9,800万円/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	59.3億円	～	63.3億円	8,900万円/年	～	14,100万円/年

- 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

## 他地域事例の調査結果

## 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)

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

## 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 (2/2)

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

## 取組類型

鉄道事業の機能強化および再構築事例 | 上下分離

## 取組時期

2016年～

## 線区名

南阿蘇鉄道 高森線 立野駅～高森駅 (17.7km)

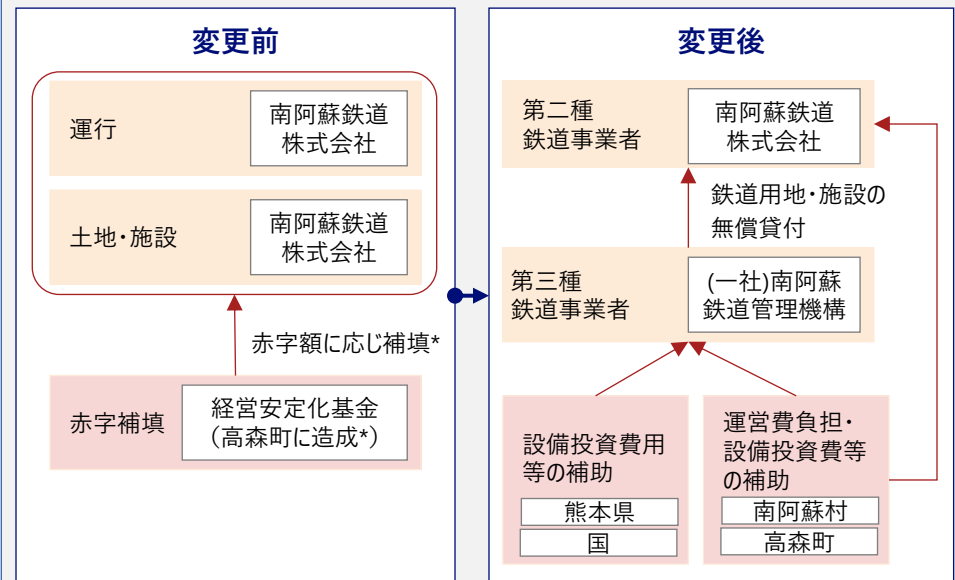
## 輸送密度

563人/日 (2015年度)

## 取組概要

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

## 事業構造の変更内容



## 費用負担の考え方

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

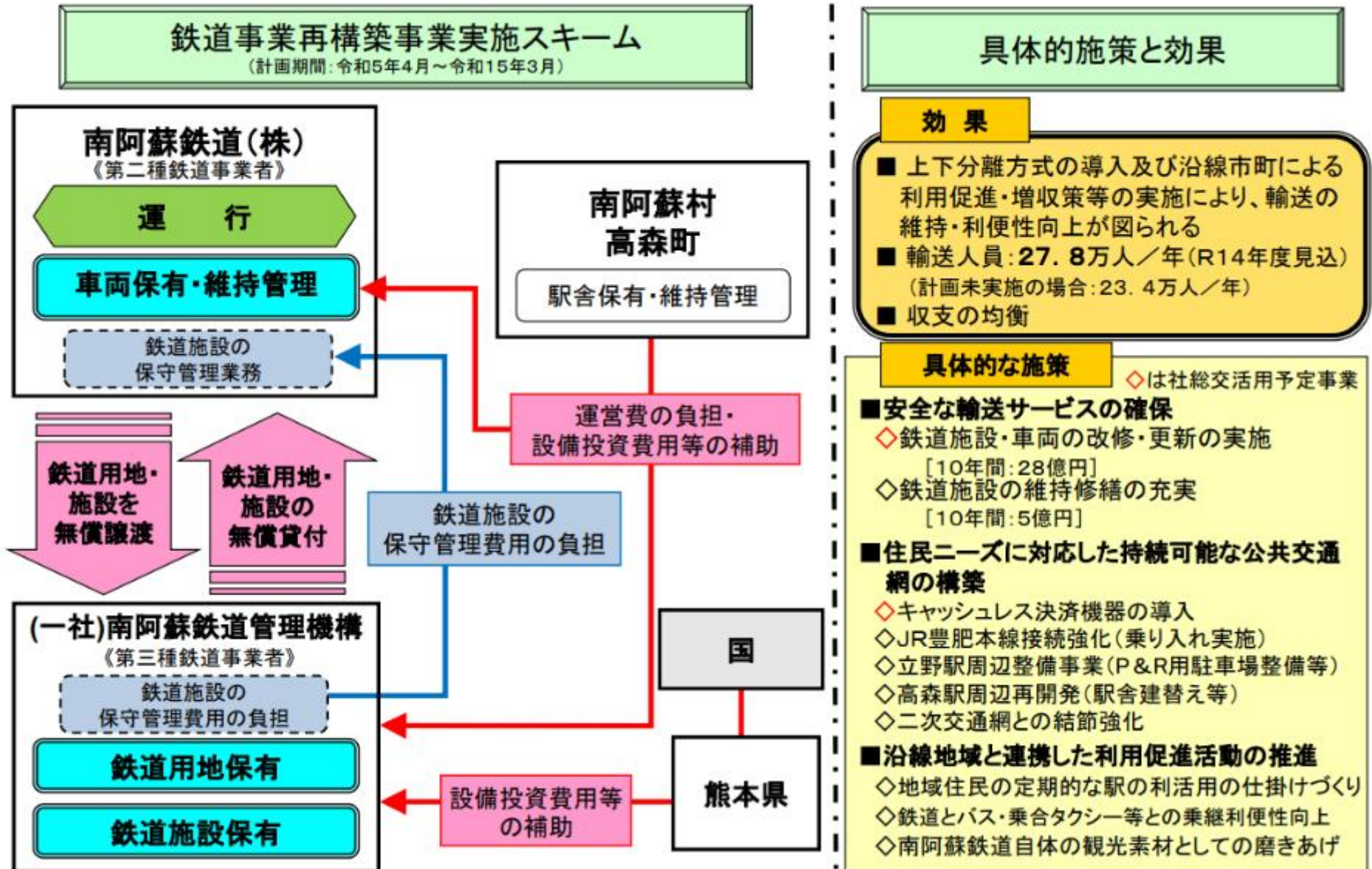
## 事業構造変更の効果

### 【定量的な効果】（計画含む）

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

### 【定性的な効果】（計画含む）

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



## 取組類型

鉄道事業の機能強化および再構築事例 | みなし上下分離

## 取組時期

2006年～

## 線区名

一畑電車 北松江線、大社線 (42.2km)

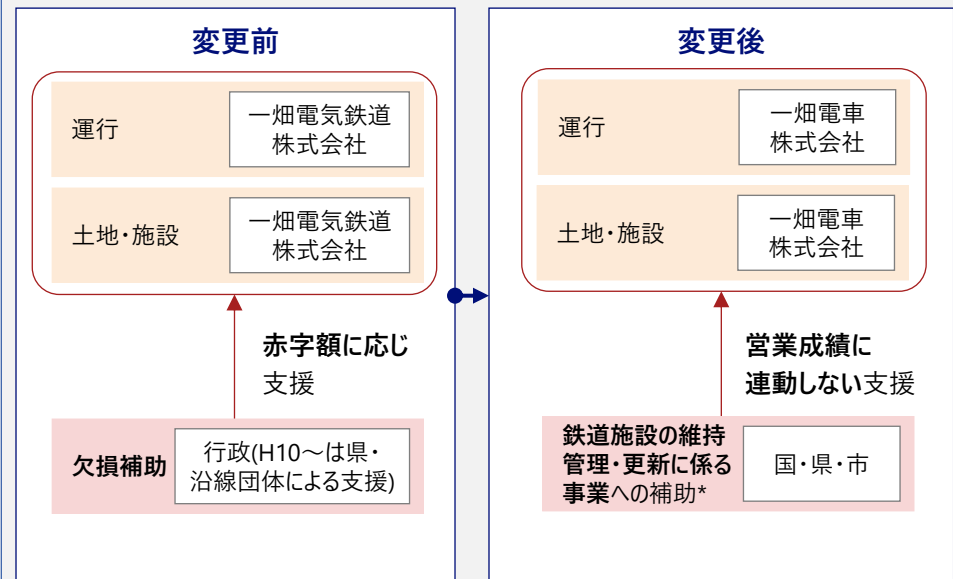
## 輸送密度

1,579人/日\* (2023年度)

## 取組概要

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

## 事業構造の変更内容



## 費用負担の考え方

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

## 事業構造変更の効果

### 【定量的な効果】

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

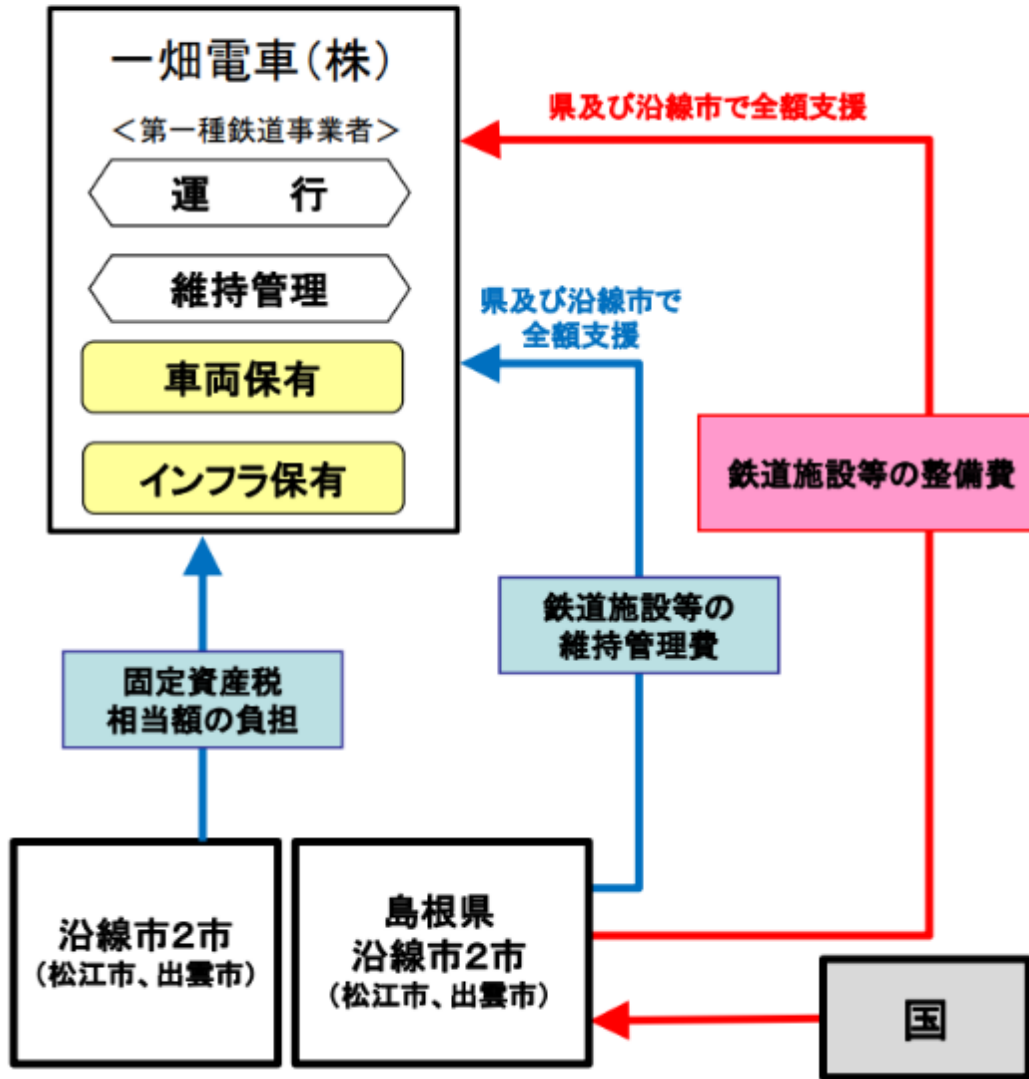
### 【定性的な効果】

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

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

\*北松江線の数値。大社線は1,104人/日

**再構築事業実施スキーム**  
(計画期間:令和7年7月~令和17年3月)



**具体的施策と効果**

**効果**

- 年間輸送人数の増加
 

計画前(R5年度)	計画最終年度(R16年度)
134万人	140万人
- 運行収支の改善
 

▲57百万円	1百万円
--------	------

**具体的な施策**

■は社総交活用予定事業

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

## 取組類型

鉄道事業の機能強化および再構築事例 | 事業譲渡

## 取組時期

2020年～

## 線区名

JR西日本 城端線・氷見線（計46.4km）

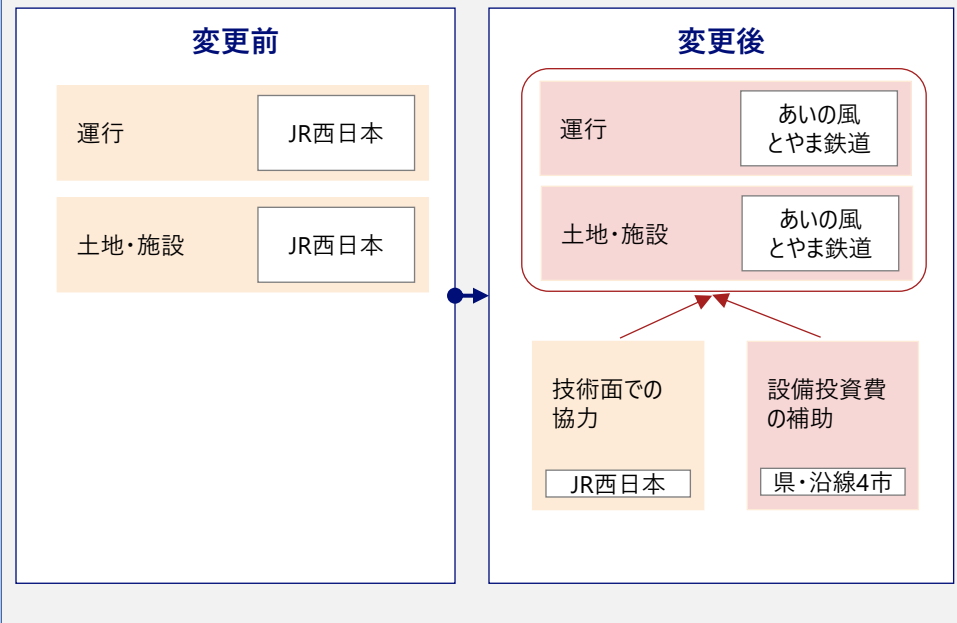
## 輸送密度

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

## 取組概要

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

## 事業構造の変更内容



## 費用負担の考え方

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

## 事業構造変更の効果

### 【定量的な効果】（計画含む）

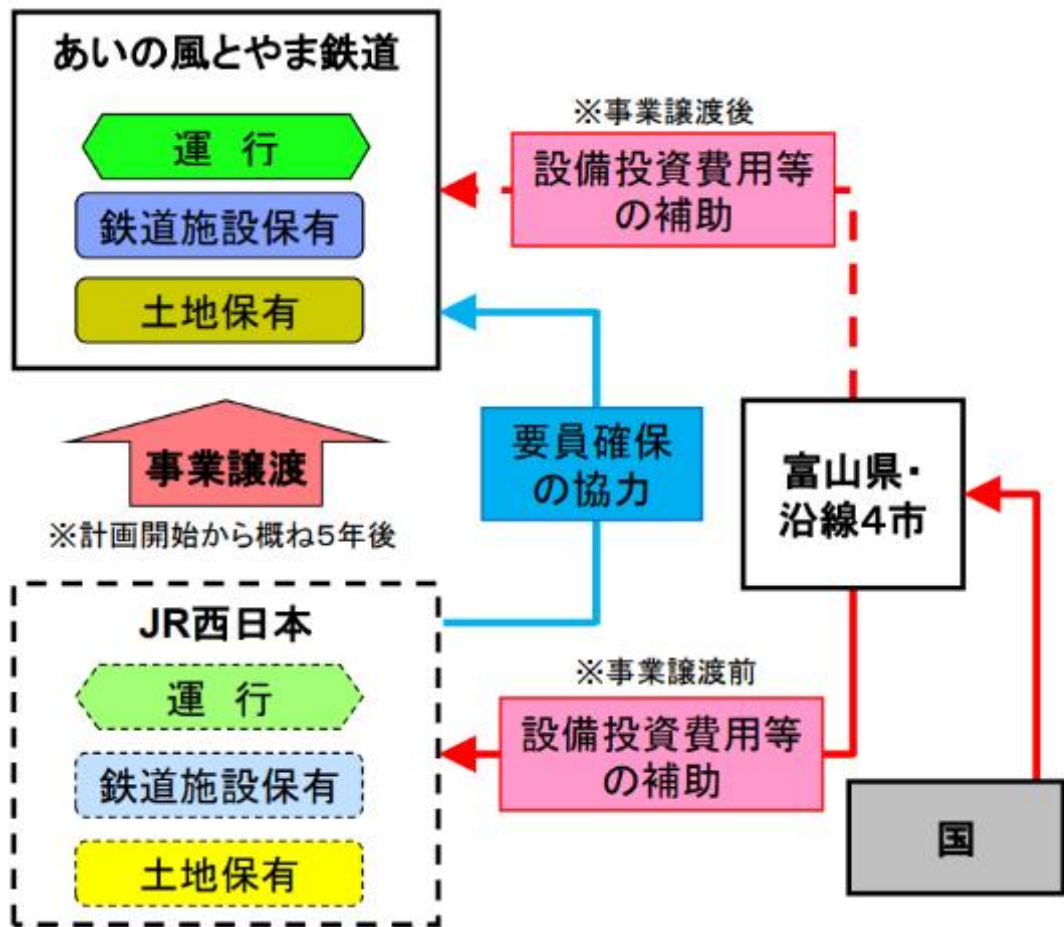
- 事業構造の変更により、上記の補助事業の対象となり、利便性向上等の施策の費用補助を受けられる（新車の購入等）

### 【定性的な効果】（計画含む）

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

## 鉄道事業再構築事業実施スキーム

(計画期間: 令和6年2月～令和16年3月)



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

## 具体的施策と効果

### 効果

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

### 具体的な施策

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

## 取組類型

鉄道事業の機能強化および再構築事例 | 事業譲渡

## 取組時期

2005年～

## 線区名

湊線 勝田駅～阿字ヶ浦駅（14.3km）

## 輸送密度

1,247人（2004年）

## 取組概要

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

## 事業構造の変更内容

### 変更前

運行 茨城交通

土地・施設 茨城交通

### 変更後

運行 ひたちなか海浜鉄道  
(三セク)

土地・施設 ひたちなか海浜鉄道  
(三セク)

設備投資費用  
等の補助

県・市  
国

運営費負担・  
設備投資費等  
の補助

県・市

## 費用負担の考え方

### 【施設整備に対する補助】

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

### 【運営に対する補助】

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

## 事業構造変更の効果

### 【定量的な効果】

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

### 【定性的な効果】

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

## 鉄道と教育の連携

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



**超割安** ひたちなか海浜鉄道・湊線 **年間通学定期券**

年間通学定期券はこんなにお得です！  
 前年～前年同月まで120日分の往復乗車で1年間ご利用いただけます！

乗車区間	乗車回数	乗車料	乗車料	乗車料
市内	120回	1,300円	1,300円	1,300円
市内	120回	1,300円	1,300円	1,300円
市内	120回	1,300円	1,300円	1,300円

3 子育て世代に選ばれるまちづくり

**学習支援事業**

小学生、中学生を対象とした学習支援事業「ひたちなか未来塾」について、各学年の学習進度の向上などの効果もあり、市内全ての小学校等へ拡大して実施

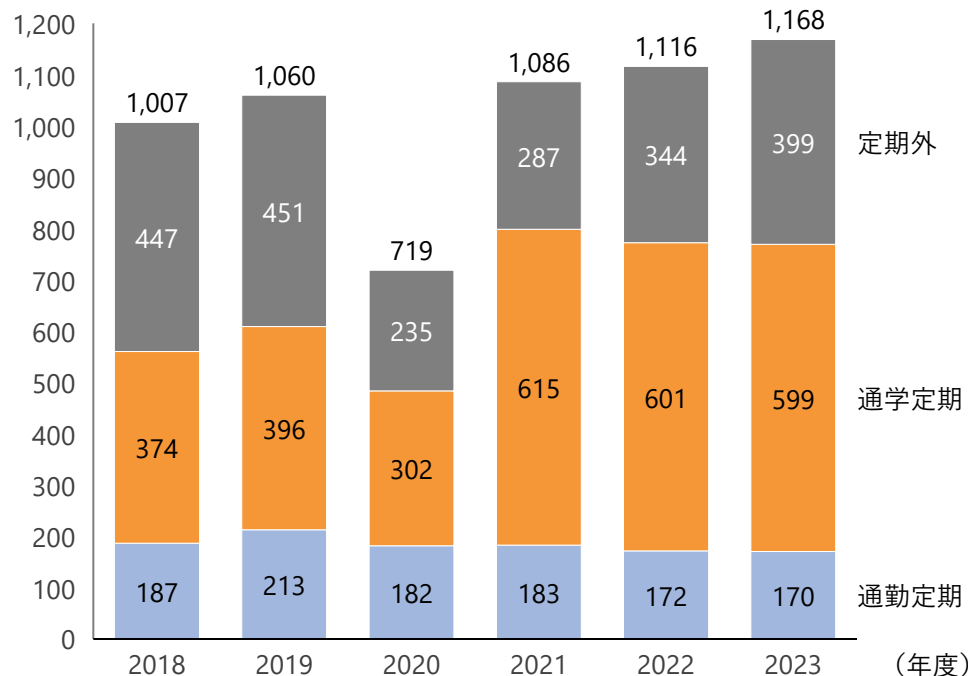
10,502円

**美乃浜学園通学支援事業**

美乃浜学園への通学に困難を覚悟する児童生徒について、通学を支援する等の通学支援を行う。通学の安定確保のため、地域学習センターの見守りに加え、学校教員等のほか、保護者が勤務している見守りを実施

12,047円

輸送人数（千人／年）



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

## 取組類型

鉄道事業の機能強化および再構築事例 | DMVの導入

## 取組時期

2016年～

## 線区名

阿佐東線 阿波海南駅～甲浦駅 (8.5km)

## 輸送密度

136人/日 (2015年度)

## 取組概要

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

## 事業構造の変更内容

### 変更前

運行

阿佐海岸鉄道株式会社

土地・施設

阿佐海岸鉄道株式会社

### 変更後

運行

阿佐海岸鉄道株式会社

土地・施設

阿佐海岸鉄道株式会社

設備投資費用等の補助

県・市・町

国

運営費負担・設備投資費等の補助

県・市・町

※JR牟岐線の海部駅～阿波海南駅間 (1.5km) を阿佐海岸鉄道へ譲渡

## 費用負担の考え方

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

## 事業構造変更の効果

### 【定量的な効果】（計画含む）

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

### 【定性的な効果】

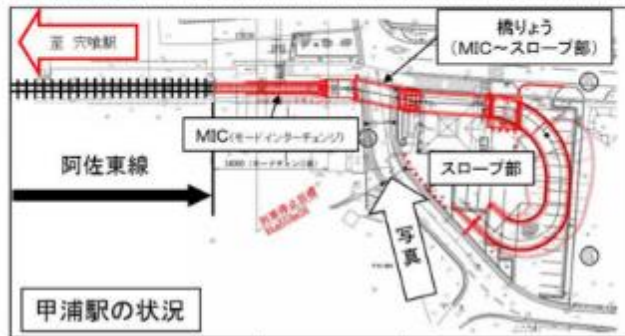
- DMV自体が観光資源となり、「新たな人の流れ」を創出することで、沿線地域の活性化に貢献する
- 大規模災害発生時にも交通機能を維持できるというDMVの特性は、地域のレジリエンス向上に寄与する

## 阿佐海岸鉄道 阿佐東線等の概要

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

## DMV導入計画

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



上図:甲浦駅のDMV工事計画



橋りょう(線路終端部~スロープ間)の施工状況



阿佐海岸鉄道のDMV車両(3台)

## 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	

#### 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

### 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

#### 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】

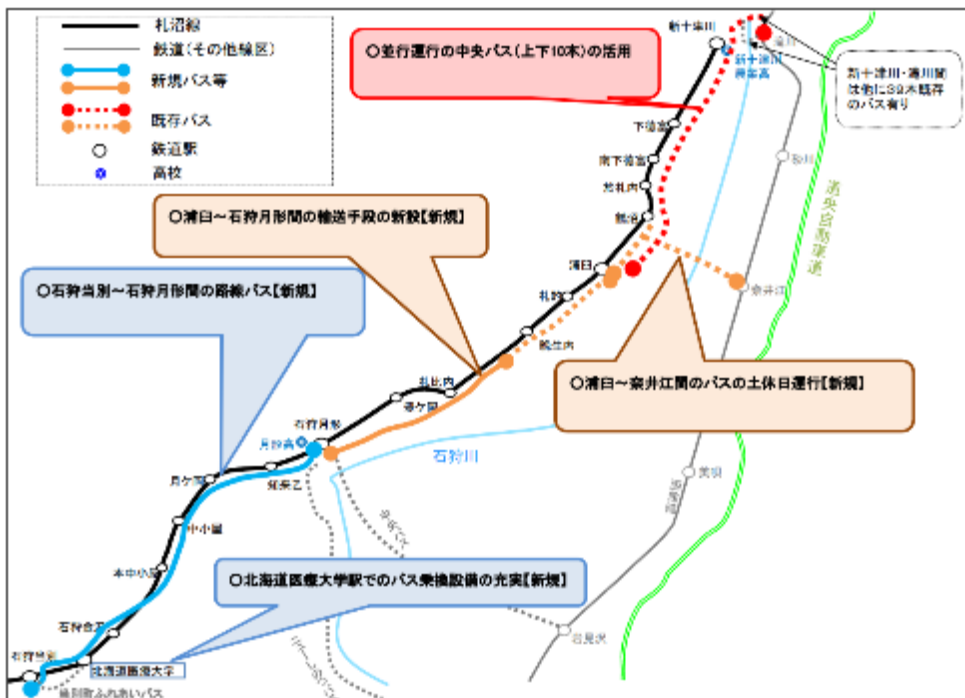
- 鉄道と比べ赤字を低減（鉄道▲2.8億円→バス▲0.7億円※転換時の見込み）

### 【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

鉄道に代わるバスの交通体系

- 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）



生活施設を経由するバス便の例

TU 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
バス停	1便	2便	3便	4便	5便	6便	7便	8便	9便	
JR札幌駅南口	6:19	6:54	10:20	12:40	14:20	15:00	16:20	17:30	19:20	
JR当別駅南口	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札幌駅南口	6:19	6:54	11:00	12:40	14:20	15:00	16:20	17:45	19:40	
JR北海道医療大学駅	7:10	7:43	11:44	13:25	15:08	15:49	17:16	18:30	20:26	
JRからバスへの乗換時間	10分	12分	6分	15分	16分	18分	14分	9分		
⑪ 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	
⑫ 金沢墓地前	7:22	7:57	11:52	13:42	15:26	16:06	17:36	18:46	20:37	
⑬ 金沢会館前	7:24	7:59	11:54	13:44	15:28	16:08	17:38	18:48	20:39	
⑭ ファームエッジ前	7:24	7:59	11:54	13:44	15:28	16:08	17:38	18:48	20:39	
⑮ 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	
⑯ 玄米製菓中央研究所前	7:29	8:04	11:59	13:49	15:33	16:13	17:43	18:53	20:44	
⑰ 中小屋会館前	7:31	8:06	12:01	13:51	15:35	16:15	17:45	18:55	20:46	
⑱ 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	
⑲ 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	
⑳ 南地区広域連絡会館前	7:37	8:12	12:07	13:57	15:41	16:21	17:51	19:01	20:52	
㉑ 月ヶ岡駅	7:38	8:13	12:08	13:58	15:42	16:22	17:52	19:02	20:53	
㉒ 林間住宅前	7:40	8:15	12:10	14:00	15:44	16:24	17:54	19:04	20:55	
㉓ 体育館前	7:43	8:18	12:13	14:03	15:47	16:27	17:57	19:07	20:58	
㉔ 市南	7:43	8:18	12:13	14:03	15:47	16:27	17:57	19:07	20:58	
㉕ 月形市街	7:44	8:19	12:14	14:04	15:48	16:28	17:58	19:08	20:59	
㉖ 月形役場	7:45	8:20	12:15	14:05	15:49	16:29	17:59	19:09	21:00	
㉗ 月形高校	7:47	8:22	12:17	14:07	15:51	16:31	18:01	19:11	21:02	
㉘ 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

出所) JR北海道「札沼線(北海道医療大学・新十津川間)の新しい交通体系の提案内容について」、当別町「月形当別線とバー号バス時刻表」より作成

## 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

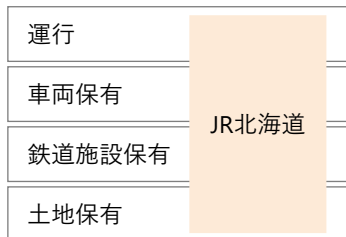
186人/日（2014年度）

## 取組概要

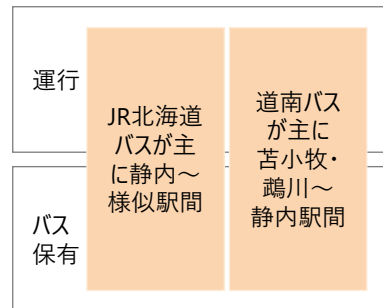
- 2015年の高波およびその後の自然災害で被災した路線について、本格的な復旧方法としてバス転換を実施した
- 利用ニーズに合わせて、日常利用向けの路線バスと、長距離移動向けの特急バスをそれぞれ運行している
  - 日常利用のうち、学生向けには、登校バス・下校バスの新設や通学定期券給付事業を実施した
  - その他の住民向けには、高齢者や買物利用者のニーズに応えるため、低床バスの導入や高齢者福祉バス券の共通化、停留所の新規増設などを実施した

## 事業構造の変更内容

### 変更前



### 変更後



### 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

### 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

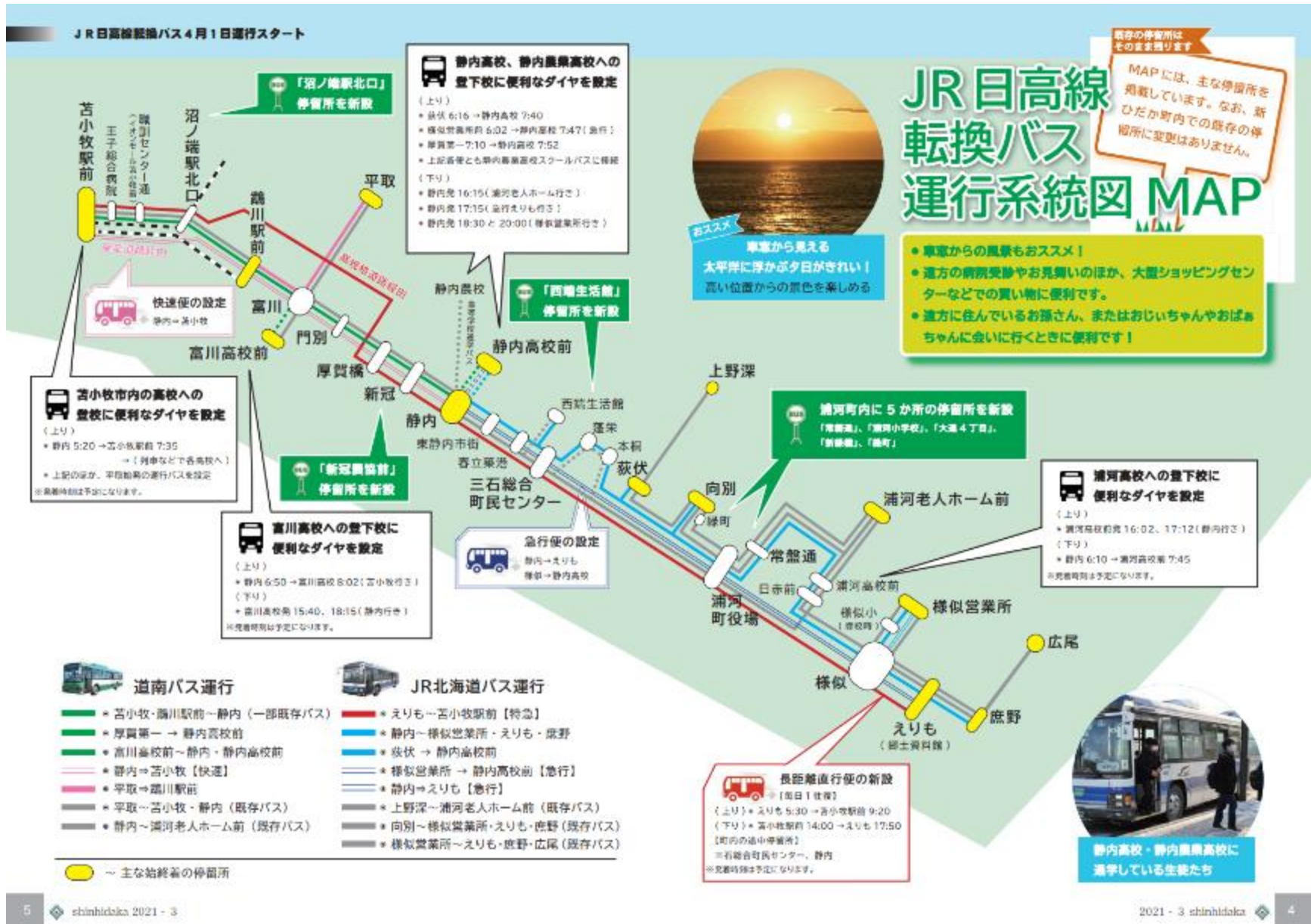
### 【定量的な効果】

- 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

- 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、**BRT (バス高速輸送システム) 「BRTひこぼしライン」**として運行を開始した
- BRT化により、旧鉄道敷を活用した**専用道の整備**や、**駅数の大幅な増加**、**運行本数の増加**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
- 「ひと、地域、未来にやさしい」をコンセプト**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、**環境に配慮した持続可能な交通システムの実現**にも取り組む

## 事業構造の変更内容

### 変更前

運行

JR九州

土地・施設

JR九州

#### 主要な問題点

- 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發揮できていない (平均通過人員: 1987年度比で▲80%)

### 変更後

運行

事業主体: JR九州  
運行主体: JR九州バス

土地・施設

JR九州

土地・施設

(一般道のみ)

国・自治体

#### 構造選択の企図・理由

- 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

## 費用負担の考え方

- 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

### 【定量的な効果】

- 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)

### 【定性的な効果】

- 運行本数が増え、鉄道時代よりもフリークエンスが向上した
- 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

★ 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

# 事業構造および施策の詳細

- 利用者ニーズに応じて、「代行バス」（定時定路線・中型バス）、「わんタク定時便」（定時定路線・ワゴン車）、「わんタクフリー便」（デマンド・ワゴン車）の3種類のサービスを提供

- 「代行バス」：朝夕の通学時間帯に運行
- 「わんタク定時便」：日中運行、龍飛崎まで直通
- 「わんタクフリー便」：日中運行、津軽線沿線以外にもエリア拡大



下り（蟹田駅→龍飛崎灯台方面）

駅名	時刻								
	津軽線（青森駅～蟹田駅）								
	6:16 ↓	8:14 ↓	—	11:01 ↓	13:16 ↓	—	15:31 ↓	16:42 ↓	18:13 ↓
青森駅	6:58	8:50	—	11:38	13:51	—	16:08	17:19	18:52
代行バス	わんタク定時便					代行バス			
	1便	1便	3便	5便	7便	平日のみ 3便	5便	平日のみ 7便	9便
運行車両	中型バス1台	ワゴン車1台	ワゴン車1台	ワゴン車1台	ワゴン車1台	中型バス1台	中型バス1台	中型バス1台	中型バス1台
蟹田駅	7:08	9:00	9:56	12:00	14:01	14:06	16:20	17:30	19:02
外ヶ崎中島駅前	—	—	10:01	12:05	—	—	—	—	—
マエストロ駅前	—	9:05	10:06	12:10	14:06	—	—	—	—
青い森駅前	7:15	9:09	10:10	12:14	14:10	14:13	16:27	17:37	19:09
中島駅前	7:16	9:11	10:12	12:16	14:12	14:14	16:28	17:38	19:10
上ヶ島駅前	7:18	9:12	10:13	12:17	14:13	14:16	16:30	17:40	19:12
山本駅前	7:19	9:13	10:14	12:18	14:14	14:17	16:31	17:41	19:13
大平駅前	7:21	9:15	10:16	12:20	14:16	14:19	16:33	17:43	19:15
大平山元遺跡	—	9:17	10:18	12:22	14:18	—	—	—	—
新井	7:33	9:29	10:30	12:34	14:30	14:31	16:45	17:55	19:27
ふれあい文庫	7:34	9:30	10:31	12:35	14:31	14:32	16:46	17:56	19:28
津軽二股駅	7:37	9:32	10:33	12:37	14:33	14:35	16:49	17:59	19:31
大川平駅前	—	9:37	10:38	12:42	14:38	—	—	—	—
大川平駅前	7:42	9:41	10:42	12:46	14:42	14:40	16:54	18:04	19:36
今別駅前	7:43	9:42	10:43	12:47	14:43	14:41	16:55	18:05	19:37
今別駅前	7:48	9:46	10:47	12:51	14:47	14:46	17:00	18:10	19:42
オリオン美容院	7:49	9:47	10:48	12:52	14:48	14:47	17:01	18:11	19:43
ふれあい文庫	7:50	9:48	10:49	12:53	14:49	14:48	17:02	18:12	19:44
中央団地12号棟前	—	9:52	10:53	12:57	14:53	—	—	—	—
津軽浜名駅	7:55	9:56	10:57	13:01	14:57	14:53	17:07	18:17	19:49
津軽浜名駅前	7:57	9:58	10:59	13:03	14:59	14:55	17:09	18:19	19:51
青函トンネル入口広場	—	10:03	11:04	13:08	15:04	—	—	—	—
三沢駅前	8:02	10:08	11:09	13:13	15:09	15:00	17:14	18:24	19:56
三沢駅前	8:07	10:11	11:12	13:16	15:12	15:05	17:19	18:29	20:01
龍飛崎駅前	—	10:12	11:13	13:17	15:13	—	—	—	—
龍飛崎駅前	—	10:13	11:14	13:18	15:14	—	—	—	—
龍飛崎駅前	—	10:14	11:15	13:19	15:15	—	—	—	—
六軒屋	—	10:14	11:15	13:19	15:15	—	—	—	—
龍飛崎駅前	—	10:15	11:16	13:20	15:16	—	—	—	—
四軒屋	—	10:15	11:16	13:20	15:16	—	—	—	—
高野崎	—	10:15	11:16	13:20	15:16	—	—	—	—
高野崎	—	10:17	11:18	13:22	15:18	—	—	—	—
上ヶ島駅前	—	10:17	11:18	13:22	15:18	—	—	—	—
龍飛崎駅前	—	10:17	11:18	13:22	15:18	—	—	—	—
梨ノ木駅前	—	10:20	11:21	13:25	15:21	—	—	—	—
山本駅前	—	10:20	11:21	13:25	15:21	—	—	—	—
新井	—	10:23	11:24	13:28	15:24	—	—	—	—
新井	—	10:23	11:24	13:28	15:24	—	—	—	—
新井	—	10:23	11:24	13:28	15:24	—	—	—	—
新井	—	10:25	11:26	13:30	15:26	—	—	—	—
水谷	—	10:25	11:26	13:30	15:26	—	—	—	—
青函トンネル記念館	—	10:28	11:29	13:33	15:29	—	—	—	—
青函トンネル記念館	—	10:30	11:31	13:35	15:31	—	—	—	—
龍飛崎灯台	—	10:34	11:35	13:39	15:35	—	—	—	—

## 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	

#### 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

#### 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

### 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

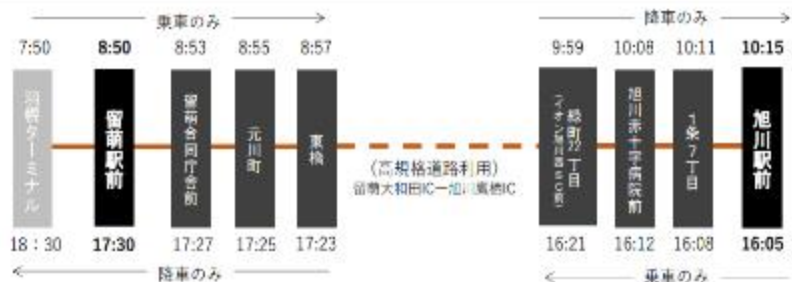
#### 【定性的な効果】

- 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

# 事業構造および施策の詳細

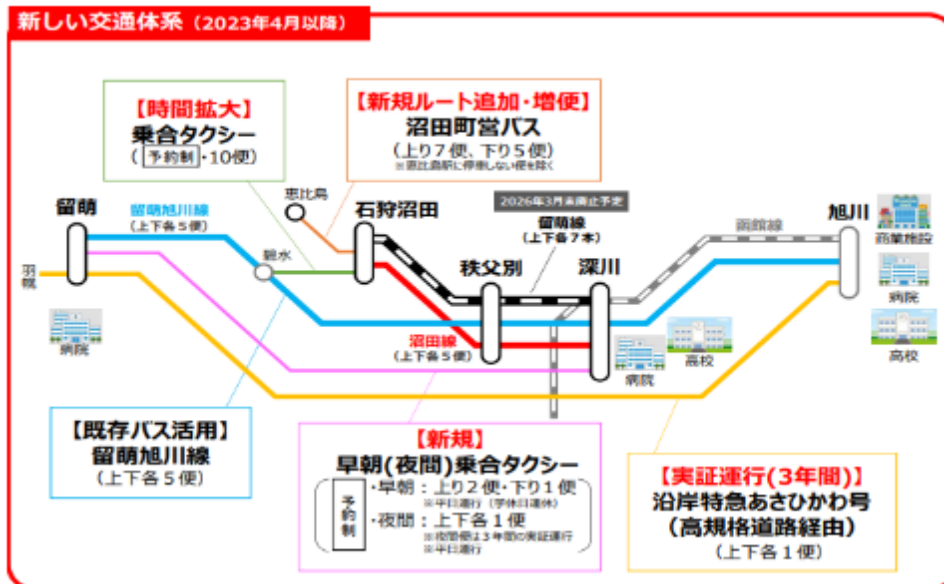
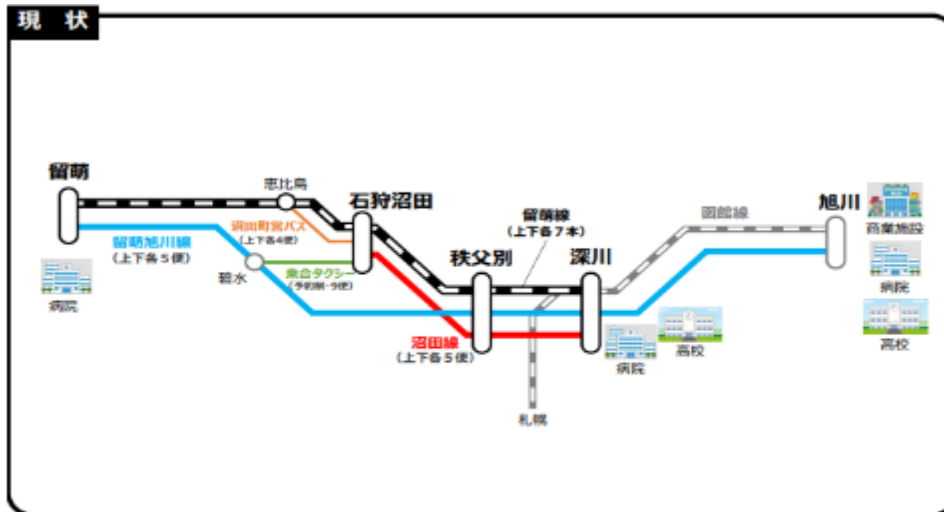
## ■広域の通院や買い物等の利便を向上（3年間の実証運行）

旭川への到達性を高めるため、新たな交通体系として、高規格道路を經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



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

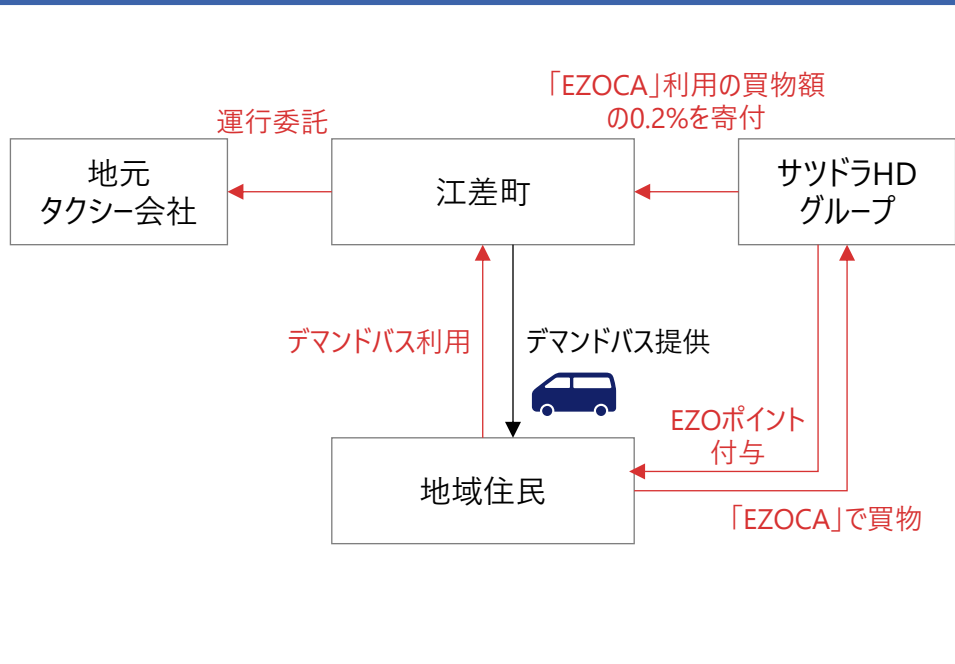
輸送密度

—

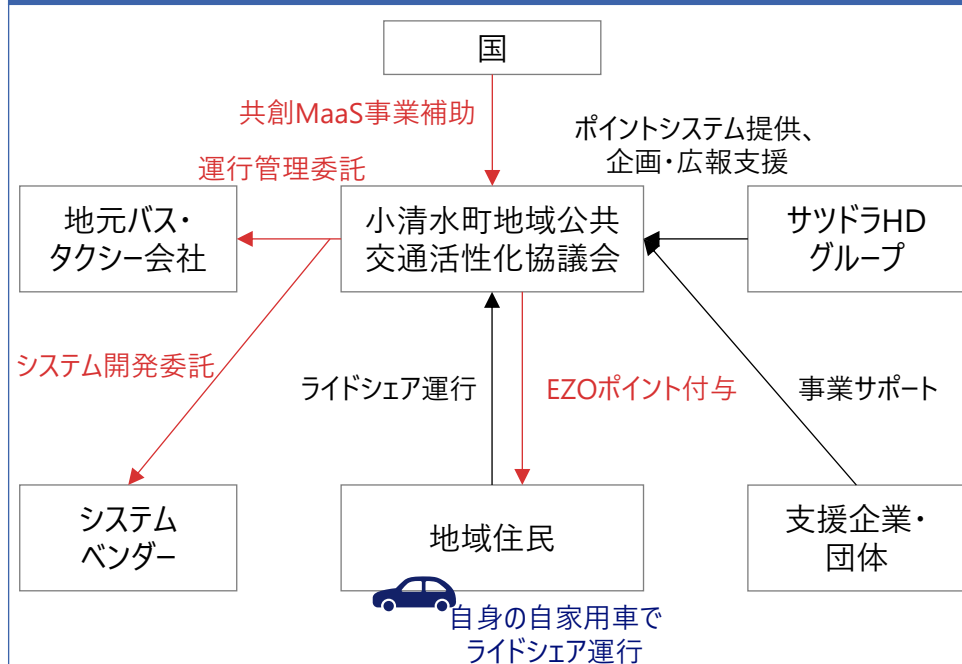
### 取組概要

- 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）



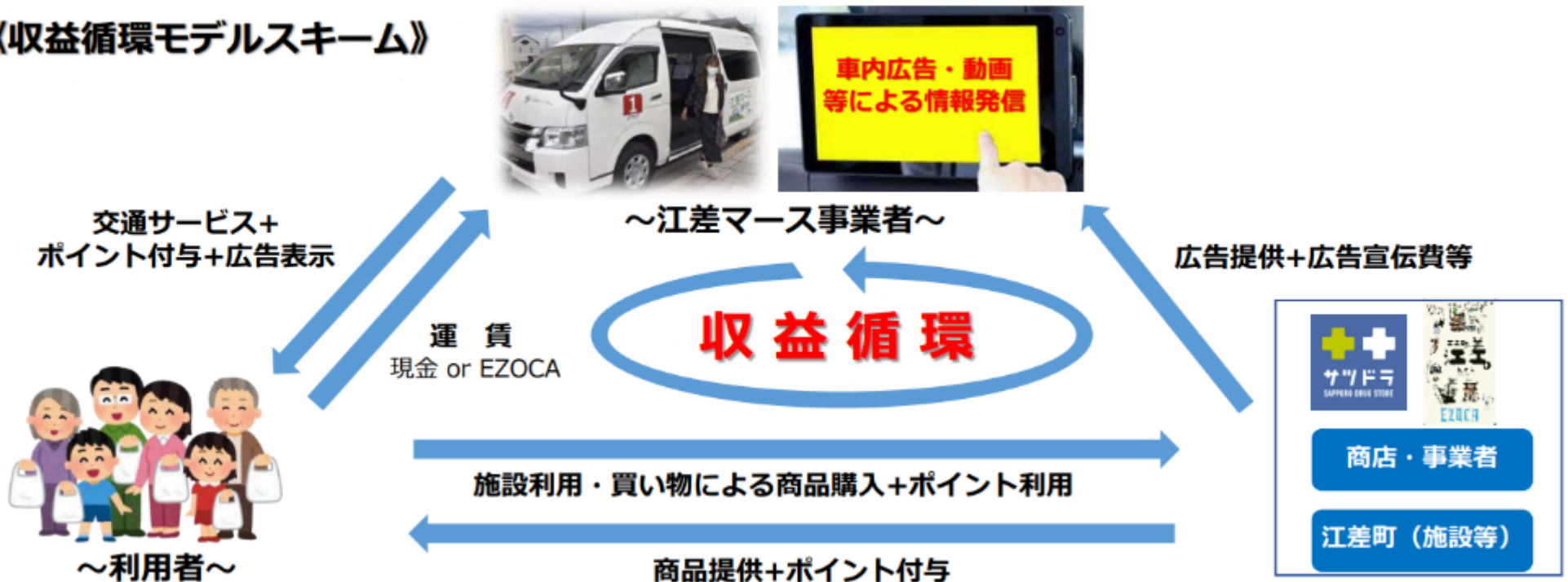
### 事業構造（小清水町）



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、地元企業による合弁企業「ゴロウ商店」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

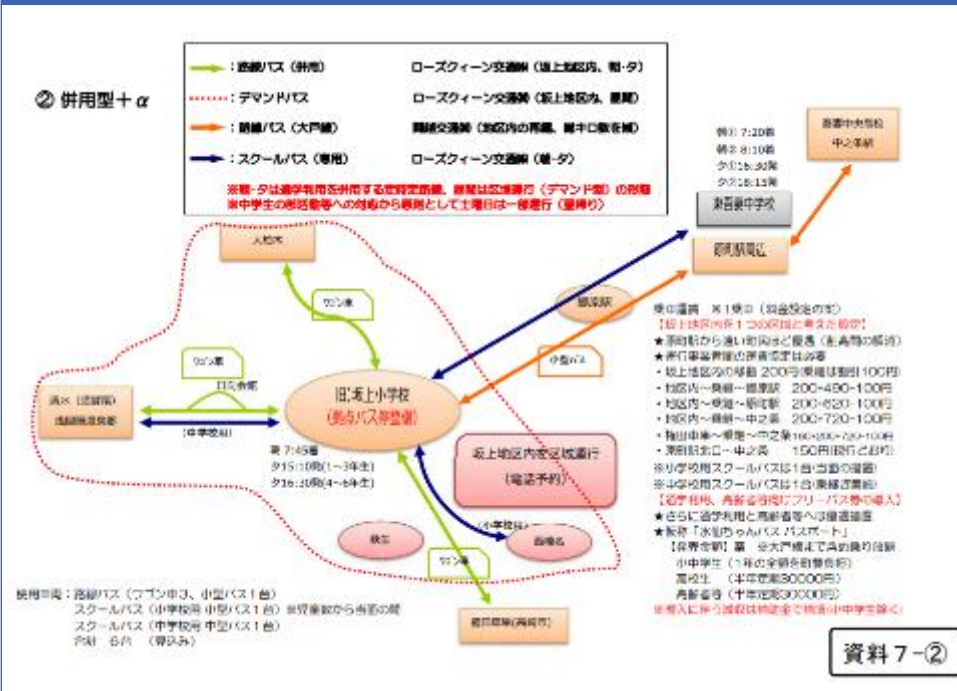
## 連携先分野

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%）

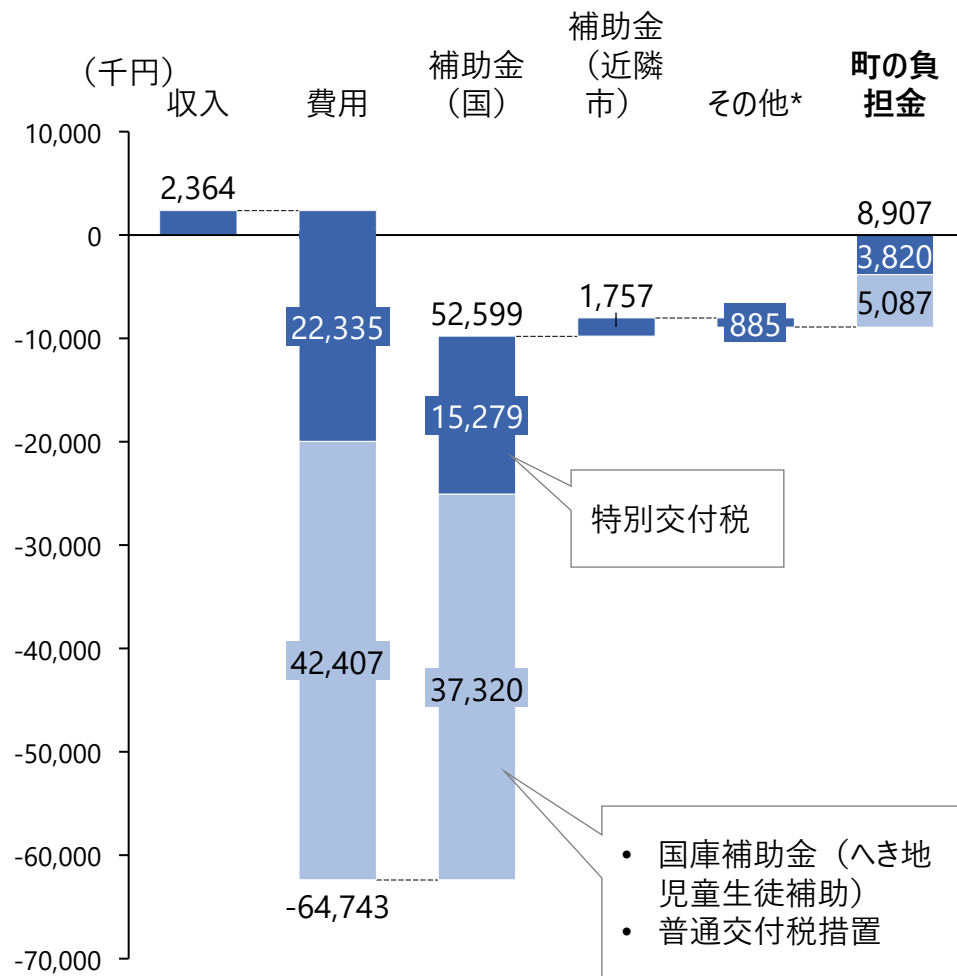
### 【定性的な効果】（計画含む）

- 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

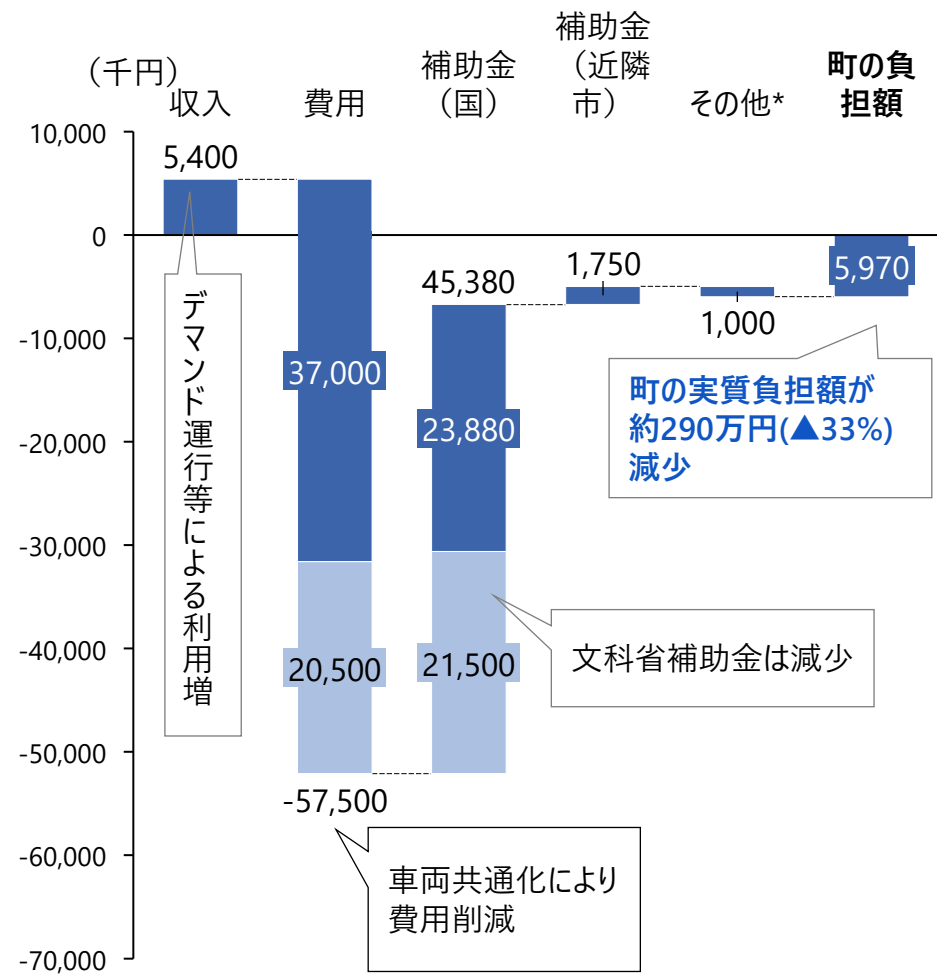
## 費用負担の詳細

### 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

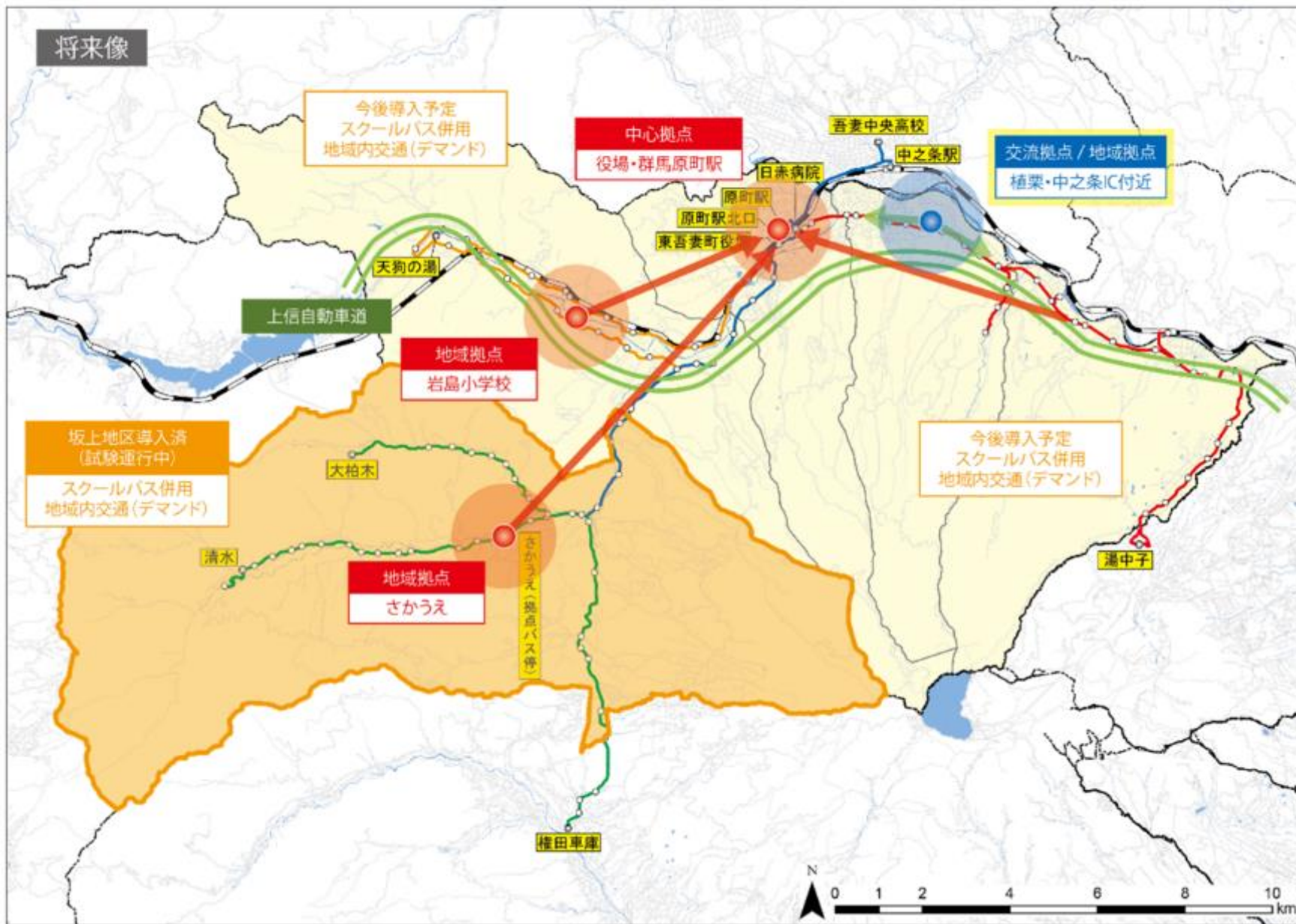
スクールバス、  
路線バス並行

【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、収支等シミュ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"> <li>坂上小学(児童数) 32人</li> <li>中学校(坂上地区生徒数) 22人</li> <li>高齢者(坂上地区65歳以上) 1,175人</li> </ul>	<p>【バス利用者】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>権田大柏木線 1,910人/年</li> <li>大戸線 4,738人/年</li> <li>坂上小学 43人</li> <li>中学校(坂上) 45人</li> </ul> <p>【路線バスの経常収入】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>権田大柏木線 573,087円</li> <li>大戸線 1,791,300円</li> </ul> <p>【路線バスの経常費用】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>権田大柏木線 12,758,711円</li> <li>大戸線 9,576,708円</li> </ul>	<p>【利用想定】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1,900人(横ばい)</li> <li>4,700人(横ばい)</li> <li>31人(▲28%)</li> <li>22人(▲51%)</li> </ul> <p>【収入見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>570,000円(横ばい)</li> <li>1,790,000円(横ばい)</li> </ul> <p>【支出見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>12,760,000円(横ばい)</li> <li>9,580,000円(横ばい)</li> </ul>	<p>【利用想定】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>30,000人(児童生徒含む)</li> <li>8,000人(1.7倍)</li> </ul> <p>※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> <ul style="list-style-type: none"> <li>1,600,000円(児童生徒分除く)</li> <li>3,800,000円</li> </ul> <p>【支出見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>23,000,000円(併用分の増)</li> <li>14,000,000円(見直し有)</li> </ul>	<p>【利用想定】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>13,000人(児童生徒含む)</li> <li>23,000人(児童生徒含む)</li> </ul> <p>※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> <ul style="list-style-type: none"> <li>1,000,000円(児童生徒分除く)</li> <li>3,100,000円(児童生徒分除く)</li> </ul> <p>【支出見込み】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>24,000,000円(約2倍)</li> <li>20,000,000円(約2倍)</li> </ul>
<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"> <li>うち群馬県の補助金</li> <li>うち高崎市の負担金(権田大柏木線)</li> <li>町費負担額 ①</li> </ul> <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)を増</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"> <li>うち国庫補助金(へき地児童生徒援助)</li> <li>普通交付税措置(500万円/台)</li> </ul> <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>【坂上小・東吾妻中への通学】 ※年間運行日数は296日</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> <ul style="list-style-type: none"> <li>1,100,000円(小学生)</li> <li>5,900,000円(中学生)</li> <li>7,000,000円(町が負担)</li> </ul>
<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>8,907,342円 (対比)</p>	<p>20,822,000円(大幅増) 12,000,000円/年以上の増額</p>	<p>5,970,000円(▲33%) 2,900,000円/年以上の減額</p>	<p>14,630,000円(約1.6倍) 5,700,000円/年以上の増額</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



- 凡例
- 開越交通(株)運行(路線定期運行)
  - ローゼン交通(株)運行
  - 拠点バス停(旧坂上小学校の校庭)
  - デマンド型区域運行乗降ポイント
  - 路線定期運行の停留所(乗降ポイント)



川原湯周辺へ接続しました 道の駅ハッポふるさと館

※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	主な停留所	時刻
清水	6:44 7:29	さかうえ(拠点)	7:00 7:50
矢久	6:47 7:32	弁天橋	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
弁天橋	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	主な停留所	時刻
川原湯温泉駅	— 7:23	さかうえ(拠点)	7:05
大柏木	6:45 7:30	磯田	7:07
稲井	6:48 7:33	岩鼻	7:08
野田	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	下田	7:11
岩鼻	6:52 7:37	関原	7:12
野田	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

大戸線下り (さかうえ→吉妻中央高校)							乗車料
主な停留所と運行時刻	さかうえ	さかうえ	さかうえ	さかうえ	さかうえ	さかうえ	(円)
さかうえ(拠点)	7:00	7:42	10:10	12:45	15:21	17:26	—
原町駅	7:18	8:00	10:28	13:03	15:39	17:44	590
見	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	690
Aコープ裏	↓	10:32	13:07	15:43	17:48		
原町駅北口	8:04	10:36	↓	↓	17:52		
中之島駅	↓	13:24	16:00				
吉妻中央高校	8:19						

大戸線上り (吉妻中央高校→さかうえ)							乗車料
主な停留所と運行時刻	吉妻中央高校	中之島駅	原町駅北口	Aコープ裏	日赤病院	さかうえ	(円)
吉妻中央高校			13:30	16:10	18:10	18:10	590
中之島駅		12:02	↓	14:20	↓	↓	
原町駅北口		8:40	↓	13:45	↓	16:25	690
Aコープ裏		↓	12:18	13:48	14:36	16:28	
日赤病院	7:21	8:42	12:20	13:50	14:38	16:30	18:29
原町駅	7:23	8:44	12:22	13:52	14:40	16:32	18:31
見	7:24	8:45	12:23	13:57	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

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	主な停留所	時刻
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	大戸線	6:58 7:53
大沢峠	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	大戸線	7:05 8:00
下田	6:48 7:28	相模入口	7:06 8:01
大戸線	6:52 7:32	見	7:09 8:04
さかうえ(拠点)	6:55 7:40	梅田車庫	7:10 8:05

※さかうえ(拠点)で乗車し、各停留所で降車した場合の運賃

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承諾(使用)』 2. 8. 05 (SH)

※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）

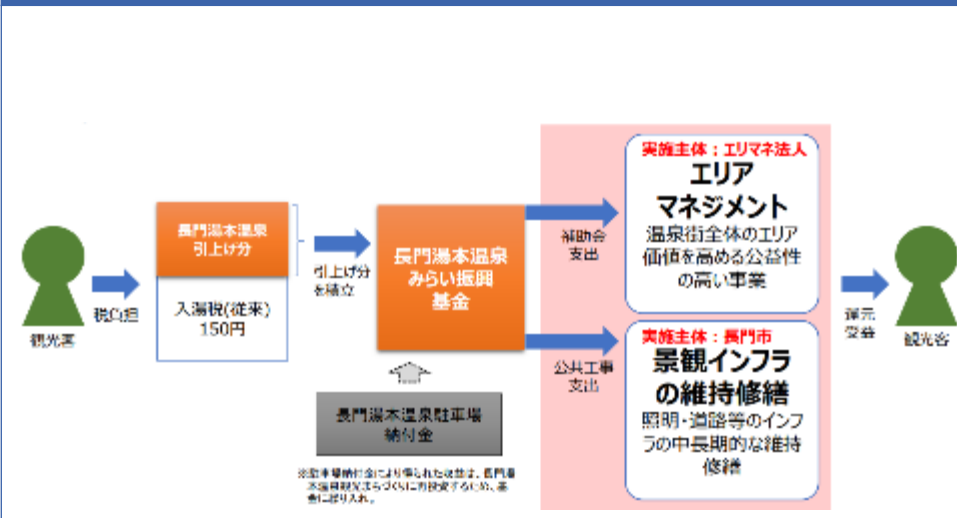
## 連携先分野

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

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



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YMFZ 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、門前地区、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

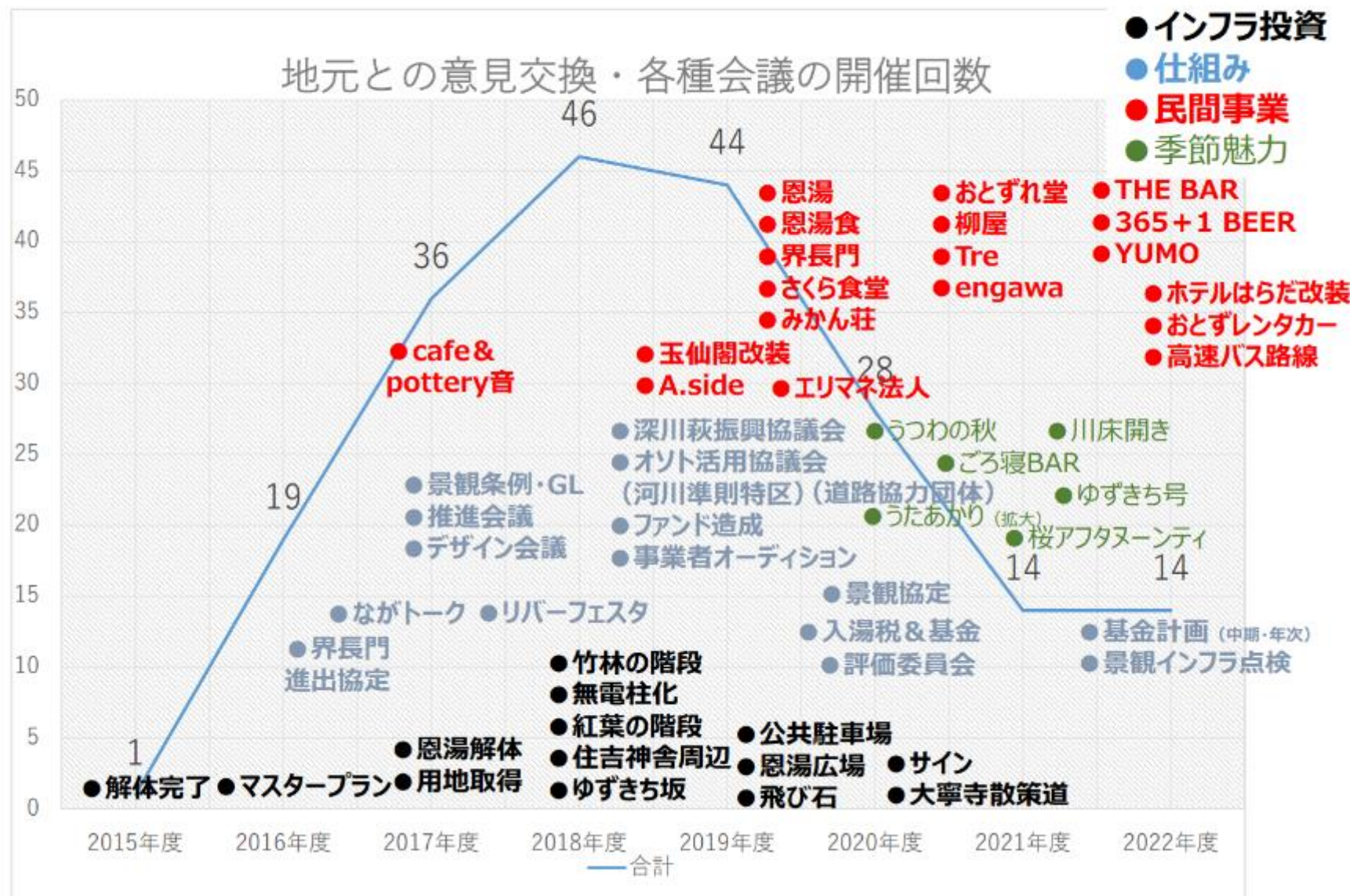
【イメージ】



【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】



## 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お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ご利用可

- 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ご利用可

- 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

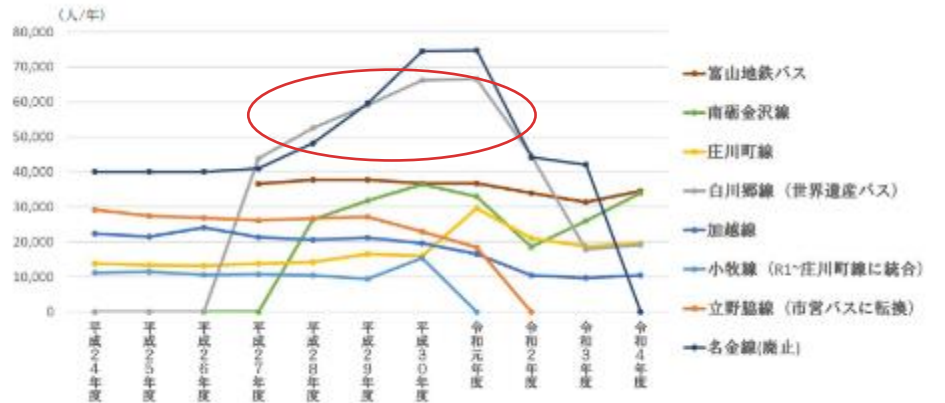


図-7 民間バス路線の乗車客数の推移

## 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

- 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**)
- 本社 京都府宮津市字鶴賀2065-4
- 資本金 5千万円
- 株主 WILLER(株)100%
- 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))
- 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

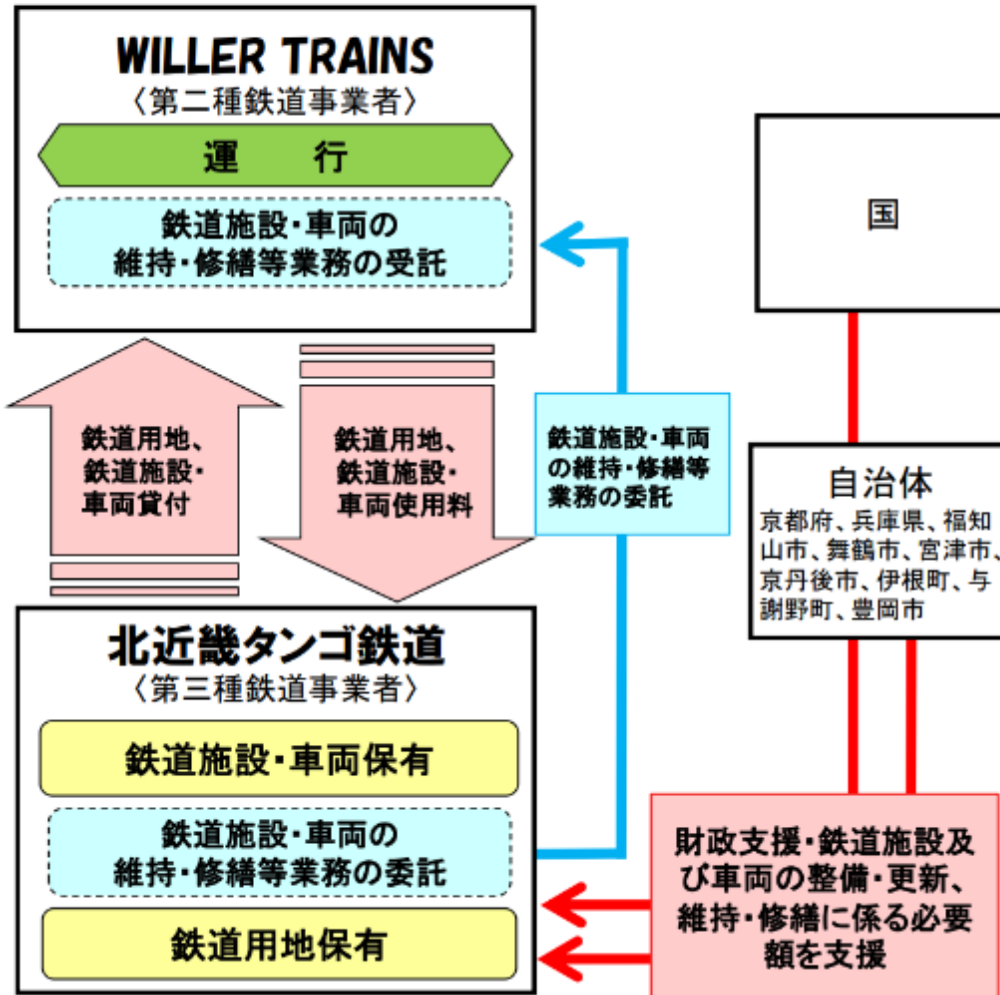
- ◆平成26年12月:「北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画」策定
- ◆平成27年3月:鉄道事業再構築実施計画認定(計画期間:平成27年度～令和6年度)
- ◆平成27年4月:WILLER TRAINS(株)が第二種、北近畿タンゴ鉄道(株)が第三種鉄道事業者として、鉄道事業再構築実施計画による上下分離方式での運行開始
- ◆令和6年1月:「京都丹後鉄道沿線地域公共交通計画」を策定し、「北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画」から移行
- ◆令和6年2月:鉄道事業再構築実施計画変更認定申請の認定
- ◆令和6年12月:認定期間満了に伴う鉄道事業再構築実施計画の再認定



# 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

## 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。

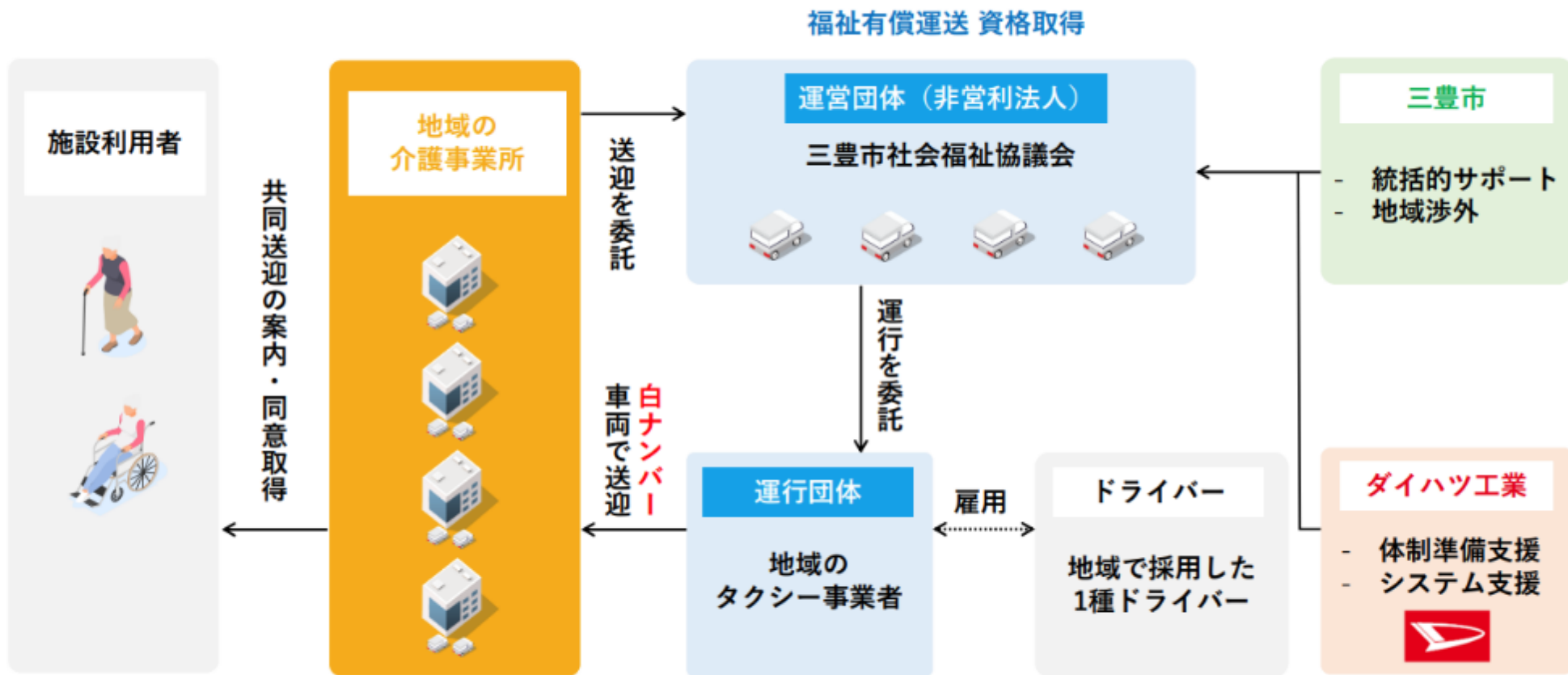
## 取組の効果

### 【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**

<p>通常会員</p> <p>30日 <b>6,000円</b></p> <p>乗車一人追加あたり+1,000円（最大6名まで可）</p>	<p>学割会員</p> <p>高校生・高専生までが対象</p> <p>30日 <b>3,000円</b></p>
---	--

**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

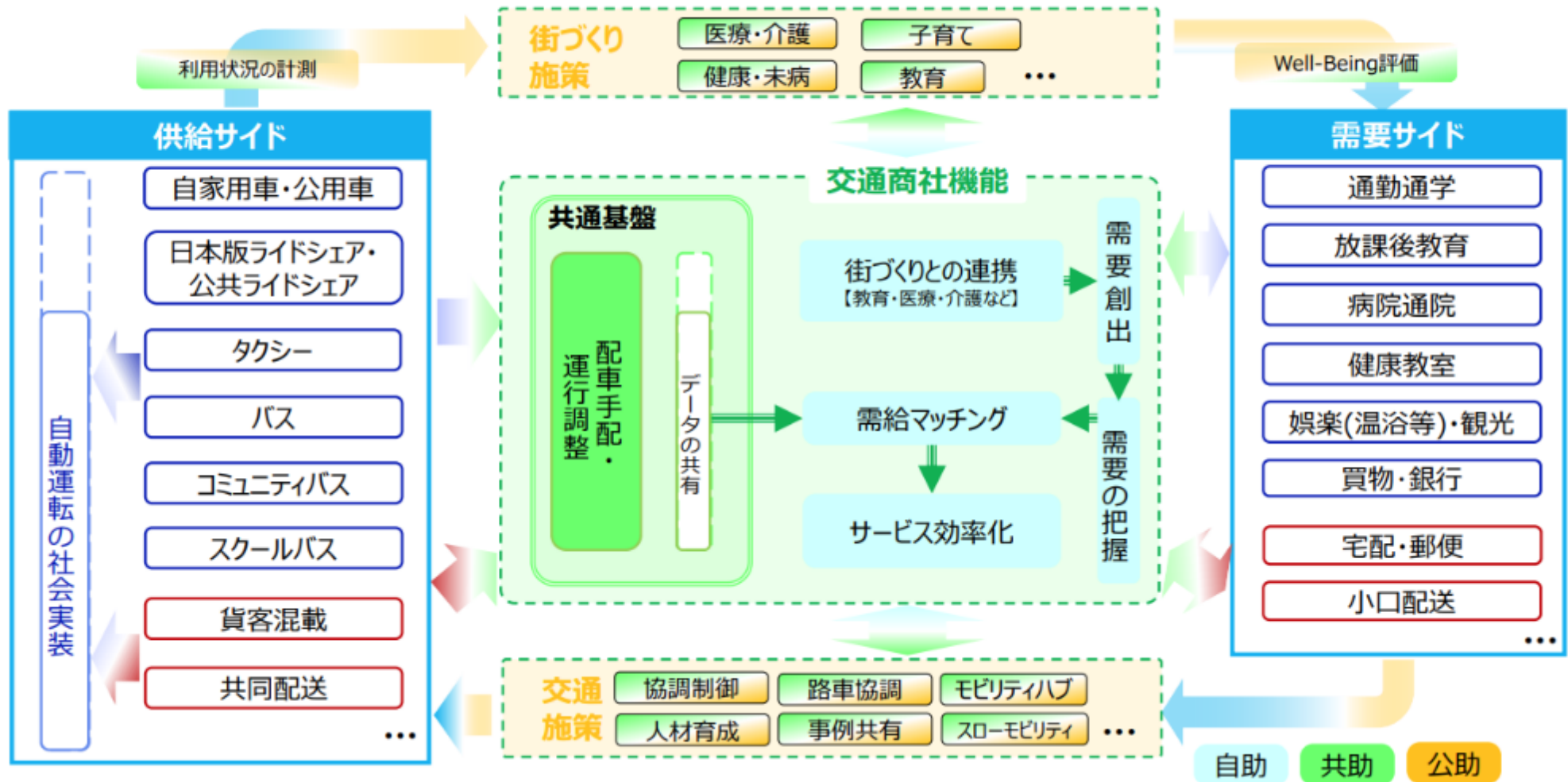
- ◆ 地域住民の生活圏における移動を支援するため、乗合タクシーを活用したmobiによるおでかけ同行・買物代行サービスを提供。
- ◆ 観光地として需要の高い三豊市内の父母ヶ浜において、mobiを活用した観光プラン造成による地域活性化に向け、Airbnbとの連携による旅行、観光サービスの提供。
- ◆ 利用料金はサブスクを導入。通常プランの場合は、6,000円（30日間）、家族2人目から1,000円（30日間）。学割プランは3,000円（30日間）。都度払いでは500円。
- ◆ 利用料金のサブスク化により、通勤・通学での利用を促進し、特に鉄道駅と市内の高等専門学校を結ぶ区間での移動を支援。
- ◆ 【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	入	0円
支	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



## 旧三江線調査については、再構築検討時の論点や、転換後の状況を整理することで、芸備線の検討で参考とすべき点、留意すべき点を抽出した

### 旧三江線調査の調査事項

検討フェーズ	調査事項	調査対象
存廃検討～ 代替交通検討	関係者会議における主要論点と議論の変遷	<ul style="list-style-type: none"> <li>三江線「検討会議」資料</li> <li>「三江線代替交通確保調整協議会」議事概要・配布資料</li> <li>「三江線沿線地域公共交通活性化協議会」議事概要・配布資料</li> </ul>
	地域課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>三江線「検討会議」資料</li> <li>三江線沿線地域公共交通網形成計画</li> </ul>
転換後	代替交通の見直し	<ul style="list-style-type: none"> <li>三江線沿線地域公共交通利便増進実施計画</li> </ul>
	代替交通の利用状況 (輸送実績、収益)	<ul style="list-style-type: none"> <li>ヒアリング</li> <li>輸送実績報告書、事業報告書</li> </ul>
	住民への影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>ヒアリング</li> </ul>
	地域経済への影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>ヒアリング</li> <li>公的統計データ（人口、世帯数等）</li> </ul>

(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 | 他地域事例の調査結果

三江線の存廃議論は、鉄道としての存続の可能性と、バス転換の可能性を検討し、  
続いて両者を比較検討した上で、鉄道からバスへ転換する方針で合意に至った

議論のフロー	時期	具体的な内容
JR西日本からの申し入れ	2015年10月	<ul style="list-style-type: none"> <li>JR西日本は島根・広島両県及び沿線6市町に対して、「利用者のニーズにより合致した持続可能な地域公共交通の構築」に向けた検討に入りたいと公式に申し入れた</li> </ul>
住民説明会の開催と 検討会議の設置	2016年1月～	<ul style="list-style-type: none"> <li>住民説明会ではJR西日本から三江線の現状・課題等について説明が行われた</li> <li>鉄道存続の可能性も含め、持続可能な地域公共交通のあり方について実務レベルで幅広く検討することを目的として「検討会議」が設置された</li> </ul>
鉄道としての存続の可能性検討	2016年2月～	<ul style="list-style-type: none"> <li>現状の分析を行うとともに、鉄道存続の場合の収支試算を実施</li> <li>年間数億円規模の巨額な行政負担が継続的に必要となることが判明した</li> </ul>
有識者ヒアリング	2016年5月～	<ul style="list-style-type: none"> <li>有識者からは、「マイカー依存からの転換の必要性」、「観光利用だけで生き残りを図ることは困難」、「住民が将来の生活像に納得できるかが重要」等様々な観点の指摘があった</li> </ul>
バス転換の可能性検討	2016年6月～	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス転換案について、具体的なルート、ダイヤ、コスト等を試算</li> <li>JR西日本はバス転換に必要な初期費用の全額と一定期間の運行費用を支援する意向を示した</li> </ul>
鉄道と新交通プラン(バス)の比較検討	2016年7月～	<ul style="list-style-type: none"> <li>これまでの検討結果を踏まえて、「輸送特性」「コスト」「快適性」など14項目で鉄道とバスを比較検討した</li> </ul>
バス転換の合意形成	2016年9月	<ul style="list-style-type: none"> <li>廃止表明後は、三江線沿線地域公共交通活性化協議会（法定協議会）で代替バスの具体的な運行計画を協議した上で、2018年4月から代替交通に移行した</li> </ul>

## 三江線に関する議論が始まった背景には、主に①鉄道特性の未発揮 ②地域の移動実態との乖離 ③既存活性化策の限定的な効果 ④高い災害リスク という4つの要因が存在した

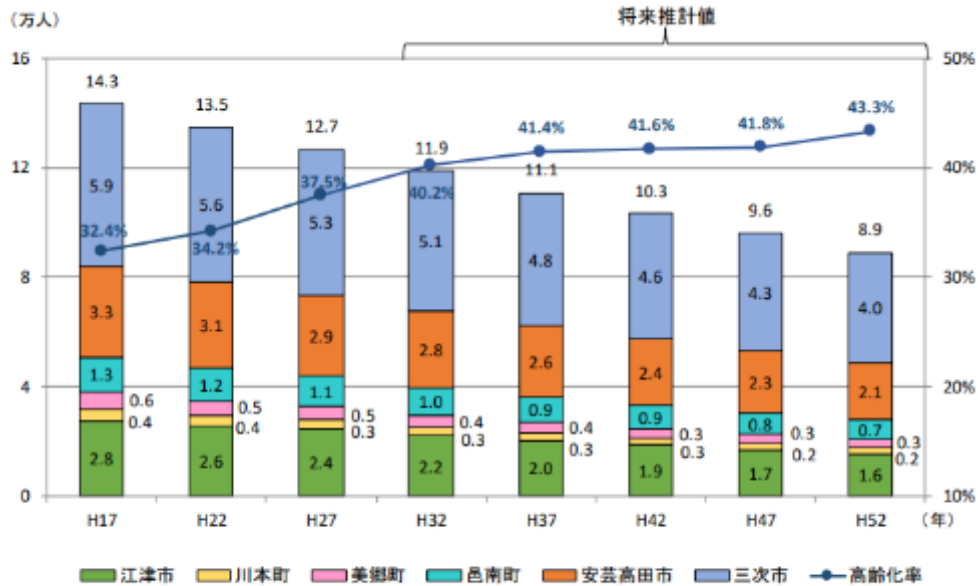
検討申し入れの背景	具体的な内容
①鉄道特性の未発揮	<ul style="list-style-type: none"><li>鉄道は拠点間の大量輸送に適しているが、沿線6市町の人口は減少傾向であり、利用者数はそれ以上のペースで減少している</li></ul>
②地域の移動実態との乖離	<ul style="list-style-type: none"><li>自家用車利用が主流であり、公共交通への依存度が低い</li><li>沿線住民の移動は、主に「通院」や「買い物」など、市町内で完結する少量かつ多様な移動が中心であり、鉄道の運行形態（定時・定路線）は、こうしたきめ細やかな移動ニーズと合致していない</li></ul>
③既存活性化策の限定的な効果	<ul style="list-style-type: none"><li>沿線6市町、島根県、JR西日本、住民代表等で構成される「三江線活性化協議会」では、2011年度から5年間にわたり三江線の利用促進及び沿線地域の活性化に向けた取組を実施してきたものの、利用者の減少に歯止めをかけられなかった</li></ul>
④高い災害リスク	<ul style="list-style-type: none"><li>三江線は江の川に沿う急峻な地形を走行するため、自然災害（豪雨、土砂災害など）のリスクが非常に高い</li><li>過去にも大規模な災害が2度発生し、甚大な被害と多額の復旧費用を要した。今後も同様の災害発生リスクが高く、安定的な運行維持が困難である</li></ul>

持続可能な地域公共交通の構築に向けて、検討の申し入れがなされた

## 三江線沿線6市町の人口及び利用者数は一貫して減少傾向にあった

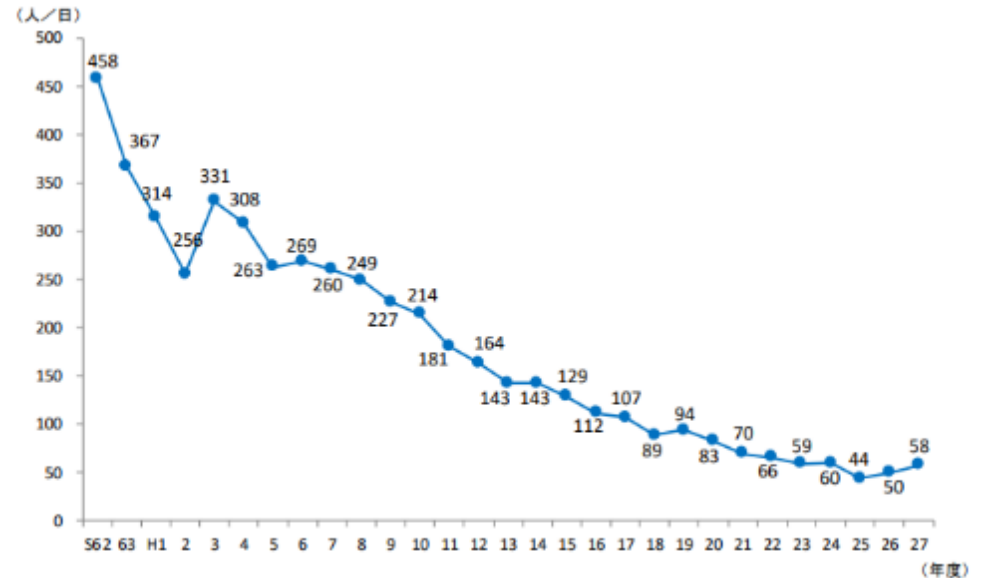
- 沿線6市町の人口は一貫して減少傾向にあった
- 1日1kmあたりの平均輸送量を示す輸送密度は、昭和62年度では458人/日だったが、年々減少し、平成27年度には58人/日と、約1割近くにまで減少していた

### 三江線沿線市町の人口・高齢化率の推移



資料：平成17～27年国勢調査(年齢不詳者を除く)、平成32～52年 国立社会保障・人口問題研究所(平成25年3月)推計値

### 三江線輸送密度の推移



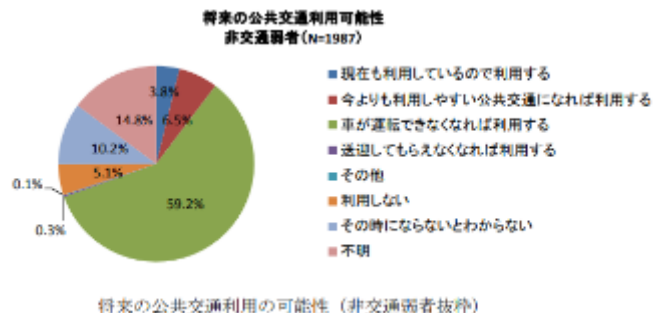
資料：JR 西日本

## 住民全体では自家用車利用が主だが、今後の高齢化の進行を見据えると、交通弱者向けに自宅と目的地を柔軟にタイムリーに結ぶ地域公共交通の再整備が求められた

### 三江線沿線地域における公共交通需要

- 2014年に実施された沿線地域住民のニーズ調査によると、自動車の交通分担率は約80%であった一方、鉄道の交通分担率は約8%にとどまっており、**自動車への依存が高い**
- 一方、**交通弱者に限ってみると、バス及び鉄道の交通分担率は約50%と高く、公共交通への依存が高い**
- 現在は車を利用できる人であっても、約60%の人が高齢化等により将来自動車が運転できなくなれば、**公共交通を利用する意向を示している**

種別	交通手段	公共交通		自動車	その他・不明	全体
		鉄道	バス			
交通弱者	流動量(人/日)	106	81	58	46	210
	交通分担率	50.7%	29.2%	27.4%	21.9%	100.0%
非交通弱者	流動量(人/日)	40	28	860	36	936
	交通分担率	4.3%	3.0%	91.9%	3.9%	100.0%
総数	流動量(人/日)	146	89	918	82	1146
	割合	12.8%	7.8%	80.1%	7.2%	100.0%



### 交通弱者のニーズ

- 交通弱者の移動目的は、**通院、買物、通勤**にほぼ集中している。また、**移動の大半が概ね町内で完結**しており、町外流動も近接の市町に収束している
- 交通弱者が将来の公共交通に求める主要ニーズは「**目的に合致した時間帯の運行**」「**自宅・目的地から近い駅・バス停**」である
- 交通弱者に提供すべき公共交通の姿は、「**自宅と目的地を柔軟にタイムリーに結ぶ交通サービス**」であると考えられる

【交通弱者の外出目的】

		通院	買物	役所・金融機関	通勤	その他・不明	合計
市町内	人/日	43.5	15.0	18.5	9.5	26.1	112.7
	%	38.6	13.3	16.4	8.5	23.2	100
市町外	人/日	39.6	11.9	3.7	3.6	24.1	82.9
	%	47.7	14.4	4.5	4.4	29.1	100
合計	人/日	83.1	26.9	22.2	13.2	50.2	195.6
	%	42.5	13.8	11.3	6.7	25.7	100

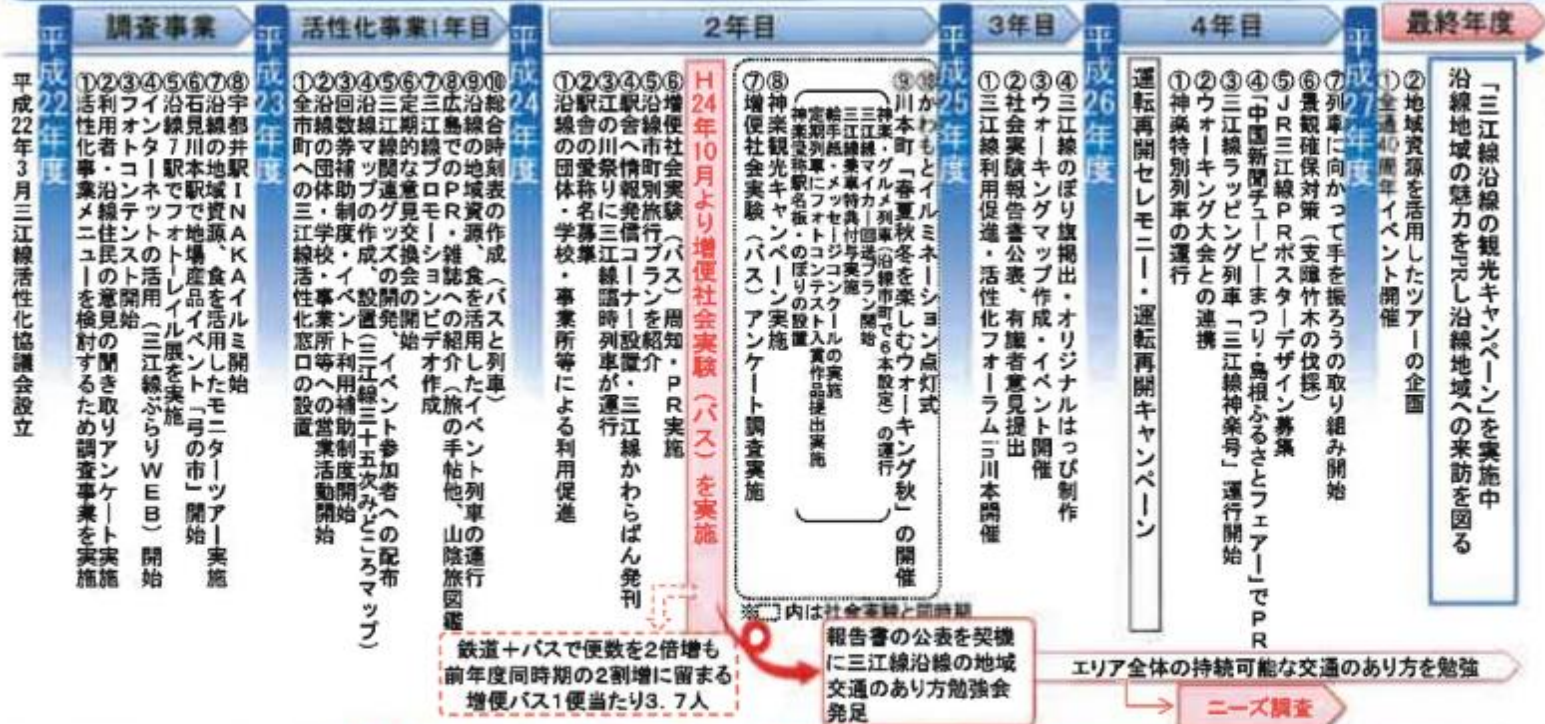
【求めるサービス】

順位	内容	回答数
1位	乗りたい時間に乗れる	120
2位	駅・バス停が自宅(又は目的地)に近い	85
3位	時間が正確(遅れない)	50

# 三江線の活性化に向けた様々な取組が実施されてきたが、効果は限定的であった

## 連携計画（活性化協議会の取組み）

沿線の人口減少・少子高齢化の進展等により、利用客が大きく減少する状況の中、三江線の活性化に向けて、沿線6市町・島根県・住民代表・観光関係者・島根県立大学・当社など沿線地域及び関係機関が連携して取り組むことを目的に平成22年3月に設立。平成22年度に「三江線沿線地域公共交通総合連携計画」を策定し、平成23年度から活性化に向けた取り組みを推進。



鉄道+バスで便数を2倍増も  
前年度同時期の2割増に留まる  
増便バス1便当たり3.7人

報告書の公表を契機に三江線沿線の地域交通のあり方勉強会発足

エリア全体の持続可能な交通のあり方を勉強  
ニーズ調査



H22 宇都井駅 NAKA-ILM



H23 イベント列車の運行



H24 神楽CP 神楽愛称駅名



H25 活性化フォーラム三川



H26 三江線神楽号

## 三江線沿線は災害リスクが高く、過去にも多額の災害復旧費用を要している

- 三江線は、江の川に沿って山間部を走る区間が多いため、災害リスクが高く、平成18年と平成25年の豪雨災害では、橋脚流出、土砂流入等の甚大な被害が発生した
- 災害復旧費用は、島根県の治山・治水事業に係る費用を含め、平成18年の豪雨災害時には約8億円、平成25年の豪雨災害時には約11億円を要した

### ○大規模災害の発生状況

発生日	平成 18 年 7 月 23 日	平成 25 年 8 月 24 日
運休期間	平成 18 年 7 月 23 日～ 平成 19 年 6 月 15 日	平成 25 年 8 月 24 日～ 平成 26 年 7 月 18 日
不通区間	江津駅～浜原駅間	江津駅～浜原駅間
被災状況	40 箇所 (土砂流入、のり面崩壊、道床流出等)	69 箇所 (橋脚流出、土砂流入、のり面崩壊、 道床流出等)

## 鉄道を存続するには、運行形態を変更したとしても恒常的な赤字補填が避けられず、採算確保は厳しいと試算された。これを受け、新たな手段としてバス転換も本格検討に入った

### 鉄道としての存続の可能性検討

#### 【運営方式別の収支の検討】

- 三江線の収支状況を前提に自治体が関与する運営方式を適用した収支シミュレーションを実施
- 鉄道事業者は**毎年数億円規模の赤字を抱え、行政も多額の財政負担を強いられることが明らかになった**

運営方式	鉄道事業者の収支	行政負担額
第三セクター	▲8.50億円	0.48億円 (固定資産税の減収)
みなし上下分離	▲4.76億円	3.74億円
上下分離	▲2.73億円	5.77億円

#### 【鉄道事業運営に係る課題】

- 運行欠損の負担とは別に、新たに車両基地や車両等を用意するための経費として30~40億円が必要になる

#### 【機能強化の課題】

- **列車増発によるダイヤの改善:** 住民ニーズに応じたダイヤへの改善を図るために要する費用として、車両の増備が約4.5億円、行き違い設備の設置が約3.1億円必要になる
- **災害リスク低減による速度の向上:** 防護網の設置等による落石対策に約100億円の費用負担が必要になる

毎年数億円規模の巨額な行政負担が継続的に必要であり、財政的に極めて厳しい状況が浮き彫りになった

出所) 三江線に関する「検討会議」資料より

### バス転換の可能性検討

JR西日本から、三江線の代替交通として、より地域住民にとって利用しやすく、鉄道よりも運行コストが安く、将来にわたり持続可能なバスについて提案があった

#### 【プランの骨子】

- **系統分割:** 利用実態に合わせ、路線を「江津～石見川本」「石見川本～石見都賀」「石見都賀～三次」の3系統に分割。乗換発生は利用者全体の約1割に留まると試算された
- **柔軟なルート・停留所:** 鉄道駅だけでなく、学校、病院、商業施設、集落など**地域のニーズを踏まえたきめ細かな停留所の設置**を行う。フリー乗降区間も設定する
- **ニーズに応じたダイヤ:** 沿線高校の登下校時間や病院及び商業施設等の開業時間などを考慮したダイヤを設定する

#### 【コストの試算】

- **初期費用:** バス停設置、車両購入、営業所設置、システム導入などで約8.20億～9.30億円
- **年間運行費用:** 三江線と同程度の運行本数の場合は、年間約1.20億～1.90億円、三江線の1.6倍の運行本数の場合は、年間約2.00億円～3.10億円

#### 【JR西日本による支援】

- JR西日本は、この**初期費用の全額と、一定期間の運行費用**を支援する意向を表明した

(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 | 他地域事例の調査結果

輸送特性やコスト、将来の持続可能性等を総合的に考慮し、  
地域に最も適した公共交通のあり方として、バス転換が選択された

交通モードの比較検討項目

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 <sub>2</sub> 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 <sub>2</sub> 排出量が多いが、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

## バス転換の合意後は、「三江線代替交通確保調整協議会」で、代替交通の運行計画および運行主体を約1年間かけて議論した

### 代替交通具体化のスケジュール

地元協議会 / 幹事会	
H28 12月	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 地元協議会 / 幹事会設置 (平成28年12月20日)</li> <li>・ 代替交通確保に向けたスケジュール確認</li> <li>・ 幹事会に対する運行主体の調整・選定及び運行計画の決定に向けた検討の指示</li> </ul>
H29 1月～3月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 代替交通に係る運行主体の調整</li> <li>・ 代替交通に係る運行計画骨子の作成</li> </ul>
H29 4月～6月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 代替交通に係る運行主体の調整</li> <li>・ 代替交通に係る運行計画案の調整</li> </ul>
H29 7月～9月	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 地元協議会 / 幹事会</li> <li>・ 代替交通に係る運行主体の選定</li> <li>・ 代替交通に係る運行計画(案)の最終決定</li> </ul>

随時、幹事会を開催

### 代替交通ルートの検討方針

「検討会議」で整理された大まかなルート（3分割ルート）を発射台として、初めに幹線の運行経路を検討し、その後フィーダーの運行経路を検討した

#### 【検討の進め方】

- 検討会議で整理した新交通プランで示された①江津～石見川本、②石見川本～石見都賀、③石見都賀～三次の3分割をベースとして、検討を開始。
- 作業部会の分科会において、幹線の運行経路を検討。その際は、別の分科会における検討を踏まえ、ルート間の接続について、ダイヤや接続場所を考慮する必要がある。
- 経路については、住民のニーズや移動実態、道路状況等を踏まえ、検討することが必要。

#### 【おむねのルートが定まった後】

- 幹線をベースに各フィーダー系統を接続させていく。バス停については、三江線停車駅の活用の他に、集落等の状況、利用者の利便性を考慮し、公的施設の活用等を含め協議。

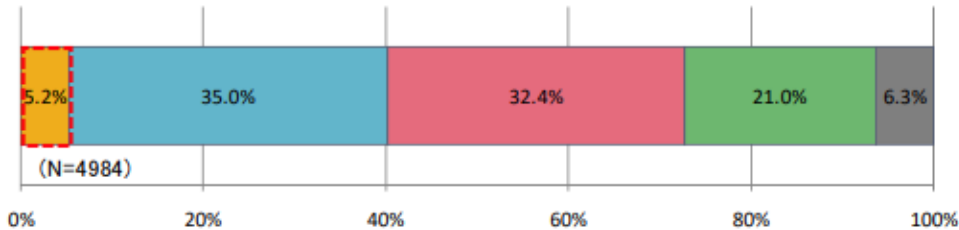


(2) まちづくり・観光との連携による地域社会や公共交通の持続可能性の調査 | 他地域事例の調査結果

沿線住民アンケートでは、「行政負担が大きくなってでも本数・運賃を大幅に改善すべき」との意見は少なく、本数は三江線と同程度～やや増加、運賃はおおむね値上げで着地した

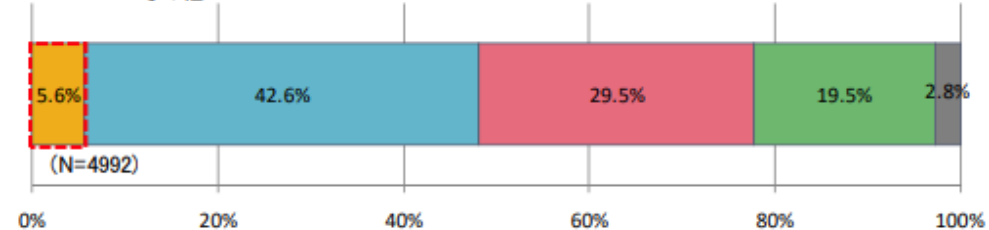
代替交通の運行本数に対する考え (n=4,984)

- 運行費用や自治体の負担が大きくなってでも構わないので、三江線よりも大幅に運行本数を多くするべき
- 多少、運行費用や自治体の負担が増えても構わないので、三江線よりも運行本数を多くするべき
- 三江線と同程度の運行本数で構わない
- わからない
- その他



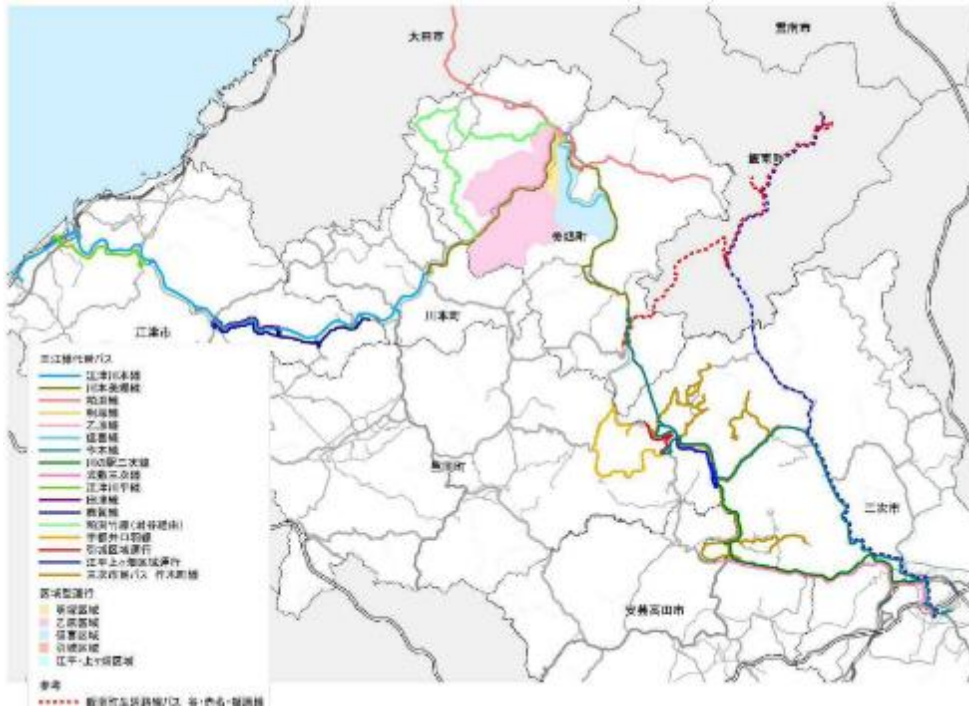
代替交通の運賃に対する考え (n=4,992)

- 自治体の負担が大きくなってでも構わないので、三江線よりも運賃を安くするべき
- 多少、自治体の負担が増えても構わないので、三江線と同程度の運賃とするべき
- 三江線よりも高い運賃となってもやむを得ない
- わからない
- その他

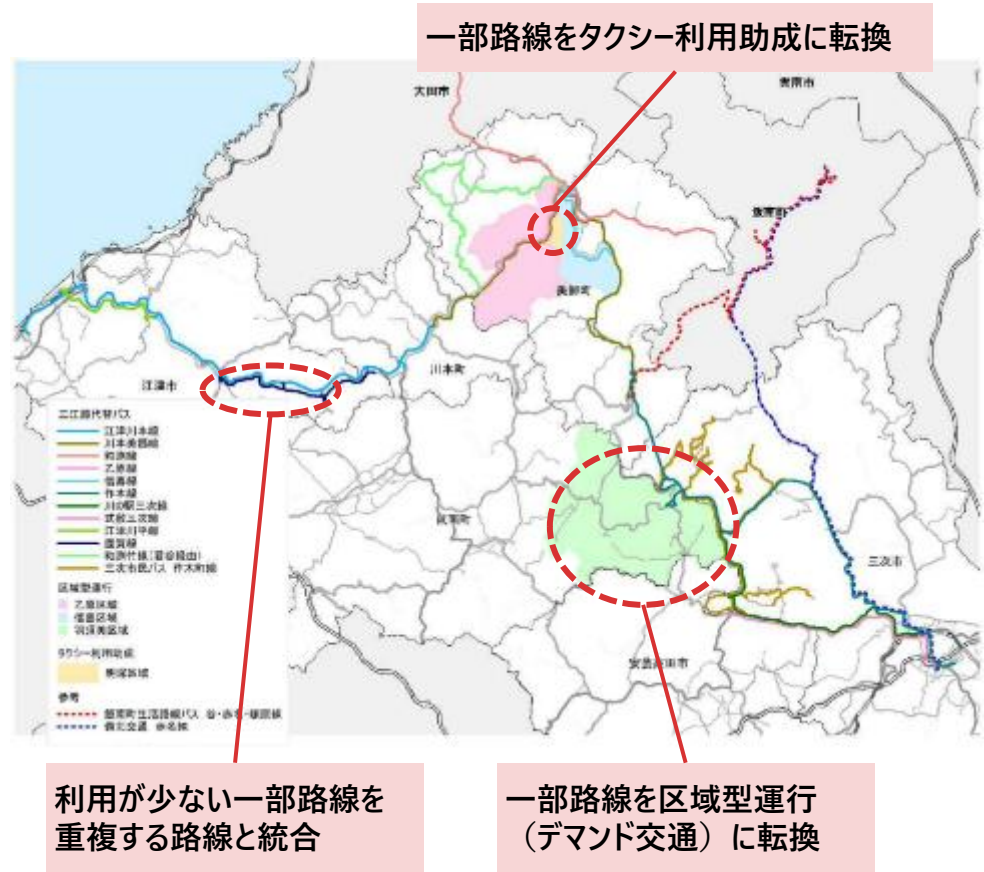


(2) まちづくり・観光との連携による地域社会や公共交通の持続可能性の調査 | 他地域事例の調査結果  
 代替交通への転換後も、利用ニーズに応じて一部路線の見直しが図られている

代替交通ネットワーク (第1段階)



代替交通ネットワーク (第2段階)



一部路線をタクシー利用助成に転換

利用が少ない一部路線を重複する路線と統合

一部路線を区域型運行 (デマンド交通) に転換

## 旧三江線沿線の3自治体に対し、①代替交通の現状・課題、②住民生活への影響、③地域社会・経済への影響の3項目をヒアリング調査した

注) ヒアリング対象の自治体名は非公開

### ヒアリング事項

### 詳細

1

#### 代替交通の現状・課題

- 代替交通（バス、デマンド交通）の現在の運行状況について、評価をお聞かせください。
- 利用状況は、転換当初の見込みと比べていかがですか。特に利用が伸び悩んでいる路線や時間帯はありますか。
- 運行において特に大きな課題は何ですか。（運転手不足、車両維持費、収支状況など）
- 代替交通運行にかかる自治体の財政負担はどのように推移していますか。今後の見通しについて懸念はありますか。

2

#### 住民生活への影響

- 転換後、住民から寄せられた交通に関する意見の中で、特に多かった内容を教えてください。
- 医療機関、商業施設、公共施設へのアクセスについて、具体的な改善や課題はありましたか。
- 高齢者、学生、子育て世代など、車での移動が難しい層について、外出頻度の変化といった影響は見られましたか。

3

#### 地域社会・経済への影響

- 転換が地域の産業（観光、商業など）に与えた影響をどのように認識していますか。具体的な事例があれば教えてください。
- 転換によって、定住意向や、地域への移住意向への影響はありましたか。
- 線路跡地や駅舎などの利活用について、現状と今後の計画をお聞かせください。

4

#### 全体を通した 評価・教訓

- 転換から現在までの期間を振り返り、自治体として上手くいった点、困難だった点は何ですか。
- 芸備線の今後の検討に向けて、旧三江線の経験を踏まえたアドバイスがあればお聞かせください。

代替交通は、国庫補助も活用しながら運行が継続されているものの、利用は減少傾向である。ただし、利用減少はモード転換が原因ではなく、人口減少の影響が大きいとの見解だった

◎：共通 ▲：一部自治体

赤字：要旨と特に関連する点

## ヒアリングの論点 (1/3)

## 沿線地域のコメント

1

### 代替交通の 現状・課題

#### 転換時点の状況

- 代替交通の検討当時は、住民から「少なくとも三江線と同程度運行してほしい」との声があった (▲)
- 転換時に得たJR西日本からの拠出金は、基本的に駅舎等廃線跡地の維持管理費に充てており、代替交通の運営費への充当は極力抑制している (◎)

#### 運行状況

- (注：自治体により現況が異なり、ヒアリング対象の自治体では、三江線と同頻度で定時定路線のバスを運行する自治体と、デマンド交通を運行する自治体が存在した)

#### 利用者数の 変化

- 定時定路線バスへの転換直後は、三江線運行時と同程度の利用だったが、現在は減少傾向である (▲)
  - ・ 利用減少は、モード転換による減少というよりも、人口減少に起因するものである (▲)
- 数年前に、定時定路線の代替バスからデマンド交通に転換したことで、利用者数が増加した (▲)

#### 現況

#### 運転手 不足

- バスの運転手不足は、深刻というほどではないものの、地域内の一部路線バスのダイヤが変更になるなど、影響が出始めている (▲)
- デマンド交通は、運転を担っている地域住民の高齢化に伴い、運転手の確保が難しくなりつつある (▲)

#### 運営費用

- 国の地域間幹線系統補助、地域内フィーダー系統補助等の補助金を活用することで、現在でも維持できている (◎)
- 代替交通の運行に対する自治体側の負担が年々増加しているため、今後利用促進に取り組んでいきたいと考えている (▲)

## 代替交通の利便性は、以前と変わらない・便利になった・不便になったといった意見がそれぞれ見られるとの見解だった

ヒアリングの論点 (2/3)

沿線地域のコメント

◎：共通 ▲：一部自治体

赤文字：要旨と特に関連する点

2

住民生活  
への影響

現況

利便性  
の変化

- ▶ 代替交通の利便性については、以前と変わらない・便利になった・不便になったといった意見がそれぞれ見られる。「不便になった」という意見が特段多いわけではない (◎)
  - ・ 「便利になった」という意見
    - ・ バス停が自宅近くにできて便利になった、というケースはあると思う (▲)
    - ・ 新たな利用が生まれたというより、三江線を利用していた人がバスに移行し、「少し便利になった」という感触である (▲)
  - ・ 「不便になった」という意見
    - ・ 駅の近くに住んでいた人が、不便と答えたのではないかと考えられる (▲)
    - ・ 「バスはいつか無くなるのではないかと不安を感じる人がいたと思われる (▲)
  - ・ さらなる要望
    - ・ 病院に通いやすくするため、ルート変更や延伸を求める意見が出ている (▲)

## 鉄道乗車目的の観光客は減少した一方で、跡地を訪問する観光客が新たに生まれている。 また、一部廃線跡地の荒廃に懸念が示された

◎：共通 ▲：一部自治体

赤文字：要旨と特に関連する点

### ヒアリングの論点 (3/3)

### 沿線地域のコメント

3

### 地域 社会・経済 への影響

#### 転換時点の状況

- 廃線時の議論において、代替交通は地域住民向けの移動手段確保が主眼だった (▲)
- 道路の拡幅や、観光地化する可能性のある駅舎や線路は、取捨選択して譲渡を受けた (▲)

#### 観光への 影響

- 三江線乗車目的の観光客は減少したが、観光地が駅から離れていることもあり、大きな影響を受けていない (▲)
  - ・ 廃線跡地を利用したトロッコが新たな観光コンテンツとなり、訪れる観光客も一定数存在する (▲)
- 観光客の多くは車での来訪が多く、公共交通は利用されていない (▲)
  - ・ デマンド交通は、観光客向けに大々的にPRすると、住民ドライバーの負担が増すことが懸念されるため、対外的な案内は実施していない (▲)

#### 現況

#### 廃線跡地 の 活用状況

- 鉄道跡地を新たな観光資源として活用し、新たな観光客が来訪している (▲)
  - ・ 廃線後も駅を訪れる観光客は、一定数存在する (▲)
  - ・ 保有した一部施設では、トロッコ運行など観光地化させることに成功している (▲)
- 自治体保有地以外の跡地管理が不十分と感じる区間があり、雑草繁茂や倒木、獣害など新たなリスクが顕在化している (▲)

#### 移住・定住 意向への 影響

- 大きな変化はない (▲)

## 廃線により鉄道目的の観光客が減少した一方で、鉄道跡地を訪れる新たな観光客が発生したとのコメントがあった。また、跡地の中長期的な維持管理の重要性が指摘された

### ヒアリングの要旨

◎：共通 ▲：一部自治体

### 全体を通した学び

#### 1 代替交通の現状・課題

- 代替交通転換直後の利用人数は、大きな変化はなかったが、近年は地域の人口減少に伴い、利用人数も減少傾向である (▲)
- バスの運転手不足は、深刻というほどではないものの、地域内の一部路線バスのダイヤが変更になるなど、影響が出始めている (▲)
- デマンド交通は、運転を担っている地域住民の高齢化に伴い、運転手の確保が難しくなりつつある (▲)
- 代替交通の運行に対する自治体側の負担が年々増加しているため、今後利用促進に取り組んでいきたいと考えている (▲)

#### 2 住民生活への影響

- 代替交通転換前後で利便性に大きな変化はなく、地域住民から特段大きな不満が出ている状況ではない (◎)

#### 3 地域社会・経済への影響

- 道路の拡幅や、観光地化する可能性のある駅舎や線路は、取捨選択して譲渡を受けた (▲)
- 三江線乗車目的の観光客は減少したが、観光地が駅から離れていたこともあり、大きな影響を受けていない (◎)
- 鉄道跡地を新たな観光資源として活用し、新たな観光客が来訪している (▲)
- 一部地域では、廃線跡地の荒廃が問題視されている (▲)

#### 4

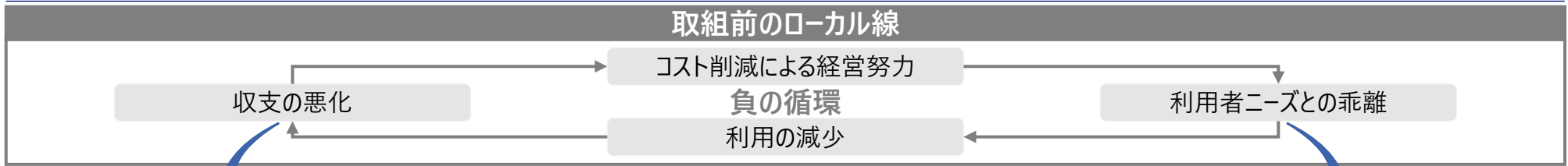
- 代替交通への転換による、移動の利便性や、住民生活・地域社会・経済に対する影響は、限定的だったと推察される
- バスやデマンド交通の運転手確保や、自治体の財政負担の抑制が課題となっており、持続可能性の検討が重要である
- 廃線によって鉄道目的の観光客は減少する一方で、鉄道跡地を新たな観光資源として活用し、結果的に観光客が増加した地域も存在する
- 他モードへ転換する場合、跡地の維持管理について、荒廃を避けるために長期的な方針を予め検討しておくことが重要である

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

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

<p>単一交通手段の企画・運営</p> <p>右記以外の主要事例</p>	<p>地域公共交通全体の企画・運営</p> <p>津軽線（NPO）、東吾妻町（町営）</p>	<p>交通×観光・まちづくり全体の企画・運営</p> <p>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）</p>
--------------------------------------	--	--

(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 | 他地域事例からの示唆

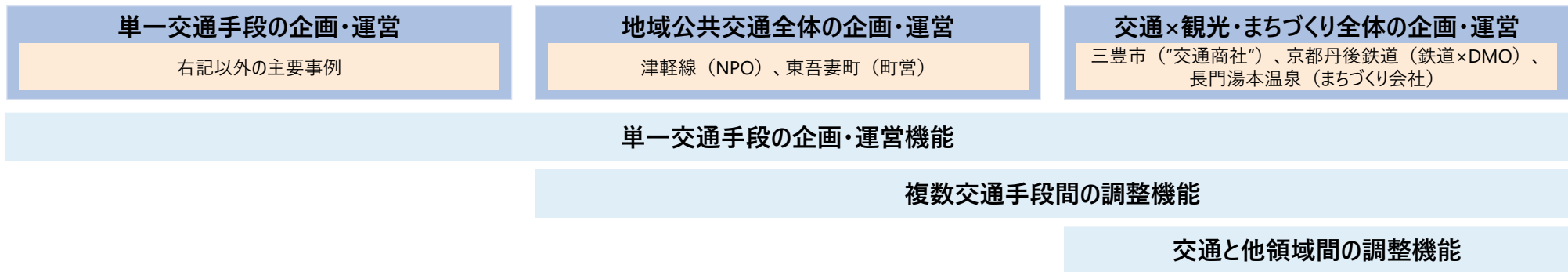
**【参考】「運営体制の変更・強化」については、地域内連携の考え方に応じて、**

**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**

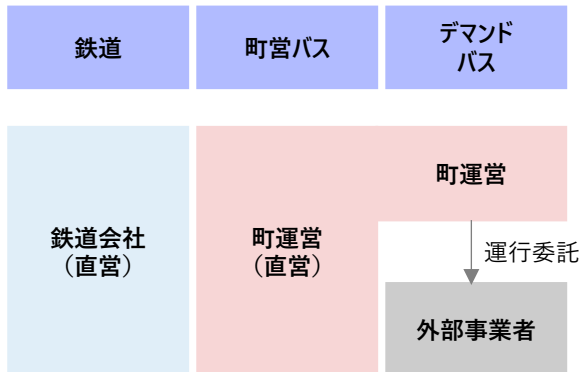
## 運営体制の考え方

組織間の役割分担を重視

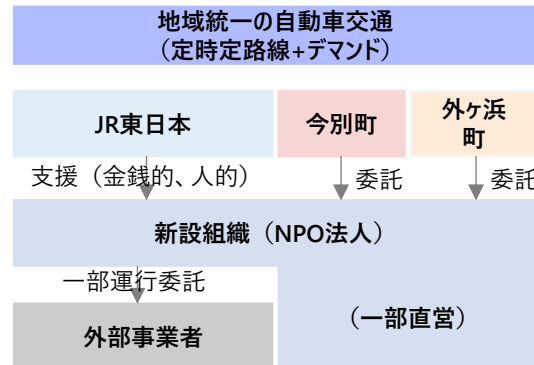
地域まちづくりの組織の統合を重視



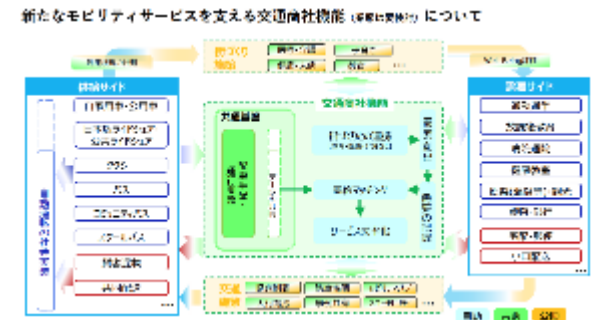
### 一般的な運営体制



### 例：津軽線（蟹田～三厩間）の将来構想\*



### 例：三豊市の交通商社構想\*\*



\*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」

## 公共交通とまちづくり・観光等の連携のあり方



(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 | 公共交通とまちづくり・観光等の連携のあり方  
 データ分析とヒアリング結果から、沿線地域の問題を、①定住人口の減少、②交流・関係人口の伸び悩み、③地域産業の衰退、④観光産業の伸び悩み、⑤インフラの縮小 に大別

## 問題の分類

## 調査事業により明らかになった沿線地域における問題の概要

1

## 定住人口の減少

- 庄原市・新見市ともに人口は減少傾向にあり、2市総人口は2020年度比で2030年に約－19%、2050年に約－47%となると推計されている。
- 若年層の流出による過疎化と住民の高齢化が喫緊の課題である。

2

交流・関係人口の  
伸び悩み

- 広島県・岡山県全体の観光客数は、インバウンドを中心として増加している一方、庄原市・新見市では自県・隣県の主要スポットへ向かう観光客を十分に引き込めていない。
- 公共交通や施設の利便性が乏しく、都会からの移住先としての魅力を十分に発揮できていない。

3

## 地域産業の衰退

- 庄原市・新見市では、総生産・総所得がともに減少傾向。企業活動も縮小している。
- 人口の減少が、働き手不足や消費低減、投資抑制など多方面に影響を及ぼしている。

4

観光産業の  
伸び悩み

- 広島県・岡山県では、観光客数はインバウンドを中心として増加しているものの、観光客の消費を捉えきれていない。庄原市・新見市では、特に宿泊による消費向上に課題がある。
- 地域横断でPRやブランディングの連携が十分にできていない点に問題意識がある。

5

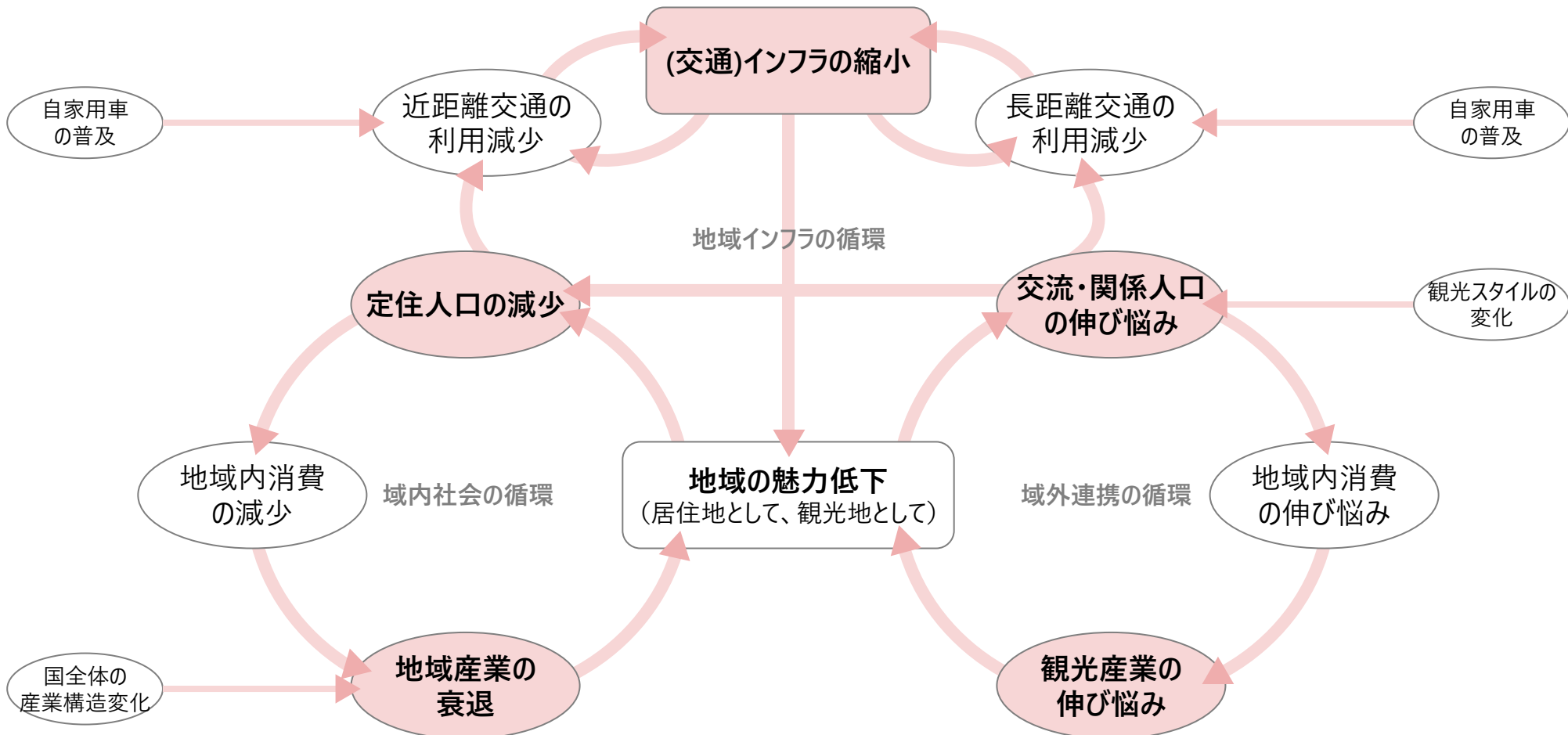
## インフラの縮小

- 人口減少・産業衰退に伴って、日常生活に必要とされる施設等地域のインフラが概ね不足している。
- 芸備線・路線バスともに、人口減少に伴う利用低下を踏まえて運行ダイヤ等の改変が行われてきた。
- 結果的に、住民にとって使いづらい公共交通となっており、一事業者単位では改善が困難な状況。

(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 | 公共交通とまちづくり・観光等の連携のあり方

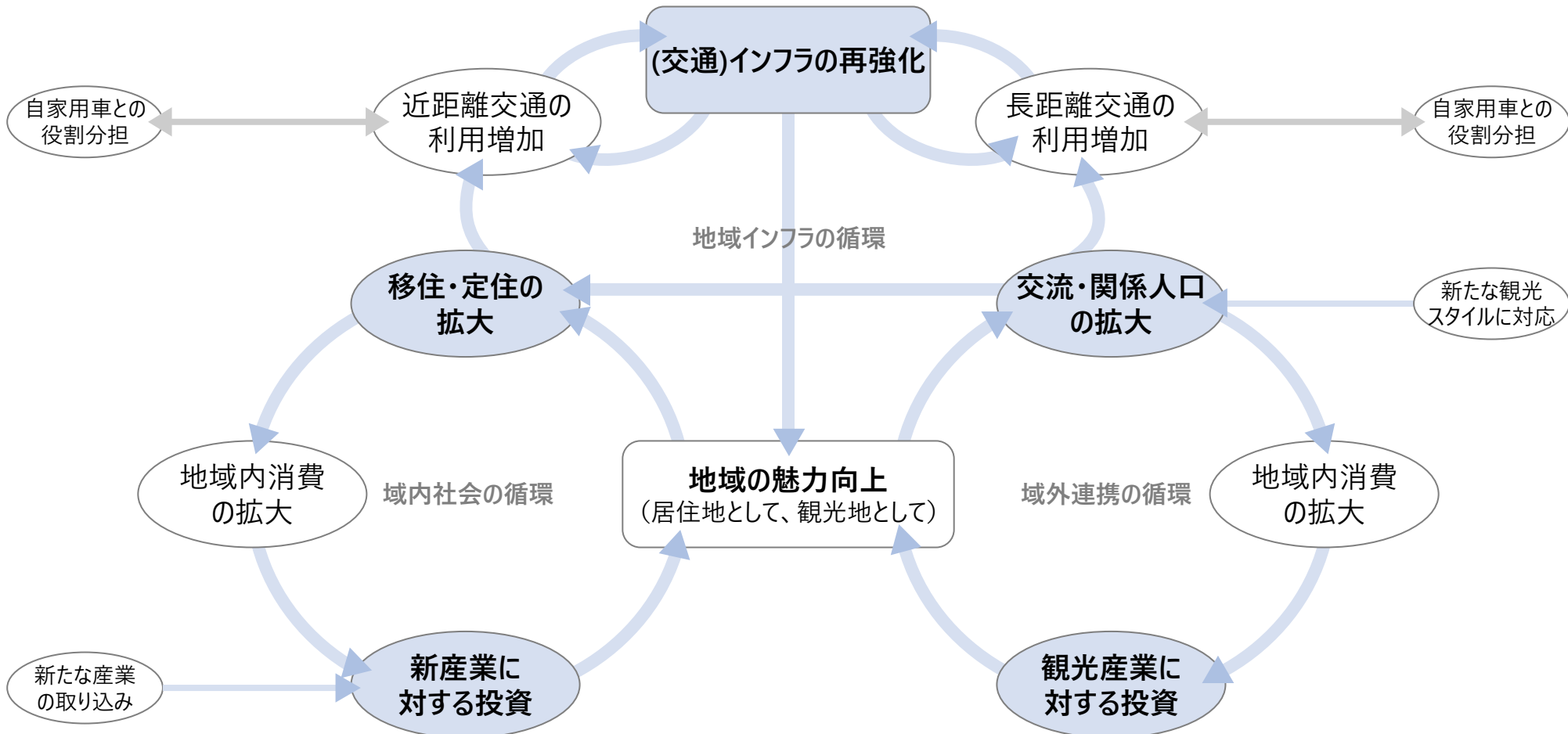
地域が抱える問題は、相互に関係して「負の循環」の状態にあり、  
交通インフラが抱える問題は、その一部が表出したものである

芸備線特定区間沿線地域が抱える問題



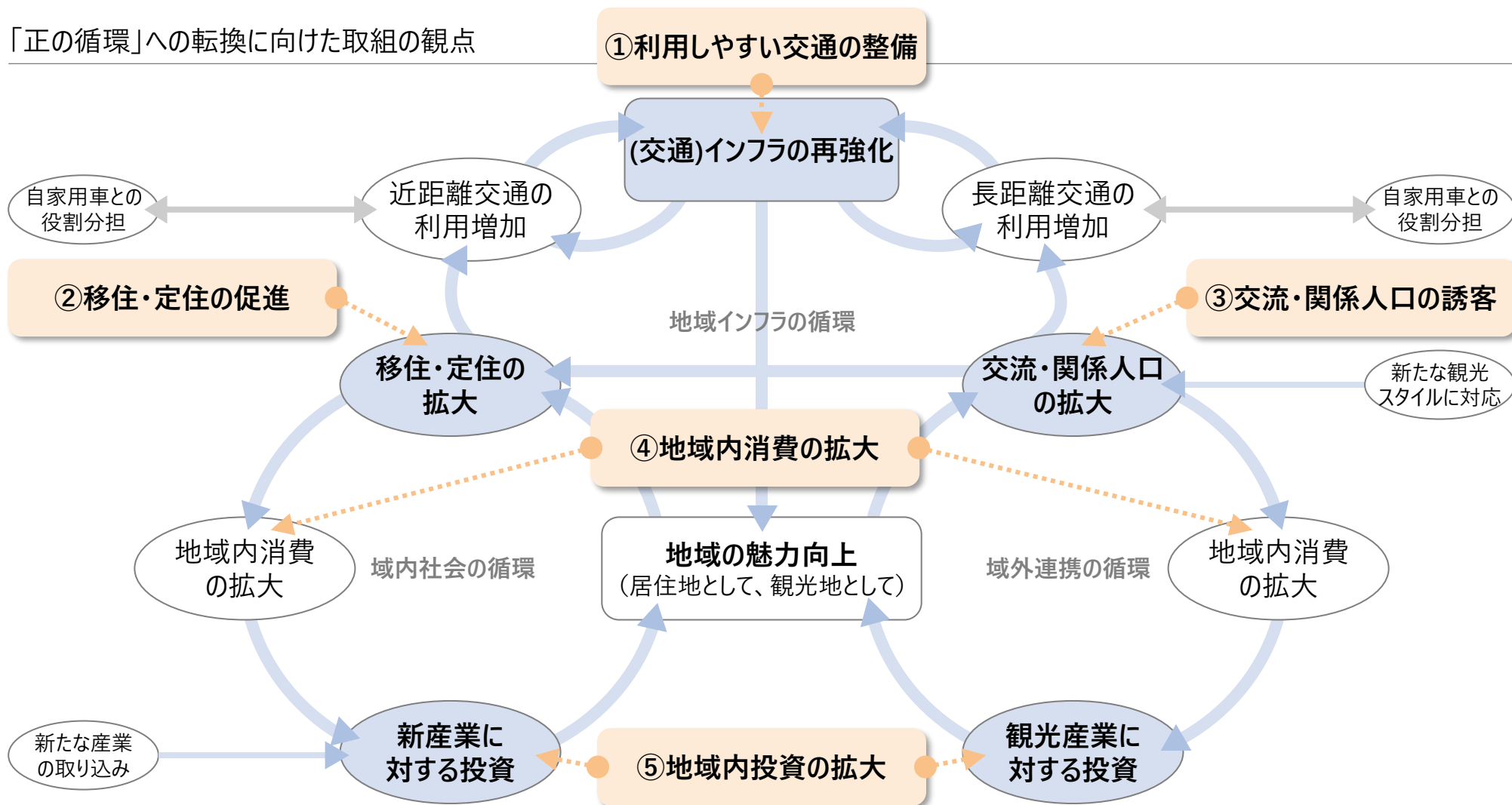
(2) まちづくり・観光との連携による地域社会や公共交通の持続可能性の調査 | 公共交通とまちづくり・観光等の連携のあり方  
**「芸備線の価値を最大限発揮した状態」とは、単に鉄道の利用振興がなされた状態ではなく、  
 芸備線の価値を活かしながら、地域が「正の循環」に生まれ変わった状態である**

芸備線特定区間沿線地域が目指す「正の循環」



(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 | 公共交通とまちづくり・観光等の連携のあり方  
 そのためには、①利用しやすい交通の整備、②移住・定住の促進、③交流・関係人口の誘客、  
 ④地域内消費の拡大、⑤地域内投資の拡大 の複合的な実現が必要

「正の循環」への転換に向けた取組の観点



(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 | 公共交通とまちづくり・観光等の連携のあり方

これまでも芸備線を活用した取組は実施されたが、鉄道の利用振興にとどまる例が多く、地域の社会・経済に与える価値が必ずしも最大化されてこなかった

芸備線の価値を最大限発揮するための視点

## 理想的な取組

芸備線の価値を活かして、「正の循環」へ転換

### ① 利用しやすい交通の整備

- 芸備線と二次交通が一体的に整備され、出発地から目的地まで快適に移動ができる

### ② 移住・定住の促進

### ③ 交流・関係人口の誘客

### ④ 地域内消費の拡大

### ⑤ 地域内投資の拡大

- 移動以外の側面でも、芸備線の価値を活かした取組が進んでいる

### 芸備線の利用増加

- 既存の移動市場におけるシェア競争だけでなく、新たな移動需要を誘発できている

### 地域社会・経済の好循環

- 定住・交流・関係人口や、消費額、投資額といった、地域の社会・経済指標を維持・向上できている

## 現実の取組

移動手段としての芸備線の「利用振興」にとどまる

### ① 利用しやすい交通の整備

- 芸備線の増便実証、利用助成等は実施されているが、単発・期間限定の内容が中心

### ② 移住・定住の促進

### ③ 交流・関係人口の誘客

### ④ 地域内消費の拡大

### ⑤ 地域内投資の拡大

- 移動以外の側面では、芸備線の価値を活かした取組が進んでいない

### 芸備線の利用増加

- 一定の利用増加は見られるが、鉄道事業という観点での費用対効果は厳しい

### 地域社会・経済の好循環

- 地域の社会・経済の衰退が続く

(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 | 公共交通とまちづくり・観光等の連携のあり方

## 「芸備線の価値を最大限発揮」するためには、①利用しやすい交通の整備に係る取組に加えて、他の観点に係る取組も複合的に実施していくことが必要である

「目指す姿」の実現に貢献し得る芸備線の価値

### ヒアリングで挙げた「芸備線の価値」(代表的な意見の抜粋)

#### ①利用しやすい交通の整備

- 自動車の運転が難しい人にとっては、通勤・通学・買物・通院の貴重な移動手段である
- 定時性や安全性、運行ルートの分かりやすさ、安価な運賃等の面で優れた移動手段である

「芸備線の利用振興」だけでなく、芸備線の多面的な価値を活かす施策を複合的に実施していくことが必要

#### ②移住・定住の促進

- 高校生の通学に芸備線が利用されており、芸備線の有無は高校の存続に関わる
- 鉄道が通っていることが、外部の人に興味を持ってもらうきっかけとなる
- 駅や線路の存在そのものが、生活する上での心の支えになっている

#### ③交流・関係人口の誘客

- 庄原ライナーに合わせたツアー等、鉄道だからこそ実現できる誘客の形がある
- 備後落合駅の駅舎等、鉄道自体が観光資源になる
- 鉄道があることで、車を持たない観光客(欧米インバウンド等)の誘客につながる

#### ④地域内消費の拡大

- 鉄道があることで、買物や通院を出来ている人がいる
- 鉄道があることで、運転を気にせず飲み会を楽しむことができ、飲食店の売上につながっている
- 鉄道旅行者向けに、地域産品を活かした限定商品の販売をできるのではないかと

#### ⑤地域内投資の拡大

- 鉄道施設そのものが投資対象(ネーミングライツ)になるのではないかと
- 芸備線の注目度を活かしてタイアップ・PRしたい企業を誘致できるのではないかと

## 「目指す姿」①～⑥の各項目における2県2市の既存計画の反映する際の基準を整理した

### 既存計画の反映基準 A

目指す姿に向けた取組項目 (R6整理+α)	2県2市の既存計画に反映する際の基準
①利用しやすい交通の整備	公共交通の利便性向上に関する施策を抽出する。 ※具体的には、下記の文言が含まれているかで判断した <ul style="list-style-type: none"> <li>・「利便性向上」もしくは類似の文言 (<a href="#">利便性の維持・確保</a>等)</li> <li>・「公共交通」もしくは類似の文言 (<a href="#">公共交通</a>、<a href="#">鉄道</a>、<a href="#">バス</a>、<a href="#">移動</a>等)</li> </ul>
②移住・定住の促進	移住・定住の促進に関する施策を抽出する。 ※具体的には、下記の文言が含まれているかで判断した <ul style="list-style-type: none"> <li>・「移住」「定住」もしくは類似の文言 (<a href="#">転入</a>、<a href="#">転出</a>等)</li> <li>・「促進」もしくは類似の文言 (<a href="#">促進</a>、<a href="#">施策の推進</a>、<a href="#">施策の展開</a>等)</li> </ul>
③交流・関係人口の誘客	活発な交流・関係人口の増加を促進する施策を抽出する。 ※具体的には、下記の文言が含まれているかで判断した <ul style="list-style-type: none"> <li>・「交流」「関係人口」もしくは類似の文言 (<a href="#">参加促進</a>等)</li> <li>・「誘客」もしくは類似の文言 (<a href="#">推進</a>、<a href="#">促進</a>等)</li> </ul>
④地域内消費の拡大	地域内の消費を拡大させるような施策を抽出する。 ※具体的には、下記の文言が含まれているかで判断した <ul style="list-style-type: none"> <li>・「地域内消費」もしくは類似の文言 (<a href="#">観光</a>、<a href="#">観光消費</a>、<a href="#">旅行消費</a>、<a href="#">宿泊</a>等)</li> <li>・「拡大」もしくは類似の文言 (<a href="#">促進</a>、<a href="#">推進</a>等)</li> </ul>
⑤地域内投資の拡大	地域内の投資を拡大させるような施策を抽出する。 ※具体的には、下記の文言が含まれているか否かで判断した <ul style="list-style-type: none"> <li>・「地域内投資」もしくは類似の文言 (<a href="#">企業誘致</a>、<a href="#">企業支援</a>、<a href="#">設備導入</a>等)</li> <li>・「拡大」もしくは類似の文言 (<a href="#">促進</a>、<a href="#">推進</a>等)</li> </ul>
⑥地域全体で取組を進めるための組織・体制の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ①～⑤に向けて、<a href="#">地域づくり</a>、<a href="#">にぎわいづくり</a>、<a href="#">公共交通の利用促進</a>に関する組織・体制の整備を抽出する。</li> </ul>

(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 | 公共交通とまちづくり・観光等の連携のあり方  
**地域の目指す姿に向けた①～⑥の項目に関連する2県2市の主要計画は、以下の通り(1/2)**

地域の「目指す姿」に向けた取組項目に対応する2県2市の主要計画一覧 **A**

目指す姿に向けた 取組項目 (R6整理+α)	2県2市の主要計画			
	庄原市	新見市	広島県	岡山県
①利用しやすい 交通の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>第3期庄原市長期総合計画</li> <li>第2期庄原市まち・ひと・しごと創生総合戦略</li> <li>庄原市都市計画マスタープラン</li> <li>第2期庄原市地域公共交通計画</li> <li>庄原市教育振興基本計画</li> <li>庄原市立地適正化計画</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>第3次新見市総合計画</li> <li>新見市デジタル田園都市構想総合戦略</li> <li>新見市地域公共交通計画</li> <li>第3期新見市地域福祉計画</li> <li>第3次 新見市環境基本計画</li> <li>新見市観光アクションプラン</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>安心・誇り・挑戦 ひろしまビジョン</li> <li>広島県地域公共交通ビジョン</li> <li>第2期広島県中山間地域振興計画</li> <li>社会資本未来プラン</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>第4次晴れの国おかやま生き生きプラン</li> <li>岡山県住生活基本計画</li> <li>第3期おかやま創生総合戦略</li> <li>岡山県中山間地域活性化基本方針</li> <li>岡山県地域公共交通ビジョン</li> <li>岡山県環境基本計画エコビジョン2040</li> </ul>
②移住・定住の 促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>第3期庄原市長期総合計画</li> <li>第2期庄原市まち・ひと・しごと創生総合戦略</li> <li>庄原市都市計画マスタープラン</li> <li>庄原市立地適正化計画</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>第3次新見市総合計画</li> <li>新見市デジタル田園都市構想総合戦略</li> <li>新見市住生活基本計画</li> <li>新見市空家対策計画</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>安心・誇り・挑戦 ひろしまビジョン</li> <li>広島県住生活基本計画</li> <li>第2期広島県中山間地域振興計画</li> <li>社会資本未来プラン</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>第4次晴れの国おかやま生き生きプラン</li> <li>岡山県住生活基本計画</li> <li>第3期おかやま創生総合戦略</li> <li>岡山県中山間地域活性化基本方針</li> </ul>
③交流・関係人口 の誘客	<ul style="list-style-type: none"> <li>第3期庄原市長期総合計画</li> <li>第2期庄原市まち・ひと・しごと創生総合戦略</li> <li>第3期庄原市地域福祉計画</li> <li>庄原市観光振興計画</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>第3次新見市総合計画</li> <li>新見市デジタル田園都市構想総合戦略</li> <li>第3期新見市地域福祉計画</li> <li>新見市観光アクションプラン</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ひろしま文化・芸術振興ビジョン</li> <li>第2期広島県中山間地域振興計画</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>岡山県住生活基本計画</li> <li>岡山県中山間地域活性化基本方針</li> <li>おかやま文化振興ビジョン(2018-2028)</li> </ul>

(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 | 公共交通とまちづくり・観光等の連携のあり方  
**地域の目指す姿に向けた①～⑥の項目に関連する2県2市の主要計画は、以下の通り(2/2)**

地域の「目指す姿」に向けた取組項目に対応する2県2市の主要計画一覧 **A**

目指す姿に向けた 取組項目 (R6整理+α)	2県2市の主要計画			
	庄原市	新見市	広島県	岡山県
④地域内消費の 拡大	<ul style="list-style-type: none"> <li>第3期庄原市長期総合計画</li> <li>第2期庄原市まち・ひと・しごと創生総合戦略</li> <li>庄原市都市計画マスタープラン</li> <li>第2期庄原市地域公共交通計画</li> <li>庄原市観光振興計画</li> <li>第3期庄原市農業振興計画</li> <li>第4次庄原市環境基本計画</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>第3次新見市総合計画</li> <li>新見市デジタル田園都市構想総合戦略</li> <li>新見市観光アクションプラン</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>安心・誇り・挑戦 ひろしまビジョン</li> <li>ひろしま観光立県推進基本計画</li> <li>第2期広島県中山間地域振興計画</li> <li>2025広島県農林水産業アクションプログラム</li> <li>第2期広島県中山間地域振興計画</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>第4次晴れの国おかやま生き生きプラン</li> <li>第3期おかやま創生総合戦略</li> <li>おかやま農林水産プラン</li> <li>ポストコロナ期に漕ぎ出す観光羅針盤</li> <li>岡山県中山間地域活性化基本方針</li> </ul>
⑤地域内投資の 拡大	<ul style="list-style-type: none"> <li>第3期庄原市長期総合計画</li> <li>第2期庄原市まち・ひと・しごと創生総合戦略</li> <li>第3期庄原市農業振興計画</li> <li>第4次庄原市環境基本計画</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>第3次新見市総合計画</li> <li>新見市デジタル田園都市構想総合戦略</li> <li>第3次新見市環境基本計画</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>安心・誇り・挑戦 ひろしまビジョン</li> <li>広島県地域公共交通ビジョン</li> <li>2025広島県農林水産業アクションプログラム</li> <li>第2期広島県中山間地域振興計画</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>第4次晴れの国おかやま生き生きプラン</li> <li>第3期おかやま創生総合戦略</li> <li>岡山県中小企業振興計画2025</li> <li>おかやま農林水産プラン</li> <li>岡山県環境基本計画（エコビジョン2040）</li> <li>岡山県中山間地域活性化基本方針</li> </ul>
⑥地域全体で取組を進めるための 組織・体制の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>第2期庄原市まち・ひと・しごと創生総合戦略</li> <li>庄原市都市計画マスタープラン</li> <li>第2期庄原市地域公共交通計画</li> <li>第3期庄原市地域福祉計画</li> <li>庄原市観光振興計画</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>第3次新見市総合計画</li> <li>新見市デジタル田園都市構想総合戦略</li> <li>新見市地域公共交通計画</li> <li>新見市版地域共生社会構築計画</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>広島県地域公共交通ビジョン</li> <li>第2期広島県中山間地域振興計画</li> <li>社会資本未来プラン</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>岡山県地域公共交通ビジョン</li> <li>岡山県中山間地域活性化基本方針</li> </ul>

(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 | 公共交通とまちづくり・観光等の連携のあり方  
**地域の「目指す姿」に向けた項目と、庄原市の主要計画の具体的な施策の対応関係は、以下の通り (1/4)**

地域の「目指す姿」に向けた取組項目と、既存の主要計画との対応関係 (庄原市) **A**

目指す姿に向けた取組項目	関連する計画	具体的な施策
①利用しやすい交通の整備	第3期庄原市長期総合計画	施策の柱1安心な暮らしの充実,施策領域④生活基盤(1)生活交通の充実
	第2期庄原市まち・ひと・しごと創生総合戦略	基本目標4,1.快適な暮らしの実現,施策2生活交通の確保・維持
	第2期庄原市地域公共交通計画	戦略1地域に適した交通モデルの構築,多様な交通モードによる地域内交通(支線)の構築,地域の輸送資源活用,移動需要のコーディネート,福祉施策と連携した交通モデルの検討
	第2期庄原市地域公共交通計画	戦略2拠点の機能強化,交通結節点における利用環境整備
	第2期庄原市地域公共交通計画	戦略3拠点間を結ぶ公共交通軸の確保・強化,都市拠点における回遊性向上,都市拠点へのアクセス性向上,広域幹線軸の維持・確保と幹線軸・支線の連携強化
	第2期庄原市地域公共交通計画	戦略5わかりやすい情報提供と公共交通の利用促進,移動需要の創出
	第2期庄原市地域公共交通計画	戦略7交通事業者の経営安定化と公共交通の効率化,公共交通の効率化
	庄原市都市計画マスタープラン	3-4.(2)2)コンパクト・プラス・ネットワークを支える骨格づくり
	第2期庄原市教育振興基本計画	施策の分野1,施策の基本方針(6)④遠距離通学児童生徒への支援
	庄原市立地適正化計画	施策の方向性,庄原)既存のポテンシャルを活かし、本市の中核的拠点としての都市機能の充実とともに、市内各地域からのアクセス性の向上を図り、全ての市民が利用しやすい拠点づくりを推進
庄原市立地適正化計画	施策の方向性,東城)歴史的なまちなみや、高速道路ICに近接するなどの交通利便性等を活かし、県内外からの人々が訪れやすい観光拠点としての魅力向上を推進	

(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 | 公共交通とまちづくり・観光等の連携のあり方  
**地域の「目指す姿」に向けた項目と、庄原市の主要計画の具体的な施策の対応関係は、以下の通り (2/4)**

地域の「目指す姿」に向けた取組項目と、既存の主要計画との対応関係 (庄原市) **A**

目指す姿に向けた取組項目	関連する計画	具体的な施策
②移住・定住の促進	第3期庄原市長期総合計画	施策の柱2将来に希望が繋がっていく仕組みづくり,施策領域⑤人口減少への適応(1)移住・定住の促進
	第2期庄原市まち・ひと・しごと創生総合戦略	基本目標2,1.転出抑制,施策1就業機会の創出
	第2期庄原市まち・ひと・しごと創生総合戦略	基本目標2,2.転入促進,施策1転入定住の促進
	庄原市都市計画マスタープラン	3 - 4 .(2)7)①定住促進
	庄原市立地適正化計画	施策の方向性,庄原) 人々が集う交流・娯楽機能を強化し、にぎわいを創出するとともに、居住環境の向上により、若者定住と人口減少の抑制を図り、市の活性化を先導する中心市街地の形成を推進
③交流・関係人口の誘客	第3期庄原市長期総合計画	施策の柱2将来に希望が繋がっていく仕組みづくり,施策領域⑤人口減少への適応(2)関係人口の創出
	第2期庄原市まち・ひと・しごと創生総合戦略	基本目標2,3.関係人口の拡大,施策1関係人口の活用,施策2戦略的なシティブロモーションによる魅力発信,施策3スポーツ合宿の誘致・スポーツイベントの開催
	第3期庄原市地域福祉計画	基本目標 1,取組の方向 2 .世代を超えた幅広い交流の促進と拠点の充実
	第3期庄原市地域福祉計画	基本目標 1,取組の方向 3 .地域活動・ボランティア活動の情報提供と参加促進
	庄原市観光振興計画	基本施策 3 (4)観光振興への地域住民等の参画促進

(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 | 公共交通とまちづくり・観光等の連携のあり方  
**地域の「目指す姿」に向けた項目と、庄原市の主要計画の具体的な施策の対応関係は、以下の通り (3/4)**

地域の「目指す姿」に向けた取組項目と、既存の主要計画との対応関係 (庄原市) A

目指す姿に向けた取組項目	関連する計画	具体的な施策
<b>④地域内消費の拡大</b>	第3期庄原市長期総合計画	施策の柱1安心な暮らしの充実,施策領域⑤地域経済(2)域内経済循環の促進
	第3期庄原市長期総合計画	施策の柱2将来に希望が繋がっていく仕組みづくり,施策領域③観光の振興(1)観光の振興
	第2期庄原市まち・ひと・しごと創生総合戦略	基本目標 1,2.観光振興,施策1里山資源を生かした観光消費額の向上,施策2観光推進体制および観光情報発信の強化
	第2期庄原市地域公共交通計画	戦略4公共交通を活かした観光とまちのにぎわい創出,観光二次交通ネットワークの構築,観光・交流促進と連携した公共交通の魅力向上
	庄原市都市計画マスタープラン	3 - 4 .(2)7)③観光交流の促進
	庄原市観光振興計画	基本施策 1 (1)里山資源の魅力化 (資源磨きと観光コンテンツ開発)
	庄原市観光振興計画	基本施策 1 (2)里山ステイの推進 (宿泊消費額の増加)
	庄原市観光振興計画	基本施策 1 (3)里山アクティビティの推進 (着地型旅行消費額の増加)
	庄原市観光振興計画	基本施策 1 (4)里山フードツーリズムの推進 (特産品・飲食消費額の増加)
	庄原市観光振興計画	基本施策 2 (3)広域周遊観光の促進
	庄原市観光振興計画	基本施策 2 (4)外国人観光客の誘致
	第3期庄原市農業振興計画	3- ii -①地産地消推進店登録事業を通じた消費者信頼の向上
	第3期庄原市農業振興計画	3- ii -③学校や社会福祉施設等の大型事業所における地域産品の利用促進
第4次庄原市環境基本計画	基本目標 I 豊かな環境で暮らし続けられるまちづくり(1)農地の保全・地産地消の普及拡大	

## 地域の「目指す姿」に向けた項目と、庄原市の主要計画の具体的な施策の対応関係は、以下の通り (4/4)

### 地域の「目指す姿」に向けた取組項目と、既存の主要計画との対応関係 (庄原市) A

目指す姿に向けた取組項目	関連する計画	具体的な施策
<b>⑤地域内投資の拡大</b>	第3期庄原市長期総合計画	施策の柱2将来に希望が繋がっていく仕組みづくり,施策領域④産学官連携(1)産業の成長戦略の推進
	第3期庄原市長期総合計画	施策の柱2将来に希望が繋がっていく仕組みづくり,施策領域④産学官連携(2)イノベーションの推進
	第2期庄原市まち・ひと・しごと創生総合戦略	基本目標 1,3.商工振興,施策1企業誘致の推進
	第3期庄原市農業振興計画	1- ii -①スマート農業機械の導入推進
	第3期庄原市農業振興計画	1- iv -① 農業経営計画に基づく機械施設導入支援の強化
	第3期庄原市農業振興計画	2- i -①スマート農業分野への投資拡大促進
	第3期庄原市農業振興計画	2- i -④ 企業参入による比婆牛素牛一貫肥育体制の構築
	第3期庄原市農業振興計画	4- i -② I C Tを活用した受発注及びトレーサビリティシステムの導入促進
	第4次庄原市環境基本計画	基本目標III地球にやさしい循環型のまちづくり(1)脱炭素化の推進
<b>⑥地域全体で取組を進めるための組織・体制の整備</b>	第2期庄原市まち・ひと・しごと創生総合戦略	基本目標4,2.まちづくり活動の推進,施策1まちづくり団体への活動支援
	第2期庄原市地域公共交通計画	戦略7計画のマネジメント体制の構築,地域に適した運営体制構築,地域・住民参加型による公共交通づくりの推進
	庄原市都市計画マスタープラン	3 - 4.(2)2)広域的な交流や連携を支える持続可能な地域公共交通体系づくり
	第3期庄原市地域福祉計画	基本目標2,取組の方向 1.地域の関係団体の交流と支援のネットワークづくり
	庄原市観光振興計画	基本施策 2 (2)観光客ニーズに即した観光案内体制の整備
	庄原市観光振興計画	基本施策 3 (1)庄原版DMOの形成・確立
庄原市観光振興計画	基本施策 3 (5)外国人観光客の受入体制の整備	

(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 | 公共交通とまちづくり・観光等の連携のあり方  
**地域の「目指す姿」に向けた項目と、新見市の主要計画の具体的な施策の対応関係は、以下の通り (1/4)**

地域の「目指す姿」に向けた取組項目と、既存の主要計画との対応関係 (新見市) **A**

目指す姿に向けた取組項目	関連する計画	具体的な施策
①利用しやすい交通の整備	第3次 新見市総合計画	基本目標.産業成長,5-4公共交通,主要な施策・取組①地域公共交通網の構築
	第3次 新見市総合計画	基本目標.産業成長,5-4公共交通,主要な施策・取組②公共交通の利用促進
	第3次 新見市総合計画	基本目標.産業成長,5-4公共交通,主要な施策・取組③誰もが利用しやすい環境の整備と利便性向上
	新見市デジタル田園都市構想総合戦略	重点目標 4 (ソ) 【公共交通】持続可能な交通体系を確立する
	新見市地域公共交通計画	基本目標 1,1-1交通空白地域の削減
	新見市地域公共交通計画	基本目標 1,1-2スクールバスの混乗化・路線バスとの統合
	新見市地域公共交通計画	基本目標 1,1-3新見駅と新見公立大学とのアクセス機能の向上
	新見市地域公共交通計画	基本目標 2,2-1主要バス停の待合環境整備及びバス停の新設
	新見市地域公共交通計画	基本目標 3,3-1住民主体の移動サービス支援
	第3期新見市地域福祉計画	基本目標 3,施策 1 安全で快適なまちづくりの推進(2)通行しやすい道路環境の整備,公共交通の維持確保,移動手段の確保
	第3次 新見市環境基本計画	基本目標 1 基本施策 3 脱炭素型まちづくりの推進①公共交通機関の利用促進
	新見市観光アクションプラン	二次交通の充実化,20観光乗合タクシー・観光タクシーの充実
	新見市観光アクションプラン	快適回遊のためのアクセス環境づくり,21地域を安心して巡れる交通環境づくり

## 地域の「目指す姿」に向けた項目と、新見市の主要計画の具体的な施策の対応関係は、以下の通り (2/4)

### 地域の「目指す姿」に向けた取組項目と、既存の主要計画との対応関係 (新見市) A

目指す姿に向けた取組項目	関連する計画	具体的な施策
②移住・定住の促進	第3次 新見市総合計画	基本目標.産業成長,7-2移住・定住・関係人口,主要な施策・取組①ターゲットを絞った移住・定住施策の展開
	第3次 新見市総合計画	基本目標.産業成長,7-2移住・定住・関係人口,主要な施策・取組②新たな移住ニーズへの対応と受入体制の充実
	新見市デジタル田園都市構想総合戦略	重点目標 1 (オ) 【移住・定住・関係人口】市民のウェルビーイングが向上し 人が流入するまちを実現する
	新見市住生活基本計画	目標 3 移住・定住の希望がかなえられる住まいづくり,イ移住希望者の総合的な支援
	新見市空家対策計画	【空家等の流通・有効活用を促進する】定住に向けた対策,移住者拠点施設整備,IJUオーダーメイドツアー,お試し暮らし支援事業,ふるさと定住支援金支給事業
	新見市空家対策計画	【空家等の流通・有効活用を促進する】定住に向けた対策,(新規就農者)住宅購入費の助成,借家賃借料の助成,借家リフォーム費の助成,空き家と農地を同時購入する場合の下限面積の緩和
③地域内消費の拡大	第3次 新見市総合計画	基本目標.産業成長,7-1交流,主要な施策・取組①多様な交流の促進
	第3次 新見市総合計画	基本目標.産業成長,7-1交流,主要な施策・取組②多文化共生の推進
	第3次 新見市総合計画	基本目標.産業成長,7-1交流,主要な施策・取組③友好・姉妹都市との相互交流の推進
	第3次 新見市総合計画	基本目標.産業成長,7-2移住・定住・関係人口,主要な施策・取組③関係人口の増加と交流の充実
	新見市デジタル田園都市構想総合戦略	重点目標 1 (イ) 【交流】多様な交流を推進し 住む人皆が幸せを感じるまちを目指す
	第3期新見市地域福祉計画	基本目標 1,施策 1 住民同士の交流の促進(2)協働による地域づくりの推進,社会参加の促進
	新見市観光アクションプラン	新見市の観光・交流のものがたりづくり,14他地域の魅力を知る～市民による観光・交流の実践

(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 | 公共交通とまちづくり・観光等の連携のあり方

## 地域の「目指す姿」に向けた項目と、新見市の主要計画の具体的な施策の対応関係は、以下の通り (3/4)

### 地域の「目指す姿」に向けた取組項目と、既存の主要計画との対応関係 (新見市) A

目指す姿に向けた取組項目	関連する計画	具体的な施策
④地域内投資の拡大	第3次 新見市総合計画	基本目標.産業成長,1-5商業・サービス業,主要な施策・取組③市内経済循環の活性化
	第3次 新見市総合計画	基本目標.産業成長,1-6観光,主要な施策・取組①既存の観光資源の魅力向上と新たな観光資源の掘り起こし
	新見市デジタル田園都市構想総合戦略	重点目標 1 (ア) 【観光】観光資源を磨き 交流を促進しにぎわいを創出する
	新見市デジタル田園都市構想総合戦略	重点目標 3 (オ) 【商業・サービス業】魅力向上と創業・事業承継で 持続的発展を促進する
	新見市観光アクションプラン	地域に眠る資源の掘り起こしと磨き上げ,9地域ならではの特徴ある食・土産物の開発
	新見市観光アクションプラン	地域資源を活かした体験プログラムづくり,10資源の磨き上げによる特徴あるプログラムづくり
⑤地域内投資の拡大	第3次 新見市総合計画	基本目標.産業成長,1-4鉱業・工業,主要な施策・取組③工業団地の整備と企業誘致の推進
	第3次 新見市総合計画	基本目標.産業成長,1-7雇用・労働,主要な施策・取組②多様な業種の確保
	第3次 新見市総合計画	基本目標.産業成長,6-2脱炭素,主要な施策・取組②再生可能エネルギー、次世代エネルギーの導入
	第3次 新見市環境基本計画	基本目標 1 基本施策 2 再生可能エネルギーの導入

## 地域の「目指す姿」に向けた項目と、新見市の主要計画の具体的な施策の対応関係は、以下の通り (4/4)

### 地域の「目指す姿」に向けた取組項目と、既存の主要計画との対応関係 (新見市) A

目指す姿に向けた取組項目	関連する計画	具体的な施策
⑥地域全体で取組を進めるための組織・体制の整備	第3次 新見市総合計画	基本目標.産業成長,1-6観光,主要な施策・取組②関係機関の連携強化
	第3次 新見市総合計画	基本目標.産業成長,1-6観光,主要な施策・取組③インバウンドの受入体制整備
	第3次 新見市総合計画	基本目標.産業成長,7-3コミュニティ・NPO・ボランティア,主要な施策・取組①協働による地域づくりの推進
	第3次 新見市総合計画	基本目標.産業成長,7-3コミュニティ・NPO・ボランティア,主要な施策・取組④ 新見公立大学・N P O・ボランティア団体との連携
	新見市デジタル田園都市構想総合戦略	重点目標 4 (テ) 【コミュニティ・N P O・ボランティア】住民が主体となり 一人ひとりの暮らしと生きがい、地域と共に創っていく社会を実現する
	新見市地域公共交通計画	基本目標 3, 3-2 利用促進活動の推進
	新見市版地域共生社会構築計画	地域共生社会の基盤構築の方向性, 3) 協働による地域づくり, 4) 持続的に活動できる仕組みづくり

(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 | 公共交通とまちづくり・観光等の連携のあり方  
**地域の「目指す姿」に向けた項目と、広島県の主要計画の具体的な施策の対応関係は、以下の通り (1/4)**

地域の「目指す姿」に向けた取組項目と、既存の主要計画との対応関係 (広島県) **A**

目指す姿に向けた取組項目	関連する計画	具体的な施策
①利用しやすい交通の整備	安心・誇り・挑戦ひろしまビジョン	持続可能なまちづくり②ネットワーク及び交通基盤の強化
	安心・誇り・挑戦ひろしまビジョン	中山間地域⑥持続可能な生活交通体系の構築
	安心・誇り・挑戦ひろしまビジョン	中山間地域⑦中心地と周辺地域等の連携を支える基盤整備
	安心・誇り・挑戦ひろしまビジョン	交流・連携基盤③人・モノの流れを支える道路ネットワークの構築
	広島県地域公共交通ビジョン	基本方針 1 : 広域ネットワークの強化
	広島県地域公共交通ビジョン	基本方針 1 : 集約型拠点形成によるまちづくり
	広島県地域公共交通ビジョン	基本方針 1 : 新たな需要の獲得
	広島県地域公共交通ビジョン	基本方針 2 : 交通と生活サービスの一体化
	広島県地域公共交通ビジョン	基本方針 2 : バリアフリー対策
	広島県地域公共交通ビジョン	基本方針 2 : コミュニティ内の移動の確保
	広島県地域公共交通ビジョン	基本方針 2 : 潜在需要の掘り起こし
	第2期広島県中山間地域振興計画	施策の柱 2 (3)地域資源を生かし、つなげる、魅力ある観光地づくり,観光資源をつなぐ道路ネットワークの形成
	第2期広島県中山間地域振興計画	施策の柱 3 (2)地域特性に応じた居住環境の整備,持続可能な生活交通体系の構築
	社会資本未来プラン	施策 2 交流・連携を支えるネットワークの充実・強化,取組方針④集客・交流機能の強化とブランド力強化 (主要都市間の連携を強化する基盤整備・観光周遊を促進する道路ネットワークの形成)
社会資本未来プラン	施策 3 魅力的で持続可能な社会を支える基盤形成,取組方針⑤コンパクトで持続可能なまちづくりを推進 (中山間地域など地域を支える交通基盤の確保)	

(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 | 公共交通とまちづくり・観光等の連携のあり方  
**地域の「目指す姿」に向けた項目と、広島県の主要計画の具体的な施策の対応関係は、以下の通り (2/4)**

地域の「目指す姿」に向けた取組項目と、既存の主要計画との対応関係 (広島県) **A**

目指す姿に向けた取組項目	関連する計画	具体的な施策
②移住・定住の促進	安心・誇り・挑戦ひろしまビジョン	働き方改革・多様な主体の活躍③若年者等の県内就職・定着促進
	広島県住生活基本計画	目標 1 ,⑤移住定住に向けた空き家の有効活用
	第2期広島県中山間地域振興計画	施策の柱 1 (2)若い世代を呼び込む地域環境の創造,東京圏等からのUターン等の促進
	第2期広島県中山間地域振興計画	施策の柱 1 (2)若い世代を呼び込む地域環境の創造,地域特性を強みとして生かした受入態勢の強化
	社会資本未来プラン	施策 3 魅力的で持続可能な社会を支える基盤形成,取組方針⑤コンパクトで持続可能なまちづくりの推進,移住定住促進に向けた空き家の有効活用
③交流・関係人口の誘客	ひろしま文化・芸術振興ビジョン	施策 2 (1)地域交流の推進と交流拠点の充実
	第2期広島県中山間地域振興計画	施策の柱 1 (1)多様な主体による自主的・主体的な地域づくり,地域における繋がり力の強化と人材の育成・ネットワークづくり
	第2期広島県中山間地域振興計画	施策の柱 1 (1)多様な主体による自主的・主体的な地域づくり,スポーツを通じた地域活性化

## 地域の「目指す姿」に向けた項目と、広島県の主要計画の具体的な施策の対応関係は、以下の通り (3/4)

### 地域の「目指す姿」に向けた取組項目と、既存の主要計画との対応関係 (広島県) A

目指す姿に向けた取組項目	関連する計画	具体的な施策
<b>④地域内消費の拡大</b>	安心・誇り・挑戦ひろしまビジョン	農林水産業⑥持続可能な広島和牛生産体制の構築
	安心・誇り・挑戦ひろしまビジョン	観光①ブランド価値の向上につながる魅力づくり
	ひろしま観光立県推進基本計画	①ブランド価値向上につながる魅力づくり,観光客のニーズを踏まえたロングテールな観光プロダクトの開発
	ひろしま観光立県推進基本計画	①ブランド価値向上につながる魅力づくり,インバウンド需要を踏まえた持続可能な観光プロダクトの開発
	ひろしま観光立県推進基本計画	①ブランド価値向上につながる魅力づくり,県内の幅広い産業を巻き込んだ,イノベーションに挑戦する意欲的な事業者の取組支援
	2025広島県農林水産業アクションプログラム	農業,施策V4中山間地域農業の活性化地産地消の推進
	第2期広島県中山間地域振興計画	施策の柱2(2)地域特性を生かした事業展開や創業の促進,地域資源の販路・消費拡大
	第2期広島県中山間地域振興計画	施策の柱2(3)地域資源を生かし,つなげる,魅力ある観光地づくり,国内外の観光客に向けた観光資源の磨き上げと周遊促進

## 地域の「目指す姿」に向けた項目と、広島県の主要計画の具体的な施策の対応関係は、以下の通り (4/4)

### 地域の「目指す姿」に向けた取組項目と、既存の主要計画との対応関係 (広島県) A

目指す姿に向けた取組項目	関連する計画	具体的な施策
<b>⑤地域内投資の拡大</b>	安心・誇り・挑戦ひろしまビジョン	産業イノベーション③イノベーション環境の整備
	安心・誇り・挑戦ひろしまビジョン	産業イノベーション⑤企業誘致・投資誘致の促進
	安心・誇り・挑戦ひろしまビジョン	農林水産業②スマート農業の実装等による生産性の向上
	安心・誇り・挑戦ひろしまビジョン	中山間地域②新たな事業展開に向けたチャレンジ支援
	安心・誇り・挑戦ひろしまビジョン	中山間地域③中小企業の成長支援
	広島県地域公共交通ビジョン	基本方針 3 : 将来を見据えた設備投資
	広島県地域公共交通ビジョン	基本方針 4 : 交通GXの推進
	広島県地域公共交通ビジョン	基本方針 4 : 交通レジリエンスの向上
	2025広島県農林水産業アクションプログラム	農業, 施策 II (2)スマート農業導入の取組強化
	2025広島県農林水産業アクションプログラム	農業, 施策 III (2)企業参入, 県外の先進農業企業の誘致に向けて, 資本力や販路等を有する実績ある企業を探索し, 候補となる具体的な農地や本県で参入するメリットなどの情報を提供するなど, 積極的に参入の働きかけを進めます
<b>⑥地域全体で取組を進めるための組織・体制の整備</b>	第2期広島県中山間地域振興計画	施策の柱 2 (1)生産性の高い持続可能な農林水産業の確立, 農業～地域の核となる力強い経営体の確保・育成
	第2期広島県中山間地域振興計画	施策の柱 2 (2)地域特性を生かした事業展開や創業の促進, 中小企業の成長支援
	広島県地域公共交通ビジョン	基本方針 1 : 生活様式に応じた利用促進
<b>⑥地域全体で取組を進めるための組織・体制の整備</b>	第2期広島県中山間地域振興計画	施策の柱 1 (1)多様な主体による自主的・主体的な地域づくり, 持続可能な地域運営の仕組みづくり
	社会資本未来プラン	施策 6 計画的に推進するための取組, 3 多様な主体との連携

(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 | 公共交通とまちづくり・観光等の連携のあり方

## 地域の「目指す姿」に向けた項目と、岡山県の主要計画の具体的な施策の対応関係は、以下の通り (1/5)

### 地域の「目指す姿」に向けた取組項目と、既存の主要計画との対応関係 (岡山県) A

目指す姿に向けた取組項目	関連する計画	具体的な施策
①利用しやすい交通の整備	第4次晴れの国おかやま生き生きプラン	重点戦略Ⅲ①企業誘致・投資促進プログラム,交通基盤整備
	第4次晴れの国おかやま生き生きプラン	重点戦略Ⅳ⑥持続可能な中山間地域等形成プログラム,地域公共交通ネットワークの活性化
	岡山県住生活基本計画	目標 4 (1)街づくりとの連携による街なか居住の推進及び居住者の利便性向上
	第3期おかやま創生総合戦略	基本目標 4 ①拠点機能の確保,地域の特性を踏まえた拠点機能の強化
	岡山県中山間地域活性化基本方針	施策目標 2 重点分野 1 生活環境の整備,地域公共交通の維持・確保
	岡山県地域公共交通ビジョン	第 4 章1.広域交通の確保～8.地域公共交通の利用促進
	岡山県環境基本計画 (エコビジョン2040)	基本目標 1 気候変動対策 (緩和・適応) の推進,環境に配慮した交通環境の整備と活用の推進

## 地域の「目指す姿」に向けた項目と、岡山県の主要計画の具体的な施策の対応関係は、以下の通り (2/5)

### 地域の「目指す姿」に向けた取組項目と、既存の主要計画との対応関係 (岡山県) A

目指す姿に向けた取組項目	関連する計画	具体的な施策
②移住・定住の促進	第4次晴れの国おかやま生き生きプラン	重点戦略Ⅲ⑤働く人応援プログラム,若者の県内定着を進める就職支援
	第4次晴れの国おかやま生き生きプラン	重点戦略Ⅲ⑤働く人応援プログラム,県内企業の発展を担う人材の還流・定着の支援
	第4次晴れの国おかやま生き生きプラン	重点戦略Ⅳ⑥持続可能な中山間地域等形成プログラム,移住・定住の促進
	岡山県住生活基本計画	目標 5 (1)居住の場の多様化、柔軟化の推進
	岡山県住生活基本計画	目標 5 (1)空き家を活用した中山間地域等への居住の促進
	第3期おかやま創生総合戦略	基本目標 2 ①移住・定住の促進,移住希望者への情報発信と受け入れ態勢の整備
	第3期おかやま創生総合戦略	基本目標 2 ①移住・定住の促進,移住へとつながる関係人口の創出・拡大
	第3期おかやま創生総合戦略	基本目標 2 ②若者の還流・定着,学生のIUターンや地元定着の促進
	岡山県中山間地域活性化基本方針	施策目標 1 重点分野 2 地域を支える人材の創出,移住・定住の促進
	岡山県中山間地域活性化基本方針	施策目標 1 重点分野 2 地域を支える人材の創出,若者の還流・定着
岡山県中山間地域活性化基本方針	施策目標 3 重点分野 3 多様な働き方の推進,雇用の創出	

(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 | 公共交通とまちづくり・観光等の連携のあり方  
**地域の「目指す姿」に向けた項目と、岡山県の主要計画の具体的な施策の対応関係は、以下の通り (3/5)**

**地域の「目指す姿」に向けた取組項目と、既存の主要計画との対応関係 (岡山県) A**

目指す姿に向けた取組項目	関連する計画	具体的な施策
③交流・関係人口の誘客	岡山県住生活基本計画	目標 4 (3)地域の拠点形成による地域コミュニティ活動と利便性の向上
	岡山県中山間地域活性化基本方針	施策目標 1 重点分野 2 地域を支える人材の創出,関係人口の創出・拡大
	岡山県中山間地域活性化基本方針	施策目標 1 重点分野 2 地域を支える人材の創出,伝統文化等の伝承と発信及び都市住民との交流促進
	おかやま文化振興ビジョン (2018-2028)	施策 3 (1)文化による連携・交流の促進
④地域内消費の拡大	第4次晴れの国おかやま生き生きプラン	重点戦略Ⅲ③観光振興プログラム,滞在型観光の推進
	第3期おかやま創生総合戦略	基本目標 3 ②産業の活性化,観光産業の活性化
	おかやま農林水産プラン	施策 1 (6)地域内需要の拡大
	ポストコロナ期に漕ぎ出す観光羅針盤	2.再訪したくなる観光地づくりの推進,3.滞在型観光の推進
	岡山県中山間地域活性化基本方針	3 暮らしを支える地域経済の振興,重点分野 2 ,商工業等の振興,観光振興

## 地域の「目指す姿」に向けた項目と、岡山県の主要計画の具体的な施策の対応関係は、以下の通り(4/5)

### 地域の「目指す姿」に向けた取組項目と、既存の主要計画との対応関係 (岡山県) A

目指す姿に向けた取組項目	関連する計画	具体的な施策
⑤地域内投資の拡大(1/2)	第4次晴れの国おかやま生き生きプラン	重点戦略Ⅲ①企業誘致・投資促進プログラム,戦略的誘致施策の推進
	第4次晴れの国おかやま生き生きプラン	重点戦略Ⅲ①企業誘致・投資促進プログラム,県内への国内拠点の促進
	第4次晴れの国おかやま生き生きプラン	重点戦略Ⅲ②企業の「稼ぐ力」強化プログラム,地域に活力をもたらす新ビジネスの創出支援
	第4次晴れの国おかやま生き生きプラン	重点戦略Ⅲ④儲かる農林水産業加速プログラム,生産性の高い農業の推進
	第3期おかやま創生総合戦略	基本目標 3 ①生産性向上の促進,技術の開発と活用
	第3期おかやま創生総合戦略	基本目標 3 ②産業の活性化,投資の促進と産業の振興,農林水産業の成長産業化
	岡山県中小企業振興計画 2025	推進する施策 1 (5)先端技術による地域産業の強化・支援
	岡山県中小企業振興計画 2025	推進する施策 2 (1)地域産業の活性化
	岡山県中小企業振興計画 2025	推進する施策 2 (2)地域に活力をもたらす新ビジネスの創出支援
	岡山県中小企業振興計画 2025	推進する施策 3 (1)地域特性を生かしたマーケティング戦略の推進
岡山県中小企業振興計画 2025	推進する施策 4 (1)機動的で柔軟な金融支援	

(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 | 公共交通とまちづくり・観光等の連携のあり方  
**地域の「目指す姿」に向けた項目と、岡山県の主要計画の具体的な施策の対応関係は、以下の通り(5/5)**

地域の「目指す姿」に向けた取組項目と、既存の主要計画との対応関係 (岡山県) **A**

目指す姿に向けた取組項目	関連する計画	具体的な施策
⑤地域内投資の拡大(2/2)	岡山県中小企業振興計画 2025	推進する施策 4 (2)設備導入の促進
	おかやま農林水産プラン	施策 3 (4)先端的な技術等の開発・普及
	岡山県環境基本計画 (エコビジョン2040)	基本目標 I 再生可能エネルギーの導入推進
	岡山県環境基本計画 (エコビジョン2040)	横断的な視点 II 経済成長と環境負荷低減の両立
⑥地域全体で取組を進めるための組織・体制整備	岡山県中山間地域活性化基本方針	施策目標 3 重点分野 2 商工業等の振興,地域産業の活性化
	岡山県中山間地域活性化基本方針	1 多様な主体が支え合う仕組みづくり,重点分野 1「おかやま! 元気集落」の活動支援
	第4次岡山県地域福祉支援計画	施策 1 (3)ボランティア・NPO等の民間団体の活動の支援,地域課題解決型ビジネスの支援

(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 | 公共交通とまちづくり・観光等の連携のあり方  
**地域の「目指す姿」に向けた①～⑥の項目に沿って、他地域事例の取組内容との対応関係を整理した**

地域の「目指す姿」に向けた取組項目に対応する他地域事例 **B**

目指す姿に向けた取組項目 (R6整理+α)	他地域事例 事例名	詳細
①利用しやすい交通の整備	札沼線	・モード転換時に、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
	京都丹後鉄道	・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
②移住・定住の促進	山陰線	・三見駅では、駅舎の中に移住者向けお試し宿泊施設を開設。2023年度は20人以上が利用し、実際に移住に結びついた事例も存在
③交流・関係人口の誘客	留萌本線	・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
	京都丹後鉄道	・地域連携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
④地域内消費の拡大	青梅線	・「沿線まるごとホテル」事業の一環として、その地域ならではの特産品・体験をコンテンツ化し、観光客に提供
	只見線	・只見線への乗車を通じた地域の歴史・文化などの体験学習である、「学習列車プログラム」を提供し、子どもたちが沿線の施設・スポットを利用することで、消費に貢献
⑤地域内投資の拡大	日南市 (日南線)	・地元企業による合弁企業「ゴロウ商店」が運営を担い、地域の特産物の販売や地域の食をテーマにしたイベント等の開催を通じて産業振興や雇用拡大に貢献
	平成筑豊鉄道	・鉄道事業者・自治体・大学の産官学連携によって、駅を研究拠点として改修
⑥地域全体で取組を進めるための組織・体制の整備	津軽線	・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、乗継改善を図る
	鴨川市 (内房線)	・「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、運賃の案内などの対応が可能

(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 | 公共交通とまちづくり・観光等の連携のあり方

地域の「目指す姿」に対応する形で、実証Aの取組が進んでいる。

さらに今年度の協議会・幹事会では、取組推進のための組織・体制整備も論点となっている

地域の「目指す姿」に向けた取組項目と、実証Aの対応関係 

目指す姿に向けた取組項目 (R6整理+α)	実証Aの具体的内容					
	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	2. 列車による観光コンテンツの形成等	3. 広域的な周遊コンテンツとの連携	4. 地域拠点としての駅舎活用・産業拠点形成	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	6. 既存事業の強化・支援
①利用しやすい交通の整備	○	○	○			
②移住・定住の促進	○	○		○	○	
③交流・関係人口の誘客	○	○	○	○	○	○
④地域内消費の拡大	○	○	○	○	○	○
⑤地域内投資の拡大		○	○	○		○
⑥地域全体で取組を進めるための組織・体制の整備	実証Aの対象外					

(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 | 公共交通とまちづくり・観光等の連携のあり方  
**実証Bも、実証Aと同様に、①～⑥の取組項目に対応する形で進めていく構想となっている**

地域の「目指す姿」に向けた取組項目と、実証Bの対応関係 **C**

※4は実証Bの対象外、7は「プロモーションの実施」のため対象外

目指す姿に向けた取組項目 (R6整理+α)	実証Bの具体的内容※					
	1.芸備線沿線の日常利用向けのバスの実証運行	2.芸備線沿線の観光利用向けのバスの実証運行	3.日常利用者を対象とした乗車モニター調査	5.企画乗車券の設定等	6.観光ツアーの造成	8.既存事業の強化・支援
①利用しやすい交通の整備	○	○	○	○	○	
②移住・定住の促進	○			○		
③交流・関係人口の誘客	○	○		○	○	○
④地域内消費の拡大	○	○		○	○	○
⑤地域内投資の拡大	○	○			○	○
⑥地域全体で取組を進めるための組織・体制の整備	実証Bの対象外					

(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 | 公共交通とまちづくり・観光等の連携のあり方  
**地域の「目指す姿」に向けた取組項目①～⑥に沿って、既存計画や他地域事例を踏まえ、今後の検討における追加的な視点を整理した**

■ 実証A・Bとの対応関係整理も踏まえ、期間の制約がある実証A・Bでは取組が難しい内容等を例として記載した

既存計画や他地域事例を踏まえた、今後の検討における追加的な視点の整理 **D**

目指す姿に向けた取組項目 (R6整理+α)	2県2市の主要計画	具体的な施策	他地域事例	実証Aとの対応	実証Bとの対応	今後の検討における追加的な視点の例
①利用しやすい交通の整備	〇〇市 総合計画	・・・ ・・・				<ul style="list-style-type: none"> <li>地域の多様な輸送資源の活用</li> <li>駅・停留所のバリアフリー化 (段差解消、動線確保、構内案内の充実等)</li> </ul>
②移住・定住の促進						<ul style="list-style-type: none"> <li>移住・定住者に対して、公共交通による通勤を促す施策の検討</li> <li>移住・定住の受入施策としての移動支援 (通勤通学・買い物等) をメニュー化</li> </ul>
③交流・関係人口の誘客						<ul style="list-style-type: none"> <li>ボランティア団体、大学等との連携による、交流イベントの定期開催</li> <li>公共交通を活用したスポーツ需要の創出 (宿泊パッケージの提供等)</li> </ul>
④地域内消費の拡大						<ul style="list-style-type: none"> <li>訪日外国人の誘客に向けた公共交通回遊動線の整備</li> <li>近隣都市での宿泊と沿線での観光を組み合わせたパッケージプランの造成</li> </ul>
⑤地域内投資の拡大						<ul style="list-style-type: none"> <li>産学官連携による駅などを活用したイノベーション拠点の設置</li> <li>誘致企業の従業員に対して、公共交通による通勤を促す施策の検討</li> </ul>
⑥地域全体で取組を進めるための組織・体制の整備						<ul style="list-style-type: none"> <li>地域全体の公共交通マネジメント体制の整備</li> <li>公共交通とまちづくりを一体的に担う主体の育成・整備</li> </ul>

前ページ参照

- 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**

## 実証事業Aの総括

### (3) 総合的な分析の実施 | 実証事業A相当の施策を恒久化した場合の費用と効果

前述の実証事業A単体の振り返りに加えて、実証事業A相当の施策を通年で恒常的に実施した場合に、地域や芸備線にどのような変化が現れるのかを検証した

#### 検証の考え方

注) 各施策のおおよその実施時期を示す  
注) 1~2月実施分までが今回の検証対象

実証A (本調査の分析対象期間)

7月 8月 9月 10月 11月 12月 1月 2月

一定の実証期間内もしくは単発で実証実験を実施

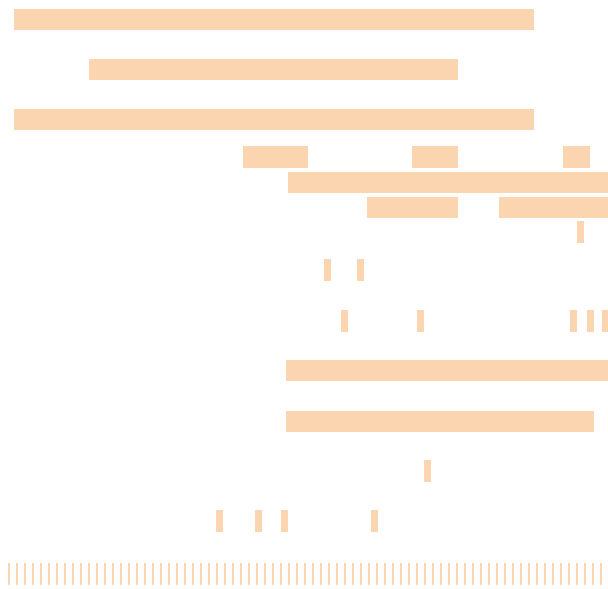
通年換算+実証A以外の費用・効果との合算

4月~3月

通年もしくは一定の間隔(毎月、季節毎等)で恒常的に施策を実施した場合の費用・効果を、実証A以外の費用・効果も含めて検証する

実証Aの費用・効果

- 1 芸備線の増便・ダイヤ変更
- 1 平日早朝・夜間のダイヤ変更・延長運行
- 1 二次交通との連携強化
- 2①列車の観光コンテンツ化
- 2②観光商品・旅行商品の提供
- 2③駅周辺のにぎわい創出
- 2④観光ツアー
- 2⑤企画乗車券等の設定
- 3 広域的な周遊コンテンツとの連携
- 5 移住体験の提供による定住促進
- 6 既存事業の強化・支援
- ※ 地域の関連事業



一定の考えに基づき通年換算

実証A以外の費用・効果

\*このほか机上検証として「地域拠点としての駅舎活用・産業拠点形成」

(3) 総合的な分析の実施 | 実証事業A相当の施策を恒久化した場合の費用と効果

人手のかかる地域イベントは年1回、季節性の大きなイベントは季節ごとに1回、その他のイベントは毎月実施の想定として、実証Aの費用・定量的価値を通年換算した

実証A各施策の通年換算の考え方

通年実施想定

季節ごとに実施想定

年1回実施想定

施策分類	イベント概要	実証期間	通年換算の考え方
1. 鉄道サービスの拡充・二次交通連携	休日日中の増便	7/19～	年間120日（土休日）の実施とし、費用・効果を日数で拡大
	平日早朝・夜間のダイヤ変更・延長運行	8/21～	年間245日（平日）の実施とし、費用・効果を日数で拡大
	二次交通との連携強化	7/19～	年間を通して実施とし、費用・効果を日数で拡大
2. 列車による観光コンテンツの形成等 ①列車のコンテンツ化	オーディオドラマ	10/25～2/28	年間を通して実施とし、費用・効果を日数で拡大
	ピオーネ列車	10/4～10/26	春夏秋冬でそれぞれ実施*とし、4季節分の費用・効果を試算
	リアルガイド	12/6～1/3	春夏秋冬でそれぞれ実施*とし、4季節分の費用・効果を試算
	ガストロノミートレイン	2/14、2/21	春夏秋冬でそれぞれ実施*とし、4季節分の費用・効果を試算
2. 列車による観光コンテンツの形成等 ②観光商品	駅弁販売（庄原）	11/22～2/28	年間120日（土休日）の実施とし、費用・効果を日数で拡大
	駅弁販売（新見）	11/22～2/28	年間120日（土休日）の実施とし、費用・効果を日数で拡大
	駅そば	2/14	春夏秋冬でそれぞれ実施*とし、4季節分の費用・効果を試算
2. 列車による観光コンテンツの形成等 ③駅周辺のにぎわい創出	東城まるごとフェス	11/3	年1回実施とし、実証の費用・効果をそのまま計上
	ぱふえずにいみ	11/16	年1回実施とし、実証の費用・効果をそのまま計上
2. 列車による観光コンテンツの形成等 ④観光ツアー	フットパスツアー	11/15	年間を通して実施とし、12ヶ月分の費用・効果を試算
	コスプレツアー	12/13	年間を通して実施とし、12ヶ月分の費用・効果を試算
	雪山感謝祭	2/22	春夏秋冬でそれぞれ実施*とし、4季節分の費用・効果を試算
	秘境駅をめぐる旅	2/14	春夏秋冬でそれぞれ実施*とし、4季節分の費用・効果を試算
	地酒を愉しむ旅（三次・庄原）	2/14、2/21	春夏秋冬でそれぞれ実施*とし、4季節分の費用・効果を試算
	地酒を愉しむ旅（新見）	2/21	春夏秋冬でそれぞれ実施*とし、4季節分の費用・効果を試算
2. 列車による観光コンテンツの形成等 ⑤企画乗車券等の設定	企画乗車券販売支援等	10/28～3/31	年間を通して実施とし、12ヶ月分の費用・効果を試算

\*それぞれの季節を活かした企画とする想定

(3) 総合的な分析の実施 | 実証事業A相当の施策を恒久化した場合の費用と効果

人手のかかる地域イベントは年1回、季節性の大きなイベントは季節ごとに1回、  
その他のイベントは毎月実施の想定として、実証Aの費用・定量的価値を通年換算した

注) 地域の関連事業は単発のイベントが中心であることから、年1回実施の想定とした

実証A各施策の通年換算の考え方

通年実施想定

季節ごとに実施想定

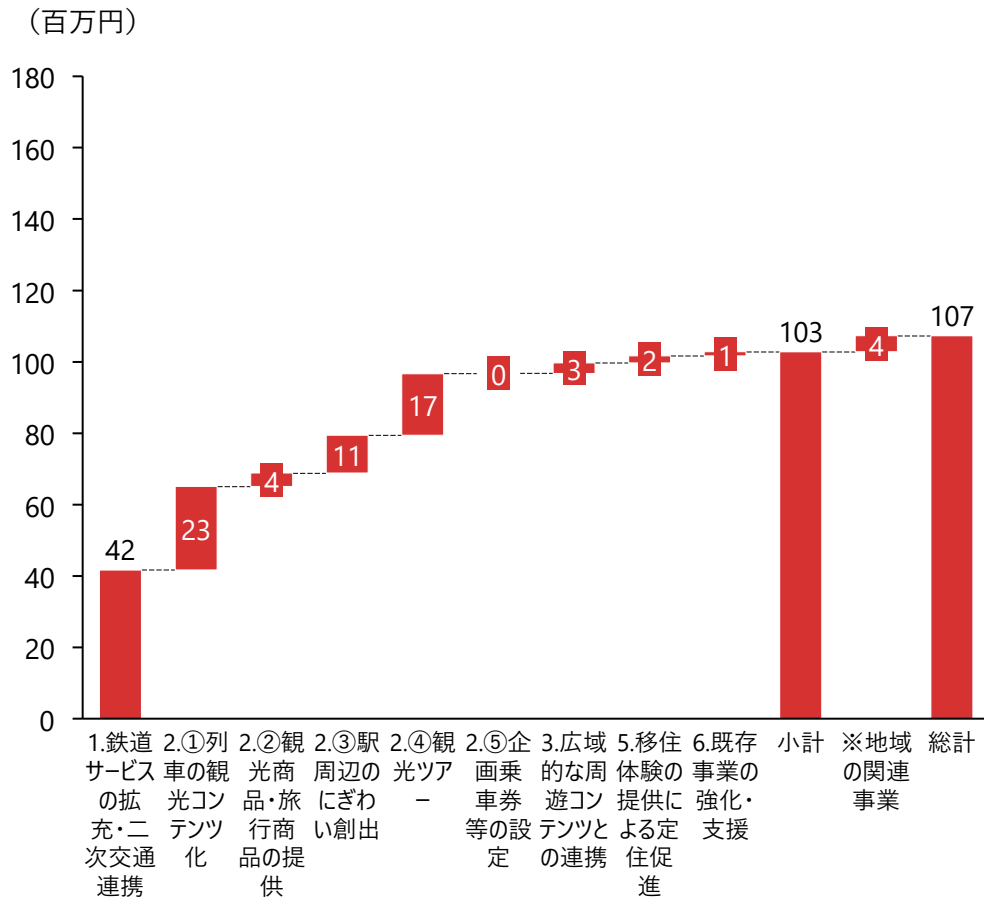
年1回実施想定

施策分類	イベント概要	実証期間	通年換算の考え方
3.全国的な周遊コンテンツとの連携	デジタルスタンプラリー	10/25~2/23	年間を通して実施とし、12ヶ月分の費用・効果を試算
5.移住体験の提供による定住促進	移住体験プログラム提供	12/20	年1回実施とし、実証の費用・効果をそのまま計上
6.既存事業の強化・支援	比婆山駅まつり	9/20	年1回実施とし、実証の費用・効果をそのまま計上
	庄原駅前フェスタ	10/18	年1回実施とし、実証の費用・効果をそのまま計上
	備後落合駅開業90周年記念イベント	10/5	年1回実施とし、実証の費用・効果をそのまま計上
	にいみ肉 in てっせい	11/23	年1回実施とし、実証の費用・効果をそのまま計上
※地域の関連事業	(庄原) 芸備線TOJYOプロジェクト	7/27	年1回実施とし、実証の費用・効果をそのまま計上
	(庄原) 六角精児バンドライブin備後西城	8/9	年1回実施とし、実証の費用・効果をそのまま計上
	(新見) 芸備線木造駅舎探訪の旅2025	8/30	年1回実施とし、実証の費用・効果をそのまま計上
	(庄原) 西城新そばまつり	8/31	年1回実施とし、実証の費用・効果をそのまま計上
	(新見) ハッピーハロウィンin哲西	9/7	年1回実施とし、実証の費用・効果をそのまま計上
	(庄原) 県境鉄道フェスタ	9/13	年1回実施とし、実証の費用・効果をそのまま計上
	(庄原) 増便列車で行く!夏の比婆山お散歩登山	7/26・8/30	年1回実施とし、実証の費用・効果をそのまま計上
	(庄原) 増便列車で行く!増便列車で行く!道後山お散歩登山&りんご狩り	9/20・10/4・10/11	年1回実施とし、実証の費用・効果をそのまま計上
	(庄原) 増便列車で行く!帝釈峡秘境めぐり(神龍湖エリア)	10/18・25	年1回実施とし、実証の費用・効果をそのまま計上
	(庄原) 増便列車で行く!秋の雄橋の旅	11/1・8・15	年1回実施とし、実証の費用・効果をそのまま計上
	(庄原) 唼酒師と行く 芸備線貸切車両で酒蔵探訪ツアー	10/4	年1回実施とし、実証の費用・効果をそのまま計上
	(庄原) 紅葉の帝釈峡遊覧船と絶景のローカル列車	10/30・11/1・16	年1回実施とし、実証の費用・効果をそのまま計上

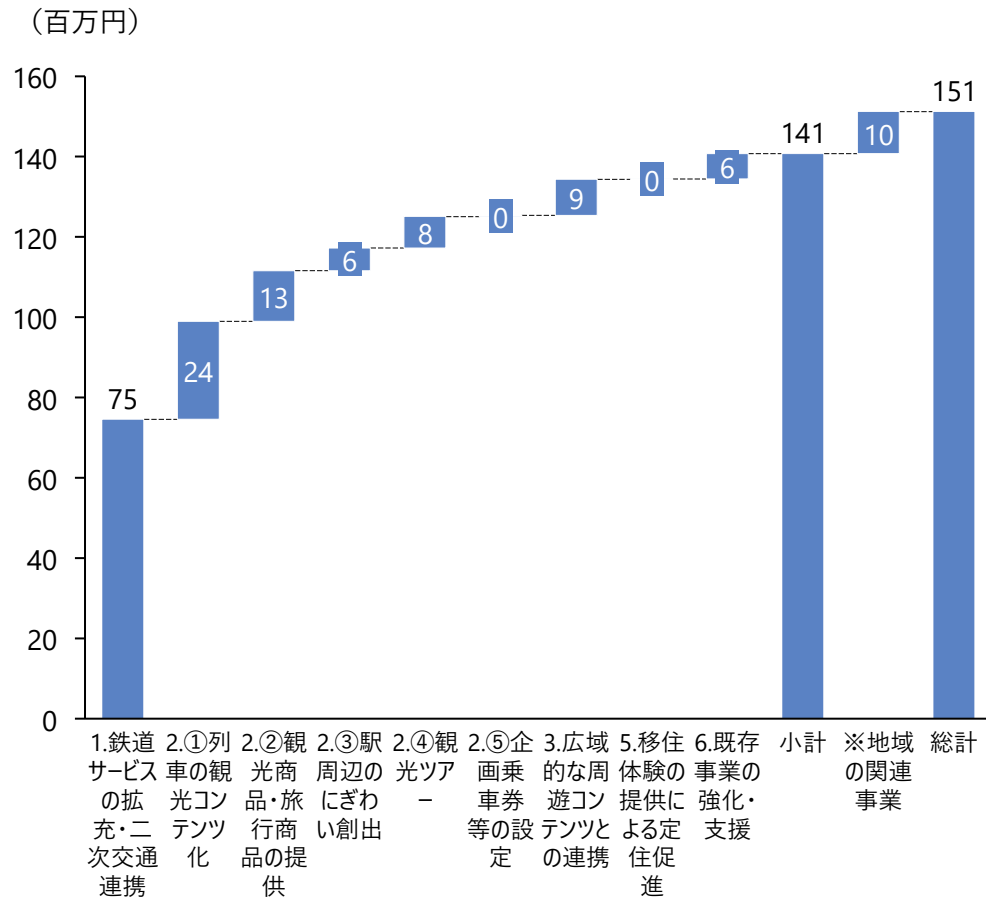
(3) 総合的な分析の実施 | 実証事業A相当の施策を恒久化した場合の費用と効果

実証A相当を恒久化した場合、**通年換算で約107百万円の費用**に対して、**約151百万円の効果が発生すると試算された**

実証事業Aを恒久化した場合の費用（通年換算）



実証事業A相当を恒久化した場合の効果（通年換算）



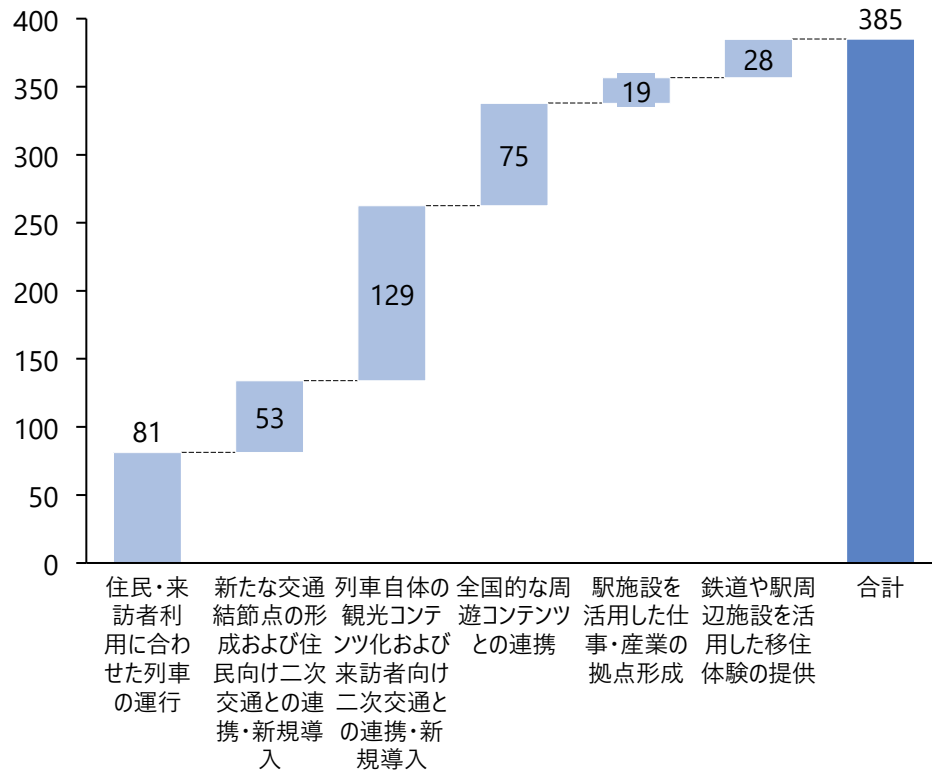
### (3) 総合的な分析の実施 | 実証事業A相当の施策を恒久化した場合の費用と効果

昨年度検討の見込値と比較すると、増便列車の効果は想定に近い規模で発現した一方で、来訪者の多くが「芸備線の乗車が目的」だったことを踏まえ、列車の観光コンテンツ化や広域的な周遊コンテンツとの連携の効果は、想定を下回った

昨年度検討における見込値

実証事業A相当を恒久化した場合の効果（通年換算）

(百万円)



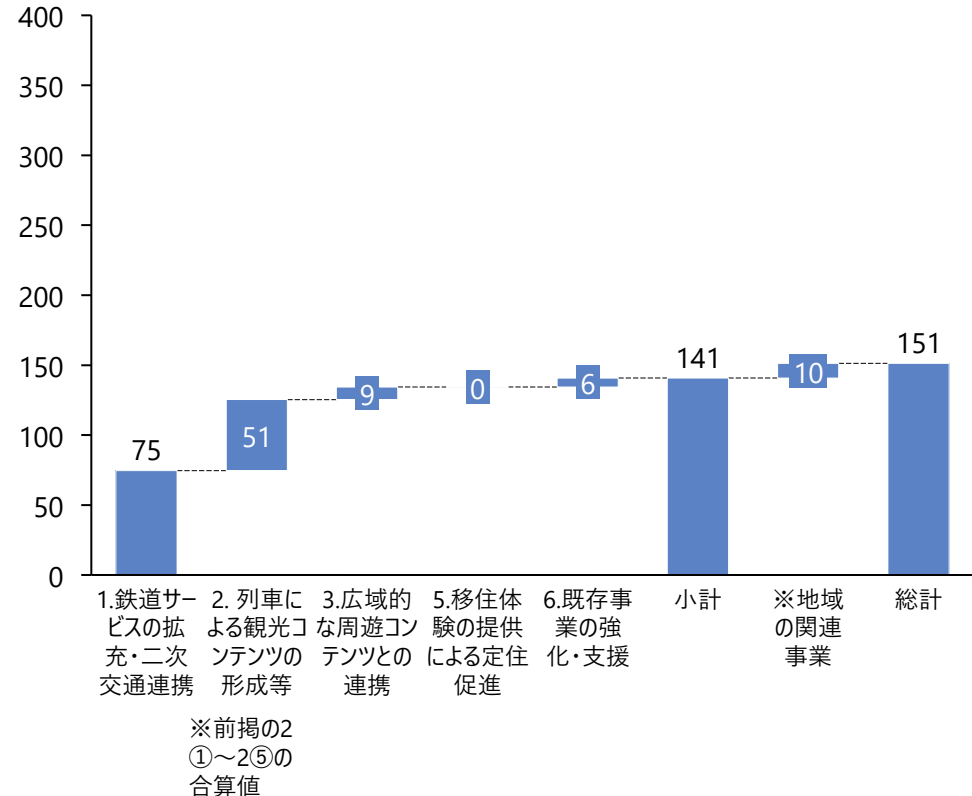
今年度  
実証との  
対応関係

1.に相当 1.に相当 2.に相当 3.に相当 机上検証 5.に相当

検証結果（本調査の分析対象期間）

実証事業A相当を恒久化した場合の効果（通年換算）

(百万円)



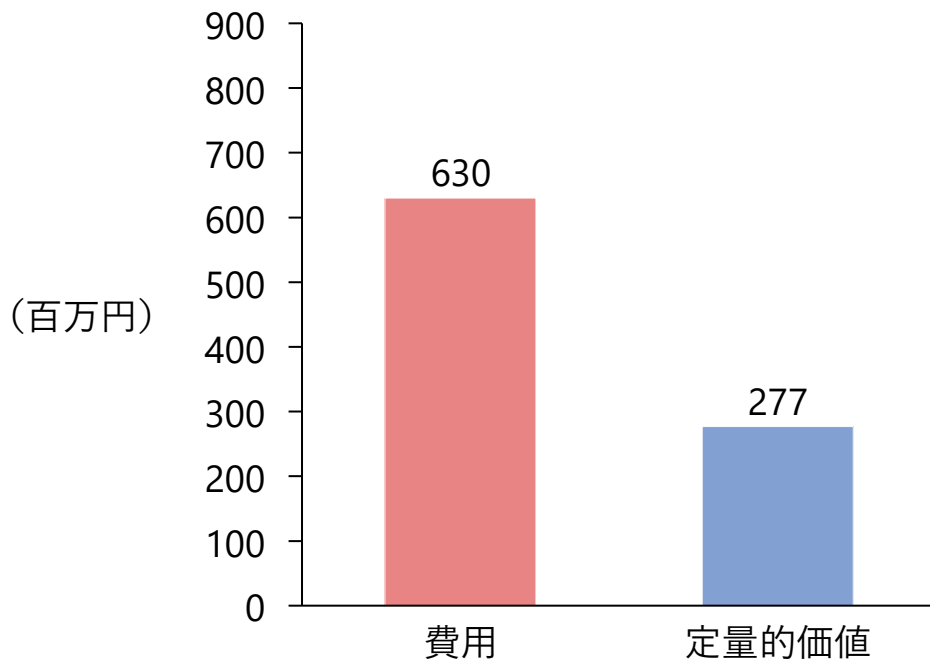
(3) 総合的な分析の実施 | 実証事業A相当の施策を恒久化した場合の費用と効果

実証前の費用・効果と合算し、再構築に要する費用も加味すると、  
 通年換算では約8.3億円の営業費用に対し、約4.3億円の定量的価値となる

注) 鉄道再構築費用は、(1)で「実証A相当」として試算した初期投資9.8億円の減価償却費(耐用年数11年、償却後も含めた15年平均)と、固定資産税の変動約400万円を計上。なお、「増便の恒久化」および「観光列車の運行」に係る運営費用は、実証A相当費用と重複することから控除している

実証前の費用・定量的価値

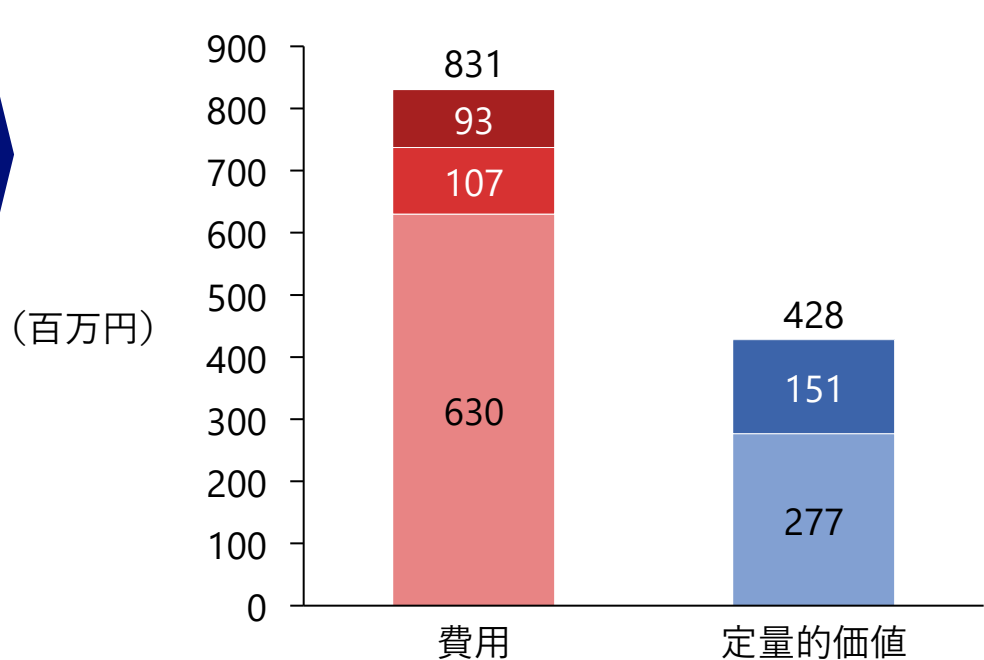
- 現状の定量的価値
- 現状の鉄道営業費用



実証事業A相当を恒久化した場合の費用・定量的価値

- 実証Aを恒久化した際の定量的価値
- 現状の定量的価値
- 実証A相当を恒久化するための鉄道再構築費用 (初期投資の減価償却費および固定資産税の増分)
- 実証A相当を恒久化した際の費用
- 現状の鉄道営業費用

実証A施策を恒久化

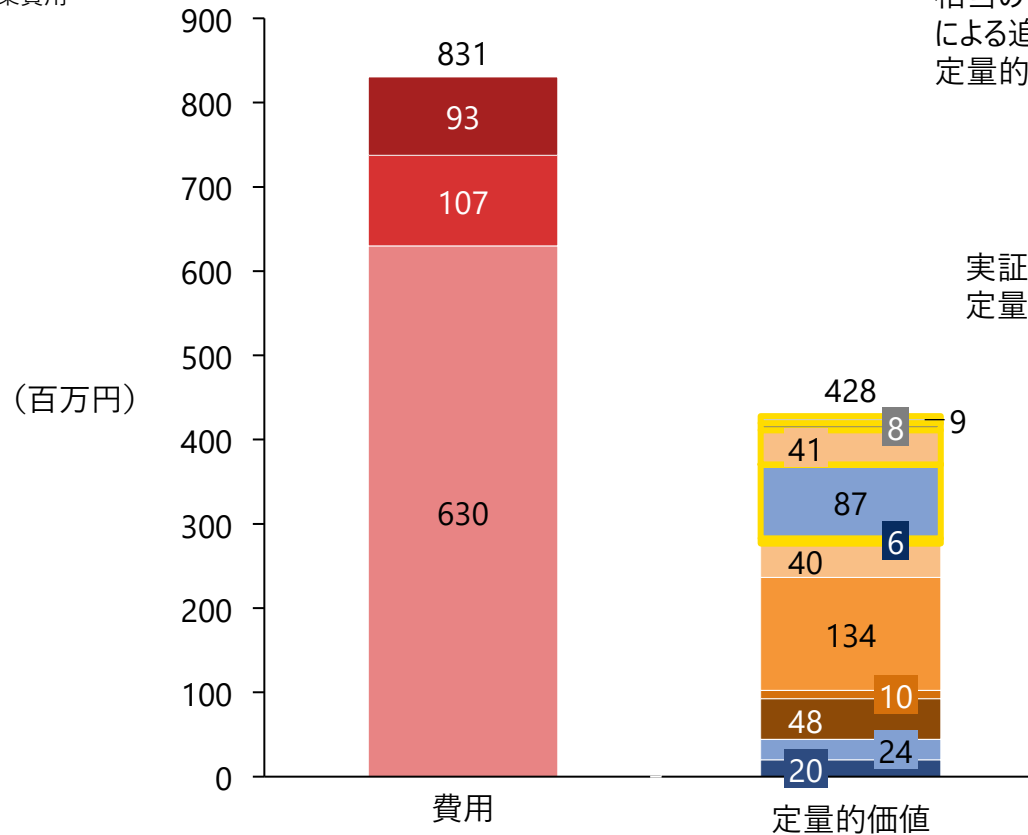


(3) 総合的な分析の実施 | 実証事業A相当の施策を恒久化した場合の費用と効果

【参考】実証事業Aを恒久化した場合の費用・定量的価値の詳細

実証事業A相当を恒久化した場合の費用・定量的価値 (詳細)

- 実証A相当を恒久化するための鉄道再構築費用  
(初期投資の減価償却費および固定資産税の増分)
- 実証A相当を恒久化した際の費用
- 現状の鉄道営業費用



実証事業A相当の恒久化による追加の定量的価値

実証前の定量的価値

- イベント収入
- 芸備線非利用者 (来訪者) による消費の経済波及効果
- 芸備線利用者 (来訪者) による消費の経済波及効果
- 芸備線利用者 (住民) による消費の経済波及効果
- 芸備線利用者以外 (送迎者など) に対する便益
- 芸備線利用者に対する便益
- 他の交通手段への波及
- 鉄道営業収入 (運輸収入)
- 芸備線利用者 (来訪者) による消費の経済波及効果
- 芸備線利用者 (住民) による消費の経済波及効果
- 芸備線利用者以外 (送迎者など) に対する便益
- 芸備線利用者に対する便益
- 他の交通手段への波及
- 鉄道営業収入 (運輸収入)

### (3) 総合的な分析の実施 | 芸備線がもたらしてきた定性的価値の加筆修正

## 芸備線がもたらしてきた定性的価値の加筆修正案 (1/3)

### 1. 経緯

赤文字：R7年度の調査を踏まえた追記部分

芸備線再構築協議会は、芸備線の可能性を追求するための調査事業 A においては、幅広い議論を基礎とする観点から、定量的に評価し得る価値（地域経済効果）の算出に加えて、調査事業におけるヒアリング・アンケートを通じて「芸備線がもたらしてきた定性的価値」を評価し、構成員間で共通認識を確認することとしている。2024年度にとりまとめた定性的価値について、2025年度の調査結果をもとに一部追加することとした。

### 2. 意見聴取（ヒアリング・アンケート）で得られた芸備線の定性的価値の評価

#### (1) まちや住民の暮らしにとっての価値

##### (学生・高齢者等の移動手段の提供) ※1

芸備線は、学生、とりわけ高校生にあっては通学のために、高齢者等にあっては買物・通院等のために、必要な移動手段の一つとなっている。

- 芸備線特定区間の沿線地域では、日常生活における移動の多くを自家用車に頼っている一方、現状において、芸備線をはじめとする公共交通は、学生や高齢者など運転できない住民にとって暮らしを支える地域の足となっている。
- 学生、とりわけ高校生にとっては、芸備線は通学のために必要な移動手段の一つとなっており、朝夕の時間帯における通学利用がみられるとともに保護者の送迎負担や家計負担等の抑制、車内での学生や地域住民の交流などの効果をもたらすといった声もある。
- 高齢者等にとっては、芸備線は買物・通院等のために必要な移動手段の一つとなっており、高齢者の免許返納により運転できない者の増加が今後予想される中で、芸備線の存在が将来的な暮らしの安心感をもたらしているといった声もある。

##### (安価・安全安心な移動手段の提供) ※2

芸備線は、地域住民にとって安価かつ安全・安心な移動手段の一つとなっている。

- 芸備線の利用が家計負担の抑制につながるという声があるほか、他の公共交通と比較して、優れた定時性が通勤・通学における安心感を与えるとともに、自家用車の運転と比較して事故の危険性が少なく安全な移動に貢献するという声がある。

##### (広域的な「つながり」の提供) ※3

芸備線は、地域住民や沿線地域への来訪者にとって広域的な「つながり」を実感できる移動手段の一つとなっている。

- 芸備線は、沿線地域内のみならず、他地域との往来のための移動手段となっており、芸備線の存在を通して、他地域やその路線との広域的・物理的な「つながり」を実感し、暮らしの安心感や交流・外出促進をもたらすといった声や、自家用車・バス・タクシーを利用できない者の広域的な移動の足を確保しているといった声がある。

※1,2 実証事業 A において、二次交通との連携強化等に関する施策案に考え方を反映

※3 実証事業 A において、芸備線を活用して取り組む観光・交流施策案に考え方を反映

### (3) 総合的な分析の実施 | 芸備線がもたらしてきた定性的価値の加筆修正

## 芸備線がもたらしてきた定性的価値の加筆修正案 (2/3)

### (1) まちや住民の暮らしにとっての価値

赤文字：R7年度の調査を踏まえた追記部分

#### (まちの格や認知度の向上)

芸備線は、沿線地域の「格」を上げ、その認知度向上に貢献している側面がある。

- 芸備線は、沿線地域の成り立ちやその発展を見守ってきた存在であるといった声や、駅名は地域名を冠していることから「鉄道が走るまち」としての「格」が地域内外からの認知度を向上させてきたといった声がある。
- 鉄道が走るこのまちに住み続けたいという意識や、あのまちに将来行ってみたい・住んでみたいという意識を醸成しているといった声がある。
- 鉄道資源としての芸備線を活用したイベント実施や商品開発、他路線とのつながりを生かした取組など、芸備線が地域の取組の選択肢を広げる役割を果たしているといった声がある。

#### (地域や暮らしに対する愛着や誇りの醸成) ※4

芸備線は、地域住民にとって地域そのものや地域の暮らしに対する強い愛着や誇り（シビックプライド）を醸成している。

- 芸備線の存在は、地域住民にとって、
  - ・その沿線風景が水や空気と同じように当たり前そこに存在するもの、走行音や振動が日常生活の一部として生活リズムに組み込まれているもの
  - ・地域内外の他者との交流や世代間の交流を生んできたもの、古くから沿線地域の産業や暮らしを支えてきたかけがえのないもの
  - ・地域に対する愛着や、この地域で今暮らしているという実感、ひいてはこの地域で芸備線とともに過ごし、これまで生きてきたというアイデンティティの形成につながっているもの
  - ・乗車を通じた様々な人生経験が、青春や人生の色褪せない記憶として刻み込まれているものといった多くの声がある。
- このため、芸備線の存在は地域住民にとって、地域の歴史や地域住民の人生を語る象徴的な存在として地域の暮らしや風景に溶け込んでいくとともに、その存在を通じて、この地域で生まれ育ってきたという地域に対する愛着や誇りを育んできたものと考えられる。
- また、芸備線やその沿線地域の地域資源によって育まれた地域に対する愛着や誇りは、地域住民のつながりの強化や地域そのものの魅力・ポテンシャルの向上、ひいては地域内外の交流や観光をはじめとした地域経済の活性化や人口減少対策にも寄与する可能性があると考えられる。

#### (イベントを通じた地域の絆と活力の醸成)

芸備線をきっかけとしたイベント等の取組が、住民の自信を育み、地域の団結や交流を深めている。

- 駅を活用したイベントが、地域住民の交流の場となっており、住民同士の連携や新たなコミュニティの形成につながっているといった声がある。
- 継続的な実施に向けては地域の負担軽減やリソース面の確保が課題ではあるものの、芸備線の活用を目的としたイベントの企画・運営を通じて、住民が「自分たちでもできる」という達成感を得ており、地域づくりへの参画意識や自信が高まっているといった声がある。

### (3) 総合的な分析の実施 | 芸備線がもたらしてきた定性的価値の加筆修正

## 芸備線がもたらしてきた定性的価値の加筆修正案 (3/3)

### (2) 地域の経済や観光にとっての価値

赤文字：R7年度の調査を踏まえた追記部分

#### (目的地までのアクセス手段の提供) ※5

芸備線は、来訪者にとって目的地にアクセスするために必要な移動手段の一つとなっている。

- 芸備線が存在することにより目的地までのアクセスが可能となる場合があるといった声があるほか、芸備線の駅や路線が地図上に可視化されていることが目的地を選択する決定要因の一つとなる場合があるといった声がある。

#### (鉄道起点での誘客と消費の創出) ※6

芸備線は、鉄道ファンを惹き付ける鉄道資産など、地域経済に貢献する観光資源を有しており、観光資源として活用した誘客と消費の創出が期待される。

- 駅舎をはじめとした芸備線の鉄道施設は、国鉄時代からの情緒を残す、魅力ある鉄道資産であり、現在においても、レトロな駅舎や秘境駅の鑑賞や撮影を目的とした鉄道ファンなどの観光目的の来訪者が訪れている。
- このため、芸備線は、観光産業など地域経済において、観光資源としての活用による誘客やそれに伴う消費を創出する役割があるといった声があり、更なる活用が期待されている。

#### (まちの風景・情緒の醸成) ※7

芸備線を取り巻く里山資源は、まちの原風景を形づくり、まちの情緒を醸成しており、観光資源として活用した誘客と消費の創出が期待される。

- 芸備線の沿線地域は、鉄道資産のみならず、芸備線が走る光景や車窓からの風景、山間を走行する趣のある景色が、里山ならではの田園風景や情緒的な雰囲気醸成しているといった声がある。
- 鑑賞や撮影を目的として鉄道ファンが訪れているほか、ローカル志向を持つ海外や都市部からの来訪者が、田舎暮らしや食文化などを体験するツアーを通じて沿線地域に訪れている。
- このため、芸備線を取り巻く里山資源は、観光産業など地域経済において、観光資源としての活用による誘客やそれに伴う消費を創出する役割があるといった声があり、更なる活用が期待されている。

## 3. 共通認識の確認

芸備線がもたらしてきた定性的価値について、2. のとおりの意見があることを構成員間の共通認識として確認し、沿線地域のまちづくり施策等に寄与する可能性や期待される役割について、今後の協議会における議論に役立てることとする。

※5 実証事業 A において、芸備線を活用して取り組む観光・交流施策・二次交通との連携強化等に関する施策案に考え方を反映

※6,7 実証事業 A において、芸備線を活用して取り組む観光・交流施策案に考え方を反映

### (3) 総合的な分析の実施 | 実証事業Aの総括

**実証事業A相当を恒久化させたとしても、年間費用に対して定量的価値が下回る状態。  
また、追加で発生する定量的価値のうち、地域が受益する部分は約40%にとどまる**

#### 実証事業Aの総括

##### 実証の成果

- 個別施策については、休日の増便や、駅・駅周辺の大規模イベントなど、一定の集客に繋がったものが存在した
- 実証事業A単体では、費用54百万円に対して、定量的価値は73百万円であった。
- 実証Aの取組が、住民の自信を育み、地域の団結や交流を深めているとの声が挙がっており、芸備線の存在が地域の絆や活力の醸成に繋がっていることが示唆された

##### 実証の課題

- 実証Aの内容を恒久化させたとしても、年間営業費用8.3億円に対して、定量的価値は4.3億円となることが想定される
- 実証Aで新たに生まれた定量的価値の57%は「他の交通手段への波及」が占めており、地域が受益する価値は約40%にとどまる
- これらの原因として、実証Aの効果は「芸備線の乗車自体が目的」の来訪者の増加による部分が多く、地域における消費が伸び悩んだ点大きい
- また、住民向けの二次交通・芸備線のダイヤ変更等は、本数や運行時間帯の制約もある中で、利用が伸び悩み、住民の日常利用におけるニーズには十分に応えることができなかった

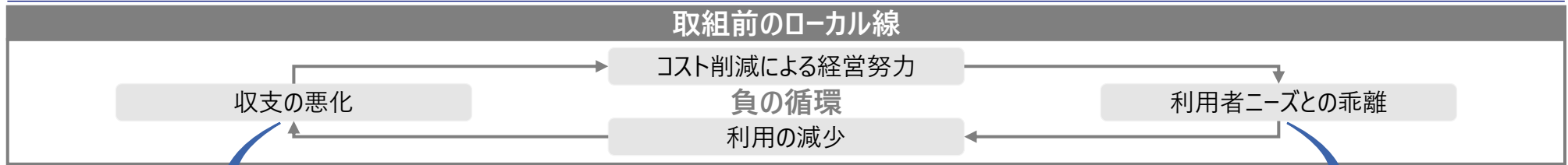
「他の交通モード」の選択肢

(3) 総合的な分析の実施 | 「他の交通モード」の選択肢 | 優先的に検討すべき選択肢の整理

他地域事例等を参考にすると、「他の交通モード」として、一般道を活用したバスや、専用空間を活用したDMV・BRT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」(再掲)

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)

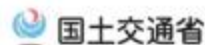
交通×観光・まちづくり全体の企画・運営

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)

### (3) 総合的な分析の実施 | 「他の交通モード」の選択肢 | 優先的に検討すべき選択肢の整理

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、車両自身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、車輪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
- 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)
- 単車運行

➡ 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



(3) 総合的な分析の実施 | 「他の交通モード」の選択肢 | 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

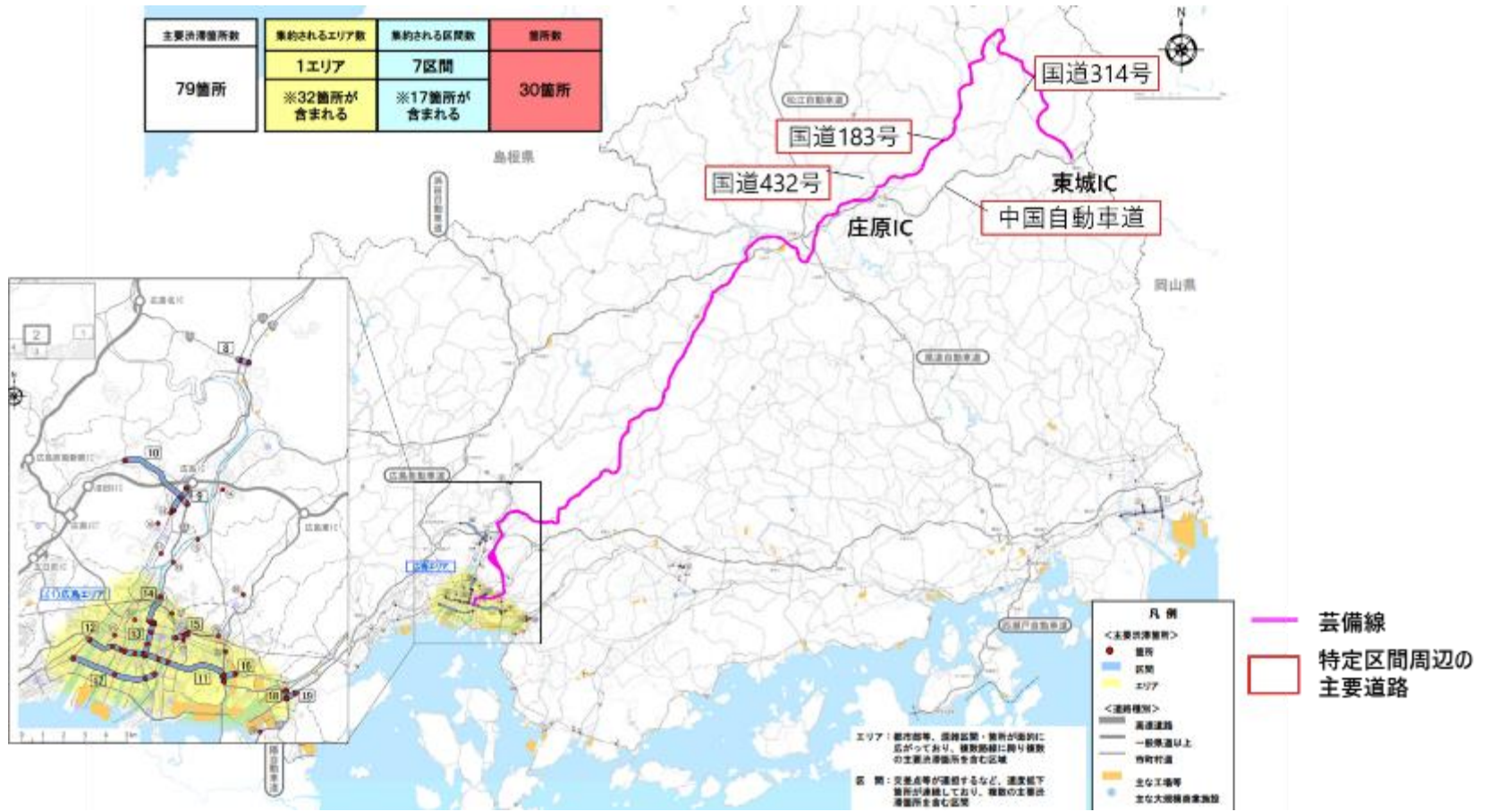


芸備線沿線 (岡山県内) の道路整備状況



(3) 総合的な分析の実施 | 「他の交通モード」の選択肢 | 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、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



(3) 総合的な分析の実施 | 「他の交通モード」の選択肢 | 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、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



(3) 総合的な分析の実施 | 「他の交通モード」の選択肢 | 優先的に検討すべき選択肢の整理

「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"> <li>登下校に使いやすい交通                             <ul style="list-style-type: none"> <li>複数の便を選択できる</li> <li>部活動に最後まで参加できる</li> <li>早く帰宅する際にも利用できる</li> </ul> </li> <li>運賃負担が重すぎない交通</li> <li>遅れや運休が発生しづらい交通</li> <li>運行状況を把握しやすい交通</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自家用車を運転しない人でも日常生活に困らない交通</li> <li>地域住民の外出・交流を促進する交通</li> </ul>	<p>・・・</p> <p>地域のまちの格や暮らしに認知度向上に貢献する交通                      収益・人材確保等の面で持続可能な交通を醸成する交通</p>	<p><b>直通化・高速化</b> (広島・新見～特定区間)</p>
高齢者	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行本数が多く買物・通院等の外出で使いやすい交通</li> <li>途中の乗換負担が小さい交通</li> </ul>			<p><b>増発</b> (通学、買物、通院、観光対応)</p>
観光客	<ul style="list-style-type: none"> <li>早く移動することが可能な交通</li> <li>運賃負担が重すぎない交通</li> <li>移動中の景色を楽しむことができる交通</li> <li>乗換が少なく長距離を移動できる交通</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>観光地までのアクセス手段となる交通</li> <li>観光の目的やきっかけになる交通</li> </ul>		<p><b>快適性向上</b> (相対的にニーズは低い)</p>
				<p><b>駅・バス停増設</b> (高校、病院、スーパー、観光地)</p>
				<p><b>観光輸送強化</b> (周遊促進、旅の目的となる交通)</p>
				<p><b>設備高度化・バリアフリー化</b> (相対的にニーズは低い)</p>
				<p><b>複数交通手段の統合</b> (限られたリソースの最大活用)</p>
				<p><b>他公共施設との連携</b> (相対的にニーズは低い)</p>

(3) 総合的な分析の実施 | 「他の交通モード」の選択肢 | 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

赤文字：要旨と特に関連する点

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)

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

【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

赤文字：要旨と特に関連する点

庄原市・新見市におけるまちづくり計画の概要 (将来方針)

		庄原市	新見市
まちづくりの方針	基本目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 庄原の強みを活かした仕事を創出し、安心して働ける場を確保する</li> <li>➤ 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</li> <li>➤ 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</li> <li>➤ 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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 産業が育ち、地域経済が躍動する「産業成長」のまち</li> <li>➤ 若者が夢と誇りを持ち、未来を描く「希望創造」のまち</li> <li>➤ 誰もが安心と生きがいを共有できる「健康共生」のまち</li> <li>➤ 森林と源流、石灰岩台地が息づく「自然共存」のまち</li> </ul>
	基本政策・方向性	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 自治・協働・定住：“絆”が実感できるまち</li> <li>➤ 産業・交流：“にぎわい”が実感できるまち</li> <li>➤ 環境・基盤・交通・情報：“快適な暮らし”が実感できるまち</li> <li>➤ 保健・福祉・医療・介護：“あんしん”が実感できるまち</li> <li>➤ 教育・文化：“学びと誇り”が実感できるまち</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 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</li> <li>➤ 健康・福祉：健やかに暮らせ、子育てができるまちをつくる</li> <li>➤ 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</li> <li>➤ 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</li> <li>➤ 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</li> <li>➤ 環境：自然を守り、安らぎと潤いのある環境をつくる</li> <li>➤ 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</li> </ul>

(3) 総合的な分析の実施 | 「他の交通モード」の選択肢 | 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 転入移住 (帰郷・新規転入) の促進</li> <li>➢ 若者の定住支援</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 地元雇用の拡大</li> <li>➢ 移住・定住の推進</li> </ul>
		計画値	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 定住世帯：250世帯以上</li> <li>➢ 若者の定住率：67.0%以上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 就職希望の市内高校新卒者市内就職率：40.0%</li> <li>➢ 社会人口増減数：△100人/年</li> </ul>
	教育	施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 確かな学力の定着・向上</li> <li>➢ 年代や性別を問わない学習機会の提供</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 高等学校の魅力向上</li> <li>➢ 生涯学習推進体制の確立</li> </ul>
		計画値	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 英語検定3級以上の中学3年時取得率：50.0%以上</li> <li>➢ 生涯学習事業への市民参加率：15.0%以上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 市内の高校に進学した中学生の割合：70.0%</li> <li>➢ 市民学習講座受講者数：1,000人/年</li> </ul>
	医療・福祉	施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 高齢者の社会参加の促進</li> <li>➢ 医療体制の充実</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 子育てしやすい社会環境の整備</li> <li>➢ 介護・福祉人材の確保・育成</li> </ul>
		計画値	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 老人クラブ会員登録率：38.4%以上</li> <li>➢ 医師1人当たりの人口：500人以下</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 待機児童数：0人</li> <li>➢ 「小地域ケア会議」実施地区の人口カバー率：100.0%</li> </ul>
	観光	施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 特色を生かした観光地域づくり</li> <li>➢ 情報発信と周遊観光の強化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 地域資源を活用した観光振興</li> <li>➢ 観光資源の魅力向上</li> </ul>
		計画値	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 観光消費額：4,504,000千円/年以上</li> <li>➢ 来訪者の満足度：60.0%以上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 主要観光施設入場者数：36.0万人/年</li> <li>➢ 観光客アンケート満足度：83.0%</li> </ul>

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) 総合的な分析の実施 | 「他の交通モード」の選択肢 | 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

赤文字：要旨と特に関連する点

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）

		庄原市	新見市
地域交通の現状		<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 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</li> <li>➤ 公共交通人口カバー率は94.0%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 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</li> </ul>
地域交通の課題		<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 市民の生活を支えることのできる生活交通の確保</li> <li>➤ 地域公共交通の持続可能性の向上</li> <li>➤ 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</li> <li>➤ 地域公共交通による“交流”と“楽しさ”のあるまちづくり</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 交通空白地域の削減</li> <li>➤ 公共交通利用対象者層の減少</li> <li>➤ 乗務員不足への対応</li> <li>➤ 次世代モビリティサービスへの対応</li> <li>➤ 交通資源の適正配分</li> <li>➤ 利用促進</li> </ul>
地域交通に関する方針	基本理念・ビジョン	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 暮らしを支え、未来につながる地域公共交通</li> </ul>
	基本目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 移動ニーズに対応した日常生活に必要な交通の確保</li> <li>➤ 限られた資源の活用による持続可能な交通体系構築</li> <li>➤ 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</li> <li>➤ 地域公共交通をツールとした“交流”と“楽しさ”の創出</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 暮らしを支える地域公共交通</li> <li>➤ 利用しやすい地域公共交通</li> <li>➤ 地域と共に創る地域公共交通</li> </ul>

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】\_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

赤文字：要旨と特に関連する点

庄原市・新見市における交通に関する計画の概要（施策）

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

## 【参考】\_芸備線沿線の交通体系 (1 / 3)

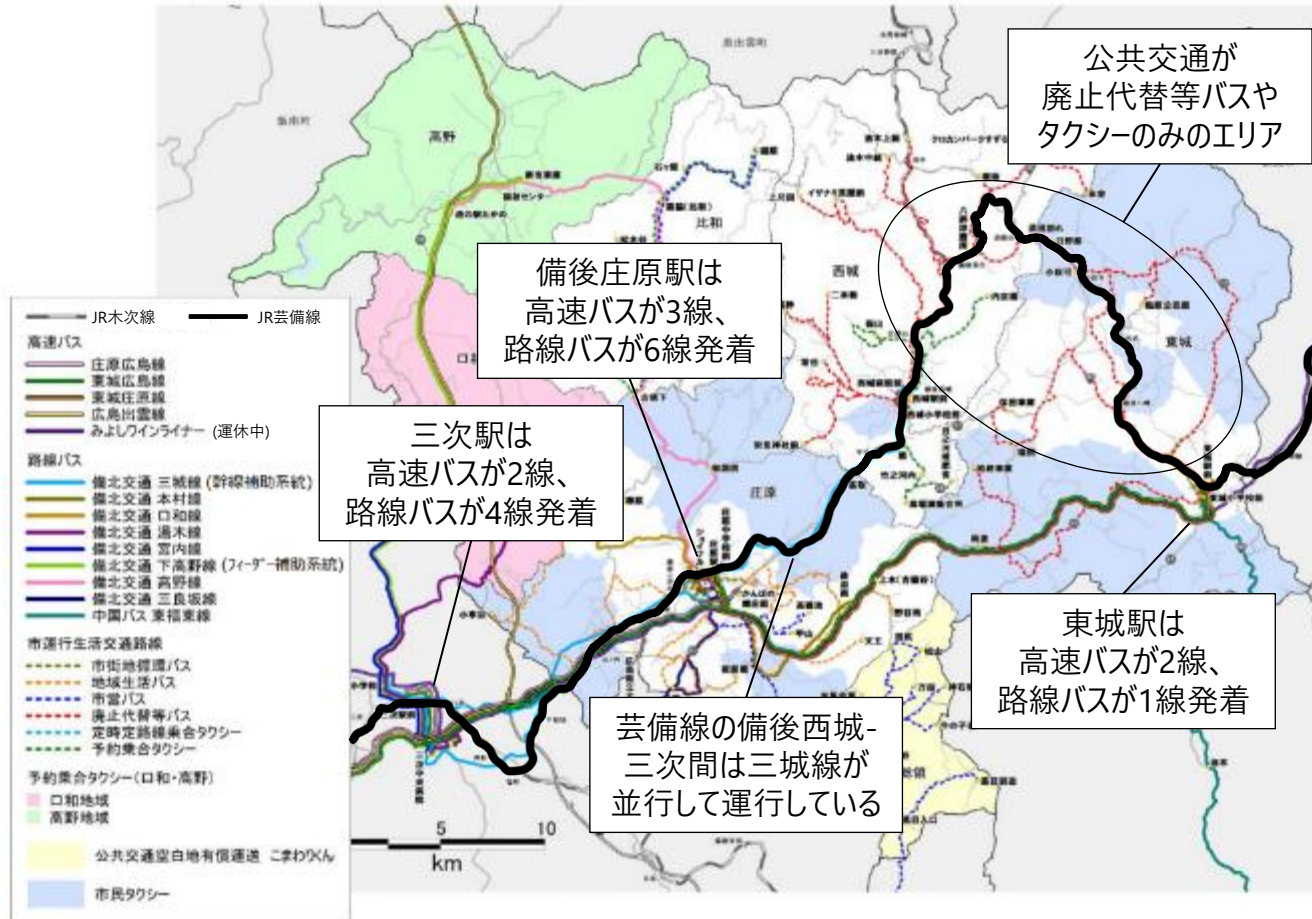
庄原市・新見市における芸備線沿線の交通体系まとめ

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"> <li>➤ 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。</li> <li>➤ 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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 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。</li> <li>➤ 地域生活交通として、市営バスが存在。</li> </ul>
芸備線沿線	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 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。</li> <li>➤ 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。</li> <li>➤ 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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ 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。</li> <li>➤ 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。</li> <li>➤ 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。</li> </ul>

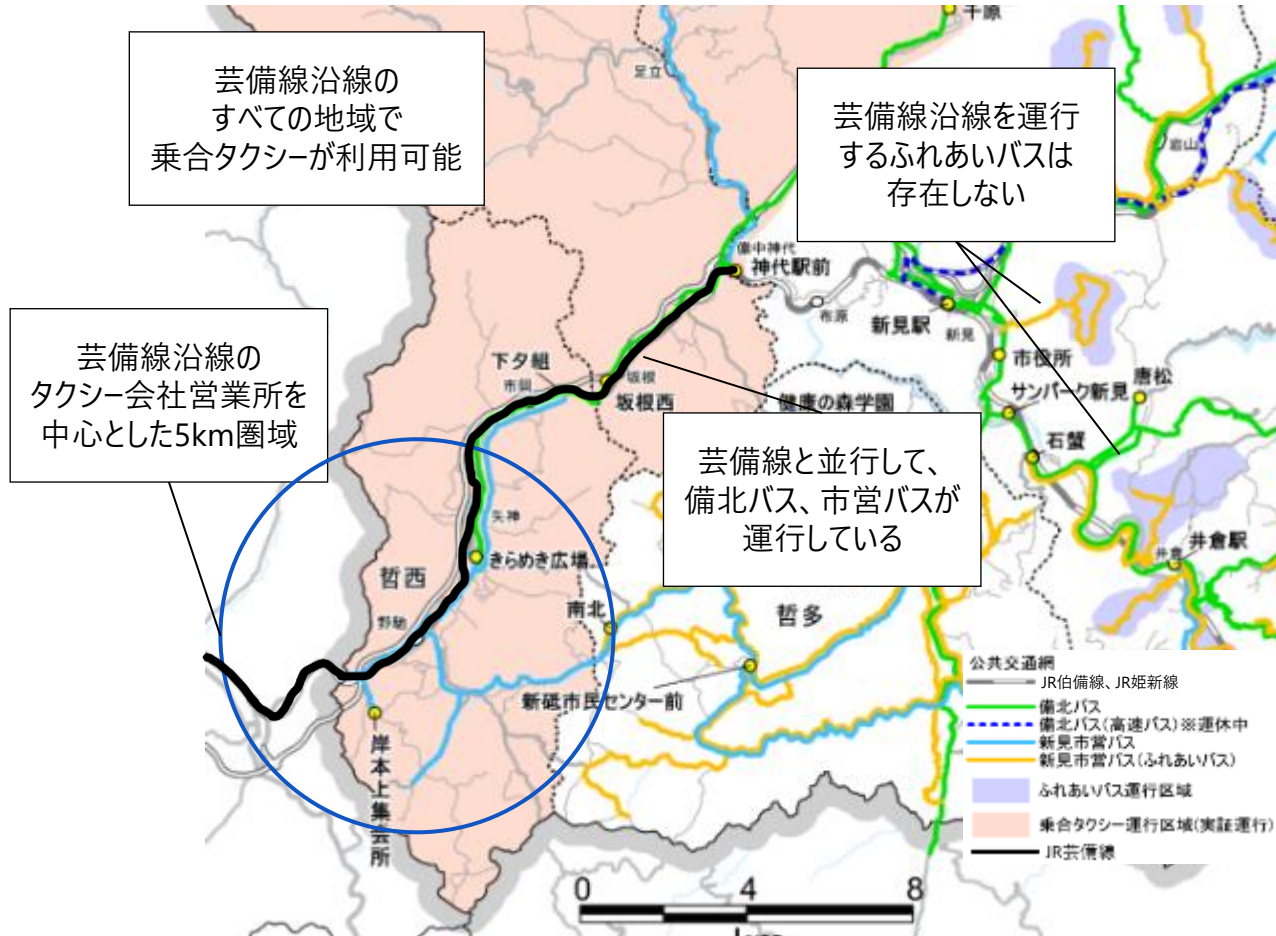
## 【参考】\_芸備線沿線の交通体系 (2 / 3)

### 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



## 【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。

### (3) 総合的な分析の実施 | 「他の交通モード」の選択肢 | 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 (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を感じる点・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を感じる点・改善して欲しい点
  - 7時台の列車の次は13時台となってしまう、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) 総合的な分析の実施 | 「他の交通モード」の選択肢 | 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を感じる点・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時台となってしまう、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。
- ・ 無人駅などで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

## 【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) 総合的な分析の実施 | 「他の交通モード」の選択肢 | 優先的に検討すべき選択肢の整理

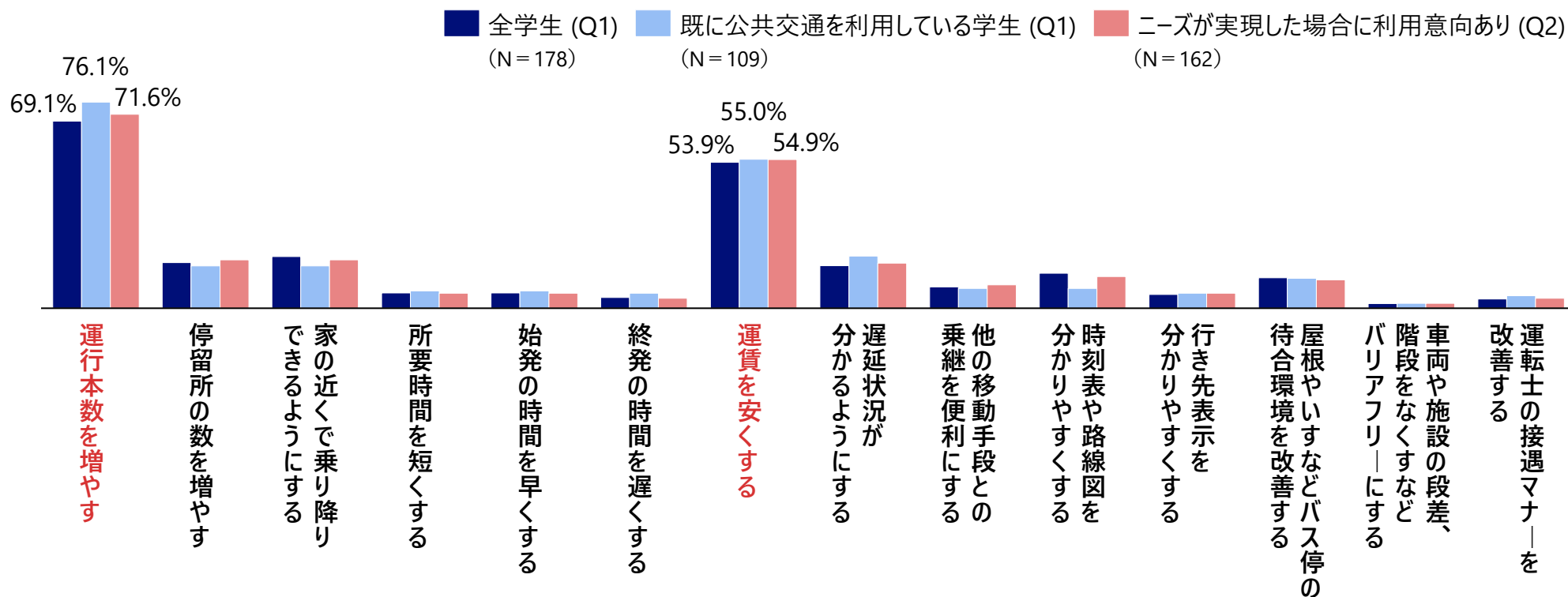
## 【参考】\_2021年度高校生アンケート | 庄原市

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。

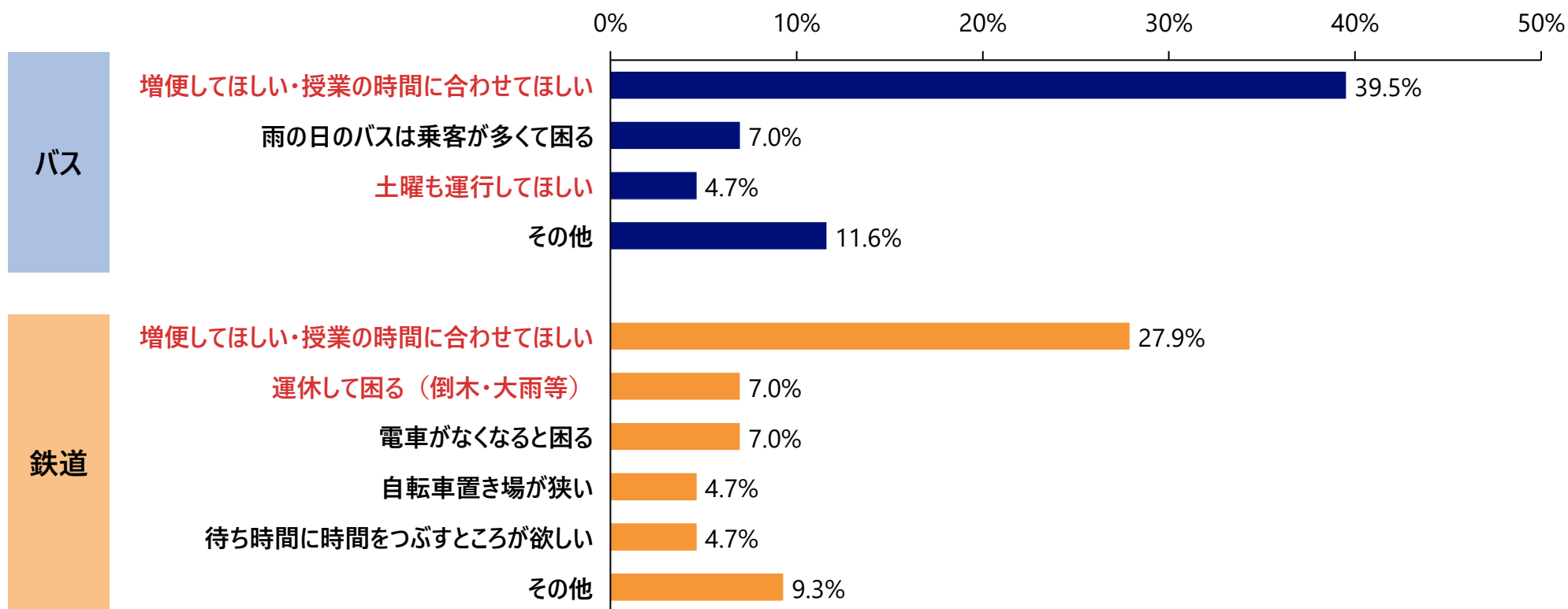
### (3) 総合的な分析の実施 | 「他の交通モード」の選択肢 | 優先的に検討すべき選択肢の整理

## 【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）



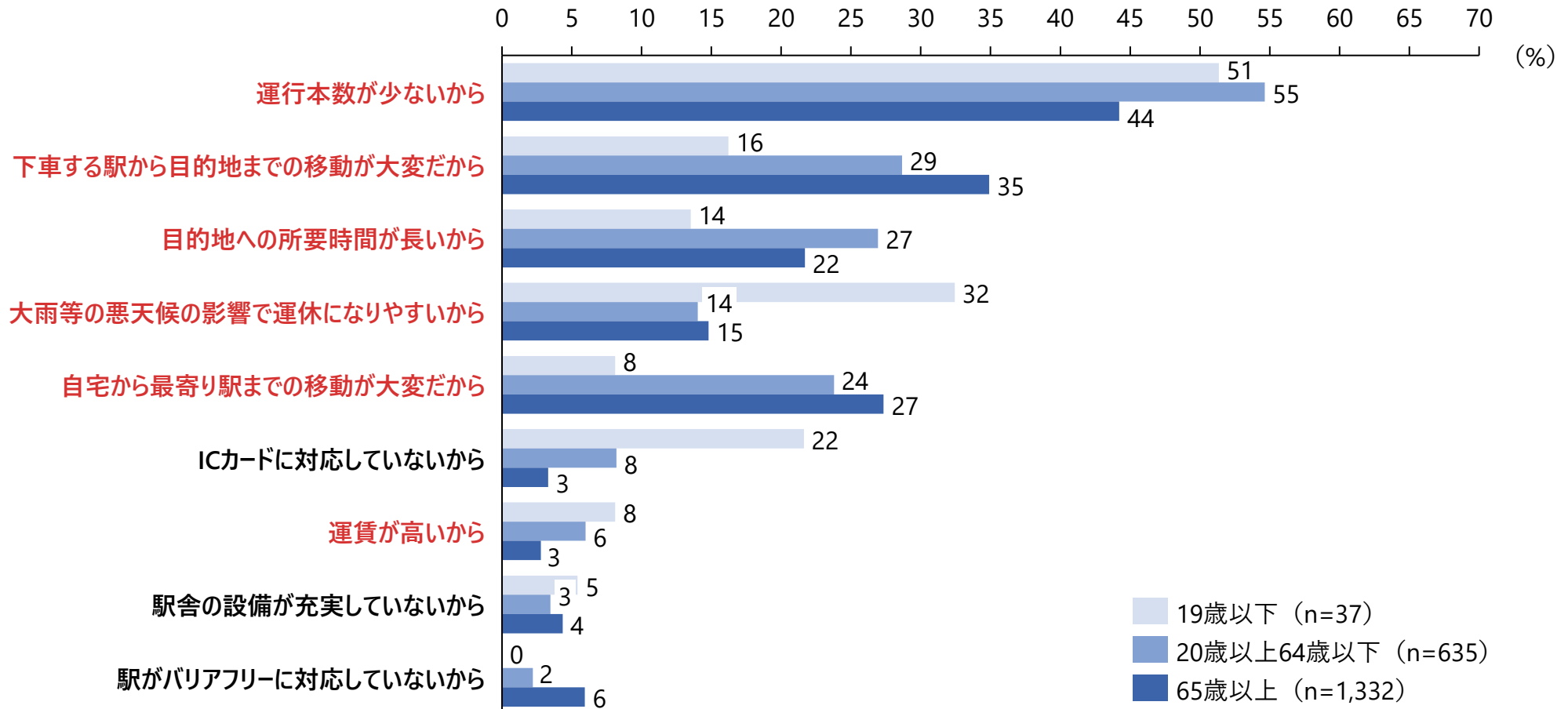
出所) 新見市「新見市地域公共交通計画（令和5年3月）高校生アンケート調査」。調査は、共生高校・新見高校の1・2年生が対象。

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

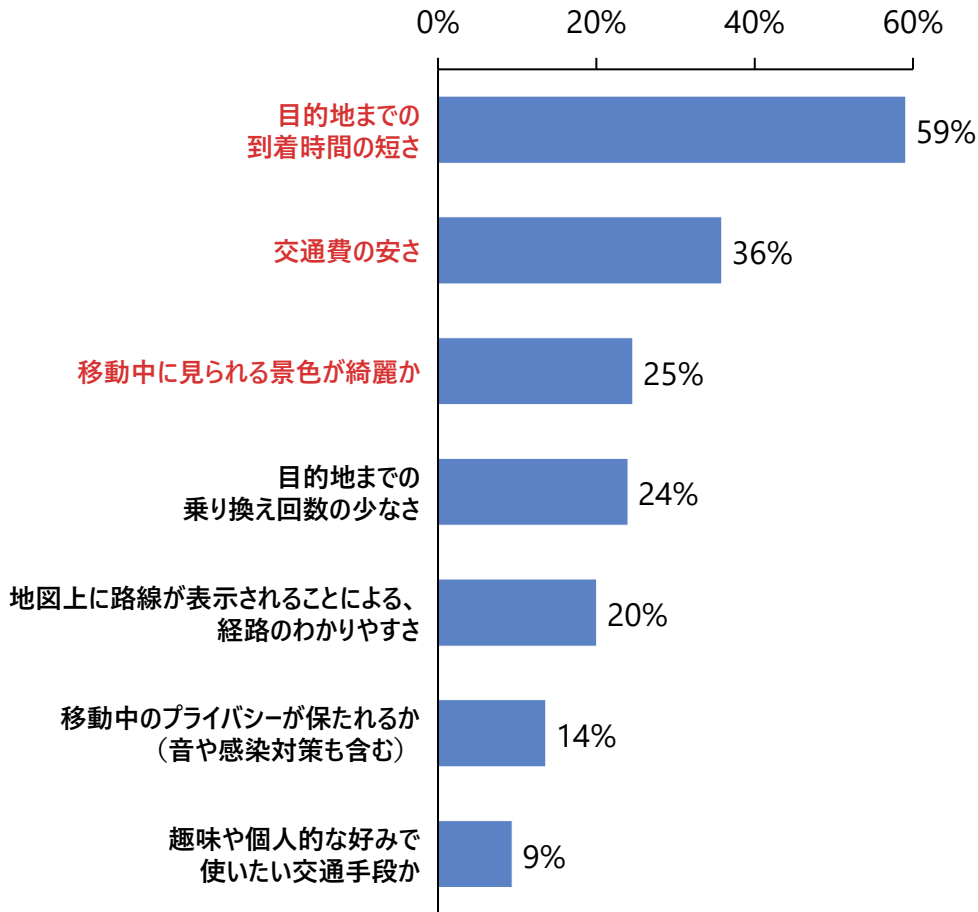
Q12. 芸備線を利用しない、もしくは利用しにくい理由があれば教えてください。(複数回答)



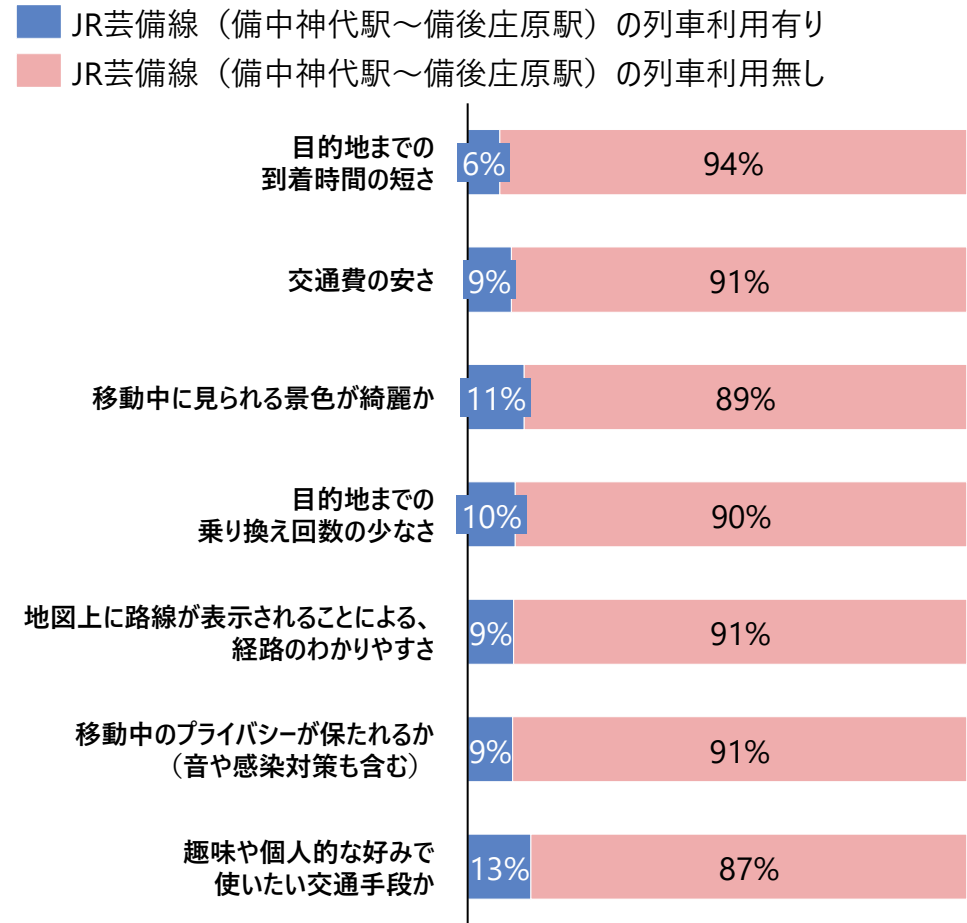
【参考】\_2024年度来訪者アンケート

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ことが多いため、通勤・通学など時間に制限がある移動に最適である。
  - 他の移動手段と比較して、一度乗ってしまえば安全かつ快適に移動することができる。

#### 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

- 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。

地域や暮らし  
に対する愛着  
や誇りの醸成

- 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、地元に戻ってきたという実感が湧いてくる。
  - 芸備線の存在や芸備線とともに過ごした時間が、この地域で暮らしてきたという実感を持たせてくれる。
- 芸備線は、この地域で経験した思い出や人生のひとコマに組み込まれている。
  - 地域住民にとって、芸備線は青春や人生の一部であり、この地域での思い出が詰まった存在である。
  - 芸備線との触れ合い (列車を観に行く、列車とかけこするなど) 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)

- **運行本数が少なく、利用したい時間帯に列車がないため、通勤・通学や買い物、通院などの日常生活で利用しづらい。**
  - ・ 日中の運行本数が少ないため、買い物や通院などでの日常利用は困難。
  - ・ 高校生の朝夕の部活動 (特に18時以降) など通学実態に沿った便が不足している。
  - ・ 21時台の夜間便がないため、退勤後や会食後の帰宅目的で利用できない。
  - ・ 運行本数が少ないため、芸備線での移動は一日がかり。夜間便がなく、帰りは芸備線を利用できない場合もある。
- **運行本数が少なく、朝晩の列車も限られるため、観光客など市外の人にも利用されづらい。**
  - ・ 沿線地域でイベントを開催しても、芸備線を利用して遠方から訪れる場合、昼前後の到着となってしまう。
  - ・ 21時以降の遅い時間帯の便がないため、観光客などが夜に移動することは困難。

#### 移動時間の 長さ

- **速度の遅さや乗継によって、他の公共交通と比較しても移動に時間がかかる。**
  - ・ 広島・岡山方面に向かう際には乗継が必要であり、他路線ダイヤとの接続も悪いため、移動に時間がかかる。  
(広島方面への三次駅での乗継や、新見駅での伯備線への乗継など)
  - ・ 大回りな路線や速度制限区間をはじめとした速度の遅さによって移動時間が長くなってしまふ。

#### 二次交通との 接続の悪さ

- **自宅から駅、駅から目的地までのバス路線等との接続が悪い。**
  - ・ 駅から目的地までのバスやタクシーなどの二次交通が充実しておらず、芸備線降車後の移動に時間と労力がかかる。
  - ・ 自宅から駅までが遠く、駅までのバス等も十分でないため、自家用車を選択せざるを得ない状況にある。
  - ・ 駅周辺の駐車場が少なく、自家用車と芸備線での連携した利用が困難。
  - ・ 駅から観光スポットまでの距離が遠く、観光スポットへの二次交通も十分ではないため、観光客の負担が大きい。

## 【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ない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

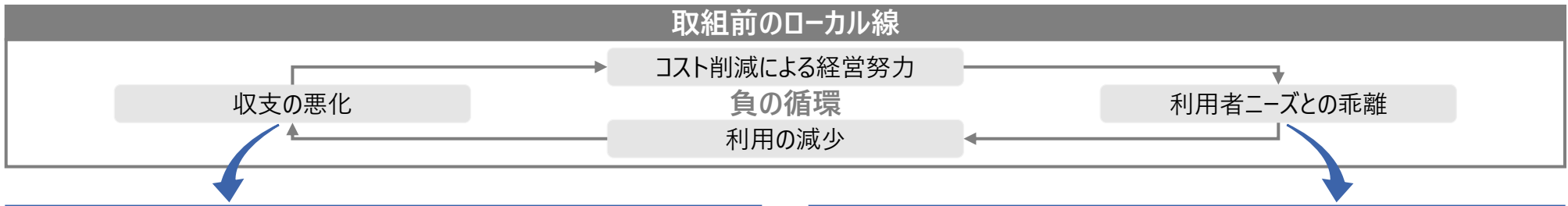
- **芸備線は、観光客などを惹きつける田園風景や情緒的雰囲気を形作っている。**
  - 鉄道が田んぼの中を走る光景や車窓からの景色が、田舎としての情緒ある雰囲気を醸成している。
  - 山あいをのんびりと走る芸備線での移動には、他の交通手段では味わえない魅力がある。

(3) 総合的な分析の実施 | 「他の交通モード」の選択肢 | 優先的に検討すべき選択肢の整理

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

「他の交通モード」の視点

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

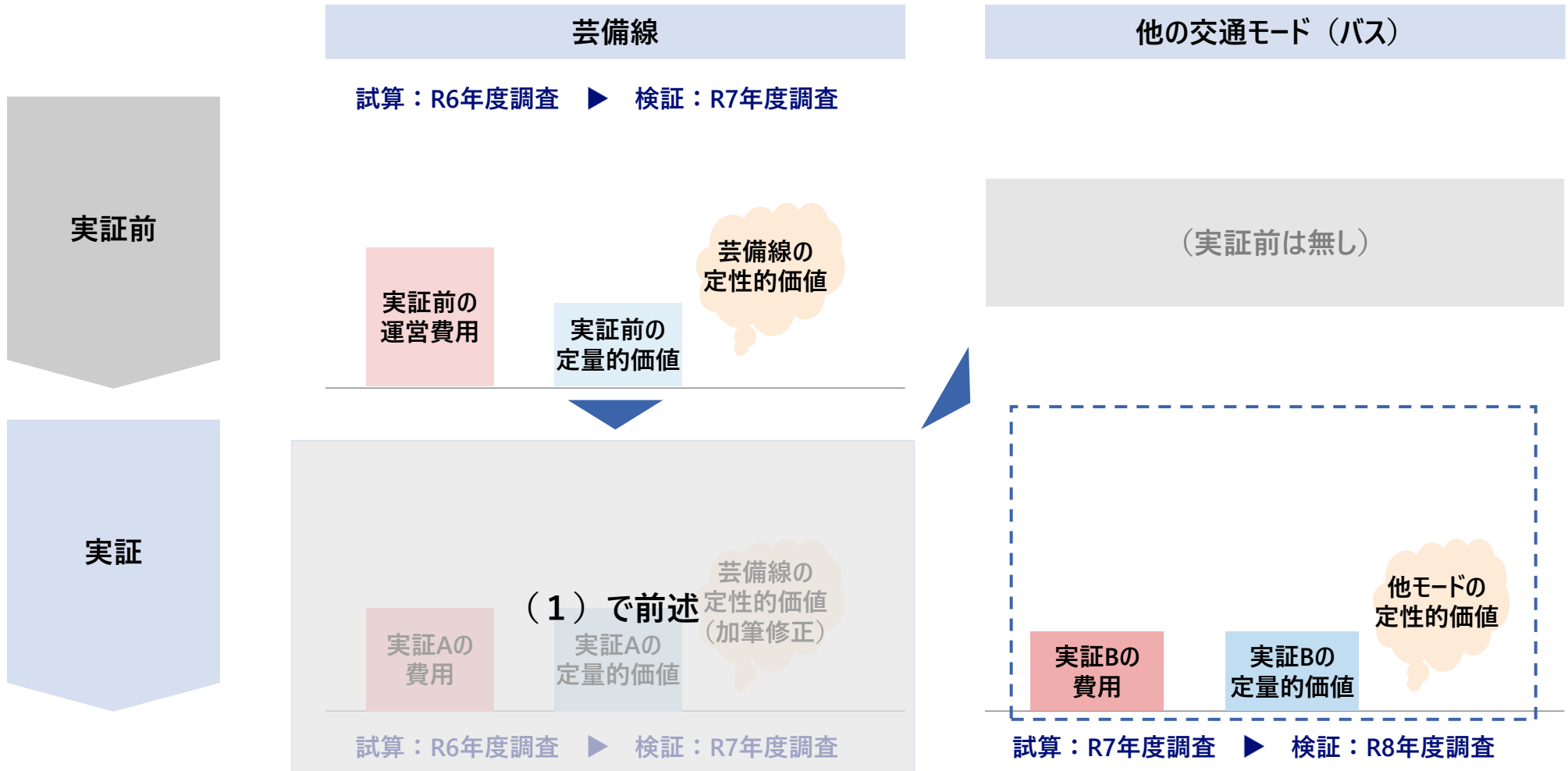
<p>単一交通手段の企画・運営</p> <p>右記以外の主要事例</p>	<p>地域公共交通全体の企画・運営</p> <p>津軽線 (NPO)、東吾妻町 (町営)</p>	<p>交通×観光・まちづくり全体の企画・運営</p> <p>三豊市 (“交通商社”)、京都丹後鉄道 (鉄道×DMO)、長門湯本温泉 (まちづくり会社)</p>
--------------------------------------	--	---

## 他の交通モードの費用と効果（概算）

(3) 総合的な分析の実施 | 他の交通モードの費用と効果 (概算)

芸備線について、実証Aの施策について費用・効果を試算・検証を実施したように、他の交通モード (バス) についても、実証Bの施策に関する費用・効果を試算した

実証B試算の視点 ※大きさはあくまでイメージ



(3) 総合的な分析の実施 | 他の交通モードの費用と効果 (概算)

実証Bの費用は、バス費用と、実証Aと同水準のイベント等費用が発生すると仮定。  
 実証Bの定量的価値は、実証Aの検証結果やアンケート結果をもとに初期試算した

実証Bの試算・検証手法

分類	項目	試算時点での仮定	R8年度の検証方法
実証Bの費用	日常利用向けのバス	<ul style="list-style-type: none"> <li>各区間について、実証前の芸備線の1.5倍の運行本数*を設定すると仮定して延べ走行距離を算出し、時間あたり費用を乗じて試算</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>実証で実際に要した費用</li> </ul>
	観光利用向けのバス		
	企画乗車券の設定等	<ul style="list-style-type: none"> <li>実証Aと同程度と仮定 (販売支援費用)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>実証で実際に要した費用</li> </ul>
	観光ツアーの造成	<ul style="list-style-type: none"> <li>実証Aと同程度と仮定 (2.④観光ツアー、3.広域的な周遊コンテンツとの連携)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>実証で実際に要した費用</li> </ul>
	既存事業の強化・支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>実証Aと同程度と仮定 (6.既存事業の強化・支援)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>実証で実際に要した費用</li> </ul>
実証Bの定量的価値	日常利用向けのバス	<ul style="list-style-type: none"> <li>実証前の芸備線および実証Aの休日増便列車の定量的価値のうち、「芸備線の乗車自体が目的」とした人の価値を控除した値を試算</li> <li>※「バスの乗車自体が目的」とした人の価値は、事前試算時点では算出が困難であり加算しない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス乗車人数、芸備線乗車人数と、バス車内アンケート、列車内アンケート、モニターアンケート等をもとに算出</li> </ul>
	観光利用向けのバス		
	企画乗車券の設定等	<ul style="list-style-type: none"> <li>実証Aと同程度と仮定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>期間中の売上額 (実証Aと同様の手法)</li> </ul>
	観光ツアーの造成	<ul style="list-style-type: none"> <li>実証Aと同程度と仮定</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>イベント参加者数とイベント参加者アンケートをもとに算出 (実証Aと同様の手法)</li> </ul>
	既存事業の強化・支援		

\*小数点以下は切り捨て

### (3) 総合的な分析の実施 | 他の交通モードの費用と効果 (概算)

実証Bの費用は、期間4ヶ月と仮定すると、約6,000万円と試算された

#### 実証Bの試算結果

分類	項目	試算時点での仮定	試算結果
実証Bの費用	日常利用向けのバス	• 各区间について、実証前の芸備線の1.5倍の運行本数*を設定すると仮定して延べ走行距離を算出し、時間あたり費用を乗じて試算	▶ 約5,510万円 / 4ヶ月
	観光利用向けのバス		
	企画乗車券の設定等	• 実証Aと同程度と仮定 (販売支援費用)	▶ 約3万円 / 4ヶ月
	観光ツアーの造成	• 実証Aと同程度と仮定 (2.④観光ツアー、3.広域的な周遊コンテンツとの連携)	▶ 約370万円
	既存事業の強化・支援	• 実証Aと同程度と仮定 (6.既存事業の強化・支援)	▶ 約110万円
	合計		▶ 約6,000万円

### (3) 総合的な分析の実施 | 他の交通モードの費用と効果 (概算)

実証Bの定量的価値は、期間4ヶ月と仮定すると、約5,300万円と試算された

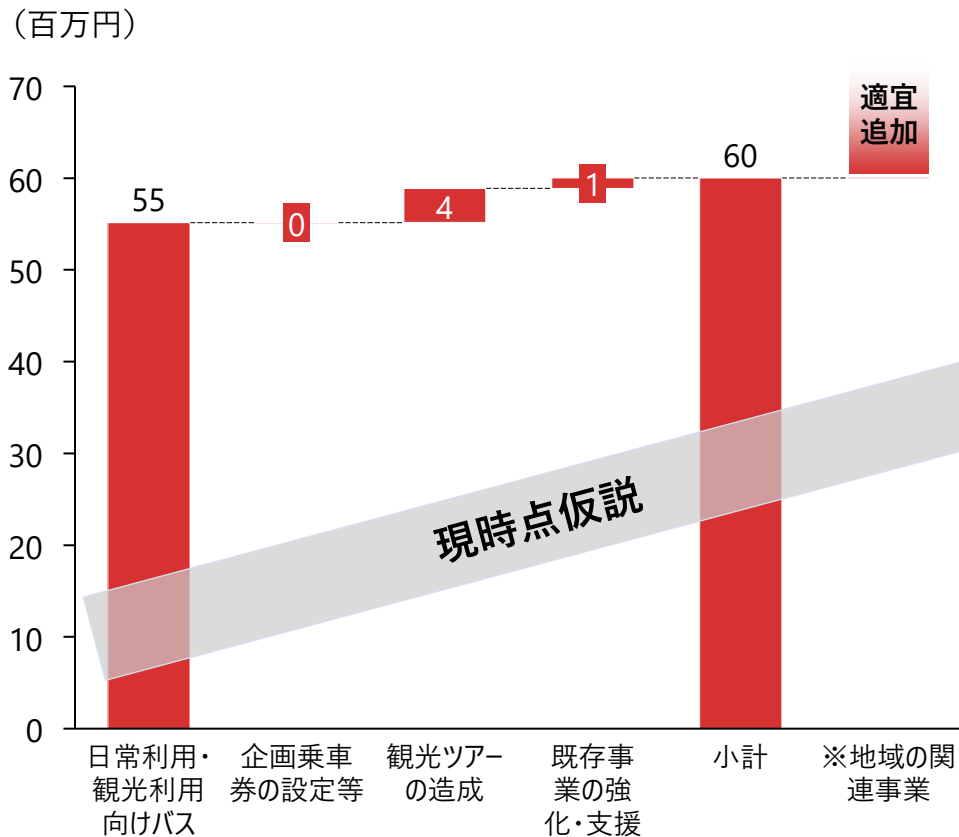
#### 実証Bの試算結果

分類	項目	試算時点での仮定	試算結果
実証Bの 定量的価値	日常利用向けのバス	• 実証前の芸備線および実証Aの休日増便列車の定量的価値のうち、「芸備線の乗車自体が目的」とした人の価値を控除した値を試算	▶ 約4,200万円 / 4ヶ月
	観光利用向けのバス	• ※「バスの乗車自体が目的」とした人の価値は、事前試算時点では算出が困難であり加算しない	
	企画乗車券の設定等	• 実証Aと同程度と仮定	▶ 約10万円 / 4ヶ月
	観光ツアーの造成	• 実証Aと同程度と仮定	▶ 約430万円
	既存事業の強化・支援	• 実証Aと同程度と仮定	▶ 約630万円
	合計		▶ 約5,280万円

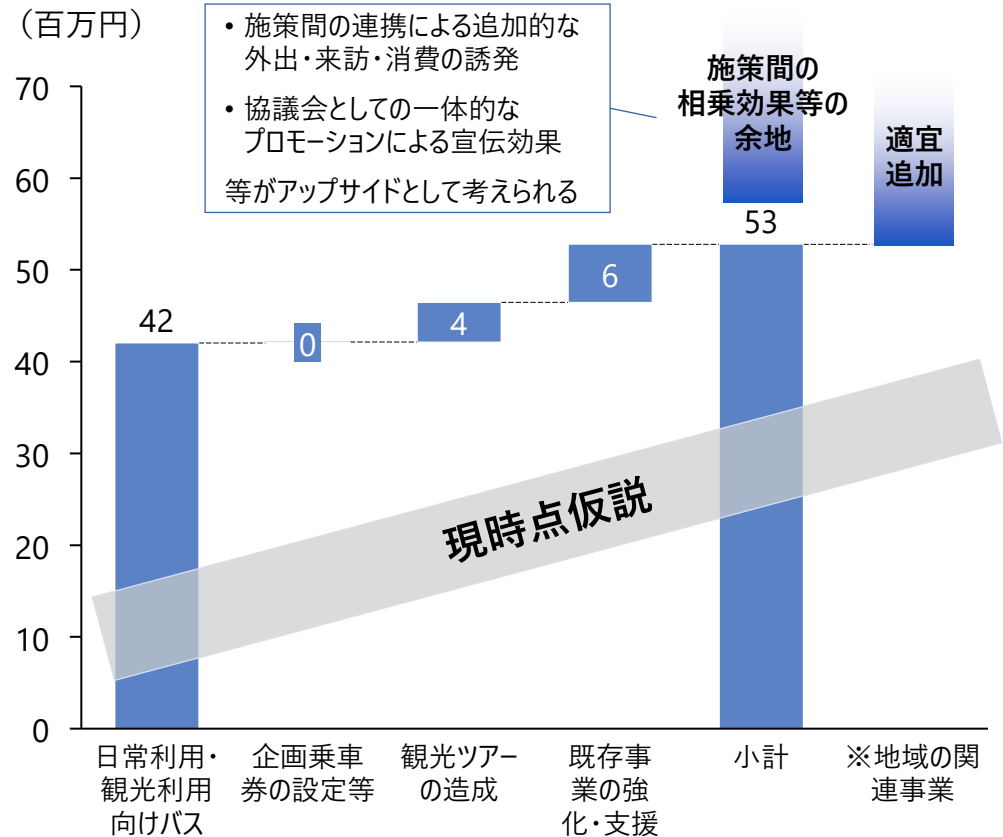
(3) 総合的な分析の実施 | 他の交通モードの費用と効果 (概算)

実証事業Bは、期間4ヶ月と仮定すると、  
費用は約60百万円、効果は約53百万円と試算された

実証事業Bの費用 (実証期間4ヶ月想定) (仮説)



実証事業Bの施策効果 (実証期間4ヶ月想定) (仮説)



(3) 総合的な分析の実施 | 他の交通モードの費用と効果 (概算)

実証事業Bの施策を恒久化するためには、バス停の整備等を伴う再構築を行う必要がある。  
この際に必要となる再構築費用を試算した

他の交通モードの再構築費用の位置づけ ※大きさはあくまでイメージ



\*再構築費用の詳細試算など

### (3) 総合的な分析の実施 | 他の交通モードの費用と効果 (概算)

他の交通モードによる再構築費用として、バス発着場やバス停の整備費用を試算した。  
また、「さらなる高度化」として、備後庄原駅での乗換負担軽減に向けた設備改修費用を試算した

#### 他の交通モードによる再構築費用の試算・検証手法

分類	項目	試算時点での仮定	R8年度の更新方法
他の交通モードによる再構築費用 (実証B相当)	日常利用向けのバス	<ul style="list-style-type: none"> <li>各駅の現況を踏まえて、バス停等の整備に関する費用を試算</li> <li>※バスの車両費は、運行委託費用に含まれるため試算なし</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>実証Bバスの利用状況や、アンケート結果を踏まえ、整備対象を更新</li> </ul>
	観光利用向けのバス		
	企画乗車券の設定等	<ul style="list-style-type: none"> <li>(発生しない想定)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(発生しない想定)</li> </ul>
	観光ツアーの造成	<ul style="list-style-type: none"> <li>(発生しない想定)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(発生しない想定)</li> </ul>
	既存事業の強化・支援	<ul style="list-style-type: none"> <li>(発生しない想定)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(発生しない想定)</li> </ul>
他の交通モードによる再構築費用 (さらなる高度化)	日常利用向けのバス	<ul style="list-style-type: none"> <li>芸備線では三次方面から乗換不要となっている備後庄原駅について、鉄道⇔バスの乗換負担を軽減する観点から、跨線橋を使わずに乗換可能とするための設備改修費用を試算</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>実証Bバスの利用状況や、アンケート結果を踏まえ、整備対象を更新</li> </ul>
	観光利用向けのバス		

(3) 総合的な分析の実施 | 他の交通モードの費用と効果 (概算)

【参考】「さらなる高度化」は、バスが鉄道と比べて利便性で劣後する点について、追加の高度化を行うことを想定した

他の交通モードにおける「さらなる高度化」の範囲

		芸備線		他の交通モード (バス)
利便性に関する特徴 (実証A・B相当)	運行本数	実証A以上の増便は、車両数等の制約により難しい	◀	(運転手が確保できれば) 実証A以上の増便も可能
	速達性	落石対策による徐行区間が存在する	◀	徐行区間は存在しない
	定時性	基本的に定時性は高いが、冬季に積雪による運休が発生することがある	(今後検証)	(実証Bで今後検証)
	乗換負担	三次方面から備後落合まで直通	▶	三次方面からは備後庄原で鉄道とバスの乗換が必要となる
	決済手段	交通系ICカードが利用できない	◀	一部路線で交通系ICカードを利用できる
「さらなる高度化」の想定項目		<ul style="list-style-type: none"> <li>さらなる増便</li> <li>徐行運転の解除による速達化 ※(1)で前述</li> <li>交通系ICカードの導入</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>備後庄原駅での乗換負担軽減に向けた設備改修</li> </ul>

### (3) 総合的な分析の実施 | 他の交通モードの費用と効果 (概算)

他の交通モードによる再構築費用は、実証B相当の初期投資が約4,500万円、「さらなる高度化」では追加の初期投資が約2,000万円と試算された

#### 他の交通モードによる再構築費用の試算結果

分類	項目	試算時点での仮定	試算結果
他の交通モードによる再構築費用 (実証B相当)	日常利用向けのバス	<ul style="list-style-type: none"> <li>各駅の現況を踏まえて、バス停等の整備に関する費用を試算</li> <li>※バスの車両費は、運行委託費用に含まれるため試算なし</li> </ul>	<b>【初期投資】</b> 約4,500万円 *バス停等の整備費
	観光利用向けのバス		<b>【運営費】</b> 約35万円/年 *バス停等の維持管理費、初期投資の固定資産税
他の交通モードによる再構築費用 (さらなる高度化)	日常利用向けのバス	<ul style="list-style-type: none"> <li>芸備線では三次方面から乗換不要となっている備後庄原駅について、鉄道↔バスの乗換負担を軽減する観点から、跨線橋を使わずに乗換可能とするための設備改修費用を試算</li> </ul>	<b>【初期投資】</b> 約2,000万円 *左記の設備改修
	観光利用向けのバス		<b>【運営費】</b> 約9万円/年 *初期投資の固定資産税

(3) 総合的な分析の実施 | 他の交通モードの費用と効果 (概算)

通年換算を行い、再構築に要する費用も加味すると、  
約1.9億円の営業費用に対し、約1.5億円の定量的価値となる

注) 再構築費用は、「実証B相当」の初期投資4,500万円の減価償却費 (耐用年数11年、償却後も含めた15年平均) と、運営費約35万円を計上。

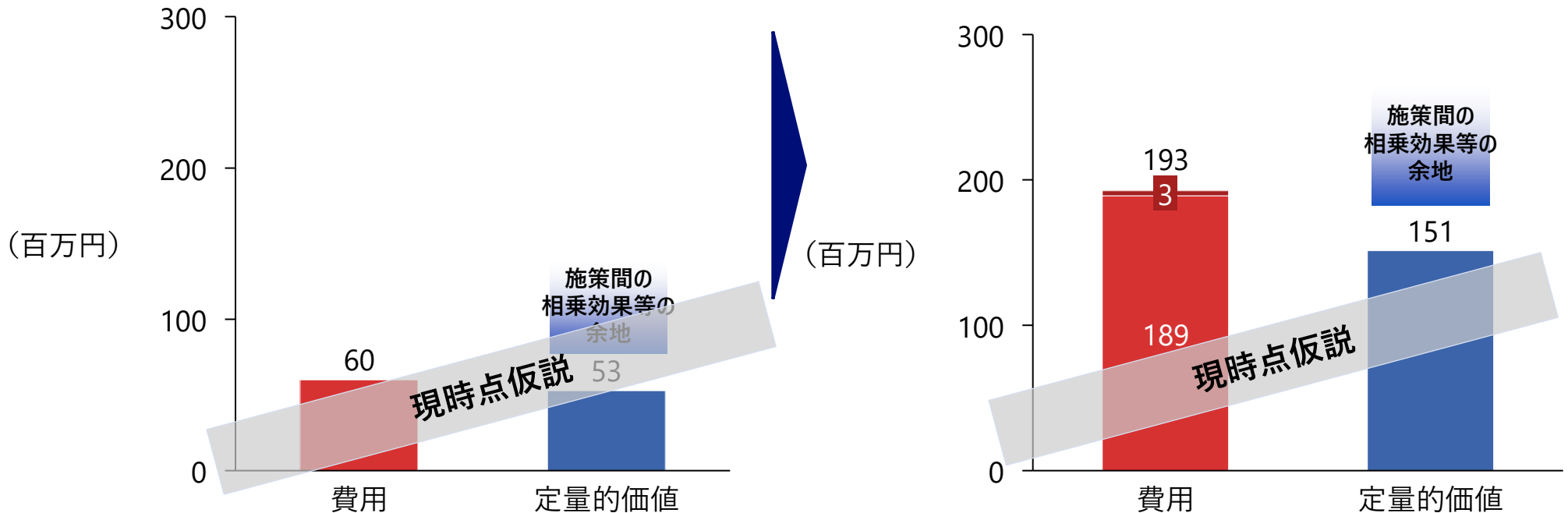
実証期間 (4ヶ月) の費用・定量的価値 (仮説)

- 実証Bの費用
- 実証Bの定量的価値

実証事業B相当を恒久化した場合の費用・定量的価値 (仮説)

- 実証B相当を恒久化した際の定量的価値
- 実証B相当を恒久化するための再構築費用 (初期投資の減価償却費、固定資産税の増分、バス停等の維持管理費)
- 実証B相当を恒久化した際の費用

実証B施策を恒久化

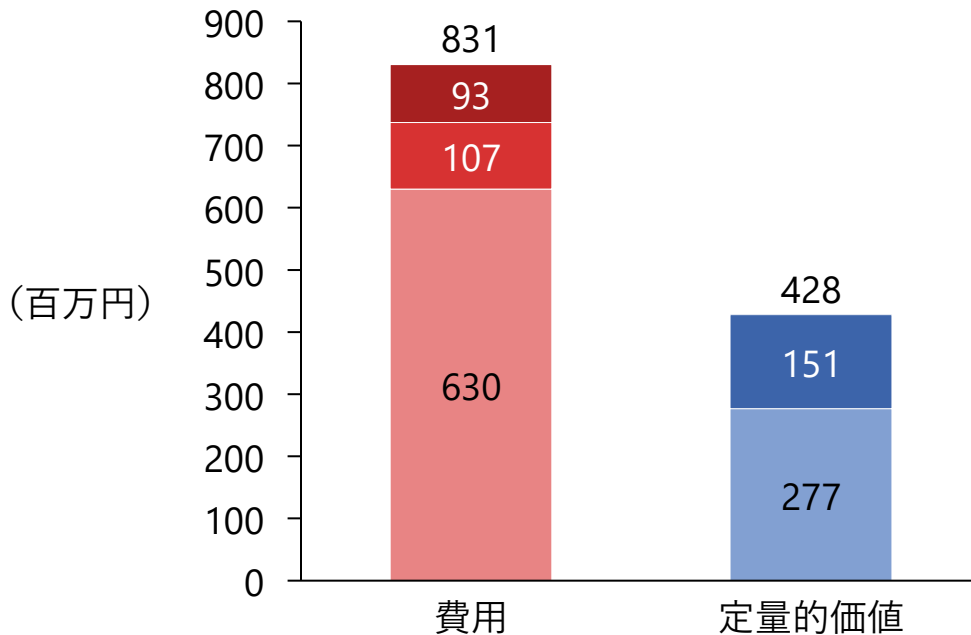


### (3) 総合的な分析の実施 | 鉄道と他の交通モードの費用・効果の比較 (概算)

実証事業A相当を恒久化した場合、費用約8.3億円に対し、定量的価値約4.3億円と試算。  
 実証事業B相当を恒久化した場合、費用約1.9億円に対し、定量的価値約1.5億円と試算。  
 次年度の実証A・Bも踏まえて、最終的な数値を精査する

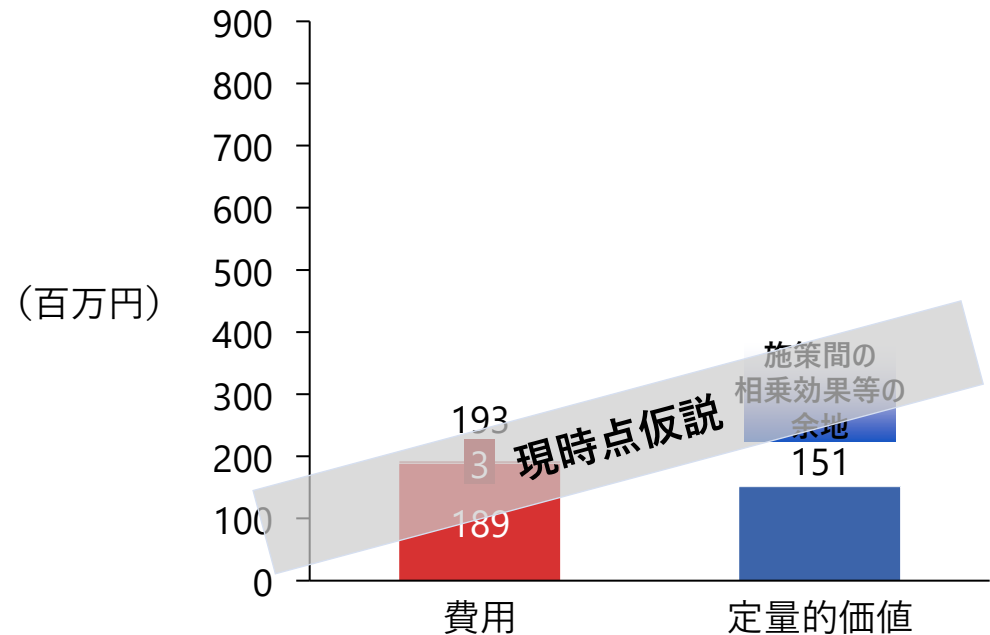
#### 実証事業A相当を恒久化した場合の費用・定量的価値

- 実証Aを恒久化した際の定量的価値
- 現状の定量的価値
- 実証A相当を恒久化するための鉄道再構築費用  
(初期投資の減価償却費および固定資産税の増分)
- 実証A相当を恒久化した際の費用
- 現状の鉄道営業費用



#### 実証事業B相当を恒久化した場合の費用・定量的価値 (仮説)

- 実証B相当を恒久化した際の定量的価値
- 実証B相当を恒久化するための再構築費用  
(初期投資の減価償却費、固定資産税の増分、バス停等の維持管理費)
- 実証B相当を恒久化した際の費用



### (3) 総合的な分析の実施 | 活用可能性のある国補助事業

鉄道として再構築する場合には、社会資本整備総合交付金や安全対策事業費補助金等を組み合わせ、構成員の負担を抑えつつ機能強化を目指すことが想定される

注) 地域公共交通再構築事業や地域公共交通利便増進事業などの補助制度を活用する場合は、再構築実施計画の策定が前提になる

#### 鉄道として再構築する場合に活用可能な制度

活用可能な制度	機能強化方針					具体的な活用例
	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	
社会資本整備総合交付金 (地域公共交通再構築事業)	○	○	○			<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道施設の公有化</li> <li>増発のための行き違い設備新設</li> <li>新駅設置</li> </ul>
社会資本整備総合交付金 (都市・地域交通戦略推進事業)				○		<ul style="list-style-type: none"> <li>地域交流拠点との一体整備による駅の魅力向上</li> <li>駅前広場の整備</li> </ul>
鉄道施設総合安全対策事業費補助金 (豪雨対策事業)	○					<ul style="list-style-type: none"> <li>線路への落石対策</li> <li>河川沿いの護岸補強</li> </ul>
鉄道施設総合安全対策事業費補助金 (老朽化対策事業)	○					<ul style="list-style-type: none"> <li>古いトンネルや橋梁の補修</li> </ul>
地域における受入環境整備促進事業 (インバウンド先進車両導入支援事業)	○			○		<ul style="list-style-type: none"> <li>加速性能の高い電気式気動車(DEC700等)の導入</li> </ul>
地域観光魅力向上事業				○		<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道利用に繋がる体験コンテンツの企画</li> </ul>

(3) 総合的な分析の実施 | 活用可能性のある国補助事業

バスなどの他モードで再構築する場合には、車両導入や運行費への国の支援を活用し、構成員の負担を抑えつつ機能強化を目指すことが想定される

バスなどの他モードで再構築する場合に活用可能な制度

注) 地域公共交通再構築事業や地域公共交通利便増進事業などの補助制度を活用する場合は、再構築実施計画の策定が前提になる

活用可能な制度	機能強化方針					具体的な活用例
	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	
社会資本整備総合交付金 (地域公共交通再構築事業)			○		○	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス停の設置</li> <li>交通結節点の整備 (待合所、トイレ、パークアンドライド駐車場の整備など)</li> </ul>
地域公共交通確保維持改善事業補助金 (車両減価償却費等補助)	○	○				<ul style="list-style-type: none"> <li>代替バス運行に必要な車両の購入</li> </ul>
地域公共交通確保維持改善事業補助金 (地域間幹線系統補助)	○	○				<ul style="list-style-type: none"> <li>地域をまたがる幹線バスの運行赤字の補填</li> </ul>
地域公共交通確保維持改善事業補助金 (地域内フィーダー系統補助)		○	○		○	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域内デマンド交通の運行赤字の補填</li> </ul>
地域における受入環境整備促進事業 (インバウンド先進車両導入支援事業)				○		<ul style="list-style-type: none"> <li>観光客向けEVバス車両の導入</li> </ul>
「交通空白」解消等リ・デザイン全面展開プロジェクト (「交通空白」解消緊急対策事業)			○		○	<ul style="list-style-type: none"> <li>ライドシェア(自家用車活用)の導入</li> </ul>

# 今年度調査結果の要旨

実証

## 実証Aの検証\*

- ・個別施策については、休日の増便や、駅・駅周辺の大規模イベントなど、一定の集客に繋がったものが存在した
- ・一方で、実証Aの内容を恒久化させたとしても、年間営業費用8.3億円に対して、定量的価値は4.3億円となる
- ・また、二次交通の運行や芸備線のダイヤ変更だけでは、住民の日常利用におけるニーズには十分に応えることができなかった

## 実証Bの方向性

- ・昨年度のニーズ調査も踏まえ、平日の日常利用向けのバスと、休日の観光利用向けのバスを実証運行することが望ましい
- ・実証Bの内容を恒久化させた場合、年間営業費用1.9億円に対して、定量的価値1.5億円と推計された
- ・実証期間中は、鉄道とバスの並走が想定されるため、双方で乗車人数カウント・車内アンケート・モニターアンケートを実施するといった工夫を行うことで、バス相当の定量的価値・定性的価値を検証することが望ましい

## 取りうる選択肢

- ・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つの観点で再構築が図られている
- ・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
- ・「他モード」として再構築する場合、特定区間沿線の特徴を踏まえると、DMVとBRTは適用が難しく、一般道を走行するバスが優先的な選択肢となる
- ・費用・定量的価値・定性的価値について、各選択肢の利点・欠点が存在するため、実証A・Bで検証を進める必要がある

再構築のあり方

## 鉄道として再構築する場合の補足情報

- ・実証Aの内容を恒久化する場合、初期投資9.8億円、運営費3,900～4,300万円/年が追加的に必要となる
- ・さらなる高度化まで実施する場合、初期投資49.5億円、運営費5,200～9,800万円/年が追加的に必要となる
- ・事業構造変更費用として、初期投資が約0～4億円（新会社設立費用等）、運営費が▲200～±0万円/年必要となる
- ・先行事例では、「下」相当の費用は、県・基礎自治体等で負担しており、複数の按分方法を用いて負担額を決定している

## 他モードとして再構築する場合の補足情報

- ・実証Bの内容を恒久化する場合、初期投資4,500万円、運営費35万円/年が追加的に必要となる
- ・さらなる高度化まで実施する場合、初期投資2,000万円、運営費9万円/年が追加的に必要となる
- ・旧三江線沿線では、鉄道と同等以上の本数を確保したこともあり、現時点では代替交通に対して否定的な声は見られていないものの、鉄道跡地の中長期的な維持管理の重要性が指摘された

## まちづくり・観光連携

- ・地域の既存計画や他地域事例を踏まえると、複数の交通手段の連携・統合や、移住・定住に向けた移動支援といった視点も必要と考えられる
- ・他地域事例や実証Aにおける地域の声を踏まえると、地域における交通やまちづくりを持続的に担う主体の育成が重要。具体的には、「交通手段ごとに分離」、「公共交通全体で統合」、「公共交通と他領域で統合」の3パターンが考えられる

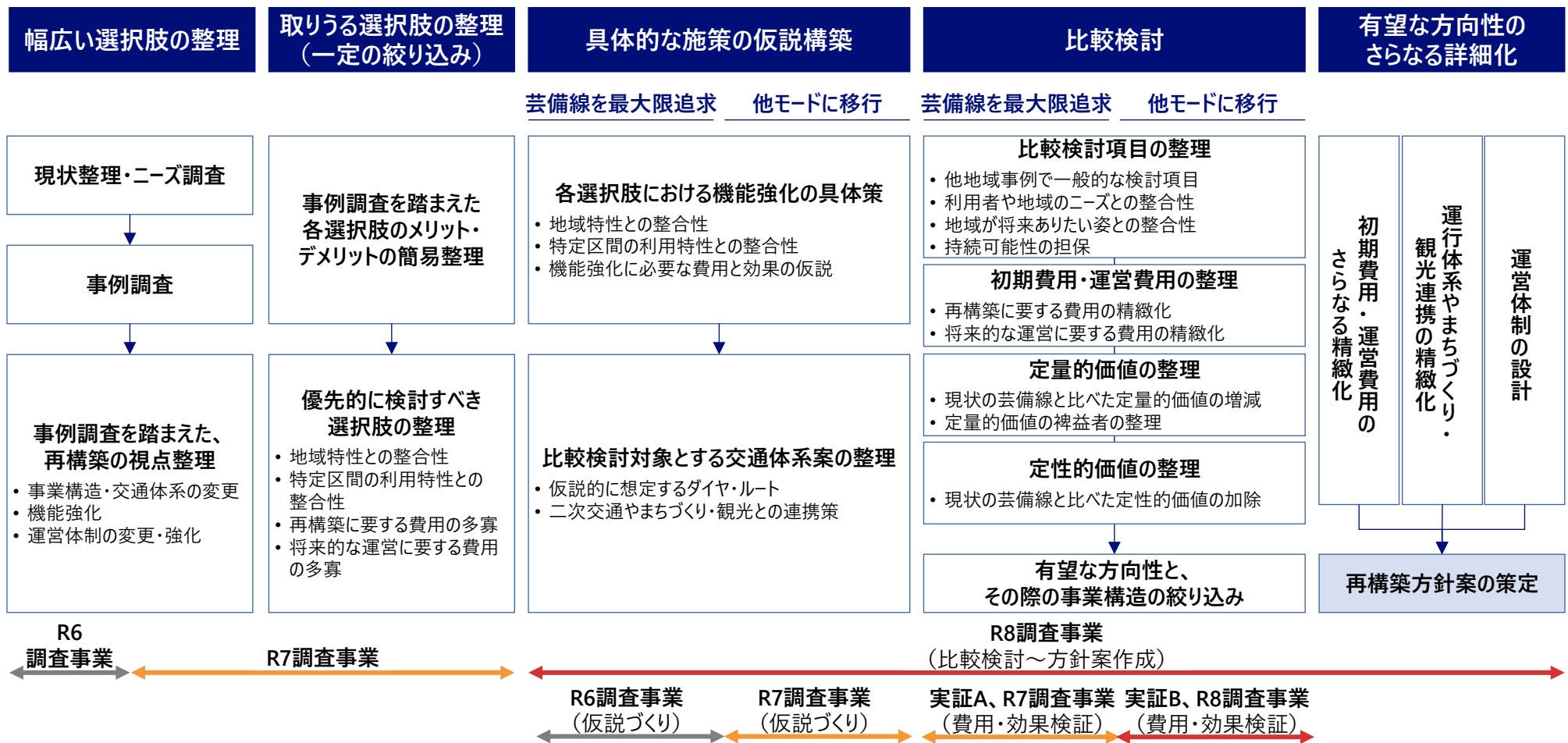
\*協議会時点で集計・分析が完了している項目が対象

### (3) 総合的な分析の実施 | 今後議論が必要な事項

来年度は、実証Aの継続と実証Bの実施で、費用・定量的価値・定性的価値を検証した上で、これまで収集した情報も踏まえつつ、具体的な方向性の立案・比較・詳細化を行うことが想定される

- 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（うち、日常・観光それぞれ2ヶ月以上の実施が必要と考えられる）

#### 再構築方針案協議に向けて想定される流れ



### (3) 総合的な分析の実施 | 今後議論が必要な事項

「芸備線を最大限追求」と「他モードに移行」の比較検討にあたっては、実証A・実証B・その他各種調査の結果や、地域が将来ありたい姿との整合性等を踏まえて、総合的な検討を行うことが想定される

- 下記のほか、初期費用・運営費用、利用者や地域のニーズとの整合性、地域が将来ありたい姿との整合性、持続可能性等、多様な観点から検討を行うことが想定される。具体的な比較検討項目は、来年度の検討事項となる

#### 比較検討を行う視点の例（価値の側面）

