資料３

令和8年度芸備線再構築方針作成等に関する調査事業（方針作成等調査事業）実施状況

令和8年10月27日

国土交通省 中国運輸局

目次

調査事業の実施内容

- （１）実証事業A・実証事業Bを補完するデータの収集
- （２）地域経済効果の比較検討等による総合的な分析・（３）再構築方針案の提案

調査の実施内容

仕様書項目および想定実施内容（1/3）

#	仕様書項目	実施内容	実施時期	想定する成果物
（1）実証事業A・実証事業Bを補完するデータの収集				
①	**実証事業Aを補完するデータの収集**	列車調査 （特定日・特定列車対象）	4月～6月	• 実証事業A期間中の芸備線利用者数データ • 芸備線利用者に対するアンケート調査結果
		二次交通調査 （特定日対象）	4月～6月	• 実証事業A期間中の二次交通利用者数データ • 二次交通利用者に対するアンケート調査結果
②	**実証事業Bを補完するデータの収集**	バス調査	6月～9月	• 実証事業B期間中の実証バス利用者数データ • バス利用者に対するアンケート調査結果
		列車調査	6月～9月	• 並行して運行中の芸備線利用者に対するアンケート調査結果（※6月は①と一体的に調査）

調査の実施内容

仕様書項目および想定実施内容（2/3）

#	仕様書項目	実施内容	実施時期	想定する成果物
（２）地域経済効果の比較検討等による総合的な分析				
①	**地域経済効果の比較検討**	地域経済効果の比較検討手法の整理	4月～5月	• 地域経済効果の比較検討手法 • 実証事業Bを補完するデータの収集方針
		実証事業Aの地域経済効果の更新	7月	• 実証事業Aの地域経済効果（更新版）
		実証事業Bの地域経済効果の算出	9月～10月	• 実証事業Bの地域経済効果
		再構築費用の精査	5月～8月	• 鉄道として再構築を行う場合の費用（更新版） • バスとして再構築を行う場合の費用（更新版）
②	**最適な交通モードの判断に当たっての論点整理**	比較検討対象とする交通モードの整理	5月～8月	• 比較検討対象とする交通モード • 各交通モードの他地域事例（必要に応じて適宜収集）
		比較検討の論点整理	4月～8月	• 比較検討の論点 • 比較検討の手法 • 比較検討の他地域事例（必要に応じて適宜収集）

調査の実施内容

仕様書項目および想定実施内容（3/3）

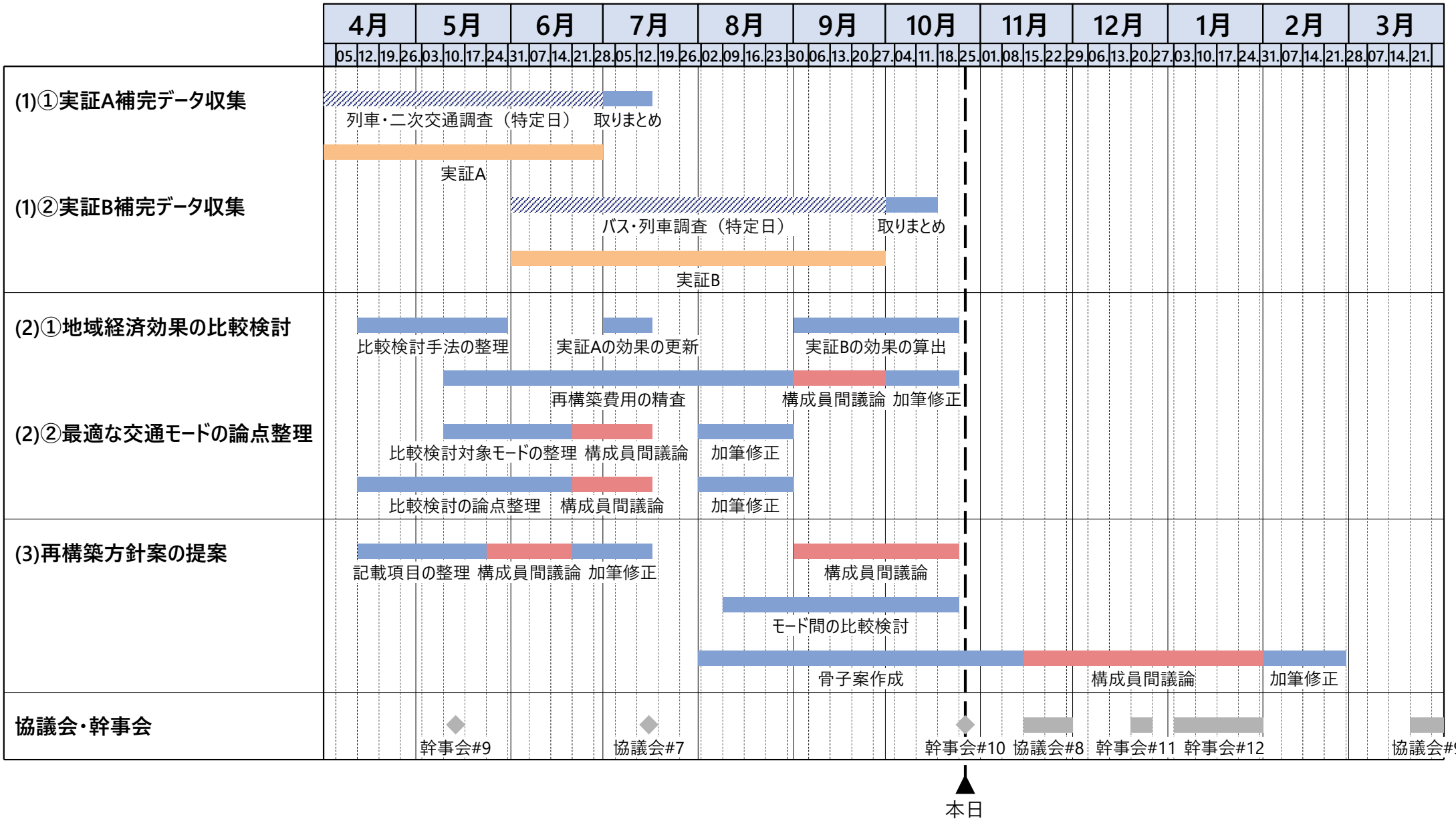
注）今後の構成員の検討状況次第で、一部項目の調査実施時期が変更となる可能性がある

# 仕様書項目	実施内容	実施時期	想定する成果物
（3）再構築方針案の提案			
	再構築方針案の記載項目の整理	4月～7月	• 再構築方針案の記載項目
	モード間の比較検討	8月～10月	• 比較検討結果
	再構築方針の骨子案の提案	11月	• 再構築方針の骨子案
	再構築方針の骨子案の加筆修正	2月	• 再構築方針案
（4）協議会・幹事会の運営事務補助			
	協議会・幹事会の資料作成補助、速記、議事録作成	協議会・幹事会の都度	• 協議会、幹事会資料 • 協議会、幹事会速記、議事録
（5）取得データと総合的な分析結果等報告書の作成			
	報告書の取りまとめ	3月	• 報告書

スケジュール

調査実施スケジュール　※議論の進捗に応じて適宜見直す

主に調査受託者が実施　主に構成員が実施　主に実証事業ABで実施



目次

■ 調査事業の実施内容

（１）実証事業A・実証事業Bを補完するデータの収集

■ （２）地域経済効果の比較検討等による総合的な分析・（３）再構築方針案の提案

調査概要

列車調査は平日・休日2日ずつのアンケート配布を実施した。
バス調査は平日については一部日程で、休日については全日程でアンケート配布を実施した

■ 平日バス・休日バスについては、アンケート配布とは別に、全日程の整理券を回収し、乗降者数を調査している

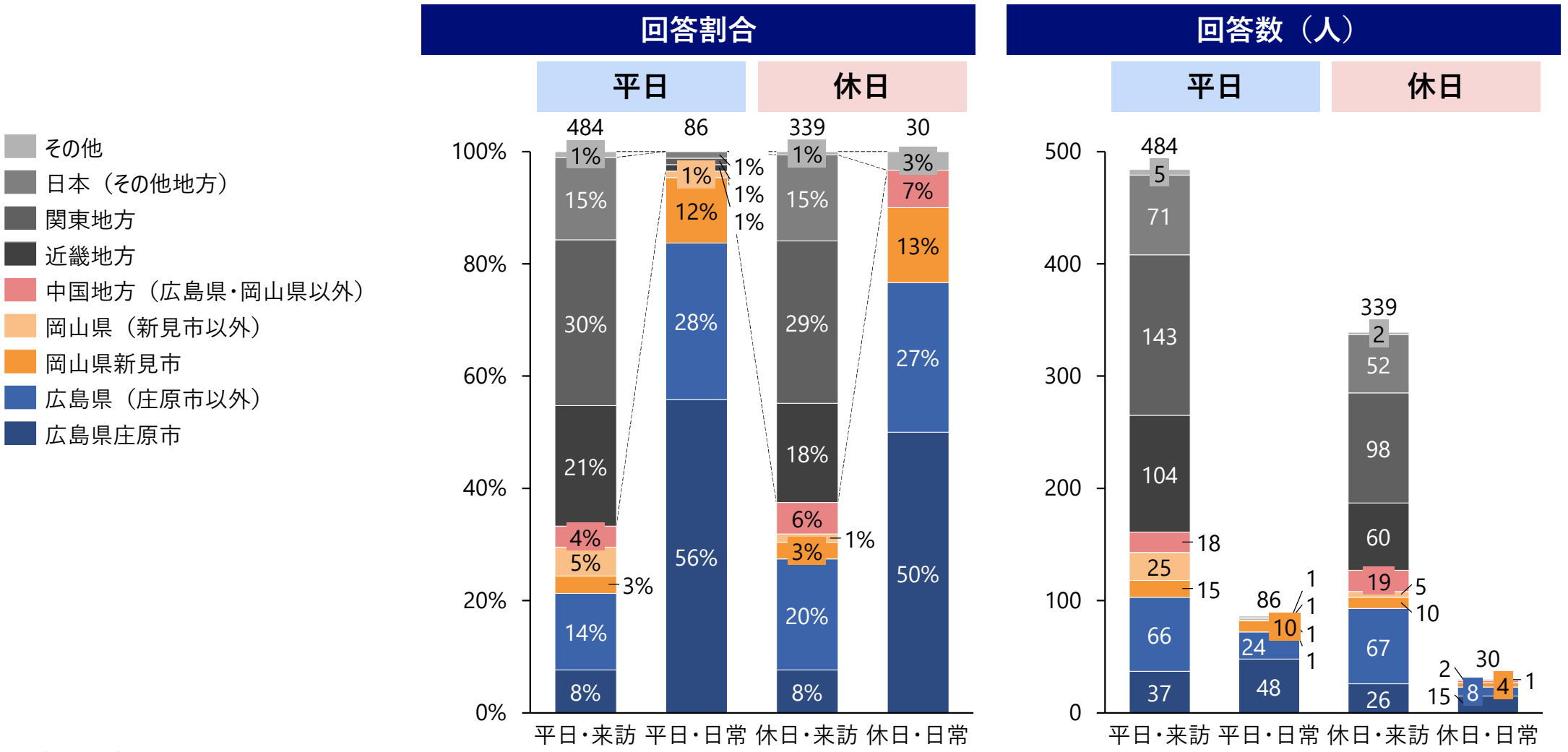
		6月	7月	8月	9月
列車調査	平日	2日間	2日間	2日間	2日間
	休日	–	2日間	2日間	2日間
バス調査	平日	広島側：3日間 岡山側：2日間	広島側：6日間 岡山側：2日間	4日間	4日間
	休日	– （運行無し）	全日	全日	全日

※広島側は備後庄原－東城間、岡山側は東城－新見間を示す
※平日のバス調査は日中便のみを対象とした（高校生に対しては別途調査を実施）

列車調査の結果

来訪利用者のうち約6～7割は、遠方（中国地方以外）から庄原市・新見市を訪れていた

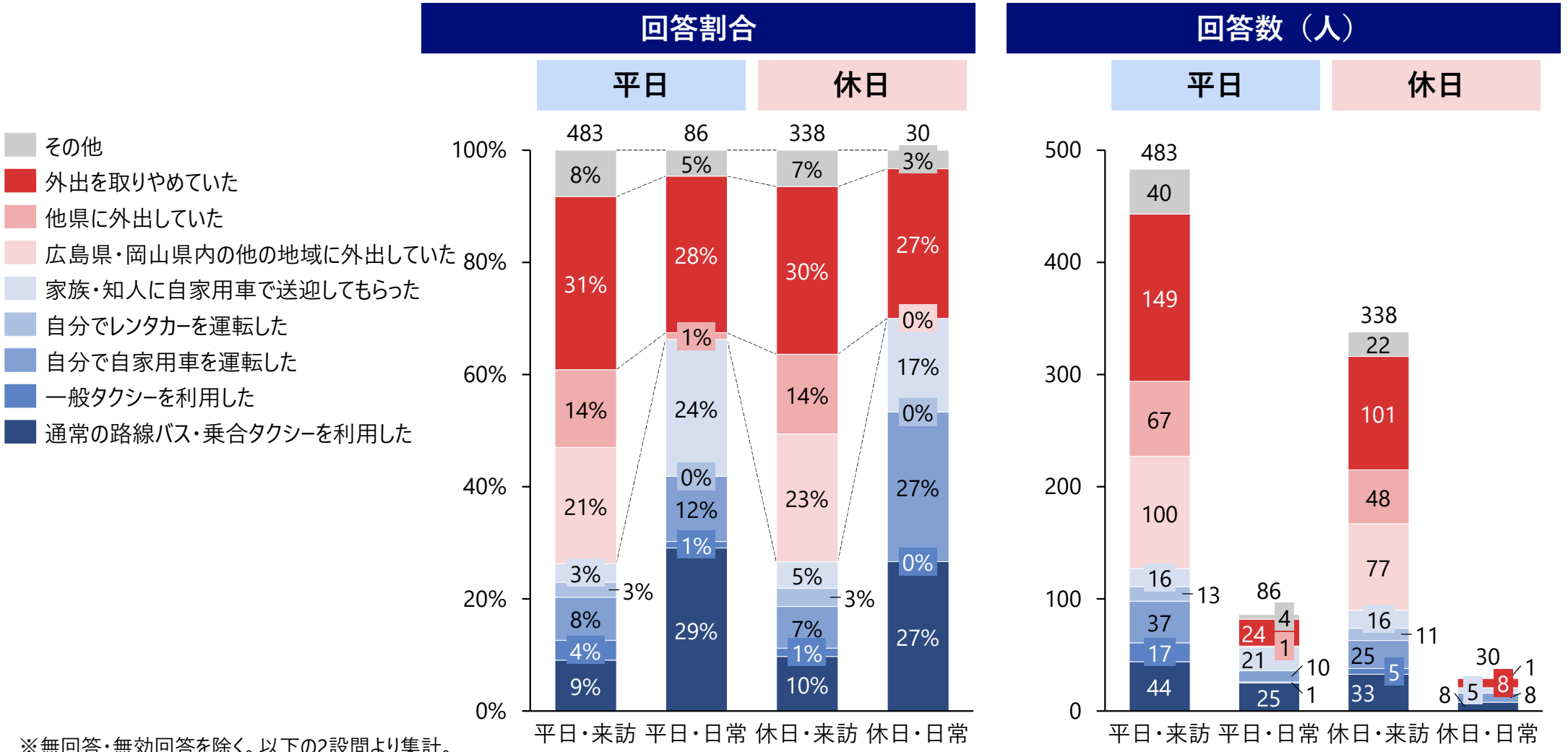
ご自宅のエリアを教えてください。（単一回答）



※無回答・無効回答を除く

芸備線と代替バスがともに存在しない場合、来訪利用者の7割、日常利用者の3割が庄原市・新見市エリアへは外出しなかったと回答した

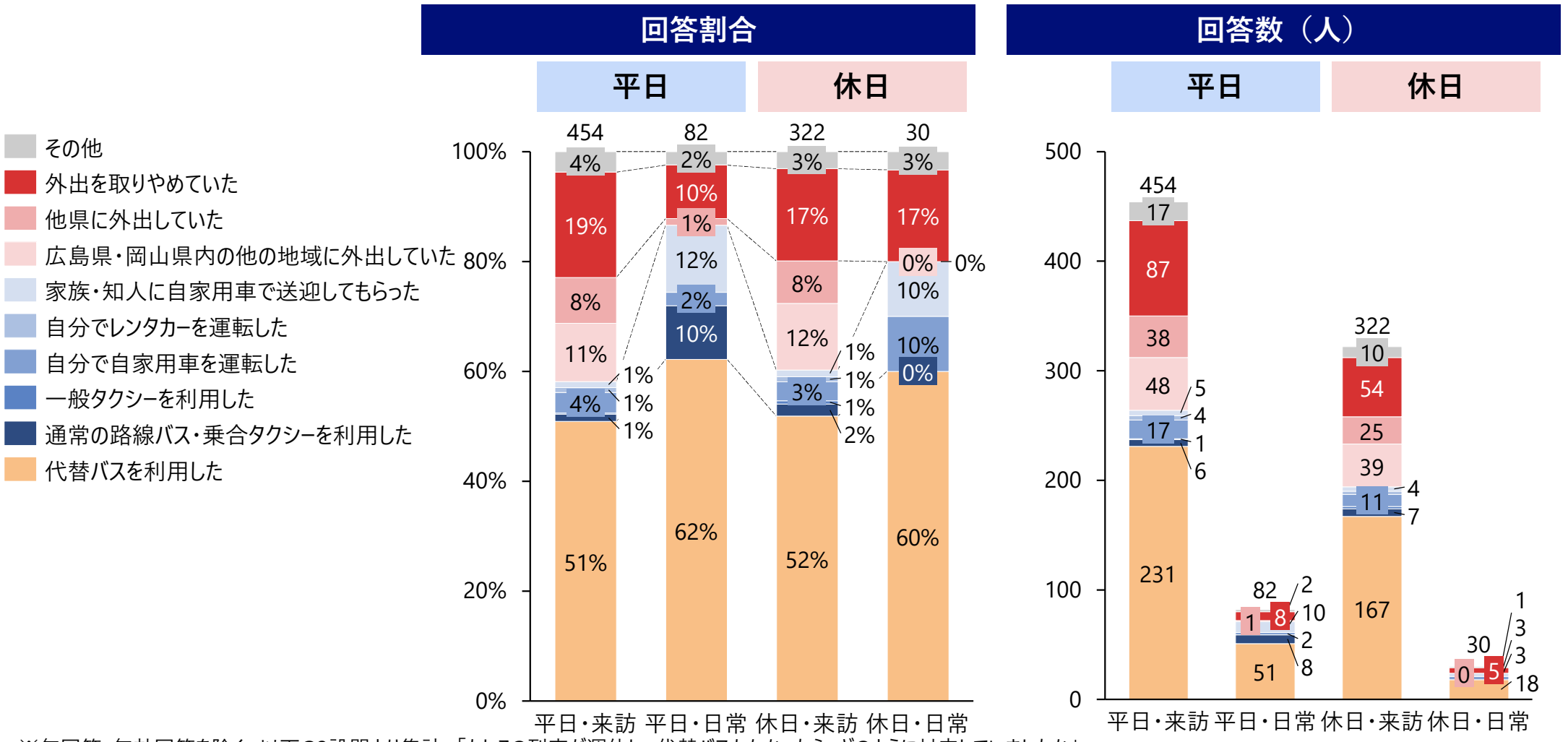
もし芸備線も代替バスもなかったら、どのように対応していましたか。（単一回答）



※無回答・無効回答を除く。以下の2設問より集計。
「もしこの列車が運休し、代替バスもなかったら、どのように対応していましたか」・「もし芸備線の他の便も運休だとしたら、どうしていましたか」

もし芸備線の代わりに代替バスが運行されていた場合、来訪利用者の約5割、日常利用者の約6割が代替バスを利用すると回答した

もし芸備線が代替バスで運行されていたとしたら、どのように対応していましたか。（単一回答）

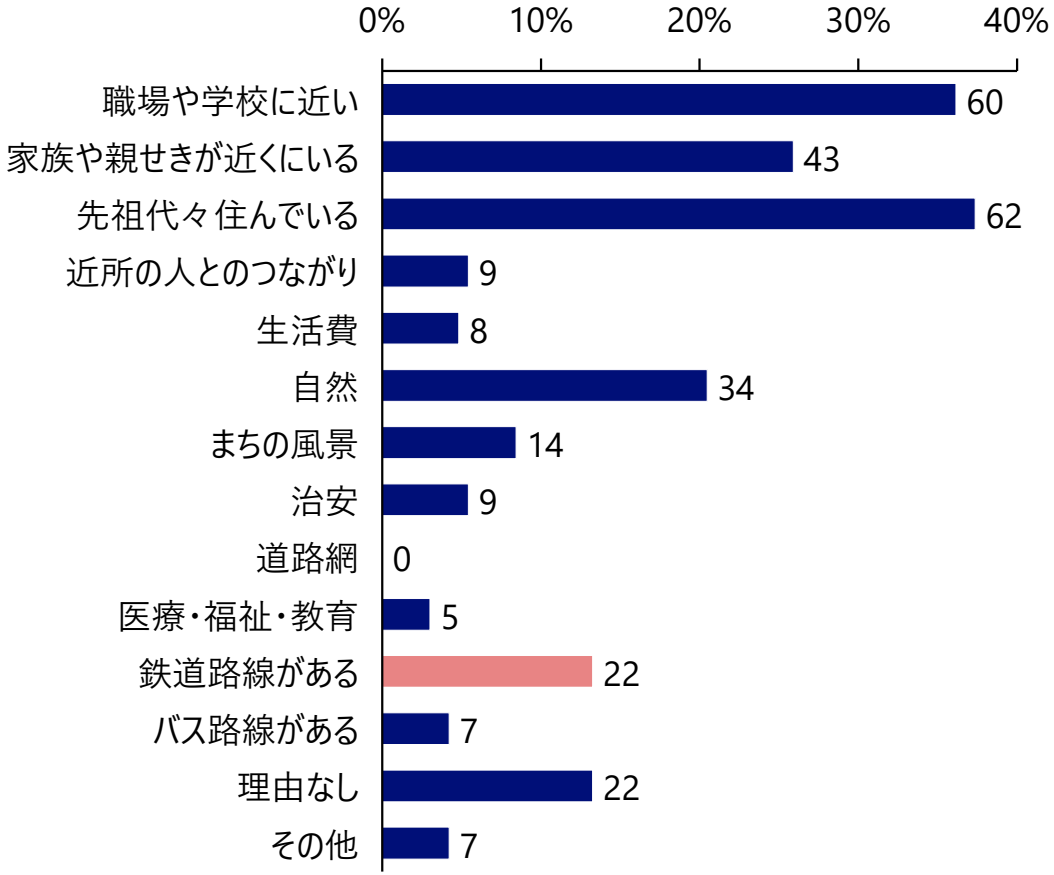


※無回答・無効回答を除く。以下の3設問より集計。「もしこの列車が運休し、代替バスもなかったら、どのように対応していましたか」・「もし芸備線の他の便も運休だとしたら、どうしていましたか」・「もし芸備線が代替バスで運行されていたとしたら、どうしていましたか」

庄原市・新見市在住者に居住理由を問うと約1割が鉄道路線を挙げた。ただし、仮に芸備線がバスで運行された場合、数年以内に転居するとの回答は1割程度に留まった

あなたが現在の地区にお住まいの理由を教えてください。（3つまで回答可／n=166）

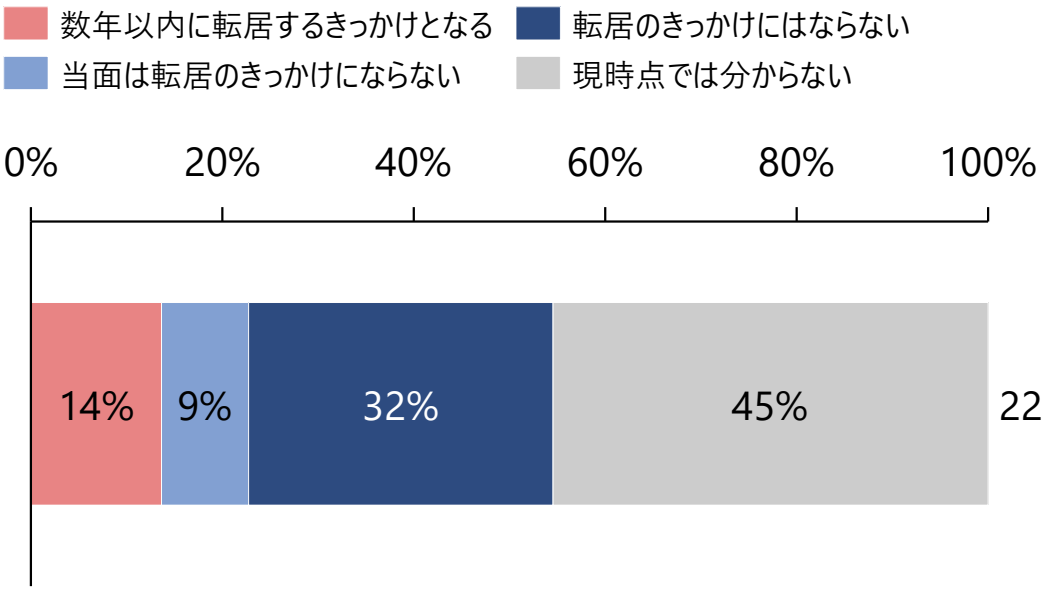
庄原市・新見市在住の方のみ対象



※無回答・無効回答を除く

もし芸備線が代替バスで運行されていたとしたら、別の場所へ転居するきっかけになりますか。(単一回答)

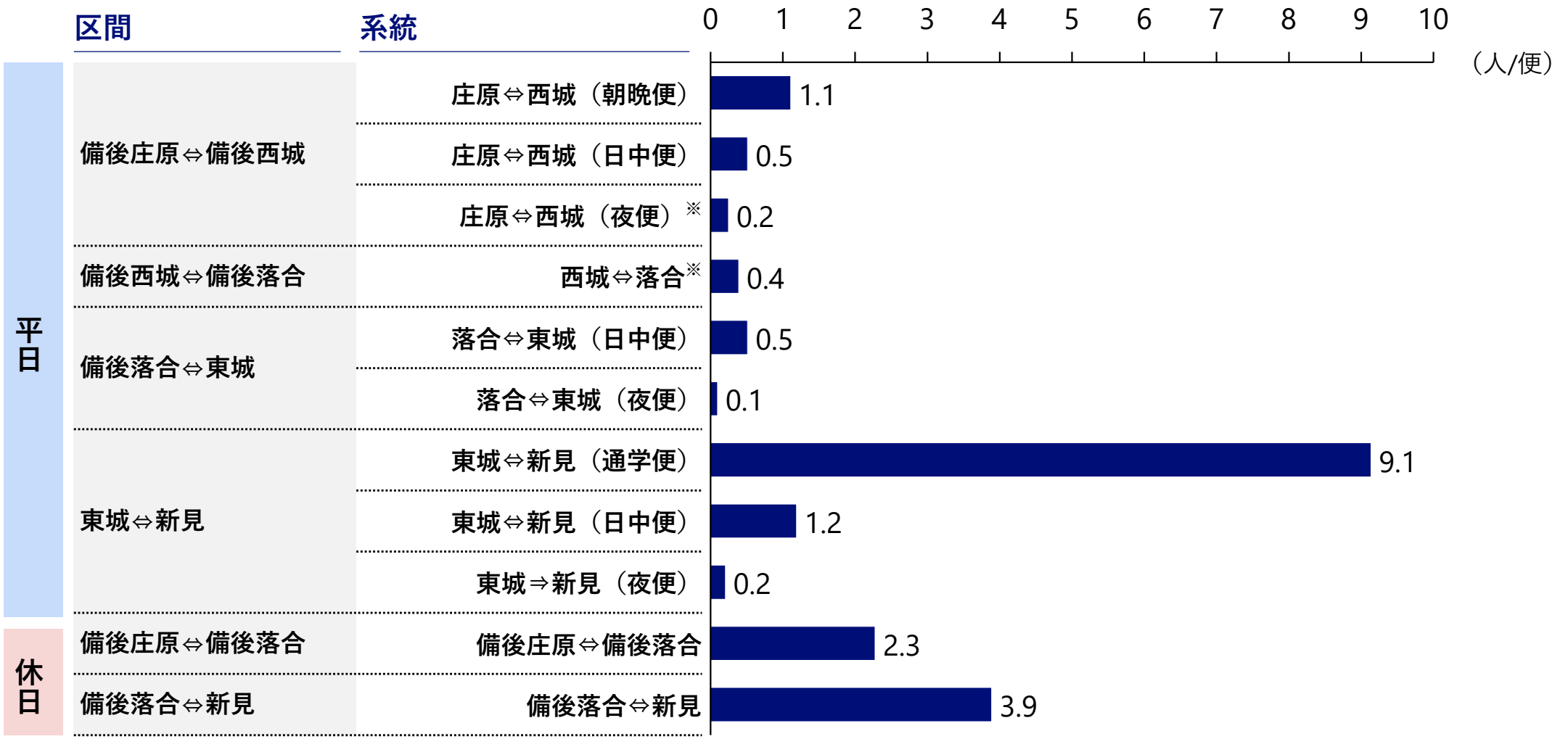
現在の地区に住む理由で「鉄道路線があるから」と回答した人のみ対象



バス調査の結果

実証Bバスでは、平日・休日ともに全便を対象に利用者数を調査した。
1便あたりの平均乗車人数は、東城-新見間の通学便が約9人と最多であった

1便あたりの平均乗車人数（集計対象：実証バス全便）

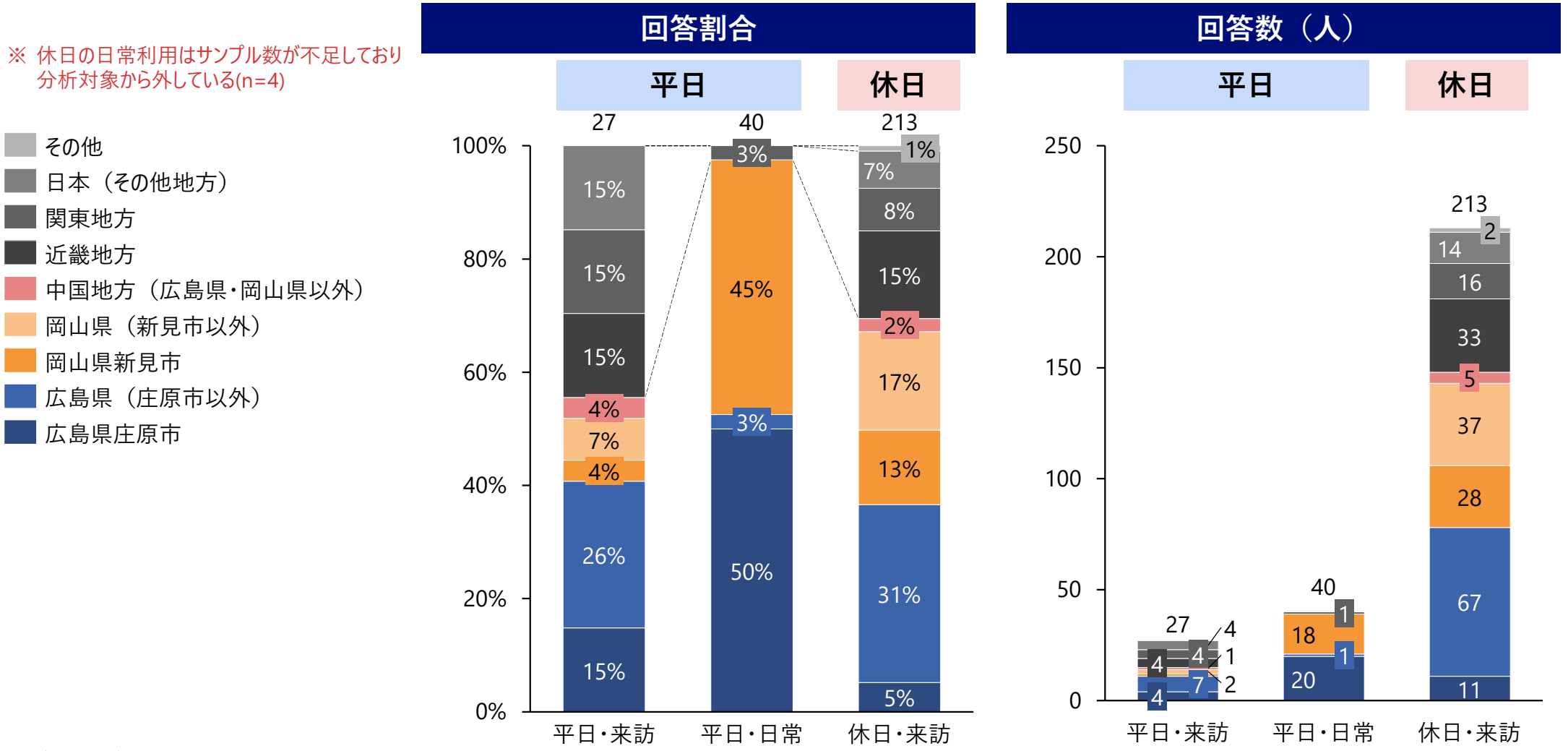


※備後庄原-備後西城間（夜便）、備後西城−備後落合間はそれぞれ2つの系統が存在するが、データ収集の制約上、合算して集計している

平日バスを利用した来訪者の約4割、休日バスを利用した来訪者の約3割が、遠方（中国地方以外）から庄原市・新見市を訪れていた

バスアンケート調査回答者の自宅エリア

※ 休日の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(n=4)

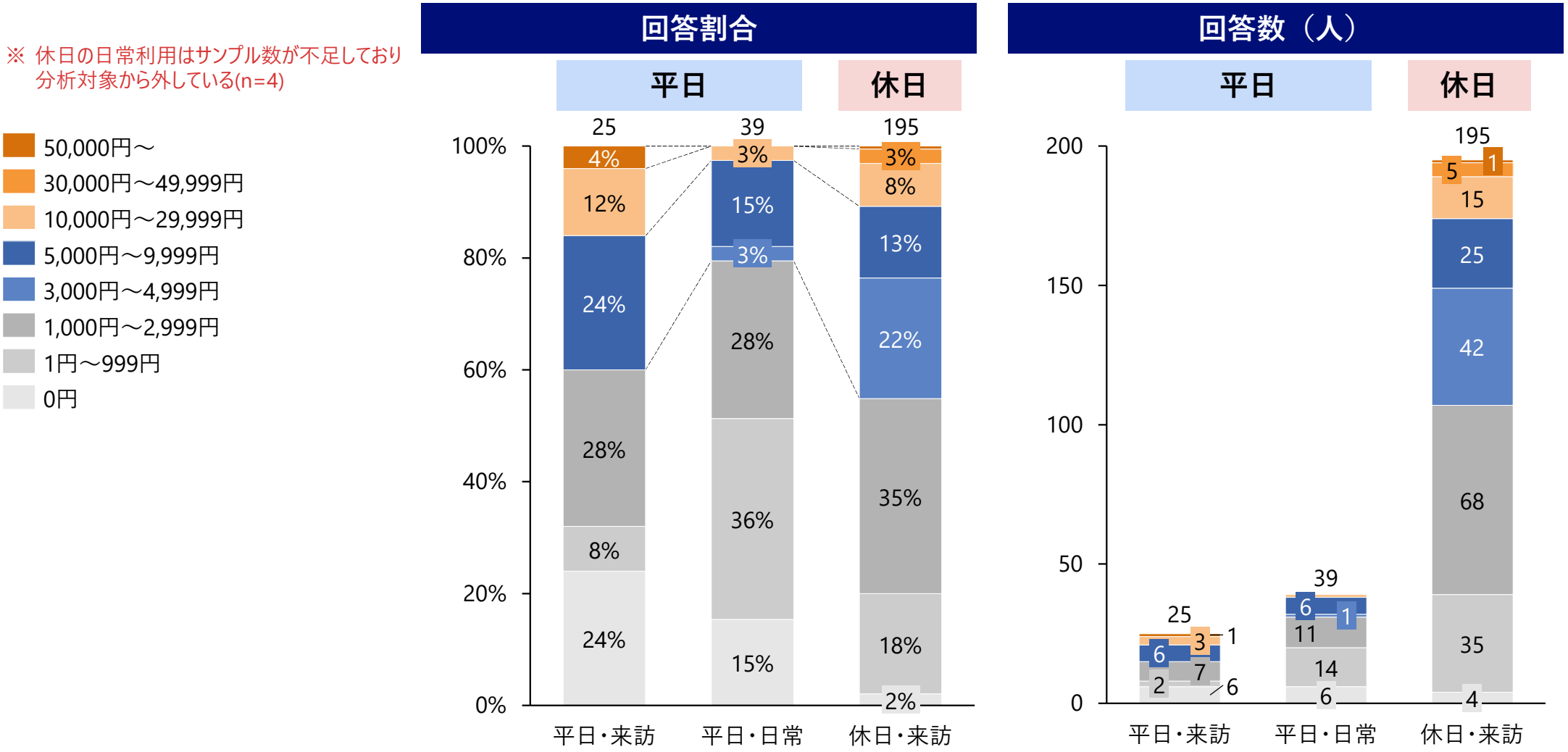


※無回答・無効回答を除く

来訪者の沿線2市における消費単価は、3,000円未満が6割程度を占めた。一方、10,000円以上消費した来訪者は、1～2割程度であった

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）

※ 休日の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(n=4)

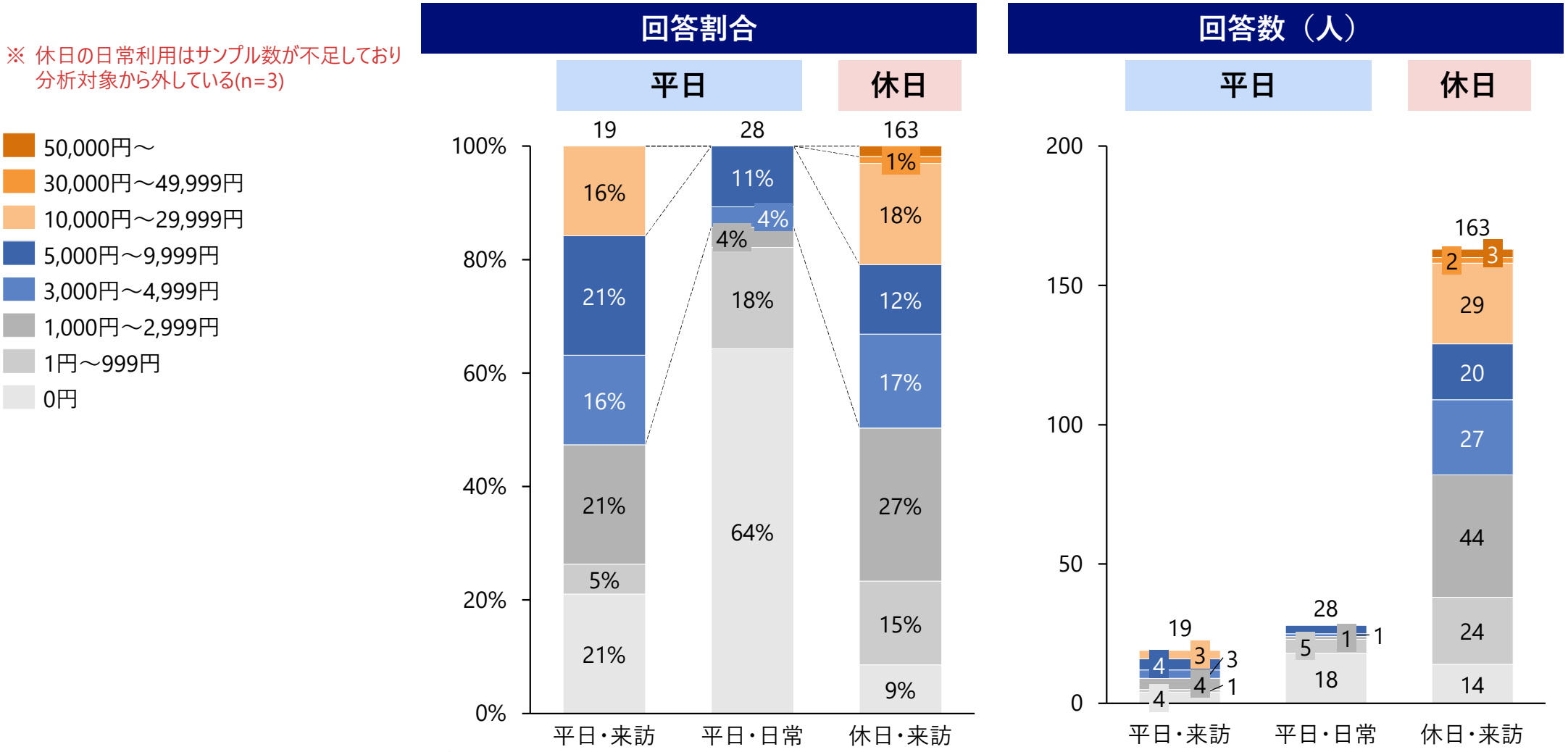


※無回答・無効回答を除く。アンケートの実施状況が異なるため回答者数は利用者数に比例しない。

【参考】来訪者のうち、県内で10,000円以上を消費した人は全体の1～2割程度を占めた

今回の外出において、県内エリアで使う金額を教えてください。（単一回答）

※ 休日の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(n=3)

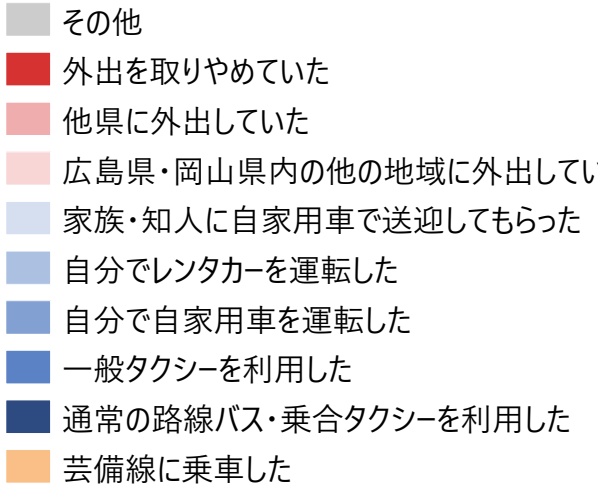


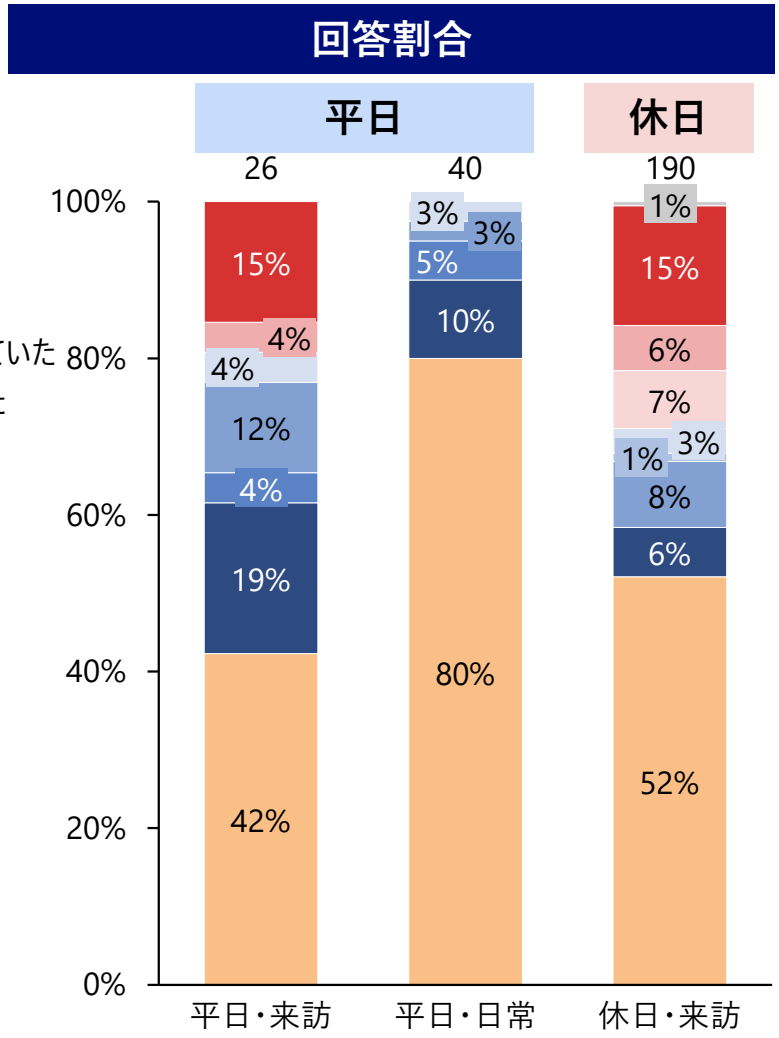
※無回答・無効回答を除く。アンケートの実施状況が異なるため回答者数は利用者数に比例しない。

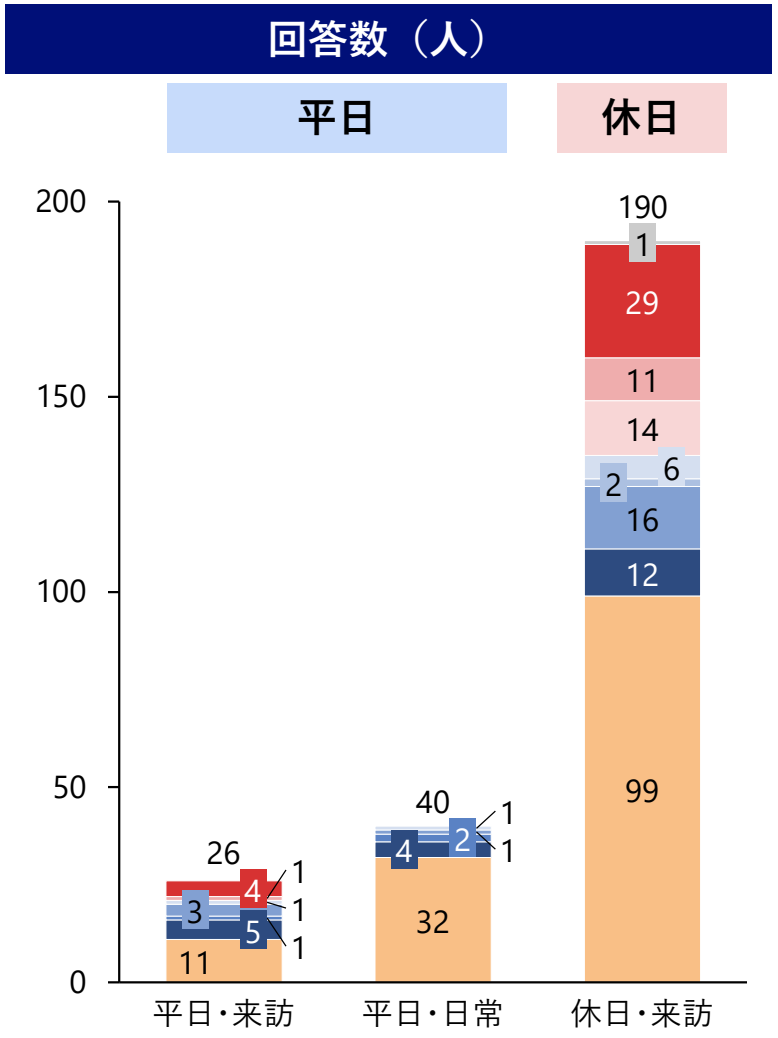
来訪者の4～5割、日常利用者の8割が、実証バスが無ければ芸備線を利用したと回答した

もし実証バスが運行していなかったとしたらどのように対応していましたか。（単一回答）

※ 休日の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(n=3)





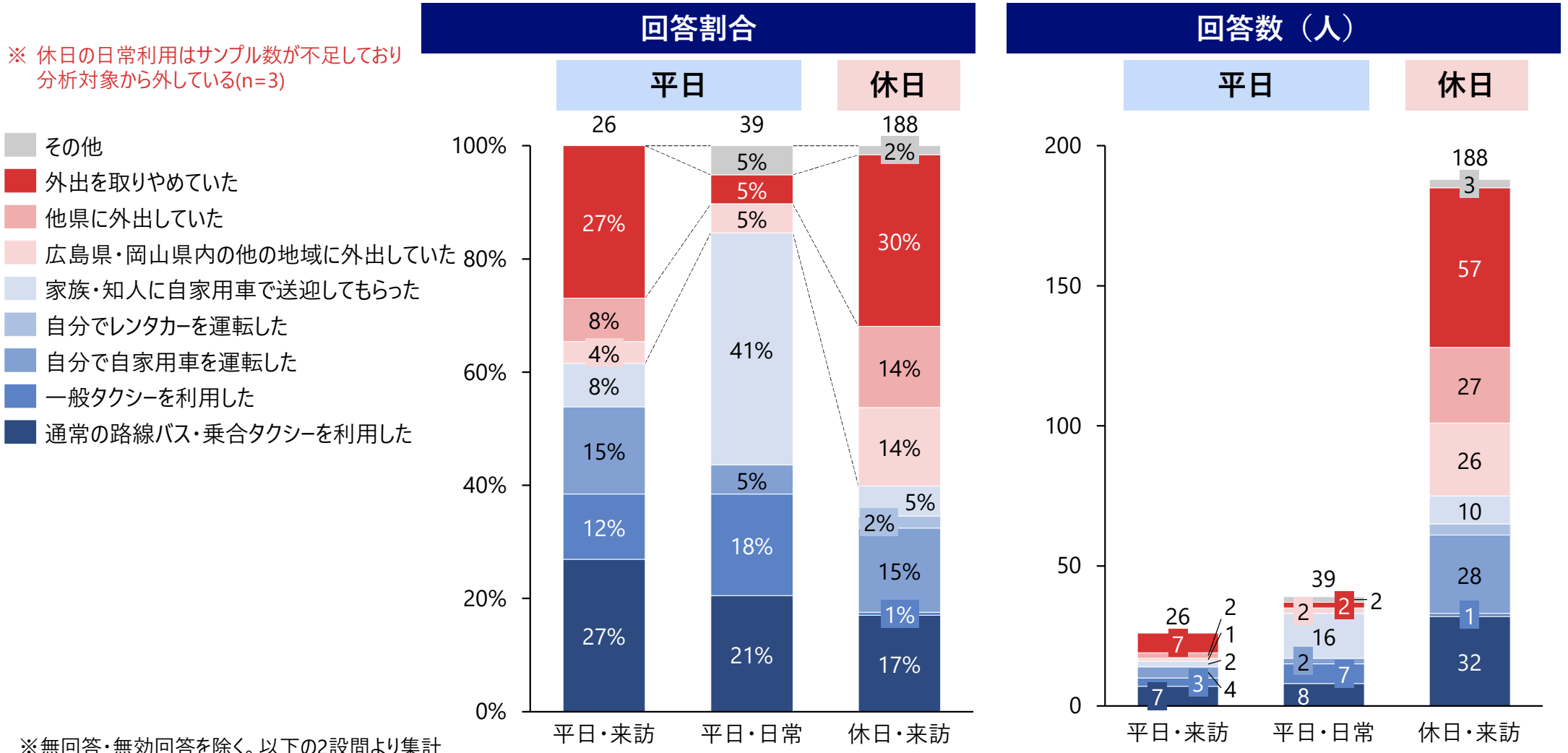


※無回答・無効回答を除く

実証バスと芸備線がともに存在しない場合、来訪利用者の4～6割、日常利用者の1割が庄原市・新見市エリアへは外出しなかったと回答した

もし実証バスも芸備線も存在しなかったとしたらどのように対応していましたか。（単一回答）

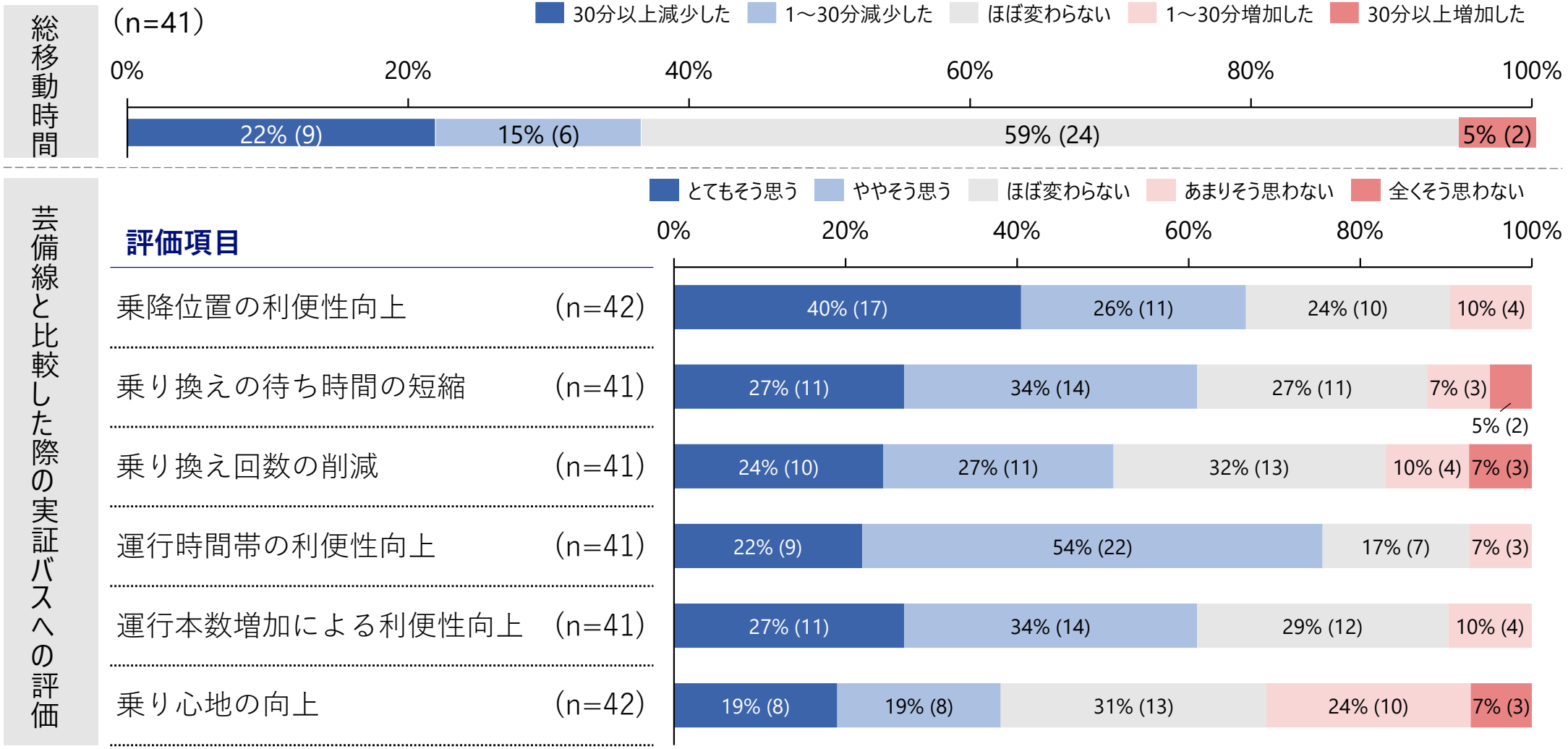
※ 休日の日常利用はサンプル数が不足しており分析対象から外している(n=3)



※無回答・無効回答を除く。以下の2設問より集計
「もしこのバスが運行していなかったとしたらどのように対応していましたか」・「もしこのバスも芸備線も存在しなかったとしたらどのように対応していましたか」

平日バスは、全ての評価項目において、芸備線と同等ないしはそれ以上という回答が6割以上を占めた

芸備線と比較した場合の平日バスの評価（単一回答）



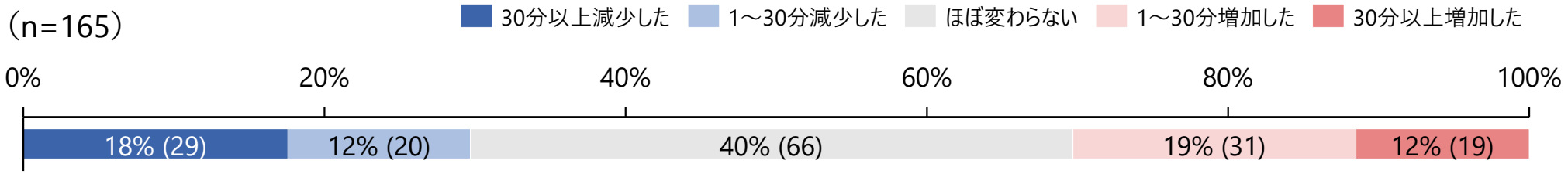
※無回答・無効回答を除く。高校生モニターは含まれていない。（別途集計の上、別紙に掲載）

Copyright (C) Nomura Research Institute, Ltd. All rights reserved.

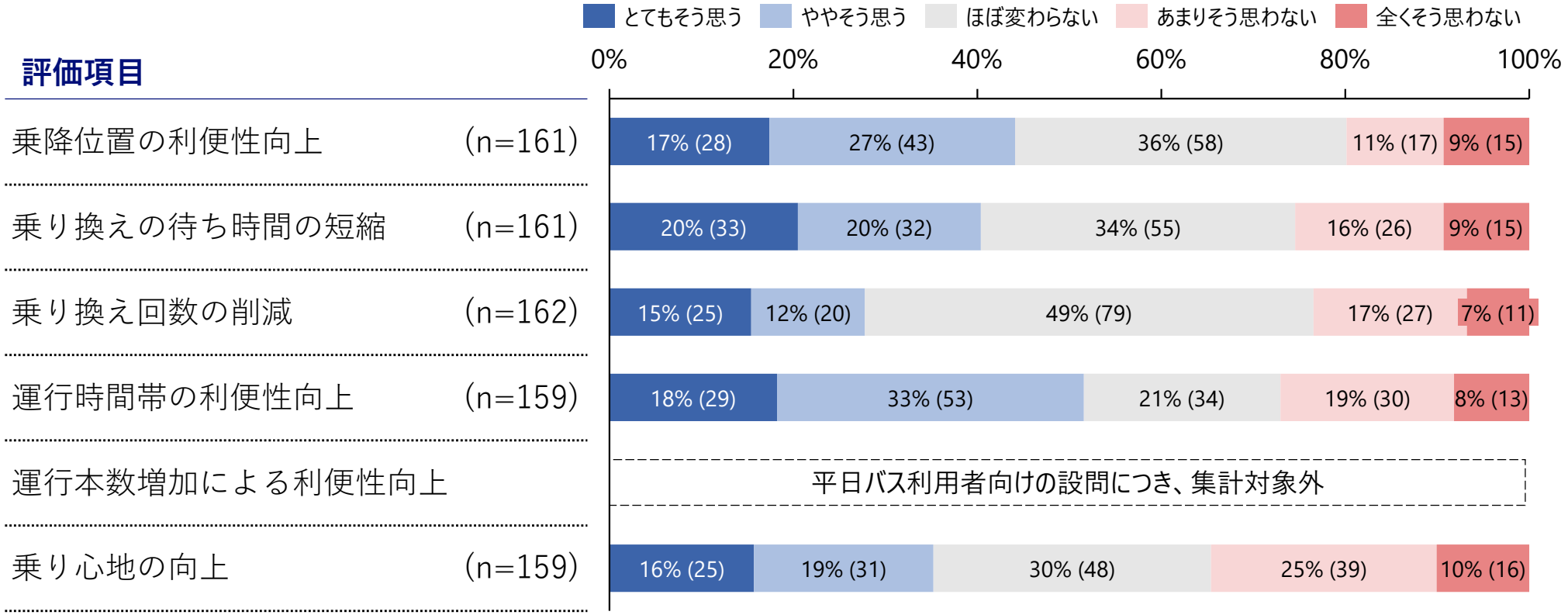
休日バスも、平日バスと同様に、全ての評価項目において芸備線と同等ないしはそれ以上という回答が6割以上を占めた

芸備線と比較した場合の休日バスの評価（単一回答）

総移動時間



芸備線と比較した際の実証バスへの評価

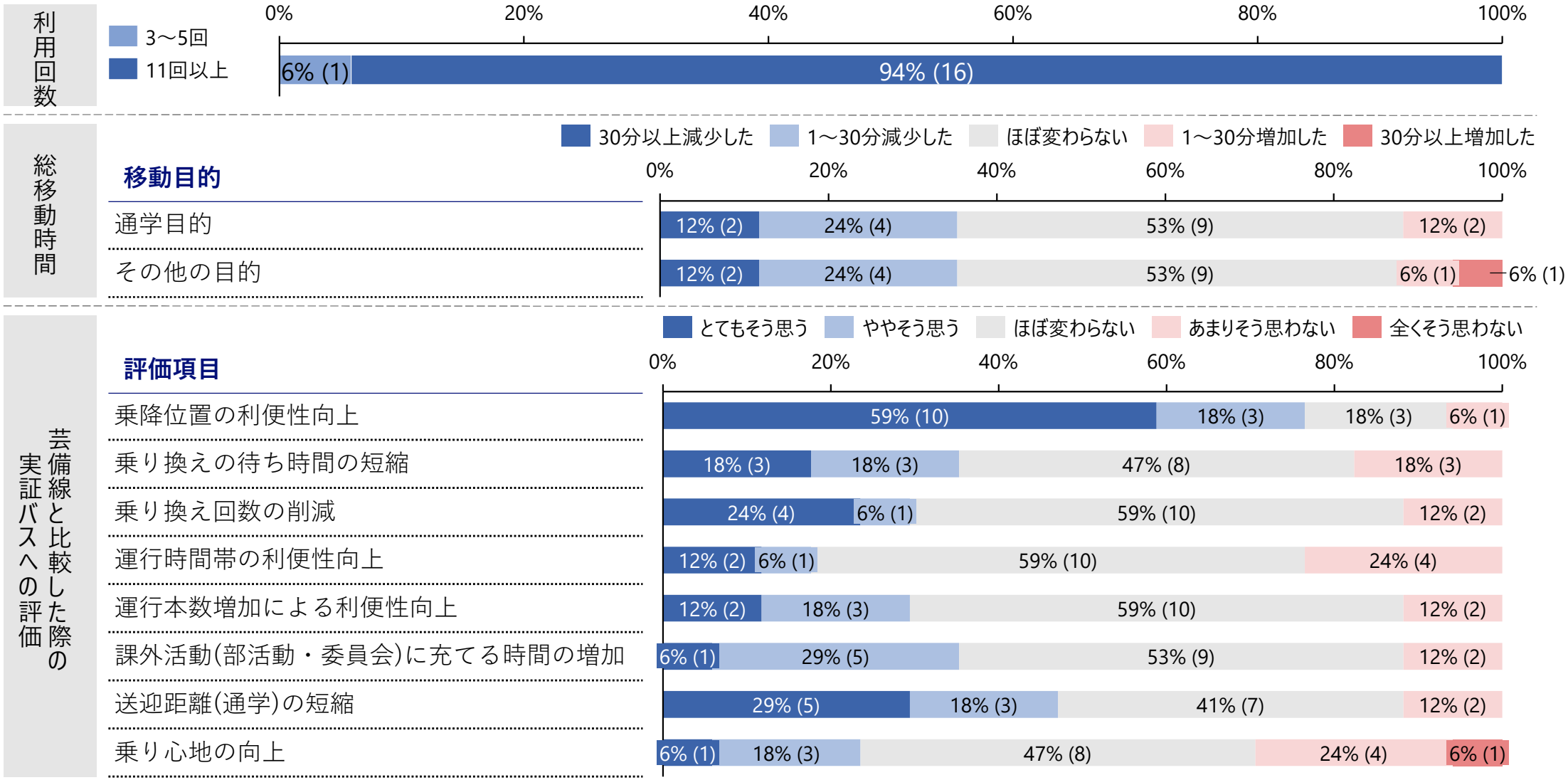


※無回答・無効回答を除く。高校生モニターは含まれていない。（別途集計の上、別紙に掲載）

Copyright (C) Nomura Research Institute, Ltd. All rights reserved.

高校生モニターアンケートでは、乗降位置の利便性向上について肯定的な意見が多く見られた。その他の項目についても芸備線と同等ないしはそれ以上という回答が7割以上を占めた

高校生モニターアンケートの結果（単一回答／n=17）



Copyright (C) Nomura Research Institute, Ltd. All rights reserved.

目次

■ 調査事業の実施内容

■ （１）実証事業A・実証事業Bを補完するデータの収集

（２）地域経済効果の比較検討等による総合的な分析・（３）再構築方針案の提案

実証A相当の鉄道と実証B相当のバスの比較検討結果

大分類	中分類・小分類		各項目の概要	実証A相当の鉄道	実証B相当のバス
住民の移動における価値	芸備線/バス利用者に対する便益		• 芸備線/バスがあることによる運賃や運転の負担の軽減効果	4,800万円	5,000万円
沿線地域に対する価値	芸備線/バス利用者以外（送迎者等）に対する便益		• 芸備線/バスがあることによる送迎者の負担軽減効果	1,000万円	600万円
	住民による消費の経済波及効果		• 芸備線/バスがあることで住民が通院・買い物などに出かけ、消費が生まれる効果 • 芸備線/バスがあることで住民が今の地域に住み続け、消費が生まれる効果	13,400万円	11,500万円
	来訪者による消費の経済波及効果		• 芸備線/バスがあることで2市を訪れる来訪者が、2市で消費することによる効果	9,300万円	3,100万円
	芸備線/バスがもたらしてきた定性的価値	まちや住民の暮らしにとっての価値	• 住民の移動手段としての役割や、地域に対する愛着・誇り、暮らしの安心感の醸成等 • 来訪者のアクセス手段としての役割や、観光資源の活用・立ち寄りによる地域内消費の創出等	p.43～p.49に記載	
		地域の経済や観光にとっての価値			
	地域のまちづくり方針との整合性		• 地域の目指す姿に向けた取組と、各モードの施策との整合性	p.50～p.52に記載	
実現可能性・持続可能性	費用負担	初期投資	• 再構築時に必要な初期投資の総額	11.1億円～15.1億円	2,000万円
		運営費用	• 再構築時に必要な運営費用の総額	7.4億円	2.1億円
	ヒトの供給制約	運行・保守人員、イベント運営人員の確保	• 人手不足が見込まれる中での人的リソースの確保という観点からの持続可能性	p.65～p.72に記載	
	リスク対応	災害リスク・気象リスクへの対応力	• 自然災害発生時における運行可能性や、対応可能性	p.73～p.74に記載	

Copyright (C) Nomura Research Institute, Ltd. All rights reserved.

実証事業Bの地域経済効果の算出

交通関連サービスは通年で実施、観光ツアーは年4回の実施を想定して、実証事業Bの費用・定量的価値を算出した

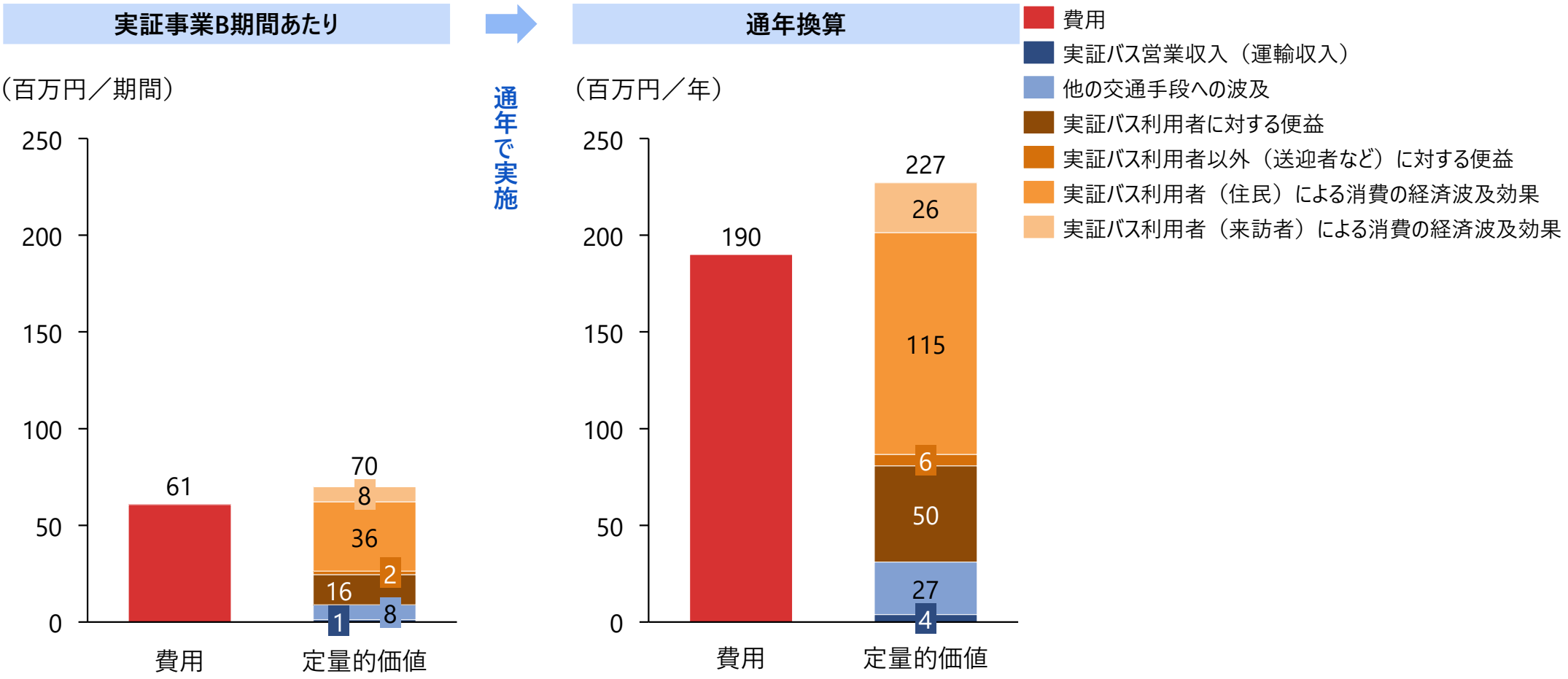
第10回協議会で示す施策一覧

通年実施想定　年4回実施想定　年1回実施想定

施策分類	イベント概要	通年換算の考え方
バスの実証運行	平日：日常利用向けのバス	年間245日（平日）の実施とし、費用・効果を日数で拡大
	休日：観光利用向けのバス	年間120日（土休日）の実施とし、費用・効果を日数で拡大
企画乗車券の設定等	企画乗車券の販売支援	年間を通して実施とし、12ヶ月分の費用・効果を試算
観光ツアーの造成	東城歴史探訪＆行灯づくりツアー	年4回実施するものとして費用・効果を試算
	神秘の森と自然の息吹を感じる庄原の休日～比婆牛の美食と里山ステイ～	年4回実施するものとして費用・効果を試算
	マイナスイオンと千屋を満喫！美食＆自然体感ツアー	年4回実施するものとして費用・効果を試算
	心も体も癒される帝釈峡＆鯉が窪湿原ツアー	年4回実施するものとして費用・効果を試算
	神秘の森と自然の息吹を感じる庄原の休日＆神楽イベントツアー（新見）	年4回実施するものとして費用・効果を試算
	神秘の森と自然の息吹を感じる庄原の休日＆神楽イベントツアー（庄原）	年4回実施するものとして費用・効果を試算
	涼を満喫！満奇洞・鯉が窪湿原ツアー（新見）	年4回実施するものとして費用・効果を試算
	涼を満喫！満奇洞・鯉が窪湿原ツアー（庄原）	年4回実施するものとして費用・効果を試算

※観光ツアーの試算は、3ヶ月間の実証期間を基準とし、年間実施回数を各4回と設定して算出した

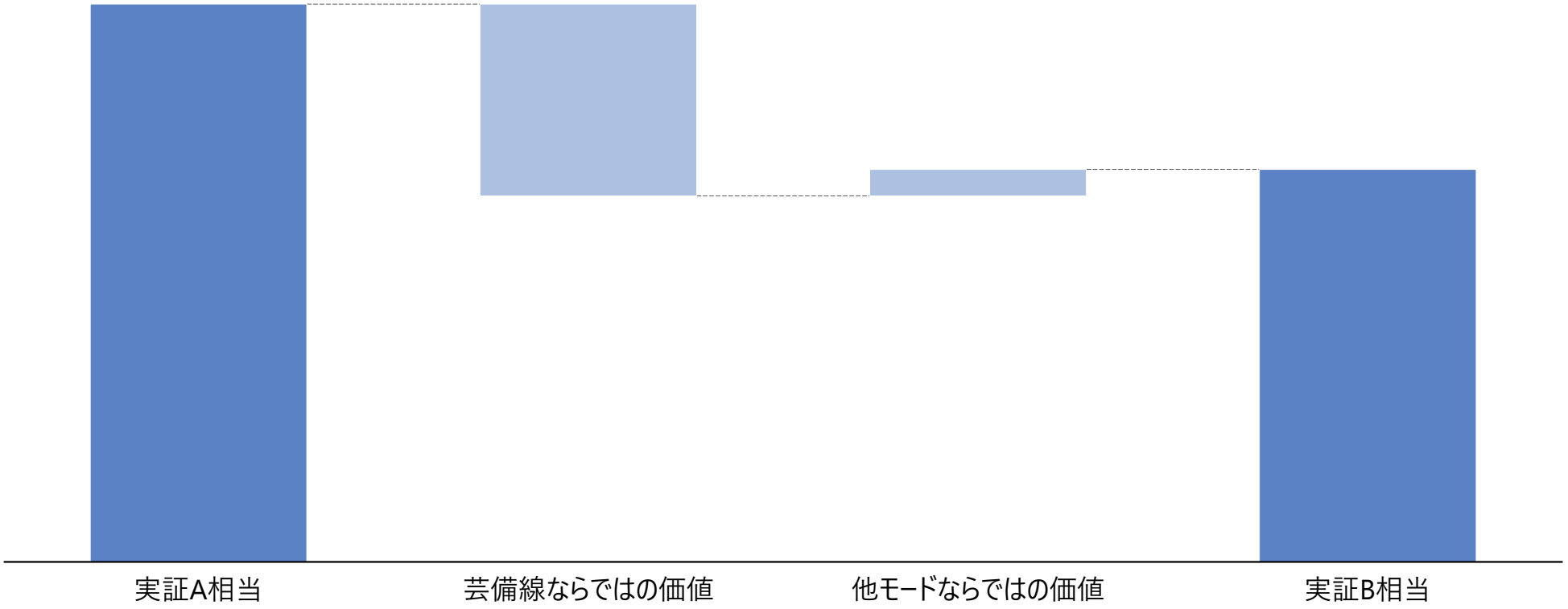
実証バスは、6,100万円の費用に対して7,000万円の効果が発生した。
年間換算すると1.9億円の費用に対し2.3億円の効果となる



※費用は、地域キロ当たり標準経常費用から車両償却費を除いた値を用いて算出

【参考】実証B相当の定量的価値は、実証A相当の価値から芸備線ならではの価値を差し引き、他モードならではの価値を加えることで算出した

実証事業B相当の定量的価値の算出方法



【参考】「実証A相当の鉄道」「実証B相当のバス」のサービス水準等

「実証A相当の鉄道」「実証B相当のバス」のサービス水準の考え方

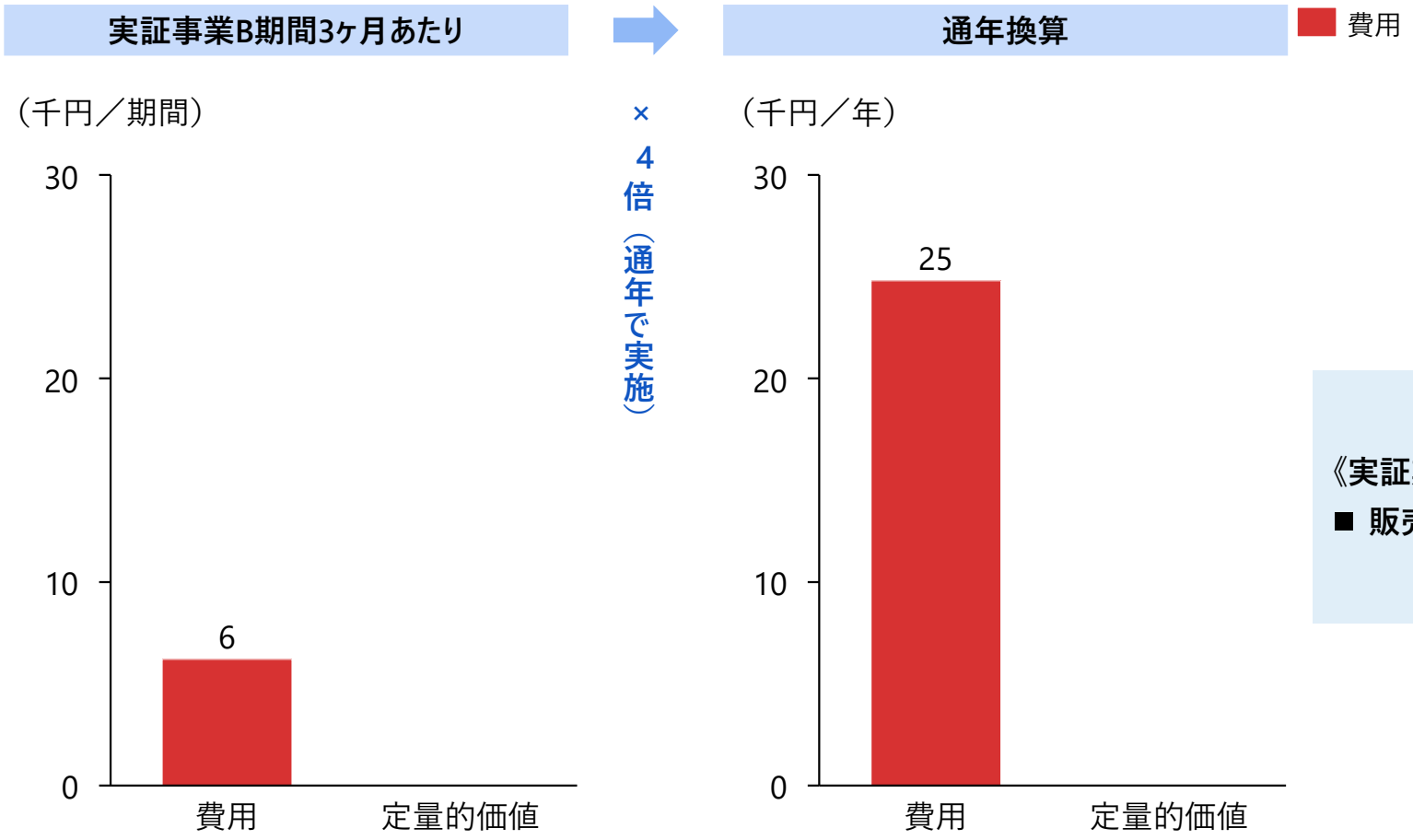
	実証A相当の鉄道	実証B相当のバス
運行本数	**既存ダイヤに加え、 土休日の臨時列車の運行と、 三次19:29発列車のダイヤ変更・ 備後落合までの運行延長を実施** （実証Aと同等）	**鉄道の1.5倍程度の本数となるよう、 鉄道・実証Bバスの本数を合算して算出** ※ただし、実運行時の実現可能性を考慮し、 鉄道・実証Bバスの出発時刻差が10分以内の 場合は同一便として換算
運賃	**現在の鉄道運賃と同等**	**現在の鉄道運賃と同等** ※今回の実証事業Bにおいては、芸備線の該当 区間の切符で実証バスが利用可能であったため

※実証A相当、実証B相当ともに、今後のサービス水準を決定するものではない点に留意

Copyright（C） Nomura Research Institute, Ltd. All rights reserved.

企画乗車券の販売支援は、約6千円の費用が発生した

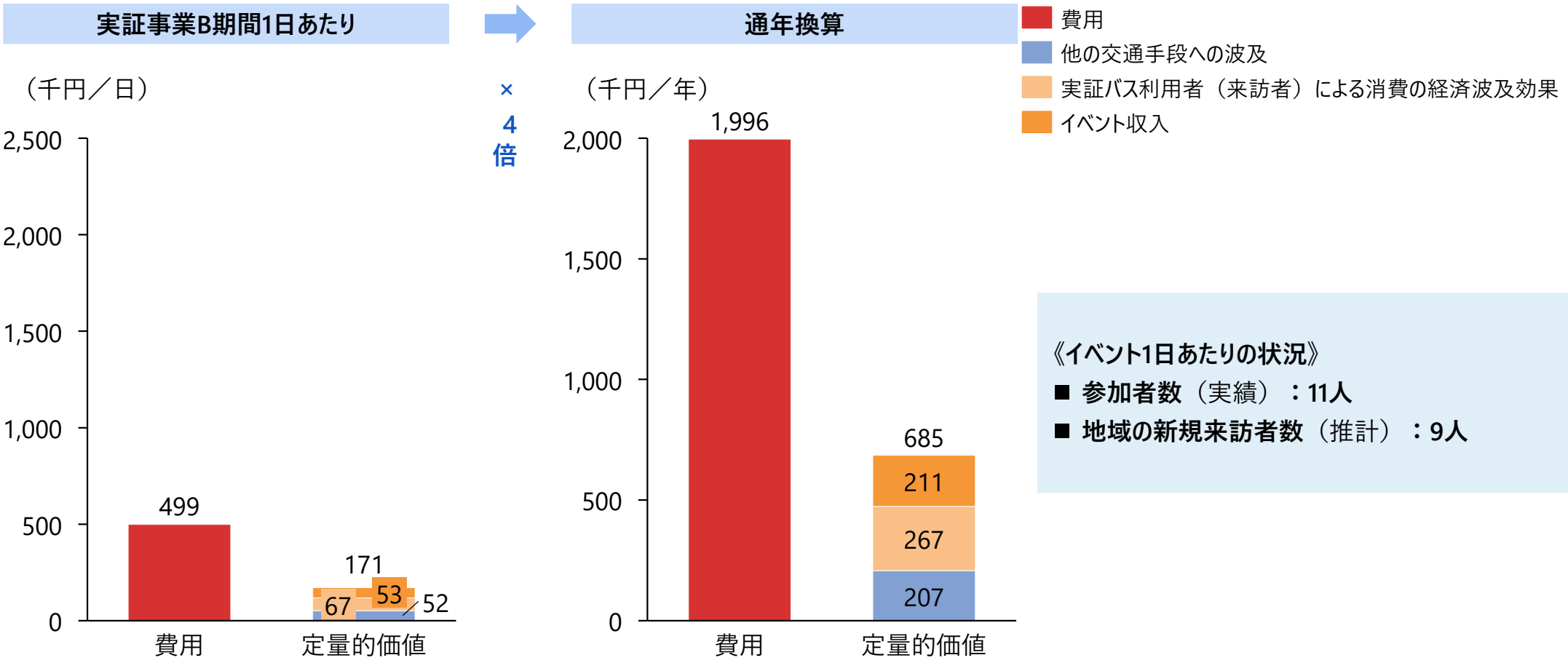
■企画乗車券を利用して乗車した人の消費額等は、他の施策と重複が想定されることから、効果はゼロとみなした



《実証期間あたりの状況》

■ **販売支援枚数**（実績）：**31枚**

東城歴史探訪＆行灯づくりツアーは、50万円の費用に対して17万円の効果が発生した。年間換算すると200万円の費用に対し69万円の効果となる

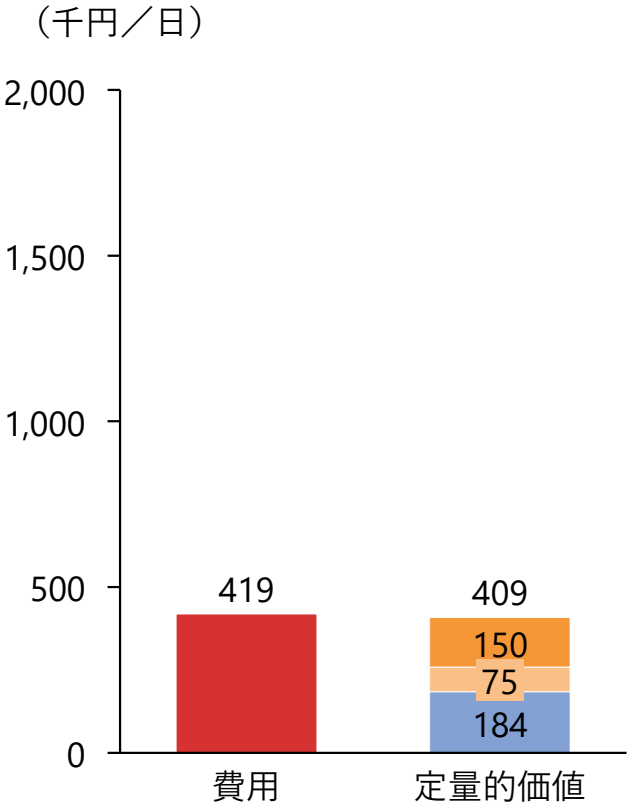


《イベント1日あたりの状況》

- **参加者数**（実績）：**11人**
- **地域の新規来訪者数**（推計）：**9人**

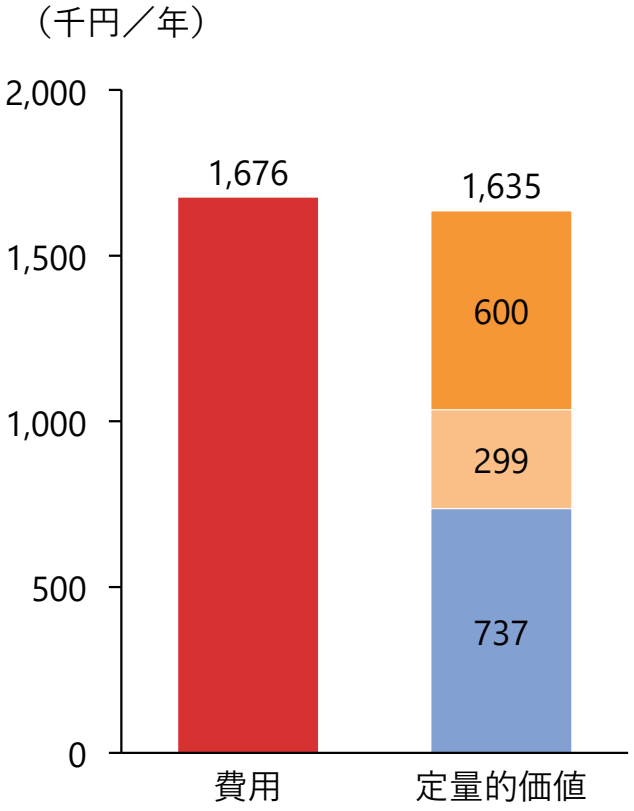
神秘の森と自然の息吹を感じる庄原の休日は、42万円の費用に対して41万円の効果が発生した。年間換算すると168万円の費用に対して164万円の効果となる

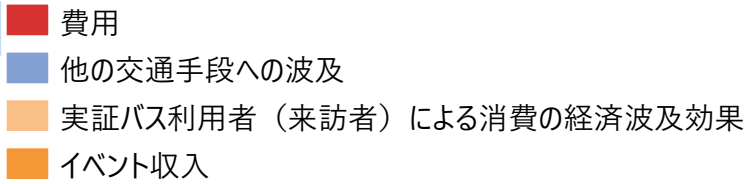
実証事業B期間1日あたり



×4倍

通年換算



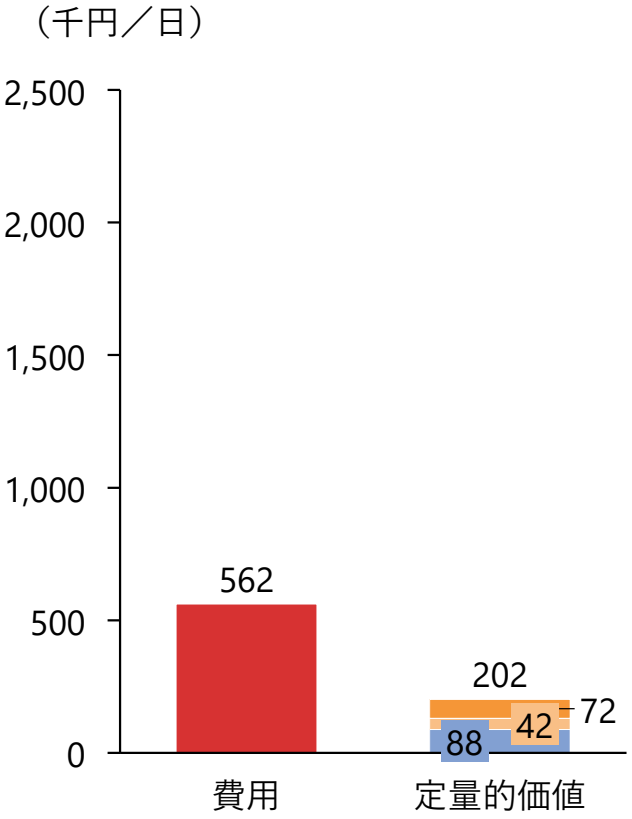


《イベント1日あたりの状況》

- **参加者数**（実績）：**25人**
- **地域の新規来訪者数**（推計）：**25人**

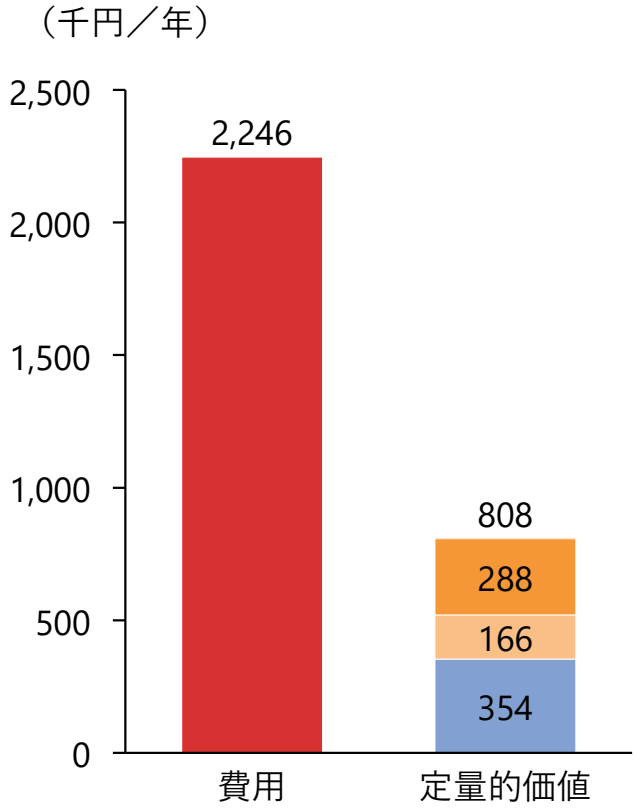
マイナスイオンと千屋を満喫！美食＆自然体感ツアーは、56万円の費用に対して20万円の効果が発生した。年間換算すると225万円の費用に対して81万円の効果となる

実証事業B期間1日あたり



×4倍

通年換算

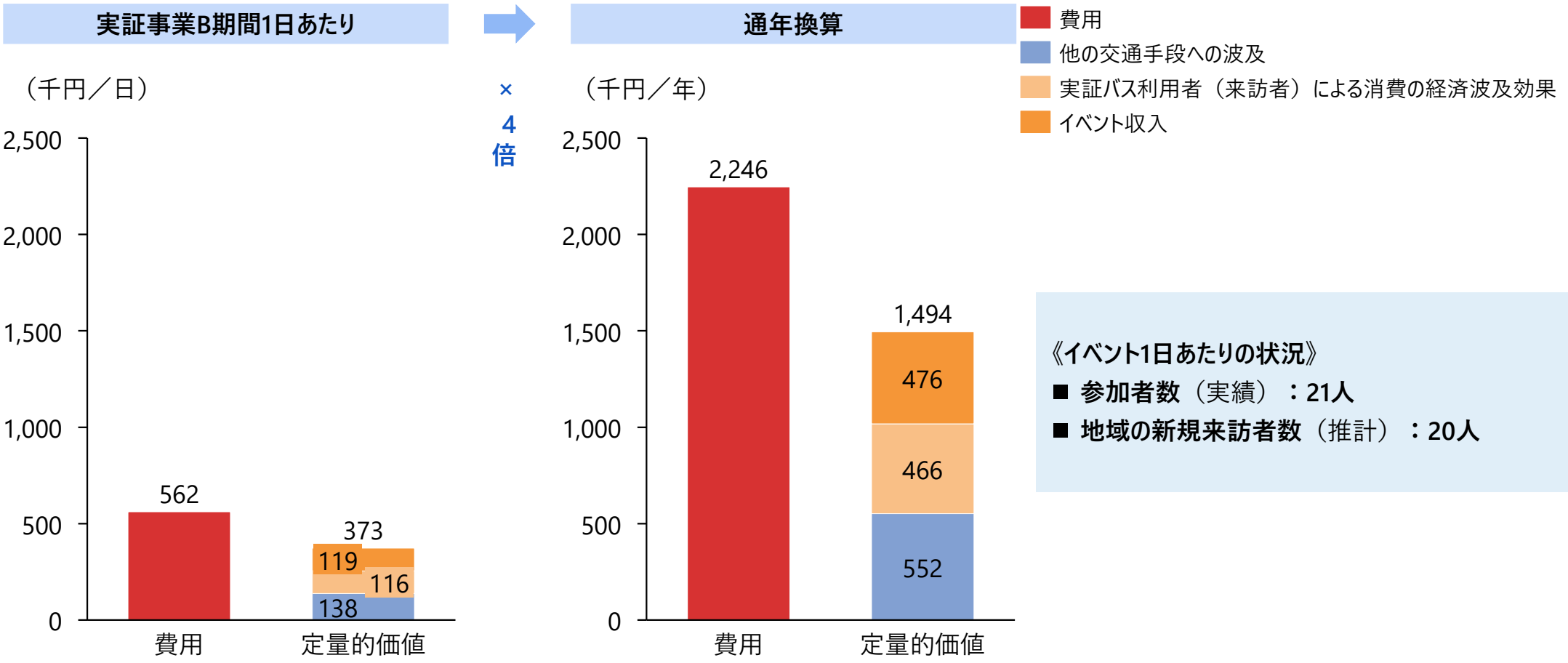


- 費用
- 他の交通手段への波及
- 実証バス利用者（来訪者）による消費の経済波及効果
- イベント収入

《イベント1日あたりの状況》

- **参加者数**（実績）：**12人**
- **地域の新規来訪者数**（推計）：**12人**

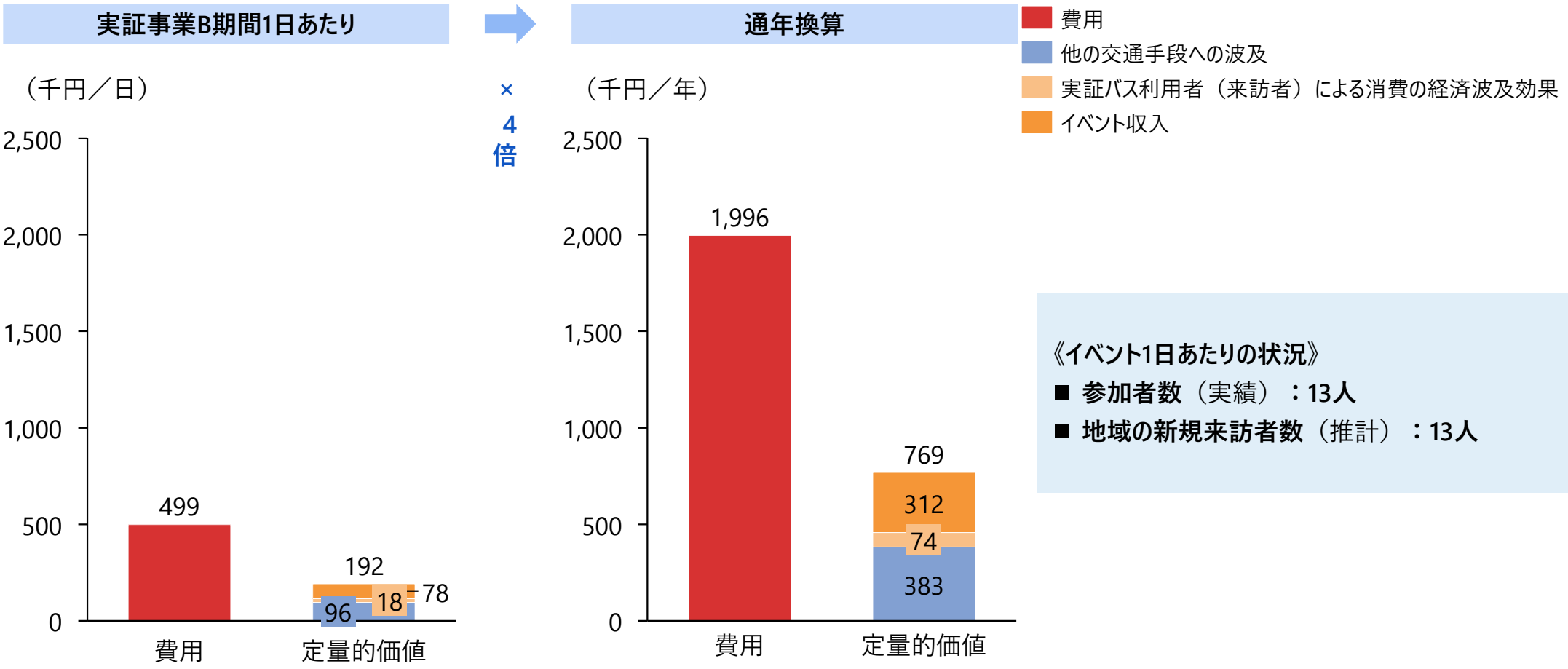
心も体も癒される帝釈峡＆鯉が窪湿原ツアーは、56万円の費用に対して37万円の効果が発生した。年間換算すると225万円の費用に対して149万円の効果となる



《イベント1日あたりの状況》

- **参加者数**（実績）：**21人**
- **地域の新規来訪者数**（推計）：**20人**

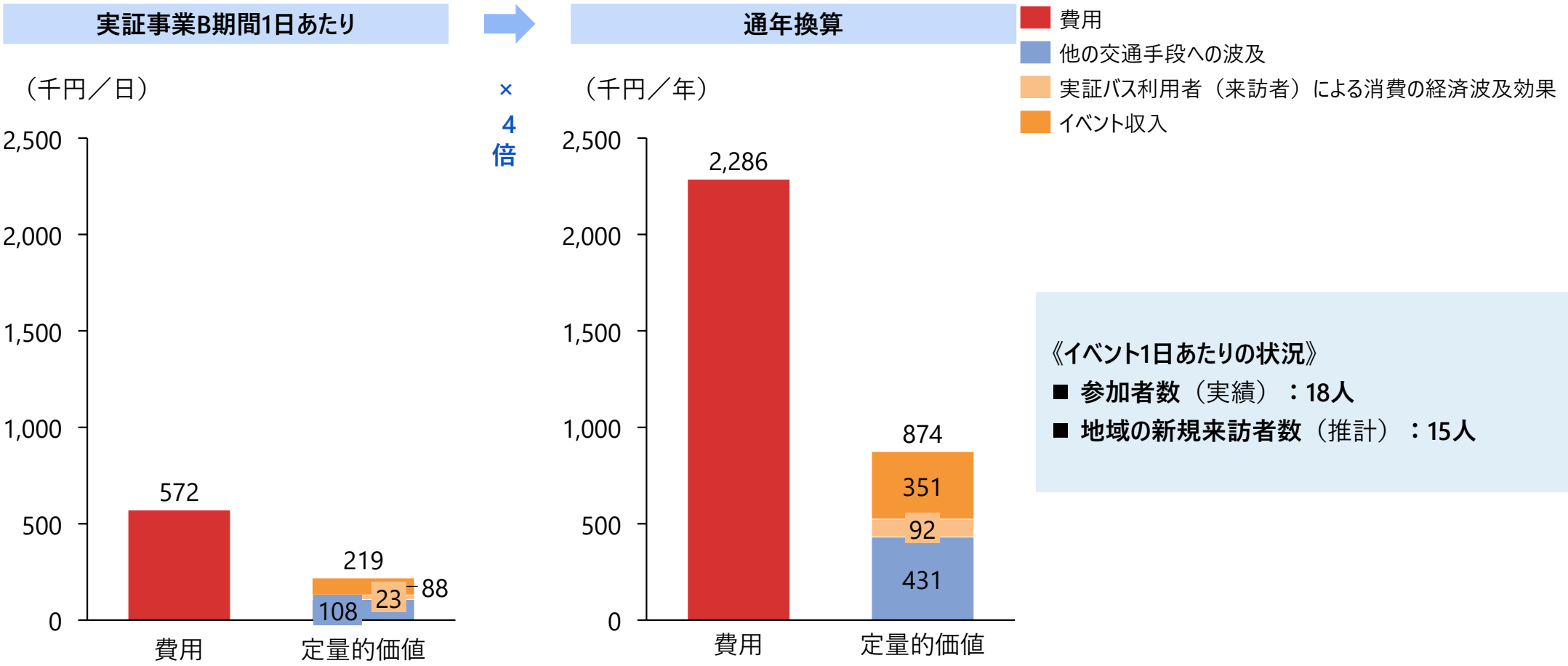
神秘の森と自然の息吹を感じる庄原の休日＆神楽イベントツアー（新見）は、50万円の費用に対して19万円の効果で年間換算すると200万円の費用に対して77万円の効果となる



《イベント1日あたりの状況》

- **参加者数**（実績）：**13人**
- **地域の新規来訪者数**（推計）：**13人**

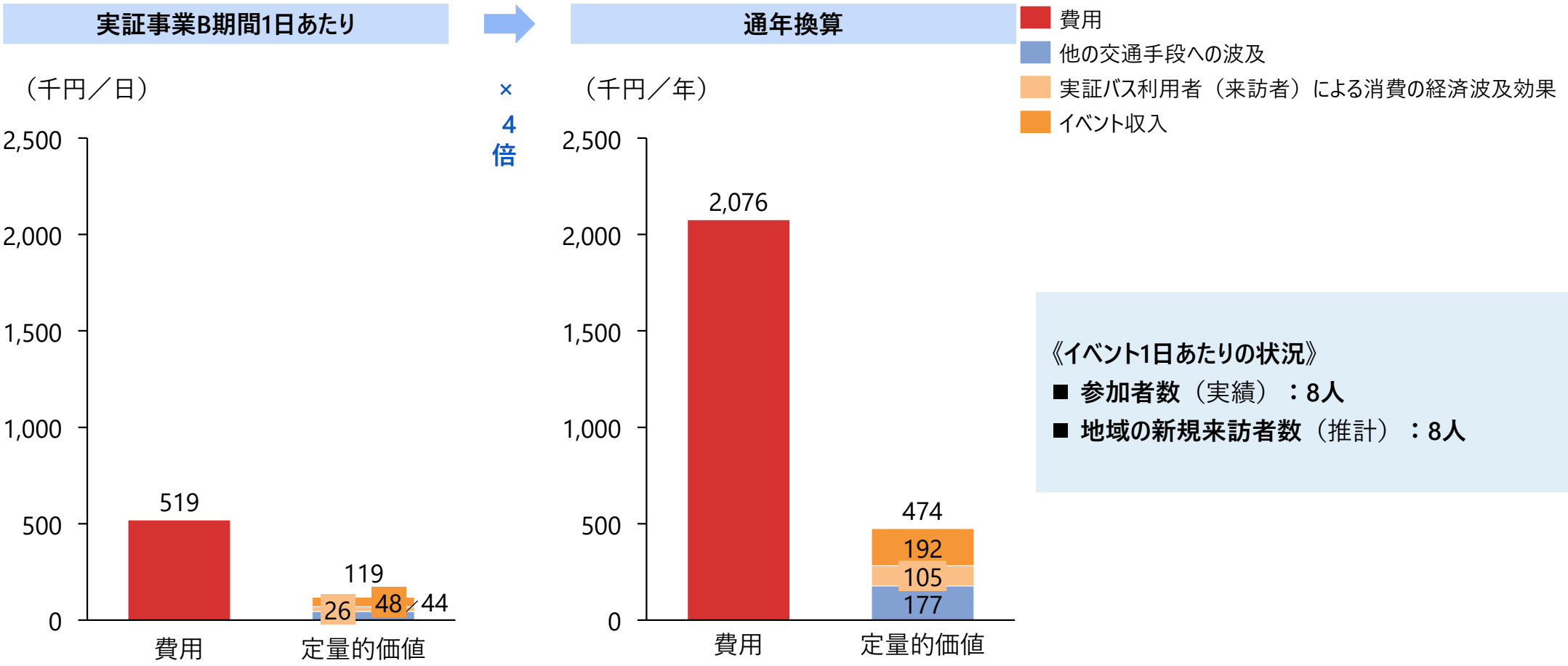
神秘の森と自然の息吹を感じる庄原の休日＆神楽イベントツアー（庄原）は、57万円の費用に対して22万円の効果で年間換算すると229万円の費用に対して87万円の効果となる



《イベント1日あたりの状況》

- **参加者数**（実績）：**18人**
- **地域の新規来訪者数**（推計）：**15人**

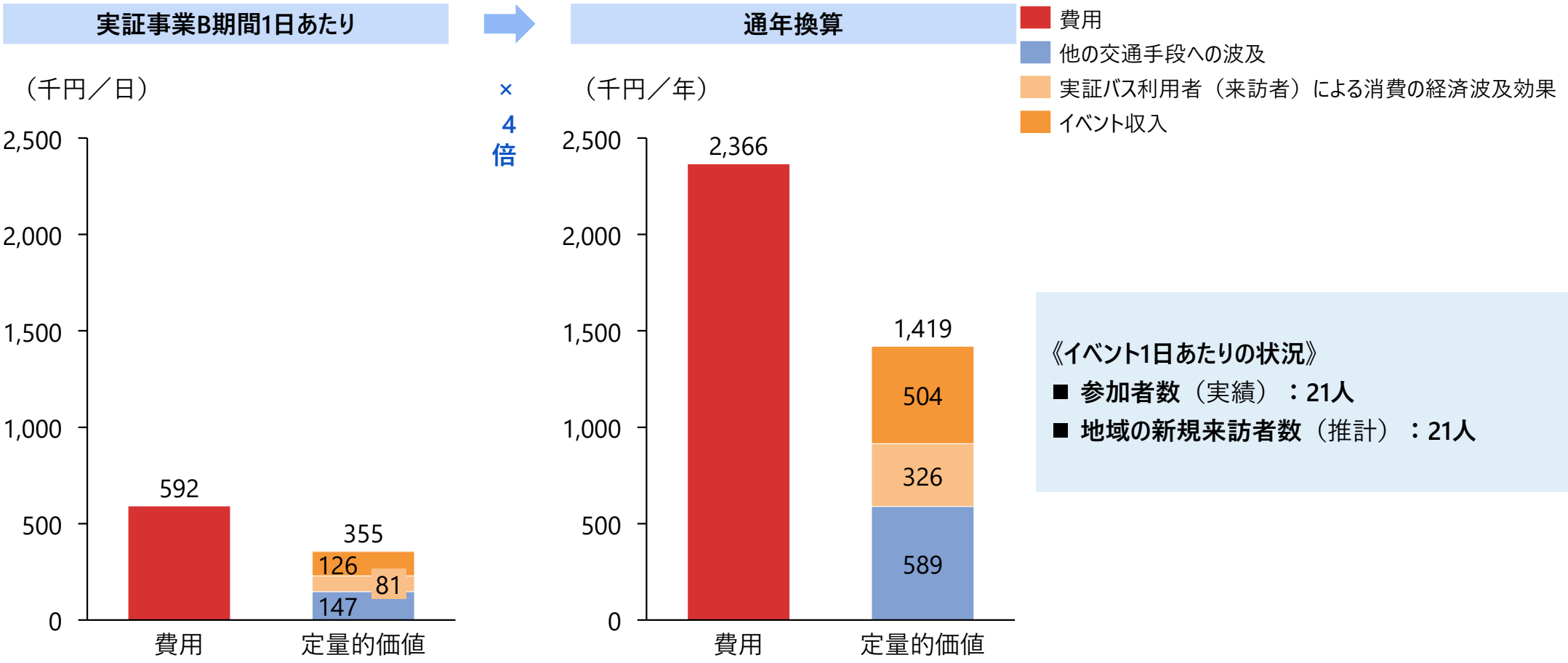
涼を満喫！満奇洞・鯉が窪湿原ツアー（新見）は、52万円の費用に対して12万円の効果が発生した。年間換算すると208万円の費用に対して47万円の効果となる



《イベント1日あたりの状況》

- **参加者数**（実績）：8人
- **地域の新規来訪者数**（推計）：8人

涼を満喫！満奇洞・鯉が窪湿原ツアー（庄原）は、59万円の費用に対して36万円の効果が発生した。年間換算すると237万円の費用に対して142万円の効果となる

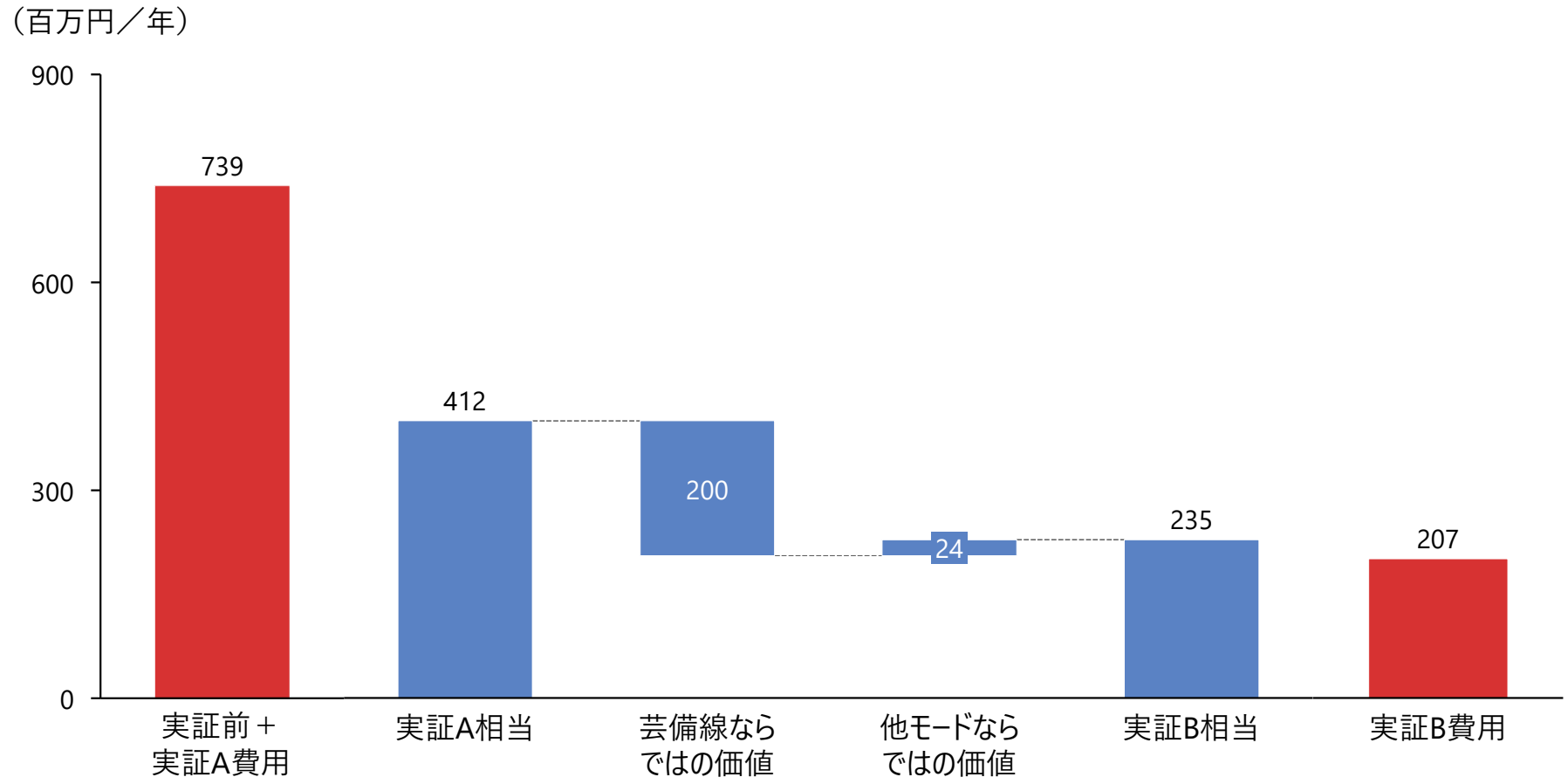


《イベント1日あたりの状況》

- **参加者数**（実績）：21人
- **地域の新規来訪者数**（推計）：21人

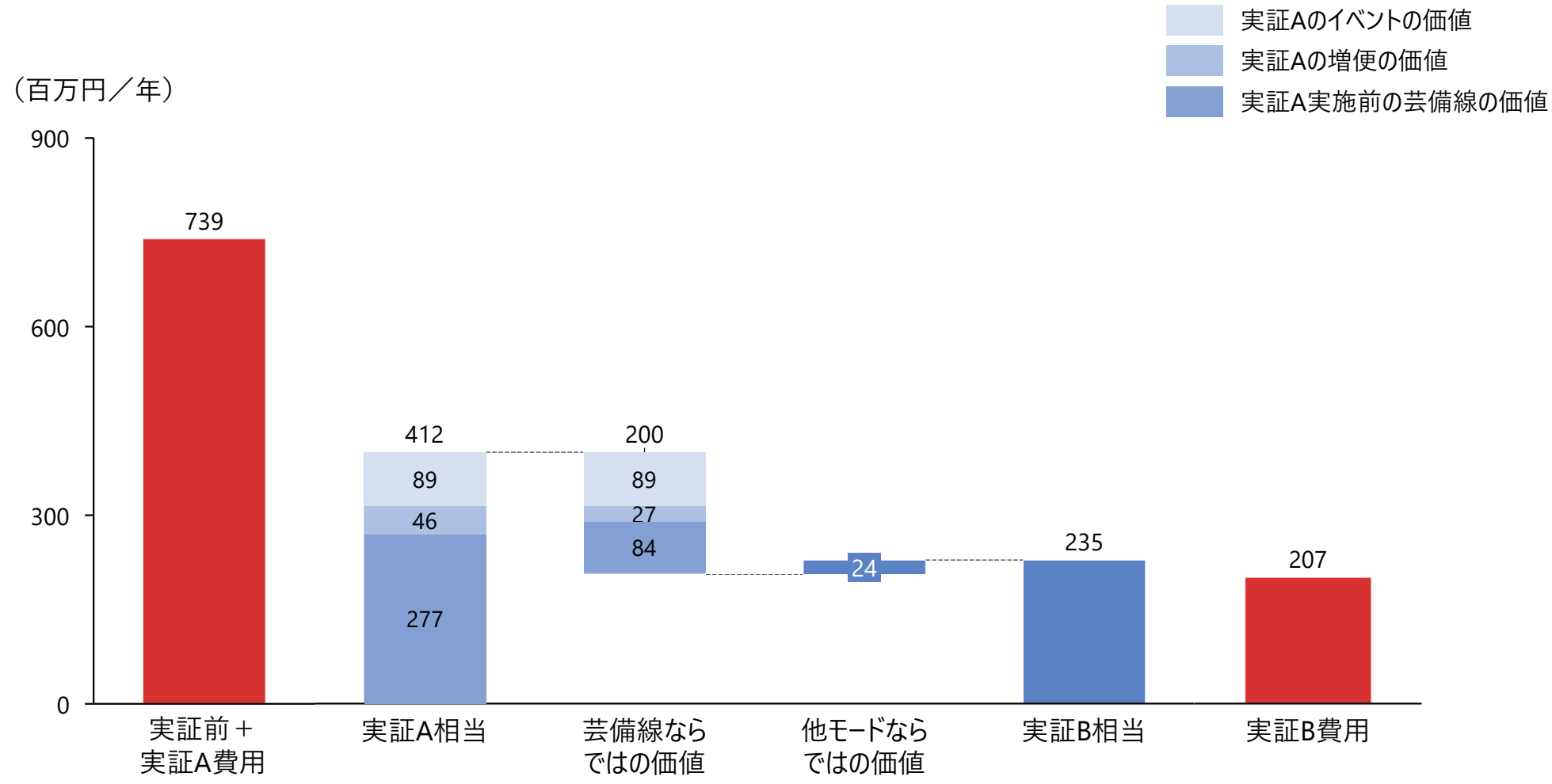
実証事業Bを通年で実施する場合、2.1億円の費用に対して2.4億円の定量的価値が発生

実証事業A相当・実証事業B相当の通年費用と定量的価値



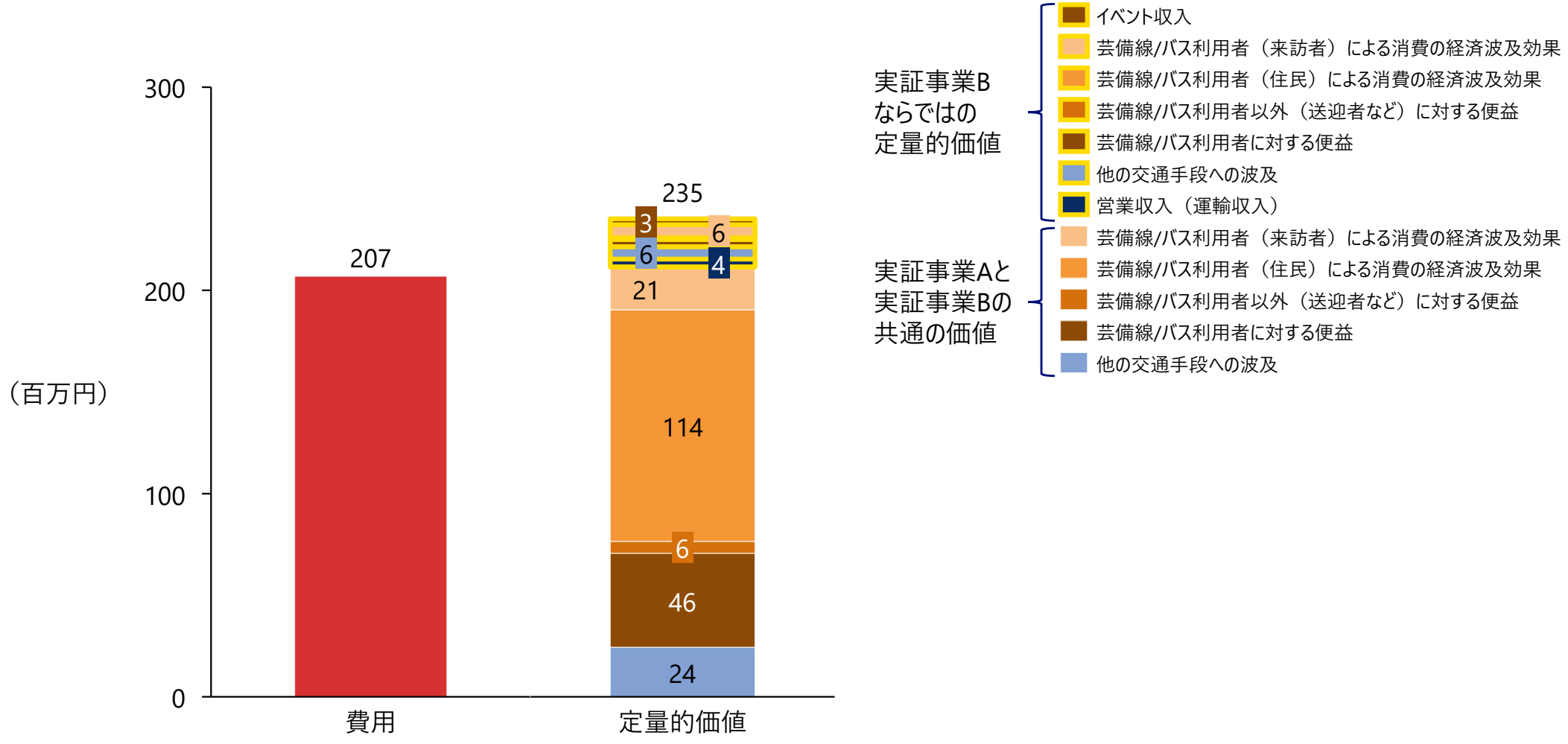
【参考】芸備線ならではの価値には、実証Aのイベント価値全額と、アンケートから算出した鉄道価値の一部が含まれる

実証事業A相当・実証事業B相当の通年費用と定量的価値



【参考】実証事業B相当を通年で実施した場合の費用・定量的価値の詳細

実証事業B相当を通年で実施した場合の費用・定量的価値



実証事業B相当を通年で実施した場合、定量的価値が年間費用を上回る試算となった。ただし、創出された価値のうち、他モードならではの価値は約1割にとどまった

実証事業Bの総括

実証の成果

- 個別施策においては、東城－新見間の平日通学便など、**一定の利用が確認された便も存在**した
- 実証事業Bを通年で実施した場合、**年間で2.1億円の費用**に対し、**定量的価値が2.4億円**となり、価値が費用を上回る試算となった
- なお、この定量的価値のうち、**約9割は地域が受益する価値**であった

実証の課題

- 創出された定量的価値のうち、**他モードならではの価値は約2,400万円**であり、全体の1割にとどまった
- また、東城－新見間以外の平日バスは利用が伸び悩み、**住民の日常的な移動ニーズに十分応えられなかった**

芸備線/バスがもたらしてきた定性的価値

芸備線/他モードがもたらしてきた定性的価値（１／６）

芸備線がもたらす定性的価値

（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った声があるほか、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った声がある。

他モードとしてのバスがもたらす定性的価値

（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）

バスは、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。

- バスは、通学や生活に必要な外出を支え、地域で日常生活を営むための交通手段としての役割を果たしている。
- 高校生からは、実証バスや既存の路線バスを登下校に利用しているといった声がある。鉄道の運行時刻が授業終了時刻等と合わない場合にも、路線バスを利用して帰宅している例がみられる。
- 地域住民からは、乗り換えなしで目的地に向かうことができるため、買い物や病院への移動に利用しているといった声がある。

（移動負担が少なく、時間にゆとりを持てる移動手段の提供）

バスは、自宅や学校の近くで乗り降りでき、通学時間も短縮できることから、身体的な負担を軽減し、時間的なゆとりを生み出している側面がある。

- 実証バスを利用した高校生からは、学校の前や近くの停留所で乗り降りできるため、鉄道を利用する場合に比べて下車後の徒歩時間が短くなり、身体的な負担が軽くなったという声が寄せられている。
- さらに、移動時間が短くなった分、ゆっくり家を出られるようになったなど、所要時間の短縮そのものに加え、時間的な余裕が生まれたことを評価する声もある。
- 地域住民からは、乗り換えなしで買物先や病院に行けることや、乗降場所が多いことを評価する声も寄せられている。

※他モードの価値は、バス車内でのアンケート・ヒアリング、高校生へのアンケート・ヒアリング、および過去の調査事業の結果に基づく

芸備線/他モードがもたらしてきた定性的価値（２／６）

芸備線がもたらす定性的価値

（１）まちや住民の暮らしにとっての価値

（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。

他モードとしてのバスがもたらす定性的価値

（１）まちや住民の暮らしにとっての価値

（悪天候時にも日常の移動を続けられる安心感の提供）

バスは、大雨等で鉄道が運休した際にも利用できたことから、悪天候時にも通学等の移動を続けられるという安心感をもたらしている。

- 高校生からは、大雨の際もバスが運行しており、大変助かったといった声が寄せられている。
- また、学校関係者からは、積雪時等には鉄道の方がバスよりも運休・運転見合わせになりやすいとの認識が示されている。

※他モードの価値は、バス車内でのアンケート・ヒアリング、高校生へのアンケート・ヒアリング、および過去の調査事業の結果に基づく

芸備線/他モードがもたらしてきた定性的価値（３／６）

芸備線がもたらす定性的価値

（１）まちや住民の暮らしにとっての価値

（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）

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にそこにあるもの、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。

他モードとしてのバスがもたらす定性的価値

現時点で同様の価値を示す声は確認されていない

芸備線/他モードがもたらしてきた定性的価値（４／６）

芸備線がもたらす定性的価値

（１） まちや住民の暮らしにとっての価値

（地域や暮らしに対する愛着や誇りの醸成　※続き）

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。

- 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物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るとともに、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。

他モードとしてのバスがもたらす定性的価値

現時点で同様の価値を示す声は
確認されていない

芸備線/他モードがもたらしてきた定性的価値（５／６）

芸備線がもたらす定性的価値

（２）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）

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。

他モードとしてのバスがもたらす定性的価値

（２）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）

バスは、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。

- バス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。

（立ち寄りを通じた地域内消費の創出）

バスは、地域の商業施設や観光施設等を立ち寄り先として運行ルートに組み込むことにより、買物や飲食等の機会を生み、地域内での消費の創出に貢献することが期待される。

- バスは、道路条件や運行上の制約等を踏まえながら、道の駅、物産販売施設、飲食施設、観光施設等を立ち寄り先として設定することが可能である。また、施設での滞在時間を考慮した運行や、地域産品・飲食等の情報発信を組み合わせることで、目的地への訪問に加え、移動の途中で地域の産品や食文化に触れ、購入・飲食する機会を創出できる。
- このため、バスは、地域の施設への立ち寄りを消費につなげ、地域の事業者の販売機会を広げる役割を果たすことが期待される。

※他モードの価値は、バス車内でのアンケート・ヒアリング、高校生へのアンケート・ヒアリング、および過去の調査事業の結果に基づく

芸備線/他モードがもたらしてきた定性的価値（６／６）

芸備線がもたらす定性的価値

（２）地域の経済や観光にとっての価値

（まちの風景・情緒の醸成）

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を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。

他モードとしてのバスがもたらす定性的価値

（２）地域の経済や観光にとっての価値

（地域資源を生かした周遊・誘客と消費の拡大）

バスは、地域内に点在する観光資源や季節ごとの魅力、イベント等を組み合わせて周遊を促すことにより、誘客や滞在時間の延長、地域内消費の拡大に貢献することが期待される。

- 自然景観、歴史・文化施設、食、体験施設等に加え、花や紅葉の見頃、祭り、地域産品の販売イベント等を組み合わせた周遊コースを設定することで、一つの目的地への訪問にとどまらず、地域の多様な魅力を楽しむ観光を提案できる。
- 地域の事業者やイベント主催者等と連携し、バスでの周遊と飲食・買物・体験等を組み合わせることで、来訪のきっかけとなる観光商品や企画を生み出すことが可能である。
- このため、バスは、地域資源の新たな組み合わせや活用を促し、イベントへの参加、地域産品の購入、体験サービスの利用等を通じた地域経済の活性化に寄与することが期待されている。

※他モードの価値は、バス車内でのアンケート・ヒアリング、高校生へのアンケート・ヒアリング、および過去の調査事業の結果に基づく

地域のまちづくり方針との整合性

地域の目指す姿に向けた取組項目ごとに、地域のまちづくり方針の記載内容を踏まえ、実証A・Bの結果を整理した

地域の「目指す姿」に向けた取組項目と地域のまちづくり方針との対応関係

調査事業における
データ分析結果

調査事業における
ヒアリング結果

地域の「目指す姿」に向けた取組項目	対応	地域のまちづくり方針
①利用しやすい交通の整備	⇔	□ 庄原：広域幹線軸と市内幹線軸によって広域や地域及び拠点間の移動を確保しつつ、地域の実情に応じた地域内交通を組み合わせることにより、誰もが必要な時に必要な場所へ移動できる公共交通ネットワークを実現する □ 新見：新見駅を中心としたエリアのアクセス性向上及び拠点機能の強化を図る
②移住・定住の促進・ ③交流・関係人口の誘客	⇔	□ 庄原：若者の定住・帰郷や、移住を促進するとともに、暮らしの基盤を確保し、人口減少の抑制を図る □ 庄原：多様な形で地域と関わる人を増やし、地域との継続的なつながりを広げる □ 新見：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
④地域内消費の拡大	⇔	□ 庄原：地域に根ざした事業者や基盤産業である農林業、観光などの振興を通じて、地域内の経済循環を促進し、持続的に発展する地域経済の形成を図る □ 新見：観光資源を磨き交流を促進しにぎわいを創出する
⑤地域内投資の拡大	⇔	□ 庄原：創業希望者や新規進出企業、既存企業が安心して事業を展開できる環境を整え、設備投資や新たな事業展開につながる基盤をつくる □ 庄原：観光関連施設の適切な整備・管理と、施設の持つ可能性が最大限発揮されることを通じて、地域活性化に資する観光事業の展開を促進する □ 新見：地域経済の牽引役として鉱工業の安定的発展を促進する

※地域の「目指す姿」に向けた取組項目については、令和6年度の調査事業における検討結果に基づく

まちづくり方針に沿い、実証Aでは列車増便やイベント等を、実証Bでは生活・観光拠点直結のバスの運行等を実施した

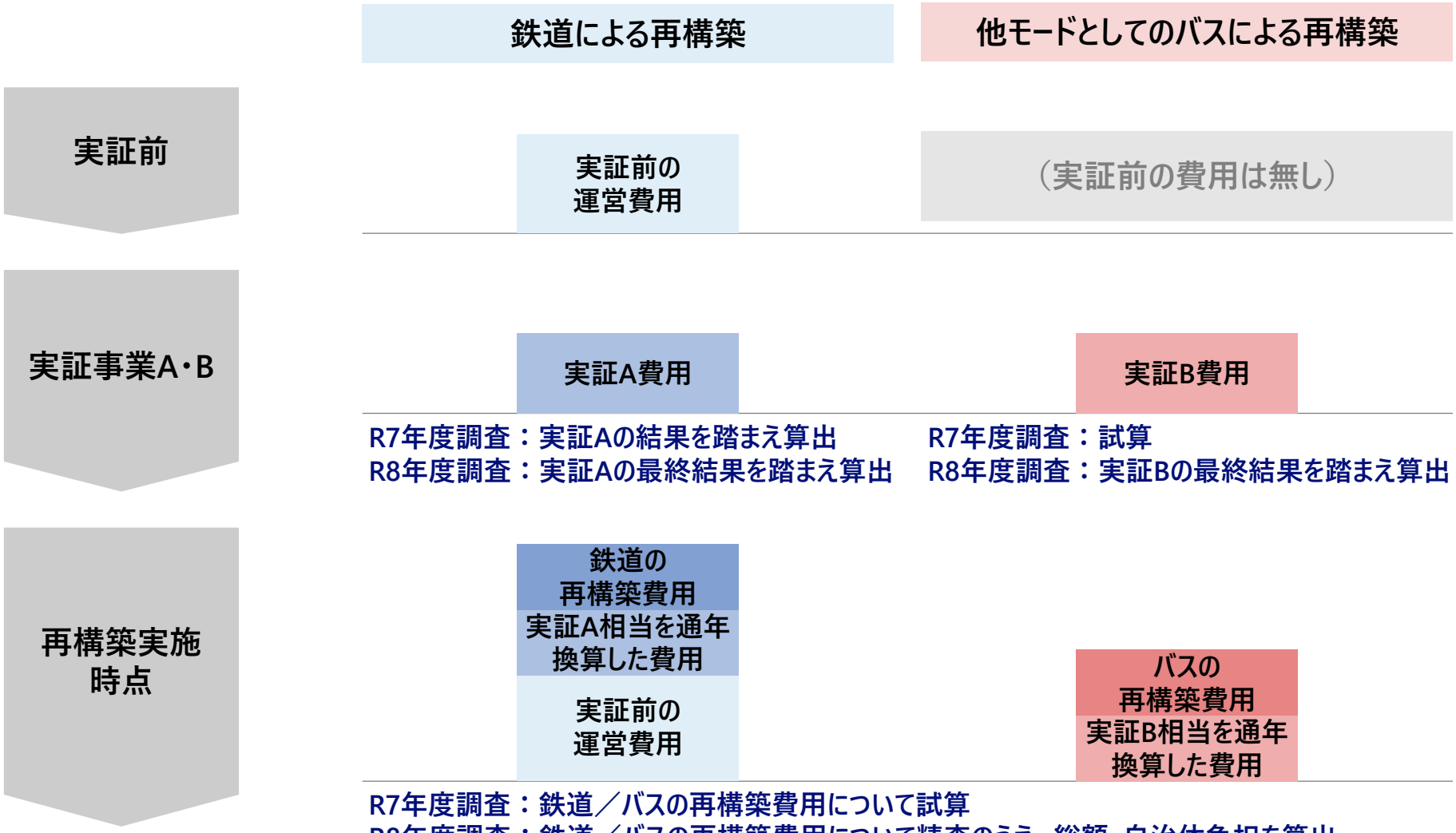
地域の目指す姿に向けた取組項目ごとの実証結果

目指す姿に向けた取組項目	実証Aの結果	実証Bの結果
①利用しやすい交通の整備	• 土休日の臨時列車増便や平日夕方のダイヤ変更・運行延長を行うとともに、駅からの周遊バスや予約型乗合タクシー等の二次交通を運行 • 来訪者の鉄道利用は拡大したが、日常利用や二次交通への乗換利用は限定的で、住民向けのアクセス向上には課題が残った	• 平日には高校や病院等の主要生活施設を経由する日常利用向けバス、土休日には観光客向けの周遊バスを運行 • 東城-新見間では一定の利用が確認されたが、多くの区間で利用が伸び悩んだ
②移住・定住の促進	• 「ローカルダイブ・トレイン」と連携し、駅周辺の空き家活用や先輩移住者との交流を組み込んだ1泊2日の体験型移住体験ツアーを実施 • 地域の暮らしを体感する機会として好評を得たものの、直接的な移住・定住や人口定着への結びつきは確認できなかった	• 高校生の通学利便性向上や住民の通院・買物動線に合わせた平日バスを運行し、アンケート調査を実施 • 特定区間の鉄道がバスで運行されていた場合、「数年以内に転居するきっかけとなる」と回答した人が一定存在した
③交流・関係人口の誘客	• イベント列車の運行やデジタルスタンプラリー、観光ツアー等を実施 • 一定の誘客は見られたが、乗車自体が目的の来訪者が多く、沿線地域全体への回遊や継続的な関係人口創出への効果は限定的であった	• 道の駅や観光施設を巡る休日観光バスの運行、観光ツアー等を実施 • 休日観光バスについては、一定の利用が見られたものの、鉄道よりも利用者は減少した
④地域内消費の拡大	• 特産品を活かした駅弁の販売や企画乗車券の設定、駅周辺でのにぎわいイベントを開催 • 来訪者について、2市における消費単価は3,000円未満が6～8割程度で、10,000円以上が1～2割程度であった	• 沿線の商業・観光拠点へのアクセス性を高めるバス運行を行い、移動と連動した地域内消費の喚起を検証 • 来訪者について、2市における消費単価は3,000円未満が6割程度で、10,000円以上が1～2割程度であった
⑤地域内投資の拡大	• 今後の投資の在り方を検討するために、イベント列車の運行や地域内イベントを行うとともに、駅舎活用・産業拠点形成に関する机上検証を実施した	• 今後の投資の在り方を検討するために、生活施設や観光拠点等へのアクセス性を高めるバス運行を通じ、持続可能な地域交通と拠点利活用の可能性を検証した

費用負担

再構築時の費用算出には、実証前や実証時の運営費だけでなく、実証A・Bを恒久的に実施するために必要な追加設備投資や、事業構造の変更に伴う費用を考慮する必要がある

再構築に関する費用の考え方　※大きさはあくまでイメージ



鉄道／バスの再構築費用について、初期投資における物価上昇を考慮するとともに、バス停の設置費用等の精査を実施した

再構築に関する費用の精査方針

		鉄道	バス
「実証相当」を恒久化する際の費用	初期投資	・物価高の影響を精査※	・物価高の影響を精査※ ・バス停の設置費用を精査
	運営費用	・初期投資額の変更に伴い、固定資産税の軽減措置額を精査	・実証実績を踏まえて費用を精査 ・初期投資額の変更に伴い、固定資産税の軽減措置額を精査

※物価上昇率を考慮し、2028年度時点の金額を試算

実証A相当の鉄道による再構築を実施する場合、初期投資は約11.1億円～15.1億円、運営費用は約7.4億円／年 となる

実証A相当の鉄道による再構築に関する費用

	初期投資			運営費用		
	最小	～	最大	最小	～	最大
①実証前の運営費用	—			約6.3億円/年		
②実証A相当を通年換算した費用	—			約1.1億円/年		
③鉄道の再構築費用（実証A相当恒久化に伴う増加分）	約11.1億円	～	約15.1億円	約▲200万円/年	～	約500万円/年
合計	約11.1億円	～	約15.1億円	約7.4億円/年		

【参考】実証前の運営費用は約6.3億円／年、実証A相当を通年換算した場合の運営費用は約1.1億円／年 となる

※記載の根拠に基づいた概算値

実証A相当の鉄道による再構築に関する費用の試算結果（１／３）

分類	項目	初期投資	試算根拠	年間運営費用	試算根拠
①実証前の運営費用	―		―・―	6.3億円	・備後庄原～備中神代の2023年度営業費用（管理費含む）
	合計		―・―	6.3億円/年	

分類	項目	初期投資	試算根拠	年間運営費用	試算根拠
②実証A相当を通年換算した費用	―		―・―	1.1億円	・実証Aに係る費用を通年換算した費用
	合計		―・―	1.1億円/年	

【参考】実証前の運営費用や実証A相当の通年換算費用に加えて、恒久化に伴い、初期投資として約11.1億円、運営費用として約0円～500万円／年が追加で必要となる

実証A相当の鉄道による再構築に関する費用の試算結果（２／３）

※記載の根拠に基づいた概算値

分類	項目	初期投資	試算根拠	年間運営費用	試算根拠
③鉄道による再構築費用（実証A相当の恒久化）	増便の恒久化	10.1億円	• 車両運用・車両検査を踏まえると、2両の新造が必要 • 城端線・氷見線の水準（4.5億円/両）を基準に、物価上昇を考慮して算出	―・―	
	観光列車の運行	9,700万円	• 車両新造費は「増便の恒久化」に含むため観光列車向けの改造費を計上 • 2両編成気動車の改造費水準を基準に、物価上昇を考慮して算出	―・―	
	固定資産税(新規投資分)	―・―		①0円～②500万円	• 初期投資に関連する固定資産税を試算 • 投資後15年間の平均値 • ①「下」を公共法人等が担う場合 • ②「下」を民間企業や第三セクター等が担う場合
	合計	11.1億円		0円～500万円/年	

【参考】さらに、事業構造の変更に伴う費用として、初期投資に約0円～4.0億円、運営費用に約▲200万円～±0円／年が追加で必要となる

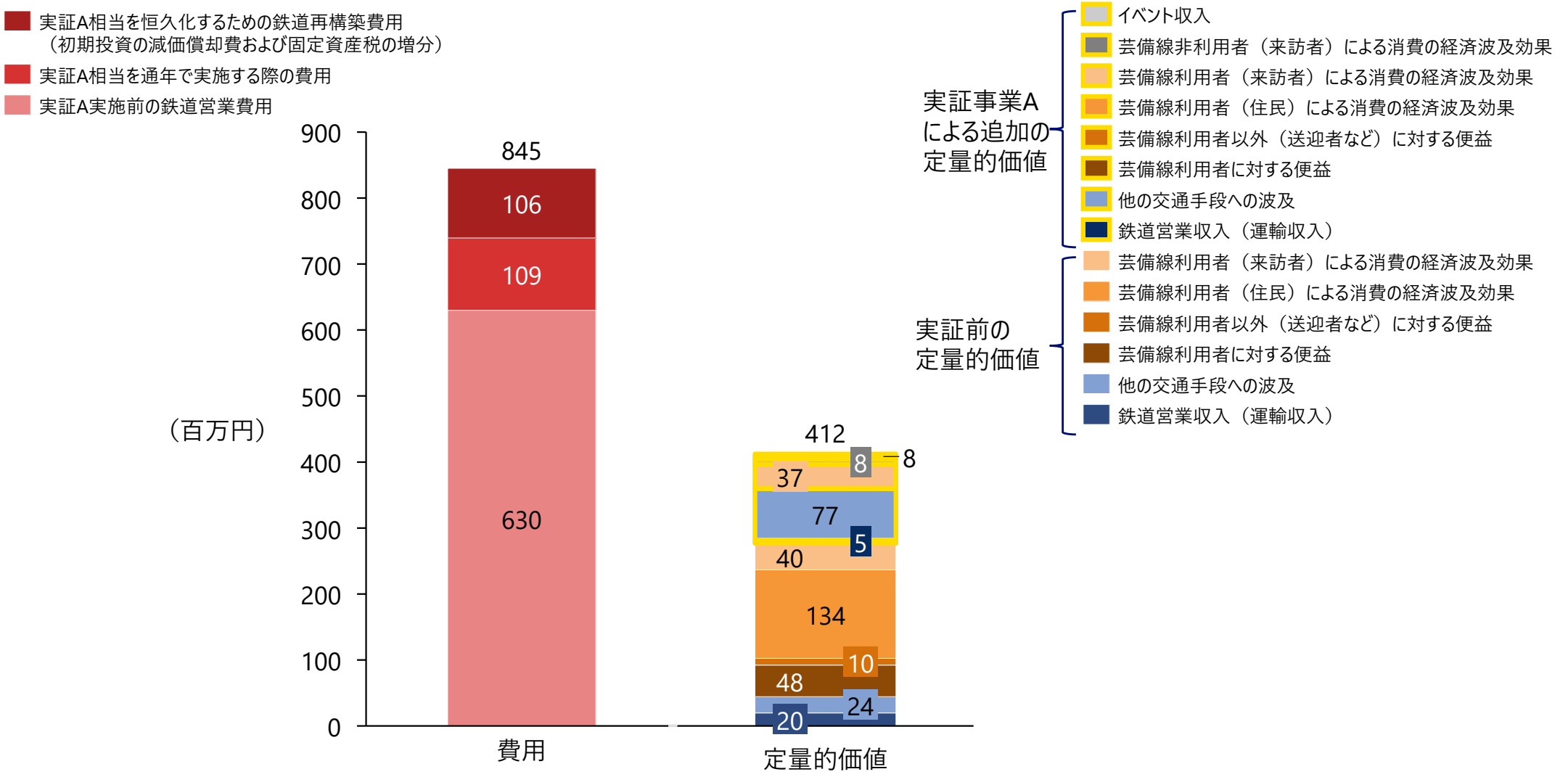
実証A相当の鉄道による再構築に関する費用の試算結果（３／３）

※記載の根拠に基づいた概算値

大分類	項目	初期投資	試算根拠	年間運営費用	試算根拠
③鉄道による再構築費用（事業構造の変更）	新会社設立費用	①0円～②4.0億円	• ①「下」を県や基礎自治体が担う場合：設立不要 • ②「下」を管理機構等が担う場合：数百万円～4億円を初期拠出、第三セクター鉄道を設立する場合：1～4億円の資本金を拠出	― • ―	
	重要な資産の譲渡に関する費用	①0円～②100万円	• ①「下」を公共法人等が担う場合：費用負担免除 • ②「下」を第三セクター等が担う場合：簿価譲渡額12.69億円をもとに試算。令和9年3月末までは、鉄道事業再構築事業を実施した場合、登録免許税は半額、不動産取得税は非課税の特例措置あり	― • ―	
	固定資産税(既存資産)	― • ―		①▲200万円～②±0万円	• 2025年1月時点の水準に対して、①「下」を公共法人等が担う場合：免除 ②「下」を民間企業や第三セクター等が担う場合：不変
	人件費の変動	― • ―		±0万円	• 維持管理ノウハウの観点で、当面の間はJRへの委託業務も多く想定されることから、現時点では不変と想定
	合計	0円～4.0億円		▲200万円～±0万円/年	

【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B相当のバスによる再構築を実施する場合、初期投資は約2,000万円、運営費用は約2.1億円／年 となる

実証B相当のバスによる再構築に関する費用

	初期投資			運営費用		
	最小	～	最大	最小	～	最大
①実証B相当を通年換算した費用	—			約2.1億円/年		
②実証B相当の再構築費用	約2,000万円			約25万円/年		
合計	約2,000万円			約2.1億円/年		

【参考】実証B相当を通年換算した場合の運営費用は約2.1億円／年 となる

※記載の根拠に基づいた概算値

実証B相当のバスによる再構築に関する費用の試算結果（１／２）

分類	項目	初期投資	試算根拠	年間運営費用	試算根拠
①実証B相当を通年換算した費用	日常利用向けのバス・観光利用向けのバス運行		―・―	1.9億円	・各区間について、実証Bの運行実績をもとにした実証B相当の運行本数・延べ走行距離を算出し、キロあたり費用（R9年度山陽ブロック標準経常費用442.83円/km）を乗じて試算 ※車両費用は減価償却費として標準経常費用に含まれる ・平日245日・土休日120日の通年運行を想定
	観光ツアーの造成		―・―	1,700万円	・実証Bの2.④観光ツアー相当費用
	企画乗車券の設定等		―・―	2万円	・実証Bの2.⑤企画乗車券等の設定相当費用
	合計		―	2.1億円/年	

【参考】実証B相当の通年換算費用に加えて、恒久化に伴い、初期投資に約2,000万円、運営費用に約25万円／年が追加で必要となる

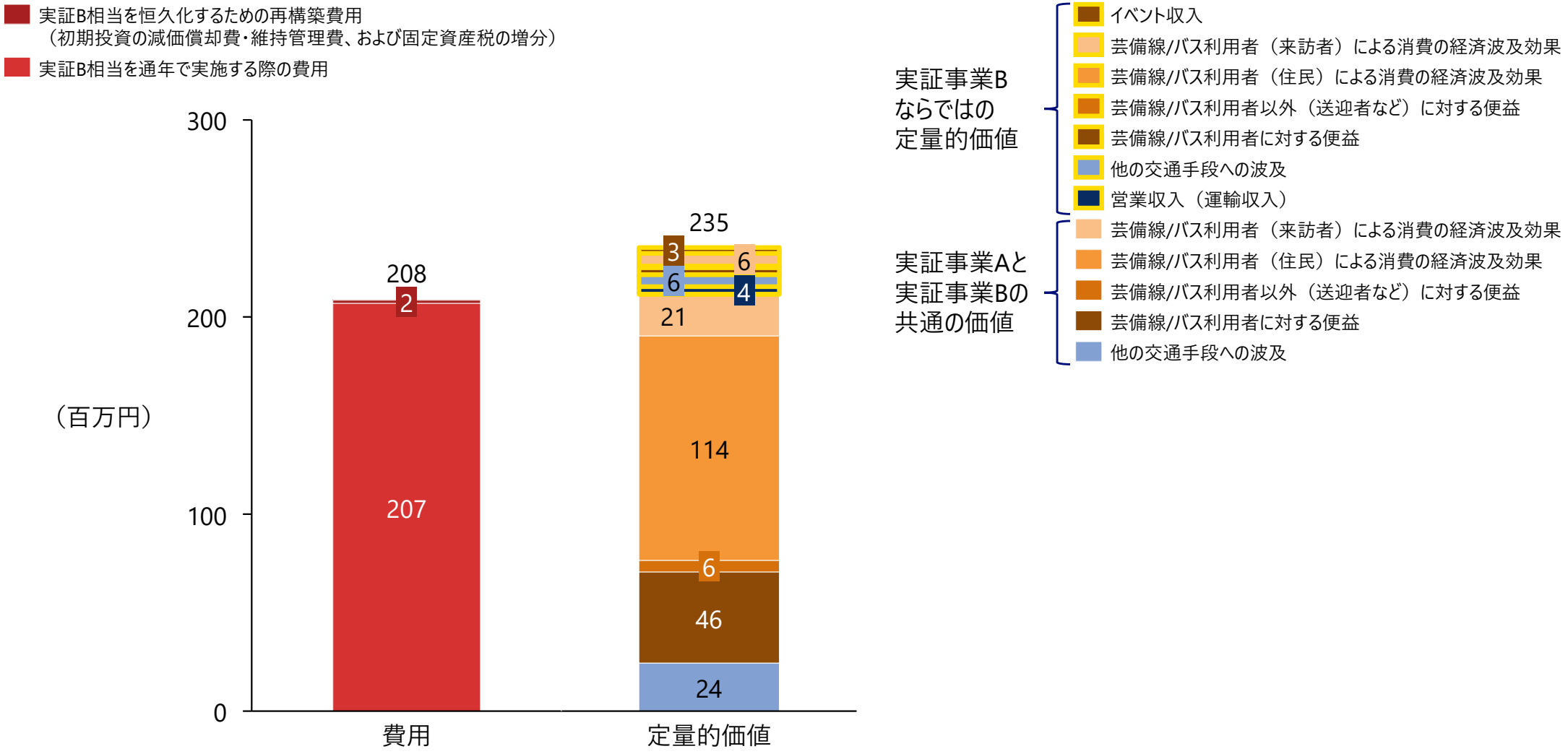
実証B相当のバスによる再構築に関する費用の試算結果（２／２）

※記載の根拠に基づいた概算値

分類	項目	初期投資	試算根拠	年間運営費用	試算根拠
②バスによる再構築費用（実証B相当の恒久化）	日常利用向けのバス・観光利用向けのバス運行（車両）	—	—	—	※車両修繕費、自動車関連税等は、実証B相当を通年換算した費用のうち日常利用向けのバス・観光利用向けのバス運行費用に含む
	日常利用向けのバス・観光利用向けのバス運行（施設整備）	2,000万円	・芸備線沿線の各駅にバス停を設置する際の、ポール設置費用（84,500円/箇所）・屋根設置費用（2,575,000円/箇所）を、各駅の状況に応じて計上し、物価上昇を考慮（ポール設置費用はバス停標識製造事業者の見積費用と新見市の過去事例費用の平均、屋根設置費用は庄原市内の建設事業者見積費用と新見市の過去事例費用の平均）	16万円	・芸備線の各駅相当の停留所におけるバス停の維持・管理費（JR札沼線代替バスのR6年度実績を参照）
	固定資産税（新規投資分）	—	—	9万円	・施設整備の初期投資に関連する固定資産税を試算 ・投資後15年間の平均値
	合計	2,000万円		25万円/年	

【参考】実証事業Bを恒久化した場合の費用・定量的価値の詳細

実証事業B相当を恒久化した場合の費用・定量的価値



ヒトの供給制約

運行・保守人員はバスの方が少ないが、鉄道・バス両業界とも将来的な不足が懸念される。また、イベント対応人員についても、実証時と同頻度で実施する場合には課題が残る

実証A相当の鉄道・実証B相当の運行・保守人員、イベント運営人員の確保

運行・保守人員

※日常的な運行・保守に従事する現業人員を対象に試算し、本社部門等の管理・間接人員は含まない

実証A相当の鉄道

- **運行人員　14名**
- **保守人員　41名**
  ※JR西日本からの情報提供により試算

- 鉄道分野において2028年には2万500人程度の人手不足が見込まれる中、**JRも人員確保が困難となる可能性が高い**（出所：国土交通省「鉄道分野における特定技能の在留資格に係る制度の運用に関する方針及び育成就労に係る制度の運用に関する方針」）

実証B相当のバス

実証B →実証B相当	平日		土休日	
	運行人員	保守人員	運行人員	保守人員
備後庄原－備後西城	3名→4名	1名	1名→2名	1名
備後西城－備後落合	2名→3名	1名	1名→2名	1名
備後落合－東城	1名→3名	1名	1名→2名	1名
東城－新見	2名→4名	1名	1名→2名	1名
合計	8名→14名	4名	4名→8名	4名

※「実証B」は実証Bの実績運行本数、「実証B相当」は鉄道・実証Bバスの本数を合算し、重複する便のみ同一便とした運行本数を想定

- バス運転手は2022年の輸送規模を維持した場合、**2030年には必要人員全体の28%が不足する見込み**である（出所：国土交通白書2025）

イベント・ツアー対応人員

- 実証Aにおいて地域団体が主催したイベントについて、事業者からは年1回程度であれば実施可能との声があったが、**運営は新見市でのべ91名・庄原市でのべ112名規模のボランティアに依存しており、恒久的な実施に向けては、安定して稼働できる人員の確保が課題**である
- 実証B相当においても、実証A相当の頻度でイベント・ツアーを実施する場合には同様の課題が生じる

Copyright（C） Nomura Research Institute, Ltd. All rights reserved.

人的リソースを継続的に確保するための取組は全国で様々見られる。鉄道存続、他モード転換のいずれの場合でも、他地域事例を踏まえて人員の確保方法を検討する必要がある

調査事例

※記載の事例は今後の検討に向けた参考例として紹介するものであり、当地域における実現性を担保するものではない

分類	事例名	事例概要	効果
鉄道	芸備線 ※現状の工夫	✓ 年数日の特定日に一部列車を運休し、これまで夜間に実施していた工事を昼間に集中して実施	✓ 働き方改善と安全性向上 ✓ 昼間工事による作業の効率化
	香椎線	✓ ATS-DKをベースとした自動列車運転装置を導入 ✓ 発進・停止を含む速度調整をシステムが自動で行い、前頭運転台には動力車操縦者運転免許を持たない係員が乗務して緊急停止や扉の開閉等を担当する「GOA2.5」自動運転を実施	✓ 養成期間の大幅短縮 ✓ 担い手の裾野拡大
バス	津軽線	✓ 鉄道を自動車交通へ転換 ✓ 地域連携組織（NPO法人等）を運営主体とし 、幹線的な路線バス、予約型乗合タクシー、既存の町営バスを一体的に再編した交通体系へ移行	✓ 官民連携による広域採用の推進
	気仙沼線・ 大船渡線BRT	✓ 鉄道敷の路盤をバス専用道として改修・整備し、BRTとして運行 ✓ 専用道と一般道を組み合わせ、病院や商業施設への乗り入れを実現 ✓ さらに専用道区間を活用した自動運転（レベル2～4）の実装を推進	✓ 将来の省人化モデルの確立
	熊本都市圏	✓ 行政とバス5社で共同経営推進室を設置し、事業者をまたぐ路線の統廃合を実施	✓ 平日運転士 10.6人分の削減 ✓ 平日便において車両 8.7台分の削減

出所）各種公表情報より作成

芸備線では、これまで列車が走行しない夜間に実施していた保守工事を昼間に実施することにより作業員の働き方改善と作業の安全性向上、効率化を図る

事例名	JR西日本 芸備線（下深川駅～新見駅間）における昼間時間帯集中工事

実施主体	西日本旅客鉄道株式会社
背景	労働人口減少と建設業界の働き方改革で線路保守要員の確保が困難になっている そこで、夜間中心の保守を見直し、作業員の働き方・保守効率・安全性の改善を図った
施策内容	✓ 年数日の特定日に一部列車を運休し、これまで夜間に実施していた工事を昼間に集中して実施 ✓ 2026年度は伐採・設備検査・修繕等を昼間に実施し、運休区間はバス等で代行（運休時間帯は概ね8:30～16:00）
検討の流れ	✓ 2019年11月：社長会見にてメンテナンス業務の見直しを説明 ✓ 2021年3月：下深川～中三田での昼間工事計画を公表 ✓ 2025年2月：備後落合～新見、三次～備後落合での昼間工事を公表 ✓ 2026年2月：26年度の昼間工事計画を公表
効果	**【働き方改善と安全性向上】** 昼間に工事を実施することで、作業員の働き方改革と作業の安全性向上を図る **【昼間工事による作業の効率化】** 夜間に比べて制約の少ない昼間に工事を実施することで作業効率の向上を図る
費用	-

出所）JR西日本プレスリリースより作成

香椎線では、既存のATSを活用して自動運転を導入することで設備投資を抑えつつ、養成期間の短縮と、国家免許の不要化による担い手の裾野拡大を実現した

事例名	JR九州 香椎線（西戸崎駅～宇美駅間 25.4km）

実施主体	九州旅客鉄道株式会社

背景	労働人口の減少に伴う運転士不足を見据え、踏切がありホームドアのない営業路線において、大規模な地上設備投資を抑えつつ持続可能な運行体制を構築することが目指された

施策内容	✓ ATS-DKをベースとした自動列車運転装置を導入 ✓ 発進・停止を含む速度調整をシステムが自動で行い、前頭運転台には動力車操縦者運転免許を持たない係員（自動運転乗務員）が乗務して緊急停止や扉の開閉等を担当する「GOA2.5」自動運転を実施

検討の流れ	✓ 2017年：自動運転技術の開発に着手 ✓ 2019年12月：走行試験を実施 ✓ 2020年12月：香椎線にて実証運転を開始（運転士乗務） ✓ 2024年3月：GOA2.5の営業運転を開始（運転士以外の係員が前頭に乗務）

効果	**【養成期間の大幅短縮】** 車掌が運転士になるには約9ヶ月の養成が必要だが、自動運転乗務員は約2ヶ月で養成可能 **【担い手の裾野拡大】** 国家免許（動力車操縦者運転免許）の保有が不要となる

費用	✓ 莫大な設備投資が必要となるATC化をせずに、自動運転を実現

出所）国土交通白書2025「第2章第1節 国土交通分野における施策の新展開の萌芽 鉄道の自動運転（GOA2.5）運転士（操縦免許保有者）による乗務が不要に」、JR九州プレスリリースより作成

津軽線では、JR東日本による資金拠出のもと鉄道をNPO法人運営の自動車交通へ転換。自動車転換により鉄道専門要員の配置解消と、地域一体となった効率的な運用を目指す

事例名	JR東日本 津軽線（蟹田駅～三厩駅間 28.8km）

実施主体	東日本旅客鉄道株式会社、 青森県、外ヶ浜町、今別町

背景	2022年8月の豪雨被災を契機に、将来にわたり持続可能で地域住民の移動実態に即した最適な交通体系のあり方が協議された

施策内容	✓ 鉄道を自動車交通へ転換 ✓ 地域連携組織（NPO法人等）を運営主体とし、幹線的な路線バス、予約型乗合タクシー（「わんタク」等）、既存の町営バスを一体的に再編した交通体系へ移行

検討の流れ	✓ 2022年8月：豪雨被災により運休、代行バス運行開始 ✓ 2023～2024年：検討会議にて復旧費および代替交通案を協議 ✓ 2025年6月：JR東日本と沿線自治体が自動車交通転換に関する基本合意書を締結 ✓ 2026年1月：運営主体NPO設立予定 ✓ 2027年春：新交通体系へ移行予定

効果	**【官民連携による広域採用の推進】** JR東日本と沿線自治体により設立されたNPO法人にて一体的に公共交通の課題を解決

費用	✓ JR東日本による支援拠出金：約34億円（18年間の運行経費・初期整備費等）

出所）国土交通省「東日本旅客鉄道株式会社の鉄道事業の一部を廃止する届出について」、今別町広報紙、外ヶ浜町広報紙、JR東日本プレスリリースより作成

気仙沼線・大船渡線では、鉄道をBRTへと転換。復興計画と一体となり既存の線路用地等を活用したBRT専用道を整備し、現在は専用道を活かした自動運転の実装に挑む

事例名	**JR東日本 気仙沼線BRT（柳津～気仙沼 55.3km）、大船渡線BRT（気仙沼～盛 43.7km）**

実施主体

東日本旅客鉄道株式会社、宮城県、岩手県、気仙沼市、南三陸町、陸前高田市、大船渡市等、株式会社ミヤコーバス、岩手県交通株式会社

背景

東日本大震災で被災した線区において、迅速な交通機能の復旧と、高台移転等の復興まちづくり計画に柔軟に対応できる持続可能な交通モードが求められた

施策内容

- ✓ 鉄道敷の路盤をバス専用道として改修・整備し、BRTとして運行
- ✓ 専用道と一般道を組み合わせ、病院や商業施設への乗り入れを実現
- ✓ さらに専用道区間を活用した自動運転（レベル2～4）の実装を推進

検討の流れ

- ✓ 2012年8月：気仙沼線BRT暫定運行開始（2013年3月：大船渡線BRT開始）
- ✓ 2020年4月：鉄道事業を正式廃止（BRT専業へ移行）
- ✓ 2022年12月：気仙沼線BRT一部区間で自動運転バスの営業運行開始
- ✓ 2024年以降：専用道での自動運転レベル4認可・運行区間の拡大を推進

効果

【将来の省人化モデルの確立】
歩行者・一般車の入らない専用道環境を活かし、自動運転技術の導入による将来的な要員不足緩和策を確立

費用

- ✓ 整備費：約300億円
- ✓ 運行費：JR直営として継続しており、自治体の運行赤字負担は発生していない

出所）復興庁「復興政策10年間の振り返り 5章 住まいとまちの復興 8節 鉄道」、JR東日本プレスリリース等より作成

熊本都市圏では、行政と主要バス事業者5社が協働し、競合路線の集約やダイヤの最適化を実施。バス路線を可能な限り維持しつつ運転士や車両の削減を実現

事例名	熊本都市圏（熊本市および周辺自治体、路線バス約55系統（第1版））

実施主体

熊本都市バス、九州産交バス、産交バス、熊本電気鉄道、熊本バス（5社）、熊本市、熊本県、共同経営推進室

背景

5社計で年間約31億円(FY17)に上る路線赤字と、4年間で99人減少した深刻な運転手不足に直面し、事業者間の垣根を越えた抜本的な路線再編と経営効率化が不可欠となった

施策内容

✓ 行政とバス5社で共同経営推進室を設置し、抜本的な事業再編を実施
- 同一ルートで複数社が競合していた路線について、特定の1社へ運行を集約・譲渡し、他社は完全撤退
- 路線集約に合わせてダイヤを等間隔化し、都心部180円均一運賃を導入（現在は200円）
- 競合便の廃止により生じた余剰運転士・車両を、他路線の維持や減便抑制へ再配置

検討の流れ

✓ 2019年3月：「熊本におけるバス交通のあり方検討会」発足
✓ 2021年3月：共同経営推進室設置、全国第1号認可取得
✓ 2021年4月：共同経営第1版開始（路線の共同運行・移譲）
✓ 2022～2025年：第2版・第3版計画策定、中心部均一運賃や運賃施策を順次拡大

効果

【平日運転士 10.6人分の削減】
重複路線の整理・ダイヤ最適化により、平日で運転士10.6人相当の省力化を達成
【平日便において車両 8.7台分の削減】
保有車両を圧縮し車両維持・整備負担を軽減

費用

✓ 推進室運営費：熊本県・熊本市・バス事業者（5社）の3者で1/3ずつ均等負担
✓ 赤字圧縮により年間約1億円の収支改善

出所）国土交通省「地域の公共交通リ・デザイン実現会議とりまとめ（案）」および各種発表、熊本市「熊本におけるバス交通のあり方検討会 検討成果」及び各種公表文書
共同経営推進会議公式HPより作成

リスク対応

バスは荒天時でも運行できる可能性が高く、経路に被害が出ても迂回路による対応ができるほか、復旧も比較的早い

実証A相当の鉄道・実証B相当の災害リスク・気象リスクへの対応力

	実証A相当の鉄道	実証B相当のバス
荒天時の運行可能性	• 風水害、雪害、地震など、自然災害による「災害原因」での特定区間の輸送障害（2024-2025年度平均）は、**平均52件/年** ※JR西日本からの情報提供	• 風水害、雪害、地震など、自然災害による「災害原因」での特定区間の輸送障害（2024-2025年度平均）は、**備後庄原－備後西城・備後落合－東城：平均5.5件/年** **備後西城－備後落合：平均0件/年** **東城－新見：平均0件/年**
復旧の容易性	• **平成30年7月豪雨の際は、土砂流入・法面崩壊のあった新見～落合間は約40日、土砂流入が複数発生した落合～庄原間は約150日を復旧に要した** • また、橋梁への損傷が発生すれば、復旧まで1年以上を要する場合もある ※JR西日本からの情報提供	• **平成30年7月豪雨の際、今回の実証B相当のバス経路の一部に路面冠水、土砂崩れ、法面崩壊等による通行止めが発生したが、約6日で全て解除**された • 平成30年7月豪雨の際、実証B経路以外を含む特定区間沿線の路線バスは、備後庄原－備後落合・東城－新見間は翌日には通常運行を実施、備後落合－東城間は約280日間迂回運行を実施した ※実証Bバス経路外の備後八幡－東城間の通行止めが長期間続いていた
迂回可能性	• 経路上1箇所でも災害等による被害が発生した場合には、迂回不可能で運休となる	• 以下のように、概ね並行する道路がある場合は迂回が可能 ✓ 備後庄原－備後西城間は国道432号・県道445号を利用可能 ✓ 備後西城－備後落合は迂回不可能 ✓ 備後落合－東城は一部県道448号・450号を利用可能 ✓ 東城－新見は中国自動車道を利用可能

出所）内閣府「平成30年7月豪雨による被害状況等について」、庄原市・新見市内の交通事業者へのヒアリング

Copyright (C) Nomura Research Institute, Ltd. All rights reserved.

参考資料（自治体実質負担費用）

【参考】実証A相当の鉄道による再構築を上下分離／みなし上下分離で実施する場合、自治体の実質負担は、初期投資が約3.7億円、運営費用が約5.0億円／年 となる

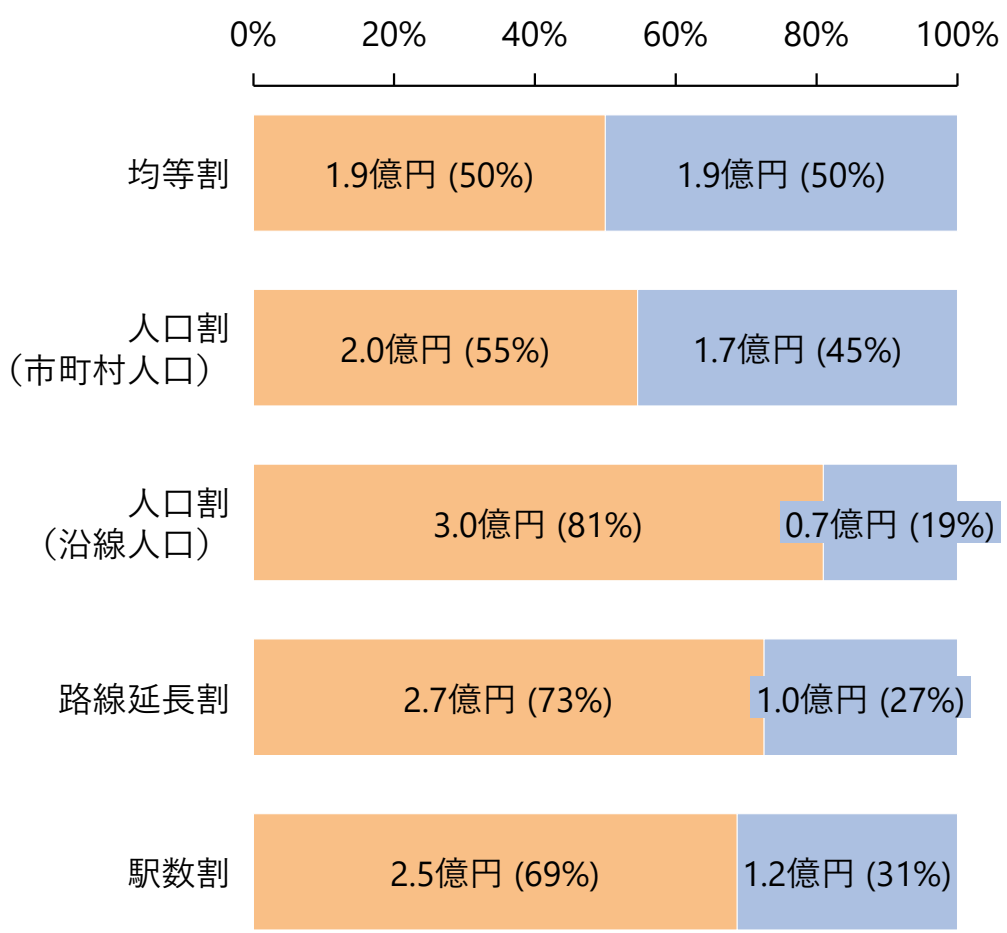
実証A相当の鉄道による再構築に関する費用｜自治体の実質負担｜上下分離・みなし上下分離の場合

	初期投資		運営費用	
	総事業費	県＋市負担	総事業費	県＋市負担
①実証前の運営費用	—	—	約6.3億円/年	約4.6億円/年 線路保存費、保守管理費等鉄道施設の保有に係る経費
②実証A相当を通年換算した運営費用	—	—	約1.1億円/年	約3,800万円/年 実証Aの通年化費用のうち、ツアー、イベント等の実施費用
③鉄道による再構築費用（実証A相当恒久化に伴う増加分）	約11.1億円	約3.7億円 車両購入について社総交の効果促進事業を活用した場合の自治体負担分	約▲200万円～500万円/年	0円/年 鉄道施設の保有に係る経費は不要
合計	約11.1億円	約3.7億円	約7.4億円/年	約5.0億円/年

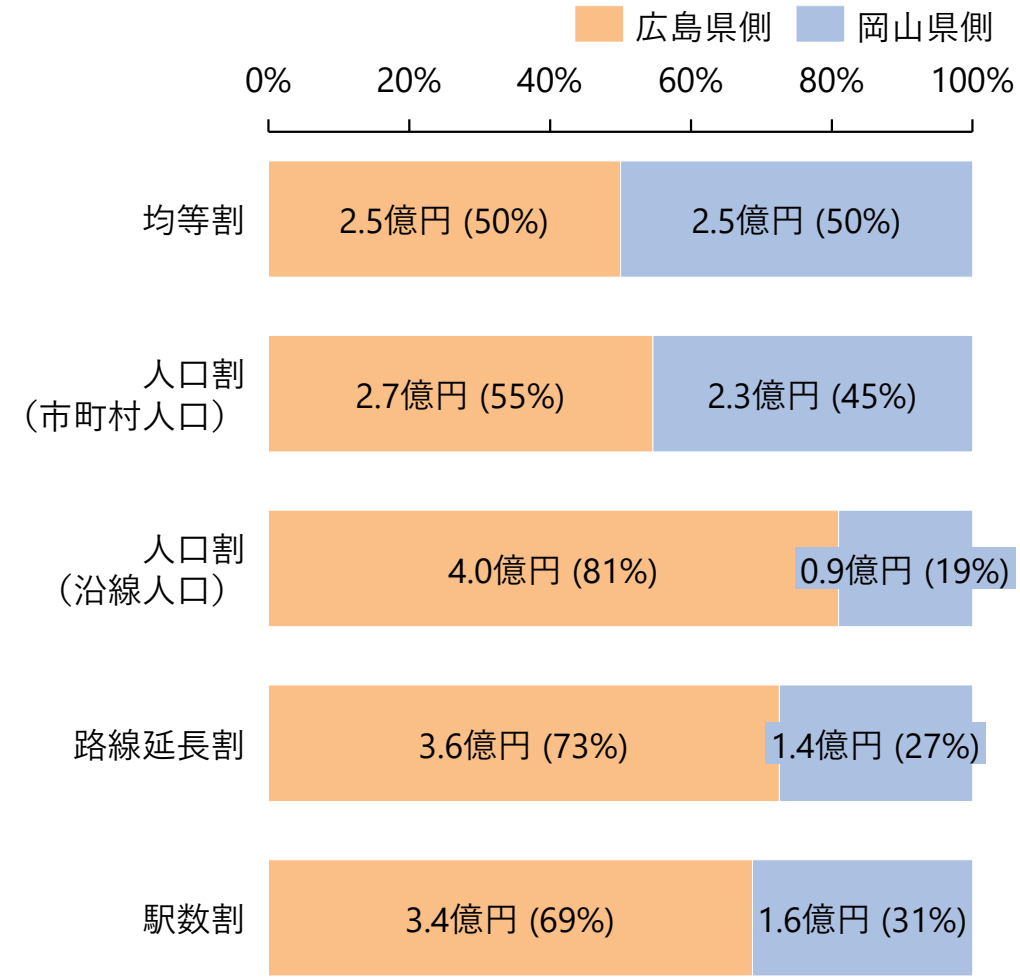
※上下分離とみなし上下分離の費用差は、運用費用の総事業費における固定資産税分のみのため、統合して記載
※社総交、税制優遇等活用想定で試算しているが、実際の利用可否については今後各構成員にて確認が必要となる
※鉄道による再構築費用のうち初期投資額については、地方財政措置の活用により、さらに負担額が減少する可能性がある

【参考】按分方式別の自治体の実質負担額（鉄道による再構築｜上下分離/みなし上下分離の場合）

芸備線特定区間における費用分担の例（初期投資）



芸備線特定区間における費用分担の例（運営費用）



※沿線人口割、路線延長割、駅数割については、備後庄原駅～東城駅：広島県側、東城駅～備中神代駅：岡山県側と仮定し試算
※本試算はあくまで机上の初期試算であり、どのような分担を行うか、各県内でどのような主体がどのような負担を行うかについて、詳細な想定は置いていない
※100万円未満は四捨五入しているため、各分担方法における総額は誤差あり

【参考】実証A相当の鉄道による再構築を第三セクターで実施する場合、自治体の実質負担は、初期投資が約7.8億円、運営費用が約7.4億円／年 となる

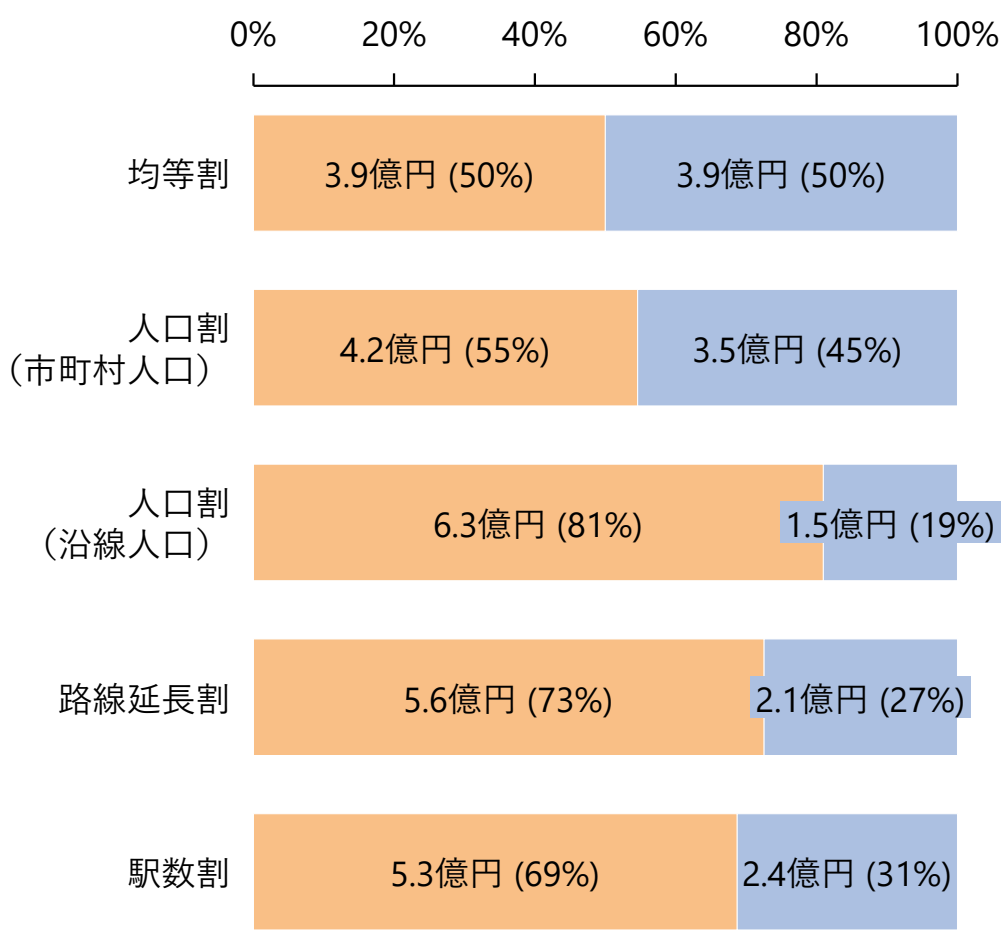
実証A相当の鉄道による再構築に関する費用｜自治体の実質負担｜第三セクターによる上下一体運営の場合

	初期投資		運営費用	
	総事業費	県＋市負担	総事業費	県＋市負担
①実証前の運営費用	—	—	約6.3億円/年	約6.3億円/年
②実証A相当を通年換算した運営費用	—	—	約1.1億円/年	約1.1億円/年
③鉄道による再構築費用	約15.1億円	約7.8億円 車両購入について社総交の効果促進事業を活用した場合の自治体負担分	約500万円/年	約200万円/年 社総交を活用した場合の固定資産税の軽減措置を考慮
合計	約15.1億円	約7.8億円	約7.4億円/年	約7.4億円/年

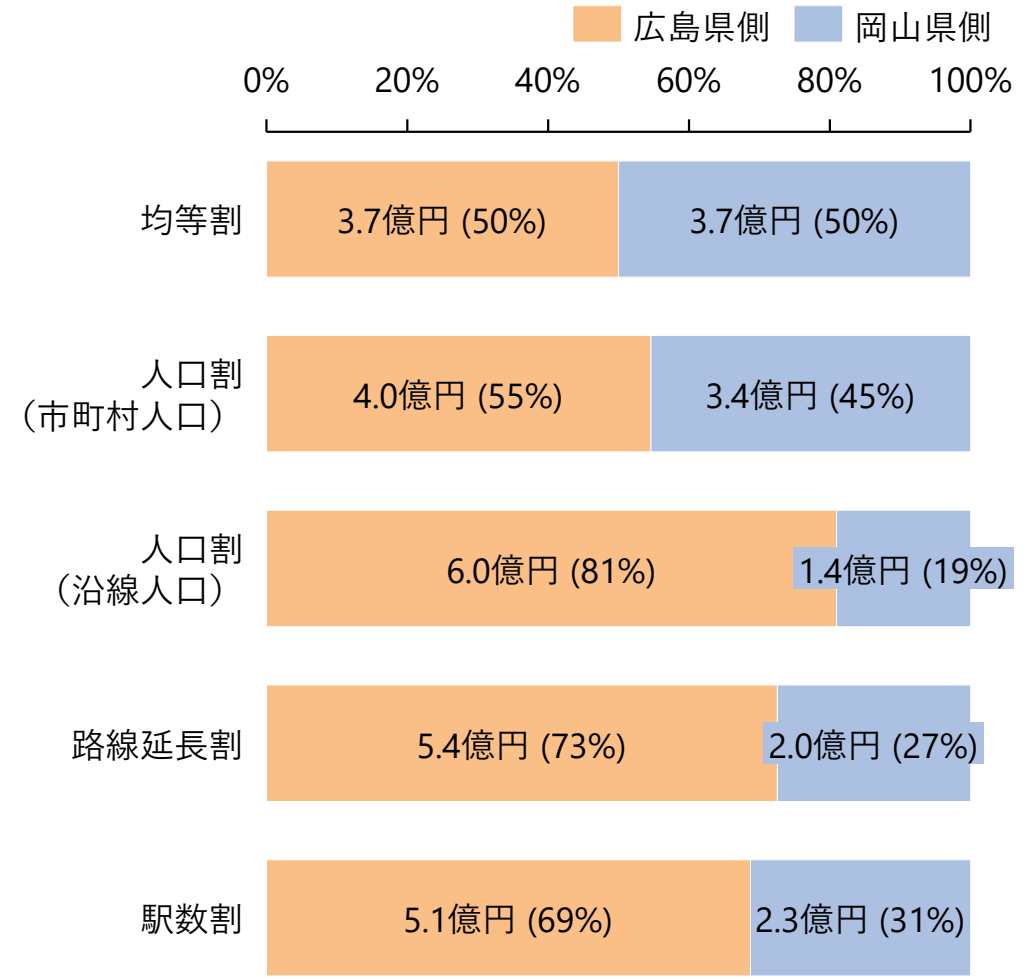
※社総交、税制優遇等活用想定で試算しているが、実際の利用可否については今後各構成員にて確認が必要となる
※鉄道による再構築費用のうち初期投資額については、地方財政措置の活用により、さらに負担額が減少する可能性がある

【参考】按分方式別の初期投資・運営費用の自治体の実質負担（鉄道による再構築｜第三セクターによる上下一体運営の場合）

芸備線特定区間における費用分担の例（初期投資）



芸備線特定区間における費用分担の例（運営費用）



※沿線人口割、路線延長割、駅数割については、備後庄原駅～東城駅：広島県側、東城駅～備中神代駅：岡山県側と仮定し試算
※本試算はあくまで机上の初期試算であり、どのような分担を行うか、各県内でどのような主体がどのような負担を行うかについて、詳細な想定は置いていない
※100万円未満は四捨五入しているため、各分担方法における総額は誤差あり

【参考】実証B相当のバスによる再構築を実施する場合、自治体の実質負担は、初期投資が約1,000万円、運営費用が約1.5億円／年 となる

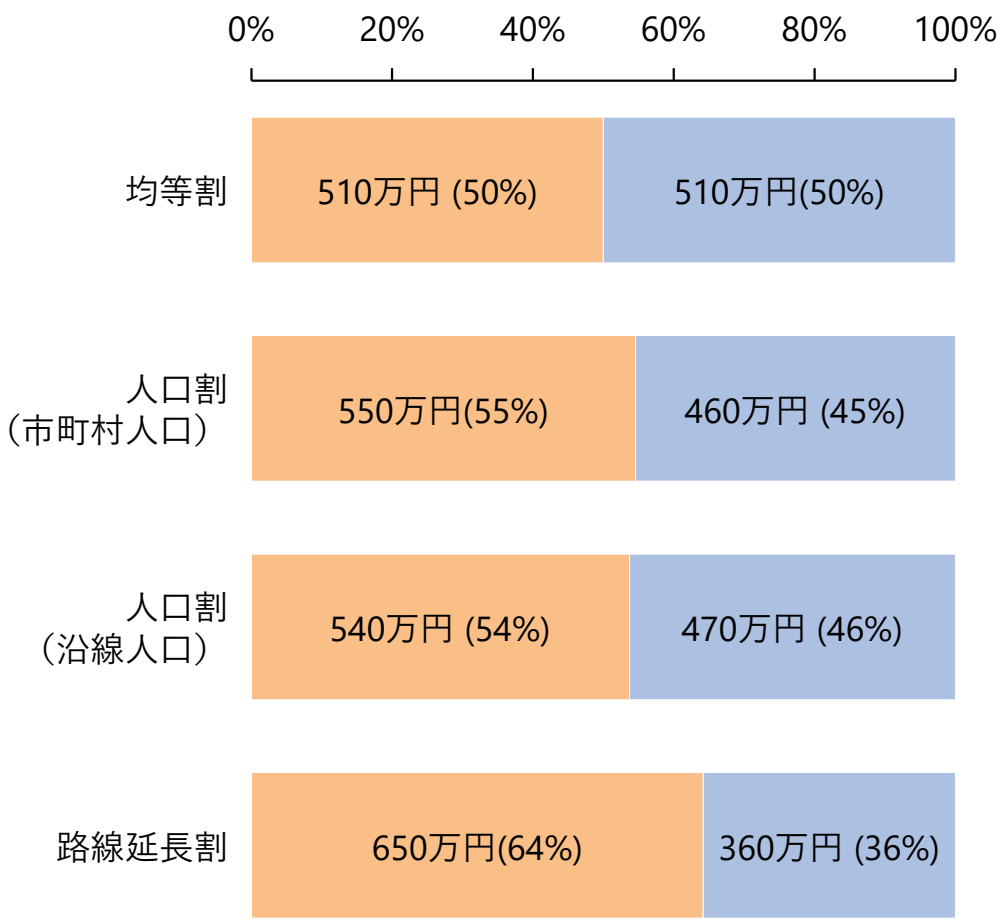
実証B相当のバスによる再構築に関する費用｜自治体の実質負担

	初期投資		運営費用	
	総事業費	県＋市負担	総事業費	県＋市負担
実証B相当の恒久化費用	—	—	約2.1億円/年	約1.5億円/年 バス運行費への幹線/フィーダー系統補助活用
バスによる再構築費用	約2,000万円	約1,000万円 バス停整備について社総交の基幹促進事業を活用した場合の自治体負担分	約25万円/年	約20万円/年 社総交を活用した場合の固定資産税の軽減措置を考慮
合計	約2,000万円	約1,000万円	約2.1億円	約1.5億円/年

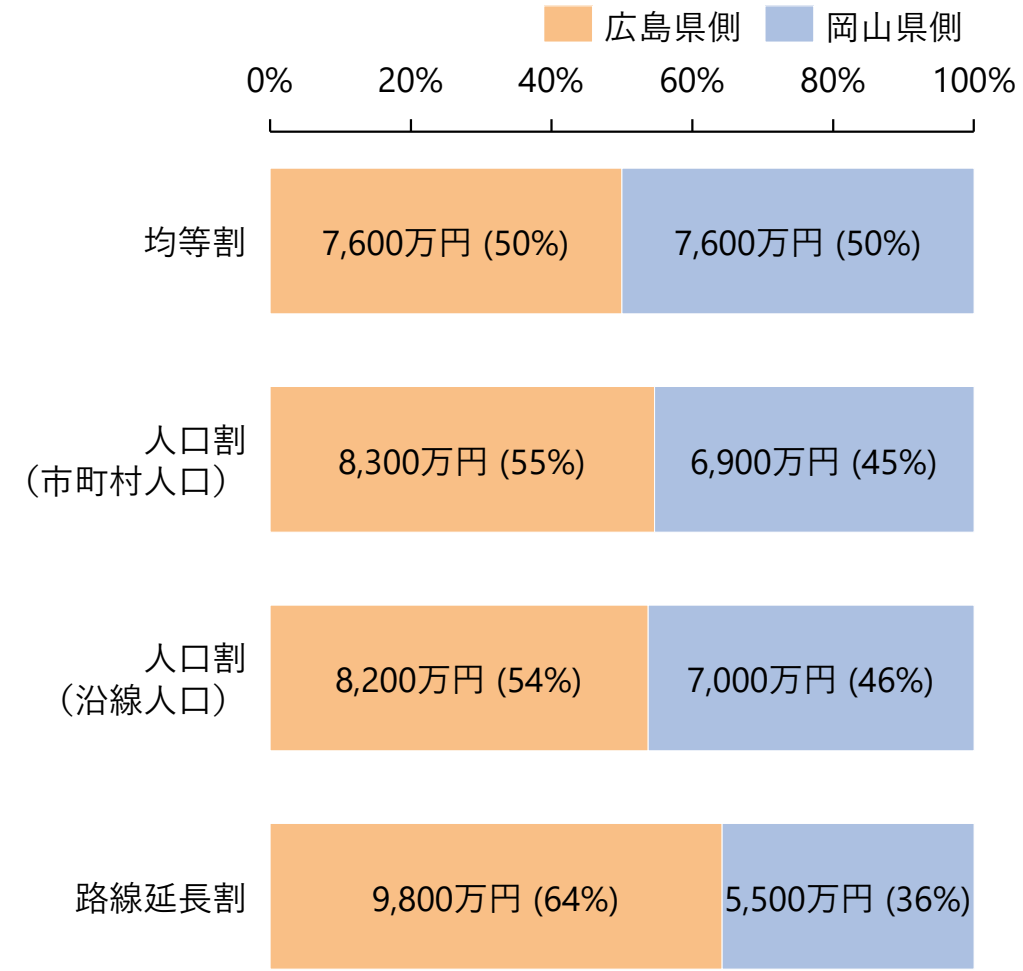
※実証B相当の費用については、地方財政措置の活用により、さらに負担額が減少する可能性がある
※幹線/フィーダー系統補助については、鉄道からの転換分も見込んだ輸送量・輸送人員、および実証B相当の運行本数に基づいて系統別に適用可否を判断し、以下の区間を運行する路線で補助活用が可能であると想定し試算した。
実際の利用可否については今後各構成員にて要確認
―幹線系統補助：平日の東城－新見線、土休日の東城－新見線
―フィーダー系統補助：平日の備後庄原－備後西城線の一部、平日の備後西城－備後落合線、土休日の備後庄原－東城線

【参考】按分方式別の初期投資・運営費用の自治体の実質負担（バスによる再構築）

芸備線特定区間における費用分担の例（初期投資）



芸備線特定区間における費用分担の例（運営費用）



※バスによる再構築を実施する場合には、特定区間に限らず交通の最適化を図ると考えられるため、新見駅までを対象として試算
※沿線人口割については、備後庄原駅～東城駅：広島県側、東城駅～新見駅：岡山県側と仮定し試算
※路線延長割については、平日の実証Bバスの経路を参照し、備後庄原駅～東城駅：広島県側、東城駅～新見駅：岡山県側と仮定し試算
※本試算はあくまで机上の初期試算であり、どのような分担を行うか、各県内でどのような主体がどのような負担を行うかについて、詳細な想定は置いていない
※10万円未満は四捨五入しているため、各分担方法における総額は誤差あり