資料３－２

芸備線再構築方針（備中神代駅～備後庄原駅）骨子案（別紙）

令和8年11月24日

国土交通省　中国運輸局

目次

※項目番号は、再構築協議会骨子案の該当項目に対応している。

2. 沿線地域における現状と課題

芸備線（備中神代～備後庄原）の利用状況 ・・・P1～3

庄原市と新見市の人口推移 ・・・P4～6

庄原市と新見市の経済・産業の状況 ・・・P7～9

3. 各自治体の関連計画との関係

沿線自治体の関連計画及び地域公共交通計画の概要 ・・・P10～13

4. 再構築協議会におけるこれまでの議論の経緯

各事業の時期、主な内容 ・・・P14

5. 沿線地域のまちづくりの目指すべき姿（地域の将来像）

沿線地域のまちづくりの目指すべき姿
新見市・庄原市が目指すべき姿 ・・・P15～22

特定区間（庄原市・新見市）における人口推移 ・・・P23

7. 実証事業A（鉄道実証）・B（バス実証）及び調査事業を踏まえた比較検討

比較検討結果等 ・・・P24～30

鉄道調査・バス調査の結果等 ・・・P31～44

費用負担、人の供給制約、リスク対応 ・・・P45～56

２．沿線地域における現状と課題
芸備線（備中神代～備後庄原）の利用状況

芸備線（備中神代～備後庄原）の利用状況

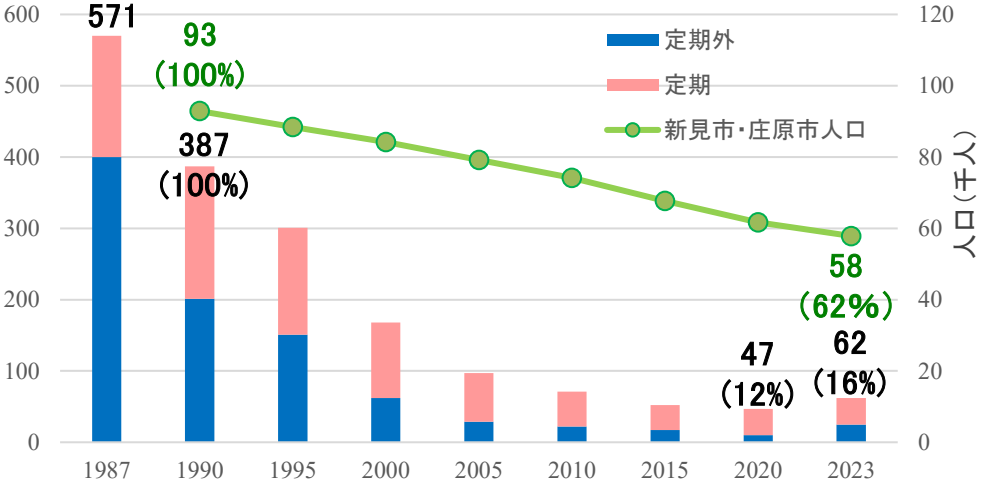
利用は1990年と比較し、人口の減少率（▲38%）を上回るペースで、大きく減少（▲84%）。
特定区間の平均通過人員は62人/日であり、大量輸送という観点で鉄道の特性を発揮できていない。

○駅別乗車人員（2023年度、人/日）



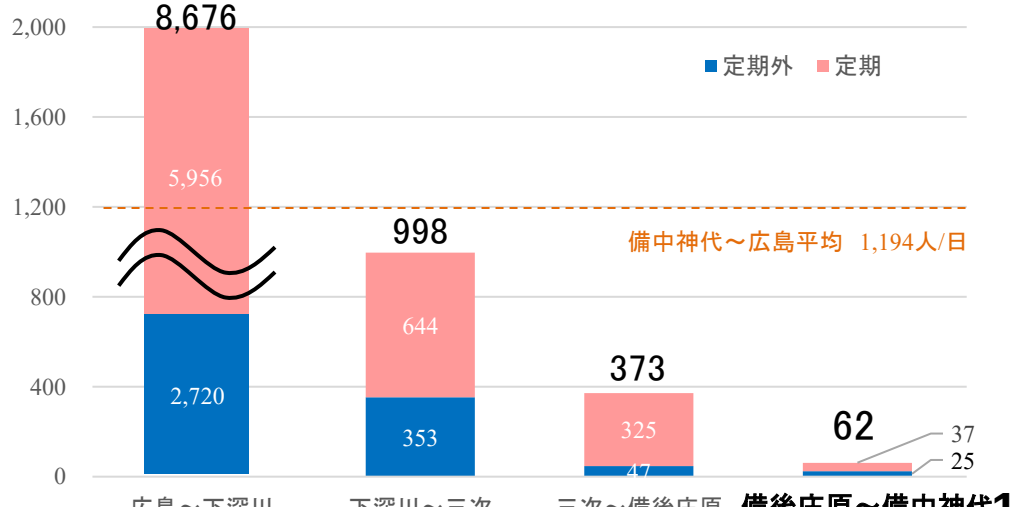
出典：国土地理院地図

○平均通過人員（人/日）と沿線人口推移



※2023年度人口は新見市HP・庄原市HPからR6年3月末の数値を参照

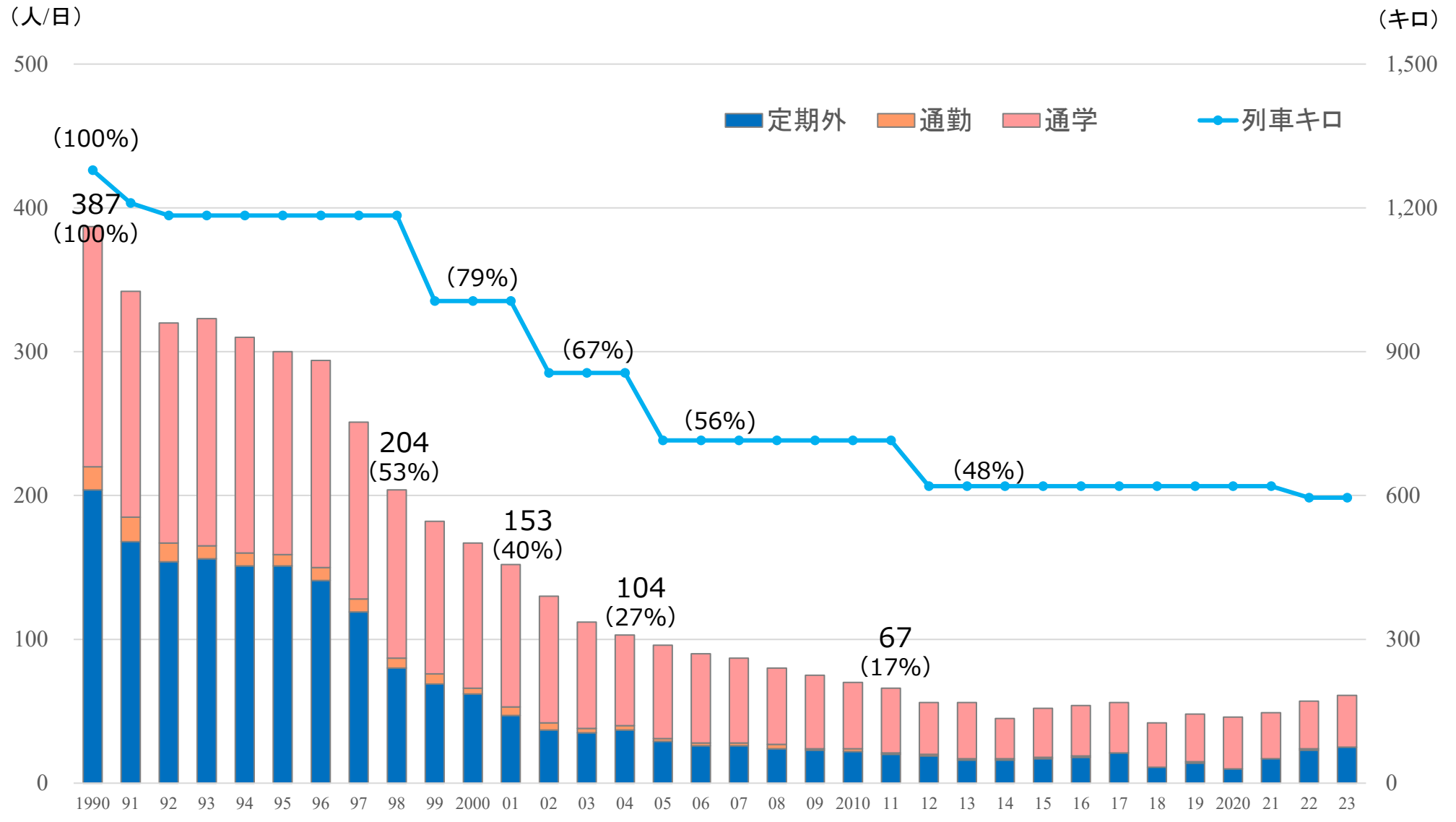
○区間別平均通過人員（2023年度、人/日）



芸備線（備中神代～備後庄原）の利用状況

約35年の間に輸送需要の動向は大きく変化しており、利用の減少に応じて列車設定の見直しを行ってきた。

○平均通過人員（備中神代～備後庄原）と輸送力の推移

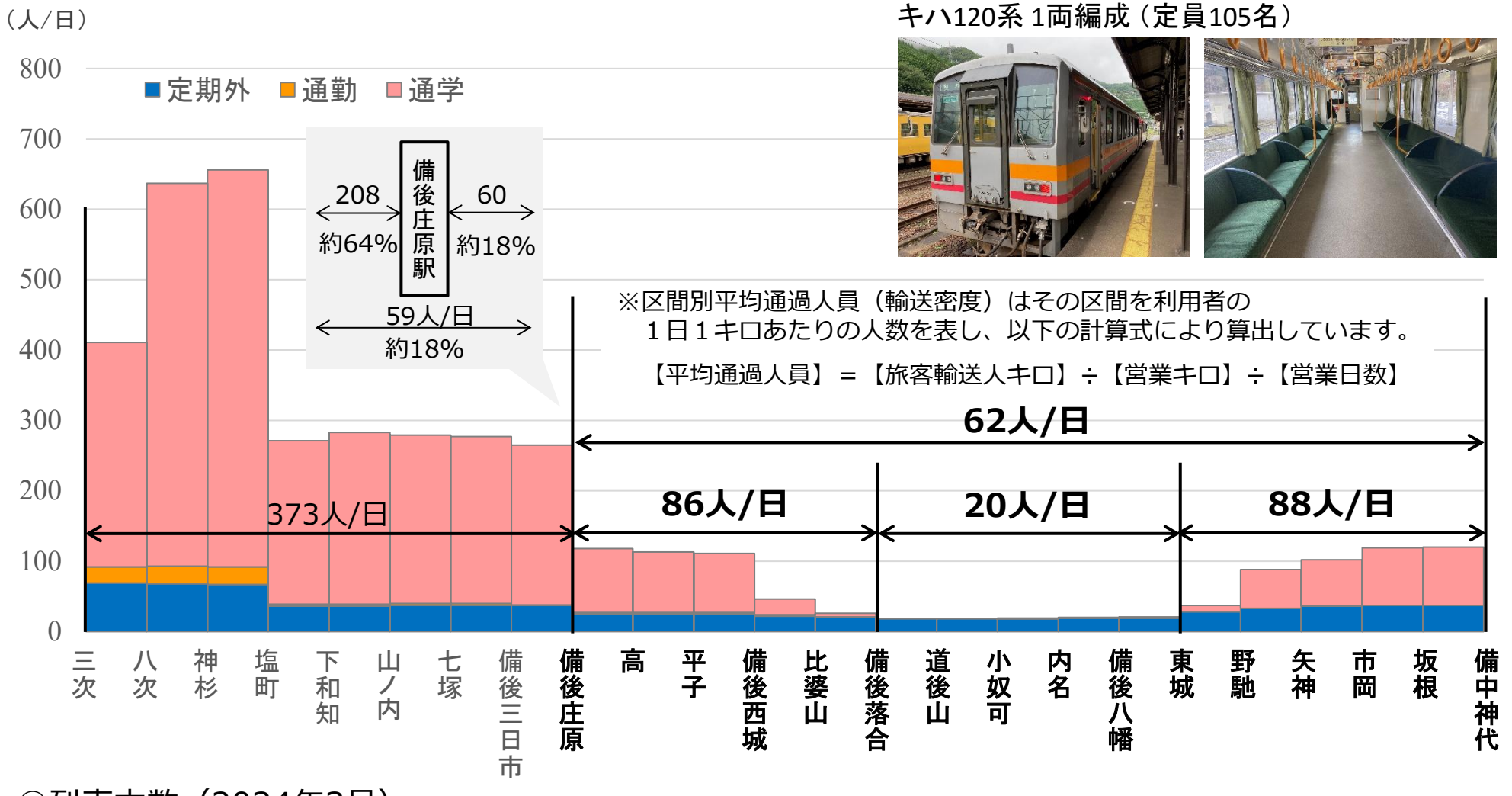


※列車キロは各年のダイヤ改正時点の平日ダイヤ基準で算出。急行列車含む。臨時列車は除く。

芸備線（備中神代～備後庄原）の利用状況

備後庄原駅を境に利用に大きな段差がある。備後庄原駅を跨る移動は59人/日と少ない。
特定区間の利用の約60%を通学定期利用が占める。

○駅間輸送人員と区間別平均通過人員（2023年度）



※区間別平均通過人員（輸送密度）はその区間を利用者の
１日１キロあたりの人数を表し、以下の計算式により算出しています。

【平均通過人員】＝【旅客輸送人キロ】÷【営業キロ】÷【営業日数】

○運行車両

キハ120系 1両編成（定員105名）

○列車本数（2024年3月）

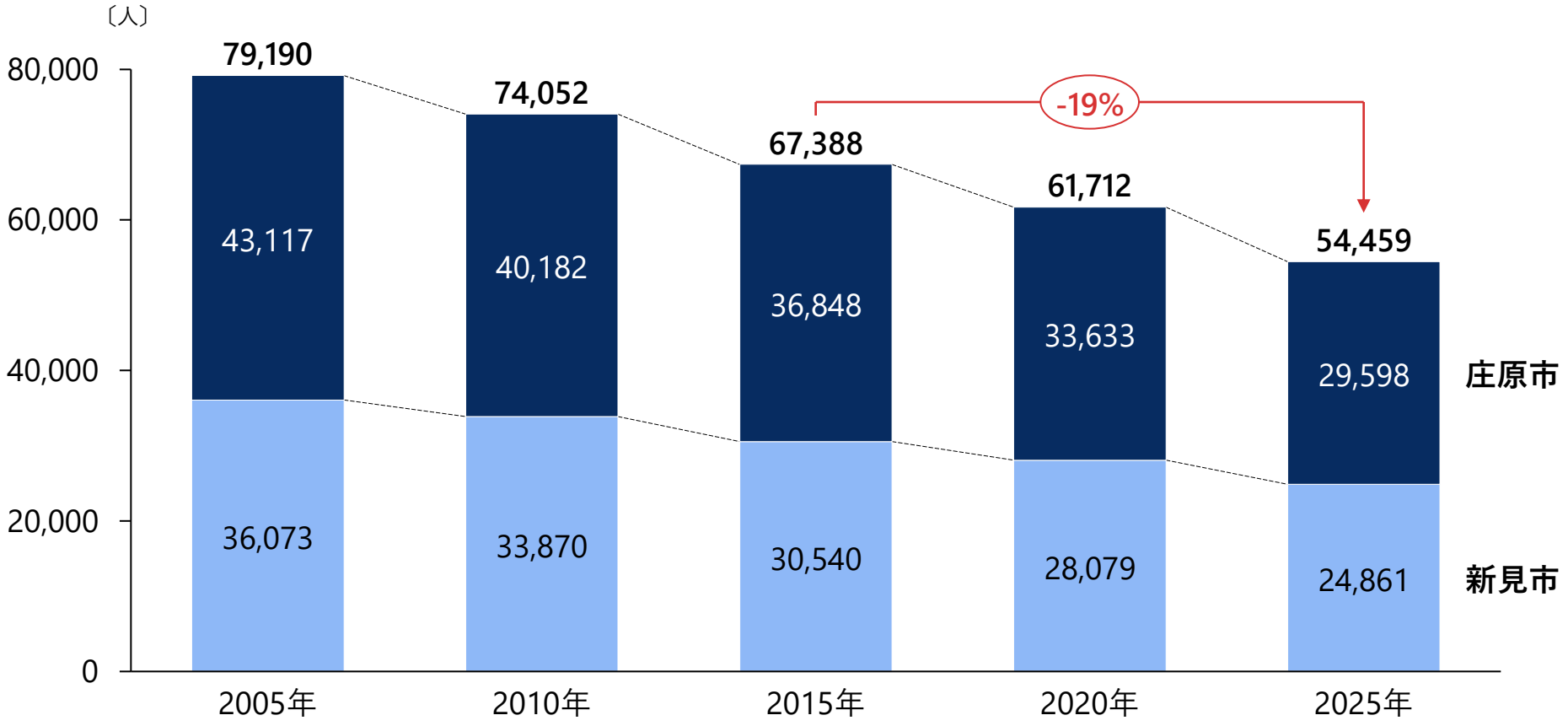
（平日）	上下各7本	上り4本・下り5本	上下各3本	上下各6本
（休日）	上下各5本	上り4本・下り5本	上下各3本	上下各5本

2. 沿線地域における現状と課題
庄原市と新見市の人口推移

庄原市・新見市の人口推移

庄原市・新見市の人口は減少傾向にあり、2015年の約6.7万人と比較して、2025年には19％減の5.5万人となった

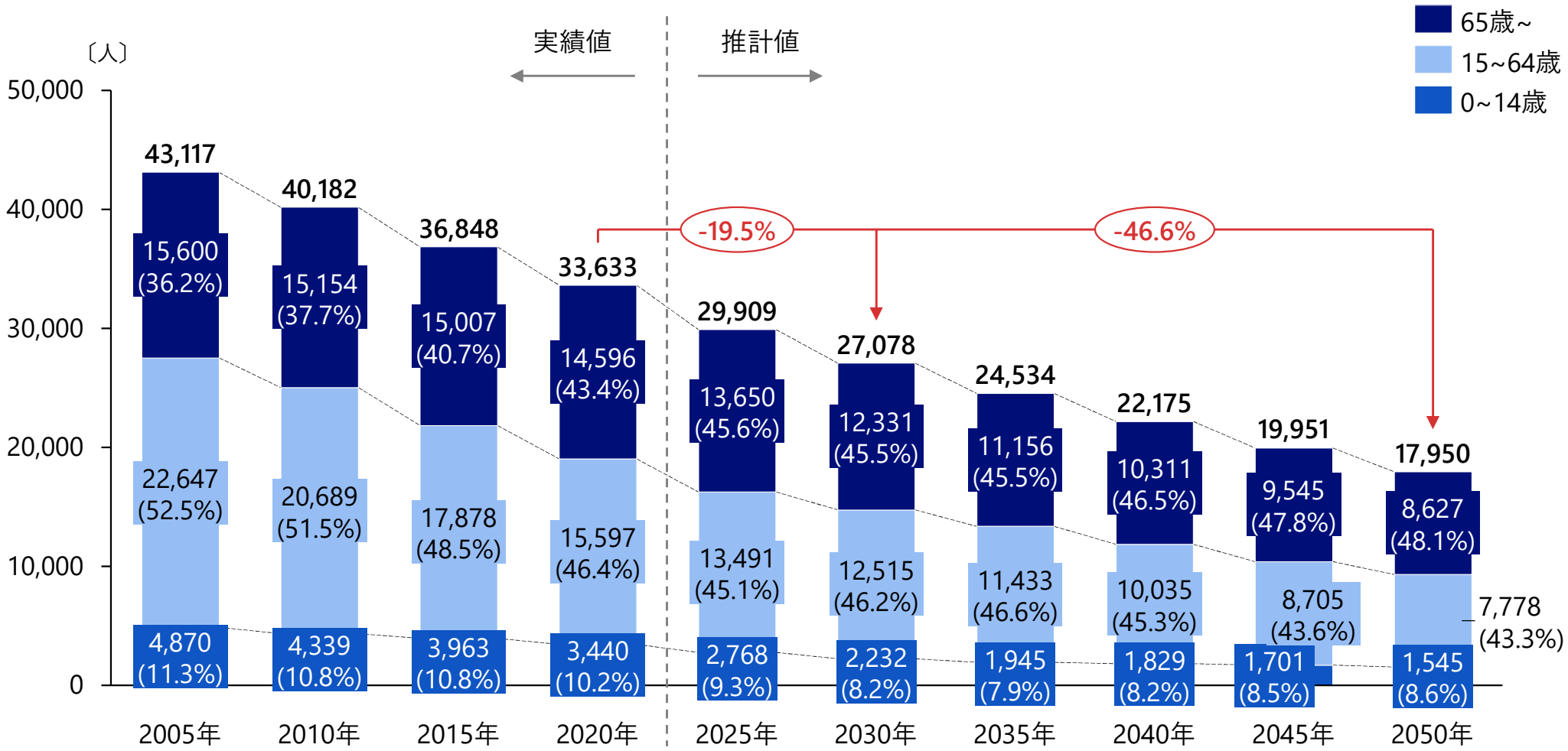
庄原市・新見市の人口推移（2005年～2025年）〔市別〕



出所）総務省統計局「国勢調査 (平成17年~令和7年)」

【参考】_庄原市における人口推移

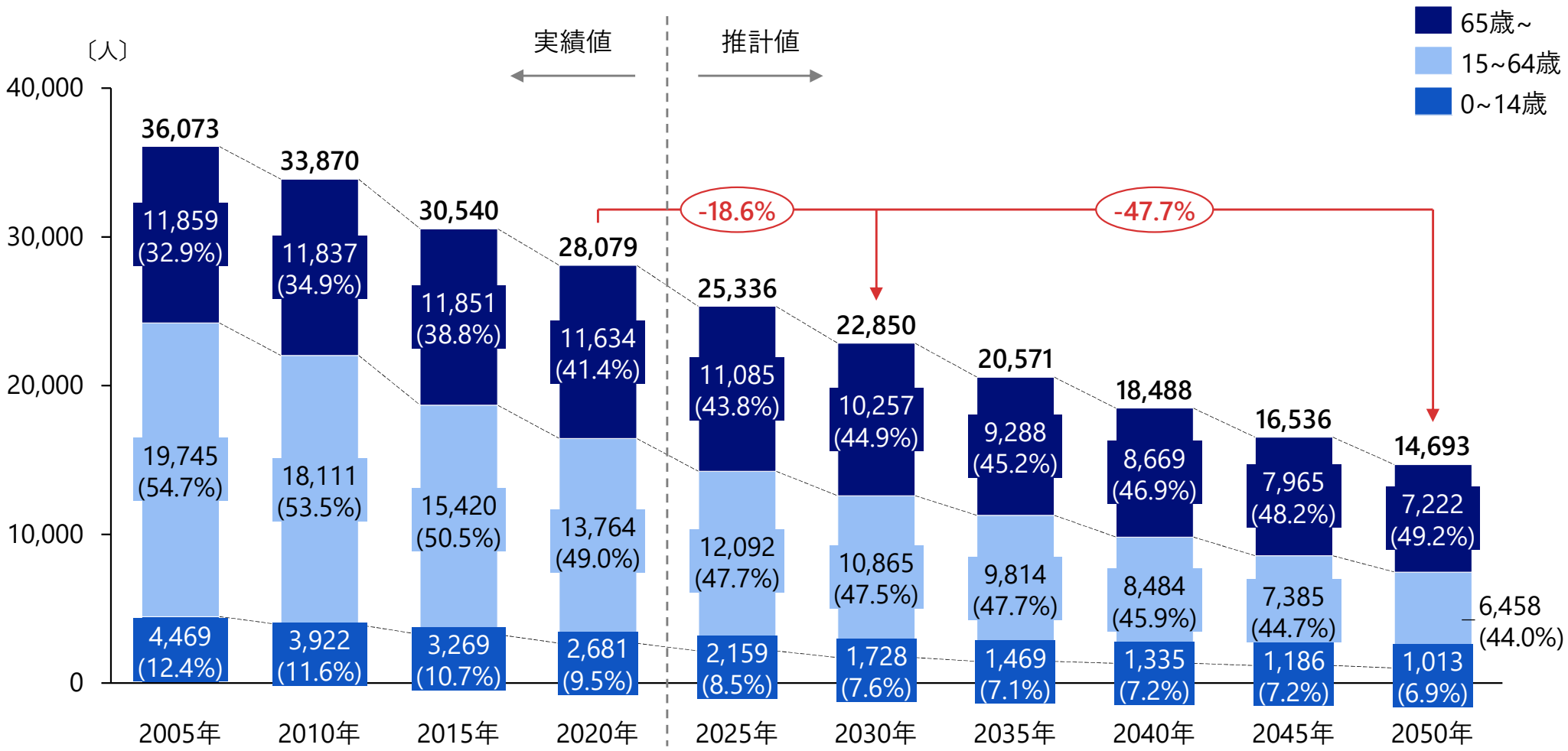
庄原市における人口推移（2005年～2050年）〔年齢階級別〕



出所）実績値 (2005~2020年) ：総務省統計局「国勢調査 (平成17年~令和2年)」
推計値 (2025~2050年) ：国立社会保障・人口問題研究所「都道府県・市区町村別の男女・年齢 5歳) 階級別将来推計人口 (2023年推計)

【参考】_新見市における人口推移

新見市における人口推移（2005年～2050年）〔年齢階級別〕

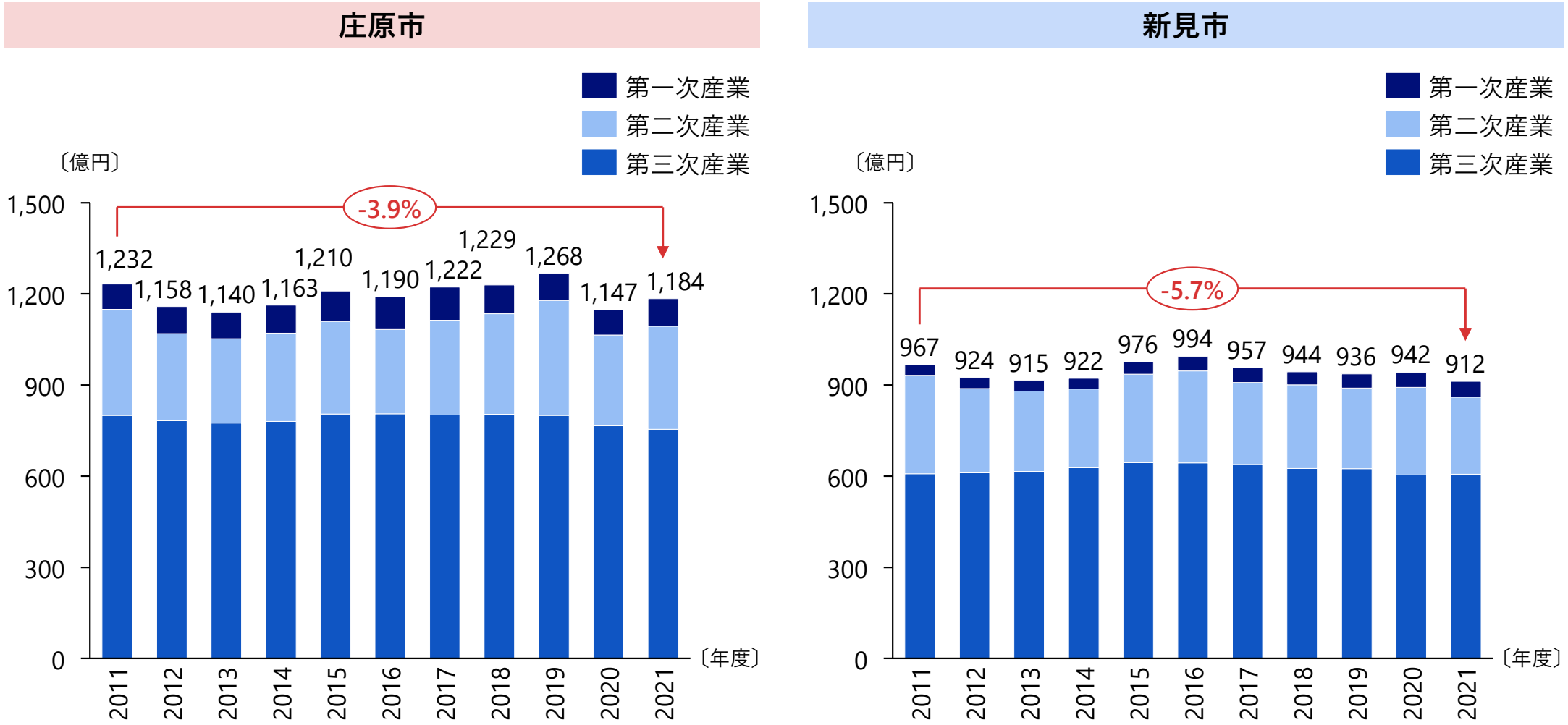


出所）実績値 (2005~2020年) ：総務省統計局「国勢調査 (平成17年~令和2年)」
推計値 (2025~2050年) ：国立社会保障・人口問題研究所「都道府県・市区町村別の男女・年齢 5歳) 階級別将来推計人口 (2023年推計)

2. 沿線地域における現状と課題
庄原市と新見市の経済・産業の状況

特定区間沿線地域の産業は縮小傾向にあり、2021年度の総生産額は2011年度と比して、庄原市で－3.9%の1,184億円、新見市で－5.7%の912億円

庄原市・新見市における総生産額の推移（2011年度～2021年度）

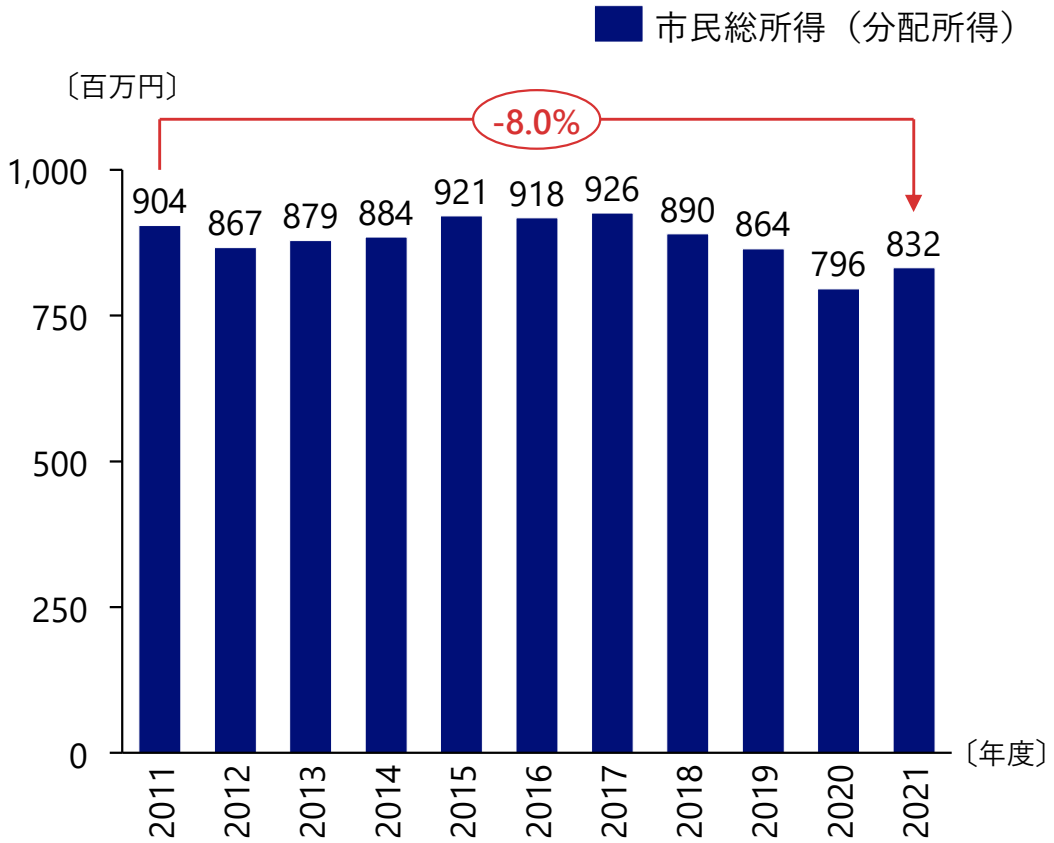


出所）広島県統計課「令和3年度広島県市町民経済計算結果」、岡山県統計分析課「令和3年度岡山県市町村民経済計算」

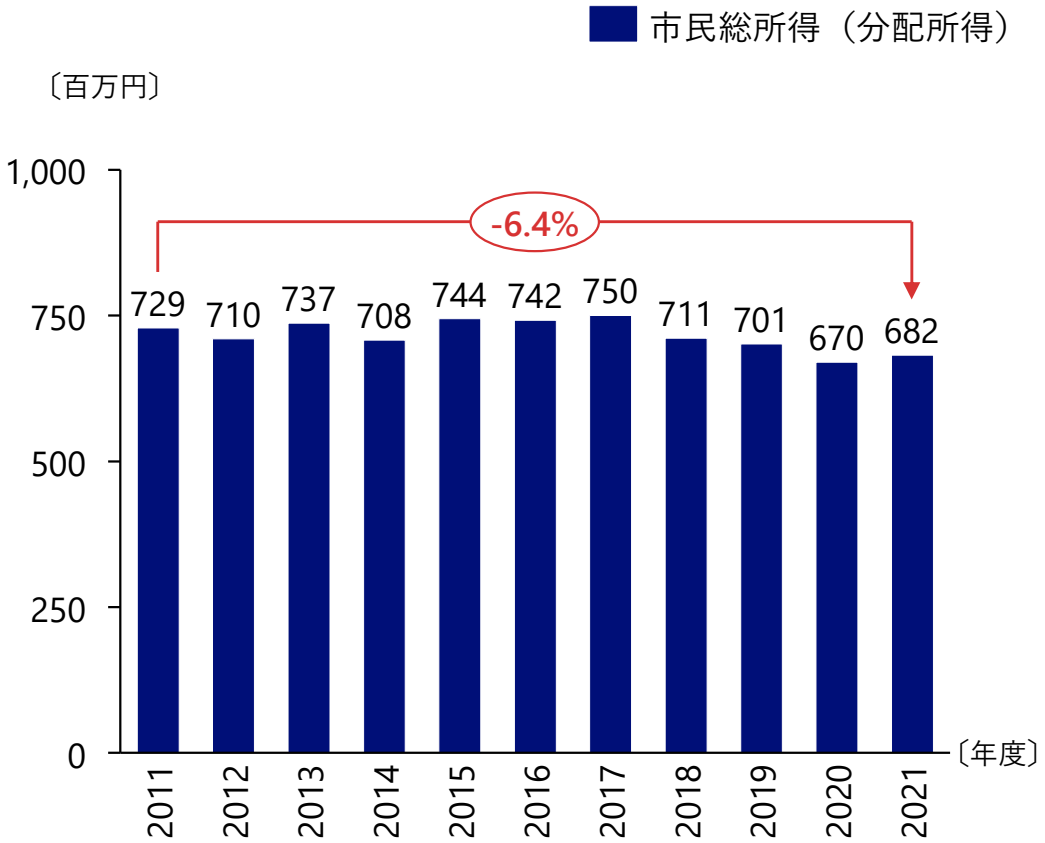
特定区間沿線地域では、産業の縮小に伴って総所得も減少傾向にあり、2021年度の総所得額は、2011年度と比して庄原市で－8.0%の8.3億円、新見市で－6.4%の6.8億円

庄原市・新見市における総所得額*の推移（2011年度～2021年度）

庄原市



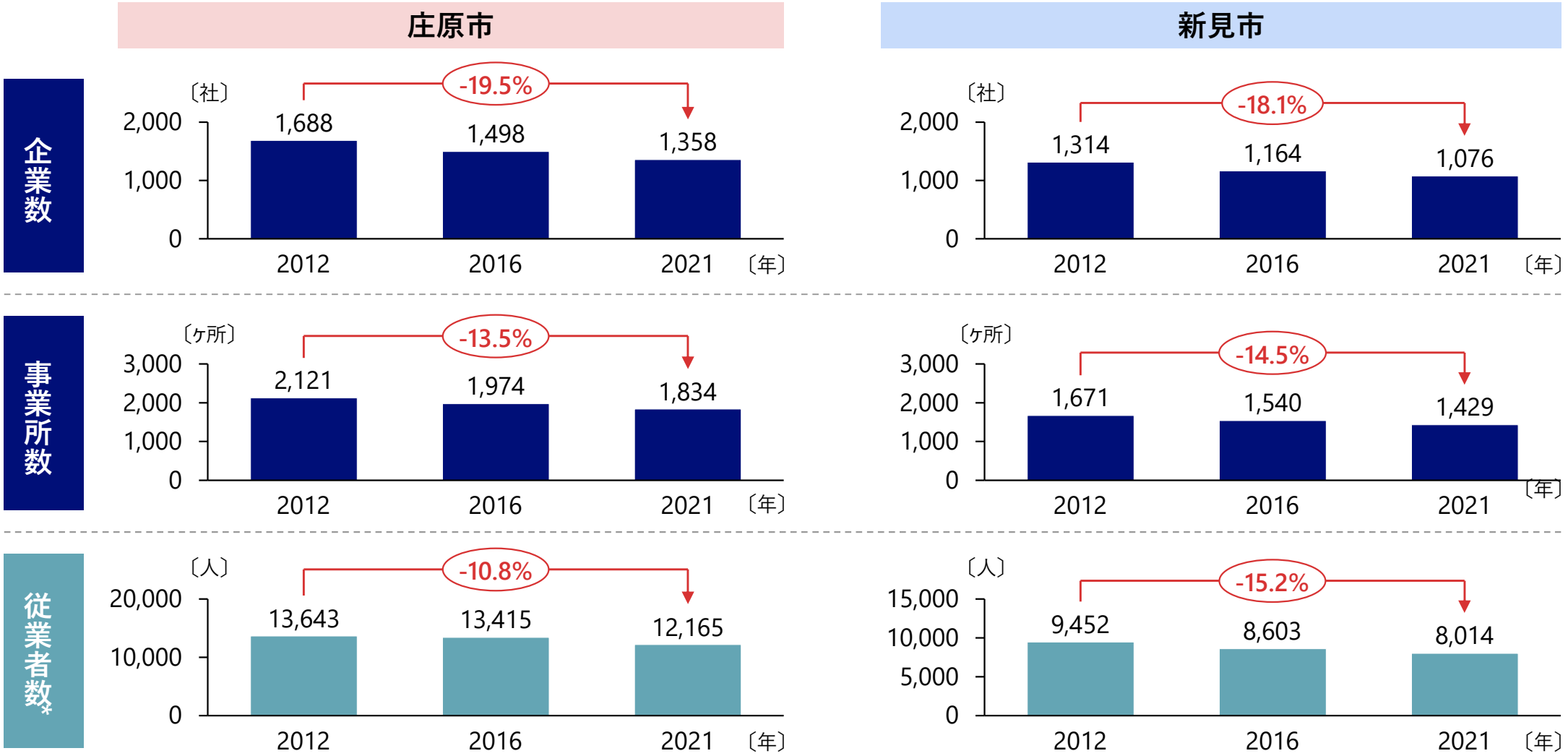
新見市



出所）広島県統計課「令和3年度広島県市町民経済計算結果」、岡山県統計分析課「令和3年度岡山県市町村民経済計算」
*総所得額は、雇用者報酬・財産所得・企業所得の総計を指す。

特定区間沿線地域では、直近約10年間で企業数・事業所数・従業者数が10～20%程度減少している

庄原市・新見市における企業・事業所・従業者数の推移



出所）総務省・経済産業省「経済センサス－活動調査（平成24年、平成28年、令和3年）
*従業者数は、当該市において事業・活動を行う会社ならびに個人事業所における従業者の総数を指す

３．各自治体の関連計画との関係
沿線自治体の関連計画及び地域公共交通計画の概要

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	• 第3期庄原市長期総合計画 • 第2期庄原市まち・ひと・しごと創生総合戦略 • 庄原市都市計画マスタープラン • 第2期庄原市地域公共交通計画 • 庄原市教育振興基本計画 • 庄原市立地適正化計画	• 第3次新見市総合計画 • 新見市デジタル田園都市構想総合戦略 • 新見市地域公共交通計画 • 第3期新見市地域福祉計画 • 第3次 新見市環境基本計画 • 新見市観光アクションプラン	• 安心・誇り・挑戦　ひろしまビジョン • 広島県地域公共交通ビジョン • 第2期広島県中山間地域振興計画 • 社会資本未来プラン	• 第4次晴れの国おかやま生き活きプラン • 岡山県住生活基本計画 • 第3期おかやま創生総合戦略 • 岡山県中山間地域活性化基本方針 • 岡山県地域公共交通ビジョン • 岡山県環境基本計画エコビジョン2040
②移住・定住の促進	• 第3期庄原市長期総合計画 • 第2期庄原市まち・ひと・しごと創生総合戦略 • 庄原市都市計画マスタープラン • 庄原市立地適正化計画	• 第3次新見市総合計画 • 新見市デジタル田園都市構想総合戦略 • 新見市住生活基本計画 • 新見市空家対策計画	• 安心・誇り・挑戦　ひろしまビジョン • 広島県住生活基本計画 • 第2期広島県中山間地域振興計画 • 社会資本未来プラン	• 第4次晴れの国おかやま生き活きプラン • 岡山県住生活基本計画 • 第3期おかやま創生総合戦略 • 岡山県中山間地域活性化基本方針
③交流・関係人口の誘客	• 第3期庄原市長期総合計画 • 第2期庄原市まち・ひと・しごと創生総合戦略 • 第3期庄原市地域福祉計画 • 庄原市観光振興計画	• 第3次新見市総合計画 • 新見市デジタル田園都市構想総合戦略 • 第3期新見市地域福祉計画 • 新見市観光アクションプラン	• ひろしま文化・芸術振興ビジョン • 第2期広島県中山間地域振興計画	• 岡山県住生活基本計画 • 岡山県中山間地域活性化基本方針 • おかやま文化振興ビジョン(2018-2028)

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	• 第3期庄原市長期総合計画 • 第2期庄原市まち・ひと・しごと創生総合戦略 • 庄原市都市計画マスタープラン • 第2期庄原市地域公共交通計画 • 庄原市観光振興計画 • 第3期庄原市農業振興計画 • 第4次庄原市環境基本計画	• 第3次新見市総合計画 • 新見市デジタル田園都市構想総合戦略 • 新見市観光アクションプラン	• 安心・誇り・挑戦　ひろしまビジョン • ひろしま観光立県推進基本計画 • 第2期広島県中山間地域振興計画 • 2025広島県農林水産業アクションプログラム • 第2期広島県中山間地域振興計画	• 第4次晴れの国おかやま生き活きプラン • 第3期おかやま創生総合戦略 • おかやま農林水産プラン • ポストコロナ期に漕ぎ出す観光羅針盤 • 岡山県中山間地域活性化基本方針
⑤地域内投資の拡大	• 第3期庄原市長期総合計画 • 第2期庄原市まち・ひと・しごと創生総合戦略 • 第3期庄原市農業振興計画 • 第4次庄原市環境基本計画	• 第3次新見市総合計画 • 新見市デジタル田園都市構想総合戦略 • 第3次新見市環境基本計画	• 安心・誇り・挑戦　ひろしまビジョン • 広島県地域公共交通ビジョン • 2025広島県農林水産業アクションプログラム • 第２期広島県中山間地域振興計画	• 第４次晴れの国おかやま生き活きプラン • 第3期おかやま創生総合戦略 • 岡山県中小企業振興計画2025 • おかやま農林水産プラン • 岡山県環境基本計画（エコビジョン2040） • 岡山県中山間地域活性化基本方針
⑥地域全体で取組を進めるための組織・体制の整備	• 第2期庄原市まち・ひと・しごと創生総合戦略 • 庄原市都市計画マスタープラン • 第2期庄原市地域公共交通計画 • 第3期庄原市地域福祉計画 • 庄原市観光振興計画	• 第3次新見市総合計画 • 新見市デジタル田園都市構想総合戦略 • 新見市地域公共交通計画 • 新見市版地域共生社会構築計画	• 広島県地域公共交通ビジョン • 第２期広島県中山間地域振興計画 • 社会資本未来プラン	• 岡山県地域公共交通ビジョン • 岡山県中山間地域活性化基本方針

新見市地域公共交通計画



令和５年３月

新見市

計画策定にあたって

一部抜粋

1. 計画策定の背景と目的

新見市では、市営バスや民間事業者の運行する路線バスを公共交通の主要な手段とし、利便性の向上と効率的な運行に努めるとともに、中心市街地の主要施設を結ぶ市街地循環バス「ら・くるっと」の運行など民間交通事業者と連携を図りながら地域公共交通の充実を図ってきました。しかし、公共交通サービスにおける地域間格差の問題や、今後も続く人口減少や高齢者の運転免許保有率の上昇など公共交通利用者層の減少を見据えると、住民の移動ニーズを踏まえつつ、需給バランスの取れた効果的かつ効率的な公共交通サービスが求められます。

こうした中、令和2年に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部が改正され、地域の輸送資源の総動員による移動手段の確保のため、さまざまな規制が緩和されるとともに、地域の移動ニーズにきめ細かく対応できる制度の充実が図られています。

こうした状況を踏まえ、上位計画や関連計画におけるまちづくりと一体となった効率的で利便性の高い公共交通体系を再構築するため、新見市地域公共交通計画を策定します。

2. 策定主体

新見市

3. 計画の区域

本計画の区域は、新見市の全域とします。

4. 計画の期間

計画の期間は、令和5年度～令和9年度の5年間とします。

一部抜粋

第２期 庄原市地域公共交通計画-概 要 版 -

令和8(2026)年3月 庄原市

１．地域公共交通計画の背景と目的

庄原市(以下、「本市」という)では、地域公共交通は地域の基本的な社会基盤であるとの視点から、地域や利用者の特性に応じた生活交通ネットワークの形成に加え、持続可能性のある地域旅客運送サービスの提供を確保するため、地域公共交通計画を令和3(2021)年5月に策定し、地域公共交通の見直しやデジタル技術を活用したデマンド交通サービスの導入等、地域の実情に応じた新たな交通サービスの導入を進めてきました。

しかしながら、本市は自家用車の利用割合が高い地域であることに加えて、人口減少と少子化の進展により公共交通の利用者は減少傾向にあるほか、運転手不足や運転手の高齢化といった供給側の課題も深刻化するなど、地域公共交通における課題は多岐にわたってきています。そのような状況の中、本市では各地域や交通事業者・各種団体が公共交通の様々な取組を実施しており、こうした状況を踏まえ、地域公共交通会議内にワーキング会議を設置し、公共交通の問題、今後5年間の公共交通の役割やあるべき姿を5回にわたり議論してきました。

このような関係者との議論の内容を踏まえ、**「誰もが必要な時に必要な場所へ移動できる地域公共交通」**の実現を目指し、本市における地域公共交通のマスタープランとなる新たな第2期庄原市地域公共交通計画(以下、「本計画」という。)を策定しました。

計画の期間 ： **令和8(2026)年度から令和12(2030)年度の5年間**
計画の範囲 ： 庄原市全域

4. 再構築協議会におけるこれまでの議論の経緯
各事業の時期、主な内容

芸備線再構築協議会で実施した各事業の時期、主な内容

	実施時期	主な事業内容
調査事業Ａ	R6.10～R7.3	・芸備線の潜在需要増加につながる実証施策の立案等
実証事業Ａ（鉄道実証）	R7.7～R8.3	・芸備線土休日の増便 ・平日のダイヤ変更 ・潜在需要に繋がるツアー等
新調査事業	R7.4～R8.3	・調査事業Ａの追加的な調査を実施 ・調査事業Ａで立てた仮説の妥当性を検証するとともに実証事業Ａ（鉄道実証）にその結果を反映等
実証事業Ａ（鉄道実証）続き	R8.4～R8.6	・芸備線土休日の増便 ・潜在需要に繋がるツアー等
実証事業Ｂ（バス実証）	R8.4～R8.6	・住民利用を想定した平日バス実証 ・観光利用を想定した土休日バス実証 ・潜在需要に繋がるツアー等
方針作成等調査事業	R8.4～R9.3	・これまでの調査事業・令和８年度実証事業Ａ（鉄道実証）・Ｂ（バス実証）のデータ収集・分析 ・鉄道と他の交通モードの地域経済効果の比較検討等の総合的な分析等

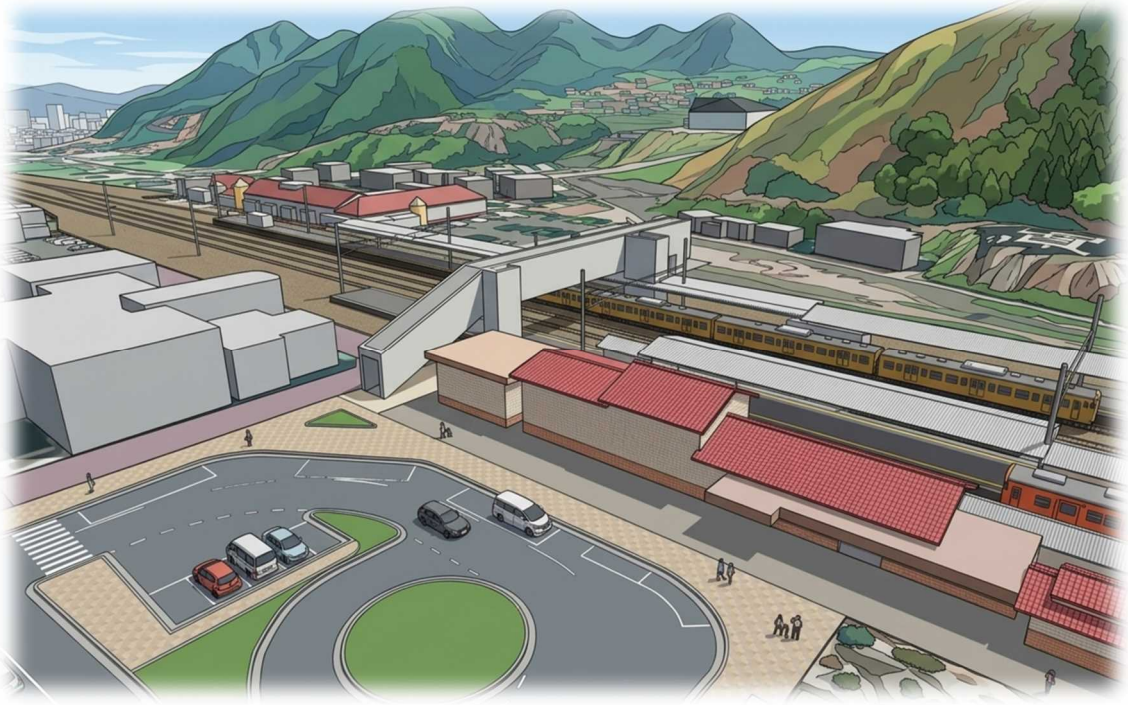
5. 沿線地域のまちづくりの目指すべき姿（地域の将来像）
新見市・庄原市が目指すべき姿

沿線地域のまちづくりの目指すべき姿

新見駅を中心とした持続可能なまちづくりを目指すため、周辺地域とのネットワーク化や接続強化を進めます

人口減少や少子高齢化が進む中、商業や福祉・医療等生活サービス機能を維持し、新見駅を中心とした持続可能なまちづくりを目指します。また、新見駅と周辺地域のコミュニティを利便性の高い公共交通で接続させることにより、多極ネットワーク型のまちづくりを推進します。





新見市がイメージする新見駅整備

●新見駅を中心とした多極ネットワークの構築

周辺地域からの鉄道や路線バスを新見駅に結節し、中心拠点や生活拠点が利便性の高い公共交通で結ばれた多極ネットワーク型のまちづくりを推進します。

●新見駅周辺への都市機能の集約

通院や買い物などの日常生活に必要な都市機能を新見駅周辺に集約し、市街地循環バスや徒歩による回遊性を向上させることにより、自家用車に頼らない生活圏を形成します。



沿線地域のまちづくりの目指すべき姿

庄原市
SHOBARA CITY

沿線地域のまちづくりの目指すべき姿　（立地適正化計画）

庄原市



集約型都市構造の考え方を基にして、
多極型の「コンパクト・プラス・
ネットワーク」を目指す。



沿線地域のまちづくりの目指すべき姿　（立地適正化計画）

庄原市



図　《都市拠点》のまちづくりイメージ



図　《準都市拠点》のまちづくりイメージ



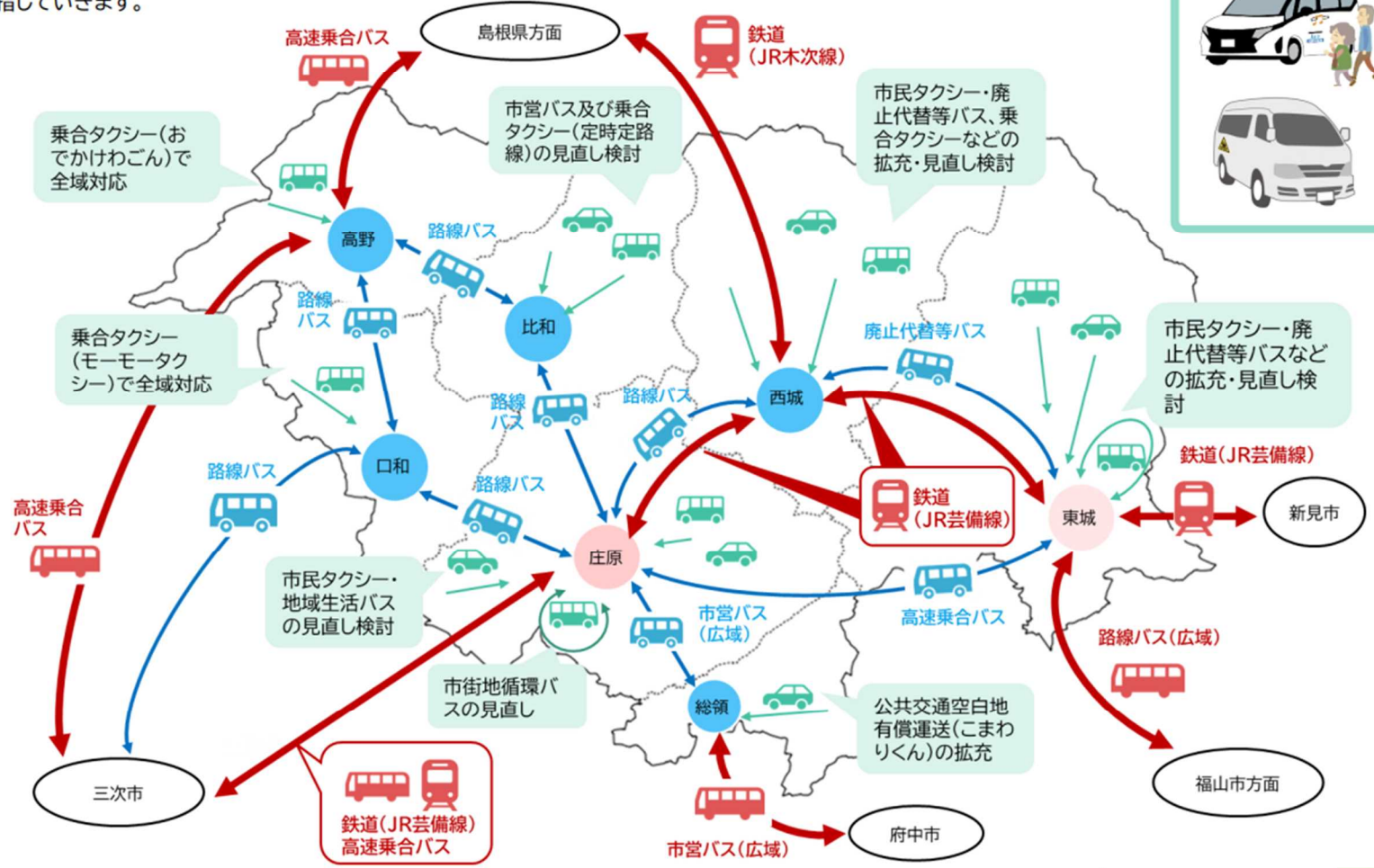
《生活拠点》のまちづくりイメージ

沿線地域のまちづくりの目指すべき姿　（地域公共交通計画）

庄原市

（2）地域公共交通ネットワークの実現イメージ

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施策の展開によって最適な公共交通ネットワークの構築を目指していきます。



交通空白解消に向けて検討する交通モード



位置づけ	役割と対応する交通モード
広域幹線軸	市外と都市拠点を結び、住民や来訪者の広域的な移動を担う ・鉄道（JR芸備線・木次線） ・高速乗合バス ・路線バス（三城線、油木・東城線等） ・他市町まで運行する市営バス（上下・総領線）
市内幹線軸	都市拠点と地域拠点等を結び、住民の日常的な移動需要に対応する ・市内を運行する路線バス、廃止代替等バス、高速乗合バス ・地域間を運行する市営バス（庄原・総領線）
支線	地域内の移動需要を満たし、幹線・支線へ接続し地区外の移動に対応する ・市街地循環バス ・地域生活バス ・廃止代替等バス ・市営バス　等 ・予約乗合タクシー ・公共交通空白地有償運送（公共ライドシェア） ・市民タクシー　等

沿線地域のまちづくりの目指すべき姿　（リーディングプロジェクト）庄原市

インナープロモ
市民への発信➡
プライドの醸成➡
外部へも浸透

▶ ５つのリーディングプロジェクト
▶ 「PEACE－full」

アウタープロモ
市外への発信➡
移住促進・関係
人口化

庄原ブランディングの推進
～庄原の魅力を発信し、
市民の誇りと愛着を形成～

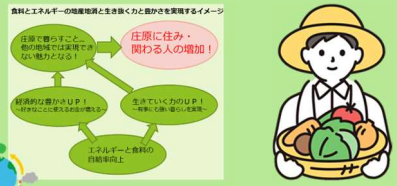


厳しい社会情勢の中でも、庄原市はその課題に対応できているという思いを共有・発信

◎「PEACE－full」は他地域との比較優位を作る戦略
◎本市の強みで「突き抜ける」ＰＪ➡全体のボトムアップ
◎手法として横断的に

未来への成長戦略

食料とエネルギー自給の推進
～生き抜く力と豊かさを
実現する仕組みづくり～



観光の基盤産業化の推進
～観光消費額を
増加させる
戦略づくり～



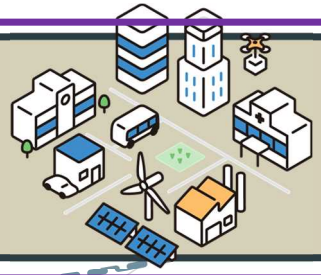


地域の将来を見据え、子どもの進路実現をかなえる人材育成の推進
～教育環境の充実や
キャリア教育等の実施で
ふるさとへの愛着を形成～



スマートな都市構造の転換戦略

庄原版コンパクト＋ネットワークの推進
～人口が減少しても持続可能な“まち”と
なるよう構造転換を推進～



◎賢く、スマートに都市構造を転換する戦略が必須
◎その上で成長戦略で未来を拡大

沿線地域のまちづくりの目指すべき姿　（リーディングプロジェクト）

庄原市

「 庄原版コンパクト＋ネットワークの推進 」
～人口が減少しても持続可能な“まち”となるよう構造転換を推進～

市全体の暮らしや様々な活動を支え、活力とにぎわいを生み出す中心市街地の都市機能の充実と集約・再配置を推進するとともに、市内のどこに住んでいても中心市街地の機能が享受できるよう、移動手段の再構築を図ります。
併せて、市民の日常生活を支える不可欠な機能を提供する拠点を市内の各地に整備することで、庄原市が将来にわたって持続可能となるまちの構造への転換を実現します。

※庄原版コンパクト＋ネットワークとは…
本市は広大な面積で、支所周辺等の生活拠点から中心市街地までの距離が遠いことから生活拠点において、日常生活に必要な機能を維持するとともに、それらをつなぐネットワークを構築することが必要です。
単に１か所に機能を集約するコンパクトシティの考え方とは異なり、住み慣れた地域で安心して暮し続けることができる　　仕組みづくりを「庄原版コンパクト＋ネットワーク」と定義します。



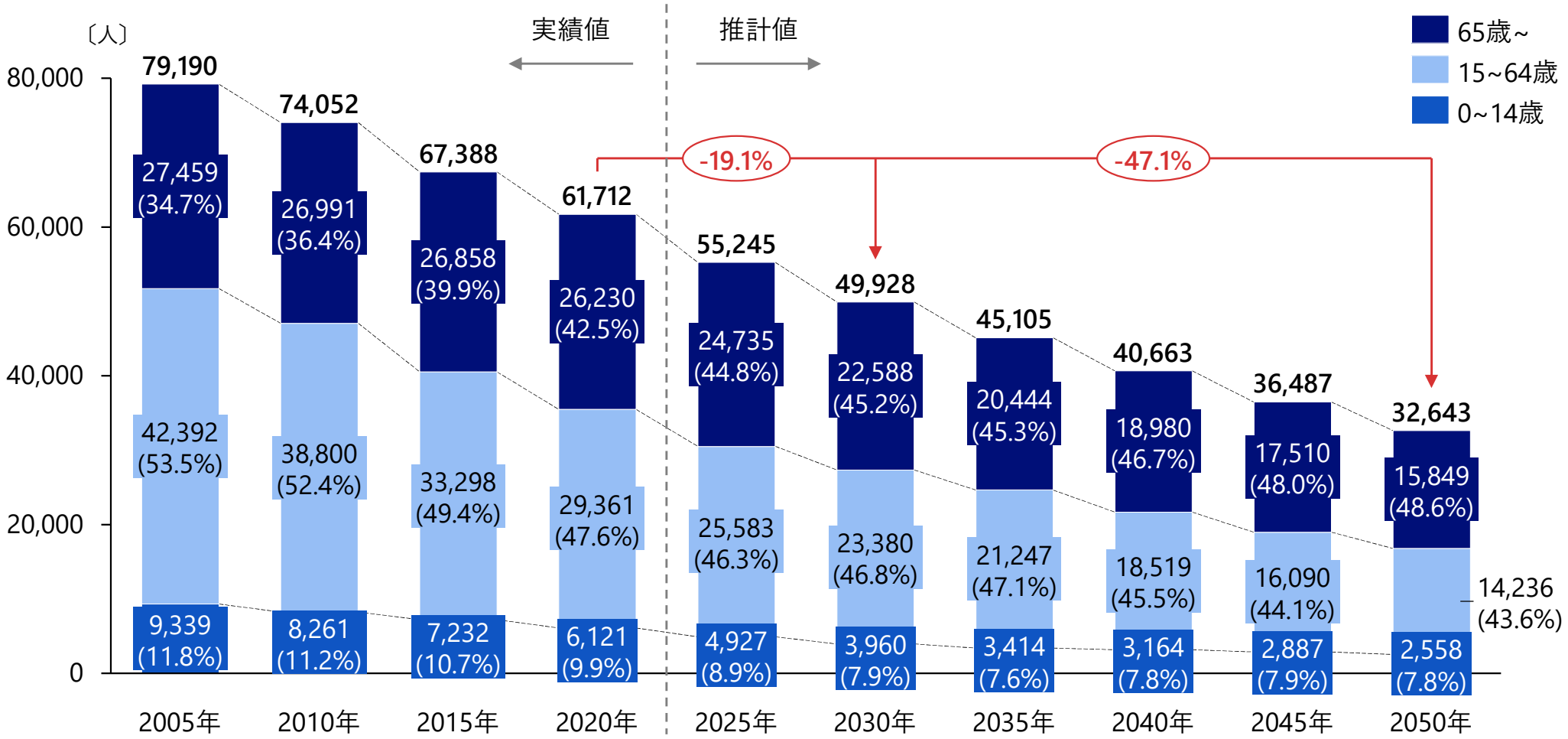
取り組み内容

1．市域全体を俯瞰したまちの構造転換のためのビジョンの明確化
2．庄原市全体の将来をけん引する中心市街地の都市機能の充実と集約・再配置
3．日常生活に不可欠な機能がコンパクトに集約された生活拠点の整備
4．市民の誰もが中心市街地の機能を享受できる移動手段の再構築

５．沿線地域のまちづくりの目指すべき姿（地域の将来像）
特定区間（庄原市・新見市）における人口推移

【参考】_特定区間（庄原市・新見市）における人口推移〔年齢階級別〕

庄原市・新見市における人口推移（2005年～2050年）〔年齢階級別〕



出所）実績値 (2005~2020年) ：総務省統計局「国勢調査 (平成17年~令和2年)」
推計値 (2025~2050年) ：国立社会保障・人口問題研究所「都道府県・市区町村別の男女・年齢 5歳) 階級別将来推計人口 (2023年推計)

7. 実証事業A（鉄道実証）・B（バス実証）及び調査事業を踏まえた比較検討
比較検討結果等

比較検討の進め方

比較検討については、協議会、幹事会での議論を踏まえ、試算された費用・定量的価値、およびこれまでに取りまとめた定性的価値を細分化し、3分類10項目の観点から実施した

大分類	比較検討項目		各比較検討項目の概要
住民の移動における価値	① 芸備線/バス利用者に対する便益		その他交通モードと比較して、運賃や運転負担が軽減される価値
沿線地域に対する価値	② 芸備線/バス利用者以外（送迎者等）に対する便益		公共交通を利用することで、送迎者の負担が軽減される価値
	③ 住民による消費の経済波及効果		住民の消費に伴う価値
	④ 来訪者による消費の経済波及効果		来訪者の消費に伴う価値
	⑤ まちや住民の暮らしにとっての価値		地域に対する愛着の醸成等
	⑥ 地域の経済や観光にとっての価値		まちの風景・情緒の醸成等
	⑦ 地域のまちづくり方針との整合性		地域のまちづくり方針との整合性
実現可能性・持続可能性	⑧ 費用負担	初期投資	今後継続的に運行する場合に必要な初期投資、運営費用の総額
		運営費用	
	⑨ 人の供給制約		運行・保守人員やイベント運営人員の必要数
	⑩ リスク対応		災害リスク・気象リスクへの対応力

実証事業の概要

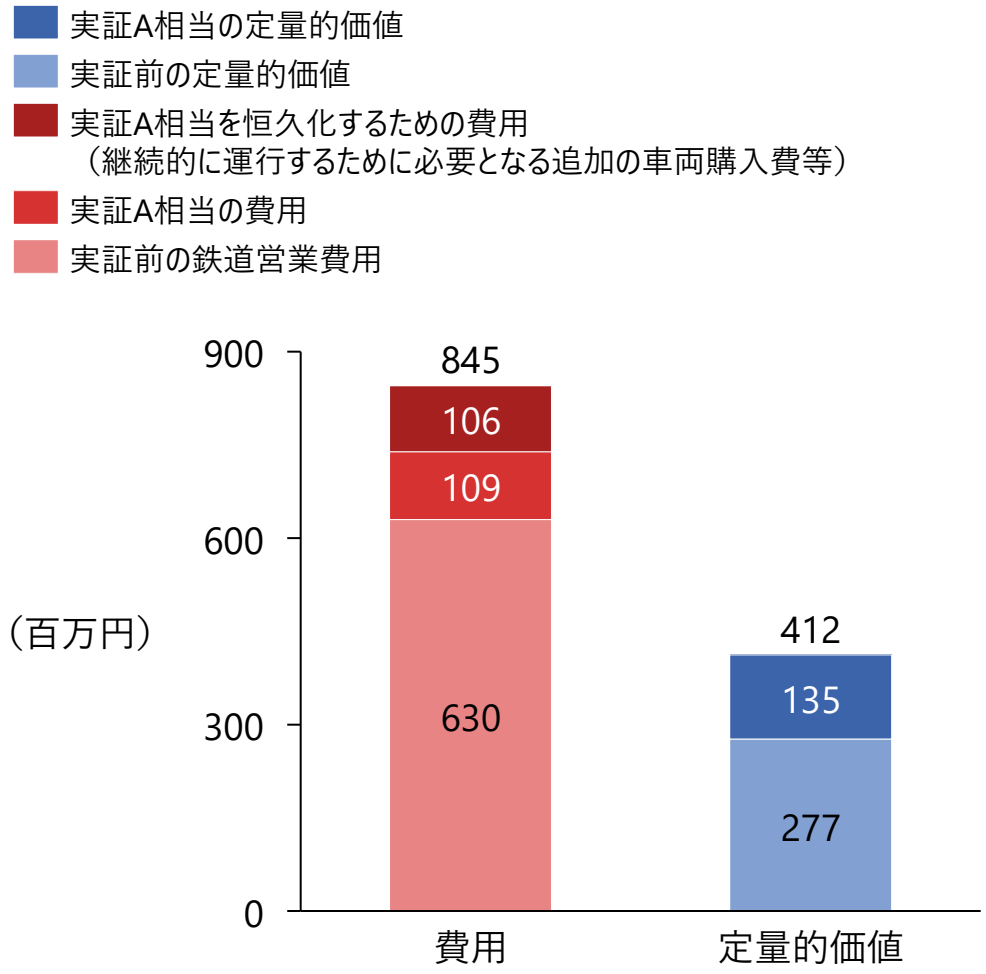
実証Ａでは増便列車の運行や列車ダイヤの改善、観光連携等を、実証Ｂでは日常・観光利用向けバスの運行や観光連携等を実施した

実証事業を踏まえた成果と課題

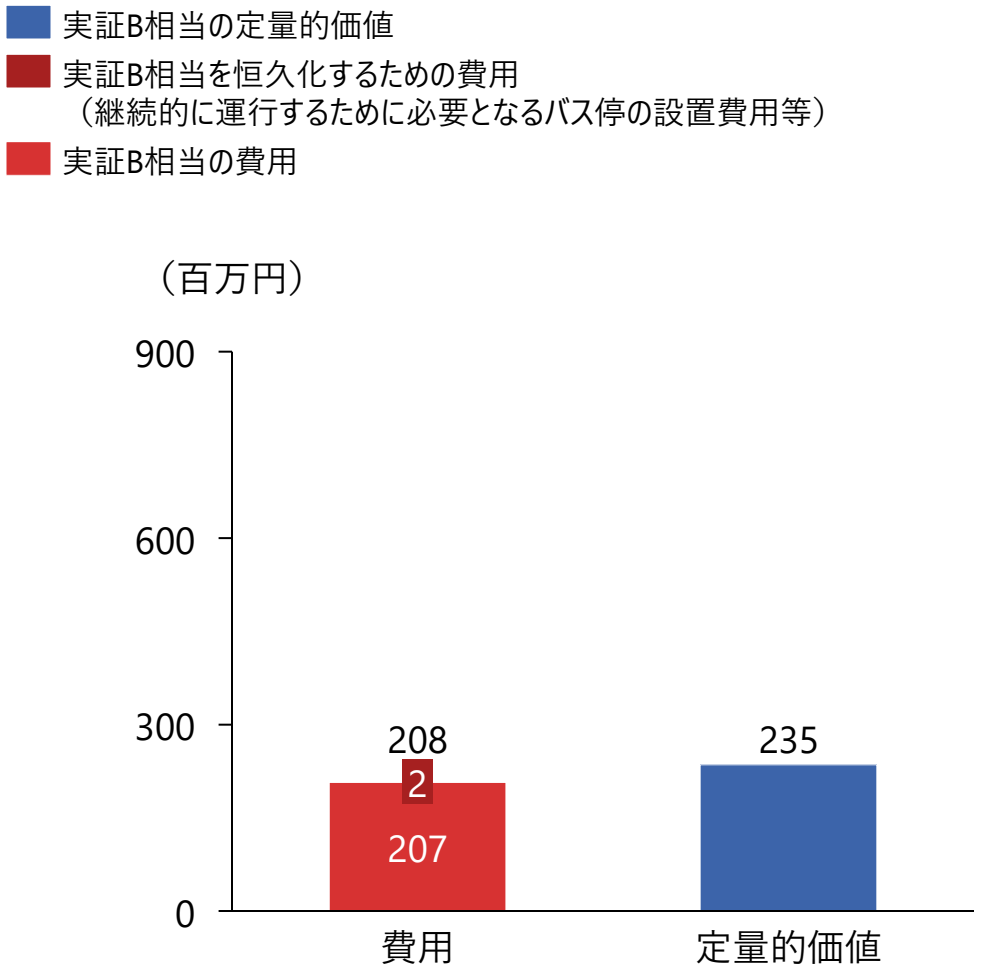
	実証Ａ相当	実証Ｂ相当
成果	• 休日の増便や、駅・駅周辺の大規模イベントなど、**一定の集客に繋がったものが存在**した • 実証をきっかけとしたイベント等の実施が、住民の自信を育み、地域の団結や交流を深めているとの声が挙がっており、**芸備線の存在が地域の絆や活力の醸成に繋がっている**ことが示唆された	• 東城－新見間の平日通学便など、**一定の利用が確認された便が存在**した • 実証Ｂを今後恒久的に実施した場合、年間約2.1億円の費用に対し、定量的価値は約2.4億円と見込まれ、価値が費用を上回る試算となった
課題	• 住民向けの二次交通・芸備線のダイヤ変更等は利用が伸び悩み、**住民の日常的な移動ニーズに十分応えられなかった** • 実証Ａを今後恒久的に実施した場合、年間約8.5億円の費用に対し、定量的価値は約4.1億円と見込まれ、価値が費用を下回る試算となった	• 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** • 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

実証Ａ相当については約8.5億円の費用に対し、約4.1億円の定量的価値、実証Ｂ相当については約2.1億円の費用に対し、約2.4億円の定量的価値が発生すると試算された

実証Ａ相当を恒久化する場合の1年あたりの費用・定量的価値



実証Ｂ相当を恒久化する場合の1年あたりの費用・定量的価値



数値化が可能な価値（①～④）と費用負担（⑧）に関する結果

大分類	比較検討項目		鉄道	バス
住民の移動における価値	① 芸備線/バス利用者に対する便益		4,800万円	5,000万円
沿線地域に対する価値	② 芸備線/バス利用者以外（送迎者等）に対する便益		1,000万円	600万円
	③ 住民による消費の経済波及効果		13,400万円	11,500万円
	④ 来訪者による消費の経済波及効果		9,300万円	3,100万円
	⑤ まちや住民の暮らしにとっての価値		p.28に記載	
	⑥ 地域の経済や観光にとっての価値		p.29に記載	
	⑦ 地域のまちづくり方針との整合性		p.30に記載	
実現可能性・持続可能性	⑧ 費用負担	初期投資	11.1～15.1億円	2,000万円
		運営費用	7.4億円	2.1億円
	⑨ 人の供給制約		p.55に記載	
	⑩ リスク対応		p.56に記載	

比較検討結果

まちや住民の暮らしにとっての価値（⑤）に関する結果

鉄道

- 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、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。

バス

- 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、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。
- 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。

比較検討結果

地域の経済や観光にとっての価値（⑥）に関する結果

鉄道

- 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。
- 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。

バス

- 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、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。

比較検討結果

地域のまちづくり方針との整合性（⑦）に関する結果

■ 実証Ａ、実証Ｂともに、地域のまちづくり方針に沿って施策を検討し、実証を実施した

調査事業における
データ分析結果

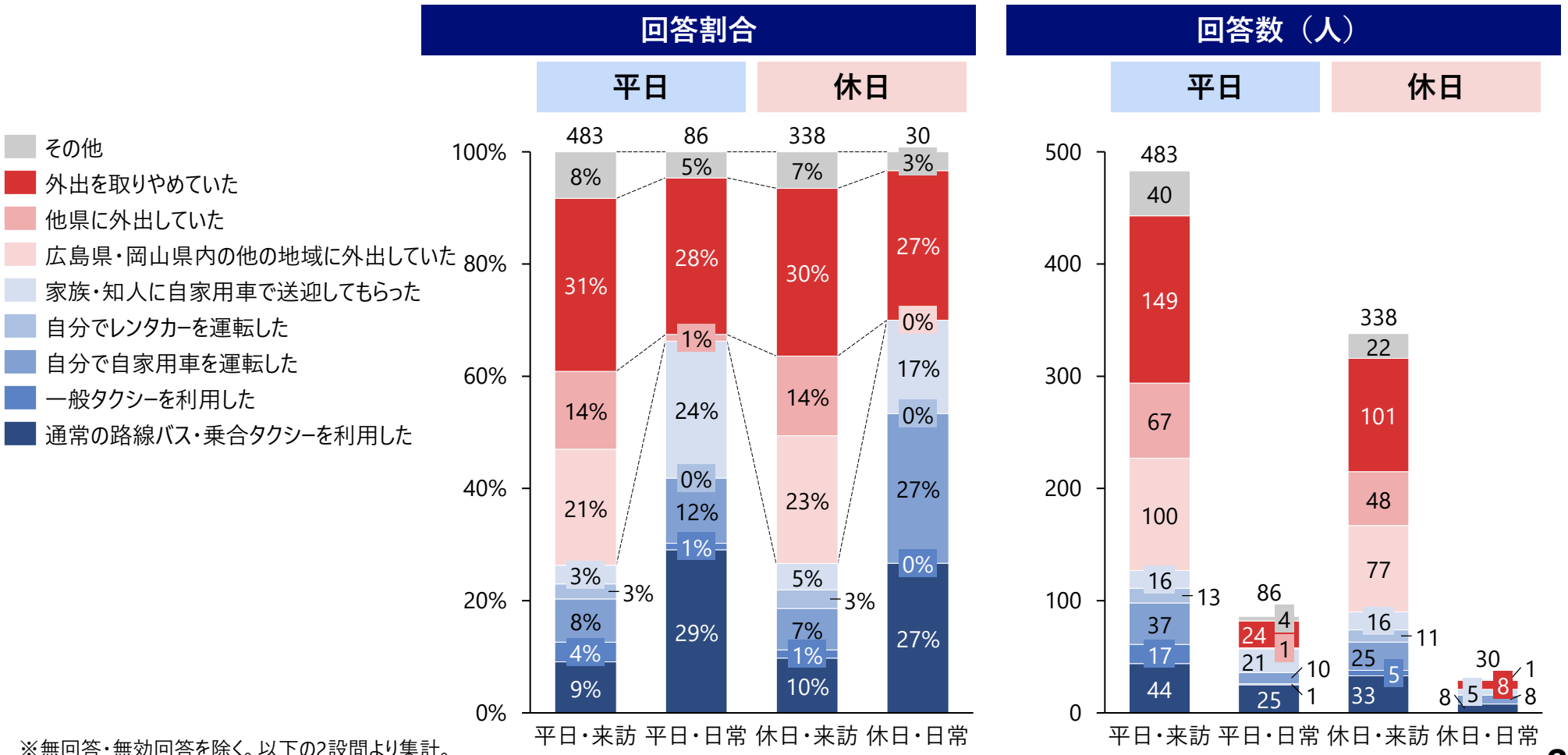
調査事業における
ヒアリング結果

地域の「目指す姿」に向けた取組項目		地域のまちづくり方針
①利用しやすい交通の整備	対応	□ 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

7. 実証事業A（鉄道実証）・B（バス実証）及び調査事業を踏まえた比較検討
鉄道調査、バス調査の結果等

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

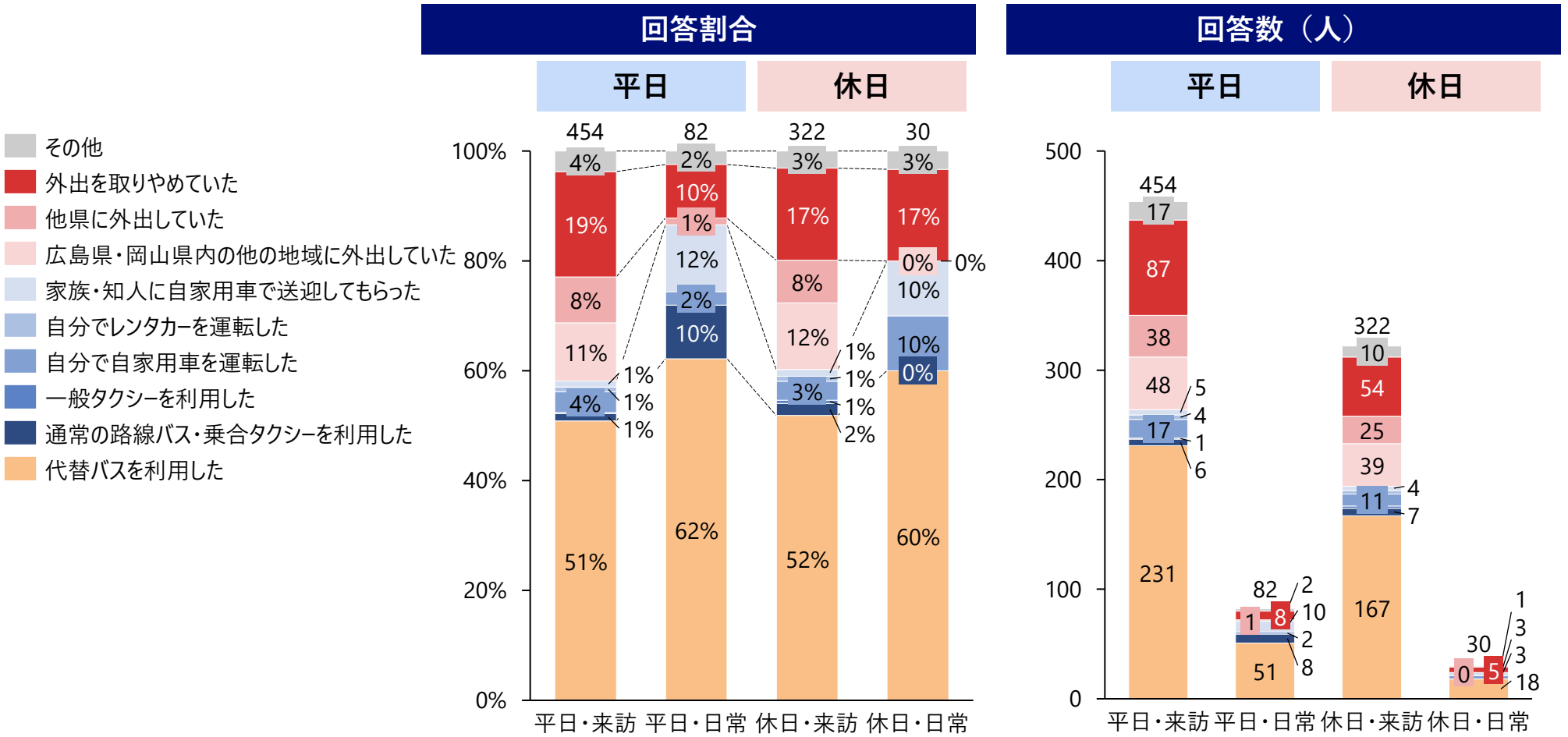
もし芸備線も代替バスもなかったら、どのように対応していましたか。（単一回答）



※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

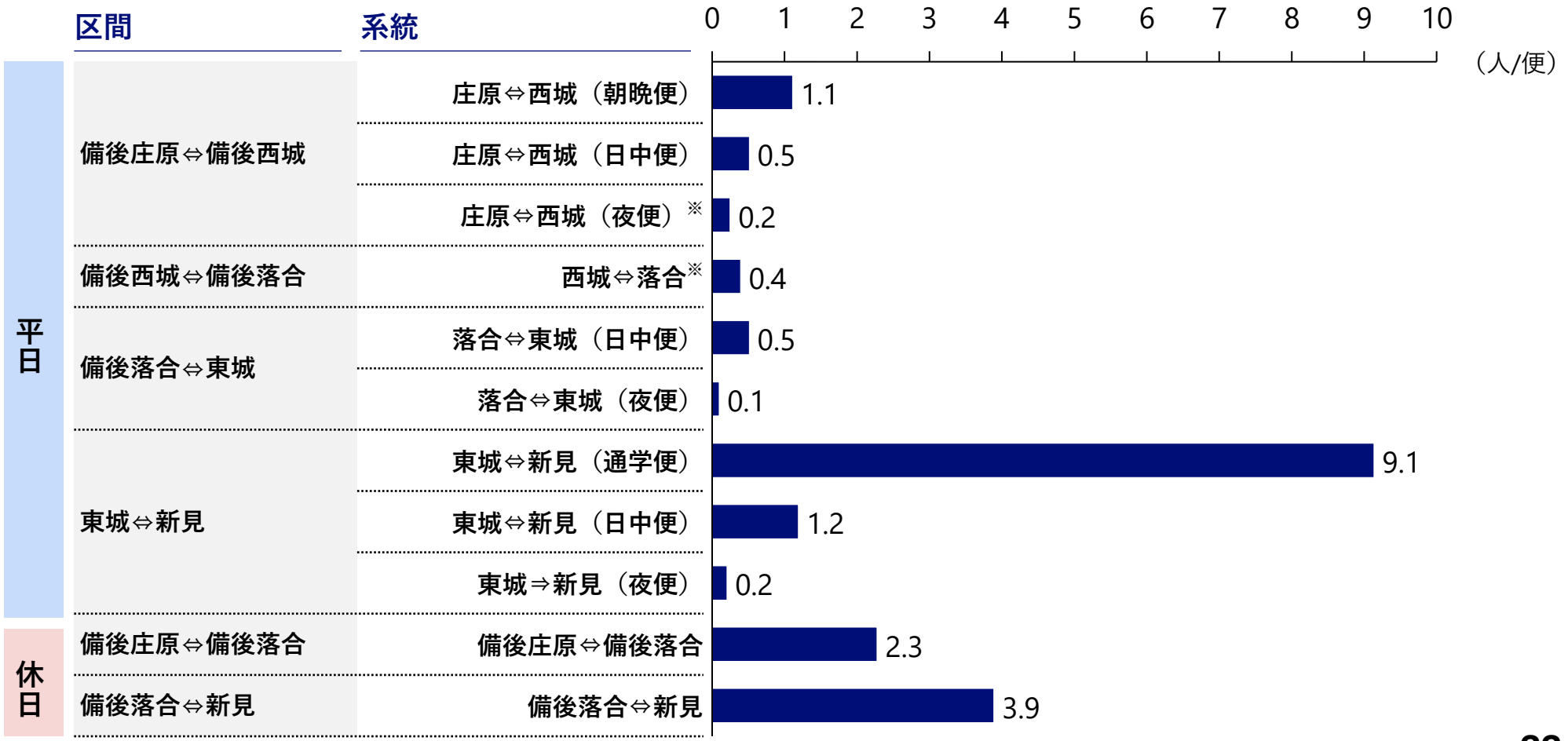
もし芸備線が代替バスで運行されていたとしたら、どのように対応していましたか。（単一回答）



※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」

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）

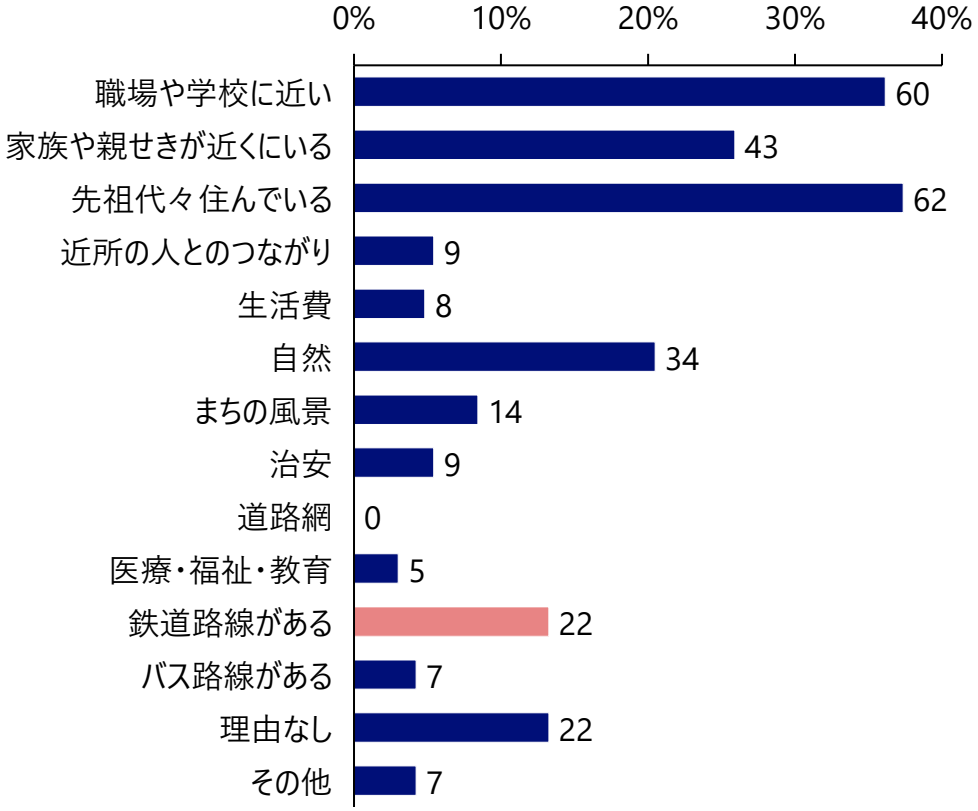


※備後庄原-備後西城間（夜便）、備後西城−備後落合間はそれぞれ2つの系統が存在するが、データ収集の制約上、合算して集計している

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）

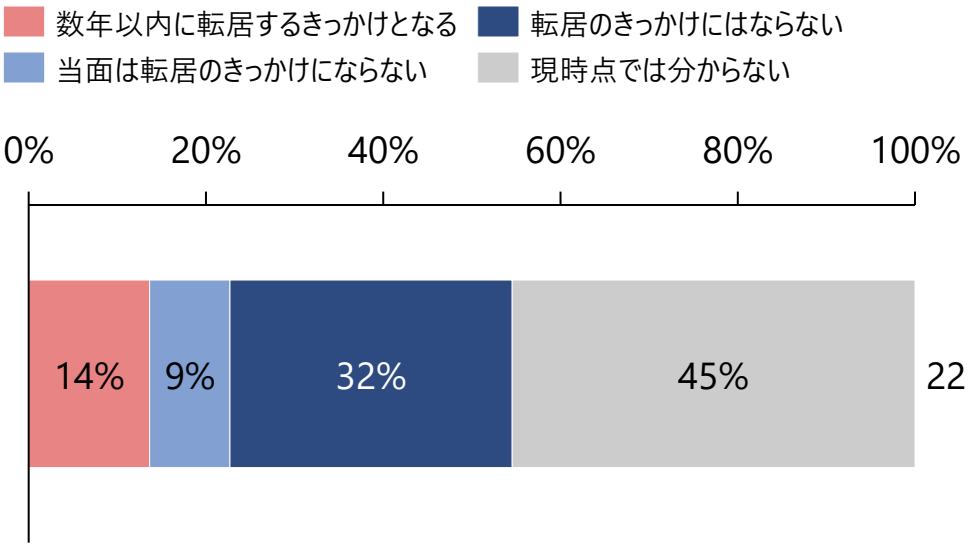
庄原市・新見市在住の方のみ対象



※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)

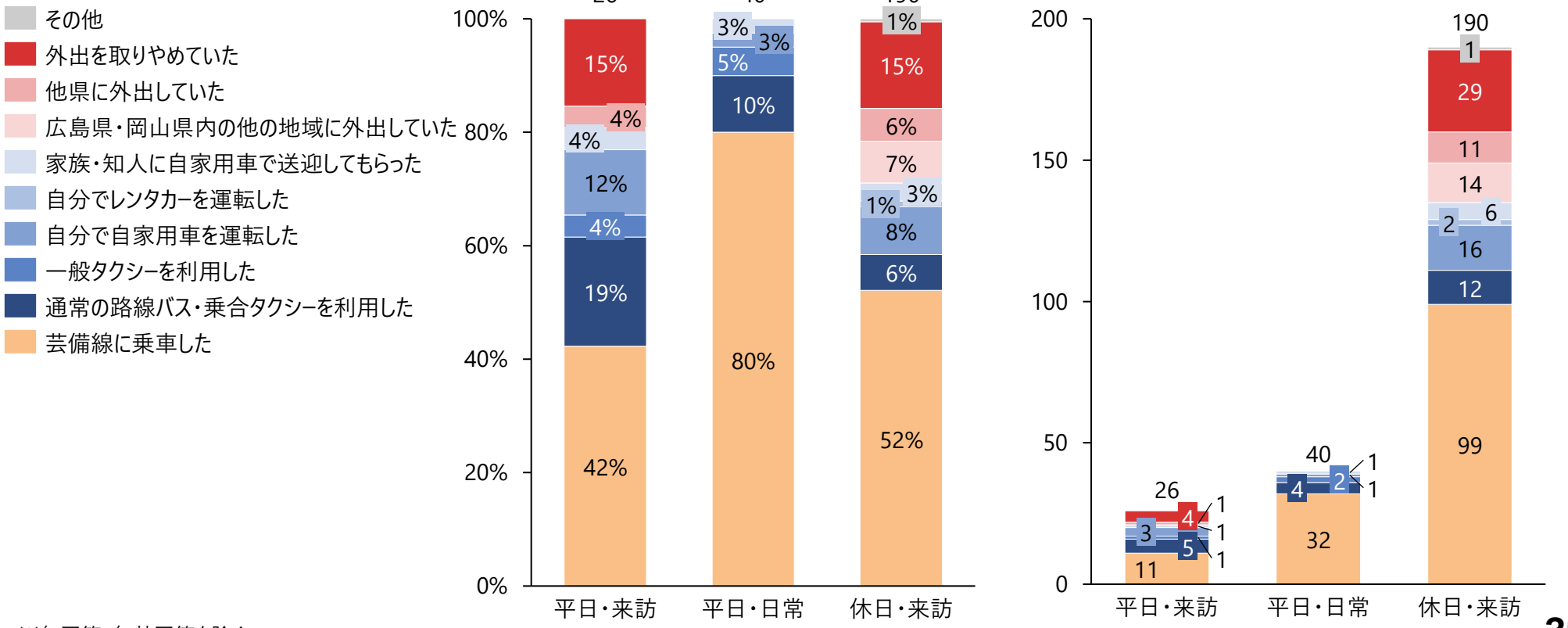
現在の地区に住む理由で「鉄道路線があるから」と回答した人のみ対象



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)

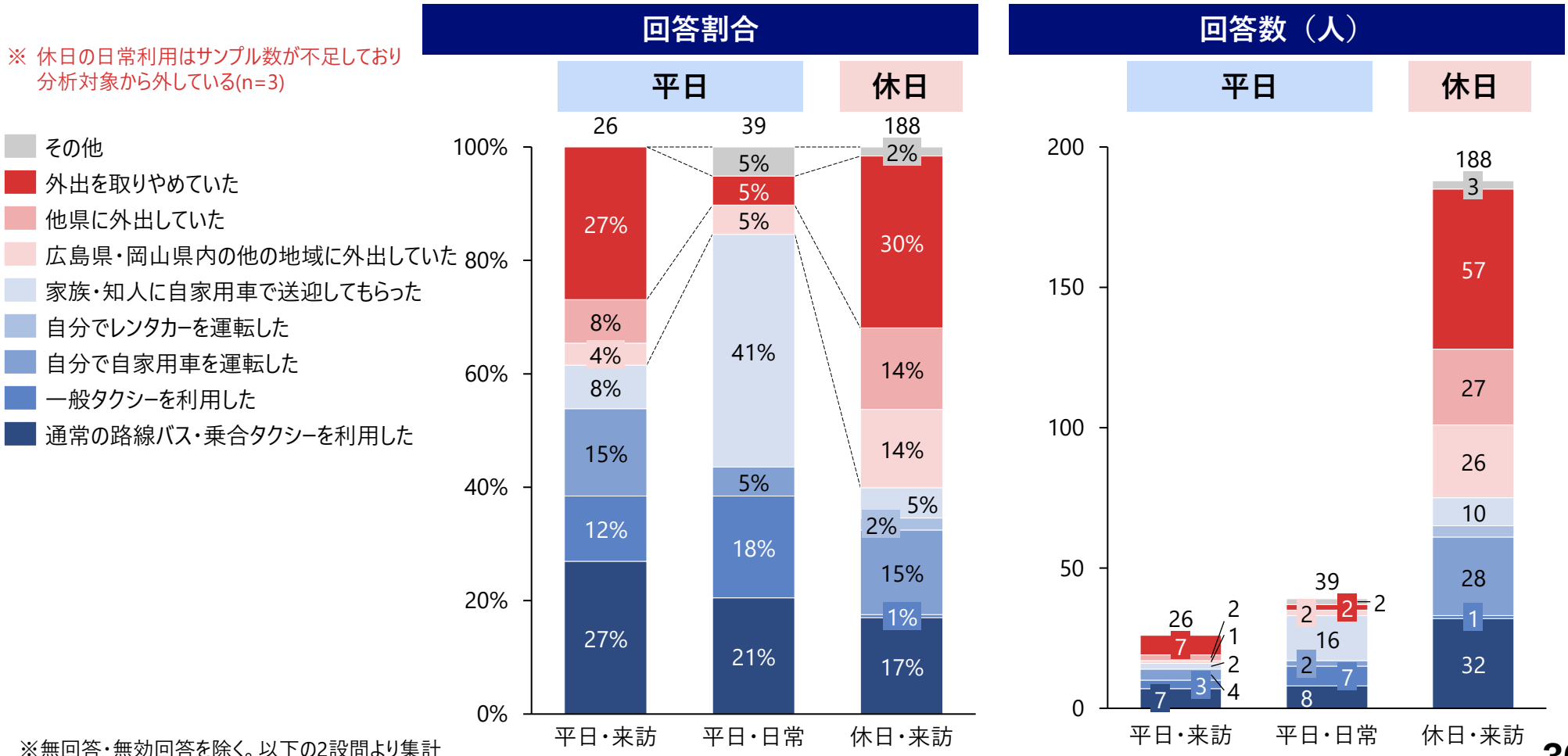


※無回答・無効回答を除く

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）

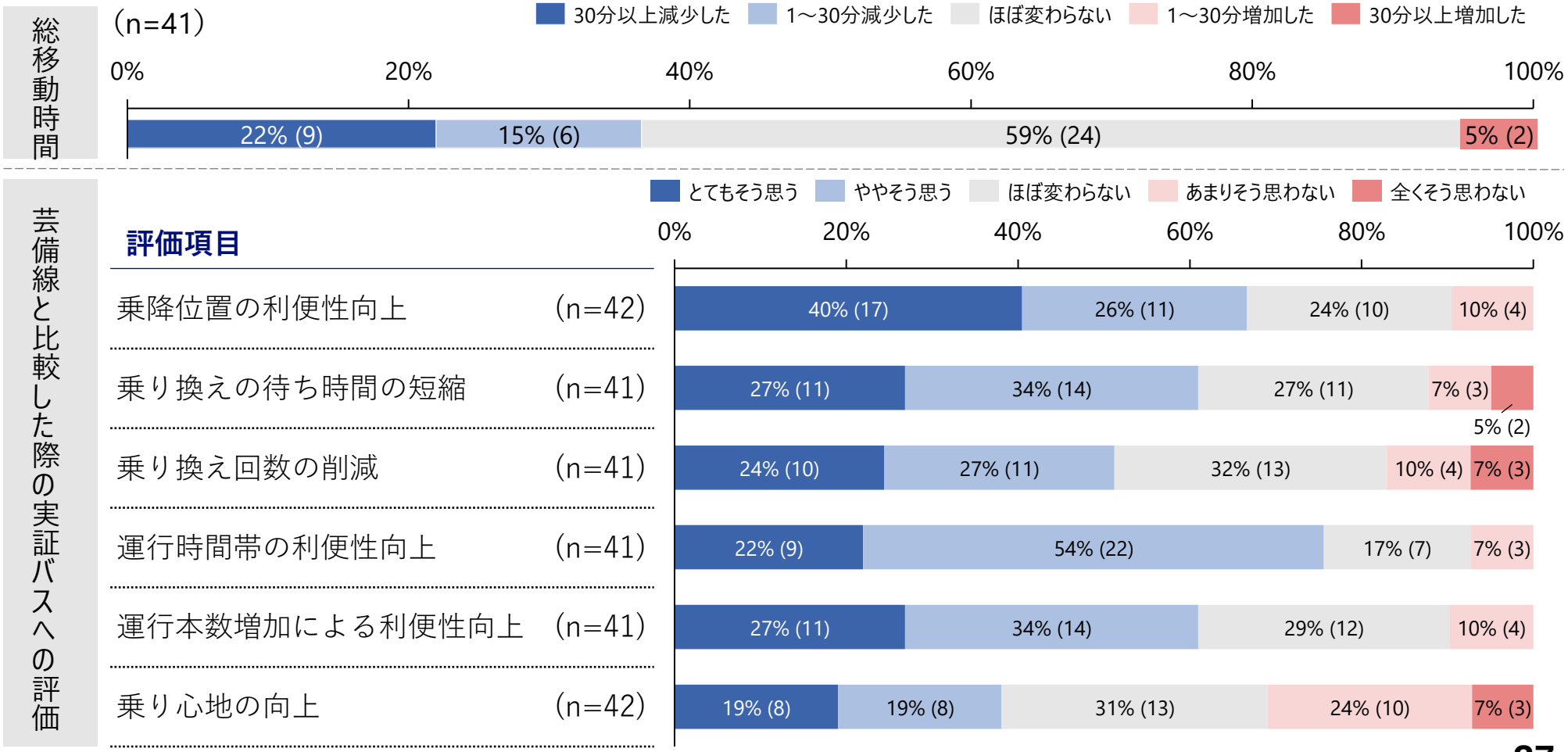
※ 休日の日常利用はサンプル数が不足しており分析対象から外している(n=3)



※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

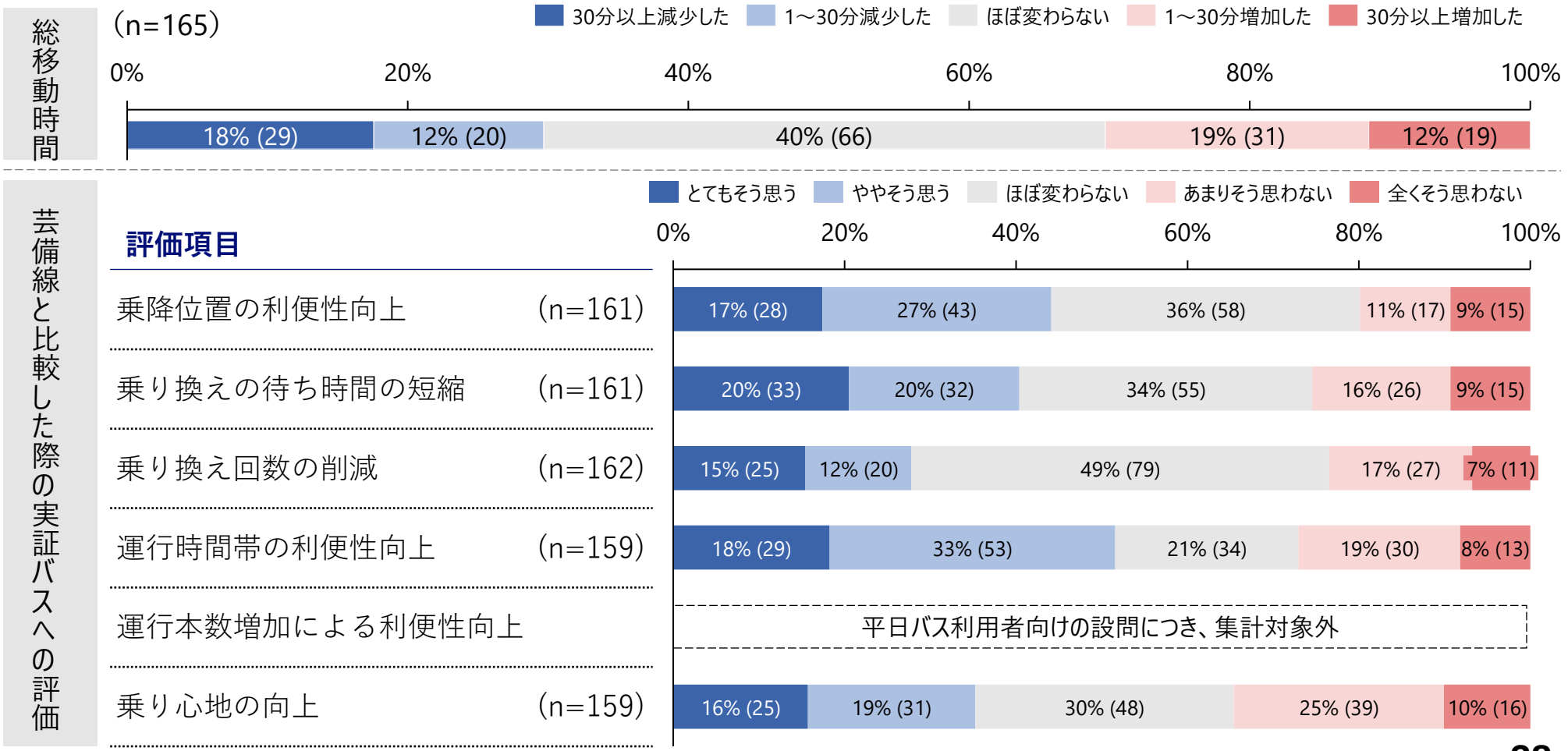
芸備線と比較した場合の平日バスの評価（単一回答）



※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）

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

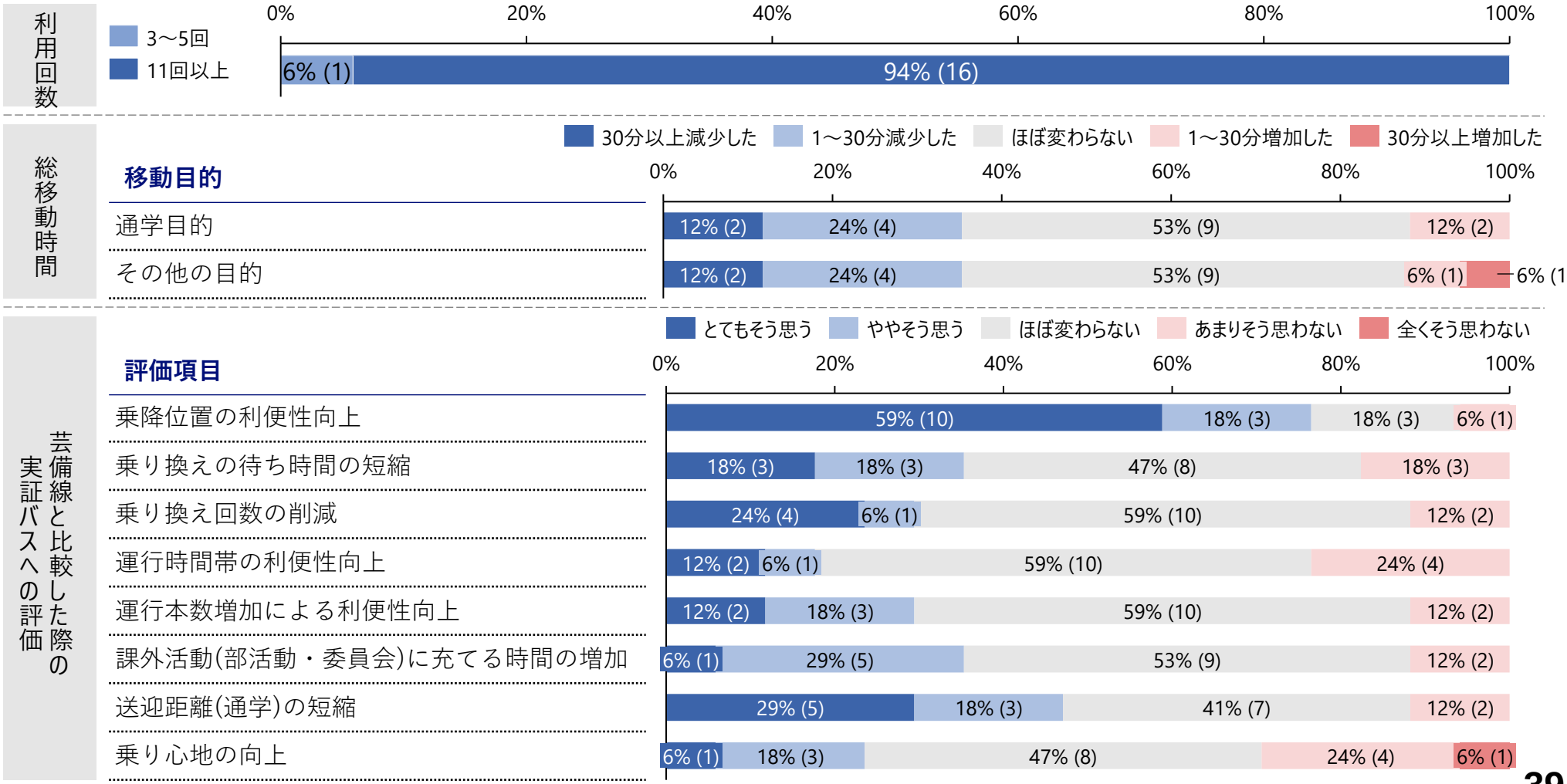
芸備線と比較した場合の休日バスの評価（単一回答）



※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）

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

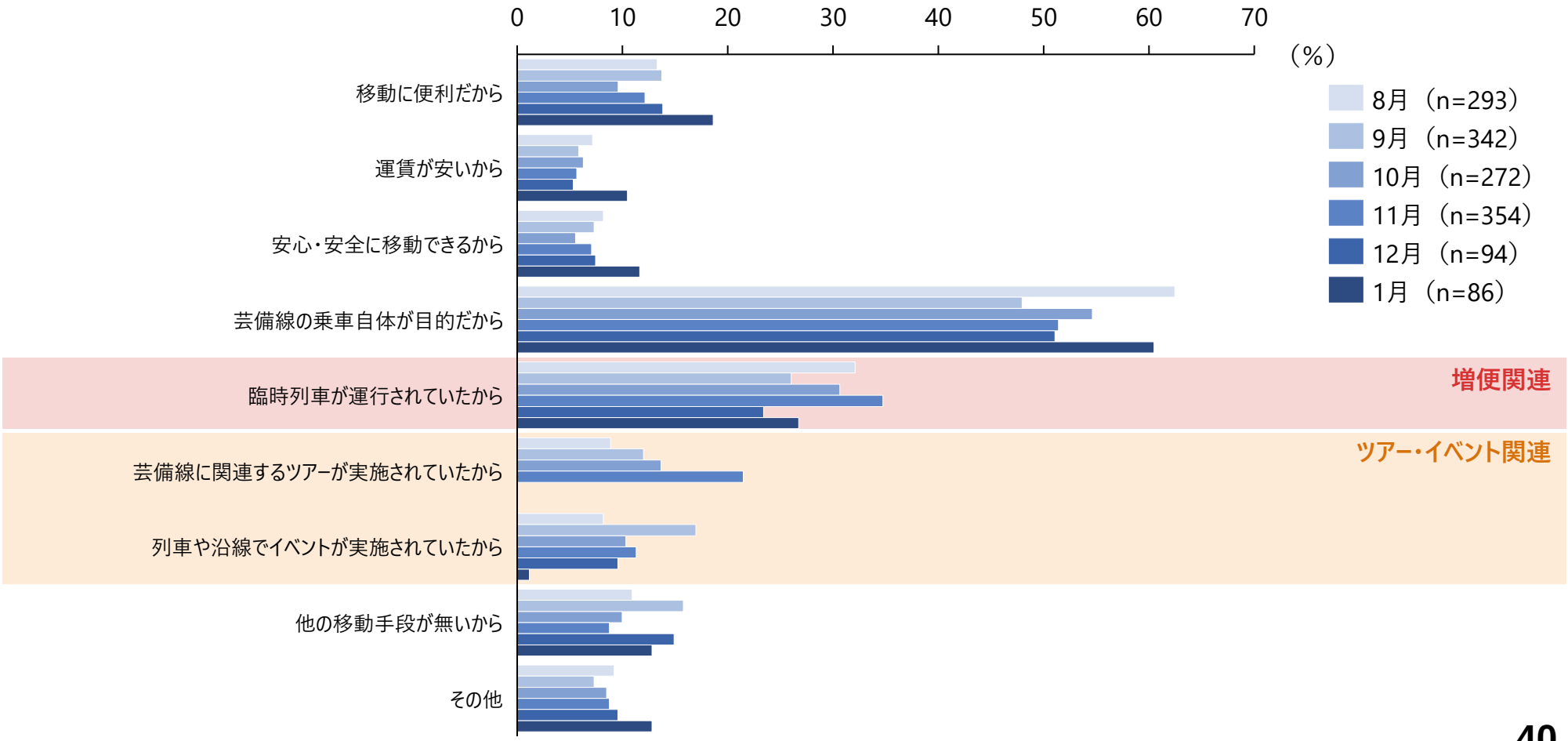
高校生モニターアンケートの結果（単一回答／n=17）



利用のきっかけは、実証期間を通して「芸備線の乗車自体が目的」が最多だった（1/2）

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

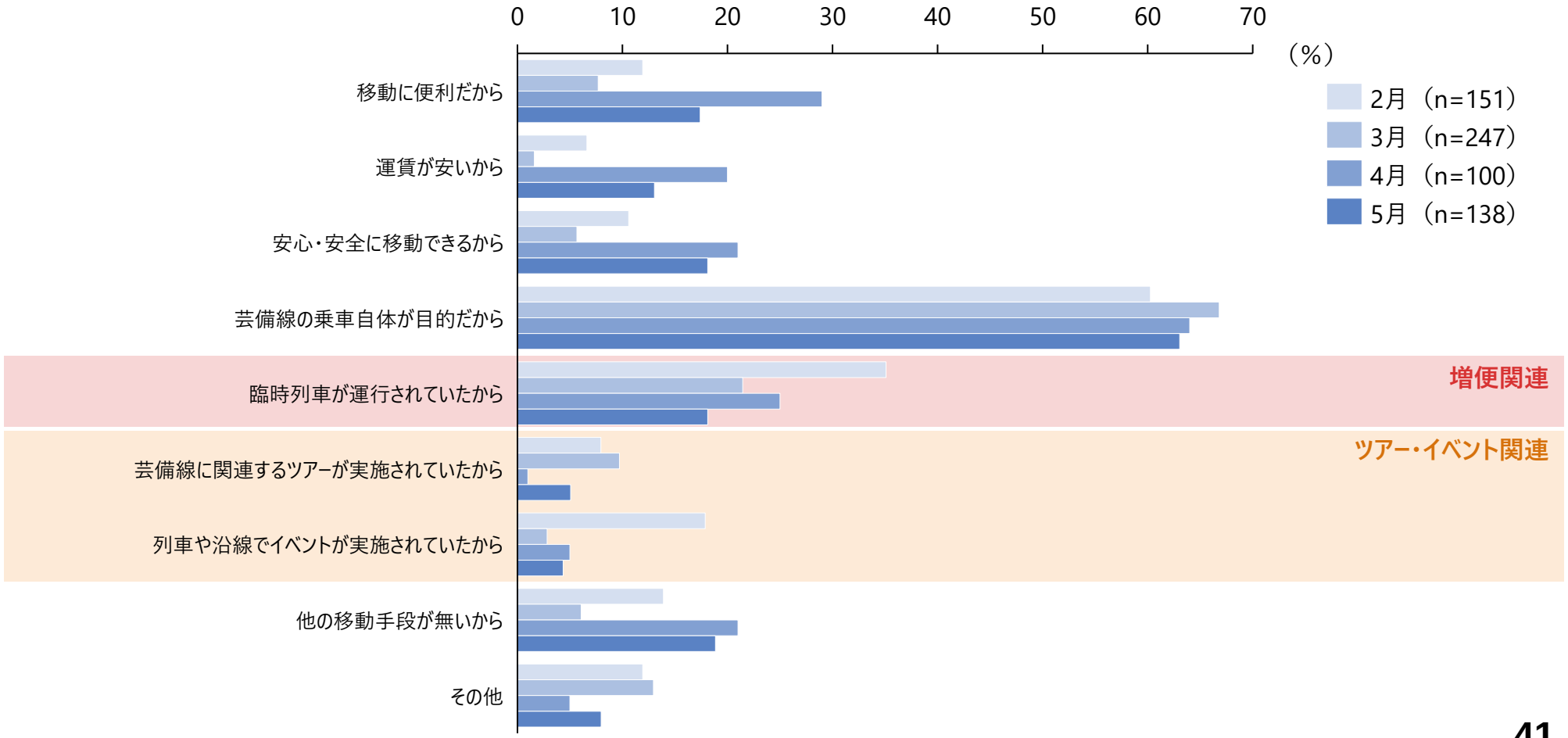


出所）列車アンケート調査

利用のきっかけは、実証期間を通して「芸備線の乗車自体が目的」が最多だった（2/2）

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）

※2～5月は2日間の日中調査
※6月は設問を削除



出所）列車アンケート調査

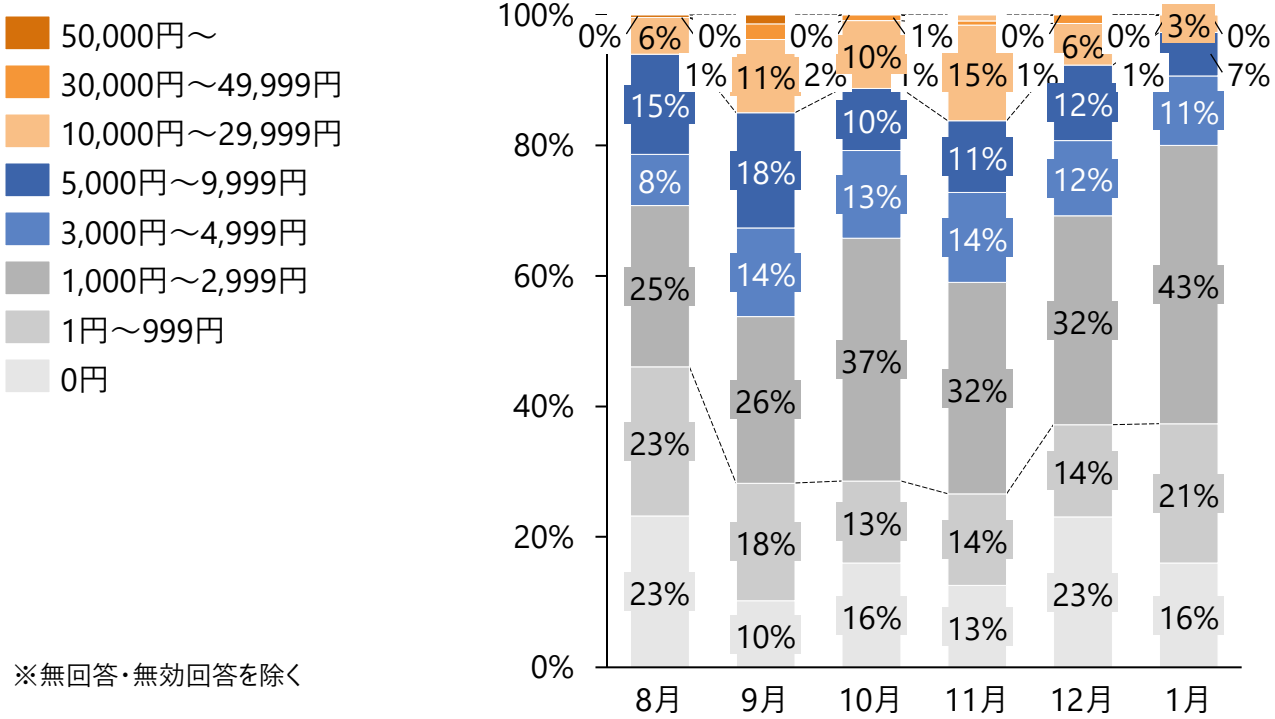
来訪利用者の沿線2市における消費単価は、3,000円未満の人が過半数を占めた。一方、10,000円以上消費した人は約1～2割となった（1/2）

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

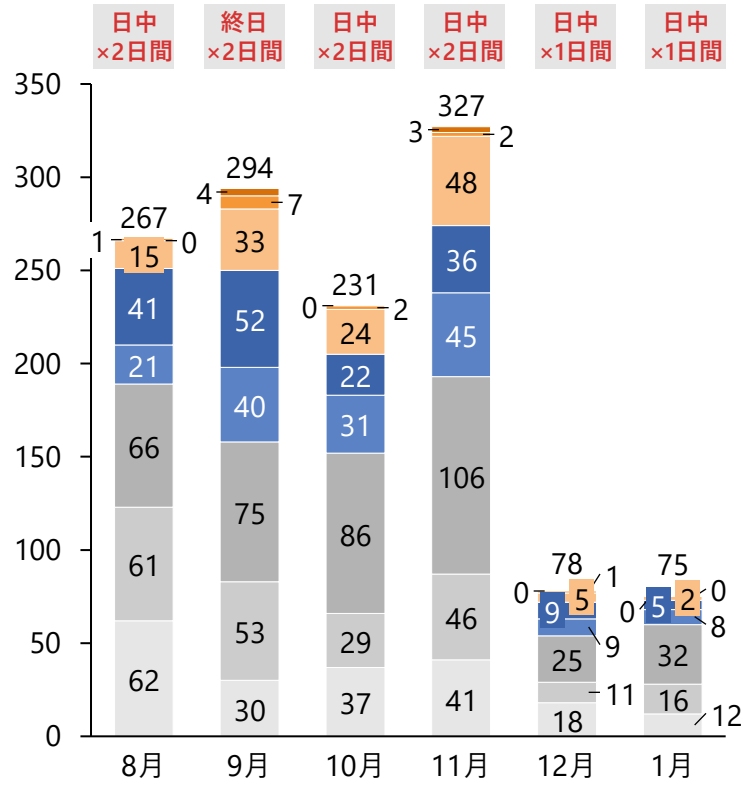
※ 日常利用はサンプル数が不足しており分析対象から外している
（8月：n=14、9月：n=26、10月：n=23
11月：n=15、12月：n=11、1月：n=8）

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



※無回答・無効回答を除く

出所）列車アンケート調査

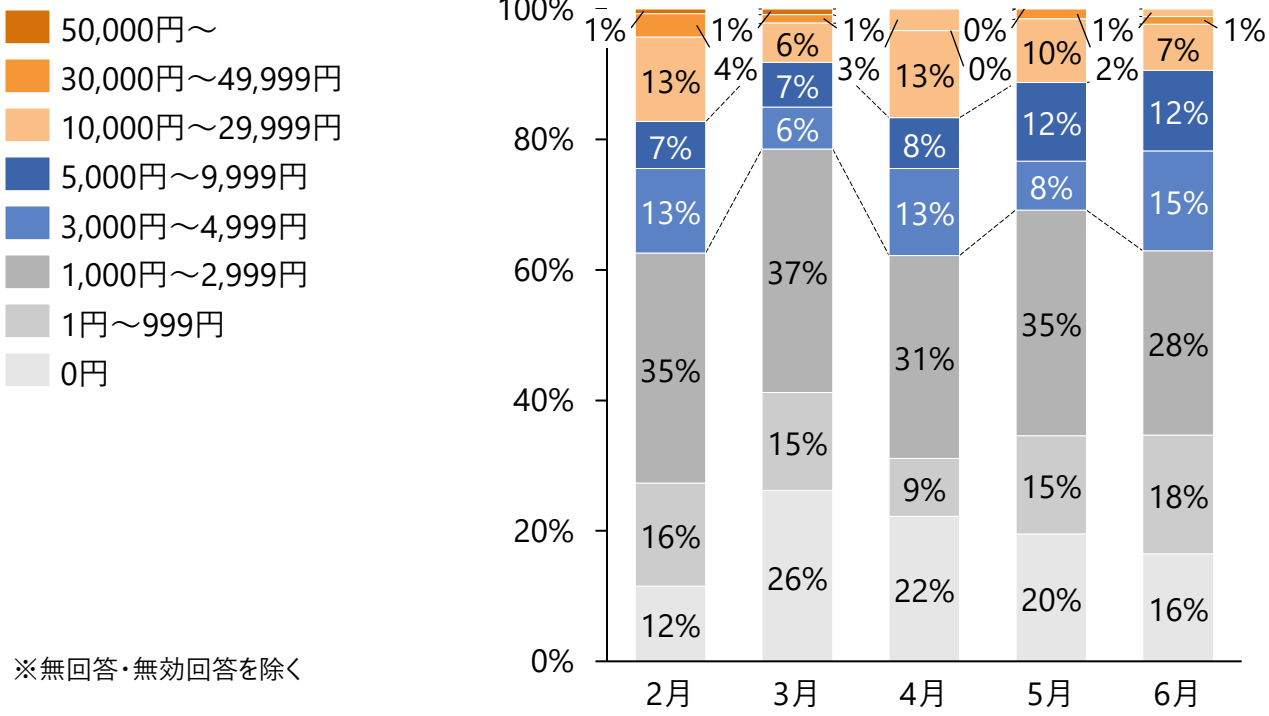
来訪利用者の沿線2市における消費単価は、3,000円未満の人が過半数を占めた。一方、10,000円以上消費した人は約1～2割となった（2/2）

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

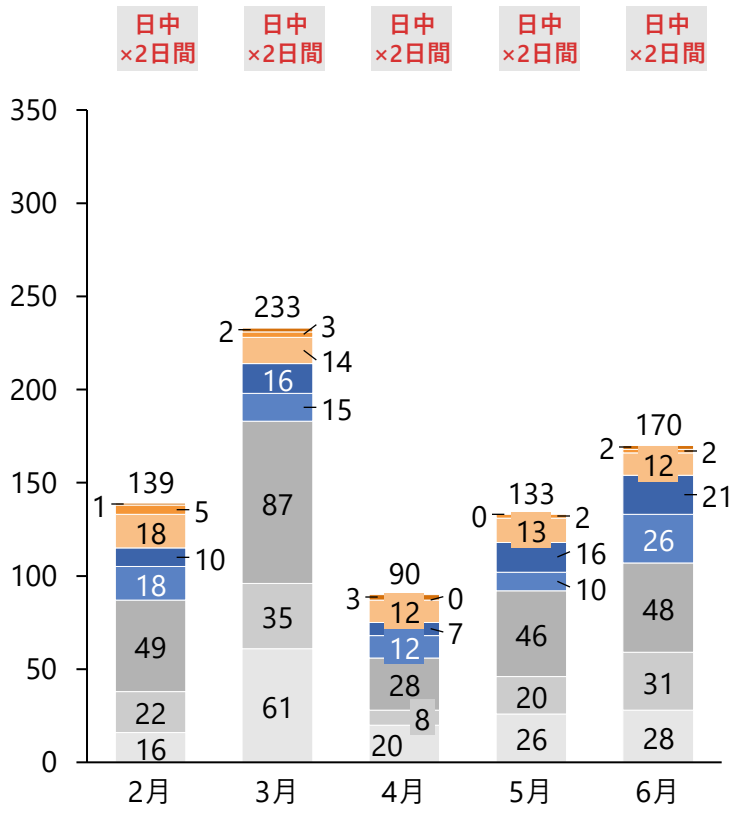
※ 日常利用はサンプル数が不足しており分析対象から外している
（2月：n=9、3月：n=7、4月：n=10
5月：n=5、6月：n=10）

回答割合



回答数（人）

※2～6月は2日間の日中調査



※無回答・無効回答を除く

出所）列車アンケート調査

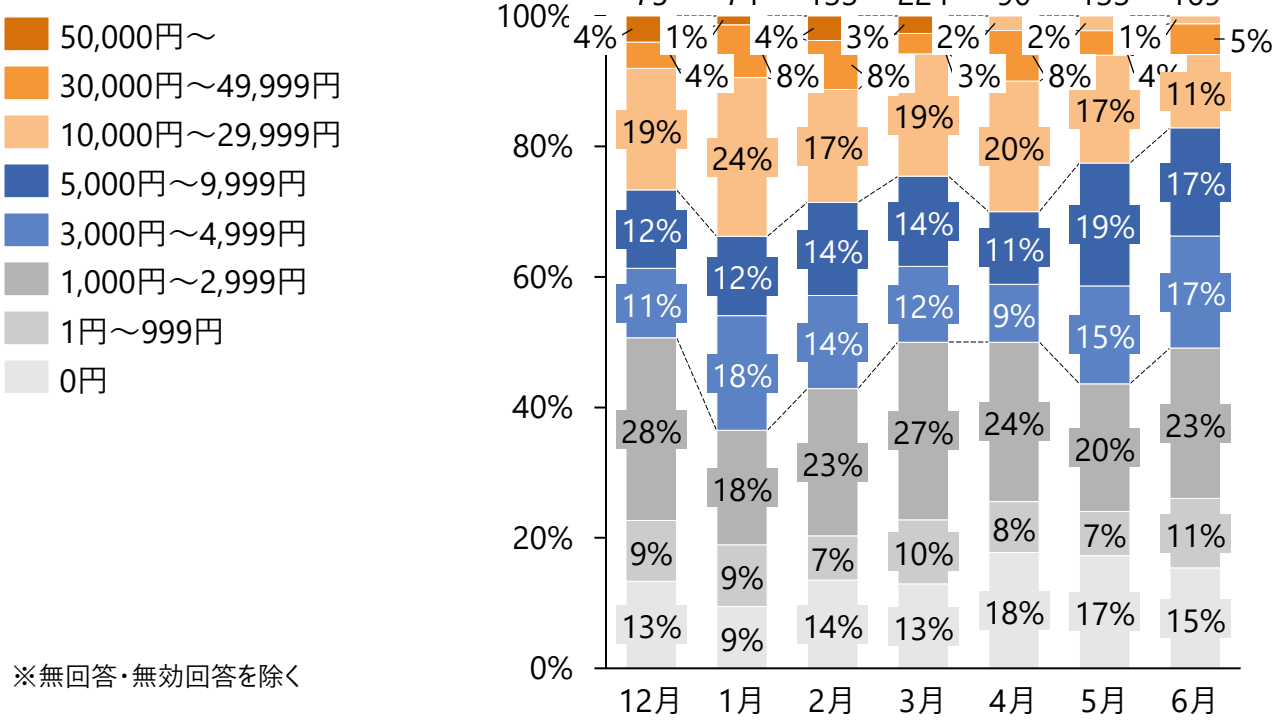
【参考】来訪者のうち、県内で10,000円以上を消費した人は全体の約2～3割を占めた

Q. 今回の外出において、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

※ 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 、2月：n=9、3月：n=7、4月：n=10、5月：n=5、6月：n=10）

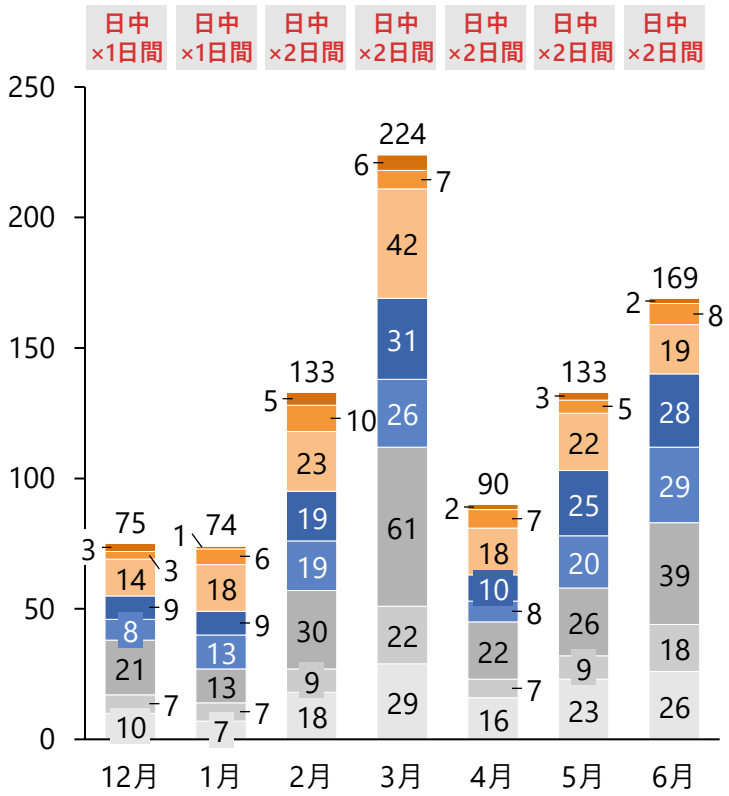
回答割合



※無回答・無効回答を除く

回答数（人）

※12～1月は1日間の日中調査、2～6月は2日間の日中調査



出所）列車アンケート調査

7. 実証事業A（鉄道実証）・B（バス実証）及び調査事業を踏まえた比較検討
費用負担、人の供給制約、リスク対応

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

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】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】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

人の供給制約（⑨）に関する結果

鉄道

運行・保守人員

- **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」

イベント・ツアー対応人員

- 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、運営には多くのボランティアが関わっており、継続的な実施に向けては、交通モードに関わらず、安定して稼働できる人員の確保が課題となる

バス

	平日		土休日	
	運行	保守	運行	保守
備後庄原－備後西城	4名	1名	2名	1名
備後西城－備後落合	3名	1名	2名	1名
備後落合－東城	3名	1名	2名	1名
東城－新見	4名	1名	2名	1名
合計	**14名**	**4名**	**8名**	**4名**

- 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

リスク対応（⑩）に関する結果

	鉄道	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	• 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
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	• 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