

第 6 回芸備線再構築協議会（令和 8 年 3 月 2 5 日開催）

芸備線再構築協議会幹事会実施報告

- ・令和 8 年度の他モード実証のモード選択について、利用者の機能強化ニーズを踏まえると、バス実証を基本として、高校生・高齢者向けの路線バス、観光客向けの観光バスを運行することが望ましい。
- ・鉄道実証を 6 月まで、平日バス実証・休日バス実証を 9 月まで実施することや、再構築方針作成を検討することについて、構成員間で合意した。

芸備線再構築に関する実証事業（実証事業 A）最終報告

- ・列車の観光コンテンツ化として、新見市でのピオーネ列車、ガストロノミー列車は、県外からの誘客につながり、特産品のプロモーションにもつながった。
- ・庄原市、新見市それぞれで制作した、芸備線応援弁当として、両市合わせて 300 個程度の弁当が販売され、沿線グルメ旅での利用に有効であると分析された。
- ・協議会としての実証 A 検証結果の要点として、駅や駅前イベントは、一定の集客に成功し、消費単価が高いという成果を得ており、新規来訪者の獲得につながった。
列車コンテンツは、必ずしも新規獲得につながっておらず、新規需要の掘り起こしが課題であると考えている。

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

- ・増便列車の乗車人数は、11 月の紅葉シーズンの利用が最も多くなったが、増便利用者が利用したきっかけは、「芸備線への乗車自体が目的」と答えた方が最も多くなった。
- ・延長運転で数人の利用はあったが、ダイヤ変更等の全体では利用者増加につながっていない。
- ・二次交通は、観光来訪向けは一定の需要はあり、紅葉シーズンに多く利用されたが、住民向けはあまり利用されなかった。
- ・芸備線と他モードで比較すると、「運行本数」については、鉄道はこれ以上の増便は難しい、「速達性」については、徐行区間が生じないバスの方が速くなる、「決済手段」については、交通系 IC カードが利用できるバスが有利、とこのような視点から、増便・高速化・IC カードの 3 点についてさらなる高度化の費用を試算した。
- ・落石対策では、バスと比較して 5 分以上遅くなる東城～落合の区間に限って、落石対策を講じる費用として 42.3 億円を見込んだ。交通系 IC カード導入では、簡易端末設置などに 7.2 億円、維持管理に 600 万円を見込み、これらの合計で、初期投資 49.5 億円、運営費で 5,200 万円～9,800 万円と試算した。
- ・実証 A 恒久化費用、さらなる高度化費用を合計し、初期投資で 63.3 億円、運営費で最大 1.41 億円と試算した。
- ・旧三江線の事例調査として、バス転換の議論を開始した検討経緯として、上下分離など鉄道存続による試算や、バス転換によるコスト試算に基づいて、バス転換の本格検討に入った旨をまとめている。

- ・三江線とバス転換の比較項目を並べて検討し、輸送特性やコスト、持続可能性を考慮して、バス転換が選択された旨をまとめている。
- ・実証Aを恒久化しても、年間費用8.3億円に対して定量的価値は4.3億円にとどまることが想定され、定量的価値の6割は他の交通手段への波及、つまり地域の受益は4割となった。この原因は、多くが乗車自体を目的としており、地域消費が伸び悩んだことが大きかったことによるものと考えている。
- ・バス実証に係る経費として、通年換算で1.93億円、定量的価値は1.51億円となる。

芸備線再構築に関する実証事業（実証事業AB）の実施

- ・鉄道の地域経済効果を検証するため、4月～6月までの3か月間取り組み、実証Aを通年実施する。
- ・バスの地域経済効果を検証するため、実証Bを4か月間実施する。
- ・平日バス実証では、沿線の幹線道路で路線バスを運行する。6月までに運行を開始する。
- ・新見駅周辺の経路として、「新見市役所」、「新見高校前」、共生高校付近の「城山」バス停を経由する。
- ・布原駅は道路が狭あいのため経由しない。備中神代駅はバスが入りにくいため、「福祉センター前」を経由し、親子孫水車前の「門前」を経由する。
- ・市岡駅～東城駅の経路として、「市岡駅前」、「矢神駅」、「道の駅鯉が窪」、「野馳駅前」、市営バスのバス停である「大竹口」を経由して東城町内に入り、「フレスタ」、「東城病院」等を経由して東城駅に入る。
- ・バス実証を行う区間は、新見～東城、東城～落合、落合～西城、西城～庄原の4つの区間に割って運行する。
- ・運行便数は、新見～哲西～東城で10便運行する方向で、ダイヤを含め最終調整中である。

本市の根石副市長からは、次のとおり意見しております。

- バスについては、必要な場所に柔軟に停車できるというメリットがある一方で、新見の区間で申し上げると、鉄道よりもバスの方が時間がかかるというデメリットもある。
- 哲西地域と東城地区・庄原地区を結ぶ公共交通が芸備線のみであるため、バスによってどの程度需要があるか、本市としても非常に注目している。

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）の実施

- ・総合的な分析として、鉄道・バスの経済効果比較を中心に検討しつつ、そのほかのデータとファクトに基づく議論を前提としたうえで、鉄道・バスの再構築に係る初期費用・運行費用・自治体負担、定性的価値などを踏まえた、最適な交通モードの判断に向けた論点整理を行う。
- ・最適な交通モードについて議論したうえで、交通手段再構築、すなわち鉄道再構築又はモード転換に関する「芸備線再構築方針」について検討する。

本市の根石副市長からは、次のとおり意見しております。

- 新見駅については、地理的に地域の中心部であり、芸備線はこのうち、新見市中心部と哲西地域を結んでいる重要な交通手段である。本市としては、立地適正化計画を策定し、新見駅を中心としたまちづくりを市政の最重要課題として位置づけており、市民の関心も非常に高いものとなっている。
- 新見駅は鉄道とバスのハブ拠点としてもますます重要な位置づけになってくると考えている。方針策定に当たっては、「鉄道を維持する場合」「他モードに転換する場合」に限らず、新見駅のまちづくりの視点も再構築方針に入れていただきたい。

この意見に対して、中国地方整備局からは

- 新見市では、新見駅中心に拠点づくりが進められており、そうした取組を中国地方整備局としてもしっかりと支援していきたい。との意見がありました。

令和8年度芸備線再構築協議会予算（案）

- ・調査事業の事業費上限1億円と、調査事業の事業費上限2,000万円の合計1.2億円を、構成員の負担割合ごとに計上している。

その他

本市の根石副市長からは、次のとおり意見しております。

- 国の検討会の中で、鉄道事業者から鉄道ネットワークについては、鉄道が単なる地域圏の交通なのかそれとも災害リダンダンシーとしての国レベルの代替交通になるか、と指摘していた点は重要な論点である。
- 今回の芸備線沿線の住民にとっても我々だけで決めていいのかという迷いもあるため、国の検討会の中で、ぜひ国の見解を示していただければ、住民の理解もさらに進むのではないかと考えている。
- 再構築方針案について、最終的に鉄道を維持するのか、他の交通モードに転換するのかの選択に当たっては、住民の理解と納得が必要不可欠ということになるが、本市で感じることは、住民だけの利便性については、甲乙つけがたいという形になるのではないかと、そうした場合に運賃や路線を維持運営するための人員確保や公費の金額といった観点も必要になってくると考えている。市としての財政負担も覚悟はしているが、それがどの程度になるのかということも重要になると考えている。

第9回芸備線再構築協議会幹事会（令和8年5月14日開催）

令和8年度芸備線再構築に関する実証事業（実証事業A B）の実施状況

- ・実証Bとして、6月1日～9月30日までの平日に、通勤、通学等に利用できる日常利用向けバスの実証運行を実施する。
- ・運行事業者は、新見市内は備北バス（株）が運行し、バスの実証運行中も、並行して芸備線は通常どおり運行する。
- ・休日のバス実証は、6月までの鉄道増便終了後に運行することとし、現在、運行ルート等については調整中。

本市の山田市民生活部長からは、次のとおり意見しております。

○6月から実証事業Bが実施されるが、モード間の地域経済効果の比較はもとより、アンケートなどによる利用者の意見を反映させるため、できるだけ多くの方に利用していただきたいと考えており、本市では、広報誌やホームページなどでの周知・広報を行っている。

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

- ・11月の協議会で再構築方針の骨子案を提示することを見据えて、年度当初から比較検討に関する調査を開始する。
- ・11月の協議会で骨子案を示したうえで、幹事会で複数回議論を経て、年度末に再構築方針をとりまとめる想定である。

本市の山田市民生活部長からは、次のとおり意見しております。

○今後、再構築方針の議論を進めていくうえで、総合的な分析を行うにあたっては、鉄道・他モードの再構築に係る初期費用や運行費用などの自治体負担について、早い段階で示していただくようお願いしたい。

再構築方針の記載事項イメージ

- ・再構築協議会で作成する再構築方針は、法定協議会で作成する地域公共交通計画と同じ法的な位置づけを与えられている。
- ・再構築独自の項目として、交通手段再構築をどちらかの措置（鉄道再構築・モード転換）により実施するのかの別を記載する。
- ・計画作成の順序としては、再構築協議会で再構築方針を決定後、ステージを沿線地域の法定協議会に移して、法定協議会で具体的な事業計画を作成するという流れ。
- ・上下分離をもって利便性向上を図る場合には「鉄道事業再構築実施計画」を、路線再編をもって利便性向上を図る場合には、「地域公共交通利便増進実施計画」をそれぞれ策定すれば、この場合のみ、国の社会資本整備総合交付金が活用できる。
- ・11月の協議会で「再構築方針の骨子案提示」を行いたいと考えている。その後の協議の場で再構築方針骨子案の詳細化を図っていき、3月の方針決定に向かうという流れを考えている。

沿線地域の目指すべき姿（新見市・庄原市）

【新見市 山田市民生活部長発言の概要】

本市が目指すのは、単なる機能の集約ではなく、新見駅を中心とした「多極ネットワーク」の実現。これは、都市の利便性と豊かな自然環境での暮らしを、公共交通でつなぎ、誰もが住み慣れた地域で安心して暮らし続けられることを意味する。

この将来像を実現するための具体的な柱として、具体的な柱を2つ掲げる。

第1の柱は、「新見駅周辺への都市機能の集約」。

第2の柱は、「新見駅を中心とした多極ネットワークの構築」。

説明したようなまちづくりを進めるためにも、本市としては、新見駅の利便性を向上させるための整備が重要であると考えており、新見駅周辺の整備を行うとともに、持続可能なまちづくりに資する公共交通体系の構築に向けて取り組んでまいりたいと考えている。

令和7年度芸備線再構築協議会決算

- ・令和7年度決算では、運営費約200万円、事業費約1億330万円、合計で約1億530万円となった。

その他

本市の山田市民生活部長からは、次のとおり意見しております。

- 休日の観光利用向けバスの実証運行については、運行によって生じる様々なデータとファクトを検証する必要があると考えており、有意義な実証とするためにも、運行ルートやダイヤについて、早期に示していただくようお願いしたい。

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。

