

第 2 回 芸 備 線 再 構 築 協 議 会 議 事 次 第

令和6年10月16日(水)
13:00～14:30
ピュアリティまきび 孔雀

1. 開会

2. 挨拶

3. 議事

- (1) 芸備線再構築協議会規約の変更
- (2) 芸備線再構築協議会幹事会実施報告
- (3) 芸備線再構築協議会予算(案)
- (4) 構成員からの意見
- (5) その他

4. 閉会

配付資料一覧

第2回芸備線再構築協議会 出席者名簿

資料1 芸備線再構築協議会規約の変更（案）

資料2 芸備線再構築協議会幹事会 実施報告

資料3 「芸備線再構築に関する調査事業」の業務委託

資料4 芸備線再構築協議会予算（案）

資料5 西日本旅客鉄道株式会社説明資料

参考資料

第2回 芸備線再構築協議会 出席者名簿

(敬称略・順不同)

所 属	役 職	氏 名	備 考
国土交通省中国運輸局	局長	かねこ のぶひさ 金子 修久	議長
岡山県	副知事	かみぼう かつのり 上坊 勝則	
	土木部長	にしざわ ようこう 西澤 洋行	
広島県	副知事	たまい ゆうこ 玉井 優子	
	土木建築局長	うえだ たかひろ 上田 隆博	(代理出席) 土木整備担当部長 かや ひでひこ 栢 英彦
新見市	副市長	ねいし けんじ 根石 憲司	
	建設部長	いとう のぶあき 伊藤 信明	
庄原市	副市長	おおはら まさき 大原 直樹	
	環境建設部長	あまの たけみ 天野 武美	
西日本旅客鉄道株式会社	岡山支社長	はやし ひでき 林 秀樹	
	広島支社長	ひろおか けんじ 広岡 研二	
公益社団法人広島県バス協会	専務理事	あかぎ やすひで 赤木 康秀	
公益社団法人岡山県バス協会	専務理事	おかだ かずふみ 岡田 和史	
岡山県警察本部	交通部長	ほうみつ ともひこ 寶満 智彦	(代理出席) 交通規制課 課長補佐 ふるはし さとし 風呂橋 諭
広島県警察本部	交通部長	おおき すすむ 大木 晋	(代理出席) 交通規制課 課長補佐 はなだ けんじ 花田 憲治
独立行政法人国立高等専門学校機構 呉工業高等専門学校	教授	かんだ ゆうすけ 神田 佑亮	
国土交通省中国地方整備局	局長	はやし まさみち 林 正道	(代理出席) 副局長 ふかい あつお 深井 敦夫
安芸高田市	副市長	すぎやす あきひこ 杉安 明彦	
三次市	副市長	さいみ たけし 細美 健	(代理出席) 地域共創部長 やの みゆき 矢野 美由紀
広島市	副市長	こうじんばら まさし 荒神原 政司	(代理出席) 道路交通局長 とだ ゆうじ 戸田 祐二
国土交通省鉄道局	鉄道事業課長	かるべ つとむ 軽部 努	

芸備線再構築協議会規約**(目的)**

第 1 条 芸備線再構築協議会（以下「協議会」という。）は、次条に規定する特定区間に係る再構築方針（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号。以下「地域交通法」という。）第 29 条の 3 第 1 項に規定する再構築方針をいう。以下同じ。）の作成に関する協議を行うことを目的として設置する。

(対象区間)

第 2 条 協議会は、西日本旅客鉄道芸備線備中神代駅から備後庄原駅までの区間を特定区間（地域交通法第 29 条の 3 第 3 項に規定する特定区間をいう。以下同じ。）とし、特定区間に備後庄原駅から広島駅までを加えた区間を対象として議論する。

(事務所)

第 3 条 協議会は、事務所を広島県広島市中区上八丁堀 6 番 30 号広島合同庁舎 4 号館中国運輸局内に置く。

(協議事項)

第 4 条 協議会は、第 1 条の目的を達成するため、次に掲げる事項の協議を行う。

- 一 特定区間に係る再構築方針の作成に関すること。
- 二 交通手段再構築実証事業計画（地域交通法第 29 条の 4 第 1 項に規定する交通手段再構築実証事業計画をいう。以下同じ。）の作成及び実施に関すること。
- 三 その他目的の達成のため必要と認められる事項

(組織)

第 5 条 協議会は、別表に掲げる構成員をもって組織する。

- 2 協議会は、地域交通法第 29 条の 3 第 5 項各号に掲げる者として構成員とすることが妥当である者がある場合その他構成員について変更する必要がある場合は、協議の上、別表を変更するものとする。

(議長)

第 6 条 協議会に議長を置く。

- 2 議長は、中国運輸局長をもって充てる。
- 3 議長は、議事運営その他の会務を総括する。

- 4 議長に事故があるときは、中国運輸局次長がその職務を代理する。

(協議会)

第7条 協議会は、議長が招集する。

- 2 協議会は、構成員（次項の規定により代理の者が出席する場合は、当該代理の者。同項を除き、以下同じ。）の過半数が出席しなければ開くことができない。
- 3 構成員は、代理の者を協議会に出席させることができる。
- 4 議長は、必要があると認めるときは、構成員以外の者に対して、協議会への出席、資料の提出、意見の表明その他必要な協力を求めることができる。
- 5 協議会の公開又は非公開は、構成員と協議の上、議長が決定する。

(協議結果の尊重)

第8条 構成員は、協議会によって協議が調った事項について、協議の結果を尊重しなければならない。

(幹事会)

第9条 協議会の円滑な運営を図り、及び第4条各号に掲げる協議事項に関して機動的な検討を行うため、幹事会を設置し、議長の命を受けた事項について協議する。

- 2 幹事会の組織その他必要な事項は、協議会で協議の上、別に定める。

(部会)

第10条 協議会は、協議会に提案する第4条各号に掲げる協議事項に関して地域の実情に応じた機動的な検討を行うため、対象となる区間を定めた部会を設置し、議長の命を受けた事項について協議させることができる。

- 2 前項の区間は、特定区間の全部又は一部を含むものでなければならない。
- 3 部会に係る会計は、協議会及び幹事会の会計と区分して経理しなければならない。
- 4 部会の組織その他必要な事項は、協議会又は幹事会で協議の上、別に定める。

(議事及び協議資料)

第11条 協議会の議事については、速やかに議事の概要を作成し、中国運輸局ホームページで公開するものとする。

- 2 協議資料は、原則として公開する。ただし、非公開とすることが適当であると認める場合は、その一部又は全部を非公開とすることができる。
- 3 協議資料は、中国運輸局ホームページで公開するものとする。

(事務局)

- 第12条** 協議会の業務を処理するため、中国運輸局鉄道部内に事務局を置く。
2 事務局に事務局長及び事務局員を置き、議長が定めた者をもって充てる。

(会計及び会計年度)

- 第13条** 調査委託費、会場費等及び協議会に必要な経費は、国の事務経費等により負担するほか、協議により関係者において応分の負担を決めるものとする。
2 協議会の会計はこの規約の施行日に始まり、当該日から起算して、次の3月31日に終わり、以降、毎年4月1日に始まり、翌年3月31日に終わる。

(財務に関する事項)

- 第14条** 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、議長が別に定める。

(協議会が解散した場合の措置)

- 第15条** 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、議長であった者がこれを決算する。

(委任)

- 第16条** この規約に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な細則は、議長が別に定める。

附 則

この規約は、令和6年3月26日から施行する。

別表（第5条関係）

芸備線再構築協議会構成員名簿

（令和6年 月 日現在）

所属	役職	氏名	備考
国土交通省中国運輸局	局長	金子 修久	国
岡山県	副知事	上坊 勝則	特定区間を 区域に含む 地方公共団体
広島県	副知事	玉井 優子	
新見市	副市長	根石 憲司	
庄原市	副市長	大原 直樹	
西日本旅客鉄道株式会社	岡山支社長	林 秀樹	鉄道事業者
	広島支社長	広岡 研二	
公益社団法人広島県バス協会	専務理事	赤木 康秀	関係する 公共交通事業者等
公益社団法人岡山県バス協会	専務理事	岡田 和史	
岡山県	土木部長	西澤 洋行	関係する 道路管理者
広島県	土木建築局長	上田 隆博	
新見市	建設部長	伊藤 信明	
庄原市	環境建設部長	天野 武美	
岡山県警察本部	交通部長	寶満 智彦	関係する 公安委員会
広島県警察本部	交通部長	大木 晋	
独立行政法人国立高等専門学校機構 呉工業高等専門学校	教授	神田 佑亮	中国運輸局長が 必要と認める者
国土交通省中国地方整備局	局長	林 正道	
安芸高田市	副市長	杉安 明彦	
三次市	副市長	細美 健	
広島市	副市長	荒神原 政司	

第2回芸備線再構築協議会 事務局説明資料

令和6年10月16日
国土交通省 中国運輸局



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

資料 2

芸備線再構築協議会幹事会 実施報告

第1回幹事会：令和6年5月16日（水）開催
第2回幹事会：令和6年7月10日（水）開催

第1回幹事会(令和6年5月16日)概要

○第1回芸備線再構築協議会幹事会(概要)

日時：令和6年5月16日(水) 14:00~15:50

場所：TKPガーデンシティ岡山

議事：以下のとおり

1. 今後の協議における共通認識	第1回協議会での意見を踏まえ、今後協議会において議論するに当たって構成員で持つべき 共通認識 を確認
2. 幹事会における検討の進め方	「① 芸備線の可能性を追求 」「②より利便性・持続可能性の高い公共交通の実現に向けた 最適な交通モードの在り方を検討 」の二段構えで検討を進めていくことを確認
3. 調査事業の検討	<ul style="list-style-type: none"> ・芸備線の可能性を追求するため、ファクトとデータに基づき、「利用者数増」「利用者便益増」「まちづくり等の観点も踏まえた地域波及効果」に関するデータを収集・分析するための調査事業の実施を事務局から提案 ・今後、調査事業の具体的手法や調査項目について調整し、第2回幹事会で結論を得る方向で一致
4. 協議会・幹事会の予算等の検討	協議会・幹事会の事業費・運営費について、国補助を活用した上で、費用の残り1/2について、主としてJR西日本及び2県2市で負担すること（ 負担金の大枠的な負担割合 ）について了承

今後の進め方：7月に第2回幹事会を開催して調査事業等の実施を決定

2

芸備線再構築協議会協議会及び幹事会 今後の協議における共通認識 第1回幹事会

○芸備線再構築協議会の目的

芸備線再構築協議会は、芸備線（備中神代駅から備後庄原駅まで）の交通手段再構築（鉄道再構築又はバス転換等）に関する方針の作成に必要な協議を行うための協議会として、芸備線の沿線地域のまちづくり、観光振興の観点も含めた議論を行い、より利便性・持続可能性の高い最適な地域公共交通を実現することを目指して組織されたものである。なお、議論に当たっては、広域的な見地から、特定区間に備後庄原駅から広島駅までの区間を加えた全線を対象として幅広い議論を行う。

○芸備線再構築協議会及び幹事会で協議を進めるに当たっての共通認識

(第1回協議会における議論の概要)

第1回芸備線再構築協議会においては、地域交通法基本方針に基づいて、「存続ありき」「廃止ありき」との前提を置くことなく、具体的なファクトとデータに基づき、最適な交通モードの在り方について議論していく認識が構成員間で共有されたほか、構成員からは、芸備線やその沿線地域の現状について、透明性を確保してデータに基づいて議論を進めていくこと、あらゆる取組を講じて芸備線の可能性を最大限追求していくこと等の意見表明があった。

また、この協議会の枠組みにおいては、まずは調査事業により芸備線やその沿線の現況を把握し、どのような取組がふさわしいかなど、具体的な事業は幹事会において検討・実施を行っていく方針が議長から示され、幹事会において実務的な議論を進めていくこととされた。

(芸備線再構築協議会及び幹事会で協議を進めるに当たっての共通認識)

上記を踏まえ、芸備線再構築協議会及びその下部組織である幹事会においては、次に掲げる共通認識の下、取組や議論を進めていくこととする。

- 一、地域交通法基本方針のとおり、具体的なファクトとデータに基づき、より利便性・持続可能性の高い公共交通の実現に向けた最適な交通モードの在り方について、真摯に議論していくこと
- 一、芸備線再構築協議会で議論する、3年以内を目安とした期間を通じて、持続可能な地域社会の実現、沿線地域のまちづくり、観光振興の観点も含め、特定区間における交通手段再構築について議論していくこと
- 一、沿線地域の住民等の関係者の理解が得られるよう、透明性のある議論を行うこと

3

1. 芸備線再構築協議会幹事会での検討事項

地域交通法に基づき、再構築協議会・幹事会においては、交通手段再構築、すなわち、

- ①旅客鉄道事業による輸送を維持（鉄道再構築）
 - ②鉄道の全部又は一部を他の交通モードに最適化（バス転換等）
- のいずれかにより利便性・持続可能性の向上を図るための方策を検討することとされている

2. 第1回芸備線再構築協議会における各構成員発言

- ・ 存続・廃止の前提を置かず、ファクトとデータに基づいて議論することは構成員の共通認識
- ・ 構成員の意見は以下のとおり
 - (1) 既存データの提供とこれに基づく議論を行うべき
 - (2) 芸備線の可能性を最大限追求したい
 - (3) 調査事業・実証事業の実施に当たっての意見

3. 芸備線再構築協議会幹事会における検討の進め方

(検討の基本的考え方)

- ①芸備線の可能性を最大限追求する
- ②より利便性・持続可能性の高い公共交通の実現に向けた最適な交通モードの在り方を検討する

(当面の進め方)

- ・ ①について、既存データ（まちづくり・観光振興に関するデータを含む。）に基づく検討を実施（検討のイメージは次頁）
- ・ 新たに把握の必要が生じたデータについて調査事業を実施

4

4. 芸備線再構築協議会幹事会における当面の検討イメージ

芸備線の利用者を増加させる取組や、利用者の利便性や地域への波及効果を高める取組による相乗効果に加え、利用者数とは別個の芸備線自体の価値を見出すことにより、芸備線の可能性を追求していく

(具体的な検討の内容) ※基本的考え方：芸備線の可能性を最大限追求

$$\text{①利用者数の増加} \times \left[\begin{array}{l} \text{②a 利用者本人の便益の増加} \\ + \\ \text{②b まちづくり・観光振興の観点も踏まえた地域への波及効果} \end{array} \right] + \alpha \text{③その他} \\
 = \text{芸備線による地域への多様な価値の創出}$$

(各要素の検討イメージの例)

- ① 利用者数の増加
 - ： 移動需要の創出（利便性向上、新見・庄原地域を面で捉えた他の公共交通との連携、沿線住民の行動変容、利用者減少の要因分析 等）
- ② a 利用者本人の便益の増加
 - ： 利便性・快適性が向上するサービスの提供等による利用者本人の便益の増加
- ② b まちづくり・観光振興の観点も踏まえた地域への波及効果の増加
 - ： 域内観光消費・住民の買物消費の増加、地域への波及効果の創出
- ③ α その他
 - ： 利用者数とは別個の価値について検討 ※データとファクトに基づき議論できるものを基本とする

5

第2回幹事会(令和6年7月10日)概要

○第2回芸備線再構築協議会幹事会(概要)

日時：令和6年7月10日(水) 14:00~15:25

場所：TKPガーデンシティ広島駅前大橋

議事：以下のとおり

1. 調査事業の実施	芸備線の可能性を追求する調査事業の実施等について、外部委託を活用して今年度実施することについて一致 ・議論に必要な基礎データ収集に加え、収集データに基づく現状把握や総合的分析を実施 ・ 現状把握 として、沿線地域の移動実態把握、人口予測、企業立地動向、将来の姿等を把握 ・ 総合的分析 として、駅の拠点化・二次交通との連携・地域の付加価値向上等の施策を検討し、芸備線の多様な価値や潜在需要を創出できるかを分析、実証事業への移行を検討 ・意見聴取についても、実施手法・実施内容・実施時期について調査事業の中で検討
2. 負担金の基本的な負担割合	調査事業の実施費用(2,000万円)について、国補助を活用した上で、費用の残りの1/2について、JR西日本及び2県2市が1/4ずつ負担することについて了承

今後の進め方：10月に第2回協議会を開催して調査事業予算を議決

6

1. 調査事業の実施

-調査事業等の外部委託- **第2回幹事会**

1. 実施の目的

「より利便性・持続可能性の高い最適な地域公共交通を実現」することを目指す協議会の目的の達成に向け、公共交通の専門的知見を有するコンサルを活用して、潜在需要も含めた移動需要創出や利用者減少の要因分析、利便性向上等による利用者の便益分析、まちづくり・観光振興等の観点も踏まえた地域への波及効果の分析等を行う

2. 調査事業の実施に関する企画提案内容

次の①~④に掲げる事項について企画提案を求める公募を行う

- ① **必要なデータ**(4,5頁)のうち構成員等が保有していないデータの収集方法についての提案
- ② **その他必要と考えられるデータ等とその収集方法**についての提案
- ③ **保有データ・収集データの全てを活用して行う、現状把握とその結果を踏まえた総合的な分析の方法**についての提案(次頁ア~ウ)
- ④ **データの総合的な分析を踏まえて今後実施する、実証事業候補**についての提案

※¹ ①にあつては、芸備線全線及び沿線地域の広域的なデータの収集を行う提案、②③にあつては、より広域的なデータ収集を行う提案をより高く評価する

※² ③のデータの分析結果について、できるだけ定量的に分析すること、できるだけ金銭的に評価できるように分析すること、発現する確度がどの程度高いのか示すこと、なぜこの分析結果に至ったのかエビデンスを示すことを求める

※³ 次頁③ウの「検討内容のイメージの例」のうち、◎重点項目については、分析内容の提案を必須とする

7

③現状把握とその結果を踏まえた総合的な分析に関する提案

ア 芸備線や沿線地域の現状・公共交通の現状の把握

「幹事会における当面の検討イメージ」に沿って、現状データの整理・分析により、(芸備線が沿線地域において現状果たしている価値の把握も含め、) 芸備線と沿線地域等の現状を把握

イ 将来人口予測など新見市・庄原市の将来の地域の姿

人口推計やその他データの分析により新見市・庄原市の将来の地域の姿を把握

ウ 当面の検討イメージに沿って行う、**芸備線による多様な価値の創出**や**ポテンシャルの有無**に関する分析(潜在需要などの伸びしろの有無の把握も含む)

「幹事会における当面の検討イメージ」における各要素(①、②a、②b、③)に沿って、例えば、以下の検討内容を分析し、芸備線による多様な価値の創出・ポテンシャルの有無を分析

＜検討内容のイメージの例＞

◎は、重点項目(提案必須)

- ・居住生活ニーズによる利用者数への影響分析…当面の検討イメージ①②b
- ・産業観光、ビジネス需要、MICE需要等による利用者数への影響分析…①②b
- ◎潜在需要の顕在化やトリップ数の増加に向けた分析…①②b
- ◎二次交通との連携強化等による需要増の分析…②a
- ・収入増加可能性の分析(客単価や沿線地域での域内消費額アップ等)…②a②b
- ◎駅など交通拠点の有効活用による需要創出効果分析…①②a②b③
- ◎芸備線が鉄道として存在することの価値に関する分析…③
- ・関係者等の意見を踏まえた定性的な価値に関する分析…③

8

2. 関係者からの意見聴取の実施

1. 関係者からの意見聴取の実施

基本方針に基づき透明性を確保して議論する必要があるほか、一般傍聴や構成員への参画を求める声や、大量輸送特性とは異なる新たな価値・役割の可能性について議論したいとの構成員意見があったことも踏まえ、関係者からの意見を聴くこととする

(実施目的)

- ・合意形成の一環として、利用者や住民などの声を丁寧に聴き、協議会や幹事会の議論に反映
- ・芸備線の定性的役割を見出すなど、芸備線の多様な価値を把握し、調査事業を補完
- ・実証事業の実施内容や再構築方針案の検討に資する意見を求め、当該意見も参考にして議論

2. 関係者からの意見聴取の実施に関する企画提案内容

次の事項について、企画提案を求める公募を行う

○具体的な意見聴取方法

- ・具体的な意見聴取方法として、ヒアリング、アンケート、パブリックコメントその他の方法について提案を求める(令和6年度内に実施可能であることも踏まえた内容とする)
- ・なお、各方法を複数実施する提案も認める(例えば、アンケートや現地調査において収集した意見を素材としてヒアリングを実施するなど)

※ 意見聴取の結果については、専門家に評価を依頼し、その評価結果について、調査事業における③**現状把握とその結果を踏まえた総合的な分析**に反映させる

※ 実施時期(複数実施する場合にあっては、その実施時期)については、協議会・幹事会において協議の上、決定する

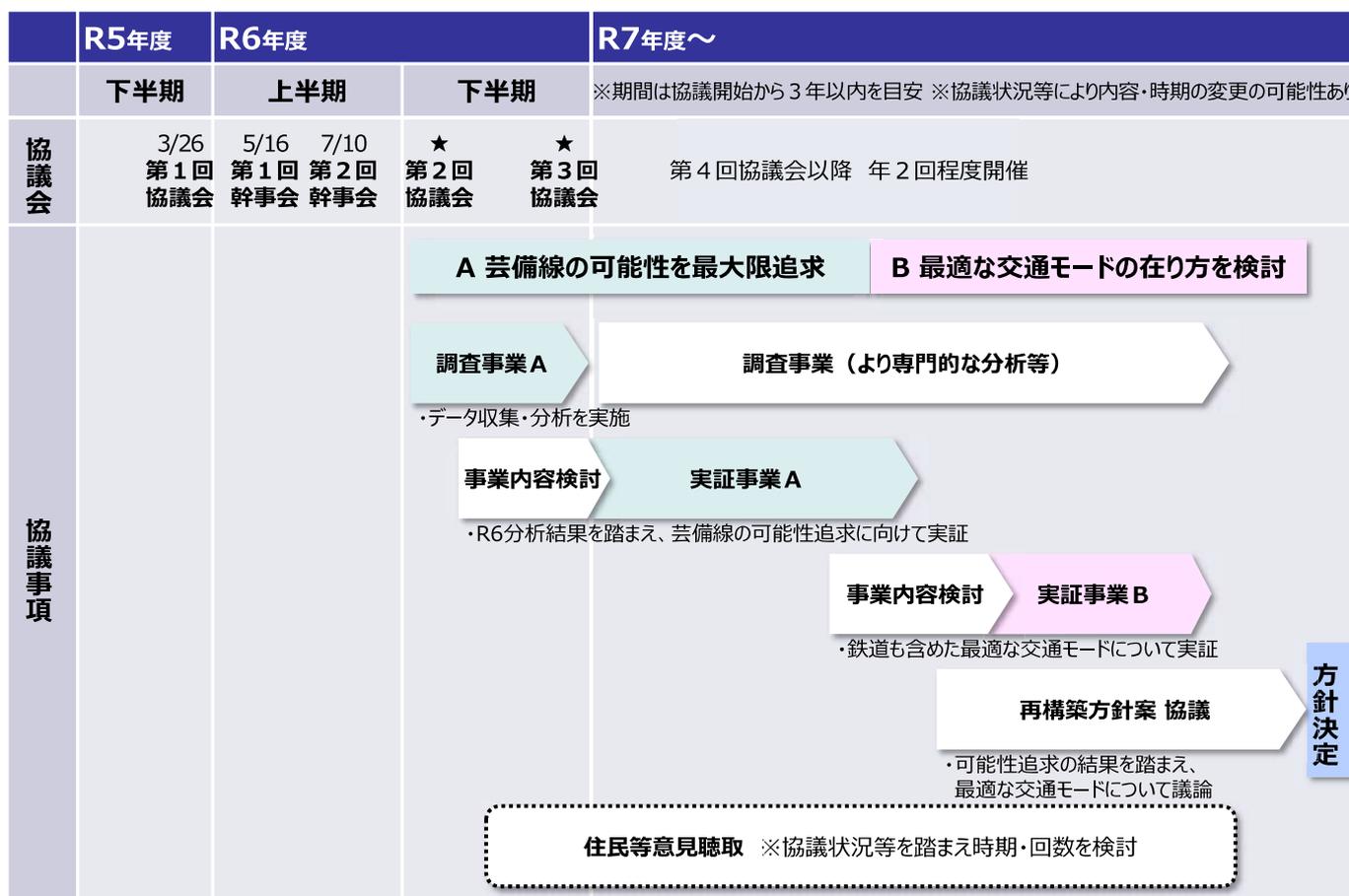
9

- 協議会・幹事会の会場費等の「運営費」や調査事業等実施の費用である「事業費」については、芸備線再構築協議会財務規程第2条第1項に基づき、地域公共交通再構築調査事業補助金を活用して、国が1/2を補助し、残りの1/2について、**主として西日本旅客鉄道株式会社と特定区間の自治体による負担を基本とする**ことが第1回幹事会において了承された。
- 今般、「芸備線再構築に関する調査事業(仮称)」を委託事業として実施するに当たり、各構成員の費用負担については、表に掲げる負担割合を**基本的な負担割合**とすることとして事務的に調整する。
 なお、調査の内容や実施範囲等により、個別に調整が必要な場合は、路線キ口等により、自治体間で負担額の調整を行うこととする。

○ 芸備線再構築に関する調査事業(仮称)の基本的な負担割合(案)

構成員	負担割合
国	1/2
JR西日本	1/4
特定区間の自治体	1/4

- ※¹ 自治体負担分は、関係する自治体が負担する
- ※² 詳細な負担金の額は、事務的に調整を行う
- ※³ 地域公共交通再構築調査事業費補助金の上限は、調査事業1,000万円/実証事業5,000万円



方針決定

- 芸備線再構築に関する調査事業について、公共交通の専門的知見を有するコンサルを活用することとして企画競争実施を公示し、企画提案書を求めたところ、4者から企画提案書が提出
- 2県2市、JR西日本、事務局で構成される企画競争委員会を設置し、提案内容の審査を行った結果、株式会社野村総合研究所の企画提案書が最も得点が高かったため、当該者を契約の相手方に特定

- 公示日 : 令和6年8月27日(火)
- 提案書受付期間 : 令和6年8月27日(火)～9月17日(火)
- 提案者数 : 4者
- 特定者 : 株式会社野村総合研究所

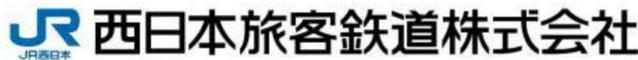
令和6年度芸備線再構築協議会予算(案)

	款	項	目	予算額(円)	内容
歳入	1 国庫支出金	1 国庫補助金	1 国庫補助金	10,000,000	地域公共交通再構築調査事業費補助金
	2 負担金	1 各構成員負担金	1 西日本旅客鉄道負担金	5,000,000	
			2 岡山県負担金	5,000,000	
			3 広島県負担金		
			4 新見市負担金		
			5 庄原市負担金		
		6 その他構成員負担金	0		
3 繰越金	1 繰越金	1 繰越金	0		
4 雑収入	1 雑入	1 雑入	0		
歳入合計				20,000,000	
	款	項	目	予算額(円)	内容
歳出	1 運営費	1 会議費	1 会議費	2,000,000	協議会・幹事会会場費
		2 事務費	2 事務費	500,000	謝金、委員等旅費、その他事務費
	2 事業費	1 事業費	1 事業費	17,500,000	調査事業実施費
	3 予備費	1 予備費	1 予備費	0	
歳出合計				20,000,000	

ご説明資料

芸備線(備中神代～備後庄原)のご利用状況 (2023年度データ)

2024年10月16日



芸備線 (備中神代～備後庄原) のご利用状況

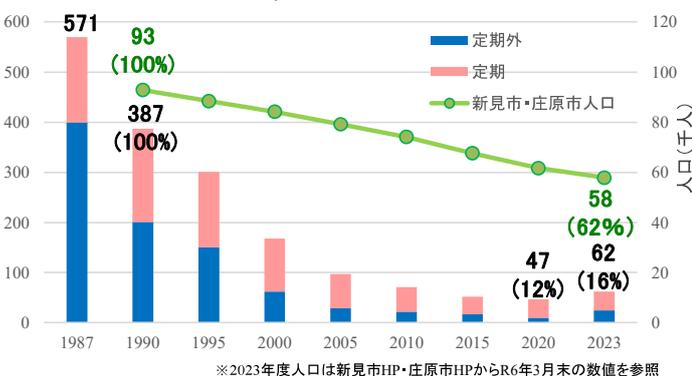
2

ご利用は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發揮できていない。

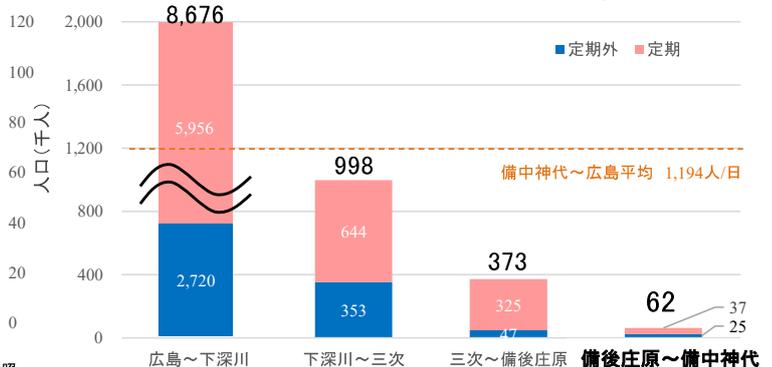
○駅別乗車人員 (2023年度、人/日)



○平均通過人員 (人/日) と沿線人口推移

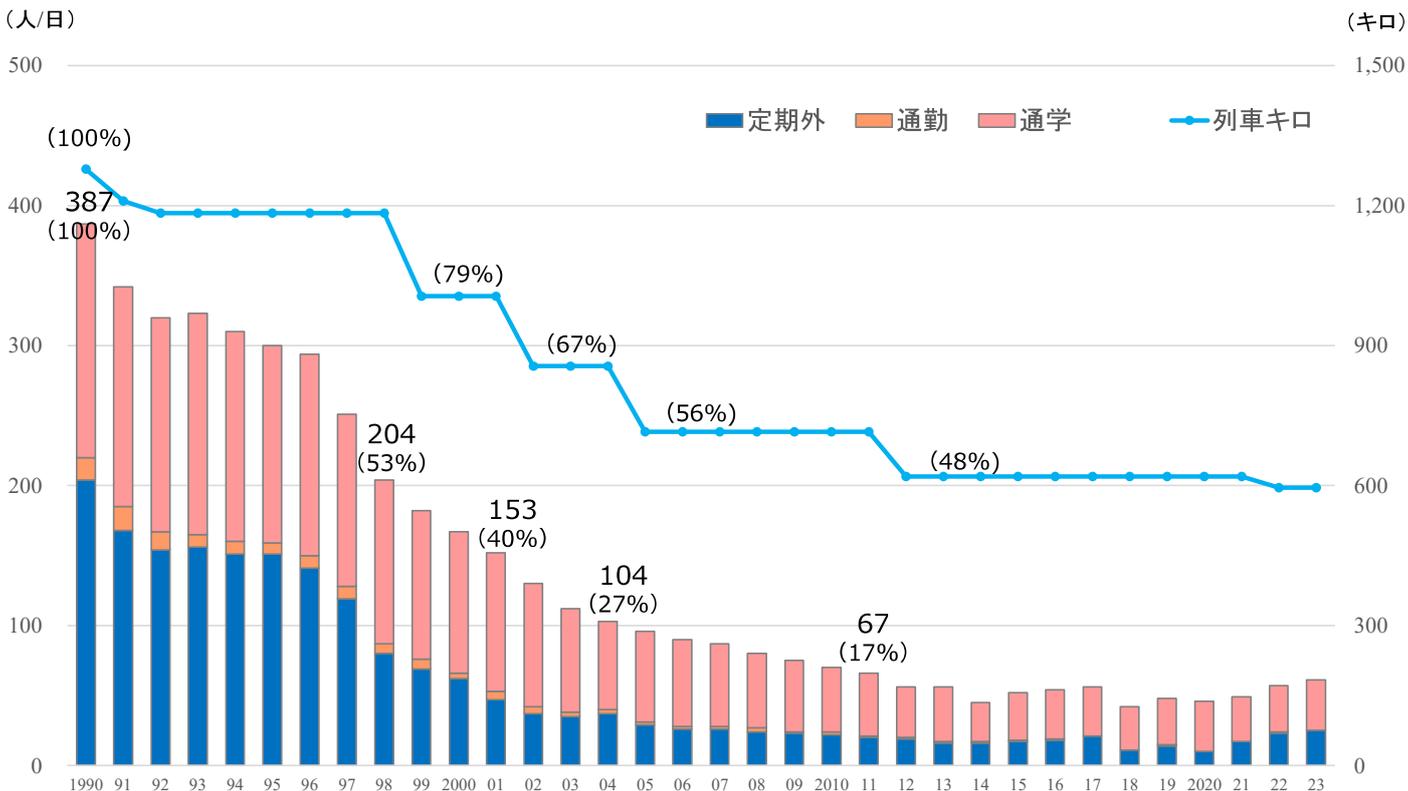


○区間別平均通過人員 (2023年度、人/日)



約35年の間に輸送需要の動向は大きく変化しており、ご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
 (人/日)

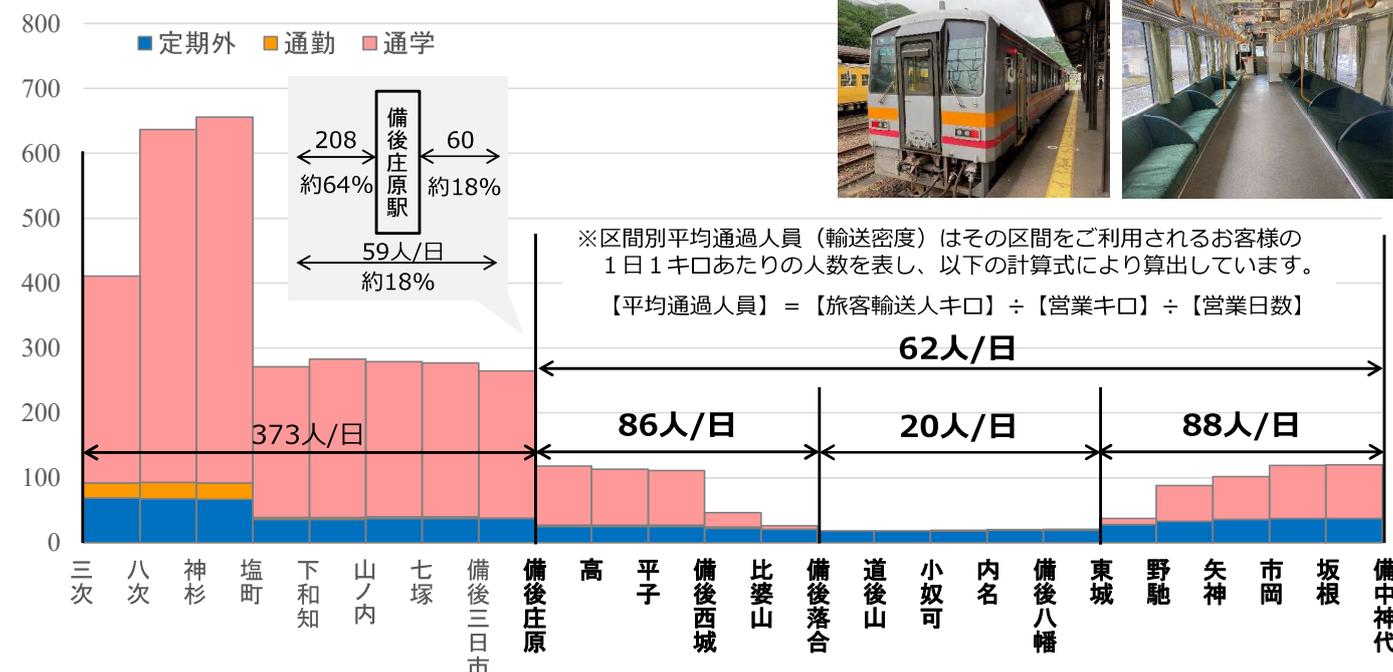


※列車キロは各年のダイヤ改正時点の平日ダイヤ基準で算出。急行列車含む。臨時列車は除く。

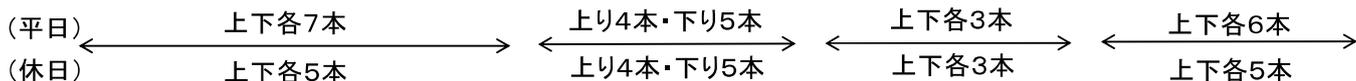
備後庄原駅を境にご利用に大きな段差がある。備後庄原駅を跨る移動は59人/日と少ない。
 特定区間のご利用の約60%を通学定期利用が占める。

○駅間輸送人員と区間別平均通過人員（2023年度）
 (人/日)

○運行車両
 キハ120系 1両編成 (定員105名)



○列車本数（2024年3月）



参考資料

(参考1) JR会社法の一部改正法に基づく大臣指針

○新会社がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針
(平成13年国土交通省告示第1622号^{※1}) (平成27年国土交通省告示第1272号^{※2})

II 配慮すべき事項

新会社は、Iの趣旨を踏まえ、以下の1から3までに規定する事項に配慮してその事業を営むものとする。

- 2 国鉄改革の実施後の輸送需要の動向その他の新たな事情の変化を踏まえた現に営業している路線の適切な維持及び駅その他の鉄道施設の整備に当たっての利用者の利便の確保に関する事項
 - 一 国鉄改革の実施後の輸送需要の動向その他の新たな事情の変化を踏まえた現に営業している路線の適切な維持に関する事項
 - イ 新会社は、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向その他の新たな事情の変化を踏まえて現に営業する路線の適切な維持に努めるものとする。
 - ロ 新会社は、鉄道事業法(昭和六十一年法律第九十二号)第二十八条の二の規定により、現に営業している路線の全部又は一部を廃止しようとするときは、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向その他の新たな事情の変化を関係地方公共団体及び利害関係人に対して十分に説明するものとする。

※1：東日本旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社、西日本旅客鉄道株式会社が対象

※2：九州旅客鉄道株式会社が対象

(参考2) 地域交通法に基づく基本方針

○地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針（令和5年総務省・国土交通省告示第2号）

三 地域公共交通特定事業その他の地域公共交通計画に定める事業に関する基本的な事項

1 地域公共交通特定事業について

(5) 鉄道事業再構築事業に関する留意事項

鉄道事業再構築事業は、大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした地域旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な状況にある路線の全部又は一部の区間を対象に、地方公共団体等の支援を受けつつ事業構造の変更を行うとともに、利用者の利便を確保するものであり、事業継続が困難となり、又は困難となるおそれがある赤字の鉄道事業者のみならず、制定時の旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律（昭和六十一年法律第八十八号）第一条に規定する旅客会社（以下「JR各社」という。）や大手民鉄（十六社）のローカル路線の区間も対象となる。また、鉄道事業再構築事業の対象となる区間については、旧日本国有鉄道経営再建促進特別措置法施行令（昭和五十六年政令第二十五号。以下「旧国鉄再建特措法施行令」という。）第三条柱書に規定するバス転換の基準であった旅客輸送密度四千人未満の区間か否かを目安とする。

（略）

なお、東日本旅客鉄道株式会社、東海旅客鉄道株式会社、西日本旅客鉄道株式会社及び九州旅客鉄道株式会社（以下「JR上場四社」という。）の路線については、旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の一部を改正する法律（平成十三年法律第六十一号）附則第二条に基づく新会社がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針（平成十三年国土交通省告示第千六百二十二号）及び旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の一部を改正する法律（平成二十七年法律第三十六号）附則第二条に基づく新会社がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針（平成二十七年国土交通省告示第千二百七十二号）（以下「大臣指針」と総称する。）に留意する必要がある。また、四1(2)で述べるとおり、JR各社のローカル路線の区間のうち、我が国の基幹的鉄道ネットワークを形成する区間については、当面、再構築協議会の対象としない一方、大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした地域旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な状況にある区間については、地域公共交通計画に位置付けられた場合には、鉄道事業再構築事業の対象となり得る。

2

(参考2) 地域交通法に基づく基本方針

四 再構築方針の作成に関する基本的な事項

1 再構築協議会に関する事項

(1) 再構築協議会の組織に係る区間

次の三つの要件をいずれも満たす区間は、再構築協議会の組織の対象となる。

① 鉄道路線のうち、二以上の都道府県の区域にわたるもの又は一の都道府県区域内にのみ存する路線で他の路線と接続して二以上の都道府県の区域にわたる鉄道網を形成するものとして国土交通大臣が定めるものの全部又は一部の区間

（略）

「一の都道府県の区域内にのみ存する路線で他の路線と接続して二以上の都道府県の区域にわたる鉄道網を形成するものとして国土交通大臣が定めるもの」については、地方公共団体又は鉄道事業者から相談があった場合に、利用実態等を踏まえ、他の路線と一体となって機能しており、広域的な交通ネットワークの一部を構成しているものについて、国土交通大臣が当該路線及びその区間を個別に告示する。基本的に一の都道府県の区域内にのみ存する路線については地方公共団体が主体的に協議の場を設けることが期待されるが、幹線に接続し、観光利用など広域的な旅客流動が認められる場合や、広域的な視点が必要となる場合など一の都道府県において交通手段再構築の方策を検討することが困難な場合には国の関与が必要と考えられるため、個別具体的に指定の必要性を確認する。

なお、JR各社のローカル路線の区間のうち、特急列車等の優等列車が拠点都市間を相互に連絡する区間を含む区間で設定されており、相当程度の利用がある区間のほか、貨物鉄道が現に走行しており、全国一元的な貨物鉄道輸送サービスの一部として重要な役割を果たしている区間、災害時や有事において貨物列車が走行する蓋然性が高い区間など、国とJR各社との間で、我が国の基幹的鉄道ネットワークを形成する区間として確認した区間は、当面、再構築協議会における協議の対象としない。

② 大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした地域旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な状況にある区間

大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした地域旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な状況にある区間の判断基準としては、三1(5)の鉄道事業再構築事業の要件と同様、旧国鉄再建特措法施行令第三条柱書に規定するバス転換の基準であった旅客輸送密度四千人未満の区間であるか否かが目安となる。

③ 交通手段再構築を実施するためには関係者相互間の連携と協働の促進が特に必要と認められる区間

再構築協議会における協議の対象となる区間は、交通手段再構築を実施するためには関係者相互間の連携と協働の促進が特に必要と認められる区間に限られることから、当面、旅客輸送密度千人未満の区間を中心に、早急な改善が求められる区間を優先することとする。

（略）

3