芸備線再構築協議会の報告等について

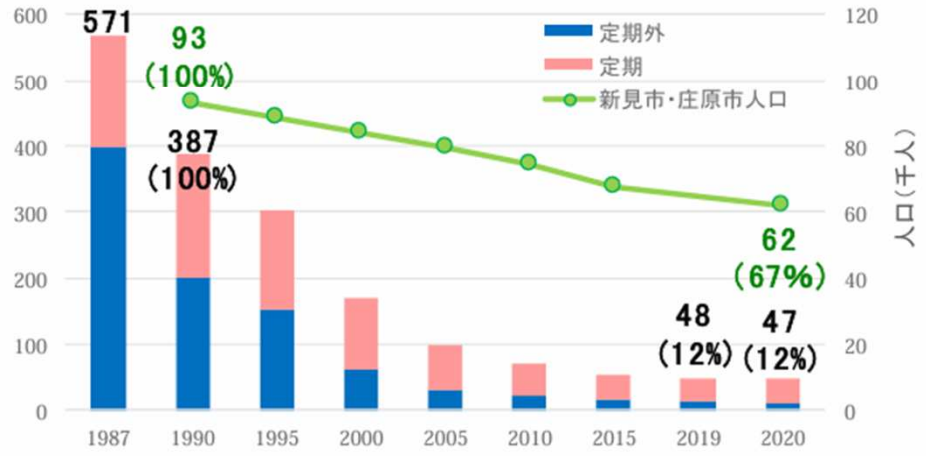
1. これまでの経緯
2. 鉄道を活用した実証事業Ａの内容と結果
3. バスを活用した実証事業Ｂの内容と結果
4. 比較検討の観点と整理状況

芸備線のご利用は人口の減少率を上回るペースで大きく減少しており、備中神代～備後庄原の平均通過人員は2019年時点で48人/日。

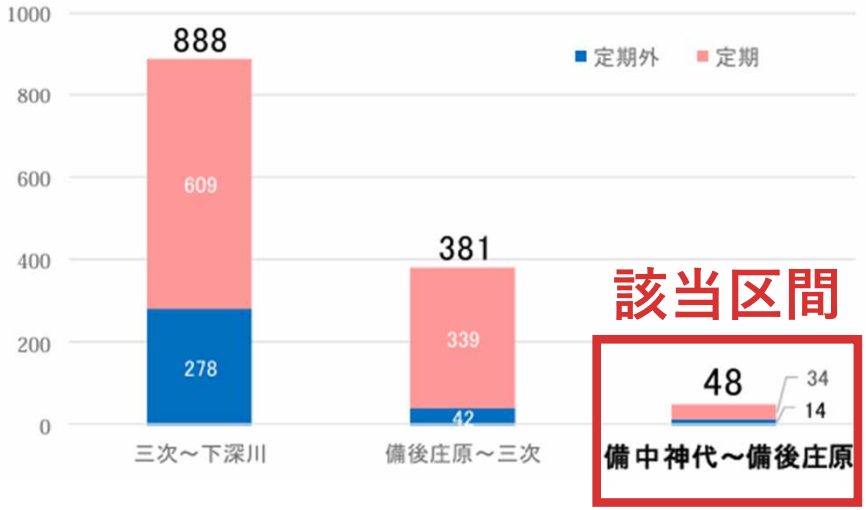
○駅別乗車人員（2019年度、人/日）



○平均通過人員（人/日）と沿線人口推移



○区間別平均通過人員（2019年度、人/日）



出所：第１回芸備線再構築協議会（令和６年３月２６日）資料６

芸備線再構築協議会は、備後庄原～備中神代（約68.5km）について、鉄道による再構築か、他モードでの再構築かを検討。

芸備線再構築協議会の設置に係る経緯

令和５年

10月　3日　JR西日本が、地域交通法に基づき、備中神代駅～備後庄原駅間における再構築協議会の設置を要請

10月13日　要請区間をその区域に含む自治体である岡山県・広島県・新見市・庄原市に対し、再構築協議会の設置に関する意見聴取を実施

11月27日　一度の期限延長を経て、意見聴取を実施した２県２市が、それぞれ意見を提出（国が再構築協議会を設置する場合には参加するとの２県２市の意見）

11月30日　広島県からの「庄原市以外の全沿線市とも芸備線の広域的な取組について議論したい」との意見を受け、三次市・安芸高田市・広島市に対し、再構築協議会への参加意向に関する意見聴取を実施

12月11日　安芸高田市が意見を提出
12月15日　三次市・広島市が意見を提出

令和６年

1月12日　中国運輸局は、要請区間を特定区間とする芸備線再構築協議会の設置を決定

2月　2日　第１回芸備線再構築協議会を3月26日に開催することを発表

3月26日　第１回芸備線再構築協議会開催

出所：第１回芸備線再構築協議会（令和６年３月２６日）資料５

具体的には、鉄道の利用促進を図る実証事業Aと、バスの機能を検証する実証事業Bを実施し、比較検討を行う。

実証事業A

鉄道ダイヤの改善や臨時増便、
観光・二次交通との連携を実施

実証事業B

学校、病院、商業施設や観光施設等
に直結するバスの運行を実施

比較検討

今後継続的に鉄道／バスを運行した場合の定量的な価値と費用を試算し、
数値化できない定性的な価値も含めて、10個の項目で比較検討を実施

協議会を設置した令和６年度から、現状把握や実証事業を進めており、現在は鉄道とバスの実証結果が示された状況。

令和６年度

- 沿線地域の現状把握
- 芸備線が持つ定量的価値の推計
- 鉄道を活用した実証事業Ａ案の検討
- 実証事業Ａ実施時の費用・効果の試算

令和７年度

- 鉄道を活用した実証事業Ａの実施
- バス等を活用した実証事業Ｂ案の検討
- 実証事業Ｂ実施時の費用・効果の試算

令和８年度

- 鉄道を活用した実証事業Ａの実施（前年度からの継続）
- 実証事業Ａの効果検証
- バス等を活用した実証事業Ｂの実施
- 実証事業Ｂの効果検証
- 鉄道とバスの多角的な比較検討の実施
- 再構築方針決定に向けた議論

実証事業Ａ：協議会が主催となって実施したイベント等の詳細

- 住民・来訪者に合わせた鉄道サービスの拡充・二次交通との連携強化



- 広域的な周遊コンテンツとの連携



- 列車による観光コンテンツの形成





- 広域拠点としての駅舎活用・産業拠点形成

- 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

出所：芸備線再構築協議会キャンペーンサイト、自治体HP

実証事業Aは、休日を中心に遠方からの来訪が増加した一方で、住民の日常利用や二次交通の利用の増加が限定的との結果。

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7,200万円に対して、定量的価値は8,700万円と、**費用を定量的価値が上回った**
- 実証事業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

- 実証事業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4.1億円**となることが想定される
- 実証事業Aで新たに生まれた定量的価値の約6割は「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4割にとどまる**
- これらの原因として、実証事業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**点が大きい
- 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**

出所：第７回芸備線再構築協議会（令和８年７月１６日）資料４

実証事業Ｂで協議会が主催となって実施したイベント等の詳細

- 芸備線沿線の平日の日常利用向けのバスの実証運行（平日バス実証）
- 芸備線沿線の休日の観光利用向けのバスの実証運行（休日バス実証）



- 企画乗車券の設定





- 観光ツアーの造成





出所：芸備線再構築協議会キャンペーンサイト

実証事業Ｂは、平日の通学便などで一定の利用が確認された一方で、バスがあったからこそ外出したいといった他モードならではの価値は限定的。

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
  （今後継続して実施するために必要な初期費用等は含まない）
- 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

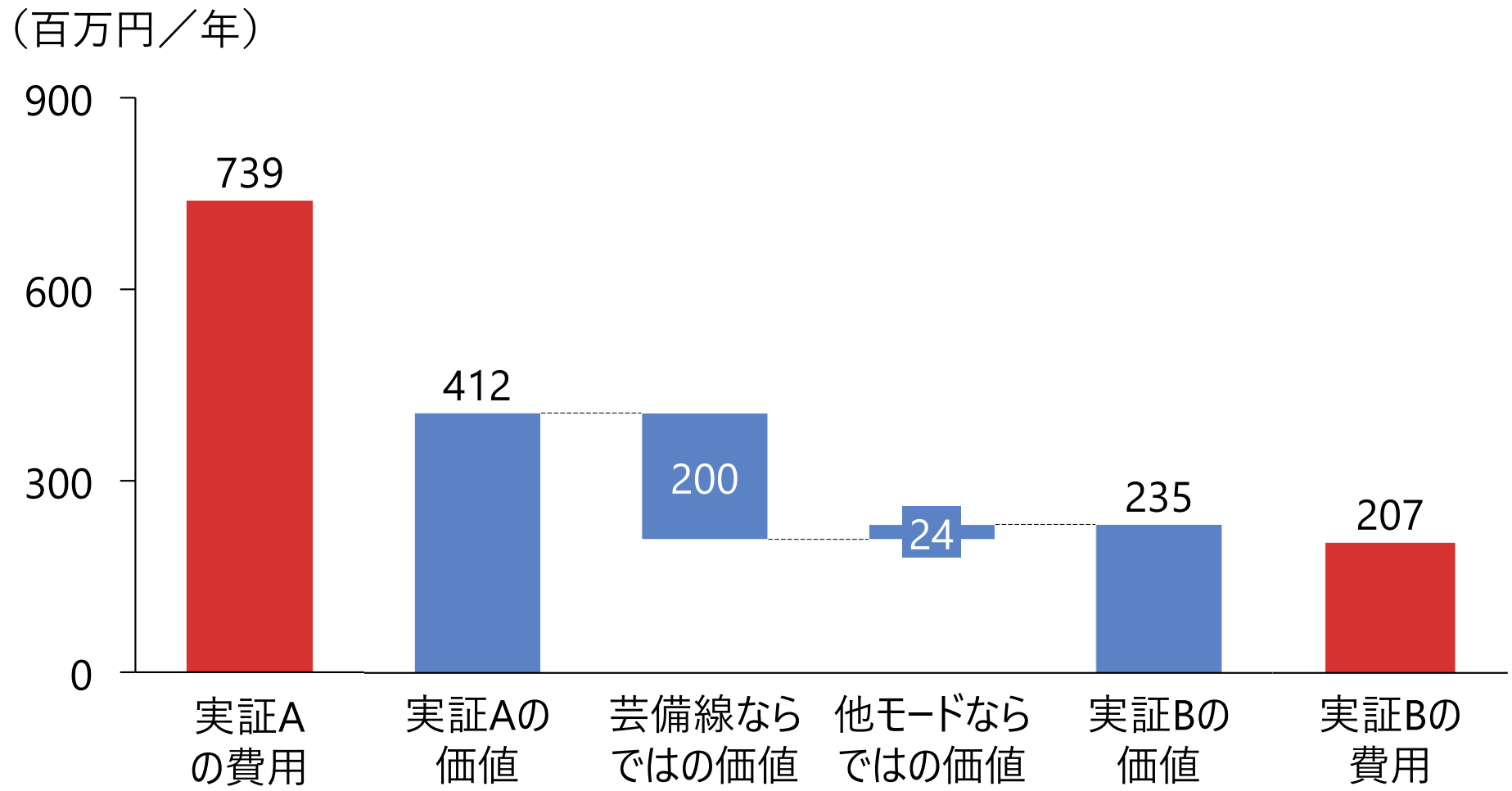
実証の課題

- 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**

出所：第１０回芸備線再構築協議会幹事会（令和８年１０月２７日）資料３

鉄道は効果4.1億円・費用7.4億円と効果も費用も大きく、バスは効果2.4億円・費用2.1億円と効果も費用も小さい結果。

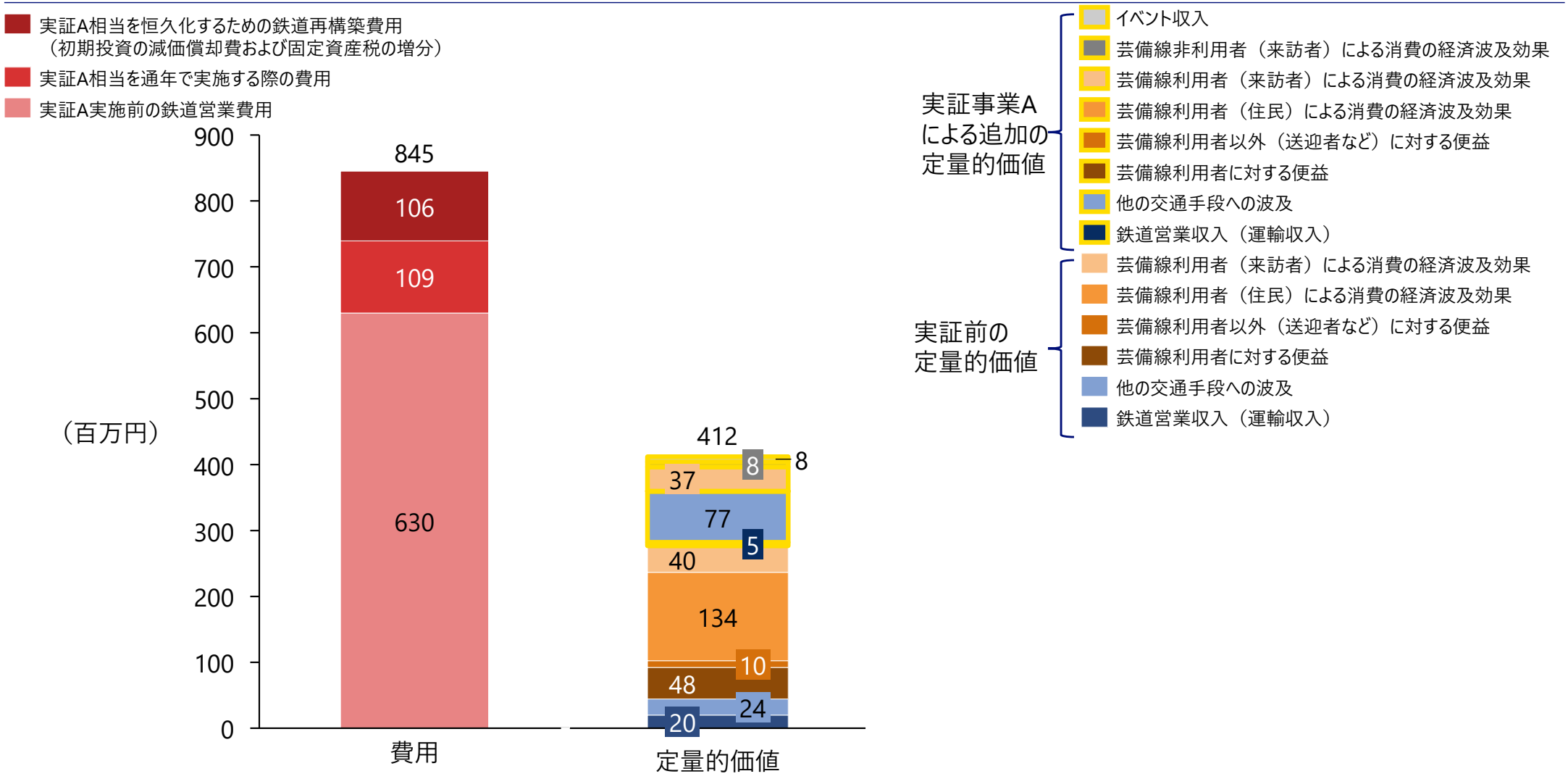
実証事業A相当・実証事業B相当の通年費用と定量的価値



出所：第１０回芸備線再構築協議会幹事会（令和８年１０月２７日）資料３

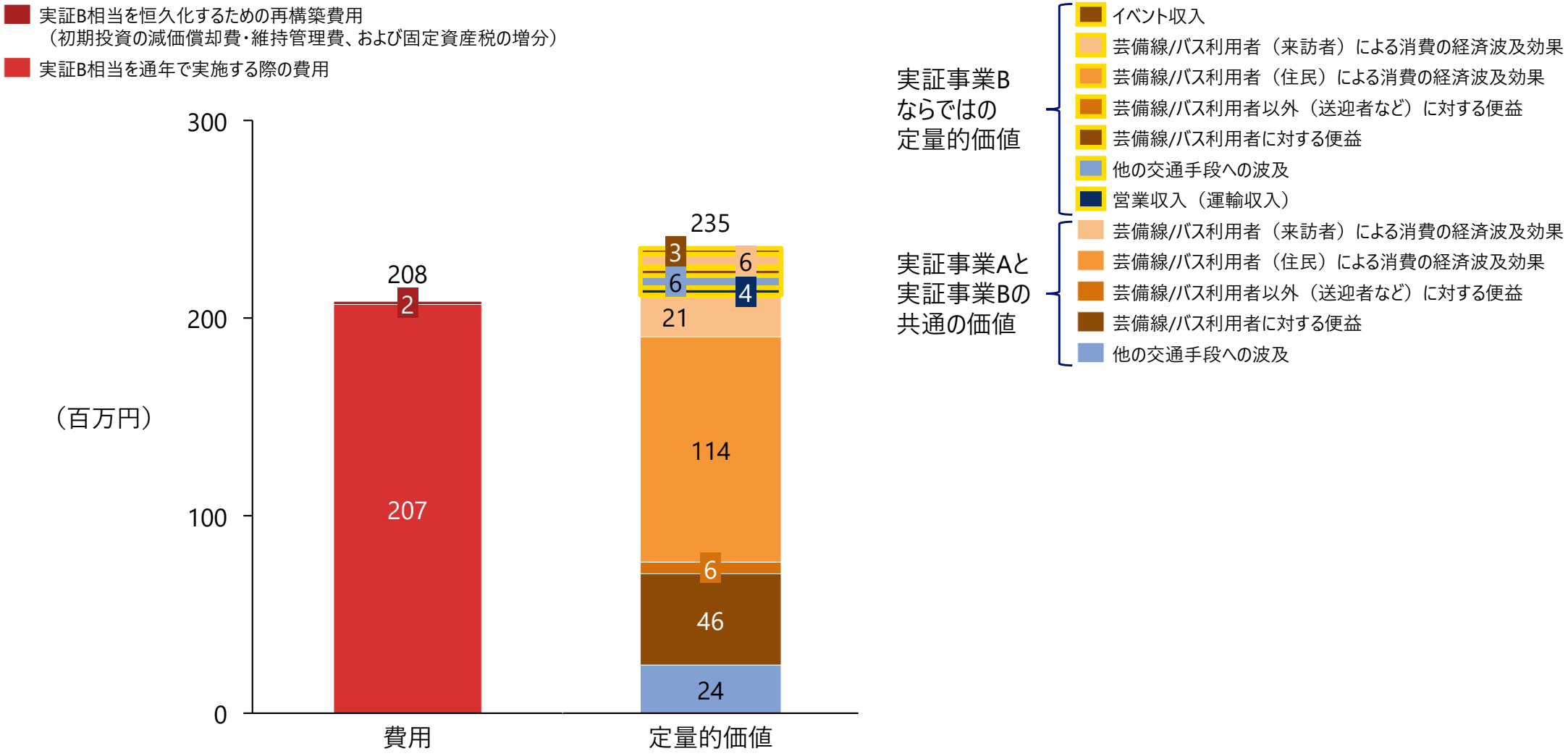
実証事業A（鉄道）を恒久化した場合の費用・定量的価値の詳細

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）



実証事業B（バス）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



比較検討については「住民の移動における価値」、「沿線地域に対する価値」、「実現可能性・持続可能性」を詳細化し、10項目で実施。

大分類	各比較検討項目の概要
住民の移動における価値	1. 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. 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. 住民の消費に伴う価値
	4. 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定性的な価値（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定性的な価値（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
実現可能性・持続可能性	8. 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
	9. 運行・保守人員やイベント運営人員の必要数
	10. 災害リスク・気象リスクへの対応力

数値化が可能な価値（No.１～No.４）と費用負担（No.８）について

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.15に記載	
	6. 地域の経済や観光にとっての価値		p.16に記載	
	7. 地域のまちづくり方針との整合性		p.17に記載	
実現可能性・持続可能性	8. 費用負担 p.18-20に詳細を記載	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. ヒトの供給制約		p.21に記載	
	10. リスク対応		p.22に記載	

出所：第１０回芸備線再構築協議会幹事会（令和８年１０月２７日）資料３

まちや住民の暮らしにとっての価値（No.５）について

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。

出所：第１０回芸備線再構築協議会幹事会（令和８年１０月２７日）資料３

地域の経済や観光にとっての価値（No.６）について

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。

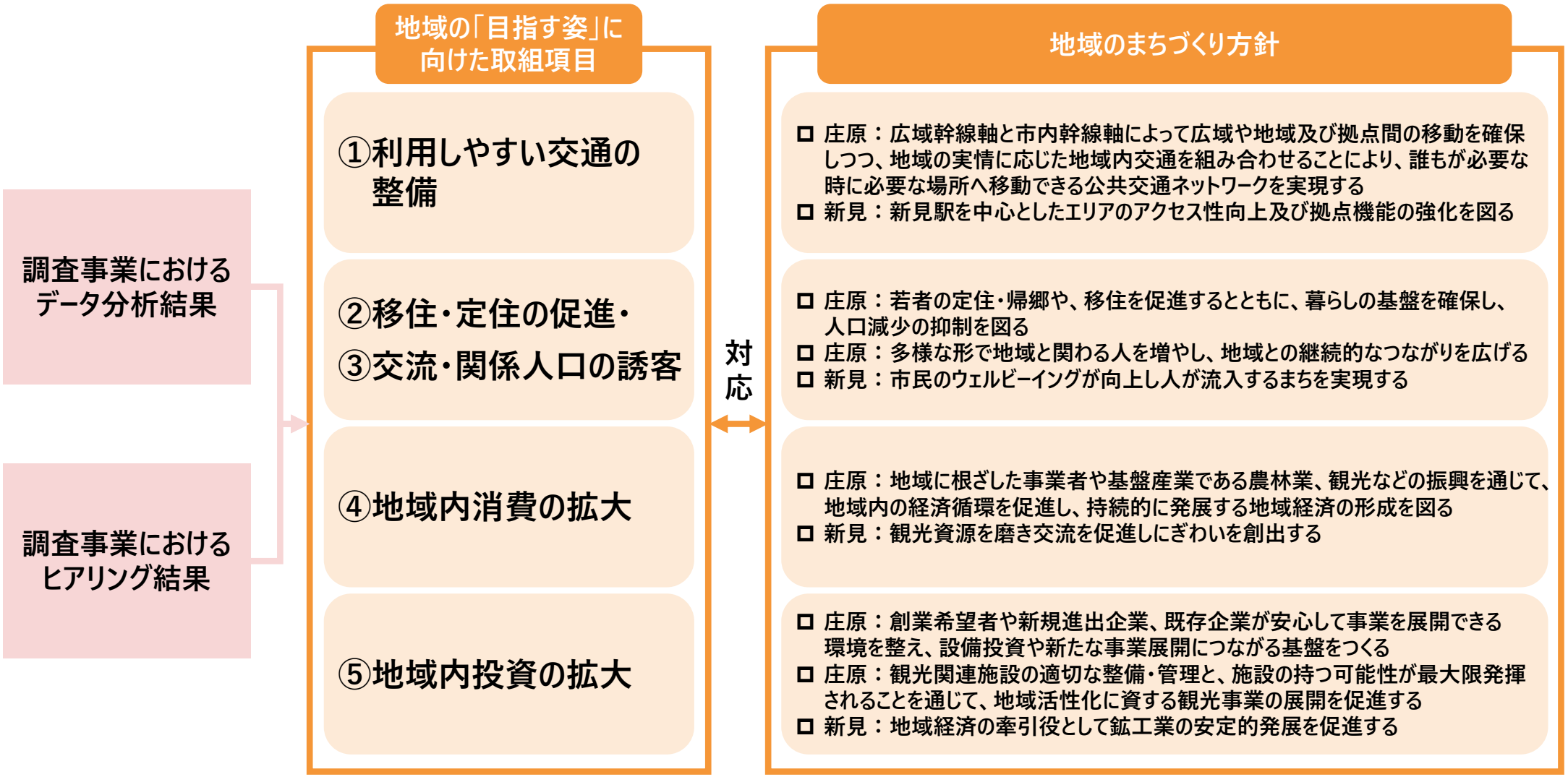
バス

- 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。

出所：第１０回芸備線再構築協議会幹事会（令和８年１０月２７日）資料３

地域のまちづくり方針との整合性（No.７）について

■ 実証事業Ａ、実証事業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



出所：第１０回芸備線再構築協議会幹事会（令和８年１０月２７日）資料３

費用負担（No.８）鉄道について

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

費用負担（No.８）鉄道について

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

費用負担（No.８）バスについて

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

ヒトの供給制約（No.９）について

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」

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

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

出所：第１０回芸備線再構築協議会幹事会（令和８年１０月２７日）資料３

リスク対応（No.１０）について

	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

出所：第１０回芸備線再構築協議会幹事会（令和８年１０月２７日）資料３

比較検討する鉄道とバスのサービス内容は「実証A相当」と「実証B相当」としつつ、骨子案提示後、意見聴取や構成員間の協議を行う予定。

比較検討イメージ

	鉄道	バス
比較検討を反映した骨子案作成（11月協議会）	物価上昇や補助金の活用も踏まえつつ、運行経費・実質負担額や定量・定性的価値を整理	
	「実証Ａ相当」 住民の移動における価値 沿線地域に対する価値 実現可能性・持続可能性	比較検討
		「実証Ｂ相当」 住民の移動における価値 沿線地域に対する価値 実現可能性・持続可能性
詳細検討を反映した再構築方針の策定（3月協議会）	骨子案に基づき、より持続可能で、便利で、沿線地域に貢献できる、地域交通の再構築像を具体化	
	価値向上を目指した、さらなる実証Aの改善 ダイヤの見直し？ イベントの優先順位付け？ 二次交通との接続強化？	価値向上を目指した、さらなる実証Bの改善 ダイヤの見直し？ ルートの見直し（渋滞回避）？ 二次交通との接続強化？
	より持続可能な事業構造の詳細検討 上下分離？ みなし上下分離？ 第三セクター？	より持続可能な運行体系の詳細検討 車両サイズの見直し？ 免許種別の見直し？ 積雪時の対応？

出所：第７回芸備線再構築協議会（令和８年７月１６日）資料４