

全国につながる鉄道ネットワーク

～ ローカル鉄道の価値・役割 ～



令和6年3月
庄原市



再構築協議会の概要

再構築協議会…法改正（令和5年）により創設された協議会（地域交通法*第29条の3）

輸送需要の減少などにより、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区間について、地方自治体、または鉄道事業者からの要請に基づき国土交通大臣が組織する再構築協議会を創設し、ローカル鉄道の再構築を促進する。

■ 再構築協議会の設置

要請があった場合、『**特定区間**』に該当すると認められる場合は、再構築協議会を設置

■ 特定区間

- ①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提供が困難な状況
- ②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

■ 対象区間

輸送密度が4,000人未満を目安とし、当面、**輸送密度1,000人未満の区間を中心に**、早急に改善が求められる区間を優先

■ 再構築方針

廃止ありき、存続ありきという前提を置かず、具体的なファクトとデータに基づき、**鉄道の維持・高度化、またはバス等への転換**、いずれかの再構築方針を作成

■ 協議期間

協議開始から**3年以内を目安として、再構築方針を作成**。合意のない再構築方針は作成しない。

* 地域交通法 = 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

■ 経過

年月日	内容
令和5年10月3日	JR西日本が、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	中国運輸局が、要請区間の2県2市に対して意見聴取を実施
11月30日	中国運輸局は、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みについて議論したい」との意見を受け、広島市・安芸高田市・三次市に対し、再構築協議会の参加意向について意見聴取を実施
令和6年1月12日	中国運輸局が、芸備線再構築協議会の設置を発表

■ 芸備線再構築協議会の概要

名称：芸備線再構築協議会

対象路線：芸備線

特定区間：備中神代駅～備後庄原駅

* 広域的な見地から特定区間以外の区間も含めて備中神代駅から広島駅の区間について議論を行う

構成員：中国運輸局、岡山県、広島県、新見市、庄原市、三次市、広島市、JR西日本ほか

■ 第1回芸備線再構築協議会

日時：令和6年3月26日（火）10：00～

場所：メルパルク広島（広島市中区）

議事：芸備線再構築協議会規約の制定、（予定）今後の進め方等

芸備線再構築協議会の組織に関する意見

■ 議論の枠組みについて

ローカル鉄道に関する議論は、広域移動のほか、沿線地域のまちづくりや観光を含めた地域活性化など、様々な観点からネットワーク全体で議論が行われる枠組となることが望ましい。



■ JRの広域ネットワークについて

JRの広域ネットワークは、国鉄改革の経緯や大臣指針を踏まえ、国の交通政策の根幹に関わる問題であることから、まずは、国において、鉄道の広域ネットワークの方向性をはじめ、内部補助や鉄道の特性の考え方を示していただきたい。

JR西日本の鉄道ネットワーク

JR西日本の鉄道ネットワーク（在来線）49路線

【広島県内のJR路線（在来線）】

芸備線、木次線、福塩線、可部線、山陽線、呉線



西日本旅客鉄道株式会社の資料をもとに庄原市（地域交通課）で加工

JR西日本の鉄道ネットワーク

輸送密度1,000人未満 (令和4年度)

- 2,000人/日以上
- 1,000人/日以上～2,000人/日未満
- 1,000人/日未満

* 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において、「早急な改善が求められる」区間



輸送密度	区間 (割合)
2,000人以上	76区間 (70%)
1,000～2,000人未満	4区間 (4%)
1,000人未満	29区間 (26%)

資料：西日本旅客鉄道株式会社

全国では…

JR各社「輸送密度」1,000人未満の線区 (令和元年度)

JR北海道10区間、JR東日本48区間、

JR東海1区間、JR西日本25区間、

JR四国4区間、JR九州11路線

資料：週刊東洋経済 (2022.10.15)

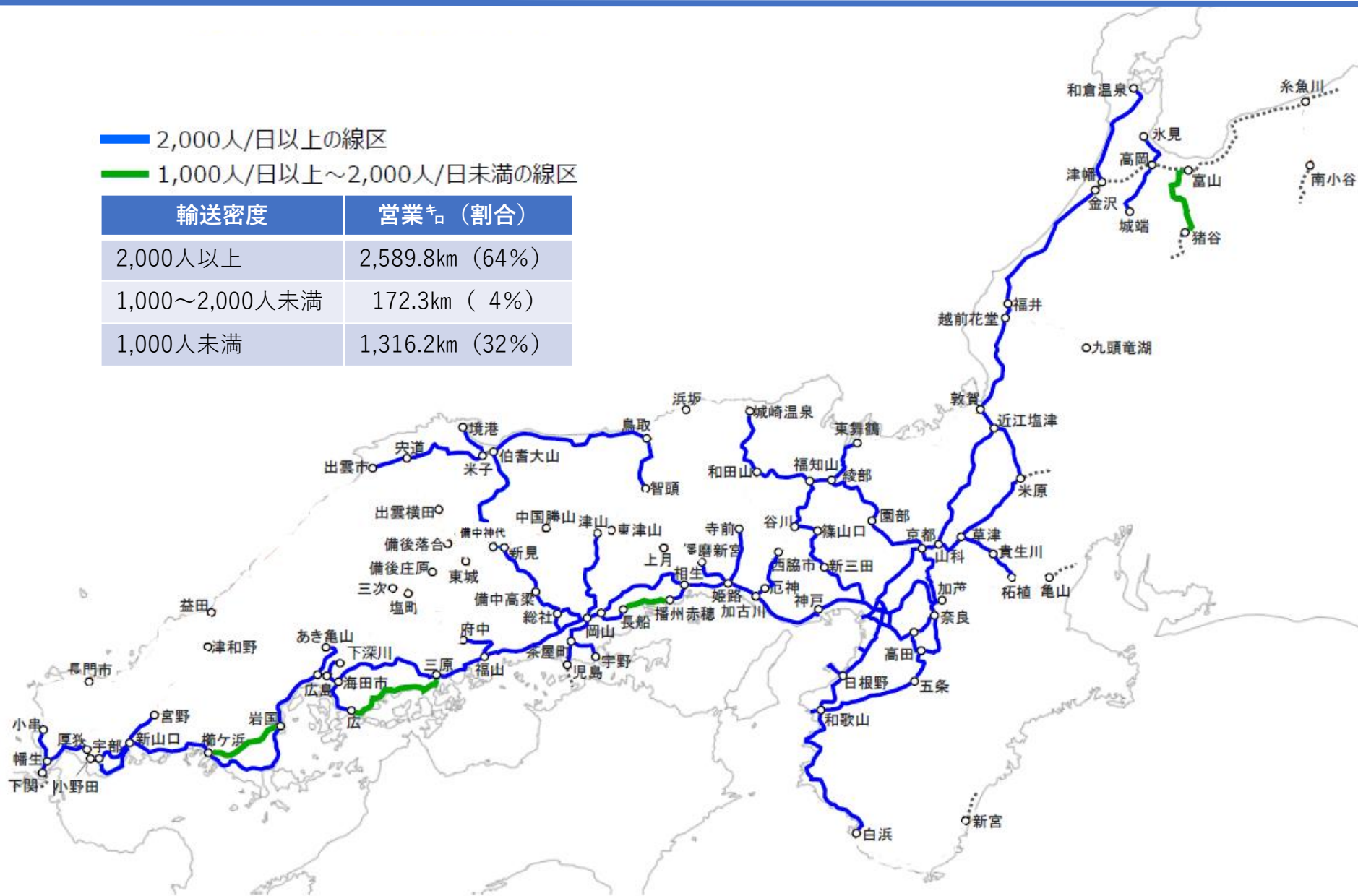
西日本旅客鉄道株式会社の資料をもとに庄原市 (地域交通課) で加工

JR西日本の鉄道ネットワーク

輸送密度1,000人以上（令和4年度）

- 2,000人/日以上
- 1,000人/日以上～2,000人/日未満

輸送密度	営業キロ（割合）
2,000人以上	2,589.8km（64%）
1,000～2,000人未満	172.3km（4%）
1,000人未満	1,316.2km（32%）



■ 庄原市の地域公共交通の課題

- 買い物や通院の行先が、地域外の方が多い地域がある
- 公共交通の担い手（運転手）不足が深刻化
- 生活交通の維持に係る行政負担が増加傾向 など

■ 施策の方向性

広大な市域を有する庄原市においては、**地域の輸送資源を総動員**して、市民や観光客などの移動を支える。

鉄道（JR芸備線・木次線）+バス（路線・高速・市営）+タクシー（乗合・一般・介護）



**持続可能性の観点から、どの交通モードが欠けても
交通体系が維持できなくなる。**



市民の“暮らし”と地域の“活力”に影響を及ぼす

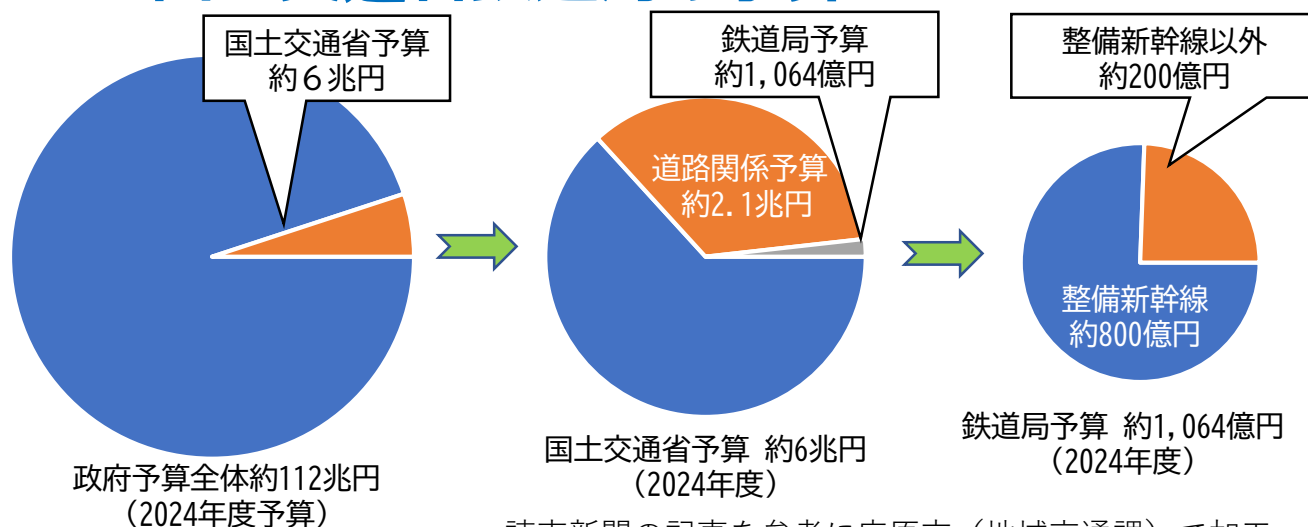
鉄道維持のための財政構造

■ JR西日本決算 単位：億円

区分	2022年度実績
営業収益	13,955
営業費用	13,115
営業損益	839
経常損益	736
当期純損益	885*

* 税制特例により繰越欠損金に係る繰越税金資産を435億円計上した効果を含む

■ 国土交通省鉄道局の予算



読売新聞の記事を参考に庄原市（地域交通課）で加工

■ 庄原市地域公共交通関係予算案（2024年度）

一般会計（総額）308億円（+3.2%）

地域公共交通関係2億9,150万円（+3.3%）

区分	予算額	対前年比
生活交通路線確保（バス補助金等）	2億5,903万円	+1.8%
JR利用促進	2,615万円	+16.0%
・利用促進事業	1,513万円	+44.9%
・券売委託	833万円	+3.9%
交通交流施設管理（備後庄原駅）	454万円	+1.8%
広域交通確保	178万円	+147.7%

庄原市から国への要望 鉄道事業者への運行経費に対する支援

芸備線・木次線は、庄原市が長期的な視点で地域活性化や人口減少対策に取り組むうえで、「定住人口の増加」「観光交流による関係人口の増加」「生活交通の確保」「高校の存続」などの観点から、採算の確保が難しい過疎地域においても、高い公共性を有する鉄道ネットワークの維持は重要であり、必要不可欠な交通インフラである。



全国につながる鉄道ネットワークは、都市間の広域移動のほか、観光等による地域活性化など、ローカル鉄道の果たす役割が、引き続き堅持されるよう、国の責任において、JRを含めた鉄道事業者の経営の安定化に向けた運行経費に対する支援を講じること

中国市長会総会 持続可能なローカル鉄道の再構築に関する決議【抜粋】（R5.5.11）

2. 鉄道事業者への経営支援

鉄道事業者は、人口減少や少子高齢化、モータリゼーションの進展などにより厳しい経営環境にあり、加えて、コロナ禍の影響により鉄道ネットワークの維持が危ぶまれた。鉄道事業は、高い公共性を有する事業であり、JRを含めた鉄道事業者に対して、持続的かつ安定的な経営が維持できるよう、国において、積極的な支援策を講ずること。



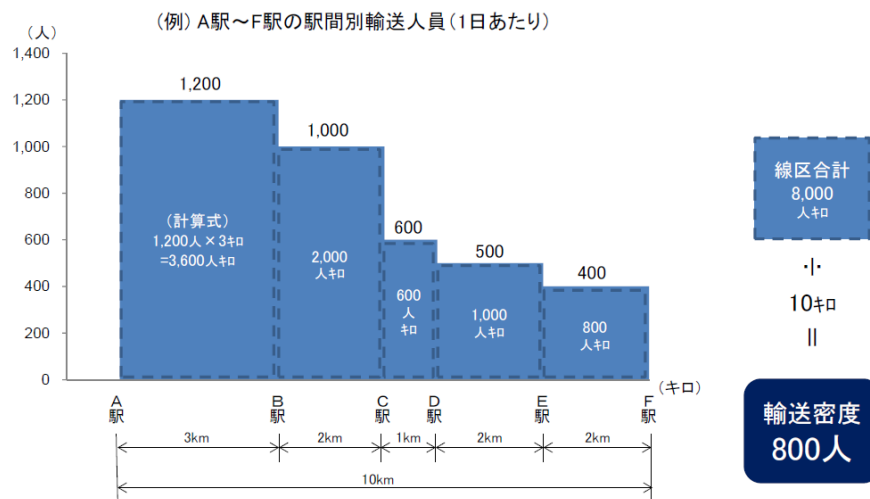
中学生・高校生の通学風景（備後庄原駅）
R5.5.25撮影



輸送密度の課題

■ 輸送密度（平均通過人員）とは…

線区全体の利用状況は、駅間ごとに凸凹があるのが一般的であることから、駅間ごとの凸凹を平均化した数値が1日1kmあたりの輸送密度（平均通過人員）として示される。



資料：JR北海道

■ 輸送密度の算出方法

輸送密度は、普通・定期乗車券（ICカード等によるものを含む）や売上実績によって算出される。

これらの乗車券は、乗車区間が明確であるため、正確に輸送密度が算出されることとなる。

疑問??

では、乗車区間が明確に把握しにくい『青春18きっぷ』『企画乗車券』『現金支払』は、どのように反映されているのだろうか？



鉄道の特性 “大量輸送性のみからの転換を”

鉄道は、大量輸送性、定時性、速達性のほか、環境性能に優れるなどの特性を有する、わが国の基幹的輸送ネットワークとして、国民生活と日本経済を支えてきた。

しかしながら、人口減少やマイカーの進展などによる利用者の減少は、ダイヤの減便や広域都市間を結ぶ直通列車の廃止につながり、一部のローカル鉄道では大量輸送性が発揮されていない状況にある。

■使いたくても使えなくなってしまったダイヤ（芸備線）

路線・区間	1日の運行本数 昭和62年度⇒令和元年度	減少率
東城－備後落合	16本⇒6本	△63%
備後落合－備後庄原	22本⇒10本	△55%
備後庄原－三次	22本⇒14本	△36%

芸備線のほかにも…

木次線（出雲横田－備後落合）	16本⇒6本	△63%
福塩線（府中－塩町）	27本⇒12本	△56%

中国新聞（R4.9.18）の記事をもとに庄原市（地域交通課）で加工

■利用者からは…

- せめて1時間に1本は運行してほしい。
- 備後落合駅方面への備後庄原駅発の最終便17時58分。さすがに利用が厳しい。
- 三次駅や備後落合駅での乗り継ぎが不便。 など

芸備線・木次線が持つ可能性を最大限追求

■ネットワークはつながってこそ意味がある

ネットワークが寸断すれば、残された鉄路も自ずと『しっぽ切り』が始まる。

どこかが終着駅となれば、その地域のみならず、その先へ行く人も鉄路を使う意味がなくなる。

先に進めないネットワークは誰も望んでいない。

■都市でも、地方でも…

全国各地で人口減少が進むなか、人口が多い都市部には十分なサービスやインフラが提供され、人口の少ない地方には『それなりに』というわけにはいかない。

どこで暮らしても、暮らす地域に愛着や誇りをもって生活できる環境が必要。

■鉄道ネットワークが持つ新しい価値・役割

芸備線・木次線は、市民の日常生活を支える移動手段としての役割に加え、庄原市に魅力を感じ、暮らしに共感する人たちとの交流の中での評価は、市民の地域に対する愛着や誇りを育むことに大きく貢献するもので、今後、鉄道ネットワークが使われる見込みは“大”である。

こうしたことから、芸備線・木次線をはじめとするローカル鉄道の維持・存続に向けた取組においては、日常利用の利便性向上に加え、交流人口の増加や地域産業の活性化など、他の交通モードに代えがたい人口減少対策上の新たな価値や役割を最大限追求していかなければならない。



庄原市は、鉄道ネットワークを未来につないでいきます。

