

JR芸備線・木次線 全国につながる鉄道ネットワーク

令和6年度 市政懇談会



目次

- 1 JR芸備線を取り巻く現状
- 2 JR芸備線・木次線の利用状況
- 3 ネットワークはつながってこそ意味がある
- 4 おわりに

1. JR芸備線を取り巻く現状

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。

■ダイヤの減便（芸備線）

路線・区間	1日の運行本数 昭和62年度⇒令和6年度	減少率
東城－備後落合	16本⇒6本	△63%
備後落合－備後庄原	20本⇒9本	△70%
備後庄原－三次	22本⇒14本	△36%

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

■直通列車の廃止

廃止年月日	列車	当初の運行区間
平成14年3月23日	急行ちどり	広島－米子（木次線経由）
平成14年3月23日	急行たいしゃく	広島－岡山（伯備線経由）
平成19年7月1日	急行みよし	広島－備後落合（三次－備後落合間は普通運転）

平成19年7月以降は、広島駅から新見駅まで乗車する場合、すべて三次駅と備後落合駅での乗り換えが必要となった。

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）

■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

芸備線再構築協議会 ～改正地域交通法に基づき、全国初の設置～

■経過

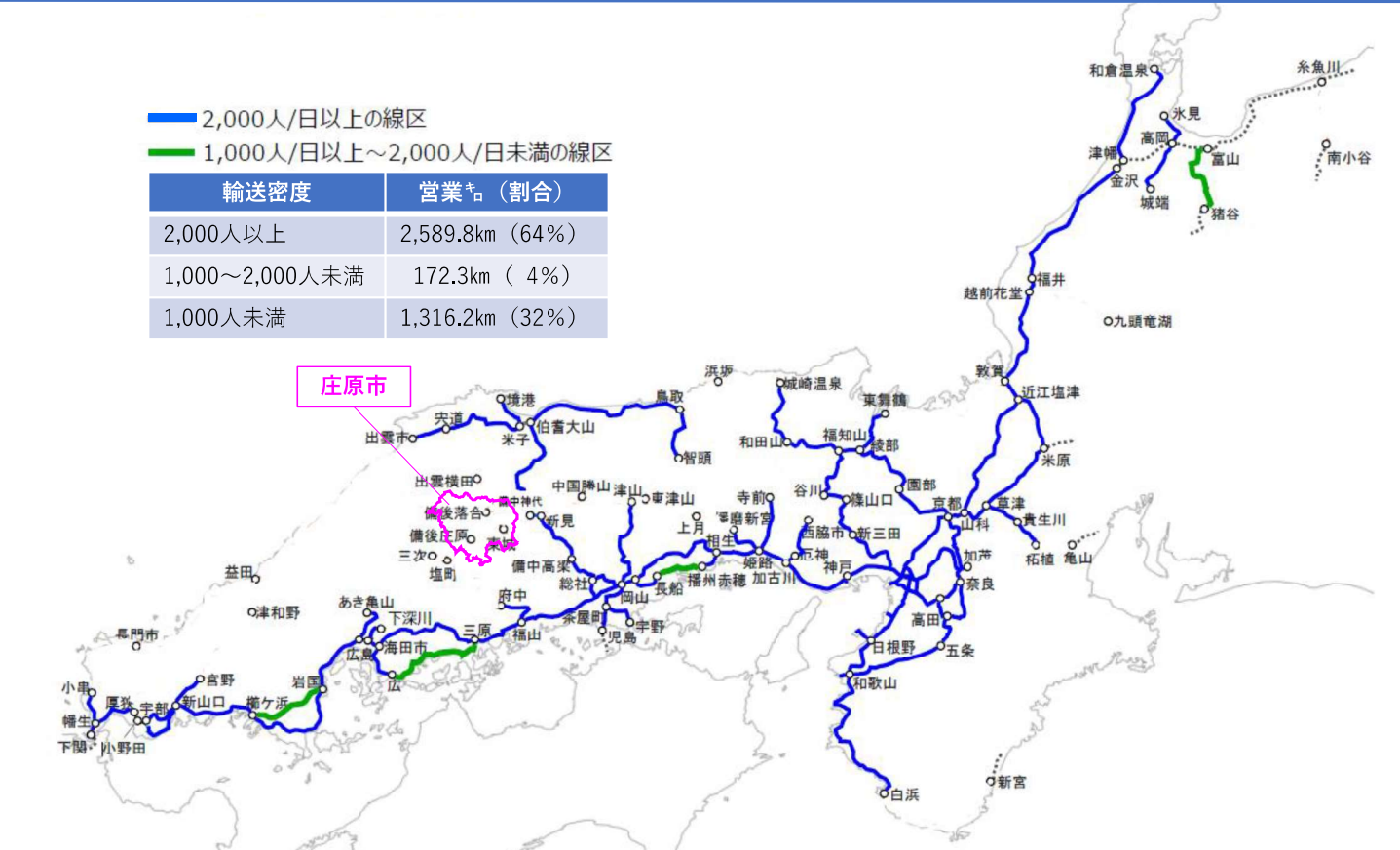
年月日	内容
令和 5 年10月 1 日	「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」施行
令和 5 年10月 3 日	JR西日本が、備中神代駅～備後庄原駅間における再構築協議会の設置を要請 【要請の理由】 人口減少や少子高齢化に加え、道路整備や道路を中心とした、まちづくりの進展など、芸備線を取り巻く環境の大きな変化とともに、利用は大きく減少している。特に、備中神代駅から備後庄原駅間につきましては、将来の地域のまちづくり計画と、移動ニーズに適した持続可能な交通体系の実現に向けて、地域の皆様と議論する事が必要。
令和 6 年 1 月12日	中国運輸局が、芸備線再構築協議会の設置を発表 ■対象区間：広島駅から備中神代駅 ■特定区間：備中神代駅から備後庄原駅
令和 6 年 3 月26日	第 1 回芸備線再構築協議会 開催

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）



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）



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

なぜ芸備線（備中神代駅～備後庄原駅区間）だけが問題なのか？

■赤字だから？

- 芸備線は全区間が赤字であり、備中神代～備後庄原間よりも赤字額の多い区間はある。
- 道路やバス、空港や港湾など様々な交通インフラが税金によって維持されており、赤字か黒字かで存在意義を問うのは適切ではないのではないか。

■利用者が少ないから？

- 人口が少ない地域の区間は利用者が当然少なくなる。
- 大量輸送機関としての役割が果たせているところだけを残すと、多くの地方ローカル線はなくなる。
- 鉄道には大量輸送機関としての特性だけではなく、多面的な価値や役割があるのではないか。

庄原市から国への要望 鉄道事業者への経営基盤の安定化に向けた支援

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。



中学生・高校生の通学風景（備後庄原駅）
R5.5.25撮影

JRの鉄道ネットワークについては、国鉄改革の経緯や大臣指針を踏まえ、都市間の広域移動のほか、観光等による地域活性化等、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基盤の安定化に向けた支援策を講じること

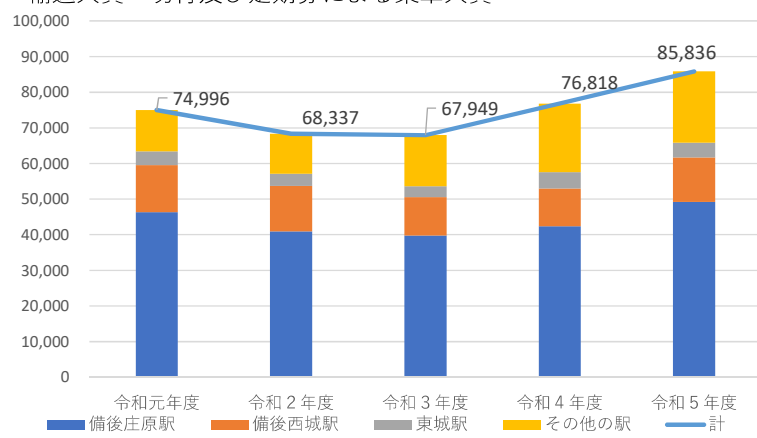


2. JR芸備線・木次線の利用状況 ～輸送人員の推移～

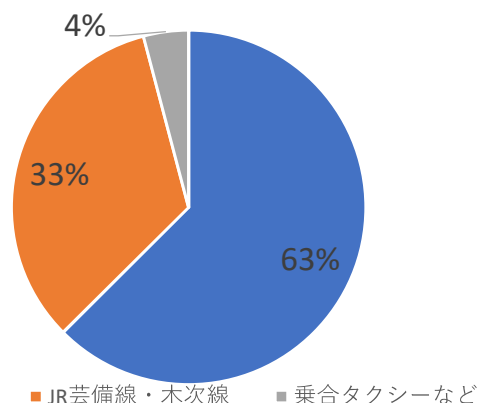
単位：人

区分	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	対前年比較
備後庄原駅	46,405	40,903	39,764	42,440	49,162	6,722
備後西城駅	13,157	12,781	10,801	10,535	12,538	2,003
東城駅	3,876	3,429	2,999	4,631	4,109	△ 522
その他の駅	11,558	11,224	14,385	19,212	20,027	815
計	74,996	68,337	67,949	76,818	85,836	9,018

* 輸送人員：切符及び定期券による乗車人員



地域公共交通利用割合（R5）



■ JR芸備線・木次線利用者（令和5年度 85,836人）は庄原市の地域公共交通利用者全体（257,290人）の約3割を占めています。

2. JR芸備線・木次線の利用状況 ～JR芸備線通学者の推移～

【高校生の芸備線による通学（庄原市調査）】

単位：人

高校名	平成29年度			令和4年度			令和5年度			令和6年度		
	生徒数	JR通学	割合	生徒数	JR通学	割合	生徒数	JR通学	割合	生徒数	JR通学	割合
庄原格致	346	49	14%	298	56	19%	297	56	19%	285	42	15%
庄原実業	374	52	14%	280	28	10%	268	42	16%	228	26	11%
西城紫水	81	37	46%	64	14	22%	60	16	27%	55	16	29%
東城	95	3	3%	66	2	3%	74	1	1%	74	0	0%
合計	896	141	16%	708	100	14%	699	115	16%	642	84	13%

※ 三次中学校・高等学校、三次青陵高校へ通う生徒も多く利用しています。

※ 各年度とも6月1日現在。JR通学には市外の通学者を含む。



3. 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。



芸備線・木次線が持つ可能性を最大限追求

■ 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る人たちとの交流は、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“大きい”と考えています。

こうしたことから、庄原市は芸備線・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、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きます。

4. おわりに

庄原市は、鉄道ネットワークを未来につないでいきます。

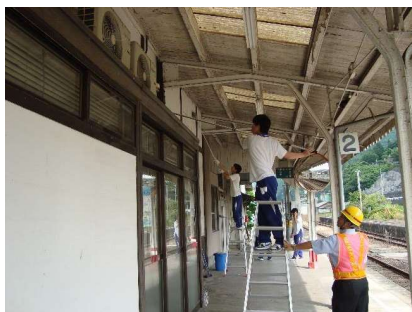


芸備線（広島-備後庄原間）開業100周年記念 第22回庄原駅前フェスタ（令和5年10月21日）

地域の取り組み（一例）



顔出しパネル作成（高駅）



駅舎の清掃活動（東城駅）



駅舎のペンキ塗り（備後西城駅）