



## 資料 2

# 広島県内ローカル鉄道について

鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会  
ヒアリング資料  
R4.3.3 広島県



## 目次

- 1 広島県内のローカル鉄道（JR）
- 2 広島県内の鉄道利用促進の取組
- 3 これまでの地方からの提言・要望
- 4 提言・要望

## 目次

- 1 広島県内のローカル鉄道（JR）
- 2 広島県内の鉄道利用促進の取組
- 3 これまでの地方からの提言・要望
- 4 提言・要望

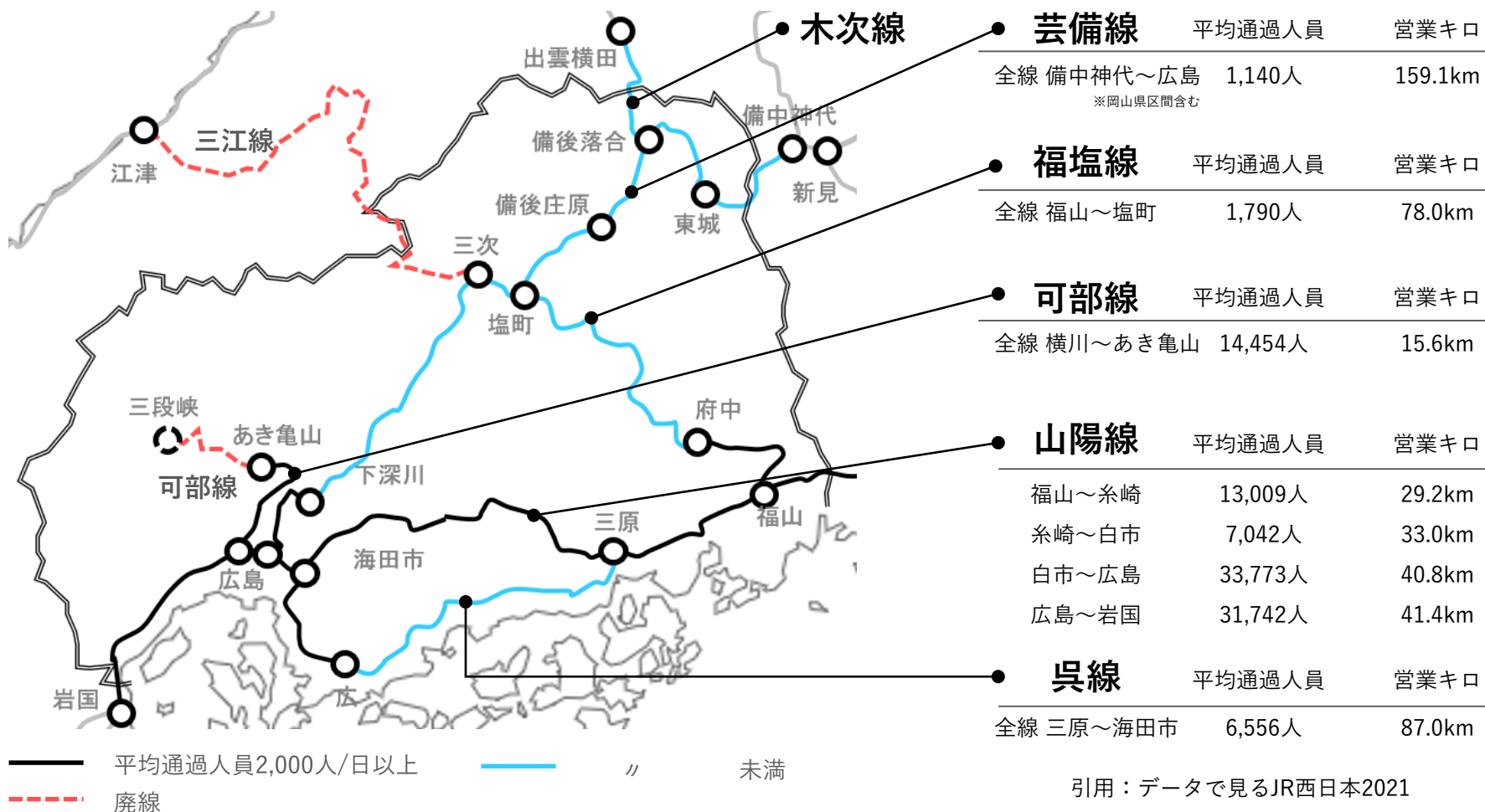
# 広島県内のローカル鉄道（JR）

▶▶ 利用者数の多い路線もあれば少ない路線もあるが、全体として県内各地、山陽と山陰を結ぶ広域的なネットワークを形成している。

▶▶ 沿線自治体、住民は利用促進に取り組んでいる。

芸備線：芸備線対策協議会（広島市、安芸高田市、三次市、庄原市で構成）

福塩線：福塩線対策協議会（福山市、三次市、府中市、世羅町で構成）等

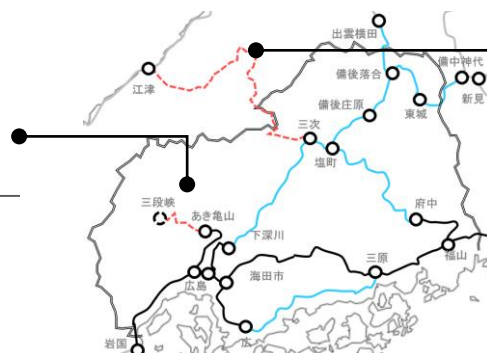


# 広島県内のローカル鉄道（廃止路線）

## 2000年以降に2度の鉄道廃止を経験

### 可部線 可部～三段峡

営業キロ : 46.2km (可部～三段峡)



### 三江線 三次～江津

営業キロ : 108.1km (三次～江津)

※島根県区間含む

平成10年	JR西日本が可部～三段峡間の廃止を正式表明
平成12-13年	試験増便
平成14年	可部線対策協議会で鉄道としての維持可能性を検討 → 三セクによる鉄道維持の断念を表明
平成15年	可部線代替交通確保調整協議会開催（代替交通の運行計画等を取りまとめ）
平成15年	可部～三段峡間46.2kmの廃止，代替交通運行開始
平成16年	交流交通確保対策会議開催（観光シーズンの輸送力確保等について調整）
平成17年	可部線電化延伸等連絡会を設置（電化延伸の実現と利用促進に向けた活動を展開）
平成25年	可部～あき亀山間の1.6kmの電化延伸について事業実施の合意 →平成29年延伸

平成22年	三江線活性化協議会設立
平成23年	三江線沿線地域公共交通連携計画を策定
平成23-27年	活性化に向けた取組を推進
平成27年	三江線廃止に係る新聞報道
平成28年	三江線改良利用促進期成同盟会の検討会議にて，鉄道としての存続・新交通プランの可能性等を検討
平成28年	JR西日本が廃止表明・期成同盟会として存続断念
平成28年	廃止届提出
平成28-29年	三江線沿線地域公共交通活性化協議会にて網形成計画の策定，再編実施計画の了承
	三江線代替交通確保調整協議会にて，代替交通の具体的な運行ルート等を検討し，代替交通運行計画を決定
平成30年	JR西日本の代替交通への支援額合意(1,757百万円)
平成30年	廃止，代替交通運行開始

※代替交通のバスはH21に減便（7便→3便）

## 目次

- 1 広島県内のローカル鉄道（JR）
- 2 広島県内の鉄道利用促進の取組**
- 3 これまでの地方からの提言・要望
- 4 提言・要望

H30年7月の西日本豪雨災害での交通網の寸断を受けて、  
鉄道輸送の価値を改めて認識



R2年度に「鉄道ネットワークを活かした中山間地域の魅力向上事業」を創設。  
沿線市町・協議会等が企画する利用促進策を支援し、県でも事業を実施

路線	R2年度実施事業	事業費等
芸備線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 乗りんさい芸備線回遊ツアー</li> <li>・ 庄原ライナーを活用した庄原観光ツアー</li> <li>・ 芸備線おもてなしマルシェ・庄原駅前フェスタ等</li> </ul>	4団体5事業 事業費7,900千円 補助額3,620千円
福塩線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 福塩線ワイン列車</li> <li>・ 八田原トンネルイルミネーション(実施計画)等</li> </ul>	1団体3事業 事業費3,328千円 補助額2,488千円



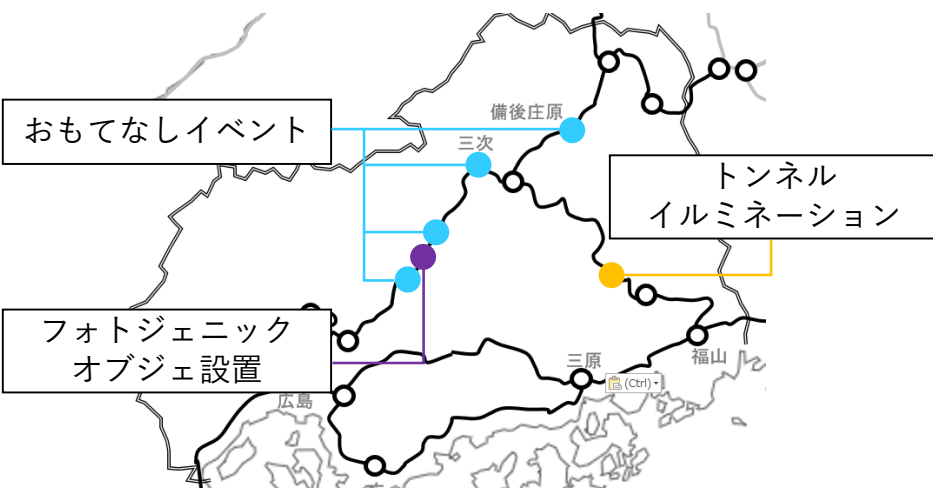
芸備線の一部区間に対しR3年6月にJR西日本から申入れがあり、  
「芸備線 庄原市・新見市エリアの利用促進等に関する検討会議」を開催  
これまでに3回開催し、会議構成員が協力して利用促進等を実施

※構成員：JR西日本，広島県，庄原市，岡山県，新見市



# 広島県内の鉄道利用促進の取組

## 県内各地で利用促進策を実施(一部紹介)



### 八田原トンネル イルミネーション (府中市)

- 実施団体：福塩線対策協議会
- 時期：12/24～3/31
- 内容：福塩線の河佐駅～備後三川駅間にある八田原トンネルにカラーレーザーを使った光の演出を実施。



### フォトジェニック オブジェ設置(志和口駅)

- 実施団体：芸備線対策協議会
- 時期：10/23～12/26

- 内容：志和口駅周辺地域と協働し、子供から高齢者まで様々な地域住民100名分の写真を撮影し、100本の「のぼり旗」を設置。



### 芸備線おもてなしイベント (広島市・安芸高田市・三次市・庄原市)

- 実施団体：芸備線対策協議会
- 内容：4駅同時にイベントを開催
  - ・井原市駅：ハング・パラグライダー見学，産直市，荒谷山ツアー等
  - ・向原駅：道の駅三矢の里あきたかた・紅葉の郡山城跡をめぐるツアー
  - ・三次駅：JRふれあい体験，歴代列車ヘッドマーク展示，市内観光周遊シャトルバス等
  - ・備後庄原駅：駅前フェスタとして「花のまちしょうばら」をイメージした寄せ植え教室，鉄道クラフト講座等



「芸備線 庄原市・新見市エリアの利用促進等に関する検討会議」において、  
 広島県・庄原市は下記の方向性で事業を実施

## 広島県の方向性

方向性①  
 通勤利用の拡大

方向性②  
 通学利用の拡大

方向性③  
 地域住民の外出  
 増・関係人口の  
 誘引

方向性④  
 観光利用の誘引  
 移動手段の鉄道  
 への転換

## 庄原市の方向性

方向性①  
 生活交通としての  
 利用促進

方向性②  
 市外からの乗客  
 の呼び込み

## 【事業一覧】

- 庄原市職員を対象とした「芸備線利用促進デー」
- 市民グループ運賃助成
- 庄原市内の高校へ通学する生徒を対象とした高校生通学モニター調査
- 交通コンサルによる利便性向上に向けた調査事業
- 官民による利用促進協議会の設置
- 芸備線おもてなしイベント、庄原駅前フェスタ、県境鉄道サミット等
- 広島駅前マルシェ、並木通りミニマルシェ
- 庄原ライナー等の増便に合わせた着地ツアー
- 応援商品開発支援事業
- データ分析による移動実態の把握・分析等

など

方向性③ 利用促進への市民参画

## 通勤利用拡大の取組

### 庄原市職員による「芸備線利用促進デー」

#### ○ 目的

芸備線沿線に居住する市職員が通勤に芸備線を利用することで、乗車人員の増加に繋がるとともに、職員が率先して取り組むことで、芸備線利用の機運を高め、市民や企業等への利用を呼びかけ、利用機会の増大を図る。

#### ○ 内容

- ・実施期間：令和3年10月22日～12月27日
- ・実施回数：5回
- ・全庁及び所属課で設定された「一斉定時退庁日」を芸備線で通勤する利用促進デーとして設定
- ・趣旨に賛同した職員がエントリーし、利用した際の感想や意見を把握、分析することでさらなる利用促進事業への展開に活用する。
- ・今後、広く市民や企業に呼び掛け、拡大実施を図る。

#### ○ 実績

- ・エントリー数：56人
- ・利用者数：延べ172人(34.4人/回)

#### ○ 主な意見

- ・一過性でない継続的な取り組みが必要
- ・高校生の重要な移動手段だとわかった
- ・利用促進には情報発信が極めて重要
- ・通勤・通学の利用はもとより、観光面など多様な利用促進対策が必要

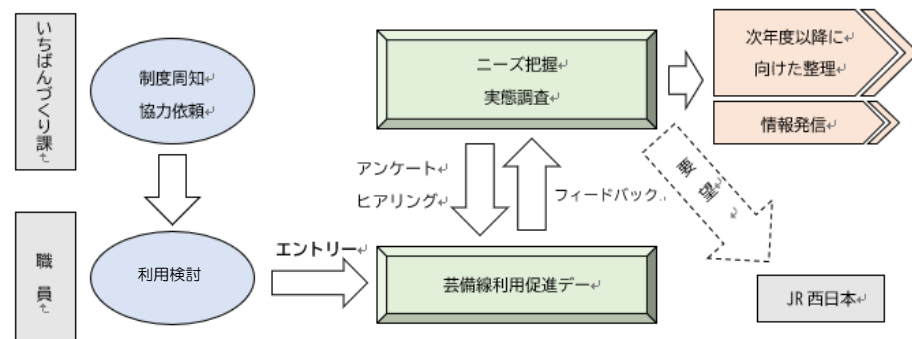
#### ▼芸備線で通勤する職員



#### ▼新聞記事



#### 【流れのイメージ】



## 通学利用拡大

### 高校生通学モニター調査

- 目的  
高校生の通学利用の増を図る
- 内容
  - ・庄原市内の高校に通学している生徒のうち、希望者に1ヶ月の芸備線定期券を交付。
  - ・実際に鉄道を利用してもらうことで通学選択肢の一部としての利用増を図ること、また、モニター終了後のWSで利用上の課題・解決策を議論する。
  - ・希望者にe-bikeを貸与し、駅→自宅の2次交通を改善
- 参加者  
庄原市内の3高校から22人が参加



## 観光利用の誘引



### 駅カード・スタンプラリー

- 実施団体：芸備線対策協議会
- 時期：R3.10.23～(※)
- 内容：
  - ・各駅の駅カードを作成し、鉄道利用者へ配布。(※無くなり次第終了)
  - ・スタンプラリーは、新幹線の利用が想定される中部地方・関東地方からの参加も一定数存在。

## 地域住民の外出増・関係人口の誘引

### 買い物で駅を目的化

- 実施団体：広島県
- 内容：広島市内の雑貨店を備後庄原駅前に限定出店し、駅に来る機会を創出。雑貨店は想定を上回る売り上げを確保。
- 時期：R3.12.4







## 県内の自治体や民間による利用促進活動の展開

自治組織や学生など、幅広い層が芸備線のことを考えて利用に結び付けていく機運醸成

### カープ号（ラッピングトレイン）

庄原市の住民有志による「芸備線にカープ号を走らす会」が企画。三次市，安芸高田市，広島市などの沿線市町も含めて，たる募金を設置するなどし，応援の声と共にラッピング費用300万円を集めた。カープ球団も全面協力し，車内には，若手選手10人による「芸備線応援ポスター“ひと肌脱ぐ。”」が掲示された。（カープ球団による応援ポスターは、3か月ごとに入れ替えて令和4年11月まで掲示予定）

運行を開始した11月28日には，臨時列車が運行され，沿線で住民が旗を振って出迎えたほか，備後庄原駅で開催された歓迎イベントには，庄原駅周辺地区まちづくり協議会やカープ応援隊も協力。スライリーも登場し，約400人が集まった。カープ号は，令和5年3月まで，芸備線と福塩線で定期運行する。



### 芸備線への愛を「つなぎ絵」で

- 安芸高田市の向原高校が芸備線関連の絵やメッセージをリレー形式で模造紙に描く「つなぎ絵」を企画。
- SDGsの一環で「住み続けられるまちづくりを」「パートナーシップで目標を達成しよう」を目指したもので，広島市を含む周辺の小中高校，保育園に呼び掛け，同じく両市沿線の9つの高齢者施設などが趣旨に賛同して作成。



### 三次高校ワークショップ

- 利用促進策について，芸備線沿線の三次高校生と大人と一緒に考えるワークショップを6月から開催
- 7月に三次駅でフィールドワークを行い，12月に最終報告会を実施
- 高校生の考える利用促進策をJR西日本三次鉄道部等にプレゼン



 今後も、令和3年度の取組を継続するとともに、新たな取組も実施

【①広島県実施】 現在実施中のNTTドコモモバイル空間統計調査等を活用し、  
データに基づいた利用促進施策を実施予定

## 調査概要

- NTTドコモモバイル空間統計を活用しマクロ傾向分析  
(1kmメッシュ単位の滞在人口、市外来訪者数等)
- KDDIクラウド型GISも活用しミクロの傾向分析
- 移動需要を見える化し、移動手段を鉄道に転換する支援策を実施

【②庄原市実施】 庄原市芸備線・木次線利用促進協議会の設置

### ○目的

地域において重要な移動手段である芸備線・木次線について、鉄道の持つ広域ネットワークの特性や多様な価値を共有し、地域住民等の利用促進につながる取り組みを推進することにより、利用客の増加に寄与することを目的とする。

### ○組織体制

- ・ 学識経験者、広島県、観光関係団体、地域団体、庄原市など9名の委員で構成。
- ・ 「地域チーム」を設置し、芸備線沿線地域である庄原地域、西城地域、東城地域で構成。

### ○事業内容等

- ①地域における利用促進対策の推進
- ②利用促進につながる普及・啓発・実践
- ③高校生など鉄道ニーズの高い利用者のサポート
- ④地域からの情報発信 など

## 目次

- 1 広島県内のローカル鉄道（JR）
- 2 広島県内の鉄道利用促進の取組
- 3 これまでの地方からの提言・要望**
- 4 提言・要望




 地方自治体連携での提言・要望

## 2 3 道県知事

## 地方の鉄道ネットワークを守る緊急提言

提言日：R3.8.2

提言先：国土交通大臣

提言内容（一部略）

### 1 鉄道利用促進のための機運醸成

- ・ 県、市町村、地域等が行う、鉄道路線の利用促進や地域での活用を推進する取組への支援を行うこと等

### 2 JRを含めた鉄道事業者の経営基盤の安定化への支援

- ・ 新型コロナウイルス感染症の影響により経営が悪化しているJR各社に対して、コロナ禍を乗り切るため、国の責任において一定の経営支援を講じること。
- ・ JR各社は、国鉄分割・民営化における支援措置等の経緯に鑑み、その路線の廃止はより慎重に考えるよう指導すること。

### 3 鉄道事業法における鉄道廃止等手続きの見直し

- ・ JR各社については、鉄道事業の廃止や運行計画の変更手続きに、地域の実情が反映されるよう、鉄道事業法における手続きの見直しを行うこと
- ・ 鉄道事業者側の事情のみによって廃止等が可能である現行法の手続きについて、より公の関わりを強める方向に見直すこと。

## 中国地方知事会

## JR西日本への地方ローカル線の維持・存続に関する要望

要望日：R4.1.25

要望先：JR西日本社長

要望内容（一部略）

- 1 令和4年春のダイヤ改正は、住民生活に多大な影響を及ぼすものであることから、再考すること。
- 2 やむを得ず減便する場合であっても、コロナ収束後は、令和3年のダイヤ改正による減便も含め、速やかにダイヤを復活すること。
- 3 沿線自治体が利用促進や施設整備に支援を行ってきた経緯も十分に踏まえ、列車の運行本数の維持や快速列車の復活など、沿線自治体の努力が水泡に帰すことのないよう、適切に対処すること。
- 4 鉄道は広域ネットワークでつながっていることが重要であり、区間ごとの数字で判断することなく、適切に堅持されること。
- 5 地方支社の機能集約などの合理化は、地域に与える影響に配慮し、慎重に検討すること。
- 6 地域の生活基盤を守るため、さらに地元自治体や他の交通事業者等と連携協力し、地域のまちづくりと連動した地域交通の維持や利便性の向上に取り組むこと。

### 広島県議会

#### 地方鉄道の維持・確保を求める意見書（採択日：R3.7.6）

- 1 地方鉄道の維持に支障を来すことのないよう、鉄道事業者の経営基盤の安定化を支援すること。
- 2 国として、県、市町、地域等が行う鉄道路線の利用促進の取組への支援を行うこと。
- 3 鉄道事業者が、届出により事業廃止できる現行法制度について、鉄道の廃止が地域にもたらす影響や地域における鉄道活性化の取組を国が評価するなど、制度の見直しを行うこと。

令和4年2月議会においても、同趣旨の意見書を採択予定

### 芸備線対策協議会（利用促進と地域活性化を図るため沿線自治体で構成）

#### JR線を活用した利用促進策の実施に係る協力要請（要請日：R3.5.19 要請先：JR西日本広島支社長）

##### 要請内容：

駅舎施設等の活用や特別車両による貸切列車の運行、利用者にとって使いやすい乗車券の設定などを、沿線の様々な施設等と関連付けて、芸備線の存続に向けた沿線自治体及び沿線地域によるJR線を活用した利用促進策を策定・実施するため、貴社との連携・協力体制を確立する。

#### 芸備線の存続に向けた支援の実施等に係る要望書（要望日：R3.11.19 要望先：国土交通省）

##### 要請内容：

- 1 新型コロナウイルス感染症の影響に伴い、経営が悪化している鉄道事業者に対し、安定的な経営が維持できるような積極的な支援を講じていただきたい。
- 2 鉄道事業者が運行計画の見直しを検討する際には、沿線地域へ与える影響を考慮し、地元との対話を重視するなど、鉄道事業者に丁寧な対応を求めていただきたい。
- 3 withコロナにおける地方再生を見据え、鉄道ネットワークを活用した利用促進策の実施と、循環型の経済圏の構築に向け、ご協力いただきたい。

## 目次

- 1 広島県内のローカル鉄道（JR）
- 2 広島県内の鉄道利用促進の取組
- 3 これまでの地方からの提言・要望
- 4 提言・要望**

## 1. 採算・収支ないしは株主の視点を過度に重視した“市場原理主義”のような発想に陥ることはあってはならない。

- 大都市圏以外では競合する社・路線はなく独占状態であり，公共性は極めて高い。
- 採算・収支のみを重視すれば，最も不採算の路線から廃止し，最終的には不採算路線は全て廃止され，採算がとれる路線しか存続しないことになってしまう。
- 鉄道は，ひとたび廃止すれば容易に復活できない。
- まずは，全力を挙げて，鉄道として維持することを考えるべき。
- 現在，政府では，市場や競争に偏った新自由主義的な発想を是正し，「新しい資本主義」に取り組まれているところ。そういった視点も踏まえた検討が必要。



民間企業であると同時に全国の社会インフラを担うJRの取扱いにあたっては，利益だけではない企業価値の評価など，新しい資本主義の考え方にも沿った議論をしていただきたい。

鉄道はネットワークとして意味のあるものであり，不採算区間のみを切り出して考えるのではなく，ネットワーク全体のバランスの中で存続が図られるよう叡智を集めて考えていただきたい。

## (参考1) 新しい資本主義に関する岸田内閣総理大臣の主な発言等

### ①R3.12.6 第207回国会における所信表明演説

一九八〇年代以降、世界の主流となった、市場や競争に任せれば、全てがうまくいく、という新自由主義的な考えは、世界経済の成長の原動力となった反面、多くの弊害も生みました。市場に依存し過ぎたことで、格差や貧困が拡大し、また、自然に負荷をかけ過ぎたことで、気候変動問題が深刻化しました。

(中略)

我が国としても、成長も、分配も実現する「新しい資本主義」を具体化します。世界、そして時代が直面する挑戦を先導していきます。

日本ならできる、いや、日本だからできる。

我々には、協働・絆を重んじる伝統や文化、三方良しの精神などを、古来より育んできた歴史があります。だからこそ、人がしっかりと評価され、報われる、人に温かい資本主義を作れるのです。

### ②R4.1.1 令和4年 年頭所感

「新しい資本主義」においては、全てを、市場や競争に任せるのではなく、官と民が、今後の経済社会の変革の全体像を共有しながら、共に役割を果たすことが大切です。

### ③R4.1.4 年頭記者会見（冒頭発言）

「新しい資本主義」では、市場や競争に全てを任せるのではなく、市場の失敗や外部不経済を是正する仕組みを成長と分配の両面から資本主義に埋め込み、資本主義の便益を最大化していかなければなりません。市場や競争に任せるだけでは、次なる成長に不可欠な分配や投資が不足がちになるからです。

## (参考2) 新しい資本主義実現会議における議論 (抜粋)

### 【指摘されている諸課題 (例)】

参照：R3.10.26 第1回 資料3 「新しい資本主義の実現に向けて (論点)」 P 2

- ・ シェアホルダー重視, 短期の視点に偏り
- ・ 企業経営でコストカット重視の傾向
- ・ 高齢化, 過疎化など社会的課題が各方面に存在

### 【諸課題を解決していく上で各主体の役割分担はどこにあるべきか (例示)】

参照：第1回 資料3 P 3

- ・ 社会的共通資本 (自然環境, 社会インフラ, 制度資本) の強化

### 【成長と分配の好循環のイメージ】

参照：第1回 資料3 P 4

- ・ 企業経営の見える化 (利益だけではない企業価値の測り方) を通じた市場の評価

### 【識者の議論 (識者の意見紹介)】

参照：第1回 資料4 「新しい資本主義(ステークホルダー論)を巡る識者の議論の整理」 P 6

- ・ 公的企業か民間企業かを問わず、企業は社会的な目的に奉仕することを社会から求められている。  
企業は、株主、従業員、顧客、そして事業を行う地域社会という、全てのステークホルダーに恩恵をもたらさなければならない。



2. 区間ごとにその扱いを考えるという前提に立つのではなく、国鉄改革時の考え方も踏まえつつ、国の交通政策の根幹として鉄道ネットワークをどう考えるかという議論をして頂きたい。

- 鉄道は、ひとたび廃止すれば容易に復活できない。  
→その扱いについては、極めて慎重に考えることが必要。
- ローカル線を含めた鉄道ネットワークのあり方は、単に収益や採算の視点だけではなく、鉄道事業者だけあるいは鉄道事業者と沿線自治体の間の問題でもなく、**国の交通政策の根幹として考えるべき問題。**
- 特に、JRについては、**国鉄改革時に、当時の不採算路線を含めて事業全体で採算が確保できるように制度設計された。**

H13.4.10 衆院本会議 国土交通大臣答弁（抜粋）

「ローカル線の廃止につきましては、（中略）JRについては、国鉄改革時に、当時の不採算路線を含めて事業全体で採算が確保できるように事業用固定資産の継承等を行ってきたという経緯を踏まえる必要がございます。したがって、完全民営化後におきましても、今回の法律に基づく指針により路線の適切な維持を図ることとし、路線の廃止を行う場合にあっては、国鉄改革後の輸送需要の動向等について、十分、地元への説明責任を果たすように求めてまいりたいと考えております」

→この**国鉄改革時に想定された制度設計、事業構造が維持できないということであれば、単に路線を廃止して縮小均衡を図るのではなく、JRのあり方そのものに立ち返って、議論することが必要ではないか。**

### 3. 地方切り捨てにならないような議論をして頂きたい。

- 地方のローカル線は、多くが中山間地域における貴重な移動手段。
- その廃止や著しく利便性を欠く減便は、通学・通勤・通院など中山間地域における生活を困難にし、地域そのものの衰退を加速することが強く危惧される。
- また、アフターコロナを見据えて、地方は、インバウンドを含む観光業の発展的回復に取り組もうとしているが、特にインバウンドの誘客に当たり、鉄道ネットワークで大都市や新幹線と繋がっていることは大きなメリット。
- 地方は、コロナ禍で疲弊している中で進む本検討会の議論を、不安感を持って見つめている。
- JR西日本は、
  - ・ 前回会議で、輸送密度2,000人/日、4,000人/日に言及した課題認識
  - ・ 利用が低迷している計30区間の収支を4月に公開する方針（2/16の社長会見に関する報道より）

を表明されているが、コロナ禍に伴う急激な経営悪化も背景にあるならば、全路線の収支を公開してはどうか。

→一部の地方ローカル線の収支のみを問題視することは、地方切り捨てに直結。

- JR線が廃止された場合、廃線後の代替交通は地元交通事業者が担う例が多い  
→黒字路線も含めた全体の中で運営されていた不採算区間のみを切り離して地元を負わせることは、国鉄改革時の趣旨からも逸脱するとともに、JRと比較して資本が脆弱な地元交通事業者や、補助金を交付する地方自治体にとって大きな負担となり、持続可能性が問題となる。

#### 4. JRを含めた鉄道事業者の経営基盤の安定化への支援

- コロナ禍を乗り越えるため、JRを含めた鉄道事業者に対し、一定の経営支援を講じて頂きたい。

(同旨) P15 有志23道県知事による緊急提言 提言内容2

(参考) 交通政策基本計画 (R3.5.28閣議決定) (抜粋)

第3章 今後の交通政策の基本的な方針、新たに取り組む政策

基本的方針A. 誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に必要不可欠な交通の維持・確保

【新たに取り組む政策】

<地域公共交通の持続可能性の確保>

交通事業者が独立採算制を前提とすることは、これまでも増して困難となってくるとの認識に立ち、地域公共交通の維持確保に必要な財源のあり方について、国・地方の厳しい財政状況も踏まえつつ、検討を行う。

#### 5. 鉄道事業法における鉄道廃止等手続きの見直し

- 現行法では、鉄道事業者の届け出のみで廃止できることになっている。
- 鉄道は公共性が高いものであるにもかかわらず、一民間企業の判断のみで存廃を決せられる法制度は適切か。より公の関与を深めるような方向での見直しが必要ではないか。

(同旨) P15 有志23道県知事による緊急提言 提言内容3