

JR芸備線の利便性向上に資する 機能強化策の方向性

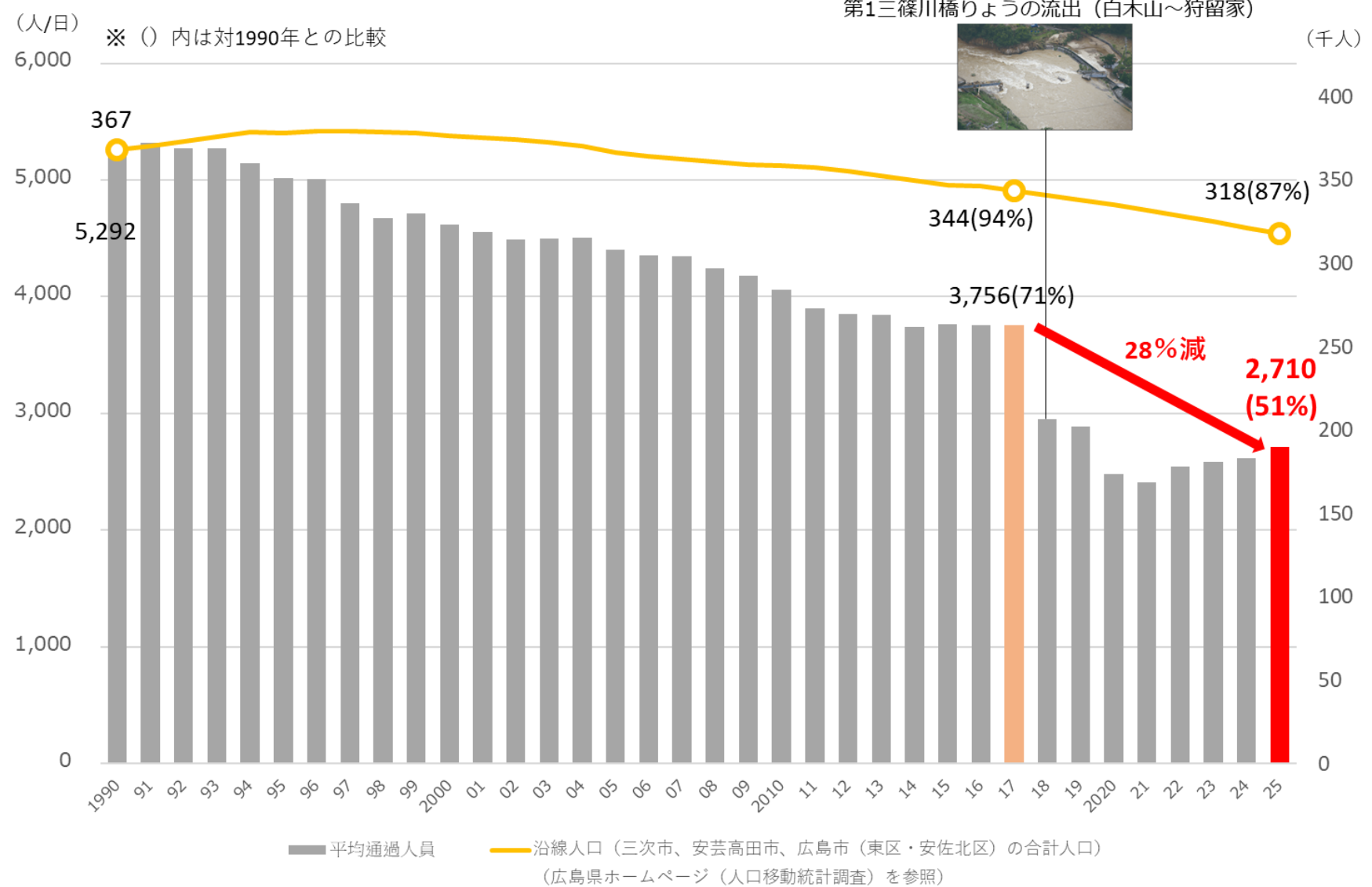
三次・安芸高田・広島まちづくり交通協議会

1. 芸備線の利用状況（平均通過人員と沿線人口の推移）

芸備線の利用は減少傾向にある中、西日本豪雨災害を境に人口減少率と利用減少率の乖離が大きくなっており、2025年度の利用は西日本豪雨災害前から比べ28%減少している。

芸備線（三次～広島）の平均通過人員と沿線人口の推移

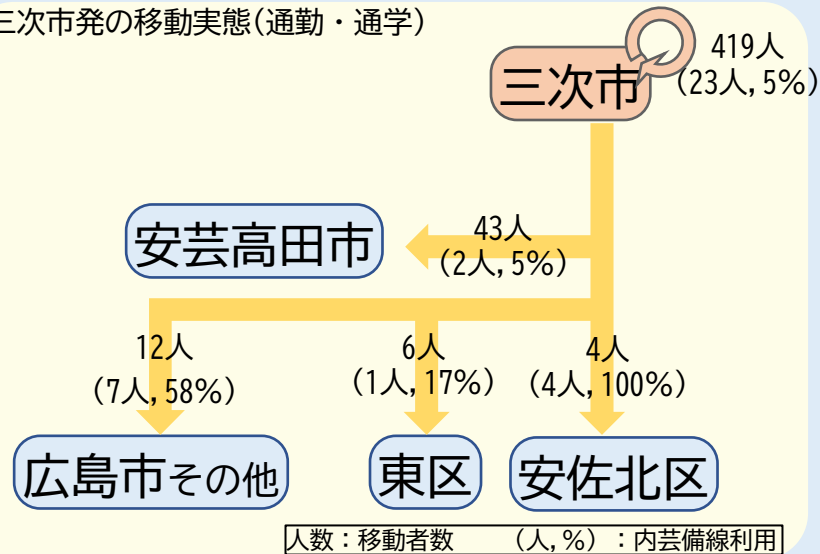
第1三篠川橋りょうの流出（白木山～狩留家）



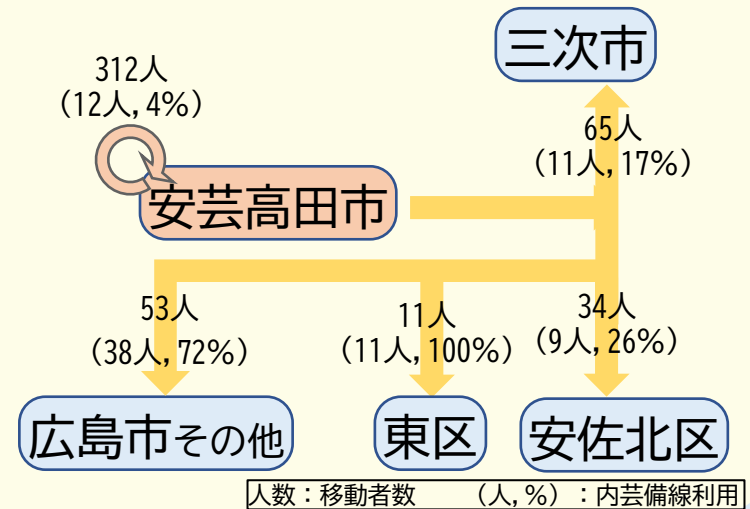
2. 芸備線沿線地域間の移動実態

住民アンケート結果を基に通勤・通学時の移動実態を分析した結果、約15%が芸備線を利用して移動を行っている。

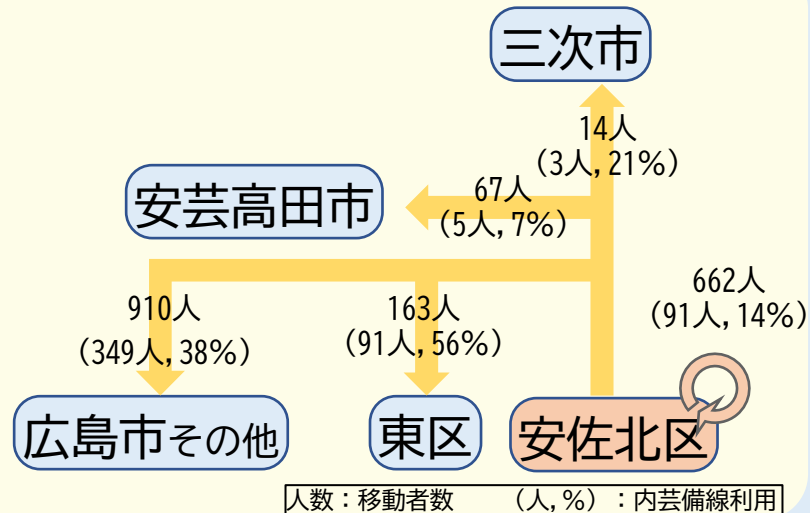
三次市発の移動実態(通勤・通学)



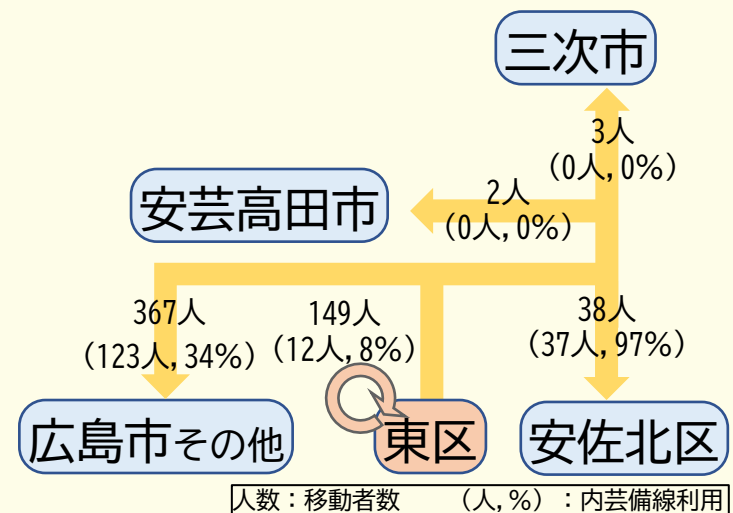
安芸高田市発の移動実態(通勤・通学)



安佐北区発の移動実態(通勤・通学)



東区発の移動実態(通勤・通学)



2. 芸備線沿線地域間の移動実態

その他の用事（通勤・通学、買物、通院を除く）では、居住エリア内の移動が多く、次いで広島市への移動が多い。

沿線住民のその他の用事に係る移動実態（第5回協議会）

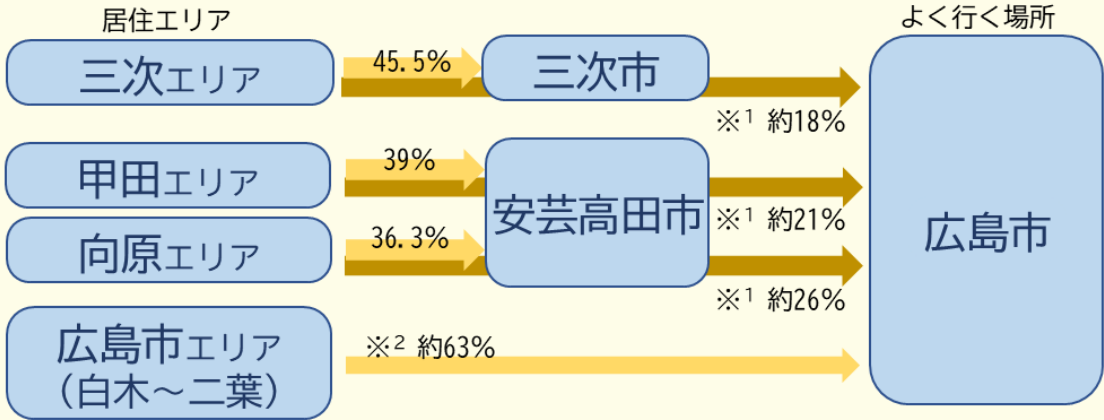
問 その他の用事でよく行く場所の市町村名について、お答えください。【総回答者数 8,189】

よく行く場所の市町村	回答者の居住エリア							回答が多かった施設の例
	三次エリア	甲田エリア	向原エリア	白木エリア	高陽エリア	戸坂エリア	二葉エリア	
三次市	45.5%	11.5%	4.8%	0.9%	0.8%	0.1%	0.6%	サングリーン三次、広島銀行十日市支店
安芸高田市	5.2%	39.0%	36.3%	5.5%	1.1%	1.5%	0.0%	ゆめタウン吉田、広島銀行吉田支店
広島市安佐北区	0.2%	0.9%	7.2%	30.0%	21.1%	1.3%	0.0%	フジグラン高陽
広島市東区	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	4.6%	0.0%	広島銀行戸坂支店
広島市中区	5.9%	3.6%	3.2%	4.5%	9.8%	12.6%	12.8%	そごう広島店、エディオンピースウイング広島
広島市南区	9.4%	12.6%	13.2%	23.5%	25.6%	36.8%	38.5%	広島駅・駅ビル、MAZDA Zoom-Zoom スタジアム広島
広島市西区	0.0%	0.6%	0.0%	0.2%	0.6%	0.4%	0.0%	LECT
広島市安佐南区	1.3%	3.0%	2.4%	3.6%	13.4%	10.9%	0.0%	フジグラン緑井、ラクア緑井
広島市その他	1.1%	0.6%	0.0%	0.0%	0.6%	0.4%	0.0%	ジ・アウトレット広島
庄原市	2.1%	0.3%	0.0%	0.1%	0.3%	0.3%	0.3%	
府中町	2.0%	1.3%	1.4%	3.8%	4.1%	9.2%	19.1%	イオンモール広島府中
その他	11.1%	13.4%	18.4%	11.5%	3.9%	4.0%	9.4%	フジグラン東広島
対象者数	1,157	695	625	1,302	3,147	720	329	

問 その他の用事でよく行く場所への交通手段について、お答えください。【総回答者数 8,189、複数回答】

交通手段	三次エリア	甲田エリア	向原エリア	白木エリア	高陽エリア	戸坂エリア	二葉エリア
芸備線	14.0%	19.9%	23.8%	27.0%	25.2%	30.1%	16.7%
その他公共交通	11.8%	7.1%	7.8%	9.3%	19.8%	23.6%	28.3%
自家用車	71.0%	73.2%	72.0%	65.8%	55.1%	45.7%	40.1%

〈居住エリアからよく行く場所への移動実態〉



※¹ 居住エリアごとに、広島市内（安佐北区、東区、中区、南区、西区、安佐南区、その他）の合計値を算出（小数点第1位は四捨五入）

※² 居住エリアごとに、広島市内（安佐北区、東区、中区、南区、西区、安佐南区、その他）の合計値を用いて平均を算出（小数点第1位は四捨五入）

沿線地域間の移動需要はあるが、移動の手段として芸備線が活用されていない

3. 芸備線に求められているニーズ① 【ダイヤ改善】

約5割が、芸備線の利用頻度を高めるためには、「利用する時間帯に合うダイヤができる」ことが必要と回答している。

アンケート調査結果（第5回協議会）

問 次のような芸備線の利便性向上の取り組みが実施された場合、現在と比べて芸備線の利用頻度は増えると思いますか。【総回答者数 8,189、「利用頻度が増える」と回答した方の割合】

	沿線住民アンケート回答者の居住エリア							全体 N=8,189
	三次 エリア N=1,157	甲田 エリア N=695	向原 エリア N=625	白木 エリア N=1,302	高陽 エリア N=3,147	戸坂 エリア N=720	二葉 エリア N=329	
芸備線の利便性向上により「芸備線利用が増える」と回答した割合								
自分の利用する時間帯に合うダイヤができる	47.3%	51.5%	54.2%	57.4%	48.2%	50.4%	42.9%	50.0%
遅延・遅休が少なくなる	40.0%	41.5%	43.8%	45.9%	46.8%	53.1%	45.3%	44.9%
最終列車の時間が遅くなる	39.3%	47.8%	50.6%	40.5%	43.9%	43.8%	34.3%	42.8%
パターンダイヤで運行する	36.9%	39.4%	42.2%	48.8%	43.9%	44.3%	36.5%	42.6%
全駅でICカードが利用できるようになる	39.6%	46.3%	42.6%	54.2%	39.0%	37.8%	40.7%	42.2%
希望する時間帯の運行本数が増える	37.3%	39.9%	41.1%	50.8%	39.3%	43.3%	33.4%	40.9%
よく使う区間の所要時間が5～10分程度短縮される	49.5%	49.8%	54.2%	44.1%	36.0%	29.4%	24.9%	40.5%
新しい車両が導入される	42.3%	39.3%	40.5%	38.2%	40.3%	43.1%	39.5%	40.1%
駅がバリアフリーになる	30.4%	40.4%	42.6%	36.3%	36.0%	31.5%	42.2%	35.8%
自宅付近やよく行く場所の近くに駅ができる	28.7%	29.4%	28.0%	35.4%	38.9%	39.0%	28.3%	34.8%
凡例								
～10% 20.0% 30.0% 40.0% 50%～								

利便性
速達性
快適性

問 「希望する時間帯の運行本数が増える」場合、何時台に出発する列車が増えてほしいですか。【総回答者数 1,658】

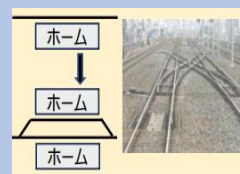
<強調表示欄は5人に1人以上が選択>

運行本数が増加して欲しい時間帯	三次エリア (N=217)	甲田エリア (N=121)	向原エリア (N=108)	白木エリア (N=311)	高陽エリア (N=668)	戸坂エリア (N=170)	二葉エリア (N=63)
5時台に出発	4%	2%		2%	4%	3%	2%
6時台に出発	12%	13%	7%	9%	14%	11%	8%
7時台に出発	25%	31%	19%	30%	35%	39%	43%
8時台に出発	19%	17%	13%	16%	19%	26%	24%
9時台に出発	17%	12%	19%	27%	10%	16%	14%
10時台に出発	10%	7%	9%	10%	11%	9%	10%
11時台に出発	5%	3%		9%	7%	4%	5%
12時台に出発	5%	4%		5%	6%	9%	5%
13時台に出発	3%	2%		7%	6%	5%	5%
14時台に出発	5%	3%	3%	5%	6%	5%	10%
15時台に出発	5%	4%	6%	7%	4%	5%	5%
16時台に出発	5%	5%	6%	7%	7%	6%	
17時台に出発	9%	7%	7%	13%	16%	11%	6%
18時台に出発	15%	12%	15%	15%	19%	15%	17%
19時台に出発	7%	7%	5%	8%	12%	8%	8%
20時台に出発	5%	3%		5%	10%	9%	6%
21時台に出発	7%		2%	5%	10%	7%	8%
22時台に出発	12%	17%	8%	7%	11%	12%	10%
23時台に出発	7%	11%	6%	9%	13%	18%	8%
対象者数	217	121	108	311	668	170	63

ニーズを叶えるためには 朝夕の通勤時間帯のダイヤ改善（上下線）

考えられる機能強化策

行き違い・折り返し設備の新設



軌道強化



信号設備の改良



線形改良



3. 芸備線に求められているニーズ② 【安定輸送】

約4割が、芸備線の利用頻度を高めるためには、「遅延・運休が少なくなる」ことが必要と回答している。

アンケート調査結果（第5回協議会）

問 次のような芸備線の利便性向上の取り組みが実施された場合、現在と比べて芸備線の利用頻度は増えると思いますか。【総回答者数 8,189、「利用頻度が増える」と回答した方の割合】

	沿線住民アンケート回答者の居住エリア							全体 N=8,189
	三次 エリア N=1,157	甲田 エリア N=695	向原 エリア N=625	白木 エリア N=1,302	高陽 エリア N=3,147	戸坂 エリア N=720	二葉 エリア N=329	
芸備線の利便性向上により「芸備線利用が増える」と回答した割合								
自分の利用する時間帯に合うダイヤができる	47.3%	51.5%	54.2%	57.4%	48.2%	50.4%	42.9%	50.0%
遅延・運休が少なくなる	40.0%	41.5%	43.8%	45.9%	46.8%	53.1%	45.3%	44.9%
最終列車の時間が遅くなる	39.3%	47.8%	50.6%	40.5%	43.9%	43.8%	34.3%	42.8%
パターンダイヤで運行する	36.9%	39.4%	42.2%	48.8%	43.9%	44.3%	36.5%	42.6%
全駅で100GAが利用できるようになる	39.6%	46.3%	42.6%	54.2%	39.0%	37.8%	40.7%	42.2%
希望する時間帯の運行本数が増える	37.3%	39.9%	41.1%	50.8%	39.3%	43.3%	33.4%	40.9%
よく使う区間の所要時間が5～10分程度短縮される	49.5%	49.8%	54.2%	44.1%	36.0%	29.4%	24.9%	40.5%
新しい車両が導入される	42.3%	39.3%	40.5%	38.2%	40.3%	43.1%	39.5%	40.1%
駅がバリアフリーになる	30.4%	40.4%	42.6%	36.3%	36.0%	31.5%	42.2%	35.8%
自宅付近やよく行く場所の近くに駅ができる	28.7%	29.4%	28.0%	35.4%	38.9%	39.0%	28.3%	34.8%
凡例	~10%	20.0%	30.0%	40.0%	50%~			

問 芸備線で移動する際、改善すべきと思っていることはありますか。【芸備線利用者数 5,807、複数回答】

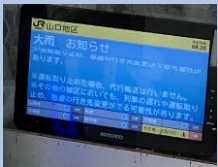
<21項目中の上位10項目を抜粋、強調表示欄は5人に1人以上が「改善すべき」と回答>

芸備線で改善して欲しいこと	三次 エリア N=613	甲田 エリア N=468	向原 エリア N=444	白木 エリア N=959	高陽 エリア N=2,452	戸坂 エリア N=600	二葉 エリア N=214	全体 N=5,807
利用したい時間帯に便がない	48.1%	50.0%	44.6%	63.8%	34.5%	34.7%	38.7%	42.6%
遅延・運休（豪雨や降雪、動物との接触など）	19.4%	22.0%	23.0%	27.1%	23.3%	30.0%	29.4%	24.0%
自宅から駅までの移動が大変	12.1%	15.8%	14.6%	21.0%	26.5%	23.5%	6.4%	21.0%
時間がかかる	49.8%	38.7%	34.0%	23.5%	6.0%	4.0%	6.9%	18.0%
駅に車を停めるスペースが不足している	14.0%	17.1%	12.6%	23.8%	19.5%	12.5%	13.7%	17.7%
駅に待ち時間を過ごしやすい場所がない	19.1%	12.0%	18.5%	21.0%	14.9%	12.3%	17.6%	16.0%
駅で待ち時間を有効に使えない	11.4%	9.8%	8.8%	12.3%	9.8%	9.3%	12.3%	10.2%
車両の乗り心地が悪い	16.8%	10.7%	7.7%	6.2%	8.1%	10.2%	9.8%	9.1%
バスとのダイヤ接続が悪い	5.2%	6.4%	9.7%	12.9%	10.3%	2.7%	2.9%	8.7%
車両内で座れない	4.2%	3.4%	5.6%	3.8%	8.4%	14.3%	16.2%	7.4%

ニーズを叶えるためには 外的要因に対する安定輸送の実現

考えられる
機能強化策

運行情報表示



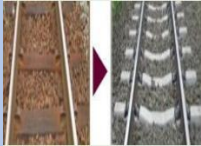
獣害対策



倒木対策



防災対策



軌道強化

3. 芸備線に求められているニーズ③ 【快適性・利便性の向上】

約4割が芸備線の利用頻度が増えるためには、「全駅でICOCAが利用できるようになる」「新しい車両を導入する」「駅がバリアフリーになる」ことが必要と回答としている。

アンケート調査結果（第5回協議会）

問 次のような芸備線の利便性向上の取り組みが実施された場合、現在と比べて芸備線の利用頻度は増えると思いますか。【総回答者数 8,189、「利用頻度が増える」と回答した方の割合】

芸備線の利便性向上により 「芸備線利用が増える」と回答した割合		沿線住民アンケート回答者の居住エリア							全体 N=8,189
		三次 エリア N=1,157	甲田 エリア N=695	向原 エリア N=625	白木 エリア N=1,302	高陽 エリア N=3,147	戸坂 エリア N=720	二葉 エリア N=329	
利便性	自分の利用する時間帯に合うダイヤができる	47.3%	51.5%	54.2%	57.4%	48.2%	50.4%	42.9%	50.0%
	遅延・運休が少なくなる	40.0%	41.5%	43.8%	45.9%	46.8%	53.1%	45.3%	44.9%
	最終列車の時間が遅くなる	39.3%	47.8%	50.6%	40.5%	43.9%	43.8%	34.3%	42.8%
	パターンダイヤで運行する	36.9%	39.4%	42.2%	48.8%	43.9%	44.3%	36.5%	42.6%
速達性	全駅でICOCAが利用できるようになる	39.6%	46.3%	42.6%	54.2%	39.0%	37.8%	40.7%	42.2%
	希望する時間帯の運行本数が増える	37.3%	39.9%	41.1%	50.8%	39.3%	43.3%	33.4%	40.9%
	よく使う区間の所要時間が5～10分程度短縮される	49.5%	49.8%	54.2%	44.1%	36.0%	29.4%	24.9%	40.5%
	新しい車両が導入される	42.3%	39.3%	40.5%	38.2%	40.3%	43.1%	39.5%	40.1%
快適性	駅がバリアフリーになる	30.4%	40.4%	42.6%	36.3%	36.0%	31.5%	42.2%	35.8%
	自宅付近やよく行く場所の近くに駅ができる	28.7%	29.4%	28.0%	35.4%	38.9%	39.0%	28.3%	34.8%
		凡例	～10%	20.0%	30.0%	40.0%	50%～		

ニーズを叶えるためには

ICOCA利用エリアの拡大及び新型車両導入等による利便性・快適性の向上が必要

考えられる
機能強化策

ICOCA導入



新型車両の導入



駅のバリアフリー化



3. 芸備線に求められているニーズ④ 【駅周辺のまちづくりに関する取組】

約4～5割が、芸備線の利用頻度を高めるためには、「鉄道とバスやタクシーの乗継が便利になる」「車での送迎がしやすくなる」ことが必要と回答している。

アンケート調査結果（第5回協議会）

問 次のような駅周辺のまちづくりの取り組みが実施された場合、現在と比べて芸備線の利用頻度は増えると思いますか。【総回答者数 8,189、「利用頻度が増える」と回答した方の割合】

最寄り駅に関する取組

最寄り駅に関する取組

沿線住民アンケート回答者の居住エリア								全体平均 N=8,189				
三宅 エリア N=1,157	甲田 エリア N=695	向原 エリア N=625	白木 エリア N=1,302	高陽 エリア N=3,147	戸坂 エリア N=720	二葉 エリア N=329						
駅周辺のまちづくりにより「芸備線利用が増える」と回答した割合												
自宅最寄り駅に駅前広場が整備され、鉄道とバス、 やタクシーの乗継が便利になる	38.5%	44.0%	43.0%	46.4%	50.0%	44.9%	41.3%	45.8%				
自宅最寄り駅に駅前広場が整備され、車の送迎がし やすくなる	39.2%	37.8%	37.0%	45.2%	49.3%	46.8%	47.1%	44.8%				
最寄り駅に十分な規模の駐車場が整備される	34.9%	37.8%	33.0%	45.0%	43.1%	31.1%	25.8%	39.0%				
駅の周辺に待ち時間を有効に使える飲食店や商業施設 ができる	35.3%	34.7%	37.4%	30.6%	34.3%	28.6%	30.1%	33.3%				
駅に待合室や多目的スペースが整備され、待ち時間が 快適になる	36.3%	32.9%	32.6%	30.0%	32.4%	28.6%	28.3%	31.9%				
自宅や最寄り駅、または移動先の駅や目的地までの 移動手段が充実する	27.4%	25.9%	28.3%	28.9%	32.3%	25.6%	15.5%	28.7%				
駅でイベントが定期的に実施される	27.7%	26.9%	27.8%	28.0%	21.4%	19.3%	17.9%	24.1%				
最寄り駅に十分な規模の駐輪場が整備される	13.8%	11.9%	14.7%	15.5%	19.6%	18.8%	24.6%	17.2%				
凡例												
								～10%	20.0%	30.0%	40.0%	50%～

最寄り駅に関する取組が実施された場合「利用頻度が増える」と回答した人の割合を最寄り駅回答者数別に集計

エリア	最寄り駅	回答者数	最寄り駅で実施して欲しい取組み			
			駅前広場整備 (バス・タクシー乗り場)	駅前広場整備 (車の送迎)	十分な規模の 駐車場整備	十分な規模の 駐輪場整備
三宅	三宅	558	37.5%	40.7%	34.6%	15.4%
	西三宅	145	36.6%	37.2%	31.0%	9.7%
	志和地	262	40.1%	36.6%	35.9%	11.8%
	上川立	127	40.2%	39.4%	37.0%	14.2%
甲田	甲立	471	42.7%	39.1%	36.7%	11.3%
	吉田口	215	46.5%	34.0%	39.1%	13.5%
向原	向原	625	43.0%	37.0%	33.0%	14.7%
	井原市	240	45.4%	41.3%	37.9%	12.9%
白木	志和口	482	48.1%	47.7%	46.1%	16.6%
	上三田	193	44.0%	49.2%	50.3%	20.2%
	中三田	189	44.4%	38.1%	45.6%	12.2%
	白木山	167	47.3%	47.9%	46.1%	15.0%
	持留家	214	42.1%	43.0%	39.3%	14.0%
	上深川	173	50.3%	45.7%	47.4%	22.0%
高陽	中深川	323	53.6%	56.7%	44.9%	22.0%
	下深川	649	50.1%	47.3%	42.2%	16.5%
	玖村	510	48.8%	41.0%	39.4%	16.1%
	安芸矢口	1,224	50.7%	53.6%	44.6%	23.2%
	戸坂	720	44.9%	46.8%	31.1%	18.8%
二葉	矢賀	329	41.3%	47.1%	25.8%	24.6%
凡例			50%以上	40%以上	30%以上	赤字：各項目上位5駅

ニーズを叶えるためには

各公共交通機関における円滑な乗継
車の送迎及びバス・タクシーの乗降に係る環境整備が必要

考えられる
機能強化策

送迎環境の改善



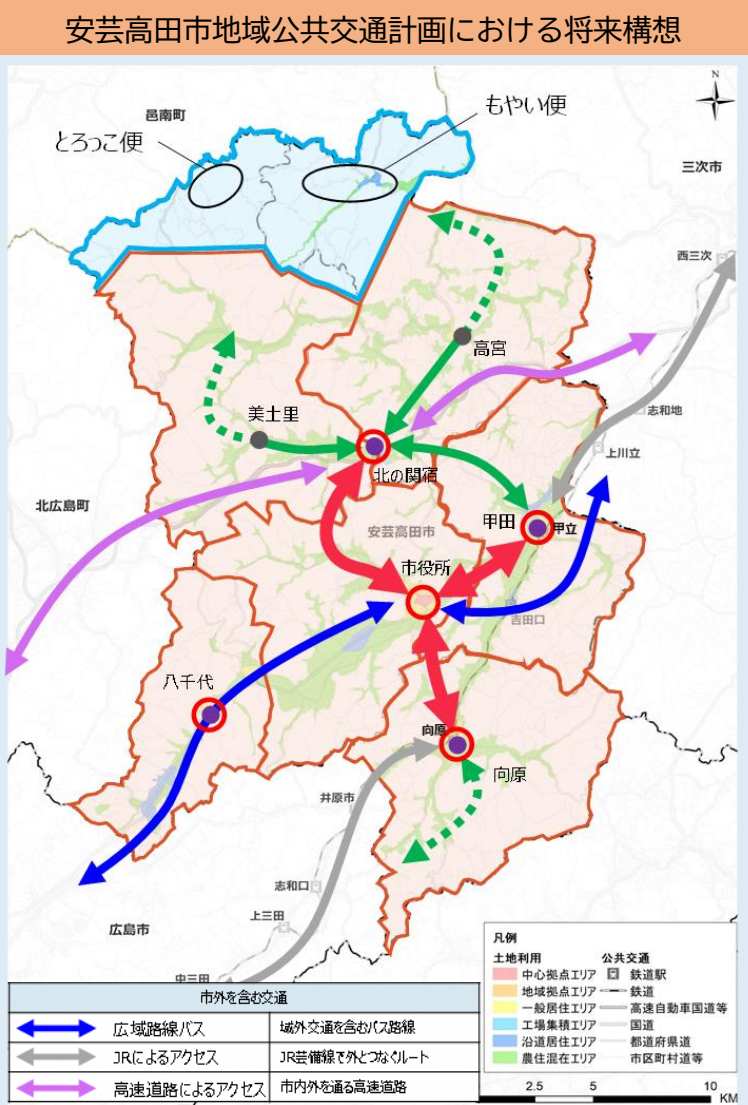
駐車場・駐輪場の整備



レンタカー・カーシェア



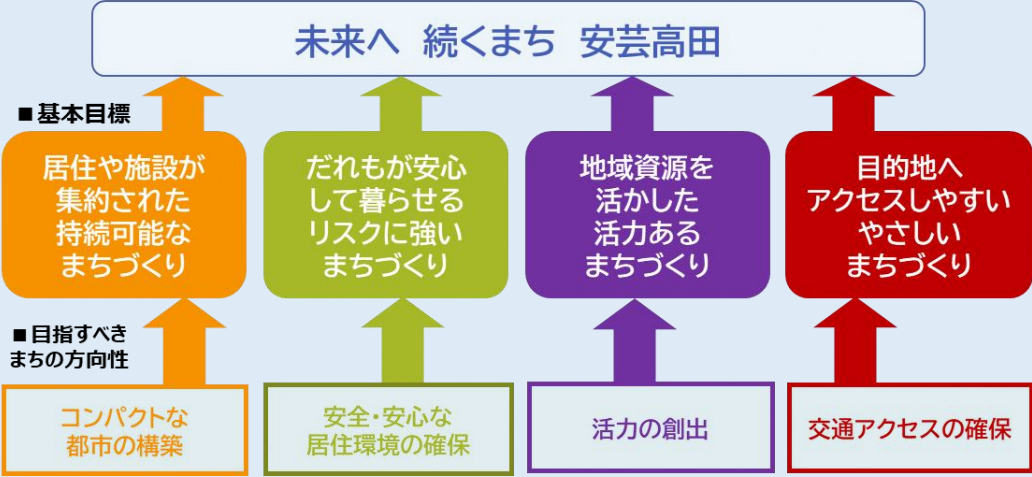
4. 芸備線に関連する各市の計画整理



【目指すべき将来像と基本方針】

「目的地へアクセスしやすいやさしいまちづくり」
～利用者ニーズを踏まえた使いやすく利便性の高い
効率的な移動環境の整備～

安芸高田市都市計画マスタープランにおける交通分野方針



【交通分野方針】

- 「快適な生活を支える交通ネットワークの構築」
- ・ 日常移動を支える持続可能な公共交通サービスの構築
 - ・ 市内外の交流を促進する交通ネットワークの強化



- ・ 二次交通との結節強化
- ・ 駅舎のテナント活用
- ・ 市営駐車場の有効活用



交通再編見直し

5. まちづくりの方向性を踏まえた移動創出に係る課題

3市連携したまちづくりの方向性を踏まえた移動創出に係る課題（第4回協議会）

【3市が連携したまちづくりの方向性】

○誰もが“住み続けたい” “住んでみたい” 広島広域都市圏

《経済面》 ヒト・モノ・カネ・情報が巡る都市圏

《生活面》 どこに住んでも安心して暮らしやすい都市圏

《行政面》 住民の満足度が高い行政サービスを展開できる都市圏



○広域的な交流に関する検討事項

- 来広観光客や広島市側居住者に対する芸備線沿線地域への誘導
- 芸備線沿線地域から広島市中心部へのアクセス向上



◎3市連携した移動創出に係る課題

- (1) 駅を中心とした拠点づくり
- (2) 二次交通の充実強化
- (3) 広域的な交流促進に資する芸備線の機能強化



📌 各課題解決に資する具体的な機能強化策の方向性を整理

6. 芸備線の利便性向上に資する機能強化策の整理

移動創出に係る課題	考えられる機能強化策の方向性	取組状況
駅を中心とした拠点づくり	駅舎の利活用 送迎環境の改善 駐車場・駐輪場の整備 駅前及び駅周辺のまちづくり	志和口駅舎の活用 いばらdeホテル
二次交通の充実強化	他の交通モードとの連携 駅前及び駅周辺のまちづくり 駐車場・駐輪場の整備	「のるーと三次」の導入 バス路線再編の実証運行
広域的な交流促進に資する芸備線の機能強化	ダイヤの改善 行き違い設備 軌道強化 信号設備の改良 線形改良 安定輸送 運行情報表示 自然災害等の対策 ICOCAの導入 駅のバリアフリー化 新型車両の導入	各機能強化策の事業費の規模や活用可能な補助制度、整備効果、最適な事業構造等についての整理を進める。

こうした施策に順次取り組む

7. 芸備線の利便性向上に資する機能強化策の方向性

◎ JR 芸備線の現状の課題解決や、今後の利用を促進していくために必要となる機能強化策について、施策の洗い出しを行った。

◎ 施策の実施にあたっては、必要となる事業費の規模、活用可能な補助制度、施策を実施する箇所、機能強化策を行った際に得られる効果、実施スキーム等を整理する必要がある。

👉 来年度以降、法定協議会への移行を目指して、各機能強化策等について整理を進める。

8. まちづくりを見据えたローカル鉄道への関わり方（国の方針）

【地域交通法の変遷】

【地域交通法制定前】

- 急速な高齢化の進展など今後の経済社会情勢に照らして考えると、良質な公共輸送サービスを確保することが極めて重要な課題。
- 地域公共交通の在り方については、「地域」が主体となって、自らの地域に最適な在り方を、自らの重要課題として検討し、幅広い関係主体が連携しつつ取り組むことが必要不可欠。

【平成19年】地域交通法 制定

- 地方自治体が主体となって、交通事業者、住民等幅広い関係者の参加による協議会を設け、地域に最適な生活交通等の在り方について議論・検討し、関係者の合意形成を図りつつ法定計画を作成し、地域公共交通等の維持・確保や利便性向上に取り組むことを促進。

【平成20年】地域交通法 改正

→特定事業に鉄道事業再構築事業を追加

- 地方自治体等と鉄道事業者が共同で、上下分離をはじめとする事業構造の変更により路線の維持を図る。

鉄道事業再構築事業の活用状況

- 特定事業に鉄道事業再構築事業が追加されて10年以上経つが、その活用件数は11件にとどまっている。

要因

- 対象は赤字事業者の路線。
- JRについては内部補助が基本とされ、多くの沿線自治体にとって主体的に取り組む対象ではないとの認識がある。
- 鉄道は多くの地方自治体をまたがって存在していることが多く、地方自治体間の調整が難しい。
- 国の関与は「必要な助言」にとどまる。
- 鉄道事業者から地方自治体に対する、利用状況や赤字の程度等の積極的な情報開示と密なコミュニケーションの不足。

【令和5年】地域交通法 改正

→ローカル鉄道再構築のための仕組みの強化

- 関係者の合意形成が困難な場合、鉄道事業者又は地方自治体からの要請により、国による再構築協議会の設置が可能。
- 黒字事業者の線区についても事業の対象となるよう鉄道事業再構築事業を改正。

期待される効果

- 国の積極的な関与による、再構築に向けた関係者間の議論の進捗。
- JR・大手民鉄のローカル線についても、自治体の創意工夫により利便性及び持続可能性が向上。

まちづくりと連携した地域公共交通の活性化

8. まちづくりを見据えたローカル鉄道への関わり方（案）

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（第2期）の課題整理・今後取り組むべき方向性より抜粋

○まちづくりを見据えたローカル鉄道への関わり方

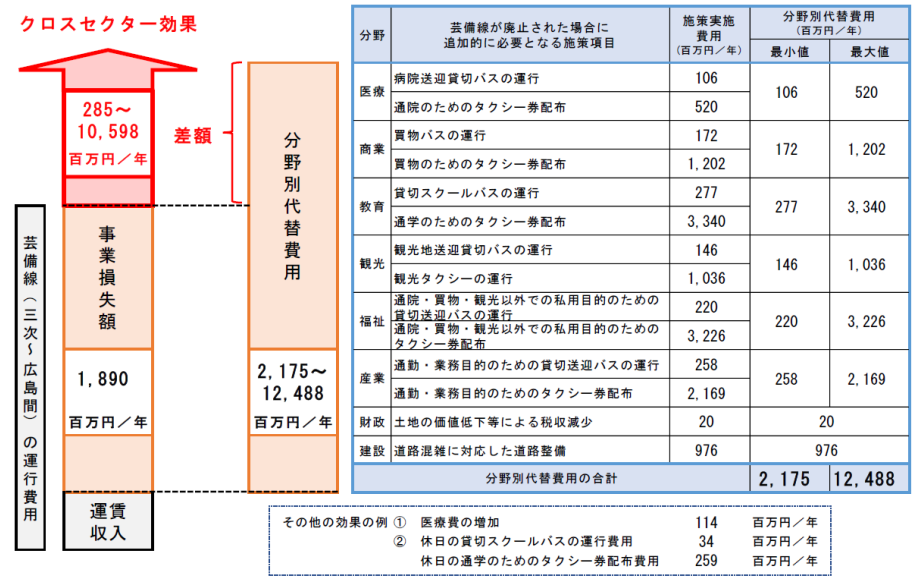
- 鉄道を存続させる場合においては、地方自治体が自らの地域のまちづくりのビジョンやグランドデザイン等を踏まえ、鉄道をどのように活かすかについて主体的・能動的な判断が求められる。
- 例えば、地方自治体を含む地域の関係者が鉄道を維持する選択をした場合に鉄道の価値を最大化するような土地利用や施設配置を主体的に検討し、鉄道駅を拠点として鉄道沿線を軸とした広域的な連携によるまちづくりを目指すことが重要。
- その際、地域の持続可能なまちづくりに資する交通体系を議論するにあたっては、鉄道事業者の役割も重要であり、仮にローカル鉄道が新たな交通手段に転換されるとしても、当該鉄道事業者が地域において必要に応じた一定の役割を果たすことも重要。

○鉄道事業者による地域の議論への貢献とデータ等の積極的提供

- 地域における最適なモビリティを議論する際には、議論の前提となる運行計画や輸送密度の算定方法、区間の区切り方など、鉄道事業者が必要なデータや考え方を開示し、説明を十分に尽くすとともに、鉄道路線の「廃止ありき」「存続ありき」の前提を置かず、ファクトとデータに基づき議論を行うことが重要。

9. 芸備線が地域にもたらす多面的な効果

JR芸備線が有する多面的な効果・価値の試算（第5回協議会）



◎ JR 芸備線（三次～広島間）の有する多面的な効果は、ガイドラインに基づきクロスセクター効果の最小値を用いた定量評価を行った場合でも、現在の運行における事業損失額（18億9千万円）を上回る。

クロスセクター効果
【2億8.5千万円～105億9.8千万円】

- ◎ 芸備線は通学・通勤といった日常生活を支える社会インフラ
- ◎ 芸備線は三次市・安芸高田市・広島市の3市が広域的な交流促進を図るために重要な役割を担っている
- ◎ 芸備線は地域公共交通として様々な価値・効果を生み出しており、地域にとって多面的な効果を有している

- 👉 利便性向上に資する機能強化により、芸備線の活性化を目指す
- 👉 ローカル鉄道の再構築に係る国の支援策の活用を視野に検討を具体化

10. まちづくりを見据えたＪＲ芸備線への関わり方（案）

【今後取り組むべき方向性】

- ◎ 少子高齢化による沿線人口の減少に加えて、モータリゼーション等により利用者が大幅に減少していることから、厳しい経営環境となっており、鉄道事業者の経営努力のみでは、利便性と持続可能性の高い鉄道サービスを保っていくことは困難。
- ◎ 一方、ＪＲ芸備線は、二次交通などと連動して幅広い地域のあり方を左右する大きな存在であるとともに、集約型都市構造を形成する上で重要な役割を担う基幹公共交通ネットワークを構成。
- ◎ したがって、今後も、まちの活性化に持続的に貢献することができるよう、ＪＲ芸備線を利便性が高く持続可能なものとする必要がある。

☞ 地域の課題認識を鉄道事業者と共有しながら、その利便性と持続性の向上を目指し、芸備線の機能強化策の方向性について議論の深化を図る。

☞ 国の支援を活用しながら地域と事業者の協働により、芸備線活性化の取組を実施する予定。