

ご説明資料

1: 芸備線の利用状況等について

2: 鉄道事業に関する経営状況等について

2023年2月1日

 西日本旅客鉄道株式会社

ローカル線に関する課題認識

ローカル線については以前からの課題であり、さまざまな取組みを進めている中、コロナ禍により、経営の厳しさが増している状況

- ・地域の皆様にもご協力いただきながら、輸送改善や利用促進を進めている。一方で沿線の人口減少や少子高齢化、道路整備や道路を中心としたまちづくりの進展等、取り巻く環境は大きく変化
- ・鉄道は自動車に比べてきめ細かな移動ニーズにお応えできないこともあり、線区によっては沿線にお住いの方のお役に立てていないと考えられる
- ・特に輸送密度が2,000人/日未満の線区は、大量輸送機関としての鉄道の特性が十分に発揮できていないと考えている
- ・CO₂排出の面でも、現状のご利用実態では、必ずしも鉄道の優位性を発揮できていない
- ・コロナ禍により、社会の行動変容が急激に進む中で、鉄道全体のご利用はコロナ禍前に戻らないと想定
- ・地域交通は鉄道に限らずバス・タクシーを含め厳しい状況にあり、地域社会全体の課題と考えている

持続可能な地域社会の実現に向け、線区の特性や移動ニーズを踏まえ、地域のまちづくりに合わせた、ご利用しやすい最適な地域交通体系を地域と共に模索・実現したいと考えています

芸備線(備中神代駅～備後庄原駅)のご利用状況等の推移

<ご説明内容>

- 1 芸備線(備中神代駅～備後庄原駅)のご利用状況については、会社発足以降、大幅に減少(92%減)
※庄原市・新見市の人口減少(26～27%減)
- 2 コロナ前(2019年度)のご利用状況(輸送密度)は、区間別に11人/日から81人/日といずれの区間も小規模
- 3 沿線の人口減少、道路の整備、道路を中心としたまちづくりの進展等の影響を受けたと思われ、今後も継続

※ご利用状況とは、指定区間における1日平均の通過人員(人/日)

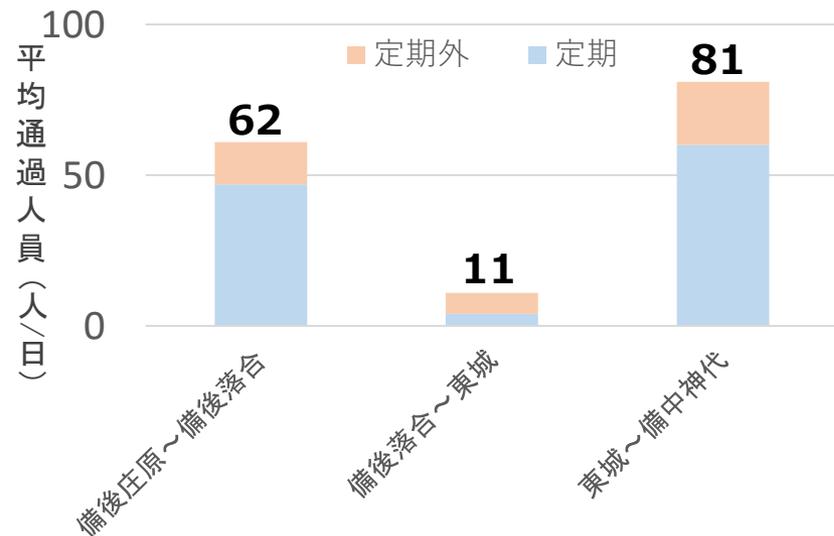
1. 駅別乗車人員（2019年度）（人/日）



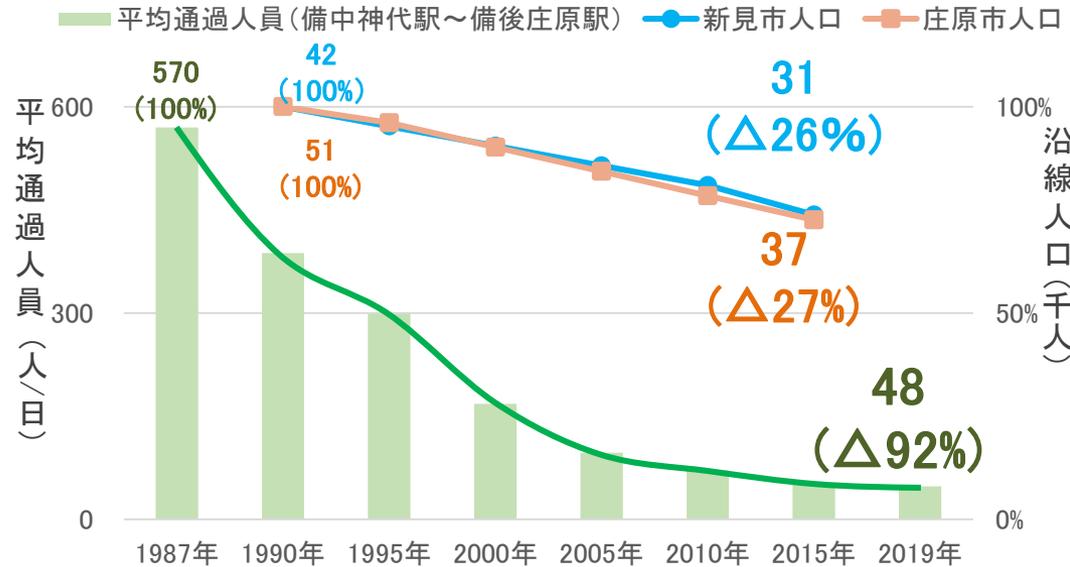
○運行車両
キハ120系 1両編成 定員105名



2. 区間別ご利用人数（2019年度）

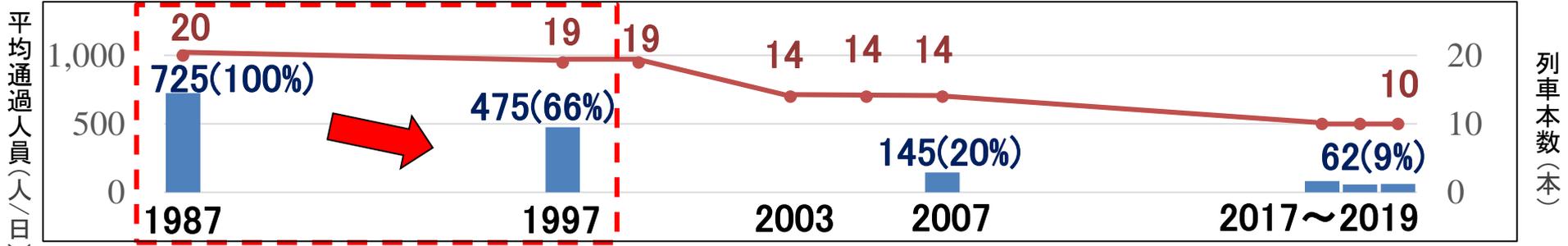


3. 沿線人口とご利用人数の推移

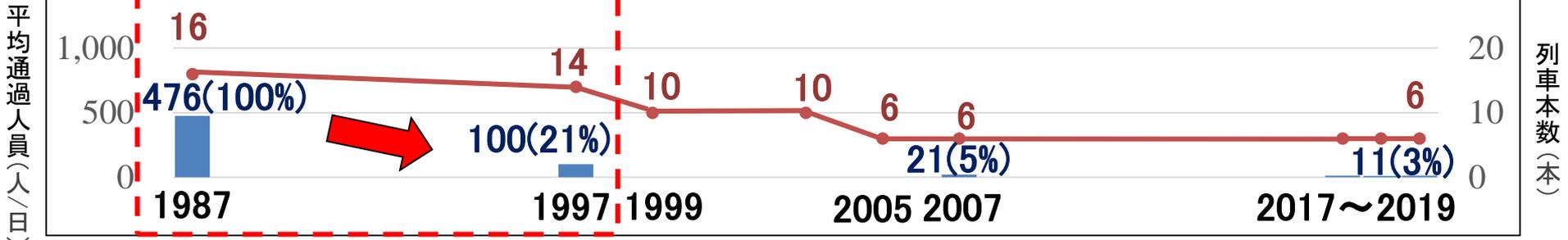


- ・ご利用状況に合わせ1999年、2003年、2005年に列車設定を見直し
- ・ご利用状況は会社発足時（1987年）と比較して全ての区間で大きく減少
- ・全ての個別列車の乗車人数は50人未満(2019年度)

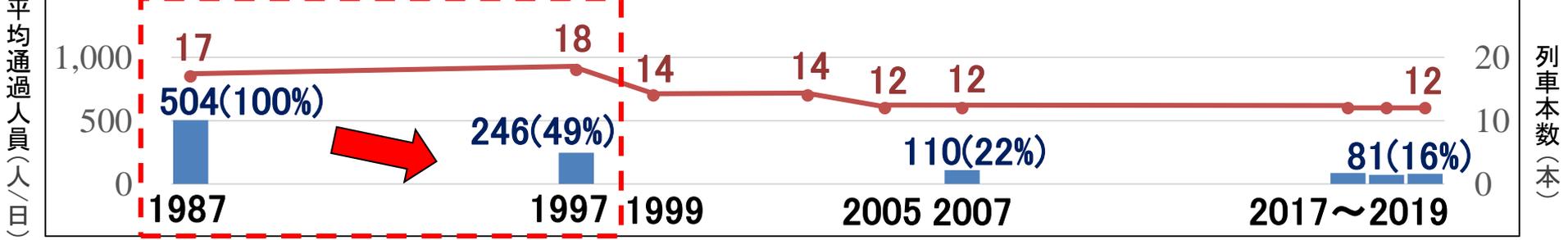
●備後落合駅～備後庄原駅間



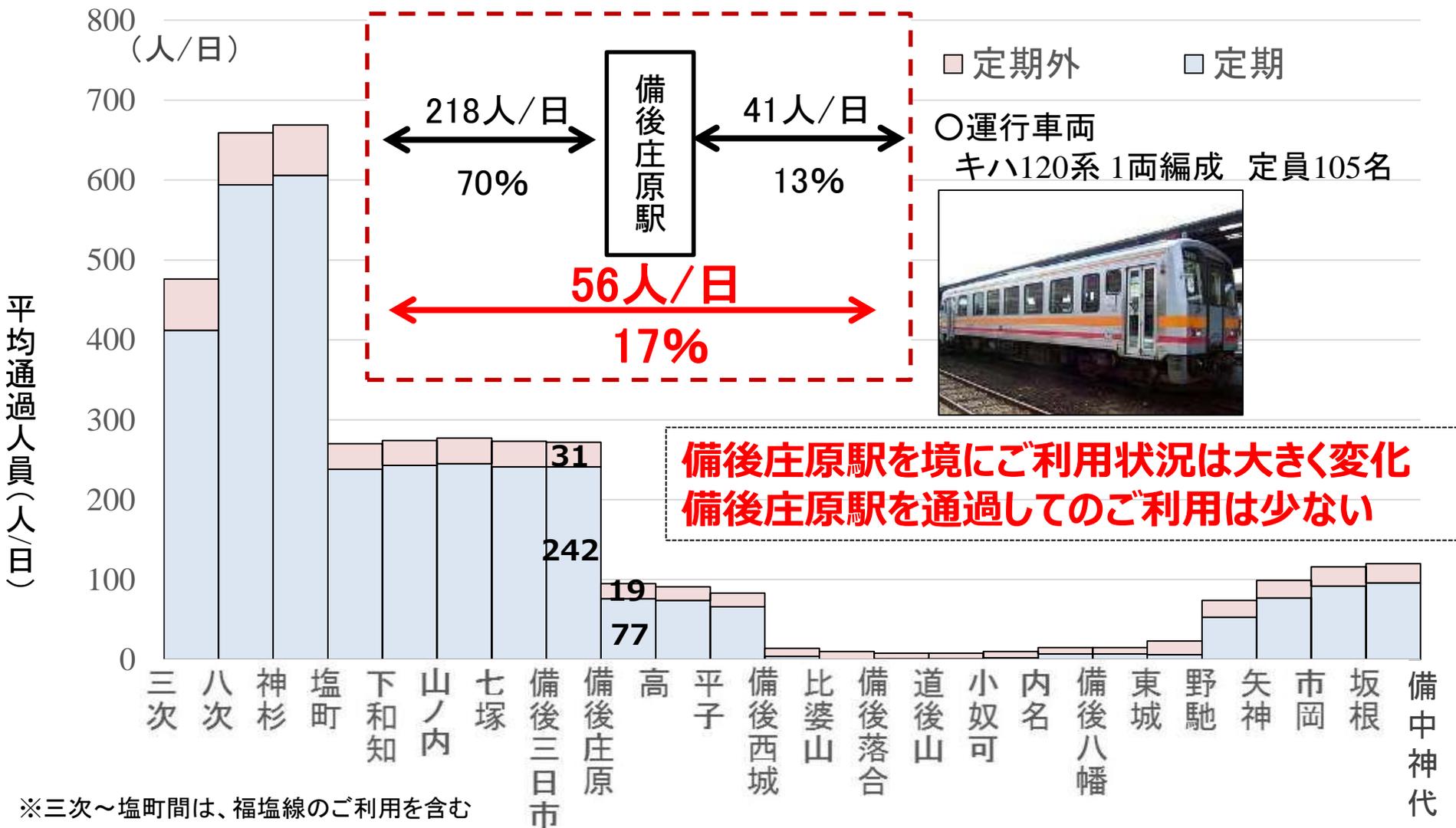
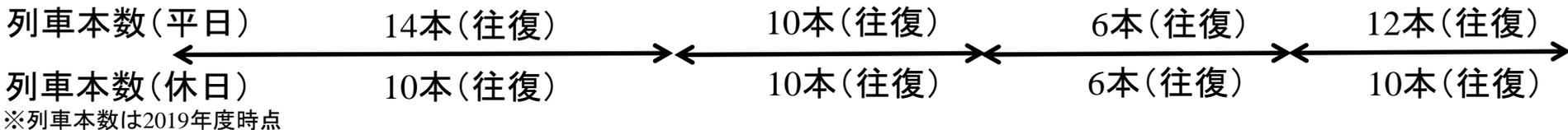
●東城駅～備後落合駅間



●備中神代駅～東城駅間

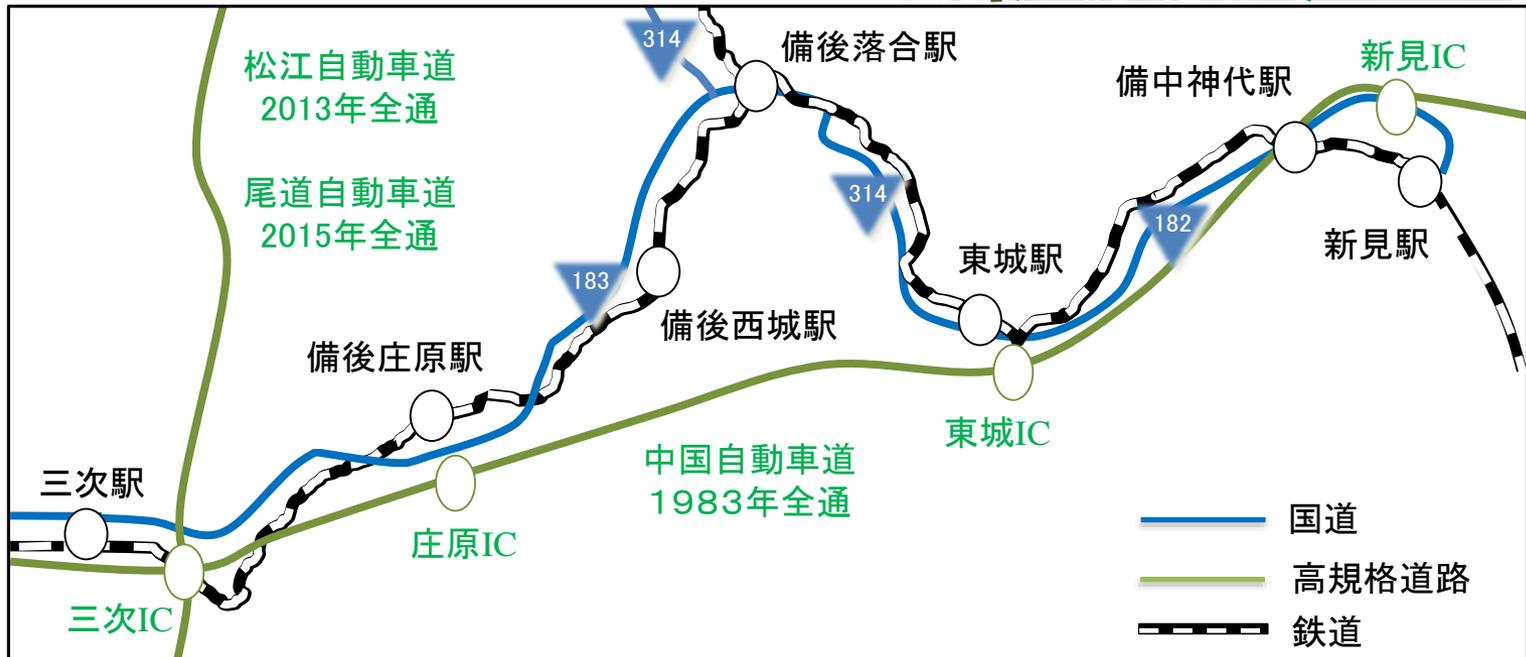
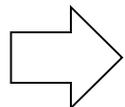
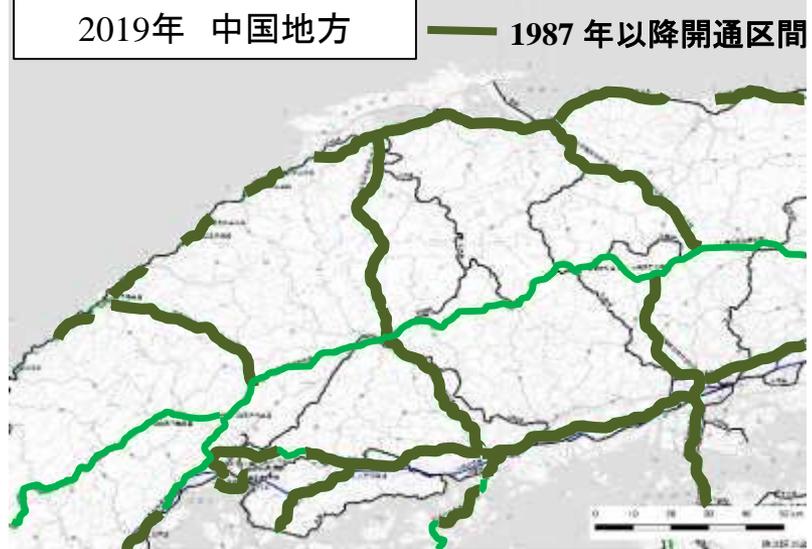


芸備線(三次駅～備中神代駅) 2019年度駅間平均通過人員等



芸備線沿線の道路等の状況

芸備線沿線に並行道路が整備。中国・松江・尾道等、高規格道路も整備・充実



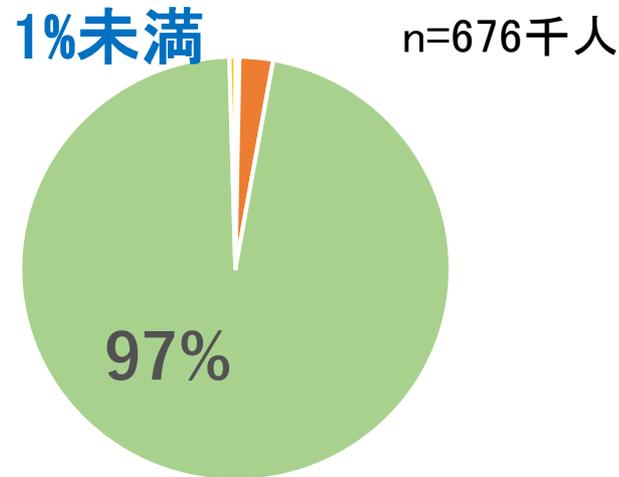
芸備線沿線の主な観光地

観光目的の来訪者は97%が車利用。鉄道利用は1%未満（目的地は駅から離れている）

1. 芸備線沿線の主な観光地



3. 主な観光地への交通分担率



2. 主な観光地の年間ご利用者数の推移（千人）

■ 鉄道 ■ バス ■ 自家用車 ■ その他

主な観光地	最寄駅 ()駅からの距離	ご利用者数 (千人/年)	交通機関別ご利用者数(千人/年)			
			鉄道	バス	車	その他
国営備北丘陵公園	七塚駅(約2km)	524	1	10	512	1
道後山	道後山駅	35	0	3	32	0
比婆山	比婆山駅	34	1	2	31	0
遊・YOU・さろん	東城駅(約1.5km)	83	0	2	78	2
合計		676	(1%未満) 2	17	(97%) 653	3

	～2018年							2019年					2020年				2021年～			
具体的施策	91 ・ 4	08 ・ 7	09	13 ・ 6	13 ・ 7	16 ・ 2	16 ・ 7	19 ・ 1	19 ・ 10	19 ・ 10	19 ・ 10	19 ・ 11	20 ・ 2	20 ・ 4	20 ・ 10	20 ・ 11	20 ・ 11	21 ・ 4	21 ・ 4	21 ・ 4
	備中・三次鉄道部設置	地域と連携し各種団体列車設定	芸対協団体利用の運賃補助施策	サイクリングツアー開催	歌声列車運転（三次～備後落合）	出張旅費補助	三次市職員 JR 利用促進事業	カープ応援列車運転	モビリティマネジメント教育 三次中高・西城紫水高校対象	庄原 Mas サービス開始	庄原ライナー運行 庄原 DMO との旅行商品造成	観光列車「○○のはなし」 団体臨時列車運転	『鉄道・農業』お仕事体験の旅 JA 全農広島とのコラボ	サンフレッチエ列車運転 （三次～広島）	芸備線増便 新見市路線増便	備後庄原駅 改装	芸備線おもてなしイベント 駅めぐりツアー	芸備線増便（新見市バス路線増便）	ひろしま1デイきっぷ	バス乗り放題 「ちよこつとパス」発売

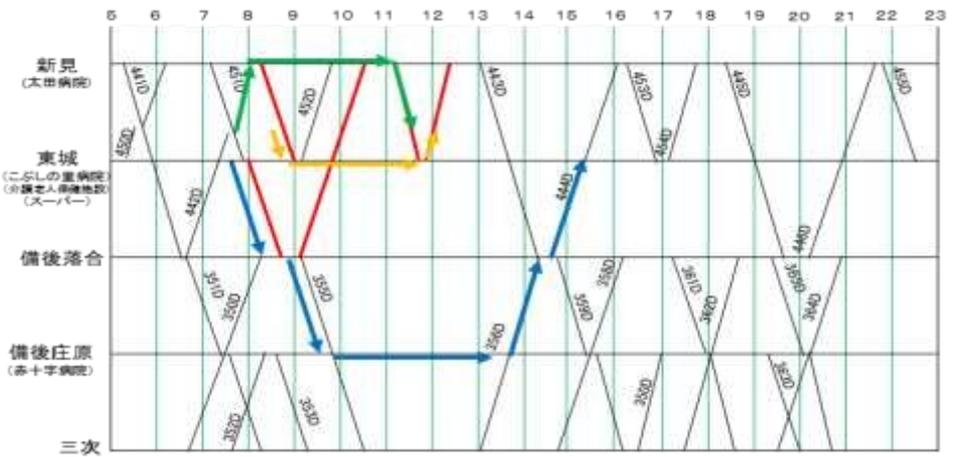
庄原ライナー運行

【増便期間】2019年10月26日～2019年12月8日（土日祝15日間）
 【増便区間】2020年11月7日～2020年12月6日（土日10日間）



芸備線増便

【増便期間】2020年4/1～7/31、11/1～11/30（毎日運転）
 【増便区間】新見～東城間（2往復）、東城～備後落合間（1往復）



**21年8月以降も利用促進を継続しつつ、移動特性・ニーズ等の把握・分析を実施
検討会議は公開で実施し、資料についても、その都度公表**

<p>検討体制</p>	<p>岡山県・新見市・広島県・庄原市・JR西日本</p>
<p>取り組み 状況</p>	<p>第1回 2021年8月5日 人口等の環境変化、地域交通の概況、これまでの利用促進策等を意見交換</p> <p>第2回 2021年10月8日 アンケート結果共有、秋の利用促進策（臨時列車運行等）決定</p> <p>第3回 2022年2月7日 利用促進結果の振り返り（速報） ・イベント等実施日は一定のご利用増 ・沿線住民の日常利用へは繋がらなかった</p> <p>第4回 2022年5月11日 移動特性、ニーズ把握分析、利用促進結果（2021年度）振り返りを総括/確認 ・イベント等による域外交流のご利用増に対し、定着化が課題 ・沿線住民の日常利用は当期間で減少。日常利用の実態把握（GPS移動把握等）と住民への積極的な利用喚起が必要</p> <p>～2022年7月25日～ 「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の提言」</p> <p>第5回 2022年11月2日 当社より以下の内容をコメント 「特定の前提を置かない将来の地域公共交通の姿の議論について、国を含めた関係者に具体的な相談を進めたい」</p>

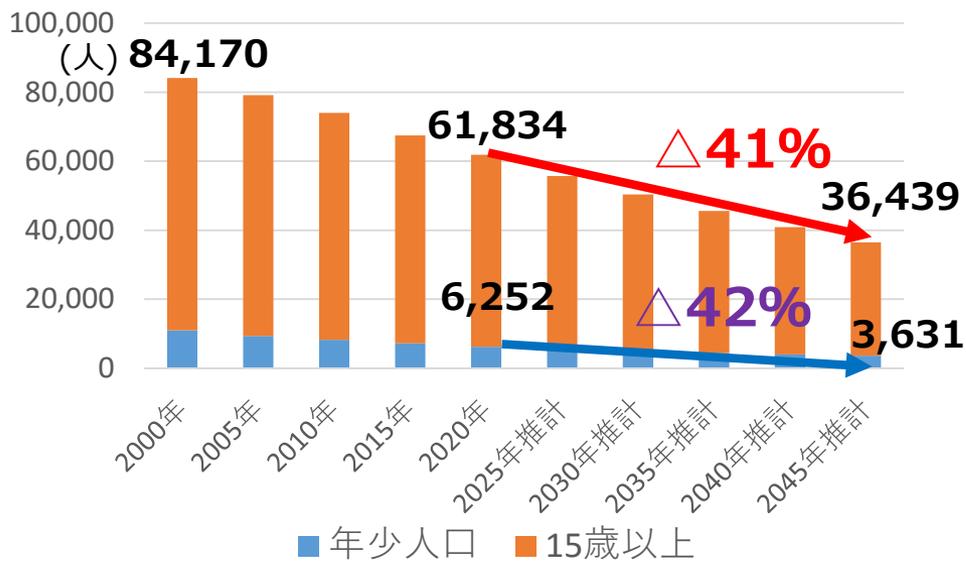
移動特性等の詳細資料

<ご説明内容>

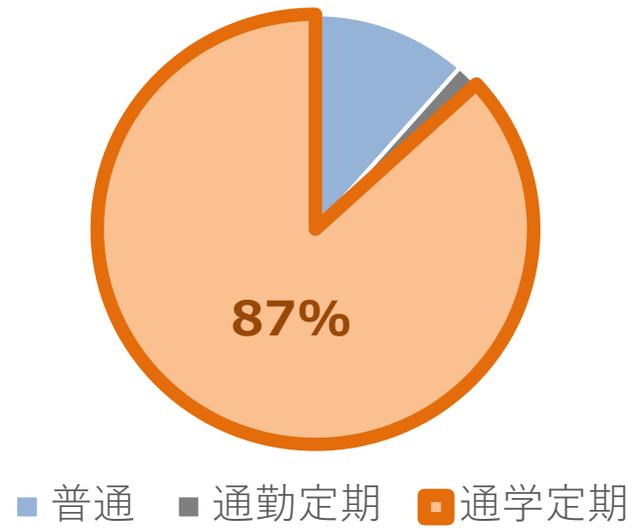
- 1 芸備線沿線エリアの将来人口(2045年)は、2020年比41%減少
- 2 現在の芸備線のご利用は、通学が87%
- 3 芸備線沿線住民に対するアンケート結果
 - ・沿線居住者の移動は地区内完結が70%
 - ・30分以内のコンパクトな移動が中心
 - ・駅2km圏を中心とした沿線の居住者の交通分担率は、自動車が79%を占め、鉄道は6%

芸備線沿線エリア（庄原市・新見市）の2045年の将来人口は2020年度比で41%減少
芸備線の庄原・新見市内のご利用特性は、通学利用が87%

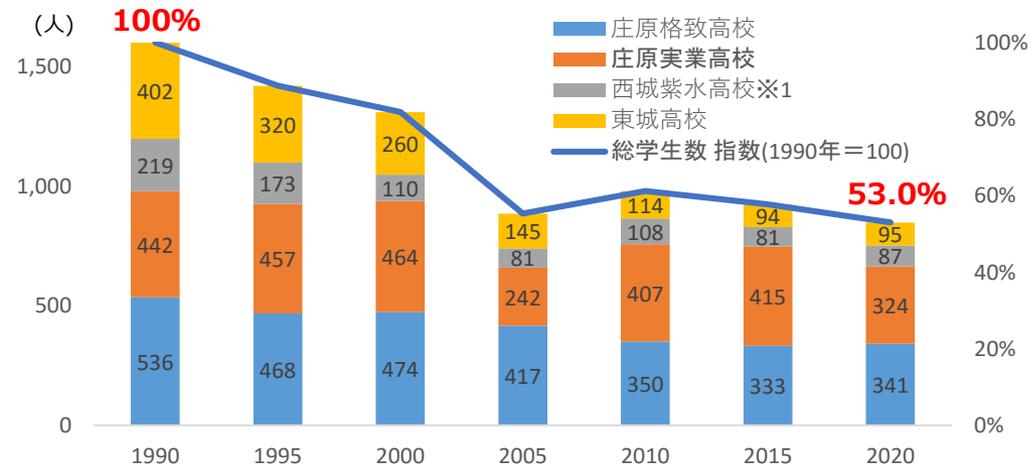
■ 庄原市・新見市の年代人口推移と予測（図1）



■ 芸備線の利用特性（2020年度）



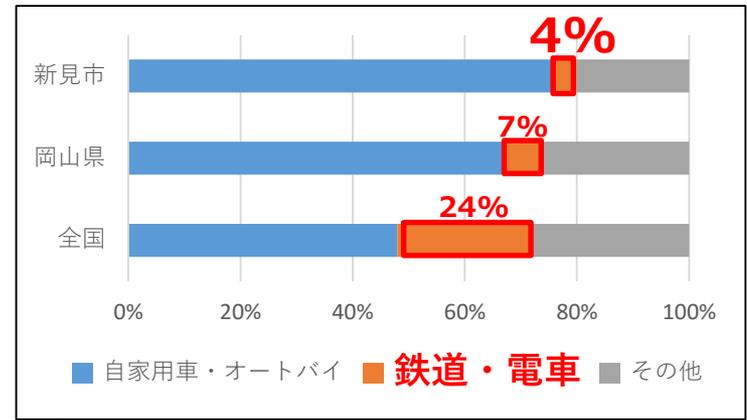
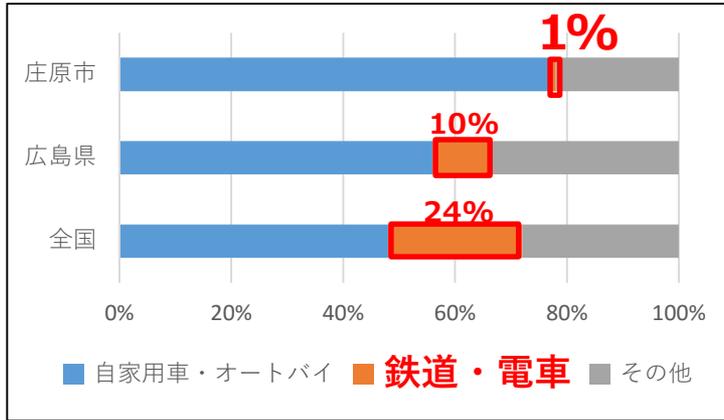
【参考】庄原市の沿線高校の学生数（図2）



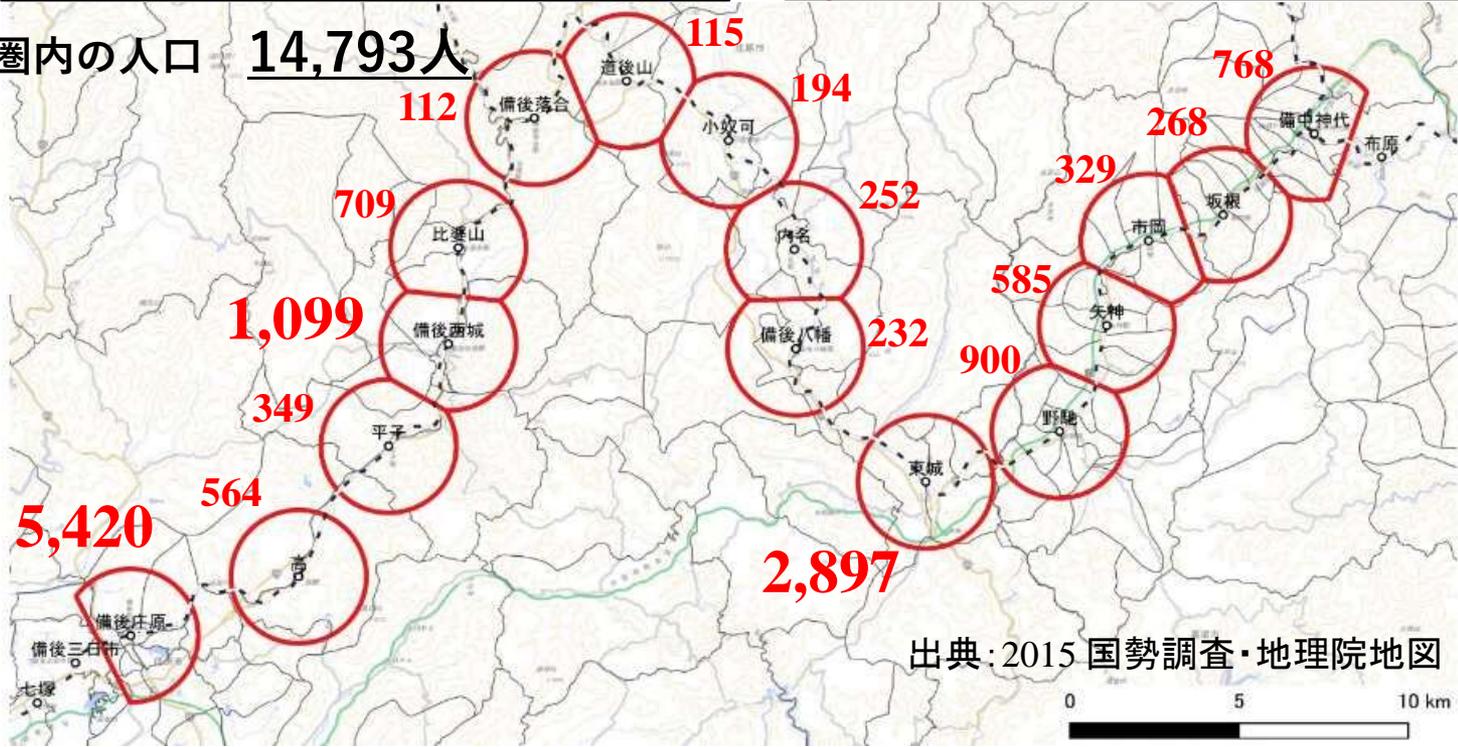
【出典】
 (図1) 国勢調査及び国立社会保障人口問題研究所
 (図2) 広島教育委員会ホームページ『公立学校基本数』
 ※1 1998年に西城商業高校から西城紫水高校に改称

鉄道利用の割合は県全体と比較しても小さい 駅2km圏の人口についても規模が小さい

交通分担率



駅から2km圏内の人口 14,793人



- ・沿線住民における移動は、**地域内移動が70%**
- ・移動は地域内で概ね30分以内のコンパクトな移動
- ・駅2km圏を中心とした住民の79%が自家用車を利用

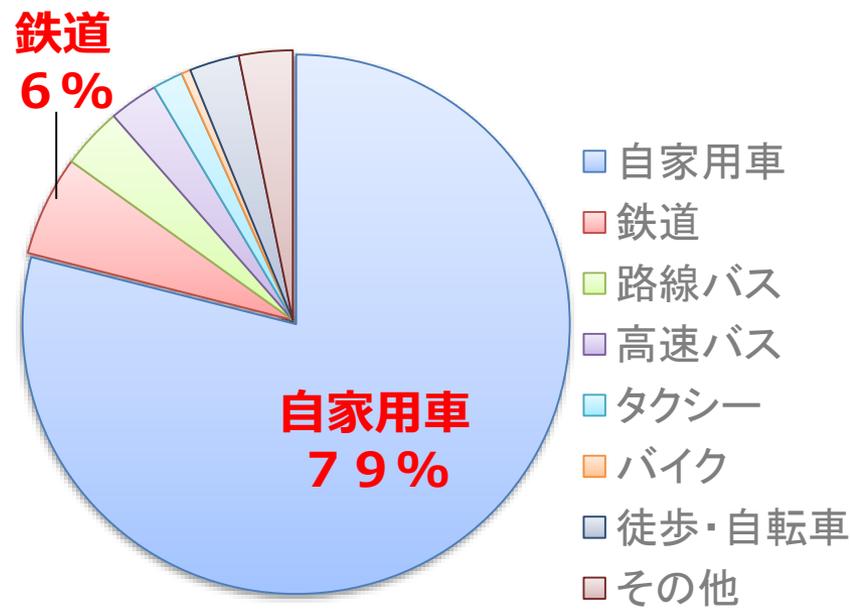
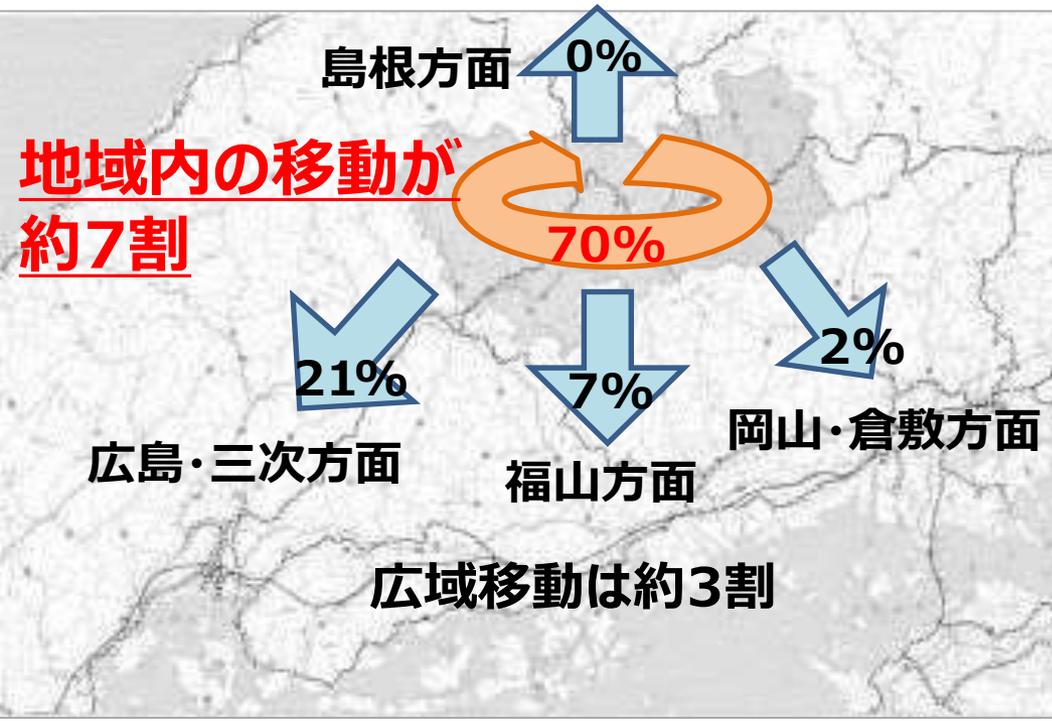


**大量輸送・中長距離の拠点間輸送
という鉄道特性が発揮しにくい**

2020年芸備線沿線住民アンケート調査 ※新見市・庄原市にご協力いただき、アンケートを実施
 ※新見市・庄原市における鉄道に接続するバス路線を含むエリア
2,891世帯にサンプル配布 (1世帯あたり2部。計5,782部配布)

■ 移動実態 有効回答n = 2,326
 ※外出頻度が月1回以上の回答を対象

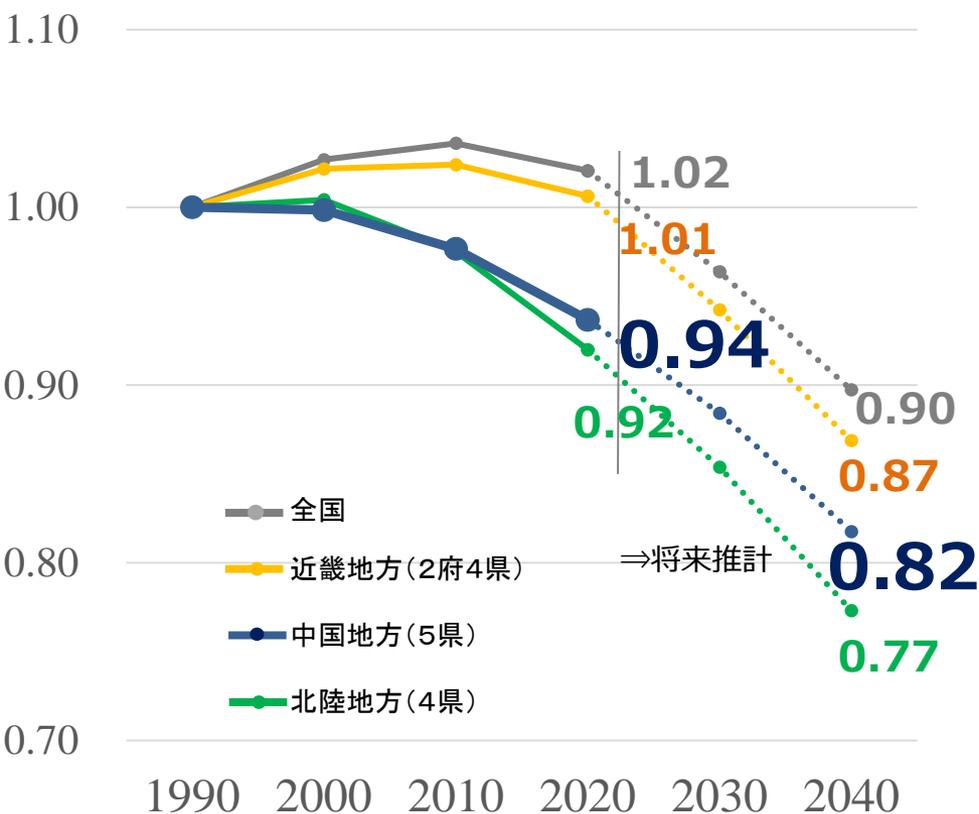
■ 交通分担率 有効回答 n = 2,748
 ※外出頻度が月1回以上の回答を対象



鉄道事業における経営状況等

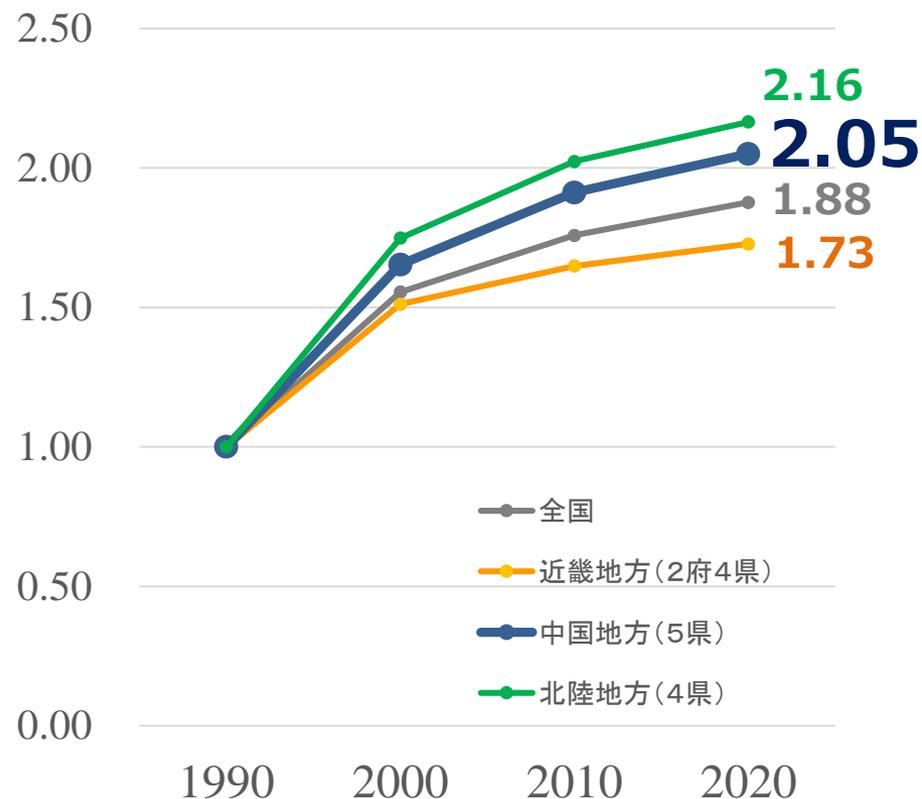
- 1 当社を取り巻く外部環境
- 2 鉄道事業における経営成績の推移
- 3 長期債務・設備投資(安全)の推移
- 4 営業費用

■人口推移と将来推計 (1990年を1.00とした場合の比率)



※人口推移は国勢調査。
 ※将来推計は『日本の地域別将来推計人口(2018年推計)』
 国立社会保障・人口問題研究所より

■自動車（乗用車）保有台数 (1990年を1.00とした場合の比率)



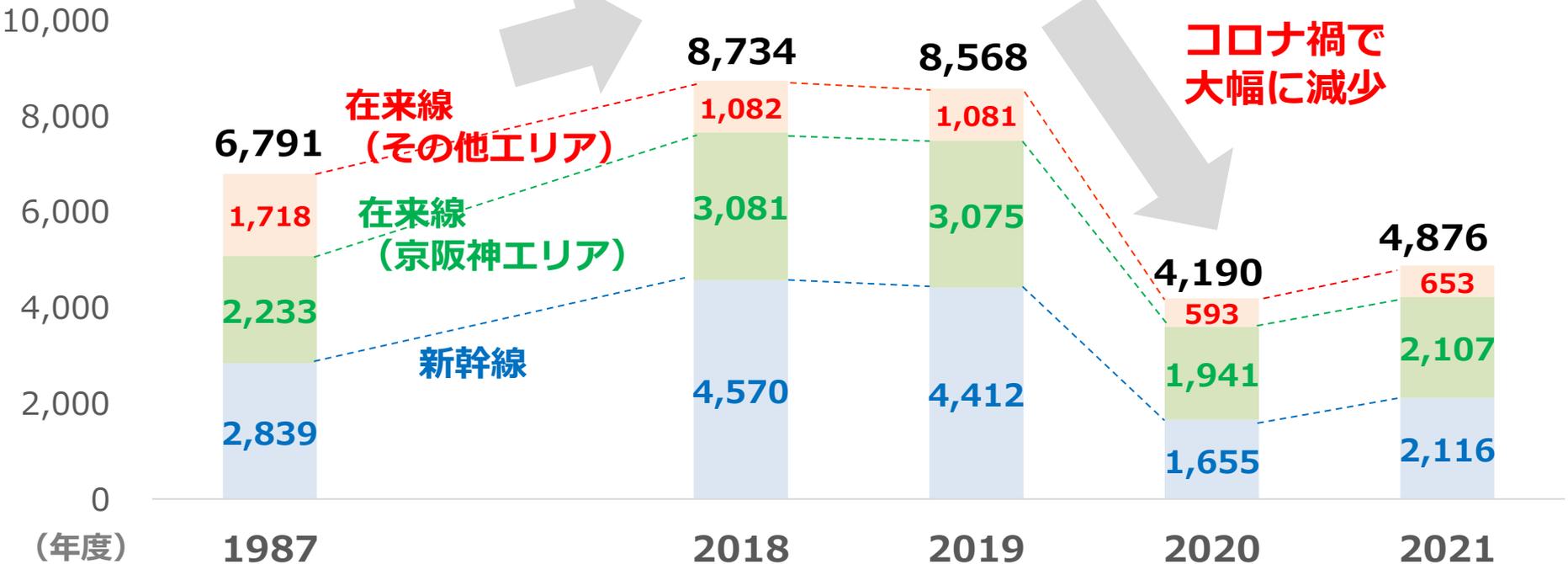
※一般財団法人自動車検査登録情報協会 統計資料より

当社の鉄道事業における経営成績の推移

- ・ 鉄道に関する主要な外部要因として、人口動態、経済情勢、生活習慣等がある
- ・ 会社発足後コロナ禍前までは、新幹線や京阪神エリアの在来線で約30%収益拡大（その他エリアの在来線では収益減少）したものの、コロナ禍により大幅に減収
- ・ 今後を見通した際、人口減少、不透明な経済情勢、コロナ禍による行動変容等の外部要因により、経営環境は厳しくなると思われる

鉄道運輸収入

(単位：億円)



鉄道営業損益

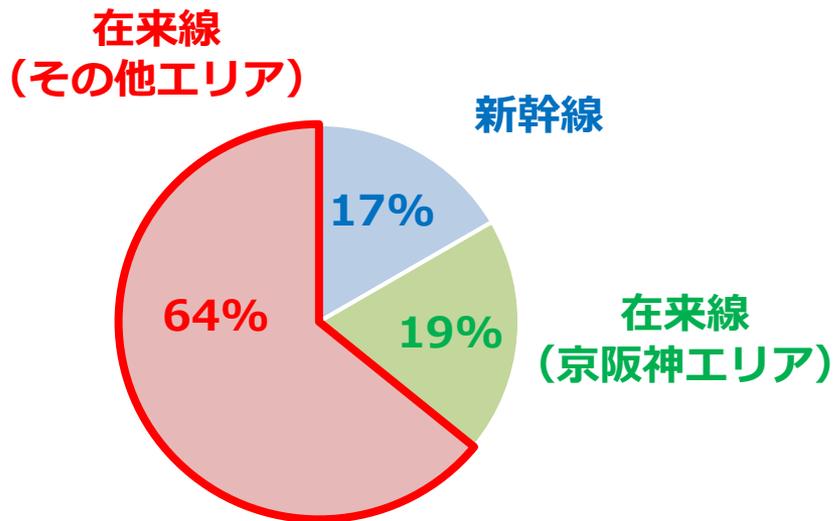
(単位：億円)



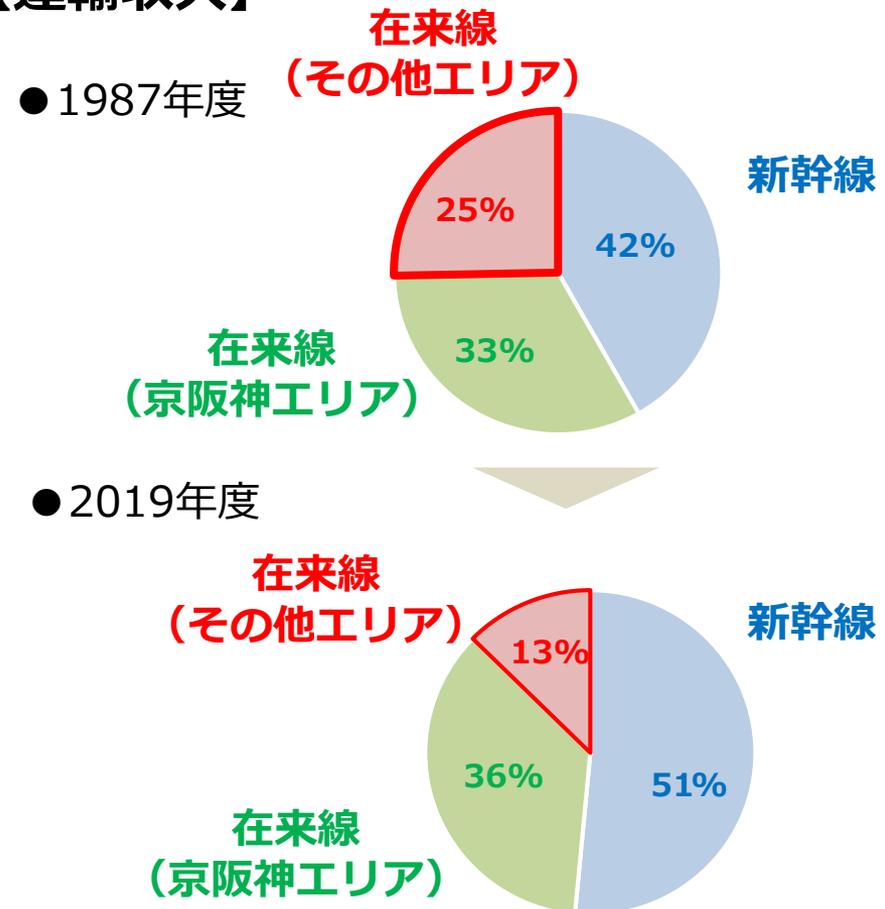
営業キロと運輸収入のエリア別割合

- ・ 当社全体の営業キロに占める在来線（その他エリア）の割合は64%
- ・ 一方で、運輸収入に占める在来線（その他エリア）の割合は13%
（会社発足時の25%から大きく減少）

【営業キロ】 ※2021年度時点



【運輸収入】



当社の長期債務と設備投資（安全）

■ 長期債務の推移

(単位：兆円) ※単体ベース



- ・国鉄から承継した長期債務（実質2.1兆円）を着実に返済してきたが、急激な経営環境悪化で大幅に増加
- ・経営の健全性を確保し、持続可能性を高めていく上で、長期債務を今後縮減する必要がある

■ 設備投資（安全）の推移

(単位：億円)

鉄道安全考動計画2022
(2018~2022) **5,024**
(1,005)

安全考動計画2017
(2013~2017) **4,937**
(987)

安全基本計画
(2008~2012) **4,683**
(937)

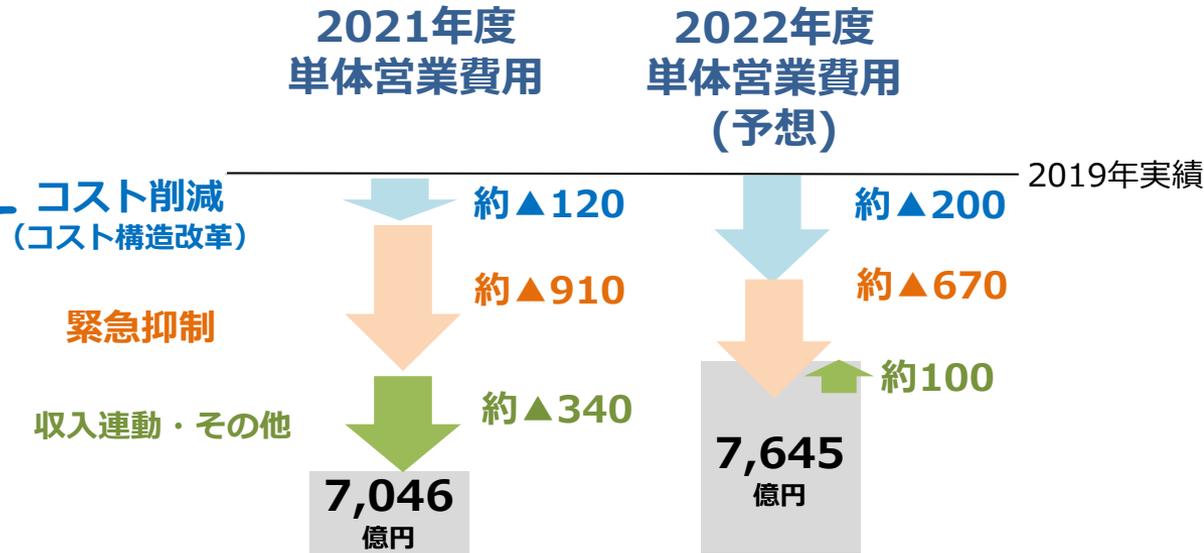
※5か年合計の投資額
※（ ）は、年間あたりの平均投資額
※2022年度は計画投資額を反映

- ・安全性向上に向け、必要な投資を実施
- ・コロナ禍においても、安全投資は維持

当社の営業費用

- ・ 鉄道事業は固定費の割合が高く、収入の増減が利益の増減に大きく繋がりやすい
- ・ コロナ禍での大幅な減収の中、緊急的なコストの抑制とともに、従来より進めていた構造的コスト削減を深度化（2022年度でコスト構造改革▲200億を見込む）

コスト削減項目	2021年度実績 (単位：億円)
鉄道オペレーションの生産性向上	約▲70
列車ダイヤの適正化等	約▲25
組織構造改革	約▲20



- ・ 引き続きコスト構造改革を深度化していくものの、緊急抑制は徐々に見直し
 - ・ 加えて、
 - ・ 世界的なインフレに伴う、燃料費や材料費の高騰
 - ・ 労働需給のひっ迫による労務費の増加
- 等、外部環境要因に伴うコスト上昇圧力も存在