

ご説明資料

- 1: 芸備線(広島～備中神代)ご利用状況等
- 2: 芸備線区間別収支の内訳
- 3: その他(JR西日本の経営状況等)

2023年5月10日

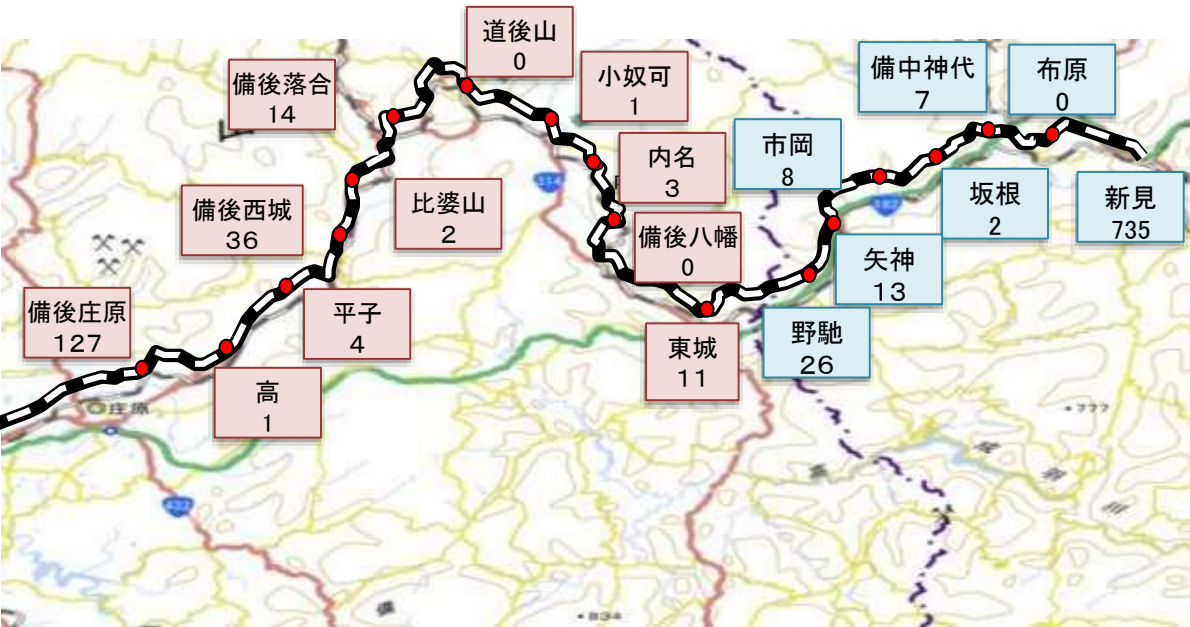
ご説明資料

- 1: 芸備線(広島～備中神代)ご利用状況等
- 2: 芸備線区間別収支の内訳
- 3: その他(JR西日本の経営状況等)

2023年5月10日

芸備線（備中神代駅～備後庄原駅）のご利用状況

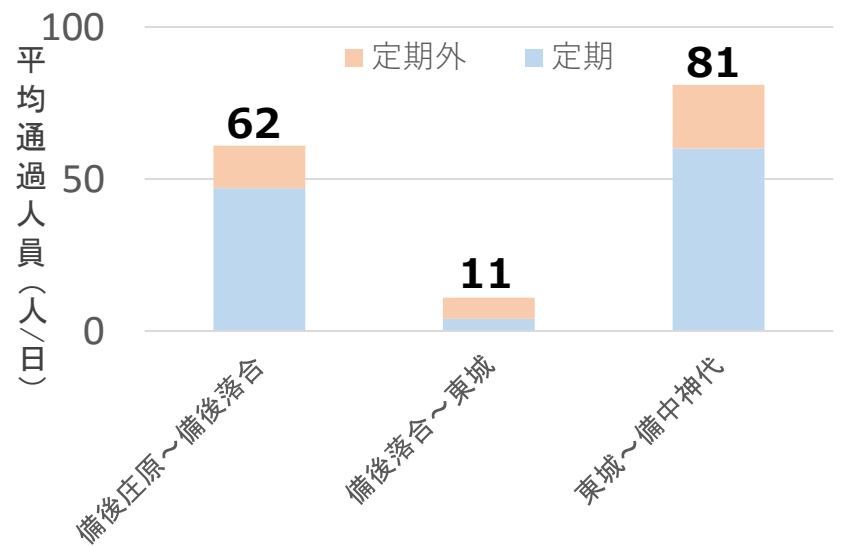
1. 駅別乗車人員（2019年度）（人/日）



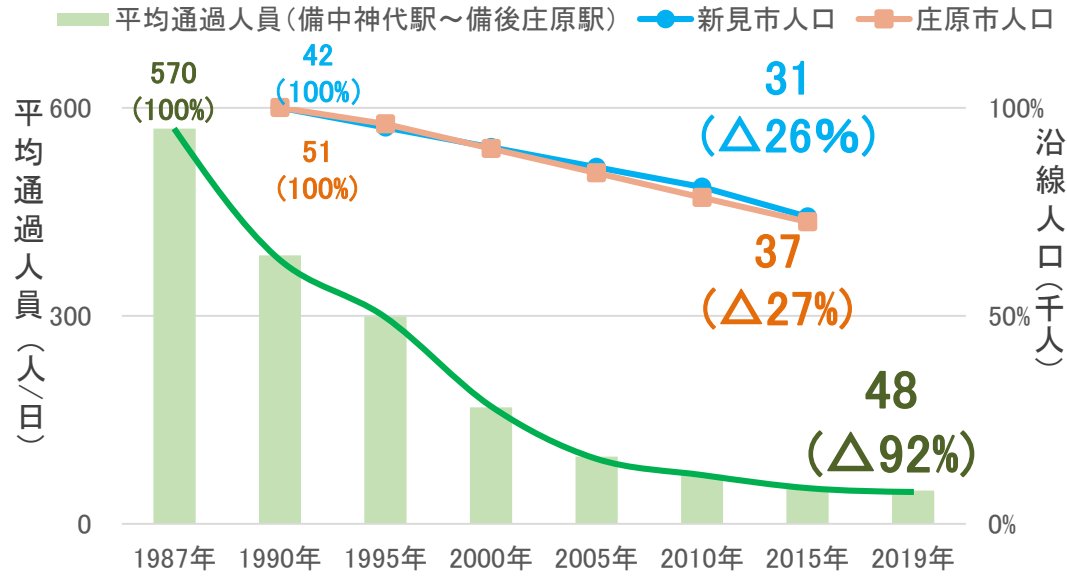
○運行車両
キハ120系 1両編成 定員105名



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

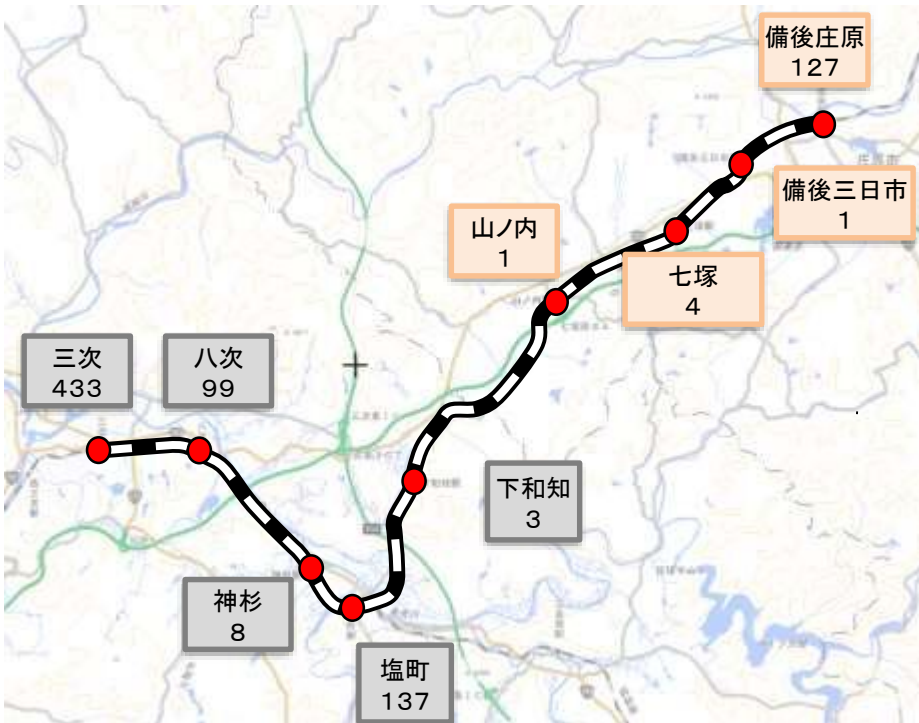


芸備線（備後庄原駅～三次駅）のご利用状況

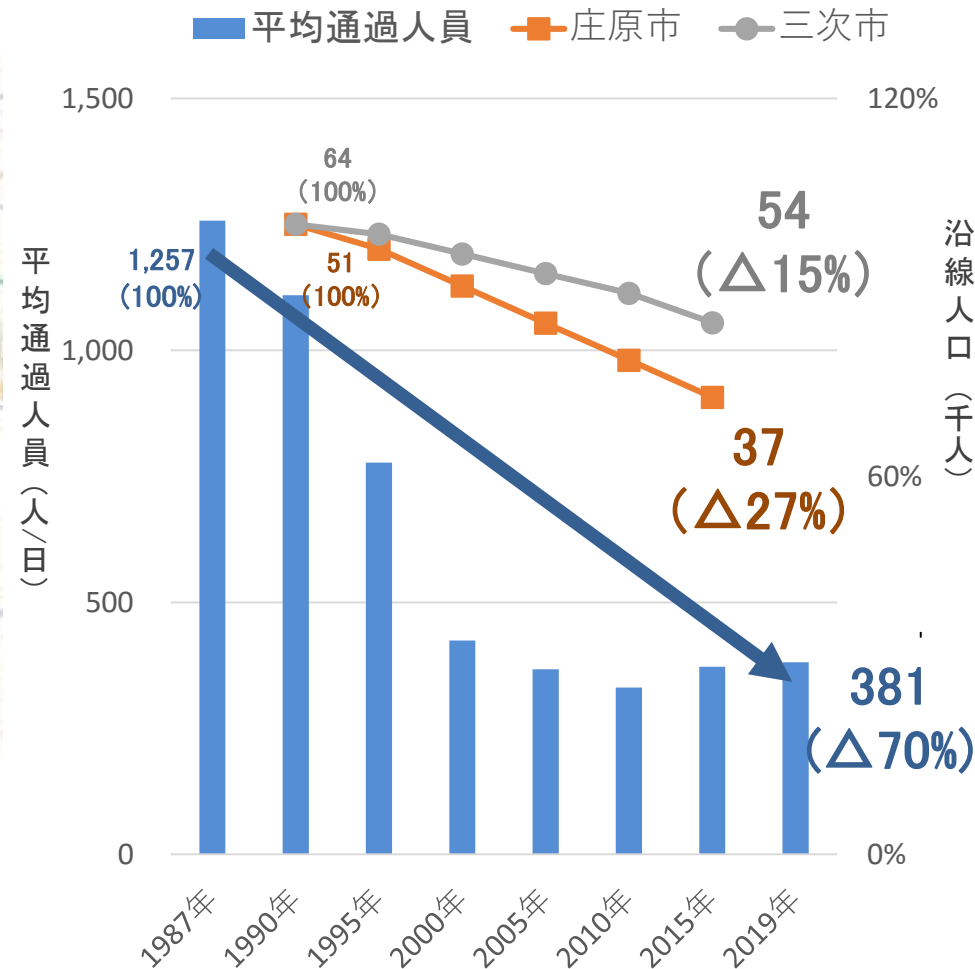
庄原市・三次市の人口は、1990年と比較して減少（△15%～△27%）

備後庄原駅～三次駅間のご利用人数は、沿線人口の減少率以上に減少（△70%）

1. 駅別乗車人員（2019年度）（人/日）



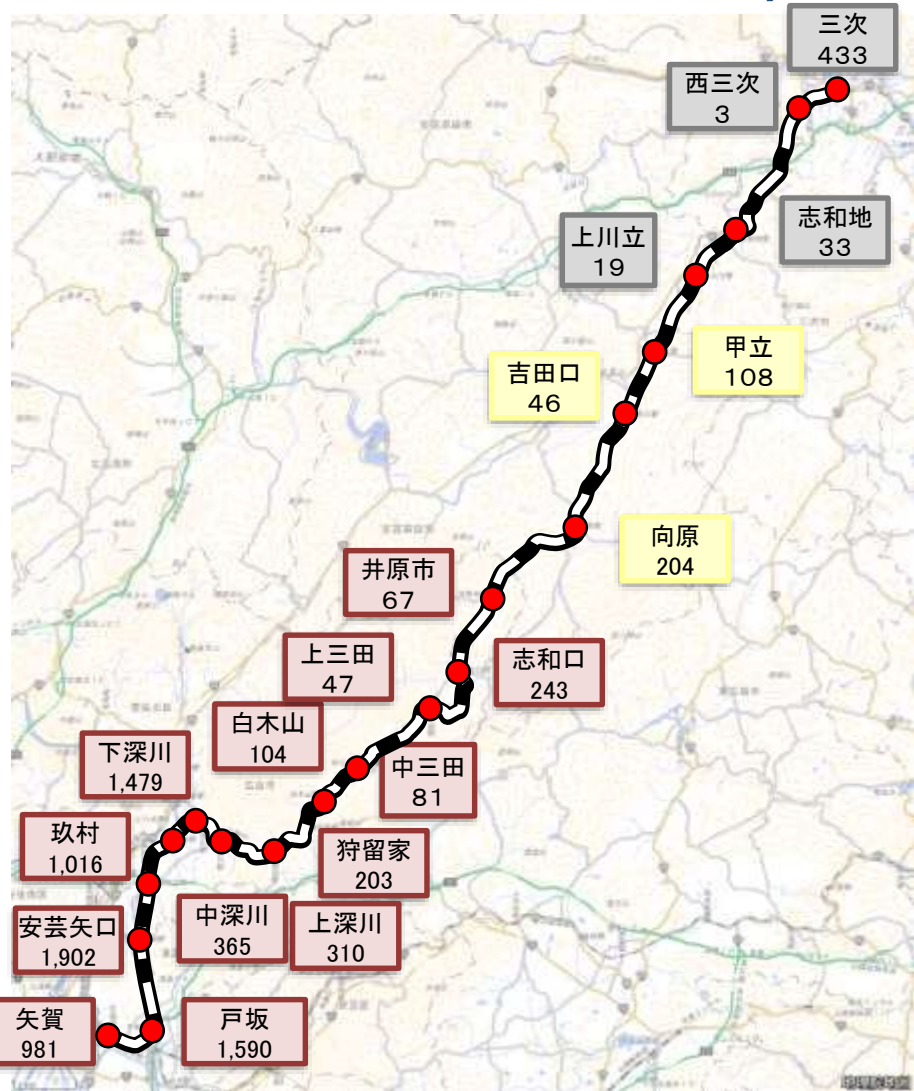
2. 沿線人口とご利用人数の推移



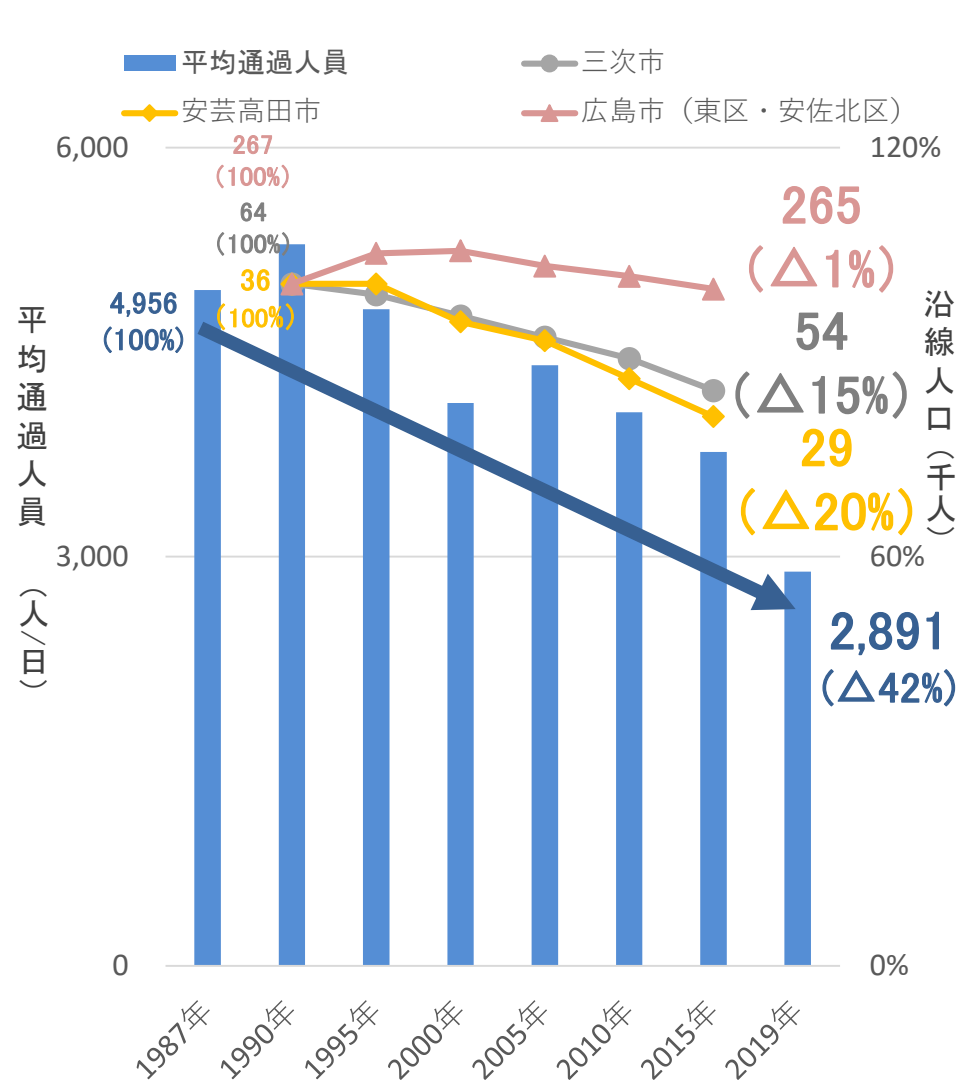
芸備線（三次駅～広島駅）のご利用状況

安芸高田市・三次市の人口は、1990年と比較して減少（△15%～△20%）
 広島駅～三次駅間のご利用人数は、沿線人口の減少率以上に減少（△42%）

1. 駅別乗車人員（2019年度）（人/日）



2. 沿線人口とご利用人数の推移



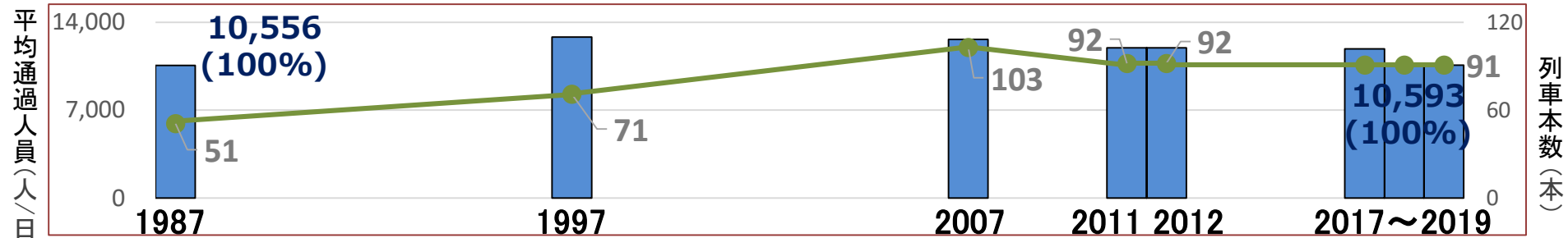
芸備線（広島駅～備後庄原駅）ご利用状況と列車本数の推移について

会社発足以降、列車設定は増加または維持に努めてきた

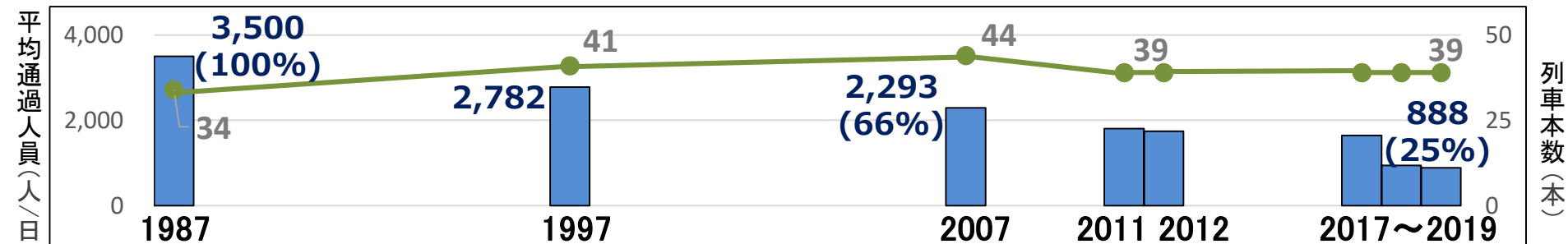
ご利用者数と列車本数の乖離により、2011年～2012年に列車本数の見直しを実施

ご利用状況は、会社発足時（1987年）と比較して、下深川駅以東の区間で大きく減少

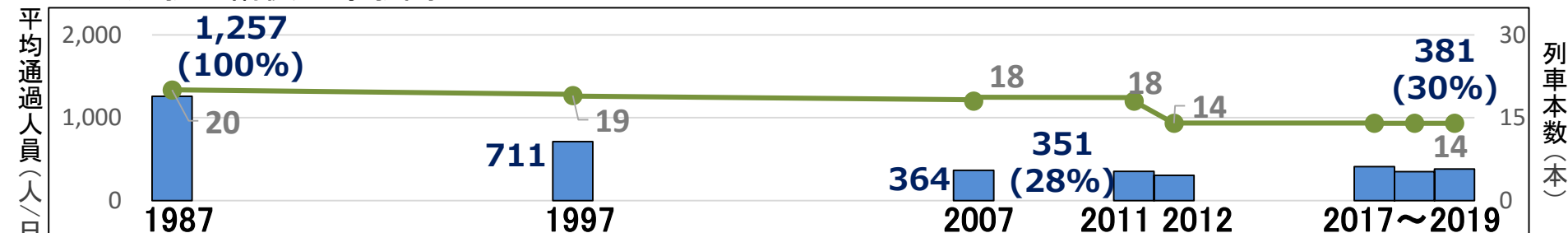
●広島駅～下深川駅間



●下深川駅～三次駅間（列車本数は三次駅発着時の数字で記載）



●三次駅～備後庄原駅間



芸備線の区間別ご利用状況について（2019年度）

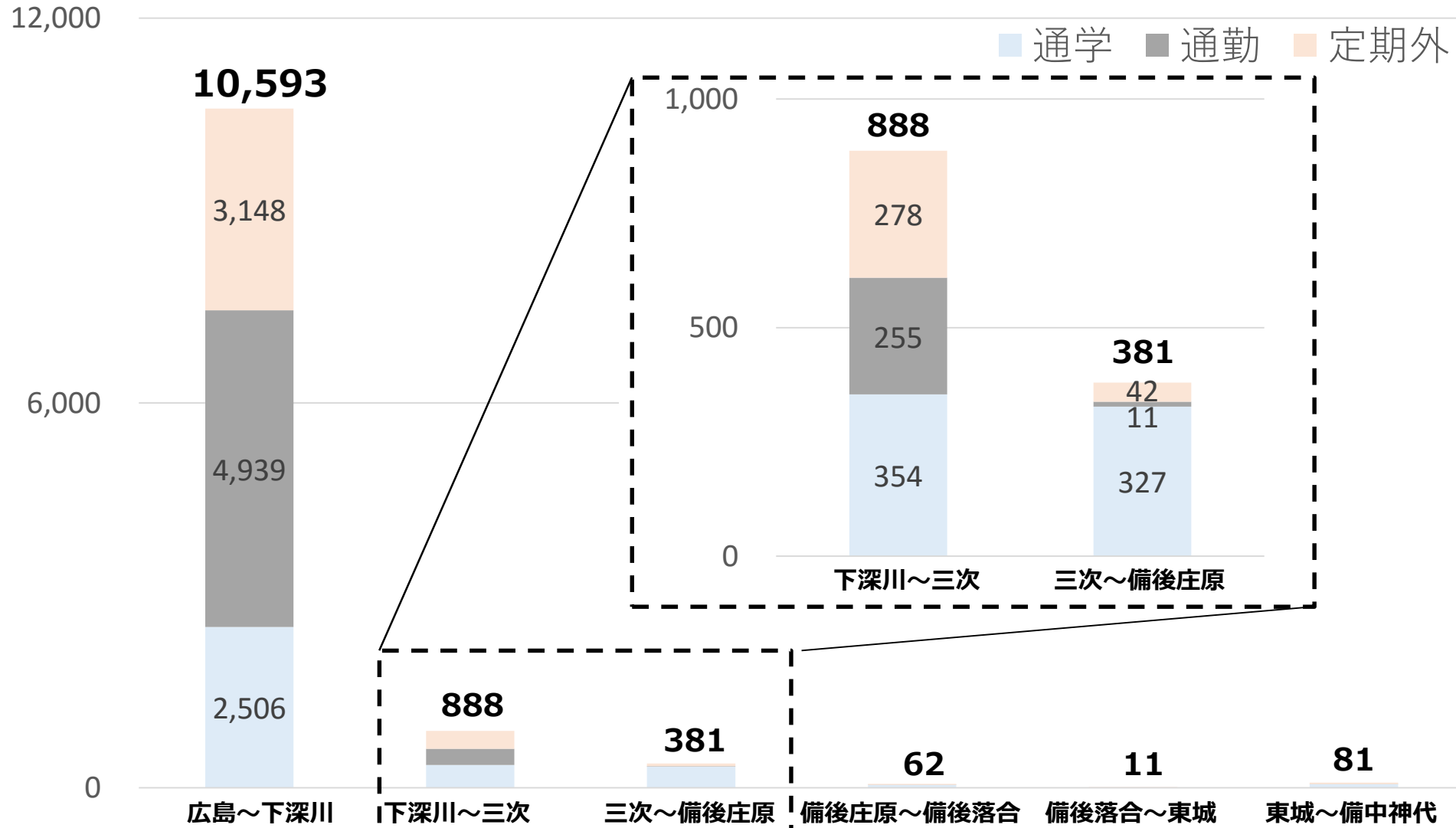
1列車あたり平均人員は広島～下深川間が100人超に対し、備後庄原駅以東は10人未満

平均通過人員



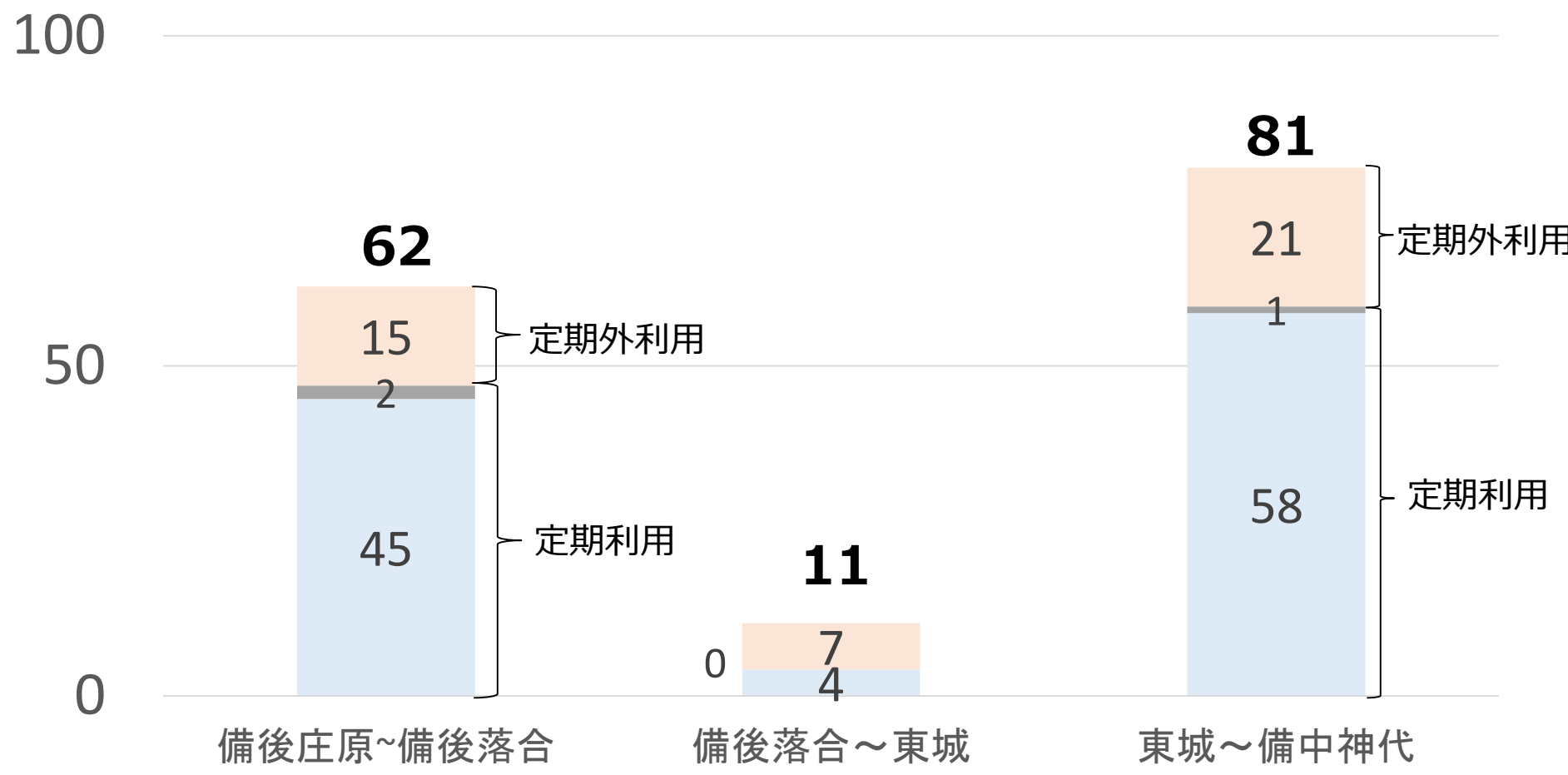
芸備線（広島駅～備後庄原駅）の区間別ご利用属性について（2019年度）

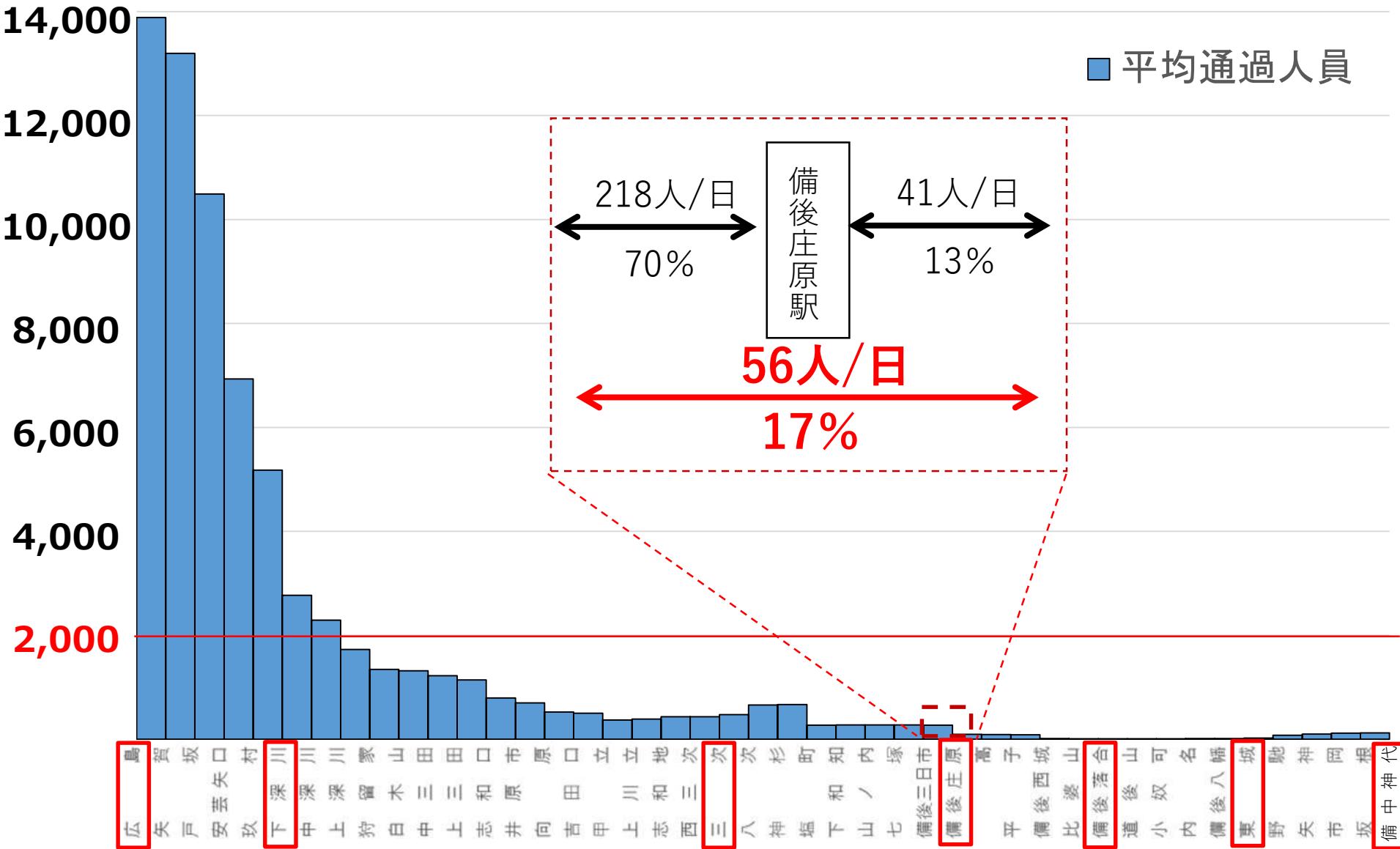
広島駅～下深川駅と下深川駅以東の区間で、ご利用状況に大きな変化がある
 広島駅～三次駅間では通勤のご利用があるが、三次駅以東の区間では通勤のご利用者はごく僅か



全体にご利用は少なく、主に定期の通学利用（通勤はごく僅か）

■ 通学 ■ 通勤 ■ 定期外





ご説明資料

- 1: 芸備線(広島～備中神代)ご利用状況等
- 2: 芸備線区間別収支の内訳
- 3: その他(JR西日本の経営状況等)

2023年5月10日

鉄道事業者の費用構造

鉄道事業会計規則により以下のように仕訳が決まっています。

鉄道事業営業費	
運送費	
線路保存費	有形固定資産運送施設中、電路、車両（線路保存用特殊車両を除く。）及び自動出改札装置等の営業用機械装置を除いた一切の固定資産の維持補修に要する作業費、保線区、営繕区、建築区等工務関係の現業従業員に係る人件費
電路保存費	有形固定資産運送施設中、電路、変電所機械、通信機械及び電路保存用特殊車両の維持補修に要する作業費、電力区、通信区、信号区、変電区等電気関係の現業従業員に係る人件費
車両保存費	有形固定資産運送施設中、車両（線路保存用特殊車両及び電路保存用特殊車両を除く。）の維持補修に要する作業費、検車区、車両修理工場、車庫等車両関係の現業従業員に係る人件費
運転費	列車の運転に要する作業費、機関区、電車区、車掌区等運転関係の現業従業員に係る人件費
運輸費	旅客及び貨物の取扱い、並びに列車組成及び車両の入換えに要する作業費、停車場、営業所及び信号場の業務に従事する者に係る人件費
保守管理費	有形固定資産運送施設の保守の作業管理に要する費用、本社の工務、電気及び車両関係の従業員に係る人件費
輸送管理費	運転及び運輸の作業管理に要する費用、本社の運転及び運輸関係の従業員に係る人件費
その他費用	
案内宣伝費	自線への旅客誘致に関する企画、広告宣伝等に要する費用、本社または旅客案内所の企画、広告宣伝等に従事する職員に係る人件費
厚生福利施設費	住宅施設、医療保険、給食施設、教習所等厚生福利施設に係る費用、厚生福利施設の業務に直接従事する者及びこれらの管理部門の従事員に係る人件費
一般管理費	鉄道事業の運営の全般に関連する総括的業務に係る費用、役員及び庶務、人事、会計、資材、企画等一般管理の業務に従事する者に係る人件費
諸税	
減価償却費	

乗務員

- ・ 運転士
- ・ 車掌



駅業務・指令業務

- ・ 接客サービス
- ・ 列車運行管理
(駅業務全般)



※指令業務は間接経費となります

電気(検査・保守・工事)

- ・ 踏切設備
- ・ 信号設備
- ・ 列車制御システム
- ・ 照明
- ・ 情報通信ネットワーク



車両

- ・ 車両検査/修繕
- ・ 改造工事



線路(検査・保守・工事)

- ・ 保線 ・ 建築
- ・ 保守土木
- ・ 駅機械システム
- ・ 除雪やメンテナンス



	広島～備中神代	広島～下深川	下深川～三次	三次～備後庄原	備後庄原～備後落合	備後落合～東城	東城～備中神代
営業キロ	159.1	14.3	54.6	21.8	23.9	25.8	18.8
輸送密度	1,323	10,593	888	381	62	11	81
収支率	26.2%	80.7%	14.9%	11.5%	2.4%	0.4%	2.4%
営業収益（運輸収入）	8.7	5.9	2.3	0.3	0.1	0.01	0.1
営業費用	33.0	7.3	15.5	2.9	2.7	2.6	2.1
線路保存費	8.8	0.8	3.6	0.9	1.0	1.5	1.1
電路保存費	2.8	0.3	0.9	0.4	0.5	0.4	0.3
車両保存費	4.7	1.6	2.4	0.2	0.1	0.1	0.1
運転費	8.0	2.7	3.8	0.6	0.4	0.2	0.3
運輸費	2.3	0.5	1.4	0.2	0.2	0.01	0.01
固定資産税	0.9	0.2	0.5	0.1	0.1	0.1	0.1
減価償却費	5.5	1.2	2.9	0.4	0.4	0.3	0.3
営業損益（管理費除く）	▲ 24.4	▲ 1.4	▲ 13.2	▲ 2.5	▲ 2.6	▲ 2.6	▲ 2.0
間接経費	7.1	1.5	4.0	0.7	0.5	0.2	0.2
保守管理費	1.0	0.1	0.4	0.1	0.1	0.1	0.1
輸送管理費	6.2	1.4	3.6	0.6	0.4	0.05	0.1
営業費用（管理費含む）	40.2	8.8	19.6	3.6	3.2	2.8	2.3
営業損益（管理費含む）	▲ 31.5	▲ 2.9	▲ 17.2	▲ 3.3	▲ 3.1	▲ 2.8	▲ 2.2
列車運行経費	16.5	4.6	8.8	1.5	1.0	0.3	0.4
鉄道施設経費 （施設・電気・車両）	23.7	4.2	10.8	2.1	2.2	2.5	1.9

※区間別及び項目別の数値については、一定の前提を置いて算出

※管理費は、本社に関する費用を除く

※四捨五入の関係で、「営業費用」等は、個別の数値の計算結果と一致しない場合がある

ご説明資料

- 1: 芸備線(広島～備中神代)ご利用状況等
- 2: 芸備線区間別収支の内訳
- 3: その他(JR西日本の経営状況等)

2023年5月10日

(単位：億円)

	2022年3月期 通期実績 A	2023年3月期 通期実績 B	対前年		2024年3月期 通期予想 C	対前年	
			増減 B-A	比率(%) B/A		増減 C-B	比率(%) C/B
【連結】							
営業収益	10,311	13,955	+3,644	135.3	15,120	+1,164	108.3
営業利益又は損失 (▲)	▲ 1,190	839	+2,030	-	1,150	+310	137.0
経常利益又は損失 (▲)	▲ 1,210	736	+1,946	-	995	+258	135.2
親会社株主に帰属する 当期純利益又は純損失 (▲)	▲ 1,131	885	+2,017	-	665	▲ 220	75.1
【単体】							
営業収益	5,776	7,912	+2,136	137.0	9,080	+1,167	114.8
運輸収入	4,876	6,945	+2,068	142.4	8,070	+1,124	116.2
営業費用	7,046	7,523	+476	106.8	8,330	+806	110.7
人件費	1,807	1,866	+58	103.3	1,880	+13	100.7
物件費	3,347	3,773	+426	112.7	4,510	+736	119.5
動力費	408	596	+187	146.1	695	+98	116.6
修繕費	1,367	1,401	+34	102.5	1,640	+238	117.0
業務費	1,572	1,776	+204	113.0	2,175	+398	122.4
減価償却費	1,272	1,242	▲ 30	97.6	1,295	+52	104.3
営業利益又は損失 (▲)	▲ 1,270	389	+1,659	-	750	+360	192.5
経常利益又は損失 (▲)	▲ 1,382	274	+1,657	-	605	+330	220.1
当期純利益又は純損失 (▲)	▲ 1,216	594	+1,810	-	440	▲ 154	74.0

(単位：億円)

各セグメントの主な内訳

			2023年3月期 通期実績			主な増減要因
			対前年			
			増減	比率(%)		
流通業	物販・飲食	営業収益	1,428	+407	140.0	・緩やかな需要回復による構内店舗の売上増、 旅行需要の回復による宿泊特化型ホテルの売上増 等
		営業利益	46	+117	-	
	百貨店	営業収益	218	+36	120.4	・緩やかな需要回復による店舗の売上の増 等
		営業利益	7	+22	-	
不動産業	ショッピングセンター	営業収益	522	+65	114.3	・SC売上高回復による賃料収入の増、 富山「MAROOT」開業 等
		営業利益	82	+36	180.9	
	不動産賃貸・販売	営業収益	1,170	+129	112.5	・賃貸物件の平年度化、投資家向け販売の増 等
		営業利益	218	+45	126.5	
その他	ホテル	営業収益	312	+127	168.4	・旅行需要の回復による宿泊部門の売上増 等
		営業損失	▲ 22	+67	-	
	旅行	営業収益	1,629	+669	169.8	・旅行、非旅行事業の増 等
		営業利益	60	+36	249.7	

※各セグメントの内訳は、主な子会社の合計値であり、セグメント計と一致しません

ご利用回復と構造改革の深度化により、3期ぶりに黒字
 運輸収入はコロナ前（2019年度）と比較して、81%の収入
 業績予想（連結）は、ポストコロナの成長を見据え、増収・増益を見込む

◆2019・2022年度実績、2023年度予想

(単位：億円)

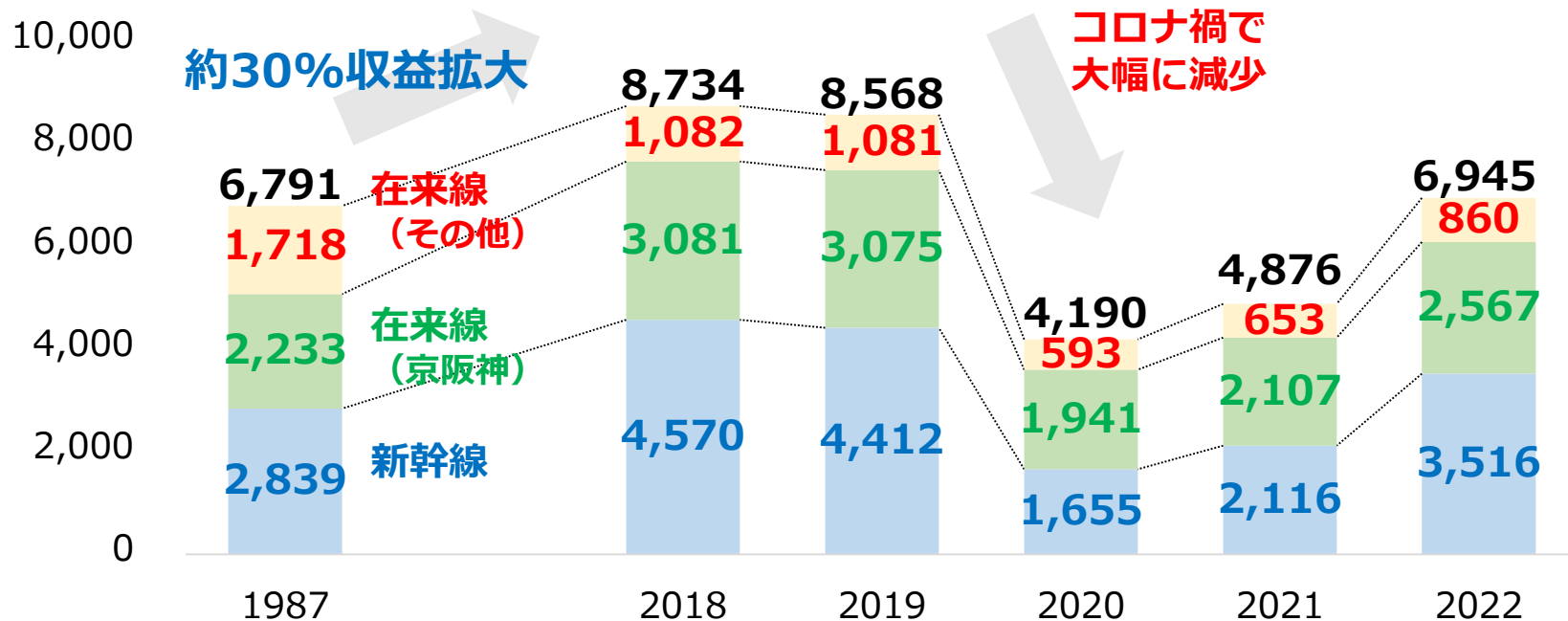
	2019年度実績	2022年度実績	2019年比	2023年度予想
【連結】				
営業収益	15,082	13,955	93%	15,120
営業費用	13,475	13,115	97%	13,970
営業損益	1,606	839	52%	1,150
経常損益	1,483	736	50%	995
当期純損益	893	885 ※	99%	665
【単体】				
営業収益	9,619	7,912	82%	9,080
運輸収入	8,568	6,945	81%	8,070
営業費用	8,421	7,523	89%	8,330

※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

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

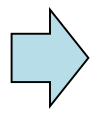
■ 鉄道運輸収入（億円）



■ 鉄道営業損益（億円）

1987	2018	2019	2020	2021	2022
701	1,353	1,054	▲2,469	▲1,404	260

近畿圏エリアの定期利用が86%※
 新幹線の定期外が78%※
 ※2019年度と比較



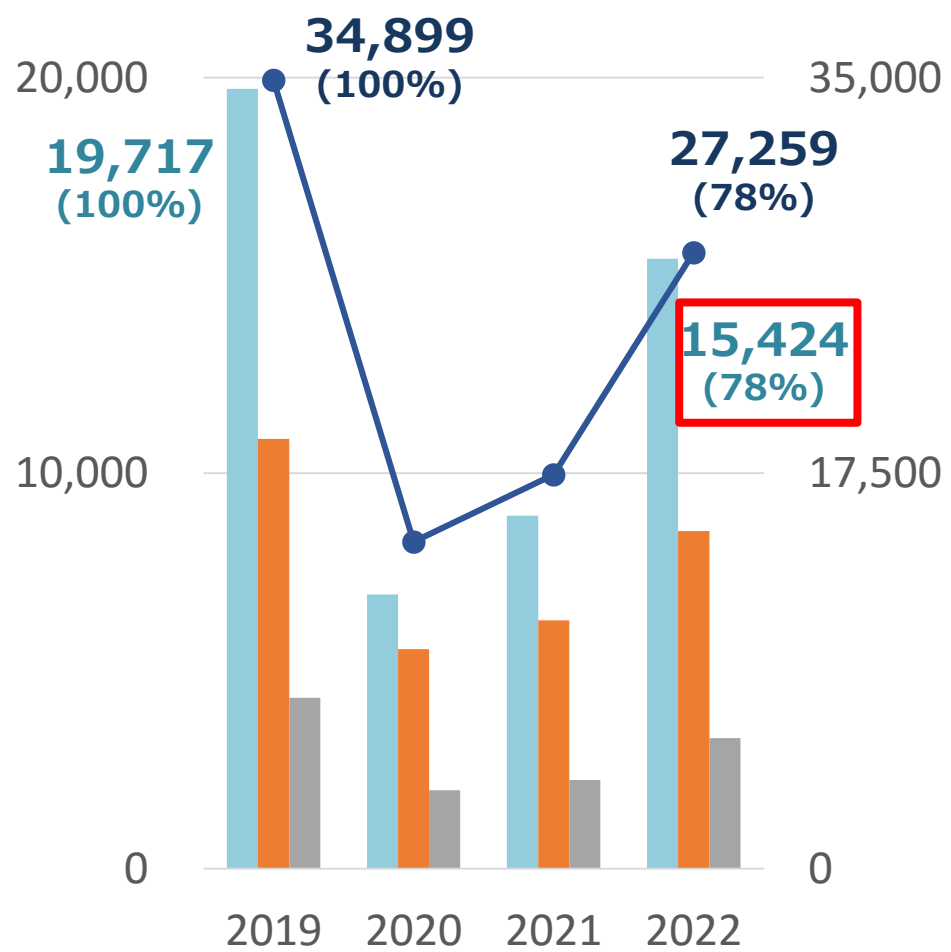
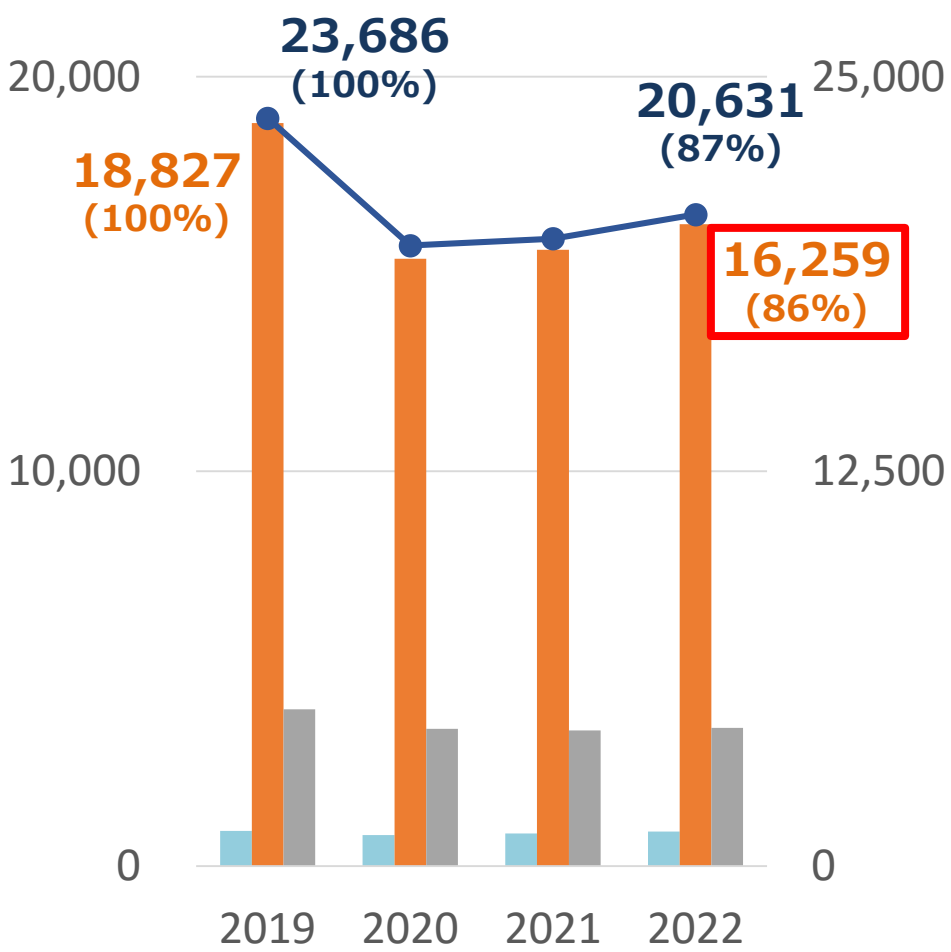
コロナ後のご利用者は、概ね9割程度に回復と想定

■ 定期利用

■ 定期外利用

■ 新幹線 ■ 近畿圏 ■ その他 ● 合計

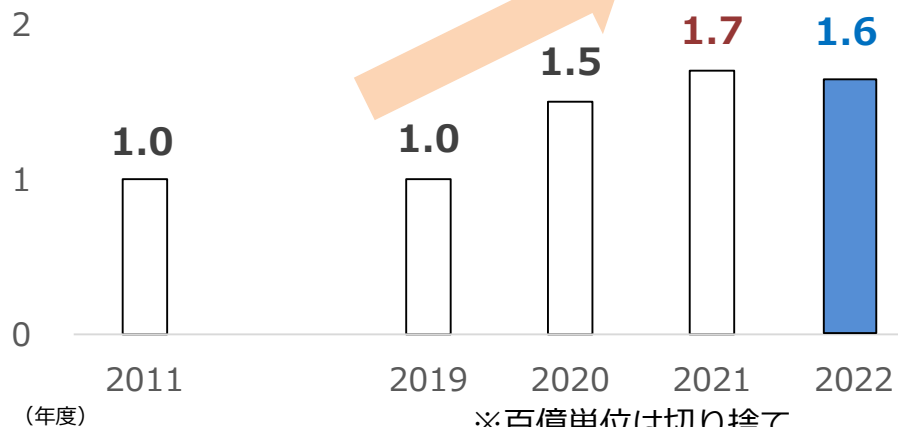
■ 新幹線 ■ 近畿圏 ■ その他 ● 合計



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



※百億単位は切り捨て
※2022は3Q決算数字を記載

- ・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2027
(2023~2027) **5,300**
(1,060)

鉄道安全考動計画2022
(2018~2022) **5,026**
(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)

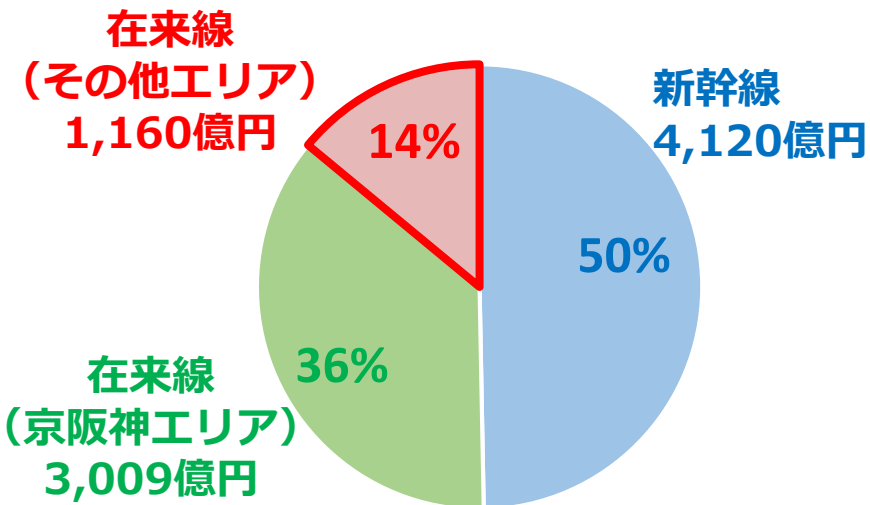
※5か年合計の投資額
※（ ）は、年間あたりの平均投資額
※2023~2027年は計画額を記載

- ・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

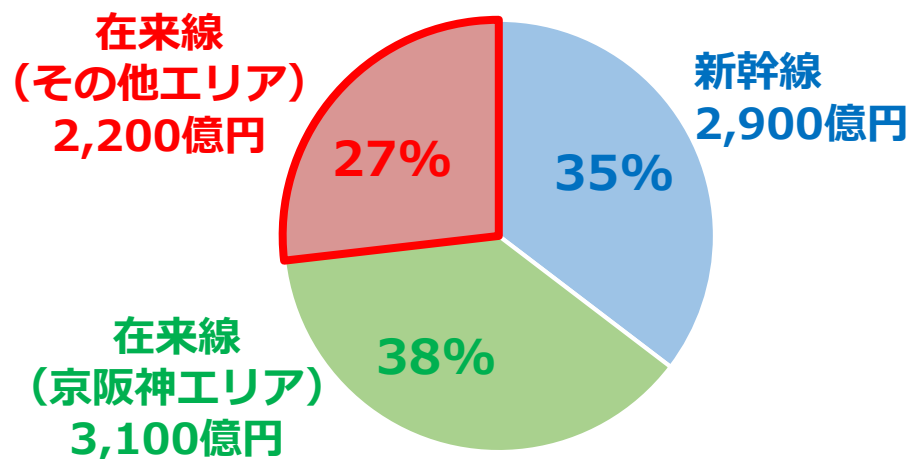
運輸収入・輸送人キロと投資額のエリア別割合

- ・全体の運輸収入・輸送人キロのうち、その他エリアに占める割合は14～15%
- ・投資額は運輸収入や輸送人キロに関わらず、安全等のために必要な投資を実施

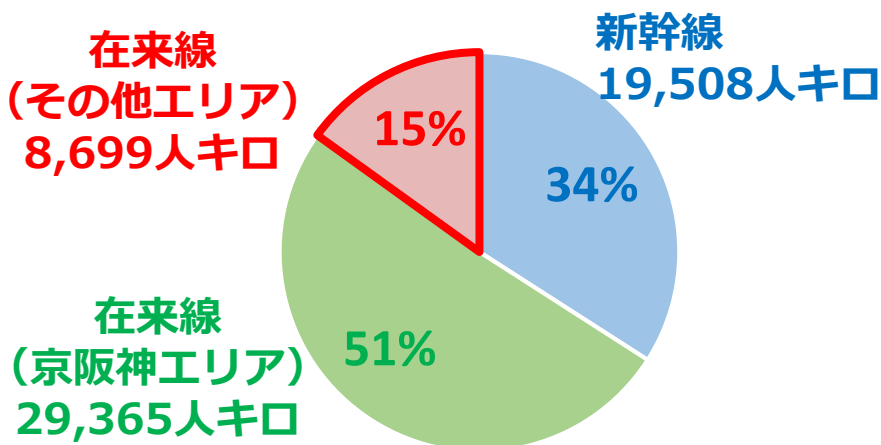
【運輸収入】 ※2013～2017年度平均



【投資額】 ※2013年～2017年度合計

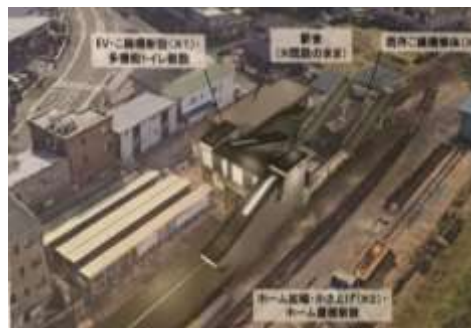


【輸送人キロ】 ※2013～2017年度平均



※芸備線投資事例

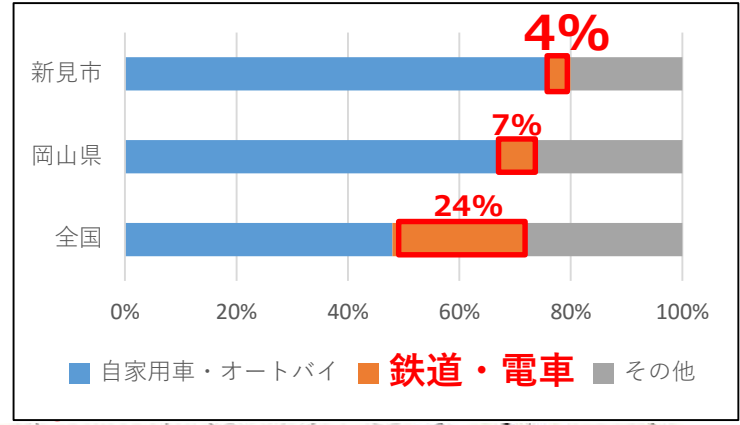
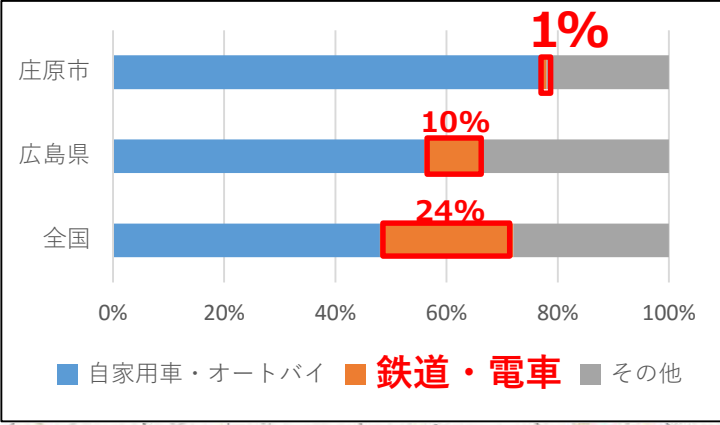
- ・安芸矢口駅 B F
- ・コンクリートまくらぎ交換



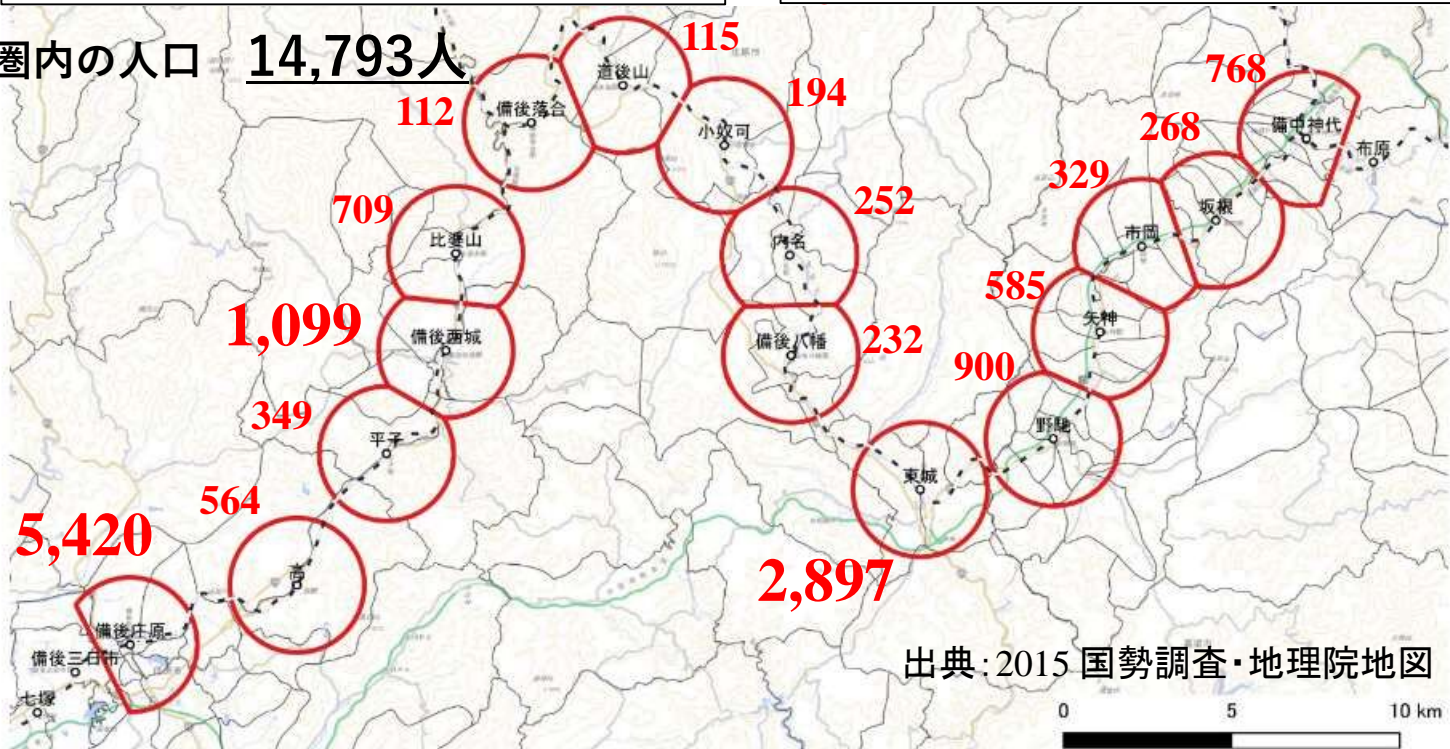
交通分担率および芸備線2km圏内人口について

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



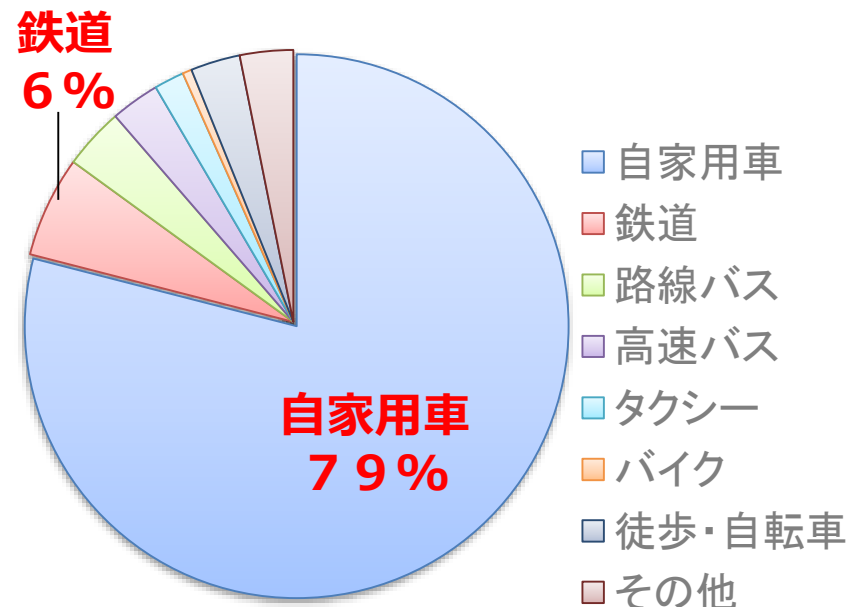
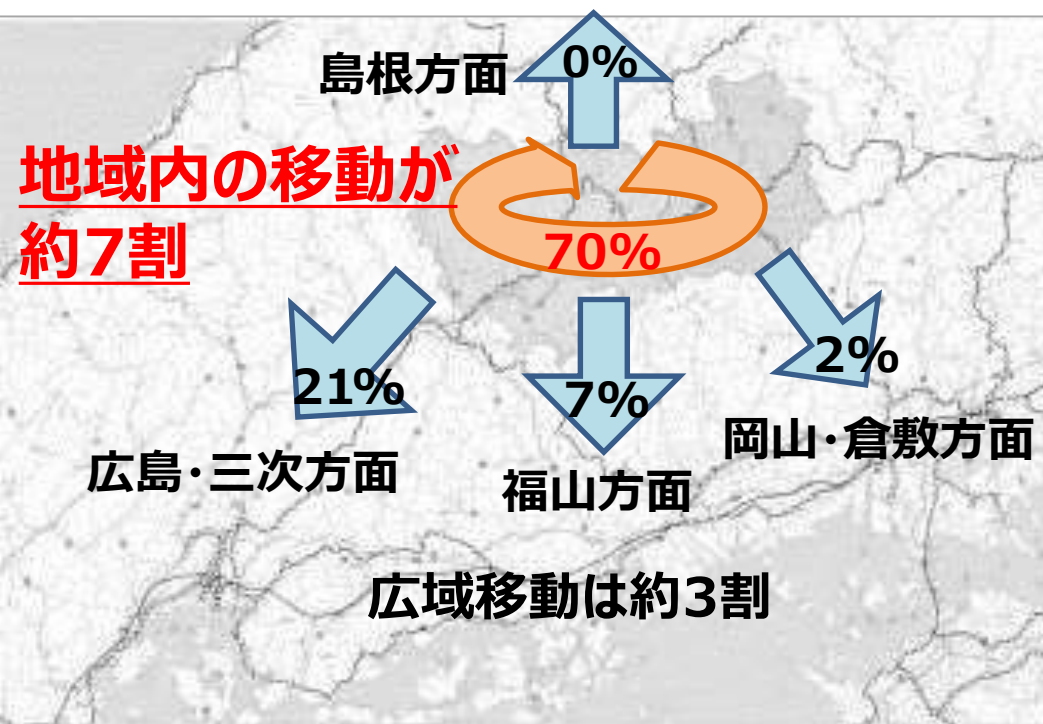
**大量輸送・中長距離の拠点間輸送
という鉄道特性が発揮しにくい**

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



芸備線沿線アンケート概要（2020年度実施）

■ 調査目的

- ・ 芸備線、新見市営バス増便効果の把握
芸備線増便 : 2020年4月4日～7月31日 実施
新見市営バス増便 : 2020年4月6日～7月31日 実施
- ・ 日常の移動実態の把握
- ・ 今後の公共交通に対するニーズ把握

■ 調査地域

- ・ 岡山県新見市
- ・ 広島県庄原市

■ 調査対象

- ・ 対象路線沿線居住者
【対象路線】
芸備線（布原～備後庄原駅間）
新見市営バス三室線・神郷線、大野部線

■ 調査方法

- ・ 新見市：ポスティング配布
- ・ 庄原市：郵送配布

■ 調査期間

- 配布期間：2020年7月14日～19日
- ・ ポスティング：2020年7月14日、17日、19日 配布
 - ・ 郵送 : 2020年7月13日～発送
- 回収期限：2020年8月7日

■ 配布部数

- ・ 新見市：2,050部（1,025世帯）
- ・ 庄原市：3,732部（1,866世帯）
※1世帯に2部配布

■ 調査票回収結果

		配布数	回収数	回収率
新見市	世帯数	1,025	308	30.0%
	部数	2,050	469	22.9%
庄原市	世帯数	1,866	638	34.2%
	部数	3,732	961	25.8%
総数	世帯数	2,891	946	32.7%
	部数	5,782	1,430	24.7%

■ 調査者

J R 西日本

※新見市・庄原市のご協力の元、実施

地域内移動・地域外移動（新見市）

■ 芸備線沿線エリアからの移動傾向

- ※日常の移動として、月1回以上の移動を対象に分析
- ※10サンプル以上の移動を右図に表示

■ 外出頻度

ほぼ毎日	151	13%
週1~3回	279	25%
月1~3回	405	36%
年数回程度	229	20%
その他	9	1%
不明	58	5%
合計	1131	100%

835
(約74%)

■ 移動特性について



■ 行先（市町村別）（ ）サンプル数

1位	新見市	50%	(421 S)
2位	庄原市	28%	(232 S)
3位	倉敷市	4%	(35 S)

■ 対象となる人口

駅勢圏（2km以内）の人口 2,850人
※2015年国勢調査

新見市の芸備線沿線エリアから各市町村への移動は、新見市内が最も多く約5割、
次いで庄原市が3割弱、倉敷市が1割未満であった

地域内移動・地域外移動（庄原市）

■ 芸備線沿線エリアからの移動傾向

- ※日常の移動として、月1回以上の移動を対象に分析
- ※10サンプル以上の移動を右図に表示

■ 移動特性について



■ 外出頻度

ほぼ毎日	269	11%
週1~3回	410	17%
月1~3回	965	40%
年数回程度	630	26%
その他	26	1%
複数回答	6	0.2%
不明	103	4%
合計	2409	100%

1,644
(約68%)

■ 行先（市町村別）（ ）サンプル数

1位	庄原市	55%	(909 S)
2位	三次市	20%	(321 S)
3位	広島市	10%	(157 S)

■ 対象となる人口

駅勢圏（2km以内）の人口 11,943人
※2015年国勢調査

- ・ 庄原市の芸備線沿線エリアから各市町村への移動は、庄原市内が最も多く6割弱、次いで三次市が約2割、広島市が約1割であった
- ・ 旧町域別に整理すると、旧庄原市、旧西城町は、移動の多い自治体が同様の傾向にあるが、旧東城町は、広島市より福山市への流動が多かった

・移動は地域内で概ね30分以内のコンパクトな移動であり、20年度アンケートと同様の結果が得られた。

- 分析期間 2019年7月1日～2020年3月31日（276日）
- 分析エリア 庄原市、新見市の駅3km圏内間の移動
- 1kmメッシュによるOD分析とし、15分以上滞在した地点を抽出

