

ご説明資料

JRローカル線維持・利用促進検討協議会 第1回 山陰本線ワーキングチーム

2022年8月10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
- ご利用状況の推移
- 取り巻く環境の変化
- 利用促進や路線維持に向けた取り組み
- 持続可能な交通体系について
- WTで議論したいこと（お願いしたいこと）

「ローカル線に関する課題認識と情報開示について」
4/11プレス

■ 2019年度 輸送密度 (線区別のご利用状況)

- 8,000人/日以上以上の線区
- 4,000人/日以上～8,000人/日未満の線区
- 2,000人/日以上～4,000人/日未満の線区
- 2,000人/日未満の線区

4/11 開示対象の線区

※輸送密度：「データで見る」R西日本」では「区間別平均通過人員」と表記



「ローカル線に関する課題認識と情報開示について」
4/11プレス

■.線区別の経営状況

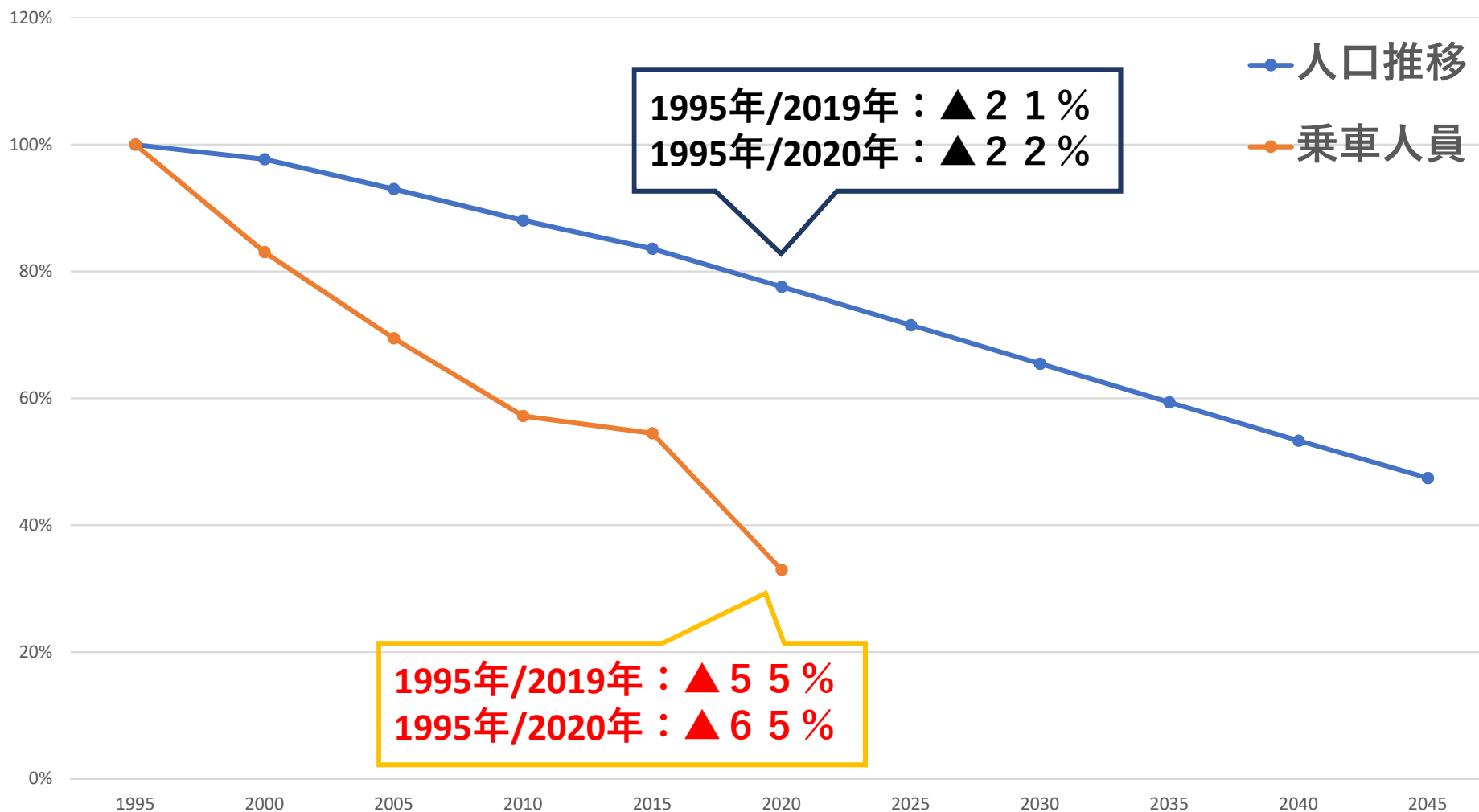
路線	区間	営業収	2017-2019係数		2017-2019収支（億円）		
			収支率 (A)/(B)	線区営業係数 100 * (B)/(A)	線区運輸収入 (A)	線区営業費用 (B)	線区営業損益 (A) - (B)
山陰線	城崎温泉～浜坂	39.9	11.8%	850	1.6	13.4	▲ 11.8
	浜坂～鳥取	32.4	11.8%	849	1.1	9.7	▲ 8.5
播但線	和田山～寺前	36.1	29.4%	340	3.0	10.4	▲ 7.3
加古川線	西脇市～谷川	17.3	6.4%	1,567	0.2	2.9	▲ 2.7
姫新線	播磨新宮～上月	28.8	13.3%	751	0.9	7.0	▲ 6.0

$$\text{収支率} = \frac{\text{線区運輸収入}}{\text{線区営業費用}}$$

$$\text{線区営業係数} = \frac{\text{線区営業費用}}{\text{線区運輸収入}} \times 100$$

ご利用状況の推移（山陰本線の現状）

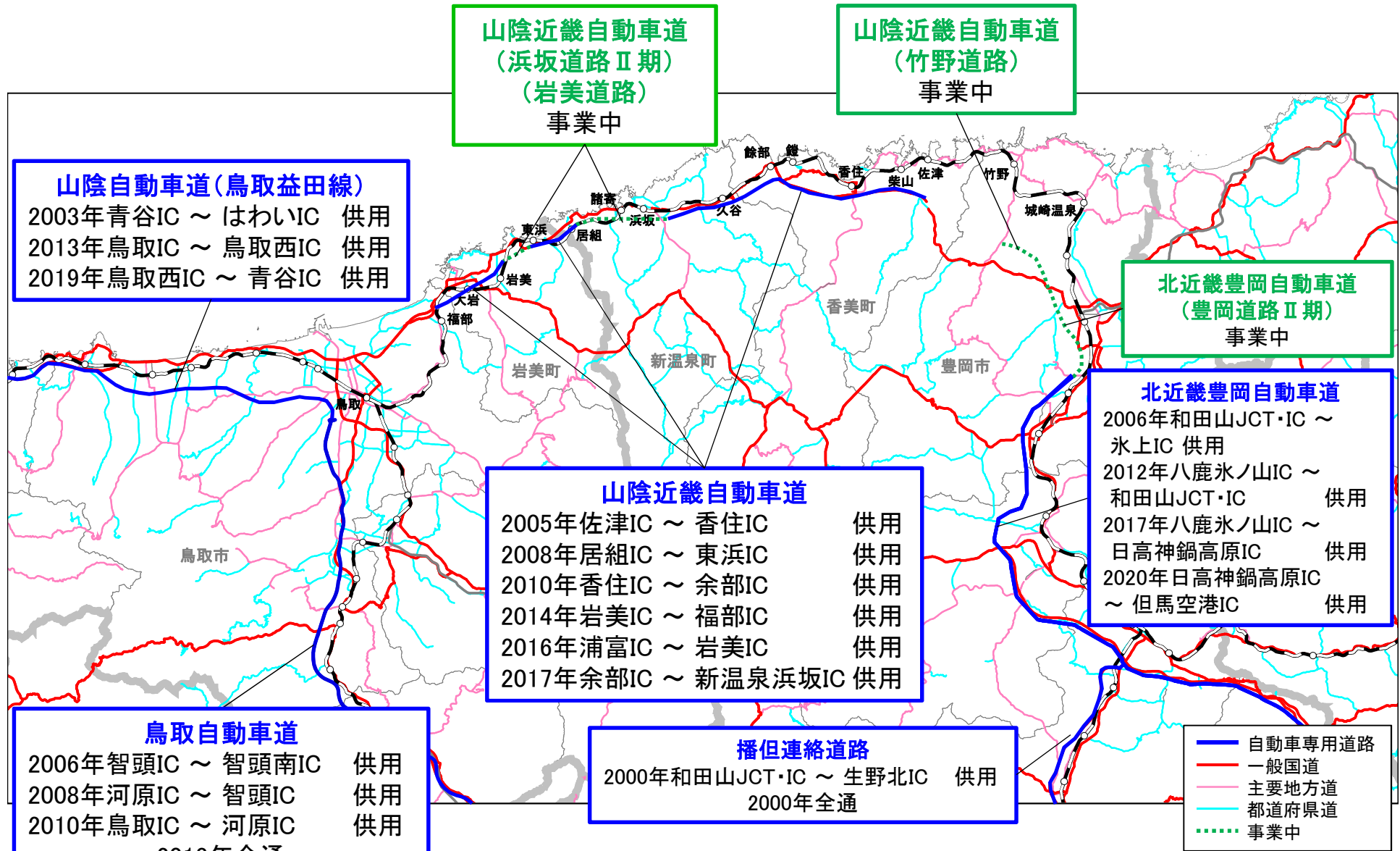
■.人口推移（推計含む）と乗車人員推移の比較



人口推移：豊岡市・香美町・新温泉町の総人口の合計
乗車人員：山陰本線(城崎温泉～浜坂駅間)の合計

出典：～2020年 国勢調査（2019は県HP）
2025年～ 兵庫県HP[将来人口・推計]

取り巻く環境の変化 (高規格道路の整備)



出典:平成27年度 道路・街路交通情勢調査
 近畿地方整備局HP 高速道路等の開通予定

※高規格道路の「供用、全通年」は暫定2車を含む
 ※事業区間は、各地方整備局HPより今後の開通見通しを整理
 (事業中路線以上のみ)

■.果たすべき使命に向け、取り組んでいること

(1) 持続可能な安全・安定輸送の実現

安全かつ人手がかからない高品質な輸送サービスを継続して提供できる環境整備

- ① ご利用状況に応じたダイヤへのシフト
- ② 設備維持に必要な昼間の保守工事時間の確保
- ③ 環境の変化を見据えた駅の運営体制への移行
- ④ 将来にわたる維持管理を見据えた設備の見直し

(2) 交流人口・関係人口の拡大

公共交通の利用促進を通じた地域活性化への貢献

- ① 観光誘客の取り組み
- ② 地域の皆さまと連携した取り組み

1987年の会社発足移行、消費税率改定時を除き運賃は据え置きながら、様々な施策を行い、路線の維持に努めている。

地域課題の解決に地域の皆様と取り組み、地域共生企業を目指すJR西日本グループとして、持続可能な地域社会の実現や地域の活性化に引き続き貢献していきます。

1. 今よりもご利用しやすい、持続可能な地域旅客運送サービスの実現に貢献

- ・ 鉄道の上下分離等を含めた地域旅客運送サービスの確保に向けて対話を進めています。
- ・ 自動運転隊列走行BRT、デマンド交通予約配車システムや簡易車載ICOCAなど、ソリューションの開発に取り組んでいます。



3. 関係・交流人口が拡大する、地域間のつながりづくり

- ・ MaaS連携によるシームレスな拠点間輸送、各種観光振興、Eコマース等による地域商品の発信、多拠点居住サービスなど、リアル・デジタル両面から関係・交流人口の拡大に取り組んでいます。

2. 地域内の豊かな暮らしをサポートする、生活サービスの実現

- ・ ICOCAと連携した地域ポイントの展開など、地域内消費活性化に取り組んでいます。

■.国交省の「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」

提言のポイント

【基本原則】

ローカル鉄道については沿線自治体が自ら法定協議会等を設け、
将来に向けた自らの地域のモビリティの在り方について検討を進める
…「少なくとも輸送密度が2000人を下回ると、協議会立ち上げの一つの目安となる」

- **国が「特定線区再構築協議会(仮称)」を設置する目安**
 - ・ 利用者の著しい減少等を背景に対策を講じることが必要と認められること
(JRローカル線区については、平常時の輸送密度が1000人未満 等)
 - ・ 複数の自治体や経済圏・生活圏に跨る等の事情から広域的な調整が必要と認められること
- **特定線区再構築協議会の設置期限**
 - ・ 地域公共交通としての利便性と持続可能性を早急に改善する観点から、合理的な期限を設けるべきである
(協議開始後、最長でも3年以内に、対策を決定すべきである)

参照元：国土交通省HP https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk5_000011.html

提言本文 <https://www.mlit.go.jp/tetudo/content/001492230.pdf>

持続可能な地域社会の実現に向け、線区の特長や移動ニーズを踏まえ、地域のまちづくりとあわせたご利用しやすい最適な地域交通体系を、地域の皆さまと共に模索・実現してまいりたいと考えております

- 山陰本線（城崎温泉～鳥取間）の現状やニーズを把握するために、鉄道や地域公共交通の恒常的な利用促進につながる取り組みで協働させていただきたい。
- 鉄道や地域公共交通の利用促進策を実行していくにあたって、事実と数値に基づいた議論を行った上で、その効果を数値等によって検証し、必要な改善を行いつつ次の展開につなげていくP D C Aサイクルを着実に回してまいりたい。