

庄原市を走る芸備線は、地域住民の通勤・通学、通院、買い物など、日常生活にかかせない交通手段であると同時に、地域のつながりや活性化にも大きな役割を果たしてきました。しかし、近年では、利用者の減少や経営の厳しさから、存続が危ぶまれる状況が続いています。

本レポートでは、庄原市及び自治労庄原市職員労働組合による芸備線の活性化、利用促進に向けた具体的な取り組みについて提言します。

乗らなければ守れない —— 芸備線とともに歩む取り組み ——

広島県本部／自治労庄原市職員労働組合 荒木 通広

1. はじめに

①庄原市の概要

(1) 位置

本市は、広島県の北東部、中国地方のほぼ中央に位置し、東は岡山県、北は島根県・鳥取県に隣接する“県境のまち”です。

(2) 地勢

本市の面積は1,246.96km²で、近畿以西では最大の広さとなっていますが、林野率は84%であり、本市の面積の9割近くを森林が占めています。

地形は、中国山地の南側斜面に位置することから北高南低で、標高は、北部の高峰1,200mから、南部の盆地150mまで、その差は1,000m以上となっています。

(3) 人口

2026年1月末日の人口は30,306人、世帯数は14,538世帯、高齢化率は44.9%で、概ね2人に1人が65歳以上です。

市町合併した2005年3月末の約44,000人から人口減少が続き、国勢調査に基づく人口推計によると、2040年には約23,000人に減少すると予測されています。



②自治労庄原市職員労働組合と芸備線とのかかわり

庄原市を走る芸備線は、地域住民の通勤・通学、通院、買い物など、日常生活にかかせない交通手段であると同時に、地域のつながりや活性化にも大きな役割を果たしてきました。また、1995年に発生した阪神・淡路大震災では、広島～大阪間の生き残った迂回ルートとして、支援物資の運搬・供給など被災地の復旧復興に大きく貢献した路線でもあります。しかし、近年では、利用者の減少や経営の厳しさから、存続が危ぶまれる状況が続いています。

このような背景の中、自治労庄原市職員労働組合では、「地域の公共交通を守ることが市民の暮らしを支えることにつながる」との強い思いから、組合員による芸備線の利用促進に向けた具体的な取り組みを新たに始めました。



2. JR芸備線の概要

1. 芸備線の基本情報

(1) 芸備線の路線概要

芸備線は、西日本旅客鉄道（JR西日本）が運行する鉄道路線で、広島市にある広島駅から、岡山県新見市の備中神代（こうじろ）駅までの約160km、総駅数44駅を結んでいます。路線名の「芸」は旧国名の安芸（現在の広島県西部）、「備」は備後（広島県東部）・備中（岡山県西部）を意味しており、広島県と岡山県を、山間部経由でつなぐ役割を担っています。

芸備線は中国山地を縦断する路線であり、三次市や庄原市などの中山間地域を通過します（※備中神代駅から新見駅までは伯備線）。沿線には自然豊かな風景が広がり、地域住民の通学・通院・買い物など日常生活を支える重要な交通手段となっています。一方で、自家用車の普及や人口減少の影響を受け、特に三次駅以北では利用者が減少しており、路線の維持が課題となっています。



(2) 庄原市内の芸備線の状況

庄原市内の路線延長は約56km、駅数は14駅で、すべて無人駅となっています。

芸備線利用者の利便性を確保するため、市が駅舎の維持管理と4駅（備後庄原、備後西城、小奴可及び東城）で乗車券の販売委託を行っています。

(3) 庄原市内の芸備線の特徴

鉄道敷設工事が行われた当時はトンネル採掘の技術がなかったため、中国山地の山裾を迂回するように路線が敷設されています。また、道後山駅の標高は612mで芸備線の最高所となり、道後山駅から備後庄原駅までは徐行運転で、最大25%の勾配を蛇行しながら下って行きます。

(4) 庄原市内の芸備線の運行便数

区 間	広島方面行	新見方面行	計
新 見 ～ 東 城	6 便	6 便	12 便
東 城 ～ 備後落合	3 便	3 便	6 便
備後落合 ～ 備後庄原	5 便	5 便	10 便
備後庄原 ～ 広 島	※ 8 便	※ 8 便	16 便

※三次止め1 ※三次止め1

(5) 庄原市内の芸備線の利用状況

1923年の運行開始から100年以上経過する中で、鉄道が有する定時制・大量輸送の機能や特性は理解されているものの、本市の人口減少や、モータリゼーションの進展、高速道路網の整備など、社会環境の変化を要因に、市内の鉄道利用者は減少しています。

芸備線(広島 - 備後庄原間)開業100周年の歩み

大正12年
(1923年) 芸備鉄道が備後庄原駅まで延伸
運行開始①

昭和8年 芸備鉄道買収により備後庄原駅が
国有鉄道駅に

昭和12年 国鉄「芸備線」が誕生

昭和20年 原爆投下による避難列車第1便が
備後庄原駅に到着

昭和28年 広島 - 米子間 木次線経由週末快速
「ちどり」運行開始

昭和37年 準急「しらざり」「たいしゃく」
運行開始②

昭和55年 芸備線に新型気動車
「キハ40・47系」運行開始③

昭和62年 国鉄分割民営化になる

平成8年 芸備線(落合 - 三次間)に
「キハ120形」運行開始④

平成14年 備後庄原駅が簡易委託駅となる⑤

平成19年 芸備線急行列車全廃

平成30年 芸備線が豪雨災害により運行休止

令和元年 芸備線全線復旧 運行を再開⑥

快速「庄原ライナー」運行開始

令和2年 庄原市交通交流施設(備後庄原駅)
駅前ロータリー、駅舎の供用開始⑦

令和3年 芸備線カーブ号運行開始⑧

令和5年
(2023年) 芸備線(広島 - 備後庄原間)
開業100周年



提供: 広島県立文書館

広報しょうばら / 2023.10 6

歴史的には、大正時代から昭和初期にかけて段階的に開業し、山陰と山陽を結ぶ広域交通網の一部として整備されました。

かつては急行列車も運行され、広島と山陰方面を結ぶ幹線的役割も果たしていましたが、現在は主に普通列車が中心です。

このように芸備線は、都市部と中山間地域を結ぶ生活路線であると同時に、中国地方の鉄道史を支えてきた重要な路線であり、地域振興と公共交通、とりわけ、地方ローカル鉄道のあり方を考える上でも、全国的に注目されている路線です。

2. 芸備線が抱える課題

(1) 利用者の減少と人口問題

最大の課題は利用者の減少です。本市では少子高齢化と人口減少が進行しており、鉄道利用のニーズそのものが縮小しています。また、自家用車の普及により、移動手段が鉄道から自動車へと大きく転換している現状もあり、特に、三次駅以北の区間では1日の利用者数が極めて少なく、採算性の確保が困難となっています。

【別紙】 2024年度 輸送密度（平均通過人員）2,000人/日未満の線区の経営状況（2022-2024平均）

路線名	区 間※ ※「データで見る」R西日本」で 平均通過人員を開示している区間	営業 キロ	2022-2024年度平均				平均通過人員【人/日】		
			線区運輸収入 (A)【億円】	線区営業費用 (B)【億円】	収支率 A / B	線区営業係数 100*B / A【円】	1987年度	2024年度	2024/1987比
芸備線	備中神代～東城	18.8	0.06	1.7	3.7%	2,692	504	81	16%
	東城～備後落合	25.8	0.02	2.0	1.0%	9,945	476	19	4%
	備後落合～備後庄原	23.9	0.08	2.3	3.4%	2,903	725	76	10%
	備後庄原～三次	21.8	0.3	2.7	12.5%	802	1,257	370	29%
	三次～下深川	54.6	2.2	16.1	13.8%	726	3,500	1,001	29%

(2) 経営赤字と維持管理コスト

芸備線は非電化・単線区間が多く、山間部を通過するため橋梁やトンネルなどの維持管理経費が高額になることに加えて、構造物の老朽化対策や、設備更新も必要であり、多額の資金投入が求められています。利用者が減少する中でこれらの固定費を賄うことは難しく、慢性的な赤字構造が続いています。

(3) 気象状況・自然災害への脆弱性

中国山地は大雪・大雨の影響を受けやすく土砂災害が発生しやすい地域です。そのため、悪天候による一部区間の運休や、豪雨災害による復旧工事など、安定的な運行の確保が課題となっています。長期運休は利用者離れを加速させる要因にもなるため、防災対策の強化が重要です。

3. 庄原市における芸備線活性化・利用促進の取り組み

①利用促進の基本方針

(1) 3つの柱

庄原市は、芸備線を地域の日常交通としてだけでなく、観光誘客や地域活性化の基盤として位置付けています。また、「利用促進への市民参画」「生活交通としての利用促進」「市外からの乗客の呼び込み」という3つの柱を掲げ、利用促進の取り組みを展開しています。

①生活交通としての利用促進

通勤・通学や買い物など、日常生活における利用促進に取り組みます。

(内容) ダイヤ改善など、利便性の向上に関する調査・検討など。

②利用促進への市民の参画

利用促進に市民自らが参画し、その重要性について意識の醸成を図ります。

(内容) 市や関係団体などによる「利用促進プロジェクト会議」の設置など。

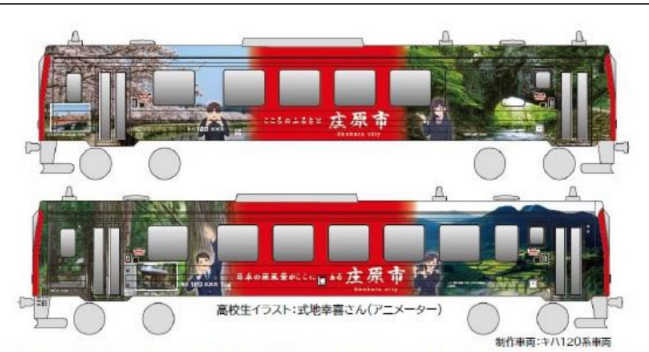
③市外からの乗客の呼び込み

沿線地域や自治体間の連携により、市外からの乗客を呼び込みます。

(内容) 応援商品の開発・販売支援や、イベント開催など。

庄原名所が駆ける 芸備線 ラッピング

2025/01/31 05:00



存廃問題が協議されているＪＲ芸備線の利用促進を図ろうと、庄原市は市内の観光名所を車体にデザインしたラッピング列車「庄原さとやまトレイン」＝写真＝を企画し、運行が始まった。今後約２年間、主に三次―備後落合間を走り、広島駅や福塩線府中駅にも乗り入れる。

ディーゼルカー「キハ１２０系」１両に新緑の帝釈峡雄橋、巨木が並び立つ熊野神社などの写真をあしらい、市内４高校の生徒をイメージしたイラストも添えた。

１９日に備後庄原駅でお披露目式があり、市民ら約３００人が参加。午前１１時に列車が入線すると、参加者は小旗や手を振って出迎え多くの乗客に利用してほしい」と話した。クを守り、市の観光を振興してくれると確信した。

(２) 組織的な推進体制・利用促進協議会

①「庄原市芸備線・木次線利用促進協議会」の設立

2022年３月、庄原市は「庄原市芸備線・木次線利用促進協議会」を設立しました。この協議会は行政だけでなく、大学・観光団体・商工会・地域団体など多様な関係者で構成され、芸備線の存続・利用促進策を総合的に検討・実施するための推進体として機能しています。

協議会の活動は、調査研究やイベント企画、情報発信、地域チーム支援など、利用促進に関するさまざまな取り組みを行っています。

利用促進の方向性・主な取り組み
市はこれまで、①利用促進への市民参画②生活交通としての利用促進③市外からの乗客の呼び込みの３本の柱に基づき、関係者の協力を得ながら取り組みを行ってきました。これらが地域活性化などへの成果として結び付くには、一定の時間を要すると考えており、今後も継続していきます。

「芸備線・木次線の乗車人員」	
令和元年度	7万4996人
令和2年度	6万8337人
令和3年度	6万7949人
令和4年度	7万6818人

元年度と比べ増加しています。

芸備線沿線の地域公共交通計画に関する申入れ
令和3年6月、ＪＲ西日本が庄原市・新見市・広島県・岡山県に、芸備線の庄原市と新見市を結ぶ区間の、沿線地域の現状などを把握し、利用促進について協議・検討するよう「芸備線沿線の地域公共交通計画に関する申入れ」を行いました。これを踏まえ、2県2市とＪＲ西日本は「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」を計6回開催。関係者が一体となって利用促進に取り組んでおり、市内における芸備線・木次線の利用者数（乗車人員）は、コロナ禍前の令和元年度と比べ増加しています。



①利用促進への市民参画
▼芸備線（広島・備後庄原間）開業100周年記念
「第22回庄原駅前フェスタ」
芸備線（広島・備後庄原間）開業100周年の節目の年を祝うため、庄原駅周辺地区まちづくり協議会とともに「庄原駅前フェスタ」を開催し、臨時記念列車の運行や芸備線・木次線沿線自治体によるPRブースの出店、一日駅長として演歌歌手の徳永ゆうきさんを招くなど、芸備線のさらなる利用促進に向けた機運の醸成を図りました。さらに、徳永さんを「芸備線庄原市応援大使」に任命しました。

②「芸備線沿線議員連絡協議会」の結成

2022年8月には、芸備線でつながる広島市、安芸高田市、三次市、庄原市の4市の市議会議員85名による「芸備線沿線議員連絡協議会」が結成されました。

この協議会は、芸備線の利用者減少や収支の悪化による、将来への持続可能性が課題とされる中、自治体議員レベルで連携して、線区の存続・活性化への政策面・地域活性化面から対応しようという動きにより生まれました。

自治労庄原市職員労働組合の組織内議員である、堀井慎一郎議員も、この協議会に参加しています。

協議会ではこれまで、芸備線全線存続の意思統一や、国土交通大臣への要望活動のほか、研修や地域間連携の取り組みを実施しています。

(3) 芸備線研修会の開催

芸備線の存続をめぐる議論が加速する中、2026年2月には「ローカル線活性化と沿線地域・自治体の関わり方を考える」をテーマに、広島市・エディオンピースウイング広島において「芸備線研修会」が開催されました。

当日は、公共交通政策に精通し、学術、行政、経営など、それぞれの最前線で活躍される第一人者から、公共交通の在り方や赤字路線の再生に関する講演があり、沿線住民や自治体関係者はもちろん、ローカル線の未来に関心のある多くの参加者が研修を深めました。



4. 自治労庄原市職員労働組合の取り組み

1. 背景

現在、本市では、「利用促進への市民の参画」の一環として、市職員については、月2回設定されている「一斉定時退庁日（ノー残業デー）」を、芸備線で通勤する「芸備線利用促進デー」として位置付け、芸備線で通勤可能な職員は、月1回以上、最寄り駅から通勤を行う取り組みを実施しています。

芸備線の存続は単なる交通手段の問題にとどまらず、地域の活性化や人口減少対策、災害時の安全な移動手段や物資輸送など、さまざまな面で大きな影響を与えます。

自治労庄原市職員労働組合としても「自分たちのまちの未来を守る」視点で、芸備線の問題にしっかり向き合っていこうと考えました。

2. 具体的な取り組み

自治労庄原市職員労働組合では、芸備線の利用促進を目的に、組合員やその家族を対象とした「運賃支給制度」を実施しています。

この制度は、芸備線を利用する組合員の経済的負担を軽くするだけでなく、組合員とその家族の利用を後押しすることで、福利厚生 の側面と同時に、芸備線の魅力の再発見と、芸備線が抱える課題を再認識してもらうことをねらいとしています。

具体的には、「備後の車窓から～こころ予報・仕事のちリラックス～」と名付け、自治労だからこそできる「柔軟な発想によるユニークな企画」として、芸備線の備後庄原駅～東城駅区間を含む全区間を利用した際の鉄道運賃を、申請に基づいて支給する仕組みです。申請方法はシンプルで、利用日や区間を記入した用紙を提出するだけとするなど、組合員にできるだけ申請負担をかけずに切符を届けられるよう工夫しています。



3. 成果と課題

この取り組みを通じて、芸備線の利用だけでなく、利用を促すきっかけづくりとしても効果を見せています。実際に制度を利用した組合員からは、「休日に芸備線を利用したら意外と快適だった」「子どもが汽車に興味を持つようになった」「自治労は組合員の家族のことも大事に考えてくれている」など、利用促進を後押しする声が多数寄せられています。

一方、制度の利用者が限定的であり、より多くの組合員に活用してもらうための工夫が必要です。特に、制度の認知度の温度差から、周知の方法やタイミングに課題があると感じています。また、財源の確保や制度の継続性についても、今後の検討課題です。

それでも、「まずはやってみる」「小さなアクションから始める」ことが、地域交通を守る第一歩になると信じて、これからも取り組みを続けていきたいと考えています。

5. おわりに

芸備線は、ただの鉄道ではありません。地域の暮らしを支え、人と人をつなぎ、まちの未来を形成する大切な存在です。だからこそ、私たち自治労庄原市職員労働組合は、芸備線の存続に向けて、できることを一つずつ取り組んでいきたいと考えています。

運賃支給の取り組みは、小さな一歩かもしれません。しかし、その一歩が誰かの「乗ってみようかな」という気持ちにつながり、やがて地域全体の動きへと広がっていくことに大きな期待を寄せています。

これからも、地域の皆さんと手を取り合いながら、芸備線を未来へつなぐ活動を続けていきます。そして、地域の公共交通を守ることが、「誰もが安心して暮らせるまちづくり」につながるよう、自治体の労働組合としての役割を果たしていきたいと思います。



～追記～【運賃支給制度の利用者としての立場から】

私事になりますが、芸備線と私の関りは幼少期にまで遡ります。私は芸備線の沿線に自宅があることから、常に汽車（当時は1両編成ではなく2両編成でした）が身近にある環境の中で生活していました。

さらに、高等学校への通学は片道30分の汽車通学をしていたため、私の生活には芸備線がなくてはならない存在であり、とても重要な生活アイテムの一つでした。

しかし、時代の流れとともに、主な移動手段が汽車から自動車へと移り変わり、芸備線の存続問題が取りざたされる中、自治労庄原市職員労働組合では芸備線の活性化対策の一環として、組合員とその家族が利用する芸備線（備後庄原駅―東城駅区間を含んだ全区間）の運賃の全額助成という企画を打ち出しました。早速、家族と相談し、芸備線でのプチ旅行を計画したところ、芸備線の乗車経験が皆無の子ども達にとって、新鮮で楽しい思い出が残る旅となったことは言うまでもありません。

鉄道は地域の生活必需品であり、他方では旅のアイテムであり、芸備線の活性化に向けて、たくさんの魅力を再発見し、内外に発信していきたいと思います。



自治労庄原市職労 庄原支部

備後の車窓から

～ ころ予報 仕事のちリラックス ～



組合員の皆さん、日々の業務大変お疲れ様です！

皆さんの公務労働って、急速に社会が変化し、地域社会に対する役割・責任が高まり、心理的な負担が重くなって、「誰にも邪魔されずリラックスしたいっ！」って時ありますよね…

リラックスには1/fゆらぎ  が深くかかわっているといわれています。

その1例が鉄道。庄原市の鉄道と言えばJR芸備線ですが、存廃にかかわる話題が取り沙汰され、利活用や活性化が重要となっています。

市としても、その対策が求められているJR芸備線は、移動手段としてはもちろんですが、鉄道特有の1/fゆらぎを感じながら「リラックス」するツールとして活用できるのでは？ 

例えば… 自分時間～リラックスのプチ旅2時間～

庄原駅13:35発 → 落合駅14:19着

1/fゆらぎを感じ
溪谷美を眺め
田園風景を愛でながら車内ランチ



落合駅14:40発 → 庄原駅15:25着

※駅名「備後」省略

ただ乗って、何もしない…いいえ！「心の回復」っていう仕事をちゃんとしてるんです？

そこで庄原支部では、リラックスのツールとして芸備線の備後庄原駅から東城方面の区間を利用する場合、三次方面からの区間や庄原駅までのバス運賃を含めて

利用方法・対象は裏面へ

チェック

全額助成っ！



1234-XX-XX
1234 0000
1234 0000

※駅名「備後」省略



【対象区間】 庄原駅～東城駅区間の利用を含み連絡する路線・区間

わかりやすい例(極端な例)

例① 三次駅～高(備後庄原駅～高駅の1区間が含まれているからOK)

例② 七塚駅～落合(往復)(七塚駅～庄原駅もOK)

例③ ひまわりバス新庄西バス停→庄原駅→落合駅
(バスは庄原駅～落合駅区間を利用するための移動だからOK)

例④ 庄原駅～落合駅 木次線乗換～出雲三成駅(往復)
(庄原駅～落合駅区間と連絡するからOK)

例⑤ 庄原駅～東城駅→高速バス乗換→庄原駅
(対象区間利用後に東城駅から庄原駅までの移動だから高速バスもOK)

1234-XX-XX
1234 0000
1234 0000

※駅名「備後」省略



利用方法

パターン① 書記局へ利用日・区間を申請 → 後日乗車券を交付

パターン② 組合員が事前に自費購入→
乗車券の原本、又は乗車時に写メして書記局に見せる→
その場で現金交付

 **注意!**

※バス利用分は、降車前に乗務員から乗車証明書をもらい、後日書記局へ提示しその場で現金交付

※乗車券の写メは、乗車券に印字される発券番号が映るようにしてください

※回数制限はありません！ 何度でもリラックスしてください

1234-XX-XX
1234 0000
1234 0000

※駅名「備後」省略



コース例

コース1 庄原駅13:35発 ～ 車内ランチ ～ 落合駅14:19着
復路発車まで21分 秘境浴でマイナスイオン注入
落合駅14:40発 ～ 庄原駅15:25着

コース2 庄原駅13:35発 ～ 落合駅14:19着
14:19～3路線・車両が落ち合うワンチャン「奇跡の秘境駅」を堪能
落合駅14:39発 ～ 秘境駅の鬼連チャン ～ 東城駅15:29着
東城街中散策 ～ 東城駅前 備北交通高速バス16:22発～庄原駅
※土日ダイヤ

**活用方法は無限大(便数は少ないけど…) 組合員皆さんのアイデアで
乗り鉄リラックス**