

芸備線を活用した 多面的な地元活性化の可能性に関する提言書

2025 年 3 月

庄原商工会議所・備北商工会・東城町商工会



芸備線を活用した 多面的な地元活性化の可能性に関する提言書

◆目 次

第1章	提言書の趣旨と目的	1
第2章	地域の現状認識から定める提言の方向性	3
第3章	提言内容とその検証に向けた実証実験案	5
第4章	結び ～提言内容の検証・実現に向けて～	11

第1章 提言書の趣旨と目的

我が国のローカル鉄道を含む地域交通は、人口減少に伴う利用者減少や運転士等の担い手人材の不足、安全保障のためのコスト上昇が同軸で進んでおり、多くの地域で事業存続が困難な状況を迎えている。鉄道やバスといった地域の基幹交通の廃止や減便のニュースは枚挙にいとまがない。多くの地域の暮らしを支えてきた地域交通が、その足元から崩壊しつつある現在、国土交通省の旗振りもあり、地域ぐるみで交通事業のあり方を見直し、再構築（リ・デザイン）する動きが強まり、ライドシェア解禁といった新しい動きも進みつつある。

この地域交通のリ・デザインは、地域交通の存続を交通単体の問題ではなく、地域全体の観点から捉えることで、新しい地域交通の可能性を見出そうとするものであり、本提言も、こうした趣旨をもとに構成していきたい。そのため、交通事業ないしは交通事業者単体でその存廃や位置付け・在り方を議論する従来の考え方は基本にしつつも、本提言では、沿線地域のまちづくりの観点から、異業種を含む様々な分野と連携し地域におけるビジネスを面的に創出する新たなエコシステムの一部に地域交通を位置付ける、という発想の転換を基本とする。

さて、本提言の対象となっている、芸備線の一部区間（備後庄原～備中神代間、以下「当該区間」）では、国土交通省による「芸備線再構築協議会」で存続協議が進められている。当該区間は、沿線人口減少が止まらない中で利用者数・収支率・営業係数がいずれも著しく低い状態で、運賃収入に依存した活性化の議論は限界を迎えている。

《芸備線の状況（国土交通省交通政策審議会鉄道部会資料より抜粋）》



このような背景から、現在、広島県が主導する「芸備線・庄原ワーキンググループ」で、持続可能性の高い地域交通の実現を目的とした議論が行われている。具体的には、芸備線の利用者増加に向けた取り組みや、利用者の利便性や地域への波及効果を向上させるための取り組みに関する議論に加えて、運賃収入以外の芸備線の価値を見出すことでその可能性を追求する議論も行われている。

庄原商工会議所・備北商工会・東城町商工会では、地域の経済団体として、芸備線の価値を、地域の足としての側面だけでなく、別の観点から評価する考え方も必要と判断している。本提言では、芸備線が地域社会で果たしている役割や今後果たすことの出来る役割を検討し、鉄路が維持されることでもたらされる沿線地域への経済価値やイノベーション効果といった活性化効果について考察していきたい。

収支面で限界を迎えている芸備線の今日の状況は、全国のローカル鉄道に共通する課題である。各地では地域交通の存続に向けた取り組みが試行されており、駅や車両といった鉄道関連施設を権利化・販売することに

よって、域外人材をサポートとして積極的に取り込み、運営費の支援等に充当することで経営改善につながる事例も多い。また、コロナ禍によるテレワーク浸透等を通じた大都市圏での働き方の変化により、社会の課題解決を志す大企業や高度人材が、過疎地域の課題という「商材」を求めて、過疎地域に集う事例も広島県内外で増えている。さらに、これらのトレンドを発展させて、地元プレイヤーと域外プレイヤーのアイデア・スキル等のマッチングを後押しすることで、地域便益の最大化を試みる事例も見られる。

そうした観点で言えば、芸備線は「秘境駅」としての存在価値など、駅舎や沿線区間のユニークさを活かして、上述のビジネスモデルを展開する上でのポテンシャルを十分に有している。当該区間には、二次交通の充実化と交通以外の産業連携、古民家再生、豊富な産品の六次産業化、無人駅や学生と連携したコミュニティ醸成を進める地域プレイヤーが数多く存在し、異なる特性を持つ拠点駅や周辺街区を組み合わせた全体設計を行うことで、地域全体の活性化に繋げられる可能性が大いに残されている。

こうした状況から、芸備線や沿線地域が抱える課題を「商材化」することで域外人材を誘致し、課題解決を通じた地域定着化を促進することにより、運賃収入以上の経済効果や革新効果が見込めるとの仮説を持つに至った。具体的には、次の3段階のビジネス仮説を想定している。

- ① 鉄道施設（駅、車両等）そのものを活用した権利ビジネス等によるマネタイズと、それによる関係者の関係人口化の可能性を模索する。
- ② 「過疎化課題の先進地域」として逆説的に鉄道があることを活用した地域ブランドを確立し、それによる企業誘致等に展開したマネタイズと関係者の関係人口化を促進することで、可能性をさらに拡げる。
- ③ 第一・第二の仮説の連鎖により、地元の既存アイデアと関係人口の交流を促し、また過疎地ならではの事業に挑戦しやすい土壌を整備、提供することによって経済効果等の地域便益に昇華させていく。

本提言では、これらのビジネス仮説をベースに、仮説の検証と成立条件等の整理等を実施し、地域外客による運賃以上の収入基盤の可能性について詳しく述べる。また、そうした可能性の検証に必要な実証実験案についても提示する。本提言をきっかけに、協議会参加者のみならず、当該区間の付加価値向上に取り組む、または今後取り組みたいと考える域内外の多くのプレイヤーも積極的に巻き込み、実現可能性や成立要件を広く議論することで、協働パートナーと実現可能性を同時に獲得できるよう進むことを願う。

この提言書が、県が主導する一連の芸備線の議論の具体化に向けた一助になることを強く期待する。

第2章 地域の現状認識から定める提言の方向性

芸備線の当該区間では、人口減少に伴い利用者数が著しく減少し、運賃収入から生まれる経済価値のみでは輸送サービスの維持に必要な費用を確保することが困難な状況にある。

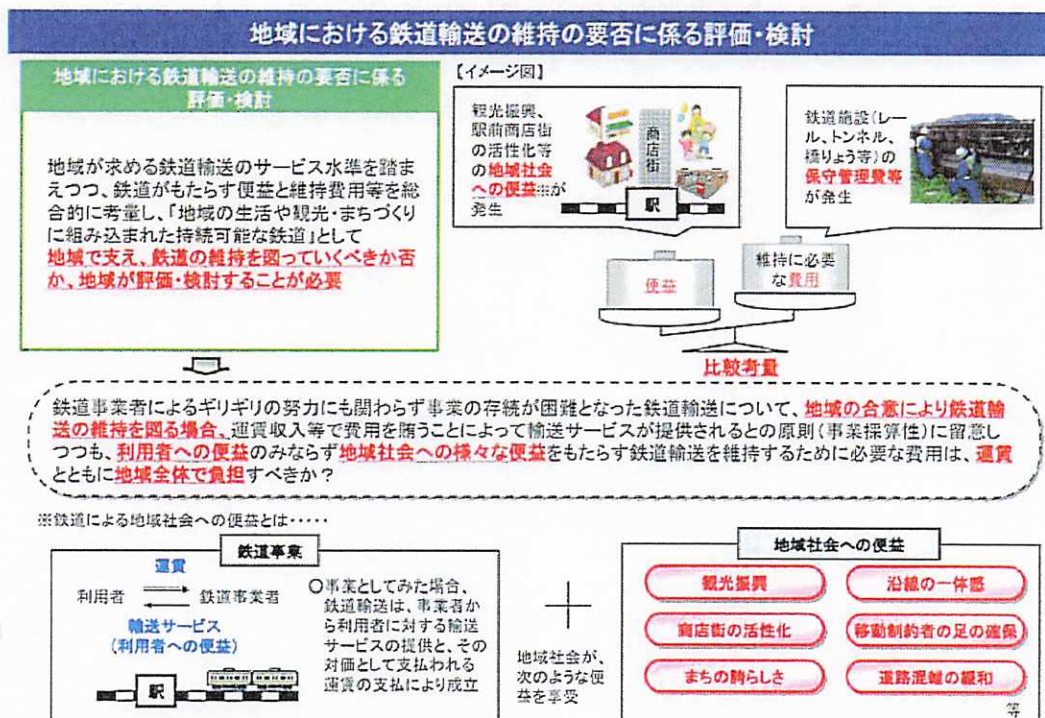
現在の芸備線の需要は主に地域住民の生活移動に限定されており、大量輸送性・高速性・安定性といった鉄道の特性を活かすことができていない。例えば、蛇行する西城川添いの走行区間では、時速30キロ前後の速度制限があるため、並走するバスよりも速達性が劣り、山間部を走る区間では崩落による運休も発生している。加えて、鉄道設備の老朽化やゲリラ豪雨等の可能性も勘案すると、今後の輸送安定性にも懸念が生じる。

一方で、中国山地の中間地点に位置する当該区間は古くからの交通の要衝であり、山陽・山陰方面の各都市へも到達しやすい地理的特性がある。中国地方を南北に繋ぐ交通ネットワークの一翼を担っていることから、鉄道がなくなると交通ネットワークが分断され、特定区間地区の一層の過疎化とあわせて、各都市相互の観光交流や災害復旧活動が阻害される可能性がある。

また、先述の通り、当該区間には、地域リソースを活用した新規事業やコミュニティ醸成を進める地域プレイヤーが数多く存在し、そうした取り組みや人材の力を結集することで、地域全体が活性化する可能性は十分あると考えられる。一般的に、鉄道があることで、自家用車を使えない人も地域と繋がっている連帯意識が生まれ、地域の求心力が維持されるという側面がある。そのため、廃線によって心理的な拠り所やまちとしての求心力がなくなると、現在展開されている様々なプロジェクトも効果を持たなくなる可能性がある。これらの側面からみても、芸備線の運賃収入以外の収益可能性の検討は重要なテーマである。

最近では、鉄道存続の意義を経済効果の観点から評価する手法が確立されつつある。2008年の交通政策審議会による「地域における鉄道輸送の維持の要否に係る評価・検討」や、2012年改訂の「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル」では、プロジェクトの目的に合致した効果項目を設定して、利用者・供給者への効果・影響のみではなく、社会全体への効果・影響（住民生活、地域経済、地域社会、環境、安全）を考慮する考え方が示されている。このことから、鉄道の価値を単なる運賃収入ではなく、こうした社会的便益の観点から捉え、収益創出の可能性を探ることが妥当である[※]と考える。

＜交通政策審議会陸上交通部会鉄道部会第4回資料より抜粋＞



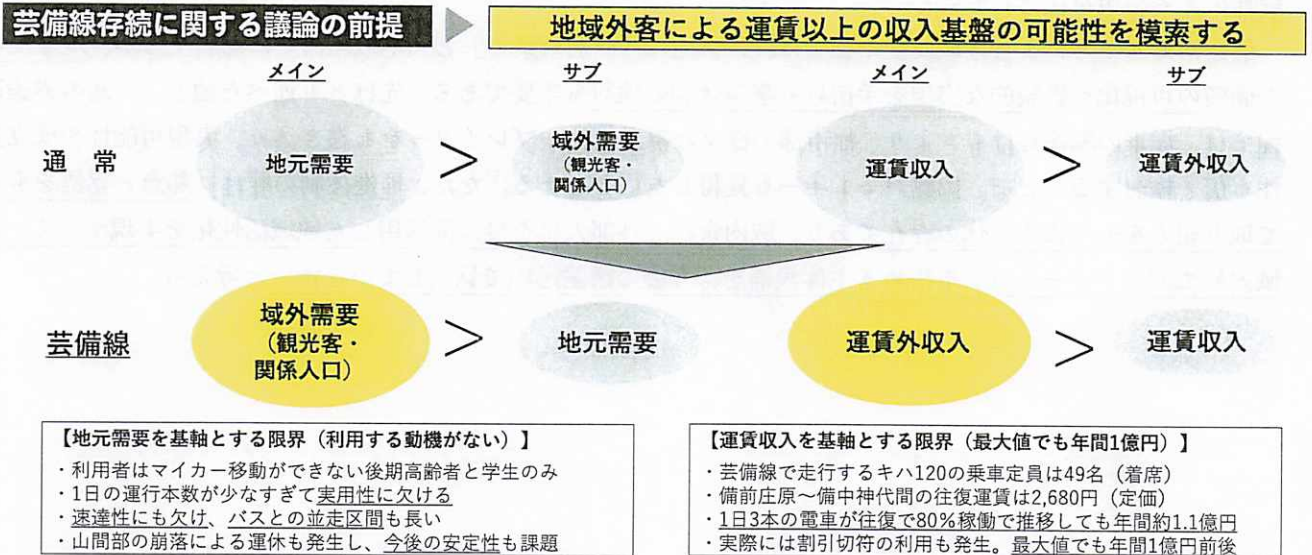
このような背景を踏まえ、本提言では、芸備線があることによる多様な価値や可能性を洗い出し、その価値や可能性に関する事業展開例まで含めて示すことで、単なる利用促進策や運賃収入のみを指標とする存廃議論を超えた、鉄道がもたらす地域便益の定量的・定性的な効果について検討したい。

ところで、芸備線の存続問題を生んでいるのは、他の過疎地域同様、人口減少による活力低下であることは明白である。人口減少の傾向自体は全国的に不可避であり、当該地域においても同様であることから、芸備線を絡めた関係人口の創出や二地域居住の推進など、さまざまな人口増加以外の活性化策を創り出すことで、持続性のある施策を提言していく。

鉄道があることによる地域便益や価値は、最終的に「交通事業者」と「地域経済」に帰着するが、地域便益や価値の可視化や継続的な実現を手掛ける事業体制の検討も重要である。先ほども述べた通り、一連の議論過程では、従来の関係者はもとより、都市部の様々な事業会社やプレイヤーをも巻き込み、実現可能性や成立要件を広く検討することで、協働パートナーも獲得したいと考える。ただ、推進体制の肝は、熱意と覚悟をもって取り組みをやり抜く主体の存在であり、域内資源と外部人材を最大限活用した地域活性化を実現すべく、地域内外でパートナーシップを組める主体候補を、今後の議論過程で見出していきたいと考える。

第3章 提言内容とその検証に向けた実証実験案

まず仮説の前提として、芸備線の存続・活用については、従来の地域交通政策と同様の枠組みで検討するだけでは限界があり、地元需要や運賃収入の増加のみを基軸とするのではなく、観光客・関係人口による地域外からの収益基盤の確立を模索し、芸備線の持つ価値の可視化・定量化を起点に、運賃収入以上の経済効果をもたらすビジネスモデルの構築を目指していききたい。この価値観を図化したものを以下に示す。

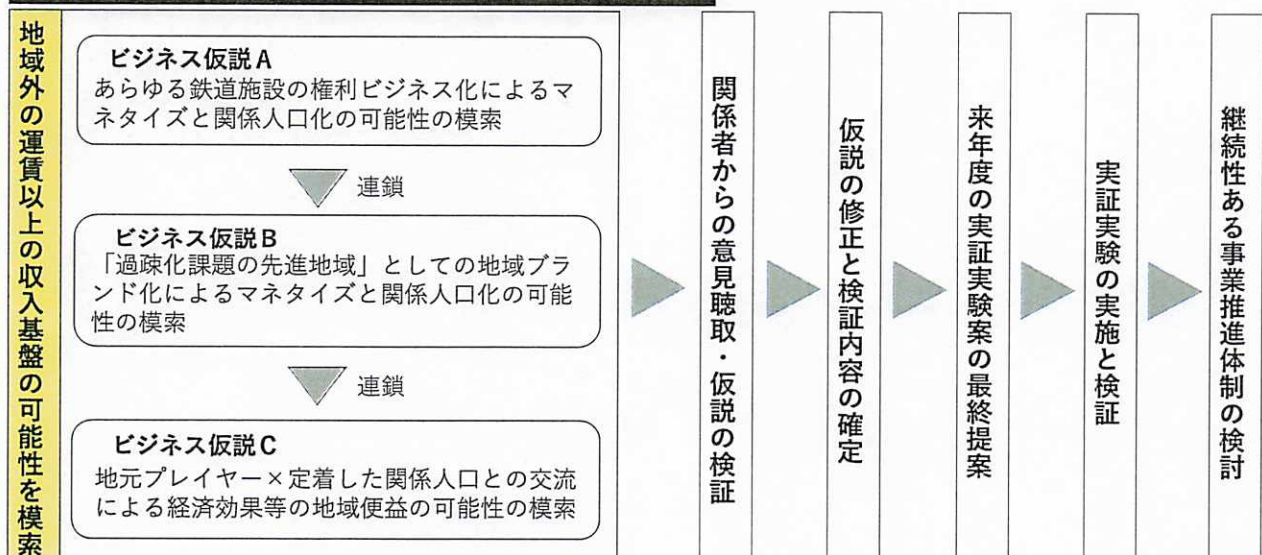


この方向性に基づき、3つのビジネス仮説を提示する。

仮説の総体としては、駅施設や車両施設を含む「芸備線」を社会課題コンテンツとして設計し、全国発信することで、個人・法人から幅広いスポンサーを募って関係人口を創出、運賃収入の数十倍の経済効果を狙う。その際、単なる運賃収入の増加だけを目指すのではなく、地域外のスポンサーを関係人口化し、滞在→再訪→定着化によるマネタイズを実現することで、二次交通や宿泊を含む地域経済全体の便益が向上し、最終的には運賃収入の大幅な増加にも寄与する仕組みを提示する。

この方針のもと、以下の3段階のビジネス仮説（ビジネス仮説A～C）を基礎とし、地域外からの収益基盤確立の可能性について仮説の検証や成立条件の整理を行う。その後、関係者との意見交換を踏まえ、仮説内容をブラッシュアップし、その内容を基に来年度の実証事業案を検討、実施する流れを想定している。

芸備線沿線での地域ビジネスの仮説と進め方のイメージ



まず「ビジネス仮説 A」について提示する。これは、沿線人口が減少し続け乗車運賃に依存する収益構造が期待できない中で、鉄道施設（駅、車両等）そのものを活用した権利ビジネスの展開により、マネタイズとそれによる関係者の関係人口化を図るものである。特に BtoB（域外の法人向け）に対して、企業 PR につながる商品設計と営業を一貫して行うことで、新たな収益事業を生み出すと同時に、域外企業の経営者などの権利保有者が、その行使を通じて、社員や家族などの関係者も含めて地域活性化の取り組みに参加し、関係人口となる結果、地元への経済波及効果が生み出されることを想定する。以下、想定できる権利ビジネス内容と期待できるマネタイズ規模を、他社の類似事例とあわせて提示する。

ビジネス仮説 A あらゆる鉄道施設の権利ビジネス化によるマネタイズと関係人口化の可能性模索（総額1億円規模）

◆駅施設の権利ビジネス化（備後庄原～備中神代駅までの16駅対象）

- ・駅舎とホームをデザインできる権利 年間3,000万円
- ・副駅名のネーミングライツ
- ・駅の発車メロディーを作曲できる権利
- ・駅名板やサインがデザインできる権利
- ・「1週間駅長」の権利
- ・駅舎を5時間貸し切れる権利
（例：結婚式、地元野菜の BBQ、雪合戦など）
- ・駅施設に名前を入れられる権利
（例：駅の枕木、柵、ホーム、天井、床、伝言ボードなど）



他社の類似事例

- 副駅名のネーミングライツ**
- ・伊豆箱根鉄道駿豆線
 - ・全13駅で年間870万円
 - ・全駅で沿線法人が契約済
- 発車メロディーの権利**
- ・JR神田駅
 - ・アース製薬
 - ・権利は5年間（金額不明）

◆車両や鉄道施設の権利ビジネス化

- ・車両をデザインできる権利 年間2,500万円
- ・車内アナウンスの音楽を作曲できる権利
- ・車内空間（椅子、天井、床）がデザインできる権利
- ・「1日車掌」ができる権利
- ・車内空間のレンタルプロデュース事業（例：演劇、ライブ等）
- ・鉄橋の橋桁やガード橋のネーミングライツ



- 車両デザインの CF**
- ・和歌山電鉄
 - ・約1,000万円を集める

上記権利者（法人含めて1,000人程度）を関係人口化する可能性の調査

◆上記に付随する地元経済効果

- ・権利者の来訪による運賃収入（1,000人×2,680円＝）年間300万円
- ・権利者の来訪による経済効果（1,000人×3万円＝）年間3,000万円
- ・上記権利ビジネスの実施に伴う地元企業への発注効果 年間1,200万円



- いすみ鉄道・枕木オーナー**
- ・1口1万円×143名募集
- 上田市・鉄橋ネーミングライツ**
- ・月6万5千円以上×12か月

次に「ビジネス仮説 B」について提示する。これは、芸備線の今日の危機的な状況を「過疎化課題の先進地域」として商材化し、地域のブランドとして打ち出すことで、過疎化課題を報じたいメディアや研究機関、過疎化課題の解決に取り組みたい大企業の新規部門やスタートアップを誘致し、彼らに活動拠点として無人駅を有償で貸し出すと同時に、彼らの情報発信によって「過疎化課題の先進地域」としてのブランド価値を高め、視察需要や MICE 需要を喚起することで、地域全体での経済効果創出を目指すものである。さらには、過疎地ならではのコストの低さや実証実験のやりやすさを活かした企業の事業開発拠点化を推進することで、さらなる経済効果等の地域便益に昇華させていく内容である。

ビジネス仮説 A と同軸で進められる内容ではあるが、鉄道施設の権利ビジネス者が増えることが報道効果や交流効果を生み出すため、相乗効果が期待される内容と考える。

以下、想定できるビジネス内容と期待できるマネタイズ規模を、他社の類似事例とあわせて提示する。

ビジネス仮説B 「過疎化課題の先進地域」としての地域ブランド化によるマネタイズと関係人口化の可能性模索

◆「過疎化課題の先進地域」としての地域ブランド確立に向けた企業誘致策

- (1) 過疎化課題を報じたい報道各社のメディアセンターの開設
 - ・駅舎やコワーキングスペース等の既存拠点を活用
 - ・日経新聞をはじめとする全国紙経済部や主要経済誌を10社誘致
 - ・年間会費100万円×10社=1,000万円
 - (2) 過疎化課題の解決を図りたい大企業新規部門等の無人駅への誘致
 - ・駅のコミュニティ化を目指し、5駅の無人駅駅舎をオフィス活用
 - ・社会課題解決に向けた実証実験を現地で行いたい企業を10社誘致
(広島県庁「ひろしまユニコン10」との連携も含めて)
 - ・年間賃料100万円×5社=500万円
 - (3) 上記入居者の来訪時の運賃収入 15社×2名×年間12回×2,680円=97万円
 - (4) 上記入居者の来訪時の経済効果 15社×2名×年間12回×3泊/回×4万円/泊=4,320万円
- ※(1)～(4)合計:年間5,917万円



他社の類似事例

- 備北丘陵公園の実証実験**
- ・2022年のグリスロ実験
 - ・域外企業×地元との協働
 - ・利用者側にもメリット



無人駅を醸造所に改装

- ・JR常磐線小高駅
- ・スタートアップが入居
- ・駅全体を交流拠点化



芸備線を考えるサミット

- ・本年8月に三次市で開催
- ・高校生集会実行委員会の主催。沿線10校が参加
- ・芸備線の再生案を議論



行政視察のビジネス化

- ・茨城県境町の事例
- ・民間公社が視察受け入れ
- ・1時間半で11,000円/人

◆「過疎化課題の先進地域」としての地域ブランドによるMICE需要

- (1) 過疎化課題と解決策を共有する自治体やプレイヤー向けサミット開催
 - ・例)「全国消滅可能性都市サミット」「全国廃線サミット」
 - ・主催は日経新聞や日経BPのようなメディアセンター入居企業
 - ・参加者来訪に伴う経済効果 150名×3万円/名×2回=900万円
 - (2) 芸備線等の過疎化課題の視察受入有料化(関係人口化も兼ねて)
 - ・視察費収入 30名/回×月2回×12か月×5,000円/人=360万円
 - ・運賃収入 30名/回×月2回×12か月×2,680円=193万円
 - ・来訪時の経済効果 30名×3万円/名×年24回=2,160万円
- ※(1)～(2)合計:年間3,600万円

「ビジネス仮説C」は、ビジネス仮説Aやビジネス仮説Bとの連鎖により、鉄道施設の権利ビジネス保有者や無人駅に入居するメディアや企業といった関係人口と、地元で広がりつつある新しい取り組みやプレイヤーとの交流を促進することで、地域の資源や課題と域外人材が持つ事業の種をマッチングさせ、課題解決を通じた総合的な地域活性化に資する新事業を生み出す取り組みである。

この分野は、域内外のプレイヤーやスキルを適切にマッチングすることが、自律的な課題解決や新事業を生み出す上での重要なキーとなる。そのため、継続的なイノベーションを興し続けるためには、プレイヤーの呼び込みとマッチングの仕組みの構築が必須となる。仕組みの構築は、第2章で述べた、鉄道による地域便益の最大化を手掛ける事業主体が行うことが望ましいと考える。

想定できるビジネス内容を、他社の類似事例とあわせて提示する。

ビジネス仮説C 地元プレイヤー×定着した関係人口との交流による経済効果等の地域便益の可能性模索

◆関係人口と連携可能と思われる既存プレイヤーによる取り組み

- ・関係人口定着化に活用できそうな取り組み
 - 備北交通×芸備線による「バス&レールどっちも割きっぷ」
 - せとうち古民家ステイズによる庄原地区の古民家再生と誘客
 - せとうち古民家ステイズ×庄原DMOによる大都市圏向けの地域ツアー
- ・既存コワーキングスペースの運営面での連携
- ・無人駅の入居企業と地元交流に活用できそうな取り組み
 - 県立広島大学×国立備北丘陵公園によるサテライトキャンパスの設置
 - しょうばら産学官連携推進機構による各団体連携を通じた新規事業創造
 - JR西日本による岡山県西栗倉村への社員派遣(「ローカルベンチャーの聖地」へ)



参考になる既存事例

食育×古民家ステイズアー

- ・せとうち古民家ステイズと庄原DMOによる連携企画
- ・大都市圏生活者の誘客策
- ・雪合戦ツアーなど他商品も



県立広島大学サテライトキャンパス

- ・国立備北丘陵公園との連携
- ・公園空きテナントの活用策
- ・専門技術の体験や蔵書提供
- ・地元学生の学習支援も行う



JR西日本×西栗倉村の連携協定

- ・総務省地域活性化企業人制度を活用した行政実務研修
- ・JR西日本社員1名を同村派遣
- ・同村はデジタルtype2等にも取り組む地方創生の先進地域

◆地元プレイヤー×関係人口の交流による地域便益の仮説ストーリー

- ・関係人口定着化に伴うもの
 - 国営備北丘陵公園等と連携した関係人口ツアー化に伴う経済効果
 - 沿線自治体へのふるさと納税効果(個人版・企業版)
 - 庄原DMOなどの地元産品の購買効果、共同商材開発のプロジェクト化
 - 庄原周辺に集積する空き家改修(滞在拠点造成)に伴う経済効果
 - 関係人口の地域魅力発信による地元のシビックプライド向上効果
- ・域外企業の定着化によるもの
 - 県立広島大学の学生と入居企業の交流による学生の地域定着効果
 - 経営課題を抱える地元企業とのマッチングによる課題解決効果
 - 企業版ふるさと納税や沿線自治体との連携協定締結による経済・交流効果
 - スタートアップ企業の実証実験実施に伴う、地元での雇用創出効果
 - 地元高齢者との交流を通じた双方の学習効果と健康増進効果

さらに「その他の仮説」として、芸備線を活用した地域マネタイズを生み出す取り組みを下図に示す。

備後落合駅などの鉄道資産そのものの観光資源化や、国土交通省が推進する二拠点居住推進施策と連携した無人駅等の滞在施設への改装、山陽地方と山陰地方の中間点という地理的特性と交通アクセスを活用したデータセンターの誘致や大手企業とのBCP協定の締結、沿線地区のマウンテンバイク需要を踏まえた芸備線のサイクルトレイン化による自転車ツーリズムの喚起などが考えられる。

特に、二拠点居住推進施策については、本年4月の「学校法人庄原こどもの夢学園」の開校を前に学校寮もないことから、広島市や岡山市といった都市圏の住民から空き物件や求人情報の問合せが相次いでおり、父母等の二地域居住が相当数発生する可能性がある。小中9年一貫校であり、児童の定期券需要による運賃固定収入の増加とあわせた、開校による経済効果などが期待できるところである。

その他：芸備線鉄道施設や沿線地域を活用した地域マネタイズを生む取り組みの可能性の模索

①歴史ある鉄道遺産の登録有形文化財指定による観光資源化

備後落合駅の転車台・石炭台・給水機・国鉄時代の景観、木次線出雲坂根駅の3段スイッチバックも含めた施設を指定することで観光需要の喚起を目指す



参考になる既存事例



若桜鉄道（鳥取県）の23施設の登録有形文化財化

②国交省国土政策局と連携した二地域居住推進（無人駅のお試し居住物件改装等）

同局が推進する移住二地域居住政策と連携。国庫補助を活用した無人駅のお試し移住物件への改装等により、関係人口の定着化を図り、駅周辺地区を活性化させる。【関連リリース】https://www.mlit.go.jp/kokudoseisaku/kokudoseisaku_tk9_000058.html



山陰線三見駅のお試し移住物件への改装

③沿線自治体と近隣大企業との災害協定締結による芸備線活用やデータセンター誘致

山陽地方と山陰地方に1時間圏内、津波被害は起きえない山間部。高速道路も鉄道もある地理的特性とビジネス仮説Bの内容をもとに、沿線自治体と近隣の大企業でBCP包括連携協定を締結。無人駅に入居した新興企業のIT人材と地域の遊休資産を活用してデータセンターを誘致。駅入居企業の定着化と、BCPを意識した連携協定締結先の企業と地域の交流促進による経済効果導出を狙う。

④BCPを見据えた貨客混載や、マウンテンバイクによる輸行需要の喚起

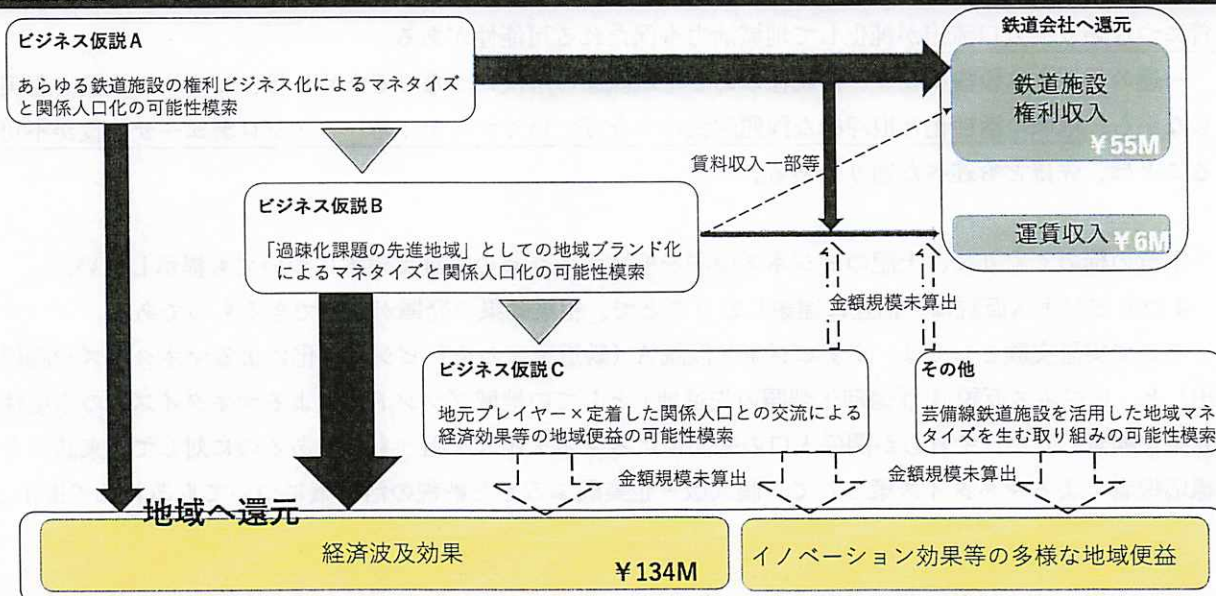
上記③に関連して、BCPを見据えた貨客混載事業の成立可能性の検証に加えて、庄原地区の「里山サイクルツーリズム」やJR西日本による「サイクルトレイン」の動きも踏まえ、芸備線および二次交通でのマウンテンバイク等の受入環境を総合的に整備、自転車ツーリズムを喚起し、しまなみ海道との広域周遊を促進することで、公共交通利用の需要底上げや付随する経済効果導出を狙う。



芸備線沿線でのマウンテンバイク走行需要喚起
(左：JR西「サイクルトレイン」/右：庄原のMTBツアー)

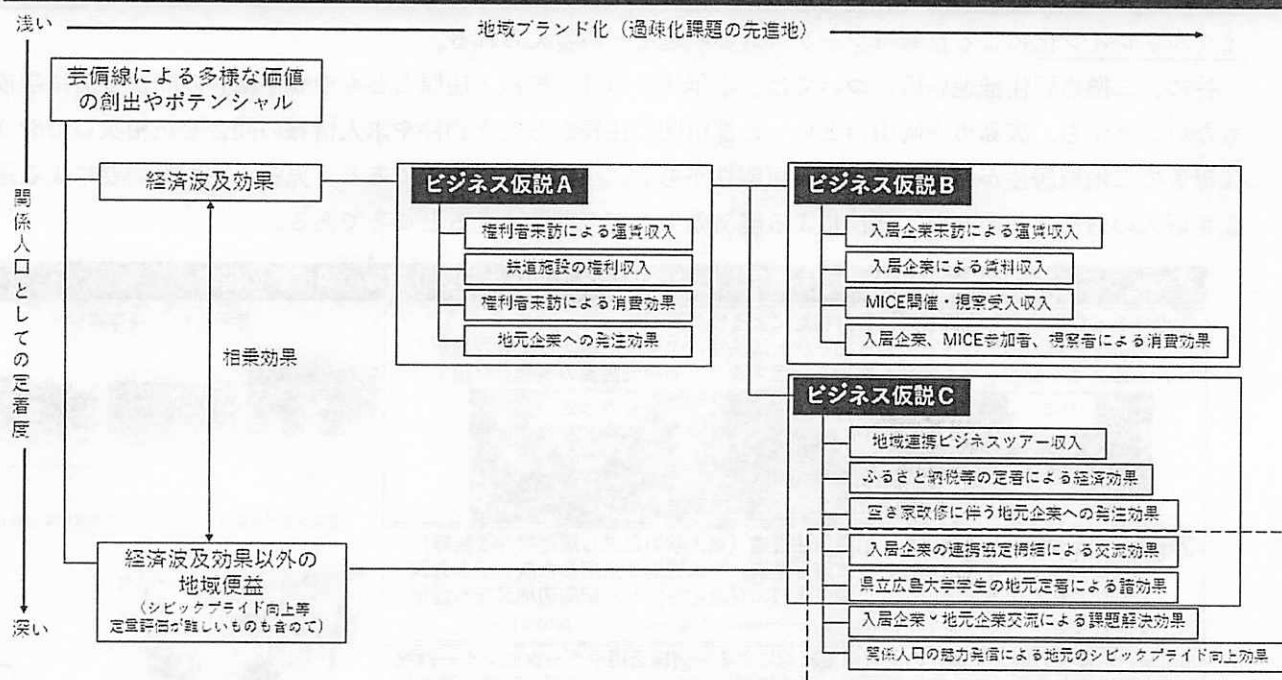
以上により、ビジネス仮説A～仮説に、「その他」も加えた4案による地域便益を整理すると、金額規模が未算出のものがあるものの、およそ以下の通りとなる。これをもとに地域便益の可視化・定量化を分析することで、地域への波及効果や関係主体への還元を含めたスキーム構築も可能になると考えられる。

芸備線沿線での地域ビジネスによる地域便益と金額規模イメージ（総額約2億円）、および還元先



また地域便益を、経済波及効果とそれ以外、関係人口の定着度と「過疎化課題の先進地」という地域ブランド化の濃淡で分類すると、下図のように示すことができる。

芸備線沿線での地域ビジネス仮説A～Cによる地域便益の相関図



これまで、3段階のビジネス仮説と「その他」の可能性を提示し、観光客や関係人口による地域外からの収益基盤を確立することで、運賃収入以上の経済効果をもたらす可能性について示してきた。

ビジネス仮説単体による活性化効果もさることながら、一連の取り組みを継続することで、様々な外部企業やプレイヤーが地域に入り込み、課題解決に取り組むなど、新たな担い手として定着する可能性がある。このビジネスシナリオは、人口減少による活力低下に悩む沿線地域にとって、一時的な経済効果のみならず、担い手の獲得や雇用創出効果といった根源的課題の解決につながる可能性を持つことは強調したい。

また、雇用不足や将来の選択肢の少なさゆえ、地域の若者流出が止まらない現状に対しても有効な取り組みとなる可能性がある。たとえば、ビジネス仮説Bで述べた、無人駅への大企業やスタートアップ企業の入居によって最先端の実証実験が行われた結果、現地の雇用や参画の機会が若者に対して開かれれば、若者の地元定着につながり、人口流出が鈍化して地域活力も保たれる可能性がある。

一連のビジネス仮説により、持続性のある地域課題の解決につなげるためには、ビジネス仮説を着実に実行しながら、地域の活性化と根源的な課題解決につなげていくコーディネータ・プロデューサー役が不可欠であることは、先ほども述べた通りである。

本章の締めくくりに、上記のビジネス仮説を検証するための実証実験案についても提示したい。

4つのビジネス仮説は、相互に連鎖しあうことで、相乗効果の発揮が期待できるものである。

そこで実証実験としては、まずビジネス仮説A（鉄道資産の権利ビジネス化によるマネタイズや関係人口創出）と、ビジネス仮説B（「過疎化課題の先進地」としての地域ブランド化によるマネタイズ）の市場性と連携効果を検証したい。それらが関係人口の来訪によるマネタイズを狙うものであるのに対して、来訪しない芸備線応援者によるマネタイズ策として、個人版・企業版ふるさと納税の活用策についてもあわせて提示したい。

具体的な実証実験の内容として、以下3点を示す。

- ① ビジネス仮説Aについて、芸備線の鉄道施設（副駅名、1週間駅長、橋げた、ガード橋）を、JR西日本のECサイト「Discover West Mall」も活用しながら個人と法人に対して営業し、どれほどの権利収入を得られるかを検証し、権利者の来訪による関係人口化や経済効果についても測定する。
- ② ビジネス仮説Bについて、芸備線の無人駅を数駅借り受け、過疎化の社会課題に関心がある全国規模のメディアやシンクタンク、スタートアップ企業を誘致し、地域拠点として貸し出すことで、潜在的な賃料収入の規模感と、地域交流によるイノベーション効果や新規雇用の創出含めた経済効果を測定する。
- ③ ①と②を通じて高まった、域外の個人や企業による芸備線の応援気運を背景に、芸備線の鉄道施設を活用した返礼品や企業社員の地域活用等をフックにした、個人版および企業版ふるさと納税を沿線自治体で広く募る。返礼品は地元への来訪や関係人口化につながるよう設計し、短期的な納税額のみならず、①や②の効果を一層増大させるよう留意する。

実証実験の期間としては、権利者や無人駅の入居者による来訪効果やその後の諸効果を見極めることも考えると、最低でも半年間程度は必要と考える。特に③は、沿線自治体との調整や返礼品のデザインを含めると、1年前後の準備期間が必要となることも考慮に入れなければならない。

実証実験の実施主体としては、外部リソースの呼び込みを前提としているため、外部企業・人材の活用による地域活性化の実績がある域外の事業者が、域内プレイヤーと連携しながら行うことが現実的である。実証実験の結果は、国・県・沿線市町村・JR西日本といった主要関係者だけでなく、地域便益がもたらされる地元経済団体や地元プレイヤーによっても定量・定性的に幅広く検証されるべきだが、関係者との協議を通じて、実験前に、達成すべきKPI等を定めておくことが、検証作業の円滑化と納得性の観点で重要であろう。

第4章 結び ～提言内容の検証・実現に向けて～

ここまで、本提言で提起した内容はあくまでも現時点での仮説に過ぎない。

しかし、「鉄道なのかバスなのか」といった運営面の代替のような閉じた議論に終始しては、本質的な課題を先送りするばかりか、ネガティブなイメージの話になり、地域活性化に逆行する可能性があると考え。地域の経済団体としては、地域をどのように残していくのか、地域に住んでいくためにこれまで以上にどのような取り組みが出来るか、という地域全体の付加価値を向上させる観点から、ポジティブな魅力ある話として芸備線のあり方を考えていくことが、今こそ必要なことであると確信している。

そこで、短期的に、異業種を含む様々な分野と連携した地域ビジネスの創出をゴールとしたプロジェクトを組成するという一歩を踏み出し、仮説の検証と細部の修正等を地域全体で検討しながら、試行錯誤を繰り返していくことが重要と考える。

その上で、鉄道資産を地域の単なる輸送手段ではなく地域資源として活用するプロジェクトを推進するにあたっては、当地域には魅力的なプレイヤーは多く存在しているものの、個々の所属する組織の守備範囲による活動限界もあり、取りまとめ・推進役が不足していると考えている。実務的な議論を進めていく「場」の組成と、コーディネート役となる存在を、プロジェクト組成を通じて確保することが求められるところであるが、これもプロジェクト組成をきっかけに、協議会参加者のみならず、域内外の多くのプレイヤーも積極的に巻き込んでいくことによって、意欲的な人材を官民間わず、見つけ、繋がり、集わせていくことが可能になると考える。

さらに、本提言にあるプロジェクトを進めた結果として、その有効性が確かめられた場合は、これを持続的に機能させていくための仕組みについても、先を見据えて最初から考えておくことが重要であると考え。鉄道資産は一度廃止してしまうと不可逆性が高い上、維持管理、運用は10年単位で考える必要がある。これは、地域活性化においても同様であり、10年先の未来を見据えて取り組んでいくことが求められる。

したがって、当初数年の合意のみならず、10年単位で覚悟を持って継続していくことが出来るか、が重要であり、鉄道を単に残すのではなく、どう使っていくのか、誰のために使っていくのか、それをこの先誰がどう担っていくのか「地域戦略」としてデザインすることが必要になってくる。こうした、地域の将来的な持続性確保・発展に向けた手段やスキームを検討し、多様な人材・資金を呼び込む機能を持った具体的な組織についても、関係者が協働して検討していくことが求められるところである。

全国の過疎地同様、芸備線沿線地域では、人口減少と需要減退が問題の根幹にあることは明白である。したがって、単に運行頻度を上げたり、交通事業者の効率化の余地を探ったり、鉄道からバスへの転換を図ったりといった、供給面の対応のみでは抜本的解決を図ることは困難である。だからこそ、芸備線や沿線地域が抱える課題を「商材化」することで多様な域外人材を誘致し、課題解決を通じた地域定着化を促進することにより、沿線地域に経済効果を創出し移動需要を創り出すという、需要面の対応を推進することこそ、地域活性化の中で芸備線を活かし、残すための道ではないかと考える。

本提言の内容は、こうした視点に立ったものであり、東京一極集中の分散化促進を図った地方創生関連予算の増額傾向も踏まえ、これらの初期的支援を最大限に活用しながら実証実験等を推進することで、十分に実現可能なものと考えている。また、地域課題解決に尽力する関係人口を地域定着させることで、地域の活力低下やノウハウ不足を補おうとする動きは、国も支援を強化している。ビジネス仮説A～仮説Cの内容も、こうした国の流れを最大限活用するものであり、地域の協働パートナーを充実させることで、芸備線沿線の活性化策は現実的なものとなると考える。自らの地域の持つ資源を使って、まちを経営する視点を持って、地域全体を活性化するビジネスモデルを確立していくことを、地域の経済団体としても目指していきたい。

芸備線はこれまでも、人を集め、運ぶことによって、地域に様々な価値を生み出してきた存在である。今後、この資産を活かせるか否かは、今後の取り組みにかかっている。地域に新たな付加価値を生み出すプロジェクトを積極的に推進することは、官民一体となって「地域への投資」を実行し、地域価値を創出するものであり、このことが、ひいては芸備線の存続にもつながっていくものと考える。

芸備線が喫緊の課題となっている今こそ、この事態を活用して、地域の将来的な発展を見据えた魅力的な話に転換し、様々なプレイヤーを巻き込んだ芸備線発のローカル鉄道を起点とした地域再生活性化の成功事例としていきたいと考えており、地域の経済団体としても気概、覚悟をもって本提言にある事項に取り組んで参りたい。

改めて、この提言書が、一連の芸備線の議論の具体化に向けた一助になることを強く期待して、本提言の結びとする。

【提言者】

庄原商工会議所 会頭 佐々木満

備北商工会 会長 伊藤郁夫

東城町商工会 会長 後藤茂行

【本件でのお問い合わせ先】

庄原商工会議所 本平正宏 TEL 0824-72-2121



発行：2025年3月