

地域鉄道・ローカル線を巡る最近の動向

令和4年12月2日
東北運輸局 鉄道部

ローカル鉄道をめぐる状況の変化

- 昭和62年（1987年）の国鉄改革時、JR各社においては、都市部路線等の収益による内部補助を通じて、国鉄改革時の経営環境を前提とすれば、不採算路線を含めた鉄道ネットワークを維持していくことが可能と考えられた。

～ 国鉄改革から35年が経過 ～

地方部の人口減少・
少子高齢化の進行

乗用車保有台数の増加

〔約2,960万台（S62）⇒約6,192万台（R2）〕

高速自動車国道の整備進展

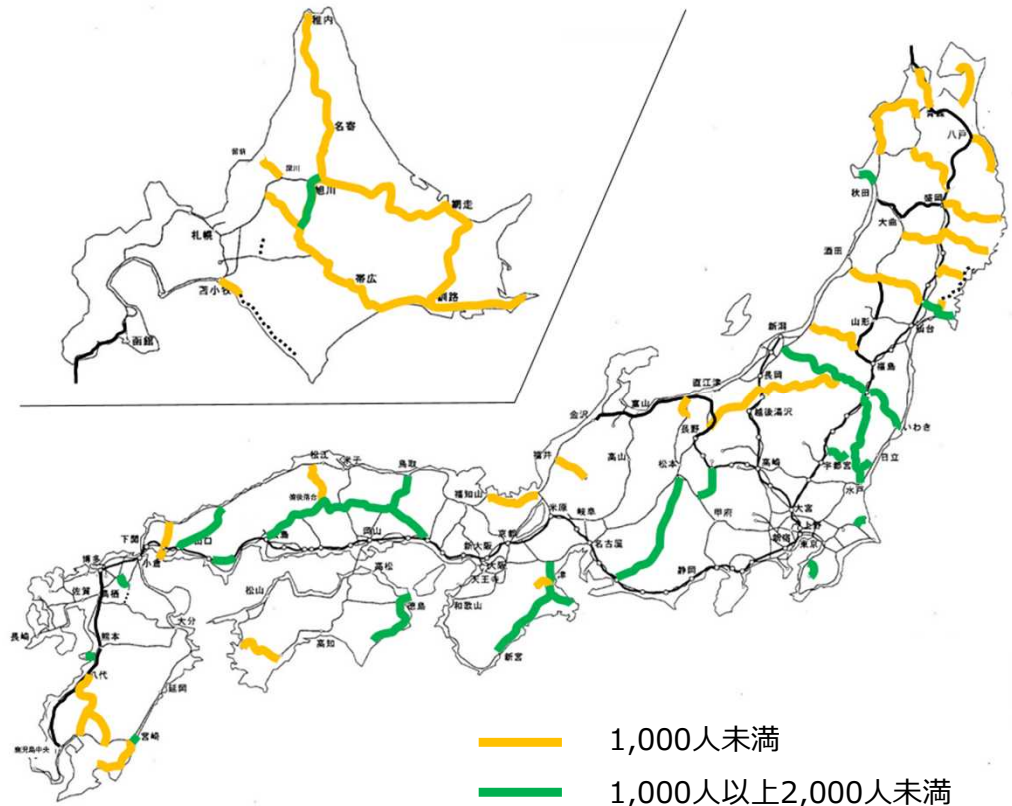
〔3,910 km（S62）⇒9,050 km（R2）〕

高速乗合バスの運行系統の拡大

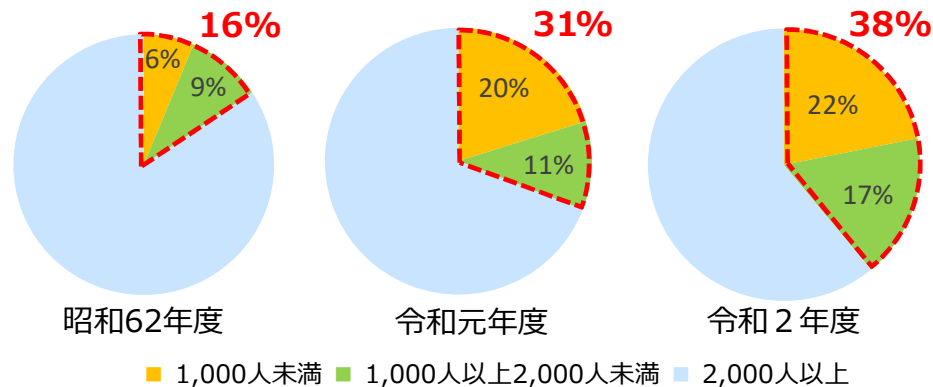
〔249本（S60）⇒5,132本（H30）〕

- この間のJR各社による廃線は抑制的（18線、787km（参考：国鉄末期には83線、3,157km））
- 他方、コロナ以前から、人口減少やマイカーへの転移等に伴う利用客の大幅な減少により、大量輸送機関としての鉄道の特性が十分に発揮できない状況
- 減便や投資抑制等により公共交通としての利便性が大きく低下し、更なる利用者の逸走を招くという負のスパイラル
- アフターコロナにおいてもコロナ以前の利用者数まで回復することが見通せず、事業構造の変化が必要
- 人口減少時代に相応しい、コンパクトでしなやかな地域公共交通に再構築していくことが急務

JR旅客6社における路線別の輸送密度 ※令和元年度実績（会社別）



JR旅客6社における輸送密度2,000人未満の路線の割合



(注) 輸送密度：1日1kmあたりの平均旅客輸送人員
(注) 営業キロベース（路線単位での計算）

(注) 路線全体の輸送密度を示したもの。今後の協議については、線区（路線を旅客の利用実態や輸送実態等に応じて特定の区間で区切ったもの）単位で判断

国鉄民営化後のJR各社による路線廃止等の事例

地域	線名	事業者名	区間	営業キロ	廃止年月日	代替輸送機関	備考	
北海道	函館本線	JR北海道	砂川 - 上砂川	7.3 km	平成6年5月16日	北海道中央バス	代替輸送道路未整備のため第2次特定地方交通線から除外	
	深名線		深川 - 名寄	121.8 km	平成7年9月4日	JR北海道(バス) →現在はジェイ・アール北海道バス		
	江差線		木古内 - 江差	42.1 km	平成26年5月12日	函館バス	人口減などから夕張市が廃止を提案	
	留萌本線		留萌 - 増毛	16.7 km	平成28年12月5日	沿岸バス		
	石勝線		新夕張 - 夕張	16.1 km	平成31年4月1日	夕張鉄道(バス)		
	札沼線		北海道医療大学 - 新十津川	47.6 km	令和2年5月7日	下段モーターズ(バス)、美唄自動車学校(バス)、北海道中央バス		廃止時には1往復/日の運転
	日高本線		鶴川 - 様似	116.0 km	令和3年4月1日	ジェイ・アール北海道バス、道南バス		高波による路盤流出のため平成27年1月8日から不通
群馬県 長野県	信越本線	JR東日本	横川 - 軽井沢	11.7km	平成9年10月1日	ジェイアールバス関東	北陸新幹線(高崎 - 長野)開業に伴う並行在来線の経営分離により廃止	
岩手県	岩泉線		茂市 - 岩泉	38.4 km	平成26年4月1日	東日本交通(バス)	・代替輸送道路未整備のため第2次特定地方交通線から除外 ・土砂崩れのため平成22年8月1日から不通	
岩手県	山田線		宮古 - 釜石	55.4 km	平成31年3月23日	三陸鉄道 リアス線	・東日本大震災により被災し、平成23年3月11日から不通 ・JR東日本が復旧の上、三陸鉄道へ経営移管	
宮城県 岩手県	大船渡線		気仙沼 - 盛	43.7 km	令和2年4月1日	JR東日本(BRT)	・東日本大震災により被災し、平成23年3月11日から不通 ・平成24年度から運行している大船渡線BRT(バス高速輸送システム)に代替	
宮城県	気仙沼線		柳津 - 気仙沼	55.3 km	令和2年4月1日	JR東日本(BRT)	・東日本大震災により被災し、平成23年3月11日から不通 ・平成24年度から運行している気仙沼線BRT(バス高速輸送システム)に代替	
石川県	七尾線		和倉温泉 - 輪島	48.4 km	平成3年9月1日	のと鉄道 七尾線	平成13年4月1日 穴水 - 輪島間20.4km廃止(廃止区間は能登中央バスに転換(現在は北鉄奥能登バス))	
山口県	美祢線		南大嶺 - 大嶺	2.8 km	平成9年4月1日	船木鉄道(バス) →現在はブルーライン交通(バス)		
広島県	可部線	可部 - 三段峡	46.2 km	平成15年12月1日	広島電鉄(バス)、広島交通(バス)	平成29年3月4日 可部 - あき亀山1.6kmが再開業		
富山県	富山港線	富山 - 岩瀬浜	8.0 km	平成18年3月1日	富山ライトレール(LRT) →現在は富山地方鉄道(LRT)	・平成18年4月29日(奥田中学校前) - 富山をルート変更の上、富山ライトレールとして再開業 ・令和2年2月22日に富山地方鉄道と合併		
広島県 島根県	三江線	三次 - 江津	108.1 km	平成30年4月1日	石見交通(バス)、大和観光(バス)、備北交通(バス)など	代替輸送道路未整備のため第2次特定地方交通線から除外		
徳島県	牟岐線	JR四国	阿波海南 - 海部	1.5 km	令和2年10月31日	阿佐海岸鉄道 阿佐東線(DMV)	令和3年12月25日 DMV運行開始	

 第3セクターとして存続後、一部区間廃止
 第3セクター等で存続

※特定地方交通線を除いている。

鉄道輸送の高度化を実現した事例

■ 上下分離（JR東日本（只見線））

JR東日本の役割
(第二種鉄道事業者)

上

保有
・乗務員
・駅係員
・車両等

列車の運行



福島県の役割
(第三種鉄道事業者)

下

保有
・線路や駅舎の
土地等
・線路・駅等の施設

鉄道施設保有
土地保有



県による復旧ポータルサイトの立ち上げ、
企画列車の運行等による機運の醸成

■ MaaS (Mobility as a Service) ・スマート化



トヨタファイナンスサービス
my route アプリ

チケットのQRコード化 (近鉄)



クレジットカードのタッチ決済
(JR九州)



MaaSやスマート化により、「安価で」
「簡易に」移動できる環境を整備

■ GX・DX対応車両等への転換



■ 外部資源を活用した駅の活性化



左：江見駅（JR東日本）
郵便局と駅窓口を一体化

右：湯浅駅（JR西日本）
町立図書館や地域交流センターを
含めた複合施設化

BRTやバスへの転換や連携を実現した事例

■ BRTへの転換（JR東日本（気仙沼線・大船渡線））



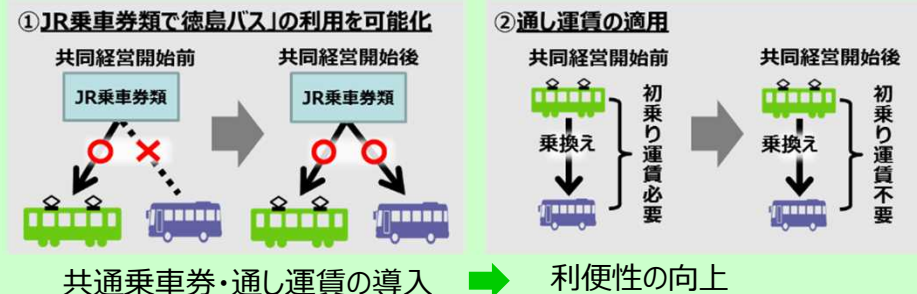
- ・JRが引き続き運行
- ・時刻表にも掲載
- ・便数大幅増
気仙沼線：22本⇒65本
大船渡線：19本⇒53本

↓
鉄道と同等以上の
利便性を実現

■ バスへの転換（JR北海道（日高線））



■ バスとの共同経営（JR四国（牟岐線）・徳島バス）



基本原則

- 危機的状況のローカル鉄道については、沿線自治体（特に都道府県）が中心となり、法定協議会等を設け、利用者や地域戦略の視点に立ち、将来に向けた地域モビリティのあり方について関係者と検討を進めていくことが基本原則。国は、協議会の円滑な立ち上げ及び進行に積極的に協力。【A】

JR各社のローカル線

- JR各社は、JR会社法に基づく「大臣指針」を遵守し、「国鉄改革の実施後の輸送需要の動向その他の新たな事情の変化を踏まえて現に営業する路線の適切な維持に努める」ことが前提。

【参考】新会社がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針（平成13年11月7日 国土交通省告示）（抄）

- ・新会社は、現に営業する路線の適切な維持に努めるものとする。
- ・新会社は、現に営業している路線の全部又は一部を廃止しようとするときは、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向その他の新たな事情の変化を関係地方公共団体及び利害関係者に対して十分に説明するものとする。

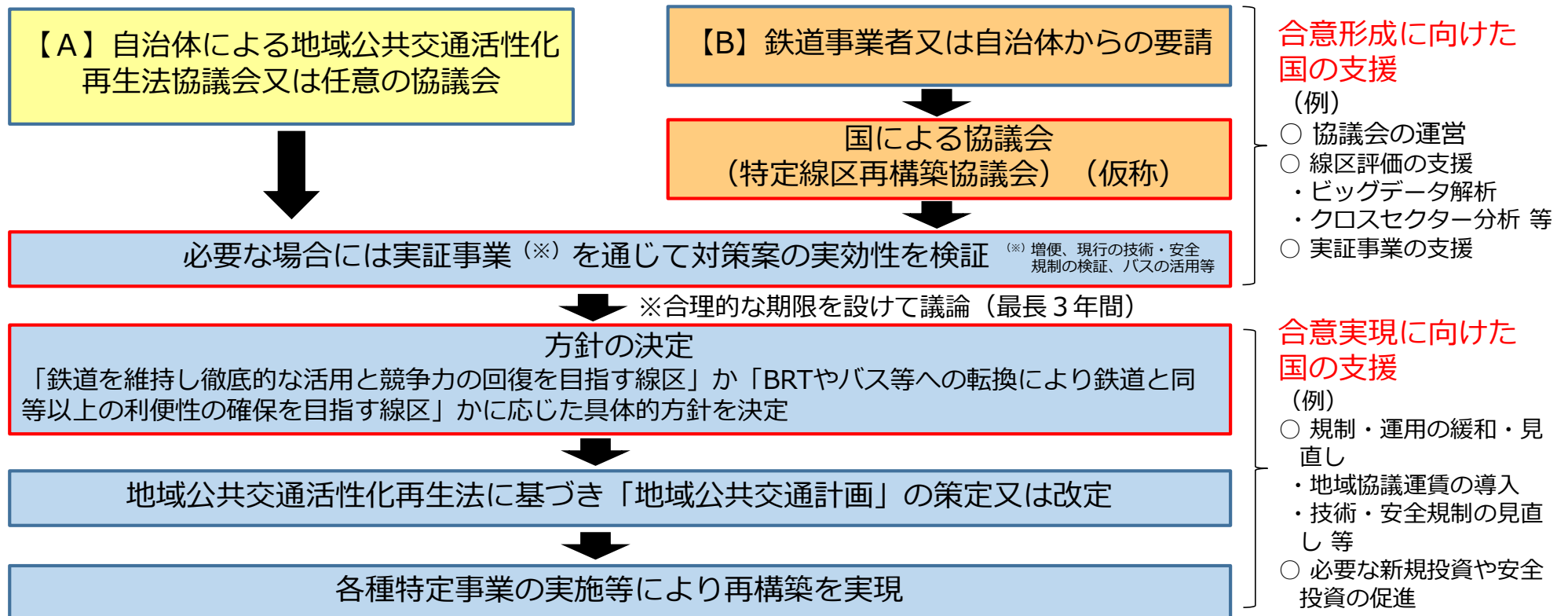
※国土交通大臣は、JR会社法附則に基づき、会社に対し勧告・命令（違反した場合の罰則（過料）有り）が可能

- 我が国の基幹的な鉄道ネットワークを形成する線区（特急列車、貨物列車が走行等）については、引き続きJR各社による維持を強く期待。
- 以下の①及び②の要件を満たす線区については、鉄道事業者又は自治体の要請を受け、国が新たな協議の場（特定線区再構築協議会（仮称））を設置。【B】
 - ① 「再構築の必要性」：利便性及び持続可能性の回復に向けて公共交通の再構築に取り組む対策を講じることが必要。（輸送密度が1,000人未満、かつピーク時の1時間当たり輸送人員500人未満を一つの目安としつつ、より厳しい状況にある線区から優先順位を付けて判断。ただし「基幹的な鉄道ネットワークを形成する線区」は対象外。）
 - ② 「広域的調整の必要性」：上記の基本原則がうまく機能せず、広域的な調整が必要であることを関係自治体及び鉄道事業者の意見を聞いて判断。

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の概要②

再構築のポイント

- ・国が関係自治体や鉄道事業者の意見を聞かずに、一方的に協議の場を立ち上げることはない。
- ・協議の場は「廃止ありき」、「存続ありき」という前提を置かず、利用者目線で協議。
- ・一定の輸送需要を下回っているという理由だけで鉄道の存廃を画一的に判断すべきではなく、地域ごとに丁寧に見て行く必要。
- ・「実証事業」の実施を通じて、対策の検証と関係者の合意形成を後押し。
- ・鉄道を維持する場合は、運賃・経費の適正化を行いつつ、必要な投資を行って鉄道の徹底的な活用と競争力の回復に努め、BRTやバスへ転換する場合には、鉄道と同等又はそれ以上の利便性と持続可能性を確保。
- ・関係者間の合意に基づき、新たな輸送手段への転換を含め、JR各社はその実現に最大限協力。自治体も必要な関与を強め、国も頑張る地域を支援。



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の概要③

	鉄道を維持し徹底的な活用と競争力の回復を目指す線区	BRTやバス等によって公共政策的意義が実現できる線区
再構築の方向性	<ul style="list-style-type: none"> 地域戦略と利用者の視点に立った鉄道の徹底的な活用と競争力の回復（運行コストの削減を図りつつ、利便性を向上）に向け、鉄道輸送の高度化に取り組んでいく 	<ul style="list-style-type: none"> BRT・バス等を導入し、運行コストを削減しつつ、増便、ルート変更、バス停の新設等により鉄道と同等又はそれ以上の利便性を実現していく
事業者の役割	<ul style="list-style-type: none"> 自治体や他の輸送モードと連携して鉄道の利便性と持続可能性の向上に取り組み、鉄道の活性化と維持に努める 	<ul style="list-style-type: none"> (JRは) 自治体や地元バス事業者等と協働して新たな輸送モードの持続的な運行及び利便性の確保に最大限の協力 (JRは) 鉄道区間との乗り継ぎ利便性の確保、観光を含む地域振興に引き続き協力
自治体の役割	<ul style="list-style-type: none"> 公共政策的意義（鉄道が各地域で果たしている役割）の観点から、上下分離化を含め、今後の在り方に積極的に関与 国と共同で公共交通サービスの再構築を支援 	<ul style="list-style-type: none"> BRT導入に際しては、公共政策的意義の観点から、専用道の公道化を含め、今後の在り方に積極的に関与 国と共同で公共交通サービスの再構築を支援 不要となった鉄道施設の有効活用、橋梁等を撤去する時期等に関する関係施設管理者の配慮
国の役割	入口段階：協議会における必要なデータ分析や実証事業への支援	
	出口段階： <ul style="list-style-type: none"> 協議会での合意を条件に、認可運賃とは異なる、地域二ーズを踏まえた運賃設定を可能とする仕組みの導入や実証事業を踏まえた技術・安全規制の見直し 車両・駅の整備等の競争力強化や、新たなチケットレスシステムの導入等のスマート化に資する追加的な投資への支援 自然災害を被った線区を沿線自治体が上下分離方式を導入しつつ復旧させ、鉄道輸送の高度化を図る場合については、沿線自治体の負担内容を踏まえ、国による支援内容の拡充について検討 	出口段階： <ul style="list-style-type: none"> 鉄道からBRT・バスへの円滑な移行を可能とする制度的枠組みの整理 車両・駅、専用道の整備、デジタル案内システムの導入等、BRT・バス等が鉄道と同等又はそれ以上の利便性を確保するための追加的な投資への支援 不要となった鉄道施設の有効活用、橋梁等を撤去する時期等に関する関係施設管理者の配慮

1. 鉄道 = 「生きたインフラ」であり、「活かす」発想が重要。

- 鉄道は地域の「生きたインフラ」。その役割と意義は時代と共に変化し、また、地域、路線によって千差万別。利用者が少ないというだけで一律に存廃を判断すべきではないが、残すのであれば、事業者任せにせず、地域戦略の中で徹底的に活かす方法を考えるべき。

2. 公共交通再構築 = 地域と利用者の未来に向けた創造的な取り組み。

- 重要なのは、鉄道事業者の赤字の大きさよりも、利用者が激減している事実。大量輸送機関としての鉄道特性が発揮できない場合、何よりも地域と利用者の未来の視点に立って、あるべき公共交通の姿を議論し、それを実現していく必要。

3. 今こそ行動を。国も頑張る地域を支援。

- 人口減少の波は容赦なくやってくる。ただ現状維持を望むだけでは状況は悪化する一方。今こそ、国、自治体、事業者、それぞれの知恵と努力を結集し、人口減少時代にも安心して利用できる移動手段を確保すべく、行動を起こす必要。国としても頑張る地域をしっかりと支援。

(参考資料)
刷新取組・駅の活性化に関する事例集

〈目 次〉

- **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向けた取組… 1～13**
 - ・ 第三セクター化、分社化、上下分離、みなし上下分離…………… 1～4
 - ・ 鉄道車両の購入支援、高速化・複線化、高速化、駅施設の合築化、駅の移設…………… 4～6
 - ・ スマート化…………… 7～8
 - ・ バスとの共同経営、バスとの連携、LRT化、BRT化、BRT化・スマート化、バス化…………… 9～12
 - ・ ダイヤ見直し、運賃見直し…………… 13

- **外部資源を活用した駅の活性化の事例…………… 14～20**
 - ・ J R…………… 14～18
 - ・ 大手民鉄…………… 18～19
 - ・ 地域鉄道…………… 19～20

第三セクター化：あいの風とやま鉄道の例

【取組の内容】

- ・北陸新幹線開業に伴い、いわゆる並行在来線として、平成27年3月にJR西日本の北陸本線の一部を引き継ぎ、第三セクター鉄道として開業

【ポイント】

・地域と連携した利用促進、利用者サービスの向上

- ✓ 開業前より運行本数を増加（286本→328本、あいの風ライナーを設定）
- ✓ 効果的なダイヤ設定や乗り継ぎ等の改善
- ✓ 新駅の開業により駅勢圏を拡大し需要増加（高岡やぶなみ駅<2018.3>新富山口駅<2022.3>）
- ✓ ファンクラブ創設<H26.9>
会員数 2961人・社（R3.10末現在）
⇒マイルール意識の醸成
- ✓ 利用者は平成27年推計値約38千人/日に対し、令和元年で1割増の約41千人/日（10%増）
※開業年（平成27年）から5年間増加傾向



【観光列車「一万三千尺物語」】



【新富山口駅開業式典 2022.3.12】

第三セクター化：ひたちなか海浜鉄道の例

【取組の内容】

- ・経営難の茨城交通の湊線を引継ぎ、平成20年4月に第三セクター鉄道として開業

【ポイント】

・地元・沿線観光地との連携により、鉄道利用者増と沿線地域の活性化が図られるwin-winの関係

- ✓ 沿線の5小中学校統合に併せた新駅（美乃浜学園駅）設置で、通学時の利便性向上と安全確保
- ✓ まちづくりと連携して路線延伸（阿字ヶ浦～新駅 2駅3.1km、78億円）令和6年6月春開業予定
⇒ひたちなか海浜公園（年間利用者数200万人）への延伸で、10%の鉄道利用者があれば2億円増収、沿線への立寄り（買物等）により1億8千万円の経済効果を見込む
- ✓ 利用者数が70万人（平成19年度開業前）から106万人（令和元年度・151%）と大幅に増加
- ✓ 単年度収支も黒字達成（令和元年度、289万円）



【連携イベントで人があふれる商店街】



【延伸計画】

分社化：嵯峨野観光鉄道の例

【取組の内容】

- 山陰線（JR西日本）の複線バイパス路線の開通によって使われなくなった旧線を観光利用に特化する形で、JR西日本の子会社である嵯峨野観光鉄道が発足し、営業を開始

【ポイント】

- 分社化したことにより、JR西日本とは別体系の運賃設定が可能**
 - ✓ 平成3年4月に「観光を目的として開業した鉄道」（通勤通学ゼロ）として営業を開始
 - ✓ 営業キロは7.3 kmで、運賃は一律880円
 - ✓ トロッコ列車を運行



上下分離（新たな運行会社の募集）

：京都丹後鉄道(WILLER TRAINS)の例

【取組の内容】

- 鉄道事業再構築事業による上下分離を行い、三セクによる運行から公募で選定された民間事業者による運行に移行(平成27年4月～)

【ポイント】

- 上下分離によるリスクシェア**
- 異業種の民間事業者のノウハウ等を活用した斬新な利用者サービスの提供**
 - ✓ 4種類の観光列車導入による沿線の観光地化
 - ✓ 沿線地域の交流人口増加をねらいとした企画きっぷの発売やインバウンド需要の拡大
 - ✓ クラウドファンディングを活用した新規事業の展開



上下分離・まちづくりとの連携：福井鉄道の例

【取組の内容】

- ・ 鉄道事業再構築事業による上下分離を行い（平成20年度、全国初）、鉄道用地を沿線3市（福井市、鯖江市、越前市）に有償譲渡し沿線3市が無償貸付

【ポイント】

- ・ **資産保有コストの削減、各種利用促進策の実施**
 - ✓ パークアンドライド駐車場の整備、新駅の設置
 - ✓ 低床式車両の導入
 - ✓ えちぜん鉄道との相互乗り入れ実施による福井市南北交通軸の形成、地域間交流の促進
 - ✓ 都市政策との連携が進み、福井駅西口駅前広場開発に伴うJR福井駅への延伸による交通結節点としての機能強化、駅前中心市街地の活性化
 - ✓ 地域のマイレール運動等の各種利用促進策により、利用者数が24%増加（平成19年度→平成29年度）



【低床式車両】



【福井駅西口駅前広場】

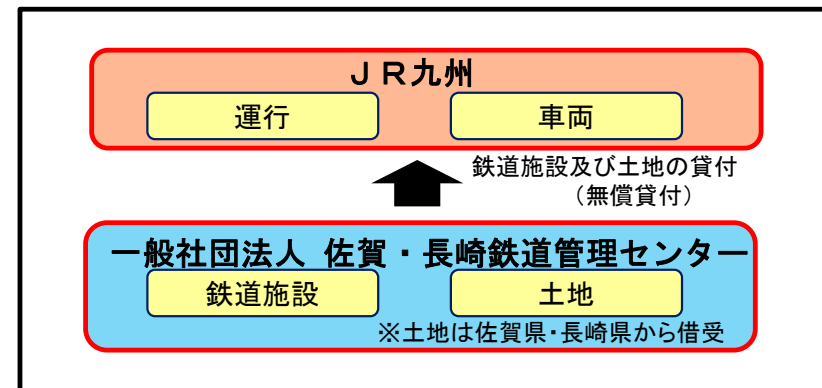
上下分離：JR九州（長崎本線）の例

【取組の内容】

- ・ 令和4年9月の西九州新幹線（武雄温泉・長崎間）の開業にあわせて、JR九州の長崎線（肥前山口・諫早間）において上下分離方式を導入予定

【ポイント】

- ・ **JRによる一定水準での運行サービスの継続を確約**
 - ✓ JRと地域が鉄道維持に係る負担を分担
 - ⇒ JR九州が普通列車の運行を現行程度の本数により23年間維持する一方で、佐賀・長崎両県が設立した（一社）佐賀・長崎鉄道管理センターは鉄道施設等をJR九州に無償で使用させることとする
 - ✓ 維持管理費の縮減のため、一部区間（肥前浜・諫早間）の電化設備の撤去を予定
 - ✓ 第三種鉄道事業者となる（一社）佐賀・長崎鉄道管理センターに対しては地域鉄道関係の支援が可能



みなし上下分離：上毛電気鉄道の例

【取組の内容】

- ・利用者の減少から経営不振となり、設備投資のできない上毛電気鉄道に対して、群馬県をはじめとする自治体が全額負担して近代化投資を実施し、基盤の維持についても、自治体が基本的に負担

【ポイント】

- ・ **上下の主体を分離することなく、鉄道事業者と自治体間でコスト負担を分担**
 - ✓ 県と市町村が基盤の維持管理と運行の一部（車両の修繕）の経費を事業者に補助（みなし上下分離）
 - ⇒単なる欠損補助ではなく、上下分離と同様に、補助対象経費を明確化・固定化することで、鉄道事業者の経営改善努力を促進
 - ⇒人材確保など、地方公共団体が第三種鉄道事業者を設立する際の課題を回避
 - ✓ **固定資産税、都市計画税相当額の補助も実施**



鉄道車両の購入支援：JR北海道の例

【取組の内容】

- ・地域振興による利用促進のため、(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構と北海道庁が、令和3年度に、JR北海道や道内自治体が出資する第三セクター（北海道高速鉄道開発(株)）による観光列車（ラベンダー編成）の購入を支援し、JRに無償で貸与

【ポイント】

- ・ **鉄道の更なる利用拡大に向けた取組の検討・実施**
 - ✓ 北海道が出資する第三セクターが車両取得・保有、JR北海道に無償貸与し、JR北海道が運行・維持管理
 - ✓ JR北海道は、貸与された車両を通常ダイヤに組み込みつつ、観光列車としても活用するこうした車両の運用については、道や地域関係者の意向を可能な限り反映する



高速化・複線化：愛知環状鉄道の例

【取組の内容】

- 沿線開発の進展に伴う、旅客需要に対応するため、高速化事業、複線化事業を順次実施

【ポイント】

- 地域のニーズに応じた輸送サービスの改善**
 - 沿線開発の進展に伴う旅客需要に対応するため、高速化事業による利便性向上を実施
 - 通勤渋滞を緩和するため、複線化事業を実施し、車から鉄道へのモーダルシフトを目指した
 - 昭和63年に単線で開業平成11年以降の高速化・複線化事業を順次実施し、輸送密度は3,298人（昭和63年度）から12,046人（令和元年度）に増加



高速化：JR西日本（姫新線）の例

【取組の内容】

- 利用者数の回復を図るため、沿線自治体が支援をして、輸送改善事業や利用促進策を実施

【ポイント】

- 利便性の向上による利用者の大幅な増加**
 - 沿線自治体が、新型車両の購入や軌道改良などに対する支援を行い、速達性・快適性を向上させ、姫路駅～上月駅間を9分短縮
 - 併せて、増便による社会実験に対する支援、駅舎の改修、地元企業と駅舎の一体利用、駅前駐車場・駐輪場の整備などを実施するとともに、大学生等の通学定期券への助成や5人以上のグループに片道切符を支給するなど、総合的な利用促進策を実施
 - 上記の取組により、利用者が平成21年度の238万人から令和元年度の322万人まで増加

