

# 地域鉄道・ローカル線を巡る最近の動向

---

令和4年10月20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

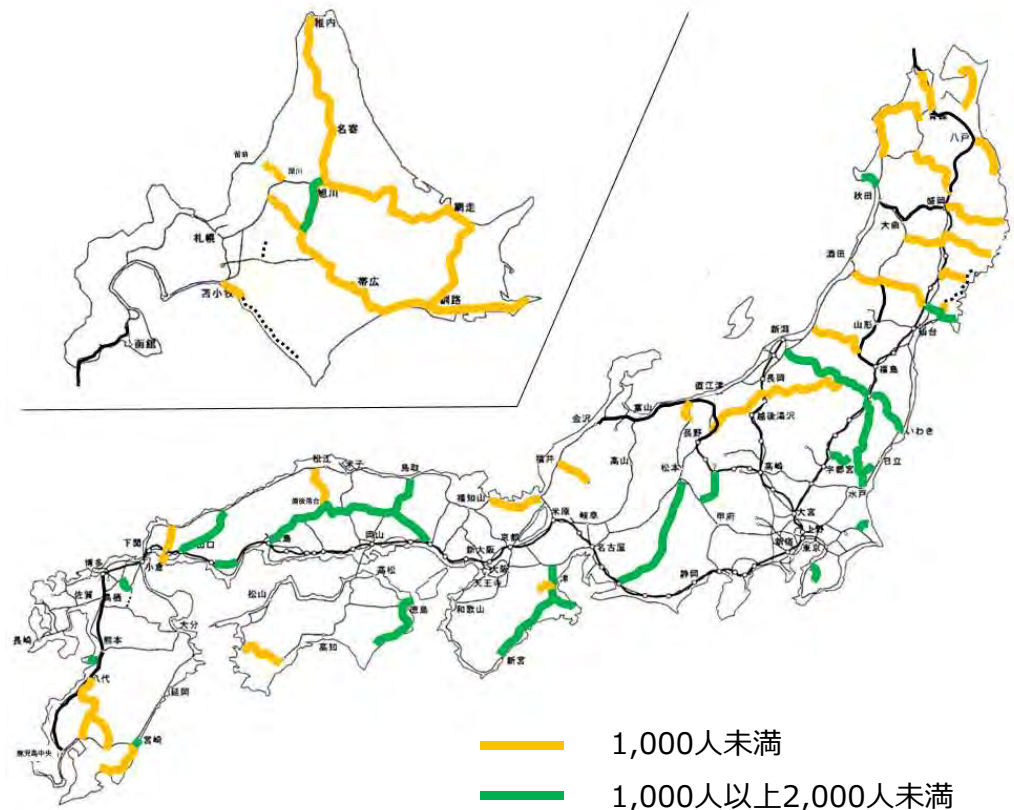
〔3,910 km (S62) ⇒ 9,050 km (R2)〕

高速乗合バスの運行系統の拡大

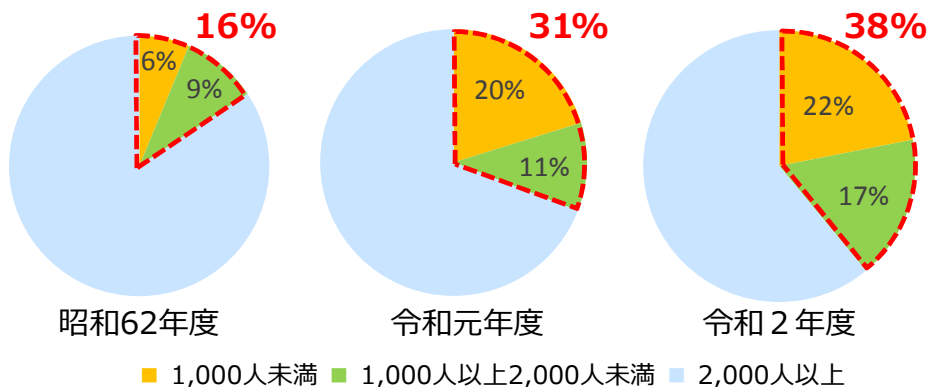
〔249本 (S60) ⇒ 5,132本 (H30)〕

- 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1 km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

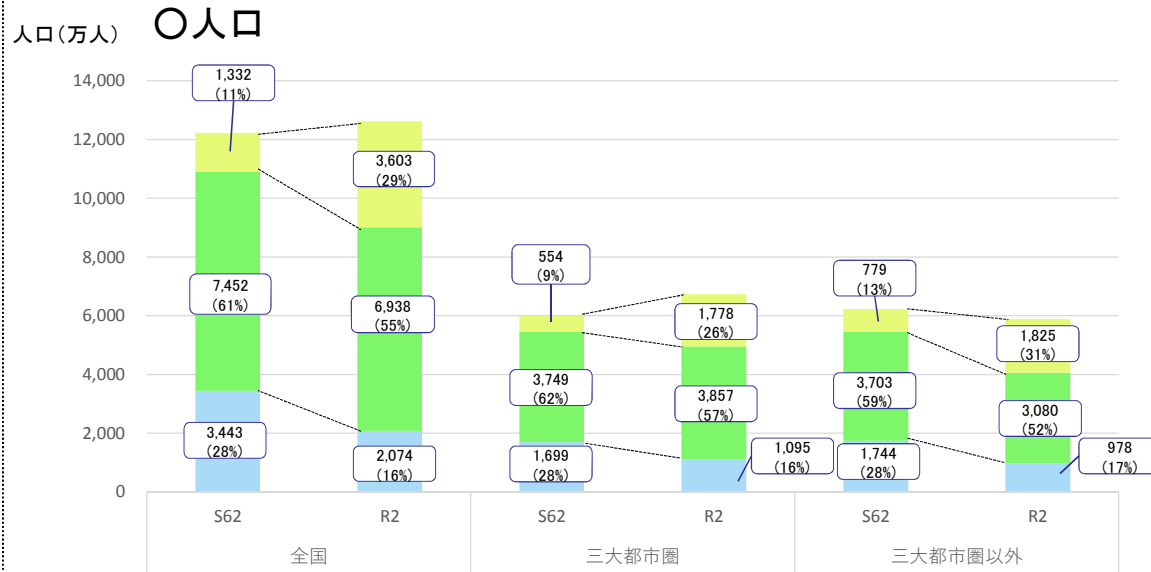
# 国鉄民営化後のJR各社による路線廃止等の事例

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。

国鉄改革当時と比較して、少子高齢化が進行し、三大都市圏以外の地域では人口が減少している。また、マイカーへの転移、高速道路の整備が進み、高速バスの運行は増加している。



● 1.9歳以下 ● 2.0～6.4歳 ● 6.5歳以上  
 ※総務省「人口推計」(各年10月1日現在)  
 ※三大都市圏は、東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、茨城県、愛知県、三重県、大阪府、京都府、兵庫県、奈良県とした。  
 ※四捨五入の関係で合計が合わない場合がある。

## ○乗用車保有台数

(全国)  
 昭和62年度 約2,960万台 ⇒ 令和2年度 約6,192万台

(三大都市圏)  
 昭和62年度 約1,383万台 ⇒ 令和2年度 約2,642万台

(三大都市圏以外)  
 昭和62年度 約1,577万台 ⇒ 令和2年度 約3,550万台

※一般財団法人自動車検査登録情報協会HP 統計情報  
 「自動車保有台数」(各年度末現在)  
 ※三大都市圏は、東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、茨城県、愛知県、三重県、大阪府、京都府、兵庫県、奈良県とした。

## ○高速自動車国道の供用延長

(全国)  
 昭和62年度 3,910km ⇒ 令和元年度 9,050km

※国土交通省「道路統計年報」  
 昭和62年度は年度当初現在、令和元年度は年度末現在

## ○高速乗合バスの運行系統数

(全国)  
 昭和60年度 249本 ⇒ 平成30年度 5,132本

※国土交通省HP 自動車関係情報・データ「高速バスの運行状況」  
 昭和60年度は6月1日現在、平成30年度は年度末現在。  
 平成17年度までは、当該系統距離の半分以上を高速自動車国道、都市高速道路及び本四連絡道路を利用して運行する乗合バスを高速乗合バスとした。平成18年度からは、系統距離が50km以上のものを高速乗合バスとした。

## 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



ふたたび、はじまる。  
再会、只見線



2022.10.1  
只見線全線運転再開



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

1. マルチモーダルルート検索  
(複数の交通手段をまとめて検索)  
2. 予約・決済  
3. 店舗・イベント情報検索

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



## 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））

鉄道運行当時

既存路線バス  
1日6往復

約1,000m  
徒歩15分

市街地

車いす用エレベーター付き車両  
(道内初)

低床車両

バス転換後

既存路線バス + 転換バス  
1日12往復

市街地

静内駅前

- ・JRが沿線のバス路線の再編をサポート
- ・JRがバス転換等のために25億円を支援
- ・新型バスの導入によりバリアフリー化を実現
- ・医療施設、大規模商業施設及び学校への立ち寄りを実現

鉄道と同等以上の  
利便性を実現

### ■ バスとの共同経営（JR四国（牟岐線）・徳島バス）

① JR乗車券類で徳島バス」の利用を可能化

共同経営開始前

共同経営開始後

② 通し運賃の適用

共同経営開始前

共同経営開始後

共通乗車券・通し運賃の導入 → 利便性の向上

## 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）

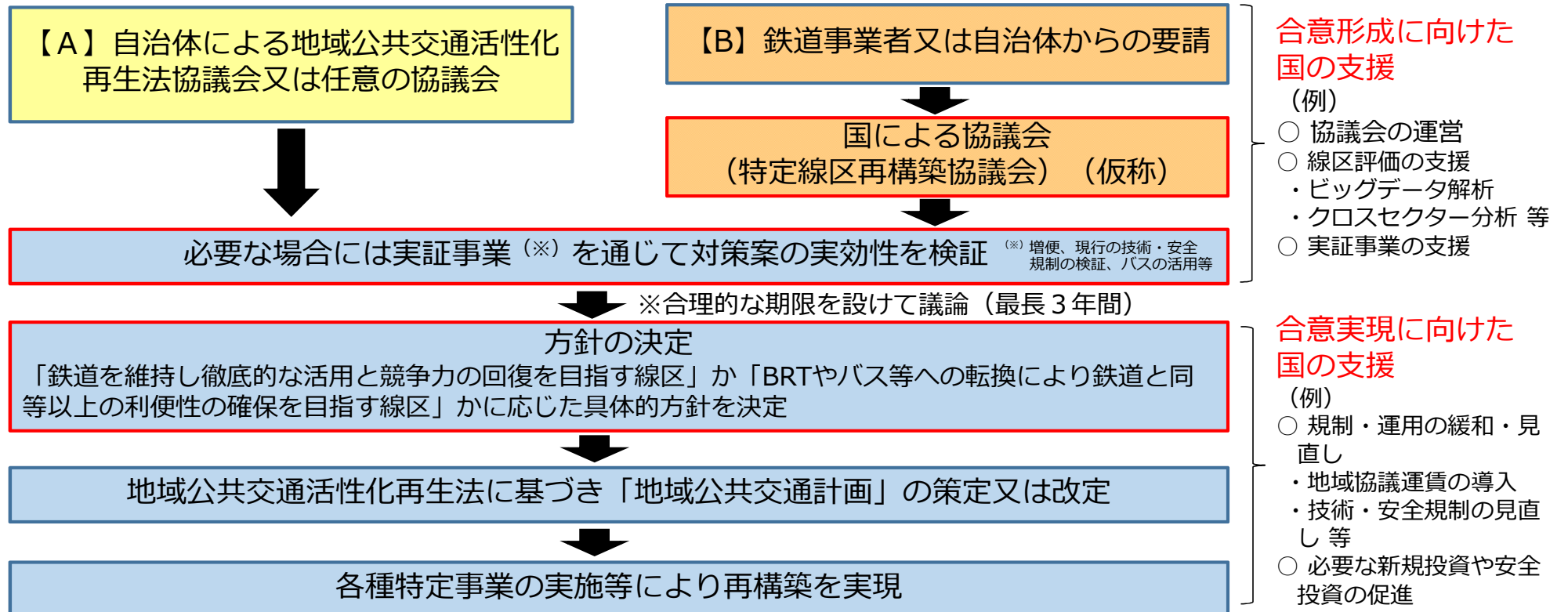
- ・新会社は、現に営業する路線の適切な維持に努めるものとする。
  - ・新会社は、現に営業している路線の全部又は一部を廃止しようとするときは、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向その他の新たな事情の変化を関係地方公共団体及び利害関係者に対して十分に説明するものとする。
- ※国土交通大臣は、JR会社法附則に基づき、会社に対し勧告・命令（違反した場合の罰則（過料）有り）が可能

- 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"> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>
事業者の役割	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>（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</li> <li>（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</li> </ul>
自治体の役割	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>国と共同で公共交通サービスの再構築を支援</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>国と共同で公共交通サービスの再構築を支援</li> <li>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しての関係施設管理者の配慮</li> </ul>
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"> <li>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</li> <li>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</li> <li>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</li> </ul>	出口段階： <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> <li>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しての関係施設管理者の配慮</li> </ul>



## 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つて、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）  
⇒マイレール意識の醸成
- ✓ 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】

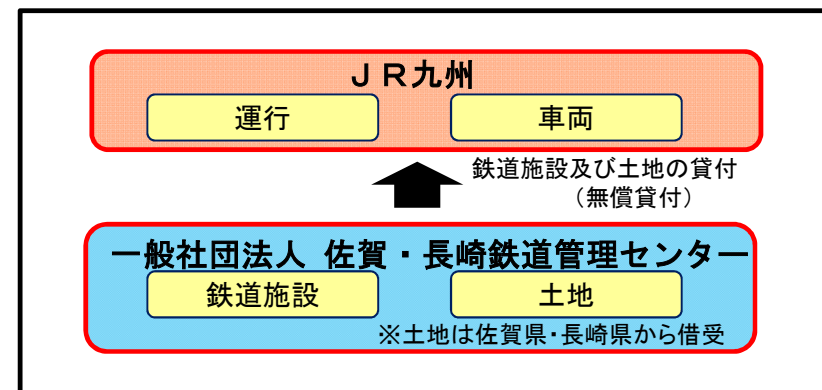
## 上下分離：JR九州（長崎本線）の例

### 【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





## 駅施設の合築化：山形鉄道・JR東日本の例

### 【取組の内容】

- ・長井市は、山形鉄道長井駅と一体化した新庁舎を整備し、市内に分散していた行政機能を集約
- ・JR東日本と日本郵便の協働により、江見駅（内房線）の敷地内に郵便局を建設し、郵便局における駅窓口業務の一体的な運営を実施

### 【ポイント】

- ・ **駅を中心とした地域づくりに寄与**
  - ✓ 行政機能の集約に加え、駅前には、タクシー、市営バスのバス停もあり交通の拠点に（長井駅）
- ・ **駅に人がいる安心感**
  - ✓ 郵便局において、普通乗車券、定期券などの乗車券類および無記名式のSuicaの発売、Suicaへのチャージ、清算、列車の発車時刻および運賃のご案内など駅窓口業務を取り扱う（江見駅）
  - ✓ 局舎内に列車を待つ利用者の待合スペースやホームへの入出場口を設置（江見駅）



## 駅の移設：JR北海道の例

### 【取組の内容】

- ・名寄高校へ通学する生徒の利便性向上のため、名寄市の負担により、東風連駅（JR北海道・宗谷線）を名寄高校付近へ移設（令和4年3月）

### 【ポイント】

- ・ **生活路線としての機能向上による地域住民の利便性の確保**
  - ✓ 名寄市からの要望を受けて、検討・協議を進め駅の移設を実施
  - ✓ 移設により、駅から名寄高校までの距離は約200mに
  - ✓ 併せて駅名を「東風連」駅から「名寄高校」駅に改称



【移設イメージ（計画時）】

## スマート化：名古屋鉄道の例

### 【取組の内容】

- ・ 駅係員がいない駅などに自動券売機、自動改札機、自動精算機、チャージ機、インターホンなどを設置し、利用者からの問い合わせなどを係員のいる駅から案内する、駅集中管理システムを導入

### 【ポイント】

- ・ **遠隔対応が可能となり、実際に駅に配置される対応要員を削減**
  - ✓ 無人駅において、自動券売機、自動改札機、自動精算機等を整備
  - ✓ 自動改札機に対応していない乗車券の利用者に対しては、駅に設置されているインターホンを押してもらい、カメラで券面を確認



## スマート化：JR九州（香椎線）の例

### 【取組の内容】

- ・ 全区間が非電化である中、全列車に蓄電池電車「DENCHA」を導入

### 【ポイント】

- ・ **環境への配慮と利便性の向上**
  - ✓ 気動車から蓄電池車両へ置き換えることで、所要時間が短縮、乗り心地が改善  
(西戸崎～香椎間 平均2分、香椎～宇美間 平均3分短縮)
  - ✓ エネルギー使用量及びCO2排出量が大幅に削減
- ・ **自動運転による効率化の試み**
  - ✓ 運転士以外の係員が前頭に乗務する自動運転の実現を目指し、実証運転を実施
  - ✓ 踏切が存在する区間での自動運転は初



【DENCHA】

## スマート化：新たな決済システムの例

### 【取組の内容】

- ・京都丹後鉄道を運行するWIILER TRAINSは、Visaのタッチ決済によるキャッシュレス決済サービスを開始

### 【ポイント】

- ・券売機での切符購入が不要となり、利用者の利便性が飛躍的に向上
  - ✓ 日常的に利用している決済手段がそのまま利用可能
  - ✓ ICカードと比べて導入コストが低い



## スマート化：無線式列車制御システムの例

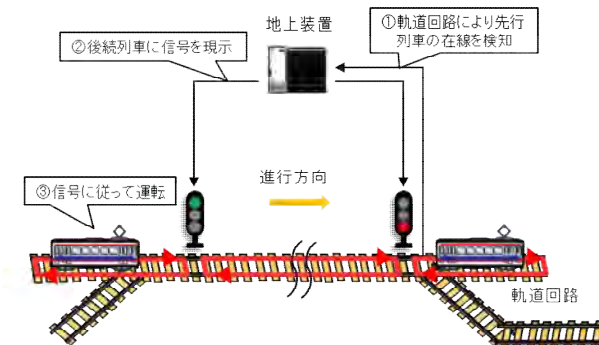
### 【取組の内容】

- ・近年、無線通信技術が進化している中、地方鉄道向けに、こうした技術を活用した「無線式列車制御システム」の技術開発を実施

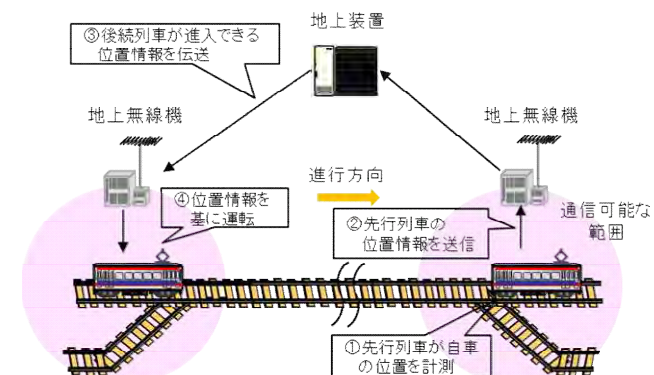
### 【ポイント】

- ・鉄道運営や施設維持管理の効率化・省力化
  - ✓ 信号機や軌道回路等の地上設備を削減可能

【これまでの列車制御システムのイメージ】



【無線を活用した列車制御システムのイメージ】



## バスとの共同経営

： JR四国（牟岐線）・徳島バスの例

### 【取組の内容】

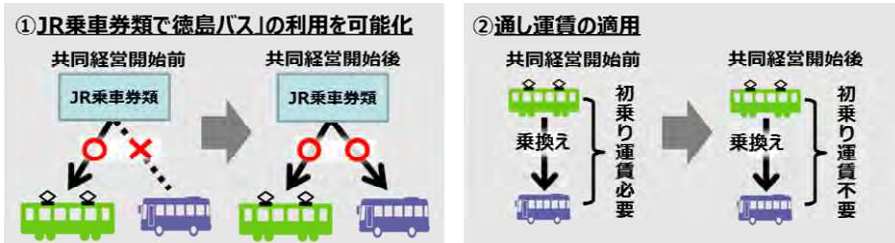
- ・徳島県南部（阿南駅以南）の地域間移動の利便性向上を図るため、独占禁止法特例法に基づく国土交通大臣の認可を受け、JR四国の牟岐線に並行して運行する徳島バスのJR乗車券による利用を実現（令和4年4月～）

※鉄道とバスという異なる交通モードの事業者間の共同経営に係る認可としては、全国初

### 【ポイント】

#### ・異なる輸送モード間における共通運賃・通し運賃の設定と利便性向上

- ✓ JR切符等でバスを利用可能とすることで初乗り運賃が不要  
⇒事業者間での運賃差を埋める配分方法については、徳島バスの正規運賃の半額をJR四国が徳島バスに支払うこととする
- ✓ 徳島県南部地域の平均運行間隔時間が20分以上短縮
- ✓ 利便性向上に伴う利用者増等により、交通事業者の経営力が強化



【取組のイメージ】

## バスとの連携

： JR西日本（芸備線）・高速バスの例

### 【取組の内容】

- ・公共交通機関の利用促進を図るため、鉄道事業者とバス事業者が連携し、広島・三次間のJR西日本の芸備線と備北交通・広島電鉄の高速バスを片道ずつ利用できる企画乗車券（バス&レールどっちも割きっぷ）を発売（令和3年11月～令和4年3月）

- ・自治体の財政支援により低廉な価格を実現

### 【ポイント】

#### ・異なる輸送モード間の連携と地域による財政支援

- ✓ これまで競合していた鉄道と高速バスが公共交通機関の利用促進という共通目的の下で連携
- ✓ 事業者による割引分（470円）に加えて、広島県三次市の財政支援（900円）により低廉で利用しやすい価格を設定（通常価格2,870円→1,500円（往復））
- ✓ 令和4年3月末現在で約3,700枚を発売  
※1/9～3/7はまん延防止等重点措置に伴い発売中止



【パンフレット】



【券面のイメージ】

## LRT化：富山地方鉄道の例

### 【取組の内容】

- ・ 厳しい経営状況にあったJR西日本富山港線の再生を図るために、富山市が主導してLRT化を実施

### 【ポイント】

- ・ **利便性の向上による利用者の大幅な増加**
  - ✓ 運行本数の増加やパターンダイヤの導入、新駅、新停留場の設置などにより利便性が向上
  - ✓ 運行本数や運賃、始発・終発時間について満足度が高いというアンケート結果
- ◆ 運行本数 ◆
  - 転換前：38本/日（平成15年度）
  - 転換後：132本/日（令和元年度）
- ◆ 利用者数 ◆
  - 転換前：1,946人/日キロ（平成15年度）
  - 転換後：3,257人/日キロ（令和元年度）



## BRT化：JR東日本（気仙沼線・大船渡線）の例

### 【取組の内容】

- ・ 東日本大震災により被害を受けた気仙沼線・大船渡線の復旧について、JR東日本と沿線自治体とで協議を行い、BRTによる本格復旧を行うことで合意

### 【ポイント】

- ・ **鉄道と同等又はそれ以上のサービス**
  - ✓ JR東日本が引き続き運行、時刻表にも掲載
  - ✓ 専用道を整備することで、定時性・速達性を確保
  - ✓ 運行便数は震災前（鉄道）の1.5倍～3倍程度
    - 気仙沼線：1日上下22本⇒1日上下65本
    - 大船渡線：1日上下19本⇒1日上下53本
  - ✓ 沿線地域の要望を踏まえ、駅（停留所）の新設・移設を柔軟に実施
  - ✓ 運賃は鉄道と同額、ICカードも導入



【専用道を走行中のBRT車両】



【鉄道駅への乗入れ】

## BRT化：JR九州（日田彦山線）の例

### 【取組の内容】

- 平成29年7月豪雨で被災した日田彦山線は、地域と事業者の合意によりBRT方式による復旧を予定。現在、令和5年夏の開業を目指して準備が進む。

### 【ポイント】

- 鉄道と同等又はそれ以上のサービス
- 新規投資を抑えた普及型のBRT
  - ✓ 運行はJR九州の関連会社、時刻表にも掲載
  - ✓ 鉄道トンネルにより短絡可能な区間は鉄道用地を活用した専用道として「速達性・定時性」を重視しつつ、その他区間は可能な限り一般道を活用して新規投資を抑えつつ「使いやすさ」を重視
  - ✓ 鉄道との対面乗換の実施、新たな停留所の設置、バリアフリー車両・電動車両の導入、駅舎での運行情報の提供



【鉄道とBRTの対面乗換のイメージ】

## BRT化・スマート化：BRTの自動運転・隊列走行の例

### 【取組の内容】

- JR西日本とソフトバンクは自動運転と隊列走行技術を用いたBRTの実証実験を開始

### 【ポイント】

- 次世代モビリティサービスの実現による社会課題解決
  - ✓ 運転手の担い手不足解消
  - ✓ 隊列走行による需要に応じた柔軟な輸送量の確保



## バス化：JR北海道（日高線）の例

### 【取組の内容】

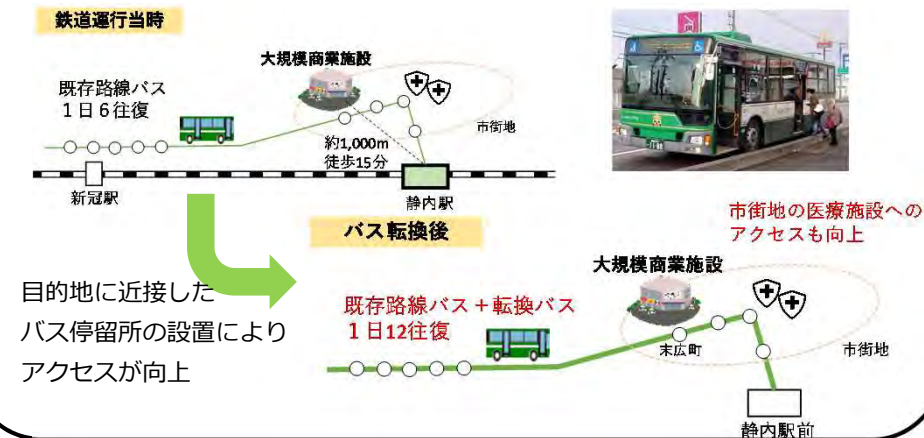
- ・ 度重なる自然災害により不通となったJR北海道の日高線（鷗川・様似間）についてバス転換を実施

### 【ポイント】

- ・ **利用者のニーズにきめ細かく対応**
  - ✓ 登校バスの増便(6便)や新たに高校へ乗り入れ
  - ✓ 停留所の増設(10ヶ所)や低床バス化の推進
  - ✓ 時間帯に応じ短絡ルートと市街地立ち寄りルートを使い分け 等

- 鉄道より本数が増え利用したい時に移動しやすくなった
- 駅よりバス停が近く目的地近くまで行きやすくなった等、調査の結果、**バス利用者からは利便性向上を評価する声**が多数寄せられるなど、**鉄道以上の利便性を実現**

※JR北海道から代替交通の運行経費等として約25億円が拠出



## バス化：JR北海道（石勝線（夕張支線））の例

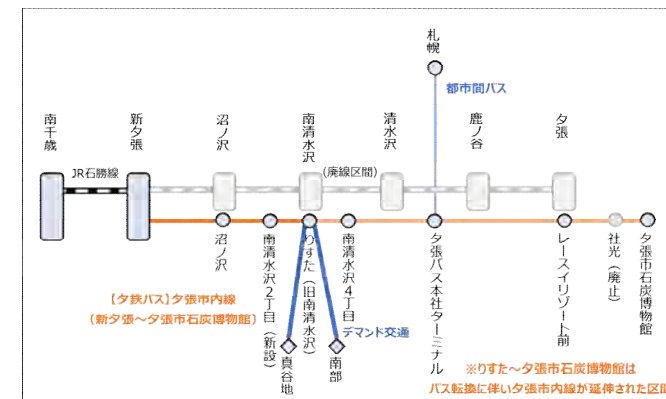
### 【取組の内容】

- ・ 利用者が大きく落ち込んだJR北海道の石勝線夕張支線（新夕張・夕張間）について、市長自ら廃止を提案し、積極的にモビリティ転換を実施

### 【ポイント】

- ・ **利便性が飛躍的に向上**
  - ✓ 運行本数の倍増（鉄道5往復→転換バス10往復）
  - ✓ 運行ルートの改善
  - ✓ バス起終点の延伸
  - ✓ 札幌への都市間バスとの接続を意識したダイヤの改正 等
- ・ **夕張市拠点複合施設「りすた」を新設**
  - ✓ 市内バス運行の拠点化
  - ✓ バス待ち環境の改善
  - ✓ 時刻表・バスの遅れなどの情報提供が充実 等

※JR北海道から代替交通の運行経費等として約7億円が拠出



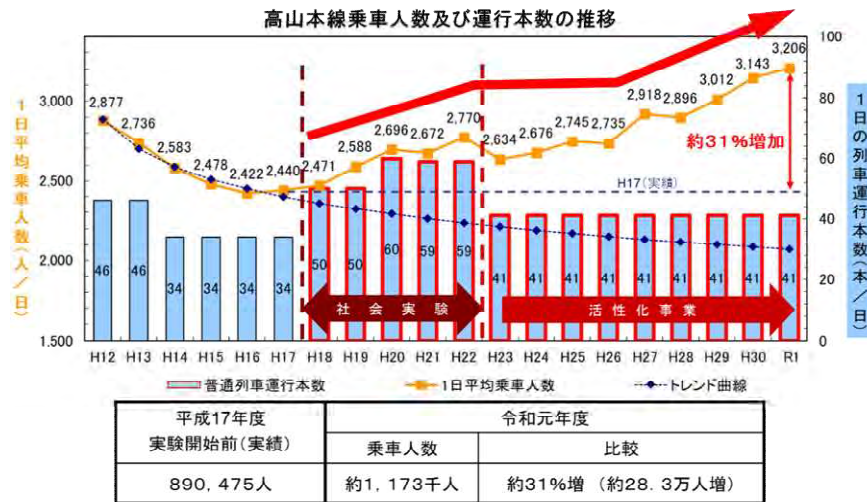
## ダイヤ見直し：JR西日本（高山本線）の例

### 【取組の内容】

- ・ 富山市において、増便や臨時駅の設置などのJR高山本線活性化社会実験を実施
- ・ 社会実験終了後も活性化事業として、特に効果の見た区間・時間帯の増便運行を継続  
(経費は富山市がJR西日本に対して負担)

### 【ポイント】

- ・ **地域がコストを負担し、利便性向上のための実験を主導**
- ✓ 令和元年乗車人数は、実験前の平成17年度と比較すると約3割増加  
(西富山駅～越中八尾駅間)



【富山市資料抜粋】

## 運賃見直し：並行在来線の例

### 【取組の内容】

- ・ 整備新幹線の開業に伴い並行在来線が経営分離される際には、運賃水準がJR運行時よりも引き上げられる傾向にあるが、同時に運行本数も増加

### 【ポイント】

- ・ **地域の利用者の負担による利便性と持続性の確保**
- ✓ 行政負担と利用者負担のバランスを考慮
- ✓ 地域住民が利用しやすいダイヤの編成  
(増便、パターンダイヤ化など)

### ※あいの風とやま鉄道の場合

- ・ JR運行時の運賃水準・運行本数(平日)との比較  
※括弧内はあいの風ライナーの本数

券種	1～5年目	6～11年目
定期外	1.12倍程度	1.19倍程度
通勤定期	1.12倍程度	1.19倍程度
通学定期	1.03倍程度	1.05倍程度

※並行在来線経営計画策定時の予定

区間	開業前	開業時	令和3年3月 ダイヤ改正後
金沢～高岡	57	62 (5)	63 (5)
高岡～富山	77	84 (5)	89 (5)
富山～黒部	62	68 (6)	73 (5)
黒部～泊	52	60 (6)	65 (5)
泊～糸魚川	38	38	38





JR北海道 川湯温泉駅（釧網本線）



- ・旧駅事務室を利用して喫茶店「オーチャードグラス」が昭和62年から営業
- ・当時の国鉄より話をもちかけ、旧事務室を改造して営業を開始
- ・オーナーが駅舎の清掃業務を受託



JR北海道 栗山駅（室蘭本線）



- ・築100年の旧駅舎に代わり、多目的ホールや研修室等を有する栗山町の「カルチャープラザEki」と一体化した駅舎を新築
- ・トイレは複合施設のものを使用
- ・自由通路整備に伴い駅の跨線橋を撤去
- ・駅前広場にバス乗入
- ・観光協会が乗車券販売業務を受託し、駅舎内の総合案内所でJR乗車券、バス定期券等を発売



JR北海道 旧日高門別駅（室蘭本線）



- ・町の施設と合築した駅舎を平成2年に整備
- ・令和3年4月1日に日高本線鶴川～様似間が廃止となったが、令和4年6/12に日高町により改修され、観光情報の発信や日高線の歴史を展示する新施設として、リニューアルオープンした



会津柳津駅全景



## JR東日本 江見駅（内房線）



- ・「郵便局と駅の機能連携」として、無人駅となっている内房線江見駅（千葉県鴨川市）において、郵便局における駅窓口業務の一体的な運営を実施
- ・駅・郵便局ともに老朽化により改修や移転を検討していたところ、両社の諸条件が一致したことから、江見駅を選定
- ・郵便局に対し、駅窓口業務や簡易な清掃業務を委託

## JR東日本 会津柳津駅（只見線）

- ・現駅舎を無償譲渡し、地元運営の情報発信交流施設として整備
- ・2022年6月13日に柳津町とJR東日本仙台支社が「只見線会津柳津駅の駅舎利活用事業に伴う基本協定」を締結
- ・越後三山只見国定公園や只見線沿線等の情報発信機能の設置をはじめ、柳津町が発祥の地とされる「赤べこ」の工房や、カフェなどの交流スペースを設ける予定
- ・2022年度に改修工事の実施設計、2023年度に着工・開業予定

## JR東海 大府駅（東海道本線）



- ・駅1Fスペースを活用した、地元自治体による健康・観光増進のための施設
- ・大府市より、地元活性化に繋がる取組みとして相談を受けてスペースを貸与2018年4月にオープン
- ・タニタカフェなど話題の店舗が入居したほか、駅立地で地元の情報発信を行うことで、地域活性化の一助となっている



## JR東海 佐久間駅（飯田線）

- ・ 駅待合室の隣に市立図書館を併設
- ・ 1989年に、駅舎の改築にあわせて、地元自治体と協力して設置（静岡県では初）地元産の天竜杉を使用
- ・ 開館当時は、駅前に中学校があり、飯田線で通学する生徒が多く利用していた（現在、中学校は移転）



## JR西日本 湯浅駅（紀勢本線）

- ・ 湯浅町が駅のバリアフリー化、駅前広場や交流センターの整備等を掲げたことを契機に、駅舎建物は経年90年と老朽化していたことから、主に湯浅町が駅機能を含めた複合施設(湯浅えき蔵)を建設
- ・ 複合施設は湯浅町が建設、費用負担し、湯浅町の財産となったJR西日本は出改札機器など駅機能の移転工事、費用を負担した
- ・ 複合施設には駅機能のほか、町立図書館や地域交流センター等を新設し、人が集える空間となったほか、災害時には避難所として活用できるようになった



## JR西日本 京終駅（万葉まほろば線）



- ・ 駅舎建物をJR西日本から奈良市へ無償譲渡し、市が外装のほか、待合室やトイレ等をリニューアル（社会資本整備総合交付金等の補助金を活用）
- ・ 「京終駅周辺まちづくり協議会」が発足し、駅舎運営は、地元提案の事業で行うことが決定
- ・ カフェや観光案内所、交流広場、公衆トイレを整備することで、人々が集える場となったまた、「京終駅コミュニティ駅長」を地域の方に委嘱し、ご案内や駅舎の清掃・整備等を無償で担っている



## JR四国 須崎駅（土讃線）

- ・高知県須崎市や企業等で構成される「須崎市海のまちプロジェクト推進協議会」が、地域の活性化を目的に、市の玄関口である須崎駅をリノベーション
- ・リノベーションの完成にあわせ、協議会が点灯式や駅前マルシェのイベントを開催
- ・外観、待合室等の美装により、鉄道利用者に快適な待合空間を提供



駅前複合施設

## JR四国 卯之町駅（予讃線）



新駅舎（イメージ）

- ・愛媛県西予市が、卯之町「はちのじ」まちづくり整備事業（PFI事業）により、駅舎新設（※整備中）、駅前複合施設新設（観光案内所、特産品販売、飲食店、郵便局等）、駅前広場・駐輪場等改修を実施
- ・駅無人化に伴い、駅前複合施設内において切符を委託販売
- ・駅舎を自治体が所有することで、鉄道事業者の更新費・維持費が軽減
- ・駅前複合施設新設により駅周辺のにぎわいを創出
- ・駅前広場等整備による交通結節機能の向上



## JR四国 西佐川駅（土讃線）



- ・高知県佐川町へ、JR四国から駅舎建物を譲渡
- ・佐川町は、建物を改修し「仁淀ブルー観光協議会」の事務所として活用
- ・JR四国からの駅舎活用の打診と、観光協会事務所移転検討の時期が合致したことから実現
- ・無人駅に観光協議会が常駐することにより駅周辺のにぎわいを創出



## JR九州 二島駅 (筑豊本線)



- 二島駅駅舎を活用して実際に取り組んでみたい事業プランを募集し、最優秀賞受賞者が二島駅にて実際に事業を実施
- 期間内に34件の応募があり、厳正な審査のうえ、地域の肉卸売店である「北山商店」が受賞
- 2020年4月から店舗開業し、北九州市若松区内の地域の商店等と連携した商品を多数販売



## JR九州 今津駅 (日豊本線)



- 駅舎内の遊休スペースを活用し、社会福祉法人が入居
- 介護に関する様々な相談や、介護保険に関する申請等を実施
- 主に平日の日中時間帯 (8:30~17:30) に相談の受付を実施



## 近畿日本鉄道 鈴鹿市駅 (鈴鹿線)



- 駅の合理化と、人員の有効活用およびサービス維持を図る方法として、近鉄グループの近鉄リテーリングが運営するファミリーマートを駅改札横にオープンさせ、ファミリーマート店員に駅改札業務を委託
- 駅改札業務、精算業務、ホームやコンコースの清掃を行い、店員ができない業務(営業機器の異常対応・券売機取扱等)は、インターホンにて近鉄の係員で対応



## 南海電気鉄道 沢ノ町駅（高野線）



- ・無人駅でにぎわい・活気を創出することを目的とし、駅敷地内で、駅前飲食店による物販の実証実験を開始
- ・店舗の店員が駅改札横で物販をしながら、道案内や切符の購入方の案内、清掃を実施
- ・利用者からは「駅に活気が戻ってきている」と好印象
- ・2021年11月1日～2022年5月31日まで実施



## 山形鉄道 長井駅（フラワー長井線）



- ・全国初の市庁舎と一体になった鉄道駅
- ・鉄道事業再構築事業の際に、鉄道用地が市有地になったことが、本事業の契機となった
- ・交流スペースは、鉄道利用者の待合の場としてだけでなく、市民交流の場として活用
- ・都市機能の集積(R5に市庁舎南側に複合施設完成)により、長井駅が交通の拠点としての役割が増加する



## 北越急行 十日町駅（ほくほく線）



- ・ほくほく線十日町駅の高架下を増床し、十日町市観光交流課（現文化、観光課）と十日町市観光協会を移転することにより総合的な観光案内が可能となった
- ・土産物販売、飲食、イベント等が可能な多目的スペースを整備することにより、地域や来訪者の交流の場として利用されている



## 明知鉄道 明智駅（明知線）

- ・ 駅舎の未利用スペースを民間バス事業者に貸与
- ・ 自治体が進める地域自主運行バスを始めるにあたり、請負業者である当該事業者の営業所として、駅舎の未利用スペースを賃貸契約することとなった
- ・ 鉄道との連絡がスムーズに行える場所に営業所を設けることで、利用者の利便性が高くなっている



## 井原鉄道 井原駅（井原線）

- ・ 沿線地域に点在する6酒蔵の地酒を鉄道利用者に対して効果的にPRするため、駅窓口において商品を販売
- ・ 駅窓口で取り扱うことにより、地域産品のPRと消費拡大につながっている
- ・ 鉄道駅における地域との連携した取り組みとして、新聞等において取り上げられた

## 平成筑豊鉄道 油須原駅（田川線）



駅舎



小水力発電の研究



鉄道作業の体験

- ・ 村と協働して木造駅舎を以前の姿に改装
- ・ 改装を担当した工業大学と包括的に連携（村・鉄道事業者・大学）し、駅舎内に研究室を設置
- ・ 研究の一環として隣接地で小水力発電を行い、駅舎内の一部照明の電力を賄う取組を実施
- ・ 復元された「腕木信号機」、「タブレット閉塞機」の操作体験を実施し、関東などからも来場
- ・ このような取り組みで、村の人口（3000人）と同程度の交流人口を達成(推計)