

同時発表：国土交通省鉄道局鉄道事業課、
近畿運輸局、中部運輸局

令和6年2月29日
九州運輸局

5件の鉄道事業再構築実施計画の認定について

国土交通大臣は、令和5年10月に施行された改正地域交通法[※]に基づく5件の鉄道事業再構築実施計画について、令和6年2月29日付けで認定を行いました。

※地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）

国土交通大臣は、申請のあった5件の鉄道事業再構築実施計画について、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第24条第2項に基づき、令和6年2月29日付けで認定を行いました。各実施計画では、地方公共団体等による支援や利用者の利便の確保に関する取組を行うこととされています。これらの計画が実現すれば、それぞれの路線の利便性・持続可能性が向上することとなります。

また、これにより、対象路線では社会資本整備総合交付金を活用することができるようになります。

【概要】（詳細については添付資料をご覧ください。）

申請者	対象路線	備考
（一社）養老線管理機構、養老鉄道（株）、大垣市、海津市、養老町、神戸町、揖斐川町、池田町、桑名市	養老鉄道養老線	認定期間中の計画の変更認定
北近畿タンゴ鉄道（株）、WILLER TRAINS（株）、京都府、兵庫県、福知山市、舞鶴市、宮津市、京丹後市、伊根町、与謝野町、豊岡市	北近畿タンゴ鉄道宮福線、宮津線	認定期間中の計画の変更認定
甲賀市、信楽高原鐵道（株）	信楽高原鐵道信楽線	以前認定を受けた路線に係る再認定
九州旅客鉄道（株）、（一社）佐賀・長崎鐵道管理センター、佐賀県、長崎県、鹿島市、江北町、白石町、太良町、諫早市	九州旅客鐵道長崎線	令和4年9月に上下分離済
南阿蘇鐵道（株）、（一社）南阿蘇鐵道管理機構、高森町、南阿蘇村、熊本県	南阿蘇鐵道高森線	認定期間中の計画の変更認定

【参考】

改正地域交通法に基づく鉄道事業再構築実施計画の認定は、6件となります。

【問い合わせ先】

九州運輸局鉄道部計画課 谷口 電話：092-472-4051

養老鉄道の鉄道事業再構築実施計画の概要

1. 対象路線

養老鉄道 養老線（桑名～揖斐間：57.5km）

R4 輸送密度：桑名～大垣間 2,289 人、大垣～揖斐間 3,978 人、全線 2,715 人

2. 事業構造の変更の内容

現在の第三種鉄道事業者である近畿日本鉄道株式会社が、車両を養老鉄道株式会社から取得し、一般社団法人養老線管理機構※に鉄道施設とともに譲渡するほか、鉄道用地は近鉄が引き続き保有し、管理機構に貸与する。一般社団法人養老線管理機構は、新たに第三種鉄道事業者として、鉄道施設、車両及び鉄道用地の保有等を行い、養老鉄道株式会社が一般社団法人養老線管理機構からそれらを無償で借り受けて第二種鉄道事業者として運行を行う事業構造とする。

※一般社団法人養老線管理機構：大垣市、桑名市、海津市、養老町、神戸町、揖斐川町、池田町が設立した一般社団法人

3. 計画期間

平成30年1月1日※～令和9年3月31日（10年間）

※現に認定を受けている計画の変更認定のため

4. 地方公共団体その他の者による支援の主な内容

- (1) 鉄道施設・車両の取得・保有等、鉄道用地の借受
- (2) 設備更新費・維持修繕費等の負担
- (3) 沿線7市町（大垣市、桑名市、海津市、養老町、神戸町、揖斐川町、池田町）のまちづくり施策や養老線地域公共交通再生協議会等と連携した利用促進・増収策の実施

5. 利用者の利便の確保に関する主な事項

- (1) 鉄道施設の維持修繕の着実な実施による利用者利便の向上等に資する取組
(事業費 36 億円)
クレジットカード決済に対応した多機能型券売機への更新、各種サイン・案内放送の多言語化等利用者利便の向上に資する取組や鉄道施設・車両の修繕等を行う
- (2) 鉄道施設の老朽更新等の着実な実施による持続可能性の向上に資する取組
(事業費 19 億円)
PC 枕木化、電柱のコンクリート柱化等による鉄道施設の強化、連動装置更新等の運転保安設備の向上等により、乗り心地の向上を図るとともに定時運行に必要な整備を行うことで、養老線の利便性・持続可能性の向上を図る
- (3) 地域と連携した利用促進・増収施策の推進（事業費 6 億円）
JR・近鉄との乗り継ぎ利便性を確保するなど利便性に配慮したダイヤ編成や、

観光施設など沿線施設利用とセットになった企画切符、デジタル企画切符の販売等を行うほか、運転免許自主返納者への利用奨励施策を行う
合計 61 億円 ※（１）（２）の一部について、社会資本整備総合交付金を活用予定

6. 鉄道事業再構築事業の効果

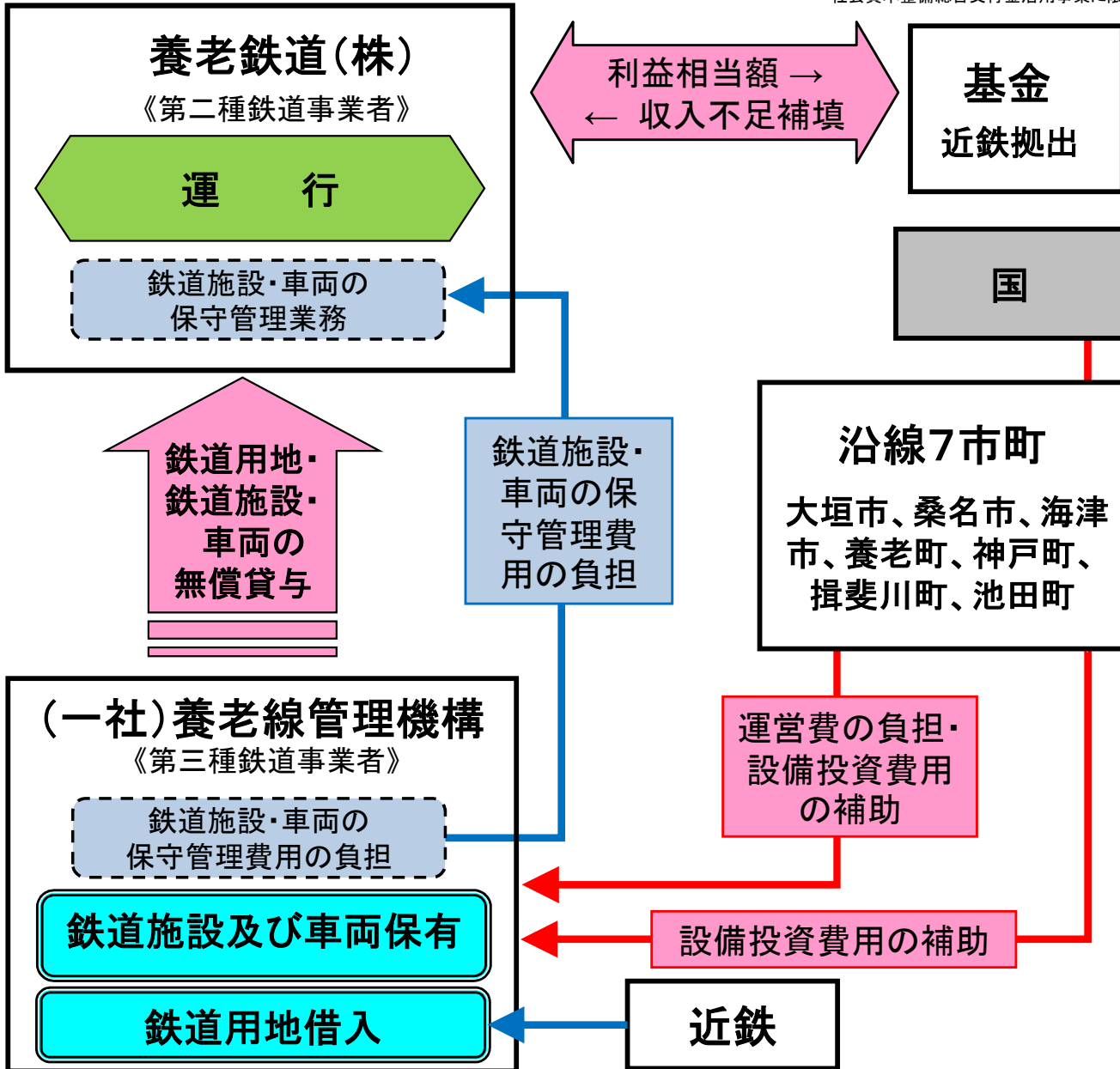
- 養老線管理機構が第三種鉄道事業者となり、第二種鉄道事業者である養老鉄道に鉄道施設等は無償で貸付けるとともに、沿線7市町による利用促進・増収策等を実施することにより、養老線の輸送の維持・持続可能性向上が図られる
- 軌道の強化や運転保安設備の向上により乗り心地の向上が図られるとともに、多機能型券売機への更新やホームページによる利用環境の情報提供、各種サイン・案内放送の多言語化等の実施により、利用者利便の向上が図られる
- 年間利用者数（令和8年度見込み）
 - ・再構築を実施する場合 5,228 千人
 - ・再構築を実施しない場合 4,895 千人
- 事業収支の均衡

養老線の鉄道事業再構築事業の概要

鉄道事業再構築事業実施スキーム

(計画期間:平成30年1月~令和9年3月)

* 社会資本整備総合交付金活用事業に限る



具体的施策と効果

効果

- 公有民営方式の導入とともに、沿線7市町による利用促進・増収策等の実施により、養老線の輸送の維持・利便性向上が図られる
- 輸送人員:5, 228千人/年(R8年度見込)
(計画未実施の場合:4,895千人/年)
- 収支の均衡

具体的な施策

◇は社総交活用予定事業

- 安全で快適な輸送サービスの確保
 - ◇ 鉄道施設の更新・改良等の着実な実施 [R5~R8:19億円]
 - ◇ 鉄道施設の維持修繕の着実な実施 [R5~R8:36億円]
- 地域と連携した利用促進・増収施策の推進
 - ◇ 観光施設など沿線施設利用とセットになった企画切符、デジタル企画切符の販売
 - ◇ JR・近鉄との乗り継ぎ利便性を確保するなど利便性に配慮したダイヤ編成
 - ◇ 免許自主返納者への利用奨励施策
 - ◇ 新規企画商品による需要喚起
 - ・無記名定期券、フリー切符 等

1. 会社の名称 養老鉄道株式会社（第二種鉄道事業者）
（第三種鉄道事業者は、（一社）養老線管理機構）
2. 会社の所在地 岐阜県大垣市木戸町910番地
3. 資本金 1億円
4. 株主 近畿日本鉄道(株) (95.2%)
（一社）養老線管理機構 (4.8%)
5. 区間 養老線 (57.5km単線電化)

● ご利用状況（輸送密度）

（単位：人／日）

区間	H28年度	R元年度	R4年度
全線	3,162	3,048	2,715

● これまでの動きと現在の状況

- ◆平成19年2月：養老鉄道(株)設立
- ◆平成19年10月：上下分離方式による営業開始
（第二種：養老鉄道(株) 第三種：近畿日本鉄道(株)）
- ◆平成28年5月：沿線7市町、近畿日本鉄道(株)及び養老鉄道(株)にて事業形態変更に関する確認書を交換
- ◆平成28年7月：養老線地域公共交通再生協議会を設立
- ◆平成29年2月：沿線7市町村が（一社）養老線管理機構を設立
- ◆平成29年12月：鉄道事業再構築実施計画の認定
（計画期間は平成30年1月～令和9年3月）
- ◆令和6年2月：鉄道事業再構築実施計画の変更認定



北近畿タンゴ鉄道宮福線及び宮津線の鉄道事業再構築実施計画の概要

1. 対象路線

北近畿タンゴ鉄道 宮福線（宮津～福知山間：30.4 km）R4 輸送密度 799 人
宮津線（西舞鶴～豊岡間：83.6 km）R4 輸送密度 559 人

2. 事業構造の変更の内容

現行、第一種鉄道事業者である北近畿タンゴ鉄道(株)が、第三種鉄道事業者として鉄道用地、鉄道施設及び車両を保有し、WILLER TRAINS(株)が当該用地、鉄道施設及び車両を有償で借り受けて、第二種鉄道事業者として運行を行う。

3. 計画期間

平成27年4月1日*～令和7年3月31日（10年間）

※現に認定を受けている計画の変更認定のため

4. 地方公共団体その他の者による支援の主な内容

- (1) 鉄道施設等の更新・整備及び維持・修繕に要する費用は、沿線自治体（京都府、兵庫県、福知山市、舞鶴市、宮津市、京丹後市、伊根町、与謝野町、豊岡市）が負担
- (2) 「海の京都」観光圏整備事業による観光まちづくり等、まちづくり・観光戦略と連携した公共交通網の形成

5. 利用者の利便の確保に関する主な事項

- (1) 安全・安心で質の高い輸送サービスの提供（事業費 179 億円）
線路・電路・車両設備の更新と機能向上等により乗り心地などの快適性や列車運行の定時性・安定性及び速達性の向上を図るほか、バリアフリーに対応した車両の導入や、要介護者への理解や対応についての社員訓練に取り組む。
- (2) 観光施策と連携した外国人旅行者受入環境整備等の利用促進（事業費 1.7 億円）
「海の京都」DMO 等と連携し、海の京都観光圏整備事業等による観光まちづくりを推進し、観光拠点の魅力を高めることに併せて、WEB サイトや放送、駅施設等の多言語対応や Wi-Fi 環境の整備、クレジットカード決済の拡大など、外国人旅行者にも利用しやすい環境整備等利用促進を進める。
- (3) 他の交通との接続や列車待ち環境の改善（事業費 3.8 億円）
他の鉄道やバス等アクセス交通との乗継改善等により、通勤・通学・通院等の利便性向上を図る。また、レンタサイクル、タクシー、自家用有償旅客運送等の活用により、アクセス交通の充実を図るとともに、駅前広場の整備等により乗継利便性の向上に努める。これらに合わせて、駅舎の待合施設やトイレ、コミュニティスペース、コインロッカー等、列車の待ち時間を快適に、有効に過ごせる環境

の整備等を進める。

合計 184.8 億円 ※（１）の一部について、社会資本整備総合交付金を活用予定

6. 鉄道事業再構築事業の効果

- 上下分離の際、運行を担う第二種鉄道事業者を第三セクターではなく純民間企業である WILLER TRAINS(株)とすることで、民間のノウハウ、アイデアを活用した利用拡大や経営改善を図ることが可能
- 沿線自治体が鉄道需要そのものを底上げする施策と合わせて、鉄道事業者とともに利用者利便の確保に関する取組を進めることにより、持続可能な地域公共交通の活性化及び再生を適切かつ確実に推進することができる
- 年間利用者数
 - ・ 計画変更前（令和４年度） 1,315 千人/年
 - ・ 計画最終年度（令和６年度） 1,481 千人/年
- 事業収支（WILLER TRAINS(株)の営業収支）
 - ・ 計画変更前（令和４年度） △347 百万円
 - ・ 計画最終年度（令和６年度） △205 百万円

北近畿タンゴ鉄道の鉄道事業再構築事業の概要

鉄道事業再構築事業実施スキーム

(計画期間:平成27年4月～令和7年3月)

WILLER TRAINS

〈第二種鉄道事業者〉

運 行

鉄道施設・車両の
維持・修繕業務の受託

鉄道用地、
鉄道施設・
車両貸付

鉄道用地、
鉄道施設・
車両使用料

鉄道施設・車両
の維持・修繕業
務の委託

国

自治体

京都府、兵庫県、福知
山市、舞鶴市、宮津市、
京丹後市、伊根町、与
謝野町、豊岡市

財政支援・鉄道施設及
び車両の整備・更新、
維持・修繕に係る必要
額を支援

北近畿タンゴ鉄道

〈第三種鉄道事業者〉

鉄道施設・車両保有

鉄道施設・車両の
維持・修繕業務の委託

鉄道用地保有

具体的施策と効果

効果

- 上下分離の際、運行を民間企業にすることで、民間のノウハウ、アイデアを活用した利用拡大や経営改善を図ることが可能になる。
- 利用者数:1,481千人/年(R6年度見込)
(計画変更前:1,315千人/年(R4年度))
- 事業収支:△205百万円(R6年度見込)
(計画変更前:△347百万円(R4年度))

具体的な施策

◇は社総交活用予定事業

- 安全な輸送サービスの確保
 - ◇ 鉄道施設等の計画的な整備・更新
[施設整備 10年間:6,188百万円]
そのほか、[維持・修繕10年間:6,737百万円]
 - ◇ 要介護者対応についての社員訓練
- 観光施策と連携した外国人旅行者環境整備
 - ◇ 海の京都DMO等と連携し、観光まちづくりを推進
 - ◇ 多言語対応やWi-Fi環境の整備等、外国人旅行者にも利用しやすい環境整備
- 他の交通との接続や列車待ち環境の改善
 - ◇ 他の鉄道やバス等アクセス交通との乗継改善
 - ◇ 駅舎の待合施設やトイレ、コミュニティスペース、コインロッカー等、列車の待ち時間を快適に、有効に過ごせる環境の整備

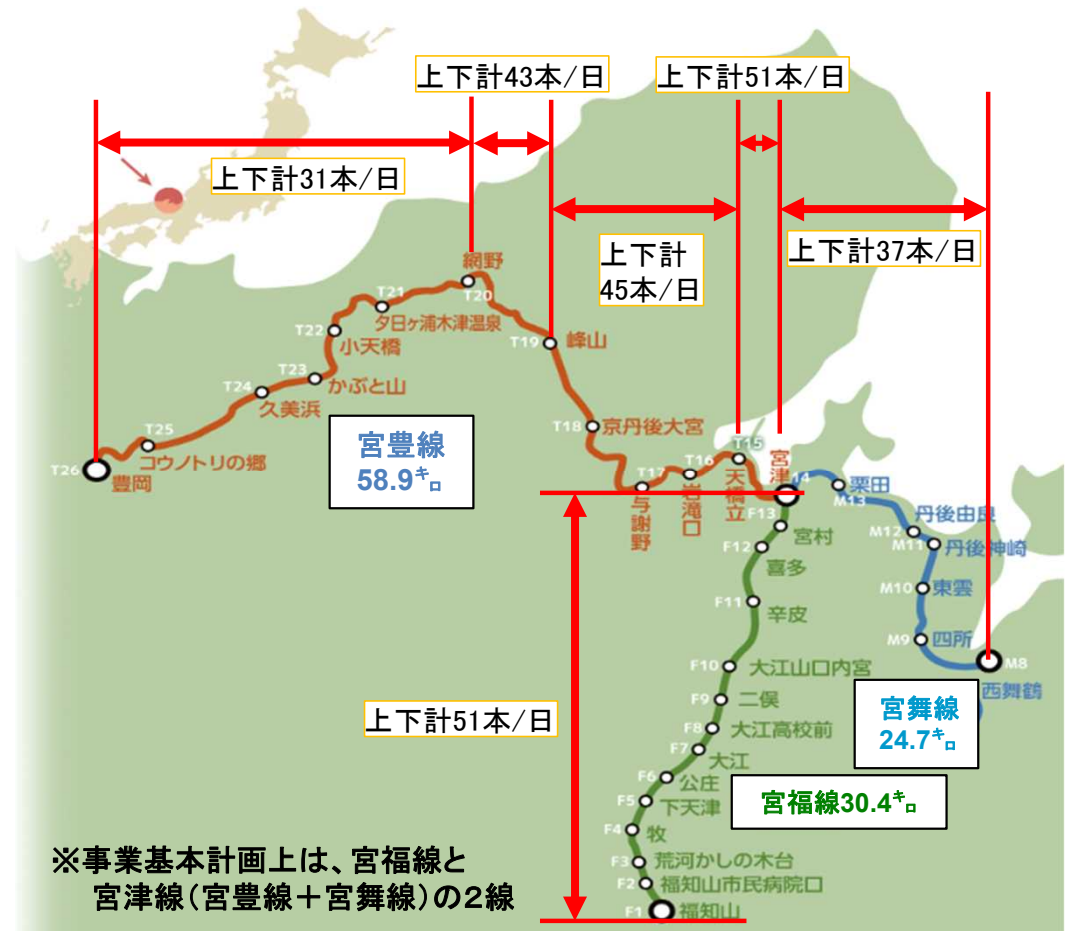
1. 社名 **WILLER TRAINS株式会社**(第二種鉄道事業者)
通称は「**京都丹後鉄道**」
(第三種鉄道事業者は**北近畿タンゴ鉄道株式会社**)
2. 本社 京都府宮津市字鶴賀2065-4
3. 資本金 5千万円
4. 株主 WILLER(株)100%
5. 区間 宮福線(30.4km 単線電化)
宮津線(83.6km 単線非電化(宮津～天橋立間(4.4km):電化))
6. 沿革 大正13年:国鉄宮津線が舞鶴(現:西舞鶴)～宮津間で営業開始
昭和7年:西舞鶴～豊岡間が営業開始
昭和57年:宮福線を引き受けるため宮福鉄道(株)が設立
昭和62年:宮津線が特定地方交通線第3次廃止対象路線となる
昭和63年:宮福線(福知山～宮津間)が営業開始
平成元年:宮福鉄道(株)が北近畿タンゴ鉄道(株)に改称
平成2年:北近畿タンゴ鉄道(株)がJR西日本より宮津線を継承

● ご利用状況 (輸送密度) (単位:人/日)

区間	H26年度	R元年度	R4年度
宮津線	734	614	559
宮福線	1,215	1,079	799

● これまでの動きと現在の状況

- ◆令和26年12月:「北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画」策定
- ◆平成27年 3月:鉄道事業再構築実施計画認定(計画期間:平成27年度～令和6年度)
- ◆平成27年 4月: WILLER TRAINS (株)が第二種、北近畿タンゴ鉄道(株)が第三種鉄道事業者として、鉄道事業再構築実施計画による上下分離方式での運行開始
- ◆令和6年 1月:「京都丹後鉄道沿線地域公共交通計画」を策定し、「北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画」から移行
- ◆令和6年 2月:鉄道事業再構築実施計画変更認定申請の認定



信楽高原鐵道の鐵道事業再構築実施計画の概要

1. 対象路線

信楽高原鐵道 信楽線（貴生川～信楽間：14.7km）

R4 輸送密度：761人

2. 事業構造の変更の内容

平成25年4月に第一種鐵道事業者である信楽高原鐵道(株)が、鐵道用地、鐵道施設及び車両を甲賀市に無償譲渡し、第三種鐵道事業者となる甲賀市から当該用地・鐵道施設・車両を無償で借り受けて、第二種鐵道事業者として運行を行う上下分離方式を導入したが、引き続き甲賀市が支援を行い、運行を継続する。

3. 計画期間

令和6年3月10日～令和15年3月31日（10年間）

4. 地方公共団体その他の者による支援の主な内容

- (1) 鐵道用地・施設を保有し、信楽高原鐵道(株)に無償使用させる
- (2) 施設整備費、維持修繕費・管理費の負担
- (3) まちづくり施策と連携した利用促進

5. 利用者の利便の確保に関する主な事項

- (1) 新型鐵道車両の導入、車両の多言語化等による利便向上（事業費5億円）
振動の抑制による乗り心地の改善、加速性能の向上による速達性の確保、環境性能に優れた新しいタイプの氣動車を導入する。また、既存車両の多言語対応を行い、外国人旅行者の利便を向上させる。
- (2) 既存設備の維持・再整備、新設改良（事業費16億円）
安定輸送・定時性の確保による利便の向上を図るため、線路設備を維持・更新するとともに、信号機等を更新し、省エネルギー化を図る。
- (3) 駅及び停車場施設の改良（事業費2億円）
キャッシュレス化による利便性の向上を図るとともに、既に導入済みの他路線とのシームレスな乗継ぎを実現する。また、駅案内表示等の多言語化を進める。
- (4) まちづくり、観光施策との連携（事業費0.4億円）
駅周辺の駐車場や駅前ロータリーの整備等によりパーク&ライドを推進し、利便性向上を図り、新たな鐵道利用者の増加につなげるほか、観光関連施設の整備・拡充や地域との連携によるにぎわい創出と人々の交流による地域の活性化を図る。

合計 23.1 億円 ※ (1) (2) (3) の一部について社会資本整備総合交付金を活用予定

6. 鉄道事業再構築事業の効果

- 第三種鉄道事業者である甲賀市が鉄道用地・施設を取得、保有し第二種鉄道事業者である信楽高原鐵道(株)に無償貸与するほか、キャッシュレス決済の導入や施設整備費、維持修繕費・管理費を負担するとともに、地域や関連団体と連携した駅周辺のにぎわい創出に取り組むことにより、信楽線の輸送の維持・利便性向上が図られる
- 駅舎及び駅周辺において、地域の魅力を活かした集客性の高いイベントを開催することにより、沿線地域内外から鉄道を利用した移動を促進することにより、利用促進が図られる
- 年間利用者数
令和14年度 約41万人
(令和4年度 約34万人)
- 令和6年度から信楽高原鐵道(株)の営業収支の均衡
(令和4年度 △5.6百万円)

信楽高原鐵道の鐵道事業再構築事業の概要

鐵道事業再構築事業実施スキーム

(計画期間: 令和6年3月~15年3月)

信楽高原鐵道(株)

《第二種鐵道事業者》

運 行

鐵道施設の維持管理業務の受託
及び車両の維持管理業務

鐵道用地・
鐵道施設・
車両の
無償貸付

甲賀市

《第三種鐵道事業者》

鐵道施設の維持管理
及び車両の維持費用の負担

鐵道施設及び車両保有

鐵道用地保有

国

鐵道施設の
維持管理業務の委託等

施設整備費用
の補助

甲賀市に対する
財政支援
(維持管理・施設整備費用)

滋賀県

具体的施策と効果

効果

- 計画の再認定により鐵道の安全な運行の継続と利便性向上が図られる
- 輸送人員: 約41万人/年 (R14年度見込)
(R4年度: 約34万人/年)
- 第二種鐵道事業者の營業収支の均衡

具体的な施策

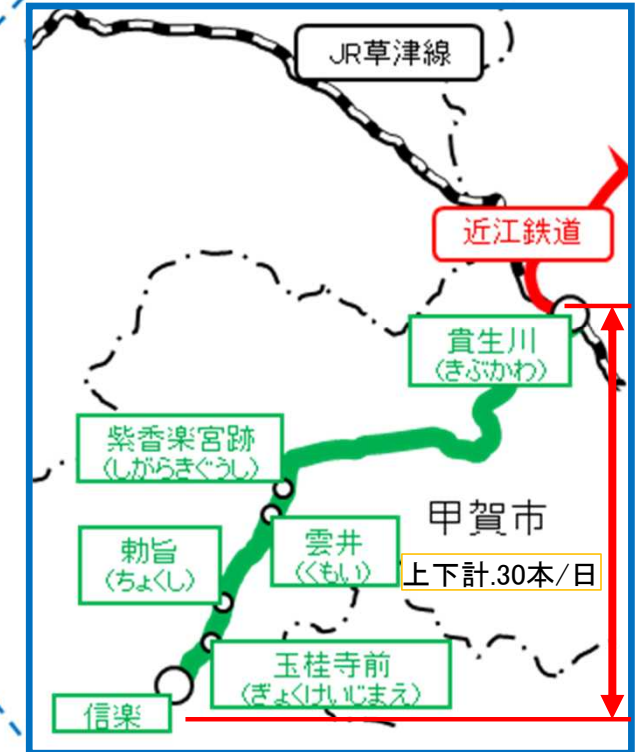
◇は社総交活用予定事業

- 既存設備の再整備、施設の新設改良
 - ◇ 先進車両の導入及び鐵道施設更新等の実施 [10年間: 1,372百万円]
 - ◇ 維持修繕・管理経費 [10年間: 899百万円]
- まちづくり、観光施策との連携
 - ◇ 駅周辺の駐車場や駅前ロータリーの整備
 - ◇ 沿線の商業施設等とタイアップした鐵道利用の特典付与
 - ◇ 沿線の景観を活かした観光関連施設の整備・拡充
- 地域との連携によるにぎわい創出
 - ◇ 駅舎及び駅周辺における地域の魅力を活かした集客性の高いイベントの開催
 - ◇ 地元特産品等の車内・駅での販売

1. 社名 信楽高原鐵道株式会社(第二種鐵道事業者)
(第三種鐵道事業者は甲賀市)
2. 本社 滋賀県甲賀市信楽町長野192番地
3. 資本金 4億3千万円
4. 株主 甲賀市55.1%、滋賀県34.5%、近江鐵道5.3%
5. 区間 信楽線(14.7km単線非電化)
6. 沿革 昭和8年:国鉄信楽線(貴生川~信楽間)開業
昭和61年:特定地方交通線第3次廃止対象路線となる
昭和62年2月:信楽高原鐵道(株)設立、信楽線を継承し7月に営業開始
平成3年5月:14日午前10時35分列車正面衝突事故発生(死亡42名、負傷614名)



【路線図】 営業キロ:14.7キ。m



● ご利用状況 (輸送密度) (単位:人/日)

H24年度	R元年度	R4年度
1,116	985	762

● これまでの動きと現在の状況

- ◆平成24年12月: 甲賀市信楽高原鐵道沿線地域公共交通総合連携計画策定
- ◆平成25年3月: 鐵道事業再構築実施計画認定
- ◆平成25年4月: 信楽高原鐵道が第二種、甲賀市が第三種鐵道事業者として、上下分離方式での運行開始
- ◆令和5年3月: 鐵道事業再構築実施計画期間満了
- ◆令和5年12月: 甲賀市地域公共交通計画を策定
- ◆令和6年2月: 鐵道事業再構築事業実施計画認定

長崎線の鉄道事業再構築実施計画の概要

1. 対象路線

九州旅客鉄道 長崎線（江北～諫早間：60.8 km）

第三種鉄道事業許可申請における開業時（R4年度）の輸送密度予測：1,314人/日

2. 事業構造の変更の内容

（変更前） 第一種鉄道事業者：九州旅客鉄道（株）

（変更後） 第二種鉄道事業者：九州旅客鉄道（株）

第三種鉄道事業者：（一社）佐賀・長崎鉄道管理センター※

（鉄道施設はJR九州から管理センターへ譲渡）

（鉄道用地はJR九州から佐賀・長崎両県へ譲渡し、管理センターへ貸与）

※（一社）佐賀・長崎鉄道管理センター：佐賀県、長崎県が設立した一般社団法人

3. 計画期間

令和6年3月10日～令和14年3月31日（8年間）

4. 地方公共団体その他の者による支援の主な内容

（1）佐賀・長崎両県は管理センターに鉄道用地を無償貸与

（2）佐賀・長崎両県は設備投資費及び保守管理費等を管理センターへ負担金として拠出

（3）管理センターは譲渡を受けた鉄道施設の保守管理を行い、JR九州が無償使用

5. 利用者の利便の確保に関する主な事項

（1）利便性向上の取組

- ・ 駅ホームを集約し、駅利用者の移動経路の効率化
- ・ 駅周辺整備や駅へのアクセス向上のための新改札口整備
- ・ グリーンスローモビリティの実証運行等による二次交通の充実
- ・ 快適性・安全性の向上に繋がる線路設備・電路設備等の整備・改修等（事業費23億円）

（2）利用促進の取組

- ・ 駅や駅前広場等を活用した沿線イベントの開催や企画列車の運行
- ・ 地域団体等が行う鉄道の利用促進や地域活性化等の取組支援
- ・ 特急利用促進キャンペーンやフォトコンテストの実施

（3）安定的な運行への取組

- ・ JR九州（第二種鉄道事業者）による車両の保守管理等と列車の運行
- ・ 管理センターによる鉄道施設の保守管理（JR九州へ委託）等（事業費65億円）

合計88億円 ※（1）（2）の一部について、社会資本整備総合交付金を活用予定

6. 鉄道事業再構築事業の効果

- 上下分離方式の導入により長崎線沿線の地域住民の日常生活及び社会生活の持続的な確保並びに地域資源を活用した魅力ある地域づくりを実現
- 鉄道施設の整備や周辺環境整備、企画列車の充実や地域団体等と連携したイベントの開催などの取組の推進による利用者の利便性確保
- 利用者数（令和13年度見込み）
 - ・令和4年度 16,724人/日
 - ・令和13年度見込 16,390人/日
- 第二種鉄道事業者と第三種鉄道事業者が一体となった事業収支の均衡

長崎線の鉄道事業再構築事業の概要

鉄道事業再構築事業実施スキーム

(計画期間: 令和6年3月～令和14年3月)

九州旅客鉄道(株)

《第二種鉄道事業者》

運行

車両保有・保守管理

鉄道施設の
保守管理業務

土地の無償譲渡

佐賀県・長崎県

土地保有

土地の無償貸与、
設備投資費・保守管理費
等の拠出

鉄道施設の
保守管理の
委託

設備投資費等
の補助

(一社)佐賀・長崎 鉄道管理センター

《第三種鉄道事業者》

鉄道施設
保有・保守管理等

鉄道施設を
無償譲渡

鉄道施設の
無償使用

国

具体的施策と効果

効果

- 上下分離方式の導入による地域住民の日常生活及び社会生活の持続的な確保並びに地域資源を活用した魅力ある地域づくりの実現
- 利用者数: 16,390人/日 (R13年度見込)
(R4年度: 16,724人/日)
- 第二種鉄道事業者と第三種鉄道事業者が一体となった事業収支の均衡

具体的な施策

◇は社総交活用予定事業

- 利用者利便向上に向けた取組
 - ◇ 快適性・安全性の向上に繋がる線路設備、電路設備等の整備・改修 [8年間: 23億円]
 - ◇ 駅ホームの集約
 - ◇ 駅周辺整備及び駅へのアクセス向上のための新改札口整備
 - ◇ 二次交通の充実
- 利用促進の取組
 - ◇ 駅や駅前広場等を活用した沿線イベントの開催
 - ◇ 地域団体が行う鉄道利用促進等の取組支援
- 安定的な運行への取組
 - ◇ JR九州による車両の保守管理等と列車の運行
 - ◇ 鉄道施設の保守管理

● 区間

江北～諫早 16駅、60.8km

(単線、江北～肥前浜：電化、肥前浜～諫早：非電化)

● 事業構造

第二種：九州旅客鉄道（株）

第三種：（一社）佐賀・長崎鉄道管理センター

● 開業時期

明治24年（1891年）8月：鳥栖・佐賀間 開業

昭和 9年（1934年）12月：全通

● ご利用状況（輸送密度）

(単位：人／日)

区間	S62年度	R1年度	R4年度
長崎本線全体	12,646	13,734	9,298
鳥栖～佐賀	24,187	29,817	24,046
佐賀～江北	19,732	19,692	15,478
江北～諫早	9,108	7,780	3,078
諫早～長崎	14,988	17,363	11,128
喜々津～浦上	2,640	4,484	3,921

※R4年度は4月～3月（上下分離移行前含む）の値

● これまでの動き

平成19年12月 新幹線着工に向け、JR九州は肥前山口（現江北）～諫早間を経営分離せず、上下分離方式により、開業後20年間運行を維持することで、佐賀県・長崎県・JR九州との間で合意

平成28年3月 開業時点から23年間、上下分離方式により運行を維持することで合意

令和4年9月 西九州新幹線開業に併せて上下分離

令和6年2月 鉄道事業再構築実施計画認定



南阿蘇鉄道の鉄道事業再構築実施計画の概要

1. 対象路線

南阿蘇鉄道 高森線（立野～高森間：17.7km）R4 輸送密度：89人

2. 事業構造の変更の内容

（現行） 第一種鉄道事業者：南阿蘇鉄道（株）

（変更後） 第二種鉄道事業者：南阿蘇鉄道（株）

第三種鉄道事業者：（一社）南阿蘇鉄道管理機構

南阿蘇鉄道株式会社が（一社）南阿蘇鉄道管理機構に鉄道施設および鉄道用地を無償譲渡することで、（一社）南阿蘇鉄道管理機構が鉄道施設や鉄道用地の保有等を行い、南阿蘇鉄道株式会社が（一社）南阿蘇鉄道管理機構から鉄道施設および鉄道用地を無償で借り受けて運行を行う事業構造とする。

※（一社）南阿蘇鉄道管理機構：熊本県、南阿蘇村、高森町が設立した一般社団法人

3. 計画期間

令和5年4月1日*～令和15年3月31日（10年間）

※現に認定を受けている計画の変更認定のため

※5年が経過した時点で、実施計画の進捗状況・効果等を分析した上で、必要に応じて実施計画の内容の見直し等について検討

4. 地方公共団体その他の者による支援の主な内容

- （1）（一社）南阿蘇鉄道管理機構による鉄道施設・鉄道用地の譲受・保有等
- （2）（一社）南阿蘇鉄道管理機構による設備更新、維持修繕等に要する費用の負担
- （3）沿線地域による利用促進・増収策の推進

5. 利用者の利便の確保に関する主な事項

- （1）住民ニーズに対応した持続可能な公共交通網の構築（事業費5億円）
 - ・キャッシュレス決済機器の導入
 - ・JR豊肥本線接続強化
 - ・立野駅周辺整備事業
 - ・高森駅周辺再開発
 - ・二次交通網との結節強化
- （2）安全な輸送サービスの確保（事業費28.3億円）
 - ・設備・車両更新の実施
 - ・維持修繕の充実

(3) 沿線地域と連携した利用促進活動の実施 (0.3 億円)

- ・ 地域住民の定期的な駅の利活用の仕掛けづくり
- ・ 駅舎を活用した地域のにぎわいづくりとの連携
- ・ 鉄道とバス・乗合タクシー等との乗継利便性の向上
- ・ スマート観光交通体系構築の推進
- ・ 南阿蘇鉄道自体の観光素材としての磨きあげ
- ・ 学校等への出張講座開催
- ・ スクールバスとの連携による利用促進
- ・ マイ・レール意識の向上
- ・ 町村民・企業等へのエコ通勤の働きかけ

合計 33.7 億円 ※ (1) (2) の一部について、社会資本整備総合交付金を活用予定

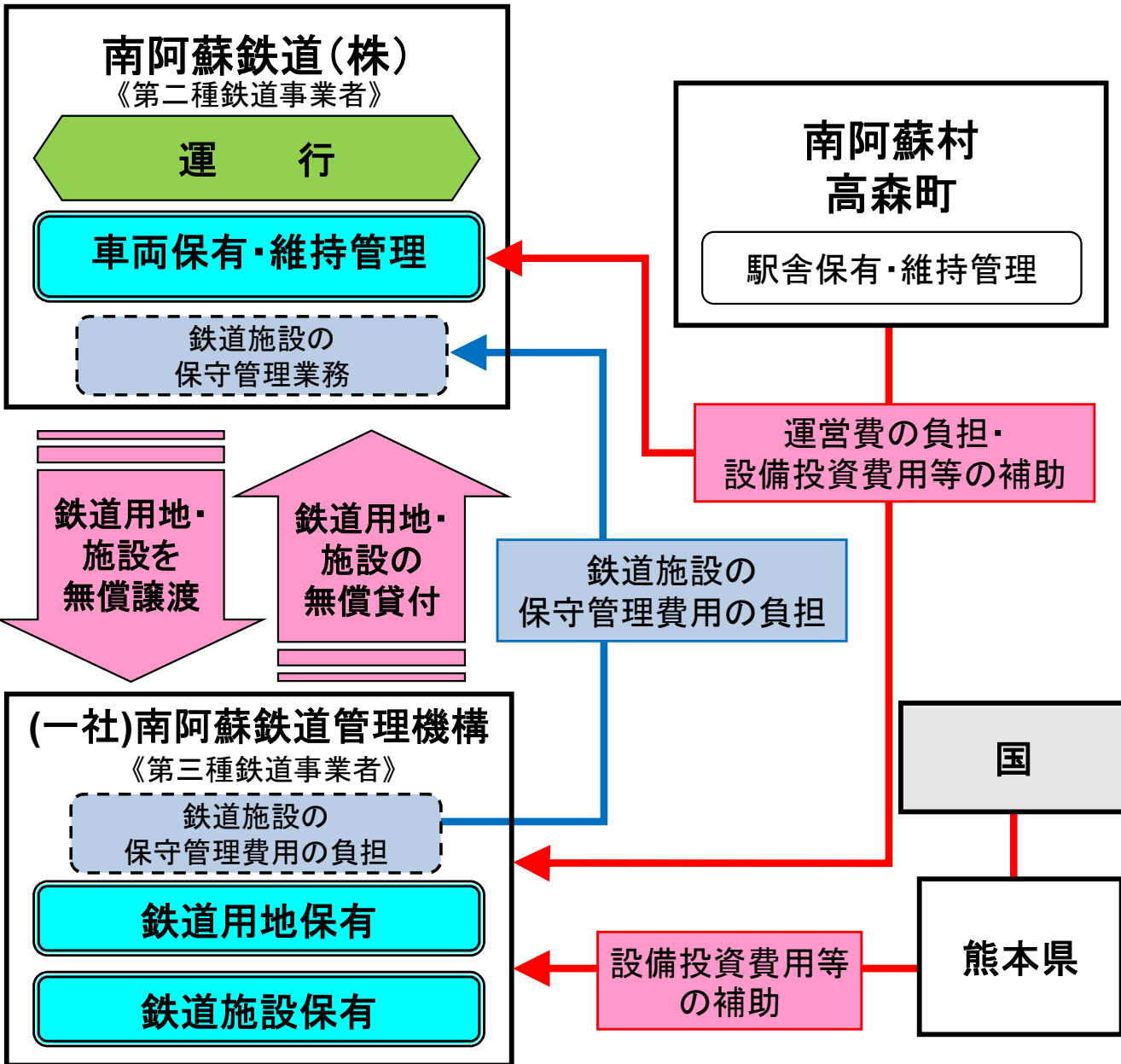
6. 鉄道事業再構築事業の効果

- 上下分離方式の導入により、高森線の安定的な輸送・維持が図られるとともに、沿線地域による利用促進・増収策が展開されることにより、輸送の維持・持続可能性向上が図られる
- トロッコ列車の更新等やトロッコ列車運行を軸とした鉄道自体の観光資源化の強化、外国人旅行客の受入環境整備を図ることにより、増収が図られるほか、キャッシュレス決済の導入や他モードとの乗継利便性の向上により、利用者利便の向上が図られる。
- 年間利用数 (令和 14 年度見込み)
 - ・ 再構築事業を実施する場合 277,992 人
 - ・ 再構築事業を実施しない場合 234,190 人
- 事業収支の均衡
 - ・ 再構築事業を実施する場合
令和 5 年度に損益収支が黒字化
令和 14 年度までの累計損益収支の均衡
 - ・ 再構築事業を実施しない場合
令和 14 年度累積損失見込み △326.4 百万円

南阿蘇鉄道の鉄道事業再構築事業の概要

鉄道事業再構築事業実施スキーム

(計画期間: 令和5年4月～令和15年3月)



具体的施策と効果

効果

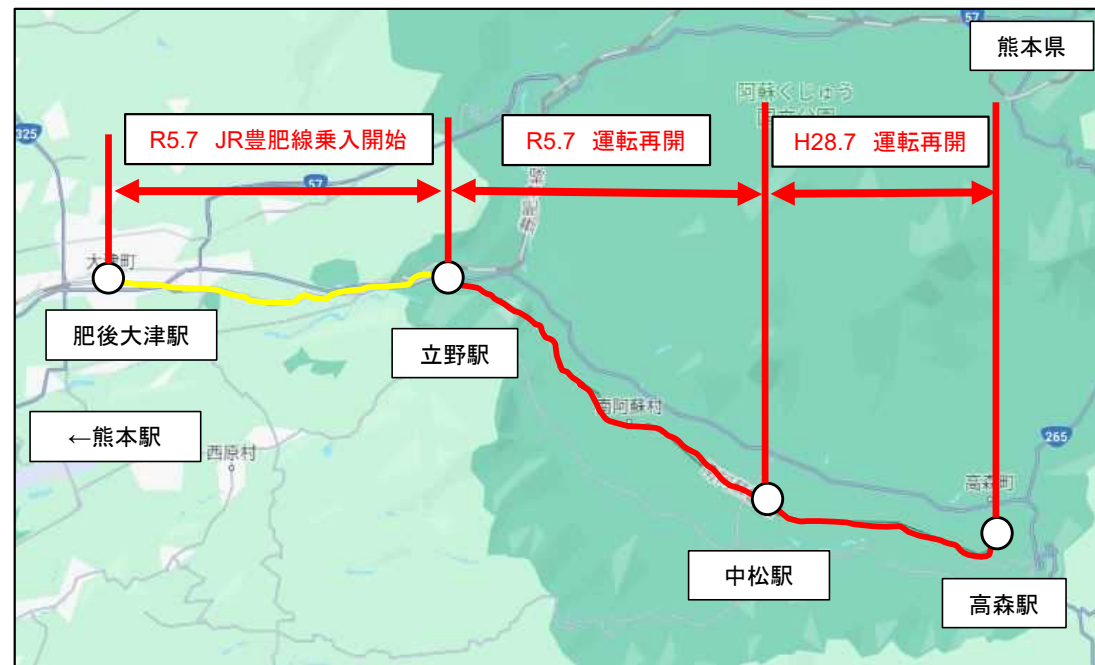
- 上下分離方式の導入及び沿線市町による利用促進・増収策等の実施により、輸送の維持・利便性向上が図られる
- 輸送人員: 27.8万人/年 (R14年度見込)
(計画未実施の場合: 23.4万人/年)
- 収支の均衡

具体的な施策

◇は社総交活用予定事業

- 安全な輸送サービスの確保
 - ◇ 鉄道施設・車両の改修・更新の実施 [10年間: 28億円]
 - ◇ 鉄道施設の維持修繕の充実 [10年間: 5億円]
- 住民ニーズに対応した持続可能な公共交通網の構築
 - ◇ キャッシュレス決済機器の導入
 - ◇ JR豊肥本線接続強化(乗り入れ実施)
 - ◇ 立野駅周辺整備事業(P&R用駐車場整備等)
 - ◇ 高森駅周辺再開発(駅舎建替え等)
 - ◇ 二次交通網との結節強化
- 沿線地域と連携した利用促進活動の推進
 - ◇ 地域住民の定期的な駅の利活用の仕掛けづくり
 - ◇ 鉄道とバス・乗合タクシー等との乗継利便性向上
 - ◇ 南阿蘇鉄道自体の観光素材としての磨きあげ

1. 社 名 南阿蘇鉄道株式会社
(第二種鉄道事業者)
一般社団法人南阿蘇鉄道管理機構
(第三種鉄道事業者)
2. 住 所 熊本県阿蘇郡高森町大字高森 1 5 3 7 番地 2
3. 資 本 金 1.0 億円
4. 主な株主 南阿蘇村 (56.50%)
高森町 (33.90%)
山都町 (7.00%)
西原村 (2.50%)
大津町 (0.05%)
5. 区 間 高森線 (17.7 Km単線非電化)



● ご利用状況 (輸送密度) (単位: 人/日)

区 間	H27年度	R元年度	R4年度
高森線	563	61	89

● これまでの動きと現在の状況

- ◆平成28年 4月 熊本地震発生に伴い、全線運行停止
- ◆平成28年 7月 高森駅～中松駅間の一部運行開始
- ◆平成29年10月 上下分離方式の導入決定
- ◆令和 4年 4月 一般社団法人南阿蘇鉄道管理機構 設立 (上下分離後の第3種鉄道事業者) 設立者: 熊本県、高森町、南阿蘇村
- ◆令和 5年 3月 鉄道事業再構築実施計画認定
- ◆令和 5年 4月 上下分離による運行開始
- ◆令和 5年 7月 全線再開、豊肥本線乗り入れ開始
- ◆令和 6年 2月 鉄道事業再構築実施計画変更認定

