

令和8年4月16日
鉄 道 部

地域交通の再生へー北陸信越で進む“再構築”のいま

～ローカル鉄道の再構築が加速 新型車両導入・利便性向上へ～

人口減少等による長期的な需要減に直面しているローカル鉄道を再構築し、地域にとって利便性が高く、持続可能な交通体系を構築することは重要な課題です。

令和5年の地域交通法改正以降、当局管内では3件の鉄道再構築実施計画が認定され、またJR米坂線、JR大糸線、富山地方鉄道においてはローカル鉄道のあり方の検討が行われています。

管内におけるローカル鉄道の再構築の状況等について報告します。



お問い合わせ先

地方鉄道再構築推進調整官 渡邊

025-285-9153

- 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40年近くが経過 ～

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6,198万台 (R6) 〕

高速自動車国道の整備進展

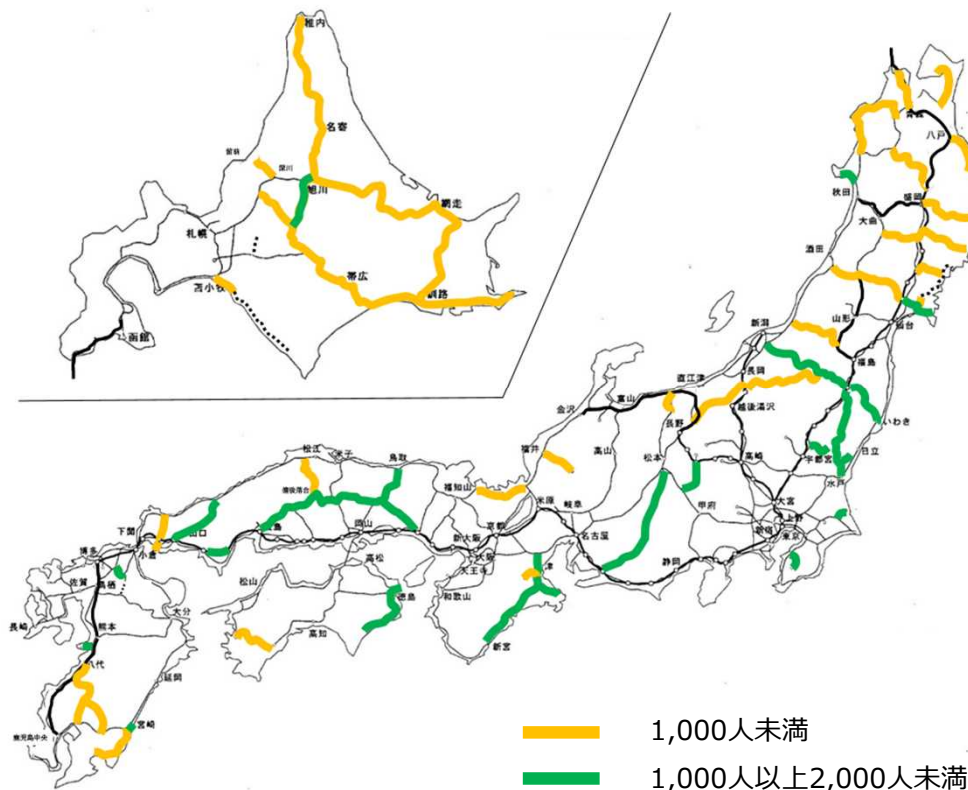
〔 3,910 km (S62) ⇒ 9,235km (R4) 〕

高速乗合バスの運行システムの拡大

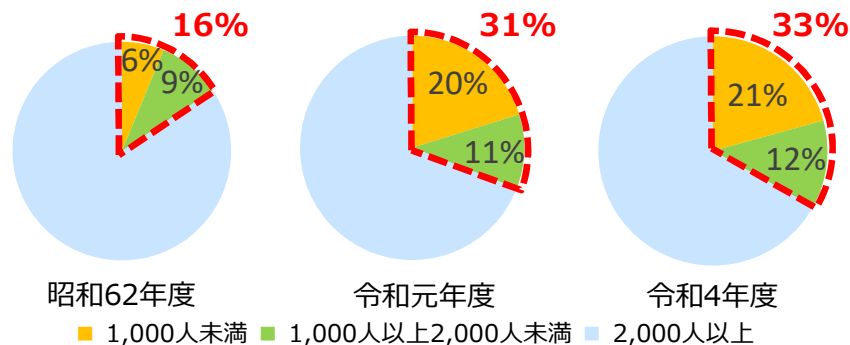
〔 249本 (S60) ⇒ 5,113本 (R1) 〕

- これまでJR各社による廃線は抑制的（16線、812km（R7.3現在、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

③のと鉄道 七尾線

認定: 令和7年6月24日、施設等の整備や維持の負担割合変更

- ・新型車両デザインが決定
- ・施設の維持、改良の施行実施中

①JR西日本 城端線・氷見線

認定: 令和6年2月8日、あいの風とやま鉄道へ譲渡

- ・新型車両の仕様、デザインが決定し、詳細設計中
- ・全線でICOCA使用開始
- ・駅、軌道の維持、改良の施工実施中

②北陸鉄道 浅野川線・石川線

認定: 令和6年12月25日、みなし上下分離

- ・施設の維持、改良の施行実施中
- ・石川線新型車両のデザインの一般投票を実施中

①JR東日本 米坂線(今泉(山形県)～坂町)

- ・「復旧検討会議」において提案された、JR運行、上下分離、三セク化、バス転換の4案について、両県ごとに実務者で検討中
- ・今年度の早い時期に第7回の会議が開催される予定

②JR西日本 大糸線(糸魚川～南小谷)

- ・6～7年度にバスによる実証運行を実施し、8年度も検討中
- ・今年度、新潟県、長野県が中心となった協議体で、持続可能な交通を検討し、年度内のとりまとめを目指す
- ・4月28日に第1回の会議を開催予定

③富山地方鉄道

本線・立山線・不二越線・上滝線

- ・富山市などの沿線自治体や事業者による「あり方検討会」及び路線ごとの3つの分科会において検討を重ねてきた
- ・8年度は県が主体となった協議体を新たに設置する
- ・不二越・上滝線及び立山線は、9年度から再構築事業の実施を目指す
- ・本線は、県が主体となって議論を進める

