

令和7年1月30日  
東北運輸局

## 6件の鉄道事業再構築実施計画の認定について

東北運輸局長は、6件の鉄道事業再構築実施計画について、令和7年1月30日付けで認定を行いました。

東北運輸局長は、申請のあった6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7年1月30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。

また、認定を受けることにより「鉄道軌道安全輸送設備等整備事業」の重点配分や社会資本整備総合交付金の活用が可能となるなどの国の支援措置があります。

【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
青い森鉄道(株)、青森県、青森市、八戸市、三沢市、平内町、野辺地町、七戸町、六戸町、東北町、おいらせ町、三戸町、南部町	青い森鉄道線 (資料1)
秋田県、北秋田市、仙北市、秋田内陸縦貫鉄道(株)	秋田内陸線 (資料2)
秋田県、由利本荘市、由利高原鉄道(株)	鳥海山ろく線 (資料3)
福島県、会津若松市、喜多方市、下郷町、檜枝岐村、只見町、南会津町、北塩原村、西会津町、磐梯町、猪苗代町、会津坂下町、湯川村、柳津町、三島町、金山町、昭和村、会津美里町、会津鉄道(株)	会津線 (資料4)
福島県、会津若松市、喜多方市、下郷町、檜枝岐村、只見町、南会津町、北塩原村、西会津町、磐梯町、猪苗代町、会津坂下町、湯川村、柳津町、三島町、金山町、昭和村、会津美里町、東日本旅客鉄道(株)	東日本旅客鉄道只見線 (資料5)
三陸鉄道(株)、宮古市、大船渡市、久慈市、釜石市、大槌町、山田町、岩泉町、田野畑村、普代村、野田村、陸前高田市、洋野町、岩手県、東日本旅客鉄道(株)	北リアス線・リアス線・南リアス線 (資料6)

※ 三陸鉄道北リアス線・リアス線・南リアス線は、認定期間中の計画の変更認定

【問い合わせ先】

東北運輸局鉄道部 小幡、加藤  
電話 022-791-7526

## 鉄道事業再構築事業

- 大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした地域旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な状況にある路線(旅客輸送密度4,000人未満の区間が目安)を対象
- 地方公共団体等と鉄道事業者が共同で当該路線(区間)の鉄道事業再構築事業実施計画を作成し、計画に記載の施策を実施

### 内容

地方公共団体等の支援

利便性向上施策を実施

事業構造の変更 例:上下分離

### 目的

当該路線における輸送の維持

国土交通大臣による計画の認定

### 支援措置

1. 地域公共交通計画及び立地適正化計画その他のまちづくり・観光計画等において、中長期的に必要なネットワークを位置づけた場合に、ネットワーク形成に必要な鉄道施設整備等に関して、社会資本整備総合交付金(地域公共交通再構築事業)等の活用が可能
2. 鉄道施設整備等に対する『鉄道軌道安全輸送設備等整備事業』の予算(補助率かさ上げ等)、税制特例を含む総合的なパッケージにより重点的に支援。

### 特例措置

1. 鉄道事業法の許可等を受けなければならないもの等について、計画の認定により一括で許可等を受けたものとみなす等の特例
  2. 現行の鉄道事業法では実施できない「公有民営」方式の上下分離(※)について、同法における事業許可基準のうち事業採算性に係るものを適用しないことにより、その実施を可能とする特例
- (※) 地方公共団体が鉄道線路を保有し、これを運行事業者に無償で使用させるもの。  
この場合、計画認定の審査に際して、経営上の適切性の審査を要しない。

事業構造の変更パターン

青い森鉄道・JR只見線

#### 上下分離の例

既存事業者

運行

(貸与)

自治体等

鉄道施設保有

土地保有

三陸鉄道

#### 重要な資産の譲渡の例

既存事業者

運行

鉄道施設保有

(無償貸与)

自治体

鉄道施設(一部)保有

土地保有

秋田内陸縦貫鉄道・由利高原鉄道・会津鉄道

#### みなし上下分離の例

既存事業者

運行

鉄道施設保有

土地保有

(費用負担)

自治体

整備費  
維持管理費

#### 事業譲渡の例

新設事業者

運行

鉄道施設保有

土地保有

(事業譲渡)

既存事業者

運行

鉄道施設保有

土地保有

## 青い森鉄道の鉄道事業再構築実施計画の概要

### 1. 対象路線

青い森鉄道 青い森鉄道線（目時～青森間：121.9km）R5 輸送密度 1,984 人

### 2. 事業構造の変更の内容

平成14年12月1日に青い森鉄道（株）を第二種事業者、青森県を第三種鉄道事業者とする上下分離方式を導入しており、引き続き、青森県が第三種鉄道事業者として鉄道用地及び鉄道施設を保有し、支援を行う事業構造とする。

### 3. 計画期間

令和7年4月1日～令和17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）青森県による第三種鉄道事業者として鉄道施設等の更新・整備、修繕・維持管理費用の負担
- （2）青森県による青い森鉄道（株）の鉄道事業の収支均衡を図る範囲内において、条例に基づく線路使用料の減免
- （3）地域の関係者との協働やまちづくり・観光との連携による支援

### 5. 利用者の利便の確保に関する主な事項

- （1）利便性・サービス向上の取組  
利用者ニーズ等を踏まえたダイヤ改正、ホームページでの二次交通情報や観光情報の掲載による乗り継ぎの利便性向上や沿線地域の周遊の促進を図るほか、駅名等表示の多言語対応やフリーWi-Fi の設置、利用者にとって使いやすさの向上など、利用者の利便性向上を図る。
- （2）地域と連携した利用促進・増収施策の推進による持続可能性の向上  
沿線商業施設と連携した乗車券や沿線の観光資源を活用した企画乗車券の販売、駅舎を活用したイベントの実施や駅舎の利用環境向上などにより利用促進や観光利用の取組強化により持続可能性向上を図る。
- （3）安全・安心な運送サービスの提供（事業費 71 億円）  
線路設備改良による走行環境の改善、踏切内敷板改良、融雪装置更新による冬期間の安全確保、車両設備の改良・修繕などの鉄道施設等の更新・修繕の実施、駅舎の改良などにより、安全・安心な運送サービスの提供を行う。

事業費合計 71 億円

## 6. 鉄道事業再構築事業の効果

○青森県による鉄道施設等の更新、維持管理等の費用負担により、青い森鉄道線が地域の重要な交通基盤として社会経済活動を支え役割を果たし、青い森鉄道線の持続可能な運営が可能となる。

○利用者数（令和16年度見込）

- ・再構築事業を実施する場合 4,000 千人/年
- ・再構築事業を実施しない場合 3,214 千人/年

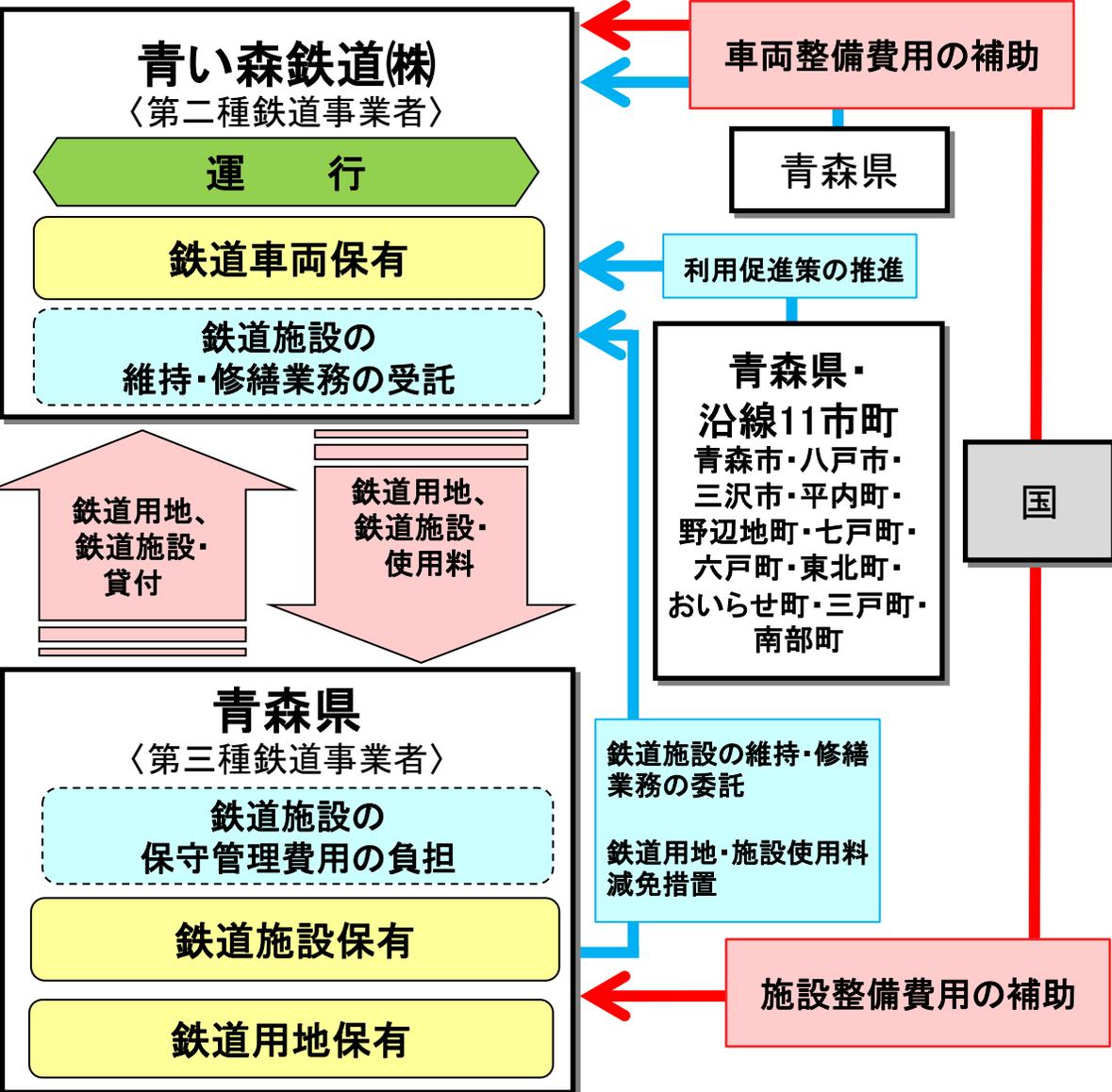
○旅客運輸収入（令和16年度見込）

- ・再構築事業を実施する場合 1,528 百万円
- ・再構築事業を実施しない場合 1,142 百万円

# 青い森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7年4月～令和17年3月)



## 具体的施策と効果

### 効果

- 利用者数: 4,000千人/年 (R16年度見込)  
(計画未実施の場合: 3,214千人/年)
- 第二種鉄道事業者の旅客運輸収入  
1,528百万円 (R16年度見込)  
(計画未実施の場合: 1,142百万円)

### 具体的な施策

- 利便性・サービス向上
  - ◇ダイヤ改正及び多言語対応・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
- 地域と連携した利用促進策・増収施策の推進
  - ◇沿線施設と連携した乗車券や沿線の観光資源を活用した企画乗車券の販売
  - ◇駅舎の利用環境向上の取組
  - ◇駅舎を活用したイベントの実施
- 安全・安心な運送サービスの確保
  - ◇駅舎改良や鉄道施設等の更新・修繕による安全・安心な運送サービスの提供  
[設備投資 10年間: 70.9億円]

# 青い森鉄道(株)の概要

- 社名 青い森鉄道株式会社（第二種鉄道事業者）  
代表取締役社長 東 直樹  
（第三種鉄道事業者は青森県）
- 本社 青森県青森市篠田1丁目6番2号
- 資本金 29億円
- 主な株主 青森県（68.8%）、青森市（7.63%）、八戸市（6.52%）、三沢市（0.98%）、東北町（0.97%）、日本貨物鉄道（株）（3.45%）、東京中小企業投資育成（株）（1.72%）
- 区間 青い森鉄道線 目時～青森 121.9km（複線電化）
- 沿革  
明治24年：日本鉄道盛岡・青森駅間開業（明治39年国有化）  
平成13年：青い森鉄道(株)設立  
平成14年：鉄道事業許可（第二種鉄道事業）  
※青森県 第三種鉄道事業許可  
東北新幹線盛岡～八戸間延伸に伴いJR東日本より東北線目時～八戸間を継承  
青い森鉄道線目時～八戸間 営業開始  
平成22年：東北新幹線八戸～青森間延伸に伴いJR東日本より東北線八戸～青森間を承継、青い森鉄道線八戸～青森間 営業開始

● ご利用状況（輸送密度） （単位：人／日）

区間	R元年度	R4年度	R5年度
全線	2,233	1,862	1,984

● これまでの動きと現在の状況

- ◆平成22年5月：青い森鉄道利活用推進協議会設置
- ◆令和5年3月：青森県地域公共交通計画策定（計画期間：令和5～9年度）
- ◆令和6年11月：青森県地域公共交通計画改正
- ◆令和7年1月：鉄道事業再構築実施計画の認定



## 秋田内陸縦貫鉄道の鉄道事業再構築実施計画の概要

## 1. 対象路線

秋田内陸縦貫鉄道 秋田内陸線（鷹巣～角館間：94.2km）R5 輸送密度 234 人

## 2. 事業構造の変更の内容

秋田内陸縦貫鉄道株式会社が引き続き第一種鉄道事業者として運行及び鉄道施設の保守管理を担うことに加え、秋田県が鉄道施設及び車両の更新・整備、修繕・維持管理に要する費用を負担するとともに、北秋田市及び仙北市が秋田内陸縦貫鉄道株式会社の運営経費に対する補助を実施、秋田県が北秋田市及び仙北市に対して当該経費の補助に係る支援をする事業構造とする。

## 3. 計画期間

令和 7 年 4 月 1 日～令和 1 7 年 3 月 3 1 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) 秋田県による鉄道施設等の更新・整備、修繕・維持管理費用の負担
- (2) 秋田内陸線の持続的運行に係る基本合意書に基づく北秋田市及び仙北市による運営費補助
- (3) 地域の関係者との協働やまちづくり・観光との連携による支援

## 5. 利用者の利便の確保に関する主な事項

- (1) 利便性・サービス向上の取組  
秋田県観光・交通案内アプリにより観光情報や秋田内陸線を含む公共交通を活用したルート検索を可能とするほか、パークアンドライド、二次交通の整備などにより、利用者にとって使いやすさの向上など、利用者の利便性向上を図る。
- (2) 地域と連携した利用促進・増収施策の推進による持続可能性の向上（事業費 2.3 億円）  
駅舎への観光施設、市民交流施設等の併設による駅前の賑わい創出、地域の特色を生かしたイベント列車の運行、運転免許返納者や沿線小中学校の教育活動での利用に対する支援など利用促進や観光利用の取組強化により持続可能性向上を図る。
- (3) 安全・安心な運送サービスの提供（事業費 42 億円）  
PC 枕木化等による安全性・乗り心地の改善や踏切照明器具の LED 化等の鉄道施設等の更新・修繕の実施により、安全・安心な運送サービスの提供を行う。

事業費合計 44.4 億円

## 6. 鉄道事業再構築事業の効果

- 秋田県が鉄道施設等の更新・整備、修繕・維持管理等に要する費用を負担することにより秋田内陸縦貫鉄道株式会社が運行に専念することが可能となり、秋田内陸線の維持・持続可能性の向上が図られる。
- 利用者数（令和16年度見込み）
  - ・再構築事業を実施する場合 247千人/年
  - ・再構築事業を実施しない場合 205千人/年
- 当期純利益（令和16年度見込み）
  - ・再構築事業を実施する場合 2百万円（令和7～16年度の10年平均）
  - ・再構築事業を実施しない場合 △58百万円（同上）

# 秋田内陸線の鉄道事業再構築事業の概要

## 再構築事業実施スキーム

(計画期間: 令和7年4月～令和17年3月)

### 秋田内陸縦貫鉄道(株)

《第一種鉄道事業者》

運 行

維持管理

車両保有

土地・鉄道施設保有

運営費補助

北秋田市・仙北市

鉄道施設・車両に係る更新費用の補助

鉄道施設・車両に係る修繕・維持管理費用の補助

運営費補助に対する支援

国

秋田県

## 具体的施策と効果

### 効果

- 輸送人員: 247千人/年 (R16年度見込み)  
(計画未実施の場合: 205千人/年)
- 当期純利益 (R7～16年度の10年平均)  
2百万円  
(計画未実施の場合: △58百万円)

### 具体的な施策

- 利便性・サービス向上
    - ◇ 多言語対応の観光・交通案内アプリ等による情報提供
    - ◇ 二次交通の整備
  - 地域と連携した利用促進・増収施策の推進
    - ◇ 駅前や鉄道を活用したイベントの実施による利用促進
    - ◇ 沿線保育園、小中学校等の教育活動での鉄道利用に対する支援
  - 安全・安心な運送サービスの提供
    - ◇ PC枕木化や踏切設備更新といった鉄道施設等の更新・修繕の実施による安全・安心な運送サービスの提供
- [施設更新・整備 10年間: 23.1億円]  
そのほか、[維持・修繕10年間: 18.9億円]

# 秋田内陸縦貫鉄道(株)の概要

- 社名 秋田内陸縦貫鉄道株式会社（第一種鉄道事業者）  
代表取締役社長 吉田 裕幸
- 本社 秋田県北秋田市阿仁銀山字下新町41-1
- 資本金 3億円
- 主な株主 秋田県（38.6%）、北秋田市（22.7%）、仙北市（15.4%）  
（株）秋田銀行（4.0%）、（株）北都銀行（4.0%）、  
東北電力(株)（3.0%）
- 区間 秋田内陸線 <sup>たかのす</sup>鷹巣駅～<sup>あにあい</sup>角館駅 94.2km（単線非電化）
- 沿革 昭和9年：<sup>あにあい</sup>阿仁合線（<sup>たかのす</sup>鷹巣・<sup>よないざわ</sup>米内沢間）開業（後に比立内まで延伸）  
昭和45年：角館線（角館・松葉間）開業  
昭和56年：角館線第1次特定地方交通線として廃止承認  
昭和59年：阿仁線第2次特定地方交通線として廃止承認  
昭和59年：国鉄阿仁合線・角館線を引き継ぐため会社設立  
昭和61年：秋田内陸北線（<sup>たかのす</sup>鷹巣・<sup>ひたちない</sup>比立内間）、秋田内陸南線  
（<sup>ひたちない</sup>松葉・角館間）として国鉄から移管  
平成元年：<sup>ひたちない</sup>比立内～松葉間開業・全線開通・秋田内陸線に改称

● ご利用状況（輸送密度） （単位：人／日）

区間	R元年度	R4年度	R5年度
全線	260	201	234

● これまでの動きと現在の状況

- ◆平成20年9月：秋田内陸地域公共交通連携協議会設置
- ◆平成21年3月：秋田内陸地域公共交通総合連携計画策定（令和5年度から第5期計画）
- ◆令和3年3月：秋田県地域公共交通活性化協議会設置
- ◆令和4年3月：秋田県地域公共交通計画策定（計画期間：令和4～8年度）
- ◆令和6年10月：秋田県地域公共交通計画改正
- ◆令和7年1月：鉄道事業再構築実施計画の認定



## 由利高原鉄道の鉄道事業再構築実施計画の概要

### 1. 対象路線

由利高原鉄道 鳥海山ろく線（羽後本荘～矢島間：23.0km）R5 輸送密度 327 人

### 2. 事業構造の変更の内容

由利高原鉄道株式会社が引き続き第一種鉄道事業者として運行及び鉄道施設の保守管理を担うことに加え、秋田県が鉄道施設及び車両の更新・整備、修繕・維持管理に要する費用を負担するとともに、由利本荘市が由利高原鉄道株式会社の運営経費に対する補助を実施、秋田県が由利本荘市に対して当該経費の補助に係る支援をする事業構造とする。

### 3. 計画期間

令和7年4月1日～令和17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) 秋田県による鉄道施設等の更新・整備、修繕・維持管理費用の負担
- (2) 鳥海山ろく線の持続的運行に係る基本合意書に基づく由利本荘市による運営費補助
- (3) 地域の関係者との協働やまちづくり・観光との連携による支援

### 5. 利用者の利便の確保に関する主な事項

- (1) 利便性・サービス向上の取組  
秋田県観光・交通案内アプリにより観光情報や鳥海山ろく線線を含む公共交通を活用したルート検索を可能とするほか、ICカード等を活用した子供の乗降情報の通知、コミュニティバス等の乗り継ぎ強化などにより、利用者にとって使いやすさの向上など、利用者の利便性向上を図る。
- (2) 地域と連携した利用促進・増収施策の推進による持続可能性の向上（事業費 0.2 億円）  
国内外の旅行会社との商談費用の助成によるインバウンド誘致の促進、地域と連携した沿線における体験コンテンツの開発・提供、列車や駅周辺を活用したイベントの実施など利用促進や観光利用の取組強化により持続可能性向上を図る。
- (3) 安全・安心な運送サービスの提供（事業費 22.3 億円）  
PC 枕木化等による安全性・乗り心地の改善や踏切照明器具の LED 化による視認性向上、信号通信ケーブルの地中化等の鉄道施設等の更新・修繕の実施により、安全・安心な運送サービスの提供を行う。

事業費合計 22.5 億円

## 6. 鉄道事業再構築事業の効果

○秋田県が鉄道施設等の更新・整備、修繕・維持管理等に要する費用を負担することにより由利高原鉄道株式会社が運行に専念することが可能となり、鳥海山ろく線の維持・持続可能性の向上が図られる。

○利用者数（令和16年度見込み）

- ・再構築事業を実施する場合 207千人/年
- ・再構築事業を実施しない場合 172千人/年

○当期純利益（令和16年度見込み）

- ・再構築事業を実施する場合 0.8百万円（令和7～16年度の10年平均）
- ・再構築事業を実施しない場合 △1.8百万円（同上）

## 再構築事業実施スキーム

(計画期間: 令和7年4月～令和17年3月)

### 由利高原鉄道(株)

《第一種鉄道事業者》

運 行

維持管理

車両保有

土地・鉄道施設保有

運営費補助

由利本荘市

鉄道施設・車両に係る更新費用の補助

鉄道施設・車両に係る修繕・維持管理費用の補助

運営費補助に対する支援

国

秋田県

## 具体的施策と効果

### 効果

- 輸送人員: 207千人/年 (R16年度見込み)  
(計画未実施の場合: 172千人/年)
- 当期純利益 (R7～16年度の10年平均)  
0.8百万円  
(計画未実施の場合: △1.8百万円)

### 具体的な施策

- 利便性・サービス向上
    - ◇ 多言語対応の観光・交通案内アプリ等による情報提供
    - ◇ コミュニティバス等との乗り継ぎの強化
  - 地域と連携した利用促進・増収施策の推進
    - ◇ 駅前や鉄道を活用したイベントの実施による利用促進
    - ◇ 沿線提携施設の特典付き乗車券の販売
    - ◇ 鉄道を活用した旅行商品の造成
  - 安全・安心な運送サービスの提供
    - ◇ PC枕木化や踏切設備の更新といった鉄道施設等の更新・修繕の実施による安全・安心な運送サービスの提供
- [施設更新・整備 10年間: 17.2億円]  
そのほか、[維持・修繕10年間: 5.0億円]

# 由利高原鉄道(株)の概要

1. 社名 由利高原鉄道株式会社（第一種鉄道事業者）  
代表取締役社長 萱場 道夫
2. 本社 秋田県由利本荘市矢島町七日町字羽板21-2
3. 資本金 1億円
4. 主な株主 秋田県（38.5%）、由利本荘市（38.5%）、  
由利建設業協会（8.0%）、(株)秋田銀行（4.0%）、  
(株)北都銀行（4.0%）、東北電力(株)（3.0%）
5. 区間 鳥海山ろく線 羽後本荘駅～矢島駅 23.0km（単線非電化）
6. 沿革 大正11年：横荘鉄道として羽後本荘・前郷間開業  
昭和12年：前郷・西滝沢間 国鉄に移管  
昭和13年：国鉄矢島線（羽後本荘・矢島間）全線開通  
昭和56年：第1次特定地方交通線として廃止承認  
昭和59年：由利高原鐵道株式会社 設立  
昭和60年：国鉄矢島線の転換を受け、鳥海山ろく線として  
営業開始

● ご利用状況（輸送密度） （単位：人／日）

区 間	R元年度	R4年度	R5年度
全線	264	318	327

● これまでの動きと現在の状況

- ◆平成21年3月：由利本荘市地域公共交通活性化再生協議会設置
- ◆平成27年4月：由利本荘市地域公共交通網形成計画策定
- ◆令和3年3月：秋田県地域公共交通活性化協議会設置
- ◆令和6年3月：由利本荘市地域公共交通計画策定（計画期間：令和6～10年度）
- ◆令和4年3月：秋田県地域公共交通計画策定（計画期間：令和4～8年度）
- ◆令和6年10月：秋田県地域公共交通計画改正
- ◆令和7年1月：鉄道事業再構築実施計画の認定



## 会津線の鉄道事業再構築実施計画の概要

## 1. 対象路線

会津鉄道 会津線（西若松～会津高原尾瀬口間：57.4km）R5 輸送密度 557 人

## 2. 事業構造の変更の内容

引き続き、会津鉄道が第一種鉄道事業者として運行、鉄道用地及び鉄道施設の保有並びに維持管理を担い、鉄道施設等（車両・線路・駅舎・電気設備等）の更新・整備・修繕等に要する経費を沿線 1 市 2 町（会津若松市、下郷町、南会津町）及び福島県が負担する事業構造とする。

## 3. 計画期間

令和 7 年 4 月 1 日～令和 1 7 年 3 月 3 1 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）観光列車等の導入に対する支援
- （2）沿線 1 市 2 町及び福島県による鉄道施設等の更新・整備・修繕等費用の負担
- （3）地域の関係者との協働やまちづくり・観光との連携による支援

## 5. 利用者の利便の確保に関する主な事項

- （1）観光列車等導入による利便性向上（事業費 42 億円）  
省エネ性能や経営効率化に寄与する先進的な車両であって、観光コンテンツとしてのインバウンドの魅力向上に資する観光車両等を導入することにより、新たな旅客需要と経済効果を創出するほか、コスト削減にも貢献が期待される。
- （2）安全・安心な運送サービスの提供（事業費 99.8 億円）  
PC 枕木化等による安全性・乗り心地の改善や停車場設備の改良（ホーム上屋新設等）、トンネル内の照明 LED 化等の鉄道施設等の更新・修繕の実施により、安全・安心な運送サービスの提供を行う。
- （3）地域と連携した利用促進・増収施策の推進による持続可能性の向上  
通勤や通学に利用しやすいダイヤ編成にするほか、駅周辺の広場や空き店舗等の有効活用や企画列車の運行、目的に合わせた割引切符を販売するなど、住民等の外出が促進され利便性向上が図られる。

事業費合計 141.8 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

- (1) 観光列車等の導入により、省エネ性能や経営効率化に寄与し、観光コンテンツとしてのインバウンドの魅力向上が図られる。
- (2) 沿線1市2町及び福島県による鉄道用地に係る鉄道施設等の維持修繕費用及び設備投資費用の負担をすることにより、会津鉄道の輸送の維持・持続可能性向上が図られる。

### ○年間利用者数（令和16年度見込）

- ・再構築事業を実施する場合 470千人/年
- ・再構築事業を実施しない場合 415千人/年  
(令和5年度実績 426千人/年)

### ○当期営業損益（令和16年度見込）

- ・再構築事業を実施する場合 △304百万円（令和7～16年度の10年平均）
- ・再構築事業を実施しない場合 △345百万円（同上）

# 会津線の鉄道事業再構築事業の概要

## 再構築事業実施スキーム

(計画期間: 令和7年4月～令和17年3月)

### 会津鉄道(株)

《第一種鉄道事業者》

運 行

維持管理

車両保有

土地・鉄道施設保有

安定的な経営の  
ための支援  
(経常損失額を支援)

会津若松市、喜多方市、  
下郷町、檜枝岐村、只見  
町、南会津町、北塩原村、  
西会津町、磐梯町、猪苗  
代町、会津坂下町、湯川  
村、柳津町、三島町、金山  
町、昭和村、会津美里町  
及び福島県  
(会津17市町村及び県)

鉄道施設等に係る  
更新費用の補助

鉄道施設等に係る  
修繕・維持管理  
費用の補助

会津若松市、下郷町、南会津町及び福島県  
(沿線1市2町及び県)

国

## 具体的施策と効果

### 効果

- 輸送人員: 470千人/年 (R16年度見込み)  
(計画未実施の場合: 415千人/年)
- 当期営業損益 (R7～16年度の10年平均)  
△304百万円  
(計画未実施の場合: △345百万円)

### 具体的な施策

◇は社総交活用予定事業

- 観光列車等の導入に対する支援
  - ◇省エネ性能や経営効率化に寄与する観光列車の導入  
[7年間 (R10～R16): 42億円]
- 安全・安心な運送サービスの提供
  - ◇PC枕木化や停車場設備の整備といった鉄道施設等の更新・修繕の実施による安全・安心な運送サービスの提供  
[施設更新・整備 10年間: 26.6億円]
  - そのほか、[維持・修繕10年間: 73.2億円]
- 地域と連携した利用促進・増収施策の推進
  - ◇通勤や通学に利用しやすいダイヤ編成
  - ◇他者と連携したダイヤ編成による首都圏直結輸送の強化
  - ◇駅周辺の広場や空き店舗等の有効活用
  - ◇企画・貸切列車の充実や鉄道を活用した旅行商品の活用

# 会津鉄道(株)の概要

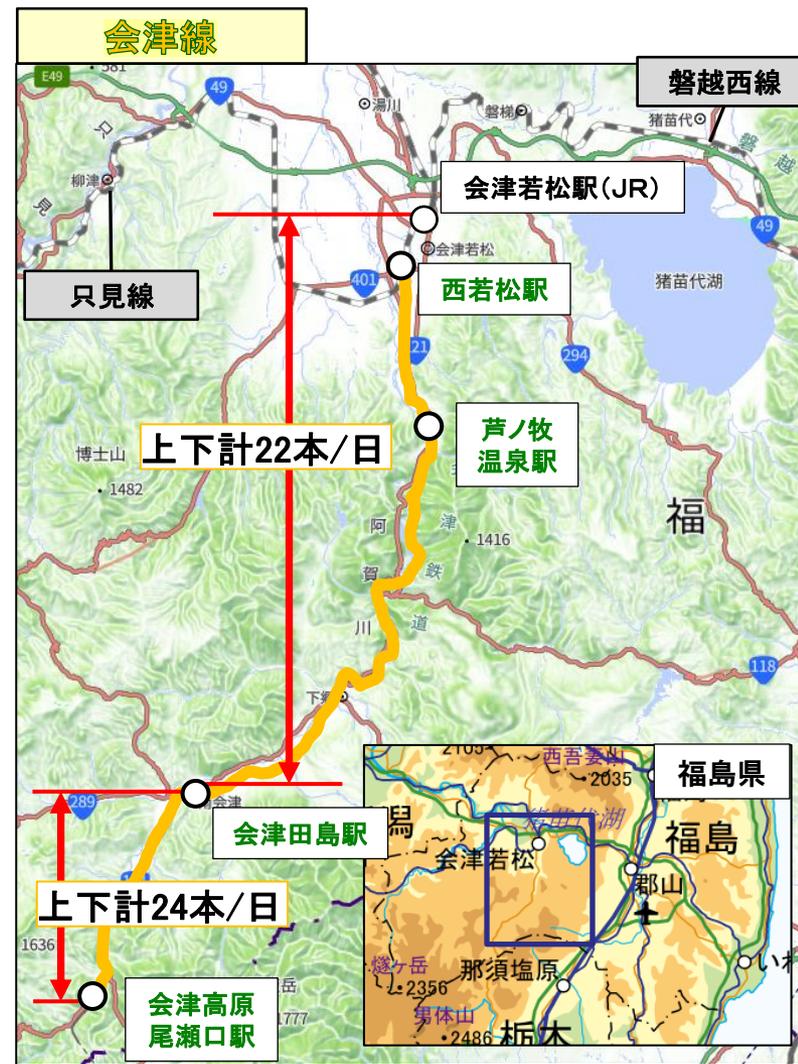
- 社名 会津鉄道株式会社（第一種鉄道事業者）  
代表取締役社長 鈴木 重敏
- 本社 福島県会津若松市材木町1丁目3番20号
- 資本金 15億円
- 主な株主 福島県（31.7%）、会津若松市（9.0%）、南会津町（5.1%）、  
（株）日本政策投資銀行（5.3%）、（株）東邦銀行（4.6%）、  
下郷町（2.9%）
- 区間 会津線 西若松～会津高原尾瀬口 57.4km  
（単線非電化（一部電化：会津田島～会津高原尾瀬口間））
- 沿革 昭和2年：開業（西若松・芦ノ牧温泉間、後に会津高原尾瀬口  
まで延伸）  
昭和59年：第2次特定地方交通線として廃止承認  
昭和61年：国鉄会津線を引き継ぐため会社設立  
昭和62年：会津線が国鉄より移管、営業開始  
平成2年：会津田島～会津高原（現：会津高原尾瀬口）間電化  
（東武鉄道・野岩鉄道と相互直通運転開）  
平成15年：AIZUマウントエクスプレス号がJR喜多方駅に乗り入れ  
平成17年：AIZUマウントエクスプレス号が東武鬼怒川温泉駅に  
乗り入れ

● ご利用状況（輸送密度） （単位：人／日）

区間	R元年度	R4年度	R5年度
全線	628	495	557

● これまでの動きと現在の状況

- ◆平成21年3月：会津線活性化連携協議会設置
- ◆令和5年3月：福島県地域公共交通活性化協議会（法定協議会）設置
- ◆令和6年3月：福島県地域公共交通計画策定（計画期間：令和6～12年度）
- ◆令和6年12月：福島県地域公共交通計画改正
- ◆令和7年1月：改正地域交通法に基づく鉄道事業再構築実施計画認定



## 只見線の鉄道事業再構築実施計画の概要

## 1. 対象路線

東日本旅客鉄道(株) 只見線（会津川口～只見間：27.6km）R5 輸送密度 103 人

## 2. 事業構造の変更の内容

福島県が東日本旅客鉄道(株)から鉄道用地及び鉄道施設の譲渡を受け、第三種鉄道事業者として保有し、東日本旅客鉄道(株)は第二種鉄道事業者として運行を行う上下分離方式を導入する事業構造とする。

## 3. 計画期間

令和7年4月1日～令和17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) 福島県による鉄道施設等の更新・整備・修繕・維持管理費用の負担
- (2) 地域の関係者との協働やまちづくり・観光との連携による支援

## 5. 利用者の利便の確保に関する主な事項

- (1) 安全・安心な運送サービスの提供（事業費 66.1 億円）

PC 枕木化による安全性・乗り心地の改善及び橋りょうやトンネルの耐久性を向上させることで長寿命化が図られる。これらの鉄道施設等の更新・修繕・維持管理の実施により、安全・安心な運送サービスの提供を行う。
- (2) 地域と連携した利用促進・増収施策の推進による持続可能性の向上（事業費 0.9 億円）

沿線各駅にパーク＆ライドのための駐車場・看板整備や二次交通の拡充、沿線のビューポイントの整備等を行うことで、利便性向上を図り、新たな鉄道利用者の増加につなげる。また、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。

事業費合計 67 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

○福島県による鉄道施設等の更新、維持管理等の費用負担により只見線の輸送の維持・持続可能性向上が図られる。

○年間利用者数（令和16年度見込）

- ・再構築事業を実施する場合 100人/日
- ・再構築事業を実施しない場合 50人/日  
(令和5年度実績 103人/日)

○事業収支（東日本旅客鉄道(株)の事業収支）

- ・再構築事業を実施する場合  $\Delta 170$  百万円（令和7～16年度の10年平均）
- ・再構築事業を実施しない場合  $\Delta 174$  百万円（同上）

## 鉄道事業再構築事業実施スキーム

(計画期間: 令和7年4月～令和17年3月)

### 東日本旅客鉄道(株)

〈第二種鉄道事業者〉

運 行

鉄道車両保有

鉄道用地、  
鉄道施設・  
貸付

鉄道用地、  
鉄道施設・  
使用料

### 福島県

〈第三種鉄道事業者〉

鉄道施設保有

鉄道用地保有

利用促進策の推進

国

### 福島県及び 会津17市町村

会津若松市、喜多方市、  
下郷町、檜枝岐村、只見  
町、南会津町、北塩原村、  
西会津町、磐梯町、猪苗  
代町、会津坂下町、湯川  
村、柳津町、三島町、金山  
町、昭和村、会津美里町

鉄道用地・施設使用料  
減免措置

鉄道施設等の  
維持管理に要  
する費用を負担

設備投資費用の補助

## 具体的施策と効果

### 効果

- 利用者数: 100人/日(R16年度見込)  
(計画未実施の場合: 50人/日)
- 第二種鉄道事業者の旅客運輸収入  
△170百万円(令和7～16年度の10年平均)  
(計画未実施の場合: △174百万円)

### 具体的な施策

◇は社総交活用予定事業

- 地域と連携した利用促進策・増収施策の推進
  - ◇各駅にパーク&ライドのための駐車場等を整備
  - ◇沿線のビューポイントを整備
  - ◇駅で接続する二次交通の拡充
  - ◇企画列車・イベント列車の運行
  - ◇沿線各駅に多言語対応の案内看板を設置
  - ◇駅構内の売店、車内販売でのキャッシュレス決済の導入
- 安心・安全な運送サービスの確保
  - ◇PC枕木化等の線路設備の更新・修繕による安全・安心な運送サービスの提供  
[整備投資 10年間:25.5億円]  
そのほか、[維持・修繕 10年間:40.5億円]

# JR東日本 只見線(会津川口～只見間)の概要

## ● 区間

会津川口～只見 8駅、27.6km (単線非電化)

## ● 事業構造

第二種：東日本旅客鉄道(株)

第三種：福島県

## ● 開業時期

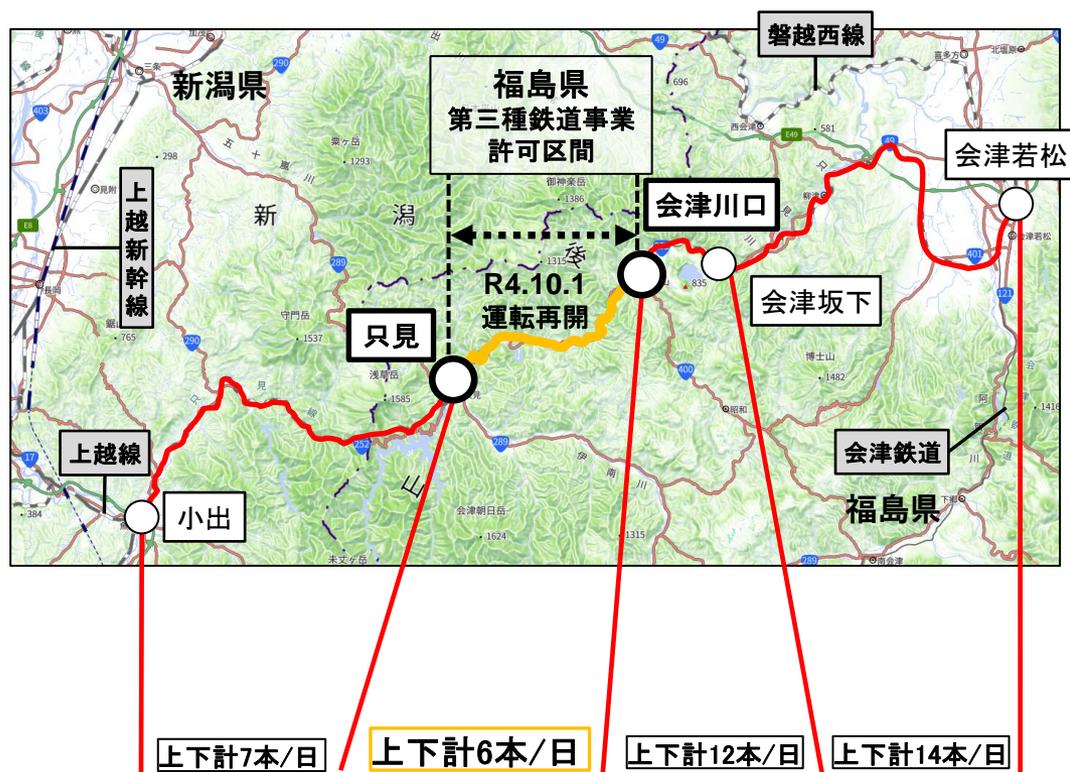
大正15年10月：会津若松～会津坂下間 開業

昭和46年8月：全通

## ● ご利用状況(輸送密度)

(単位：人/日)

区間	S62年度	R元年度	R4年度	R5年度
只見線全体	644	271	257	280
会津若松～会津坂下	1,962	1,122	944	987
会津坂下～会津川口	533	179	182	206
会津川口～只見	184	27	79	103
只見～小出	369	101	107	121



## ● これまでの経緯

- ◆平成23年7月：豪雨災害により橋梁・路盤が流出し、会津坂下駅-小出駅間が不通
- ◆平成23～24年：会津坂下駅-会津川口駅間及び只見駅-小出駅間で順次運行再開
- ◆平成29年6月：JR東日本と福島県が、会津川口駅-只見駅間での上下分離方式の導入と鉄道復旧に合意
- ◆令和3年11月：JR東日本に対して会津川口駅-只見駅間の第二種事業を許可、福島県に対して同区間の第三種事業を許可
- ◆令和4年10月：只見線全線運行再開
- ◆令和6年3月：福島県地域公共交通計画策定(計画期間：令和6～12年度)
- ◆令和6年12月：福島県地域公共交通計画改正
- ◆令和7年1月：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

## 三陸鉄道の鉄道事業再構築実施計画の概要

## 1. 対象路線

三陸鉄道 北リアス線（宮古～久慈間：71.0 km）R5 輸送密度 359 人  
リアス線（釜石～宮古間：55.4 km）R5 輸送密度 392 人  
南リアス線（盛～釜石間：36.6 km）R5 輸送密度 313 人

## 2. 事業構造の変更の内容

引き続き、沿線 10 市町村が三陸鉄道北リアス線・リアス線・南リアス線の鉄道用地を保有し、これを三陸鉄道に無償で貸し付けるほか、岩手県及び関係 12 市町村が鉄道施設の修繕・維持管理に要する費用等を負担する事業構造とする。

## 3. 計画期間

平成 31 年 3 月 23 日<sup>\*</sup>～令和 11 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）鉄道用地の無償貸与の継続
- （2）鉄道施設等の設備整備・維持管理等に要する費用の負担
- （3）地域の関係者との協働やまちづくり、観光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）利便性向上の取組（事業費 3 億円）  
沿線の住宅地や大学等の教育機関から八木沢・宮古短大駅へのアクセスを向上させるため、駅へのアプローチ等の環境整備を行い、利便性の向上を図る
- （2）安全・安心で質の高い輸送サービスの提供（事業費 66.7 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
- （3）利用促進等による収入の確保に対する支援（事業費 6.6 億円）  
駅前等のスペースを活用してパーク＆ライドを実施するほか、二次交通の接続強化や運行ダイヤのパターン化、企画列車等の乗車券のデジタル化等により利便性向上を図り、新たな鉄道利用者の増加につなげる。また、外国の旅行サイトや SNS 等による情報発信の強化、駅施設等の多言語対応など外国人旅行者にも利用しやすい環境整備等による利用促進を進める

事業費合計 76.3 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

- (1) 関係自治体による鉄道施設等に係る修繕・維持管理費用及び設備投資費用の負担、関係自治体をはじめとする地域関係者の積極的な支援による収入の確保等の経営改善施策が実施されることにより、実施計画期間中を通じて収支を改善し、安全で安定した運行を維持することが可能となる
- (2) 八木沢・宮古短大駅アクセス路整備による駅施設の機能強化及び利用環境の改善をすることにより、利便性向上による利用拡大が図られる
- (3) 三陸鉄道(株)自体がこれまで以上に地域の観光資源としての役割を果たすとともに、経営の持続性が高まり、地域住民の日常生活の足としての役割を担い続けることが可能となる

### ○年間利用者数

- ・ 計画最終年度（令和10年度） 821 千人/年
- ・ 計画変更前（令和5年度） 618 千人/年

### ○事業収支（三陸鉄道(株)の営業収支）

- ・ 計画最終年度（令和10年度） △627 百万円
- ・ 計画変更前（令和5年度） △667 百万円

# 三陸鉄道の鉄道事業再構築事業の概要

## 再構築事業実施スキーム

(計画期間:10年間 平成31年3月～令和11年3月)

### 三陸鉄道(株)

《第一種鉄道事業者》

運行

維持管理

車両

鉄道施設

※①②以外の鉄道施設を保有

運営移管

JR東日本  
(旧山田線※)

※釜石～宮古間

無償譲渡

設備整備費用の支援

鉄道施設・車両に係る  
修繕・維持管理費用を支援

無償貸付・譲渡

地域

### 沿線10市町村

久慈市、野田村、普代村、田野畑村、  
岩泉町、宮古市、山田町、大槌町、  
釜石市、大船渡市

鉄道用地 無償貸付

①トンネル・橋梁等 無償貸付

※南北リアス線:従前より保有  
※リアス線(旧山田線):本計画により保有

②災害復旧に係る鉄道施設 無償貸付

※南北リアス線:従前より保有

関係2市町

洋野町、陸前高田市

岩手県

国

## 具体的施策と効果

### 効果

- 鉄道施設等に係る維持管理負担の軽減と、地域と連携した利便性向上により利用拡大を図る
- 利用者数: **821千人/年**(R10年度見込)  
(計画変更前:618千人/年(R5年度))
- 事業収支: **△627百万円**(R10年度見込)  
(計画変更前:△667百万円(R5年度))

### 具体的な施策

- 利便性向上の取組
  - ◇ 駅までのアクセス向上のための駅施設の改修 [R7年度:3億円]
- 安全・快適な輸送サービスの確保
  - ◇ 鉄道施設等の計画的な整備・更新 [施設更新・整備 10年間:29.5億円] そのほか、[維持・修繕 10年間:37.1億円]
- 利用促進等による収入の確保に対する支援
  - ◇ 駅等にピクトグラムなどの案内標識を設置し、利用者の観光地等への円滑な移動を推進
  - ◇ 駅前等のスペースを活用したパーク&ライドを実施
  - ◇ 二次交通との接続強化
  - ◇ 運行ダイヤのパターン化
  - ◇ 企画列車等の乗車券のデジタル化
  - ◇ 外国の旅行サイトやSNS等による情報発信の強化
  - ◇ 多言語対応等の外国人旅行客の受入環境整備
  - ◇ 国内外のクルーズ船寄港に併せた鉄道等を組み合わせさせたツアー等の実施を推進

# 三陸鉄道株式会社の概要

1. 社名 三陸鉄道株式会社  
代表取締役社長 石川 義晃
2. 本社 岩手県宮古市栄町4番地
3. 資本金 3億600万円
4. 主な株主 岩手県(47.1%)、宮古市(4.4%)、  
(株)岩手銀行(3.9%)大船渡市(3.8%)、  
日本製鉄(株)(3.3%)、東北電力(株)(3.3%)
5. 区間 北リアス線 宮古～久慈 71.0km  
リアス線 釜石～宮古 55.4km  
南リアス線 盛～釜石 36.6km 計163.0km(単線非電化)
6. 沿革 昭和45年：国鉄盛線 盛～綾里間開業(昭和48年：綾里～吉浜間延伸)  
昭和47年：国鉄宮古線 宮古～田老間 開業  
昭和50年：国鉄久慈線 久慈～普代間 開業  
昭和56年：盛線、宮古線、久慈線が第一次特定地方路線として廃止が決定  
昭和56年：三陸鉄道(株)設立  
昭和59年：南リアス線(盛～釜石)、北リアス線(宮古～久慈)開業  
平成31年：JR東日本より山田線の宮古～釜石を譲受、リアス線として営業開始

●ご利用状況(輸送密度) (単位:人/日)

区間	R元年度	R4年度	R5年度
全線	410	248	263

●主な経緯

- ◆平成19年8月：「三陸鉄道再出発宣言」岩手県と沿線12市町村が財政支援を表明
- ◆平成20年7月：三陸鉄道沿線地域等公共交通活性化協議会(法定協議会)の設置
- ◆平成21年11月：鉄道事業再構築実施計画(北リアス線、南リアス線の鉄道用地を沿線12市町村に無償譲渡)の認定
- ◆平成26年3月：同実施計画変更認定申請(期間5年延長)の認定
- ◆平成30年12月：「三陸鉄道沿線地域等公共交通網形成計画」策定【計画期間：令和11年3月31日まで】
- ◆平成31年1月：鉄道事業再構築実施計画(JR山田線の移管譲受)の認定【認定期間：令和11年3月31日まで】
- ◆令和6年12月：三陸鉄道沿線地域等公共交通計画 策定【計画期間：令和6～10年度】
- ◆令和7年1月：鉄道事業再構築実施計画変更認定申請の認定

