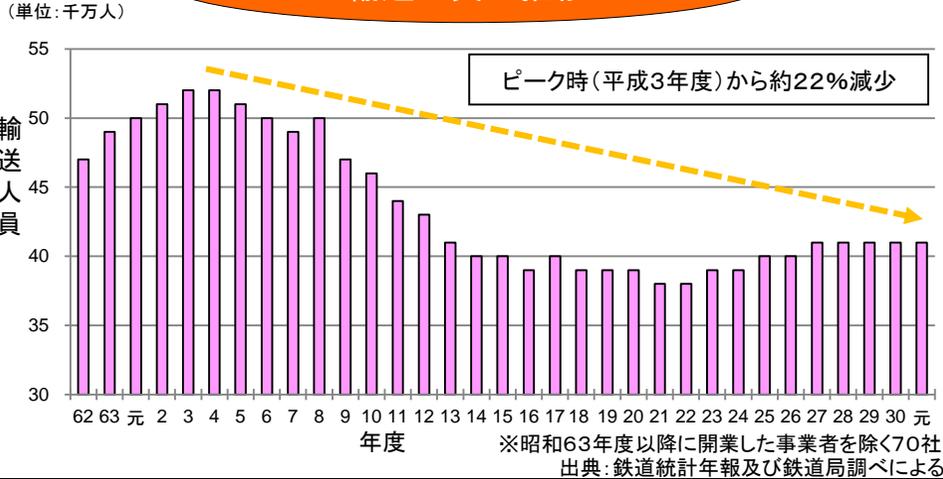
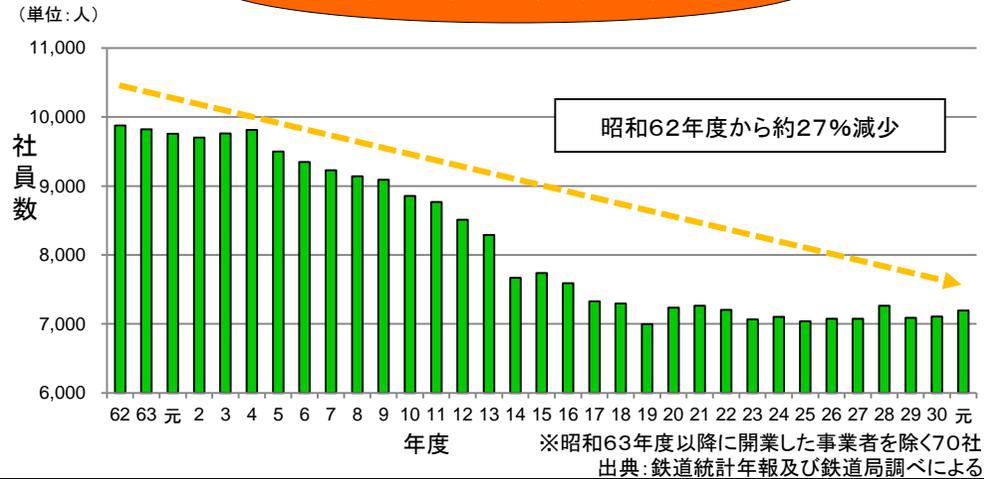


＜鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会＞
ローカル鉄道を取り巻く現状

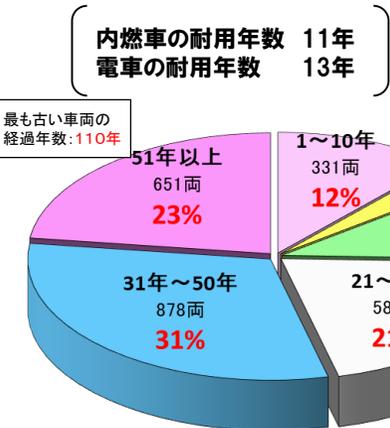
輸送人員の推移



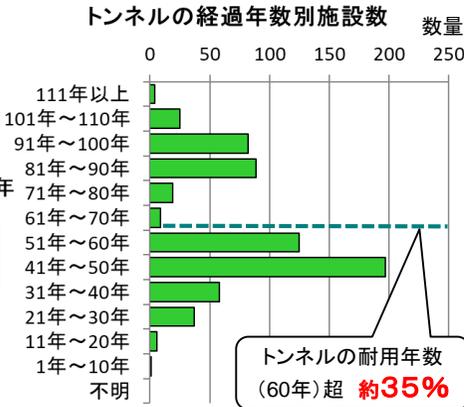
鉄軌道部門社員数の推移



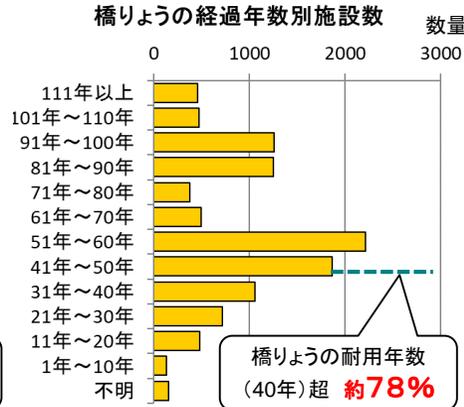
車齢



施設の現状



トンネル・橋りょうの経過年数別施設数



※鉄道局調べ(令和元年度末実績) 地域鉄道事業者(95社)

老朽化が進み安全設備更新の資金負担が事業継続のネック。
また、安全性向上・バリアフリーなど新たなニーズへの対応が困難。

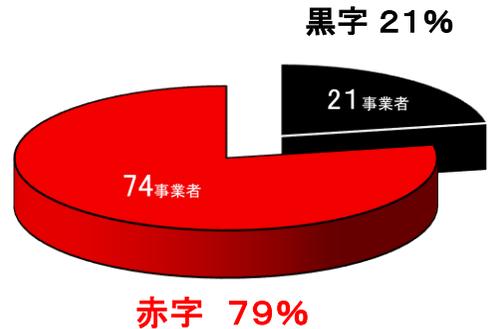
※鉄道局調べ(令和元年度末実績) 地域鉄道事業者(95社)

※割合は不明分を除く

※トンネル・橋りょうの耐用年数は、材質によって異なる場合がある。

経常収支

令和元年度(鉄軌道事業)



※鉄道局調べ(令和元年度実績) 地域鉄道事業者(95社)

JR北海道の線区別輸送密度(令和2年度)

凡例	輸送密度	令和2年度
.....	500人未満	47%
.....	500人～2,000人	38%
.....	2,000人～4,000人	7%
.....	4,000人～8,000人	0%
.....	8,000人～20,000人	1%
.....	20,000人以上	6%

営業キロ 2,250.4km (100%)



国鉄改革当時からの事情の変化

① 高規格幹線道路の供用延長

昭和62年度 167km ⇒ 令和2年度 1,183km (約7倍)

② 自動車の保有状況

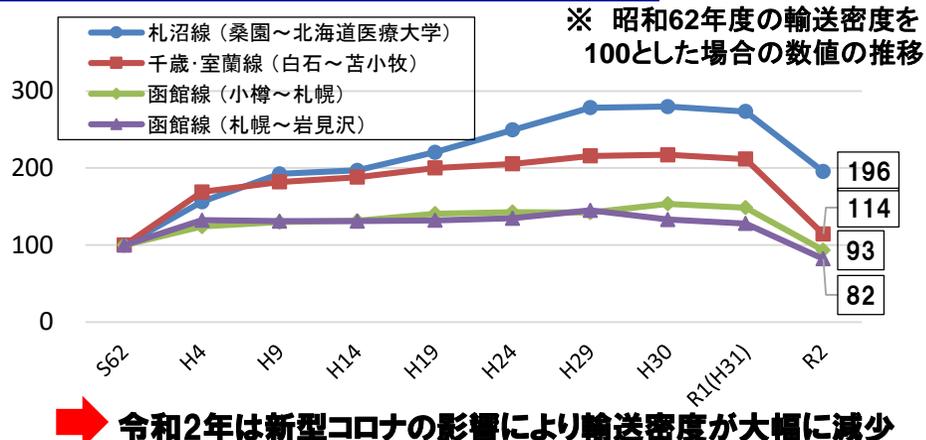
昭和62年度 163万台 ⇒ 令和2年度 286万台 (約1.8倍)

③ 人口の推移(北海道内)

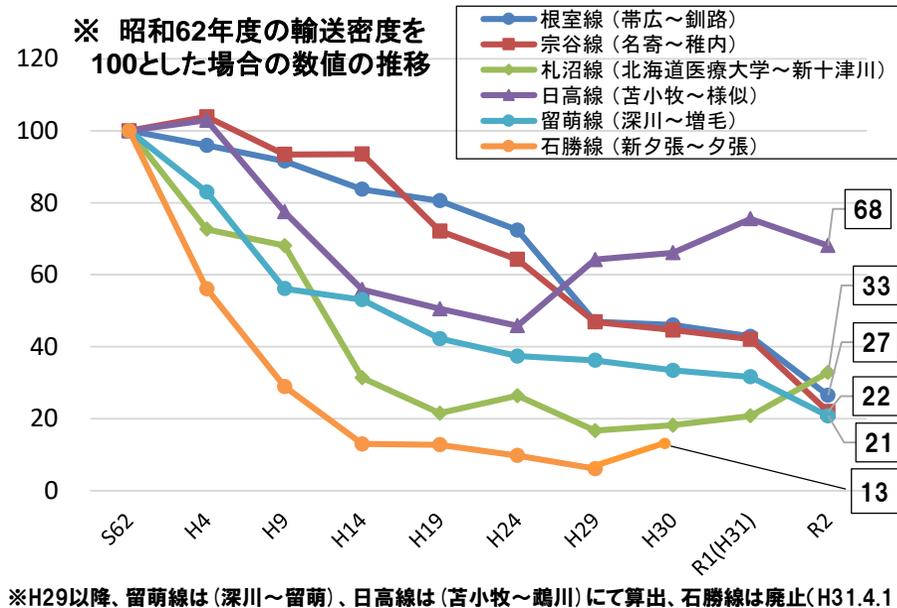
昭和62年度 566万人 ⇒ 令和2年度 521万人 (▲8%)

令和2年 521万人 ⇒ 令和27年 401万人 (▲23%)
(推計)

輸送密度の推移 ① 札幌圏の路線

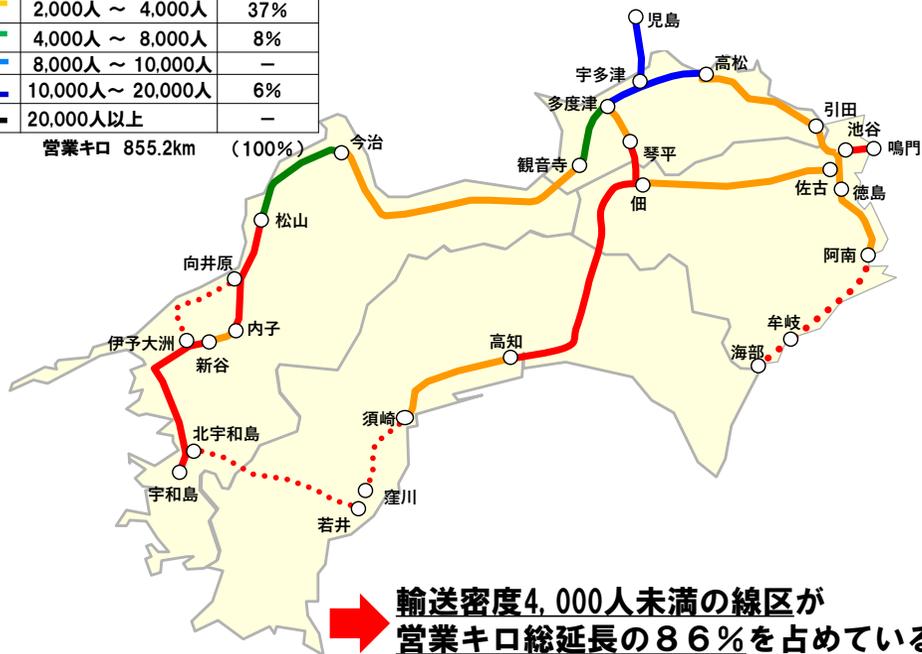


輸送密度の推移 ② 札幌圏以外の路線



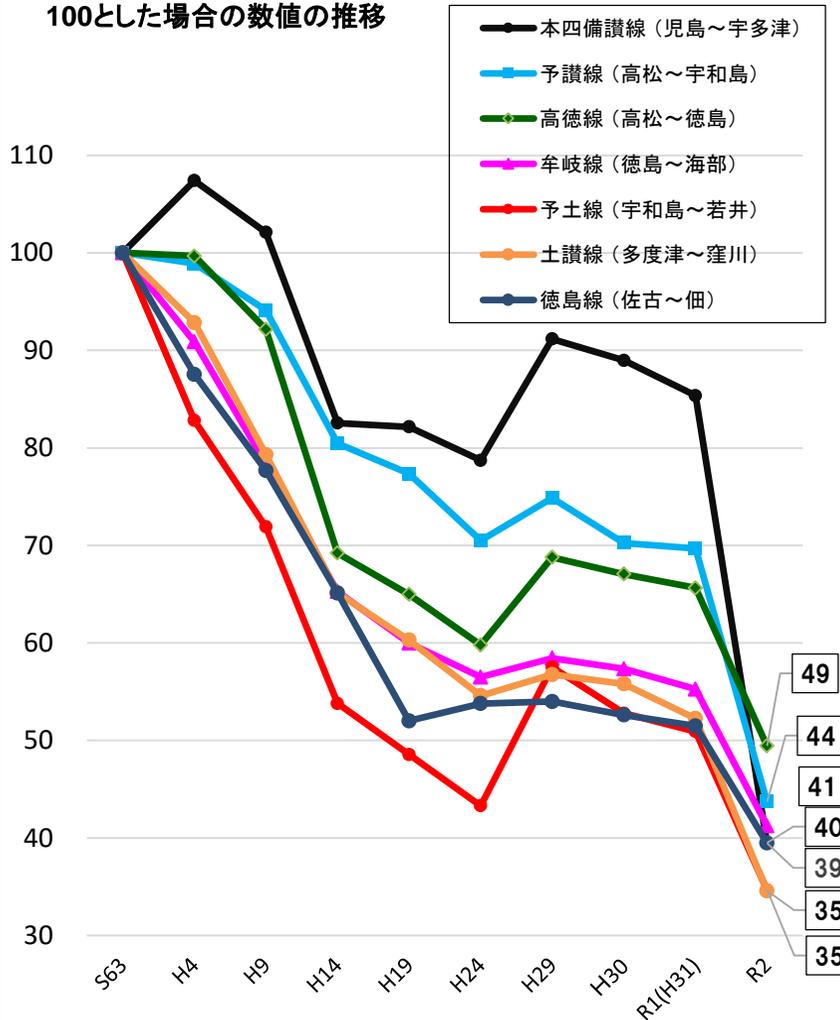
JR四国の線別輸送密度(令和2年度)

凡例	輸送密度	令和2年度
●●●●	1,000人未満	24%
■	1,000人～2,000人	25%
■	2,000人～4,000人	37%
■	4,000人～8,000人	8%
■	8,000人～10,000人	—
■	10,000人～20,000人	6%
■	20,000人以上	—



輸送密度の推移 主な路線

※ 昭和63年度の輸送密度を100とした場合の数値の推移



ほとんどの路線で輸送密度が減少しており、**新型コロナウイルスの影響で、昭和63年度と比べて、4割程度となっている。**

国鉄改革当時の事情の変化

① 高規格幹線道路の供用延長

昭和62年度 11km ⇒ 令和2年度 600km (約55倍)

② 自動車の保有状況

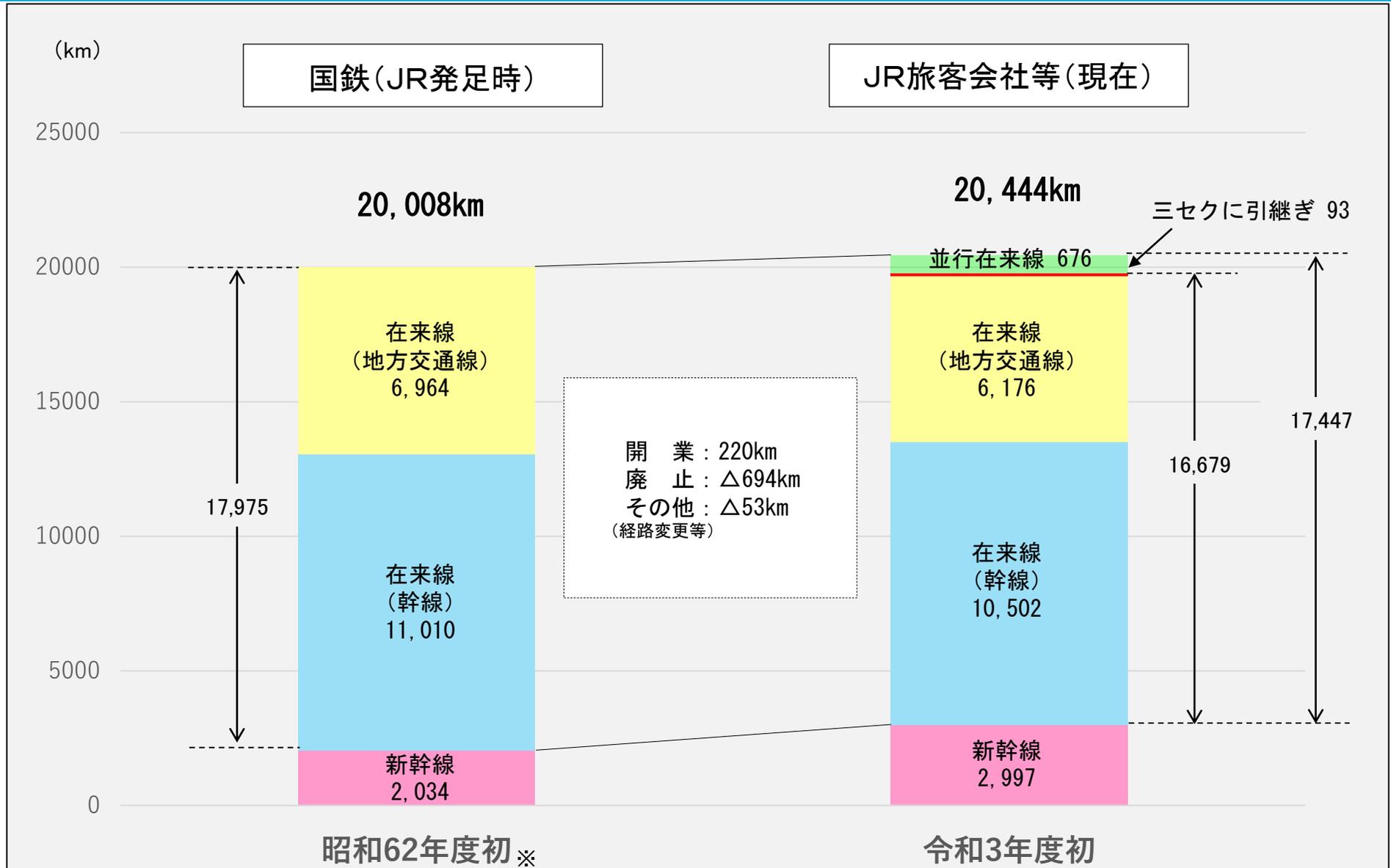
昭和62年度 104万台 ⇒ 令和2年度 226万台 (約2.2倍)

③ 人口の推移(四国内)

昭和62年度 422万人 ⇒ 令和2年度 367万人 (▲13%)

令和2年 367万人 ⇒ 令和27年 282万人 (▲23%)
(推計)

JR発足時に引き継いだ国鉄路線の営業キロ比較



※特定地方交通線を除いている。

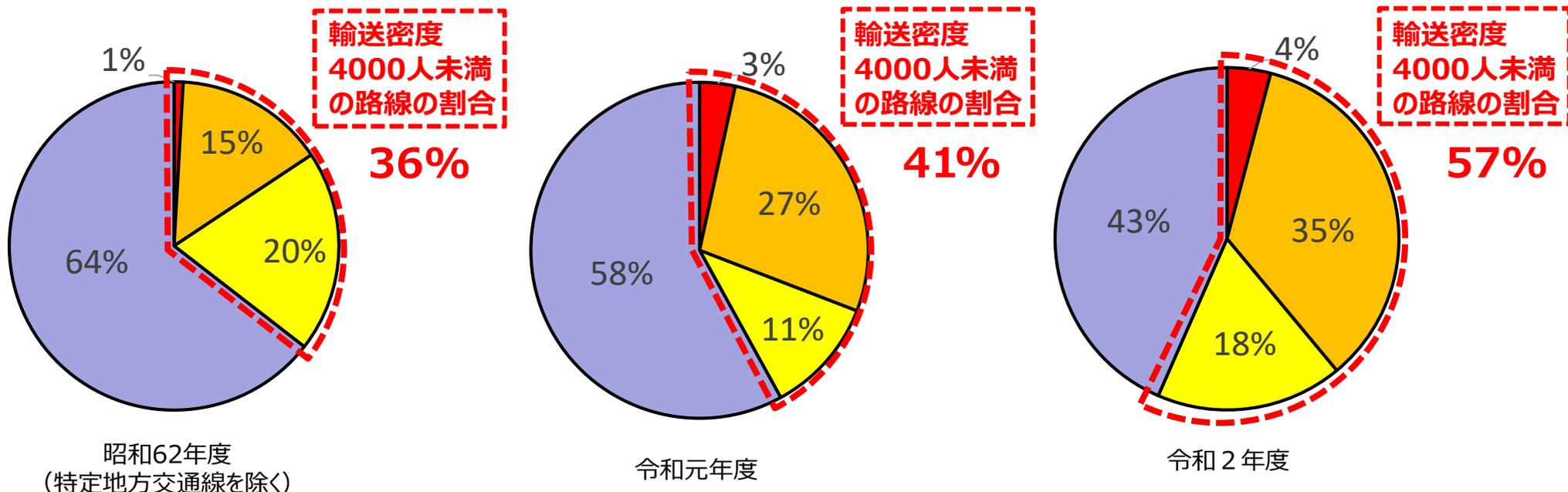
国鉄民営化後のJR各社による路線廃止等の事例

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		
	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)		人口減などから夕張市が廃止を提案
	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		鷓川 - 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 - あぎ亀山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

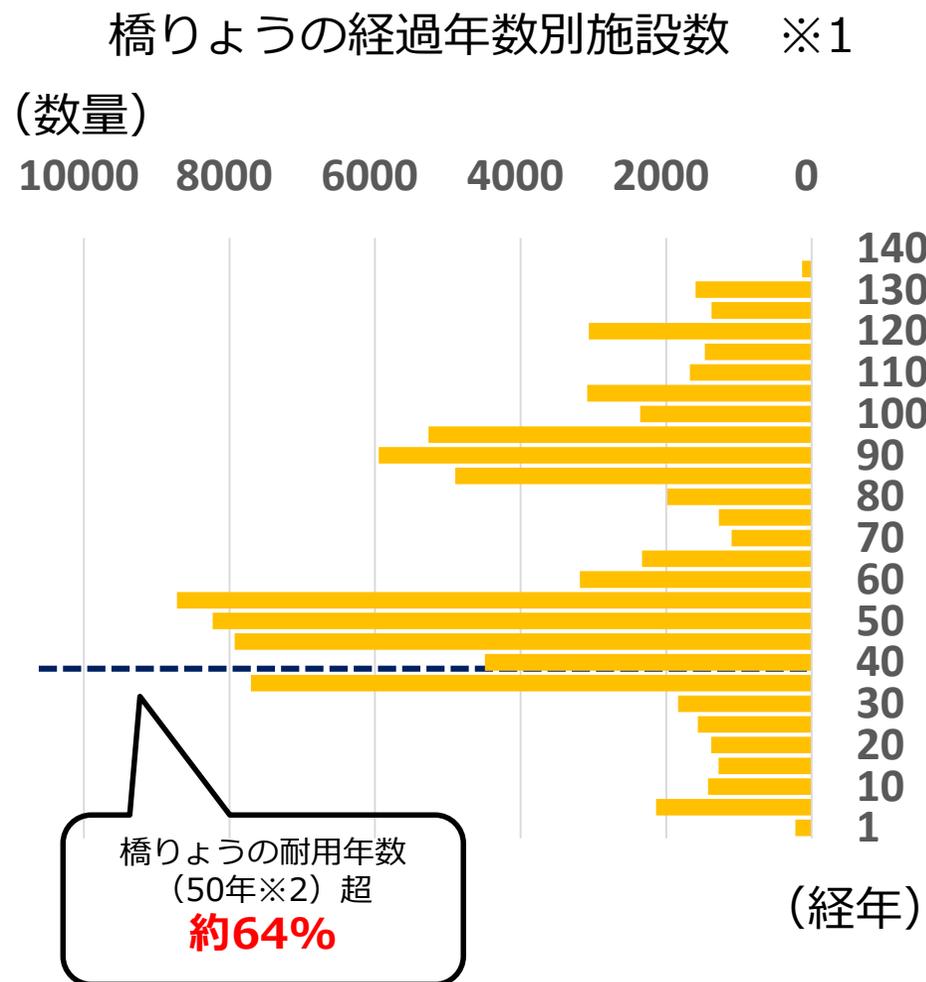
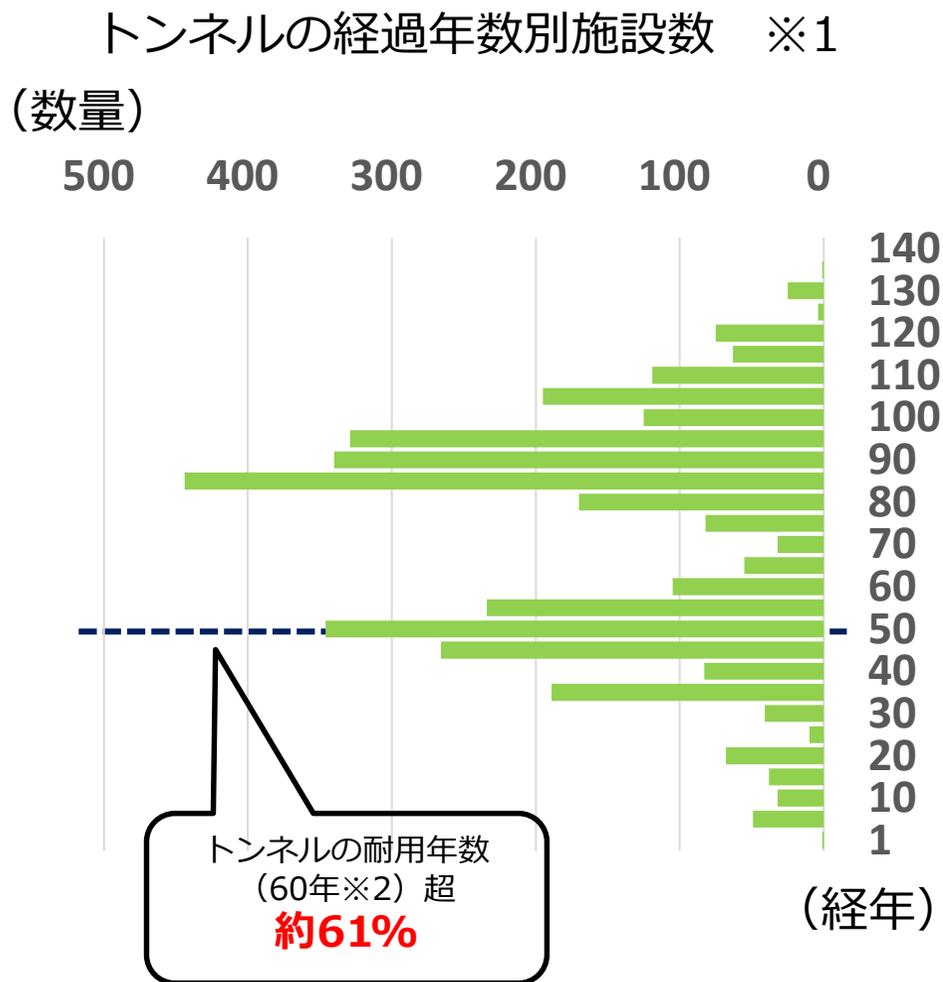
※特定地方交通線を除いている

JR旅客6社における各輸送密度ごとの路線の割合



- ※営業キロベース（路線単位での計算）
- ※四捨五入の関係で合計が合わない場合がある。
- ※新幹線を除く

凡例	輸送密度	昭和62年度 (特定地方交通線を除く)	令和元年度	令和2年度
■	200人未満	1%	3%	4%
■	200人 ~ 2,000人	15%	27%	35%
■	2,000人 ~ 4,000人	20%	11%	18%
■	4,000人以上	64%	58%	43%
		(100%)	(100%)	(100%)



※1 鉄道局調べ (令和2年度末実績)

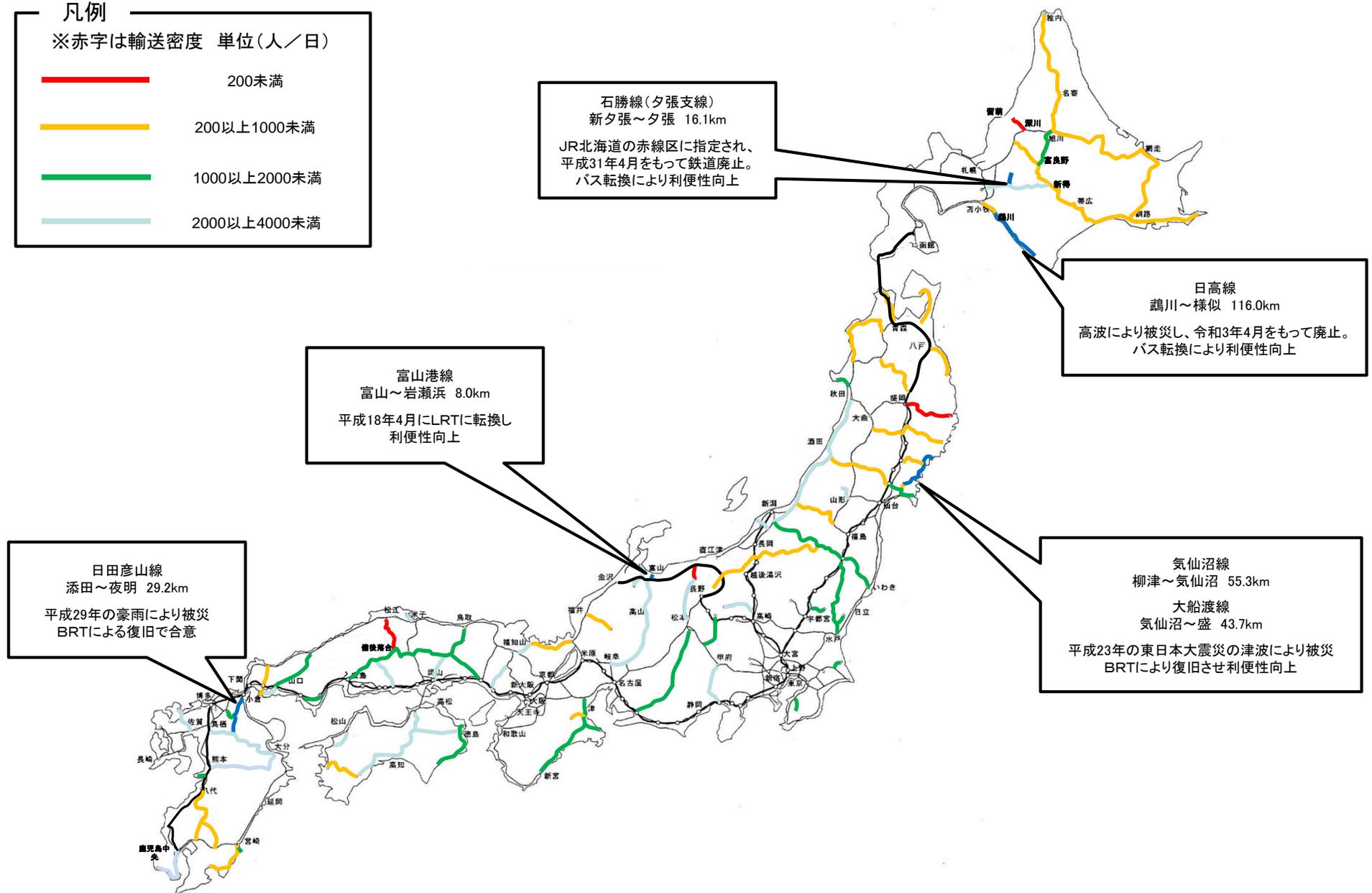
JR旅客貨物会社 (7社)

※2 トンネル・橋りょうの耐用年数は、材質によって異なる場合がある。

凡例

※赤字は輸送密度 単位(人/日)

- 200未満
- 200以上1000未満
- 1000以上2000未満
- 2000以上4000未満



石勝線(夕張支線)
 新夕張～夕張 16.1km
 JR北海道の赤線区に指定され、
 平成31年4月をもって鉄道廃止。
 バス転換により利便性向上

日高線
 鶴川～様似 116.0km
 高波により被災し、令和3年4月をもって廃止。
 バス転換により利便性向上

富山港線
 富山～岩瀬浜 8.0km
 平成18年4月にLRTに転換し
 利便性向上

日田彦山線
 添田～夜明 29.2km
 平成29年の豪雨により被災
 BRTによる復旧で合意

気仙沼線
 柳津～気仙沼 55.3km
 大船渡線
 気仙沼～盛 43.7km
 平成23年の東日本大震災の津波により被災
 BRTにより復旧させ利便性向上

提言内容

1 鉄道利用促進のための機運醸成

- ・ 県、市町村、地域等が行う、鉄道路線の利用促進や地域での活用を推進する取組への支援を行うこと
- ・ 鉄道事業者に対し、こうした取組に協働して取り組むよう働きかけること

2 JRを含めた鉄道事業者の経営基盤の安定化への支援

- ・ 地方鉄道について、引き続き、経営安定化や安全輸送設備等の整備に向け、支援制度の充実・強化を図ること
- ・ 新型コロナウイルス感染症の影響により経営が悪化しているJR各社に対して、コロナ禍を乗り切るため、国の責任において一定の経営支援を講じること
- ・ JR各社は、国鉄分割・民営化における支援措置等の経緯に鑑み、その路線の廃止はより慎重に考えるよう指導すること
- ・ 地域に影響を及ぼす減便についても、地域の意見を踏まえ、慎重にするよう指導すること

3 鉄道事業法における鉄道廃止等手続きの見直し

- ・ JR各社については、鉄道事業の廃止や運行計画の変更手続きに、地域の実情が反映されるよう、鉄道事業法における手続きの見直しを行うこと
- ・ 鉄道事業者側の事情・判断のみによって廃止等が可能である現行法の手続きについて、より公の関わりを強める方向に見直すこと

提言者(23道県知事)

(発起人)
代表

広島県知事	湯崎 英彦
鳥取県知事	平井 伸治
島根県知事	丸山 達也
岡山県知事	伊原木 隆太
山口県知事	村岡 嗣政

(賛同者)

北海道知事	鈴木 直道	青森県知事	三村 申吾
岩手県知事	達増 拓也	宮城県知事	村井 嘉浩
秋田県知事	佐竹 敬久	山形県知事	吉村 美栄子
福島県知事	内堀 雅雄	新潟県知事	花角 英世
富山県知事	新田 八朗	石川県知事	谷本 正憲
福井県知事	杉本 達治	山梨県知事	長崎 幸太郎
長野県知事	阿部 守一	滋賀県知事	三日月 大造
徳島県知事	飯泉 嘉門	香川県知事	浜田 恵造
愛媛県知事	中村 時広	高知県知事	濱田 省司