資料４

JR東日本の地方交通線の現状と取り組みについて

東日本旅客鉄道株式会社
2022年　2月　14日

地方交通線について

○ 1980年11月に「日本国有鉄道経営再建促進特別措置法」が成立
○ 1981年4月に同施行令に基づき地方交通線を運輸大臣が承認

国鉄線
245線 23,320キロ

幹線系線区
70線 13,160キロ

・幹線鉄道網（51線:12,580キロ）
・平均通過人員:8,000人/日以上（15線:560キロ）
・貨物営業線:4,000トン/日以上（4線:20キロ）

地方交通線
175線 10,160キロ

特定地方交通線
83線 3,160キロ
当社管内17線

・平均通過人員4,000人/日未満
第1次～第3次の段階※を踏み、1990年度までに全83線が転換済
（バス転換45線、三セク等転換38線）

【除外要件等】
①最混雑時片道1,000人/時以上
②代替道路未整備（岩泉線など）
など

維持存続路線
92線 7,000キロ

当社は、33線区を地方交通線として承継した。

営業キロは1982年度（昭和57年度）末ベース
平均通過人員:ご利用されるお客さまの1日1kmあたりの人数
【平均通過人員】=【各路線の年度内の旅客輸送人キロ】÷【当該路線の年度内営業キロ】÷【年度内営業日数】

当社における地方交通線の現状

JR東日本

国鉄再建法における基準期間(1977～1979年度)、会社発足時(1987年度)

(単位:人/日)

no.	路線名	区間	営業キロ	基準期間 1977～79年度	1987年度	記事
1	東金線	大網～成東	13.8	7,600	12,132	1線区
2	越後線	柏崎～新潟	83.8	7,835	6,548	
3	八高線	八王子～倉賀野	92.0	5,920	6,268	
4	大糸線	松本～南小谷	70.1	5,910	5,779	
5	日光線	宇都宮～日光	40.5	7,830	5,688	
6	弥彦線	弥彦～東三条	17.4	5,161	5,076	
7	男鹿線	追分～男鹿	26.6	6,860	4,610	
8	左沢線	北山形～左沢	24.3	6,392	4,195	
9	田沢湖線	盛岡～大曲	75.6	2,803	4,109	8線区
10	吾妻線	渋川～大前	55.3	4,338	3,304	
11	石巻線	小牛田～女川	44.7	4,618	3,247	
12	久留里線	木更津～上総亀山	32.2	4,308	3,126	
13	水郡線	水戸～安積永盛、上菅谷～常陸太田	147.0	3,891	2,762	
14	烏山線	宝積寺～烏山	20.4	3,591	2,559	
15	鹿島線	香取～鹿島サッカースタジアム	17.4	2,382	2,549	
16	八戸線	八戸～久慈	64.9	3,781	2,513	
17	陸羽東線	小牛田～新庄	94.1	4,118	2,411	
18	磐越東線	いわき～郡山	85.6	3,958	2,314	
19	陸羽西線	新庄～余目	43.0	3,976	2,185	
20	津軽線	青森～三厩	55.8	3,064	2,131	11線区
21	釜石線	花巻～釜石	90.2	3,475	1,917	
22	小海線	小淵沢～小諸	78.9	2,685	1,898	
23	飯山線	豊野～越後川口	96.7	1,904	1,636	
24	大船渡線	一ノ関～盛	105.7	2,891	1,547	
25	花輪線	好摩～大館	106.9	2,597	1,545	
26	五能線	東能代～川部	147.2	2,209	1,402	
27	気仙沼線	前谷地～気仙沼	72.8	1,630	1,357	
28	米坂線	米沢～坂町	90.7	3,021	1,214	
29	北上線	北上～横手	61.1	2,219	1,147	
30	山田線	盛岡～釜石	157.5	2,422	1,119	10線区
31	大湊線	野辺地～大湊	58.4	1,616	965	
32	只見線	会津若松～小出	135.2	1,038	644	2線区
33	岩泉線	茂市～岩泉	38.4	667	180	1線区

13線区

2019年度

(単位:人/日)

路線名	2019年度	記事
八高線	8,913	1線区
東金線	7,911	
田沢湖線	6,703	
越後線	5,889	
日光線	5,642	4線区
左沢線	3,282	
大糸線	3,077	
弥彦線	2,249	
吾妻線	2,206	4線区
男鹿線	1,781	
水郡線	1,558	
烏山線	1,430	
磐越東線	1,320	
鹿島線	1,207	
石巻線	1,193	
小海線	1,105	
久留里線	1,025	8線区
八戸線	851	
陸羽東線	850	
大船渡線 ㊟	754	
釜石線	743	
五能線	597	
飯山線	576	
大湊線	533	7線区
津軽線	452	
米坂線	373	
花輪線	357	
陸羽西線	343	
北上線	306	
只見線	271	
気仙沼線 ㊟	232	
山田線 ㊟	174	
岩泉線	廃止	9線区

24線区

2020年度(コロナ禍)

(単位:人/日)

路線名	2020年度	記事
八高線	5,904	
東金線	5,249	
越後線	4,539	3線区
日光線	3,671	
左沢線	2,791	
田沢湖線	2,553	
大糸線	2,412	4線区
弥彦線	1,862	
男鹿線	1,543	
吾妻線	1,493	
水郡線	1,276	
烏山線	1,148	
磐越東線	1,067	6線区
石巻線	953	
鹿島線	952	
小海線	876	
久留里線	737	
八戸線	638	
陸羽東線	629	
大船渡線 ㊟	514	7線区
飯山線	491	
釜石線	454	
五能線	425	
津軽線	387	
花輪線	318	
米坂線	302	
大湊線	288	
只見線	233	
北上線	219	
気仙沼線 ㊟	189	
陸羽西線	163	
山田線 ㊟	95	
岩泉線	廃止	13線区

26線区

【凡例　平均通過人員】

8,000以上　8,000～4,000　4,000～2,000　2,000～1,000　1,000～500　500未満

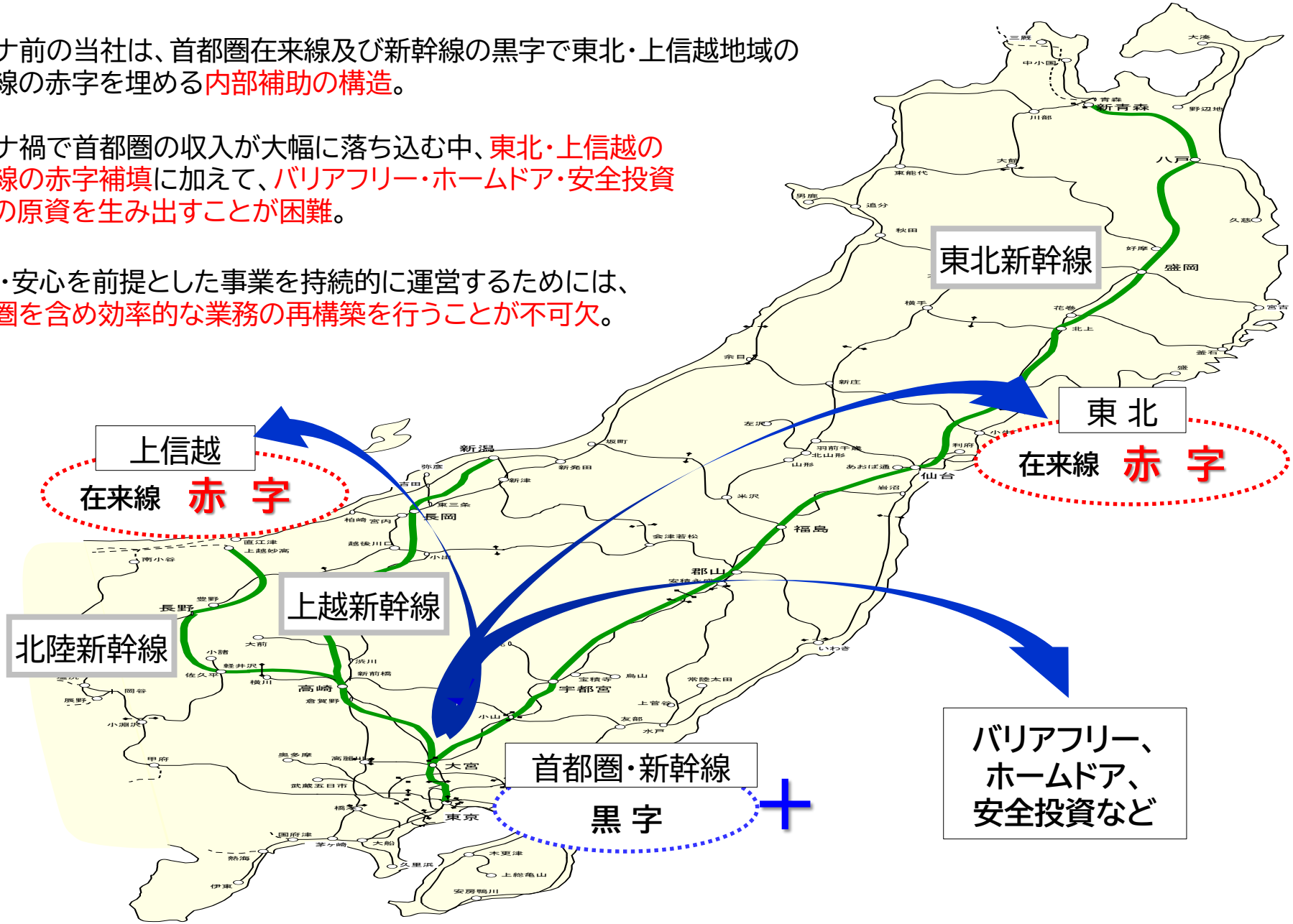
㊟　震災復旧に伴い、区間が変更となっている路線

データ:JR東日本HP「路線別ご利用状況」

ご利用の減少により平均通過人員が2,000人/日未満の線区は26線区となっている。
(※新型コロナウイルスの影響が軽微であった2019年度でも24線区。)

当社の利益構造（内部補助の構造）

- コロナ前の当社は、首都圏在来線及び新幹線の黒字で東北・上信越地域の在来線の赤字を埋める内部補助の構造。
- コロナ禍で首都圏の収入が大幅に落ち込む中、東北・上信越の在来線の赤字補填に加えて、バリアフリー・ホームドア・安全投資などの原資を生み出すことが困難。
- 安全・安心を前提とした事業を持続的に運営するためには、首都圏を含め効率的な業務の再構築を行うことが不可欠。



設備のスリム化

【沿線自治体等に対する協力要請メニュー】

駅	不要設備撤去、無人駅廃止、無人化、トイレ撤去
輸送サービス	列車削減、編成の削減、ワンマン運転化
保守	保守間合いの設定（昼間・夜間）
その他	単線化、架線レス化、連動駅スリム化、踏切廃止・冬季通行止め

列車削減

- 2021年3月ダイヤ改正：在来線普通列車を31本削減
  （約7,000キロ）
- 2022年3月ダイヤ改正：定期列車の約3％を削減予定
  （新幹線：約11,100キロ、在来線：約12,400キロ）

無人駅廃止

- 2021年3月ダイヤ改正　奥羽本線　赤岩駅廃止
- 2022年3月ダイヤ改正　北上線　平石駅、矢美津駅廃止
  山田線　平津戸駅通年通過

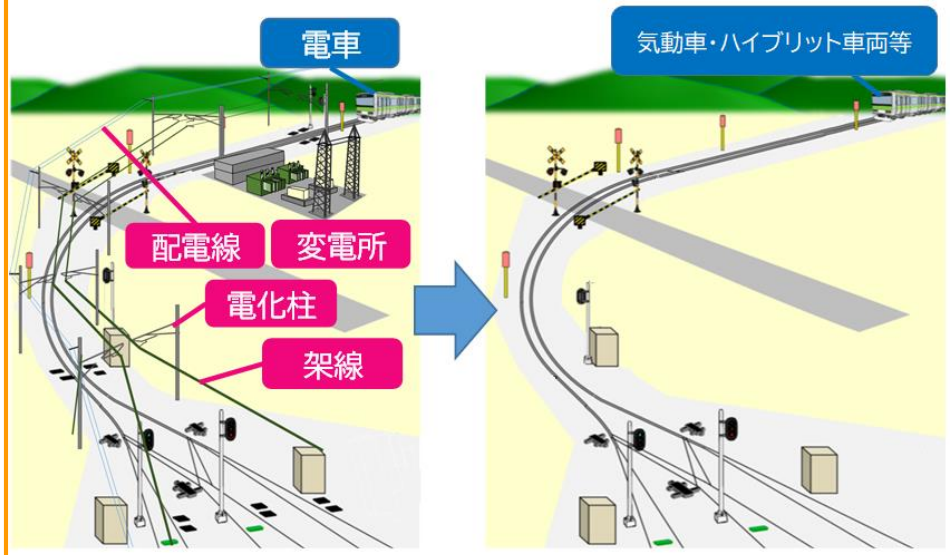
保守間合い拡大

昼間保守間合い拡大
　2020年度～
　　五能線・山田線（代行輸送無し）、只見線
　　吾妻線、水郡線等

夜間保守間合い拡大（2022年3月ダイヤ改正から実施）
　東北本線郡山以北や中央線、羽越線等

設備スリム化

例）架線レス化
　電化区間における架線・電力設備等のスリム化



ローカル線　利用促進の取り組み

■観光キャンペーン、イベントの開催

・観光キャンペーンや旅行商品の販売
・沿線イベントやお得なきっぷの販売

キャンペーン

スタンプラリー

フリーパス

■観光活性化

・駅を基点とした、参加費無料のウォーキングイベント
・観光物産市の開催（産直市）

産直市（上野駅）

駅からハイキング

■イベント列車の運行

・沿線を楽しんでいただける臨時列車の運行

風っこ号
（只見線、陸羽東線、石巻線など）

思い出トレイン号（久留里線）

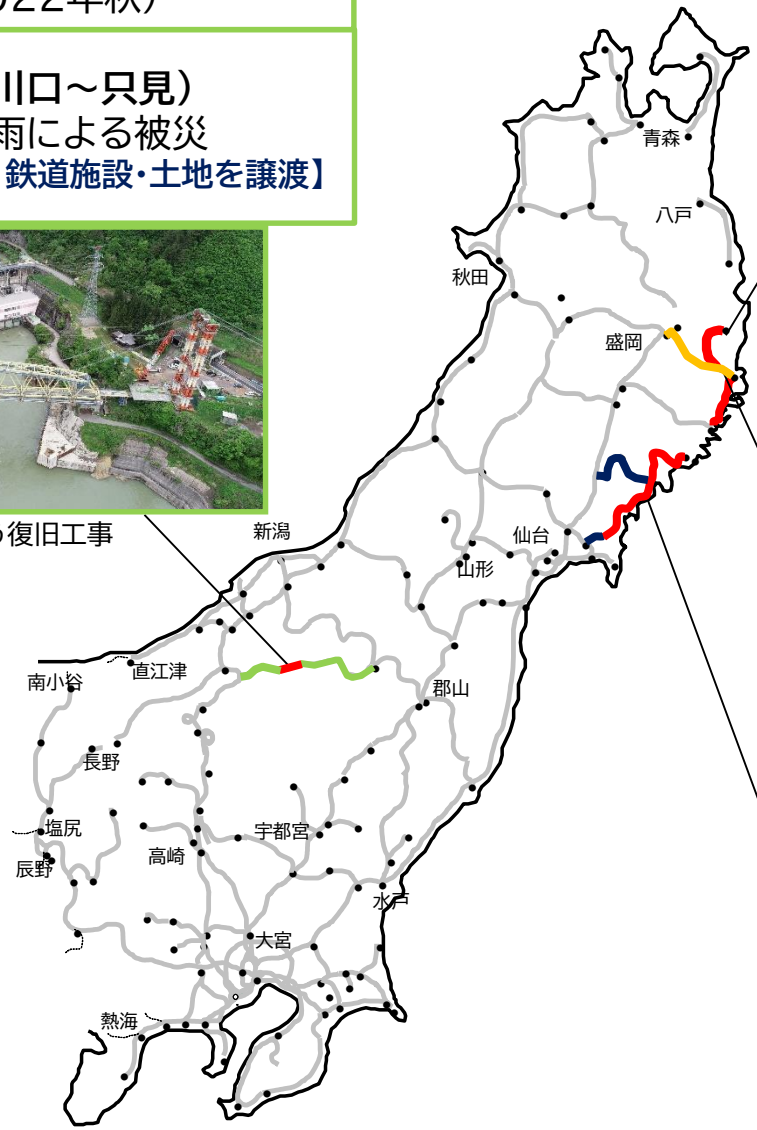
久留里線：「菜久留トレイン」（サイクルトレイン）

当社における地方交通線のモード転換等の事例

上下分離（2022年秋）

只見線（会津川口～只見）
新潟・福島豪雨による被災
【鉄道で復旧し、鉄道施設・土地を譲渡】

第6只見川橋りょう復旧工事



バス転換（2014年4月）

岩泉線（全線）
土砂崩壊による列車脱線事故
【バス転換（路線バス化）】

岩泉茂市線路線バス（代替バス）

3セク移管（2019年3月）

山田線（宮古～釜石）
東日本大震災による被災
【鉄道で復旧し、鉄道施設・土地を譲渡】

陸中山田駅に入線する試運転車両

BRT復旧（2012年8月）

気仙沼線（柳津～気仙沼）
※2015年6月柳津～前谷地間BRT延伸
大船渡線（気仙沼～盛）
東日本大震災による被災
【BRTによる復旧】

気仙沼線　陸前戸倉～志津川間

当社における地方交通線のモード転換等の事例

JR東日本

東日本大震災からの復旧

※被災前（2009年度）の平均通過人員

JR東日本
（第一種鉄道事業者）

- 運行
- 車両
- 鉄道施設
- 土地

■山田線
（宮古～釜石間）
55.4キロ

※ 713人/日

【鉄道で復旧し、第3セクター譲渡】

○復旧後の運行
⇒三陸鉄道
※鉄道施設・土地は、関係自治体に無償譲渡

○鉄道復旧費
⇒原形復旧費はJR東日本が負担

三陸鉄道
（第一種鉄道事業者）

- 運行
- 車両

無償貸与

設備維持補助金

- 鉄道施設
- 土地

地元自治体

■気仙沼線
（柳津～気仙沼間）
55.3キロ

※ 898人/日

■大船渡線
（気仙沼～盛間）
43.7キロ

※ 453人/日

【BRTによる復旧】

○復旧後の運行
⇒JR東日本
※地元事業者に運行委託

○BRT復旧費
⇒JR東日本が負担

JR東日本
（一般乗合旅客運送事業者）

- 運行
- バス車両
- 専用道
- 営業所
- 駅停留所
- 土地

委託

地元バス事業者

- 運行

当社における地方交通線のモード転換等の事例

JR東日本

その他災害からの復旧

※被災前（2009年度）の平均通過人員

JR東日本
（第一種鉄道事業者）

- 運行
- 車両
- 鉄道施設
- 土地

■岩泉線
（茂市～岩泉）
38.4km
※ 46人/日

【バス転換（路線バス化）】

○代替バスの運行
⇒地元バス事業者（JR東日本が運行確保）
※鉄道施設等の一部を関係自治体へ無償譲渡

○道路改良工事費（鉄道ﾄﾝﾈﾙ→道路ﾄﾝﾈﾙ）
⇒JR東日本が一部資金提供

地元バス事業者
（一般乗合旅客運送事業者）

- 運行
- バス車両

運行支援

JR東日本

道路管理者
（一部）

- 道路
- 土地

■只見線
（会津川口～只見）
27.6km
※ 58人/日

【鉄道で復旧し、上下分離方式による運行】

○復旧後の運行
⇒JR東日本
※鉄道施設・土地は、福島県に無償譲渡

○鉄道復旧費（約91億円）
⇒福島県が2/3、JR東日本が1/3を負担

JR東日本
（第二種鉄道事業者）

- 運行
- 車両

使用料請求（実質無償）

鉄道施設等を復旧後に無償譲渡

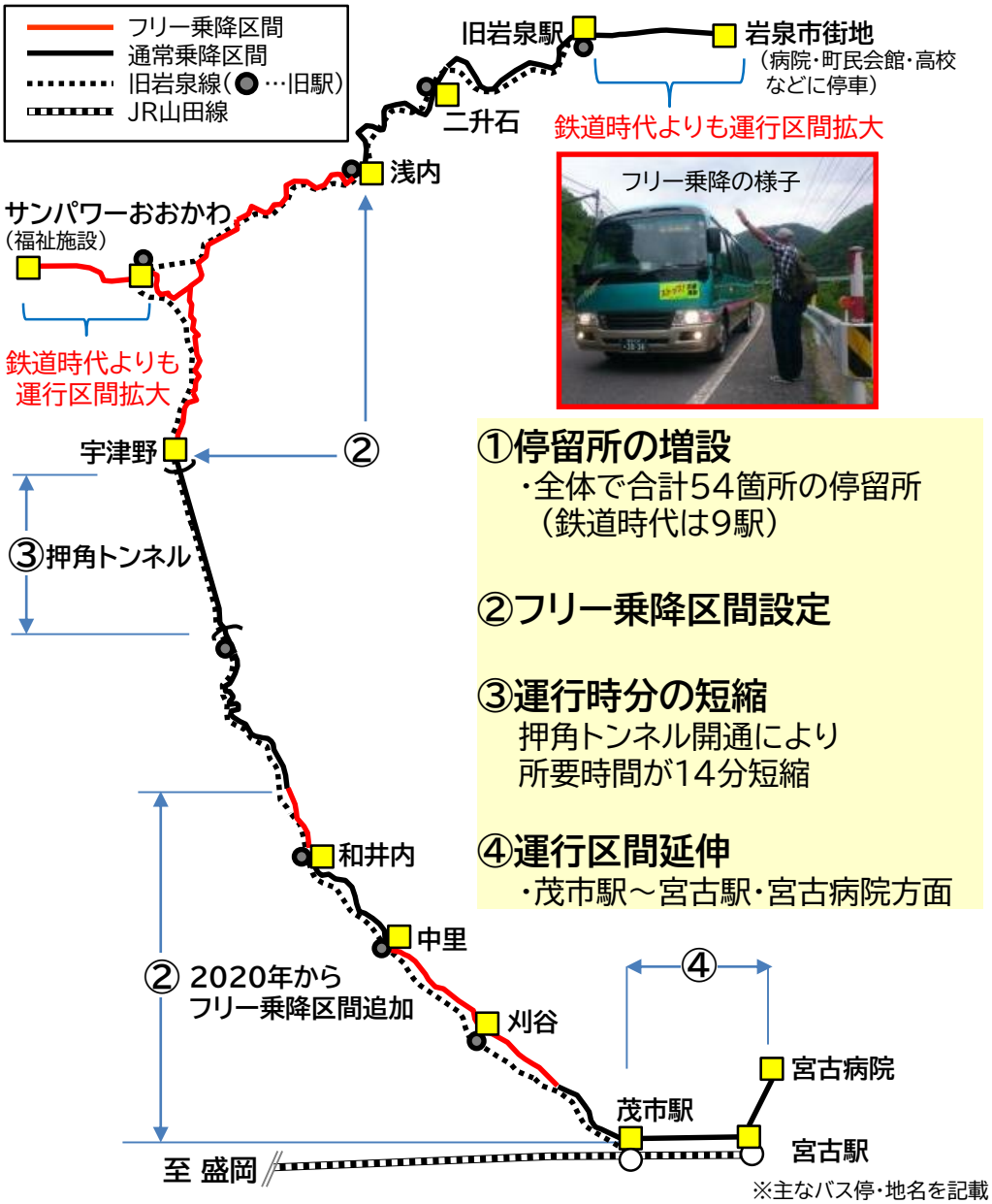
- 鉄道施設
- 土地

福島県
（第三種鉄道事業者）

モード転換後の利便性向上の取組み

■岩泉線　代替バス転換後

【2022年2月現在】



①停留所の増設
・全体で合計54箇所の停留所
（鉄道時代は9駅）

②フリー乗降区間設定

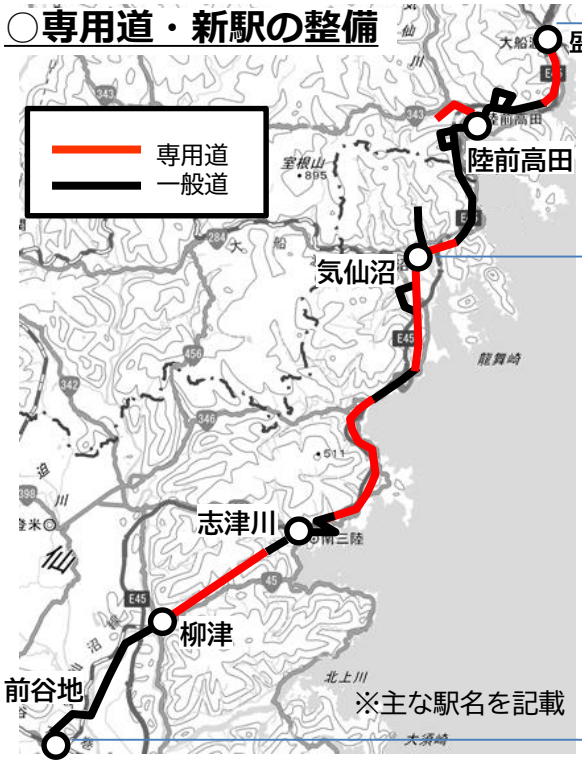
③運行時分の短縮
押角トンネル開通により
所要時間が14分短縮

④運行区間延伸
・茂市駅～宮古駅・宮古病院方面

■気仙沼線・大船渡線　BRT転換後

【2022年2月現在】

○専用道・新駅の整備



大船渡線BRT
・約5割を専用道化(事業中)
・新駅15駅整備
（2022年ダイヤ改正にて整備完了）

気仙沼線BRT
・約9割を専用道化(整備完了)
・新駅7駅整備
（2022年ダイヤ改正にて整備完了）

※いずれも数値は最終形

○運行本数の向上

	気仙沼線	大船渡線	備考
鉄道	22本	19本	鉄道の約1.5～約3倍の本数 ※いずれも最大本数となる区間
ＢＲＴ	65本	53本	

○鉄道と遜色のない到達時間

	気仙沼線	大船渡線	備考
鉄道	90分	65分	※いずれも最短となる系統
ＢＲＴ	106分	77分	

モード転換後の地域との連携

■岩泉線沿線

【事業面での連携】

・JREモール等での岩泉産品の販売

・6次化商品開発と販路支援(いわて食材発信プロジェクト)

・岩泉商談ツアーの開催(2012年～2018年)

・岩泉フェアの開催(2018年～)

グループ会社と岩泉町の現地商談会

盛岡駅での岩泉フェアの開催

岩泉の極味肉饅

鮭の燻製あらほぐし

【観光面での連携】

・代替バス路線を岩手エリアフリーきっぷの区間に追加

・岩泉町 三陸鉄道岩泉小本駅発「駅からハイキング」設定

■BRT沿線

【事業面での連携】

・大船渡市、陸前高田市と連携した クラフトビール販売

・東北MONOでの陸前高田産米「たかたのゆめ」PR

・産直市の開催(南三陸福興市など)

【観光面での連携】

・沿線自治体と連携した観光PR⇒観光PR映像の製作・放映

道の駅大谷海岸でのPR映像放映

南三陸町産業まつり　BRTブースの出店

・「おかえりモネ」関連での自治体との協力・連携

・気仙沼市 気仙沼駅発「駅からハイキング」設定

・各自治体主催「産業まつり」への参画

JR東日本グループ経営ビジョン　変革2027「地方を豊かに」

地方を豊かに

目指す姿　持続可能な社会基盤のもと、活発な交流を通じて、すべての人が心豊かに生活できるサービスを提供

方　針
- コンパクトシティにおけるSuicaの共通基盤化
- 利便性・持続性の高い輸送サービスへの変革
- JR東日本グループだからこそできる「地方創生」の推進

⇒ これからも持続的に地域特性に応じた生活交通を担っていくほか、観光・生活サービス事業やMaaS・Suicaなど、当社の強みを活かし、地域の活性化に貢献していく

お願いしたいこと ①

・地方交通線については、会社発足以来大きくご利用が減少しており、今後、人口減少や新型コロナウィルスの影響等により、経営環境はさらに厳しくなると考えている。

・また、首都圏や新幹線の利益で地方交通線を維持する内部補助構造も成り立ちにくくなっていることから、今後サステナブルな形で地域の公共交通を維持することは、極めて重要な経営課題と認識している。

・当社としては、設備のスリム化、運行形態の簡素化等による運営の効率化を推進する一方で、沿線の皆さまにもご理解、ご協力をいただきながら、地域と一緒に「持続可能な交通体系」を構築していくこととしたい。

・なお、引き続き、観光や生活サービス事業など当社グループの強みを活かして、沿線地域の活性化にも貢献していく所存である。

以上のような基本的考え方を前提に、次の各事項の検討をお願いしたい。

お願いしたいこと ②

■沿線地域との円滑な対話に向けて

・国として、鉄道事業者と沿線自治体等との対話・協議を円滑に進めるための枠組みづくりをお願いしたい。

・また、この対話・協議を地域公共交通活性化再生法の仕組みと連動させることを検討いただきたい。

■各種支援について

・「持続可能な交通体系」の構築に向けて、予算・税制等の支援をお願いしたい。

■運賃について

・路線の特性に応じた運賃や、モード間の乗り継ぎへ配慮した運賃など、柔軟な運賃設定を可能とするような枠組みをお願いしたい。

■モード転換後に不要となった構造物等への支援について

・モード転換後の橋梁等の利活用や撤去等の取扱いについて、支援をお願いしたい。