

ご説明資料

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（第2期）

2025年11月25日

西日本旅客鉄道株式会社

1. ローカル鉄道に関する状況の変化

- ご利用状況の推移
- 取り巻く環境の変化
- ローカル鉄道に関する対話状況

2. 課題認識

- 鉄道ネットワークのあり方と地域におけるモビリティの最適解に関する考え方
- 内部補助、公的負担の在り方
- モビリティの最適化や持続可能な地域交通ネットワークの再構築に向けて関係者に求められる役割

ご利用状況の推移

1987年度 輸送密度

- 2,000人/日以上～4,000人/日未満の線区
- 2,000人/日未満の線区

※2024年度輸送密度4,000人/日未満線区が対象



2024年度 輸送密度

- 2,000人/日以上～4,000人/日未満の線区
- 2,000人/日未満の線区

会社発足以降、輸送改善を実施した区間
※2024年度輸送密度が4,000人/日未満の線区を含む区間



輸送人^千の推移（1987～2024）

在来線全体	約102%
2024年度 輸送密度4,000人/日未満線区	約39%

ローカル鉄道の再構築の事例

路線・区間	再構築日	代替輸送	備考
七尾線（和倉温泉・輪島）	1991.9.1	のと鉄道	三セク化（JRは第3種鉄道）
美祢線（南大嶺・大嶺）	1997.4.1	バス	
可部線（可部・三段峡）	2003.12.1	バス	2017可部あき亀山電化延伸
富山港線（富山・岩瀬浜）	2006.3.1	LRT	富山ライトレールへ移管
三江線（江津・三次）	2018.4.1	バス	

会社発足以降、消費税率改定時を除き運賃は据え置き、安全性向上を図りながら、路線維持に努めている。

- 輸送改善（高度化・電化・複線化等）
- 観光キャンペーン等の機会を捉えた広域周遊観光促進や地域の関係者と連携した地域活性化
- インターネット予約、ICOCA利用拡大などの非対面サービスの拡大
- ワンマン運転化、みどりの券売機設置等による効率化施策の実施

取り巻く環境の変化

～国鉄改革から40年近くが経過～

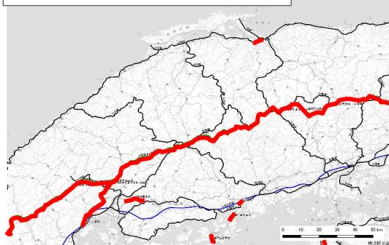
- 沿線の人口減少や少子高齢化に加え、乗用車保有台数の増加や高規格幹線道路の整備が進展しマイカーへの転移が図られてきた。
- 特に地方部では、道路を中心としたまちづくりが進展してきたことに加え、学校や病院等の統廃合が進められてきた。

高速自動車国道の整備の進展

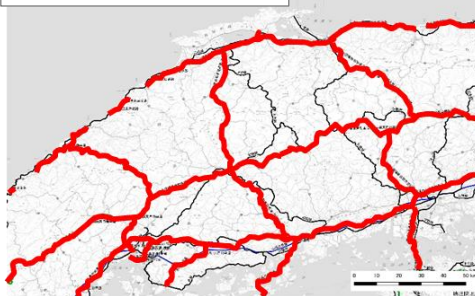
※国交省資料より引用

1987年 3,910km ⇒ 2022年 9,235km (約2.3倍)

1987年 中国地方



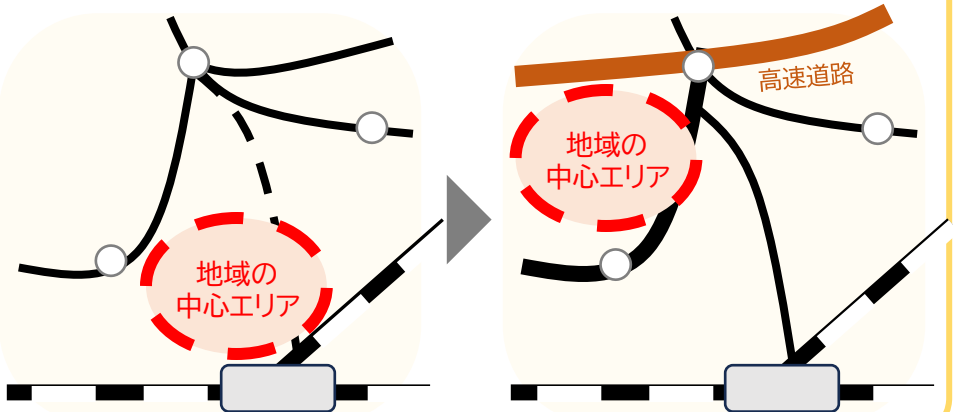
2024年 中国地方



※地図データは国土数値情報を基に当社作成

道路を中心としたまちづくりへの変遷

移動の主役が鉄道からマイカーに変わり、地域の中心部が国道等のロードサイドへ



利用促進や
路線維持に
向けた取り組み

人口減少や
マイカーへの転移
まちづくりの変化
等による
利用者の大幅減

ニーズに応じた
ダウンサイジング
による
利便性の低下

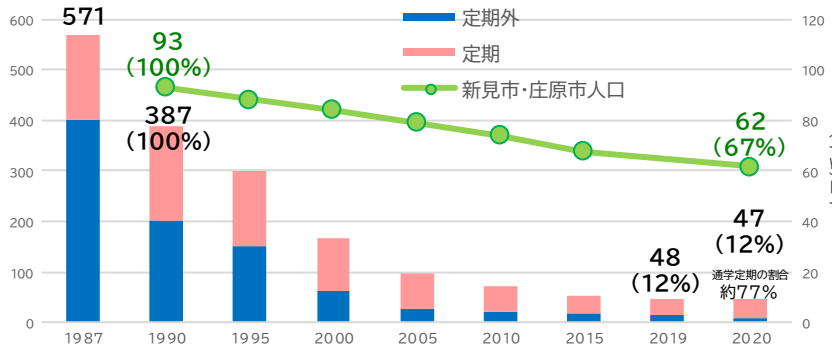
更なる
利用者の逸走
(負のスパイラル)

担い手不足の顕在化、設備の老朽化

設備・車両の
維持・更新への
負担急増

※河川に沿ったローカル鉄道は自然災害の激甚化に伴う被災リスクの増大

芸備線（備中神代・備後庄原）の平均通過人員（人/日）と沿線人口推移



※第1回芸備線再構築協議会(2024.3.26)配布資料より

社会インフラとしての機能を果たせていない鉄道への対応が急務

ローカル鉄道に関する対話状況

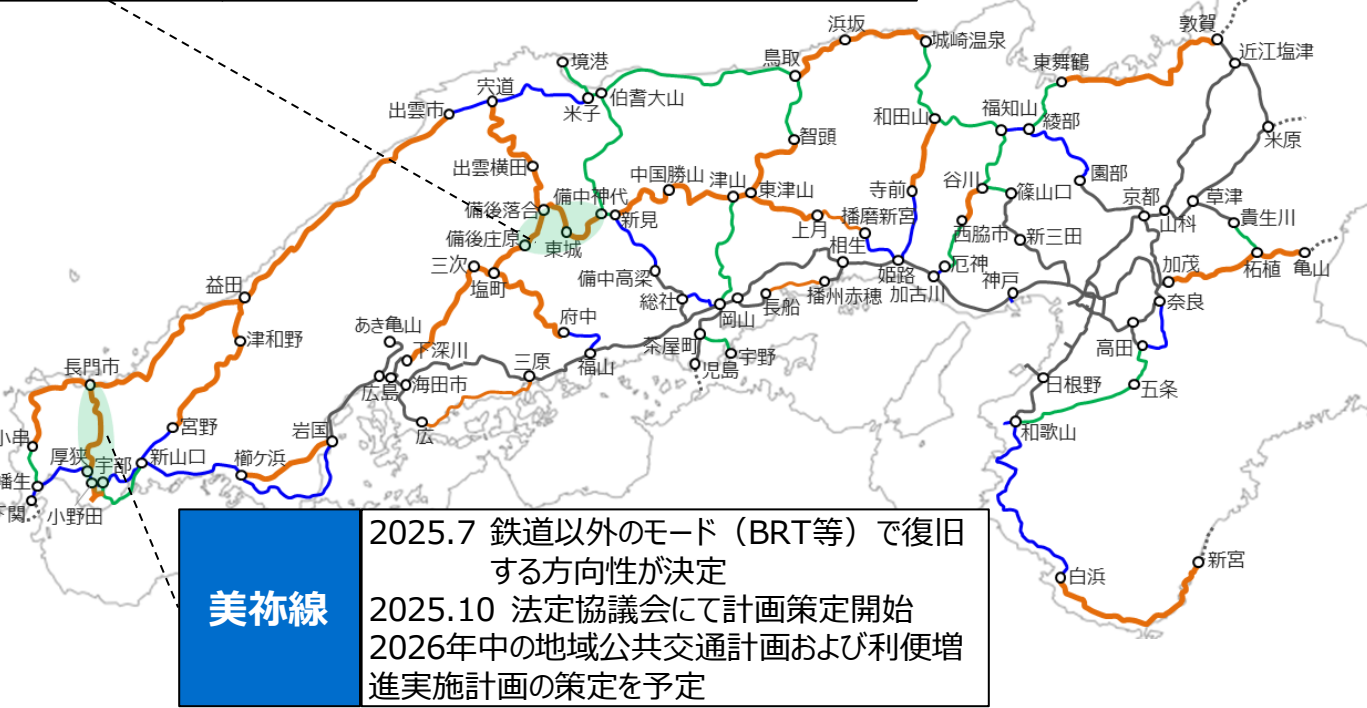
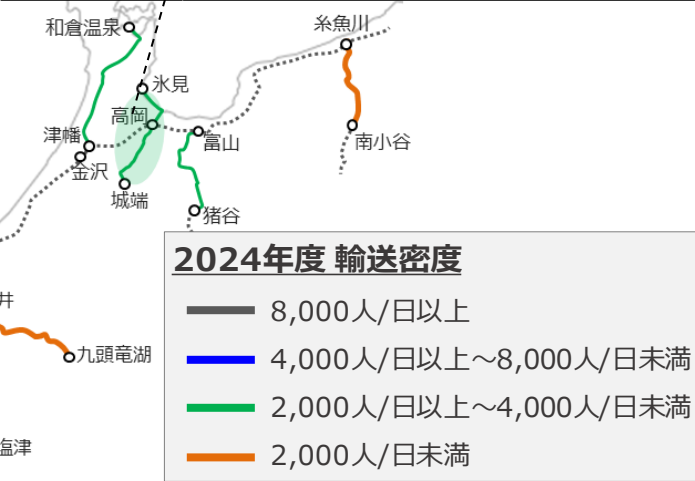
- 大量輸送という観点で鉄道の特性が発揮できていないと考えている線区について、関係する自治体の皆様と様々な形で議論を進めてきた。
- 令和5年改正地域交通法に基づき、下記線区で議論を開始した。その他の線区についても、持続可能な最適な交通体系の構築に向けて、対話を進めたい。

芸備線
備中神代～備後庄原

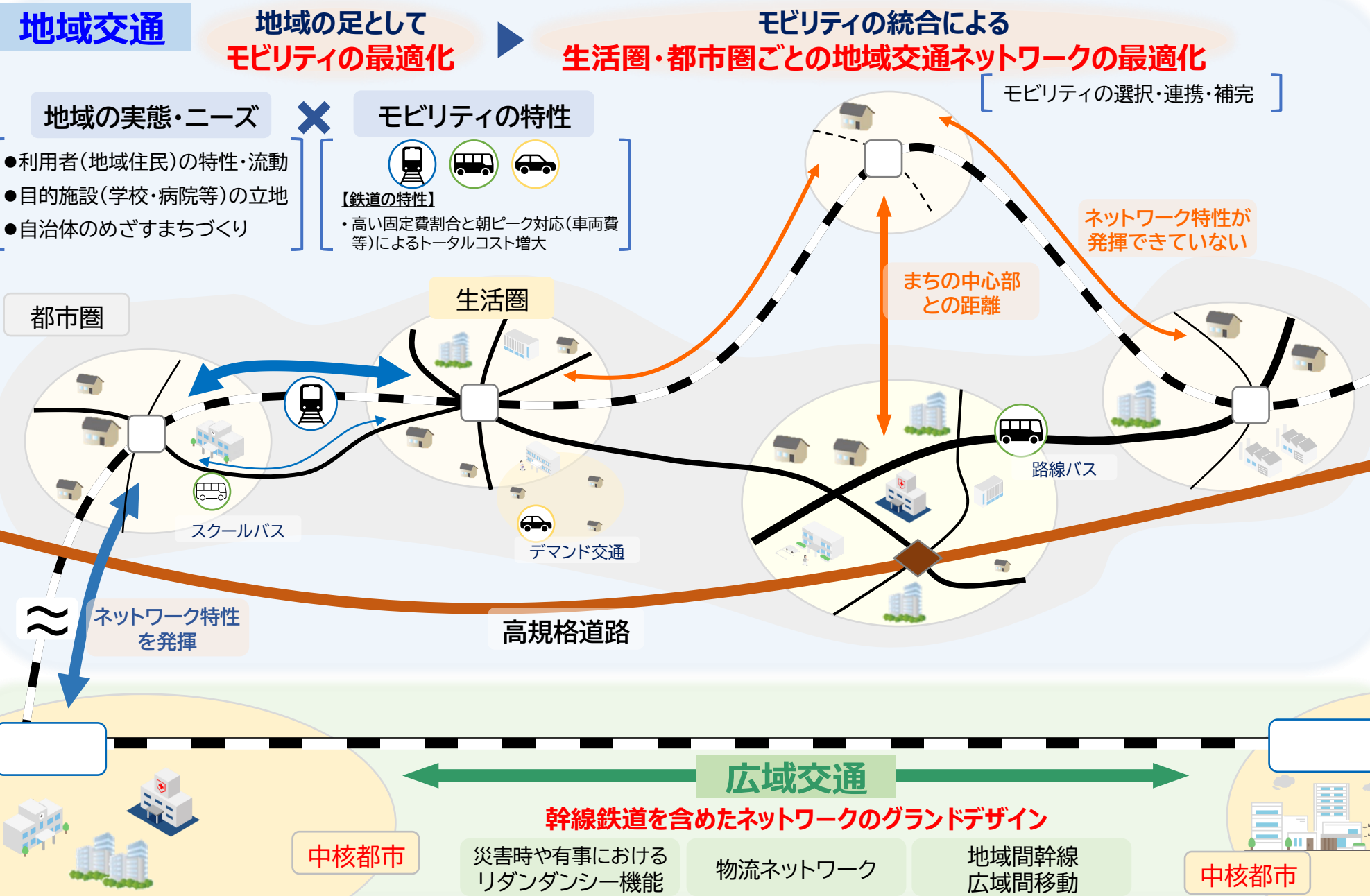
2024.3 再構築協議会にて議論開始
2025.7 芸備線の可能性を追求する実証事業Aを実施中（鉄道による増便等）
2026年度 鉄道以外のモードによる実証事業を予定
2026年度中 再構築方針を策定予定

**城端線
氷見線**

2024.2 再構築事業実施計画認定
2025.5 車両デザイン発表
2026.3 ICカード導入予定
2029年経営移管予定



鉄道ネットワークのあり方と地域におけるモビリティの最適解に関する考え方



内部補助、公的負担の在り方

国鉄改革時において、バス転換の目安の1つであった輸送密度4,000人/日に照らして、



↓ 国鉄改革から40年近くが経過・・・ご利用の減少に伴い、輸送密度4,000人/日未満の線区が増大



社会インフラとしての機能を果たせていない鉄道への対応
社会課題として地域全体で支える仕組み

鉄道による地域効果を最大限捉えた選択

(内部補助だけでなく)
地域全体で鉄道を支える

費用

地域効果
定性的価値
地域経済効果
事業者収益

地域全体
(事業者・自治体・国)
で負担

持続可能な地域交通に向けた選択

人口減少や少子高齢化を前提としたモビリティの最適化（スマートシュリンク）

鉄道に比べてコストのかからない持続可能な交通モードを選択

※ 鉄道事業者は金銭的な出資や出向など人的支援も含めて、プレーヤーとしてまちづくりの取組に関与

費用

地域効果
事業者収益

キロあたり営業費用

事業者	単価
J R 6 社	5,354円／km
大手民鉄	3,969円／km
中小民鉄	3,137円／km
公営鉄道	6,347円／km

鉄道

ブロック	単価
京阪神	593円／km
山陰	292円／km
山陽	394円／km

バス

※第1回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(第1期)資料より

モビリティの最適化や持続可能な地域交通ネットワークの再構築に向けて関係者に求められる役割

地域における問題点

まちづくり×地域交通の観点

- まちづくり（立地適正化計画等）と地域交通（地域公共交通計画）とが相互に結び付きがなされている事例が少ない。
- 沿線まちづくりに向けて、鉄道のネットワーク特性を活かすためには、都市圏等の広域な視点から都市機能の配置（学校・病院等の統廃合等）や居住誘導との連動が不可欠。

関係者間の連携の観点

- 従来、鉄道事業に関して、互いに情報共有の意識が低く、自治体・事業者間で対話できる関係の構築が進んでこなかった。
- 地域公共交通に関する協議会等において、モビリティの最適化の観点での鉄道に関する議論が不足。
- 鉄道の議論を行う場合、複数自治体をまたぐ広域な調整が必要となり、調整にかかる負担が大きい。

持続可能な地域づくりに向けて、関係者に求められる役割（お願い）

自治体

- まちづくりと交通が連携したビジョンの検討
- 地域交通の実態を踏まえた交通・公的サービスの最適化と住民意識の理解促進
（思いきった学校カリキュラムの改変等）
- 事業者とともに主体的に地域交通を担う意識や姿勢

JR西日本

- 地域が直面する課題や将来のビジョンに関する自治体と向き合った対話
- 地域共生企業として「地域のプレーヤー」の役割の明示

国

- 省庁横断的な「公共交通を基点とした持続可能な地域づくりの推進」に向けたリーダーシップ発揮とモデル事例の展開
- 最適なモビリティの選択における負担軽減に向けた更なる財政支援（自治体に対する財政支援の拡充、事業者に対する鉄道施設の利活用や撤去の取扱いに対する支援）
- 自動運転等、省人化モード開発の推進