

新潟県のローカル鉄道について

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）ヒアリング資料

令和8年2月18日



新潟県

1 新潟県のローカル鉄道（JR）

新潟県内にはJRの在来線が11路線あり、このうち9路線において平均通過人員が2,000人/日未満の線区を含んでいるが、うち7路線は「早急な改善が求められる区間」とされる1,000人/日未満の線区を抱えている。

【凡例】 色付きの線 …JRの在来線

二重線…平均通過人員が2,000人以上の路線（白新線・信越本線）

実線/点線…平均通過人員が2,000人/日未満の路線

・実線：平均通過人員 1,000人以上（羽越本線・上越線）

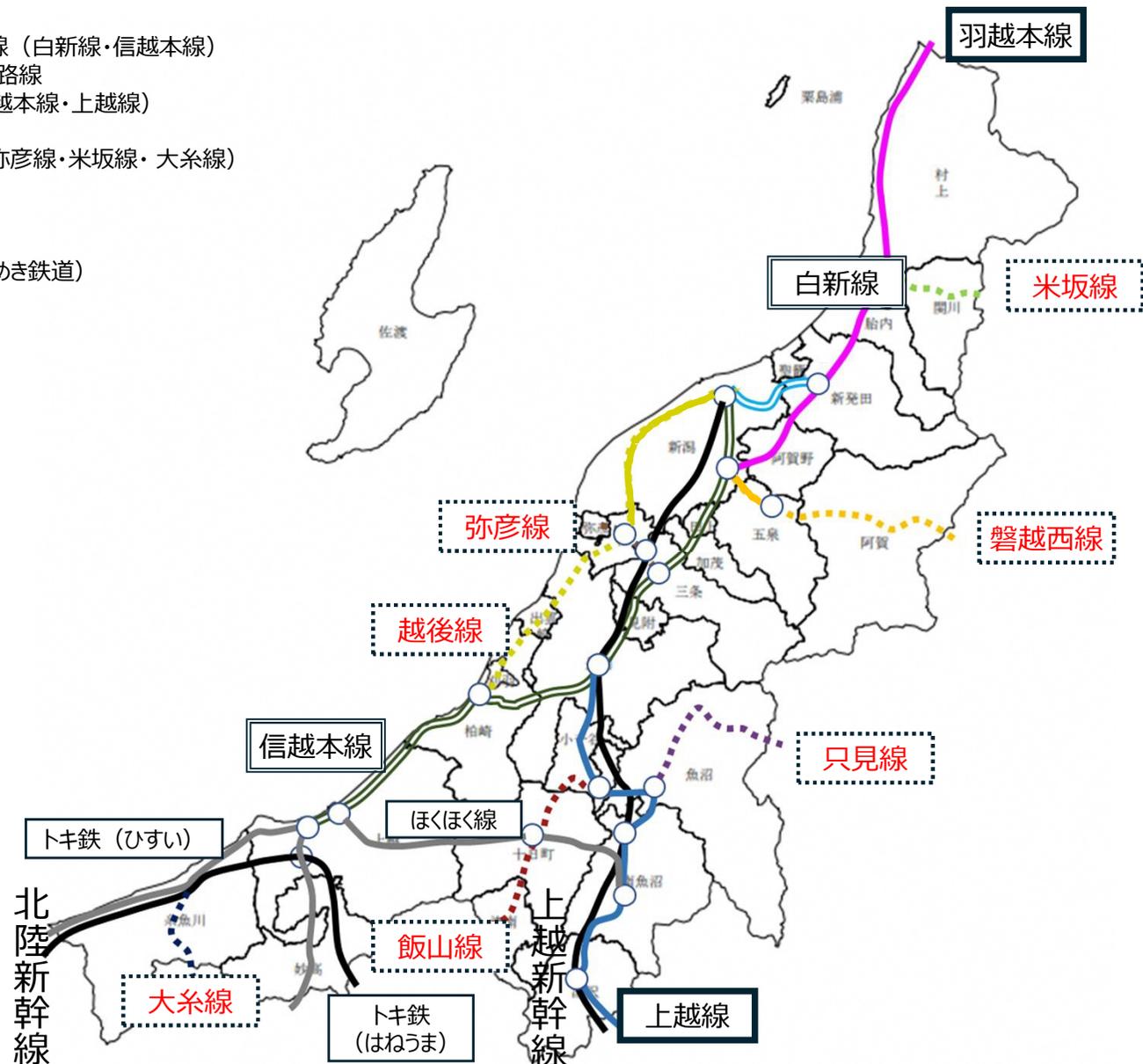
・点線：平均通過人員 1,000人/日未満

（飯山線・越後線・只見線・磐越西線・弥彦線・米坂線・大糸線）

その他

黒実線（上越新幹線・北陸新幹線）

灰色実線（三セク鉄道：北越急行・えちごトキめき鉄道）



1 新潟県のローカル鉄道（JR）

新潟県内におけるあり方議論の状況

JR西区間 大糸線

- 平成31年2月に、沿線自治体とJR西が連携し、路線の活性化を行うため、大糸線活性化協議会を設立。
- 令和4年5月に、JR西日本からの要請により、路線のあり方の議論を行うため、大糸線利用促進輸送強化期成同盟会に「振興部会」を設置。
⇒北陸新幹線の敦賀延伸効果の検証とあわせ、令和6・7年度において、地元自治体と連携したプロモーション活動と増便バスの実証実験を実施
- 令和7年10月に開催された第10回振興部会において、令和8年度から持続可能な交通体系のあり方について検討することとしている。

(対象区間：糸魚川～南小谷)

路線基本データ

県内関係区間	南小谷～糸魚川
営業キロ (km)	35.3
平均通過人員※	150人/日
収支※	▲560百万円

※R6年度



第1回振興部会資料に基づき作成

2 新潟県における鉄道の主な利用促進の取組（令和7年度）

○沿線自治体等と連携し、利用の少ない路線において利用促進を実施

【JR大糸線の取組】

沿線自治体とJR西・長野県と連携して実施

○事業主体：大糸線活性化協議会

○期間：R7.4.5～R8.3.31

○区間：糸魚川-白馬

○本数：3往復/日（計242日）

※土・休日及び利用が見込まれる平日

※1～3月は毎日運行

大糸線列車	糸魚川	平谷	南小谷	白馬	白馬	南小谷	平谷	糸魚川
	発車							
平日	11:55	12:29	12:53	13:30	8:10	8:48	9:10	9:47
土・日・祝	14:10	14:44	15:08	15:45	13:40	14:18	14:40	15:17
平日	16:00	16:34	16:58	17:35	16:40	17:18	17:40	18:17

【JR弥彦線の取組】

バスと組み合わせた利用促進の実証・検証

○事業主体：弥彦線活性化分科会

○事業内容：沿線市村の主要観光地を巡る周遊バスを期間限定で運行（弥彦線利用者は無料）し、弥彦線の利用促進を図るもの

○期間：R7.9.13～R7.10.26の土、日、祝日の17日間

【提言・要望】

1 国として必要な鉄道ネットワークのあり方の明示及びローカル線の維持

① 鉄道ネットワークのあり方の明示

【現状・課題】

- 令和5年度の地域公共交通法の改正により、鉄道事業者が再構築協議会を要請できる仕組みが導入され、利用の少ない線区（平均通過人員1,000人未満）は、再構築協議会又は法定協議会において、早急に改善が求められる区間とされた。
- しかし、JRの大量輸送性の観点だけで再構築や存廃の議論が行われてしまうと、全国的な鉄道ネットワークが分断されることになりかねない。
- 現在、米坂線や大糸線のあり方議論が行われ、また、太平洋側と日本海側をつなぐ大動脈である上越線において、これまで複線だったルートが、JRの判断のみで一部単線化の動きがあるなど、災害時における輸送への影響等が懸念される。

【要望】

- 国土の均衡ある発展、国土強靱化及び大規模災害時のリダンダンシーの観点から、国として必要と考える鉄道ネットワークの範囲と考え方を示していただきたい。

（参考）東日本大震災時においては、米坂線及び磐越西線の横軸の鉄道ネットワークが、被災地域と首都圏を結ぶ重要な交通手段として機能し、災害時における広域的な人流・物流の確保に寄与した。

3 提言・要望

関係論点

- ②まちづくりとローカル鉄道への関わり方（事業者と自治体の調整状況含む）
- ③内部補助で路線を維持することについての意見、公的負担の在り方
- ④ローカル鉄道を含む持続可能な地域公共交通に向け、国に求めること、役割

【提言・要望】

1 国として必要な鉄道ネットワークのあり方の明示及びローカル線の維持

② ローカル線の維持

【現状・課題】

- 国鉄改革において、新幹線や都市部の路線等の収益により不採算路線を含めた鉄道ネットワーク全体を維持していくものとされた経緯があり、現在、JRがどの範囲まで内部補助で路線を維持すべきかについて、国の明確な見解は示されていない。
- JRは路線の適切な維持が求められているものの、利用者の少ない路線への設備投資は難しいと考えており、災害などを契機として、全国的にローカル線の存廃や再構築の議論が進められている中、地元自治体が、地域にとって基幹的な交通手段としてローカル線を残そうとする場合、多額の負担が伴い、持続可能な維持・確保が困難となっている。

【要望】

- 国においては、国鉄改革の経緯等を踏まえ、ローカル線の維持に関する内部補助の考え方を示していただきたい。また、JRの内部補助による路線の維持が難しい場合、その負担を地方に転嫁するのではなく、路線の維持に係る国及びJRの責任のあり方を示していただきたい。

【提言・要望】

2 被災路線に係るJRへの指導と財政支援等

【現状・課題】

- 気候変動の影響等で豪雨や大雪等の自然災害が激甚化・頻発化し、全国各地の鉄道路線が被災。
- 本県では、令和4年に豪雨災害で運休したJR米坂線が現在も復旧していない。
- 復旧が進まない要因として、JRが復旧費用と採算性からみて単独での運営を前提とする復旧は困難との姿勢を示していることが考えられる。



【要望】

- 災害を契機にJRが一方的に路線の存廃を議論しないよう、国は厳しく指導し、早期復旧に向けてJRや地方への財政支援を行っていただきたい。
- ローカル線の持続的な運行のため、自動運転や信号システムのDX化などの新技術の活用と、維持管理費を抑える技術開発等を進めていただきたい。