

ローカル鉄道の再構築について

令和7年9月1日

北陸信越運輸局 鉄道部
地方鉄道再構築推進調整官

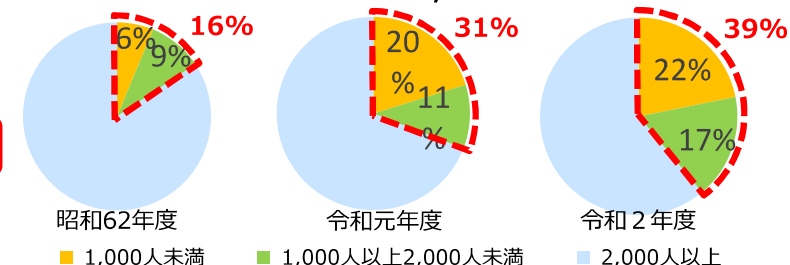
背景

- 昭和62年（1987年）の国鉄改革時、JR各社においては、都市部路線等の収益による内部補助を通じて、国鉄改革時の経営環境を前提とすれば、不採算路線を含めた鉄道ネットワークを維持していくことが可能と考えられたが、国鉄改革から40年近くが経過し、状況は大きく変化。

地方部の人口減少・
少子高齢化の進行 乗用車保有台数の増加 高速自動車国道の整備進展 高速乗合バスの運行系統の拡大
〔約2,960万台（S62）⇒約6,192万台（R2）〕〔3,910 km（S62）⇒9,050 km（R1）〕〔249本（S60）⇒5,132本（H30）〕

- JR・大手民鉄・地域鉄道を問わず、全国のローカル線において、鉄道特性を十分に発揮できていない路線について、沿線自治体を含む関係者が一丸となって利便性と持続可能性の高い地域公共交通への再構築を図っていく必要。

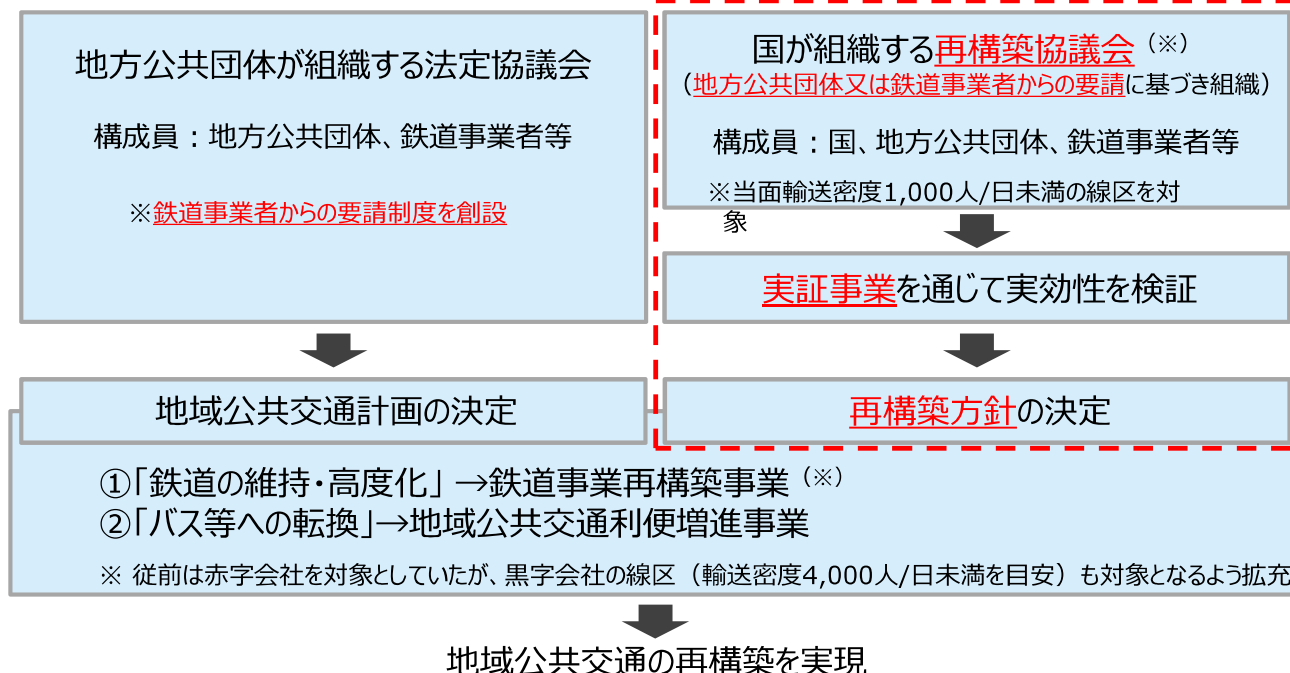
J R旅客6社における輸送密度2,000人未満の路線の割合



（注）輸送密度：1日1kmあたりの平均旅客輸送人員 （注）営業キロベース（路線単位での計算）

法制度・予算による支援

地域交通法において、ローカル鉄道の再構築に向けた地域の関係者の合意形成に国が積極的に関与する仕組みを導入。
(令和5年度に創設)



地域公共交通再構築調査事業

鉄道事業者、沿線自治体等の関係者によるローカル鉄道の再構築に向けた協議会の開催、調査事業、実証事業の実施に関する経費を支援。



協議会の開催

社会資本整備総合交付金 (地域公共交通再構築事業)

地方公共団体が、地域公共交通計画及び土地利用計画その他のまちづくり・観光計画において中長期的に必要なネットワーク（鉄道・バス路線）を位置付けた場合、必要な施設整備等に関する地域の取組みを支援。



高速化（軌道強化）

駅の新設・移設・改築

地域の主体的な取組等によって「地域旅客運送サービスの持続可能な確保に資する地域公共交通の活性化及び再生」を推進するため、地域公共交通計画の作成やこれに基づき実施する事業等について定める。(平成19年制定)

地域公共交通計画

「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする地域公共交通のマスタープラン

- ・ 全ての地方公共団体に対して作成の努力義務 ※計画作成数：1184件（2025年3月末時点）
- ・ 地方公共団体が、地域の関係者を構成員として組織する「法定協議会」において協議を行い、地域公共交通計画を作成

地域公共交通特定事業

地域の実情に応じた取組の実施を円滑化するため、地域公共交通計画に盛り込むことができる法定事業

- ◇ 鉄道事業再構築事業
鉄道の上下分離等
- ◇ 地域公共交通利便増進事業
モード転換等によるサービス改善
- ◇ 道路運送高度化事業
BRT（Bus Rapid Transit）の整備 等

実施計画

- ・ 個々の特定事業について、地方公共団体・事業者が実施計画を作成
- ・ 実施計画について国土交通大臣の認定を受けた場合、予算上の措置（社会資本整備総合交付金、地域公共交通確保維持改善事業等）や法律上のワンストップ特例（許認可手続の一元化）などの特例措置

鉄道事業再構築事業の概要(令和5年法改正後)

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人未満の区間が且安)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、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

上下分離の例

既存事業者

運行

(無償貸与)

自治体等

鉄道施設保有

土地保有

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

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

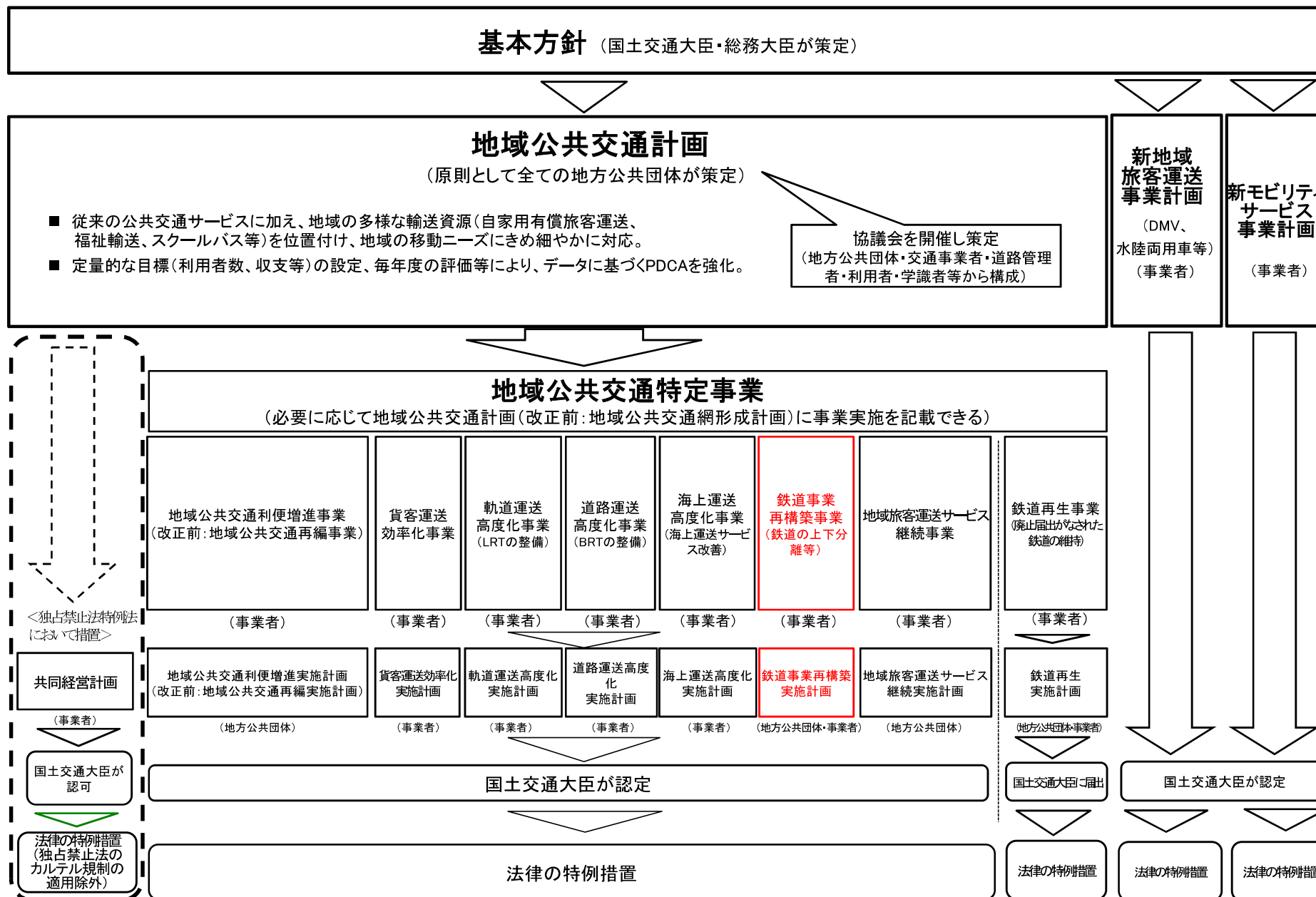
(事業譲渡)

既存事業者

運行

鉄道施設保有

土地保有



利用者の大幅減等により、現状のままでは地域交通ネットワークの維持が難しい状況になっている地域において、地域戦略と連動した持続可能性・利便性・効率性の高い地域交通ネットワークへの再構築を図るため、令和5年度に新たに社会資本整備総合交付金に基幹事業として「**地域公共交通再構築事業**」を創設（**基幹事業の追加は創設以来初めて**）

地域公共交通再構築事業

地域づくりの一環として、**地域公共交通ネットワークの再構築**に必要なインフラ整備に取り組む地方公共団体への支援を可能とするため、地方公共団体が、**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**において中長期的に必要な**ネットワーク（鉄道・バス路線）を位置付けた場合**に、ネットワーク形成に必要な施設整備等に関する地域の取組を支援

【**交付金事業者**】地方公共団体 ※交付金については、地方公共団体からの補助金を受けて、民間事業者等も事業実施可能

【**補助率**】1/2 ※JR本州3社又は大手民鉄の路線については1/3（補助対象経費は総事業費の2/3を上限とし、1/3は事業者の自己負担）

【**交付対象事業**】**地域公共交通特定事業**※の実施計画の**認定**を受けた、持続可能性・利便性・効率性の向上に資する施設整備

※地域公共交通活性化法に基づく、**ローカル鉄道に係る公共交通再構築**や**バス路線の再編**等を行う事業実施計画

・**鉄道施設**（駅施設、線路設備、電路設備、信号保安設備等）の整備

・**バス施設**（停留所・車庫・営業所・バスロケ施設・EVバス関連施設（発電・蓄電・充電）等）の整備

※上記とあわせて、**効果促進事業**（地方自治体の作成する社会資本総合整備計画ごとに交付対象事業全体の20%を目途）で、**鉄道・バス車両**の導入も支援

【補助要件】

(1) 地域公共交通計画の作成・地域公共交通特定事業実施計画の認定

- 地域公共交通計画が作成され、かつ、地域公共交通特定事業実施計画の大臣認定を受けていること
※鉄道については、再構築協議会等において策定された鉄道事業再構築実施計画に係る路線（原則輸送密度4,000人未満の線区）が対象

(2) 地方公共団体の計画における地域公共交通とまちづくり・観光戦略等の相互連携

- 地方公共団体が作成する、まちづくり/観光等に関する計画（例：立地適正化計画）において、まちづくりや観光における戦略の一つとして「鉄道の活用」「バスネットワークの活用」が位置付けられ、そのための実効性ある取組が具体的に記載されていること

(3) 事業の効果（実効性）を確認するための目標設定

- ①利用者数 ②事業収支 ③国/地方公共団体の支出額 の目標を設定すること

(4) 実効性のある地域活性化のための鉄道・バスの活用

- 本事業に関連する施設整備を含め実効性ある利用促進施策が実施計画に具体的に位置付けられること



※JRに関し、「新会社がその事業を営むに際し当分の間配慮すべき事項に関する指針」の運用を何ら変更するものではない

○ 令和5年改正地域交通法の施行後、JR西日本の芸備線で再構築協議会が設置されたほか、これまでに19件の鉄道事業再構築実施計画を認定。

【鉄道事業再構築実施計画の認定実績】

(令和7年6月24日現在)

	事業者	路線	認定日	備考
1	JR西日本	城端線、氷見線	令和6年2月8日	新規認定
2	養老鉄道	養老線	令和6年2月29日	変更認定
3	北近畿タンゴ鉄道	宮福線、宮津線	令和6年2月29日 令和6年12月25日	変更認定 再認定
4	信楽高原鉄道	信楽線	令和6年2月29日	再認定
5	JR九州	長崎線	令和6年2月29日	新規認定
6	南阿蘇鉄道	高森線	令和6年2月29日	変更認定
7	山形鉄道	フラワー長井線	令和6年3月29日	再認定
8	近江鉄道	近江鉄道線	令和6年4月1日	新規認定
9	高松琴平電気鉄道	琴平線	令和6年6月27日	新規認定
10	北陸鉄道	石川線、浅野川線	令和6年12月26日	新規認定

	事業者	路線	認定日	備考
11	青い森鉄道	青い森鉄道線	令和7年1月30日	新規認定
12	秋田内陸縦貫鉄道	秋田内陸線	令和7年1月30日	新規認定
13	由利高原鉄道	鳥海山ろく線	令和7年1月30日	新規認定
14	会津鉄道	会津線	令和7年1月30日	新規認定
15	JR東日本	只見線	令和7年1月30日	新規認定
16	三陸鉄道	北リアス線、リアス線、南リアス線	令和7年1月30日	変更認定
17	四日市あすなろう鉄道	内部線、八王子線	令和7年3月25日	再認定
18	のと鉄道	七尾線	令和7年6月24日	新規認定
19	一畑電車	北松江線、大社線	令和7年6月24日	新規認定

認定計画に基づく再構築の取組例（※ 国は社会資本整備総合交付金により支援）



新駅の設置と駅前整備
(高松琴平電鉄)



新造車両・ICカードの導入
(城端線・氷見線)

画像提供：城端線・氷見線再構築会議



駅舎の改良
(養老鉄道)



線路設備の更新
(北陸鉄道)

北陸鉄道株式会社の概要

- 社名 北陸鉄道株式会社
代表取締役社長 宮岸 武司
- 本社 石川県金沢市広岡3丁目1番1号 金沢パークビル1F
- 資本金 1億円
- 株主 名古屋鉄道(株)(13.97%)、(株)北國銀行(3.95%)
石川日野自動車(0.7%)、京阪ホールディングス(株)(0.65%)
北陸電力(0.65%)
- 区間 浅野川線：北鉄金沢^{ほくてつかなざわ}～内灘^{うちなだ} (12駅、6.8km)、単線電化
石川線：野町^{のまち}～鶴来^{つるぎ} (17駅、13.8km)、単線電化
計：20.6km

● 利用状況（輸送密度）

区 間	R元年度	R3年度	R5年度
浅野川線	3,750	2,859	3,247
石川線	1,883	1,391	1,629

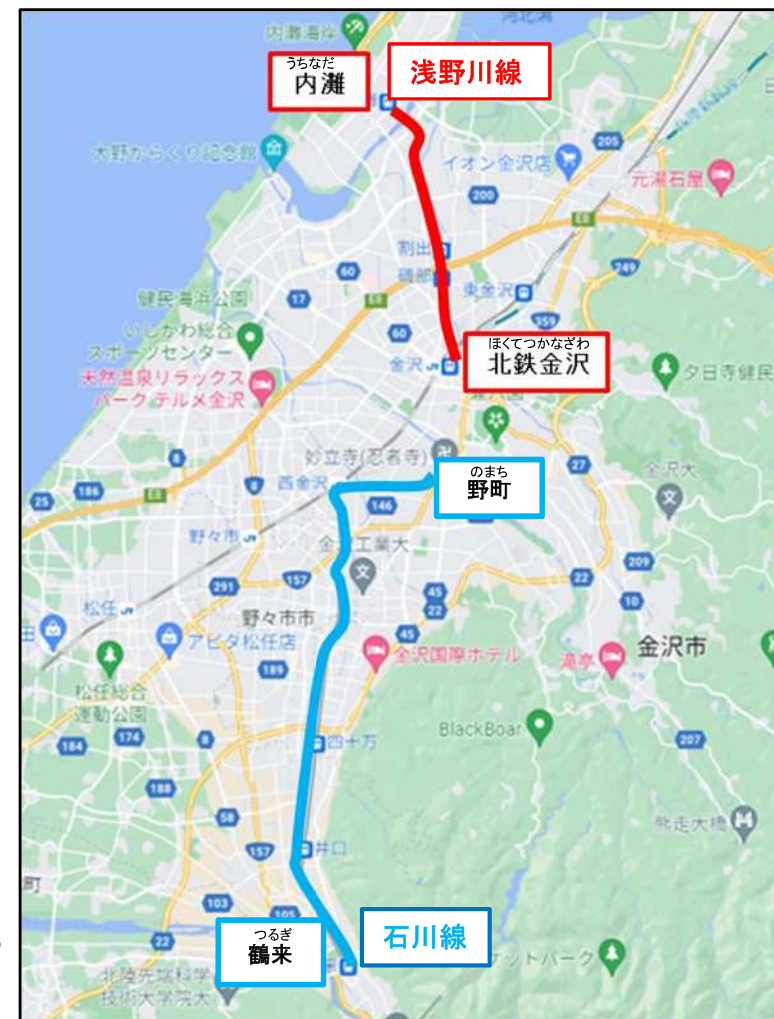
(単位：人／日)

● 沿革

- ・大正4年6月 石川鉄道が新野々市（現・新西金沢）～鶴来間 11.7^{km}を開業
- ・大正14年5月 浅野川電気鉄道が七ツ屋～新須崎間 5.3^{km}を開業
- ・昭和18年10月 北陸鉄道発足。「北陸鉄道石川線」となる。
- ・昭和20年10月 浅野川電気鉄道が北陸鉄道と合併し、北陸鉄道浅野川線となる

● これまでの動きと現在の状況

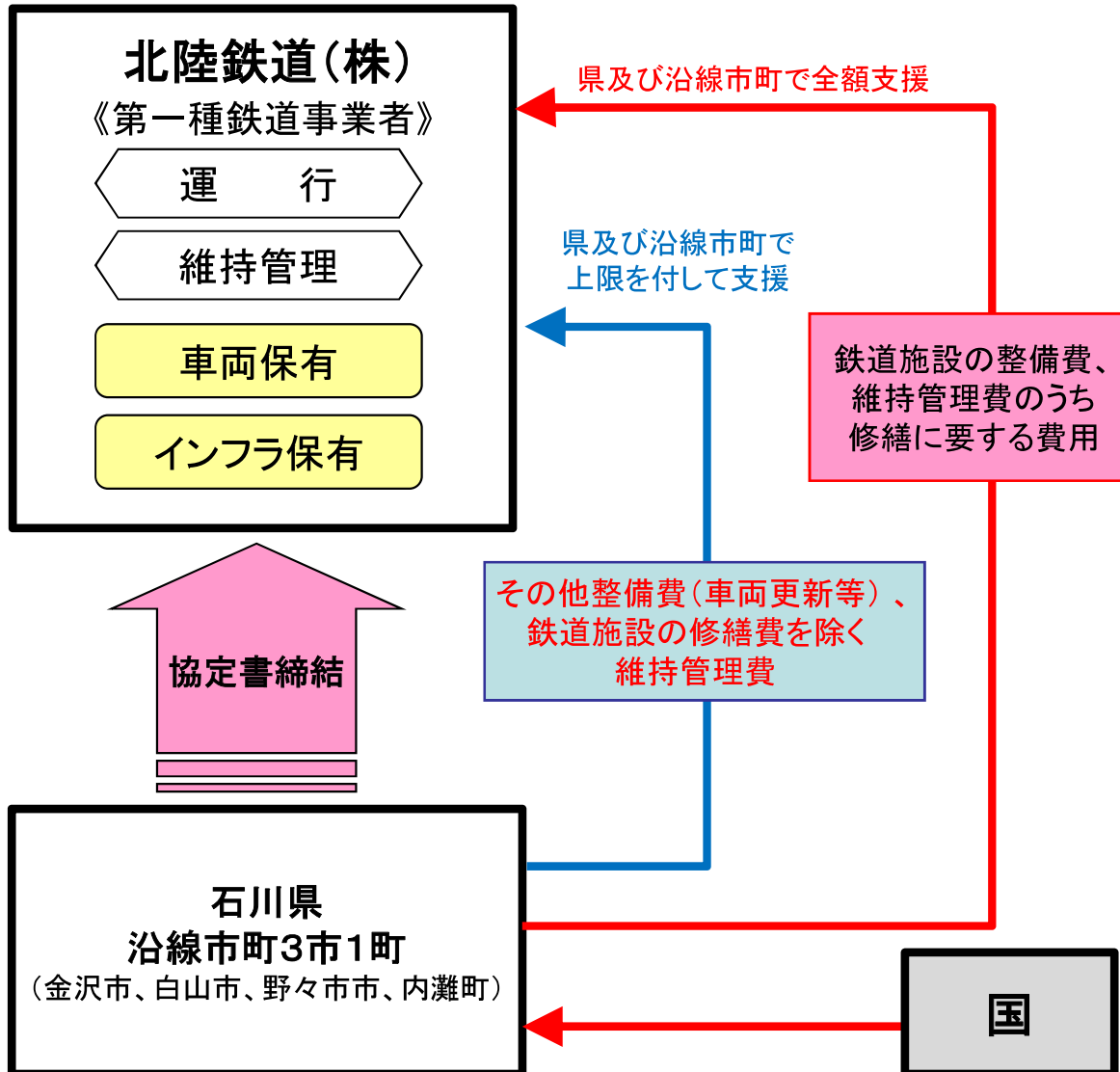
- ・令和4年2月 沿線自治体（金沢市、白山市、野々市市、内灘町）を含めた石川中央都市圏による法定協議会を設置。
- ・令和4年5月 第1回法定協議会を開催。高速バス等他事業の収益で赤字の鉄道線を維持する経営が成立しなくなったことから、北陸鉄道から沿線自治体に対して、上下分離の支援による支援の検討を要望
- ・令和5年3月 地域公共交通計画を策定し、北陸鉄道線のあり方を検討することが位置づけられた。
- ・令和5年8月 「北陸鉄道線のあり方に関する沿線自治体首長会議」を開催し、石川線の鉄道線としての存続を決定。
- ・令和6年5月 石川県と沿線自治体がみなし上下分離の導入について合意。
- ・令和6年12月 鉄道事業再構築実施計画の認定。



北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: 令和7年4月～令和22年3月)



具体的施策と効果

効果

- みなし上下分離導入による経営の安定化
 - ◇鉄道利用者数: 3,141千人／年(R21年度見込)
[R5年度: 2,661千人／年]
 - ◇鉄道事業に係る収支率: 0.80(計画期間平均)
[R5年度: 0.71]

鉄道事業再構築に伴う地方自治体の支出額 約75.6億円(認定時点見込)

具体的な施策

- ◇は社総交活用予定事業
- 安全・安心な運送サービスの提供
 - ◇石川線への新型車両の導入
 - ◇軌道、駐車場の改良
- 地域と連携した利用促進・増収施策の推進
 - ◇タッチ決済システムの導入
 - ◇石川線の増便・ダイヤ変更
 - ◇二次交通との接続強化
 - ◇パーク・アンド・ライドの利用促進
 - ◇乗車券のデジタル化、企画乗車券の充実
 - ◇サイクルトレインの拡充
 - ◇駅情報の見える化
 - ◇鉄道の観光資源化
 - ◇多言語対応等の外国人旅行客の受入環境整備
 - ◇プロモーションの展開 等

※本再構築事業に連動し、北陸鉄道は鉄道・バスの運転士不足対策等の取組を実施

のと鉄道株式会社の概要

- 社名 のと鉄道株式会社
 代表取締役社長 中田 哲也
- 本社 石川県鳳珠郡穴水町字大町チ24番地
- 資本金 4.5億円
- 株主 石川県（33.6%）北國銀行（5.0%）能登町（4.2%）
 北陸銀行（4.2%）珠洲市（3.0%）穴水町（2.6%）七尾市（2.4%）
- 区間 七尾線：七尾～穴水（第二種鉄道事業、8駅、33.1km）、単線、非電化
 ※ 七尾～和倉温泉間の第一種鉄道事業者及び和倉温泉～穴水間の
 第三種鉄道事業者はＪＲ西日本
- 利用状況（輸送密度） （単位：人/日）

区間	令和元年度	令和3年度	令和4年度
七尾線	735	539	606

※ 直近である令和5年度の数字は能登半島地震による運休の影響があるため、令和4年度の数字とした

沿革

- 大正14年10月 国鉄七尾線七尾～和倉（現和倉温泉）開業
- 昭和10年7月 穴水～輪島が開業し、七尾線全線（七尾～輪島）開業
- 昭和39年9月 松波～蛸島が開業し、能登線全線（穴水～蛸島）開業
- 昭和62年5月 のと鉄道(株)設立
- 昭和63年3月 能登線穴水～蛸島間の営業をＪＲ西日本から移管
- 平成3年9月 七尾線と和倉温泉～輪島間の営業をＪＲ西日本から移管
- 平成13年4月 七尾線穴水～輪島間（20.4^{km}）廃止
- 平成17年4月 能登線穴水～蛸島間（61.0^{km}）廃止

これまでの動きと現在の状況

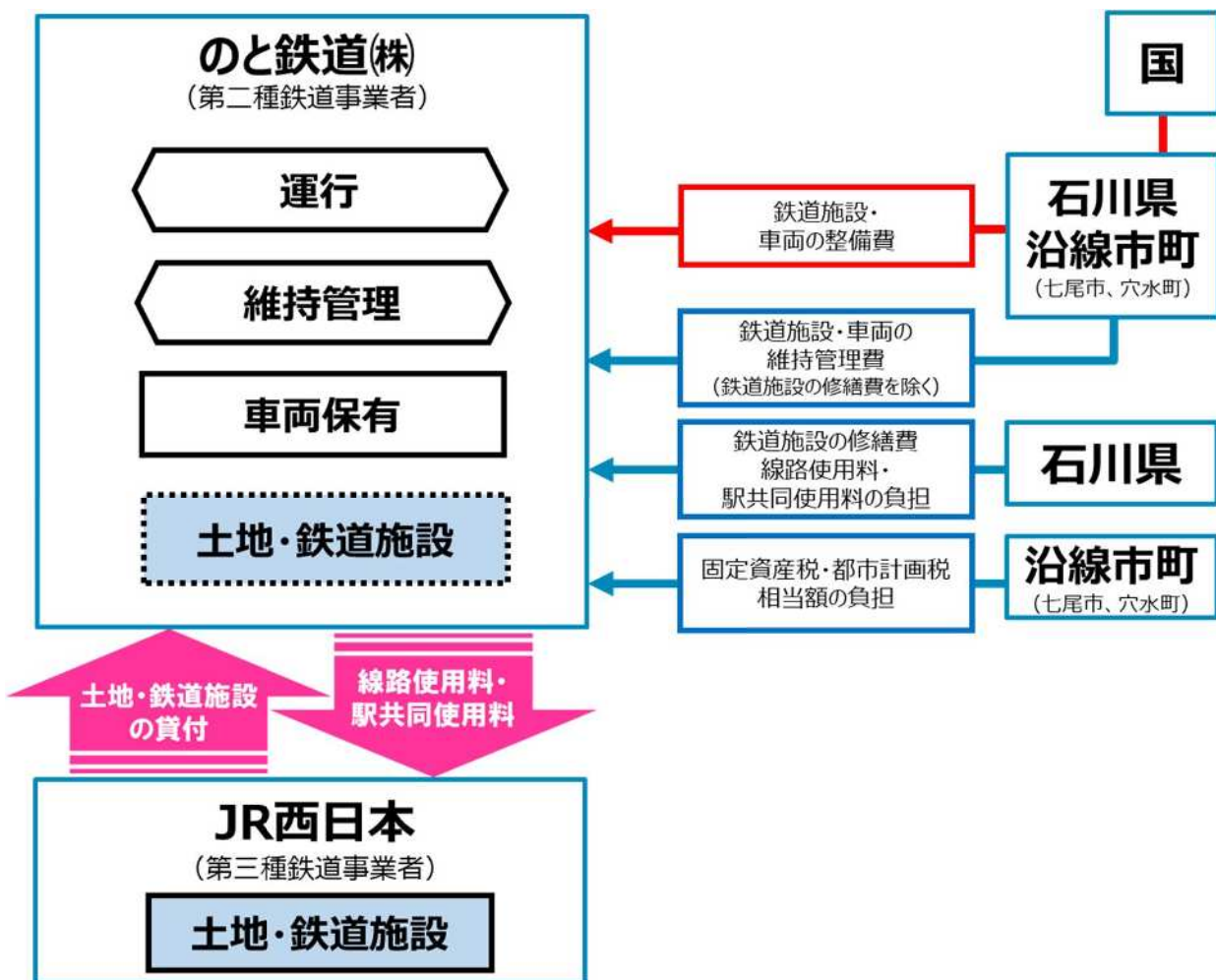
- 令和6年1月 能登半島地震による被災・運休
- 令和6年4月 全線運行再開（6日）
- 令和6年7月 能登地域の持続可能な地域公共交通の確保のため、石川県が能登地域4市5町や交通事業者等と「石川県能登地域公共交通協議会」を設置。8月に第1回協議会を開催。
- 令和7年3月 第3回協議会を開催。能登地域公共交通計画及びのと鉄道再構築実施計画を策定。
- 令和7年6月 鉄道事業再構築実施計画の認定。



のと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: 令和7年7月～令和17年3月)



具体的施策と効果

効果

- 鉄道利用者数(R16年度見込): 465千人/年
(計画未実施の場合: 424千人/年)
- 当期純利益(R16年度見込み): △759千円
(計画未実施の場合: △15,067千円)

具体的な施策

◇は社総交活用予定事業

- 鉄道施設等の更新による利便性向上
 - ◇新型車両(電気式気動車)の導入
 - ◇軌道の改良
- 駅施設の改良等による利用者の利便性向上
 - ◇駐車場の改良(ホーム嵩上)による段差解消
 - ◇デジタル乗車券の導入
 - ◇運行情報提供装置の導入
 - ◇他の交通手段との接続強化
 - ◇パーク・アンド・ライドの推進
 - ◇多言語対応等の外国人旅行客の受入
- 能登半島地震からの創造的復興に向けた利用促進
 - ◇語り部列車のPR強化
 - ◇ポケモン列車を活用したイベント実施
 - ◇観光列車「のと里山里海号」の本格再開・魅力向上
- 沿線企業や住民等と連携した利用促進
 - ◇企画列車や企画乗車券の充実、旅行商品の造成
 - ◇地元利用者への運賃割引