

第165回 運輸政策コロキウム

整備新幹線建設に伴う並行在来線の現状と 地域交通としてのあり方

2026年3月31日

運輸総合研究所 研究員

伊達 真生

はじめに～私の経歴について～

鉄道・運輸機構

北陸新幹線、北海道新幹線等の
建設工事監理に従事



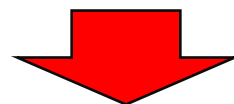
出向中
→

運輸総合研究所

地域交通制度に関する革新案の
とりまとめを担当



幹線鉄道と地域交通の関係



整備新幹線の並行在来線に着目

発表内容

1. 並行在来線とは？

- 1-1. 整備新幹線と並行在来線
- 1-2. 並行在来線を取り巻く近年の動向
- 1-3. 経営分離された並行在来線の一般的特性

2. 並行在来線の現状比較

- 2-1. 並行在来線の一覧
- 2-2. ①道南いさりび鉄道～2-11.⑩長崎本線（江北－諫早間）：並行在来線の現状
- 2-12. 小括

3. 地域交通に関する法制度と地域公共交通計画

- 3-1. 地域交通に関する法制度
- 3-2. 地域公共交通計画とは
- 3-3. 並行在来線区間に着目した地域公共交通計画の策定状況
- 3-4. 小括

4. 地域公共交通計画の観点から見た並行在来線

- 4-1. 並行在来線沿線自治体による地域公共交通計画
- 4-2. 福井の並行在来線と地域公共交通計画
- 4-3. 富山の並行在来線と地域公共交通計画
- 4-4. 小括

5. まとめ

1. 並行在来線とは？

-
1. 並行在来線とは？
 2. 並行在来線の現状比較
 3. 地域交通に関する法制度と地域公共交通計画
 4. 地域公共交通計画の観点から見た並行在来線
 5. まとめ

1. 並行在来線とは？

1-1. 整備新幹線と並行在来線

● 整備新幹線とは

- 「全国新幹線鉄道整備法」に基づき、1973(昭和48)年の「整備計画」に記載された以下の5路線を指す。

表-1 整備新幹線一覧

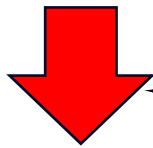
名称	区間	既開業(2026(令和8)年現在)
北海道新幹線	青森市～札幌市	新青森～新函館北斗
東北新幹線	盛岡市～青森市	盛岡～新青森
北陸新幹線	東京都～大阪市	(東京～)高崎～敦賀
九州新幹線 (鹿児島ルート)	福岡市～鹿児島市	博多～鹿児島中央
九州新幹線 (西九州ルート)	福岡市～長崎市	武雄温泉～長崎 (西九州新幹線)



1-1. 整備新幹線と並行在来線

• 整備新幹線の着工を巡る経緯

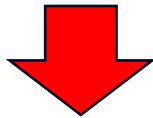
1973(昭和48)年 整備計画決定



国鉄改革

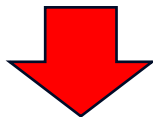
破綻は
繰り返さない!

1987(昭和62)年 国鉄分割・民営化



議論再開

1988(昭和63)年～ 整備スキーム
1990(平成2)年 (旧スキーム)策定



財源等見直し

1996(平成8)年～ 新整備スキーム策定

建設着工する区間の並行在来線は
開業時にJRの経営から分離すると
認可前に確認すること
(=沿線自治体の同意を得ること)

1989(平成元年) 北陸(高崎・軽井沢)着工

1991(平成3)年 東北(盛岡・新青森)
九州(新八代・西鹿児島)
北陸(軽井沢・長野)着工

1-1. 整備新幹線と並行在来線

- 現在の「着工5条件」にも並行在来線の分離が謳われる
 - 2009(平成21)年に整備新幹線問題検討会議が取りまとめた「整備新幹線の整備に関する基本方針」において、新規着工に際しては次の5条件を満たすこととされている。

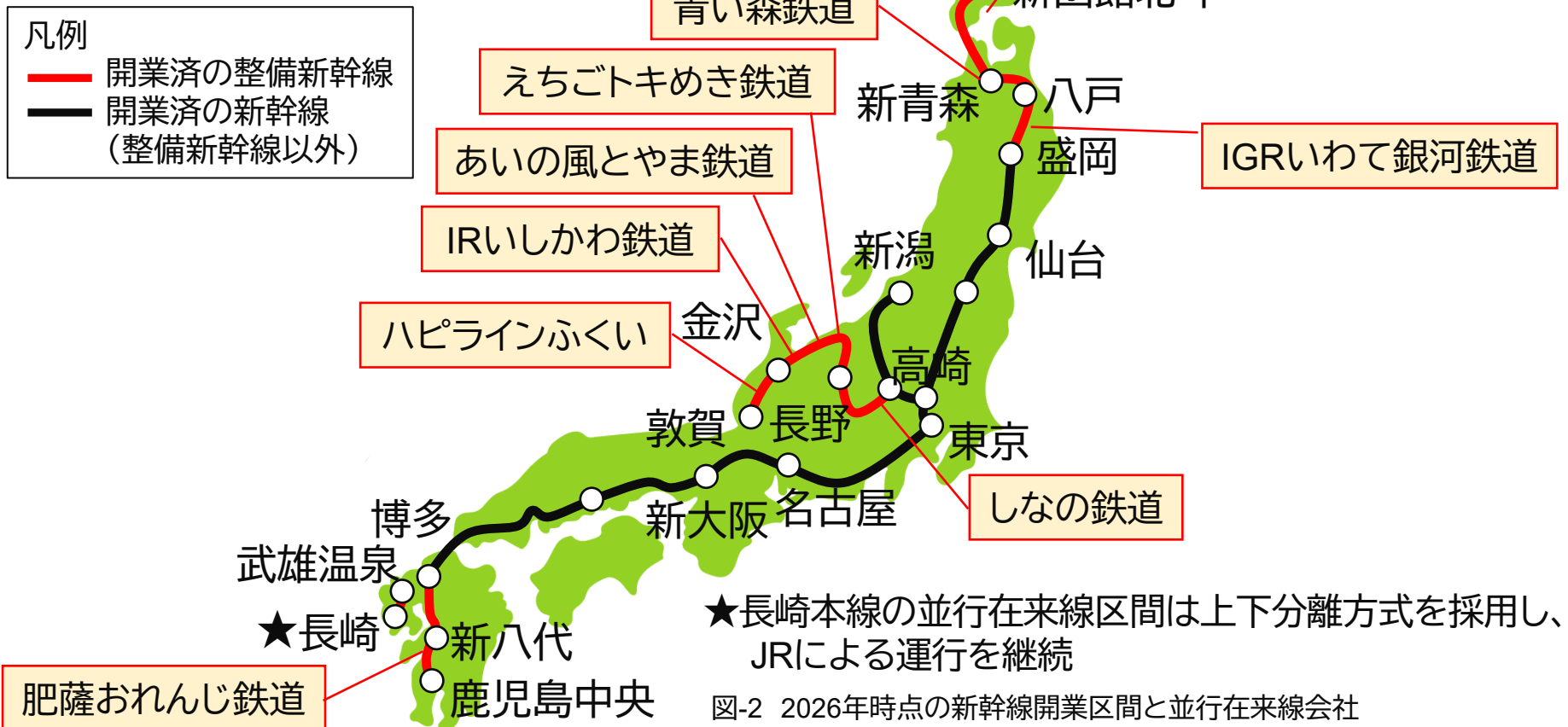
- ① 安定的な財源見通しの確保
- ② 収支採算性
- ③ 投資効果
- ④ 営業主体であるJRの合意
- ⑤ 並行在来線の経営分離についての自治体の合意

整備新幹線建設に際しJRから経営分離される在来線＝「並行在来線」

1. 並行在来線とは？

1-1. 整備新幹線と並行在来線

- 整備新幹線区間と並行在来線会社
- 2026年現在、9つの第三セクター会社が経営分離された並行在来線を運営



1. 並行在来線とは？

1-2. 並行在来線を取り巻く近年の動向

・「並行しない」JR線も取り込み

・ あいの風とやま鉄道

2015(平成27)年、北陸新幹線長野～金沢間開業により、北陸本線市振～倶利伽羅間を移管

高岡駅で接続するローカル線の氷見線と城端線は他のJR線から孤立した形に



2023(令和5)年10月、氷見線と城端線もJRから移管することで合意

2023(令和5)年地域交通法改正に先んじて再構築検討会を実施
富山市のJR線移管事例(富山港線→富山ライトレール→富山地方鉄道)には県も関与

並行在来線会社が整備新幹線と並行しない
路線までカバーする取組み



図-3 あいの風とやま鉄道路線図
(あいの風とやま鉄道WEBサイト画像を加工)

1-2. 並行在来線を取り巻く近年の動向

旅客輸送を廃止し、一部は貨物輸送のみに

- 函館本線(函館～小樽間)
- 長万部～小樽間
余市町が存続を訴えるも、最終的に廃止で沿線自治体が合意



運転手不足といった全国的な課題
バス転換も困難な状況

- 函館～長万部間
旅客輸送はバス転換の方針で議論
函館～新函館北斗間は旅客輸送の存続を視野、新幹線乗入れも函館市が独自に調査
貨物輸送は維持を目指す方針



路線維持の負担、物流網のあり方等
引き続き具体的な議論

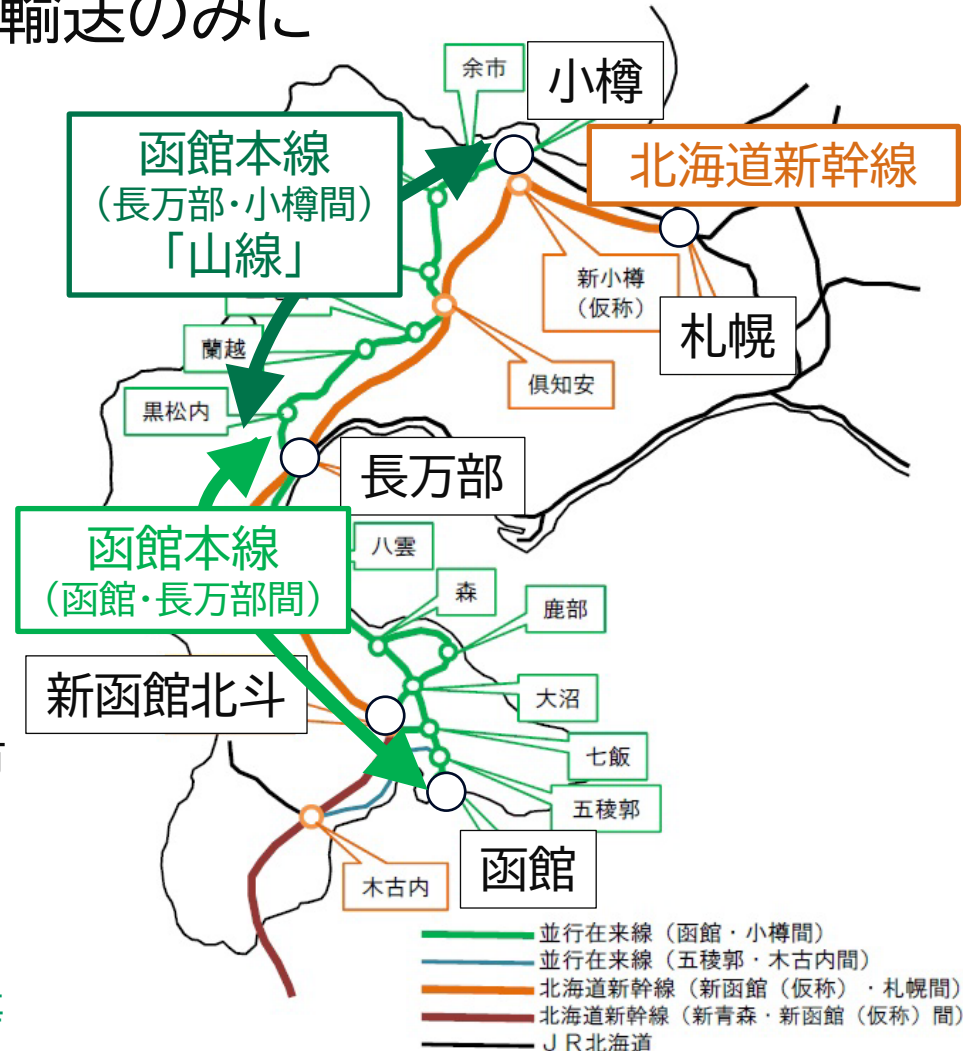
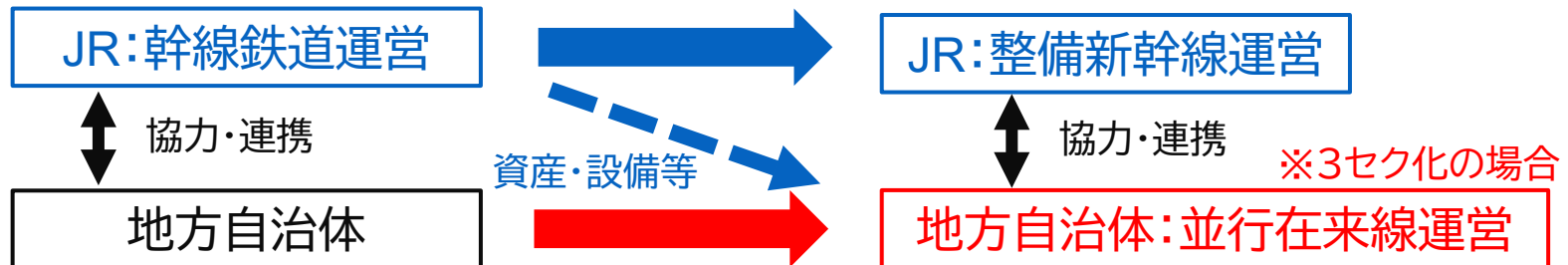


図-4 北海道新幹線(新函館北斗・札幌間)並行在来線路線図
(北海道新幹線並行在来線対策協議会資料画像を加工)

1-3. 経営分離された並行在来線の一般的特性

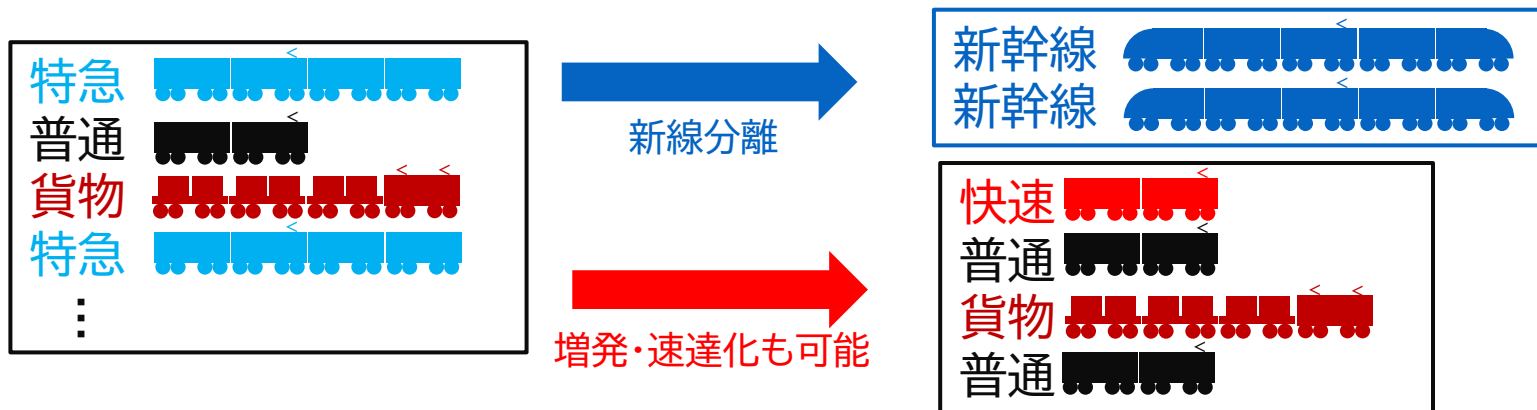
• 経営上の変化: 地方自治体の積極的な関与

- 第三セクター化、上下分離等により、沿線自治体が直接的な責任
- 新駅設置等、地域振興に関する積極投資も



• ダイヤ上の変化: 長距離列車が新幹線に移行し、柔軟な設定

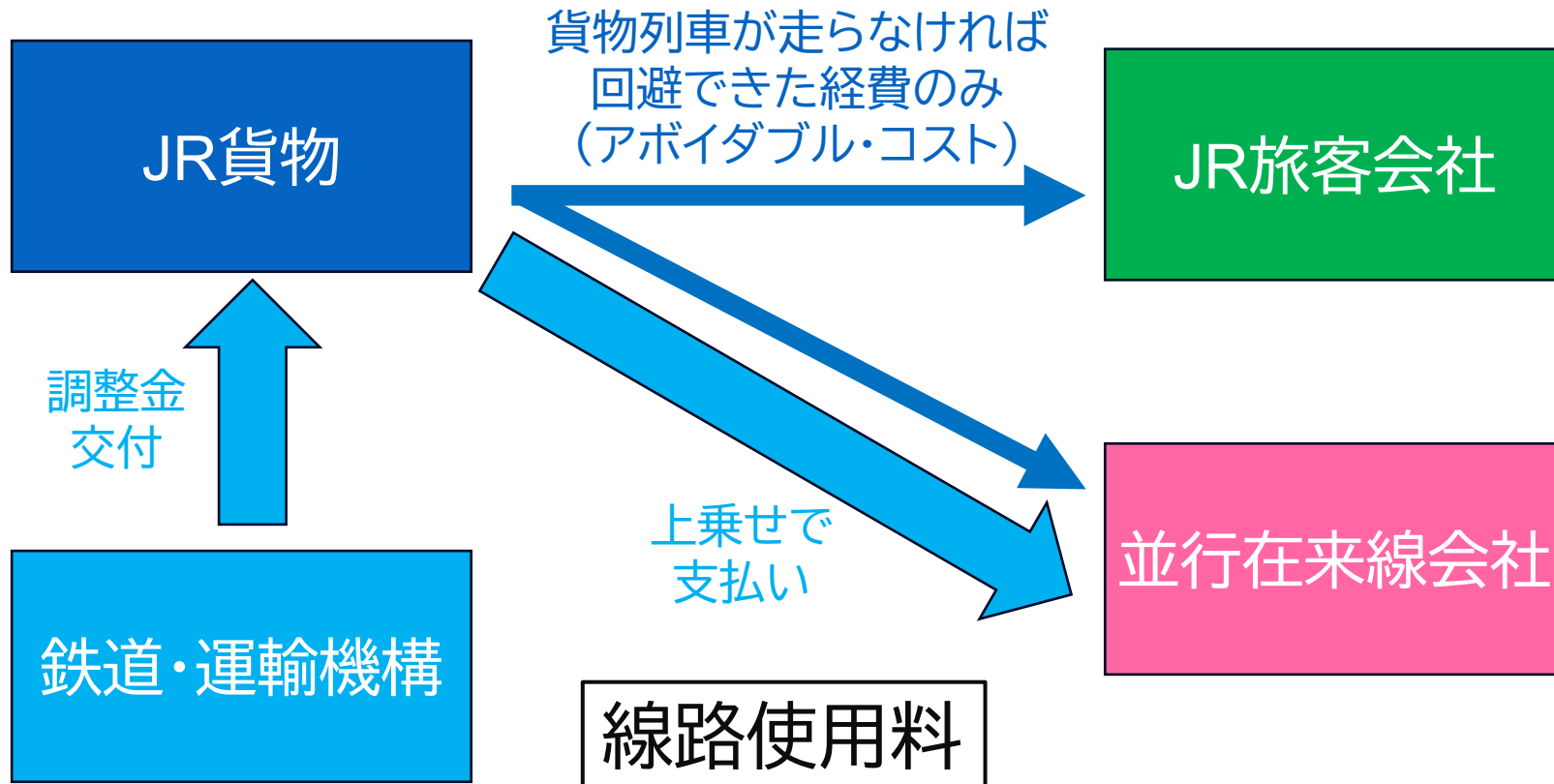
- 速達列車の設定や列車の増発等が可能
- 貨物輸送が継続する場合、ダイヤ上はネックだが経営面ではプラス



1-3. 経営分離された並行在来線の一般的特性

• 線路使用料と貨物調整金

- JR貨物は線路を保有する鉄道会社に使用料を支払っている。
JR貨物自体の経営を維持するため、JR旅客会社への支払いは最低限
並行在来線会社へは、差額を調整金として補填
- 2011(平成23)年度以降、基準を見直しさらに調整金を強化



1-4. 既往研究と本発表の目的

- 並行在来線に関する既往研究
 - 成立背景に着目したもの
 - 真子和也:並行在来線の現状と課題, 調査と情報 -Issue Brief- 第851号, pp2-11, 国立国会図書館調査及び立法考査局, 2015.
 - 藤井大輔:整備新幹線並行在来線転換の措置に関する考察, 交通学研究 第55号, pp146-149, 2011.
 - 角一典:北海道新幹線をめぐる政治過程と並行在来線問題, 地理学論集 No.86, pp80-82, 2011.
 - 経営構造に着目したもの
 - 岡田忠夫:並行在来線の収益構造の分析から見た今後の鉄道経営のあり方について, 都市計画論文集 Vol.56 No.3, pp628, 2021.
 - 北崎博嗣:苦悩する並行在来線第三セクター鉄道の経営, 鹿児島大学経済学論集 Vol.64, p34, 2005.
 - 利用形態に着目したもの
 - 岸邦宏:北海道新幹線並行在来線区間における都市間公共交通のニーズ分析, 交通学研究 第56号, p75, 2012.
 - 地域交通としての特性に着目したもの
 - 浅見均, 三好達也, 小美野智紀, 竹内龍介:地方鉄道の持続性に関する研究—東日本旅客鉄道から経営分離された第三セクター鉄道での事例研究—, 地理学研究 Vo.49, No.2, pp149-169, 2019
 - 池田昌博:国土交通軸整備と地域公共交通 —北陸新幹線「整備」からの再検証—, 交通権 No.34, pp20-49, 2017.
 - 地域交通制度との関連に着目したもの
 - 桜井徹:地域公共交通活性化法と並行在来線問題,交通権 No.27,pp25-33, 2010.
 - 金山洋一, 中川大, 本田豊, 猪井博登, 高柳百合子:地方部の鉄道の利便性を向上しうる鉄道に係る法制度のあり方の研究, 第70回土木計画学会発表会・講演集,2024..
- 地域交通制度による具体の交通計画と並行在来線の実態に着目した研究は見られなかった。

• 本発表の目的

整備新幹線における並行在来線について、個別の現状を捉えたうえで、地域交通制度、特に地域公共交通計画と関連づけ、そのあり方を考察する。

2. 並行在来線の現状比較

-
1. 並行在来線とは？
 2. 並行在来線の現状比較
 3. 地域交通に関する法制度と地域公共交通計画
 4. 地域公共交通計画の観点から見た並行在来線
 5. まとめ

2. 並行在来線の現状

2-1. 並行在来線の一覧

表-2 2026(令和8)年現在の並行在来線一覧

整備新幹線	在来線区間	営業キロ (km)	運営会社	運営形態	開業年	備考
北海道新幹線	木古内～五稜郭	37.8	道南いさりび鉄道	第三セクター	2016(平成28)年	<ul style="list-style-type: none"> 五稜郭～函館・新函館北斗はJR北海道が運営 青函トンネル区間は在来線との共用
東北新幹線	目時～青森	121.9	青い森鉄道	第三セクター (上下分離)	2002(平成14)年 (目時～八戸) 2010(平成22)年 (八戸～青森)	<ul style="list-style-type: none"> 2種事業者が青い森鉄道, 3種事業者が青森県の上下分離 青森～新青森はJR東日本が運営
	盛岡～目時	82.0	IGRいわて銀河鉄道	第三セクター	2002(平成14)年	
北陸新幹線	軽井沢～篠ノ井 長野～妙高高原	65.1 37.3	しなの鉄道	第三セクター	1997(平成9)年 (軽井沢～篠ノ井) 2015(平成27)年 (長野～妙高高原)	<ul style="list-style-type: none"> 高崎～横川・篠ノ井～長野はJR東日本が運営 横川～軽井沢は廃止
	妙高高原～直江津 直江津～市振	37.7 59.3	えちごトキめき鉄道	第三セクター	2015(平成27)年	
	市振～倶利伽羅	100.1	あいの風とやま鉄道	第三セクター	2015(平成27)年	
	倶利伽羅～大聖寺	64.2	IRいしかわ鉄道	第三セクター	2015(平成27)年 (倶利伽羅～金沢) 2024(令和6)年 (金沢～大聖寺)	
	大聖寺～敦賀	84.3	ハピラインふくい	第三セクター	2024(令和6)年	
九州新幹線	八代～川内	116.9	肥薩おれんじ鉄道	第三セクター	2004(平成16)年	<ul style="list-style-type: none"> 博多～八代, 川内～鹿児島中央はJR九州が運営 熊本県・鹿児島県2県が出資
西九州新幹線	江北～諫早	60.8	JR九州	上下分離	2022(令和4)年	<ul style="list-style-type: none"> 2種事業者がJR九州, 3種事業者が佐賀・長崎鉄道管理センター(佐賀県・長崎県設立の一般社団法人)の上下分離

- ・並行在来線会社9社について、開業2年目以降の鉄道営業損益、1日当り利用客数を整理(国交省鉄道統計、および各社公表資料より作成)、各社の特徴的なポイントを確認する。
- ・長崎本線についても、成立背景を確認する。

2-1. 並行在来線の一覧

- 便宜上、概ね北から番号を付け、9つの並行在来線会社と長崎本線を順に取り上げる。

凡例

- 開業済の整備新幹線
- 開業済の新幹線 (整備新幹線以外)

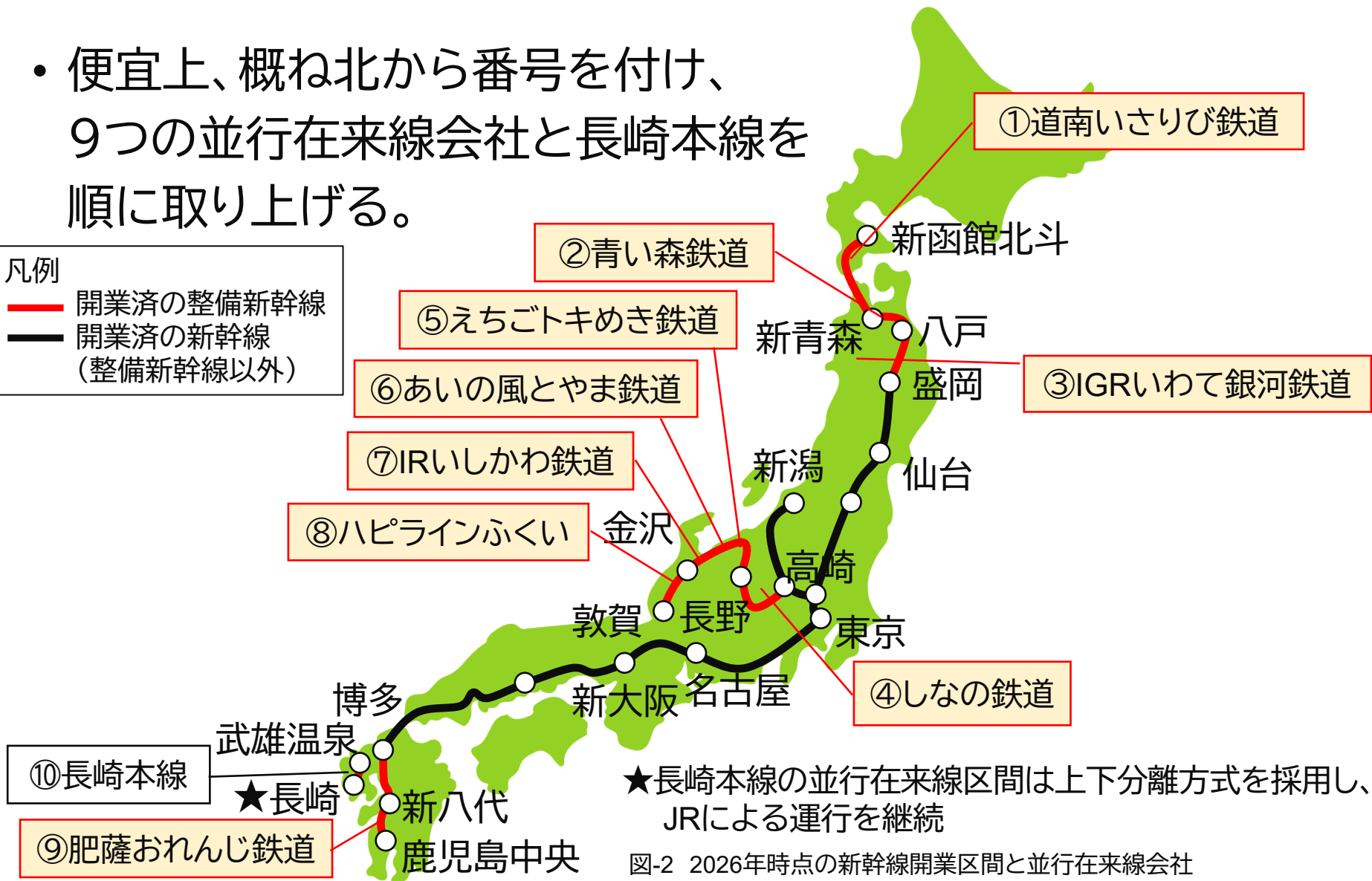


図-2 2026年時点の新幹線開業区間と並行在来線会社

2-2. ①道南いさりび鉄道

- 2016(平成28)年、北海道新幹線新青森～新函館北斗間開業に伴い、江差線をJR北海道から移管
- JR線を通じて函館駅まで乗り入れ
- 電化路線だが、ディーゼルカーによる運行(JR北海道から引き継いだ旧型車両)
- 2026(令和8)年3月現在、全線便7往復、函館～上磯間の区間便8.5往復
木古内方面は**日中3時間以上開く時間も**



道南いさりび鉄道線 時刻表(五稜郭～函館間JR線直通)/Timetable

★全列車ワンマン運転…七重浜～木古内間は一番前のドアのみが開きます。(平日の通勤通学時間帯の一部を除く)

★All Trains are Conductorless/Train door opens only near the driver except for Hakodate, Goryokaku and a part of trains. (平日の通勤通学時間帯の一部を除く)

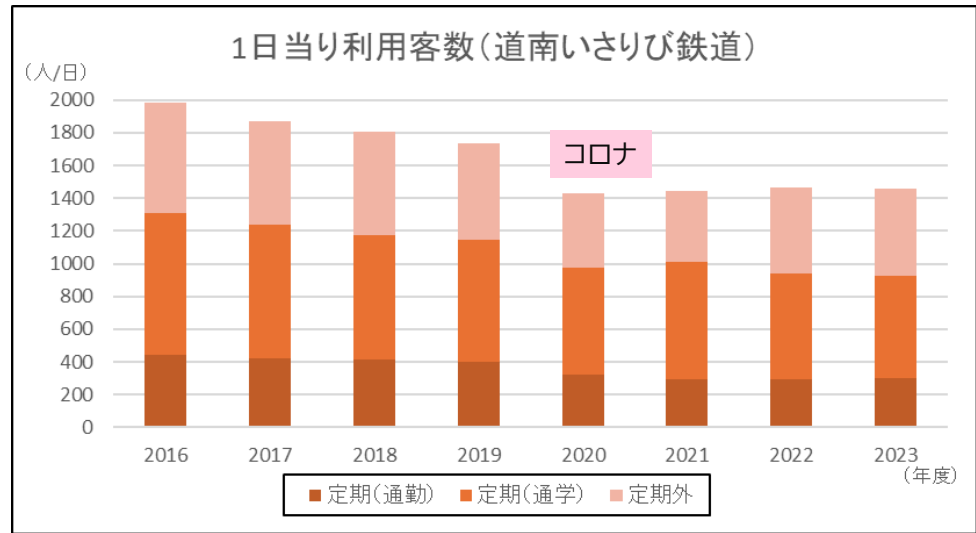
2026年3月14日改正

Sta. No.	↑北斗市役所・かなで〜前										↑トリスト修道院入口									
	H75	H74	sh11	sh10	sh09	sh08	sh07	sh06	sh05	sh04	sh03	sh02	sh01							
Stn. Name	Hakodate	Goryokaku	Naraha	Higashi-Kurebetsu	Kurebetsu	Kurebetsu	Kurebetsu	Kurebetsu	Kurebetsu	Kurebetsu	Kurebetsu	Kurebetsu	Kurebetsu	Kurebetsu	Kurebetsu	Kurebetsu	Kurebetsu	Kurebetsu	Kurebetsu	
駅名	函館	五稜郭	七重浜	東久根別	久根別	久根別	久根別	久根別	久根別	久根別	久根別	久根別	久根別	久根別	久根別	久根別	久根別	久根別	久根別	
列車番号	発	発	発	発	発	発	発	発	発	発	発	発	発	発	発	発	発	発	発	
120D	6:50	6:56	7:01	7:05	7:09	7:11	7:14	7:15	7:26	7:33	7:40	7:44	7:49	7:54						
1152D	7:07	7:13	7:17	7:21	7:24	7:26	7:29													
1154D	7:42	7:47	7:52	7:56	7:59	8:02	8:05													
1156D	9:52	9:58	10:03	10:07	10:09	10:12	10:15													
122D	10:33	10:39	10:43	10:47	10:50	10:53	10:55	10:56	11:07	11:14	11:21	11:26	11:31	11:36						
1158D	11:58	12:03	12:08	12:12	12:15	12:18	12:21													
124D	13:36	13:41	13:46	13:50	13:53	13:55	13:57	13:58	14:12	14:18	14:25	14:29	14:34	14:39						
1160D	14:06	14:11	14:16	14:20	14:23	14:25	14:28													
126D	15:14	15:20	15:25	15:29	15:31	15:34	15:36	15:37	15:47	15:54	16:01	16:09	16:14	16:19						
128D	16:24	16:30	16:35	16:39	16:43	16:46	16:48	16:49	17:00	17:06	17:13	17:17	17:22	17:28						
1162D	17:14	17:20	17:24	17:28	17:31	17:34	17:37													
130D	17:44	17:49	17:54	17:59	18:02	18:05	18:07	18:08	18:23	18:30	18:37	18:41	18:46	18:52						
1164D	18:31	18:37	18:45	18:49	18:52	18:54	18:57													
132D	19:40	19:45	19:50	19:54	19:57	19:59	20:01	20:05	20:19	20:26	20:32	20:37	20:41	20:46						
1166D	20:33	20:38	20:43	20:47	20:50	20:52	20:55													
1168D	21:42	21:48	21:52	21:56	21:59	22:01	22:04													

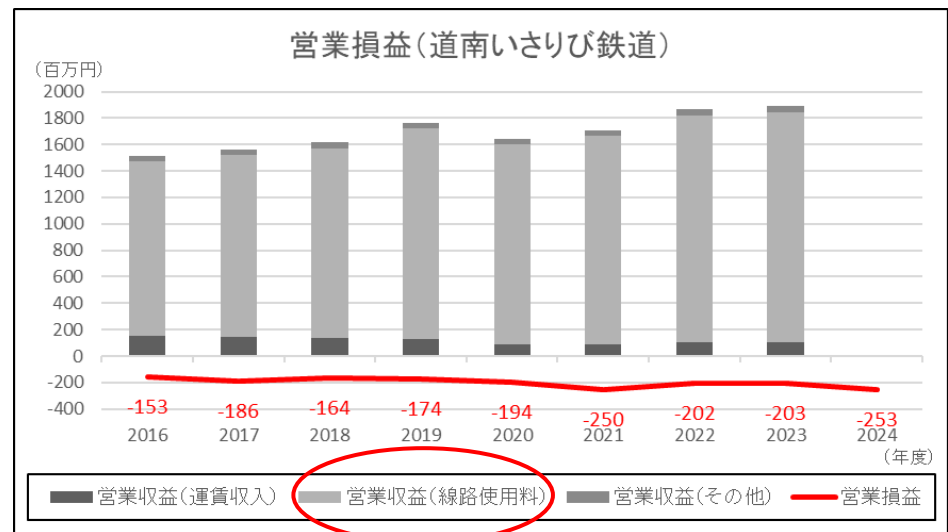
図-5 道南いさりび鉄道路線図(公式WEBサイトより)

2-2. ①道南いさりび鉄道

- 1日当り利用客数は2023(令和5)年度で1500人程度
開業2年目は2000人弱だったが漸減し、コロナ禍の落ち込みも回復せず
- 通学定期利用者が半数近く

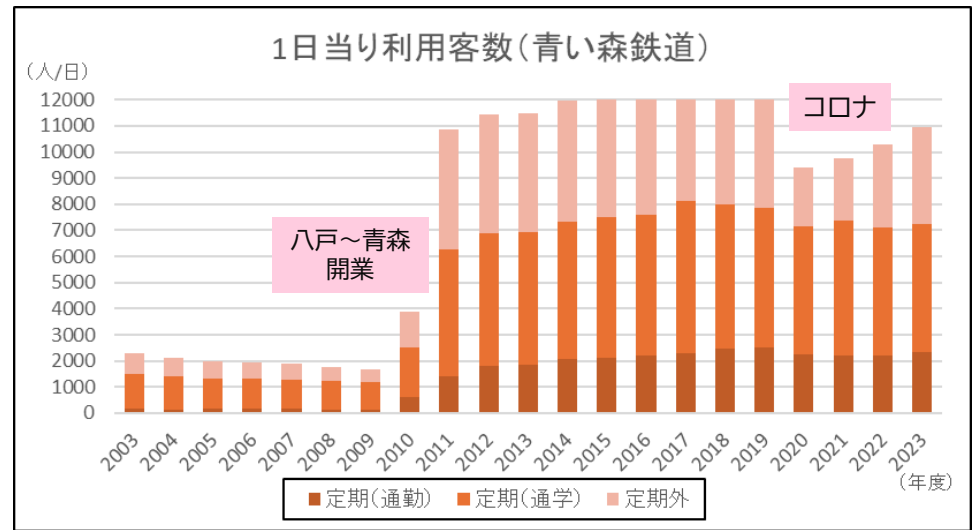


- 鉄道の営業収益は線路使用料が大半
- 営業損益は2億円前後の赤字が開業以来継続

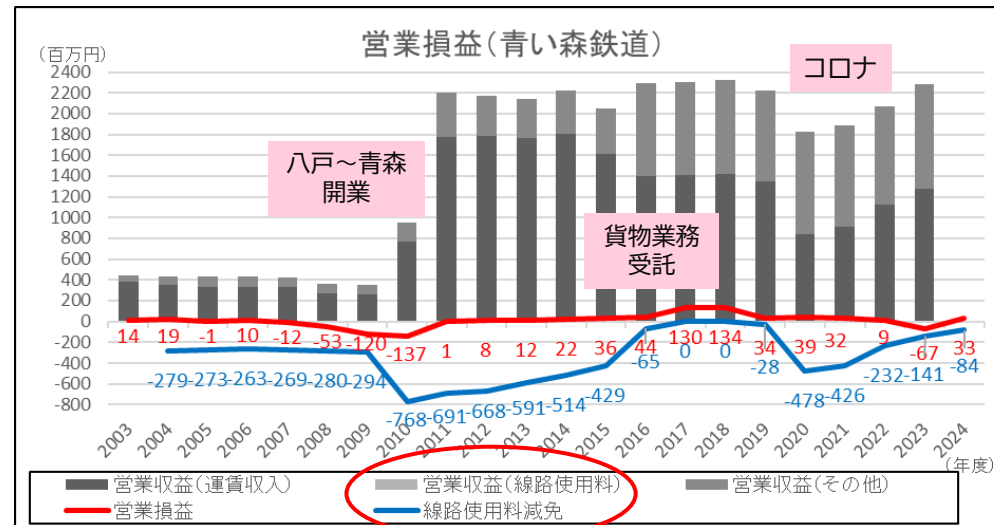


2-3. ②青い森鉄道

- 1日当り利用客数は2023(令和5)年度で11000人程度
 コロナ禍を経て青森延伸開業2年目とほぼ同水準まで回復したが、定期外利用者の回復が道半ば



- 上下分離方式で、青森県に支払う線路使用料の減免も事実上の補助、そのため減免分に着目
- 青森延伸開業後は4~7億程度の減免を受けていたところ、北海道新幹線開業に伴う貨物列車関係業務を受託し収益が改善
 しかし、コロナ禍で再び億単位の減免、直近は回復傾向



2-4. ③IGRいわて銀河鉄道

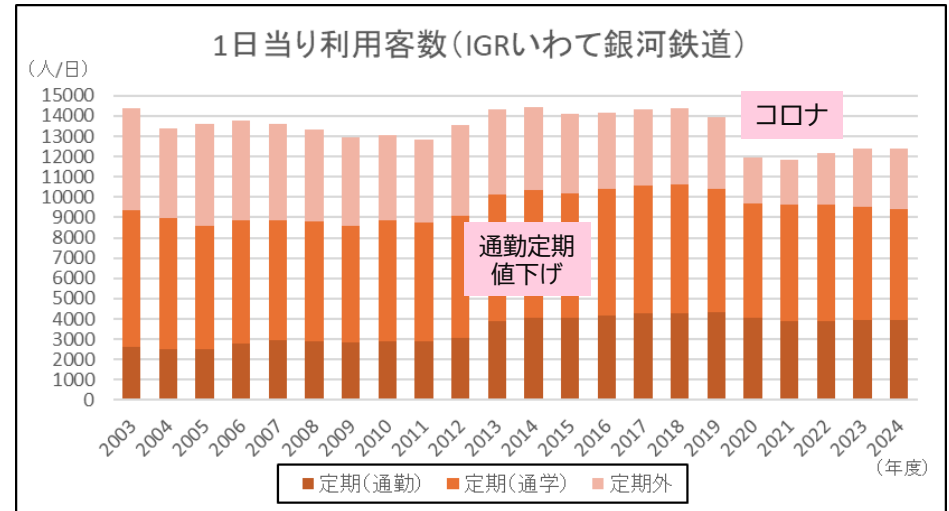
- 2002(平成14)年、東北新幹線盛岡～八戸間開業に伴い、東北本線の岩手県内区間をJR東日本から移管
盛岡から沼宮内、一戸、二戸を通り、**青い森鉄道と相互直通**
JR花輪線の列車も部分的に乗り入れ
- 2026(令和8)年3月現在、盛岡方34往復(区間便、土休日運休含む・花輪線除く)、八戸への直通便9.5往復
- 北海道新幹線開業と前後し**JR東日本の夜行列車が廃止**となった際は**運賃・料金の減収**が経営に影響



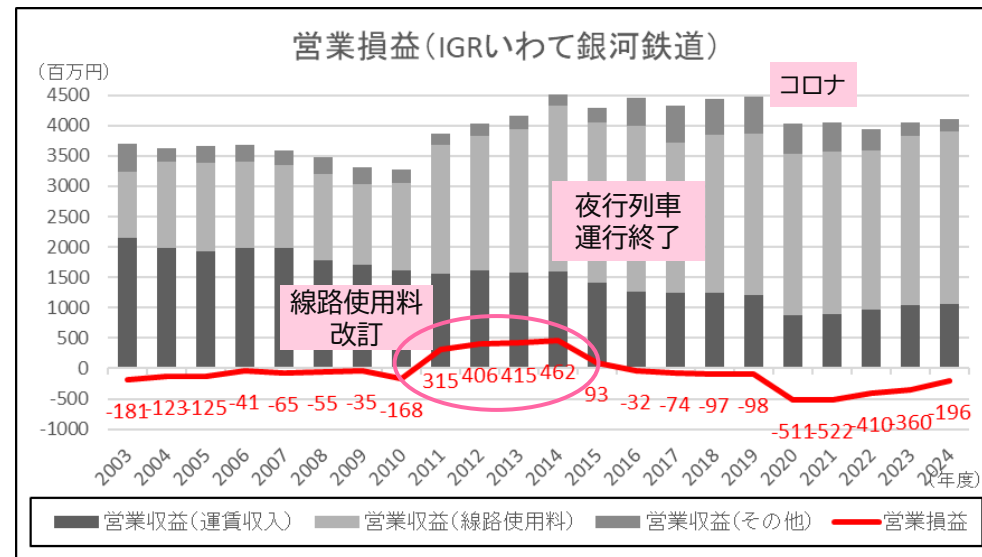
図-7 IGRいわて銀河鉄道路線図(公式WEBサイトより)

2-4. ③IGRいわて銀河鉄道

- 1日当り利用客数は2024(令和6)年度で12500人程度
開業以降、13000~14000人程度で推移していたが、**コロナ禍で減った定期外利用者が回復せず**
通勤・通学定期利用者もコロナ前から1割ほど減り9000人強

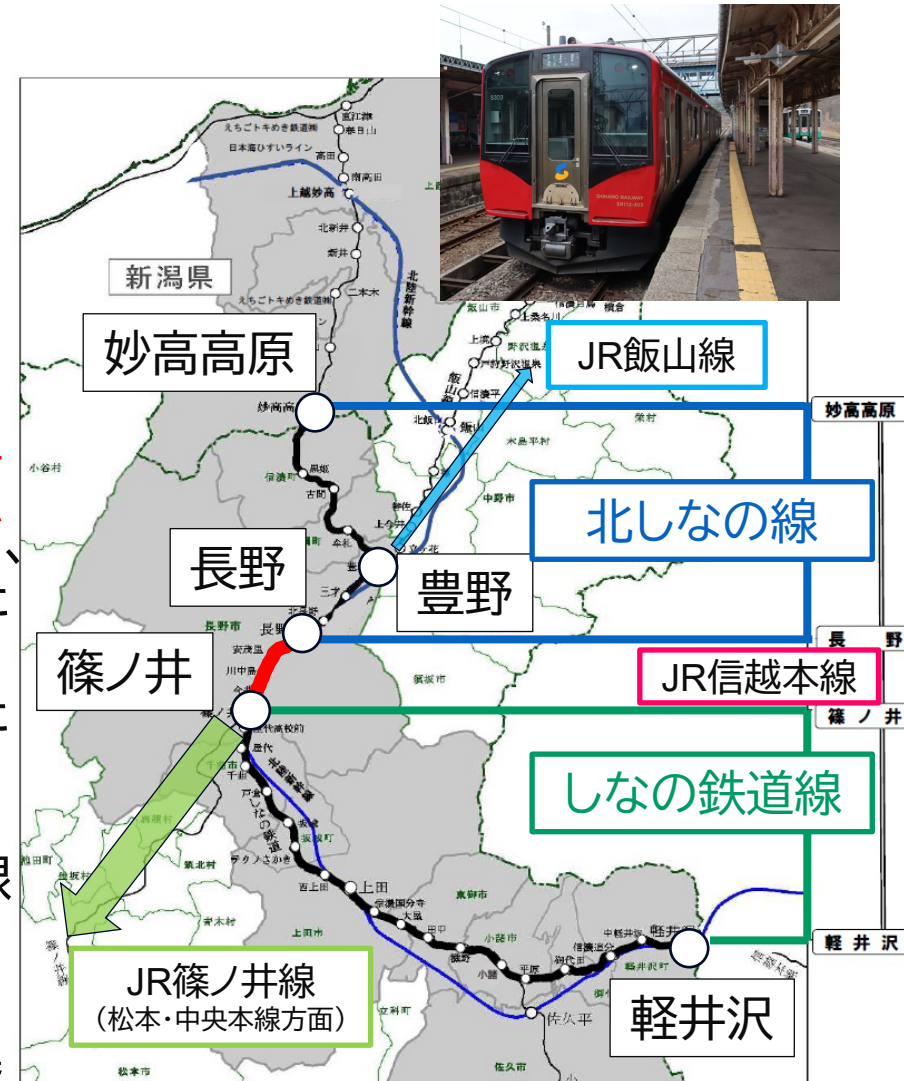


- 2011(平成23)年の**貨物調整金見直し**による線路使用料増により**営業損益はプラスに**転じたが、JR東日本の夜行列車廃止、コロナ禍により2024(令和6)年度でも**依然2億円程度の赤字**



2-5. ④しなの鉄道

- 1997(平成9)年、北陸新幹線高崎～長野間開業に伴い、信越本線をJR東日本から移管(しなの鉄道線)
2015(平成27)年の長野～金沢間開業に伴って、長野以北の長野県内区間も分離される(北しなの線)
- 信越本線の篠ノ井～長野間は都市部で利用者も多いうえ、JR中央本線方面へ特急列車があることから分離されず、北しなの線開業時もJR線のまま残った一方でローカル線であるJR飯山線の乗り入れる長野～豊野間は分離された
- 近郊型の旧型・新型電車により運行
- 2026(令和8)年3月現在、しなの鉄道線の長野方は36.5往復(区間便、土休日運休含む・有料快速除く)、北しなの線の上越妙高直通便は16往復(土休日運休含む・有料快速除く)

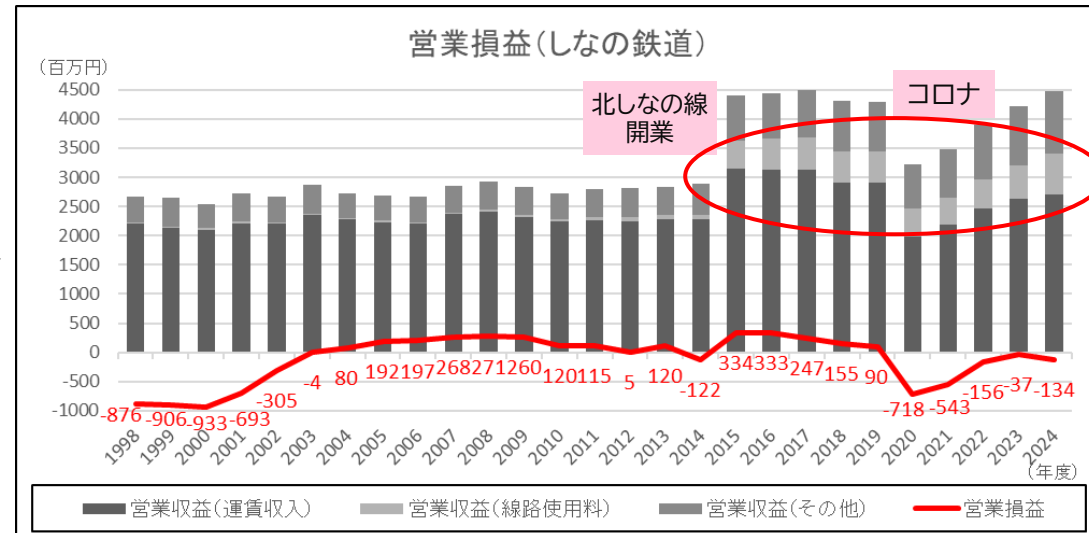
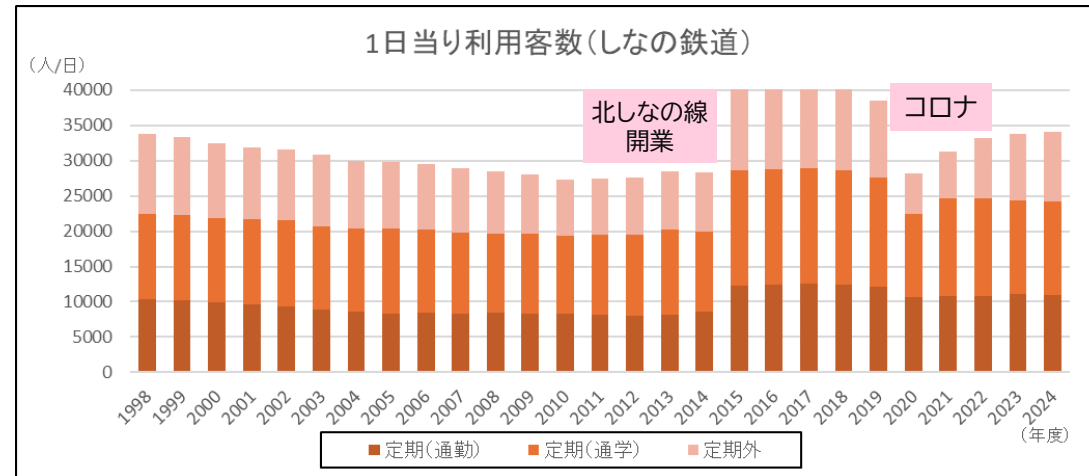


(注) 共同使用駅は、各路線の駅数に重複して計上

図-8 しなの鉄道路線図(しなの鉄道WEBサイト画像を加工)

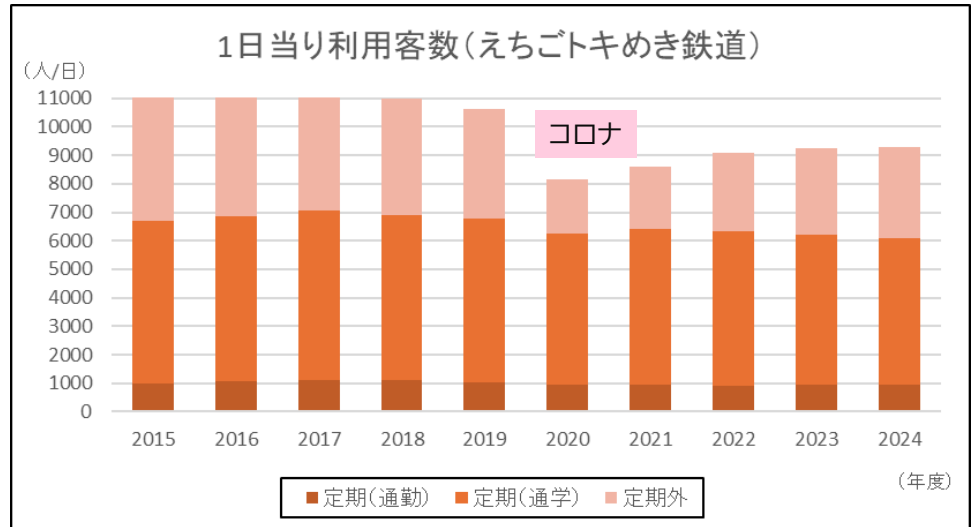
2-5. ⑤しなの鉄道

- 1日当り利用客数は2024(令和6)年度で34000人程度
コロナ禍前は40000人程度で推移していたが、通勤・通学定期利用者を含めて水準は回復せず
- 並行在来線の分離第一号であり、**開業当初は毎年9億円程度の赤字**が続いたが、民間出身の社長を登用して改革を実施、コロナ禍前までは概ね営業利益を計上していた
- しなの鉄道線では横川～軽井沢間が廃止されたこともあり、貨物列車は限定的
北しなの線も定期貨物列車はないが、緊急時の機能確保を目的に線路使用料として支払われている



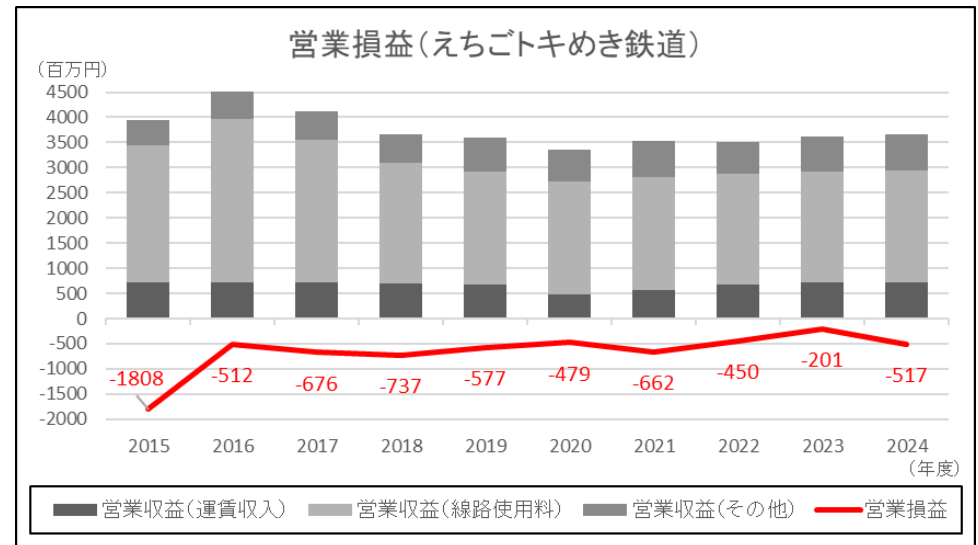
2-6. ⑤えちごトキめき鉄道

- 1日当り利用客数は2024(令和6)年度で9000人程度
通学定期利用者が5000人以上
コロナ前の2019(令和2)年には4000人近くいた定期外利用者が3000人程度と回復せず



- 鉄道営業収益は線路使用料が2/3程度を占める

- 中古車を購入した観光列車だけでなく、新造のクルーズトレインを導入するなど積極的な設備投資を行っているが、営業損益は開業以来数億円程度の赤字が続く



2-7. ⑥あいの風とやま鉄道

- 2015(平成27)年、北陸新幹線長野～金沢間開業に伴い、北陸本線の富山県内区間をJR西日本から移管
- 富山県を横断する形で、新潟県側はえちごトキめき鉄道と接続、**石川県側はIRいしかわ鉄道と相互直通**
- 開業当初はJR西日本から譲渡された旧型・新型の近郊型電車にて運行
その後は自社発注の新型車両を増備し、旧型車両を置き換え
- 2026(令和8)年3月現在、富山から泊・黒部方面へは34往復(区間便、土休日運休含む・平日のライナー除く)、金沢へ直通便は28.5往復(平日のライナー除く)

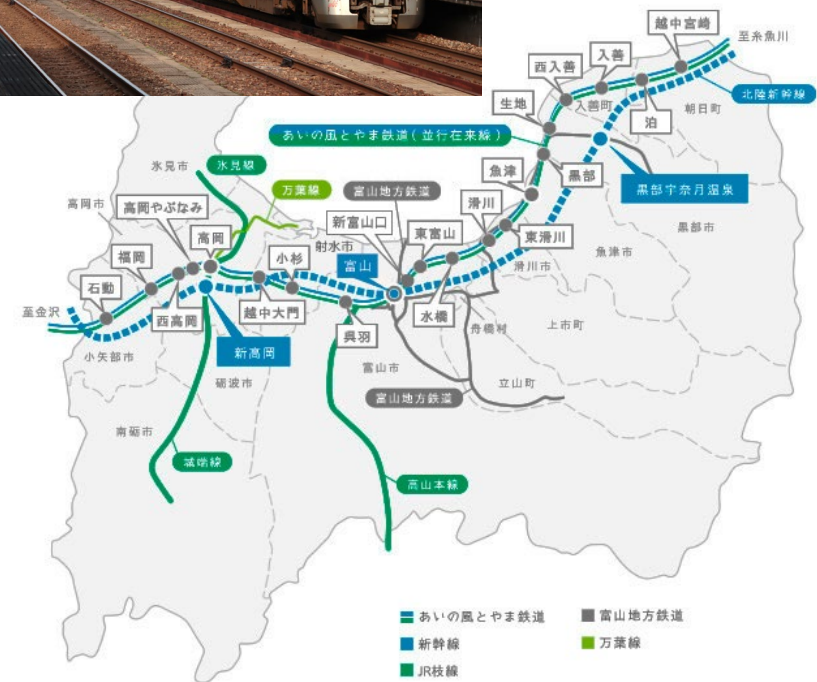
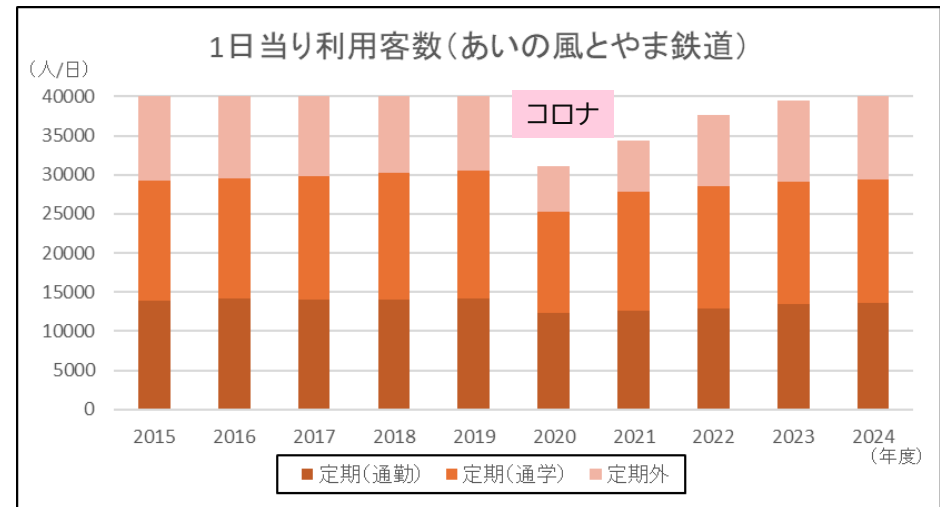


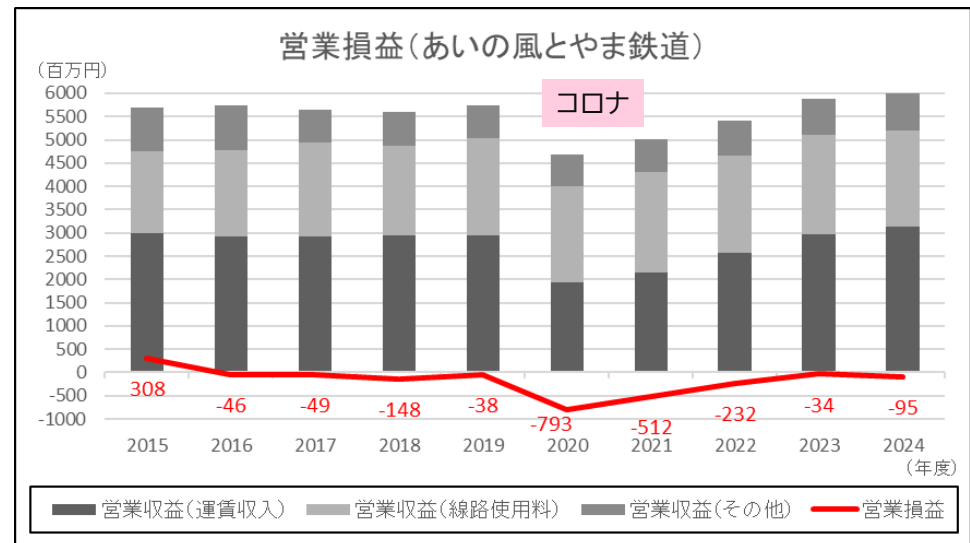
図-10 あいの風とやま鉄道鉄道路線図(公式WEBサイトより)

2-7. ⑥あいの風とやま鉄道

- 1日当り利用客数は2024(令和6)年度で40000人程度
県内を貫き都市部を通るため、通勤・通学定期が30000人弱
定期外利用者含め、**コロナ禍前の水準まで回復**



- 鉄道営業収益でもコロナ禍前の水準まで回復
開業以来の損益は**赤字続きだが、金額額は1億円未満**
- 観光列車だけでなく、平日のライナーを走らせ、**都市部の通勤需要**を取り込む



2-8. ⑦IRいしかわ鉄道

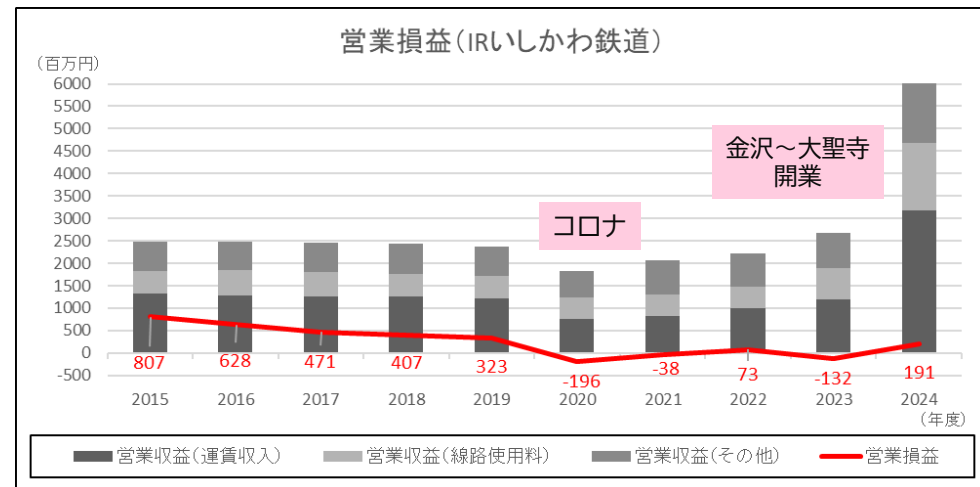
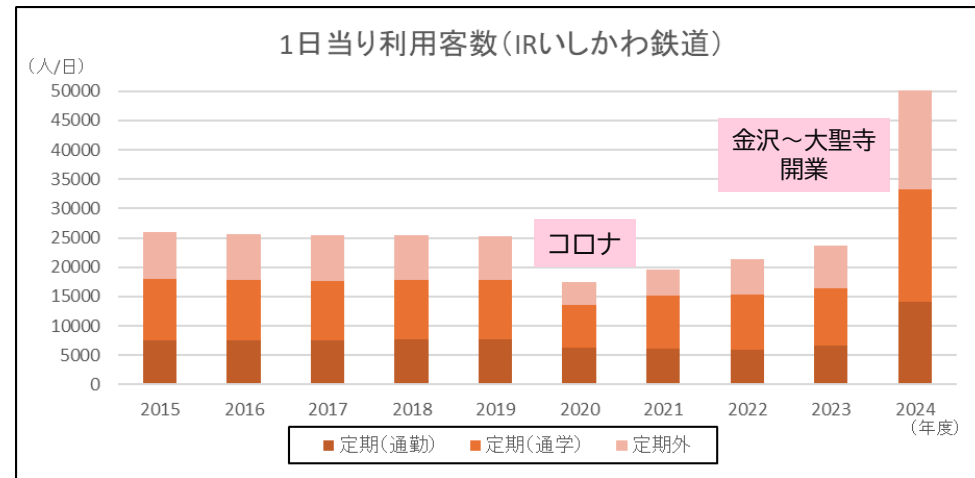
- 2015(平成27)年、北陸新幹線長野～金沢間開業に伴い、北陸本線の石川県内区間をJR西日本から移管
2024(令和6)年の金沢～敦賀間開業に伴い延伸
- 石川県を縦貫し、富山県側はあいの風とやま鉄道と、福井県側はハピラインふくいと相互直通
部分的にJR七尾線も乗り入れ
- 部分開業、全線開業それぞれの時点でJR西日本から譲渡された新型の近郊型電車により運行
JR七尾線乗り入れ用の自社発注車両も有する
- 2026(令和8)年3月現在、金沢から富山方面の直通便は28.5往復(平日のライナー除く)、小松方面へは53本(区間便、土休日運休、夕方快速含む)(※小松→金沢は47本)
金沢都市圏での通勤・通学ラッシュに合わせたダイヤ



図-11 IRいしかわ鉄道鉄道路線図(公式WEBサイトより)

2-7. ⑥IRいしかわ鉄道

- 1日当り利用客数は金沢までの部分開業中だった2023(令和5)年度で23000人程度
全線開通した2024(令和6)年度で50000人と大幅増
- 通学定期が最も多いが、**定期外利用者の伸びが顕著**
- 鉄道営業収益は2023(令和5)年時点でコロナ禍前の水準に回復
全線開通により運賃収入の割合が半分以上に
- 開業以来、**コロナ禍を除いて鉄道営業損益は黒字を記録**



2-9. ⑧ハピラインふくい

- 2024(令和6)年、北陸新幹線金沢～敦賀間開業に伴い、北陸本線の福井県内区間をJR西日本から移管
- 福井県内を縦貫し、石川県側はIR **いしかわ鉄道と相互直通**、敦賀側はJR北陸本線と接続、部分的にJR越美北線も乗り入れ
- JR西日本から譲渡された新型の近郊型電車にて運行
- 2026(令和8)年3月現在、福井から金沢方面の直通便は22.5往復、敦賀方面には34本(快速含む)(※敦賀からは32本)
- **2024年度の1日当り利用客数は20000人程度、鉄道営業収益4億円に対し損益は4百万円の黒字**



図-12 ハピラインふくい路線図(公式WEBサイトより)

2-10. ⑨肥薩おれんじ鉄道

- 2003(平成16)年、九州新幹線新八代～鹿児島中央間開業に伴い、並行する鹿児島本線のうち八代～川内間をJR九州から移管
- 熊本県・鹿児島県2県に跨る
- 鹿児島市街に近い川内～鹿児島中央間は分離されず、新幹線の博多延伸後も八代以北は分離されず
- 電化路線だが、新造のディーゼルカーにて運行
- 2026(令和8)年3月現在、八代から出水方面、川内から出水方面ともに13往復

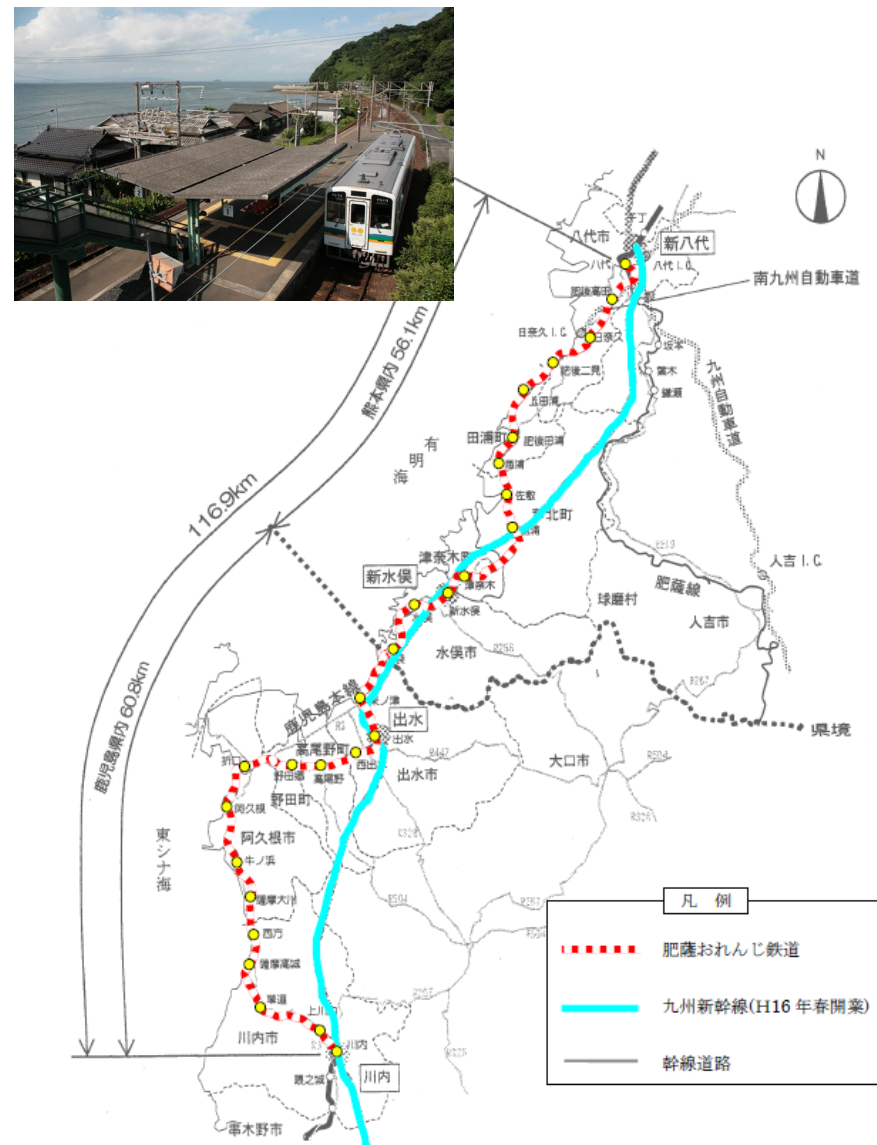
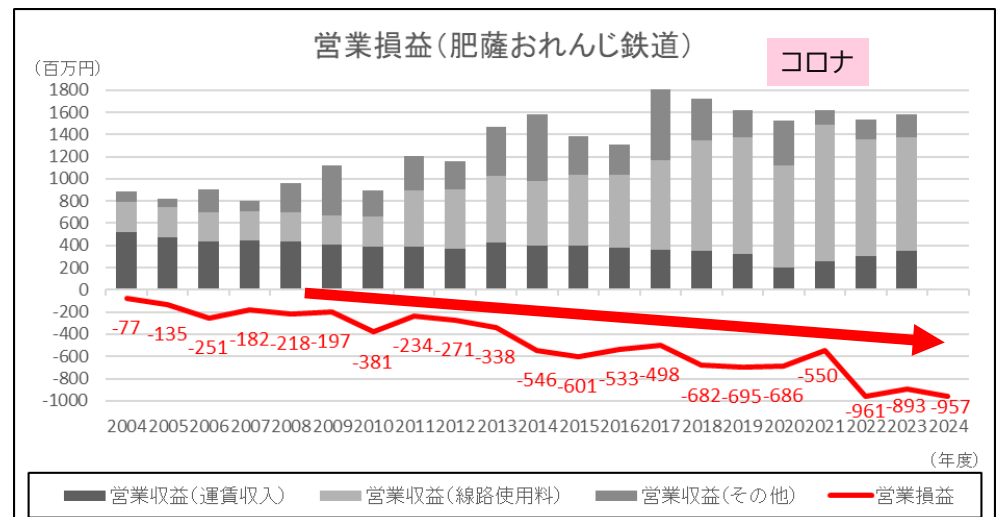
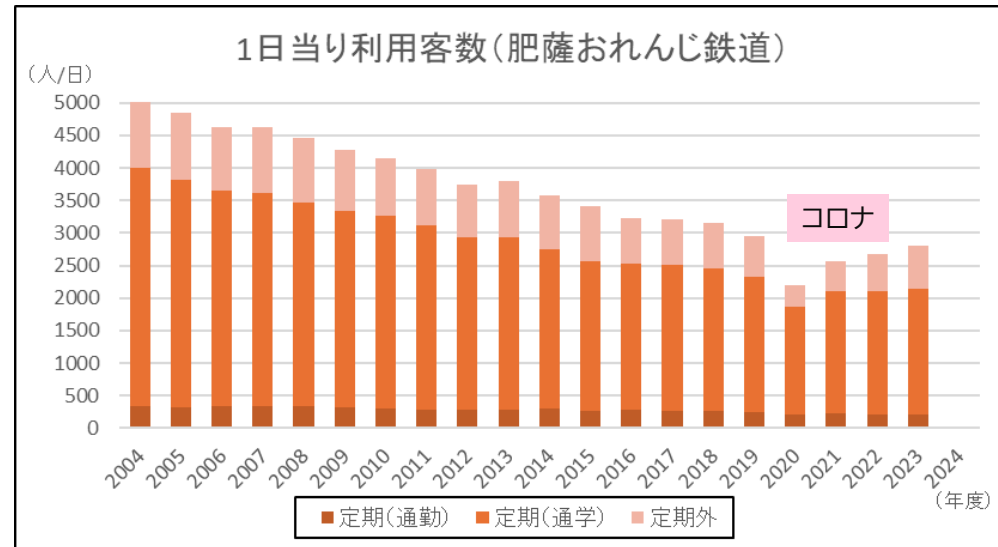


図-13 肥薩おれんじ鉄道路線図(国交省資料より引用)

2-9. ⑨肥薩おれんじ鉄道

- 1日当り利用客数は2023(令和4)年度で3000人程度
開業当初の2004(平成16)年度に比べ4割以上減少
- 一貫して通学定期利用者が大半
- 鉄道営業収益は大半が線路使用料を占める状況が続く
- 開業以来、**鉄道営業損益の赤字が拡大し、2024(令和6)年度には9億円超**
- 2026(令和8)年に認定された鉄道事業再構築実施計画により、**鉄道施設・車両の維持管理・修繕費を県と沿線自治体が負担する「みなし上下分離方式」に移行**



2-10. ⑩長崎本線(江北－諫早間)

- 上下分離のうえJR線として運営
2022(令和4)年開業の西九州新幹線
武雄温泉～長崎間に対し、長崎本線の
肥前山口～諫早間を並行在来線として
位置づけ

新幹線ルートからは離れており、特に
佐賀県内の沿線自治体が経営分離に
反発、1996(平成8)年からの長崎県・
佐賀県・JR九州 三者協議会も停滞

2004(平成16)年に「線路設備を両県に
譲渡、運行はJR」とする上下分離案が
JRから提示され、2008(平成20)年に
三者合意

「並行在来線の経営分離」を回避
上下分離により当面は「JR線」として存続

2024(令和6)年度の平均通過人員は993人、
運行本数は江北方22本、諫早方11本(肥前
鹿島行特急5本除く)



図-14 長崎本線肥前山口(現:江北)・諫早間路線図
(JR九州ニュースリリース内画像を加工)

2. 並行在来線の現状

2-11. 小括

表-3 並行在来線各社の特性まとめ

番号	運営会社	在来線区間	営業キロ (km)	1日当り 利用客数(人)	鉄道営業損益 (百万円)	特徴
①	道南いさりび鉄道	木古内～五稜郭	37.8	※1,460	△253	通学定期利用者が半数近く 鉄道の営業収益は 線路使用料が大半
②	青い森鉄道	目時～青森	121.9	※10,970	33 (使用料減免 △84)	上下分離方式 を取入れ、設備は青森県が所有 県に支払う 線路使用料の減免も事実上の補助
③	IGRいわて銀河鉄道	盛岡～目時	82.0	12,412	△196	コロナ禍で減った定期外利用者が回復せず JR東日本の 夜行列車が廃止され線路使用料減収
④	しなの鉄道	軽井沢～篠ノ井 長野～妙高高原	65.1 37.3	34,119	△134	開業当初は毎年9億円程度の赤字、経営建て直し 定期 貨物列車が無い路線でも線路使用料を受領
⑤	えちごトキめき鉄道	妙高高原～直江津 直江津～市振	37.7 59.3	9,280	△517	2種類の 性格の異なる路線 を運営 積極的な設備投資 の一方、開業以来数億円の赤字
⑥	あいの風とやま鉄道	市振～倶利伽羅	100.1	40,798	△95	定期外利用者含め、 コロナ禍前の水準まで回復 赤字続きだが、金額額は1億円未満
⑦	IRいしかわ鉄道	倶利伽羅～大聖寺	64.2	50,335	191	延伸開業により定期外利用者の伸びが顕著 コロナ禍を除いて 鉄道営業損益は黒字
⑧	ハピラインふくい	大聖寺～敦賀	84.3	20,871	4	2024年度の1日当り利用客数は20000人程度 鉄道営業収益4億円に対し損益は4百万の黒字
⑨	肥薩おれんじ鉄道	八代～川内	116.9	※2,797	△957	開業当初に比べ 利用客4割以上減少 、赤字額拡大 「みなし上下分離方式」 に移行
⑩	JR九州	江北～諫早	60.8	993	—	上下分離方式で当面はJR九州が運営 「経営分離ではない」と整理された事例

1日当り運転本数は2026年3月現在、1日当り利用客数、鉄道営業損益は2024年度(※は2023年度)

- 営業区間や経営形態の特性により、規模や営業状態に差
- IRいしかわ鉄道以外はコロナ禍もあり鉄道営業での赤字が続いている状況

3. 地域交通に関する法制度と 地域公共交通計画

-
1. 並行在来線とは？
 2. 並行在来線の現状比較
 3. 地域交通に関する法制度と地域公共交通計画
 4. 地域公共交通計画の観点から見た並行在来線
 5. まとめ

3-1. 地域交通に関する法制度

● 運輸総合研究所における地域交通制度革新の働きかけ

地域交通制度の革新案【緊急提言】＜ポイント版＞

運輸総合研究所 地域交通産業の基礎強化・事業革新に関する提言(2023年6月9日)に基づく「地域交通制度革新に関する検討委員会」(提言)2025年6月7日(6月)より作成

地域交通の重要性					
<ul style="list-style-type: none"> ●地域交通は、地球環境保全、国土強靱化、地方創生などの国家的課題、そして地域住民をはじめとする国民の生活の質(QOL)を向上させ、ウェル・ビーイングによる将来に向けた豊かな生活の実現などの国民的課題に貢献する「社会資本」であり、いわば「公共財」である。 ●その地域交通を担う地域交通産業は、国家的・国民的・地域的に必要不可欠で重要な基盤産業である。 					
地域交通に関するこれまでの法制度改革					
<運輸分野の需給調整規制廃止(1996(平成8)年:運輸省決定)> 【競争により利用者利益の保護・利便増進】 ◆道路運送法 改正 ・貸切バス事業(2000(平成12)年施行) ・乗合バス事業及びタクシー事業(2002(平成14)年施行) 人口減少等の社会経済状況変化……	◆2006(平成18)年 道路運送法 改正(地域協議議員・自家所有乗旅客運送事業の創設等) ◆2007(平成19)年 地域公共交通活性化・再生法 制定 ◆2013(平成25)年 交通政策基本法 制定 ◆2014(平成26)年 地域公共交通活性化・再生法 改正 ◆2020(令和2)年 地域公共交通活性化・再生法 改正 ◆2023(令和5)年 独占禁止法特例法 制定 地域公共交通活性化・再生法 改正				
規制緩和から約四半世紀	社会経済状況の変化は止まらず……				
地域交通産業の制度革新の必要性	制度革新を求める現場の声				
<ul style="list-style-type: none"> ●コロナ禍収束後も移動需要が以前まで戻らず、経営悪化が長期化。 ●2024年問題もあり運転手不足は今後一層深刻化。 ●サービス縮小で国民の生活の質(QOL)は低下。ウェル・ビーイングによる豊かな生活が困難となり、持続可能な社会実現の観点でも危機的状況。 <p style="text-align: center;">地域交通事業の存立自体が困難</p>	【参考】(一財)地域公共交通総合研究所 第8回公共交通経営実態調査報告(2025(令和7)年2月28日)における地域交通制度の革新の必要性について <table border="1"> <tr> <th>経営を圧迫する要因(168社)</th> <th>行政の支援や制度改善への期待(143社)</th> </tr> <tr> <td> ① 燃料高騰問題(37社・22%) ② 人手不足問題(31社・18%) ③ 人件費高騰問題(20社・12%) ④ 利用減少問題(20社・12%) ⑤ 設備投資・修繕費の増加問題(17社・10%) </td> <td> ① 補助金・補助制度(30社・21%) ② 制度改善・規制緩和問題全般(26社・18%) ③ 燃料費補助(25社・17%) ④ 人材確保対策(18社・13%) ⑤ 車両購入・設備投資支援(15社・10%) </td> </tr> </table>	経営を圧迫する要因(168社)	行政の支援や制度改善への期待(143社)	① 燃料高騰問題(37社・22%) ② 人手不足問題(31社・18%) ③ 人件費高騰問題(20社・12%) ④ 利用減少問題(20社・12%) ⑤ 設備投資・修繕費の増加問題(17社・10%)	① 補助金・補助制度(30社・21%) ② 制度改善・規制緩和問題全般(26社・18%) ③ 燃料費補助(25社・17%) ④ 人材確保対策(18社・13%) ⑤ 車両購入・設備投資支援(15社・10%)
経営を圧迫する要因(168社)	行政の支援や制度改善への期待(143社)				
① 燃料高騰問題(37社・22%) ② 人手不足問題(31社・18%) ③ 人件費高騰問題(20社・12%) ④ 利用減少問題(20社・12%) ⑤ 設備投資・修繕費の増加問題(17社・10%)	① 補助金・補助制度(30社・21%) ② 制度改善・規制緩和問題全般(26社・18%) ③ 燃料費補助(25社・17%) ④ 人材確保対策(18社・13%) ⑤ 車両購入・設備投資支援(15社・10%)				
緊急提言！ 地域交通制度の革新案					
I. 目指すべき法制度のイメージ					
国民の生活の質(QOL)向上の観点から、「需要」に対応する健全な事業の存立と、健全なサービスの確保・維持・継続等の「供給」を確保するため、「交通政策基本法」に基づき、道路運送法、道路交通法、地域公共交通活性化・再生法をはじめ、地域交通に関するあらゆる法制度等の革新が必要。					
II. 法律で定められることが必要な考え方(コンセプト)と事項(コンテンツ) 27項目					
地域交通全般に共通の基本的な事項 ○ 地域交通が公共財であり、社会資本であること ○ 地域交通の確保責任主体は自治体 ○ 法定協議会の設置及び法定計画策定の義務化 ○ 必要なサービス水準は国が交通政策基本計画等で明示 ○ 事業開始の許可は法定協議会の合意を要件化 法定協議会の合意により手上げ方式で自治体が行うことも可能に	自動車交通事業の制度に関する事項 ○ 道路を活用した人の輸送に係るサービスを継続提供する事業はすべて自動車交通事業(仮称) (例:無償送迎、シェアタクシー、タクシーアプリ等も含め) ○ シンプルで明快な事業制度に再整理 地域交通確保のための負担・財源等に関する事項 ○ 公的負担の根拠は補助)ではなく、委託への対価 ○ 公的負担の法定協議会への一元交付化、地方交付税の地域交通充当額の明確化 等				



- 「交通政策基本法」に基づく抜本的な諸制度の改正を提言
- 自動車交通が主体だが、鉄道、船舶等、あらゆる交通モードを想定



- 地域交通の計画における並行在来線はどうなっているか？

3-1. 地域交通に関する法制度

- 地域の移動手段確保が困難な状況をふまえた法制度の整備

- 2007(平成19)年 地域公共交通活性化・再生法
- 2013(平成25)年 交通政策基本法

- 2020(令和2)年 地域公共交通活性化・再生法 改正
⇒法定協議会による「地域公共交通計画」作成が努力義務化
バス等の自動車交通に限らず、幅広い移動手段の統合
- 2023(令和5)年 地域公共交通活性化・再生法 改正
⇒ローカル鉄道のあり方を協議する「再構築協議会」の設置が可能に

3-2. 地域公共交通計画とは

● 地域交通法に基づく計画の変遷

- 対象となる交通機関の範囲を拡大、作成する自治体の責務を明確化等、計画名称と内容が変更されてきた。

表-4 地域交通法に基づく計画の変遷
(国土交通省 地域公共交通計画作成の手引き より引用)

▼地域公共交通計画と従来の計画の違い

	地域公共交通計画 (令和2年～)	網形成計画 (平成26年～)	連携計画 (平成19年～)
計画の 対象	<ul style="list-style-type: none"> ネットワークの確保・充実に加え、ダイヤや運賃などの面からもサービスを総合的に捉え改善や充実に取り組む 地域の輸送資源を総動員する具体策を盛り込むことができる 	<ul style="list-style-type: none"> バス路線などの専ら公共交通のネットワークの確保・充実(主に路線の再編や新規整備)を対象とする 	<ul style="list-style-type: none"> バス交通などの活性化・再生を目的としており、特定の交通機関に特化した計画の作成も可能
位置 づけ	<ul style="list-style-type: none"> 地方公共団体による作成を法的に努力義務化 基本的に全ての地方公共団体において計画の作成や実施に取り組む 	<ul style="list-style-type: none"> 地方公共団体による作成が可能 	<ul style="list-style-type: none"> 市町村による作成が可能(ただし、複数市町村での作成も可能)
実効性 確保	<ul style="list-style-type: none"> 定量的な目標の設定や毎年度の評価などの仕組みを制度化 定量的なデータに基づくPDCAの取組を強化 	<ul style="list-style-type: none"> 可能な限り具体的な数値指標を明示 原則として計画期間の終了時・計画の見直し時に達成状況を評価 	<ul style="list-style-type: none"> 可能な限り具体的かつ明確な目標を設定

● 地域公共交通計画とは

- 「**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、「マスタープラン」の役割を果たす計画
- バス、タクシーといった既存の公共交通を活用したうえで、スクールバス、各種施設の送迎、などあらゆる輸送サービスをも活用して、**持続可能な地域公共交通の提供を確保するもの**
- 地方公共団体が地域の移動に関する関係者を集めて**法定協議会**を開催**交通事業者や地域の関係者等との協議を重ねる**ことで作成

3-2. 地域公共交通計画とは

● 地域公共交通計画について

表-5 地域公共交通計画の一覧(2025年10月現在)

地域公共交通計画の作成状況一覧(北海道・東北・関東・北陸信越) 国土交通省
 地域公共交通計画の作成状況一覧(中部・近畿・中国・四国・九州・沖縄) 国土交通省

- 令和7年10月末時点で、1,204件の地域公共交通計画が作成。
 (令和7年3月末時点で、584自治体が地域公共交通計画及び立地適正化計画を両方作成。(※立地適正化計画作成都市数：636))
- 令和7年10月末時点で、165件の特定事業実施計画について国土交通大臣が認定。

- 令和7年10月末時点で、1,204件の地域公共交通計画が作成。
 (令和7年3月末時点で、584自治体が地域公共交通計画及び立地適正化計画を両方作成。(※立地適正化計画作成都市数：636))
- 令和7年10月末時点で、165件の特定事業実施計画について国土交通大臣が認定。

地域区分	自治体	計画名称	作成状況	認定状況
北海道	札幌市	札幌市地域公共交通計画	作成済	認定済
	旭川市	旭川市地域公共交通計画	作成済	認定済
	旭川市	旭川市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	旭川市	旭川市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	旭川市	旭川市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	旭川市	旭川市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	旭川市	旭川市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	旭川市	旭川市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	旭川市	旭川市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	旭川市	旭川市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
東北	仙台市	仙台市地域公共交通計画	作成済	認定済
	仙台市	仙台市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	仙台市	仙台市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	仙台市	仙台市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	仙台市	仙台市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	仙台市	仙台市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	仙台市	仙台市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	仙台市	仙台市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	仙台市	仙台市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	仙台市	仙台市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
関東	東京都	東京都地域公共交通計画	作成済	認定済
	東京都	東京都地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	東京都	東京都地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	東京都	東京都地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	東京都	東京都地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	東京都	東京都地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	東京都	東京都地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	東京都	東京都地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	東京都	東京都地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	東京都	東京都地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
北陸信越	新潟市	新潟市地域公共交通計画	作成済	認定済
	新潟市	新潟市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	新潟市	新潟市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	新潟市	新潟市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	新潟市	新潟市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	新潟市	新潟市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	新潟市	新潟市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	新潟市	新潟市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	新潟市	新潟市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	新潟市	新潟市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
中部	名古屋市	名古屋市地域公共交通計画	作成済	認定済
	名古屋市	名古屋市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	名古屋市	名古屋市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	名古屋市	名古屋市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	名古屋市	名古屋市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	名古屋市	名古屋市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	名古屋市	名古屋市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	名古屋市	名古屋市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	名古屋市	名古屋市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	名古屋市	名古屋市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
近畿	京都市	京都市地域公共交通計画	作成済	認定済
	京都市	京都市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	京都市	京都市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	京都市	京都市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	京都市	京都市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	京都市	京都市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	京都市	京都市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	京都市	京都市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	京都市	京都市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	京都市	京都市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
中国	広島市	広島市地域公共交通計画	作成済	認定済
	広島市	広島市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	広島市	広島市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	広島市	広島市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	広島市	広島市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	広島市	広島市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	広島市	広島市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	広島市	広島市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	広島市	広島市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	広島市	広島市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
四国	高松市	高松市地域公共交通計画	作成済	認定済
	高松市	高松市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	高松市	高松市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	高松市	高松市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	高松市	高松市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	高松市	高松市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	高松市	高松市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	高松市	高松市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	高松市	高松市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	高松市	高松市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
九州	福岡市	福岡市地域公共交通計画	作成済	認定済
	福岡市	福岡市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	福岡市	福岡市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	福岡市	福岡市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	福岡市	福岡市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	福岡市	福岡市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	福岡市	福岡市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	福岡市	福岡市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	福岡市	福岡市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	福岡市	福岡市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
沖縄	那覇市	那覇市地域公共交通計画	作成済	認定済
	那覇市	那覇市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	那覇市	那覇市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	那覇市	那覇市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	那覇市	那覇市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	那覇市	那覇市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	那覇市	那覇市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	那覇市	那覇市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	那覇市	那覇市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済
	那覇市	那覇市地域公共交通計画(補正)	作成済	認定済

●赤字は立地適正化計画作成済みの自治体
 ●青色は計画期間が満了している自治体

●赤字は立地適正化計画作成済みの自治体
 ●青色は計画期間が満了している自治体

- 全国で1200件超の計画が作成されている。(2025年10月現在)
- 自治体単独、また県域全体に渡るものに限らず、生活圏に応じて複数自治体により計画を作成することも可能。

⇒鉄道沿線の複数自治体で作成しているケースも存在

3-3. 並行在来線区間に着目した地域公共交通計画の策定状況

表-6 並行在来線区間における地域公共交通計画作成状況

整備新幹線	在来線区間	運営会社	運営形態	開業年	地域公共交通計画の作成状況
北海道新幹線	木古内～五稜郭	道南いさりび鉄道	第三セクター	2016(平成28)年	・道南広域(沿線外も含む) ・自治体単独(北斗市、函館市、木古内町)
東北新幹線	目時～青森	青い森鉄道	第三セクター (上下分離)	2002(平成14)年 (目時～八戸) 2010(平成22)年 (八戸～青森)	・青森県全域 ・八戸圏域(沿線外も含む) ・自治体単独(青森市、八戸市ほか)
	盛岡～目時	IGRいわて銀河鉄道	第三セクター	2002(平成14)年	・岩手県全域 ・盛岡都市圏(沿線外も含む) ・自治体単独(盛岡市、二戸市ほか)
北陸新幹線	軽井沢～篠ノ井 長野～妙高高原	しなの鉄道	第三セクター	1997(平成9)年 (軽井沢～篠ノ井) 2015(平成27)年 (長野～妙高高原)	・長野県全域 ・自治体単独(長野市、佐久市ほか)
	妙高高原～直江津 直江津～市振	えちごトキめき鉄道	第三セクター	2015(平成27)年	・新潟県内広域(高速バスネットワーク) ・自治体単独(上越市、糸魚川市、妙高市)
	市振～倶利伽羅	あいの風とやま鉄道	第三セクター	2015(平成27)年	・富山県全域 ・自治体単独(富山市、魚津市ほか)
	倶利伽羅～大聖寺	IRいしかわ鉄道	第三セクター	2015(平成27)年 (倶利伽羅～金沢) 2024(令和6)年 (金沢～大聖寺)	・石川県並行在来線地域 ・石川中央都市圏(沿線外も含む) ・自治体単独(金沢市、小松市ほか)
	大聖寺～敦賀	ハピラインふくい	第三セクター	2024(令和6)年	・嶺北広域(沿線外も含む) ・福井県並行在来線 ・自治体単独(福井市、坂井市ほか)
九州新幹線	八代～川内	肥薩おれんじ鉄道	第三セクター	2004(平成16)年	・熊本県全域・鹿児島県全域 ・鹿児島県、熊本県ほか沿線自治体 ・自治体単独(八代市、薩摩川内市ほか)
西九州新幹線	江北～諫早	JR九州	上下分離	2022(令和4)年	・佐賀県全域・長崎県全域 ・自治体単独(鹿島市、諫早市ほか)

⇒地域公共交通計画の策定に着目して、並行在来線を取り巻く地域交通を見る

3-4. 小括

- 2020(令和2)年の地域公共交通活性化・再生法 改正により、法定協議会による「**地域公共交通計画**」作成が努力義務化
- 地域公共交通計画とは「**地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿**」を明らかにする計画であり、**地方公共団体が地域の移動に関する関係者を集めて法定協議会を開催し、協議を重ねることで作成**するもの。既存の公共交通をはじめ。あらゆる輸送サービスをも活用して、**持続可能な地域公共交通**の提供を確保することが求められる。
- 複数自治体による計画作成も可能であり、鉄道沿線の自治体で作成したものも存在。
- **並行在来線沿線では3例**作成されている。

4. 地域公共交通計画の観点から見た 並行在来線

-
1. 並行在来線とは？
 2. 並行在来線の現状比較
 3. 地域交通に関する法制度と地域公共交通計画
 4. 地域公共交通計画の観点から見た並行在来線
 5. まとめ

4-1. 並行在来線沿線自治体による地域公共交通計画

・ 並行在来線沿線自治体による地域公共交通計画

表-7 並行在来線区間における地域公共交通計画の一覧

関連する 並行在来線	ハピラインふくい	IRいしかわ鉄道	肥薩おれんじ鉄道
タイトル	福井県並行在来線 地域公共交通計画	石川県並行在来線 地域公共交通計画	肥薩おれんじ鉄道沿線 地域公共交通計画
法定協議会	福井県並行在来線 地域公共交通計画協議会	石川県並行在来線 地域公共交通計画協議会	肥薩おれんじ鉄道 未来戦略検討委員会
構成自治体	福井県、福井市、敦賀市、 鯖江市、あわら市、越前市、 坂井市、南越前町	石川県、金沢市、小松市、 加賀市、能美市、野々市市、 津幡町	鹿児島県、熊本県、薩摩川 内市、出水市、阿久根市、 八代市、水俣市、芦北町、 津奈木町、 ほか交通・教育・観光・福祉 等の関係者
策定・改定	2021(令和3)年10月策定 2023(令和5)年1月改定 2024(令和6)年12月改定	2022(令和4)年12月策定	2025(令和7)年6月

4-1. 並行在来線沿線自治体による地域公共交通計画

- 福井県並行在来線地域公共交通計画
 - 2024(令和6)年の並行在来線(ハピラインふくい)開業に向け、その持続可能性を高めるために作成
 - 並行在来線自体のサービスレベル想定だけでなく、既存の地域交通との連携も視野に入れた計画
 - 開業後も定期的に法定協議会を開催し、モニタリング

福井県並行在来線
地域公共交通計画

令和3年10月策定
令和5年1月改定
令和6年12月改定

福井県並行在来線地域公共交通計画協議会

(福井県、福井市、敦賀市、鯖江市、あわら市、越前市、坂井市、南越前町)

4-1. 並行在来線沿線自治体による地域公共交通計画

• 石川県並行在来線地域公共交通計画

- 2024(令和6)年のIRいしかわ鉄道延伸開業に向け、既開業区間も含め全体で安定的な運行と経営を確保できるような基本事項をまとめるもの
- これまでの経営実績をふまえ、延伸区間も含めた路線全体でのサービスレベルや地域振興策を計画
- 「IRいしかわ鉄道利用促進協議会」を新たに立ち上げモニタリング

石 川 県 並 行 在 来 線
地 域 公 共 交 通 計 画

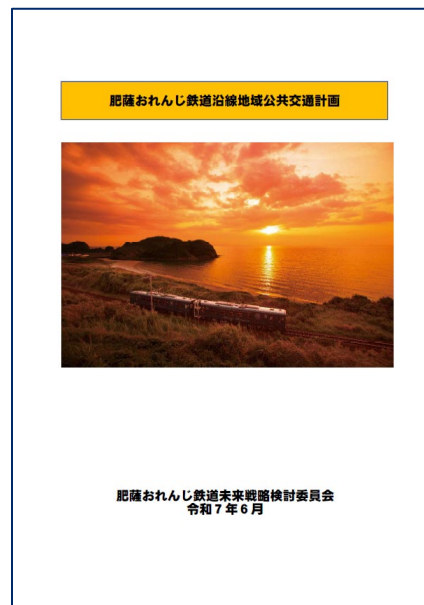
令和4年12月

石川県並行在来線地域公共交通計画協議会
(石川県・金沢市・小松市・加賀市・白山市・能美市・野々市市・津幡町)

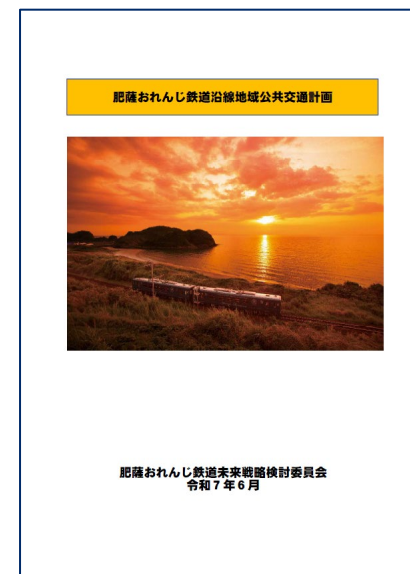
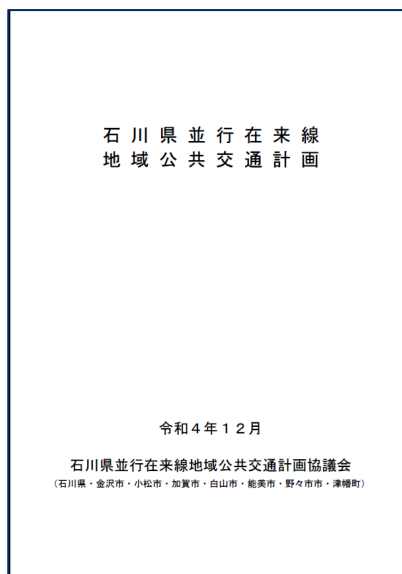
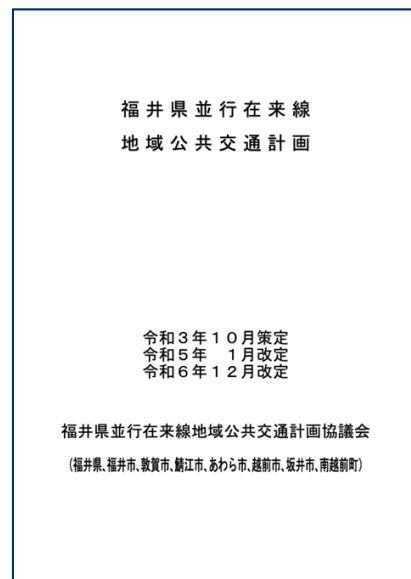
4-1. 並行在来線沿線自治体による地域公共交通計画

• 肥薩おれんじ鉄道沿線地域公共交通計画

- 開業20年を過ぎ、利用減少や経営悪化が続く肥薩おれんじ鉄道について、関係団体が一体となり維持・確保・改善に取り組むため、目指す姿や施策の方向性を示し実行するためのマスタープランとして策定
- 交通サービスの改善に加え、鉄道の安定・安全な運行、沿線産業の振興等も含めた計画
- 肥薩おれんじ鉄道本体だけでなく、沿線交通事業者や協会、学校関係者、観光関係者など幅広い委員による法定協議会により作成され、協議会を通じて定期的にモニタリング



4-1. 並行在来線沿線自治体による地域公共交通計画



- 「並行在来線沿線の地域公共交通計画」でも位置付けや活用方法、モニタリング方法はそれぞれ異なる



- 他の交通機関/交通計画との関係に着目し、福井の例をさらに取り上げる

4-2. 福井の並行在来線と地域公共交通計画

• ハピラインふくい

2024(令和6)年 北陸新幹線金沢・敦賀間
開業に伴って、JR北陸本線から移管した
第三セクター

• えちぜん鉄道

2002(平成14)年に京福電鉄から移管した
第三セクター

⇒福井市・坂井市・あわら市で
ハピラインと競合

• 福井鉄道

2009(平成21)年に鉄道事業再構築実施
計画に基づき上限分離

⇒福井市・鯖江市・越前市で
ハピラインと競合

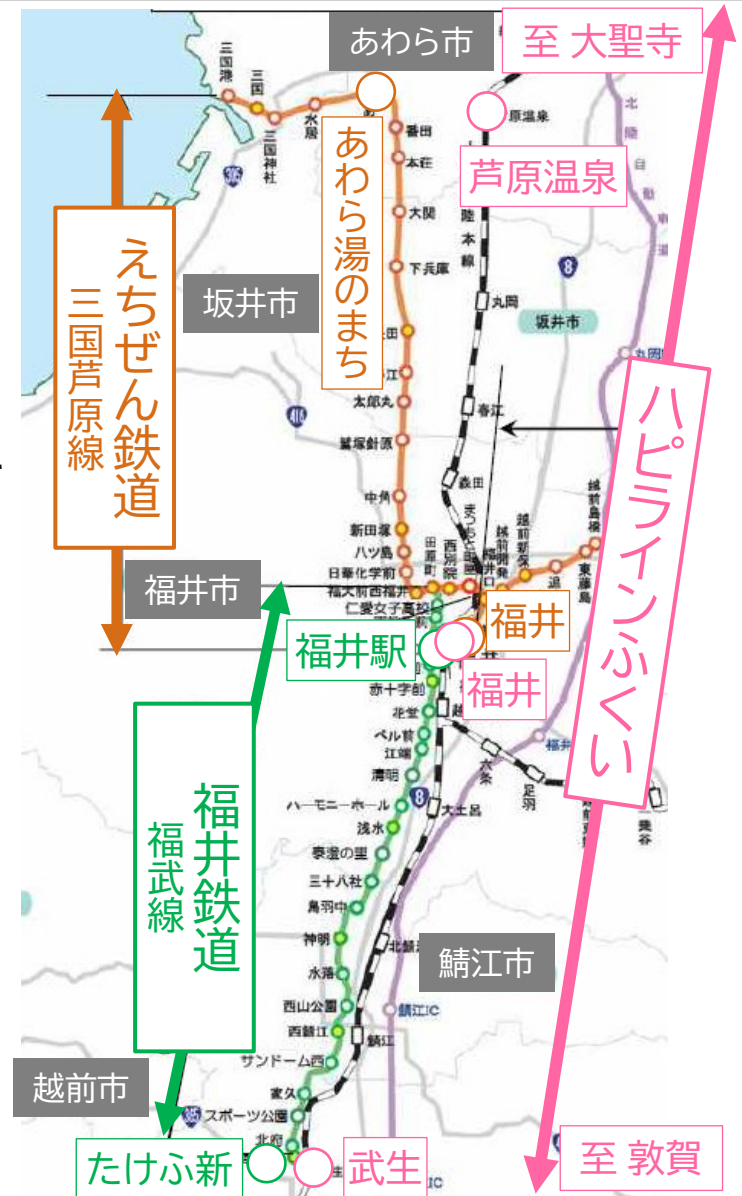


図-15 ハピラインふくい・えちぜん鉄道・福井鉄道 関係図
(福井県作成資料を基に加工)

4-2. 福井の並行在来線と地域公共交通計画

福井県並行在来線地域公共交通計画


えちぜん鉄道交通圏地域公共交通計画

福井鉄道交通圏地域公共交通計画

第6章 施策・事業 および 実施主体
施策3 地域鉄道など他の交通事業者との連携
(1)地域鉄道等との連携
【並行会社、地域鉄道事業者等、県】
福井鉄道およびえちぜん鉄道、JR、IRいしかわ鉄道と連携し、共通フリー切符など企画切符の発行や鉄道イベントの共同開催を検討する。
IRいしかわ鉄道とは、福井県、石川県も参加し、増便や快速列車、臨時列車の運行など県境をまたぐ利用者の利便性向上や、企画切符、イベントの実施など利用促進に向けた具体的な検討を進めていく。

第3章 えちぜん鉄道交通圏における公共交通網の課題
(1)課題の整理
③ 交通基盤の形成
●並行在来線や福井鉄道との事業連携
・北陸新幹線福井開業により、JR 北陸本線(敦賀・石川県境の区間)は並行在来線として運行主体がJR 西日本株式会社から第三セクターになります。
・今後は、**地域公共交通の幹線を担う鉄道3社において、経営の効率化や利用者へのサービス向上のための事業連携**が求められています。

第3章 福井鉄道交通圏における地域公共交通の課題と方向性
1. 地域公共交通の課題
②利用環境の拡充
地域鉄道を構成する路線の機能、役割の明確化、相互の乗り継ぎ利便性の向上
・北陸新幹線福井開業により、交通圏における**地域鉄道は、福井鉄道福武線、ハピラインふくい、えちぜん鉄道によって形成されることになり、公共交通ネットワークにおける各鉄道の機能、役割の明確化が必要**
・既存の鉄軌道網を活用した地域公共交通の幹線軸を強化し、広域的な移動の利便性の向上を図るため、**ハピラインふくいやえちぜん鉄道との乗り継ぎ利便性の向上が必要**

- ハピライン・えちぜん鉄道・福井鉄道の地域公共交通計画
 - 3社での**連携**や、**経営効率化**、また**役割の明確化**についてそれぞれ明記
 - 具体的な役割分担については明示的に示されていない
- 
- 2024(令和6)年に3社で「福井県鉄道協会」を設立
⇒**効率化や役割分担に向けた具体的な取組みに繋げる必要性**

4-2. 福井の並行在来線と地域公共交通計画



- 同じ地域の交通機関との連携・住み分けをどう考えていくか



- 並行在来線にさらに並行したローカル線がある地域に着目し、富山について確認する



4-3. 富山の並行在来線と地域公共交通計画

- 富山市における地域交通の事例
 - 北陸新幹線延伸決定を受け、公共交通指向型の都市開発(TOD)を実施
 - 富山駅周辺の連続立体交差化
 - 市北部を走る富山港線をLRT化、高架化した富山駅を通し中心部と直結
 - 既存の路面電車路線を繋ぎ、中心部の環状運転を実現



- 公共交通による軸を持ったコンパクトなまちづくりを実現



- 県域全体を見た場合にどうか？

4-3. 富山の並行在来線と地域公共交通計画

・ 富山地方鉄道

- 民鉄として、富山市内の軌道線、県東部の鉄道線を広く運営
- 富山市内では自治体と連携し、軌道の環状線化や北部のライトレール(旧富山港線)の引受等、積極的な対応
- 一方で、あいの風とやま鉄道と競合する滑川市・魚津市・黒部市を含む鉄道線については、2024(令和6)年以降に「あり方検討会」が開催され、廃止計画が示される等、存続問題に

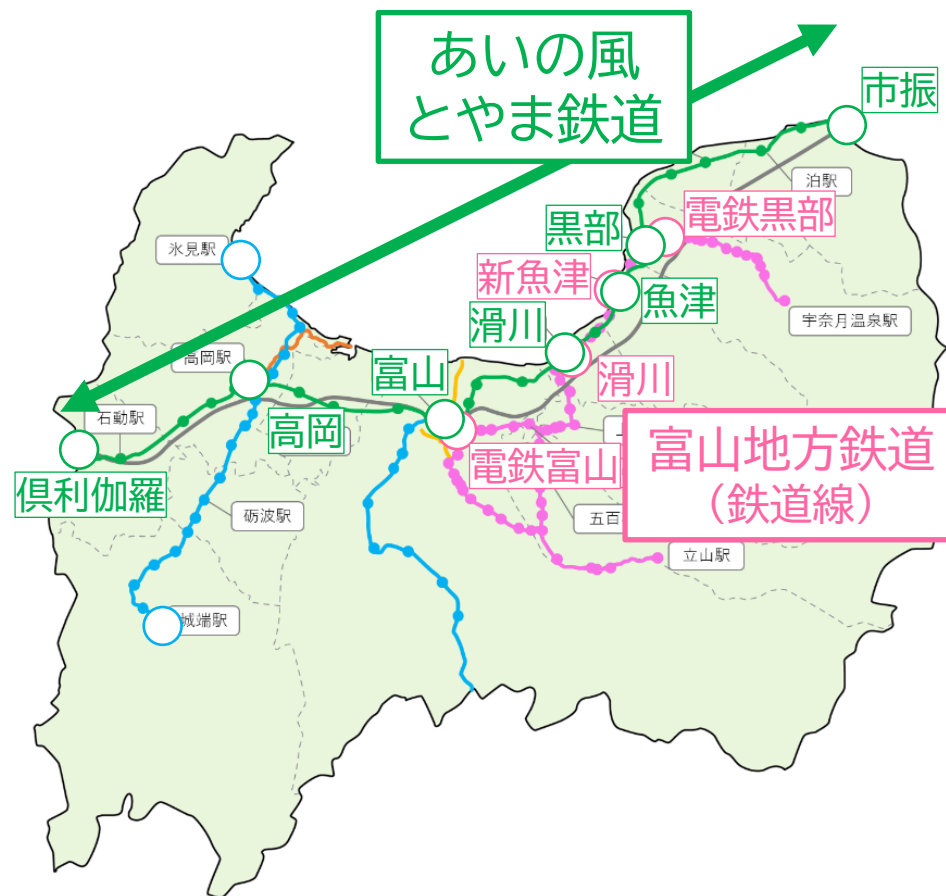


図-16 富山県内鉄軌道路線図(富山地方鉄道)
(富山県地域交通戦略資料より加工)

4-3. 富山の並行在来線と地域公共交通計画

- あいの風とやま鉄道を取りまく地域公共交通計画
 - 県広域の「地域交通戦略」のほか、富山市・滑川市等で自治体独自の計画
 - 並行在来線沿線に跨る地域公共交通計画は無く、利用促進協議会で対応
 - 富山地方鉄道沿線に跨る地域公共交通計画も無く、2010(平成22)年作成の日計画(地域公共交通総合連携計画)のみ

表-8 あいの風とやま鉄道沿線における地域公共交通計画作成状況

対象市町	朝日町	入善町	黒部市	魚津市	滑川市	富山市	上市町等	射水市	高岡市
富山県	← 名称「地域交通戦略」 →								
各市町	↔		↔	↔	↔	↔		↔	↔
並行在来線	← なし(利用促進協議会で対応) →						→		
地鉄	← 地域公共交通総合連携計画のみ →								

4-3. 富山の並行在来線と地域公共交通計画

富山県地域交通戦略

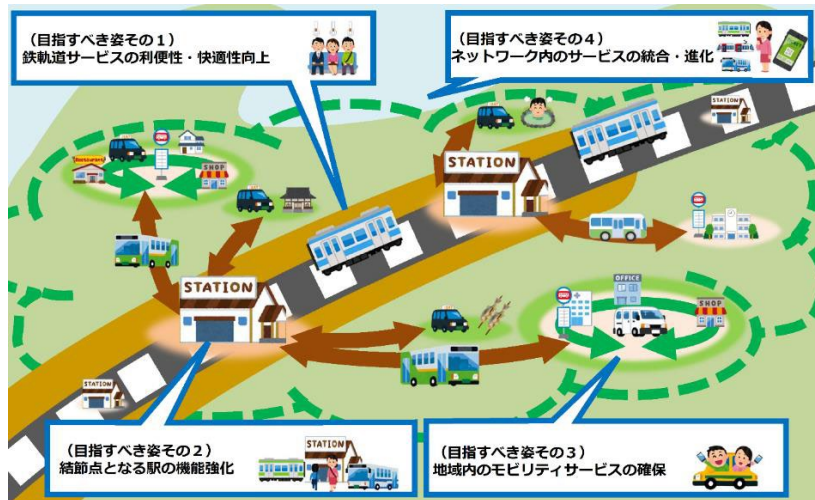


図-17-1 富山県地域交通戦略資料模式図

各自治体の地域公共交通計画

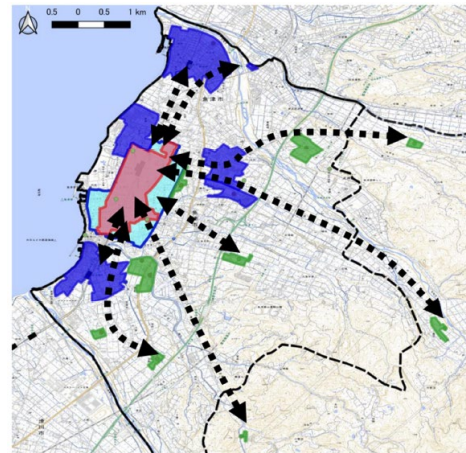


図-17-2 魚津市地域公共交通計画模式図

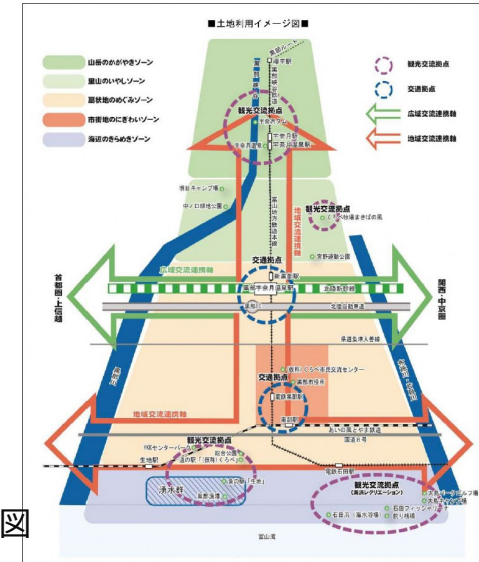


図-17-3 黒部市地域公共交通計画模式図

- 県広域の地域交通戦略

⇒ネットワーク・サービスレベル強化

- 各自治体の地域公共交通計画

⇒結節点からの市域アクセス確保



- 並行する基幹的な鉄道網(とやま鉄道・地鉄)の連携・役割分担が不明瞭

⇒複数自治体に跨る路線に着目した計画の重要性

4-4. 小括

- 並行在来線沿線自治体による地域公共交通計画
 - 3例存在するが、目的や内容、モニタリング方法に差異がある
- 他の交通機関/交通計画との関係性
 - 福井の場合、並行在来線沿線に存在する他の鉄道2社においてもそれぞれ地域公共交通計画が存在
 - 相互に連携が謳われており、枠組みも作られているが、具体的な連携や住み分けの方針については今後の課題
- 並行在来線にさらに並行する鉄道がある場合の違い
 - 福井と同様、富山も並行在来線に既存のローカル鉄道が近接する区間が存在
 - 福井のようにそれぞれの沿線毎の地域公共交通計画は現在なし
 - 存廃問題に発展している現状、複数自治体レベルの交通計画により役割を明確化させる必要があるのではないか

5. まとめ

-
1. 並行在来線とは？
 2. 並行在来線の現状比較
 3. 地域交通に関する法制度と地域公共交通計画
 4. 地域公共交通計画の観点から見た並行在来線
 5. まとめ

6. まとめ

- 整備新幹線の並行在来線について
 - 国鉄破綻を繰り返さないよう、**整備新幹線の並行在来線が経営分離される**ようになった経緯について整理
- 並行在来線の現状について
 - **全国9社の並行在来線会社**について、**利用者数と鉄道営業損益の推移**を交え、各社の特性について確認
 - IRいしかわ鉄道以外は鉄道営業が現状赤字であり、道南いさりび鉄道や肥薩おれんじ鉄道のように**慢性的な赤字の会社も存在**
- 地域交通に関する制度と、地域公共交通計画について
 - **持続可能な地域交通を実現するための法制度**の策定経緯に触れ、グランドデザインに当たる地域公共交通計画の位置づけを確認
 - **複数自治体による地域公共交通計画**も可能であり、鉄道沿線自治体による作成事例もある
- 地域公共交通計画に着目した並行在来線の具体例
 - **並行在来線沿線地域により作成された地域公共交通計画**を紹介、作成目的や内容、モニタリング方法はそれぞれ異なる
 - 他の計画との関連性について福井の事例を紹介、**並行在来線周辺の複数の鉄道会社で計画**が存在し、連携が謳われているが、**具体的な連携方法や役割分担は今後の課題**
 - 並行在来線にさらに並行する鉄道がある他の例として、富山の事例を紹介、富山市では交通計画に基づくコンパクトなまちづくりが実現しているが、**県域全体で見た場合は並行在来線、既存の鉄道会社それぞれに関する地域公共交通計画が現存せず、連携や役割分担が不明瞭**

複数自治体による交通計画をどう作成するかが、並行在来線と地域交通の鍵ではないか

地域交通の重要性

- **地域交通は**、地球環境保全、国土強靱化、地方創生などの国家的課題、そして地域住民をはじめとする国民の生活の質(QOL)を向上させ、ウェル・ビーイングによる将来に向けた豊かな生活の実現などの国民的課題に貢献する「**社会資本**」であり、いわば「**公共財**」である。
- その地域交通を担う **地域交通産業は**、**国家的・国民的・地域的に必要不可欠で重要な基盤産業**である。

地域交通に関するこれまでの法制度改革

〈運輸分野の需給調整規制廃止(1996(平成8)年:運輸省決定)
【競争により利用者利益の保護・利便増進】

- ◆ 道路運送法 改正
 - ・貸切バス事業(2000(平成12)年施行)
 - ・乗合バス事業及びタクシー事業(2002(平成14)年施行)

人口減少等の
社会経済状況変化……

競争から協調・共創へ

- ◆ 2006(平成18)年 **道路運送法 改正**(地域協議運賃・自家用有償旅客運送事業の創設等)
- ◆ 2007(平成19)年 **地域公共交通活性化・再生法 制定**
- ◆ 2013(平成25)年 **交通政策基本法 制定**
- ◆ 2014(平成26)年 **地域公共交通活性化・再生法 改正**
- ◆ 2020(令和2)年 **地域公共交通活性化・再生法 改正**
独占禁止法特例法 制定
- ◆ 2023(令和5)年 **地域公共交通活性化・再生法 改正**

規制緩和から約四半世紀

社会経済状況の変化は止まらず……

地域交通産業の制度革新の必要性

- **コロナ禍収束後も移動需要が以前まで戻らず**、経営悪化が長期化。
- **2024年問題**もあり**運転手不足**は今後一層深刻化。
- サービス縮小で国民の生活の質(QOL)は低下。ウェル・ビーイングによる豊かな生活が困難となり、**持続可能な社会実現の観点でも危機的状況**。

地域交通事業の存立自体が困難

制度革新を求める現場の声

【参考】(一財)地域公共交通総合研究所 第8回公共交通経営実態調査報告(2025(令和7)年2月28日)における地域交通制度の革新の必要性について

経営を圧迫する要因(168社)	行政の支援や制度改善への期待(143社)
① 燃料高騰問題(37社・22%)	① 補助金・補助制度(30社・21%)
② 人手不足問題(31社・18%)	② 制度改善・規制緩和問題全般(26社・18%)
③ 人件費高騰問題(20社・12%)	③ 燃料費補助(25社・17%)
④ 利用者減少問題(20社・12%)	④ 人材確保対策(18社・13%)
⑤ 設備投資・修繕費の増加問題(17社・10%)	⑤ 車両購入・設備投資支援(15社・10%)

緊急提言!

地域交通制度の革新案

I. 目指すべき法制度のイメージ

国民の生活の質(QOL)向上の観点から、「需要」に対応する健全な事業の存立と、健全なサービスの確保・維持・継続等の「供給」を確保するため、「**交通政策基本法**」に基づき、**道路運送法、道路交通法、地域公共交通活性化・再生法をはじめ、地域交通に関するあらゆる法制度等の革新が必要**。

II. 法律で定められることが必要な考え方(コンセプト)と事項(コンテンツ) **27項目**

地域交通全般に共通の基本的な事項

- 地域交通が**公共財**であり、**社会資本**であること
- 地域交通の**確保責任主体は自治体**
- **法定協議会の設置**及び**法定計画策定の義務化**
- 必要なサービス水準は国が交通政策基本計画等で明示
- **事業開始の許認可**は**法定協議会の合意**を要件化
法定協議会の合意により**手上げ方式で自治体が行う**ことも可能に

自動車交通事業の制度に関する事項

- **道路を活用した人の輸送に係るサービスを継続提供する事業はすべて自動車交通事業(仮称)**(例:無償送迎、シェアサイクル、タクシーアプリ等も含め)
- シンプルで明快な事業制度に再整理

地域交通確保のための負担・財源等に関する事項

- **公的負担の根拠**は支援(補助)ではなく、**委託への対価**
- 公的負担の法定協議会への一元交付化、**地方交付税の地域交通充当額の明確化**等