

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



1. 開会挨拶



宿利 正史
運輸総合研究所 会長

2. 報告



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

伊達 真生
運輸総合研究所 研究員

3. コメント



金山 洋一
富山大学 学術研究都市デザイン学系
特別研究教授
都市政策支援ユニット
鉄道再生・整備支援センター長
(運輸総合研究所 主席研究員・研究統括)

4. ディスカッション・質疑応答



モデレーター
屋井 鉄雄
運輸総合研究所 所長

伊達 真生
運輸総合研究所 研究員

金山 洋一
富山大学 学術研究都市デザイン学系 特別研究教授
都市政策支援ユニット 鉄道再生・整備支援センター長
(運輸総合研究所 主席研究員・研究統括)

5. 総括・講評

屋井 鉄雄
運輸総合研究所 所長

開会挨拶

宿利 正史 運輸総合研究所 会長

整備新幹線の開業に伴い、並行在来線はJRから経営分離され、地方自治体を中心となって維持しているものの、利用者減少により厳しい経営環境に直面しています。一方で、貨物輸送などの重要な役割も担っており、単なる存廃の問題ではなく、地域における貴重な交通インフラとしてどのように活用していくかが大きな課題となっています。また世界に目を向けると、欧米やアジア各国において鉄道への投資と活用が進められ、安全性や利便性の向上とともに公共交通の重要性が再認識されています。こうした状況も踏まえ、地域交通の中での鉄道の役割や、日本における鉄道の位置づけについて改めて考えることが求められています。本日は並行在来線や地域交通のあり方について、理解を深め、新たな示唆や気づきを得る機会となれば幸いです。



コロキウムの概要

■報告

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
伊達 真生 運輸総合研究所 研究員

◇はじめに

出向元の独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構(鉄道・運輸機構)において整備新幹線の建設工事に従事し、その後、運輸総合研究所では地域交通制度の革新案提言に携わった。両者の経験を踏まえ、幹線鉄道と地域交通の関係に着目し、整備新幹線の並行在来線を地域交通計画の観点から考察した。



◇研究の背景

整備新幹線の建設にあたっては、並行在来線の経営を旅客鉄道会社から分離することについて、沿線自治体から同意を得ることが着工条件のひとつである。

経営分離された並行在来線は、自治体が積極的に関与する形で地域交通として再構築することが求められるが、沿線の環境や既存交通網との関係から、その実情は地域によりさまざまである。

今回は、幹線鉄道でありながらもローカル輸送に特化した運営が求められる並行在来線の現状を比較し、富山県や福井県などの具体的な地域を事例として取り上げ、地域交通としてのあり方を考察した。

◇並行在来線とは

・整備新幹線と並行在来線

1970年公布の「全国新幹線鉄道整備法」に基づき、1973年に策定された「整備計画」に記載された5つの路線を整備新幹線と呼んでいる。これらの建設にあたっては、国鉄の分割・民営化を経て整備スキームが策定され、そのなかで、整備区間の並行在来線はJRから経営分離し、JRが国鉄のような破綻を繰り返さないようにすることが求められた。この条件は現在も引き継がれており、「並行在来線の経営分離について沿線自治体の合意を得ること」が着工条件の1つとされている。

・並行在来線の動向と一般的特性

2026年現在、整備新幹線の開業に伴ってJRから分離された並行在来線を運営する第三セクター方式の会社は全国で9社存在する。(図1) JRの負担を軽減するのが経営分離の目的であるため、収益が見込まれる区間では引き続きJRが運営している箇所もある。一方で、2023年には富山県内で並行在来線に接続する支線区間もJRから移管されることが決定するなど、新たな動きも見られる。また、現在建設が進む北海道新幹線の新函館北斗・札幌間では、並行在来線区間の旅客営業を廃止し、一部の貨物輸送のみ継続する方針が示されているが、施設保有や維持管理の負担は国も交えて議論中である。

JRから経営分離された並行在来線は第三セクター会社等を通じて地方自治体が積極的に関与することとなり、自らの責任において地域振興に向けた判断が行いやすくなるという側面がある。また、

ダイヤ上は長距離旅客列車が新幹線に移行するため、地域輸送を担う列車の速達化や増便も可能となる。貨物列車が走行する区間においては、JR貨物から支払われる線路使用料について、アボイダブルコスト相当に加えて貨物調整金が入乗せで補填されており、これが営業収入の柱となっている会社もある。

◇並行在来線の現状比較

全国に9つ存在する並行在来線会社について、補助金等が入る前の鉄道営業成績、および1日当たり旅客数に着目して比較した。

・道南いさりび鉄道

2023年度の利用客数は1,500人/日程度であり、そのうち通学定期利用者が半数近くを占めている。鉄道営業収益は貨物輸送による線路使用料が大半で、開業以来2億円前後の営業損失が続いている。

・青い森鉄道

2023年度の利用客数は11,000人/日程度。青い森鉄道は上下分離方式を採用しており、線路所有者の青森県に線路使用料を支払う立場にあるが、減免措置が事実上の補助として機能している。なお、コロナ禍直前は減免ゼロを達成していたが、2024年度は8千4百万円程度の減免を受けた。

・IGRいわて銀河鉄道

2024年度の利用客数は12,500人/日程度で、コロナ禍前の水準に戻っていない。鉄道営業収益に関しては、JR線から直通していた夜行列車の廃止により収入源が限られる状況が続く、2024年度は2億円程度の損失となっている。

・しなの鉄道

2024年度の利用客数は34,000人/日程度。鉄道営業収益は、開業当初9億円/年程度の損失であったが、経営改革で黒字基調とした経緯がある。北しなの線では定期貨物列車が存在しないものの、緊急時のネットワーク確保の名目で一定の線路使用料が支払われている。

・えちごトキめき鉄道

2024年度の利用客数は9,000人/日程度で、通学定期利用者が過半数である。鉄道営業収益は、線路使用料が2/3程度を占めており、観光列車等へ積極的な設備投資を行っている一方で、開業以来、年間数億円程度の損失が続いている。

・あいの風とやま鉄道

2024年度の利用客数は40,000人/日程度で、既にコロナ禍前の水準まで回復している。鉄道営業収益は、開業以来、損失が続いているが、コロナ禍を除いて概ね1億円/年末満に収まるなど堅調な傾向。

・IRいしかわ鉄道

2024年度の利用客数は50,000人/日程度と、新幹線延伸に伴う運営区間拡大により大幅に増加している。鉄道営業収益は、コロナ禍の一時期を除き黒字であり、都市型路線の典型的な例といえる。(図2)



図1 開業済の整備新幹線区間と並行在来線会社の一覧

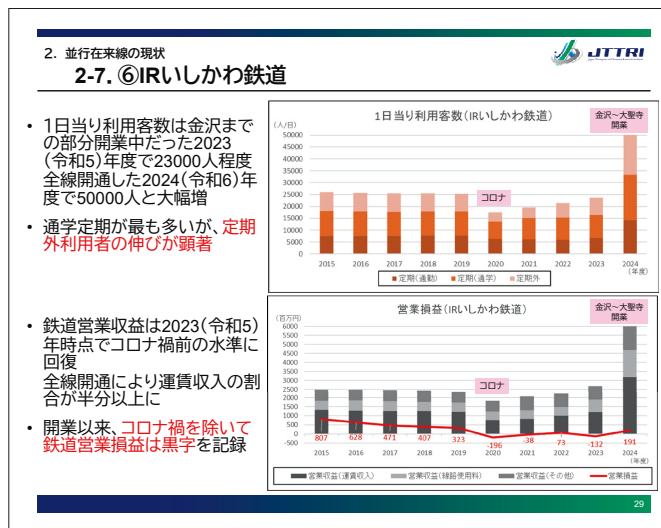


図2 IRいしかわ鉄道の利用客数と鉄道営業収益推移

・ハピラインふくい

2024年度の北陸新幹線金沢・敦賀間延伸に伴い開業した新しい路線である。初年度の利用客数は20,000人/日程度であり、鉄道営業収益は4億円程度である一方、損益は4百万円程度の黒字となっている。

・肥薩おれんじ鉄道

2023年度の利用客数は3,000人/日程度と、2004年の開業当初より4割以上減少した。鉄道営業の損失も拡大し続け、2024年度には9億円に上っている。(図3)

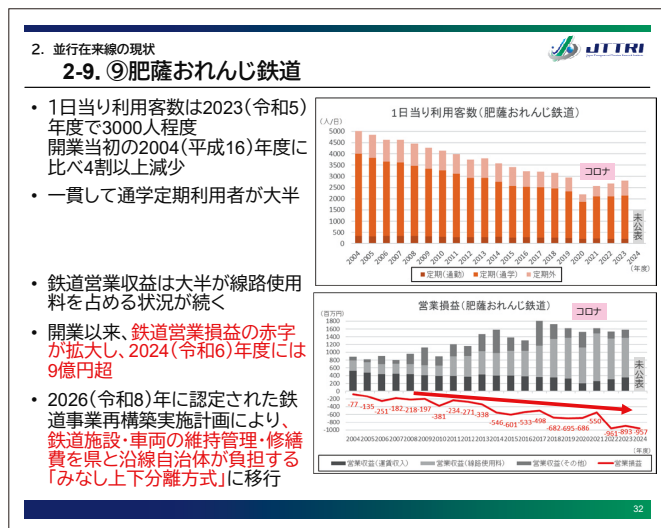


図3 肥薩おれんじ鉄道の利用客数と鉄道営業収益推移

各社により利用者の傾向や収入の構成は異なるものの、IRいしかわ鉄道を除くすべての並行在来線会社において、直近の鉄道営業収益は赤字となっている。

なお、西九州新幹線に並行する長崎本線江北・諫早間については、線路設備を佐賀県および長崎県が所有し、JRが運行を担う上下分離方式が採用されており、並行在来線の経営分離とは異なる形で整理されている。

◇地域交通に関する法制度と地域公共交通計画

地域の移動手段確保が困難になっている情勢をふまえ、2007年には地域公共交通活性化・再生法(地域交通法)、2013年には交通政策基本法など、地域交通が社会や経済の基盤であることを明確にし、事業者間や自治体との連携・協働を推進させる法制度が整備されてきた。2020年には地域交通法改正に伴い、自動車交通に限らず、広く地域の移動手段全般を見据え、「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として、自治体や事業者などによる法定協議会で地域公共交通計画を作成することが努力義務化されている。2025年10月時点で全国1,200件以上の計画が作成されているが、生活圏に応じて複数自治体で作成することも可能であり、並行在来線沿線地域による計画も存在している。

◇地域公共交通計画の観点から見た並行在来線

・並行在来線沿線自治体による地域公共交通計画

並行在来線沿線地域における地域公共交通計画については、ハピラインふくい、IRいしかわ鉄道、肥薩おれんじ鉄道の3例が挙げられる。ハピラインふくい、IRいしかわ鉄道に関する計画は、それぞれ北陸新幹線の金沢・敦賀間延伸に伴う新規開業、延伸開業に合わせた準備計画のような位置づけである。一方、肥薩おれんじ鉄道に関する計画は、開業20年を経て慢性的な経営不振のなか、関係団体が一体となって維持・確保・改善に取り組むためのマスタープランとして位置づけられたものである。肥薩おれんじ鉄道では、地域公共交通計画の作成と前後して、施設・車両の維持管理や修繕費用を県や沿線自治体が負担する「みなし上下分離」方式への移行を盛り込んだ鉄道事業再構築実施計画も取りまとめられている。

・福井の並行在来線と地域公共交通計画

ハピラインふくいのある福井県内に着目すると、並行する既存の鉄道会社2社、すなわち第三セクターのえちぜん鉄道と上下分離方式を取り入れた福井鉄道においても、それぞれに沿線自治体に跨った地域公共交通計画が作成されている。いずれの計画においても、3社における連携や、経営効率化、また役割の明確化について触れられている。2024年には3社による「福井県鉄道協会」が設立されており、効率化や役割分担に向けた具体的な取り組みにつなげていく必要がある。(図4)

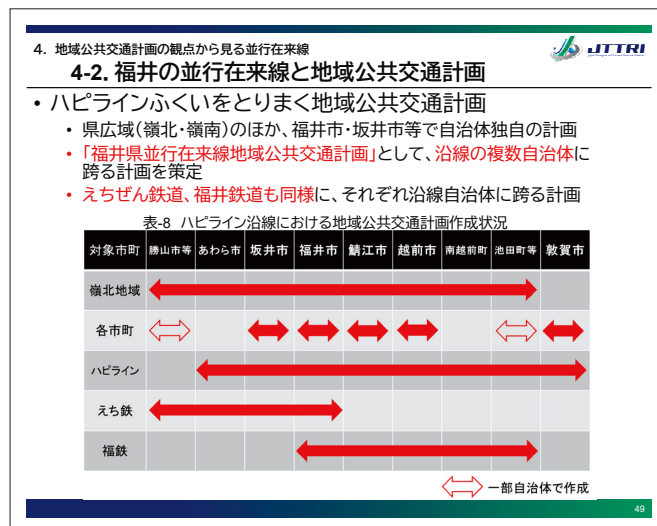


図4 ハピラインふくいをとりまく地域公共交通計画

・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のある富山県内においても、並行する既存の鉄道会社として民鉄の富山地方鉄道が存在する。富山地方鉄道は、中心部の富山市においては、公共交通志向型の都市開発（TOD）のため、市と連携し、軌道線を環状化したり、ライトレール化した旧JR富山港線を統合したりするなど、地域交通に積極的な役割を担っている。一方で、あいの風とやま鉄道と並行する区間では、鉄道線の廃止を掲げて自治体と議論が行われるなど、問題も生じている。福井の例と異なり、あいの風とやま鉄道、富山地方鉄道ともに沿線自治体に跨った地域公共交通計画は現時点で作成されておらず、市域と県域をつなぐ広域的な地域輸送に着目した計画の必要性が窺える。（図5）

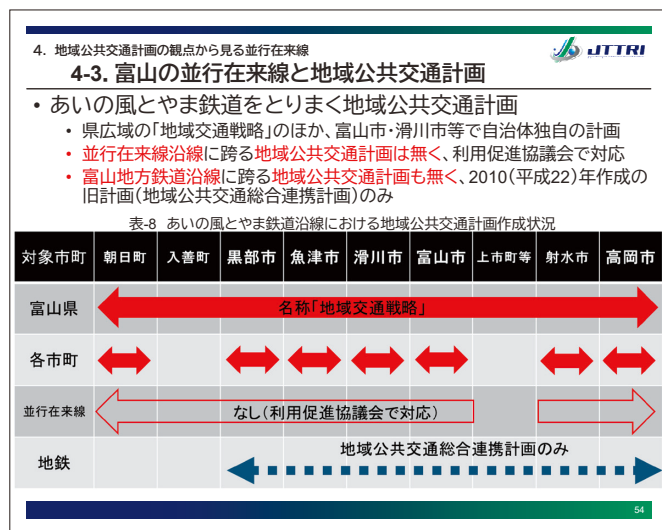


図5 あいの風とやま鉄道をとりまく地域公共交通計画

◇まとめ

並行在来線は複数自治体を貫く幹線鉄道でありながら、特に第三セクター会社では自治体も当事者として、地域に密着した運営が求められる地域交通でもある。既存の交通インフラや競合する路線とどのように連携・役割分担を行っていくかは、単独の自治体でバラバラに判断することが難しく、一体的に計画をまとめる必要がある。複数自治体による交通計画をどのように作成し、実践、改善していくかが、地域交通としての並行在来線にとっての鍵になると言える。

■コメント

金山 洋一 富山大学 学術研究都市デザイン学系 特別研究教授
都市政策支援ユニット 鉄道再生・整備支援センター長
（運輸総合研究所 主席研究員・研究統括）

本研究の成果として5点挙げられる。今後の課題とあわせ述べる。

1 点目は並行在来線全体を俯瞰し、経営状況を含めて整理したことである。一方で、並行在来線が、サービスレベルも含め、現在の姿に至るまでにどのような目的や議論を経てきたのかという視点から分析することが、今後の課題である。あいの風とやま鉄道や富山ライトレール



では、運行本数の増加による利便性向上等、一定のサービスレベルの提供が利用者増加につながっているが、このような事例は全国的にはまだ少なく、今回伊達研究員が調査した並行在来線においても重要な視点となる。（図6）

2 点目は並行在来線について、地域交通活性化のツールとして捉えたことである。発表では地域公共交通計画に着目していたが、さらに都市政策の観点を含め、時間軸を持った視野が課題である。

3 点目は鉄道の線、および面としての視点を強調したことである。線としては直通する第三セクター間の連携もあり、また面としては並行する民鉄への影響も含め、反射損益の観点から公と民の関係性について確認することが課題である。

4 点目は計画段階の関係者の検討状況と重要性を指摘したことである。先の反射損益も含めた利害調整機能の必要性に留まらず、資金投入の公益性・妥当性を確保する観点での検討も課題である。

5 点目は、並行在来線に対するイメージを変革させるメッセージ性を有することである。運輸総合研究所が提言した地域交通制度の革新案とも通じるが、地域鉄道にも共通する根本的課題の解決に向けて、並行在来線への資金投入を鉄道会社のための「補助」ではなく地域交通を確保するための「投資」と捉え、社会インフラ・都市経営に必要なサービスレベルを実現するという発想が重要である。

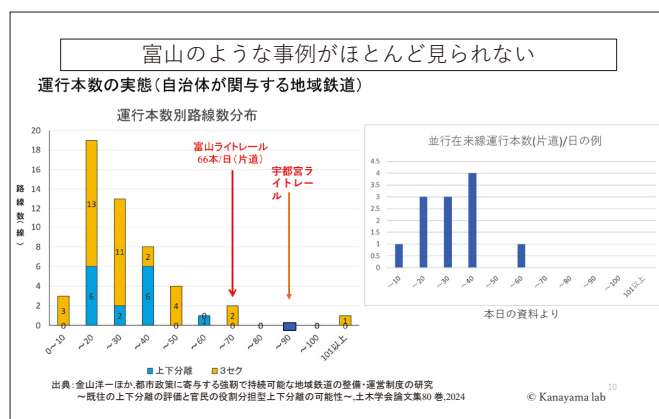


図6 自治体が関与する地域鉄道と並行在来線の運行本数比較

緊急提言「地域交通制度の革新案」は、運輸総合研究所のWEBページでご覧いただけます。
<https://www.jttri.or.jp/news/2025/20250630003061.html>



■ディスカッション

（屋井所長）並行在来線はもともと幹線鉄道だったものが地域交通に特化するという難しい課題を抱えている。旅客輸送の面で目指すべきものは、都市鉄道と地域鉄道どちらの方向性か。

（伊達研究員）今回並行在来線を比較して、その性格がそれぞれ異なることが分かった。

IRいしかわ鉄道など、中心部を通り都市型の鉄道を実現している箇所もある。一方、えちごトキめき鉄道の妙高はなうまラインは地方鉄道のようなコンパクトなエリアを走っており、富山港線をライトレール化したようなサービスレベル向上を目指すことも可能かもしれない。



(金山教授) 特急列車が新幹線に移行して地域輸送に特化できるという点は並行在来線のダイヤ上で大きな利点である。また、富山と高岡のように隣接都市を結ぶ路線もあり、都市間か地域内かの境目は明確でない点は強調したい。福井、金沢、盛岡など、都市圏内で増発し、利便性を高めているのは今回共通して見られた点である。

(屋井所長) 地域公共交通計画はマスタープランとしてどのように機能しているか、また複数自治体を通じた計画が重要というのは、どのような内容を盛り込むことを求めているのか。

(伊達研究員) 金山教授から指摘があった通り、地域公共交通計画も都市計画や地域計画との関連付けが肝心である。並行在来線のような鉄道線が広域に地域をつなぐ軸として存在しているなら、連携する枠組みとして地域公共交通計画を作成・更新していくことが一つの契機になる。

(屋井所長) 並行在来線に関する地域公共交通計画が3例挙げられたが、サービスレベルの目標は示されているのか。

(伊達研究員) 路線によっては、サービスレベルの目標を示しているものもある。例えば、石川県や福井県では、従来のサービスレベルを踏まえ、今後目指す水準が整理されている。

(金山教授) 都市鉄道等利便増進法においては、整備に携わる鉄道・運輸機構が公的かつ中立的な立場から調整役を果たしている。並行在来線においても、全体的な公益性の実現を果たす同様の組織があると議論を進めやすいのではないかと。

■質疑応答

Q: コミュニティバスの場合は自治体が主体的にサービスレベルを決定できるが、第三セクター会社の並行在来線ではどうか。また、バスの場合は地域公共交通計画がないと国庫補助が得られない体制になっているが、そうした補助がない並行在来線でも今後は国の関与を強めるべきかどうか。

A (伊達研究員): サービスレベルは会社が決定するが、第三セクターであるため自治体の意向も入る。ただし、複数自治体が参加しているため、自治体間の調整が適切に行われる仕組みが重要である。また、国の関与については、地域交通として何が必要であり、どこまで負担するかは、自治体側が判断すべきと考えられる。一方で、並行在来線は貨物輸送も担っており、地域交通にとどまらない機能に対しては国が積極的に関与すべきと考える。

A (金山教授): 並行在来線の第三セクター会社の出資比率を確認したが、大半を自治体が占めている。そのため、サービスレベルの決定においては自治体側の意識が重要である。また、全国新幹線鉄道整備法では国の責務が明確化されているが、貨物輸送や在来線そのものについては国の役割が明確ではなく、今後の争点になるものと考えられる。

Q: 並行在来線会社が県域で細切れになっていると利便性や保守管理の面で不利が大きい。より広い単位での運営はできないか。

A (金山教授): 熊本県と鹿児島県が共同で運営する肥薩おれんじ鉄道は、保守管理等でメリットがあると発足時にも掲げていた。一方で、第三セクターの経営統合による経営面でのメリットは限られているとの研究があり、むしろ乗継運賃の解消や県を跨ぐダイヤの設定といった、利便性向上の効果が期待できる。

A (伊達研究員): 福井・石川・富山の3会社はそれぞれ都市圏を抱えて自立した経営が目指せるため、経営統合のメリットは見出しにくいだろう。また、地域交通の観点からは、福井におけるハピラインふくい、えちぜん鉄道、福井鉄道の3社を統合する方を優先的に議論すべきかもしれない。いずれにせよ、利用者側の求める利便性がどこにあるかを見極める必要がある。

Q: 並行在来線と地方私鉄・バス等の乗継など、都市交通としての運賃施策について詳しく考えを聞きたい。

A (金山教授): 都市鉄道等利便増進法に向けた検討では、乗継運賃のシームレス化が議論された。鉄道とバスも同様に、補完関係と代替関係が存在する。海外にみられるゾーン運賃は地域全体の活性化に寄与し、公的運営組織の統合や連携を通じて実現してきた経緯がある。日本においても、公的セクターが統括・調整する仕組みを構築することで、一元的な運賃設定が可能になるかもしれない。

A (伊達研究員): 福井の場合、並行しているハピラインふくいといえちぜん鉄道、福井鉄道も駅間距離が異なり、補完関係でもある。一体的な運賃体系に限らず、同じICカードで乗車できるなど、設備面でのシームレスさも利便性に大いに寄与する。

Q: 西九州新幹線や北海道新幹線にみられる地元同意の問題は、並行在来線の現行スキーム自体に限界があることを示しているのではないかと。

A (伊達研究員): 並行在来線問題は新幹線を求める地元要望に端を発するものである。佐賀県のように新幹線自体の必要性が議論される場合は前提から変わってくる。地域輸送に限らず高速鉄道まで含め、あるべき姿を自治体側が明確に描くことが必要である。

A (金山教授): 北陸新幹線のように、大都市圏に到達するような新幹線整備は、これまでの地方都市に延びる整備と様相が変わってきている。このような新幹線整備では、地域輸送も含めた検討が重要であり、欧州においてもみられる考え方である。

Q: あいの風とやま鉄道がJR支線の氷見線・城端線を統合する動きについて、どのように評価するか。

A (伊達研究員): 運賃施策の質疑でもあったとおり、1つのエリアを1つの組織が運営するメリットはある。富山港線のようなサービスレベル向上が実現できるかどうかは注目しているところである。

A (金山教授): 高岡都市圏を跨ぐ支線で沿線人口も多いが、現状の利便性は低い。鉄道は線路があるだけでは意味がなく、サービスレベルが重要。鉄道経営の赤字・黒字という観点だけで議論するのではなく、地域経済の循環を促し、住民のウェルビーイングの向上に資する交通機関として活用されることを期待している。

■総括・講評

並行在来線について俯瞰する意欲的なテーマであったが、北陸にみられる積極的な事例は国民の意識を変える可能性がある一方、九州や北海道にみられる厳しい実態も確認できた。また、地域交通の問題として捉えるうえで、地域公共交通計画という制度を活用・改善していく議論の契機にもなった。今回は旅客輸送に着目したが、物流網の維持という観点からも並行在来線について検討していく必要があるだろう。

当日の報告資料等は運輸総合研究所のWEBページでご覧いただけます。
<https://www.jttri.or.jp/events/2026/collo260331.html>

