

第339回NRIメディアフォーラム

次世代へつなぐ地域公共交通とは ～ローカル線沿線をモデルとした原風景の受け継ぎ～

株式会社野村総合研究所
コンサルティング事業本部
アーバンイノベーションコンサルティング部
プリンシパル 新谷 幸太郎
シニアコンサルタント 川手 魁

2022年7月19日

NRI

Share the Next Values!



「持続可能な公共交通」を議論する視点

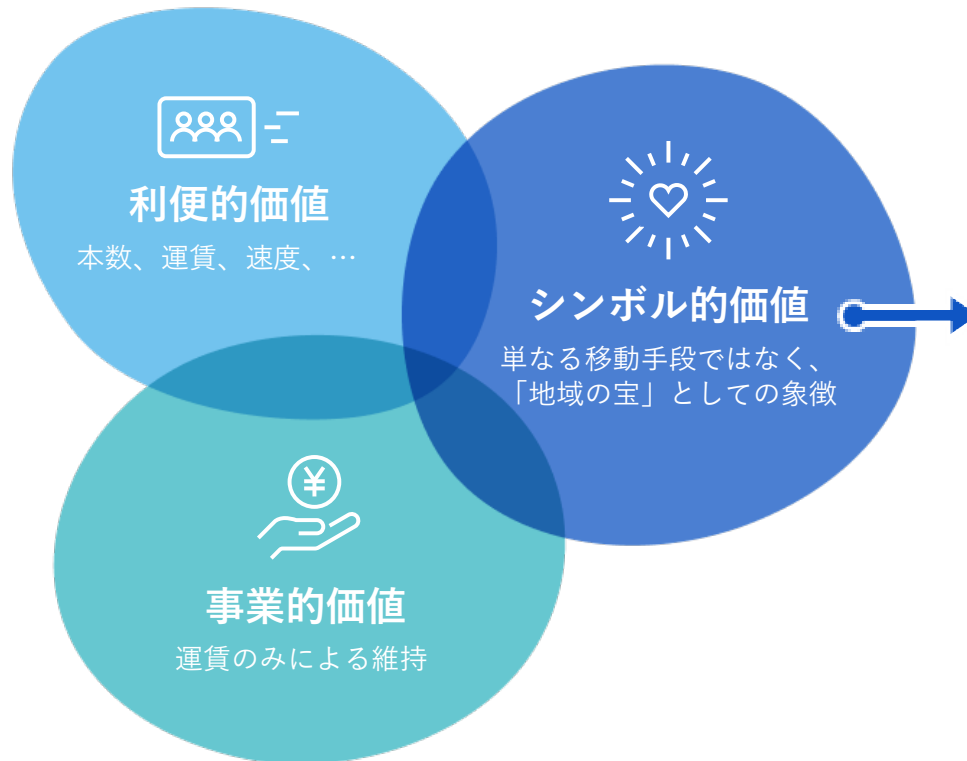
「想い」を起点に公共交通の変革を実現する方策を提言

- 野村総合研究所は、2040年までの中長期的な鉄道事業の持続可能性を測る「鉄道維持指数」を2022年3月に試算・公表し、**現状の鉄道事業を継続することは困難**であると提言しました。
- 費用抑制のために、**ローカル線の廃線と自動車交通への転換**が進むと懸念する声も増えています。鉄道は地域公共交通の一部にすぎませんが、住民にとっては**長い間日常に根ざした存在であり、愛着や「想い」**を抱く対象となっています。
- 野村総合研究所は、インタビューなどから沿線地域が**鉄道に抱く「想い」を可視化**するとともに、**鉄道維持の場合と他の交通手段に転換した場合の収支差を試算**しました。そして、これらの視点を総合して、**ローカル線の状況（4パターン）ごとに、沿線地域も事業者も受け入れやすい新しい公共交通の姿**を描きました。
- 公共交通は、**地域のあり方と一体的に考えていくべき**であり、人口減少が進む中でも**交通やデジタルの力を借りてコミュニティの賑わいを守り、未来へつないでいくアイデア**も提言します。

地域が公共交通に求める「3つの価値」のうち、「シンボリック的価値」の具体化を通して、地域の「思い」も踏まえた最適な公共交通のあり方を考える

地域の思いを踏まえた
公共交通の考え方

地域の思いを踏まえた
検討をどう進めるか？



地域の置かれた状況によって、
「シンボリック的価値」の中身は異なる

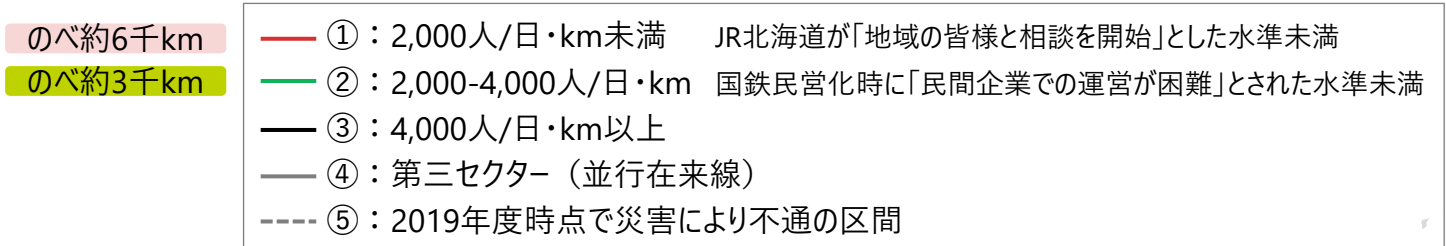
まずは「シンボリック的価値」の中で
絶対に守りたい部分を明確にした上で、
利便的価値や事業的価値とどのように
バランスを取るか考えるべき

このままでは地図から消えてしまうローカル線

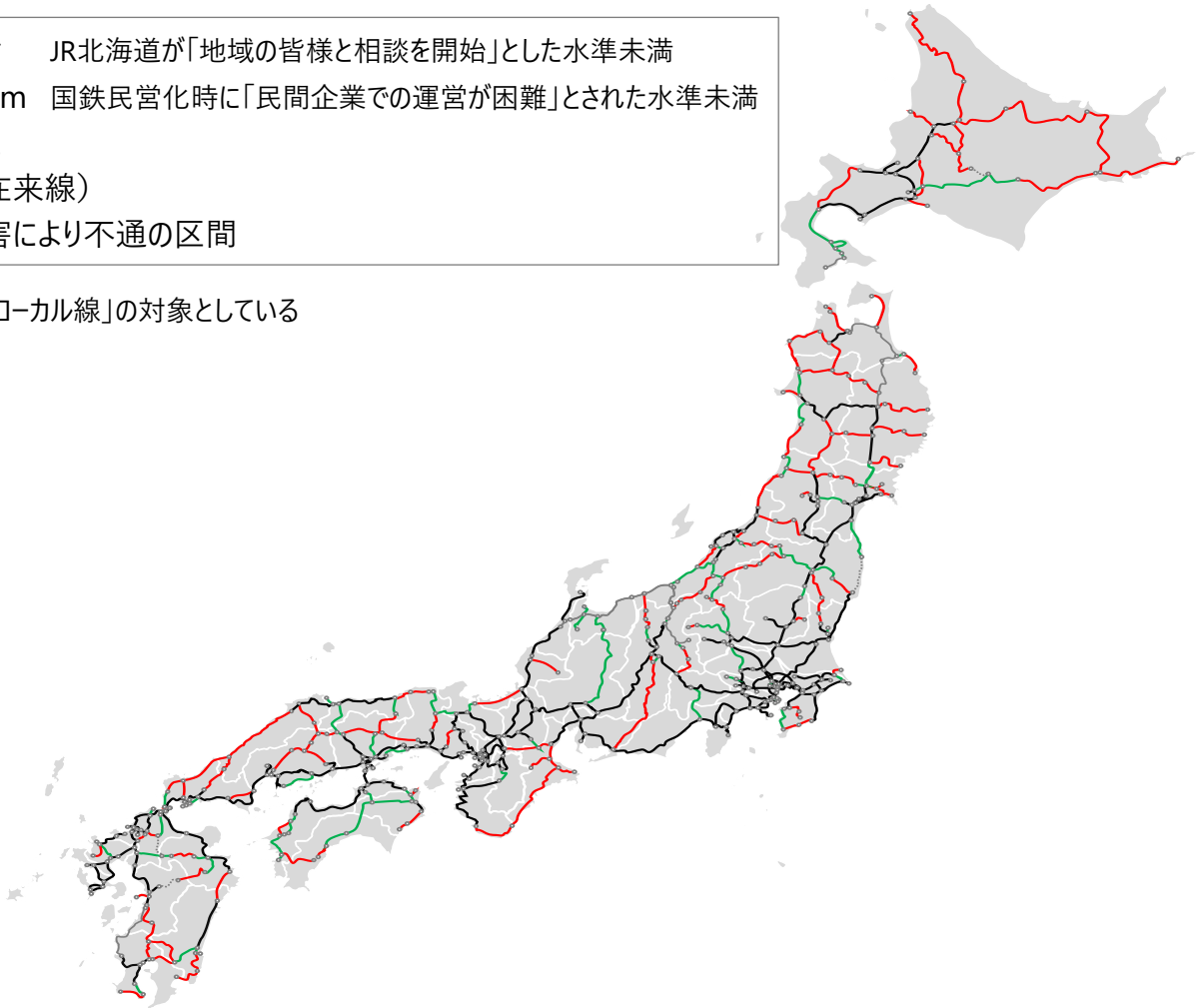
このままでは地図から消えてしまうローカル線 | 全国の低収益路線

JR各社が公開した線区別利用実績によると、全国で約9千kmが低収益路線、うち約6千kmが特に低収益路線といえる

輸送密度別のJR各社在来線路線網*



注) 本稿では、①と②を低収益な「ローカル線」の対象としている



*第三セクター鉄道に移管された並行在来線を含み、2022年7月時点で廃線になった路線は除く（線区一覧は参考資料参照）

このままでは地図から消えてしまうローカル線 | 鉄道の特徴が発揮できる地域

鉄道が優れているのは、「渋滞の影響を受けずに大量に輸送できる」という点。
道路の整備が進んでいない地域や、学生の通学利用が多い地域では鉄道が利用される

各交通手段
の特性



輸送力



運営・整備コスト



渋滞の影響



鉄道



大



大



なし



路線バス



中



中



あり



デマンドバス



小



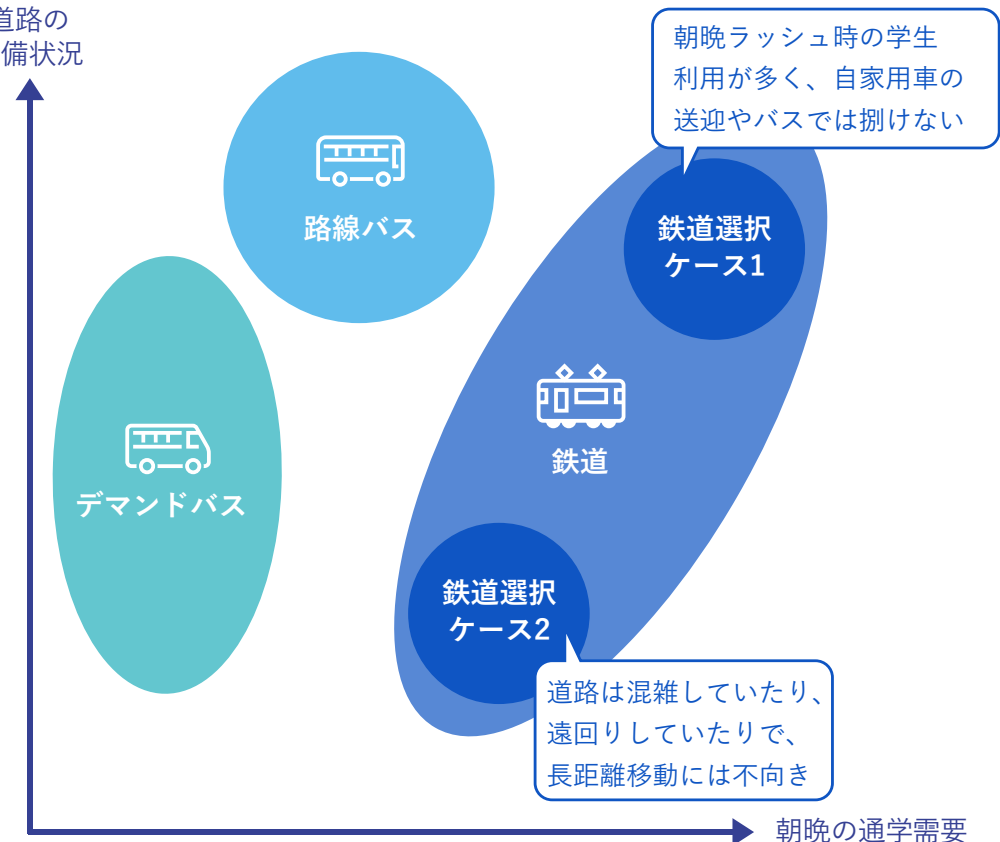
小



あり

地方において、公共交通手段が特性を発揮できる領域

道路の
整備状況

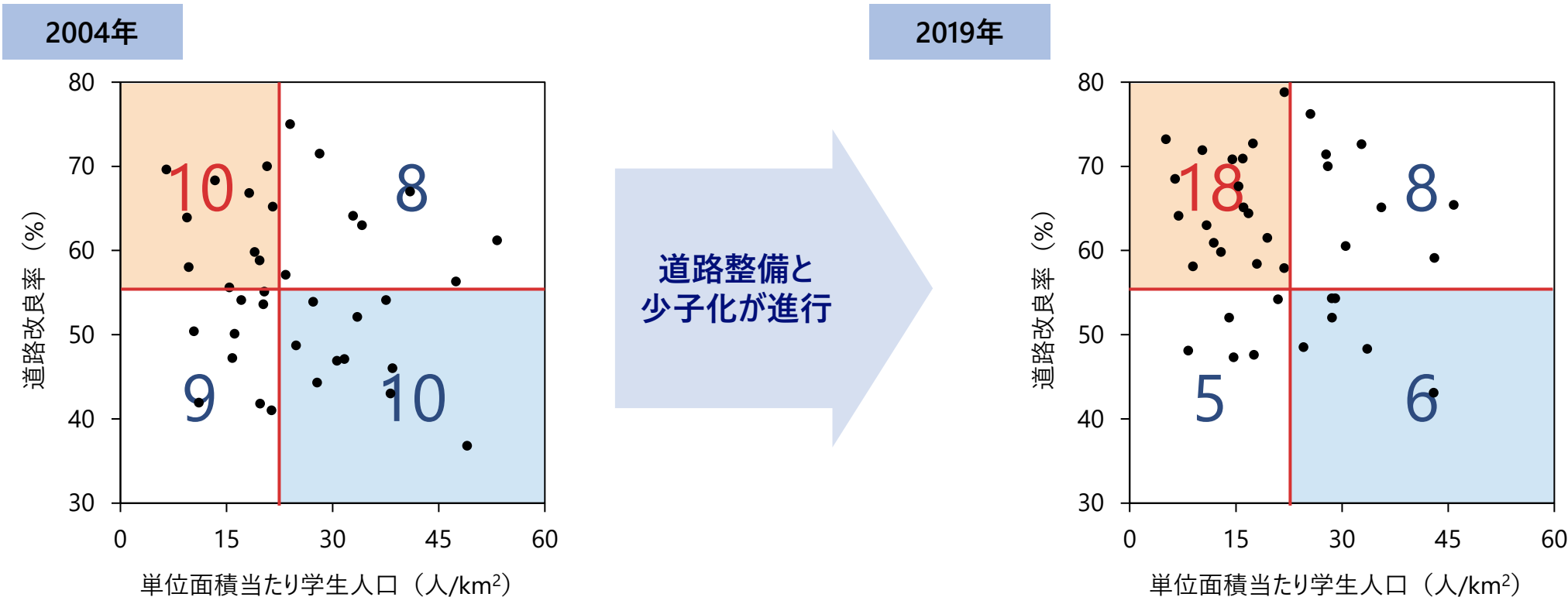


このままでは地図から消えてしまうローカル線 | 鉄道利用の減少

地方部では、道路整備により現役世代がマイカーへ移行し、さらに唯一残っていた通学利用も少子化により低迷したことで、鉄道の利用者が減少した

各都道府県の単位面積当たり学生人口と道路改良率

- ✓ 枠内の数字は各カテゴリに含まれる都道府県の数を示している
- ✓ 図の右下に近づくほど鉄道が利用されやすく、図の左上に近づくほど鉄道が利用されにくいといえる



注) 人口密度の高い大都市 (東京・神奈川・埼玉・千葉・愛知・大阪・京都・兵庫・福岡) を含む都道府県および沖縄県は除く。「道路改良率」: 道路構造令の規格に適合するように改良された道路延長の割合
出所) 国土交通省「道路統計年報」(2004年・2019年)、総務省「日本の統計2022」、総務省「人口推計」(各年10月1日現在人口、2004年・2019年) よりNRI作成

このままでは地図から消えてしまうローカル線 | 路線の特徴ごとの方向性

利用者の減少とそれに伴う減便や特急列車等の廃止という悪循環に陥っている地域では、
鉄道に頼らない街づくりが進んでおり、改めて見直しの議論が避けられない

路線の特徴

議論の方向性



利用の
少ない
路線

今も全国ネットワーク
の一翼を担う路線

条件次第では持続性
が期待できる路線

(かつての)
広域輸送路線

利用者のニーズ
に
応えられて
いない路線

地域内輸送
路線



特急列車や貨物列車が都市間輸送を担っており、
単体の収益性に左右されるのではなく、
全国ネットワークを機能させるために維持すべき路線



一定の利用はあるが、現状の運賃・コスト構造では、運賃
収入による維持は難しく、まちづくりと一体となった鉄道
サービスの改革や、運賃・コスト構造の見直しが必要な路線



かつては特急列車等が走っていたが、並行する道路の
整備で、鉄道の速度面の優位性が崩れた路線
すでに広域輸送は自動車交通が主役であり、通学客など
特定旅客が求めるモビリティサービスの再構築が必要

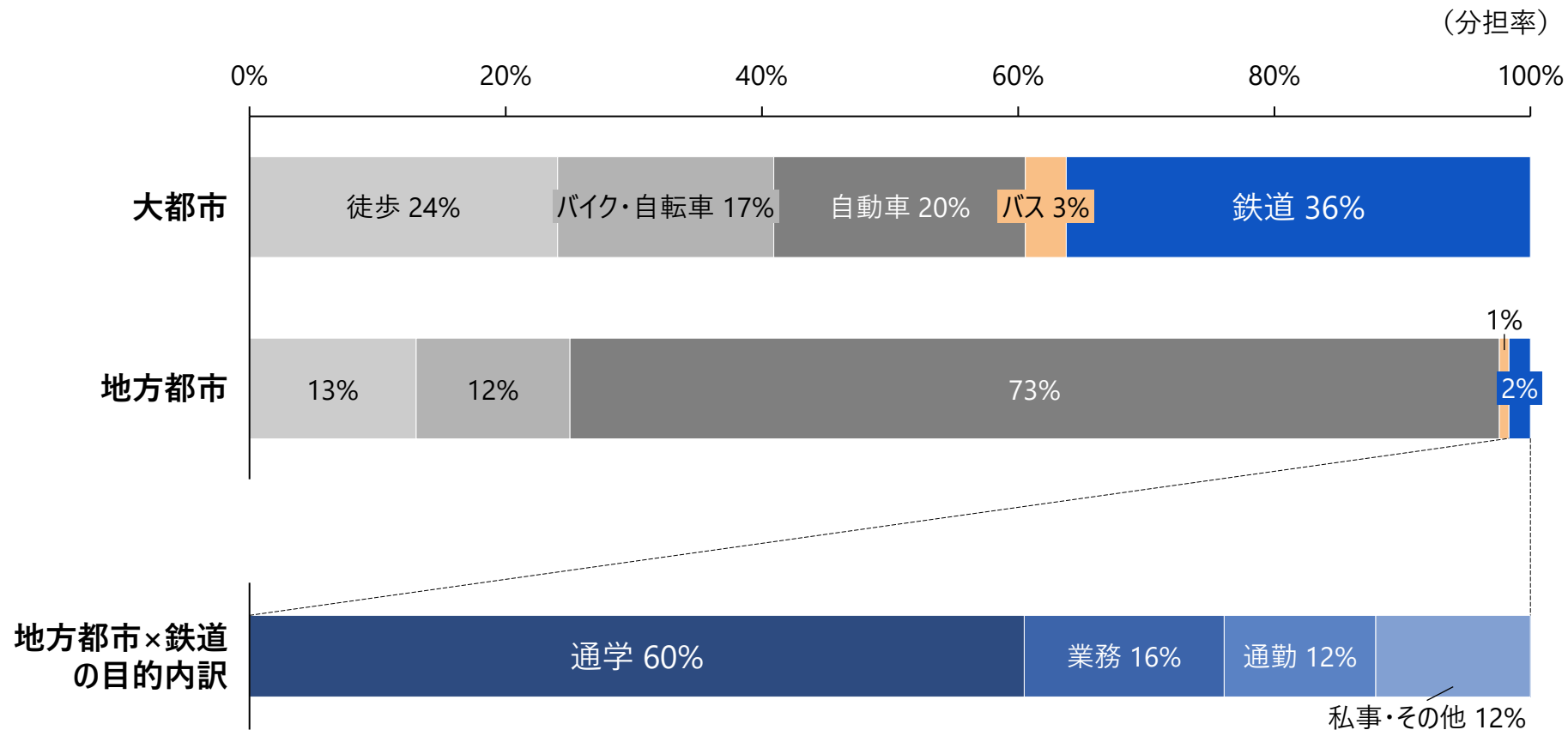


人口減少により、大量輸送が得意な鉄道の特性が
活かせず、自動車と比べ使い勝手が悪い路線
鉄道よりも短い移動距離にも対応した柔軟性のある
モビリティサービスの再構築が必要

ローカル線の今と未来

鉄道は、大都市では多くの市民の足を担っているが、 地方部では主に通学に使われるにとどまり、利用は低調である

都市類型ごとの代表交通手段分担率および地方都市における鉄道利用の目的構成比



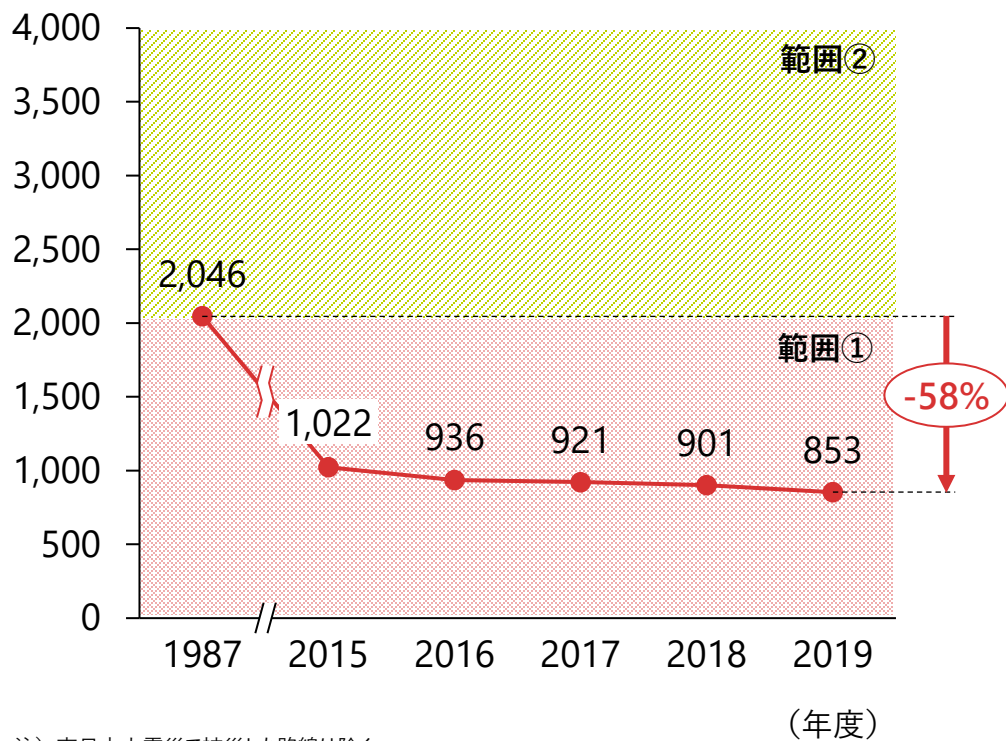
注) 分担率：「利用人数」の全体に占める、ある交通手段の割合
大都市：「三大都市圏の中心都市」 地方都市：「地方中心都市」のデータを使用
「地方都市×鉄道の目的内訳」には、手段別目的構成比の「地方中心都市」の「平日」のデータを使用。ただし「帰宅」は除く
出所) 国土交通省「全国都市交通特性調査」(平成27年)よりNRI作成

国鉄民営化の時点で既にローカル線とされていた路線は、少子化・過疎化の流れの中でさらに利用者が減り続け、単体では損益分岐点を大幅に下回っている

国鉄民営化時点での「ローカル線」の輸送密度推移 (JR東日本)

● 1987年時点の輸送密度が4,000(人/日・km)未満の路線平均

輸送密度(人/日・km)

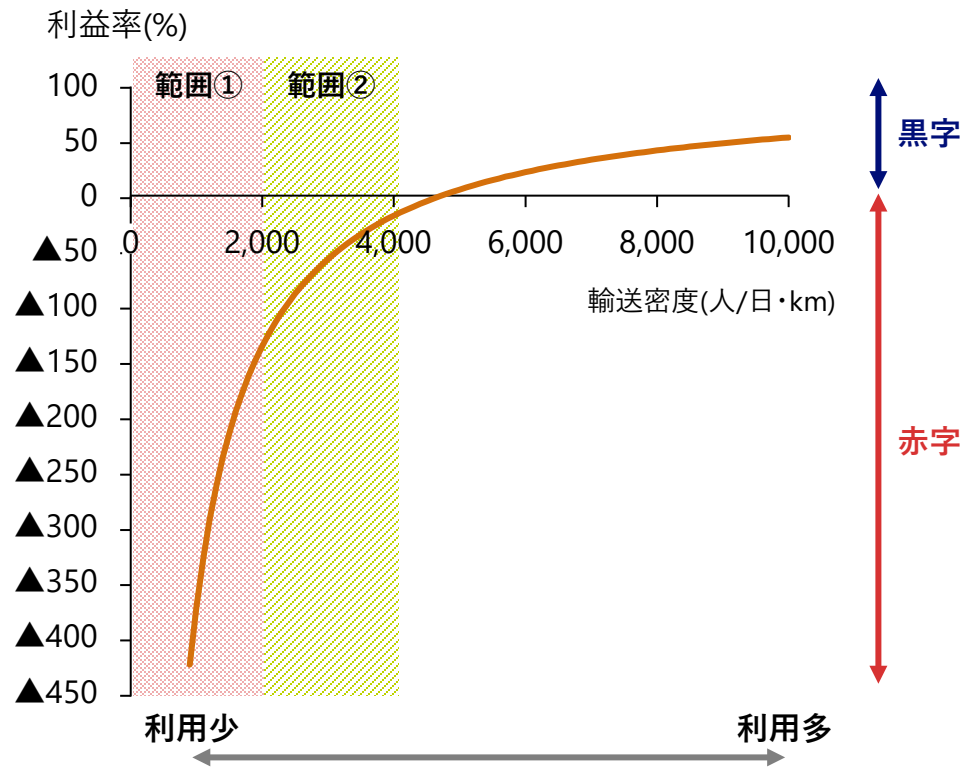


注) 東日本大震災で被災した路線は除く

出所) JR東日本「路線別ご利用状況(2015~2019年度)」、国交省「鉄道統計年報」(令和元年度)、国交省「運賃の状況(JR)」(令和元年10月1日現在)よりNRI試算

ローカル線における輸送密度と利益率の関係

範囲①: JR北海道が「地域の皆様と相談を開始」とした水準未満
 範囲②: 国鉄民営化時に「民間企業での運営が困難」とされた水準未満

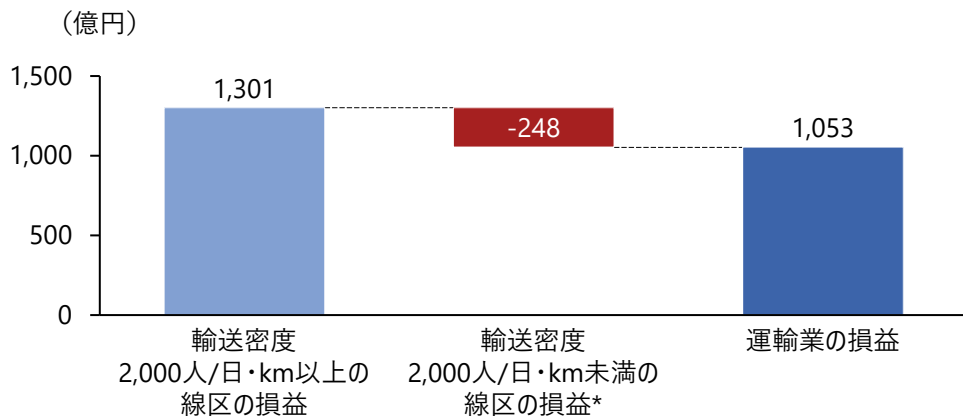


注) 採用数値は以下の通り
 キロあたり運賃: 17.8円 (JR本州三社の地方交通線における、近距離の水準)
 キロあたり費用: 84,133円 (鉄道統計年報における「地方旅客鉄道」1日1キロ営業費)

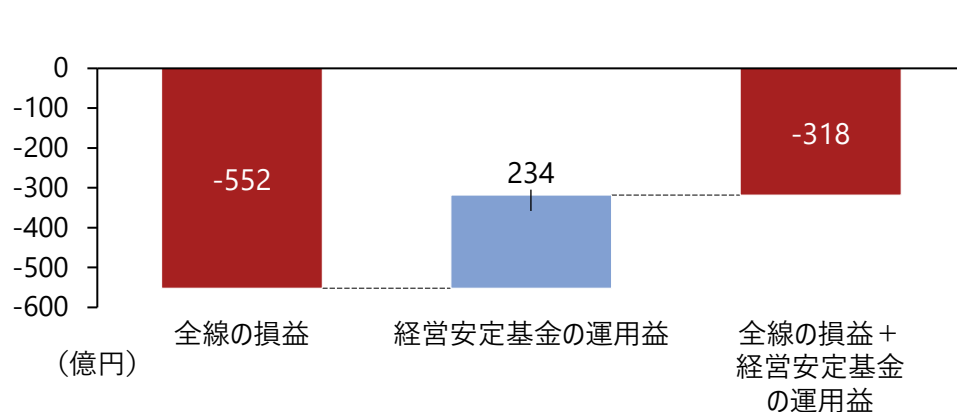
ローカル線の今と未来 | 鉄道会社の「補填」スキーム

ローカル線自体には利益を生み出す力がなく、 都市部の高収益路線や経営安定基金の収益で支えようとしてきた

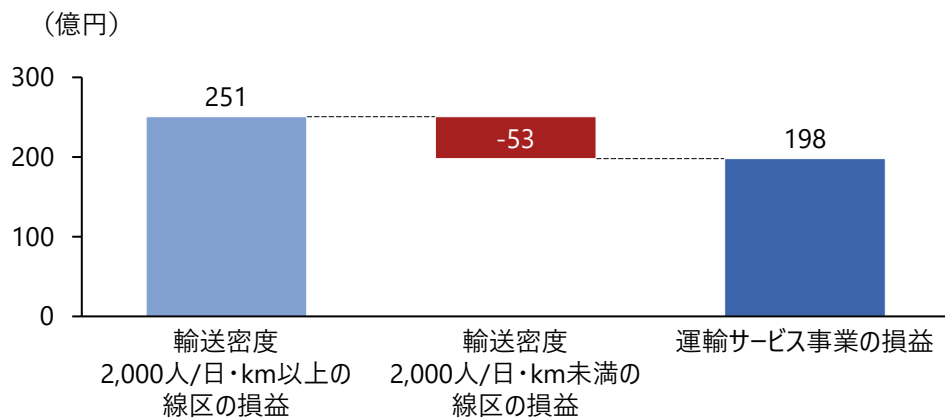
高収益路線で支えるモデル① (JR西日本・2019年度)



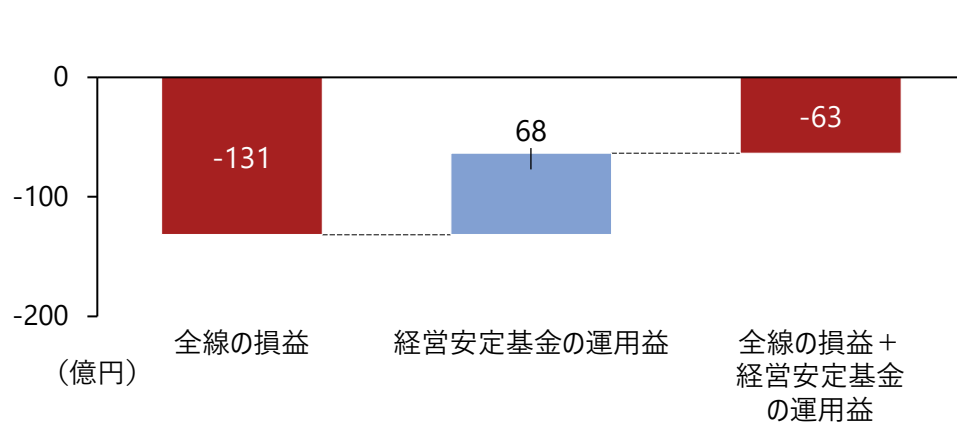
基金の運用益で赤字を補うモデル① (JR北海道・2019年度)



高収益路線で支えるモデル② (JR九州・2019年度)



基金の運用益で赤字を補うモデル② (JR四国・2019年度)



注) 輸送密度：1日1kmあたりの利用者数を表す数値。国鉄民営化の時期に、「輸送密度4,000人/日・km未満」は民間企業での運営が困難とされた。
このうち、「輸送密度2,000人/日・km未満」の路線について、JR北海道は、「当社単独では維持することが困難な線区」として公表した
出所) 各社公表資料。詳細は参考資料に記載

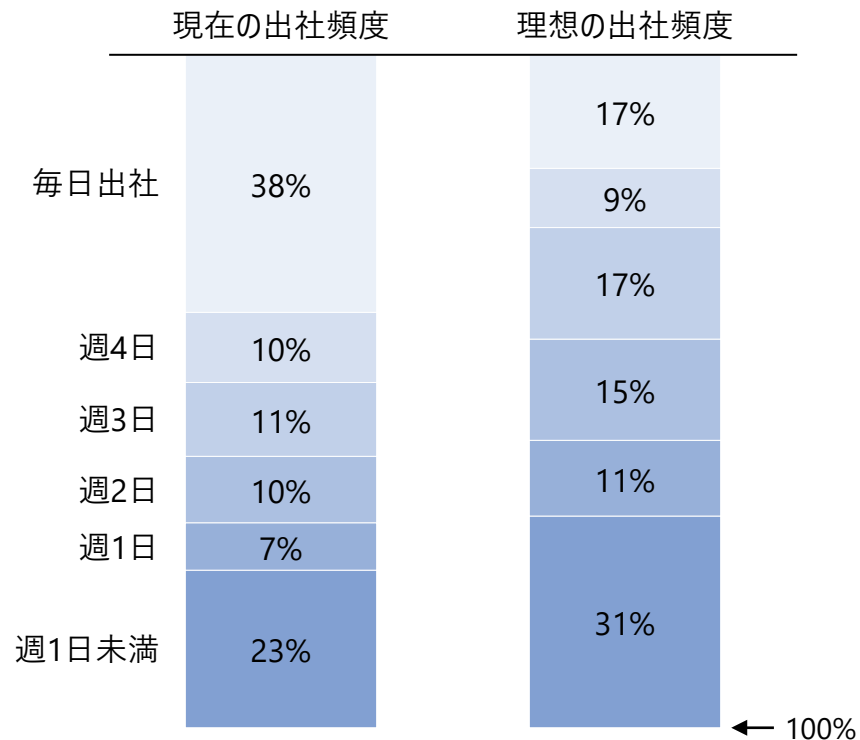
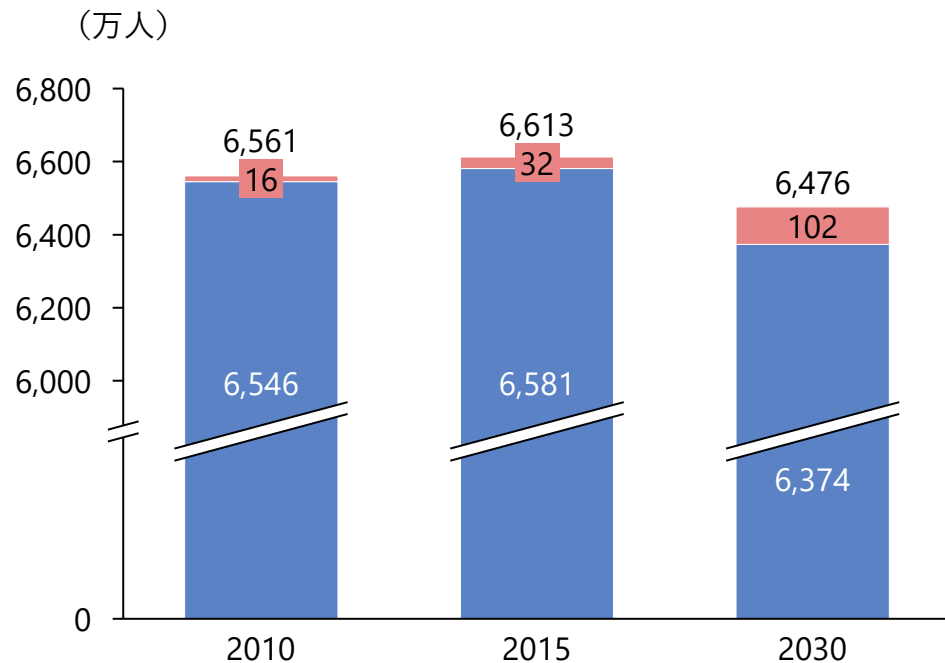
ローカル線の今と未来 | 鉄道会社の「補填」スキームが維持困難に

一方で、「2030年に訪日外国人6,000万人」を達成しても到底補えない人口減少や、テレワーク・Web会議の浸透等により、内部補填の前提が崩れている

大都市圏の人口および訪日外国人の1日あたり滞在者数（推定）

都内会社員の出勤頻度（2022年2月実施アンケート調査、N=3,207）

■ 三大都市圏人口 ■ 訪日外国人（1日あたり滞在者数（推定））

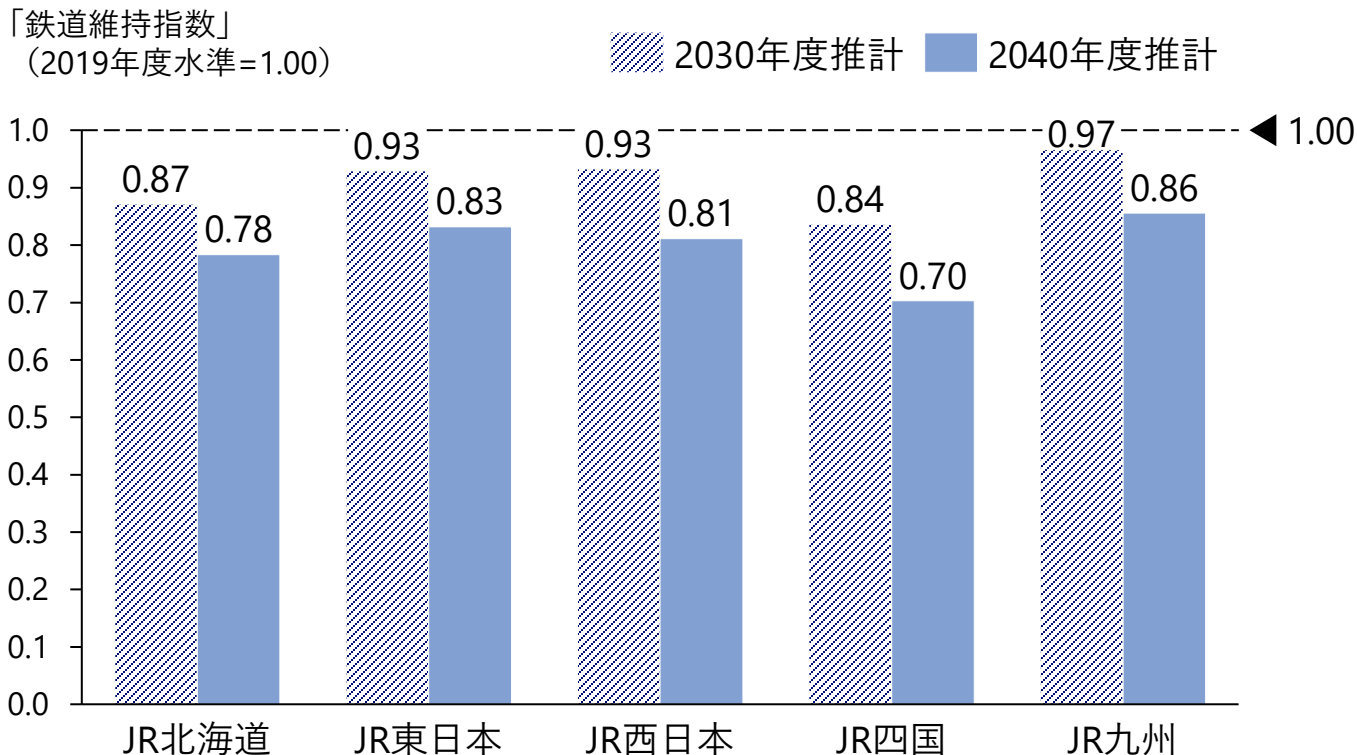


出所)
 ・三大都市圏は、総務省「人口推計」、国立社会保障・人口問題研究所の人口推計。
 ・訪日外国人の1日あたり滞在者数（推定）は、日本政府観光局「国籍/月別 訪日外客数(2003年～2022年)」等にもとづき、野村総合研究所推計
 ・いずれについても、詳細は参考資料を参照

出所)「野村総合研究所、都内の会社員を対象に『働き方と移住』のテーマで調査」(2022/6/24)
 ※東京都内の大企業(従業員300名以上の企業)に勤務する20～60代の男女にオンラインアンケートを実施

野村総合研究所の試算では、今後2040年にかけて鉄道事業の収益性は低下が続く見込み

JR各社の「鉄道維持指数」推計結果 (2022年3月公表)



「鉄道維持指数」とは？

- 2019年度における鉄道事業の利益水準を「1.00」とした場合に、以下の要因を考慮した将来の利益水準を表す指数

- 沿線の人口減少
- Web会議の普及等による長距離移動の減少
- 各社が2021年12月時点で公表済のコスト削減目標*
- 鉄道路線網や運賃水準等は現状と同等を想定

*各社が公表しているコスト構造改革のうち施策内容が不明瞭なものは割り引いている

注) JR東海は、線区別の利用状況の公開等が限られるため、今回の推計からは除外している

出所) JR各社の2019年度決算資料や中期経営計画資料と国立社会保障・人口問題研究所の人口推計等を基に野村総合研究所推計 Copyright (C) Nomura Research Institute, Ltd. All rights reserved.

2040年度に19年度の利益水準を維持するためには、大幅な客単価増（運賃値上げ等）や固定費の削減（路線長の見直し等）が必要と試算された

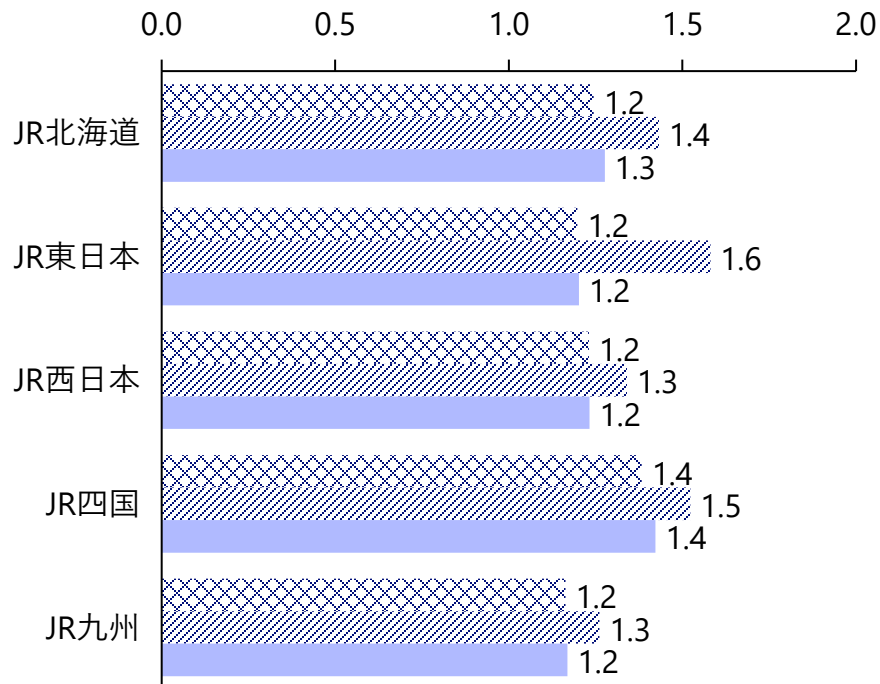
仮に客単価の増加によって増収を図る場合に、
2040年度に求められる水準（2022年3月公表）

仮に路線見直しによって費用抑制を図る場合に、
2040年度までに見直し相当となる路線長*（2022年3月公表）

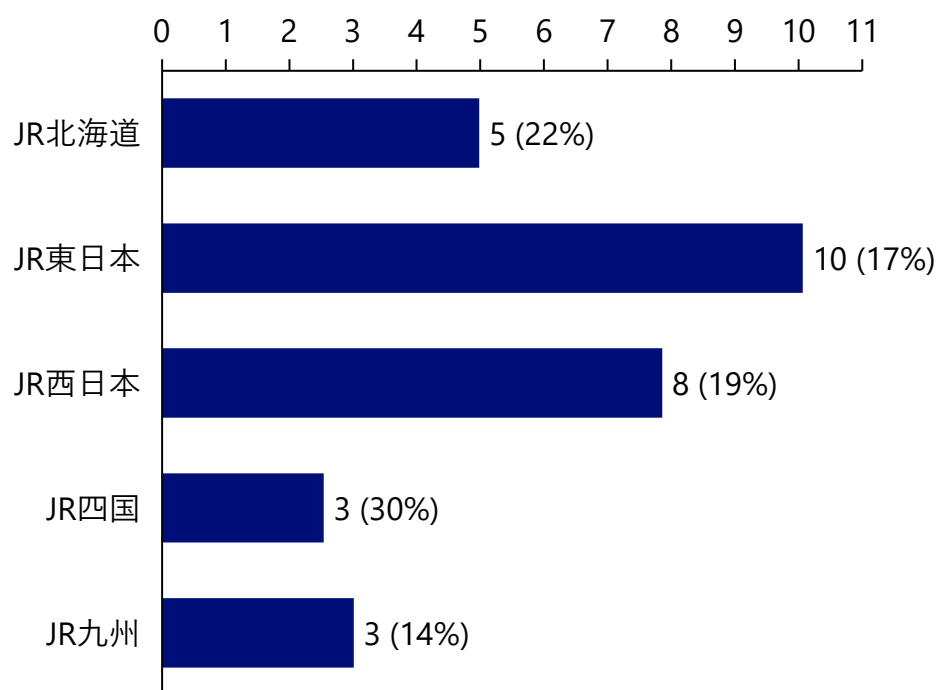
輸送密度4,000人/日・km以上の路線 ※輸送密度4,000人/日・km未満とは
 輸送密度4,000人/日・km未満の路線 国鉄民営化の時期に、民間企業
 合計 での運営が困難とされた水準

- 5社合計で、毎年約150kmの路線長の見直しに相当する固定費の削減が求められる

2040年度に求められる客単価の倍率（2019年度=1.0）



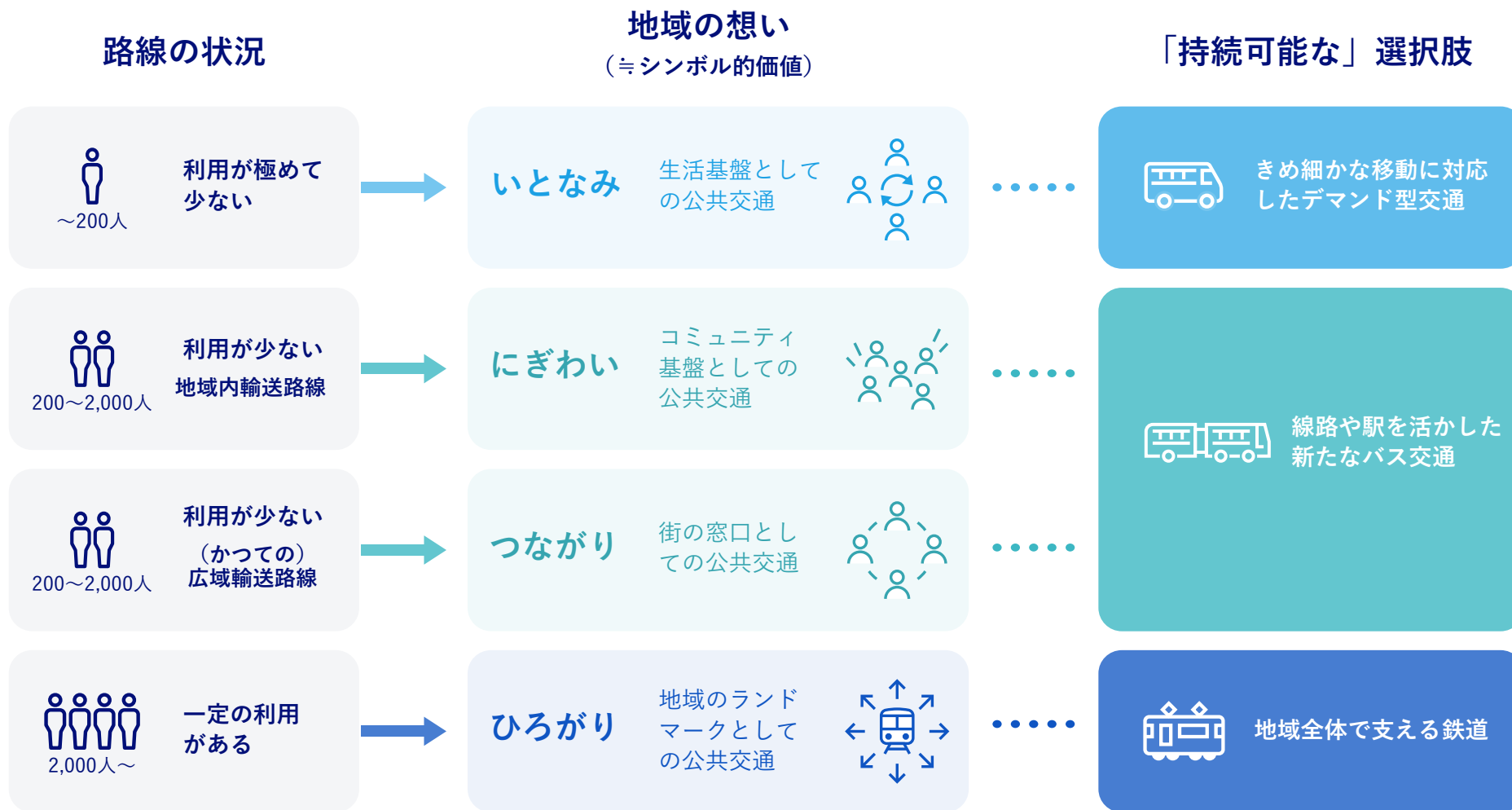
単位：100km（各社の路線長に占める割合）



*路線を縮小すると対応する旅客収入も減少するが、各社とも利用の少ない路線が縮小対象となると見込まれることを考慮し、本試算では費用圧縮効果のみに着目した概算値を算出した
出所) JR各社の2019年度決算資料や中期経営計画資料と国立社会保障・人口問題研究所の人口推計等を基に野村総合研究所推計

未来につなぐ地域の想い

路線の状況（4パターン）ごとに、地域の鉄道への想いを踏まえた上で、現在のライフスタイルに沿った最適な公共交通のあり方を提言する



*単位は1日1kmあたり輸送密度

未来につなぐ地域の想い | 利用が極めて少ない地域

鉄道の利用が極めて少ない地域では、 地域の想いとして、何とかして学生や高齢者の移動手段を守りたい

路線の状況



~200人

利用が極めて
少ない



200~2,000人

利用が少ない
地域内輸送路線



200~2,000人

利用が少ない
(かつての)
広域輸送路線



2,000人~

一定の利用
がある

いまの姿



*単位は1日1kmあたり輸送密度

未来につなぐ地域の想い | 利用が極めて少ない路線

ドアツードアのデマンドバス（乗用車タイプ車両）にすることで、「何とかして学生や高齢者の移動手段を守りたい」という地域の想いを未来につなげることができる

モデル
路線

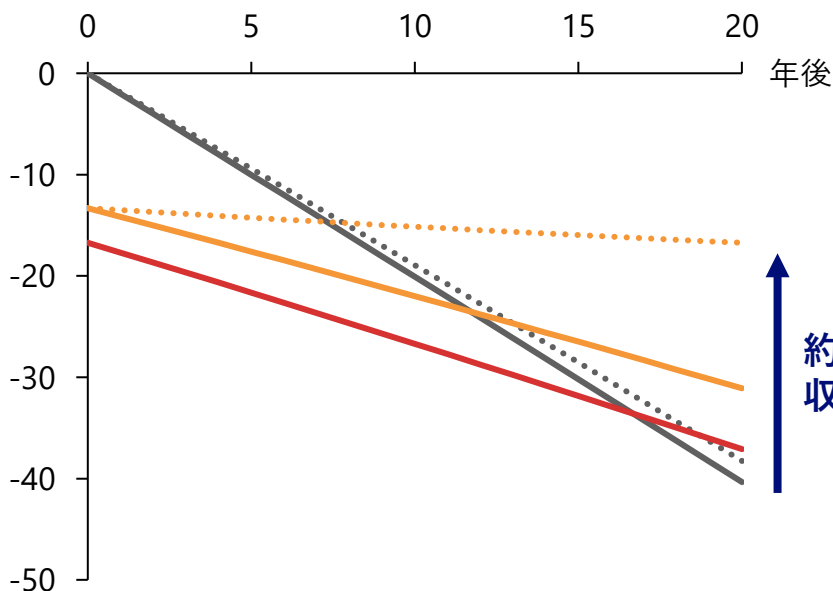
距離：約20km
輸送密度：約80人/日・km

類似の
路線*

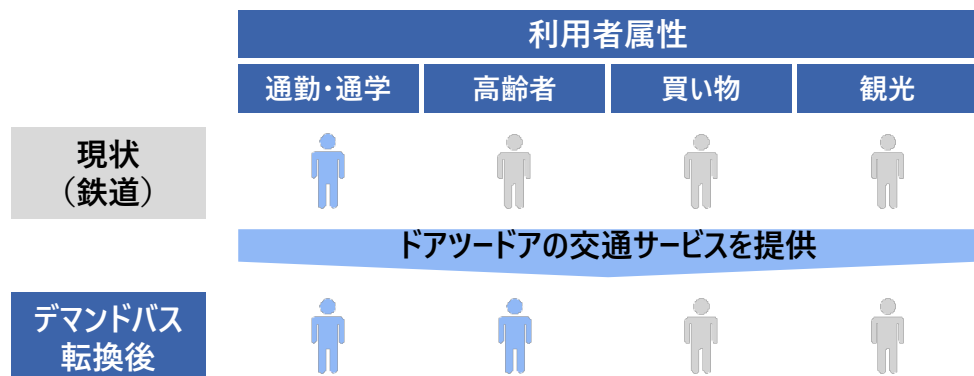
JR北海道・留萌線（深川～留萌）
JR東日本・花輪線（荒屋新町～鹿角花輪）
JR西日本・芸備線（備中神代～東条）
JR東日本・陸羽東線（鳴子温泉～最上）
JR西日本・大糸線（南小谷～糸魚川）
など

累積収支シミュレーション**

— 鉄道（現状水準） ●●● バス（乗用車タイプ） — BRT
… 鉄道（収支改善） — バス（大型タイプ）



累積収支（億円）



*JR各社について、2019年度の輸送密度がモデル路線に近く、特急列車や貨物列車の走行が無い路線を最大2路線抽出（2019年度時点で被災している路線、該当の無い会社、線区別輸送密度を公表していないJR東海は除く）。実際の検討を進めるにあたっては、地域の交通体系を踏まえた議論が必要
出所）後述の「参考資料」記載の前提に基づいて、野村総合研究所推計

近距離移動が中心の地域では、本数の限られる鉄道より、待ち時間を抑えて近距離を移動できるオンデマンド交通の方が地域の移動ニーズに即している

デマンドバス

— 予約に応じて、自宅や目的地まで柔軟に立ち寄ってくれるバス —

鉄道と
比べた特徴



運行
本数

予約に
合わせ運行

乗降
場所

自由

運賃

上昇

速度

同程度～
やや遅い



電話やネットで利用予約

鉄道の利用が少ない地域では、地域の想いとして、にぎわいの場としての「駅」を大切にしたい

路線の状況



利用が極めて
少ない

~200人



利用が少ない
地域内輸送路線

200~2,000人



利用が少ない
(かつての)
広域輸送路線

200~2,000人



一定の利用
がある

2,000人~

いまの姿

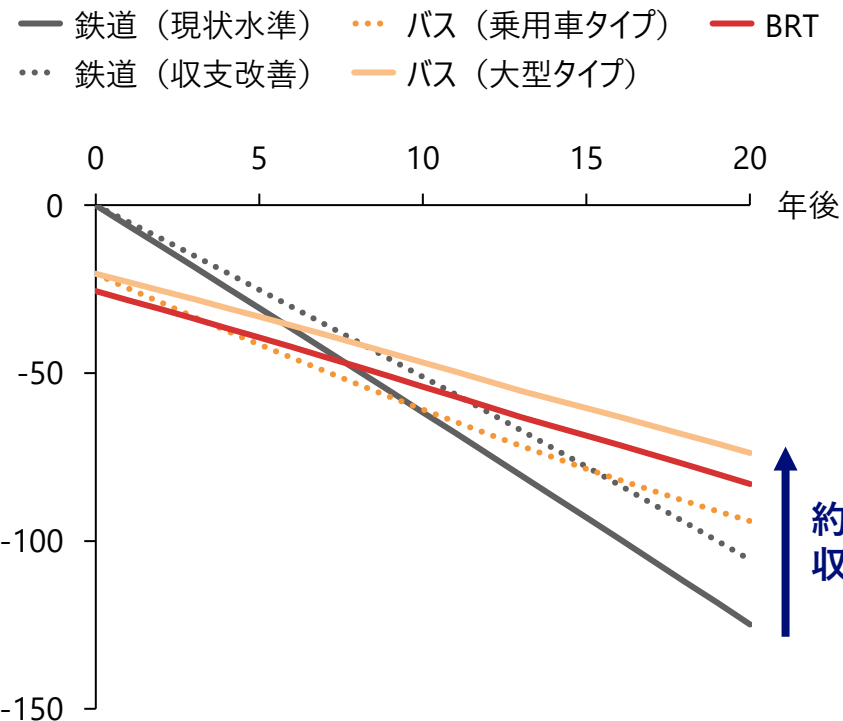


未来につなぐ地域の想い | 利用が少ない路線（地域内輸送）

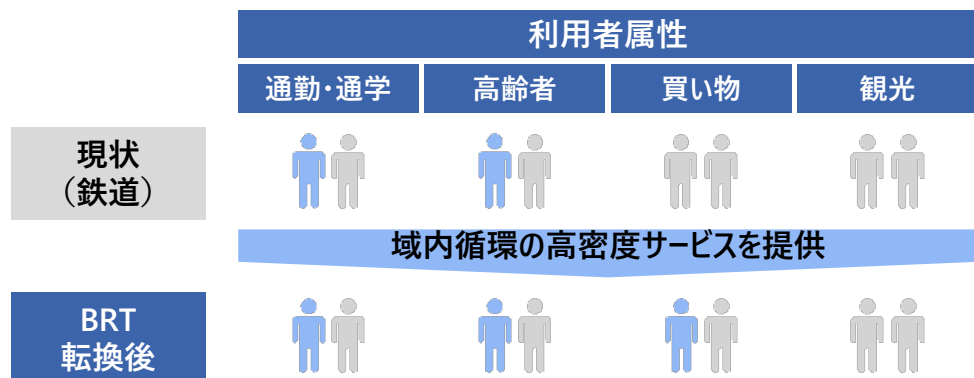
駅舎のような立派な乗降場を設け、様々な目的地を高密度でつなぐバス交通とすることで、「にぎわいの場としての『駅』を大切にしたい」という地域の想いを未来につなげることができる

モデル 路線	距離：約30km	類似の 路線*	JR東日本・陸羽東線（古川～鳴子温泉）	JR東日本・小海線（小海～中込）
	輸送密度：約1,000人/日・km		JR西日本・姫新線（播磨新宮～上月）	JR九州・日南線（田吉～油津）
			JR九州・後藤寺線（新飯塚～田川後藤寺）	など

累積収支シミュレーション



累積収支（億円）



*JR各社について、2019年度の輸送密度や距離がモデル路線に近く、特急列車や貨物列車の走行が無い路線を最大2路線抽出（該当の無い会社、線区別輸送密度を公表していないJR東海は除く）。

実際の検討を進めるにあたっては、地域の交通体系を踏まえた議論が必要
出所）後述の「参考資料」記載の前提に基づいて、野村総合研究所推計

鉄道の利用が少ない地域では、大都市と公共交通でつながっている状態を大切にしたい

路線の状況

いまの姿



利用が極めて
少ない

~200人



利用が少ない
地域内輸送路線

200~2,000人



利用が少ない
(かつての)
広域輸送路線

200~2,000人



一定の利用
がある

2,000人~



未来につなぐ地域の想い | 利用が少ない路線（広域輸送）

渋滞に左右されず大都市に移動できるBRTとすることで、「大都市と公共交通でつながっている状態を大切にしたい」という地域の想いを未来につなげることができる

モデル
路線

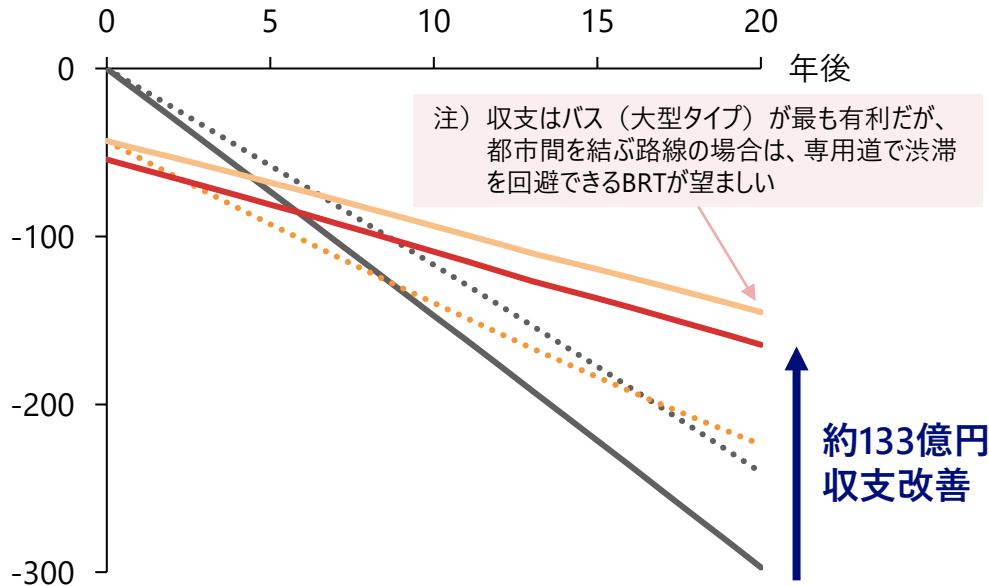
距離：約60km
輸送密度：約1,000人/日・km

類似の
路線*

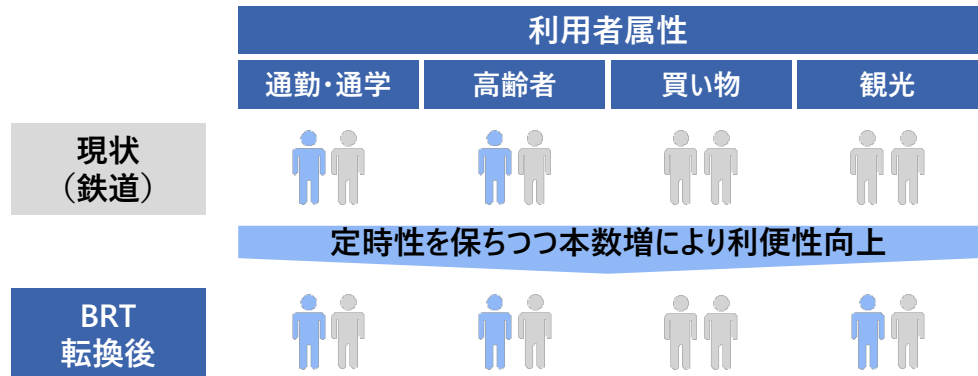
JR北海道・函館本線（長万部～小樽） JR東日本・水郡線（磐城塙～安積永盛）
JR西日本・小浜線（敦賀～東舞鶴） JR西日本・関西本線（亀山～加茂） など

累積収支シミュレーション

— 鉄道（現状水準） ●●● バス（乗用車タイプ） — BRT
 … 鉄道（収支改善） — バス（大型タイプ）



累積収支（億円）



*JR各社について、2019年度の輸送密度がモデル路線に近く、特急列車や貨物列車の走行が無い路線を最大2路線抽出（該当の無い会社、線別輸送密度を発表していないJR東海は除く）

実際の検討を進めるにあたっては、地域の交通体系を踏まえた議論が必要
 出所）後述の「参考資料」記載の前提に基づいて、野村総合研究所推計

一般的な路線バスは乗降場所が増えると移動速度が低下するが、
バス専用道と一般道を行き来するBRTであれば、高速な交通サービスも成立しうる

BRT (Bus Rapid Transit, バス高速輸送システム)

— バス専用道や連節バス等を用いた、次世代型のバス —

鉄道と
比べた特徴



運行
本数

増加

乗降
場所

増加

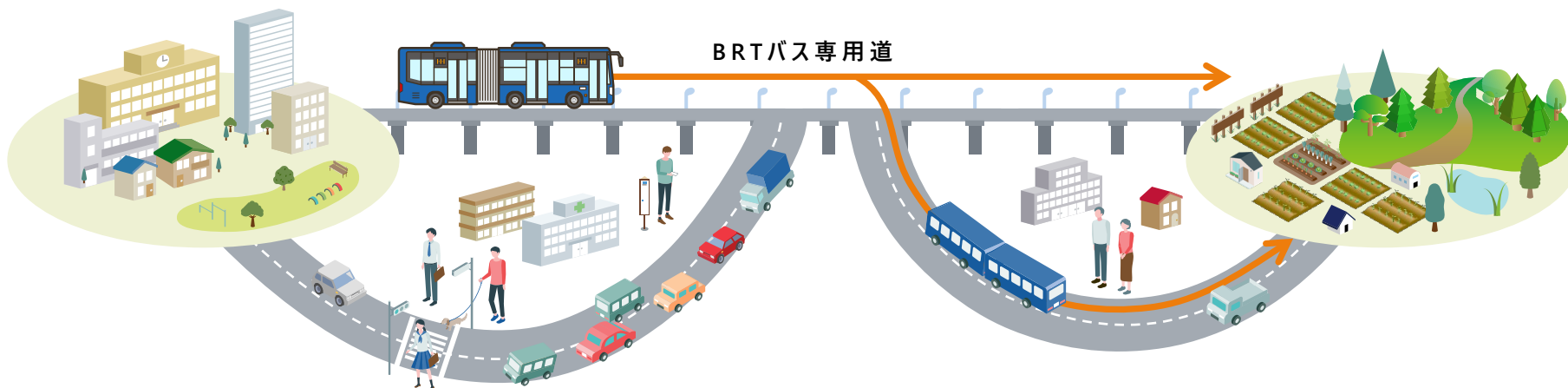
運賃

同程度

速度

同程度～
やや遅い

バス専用道で高速・安定輸送



必要に応じて一般道も走行可

一定の鉄道利用がある地域では、街のシンボルとしての駅や鉄道を守りたい

路線の状況



~200人

利用が極めて
少ない



200~2,000人

利用が少ない
地域内輸送路線



200~2,000人

利用が少ない
(かつての)
広域輸送路線



2,000人~

一定の利用
がある

いまの姿

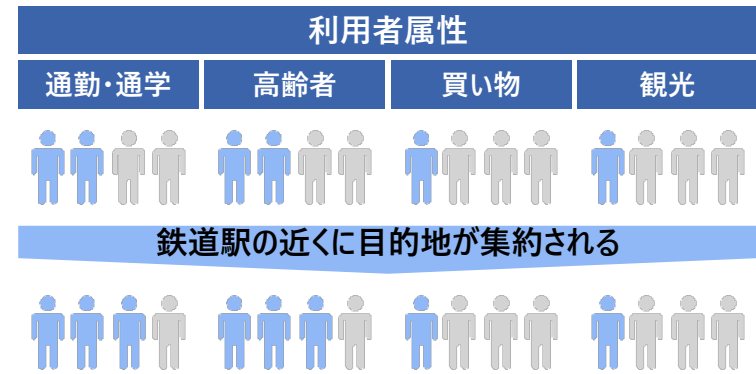
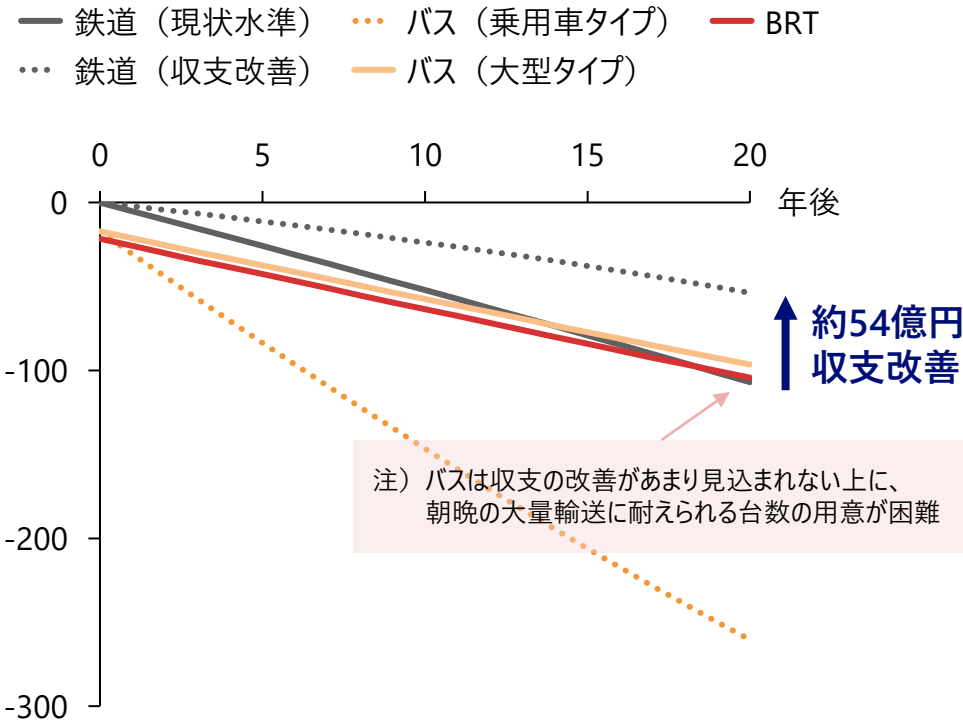


未来につなぐ地域の想い | 一定の利用がある路線

学校や病院を駅周辺に集約するなど、地域も一体となり工夫を続けることで、「街のシンボルとしての駅や鉄道を守りたい」という地域の想いを未来につなげることができる

モデル 路線	距離：約25km	類似の 路線*	JR東日本・八高線（高麗川～倉賀野）	JR東日本・弥彦線（吉田～東三条）
	輸送密度：約3,000人/日・km		JR西日本・城端線（高岡～城端）	JR西日本・草津線（貴生川～柘植）
			JR九州・日田彦山線（城野～田川後藤寺） など	

累積収支シミュレーション



*JR各社について、2019年度の輸送密度がモデル路線に近く、特急列車や貨物列車の走行が無い路線を最大2路線抽出（該当の無い会社、線区別輸送密度を公表していないJR東海は除く）

実際の検討を進めるにあたっては、地域の交通体系を踏まえた議論が必要
 出所）後述の「参考資料」記載の前提に基づいて、野村総合研究所推計

収支シミュレーションの考え方・出所一覧

	前提	単年あたり収入	単年あたり費用	初期費用
鉄道 (現状水準)	<ul style="list-style-type: none"> 現状並みの運賃単価と維持運営費 	<ul style="list-style-type: none"> ①線区別営業収入 ×②沿線人口減少率 	<ul style="list-style-type: none"> ③線区別営業費用 	考慮しない
鉄道 (収支改善)	<ul style="list-style-type: none"> バス並みの運賃単価に値上げ 現状の維持運営費が高額な路線は、「地方旅客鉄道」平均までコスト削減 	<ul style="list-style-type: none"> ①線区別営業収入 ×②沿線人口減少率 ×④鉄道とバスの運賃水準補正係数 	<ul style="list-style-type: none"> ③線区別営業費用 	考慮しない
バス (乗用車タイプ)	<ul style="list-style-type: none"> バス並みの運賃単価に値上げ 乗用車タイプの車両をデマンド運行 線路撤去費用が発生 	<ul style="list-style-type: none"> ①線区別営業収入 ×②沿線人口減少率 ×④鉄道とバスの運賃水準補正係数 	<ul style="list-style-type: none"> ⑤乗用車タイプ車両貸切運行費用 +⑥デマンドバスシステム運用費用 	<ul style="list-style-type: none"> ⑦1kmあたり線路撤去費用×営業キロ +⑧デマンドバスシステム導入費用
バス (大型タイプ)	<ul style="list-style-type: none"> バス並みの運賃単価に値上げ ラッシュ時、日中ともに現状以上の運行本数を確保 線路撤去費用が発生 	<ul style="list-style-type: none"> ①線区別営業収入 ×②沿線人口減少率 ×④鉄道とバスの運賃水準補正係数 	<ul style="list-style-type: none"> ⑨路線バス運行費用 	<ul style="list-style-type: none"> ⑦1kmあたり線路撤去費用×営業キロ
BRT	<ul style="list-style-type: none"> バス並みの運賃単価に値上げ ラッシュ時、日中ともに現状以上の運行本数を確保 線路撤去費用、専用道整備費用、専用道維持費用が発生 	<ul style="list-style-type: none"> ①線区別営業収入 ×②沿線人口減少率 ×④鉄道とバスの運賃水準補正係数 	<ul style="list-style-type: none"> ⑨路線バス運行費用 +⑩1kmあたり道路修繕費用×営業キロ 	<ul style="list-style-type: none"> ⑦1kmあたり線路撤去費用×営業キロ +⑪1kmあたりBRT専用道整備費用×営業キロ

【出所一覧】

- ①③ JR北海道「2019年度 線区別の収支とご利用状況（対2018年度）」、JR東日本webサイト「路線別ご利用状況（2015～2019年度）」、JR西日本「ローカル線に関する課題認識と情報開示について」（2022/4/11）、JR九州webサイト「線区別ご利用状況」より推計
- ② 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」（平成30年推計）より推計
- ④ 「バス1kmあたり運賃(円)÷鉄道1kmあたり運賃(円)」により算出。
バス1kmあたり運賃は国土交通省「バス事業の営業収入及びキロ当たりバス運賃」（平成30年度平均）より「40.3(円)」と設定。鉄道1kmあたり運賃は国土交通省「運賃の状況（JR）」（273kmまで）より「17.8(円)」と設定
- ⑤ 「タクシー賃切料金(円/h・台)÷平均速度(km/h)÷4(人/台)×365(日)×輸送密度(人/日・km)×営業キロ(km)」により算出。
タクシー賃切料金はProDrivers社webサイト「ジャンボタクシーのご利用料金」より「7,750(円/h)」と設定。表定速度は「30(km/h)」と設定
- ⑥ 「システム運用費用(円)+オペレーター人件費(円)」により算出。システム運用費用は「1,200,000(円)」、オペレーター人件費は「5,000,000(円)」と設定
- ⑦ 北海道建設新聞社「上ノ国町が旧JR江差線撤去に18億円」 <https://e-kensin.net/news/8961.html>（2022年7月8日時点）より「70,800,000(円/km)」と設定
- ⑧ 順風路株式会社ホームページ「オンデマンド交通システム「コンビニクル」のご紹介」より「500,000(円)」と設定
- ⑨ 「キロ当たり原価(円/km・台)×1日あたりバス台数(台/日)×365(日)×営業キロ(km)」により算出。
キロ当たり原価は国土交通省「令和元年度 乗合バス事業の収支状況について」より「490(円)」と設定。1日あたりバス台数は線区の輸送密度および朝晩の利用集中を加味して設定
- ⑩ 国土交通省「道路統計年報2021」の「市町村道」における「（橋梁補修+舗装補修+その他修繕+維持）費用合計」÷全国実延長より「693,194(円/km)」と設定
- ⑪ 旅行総合研究所タピリス「日高線代替交通、BRTは105億円、DMVは47億円。代替バスなら2億円」より、日高線のBRT費用から乗合バス転換費用および線路撤去費用の合計を引いて「18,079,310(円/km)」と設定

沿線住民の想いを起点とした議論の始め方

当事者（ローカル線の沿線自治体と鉄道会社）同士が顔を合わせても、歴史的経緯と現状の利用状況の分析に終始し、負担の押し付け合いになる構造から抜け出せていない

検討が進まない現状の壁

- ✓ 鉄道会社と行政の負担の偏り
（現状維持でも負担は鉄道会社为中心）
- ✓ 鉄道会社の焦りと限定的な代替案提示
（鉄道区間の代替と地域交通課題の乖離）
- ✓ 新たな交通サービスに対する住民の意向把握
（今はない、未来志向型サービスの善し悪し）



期待される検討方法

- ✓ 国土交通省等が中立的な立場で関与
- ✓ ファシリテーターが検討を着実に前進させる
- ✓ 行政も地域交通の持続可能性を高める投資に参画
（時限的な補助メニュー等）
- ✓ 現状の移動利用ニーズの把握と分析
- ✓ 地域が目指すべき姿と実現にあたっての課題整理
- ✓ 鉄道会社による地域課題の解決に資する提案
- ✓ 住民が新しいサービスを体験できる場の創出
- ✓ 実証実験と通じた新サービスの効果の可視化
- ✓ 地域住民を巻き込んだ意思決定

成功に 導く秘訣

- 国や大企業が地域課題の解決に取り組む場合、サービス提供側の事情を起点とする傾向が強く、汎用・定型的な解決策になりがちで、地元の個別事情とのギャップが露呈しやすい
- 実行力を担保するために、利便性も含めた最終利用者の想いを「起点」に、地域産業・デジタル技術・ビジネスモデルの専門スキルを総動員して地域の社会課題に取り組むべき

住民が抱く鉄道への思い

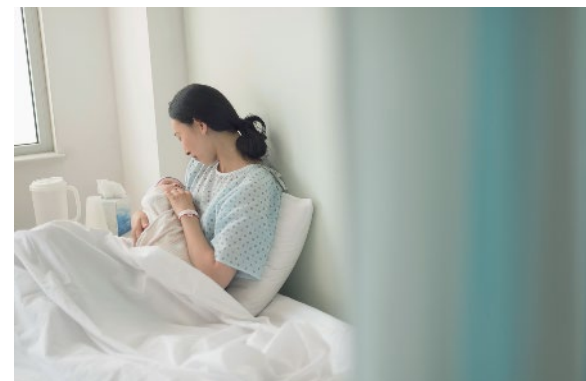
50年前、
地域を輝かせていたローカル鉄道

毎日都会から人と物を運び、
この地域には人がたくさん訪れて
まちは活気にあふれていました。



ゆたかになった私たちの生活

時代は移り、生活もずいぶん変わりました。
私達の暮らしは、より簡単に、より早く、より楽しく、より安全になることを求めて進化しています。



進化する道路と 変わらぬ鉄道

当たり前になったゆたかさの裏には、
道路の発展がありました。道路は広く便利になり、
かつての鉄道以上に地域の暮らしを支えています。
一方で、ローカル線は乗る人を減らしながらも
いつもの場所を同じように走っています。

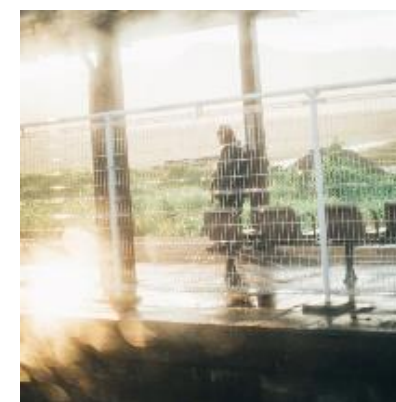


今も鉄道が通う街

それでも私たちが、鉄道を失いたくないと思うのはなぜでしょう。

街の人達に電車のことを聞くと、最近乗っていないといいながらそれでも何かとおそろいとお話を聞かせてくれます。

家の前を通る電車で子どもの帰り時刻を知る家族。
なくなった駅舎の思い出を大事に飾ってある駅前商店の店主。
鉄道写真を撮り続ける人。
災害に見舞われた線路の復旧に団結する町。



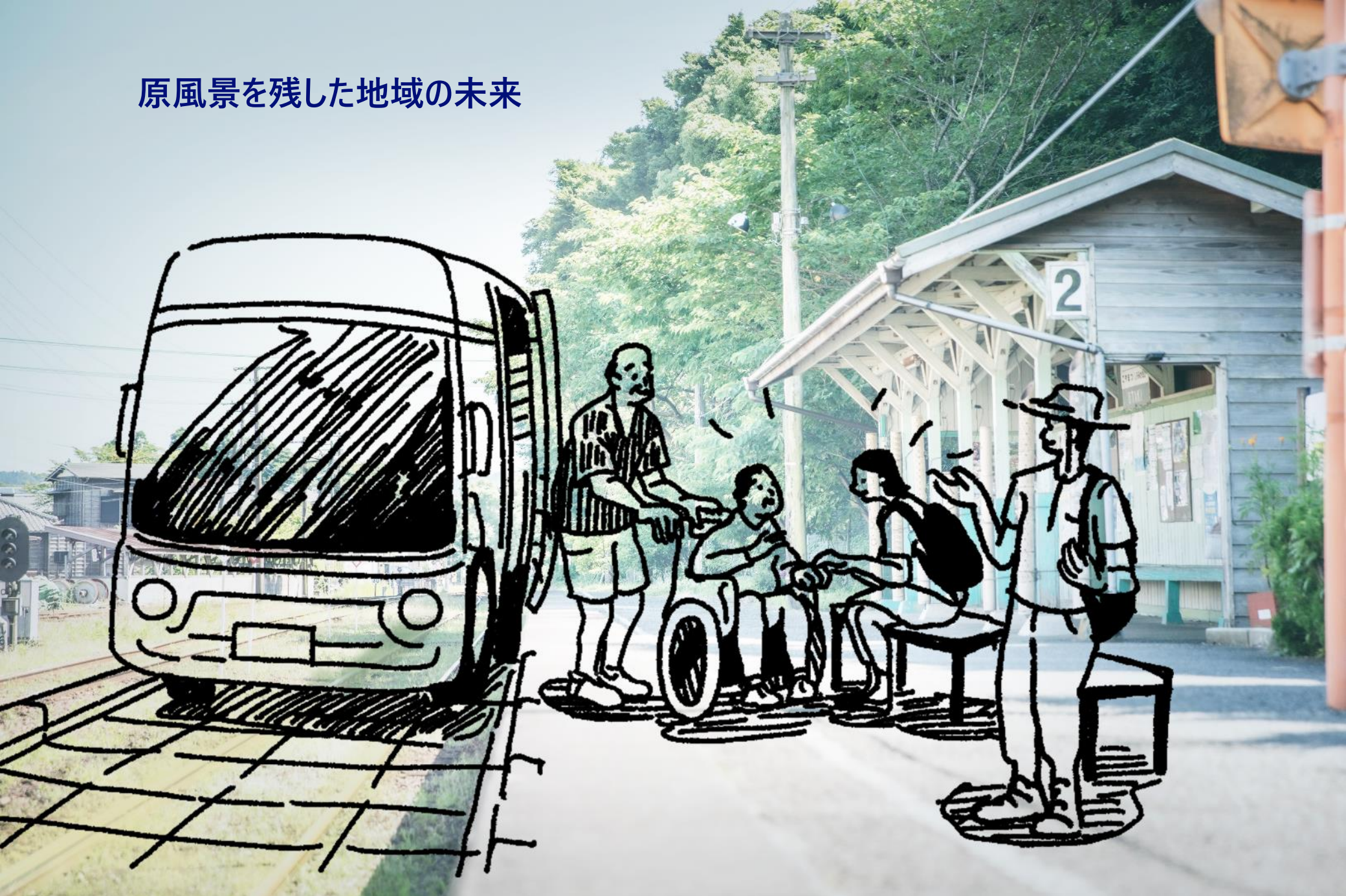
この原風景を残してゆけるでしょうか？

地域に暮らす皆さんは、鉄道があることの誇りも、
一方での厳しい現実も両方を感じていることでしょう。
みんなで知恵を出しながら未来を考えていきませんか。

思い出を大切にしながらも新しさも取り込むことで
いつまでも、多くの人に利用してもらえる原風景を守ってきました



原風景を残した地域の未来

















地域のあり方と一体的に考える公共交通

地域のあり方と一体的に考える公共交通

人口減少が加速するとみられるローカル線沿線地域では、公共交通のみならず、生活になくてはならない様々なサービスの維持までもが困難になるおそれがある

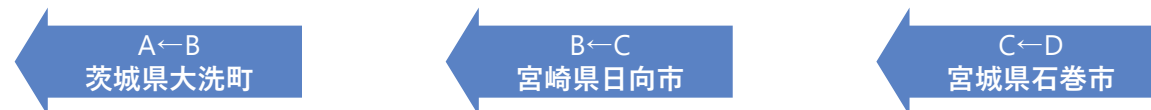
各施設の立地確率が50%となる市町村人口規模

人口規模ランク	A : ~1万人	B : 1~5万人	C : 5~10万人	D : 10万人~
医療・福祉	 一般診療所  訪問介護	 病院  有料老人ホーム	 地域医療支援病院	 救急救命センター
教育 学術研究	 学習塾		 博物館	 大学
小売 娯楽	 コンビニエンスストア	 カラオケボックス  総合スーパー		 映画館  百貨店

2015年・2040年の人口規模別市町村数
(三大都市圏*除く)



人口規模ランクが下落する都市(例)**



出所) 国土交通省「国土の長期展望専門委員会最終取りまとめ 参考資料」(2021年6月)や、
 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30(2018)年推計)」を参考にNRI作成
 *埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、岐阜県、愛知県、三重県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県
 **該当する市町村より、代表的な都市を例示

各地域の特性に合う新たな技術を活用した「デジタル田園都市」を実現することで、ローカル線沿線地域の生活サービスを守り、これまでの暮らしを未来へ残していきたい

■ 人口減少下で生活環境を守るためには、地域の実情に応じて、できるだけ多くの人でサービスを支える仕組みが必要

- ① 地方都市では、周辺地域や暮らしの拠点同士のつながりを強め、誰でもいつでもどこにでも行ける街にする
- ② 人口減少が顕著に進む過疎地域では、デジタル技術をフル活用し、日本全体で地域のサービス運営を支える



学校を駅周辺に集める街づくりと、鉄道よりも便利な自動運転巡回バスが街の足を担う 交通整備を併せて行うことで、高齢者や学生でもマイカー感覚で移動できる活気ある街となる

モデル駅*

東室蘭駅 (JR北海道・室蘭本線)
津山駅 (JR西日本・姫新線)

大館駅 (JR東日本・奥羽本線)
阿南駅 (JR四国・牟岐線)

延岡駅 (JR九州・日豊線)



注) 各サービスは、現状の鉄道利用が以下の規模の地域での導入が想定される

● 2,000人~/日・km、● 200~2,000人/日・km、● ~200人/日・km

*平均通過人員が1,000~4,000人/日・km程度の路線から、都市規模等も踏まえて代表的な駅を選定。

鉄道の利用動向やマクロ指標を踏まえた例示であり、実際の検討を進めるにあたっては、地域の交通体系を踏まえた議論が必要

鉄道会社

赤字路線の収支改善分を地域に投資

各種基盤
システム提供

- 交通統合システム
- 暮らしの拠点予約システム
- 地域共通ポイント

自治体

「誰も取り残さない街」として輝きを維持し続ける

各種行政
サービス提供

- 地域交通網
- 健康ポイント等付与
- 教育サービス

住民

免許取得前・返納後でも自由に街中を移動できる

遠隔サービスやデマンドバスを活用し、愛着のある街・自宅でのこれまで通りの生活を守りつつ、幹線BRTで遠くの中心都市とも密につながり、リアルな体験や人同士の交流も保つ街となる

モデル駅*

留萌駅 (JR北海道・留萌本線)
頸城大野駅 (JR西日本・大糸線)

三厩駅 (JR東日本・津軽線)
阿波海南駅 (JR四国・牟岐線)

志布志駅 (JR九州・日南線)



注) 各サービスは、現状の鉄道利用が以下の規模の地域での導入が想定される

● 2,000人~/日・km、● 200~2,000人/日・km、● ~200人/日・km

*平均通過人員が2,000人/日・km未満で、2040年にかけて沿線人口の減少率が高い路線 (NRI試算) から、選定都市規模等も踏まえて代表的な駅を選定。鉄道の利用動向やマクロ指標を踏まえた例示であり、実際の検討を進めるにあたっては、地域の交通体系を踏まえた議論が必要

鉄道会社

赤字路線の収支改善分を地域に投資

各種基盤
システム提供

- ・ 予約・配車システム
- ・ 地域活動 (NPOやサークル活動等) 支援システム

自治体

人口減少下でも生活基盤を守り続ける

各種行政
サービス提供

- ・ ドア to ドア交通
- ・ 遠隔医療・福祉
- ・ 遠隔教育

住民

住み慣れた街で豊かな生活を続けられる

本提言の参画メンバー

本提言の参画メンバー

主著者

コンサルティング事業本部
アーバンイノベーション
コンサルティング部
プリンシパル



新谷 幸太郎

コンサルティング事業本部
アーバンイノベーション
コンサルティング部
シニアコンサルタント



川手 魁

共著者

コンサルティング事業本部
アーバンイノベーションコンサルティング部
グループマネージャー



小林 一幸

コンサルティング事業本部
アーバンイノベーションコンサルティング部
コンサルタント



西川 貴

コンサルティング事業本部
アーバンイノベーションコンサルティング部
コンサルタント



倉林 翼

コンサルティング事業本部
アーバンイノベーションコンサルティング部
コンサルタント



小菅 直樹

アドバイザー

コンサルティング事業本部 アーバンイノベーションコンサルティング部 プリンシパル 森川 健 / プリンシパル 矢崎 圭
コンサルティング事業本部 金融コンサルティング部 コンサルタント 大畑毅志

参考資料

2019年度の輸送密度が2,000人/日・km未満の路線（1 / 3）

会社名	路線名	区間	距離 (km)	2019年度 輸送密度 (人/日・km)
JR北海道	留萌本線	深川～留萌	50.1	137
JR北海道	根室本線	釧路～根室	135.4	238
JR北海道	宗谷本線	名寄～稚内	183.2	316
JR北海道	釧網本線	東釧路～網走	166.2	372
JR北海道	根室本線	滝川～富良野	54.6	386
JR北海道	室蘭本線	沼ノ端～岩見沢	67	388
JR北海道	日高本線	苫小牧～鷓川	30.5	528
JR北海道	函館本線	長万部～小樽	140.2	618
JR北海道	石北本線	上川～網走	189.1	710
JR北海道	石北本線	新旭川～上川	44.9	1,047
JR北海道	宗谷本線	旭川～名寄	76.2	1,336
JR北海道	富良野線	富良野～旭川	54.8	1,419
JR北海道	根室本線	帯広～釧路	128.3	1,450
JR東日本	只見線	会津川口～只見	27.6	27
JR東日本	花輪線	荒屋新町～鹿角花輪	32.1	78
JR東日本	陸羽東線	鳴子温泉～最上	20.7	79
JR東日本	久留里線	久留里～上総亀山	9.6	85
JR東日本	只見線	只見～小出	46.8	101
JR東日本	飯山線	戸狩野沢温泉～津南	30.4	106
JR東日本	津軽線	中小国～三厩	24.4	107
JR東日本	磐越西線	野沢～津川	30.8	124
JR東日本	北上線	ほっとゆだ～横手	25.9	132
JR東日本	水郡線	常陸大子～磐城塙	25.7	152
JR東日本	山田線	上米内～宮古	92.2	154

会社名	路線名	区間	距離 (km)	2019年度 輸送密度 (人/日・km)
JR東日本	米坂線	小国～坂町	32.4	169
JR東日本	只見線	会津坂下～会津川口	39.2	179
JR東日本	大糸線	白馬～南小谷	10.4	215
JR東日本	気仙沼線	前谷地～柳津	17.5	232
JR東日本	磐越東線	いわき～小野新町	40.1	273
JR東日本	米坂線	今泉～小国	35.3	298
JR東日本	五能線	能代～深浦	63	309
JR東日本	吾妻線	長野原草津口～大前	13.3	320
JR東日本	陸羽東線	最上～新庄	28.5	343
JR東日本	陸羽西線	新庄～余目	43	343
JR東日本	山田線	盛岡～上米内	9.9	358
JR東日本	飯山線	津南～越後川口	38.8	405
JR東日本	奥羽本線	新庄～湯沢	61.8	416
JR東日本	花輪線	好摩～荒屋新町	37.6	418
JR東日本	北上線	北上～ほっとゆだ	35.2	435
JR東日本	小海線	小淵沢～小海	48.3	450
JR東日本	八戸線	鮫～久慈	53.1	454
JR東日本	飯山線	飯山～戸狩野沢温泉	8.3	503
JR東日本	弥彦線	弥彦～吉田	4.9	521
JR東日本	磐越西線	津川～五泉	28.7	528
JR東日本	大湊線	野辺地～大湊	58.4	533
JR東日本	磐越西線	喜多方～野沢	25	534
JR東日本	花輪線	鹿角花輪～大館	37.2	537

出所) JR北海道の各線区はJR北海道資料。JR東日本についてはJR東日本資料(輸送密度)、時刻表より推計(距離)。JR東海は国土交通省「鉄道統計年報」。JR西日本・JR四国・JR九州は各社資料

2019年度の輸送密度が2,000人/日・km未満の路線（2 / 3）

会社名	路線名	区間	距離 (km)	2019年度 輸送密度 (人/日・km)
JR東日本	中央本線	辰野～塩尻	18.2	547
JR東日本	五能線	深浦～五所川原	58.8	548
JR東日本	釜石線	遠野～釜石	44.2	583
JR東日本	上越線	越後湯沢～ガーラ湯沢	1.8	618
JR東日本	越後線	柏崎～吉田	49.8	719
JR東日本	津軽線	青森～中小国	31.4	720
JR東日本	大船渡線	一ノ関～気仙沼	62.0	754
JR東日本	大糸線	信濃大町～白馬	24.6	762
JR東日本	米坂線	米沢～今泉	23	776
JR東日本	水郡線	常陸大宮～常陸大子	32.2	830
JR東日本	左沢線	寒河江～左沢	9.0	875
JR東日本	釜石線	花巻～遠野	46.0	897
JR東日本	陸羽東線	古川～鳴子温泉	35.5	949
JR東日本	水郡線	磐城塙～安積永盛	56.2	952
JR東日本	五能線	東能代～能代	3.9	975
JR東日本	羽越本線	酒田～羽後本荘	62.0	977
JR東日本	上越線	水上～越後湯沢	35.2	1,010
JR東日本	只見線	会津若松～会津坂下	21.6	1,122
JR東日本	小海線	小海～中込	17.2	1,164
JR東日本	奥羽本線	大館～弘前	44.2	1,165
JR東日本	石巻線	小牛田～女川	44.7	1,193
JR東日本	鹿島線	香取～鹿島サッカー スタジアム	17.4	1,207

会社名	路線名	区間	距離 (km)	2019年度 輸送密度 (人/日・km)
JR東日本	羽越本線	新津～新発田	26.0	1,300
JR東日本	久留里線	木更津～久留里	22.6	1,425
JR東日本	烏山線	宝積寺～烏山	20.4	1,430
JR東日本	奥羽本線	東能代～大館	47.5	1,485
JR東日本	五能線	五所川原～川部	21.5	1,507
JR東日本	外房線	勝浦～安房鴨川	22.4	1,543
JR東日本	内房線	館山～安房鴨川	33.5	1,596
JR東日本	羽越本線	村上～鶴岡	80.0	1,695
JR東日本	飯山線	豊野～飯山	19.2	1,696
JR東日本	奥羽本線	湯沢～大曲	36.6	1,704
JR東日本	男鹿線	追分～男鹿	26.4	1,781
JR東日本	磐越西線	会津若松～喜多方	16.6	1,790
JR東海	名松線	松坂～伊勢奥津	43.5	287
JR東海	紀勢本線	亀山～新宮	180.2	1,721
JR東海	参宮線	多気～鳥羽	29.1	1,765
JR東海	飯田線	豊橋～辰野	195.7	1,799
JR西日本	芸備線	東城～備後落合	25.8	11
JR西日本	木次線	出雲横田～備後落合	29.6	37
JR西日本	芸備線	備後落合～備後庄原	23.9	62
JR西日本	芸備線	備中神代～東城	18.8	81
JR西日本	大糸線	南小谷～糸魚川	35.3	102
JR西日本	福塩線	府中～塩町	54.4	162

JR各社の輸送量が少ない路線一覧

2019年度の輸送密度が2,000人/日・km未満の路線（3 / 3）

会社名	路線名	区間	距離 (km)	2019年度 輸送密度 (人/日・km)
JR西日本	因美線	東津山～智頭	38.9	179
JR西日本	山陰本線	益田～長門市	85.1	271
JR西日本	木次線	穴道～出雲横田	52.3	277
JR西日本	姫新線	中国勝山～新見	34.3	306
JR西日本	山陰本線	長門市～小串・仙崎	52.8	351
JR西日本	芸備線	備後庄原～三次	21.8	381
JR西日本	越美北線	越前花堂～九頭竜湖	52.5	399
JR西日本	姫新線	上月～津山	35.4	413
JR西日本	小野田線	小野田～居能 など	13.9	444
JR西日本	美祢線	厚狭～長門市	46	478
JR西日本	山口線	津和野～益田	31	535
JR西日本	山口線	宮野～津和野	47.4	678
JR西日本	山陰本線	城崎温泉～浜坂	39.9	693
JR西日本	姫新線	津山～中国勝山	37.5	820
JR西日本	芸備線	三次～狩留家	48.2	888
JR西日本	山陰本線	浜坂～鳥取	32.4	921
JR西日本	姫新線	播磨新宮～上月	28.8	932
JR西日本	小浜線	敦賀～東舞鶴	84.3	991
JR西日本	紀勢本線	新宮～白浜	95.2	1,085
JR西日本	関西本線	亀山～加茂	61	1,090
JR西日本	山陰本線	出雲市～益田	129.9	1,177
JR西日本	播但線	和田山～寺前	36.1	1,222
JR西日本	岩徳線	岩国～櫛ヶ浜	43.7	1,246
JR西日本	加古川線	厄神～谷川	41.1	1,938

会社名	路線名	区間	距離 (km)	2019年度 輸送密度 (人/日・km)
JR四国	牟岐線	牟岐～海部*	11.6*	186*
JR四国	予土線	北宇和島～若井	76.3	301
JR四国	予讃線	向井原～伊予大洲	41	364
JR四国	牟岐線	阿南～牟岐	43.2	605
JR四国	土讃線	須崎～窪川	30	1,108
JR四国	鳴門線	池谷～鳴門	8.5	1,925
JR九州	豊肥本線	宮地～豊後竹田	34.6	96
JR九州	肥薩線	人吉～吉松	35	106
JR九州	日南線	油津～志布志	42.9	199
JR九州	筑肥線	伊万里～唐津	33.1	214
JR九州	指宿枕崎線	指宿～枕崎	42.1	277
JR九州	肥薩線	八代～人吉	51.8	414
JR九州	吉都線	吉松～都城	61.6	451
JR九州	筑豊本線	桂川～原田	20.8	467
JR九州	肥薩線	吉松～隼人	37.4	605
JR九州	日豊本線	佐伯～延岡	58.4	858
JR九州	豊肥本線	豊後竹田～三重町	23.9	917
JR九州	唐津線	唐津～西唐津	2.2	1,024
JR九州	日南線	田吉～油津	44	1,133
JR九州	三角線	宇土～三角	25.6	1,187
JR九州	後藤寺線	新飯塚～田川後藤寺	13.3	1,272
JR九州	日豊本線	都城～国分	42.2	1,389
JR九州	久大本線	日田～由布院	51.5	1,756
JR九州	宮崎空港線	田吉～宮崎空港	1.4	1,854

出所) JR北海道の各線区はJR北海道資料。JR東日本についてはJR東日本資料(輸送密度)、時刻表より推計(距離)。JR東海は国土交通省「鉄道統計年報」。JR西日本・JR四国・JR九州は各社資料

*牟岐線の阿佐海南～海部は2020年10月31日に廃止済だが、ここでは2019年度のデータとして、牟岐～海部の距離(営業キロ数)を記載 Copyright (C) Nomura Research Institute, Ltd. All rights reserved.

JR各社の輸送量が少ない路線一覧

2019年度の輸送密度が2,000～4,000人/日・km未満の路線（1 / 2）

会社名	路線名	区間	距離 (km)	2019年度 輸送密度 (人/日・km)
JR北海道	石勝線・根室本線	南千歳～帯広	176.2	3,246
JR北海道	函館本線	函館～長万部	147.6	3,397
JR東日本	羽越本線	鶴岡～酒田	27.5	2,109
JR東日本	磐越東線	小野新町～郡山	45.5	2,242
JR東日本	羽越本線	羽後本荘～秋田	42.8	2,339
JR東日本	東北本線	小牛田～一ノ関	50.1	2,424
JR東日本	水郡線	上菅谷～常陸太田	9.5	2,540
JR東日本	八戸線	八戸～鮫	11.8	2,640
JR東日本	吾妻線	渋川～長野原草津口	42.3	2,803
JR東日本	上越線	越後湯沢～六日町	17.6	2,879
JR東日本	磐越西線	郡山～会津若松	64.6	2,904
JR東日本	奥羽本線	追分～東能代	43.7	2,916
JR東日本	東北本線	黒磯～新白河	22.1	2,923
JR東日本	弥彦線	吉田～東三条	12.5	2,927
JR東日本	八高線	高麗川～倉賀野	60.9	2,994
JR東日本	中央本線	岡谷～辰野	9.5	3,021
JR東日本	成田線	佐原～松岸	35.4	3,038
JR東日本	仙山線	愛子～羽前千歳	42.8	3,374
JR東日本	小海線	中込～小諸	13.4	3,387
JR東日本	信越本線	犀潟～長岡	65.9	3,418
JR東日本	内房線	君津～館山	47.6	3,599
JR東日本	上越線	六日町～宮内	50.8	3,615
JR東日本	陸羽東線	小牛田～古川	9.4	3,714

会社名	路線名	区間	距離 (km)	2019年度 輸送密度 (人/日・km)
JR東日本	青梅線	青梅～奥多摩	18.7	3,715
JR東日本	上越線	渋川～水上	37.9	3,746
JR東日本	大糸線	豊科～信濃大町	23.7	3,777
JR東日本	信越本線	直江津～犀潟	7.1	3,837
JR東日本	磐越西線	五泉～新津	9.9	3,921
JR東日本	常磐線	原ノ町～岩沼	56.2	3,924
JR東海	身延線	富士～甲府	88.4	2,983
JR東海	高山本線	岐阜～猪谷	189.2	3,366
JR西日本	呉線	三原～広	60.2	2,095
JR西日本	赤穂線	播州赤穂～長船	31.8	2,178
JR西日本	高山本線	猪谷～富山	36.6	2,288
JR西日本	宇部線	新山口～宇部	33.2	2,450
JR西日本	和歌山線	高田～五条	23.9	2,489
JR西日本	氷見線	高岡～氷見	16.5	2,498
JR西日本	山陰本線	小串～幡生	23.6	2,545
JR西日本	境線	境港～米子	17.9	2,729
JR西日本	草津線	貴生川～柘植	15.3	2,792
JR西日本	城端線	高岡～城端	29.9	2,923
JR西日本	山陰本線	福知山～城崎温泉	69.5	3,268
JR西日本	舞鶴線	東舞鶴～綾部	36.4	3,276
JR西日本	因美線	智頭～鳥取	31.9	3,521
JR西日本	伯備線	新見～伯耆大山	74	3,537
JR西日本	津山線	津山～岡山	58.7	3,588

出所) JR北海道の各線区はJR北海道資料。JR東日本についてはJR東日本資料(輸送密度)、時刻表より推計(距離)。JR東海は国土交通省「鉄道統計年報」。JR西日本・JR四国・JR九州は各社資料

JR各社の輸送量が少ない路線一覧

2019年度の輸送密度が2,000～4,000人/日・km未満の路線（2 / 2）

会社名	路線名	区間	距離 (km)	2019年度 輸送密度 (人/日・km)
JR四国	土讃線	琴平～高知	115.3	2,657
JR四国	予讃線	松山～内子、新谷 ～宇和島	91.6	2,769
JR四国	徳島線	佐古～佃	67.5	2,824
JR四国	内子線	新谷～内子	5.3	3,298
JR四国	高德線	引田～徳島	29.4	3,633
JR四国	土讃線	高知～須崎	42.1	3,734
JR九州	唐津線	久保田～唐津	40.3	2,114
JR九州	久大本線	由布院～大分	42.4	2,162
JR九州	日田彦山線	城野～田川後藤寺	30.0	2,379
JR九州	指宿枕崎線	喜入～指宿	19.1	2,405
JR九州	久大本線	久留米～日田	47.6	3,475
JR九州	日豊本線	南宮崎～都城	47.4	3,503
JR九州	日南線	南宮崎～田吉	2.0	3,733
JR九州	豊肥本線	三重町～大分	36.1	3,771
JR九州	筑豊本線	若松～折尾	10.8	3,800

出所一覧（JR各社の損益）

高収益路線で支えるモデル①（JR西日本・2019年度）

①輸送密度2,000人/日・km以上の線区の損益	②輸送密度2,000人/日・km未満の線区の損益	③運輸業の損益
③および②より算出	JR西日本「ローカル線に関する課題認識と情報開示について」（2022/4/11）のうち、「2017-2019年平均」の値を合計し作成	JR西日本2020年3月期決算説明会のセグメント情報より引用

高収益路線で支えるモデル②（JR九州・2019年度）

①輸送密度2,000人/日・km以上の線区の損益	②輸送密度2,000人/日・km未満の線区の損益	③運輸サービス事業の損益
③および②より算出	JR九州webサイト「線区別ご利用状況」より作成	JR九州webサイト「セグメント別業績」より引用

基金の運用益で支えるモデル①（JR北海道・2019年度）

①全線の損益	②経営安定基金の運用益	③全線の損益＋経営安定基金の運用益
JR北海道「2019年度 線区別の収支とご利用状況（対2018年度）」のうち、2019年の営業損益の値を引用	JR北海道「JR北海道グループ2019年度決算」の参考資料「参考：JR北海道単体決算」のうち、「経営安定基金運用収益」の値を引用	①および②より算出

基金の運用益で支えるモデル②（JR四国・2019年度）

①全線の損益	②経営安定基金の運用益	③全線の損益＋経営安定基金の運用益
JR四国「2019年度、2020年度 線区別収支と営業係数について」より作成	JR四国2020年3月期損益計算書のうち、「経営安定基金運用収益」の値を引用	①および②より算出

出所一覧（人口推移）

人口推移（三大都市圏人口）

実績値は、総務省『人口推計』（各年10月1日現在人口、2020年まで）。

推計値は、国立社会保障・人口問題研究所『日本の地域別将来推計人口（平成30（2018）年推計）』（2025年以降）。※出生中位・死亡中位の推計

なお、三大都市圏の定義は下記の通り。

- 東京圏：東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県
- 大阪圏：大阪府・京都府・兵庫県・奈良県
- 名古屋圏：愛知県・岐阜県・三重県

訪日外国人（1日あたり滞在者数（推定））

インバウンドによる鉄道利用のインパクトを可視化するため、訪日外国人1日あたり滞在者数を、「年間の訪日外国人数×平均滞在日数（観光・レジャー目的）÷365」によって推定した。この式を用いる際に使用した、年間の訪日外国人数、平均滞在日数（観光・レジャー目的）は下表の通り

年	2010	2015	2030
年間の訪日外国人数（人）	① 8,611,175	① 19,737,409	② 60,000,000
平均滞在日数（日） （観光・レジャー目的）	③ 6.7	③ 5.9	④ 6.2

【出所一覧】

- ① 日本政府観光局「訪日外客数」より、各年の訪日外国人数（総数）を記載。
- ② 日本政府が「明日の日本を支える観光ビジョン」（2016年）で掲げている目標値（2030年に訪日外国人数6,000万人）
- ③ 観光庁「訪日外国人消費動向調査」のうち、各年の観光・レジャー目的の平均泊数を採用。
- ④ 2019年の観光・レジャー目的の平均泊数（6.2日）と同様の平均泊数と仮定し算出。

The text is framed by two decorative swooshes. The top swoosh is a gradient bar transitioning from blue on the left to red on the right. The bottom swoosh is a solid blue bar.

Share the Next Values!