

鉄道廃止、その「前」と「後」 —数字が語る地方のいま—

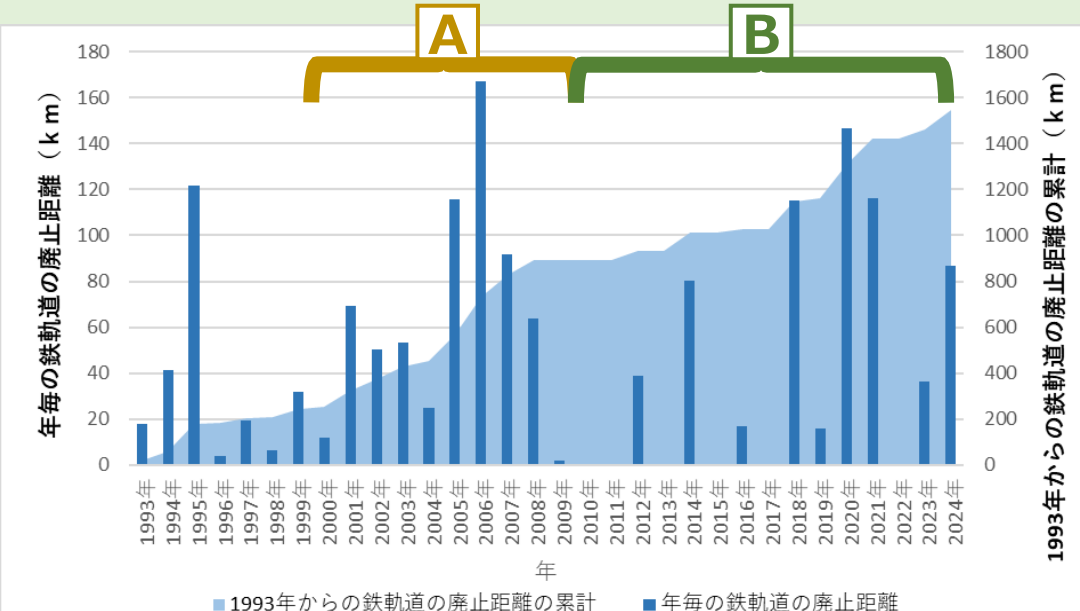
◀ 廃止

▶ 存続

注) グラフ中の* (アスタリスク) はp値を表し、
*: p<0.05
**: p<0.01
***: p<0.001
を意味する。

廃止の原因

1 鉄道路線廃止の現状

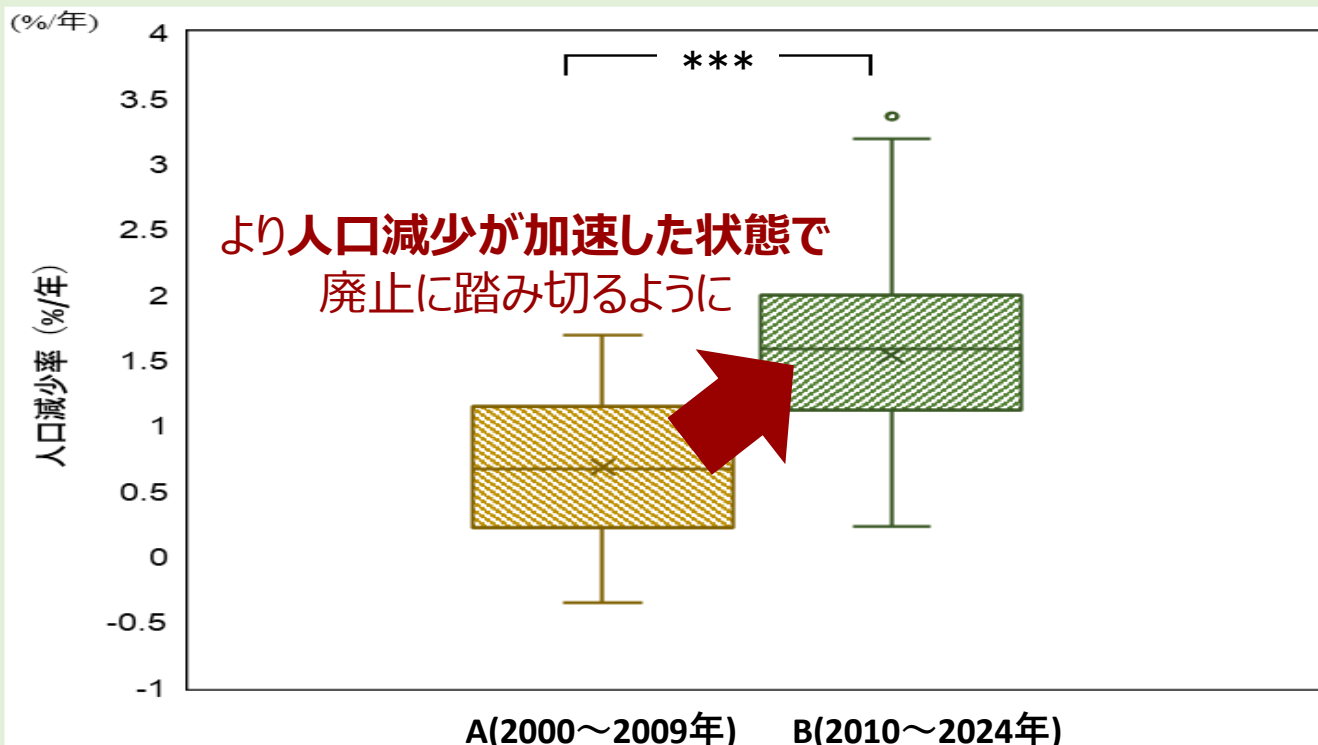


【図1】年毎の鉄軌道の廃止距離とその累計
国土交通省, 鉄軌道の廃止実績, 国土交通省, 2025-04-01,
<https://www.mlit.go.jp/statistics/details/content/001737586.pdf>, (2025-08-05閲覧)を基に作成

2010・2011年廃止路線がなく、流れが落ち着いているが、2012年から路線の廃止に踏み切る事例が再び出始めている。

廃止が相次いでいる2つの時期（【図1】のA、B）に着目し、昔の鉄道路線の廃止と今の鉄道路線の廃止は何か違うのかを廃止の原因とその影響に分けて分析した。

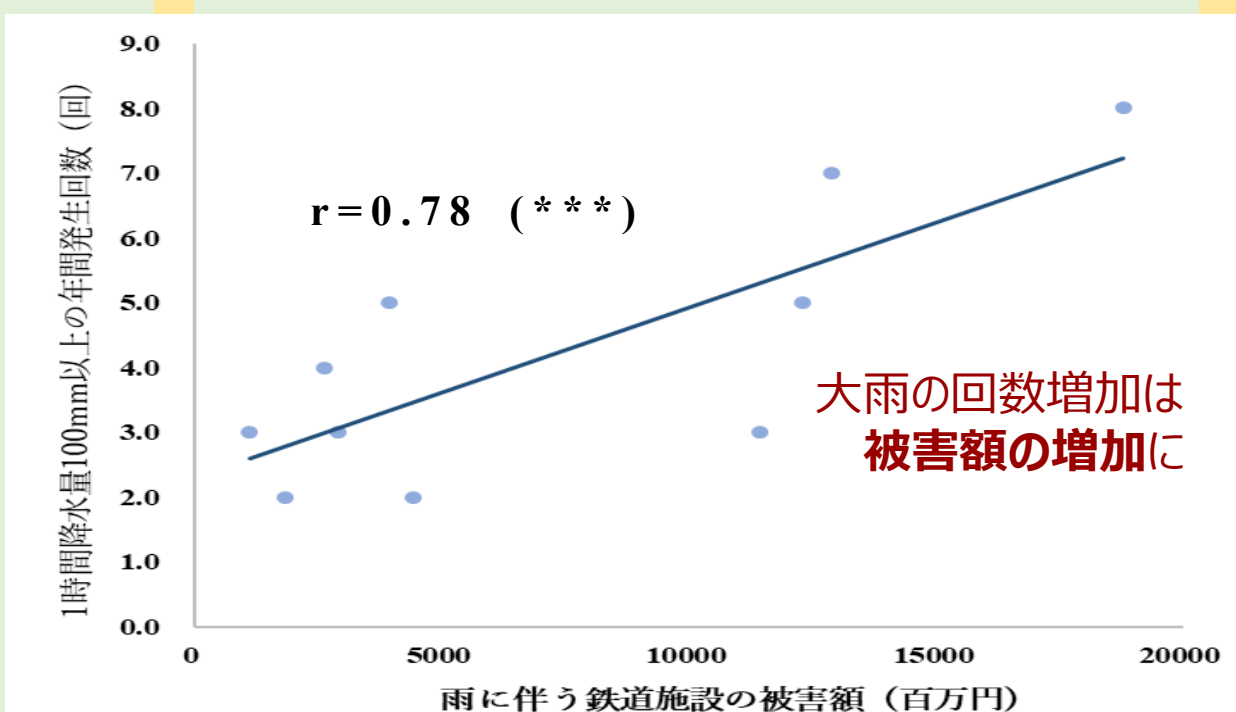
2 廃止にはより大きな人口減少が必要に



【図2】鉄道路線廃止市町村の鉄道路線廃止前10年間の人口減少率
(2000年～2009年および2010年～2024年に鉄道路線が廃止された市町村を対象に、廃止直前の国勢調査とその10年前の国勢調査を比較し、10年間で減少した人口の割合 (= 減少人口 ÷ 10年前の人口) を示す。)
独立行政法人統計センター, データ表示 (市区町村データ), E-stat 政府統計の総合窓口, 2025-06-20, <https://www.e-stat.go.jp/>, (2025-08-04閲覧)を基に作成

【図2】においてP値は0.001より小さくなったことから、Aの期間（2001年～2009年）とBの期間（2010年～2024年）を比較すると、Bの期間（2010年～2024年）の方がより人口減少率が高まった状態で廃止に踏み切っているとわかる。

3 “異常気象”はこれから要因になるか

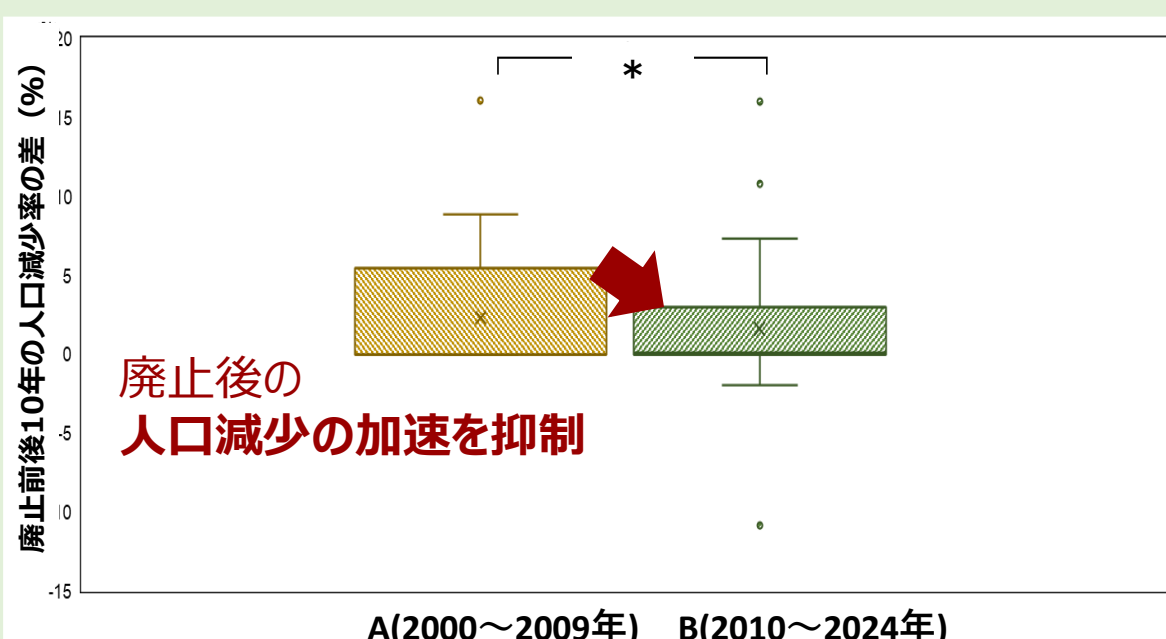


【図3】雨による鉄道施設の被害額の推移と
全国の1時間降水量100mm以上の年間発生回数
国土交通省, 2-2 (2), 地震・豪雨対策の重要性② (被害額、被害件数), 鉄道の防災・減災対策, 2018-10, <https://www.mlit.go.jp/common/001256849.pdf>, (2025-08-05閲覧), 国土交通省気象庁, 全国 (アメダス) の1時間降水量50mm以上、80mm以上、100mm以上の年間発生回数、大雨や猛暑日など (極端現象) のこれまでの変化, https://www.data.jma.go.jp/cpdinfo/extreme/extreme_p.html, (2025-08-05閲覧)を基に作成

【図3】より全国の1時間降水量100mm以上の年間発生回数と、雨による鉄道施設への被害額には正の相関関係があることがわかる。

廃止後の影響

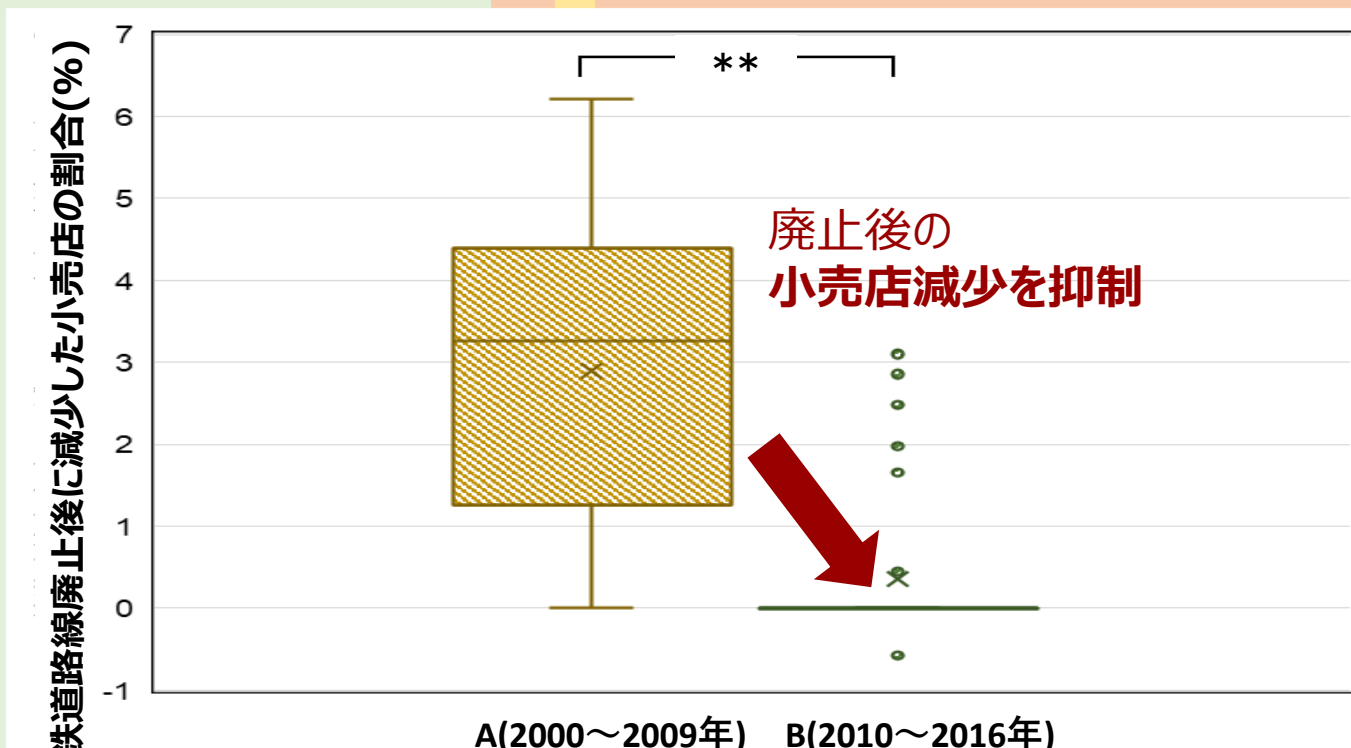
1 鉄道路線廃止は人口減少に拍車をかけない



【図4】鉄道路線廃止市町村の鉄道路線廃止前後10年間の人口減少率の差
(2000～2009年・2010～2024年に鉄道が廃止された市町村について、廃止前後10年間の国勢調査と将来人口推計を用い、人口減少率 (減少数 ÷ 開始時人口) の前後差を算出。マイナスは減少幅の縮小、プラスは拡大を示す。)
独立行政法人統計センター, データ表示 (市区町村データ), E-stat 政府統計の総合窓口, 2025-06-20, <https://www.e-stat.go.jp/>, (2025-08-06閲覧)を基に作成

【図4】よりBの期間（2010年～2024年）における鉄道路線の廃止による人口減少の加速はAの期間（2001年～2009年）に比べ、ゆるやかになっていると言える。
鉄道路線の廃止が人口減少の加速に拍車をかける割合は減少している。

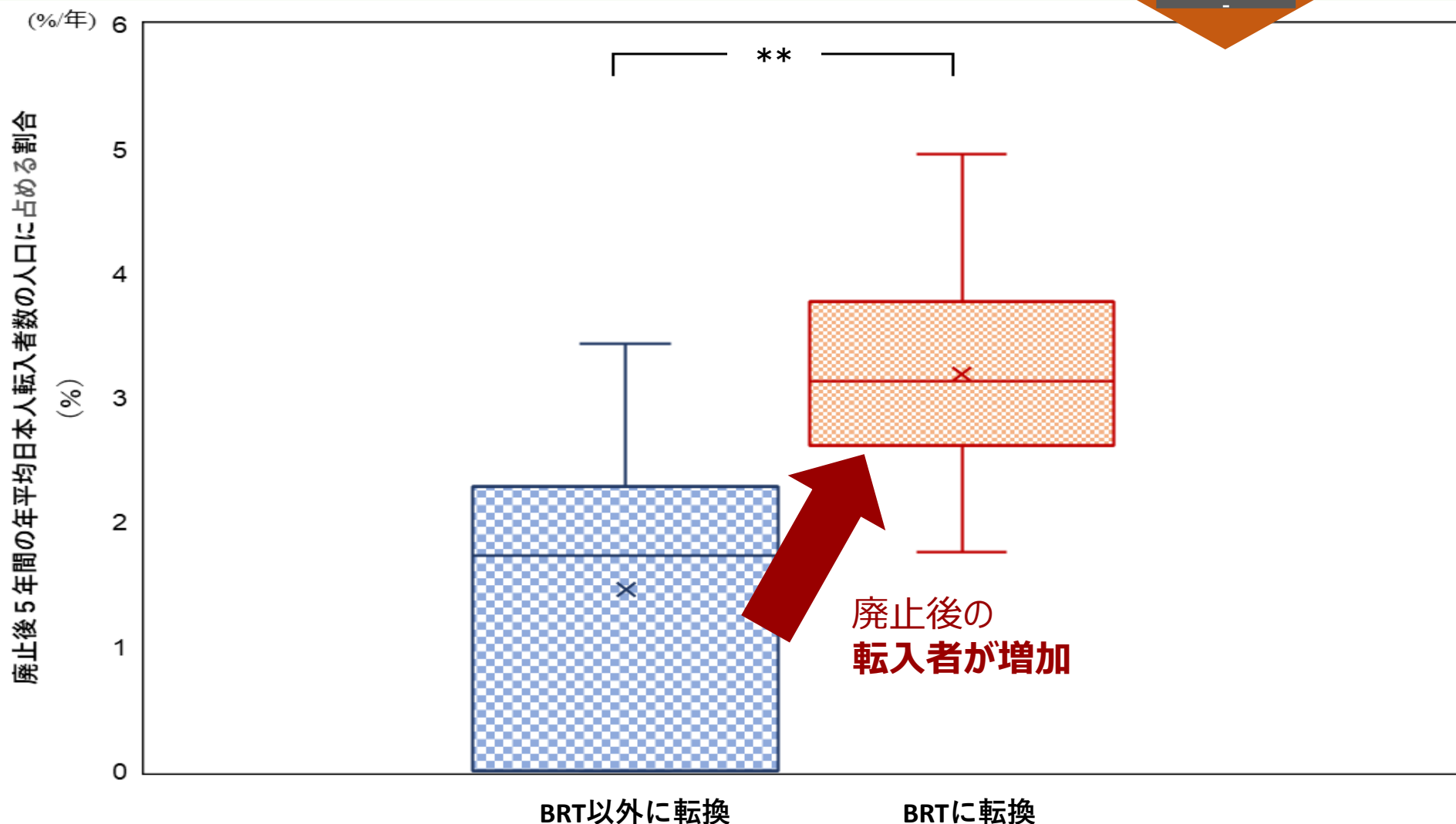
2 鉄道路線廃止は“原因”ではなく“結果”になった



【図5】鉄道路線廃止後に減少した小売店の割合 (%)
(2000～2009年・2010～2016年に鉄道が廃止された市町村について、廃止後約5年間で減少した小売店の店舗数を廃止時の小売店舗数で割った値を示す。2017年以降で5年分データを取得することができなかった為、ここではBの期間が2016年までとなっている。)
独立行政法人統計センター, データ表示 (市区町村データ), E-stat 政府統計の総合窓口, 2025-06-20, <https://www.e-stat.go.jp/>, (2025-08-06閲覧)を基に作成

【図5】よりAの期間（2001年～2009年）に鉄道路線が廃止された地域に比べ、Bの期間（2010年～2016年）に廃止された地域では廃止後の小売店の減少割合が減少している。

鉄道廃止後の新たな形 BRT（バス高速輸送システム）



【図6】廃止後5年間の年平均日本人転入者数の人口に占める割合
(2000～2020年に鉄道が廃止された市町村について、廃止後約5年間で転入した日本人の人数の年平均を廃止時の人口に占める割合を示す。ここでは、鉄道からBRTに転換した路線として鉄道の廃止届は提出されていないがBRTに転換されている日田彦山線のBRT区間も含む)
独立行政法人統計センター, データ表示 (市区町村データ), E-stat 政府統計の総合窓口, 2025-06-20, <https://www.e-stat.go.jp/>, (2025-08-07閲覧)を基に作成

【図6】より2000年～2020年に廃止された鉄道路線においてその後BRTに転換された路線の市町村とその他の市町村ではBRTを採用した路線が通る市町村では5年間の年平均で廃止時の人口の3%の人口が増加している。BRTへの転換の有無は有意であるから、BRTに転換した場合はBRTに転換しなかった場合よりも人口の転入を増加させるといえる。

BRT（バス高速輸送システム）って何？

Bus Rapid Transit（バス高速輸送システム）の略語で、バス専用道などを利用することで、速達性・定時性を確保し、輸送力を強化した大量輸送システムのことを「BRT」という。
鉄道廃止時には線路跡が専用道路として利用される。
出典：一般社団法人 日本民営鉄道協会, BRT, 鉄道用語辞典 英語, <https://www.mintetsu.or.jp/knowledge/term/a-z.html>, (2025-08-18閲覧)

まとめ

近年、鉄道路線の廃止は進んでいるものの、2005年頃と比べると現在では廃止の判断基準が厳しくなり、単なる人口減少だけでは廃止されにくくなってきている。そのため、**鉄道廃止が地域社会に与える影響は以前より小さくなり**、行政や運営企業の努力によって地域の実情に応じた対応が進んでいると考えられる。私たち利用者は鉄道を積極的に利用し、この流れを支えることが求められる。

また、廃止後にBRTへ転換した地域では転入者数の割合が他の方法より高く（図7）、交通機能を維持しながら地域の魅力を保っている。今後BRTの導入が広がれば、**地方の過疎化を抑制**する有効な手段になると思う。

一方、図4が示すように近年は大雨の発生回数が増加しており、鉄道施設の被害額も増えている。気象庁の統計では「1976～2024年の期間で10年あたり0.5回の増加（信頼水準95%）※1」とされ、今後さらに大雨による被害が増えることで、鉄道維持の負担が高まり、**廃止のリスクが強まる**と懸念される。

このことより、現在の鉄道路線の廃止は「地域の衰退を招く原因」ではなく、社会環境や自然災害に対応するためのやむを得ない措置といえる。**今後は行政・企業・利用者が協力し、BRT転換や防災対策を組み合わせながら、持続可能な交通ネットワークを築いていくことが重要である**と考える。

※1 国土交通省気象庁, 全国 (アメダス) の1時間降水量50mm以上、80mm以上、100mm以上の年間発生回数、大雨や猛暑日など (極端現象) のこれまでの変化, https://www.data.jma.go.jp/cpdinfo/extreme/extreme_p.html, (2025-08-05閲覧)
注) このポスター内の「鉄道路線廃止市町村」は廃止された鉄道路線に駅があった市町村を指す。
注) *p<0.05, **p<0.01, ***p<0.001 有意水準を5%未満とする
注) 鉄道廃止路線は国土交通省, 鉄軌道の廃止実績, 国土交通省, 2025-04-01, <https://www.mlit.go.jp/statistics/details/content/001737586.pdf>, (2025-08-05閲覧)を参照した。ただし、代替鉄道路線に移行した廃止路線やモノレール・スカイレールなど、一部の廃止路線は含まない。