

JR在来線の利用促進の取組の方向性 及び令和 7 年度に実施する利用促進策の提案

令和 7 年 3 月 1 8 日



株式会社 JR西日本コミュニケーションズ

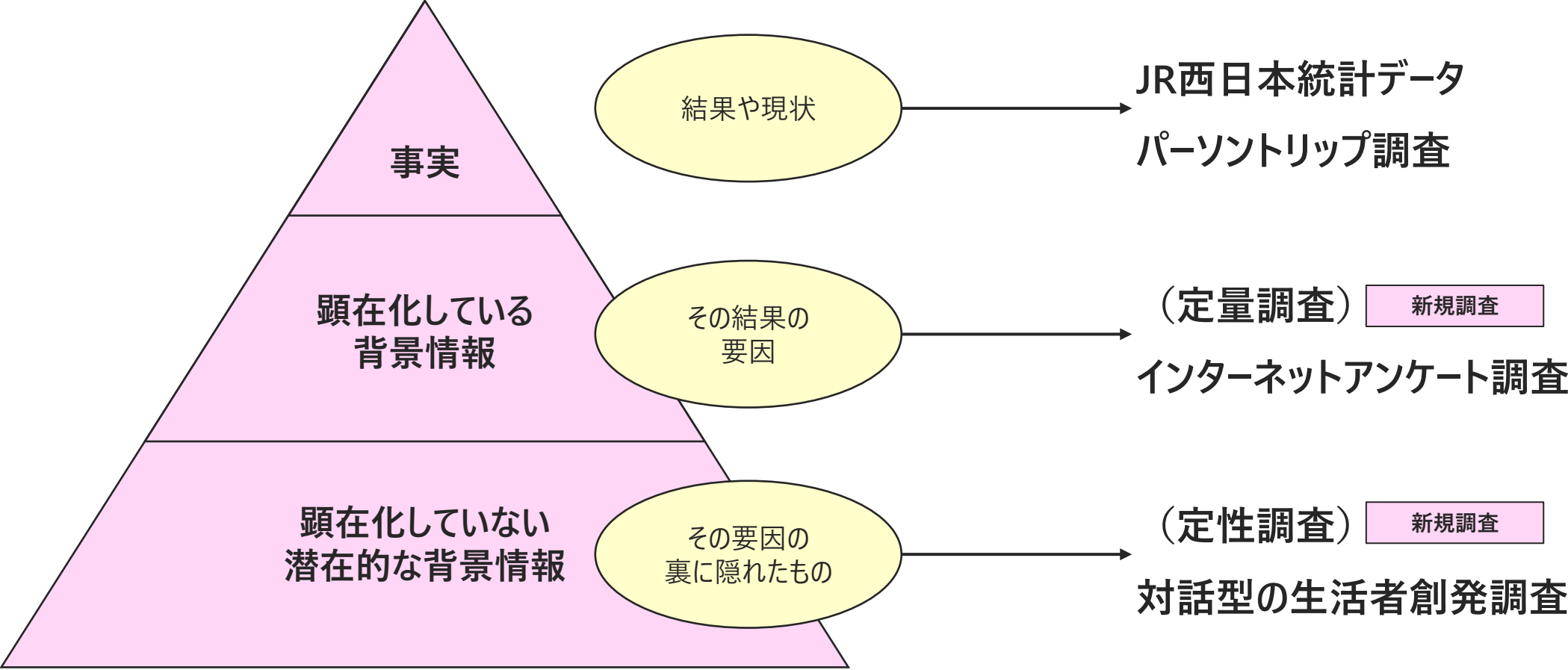
目次

- 1：JR在来線利用促進 調査結果報告書（要旨）
- 2：令和7年度に実施する利用促進策の提案
- 3：他エリアでの事例紹介

1

JR在来線利用促進 調査結果報告書（要旨）

路線ごとの移動実態や沿線住民の心理的傾向を分析する為
既存の調査データに加え「定量調査」と「定性調査」を実施



(定量調査) インターネットアンケート調査

- 調査期間：2024年10月3日（木）～10月14日（月）
- 調査方法：インターネットを活用したアンケート調査
- 回収数：スクリーニング調査：7958サンプル 本調査：1190サンプル
- 調査対象者：岡山県内在住の18歳～99歳男女。

(定性調査) 対話型の生活者創発調査

- 調査日時：2024年11月21日（木） 真庭市白梅総合体育館会議室
2024年11月22日（金） 備前市市民センター会議室
- 調査方法：ファシリテーター進行によるグループインタビュー
- 調査対象者：日常の交通手段が自家用車利用の社会人男女
- 参加者：21日 8名 22日 8名

路線ごとの移動実態や沿線住民の心理的傾向の分析結果

【山陽本線、宇野みなと線、瀬戸大橋線】

比較的輸送密度も高く、2022年から2023年で**利用者が更に増加**。主要な移動手段として利用されている。通勤通学時の混雑緩和や駅へのアクセス向上を求めている。

【伯備線】

岡山市に近いエリアの輸送密度は1万人近い数字であるものの、**県北になるほど利用者は少ない**。備中高梁駅以北の人口減少に加え、移動場所が駅から離れた場所が多く車の方が便利と考えている人が多い。

【津山線、桃太郎線】

岡山市へ向かう移動手段として、主に通勤、通学の足として**一定の利用がなされ**、貴重な足として根付いている。利用者のマナー改善やトイレ等駅の環境改善、駅へのアクセス改善が求められている。

【赤穂線】

長船駅を境に大きく利用者数が変わる。岡山駅を起点に長船までは通勤、通学の足として広く利用されているものの、長船駅以东は乗客が少ない。本数も少なくなるため車移動の方が便利と認識されている。

【姫新線】

輸送密度が1,000人を切っており、平日の通学利用に偏っている。多くの方が**身近には感じていない状況**。津山駅を起点にしているが、大型商業施設が津山駅から離れた位置にあり、自宅や移動先のアクセス面から車中心にならざるを得ない姿がうかがえる。

【芸備線、因美線】

輸送密度が200人を切っており、**利用が低調である**。駅も列車も利用したことすらないという方もおり、身近には感じていない状況。

全県的な移動実態や県民の心理的傾向

【全県的な移動実態】

- 岡山県民の移動は、車移動中心でそれが日常。
- 移動自体が多い現役世代もほとんどが車移動。
- 鉄道移動は、岡山駅を起点にした移動に集中。
- 鉄道利用を支えているのは学生の通学利用。
- 特に県北エリアでは通学以外ほとんど鉄道が利用されていない。

【鉄道に対する県民の心理的傾向】

- 移動は車が当たりまえ。鉄道を利用するには何らかの理由が必要。
- 多くの方にとって縁遠い存在。あまり自分には関係ないもの。
- 愛着がない、絆がないもの。（他人事）
- 不便、不自由。

利用促進に向けたプロモーション施策の指針

鉄道は、多くの県民にとって、縁遠い存在となっている。

その前提に立って接点づくりを図ることが何よりも重要。

知ってもらう、触れてもらう、体験（体感）してもらうという

エントリー施策を検討する必要がある。

2

令和7年度に実施する利用促進策の提案

ご提案項目

- ①マイカー利用者へのＪＲ（公共交通）利用促進の強化
- ②利用したい時間帯と現行ダイヤの整合性調査
- ③駅の活用による利用者増
- ④二次交通との接続改善
- ⑤JR利用促進に繋がる駐車場の整備

① マイカー利用者への J R （公共交通） 利用促進の強化

対象線区：全線対象

（１） JR（公共交通） 利用の啓発

マイカー利用者へ公共交通の利便性や安全への取り組みについて継続的な情報発信を実施し、公共交通利用の促進と意識付けを図ります。情報を発信するうえで「**渋滞の緩和**」や「**環境への配慮**」「**移動時間の有効活用**」など公共交通の利用に興味関心を持ち、長期的な視野で繰り返し公共交通の必要性を訴求する必要がある。

J R に限った利用啓発では不十分。【公共交通】全体の利用促進を面的に行うことが最重要

（２） 駅に来訪していただくキャンペーン

今年度同様継続的に、地道に取り組む必要があります。従来の駅のみでの完結してしまうスキームや今年度実施の「おかやまノリノリスタンプラリー！」（郊外→近隣→駅）から一歩踏み込み、列車内に設置した二次元コードを読み込むなど「**乗車を**」条件とすることで、利用層の拡充を図る工夫が必要である。

（施策候補）

- ・スタンプラリー
- ・フォトコンテスト
- ・動画コンテスト など



【2024年実施のおかやまノリノリスタンプラリー】
鉄道に無関心な層に向け郊外→近隣→駅の誘客を行い、3か月で県内外から14,000人の参加があった。

① マイカー利用者への J R （公共交通） 利用促進の強化

対象線区：全線対象

（３） 列車を利用した「休日利用」の P R

列車で行くことができる「鉄道を利用した旅のモデルコース」や県内の「駅から歩ける観光地巡りスポット」をキャンペーンと合わせて訴求。ほとんど乗車をする事が無い層（無関心・無関与層）に列車利用を前提とした移動のイメージを促していく必要がある。

（４） 沿線商業施設との連携による利用者の発掘（姫新線）

新たなユーザー層を発掘するためにJR沿線の商業施設との連携も有効となる。

例えば、津山市のイオン津山店などでは路線バスが運行されており、鉄道＋バスの利用で利用者が特典を受けられるサービスを付けることで利便性向上とお得感を持たせることにより近郊からの鉄道利用の促進が期待できる。

ショッピングセンター等の大型商業施設だけではなく地元の観光施設や商店街との提携を行うことにより、幅広いユーザー層を巻き込みながら相互にメリットのある関係を構築することが可能となる。

（例）甘木鉄道（福岡県）、ひたちなか海浜鉄道那珂湊駅（茨城県） ※後述



② 利用したい時間帯と現行ダイヤの整合性調査

対象線区：全線対象

利用しない理由に「本数が少ない」があり、移動に必要な時間帯に列車が走っていないことが理由として考えられる。しかし「乗りたい時間帯」で「列車が走らない時間帯」は具体的に何時頃か明確になっていないため、より深掘りした調査を行い、解決に向けたニーズを模索する。

（１）調査項目（例）

- ・乗りたい時間帯とその目的
- ・利用したい区間
- ・列車があれば利用するか、また利用するために時間帯以外に必要なことはあるか
- ・列車の代わりに利用している交通機関（手段）

※基本項目：居住地・性別・年齢・職業（・自家用車の有無）

（２）調査目的

- ・乗りたい列車がないのはどの時間帯で、何のために利用するか？
- ・列車があれば利用するか？また利用するために時間帯以外に必要な要素があるか？



③ 駅の活用による利用者増

対象線区：全線対象

（１）公共施設の設置

駅の活性化は、駅周辺に留まらず地域全体の活性化にも寄与し、交流人口の拡大に向けて公共交通の充実を推進する上でも駅を拠点とすることは、一次交通（ＪＲ）→二次交通（バス）の連携になじみやすい。

このためには、駅を交通面だけでなく、地域コミュニティの核として活用していくことが必要と考える。

公共施設をはじめ「人の集まる」場所としての機能を充実することで、「暗い」「怖い」「駅のまわりになにもない」と言ったマイナス要因を払拭することが可能になる。

（例）長野県小海線小海駅（診療所・商業施設他）、北海道石北本線生田原駅（図書館）

（２）観光的活用・飲食店の併設

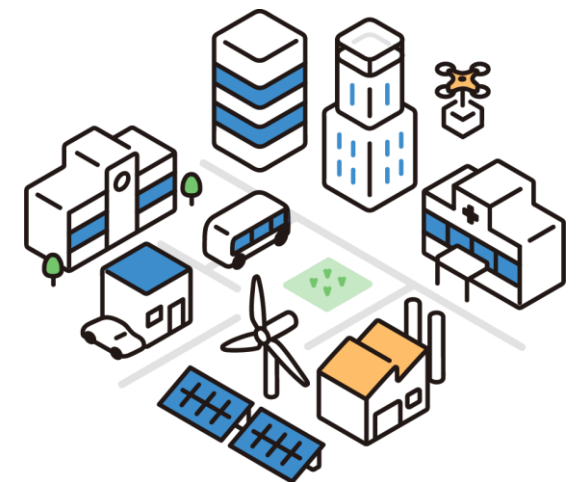
①観光素材としての活用

②地域の商店に貸し出し、店舗として活用

③カフェの併設などによる新たなコミュニティの場としての活用

（例）北海道釧網本線浜小清水駅（道の駅・モンベル他）、福島県只見線会津柳津駅（カフェ）

北海道釧網本線北浜駅（カフェ） など ※後述



④ 二次交通との接続改善

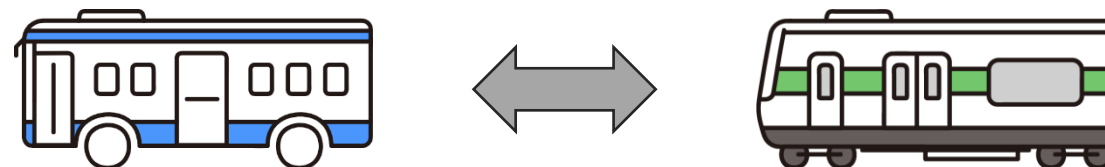
対象線区：全線対象

（１）運行ルート・ダイヤの検討

利用者のニーズに基づいて、バスの運行ルートやダイヤを見直し、駅と周辺地域を結ぶ新しいエリアやピーク時・イベント開催時の増便に応じたダイヤを再検討する。

（２）現地バス会社との連携強化

JRの発着時刻に合わせたバスの時刻を調整し、利便性を向上させ、乗り継ぎ利用者に対する割引制度を導入するなどのインセンティブを導入する施策などで、利用促進を図る。



⑤ JR利用促進に繋がる駐車場の整備

対象線区：赤穂線・津山線・桃太郎線

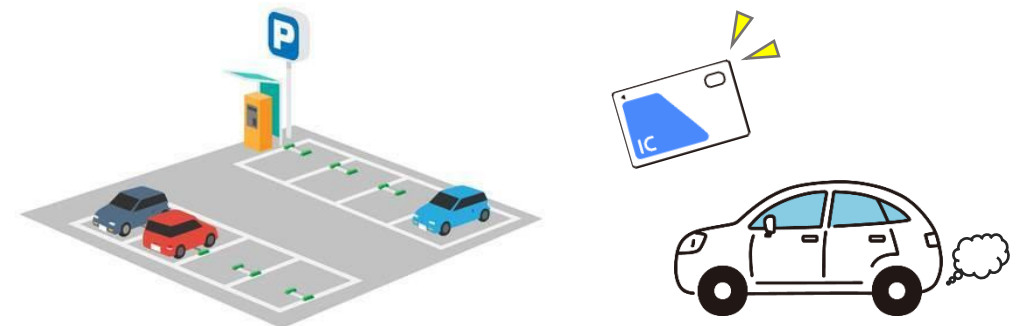
JRの利用をスムーズにするための駐車場整備

赤穂線は地域人口に対する鉄道利用者比率が他地域より高く、またアンケートでもパークアンドライドを希望する声もあることから、自宅－駅間の自家用車利用の利便性を高めることで赤穂線の利用者拡大につなげる。

※西大寺駅、邑久駅、備前片上駅などは市営駐車場を整備済。

また岡山市街地へのアクセスという点では津山線・桃太郎線にも言及することができ、パークアンドライドや鉄道利用者向けの駐車場の割引サービス（無料駐車場も含む）の拡充により、駅までのアプローチが改善されれば、岡山市街地の渋滞を嫌う方の鉄道利用を期待できる。

※赤穂線・桃太郎線は全線が I C O C A に対応しており、比較的対応がしやすいと考えられる。



3

他エリアでの事例紹介

①福岡県朝倉市（甘木鉄道） 甘木駅 乗降客数 1,163人/日 (R4)

飲食店との連携の好事例として、福岡県の甘木鉄道では地元のコーヒー店（コメダ珈琲）と連携し、甘木鉄道発行の定期券を提示するとコーヒーのサイズアップするサービスを実施している。



コメダ珈琲福岡甘木店でのコーヒーのサイズアップサービス

②茨城県（ひたちなか海浜鉄道） 那珂湊駅 乗降客数 547人/日 (R4)

鉄道利用者に対するサービスでは、ひたちなか海浜鉄道（茨城県）で那珂湊駅に下車するお客様に乗車証明書を配り、那珂湊おさかな市場や市内の飲食店等で割引やサービスを受けられる取組みを行っている。

ちなみに配っているのはボランティアの「おらが湊鉄道応援団」の皆さんで、10年以上、週末・休日には欠かさず交代で配布を続けている。



那珂湊駅の乗車証明書による市内商業施設での各種サービスを展開

③長野県小海町（ＪＲ東日本・小海線小海駅） 小海町人口4,353人^(R2国勢調査) 乗車人員183人/日^(R5)

「小海駅周辺地域再生計画」に基づく活用（抜粋）

（課題）

小海駅周辺はかつて商店街を中心に多くの住民や近隣自治体の住民が集まるコミュニティの中心地域でしたが、現在では人口流出や高齢化、近隣市への人口集約により人が集まりにくい状況。町の人口は減少し、高齢化も進んでいます（人口減少率-9.0%（H22年比）、平成27年の高齢化率39.1%）。喫緊の課題として買い物難民問題や居場所のない町民問題があり、これらに対応するためのコンパクトシティづくりが必要です。町は令和4年度にJR小海駅前の土地を購入し、令和5年度より小海駅の運営を開始。小海駅を中心としたまちづくりのグランドデザインが最優先課題となっている。

（対策）

小海町の中心地であるＪＲ小海駅周辺は衰退化が著しいものの医療施設や商店街などがあり、町営バスなど交通インフラのハブ機能も併せ持っていることから、適切な事業の推進により再生できる可能性が高いエリアであることから、小海駅を中心とした駅周辺エリアに公共施設、医療・福祉施設、教育施設といった生活サービス機能を効率的に配置することで、町の入り口としての駅周辺に交流や賑わい、魅力を生み出し、町への来訪者を増やす。また駅周辺エリアを交通のハブとして平成28年より取り組んでいる「憩うまちこうみ」事業など、民間企業も巻き込んだ関係人口や新規事業創出のための主な活動エリアである松原湖周辺（駅から約6km）と繋げることで、更なる関係人口や新規事業を生み出し、町内外の多様な人々の接点・交流が町内全域で生まれることを目指す。

○小海駅の活用状況

現在、小海駅には小海町役場の機能の一部を持たせるとともに、「佐久総合病院附属小海診療所」を設置、隣接するショッピングセンター内には調剤が可能な薬局も出店し、福祉に貢献している。同ショッピングセンターには飲食店などの店舗が入店し、利便性を高めている。



（小海駅の様子）小海診療所や薬局、本屋などが出店し、コンパクトシティづくりに寄与している。

④北海道紋別郡遠軽町（旧生田原町）（ＪＲ北海道石北本線生田原駅）遠軽町人口 17,579人^(R2国勢調査)乗車人員 16人/日^(R元-5平均)※特定日調査

（生田原駅の改修）

旭川から北見・網走を結ぶ石北本線は利用者也減少し、駅舎も老朽化していたが、旧生田原町が「生田原駅前再開発事業」と連動させて改築することを企図し、JR北海道と折衝協議を重ねた結果、ＪＲ施設（駅の機能）と町の施設が複合した形のものとする・建設費についてはJRと町の賃貸契約でエントランスホールを使用することで合意し、1993年に新しい駅舎が完成した。 ※遠軽町内の丸瀬布駅にも同様に図書館が併設されている。



生田原駅のエントランス・外観。無人駅ではあるが、煌びやかな見た目の「オホーツク文学館」が隣接している

⑤北海道斜里郡小清水町（ＪＲ北海道釧網本線浜小清水駅）小清水町人口 4,623人^(R2国勢調査)乗車人員 8.8人/日^(R元-5平均)※特定日調査

（浜小清水駅の改修）

釧網本線浜小清水駅舎の改修にあわせ、循環型農業を实践する小清水町の魅力を発信施設として道の駅「はなやか（葉菜野花）小清水」を併設し、2000年12月に開業した。地元の農産物販売、軽食喫茶を備える道の駅として賑わっていたところに、接続してコンビニや、アウトドア用品ショップ「モンベル」が2018年4月に道東初出店するなど、観光拠点として発展している。



北海道斜里郡小清水町の浜小清水駅の展望と「はなやか小清水」の盛況した様子

⑥福島県会津柳津町（ＪＲ東日本・只見線会津柳津駅） 会津柳津町人口 2,976人^(R5.8月現在) 乗車人員 30人/日^(R2)**カフェを併設した活用例（１）**

会津柳津駅は温泉の最寄り駅であり、また日本３大虚空蔵尊の１つがあるなど観光地でありながら、１日６往復の列車が停車する無人駅で、利用者也限られている状況だった。２０２４年４月、「通過駅ではなく、ここを目的とする人を呼び込みたい」という思いから、町により駅舎の内部をリニューアルし、カフェを新設。町民から「駅に人がいると、それだけで活気が違う。ここから人が来て、地元の人も遊びに来て、色々な交流ができそうだなと思う。」と期待が寄せられている。



・会津柳津駅駅舎内の喫茶「日めぐり」の様子 2024年4月13日OPEN

**⑦北海道網走市（ＪＲ北海道・釧網本線北浜駅） 網走市北浜人口 261人^(R2国勢調査) 乗車人員 10.4人/日^(R元-5平均)
※特定日調査****カフェを併設した活用例（２）**

流氷が見える駅として知られる北浜駅は、無人駅化後に事務所スペースを改修し、１９８６年に喫茶「停車場」を開業、多くの観光客を集めている。釧網本線には他にも駅舎を改修して飲食店を開業した駅があり、藻琴駅喫茶「トロッコ」、止別駅ラーメン「駅馬車」、川湯温泉駅カフェ「オーチャードグラス」などが知られている。



北浜駅 喫茶「停車場」



藻琴駅 喫茶「トロッコ」



止別駅ラーメン「駅馬車」



川湯温泉駅 カフェ「オーチャードグラス」

⑧交通ICパーク&ライド（パークアンドライド）の例

タイムズ24では各鉄道会社やバス会社と連携し、

ＩＣカードを使った交通ＩＣパーク＆ライドを推進している。

（実施会社例）・西日本旅客鉄道・東日本旅客鉄道・東海道旅客鉄道・京王電鉄・京浜急行電鉄・小田急電鉄・西日本鉄道・ゆりかもめ・大阪市交通局・南海電鉄・江ノ島電鉄・北海道旅客鉄道・京阪電気鉄道・福岡市交通局・京都市交通局・京浜急行バスほか

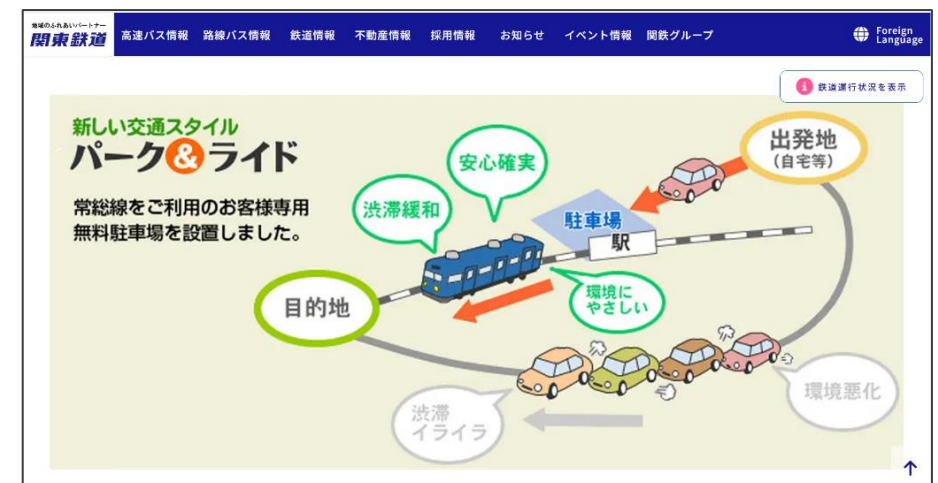


タイムズ社による交通系ICカードによる

パーク＆ライドの取組例（タイムズ公式HPより抜粋）

⑨民鉄の駐車料金無料の例

関東鉄道（茨城県）では駅の駐車場の利用料金を無料に設定し、石下駅、宗道駅、下妻駅など8駅に導入され、利用の推進を行っている。同様に甘木鉄道（福岡県）も同様に駅付近に無料駐車場を用意し鉄道利用を勧めている。



関東鉄道利用者専用の無料駐車場の設置イメージ

（関東鉄道公式HPより抜粋）