

令和 7 年 10 月 14 日

東員町議会

北勢線対策検討特別委員会

委員長 片松 雅弘 様

北勢線対策検討特別委員 広田 久男

研修報告書

研修期間	<u>令和 7 年 10 月 9 日 (木)</u> 【 1 日間 】
研修（視察）先	東員町議会 委員会室
目的（テーマ等）	三岐鉄道（北勢線）経営をテーマとした対談会
参加議員名 (複数の場合)	北勢線対策検討特別委員会委員
資料添付の有無	有 • 無

※ 研修概要、内容、所感などは、次ページにご記入ください。

(字体は「BIZ UDP ゴシック」に変更しています。ユニバーサルデザインフォントと呼ぶ、誰にでも読みやすい字体)

★研修日 10月9日 研修目的；三岐鉄道(北勢線)経営に関する対談会

1. 北勢線運営会社(三岐鉄道)との対談概要

北勢地区 2 市 1 町に暮らす住民の重要な移動手段の 1 つである「三岐鉄道北勢線」は、赤字分を近隣自治体が補助金を出しながら、運行を継続している。

現在の経営状況や今後はどうなってゆくのか、知りたいことがたくさんあるため、特別委員会は運営会社(三岐鉄道)との対談会を行った。

2. 所感／成果(★で示す)

今回の運営会社との対談会により、確認できた要点を以下に報告します。

2-1. 北勢線の収支状況は回復基調

コロナ禍により大きく落ち込んだが、その後は回復基調にある。今年度(令和 7 年)4~8 月の累計値は、乗車人数昨年比 102.8%、旅客収入昨年比 103.4%。

北勢線の収入はコロナ禍前の 2019 年(令和元年)より上回っており、好調に回復している。

★回復している理由としては、沿線住民が積極的に利用しているからと考える。

IC カード導入に伴う利用者増、並行する三重交通バスの運賃値上げと減便による影響、近鉄が運賃値上げし JR 線利用ができる桑名駅まで乗車する人が増えた。そして、東名阪道路のリフレッシュ工事により高速バスの渋滞回避をする利用者増などが考えられる。

いずれにしても、営業努力が実った結果とは言えない、他力本願の増加理由が大半である。

2-2. 北勢線の輸送密度は

北勢線の輸送密度は昨年度(令和 6 年)で 2601 人/日であり、伊賀鉄道の約 1800~1900 人/日、三岐線の 2191 人/日、養老線(桑名~大垣間)の 2423 人を上回る。

一方で、四日市あすなろう鉄道線の約 3700~3800 人/日、近鉄湯の山線の約 6000~8000 人/日を下回っている。

一般的に、輸送密度が約 5000~8000 人/日程度になれば、当該路線は自立運営できると言われている。

★もし、北勢線の輸送密度が現状の 2 倍=5000~6000 人/日程度になると、現在の北勢線車両では積み残し(満員で乗車できない)が発生するため、現状の北勢線設備では実現不可能である。(増便や連結車両を増やすなど、何らかの対応策が必要になる)

2-3. 赤字の主な要因は人件費と施設維持費

昨今の人件費高騰の流れを受け、北勢線の人件費も高騰している。

今年度は 2 億 8500 万円を見込んでおり、毎年 500 万円ずつ増加すると見込んでいる。

今後も要員を確保していく必要上、この流れは変えられないと考える。

また、諸物価の高騰(以前では想定することが不可能なレベル)および施設の老朽化により、修繕費は増加傾向にある。今年度は 2 億 2000 万円を見込んでいる。

IC カードシステム導入により、これに伴う減価償却費(6700 万円)が向こう 5 年間に渡つ

て上乗せになる。なお、今年度の減価償却費全体では1億3810万円を見込んでいる。

2-4. 営業赤字を減らす最善策は通勤・通学定期利用者を増やすこと

北勢線の営業収入を増やす一番のターゲットは、通勤定期・通学定期による利用客を増やすことに焦点を当てた施策を講じること。

(北勢線の定期券利用者比率は他鉄道会社と比べて、極端に低いらしい)

★定期券利用者が少ない理由としては、北勢線特有の深刻な問題「①暑い(非冷房の車両がある)」「②遅い(最高速度が時速45キロと低い)」「③狭い(車体幅が極端に狭い)」があり、これが未だに大きく改善していない点にあると考えている。

* ちなみに三岐鉄道では、北勢線の「①暑い」「②遅い」「③狭い」という問題が改善すると、北勢線の定期旅客は258万人まで増える。現状の146.3万人との差111.7万人が増加すると試算している。(あくまでも計算上であり、確約するものではない。)

2-5. 定期利用者を増やす施策提案

★定期利用者を増やす策として、2市1町の行政が定期券購入した学生に対し、申請すれば補助金を出す。あるいは通学定期代を安く設定するために行政が補助を出すなど、定期券購入を促進する施策はできないか、三岐鉄道側に提案した。

自分の方としては、次回の定例会 一般質問の席で、執行部側に提案してみることにする。

2-6. 北勢線の昼間利用者を増やす施策提案

★少しでも昼間の利用者を増やす施策として、ナローゲージ、つまり、7と6のつく日にはxxxxサービスみないな、何か特典(あげき温泉半額入浴、東員町なら中部公園のパークゴルフ半額利用など)、近隣自治体や企業とタイアップして、継続実施できる特典イベントを考えはどうか。

我々だけでは発想が乏しい、広くアイデアを募集してみてはどうか。三岐鉄道に提案した。

2-7. 北勢線の起死回生は第2北勢線の新規建設(個人的な提案、会談中には提案しなかった)

★人口減少が少ない恵まれた北勢地区であり、さらに移住定住を推進するためにも、初期投資は必要だが北勢線利用者を増やすためと快適に利用してもらうため、自分なら、リーズナブルな価格で購入できる中古電車を走らせる線路幅にする。(3大課題を一気に解決可)

西桑名～東員駅間は現行電車を営業運行しながら、電車が走っていない夜間だけ工事を行う。また、東員駅～阿下喜間は、Nexco中日本が所有する東海環状線の下の空き地を借りて、新しい線路をつくる。これは、公共性をフルに活用して土地を提供してもらい、土地取得に要する資金を削減するためである。

上記は、個人的に考えた線路新設提案であるが、どうやったら安価購入が可能な中古電車を走らせることができるか、新しい第2北勢線建設を、真剣に検討してみる価値はあると思う。

※補足

今回の三岐鉄道との対談は、いろいろと気づくことができ、有意義な話し合いができた。

以上