

令和 7年10月20日

東員町議会

議長 南部 豊 様

東員町議会 議員 伊藤治雄

研修報告書

研修期間	令和 7年10月 9日 (木)
研修（視察）先	東員町役場
目的（テーマ等）	三岐鉄道の現状報告と意見交換会
参加議員名 (複数の場合)	片松雅弘、山崎まゆみ、大谷勝治、三林浩、伊藤治雄、広田久男
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。

主な質疑応答

1. 経営状況の現状認識

①収支状況や利用者数の分析

利用人員はコロナ禍により落ち込んだものの回復基調にある。

今年度当初収支見込は 403,800 千円の赤字予想（営業収入 390,000 千円、営業費用 793,800 千円）となっており、主な要因は人件費や施設維持費等である。

昨年度の輸送密度が 2601 人（自立運営基準 5000～8000 人）となっており、伊賀鉄道や養老鉄道よりは多いものの厳しい状況である。

⇒事業者見解では利用者数を今の二倍まで増加させればペイするが積み残し等が発生するため実現不可能との見解であるが、利用者数は一人でも絶対増加させるべく努力が必要であり、歳入面での工夫や歳出削減も含めて企業努力が足りないと思われる。（後述）

②赤字要因

・人件費

運転手 18 名等で 285,000 千円となっており、年間 5,000 千円の増加している。

また、この職への求職者が多く、人手不足とはなっていないとのことである。

⇒人件費が全体営業費用の 36% はあまりにも高すぎると考える。定年退職者の再任用等創意工夫が必要である。

・施設維持費

施設の老朽化等で今年度は 220,000 千円を見込んでいる。

⇒利用客の安全輸送を考えた場合削減はできないと考えるが、効率的な修繕を期待する。

・利用者減

コロナ禍で減少したが今年度は過去最高ベースで増加している。

⇒私は本事項への対策が一番大切だと考える。沿線自治体職員はもとより企業に対しても関係職員とともに積極的な利用促進を働き掛けるべきである。

・その他

今年度の IC カードシステム導入に対する減価償却費が 67,000 千円で 5 年間必要となっている。年間減価償却費の半分程度を占めておいる。

8 月の IC カード利用率が 90.1% となっており、JR や大手私鉄より高くなっている影響は大きい。また、有人駅の削減にもつながることである。

⇒他鉄道との整合性を含め必要と考える。

③自治体補助金と赤字削減策

自治体補助金は北勢線の運用に大きく貢献している。

⇒権利譲渡後の 10 年間の 2 市 1 町の支援額は年間 589,000 千円で、11 年目以降は

自主運行を前提とした覚書にもかかわらず、以降 11 年目は約 231,000 千円、19 年目となる令和 6 年度では約 392,000 千円となり、年間支援額も当初の金額に近づきつつある。累計で東員町だけでも 1,049,800 千円を支援している。地方自治体が常に抱える課題のひとつである住民サービスの観点から公共交通機関としての北勢線を今後どうするかは真剣に議論すべきである。

赤字削減策は営業収入を増やすか営業費用を減らすかであるとの見解である。そして、通勤通学定期券を増加することが大切であるとの説明があった。

⇒定期券を一人が持つことで年間利用者数は 730 人にカウントされると伺っており、前述のとおり沿線自治体職員や民間企業への積極的な勧誘活動を実施すべきである。また、営業外収入を増加させる工夫も必要と考える。ある私鉄では営業外収入が 8 割程度もり、全国の成功事例をよく参考にすべきである。

2. 経営改善の取組

①自社で検討・実施している利用者促進策

IC カードシステム、定期券を web で購入できるシステム、一日乗車券を導入した。

また、近鉄や JR と共同イベントを実施し、利用者誘致を図っている。

3. 町や地域との連携

①沿線自治体への協力や機体

増収への努力や経費削減に努めるものの赤字は回避できない。

期待することは、駅周辺のまちづくり、駅への安全な動線の確保（道路・歩道の整備）、パークアンドライド整備の充実等である。

⇒本町地内のパークアンドキスライド等駅周辺のハード整備は概ね完了していると考えるが、東員駅周辺のまちづくりについては各種規制の緩和等国県を含めた行政の課題と考える。

②高齢者や学生の利用促進策として町との連携

バス・電車共用の IC カード導入や学生の遠足等による利用促進を期待する。

⇒事業者も行政共々関係機関に積極的に働きかけることが必要である。

③事業者としてのナローゲージの PR

あすなろう鉄道との合同イベントを実施している。

④地域社会への貢献

員弁川をはさんで 2 路線運行している。

4. 将来像と課題

①今後 10 年を見据えた北勢線

北勢線事業運営協議会が調査した今後の在り方調査では「現状維持」・「改軌」・「BRT」の3つの案に絞って検討することになっている。しかしながら、三岐鉄道としては前二案においては自社で対応可能であるが、車両更新・設備投資等による費用の増大等課題は多く相当の困難が予測されるとの見解である。また、BRTによるバス運行は三岐鉄道としては不可能と明言している。

⇒三岐鉄道の各種施策方針はいずれも積極性に欠ける見解に終始しており、沿線自治体の強力な支援無くしては存続しないとの弁明書を受け取れた。この方式で今後とも自社が継続して運行するといった意気込みが感じられなかった。

②第三セクター化

上下分離方式も含めて率先して行うことはない。なぜなら、これらの方は行政主体の改善をアピールするもので、鉄道費用の削減にはならないし、るべき鉄道の姿から外れるとの見解である。

⇒上下分離方式は官民共同して適正な鉄道運営の一手法であり、対応策としては十分検討に値する施策と考える。

5. その他

②社会資本整備総合交付金

この制度は車両更新の一部（上限 20%）にしか適用されないため効果は少ないとしている。

⇒大なり小なり色々なメニューがあると思われる所以、他制度等の導入の検討が必要と考える。県が主体となる「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」の採択を受けるべきと考える。

③鉄道収入以外の考え方

三岐鉄道全体では鉄道以外収入は全体の三分の一、北勢線では十分の一程度となっている。

⇒他の鉄道事業者では 80% の鉄道以外収入を得ているところもあり、創意工夫により開拓の余地はあると考える。先行事例を参考に一層の努力を期待する。

◇総括

1. 鉄道運賃以外の収益事業の実施等大いなる企業努力を期待する。
2. 令和7年度からの本町の3か年支援額 221,910 千円（年間 73,970 千円）の縮減を図る。
3. 国土交通省が提唱する「再構築協議会」等を組織し方向性等をよく検討する。