

令和7年11月 7日

東員町議会

議長 南部 豊 様

北勢線対策検討特別委員会 委員長 片松 雅弘

研修報告書

研修期間	<u>令和7年10月 9日（木）</u>
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
資料添付の有無	有 ・ ④無

※ 研修概要、内容、所感などは、次ページにご記入ください。

〔議員氏名：

〕 研修概要、内容、所感

北勢地区に暮らす住民の重要な移動手段である「三岐鉄道北勢線」は、沿線自治体が赤字分を補填することで運行を継続しています。

現在の経営状況に対し、多数の疑問や、質問事項があり、北勢線対策検討特別委員会で三岐鉄道㈱との対談会を行いました。

北勢線の利用状況はコロナの影響により大きく落ち込んだが、その後は回復基調で、令和 7 年の 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%となっている。

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と思われます。

回復の理由は、IC カード導入に伴う利用者の増、並行する三重交通バスの運賃値上げと減便による影響、近鉄が運賃を値上げし JR 線利用ができる桑名駅まで、乗車する人の増加、また東名阪道のリフレッシュ工事に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ますが、企業営業努力が実った結果とは言えない。

利用者数は一人でも増加させる企業努力が必要であり、歳入面での工夫や歳出削減も含めて一層の企業努力が必要と考える。

しかし、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す。

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、厳しい状況であると思われます。

三岐鉄道全体では鉄道以外での収入は全体の 3 分の 1、北勢線では 10 分の 1 程度となっている。鉄道収入以外の考え方を取り入れるべきである。

他の鉄道事業者では鉄道以外の収入を 80%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ます。先行事例を参考に一層の努力してほしい。

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、三岐鉄道としては前 2 案において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の課題は多く、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と受け取れた。

平成 15 年から平成 24 年度までの 10 年間は沿線市町・国・県で運行支援し、その後は自主運営するという当初の約束どおり、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。

三岐鉄道北勢線が鉄道本業はもちろん、鉄道運賃収入以外の収益事業の実施など、大いなる企業努力を本気になって行っていただくことを期待したいと思います。