

2様式1 [申し合わせ事項] 【委員会、全協：共通様式】

令和 7 年 10 月 11 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

東員町議会 北勢線北勢線対策検討特別委員会

副委員長 山崎 まゆみ

研修報告書

研修期間	令和 7 年 10 月 9 日 (木)
研修（視察）先	東員町議会 委員会室
目的（テーマ等）	三岐鉄道の 「北勢線の経営について」 聞き取り
参加議員名 (複数の場合)	東員町議会 教育民生常任委員会委員 全員と 議会事務局 1 名
資料添付の有無	有 <input checked="" type="radio"/> 無 <input type="radio"/>

※ 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： 山崎まゆみ 〕

《研修概要、内容》

北勢線の経営について

説明者= 三岐鉄道 鉄道部長 雨澤氏

1, 三和鉄道北勢線の現状

コロナ禍以後、利用人員回復

コロナ禍前（令和元年）対比 87.3%

コロナ禍以後、収入は回復

コロナ禍前（令和元年）対比 101.2% (定期外旅客収入が特に上昇)

★過去最高ペースの推移

★【増加理由】

- ①沿線住民の積極的利用増
- ②ICカード導入による利用増
- ③三交バスの運賃値上げと減便
- ④近鉄運賃値上げ（北勢線利用で、桑名駅から名古屋行でJR選択）
- ⑤運賃値上げを実施（令和元年10月）

経営状況・・・R7年度当初見込み

【営業収入】 R7 当初見込み 3億9千万円 ↗

【営業費用】 7億9,380万円 ↗

【営業収支】 4億380万円の赤字予想

輸送密度

2, 601人/日

【参考】 養老線（桑名～大垣）2,423人/日

あすなろう鉄道（四日市）3,700～3,800人/日

近鉄湯山線6,000～8,000人/日

※一般論として 輸送密度約5,000～8,000人/日で黒字、自立運営可

※※ 北勢線は利用が今の倍（収支8億円）になれば、採算が合う、

しかしその人数は、車両的に乗れない！

【参考】 三岐鉄道には、旅客収入の2倍の貨物収入が有る

2, 赤字幅の大きな要因

① 人件費

- ・毎年約5千万円増加していく
- ・人出不足は無（新卒採用も中途採用も充足している）
(遠隔地からの応募もあり、沿線地域の人口増に寄与)

② 施設維持費

諸物価高騰と施設老朽化により、修繕費増

③ その他

- IC カードシステム導入 (R7) の減価償却費を向こう 5 年間費用に上乗せするが、R12 以後はその減価償却費はゼロ
- 今後積極的投資なれば、全体の減価償却費については、毎年 500 万ペースで～

3, 沿線自治体からの補助について

北勢線の運営に大きく寄与している（なくてはならない）

【その理由】

- ① 三岐鉄道の社内他部門からの内部補助不能（サービスエリア部門の赤字の為）
- ② 人件費、諸物価の異常なほどの高騰

4, 赤字減のためには

- 営業収入増のためには

<施策>

- ① 観光利用の模索よりも、通勤・通学定期の利用増をめざす方が有効！！

【参考】和歌山電鐵（わかやまでんてつ）

南海電鉄貴志川線（14.3 km）⇒ 和歌山電鐵に運営移管（H18 年）

- 観光利用者重視の車両の設備拡充
 - ・カラフル電車導入
 - ・ネコ駅長
 - ・終着駅の駅舎新築

⇒ 乗客人数、営業収入共に北勢線より～

★ 北勢線が三岐に移管されてやってきたこと ==

《普段の利用者重視の政策》

- ・列車の高速化・駅の統廃合
- ・駅前広場、無料駐車・駐輪場の整備
- ・自動出改札や無人駅遠隔案内装置導入
- ・IC カードシステム導入

⇒ 乗客人数、営業収入共に和歌山電鐵より ↗

★ 北勢線の定期外旅客収入が良好（過去最高）

★ 北勢線の定期利用者伸び悩みの理由

- ・暑い（冷房無の車両がある）
- ・遅い（最高速度 45 km）
- ・狭い（一部の車両内に床置クーラー設置）

☞ 「暑い」「遅い」「狭い」の改善で、定期旅客利用増につながる有効施策

○ IC カードシステム利用増から、今後、北勢線中間有人駅を無人化可

となり、人件費削減となる

○ 列車速度を上げれば、運転士人数減可

- 枕木を木製→PC枕木（コンクリート製）にすれば、寿命半永久的
- 車両を新造車両か中古車両にすれば、定期検査3年を4年に延ばせる
ので車検費用減になる（車検代は1両@1千万もかかる為）
- 車両をステンレス車両にすれば、塗装費用の削減になる
(塗装費用1両あたり50万円減となる)

4. 経営改善の取組

① 利用者促進策は

- ・ICカードシステム導入、
- ・定期券・一日乗車券のweb購入可能（駅に行かずに買える）（全国初）
- ・猛暑時期の簡易おしごり配布（暑さ対策）
- ・冷房車、非冷房車の運用を事前に公表し、利用者に冷房車を選択できるようにする
- ・近鉄とハイキング大会共同実施
- ・JR東海&16私鉄「乗り鉄たびきっぷ」に北勢線をフリーエリアに加える
- ・鉄道マニア向けの貸し切り車両運行、車庫見学
- ・三重交通復刻カラーの運行（マニアに注目浴びる施策の実施）

② 北勢線の強みは

- ◎ロケーション的に恵まれている
 - ・名古屋の通勤・通学圏内
 - ・西桑名駅～名古屋駅が至近距離（鉄道利用経路が最短）
 - ・桑名駅でJR・近鉄の選択可能
- ◎三交バスの減便・値上げ
- ◎三交高速バス（R8, 3月名鉄バスセンター営業終了で仮バス停になり、利便性悪化）のため、競合する北勢線利用獲得に有利で、北勢線利用増可

5. 町や地域との連携

◎沿線自治体に協力してほしいこと

○支援継続

- 北勢線を積極的に周知
- まちづくり（駅周辺のにぎわい）
- 駅への安全な動線確保（道路・歩道整備）
- パークアンドライド設備の充実

◎高齢者、学生の北勢線利用の維持・拡大のため、町に求めるこ

- 小中学校が北勢線利用の遠足時に、事前にICカード購入してもらうか配布するように
- 高齢者にもICカード購入してもらうか配布するように
- 東員町オレンジバスにICOCAカード導入してもらうと、北勢線、JR、近鉄、とが1枚のカードで利用できるようになる。

オレンジバスの「おでかけ元気バス」にも対応可

●新東員一中に移転により、クラブ活動や通学で穴太駅～東員駅利用可

6, ナローゲージの希少性を活かした PR

・令和7年6月2日に「ナローゲージ762」にちなんだ記念切符販売

7, 地域社会への貢献

・員弁川流域に2路線鉄道の運行（北勢線、三岐線）し、利便性向上に寄与

8, 今後10年間の、北勢線の事業計画と持続方針

◎北勢線事業運営協議会で

「三岐鉄道北勢線の今後の在り方に向けた基礎調査」実施、3案検討中

●現状維持 →三岐対応可→新造車両購入（5億円/両以上）

※国の脱炭素対策で省エネ車両

※長期（10年超え）の納期かかる

→中古車両購入

(※要橋梁補強・架け替え工事)

●改軌 →三岐対応可→既存行き違い駅（馬道・在良・七和・楚原）の工事難費用大で

西桑名→東員駅間を先行施行案もある

「暑い・狭い・遅い」解決し、利用伸び

●BRT →三岐対応ほぼ不可→運転手不足、乗車運賃倍増、

北勢線→三岐線旅客の逸走が予想

【参考】かしてつバス（鹿島鉄道）の苦しい現状

9, バス転換や第3セクター化や上下分離方式の検討については？

○バスは無理

○第3セクター化や上下分離方式は、行政の費用負担の明確化だけであり、収支改善のように外向きにアピールできるが、北勢線のコスト削減になるわけではない。

10、インフラ整備（橋梁・車両）の長期的見通しと課題

●ナローゲージ用新車両の製造は、非常に困難で納期10年くらいかかるため、現状の車両を使用、維持メンテナンスし続けていく必要があること。

●全般的に老朽化の橋梁であるが、メンテしてきているので間近に致命的問題発生の可能性は少ないが、橋梁架け替えや補強工事は必須で要検討。

●CTC装置（列車集中制御装置）の更新も迫られている。

11、東員町からの経営改善提案については？

①トロッコ列車運行→他のところの配車車両改造ならできる。

②「関西線跨線橋」「名古屋線跨線橋」改修に費用かかるので桑名駅西口に直接乗り入れるのは？→可能だが、桑名市土地区画整理事業の関係では、難しい。

③『社会资本整備総合交付金』を使うことは？

→鉄道にその補助金を適用する場合は、施設（駅、線路、電路、信号保安設備等）にも補助金が適用される。車両関係の補助としては 20%以内となってるので、車両購入事業費が非常に高額になる（約 600 億円）むしろ、「社会资本整備総合交付金」は地上インフラ工事が主体の、改軌や BRT に合致している。

④ 鉄道部門以外での収益見込みは？

ガソリンスタンド、商事部門（食材）、駄菓子屋（ちゃめっぺ）、不動産部門などしている。これら以外、収入を上げられる期待の余地は無い。

従前に引き続き、運輸雑収入（関連グッズ販売、駅構内の物販、広告収入）々に努める。

《所感》

人口減少と少子高齢化が進む中、地域公共交通を取り巻く環境は大変厳しい状況にあり、住民生活を維持するために欠かせない地域公共交通の中での最重要の北勢線。北勢線の運行を維持するために、沿線自治体が長期にわたって支援し続けていて、自治体経営の負担にもなっています。

北勢線対策検討特別委員会で、今回のヒアリングを実施していただき、雨澤氏の説明と実績と現状分析の報告で、北勢線の経営の現況と今後の見通しがよく理解できました。可能のことであったとしても非常に難工事であったり、長期間を要する事など、ひとつひとつの根拠について、丁寧なご説明をいただき、事前質問や委員の質問にも真摯に回答いただきました。

北勢線の現状と課題を認識したうえで、地域を支える地域公共交通として今後も持続していくように、自治体のなすべき役割を考えること、地域住民として出来得ることは何か、地域協働でどのように行っていけるであろうかを考えながら、前に進めていかねばならない使命感も強くしました。

雨澤氏から伝えていただいた知見を基に、北勢線の今後の在り方についての意見交換をしたうえで、地域住民にも可能な範囲で内容の情報伝達をし、「地域公共交通の維持確保は重大問題であるから、北勢線のことを真剣に、地域住民の皆で考える必要がある！」という気運を盛り上げていかないといけません。

「北勢線事業運営協議会」では、沿線自治体の支援について協議検討してもらっているのを地域住民として傍聴に行くことはできても、その場で発言はできません。「現状維持」「改軌」「B R T」の 3 方法のいずれかの決定をいつどのような形でもらえるのかなと傍聴するたびに思います。車両の老朽化が進み、方向性の決定は待ったなだと思います。公共交通の法制度と国の政策の最新動向を確実につかんで、北勢線の今後の在り方をなるべく早急に決定して、計画的に進行していくべきです。

「東員町議会北勢線対策検討特別委員会」が単独で発信できるのは、対東員町当局と、町民向けです。当委員会が発足してからこれまでに、国交省、研究者（大学教授）、県当局、町当局、国内先進地視察や、三岐鉄道ヒアリングなどで得た知見の蓄積を、今後どう活用していくか。委員会協議で合意形成をし、公共交通の存続のため北勢線の在り方検討について、町民の皆さんのお声も聴取しながら、前に進めていけるよう努めます。

