

# 三岐鉄道北勢線の今後の在り方の検討（概要版）

## 1. 調査目的

本調査では、地域鉄道・国・県の動向と三岐鉄道北勢線の現状分析や将来の収支予測を踏まえて**多角的に北勢線沿線地域の交通の存り方を整理し、北勢線の将来的な在り方に関して具体的な方向性を検討するための基礎資料を作成**することを目的とする。

### 2023（令和5）年度の調査

北勢線の現状分析や今後の見通しを踏まえて、問題を整理する。

### 2024（令和6）年度の調査

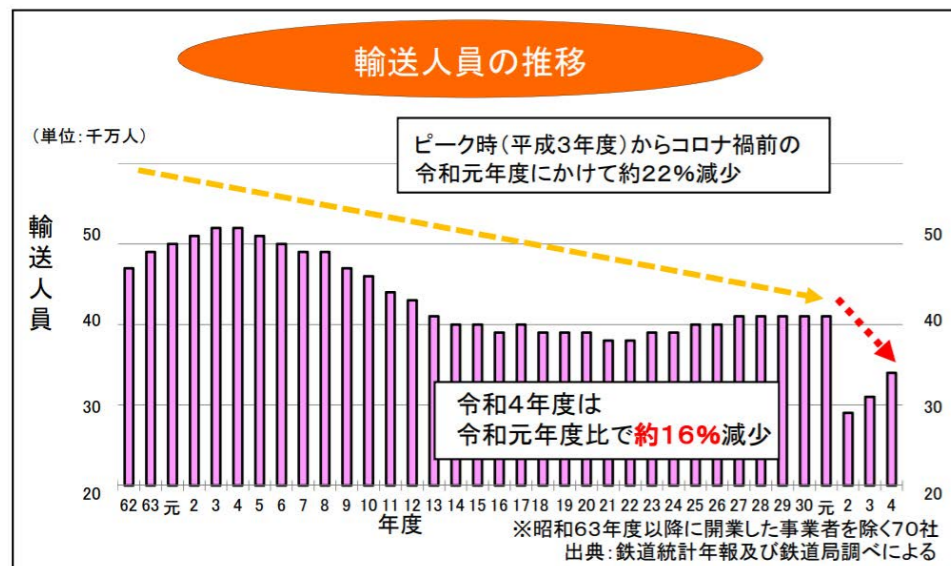
問題の対応策として北勢線のもつ多角的な効果の調査や鉄道改良・他モードへの転換による比較を行う。

## 2. 北勢線を取り巻く動向

### (1) 地域鉄道の動向

#### ① 輸送人員の減少

- 地域鉄道の輸送人員は、最多であった1991（平成3）年度と新型コロナ前である2019（令和元）年度を比較すると、約22%減少している。

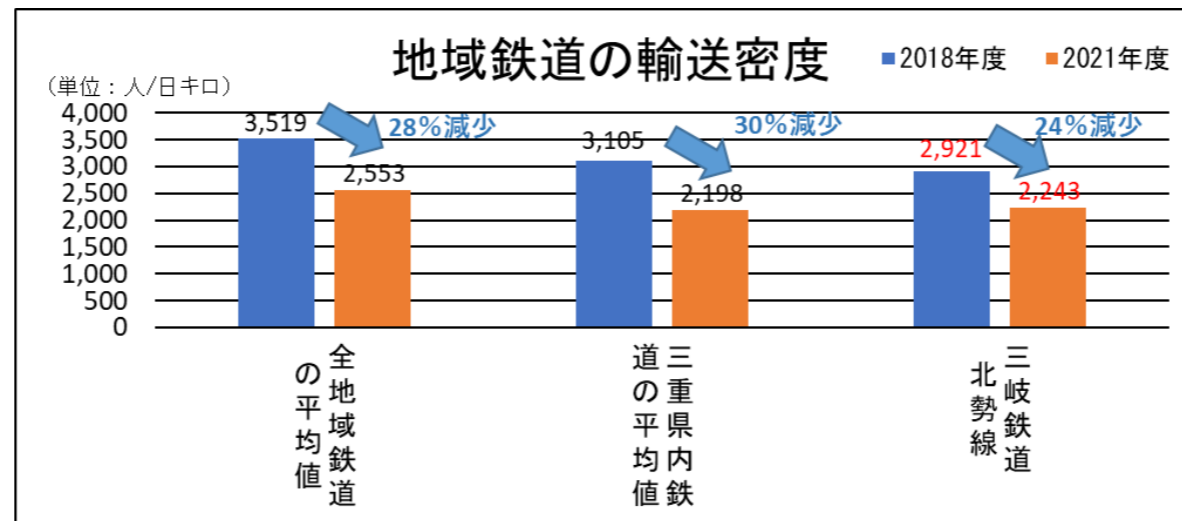


出典：地域鉄道の現状，国土交通省

図 輸送人員の推移（1987（昭和62）年度～2022（令和4）年度）

#### ② 輸送密度の減少

- 輸送密度は新型コロナ前の2018（平成30）年度よりも新型コロナ後の2021（令和3）年度において、地域鉄道全体で落ち込んでいる。
- 北勢線は2019（令和元）年10月に運賃値上げをしているものの、全国及び三重県平均と比較すると減少率が小さい。

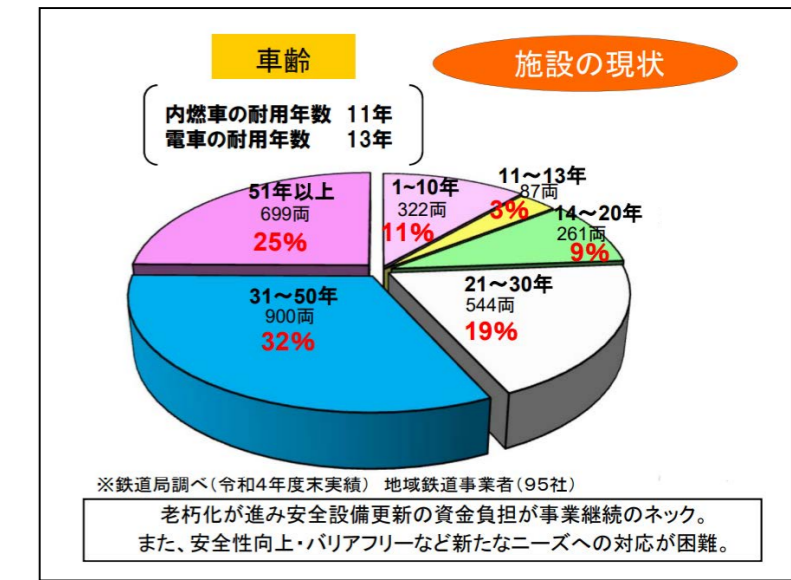


資料：鉄道統計年報(02)運輸成績表（延日キロ等）2021（令和3）年度、北勢線運輸成績表より作成

図 地域鉄道の平均輸送密度と三岐鉄道北勢線の輸送密度の比較

#### ③ 地域鉄道に係る施設の老朽化状況

- 地域鉄道に係る施設は老朽化が進んでいる。
- 車両は車齢が31年以上となるものが地域鉄道全体のうち約半数を占めている。



出典：地域鉄道の現状，国土交通省

図 地域鉄道に係る施設の老朽化状況

### (2) 国の動向

- 2022（令和4）年度：国の有識者会議において、地域鉄道の在り方については国、自治体、鉄道事業者が協力して協議を行うことを提言している。
- 2023（令和5）年：「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」が施行し、地域公共交通の再構築に向けての支援が拡充された。これにより、社会資本整備総合交付金に基幹事業として「地域公共交通再構築事業」が創設され、地域鉄道への財政支援等が拡充された。

### (3) 県の動向

- 2023（令和5）年度：三重県地域公共交通計画を策定した。
- 三岐鉄道は広域交通（県内で完結）（広域拠点、生活拠点を結ぶ路線）に位置づけられている。
- 将来にわたり広域交通として維持確保が必要と整理されている。

### 考察

地域鉄道の維持確保は厳しい状況であるものの、支援の体制は整ってきている。北勢線においても国等の支援制度の活用可能性を含めて、将来的な在り方について検討する必要がある。

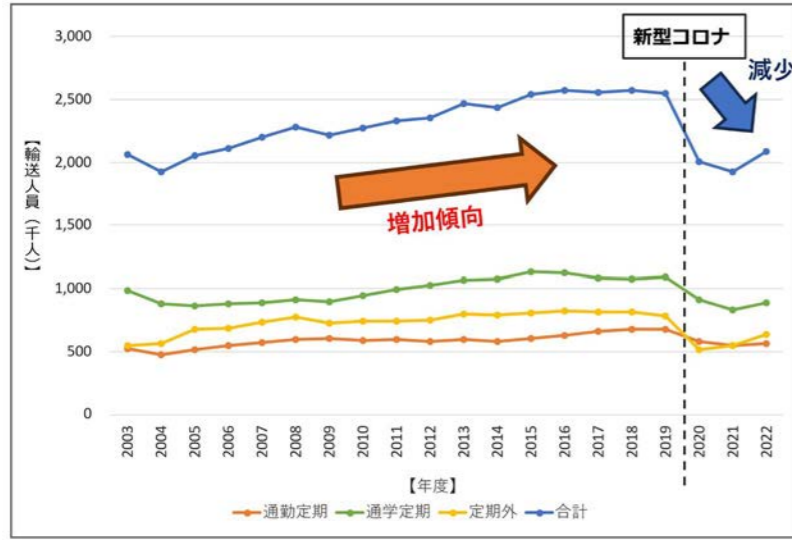
# 三岐鉄道北勢線の今後の在り方の検討（概要版）

## 3. 現状分析（北勢線）

### (1) 輸送人員や駅圏人口の推移及び将来予測

#### ① 年間輸送人員の推移

・北勢線の利用者数は、北勢線リニューアル事業により増加してきており、2019(令和元)年度は年間約250万人に達した。一方で2020(令和2)年度・2021(令和3)年度は新型コロナによる影響で年間約200万人に減少し、収束後も以前の水準には戻っていない。  
 ・北勢線の利用者層は通学通勤定期が7割を占め、通学定期と定期外は回復傾向にあるが通勤定期は比較的回復がにぶい。

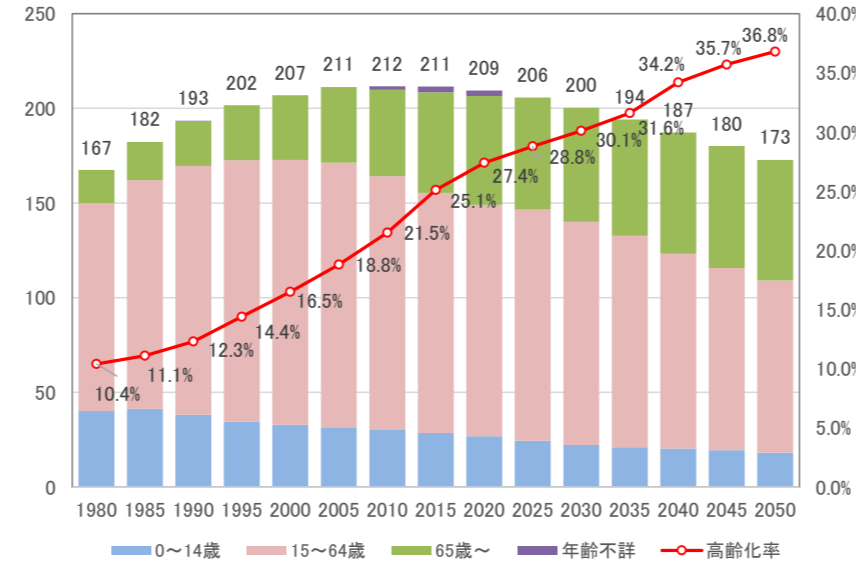


資料：北勢線駅別乗車人員比較表より作成

図 年間輸送人員の推移

#### ② 沿線3市町の年齢階層別人口の推移

・沿線3市町の人口は2010(平成22)年をピークに減少に転じている。  
 ・将来人口は減少が続き、高齢化率は上昇する見通しとなっている。

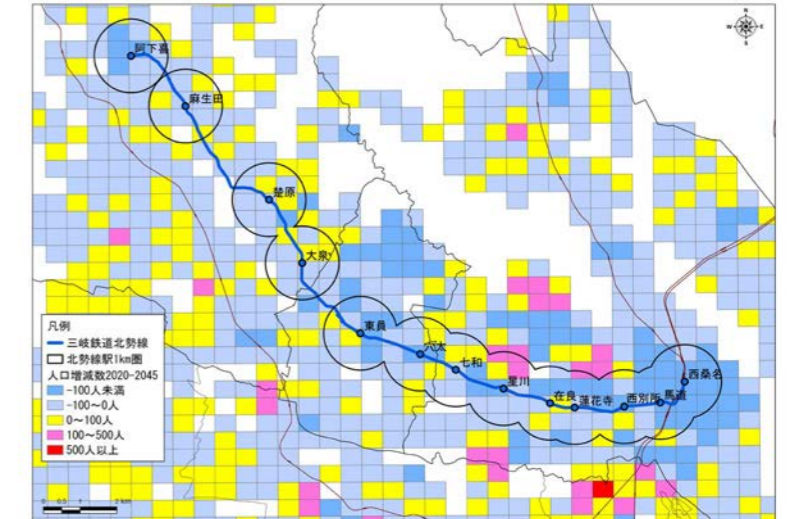


資料：国勢調査(～2020(令和2)年)、社人研 日本の地域別将来推計人口(2023(令和5)年推計(2025(令和7)年～)より作成

図 沿線3市町の年齢階層別人口推移と将来推計

#### ③ 駅圏人口の将来予測

・北勢線沿線では2045(令和27)年にかけて人口が減少する予測となっている地域が多い。  
 ・沿線人口減少に伴って**北勢線利用者は減少すると見込まれる。**



※2045(令和27)年の人口から2020(令和2)年の人口を引いた数。赤に近づくほど人口が増加、青色に近づくほど人口が減少を示す。

資料：2020(令和2)年/国勢調査 500mメッシュ、2045(令和27)年/500mメッシュ別将来推計人口(2018(平成30)年 国政局推計)より作成

図 人口増減数(2020(令和2)年～2045(令和27)年)

### (2) 車両・橋梁の現状

・現存する車両の製造年は、最も古いもので1954(昭和29)年と69年が経過しており、老朽化している。  
 ・北勢線の橋梁は47橋あり、100年以上経過しているものが多く、日々の維持管理で対応している。

表 三岐鉄道北勢線の車齢と車両数

車齢	車両数
30年～40年	1両
40年～50年	8両
50年～60年	0両
60年～70年	15両

資料：車両編成表・諸元表より作成

表 三岐鉄道北勢線の橋梁の築年数

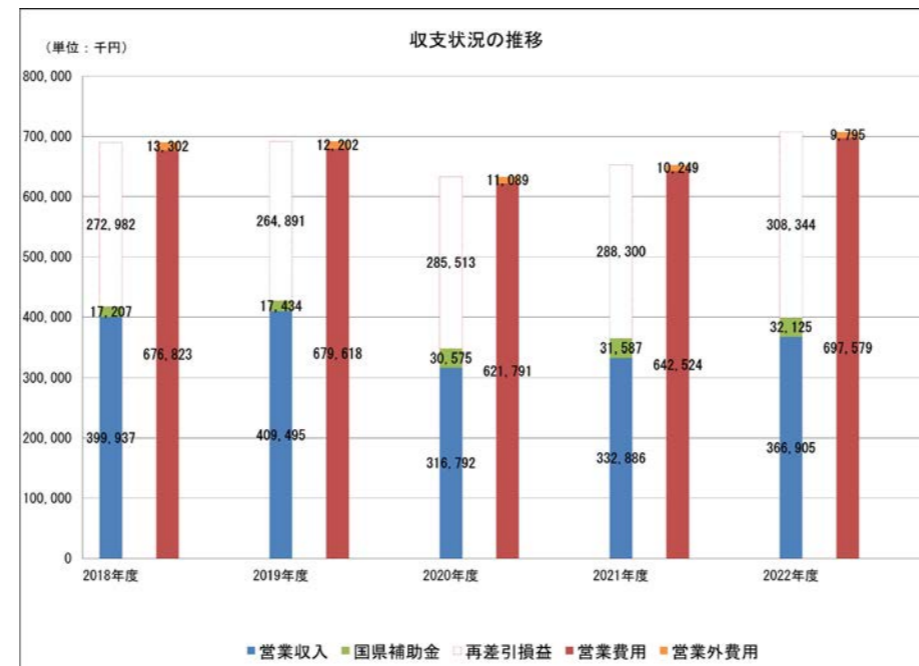
橋梁の築年数	橋梁数
50年未満	13橋
50～99年	6橋
100年以上経過	28橋

資料：北勢線橋梁一覧表より作成

### (3) 収支状況の分析

#### ① 北勢線の収支状況の推移

・再差引損益は約2.7～3.0億円の赤字となっている。  
 ・新型コロナ前の2018(平成30)年度でも赤字額は約2.7億円となっている。



資料：北勢線事業の運営費用等の交付にかかる監査報告より作成

図 北勢線事業の収支状況の推移

#### ② 補助額の推移

・市町の補助は約6.5億/3年で推移していたが新型コロナの影響により、第4期暫定支援から補助額が大幅に増加している。  
 ・国・県補助は横ばいとなっている。

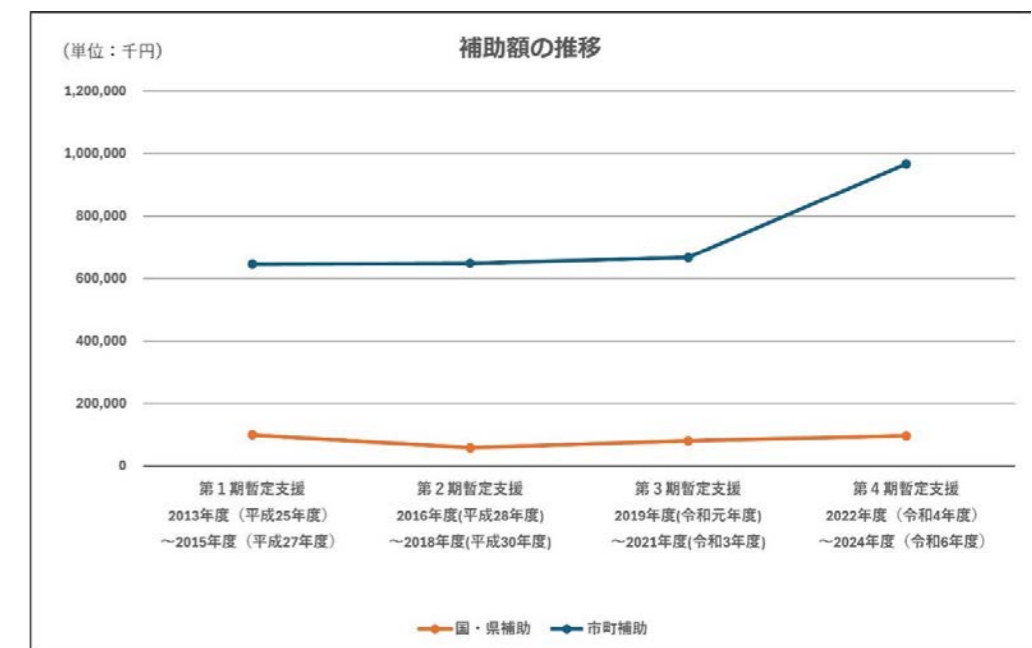


図 補助額の推移

# 三岐鉄道北勢線の今後の在り方の検討（概要版）

## 4. 将来の収支予測（北勢線）

・2028(令和10)年度以降の将来収支を以下の考え方で予測した。なお、2025（令和7）～2027（令和9）年度は三岐鉄道の将来予測値を反映した。

### (1) 営業収入予測の考え方

・営業収入は旅客収入と営業雑収入の合計とした。

#### ■ 旅客収入

・2045(令和27)年度の駅圏人口の推計を基に旅客収入を推計した。

### (2) 営業費用予測の考え方

・営業費用は人件費、車両更新費、減価償却費、修繕費、経費、固定資産税、諸税、一般管理費の合計とした。

#### ① 人件費

・2018（平成30）～2022（令和3）年度の推移から算出した近似曲線を基に、毎年200万円/年ずつ増加するように設定した。

#### ② 車両更新費

・事例により8編成24両を更新する場合は50億円以上かかると予想される。2030(令和12)年度と2042(令和24)年度の2回に分けて4編成ずつ更新する想定とした。

#### ③ 減価償却費

・2025(令和7)～2029(令和11)年度は、毎年6,100万円の駅務機器IC化に伴う費用が含まれる。

### (3) 北勢線の将来収支予測結果

・2045(令和27)年度の再差引損益は-5.6億円になる予測結果となった。

表 将来収支予測

ケース1：基準額 (単位：千円)	2025年度 (令和7年度)	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度)	2030年度 (令和12年度)	2031年度 (令和13年度)	2032年度 (令和14年度)	2033年度 (令和15年度)	2034年度 (令和16年度)	2035年度 (令和17年度)	2036年度 (令和18年度)	2037年度 (令和19年度)	2038年度 (令和20年度)	2039年度 (令和21年度)	2040年度 (令和22年度)	2041年度 (令和23年度)	2042年度 (令和24年度)	2043年度 (令和25年度)	2044年度 (令和26年度)	2045年度 (令和27年度)
A 営業収入	390,000	390,000	390,000	384,600	379,100	373,700	368,200	362,800	357,300	351,900	346,400	341,000	335,500	330,100	324,600	319,200	313,700	308,300	302,800	297,400	291,900
B 営業費用	787,800	793,800	789,700	791,700	793,700	830,900	832,900	834,900	836,900	838,900	840,900	842,900	844,900	846,900	848,900	850,900	852,900	854,900	856,900	858,900	860,900
C 営業損益(A-B)	-397,800	-403,800	-399,700	-407,100	-414,600	-457,200	-464,700	-472,100	-479,600	-487,000	-494,500	-501,900	-509,400	-516,800	-524,300	-531,700	-539,200	-546,600	-554,100	-561,500	-569,000
D 営業外費用	10,500	9,900	9,300	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000
E 経常損益(C-D)	-408,300	-413,700	-409,000	-417,100	-424,600	-467,200	-474,700	-482,100	-489,600	-497,000	-504,500	-511,900	-519,400	-526,800	-534,300	-541,700	-549,200	-556,600	-564,100	-571,500	-579,000
F 国県補助金	19,950	19,950	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000
G 再差引損益(E+F)	-388,350	-393,750	-389,000	-397,100	-404,600	-447,200	-454,700	-462,100	-469,600	-477,000	-484,500	-491,900	-499,400	-506,800	-514,300	-521,700	-529,200	-536,600	-544,100	-551,500	-559,000

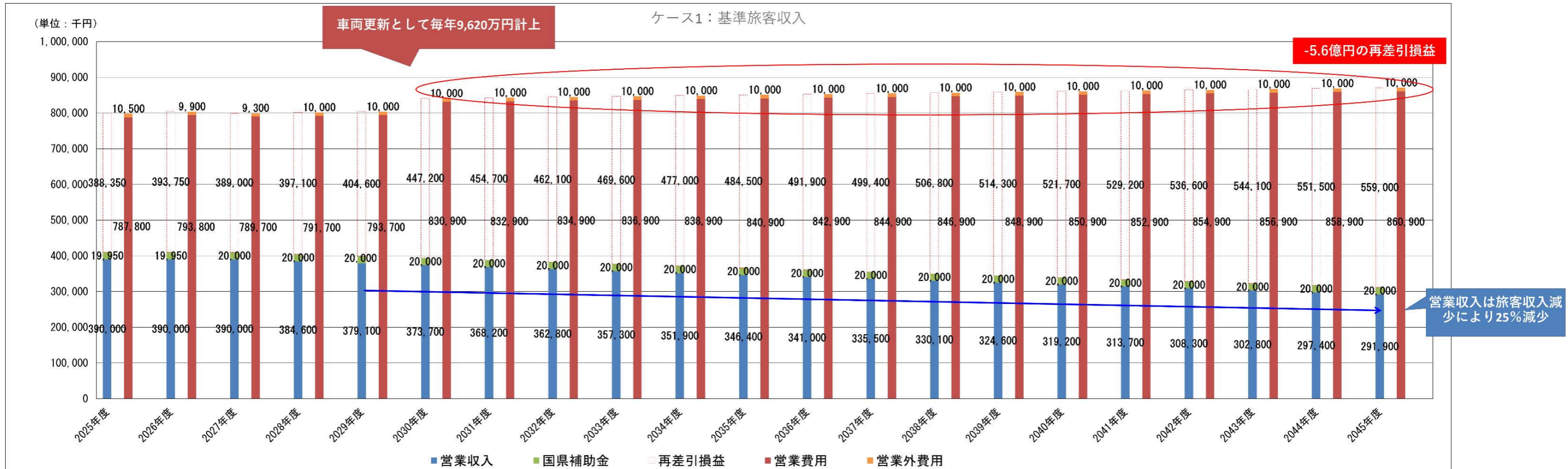


図 将来収支予測

# 三岐鉄道北勢線の今後の在り方の検討（概要版）

## 5. 北勢線のかかえる問題と今後の調査方針

### 問題

営業費用の増加(車両更新費の増加、既存インフラの維持管理費・更新費用の増加等)、営業収入の減少(沿線3市町の将来人口減少に伴う輸送人員減少等)  
 ⇒北勢線の営業損益は悪化、市町の補助額は増加する見込み、北勢線沿線地域の交通の将来にわたる確保が必要

### 今後の調査方針

#### ①北勢線の多角的な効果の整理

- ・地域公共交通は単独で赤字でも、まちへの多面的な外部効果をもたらしているといえる。
- ・北勢線を廃止した時に追加的に必要となる多様な行政部門の分野別代替費用と、運行に対して行政が負担している財政支出を比較することにより把握できる地域公共交通の多面的な効果(クロスセクター効果)を把握する。



図 地域公共交通の多角的な効果

出典：「地域公共交通赤字＝廃止でいいの？」  
国土交通省近畿運輸局

#### ②既存インフラの維持管理の整理

- ・他鉄道事業者における既存インフラの維持管理状況を把握する。
- ・現況の維持管理状況について三岐鉄道へ追加ヒアリングを実施する。
- ・他鉄道事業者と北勢線の維持管理内容と維持管理費用を比較整理する。

#### ③鉄道改良・他モードとの比較

- ・北勢線沿線地域の交通の将来にわたる確保に向け、最適な形態を比較調査する。
- ・調査ケースは、鉄道存続、鉄道敷を活用した交通システムの導入、鉄道廃止の上路線バスへの代替の3つに分類し、10ケースについて1Stepで定性的評価に基づき4案に選定し、2Stepで定量的評価に基づき比較を行う。

##### 1Step

定性的評価で、4案程度を選定（設備の効率性、経済性、事業性、運行継続性、運行効率性、利便性などの評価項目で比較）

##### 2Step

維持管理費の資産や旅客収入の試算を行い、収支予測に基づく定量的評価

#### 調査ケースの設定

鉄道存続	ケース1：現状維持（車両更新） ナローゲージのまま新造車両に更新
	ケース2：改軌 軌間を狭軌等に改めることで中古車両を導入
	ケース3：DMV（改軌） 改軌のうえ車両をDMVに変更
	ケース4：非電化（改軌） 改軌のうえ車両を気動車等に変更
	ケース5：自動運転（改軌） 改軌のうえ自動運転車両を導入
鉄道敷を活用した交通システムの導入	ケース6：LRT（現鉄道敷） LRTとして車両や地上設備を一新
	ケース7：BRT（現鉄道敷） 鉄道敷をバス専用道化しバス輸送に転換
	ケース8：自動隊列走行バス（現鉄道敷） 鉄道敷をバス専用道化し自動運転隊列走行バス輸送に転換
鉄道廃止の上、路線バスへの代替	ケース9：連節バス（一般道） 鉄道敷を廃止し並行する一般道での連節バス輸送に転換
	ケース10：大型・中型バス（一般道） 鉄道敷を廃止し並行する一般道での大型・中型バス輸送に転換