

三岐鉄道北勢線の今後の在り方の検討に
向けた基礎調査業務

中 間 報 告 書

令和6年3月

中央復建コンサルタンツ株式会社

目次

	頁
1.本調査について	1-1
1.1 調査目的	1-1
1.2 調査概要	1-1
1.3 実施フロー	1-2
1.4 調査のスケジュール	1-3
2. 現状分析	2-1
2.1 地域鉄道の現状と課題	2-1
2.2 北勢線の概況	2-11
2.2.1 路線の概要	2-11
2.2.2 北勢線の経緯	2-12
2.2.3 運行の概要	2-13
2.2.4 鉄道施設・設備の概要	2-16
2.2.5 沿線の概況	2-22
2.2.6 地域の意向	2-32
2.3 現況の利用実態と営業収入	2-37
2.3.1 利用者数の推移	2-37
2.3.2 利用者の券種	2-38
2.3.3 駅別乗降者数	2-38
2.3.4 営業収入の状況	2-40
2.4 現況の営業費用	2-41
2.4.1 営業費用の推移	2-41
2.4.2 営業費用の詳細	2-43
2.4.3 給与状況	2-44
2.4.4 維持管理体制	2-45
2.4.5 役職員数	2-46
2.4.6 保険の加入状況	2-47
2.4.7 補助額の推移	2-48
2.5 収支状況の分析	2-49
2.5.1 北勢線の収支状況	2-49
2.6 北勢線改善の経緯	2-50
2.6.1 北勢線リニューアル計画	2-50
2.6.2 北勢線リニューアル計画の変更	2-51
2.6.3 北勢線リニューアル事業の取組結果	2-52
2.6.4 過去のリニューアル事業の費用	2-53
2.6.5 駅舎の改善	2-54

2.6.6	車両の改善	2-54
2.6.7	鉄道設備・保安の改善	2-55
2.6.8	駅業務の自動化・サービス改善	2-56
2.6.9	ダイヤ改正・運賃の変更経緯	2-57
2.6.10	駅前駐車場・駐輪場の整備	2-58
3.	現行スキームによる今後の見通し	3-1
3.1	利用者数と営業収入の推計	3-1
3.1.1	将来駅勢圏人口の推計	3-1
3.1.2	将来旅客収入の推計	3-3
3.2	車両更新費用の考え方	3-4
3.3	収支状況の予測	3-5
3.3.1	将来収支の算出	3-5
3.3.2	収支状況予測の条件	3-5
3.3.3	将来状況予測のケース数	3-5
3.3.4	将来収支予測（基準旅客収入）	3-6
3.3.5	将来収支予測（利用者が将来人口予測よりも増加した場合）	3-7
3.3.6	将来収支予測（利用者が将来人口予測よりも減少した場合）	3-8
3.4	国・県の支援制度	3-9
3.4.1	支援制度	3-9
3.4.2	三重県による支援制度	3-23
3.5	北勢線が抱える問題	3-25
4.	鉄道存続及び他モードへの転換等の比較整理	
4.1	比較方針の整理	4-1
4.1.1	比較モードの設定	4-1
4.1.2	比較モードの概要	4-2
4.2	評価項目の整理	4-12
4.3	本調査のまとめと今後の方針	4-13

【参考資料】

1. 利用者数と営業収入の推計方法…………… 参考-1
2. 将来乗降客数の推計方法…………… 参考-2
3. 2045年駅間OD表の推計…………… 参考-3

【用語集】

1. 本調査について

1.1 調査目的

地域鉄道は、地域住民の通学や通勤の手段として重要な役割を担っており、また地域の経済活動の基盤として移動手段の確保だけでなく、少子高齢化や環境問題など社会情勢への対応や、まちづくりと連動した地域経済の自立活性化の観点からも安定的な基盤が求められる。三岐鉄道北勢線についても、沿線地域住民の通勤・通学、日常生活などに必要不可欠な移動手段であるとともに、地域経済活動の基盤となる重要な社会インフラとして存続してきた。

2003（平成15）年に近鉄から三岐鉄道へ北勢線を譲渡されてから、10年間の北勢線リニューアル計画の実行により、サービス水準が向上したことで利用者数は増加していた。しかしながら2020（令和2）年、2021（令和3）年の新型コロナウイルスによる影響で、利用者数が減少に転じた。また、近年は燃料価格や物価、人件費の高騰、担い手不足も相まって厳しい経営状況を余儀なくされている。今後、さらに人口減少・少子高齢化による利用者数減少も想定されることから営業収入改善の見込みは厳しく、更に、沿線自治体負担額が大きくなる見込みになる。また、車両の老朽化により、特殊なナローゲージの車両更新が追加で生じるため、対策を講じていくことが必要である。

2022（令和4）年度には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が提言された。また、2023（令和5）年4月に公布された「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2023（令和5）年10月から施行されており、地域公共交通の再構築に向けての支援が拡充されている。そのような中で2023（令和5）年度には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」が創設された。

こうした状況を踏まえ、沿線地域の移動手段を将来に渡り維持・確保していくため、北勢線の今後の在り方について様々な観点から検討を開始する必要がある。

本業務では、北勢線の現状や今後の見通しに加え、移動手段の確保や経済活動の基盤といった視点のみならず、環境の改善や道路渋滞の緩和、あるいは地域資源としての存在価値、更には人口減少やDX・GXの推進、ライフスタイルの多様化といった社会構造の変化も踏まえて多角的に整理し、三岐鉄道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。

1.2 調査概要

業務名：三岐鉄道北勢線の今後の在り方の検討に向けた基礎調査業務

履行場所：桑名市、いなべ市及び東員町一円

契約日：2023（令和5）年10月2日

履行期間：2023（令和5）年10月2日～2024（令和6）年3月8日

発注者：北勢線事業運営協議会

受注者：中央復建コンサルタンツ株式会社 中部支社

調査項目：(1) 現状分析及び将来予測

(2) 鉄道存続及び他モードへの転換の項目整理

(3) 報告書とりまとめ

1.3 実施フロー

本調査の実施フローを以下に示す。

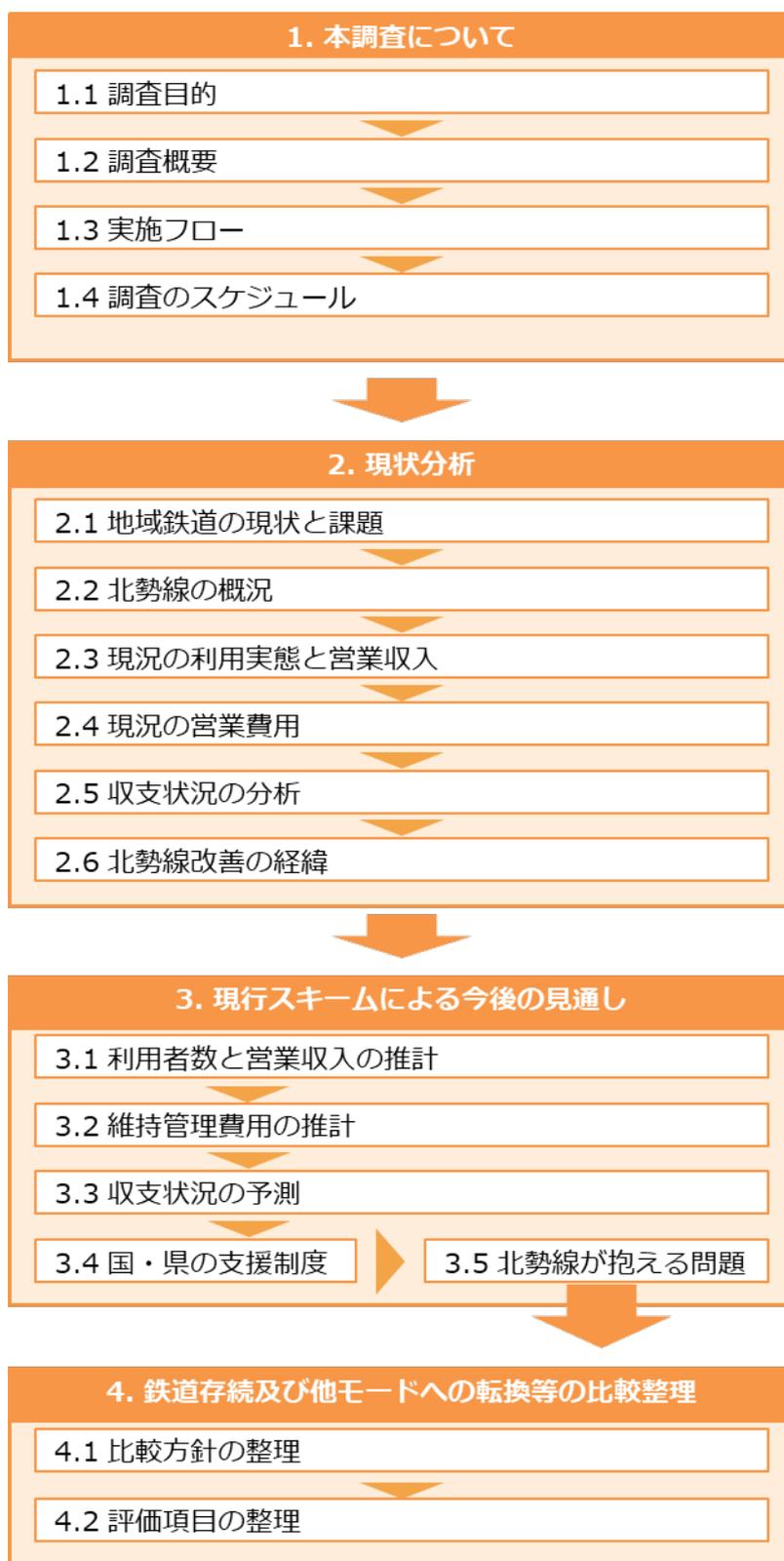


図 実施フロー

1.4 調査のスケジュール

調査スケジュールを以下に示す。

表 調査スケジュール

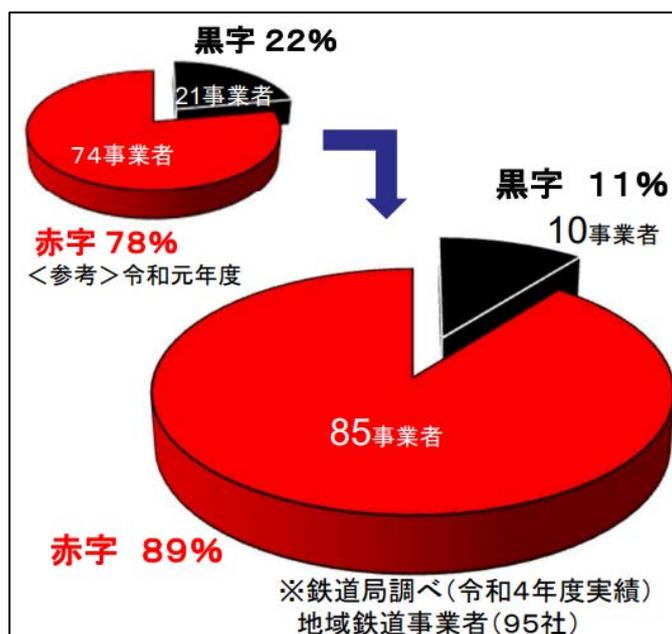
検討項目	2023年（令和5年）												2024年（令和6年）															
	10月				11月				12月				1月				2月				3月							
	1週目	2週目	3週目	4週目	1週目	2週目	3週目	4週目	1週目	2週目	3週目	4週目	1週目	2週目	3週目	4週目	1週目	2週目	3週目	4週目	1週目	2週目	3週目	4週目				
北勢線事業運営協議会幹事会														●														●
北勢線事業運営協議会専門委員会															●													
(1) 現況分析及び将来予測																												
① 北勢線の現状分析	2.1地域鉄道の現状と課題・2.2北勢線の概況				2.3現況の利用実態と営業収入、2.4現況の営業費用 2.5収支状況の分析				資料修正	2.6北勢線改善の経緯																		
② 現行スキームによる今後の見通し					3.4国・県の支援制度整理					3.1利用者数と営業収入の推計、3.2維持管理費用の推計、3.3収支状況の予測、3.5北勢線が抱える問題																		
(2) 鉄道存続及び他モードへの転換の項目整理					4.1比較方針の整理					4.2評価項目の整理																		
(3) 報告書とりまとめ																					報告書とりまとめ							
設計協議(打合せ)			●			●		●			●				●		●	●	●	●	●							

2. 現状分析

2.1 地域鉄道の現状と課題

地域鉄道は、地域住民の通学や通勤の手段として重要な役割を担っており、また地域の経済活動の基盤として移動手段の確保だけでなく、少子高齢化や環境問題など社会情勢への対応や、まちづくりと連動した地域経済の自立活性化の観点からも安定的な基盤が求められる。

他方、地域鉄道を取り巻く環境は厳しく、また新型コロナウイルスによる影響もあり、全国にある95社のうち85社（89.5%）が経常収支ベースで赤字を計上するに至っている。新型コロナウイルスが終息しても生活スタイルの変化により利用者が戻りきらないと言われている。



資料：地域鉄道の現状，国土交通省

図 全国の地域鉄道の経常収支状態

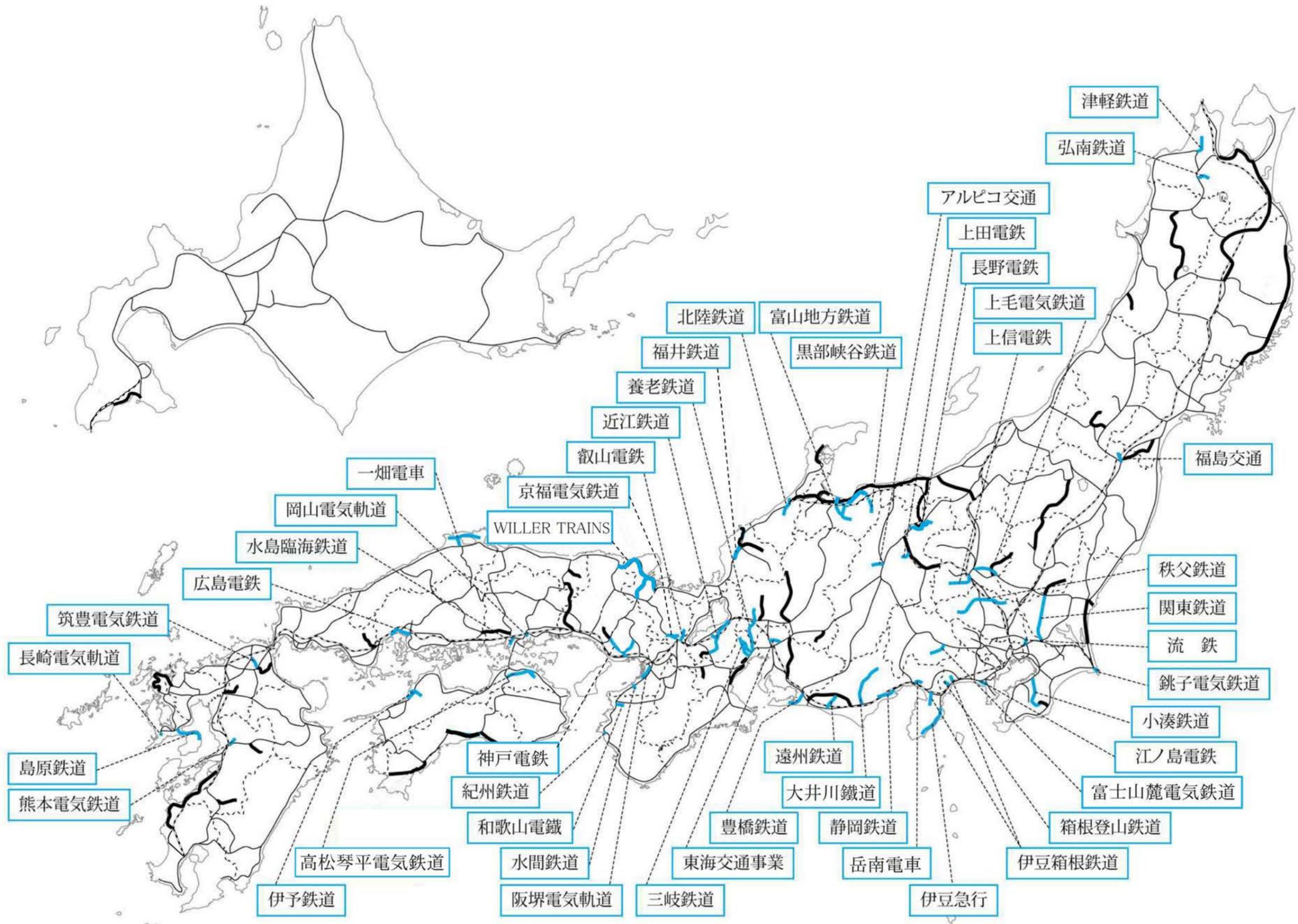
【参考】

表 地域鉄道事業者の一覧

運輸局	事業者名	営業 キロ	運輸局	事業者名	営業 キロ	運輸局	事業者名	営業 キロ	運輸局	事業者名	営業 キロ	
北海道 運輸局 (1社)	●道南いさりび鉄道	37.8	北陸信越 運輸局	上田電鉄	11.6	中部 運輸局	伊豆急行	45.7	中国 運輸局 (8社)	●智頭急行	56.1	
東北 運輸局 (11社)	●青い森鉄道	121.9	関東 運輸局 (16社)	秩父鉄道	71.7		●愛知環状鉄道	45.3		一畑電車	42.2	
	●三陸鉄道	163.0		●樽見鉄道	34.5		●井原鉄道	41.7				
	●秋田内陸縦貫鉄道	94.2		伊豆箱根鉄道	29.4		広島電鉄	35.1				
	●IGRいわて銀河鉄道	82.0		●鹿島臨海鉄道	53.0		●明知鉄道	25.1		●錦川鉄道	32.7	
	●会津鉄道	57.4		●わたらせ渓谷鐵道	44.1		豊橋鉄道	23.4		●若桜鉄道	19.2	
	●阿武隈急行	54.9		●真岡鐵道	41.9		●伊勢鐵道	22.3		水島臨海鐵道	10.4	
	弘南鉄道	30.7		小湊鐵道	39.1		福井鐵道	21.5		岡山電氣軌道	4.7	
	●山形鐵道	30.5		上信電鉄	33.7		遠州鐵道	17.8	四国 運輸局 (5社)	●土佐くろしお鐵道	109.3	
	●由利高原鐵道	23.0		●野岩鐵道	30.7		●伊賀鐵道	16.6		高松琴平電氣鐵道	60.0	
	津軽鐵道	20.7		●いすみ鐵道	26.8		東海交通事業	11.2		伊予鐵道	43.5	
	福島交通	9.2		富士山麓電氣鐵道	26.6		静岡鐵道	11.0		●とさでん交通	25.3	
		上毛電氣鐵道		25.4	岳南電車		9.2	●阿佐海岸鐵道		10.0		
北陸 信越 運輸局 (13社)	●しなの鐵道	102.4		箱根登山鐵道	15.0		近畿 運輸局 (11社)	●四日市あすなろう鐵道	7.0	九州 運輸局 (10社)	●肥薩おれんじ鐵道	116.9
	富山地方鐵道	108.4		●ひたちなか海浜鐵道	14.3			WILLER TRAINS	114.0		●松浦鐵道	93.8
	●あいの風とやま鐵道	100.1		江ノ島電鉄	10.0	神戸電鉄		69.6	●平成筑豊鐵道		49.2	
	●えちごトキめき鐵道	97.0	銚子電氣鐵道	6.4	近江鐵道	59.5		島原鐵道	43.2			
	●北越急行	59.5	流鉄	5.7	阪堺電氣軌道	18.3		●くま川鐵道	24.8			
	長野電鉄	33.2	中部 運輸局 (20社)	●長良川鐵道	72.1	●信楽高原鐵道		14.7	●南阿蘇鐵道		17.7	
	●のと鐵道	33.1		●天竜浜名湖鐵道	67.7	叡山電鉄		14.4	筑豊電氣鐵道		16.0	
	北陸鐵道	20.6		大井川鐵道	65.0	和歌山電鐵		14.3	●甘木鐵道		13.7	
	黒部峡谷鐵道	20.1		養老鐵道	57.5	●北条鐵道		13.6	熊本電氣鐵道		13.1	
	●IRいしかわ鐵道	17.8		●えちぜん鐵道	53.0	京福電氣鐵道		11.0	長崎電氣軌道		11.5	
	アルピコ交通	14.4		三岐鐵道	48.0	水間鐵道		5.5				
	●万葉線	12.9				紀州鐵道	2.7					

[●印: 第三セクター]

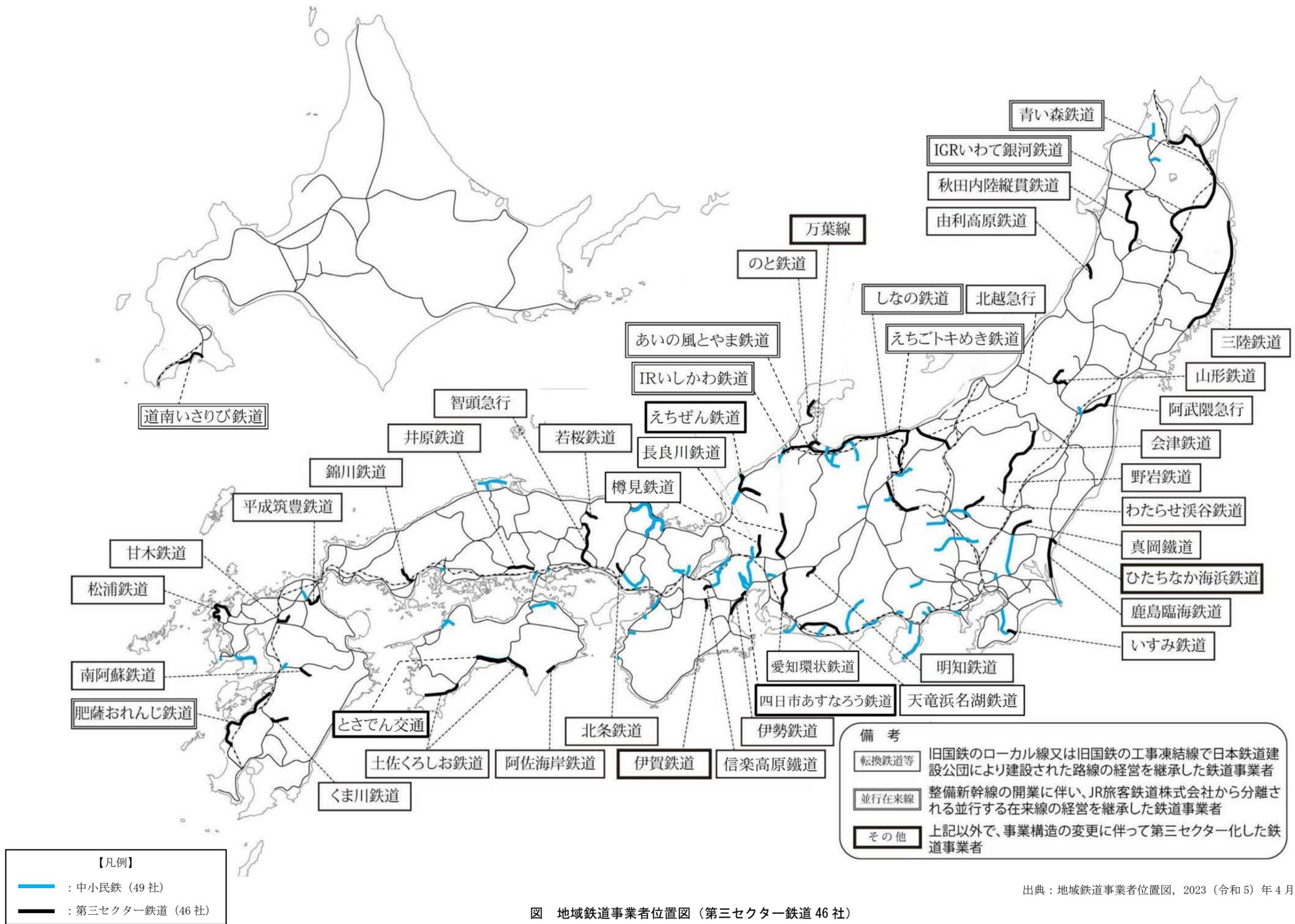
出典：地域鉄道事業者一覧，2023（令和5）年4月，国土交通省



【凡例】
 〓 : 中小民鉄 (49 社)
 〓 : 第三セクター鉄道 (46 社)

出典：地域鉄道事業者位置図，2023（令和5）年4月，国土交通省

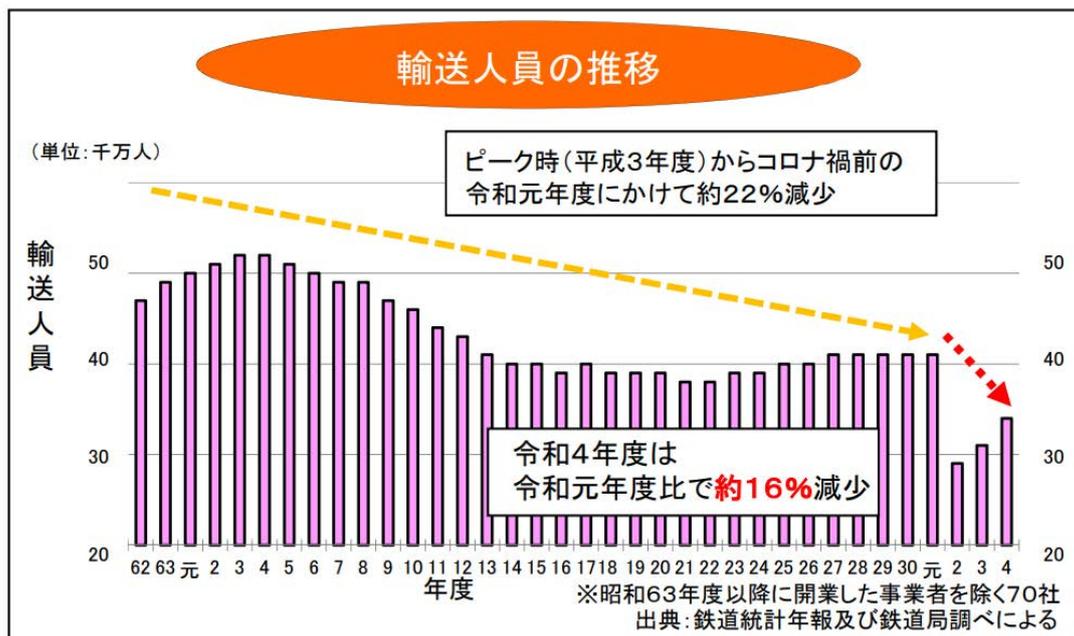
図 地域鉄道事業者位置図（中小民鉄49社）



出典：地域鉄道事業者位置図，2023（令和5）年4月，国土交通省

図 地域鉄道事業者位置図（第三セクター鉄道46社）

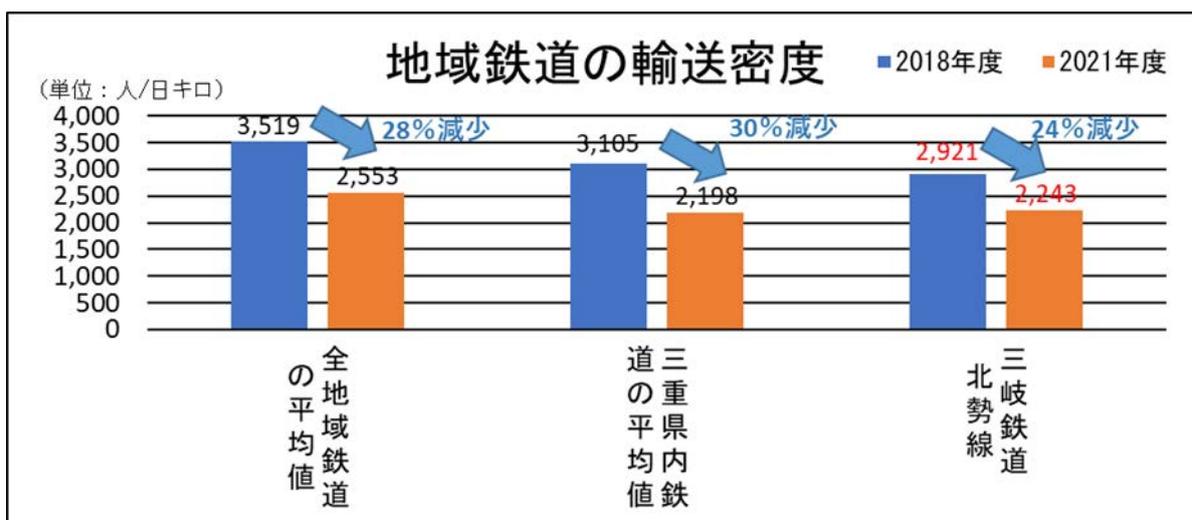
地域鉄道の輸送人員は減少しており、最多であった1991（平成3）年度とコロナ禍前の2019（令和元）年度を比較すると、約22%減少している。また、2019（令和元）年度と2022（令和4）年度を比較すると約16%減少している。



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）

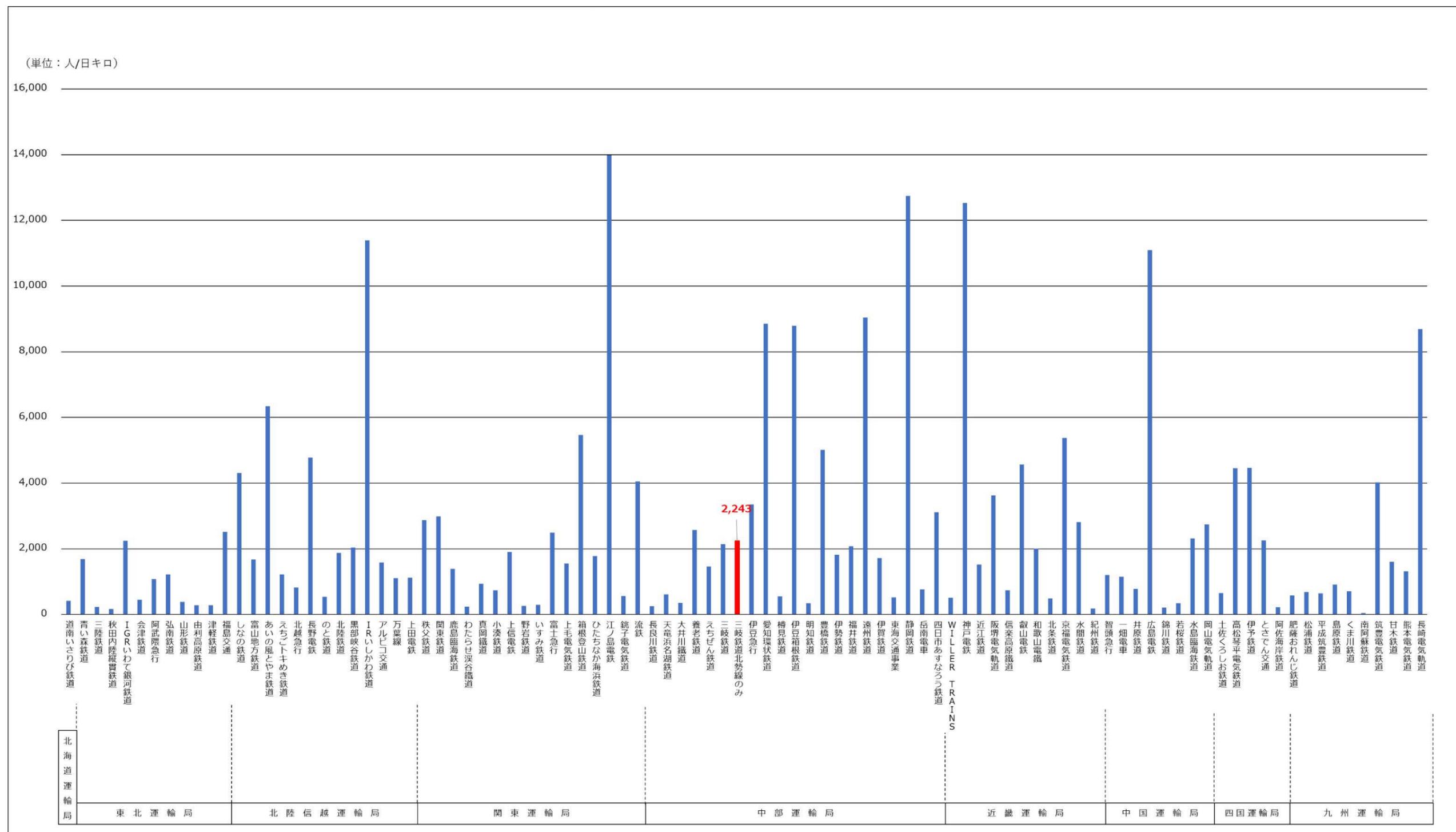
地域鉄道の平均、中部運輸局内の地域鉄道の平均及び三岐鉄道北勢線の輸送密度を比べたグラフが以下のとおりである。コロナ禍前の2018（平成30）年度よりもコロナ禍後の2021（令和3）年度は輸送密度が地域鉄道全体で落ち込んでいる。



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、三岐鉄道受領資料「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

全国の地域鉄道の輸送密度については下表のとおりとなっている。輸送密度は北勢線では2,243人/日キロで34位となっている。



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

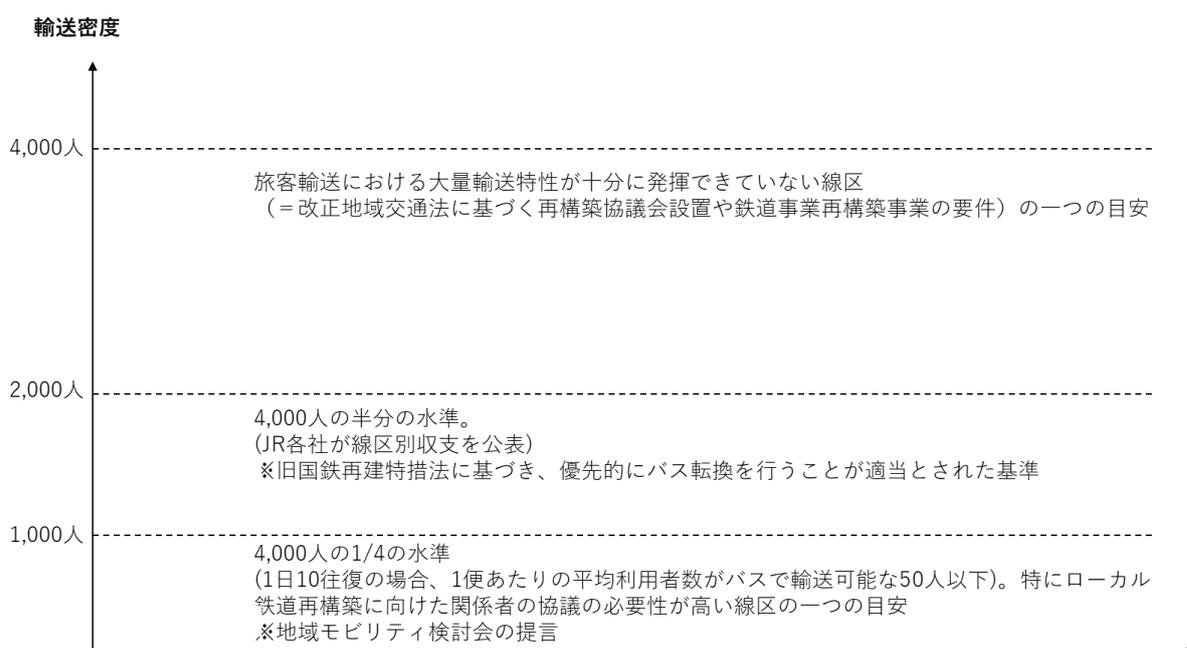
図 全国の地域鉄道の輸送密度比較 (2021) 年度

【参考 鉄道における輸送密度の目安】

輸送密度は、鉄道線の利用実態を示す指標として使用されている。昭和 55(1980)年施行の国鉄再建法では、国鉄線をバス転換や第三セクター等へ転換する基準として、輸送密度 4,000 人/日が「転換対象路線」として一つの基準とされていた。

近年では、全国の JR で輸送密度 2,000 人/日未満の線区を中心に、利用・収支状況データの公開や、維持確保に向けた議論が進んでおり、旧国鉄再建特措法では優先的に転換を考える路線として位置づけられている。

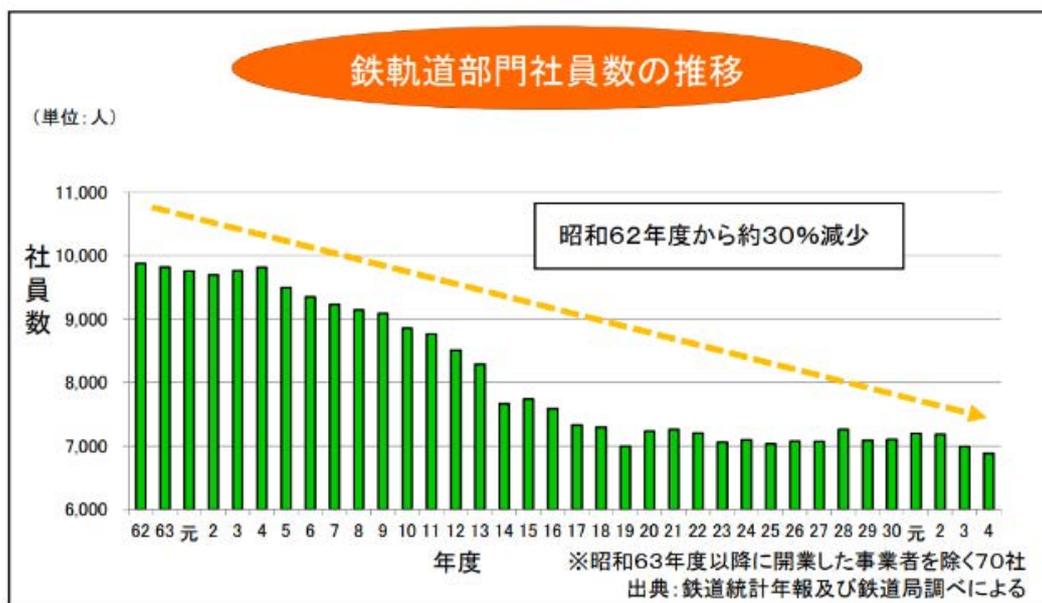
北勢線は 2,243 人/日キロとなっていることから優先的にバス転換を行うことが適当とされた輸送密度 2,000 人/日以上よりは多くなっている。



資料：国土交通省資料

図 国鉄再建法による輸送密度の考え方

地域鉄道の担い手である地域鉄道事業者の運営に関わる社員数もまた、減少している。1987（昭和62）年度と比較すると2022（令和4）年度では約30%減少し、全国で7,000名程度となっている。



出典：地域鉄道の現状，国土交通省

図 鉄軌道部門社員数の推移（1987（昭和62）年度～2022（令和4）年度）

また、地域鉄道各社では鉄道運転士の不足により、ダイヤの見直しや運休等の対応を取らざるを得ない状況となっている。地域鉄道事業者によっては、数名の休職・退職が原因となり、現行の運行ダイヤの維持ができなくなっている。

島原鉄道では急遽退職者が出たことにより、2023（令和5）年10月16日から12月15日の間の平日の期間は一時的に減便の対応をとった。

また、とさでん交通では運転士2名の退職によりダイヤの維持が困難になったとして、2023（令和5）年12月1日より路面電車の計29本を減便している。

伊予鉄道では、主要な移動手段となる列車の維持を優先するために配置転換を行ったことが要因となり、道後温泉を訪れる観光客に人気のある坊ちゃん列車を2023（令和5）年11月から当面の期間に渡り、運休としている。

地域鉄道において運転士不足によるダイヤの見直し等が行われている状況を鑑み、国土交通省では運転士の確保に向けて鉄道事業者が行っている創意工夫や効果的な対策、国の取組等に関する意見交換を行うことを目的とし、地域鉄道における運転士の確保に向けた緊急連絡会議を開催した。地域鉄道における運転士の確保に向けた緊急連絡会議の概要を次表に示す。

表 地域鉄道における運転士の確保に向けた緊急連絡会議概要

日時	2024（令和6）年2月2日（金）15時～17時
構成員	鉄軌道事業者、民鉄協会等関係団体、国土交通省
内容	(1) 国における取組み (2) 鉄道事業者における創意工夫や効果的な対策

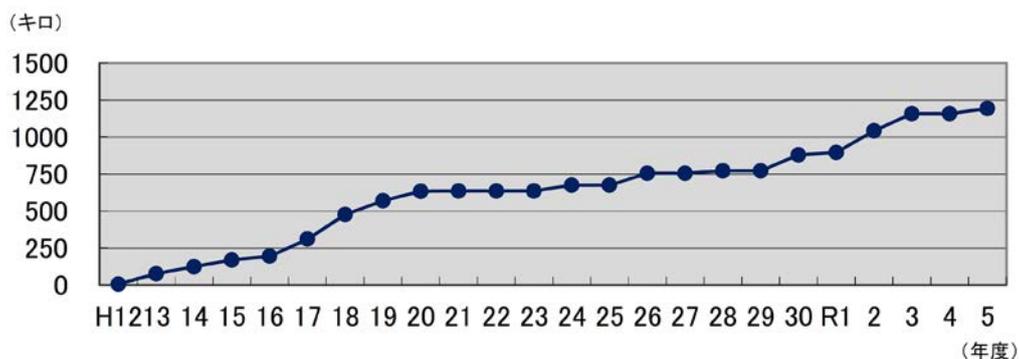
また、2000（平成12）年度以降は全国で46路線となる1,193.6kmの軌道が廃止されている。特に2016（平成28）年度以降にはJR路線の廃止も全国各地で発生している。

表 2000（平成12）年度以降に廃止となった地域鉄道路線一覧

※ 2023（令和5）年4月1日現在

年度	事業者名	路線名	区間	営業キロ	営業廃止年月日
2000（平成12）	西日本鉄道	北九州線	黒崎駅前～折尾	5.0	H12.11.26
2001（平成13）	のと鉄道	七尾線	穴水～輪島	20.4	H13.4.1
	下北交通	大畑線	下北～大畑	18.0	H13.4.1
	名古屋鉄道	揖斐線	黒野～本揖斐	5.6	H13.10.1
	〃	谷汲線	黒野～谷汲	11.2	H13.10.1
	〃	八百津線	明智～八百津	7.3	H13.10.1
〃	竹鼻線	江吉良～大須	6.7	H13.10.1	
2002（平成14）	長野電鉄	河東線	信州中野～木島	12.9	H14.4.1
	南海電気鉄道	和歌山港線	和歌山港～水軒	2.6	H14.5.26
	京福電気鉄道	永平寺線	東古市～永平寺	6.2	H14.10.21
	南部縦貫鉄道	南部縦貫鉄道線	野辺地～七戸	20.9	H14.8.1
	有田鉄道	有田鉄道線	藤並～金屋口	5.6	H15.1.1
2003（平成15）	JR西日本	可部線	可部～三段峡	46.2	H15.12.1
2004（平成16）	名古屋鉄道	三河線	碧南～吉良吉田	16.4	H16.4.1
	〃	〃	猿投～西中金	8.6	H16.4.1
2005（平成17）	〃	揖斐線	忠節～黒野	12.7	H17.4.1
	〃	岐阜市内線	岐阜駅前～忠節	3.7	H17.4.1
	〃	美濃町線	徹明町～関	18.8	H17.4.1
	〃	田神線	田神～競輪場前	1.4	H17.4.1
	日立電鉄	日立電鉄線	常北太田～鮎川	18.1	H17.4.1
	のと鉄道	能登線	穴水～蛸島	61.0	H17.4.1
2006（平成18）	北海道ちほく高原鉄道	ふるさと銀河線	池田～北見	140.0	H18.4.21
	桃花台新交通	桃花台線	小牧～桃花台東	7.4	H18.10.1
	神岡鉄道	神岡線	猪谷～奥飛騨温泉口	19.9	H18.12.1
2007（平成19）	くりはら田園鉄道	くりはら田園鉄道線	石越～細倉マインパーク前	25.7	H19.4.1
	鹿島鉄道	鹿島鉄道線	石岡～鉾田	27.2	H19.4.1
	西日本鉄道	宮地岳線	西鉄新宮～津屋崎	9.9	H19.4.1
	高千穂鉄道	高千穂線	延岡～檜峰	29.1	H19.9.6
2008（平成20）	島原鉄道	島原鉄道線	島原外港～加津佐	35.3	H20.4.1
	三木鉄道	三木線	三木～厄神	6.6	H20.4.1
	名古屋鉄道	モンキーパーク・モノレール線	犬山遊園～動物園	1.2	H20.12.28
	高千穂鉄道	高千穂線	檜峰～高千穂	20.9	H20.12.28
2009（平成21）	北陸鉄道	石川線	鶴来～加賀一の宮	2.1	H21.11.1
2012（平成24）	十和田観光電鉄	十和田観光電鉄線	十和田市～三沢	14.7	H24.4.1
	長野電鉄	屋代線	屋代～須坂	24.4	H24.4.1
2014（平成26）	JR東日本	岩泉線	茂市～岩泉	38.4	H26.4.1
	JR北海道	江差線	木古内～江差	42.1	H26.5.12
2015（平成27）	阪堺電気軌道	上町線	住吉～住吉公園	0.2	H28.1.31
2016（平成28）	JR北海道	留萌線	留萌～増毛	16.7	H28.12.5
2018（平成30）	JR西日本	三江線	江津～三次	108.1	H30.4.1
2019（令和1）	JR北海道	石勝線	新夕張～夕張	16.1	H31.4.1
2020（令和2）	JR東日本	大船渡線	気仙沼～盛	43.7	R2.4.1
	〃	気仙沼線	柳津～気仙沼	55.3	R2.4.1
	JR北海道	札沼線	北海道医療大学～新十津川	47.6	R2.5.7
2021（令和3）	〃	日高線	鶴川～様似	116.0	R3.4.1
2023（令和5）	〃	留萌線	石狩沼田～留萌	35.7	R5.4.1

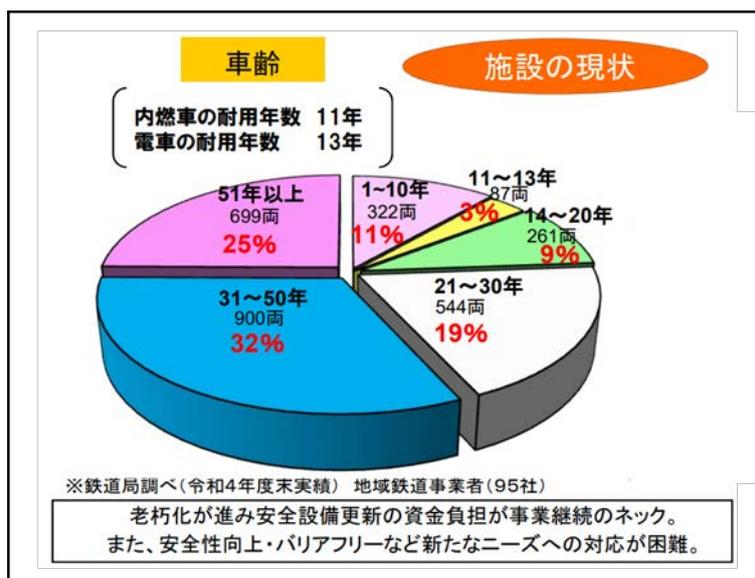
資料：地域鉄道の現状，国土交通省より作成



出典：地域鉄道の現状，国土交通省

図 2000（平成12）年度以降の全国廃止路線長の推移

さらに、地域鉄道に係る施設についても老朽化が進んでいる。車両については車齢が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。更新の資金負担が地域鉄道事業継続のネックとなっているのみならず、安全性の向上やバリアフリー等新たなニーズへの対応も必要となっている。



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

2.2 北勢線の概況

2.2.1 路線の概要

北勢線は、桑名市の西桑名駅から東員町を経ていなべ市の阿下喜駅に至る営業キロ 20.4km の鉄道である。

起 点：西桑名駅（桑名市）

隣接して桑名駅[※]があり乗換可

※ J R 東海関西本線、近鉄名古屋線、養老鉄道養老線と接続

終 点：阿下喜駅（いなべ市）

沿線市町：桑名市、東員町、いなべ市

営業キロ：20.4km

駅 数：13 駅



図 三岐鉄道路線図

2.2.2 北勢線の経緯

2000（平成 12）年度、近畿日本鉄道による北勢線事業廃止表明以後の経緯は以下のとおりである。

表 北勢線運営体制の変遷

年度	改善の内容
2000（平成 12）年度	近畿日本鉄道が北勢線事業廃止を表明
2002（平成 14）年度	北勢線沿線市町（桑名市・東員町・員弁町・北勢町）が三岐鉄道に対して正式に北勢線運行を依頼 三岐鉄道は運行継承を決定 「北勢線運営協議会」を設置 「北勢線対策室」を開設
2003（平成 15）年度	近鉄が三岐鉄道に北勢線鉄道事業を譲渡。三岐鉄道による北勢線運営が開始
2003(平成 15)年度～2012(平成 24) 年度	北勢線リニューアル事業の開始
2013(平成 25)年度～2015(平成 27) 年度	第 1 期暫定支援実施
2016(平成 28)年度～2018(平成 30) 年度	第 2 期暫定支援実施
2019(令和元)年度～2021(令和 3) 年度	第 3 期暫定支援実施
2022(令和 4)年度～2024(令和 6) 年度	第 4 期暫定支援実施

資料：地域活性化に地方鉄道が果たす役割 三岐鉄道の場合，交通新聞社より作成

2.2.3 運行の概要

列車の運行は下記の通りであり、西桑名～阿下喜の所要時間は46分～64分で、平均で54分となっている。

1日45往復の運行があり、ピーク時の8時台で下り4本の運行がある。運賃は、190円～510円に設定されている。

運賃：190円～510円
 運行速度：最高速度45km/h
 所要時間：平均54分（46分～64分）
 列車本数：45往復（ピーク時下り4本、8時台）

表 運賃の例（普通運賃）

三岐鉄道北勢線 普通運賃・通勤定期乗車券運賃表

三岐鉄道株式会社
2013年10月1日改定

		【上段】普通運賃						【下段】駅間距離						単位:キロメートル		
		西桑名	馬道	西別所	蓮花寺	在良	星川	七和	穴太	東員	大泉	楚原	麻生田	阿下喜		
通勤定期	西桑名	190	190	190	210	240	260	300	340	390	430	490	510	西桑名		
	馬道	1.1	2.0	3.5	4.1	5.5	6.9	8.0	9.7	12.4	14.4	18.1	20.4	馬道		
	西別所	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	西別所		
	蓮花寺	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	蓮花寺		
	在良	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	在良		
	星川	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	星川		
	七和	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	七和		
	穴太	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	穴太		
	東員	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	東員		
	大泉	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	大泉		
	楚原	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	楚原		
	麻生田	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	麻生田		
阿下喜	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	阿下喜			
西桑名	190	190	190	210	240	260	300	340	390	430	490	510	西桑名			
馬道	1.1	2.0	3.5	4.1	5.5	6.9	8.0	9.7	12.4	14.4	18.1	20.4	馬道			
西別所	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	西別所			
蓮花寺	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	蓮花寺			
在良	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	在良			
星川	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	星川			
七和	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	七和			
穴太	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	穴太			
東員	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	東員			
大泉	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	大泉			
楚原	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	楚原			
麻生田	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	麻生田			
阿下喜	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	阿下喜			
西桑名	190	190	190	210	240	260	300	340	390	430	490	510	西桑名			
馬道	1.1	2.0	3.5	4.1	5.5	6.9	8.0	9.7	12.4	14.4	18.1	20.4	馬道			
西別所	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	西別所			
蓮花寺	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	蓮花寺			
在良	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	在良			
星川	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	星川			
七和	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	七和			
穴太	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	穴太			
東員	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	東員			
大泉	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	大泉			
楚原	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	38.990	楚原			
麻生田	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	7.220	麻生田			
阿下喜	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	20.580	阿下喜			

出典：三岐鉄道ホームページ

表 三岐鉄道北勢線の時刻表

三岐鉄道北勢線 標準時刻表(下り 阿下喜方面)

2012年3月20日変更

列車番号	西桑名	馬道	西別所	蓮花寺	在良	星川	七和	穴太	東員	大泉	楚原	麻生田	阿下喜
51	5:48	5:51	5:53	5:56	5:58	6:01	6:06	6:08	6:13	6:18	6:23	6:32	6:37
61	6:16	6:20	6:22	6:25	6:29	6:32	6:40	6:42	6:47	6:55	7:06	7:15	7:20
361	6:33	6:37	6:39	6:42	6:46	6:49	6:53	6:55	7:01	7:11	7:16		
63	6:50	6:54	6:56	6:59	7:01	7:04	7:08	7:11	7:17	7:25	7:37	7:46	7:51
371	7:04	7:07	7:09	7:12	7:15	7:18	7:23	7:25	7:31	7:42	7:47		
71	7:33	7:38	7:40	7:43	7:45	7:48	7:54	7:57	8:03	8:09	8:16	8:25	8:30
373	7:49	7:53	7:55	7:58	8:01	8:04	8:09	8:12	8:16	8:22	8:27		
381	8:05	8:09	8:12	8:15	8:17	8:20	8:24	8:36	8:41				
81	8:23	8:26	8:28	8:31	8:40	8:43	8:48	8:51	8:55	9:04	9:08	9:17	9:22
383	8:44	8:48	8:50	8:53	8:55	8:58	9:02	9:05	9:10	9:15	9:20		
385	8:59	9:03	9:05	9:08	9:11	9:13	9:17	9:20	9:24				
81	9:12	9:15	9:17	9:20	9:24	9:27	9:30	9:33	9:37	9:43	9:53	10:02	10:07
389	9:40	9:43	9:45	9:48	9:50	9:53	9:57	9:59	10:04	10:09	10:14		
101	10:05	10:08	10:10	10:13	10:16	10:19	10:23	10:25	10:35	10:40	10:51	11:00	11:05
401	10:35	10:38	10:40	10:43	10:45	10:48	10:52	10:54	11:02	11:07	11:12		
111	11:05	11:08	11:10	11:13	11:15	11:18	11:22	11:24	11:35	11:40	11:51	12:00	12:05
411	11:35	11:38	11:40	11:43	11:45	11:48	11:52	11:54	12:02	12:07	12:12		
121	12:05	12:08	12:10	12:13	12:15	12:18	12:22	12:24	12:32	12:37	12:51	13:00	13:05
421	12:35	12:38	12:40	12:43	12:45	12:48	12:52	12:54	13:02	13:07	13:12		
131	13:05	13:08	13:10	13:13	13:15	13:18	13:22	13:24	13:35	13:40	13:51	14:00	14:05
431	13:35	13:38	13:40	13:43	13:45	13:48	13:52	13:54	14:02	14:07	14:12		
141	14:05	14:08	14:10	14:13	14:15	14:18	14:22	14:24	14:32	14:37	14:42	14:51	14:56
143	14:35	14:38	14:40	14:43	14:45	14:48	14:52	14:54	15:04	15:09	15:14	15:23	15:28
151	15:05	15:08	15:10	15:13	15:15	15:18	15:22	15:24	15:29	15:34	15:46	15:55	16:00
153	15:35	15:38	15:40	15:43	15:45	15:48	15:54	15:56	16:01	16:06	16:18	16:27	16:32
461	16:04	16:08	16:10	16:13	16:15	16:18	16:22	16:25	16:29	16:34	16:39		
161	16:19	16:23	16:25	16:28	16:31	16:33	16:37	16:40	16:44	16:51	16:57	17:06	17:11
163	16:50	16:53	16:55	16:58	17:00	17:03	17:07	17:09	17:15	17:20	17:28	17:37	17:42
171	17:19	17:22	17:24	17:27	17:29	17:32	17:36	17:38	17:44	17:49	17:59	18:08	18:13
471	17:35	17:38	17:40	17:43	17:45	17:48	17:52	17:54	17:59	18:04	18:09		
173	17:51	17:54	17:56	17:59	18:01	18:04	18:08	18:10	18:16	18:21	18:30	18:39	18:44
481	18:07	18:10	18:12	18:15	18:17	18:20	18:24	18:26	18:31	18:36	18:41		
181	18:36	18:39	18:41	18:44	18:46	18:49	18:53	18:55	19:00	19:06	19:10	19:19	19:24
483	18:52	18:55	18:57	19:00	19:02	19:05	19:09	19:11	19:16	19:21	19:26		
191	19:08	19:11	19:13	19:16	19:18	19:21	19:25	19:27	19:32	19:37	19:42	19:51	19:56
491	19:24	19:27	19:29	19:32	19:34	19:37	19:41	19:43	19:48	19:53	19:58		
193	19:40	19:43	19:45	19:48	19:50	19:53	19:57	19:59	20:04	20:09	20:14	20:23	20:28
201	20:09	20:12	20:14	20:17	20:19	20:22	20:26	20:28	20:33	20:38	20:45	20:54	20:59
501	20:25	20:28	20:30	20:33	20:35	20:38	20:42	20:44	20:49				
203	20:39	20:42	20:44	20:47	20:49	20:52	20:56	20:58	21:03	21:08	21:16	21:25	21:30
211	21:10	21:13	21:15	21:18	21:20	21:23	21:27	21:29	21:34	21:39	21:46	21:55	22:00
213	21:39	21:42	21:44	21:47	21:49	21:52	21:56	21:58	22:03	22:08	22:17	22:26	22:31
51	22:07	22:10	22:12	22:15	22:17	22:20	22:24	22:26	22:31	22:37			
221	22:35	22:38	22:40	22:43	22:45	22:48	22:53	22:55	22:59	23:05	23:10	23:18	23:24
223	23:05	23:08	23:10	23:13	23:15	23:18	23:22	23:24	23:28	23:34	23:39	23:47	23:53
列車番号	西桑名	馬道	西別所	蓮花寺	在良	星川	七和	穴太	東員	大泉	楚原	麻生田	阿下喜

※平日・休日ともに時刻は同じです。(全日、同一ダイヤ)

三岐鉄道北勢線 標準時刻表(上り 西桑名方面)

2012年3月20日変更

列車番号	阿下喜	麻生田	楚原	大泉	東員	穴太	七和	星川	在良	蓮花寺	西別所	馬道	西桑名
350					5:30	5:33	5:36	5:39	5:42	5:44	5:47	5:51	5:54
50	5:37	5:41	5:49	5:54	6:00	6:03	6:06	6:09	6:12	6:14	6:17	6:20	6:23
360					6:17	6:20	6:23	6:26	6:29	6:31	6:34	6:37	6:40
60	6:10	6:14	6:23	6:27	6:34	6:37	6:40	6:43	6:46	6:48	6:51	6:54	6:57
62	6:38	6:42	6:50	6:55	7:01	7:04	7:08	7:12	7:15	7:17	7:20	7:23	7:26
64	6:54	6:58	7:06	7:11	7:17	7:20	7:23	7:27	7:30	7:32	7:35	7:38	7:41
370					7:21	7:25	7:31	7:35	7:41	7:45	7:48	7:51	7:57
70	7:25	7:29	7:37	7:42	7:48	7:52	7:54	7:58	8:01	8:04	8:07	8:09	8:13
372					7:53	7:57	8:03	8:07	8:13	8:17	8:19	8:22	8:29
80	8:04	8:08	8:16	8:22	8:28	8:31	8:34	8:37	8:40	8:42	8:45	8:48	8:51
380					8:32	8:36	8:42	8:46	8:48	8:52	8:55	8:58	9:07
82	8:47	8:51	8:59	9:04	9:10	9:13	9:17	9:21	9:24	9:26	9:29	9:31	9:35
382					9:27	9:31	9:37	9:41	9:43	9:47	9:50	9:52	9:58
90	9:41	9:45	9:53	9:58	10:04	10:07	10:10	10:13	10:16	10:18	10:21	10:24	10:27
400					10:21	10:26	10:32	10:35	10:38	10:41	10:45	10:50	10:56
100	10:39	10:43	10:51	10:56	11:02	11:05	11:08	11:11	11:15	11:17	11:20	11:23	11:26
410					11:21	11:26	11:32	11:35	11:38	11:41	11:45	11:50	11:56
110	11:39	11:43	11:51	11:56	12:02	12:05	12:08	12:11	12:15	12:17	12:20	12:23	12:26
420					12:21	12:26	12:32	12:35	12:38	12:41	12:45	12:50	12:56
120	12:39	12:43	12:51	12:56	13:02	13:05	13:08	13:11	13:15	13:17	13:20	13:23	13:26
430					13:21	13:26	13:32	13:35	13:38	13:41	13:45	13:50	13:56
130	13:39	13:43	13:51	13:56	14:02	14:05	14:08	14:11	14:15	14:17	14:20	14:23	14:26
440					14:21	14:26	14:32	14:35	14:38	14:41	14:45	14:50	14:56
140	14:29	14:33	14:42	14:46	15:02	15:05	15:08	15:11	15:15	15:17	15:20	15:23	15:26
150	15:01	15:05	15:14	15:18	15:32	15:35	15:38	15:41	15:45	15:47	15:50	15:53	15:56
450					15:48	15:51	15:54	15:57	16:00	16:02	16:05	16:08	16:11
152	15:34	15:38	15:46	15:51	16:01	16:04	16:07	16:10	16:15	16:18	16:21	16:23	16:27
160	16:06	16:10	16:18	16:23	16:29	16:32	16:37	16:41	16:44	16:46	16:49	16:53	16:56
460					16:47	16:51	16:58	17:01	17:07	17:10	17:13	17:16	17:25
162	16:45	16:49	16:57	17:02	17:15	17:18	17:21	17:24	17:29	17:31	17:34	17:38	17:41
470					17:29	17:32	17:36	17:39	17:45	17:47	17:50	17:54	17:57
170	17:16	17:20	17:28	17:33	17:44	17:47	17:52	17:55	18:01	18:03	18:06	18:10	18:13
172	17:47	17:51	17:59	18:04	18:16	18:19	18:24	18:27	18:30	18:33	18:36	18:39	18:42
480					18:17	18:21	18:33	18:36	18:39	18:42	18:46	18:51	18:58
180	18:18	18:22	18:30	18:36	18:43	18:46	18:53	18:56	19:02	19:04	19:07	19:11	19:14
482					18:48	18:52	19:00	19:03	19:09	19:12	19:18	19:20	19:27
182	18:49	18:53	19:01	19:06	19:16	19:19	19:25	19:28	19:34	19:36	19:39	19:43	19:46
490					19:33	19:37	19:48	19:51	19:57	20:00	20:06	20:09	20:15
190	19:29	19:33	19:42	19:53	20:04	20:07	20:10	20:13	20:19	20:21	20:24	20:28	20:31
200	20:01	20:05	20:14	20:18	20:33	20:36	20:42	20:45	20:49	20:51	20:54	20:57	21:00
202	20:33	20:37	20:45	20:50	21:03	21:06	21:09	21:12	21:20	21:22	21:25	21:28	21:31
210	21:04	21:08	21:16	21:21	21:34	21:37	21:40	21:43	21:49	21:51	21:54	21:57	22:00
212	21:34	21:38	21:46	21:51	22:03	22:06	22:09	22:12	22:17	22:19	22:22	22:25	22:28</

駅間が0.6kmと短い区間があり、駅間の表定速度は最も遅い区間・列車では10.9km/hと自転車並みのところもある。また、単線のためにすれ違い区間で待機時間が必要となる。

表 駅間表定速度

区間		営業キロ	所要時間(分)		表定速度(km/h)	
			最急	最遅	最急	最遅
西桑名	馬道	1.1	3	3	22.0	22.0
馬道	西別所	0.9	3	4	18.0	13.5
西別所	蓮花寺	1.5	3	3	30.0	30.0
蓮花寺	在良	0.6	2	2	18.0	18.0
在良	星川	1.4	3	6	28.0	14.0
星川	七和	1.4	3	3	28.0	28.0
七和	穴太	1.1	3	3	22.0	22.0
穴太	東員	1.7	3	3	34.0	34.0
東員	大泉	2.7	6	11	27.0	14.7
大泉	楚原	2	5	11	24.0	10.9
楚原	麻生田	3.7	8	9	27.8	24.7
麻生田	阿下喜	2.3	4	4	34.5	34.5
計		20.4	46	62	26.6	19.7

資料：三岐鉄道時刻表による駅間所要時間と駅間距離により作成

さらに、北勢線の表定速度は20km/h～27km/hに対し、平行する幹線道路の旅行速度は混雑時でも25km/h以上の区間が多く北勢線を上回っている。

表 並行道路の混雑時旅行速度

単位：km/h

路線	朝夕（混雑時）	
	上り	下り
(主)星川西別所線	18.7	33.3
(国)421号	30.1	25.5
(主)菰野東員線	28.9	31.7
(一)大泉停車場北大社線	24.6	29.1

資料：2021（令和3）年度道路交通センサス

2.2.4 鉄道施設・設備の概要

(1) 車両

近鉄からの移管後、車両の冷房化、高速化が行われている。

車幅が一般的な軌間^{※1}のものに比べて狭く、1編成あたりの定員は181人(3両編成)～268人(4両編成)となっている。

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年も経過しており老朽化している。また、北勢線の車両は車体の幅が2,110～2,130mmと狭く、着席した状態で吊り革を持って立つと圧迫感がある狭さである。



762mm



車幅が狭いため、席間の余裕が少ない

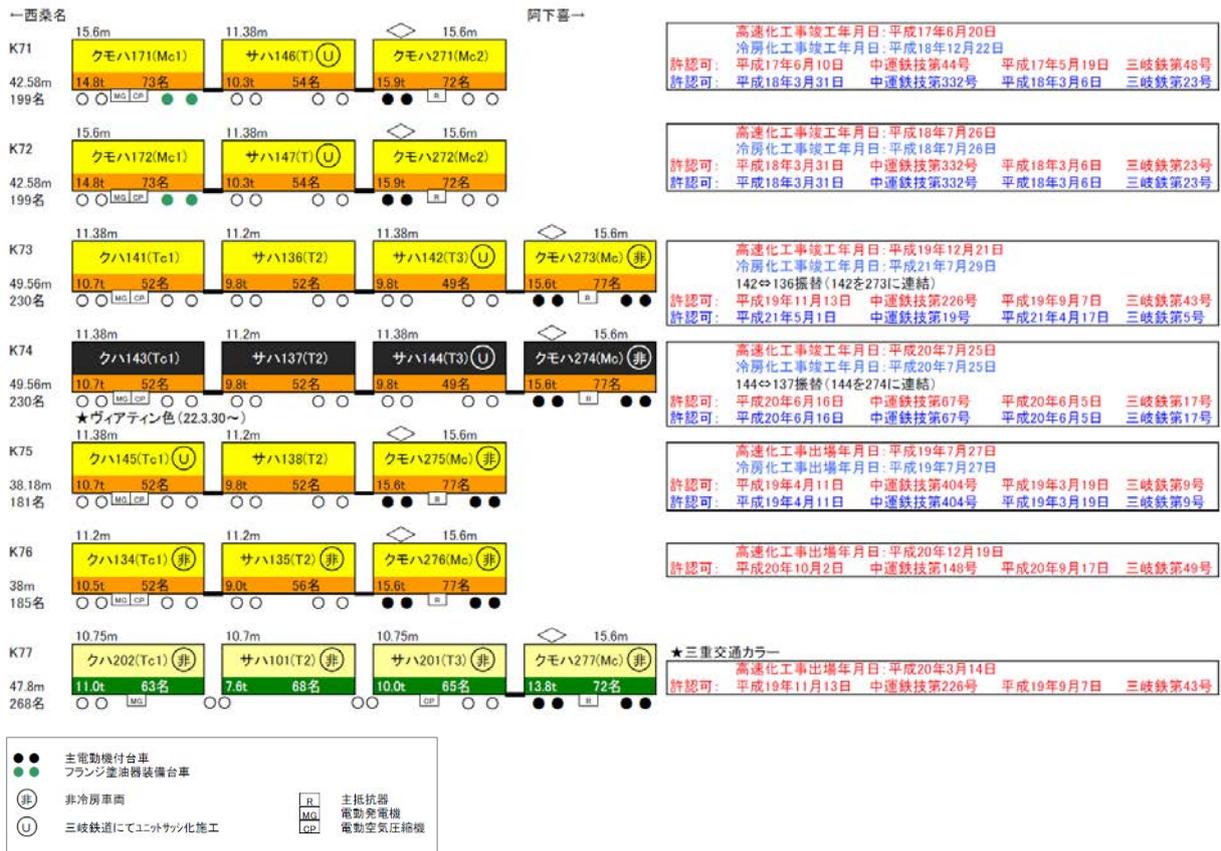
「ナローゲージ」と呼ばれ、日本では四日市あすなろう鉄道と黒部峡谷鉄道の3線のみの特種狭軌

※1 軌間とは、鉄道の線路における左右のレールの間隔のこと

表 北大社車両区の車両編成一覧

形式	車番	両数	形式	車番	両数
クモハ 273	273～276	4	サハ 130	135～137	3
クモハ 277	277	1	サハ 140	146・147	2
クモハ 270	271・272	2	サハ 140-1	142・144	2
クモハ 170	171・172	2	サハ 138	138	1
クハ 140	141・143・145	3	サハ 200	201	1
クハ 200	202	1	サハ 100	101	1
クハ 130	134	1	-	-	-
北勢線合計 24両					

資料：三岐鉄道受領資料「車両編成表・諸元表」より作成



出典：三岐鉄道受領資料「車両編成表・諸元表」

図 北勢線保有車両の編成と改良の経緯

<コラム>日本の鉄道軌間

日本の鉄道は下表の4つの軌間があり、狭軌が標準となっている。

表 日本の鉄道軌間の種類

軌間	鉄道事業者・路線 (例)
1,435 mm (標準軌)	JR 新幹線、京成電鉄、京阪電鉄、近鉄 など
1,372 mm (馬車軌間)	東急世田谷線、都電荒川線 など
1,067 mm (狭軌)	JR 在来線、小田急電鉄、名古屋鉄道、東急電鉄、東武電鉄 など
762 mm (特殊狭軌)	四日市あすなろう鉄道、三岐鉄道北勢線、黒部峡谷鉄道



資料：三岐鉄道ホームページ図 軌間(線路幅)の比較

図 軌間(線路幅)の比較

表 車両・編成の仕様

編成	車番号	定員 (車両)	定員 (編成)	車齢	製造年月日	冷房対応	動力対応	寸法		
								長(mm)	幅(mm)	高(mm)
K71	171	73	199	46	1977. 10. 1 (S52. 10. 1)		フランジ塗油器 装備台車	15,600	2,110	3,352
	146	54		62	1961. 10. 1 (S36. 10. 1)			11,380	2,130	3,256
	271	72		46	1977. 10. 1 (S52. 10. 1)		主電動機付台車	15,600	2,110	3,670
K72	172	73	199	46	1977. 10. 1 (S52. 10. 1)		フランジ塗油器 装備台車	15,600	2,110	3,352
	147	54		61	1962. 10. 1 (S37. 10. 1)			11,380	2,130	3,256
	272	72		46	1977. 10. 1 (S52. 10. 1)		主電動機付台車	15,600	2,110	3,670
K73	141	52	230	63	1960. 6. 1 (S35. 6. 1)			11,380	2,130	3,418
	136	52		69	1954. 10. 1 (S29. 10. 1)			11,200	2,110	3,352
	142	49		63	1960. 8. 1 (S35. 8. 1)			11,380	2,130	3,418
	273	77		46	1977. 10. 1 (S52. 10. 1)	非冷房車	主電動機付台車	15,600	2,110	3,670
K74	143	52	230	63	1960. 8. 1 (S35. 8. 1)			11,380	2,130	3,418
	137	52		69	1954. 11. 1 (S29. 11. 1)			11,200	2,110	3,352
	144	49		63	1960. 8. 1 (S35. 8. 1)			11,380	2,130	3,418
	274	77		46	1977. 10. 1 (S52. 10. 1)	非冷房車	主電動機付台車	15,600	2,110	3,670
K75	145	52	181	62	1961. 10. 1 (S36. 10. 1)			11,380	2,130	3,418
	138	52		69	1954. 11. 1 (S29. 11. 1)			11,200	2,110	3,352
	275	77		46	1977. 10. 1 (S52. 10. 1)	非冷房車	主電動機付台車	15,600	2,110	3,670
K76	134	52	185	69	1954. 4. 1 (S29. 4. 1)	非冷房車		11,200	2,110	3,419
	135	56		69	1954. 10. 1 (S29. 10. 1)	非冷房車		11,200	2,110	3,197
	276	77		46	1977. 10. 1 (S52. 10. 1)	非冷房車	主電動機付台車	15,600	2,110	3,670
K77	202	63	268	64	1959. 8. 1 (S34. 8. 1)	非冷房車		10,750	2,130	3,352
	101	68		64	1959. 8. 1 (S34. 8. 1)	非冷房車		10,700	2,130	3,190
	201	65		64	1959. 8. 1 (S34. 8. 1)	非冷房車		10,750	2,130	3,190
	277	72		33	1990. 8. 1 (H2. 8. 1)	非冷房車	主電動機付台車	15,600	2,110	3,670

資料：三岐鉄道受領資料「車両編成表・諸元表」より作成

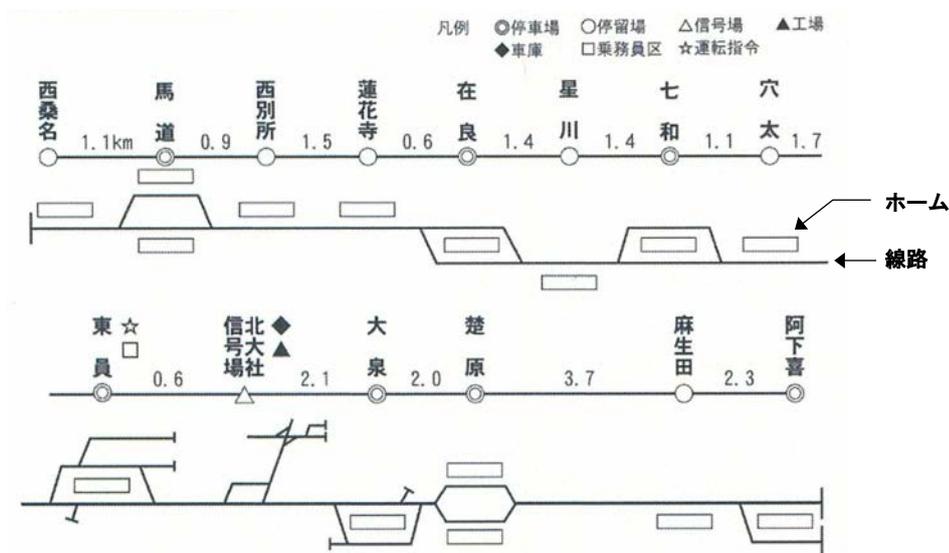
(2) 設備

全線単線で電化されており、自動閉そく式となっている。

急曲線区間が多いことや分岐器の曲線半径が小さいことにより、線路が急カーブとなるため、安全性を考慮して速度を低下する必要があること、車両性能が低いことが列車の高速化の阻害要因となっている。

また、単線であることから途中で行き違い設備が整備されており、駅で列車の行き違いを行うための時間調整を行っていることが所要時間短縮の阻害となっている。

さらに、枕木はほとんどが木製であることや特殊軌間であるため、良く揺れることから快適性も低くなっている。



出典：三岐鉄道受領資料「三岐鉄道北勢線営業案内」

図 北勢線の概略配線図



※北勢線最小曲線半径 (R=80m) 楚原～麻生田間・八幡神社踏切

写真の出典：北勢線事業運営協議会 WEB サイト

表 北勢線橋梁一覧表

駅間	橋梁名	桁程	径間	桁種別	河川名	道路種別	100年以上経過	50~99年
							上部工	下部工
西桑名								
1	第1号溝橋	0.3483	1.22	鋼I形桁	水路		1914年4月	1914年4月
2	向陽函橋	0.4648	1.50	鉄筋コンクリート箱型ラーメン	下水		1992年2月	1992年2月
3	矢田陸橋	0.7119	5.1	鋼H形桁		市道	1968年8月	1968年8月
4	関西線跨線橋	0.8210	10.08	鋼I形桁		市道、鉄道	1914年4月	1914年4月
5	名古屋線跨線橋	0.8354	9.96	鋼I形桁		鉄道	1914年4月	1914年4月
6	第2号溝橋	0.8461	1.83	鉄筋コンクリートスラブ		市道	1914年4月	1914年4月
7	第3号溝橋	0.9690	1.22	鋼I形桁	水路		1914年4月	1914年4月
馬道								
8	西別所函渠	1.9157	1.8	鉄筋コンクリート箱型ラーメン	水路		1984年3月	1984年3月
西別所								
9	第6号溝橋	2.3450	2.7	鋼H形桁	別所川		1974年11月	1974年11月
10	蓮花寺川橋梁	2.4285	6.1	鋼I形桁	谷川		1914年4月	1914年4月
11	第8号溝橋	2.9956	1.22	鋼I形桁	水路		1993年3月	1914年4月
蓮花寺								
12	第9号函橋	3.7827	2.45	鉄筋コンクリート箱型ラーメン	水路		1978年9月	1978年9月
13	工業用水管	4.1520	2.2	鉄管	工業用水管		1976年8月	1976年8月
在良								
14	笠員川橋梁	4.9390	4.57	鋼I形桁	水路		1914年4月	1914年4月
15	第10号溝橋	5.0216	1.22	鋼I形桁		市道	1914年4月	1914年4月
16	星川橋梁	5.5275	3.66	鋼I形桁	水路		1914年4月	1914年4月
星川								
17	嘉例川橋梁	5.7350	16.31	鋼I形桁	嘉例川		1914年4月	1914年4月
18	第14号溝橋	6.6825	2.35	鋼H形桁	水路		1974年11月	?
七和								
19	辨天川橋梁	7.5158	15.09	鋼I形桁	弁天川		1914年4月	1914年4月
穴太								
20	第18号溝橋	8.3287	1.83	鋼I形桁	農業用水路		1914年4月	1914年4月
21	第19号溝橋	8.7464	1.22	鋼I形桁	農業用水路		1914年4月	1914年4月
東員								
22	藤川橋梁	9.4340	28.1	鉄筋コンクリート下路桁	藤川		2009年12月	2009年12月
(北大社)								
23	第21号溝橋	10.8792	1.83	鋼I形桁	農業用水路		1914年4月	1914年4月
24	茶屋川橋梁	10.9522	54.64	鋼I形桁	戸上川		1914年4月	1914年4月
25	第22号溝橋	11.0015	1.83	鋼I形桁	農業用水路		1914年4月	1914年4月
26	第23号溝橋	11.2301	2.44	鋼I形桁	農業用水路		1914年4月	1914年4月
27	第24号溝橋	11.7400	2.44	鋼I形桁	農業用水路		1914年4月	1914年4月
28	第25号溝橋	12.2363	1.83	鋼I形桁	農業用水路		1914年4月	1914年4月
大泉								
29	六把野井水橋梁	13.1215	6.1	鋼I形桁	六把野井水		1914年4月	1914年4月
30	吉備川函橋	14.3660	4.2	鉄筋コンクリート箱型ラーメン	吉備川		1984年6月	1984年6月
31	楚原函橋	14.3786	4	鉄筋コンクリート箱型ラーメン		市道	1988年7月	1988年7月
楚原								
32	第27号溝橋	14.7988	1.22	鋼I形桁	農業用水路		1916年8月	?
33	第28号溝橋	14.8582	1.52	鋼I形桁	農業用水路		1916年8月	?
34	六把野井拱橋	15.2780	9.14	コンクリートアーチ	六把野井水		1916年8月	1916年8月
35	明智川拱橋	15.5076	19.81	コンクリートアーチ	明智川		1916年8月	1916年8月
36	第30号溝橋	16.2167	1.52	鉄筋コンクリートスラブ	農業用水路		1943年7月	1943年7月
37	第2六把野井水橋梁	16.7370	5.3	鋼I形桁	六把野井水		1958年7月	1958年7月
38	第1六把野井水橋梁	16.9358	4.4	鉄筋コンクリート箱型ラーメン	六把野井水		1958年7月	1958年7月
39	山田川橋梁	17.0239	43.28	鋼I形桁	山田川	農道	1960年8月	1916年8月
40	治田道陸橋	17.1512	7.62	鋼I形桁	六把野井水	市道	1930年5月	?
麻生田								
41	第34号溝橋	18.4606	1.83	鉄筋コンクリートアーチ		市道	1916年8月	?
42	第35号溝橋	19.0440	3	鋼I形桁	楚里川		1952年11月	1916年8月
43	員弁用水管	19.3788	1.00	ダクタイル鉄管	用水管		1985年3月	1985年3月
44	東六石川橋梁	19.4580	5.49	鋼I形桁	尾山谷川		1931年7月	1905年4月
45	西六石川橋梁	19.9120	11.20	鋼H形桁	小山谷川		2005年8月	2005年8月
46	阿下喜函橋	20.0841	1.20	鉄筋コンクリート箱型ラーメン	水路		1990年2月	1990年2月
47	第37号溝橋	20.2870	2.44	鋼I形桁	赤川		1931年7月	1931年7月
阿下喜								
	計 47 橋梁							

※東員～北大社間にあった第20号溝橋については、平成18年度に撤去済み

資料：三岐鉄道受領資料「北勢線橋梁一覧表」より作成

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。



関西線・名古屋線跨線橋
(1914 (大正 3) 年竣工)



明智川拱橋 (めがね橋)
(1916 (大正 5) 年竣工)



嘉例川橋梁 (1914 (大正 3) 年竣工)



六把野井拱橋 (ねじり橋)
(1916 (大正 5) 年竣工)



辨天川橋梁 (1914 (大正 3) 年竣工)



山田川橋梁
(上部工 1960 (昭和 35) 年・
下部工 1916 (大正 5) 年竣工)

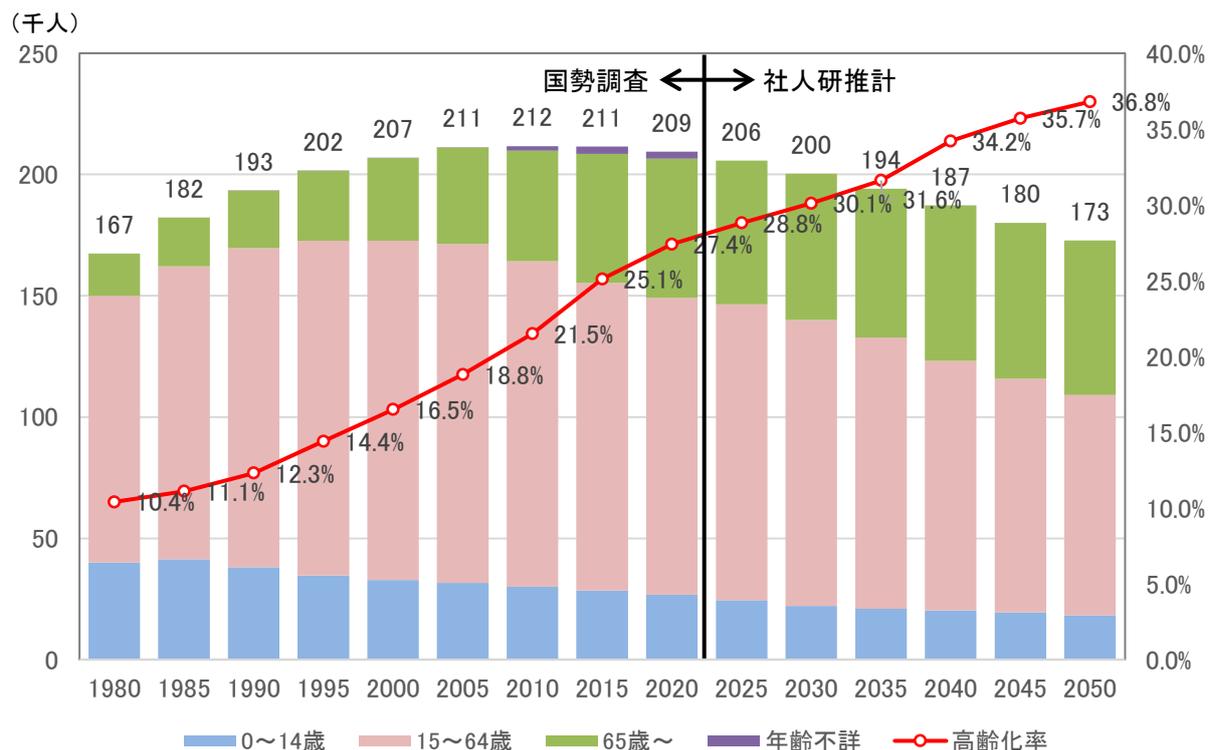
図 三岐鉄道北勢線の橋梁写真

2.2.5 沿線の概況

(1) 人口の推移と将来見通し

3市町沿線の人口は2010（平成22）年をピークに減少に転じ、将来にかけて減少は続き高齢化率も上昇する見通しとなっている。

2020（令和2）年の沿線人口は209千人で、2050（令和32）年には173千人となると推計されており、36千人・17%の減少が見通されている。特に北勢線の定期利用者層である15～64歳人口は、2020（令和2）年で122千人が2050（令和32）年で91千人となると推計されており、31千人・25%の減少が見通されている。



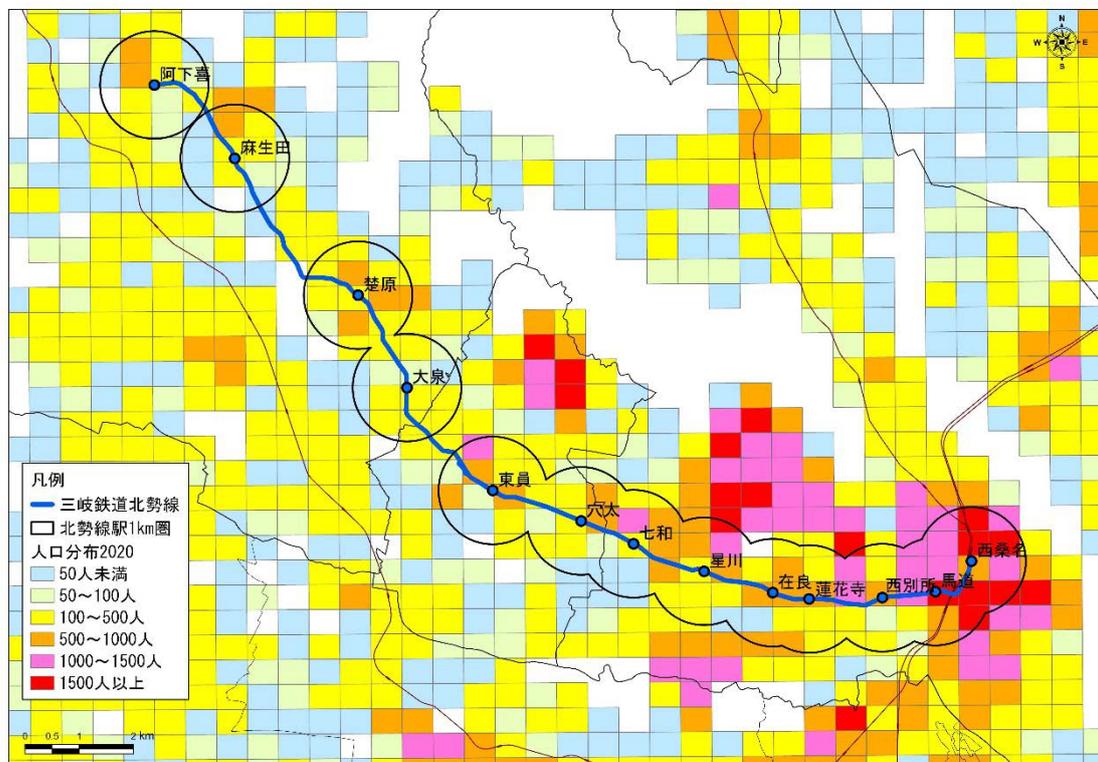
資料：国勢調査（～2020（令和2）年）、
社人研 日本の地域別将来推計人口・2023（令和5）年推計（2025（令和7）年～）より作成

図 沿線3市町の年齢階層別人口推移と将来推計

(2) 人口等の分布

駅勢圏人口は 62,119 人となっている。(500mメッシュ集計による)

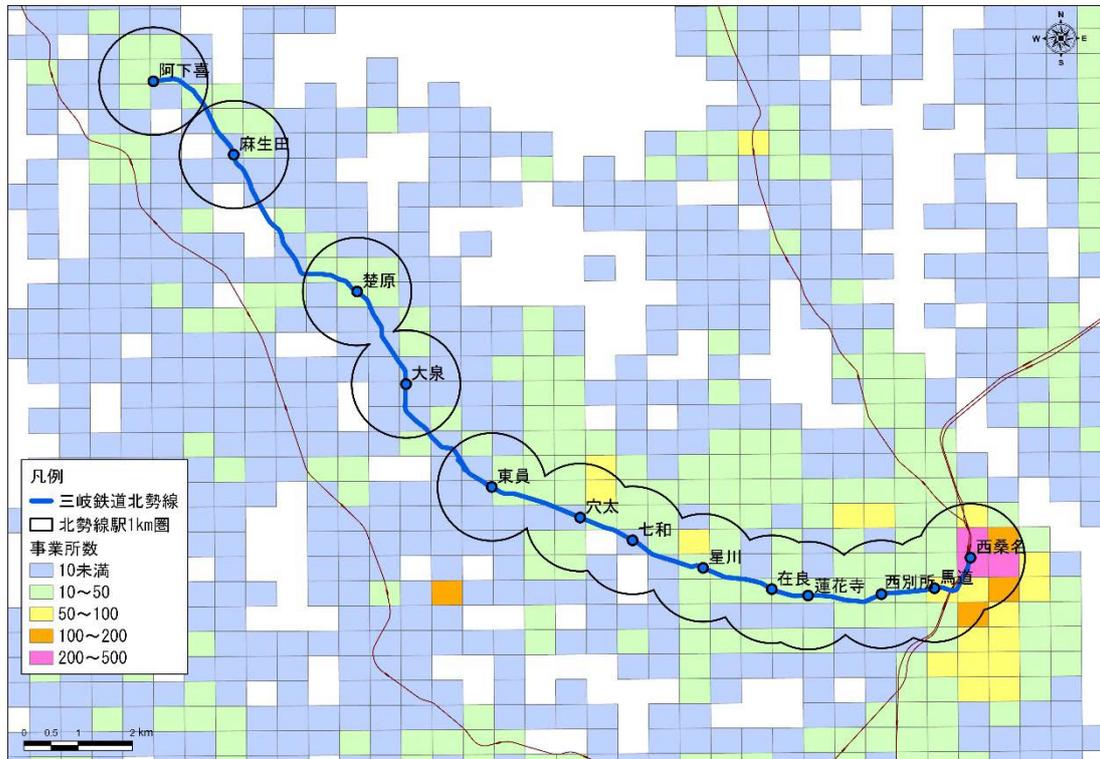
人口分布は西桑名、馬道付近では駅周辺に多く分布しているが、西別所から東員では駅周辺よりも北側に多く分布しており、住宅地の郊外化が進展している。



資料：2020（令和2）年国勢調査（500mメッシュ）より作成

図 沿線の人口分布

沿線の事業所数は、3,098 事業所となっている。(500mメッシュ集計による)
 西桑名駅周辺は事業所数が多いが、その他の駅周辺は少なく、住宅地としての特性が強いことが伺える。

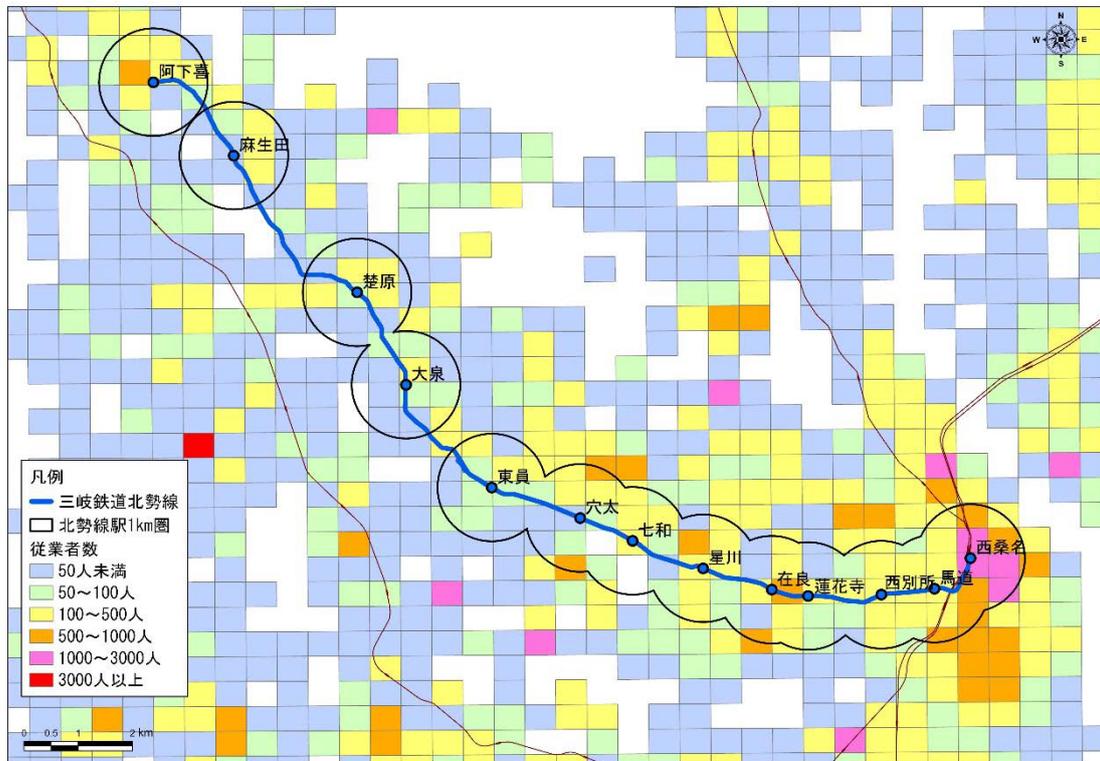


資料：2016（平成28）年経済センサス（500mメッシュ）より作成

図 沿線の事業所分布

沿線の従業者数は、26,585人となっている。(500mメッシュ集計による)

西桑名駅周辺の従業者数が多く、その他在良、星川、穴太の駅周辺にも多い地域が見られる。在良、星川、穴太の多い地域には、大規模工場や大規模店舗等が存在することから、これらの従業者によると考えられる。



資料：2016（平成28）年経済センサス（500mメッシュ）より作成

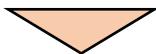
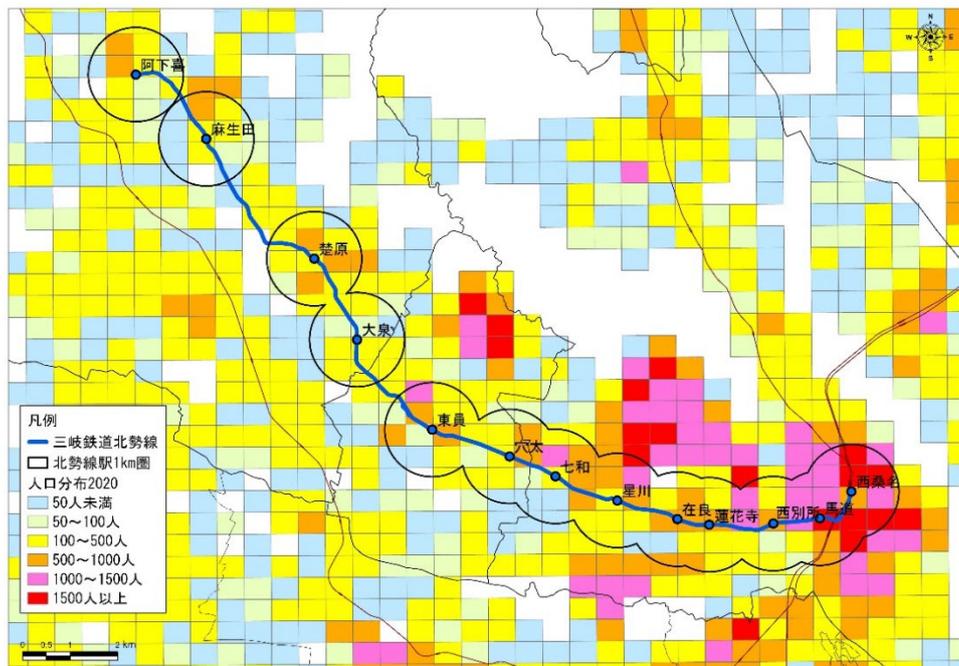
図 沿線の従業者分布

(3) 駅勢圏人口の将来見通し

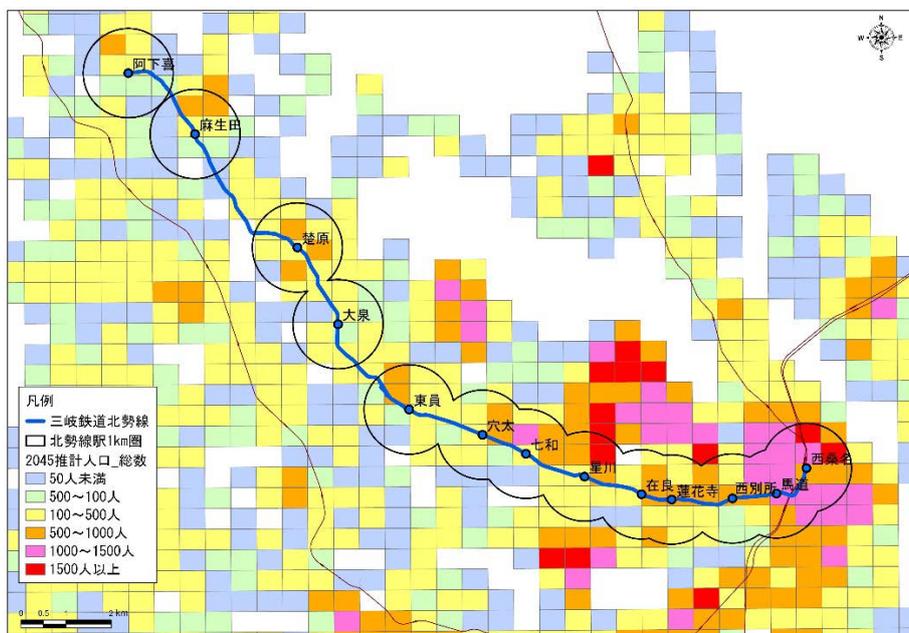
北勢線沿線では2045（令和27）年にかけて減少する予測となっている地域が多く、これに伴って北勢線利用者が減少すると見込まれる。

星川駅北側の桑名市大山田地域とその周辺、大泉・楚原駅周辺等一部の地域では増加すると予測されている。

【2020（令和2）年 人口総数】



【2045（令和27）年 人口総数】



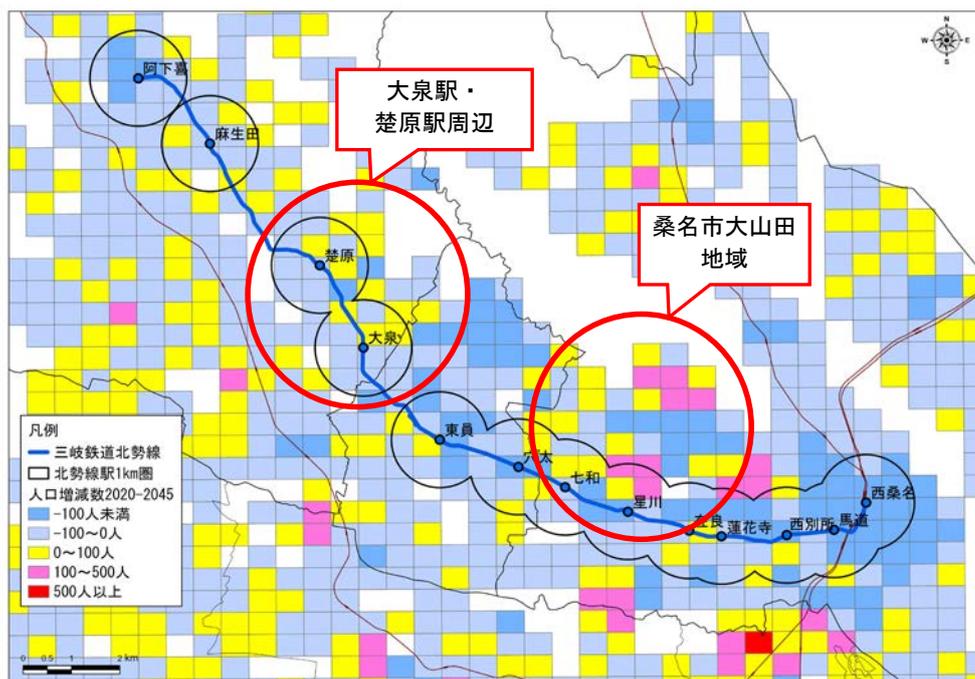
※ 赤色に近づくほど人口密度が高く、青色に近づくほど人口密度が低い地域となっている。

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 人口総数の推移（2020（令和2）年～2045（令和27）年）

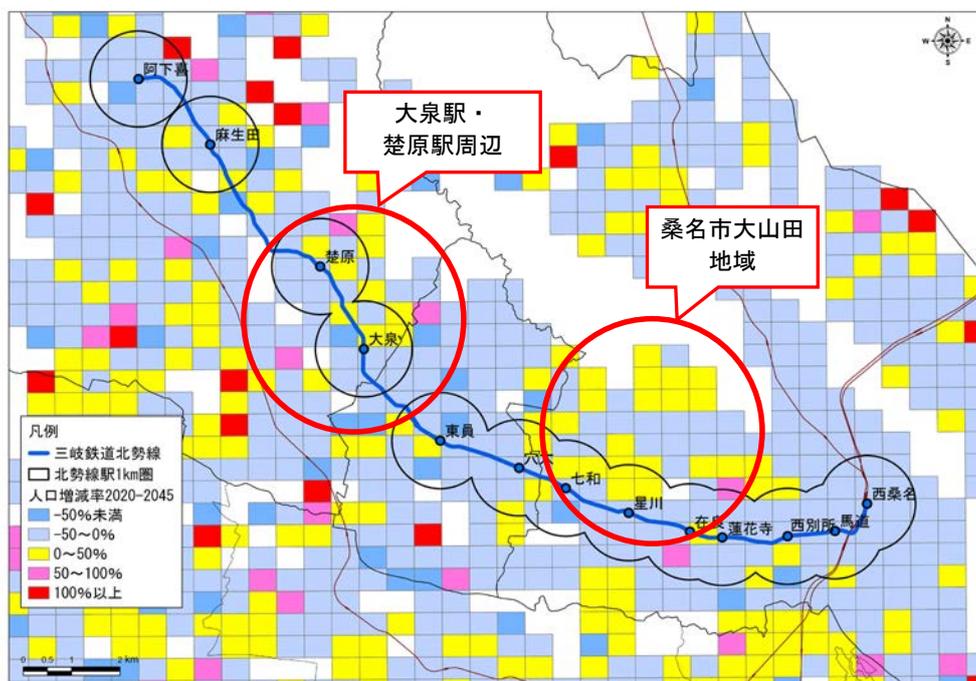
【2020（令和2）年-2045（令和27）年 人口増減数】



※ 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えており、青色に近づくほど人口が減少している。

図 人口増減数（2020（令和2）年～2045（令和27）年）

【2020（令和2）年-2045（令和27）年 人口増減率】



※ 2020（令和2）年から2045（令和27）年にかけての増減数を2020（令和2）年の人口で割った割合、赤に近づくほど人口の増加率が高く、青色に近づくほど人口の減少率が高い。

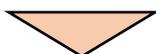
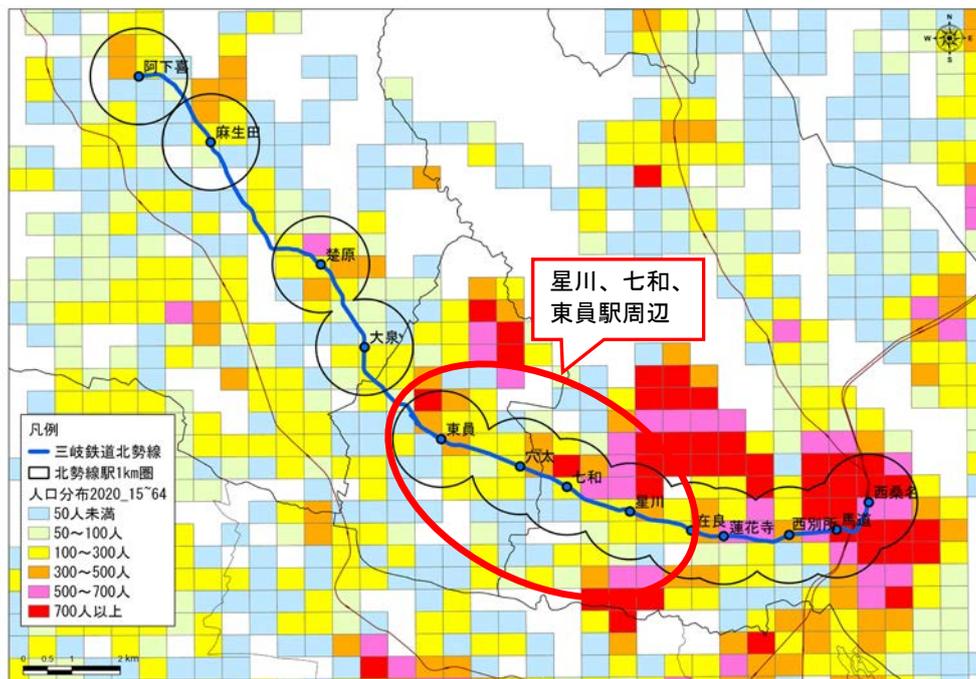
資料：2020（令和2）年/国勢調査 500mメッシュ、

2045（令和27）年/500mメッシュ別将来推計人口（2018（平成30）年社人研）より作成

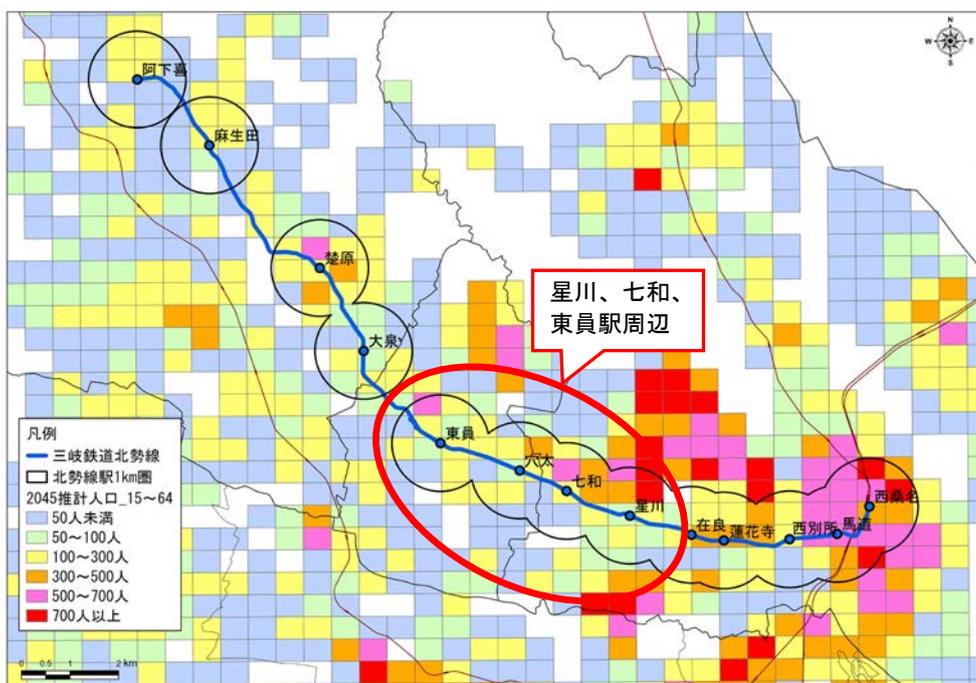
図 人口増減率（2020（令和2）年～2045（令和27）年）

2020（令和2）年から2045（令和27）年の変化として星川、七和、東員駅周辺で生産年齢人口が少なくなり、高齢者人口が多くなる。

【2020（令和2）年 生産年齢人口（15～64歳）】



【2045（令和27）年 生産年齢人口（15～64歳）】

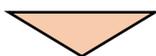
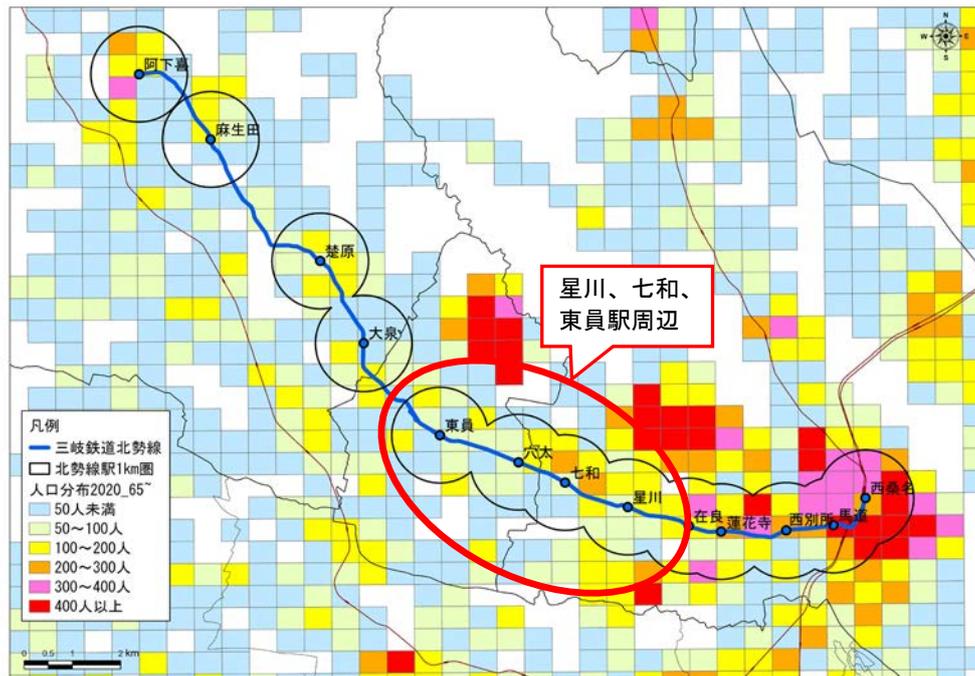


※ 赤色に近づくほど人口密度が高く、青色に近づくほど人口密度が低い地域となっている。

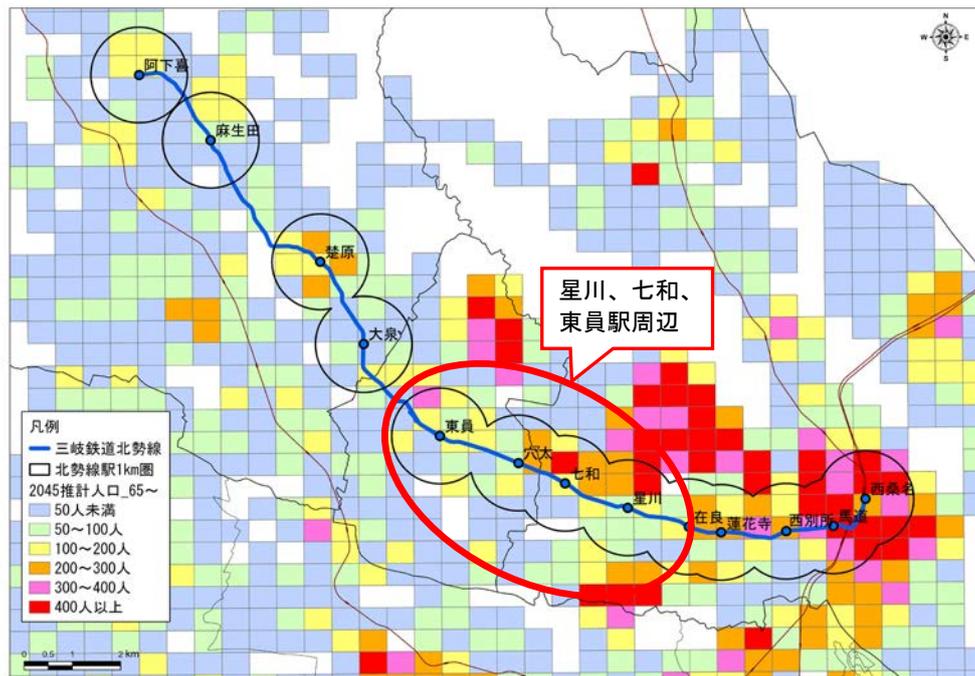
資料：2020（令和2）年／国勢調査 500mメッシュ、
2045（令和27）年／500mメッシュ別将来推計人口（2018（平成30）年国政局推計より作成

図 生産年齢人口の推移（2020（令和2）年～2045（令和27）年）

【2020（令和2）年 高齢者人口（65歳以上）】



【2045（令和27）年 高齢者人口（65歳以上）】



※ 赤色に近づくほど人口密度が高く、青色に近づくほど人口密度が低い地域となっている。

資料：2020（令和2）年／国勢調査 500mメッシュ、

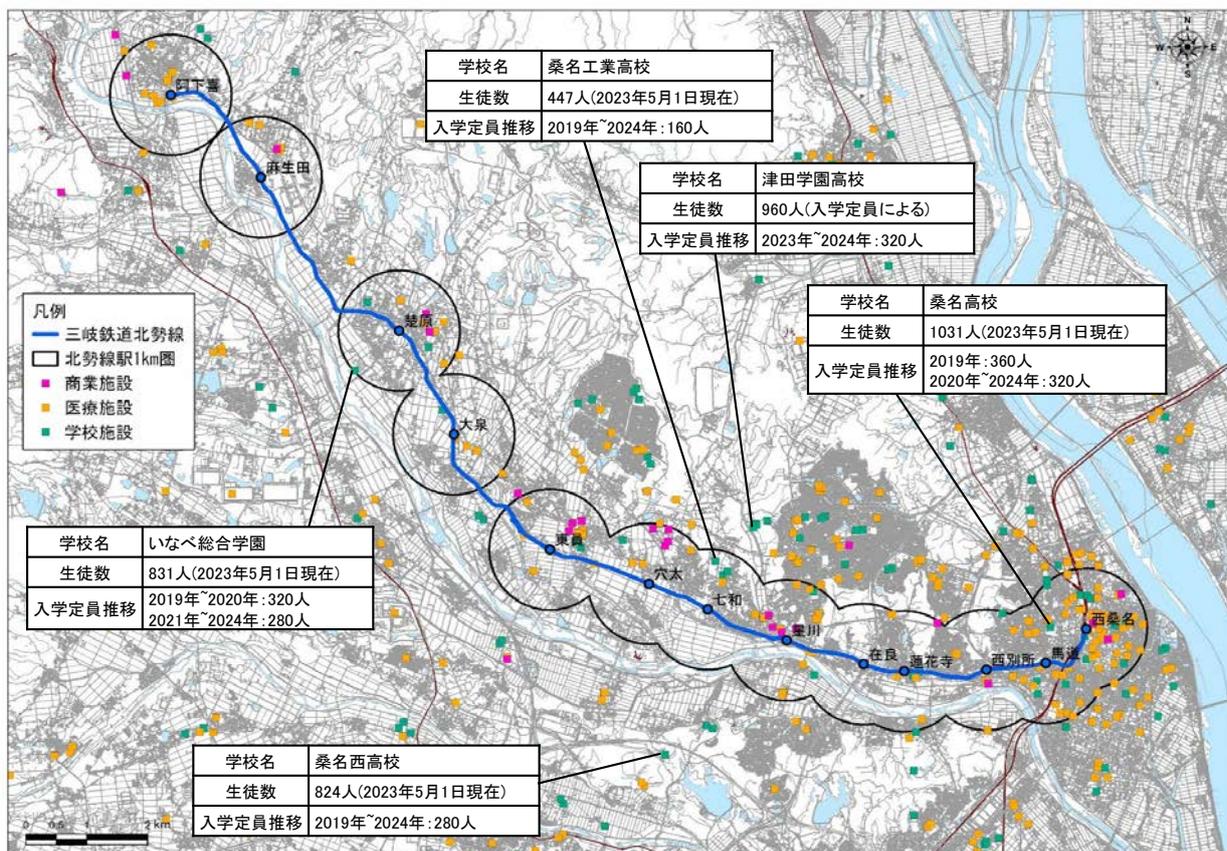
2045（令和27）年／500mメッシュ別将来推計人口（2018（平成30）年国政局推計）より作成

図 高齢者人口の推移（2020（令和2）年～2045（令和27）年）

(4) 施設分布

沿線には、学校施設が多く立地している。

高校の入学定員については、桑名高校で 2019（令和元）年度まで 360 人が 2020（令和 2）年度以降 320 人に、いなべ総合学園高校で 2020（令和 2）年度まで 320 人が 2021（令和 3）年度に 280 人に減少している。



資料：[商業施設] 三重県中小企業サービス産業振興課ホームページによる
大規模小売店舗立地法届出店舗
[医療施設・学校施設] 国土数値情報
[高校の生徒数・定員] 三重県高校教育課ホームページ（県立高校）
津田学園高校ホームページ（津田学園）
より作成

図 施設分布

(5) 沿線の概況（まとめ）

① 沿線市町の人口

- ・ 沿線市町の人口は、2010（平成 22）年をピークに減少が続いており、将来予測においても減少傾向が続く見通しとなっている。

② 人口・事業所等の分布

- ・ 駅勢圏の人口は 2020（令和 2）年で 62,119 人であり、西桑名、馬道周辺や星川、東員の北側等に人口の多い地域が分布している。
- ・ 事業所や従業者は、西桑名、在良、星川、穴太の駅周辺に多い地域が分布している。

③ 駅勢圏人口の将来見通し

- ・ 駅勢圏人口は、一部の地域を除いて減少し、高齢化が進むことが見込まれる。

④ 施設分布

- ・ 沿線には高校をはじめとする学校が多く立地している。
- ・ 沿線の高校の内いくつかは、近年入学定員を縮小している。



⑤ 沿線の概況・将来見通しから考えられる北勢線への影響

- ・ 北勢線の沿線は主に住宅市街地であり、高校への通学が多いなど利用者の多くは定期利用となっている。今後予測のように人口減少が続くことで、北勢線の利用者が減少し、これに伴って料金収入が減少し、鉄道としてのサービスの維持が難しくなると予想される。

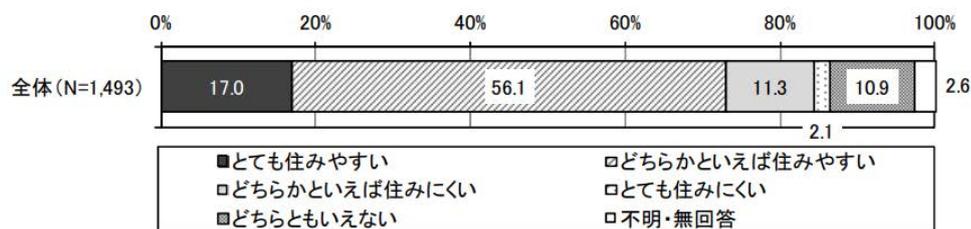
2.2.6 地域の意向

(1) いなべ市

いなべ市により 2015（平成 27）年に行われた、第 2 次いなべ市総合計画策定のためのまちづくり市民満足度調査では、住みやすさについての調査が行われている。以下に調査結果を抜粋する。

いなべ市の住みやすさについて「あなたは、いなべ市の住みやすさについてどのように感じますか。（○は 1 つ）」に対する回答を次図に示す。全体で「とても住みやすい」と「どちらかといえば住みやすい」の合計は 73.1%となっている。一方で「どちらかといえば住みにくい」「とても住みにくい」は 13.4%となっている。

（単数回答）

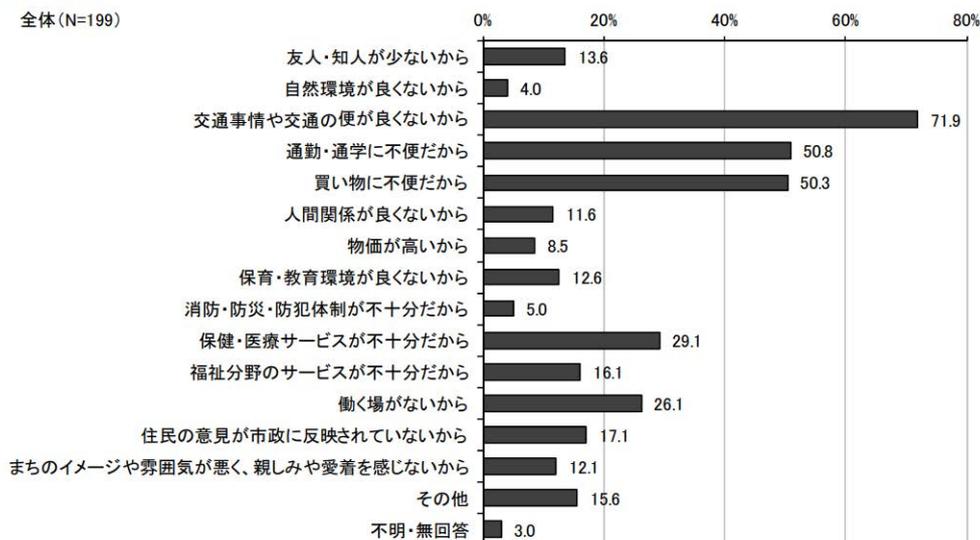


出典：第 2 次いなべ市総合計画策定のためのまちづくり市民満足度調査報告書

図 いなべ市の住みやすさ

いなべ市の住みやすさに関する設問において、「どちらかといえば住みにくい」「とても住みにくい」と選択した回答者の理由は、「交通事情や交通の便が良くないから」が 71.9%と最も高く、次いで「通勤・通学に不便だから」が 50.8%、「買い物に不便だから」が 50.3%となっている。交通利便性が低いことが住みにくい要因に大きく影響していると言える。

（複数回答）



出典：第 2 次いなべ市総合計画策定のためのまちづくり市民満足度調査報告書

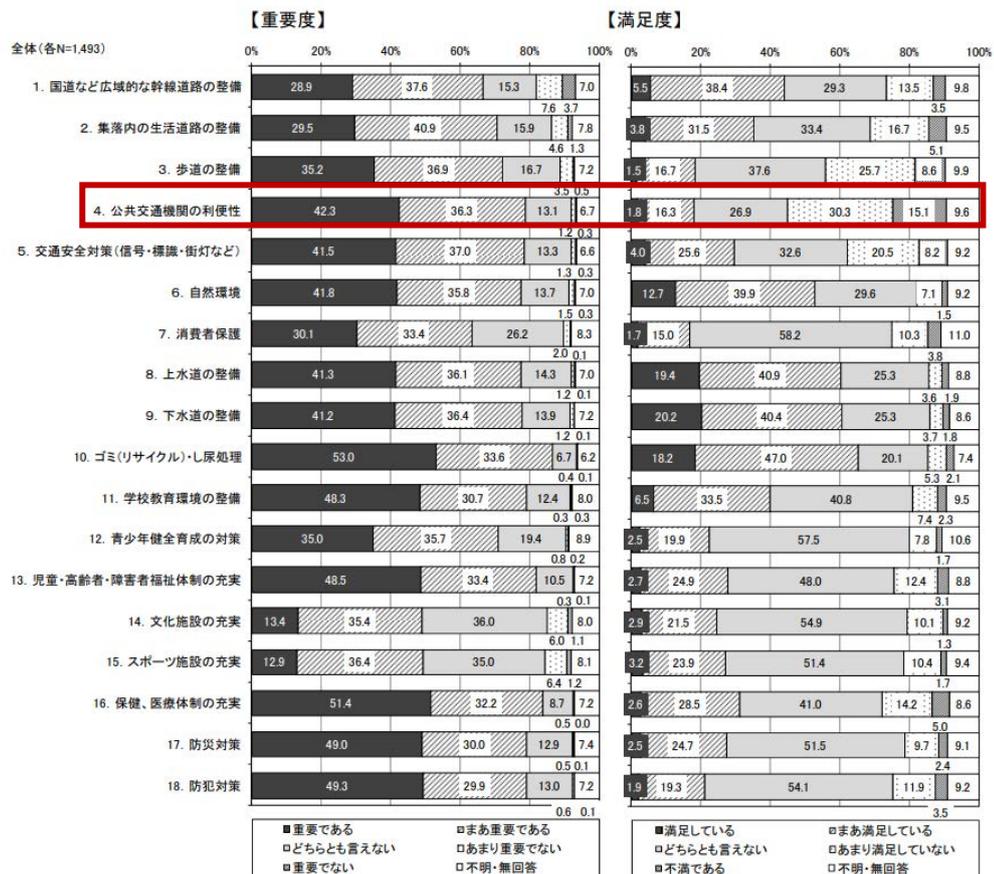
図 住みにくいと感じる理由

また、いなべ市のまちづくりについて「あなたが考える、それぞれの『重要度』と『満足度』を教えてください。」という問いのうち重要度の項目では、「公共交通機関の利便性」に対して「重要である」が42.3%、「まあ重要である」の回答が36.3%であり、合計では78.6%の人が重要であると回答している。

また、まちづくりの満足度の項目では、「公共交通機関の利便性」に対して「満足している」と「まあ満足している」の合計が18.1%、「どちらとも言えない」が26.9%、「あまり満足していない」と「不満である」の合計が45.4%であった。

公共交通の利便性確保について重要であると回答している市民が多いにもかかわらず、満足していない市民が半数近くとなっている。

まちづくりの満足度についての調査結果を下図に示す。



出典：第2次いなべ市総合計画策定のためのまちづくり市民満足度調査報告書

図 まちづくりの重要度について

(2) 東員町

東員町では2019（令和元）年にまちづくりアンケートを実施している。まちづくりアンケートでは、第6次東員町総合計画の策定に関する質問として、東員町の取り組みについて現状の満足度や今後の重要度についての調査を行っている。

東員町における公共交通網の整備については、「ふつう」が49.8%と最も多くなっている。「不満」と「どちらかといえば不満」の合計は27.8%、「満足」と「どちらかといえば満足」の合計は22.4%であり、「不満」と「どちらかといえば不満」の合計の方が5.4%高くなっている。

また、公共交通網の整備に対する今後の重要度の回答は、回答の多い方から、「今のままで良い」が42.9%、「できれば力を入れるべき」が34.1%、「力を入れるべき」が19.6%となっている。重要度としては力を入れるべきという市民が半数以上いることから公共交通網整備の必要性は高いと考えられる。

まちづくりアンケートの結果を次図に示す。

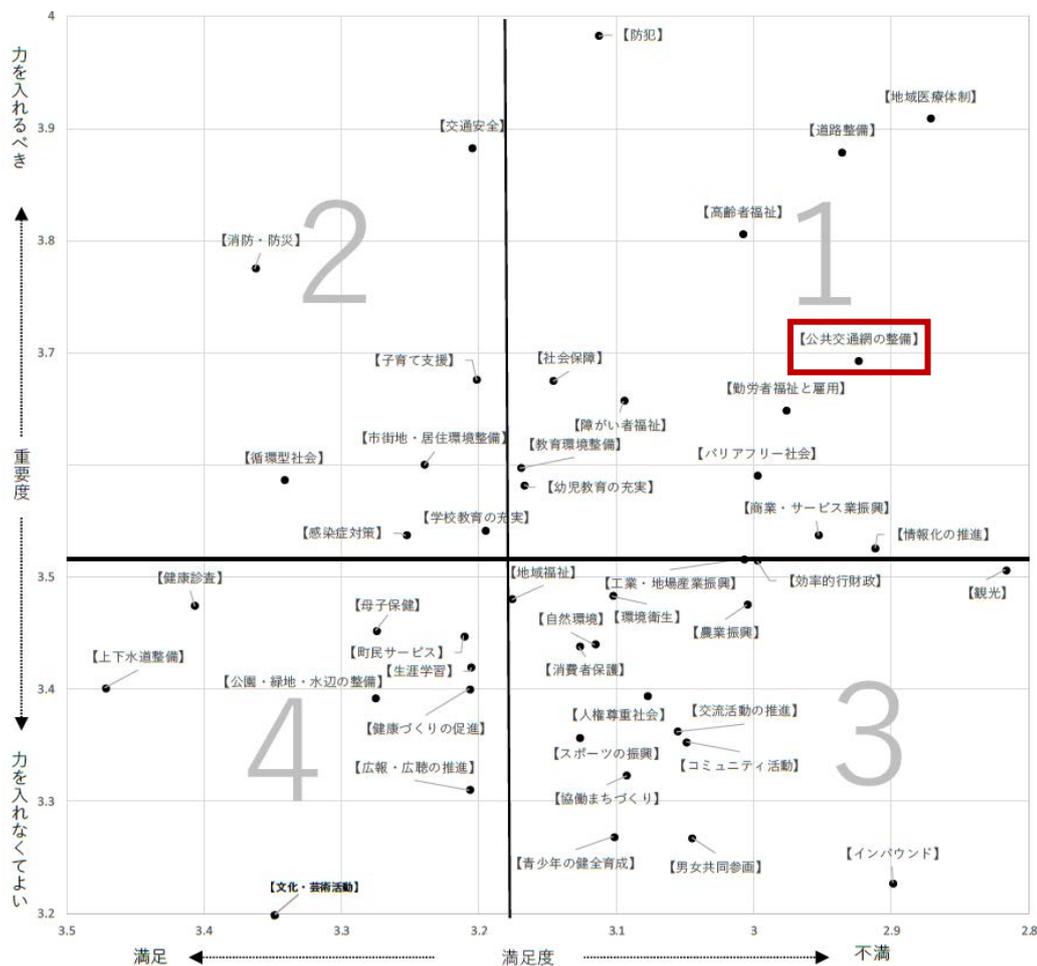
	満足	どちらかといえば満足	ふつう	どちらかといえば不満	不満	力を入れるべき	できれば力を入れるべき	今のままで良い	あまり良い力を入れ	良い力を入れなくて
消防・防災【N=1357,1332】	11.3	22.3	59.5	5.2	1.7	18.2	42.2	38.7	0.7	0.2
交通安全【N=1358,1335】	8.3	20.8	57.3	10.3	3.3	23.4	42.0	34.2	0.3	0.1
防犯【N=1347,1325】	6.8	14.4	64.4	12.1	2.3	26.5	45.4	28.0	0.1	0.0
消費者保護【N=1331,1310】	4.8	10.9	78.2	4.4	1.7	8.5	29.0	60.8	1.2	0.5
市街地・居住環境整備【N=1357,1333】	9.5	23.4	51.9	12.0	3.2	14.1	36.6	46.0	2.3	1.1
道路整備【N=1358,1351】	5.9	18.9	45.9	22.0	7.4	21.5	45.7	31.8	0.7	0.2
公共交通網の整備【N=1357,1345】	6.1	16.3	49.8	19.5	8.3	19.6	34.1	42.9	2.3	1.0
健康づくりの促進【N=1350,1345】	4.9	17.3	72.6	4.0	1.2	7.8	26.0	64.5	1.3	0.3
健康診査【N=1353,1348】	10.7	26.7	56.8	4.2	1.6	12.1	24.9	62.1	0.6	0.4
母子保健【N=1226,1228】	6.9	17.0	73.7	2.0	0.5	10.7	24.4	64.2	0.3	0.3
感染症対策【N=1329,1325】	7.1	17.8	69.8	4.4	1.0	12.3	29.8	57.5	0.1	0.3
地域医療体制【N=1353,1349】	4.7	12.4	54.4	22.4	6.1	24.8	41.9	32.8	0.4	0.1
地域福祉【N=1351,1349】	5.0	17.0	70.6	5.9	1.6	9.4	30.8	58.3	0.9	0.5
バリアフリー社会【N=1328,1329】	2.8	8.1	76.9	10.5	1.7	12.0	36.6	50.0	0.8	0.5
高齢者福祉【N=1348,1343】	4.2	13.2	65.8	13.3	3.6	21.1	39.8	38.0	0.8	0.3
障がい者福祉【N=1332,1333】	4.7	11.9	73.5	8.0	1.9	15.8	36.6	46.0	1.2	0.5
社会保障【N=1342,1341】	5.2	15.4	69.7	7.7	1.9	15.7	36.9	46.7	0.6	0.1
子育て支援【N=1303,1307】	6.4	16.1	70.1	5.6	1.7	18.0	32.2	49.0	0.5	0.2
幼児教育の充実【N=1294,1301】	5.0	14.8	73.2	5.4	1.5	15.3	29.2	54.3	0.8	0.4
学校教育の充実【N=1300,1293】	5.3	17.5	69.8	6.3	1.1	13.2	29.9	54.8	1.5	0.5
教育環境整備【N=1279,1281】	5.9	16.7	68.6	6.6	2.3	15.9	28.6	54.8	0.2	0.4
生涯学習【N=1329,1325】	5.7	18.7	67.1	7.0	1.4	9.0	26.3	62.8	1.4	0.5
スポーツの振興【N=1318,1318】	4.3	15.4	71.3	6.7	2.3	8.6	24.1	63.2	3.0	1.2
青少年の健全育成【N=1294,1295】	2.9	9.0	83.9	3.3	0.8	5.6	19.2	72.5	1.8	0.9
文化・芸術活動【N=1332,1328】	8.3	22.4	66.6	2.2	0.5	5.0	15.9	73.9	4.0	1.2
循環型社会【N=1348,1341】	8.2	27.3	56.8	5.9	1.8	13.0	33.0	53.3	0.1	0.4
自然環境【N=1339,1326】	4.1	13.6	73.3	7.3	1.6	9.1	27.2	62.4	0.7	0.5
環境衛生【N=1348,1335】	4.5	15.4	68.6	9.4	2.2	9.7	30.7	57.9	1.1	0.5
上下水道整備【N=1356,1338】	12.2	27.4	57.3	2.1	1.1	9.3	21.7	68.5	0.3	0.1
公園・緑地・水辺の整備【N=1345,1311】	8.0	24.2	57.2	8.6	2.0	9.6	25.4	61.2	2.2	1.6
農業振興【N=1305,1301】	2.7	8.4	77.7	9.1	2.1	10.4	30.4	56.5	1.7	1.0
工業・地場産業振興【N=1306,1298】	2.5	9.6	76.6	8.7	2.6	12.2	30.2	55.4	1.4	0.8
商業・サービス業振興【N=1323,1311】	2.8	9.0	71.9	13.3	3.0	12.4	32.5	52.7	1.7	0.8
勤労者福祉と雇用【N=1320,1314】	2.9	8.6	74.0	12.3	2.2	13.2	39.5	46.3	0.5	0.4
観光【N=1317,1306】	1.7	5.1	71.9	15.3	5.9	13.2	30.0	52.1	3.6	1.1
協働まちづくり【N=1318,1308】	2.5	10.5	81.6	4.6	0.8	5.6	24.3	68.0	1.5	0.7
コミュニティ活動【N=1331,1324】	2.6	11.5	75.7	8.6	1.6	6.6	27.0	62.5	2.4	1.4
情報化の推進【N=1303,1301】	2.0	7.4	73.8	13.4	3.4	11.4	33.0	53.1	1.8	0.7
交流活動の推進【N=1293,1294】	2.4	8.0	83.4	5.2	1.0	7.1	24.8	65.8	1.8	0.5
人権尊重社会【N=1299,1301】	2.5	8.9	83.8	3.5	1.3	8.5	24.2	65.6	1.1	0.5
男女共同参画【N=1277,1271】	2.3	5.6	87.1	3.8	1.1	5.0	20.1	72.1	1.7	1.0
町民サービス【N=1315,1300】	7.8	19.8	61.2	8.1	3.1	10.7	23.8	64.8	0.4	0.2
効率的行財政【N=1273,1277】	2.4	7.7	79.7	7.7	2.5	12.3	28.0	59.2	0.4	0.2
広報・広聴の推進【N=1313,1308】	5.7	17.8	70.0	4.5	2.0	6.5	22.3	67.4	2.8	0.9
インバウンド【N=1271,1272】	1.5	2.7	83.2	9.9	2.8	6.8	20.6	63.5	6.7	2.4

出典：令和元年東員町まちづくりアンケート報告書

図 東員町の取り組みに対する現状の満足度及び今後の重要度

また、満足度と重要度を点数化し、政策ごとに平均点を算出して図化した上で、満足度・重要度がそれぞれの平均点を軸として、政策を4つの種類に分類した場合、公共交通網の整備の重要度は平均よりも力を入れるべき、満足度は平均よりも低く不満となっている。

各政策のプロット図を以下に示す。



出典：令和元年東員町まちづくりアンケート報告書

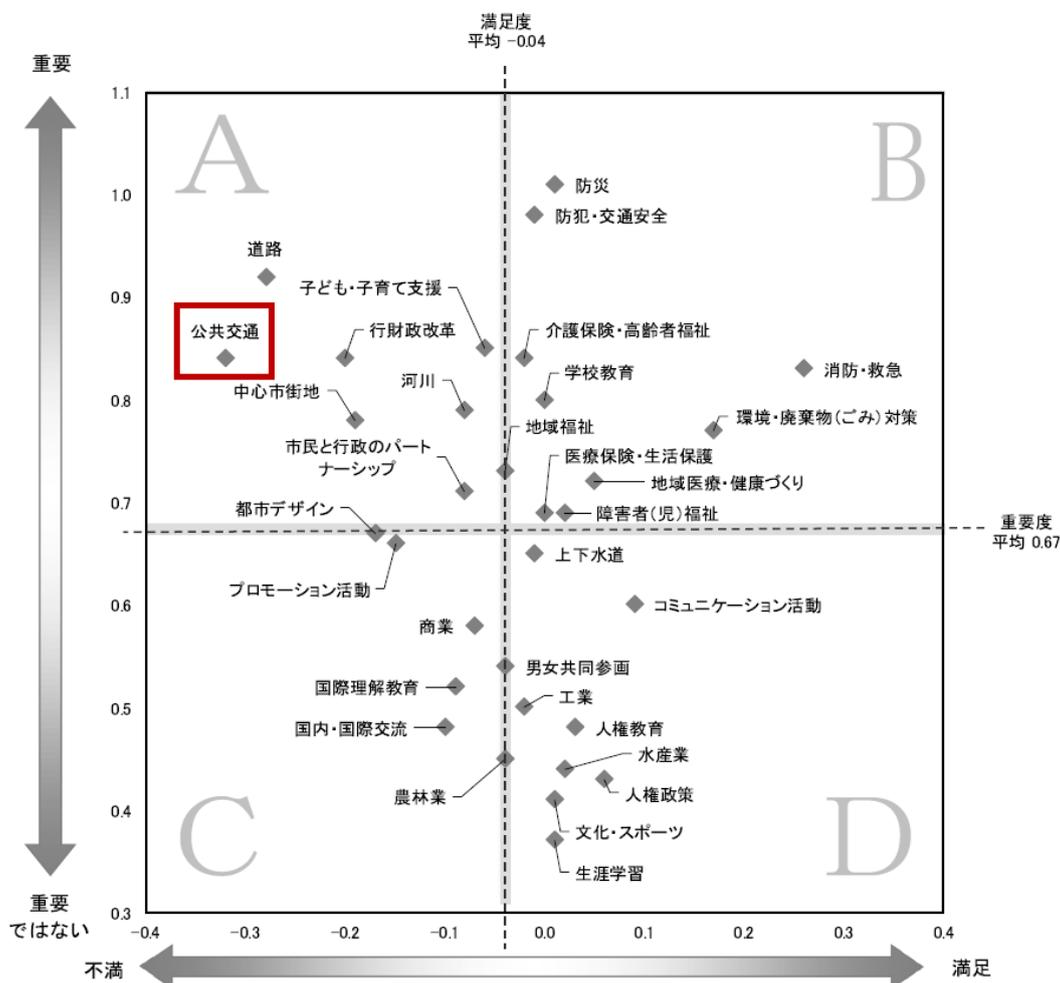
図 各政策の満足度・重要度

(3) 桑名市

桑名市では2021（令和3）年に桑名市民満足度調査を実施している。満足度調査では32の質問項目について、「満足」「どちらかといえば満足」「ふつう」「どちらかといえば不満」「不満」の回答を得点化して分析を行っている。また、重要度調査でも同様に32の質問項目について、「力を入れて取り組むべき」「できれば力を入れて取り組むべき」「今のままでよい」「あまり力を入れなくてもよい」「力を入れなくてもよい」の回答を得点化して分析を行っている。分析では、満足度、重要度の平均値を軸として、4つの領域に区分したプロット図を作成している。

調査結果によると、公共交通は重要度と不満度が高い領域に属しており、今後重点的に取り組むことが期待される施策分野であるとしている。

満足度・重要度の分布図を次図に示す。



出典：令和3年度桑名市民満足度調査 調査結果報告書

図 満足度・重要度の分布図

2.3 現況の利用実態と営業収入

2.3.1 利用者数の推移

北勢線の利用者数は下記のように推移しており、2019（令和元）年度までは北勢線リニューアル事業により年間約250万人と増加していたが、2020（令和2）年度・2021（令和3）年度は新型コロナウイルスによる影響で年間約200万人に減少した。

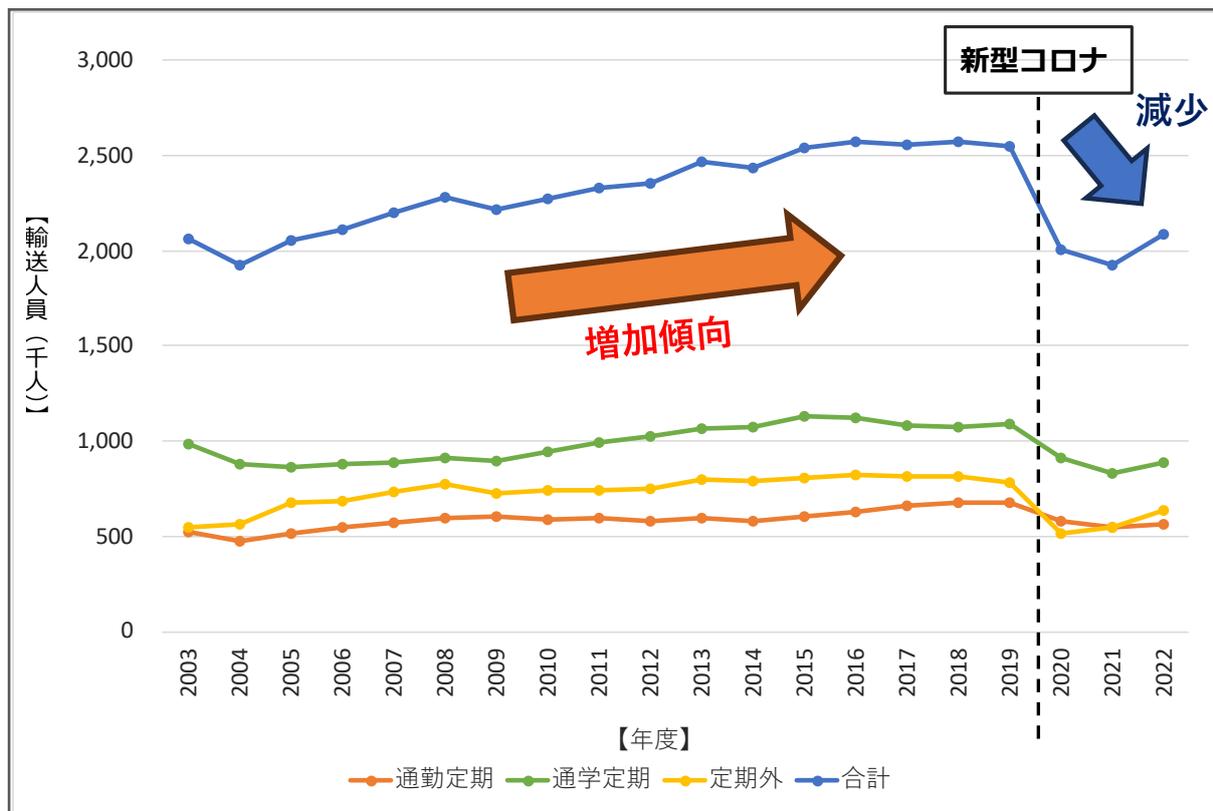
2022（令和4）年度は、年間約208万人と2020（令和2）年度・2021（令和3）年度よりは増加したが、2019（令和元）年度の水準には戻っていない。通学定期と定期外は回復傾向にあるが通勤定期は比較的回復がにぶい。

表 年間輸送人員の推移

年度(単位:人)	2003年度 (平成15年度)	2004年度 (平成16年度)	2005年度 (平成17年度)	2006年度 (平成18年度)	2007年度 (平成19年度)	2008年度 (平成20年度)	2009年度 (平成21年度)	2010年度 (平成22年度)	2011年度 (平成23年度)	2012年度 (平成24年度)
通勤定期	526,924	476,100	513,801	548,760	574,320	598,500	602,700	585,780	599,280	581,100
通学定期	984,072	880,100	864,679	876,420	886,292	913,496	895,688	945,936	991,096	1,024,476
定期外	549,561	566,482	678,873	684,315	736,422	770,565	721,972	739,895	738,577	748,493
合計	2,060,557	1,922,682	2,057,353	2,109,495	2,197,034	2,282,561	2,220,360	2,271,611	2,328,953	2,354,069

年度(単位:人)	2013年度 (平成25年度)	2014年度 (平成26年度)	2015年度 (平成27年度)	2016年度 (平成28年度)	2017年度 (平成29年度)	2018年度 (平成30年度)	2019年度 (令和元年度)	2020年度 (令和2年度)	2021年度 (令和3年度)	2022年度 (令和4年度)
通勤定期	598,440	578,880	606,960	625,200	660,300	677,580	674,460	578,160	543,960	560,040
通学定期	1,068,960	1,071,152	1,130,192	1,126,584	1,080,424	1,076,172	1,092,446	914,134	829,430	886,860
定期外	799,989	788,879	807,222	820,968	818,106	818,076	784,818	513,874	549,987	637,278
合計	2,467,389	2,438,911	2,544,374	2,572,752	2,558,830	2,571,828	2,551,724	2,006,168	1,923,377	2,084,178

資料：北勢線駅別乗車人員比較表より作成

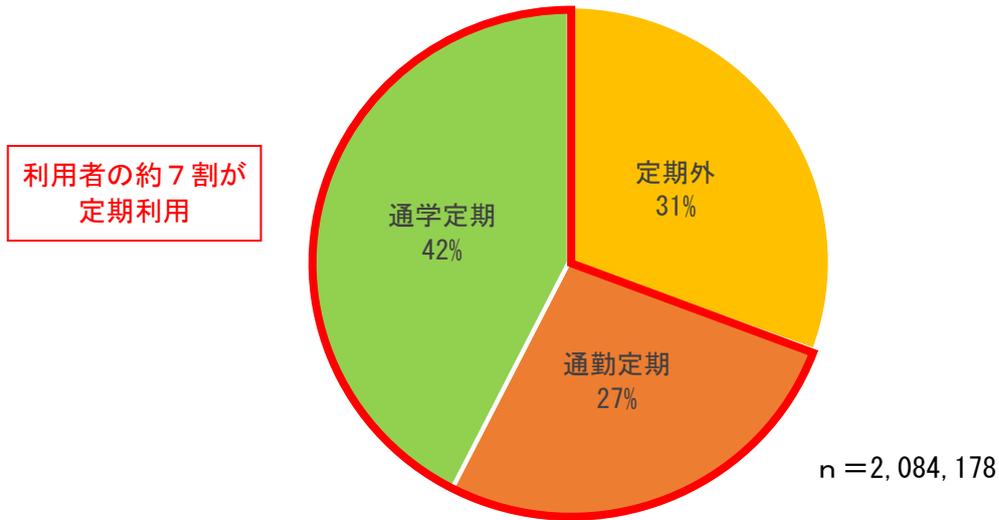


資料：北勢線駅別乗車人員比較表より作成

図 年間輸送人員の推移

2.3.2 利用者の券種

北勢線利用者は、通学定期と通勤定期で約7割を占めている。

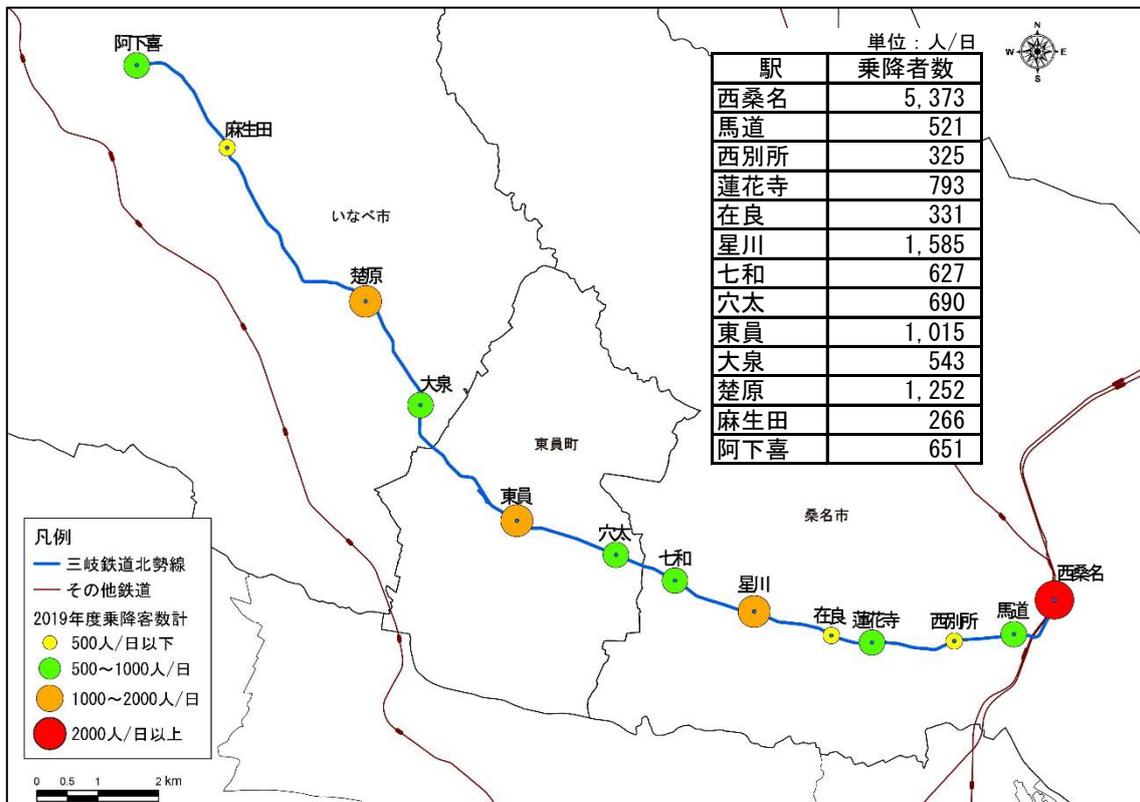


資料：三岐鉄道受領資料「鉄道事業実績報告書」より作成

図 券種別の割合（2022（令和4）年度）

2.3.3 駅別乗降者数

駅別乗降者数は下図の通りで、西桑名駅が5,373人/日、星川駅が1,585人/日、楚原駅が1,252人/日の順に多くなっている。



資料：2021（令和3）年2月 三岐鉄道北勢線沿線における移動実態等把握調査業務委託業務報告書における

2019年度OD表より集計

図 駅別乗降者数

<参考> 駅間OD表

全ての券種において西桑名からの乗車・降車が多く、通勤定期では西桑名～星川間、通学定期では西桑名～楚原間、定期外では西桑名～星川間の乗車が多くなっている。

※OD表とはOrigin（起点）からDestination（終点）に向けた交通量を表形式に表したもの
例）通勤定期で西桑名駅から乗車して馬道駅で降車している人は、下表の1行目2列目の16人/日と見る。

表 駅間乗車人員（2019（令和元）年度）

通勤定期

単位：人/日

O \ D	西桑名	馬道	西別所	蓮花寺	在良	星川	七和	穴太	東員	大泉	楚原	麻生田	阿下喜	計
西桑名		16	70	134	47	168	48	78	131	52	44	13	25	826
馬道	16		0	2	10	9	3	5	5	2	2	0	1	55
西別所	70	0		0	0	3	2	2	1	0	0	0	0	78
蓮花寺	134	2	0		0	3	1	4	1	0	0	0	1	146
在良	47	10	0	0		1	2	1	1	1	0	2	1	66
星川	168	9	3	3	1		0	3	2	2	0	0	0	191
七和	48	3	2	1	2	0		0	1	0	1	0	1	59
穴太	78	5	2	4	1	3	0		1	0	0	3	2	99
東員	131	5	1	1	1	2	1	1		0	1	1	1	146
大泉	52	2	0	0	1	2	0	0	0		0	1	2	60
楚原	44	2	0	0	0	0	1	0	1	0		0	7	55
麻生田	13	0	0	0	2	0	0	3	1	1	0		0	20
阿下喜	25	1	0	1	1	0	1	2	1	2	7	0		41
計	826	55	78	146	66	191	59	99	146	60	55	20	41	1,842

O:乗車駅 D:降車駅

通学定期

単位：人/日

O \ D	西桑名	馬道	西別所	蓮花寺	在良	星川	七和	穴太	東員	大泉	楚原	麻生田	阿下喜	計
西桑名		1	18	51	22	200	108	81	140	99	181	40	81	1,022
馬道	1		0	46	24	13	12	3	4	4	27	0	1	135
西別所	18	0		0	0	1	0	0	0	0	6	0	0	25
蓮花寺	51	46	0		0	0	1	1	0	0	34	0	0	133
在良	22	24	0	0		0	0	0	0	0	1	0	0	47
星川	200	13	1	0	0		0	0	2	8	98	6	13	341
七和	108	12	0	1	0	0		1	1	8	17	7	25	180
穴太	81	3	0	1	0	0	1		0	6	20	7	15	134
東員	140	4	0	0	0	2	1	0		0	17	0	1	165
大泉	99	4	0	0	0	8	8	6	0		0	0	0	125
楚原	181	27	6	34	1	98	17	20	17	0		8	36	445
麻生田	40	0	0	0	0	6	7	7	0	0	8		0	68
阿下喜	81	1	0	0	0	13	25	15	1	0	36	0		172
計	1,022	135	25	133	47	341	180	134	165	125	445	68	172	2,992

O:乗車駅 D:降車駅

定期外

単位：人/日

O \ D	西桑名	馬道	西別所	蓮花寺	在良	星川	七和	穴太	東員	大泉	楚原	麻生田	阿下喜	計
西桑名		28	37	82	36	183	49	70	129	61	63	24	59	821
馬道	10		2	6	3	13	3	5	7	2	3	1	3	58
西別所	48	2		1	1	4	1	1	2	1	1	0	1	63
蓮花寺	97	8	2		1	4	2	2	4	1	3	0	2	126
在良	39	3	1	1		3	1	1	2	1	1	0	1	54
星川	187	13	6	5	4		3	6	13	6	15	3	8	269
七和	58	4	1	2	1	2		2	3	2	2	0	2	79
穴太	76	6	1	2	1	4	2		5	3	7	4	6	117
東員	128	7	2	4	2	11	3	3		4	12	4	14	194
大泉	61	3	2	1	1	4	2	2	4		1	1	3	85
楚原	65	5	1	3	1	14	2	7	14	3		3	12	130
麻生田	27	1	0	0	0	3	0	3	4	1	3		4	46
阿下喜	60	3	1	2	0	7	2	5	12	3	11	4		110
計	856	83	56	109	51	252	70	107	199	88	122	44	115	2,152

O:乗車駅 D:降車駅

資料：2021（令和3）年2月 三岐鉄道北勢線沿線における移動実態等把握調査業務委託業務報告書より作成

2.3.4 営業収入の状況

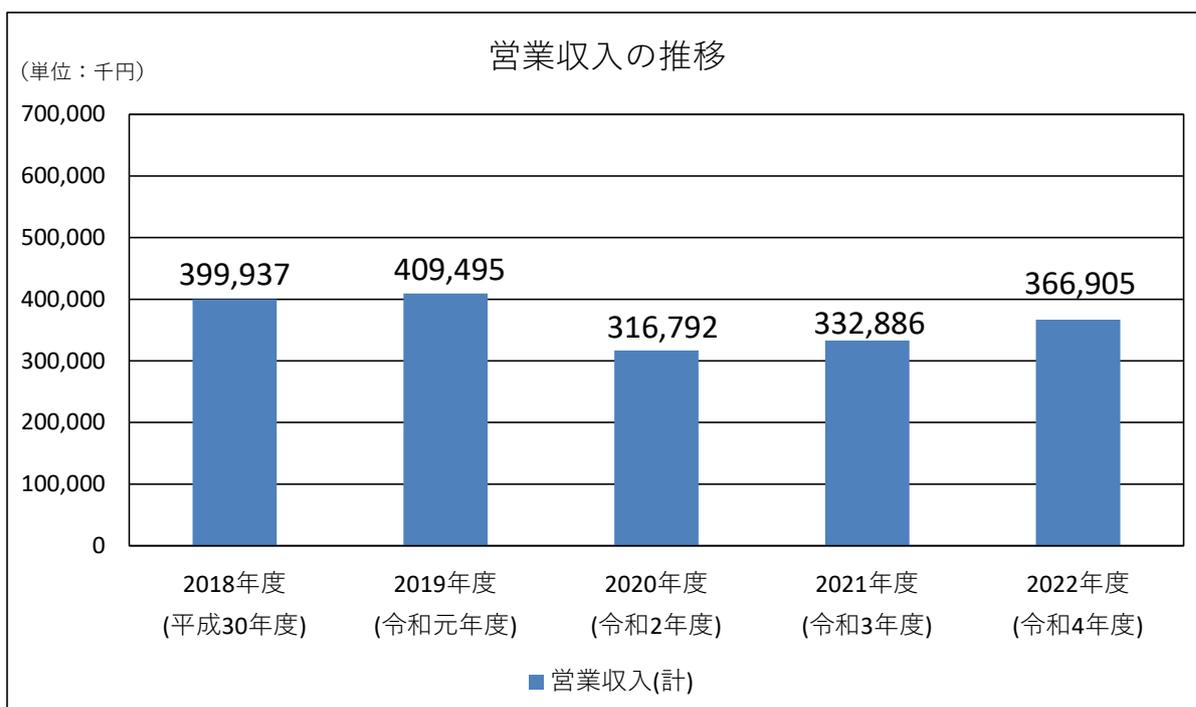
営業収入はコロナ禍より回復しているが、2022（令和4）年度の営業収入は約3.7億円とコロナ前より9割程度となっており、コロナ前の約4.0億円までは回復していない。特に通学旅客収入が回復していない。

表 営業収入の推移（過去5年間）

年度(単位：千円)	2018年度 (平成30年度)	2019年度 (令和元年度)	2020年度 (令和2年度)	2021年度 (令和3年度)	2022年度 (令和4年度)
旅客収入	392,319	400,672	309,838	322,794	358,136
広告料	2,271	2,118	1,982	2,033	2,371
旅客雑入	900	1,667	1,296	2,305	1,386
雑収入	4,447	5,039	3,677	5,754	5,012
営業収入(計)	399,937	409,495	316,792	332,886	366,905
コロナ前2018年度比	100.0%	102.4%	79.2%	83.2%	91.7%

※図表中の数値は、項目別の数値の計が、本報告書に表記されている合計の値と一致しないことがある。
これは、四捨五入等によるものである。

資料：三岐鉄道受領資料「会計処理科目明細書」より作成



資料：三岐鉄道受領資料「会計処理科目明細書」より作成

図 営業収入の推移（過去5年間）

2.4 現況の営業費用

2.4.1 営業費用の推移

過去5年間の営業費用の推移は以下の通りである。営業費用は約7億円となっており、人件費が約2.5億円、修繕費が約2億円である。人件費、電気動力費、経費は微増している。

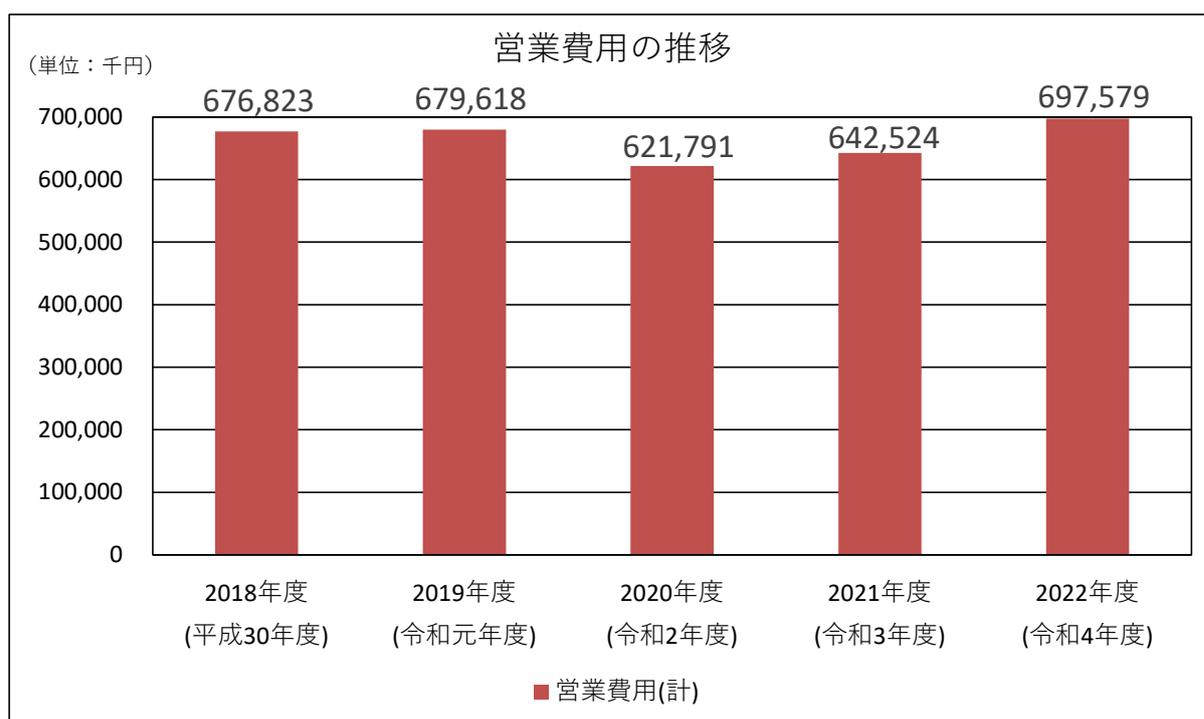
表 営業費用の推移（過去5年間）

年度（単位：千円）	2018年度 （平成30年度）	2019年度 （令和元年度）	2020年度 （令和2年度）	2021年度 （令和3年度）	2022年度 （令和4年度）
人件費	253,104	242,976	225,748	250,389	259,254
修繕費	186,597	208,157	171,327	171,559	199,259
電気動力費	33,665	33,925	30,869	33,399	50,952
経費	36,949	39,407	36,117	39,684	49,592
諸税	27,338	25,480	22,864	22,630	21,614
減価償却費	102,463	97,868	97,212	92,781	82,524
一般管理費	36,707	31,805	37,654	32,083	34,383
営業費用(計)	676,823	679,618	621,791	642,524	697,579

※図表中の数値は、項目別の数値の計が、本報告書に表記されている合計の値と一致しないことがある。

これは、四捨五入等によるものである。

資料：三岐鉄道受領資料「会計処理科目明細書」より作成



資料：三岐鉄道受領資料「会計処理科目明細書」より作成

図 営業費用の推移（過去5年間）

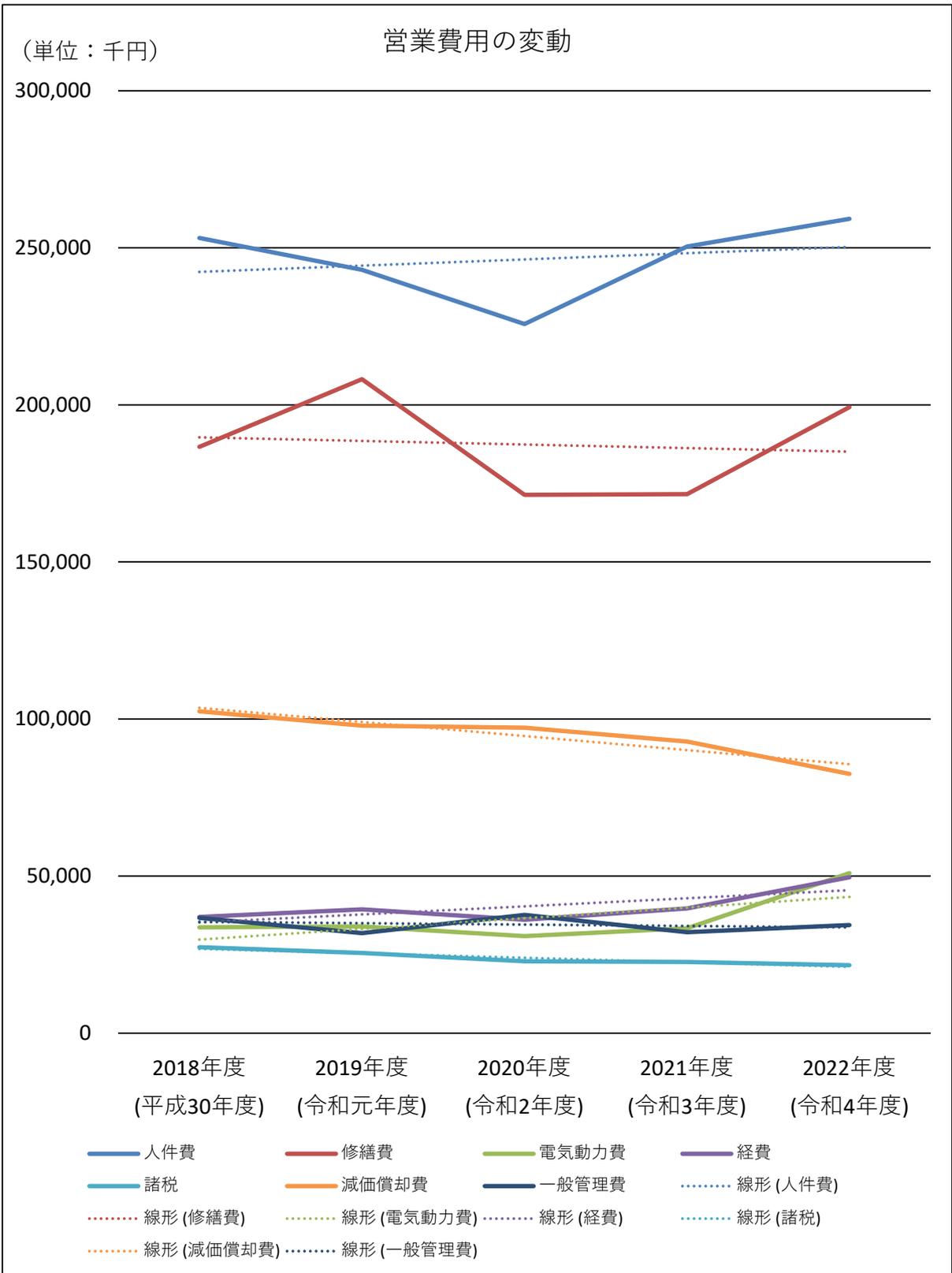


図 営業費用の変動（過去5年間）

2.4.2 営業費用の詳細

北勢線の営業費用の細目は下表の通りである。下表より、外注としていた内容を直轄にしてきているため、臨時雇賃金が増加していること、電気動力費が2022（令和4）年度は高騰していること、損害保険料が増加してきていること、固定資産税・減価償却費が減少していることなどが分かる。

表 営業費用細目

営業費用(単位：円)	2018年度 (平成30年度)	2019年度 (令和元年度)	2020年度 (令和2年度)	2021年度 (令和3年度)	2022年度 (令和4年度)	過去5年間平均
人件費	253,103,961	242,976,402	225,747,732	250,388,744	259,254,017	246,294,171
給料	118,390,740	112,928,820	102,671,079	109,413,700	104,097,062	109,500,280
手当	41,676,206	36,293,461	33,459,192	40,715,716	40,178,065	38,464,528
賞与	33,790,880	31,015,310	26,801,770	23,232,050	26,788,090	28,325,620
退職金	12,164,107	8,885,013	10,017,023	11,155,468	10,139,875	10,472,297
法定福利費	31,035,711	30,968,092	29,104,777	29,787,178	31,787,507	30,536,653
厚生福利費	163,755	232,184	129,899	118,719	116,776	152,267
臨時雇賃金	15,882,562	22,653,522	23,563,992	35,965,913	46,146,642	28,842,526
修繕費	186,596,942	208,156,575	171,326,541	171,559,205	199,258,626	187,379,578
線路一般修繕費	28,488,009	39,611,557	29,437,071	20,202,694	35,829,710	30,713,808
線路確保維持事	34,414,269	32,083,252	28,457,986	27,321,412	37,756,956	32,006,775
電路一般修繕費	41,825,660	57,335,662	38,280,073	32,267,070	37,256,500	41,392,993
電路確保維持事	0	2,790,000	2,480,000			1,756,667
車両一般修繕費	81,869,004	42,946,104	36,941,411	34,038,029	49,794,060	49,117,722
車両車検整備費		33,390,000	35,730,000	57,730,000	38,621,400	41,367,850
(一般修繕費計)	152,182,673	173,283,323	140,388,555	144,237,793	122,880,270	146,594,523
(確保維持事業計)	34,414,269	34,873,252	30,937,986	27,321,412	76,378,356	40,785,055
経費	70,614,213	73,331,721	66,986,363	73,082,999	100,544,580	76,911,975
電気動力費	33,664,986	33,924,719	30,869,090	33,398,810	50,952,179	36,561,957
乗車券帳票	1,046,883	1,314,580	737,980	725,345	1,130,040	990,966
備用品	4,556,720	5,253,582	4,082,136	4,657,365	8,096,851	5,329,331
被服費	1,405,198	979,021	1,017,401	654,410	1,455,969	1,102,400
水道光熱費	14,201,629	14,053,677	12,953,602	14,489,173	18,149,301	14,769,476
通信運搬費	1,642,423	1,597,930	1,736,357	1,982,675	1,489,440	1,689,765
賃借料	2,083,836	2,083,836	2,083,836	2,081,586	2,083,836	2,083,386
損害保険料	8,472,085	8,673,960	9,657,020	10,524,195	11,569,315	9,779,315
その他経費	3,540,453	5,450,416	3,848,941	4,569,440	5,617,649	4,605,380
固定資産税	24,246,600	22,685,900	21,082,200	19,608,200	18,308,800	21,186,340
三岐鉄道	8,494,200	8,118,100	7,593,700	7,104,900	6,708,400	7,603,860
施設整備	15,752,400	14,567,800	13,488,500	12,503,300	11,600,400	13,582,480
その他諸税	3,091,600	2,793,750	1,781,900	3,021,500	3,305,650	2,798,880
減価償却費	102,462,954	97,868,329	97,211,855	92,780,583	82,524,413	94,569,627
三岐鉄道	49,982,780	48,262,064	47,886,991	45,618,474	37,596,176	45,869,297
施設整備	52,480,174	49,606,265	49,324,864	47,162,109	44,928,237	48,700,330
一般管理経費	36,707,075	31,805,245	37,654,487	32,083,101	34,382,837	34,526,549
人件費	24,682,311	25,808,492	26,694,008	25,819,336	25,763,112	25,753,452
経費	12,024,764	5,996,753	10,960,479	6,263,765	8,619,725	8,773,097
計	676,823,345	679,617,922	621,791,078	642,524,332	697,578,923	663,667,120

資料：三岐鉄道受領資料「会計処理科目明細書・損益計算書」より作成

2.4.3 給与状況

北勢線の一人当たりの年間平均給与額は下表の通りである。一人当たりの年間平均給与は正社員で430万円、契約社員で136万円、月平均は正社員で35.6万円、契約社員で11.4万円となっている。一人当たりの正社員は年間で大きく変化していないが契約社員は変動が大きい。

表 北勢線の一人当たり年間平均給与額

年度(単位：円)	2018年度 (平成30年度)	2019年度 (令和元年度)	2020年度 (令和2年度)	2021年度 (令和3年度)	2022年度 (令和4年度)	平均
正社員(年平均)	4,321,268	4,425,422	4,313,211	3,934,438	4,401,301	4,279,128
契約社員(年平均)	1,038,222	932,283	2,064,526	1,434,022	1,368,810	1,367,573

資料：三岐鉄道受領資料「職種別の平均給与」より作成

表 北勢線の一人当たり月平均給与額

年度(単位：円)	2018年度 (平成30年度)	2019年度 (令和元年度)	2020年度 (令和2年度)	2021年度 (令和3年度)	2022年度 (令和4年度)	平均
正社員(月平均)	360,106	368,785	359,434	327,870	366,775	356,594
契約社員(月平均)	86,519	77,690	172,044	119,502	114,067	113,964

資料：三岐鉄道受領資料「職種別の平均給与」より作成

2.4.4 維持管理体制

維持管理は三岐鉄道技術課が行っており、保守要員などは以下の通りに対応している。

本社は6名、施設区は19名、北大社車両区は5名の計30名で対応を行っている。施設区は軌道班・保安班・電気班に分かれている。北大車両区は検査班のみとなっている。契約社員は3名、正社員は27名で対応を行っているが保守作業は90%が外注となっており、2社の軌道業者に作業を依頼している状況である。このように維持管理は少ない人数で対応している現状である。

表 維持管理体制

項目		会社名	単位	2021年度(令和3年度) 三岐鉄道(北勢線)	2022年度(令和4年度) 変更箇所のみ記入	
勤務時間	日勤			08:30 17:30		
	交代制 1					
	交代制 2					
	日勤拘束時間			9:00		
	日勤実働時間			8:00		
休日勤務状態	公休			全休		
	祭日			全休		
夜間作業	回数		回/月*人	7		
	制限		回/月*人	無		
	翌日の勤務			明休		
保守要員	事務所員		人	0.0		
	班長以下		人	4.0	5.0	
	計		人	4.0	5.0	
	現業員 キロ当たり		人/km	0.18	0.23	
	班長以下 キロ当たり		人/km	0.18	0.23	
	班長以下	平均年齢		才	44.0	47.6
		平均経験年数		年	10.8	17.2
	外注 キロ当り		人/km	1.65	2.07	
	保守要員 キロ当り		人/km	1.83	2.30	

資料：三岐鉄道受領資料「No. 33 維持管理状況」より作成

2.4.5 役職員数

三岐鉄道株式会社の鉄道事業における役職員数を下表に示す。

本社部門の職員数には大きな変化は見られない。一方で、現業部門では駅職員が過去5年間の間に5名増加した一方で、運転士は6名減少している。また、現業部門の車両担当者も減少傾向にある。年齢構成については30代が最も多くなっているが40代、50代が続けて多くなっている。

表 役職員数の推移

			2018年度 (平成30年度)	2019年度 (令和元年度)	2020年度 (令和2年度)	2021年度 (令和3年度)	2022年度 (令和4年度)		
役員			6	6	5	5	7		
職員	本社 部門	総務	12	12	12	12	10		
		運輸	6	6	6	7	6		
		工務	2	2	2	2	2		
		電気	1	1	1	1	1		
		車両	1	1	1	1	1		
		建設	0	0	0	0	0		
		計	22	22	22	23	20		
	現業 部門	運 輸	駅職員	52	58	56	55	57	
			運転士	43	40	42	37	37	
			車掌	0	0	0	0	0	
			その他	0	0	0	0	0	
			小計	95	98	98	92	94	
		工務		10	10	11	10	10	
		電気		10	9	8	7	8	
		車両		16	15	14	15	13	
		建設		0	0	0	0	0	
		計		131	132	131	124	125	
		合計			153	154	153	147	145

資料：三岐鉄道受領資料「鉄道事業報告書」より作成

表 年齢構成

年齢(単位:人)	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代
本社			3	2	1		
施設区	1	3	6	4	5		
北大社車両区		1	1		1	1	1
合計	1	4	10	6	7	1	1

資料：三岐鉄道受領資料「技術課組織票」より作成

<参考>地域鉄道の担い手の状況

地域鉄道各社では鉄道運転士の不足により、ダイヤの見直しや運休等の対応を取らざるを得ない状況となっている。地域鉄道事業者によっては、数名の休職・退職が原因となり、現行の運行ダイヤの維持ができなくなっている。

以下に地域鉄道の担い手不足による運行の変更状況について示す。

表 地域鉄道の担い手不足による運行の変更状況

地域鉄道	運行状況
島原鉄道	急遽退職者が出たことにより、2023（令和5）年10月16日から12月15日の間の平日の期間は一時的に減便の対応
とさでん交通	運転士2名の退職によりダイヤの維持が困難になったとして、2023（令和5）年12月1日より路面電車の計29本を減便
伊予鉄道	主要な移動手段となる列車の維持を優先するために配置転換を行ったことが要因となり、道後温泉を訪れる観光客に人気のある坊ちゃん列車を2023（令和5）年11月から当面の期間に渡り、運休

2.4.6 保険の加入状況

北勢線における損害保険の加入状況は下表の通りで、5つの保険に加入している。各年間保険料の合計は約1,181万円となっている。

東京海上日動の鉄道等土木構造物の保険としては橋梁・トンネル・鉄道・軌道等土木構造物に対して①障害物除去費用、②残存物取片付費用、③損害拡大防止軽減費用、④営業継続費用を特約として支払限度額は1事故に対して1.5億円支払われる保険内容となっている。

表 保険の加入状況

金額は2022年度実績

保険会社	保険種類	対象施設・内容	担保区分	保険金 (千円)	年間保険料 (千円)	免責 (千円)	備考
あいおいニッセイ同和	企業財産包括保険	西桑名駅舎他各建物および 鉄道車両		1,288,300	2,134		建物・機械・設備
東京海上日動	自動車任意保険	社有車9台			241		
東京海上日動	鉄道事故賠償責任	鉄道全線(身体障害・財物損壊)	1事故/期間中	5,000,000	315	500	民鉄協団体保険 (三岐線と折半)
あいおいニッセイ同和	施設所有(管理)者 賠償責任保険	東員駅他	1事故/期間中	100,000	14	0	(三岐線と折半)
東京海上日動	鉄道等土木構造物	鉄道、橋梁等(鉄道全線)	1事故/期間中	150,000	9,107	10,000	民鉄協団体保険 (三岐線と折半)
		合計		6,538,300	11,811		

出典：三岐鉄道受領資料「北勢線における損害保険加入状況」

2.4.7 補助額の推移

三岐鉄道北勢線への市町と国県の補助金は以下の通りである。2003（平成15）年度～2012（平成24）年度の10年間で市町補助は55億円、国県補助は約19億円となっている。

その後、市町の補助は約6.5億円/3年で推移していたが新型コロナウイルスの影響により第4期暫定支援から大幅に補助額が増加している。国県の補助金は約5,800万円/3年～9,800万円/3年で横ばいとなっている。

表 補助額の推移

（単位：千円）

支援期間	10年間の支援 2003年度(平成15年度) ～2012年度(平成24年度)	第1期暫定支援 2013年度(平成25年度) ～2015年度(平成27年度)	第2期暫定支援 2016年度(平成28年度) ～2018年度(平成30年度)
市町補助	5,500,000	645,579	647,824
国・県補助	1,870,002	98,406	57,732

支援期間	第3期暫定支援 2019年度(令和元年度) ～2021年度(令和3年度)	第4期暫定支援 2022年度(令和4年度) ～2024年度(令和6年度)
市町補助	666,936	966,454
国・県補助	79,596	95,431

※図表中の数値は、項目別の数値の計が、本報告書に表記されている合計の値と一致しないことがある。

これは、四捨五入等によるものである。

※2024（令和6）年度は計画値

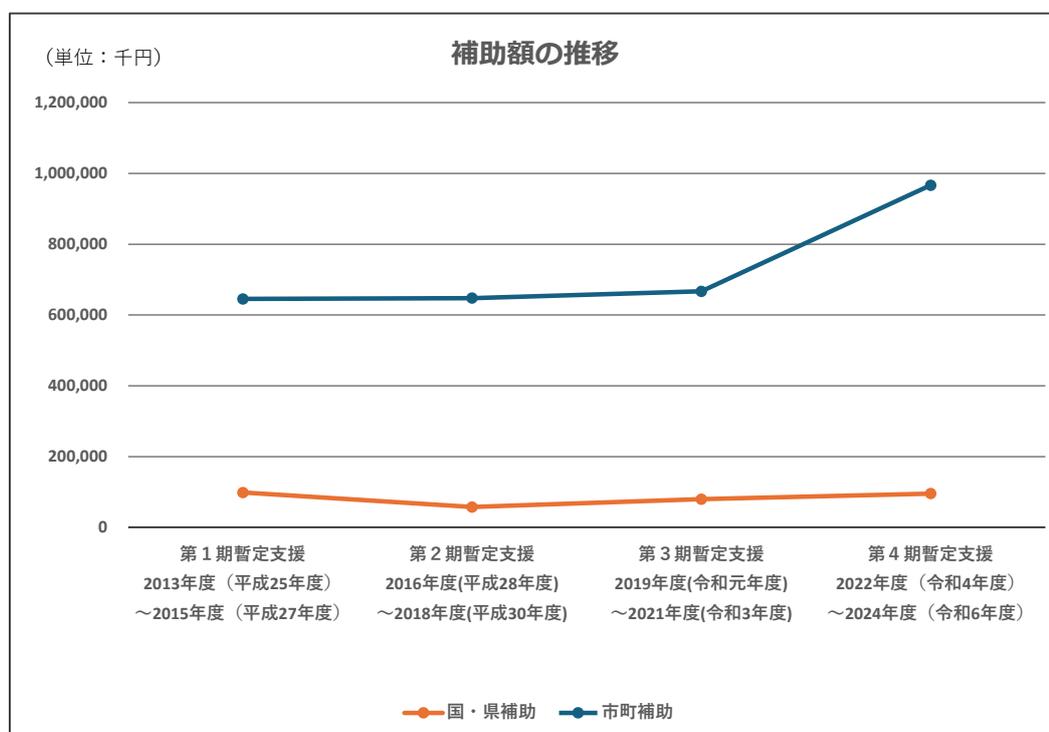


図 補助額の推移

2.5 収支状況の分析

2.5.1 北勢線の収支状況

過去5年間の収支状況の推移は下表の通りである。再差引損益は約-2.7億円～-3.1億円となっている。

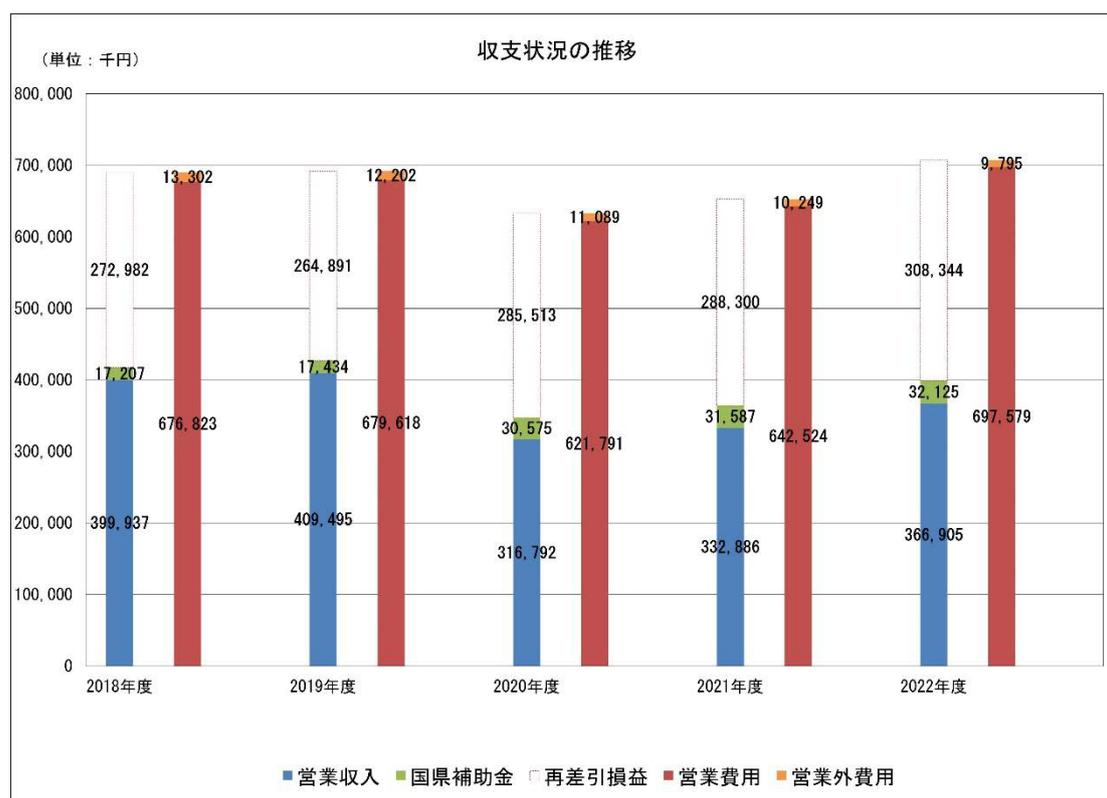
表 北勢線事業の収支状況の推移

年度（単位：千円）	2018年度 （平成30年度）	2019年度 （令和元年度）	2020年度 （令和2年度）	2021年度 （令和3年度）	2022年度 （令和4年度）
A営業収入	399,937	409,495	316,792	332,886	366,905
B営業費用	676,823	679,618	621,791	642,524	697,579
C営業損益(A-B)	-276,887	-270,123	-304,999	-309,638	-330,674
D営業外費用	13,302	12,202	11,089	10,249	9,795
E経常損益(C-D)	-290,189	-282,325	-316,088	-319,887	-340,469
F国県補助金	17,207	17,434	30,575	31,587	32,125
G再差引損益(E+F)	-272,982	-264,891	-285,513	-288,300	-308,344

※図表中の数値は、項目別の数値の計が、本報告書に表記されている合計の値と一致しないことがある。

これは、四捨五入等によるものである。

資料：三岐鉄道受領資料「会計処理科目明細書」より作成



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

2.6 北勢線改善の経緯

2.6.1 北勢線リニューアル計画

2003（平成15）年度から2012（平成24）年度の約10年に渡り、沿線自治体から53.2億円の運営資金を元手とした北勢線のリニューアルが実施された。沿線自治体から53.2億円の運営資金は、20億円が10年間の欠損補填、33.2億円が設備投資に充てられた。北勢線リニューアル計画は2003（平成15）年1月に国土交通省へ「経営改善計画」として申請され、同年3月に認可を受けた後、着手されている。

運営資金のうち設備投資に充てられた沿線自治体からの33.2億円に国・県からの鉄道施設近代化補助による支援金6.6億円を加えた、39.8億円の内訳は下記の通りである。

表 北勢線リニューアルの実施内容及び運営資金の内訳

名称	金額	実施内容
駅舎整備	6億円	・ 駅前駐車場の整備によるP&R ^{*1} 、K&R ^{*2} を促進するため、幹線道路沿い又は商業施設付近に駅舎を統廃合・移転による新築 ・ 将来の利用者増が見込めない駅の廃止工事
駅舎機能	8億円	・ 要員の省力化と旅客サービスの向上を目指した券売機や出札を始めた自動駅務機器の導入 ・ 運行管理駅にて各駅の旅客案内を可能とする無人監視システムの導入
インフラ工事	24.8億円	・ レール、枕木、橋梁補修、軽微な曲線改良、変電所増強等の鉄道設備更新 ・ 近代的な設備に更新する工事
列車運行関連	1億円	・ 列車運行の集中制御を目的としたCTC装置 ^{*3} の更新工事
合計	39.8億円 ^{*4}	

^{*1}P&R（パークアンドライド）とは、郊外の駅周辺などに駐車場を整備し、マイカーから公共交通機関（電車）への乗り継ぎを図ることを指す。

^{*2}K&R（キスアンドライド）とは、自宅から最寄り駅までは家族に送迎してもらい、公共交通機関（電車）に乗り換えて通勤や通学を行うことを指す。

^{*3}CTC装置（列車集中制御装置）とは、特定の駅に設けた列車制御所または運転指令所が、各駅で行っていた列車発着を指示する信号、ポイント切り換え、列車位置表示などの業務をまとめ、列車運行を集中管理・制御するシステムを指す。

^{*4}上記は国・県からの鉄道施設近代化補助による支援金6.6億円を含んでいるため、合計は39.8億円となっている。なお、近代化補助とは鉄道施設を更新することにより、将来的に効率化・省力化が見込まれる工事に対して一定額の補助を受けられる制度のことを指す。

資料：地域活性化に地方鉄道が果たす役割 三岐鉄道の場合，交通新聞社より作成

2.6.2 北勢線リニューアル計画の変更

2004（平成16）年度より国の「幹線鉄道等活性化補助（通称、高速化事業）」に北勢線が採択されることとなり、北勢線リニューアル計画は投資額及び期間共に大幅に変更された。

北勢線リニューアル計画の変更により下記のメニュー等が追加され、設備投資総額は60億円程度となっている。なお、60億円のうち約20億円は国・県からの支援金として、高速化補助金^{*1}及び近代化補助金が含まれている。

- ① 行き違い設備増設
- ② 曲線改良に伴う橋梁改修
- ③ 軌道強化
- ④ 西桑名駅乗り継ぎ改善（駅の延伸）
- ⑤ 曲線改良に伴う用地取得費

^{*1} 高速化事業とは、駅間の運転時間を短縮する鉄道軌道整備関連工事であり、原則として2004（平成16）年から2008（平成20）年の5年間で工事を完工させる事業を指す。北勢線の場合は、阿下喜～西桑名間の運転時間であった52分を10分短縮させ42分とすることを目指す事業であった。高速化補助は国からの補助金である幹線鉄道等活性化補助を指し、北勢線は2004（平成16）年から採択されていた。

表 北勢線リニューアル計画の変更

名称	金額	実施内容
駅舎整備	6億円	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅前駐車場の整備によるP&R、K&Rを促進するため、幹線道路沿い又は商業施設付近に駅舎を統廃合・移転による新築 ・ 将来の利用者増が見込めない駅の廃止工事
駅舎機能	8億円	<ul style="list-style-type: none"> ・ 要員の省力化と旅客サービスの向上を目指した券売機や出札を始めた自動駅務機器の導入 ・ 運行管理駅にて各駅の旅客案内を可能とする無人監視システムの導入
インフラ工事	45億円	<ul style="list-style-type: none"> ・ レール、枕木、橋梁補修、軽微な曲線改良、変電所増強等の鉄道設備更新 ・ 近代的な設備に更新する工事 ・ 高度化に関する工事（行き違い設備増設、曲線改良に伴う橋梁改修・用地取得、軌道強化、西桑名駅乗り継ぎ改修）
列車運行関連	1億円	<ul style="list-style-type: none"> ・ 列車運行の集中制御を目的としたCTC装置の更新工事
合計	60億円	

資料：地域活性化に地方鉄道が果たす役割 三岐鉄道の場合，交通新聞社より作成

2.6.3 北勢線リニューアル事業の取組結果

北勢線リニューアル事業の取組結果として、車両や他の設備及び曲線の改良等により西桑名～阿下喜間の走行時間が52分から46分へと約6分の短縮に成功している。全体的な事業の取組結果は以下の通りである。

【全体的な取組み・設備関連】

- ・行き違い設備の新設
- ・曲線改良（大泉駅～東員駅）
- ・軌道強化
- ・変電設備の増強
- ・車両の高速化、冷房化

【全体的な取組み・営業関連】

- ・運転要員、駅務要員、乗務員要員の見直し
- ・駅務の遠隔化、無人駅システムの導入
- ・ダイヤ改正（最終列車23：00へ繰り下げ）

各駅別のリニューアル箇所を次表に示す。北勢線停車駅では全ての駅において駅内施設のリニューアルが行われている。

表 各駅別リニューアル箇所一覧

駅名	リニューアル箇所
西桑名	待合室、精算機、改札機
馬道	待合室、トイレ、左側通行工事
西別所	待合室、トイレ、駐輪場
蓮花寺	自動改札機、券売機、精算機
在良	待合スペース、トイレ、左側通行工事、駐輪場、駐車場
星川	待合スペース、トイレ、駐車場、駐輪場
七和	待合スペース、トイレ、左側通行工事、駐輪場
穴太	待合スペース、トイレ、駐車場、駐輪場
東員	待合室、トイレ、係員の仮宿泊機能、駐車場、駐輪場
大泉	待合スペース、トイレ、駅の時間帯有人化、複線化、駐車場、駐輪場、駅前広場
楚原	自動化対応、左側通行工事、精算機、改札機、駐車場、駐輪場、駅前広場
麻生田	待合スペース、駐車場
阿下喜	待合室、トイレ、複線化、駐車場、駐輪場

出典：地域活性化に地方鉄道が果たす役割 三岐鉄道の場合，交通新聞社より作成

2.6.4 過去のリニューアル事業の費用

北勢線が2003（平成15）年から過去10年間行ってきたリニューアル事業内容の詳細は、以下の通りである。補助金等を活用し、当初の予定通り総事業費約60億円の事業のうち補助額が約20億円となっている。

表 過去の北勢線のリニューアル事業

2003年度(平成15年度)～2012年度(平成24年度) 10年の北勢線リニューアル項目		事業費(千円)
高速 化 工 事	橋梁改修	361,412
	行違い設備の増設	793,527
	変電所出力増強	166,390
	き電線増強	287,820
	電路柱強化	359,772
	踏切制御回路変更	202,500
	曲線改良・関連工事	400,401
	土地取得	98,546
	軌道強化（重軌条化）	334,074
	軌道強化（道床改良）	218,960
円 滑 化	乗 継 桑名駅乗り入れ	240,000
近 代 化 事 業	自動化システム	699,087
	CTC装置の新設	262,282
	現業区の統廃合（東員）	101,070
	車両高速化	37,822
	車両冷房化	360,600
	蓮花寺駅改修	50,000
そ の 他	駅舎整備	398,908
	その他雑工事	592,015
合計		5,965,186
項 目 補 助	国補助合計	1,222,909
	県補助合計	611,455
	自治体補助合計	125,032
補助資金手当		1,959,396

※図表中の数値は、項目別の数値の計が、本報告書に表記されている合計の値と一致しないことがある。

これは、四捨五入等によるものである。

資料：三岐鉄道受領資料「H15～H20 北勢線設備更新概要」より作成

2.6.5 駅舎の改善

北勢線停車駅の駅舎の変遷経緯は下記の通りである。

表 北勢線停車駅の駅舎改善経緯

年月	改善の内容（改善箇所）
2003（平成15）年	西桑名駅改修（待合室）
	楚原駅改修（自動化対応工事）
2004（平成16）年	麻生田駅新築（待合スペース）
	西別所駅新築（待合スペース、トイレ）
	大泉駅新築（待合スペース、トイレ、駅の時間帯有人化）
2005（平成17）年	星川駅新設（待合室、トイレ）
	東員駅新設（待合室、トイレ、係員の仮宿泊機能を集約）
	穴太駅新築（待合スペース、トイレ）
	馬道駅改修（待合室）
	七和駅改修（待合スペース、トイレ）
2006（平成18）年	馬道駅トイレ新築（トイレ）
	阿下喜駅新築（待合室、トイレ）
	在良駅新築（待合スペース、トイレ）
2007（平成19）年	蓮花寺駅仮設改修 （自動改札機・券売機・精算機が設置され運用を開始） これにより北勢線全駅の整備が完了

資料：地域活性化に地方鉄道が果たす役割 三岐鉄道の場合，交通新聞社より作成

2.6.6 車両の改善

北勢線車両の改善経緯を下表に示す。北勢線では、車両の高速化、行き違い設備の新設、曲線改良、軌道強化、変電設備の増強等により、阿下喜・西桑名間の走行時間について52分から46分への短縮に成功している。

表 北勢線の車両改善経緯

年月	改善の内容
2003（平成15）年	三岐カラーの新塗装車両が一部運行開始
2005（平成17）年	北勢線初の高速化改造電車（3編成）が運行を開始
2006（平成18）年	北勢線初の電車冷房化供用開始
2007（平成19）年	冷房化3編成が使用開始（K75が冷房化、モーター車1両は非冷房）
2008（平成20）年	3編成が高速化改造され、運行を開始する。これにより北勢線車両全7編成の高速化改造が終了
2022（令和4）年～2024（令和6）年	ヴィアイン三重仕様のラッピング（VEERTIEN TRAIN）にカラーリングを変更

資料：地域活性化に地方鉄道が果たす役割 三岐鉄道の場合，交通新聞社より作成

2.6.7 鉄道設備・保安の改善

北勢線に係る鉄道設備及び保安設備の改善経緯を下表に示す。

表 北勢線の鉄道設備・保安の改善経緯

年月	改善の内容
2003（平成15）年	テンションバランサー ^{*1} を導入
2004（平成16）年	交換駅 ^{*2} （馬道・在良・七和・楚原）の左側通行工事完成 光ケーブルの敷設により、信号システム等の情報を保安度の高い光伝送に変更
2005（平成17）年	信号システムを保安性の高いCTCへ移行 大泉駅複線化 ^{*3}
2006（平成18）年	旧北大社駅を撤去し、曲線を緩やかに改良 阿下喜駅を複線化し、増発可能とした 変電所改良
2007（平成19）年	旧大泉東駅を撤去し、周辺の曲線を緩やかに改良 西六石川橋梁補修 （8/4～8/26の期間中、麻生田～阿下喜間でバス代行輸送を実施）
2004（平成16）～ 2007（平成19）年度	老朽化した木柱を堅固なコンクリート柱に更新
2004（平成16）～ 2007（平成19）年度	重軌条 ^{*4} へ更新（40 kg/mの重量がある安定したレールに更新）
2004（平成16）～ 2007（平成19）年度	軌道強化（大規模な軌道敷の砕石を補充、付き固め）
2004（平成16）～ 2007（平成19）年度	踏切制御回路を変更 （高速化対応及び保安向上のため、踏切の改良を実施）
2007（平成19）年度	き電線増強
2013（平成25）年度～ 2023（令和5）年度	枕木更換、軌条更換、橋梁補修等維持メンテナンス

*1 テンションバランサーとは電車線の張力を自動的に調整するための装置のこと。電車の屋根上にある集電装置（パンタグラフ）と接する電車線は、温度により張力が変化する。

*2 交換駅とは鉄道の単線区間において列車が行き違いを行う駅を指す。

*3 複線化とは上下線がそれぞれ別の線路で走る状態にすることを指す。

*4 重軌条とは1mあたりの軌条の重量が30kg以上のものを指す。軌条とは鉄道のレールを指す。

資料：地域活性化に地方鉄道が果たす役割 三岐鉄道の場合、交通新聞社より作成

2.6.8 駅業務の自動化・サービス改善

北勢線の運営に関する駅業務の自動化及びサービス改善経緯を下表に示す。

表 駅業務の自動化・サービス改善経緯

年月	改善の内容
2003（平成15）年	駅及び運転要員の見直し （運転点呼助役と駅務助役を兼務に見直し。車掌仕業を見直し要員を削減）
	乗務員要員の見直し （乗務時間等の仕業を見直しして、要員を削減）
	楚原駅の営業を社員による終日営業から契約社員による6:30～20:30の営業に変更
	近鉄連絡定期を含む全券種を磁気エンコード化
	西桑名・楚原駅に精算機と改札機を導入
2004（平成16）年	4両編成列車の貫通路*1を改造し、列車のワンマン化を実施
2005（平成17）年	星川・大泉・楚原駅のネットワーク化（カメラ・インターホン・放送）
	星川・大泉・楚原駅の駅務機器を遠隔化
	西別所駅を無人遠隔化
	西桑名・馬道・七和・穴太・麻生田駅にて無人駅システムを一部稼働
2006（平成18）年	阿下喜駅券売機、麻生田駅で無人駅システム一部稼働
	星川駅の窓口営業時間を延長し、日曜祝日も9:00～17:00の間で有人化
	阿下喜駅を無人遠隔化
	在良駅を無人遠隔化
2007（平成19）年	星川・大泉・楚原・阿下喜間の営業時間を変更
	蓮花寺駅を仮設無人遠隔化（シャッター制御不可）
2008（平成20）年	星川駅の窓口営業時間を平日7:00～20:00に延長
2025（令和7）年予定	交通系ICカード導入

*1 貫通路とは連結している車両の間を行き来するために設けた、渡り板による通路を指す。

資料：地域活性化に地方鉄道が果たす役割 三岐鉄道の場合、交通新聞社より作成

2.6.9 ダイヤ改正・運賃の変更経緯

北勢線のダイヤ改正及び運賃変更の経緯を下表に示す。

表 ダイヤ改正・運賃変更の経緯

年月	改善の内容
2003（平成15）年	三岐鉄道タリフ*1を適用し、初乗り料金を170円から160円に変更 通勤割引率は42.2%から38.4%、通学割引率は76.2%から57.5%へ変更
	西桑名発21:30阿下喜行き最終列車を同発23:00に繰り下げ
2004（平成16）年	大泉東駅と長宮駅を廃止し、両駅間に大泉駅を開業 また、六石駅を廃止し全15駅とする 大泉駅には地元農産物販売施設「うりぼう」を併設した
	北大社行きであった列車の大部分を、大泉又は楚原行きに変更
	北勢線施設整備㈱を設立 （株主は三岐鉄道、桑名市、いなべ市、東員町） 高速化補助の実施主体となる
2005（平成17）年	全列車のワンマン運転開始
	坂井橋駅を廃止し、星川駅を新設 六把野駅・北大社駅を統廃合し、東員駅を新設し全14駅とする
	駅の統廃合に伴いダイヤを改正。学期定期の通用期間を見直し
	大泉駅の離合化*2に伴い列車増発
2006（平成18）年	上笠田駅を廃止、全13駅とする。阿下喜駅複線化供用開始
2019（令和元）年	運賃を改定

*1 タリフとは鉄道の運賃表または料金表を指す。

*2 離合とは鉄道の単線区間で、上りと下りの列車が駅または信号所で行き違うことを指す。この場合は大泉駅で列車の行き違いが行われるようになったことを指す。

資料：地域活性化に地方鉄道が果たす役割 三岐鉄道の場合、交通新聞社より作成



出典：いなべ農産物直売所 ふれあいの駅うりぼう公式ホームページ

図 大泉駅に併設した『うりぼう』

2.6.10 駅前駐車場・駐輪場の整備

三岐鉄道では三岐線・北勢線共に、駅前に無料の駐車場及び駐輪場を自治体により整備している。北勢線停車駅前の駐車場及び駐輪場整備の経緯を下表に示す。

表 北勢線停車駅の駅前駐車場・駐輪場整備の経緯

年月	改善の内容
2003（平成15）年	楚原駅前整備事業 〔駐車場（26台）、駅前広場、駐輪場（既設含み55台）〕
	麻生田駅駐車場整備事業〔駐車場（29台）〕
2004（平成16）年	阿下喜駅前整備事業〔駐車場（21台）、駐輪場（96台）〕
	大泉駅駅前整備事業〔駐車場（149台）、駅前広場、駐輪場（36台）〕
	西別所駅駐輪場新設〔駐輪場（20台）〕
2005（平成17）年	大泉駅駐輪場増設〔駐輪場（36台増設）〕
	星川駅駐車駐輪場新設〔駐車場（68台）、駐輪場（36台）〕
	東員駅駐車駐輪場〔駐車場（123台）、駐輪場（14台）〕
	穴太駅駐車駐輪場〔駐車場（62台）、駐輪場（既設含む99台）〕
	七和駅駐輪場〔駐輪場（36台）〕
2006（平成18）年	在良駅駐輪場〔駐輪場（43台）〕

資料：地域活性化に地方鉄道が果たす役割 三岐鉄道の場合，交通新聞社より作成

3. 現行スキームによる今後の見通し

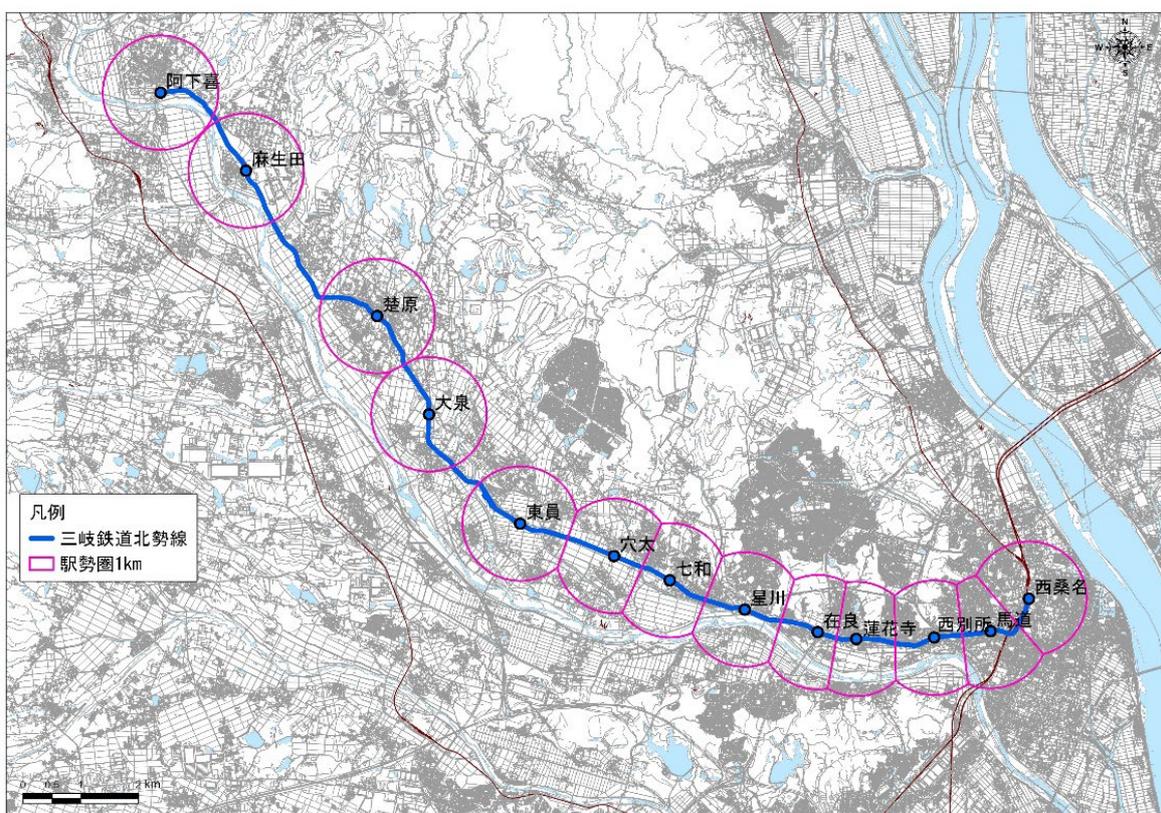
3.1 利用者数と営業収入の推計

3.1.1 将来駅勢圏人口の推計

将来利用者数の推計のもととなる駅勢圏人口は、下図のように駅勢圏を設定し、2020（令和2）年国勢調査 500mメッシュ及び社人研推計 2045（令和27）年人口 500mメッシュ人口を用いて、面積按分により推計した。

推計した駅勢圏人口は次頁上表のとおりで、2020（令和2）年の62,119人から2045（令和27）年は52,855人と推計され、9,264人（約15%）の減少が見込まれる。

駅勢圏人口の2020（令和2）年と2045（令和27）年との比により、2045（令和27）年の乗車客数を推計すると次頁下表のとおりで、星川駅の定期外が増加する以外は全て減少となっている。



※ 駅勢圏は徒歩圏として1km圏とし、隣接する駅の1km圏の駅間境界で区分した。

図 駅勢圏1km

表 駅勢圏人口伸び率

単位：人/日

駅	2022年度乗車客数			駅勢圏人口伸び率			2045年度乗車客数		
	通勤	通学	定期外	通勤 (20-64歳)	通学 (15-19歳)	定期外 (全年齢)	通勤	通学	定期外
西桑名	686	850	681	0.698	0.844	0.822	479	717	560
馬道	46	113	49	0.744	0.808	0.856	35	91	42
西別所	65	21	53	0.764	0.803	0.822	50	17	43
蓮花寺	122	111	105	0.768	0.795	0.826	93	88	87
在良	56	40	43	0.775	0.725	0.804	43	29	34
星川	159	283	223	0.813	0.724	1.013	129	205	226
七和	49	150	66	0.803	0.645	0.923	40	97	61
穴太	82	111	96	0.671	0.952	0.804	55	106	77
東員	122	137	162	0.631	0.904	0.783	77	123	127
大泉	51	104	70	0.785	0.710	0.827	40	74	58
楚原	47	369	108	0.856	0.667	0.914	41	246	99
麻生田	17	56	38	0.830	0.923	0.921	14	52	35
阿下喜	33	143	92	0.766	0.776	0.728	25	111	67
計	1,534	2,485	1,785	0.730	0.786	0.849	1,120	1,954	1,515

※乗車客数は2019（令和元）年度OD表をもとに利用者数の比で2022（令和4）年度に換算した2022（令和4）年度OD表の各駅乗車客数の合計値（日平均乗車客数）

※図表中の数値は、項目別の数値の計が、本報告書に表記されている合計の値と一致しないことがある。これは、四捨五入等によるものである。

3.1.2 将来旅客収入の推計

将来乗降客数をもとに推計した券種別の駅間OD表（※1）に対して、券種別の料金を適用し、2045（令和27）年度の料金収入を283,881千円と推計した。

将来駅勢圏人口に基づく計算により推計した料金収入は、定期については1ヶ月定期料金を用いているが、実際は3ヶ月、6ヶ月等の割引運賃があること、また定期利用者は、定期を利用して1往復以上の乗車をしている可能性があることから、推計値の方が実際の収入よりも大きく算定されていると考えられるため、2022年度ODに基づく料金収入と実際の料金収入の差により補正した。

- a 2022（令和4）年度ODに基づく計算による料金収入・・・414,460千円（※2）
- b 2022（令和4）年度の料金収入（2022年度決算より）・・・358,136千円
- c 補正率（b/a）・・・0.86
- d 2045（令和27）年度ODに基づく計算による料金収入・・・329,513千円（※3）
- e 2045（令和27）年度の補正後料金収入（d×c）・・・283,881千円

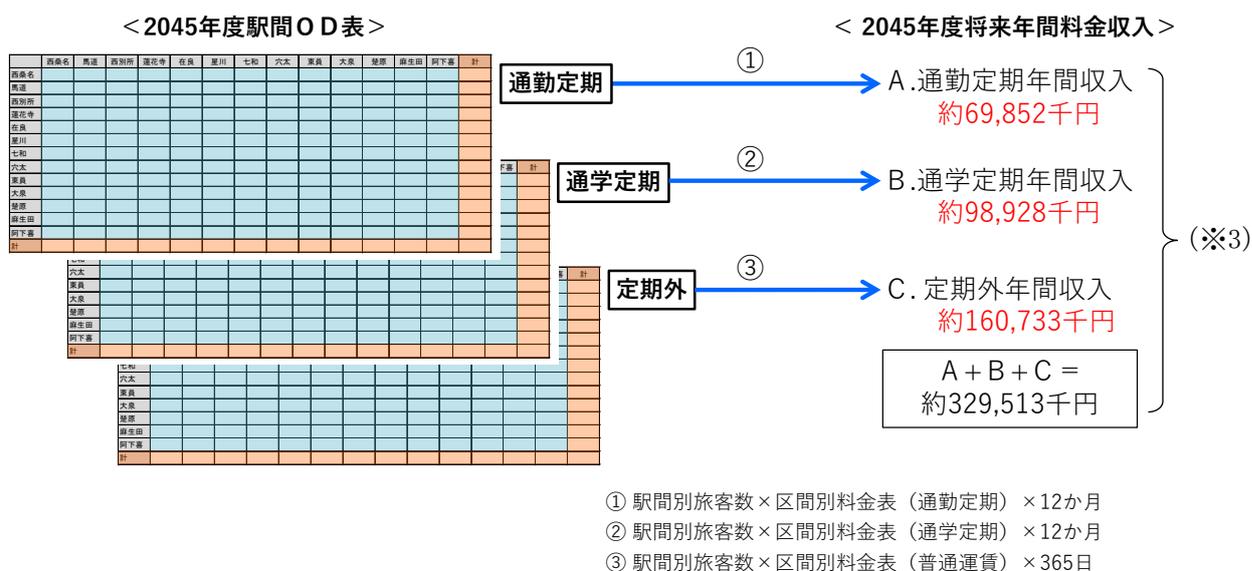


図 将来旅客収入の推計結果

- ※1 参考資料 P3～P5 参照
- ※2 参考資料 P6～P7 参照
- ※3 参考資料 P6～P7 参照

3.2 車両更新費用の考え方

24 両すべて更新する場合は愛媛の伊予鉄道の車両更新事例をふまえると 50 億円以上かかると予想される。

※参考事例

愛媛の伊予鉄道が新型車両 7000 系の 18 両を約 39 億円で 3 年間かけて導入

⇒1 両あたり 2.2 億円、24 両の場合 52.8 億円

将来収支予測では 12 両更新を 2029 (令和 11) 年度に実施、残り 12 両の車両更新を 2042 (令和 24) 年度に実施することを想定して計算を実施した。

車両更新の計上方法としては駅務機器 IC 化導入の減価償却が終了する 2030 (令和 12) 年度から 4 編成 (12 両) について約 25 億円のうち、国・県の補助金を抜いた 12.5 億円を 13 年間かけて減価償却する。次に 4 編成の減価償却が終了する 2044 (令和 26) 年度からも同様に 4 編成 (12 両) 約 12.5 億円を 13 年間かけて減価償却するものとして計上した。

3.3 収支状況の予測

3.3.1 将来収支の算出

営業収入と営業費用から営業損益を算出し、過去の傾向から営業外費用は毎年、約 1,000 万円かかること、国県補助金を毎年約 2,000 万円受けていることを踏まえて、再差引損益を算出する。

A 営業収入-B 営業費用=C 営業損益

C 営業損益-D 営業外費用=E 経常損益

E 経常損益+F 国県補助金=G 再差引損益

3.3.2 収支状況予測の条件

2025(令和 7) 年度～2027(令和 9) 年度については三岐鉄道の将来予測値をすべての項目において反映する。

(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。2045(令和 27) の駅勢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) 年度～2022(令和 4) 年度の推移から算出した近似曲線を基に、毎年 200 万円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。

3.3.3 将来状況予測のケース数

将来人口予測から算出した旅客収入をケース 1 の基準としてそこからケース 2 は+10%になった場合、ケース 3 は-10%になった場合として算出した。

表 将来状況予測のケース数

ケース数	営業収入
ケース 1: 基準旅客収入	将来人口予測から算出した旅客収入
ケース 2: 利用者が将来人口予測よりも増加した場合	基準旅客収入の+10%
ケース 3: 利用者が将来人口予測よりも減少した場合	基準旅客収入の-10%

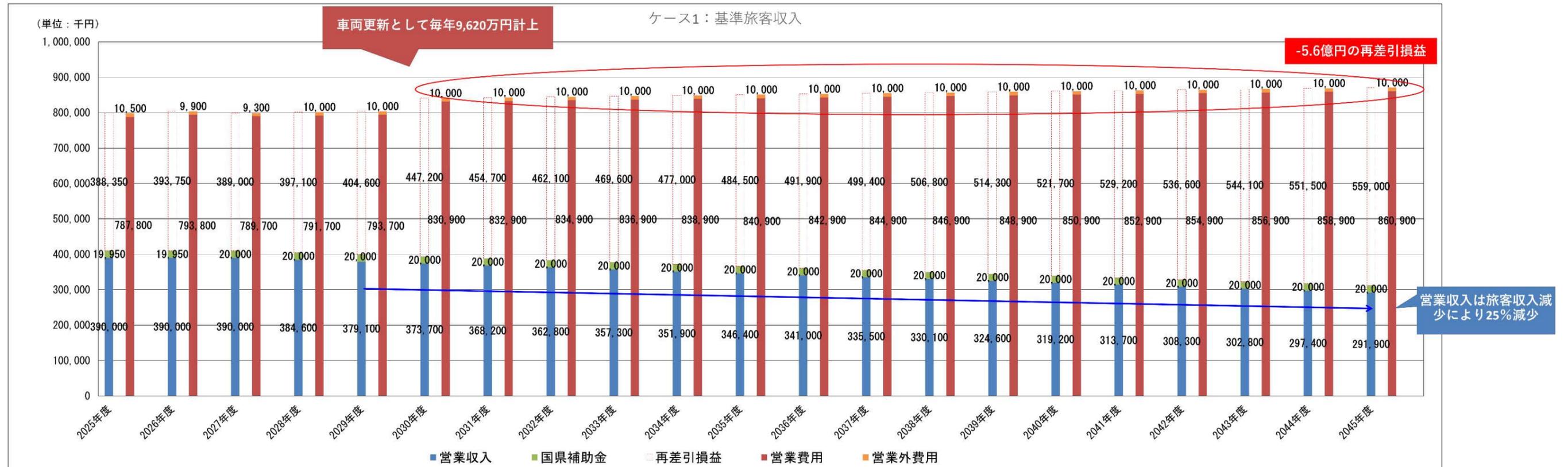
3.3.4 将来収支予測（基準旅客収入）

条件を基に算出した場合の将来収支予測は以下のとおりである。2045(令和27)年度の差引損益は約-5.6億円となる。

表 将来収支予測（ケース1：基準旅客収入）

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

資料：三岐鉄道受領資料「R07年度以降北勢線収支_20231030」を基に将来旅客収入推計を踏まえて作成



資料：三岐鉄道受領資料「R07年度以降北勢線収支_20231030」を基に将来旅客収入推計を踏まえて作成

図 将来収支予測（ケース1：基準）

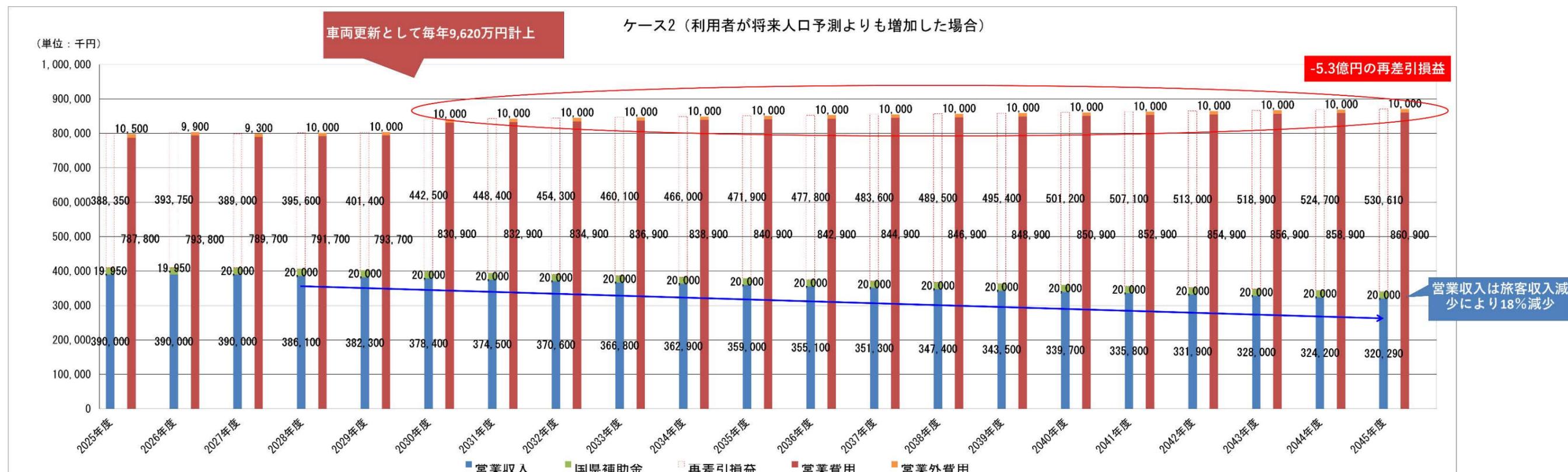
3.3.5 将来収支予測（利用者が将来人口予測よりも増加した場合）

利用者が増え、収入が予測よりも10%増加した場合の将来収支を以下に示す。2045(令和27)年度の差引損益は約-5.3億円となる。

表 将来収支予測（利用者が将来人口予測よりも増加した場合）

ケース2: 利用者が将来人口予測よりも増加 した場合(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	386,100	382,300	378,400	374,500	370,600	366,800	362,900	359,000	355,100	351,300	347,400	343,500	339,700	335,800	331,900	328,000	324,200	320,290
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	-405,600	-411,400	-452,500	-458,400	-464,300	-470,100	-476,000	-481,900	-487,800	-493,600	-499,500	-505,400	-511,200	-517,100	-523,000	-528,900	-534,700	-540,610
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	-415,600	-421,400	-462,500	-468,400	-474,300	-480,100	-486,000	-491,900	-497,800	-503,600	-509,500	-515,400	-521,200	-527,100	-533,000	-538,900	-544,700	-550,610
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	-395,600	-401,400	-442,500	-448,400	-454,300	-460,100	-466,000	-471,900	-477,800	-483,600	-489,500	-495,400	-501,200	-507,100	-513,000	-518,900	-524,700	-530,610

資料：三岐鉄道受領資料「R07年度以降北勢線収支_20231030」を基に将来旅客収入推計を踏まえて作成



資料：三岐鉄道受領資料「R07年度以降北勢線収支_20231030」を基に将来旅客収入推計を踏まえて作成

図 将来収支予測（利用者が将来人口予測よりも増加した場合）

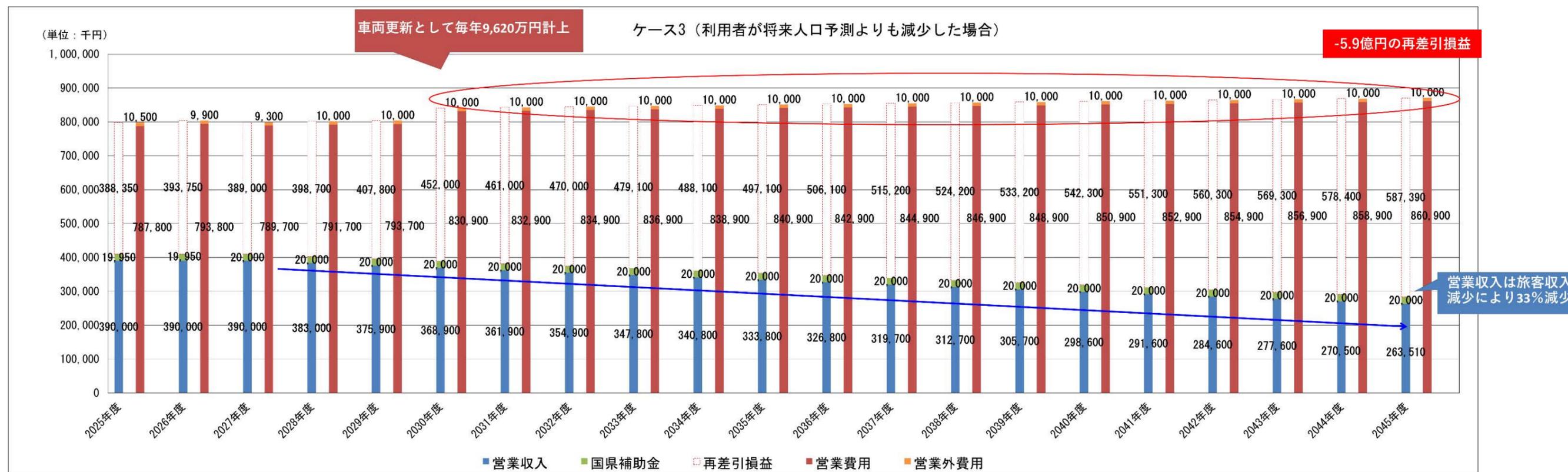
3.3.6 将来収支予測（利用者が将来人口予測よりも減少した場合）

利用者が減少し、収入が予測よりも10%減少した場合の将来収支を以下に示す。2045(令和27)年度の差引損益は約-5.9億円となる。

表 将来収支予測（利用者が将来人口予測よりも減少した場合）

ケース3: 利用者が将来人口予測よりも減少 した場合（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	383,000	375,900	368,900	361,900	354,900	347,800	340,800	333,800	326,800	319,700	312,700	305,700	298,600	291,600	284,600	277,600	270,500	263,510
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	-408,700	-417,800	-462,000	-471,000	-480,000	-489,100	-498,100	-507,100	-516,100	-525,200	-534,200	-543,200	-552,300	-561,300	-570,300	-579,300	-588,400	-597,390
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	-418,700	-427,800	-472,000	-481,000	-490,000	-499,100	-508,100	-517,100	-526,100	-535,200	-544,200	-553,200	-562,300	-571,300	-580,300	-589,300	-598,400	-607,390
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	-398,700	-407,800	-452,000	-461,000	-470,000	-479,100	-488,100	-497,100	-506,100	-515,200	-524,200	-533,200	-542,300	-551,300	-560,300	-569,300	-578,400	-587,390

資料：三岐鉄道受領資料「R07年度以降北勢線収支_20231030」を基に将来旅客収入推計を踏まえて作成



資料：三岐鉄道受領資料「R07年度以降北勢線収支_20231030」を基に将来旅客収入推計を踏まえて作成

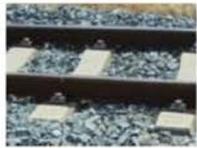
図 将来収支予測（利用者が将来人口予測よりも減少した場合）

3.4 国・県の支援制度

3.4.1 支援制度

国による地域鉄道への支援制度は主に、安全輸送の確保、移動の利便性向上・利用環境の改善、利便性の向上という3つの観点から補助金の種類が設けられている。

国による地域鉄道等に対する支援の概要を次頁に示す。

1. 安全輸送の確保	
■鉄道施設総合安全対策事業費補助金【公共】 《鉄道軌道安全輸送設備等整備事業》 ■地域公共交通確保維持改善事業費補助金【非公共】 《鉄道軌道安全輸送設備等整備事業》 ○ 安全な鉄道輸送を確保するために地域鉄道事業者が行う安全性の向上に資する設備の更新等に対し、支援を行う。	
1. 補助対象設備	レール、マクラギ、落石等防止設備、ATS、列車無線設備、防風設備 等
2. 補助率	国：1/3 以内 または 1/2 以内
(例)	   
	<p style="text-align: center;"> 軌道改良 ATSの整備 法面固定 車両の更新 </p>
2. 移動の利便性向上・利用環境の改善	
■訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業費補助金【非公共】 (2023(令和5)年度より「ポストコロナを見据えた受入環境整備促進事業補助金」) ■公共交通利用環境の革新等【非公共】 ※国際観光旅客税 ○ 訪日外国人旅行者等の移動に係る利便性の向上や利用環境の改善を促進するため、LRTシステムの整備やICカードの導入、鉄軌道車両設備の整備等に対し、支援を行う。	
1. 補助対象設備	車両(インバウンド対応のもの)、低床式車両、停留施設、制振軌道、ICカードの導入、ロケーションシステム 等
2. 補助率	国：1/3 以内 等
(例)	   
	<p style="text-align: center;"> 車両の更新 車内案内表示の多言語化 車体の行先表示の多言語化 </p>
	   
	<p style="text-align: center;"> 低床式車両(LRV)導入 停留施設の整備 全国共通ICカードの導入 観光列車サイクルトレイン </p>
3. 利便性の向上	
■幹線鉄道等活性化事業費補助【公共】 《地域公共交通計画事業(コミュニティ・レール)》 ○ 潜在的な鉄道利用ニーズが大きい地方都市やその近郊の路線等について、利用者の利便性向上を図るための施設の整備に対し、支援を行う。	
1. 補助対象設備	輸送ニーズに対応した駅・路線の再配置、ダイヤ改正・増便等に必要施設の整備 等
2. 補助率	国：1/3 以内、地方：1/3 以内
(例)	 
	<p style="text-align: center;"> 新駅の整備 行き違い設備の新設 </p>

出典：地域鉄道支援，国土交通省

図 国による地域鉄道等に対する支援の概要

地域鉄道の活性化を目的として地域主体で行われる取組に対し、国土交通省に設けられている支援制度を下記に整理する。

表 本資料で整理している国による支援制度一覧

番号	補助対象事業名称（括弧内に補助メニューを示す）	補助対象者
(1)	社会資本整備総合交付金（地域公共交通再構築事業）	地方公共団体
(2)	鉄道施設総合安全対策事業 （鉄道軌道安全輸送設備等整備事業【公共】）	鉄軌道事業者
(3)	幹線鉄道等活性化事業 （高速化、旅客線化、乗継円滑化） （まちづくり連携高速化工事及び連携計画事業） （鉄道貨物輸送力増強） （貨物拠点整備）	法定協議会 地方公共団体の出資に係る鉄道施設の整備・保有を目的とする法人
(4)	地域公共交通確保維持改善事業 （地域公共交通確保維持事業） （地域公共交通バリア解消促進等事業 〈鉄道軌道安全輸送設備等整備事業【非公共】、バリアフリー化設備等整備事業、利用環境改善促進等事業〉） （地域公共交通調査等事業）	交通事業者等、法定協議会
(5)	訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業 （インバウンド対応型鉄軌道車両整備事業） （交通サービス利便向上促進事業）	鉄軌道事業者
(6)	公共交通利用環境の革新等	公共交通事業者、旅客施設の設置管理者

次頁以降に整理している国の支援制度について、補助率、鉄道維持及びモード転換における活用可能性、現状での活用有無を整理すると下記の通りである。鉄道車両に利用できるものは社会資本整備総合交付金及び地域公共交通確保維持改善事業費補助であり、インバウンド対応車の導入の場合に限り訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業の利用も可能となる。

表 国による支援制度の比較表

	制度名称	補助率	鉄道維持の場合の活用可能性	他モードへ転換する場合の活用可能性	現在の利用状況	
(1)	社会資本整備総合交付金（地域公共交通再構築事業）	1/2	○ （車両更新、車両以外の設備更新共に利用可能）	○ （LRT、BRT等の整備に利用可能）	無し	
(2)	鉄道施設総合安全対策事業費補助	鉄道軌道安全輸送設備等整備事業【公共】	1/3 以内	○ （車両更新は不可、車両以外の設備更新は利用可能）	×	有り
(3)	幹線鉄道等活性化事業	高速化、旅客線化、乗継円滑化	2/10 以内	×	×	有り
		まちづくり連携高速化工事及び連携計画事業	1/3 以内	×	×	無し
		鉄道貨物輸送力増強	3/10 以内	×	×	無し
		貨物拠点整備	2/10 以内	×	×	無し
(4)	地域公共交通確保維持改善事業	地域公共交通確保維持事業	1/2	×	×	無し
		地域公共交通バリア解消促進等事業				
		鉄道軌道安全輸送設備等整備事業【非公共】	1/3 以内	○ （車両更新、車両以外の設備更新共に利用可能）	×	有り
		バリアフリー化設備等整備事業	1/3	×	×	無し
		利用環境改善促進等事業	1/3	×	○ （LRT、BRT等の整備に利用可能）	無し
(5)	訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業	インバウンド対応型鉄軌道車両整備事業	1/3 以内	○ （インバウンド対応車両の導入に限り利用可能。車両以外の設備更新は対象外）	×	無し
		交通サービス利便向上促進事業	1/3 以内	×	○ （LRTシステムの整備費等）	無し
(6)	公共交通利用環境の革新等	1/2	×	○ （LRTシステムの整備費等）	無し	

(1) 社会資本整備総合交付金（地域公共交通再構築事業）

社会資本整備総合交付金は、国土交通省所管の地方公共団体向け個別補助金が一括化された交付金である。地方公共団体にとっては自由度が高く、創意工夫を活かせる総合的な交付金として2010(平成22)年度に創設されている。

従来社会資本整備総合交付金の基幹事業として扱うことのできる事業は道路、港湾、河川等のインフラ整備や都市公園、市街地整備、住環境整備等に係る項目であったが、2023(令和5)年度からは地域公共交通再構築が追加された。概要は次表の通りであり、地域鉄道における具体的な取組としては軌道の強化による高速化、駅舎の新築・移設、既存施設の撤去、GX/DX鉄道車両の導入等が想定されている。

表 社会資本整備総合交付金（地域公共交通再構築事業）の概要

交付金事業者等	地方公共団体*1
対象事業者	地域公共交通活性化再生法による計画認定を受けて行う鉄道施設・バス施設の整備*2
補助率	補助対象経費の1/2
交付対象事業	<ul style="list-style-type: none">・ <u>地域公共交通特定事業の実実施計画の認定を受けた、持続可能性・利便性・効率性の向上に資する施設整備</u>*3・ 鉄道施設（駅施設、線路設備、電路設備、信号保安設備等）の整備、バス施設の整備

*1 交付金については、地方公共団体からの補助金を受けて民間事業者等も事業実施可能

*2 まちづくりとの相互連携等が要件

*3 地域公共交通特定事業とは下記の事業を指す。

- ・ 軌道運送高度化事業（LRTの整備）
- ・ 道路運送高度化事業（BRTの整備）
- ・ 海上運送高度化事業
- ・ 鉄道事業再構築事業（鉄道の上下分離等）
- ・ 鉄道再生事業（廃止届が出された鉄道に対する、廃止の延長や各種手続きの緩和）
- ・ 地域旅客運送サービス継続事業（公募を通じた廃止予定路線の交通の維持）
- ・ 貨客運送効率化事業
- ・ 地域公共交通利便増進事業（路線、ダイヤ、運賃等の見直しによるサービス改善）

また、本補助を受けるための補助要件は下記①～④の通りである。

- ① 地域公共交通計画の作成及び地域公共交通特定事業実施計画の大臣認定
- ② 地方公共団体の計画における地域公共交通とまちづくり・観光戦略等の相互連携
- ③ 事業の効果（実効性）を確認するための目標設定
- ④ 実効性のある地域活性化のための鉄道・バスの活用

なお、地域公共交通特定事業のうち車両更新や既存設備の更新を含む内容は、鉄道事業再構築事業の作成が適しており、北勢線事業の補助申請を行う際には、地域公共交通計画の作成及び鉄道事業再構築実施計画の作成が必須となると想定される。

また、地方財政措置として、鉄道施設については地方分担分について、地方債充当率 100%、うち 45%について交付税措置が可能となっている。

鉄道事業再構築事業とは、最近の経営状況に鑑み、事業の継続が困難または困難となる恐れがあると認められる鉄道事業者を対象として、経営の改善を図ると共に、地方公共団体等の支援を受けながら上下分離等の事業構造の変更を行うことで、その路線における輸送の維持を図ることを目的とし、鉄道事業者等により作成される。

鉄道事業再構築事業の予算措置としては、社会資本整備総合交付金のみならず、鉄道軌道安全輸送設備等整備事業費補助による重点配分等の措置等も行われている。



出典：鉄道事業再構築事業の概要，国土交通省

図 鉄道事業再構築事業の内容

なお、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律では、鉄道事業再構築事業の実施、実施計画について下記のように定められている。

<p>鉄道事業再構築事業の実施（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律、第二十三条）</p> <p>地域公共交通計画において、鉄道事業再構築事業に関する事項が定められたときは、当該地域公共交通計画を作成した地方公共団体、当該鉄道事業再構築事業に係る区間において旅客鉄道事業を経営する鉄道事業者及び当該鉄道事業者によって引き継ぎ旅客鉄道事業を営しようとする者その他の国土交通省令で定める者は、その全員の合意により、当該地域公共交通計画に即して鉄道事業再構築事業を実施するための計画（以下「鉄道事業再構築実施計画」という。）を作成し、これに基づき、当該鉄道事業再構築事業を実施するものとする。</p>	
<p>2 <u>鉄道事業再構築実施計画</u>には、次に掲げる事項について定めるものとする。</p>	
一	鉄道事業再構築事業を実施する <u>路線及びその区間</u>
二	地方公共団体その他の者による <u>支援の内容</u>
三	旅客鉄道事業の <u>事業構造の変更の内容</u>
四	鉄道事業再構築事業の実施予定期間
五	鉄道事業再構築事業の実施に必要な <u>資金の額及びその調達方法</u>
六	<u>利用者の利便の確保に関する事項</u>
七	鉄道事業再構築事業の効果
八	前各号に掲げるもののほか、鉄道事業再構築事業の実施のために必要な事項として国土交通省令で定める事項

また、本事業を実施する事業者が、鉄道軌道安全輸送設備等整備事業、社会資本整備総合交付金等に係る補助の交付を受けて取得した償却資産や家屋については、固定資産税等の特例措置の対象となる。特例措置の内容は下記の通り。

表 鉄道事業再構築事業に係る固定資産税等の特例措置

特例措置の内容	固定資産税・都市計画税の課税標準を5年間1/4に軽減
適用期限	2025（令和7）年3月31日まで

法改正後初の認定として、富山県等から申請のあった鉄道事業再構築実施計画が 2024 年 2 月 18 日付けで認定されている。認定を受けた実施計画の概要を下記に示す。

表 城端線・氷見線の鉄道事業再構築実施計画概要

対象路線	西日本旅客鉄道 城端線（高岡～城端間：29.9 km）、 及び氷見線（高岡～氷見間：16.5 km）
事業構造の変更内容	計画開始から概ね 5 年後を目途に、西日本旅客鉄道株式会社からあいの風とやま鉄道株式会社に事業主体を変更する。 （現 行）第一種鉄道事業者：西日本旅客鉄道（株） （変更後）第一種鉄道事業者：あいの風とやま鉄道（株）
計画期間	2024（令和 6）年 2 月 15 日～2034（令和 16）年 3 月 31 日（10 年間）
地方公共団体等による支援内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道施設等の更新、整備、修繕に要する経費は、県、沿線 4 市（高岡市、氷見市、砺波市、南砺市）、J R 西日本の負担により支援する。 ・ 県及び沿線 4 市があいの風とやま鉄道に出資を行うとともに、「城端線・氷見線経営安定基金（仮称）」を設置し、あいの風とやま鉄道の経営安定を図るための支援を行う。 ・ あいの風とやま鉄道に事業主体が変更した後の安全かつ円滑な運行を行うため、J R 西日本は運転士や施設、電気、車両など技術系の要員の確保に当たり、協力を行う。 ・ J R 西日本は 150 億円を拠出する。使途としては、鉄道施設整備費の一部に充当するほか、事業主体の変更時に「城端線・氷見線経営安定基金（仮称）」に拠出する。
利用者の利便の確保に関する主な事項	<p>① 振動の抑制、速達性の確保及び環境性能等に優れた電気式気動車等、新型車両を導入する。また、車両全面にオリジナルデザインを導入する等、利用者が愛着を持てる「乗りたくなる路線」を目指す。（事業費 173 億円）</p> <p>② 事業開始後概ね 2 年後を目途に、城端線・氷見線の全駅に交通系 I C カードに対応した改札機等を設置することで、キャッシュレス化による利便性の向上及び他路線とのシームレスな乗り継ぎを実現する。（事業費 4.6 億円）</p> <p>③ 乗り心地の改善、将来の維持管理コストの縮減、将来にわたる安全な路線の維持を目的とした、レール更新及び P C 枕木化等の既存設備の改良を行う。（事業費 53 億円）</p> <p>④ 朝・夕の通勤・通学時間帯には、増便や増車により混雑の緩和を図るほか、日中時間帯は 2 本/時のパターンダイヤ化を行う。（事業費 44.8 億円）</p> <p>⑤ 城端線・氷見線両線が乗り入れる高岡駅において直通運転を行うための駅改良を行う。（事業費 37.8 億円）</p> <p>⑥ その他（事業費 28 億円）</p> <p>※事業費合計 341.2 億円</p> <p>※①～⑥の全ての項目について、社会資本整備総合交付金を活用予定。</p>

(2) 鉄道施設総合安全対策事業費補助

安全な鉄道輸送を確保するために、地域鉄道事業者が行う安全性の向上に資する設備の更新を支援することを目的として、下記の制度が設けられている。

表 鉄道軌道安全輸送設備等整備事業（公共）の概要

名称	補助対象事業者	補助率	補助対象設備
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業（公共）	鉄軌道事業者	1/3 以内 又は 1/2 以内 ^{*1}	レール、マクラギ、落石等防止設備、 A T S、列車無線設備、防風設備、 橋梁、トンネル等

^{*1} 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく鉄道事業再構築事業を実施する事業のうち、財政状況（財政力指数要件）の厳しい地方公共団体が支援する費用相当分について、補助率 1/2 等

^{*2} 車両以外の設備整備等については、鉄道事業再構築実施計画に基づき行われる場合以外で当該設備の修繕を行う場合に限る。

(3) 幹線鉄道等活性化事業

本事業は、幹線鉄道の高速化、貨物鉄道の旅客線化、貨物列車の輸送力増強、乗継円滑化及び総合連携計画に基づく鉄軌道のサービス向上や利用の活性化のために必要な施設整備事業に要する費用の一部を国が助成することで、まちづくりと連携した鉄道網や沿線地域の活性化、通勤・通学混雑の緩和及び環境負荷低減に資するモーダルシフトの促進を図ることを目的とした事業である。

本事業の概要を下表に示す。

表 幹線鉄道等活性化事業の概要

補助対象事業	補助対象事業者	補助率
高速化、旅客線化、乗継円滑化	<ul style="list-style-type: none">・ 法定協議会・ 地方公共団体の出資に係る鉄道施設の整備・保有を目的とする法人	補助対象経費の 2/10 以内
まちづくり連携高速化工事及び連携計画事業	同上	補助対象経費の 1/3 以内
鉄道貨物輸送力増強	同上	補助対象経費の 3/10 以内
貨物拠点整備	同上	補助対象経費の 2/10 以内

(4) 地域公共交通確保維持改善事業

本事業は、地域の多様な関係者が協働した、地域の公共交通の確保及び維持、利便性の向上等の取組を支援することを目的とした事業である。

地域公共交通バリア解消促進等事業のうち、鉄道軌道安全輸送設備等整備事業では車両更新に係る費用の補助を受けることが可能である。また、鉄道事業再構築事業を実施する事業者は、車両以外の設備修繕に係る費用の補助を受けることも可能とされている（レール、枕木、ATS、列車無線設備、防風設備、橋りょう、トンネル等）。また、バリアフリー化されたまちづくりの一環として、BRTやLRT等への転換を行う場合の設備費用として利用することが可能である。

地域公共交通調査等事業は、危機的な状況にあるローカル鉄道について、鉄道事業者と沿線自治体の協働により持続可能で利便性の高い地域公共交通の再構築を促すための支援である。鉄道事業者及び沿線自治体の協議について、廃線や存続を前提とせず実証事業による検証結果に基づいた議論を行い、方針決定の合意形成を支援する。

補助内容の概要を下表に示す。

表 地域公共交通確保維持改善事業の概要

補助対象事業	補助対象事業者	補助率	補助内容
地域公共交通確保維持事業	一般乗合旅客自動車運送事業者又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会	1/2	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域間幹線バス交通・地域内フィーダー苦痛の運行 ・ 離島航路等の運行 ・ エリア一括協定運行（交通事業者がエリアを一括して運行する場合における長期安定的な支援）
地域公共交通バリア解消促進等事業	交通事業者等	1/3 又は 1/2*	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 ・ バリアフリー化設備等整備事業 ・ 利用環境改善促進等事業（LRT、BRTの導入等）
地域公共交通調査等事業	法定協議会	1/2	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域公共交通計画策定事業 ・ 地域公共交通再構築調査事業（協議会の開催、調査事業、実証事業等の支援） ・ 利便増進計画策定事業 等

* 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく鉄道事業再構築事業を実施する事業者に対しては、財政状況の厳しい地方公共団体が支援する費用相当分について、補助率1/2

なお、地域公共交通バリア解消促進等事業のうち鉄道軌道安全輸送設備等整備事業の概要は下記の通りである。

表 鉄道軌道安全輸送設備等整備事業（非公共）概要

名称	補助対象事業者	補助率	補助対象設備
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業（非公共）	鉄軌道事業者	1/3 以内 又は 1/2 以内*	レール、マクラギ、落石等防止設備、A T S、列車無線設備、防風設備、橋梁、トンネル、 <u>車両</u> 等

* 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく鉄道事業再構築事業を実施する事業のうち財政状況（財政力指数要件）の厳しい地方公共団体が支援する費用相当分について、補助率 1/2 等とされている。

(5) 訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業

訪日外国人旅行者等の移動に係る利便性の向上を図るため、地域鉄道事業者が行う鉄軌道車両設備の支援等を行うことを目的として、下記の制度が設けられている。また、本事業では訪日外国人旅行者における移動の円滑化のために、車両内において次停車駅の情報を多言語にて提供することが望ましいとされている。

表 訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業の概要

補助対象事業	補助対象事業者	補助率	補助対象設備
インバウンド対応型鉄軌道車両整備事業	鉄軌道事業者	1/3 以内 等 (国)	車両 (車内案内表示、車内案内放送、車体の行先表示の多言語化により、インバウンド対応を実施している車両)
交通サービス利便向上促進事業	鉄軌道事業者	1/3 以内 (国)	<ul style="list-style-type: none"> ・ ICカード (全国相互利用可能なもの) の利用を可能とするシステム。 ・ ロケーションシステム (訪日外国人旅行者が移動を円滑に行う際に必要な情報の多言語表記等を行うものに限る。)



車両の更新



車内案内表示の多言語化



車体の行先表示の多言語化

(6) 公共交通利用環境の革新等

本事業では、地方部への訪日外国人旅行者誘致の加速に向け、空港や港湾から観光地等に至るまでの既存の公共交通機関等について、多言語対応、無料 Wi-Fi サービス、トイレの洋式化、キャッシュレス決済等の取組を支援するものである。

表 公共交通利用環境の革新等の概要

補助対象事業者	補助率	補助対象設備
公共交通事業者、 旅客施設の設置管理者	1/2 (①～④のいずれかを実施済みの場合は 1/3)	① 多言語対応 (事故・災害時等を含む) ② 無料 Wi-Fi サービス ③ トイレの洋式化 ④ キャッシュレス決済対応 ⑤ 非常時のスマートフォン等の充電環境の確保 ⑥ 大きな荷物を持ったインバウンド旅客のための機能向上 ⑦ 移動そのものを楽しむ取組や新たな観光ニーズへの対応 ⑧ 多様なニーズに対応する新たな交通サービスの創出

3.4.2 三重県による支援制度

三重県で行われている地域鉄道事業者等に対する補助は次の通りである。

(1) 三重県交通事業者燃料価格高騰等対策支援補助金

三重県では、燃料価格高騰等に直面しながらも運行を継続している三重県内の交通事業者を対象として、燃料等価格の高騰分やデジタル化等の安定的な運行や利用促進のための取組に係る費用を支援することにより、県内公共交通の安定的な運行体制の確保を図っている。

本補助金では県内民間交通事業者を対象としており、支援内容は下記である。

表 三重県交通事業者燃料価格高騰等対策支援補助金概要

種類	支援対象	支援額
①燃料等価格の高騰分への支援	2023(令和5)年4月から9月分までの動力使用量に、燃料等の価格高騰分として以下の単価を乗じた経費 軽油 15.04 円/L 重油 16.3 円/L 電気 8.75 円/kwh	補助対象経費に 1/2 を乗じた額以内
②デジタル化等への支援	デジタル化・システム化・グリーン化に要する費用	補助対象経費に 1/4 を乗じた額以内

(2) 三重県交通事業者利用促進対策費用補助金

支援対象は、燃料価格高騰等の影響を受けている公共交通の利用促進のために県内の交通事業者が行う取組に要する費用であり、具体的には下記のようなものとしている。

表 三重県交通事業者利用促進対策費用補助金

支援対象	支援額
・ 割引・ポイント上乗せ等の実施 (割引、ポイント上乗せの部分に相当する経費) ・ PR等の実施 (発信や啓発物品作成などにかかる経費)	補助対象経費に 1/2 を乗じた額以内 (1 事業者あたりの上限 300 万円)

(3) 三重県交通施設バリアフリー化設備モデル整備補助金

本補助金は、鉄道事業者又は軌道経営者が行う駅におけるバリアフリー化設備モデル整備事業に要する経費の一部に対して補助金を交付することで、高齢者や障がい者等の移動円滑化を促進し、高齢社会の到来に備えると共に、障がい者等の自立と社会参画を支援することを目的としている。

本補助金の概要は下表に示す。

表 三重県交通施設バリアフリー化設備モデル整備補助金概要

補助対象事業者	補助率	補助対象事業
事業者	市町の補助する額以内、かつ補助対象経費に 1/6 を乗じた額以内	バリアフリー化設備の位置、数量、種類、主要仕様その他に関するもの
市町	市町が事業者に補助する額に 1/2 を乗じた額以内、かつ補助対象経費に 1/6 を乗じて得た額以内とする	

3.5 北勢線が抱える問題

北勢線の現況をふまえると北勢線が抱える問題は以下のとおりである。

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

3.5.1 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・更新費用の増加等により今後、営業費用が増加していくことが考えられる。

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：三岐鉄道受領資料「車両編成表・諸元表」より作成

3.5.2 営業収入の減少

沿線3市町の将来人口の減少に伴い、北勢線の輸送人員が減少することが考えられる。

推計した駅勢圏人口は2020(令和2)年の62,119人から2045(令和27)年は52,855人と推計され、9,264人(約15%)の減少が見込まれる。その結果、旅客収入について2045(令和27)年には283,881千円になると予想されており、2022(令和4)年度の料金収入(2022年度決算より)の358,136千円から74,255千円減少が見込まれる。

4. 鉄道存続及び他モードへの転換等の比較整理

4.1 比較方針の整理

4.1.1 比較モードの設定

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。

調査ケースは下図に示すとおり、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つに分類した。

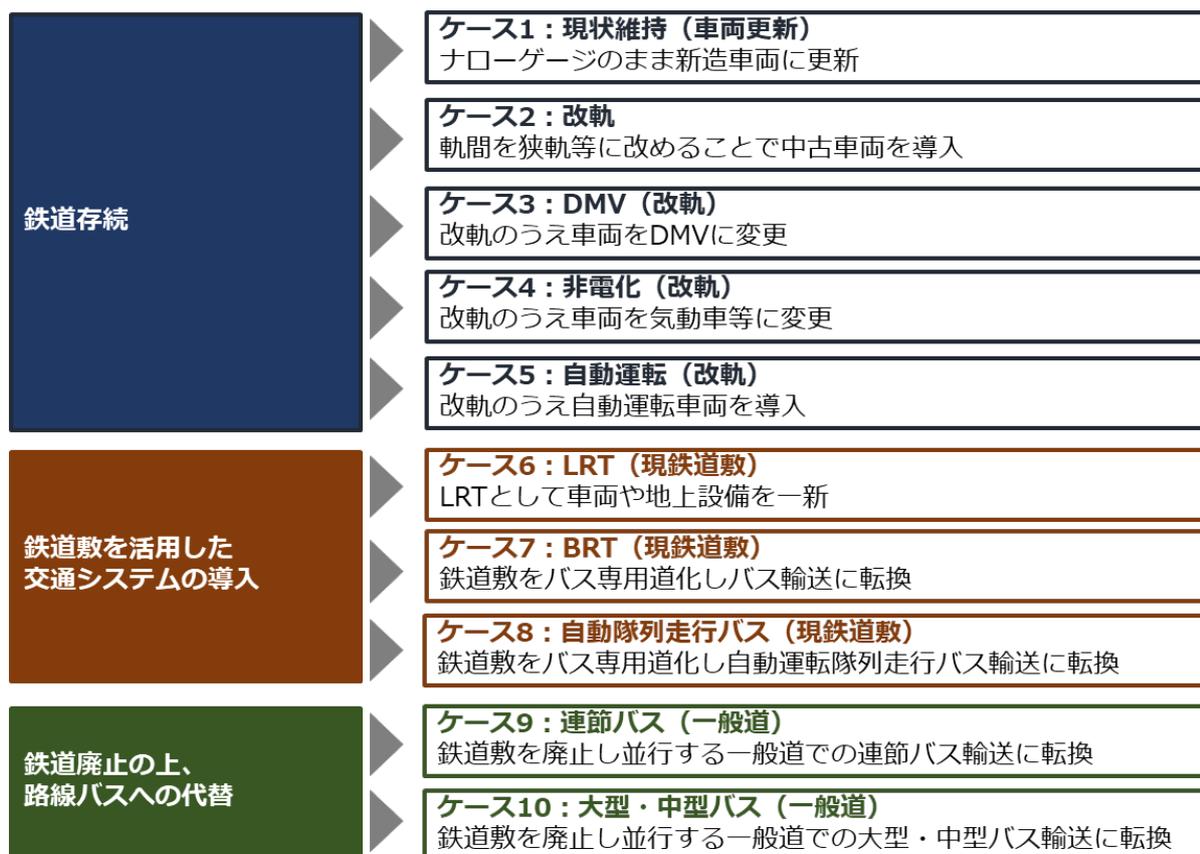


図 調査ケースの設定

4.1.2 比較モードの概要

(1) 鉄道存続

【ケース1】：現況維持（車両更新）

■イメージ



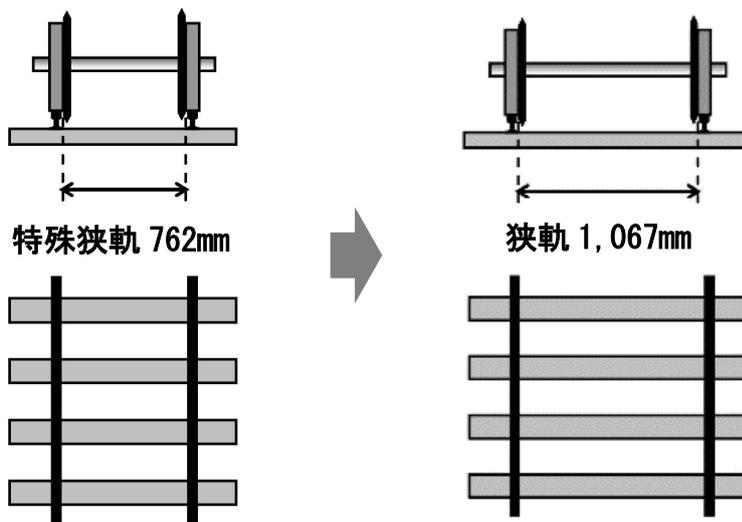
出典：北勢線事業運営協議会事務局
ホームページ

■概要

- 現況のまま、車両のみ更新する。

【ケース 2】：改軌

■イメージ



■概要

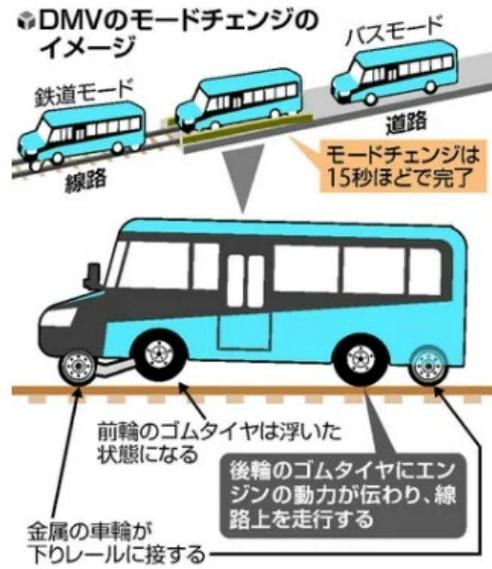
- 軌間（線路幅）を特殊狭軌（762mm）から狭軌（1,067mm）へ変更する。
- 軌間を変更することで、三岐線等の他路線の中古車両が活用可能となる。

■事例



【ケース 3】：DMV

■イメージ



出典：阿佐海岸鉄道ホームページ

■概要

- DMV (Dual Mode Vehicle) とは、線路と道路の両方を走行可能な車両である。
- 乗換なしで、バスと鉄道の両方を利用可能である。

■事例

阿佐海岸鉄道



出典：阿佐海岸鉄道ホームページ

【ケース 4】：非電化

■イメージ



出典：関東鉄道ホームページ

■概要

- 非電化とは、架線などからの給電をせず、軽油や発電機で発電した電力を動力として走行する車両であり、利用客が多くない路線で導入事例がある。

■事例

関東鉄道	烏山線
	 <p>(イメージ)</p>
出典：関東鉄道ホームページ	出典：東日本旅客鉄道ホームページ

【ケース 5】：自動運転

■イメージ



出典：九州旅客鉄道ホームページ

■概要

- 鉄道における運転士の乗務しない自動運転は、これまで人及び自転車が容易に線路内に立ち入ることができない踏切道のない構造や高架構造であること、駅にはホームドアがあること、ATO（「Automatic Train Operation」自動列車運転装置）が設置されていること等の要件により建設された新交通やモノレールの自動運転システムで実現されている。
- 一方で、踏切道がある等の一般的な路線では、安全・安定輸送の観点から導入されていない。
- 実証実験を経て、2024（令和6）年3月からGOA（Grade of Automation）2.5自動運転を開始予定である。

■事例

香椎線



出典：九州旅客鉄道ホームページ

(2) 鉄道敷を活用した交通システムの導入

【ケース6】：LRT

■イメージ



■概要

- LRTとは、Light Rail Transitの略で、低床式車両（LRV）の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する軌道系交通システムのことである。
- 近年、道路交通を補完し、人と環境にやさしい公共交通として再評価されている。

■事例

宇都宮ライトレール



出典：宇都宮ライトレールホームページ

富山ライトレール



出典：富山市ホームページ

【ケース7】：BRT

■イメージ

■バス専用道



■バス優先レーン、PTPS



■バス専用レーン



■連節バス



出典：道路空間を活用した地域公共交通（BRT）等の導入に関するガイドライン

■概要

- BRTとは、走行空間、車両、運行管理等に様々な工夫を施すことにより、速達性、定時性、輸送力について、従来のバスよりも高度な性能を発揮し、他の交通機関との接続性を高めるなど利用者に高い利便性を提供する次世代のバスシステムである。

■事例

鹿島鉄道跡地バス専用道化事業	日立BRT
	
出典：国土交通省ホームページ	出典：日立市ホームページ

【ケース 8】：自動隊列走行バス

■イメージ

モビリティの価値を追求



出典：西日本旅客鉄道ホームページ

■概要

- 自動運転バスを隊列走行させる。自動運転バスの事例は国内でも多くあるが、自動運転隊列走行バスは、西日本旅客鉄道とソフトバンクが検証している東広島市の事例が日本初となる。



出典：西日本旅客鉄道ホームページ

図 自動運転・隊列走行BRTプロジェクト体制



出典：西日本旅客鉄道ホームページ

図 実証による主な成果

(3) 鉄道廃止の上路線バスへの代替

【ケース 9】：連節バス

■イメージ



出典：三岐鉄道ホームページ

■概要

- 連節バスとは、大量輸送のために車体が2連以上につながっているバスである。

■事例

三岐鉄道	神都ライナー
<p data-bbox="459 1854 778 1892">出典：三岐鉄道ホームページ</p>	<p data-bbox="1034 1854 1353 1892">出典：三重交通ホームページ</p>

【ケース 10】：大型・中型バス（路線バス）

■イメージ



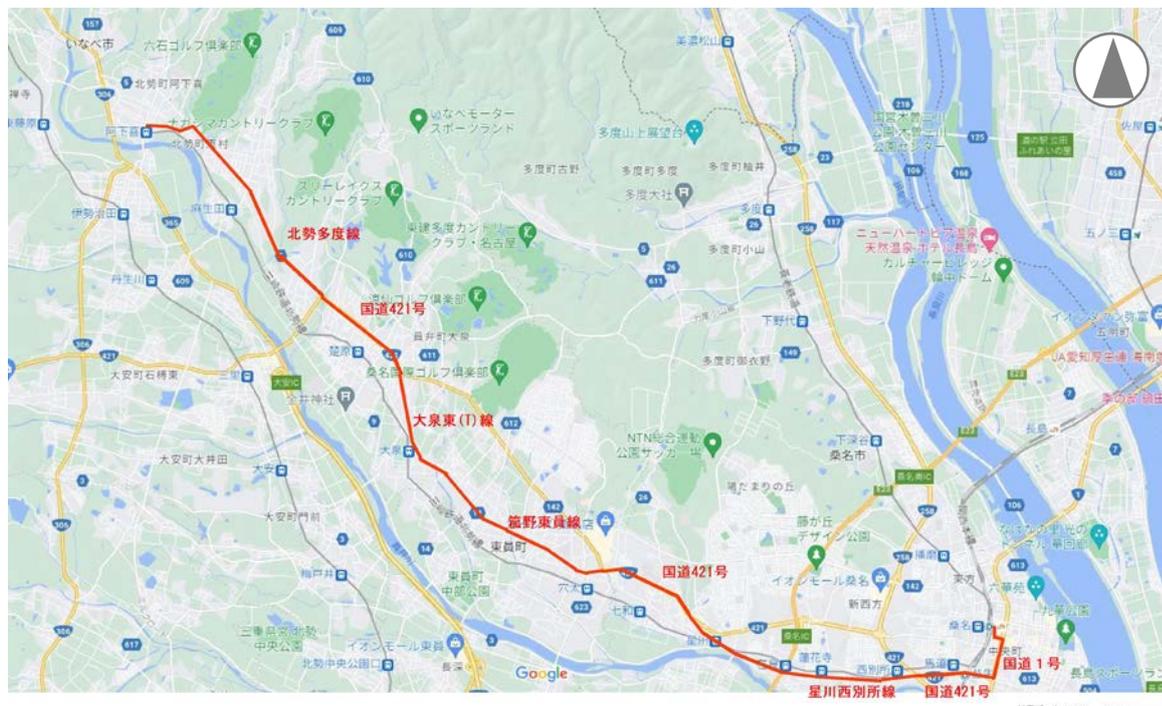
出典：三岐鉄道ホームページ

■概要

- 個々の旅客の依頼に応じて運賃を収受し、自動車で乗合旅客を運送する事業で、大型バス、中型バスを用いたものである。

■導入路線イメージ

- 既存路線（国道1号、国道421号、星川西別所線、菟野東員線、大泉東(T)線、北勢多度線）を活用することを想定



4.2 評価項目の整理

各比較モードについて、各案のカルテを作成するため、以下のような評価項目で整理した。評価項目の設定の際には、必要性和実現性の視点で評価項目を整理した。

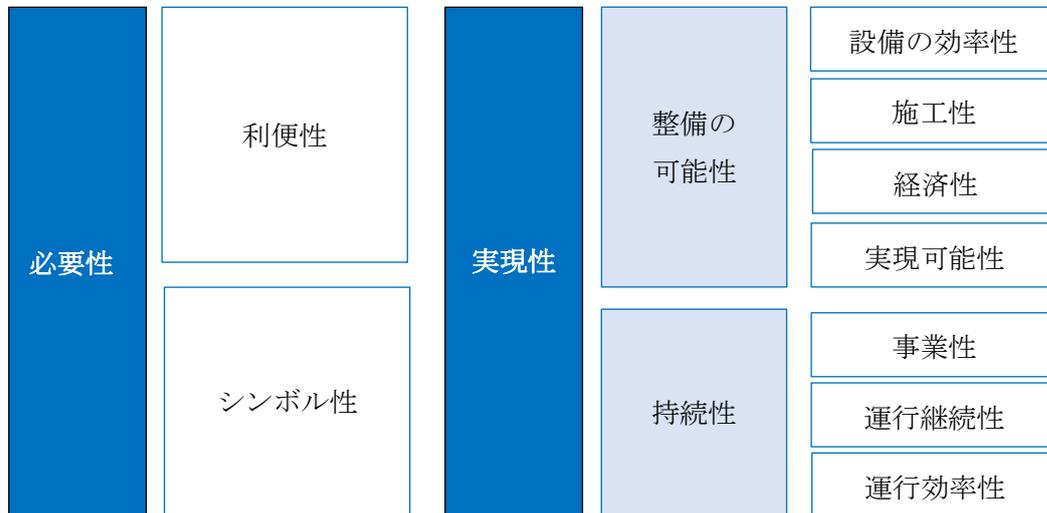


図 評価項目の考え方

表 評価項目の整理

視点		考え方	評価項目	検討内容
必要性	利便性	現在の利用者が今後も継続して利用でき、サービスが確保できるかを検討する	サービス向上 速達性・定時性・快適性	駅勢圏（バス停勢圏）内の人口、施設数等 速達性・定時性・快適性が確保できるか
	シンボル性	まちづくりへの波及効果や地域の魅力創出となるかを検討する	まちづくりへの波及効果	利用者増加につながる魅力的な公共交通手段となっているか 駅周辺の集客性に寄与するか
実現性	整備の可能性	既存設備を有効に活用できればコストを低減できるかを検討する	既存設備の活用性	既存の地上設備等を活用できるか
			他社中古資材の活用	中古車両等の活用が可能か
			既設構造物への影響	既設構造物の改築の有無
			施工中の運休	代替交通手段での運行期間
	経済性	導入にあたって必要な費用を検討する	導入費用	導入に関する初期費用
	実現可能性	安全性や導入のための工事期間等を検討する	安全性	事故等の発生リスクの有無や大小
			導入に要する期間	準備・手続き・工事等に要する期間
			災害対応	地震・降雪時への対応
	持続性	公共交通事業として継続していくために収支がバランスしているかを確認する	維持費用	運営に必要な年間営業費用
			収入見込み	利用者数に変化が生じるか
担い手			運営・維持・経営に必要な人材の変化の有無	
運行継続性	現在鉄道運行を行っている人材が適応できるかを検討する	運行内容（輸送力）	運行内容（輸送力）	運行内容（輸送力）
運行効率性	現行の輸送力を確保できるかを検討する	運行内容（輸送力）	運行内容（輸送力）	現行の輸送力を確保できるか、需要が増減した場合に対応できるか

4.3 本調査のまとめと今後の方針

今年度の調査を受けて、北勢線の抱える問題を整理した。来年度では①北勢線の多角的な効果の整理、②既存インフラの維持管理の整理、③鉄道改良・他モードとの比較の3つの調査を実施する。



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、まちへの多角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角的な効果(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

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

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



図 北勢線の抱える問題と今後の調査方針

【参考資料】

1. 利用者数と旅客運輸収入の推計方法

概ね20年後の2045年（令和27年）を目標年次として、2019年（令和元年）駅間OD表をもとに利用者数により2022年（令和4年）OD表を推計し、2020年（令和2年）⇒2045年（令和27年）の駅勢圏人口伸び率を各駅乗降客に券種別に適用して2045年（令和27年）の駅間OD表を予測。これに運賃を乗じて2045年（令和27年）の旅客運輸収入を推計した。

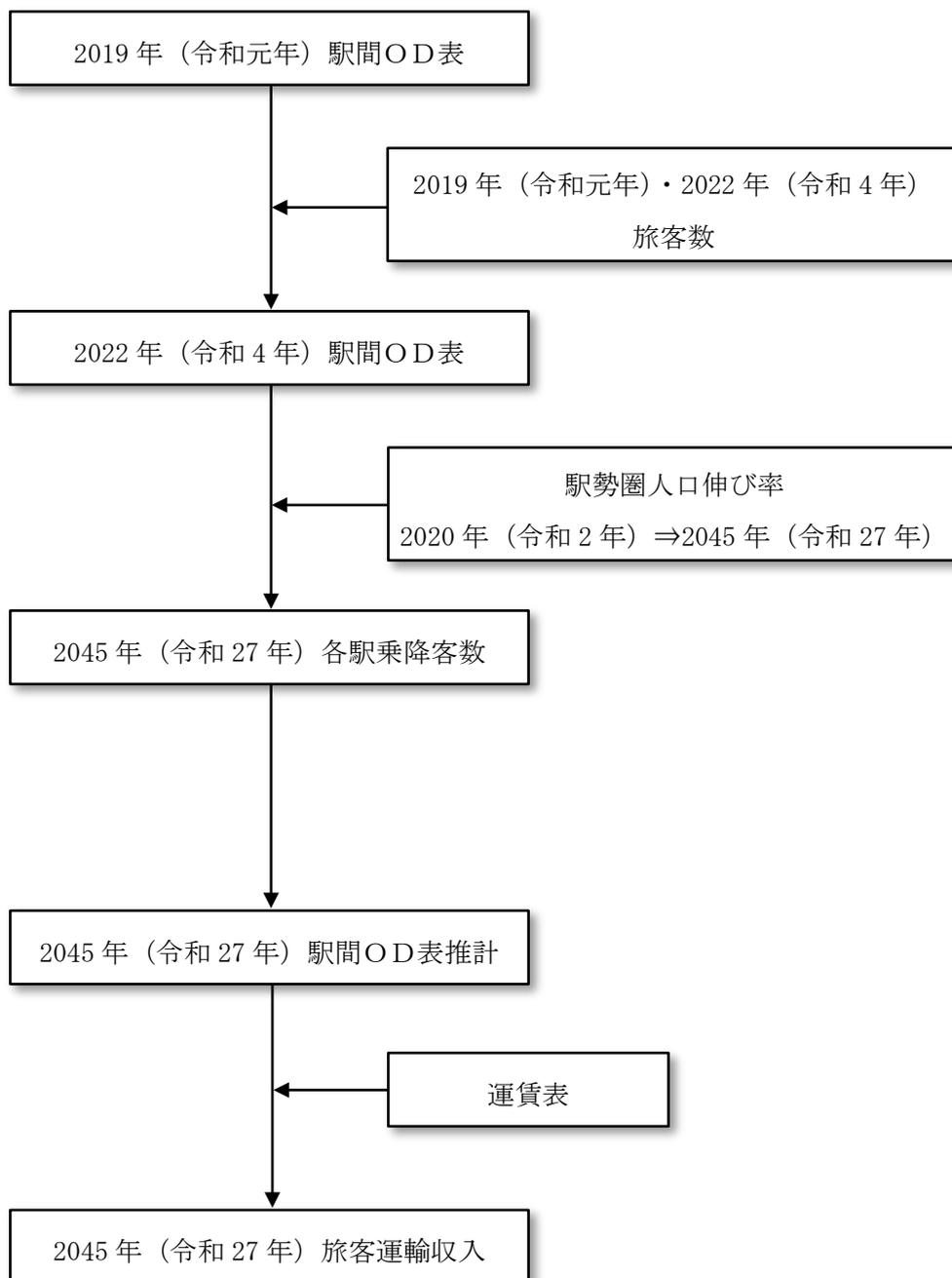


図 将来旅客運輸収入の推計方法

2. 将来乗降客数の推計方法

2019年（令和元年）の駅間OD表をもとに推計した2022年（令和4年）OD表による駅別乗降客数（券種別）に対して、券種に対応する年齢を下記のように設定し、2020年（令和2年）人口から2045年（令和27年）にかけての人口伸び率を適用して将来乗降客数を推計した。

人口伸び率は、駅ごとに駅勢圏（1km圏）人口を集計したものを駅別に適用した。

2019年（令和元年）OD表をもとにした2022年（令和4年）OD表の推計は、券種別の年間利用者数の比率を全体に適用して予測した。

	2019年 (令和元年)	2022年 (令和4年)	比率
通勤定期	674,460人	560,040人	0.83
通学定期	1,092,446人	886,860人	0.82
定期外	784,818人	637,278人	0.81

資料：三岐鉄道受領資料『鉄道事業実績報告書』より作成

- ① 2022年（令和4年）×20～64歳駅勢圏人口伸び率（2020（令和2）⇒2045（令和27）年）
- ② 2022年（令和4年）×15～19歳駅勢圏人口伸び率（2020（令和2）⇒2045（令和27）年）
- ③ 2022年（令和4年）×全年齢駅勢圏人口伸び率（2020（令和2）⇒2045（令和27）年）

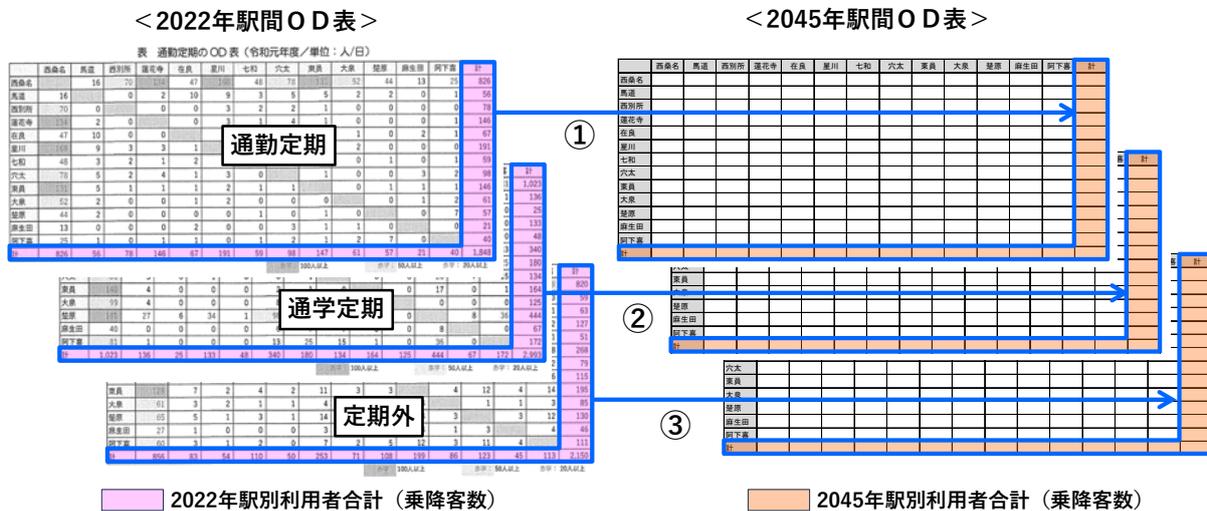


図 将来乗降客数の推計方法

3. 2045年駅間OD表の推計

2. で推計した2045年（令和27年）の駅別乗降客数（OD表の合計欄）に2022年（令和4年）駅間OD表の分布パターンを適用して、2045年（令和27年）の駅間OD表（表の中味）を推計した。

表 2045年（令和27年）の駅間OD表のイメージ

<2045年駅間OD表>

	西桑名	馬道	西別所	蓮花寺	在良	星川	七和	穴太	東員	大泉	楚原	麻生田	阿下喜	計
西桑名														
馬道														
西別所														
蓮花寺														
在良														
星川														
七和														
穴太														
東員														
大泉														
楚原														
麻生田														
阿下喜														
計														

※ 各駅間の利用客数は、乗車側（降車側）の乗降客数の伸び率と降車側（乗車側）の乗降客数の伸び率の平均として計算する。（この方法を平均成長率法と言う。）

【参考】OD表

(単位：人/日)

表 2022年度（令和4年度）と2045年度（令和27年度）のOD表（通勤定期）

<2022年度>

O \ D	西桑名	馬道	西別所	蓮花寺	在良	星川	七和	穴太	東員	大泉	楚原	麻生田	阿下喜	計
西桑名		13	58	111	39	140	40	64	109	43	37	11	21	686
馬道	13		0	2	9	7	2	4	4	2	2	0	1	46
西別所	58	0		0	0	2	2	2	1	0	0	0	0	65
蓮花寺	111	2	0		0	2	1	3	0	0	0	0	1	122
在良	39	9	0	0		1	2	1	1	1	0	2	1	56
星川	140	7	2	2	1		0	3	2	1	0	0	0	159
七和	40	2	2	1	2	0		0	1	0	1	0	1	49
穴太	64	4	2	3	1	3	0		1	0	0	2	1	82
東員	109	4	1	0	1	2	1	1		0	1	1	1	122
大泉	43	2	0	0	1	1	0	0	0		0	1	1	51
楚原	37	2	0	0	0	0	1	0	1	0		0	6	47
麻生田	11	0	0	0	2	0	0	2	1	1	0		0	17
阿下喜	21	1	0	1	1	0	1	1	1	1	6	0		33
計	686	46	65	122	56	159	49	82	122	50	47	17	33	1,534

<2045年度>

O \ D	西桑名	馬道	西別所	蓮花寺	在良	星川	七和	穴太	東員	大泉	楚原	麻生田	阿下喜	計
西桑名		7	42	82	27	108	30	39	65	31	29	8	13	479
馬道	7		0	2	7	7	2	3	3	2	2	0	1	35
西別所	42	0		0	0	3	2	2	1	0	0	0	0	49
蓮花寺	82	2	0		0	3	1	3	0	1	0	0	1	93
在良	27	7	0	0		1	2	1	1	1	0	2	1	43
星川	108	7	3	3	1		0	3	2	2	0	0	0	129
七和	30	2	2	1	2	0		0	1	0	1	0	1	40
穴太	39	3	2	3	1	3	0		1	0	0	2	1	55
東員	65	3	1	0	1	2	1	1		0	1	1	1	77
大泉	31	2	0	1	1	2	0	0	0		0	1	1	40
楚原	29	2	0	0	0	0	1	0	1	0		0	6	41
麻生田	8	0	0	0	2	0	0	2	1	1	0		0	14
阿下喜	13	1	0	1	1	0	1	1	1	1	6	0		25
計	479	35	49	93	43	129	40	55	77	39	41	14	25	1,120

表 2022年度（令和4年度）と2045年度（令和27年度）のOD表（通学定期）

<2022年度>

O \ D	西桑名	馬道	西別所	蓮花寺	在良	星川	七和	穴太	東員	大泉	楚原	麻生田	阿下喜	計
西桑名		1	15	42	19	166	90	68	116	82	150	33	67	850
馬道	1		0	38	20	11	10	2	4	3	22	0	1	113
西別所	15	0		0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	21
蓮花寺	42	38	0		0	0	1	1	0	0	28	0	0	111
在良	19	20	0	0		0	0	0	0	0	1	0	0	40
星川	166	11	0	0	0		0	0	1	7	81	5	11	283
七和	90	10	0	1	0	0		1	1	7	14	6	21	150
穴太	68	2	0	1	0	0	1		0	5	17	6	12	111
東員	116	4	0	0	0	1	1	0		0	14	0	1	137
大泉	82	3	0	0	0	7	7	5	0		0	0	0	104
楚原	150	22	5	28	1	81	14	17	14	0		6	30	369
麻生田	33	0	0	0	0	5	6	6	0	0	6		0	56
阿下喜	67	1	0	0	0	11	21	12	1	0	30	0		143
計	850	113	21	111	40	283	150	111	137	104	369	56	143	2,485

<2045年度>

O \ D	西桑名	馬道	西別所	蓮花寺	在良	星川	七和	穴太	東員	大泉	楚原	麻生田	阿下喜	計
西桑名		1	13	37	14	136	63	71	109	61	115	34	61	717
馬道	1		0	33	15	9	7	3	3	2	17	0	1	91
西別所	13	0		0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	17
蓮花寺	37	33	0		0	0	0	1	0	0	17	0	0	88
在良	14	15	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	29
星川	136	9	0	0	0		0	0	1	4	44	4	7	205
七和	63	7	0	0	0	0		0	0	3	7	4	12	97
穴太	71	3	0	1	0	0	0		0	3	12	5	10	106
東員	109	3	0	0	0	1	0	0		0	9	0	1	123
大泉	61	2	0	0	0	4	3	3	0		0	0	0	74
楚原	115	17	3	17	0	44	7	12	9	0		4	18	246
麻生田	34	0	0	0	0	4	4	5	0	0	4		0	52
阿下喜	61	1	0	0	0	7	12	10	1	0	18	0		111
計	717	91	17	88	29	205	97	106	123	74	246	52	111	1,954

(単位：人/日)

表 2022年度（令和4年度）と2045年度（令和27年度）のOD表（定期外）

<2022年度>

O \ D	西桑名	馬道	西別所	蓮花寺	在良	星川	七和	穴太	東員	大泉	楚原	麻生田	阿下喜	計
西桑名		23	31	68	30	152	40	58	107	50	53	20	49	681
馬道	8		1	5	3	11	3	4	6	1	3	1	2	49
西別所	40	1		1	1	3	1	1	1	1	1	0	1	53
蓮花寺	81	6	2		0	4	2	2	4	1	2	0	2	105
在良	32	2	1	0		2	1	1	2	1	1	0	0	43
星川	155	11	5	4	3		3	5	10	5	12	3	7	223
七和	48	4	1	2	1	2		1	2	2	1	0	1	66
穴太	63	5	1	2	1	3	2		4	2	6	3	5	96
東員	107	6	1	3	2	9	2	3		4	10	3	12	162
大泉	50	3	1	1	1	4	2	2	3		1	1	2	70
楚原	54	5	1	2	1	11	2	6	12	3		3	10	108
麻生田	22	1	0	0	0	2	0	3	3	1	2		3	38
阿下喜	50	2	1	2	0	6	2	4	10	2	10	3		92
計	711	69	45	91	42	210	59	89	165	72	102	37	94	1,785

<2045年度>

O \ D	西桑名	馬道	西別所	蓮花寺	在良	星川	七和	穴太	東員	大泉	楚原	麻生田	阿下喜	計
西桑名		17	24	54	23	148	36	44	79	40	45	17	33	560
馬道	6		1	4	2	12	3	4	5	1	2	0	2	42
西別所	31	1		1	1	4	1	1	1	1	1	0	0	43
蓮花寺	64	5	1		0	4	2	2	3	1	2	0	1	87
在良	25	2	1	0		3	1	1	1	1	1	0	0	34
星川	152	11	5	5	3		3	5	11	5	15	3	6	226
七和	43	3	1	2	1	2		1	2	2	2	0	1	61
穴太	48	4	1	1	1	4	2		3	2	5	3	4	77
東員	79	5	1	3	1	10	2	2		3	9	3	8	127
大泉	40	2	1	1	1	4	2	1	3		1	1	2	58
楚原	45	4	1	2	1	14	2	6	11	2		3	8	99
麻生田	19	1	0	0	0	3	0	3	3	1	3		3	35
阿下喜	33	2	1	1	0	5	2	3	7	2	8	3		67
計	586	57	38	76	34	212	55	72	130	60	93	34	68	1,515

【参考】旅客運輸収入推計結果

(単位：円/年)

表 2022年度（令和4年度）と2045年度（令和27年度）の旅客運輸収入推計結果（通勤定期）

<2022年度>

	西桑名	馬道	西別所	蓮花寺	在良	星川	七和	穴太	東員	大泉	楚原	麻生田	阿下喜	計
西桑名		1,135,300	5,037,900	9,626,400	3,738,280	15,289,210	4,765,900	8,804,180	16,898,180	7,658,610	7,186,190	2,485,650	4,793,280	87,419,080
馬道			0	177,390	750,950	692,760	253,950	493,580	606,860	331,130	374,700	0	158,720	3,840,040
西別所				0	0	212,870	156,850	171,790	93,360	0	24,270	0	45,750	704,890
蓮花寺					0	212,870	70,960	281,020	56,640	56,020	52,910	26,760	190,150	947,330
在良						65,040	141,910	70,960	134,440	168,050	0	294,410	175,520	1,050,330
星川							0	248,350	143,780	153,740	37,350	0	13,380	596,600
七和								0	82,780	7,470	130,710	0	133,820	354,780
穴太									70,960	26,140	32,370	370,340	230,610	730,420
東員										0	117,640	112,040	105,810	335,490
大泉											0	97,100	177,390	274,490
楚原												0	619,930	619,930
麻生田													23,650	23,650
阿下喜														0
計														96,897,030 a

<2045年度>

	西桑名	馬道	西別所	蓮花寺	在良	星川	七和	穴太	東員	大泉	楚原	麻生田	阿下喜	計
西桑名		583,950	3,613,810	7,086,550	2,598,100	11,819,680	3,503,940	5,287,640	10,122,230	5,586,390	5,614,710	1,755,830	2,936,160	60,508,990
馬道			0	156,080	623,970	639,280	222,990	355,640	436,620	288,610	349,140	0	116,360	3,188,690
西別所				0	0	271,820	190,700	171,930	93,330	0	31,290	0	46,550	805,620
蓮花寺					0	278,750	88,480	288,570	58,100	69,350	69,930	32,050	198,490	1,083,720
在良						80,490	167,210	68,850	130,340	196,610	0	333,130	173,080	1,149,710
星川							0	267,900	155,100	199,370	51,630	0	14,640	688,640
七和								0	84,950	9,220	172,130	0	139,370	405,670
穴太									59,240	26,610	35,320	365,600	197,520	684,290
東員										0	128,480	110,660	90,530	329,670
大泉											0	115,140	183,420	298,560
楚原												0	684,640	684,640
麻生田													23,660	23,660
阿下喜														0
計														69,851,860 A

表 2022年度（令和4年度）と2045年度（令和27年度）の旅客運輸収入推計結果（通学定期）

<2022年度>

	西桑名	馬道	西別所	蓮花寺	在良	星川	七和	穴太	東員	大泉	楚原	麻生田	阿下喜	計
西桑名		72,820	906,250	2,493,130	1,223,880	12,463,650	7,300,160	6,324,790	12,288,060	10,018,200	20,142,680	5,079,170	10,639,930	88,952,720
馬道			0	2,282,070	1,198,490	721,270	726,870	199,310	338,570	375,450	2,963,550	0	131,760	8,937,340
西別所				0	0	28,320	0	0	0	0	636,950	0	0	665,270
蓮花寺					0	0	51,380	62,600	0	0	3,008,370	0	0	3,122,350
在良						0	0	0	0	0	84,710	0	0	84,710
星川							0	0	84,960	545,510	7,578,970	614,530	1,438,440	10,262,410
七和								39,240	42,750	500,650	1,348,730	658,920	2,821,020	5,411,310
穴太									0	327,620	1,346,610	612,730	1,483,730	3,770,690
東員										0	922,050	0	108,600	1,030,650
大泉											0	0	6,390	6,390
楚原												374,100	2,231,720	2,605,820
麻生田													0	0
阿下喜														0
計														124,849,660 b

<2045年度>

	西桑名	馬道	西別所	蓮花寺	在良	星川	七和	穴太	東員	大泉	楚原	麻生田	阿下喜	計
西桑名		82,220	798,750	2,180,230	896,320	10,192,800	5,139,260	6,636,930	11,566,810	7,474,210	15,419,970	5,251,610	9,774,980	75,414,090
馬道			0	1,984,180	871,810	585,810	507,560	208,360	317,330	278,140	2,251,000	0	120,310	7,124,500
西別所				0	0	17,880	0	0	0	0	375,720	0	0	393,600
蓮花寺					0	0	27,600	50,630	0	0	1,759,910	0	0	1,838,140
在良						0	0	0	0	0	41,060	0	0	41,060
星川							0	0	57,610	289,190	4,113,370	458,800	946,160	5,865,130
七和								25,720	24,970	226,260	622,740	424,440	1,590,510	2,914,640
穴太									0	226,840	959,190	583,330	1,262,430	3,031,790
東員										0	585,870	0	82,710	668,580
大泉											0	0	3,830	3,830
楚原												261,950	1,370,310	1,632,260
麻生田													0	0
阿下喜														0
計														98,927,620 B

(単位：円/年)

表 2022年度(令和4年度)と2025年度(令和27年度)の旅客運輸収入推計結果(定期外)

<2022年度>

	西桑名	馬道	西別所	蓮花寺	在良	星川	七和	穴太	東員	大泉	楚原	麻生田	阿下喜	計
西桑名		1,612,380	2,148,160	4,715,190	2,266,520	13,306,440	3,833,810	6,329,280	13,323,810	7,154,220	8,269,320	3,588,620	9,090,850	75,638,600
馬道	585,160		92,920	363,810	178,590	855,130	243,330	417,100	647,180	195,320	415,610	92,880	437,030	4,524,060
西別所	2,759,660	100,020		77,780	47,010	236,810	89,110	86,690	154,200	98,250	159,980	20,680	115,550	3,945,740
蓮花寺	5,600,890	447,270	107,280		30,130	258,580	109,330	136,360	338,300	114,090	297,000	47,840	284,890	7,771,960
在良	2,453,620	148,930	45,590	31,080		165,340	48,280	45,280	143,290	65,020	94,580	23,920	72,200	3,337,130
星川	13,613,940	826,180	319,950	307,960	214,560		187,740	335,410	802,820	437,180	1,327,490	403,180	1,044,730	19,821,140
七和	4,594,610	315,470	86,490	121,170	65,630	122,270		89,450	165,020	136,510	157,190	40,390	203,880	6,098,080
穴太	6,934,360	446,460	50,620	118,750	50,170	242,490	115,330		275,460	167,750	548,370	362,500	706,610	10,018,870
東員	13,236,580	639,450	154,450	312,400	134,920	718,420	168,810	185,220		249,110	767,600	341,770	1,467,780	18,376,510
大泉	7,158,110	389,680	154,710	118,570	71,740	351,900	136,310	125,380	233,500		72,890	55,000	253,590	9,121,380
楚原	8,427,140	711,960	123,380	274,420	90,340	1,246,530	191,560	574,270	922,260	174,650		183,480	858,320	13,778,310
麻生田	4,006,890	121,370	20,290	46,060	32,490	301,820	51,120	346,970	371,420	50,420	165,500		206,830	5,721,180
阿下喜	9,286,500	453,970	117,590	272,410	68,300	864,070	311,710	635,690	1,209,180	271,770	833,810	235,070		14,560,070
計														192,713,030 C

<2025年度>

	西桑名	馬道	西別所	蓮花寺	在良	星川	七和	穴太	東員	大泉	楚原	麻生田	阿下喜	計
西桑名		1,169,140	1,678,610	3,756,220	1,738,910	12,985,730	3,412,800	4,819,430	9,832,970	5,642,160	7,005,370	3,120,970	6,059,540	61,221,850
馬道	424,300		76,940	307,040	145,220	881,620	229,120	336,620	506,420	163,190	372,510	85,450	309,220	3,837,650
西別所	2,156,460	82,820		70,680	41,160	263,330	90,430	75,320	129,880	88,390	154,560	20,510	87,970	3,261,510
蓮花寺	4,461,800	377,480	97,490		26,890	292,930	113,060	120,770	290,480	104,620	292,400	48,350	221,150	6,447,420
在良	1,882,460	121,110	39,910	27,730		180,810	48,150	38,620	118,460	57,440	89,790	23,310	53,920	2,681,710
星川	13,285,810	851,770	355,780	348,870	234,640		235,680	364,060	846,360	490,340	1,587,990	494,660	1,000,930	20,096,890
七和	4,090,060	297,050	87,770	125,290	65,460	153,490		88,550	158,530	139,760	172,150	45,380	177,570	5,601,060
穴太	5,280,170	360,320	43,980	105,170	42,800	263,200	114,160		226,040	147,100	516,720	350,620	523,780	7,974,060
東員	9,768,590	500,370	130,090	268,240	111,540	757,380	162,170	151,990		211,780	701,850	320,800	1,053,430	14,138,230
大泉	5,645,220	325,590	139,190	108,740	63,380	394,690	139,560	109,940	198,500		71,050	55,030	194,890	7,445,780
楚原	7,139,060	638,140	119,200	270,170	85,770	1,491,140	209,800	541,130	843,270	170,230		196,370	711,240	12,415,520
麻生田	3,484,730	111,660	20,120	46,540	31,660	370,300	57,440	335,600	348,620	50,440	177,120		176,000	5,210,230
阿下喜	6,189,950	321,210	89,520	211,460	51,010	827,840	271,490	471,210	867,830	208,870	690,930	200,030		10,401,350
計														160,733,260 C

2022年度旅客運輸収入 = a + b + c
 = 414,459,720円
 = 414,460千円

2025年度旅客運輸収入 = A + B + C
 = 329,512,740円
 = 329,513千円

用語集

ふりがな	用語	解説	ページ
いきちがいせつび	行き違い設備	鉄道の単線区間において、列車同士が行き違いをするための設備のことを指す	2-19他
えいぎょうきろ	営業キロ	営業線の長さを示すキロ程のことで、運賃計算などの基礎になっていることを指す	2-11
えいぎょうしゅうにゅう	営業収入	鉄道事業会計規則に基づく旅客運輸収入、運輸雑収入などの合計のことを指す	1-1他
えいぎょうひよう	営業費用	鉄道事業会計規則に基づく人件費、修繕費、経費などの合計のことを指す	2-41他
えーていーえす	A T S	「Automatic Train Stop (オートマチックトレインストップ)」の略で自動列車停止装置のこと 停止(赤)を現示する信号機からある程度手前の位置に列車がさしかかったとき、運転士が所定の確認扱いをしないと自動的に列車停止や減速(速度超過検知)するシステムを指す	3-17他
えーていーおー	A T O	「Automatic Train Operation (オートマチックトレインオペレーション)」の略で自動列車運転装置のこと 運転士はスタートを指示するボタンを押すだけで、その後は列車の力行(りっこう=加速走行すること)や、惰行(だこう=モーターの電気を切つてそれまでの勢いで走ること)、制動操作、定点停止などを自動的に行う装置のことを指す	4-6
えきせいけん	駅勢圏	鉄道駅を中心としてその駅を利用すると期待され需要が存在する範囲のことを指す	2-23他
おーていー	O D	出発地を表すO (origin) と目的地を表すD (destination) を並べてODと呼び、ある地域(ゾーン)から別の地域へ移動する交通量のことを指す	2-38他
かくほいじじぎょう	確保維持事業	国による支援制度の一つである、地域公共交通確保維持改善事業のこと。地域公共交通確保維持事業、地域公共交通バリア解消促進等事業、地域公共交通調査等事業などの補助が設けられている	3-11他
かんつうろ	貫通路	連結している車両の間を行き来するために設けた、渡り板による通路を指す	2-56
きかん	軌間	鉄道の線路を構成する左右の軌条(レール)の間隔のことで、ゲージ(英語: Gauge)ともいう。軌条には幅があるため、軌条頭部の内側の最短距離と規定される	2-16他
きすあんらいど	K & R	「kiss and ride (キスアンドライド)」の略で、自宅から最寄り駅までは家族などに送迎してもらい、公共交通機関(電車)に乗り換えて公共交通を利用することを指す	2-50他
きでんせん	き電線	電気鉄道や電波探知機の架線に電力を供給するために、主に架線と並行して設けられる電力線のことを指す	2-55
きどう	軌道	鉄道が走るための構造物としてのレール、枕木、道床等の総体を指す	2-8他
きゃつしゅれすけつさい	キャッシュレス決済	クレジットカードや電子マネー、口座振替を利用して、紙幣・硬貨といった現金を使わずに支払い・受け取りを行う決済方法を指す	3-24
きょうき	狭軌	鉄道における線路のレール間隔をあらわす軌間が、標準軌の1,435 mm (4フィート 8+1/2インチ) 未満のものを指す	2-17
ぐりーんか	グリーン化	経済活動が環境に配慮したものととなり、経済活動により自然資源や生態系などの地球環境が回復不能なほど損なわれることがないようにすることを指す	3-23
ぐりーんとらんすふおーめーしょん	G X	「Green Transformation (グリーントランスフォーメーション)」の略で、温室効果ガスを発生させる化石燃料から太陽光発電、風力発電などのクリーンエネルギー中心へと転換し、経済社会システム全体を変革しようとする取り組みを指す	1-1
けいじょうしゅうし	経常収支	営業収入と営業収支から算出された営業収支が赤字か黒字かを表し、鉄軌道事業の健全性や持続可能性を評価する上で重要な指標のことを指す	2-1
げんかしょうきゃくひ	減価償却費	固定資産の購入額を耐用年数に合わせて分割し、その期ごとに費用として計上するための勘定科目を指す	2-43
こうかんえき	交換駅	鉄道の単線区間において列車が行き違いを行う駅のことを指す	2-55
こうそくかほじよ	高速化補助	国からの補助である幹線鉄道等活性化事業費補助を指す。北勢線は2004年から採択されている	2-51他
しーていーしーそうち	C T C装置	「Centralized Traffic Control」の略で列車集中制御装置のこと 特定の駅に設けた列車制御所または運転指令所が、各駅で行っていた列車発着を指示する信号、ポイント切り換え、列車位置表示などの業務をまとめ、列車運行を集中管理・制御する装置を指す	2-50他
じきえんこーどか	磁気エンコード化	ICチップや磁気テープに情報を書き込むシステムを導入すること	2-56
じどうたいれつそうこうばす	自動隊列走行バス	隊列を組んだ2台以上のバスで走行することで、運転手は先頭車両だけに乗り、隊列を走行させる自動運転のこと	4-9
じどうへいそくしき	自動閉そく式	閉そくは、鉄道や軌道において衝突を防ぐための信号保安システムのことを指す。閉そく区間の軌道回路と信号機が自動的に関連づけられ、閉そく区間内の列車の有無により、その区間への進入の可否を信号に反映する仕組み	2-19
しゃりょうく	車両区	車両基地のこと。現在は北大社車両区において北勢線の全ての車両点検及び整備を行っている	2-16他
じゅうきじょう	重軌条	1mあたりの軌条の重量が30kg以上のものを指す。軌条とは鉄道のレールを指す	2-55
すきーむ	スキーム	英語の「scheme」に由来するビジネス用語。計画・案・図式・枠組み・体系といった意味がある	3-1
せいさんねんれいじんこう	生産年齢人口	年齢別人口のうち、生産活動の中心となる年齢層を指し、15歳以上65歳未満の人口のこと。 日本では1990年代(平成2年代)をピークに減少を続けている	2-28
たりふ	タリフ	鉄道の運賃表または料金表を指す	2-57
ちいきてつどう	地域鉄道	一般に、新幹線、在来幹線、都市鉄道に該当する路線以外の鉄道路線のことをいい、その運営主体は中小民鉄並びにJ R、一部の大手民鉄、中小民鉄及び旧国鉄の特定地方交通線や整備新幹線の並行在来線などを引き継いだ第三セクターです。これらのうち、中小民鉄及び第三セクターを合わせて地域鉄道事業者と呼んでおり、令和5年4月1日現在で95社となっている	1-1
でじたるとらんすふおーめーしょん	D X	「Digital Transformation (デジタルトランスフォーメーション)」の略で、デジタルテクノロジーを使用して、ビジネスプロセス・文化・顧客体験を新たに創造(あるいは既存のそれを改良)して、変わり続けるビジネスや市場の要求を満たすプロセスである	1-1
でゅあるもーどびーくる	D M V	「Dual Mode Vehicle (デュアルモードビークル)」の略で、列車が走るための線路と自動車が行くための道路の両方を走行可能な車両のこと	4-4
でんか	電化	鉄道事業における電化は、鉄道の動力を電気にするを指す	2-17
てんしょんばらんさー	テンションバランサー	電車線の張力を自動的に調整するための装置のこと。電車の屋根上にある集電装置(パンタグラフ)と接する電車線は、温度により張力が変化する	2-55
どうりょくひ	動力費	列車運行に必要な電力や燃料にかかる費用を指す	2-41他
ふらんじとゆき	フランジ塗油器	固形潤滑材ワックスを使用したクレーン車輪の摩擦を防ぐために開発された、使いやすい塗布器で、手間と経費の削減を実現する	2-18
なるーげーじ	ナローゲージ	軌間(ゲージ)が標準軌1,435mmよりも狭い(ナロー)鉄道のことで、特殊狭軌を指す	1-1

ふりがな	用語	解説	ページ
ぱーくあんどらいど	P & R	「Park and Ride (パークアンドライド)」の略で、郊外の駅周辺などに駐車場を整備し、マイカーから公共交通機関(電車)への乗り継ぎを図ることを指す	2-50他
ばす・らびっと・とらんじっと	BRT	「Bus Rapid Transit (バスラピッドトランジット)」の略で、バス高速輸送システムのこと。バス車両、バス専用道、バス専用車線、バス優先信号などの公共車両優先システム(P T P S)などを組合せることで、速達性・定時性を確保し、輸送力を強化した新しい大量輸送システムのこと	3-12他
ばらすと	バラスト	鉄道の線路構造の一形式で、線路(レール)の下に敷かれる碎石(バラスト)のこと	3-29
ばりあふりー	バリアフリー	障壁(バリア)を取り除くということ。元々は建築用語で、建物内の段差等、生活に支障となる物理的な障壁を取り除く意味合いで使用されていたが、現在では高齢者や障がい者等の社会参加を困難にしている社会的、制度的、心理的なバリアを含めた概念となっており、全ての人にとって日常生活の中で存在するあらゆる障壁を除去することを意味している	2-10
ひょうじゅんき	標準軌	レールの内側の幅が1435mmである軌道	2-17
ひょうていそくど	表定速度	交通において二地点間の停止時間を含む平均的な速度のこと。駅での停車時間を含む	2-15他
ふいーだー	フィーダー	鉄道やバスなどの交通網において、幹線と接続して支線の役割をもって運行される交通システムを指す	3-19
ふくせんか	複線化	上下線がそれぞれ別の線路で走る状態にすること	2-52他
ぶんきき	分岐器	列車を他のレール上に分岐させるための装置全体のこと	2-19
まくらぎ	マクラギ	鉄道の線路(軌道)の軌きょうの構成部材のことを指す	3-17他
めっしゅしゅうけい	メッシュ集計	緯度・経度に基づき地域を隙間なく網の目(メッシュ)の区域に分け、それぞれの区域における統計データを編成したものを指す	2-23他
もーだるしふと	モーダルシフト	交通(貨物輸送を含む)およびモビリティを、再生可能エネルギー資源を使用した持続可能な輸送に転換し、民間交通機関と地域の公共交通機関のいくつかの異なるモードを統合する一連の社会的、技術的、政治的プロセスを指す	3-18
もーどてんかん	モード転換	自家用車から公共交通機関への移行を促すなど交通手段を変えることを指す	3-12
ゆそうみつど	輸送密度	旅客営業キロ1kmあたりの1日平均旅客輸送人員のこと。計算式は、「輸送密度=年間輸送人キロ÷営業キロ÷365日(閏年は366日)」で鉄道の線区別の輸送効率を知るために非常に重要な指標である	2-5他
らいとれーとらんじっと	LRT	「Light Rail Transit (ライトレールトランジット)」の略で、低床式車両(LRV)の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する軌道系交通システムのこと	3-12他
りごうか	離合化	鉄道の単線区間で、上りと下りの列車が駅または信号所で行き違ふことを指す。この場合は大泉駅で列車の行き違いが行われるようになったことを指す	2-57
りょかくしゅうにゅう	旅客収入	旅客運輸収入のこと。定期券利用、切符や回数券の利用、ICカード乗車券等の利用による収入を指す。	2-40
りょこうそくど	旅行速度	自動車類での移動に要した時間で、信号待ちや交通渋滞による停止を含む。道路の一定区間距離を旅行時間で除した値を指す	2-15
ろけーしょんしすてむ	ロケーションシステム	G P S等を用いて車両の位置情報を収集し、携帯電話やパソコンに情報提供をするシステムのこと	3-21