シリーズ勉強会『地域の公共交通とまちづくりを考える』 第6回

北勢線　三岐鉄道への移管から20年

経営移管に伴って実施した施策を今ここで検証する

令和5年6月

北勢線とまち育みを考える会

今日のお話の概要

１．　近鉄が北勢線を手放した経緯の再確認

２．　移管後の北勢線の運営

３．　移管２０年を経た今
　　実施した利用推進施策を評価してみる

４．　北勢線将来像

５．　エピローグ　未来に向けて

第１章

近鉄が北勢線を手放した経緯の再確認

移管の流れ

2000年（平成１２年）７月　近鉄が経営改善のため北勢線廃止表明

2001年（平成１３年）２月　「近鉄北勢線利用促進協議会」設置

2002年（平成１４年）３月　近鉄が国土交通省に北勢事業廃止届提出

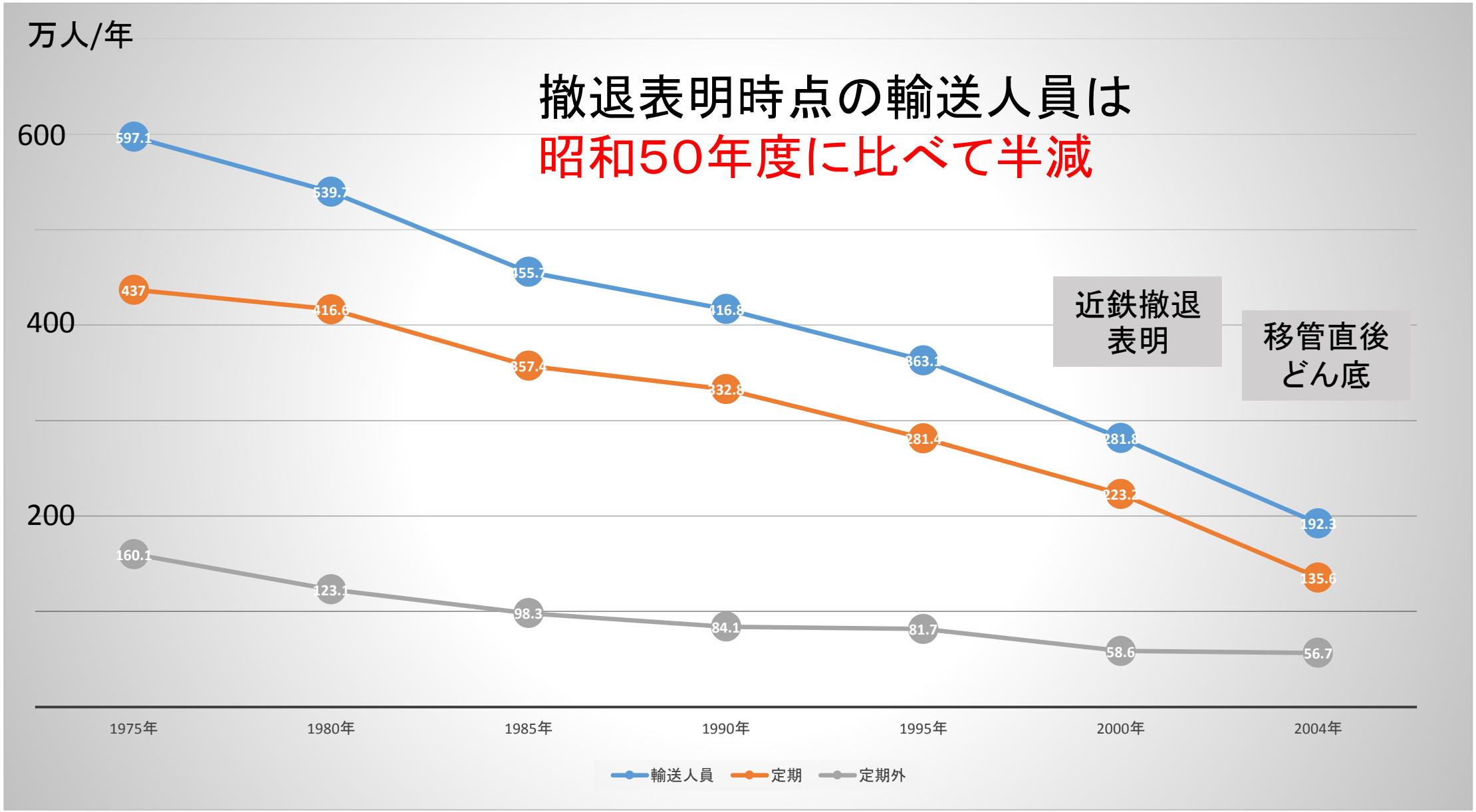
2002年（平成１４年）９月　沿線市町（桑名市・東員町・員弁町・北勢町）
三岐鉄道に対して正式に運行依頼

2002年（平成１４年）11月「北勢線運営協議会」設置

2003年（平成１５年）１月　近鉄から三岐鉄道への鉄道事業譲渡申請

2003年（平成１５年）４月　近鉄から三岐鉄道への鉄道事業譲渡
三岐鉄道による営業開始

北勢線の輸送人員の推移（近鉄時代）



ここで見えてくる平成以降の近鉄の無策ぶり

平成以降地域の人が北勢線を利用しなくなったのではなく

利用したいお客様にふさわしいサービスを提供しなかった

その時提供すべきだったサービス改善とは・・・・・

運行頻度の改善・・・車両増備、行き違い設備増設

快適性の改善・・・冷房化、車両更新、線形改良



やらなかったから

より安くて便利で快適な高速バスや自家用車に転換

結果的には最善の選択

近鉄北勢線利用促進協議会で最終的に選んだ結論

経営移管をして**北勢線を活かして**いくという選択

残すのではなく活かすがポイント

地域社会が受けるメリットを考えれば最善の選択だった

ここで地域を元気にするために協議会で取り組んだことは

地域の将来にとって非常に有意義

第2章

移管後の北勢線の運営

移管後のスキームを
再度整理しておきます

北勢線運営の基本スキーム

- 三岐鉄道は北勢線をそのまま延命存続するのではなく、
  リニューアルして運行を引き継ぐ
- 沿線市町は移管後10年間の運営資金68億円のうち
  55億円拠出する（残り13億円は財政支援）
  - 北勢線鉄道用地取得費
  - リニューアル費用
  - 赤字補填
- 近鉄は鉄道用地を有償で沿線市町に、
  鉄道施設を無償で三岐鉄道に譲渡する

北勢線事業運営協議会

・構成員・・・沿線市町（桑名市・いなべ市・東員町）と三岐鉄道

・補助金を拠出することから沿線市町が事業運営に参加

・北勢線の運営方針を決める

・当初10年間、以降は補助金額を3年ごとに更新

上下分離とは少し違う運営体制

・鉄道用地は公有（市町の用地）

・施設・車両は三岐鉄道所有

・鉄道の運行は三岐鉄道（民営）

工事費用は三岐鉄道（民）負担　補助金あり

安全運行を確保するために・・・

- 移管当初は現場で運行、保守に携わっていた係員の多くは近鉄から三岐鉄道へ転籍・出向
- 時間をかけて近鉄色から三岐色へ
- 技術面で近鉄が全面的にバックアップ

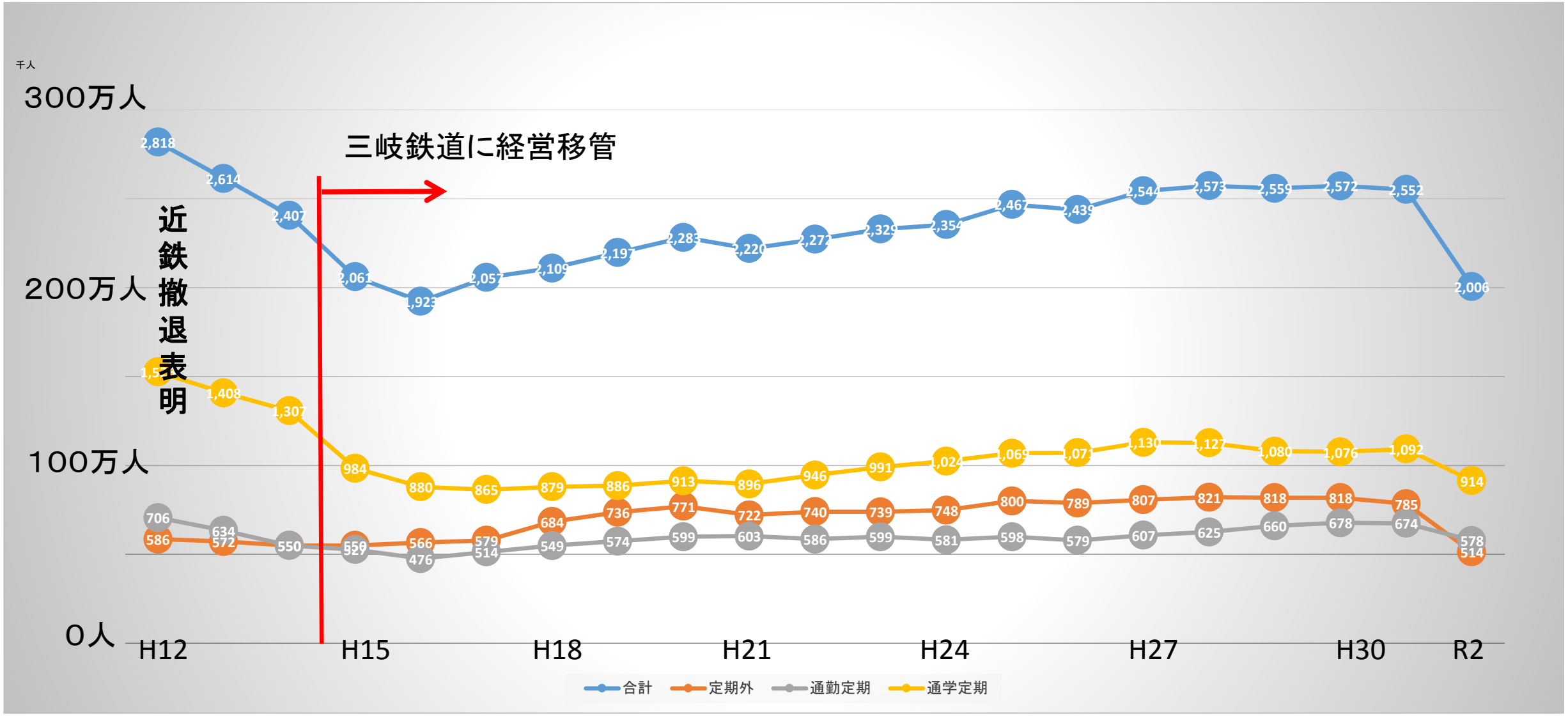
第3章

移管20年を経た今
実施した利用推進施策を評価してみる

全般的な評価

利用者数の推移
当初目論見との相違は？

• 北勢線利用者数の推移


千人
300万人
200万人
100万人
0人
三岐鉄道に経営移管
近鉄撤退表明
H12
H15
H18
H21
H24
H27
H30
R2
合計
定期外
通勤定期
通学定期

北勢線三岐鉄道移管後施策の全般評価

・利用客数がある程度回復

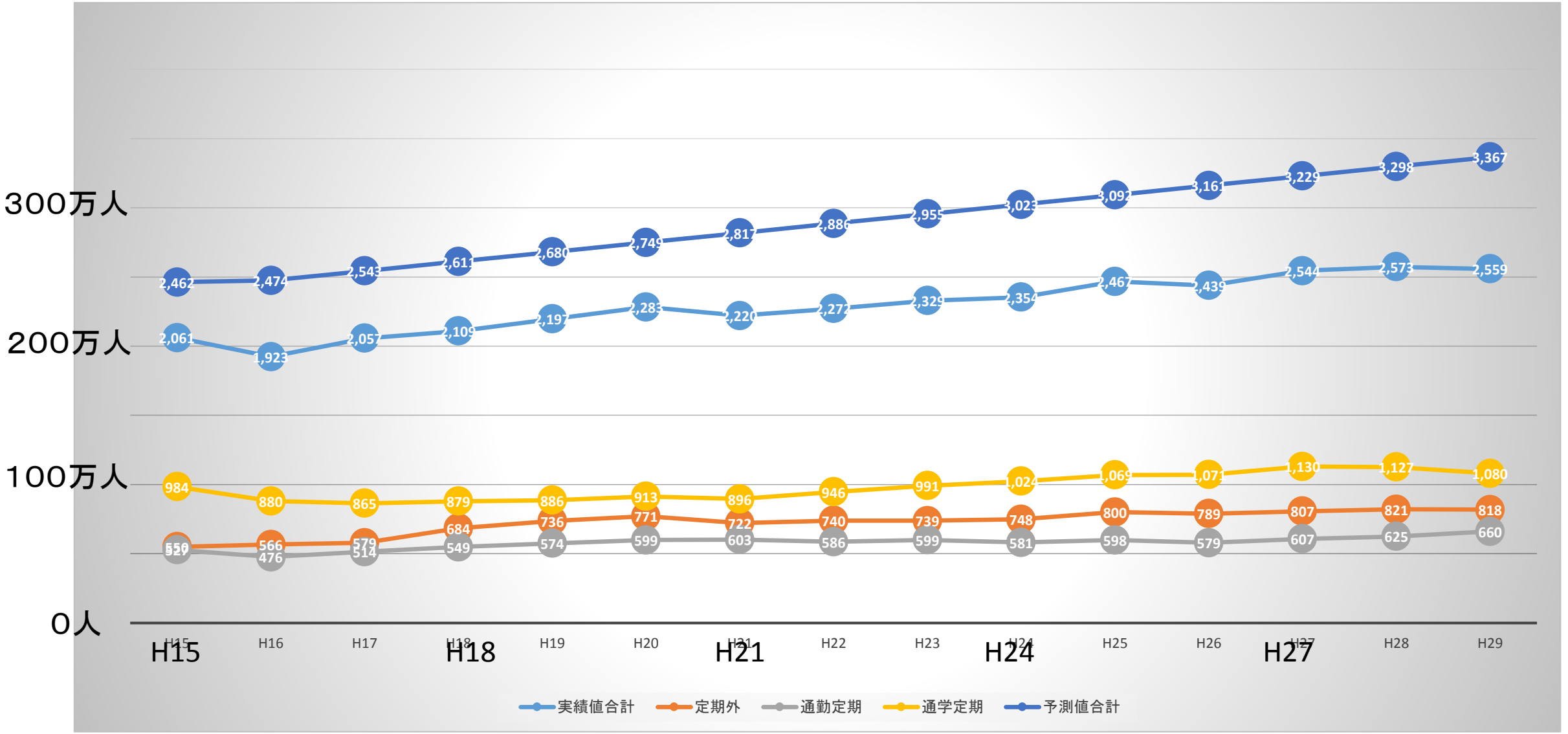
　　ただし、近鉄が撤退表明した時点の輸送量に達していない

・全体でみればそれなりの成果は挙げている

・10年間で68億円つぎ込んだ費用対効果として妥当なレベルか

・個別の施策を評価をしてPDCAサイクルを回すことが必要

北勢線活性化基本計画の当初見込みとの比較



当初目標と比べると・・・

・当初見込んだ目標（10年後には）

年間利用旅客数　300万人超（1998年度レベル）

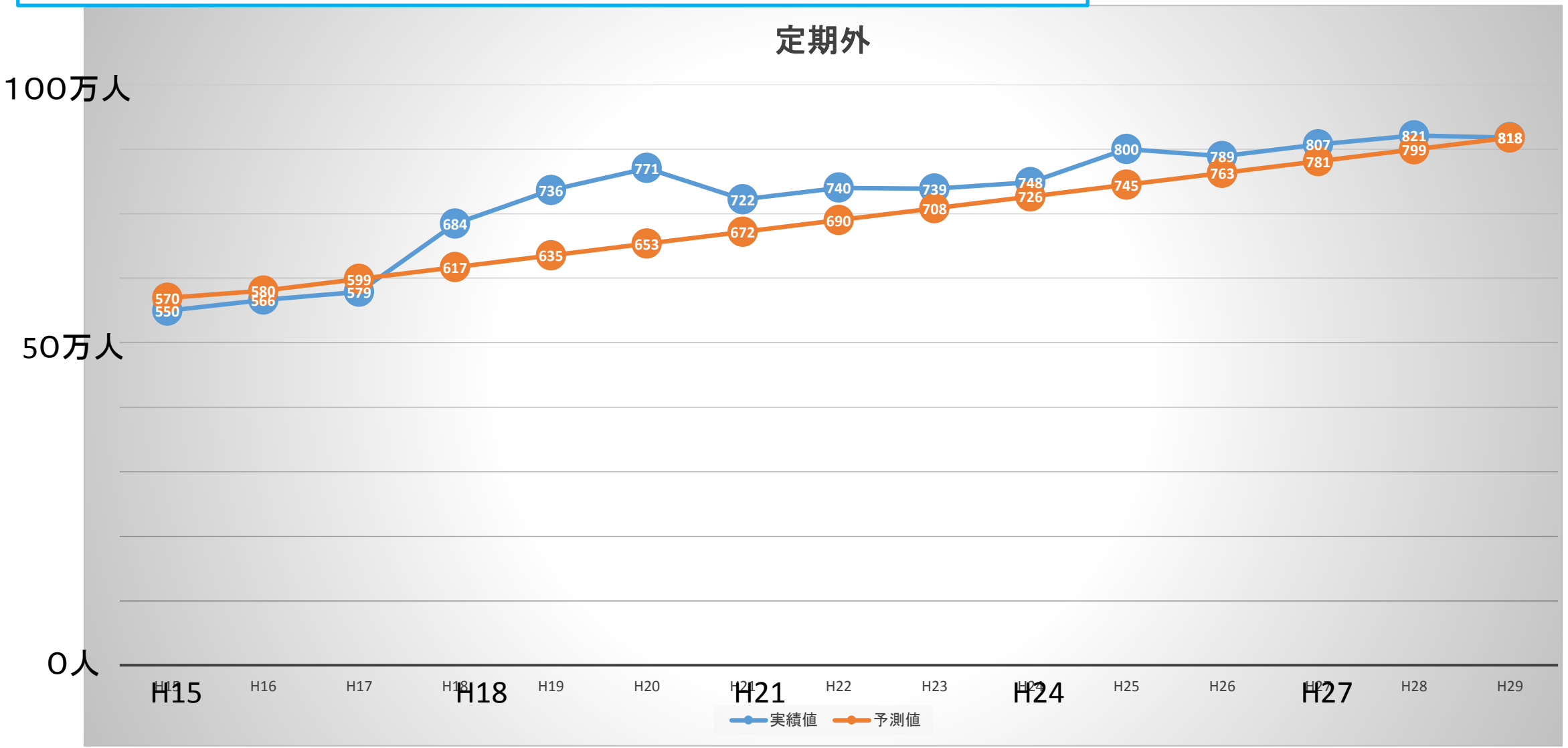
単年度収支を黒字化

実際には当初目標には到底届かず

にもかかわらず、実施した施策の評価がなされていない

（PDCAサイクルが回っていない）

予測値と実績値比較詳細（定期外）



定期外旅客では・・・

- 当初目標を超える実績

  やり方次第でまだまだ伸びる余地あり

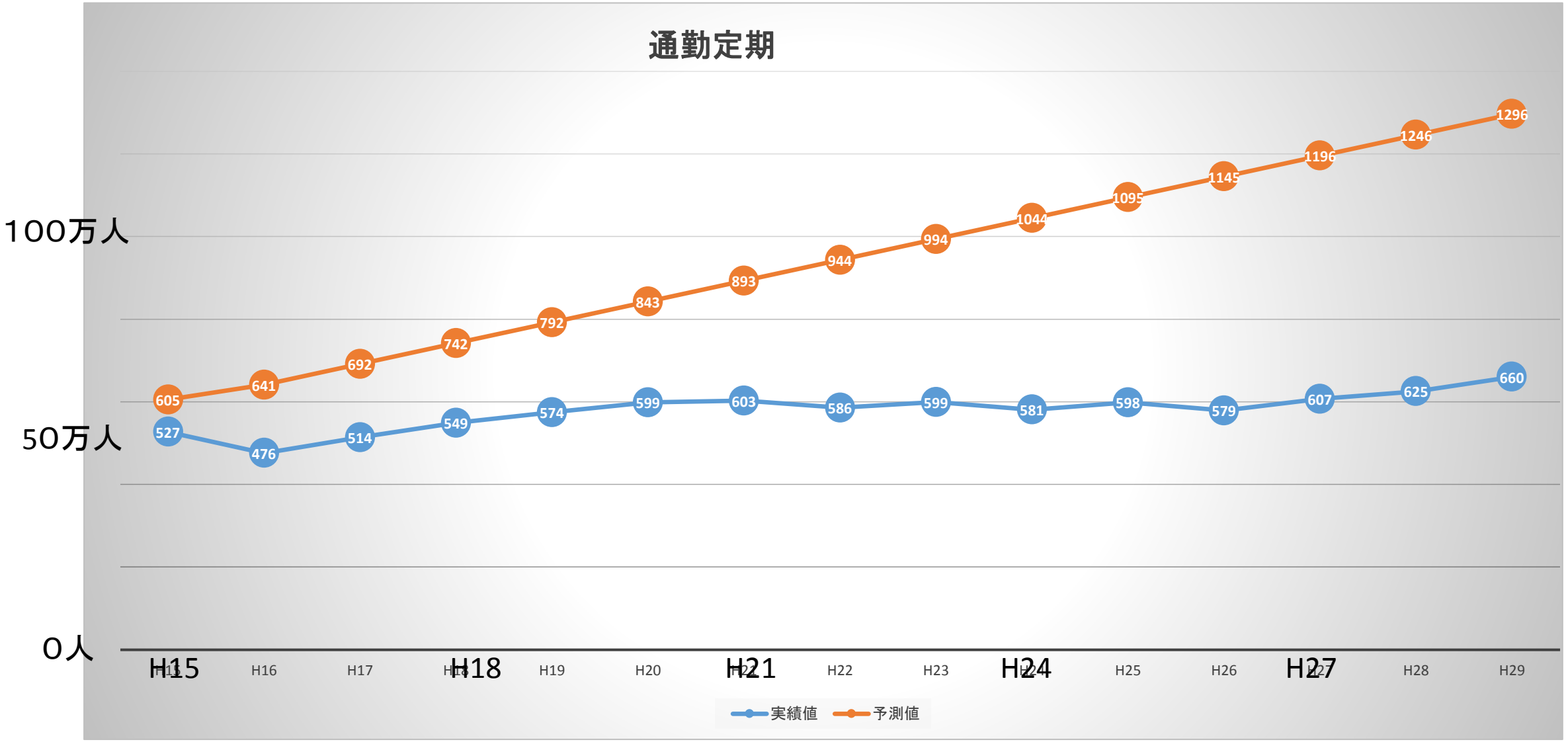
  実施施策の効果をきちんと検証

  ⇒　目標の再設定が必要

- 新しい施策の実施

  ITや新技術の活用も視野に

予測値と実績値比較詳細（通勤定期）



通勤定期旅客では・・・

・高い成長を期待したがあまり利用実績は伸びず

近鉄が撤退表明した時点の利用者数にも達していない

- そもそも無理のある高い成長率

採算レベルからの逆算を疑いたくなるような数値

- 通勤旅客がそんなに伸びたら再び殺人的混雑に

過去の輸送実績から輸送可能と判断したか

軽便鉄道の輸送力を無視した目標

必要なのは逆方向の通勤利用を取り込む施策

・いなべ市内の事業所への通勤旅客の利用促進

- 朝の桑名⇒阿下喜方向の列車に通勤旅客を

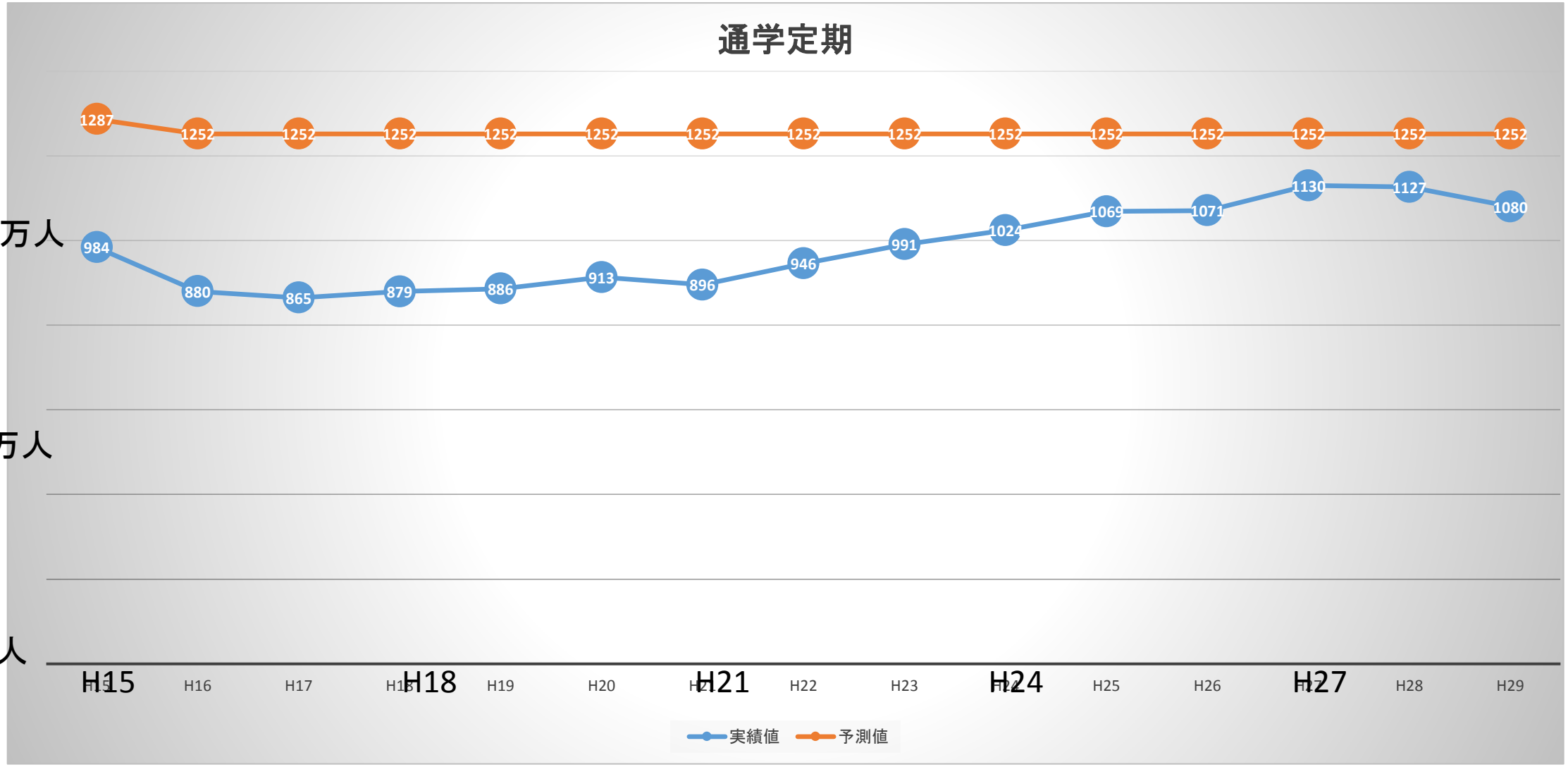
いなべ市内に立地する企業の協力

列車到着に合わせて企業事業所にシャトルバス

活性化基本計画のワークショップで出ていた意見ですが

そんな施策は十分に講じられていましたか？

予測値と実績値比較詳細（通学定期）



個別施策の評価

実施したさまざまな施策
その効果はどれほどか？

北勢線三岐鉄道移管後の主な施策

- 北勢線高速化事業
  - 2004（平成16）年４月から5か年計画
  - 阿下喜・西桑名間　５２分⇒４２分
- 北勢線近代化事業
  - 2004（平成16）年４月から
  - 車両の冷房化、駅務機器の自動化、CTC化
- 西桑名駅乗り継ぎ円滑化事業
  - 2006（平成18）年４月から3か年計画（当初）
  - 桑名駅橋上駅舎化に合わせてJR、近鉄と乗り継ぎ改善

北勢線三岐鉄道移管後の施策　個々の評価

高速化は実現できたか？

- 変電所のパワーアップ

  サービス向上（冷房化等）を含めて必要だった工事

  車両に余裕がなく増発ができなかったのは残念

  車両性能の限界でスピードアップにはつながらず

北勢線三岐鉄道移管後の施策　個々の評価

高速化は実現できたか？

- 急曲線の曲線改良
- 軌道強化工事の実施

一部の区間しか高速化対応ができず

効果は限定的で費用対効果は期待値より小さい

やりやすいところだけ改良しても

都心部の高速化には貢献できず

北勢線三岐鉄道移管後の施策　個々の評価

高速化は実現できたか？

- 3位式信号の導入
- 東員駅、大泉駅安全側線設置

軽便鉄道にここまでの設備は必要か

効果は限定的で費用対効果は期待値より小さい

やりやすいところだけ改良しても

都心部の高速化には貢献できず

一般的に効果があるとされている施策を
なぞってはいるが

北勢線固有の条件（軽便鉄道）に見合った施策
かどうかの検討が欠けていた

北勢線三岐鉄道移管後の施策　個々の評価

高速化は実現できたか？

- 駅の統廃合

統合

- 六把野駅・北大社駅　⇒　東員駅
- 大泉東駅・長宮駅　⇒　大泉駅

移設

- 坂井橋駅　⇒　星川駅

廃止

- 六石駅
- 上笠田駅

北勢線三岐鉄道移管後の施策　個々の評価

高速化は実現できたか？

- 駅の統廃合
  - 新設駅は駐車場もあり利便性向上効果としては評価できる
  - 統廃合による駅数減はアクセス距離が増えてサービス低下

    停車駅数減は所要時分削減にはあまり貢献せず

    列車行き違い等での停車時間が長くなっただけ

    ⇒高速化より管理設備の削減が本質

    旅客利便性より経費節減重視の姿勢

一般的なローカル線でやりがちな経費削減による延命策

北勢線三岐鉄道移管後の施策　個々の評価

高速化は実現できたか？

- 車両の弱界磁追加
- ATS制御段階追加
  - 弱め界磁、ATS段階増では抜本的スピードアップはできず
  - 旧タイプの釣りかけ車1M3Tでは加速性能が悪すぎる
  - 車両は足回りの抜本的改善が必要
    - 結局スピードアップは出来ずじまい
      最高速度70km/hを目指したが結局45km/hのまま

北勢線三岐鉄道移管後の施策　個々の評価

高速化は実現できたか？

- 所要時分短縮目標は未達　目標42分　実際最速46分
  しかも、時短になったのは早朝深夜の一部列車のみ
- 高速化のために本当に必要だったことは
  - 高速域での高速走行運転性能 ⇒ 低速域での高い加速力
    高速化の真の目的は利便性の向上にあることを
    理解していなかった

北勢線三岐鉄道移管後の施策　個々の評価

高速化は実現できたか？

・利用者目線の利便性向上の観点からやってほしかったのは

- ラッシュ時の運転本数増

　⇒ 車両の増備

- 列車行き違い待ちによるロスタイム削減

　⇒ 車両の高性能化

　　行き違い設備設置駅の増設

北勢線三岐鉄道移管後の施策　個々の評価

車両の近代化　サービス向上になったか？

・車両の冷房化

- 車両の冷房化はそれなりに評価できる

  屋根に設置できないため床置きタイプ

  乗車スペースがやや狭くなるが大きな支障にはなってない

- 冷房化できない車両もあり課題は残る

北勢線三岐鉄道移管後の施策　個々の評価

駅等の近代化　サービス向上になったか？

- 自動改札機、自動精算機の導入

（第2回勉強会で取り上げたテーマ）

- 軽便鉄道の身の丈に合わせるべき

　　地上サービス設備こそ経費削減すべき項目ではないか

- 収入の確保が一番（取りっぱぐれ防止）
- 都市域の軽便鉄道という認識なし

北勢線三岐鉄道移管後の施策　個々の評価

駅等の近代化　サービス向上になったか？

・自動案内案内放送

・インターホン、監視カメラの設置

- 監視カメラ、インターホン等は安全性向上に資する

設置当時の目的は安全面より無賃乗車阻止に主眼

設置当時はあまり認識されていなかったが今や必需品

ただし、設置場所の優先順位は考える必要あり

北勢線三岐鉄道移管後の施策　個々の評価

駅等の近代化　サービス向上になったか？

- 駅の遠隔制御
  - 集中制御で効率的な運行管理は実現
    ただし、優先順位はこれで良かったのか

北勢線三岐鉄道移管後の施策　個々の評価

駅等の近代化　サービス向上になったか？

- 近代化は進んだ
  軽便鉄道の身の丈にあっていない設備もある
- サービス向上をうたっているが
  収入確保優先の姿勢もうかがえる

北勢線三岐鉄道移管後の施策　個々の評価

西桑名駅乗り継ぎ円滑化事業

- 橋上駅舎化された桑名駅には入れてもらえなかった
  JR東海が同社用地内への乗り入れ拒否
  桑名駅外離れたバス乗り場のはずれに放置されたまま

交通結節点としては落第点

北勢線三岐鉄道移管後の施策　個々の評価

西桑名駅乗り継ぎ円滑化は実現できたか？



北勢線三岐鉄道移管後の施策　個々の評価

駅前駐車場の整備（パークアンドライド）の成果は？

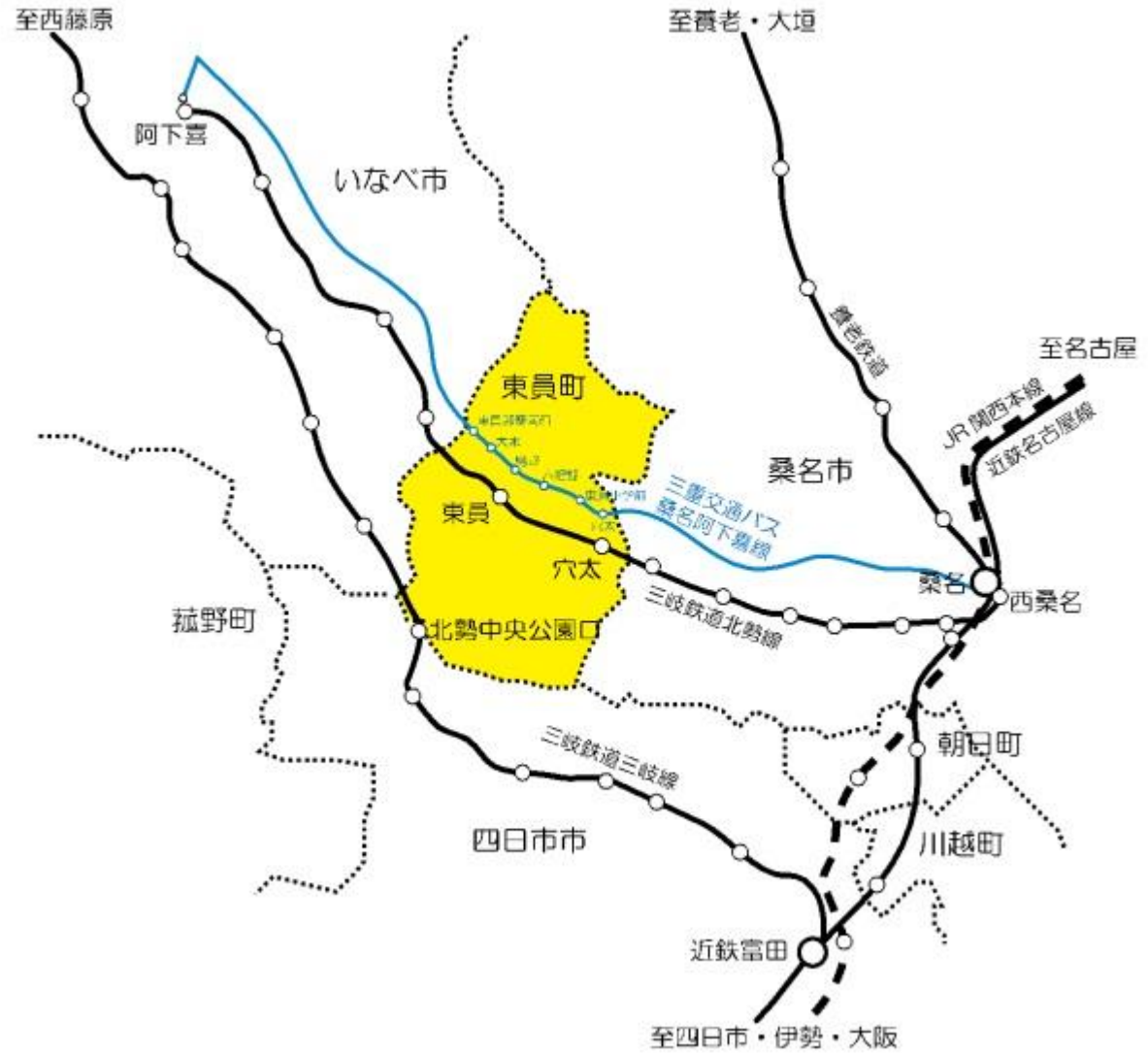
- 通勤客等の利用者増には効果あり
  桑名市内の交通混雑を回避したい通勤者が利用

- 駅までの車利用が前提
  車を利用できない子供や高齢者は家族の送迎が必要

H16年度とR1年度の利用者数比較

	通勤定期			通学定期			定期外		
	H16（2004）	R1(2019)	R1/H16	H16（2004）	R1(2019)	R1/H16	H16（2004）	R1(2019)	R1/H16
馬道	10,140	20,430	2.01	48,960	49,591	1.01	16,879	21,444	1.27
西別所	31,350	28,500	0.91	9,318	9,231	0.99	31,548	23,162	0.73
蓮花寺	38,640	53,460	1.38	35,608	48,676	1.37	32,900	46,262	1.41
在良	18,540	24,480	1.32	12,166	17,449	1.43	14,703	18,709	1.27
星川	31,470	69,720	2.22	45,628	124,267	2.72	45,597	97,837	2.15
七和	27,870	21,660	0.78	62,660	65,773	1.05	27,517	28,948	1.05
桑名市内	158,010	218,250	1.38	214,340	314,987	1.47	169,144	236,362	1.40
穴太	30,900	35,940	1.16	38,690	48,888	1.26	19,340	42,140	2.18
東員	42,540	53,460	1.26	99,124	60,032	0.61	52,333	71,112	1.36
東員町内	73,440	89,400	1.22	137,814	108,920	0.79	71,673	113,252	1.58
大泉	14,490	22,260	1.54	28,812	45,706	1.59	27,081	30,920	1.14
楚原	11,040	20,850	1.89	90,346	162,110	1.79	32,440	47,568	1.47
麻生田	3,900	7,530	1.93	20,736	24,580	1.19	11,063	16,868	1.52
阿下喜	9,180	14,580	1.59	63,848	62,654	0.98	26,796	40,467	1.51
いなべ市内	38,610	65,220	1.65	203,742	295,050	1.42	97,380	135,823	1.35

北勢線三岐鉄道移管後の施策　個々の評価



並行バス路線の鉄道への一本化はできたか？

経営母体が異なっており

役割分担はできていない

桑名西部の現行路線は

直接桑名駅への乗り入れたまま

北勢線三岐鉄道移管後の施策　個々の評価

バス路線は北勢線の培養路線として機能しているか？

コミバスは3市町で独自に展開
　　⇒北勢線の培養バス路線になっていない
個々の最適化は全体最適にはならない
　　⇒共通理念の下で一体的に運営しないと改善できない
　　（運輸連合）

現行路線を有効に活用できるようにするのが合理的
　経営母体に関わらず、どのルートを利用しても同一運賃
　定期券も経由地は固定せず選択肢を広げる

コミバスについて

桑名市・東員町・いなべ市が個別に運営

・桑名市　　Kバス

　　１乗車１００円　日曜日、年末年始運休

・東員町　　オレンジバス

　　１乗車２００円　年末年始運休

・いなべ市　いなべ市福祉バス（Iバス）

　　運賃無料　土・日・祝日、年末年始運休

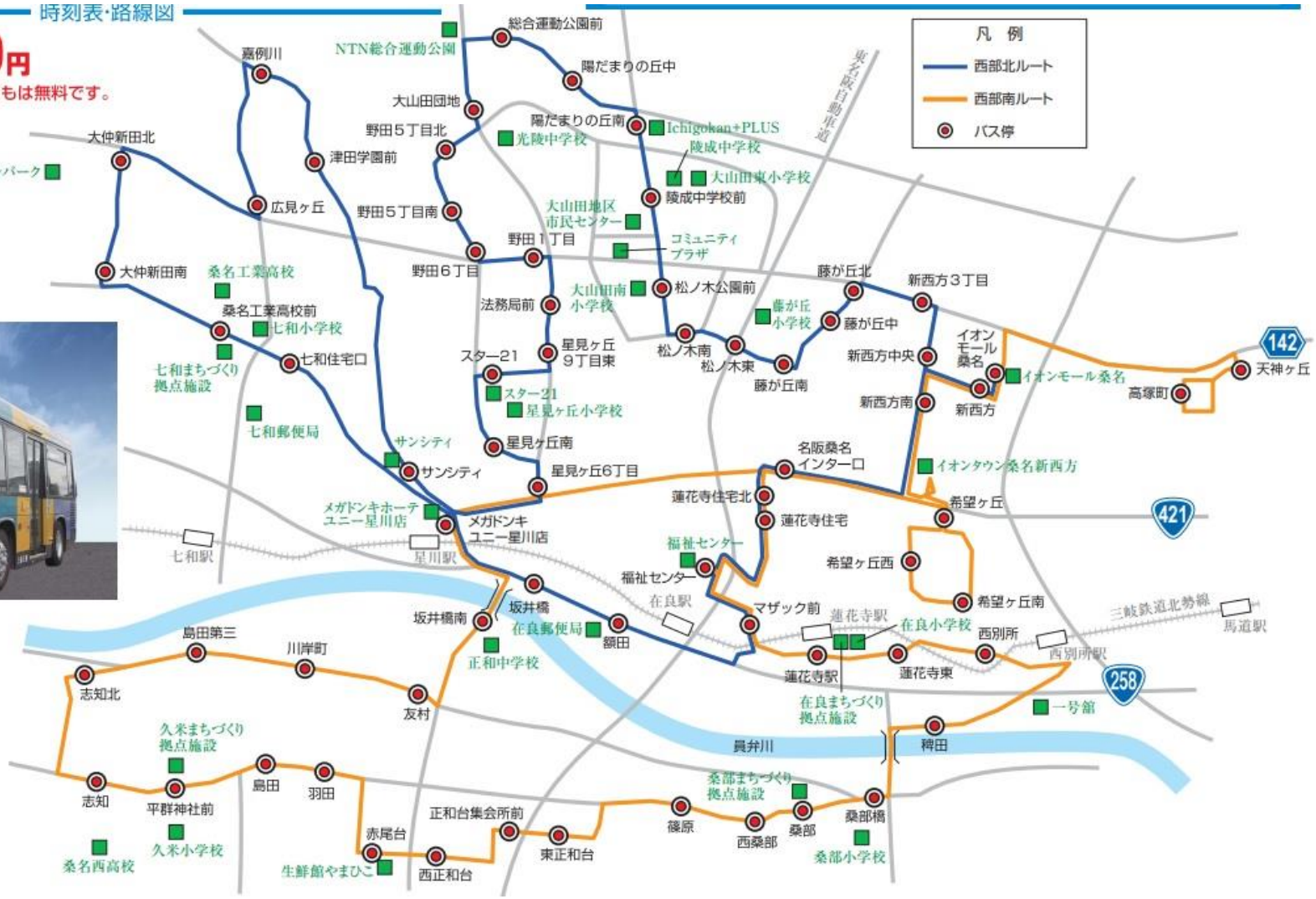
桑名市（Kバス）

時刻表・路線図

運賃 100円

小学校に入るまでの子どもは無料です。





お問い合わせ
桑名市役所都市管理課
〒511-8601 桑名市中央町2-37
TEL 24-1425 FAX 24-1472
E-mail:toshikanm@city.kuwana.lg.jp

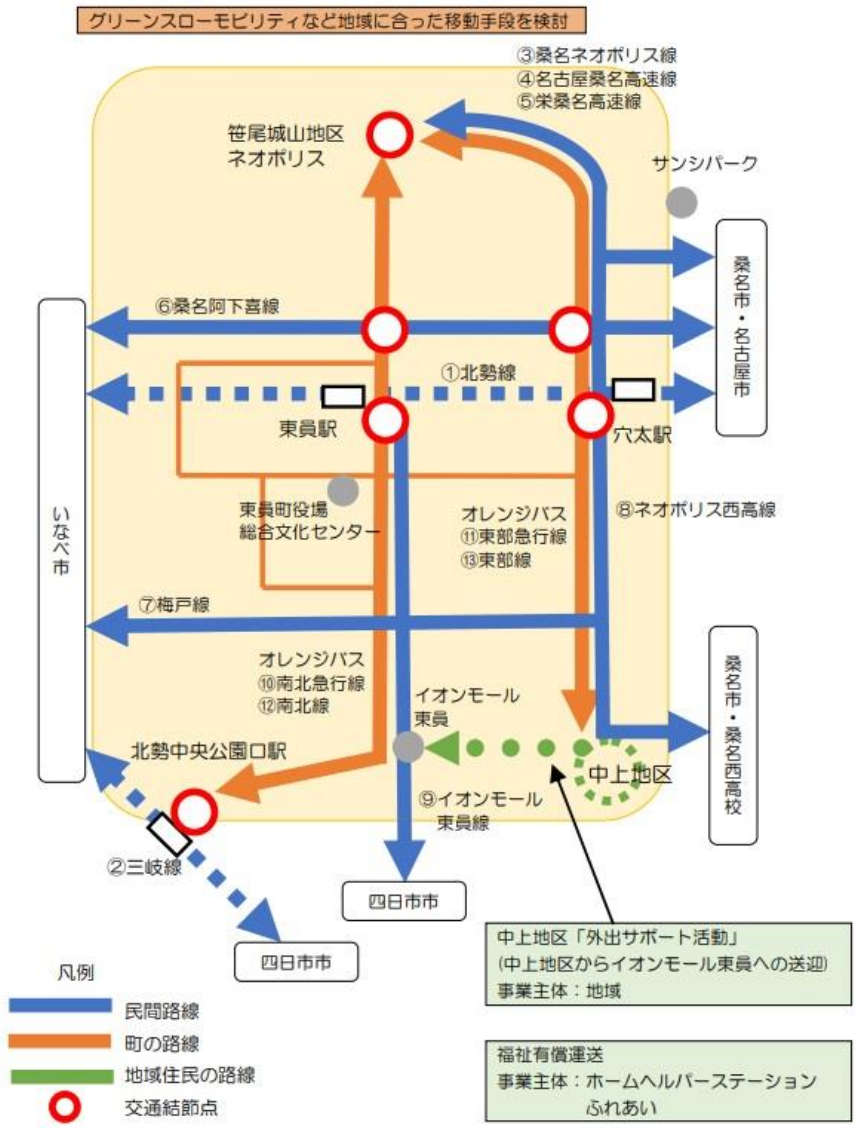
桑名市まちづくり

コンパクトなまちづくりを支援・誘導する都市交通体系の方針

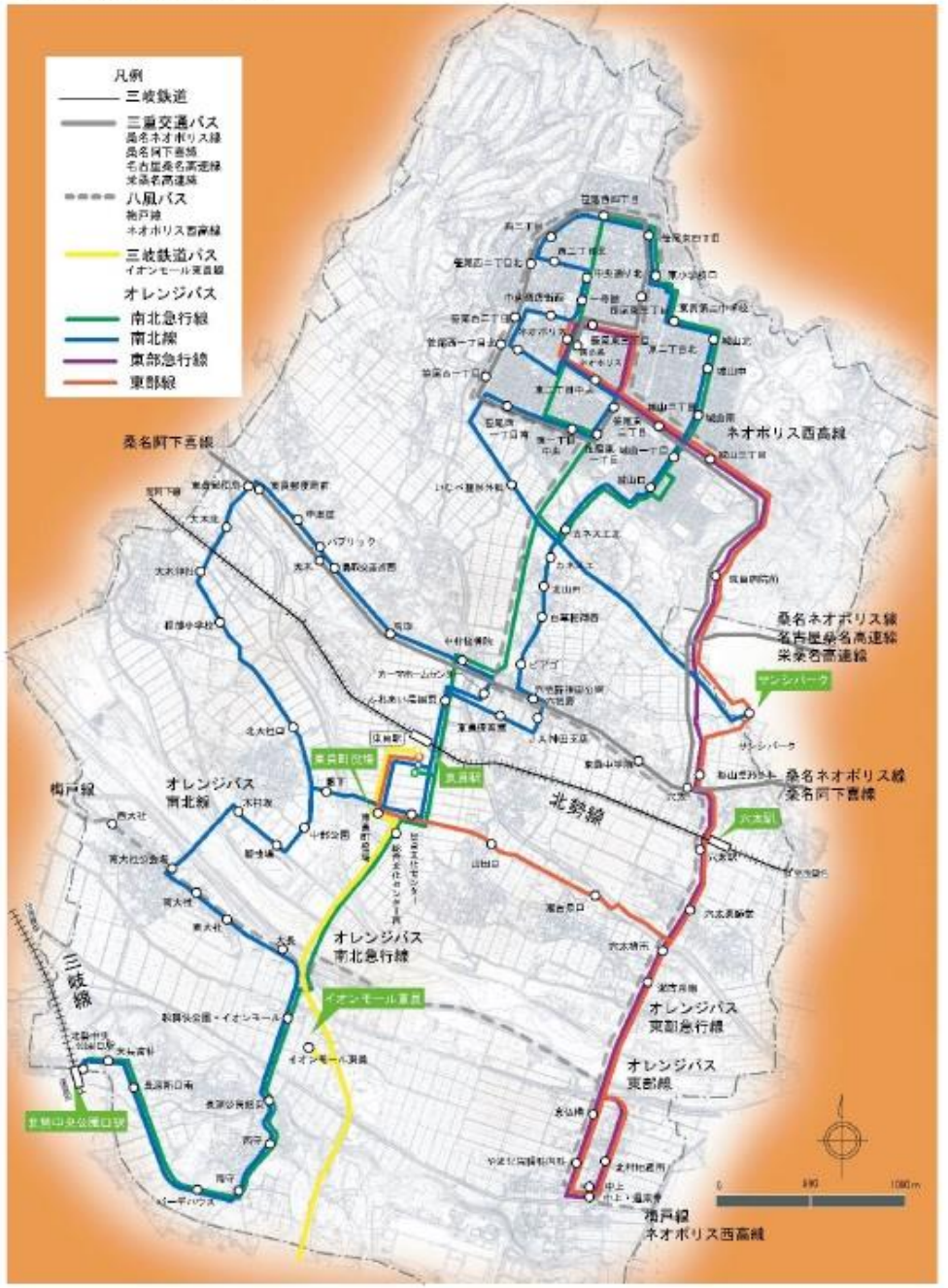
1. 鉄道やバス（幹線）を軸に、バス（支線）、タクシー等多様な交通手段が一体となって機能する公共交通ネットワークを形成、北勢線は住宅団地から拠点駅（星川駅等）へのアクセス利便性や乗継ぎ機能を強化、養老線はまちづくり計画や観光振興と連携した２次交通を充実
2. 新病院の整備に合わせたバス路線の再編、中心市街地との関連が希薄な大山田団地等と連絡する公共交通サービスを充実
3. 都市・地域・生活の各拠点内では、歩いて暮らすことを基本としつつ、地域住民が参画する中で、安全かつ安心に移動できる交通環境を創出
4. 主要な幹線道路の交差点や踏切部等に存する主要渋滞個所を緩和・解消し、円滑かつ快適な自動車走行環境を確保

星川駅を地域拠点駅とする旨の計画だが
単なるコミバスの通過点
実際には何も具体策は進んでいない

東員町（オレンジバス）



■公共交通ネットワーク図



東員町は各交通機関の連携を考えている
東員駅、穴太駅を結節点と位置づけている
ただし、成果はまだまだ十分とは言えない

いなべ市福祉バス


北勢ルート路線図
十社線
治田線
山郷線
貝野線
市役所線
川原
川原分校跡
御母堂
川原口
田辺宮前
田辺
二之瀬北
二之瀬
塩崎
畑毛北
畑毛
向平公民館
下平
下平口
飯倉
小原一色
小原一色口
東貝野倉庫
貝野神社
西貝野倉庫
西貝野
藤沢
運賃
無料
土・日・祝日および12/29～1/3は運休いたします。
いなべ市役所
北勢中学校
オレンジ工房
マックスバリュ西
JA阿下喜支店(いなべっこ)
マックスバリュ
阿下喜北町
阿下喜本町
阿下喜温泉
いなべ総合病院
阿下喜駅
伊勢治田駅
麻生田駅
皷
北中津原
行順寺
南中津原
其原神社
其原
昭電自治会館
山郷保育所
麻生田交差点北
JA山郷支店
平野地蔵
平野新田
山郷小学校
其原グラウンド
楚里
阿下喜口
小山
六石
麻生田
日下病院
新貝
東村東
一之坂
別名
垣内
JA治田支店
治田保育所
中山
新町上
長頭子
無正野
宮之段
新町
奥村
奥村東
奥村口
藤村中


員弁ルート路線図
市之原線
平古線
INABE CITY COM
BU
【アイバス】
いなべ市福祉バス
員弁ル
運賃
無料
土・日・祝日および12/29～1/3は運休いたします。
令和2年5月 改正
三里駅
楚原駅
大泉駅
いなべ公園
イオン大安店
JA大泉支店
西方集落センター
運休時には、いなべ
「まいめる」(メール配

拠点駅を中心に路線は整備されている
合併前の旧町単位で公平性重視に見える
広い範囲の網羅的な路線のため頻度が少ない
北勢線との接続は今一つ良くない
デマンド対応で十分な利用者数の路線も多い

北勢線三岐鉄道移管後の施策の結果の評価

施策の結果を細かく見ると問題点も多い

・事業運営方針は結果的にはほとんど三岐鉄道の言いなり

　三岐鉄道の会社経営を圧迫しないようにすることが最優先

（効率的運行に重点、利用者目線の利便性向上は二の次感）

・３市町は拠出金（補助金）を出しているだけ

　協議会で北勢線を活かした将来像を描けていない

第４章

北勢線将来像

妄想も含めて
こんな風に展開できれば・・・・・

北勢線の求められていることとは？

桑員地区の中規模の基幹交通機関

- バスではピーク時には容量不足だが
  普通の鉄道ほどの輸送力はいらない
- 自動車交通への過度な依存を排して
  手軽に乗れる乗り物
- 結節駅でフィーダーバスに接続して
  面的な広がりを確保
- 経営母体を超越したシームレスな交通連携

北勢線利便性向上策

桑名市内区間　都市軽便鉄道（LRT）への脱皮

加速性能の優れた新しい車両の増備

・駅間所要時間の短縮

駅の増設、行き違い設備の新設

・概ね500mに1箇所の停留所

・概ね2km以内に1箇所の行き違い設備

- 中間駅に行き違い設備新設、西桑名駅の２線化

通勤時間帯最大10分ヘッド運転

手軽に乗れる都市の乗り物に

車両コストが割高になっても腹をくくる

762mmの特殊狭軌線であるがゆえに・・・

北勢線と四日市あすなろう鉄道だけの希少な存在

⇒　ロットが小さく車両更新、増備には割高なコスト

多少割高な車両は仕方ないとの割り切りが必要

地域にとって必要な経費だと腹をくくる

あえて低床式にはしない

北勢線新造車両は低床式にしない

高い床面に対応したプラットホームがある

路面電車区間への乗り入れ計画なし

床下スペースは貴重な機器設置空間として活用

⇒　重心を低く抑える

高加減速車両にして駅間所要時間を短縮

十分なM駆動軸を配して高加減速車両に

移管当初の高速化事業で実施した

線形改良や軌道、変電所の強化等の改良が

所要時間短縮につながらなかったことへの反省

車両の高性能化　⇒　駅間所要時分の短縮、利便性向上

まずは増備、その後順次更新

営業運転を続けながら、少しづつ輸送改善

⇒　まずは、増発用、事故故障時対応用予備車として

初年度に3編成増備

以後全検、重検の検査入場に合わせて、

順次新車に更新していく

車両購入は地域公共交通活性化再生法支援の対象

地域公共交通活性化再生法では

車両の購入について支援の対象

当該線区の利用者の快適性・利便性の向上策として新造車両を導入し、恒常的な利用促進に資する……

支援の趣旨に一致するものと考える

ぜひとも、国の支援を受けて車両購入

等時隔で増便するには施設も増強が必要

西桑名駅・星川駅間で行き違い設備があるのは

馬道駅と在良駅の２駅だけ

現行の馬道駅・在良駅間運転所要時間　約８分

⇒　１６分に１本走らせるのが限界

都市域の交通機関としては

ラッシュ時には１０分に１本程度は欲しい

行き違い駅の新設

１０分ヘッド運行を可能にするには

行き違い駅間の所要時間をを５分以内に



- 西桑名駅を２線化して交互発着を可能に
- 西別所駅と蓮花寺駅の中間に行き違い可能な駅を新設

星川駅折り返し運転で星川駅を拠点化

星川駅を通勤ラッシュ時の折り返し駅に

西桑名駅から星川駅まで概ね500mに1箇所の停留所

⇒西桑名駅から星川駅まで都市交通へ脱皮

最大10分ヘッドの運転が可能

星川駅を北勢線の郊外の拠点駅に

都市交通としての輸送体系を確立

エピローグ

これから未来に向けて

これからやるべきことは・・・

昼間のお出かけ需要の掘り起こし

- 朝夕の通学需要は少子化により減少は避けられないもののこれからも一定レベルは確保されると見込まれる
- 高齢化が進むなかで過度な車依存は危険
  運転の完全自動化は容易には実現しない
- 高齢者が家にこもりっきりになると健康が損なわれる
  気軽に出歩けるようにすることで医療費を抑制
- 公共交通機関で施設へのアクセスを確保
  年配者が訪れたい施設へシームレスでアクセスできれば一定数の利用は見込める

バスは培養機能を発揮していない

今のコミバスは、基幹交通である鉄道路線の培養機能を期待通りには果たせていない

東員町のオレンジバスは列車との接続を意識

２時間に１本程度と本数は少ないながらもそれなりに機能

いなべ市は？桑名市は？

機能していないなら見直してみませんか。

結節駅でのフィーダーバス接続

さらに一歩進めて・・・・・

現行の路線バス、コミュニティバスをフィーダーバスとして再編

- 路線バス、各市町のコミバス
  北勢線と一体運営、料金体系も一体化してシームレスに
- フィーダーバスと結節拠点駅を整備
  星川駅をバスとの結節拠点に
  パークアンドライド駐車場のある駅でフィーダバスと接続

実現に向けての課題

- 運転の高頻度化に対応した要員は確保できるのか
- 複数の市、町にまたがる地域交通計画に広域連携はできるのか
- 複数の事業者が行っている交通事業を運輸連合化できるのか
- 人口減少が進む中で公共交通の財源を確保できるのか

何もせずにいると、この地域の将来はどうなるのか

人口減少が加速して**地域の存続危機**にもなりかねない

- 将来を見据えた計画を持った地域だけが生き残る
- 多くの人は便利な所に住む
- 通信が発達しても人との出会いの場は必要
- 集う場所への足が確保されなければ住む人はいなくなる