

初心にかえれ！

北勢線活性化計画を  
もう一度見直してみよう！

令和6年5月

北勢線とまち育みを考える会

## 北勢線活性化基本計画には何が書いてある？

北勢線活性化基本計画を読んだことはありますか？

ここに書かれていることは、当時としてはかなり先進的なことをやろうとしている野心的な計画となっています。でも、そのとおり実際に取り組めたのでしょうか。成果は上がったのでしょうか。

出来なかったことがあったのなら、なぜできなかったのかきちんと精査して、改善策を打ってきたのでしょうか。

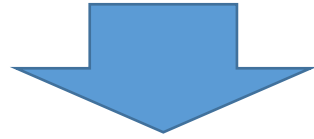
今日は、もう一度初心にかえって見直してみたいと思います。

近鉄の北勢線からの撤退時に  
地域はどう考えたのか？

# 鉄道存続にこだわった鉄道の優位性

鉄道は

「定時性」、「乗降時の安全性」等 **安全で優しい乗りもの** と評価



福祉面

**高齢者、こどもに安心**な乗りもの

環境面

**CO2排出量削減**、交通事故が少ない

地域活性

日常生活活性化、観光客への訴求力

公共性の高さから公的資金で維持を決定

## 地域が選択した方針

10年間公的資金を投入して北勢線を再建



- ・ 三岐鉄道に運営を委託      10年後には自立運営
- ・ 沿線市町が運営資金を拠出      公明正大に運用
- ・ 「事業者」、「行政」、「住民」の三者が協働して活性化

## 協働における三者の役割

鉄道のリニューアル 事業者が中心

- 安心・安全・快適
- 安定経営

鉄道を活かしたまちづくり 行政が中心

- 鉄道と自動車の共存

鉄道の利用推進 住民が中心

- 鉄道を公共施設と位置づけ
- 利用促進に知恵を出す
- 地域活性化に向けて得意分野で活動

# 計画時に配慮すべき事項

## 地域住民の利便性

- ・ 地域交通として重要な役割
- ・ 高齢化社会の福祉向上

## 鉄道事業としての継続性

- ・ 安心・安全・快適の実現
- ・ 事業の継続性を確保
- ・ 鉄道の文化的資産に配慮

## 総合的視点

- ・ 総合的まちづくり
- ・ 環境問題に配慮
- ・ バイアフリー、ゆとりの実現

# 10年間の活動における 数値目標



## 10年間の活動での目標として掲げた数値

年間輸送人員 302万人 平成24年度達成予定

単年度収支黒字化 平成26年度達成予定

西桑名－阿下喜間所要時間 45分

## 10年間の活動での残した結果は？

年間輸送人員 **257万人** (平成28年度) 当初見込みの85%

単年度収支 年間**3億円以上赤字**

西桑名－阿下喜間所要時間 **最短46分**

10年後に結果が出ると言っていたけれど・・・

結局掲げた3つの数値目標は

いずれも達成できず

10年後に結果を評価して次のステップに進むはずが

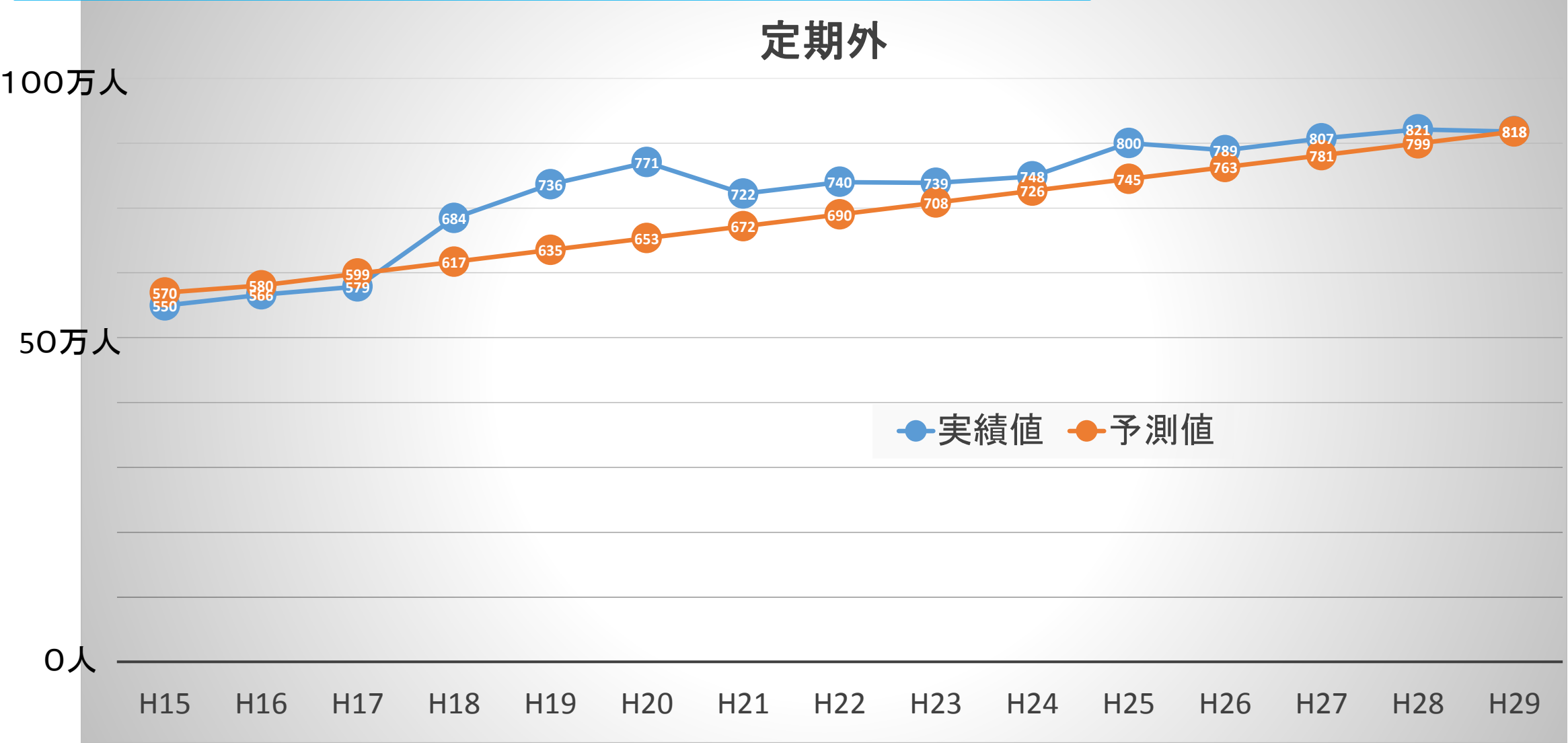
結局その結果をどう評価したのか？

## 輸送人員を細かく見てみると・・・

### 年間輸送人員(最大)

定期外	82万人(平成28年度)	目標達成
通勤定期	67万人(平成30年度)	目標の65%
通学定期	113万人(平成27年度)	目標の90%

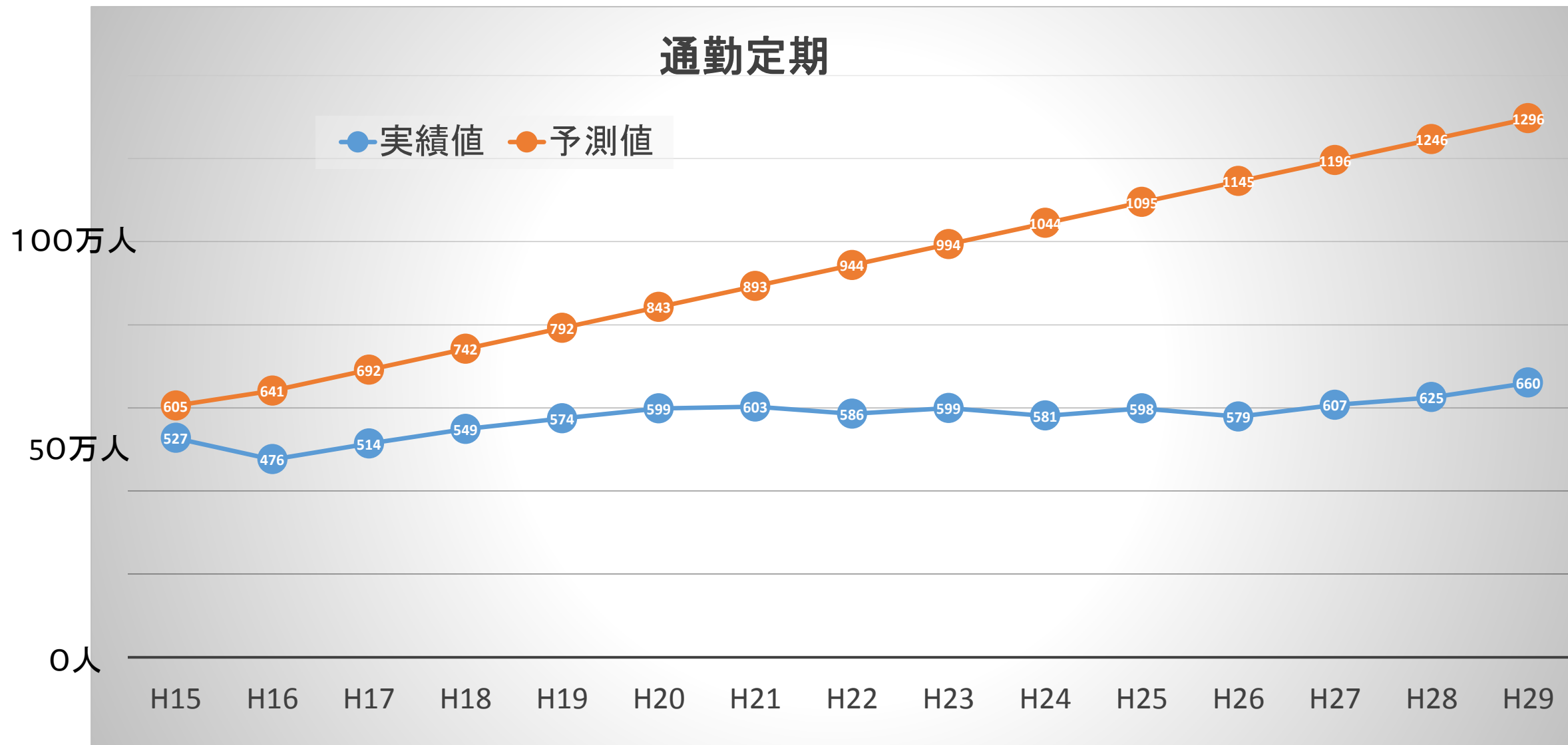
# 予測値と実績値比較詳細（定期外）



## 定期外旅客では・・・

- ・ 当初目標を超える実績（1995年度レベルまで回復）  
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)

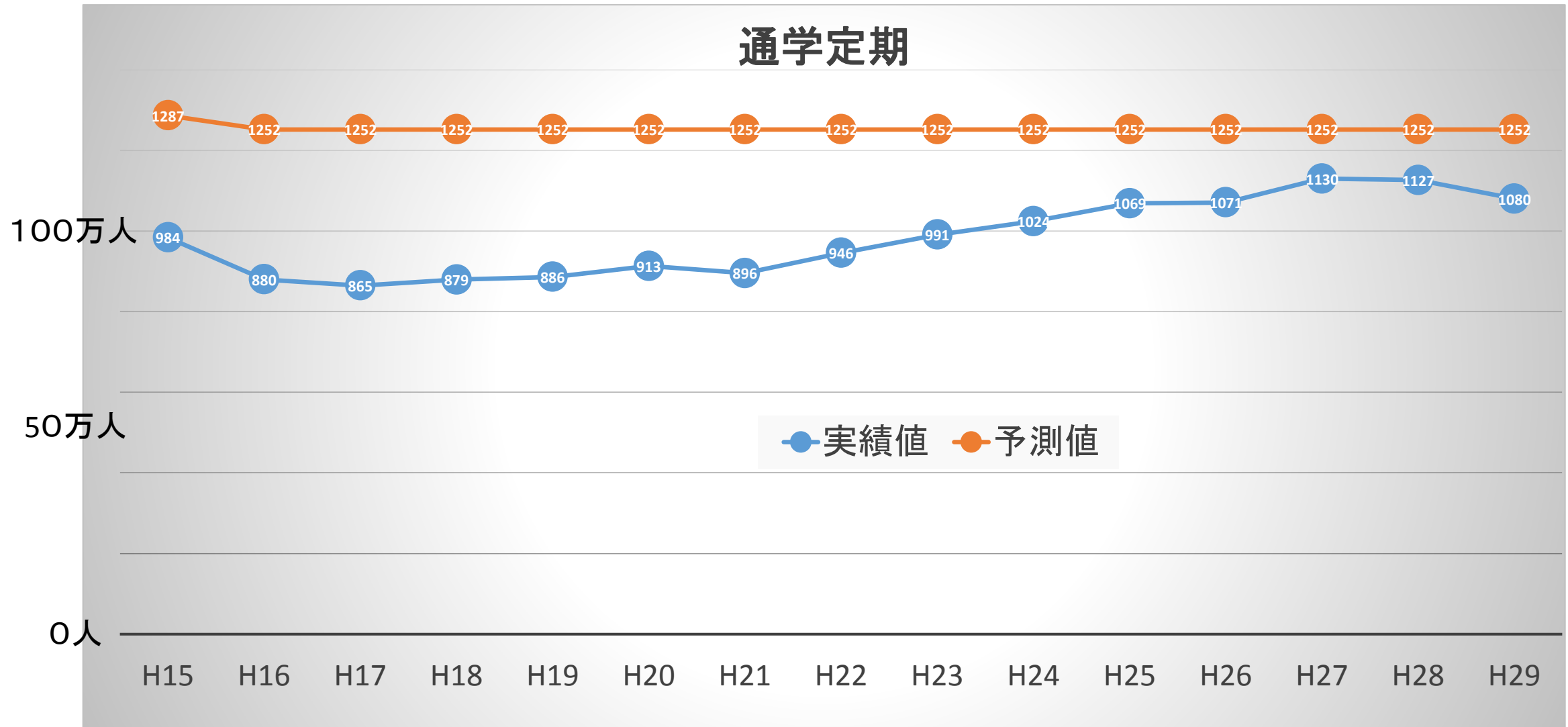


## 通勤定期旅客では・・・

- ・ 高い成長を期待しすぎ
  - そもそも無理のある高い成長率  
黒字化できる計画のために無理に作った数値
  - 輸送力の改善なくしては無理な数値  
軽便鉄道の輸送力を無視した目標
- ・ コロナによる落ち込みからの回復も遅い



# 予測値と実績値比較詳細(通学定期)



## 通学定期旅客では・・・

- ・ 実績値は予測値よりもやや少なめ
  - 少子化に伴う**高校定員削減**  
それでも安定して一定数の利用は見込める

## 旅客収入の中身を精査すると・・・

	R6予算	H26想定
定期外		178百万円
通勤定期		130百万円
通学定期		141百万円
旅客収入	330百万円	449百万円

通勤定期の不足分が収入減の大半

## 営業費用の中身を精査すると・・・

	R6予算	H26想定
人件費	265百万円	223百万円
修繕費	218.5百万円	120.5百万円
経費	84百万円	100百万円

営業費用の中身を精査すると・・・

当初想定から修繕費だけが突出して上回っている  
年間約1億円

リニューアルした施設も老朽化が始まっている



施設、車両を公所有の上下分離を考えるべき

## 運転所要時間を細かく見てみると・・・

西桑名～阿下喜 所要時間

上り列車(阿下喜⇒西桑名)

46分～62分

平均 52分

下り列車(西桑名⇒阿下喜)

48分～60分

平均 54分

それから10年以上赤字補填を続けただけでは・・・

結果をどのように評価したのか

次のステップはどうするのか示されていないのでは・・・

単に赤字補填を続けるだけで良いですか？

# 活性化に向けての 方向性



# 北勢線活性化の目的

## 鉄道を良くすること

⇒安心して利用できる鉄道

- ・安全性・利便性・快適性の向上
- ・経営の安定

## 地域を良くすること

⇒住みたくなる・訪れてみたくなるまち

- ・北勢線の特徴を活かしたまちづくり
- ・地域の特性を活かしたまちづくり

## 目的の一体化

### めざすべき姿を明確にし共有化

- ・めざすべき姿は具体的に描けているのか？
- ・めざすべき姿は時代に即して更新されているのか？

### 協働体制（住民・行政・事業者）で推進

- ・住民は役割を認識しているのか？
- ・行政は鉄道を活かしたまちづくりを進めているか？
- ・事業者は住民住民の声を具現化しているか？

個々の取り組み  
リニューアル

## 施設整備

- ・ ナローゲージの周知
- ・ 線路整備、曲線改良、橋梁改良
- ・ 変電所改良、コンクリート柱化

土地買収なしでできるところは改良できた  
スピードアップ等への貢献は疑問あり

## 車両

- ・ 冷房化
- ・ 内外装更新

冷房化出来ない車両はそのまま

新車への置き換え等の検討しない

古い車両の車体更新では限界

# 現行所属車両の編成と冷房化

北勢線活躍車両 (青字: 冷房車両)

平成28年3月現在

阿下喜

西桑名

130形・140形・200系・270系



全長 42.58m 全定員 199 (80) 人

K71編成  
K72編成



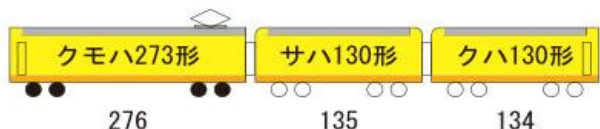
全長 49.56m 全定員 230 (103) 人

K73編成  
K74編成



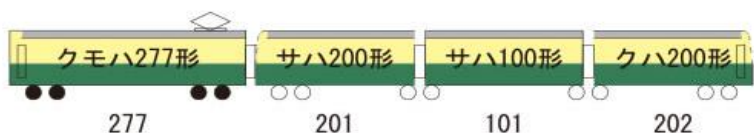
全長 38.18m 全定員 181 (81) 人

K75編成



全長 38.00m 全定員 185 (83) 人

K76編成



全長 47.80m 全定員 268 (114) 人

K77編成

- 完全冷房化  
3両2編成
- 電動車のみ非冷房  
3両1編成  
4両2編成
- 全車非冷房  
3両、4両各1編成

# ダイヤ

- ・ 利便性、収益性を向上したダイヤに  
2012年3月にダイヤ変更して以降変更なし

現有車両、設備では今のダイヤが限界

## 駅の統廃合

- ・ P & R、K & R等ができる新駅設置
- ・ 駅を集約して新駅に移行後旧駅廃止

駅数をそこまで減らす必要があったのか？

高速化には全く貢献できず

駅まで遠くなる

坂井橋駅、北大社駅等残しても良かったのではないか

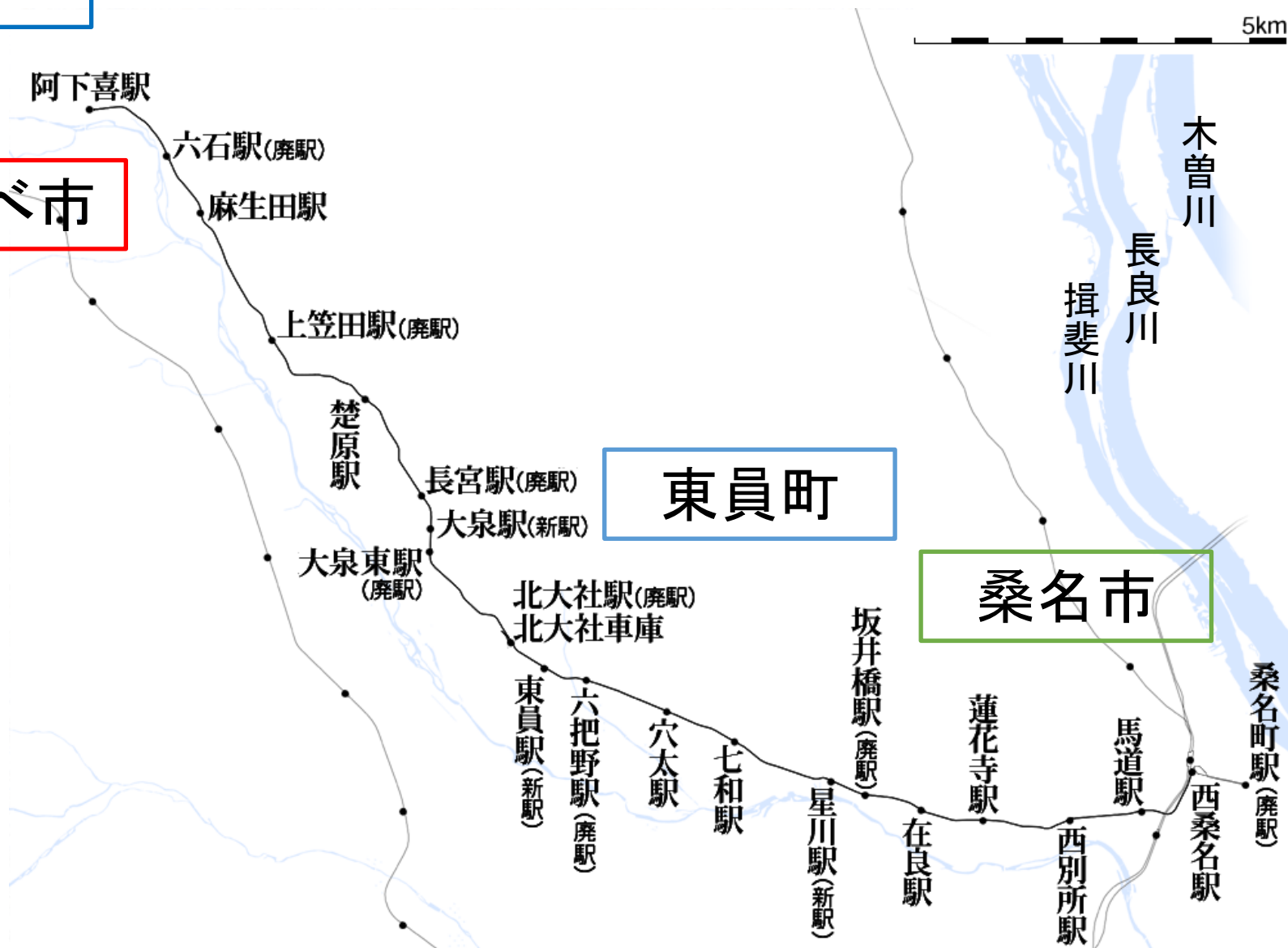


# 路線図

いなべ市

東員町

桑名市



伊勢湾

- 桑名駅橋上化にあわせてJR、近鉄と乗り継ぎ改善  
改良した桑名駅には入れてもらえず  
この件については協議会も未達成を認識



## 運営

- 駅務を簡素化し自動化、委託化を推進
- 「駅に人がいる」、「駅に人が集まる」場所を設ける

本当に簡素化できたのか？

そこまで自動化は必要だったのか？

簡素化せずに自動化したように見える  
駅に人が居るようになったのか？

個々の取り組み  
鉄道を活かしたまちづくり

## 利便性の高い地域づくり

- ・ コミュニティーバスとの接続、P & R
- ・ 住民ニーズの高い施設を駅に集約
- ・ スポーツクラブ、カルチャースクール優待等魅力づくり
- ・ 商店街との連携

# 環境にやさしい、福祉対策の充実した地域づくり

## 環境にやさしいまち

- ・ 自然エネルギーの活用
- ・ レンタサイクルを地域交通へ取り込み

## 福祉対策の充実したまち

- ・ 行政、福祉、病院の役割を持たせた駅
- ・ 北勢線で日常生活すべてまかなえる駅ごとの都市機能分担
- ・ 福祉バス、スクールバス、通勤バスを取り込んだネットワーク

## 叙情性豊かな地域づくり

自然・歴史・産業等地域に根差した**付加価値**の創出

- 歴史・文化の香るまち
- 心安らぐ癒しのまち
- 地元の活気が味わえるまち
- 手軽に自然に触れられるまち
- 誇りのあるまち、ここだけしか無い物を次世代へ  
軽便鉄道を先人の偉業として大切な保存

まちづくりはどこまで具体的に進んだのか？

まちづくりメニューは提示されたけれど

何か**具体的な形**になりましたか？

軽便鉄道博物館だけ？



個々の取り組み  
利用促進

いますぐ取り組めることは、すぐに取り組んだ？

## 利用者本位のダイヤ

- ・ 地域が一体なって整備

## 電車と触れる機会の創出

- ・ 利用案内の統一
- ・ 福祉、教育、産業振興の視点での活用

## 住民によるサポート体制の確立

- ・ 住民主体の仕組み

いますぐ取り組めることは、すぐに取り組んだ？

## 各駅に駅活用協議会

- ・駅とその周辺機能のあり方を議論

## 北勢線に愛着を

- ・住民の手による沿線観光資源の発掘、情報発信

## 積極的広報

- ・北勢線の特性と地域の魅力を発信

大きな成果の挙げた取り組みは見えてこないけど

## 少し時間がかかる利用促進策は進んだの？

すべての人に楽しく快適な乗りものにする

- ・ 駅での**乗り継ぎの快適性**を図る
- ・ バリアフリー化
- ・ **使い勝手の良い切符・運賃**を実現する
- ・ **利用者が「得する」**ことを第一に考える

何も進んでないように思えるのは**気のせい**？

## 少し時間がかかる利用促進策は進んだの？

北勢線を幹線と考え拠点となる駅を整備する

- ・ 駅と居住地を結ぶ地域交通ネットワークをつくる
- ・ 中核駅を定め支援機能を盛り込み生活幹線化する

企業と手を組んで目的を果たす

- ・ 企業も住民地域もwin-win

結構、先進的な考えの計画だったけど・・・

ディスカッションのテーマ・・・1  
目標未達を  
どう評価しますか？

すべて数値目標未達を  
どう評価する？

数値目標として掲げた3項目はすべて**目標未達**でした。

みなさんはこれをどのように評価しますか。

細かく見ると、すべて出来ていなかった訳ではありません。きちんと評価をして、**新たな目標**を打ち立てるべきではありませんか。

ディスカッションのテーマ・・・2  
なぜ、きちんと評価をして  
次のステップに進めないのでしょうか？

なぜリセットできないのか？

10年で評価をして次のステップに進むと決めたのに、きちんと評価をすることなく、ずるずると赤字補填だけが続けています。

一度区切りをつけて、評価したうえで、再スタートすべきだと思いますが、なぜそれができないのでしょうか。

ディスカッションのテーマ・・・3  
当初計画を  
どこを見直せば良いですか？

見直しのポイントは？

リセットして新たな目標を設定する場合、**当初計画のどこを見直せば良い**でしょうか。

**目標設定のどこに問題**があったのでしょうか。**組み姿勢に問題**があったのでしょうか。