

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16回 「地域の将来像が見える形で表現してみる」 その2

駅からのフィーダー交通を 見える化してみよう

令和6年9月

北勢線とまち育みを考える会

今日の本題に入る前に
前回のディスカッションまとめ

みなさんが描いた
北勢線の望ましい近未来像とは

前回の勉強会で

みなさんがイメージした北勢線を実現するためには
新しい高性能車両の導入、施設、設備の増強、改良が
必要となります。

それを実施しようすれば多額の投資が必要になります。

必要な車両はどんな車両？どれくらい必要？

みなさんが描いたイメージを実現するためには

- 車両の最小限必要なスペックは・・・

高加減速、登坂時にも速度が落ちないパワー

（見た目よりカッコよさよりもスピードアップが重要）

- 必要な車両の編成両数、編成数は・・・

乗車定員200名弱の3両編成

予備編成2編成を含めて最低10編成が必要

できれば11編成欲しいところ

車両の予算

近年製造コストが高騰していて不確定要素が大きい
スペックが特殊な車両で特別な設計が必要

設計費用 約10億円と推定して
16編成(あすなろう5編成含む)で均等割

製造費用 1編成約2億円と想定

総導入費用 約30億円
程度は必要と推定できる

桑名駅乗り入れ・2線化

桑名駅への乗り入れ

一旦改札口を出ての乗り換えは大きなハンディ

同じ駅構内での乗り換えが絶対に必要

西桑名駅の現行棒線⇒2線化して交互発着を可能に

折り返しに少々手間取っても7分間隔の出発可能

昼間には留置線としても利用可能

臨時のイベント列車の運転等も可能に

行き違い駅、折り返し設備新設

行き違い駅の設置場所

西別所駅と蓮花寺駅の間

かつてあった**稗田前駅**付近に行き違い駅を新設
星川駅を通勤ラッシュ時の折り返し駅に
星川駅・西桑名駅間で
最大7～8分ヘッド(1時間8本)の運転が可能
星川駅を北勢線の郊外の拠点駅化

行き違い設備のある停留所の増設



麻生田駅に行き違い設備新設

麻生田駅に行き違い設備新設

楚原駅・阿下喜駅間

最小25分間隔 ⇒ 15分間隔

施設設備の予算

近年建設コスト高騰で先行き不明
速度向上を支える変電所のパワーアップ、
信号システム、運行管理システムの更新等も必要

駅の線路設備増強 4駅 約 15億円

その他システム改良 約 5億円

総導入費用 約 20億円

実現可能なサービス水準

運転所要時間の目標値

西桑名～阿下喜 所要時間

最速列車 40分

平均 45分程度

ラッシュ時の運転間隔

朝 西桑名～阿下喜 15分ヘッド

西桑名～星川、西桑名～東員に区間運転

西桑名駅到着最大1時間に8本(7.5分ヘッド)
ド)

夕 西桑名～阿下喜 概ね20分ヘッド

西桑名～東員、西桑名～楚原に区間運転

東員まで最大1時間に6本(10分ヘッド)

デイトタイムの運転間隔、最終列車

西桑名～阿下喜 30分ヘッド

区間運転 西桑名～星川、西桑名～東員

西桑名駅到着最大1時間に4本(15分ヘッド)

西桑名駅発の最終

23時30分頃発(阿下喜駅着0時15分頃)

大阪難波駅発21時ひのとり(621列車)に接続

名古屋駅発23時10分発津行き特急に接続

本題 今日のディスカッション

駅から先のフィーダー交通を
具体的に表現してみる

北勢線のフィーダーサービスはどうあるべきですか？

北勢線が将来に亘って**地域の幹線**でありたいとされています。北勢線が地域の幹線であるならば、その先のフィーダーサービス、ラストワンマイルまでの階層的な交通体系が必要です。

活性化基本計画のワークショップで出された意見では路線バス、コミバスやタクシーとの連携を良くすることが必要と声が上がっていますが、具体的にどんな形を考えていたのでしょうか。

今日は、北勢線のフィーダー交通のあり方を、参加者みなで具体化して行きたいと思います。

WSで出された主な意見

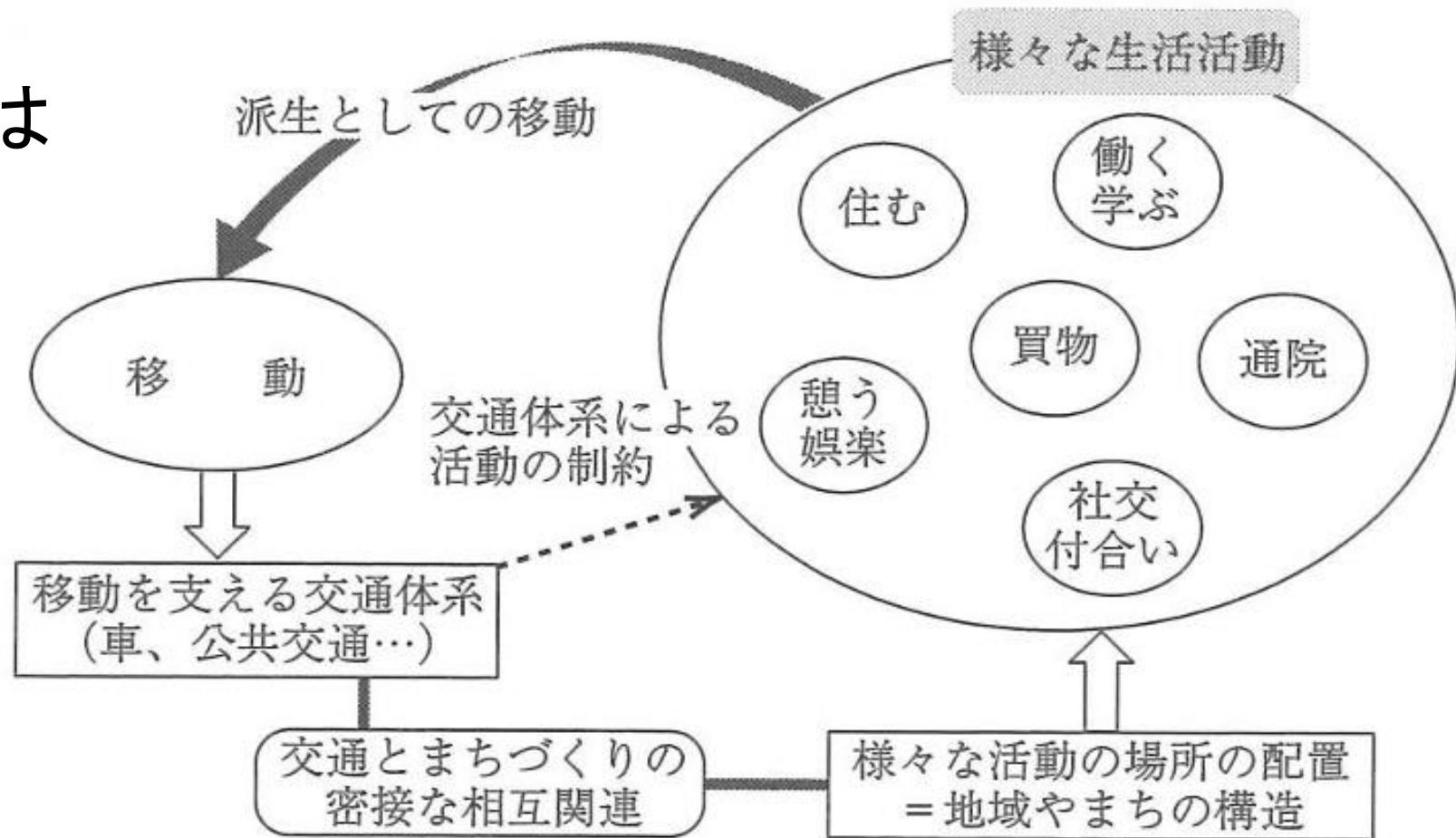
- 家から駅までのアクセスが悪い
- 阿下喜・伊勢治田間のバス連絡がない
- 駅と公共施設・団地間にバスを
- 各駅でコミバスと接続（特に朝夕のラッシュ時）
- 電車とバスとの乗り継ぎの料金面での連携
- タクシーとの連携

.....

なぜ不採算の公共交通を支援するのか？

交通のほとんどは
派生需要

活動の真の
目的は別にある



なぜ不採算の公共交通を支援するのか？

交通は上位の目的を
達成するための手段

個別採算で評価

サービス提供
それ自体が
経営の目的

持続性 = 収支

営利サービス

全体で評価

上位目的

上位目的への
貢献度で評価

サービス提供は
上位目的達成の
手段

持続性 = 支えるに値するか

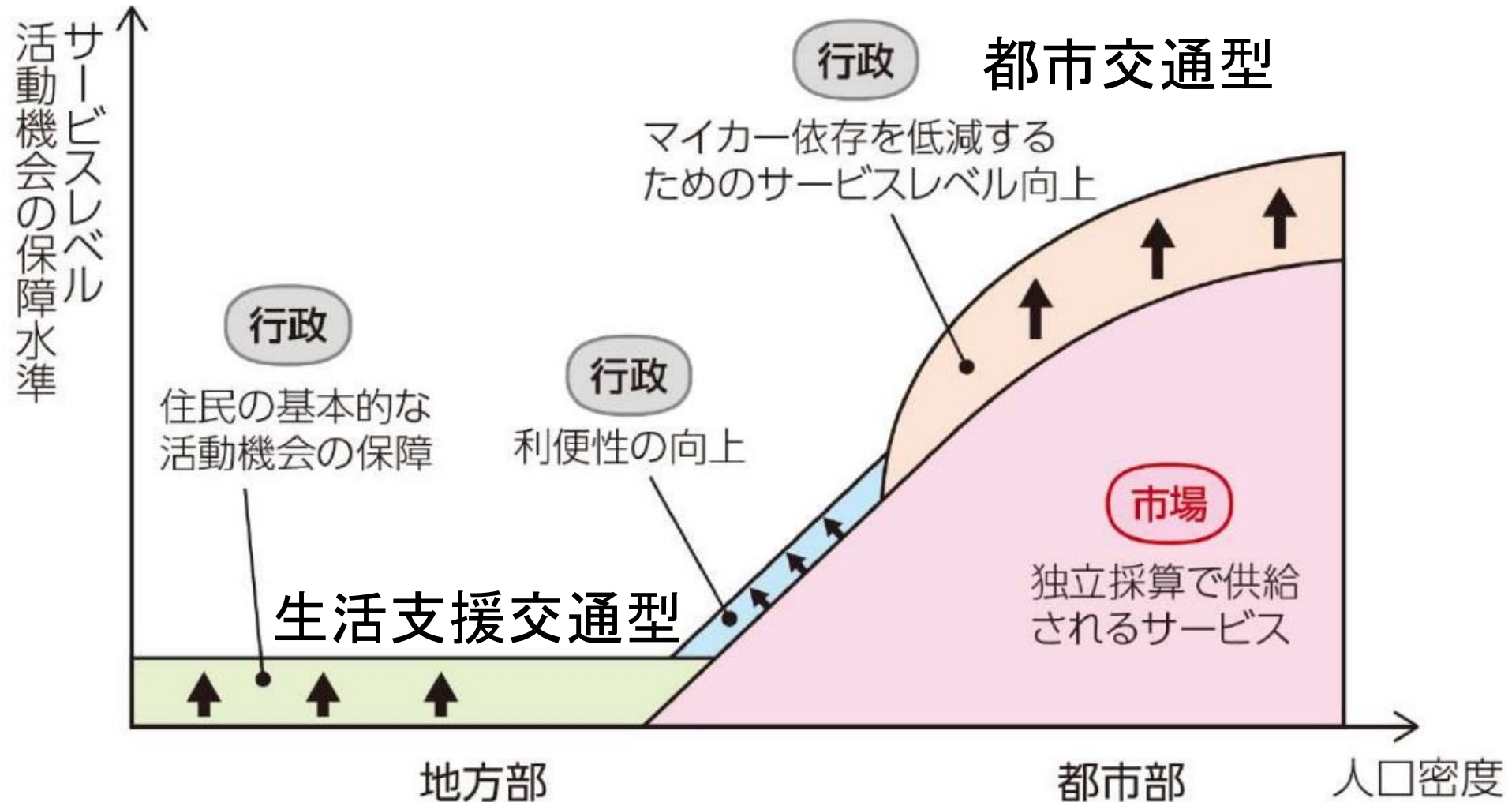
非営利サービス

この地域の交通は
都市交通？生活支援交通？

地域交通の大きな類型化

政策領域	生活支援交通	都市交通
主に発揮させる公共交通の役割	代わりに運転する人がいること	まとめて運ぶこと
取組の基本路線 (代表的な考え方 の例)	<ul style="list-style-type: none">マイカーの削減は目指さない。マイカーを自由に使えない住民の活動機会の確保のために、個別的な輸送サービスを供給する。	<ul style="list-style-type: none">利便性の高い公共交通サービスの供給により、マイカーを削減する。あわせて、マイカーを自由に使えない住民の活動機会の確保を図る。
対象とする区域	過疎地	都会

生活支援交通、都市交通それぞれの支援の仕方



北勢線では都市交通型の支援

北勢線は

- ・ 通勤通学時の短時間にまとまった需要に対応
- ・ 現在の道路網ではマイカーだけでは対応不能
- ・ 道路を拡充するより公共交通の利便性向上の方が便益が大きい



都市交通型の交通機関として支援している

東員町のオレンジバスは都市交通型を志向

東員町のオレンジバスは

- ・ 通勤通学時に列車に接続する便を運行
- ・ 昼間も等間隔ダイヤで列車に接続



便数が少なくレベルは低いが都市交通型を志向

いなべ市福祉バスは生活支援型ですが・・・

いなべ市の福祉バスは生活の最低保証の設計
しかし・・・

WSでの意見

- ・ 阿下喜・伊勢治田間のバス連絡がない
- ・ 各駅でコミバスと接続（特に朝夕のラッシュ時）
などは、都市交通型志向したいように見える

いなべ市福祉バスはすべてが生活支援型で良い？

いなべ市の福祉バスの走行区間は
一律に全区間生活支援の考えで良い？

- 北勢線と三岐線との連絡
- 旧町中心部

などは都市型を志向しても良くないですか？

都市交通型のバス事業は・・・

原則は毎日運行（休日ダイヤで減便等はある）

事業に対する支援は・・・

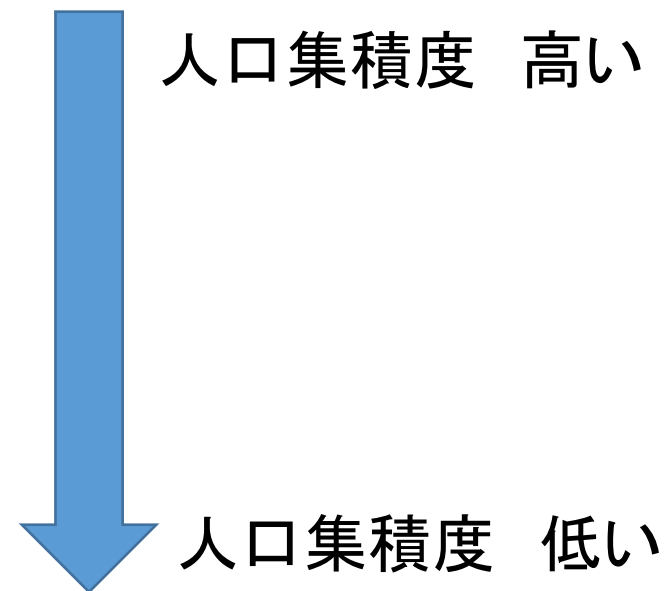
- ・ 事業者の路線バスへの補助金
- ・ 路線バスタイプのコミバス

生活支援交通型のバス事業は・・・

最低限のサービスのため休日は運休が多い

人口集積度の高い方から順に

- ・ 路線バスタイプのコミバス
 - ・ デマンドタイプのコミバス
 - ・ 相乗りタクシー
 - ・ デマンドタクシー
 - ・ タクシー券の配布
- のような階層構造



今日のディスカッション

問1 地域のバスのあり方は？

事業者運行の**路線バス** **都市交通型**
市が運行する**福祉バス** **生活支援型**
と割り切って良いですか？

問2 福祉バスのあり方は？

旧町単位で周辺地域から中心市街地を経て
阿下喜と結ぶ運行形態はベストですか？
最低限の交通が必要なのは**高齢者だけ**ですか？
通学の足、通勤の足は必要ないですか？

問3 フィーダー交通の階層構造は必要ない？

旧町の中心市街地は高頻度運行

周辺地域は低頻度あるいはデマンド方式
といった階層構造は必要ないですか？

問4 いなべ市全体を最適化したプランを再度考えてみる

4町が統合されたいなべ市全体を最適化したプランを考えてみましょう。

今日のディスカッションポイント 2

休日はバスは要らない？

問1 バスは休日も運転する？

シヴィルミニマムの生活支援交通だから休日の運転は必要ないですか？

観光客等の来訪者も利用するのだから休日も運転するべきですか？

今日のディスカッションポイント 3

鉄道との結節

問1 鉄道との結節あり方は？

東員町のオレンジバスは鉄道との結節重視

いなべ市福祉バスでは鉄道との連携は重要でない？

問2 鉄道のフィーダー交通はどのように確保するか？

福祉バスが鉄道との連携を考慮しないのであれば
鉄道のフィーダーサービスはどのように確保しますか？

パークアンドライド、キスアンドライド、自転車

問1 バス運行経費負担のあり方は？

福祉バスのスタイルで**運賃は無料**が良いですか？ある程度の金額を**利用者負担**とすべきですか？

問2 事業者路線バスは赤字補填で良いのか？

事業者の路線バスは赤字補填をしさえすればそれで十分ですか？同じバスなら運賃体系を**コミバスと路線バス一体化**した方が合理的ではありませんか？