

リクエストにお応えして・・・

「『三岐鉄道北勢線の今後の在り方』 中間報告書」をどう読む？

令和7年1月

北勢線とまち育みを考える会

この報告書には何が書いてある？

みなさんは「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」を読みましたか？ここには何が書いてあるのでしょうか。**北勢線の明るい未来**が拓けるようなことが書かれているのでしょうか。

今日は、この報告を読み解いて、北勢線といなべ地域の未来像を議論してみたいと思います。

話題提供プレゼンテーション

「『三岐鉄道北勢線の今後の在り方』
中間報告書」を読み解いてみる

第1章 本調査について

調査の目的、概要、フローについて、ありきたりのことが記載されているだけです。

要するに**本報告書は今年の3月末(今年度中)にできる**ということです。

第2章 現状分析

2-1 地域鉄道の現状と課題

全国各地の地域鉄道の現状が記載されています。

どこの地域もなかなか厳しい状況に置かれていると言っています。特に目新しい情報はありません。

2-2 北勢線の概況

最初の方はこれまでに勉強会で報告した近鉄による北勢線から撤退の経緯と現状の利用状況が書かれています。

この章でまず見ておいていただきたいことは、沿線の概況の中の人口推移と将来推計のところです。将来の利用者数を予測するための基礎データとして将来の人口推計がなされています。この数字を見る際注意してほしいことは、ここで示された値は**現状のまま推移した場合の推計値**であって**確定値ではない**ということです。

また、沿線の3市町ともに、**地域の人々は住環境として概ね満足しているが、公共交通は不十分と感じており利便性向上を望んでいる**というようなアンケート結果が示されています。

2-3 現況の利用実態と営業収入

この章の内容も概ねこれまでに勉強会で報告してきたような内容です。ここでは参考資料として各駅間のOD表が示されており、これは有益なデータとなります。また最近5年間ですが、正確な北勢線の営業収入費用が示されているのでこれもありがたい資料です。ただ、この5年間はコロナ禍の異常な時期だったので、経営移管後20年間分の資料を示していただけたらと思うところです。

2-4 現況の営業費用

営業費用についてはかなり詳細に示されています。維持管理体制等もかなり詳細に示されています。こうしたデータも概ね最近の5年間だけでコロナ禍の影響を受けた異常な時期のデータなので、このデータだけで費用の傾向を一般化できるのか疑問は残ります。

補助金の推移については補助開始当初から詳細に記載されています。

2-5 収支状況の分析

北勢線の営業損益は最近5年間は年間3億程度のマイナスだったということです。コロナ渦の影響もあって令和2年度以降3億円を超えています。

2-6 北勢線改善の経緯

北勢線のリニューアルについては勉強会でご紹介した内容です。ただ、この報告書ではかなり細かい内容まで記載されていますし。費用内訳も載っているので一度目を通されると良いと思います。

第3章 現行スキームによる今後の見通し

本報告のメイン部分になります

3-1 利用者数と営業収入の推計

社人研による推計人口の減少割合に応じてその分だけ利用者が減るという推定をしています。つまり、現在の利用状況を追認して何ら策を講じずに、現在の交通機関ごとの分担率を保ったままの利用者数、それに応じた営業収入を求めています。

3-2 車両更新費用の考え方

現行車両24両を令和11年に12両、令和24年12両と、2回に分けて更新し、更新費用を他社の導入費用を参考にして仮定計算を行っています。具体的な導入する車両スペックや導入方法は示されておらず、単なる仮定計算です。車両価格の推定はM車もT車関係なくどんぶり、編成としての導入イメージではなく車両数だけ、増備という発想也没有ありません。

3-3 収支状況の予測

ここでも、現状を追認した仮定計算です。予測値の上振れ10%と下振れ10%の計算をしています。単なる計算のお遊びのように見えます。

3-4 国・県の支援制度

現行の制度を羅列しているだけです。

北勢線ではどの制度をどのように活用ことが出来るのか、適用するにはどのような問題点や課題があるのかといった突っ込んだ検討はなされていません。

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

費用増・収入減が見込まれるが、最低限の移動手段確保は必要と言っています。

つまりこの報告書での論理展開は・・・

人口減少



利用者減少



収支悪化



コストを抑えて最低限のサービスを確保

第4章 鉄道存続及び他モードへの転換等の比較整理

鉄道存続

ケース1：現状維持（車両更新）
ナローゲージのまま新造車両に更新

ケース2：改軌
軌間を狭軌等に改めることで中古車両を導入

ケース3：DMV（改軌）
改軌のうえ車両をDMVに変更

ケース4：非電化（改軌）
改軌のうえ車両を気動車等に変更

ケース5：自動運転（改軌）
改軌のうえ自動運転車両を導入

鉄道敷を活用した交通システムの導入

ケース6：LRT（現鉄道敷）
LRTとして車両や地上設備を一新

ケース7：BRT（現鉄道敷）
鉄道敷をバス専用道化しバス輸送に転換

ケース8：自動隊列走行バス（現鉄道敷）
鉄道敷をバス専用道化し自動運転隊列走行バス輸送に転換

鉄道廃止の上、路線バスへの代替

ケース9：連節バス（一般道）
鉄道敷を廃止し並行する一般道での連節バス輸送に転換

ケース10：大型・中型バス（一般道）
鉄道敷を廃止し並行する一般道での大型・中型バス輸送に転換

鉄道として存続

1. 現状（現行システムの車両だけ更新）

2. 改軌 中古車両導入

現行線路敷内で走行できる小回りの利く車両はあるの？

そもそも車両長の短い中古車が国内市場にあるの？

3. 改軌してDMV導入

定員が30名に満たない車両でどのように輸送するつもり？

末端でバスとしてどこまで走らせたいの？

4. 改軌して電化解除

電化施設をやめるコストダウンに見合うものはある？

そもそも小回りの利く気動車はある？

鉄道として存続 軌道敷を活かしてモード転換

5. 改軌して自動運転

運転の自動化(無人化)はモード選択とは別次元の話
踏切対応など未解決問題を解決していく力量はある？

軌道敷を活かしてモード転換

6. LRT化

LRTの定義を矮小化していませんか？

現行システムは元祖ライトレール

7. バス専用道化

電車より車幅が広いバスがどうして高速で走れるの？

8. 自動縦列走行バス

普通のバスでも走行が難しいのにどうするのだろうか？

鉄道廃止、路線バス化

9. 連接バス

星川西別所線に入れたら**バス停渋滞**はひどくなりそう
狭い道路にこんなバスは他の自動車にも迷惑

10. 通常路線バス化

人口減で**利用者が大幅に減る**ことを期待しているの？
通学輸送は儲からないのでやりたくない？
公共交通は高齢者のため福祉事業？

評価項目

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	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	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	設備の効率性	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
		施工性	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	導入費用	導入に関する初期費用
		実現可能性	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	事業性	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
		運行継続性	担い手	運営・維持・経営に必要な人材の変化の有無
		運行効率性	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

今後の展開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、まちへは**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、運行に関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効果(**クロスセクター効果**)を把握する。

今後の展開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。
- 現行の維持管理状況について三岐鉄道に追加ヒアリングする。
- 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

今後の展開③ 鉄道改良・他モードとの比較

- Step 1

定性的評価で、4案程度選定

設備の効率性、経済性、事業性、運行継続性、運行効率性利便性等で評価

- Step 2

維持管理費の資産や旅客収入の試算を行い、収支予測による定量的評価

結局財政負担が小さいものを選ぶ

要するに

外部経済効果を考慮して

メンテナンスコストを最小限に切り詰めた案の中から

最終的には

財政負担が一番小さいものを選択する

と言っているようです

本報告書に対する辛口コメント

暗い未来を予測するだけで良いですか？

この報告書は、地域は元気を失い先細りになっていく公共交通の将来像を何ら施策を実施すること追認し、地域の財政負担を小さくすることしか考えていないように受け取られる書きっぷりです。誰がそのような地域に住みたいと思うのでしょうか。こんな将来像を見せられたら、車を持たない人たちはきっと便利な都会に移住したいと思うに違いありません。

人口が減るから利用者が減ると言っているけれど・・・

利用者を減らさないための方策はいろいろあります

- 人口減少を抑える
 - 出生率を上げる
 - 移住者を増やす(社会的人口増)
- 域内での移動量を増大させる
 - 来訪者を増やす
 - 高齢者、障害者の外出を促す(バリアフリー化等)
- 公共交通分担率を上げる
 - 自家用車から公共交通へ
 - 自転車通学から電車通学へ

明るい将来像を実現するために・・・

今回の検討は財政負担を大幅に増やすことなく**地域が元気になるための公共交通の将来像**を実現するための方策を見つけ出すことが目的だったはずです。今あるインフラを活かしながら、**何を捨てて、何に投資**をして行くのが良いのかを判断するための選択肢を示して欲しいのです。

北勢線単体として考えているだけではだめ

この報告書では北勢線だけを単体で見っていますが、地域の交通は単体で機能しているではありません。バス、タクシーなど**他の交通機関も含めてネットワークとして機能**しています。地域全体の**交通ネットワークの中で北勢線がどのような役割を果たすのか**をきちんと整理しておかなければなりません。北勢線は鉄道をやめて違う形にした方がネットワークとしてより便利になって地域が活性化するならそうした選択もあります。

自動車も含めて考えないと問題は解決しない

自動車交通だけで地域の交通を賄おうとすれば、もっともっと道路を整備をしなければならなくなり、莫大な費用と時間が必要となります。一方、公共交通を単体で黒字にすることは極めて困難です。ですから低コストで快適な地域の移動手段を確保するためには**公共交通と自動車交通のベストミックス**を考える必要があります。公共交通の問題を解決するためには自動車交通と一緒に考えないと答が見つかりません。

車から公共交通に少し乗り換えれば劇的に変わります

政令指定都市である熊本のような大きな都市でも車の利用を1割減らすと公共交通利用が2倍になると言われています。公共交通の分担率が大都市に比べて非常に小さいなべ地域では、自動車から公共交通に少し転移すれば、公共交通の利用者数は大幅に増えることは間違いありません。北勢線の輸送力を考えるとほんの一部の人が車からをやめて北勢線に乗り換えるだけで、北勢線は本当に大賑わいになります。



熊本から今いちど真面目に都市交通
～めざせ「車1割削減、渋滞半減、公共交通2倍」～

欧州の新しい交通計画の 考え方をご紹介します

Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP)

日本語に訳せば「持続可能な都市モビリティ計画」

(定義)

生活の質(QoL)を向上させるために、都市とその周辺に住む
人々や経済社会活動におけるモビリティニーズを満たすように
設計された戦略的な計画

ウィーン中心部 1950年代と今



資料)Harald FREY, "Steps to smart city: Vienna Vienna's vision for future urban mobility" Vienna University of Technology



過去への反省の上に立ったSUMP

ヨーロッパでも従来は・・・

車中心の街づくり



街を人々の集う空間に戻す ⇒ 街は活気を取り戻す

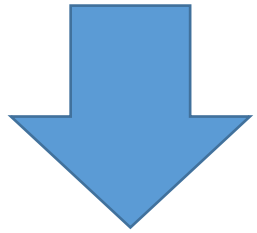
SUMPは事例から学んだ『EU共通の街づくり基準』

SUMPの最大のポイント

従来

需要追随型計画

現状の利用実績に合わせて将来を計画



SUMP

バックキャスティング型

将来の理想像を描き

目指した理想像を実現するための計画を策定

現状追認をやめて理想の将来像からお迎え

欧州での交通計画の新しい考え方SUMP 8原則

1. 行政区域ではなく人とモノの流れに沿った圏域単位の計画
2. 交通だけでなく関連分野との整合性を確保した計画
3. 市民やステークホルダーは計画策定の早い段階からの参加
4. 現況を診断して高い理想の目標値設定
5. 長期ビジョンに基づいた実施計画
6. 単一の交通モードだけでなく総合的な交通計画
7. モニタリングと評価を事前に織り込んだ計画
8. コンセプトに準拠しているかを確認する枠組みを内包

そのまま日本に導入するのは難しそうだけど……

街のつくり、文化、交通事情が違う
ヨーロッパの仕組みをそのまま導入するのは
難しそうだけれど

その**精神**は学んでも良いとは思いませんか。

日本でなぜ今SUMPの考え方が必要なのか？

- ・ 人口減少、高齢化の中、都市・地域と人々のモビリティについて本気で議論しなければならない時期にある。
- ・ 民間に丸投げであった地域公共交通の行き詰まりに対して、新たな制度的枠組みとそのための方針の模索が始まっている。
- ・ 持続可能かつQoLの高い都市・地域の実現が求められている。
- ・ 2050年のカーボンニュートラルに向け、エネルギー消費やCO2排出量の削減(制約条件)に、消費・排出で約2割を占める交通分野の本気の取り組みが求められる。

SUMPを取り入れた 富山県の事例

出典：北日本新聞 2022年9月2日

経営効率より利便性

県交通会議鉄軌道部会初会合

計画づくりの方向性確認

持続可能な公共交通の法定計画をつくる「県地域交通戦略会議」の鉄軌道サービズ部会が1日、県民会館で初会合を開いた。欧州の考え方を基に、事業者の経営効率よりも、沿線住民の生活の質や利便性を重視する方向性を確認した。

部会長の宇都宮淳人関西大教授が、欧州連合(EU)の都市交通計画「SUMP(サンプル)」の内容を説明した。沿線住民の生活の質を高める手段として交通を考えているとし「日本でも生産性や効率の視点に偏らず、誰もが利用できる交通を目指すのが大切」と強調。ウェルビーイング(真の幸せ)向上を掲げる富山県が

先進地になるべきだとした。

本田豊富山大教授が賛同し、2023年度末までにまとめる法定計画でもSUMPの考え方を盛り込むべきだと主張。新田八朗知事は「富山の『SUMP化』を目指す。広域行政として移動手段の多様性を担保するよう取り組む」と話した。あいの風とやま鉄道や富山地方鉄道といった運行事業者は、利用者が求める声として、ラッシュ時の増便・増車や利用しやすいダイヤ設定が多いと報告した。部会は鉄軌道サービズ以外に三つあり、今後順次実施し、全体の会議でビジョンをまとめる。

富山県で始まった地域交通戦略(R6～10年度計画)

① 計画策定の趣旨

- 地域交通は、交通弱者等にとってのセーフティネットであるだけでなく、**生き生きと暮らせる魅力的なまちづくり、県民のウェルビーイングの向上にとって不可欠**
- 一方、地域交通を取り巻く環境は、人口減少、燃料費高騰や新型コロナの影響等により大きく変化していることから、**法定計画である「富山県地域交通戦略」**を策定
- 策定にあたっては、①**人に焦点をあててQoLの向上を重視し、②バックカスティング型のプロセス**をとり目標とする将来像から逆算して施策を検討する（欧州における「持続可能な都市モビリティ計画（SUMP）」の考えを参考）



富山県で始まった地域交通戦略(R6～10年度計画)

③ 基本的な方針・考え方（基本理念）

- カーボンニュートラル等の社会からの要請に応え、ウェルビーイングの向上をもたらす最適な地域交通サービスの実現を目指す。

＜ウェルビーイングの向上をもたらす最適な地域交通サービス＞

1. 誰もが利用でき、使いやすく便利で安全快適に移動できる。
2. これまで以上に社会と関わりをもち、生き生きと暮らせるようになる。
3. 日々の生活の中で获得感、満足感、新しい発見を得られる。

- 自治体や地域住民の積極的関与・参画、事業者間の協調など、関係者間の役割分担・責任分担について考え、地域全体で実現を目指す。



富山県で始まった地域交通戦略(R6～10年度計画)

④ 地域交通ネットワークの目指すべき姿（将来像）

○ 全市町村に鉄道が通る富山県の強みを活かし、幹となる鉄軌道や駅を中心にあらゆるサービスが木のように一つに繋がるネットワーク

（目指すべき姿その1）

鉄軌道サービスの利便性・快適性向上

（目指すべき姿その2）

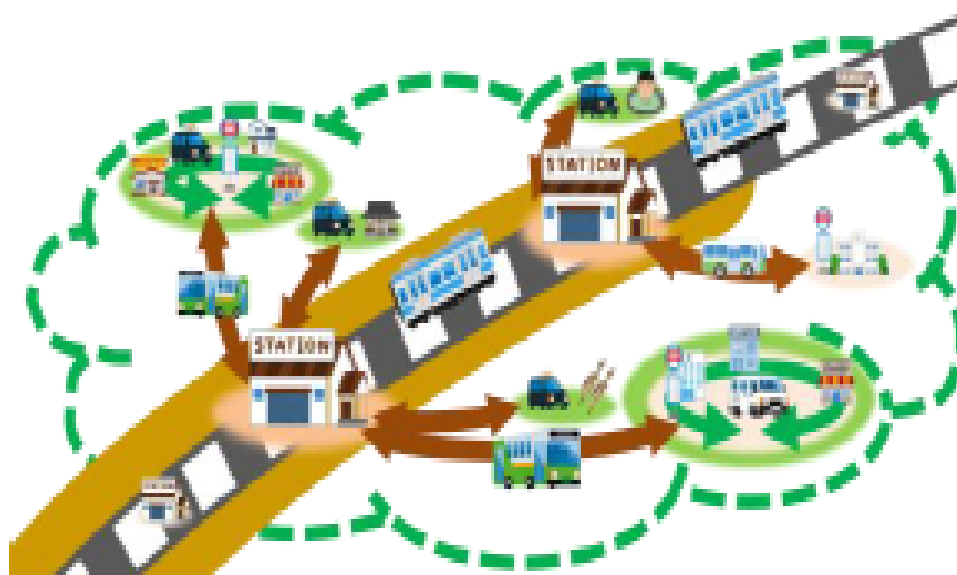
結節点となる駅の機能強化

（目指すべき姿その3）

地域内のモビリティサービスの確保

（目指すべき姿その4）

ネットワーク内のサービスの統合・進化



富山県の地域交通ネットワークの目指す姿

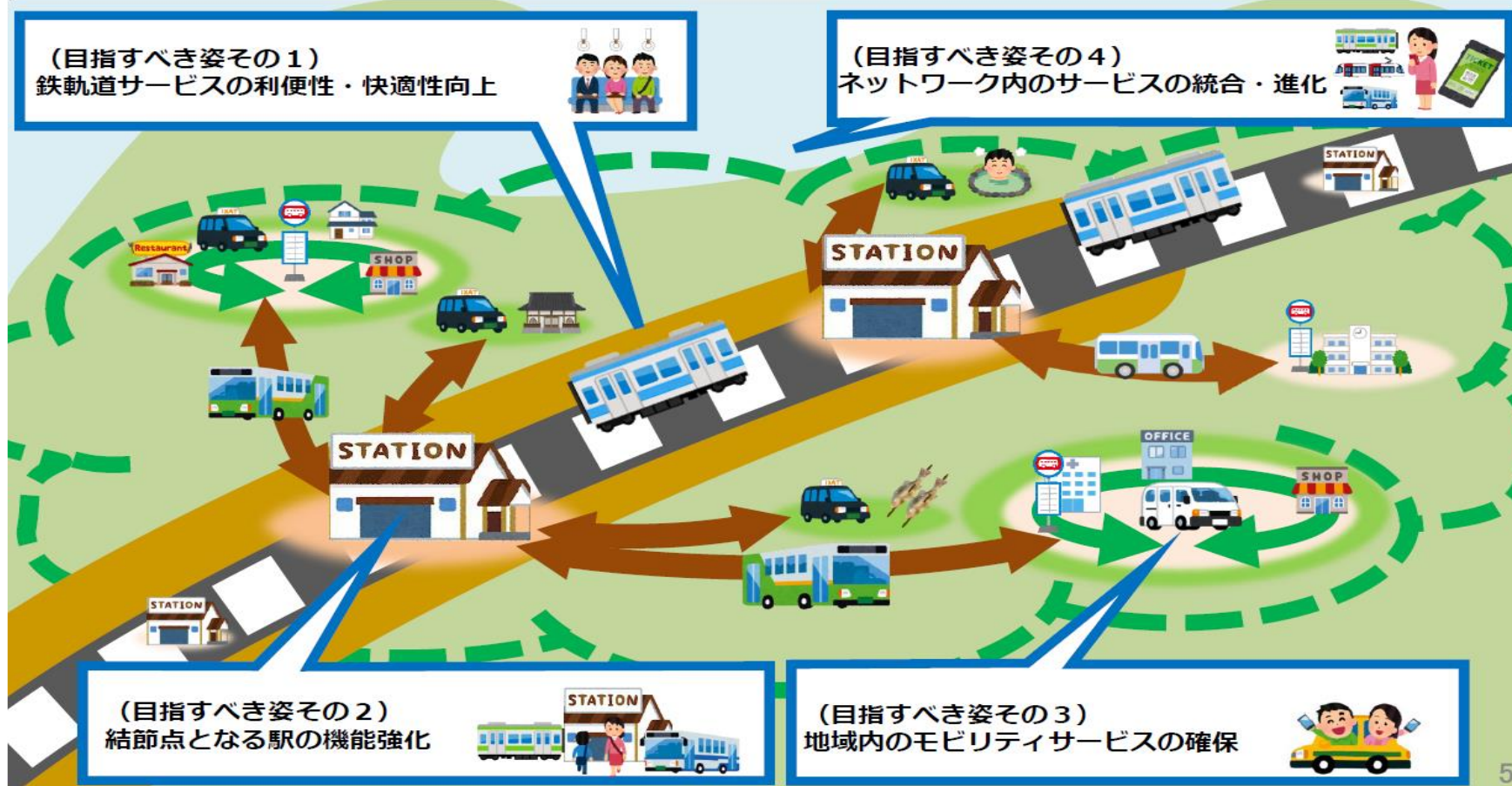
富山県の地域交通ネットワークの目指すべき姿 ①

- 全市町村に鉄道が通る本県の強みを活かし、鉄軌道や駅を中心に、あらゆるサービスが一つにつながるネットワークを県全体で形成し、ウェルビーイングを向上させる持続可能で最適な地域交通サービスを実現。
- 県民に発信・共有を図りながら、実現に向けて目指すべき4つの姿について具体的な方策等を検討。

(目指すべき姿その1)
鉄軌道サービスの利便性・快適性向上



(目指すべき姿その4)
ネットワーク内のサービスの統合・進化



(目指すべき姿その2)
結節点となる駅の機能強化



(目指すべき姿その3)
地域内のモビリティサービスの確保



富山県の地域交通ネットワークの目指す姿

富山県の地域交通ネットワークの目指すべき姿 ②

(目指すべき姿その1) 鉄軌道サービスの利便性・快適性向上

○本県の地域交通ネットワークの「骨格」となる鉄軌道を中心としたネットワークを実現。

<ポイント>

- ・鉄軌道サービスの利便性・快適性を強力に向上
- ・現行レベルから上乗せするサービスレベルの達成のため、自治体が積極的に関与
- ・駅中心のまちづくりを進める市町村と連携
- ・通学・通勤・通院、観光、買い物等、関連分野との連携を強化（関連部局の予算等の総動員）

(目指すべき姿その2) 結節点となる駅の機能強化

○まちづくりの中心となる駅を「拠点」化し、快適な乗継ぎができるネットワークを実現。

<ポイント>

- ・市町村のまちづくりと連携（市町村が立地適正化計画等で地域の中心に位置つけた駅と連携）
- ・駅での乗継ぎの円滑化のため、自治体が積極的に関与
- ・地域の拠点（学び、交流、子育て等）として駅空間を活用（＝待ち時間の有効活用）
- ・まちづくり、学び、交流、子育て等、関連分野との連携を強化（関連部局の予算等の総動員）



富山県の地域交通ネットワークの目指す姿

富山県の地域交通ネットワークの目指すべき姿 ③

(目指すべき姿その3) 地域内のモビリティサービスの確保

○自宅から最寄りの施設までの身近な移動（ファーストワンマイル）を支えるネットワークを実現。

<ポイント>

- ・地域住民、地元企業・店舗など、地域全体が受け手にも支え手にもなるサービス
- ・路線バス等への乗継ぎや一体的な利用促進
- ・地元のタクシー・バス会社と協力した運行等
- ・タクシーなど既存の交通サービスとの両立
- ・免許返納、子育て等、地域の生活課題との連携を強化（関連部局の予算等の総動員）

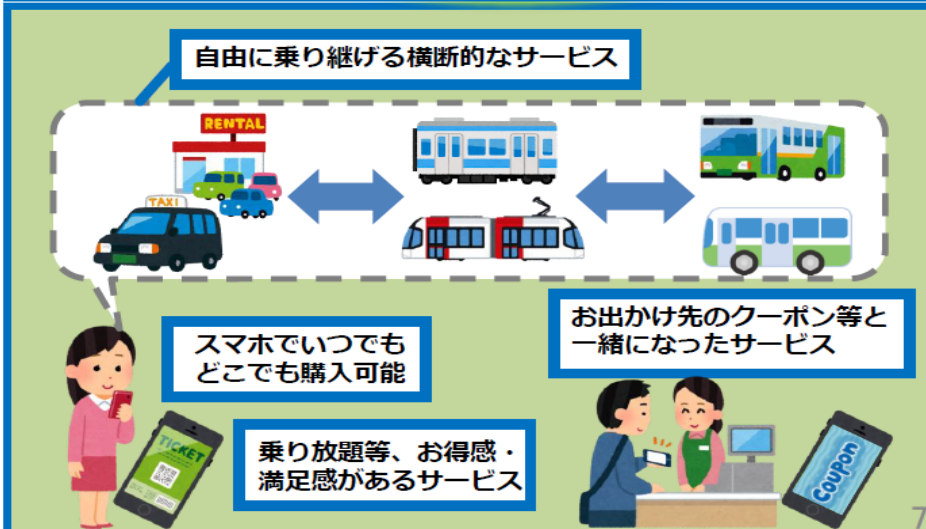


(目指すべき姿その4) ネットワーク内のサービスの統合・進化

○これまでにないサービスの創出等により、出かけたくなる、乗りたくなるネットワークを実現。

<ポイント>

- ・データ連携基盤の整備、MaaSによりネットワーク内のサービスを統合・進化
- ・オープンデータ化や関係者間共有に必要なデータ連携基盤の整備等に対し、自治体が積極的に関与
- ・鉄道やバスなど、モード横断的なサービスや、観光・宿泊施設や商店等と一緒に創るサービス
- ・何度も乗りたくなるサービス・仕掛けづくり
- ・観光、商店、環境、健康増進等、関連分野との連携を強化（関連部局の予算等の総動員）



富山県で始まった地域交通戦略(R6～10年度計画)

⑥ 関係者でともに取り組む施策

＜施策に取り組む際の関係者の役割分担＞

- 地域交通サービスはその地域の活力・魅力に直結する「公共サービス」であり、自らの地域をより良くするため必要なサービスの確保・向上についての自治体・県民の役割を、事業者への側面支援から、自らの地域に対する「投資」・「参画」へと舵を切ることが必要



ディスカッションのテーマ・・・1

あなたが思い描くいなべ地域の明るい
20年後の未来像とは？

- 報告書にはいなべ地域の明るい未来像は描かれていませんが、これから進むべき**目標としての未来像**を描いてみましょう。
- 他の人と違っていても構いません。みんなで未来像を出し合って、みんなの共通認識としての未来像を議論してみましょう。

ディスカッションのテーマ・・2

桑名といなべを結ぶ交通軸は
20年後にはどんな役割を果たしている？

- 描いた未来像では北勢線はどんなふうに位置づけられているのでしょうか。地域を結ぶの幹線基軸として機能しているのでしょうか。別の交通手段が北勢線にとって代わっているのでしょうか。**未来像の中の北勢線の位置づけ**を議論してみたいと思います。

ディスカッションのテーマ・・・3

明るい未来に導くために
今、何をすべきか？

- ここで描いた明るい未来像が絵に描いた餅で終わらないようにするために、今、何ができるのでしょうか。今、何をしなければならないのでしょうか。
- 未来像実現のためにどんなことをやっていくべきなのかを議論したいと思います。