

北勢線経営移管から20年 実施した施策に対する市民団体から見た評価

北勢線とまち育みを考える会(ASITA) 安藤たみよ ○原文人 森和彦 杉山俊彦 宮本浩義

HP: <https://asita04.com/> E-mail: fumitovnva@ybb.ne.jp

1. はじめに

北勢線は、近鉄が経営改善のためと平成 12 年に廃線を表明、その後平成 15 年に三岐鉄道に経営移管されてから 20 年が過ぎた。この経営移管にあたっては沿線市町から多額の公費を投入して経営改善を実施してきた。当初 10 年間という期間限定で計画されていた公費投入は、その後も赤字補填として 3 年毎に更新しながら現在まで継続されている。ただ、その更新時の検討詳細が公表されておらず、外から見てみると単に惰性で継続されているようにも映る。そこで本稿では、移管後 20 年という節目を過ぎた今、これまで実施してきた施策の成果を市民目線で検証し、今後取り組むべき課題を整理しておきたい。

2. 経営移管後の運営の枠組み

近鉄から三岐鉄道への経営移管にあたっては、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ものとされた。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し、沿線市町は移管後 10 年間に 55 億円拠出するものとした。移管後の同線の運営方針は、沿線3市町(桑名市・いなべ市・東員町)と三岐鉄道で構成される運営協議会で決定し、三岐鉄道がその方針に基づいて実際の運営にあたることとなった。

3. 経営移管に際して実施した主な施策

1) 北勢線高速化事業

主な実施項目

- ・ 変電所のパワーアップ
- ・ 急曲線の曲線改良
- ・ 軌道強化工事の実施
- ・ 3位式信号の導入
- ・ 東員駅、大泉駅安全側線設置
- ・ 駅の統廃合
- ・ 車両の弱界磁追加

- ・ ATS 制御段階追加

2) 北勢線近代化事業

主な実施項目

- ・ 車両の冷房化
- ・ 自動改札機、自動精算機の導入
- ・ 自動案内案内放送
- ・ インターホン、監視カメラの設置
- ・ 駅の遠隔制御

3) 西桑名駅乗り継ぎ円滑化事業

- ・ 桑名駅橋上駅舎化に合わせてJR、近鉄との乗り継ぎ改善

4) 駅前駐車場駐輪場の整備

- ・ 駅周辺の遊休地を活用して無料の駐車場、駐輪場を星川駅他7駅で整備

4. 実施した施策に対する評価

利用者数ベースでみると、全国的には利用者数が大幅に減っているローカル鉄道にあつて、経営移管後北勢線利用者はコロナ禍前まで僅かながらも増加していた(図1)。このことは、全体として見れば評価に値する。ただし、コロナ禍直前の令和元年度においても近鉄が撤退表明した平成 12 年度の利用者数にも届いておらず、手放しに喜ぶことはできない。以下、実施施策ごとに評価を試みる。

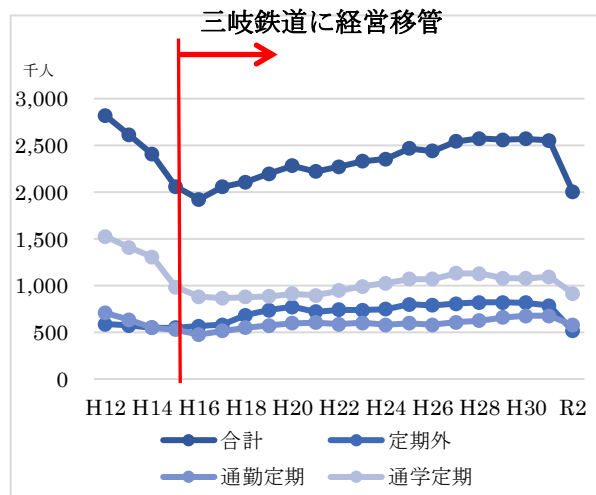


図1 北勢線利用者の推移

1) 北勢線高速化事業

最高速度は 45km/h から上げることはできず、所要時分の短縮もごくわずかにとどまった。単線で列車の行き違いの制約を受けるため、小手先の改良では所要時分は短縮できなかった。また、新設駅は駐車場等も整備されて便利になった一方で、駅の統廃合で最寄り駅まで遠くなってしまった地域もある。実施された改良が軽便鉄道の身の丈に合っていたかどうか疑問が残る施策も多い。

2) 北勢線近代化事業

車両の冷房化は、一部実施できない車両もあり、課題は残る。また、駅の近代化については、磁気券式の自動改札機や自動精算機導入等、田舎の軽便鉄道にしては過剰な設備と映る。

3) 西桑名駅乗り継ぎ円滑化事業

結局橋上駅舎化された桑名駅には入れてもらえず、バス乗り場のはずれに追いやられたままで、結節点としては問題点が多い残念な結果である。

4) 駅前駐車場駐輪場の整備

利用者数の増加に一番貢献したのが駐車場、駐輪場の整備である。この結果パークアンドライドがかなり浸透し、駐車場設置駅では通勤定期利用者が大幅に増えている。一方、未設置駅では乗降客数が減少した駅もある。ただ、コロナ禍によってテレワーク化も進行し、この施策だけに頼りすぎると今後はジリ貧となることも予想される。

5. 今後喫緊に解決すべき課題

1) 車両の増備更新の問題

現行ダイヤでは、全般検査・重要部検査の検査入場中は、ラッシュ時には予備編成が1編成もなく、フル稼働の状態にある。事故や車両トラブル等で一編成でも使用できなくなってしまうと、一部の列車を運休せざるを得ないようなギリギリの状態で行っており、現に、1年に何回か列車の運休を余儀なくされている。運転の要となるM車は昭和 52 年が製造初年であるものの、古い設計の吊掛車両である。車齢はすでに 45 年を越え経年劣化は否めない。しかし、軌間 762mm の特殊狭軌線であるがゆえに、安価で導入できる中古車両や類似の新設計車両はどこにも存在せず、車両の増備や更新には極めて高いハードルが存在する。そのため、現有の車両を丁寧にメンテナンスしながら、延命化措置を施して使用しているのが実情である。ただ、今後

の北勢線の安定輸送の確保とサービス改善を考えると、多少割高な買い物となっても新造車両の導入をそろそろ本気で考えるべき時期が来ている。このような状況下においても事業者である三岐鉄道は、増備、更新の計画すら全く持たず、現行車両のみで対応しようとしており、沿線市町においては、車両更新の高いハードルに対して全く危機意識を持ち合わせていない。

2) 路線バスとの連携

パークアンドライドによって駅までの足を自前で確保できる人の利用拡大は進んだが、駅までのバス等のフィーダー交通が不十分なため、自前の足を持たない公共交通機関利用者の利用拡大が進んでいない。北勢線沿線の住宅団地からは路線バスが運行されているが、北勢線拠点駅の近くを通っていても、北勢線との接続に対する配慮は全くなされておらず、住宅団地から桑名駅へ直行している。北勢線の車両増備がままならない現状でサービス改善を進めるためには、鉄道で供給が不十分な時間帯の輸送力を並行するバスにより補完するなど、バスとの協調が不可欠である。また、コミバス等によるフィーダーサービスを充実が求められており、地域公共交通としての一体性を持った連携体制の構築が急務といえる。競争相手は競合する事業者ではなく自家用車であるということを再認識すべきである。

3) 身の丈に見合った駅務システム

経営移管当初に導入した自動改札機、自動精算機等の駅務機器が更新の時期を迎えている。現行の出改札システムは都会と同じように運賃の取り逃がしをしないことに主眼が置かれており、他線区とは直接接続していない 20km ほどの短い路線にとっては過剰な設備と感じられる。システム更新にあたっては運賃制度の見直しを行い、もっとシンプルで簡易な仕組みにすべきである。身の丈に合っていないと持続可能ではなくなる。

6. おわりに

北勢線の現在の運営状況は、表面的には比較的順調に見えているが、喫緊に解決しないといけない課題が山積している。特に車両の更新については、今すぐにでも検討を始めないと車両の寿命が路線の寿命にもなりかねない。関係者には強い危機意識を持って取り組んでもらいたい。