

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

令和6年3月17日

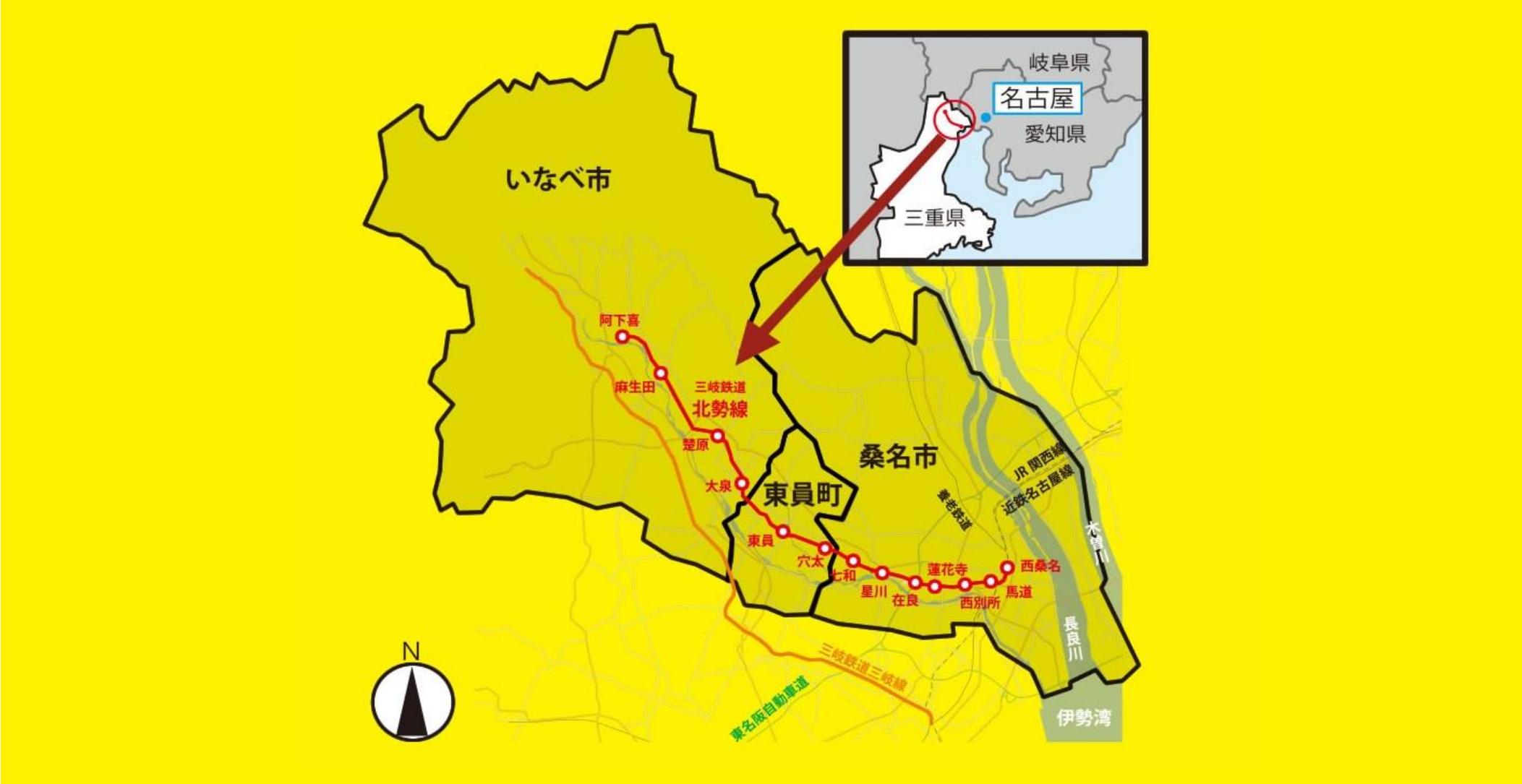
北勢線とまち育みを考える会

1. はじめに

三岐鉄道北勢線



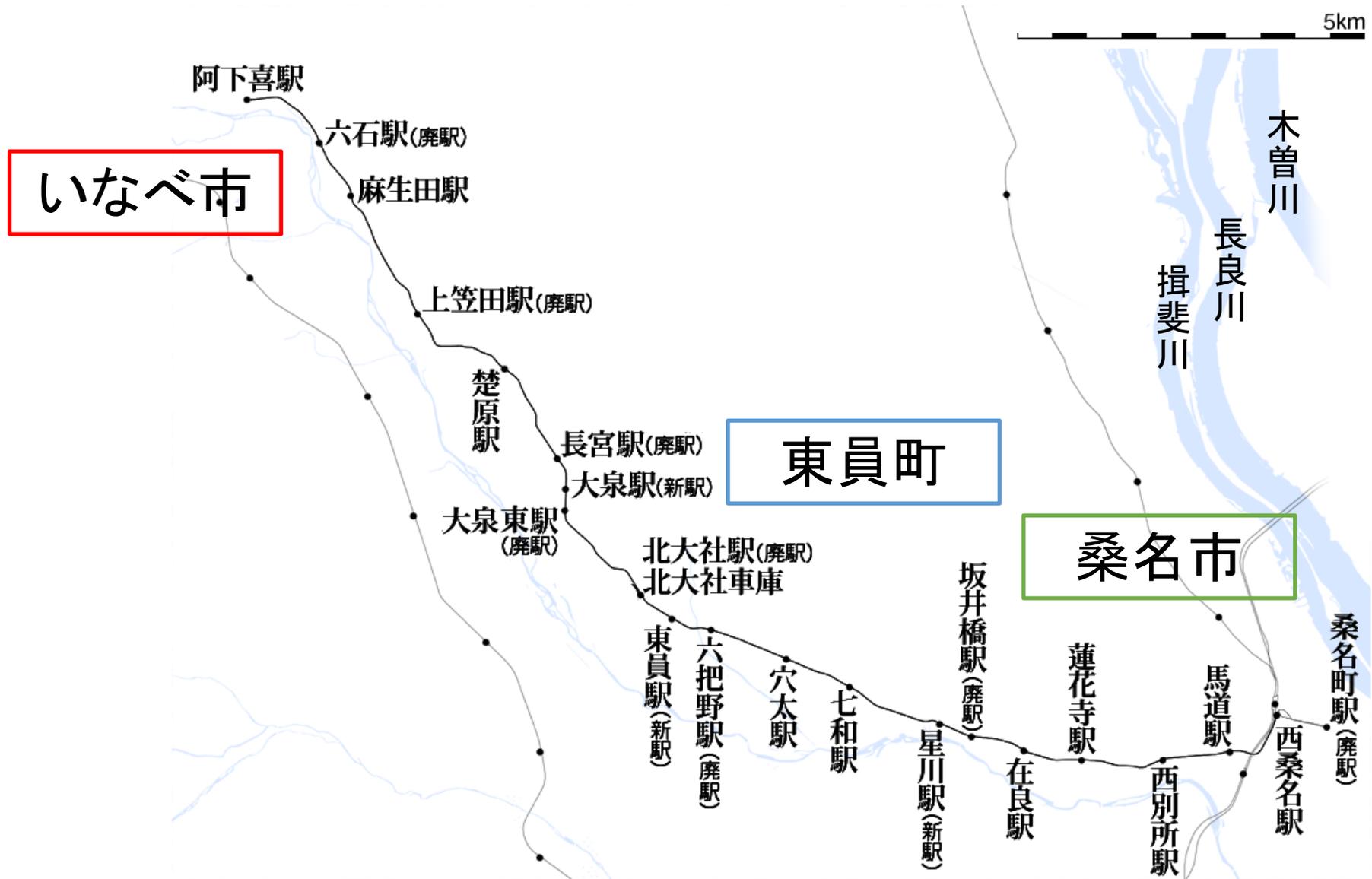
路線位置図



路線諸元

起 点	西桑名駅（三重県桑名市）
終 点	阿下喜駅（三重県いなべ市）
駅 数	13駅
路線延長	20.4km（全線単線）
軌 間	762mm（2ft6in）
電化方式	直流750V シンプルカテナリー式
閉塞方式	自動閉塞式
最高速度	45km

路線図



伊勢湾

事の起こりは
近鉄が北勢線から撤退を表明

2000(平成12)年

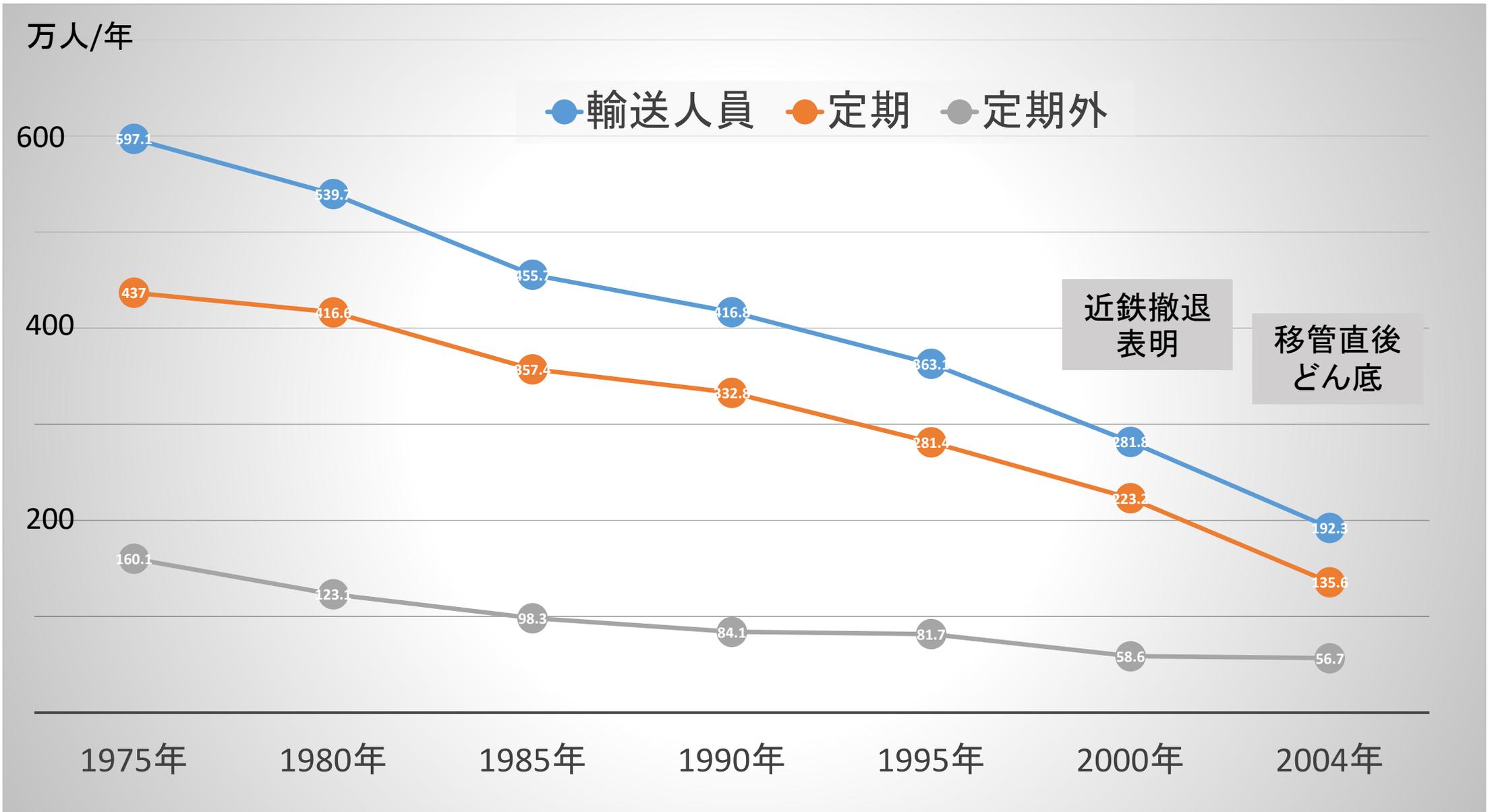
近鉄の北勢線経営からの

撤退表明

撤退の理由は

輸送人員大幅減による
経営状況の悪化

北勢線の輸送人員の推移



撤退表明時点の輸送人員は

昭和50年度(1975年度)に比べて半減

とは言うものの輸送密度は3178

20年前に決めた
落としどころ

地域が決めた基本方針

- 北勢線はリニューアルして
三岐鉄道が運行を引き継ぐ
- 沿線市町は移管後10年間に
リニューアル費用等55億円を拠出して
北勢線を活かした街づくりをする
- 鉄道事業者、行政、住民 三者が一体になって
北勢線を活性化する

ここで市民目線で評価してみる

10年後に達成度を評価して

その後の方針を再設定するはずが……

結果の総括を公表することなく

その後も10年間漫然と赤字補填だけ継続している



20年を経た今、市民目線で評価をしてみる

2. 経営移管後の運営の枠組み

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
- 当初は移管後10年間の計画

その結果を見て以後の運営方針を決める

以降は10年間の総括をしないまま

補助金額だけを3年ごとに更新してきている

北勢線特有の運営体制

- 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

3. 経営移管に際して実施した 主な施策

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

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 北大社信号所、東員駅、大泉駅
- 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

北勢線三岐鉄道移管後の施策

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

北勢線三岐鉄道移管後の施策

西桑名駅乗り継ぎ円滑化事業

- ・ 橋上駅舎化する計画の桑名駅との結節改良

北勢線三岐鉄道移管後の施策

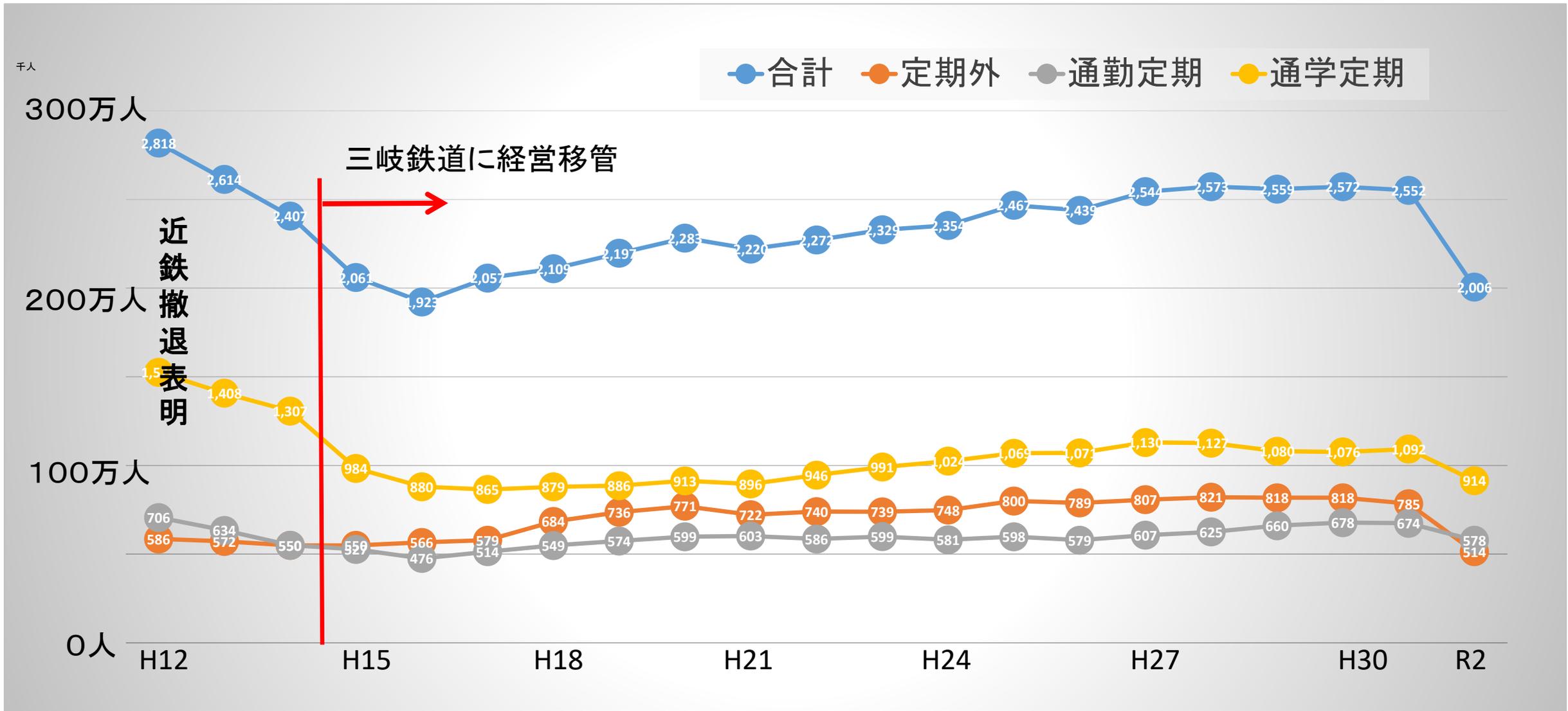
駅前駐車場の整備（パークアンドライド）

- ・ 駅前に遊休地があれば駐車場、駐輪場を整備
- ・ 土地が確保できないところは駅の統廃合で土地を確保

4. 実施した施策に対する評価

全般的な評価

北勢線利用者数の推移



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**

- ・ 全体で見ればそれなりの成果は挙げている
- ・ 個別の施策を評価をして**PDCAサイクルを回すことが必要**

10年経過後に評価するはずが、**いまだ公式評価は無し**

個別施策の評価

北勢線三岐鉄道移管後の施策

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 北大社信号所、東員駅、大泉駅
- 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

北勢線三岐鉄道移管後の施策評価 高速化事業

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評価 高速化事業

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評価 近代化事業

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

北勢線三岐鉄道移管後の施策評価 近代化事業

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いない

- 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評価 近代化事業

北勢線活躍車両 (青字: 冷房車両)

平成28年3月現在

← 阿下喜

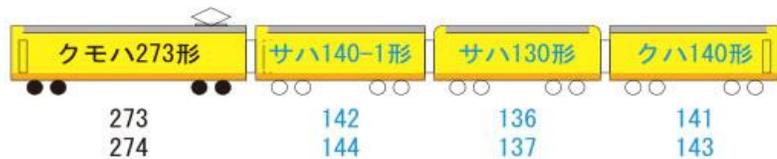
→ 西桑名

130形・140形・200系・270系



全長 42.58m 全定員 199 (80) 人

K71編成
K72編成



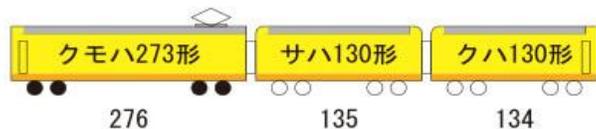
全長 49.56m 全定員 230 (103) 人

K73編成
K74編成



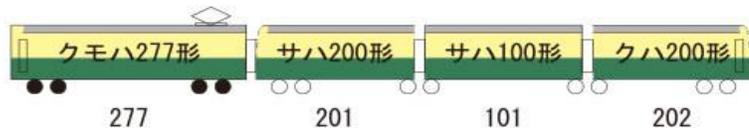
全長 38.18m 全定員 181 (81) 人

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

北勢線三岐鉄道移管後の施策評価 近代化事業

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
 - 軽便鉄道の身の丈に合わせるべき
 - 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評価 近代化事業

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評価 乗り継ぎ円滑化事業

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
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評価 乗り継ぎ円滑化事業

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評価 駅前駐車場整備

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

5. 今後喫緊に解決すべき課題

車両の増備更新の問題

在籍車両はぎりぎりしかない

北勢線在籍車両

7編成

朝夕のラッシュ時運用車両

6編成

全般検査、重要部検査に入場時ラッシュ時間帯予備車両ゼロ

⇒ 車両数**最小限ぎりぎり**の状況で運営

ひとたび故障等が発生すれば**間引き運転**するしかない

今でも1年に何回か実際に発生

現在の車両はどんな車両か

- M車は昭和52年製だが旧式の機器
T車は昭和20年代～30年代製
老朽化でメンテナンスに手がかかる
- 部品は製造中止で手に入らない(自前で作る必要)
- 特殊なゲージゆえに代替車両がよその会社にはない
(四日市あすなろう鉄道だけが代替可能)

当事者の危機意識欠落

当事者には危機意識が欠落している

- ・ 事業者である三岐鉄道は……

車両の増備、更新の計画は無し

現行車両の延命化のみで対応

- ・ 沿線の市町の担当部署は……

鉄道運営については事業者任せ

車両の特殊性すら認識せず

ナローゲージの北勢線は
今の車両の寿命が鉄道自体の寿命
となりかねない

どう対応するか？

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は割高に

多少割高でも仕方ないとの割り切り

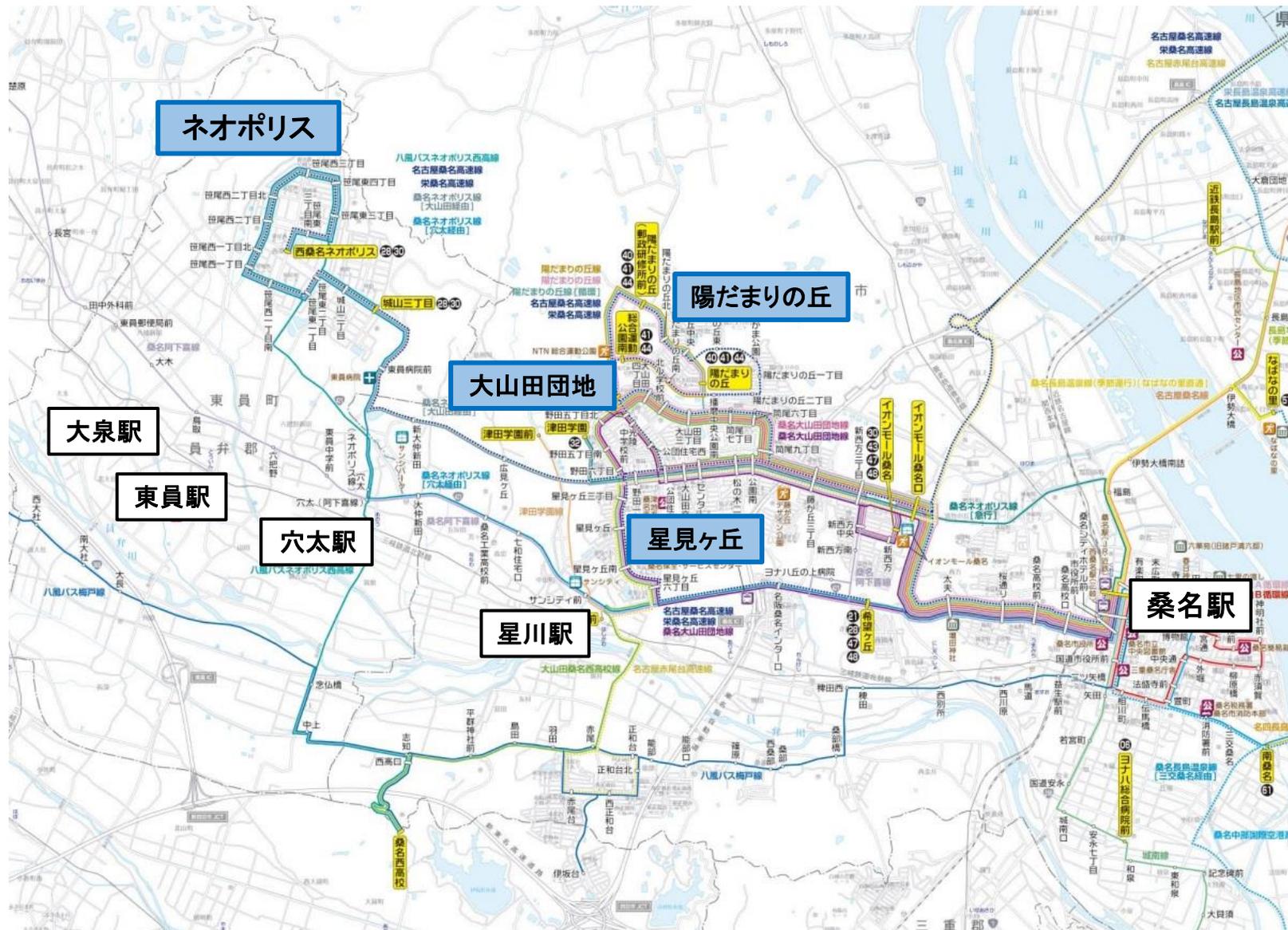
地域にとって必要な経費だと腹をくくる

バスとの連携

西部住宅地現行バス路線図

至阿下喜駅前

至阿下喜駅



北勢線三岐鉄道移管後の施策 個々の評価

路線バスは北勢線との接続は全く考慮されていない

コミバスは3市町で独自に展開

⇒北勢線の**培養路線**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**一元的運営**が望まれる

身の丈に見合った駅務システム

自動改札機があった方が良いですか？



軽便鉄道の身の丈にあった設備にしたらどう？

ちょうど改札機器を設置してから20年

機器更新の時期が近づいています。

この機会に見直してみることも必要では？

6. おわりに

もう一度20年前の原点に戻って

20年前に決めたこと

鉄道事業者、行政、住民

三者が一体になって北勢線を活性化する

鉄道事業者、行政、住民 それぞれが今やるべきことは・・・

鉄道事業者、行政がやるべきことは・・・

路線存続が目的ではない
地域住民、来訪者の足として
利便性、快適性の向上を目指すべきではないか。

少なくとも**新車導入**に前向きな検討をして欲しい

もう一度言います

ナローゲージの北勢線は
今の車両の寿命が鉄道自体の寿命
となりかねない

ご清聴ありがとうございました。