

# 北勢線がもっと利用されるようになるために 市民団体からの提案

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](mailto:fumitovnva@ybb.ne.jp)

## 1. はじめに

三岐鉄道北勢線は三重県北部桑員地域のナローゲージ 762mm のローカル線である。平成 12 年に近鉄が経営悪化を理由に廃線を表明、平成 15 年に三岐鉄道に経営移管され来月で満 23 年を迎える。この経営移管にあたって沿線市町から多額の公費を投入して経営改善に努めてきた結果、利用者数は多くのローカル鉄道で大幅に減っている中でコロナ禍前までは僅かながら増加傾向にあった。コロナ禍で大幅に減少したものの、今ではコロナ禍前の 9 割近くまで回復してきている。(図-1)。しかし車両の老朽化が進んでおり、新たな投資をしなければ今後は運行すら危うくなる。北勢線事業運営協議会では令和 5 年度から 2 年間に亘り今後の北勢線の在り方について調査検討し、その結果が昨年 3 月に公表された。同報告では北勢線が現在担っている輸送を何らかの形で維持するという観点で検討されており、公共交通をもっと便利にして過度の車依存からの脱却を目指すといった議論には至っていない。当会では北勢線と桑員地域を活性化させることを目指して地域住民とともに地域交通とまちづくりの勉強会を1~2か月に一度開催し、その中では北勢線の利用価値向上という観点で議論してきており、こうした利用者目線に立った地域住民の声を集約して同線の今後の在り方について整理をしたので、ここに提案を試みる。

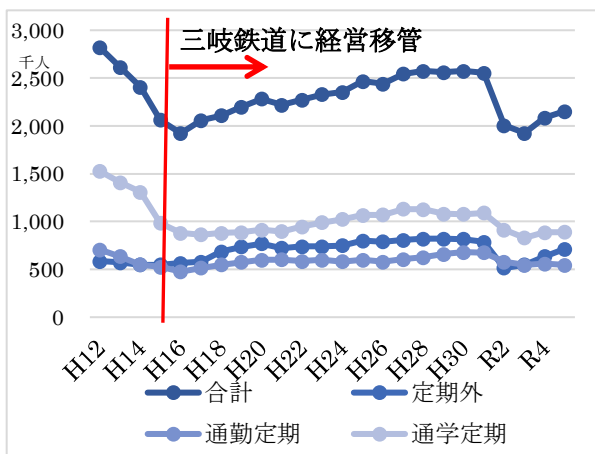


図1 北勢線利用者の推移

## 2. 利用者目線でみた望ましいサービス水準

### 1) 運転所要時間

西桑名・阿下喜間、約 20km を 1 時間近くかけて運行されている現行ダイヤでは、いくらなんでも遅すぎる。最低限 45 分、最速列車は 40 分程度で運行して欲しい。40 分としても表定速度は 30km/h 程度なので、軽便鉄道でも無理な速度ではない。

### 2) 運転間隔

#### ・朝ラッシュ時

都市型の通勤需要に対応するには現行の朝ラッシュに 16 分~39 分に 1 本の運行本数では不十分で、最低でも 15 分に 1 本は欲しい。所要時間を短縮するために阿下喜始発の列車を急行運転とし、都心部では各停を続行運転して、西桑名駅到着列車は 1 時間に 8 本程度欲しい。

#### ・デイトタイム

都市域内の交通機関であると考えれば、昼間でも末端の阿下喜まで 30 分に 1 本は欲しい。都心部ではその間に区間運転列車を入れて、西桑名駅への到着列車は 15 分に 1 本程度が望ましい。

#### ・夕方ラッシュ時

夕方ラッシュ時も基本的には朝ラッシュと同様だが、混雑する時間帯が分散するため、朝ラッシュから少し間引いた程度のダイヤが適当である。

### 3) 運行時間(初電、終電)

現行でも初電はかなり早く、終電も結構遅くまであり、ローカル鉄道にはよく頑張っている方だといえる。ただ、できれば名古屋での飲み会で市内在住者と同程度の時刻まで一緒に飲んでいたいという声をよく聞く。西桑名発の最終列車が近鉄名古屋駅 23 時 10 分発の特急に接続するようなダイヤになれば申し分ないだろう。

### 4) 桑名駅乗り入れ

当初の計画では桑名駅改良に合わせて北勢線も桑名駅に乗り入れる計画であったが、諸般の事情でバスターミナルのそばに残されたままとなっている。桑名駅で近鉄線や JR 線に乗り換える旅客が多く、桑名駅に乗り入れることは絶対に必要であ

る。

表1 現行のサービス水準と提案するサービス水準

	現行のサービス水準	提案するサービス水準
西桑名・阿下喜間の所要時間	平均 53分 最速 46分	平均 45分 最速 40分
朝のラッシュ時の運転間隔	西桑名駅到着 最大1時間4本	西桑名駅到着 最大1時間8本
	西桑名～阿下喜 16分～39分間隔	西桑名～阿下喜 15分ヘッド
デイトタイムの運転間隔	西桑名～阿下喜 60分ヘッド	西桑名～阿下喜 30分ヘッド
	西桑名～楚原 30分ヘッド	西桑名～東員 15分ヘッド
夕方のラッシュ時の運転間隔	西桑名～阿下喜 30分～42分間隔	西桑名～阿下喜 15分～30分間隔
	西桑名駅発 最大1時間4本	西桑名駅発 最大1時間8本
下り最終列車	西桑名駅23時05分発	西桑名駅23時35分頃発
桑名駅乗り継ぎ改善	桑名駅外れ棒線1線	桑名駅に乗り入れ2線化
車両性能	冷房化できない車両がある	全車両冷房化は最低限
	旧式の吊り掛け式加速性能劣る	VVVF高加減速

### 5) 車両

現行車両は昭和の高性能化前の旧設計吊り掛け式、1M2Tの3両編成か1M3Tの4両編成で、加速性能があまりにも悪すぎる。勾配区間でも余裕をもって登坂できるような加速性能は最低限必要である。また、全7編成中2編成は全車冷房車だが、軸重の関係で一部の車両は冷房化できず3編成は一部の車両が、2編成は全車両が非冷房車となっている。このような時代遅れのスペックでは快適性に優る自動車には対抗できない。日本一暑い街のひとつ桑名市を通る鉄道にあって非冷房車というのは如何なものか。軸重の制約があるからと言って避けて通ることはできない課題である。

## 3. 同サービスを実現するために必要な投資

### 1) 新車導入

現行の昭和設計車両をそのまま使用していたのでは到底成長は見込めない。直流モーター吊り掛け式現行車両は保守するだけでも大きな労力を必要としており、現在普通鉄道では標準仕様となっている交流モーターを使用したVVVFの加減速性能に優れた新車を早く導入すべきである。また、全車冷房化して、快適な乗り心地を提供することも必要である。必要な輸送力から考えると1編成の乗車定員200名程度の3両編成が適切かと思われる。

提案のダイヤでの運行を可能とするために必要な車両数は、ラッシュ時の運用を考えると10編成程度となる。検修予備1編成、予備車1編成を含めて12編成欲しい。762mmナローゲージの車両設計は長年行われておらず今回新たに設計する必要があり、設計開発費が嵩むこととなる。従来の車両では路面電車の近い考え方で設計されてきたことから、LRV用機器をナローゲージ用にカスタマ

イズすることで設計は可能と考えられる。また、同じナローゲージの四日市あすなろう鉄道と共通仕様とすれば、設計費負担を2/3程度に軽減できる。昨今の車両製作費高騰で金額は見積りにくいが、LRVの新製時の費用等から勘案して開発設計費を一式30億円程度と見込み、1編成当たりの製造費を2.5億円程度と想定すれば、車両費総額で50億円程度は必要になると考えられる。

### 2) 地上設備の改良

提案のような運行ができるようにするためには以下のような駅設備等の施設改良が必要となる。

- ・ 桑名駅への乗り入れと2線化
- ・ 西別所駅と蓮花寺駅の間に行き違い駅新設（旧稗田前駅の復活）
- ・ 星川駅行き違い、折り返し設備新設
- ・ 麻生田駅行き違い設備新設

これら施設改良に伴って信号設備、CTC等の改良更新、運転本数増に合わせた変電所の増強等も必要となってくる。

これらの工事費用として、昨今の建設工事費高騰で金額は見積りにくいが、4駅の新設改良工事を各駅10億円程度として、その他改良工事費用も含めて50億円程度は必要と考えられる。

## 4. おわりに

投資をせずに現有設備のまま自動車と争っても勝ち目はない。十分な投資をして北勢線を便利なものにしてはじめて同じ土俵で戦える。地域の成長のために100億円程度の投資はできませんか？

### 参考

北勢線事業運営協議会：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報告書 2025.3