

鉄道事業者任せではなく、 地域の甲斐性で 助け合いたい。

伊賀線は「伊賀市の背骨」とも喻えられる。伊賀線無くしてしまうことなど考えられない。背骨をきっちり守った伊賀市は、次の段階である伊賀鉄道を組み込んだ地域振興、駅前活性化プランに着手している。

鉄道人としての言葉を受けて決意

——近鉄伊賀線が存続問題に揺れた時、今岡市長が感動されたエピソードがあったのでしょうか？

今岡 伊賀市は、平成16年に6市町村が合併して誕生した市で、旧上野市の中心を貫いて走っているのが伊賀鉄道です。近鉄さんは鉄道だけではなく、三重県各地域で不動産開発を進めており、もともと地元行政とお話しする機会が多い。毎年伊賀線はこれだけの赤字が出るというお話も、実はかねてよりお聞きしていました。

「現状では存続は難しい」という、正式な申し入れがあったのは、私が上野市長を務めていた平成16年3月です。それまで地元としては、のんびり構えていたところがありました。

大阪の近鉄本社に向き、山口昌紀



伊賀市長
今岡睦之
Mutuyuki IMAOKA

社長（当時・現会長）に存続をお願いしました。ちょうど定期的に近鉄さんが球団を手放す前後の頃だったと記憶しています。その時、社長が関西弁ではつきりとおっしゃったのです。

「わしとこは鉄道屋や。球団は手放しても、鉄道は守る」。その鉄道にかける情熱というのでしょうか、単なる情熱ではなく「鉄道は安全でなければならない」という信念を根っこに持つ、熱い想いを感じました。真剣味と言うのでしょうか、鉄道人としての説得力がありました。私は、一も二もなく、その言葉を信じていこうと、腹を決めたのです。

存続のために地元としても協力をしたいというお話をいただき、近鉄さんと私も自治体、国と議論を開始しました。利用客の問題もありますから、沿線地域の皆さんによる協議会を組織し、会議に参加してもらうようにしました。

——新しい形による上下分離を導入し、安全な鉄道を残すことができました。

今岡 行政は得てして「鉄道会社に任せておけばいい」「補助を出せばいい」という態度を取りがちです。私どもはそうではなく、お互いに知恵を出し合い、助け合い、それぞれ

れができることをやろうというスタンスでスタートしました。会議に上った大きな課題はすべて解決し、新体制に移行できたと思います。

運賃問題など、大手鉄道会社ならではの問題もありましたが、これも新会社をつくることによって改定しました。

人員コストも同様です。駅務員などは、近鉄のOBの方に手伝わってもらうなどして、削減を図っています。その代わり、線路などいわゆる「安全」の基盤となる部分は近鉄さんが担当する。近鉄さんという大手鉄道会社に安全を守ってもらうことで、自治体も利用者も非常に安心できます。

住民による「残す」努力に感謝

——市としては、伊賀鉄道株式会社に對し、具体的にはどのような支援をされているのですか？

今岡 資本金5000万円のうち、2%の株式を伊賀市が持つことになりました。また、平均して毎年2億円



上野市駅前に立つ芭蕉像。



鉄道利用を呼びかける幟があちこちに。

ぐらいの赤字が出るだろうということ
 で、今後10年間、市からは50000
 6000万円、合計で5億4500万
 円を補助する予定です。

また、隣の名張市と伊賀市の広域行
 政を行う「伊賀市名張市広域行政事務
 組合」から、21年度までの3年間に合
 計6000万円を補助します。

鉄道施設については、現在、使用し
 ている車両はどれも製造から30〜40年
 が経っているでしょう。車両につい
 ては、伊賀市としても更新を支援しま
 います。

補助イコールお金という部分もち
 ろんほとんどなのですが、山口社長の
 言葉に私自身感動しましたし、地域と
 しても自分たちの甲斐性でできる応援
 はしないといけないと思っています。

——そういう意味では、市民の皆さん
 の理解と協力も大きかったんですね。

今岡 市民全員の理解と協力と言っ
 ていいと思います。市民の皆さんの税金
 を使うわけですが、私が各地区で行う
 行政の説明会で伊賀線に対する補助に
 ついてお話ししても、不満や反対はほ



昭和10年に復興された伊賀上野城。白鳳城の別名を持つ。

んど出ませんでした。沿線住民の方
 はもちろんそうでしょうが、沿線以外
 の方にとっても伊賀線は「伊賀市の背
 骨」であるとしっかり認識されている。
 「背骨を大事に」という市民のお気持
 ちが強かったと思います。

——存続し続けるためには、利用促進
 も必要ですね。

今岡 伊賀市は面積が広く、企業など
 の勤務先が分散していますから、ほと
 んどがマイカー通勤です。また、60
 70代の方々も車を利用されますから、
 鉄道やバスなどの公共交通の利用者は
 減少するばかりです。

それでも伊賀線の廃止問題が出た
 時、沿線自治会などによる「伊賀線活
 性化協議会」ができ、現在も伊賀線を
 元気にしようというさまざまな試みが
 行われています。さらに、伊賀線応援
 団として「伊賀鉄道友の会」もできて

いまして、沿線以外の会員の方も多い
 ようです。もちろん、私も個人会員と
 して入会しています。

嬉しいのは、若い方々が中心になっ
 て積極的にユニークなイベント活動を
 してくれていることですね。彼らの柔軟な
 思考とパワーは、行政にはとても思い
 つかないようなことを考えてくれますか
 ら感謝しています。高校生も頑張っ
 ています。今年の「伊賀上野NINJA
 フェスタ」では、開催期間中の土・日・
 祭日に伊賀鉄道の車掌を務めて「次は
 何々駅でござる」なんてアナウンスして
 くれていました。市民の皆さんが愛着
 を持って地元の鉄道を守ろうとしてく
 ださっていて、本当にありがたく思っ
 ています。

行政が推進するエコ・プロジェクト

——行政側での企画はいかがですか。

今岡 伊賀鉄道が走っているところは
 農村地域が大半ですから、今年から「菜
 の花プロジェクト」を始めようと考え
 ています。休耕田に菜の花を植えても
 らう。春には菜の花が満開で、菜の花
 を見に来てもらう企画もできる。菜の
 花からは菜種油をつくり、農家の収入
 になるようにする。

また、使用済みの菜種油を回収する
 システムをつくり、回収した油からバ
 イオディーゼル燃料を生成、農家のト
 ラクターの燃料に使ってもらう。



忍者の里にちなみデザインされた「くノ一」電車。

壮大なプロジェクトではありませんが、
 沿線の駅付近に菜種油の販売所があっ
 たり、青空市を開催したり、そんな楽
 しみがあれば、都会の人がわざわざ乗
 りに来てくれる可能性もあるかなとい
 う夢を持っています。

——上野市駅前は再開発のお話がある
 とお聞きしています。

今岡 中心市街地の疲弊と伊賀線の衰
 退は連動しています。もともと旧上野
 市の大きな行政課題だったのですが、
 ここに来て具体的に動き出しました。

計画としては、上野市駅前に多目的
 広場をつくり、付近に地下1階、地上
 5階のビルを建設します。多目的広場
 ではさまざまなイベントを開催し、ビル
 には伊賀市の名産品を一堂に販売する
 場所をつくる。駅前に人が集まるため
 の環境整備を計画しています。

伊賀市は古い歴史を持つ城下町で、
 豊かな観光資源を有しています。そう
 したものの周知を図って旅客を誘致
 し、電車に乗る人々を少しでも増や
 していきたいと思っています。