

特集・地方鉄道の経営努力と公的支援  
 「地域の活力を支える三岐鉄道 三岐線・北勢線」

地域のまちに貢献する

# 鉄道を維持する 経営努力

大正期にセメント輸送を目的とする三岐線の計画により  
 創立された三岐鉄道は、2018年、創立90周年を迎えた。  
 現在も貨物輸送と旅客輸送を1対1の比率で担い、  
 長年にわたる安定輸送を堅持している。

また、2003年には廃線危機にあった北勢線を継承し、  
 公的支援を受けながら同線をリニューアルして事業を再生させた。

地域住民の足である2線の運行を維持するために  
 三岐鉄道は数々の利用促進策を実施している。

鉄道の魅力を向上し、自動車や自転車との共生を推奨するなど、  
 沿線住民の生活に即した細やかな施策を重ねて、

「地域の鉄道」として確かな存在に磨き上げていく。

その経営理念、鉄道の維持・活性化への企業努力について  
 三岐鉄道株式会社の日比義二取締役社長に伺った。

三岐鉄道株式会社 取締役社長

## 日比義二

Yoshizo HIBI

文◎茶木 環／撮影◎織本知之 写真提供／三岐鉄道株式会社

## 特集：地方鉄道の経営努力と公的支援

[地域の活力を支える三岐鉄道 三岐線・北勢線]

### 貨物と旅客の両輸送を担う民鉄

——まず鉄道事業の現状からお話しただけまずでしょうか。

**日比** 当社は三重県北部に位置し、三岐線と北勢線、二つの路線を運営しています。2018年9月20日に創立90周年を迎えました。最も大きな特徴は、旅客輸送と貨物輸送の両方を行っている民鉄だということです。

三岐線は、セメント輸送を目的に敷設が計画されました。1928年に創立し、1931年7月に富田―東藤原間(23・1km)で貨物・旅客、両輸送の営業運転を開始、同年12月に西藤原駅まで延伸(3・4km)しました。1970年には近鉄富田駅に乗り入れ、現在の総延長は27・6kmとなっています。

北勢線は、現在では日本に3カ所のみとなったナローゲージ(軌間762mmの特殊狭軌)の路線で全長20・4km、軽便鉄道として1914年に開業しました。戦時統合などによる運営主体の変更を経て、高度経済成長期の1965年に近畿日本鉄道に編入され、近鉄の撤退後は地元の要望を受けて2003年より当社が運営を継承しています。

——全国的に地方の中小規模の鉄道は輸送人員が減少していますが、三岐線と北勢線はどのような状態ですか。

**日比** ローカル線の中では落ち込みは少ない方だと思います。当社のケースが少し特殊なのは、全国的に中小民鉄の輸送人員はモーターリゼーションが進

んだ1960年代後半にピークを迎えた路線が多いのですが、三岐線の輸送人員が最も多かったのはそれより少し後の1973年で、432万人でした。理由としては、1970年に近鉄連絡線を敷設して乗り入れを開始し、利便性向上を図ったことが大きかったですね。余談ですが、私は近鉄富田駅の近くにある四日市高校の出身で、在学中に三岐線が近鉄に乗り入れたんです。それまで三岐線の起点は国鉄富田駅で少し離れていたのが、「便利になつて良かった」と同級生たちがとても喜んでいたので覚えています。現在の輸送人員は315万人(2017年)となっています。

一方、北勢線は近鉄時代の1975年がピークで597万人、近鉄末期の2002年が240万7000人で、当社に移管された翌年、翌々年は下がりましたが、その後、徐々に回復し、2017年は256万人となっています。

両路線とも一番の課題は沿線地域の少子高齢化で、高校生の人数が減っている上に、親御さんがマイカーで送り迎えするなど、通学の鉄道利用が減少を続けています。

——通勤での利用状況はどうですか。

**日比** 通勤定期はわずかながら増えています。沿線にある規模の大きな企業が公共交通の利用を推進してくださっていることも大きいですね。

三岐線が近鉄富田駅、北勢線が西桑名駅で近鉄やJRに接続していて、と

も名古屋まで約1時間の通勤圏内です。また、四日市の工業地帯に向かわれる通勤利用も多い。当社と接続する近鉄やJRの路線が都心部や工業地帯など人の集積地とつながっていることが非常に大きな利点となっています。

また、通勤に関してはガソリンの値段が上がると皆さん、マイカーに乗るのを控えるようになる。これが顕著に影響して通勤定期の利用が増えているようです。

——貨物輸送はいかがですか。

**日比** 藤原岳山麓に太平洋セメントの藤原工場があり、開業時から三岐線の貨物輸送経営が支えられていて、現在もセメント輸送をメインとした貨物輸送を続けることができています。通常のセメント工場は生産してすぐに船に積み込めるように海岸沿いに設置されることが多いのですが、内陸にある藤原岳で原料である石灰石が掘削されることから工場がつけられました。大量輸送という鉄道の強みを活かして、四日市港へ運びます。当時は、四日市港が中京地区の物流拠点だったんです。高度経済成長期を経て、わが国の貨物輸送の主役はトラックに移り、セメント貨車輸送を行っていたのは、JR以外では当社のみとなりました。

また、1990年には、炭酸カルシウムとフライアッシュ(石炭灰)の往復輸送を開始しました。往路は太平洋セメント藤原工場から炭酸カルシウム(排煙

脱硫剤として使用)を愛知県にある石炭火力発電所に運び、復路は石炭火力発電所から排出されるフライアッシュ(セメントの原料の一部として利用)を太平洋セメント藤原工場に運ぶ、非常に効率的な鉄道貨物輸送が実現されました。

——貨物輸送の収益が三岐鉄道の安定経営を支えているのですか。

**日比** 三岐線の現在の客貨比率は大体1対1で、鉄道の維持という点から見れば、貨物を手掛けていることは非常に大きいと思います。ただ、これまでは貨物輸送の収益で旅客輸送をカバーしてきましたが、貨物輸送も徐々にコストが上がってきていますので、やはり非常に厳しい状態となってきました。セメント関連の貨物輸送は1979年のピーク時には198万トンありましたが、2017年は111万トンとなっています。



藤原岳をバックに走る三岐線 751 形



西桑名駅付近を走る北勢線。3種類の線路幅が揃う日本唯一の区間

## 利用促進と地域活性化策

——三岐線では「ひと駅いちテーマ」を掲げた旅客輸送活性化策が取られ、個性を持った駅が多いですね。

**日比** ええ、駅や三岐線の存在を周知し、愛着を持って利用していただけることを目的としています。例を挙げれば、いなべ市大安図書館を併設した大安駅、鯨の形をした近鉄富田駅、ヨーロッパのロジのような外観の東藤原駅など個性的な駅が多く、丹生川駅に開設した「貨物鉄道博物館」は開館15周年を迎えました。終点の西藤原駅には開業時のSL車両を静態保存し、現在は廃止していますが、模型のSLを走らせる「ウイステリア鉄道」がありました。皆さんの印象に残るような、そして楽しんで利用していただける駅づくりを行ってきました。

——他の事業についてはいかがでしょうか。

**日比** バス事業では、三岐線沿線を中心とした路線バスを運行していますが、鉄道とバスとの連携強化に力を入れています。東芝メモリ株式会社の子会社四日市工場までは、近鉄富田駅からだけではなく、最寄りの三岐線山城駅からもJR四日市駅間の路線バスの経由便として運行しています。路線バスですすから運賃を払えば誰でも乗車できますが、実質的には専用バスに近いですね。

——高速道路のサービスエリア事業にも力を入れています。東名阪自動車道の御在所サービスエリアの下り線と東名高速の上郷サービスエリアの下り線の2カ所を手掛けています。鉄道事業を含め、多角的な経営を行っています。

また、北勢中央公園口駅開業と同時に開始した「サイクルパス」（鉄道車両への自転車持ち込み）はその後、区間別の利用可能時間帯を拡大しました。その範囲内で、近鉄富田駅以外の駅からは自転車の持ち込みができます。

この辺りは一家に車が何台もあるような地域ですが、マイカーとの共生という意味では、無料駐車・駐輪場の整備が鉄道利用に大きな効果を発揮しています。

そのほか、2008年に四日市大学

に寄付講座を開設して、現在も継続しています。当社社員も講義を行い、地域の若い人たちに鉄道の存在意義を理解してもらおうと同時に、地域の鉄道をどう活かしていくか、一緒に考えていきたいと思っています。

——2003年には北勢線が近鉄から経営移管されましたが、地方民鉄が大手民鉄の路線を引き継ぐというのは初のケースでした。

**日比** 2003年度から2012年度の10年間に於いて、桑名市・いなべ市・東員町からの運営資金53・2億円の補助により、設備投資や赤字補填を行う。鉄道用地は近鉄が沿線市町に3・6億円（半額は三重県負担）で譲渡し、市町所有地として、当社は無償で借り受ける。そして、鉄道施設は近鉄から当社に無償譲渡されるという運営スキームで、路線を継承しました。

継承に際し、当社が決断したのは抜本的な再生・存続、すなわちリニューアルして運行を引き継ぐということでした。具体的には、ご利用の少ない駅を移転・統廃合して、幹線道路沿いや商業施設に近い場所に駅を設け、駅前ロータリーや無料駐車・駐輪場を整備してパーク&ライド、サイクル&ライドを推進する。駅数を17駅から13駅に集約して、遠隔監視システムや自動出改札システムなどの導入により、駅務の合理化と無人駅の旅客サービス向上を目指しました。また、国の近代化補助事業の一環として、鉄道設備の改

善や更新、CTC（列車集中制御装置）の更新などを実施しました。2年目からは国の「幹線鉄道等活性化補助（高速化事業）」（2004～2008年度）が採択され、橋梁の改修や列車行き違い施設の増設、曲線改良、軌道強化などを実施しました。

——現在、補助制度はどのようになっているのでしょうか。

**日比** 2013年以降は3年ごとに見直しが行われており、現在は2019年度から3年間の継続を協議中です。

また、桑名市・いなべ市・東員町と当社で構成する北勢線事業運営協議会からは、先日、国に要望書を提出しました。

——というのは、北勢線には現在、予備車がないという事情があります。ナローゲージの特殊な車両は量産されて



近鉄富田駅3番線に停車する三岐線。近鉄名古屋線上り列車とは同一ホームで乗り換えられる

## 特集：地方鉄道の経営努力と公的支援

[地域の活力を支える三岐鉄道 三岐線・北勢線]

おらず、他社から中古車両を購入することもできない。このままではいずれ減便しなければなりません。国への要望は、そうした車両に対する補助を主としています。

——北勢線では西桑名駅と接続する桑名駅（近鉄・JR）周辺の開発が進められているようですが。

**日比** 現在、桑名市が駅周辺の開発を進めています。当社線の西桑名駅と接続する近鉄とJRの桑名駅とは約200m離れていて、乗り継ぎ利用が良いとは言えない状況です。しかも桑名駅は橋上駅ですので、当社線は乗り入れることができない。いかに距離を短縮するかがポイントとなります。具体的な計画はこれからになります。

——ところで、三岐線と北勢線は並行に近い形で走り、員弁川を挟んでいるとはいえ2線間の距離も比較的近いのですが、どのようなすみ分けがされているのでしょうか。

**日比** 沿線や近隣の方ですと、桑名市中心部や名古屋へ出るなら北勢線、富田や四日市・津方面へ出るのなら三岐線という行き先による選択もあると思います。2線間は近いところでは自転車で10分、歩いて15〜20分ぐらいです。皆さんその時々によって使い分けていらっしゃると思います。自宅から駅まで少し距離がある方はパーク&ライドの無料駐車場を活用されています。

北勢線を引き継ぐ話を受けたのは先代の社長でしたが、2線の商圏が同じ

だからだめだというのではなく、どちらも利用できるのはお客さまにとって利便性が格段に向上するという判断によるものでした。

無料駐車場も、公平に、早く来た人が優先されることを目的にしています。目的の駅の駐車場が満車だったら、隣駅を使う。そうした臨機応変な利用の仕方をしていただけていると思っています。

### 地元と協働し、密着した取り組み

——現在はどうのような活性化策をとられているのですか。

**日比** 車社会の中で、まずは鉄道の利便性を知っていただき、乗っていただく。安心・安全を確保するために会社の基盤を強化することが一番大事だと思っています。

またその一環として沿線地域のイベントなどを掲載した地域情報誌を年3回発行し、駅や自治体などに置いています。沿線の桑名市、いなべ市、東員町、四日市市はそれぞれ市町ごとに広報誌などを発行していますが、市域・町域を超えたものはないので、当社のような情報発信も必要であると考えています。

「地域と共に」——「ひと」と「まち」をつなぐ役割を担い地域の人々が安心して利用できる鉄道を目指す。「安心・安全の確保」——「お客さま（地域の人々）」「従業員」「会社（株

主）」の三者を対象とし、食の安全を含めた安心安全を確保する、というのが私どもの基本理念です。

——地域間の情報をつないで、沿線全体を盛り立てていくんですね。

**日比** ええ、北勢線では、四日市大学の岩崎恭典学長に始めていただいた学生たちのボランティアによる「サンタ電車」が毎年実施されていますし、ハロウィン用のラッピングをした車両「ナロウイントレイン」などの企画列車を走らせています。ユニークなところでは「年金相談列車」、行政とタイアップしたものではありません。

「お見合い列車」や、桑名市に納税すると1往復貸切の権利が得られる「ふるさと納税の貸切電車」などもあります。そういうことでちょっとした話題性を持たせて、皆さんに関心を持っていただくようにしています。

また、これも岩崎学長をはじめ四日市大学の先生方と準備しているんですが、留学生の人たちに外国人の目線を通して当社線についてSNSなどにアップしていただく。環境づくりとしてWiFiなどの設備も整えていこうと取り組んでいます。やはり地域と連携して継続的に行えることを考えていかないとイケませんね。

——地域に密着したさまざまな取り組みをされているんですね。今後はどのように活性化を進めていけますか。

**日比** 単発のイベントは取っ掛

かりやすいんです。大切なのは単発の企画を重ねていって、その中から「サンタ電車」のように継続していけるものを探していくことです。ただ、こうすればいいという法則はないので、非常に難しいですね。

また、もちろん当社もそうなのですが、地域で何かを実行しようとした場合、必ず人（マンパワー）の問題が障壁となります。地域に若い人が少ない。当社もかつては親子2代で勤める人もかなりいたのですが、最近ほとんどなくなりました。

そうした事情の中で何とか苦勞して人を確保し、地道に活動していく。それが大事だと思います。当社のような地方民鉄は地域の方々、また多くの皆さんに「三岐はいつも何かやっている」ということをお見せしていかないとすぐに忘れ去られてしまいます。10年後の100周年に向けて、より地域に密着し、なくてはならない存在の鉄道としていきたいと思っています。

