

## 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]

# 鉄道の多様性と他の交通との共生で 地方鉄道を存続する

三岐鉄道三岐線は、セメント輸送を担う産業鉄道として経営を確立、その一方で地域の基幹交通機関として旅客輸送に注力し、駅をエリアの顔として求心力を持たせ、鉄道への人の集積を図っていった。また、2003年には廃線危機にあった北勢線の運営を継承、三岐線での経験と実績を活かし、公的支援を受け、さまざまな改善策に取り組んだ結果、同線の再生を果たし、輸送人員の増加に成功している。旅客輸送と貨物輸送、狭軌とナローゲージの二つの路線、地方鉄道としては多様な特性を抱えながら、車社会の中で鉄道の維持と地域の活性化に向き合い、とどまることなく常に模索を続ける三岐鉄道の取り組みを取材する。

文◎茶木 環／撮影◎織本知之

## セメント輸送で設立された三岐線

三岐鉄道は三重県北部に位置し、貨物輸送と旅客輸送を担う三岐線（富田・近鉄富田―西藤原）と、2003年に運営を移管された北勢線（西桑名―阿下喜）の2線が員弁川の両岸を走る。

三岐線は、元来、藤原岳で掘削される石灰石を原材料に生産されるセメントを、中京地区の物流拠点であった四日市港に輸送するため計画された路線である。1928年に三岐鉄道が設立され、1931年の開業年に段階を経て富田―西藤原間26・5kmが全通。旅客輸送を開始したが、開業の2年後の1933年には小野田セメント（現・太平洋セメント）藤原工場から出荷されるセメント輸送が始まり、貨物輸送が飛躍的に増大した。

戦後は、国内経済の回復とともにセメント需要が急増し、それに合わせて貨車を増備するなど輸送力を増強。1952年には富田から国鉄四日市までの旅客列車の直通運転を開始し、全線を電化する。1959年に始まった黒四ダム建設用セメント輸送では、1963年までの4年間に41万7000トンものセメントを輸送した。さらに、2000年からは、中部国際空港（2005年開港）建設のための埋立用土砂輸送の一部を担い、30カ月でおよそ500万トンの土砂を運ぶという、開業以来、最大となる輸送を成し遂げている。地方鉄道として、国土開

発に関わる大規模インフラ整備の一端を担ってきた実績は大きい。

「三岐線の歴史は産業鉄道としての歴史でもあり、貨物輸送は一般にはあまり知られていないが、日本の社会インフラが築かれる上で実は大きく貢献していることを知っていただければ」と雨澤隆生取締役鉄道部長は語る。

一方の旅客輸送を見てみると、1960年代が一つの転換点となっている。学校法人暁学園が四日市市萱生町に移転したことから、1965年に「萱生駅」を「暁学園前駅」に改称。学校が開設され、また八千代台団地など沿線の宅地開発が進んで沿線人口が増えたことから、旅客需要が高まっていく。これに伴い、1970年、乗り継ぎ客の多い近鉄富田駅への連絡新線を建設して旅客列車の乗り入れを開始すると輸送人員は年々増加、1973年にはピークとなる432万人を記録した。

また、列車運行方式を近代化するため、1973年10月、保々駅構内にCTCセンターを竣工し、翌年4月から富田―東藤原間でCTC（列車集中制御装置）、ARC（自動進路制御装置）による列車集中制御運転を開始している。

さらに、開業から約50年経った1970年代後半に入ると、線路設備や軌道保守作業の近代化に着手。その後、レール重軌条化・駅前整備・冷房電車導入など近代化設備投資を次々と実施し、並行して富田駅への旅客列車

乗り入れ休止や、貨物列車・旅客列車のワンマン運転を開始するなど、鉄道事業の効率化に努めている。

## 沿線地域との協調による旅客輸送活性化施策

やがてモータリゼーションの進展で1983年以降、三岐線の輸送人員は400万人を割り込むようになり、三岐鉄道は旅客輸送活性化施策の一環として、沿線自治体と連携して新駅開業や駅改良に加え、駅周辺の整備を進めた。

1986年に新設した大安駅は老朽化した大井田駅を移転・改称したもののだが、これは旧員弁郡大安町の町立図書館内（現・いなべ市大安図書館）に駅機能を併設している。全国初の試みで設立当初は多くの視察者が訪れたという。

「日本電装（現・デンソー）の大安工場が建てられ、格段に乗降が増えた。その表玄関の意味を込めてつくったが、その後の駅改良について考える一つの指針になった」と雨澤鉄道部長は語る。

近鉄富田駅に次ぐ乗降がある暁学園前駅は、四日市大学の開設に合わせて1988年に新築、駅前に郵便局や店舗が入ったビルを新設した。

こうした駅舎整備と共に行われたのがパーク&ライド等の推進である。大



三岐鉄道株式会社  
取締役 鉄道部長

雨澤隆生

Takao AMEZAWA

安駅の開設と同時に大安町（当時）が駅前に60台の無料駐車場を設置。これを先駆に三岐線におけるパーク&ライド、サイクル&ライドは各駅で進められていく。

「自治体でつくってくださった駐車場もあるが、当社の使われなくなった貨物ヤードを有効利用して設置した駐車場もある。このパーク&ライドは当初は空きが目立ち、すぐに効果が表れなかったが、徐々に浸透し、定着していった。これが輸送人員の低下を食い止めた一因となっている」と雨澤鉄道部長は語る。

また、2001年には開業70周年を迎え、記念事業として西藤原駅と駅前公園を整備した。近年では2017年に東藤原駅を改築。木造2階建てで人目を引く洋風のデザインだ。駅舎には貨物列車の入換作業を行う作業員のための宿泊スペースも備えている。

## 鉄道を地域の財産として支える

三岐線では「ひと駅いちテーマ」として、個性を持った駅づくりを行って



左／北勢中央公園口駅 中央／大安駅前に整備された無料駐車場 右／学生の乗降が多い晩学園前駅（すべて三岐線）



左／「鯨船神事」にちなみ整備された近鉄富田駅 右／旅客輸送は近鉄富田が始点（三岐線）

きた。沿線住民はマイカー所有率も高く、鉄道の存在を周知するためには、パーク&ライド等の施策も含め、駅に人を集積することが必要だ。そして駅をエリアの顔とする努力を重ねていく。

こうした駅や駅前づくりには自治体の協力も大きいですが、運営面では人の力も重要になる。この部分は沿線住民によっても支えられている。

西藤原駅では駅前公園を整備し、開業時のSL102号機などの車両を展示した。この公園内には模型専用軌道が敷設され、毎週日曜日にミニSLを運行する「ウイステリア鉄道」を発足させた。近隣だけではなく遠方からも模型ファンや家族連れが訪れる人気で、2015年まで運行されていたが、このウイステリア鉄道は、ボランティアスタッフによって運営されていた。

また、丹生川駅前にある「貨物鉄道博物館」は、日本の鉄道貨物輸送130年を記念して2003年に設置された。毎月第一日曜日（1月のみ第二日曜日）に開館し、100〜200人が訪れる。館内にはさまざまな資料を展示、屋外には50〜100年前の車両16両が展示されている。特定非営利活動法人貨物鉄道博物館が運営、催事企画やガイド、展示車両の塗装や整備に当たっている。

同博物館の南野哲志常務理事は父親が三岐鉄道の職員であったこともあ



特定非営利活動法人  
貨物鉄道博物館 常務理事

**南野哲志**

Satoshi NANNO

り、子どもの頃から三岐鉄道について調査・研究に取り組んできた三岐鉄道の研究家だ。

「修復についても当時の工法を調べて、できるだけ近い形で行うようにしている。古いものでは1800年代末期、新しいものでも50〜60年前の車両が、当時のままの姿でここにある。歴史と技術に触れ、貨物車両のスケール感も実感できる日本唯一の博物館」だと南野常務理事は語る。こうしたいわば「ここに来ないと見られない」博物館は、三岐鉄道の産業鉄道としての歴史を語る、まさに地域の財産だろう。南野常務理事も「地域活性化に役立てていきたい」と語り、地域住民の一人として魅力発信に取り組んでいる。

### 北勢線の運営継承で地域の足を守る

北勢線は、1914年に軽便鉄道として営業を開始し、1916年に全通した。1965年以降は近畿日本鉄道が運営していたが、2002年の輸送人員が240万人と、1975年ピーク時（597万人）の半数を切り、20

## 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]



丹生川駅付近を走る三岐線。近鉄富田―西藤原間 15 駅を約 50 分で結ぶ（三岐線）

03年での廃線を表明した。これを受け、存続を希望する沿線住民や地元自治体は、三岐鉄道に北勢線の継承を要請。2003年4月1日、三岐鉄道による運行が開始した。

経営移管に際し、沿線1市3町（現在は桑名市・いなべ市・東員町の2市1町）は、2003年度からの10年間に運営資金として53・2億円を補助し、近鉄から沿線市町に3・6億円（三重県が半額を負担）で譲渡された鉄道用地は、市町有地として三岐鉄道に無償で貸与。鉄道施設も近鉄から三岐鉄道に無償譲渡された。

「北勢線は、三岐線で行った施策以上のことをやらないと残せない。北勢線と三岐線は並行して走っており、地域の特性としてはあまり変わらない。まずは三岐線での諸施策を当てはめ、徹底してリニューアルしようと考えた」（雨澤鉄道部長）

駅の移転・統廃合により幹線道路沿いや商業施設に近い場所に駅を新設し、既存駅は使いやすく駅舎を改良する。パーク&ライド、サイクル&ライド推進を目的に、駅前には無料駐車場・駐輪場の整備を進めた。

「軽便鉄道規格で集落を縫うように敷設された北勢線は、駅数が多く、時間がかかる。また、駅前が道が狭く道路アクセスも悪いなどの問題があった。17駅を13駅に集約することで、列車の速達性を図り、駅アクセスの改善とパーク&ライド施設の整備を進め

た。駅の移転や統廃合については地元住民の方々に向けて説明会を開いたが、ご理解いただくことができて感謝している」と雨澤鉄道部長は語る。

駅の遠隔監視システム・自動出札机システムの導入、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装置の更新も進めた。

また、運行2年目の2004年には国の幹線鉄道等活性化補助制度の採択を受け、三重県の協調補助も加えて工事額の40%が賄われる中で、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、踏切制御回路変更などを実施。西桑名―阿下喜間の運転時間が52分から46分に短縮、列車本数の増加など各方面で改善が進んだ。

輸送人員は譲渡された2003年と翌2004年は落ち込んだものの、徐々に増加し、2017年には256万人にまで回復している。

一方、北勢線の三岐鉄道への移管に際しては、沿線2市1町と三岐鉄道で「北勢線事業運営協議会」が設置され、事務局は2市1町の輪番制となっている。2018年度を担当するいなべ市の小林治夫都市整備部次長は「輸送人員は微少だが伸びている。沿線は少子高齢化が進んでおり、鉄道は地域になくてはならないもの。鉄道を維持していくためには、今後も協議していかなくてはならないことが多々出てくると思うが、行政は支援を行い、鉄道会社は営業努力を続け、鉄道利用を呼び



上／終点・西藤原駅は鈴鹿国定公園内の藤原岳の麓に位置する 左下／鉄道展示施設がある西藤原駅前公園 右下／SLの形をした西藤原駅舎（三岐線）



上／世界で唯一といわれる貨物鉄道博物館。2018年に開館15周年を迎えた 左下／修復展示されている日本で現存する最古級の鉄道貨車 左下／館内には貨車の部品や貨物関係の資料を展示（三岐線）



掛けていきたい」と語る。

公的支援は、2013年度以降3年ごとに見直され、2013～2015年度、2016～2018年度は2市1町で約6.5億円の補助が実施された。2019年度から3年間については約6.9億円の補助を予定している。

### 地域住民を対象にした利用促進策

イベントや企画電車の運行など、さまざまな利用促進策も実施されている。写真コンテストや講演会などのイベント、ハイキングのほか、夏休みの親子ツアーズ（東員駅指令室や北大社車両区の見学など）の実施、企画電車ではハロウィン仕様に装飾した「ナロウイントレイン」や四日市大学とコラボした「サンタ電車」などがある。県や2市1町、大学、商工会議所など地域の人々がさまざまな形で主催側にも関わり、参加する。

阿下喜駅に隣接する「軽便鉄道博物館」も市民団体により運営されている。さらに、沿線にある企業が主導して「北勢線沿線クリーン活動」という清掃活動も実施されている。

「子どもたちに鉄道の魅力をもっと知ってもらいたい。さまざまなイベントには、親子はもちろん、祖父母とお孫さんという組み合わせも多く、高齢者に乗車していただく好機となっている。クリーン活動など住民の皆さんの



いなべ市 都市整備部次長 交通政策課長

**小林治夫**

Haruo KOBAYASHI

支援もあり、本当にありがたいと思っている」と雨澤鉄道部長は語る。

ちなみに、サンタ電車は四日市大学総合政策学部との連携で10年近く続けられており、恒例行事となっている。学部には地域志向科目「鉄道とまちづくり」が設置され、三岐鉄道の社員も講師として参加している。この科目を受講する学生たちがサンタなどに扮するが、毎年2000人を超える乗客が訪れるという。こうした地域との連携の積み重ねが、輸送人員増という結果をもたらしている。

### 北勢地域の新たな可能性

北勢線の輸送人員が回復傾向にあることについて、「パーク&ライド施設の整備が利用促進につながっている。マイカーとの併用を前提に、雪の季節には電車に切り替える人も多い」と小林次長は語る。

また、いなべ市では、北勢線の楚原駅や阿下喜駅など、三岐線では大安駅や東藤原駅などを經由する無料のコミュニティバス（福祉バス）を鉄道と

## 新生・北勢線の誕生まで

員弁川の対岸を走り、三岐線の競合線でもあった北勢線。その北勢線を、廃線の直前で継承した三岐鉄道は、どのような経緯で譲受を決断し、再生に取り組んだのだろうか。新生・北勢線への最前線で牽引した種村尚孝専務取締役が、当時を振り返っていただいた。



三岐鉄道株式会社  
専務取締役 鉄道統括

**種村尚孝**

Naotaka TANEMURA

### 地域住民の足を守る

三岐鉄道北勢線は2003年4月1日に当社線として営業運転を開始しましたが、当社に経営移管要請があったのは、前年春のことでした。北勢線は当時1年に8億円の赤字を出しており、近畿日本鉄道は2003年3月の廃線を届け出ていました。

桑名市と旧員弁郡の一部で現いなべ市（員弁町・北勢町）、東員町を走る北勢線の沿線には高校が5校あり、廃線となれば通学の足が失くなってしまいます。バスでは定時性の問題があり、運賃が高い。バス専用道をつくるにしても、用地買収等で1年以上はかかります。地元自治体やPTAをはじめ、住民の方々は熱心に北勢線の存続活動に取り組み、三重県に第三セクターとして運営してほしいと要請も出していました。しかし話がまとまらず、最終的に、当時の桑名市長が当社に来られ、北勢線運行の要請をされました。

当社としては、四日市市と当時の員弁郡の一部（東員町・大安町・北勢町・藤原町）を走る三岐線を運行しており、ある意味では北勢線は地域内で競合する存在でしたが、お話をうかがうと地元の方が大変に困っておられる。三岐線も、地元自治体からは近代化補助事業でご支援いただいています。また、社内事情としては、その前年に始まった中部国際空港建設のための埋立土砂の輸送がこの年で終わろうとしており、大きなプロジェクトが一区切りつくいいタイミングでもありました。そこで、三岐線で行った旅客輸送活性化施策を参考に、思い切った改革を実施すれば北勢線も再生できるんじゃないかと考え、「リニューアルして運行を引き継ぐ」ことを条件に運営資金を試算してみました。運営資金は10年で55億円という金額になりましたが、これが認められ、2002年9月に当社内に北勢線の準備室（運行開始後は北勢線管理部）を設立し、三岐鉄道北勢線としての運行に向けて動き出したのです。担当者は私を含めて3人でした。

### 近代化と高速化、そして快適性を向上する

私自身、北勢線に乗車したことはもちろんありましたが、改めて調べてみると三岐線とは全く異なることに非常に驚きました。まず上り線と下り線が違う。三岐線は左側通行で北勢線は右側通行です。軌道も信号システムもATS装置も違う。三岐線は自動転轍機を使用していますが、北勢線は発条転轍機を使用していました。鉄道施設については両線で合致するものがほとんどなかったと言ってもいい状態でした。

最初に手掛けたのは、駅の移転・統廃合でした。パーク&ライドやサイクル&ライドで鉄道利用を促進するため、幹線道路沿いや商業施設の近くに駅を設け、自動車や自転車と共生する地域の鉄道を目指したのです。また、利用者にとって利用しやすい近代的で合理的な駅を目指し、新築や改修された駅舎には券売機や出札機などの自動駅務機器を設置し、遠隔監視システムを導入しました。駅の統廃合に当たっては、沿線住民の方が不安に陥らないよう地元説明会を開き、理解を得るようにしました。

駅舎や施設などハード部分の整備を進める一方で、一番大きな問題は人員の確保でした。特にナローゲージ（特殊狭軌）を操縦できる運転士は不可欠です。そこで、近鉄から運転士や駅務員42人が転籍、10人に出向という形で来ていただき、トータル70人体制でスタートしました。人集めにも苦労しました。それほど高い給料は出せないで、鉄道好きで鉄道会社で働きたいという人たちに来てもらおうと、遠方でも求人を出し、熊本県や秋田県から来てもらったくらいです。自社で運転士が育成できるようになるまで、3年ぐらいの間は近鉄にお世話になりました。

そんな中、私たちが輸送人員増加の指針としたのは、やはり自社が維持してきた三岐線でした。三岐線は激しいモータリゼーションの中でも、ピーク時432万人の3分の2の輸送人員を保っている。けれども北勢線はピーク時の半分以下に減少してしまった。同じ地域内を走っているのにこの差はどこから来ているのか、何をすればいいのか。北勢線の沿線には住宅地が広がり、沿線人口は三岐線より多いのですから、何とかして鉄道に呼び込みたいと考えました。そうした思いで北勢線を見てみると、改善のポイントが分かってきたのです。

「暑い・遅い・狭い」で利用者が激減したことから、これらの解消が一番と考え、まず「遅い」からスタートしました。平均速度は時速27kmで自転車より遅いと言われていたからです。そこで高速化に取り組むことにしました。当時、国から地方鉄道への支援は主に「近代化」と「踏切」の二つでしたが、運行2年目の2004年に国の幹線鉄道等活性化補助制度に採択され、また三重県からの協調補助で、工事額の40%が賄われることになりました。その結果、西桑名-阿下喜間の運転時間を52分から46分に短縮することができたのです。さらに、夏の車内環境を快適にするため、車両の冷房化を進めました。

駅を含めて鉄道を人が集まる場にして、地域の活性化につなげたい。移動の選択肢の一つとして、地域の皆さんに鉄道の利用可能性を重視していただきたい。私どもの努力で、地域の財産として北勢線を維持していきたいと考えています。



終着の阿下喜駅も2006年に駅舎を新築した(北勢線)



上/二つの駅を統廃合した大泉駅 左/駅舎隣に「うりぼう」を併設(北勢線)



大型商業施設の一角に開業した星川駅(北勢線)



全駅に自動改札を整備(北勢線)

「かつては阿下喜の商店街もにぎわっていたが大型のショッピングセンターが複数参入したこともあり、駅付近の小店舗はさびれている。北勢線の終端である阿下喜を活性化し、北勢線利用の機会を創出したい」(小林次長)

北勢線のエリア周辺では東海環状自動車道の建設が進められており、また、中京地区にはリニア新幹線の計画もある。こうした高速で広域を移動する交通の発達の一方便で、改めて地域内

接続するダイヤで運行しており、学生や高齢者など車を運転しない住民の「鉄道+車」で移動が可能。なまちづくりにも尽力している。「免許返納なども進んでおり、高齢化が進むと福祉バスと鉄道を組み合わせるとい考え方がますますスタンダードになってくる」と小林次長は予測する。



いなべ市 都市整備部 交通政策課 主事  
**奥岡孝将**  
Takamasa OKUOKA

また北勢線の終点駅である阿下喜駅を中心とした新たな活性化の動きもある。2003年に員弁郡の北勢町・員弁町・大安町・藤原町の4町が合併したいなべ市は旧町役場で分庁方式をとっているが、4庁舎の機能を集約した新庁舎が2019年度に北勢エリアに建設される予定だ。また、それとともに商業施設「にぎわいの森」がオープンする。最寄り駅は阿下喜駅であり、いなべ総合病院も近くに位置する立地で、この地区では空き家を活用して、外部からの移住施策も積極的に進めているという。

### 特殊車両や貨物鉄道設備の老朽化

2018年11月には「第6回終着駅サミットin阿下喜」が開催された。いなべ市には北勢線の終着駅・阿下喜駅と三岐線の終着駅・西藤原駅がある。いなべ市都市整備部交通政策課の奥岡孝将主事は「終着駅には、途中駅にはない特別な役割、魅力がある。ここまで来たという達成感、ここから始まるという期待感。北勢線は地域の人々にとってなくてはならないもの。その終着駅である阿下喜から発信して、沿線の活性化につなげていきたい」と意気込みを見せている。

で移動するための交通の重要性が認識されることになるだろう。

2018年11月には「第6回終着駅サミットin阿下喜」が開催された。いなべ市には北勢線の終着駅・阿下喜駅と三岐線の終着駅・西藤原駅がある。

## 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】



阿下喜駅前にある軽便鉄道博物館。市民団体「北勢線とまち育みを考える会」が運営する（北勢線）

「毎年開催される桑名市の花火大会で、北勢線の夏の輸送人員が大きく伸びる。2市1町で連携してイベントを実施し、普段は北勢線に乗らない人も沿線に足を運んでもらえるようにしたい」（小林次長）

もう一つの課題は、通学定期の利用を増やすことだ。定期を買わずに自転車通学や保護者の送迎で通学する生徒も多く、通勤定期や定期外利用が増加する中で通学定期利用が減少している。

「北勢線沿線には、高校が5校ある。これらの高校の生徒たちに北勢線を利用してもらいたい」と小林次長は語る。

また、車両の老朽化の問題もある。ナローゲージ（特殊狭軌）の北勢線は車両が特殊で、全国で運行しているのは3路線のみ（うち1路線はトロッコ列車）のため、他社から中古車両を安価で購入することは不可能で、新造が不可欠だ。北勢線が保有するのは24両で予備車はない。

「非常に特殊な車両なので、増備のハードルが高く、当社のみで導入することはとてもできない。国や自治体に支援のご理解をいただかなくてはならないが、どのように進めていくか模索している」（雨澤鉄道部長）

また、貨物輸送においても、セメント輸送の貨車の老朽化が進んでいるという。

「現在、貨物輸送はモーダルシフトが

提唱されている。これはトラックで運んでいるものを鉄道輸送に転換すると優遇される仕組みであって、貨車の更新など、鉄道貨物輸送を継続させるような補助はない。そうした部分に目を配っていただければと切に思う。また、側線などの整備についても、自治体の支援制度があればとてもありがたい。鉄道に関する支援が手厚くなることを願っている」と雨澤鉄道部長は語る。

そのような事情を抱え、北勢線事業運営協議会は2018年10月に国土交通省と財務省などに要望書を提出した。

「国も予算配分があるので、こちらから声を挙げないと苦しんでいることが伝わらない。やはり実情は伝えておきたい。国の補助がなくなると、県の協調補助もなくなってしまう」と小林次長は懸念を語る。

全国的にも地方鉄道が大幅な利用減少に直面する中で、三岐線は利用減を可能な限り食い止め、北勢線については増加も実現したのは、やはり三岐鉄道が細かな取り組みを重ねていることが大きな理由だろう。北勢線を見ても、大幅な刷新を行った後は大規模なプロジェクトはなくても、日々、地域とともに汗を流している鉄道に住民がきちんと応えている。誰のために鉄道を残し、維持するのか——鉄道事業者と行政と住民が一体となって考え、行動を起こし、力を注いで、現在の北勢線と三岐線がある。