

はじめに

三岐鉄道の営業エリアたる三重県北勢地域は、愛知県とは木曽三川を隔てて接し、地価が比較的安いことと東西日本の交通結節点に位置することから、大工場が現在も立地しつつある「ものづくり東海」の一翼を担う地域である。

とはいえ、日本全体の人口減少・高齢化はこの地域も例外ではなく、三岐鉄道2路線それぞれの沿線自治体、いなべ市、桑名市、東員町、四日市市もすべて人口減少・高齢化の波に飲み込まれている。

本来ならば、三岐鉄道全体の存続の条件について本稿は論じるべきところではあるが、三岐線については、セメント輸送、炭酸カルシウムとフライアッシュの資源循環輸送により貨物輸送が堅調に推移している。また、沿線に日本最大級の電子部品などの工場が立地しつつあることから沿線居住者が増加傾向にあり、通勤・通学生の減少にもかかわらず、一応収支均衡を果たしていることから、本稿の検討の対象からは除外する。その上で、全国に三つしかない特殊狭軌路線の一つとして、近鉄からの譲渡に際して県・沿線3自治体から約55億円の支援を受け、現在も暫定支援を受けている北勢線について、特に、桑名市といなべ市の間位置する東員町を中心に検討していくこととしたい。

東員町と北勢線

東員町は、表に示すように、今後、顕著な人口減少や高齢化が予想される町である。これは、町域北部丘陵地に南向きの一戸建て住宅の大団地が昭和50年代に造成され、その居住者が一気に高齢化している、いわゆる「直下型高齢化」に見舞われているためである。

このまま、団地のリノベーションや世代交代がうまく進まなければ、2040年には人口は2万人程度、高齢化率38・4%、うち75歳以上の後期

表 東員町の将来人口推計

東員町	2015年	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年	2045年
総人口	25,344	24,727	23,888	22,829	21,568	20,209	18,916
総人口指数 (2015=100)	100.0	97.6	94.3	90.1	85.1	79.7	74.6
0～14歳人口	3,398	3,312	3,155	2,934	2,724	2,577	2,441
年齢別割合 (0～14歳：%)	13.4	13.4	13.2	12.9	12.6	12.8	12.9
15～64歳人口	14,888	13,315	12,279	11,570	10,925	9,877	9,096
年齢別割合 (15～64歳：%)	58.7	53.8	51.4	50.7	50.7	48.9	48.1
65歳以上人口	7,058	8,100	8,454	8,325	7,919	7,755	7,379
年齢別割合 (65歳以上：%)	27.8	32.8	35.4	36.5	36.7	38.4	39.0
(再掲) 75歳以上人口	2,757	3,543	4,758	5,343	5,285	4,869	4,438
年齢別割合 (75歳以上：%)	10.9	14.3	19.9	23.4	24.5	24.1	23.5
(再掲) 85歳以上人口	816	998	1,221	1,606	2,231	2,348	2,158
年齢別割合 (85歳以上：%)	3.2	4.0	5.1	7.0	10.3	11.6	11.4

資料出所：国立社会保障・人口問題研究所による2015年国勢調査結果に基づく将来人口推計

鉄道の未来学

基調報告 52

地域の鉄道をどのようにして維持・存続していくか。
人口減少・高齢社会を迎え、多くの地域がこの問題に直面している。
「鉄道が走るまち」であり続けるために、
地域の将来を思い描いて、地域の人々が希望を抱き、知恵を絞る。
三岐鉄道北勢線を支援する東員町を通して、その現状を考察する。

人口減少・高齢社会における 地方鉄道存続のために

—三岐鉄道北勢線の現状をケーススタディにして—

四日市大学 学長
総合政策学部 教授

岩崎恭典

Yasunori IWASAKI

早稲田大学政治経済学部卒、早稲田大学大学院政治学研究科自治行政専修博士課程前期修了。自治省外郭の研究所を経て、中央学院大学法学部で地方自治論／公務員制度論を講じる。2001年より四日市大学総合政策学部教授、2016年より四日市大学学長。専門は総合政策学、行政学、地方自治論。三重県教育委員会委員長、北名古屋市行政改革推進委員会会長、四日市市政策評価検証委員会委員長等の役職を歴任。多くの自治体でアドバイザー、講師等を務めている。

高齢者が約5000人、85歳以上人口も2000人を超えるものと見込まれている。

町域には、北勢線のCTC（列車集中制御装置）機能を有する東員駅と穴太駅があり、主として東員駅発着のコミュニティバスが北部の住宅団地と駅をつなぐ役割を果たしている。ただ、団地からは、名古屋駅に直行するバスが頻発しており、名古屋に通勤するため、コミュニティバス、三岐鉄道北勢線、近鉄と乗り継ぐ通勤客は少ない。とはいえ、高校生の通学的手段としてコミュニティバスと北勢線は使われており、コミュニティバスも朝夕は団地と駅の間の直行便を走らせている。

また、2021年の三重国体の開催を控え、新名神高速道路が整備され、一部未成区間を残すものの東海環状道路も整備されることから、高速交通体系の整備・充実に伴い、日本有数の車社会である当地域で、なお一層自動車の利便性が向上するとして、鉄道の前途を悲観する向きもある。

このような通勤・通学の実態に対して、北勢線に対する町からの公費投入については、首長や議会議員の選挙のたびに争点となってきた。町税収の源となっている生産年齢人口は、表に示すように、今後、2015年の約1・5万人から、2040年の約1万人弱までと激減が見込まれ、厳しい財政運営が予想されるだけに、北勢線維持のための税投入の適否は、ある意味、議

論になって当然である。

しかしながら、桑名市といなべ市との中間に位置する町であるだけに、町単独での撤退もあり得ず、両市と足並みを揃える選択肢しかないことも、住民の不満を内在化させ、逆に、積極的な北勢線支援の声を上げることができず、傍観者の立場にならざるを得ない結果となっているのが現状である。

東員町の将来と北勢線維持の意義

確かに、近鉄からの譲渡に際して、パーク＆ライド用の用地確保のための駅の統合移転や線形改良、離合（すれ違い交換）の確保等を実施したものの、単線の特狭軌であるがゆえに、低速で、なによりも車両の老朽化は甚だしい。記録的に暑かったこの夏、非冷房車がやってきたときには、筆者ですら乗ることをためらったほどである。

だからといって、沿線自治体が足並みを揃えて支援を打ち切ること、人口の動向からみて、決して得策でないことは明らかであろう。

沿線の平野部の旧村部では既に、そして、東員町から桑名市の丘陵地帯では今後、多くの移動困難者が発生する（している）ことは確かだからである。すなわち、後期高齢者の20%程度、85歳以上になると約半数が、移動に困難を覚え、自動車運転をあきらめざるを得なくなると言われている。その時、通勤から転じて、病院通いのために阿



員弁川に沿って走る北勢線。員弁川の支流、戸上川鉄橋を渡る



二つの駅が統廃合されて誕生した東員駅。コミュニティバスのバスターミナルにもなっている

下喜あるいは桑名の総合病院へ行く公共交通機関がないという事態は、避けなければならないであろう。

また、団地の世代交代がうまく果たされた場合も、名古屋に直通するバスしかないのであれば、子どもを連れた病院通いや買い物も、すべて車というわけにはいかないであろう。

特に、東員町内には、沿線最大規模のスーパーマーケットが近年開業し、阿下喜や桑名方面からの沿線住民の集

客が期待できるところであるが、東員町と隣接する桑名市内の丘陵地の一戸建て団地も東員町と同様の状況にあり、公共交通機関がなければ、そのニーズを満たすことはできないであろう。

さらに、今後も集積するとみられる、ものづくりの基地として、自家用車を持たない外国籍の通勤客が増加することも予想される。現に、日系の南米出身者の鉄道利用は増加しているとみられている。

そう考えれば、支援の打ち切りによる廃線は、簡単かもしれないが、鉄道を必要とする人々が確実に増加するであろう将来に、おそらく禍根を残す選択であると言わなければならない。

路線維持のために何をするか ― 将来の利用客の獲得

路線維持のためには、利用客の増加が必須である。鉄道利用客は、何らかの目的があつて乗ってくる。そこで、

まず必要なことは、息の長い需要喚起策である。

2008年、四日市大学では、日本民営鉄道協会と共同して、三岐鉄道と産学連携講座「経営戦略論―三岐鉄道の場合」を半年にわたって開講した。当初、三岐鉄道の現状、銚子電気鉄道等他鉄道の事例等の話を聞いたのち、社会人・一般参加の方々と履修学生とで利用客増加の方策について、さまざまなアイデアを出し合った。

改軌による北勢線と三岐線の接続や桑名市内への北勢線の延伸といった夢物語が出尽したのち、学生から出た一言が、その後、いまなお、10年近く続くこととなる「サンタ電車」につながるようになった。

いわく「僕たちは、もう車を手放せない。切符の買い方も忘れてしまった。でも、子どもの頃の電車の楽しさは覚えていて。今の子どもたちは電車に乗ったこともない。だから、子どもたちに電車に乗る楽しさを体験してもらえば、車以外の選択肢として電車を選ぶ、将来の利用者になるかもしれない」

「サンタ電車」の運行

こうして次年度から始まっ

た、「サンタ電車」。このところの2年間は、旧三重電気鉄道色に塗り替えられた200系(K77)編成を利用して、外側は約1カ月にわたってクリスマスデコレーションラッピングを施している。三岐鉄道社員と四日市大学の「鉄道とまちづくり」受講学生の手によってきらびやかに装飾された車内では、12月中旬の土曜日一日限定で、学生が扮するサンタクロースが子どもたちを待ち受け、乗車してくれた子ども



北勢線の恒例行事に育った「サンタ電車」。駅は目当ての客でいっぱいになる(写真提供/岩崎恭典)



東員町のコミュニティバスの運営を

コミュニティバスとの連携

守りをするようになった。

「サンタ電車」は、北勢線におけるイベント電車の嚆矢となったが、これも継続することが何よりも重要な需要喚起策であるに違いない。

5年目からは、学生の発案で、西桑名駅のホームで、沿線のキャラクター3体と四日市市のキャラクター「こにゅうどうくん」の計4体が「サンタ電車」をお迎え・お見送りする趣向が加わり、また、子どもの安全を確保するために、総合政策学部で学んだ社会人学生OB会が、年に一度の同窓会を兼ねて、当日、ドアに張り付けて見守りをするようになった。

たちに沿線3自治体で構成する北勢線事業運営協議会提供のささやかなお菓子をプレゼントするという趣向である。例年、1500〜2000人の乗客を集め、一年で最も北勢線が賑わいをみせる日となっている。

行う東員町地域公共交通会議には、下部組織として、主な利用者たる高齢者と高校生からなる「東員町生活交通を考える会」が設立されている。この会でのコミュニティバス利用向上策の検討のなかで、「サンタ電車」に乗るために自家用車で駅まで来て、そのために駅周辺で渋滞が生じているのはおかしいのではないかという議論から、当日限り有効のコミュニティバス無料乗車券を作ってみてはどうかというアイデアが出た。例年、十数枚の利用しがなく、苦戦しているが、今年はチラシの表面に印刷することによって、利用促進を目指す施策を導入した。

また、昨年から、電車通学の高校生も、サンタとして乗車しており、地元からの支援の輪が広がっている。

なお、2018年11月には、丘陵部の団地内で、「共助」をテーマに、地元の自治会長等の運転による、無料の電気軽車両（時速19km以下）とコミュニティバスの連携という社会実験が行われた。5日間で48人の参加があり、移動困難者を鉄道へとつなぐ、具体的な姿を住民に提示する貴重な機会となった。

都市計画的手法の挫折

残念ながら「サンタ電車」による利用客の増加は、現状では、短期的なものである。本来、鉄道は、生活上の目的があつてこそ乗るものなのであるか

ら、日常的な利用目的を作り出すことが利用客増加策の王道であろう。

東員町では、2017年、統合・移転により広大な農業振興地域に臨むこととなった東員駅前を、医療機関・学校・住宅地からなるコンパクトシティとして開発することによって、人口減の歯止め、都市機能の集積、ひいては鉄道利用需要の増加を図ろうとする動きがあつた。

まさに利用客増加策の王道として期待したが、残念ながら、一人施工の区画整理事業者が現れず、断念することとなった。引き続き、大胆な人口の誘因策に取り組み必要はあるものの、今後、次の都市計画用途地域の変更が検討されるまでの10年間、駅前再開発構想は凍結せざるを得ない状況である。

おわりに

それだけに、細くとも、息の長い需要喚起策が積み重ねられていく必要がある。その過程で、深刻化する少子化・高齢化を実感しつつある地域住民の支持・理解も深まっていくはずである。

2018年11月、いなべ市で「終着駅サミット」が開催された。鉄道を利用する目的を作ることを目標に掲げ、マルシェによる中心市街地活性化を目指したいいなべ市の取り組みは、桑名市といなべ市の中間にある東員町にも参考となる。

ただ、車両の老朽化だけは早急に解決すべき課題である。公有民営方式に移行した四日市市の「四日市あすなろ鉄道」が、車両をリニューアルしたことは、正直言つてうらやましい限りである。

「通学の高校生のために、座席を取り払い、その代わりに携帯電話充電用のコンセントをたくさん装備した車両に更新できたら」とは、2017年度の「鉄道とまちづくり」受講学生のアアイデアであつた。

さらには、「高速道路の延伸に伴つて、名古屋への高速バスも、東員駅発着を考へることが時間短縮の面で可能となつてきた」とは、「東員町生活交通を考へる会」での議論である。

沿線から、北勢線を利用して、東員駅へ、そして東員駅前から高速バスで名古屋へという、北勢線の中心にある東員町が鉄道とバスの結節点となるまちづくりについて、実現可能性のある夢を描けるようになってきたのも、多くの人々が北勢線を活かしたまちづくりについて知恵を絞ってくれるようになった結果であろう。

地域の鉄道をどのようにして維持・存続させていくべきか——人口減少・高齢社会を迎え、多くの地域はこの問題に直面している。北勢線が置かれている状況も同様である。その中で、新たな役割に期待を寄せてくれる地域の人々の気持ちだが、北勢線を今日も明日も走らせるのである。