

公有民営方式で歩む 四日市あすなろう鉄道

三重県四日市市を走る四日市あすなろう鉄道は、
近畿日本鉄道から内部線・八王子線の運営を移管され、
2015年4月1日より運行を開始した。
公有民営方式で地域の鉄道を維持する、
自治体・交通事業者・利用者が一体となった取り組みを伺った。

文◎茶木 環／撮影◎織本知之



四日市あすなろう鉄道株式会社
鉄道営業部 運輸課 運輸管理所長

山上雅人

Masato YAMAKAMI



四日市あすなろう鉄道株式会社
鉄道営業部 次長

大藪 淳

Atsushi OHYABU

さまざまな議論を経て公有民営化に

三岐鉄道の北勢線、黒部峡谷鉄道とともにナローゲージ（特殊狭軌）の路線としても知られる四日市あすなろう鉄道は、内部線（あすなろう四日市・内部）5.7kmと八王子線（日永・西日野）1.3kmから成る。いずれも大正期に開業し、1965年より近畿日本鉄道の路線となった。

沿線には住宅地が広がり、生活路線としての役目を担っているが、1970年には722万人いた輸送人員は減少を続け、恒常的な赤字が積み重なっていた近鉄は、2007年以降、地元自治体である四日市市と内部・八王子線の将来のあり方について協議を続けた。2011年には、四日市市の都市総合戦略に車両更新補助と西日野駅・内部駅の駅前広場整備も盛り込まれたが、その後も輸送人員の減少は続き、近鉄の提案であるBRT（バス高速輸送システム）への転換も含めた経営再建のための検討、地元住民の鉄道存続を求める署名活動（17万人分）など、地域内では、行政、交通事業者、市民によるさまざまな議論と活動が進められた。

そして2013年、四日市市と近鉄は公有民営化による存続で合意。7月には学識経験者、沿線自治会、沿線高校、NPO法人の代表者等から構成される「内部・八王子線利用促進協議会」が設置され、利用促進に向けた取

り組みが開始された。

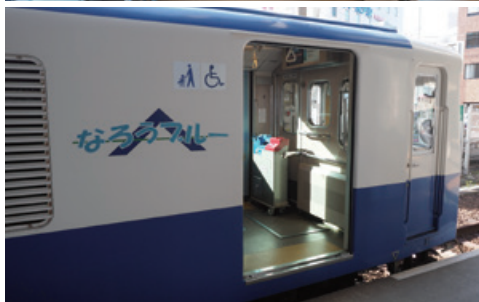
2014年3月27日には、近鉄が75%、四日市市が25%出資する「四日市あすなろう鉄道株式会社」を設立。第三種鉄道事業者である四日市市は、市が保有する鉄道施設・車両、近鉄から無償借用した土地を、列車の運行を行う第二種鉄道事業者・四日市あすなろう鉄道に無償貸与する。

四日市市は発足後の10年間で鉄道施設の維持修繕に4億円、鉄道施設の老朽更新等に21億円の費用を投じ、四日市市に対しては、公有民営方式移行時に近鉄から支払われた一時金（8億円）に加え、国が施設投資・修繕費用3分の1を、県が6分の1の補助を行うことで、地域主導の鉄道事業を支援することとなった。

快適性や利便性向上を図る施策

四日市あすなろう鉄道の現状を具体的に見ていこう。

まず、車両についてだが、老朽化した車両は廃車して新造、一部は改造して更新している。従前はなかった冷房設備も、すべての車両に完備された。廃車となった車両はロングシートで、ナローゲージでは向かい合った座席の間が狭く、人が立てないほどだったが、新造車両はクロスシート（52席）に変更された。座席数は少なくなったが、車椅子やベビーカーが利用できるフリースペースを設けるなど、乗車中



公募で「なるろうブルー」の愛称が付いたクロスシートの更新車両

こうした現状に対応するため、四日市あすなろう鉄道では2018年春に、学生を対象にした「お試し通学回数乗車券」を期間限定で発売した。260円区間は7回乗車が1000円、200円区間は7回乗車が800円で利用可能とした。

今後の課題はやはり通学定期利用の促進だ。2019年春には、通学を対象にした1年定期を発売する。現在発売されている1カ月

定期や6カ月定期よりも割引率を高く設定した。

「まずは乗ってもらって安全性・快適性・利便性を感じていただくことが重要」と大藪次長は熱意を持って説明する。

また、2018年からあすなろう四日市駅・西日野駅を限定とした「サイクルトレイン」を導入。内部駅と西日野駅で駅前広場整備の計画が進んでおり、西日野駅では既に屋根付きの大型駐輪場を設置するなど、沿線でサイクル&ライドの環境整備が進められている。



の快適性、利便性は向上した。

運行ダイヤは平日・土日とも同一で、1日150本（内部方面が76本・西日野方面が7本）。朝ラッシュ時は4編成、その他の時間帯は3編成で運用している。

鉄道営業部の大藪淳次長は「近鉄時代のダイヤがよく練られているので、当社開業後も変更していない。お客さまにとっても慣れ親しまれたダイヤであり、変更しないことで利便性を感じ方もおられるのでは」と語る。

さて、利用者側に立って見れば、普通運賃もポイントになるが、新生後の普通運賃は30円値上げされた。さらに、この路線は近鉄四日市駅で近鉄名古屋線と接続し、乗り継いで移動する利用者が多いが、移管後は2社間の乗り継ぎに初乗り運賃が生じるようになった。

この影響からか、初年度は通勤・通

学とも定期利用が減少したという。近年、通勤定期は安定してきたが、学生たちは自転車に転換し、季節や天候によつては鉄道を利用するというケースも増えている。定期外が増加傾向にあるのは、こうした条件付きの鉄道利用が増えているからと見ることもできる。



あすなろう四日市駅。近鉄四日市駅と改札外で連絡する

行政や市民との協力で利用促進

内部線・八王子線では、存続問題が出た頃から「乗って残す」機運が強まり、イベント列車が企画されるようになっていたが、移管後は、四日市市や市民の発案によって、さらにその活動が活発になっている。

1dayフリーきっぷを購入し、イベント列車に乗って指定の場所に行くとかぶトムシがもらえる「カブトムシ列車」、鉄道と東海道の散策を楽しむ「弥次喜多まんじゅう列車」のほか、沿線の店舗とタイアップしたスタンプラリー、ジャズフェスティバルの会場の一つとして車内で演奏が行われるジャズ列車、ワインを楽しむワイン列車など多岐に

渡る。

地域外を対象にしたものでは、ふるさと納税がある。四日市市への納税の返礼メニューに、四日市あすなろう鉄道の駅長体験や貸切列車1往復も加えられた。

「当社線は、地域で重要な存在であることを移管後、一層意識するようになった。また沿線の方々も自分たちの地域の鉄道だという意識から、駅花壇への花植えや、清掃活動を行ってくださり、地域の当社線への関心が高まった」と鉄道営業部運輸課の山上雅人運輸管理所長は語る。

また、大藪次長も「地域とより密着した鉄道になったことを実感している。今後は安全性とともに、もっと気配り目配りを行い、利用者に優しい鉄道を共創していきたい」と抱負を語る。

存続を市民が選択して誕生した新たな鉄道は4年目を迎え、利用促進に向けた三位一体の取り組みが次々と行われている。