

# 三岐鉄道新聞



2022年8月24日発行

輪島賀英：編

小さな会社の大きな努力

## 三岐鉄道って何？

三岐鉄道は、三重県を走る小さな鉄道です。三岐鉄道には、三岐線と北勢線の、二つの路線があります。しかし二つの線を乗り換えられる駅はありません。

三岐線は、貨物も旅客も行っており、北勢線は、線路幅がすごく狭い。ちよつと風変わりな鉄道です。

## 軽便鉄道北勢線

北勢線は、線路幅が新幹線の半分ほどしかなく、スピードが出せません。それは、もともと北勢線が軽便鉄道だからです。

軽便鉄道は、短い距離を走る鉄道です。大正、昭和初期にかけて日本全国に多くつくられました。そのほとんどが廃止されました。北勢線は当時の規格をそのまま採用している珍しい鉄道なのです。

現在、この規格で営業運転しているのは、北勢線と、四日市あすなろう鉄道と黒部峡谷鉄道だけです。

### ↓ すんごいコンパクト



とっても可愛い車両です↓



## 地方鉄道生き残りの術

三岐鉄道は、創業当時からバス事業も同時に行い、地域の足になってきました。また、鉄道会社でありながらレストラン業、石油販売、不動産まで行っています。

駅の利用客を増やすため、駅前の駐車場を整備したり、図書館を併設した駅や郵便局、学習塾、理容院などをテナントとするビルをオープンさせています。

丹生川駅と阿下喜駅には地域のボランティアの運営する鉄道博物館があります。また、大学や高校の協力でイベント列車や駅前広場のミニSLなども運行しています。

地方の鉄道だからこそ、地域のボランティアや学校などのかかわりができるのです。都心の大手の私鉄ではなかなかできない取り組みだと思います。

## 三岐鉄道のこれから

かつて北勢線は、一年に約八億円もの赤字を出していました。サマージャンボを当てても賄えませんでした。しかし、廃止されるはずだった北勢線に地域の自治体がお金をだすことで運行できるようになったのです。いま、全国的に鉄道の赤字路線をどうするかが問題になっていますが、北勢線は地域と共存する鉄道としてのよい例なのではないのでしょうか。

三岐線は、貨物に支えられてきましたが、日本は地球温暖化対策のため2050年までに火力発電を減少させる方針です。そうすると貨物もダメージを受けます。

三岐鉄道がこれからどうなるかが気になります。せっかく不動産をやっているのに、沿線に鉄道好きもそうでない人も楽しめる観光施設などを作り観光客もにぎわう三岐鉄道になって欲しいです。

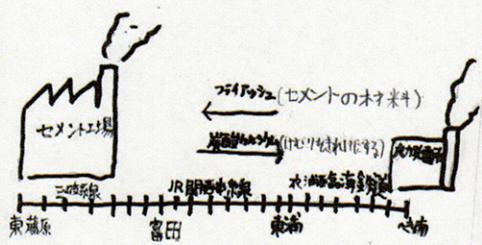
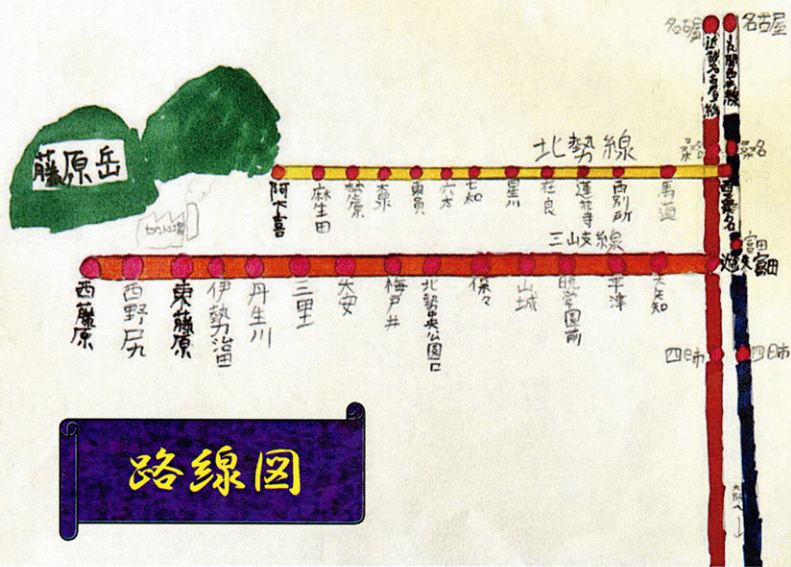
## 鉄道会社とセメント会社

三岐線は、貨物と旅客を同時に行う私鉄では珍しい路線です。終点近くにはセメント工場があり、空港やダムを建設するときには、ここからたくさんセメントを運びました。

最近では炭カル、フライアッシュ輸送という、行きも帰りも荷物を運ぶ効率的な方法も採用しています。この方法でセメント工場と火力発電所がお互いに必要なものを交換するため、三岐線、JR関西本線、衣浦臨海鉄道にまたがり、牽引車を付け替えて輸送しています。

東藤原駅から西野尻駅の間に、線路が太平洋セメントの工場に入っていく場所があり、セメントを積み場所も見え圧巻です。

### 路線図



貨物の控室  
東藤原駅



ザ・工場



## 編集後記

僕は7月に丹生川駅の貨物鉄道博物館に行きました。車で3時間かかりました。そこで三岐鉄道を知り、僕は鉄道好きなので全線乗りに行くことにしました。

まず、保々駅で貨物と鉢合わせしたことに驚きました。駅一つ一つに魅力があり、西藤原駅の古い機関車は特に印象に残りました。北勢線はちっちゃなモーターが頑張っている音が聞こえ、いつもと違う電車に乗っている感じがしました。北勢線には、縦向きの一入掛け座席の車両があるらしいので、乗ってみたいかったです。

あいにく土砂降りの雨だったけれど、すごく楽しかったです！



元西武の車両です