

三重県内における 鉄道の再生・活性化

〔三岐鉄道北勢線・伊賀鉄道・養老鉄道〕



三重県 政策部交通政策室

全国の地方鉄道と同様に、三重県内の地方鉄道も、モータリゼーションの進展や人口減少の波を受け厳しい経営状況にさらされています。ここでは、三重県内における地方鉄道の再生・活性化への取り組みをご紹介します。

北勢線

北勢線は、西桑名駅（桑名市）と阿下喜駅（いなべ市）を結ぶ延長20・4kmの、日本に残る数少ない特殊狭軌（762mm）の単線・電化の近鉄線として運営されてきました。しかし、平成12年7月、近鉄が発表した経営改善計



三岐鉄道北勢線。全国でも珍しいナローゲージと呼ばれる軌間762mmの路線で、一般の車両より少し小さい

画の中で、「北勢線は鉄道としての使命は終わったと考えているので2〜3年後に廃止したい」と表明され、県・沿線市町に大きな衝撃が走りました。

県では北勢線問題勉強会を設置し、沿線市町の参画を得て、鉄道として存続させるのか、バス転換を図るのかなどの勉強を始めました。併せて、地元桑名員弁広域連合では、近鉄北勢線利用促進協議会を設立し、利用促進運動を行うとともに、近鉄と存続交渉を続けましたが、廃止の意向を変えるには至りませんでした。

最終的に、平成14年2月の広域連合

首長会議の場で、近隣の三岐鉄道に経営を委ねること、そのために、沿線市町が運営資金などとして、10年間で5億円を用意する必要があることを確認

同年9月に沿線市町の首長から三岐鉄道に対して正式に運行を依頼し、三岐鉄道もこれを受諾。15年3月末をもって近鉄から三岐鉄道に営業譲渡されることになりました。県も、55億円のうち、沿線市町の鉄道敷地購入費3・6億円の半額を補助することとし、また、国土交通省の協力を得て、国の補助制度も積極的に活用することとなりました。

こうした財政支援を背景に、三岐鉄道は、北勢線の再生に向けてリニューアル計画を策定し、行政と一体となって利用者の増加を目指しています。

具体的には、これまでの17駅を13駅に再編すること、車両の冷房化、高速化を図り、西桑名駅・阿下喜駅間の所要時間を約52分から10分程度短縮することなどを再生目標として掲げ、幹線鉄道等活性化事業費補助や鉄道軌道輸送高度化事業費補助なども活用し、利便性の向上に取り組んでいます。

一方、沿線市町も、大泉駅（いなべ市）、東員駅（東員町）、星川駅（桑名

市)の新設に合わせ、駅前をパークアンドライド、キスアンドライドとして整備するとともに、大泉駅では「うりばつ」という農産物直売所、星川駅では既存の商業施設と併設し、お互いの利用者の増加を図っています。また、駅までの幹線道路を整備し、主要駅でのコミュニティバスとの結節を図るなど、より使いやすい、親しみやすい鉄道となるよう取り組んでいます。

こうした官民の連携した取組みによって、北勢線の乗車人員は、平成16年度の約192万人で下げ止まり、19年度には約220万人に達するなど3年連続の伸びを示しており、本年度(20年度)もこの伸びは継続しています。

伊賀線と養老線

慢性的な赤字に陥っていた伊賀市の近鉄伊賀線(伊賀上野駅~伊賀神戸駅間16.6km)と近鉄養老線(桑名駅(二重県桑名市)~揖斐駅(岐阜県揖斐川町)間57.5km)の今後のあり方について、平成16年に、近鉄から協議の申出がありました。同年8月に「近鉄養老線対策勉強会」、9月に「伊賀線に関する研究会」が設立され、沿線市町を中心に、存続を前提として、運営形



伊賀鉄道。沿線が忍者の里であることから、漫画家松本零士氏デザインによる「くろ」電車が運転されている

態 支援策などの検討が始まりました。

最終的に、上下分離方式による新しい運営形態に移行し、近鉄も赤字を負担し支えていくことで合意に至り、近鉄からの「事業の廃止届」の提出、「意見聴取会」の開催、伊賀鉄道と養老鉄道の設立、両鉄道会社の第2種鉄道事業者・近鉄の第3種鉄道事業者としての鉄道事業許可申請、新運賃の認可などを経て、19年10月1日から再出発しています。

両鉄道会社による経営改善に加え、沿線市町なども支援に乗り出しています。乗換接続ダイヤの見直しや運行間

隔の短縮努力が行われ、おおむね30分以内の1本の運行が実現したこと、近鉄から分離したことで独自の運賃改定が可能となったこと、記念乗車券の発売や臨時列車の運行、一部列車でのサイクルトレインの運行、さらには利用者限定コンサートの開催など市民団体による利用促進策への協力活動、マイルル連絡協議会の立上げ(養老鉄道)、松本零士氏デザインによるペイント列車や地元幼稚園児などによるギャラリ

一列車、自転車の無料貸出、鉄道博覧会の開催(伊賀鉄道)などを行いながら運行されています。

こうした取組みの成果もあって、運行開始から20年3月までの営業収入は伊賀鉄道で58.4%、養老鉄道で28.7%の伸びを示しています。

上下分離方式(下(施設など)は近鉄が保有し、上(運行)は伊賀鉄道、養老鉄道が行う方式。施設の安全性確保のためには、引き続き近鉄が保有した方が良いと判断したものです。

鉄道ネットワークの確保に向けて

北勢線 伊賀線 養老線の3つの鉄道とも、事業譲渡や上下分離方式により再出発を果たし、新しい運営形態による着実な取組みや沿線市町の積極的な支援などにより、経営状況は改善す

る傾向にありますが、依然として厳しい環境にあることに変わりはありません。

今、自動車交通とのかしい付き合い方(モビリティ・マネジメント)が注目されてきている中で、県内の鉄道全体のネットワークをいかに確保していくかが、県としても大きな課題となっています。

鉄道は、昔から沿線の人々の生活を支え、沿線地域の香り、文化や思い出を乗せて走り続けています。これを機に、今回ご紹介しました三岐鉄道北勢線、伊賀鉄道、養老鉄道沿線地域の豊かな歴史、文化、風土にも触れていただくよう、ご来訪をお待ちしています。



養老鉄道養老駅のひょうたん飾り