

TOP INTERVIEW



特集：地方鉄道の経営努力と公的支援

【地方の主力を支える三岐鉄道・三岐線・北勢線】

地域のまちに貢献する

鉄道を維持する
経営努力

大正期にセメント輸送を目的とする三岐線の計画により

創立された三岐鉄道は、2018年、創立90周年を迎えた。

現在も貨物輸送と旅客輸送を1対1の比率で担い、

長年にわたる安定輸送を堅持している。

また、2003年には廃線危機にあった北勢線を継承し、

公的支援を受けながら回線をリニューアルして事業を再生させた。

地域住民の足である2線の運行を維持するために

三岐鉄道は数々の利用促進策を実施している。

鉄道の魅力を向上し、自動車や自転車との共生を推奨するなど、

沿線住民の生活に即した細やかな施策を重ねて、

「地域の鉄道」として確かな存在に磨き上げていく。

その経営理念、鉄道の維持・活性化への企業努力について

三岐鉄道株式会社の日比義三取締役社長に伺った。

三岐鉄道株式会社 取締役社長

日比義三

Yoshizo HIRI

文◎芥木 環 世◎米田 浩之 写真◎三岐鉄道株式会社

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】

貨物と旅客の両輸送を担う民鉄

——まず鉄道事業の現状からお話しただけまずでしょうか。

日比 当社は三重県北部に位置し、三岐線と北勢線、二つの路線を運営しています。2018年9月20日に創立90周年を迎えました。最も大きな特徴は、旅客輸送と貨物輸送の両方を行っている民鉄だということです。

三岐線は、セメント輸送を目的に敷設が計画されました。1928年に創設し、1931年7月に富田―東藤原間(23・1㎞)で貨物・旅客、両輸送の間となったナローゲージ(軌間762㎜の特殊狭軌)の路線で全長20・4㎞、軽便鉄道として1914年に開業しました。戦時統合などによる運営主体の姿更を経て、高度経済成長期の1965年に近畿日本鉄道に編入され、近鉄の撤退後は地元の要望を受けて2003年より当社が運営を継承しています。

——全国的に地方の中小規模の鉄道は輸送人員が減少していますが、三岐線と北勢線はどのような状態ですか。

日比 ローカル線の中では落ち込みは少ない方だと思います。当社のケースが少し特殊なのは、全国的に中小民鉄の輸送人員はモータリゼーションが進

んだ1960年代後半にピークを迎えた路線が多いのですが、三岐線の輸送人員が最も多かったのはそれより少し後の1973年で、432万人で、近鉄の1973年としては、1970年に近鉄連絡線を敷設して乗り入れを開始し、利便性向上を図ったことが大きかったですね。余談ですが、私は近鉄富田駅の近くにある四日市高校の出身で、在学中に三岐線が近鉄に乗り入れたんで

す。それまで三岐線の起点は国鉄富田駅で少し離れていたのので、「便利になつて良かった」と同級生たちがとても喜んでいたので、今でも覚えています。現在の輸送人員は315万人(2017年)となっています。

一方、北勢線は近鉄時代の1975年からピークで597万人、近鉄末期の2002年が240万7000人で、当社に移管された翌年、翌々年は下がりましたが、その後徐々に回復し、2017年は256万人となっています。

両路線とも一番の課題は沿線地域の少子高齢化で、高校生の人数が減っている上に、親御さんがマイカーで送り迎えするなど、通学の鉄道利用が減少を続けています。

——通勤での利用状況はどうですか。

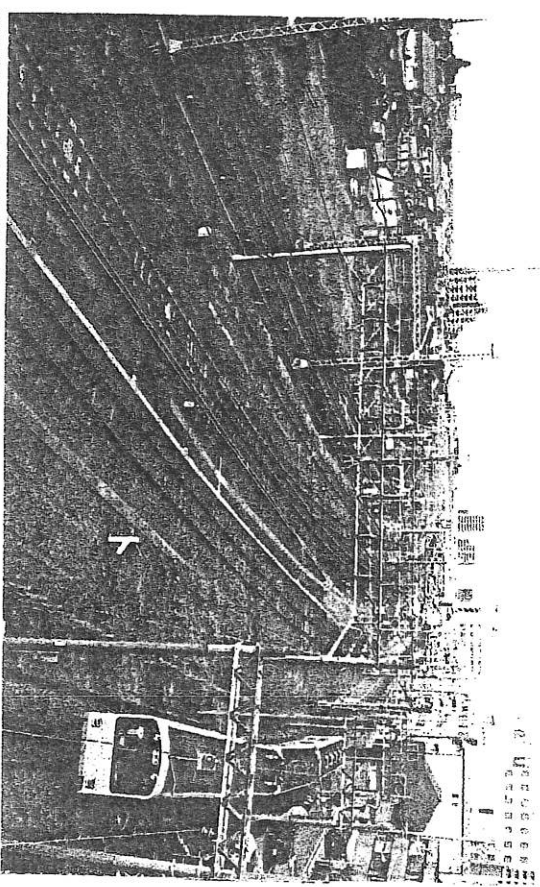
日比 通勤定期はわずかながら増えています。沿線にある規模の大きな企業が公共交通の利用を推進してくださっていることも大きいですね。

三岐線が近鉄富田駅、北勢線が西桑名駅で近鉄やJＲに接続していて、と

もに名古屋まで近鉄やJＲの送ります。また、四日市までの通勤利用される方もいます。また、四日市までは、四日市まで送ります。また、四日市までは、四日市まで送ります。

て、わが国の、クに移り、いるのは、10、また、10、送を開始しま

送を開始しま



西桑名駅付近を走る北勢線。3種類の線路幅が揃う日本唯一の区間

利用促進と地域活性化策

——三岐線では「ひと駅いちたり」を掲げた旅客輸送活性化策が取られ、個性を持った駅が多いですね。

日比 ええ、駅や三岐線の存在を周知し、愛着を持って利用していただくことを目的としています。例を挙げれば、いなべ市大安図書館を併設した大安駅、鯨の形をした近鉄富田駅、ヨーロッパのロジのような外観の東藤原駅など個性的な駅が多く、丹生川駅に開設した「貨物鉄道博物館」は開館15周年を迎えました。終点の西藤原駅には開業時のSL車両を静態保存し、現在は廃止していますが、模型のSLを走らせる「ウイステリア鉄道」があります。皆さんの印象に残るような、そして楽しんで利用していただける駅づくりを行ってきました。

また、北勢中央公園口駅開業と同時に開始した「サイクルバス」(鉄道車両への自転車持ち込み)はその後、区間別の利用可能時間帯を拡大しました。その範囲内で、近鉄富田駅以外の駅からは自転車の持ち込みができます。この辺りは一家に車が何台もあるような地域ですが、マイカーとの共生という意味では、無料駐車・駐輪場の整備が鉄道利用に大きな効果を発揮しています。

そのほか、2008年に四日市大学

に寄付講座を開設して、現在も継続しています。当社社員も講義を行い、地域の若い人たちに鉄道の存在意義を理解してもらおうと同時に、地域の鉄道を解してもらおうか、一緒に考えていくか、と思っています。

——2003年には北勢線が近鉄から経営移管されましたが、地方民鉄が大手民鉄の路線を引き継ぐというのは初のケースでした。

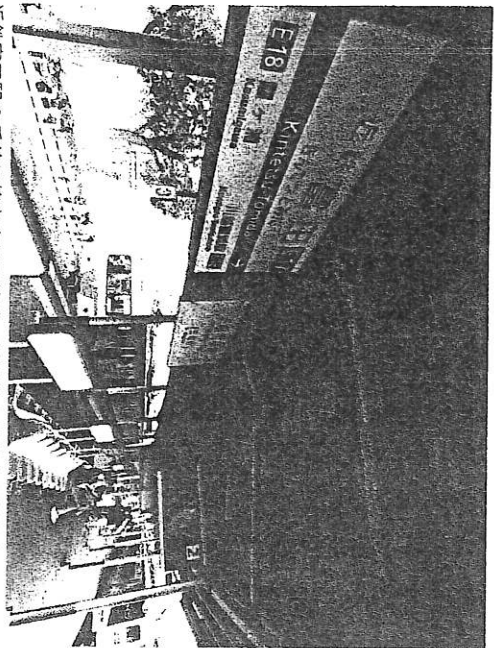
日比 2003年度から2012年度の10年間に於いて、桑名市・いなべ市・東員町からの運営資金53・2億円(半額は三重県負担)で譲渡し、市町所有地として、当社は無償で借り受ける。そして、鉄道施設は近鉄から当社に無償譲渡されるという運営スキームで、路線を継承しました。

継承に際し、当社が判断したのは抜本的な再生・存続、すなわちリニューアルして運行を引き継ぐということで。具体的には、ご利用の少ない駅を移転・統廃合して、幹線道路沿いや商業施設に近い場所に駅を設け、駅前ロータリーや無料駐車・駐輪場を整備してパーク&ライド、サイクル&ライドを推進する。駅数を17駅から13駅に集約して、遠隔監視システムや自動出札システムなどの導入により、駅務の合理化と無人駅の旅客サービス向上を目指しました。また、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(列車集中制御装置)の更新などを実施しました。2年目からは国の「幹線鉄道等活性化補助(高速化事業)」(2004、2008年度)が採択され、橋梁の改修や列車行き違い施設の増設、曲線改良、軌道強化などを実施しました。

——現在、補助制度はどのようになっているのでしょうか。
日比 2013年以降は3年ごとに見直しを図られており、現在は2019年度から3年間の継続を協議中です。また、桑名市・いなべ市・東員町と当社で構成する北勢線事業運営協議会からは、先日、国に要望書を提出しました。

というのは、北勢線には現在、準備車がないという事情があります。ナローゲージの特殊な車両は量産されて



近鉄名古屋線(上り)列車とは同一ホームで乗り換えられる近鉄富田駅3番線に停車する三岐線。

おらず、他社から中古車両を購入することもできない。このままではいずれ減便しなければなりません。国への要望は、そうした車両に対する補助を主としてします。

——北勢線では西桑名駅と接続する桑名駅（近鉄・JR）周辺の開発が進められていくようですが。

日比 現在、桑名市が駅周辺の開発を進めています。当社線の西桑名駅と接続する近鉄とJRの桑名駅とは約200m離れていて、乗り継ぎ利便が良いとは言えない状況です。しかも桑名駅は橋上駅ですので、当社線は乗り入れることができない。いかに距離を短縮するかがポイントとなります。具体的な計画はこれからになります。

——ところで、三岐線と北勢線は並行に近い形で走り、員弁川を挟んでいるとはいえ2線間の距離も比較的近いのですが、どのようなみ分けがされているのでしょうか。

日比 沿線や近隣の方ですと、桑名市中心部や名古屋へ出るなら北勢線、富田や四日市・津方面へ出るのなら三岐線という行き先による選択もあると思います。2線間は近いところでは自転車で10分、歩いて15〜20分ぐらいです。皆さんその時々によって使い分けていらっしゃると思います。自宅から駅まで少し距離がある方はパーク&ライドの無料駐車場を活用されています。北勢線を引き継ぐ話を受けたのは先代の社長でしたが、2線の商圏が同じ

だからだめだというのではなく、どちらにも利用できるのはお客さまにとって利便性が格段に向上するという判断にやるものでした。

無料駐車場も、公平に、早く来た人が優先されることを目的にしています。目的の駅の駐車場が満車だったら、隣駅を使う。そうした臨機応変な利用の仕方をしていただけていると思っています。

地元と協働し、密着した取り組み
——現在どのような活性化策をとら

日比 車社会の中で、まずは鉄道の利便性を知っていただき、乗っていただく。安心・安全を確保するために会社

の基盤を強化することが一番大事だと思っています。またその一環として沿線地域のイベントなどを掲載した地域情報誌を年3回発行し、駅や自治体などに置いています。沿線の桑名市、いなべ市、東員町、四日市市はそれぞれ市町ごとに広報誌などを発行していますが、市域・町域を超えたものはないので、当社のこうした情報発信も必要であると考え

ています。「地域と共に」——「ひと」と「まち」をつなぐ役割を担い地域の人々が安心して利用できる鉄道を目指します。安心・安全の確保——「お客さま（地域の人々）」「従業員」「会社（株

主）の三

体を含めた安心な

が私どもの

——地域に

取組みを

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]

Chronicle

「鉄道のあるまち」を次世代につなぐ
 三岐線・北勢線の歴史

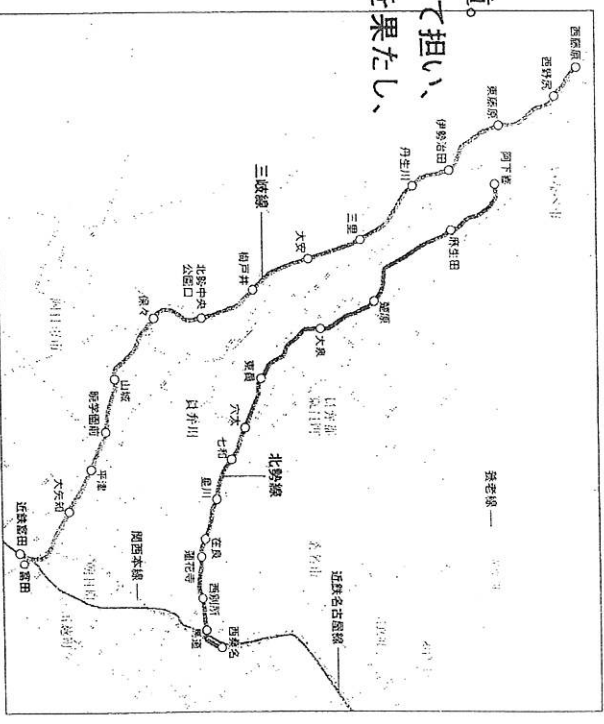
三重県北部、四日市市と桑名市を拠点として

員弁川の両岸で「三岐線」と「北勢線」の2線を経営する三岐鉄道。産業鉄道として誕生した三岐線は、今も貨物輸送と旅客輸送を併せて担い、2003年に近鉄から経営移管された北勢線は、公民連携の下に再生を果たし、「鉄道のあるまち」を次世代へとつないでいる。

写真提供 / 三岐鉄道株式会社

三岐線

三岐線 / 富田 - 西藤原 26.5km ・ 駅数 15
 近鉄連絡線 / 三岐朝明信号場 - 近鉄富田 11km ・ 駅数 1
 旅客輸送は近鉄富田 - 西藤原 26.6km



三岐線 旅客輸送活性化施策の取り組み

- 1970年6月25日 近鉄富田 - 三岐朝明間の近鉄連絡線が開業。
- 1986年3月25日 大安駅開業。大安町中央図書館（現・いなべ市大安図書館）を併設、駅前広場、無料駐車場を整備。
- 1988年1月7日 旅客列車ワゴン運転開始。
- 1988年3月30日 四日市大学の開学（4月10日）に合わせ、晩学園前駅の駅舎を新築開業。駅ビル、無料駐車場を整備。
- 1989年3月31日 三岐朝明駅の旅客営業を廃止し、三岐朝明信号場に名称変更。
- 1989年11月26日 旅客車両の冷房化を開始し、冷房付き3両編成電車を導入。
- 1990年11月2日 炭酸カルシウム・フライアッシュ（石炭灰）の貨物輸送を開始。
- 1994年12月3日 旅客列車の最高速度を60km/hから70km/hに引き上げ。
- 1997年4月1日 大長駅を移転・改称し、北勢中央公園口駅を新築開業。電車内に自転車無料で持ち込めるサイクルバスを開始。
- 2000年7月24日 中部国際空港向けの埋立土砂輸送を開始。
- 2001年7月23日 西藤原駅前に三岐線開業時に使用されたSL等の静態保存、ミニSLの無料運行を行う「ウイスキー鉄道」を開設（15年3月閉鎖）。
- 2002年4月28日 晩学園前駅駅舎2階に鉄道おもちゃを展示販売、実際に遊ぶこともできる「鉄道おもちゃ屋」を開設（08年4月閉店）。
- 2002年12月21日 中部国際空港向けの埋立土砂輸送を終了。

2003年3月13日

2003年9月15日

2003年10月1日

2004年3月24日
 2004年5月2日

2006年4月29日
 2008年3月31日
 2008年11月29日

2009年10月1日
 2016年1月7日

朝のラッシュ時間帯に全線で約20分間隔運転を実施。

丹生川駅前に戦前の貨車等を保存・展示する「貨物鉄道博物館」を開館。

全線で昼間時間帯30分間隔運転を開始。近鉄富田22:40発西藤原行きを同23:11発に繰り下げ。

三里駅新築駅舎開業。

三里駅2階に三岐鉄道の車両をミニチュア模型とパネルで紹介する「三岐鉄道車輛大図鑑」開設（06年3月閉鎖）。

「三岐線1日乗り放題バス」発売開始。

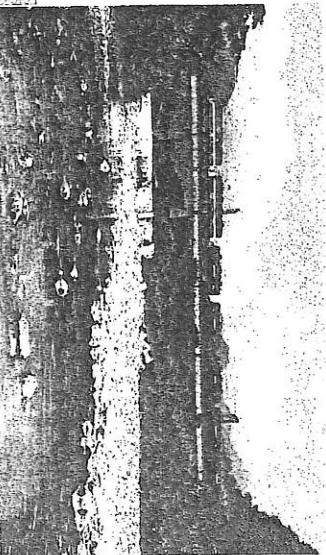
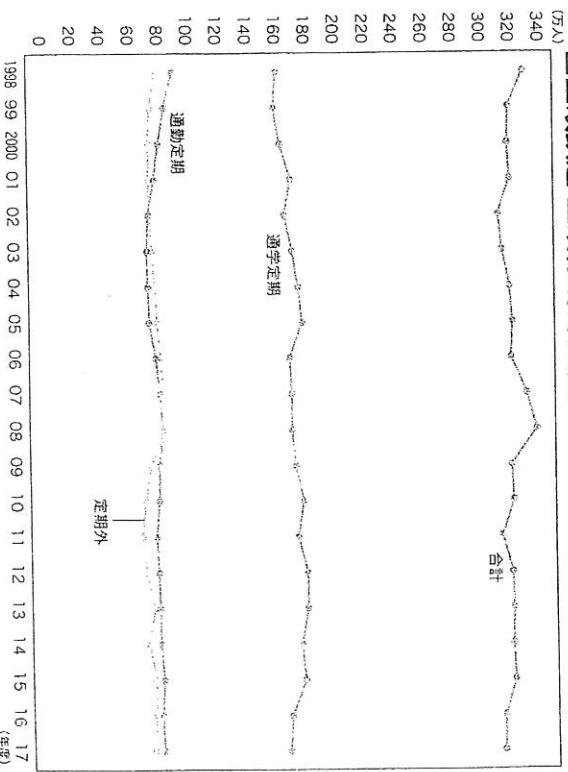
旅客車両の冷房化率100%を達成。

近鉄富田駅西口駅舎を新築開業（翌年4月6日に開業式典）。

「三岐線1日乗り放題バス」に代わり、北勢線でも使用ができる「三岐鉄道1日乗り放題バス」の発売を開始。

西藤原駅前公園にて、桑名工業高等学校による「桑工ゆめ鉄道」の運行を開始。

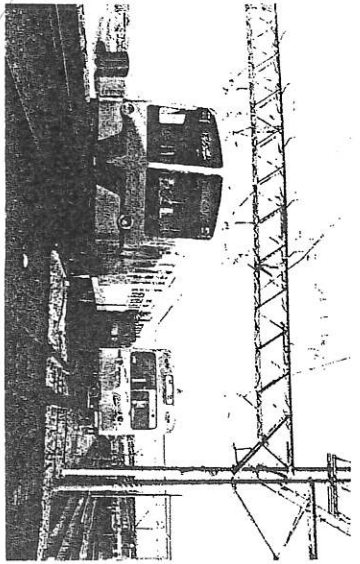
■三岐鉄道 三岐線 乗車人員



青川橋梁を渡る三岐線の貨物列車

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】



三岐線車両。鮮やかな黄色とオレンジ色が「三岐カラー」

北勢線

西桑名 - 阿下喜 20.4km・駅数 13

北勢線 リニューアルによる存続の取り組み

2000年 7月 3日 近畿日本鉄道が北勢線事業廃止を表明。
2000年 8月 3日 桑名・員井広域連合構成自治体（桑名市、員井郡・桑名郡各町）が「北勢線問題勉強会」に参加。

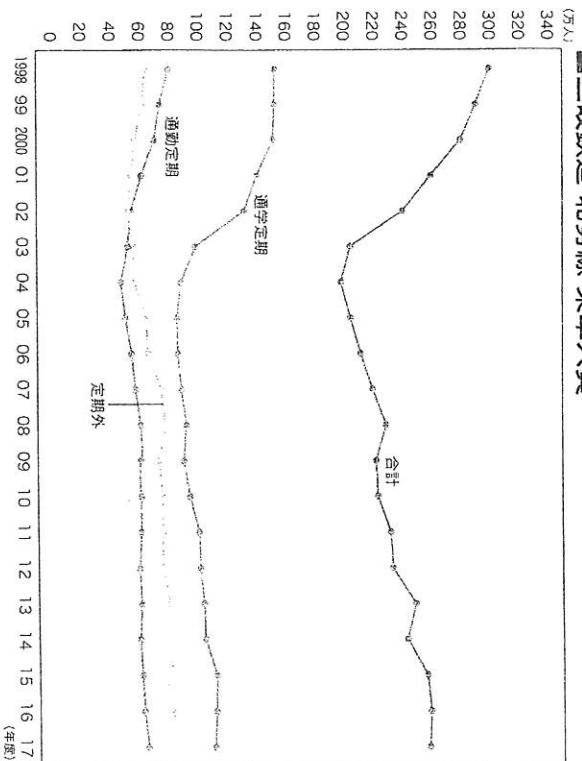
2001年 2月 2日 「近畿北勢線利用促進協議会」が設置される。
2002年 2月 4日 桑名・員井広域連合自治体協議会において、鉄道として存続させる方針を確認。

2002年 3月 18日 桑名・員井広域連合長（桑名市長）が三岐鉄道へ鉄道存続への協力を要請。
2002年 3月 28日 桑名・員井広域連合が三重県知事に対し、鉄道存続に対する支援を要請。
2002年 9月 4日 北勢線沿線市町（桑名市・東員町・員井町・北勢町）が三岐鉄道に対して正式に北勢線運行を依頼。三岐鉄道は運行継承を決定。

2002年 11月 8日 「北勢線運営協議会」が設置される。
2002年 11月 11日 「北勢線対策室」が設置される。
2003年 4月 1日 近鉄が三岐鉄道に北勢線鉄道事業を譲渡。三岐鉄道による北勢線運営が開始される。

2003年 5月 5日 三岐カラーの塗装車両が一部運行開始。

■三岐鉄道 北勢線 乗車人員

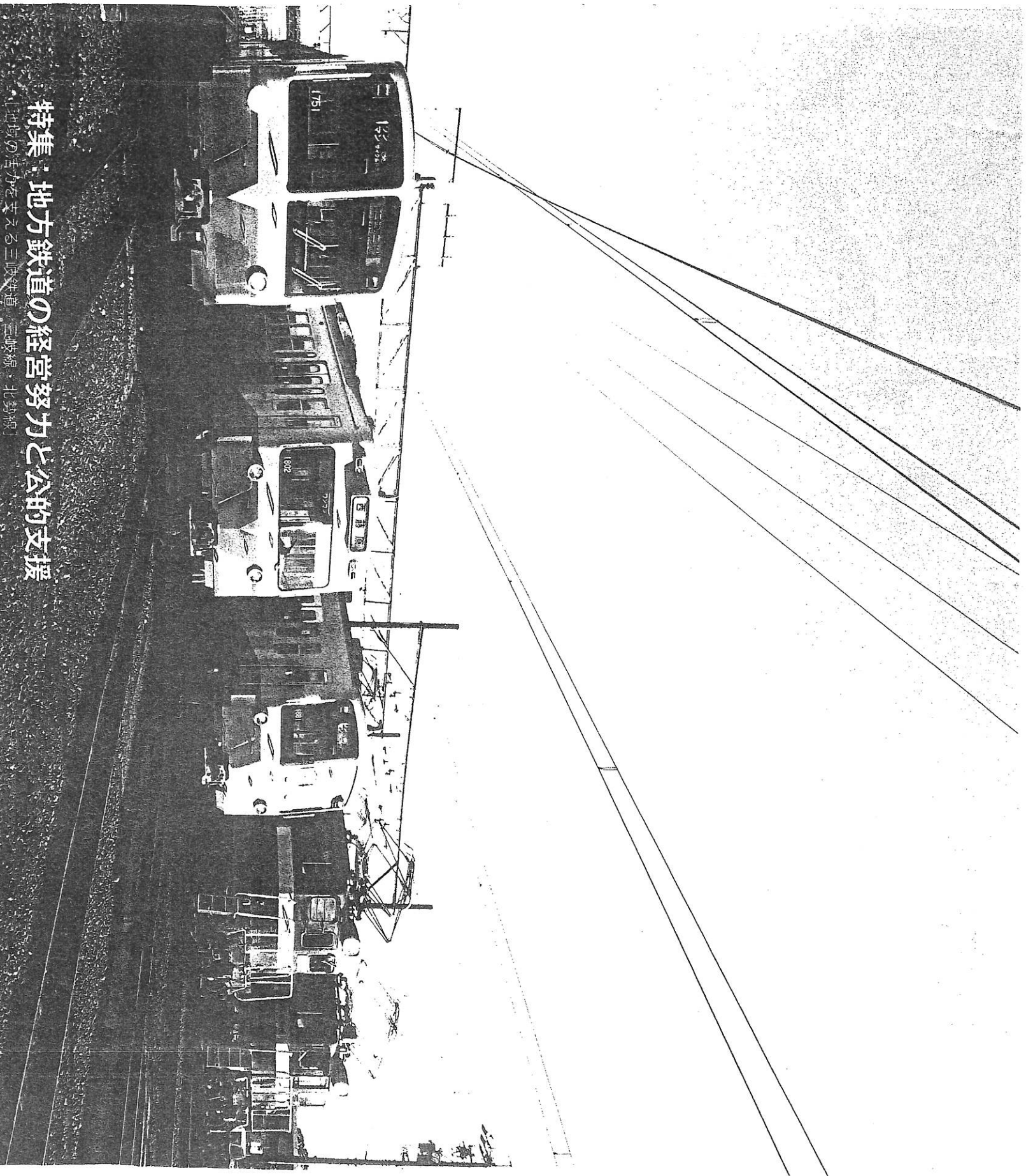


2004年 4月 13日 北勢線に関する鉄道活性化補助事業を行う第三セクター・北勢線施設整備株式会社が設立される。
2004年 5月 1日 交換駅（馬道・在良・七和・楚原）の左側通行工事完成。

2005年 1月 11日 全列車のワンマン運転開始。
2005年 3月 26日 坂井橋駅を廃止し、星川駅を新設。六把野駅・北大社駅を統廃合し、東員駅を新設。全14駅になる。

2005年 6月 24日 北勢線初の高速化改造電車（3編成）が運行を開始。
2006年 4月 1日 上笠田駅を廃止、全13駅になる。阿下喜駅2線化供用開始。
2006年 8月 4日 北勢線初の電車冷房化供用開始。
2007年 10月 30日 蓮花寺駅に自動改札機・券売機・精算機が設置され運用を開始する。これにより北勢線全駅の整備が完了。

2007年 12月 16日 阿下喜駅前の「軽便鉄道博物館」に、北勢線全線電化開業時に走行した軽便電車（モニ220型 226号車）が移設される。
2008年 12月 20日 3編成が高速化改造され、運行を開始する。これにより北勢線車両全7編成の高速化改造が完了。



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。

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】

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年阿下喜の2線が員弁川の西岸を走る。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た富田―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。

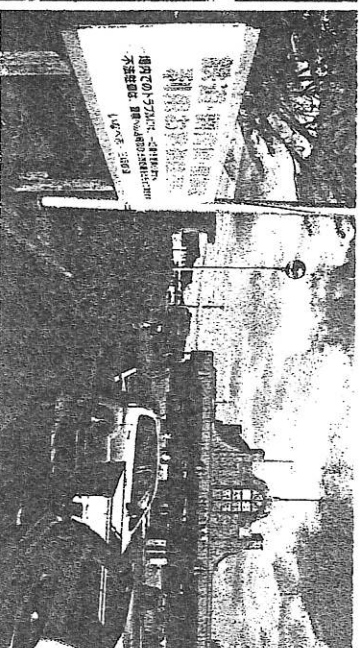
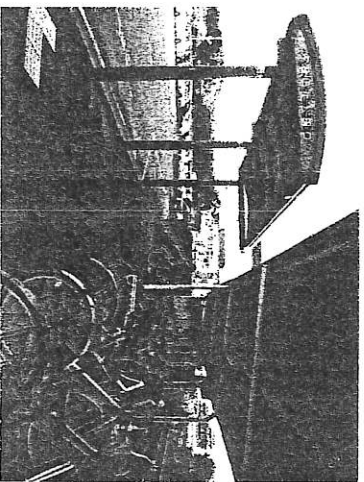
「三岐線の歴史は産業鉄道としての歴史でもあり、貨物輸送は一般にはあまり知られていないが、日本の社会インフラが築かれる上で実は大きく貢献していることを知っていただければ」と雨澤隆生取締役鉄道部長は語る。

一方の旅客輸送をしてみると、1960年代が一つの転換点となっている。学校法人晩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「晩学園前駅」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。

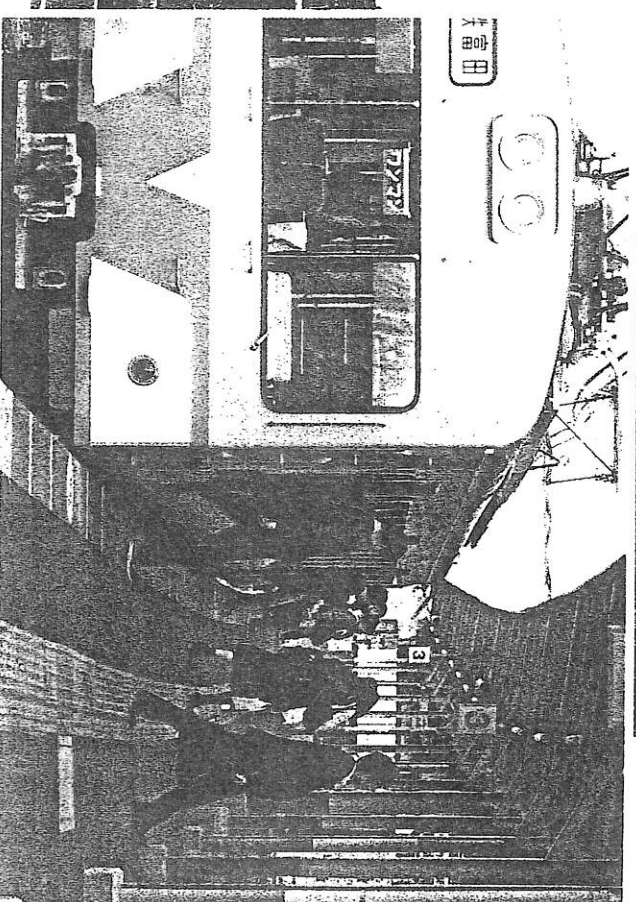
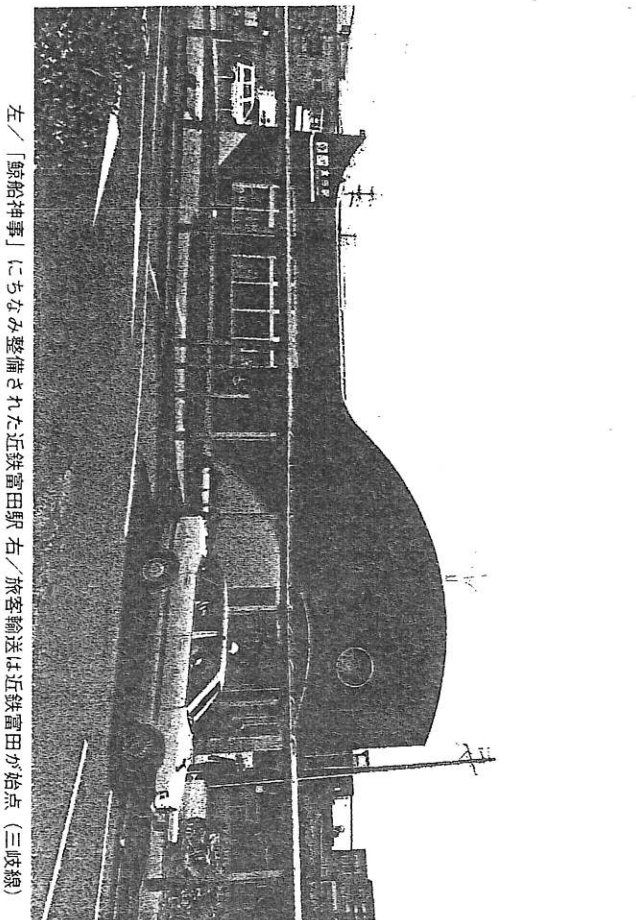
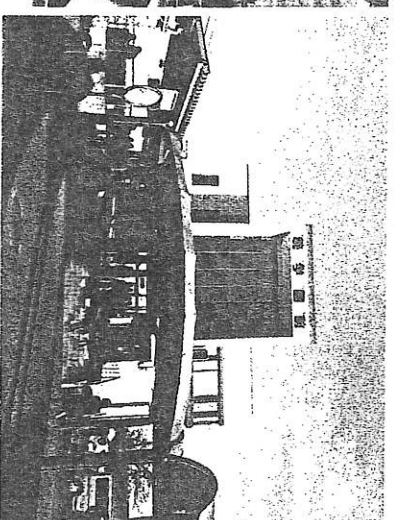
また、列車運行方式を近代化するため、1973年10月、保々駅構内にCTCセンタールを竣工し、翌年4月から富田―東藤原間でCTC（列車集中制御装置）、ARC（自動進路制御装置）による列車集中制御運転を開始している。さらに、開業から約50年経った1970年代後半に入ると、線路設備や軌道保守作業の近代化に着手。その後、レール重軌条化・駅前整備・冷房電車導入など近代化設備投資を次々と実施し、並行して富田駅への旅客列車

沿線地域との旅客輸送活性化

1983年以降、400万人を輩出する。沿線自治体や駅改良に加えて、沿線活性化した大井田書館内（現、い能を併設して、立当初は多く「日本電装）場が建てられ、その表玄関の指針になる。近鉄富田駅前駅は、四日市1988年に新舗が入ったばかりだったが、こうした駅舎がパークライ



左/北勢中央公園駅 中央/大安駅前を整備された無料駐車場 右/学生の乗降が多い学生園前駅 (すべて三岐線)



左/「歸船神事」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1所有率も高く、鉄道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。運営面で

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る。

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者だ。

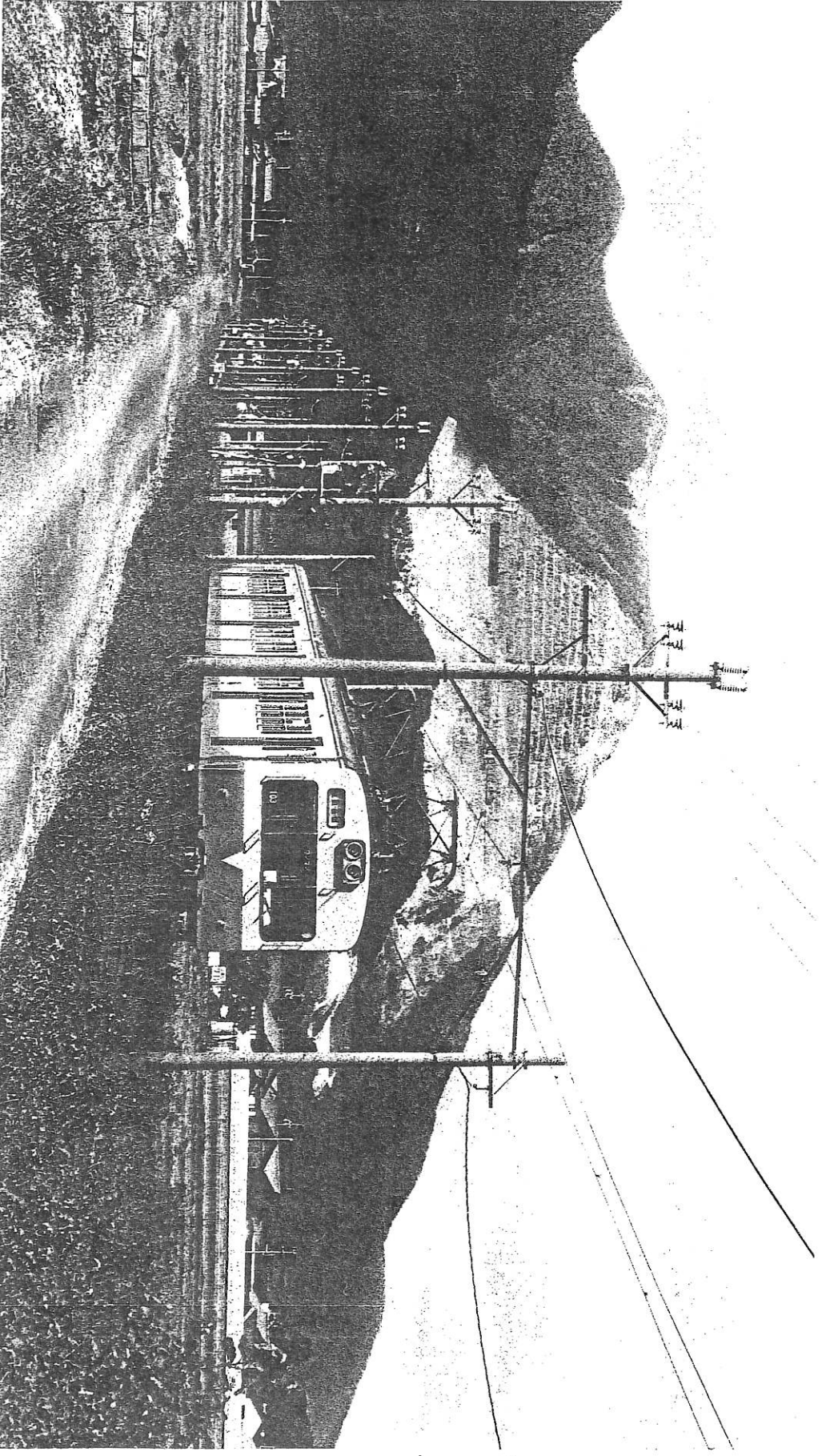
「修復についても当時の工法を調べ、できるだけ近い形で行うようにしている。古いものでは1800年代末期、新しいものでも50、60年前の車両が、当時のままの姿でここにある。歴史と技術に触れ、貨物車両のスケール感も実感できる日本唯一の博物館」だ。と南野常務理事は語る。こうしたいわば「ここに来ないと見られない」博物館は、三岐鉄道の産業鉄道としての歴史を語る、まさに地域の財産だろう。南野常務理事も「地域活性化に役立っていきたい」と語り、地域住民の一人として魅力発信に取り組んでいる。

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年比1.20

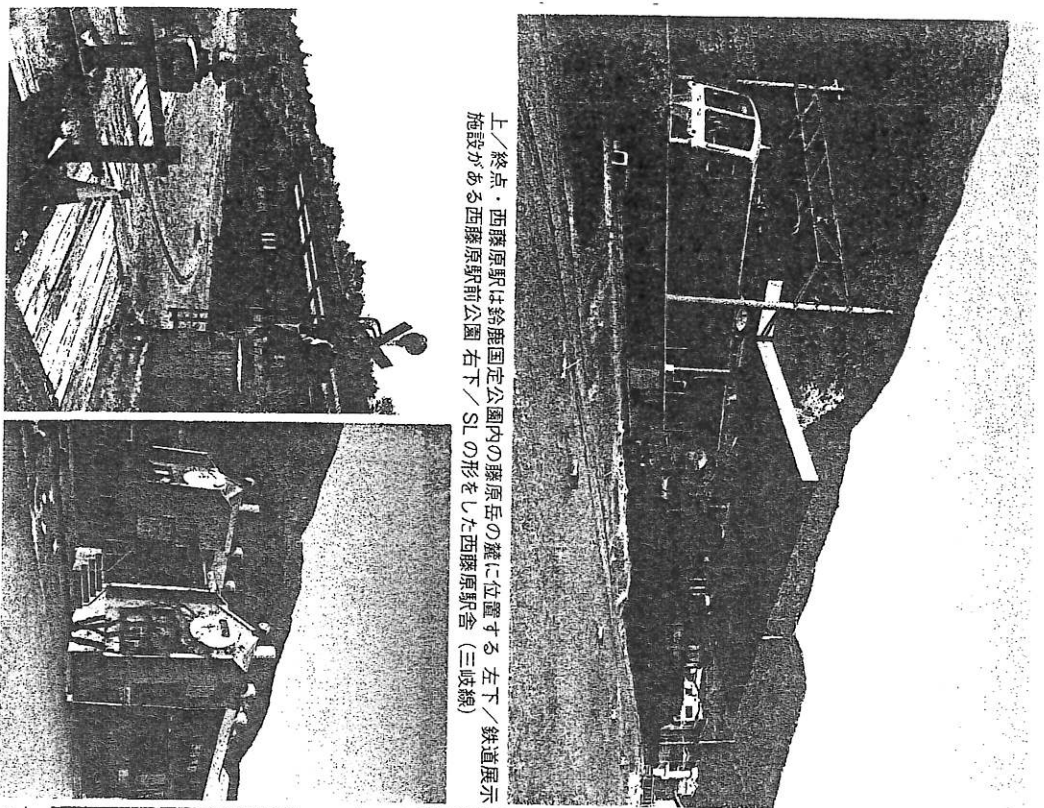
特集：地方鉄道の経営努力と公的支援

【地域の活力を支える三岐鉄道 三岐線・北勢線】

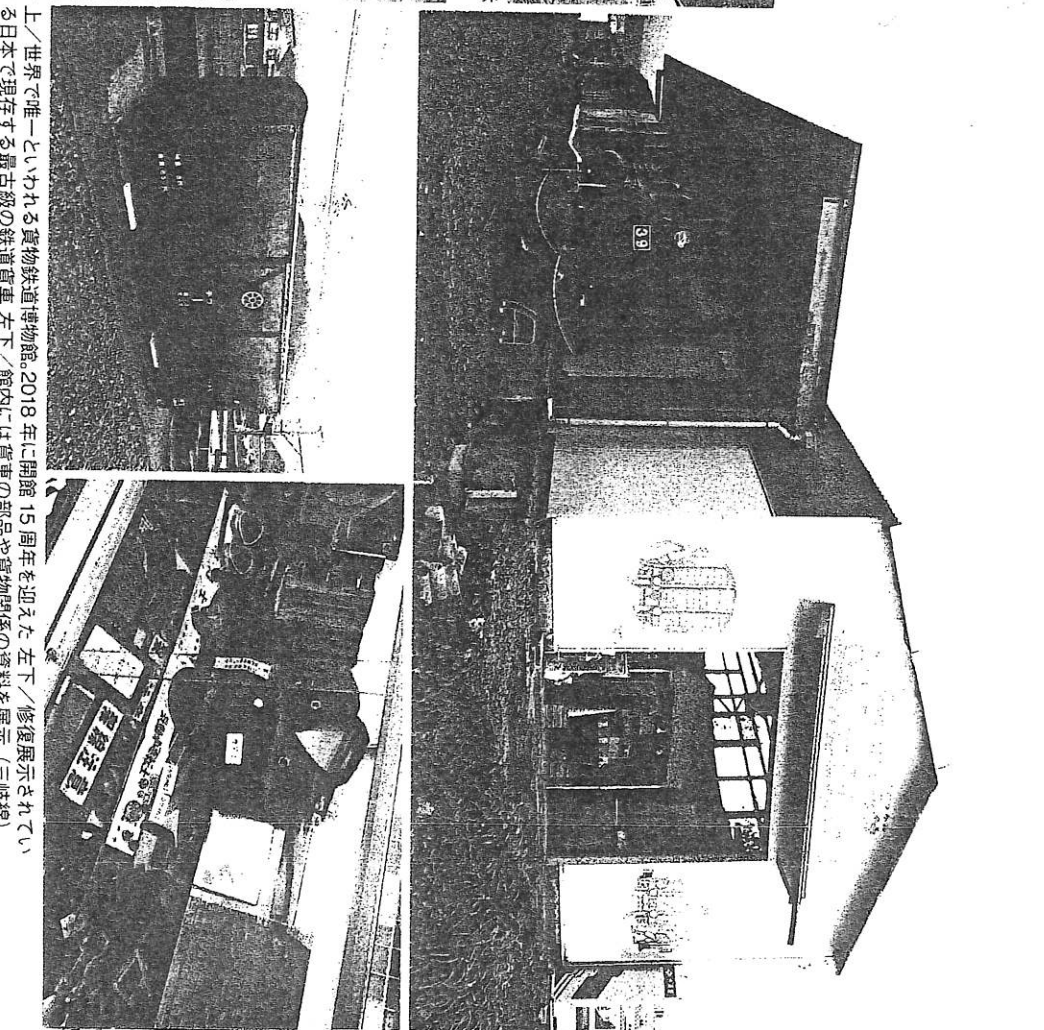


丹生川駅付近を走る三岐線。近鉄富田ー西原間15駅を約50分で結ぶ（三岐線）

03年での廃止
け、存続を希望
治体は、三岐鉄
請。2003年
よる運行が開始
経営移管に
在は桑名市・い
は、2003年
資金として53
から沿線市町
額を負担）で譲
市町有地とし
与。鉄道施設
償譲渡された。
「北勢線は、
上のことをや
線と三岐線は
域の特性とし
まずは三岐線
徹底してリニ
た（雨澤鉄道
駅の移転・法
いや商業施設
し、既存駅は
る。パーク&
下推進を目的
場・駐輪場の
「軽便鉄道想
敷設された北
間がかる。ま
路アクセスも
た。17駅を13
車の速達性を
とパーク&ラ



上/終点・西藤原駅は総鹿園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)

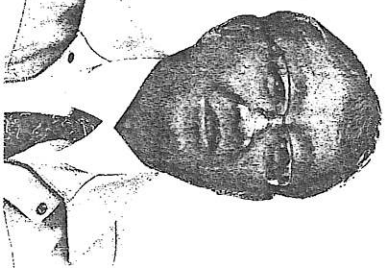
掛けていきたい」と語る。

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年間で約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（東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ます」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、雪の季節には電車で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経由する無料のコミュニティバス（福祉バス）を鉄道と

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】

Intervier Column

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。



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月の廃線を届けていました。

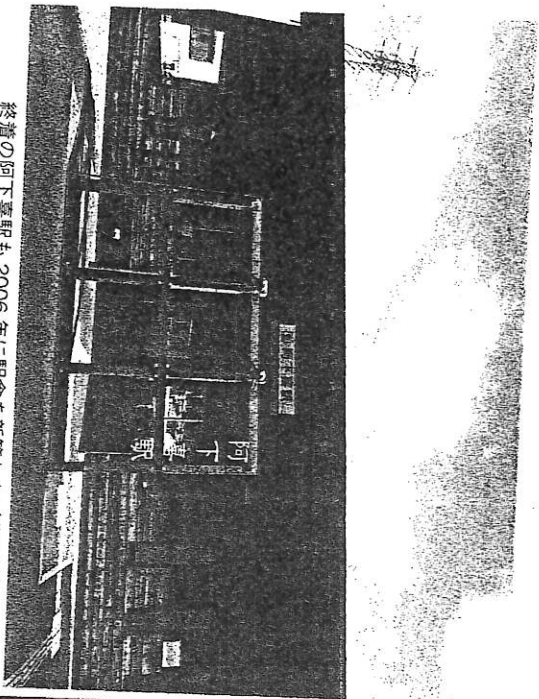
近代化と高速化、そして快適性を向上する

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。三岐線は自動転載機を使用していますが、北勢線は発条転載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。

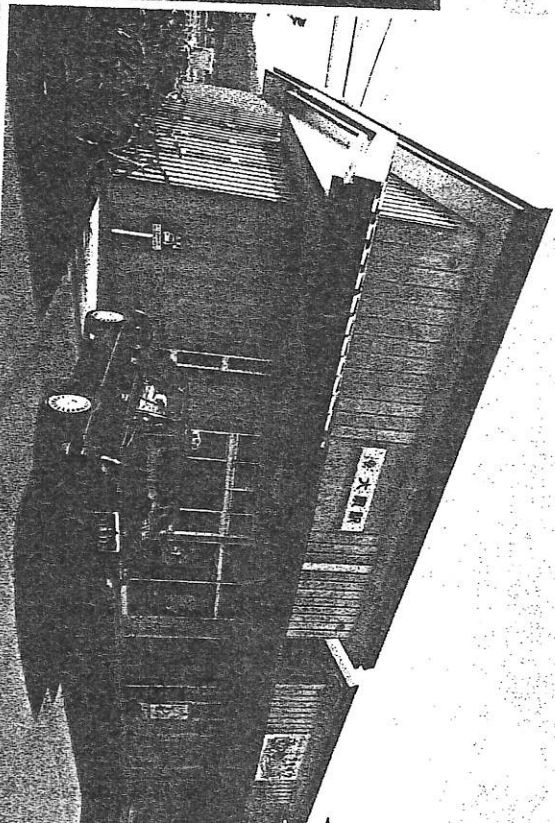
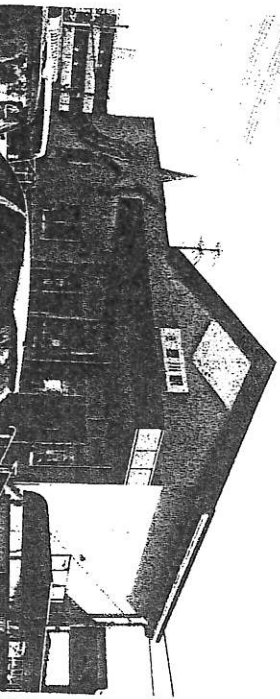
最初に手掛けたのは、駅の移転・統廃合でした。パーク＆ライドやサイクル＆ライドで鉄道利用を促進するため、幹線道路沿いや商業施設の近くに駅を設け、自動車や自転車と共生する地域の鉄道を目指したのです。また、利用者にとって利用しやすい近代的で合理的な駅を目指し、新築や改修された駅舎には券売機や出札機などの自動駅務機器を設置し、遠隔監視システムを導入しました。駅の統廃合に当たっては、沿線住民の方が不安に陥らないよう地元説明会を開き、理解を得るようにしました。

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のです。鉄道好きで鉄道会社で働きたいという人たちが来てもらおうと、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するまで、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



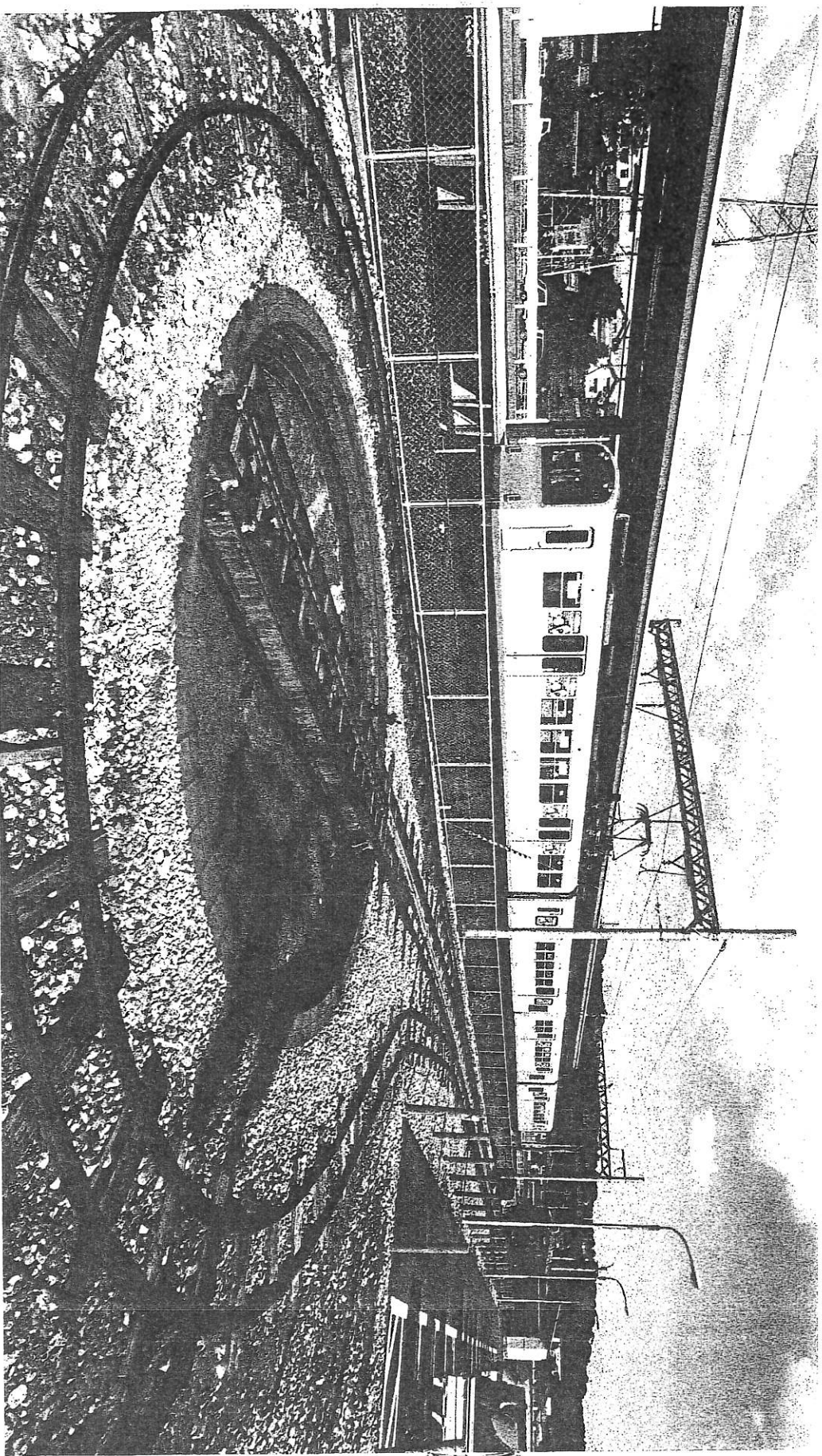
終着の阿下喜駅も2006年に駅舎を新築した(北勢線)



上ノ二つの駅を統合し、
舎隣に「うりぼう」を併設

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半
で、北勢線の夏の輸送人
びる。2市1町で連携し
実施し、普段は北勢線に
も沿線に足を運んでもら
たい」（小林次長）

もう一つの課題は、通
を増やすことだ。定期を
車通学や保護者の送迎で
も多く、通勤定期や定期
する中で通学定期利用が
る。

「北勢線沿線には、高松
これらの高校の生徒たち
用してもらいたい」と
る。

また、車両の老朽化の
ナローゲージ（特殊軌軌
車両が特殊で、全国で運
は3路線のみ（うち1路
車）のため、他社から中
で購入することは不可能
可欠だ。北勢線が保有す
予備車はない。

「非常に特殊な車両な
ハードルが高く、当社の
ことはとてもできない。
支援のご理解をいただか
ないが、どのように進め
している」（雨澤鉄道部
また、貨物輸送におい
ト輸送の貨車の老朽化が
いう。

「現在、貨物輸送はま

三岐鉄道の営業エリアたる三重県北勢地域は、愛知県とは木曾三川を隔て接し、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にも位置する東員町を中心に検討していくこととしたい。

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

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、団地のリン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

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専攻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。

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には、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、高校生の通学の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年の三重団体の開催を控え、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、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。町税収の源となつ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、議論から転じて、病院通いのために阿

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、傍観者的立場にならざるを得ない結果となつ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)の確保等を施したものの、単線の特殊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

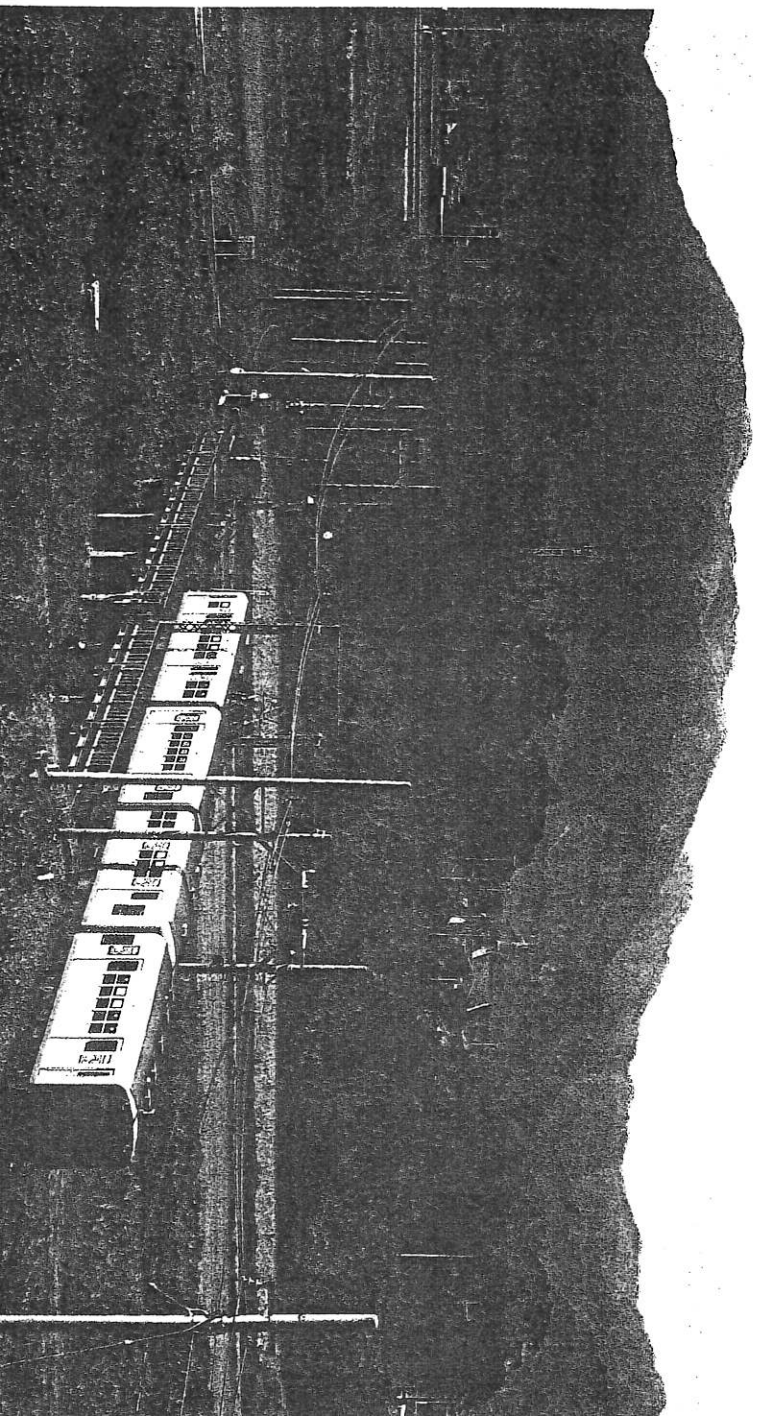
一部未成区間を残すものの東海環状道路も整備されることから、高速交通体系の整備・充実に伴い、日本有数の車社会である当地域で、なお一層自動車の利便性が向上すると、鉄道の前途を悲観する向きもある。

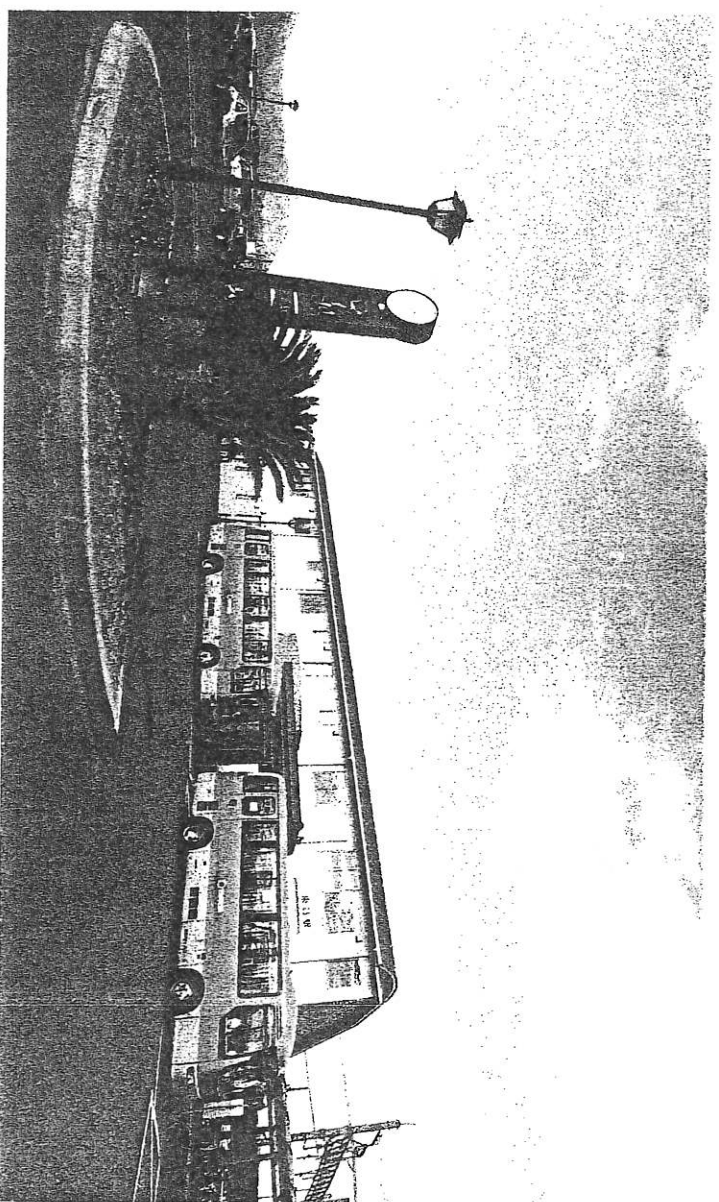
このような通勤・通学の実態に対して、北勢線に対する町からの公費投入については、首長や議会議員の選挙のたびに争点となってきた。町税収の源となつている生産年齢人口は、表に示すように、今後、2015年の約1.5万人から、2040年の約1万人弱までと激減が見込まれ、厳しい財政運営が予想されるだけに、北勢線維持のための税投入の適否は、ある意味、議論から転じて、病院通いのために阿

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とは、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





二つの駅が統合されて誕生した東員駅。コミュニティ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、避けなければならぬであろう。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、子どもを運んだ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二百建ての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、日糸の南米出身者の鉄道利用は増加しているとみられていく。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

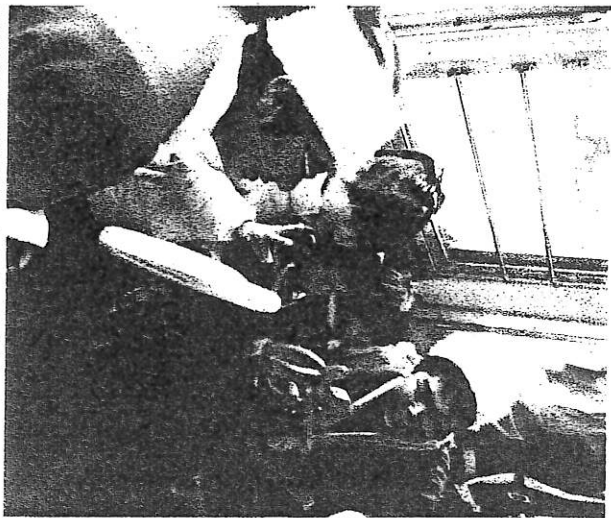
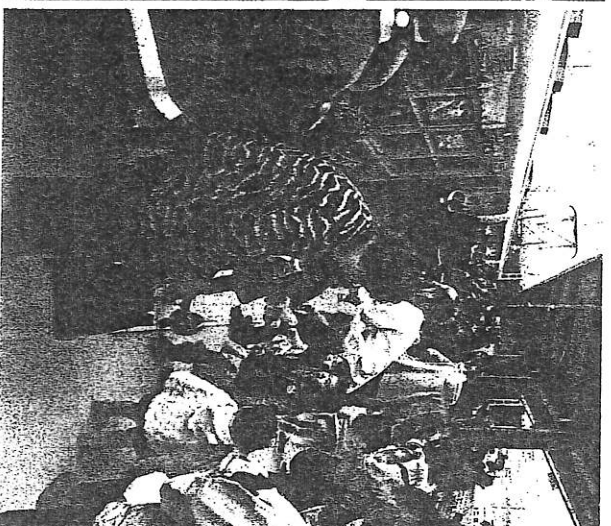
路線維持のためには、利用客の増加が必須である。鉄道利用客は、何らかの目的があって乗ってくる。そこで、

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くしたのち、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」につながることになった。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る。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（R77）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」受講生の手によってきらびやかに裝飾された車内では、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）

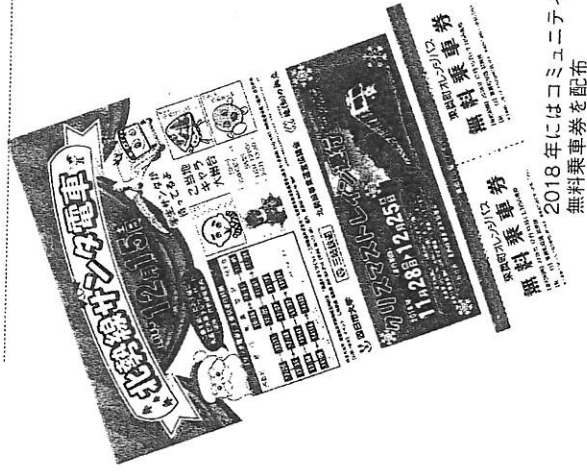
たちに沿線3自治体で構成する北勢線
 事業運営協議会提供のささやかなお菓
 子をプレゼントするという趣向であ
 る。例年、1500〜2000人の乗
 客を集め、一年で最も北勢線が賑わい
 をみせる日となっている。

「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」をお出迎え・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。

コミュニティバスとの連携

東員町のコミュニティバスの運営を



2018年にはコミュニティバスの
 無料乗車券を配布

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、十数枚の利用しか
 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りつつある。

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
 因策に取り組む必要はあるものの、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
 考となろう。

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
 う鉄道」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
 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
 着を考慮することが時間短縮の面で可能
 となってきた」とは、「東員町生活交
 通を考える会」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
 人々の気持ちや、北勢線を今日も明日
 も走らせるのである。

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】

三岐鉄道・太平洋セメント 密着レポート！

「資源循環」の輪を つなぐ三岐線貨物輸送

三岐鉄道の三岐線は、セメント輸送を主目的に計画された路線である。貨車によるセメントの鉄道輸送は、

わが国の高度経済成長期、全国津々浦々で行われてきた。しかし、時代とともに貨物輸送の主役はトラックに移り、現在では三岐鉄道とJR貨物による

太平洋セメント藤原工場の四日市港輸送がラストワンとなっている。

一方、三岐鉄道では、鉄道だから実現できる大量・安定輸送の特長を活かして1990年より「炭酸カルシウム・フライアッシュの往復輸送」を開始した。セメント工場と火力発電所の「資源循環」の輪をつなぐ貨物輸送である。

セメント輸送は黒い貨車の16両編成、

炭酸カルシウム・フライアッシュ輸送は白い貨車の14両編成、

そのスケール感、力強さ、迫力。貨物列車の存在感は圧倒的である。

富田駅と東藤原駅で行われる貨物列車の入れ換え作業、

そして太平洋セメント工場での取り下ろし、積載作業に密着した。

文◎伏島賢一撮影◎織本知文

日本で唯一の車扱セメント輸送

三重県いなべ市に、およそ90年の歴史を有するセメント工場がある。「太平洋セメント藤原工場」だ。三岐線東藤原駅は藤原工場に隣接、工場と駅は3本の専用線でつながっている。実は三岐線はそもそもセメント輸送のため敷設された路線なのである。

の車扱（バラ積み）輸送を行っている

また、三岐線は開業当初から旅客輸送も行っており、沿線で宅地開発が進んだ60年代以降、旅客需要も大きく伸びた。

現在の三岐線の鉄道営業収入は、貨物と旅客がほぼ半々となっている。

インフラ整備の一端を担う

三岐線の貨物輸送の歴史をもう少し見てみよう。

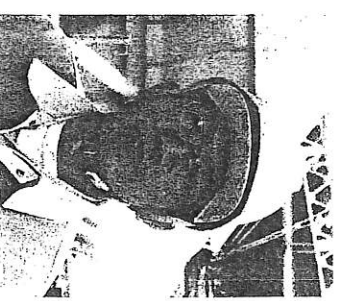
戦後、特需景気でセメント需要が急増すると、貨物輸送増大に対応するため、三岐線は54年に全線を電化する。

電気機関車や貨車を増備して、電化による列車運行が軌道に乗った59年には、黒部川第四タムの建設用セメント

輸送が始まった。1日最高60両の無蓋貨車にバラ積みしたセメントを、東藤原駅から旧国鉄大糸線信濃大町駅に向

けて送り出す。63年までの4年間で、41万7000トンのセメントを輸送した。

セメントに関連する貨物輸送のピークは198万トン



太平洋セメント株式会社
藤原工場 製造部 製造課
田中博
Hiroshi TANAKA

高度経済成長期以降、貨物輸送の主役は鉄道からトラックに移ったが、藤原工場から出荷されるセメントの約4割は今なお鉄道が担い、現在セメント

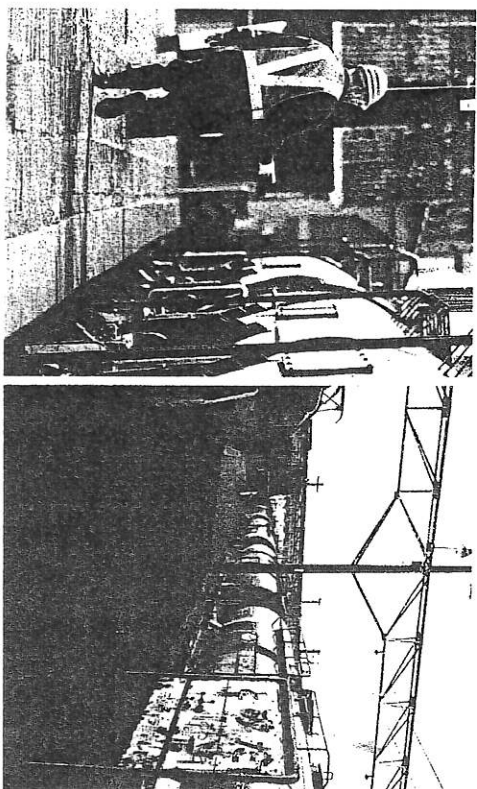
セメント輸送が開始されたのは、32年に小野田セメント藤原工場が完成した翌年1月からである。東藤原駅からJR（旧国鉄）と接続する富田駅へ。

年7月に富田―東藤原駅間23・1kmが開業し、12月には東藤原―西藤原駅間が開通して三岐線26・5kmが全通した。本化して敷設されることになり、翌28年に「三岐鉄道株式会社」が設立。31

※小野田セメントは1994年に秩父セメントと合併して秩父小野田に、浅野セメントは1947年に日本セメントに改称。1998年に秩父小野田と日本セメントが合併して、セメント業界最大手、太平洋セメントとなった。

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】

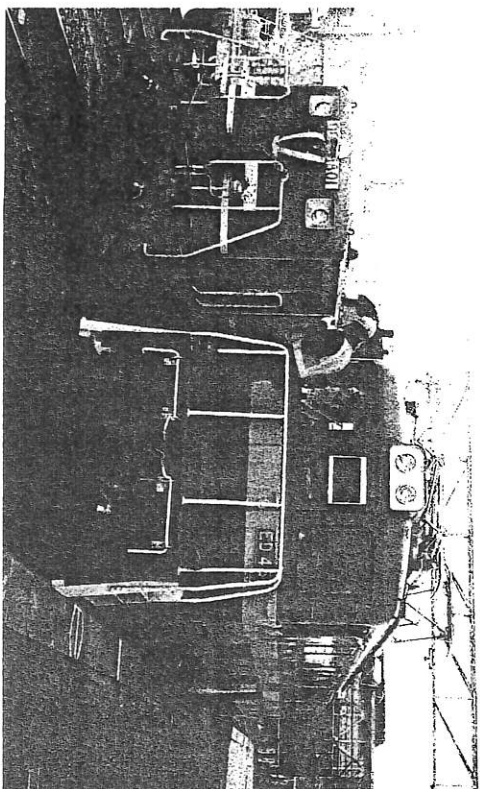


1985年3月に旅客扱いを休止して以降、雷田駅は貨物専用の駅となっている

鉄道がつなぐ資源循環の輪

三岐線で運ばれている貨物はセメントだけではない。炭酸カルシウムとフ
 鉄道が、2000年代初めには、中部国際
 空港建設のための埋立用土砂輸送の一
 部を鉄道輸送している。太平洋セメン
 トが藤原岳で採取した空港建設用の土
 砂を、四日市出荷センターまで輸送す
 る。同センターで取り下ろして砂利運
 搬船に積み込み、空港建設予定地まで
 海上輸送するルートだった。
 空港というインフラ整備の一端を担
 うプロジェクトで、30カ月の間にお
 よそ500万トンの土砂を運んだ。

ライアッシュ(石灰灰)も、セメント貨
 車と異なる専用貨車を使い、別の経路
 で往復輸送されている。環境にやさし
 い鉄道貨物輸送の新しい在り方を示唆
 する取り組みだが、世間的にはあまり
 知られていないようだ。
 炭酸カルシウム・フライアッシュ輸
 送(炭カル・FA輸送)は、太平洋セメ
 ント藤原工場と愛知県内の石灰火力発
 電所との間で行われている。その詳細
 を紹介しよう。
 まず、太平洋セメントだが、同社で
 生産する炭酸カルシウムは、石灰火力
 発電所で発生する排ガスを処理する脱
 硫装置に使用される。



雷田駅で貨車の受け渡しを行う。JR貨物(左)と三岐鉄道の機関車が並ぶ

一方、石灰火力発電所では、石灰の
 そうした計画から
 たのが、鉄道による
 この輸送には、
 R貨物と衣浦臨海鉄
 こいで太平洋セメ
 造部製造課の田中博
 う。田中さんは原料
 を担当している。田
 話なので」と前置き
 てくれた。

「ひとくちに弊社
 ルシウムと、石灰火
 アッシュを往復輸送
 どうやって運ぶか、
 題があります。鉄
 道輸送なら大量
 で、環境負荷も低
 への影響も回避でき
 出番があったよう
 藤原工場から石灰

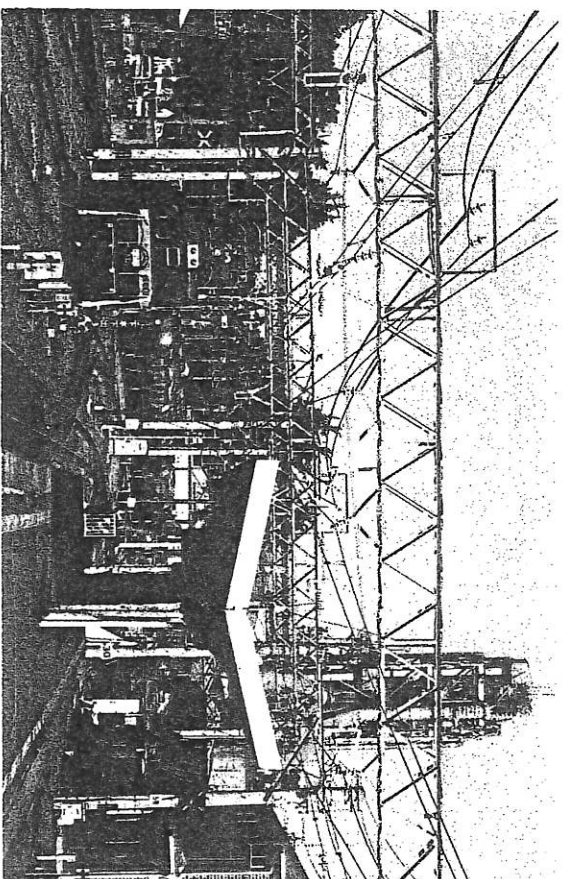
燃焼によりフライア
 熟化アルミニウムな
 料である天然粘土レ
 代替品としてセメン
 る。つまり、産業廢
 シュがセメント工場
 わるといっわけであ
 藤原工場から石灰

送する「資源循環の
 からは藤原工場へフ
 カルシウムを輸送上
 輸送で実現できれ
 だ。

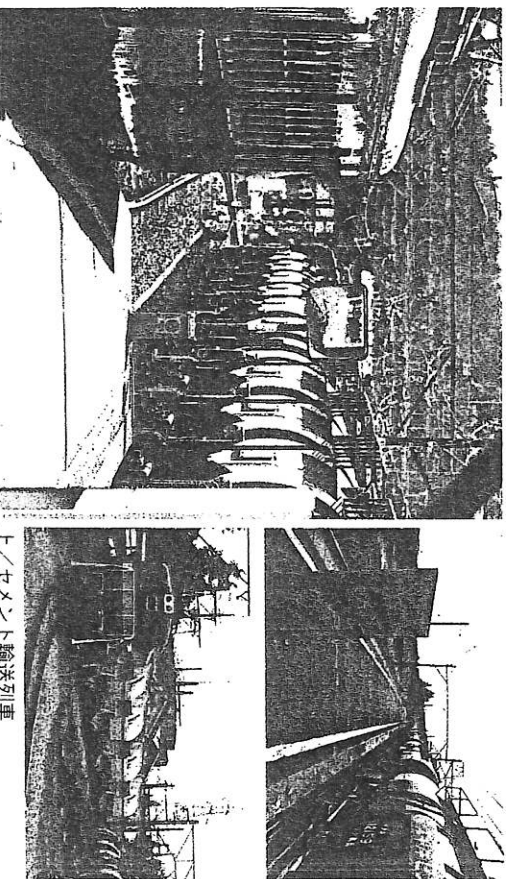
炭カル・FA輸送が行われているのか
を見てみよう。
まずは太平洋セメント藤原工場か
ら。東藤原駅から藤原工場まで伸びる
専用線はそれぞれセメント、炭カル・
FAの荷役設備につながっている。こ
こでフライアッシュを取り下ろし、炭
酸カルシウムを積載（コラムで紹介）し
た貨車は、専用線を経由して東藤原駅
の手前から本線に進入。夕方出発し、
三岐線の本線を進んで富田駅まで走行
する。夜、構内でJＲ貨物の機関車に
付け替えられ、貨車はJＲ貨物に引き
渡される。この先はJＲ貨物が担当。

関西本線、東海道本線を経由して大府
駅へ。ここでさらに衣浦臨海鉄道の機
関車に付け替えて、JＲ武豊線、衣浦
臨海鉄道碧南線を経由し、貨物列車は
石炭火力発電所の最寄り駅でゴールす
る。タイムングとしては、出発した日
の翌日の午前中だ。
復路のフライアッシュの輸送はこの
逆の経路をたどる。フライアッシュを
積載した貨車は、到着した日の午後
に出発。その翌日の昼ごろまでに東藤原
駅に到着する。片道110kmほどの道
りで、1日1往復の運行だ。
こうして貨物鉄道が大量・安定輸送

を支えているわけだが、毎日の運行の
う。三岐鉄道・鉄道部運輸課の園田亮
係長に聞いてみると、「長距離を旅客
列車の合間を縫うように運行しますの
で、台風や大雨などの自然災害や事故
などにより、道中のどこかの区間でタ
イヤが乱れると、その影響で貨物輸送
にも遅れが生じることもあります。石
炭火力発電所からの便は、本来、富田
駅に夜9時前に到着するんですが、そ
れが真夜中の12時過ぎになることもあ
ります。ダイヤが乱れるたびに、各社
との調整が必要になります」と話しな
このように貨物鉄道として計画され
開業以来、貨客輸送を担って走り続け
る三岐鉄道だが、貨物輸送を維持・存
続する上で、現在、重要な課題に直面
しているという。貨車の更新だ。
三岐鉄道が運用する貨車は、セメン
ト輸送用貨車95両と炭カル・FA輸送
用貨車34両の計129両。一般的に貨
車の寿命は30年といわれているが、そ
のほとんどが切り替え時だ。
貨車は5年に1度、全般検査を受け
ることが定められている。全般検査に
通らない車両は、運用を停止するしか
なく、新造を計画しなければ、いずれ

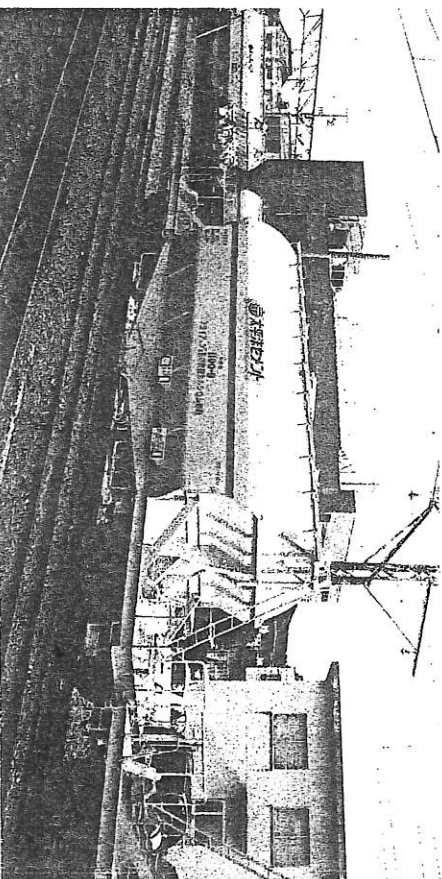


東藤原駅と太平洋セメント藤原工場は専用線につながっている



貨物列車の脇を旅客列車が走り抜ける

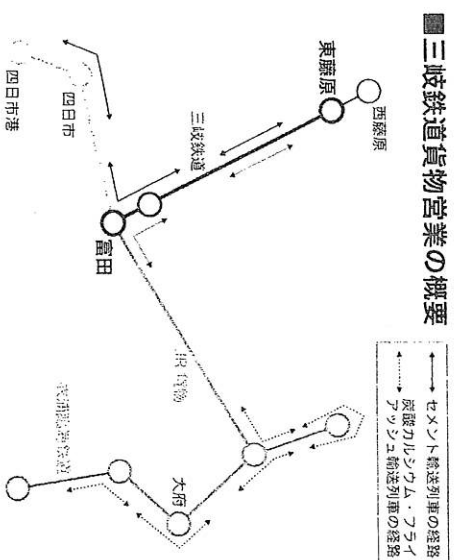
上/セメント輸送列車
下/炭カル・FA輸送列車



炭カル・FA輸送の新造貨車。白いボディに青のラインが入ったモダンなデザインだ

地域貨物鉄道への思い

から、最後は「でもそれがわれわれの
仕事。困難にめげずに頑張りますよ」と
頼もしい言葉で締めくれた。



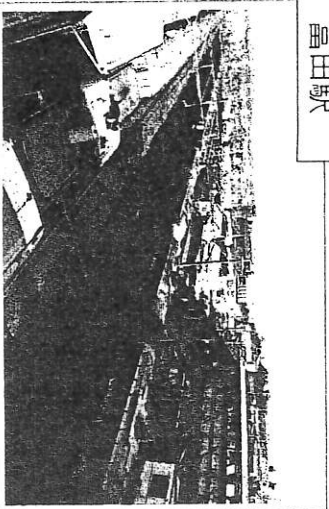
三岐鉄道貨物営業の概要

→ セメント輸送列車の経路
→ 炭カルシウム、フライアッシュ輸送列車の経路

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】

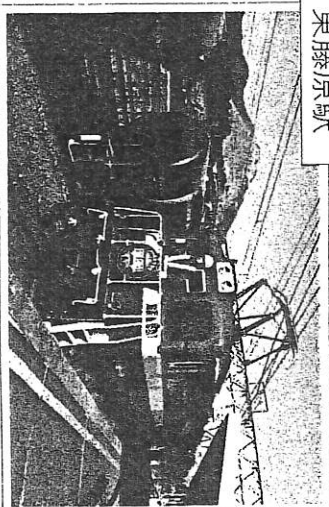
富田駅



三岐鉄道からJR貨物へ

富田駅で、三岐鉄道とJR貨物で貨車の受け渡しが行われる。JR貨物のDD51型機関車に牽引された16両編成のセメント貨車がホームに入線してきた。その編成の長さに驚いてしまった。

東藤原駅



貨物列車の入れ換え作業

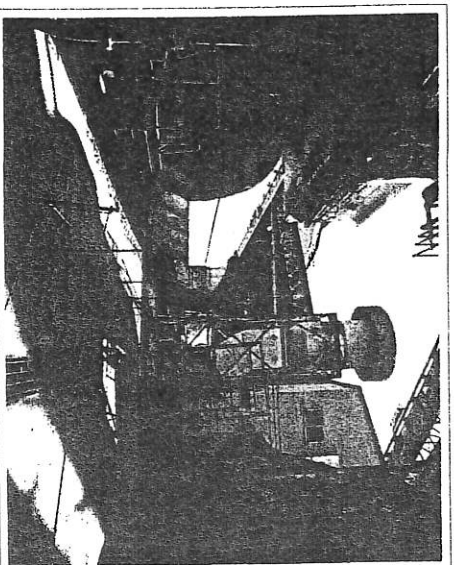
東藤原駅の側線には、8両編成のセメント貨車が留置されていた。ED45型機関車が重連でホームから本線を十数m前進、側線に入り、貨車を連結する。操車員は3人、専用線を通じて、太平洋セメント藤原工場に向かった。

Column

太平洋セメント藤原工場

取り下ろし・積載の作業手順

太平洋セメント藤原工場で行われているフライアッシュの取り下ろしと炭酸カルシウムの積載作業を見学させてもらった。藤原工場内の作業エリアは、まさに「アロウの仕事場」といった感じだった。また、高いサイロが屹立し、パイプがうねり、工場好きにはたまらない雰囲気だ。ここで働いている作業員は通常は3人。取材日には見習いの人が1人加わっていた。どの人も三岐鉄道の社員だが、皆キビキビと動いている。頼もしい。



フライアッシュの取り下ろし



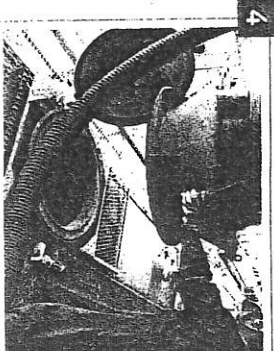
1 列車を移動させ、貨車の下にある排出口と、ホームに開いているフライアッシュの受け口とをピッタリと合わせる。職人技だ。貨車の排出口をホームの受け口に接続する。



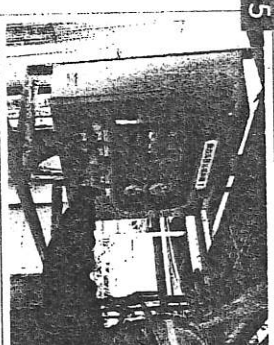
2 貨車のエア注入口にホースを接続する。ホームから空気を勢いよくタンクの中に入れて、フライアッシュが排出される。田中さん曰く「エアーを注入するとフライアッシュが水のように出てくるんです」



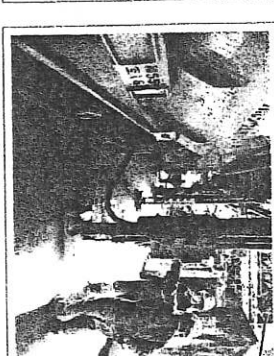
3 フラスチックハウスマーでタンクの各部を叩いて音をチェック。音の変化でフライアッシュが全部出たかがわかるそう。全部排出されたことが確認できたら、貨車の排出口、ホース、ホームの受け口を閉じて終了。この間、約12分。



4 貨車の上に注入口がある。そこに上つて口を開ける。上から下がついてくる極木のホースを移動させ、ホームの口と貨車の注入口を接続する。これも一発でピッタリ。



5 すく横にある「炭カル積込操作盤」のボタンを押して積載開始。操作盤には計量器の表示がある。それを見ながら所定の量まで入れる。所要時間約17分。



この設備には8両編成で入る。ホームの受け口などはそれぞれ2つあり、一度に作業できるのは2両だ。よって、この作業を8両編成で4回繰り返すことになり、全アロセスを午前と午後それぞれ3時間かけて行う。

深刻な貨車不足となる。事実、セメント輸送用貨車は、不足する事態となっており、三岐鉄道はその対応を思案中だという。取材を終えて、東藤原駅から三岐線に乗った。夕方の列車は途中から学生服の高校生でいっぱいになった。ふと

視線を移すと、車窓の向こうに小さな男の子の多くは、無条件に電車やクルマに夢中になるものだ。男の子は黄色とオレンジ色の旅客列車を指差してほ笑んでいる。三岐線には、黒いセメント貨車も、白い炭カル・FA貨車

にはないだろう。お母さんに抱かれた男の子も、この電車に乗って通学するようになるのかもしれない。そしていつか、地域貨物輸送が果たす役割や意義を理解する日が来るだろう。そんなとき、この沿線に生まれ育つたことを誇りに思ってくれるはずだ。そのためにも、直面する課題を乗り越え、地方鉄道では希少となった三岐鉄道の貨物輸送が未永く続くことを願う。