

北勢線の歴史

西 羽 晃



(2017年2月1日 08時09分 馬道駅)

平日の朝8時前後に北勢線馬道駅に着く電車から桑高へ通学する生徒が溢れるように出てくる。桑高は発足当時は全日制普通科の通学区域は桑名郡市に限られていたが、1959(昭和34)年度から員弁郡・三重郡・四日市市の一部も含まれるようになった。それ以後員弁方面からの通学生が増えて馬道駅を利用する桑高生が増加した。

北勢線が開通したのは1914(大正3)年4月18日であった。その当時は大山田(のちの西桑名)駅から楚原駅までであった。北勢鉄道株式会社の経営で、株主は桑名員弁の有力者600人余が出資していた「俺らが鉄道」であった。社長は桑名町の伊藤紀兵衛だった。蒸気機関車で牽引され、線路幅の狭いナローゲージの軽便鉄道で単線運転だった。馬道駅では貨物線もあった。

翌1915年に桑名町(のちの桑名京橋)駅まで延長し、16年に阿下喜東(のちの六石)駅まで延長された。この時に造られた「六把野井水拱橋」はコンクリートブロックをねじり状に積み上げており、美しい曲線を描いていて、現在も使われている土木遺産Aランクとされている。

当初の目的である阿下喜の中心地に至るにはアップ・ダウンが強く、小型の蒸気機関車では運転が困難ということもあり、手前に阿下喜東駅を設けて、差し当たりの終着駅とした。昭和になると藤原岳麓にセメント工場が出来、阿下喜も活気が溢れ、1929(昭和4)年に阿下喜は町制を施行した。それに応じて阿下喜駅までの開通が実現したのは31年7月8日だった。同時に電化も行われ、貨物列車を除いて

電車が走るようになった。そのころに馬道駅も改良されたが、その時に造られた下り駅舎は内部をリフォームしているものの現在も使われている。北勢線では戦前建築唯一の駅舎である。

その後、北勢鉄道は北勢電気鉄道と改称され、経営は極めて順調であった。しかし戦時中に政府の命令で、三重県下の小鉄道が統合されて三重交通北勢線となった。1945年の桑名空襲で桑名町駅は焼失し、48年に復旧した時から桑名京橋駅と改名された。国道一号線を横断するので、自動車の通行に邪魔になるため、西桑名―桑名京橋間は61年に廃止された。

1970年には近鉄に吸収されて、近鉄北勢線となった。おりしも自動車が普及してきて、乗客数も70年代をピークとして下降してきて赤字路線となった。近鉄では北勢線の廃止を2000（平成12）年に打ち出した。沿線住民から反対運動が起こり、桑高でも生徒の足が失われるので、反対の声が上がった。そして沿線市町からの援助を受けて三岐鉄道が経営を引き受けて、03年4月1日から三岐鉄道北勢線として運転が続けた。

三岐鉄道になってから、駅の統廃合、路線の改良、駅舎の改良、自動改札化、終電時刻の延長、定時運転、駅前無料駐車場など、数々の改善によって、乗客数は徐々ながら増えてきた。しかし、年間赤字は続いている。今後は近鉄・JR桑名駅との連絡が改良されることが必須であろう。全国でも珍しいナローゲージの特徴を活かし、スピードよりも「ゆとり」ある「癒しの鉄道」をアピールしたい。