

養老線の歴史

西 羽 晃

東海道線が開通して大垣駅が出来ると、明治 28（1895）年に桑名、四日市や岐阜県の人たちが出資した養老鉄道が計画された。しかし実現するのは遅れて大正 2（1912）年になって、池野～大垣～養老間が開通した。同 8（1919）年 4 月 27 日に桑名までの全線が開通した。この時に多度と桑名（現近鉄）駅が設けられた。この両駅は 2019 年には開業 100 周年を迎えることになる。養老～多度間は扇状地をいくつかのトンネルで潜っており、そのトンネルはレンガ造りであって、現在も使われている。当時は蒸気機関車による運転であり、多度～桑名間は約 18 分かかり、1 日に 8 往復であった。桑名駅は国鉄桑名駅に併設し、駅務は国鉄に委託され、乗降口も国鉄側のみであった。養老鉄道は国鉄東海道本線大垣駅と関西本線桑名駅を結ぶ路線であり、養老鉄道と国鉄とは線路幅が同じであったので、国鉄の貨物列車が養老線に乗り入れした。同 9 年に下野代駅、同 10 年に下深谷駅が開業した。この時の下深谷駅舎は大きな改変もなく現在も使われており、桑名地方では現在も使われている最古の駅舎であって、文化財級の存在である。



（2017 年 1 月 2 日の下深谷駅舎）

その後の養老線の経営は目まぐるしく変遷をしてきた。大正 11（1922）年 6 月から揖斐川電気に合併し、揖斐川電気養老鉄道と称した。揖斐川電気は電力事業を行っており、余った電力を利用するため、養老線の電化を行い、同 12 年 5 月 13 日から電車が走るようになった。桑名では初めての電車である。

昭和3（1928）年に揖斐川電気から独立し、養老電気鉄道（養老電鉄）となった。同4年1月30日に伊勢電気鉄道（伊勢電鉄・現近鉄）が四日市～桑名間を開通させ、桑名駅に乗り入れた。この時も乗降口はまだ国鉄側のみであり、駅務も国鉄に委託されたままであった。養老電鉄も伊勢電鉄も線路幅が同一だったので、大垣～桑名～津の直通電車も走った。同年10月には養老電鉄は伊勢電鉄に吸収合併され、伊勢電鉄養老線となった。しかし伊勢電鉄は倒産したので、同11年に養老線は独立して再び養老電気鉄道となった。同14年12月29日に播磨駅が開業した。これは東洋ベアリング（現NTN）の工場が開設され、その通勤者のための駅であった。同15年には養老電気鉄道は参宮急行電鉄（伊勢電鉄の後身）に吸収合併され、同16年には参宮急行電鉄は関西急行鉄道となり、同19年には近畿日本鉄道（近鉄）となった。

近鉄養老線時代が長く続いたが、昭和34（1959）年に近鉄本線の線路幅が広くなり、養老線への直通運転は出来なくなったし、桑名駅のホームも変更された。自家用車の普及により同50（1975）年ころから鉄道利用者も減少し、平成19（2007）年10月1日から養老線は独立して、昔の名前に戻り、養老鉄道として運営されている。しかし乗車客は減少傾向が続いている。