

伊勢鉄道

～四日市と津を結ぶ短絡線～

伊勢鉄道は、1986年に設立された三重県出資の第三セクター方式の鉄道会社です。保有路線は河原田-津間22.3kmと比較的短くなっていますが、JR 関西本線および紀勢本線と直通運転を行っており、F-1 日本グランプリが鈴鹿サーキットで行われるため、および伊勢神宮へ参拝される方が多いため、JR 特急「南紀」と快速「みえ」を利用する乗客数が多くここ数年は黒字計上となっています。

＋ 車輛の特色

伊勢鉄道にはJR 東海の特急〈南紀〉や快速〈みえ〉が乗り入れており、これらにはキハ 85 とキハ 75 が使われています。また、かつては快速〈みえ〉にキハ 58、キハ 65 などが使用されていました。

普通列車は伊勢鉄道の自社車輛が使用されています。車輛はすべて富士重工製です。開業時はレールバスであるLE-Car II シリーズのイセ I 形 3 両、イセ II 形 1 両が使用されていました。2004 年から 2005 年にかけて世代交代が行われ、LE-DC シリーズであるイセ III 形 4 両に全車交代しました。

＋ 路線の特色

特急〈南紀〉および快速〈みえ〉などが経由するため、路線形態は高速運転を意識したものとなっており、直線が多く、ほとんどの区間で盛土または高架で、踏切は鈴鹿-玉垣間にある「山の神踏切」1 か所のみとなっています。

地図上でみると JR 関西本線と紀勢本線の一部であるような路線形状となっています。なぜなら、関西本線は名古屋-大阪間を、紀勢本線は伊勢-和歌山間を結ぶために建設されたためであり、1973 年の伊勢線開業前、紀勢本線や参宮線方面へ向かう場合は亀山でスイッチバックが余儀なくされていました。

JR の特急〈南紀〉または快速〈みえ〉が 1 時間おきに 1 本、その間に普通列車が 1 時間おきに 1 本走る、というダイヤで運行しており、普通列車のみ伊勢鉄道の運転士が運転を行っています。起点の河原田を始発、終着する列車はなく、ほとんどが四日市に乗り入れています。

また、前述したように F-1 日本グランプリが開催される時は鈴鹿サーキットで行われるため、JR 東海のキハ 85 やキハ 11 等による臨時列車を運行、特急〈南紀〉や快速〈みえ〉も鈴鹿サーキット稲生に臨時停車します。しかし、通常より何倍もの乗客数が利用するので、ダイヤの遅延が発生する駅に長蛇の列が出来てしまう等が起きてしまうのが課題点です。

イセⅠ形

伊勢鉄道イセⅠ形は1986年の伊勢鉄道開業のため登場した車輌で、3両が用意されました。これもまた、国鉄引継ぎの第三セクター鉄道に多く導入された富士重工製 LE-CarⅡシリーズの一つで、前面が非貫通型で大型の窓が一枚配されていました。運転台は正面向かって中央に寄せられたスタイルとなっています。長良川鉄道ナガラ1形や福岡県の甘木鉄道 AR100 形などほぼ同一のスタイルとなっています。カラーリングは白地に水色のラインを3本配し、側面の中央より右側にずれた位置に三重県の形を模したオレンジ色のストライプが入っていました。

車内は中央部に4組のボックスシートとその両端にロングシートを配したセミクロスシートで、モケットの色は明るいベージュ色をしていました。

2004年にイセⅢ形の投入によって全車廃車。その後、ミャンマー国鉄に譲渡され、イセ1は客車に改造、イセ2、3は事業用気動車として使用されているようです。

全長:15,500mm 最高速度:80km/h エンジン:PE6HT03 (230PS)

イセⅡ形

伊勢鉄道イセⅡ形は1989年に伊勢鉄道線内の普通列車増発のために登場した車輌で、1両のみが製造されました。イセⅠ形と同様に富士重工製 LE-CarⅡシリーズですが、こちらは前面が貫通型で、樽見鉄道ハイモ230形や明知鉄道アケチ1形など同一の貫通型のスタイルになりました。車内はイセⅠ形と同様のセミクロスシート仕様でした。

2005年にイセⅢ形の投入によって廃車となり、ミャンマー国鉄に譲渡され、現在はミャンマー国鉄幹部専用車として使用されているようです。

全長:15,500mm 最高速度:80km/h エンジン:PE6HT03 (230PS)

イセⅢ形



伊勢鉄道イセⅢ形は老朽化したイセⅠ形とイセⅡ形を置換えるべく、2003年から2005年にかけて4両が導入されました。イセⅠ形とイセⅡ形のようなレールバスは富士重工の開発した LE-Car シリーズの一つですが、これは1980年代に富士重工が製作していたバスの技術を応用したもので、従来の気動車に比べて非常に軽量で安価なことが特徴でした。ただ、寿命もバス並で、鉄道車両としては老朽化も非常に早く進みます。そこで、鉄道車輌と同じ車体としたのが LE-DC シリーズで、後に明知鉄道アケチ10形で標準スタイルを確立します。イセⅢ形では更に進化し、ステンレス車体を採用しました。そのため、1両目のみが富士重工製で、それ以降は新潟トランスで製造されました。

全長:18,500mm 最高速度:100km/h エンジン:N14R(355PS)