

養老鉄道

～分離独立した近鉄の長大支線～

養老鉄道は2007年に近畿日本鉄道養老線を分社化して誕生した第三セクター鉄道です。岐阜県の大垣を起点とし、南は三重県の桑名へ。北は揖斐へと全長57.5kmの路線を伸ばしています。

＋ 車輛の特色

養老鉄道の車輛は全て近鉄養老線時代からの引継ぎ車です。全ての車輛がかつては近鉄名古屋線、南大阪線に所属していたもので、中には現在の近鉄通勤車の原型となった6800系ラビットカーの増結車であったモ6850を組み合わせた編成も現存します。そこで、2009年からその600系D06編成がラビットカー塗装に復元されました。2014年には600系D04編成の名古屋線時代の1600系の登場時塗装に戻され、「センロク」という愛称が付けられています。

かつて近鉄養老線は旧型車の楽園と呼ばれ、名古屋線や南大阪線、志摩線などの旧型車が入り乱れて走っていました。1980年代にはある程度整理され、元名古屋線の特急車の6421系と6431系、通勤車の6441系が走っていましたが、1992年から現在の600系、610系、620系が入線しました。旧型車は1996年に全車が引退し、養老線のワンマン運転化と冷房化がなされました。

＋ 路線の特色

養老線は岐阜県西濃地方の北に位置する揖斐から、東海道本線、樽見鉄道と接続する大垣に至ります。大垣駅は頭端式ホームになっていますから、そこで向きを変え、養老の滝で名高い養老を通り、駒野、多度を経て関西本線、近鉄名古屋線、三岐鉄道北勢線と接続する桑名に至ります。全線を直通する列車は存在せず、運転系統は大垣以北と以南で全く異なります。そのため、大垣以北を「揖斐線」、以南を「養老線」と呼ぶことが多いです。

養老線は1913年に初代養老鉄道によって池野—大垣

—養老間が開業したのが始まりで、当初は蒸気機関車が客車を牽く形でした。1919年には池野—揖斐間と養老—桑名間が開通して、全通が成りました。1922年に揖斐川電気（現：イビデン）に合併され、翌年に全線電化がなされました。1928年、揖斐川電気の鉄道部門は養老電気鉄道に譲渡。その翌年、伊勢電気鉄道に合併されます。伊勢電時代は大垣から大神宮前までの列車も運行されたりしましたが、1936年に伊勢電が参宮急行電鉄に合併されると、養老電鉄として再び独立しました。しかし、それも長くは続かず、1940年に参急に合併、そこから先は名古屋線と同様に関西急行鉄道、近畿日本鉄道と変わりました。

1959年の伊勢湾台風をきっかけとして名古屋線は標準軌に改軌をしましたが、養老線は東海道本線から関西本線へ短絡する貨物列車のルートの一部となっており、また改軌するには距離が長いということから狭軌のままとなりました。

近鉄時代は長く続きましたが、貨物輸送の廃止、利用者の減少から近鉄は撤退を表明します。しかし、沿線には高校が多く存在していたため、沿線自治体は廃止に反対。その結果、沿線自治体と近鉄が出資する第三セクター養老鉄道が2007年に発足し、養老線は近鉄から再びの分離独立をしました。

運行形態は大垣—揖斐間が朝夕20分毎、昼間が40分～60分毎となっています。また大垣—桑名間は朝夕30分ごと、昼間40分ごとに運転されています。

600系 ～養老線冷房化への第一歩～ 電算記号 D



近鉄養老線(現養老鉄道)では 1971 年の ATS 化以後、他線区からの旧性能車が運用されていましたが、1992 年に冷房通勤車の転用による近代化が図られ、養老線へ投入されました。600 系は 1992 年より養老線に投入され、3 連 2 本、2 連 4 本の陣容となりました。種車は 1600 系・6800 系・6000 系(サ 6150)がベースとなり、転用にあって Mc となる車両の台車の一部新造と 601F・602F は元 6000 系の間車を組み混んだ 3 連が組成されました。養老鉄道への移管前後、車両の塗装がツートンカラーからマルーン一色に統一されましたが、2009 年に 606F が



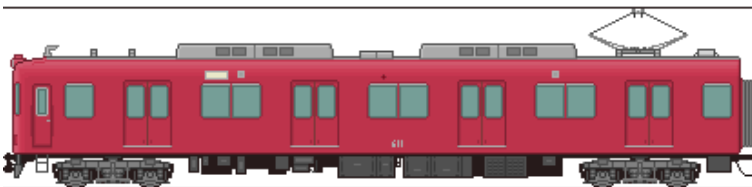
6800 系由来のラビットカー塗装、2013 年に 604F が 1600 系由来の塗装として往年のカラーリングに変更されています。

全長:20.720mm 最高速度:65km/h 主電動機:MB-3082(135kW) 抵抗制御

610系 ～1800系を元に登場したグループ～ 電算記号 D



610 系は 1993 年に名古屋線の 1800 系と南大阪線の 6850 形を種車として転用されました。組成は元々 Mc+Tc の 2 連である 1800 系を基本として 4 編成が組成され、内 2 本は増結用 Tc を繋げた 3 連で運用されていました。しかし、2001 年に元 6020 系の 625F が養老線に転入した際にク 530 形が廃車となり、611F は元南大阪線 6900 系の間車サ 571 を加えた 3 両に組成を変更。2014 年現在では 3 連 1 本・2 連 3 本の陣容となっています。613F と 614F は「はかるくん」の養老線内牽引指定編成となっており、増結を行わない養老鉄道において幌受けを装備した数少



ない編成であり、本線時代の雰囲気醸し出しています。

全長:20.720mm 最高速度:65km/h 主電動機:MB-3082(135kW) 抵抗制御

620系・625系 ～南大阪線時代の姿を色濃く残す～ 電算記号 D



620系は元南大阪線6000系を種車に、養老線向けに改造を受けた上で転出した形式です。621F～624Fの3連4本が投入され、南大阪線在籍時と同じ組成を保った状態で養老線に入線しました。転用改造前の編成はMc+M+Tcの組成でしたが、中間M車の電装解除した上でM+T+Tcの組成となりましたが、集電は従来通り中間車のパンタグラフから取り込まれています。

2001年に、元南大阪線6020系(6037F)を種車とする625Fが転出され、620系に準じた改造が施行されました。625Fは元々ラインデリア装備車であった6020系を種車にしているため、625系として区分されています。また、中間車のサ6109が611Fの3連化用に捻出され、サ571形として活躍しています。

全長:20.720mm 営業最高速度:65km/h 主電動機:MB-3082A(135kw) 抵抗制御

参考文献

- ・カラーボックス 日本の私鉄「近鉄Ⅱ」(保育社) 諸河久/山邊誠 共著
- ・私鉄の車両1 近畿日本鉄道Ⅰ 特急車(保育社) 飯島巖/藤井信夫/井上広和 共著
- ・私鉄の車両13 近畿日本鉄道Ⅱ 通勤車他(保育社) 飯島巖/藤井信夫/井上広和 共著
- ・鉄道ファン(NO.628) 2013年8月号付録「大手私鉄車両ファイル」(交友社)

- ・近畿日本鉄道公式ホームページ「鉄路の名優」 <http://www.kintetsu.jp/kouhou/Train/A10005.html>
- ・近鉄電車フォトアルバム <http://www3.kcn.ne.jp/~tmsys/index.html>
- ・キンテツデンシダイ <http://www.denshi-dai.jp/>
- ・近鉄線 旅と切符の資料室 <http://homepage3.nifty.com/pxi13453/>