

長良川鉄道 ～清流長良川に沿って行く長大ローカル線～

長良川鉄道は1986年に国鉄越美南線を継承して開業した美濃太田―北濃間の鉄道です。岐阜県内の第三セクター鉄道の中ではもっとも長い72.1kmの路線長を誇り、ほぼ全線が長良川に沿っています。

＋ 車輛の特色

長良川鉄道はこの手の転換開業路線としては比較的オーソドックスな車輛が導入されています。転換開業時に先行していた樽見鉄道や明知鉄道と同じ富士重工製のLE-Carシリーズを導入しています。比較的長距離の路線ですが、開業以来どの車輛にも便所は付いていないため、途中の主要駅で停車時間を長く取っています。

ところで、長良川鉄道は開業時にナガラ1形10両を一気に投入していますが、その財源の多くは転換交付金によりました。これは国鉄の赤字ローカル線を鉄道やバスなどに転換する際に国より沿線自治体に対して交付されたもので、1km当たり最大3千万円までの補助がなされました（他の国鉄からの転換路線も同様です）。

また、今回は掲載しておりませんが、長良川鉄道は1992年から2003年までトロッコ列車を運転していました。これは保線用のモーターカーと、国鉄ヨ8000、ヨ6000、トキ25000を改造したものです。しかし、2003年に保線の不備から脱線事故が発生。それ以来、トロッコ列車の運転は取りやめとなってしまう、トロッコ車輛は廃車となり、牽引機だったモーターカーはまた保線用となっています。

＋ 路線の特色

長良川鉄道は元々、国鉄越美南線として美濃太田―北濃間を結んでいました。「越美南線」の名が示す通り、この路線は福井県と岐阜県を結ぶ路線として計画され、1923年に美濃太田―美濃町（現：美濃市）間が

開通するところから始まりました。その後、路線は段々と延伸され、1929年には郡上八幡まで開通。1939年には北濃に達します。一方、越美北線は1960年に南福井―勝原間が開業し、1972年に九頭竜湖まで延伸されます。しかし、残りの県境越えの部分は急峻な山に阻まれ、建設は頓挫してしまいました。その代わりに国鉄バス（後にジェイアール東海バス）が美濃白鳥―九頭竜湖間を結んでいましたが、2002年に廃止。この代替交通手段は無く、両越美線は全く途絶えてしまいました。

1999年には関―美濃市間で並行していた名鉄美濃町線の新関―美濃間が廃止となり、その代替交通機関に長良川鉄道がなりました。そのために、名鉄美濃町線は新関から長良川鉄道関駅への路線を伸ばし、乗り換えの便を図りました。しかし、それも長くは続かず、2005年には美濃町線は廃線となっています。



▲名鉄美濃町線の新関～関間の廃線跡。現在も一部が残っている

ナガラ 1 形 ~登場時の主力~



ナガラ 1 形は富士重工業製のレールバスです。1986 年の長良川鉄道開業時に導入されました。全長 15.5m で、前面非貫通・中央運転台式で側面に乗務員扉はありません。客室扉は折り戸で、車内はロングシートです。定員は 98 人で、軽量・ワンマン運転などの経費削減の工夫が凝らされています。1986 年に 10 両、翌年には 2 両が増備され、計 12 両が登場しました。通勤・通学の時間帯は 2~3 両編成、それ以外は 1 両編成で運行されました。

1988 年夏には、岐阜市で開催された「ぎふ中部未来博」への団体輸送のために岐阜駅まで乗り入れました。また、1989 年頃には、同鉄道が企画した団体旅行客の輸送のため、臨時列車として下呂や飛騨金山などへ乗り入れました。

老朽化により多くの車両が置き換えられ、予備車として残存していたナガラ 10 も 2014 年 12 月に引退しました。なお同車は 2010 年に車両不足の樽見鉄道に貸し出されました。

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

ナガラ 2 形 ~車両不足を補う~



ナガラ 2 形は予備車不足を補うため、1994 年 12 月に導入された車両です。同年末の試乗会を経て 1995 年元日にデビューしました。

ナガラ 1 形に引き続き富士重工製の車両ですが、車体は従来のナガラ 1 形と比べて、鉄道車両的な車体となっています。車内はセミクロスシートで、定員は 103 人です。1998 年からナガラ 1 型の置き換えが始まりましたが、これには新車両ナガラ 3 型で置き換えることになったため、1 両だけの存在となっています。

ちなみに車両側面のデザインは、106 点の応募の中から選考されたもので、高鷲村（現在の郡上市）の当時小学 6 年生だった人の作品です。

全長:15,500mm 最高速度:80km/h エンジン:PE6HT03A(250PS)

ナガラ3形 ～長良川鉄道の主力～



ナガラ3形は1998年から導入された軽快気動車で、7両が製造されました。現在は長良川鉄道の主力車両として活躍しています。同年登場の明知鉄道アケチ10形と同じ富士重工製LE-DCです。車内はセミクロスシートの車両が大半ですが、ナガラ306のみはイベント対応のためロングシートとなっています。また、車体塗装はナガラ3型からぶどう色1色となっています。

これは冬には雪の多い沿線で列車の存在を分かりやすくするためです。

全長:15,500mm 最高速度:80km/h エンジン:PF6HT03(295PS)

ナガラ5形 ～ナガラ1形全廃に向け～



ナガラ5形は2007年に登場した軽快気動車です。この間にナガラ3形まで製造を担当していた富士重工業が鉄道車両の製造から撤退したため、製造は新潟トランスが担当しています。車体はナガラ3形と同等ですが、側面窓が拡大されたほか、車内はオールロングシートになりました。また、カーテンは巻き上げ式から横引き式に、行先表示は字幕からLED式に変更されました。そのほか台車が同社初のボルスタレス式のものとなっています。最初

の2両の車体塗装はナガラ3形と同じぶどう色に水色と白色のラインを加えたものですが、3両目のナガラ503はナガラ1形・ナガラ2形と同様の白地に青とオレンジの帯となっています。現在3両が在籍しています。

全長:15,500mm 最高速度:80km/h エンジン:PF6HT03(250PS)

＋ 参考文献

1. 寺田裕一、『ローカル私鉄車輛20年』第3セクター・貨物專業編、JTBキャンブックス(2002年)
2. 渡利正彦、『岐阜駅物語』岐阜新聞社発行 岐阜新聞情報センター発売(2001年)
3. 渡利正彦・有代和夫、『ローカル線歴史紀行 ふるさと長良川鉄道—越美南線70年の歩み』ふるさと長良川鉄道刊行会編 郷土出版社(1996年)
4. ながてつ 長良川鉄道ファンサイト <http://www.nagatetsu.com/index.html>