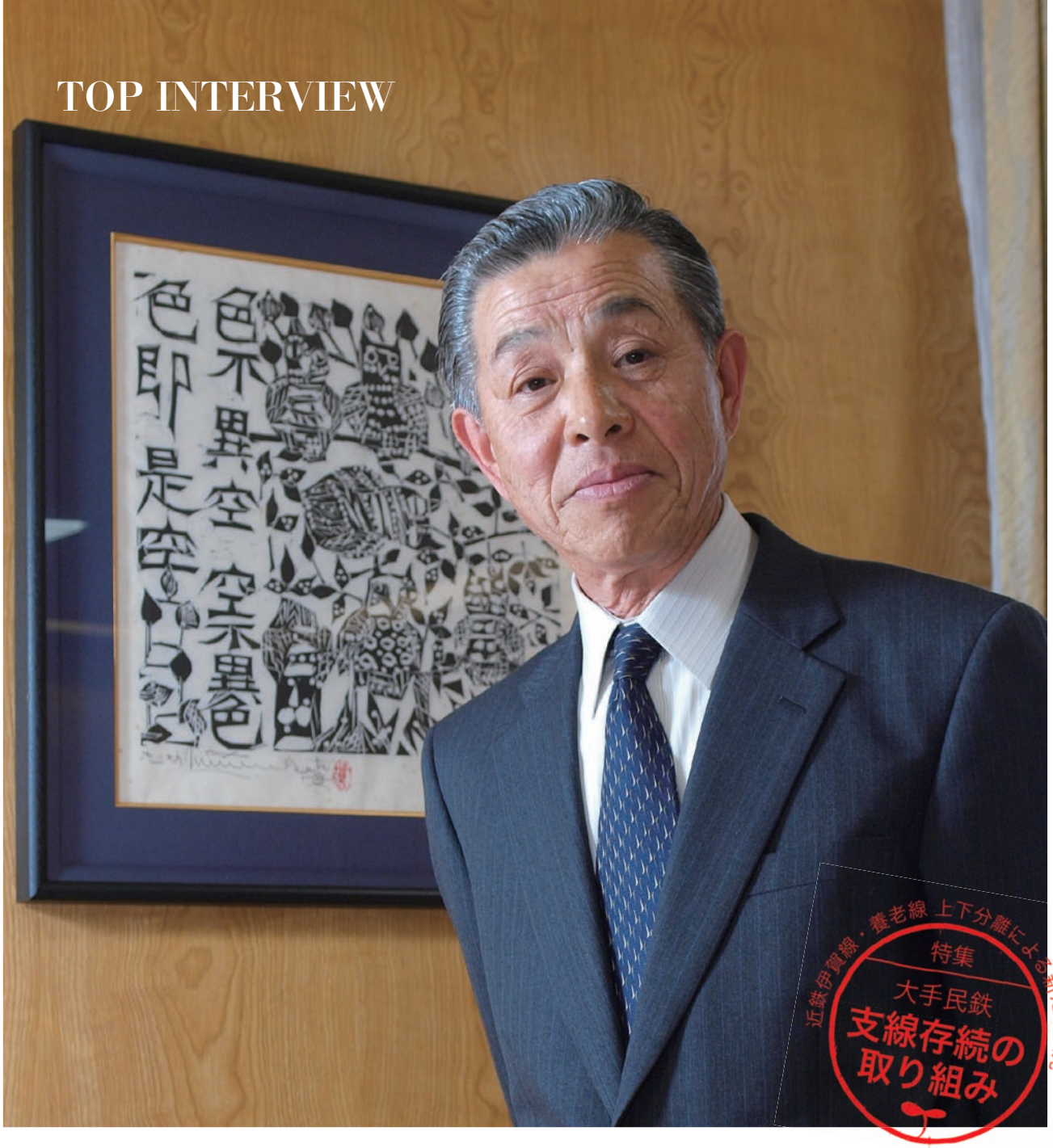


近鉄伊賀線・養老線 上下分離による新たな出発
特集
大手民鉄
支線存続の取り組み

三位一体で地域に根ざした鉄道をつくる。

平成19年10月1日、近畿日本鉄道株式会社（近鉄）が運営していた伊賀線・養老線が「伊賀鉄道株式会社」「養老鉄道株式会社」として新たなスタートを切った。近鉄は第三種鉄道事業者となり線路など鉄道施設を引き続き所有・管理し、第二種鉄道事業者として設立された新会社2社が両線の運営を行っている。近鉄が採ったこの上下分離方式は、全国初の形式として注目されている。新体制発足までの経緯と今後について、近畿日本鉄道株式会社 野口満彦取締役副社長にお話をうかがった。

近畿日本鉄道株式会社
取締役副社長　鉄道事業本部長
（養老鉄道株式会社 取締役社長）
野口 満彦
Mitsuhiko NOGUCHI

写真提供◉近畿日本鉄道株式会社
文◉茶木　環（ジャーナリスト）　撮影◉織本知之

三位一体で支える鉄道

――最初に、伊賀線・養老線の運営状況がどのようなものだったのか、教えていただけますか。

野口　近鉄は500キロ以上の線路を持っており、本線から枝分かれした支線が幾つかあります。

伊賀線・養老線は、輸送人員のピーク時においても黒字になったことがない路線で、平成18年度で伊賀線は4億700万円、養老線は12億7900万円の経常赤字でした。

当社では、赤字である路線について対策を講じていますが、この2線については早くからさまざまな取り組みを実施してきました。従業員数を削減するため、平成6年からワンマン運転を実施していますし、駅の無人化も同時に進めて伊賀線は14駅中10駅を、養老線については27駅中18駅を無人駅にしました。また、鉄道工事は通常、夜間に行うのですが、コスト高になりますから、お客さまにもご協力をお願いし、電車が運行できない間はバスで代替して、昼間施行に切り替えるなどしていました。

このように、あらゆる施策を行ってきたのですが、2線の赤字を解消することはできませんでした。

こうした赤字の支線経営は、本線からの補助で賄います。ところが、本線自体の利用客も減少してきており、近鉄という大きなネットワークの中で維持することも厳しくなってきた、そういう状況下にありました。

――背景には平成12年度の鉄道事業法の改正もあったのでしょうか。

野口　この法改正で、参入と退出（廃止）についての規制が大幅に緩和されました。当社も、法の改正を受けて赤字路線の対策に乗り出したわけです。

赤字の割合が大きかった北勢線から検討を始めました。当社は、北勢線について「廃止」という前提で自治体に申し入れ、2年ほど協議を続けました。しかし、地元の「残したい」という強い希望と自治体の支援で、平成15年に近鉄から三岐鉄道に営業譲渡することで存続が決定したのです。

この時、お客さまは鉄道が残るならと運賃の値上げを納得し、自治体は補助の実施を決めました。営業譲渡という結果になりましたが、鉄道事業者と利用者と地元自治体の三位一体で鉄道を支える、北勢線を残すことができたのです。

――伊賀線と養老線の存続に、その経験を生かされたのですか。

野口　ええ。伊賀線も養老線も100年近い歴史を持つ鉄道線です。直ちに廃止を申し入れるのではなく、自治体に相談を持ちかけ、より良い方法を検討していこうと考えました。北勢線のように、三位一体で支えられないかという思いがあったからです。

会議体をつくり、自治体は、伊賀線が三重県伊賀市の1県1市、養老線が三重県と岐阜県の2県3市4町、中部運輸局と当社という構成で始めました。

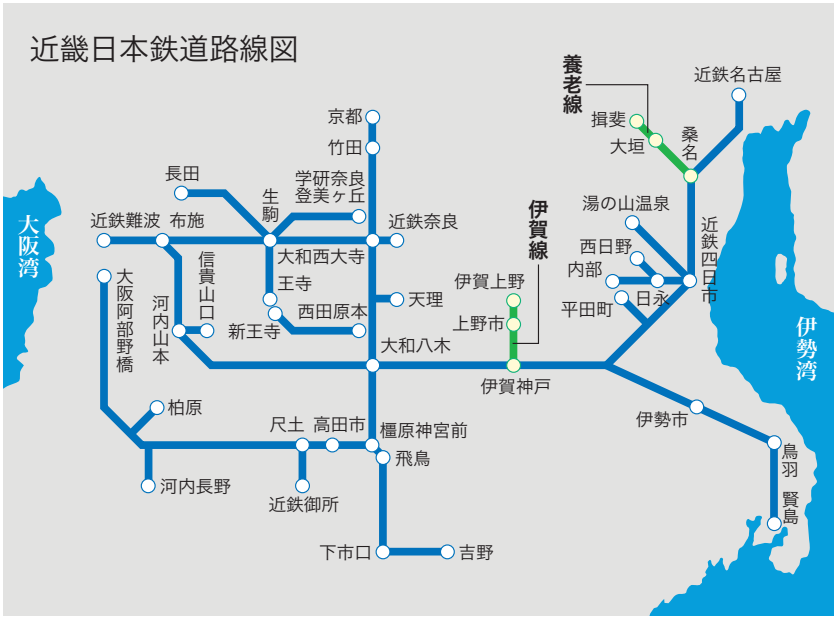
会議は、当社が両線の状況を説明し、このままでは維持できないという現実を率直にお話しすることからスタートしました。利用促進やバス代替についても議論を重ねていきました。我々は企業として営業価値を考えざるを得ないわけですし、地域の皆さんは廃止されては困るという心情的なものが強い。ぶつかる場面も当然ありましたが、地域の皆さんの鉄道に対する熱い思いと我々鉄道事業者の自負と責任、鉄道を何とか守りたいという気持ちは同じです。地域における鉄道の意義というものに対する理解を、両者が深めていった議論だったと思います。

2年半を費やして、最終的に運賃を中小民鉄並みに値上げする、赤字の一部を自治体に補助していただくことに合意を得、北勢線と同じように地元自治体と利用者、そして我々鉄道事業者の三者で鉄道を支えていくことになりました。

伊賀線・養老線の赤字体質は変わりないわけですが、当社としては本線からの補助を軽減できます。超長期的な判断は難しいけれども、近鉄という大きな鉄道ネットワークの中で何とか維持できるのではないか、赤字でも残すという判断を下したのです。

――大手民鉄が赤字の支線を持つことに、実際にはどのようなご苦労があるのでしょうか。

野口　鉄道運賃については「一鉄道事



業者について一つの運賃体系」という決まりがあります。ですから、閑散路線であっても特別な運賃設定はできません。大手事業者の基本運賃は安く、定期の割引率は高く設定されています。お客さまの立場で申し上げれば、都市部と同じサービスを享受されていることにもなります。中部地方には中小民鉄が15社ほどありますが、当社の支線と財務内容が同条件の他社とを比較してみると、営業費用がほぼ同じであるのに対し、営業収入については当社支線がかなり低いというのが現実です。

大垣駅で開催された「養老鉄道株式会社発足式典」。

また、中小民鉄には、鉄道軌道輸送高度化事業費補助をはじめとする国のさまざまな補助制度が適用されます。大手にはそういうものがありません。

赤字の支線であっても同一運賃でなければならない、公的な補助制度が適用されない。大手には大手なりの苦しさがあるということです。

全国初の上下分離スキーム

――新体制のスキームは、非常に画期的なものでした。

野口　ええ。地元自治体と利用者、鉄道事業者が三位一体で支えるということを具現化するための、新しい事業形態です。

伊賀線・養老線について、近鉄が第一種鉄道事業を廃止し、第二種鉄道事業となる伊賀鉄道株式会社、養老鉄道株式会社を設立する。近鉄は第三種鉄道事業者となる。下は従来通り近鉄が持ち、上は新会社で運営する上下分離方式です。新会社の養老鉄道は近鉄資本100％、伊賀鉄道は近鉄が98％、伊賀市が2％出資しています。

先ほどお話ししましたように、近鉄運営のままでは、地元自治体の支援を受けることができず、公的な補助も適用されません。伊賀鉄道、養老鉄道としてであれば、それが可能となります。また、運賃についても、単独の運賃体系をつくることができます。

また、近鉄が第三種鉄道事業者となったことについては、二つの理由があります。一つは、新会社に線路等の資産を譲渡することは、有償であれば新会社の負担が大きい、無償であれば近鉄にとって損失になる、どちらも非常に困難だったということ。もう一つは、鉄道施設の維持や保守など、安全に関しては、近鉄のノウハウをこれまで通り活かしましょうということです。緊急時の対応や、橋梁など大きな構造物についての将来的な課題もあります。近鉄が新会社の運営においても参画し、責務を負い続けることで、利用者の皆さんに安心してご利用いただけるようにしたいと考えました。

――伊賀鉄道、養老鉄道の運営となって、どのような点が変わられましたか。

野口　私自身、養老鉄道の社長として何より思うのは、より地域に根ざした鉄道会社ができたということですね。また、フットワークが軽くなりました。地元に本社を置いていることで、地域の実情や声を間近で見聞きでき、それを受けた迅速、的確な対応がしやすくなりました。

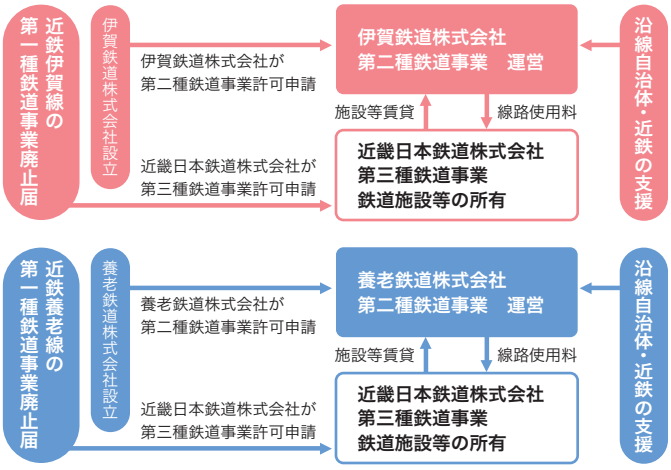
例えば、何か地域のイベントがあって「臨時電車を出してほしい」といったご要望をいただいた場合でも、対応しやすくなったと思います。

社員のモチベーションも、これまで多くの路線に目を向けていたものが、ただ一つの路線に特化できるようになり、また世間からの注目度も上がったことで、向上したように見受けられます。企画切符や近鉄にはない定期券の設定など、いろいろなアイデアや企画がこれまでよりも出てくるようになりました。

――地元の方々の反応はいかがですか。

野口　廃止ではなく鉄道が残ったということで、大変喜んでいただいていま

伊賀鉄道・養老鉄道 上下分離導入スキーム



す。沿線市町では、利用促進のキャンペーンを実施したり、鉄道を利用した地域のイベントを開催するなど、鉄道の活性化に本当に真剣に取り組んでくださっています。

また、鉄道の活性化はイコール地域の活性化で、一過性ではなく継続的な取り組みが必要です。定期的に意見交換の場を持って検討を重ねているのですが、今後については、観光振興がひとつのポイントになるのではないかと考えています。伊賀鉄道、養老鉄道の沿線は、観光資源が豊富です。これらを活かす観光施策を、線単位ではなく、近鉄のネットワークとリンクさせながら打ち出していきたいと考えています。

今後の地方鉄道事業

――新運営形態になって約7カ月（取材時）、現状はいかがでしょうか。

野口　昨年の10月にこの体制でスタートして、ほぼ想定通りに進捗しています。伊賀線・養老線、合わせて16億円の赤字額がほぼ半分に縮小する見通しです。運賃値上げでお客さまにご負担いただいた分と地元自治体からの補助で、半分にまで縮小できました。半額に縮小した赤字分は、これまで通り、近鉄が持ちます。

ただ、赤字構造自体に変わりはなく、人口の減少や地域経済の縮小等、今後については不安材料もあります。

新しいスキームをつくって現時点ではうまく運営していますが、将来的にはどうなのか。本線から補助することで、数年は問題ないと思います。ただその先、将来について、安定的な運営を維持し続けることは、難しくなってくるだろうとも思っています。

――そうしますと、今後はどのような可能性を探っていかなければならないのでしょうか。

野口　これは、事業者単位の話ではないだろうと思います。鉄道は「インフラ」としてもっと大きな枠組みでとらえるべきだと思っています。鉄道だけではなく、路線バスも同様で、公共交通体系全般についてどうあるべきかという議論が必要です。

首都圏以外の鉄道は、利用客の減少が続いています。その問題を最も突きつけられているのが地方の鉄道で、このままではさらに苦しくなっていくばかりです。地方の赤字に苦しむ鉄道は、何らかの支援対策を講じなければ廃止を考えざるを得なくなってしまいます。

鉄道というものは、目的ではなくて手段です。何かをするために、手段として乗っていただく。ですから、鉄道事業者の発展は地域の経済と連動しているわけです。地域が発展してはじめて、手段としての鉄道が発展する。鉄道、バスの問題は、事業者レベルの問題ではなく、地域の問題、国の問題として考えるべきだろうと思います。

平成19年10月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が施行されました。地域住民も参加し地域全体で交通システムを支える、そのために必要な支援施策を整備した法律です。地方の鉄道やバスなどの公共交通のあり方については、今後、議論が深まっていくのではないかと期待しています。

伊賀鉄道・養老鉄道も、地域の皆さんとどうあるべきかを話し合いながら、維持していきたいと考えています。

――三位一体で支える鉄道というのは、地方鉄道のモデルケースにもなるのではないでしょうか。

野口　ですから、なんとかこれを、未来永劫とまでは言いませんが、引っ張っていきたいと願っています。この運営形態で何年続けていけるかという問題が一つの鍵になってきますが、この運営形態でスタートしたことで完結させるのではなく、今後も沿線市町や地元住民の方々と共に活性化を図っていくことが当面の課題で、一方では、常に鉄道事業としての収支、利用状況などを勘案しながら、三位一体で支え続けるためのより良い方策を考えていきたいと思っています。自治体の皆さんとの会議も継続しており、これはぜひとも続けていかなければと思っています。

三位一体の仕組みは、お金だけの問題だけではなく、鉄道に一番必要な「安心と安全」を皆で守っていくということでもあるのですね。そういう意味でも、良いモデルケースであり続けなければと思っています。

――地方鉄道の存在意義を再確認する新たなチャレンジでもありますね。

野口　仮に鉄道を廃止してしまうとどうなるのか。地域の公共交通の空白地を本当につくってしまうことになるのです。感情論は別にしても、高齢化が進む社会の中で、鉄道の意義は大きいと思います。

我々は伊賀線や養老線以外にも赤字の路線を持っています。これで終わりではなく、対策を講じていかなければなりません。本線を含めて、鉄道というものを今後さらに安定的なものにしていきたいと思っています。

近畿日本鉄道株式会社
取締役副社長　鉄道事業本部長
（養老鉄道株式会社 取締役社長）
野口 満彦
Mitsuhiko NOGUCHI