

鉄道は、地域みんなで支える。

「採算のとれない支線」だった鉄道が、地域の鉄道事業者としてそれぞれ新たなスタートを切った。

近鉄伊賀線から伊賀鉄道へ、近鉄養老線から養老鉄道へ。利用客の減少など経営課題を抱えたままの再出発だが、沿線自治体・地域住民からの力強い応援を得て、走り続ける。

近畿日本鉄道株式会社

鉄道事業本部 企画統括部

計画部 課長

佃侑彦郎

Yuichiro TSUKUDA

伊賀鉄道株式会社

取締役 鉄道営業部長

宇津井隆男

Takao UTSUI



文●茶木 環 (ジャーナリスト) 撮影●織本知之

ピーク時の半分に減少した利用客

平成19年10月1日、近畿日本鉄道（近鉄）は、伊賀線と養老線の運営を伊賀鉄道、養老鉄道に移管した。伊賀鉄道が近鉄大阪線とJR関西線を結ぶ伊賀神戸〜伊賀上野間の16・6kmを、養老鉄道が桑名市と岐阜揖斐川町を結ぶ桑名〜大垣〜揖斐間の57・5kmを引き継ぎ、運行する。

伊賀線は大正5年、養老線は大正2年に営業を開始した100年近くの歴史を持つ単線の鉄道だ。しかし、モーターゼーションの波に吞まれ、どちらも昭和41年をピークに輸送人員が低下。平成18年度には、伊賀線がピーク時の53%、養老線は42%にまで減少した。平成18年度の経常赤字は両線合わせて16億8600万円に上る。

近鉄では、早くから両線の赤字対策に着手していた。駅係員の削減、線路の保守工事を昼間に実施するなど、徹底した合理化の推進だ。しかし、収益率が上がらない一つの大きな要因に、伊賀線、養老線には通学需要が高い



佃侑彦郎課長

という皮肉があった。近鉄の通学定期割引率は80・7%。10000円が約2000円になる計算だ。伊賀線の場合は実に利用客の68%が通学定期で、養老線でも47%を通学定期が占める。

「沿線住民の方々の移動手段が自動車中心になってきたため、学生の方の割合が増加しています。このような路線は、利用される方の数が同じ他の路線と比較したとしても収入は低くなっています。しかし学生の方の利用が多いからこそ、鉄道が必要なのだと我々は思っています。自動車など他の交通手段へ移ることが困難だということとです」と近鉄 鉄道事業本部 企画統括部 計画部の佃侑彦郎課長は言う。

平成12年度の鉄道事業法改正をひとつの契機として、赤字支線の検討を始めた近鉄は、伊賀線、養老線について沿線自治体に現状を説明し、会議体を組織。両線を存続させるための議論を開始した。

2年半の時間を要して出た結論は、新会社を設立した上で、近鉄が線路や駅舎などの施設を所有する第三種鉄道事業者となり、新会社が運営・運行する上下分離方式の導入だった。

近鉄が第一種鉄道事業者から退き、新会社が第二種鉄道事業者となれば、伊賀線、養老線独自の運賃設定ができる。沿線自治体や国からの公的補助を受けることもできる。それで赤字になることはないが、赤字額は確実に縮小で

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



きる。利用者、沿線自治体、鉄道事業者
 それぞれが鉄道を維持する上での相応
 分の負担を持つ、三位一体で鉄道を支
 える仕組みができた。

新会社にとって営業譲渡する方法も
 あったが、線路など資産の保有問題が
 生じる。新会社に買い受ける資金はな
 く、無償譲渡も現実的ではない。何よ
 り近鉄は存続の道を探ったのであり、
 撤退や放棄を意図した訳ではなかった。

このスキームについて副社長は「全
 国的にも注目されており、鉄道事業の
 再構築をプランニングする上で一つのサ
 ンプルになるのではないかと述べている。

小規模企業だからこそ挑戦しやすい

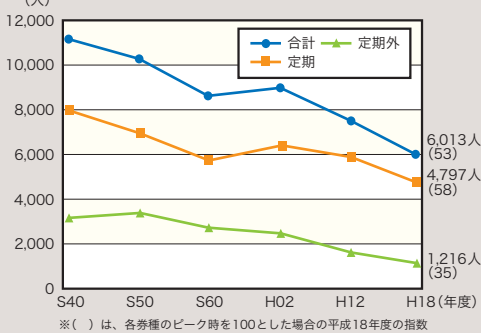
伊賀鉄道伊賀線に実際に乗ってみ
 た。伊賀神戸駅から伊賀上野駅まで、
 起終点駅を含め、駅数は14。うち10駅

が無人駅で、全線が伊賀市内（旧上野
 市域）を走る。

伊賀神戸駅で電車を待つっていると、
 色鮮やかなグリーン色の「くノ一」電車
 が入線してきた。沿線が忍者の里であ
 ることにちなみ、「銀河鉄道999」な
 どで著名な漫画家・松本零士さんがデ
 ザインしたものだ。前面に女性忍者の
 大きな瞳が描かれている。グリーンとピ
 ンクの2編成があり、人気を集めている。
 「くノ一」電車が、伊賀盆地の田園風
 景を進む。桑町駅を少し過ぎて、赤茶
 色のレンガを積んだ跨線橋のアーチを
 くぐる。このあたりから電車は市街地
 に入っていく。

伊賀鉄道本社は、上野市駅舎内にあ
 る。訪ねた時は、ちょうど伊賀市のイ
 ベント「伊賀上野NINJAフェスタ」
 （4/1〜5/6）が開催中で、窓口
 や改札の駅員も忍者装束で勤務中だっ

伊賀線輸送人員推移（1日平均）



運営開始までの経緯

年月	伊賀線	養老線
平成16年 3~4月	沿線自治体に現状説明 (3月)	沿線自治体に現状説明 (4月)
平成16年 8~9月	「近鉄伊賀線に関する研究会」発足 (9月) (メンバー：中部運輸局、 三重県、伊賀市、名張市、 近鉄)	「養老線対策勉強会」発足(8月) 後に「近鉄養老線に 関する研究会」に改組 (メンバー：沿線市町、 オブザーバー：中部運輸局、三重県、 岐阜県、近鉄)
平成19年 2~3月	第一種鉄道事業廃止届出(3月) 伊賀鉄道株式会社設立(3月)	第一種鉄道事業廃止届出(2月) 養老鉄道株式会社設立(2月)
平成19年 5月	伊賀鉄道が第二種、 近鉄が第三種の鉄道事業許可申請	養老鉄道が第二種、 近鉄が第三種の鉄道事業許可申請
平成19年 6月	伊賀鉄道が第二種、 近鉄が第三種の鉄道事業許可	養老鉄道が第二種、 近鉄が第三種の鉄道事業許可
平成19年 7月	伊賀鉄道が運賃の認可申請	養老鉄道が運賃の認可申請
平成19年 9月	運賃認可	運賃認可
平成19年 10月1日	新事業形態での運営開始	新事業形態での運営開始



宇津井隆 伊賀鉄道営業部長



伊賀鉄道の運行は、伊賀神戸〜上野市間、上野市〜伊賀上野間の2区間に運行系統が分かれている。前者は増発も含め近鉄大阪線との接続を、後者はJR関西線との接続を重視し、利便性を高めたダイヤに改正した。伊賀鉄道、近鉄大阪線、関西本線の3線のダイヤを一緒に載せた便利な時刻表も制作している。

伊賀鉄道の電車は2両6編成。通勤・通学時間帯には現在の設備の限界である毎時3往復で運行している。また、伊賀鉄道への運営移

行と同時に、初乗り運賃が170円から200円に、全体で約20%の値上げとなったが、利用者からのクレームはなかったという。

課題もある。普通乗車券が伊賀鉄道は非磁気乗車券、近鉄は磁気乗車券であるため、近鉄大阪線との乗換駅である伊賀神戸駅では、いったん改札外に出て、近鉄券を購入する必要があるのだ。「面倒」という不満の声もある

が、別会社となったがゆえのことでもある。切符の購入時間も考慮して運行ダイヤを設定する、上野市駅窓口で近鉄線の乗車券を発売したり、一日有効のフリー切符を発売するなど、乗客の負担をできるだけ軽減するよう努力し、理解を求めているところだそうだ。

そして、地域密着型企業ならではのメリットだが、小規模な分だけ意思決定が早くなった。お客さまのニーズを的確に汲み取り、速やかに対応できる。例えば、開業記念の限定販売から始まった一日乗り放題600円のフリー切符。伊賀神戸〜上野市間が片道350円だからかなりお得となる。好評なため、継続販売を決定した。

伊賀焼の切符もある。開業時につくった陶板型、湯呑み型、新年に販

売した絵馬型の3種類。駅名が印刷され、改札印を押すスペースももちろんある。「割れたらどうするんだとか、改札印が押しづらいのではないか、という声はなかったわけではありません。けれども

小さなローカル会社だから挑戦できることでしょ。面白い切符だから買ってみよう、乗ってみようという意識をお客さまに持ってもらえたかった。観光客の方には伊賀の魅力を知っていただきたかった」と宇津井部長は言う。

伊賀市では、春の恒例イベント「伊賀上野NIJAJAフェスタ」に、今年から伊賀鉄道を使ったさまざまな忍者関連イベントを組み込み、開催した。期間中、忍者衣装(市が貸し出し)を着ている人は一定区間を無料で乗車できるほか、高校生の忍者アテンダントによる観光放送、豪華賞品が当たるクイズなどさまざまなプログラムが実施された。

上野市駅で忍者衣装の親子連れを見かけた。「地域密着型企業」の駅舎には、楽しげでなごやかな空気が満ちていた。

市民も、新しく生まれ変わった地域の鉄道を応援する。伊賀鉄道の誕生と共に結成されたのが「伊賀鉄道友の会(通称・伊賀線応援団)」で、「地域の重要な交通機関で観光資源でもある伊賀鉄道を側面から支える」のがねらい。市民有志が集まって発足した。

昨年12月の旗揚げ行事では、イルミネーションで車内を彩り電車内でライブ演奏を行うなど多彩なイベントを実施した。以来、駅の花壇の手入れなどのボランティア活動、沿線ウォーキング、「伊賀線応援団信」の発行など、さまざまな活動を行っている。会員数も300人を超えた。



伊賀神戸駅



伊賀鉄道友の会 池澤基善会長

観光をキーワードにした振興策

伊賀線が走るという原風景を持っている。「我々、伊賀上野出身の人間はみな、

伊賀鉄道友の会会長で、伊賀上野観光協会副会長でもある池澤基善氏は「伊賀線は我々にとって宝物」だと、その思いを語る。

伊賀線が走るという原風景を持っている。「我々、伊賀上野出身の人間はみな、

伊賀線が走るという原風景を持っている。「我々、伊賀上野出身の人間はみな、

伊賀線が走るという原風景を持っている。「我々、伊賀上野出身の人間はみな、

伊賀線が走るという原風景を持っている。「我々、伊賀上野出身の人間はみな、

伊賀線が走るという原風景を持っている。「我々、伊賀上野出身の人間はみな、

伊賀線が走るという原風景を持っている。「我々、伊賀上野出身の人間はみな、

伊賀線が走るという原風景を持っている。「我々、伊賀上野出身の人間はみな、

伊賀線が走るという原風景を持っている。「我々、伊賀上野出身の人間はみな、

伊賀線が走るという原風景を持っている。「我々、伊賀上野出身の人間はみな、

伊賀線が走るという原風景を持っている。「我々、伊賀上野出身の人間はみな、



鉄道ファンはもちろん大勢の市民が訪れた「鉄道博覧会 in 伊賀 2008」

ます。伊賀線は単なる輸送手段ではなく、共通の宝物。ただ、ノスタルジーだけで伊賀線を残しておきたいと言うのでは今の時代、通用しません。伊賀線を観光資源として活用し、伊賀上野に経済的な効果を生み出していきたいと思っています」

伊賀上野は忍者ゆかりの地であるだけでなく、上野城があった城下町であり、江戸時代の俳人・松尾芭蕉のふるさとでもある。山間の里に、日本文化の香り高い町がコンパクトに収まっている、という印象だ。のんびり散策を楽しめる徒歩圏内に観光施設が多い。

「伊賀線は伊賀文化の一つ。伊賀線を応援することは、伊賀文化を盛り立てることであります。『マイステーション』

』『マイレールウェイ』という意識を持って活動していきたい」（池澤会長）

観光施策に力を入れ、伊賀を訪れた人に鉄道に乗ってもらおう。その具体的な方策については、「三位一体」で模索している最中だ。現在、その一つの方法として、パーク・アンド・ライドが検討されている。一般的に、自宅から乗ってきた車を駅近辺に整備された駐車場に止め、電車に乗って目的地に向かうというのがパーク・アンド・ライドだが、最近では、道が狭いなどの理由で車で回るのが不向きな観光地で採用されるケースが増えている。

山里というイメージが強いこの土地は、実は意外に名阪国道が近く、マイカーで訪れる観光客が多い。

「近鉄から伊賀鉄道への移行がスムーズだったため、鉄道がなくなるかもしれないという市民の危機感は、薄かったように思う。鉄道同好会や伊賀鉄道友の会と一緒に、今後はもっとたくさん

「マイカーで伊賀に立ち寄った観光客に、そこからは車を停めて電車で回ってもらおう。そのための駐車場を、伊賀市と相談して準備している最中」（宇津井部長）だと言う。

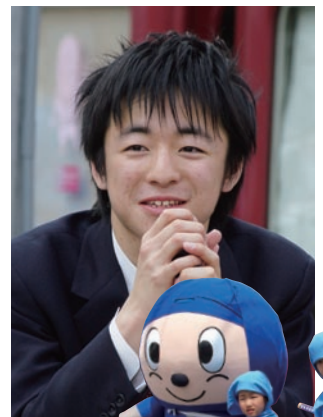
若い世代の共感を呼び起こす

ところで、市民サイドのキーマンの一人に、大学生の森喜駿さんがいる。森喜さんは上野高校1年に在学中、伊賀線の活性化を目指して鉄道同好会を立ち上げた。伊賀鉄道開業を記念して電車前部に取り付けた新しいヘッドマークや一日フリー切符のデザインも、同好会が手がけたものだ。また、同志社大学に進学した森喜さんは、他大学の鉄道研究会との絆を深め、昨年、伊賀市内

で初めての鉄道博覧会を実現させた。「近鉄から伊賀鉄道への移行がスムーズだったため、鉄道がなくなるかもしれないという市民の危機感は、薄かったように思う。鉄道同好会や伊賀鉄道友の会と一緒に、今後はもっとたくさん

の市民が参加できる入り口の広い活動を考えていきたい」と抱負を語る。

また、森喜さんも、鉄道を組み込んだ観光のイメージ戦略を立て、伊賀の町を盛り立てていきたいと話す。駅にミュージアムをつくる、親しみやすいキャラクターをつくる、伊賀の名産を使った駅弁を販売する——アイデアは次々と湧いてくる。伊賀市民の原風景の象



森喜 駿さん

徴である伊賀鉄道が、若い世代の共感を呼び起こしながら、リアルな観光資源へと変わっていく日を予感させる。

4月27日、2回目となる鉄道博覧会が開催された。このイベント自体は、関西地域の大学・高校の鉄道研究会や同好会が研究発表を行うもので、昨年は商店街の建物内で開催されたが、今年は伊賀鉄道が共催して自社の車庫を開放した。来場者が1000人を超える盛況ぶりだ。伊賀鉄道にとっても初めての記念すべき大きなイベントとなった。

伊賀鉄道車内では各校が研究発表を行っている。伊賀鉄道制服を着用し電車正面で写真を撮る撮影会、車掌体験や鉄道部品販売、車庫見学など、子どもたちや鉄道ファンで賑わっている。忍者衣装姿の親子連れも多い。

博覧会を訪れた人たちは、会場の外も散策する。町を歩き、町を楽しむ。静かな町にほのぼのとした賑わいが満ちていく。喧騒ではなく賑わいのある町、町の活性化を目指して——「三位一体」をエネルギーに伊賀鉄道は走り出せばいい。

