

特集：次なる1世紀への布石

[近鉄グループ事業強化と成長への挑戦]

新たな仕組みで

不採算路線を存続

508・1kmもの路線網を保有する大手民鉄として

近鉄が抱えている課題が不採算路線の対策だ。

これまで、北勢線を譲渡、伊賀線と養老線は

事業形態変更で路線を存続させた。

そして、内部・八王子線は公有民営方式での存続が決定し、

来春から新会社による運行が開始される。

鉄道存続の新たなモデルケースとして紹介する。

文●茶木 環／撮影●織本知之／写真提供●近畿日本鉄道株式会社

不採算路線の存続を探る

鉄道事業者にとって輸送維持は最も重要な使命ではあるが、社会構造の変化や沿線人口の減少による輸送人員の低下など、事業者の自助努力だけでは維持・存続できない路線が各地で生じている。

近鉄も、全線にわたる旅客数の減少に伴い、赤字路線の対策に着手した。最初に取り組んだのが北勢線で、当初、近鉄



鉄道事業本部長 企画統括部長
営業企画部長

福 博

Hiroshi FUKUSHIMA

し、近鉄は第3種鉄道事業者として鉄道施設を保有、子会社の伊賀鉄道・養老鉄道が第2種鉄道事業者として運行を担当する。運行の赤字は大半を近鉄が補填するが、地元自治体も一定の負担をすることで、伊賀鉄道、養老鉄道を支援する仕組みだ。

そして昨年、「公有民営方式」で存続が決定し、平成27年春から新会社によって運営されることになっているのが、内部・八王子線だ。

歴史ある路線をいかに守っていくか

内部線は近鉄四日市―内部間5・7km、八王子線は日永―西日野間1・3kmの支線だ。レール幅が762mmの特殊狭軌線（ナローゲージ）で、この軌間の路線は日本の鉄道では3カ所だけという貴重な存在でもある。

その歴史は古く、三重軌道が大正元年に、内部線の南浜田―日永間、八王子線の日永―伊勢八王子間を開業させた。昭和40年の合併で近鉄が取得したが、当時から赤字路線だったという。

昭和49年7月の集中豪雨で八王子線が甚大な被害を受けた際には、廃止も検討されている。しかし、地元が存続を強く望み、昭和51年4月に、日永―西日野間で運転を再開。西日野―伊勢八王子間は廃止となり、現在の形となった。

沿線には住宅地が広がり、生活路線としての役割を担っているが、昭和45年の年間約722万人から輸送人員は年々減り続け、平成24年には約361万人と約

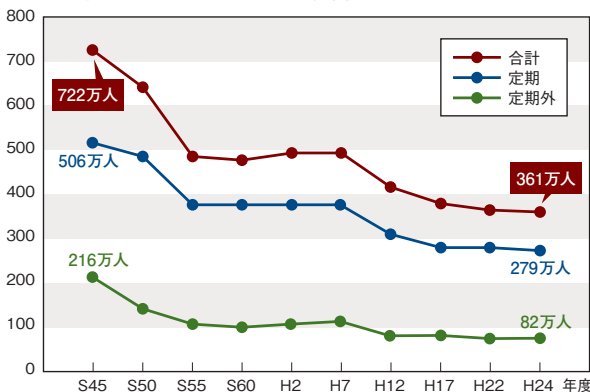
半分にまで減少した。車の保有率が高く、現在の内部・八王子線は、通学に使う高校生や高齢者など交通弱者の足を支えているのが現状だ。

平成元年、近鉄が業務の合理化・効率化として最初にワンマン運転に切り替えたのも、この内部・八王子線だった。以降、慢性的な赤字の中で路線を守り続けてきたが、ここ10数年、毎年3億円程度の赤字が続き、経費節減策も限界にきていた。近鉄は、将来的な鉄道事業の継続運営は困難であるとして、平成19年以降、地元自治体である四日市市と存続について協議を重ねてきた。

近鉄は当初、線路跡をバス専用道として活用し、ランニングコストが鉄道よりも低廉であるBRT（バス高速輸送システム）への転換を提案していた。

しかし、地元住民の鉄道存続を求める

内部・八王子線の輸送人員推移



特集：次なる1世紀への布石

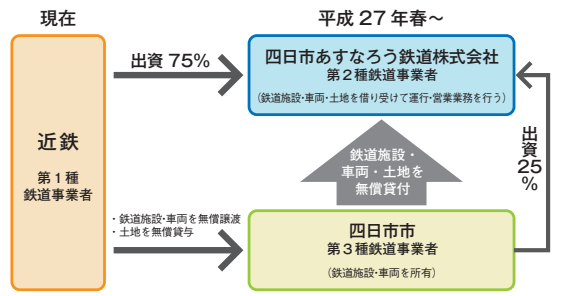
[近鉄グループ事業強化と成長への挑戦]

新スキームは、四日市市が第3種鉄道事業者となり、鉄道施設・車両の新設・更新や維持管理費用の負担を行う。運行を行う第2種鉄道事業者は、近鉄と四日市市が株主となる新会社「四日市あすなろう鉄道株式会社」(平成27年春～)に運営業務を行う。近鉄は75%の出資を行い、四日市市は25%の出資を行う。また、鉄道施設・車両・土地を無償貸付し、鉄道施設・車両を無償譲渡・土地を無償貸与する。

声は強く、平成24年10月には地元元学校代表が約2万人、12月には地元元住民代表が約15万人の署名を集めて近鉄に提出。住民の熱意を受けて、近鉄は四日市市に、鉄道存続の唯一の方法として「公有民営方式」を提案し、昨年、この新たな仕組みを採用することで両者は合意した。「地域公共交通活性化・再生法」に基づく鉄道事業再構築の仕組みを適用して、全く新しいスキームで存続計画を立案できた」と鉄道事業本部企画統括部の福嶋博営業企画部長は語る。

公有民営方式の上下分離を導入

公有民営方式による新たなスキーム



路線図



1 新たに設立された「四日市あすなろう鉄道」によって、平成27年春から運営されることになった内部・八王子線。2 平成19年10月、事業形態を変更させて運行を開始した「伊賀鉄道」と「養老鉄道」。

「あすなろう鉄道株式会社」(平成26年3月27日設立)だ。出資比率は近鉄が75%、四日市市が25%で、近鉄は四日市市に鉄道施設や車両を無償譲渡、かつ土地を無償貸与し、さらに協力一時金を拠出する。四日市市は新会社に鉄道施設・車両・土地を無償で使用させ、新会社に赤字が発生した場合これを補填、国・県は四日市

市に補助や財政支援を行い、地域主導の鉄道事業をバックアップする。沿線自治体が第3種鉄道事業者となる「公有民営方式」は、若桜鉄道、信楽高原鐵道に次ぐ全国3例目となるが、大手民鉄の支線としてはこれが初の事例となる。「運賃収入だけで鉄道を運営するという日本の鉄道事業のあり方が、成り立たなくなってきた。鉄道は、単なる移動手段ではなく、

「地域で鉄道を支えていくには、地域の皆さんの意識を喚起し、努力を継続していくことが必要だ。地域が努力を続ける鉄道は生き残っていく。われわれもそのために、できる限りのサポートを続けていく」と福嶋部長は鉄道事業者としての思いを語っている。

く、鉄道を直接には利用されない方にとっても、多面的な役割を果たし、地域の活力維持に貢献している。採算のとれない地域の公共交通は、その地域が主役となって支え、さらには国全体でこれを支えていくという意識が共有されつつあるように思う」と福嶋部長は語る。現在、四日市市では「地域公共交通網形成計画」の策定に取り組んでいる。内部・八王子線の存続だけではなく、地域全体を捉えた面的な公共交通ネットワークの形成が進むはずだ。さらに、有識者や住民などを交えた「内部・八王子線利用促進協議会」も結成され、同線を守り育てようという動きも活発化している。存続が決定した鉄道を守り育てていくには、まずは地域の人が鉄道を利用し、地元自治体や鉄道事業者との協働を持続していくことが重要だ。