

近鉄における地域鉄道線への取組みについて

平成29年6月
近畿日本鉄道株式会社

近畿日本鉄道株式会社の概要



近畿日本鉄道株式会社の概要



近畿日本鉄道株式会社の概要



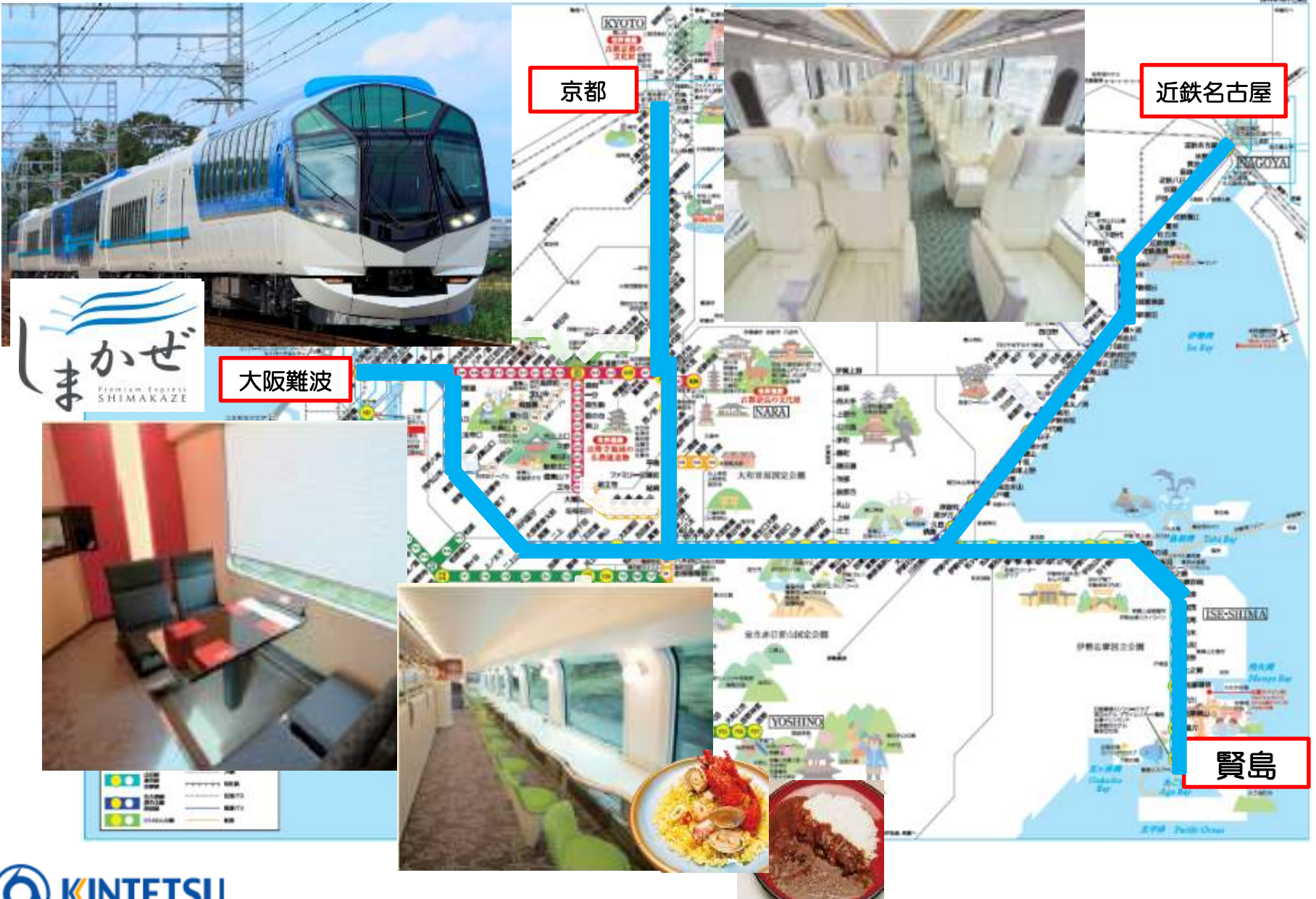
近畿日本鉄道株式会社の概要



近畿日本鉄道株式会社の概要



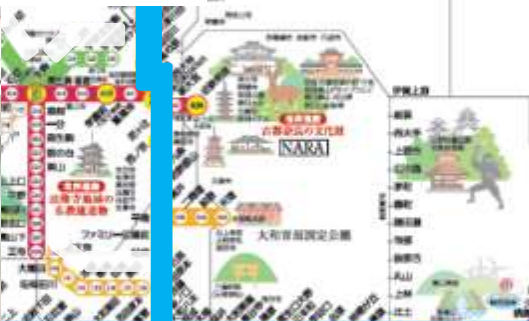
近畿日本鉄道株式会社の概要



近畿日本鉄道株式会社の概要



伊勢志摩サミット



近畿日本鉄道株式会社の概要



近畿日本鉄道株式会社の概要



地域鉄道線の経営状況の悪化

路線を取り巻く環境

- ▲人口減少・少子高齢化に加え、地方での顕著な人口流出
+
- ▲道路整備によるモータリゼーションの進展 一家に一台から一人一台へ
- ▲施設や車両の老朽化によるメンテナンス費用の増大

自力での運営コスト削減

- ・駅の無人化
- ・省人化
- ・ワンマン運転
- ・ダイヤの見直し

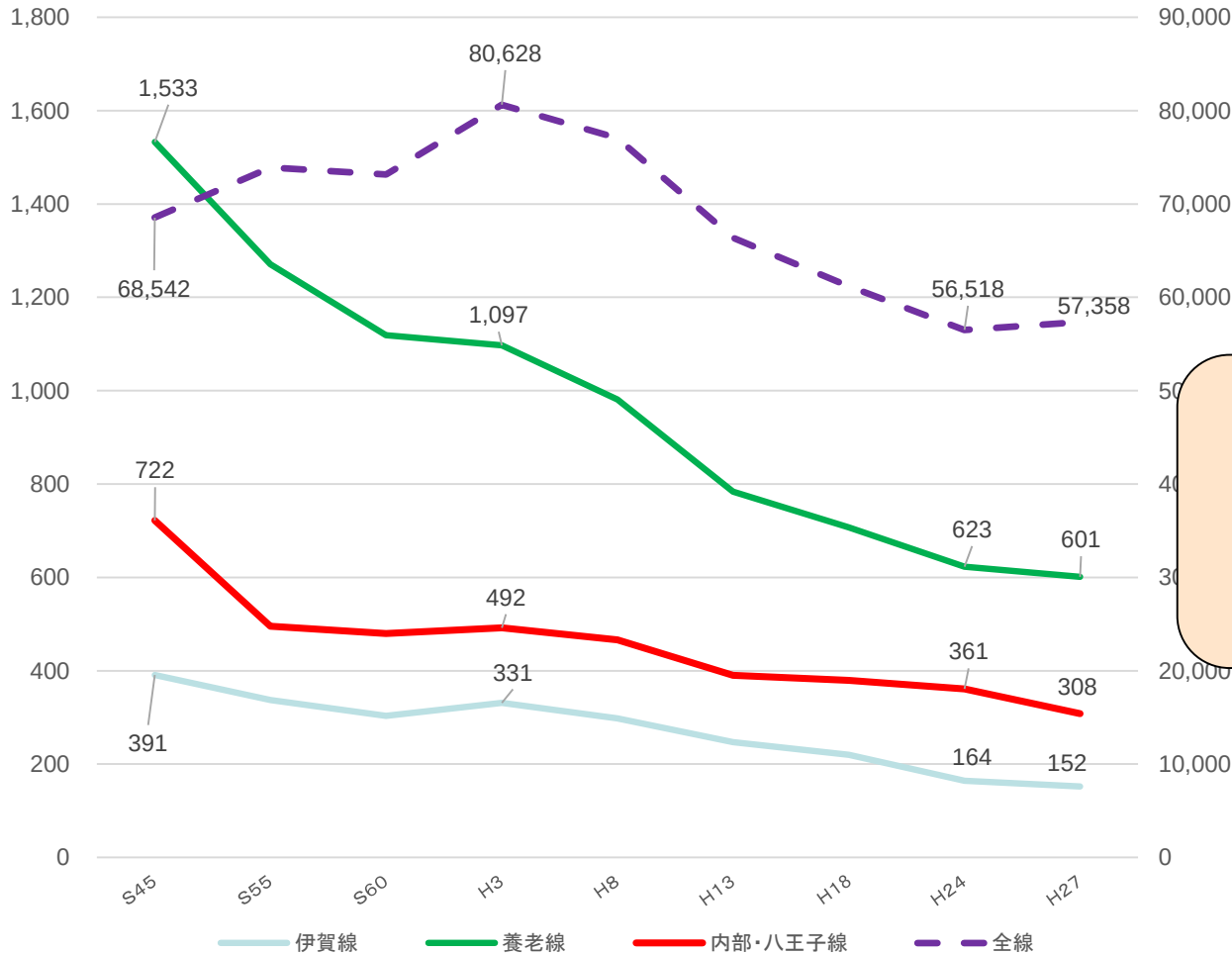
⇒抜本的な改善には至らない

事業形態の見直しが必要

輸送人員の推移

輸送人員の推移

単位: 万人



幹線以上に
地方路線の減
顕著

人口は増加・横ばいだが・・・

輸送人員は・・・

全線では平成3年がピーク
支線のピークは昭和40年代
＝モータリゼーションの影響大

地域公共交通をめぐる動き

国の動向	近鉄の動向	
H12 鉄道事業法改正	H 4 北勢線 ワンマン運転実施 H 6 伊賀、養老、内部・八王子線 ワンマン運転実施 H15 北勢線 事業譲渡	
H19 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律	H19 伊賀線・養老線 分社化・上下分離	
H20 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 改正	鉄道事業再構築事業の創設 公有民営方式の導入	
H25 交通政策基本法		国としての交通政策の理念を策定 国、地方公共団体、交通関連事業者の責務等の明確化
H27 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 改正		H27 内部・八王子線 公有民営方式に移行 H29 伊賀線 公有民営方式に移行



12

地域鉄道線への対応 1 ―事業譲渡―

		北勢線	伊賀線	養老線	内部・八王子線
路線の長さ		20.4km	16.6km	57.5km	7.0km
沿線自治体		1市3町	1市	3市4町	1市
駅数		17	14	27	14
軌間		762mm	1,067mm	1,067mm	762mm
車両数		24	12	33	14
輸送人員		240万人	220万人	707万人	363万人
構成	定期外	23%	20%	23%	22%
	通勤	23%	12%	30%	30%
	通学	54%	68%	47%	48%
輸送密度		2,797人	3,741人	3,587人	4,821人
営業損失		約6億円	約4億円	約11億円	約3億円
		平成14年度実績	平成18年度実績	平成18年度実績	平成23年度実績



地域鉄道線への対応 1 ―事業譲渡―

近鉄における事例 1

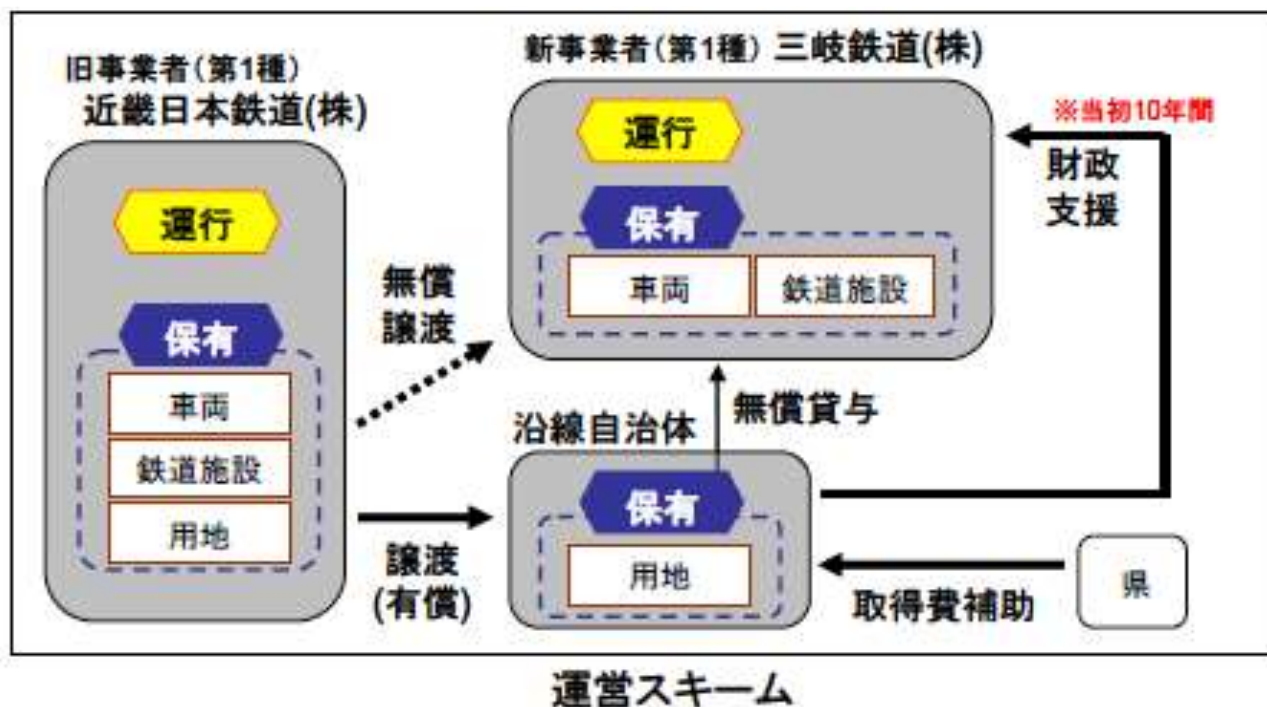
第一種鉄道事業者への事業譲渡

H15. 4

近鉄北勢線 （三重県）

三岐鉄道に事業譲渡

沿線市町から三岐鉄道へ10年間で50億円以上の財政支援、
国からの支援制度の活用（幹線鉄道等活性化事業など）



地域公共交通支援センターホームページ掲載 “鉄道の再生（近鉄北勢線を三岐鉄道が再生）” より抜粋

地域鉄道線への対応2—上下分離—

		北勢線	伊賀線	養老線	内部・八王子線
路線の長さ		20.4km	16.6km	57.5km	7.0km
沿線自治体		1市3町	1市	3市4町	1市
駅数		17	14	27	14
軌間		762mm	1,067mm	1,067mm	762mm
車両数		24	12	33	14
輸送人員		240万人	220万人	707万人	363万人
構成	定期外	23%	20%	23%	22%
	通勤	23%	12%	30%	30%
	通学	54%	68%	47%	48%
輸送密度		2,797人	3,741人	3,587人	4,821人
営業損失		約6億円	約4億円	約1.1億円	約3億円
平成14年度実績		平成18年度実績	平成18年度実績	平成23年度実績	



地域鉄道線への対応 2—上下分離—

・三位一体での維持

事業者の役割

- ・コスト削減努力
- ・近鉄による赤字支援

公共の役割

- ・赤字額の支援
- ・利用促進

利用者の役割

- ・運賃改定による
運賃負担

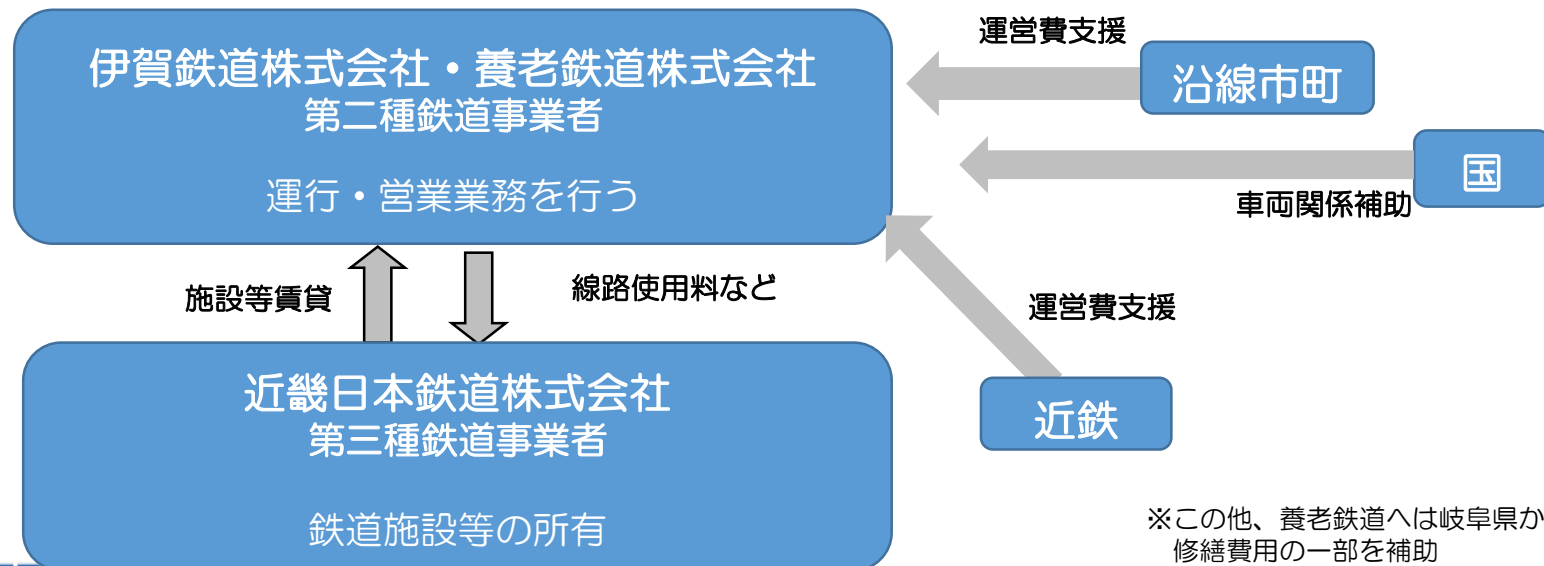
民・民の上下分離

近鉄における実例 2

H19.10

伊賀線・養老線 (三重県・岐阜県)

伊賀鉄道・養老鉄道を第2種鉄道事業者、近鉄を第3種鉄道事業者とする
上下分離方式に移行



※この他、養老鉄道へは岐阜県からも
修繕費用の一部を補助

地域鉄道線への対応 3—公有民営—

	北勢線	伊賀線	養老線	内部・八王子線
路線の長さ	20.4km	16.6km	57.5km	7.0km
沿線自治体	1市3町	1市	3市4町	1市
駅数	17	14	27	14
軌間	762mm	1,067mm	1,067mm	762mm
車両数	24	12	33	14

輸送人員		240万人	220万人	707万人	363万人
構成	定期外	23%	20%	23%	22%
	通勤	23%	12%	30%	30%
	通学	54%	68%	47%	48%
輸送密度		2,797人	3,741人	3,587人	4,821人

営業損失	約6億円	約4億円	約11億円	約3億円
------	------	------	-------	------

平成14年度実績 平成18年度実績 平成18年度実績 平成23年度実績



地域鉄道線への対応 3—公有民営—

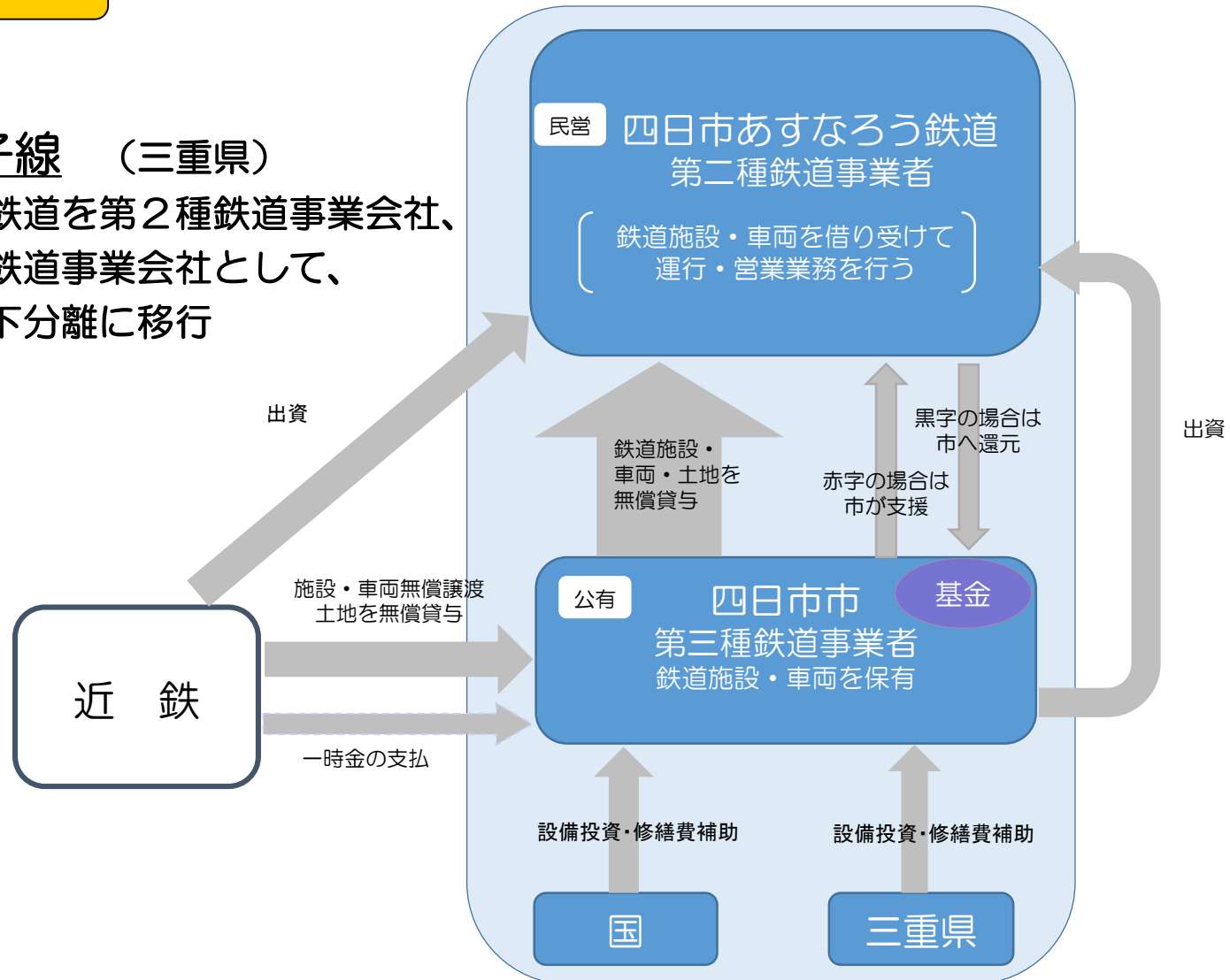
近鉄における実例 3

公有民営方式

H27. 4

内部線・八王子線 （三重県）

四日市あすなろう鉄道を第2種鉄道事業者、
四日市市を第3種鉄道事業者として、
公有民営方式の上下分離に移行



内部・八王子線の概要



軌間762mm(特殊狭軌線) のかわいい電車

公有民営方式移行前の内部・八王子線の状況 (近畿日本鉄道(株)運営時代)

◆通学・通勤を中心に、約360万人/年の利用者

◆毎年、3億円弱の赤字

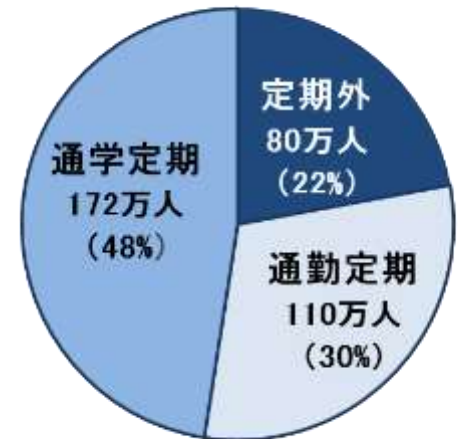
◆車両等の老朽化

→ 今後、設備投資が必要

14両のうち、昭和20年代が6両、50年代が8両

…これからどうしてゆくか？

鉄道存続？ BRT化？ etc.



平成23年度時点

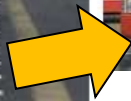


BRT化の検討

BRT化すれば・・

- ・運営費用が鉄道の約半分
- ・停留所追加、運行本数増加、冷房化、バリアフリー化が可能に
- ・輸送量・定時性の確保は可能

⇒BRTが最適ではないか



鉄道存続へ向けた地元の積極的な動き

- ◆市議会に「総合交通政策調査特別委員会」設置
- ◆地元住民・沿線学校等による鉄道存続署名活動
署名総数 172,144人
- ◆NPO団体やボランティアメンバーによる
利用促進活動
- ◆地元住民によるワークショップ



ポイント —認識共有・相互理解・賛同—

内部・八王子線（四日市あすなろう鉄道）の事例

オープンな議論

国、県、学識経験者

支援・指導・アドバイス

地元自治体
（四日市市）

協議

鉄道事業者
（近鉄）

新聞・テレビ
ケーブルテレビ

情報発信

ワークショップ
などによる
働きかけ

署名活動

清掃・美化活動

利用促進イベント

市民、沿線住民、高校生、ボランティア

そして鉄道存続 「公有民営方式」で再スタート



平成27年4月1日
四日市あすなろう鉄道
運行開始



補助金を活用し、老朽車両を更新

なろうブルー
平成28年ローレル賞受賞



なろうグリーン
四日市工業高校の生徒がデザイン

公有民営化により、市民が支える鉄道に

市民ボランティアが花を植えて
環境美化を行った駅

以 前・・・2駅 開業後・・・6駅



市民や企業等がボランティアで
塗装を行った駅

以 前・・・0駅 開業後・・・3駅



地域の皆様が主体的に活動する様々な取組み



中学生・高校生による駅の清掃活動、花植え

沿線の洋食店舗が主催する
「ワイン列車」



市民や企業など、地元が主体で
実施した利用促進イベントは
平成27年度の1年間に83回！
※把握できているイベントに限る

市民NPO・地元企業のコラボによる
「あすなろう鉄道応援カレンダー」の発売

四日市あすなろう鉄道 開業初年度(H27)の状況

収支

(百万円)

区分	H27 実績
営業収益	446
営業費	394
営業利益	52
営業外損益	△ 1
経常利益	51

輸送人員

(千人)

区分	H27 実績	H26 実績	前年比 (%)
定期	2,168	2,654	△ 18.3
通勤	930	1,039	△ 10.5
通学	1,238	1,615	△ 23.3
定期外	914	814	12.3
合 計	3,082	3,468	△ 11.1

利益相当額を四日市市の内部・八王子線基金に寄付

地域鉄道線への対応4—公有民営—

近鉄における実例 4

上下分離方式からの公有民営化等

H29. 4

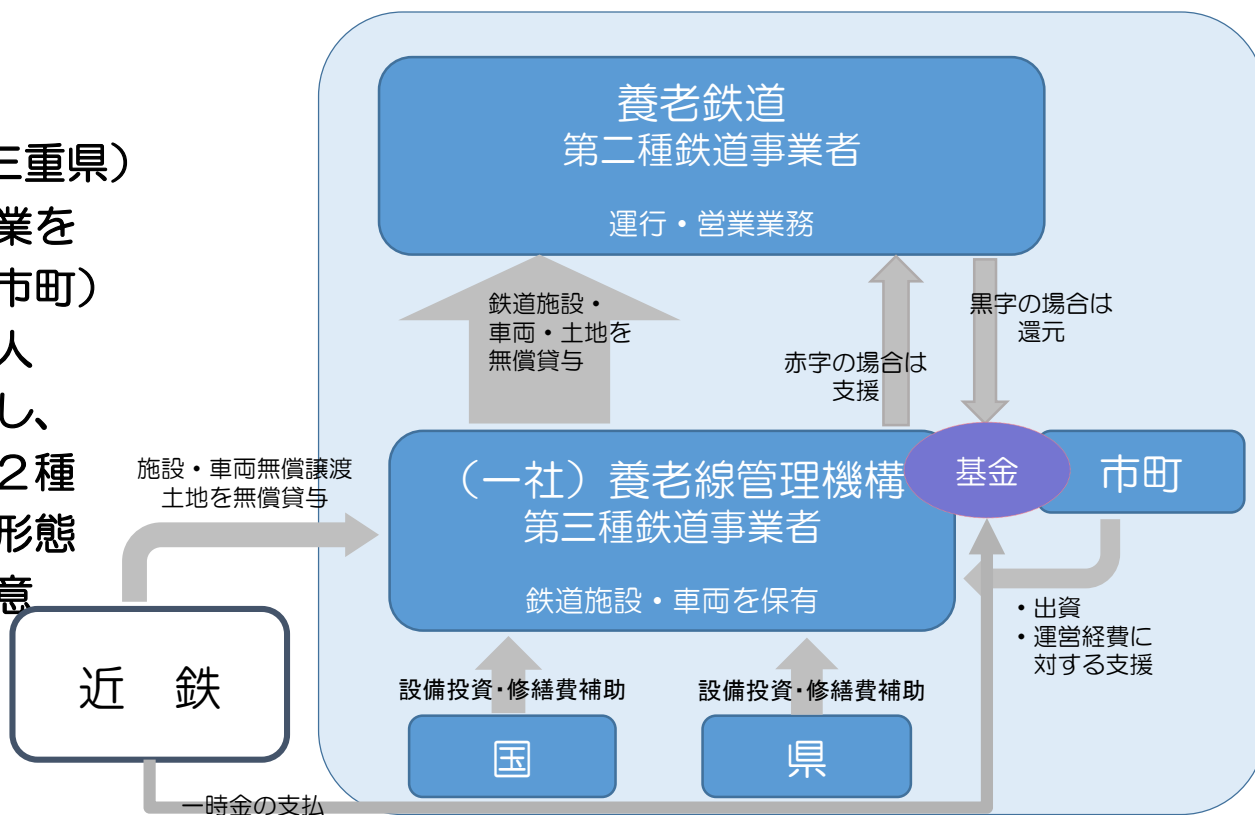
伊賀線 (三重県)

伊賀線の第3種鉄道事業を近鉄から伊賀市に譲渡し、伊賀鉄道が引き続き第2種鉄道事業者となる公有民営方式に移行（スキーム図は内部・八王子線と同様）

H29年中を目途

養老線 (岐阜県・三重県)

養老線の第3種鉄道事業を近鉄から沿線市町（7市町）が設立する一般社団法人養老線管理機構に譲渡し、養老鉄道が引き続き第2種鉄道事業者となる事業形態に移行すべく地元と合意



ポイント —認識共有・相互理解・賛同—

地域における公共交通が果たす役割について、
地元市町、事業者、住民、国・県の認識共有が必要

公共交通を支える上での
地元市町、事業者、住民、国・県の役割分担について
関係者が一体となって議論し、持続可能な仕組みを
構築することが必要

～関係者の相互理解と賛同が不可欠～

ポイント —認識共有・相互理解・賛同—

内部・八王子線（四日市あすなろう鉄道）の事例

オープンな議論

国、県、学識経験者

支援・指導・アドバイス

地元自治体
（四日市市）

協議

鉄道事業者
（近鉄）

新聞・テレビ
ケーブルテレビ

情報発信

ワークショップ
などによる
働きかけ

署名活動

清掃・美化活動

利用促進イベント

市民、沿線住民、高校生、ボランティア

ご清聴ありがとうございました。

平成29年6月
近畿日本鉄道株式会社