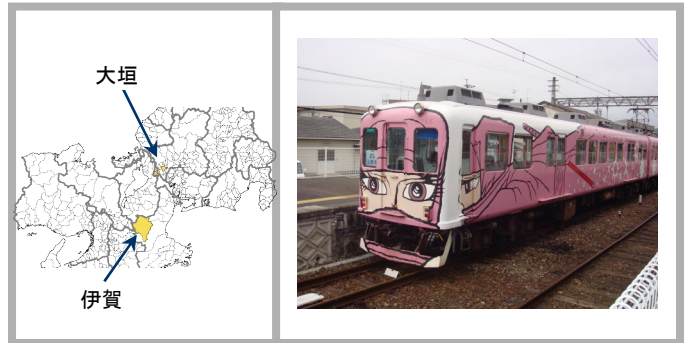


## 大垣市(岐阜県)・伊賀市(三重県)ほか:養老鉄道/伊賀鉄道

### 上下分離型の経営形態による地方鉄道活性化への取り組み

|      |                                   |      |              |
|------|-----------------------------------|------|--------------|
| 人口   | 162,070人<br>(大垣市)                 | モード  | 鉄軌道          |
|      | 100,623人<br>(伊賀市)                 |      |              |
| 面積   | 206.52 km <sup>2</sup><br>(大垣市)   | 法令   | —            |
|      | 558.17 km <sup>2</sup><br>(伊賀市)   |      |              |
| 人口密度 | 784.76 人/km <sup>2</sup><br>(大垣市) | 運営主体 | 養老鉄道<br>伊賀鉄道 |
|      | 180.27 人/km <sup>2</sup><br>(伊賀市) |      |              |



#### ■ 取組の背景

##### 地域と交通の状況

- 両市ともに、近畿地方と中部・東海地方を結ぶ中継地点として、古代より交通の要衝として栄えてきた。現在では、大垣市は名古屋市へ約30分、伊賀市は名古屋市・奈良市・大阪市へ約1~2時間の距離にある。
- 大垣市の養老鉄道養老線(桑名~揖斐間 57.5km)、伊賀市の伊賀鉄道伊賀線(伊賀上野~伊賀神戸間 16.6km)ともに、以前は近畿日本鉄道の路線であった。養老鉄道は近鉄の主要路線である名古屋線、JR東海道線へ接続しており、伊賀鉄道は同じく近鉄の主要路線である大阪線、JR関西本線へ接続している。これらの路線へ乗り換えることで大都市へのアクセスが容易となるような支線としての役割も担っている。利用者は、大多数が通勤・通学利用者であるが、年々、鉄道利用者数は減少傾向にあった。

【宅地化】【自動車中心社会】

##### 活用メニュー(制度・協議会等)

- 伊賀鉄道では、国・県・市からの「鉄道軌道近代化設備整備費補助金」の他、近鉄からの固定資産税、合併特例債などによる補助金の充当が予定されている。また、伊賀市では国土交通省の公共交通活性化総合プログラムによる「伊賀市交通計画」を策定して伊賀線の活性化にかかる施策を実施した。

【近代化補助】【公共交通活性化総合プログラム】

#### ■ 実現したサービス

##### サービス内容

【経営形態移行】【ダイヤ見直し】

【運賃見直し】【サイクリトレイン導入】

- 従来は近鉄が第一種鉄道事業者として鉄道施設や車両を保有し、運行も行っていた。平成19年10月からは、養老鉄道、伊賀鉄道が第二種鉄道事業者として運行を行い、近鉄が第三種鉄道事業者となり、鉄道施設や車両を保有する上下分離型の経営形態に移行された。
- 経営形態移行に伴い、乗換接続ダイヤの見直し、運行間隔短縮などの努力が行われている。概ね、30~60分に1本の運行が行われている。
- 経営形態移行に伴い、運賃の値上げが行われた。普通運賃で約10%、通勤定期で約20%、通学定期で約30~40%の値上げとなっており、国土交通省中部運輸局に認可された運賃である。
- 一部列車で、自転車持ち込み可能なサイクリトレイン(養老鉄道)や、松本零士氏デザインによるペイント列車(上欄写真)や地元幼稚園児と保育園児によるギャラリー列車(伊賀鉄道)などが運行されている。

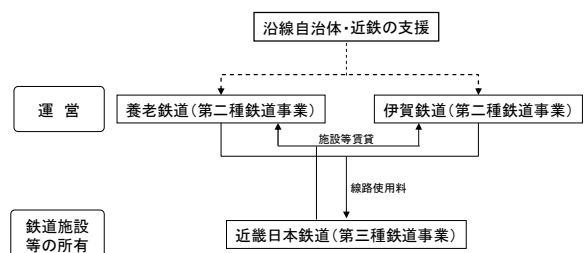


図. 養老鉄道・伊賀鉄道の経営形態

出典: 近畿日本鉄道ホームページ

## ■ 効果と負担

### 効果

#### 【乗換利便性向上】

- ・ 経営形態移行に伴うダイヤ改正により、他路線との接続が改善されたため、利用者の利便性は向上している。利用者数については、両路線ともに経営形態移行直前の定期券先買いが発生しており、半年くらい経過した後でないと実際の変化が把握できない状況にある。

### 負担

#### 【市町村負担】【都道府県負担】【国負担】

- ・ 養老鉄道は近鉄が 100%出資、伊賀鉄道は近鉄 98%と伊賀市 2%の出資により設立された。養老鉄道では、当該年度赤字額から資本費を除いた額の 2 分の 1(平成 22 年度までの 3 年間は上限 3 億円)を沿線自治体で分担して負担することとなっている。伊賀鉄道では、平成 28 年度までの 10 年間、伊賀市から運営費補助として上限 5 億 4,500 万円と平成 21 年度から 23 年度にかけて伊賀市の合併特例債や、国・県・市からの近代化補助の設備投資への充当を予定している。また、平成 22 年度まで伊賀市・名張市広域行政事務組合から合計 6 千万円を支援する。

## ■ プロセスと調整

### 協議会の設立

#### 【プロセス:体制構築】

- ・ 養老鉄道に関しては、平成 17 年 12 月に沿線市町の助役クラスからなる「近鉄養老線に関する研究会」が設立された。中部運輸局、三重県・岐阜県、近鉄がオブザーバーとして参加している。
- ・ 伊賀鉄道に関しては、平成 16 年 9 月の「近鉄伊賀線に関する研究会」(中部運輸局、三重県、伊賀市(旧上野市)、近鉄)設置を経て、平成 17 年 4 月に自治会連合会などをメンバーとした「近鉄伊賀線活性化協議会」が設立された。伊賀鉄道については、発行株式 1,000 株のうち、設立時には近畿日本鉄道が全株保有し、うち 20 株は伊賀市へ譲渡された。
- ・ 双方ともに、近鉄単独での路線維持が困難であるという申し出を受けて設置され、これらの機関が中心となって議論が進められた。

## ■ 創意工夫・知見・教訓

### 先行事例の活用

#### 【創意工夫:事例の学習】

- ・ 養老鉄道沿線市町のうち、大垣市・揖斐川町における旧国鉄からの転換三セクである樽見鉄道の知見、桑名市における近鉄北勢線の引き受けによる三岐鉄道の知見などは、運営形態の移行に関する検討を進める上で、参考になった。

### 大手民鉄における上下分離方式

#### 【知見:需要に応じたサービス供給】

- ・ 近鉄という大手民鉄路線からの経営形態移行により、これまで不可能であった一路線のみでの運賃値上げが可能となり、利用者及び鉄道事業者、沿線自治体の 3 者で負担しあう構図が成り立ち、赤字路線を継続運営することができた。

### 鉄道会社の法制度・データに対する専門的知識が必要

#### 【教訓:専門知識の必要性】

- ・ 鉄道会社から示される法制度、経営データなどは、専門的な知識を必要とするものが多く、自治体職員単独では分析が難しい。その結果、鉄道会社と施策の協議ができないケースがある。養老線沿線自治体では近鉄から提示された養老線単独の赤字額の検証を専門家に依頼したように、専門家によるデータ分析も必要なケースがあると考えられる。

### 負担割合の決定

#### 【知見:的確な役割分担】

- ・ 鉄道は、複数都道府県にまたがった路線となっているケースが多い。養老鉄道では、沿線自治体の負担割合を調整するのに苦労した。特に、飛び地を伴う市町村合併もあったため、人口や面積を指標として用いるのが難しかった(結局、路線長や駅数などを中心とした指標になった)。利用者数という考え方も、積極的な利用促進に結びつかないという観点から、導入が見送られた。
- ・ 鉄道は、市町村単独での検討が難しいモードである。県の積極的な関与や、市町村間の調整が必要なケースがあると考えられる。

## ■ 連絡先、参考 URL 等

**連絡先**：大垣市生活環境部生活安全課 電話 0584-81-4111  
伊賀市企画振興部企画調整課 電話 0595-22-9621

■ 資料編

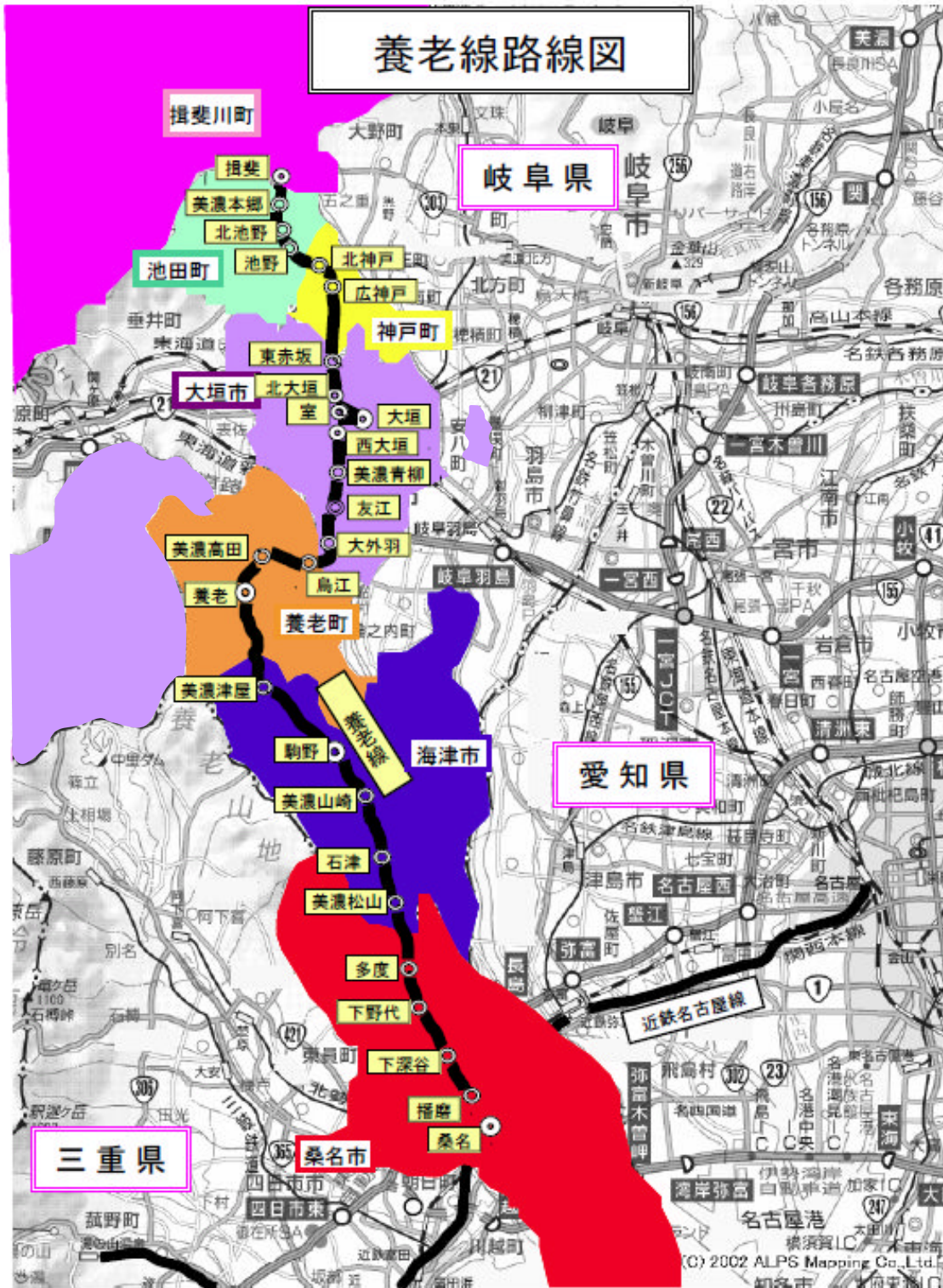


図. 養老鉄道路線図

出典：近畿日本鉄道ホームページ

■ 資料編

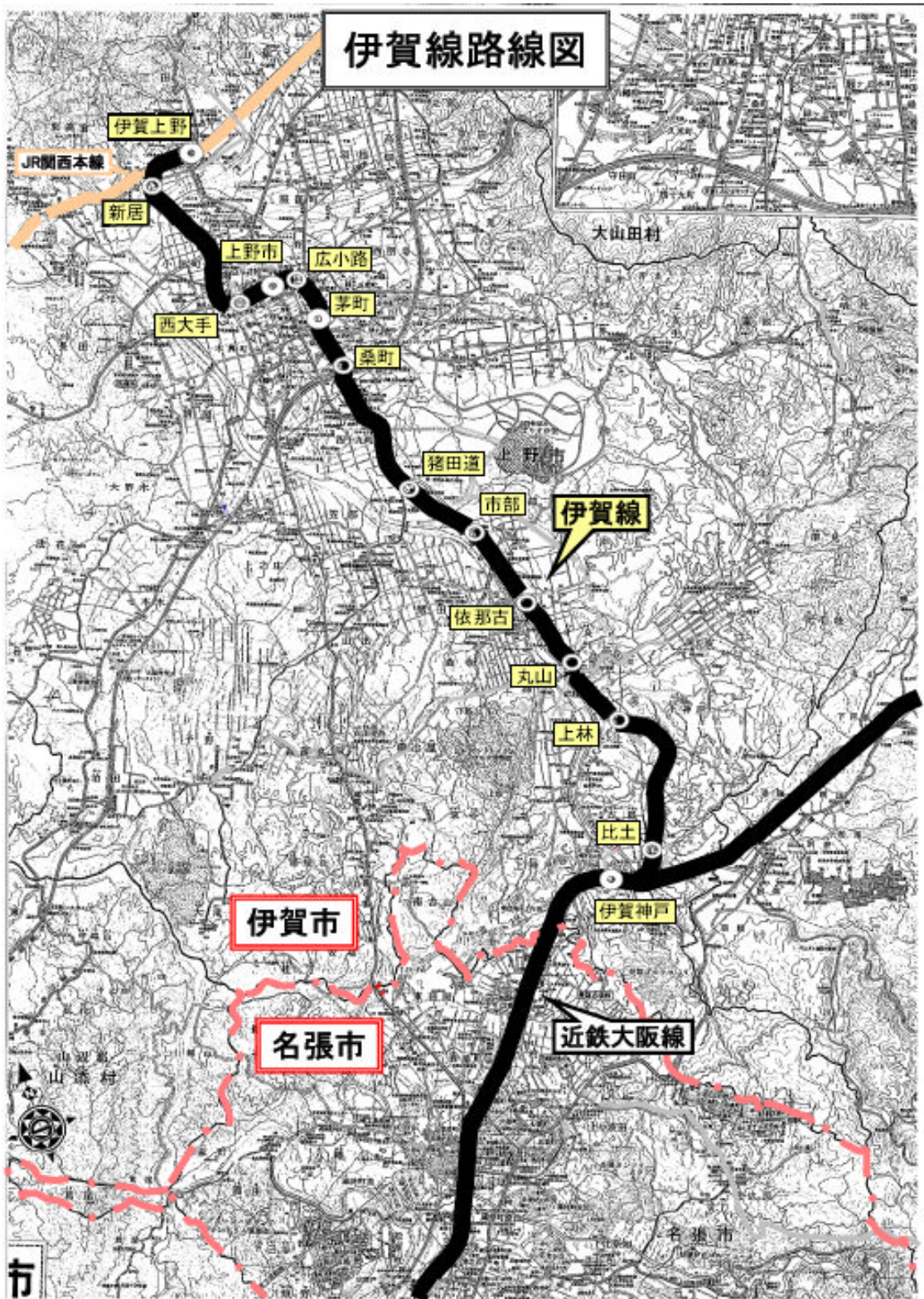


図. 伊賀鉄道路線図

出典：近畿日本鉄道ホームページ