

4 調査全体のまとめ

本調査では、大阪都市圏における新線開業事例である近鉄けいはんな線について、開業までの経緯、事業手法及び事業主体、資金、建設、輸送、要員、収支等の計画、事業採算性の検討を調査した。

また、開業後も赤字が続く同線における経営改善等に向けた取り組みを調査した。

近鉄けいはんな線は高度経済成長期に近鉄奈良線の混雑緩和を目的として計画された長田～生駒間と、関西文化学術研究都市のアクセス路線と位置付けられ整備された生駒～学研奈良登美ヶ丘間に分かれる。長田～生駒間は開業から既に30年余りを経過するなかで、周辺地域の開発に大きく貢献しているが、用地買収や遺跡発掘の長期化により工事費が大きく増加したうえに、当時の高い金利水準に基づく元利均等額を25年にわたり返済したため、長年にわたり赤字が続いた。

生駒～学研奈良登美ヶ丘間は、国家プロジェクトである関西文化学術研究都市と大阪都心部を結ぶアクセス路線として早期の整備が期待されたが、バブル崩壊による経済情勢の悪化、人口増の鈍化により近鉄単独での整備は難しくなり、上下分離方式を導入したうえで国のニュータウン鉄道等整備事業費補助を活用して、ようやく開業に漕ぎつけた。整備に際しては事業費の大幅な縮減と開業後の運営コストを削減するための取り組みが実施された。

京阪奈新線では、開業前及び開業後に、沿線地域をはじめ関西一円での認知度を高めるための積極的なPR活動を行った。また、定住人口の増加を図るべく、近鉄が所有する土地の開発を精力的に進め、住宅はもとより商業施設、学校、保育園などの公共施設も積極的に誘致した。ここでは都市計画決定（用途変更）、土地区画整理事業の認可などにおける地方公共団体の役割も大きい。

また、近鉄は定期外旅客の増加を図るため、ハイキングやイベントを頻繁に開催して旅客誘致に努めているほか、けいはんな線を利用できる割引乗車券の発売も行っている。近鉄は、けいはんな線以外にも沿線に多くの観光地や世界遺産を有しており、観光客の鉄道利用を促進するための取り組みを全社で積極的に展開している。

こうした近鉄の様々な経営努力にかかわらず、関西文化学術研究都市における開発プロジェクトの遅れ等の影響もあって、けいはんな線の利用客は需要予測を大きく下回り大幅な赤字が続いている。沖縄における公共交通システム整備の検討においては、鉄道事業者単独の努力もさることながら、実現に際しては沿線各駅周辺の地方公共団体による調整や協力が求められるものであり、施策の適用に向けては相当の努力と慎重な検討が必要である。

4.1 コスト削減施策

【沖縄鉄軌道の検討で参考となり得るもの】

- (1) 工事費の削減
 - ・土木工事費、駅の小型化、車庫線・車両数の削減、等
- (2) 運営コストの削減
 - ・駅遠隔対応監視システムの導入による駅係員削減、ワンマン運転による車掌の削減、等

【沖縄での適用に向けて相当の努力、慎重な検討が必要なもの】

- (1) 事業手法および事業主体
 - ・上下分離方式（公設民営型（インフラ部は公共が整備・保有））
- (2) 資金計画、収支
 - ・資金調達方法（開発者負担金）、線路使用料の設定、運営コストに対する公的支援

4.2 需要喚起施策

【沖縄鉄軌道の検討で参考となり得るもの】

- (1) 利用しやすい列車ダイヤ
 - ・定時間隔（パターン化）
- (2) 沿線開発
 - ・住宅、商業施設、教育機関、医療機関等の誘致
- (3) 駅を発着点とするイベントの開催
 - ・ハイキング、マラソン、ウォーキングなど
- (4) 鉄道沿線をPRするキャンペーンの実施
 - ・地域と協働したエリアキャンペーンなど
- (5) 観光需要をターゲットとした割引乗車券の発売
 - ・鉄道乗車券＋観光施設入場料等をセットにしたもの

【沖縄での適用に向けて相当の努力、慎重な検討が必要なもの】

- (1) 沿線開発
 - ・自治体主導による区画整理事業、用途地域変更
 - ・住宅、商業施設、教育機関、医療機関等の誘致
- (2) 二次交通との連携
 - ・駅前広場の整備（パーク&ライド、キス&ライドへの対応）
 - ・バス・タクシー乗り場の整備、バス路線の再編成
- (3) 自治体や観光協会等と連携した観光客の鉄道利用促進