

## 近鉄内部・八王子線の今後について

— 今後も地域の移動手段を守っていくために、BRT(バス高速輸送システム)への転換が最善策と考えています —

### 【近鉄からのご提案】

#### 内部・八王子線を、BRT(バス高速輸送システム)へ転換すること

(現在の線路敷きを専用道路とし、一般道路と切り離してバスを運行します)



【路線イメージ】



【車両イメージ】



【ご参考：岐阜バス「清流ライナー」】  
(岐阜乗合自動車㈱ホームページより)

### 【BRT転換の目的】

#### 今後も地域の移動手段を守っていくこと

地元の皆様にとって必要な公共交通機関として、同線の持つ輸送機能を「持続可能な仕組み」とすること

(当社は今後とも輸送の責任を果たして参りたいと考えています)

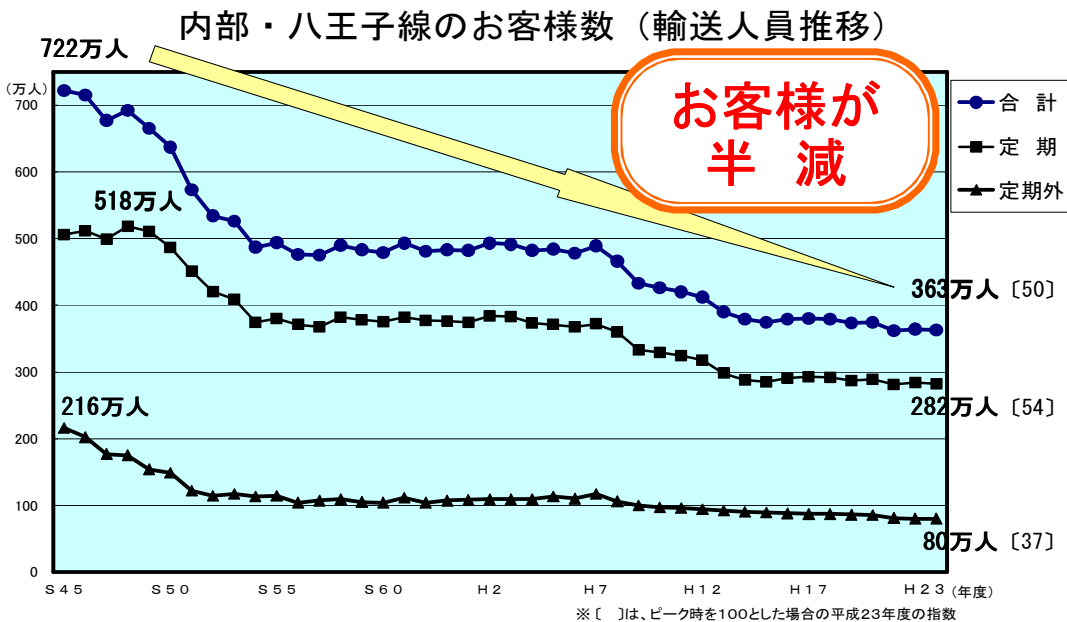
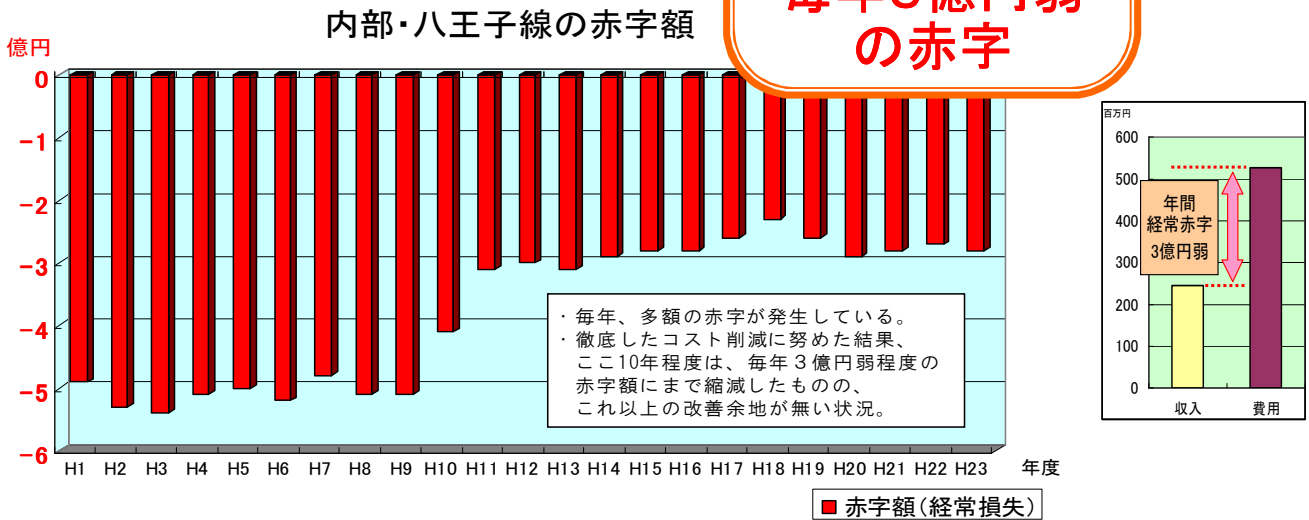
【鉄道のまま存続させることの問題点】

鉄道路線の維持管理は高コスト

大量輸送ならばペイするものの、お客様が少ないと赤字発生

鉄道のまま存続させるならば  
誰かが赤字分を負担し続けなければなりません

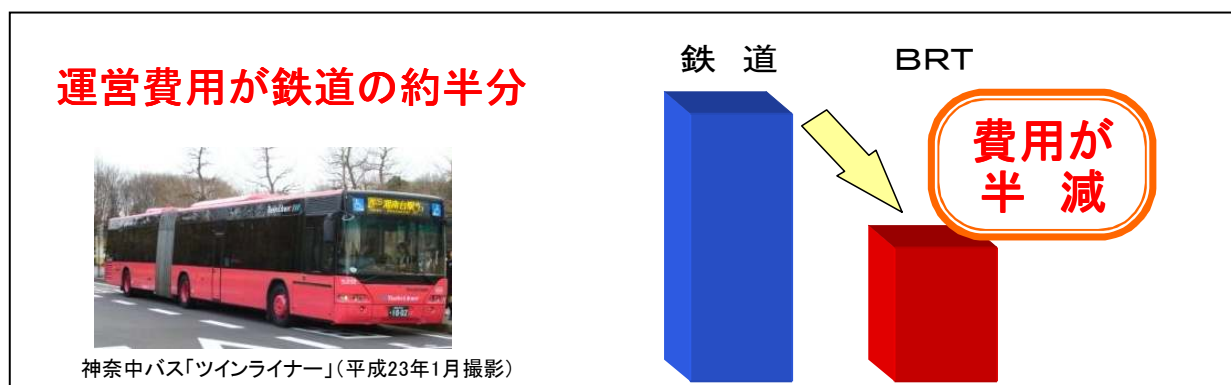
毎年3億円弱  
の赤字



- ◆恒常的に大きな赤字が発生し続けており、近鉄としてこれ以上この路線を鉄道として運営することは、経営上困難な状況です
  - ・人口減少・少子高齢化社会の到来により、収支改善は困難な見込みです
  - ・老朽化した車両の更新が必要であり、今後赤字はさらに拡大する見込みです

- ◆別会社化など、どのような仕組みとしても、鉄道であり続ける限り、運営に大きな赤字が発生することには変わりはありません
  - ・今後、際限のない補助金(税金)投入が必要となり、また、運賃の値上げも繰り返される恐れがあります →いずれ事業継続が困難になる恐れがあります

## 【BRTをご提案する理由】



**停留所追加**

**冷房化**

**運行本数増加**

**バリアフリー化**

- ◆運営費が低廉(現在の約半分)であるため大きな赤字が発生せず、健全な形での事業継続が可能となります

〔ただし、BRT転換の初期費用を国・県・市の公的補助で賄い、かつ現行の収入水準が維持されるという前提での試算です〕

- ◆その他のメリット

- ・停留所追加により利便性が向上、冷房化により快適性が向上します
- ・運行本数が増加し、駅(停留所)での待ち時間が短縮されます
- ・低床式バスにより、段差が解消されます(バリアフリー化)
- ・災害時には緊急避難用車両としても活用できます

## 【BRT転換に関する皆様の懸念事項への対応方策】

- ◆BRT転換後の輸送力(定時性、速達性など)について

- ・輸送量・定時性を確保できることは確認済みです  
(ラッシュ時には連続運転、さらに必要な場合には連節バス導入を検討するなど)
- ・速達性は鉄道に若干劣りますが、交差点(現在の踏切道)での優先通行により改善は可能です(公共交通優先のまちづくりを進めて頂きたいと考えております)

- ◆BRT転換後の運賃について

- ・運賃は認可を受けることが必要な事項ですが、お客様のご負担がなるべく増えることのないよう関係先と協議してまいりたいと存じます

- ◆BRTへの転換工事について(必要な工期、その間の代替輸送等)

- ・3~4ヶ月の工期で転換可能であることを確認済みです  
(具体的な工程および工事期間の代替輸送策を現在検討中です)

## 【地元の皆様にお知らせ・お願いしたいこと】

- ◆老朽化した車両の更新時期を考えると  
平成25年夏が方向性決定の期限となります
- ◆内部・八王子線の実情をご賢察いただき  
BRT転換にご理解賜りますようお願いいたします

以 上

## 【ご参考】

### BRT(バス高速輸送システム)とは？

#### Bus Rapid Transit (バス・ラピッド・トランジット)

バス専用道や連節バス、公共交通優先システムなどを組み合わせ、定時性・輸送力を確保する機能を備えた先進的なバスシステムのこと



鹿島鉄道跡地バス専用道(平成23年2月撮影)