

これからのいすみ鉄道を考える シンポジウム

～いすみ鉄道についてみんなで考えてみませんか？～



主催 いすみ鉄道再生会議

日時 平成18年 2月26日(日)

14:30～17:00 (受付開始 13:30)

場所 大多喜町中央公民館

プログラム

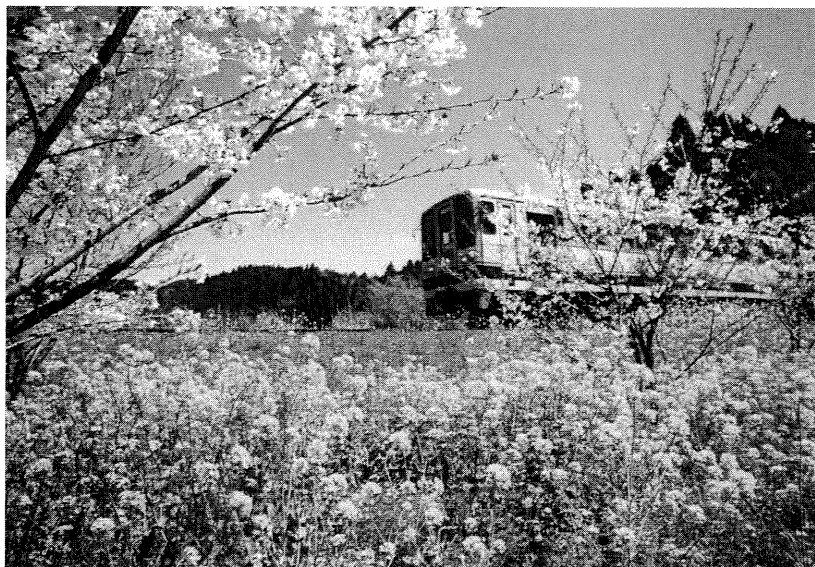
- 13:30～ 受付開始
-
- 14:30～14:35 開会 主催者あいさつ
いすみ鉄道再生会議会長 石渡哲彦
(千葉県総合企画部長)
-
- 14:35～15:05 基調講演「地方鉄道問題の現状と課題」
東京女子大学文理学部教授 竹内健蔵
-
- 15:05～15:15 いすみ鉄道の現状と課題について
・ いすみ鉄道の経営状況について
いすみ鉄道(株) 副社長 鎌田正篤
・ いすみ鉄道に対する自治体の取組
千葉県交通計画課長 神子純一
-
- 15:15～15:30 <休憩>
-
- 15:30～17:00 パネルディスカッション
・ コーディネーター
大東文化大学経営学部長 今城光英
(いすみ鉄道再生会議委員)
・ パネリスト
東京女子大学文理学部教授 竹内健蔵
住民代表 いすみ市 清水 祐
大多喜町 山中喜七
県立大多喜高等学校生徒 磯邊勇輔
(財)運輸調査局 萩原隆子
-
- 17:00～ 閉会 開催地代表あいさつ
大多喜町長 田嶋隆威
(いすみ鉄道(株)社長)

1 開催の趣旨

いすみ鉄道は、利用者が年々減少し、自立した経営が困難な状況の中で、車両も更新の時期を迎え、経営を支える基金もあと数年で枯渇するなど極めて厳しい環境にあります。

このため、県、夷隅郡市2市2町、有識者（大東文化大学今城教授）で昨年8月に「いすみ鉄道再生会議」を設け、来年度末までに今後の方向性をとりまとめることといたしました。

今回、同会議における検討の一助とするため、沿線住民や利用者に対して、全国の地方鉄道の現状やいすみ鉄道のおかれている状況を説明し、それに対する意見交換を行う場として、本シンポジウムを開催することとなりました。



2 参加者のプロフィール

● 基調講演 竹内健蔵（たけうちけんぞう）さん

（東京女子大学文理学部社会科学教授）

昭和33年生まれ。一橋大学大学院商学研究科博士後期課程、オックスフォード大学経済学部大学院修了。商学博士。専門は交通経済学、公共経済学。物価安定政策会議、運輸政策審議会、関東地方交通審議会、国土審議会の各専門委員など。

● コーディネーター 今城光英（いましろみつひで）さん

（大東文化大学経営学部長）

昭和24年生まれ。成蹊大学大学院経営学研究科博士課程単位取得。平成14年に学部長に就任。国土交通省「地方鉄道問題検討会」の副座長を務めるなど地方鉄道問題の第一人者として活躍。「いすみ鉄道再生会議」に委員として参加。

パネリスト

● いすみ市代表 清水祐（しみずゆたか）さん

昭和11年生まれ。勝浦市立豊浜小学校長や岬町立岬中学校長を歴任。現在、人権擁護委員を勤める傍ら、松丸区長として昨年4月に夷隅地区区長協議会長に就任した。いすみ市松丸在住。

● 大多喜町代表 山中喜七（やまなかきしち）さん

昭和15年生まれ。大多喜高校、大多喜女子高校等で教鞭を執る。国鉄木原線当時から存続活動を積極的に行い、「木原線を守る会」事務局次長を勤める。いすみ鉄道においても活性化に力を注ぐ。現在、大多喜町ボランティア連絡協議会会長。大多喜町猿稻在住。

● 大多喜高校生 磯邊勇輔（いそべゆうすけ）さん

大多喜高等学校2年に在学。生徒会会長を勤める。ソフトテニス部に所属。勝浦駅から大原駅を経由して大多喜駅まで通学している。勝浦市勝浦在住。

● 萩原隆子（はぎわらたかこ）さん

（(財)運輸調査局調査研究センター主任研究員）

昭和52年生まれ。お茶の水女子大学文教育学部卒業。平成12年に(財)運輸調査局に入社。現在、同調査研究センター主任研究員。専門はフランス等諸外国の運輸交通事情及び国内地方交通の運営・経営等の調査研究。主な研究として、フランスの鉄道における地方分権化（地域圏化）の研究、地方ローカル線の活性化に関する研究が挙げられる。千葉市在住。

3 基調講演資料

基調講演「地方鉄道問題の現状と課題」

東京女子大学文理学部社会学科
竹内健蔵教授

- 1 全国の地方鉄道の概況といすみ鉄道の占める位置
- 2 地方鉄道衰退の原因
- 3 バス転換後の将来
- 4 鉄道存続の施策例と今後の考え方

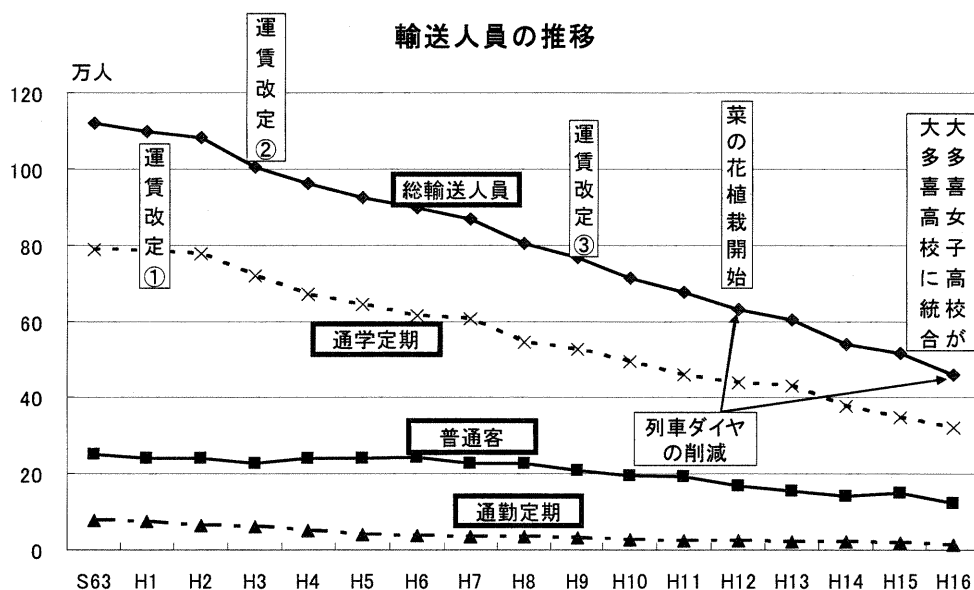
4 いすみ鉄道の経営状況について

いすみ鉄道が開業して間もなく 19 年目を迎えます。ここでは輸送人員や経常損益等といった、経営状況の概要について御説明します。

(1) 輸送人員の推移

いすみ鉄道は廃止対象路線であった国鉄木原線を、地元の熱意によって、県、夷隅郡市 2 市 2 町（開業当時は 1 市 5 町）及び民間企業が出資する第三セクター方式で運営する鉄道に転換し、昭和 63 年 3 月に開業しました。

開業直後の昭和 63 年度では 112 万人の利用がありましたが、自家用車の普及や少子化に伴う高校生の減等により年々利用者が減少し続け、平成 16 年度では 46 万人と、開業当時の約 40 %になってしまいました。

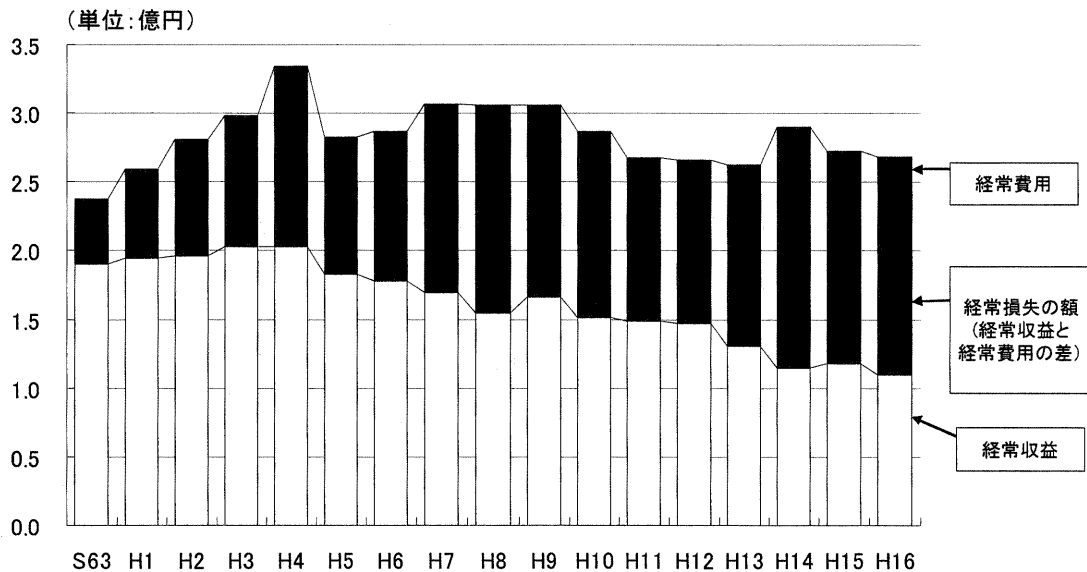


(2) 経常損益の推移

鉄道事業等からの収入である経常収益は、平成 4 年度をピークとして減少し、昨年度は 1 億 1 千万円弱でした。

その一方、鉄道運行の費用である経常費用は 2 億 7 千万円弱であり、年間の赤字（経常収益－経常費用）は 1 億 6 千万円弱となっています。

経常損益の推移

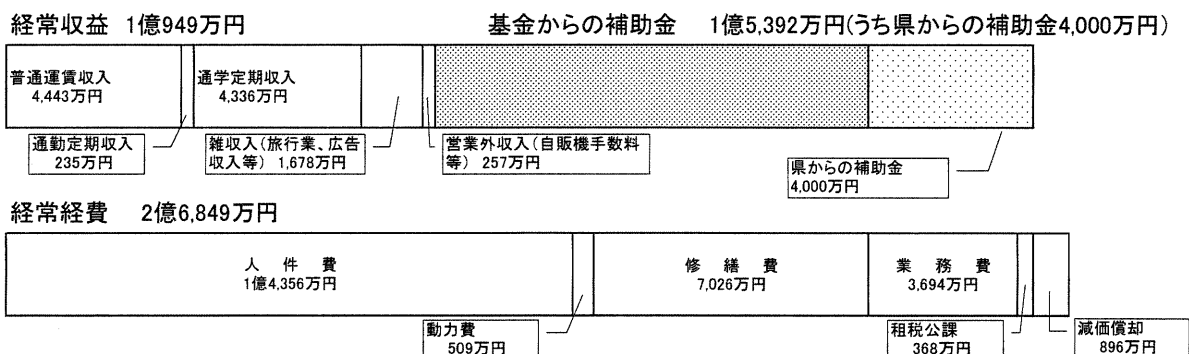


また、同じく平成 16 年度決算で経常収益と経常費用の内訳を見ると、経常収益では普通運賃・定期運賃からの鉄道事業収入（約 9 千万円）がその中心を占めています。

一方、経常経費は、人件費が占める割合が最も大きく、経常収益を上回っています。次いで、修繕費（車両の修理、線路や踏切の修繕等）、業務費（会社運営の経費）といった順になっています。

経常収益と経常経費の差額については、夷隅郡市が中心となって作った大多喜町鉄道経営対策事業基金（大多喜町が管理。以下「基金」という。）の取崩しと県からの補助によってまかなわれています。

いすみ鉄道 第 18 期（平成 16 年 4 月～平成 17 年 3 月）経常収益・経常費用・補助金の概要



(3) これからの課題

① 経営改善計画の着実な推進

平成 15 年に経営改善計画が策定されました。これは平成 20 年度までの計画で、

ア 車両更新を見送り、現有車両を平成 20 年度まで使用

イ 要員の見直しなど人件費の削減

ウ 車両修繕など、維持管理経費の削減

エ ダイヤ改正（運行本数の 25 % 減）の実施による経費の削減

といった施策を行い、平成 20 年度においては経常損失を 1 億 3 千万円弱まで減らしていくものです。現在、この計画を着実に進めるよう努力しています。

② 車両の更新

いすみ鉄道の車両は昭和 63 年の開業時から使用しており、老朽化が進み、平成 20 年度以降には新車を導入する必要があります。しかし、新車は 1 両あたり 1 億円以上かかると見込まれています。

MEMO

5 いすみ鉄道に対する自治体の取組

いすみ鉄道に対しては、県・沿線自治体で様々な取組をしています。ここではその概要を御紹介します。

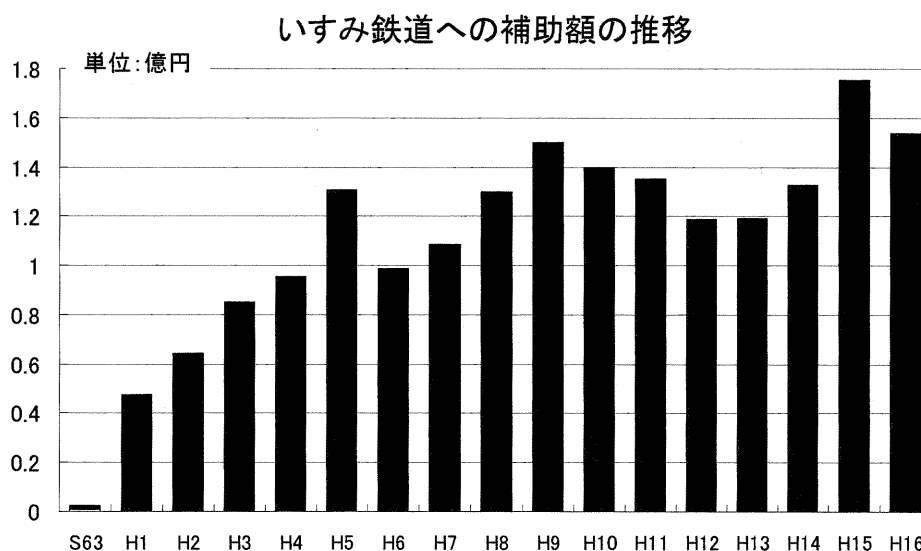
(1) いすみ鉄道に対する財政援助について

① 現状

ア 基金からの補助

いすみ鉄道の経営を支えるため、国からの交付金、県の補助金及び夷隅郡市2市2町からの拠出金・負担金や民間からの寄附金により基金が設けられています。

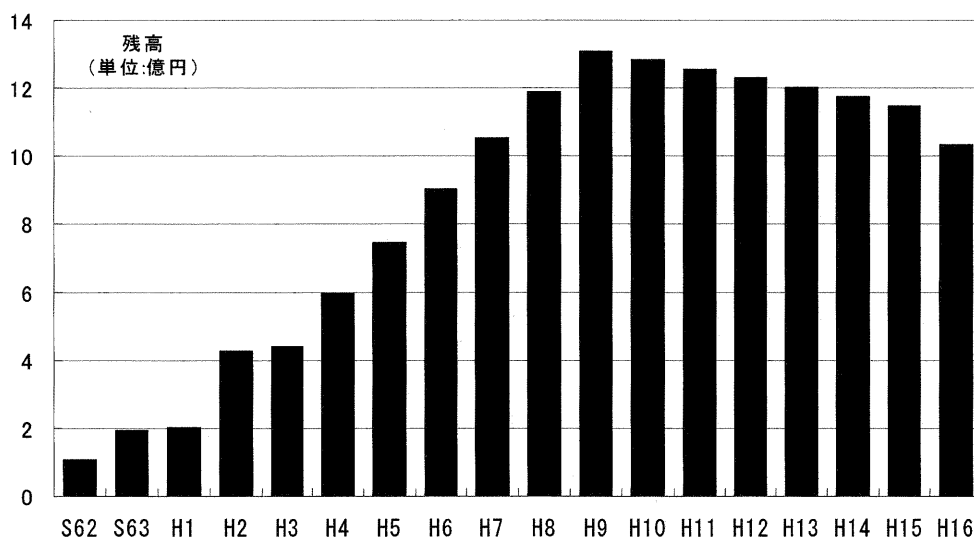
この基金からいすみ鉄道に対して、前年度の赤字額と同額を補助しています。補助金の額は下のグラフのとおりに移り、平成16年度では1億5,392万円を補助しています。



イ 基金の状況

平成 16 年度末では、基金設立時から積み立てた総額は 27 億 7,901 万円、いすみ鉄道への助成額は累計で 17 億 4,370 万円、残高は 10 億 3,539 万円です。その残高の推移は下のグラフのとおりとなっています。

基金残高の推移



② これからの課題

平成 15 年度にいすみ鉄道の経営改善計画がまとまりましたが、その時に、夷隅郡市による基金への新たな積立ては見合わせる事となりました。

そのため、今後、現在と同程度の赤字が続き、また、新車を購入するとなると、数年で基金がなくなってしまう可能性があります。

(2) 利用者増への取組

① 千葉県

いすみ鉄道及び小湊鐵道の利用者増加、沿線地域の活性化等に向けての取組を継続的に行っています。

ア いすみ鉄道の活性化を考える会（平成 15 年 12 月～平成 16 年 3 月）

大多喜町で大多喜高校生や住民の方々にお集まりいただき、いすみ鉄道

の活性化策等についてフリートーキングを3回行いました。

イ いすみ鉄道体験ツアー（平成16年4月）

沿線地域の観光資源をPRし、利用促進及び地域の活性化を目的として、「房総の小江戸 大多喜散策と春の味覚たけのこ狩り」をテーマに日帰りのモニターツアーを実施しました（8日間実施、参加者190名）。



モニターツアーの様子（上総中野駅にて）

ウ 房総横断鉄道活性化プログラム推進委員会（事務局：国、県）

（平成16年7月～平成17年3月）

国と協力し、いすみ鉄道と小湊鐵道の活性化を図るため、モニターツアー実証実験の実施、ガイドマップ・ガイドブックの作成、両鉄道の乗り入れの検討、鉄道と道路の両方を走ることのできる DMV 運行の可能性について検討を行いました。

うち、モニターツアー実証実験は、養老溪谷の秋の紅葉シーズンに、温泉入浴を組み合わせ、いすみ・小湊両鉄道に乗車する日帰りツアーを企画するものです。平成16年11月から12月にかけて、平日で6日間実施し303名が参加しました。

② 沿線自治体

ア いすみ鉄道対策協議会（夷隅郡市2市2町で構成 事務局：大多喜町）

いすみ鉄道の運営について支援し、地域住民の利便性を確保することを目的に、昭和55年に設けられました。

今回お配りしている観光用リーフレットの作成、沿線への菜の花の植栽、夷隅郡連合町民号の企画・運営等を行っています。

イ 房総横断鉄道活性化協議会（国、県、市原市、いすみ市、大多喜町、いすみ鉄道、小湊鐵道等で構成 事務局：市原市）

「房総横断鉄道活性化プログラム推進委員会」の事業を引き継いで、継続して両鉄道の利用促進、観光による地域の活性化を図っていくといった視点から昨年設けられた組織です。

企画旅行の実施、観光イベントの記者リリース、沿線地域住民による鉄道利用促進運動の展開といった事業を行っています。

ウ 大多喜町

「大多喜町いすみ鉄道友の会」を組織し、菜の花などの花の植栽、レンゲまつり時に記念品配布、フォトコンテストの実施、房総中央鉄道館の運営のほか、団体の利用に対しては、運賃の補助を行っています。

今年度、役場に「いすみ鉄道活性化プロジェクトチーム」を設け、いすみ鉄道の活性化に向け、外部の方を招いて、様々な角度から検討を行っています。

そのほか、新エネルギーの検討の一つとして、昨年12月にはいすみ鉄道の車両を天ぷら油などから精製したBDFで動かせるかどうか、実車を用いて実験を行いました。

また、平成16年3月には、いすみ鉄道はどうあるべきか、再生のシナリオを皆で考える場として「地域政策フォーラム」を開催し、千葉県知事による基調講演やパネルディスカッションを行いました。

エ いすみ市

合併に伴い、旧大原町、旧夷隅町に設けられた友の会を解散し、新たに「いすみ市いすみ鉄道友の会」を設けることとなりました。現在会員を募集しています。