

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？～

開催結果

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

場所 大多喜町中央公民館

■ 実施概要

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
場 所：大多喜町中央公民館（夷隅郡大多喜町大多喜 486-10）
参加者数：400 名

※ シンポジウム参加者の便宜を図るため、いすみ鉄道においては臨時列車を運行した。また、大多喜駅と中央公民館との間でバスによる送迎を行った。

臨時列車 大多喜駅発 17:44 大原駅着 18:12
利用者 約 80 名

送迎バス利用者

行き	1 便	32 名	2 便	34 名
帰り	1 便	34 名	2 便	17 名

■ 実施プログラム

14:30～ 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～ 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～ 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 鐘田正篤
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～ <休憩>

15:30～ パネルディスカッション
コーディネイター 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)

■ 開催風景



受付の立て看板



参加者受付



フォトコンテストの応募作品展示



大多喜町いすみ鉄道友の会によるグッズ販売

■ 案内用リーフレット

本シンポジウムの開催に当たり、下記のリーフレットを1万枚作成し、参加を募った。

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？～

旧国鉄本線が地元の軌道で「いすみ鉄道」として生まれ変わってから、まもなく19年目を迎えます。しかし、開業以来の赤字経営から脱出することができず、このままでは、路線を維持することが困難となることも考えられます。そこで、今般、いすみ鉄道について考えていただく機会を設けることにしました。多くの皆様のご参加をお待ちしております。

☆ 日時：平成18年2月26日(日) 午後2時30分～午後5時

☆ 内容：基調講演(東京女子大学 竹内健蔵教授) ～全国の地方鉄道の現状についてお話しします。いすみ鉄道に関する現状説明 ～いすみ鉄道の現状について、会社と県から説明します。パネルディスカッション ～住民・大多喜高校生代表が、有識者をお互い意見交換を行います。

☆ 定員：600名

☆ 場所：大多喜町中央公民館 (大多喜駅徒歩15分、同駅から送迎バス有)

☆ お問い合わせ・申込先
千葉県総合企画部交通計画課 鉄道部 鉄道課 電話 260-6667 千葉県中央区布田町1-1
TEL:043-223-2277 FAX:043-221-5748 e-mail:tedo@dmr.pref.chiba.jp

上記の他、夷隅郡市の市役所・町役場でも申込みを受け付けます。
藤原市企画課 電話:0470-73-1211 いすみ市総務部企画政策課 電話:0470-62-1382
大多喜町企画課 電話:0470-82-2111(内線211) 御宿町企画政策課 電話:0470-68-2512

☆ 主催：いすみ鉄道再生会議

当日はいすみ鉄道をご利用下さい。
行き 大宮発 13:42 → 大多喜着 14:11 ※
上総中野発 13:29 → 大多喜着 13:48
※ 女体列車の大多喜駅到着にあわせて、金持行きのみバスを運行します。
帰り 大多喜発 17:44 → 大宮着 18:12(臨時列車)
大多喜発 17:44 → 上総中野着 18:05
シンポジウム終了後、大多喜駅行きのバスを運行します。

裏面にいすみ鉄道の歴史を記載しましたので、ぜひご覧下さい!

表面

○ いすみ鉄道を巡る状況

いすみ鉄道は、開業直後の昭和63年度では約112万人の利用がありましたが、それ以降、毎年減少し続け、昨年度は年間利用者4.6万人弱となっています。

収入は、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。

一方、鉄道運行の費用は2億7千万円弱となりました。この結果、年間の赤字(収入-費用)は1億6千万円弱となり、これをどのようにして穴埋めするかが問題です。

現在は、夷隅郡市2市2町が中心となって作った基金(平成16年度末残高約10億円)と県補助金で赤字を補っていますが、今後、このままの赤字が継続しますと、基金はあと数年でなくなってしまうと。

さらに、車両も更新時期を迎えるため、平成20年度以降に新車を導入する必要があります。その場合、1両で1億円以上かかるの見込まれています。

※ いすみ鉄道再生会議とは
いすみ鉄道について今後のあり方を検討するため、県、沿線自治体(夷隅郡市2市2町)、有識者で昨年8月に発足しました。
平成19年3月までにいすみ鉄道の今後の方向性をとりまとめる予定です。

裏面

■ 主催者あいさつ

いすみ鉄道再生会議会長（千葉県総合企画部長） 石渡哲彦

本日は、いすみ鉄道再生会議主催によりこのシンポジウムを開催しましたところ、日曜日であり、また、非常な悪天候の中、御参加いただきましたことに厚く御礼申し上げます。ありがとうございます。ほとんどの方が、地元のいすみ鉄道を御利用されている方であろうとおっしゃったのですが、先ほど来まして職員から聞きましたところ、群馬県、あるいは福島県、遠いところでは、鳥取県の方もお見えになっているということでもあります。遠くからも、恐らく同じような状況を抱えているところであろうかと思いますが、そういう形で関心を持っていただいていることを非常に有り難く思っております。

皆様御承知のとおり、いすみ鉄道は第三セクター鉄道として昭和63年に開業いたしました。以来、地元の通勤の方、あるいはお年寄りの方、あるいは高校生の方々、中学生、小学生というような方々の利用をいただいているものです。ところが年々、利用者の方が減ってきた、また、車両も更新の時期を迎えてきた、という中で、経営を支えている基金というものがあるのですが、これもだんだん底を突いてきたということで、非常に厳しい環境に現在あります。

このような状況の中、昨年8月に、県と沿線自治体により「いすみ鉄道再生会議」、今日主催しております会議であります。を設けまして専門家の先生方も含めまして、いすみ鉄道の今後のあり方について検討していこうということで、現在その検討を進めてきているところです。

今回、この会議における検討の一助として、沿線住民の方々、あるいは利用者の方々に、全国の地方鉄道の現状、いすみ鉄道の置かれている状況を御説明いたしますとともに、それに対する意見交換を行うことを目的に、このシンポジウムを開催することといたしました。

まずはやはり地元の方々がこの鉄道をどのようにしていくか、行政が、ということよりもまずは皆様方、地元の方がどうしていこうか、ということを実際にこういう場で、あるいは日ごろ検討していくということが大きな力になるのではなかろうかと思っております。

そういう意味で今日の御意見等については、その再生会議の中では重要な要素として入ってくるだろう、と期待しているところです。

本日、このシンポジウムでは、先ほど司会者の方からございましたが、最初に、東京女子大学竹内先生から基調講演を頂きます。その後、いすみ鉄道の状況について会社から、それから県から、それぞれ説明を申し上げまして、そして、再生会議の委員でもある大東文化大学経営学部長の今城先生をコーディネイター、有識者の方、地元の大多喜高校の生徒さんにも参加していただきまして、パネルディスカッションを行う予定です。

是非ともこのシンポジウムが、将来のいすみ鉄道のいろいろな検討の中で貴重な参考となっていくよう祈念いたしましてあいさつとさせていただきます。

本日はよろしくお願いいたします。ありがとうございました。

■ 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

プロフィール

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。

(1) はじめに

1980 年 10 月に、国鉄時代の木原線に大原から乗って小湊鐵道まで乗り通したことがあります。その時は、大多喜駅に降りなかったので、今回が初めての訪問になります。歴史ある城下町というので、その風情を味わおうとしたところですが、こうして雨が降ってきてしまって、残念に思っています。

この基調講演では、いすみ鉄道を考えるに当たっての様々な視点とか論点についてお話しします。

今日お話しすることは四つに分かれています。最初に「全国の地方鉄道の概況といすみ鉄道の占める位置」について、第二に「地方鉄道衰退の原因」について、第三に「バス転換後の将来」について、第四に「鉄道存続の施策例と今後の考え方」についてです。



(2) 全国の地方鉄道の概況といすみ鉄道の占める位置

では、一番目に、「全国の地方鉄道の概況といすみ鉄道の占める位置」についてお話を申し上げます。

鉄道事業者は大きく三つに分けられます。

民間部門によって運営される鉄道事業者、いわゆる「私鉄」と呼ばれているもので、

株式会社の形をとるのが普通です。大手であれば東武鉄道や東急電鉄等、そのほか小湊鐵道もその範疇に入ります。全部合計して今のところ 60~70 社程度あります。

二番目が地方公営事業者で、地方自治体等の公共部門が地方公営企業法に基づいて運営する鉄道事業で、都営地下鉄や横浜市営地下鉄などです。

いすみ鉄道が該当するのは「第三セクター鉄道事業者」。これは公共部門と民間部門が共同でお金を出し合うということで、それぞれの公共のいいところ、それから、民間のいいところを組み合わせ、それを出そうというために設立された鉄道で、全国で 37 社あります。

いすみ鉄道が全国のレベルで見るとどのくらいのところにあるのでしょうか。

「第三セクター鉄道の輸送人員（指数）の推移」では、第三セクター鉄道の平均を 1998 年を 100 とし、データの制約があるので 2002 年度まで黒い線で示しました。いすみ鉄道は 2004 年まで示しました。

平均値をみると漸減しておりますが、それに対し、いすみ鉄道は着実に落ちてきており、上がっていくようには見えてきません。

次の指標は、「第三セクター鉄道の営業収入（指数）の推移」です。第三セクター鉄道の平均ではほぼ横ばいか少し下がっているくらいですが、いすみ鉄道はどんどん下がっています。

次は「第三セクター鉄道の経常赤字（指数）の推移」に移ります。要するにいすみ鉄道が事業としてやっていくうちに赤字の額がどれくらいかということを示したもので、一概に平均、いすみ鉄道とも傾向はつかめませんが、いすみ鉄道としてみると、当初に比べ、赤字が増えて指数として増えていっている、ということが残念ながら見て取れます。

「第三セクター鉄道の営業係数の推移」についてお話しします。営業係数とは、平たくいいますと 100 円を稼ぐのにどれだけのお金を使ったか、費用がかかったかということです。平均を見てみますと若干じわじわと上がっておりまして、2002 年ですと大体 140 ですから、100 円稼ぐのに 140 円かかるということになります。

いすみ鉄道の場合には、98 年が 190 ぐらいのところから始まりまして、2004 年では、240 を上回った。240 円強かけて、100 円を稼いでいる、というような状況になっているわけです。

次のデータは、輸送密度と営業係数の関係を示したものです。これは第三セクター鉄道の会社を全部組み合わせてグラフにしたものです。輸送密度とは、「一日あたりどれくらいのお客さんを運んだ」ということで、少なければお客さんが乗ってくれない、ということになります。

グラフでは、縦が営業係数、横が輸送密度で、最大値を 8,000 としています。左へ行けば行くほど乗客が少ない、輸送密度が低いのですから、お客さんが乗ってくれない。このグラフで上に上がっていけばいくほど営業係数が高い、つまり、経営状態が悪くなっていくということです。

いすみ鉄道がどのくらいのところにあるのか、皆さん、御想像つきますでしょうか？

お客さんの乗る数が少なく、なお、かつ赤字が非常に高い、つまり、左上に行けば行くほど、余り良くない状況なのですが、不幸にしていすみ鉄道は、割とそのようなグループに入ってしまった、といった状況です。

なかには、経営状態のよい会社もありまして、愛知環状鉄道や北越急行のような JR の短絡線になっているところではあります。これは、特殊な事情ではありまして、大抵は 100 を上回っています。

同じようなことなのですが、今、示しているのは、輸送密度と居住人口の関係についてのグラフです。ここで用いている人口は、自治体の人口ということではなく、特殊な計算をして算出した沿線の人口です。

通常、左下へ行けば行くほど沿線人口が少なく、お客さんも乗ってくれないということになります。このときにいすみ鉄道がいったいどのような位置になるかということ、皆さんも考えていただきたいのです。

正解を出しますと、左下あたりに位置しており、全国の第三セクター鉄道の位置から見ると、沿線の人口が少なく、乗客も少ないということになります。

2002 年の民鉄と第三セクターと全部を合計した 89 社の中で、いすみ鉄道の偏差値を求めてみました。いすみ鉄道はどのような地位にあるかということ、100 円の費用で稼いだ営業収入だと、偏差値では 43.9、100 円の人件費で稼いだ営業収入では 45.9、職員一人あたりの輸送人員では 46.7、職員一人あたりの運輸収入は 46.9、職員一人あたりの車両走行キロは 49.2 です。成績をつけるのであれば 43~49 といったところでしょうか。

(3) 地方鉄道衰退の原因

続きまして、地方鉄道衰退の原因というお話を申し上げたいと思います。

その要因はいろいろと考えられるのですが、ここでは、四つに整理しておきました。

まず、「利用客数の減少」ということです。お客さんが乗ってくれませんから、収入が減ってくる。その結果、事業が立ち行かなくなってしまう。

二番目が、「利用客の内容の変化」。漠然とした表現ですが、お客さんの質が変わってくる訳です。免許を持っている方々で、自動車の運転に抵抗のない方は鉄道に乗りませんので、必然的に、免許を持たない、あるいは、高齢で運転をされない方々が増えてくる。とりわけ、全国の赤字の地方鉄道、同じような傾向にあるのですが、非常に通学客が多い。通学定期で通っていらっしゃる方が多い。人数は多いのですが、定期で割引を受けますのでそれほど収入が増えない。そうすると、鉄道事業者としては実入りが少ないということになります。定期外のお客さんが乗ってくださると、満額払って下さるので、その方がいいのですが、余りそのようなことがない。それが一つの困った点になってきております。

三番目に「代替交通機関の整備の進展」。これは言うまでもなく、自動車・道路です。「道が混んで困る」とか、「クルマの運転をしやすくしてほしい」ということから道を

整備していけば、クルマを利用する人が増えていってしまう。それで、ライバルである鉄道から利用者が減っていってしまう。

四番目に「質の高いサービスへの要求の高まり」。かつては、多少、雨に濡れても平気だったかもしれませんが。しかし、日本がこれだけ豊かになってくると、「雨に濡れるのは嫌だ」、「寒いところにいるのも嫌だ」、「冷房や暖房の完備したところで待っていたい」、クルマだと冷暖房完備なので問題はないのですが、鉄道だとそうはいかない。お客さんが贅沢に、言葉が悪いのですがわがままになってきて、「冷暖房がなければ嫌だ」、「雨に濡れるのは嫌だ」という方々が増えて参りますと、サービスの質の低下が著しい地方鉄道では、苦しい立場になってしまいます。

そういうようなことがあって、地方鉄道が衰退しつつある。これが全国的な傾向にあるのではないかと思います。

(4) バス転換後の将来

次は三番目として、もしも鉄道がなくなってしまうたらどうなるか、という話を申し上げます。

「バスにしたらお客さんが減ってしまった。そら見ろ、言ったことはない。やっぱり鉄道の方が良かったではないか。」ということをよく言われることがあるのですが、ちょっとここは注意してみななければならないことがあります。本当にバス転換後、お客さんが減ってしまったことが、廃止が誤りであったといえるかどうかです。

そこで、この図を見ていただきたいのです。この緑の線が、「鉄道が存続したら起こったであろう利用者数の変化」とします。いまのいすみ鉄道は、先ほどのデータのとおり下がっていっていますから、こういうトレンドで下がったと仮に考えます。

もちろん、バス転換した後、横ばいあるいは上に上がっていった、これは大成功、ということになります。逆に、鉄道の減少を上回って減っていると明らかに失敗になります。

スライドで示した赤い線は下がっているのですが、実はこれは成功なんです。なぜかという、鉄道ならば、これだけ下がったのにバスだとここで何とか止まったということですから。必ずしもバスになって、お客さんが減ったということをもって鉄道の方が良かったとはならない、ということに御注意をなさっていただいて、次の御紹介に移りたいと思います。

下北交通の事例を紹介します。これは、バスの失敗かもしれない事例です。なぜかという、鉄道の時どのように下がったかわかりませんから。この下北交通は、東北の一番北端を走っていた会社でして、2001年4月に廃止されております。鉄道の廃止後、バス転換をしました。

輸送人員を見ますと、2001年廃止ですけど、調査は1998年でちょっと古いんですが、650であったのが12になってしまいました。パーセントでいいますと1.8パーセントになったということです。かなり下がっています。これは、失敗だったと思いま

す。

このケースでは、バスに転換して運行回数が 20 本から 4 本に落ちました。運賃が 410 円から 570 円に上がった。運行時間は、倍とは行きませんが 24 分から 40 分に上がった。運行回数が劇的に下がった。所要時間も上がるし、運賃も上がる。これが失敗の原因ではないかと思えます。

次は、2005 年 3 月末に廃止された日立電鉄の事例です。輸送人員は、鉄道の時是一日あたり 3,946 人が廃止後は 1,642 人、41.6 パーセントとなっております。約 4 割になってしまったというのは、かなり劇的ですから、これもまずかったのかな、とも言えるかもしれません。

この理由としては、マイカーへの転換が進み、その結果道路混雑が増えてしまって、バスの定時性が失われてしまった。そのため、バスが便利でなくなってしまった。このことから、利用者数が下がったのではないかとされています。

今度は成功ではないかな、といわれている事例を紹介します。石川県にある、のと鉄道七尾線の一部が廃止されました。鉄道の時、2000 年の調査で 650 人、廃止の時はいくらか減っているはずですが、2002 年で 428 人で、廃止直後だと、99.8 パーセントです。対前年度比が違うのは調査の時点が違うためです。次に 2003 年度の調査ですと、94.4 パーセント、それから 2004 年度の調査ですと、86.6 パーセントですから確かに下がっているわけですが、それほど大きく落ち込んでいるわけではない。

この理由は、一つとして運行回数が 24 から 30 と増えていることです。運賃については高くなりましたが、所要時間は余り変わらない。もう少し細かくお話ししますと、鉄道駅の 4 駅がバスになると 36 停留所に増えた。かなり頻繁にバス停を置いたということです。先ほど申し上げたとおり、バスの増便を行った。そういうことにより、利便性が図られるようになった結果、代替バスが住民の生活にある程度定着して、利便性が向上したという声が一部にあります。

アンケートの結果によりますと、沿線住民の 40 パーセントが「バスの方が気軽に外出できる」と言っています。その一方で、沿線住民の 16 パーセントは「鉄道の方が気軽に外出できた」と言っています。沿線住民では、バスの方が気軽だという人が多いという結果になっています。

(5) 鉄道存続の施策例と今後の考え方

今度は、もしも鉄道を残すとしたときにどうなるか、ということについてお話ししたいと思います。

ここに「支援策」と書いておきました。まず鉄道を残すときどのような支援策があるかといいますと、上にありますのが直接的な利用促進策。次に人的支援をするということ。それから街づくりとの連携・提携をするということ。それからアクセスの利便性の向上、沿線住民の意識改革、検討の枠組み作り、といったことがあります。この後のシンポジウムでお話し申し上げることができるかもしれませんが、一部その内

容を御紹介いたします。

「直接的な利用促進策」として上田交通別所線の事例ですが、自治会で回数券を出しております。有効期間は6か月で、20枚つづりで割引率15パーセント。毎年、春と秋に2回発売しております。53の自治会が参加しています。沿線の自治会の参加が活発だといえます。回数券販売額全体に占める自治体回数券の販売割合は4~5割となっており、自治体の回数券の割引率が高いということが需要を喚起したのではないかと、といわれています。

次の事例は、「アクセス利便性向上」ということで、群馬県の上信電鉄を紹介します。これは、無料貸出し自転車の設置及びサイクルトレインを行っています。ここにありますとおり、鉄道利用客減少を止めるために合計25台設置し、自転車貸出し料金は無料で、貸出し自転車の修理等の維持費は地元自治体及び上信電鉄で負担しております。また、電車内に無料で自転車が持ち込める「サイクルトレイン」を運行しています。年間利用台数は平成14年で555台であったものが、平成15年では978台と一年で2倍近く利用者が増加してきております。アクセスとしてこのように自転車が使えればとても便利だ、ということで、成功した事例ではないかと思えます。

次の事例は、「沿線住民の意識改革」ということで、北九州の平成筑豊鉄道の事例です。「枕木オーナー制度」というものがあります。今後、増大すると思われる施設保守費用をなるべく軽くしたいということから、枕木を交換するとき、その費用の一部を負担してもらおう、その代わりに、オーナーになってもらって、枕木にプレートを設置し、そこに思い出の言葉などを書いてもらうというものです。プレート代金を含んで5,000円ということですが、533本申込みがあったそうです。直接は増収にはならないのですが、保守費用の経費節減効果があったとのこと。

ここで、今後の考え方について整理しておきます。そもそもいすみ鉄道を含め、ローカル線を考えていく上で、「誰がどういう利益を得ているのか？」をちゃんと整理しましょうということ。次に、「誰がどういう負担をするべきなのか？」。利益を受ければ、当然、お金を出す側がいるわけですから、その二つをはっきりさせなければならぬということ。もし仮に廃止となったというときには、利益と負担が変わってきますから、そのところをちゃんと整理しなければならない。ですから、利害関係者を特定しなければなりません、それは利用者だけではないわけ、そういうところをちゃんと整理しなければならない。

さらに、鉄道が持つ社会的価値と社会的費用を認識をすることです。社会的価値は乗って便利だけではないのです。また、社会的費用は環境のコスト等からの全体的な費用を考えましょう。

次は関係主体、言い換えれば利害関係者についてお話しします。

利害関係者は鉄道の利用者だけではないわけ。道路利用者だってそうです。鉄道があることにより、道路がすいていけば、鉄道があることによる利益を受けているわけ。逆に鉄道が廃止になって道路が混むならば、それは道路利用者にも関係してきますから、その方々の利益・損失についても考えなければならないわけ。

二番目には地域住民。直接、乗らないにしても沿線自治会、住民、そして鉄道愛好者の方々についても、いすみ鉄道があることがいい、といったいろいろな思いがあるので、そういったことを整理しなければならない。

三番目が、商工業者ということで地方の商工会議所、駅周辺の商店街の方々も駅の前のにぎわいといったことで関心を持ちます。

四番目が地域行政ということで都道府県、市町村の方々も当然関係がでてくる。

最後に地域の鉄道事業者ということで、当該のいすみ鉄道自身はそうですし、小湊鐵道とかJR東日本が関係してきますが、ネットワークを構成する鉄道事業者も関係してきます。

こういう方々のすべてを考えて、理解をして議論をしていかなければならないということが大事かと思えます。

次は「鉄道の社会的価値」について、「乗って便利だ」、「あったらいい」といったあいまいなものではなく、もう少し整理をしましょうということです。

まず、「利用者への効果・影響」ということで、鉄道があることによる価値とするならば、アクセス、待ち時間含んだ所要時間短縮、乗換え利便向上、移動可能時間帯の拡大といったことがあります。

さらに「社会全体への効果・影響」を見なければならぬ。住民生活ということが書いてありますが、通勤通学、通院の足の確保といった話もありますし、環境・安全になりますと交通事故、例えば鉄道がなくなると自動車が増えて事故が増えるかもしれないということや、また、沿道で騒音が変化するかもしれません。

地域経済の方ですと、入り込みの客数の変化、駅前商店街の売上高の変化等も関係してきますし、地域社会全体からいうと、ランドマークとしての鉄道があること自身が街の誇りになるとすれば、やはり何らかの価値があるわけです。鉄道の存在による安心感というのものもあるわけです。もちろんこれは鉄道だけでなく、バスも同じようなことが言えます。自動車もありますし、船だって、航空だってあるわけです。

鉄道の時に、バスに比べてどこがこれが大きいかわかりか小さいかを見極めた部分で議論をする、そういうところを見落として議論をしてはいけないというわけでしょうね。

(6) 終わりに

今いった議論を踏まえて、休憩の後パネルディスカッションがありますが、そこでは今お話しした話を中心となって、議論ができればいいな、と思っています。そういうことで皆様考えていただければ、いすみ鉄道がよりよくなっていくと思いますので、その少しでもお力になれば幸いです。

以上、御静聴ありがとうございました。

■ いすみ鉄道の現状と課題について

(1) 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

平素は、いすみ鉄道を御利用頂きまして、ありがとうございます。

特に、ボランティア活動として、沿線の草刈り、菜の花の種まき、駅舎、車両の清掃等に取り組んでいただいておりますことに、この場をお借りし、御礼申し上げます。

私から、いすみ鉄道の経営状況、これからの課題について、お手元の資料に沿い、御説明いたします。

御承知のとおり、いすみ鉄道は、国鉄の廃止対象路線であった木原線を、地域の人々の熱意により、第三セクター方式で運営・存続して参り 19 年目を迎えようとしています。

この間の、利用者数の状況を見ますと、開業直後の昭和 63 年度では 112 万人の方々が御利用されました。その内訳であります、最も多いのが通学での利用者で約 79 万人弱、次に普通乗車客の 25 万 2 千人余り、そして通勤での利用者の 7 万 9 千人となります。

開業以後、利用者の減少が続いており、対前年比 2 パーセントから 6～7 パーセント、多い時では 11 パーセントも減少し、昨年度、平成 16 年度では、開業直後の約 40 パーセント、45 万 9 千人にまでに減少してしまいました。

内訳としましては、通学利用者が 32 万 2 千人（開業直後の 40.7 パーセント）、普通乗車客が 12 万 4 千人（同 49.2 パーセント）、通勤定期客 1 万 3 千人（同 16.3 パーセント）となっております。

これらの原因としては、記載してありますように、自家用車の普及、少子化により利用者の約 70 パーセントを占めていた高校生の減少が考えられます。

ちなみに、平成元年、大多喜高校、大多喜女子高校、大原高校の生徒数は 2 千人余りおりましたが、平成 16 年度では 1,200 人（60 パーセント）まで減少していると聞いております。

次に、経常損益の状況・推移についてであります、収入面で見ますと鉄道事業による収入がほとんどであります、平成 4 年をピークとして減少し続けております。

この間、平成元年、平成 3 年、平成 9 年と三度、運賃改定による増収を図りましたが、値上げの年は収入増に寄与するものの、すぐ前年を下回る結果となり平成 16 年度は 1 億 949 万円で、開業直後の昭和 63 年度の 1 億 9,001 万円の 57.6 パーセント、ピーク時の平成 4 年の 2 億 295 万円の 53.9 パーセントまで減少しているのが実態です。

支出面で見ますと、人件費や修繕費が支出の大半です。平成 4 年度の 3 億 3 千万円の支出が最大としております、それ以降人員の削減等、経費削減に努めておるものの、残念ながら高止まりの状況が続いております。

7 ページにグラフで示しております、黒い部分が経常損失であり、開業以来赤字

が続いております。

この赤字部分を、夷隅郡市が中心となり造成した大多喜町鉄道経営対策事業基金の取崩しと県からの補助により、何とか鉄道を走らせているのが実態です。

会社といたしましては、これらの状況を少しでも改善すべく務めているところです。

具体的には、次の8ページに「これからの課題」として取り上げてあります。

平成15年に、それまでの経営改善計画を見直し、平成16年度から平成20年度までの計画を策定し、現在、その計画に基づいて事業を展開しております。

まず、「ア 車両更新を見送り、現有車両を平成20年度まで使用」することにつきましては、平成16年度から車両の延命を図るため、リニューアル工事として全般検査、いわゆる車検にあわせ、全面的改修工事を計画的に行っております。

「イ 要員の見直しなど人件費の削減」については、ダイヤ改正を行う方法により、運転要員を3名削減いたしました。

「ウ 車両修繕など、維持管理経費の削減」につきましては、平成17年12月から1両廃車し、全般検査の検査費用、修繕費を削減することといたしました。

「エ ダイヤ改正（運行本数の25パーセント減）の実施による経費の削減」につきましては、平成16年度から運行本数を減らし、人員の削減、燃料等動力費の削減など、経費削減に努めております。

最後になりますが、車両の更新についてであります。先ほど述べましたが、リニューアル工事を行い、車両の延命策をとりましても、平成20年度内が限度といわれており、車両の製造期間等考えますと、今後のいすみ鉄道の方向付けが早期に決定されることを願っております。

改めて、皆様方の御支援に感謝申し上げ、現状説明といたします。

（2）いすみ鉄道に対する自治体の取組

千葉県総合企画部交通計画課長 神子純一

私の方からは、いすみ鉄道に対する沿線市町と県の取組について御報告いたします。

いすみ鉄道の経営を支えるため、国、県、夷隅郡市2市2町からの補助金や負担金、さらに民間からの寄附金により基金が昭和62年7月に設けられています。

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きております。各年度の補助金の額は配付資料9ページ記載のグラフ「いすみ鉄道への補助金の推移」のとおりで平成16年度では1億5,392万円を補助しています。

この基金の状況ですが、平成16年度末では、昭和62年の基金設立時から積み立てた総額は27億7,901万円、これまでにいすみ鉄道への助成額は累計で17億4,370万円、差し引きますと残高は10億3,539万円となっています。その残高の推移は配布資料10ページ記載のグラフを見ていただきたい。平成9年度をピークに毎年度減少傾向であることがおわかりになると思います。

これからの課題として、今後、現在と同程度の赤字が続き、また、1両1億円とい

われる新車を購入するとなると、数年でこの基金がなくなってしまう可能性も出てくるわけです。

私どもも大変な危機意識の中で、沿線の市町の方と、とにかく収入を上げる対策を考えようと検討し、実施してきたことを「(2)利用者増への取組」で説明します。

開業当時、昭和 63 年度では約 112 万人の利用客が、平成 16 年度では 46 万人と、開業当時の 40 パーセントに落ち込んでしまいました。

まず、県が取り組んだことは「いすみ鉄道の活性化を考える会」を平成 15 年 12 月から平成 16 年 3 月にかけて実施したことです。大多喜町で利用者の 7 割を占める大多喜高校生や住民の方々にお集まりいただき、いすみ鉄道に乗ってもらうためにはどうすればいいのか、通勤・通学・観光の多方面から検討いたしました。

続いて具体策を申し上げますと、平成 16 年 4 月に「いすみ鉄道体験ツアー」を実施しました。千葉市・習志野市方面の方を対象に、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、大多喜散策と春の味覚たけのこ狩りの日帰りのモニターツアーを実施しました。8 日間で 190 名の方が参加しています。

さらには、「房総横断鉄道活性化プログラム推進委員会」を平成 16 年 7 月から平成 17 年 3 月にかけて設けました。これは、国を巻き込んで、いすみ鉄道と小湊鐵道を房総横断鉄道として、両鉄道の乗り入れの検討や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。この DMV は JR 北海道でマイクロバスをベースに開発し、現在実証実験中です。1 両 2,000 万円程度といわれています。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、温泉入浴を組合せ、いすみ・小湊両鉄道に乗車する日帰りツアーを企画し、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。

次に、いすみ鉄道を支える中心的な役割を果たしてきた、沿線自治体の取組についてです。

「いすみ鉄道対策協議会」は事務局を大多喜町に置き、昭和 55 年に設けられました。今回お手元に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。

大多喜町では、「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、レング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。

特に、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様々な角度から検討を行っています。

合併により誕生したいすみ市では、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、現在会員を募集中であると聞いております。

何といたっても、地元の皆様方が「おらが鉄道」への意識を持ち続けることも大切なことであると思います。

以上、これまでの沿線自治体、県の主な取組について、報告させていただきました。

■ 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 (いすみ鉄道再生会議委員)	今城光英
パネリスト	東京女子大学文理学部教授 住民代表 いすみ市 大多喜町 県立大多喜高等学校生徒 (財)運輸調査局	竹内健蔵 清水 祐 山中喜七 磯邊勇輔 萩原隆子

プロフィール

● 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。

(コーディネーター・大東文化大学経営学部長 今城光英さん)

これからはパネルディスカッションということで、いろいろと意見を頂きたいと思います。後からはぜひ会場からも意見を頂きたいと思っています。

自己紹介を、清水さんから簡単をお願いします。

(いすみ市代表 清水祐さん)

今日は住民代表ということではなく、一人の市民として考えを述べたいと思います。

50年前、いすみ鉄道の前身の木原線のSL列車で大多喜高校へ通いました。国吉駅から3両の客車が満員なので、もう1両の貨車の中で立ったままで通ったことを覚えています。そんな思い出のあるいすみ鉄道を、こよなく愛する一人です。

昨年10月運輸支局のアドバイザー会議に出ました。今日はその時と同じ考えですが、心情的には存続してもらいたいのはやまやまだが、何か大きな力を加えなければこれは無理ではないか、という考えを述べたいと思います。

(大多喜町代表 山中喜七さん)

昭和40年から平成3年まで大多喜高校で国語の教師をしていました。その後平成9年から平成12年まで、退職間際に大多喜女子高校で教師をしました。大多喜に赴任して初めて木原線に乗りましたが、千葉から大多喜まで来る列車がまだあったところです。そのとき、廃線の動きがあるということで、昭和46年3月から「木原線を守る会」で、事務局次長として木原線を守る運動のお手伝いをしました。それが成功しましたが、昭和60年からまた木原線が廃止ということで、「木原線を守る会」が再開され、またお手伝いをしました。皆様の力で第三セクターとして残ることを本当にうれしく思いました。

大多喜の大水害の時も高校教師をしていたので、その時どんなに鉄道がないと大変か、ということが身にしみて感じました。そういうことも含めて、今日は考えを述べさせていただきたいと思います。

(大多喜高校生徒 磯邊勇輔さん)

大多喜高校で生徒会長をしています。通学の時は、いすみ鉄道で大原から大多喜に通っています。いすみ鉄道の窓から見える景色が最高です。今日はいろいろな意見を聞き、今後の参考としたいです。

(運輸調査局 萩原隆子さん)

交通・運輸、特に公共交通に関する研究をしています。国内のみならず、海外の事例などもいろいろと調べ、国内の関係者に伝えるために日々勉強しています。私はヨー



ロッパ、フランスを中心に研究しています。

本日は、海外の事例を踏まえながら、いすみ鉄道の今後を考えるに当たって、どのようなところをポイントとして考えたらよいか話せたらよいと思っています。

(コーディネーター・大東文化大学経営学部長 今城光英さん)

それではこれから、いすみ鉄道について、こういうふうにしていったらいいのではないか、あるいは、こういう選択肢があるのではないか、という考えを聞いていきたいと思います。

竹内先生は、先ほど総論的なもので基調報告をしてきましたが、いすみ鉄道に具体的に関連して意見ををお願いします。

(東京女子大学教授 竹内健蔵さん)

先ほどの補足をすると、鉄道存続の事例は国土交通省のホームページに載っているので、御覧いただきたいと思います。いすみ鉄道も事例の一つに載っていたと思います。

さて、いすみ鉄道を今後どうするのかというとき、客が少ない、というのが最大問題、それをどうやって増やしていくのか、あるいはだれが存続するに当たってお金を負担するのか、というのが一番大きな問題になりますが、日常使っている方の立場からすると、利用している人間がお金を払っている、見えないところでは補助金を払っている、ということはあるのですが、目に見えるのは定期を買ったり切符を買ったりするときにお金を払っている、という意識があると思います。

それに加えて問題にしなければならないのは、潜在的な利用者がいすみ鉄道についてどう思っているのかということです。

普通はいすみ鉄道を使わない、ふだんはバスを使っている、車を使っている、だからいすみ鉄道はいらない、という人もいるかもしれません。しかし何らかの理由で車が動かなくなったときにどうするか、例えば車が一家に一台しかなくてほかの人が乗って行ってしまった、あるいはバスが何らかの理由でその日は運休になってしまった、というときには、いすみ鉄道を使うかもしれない。そういう方々は潜在的な利用者であり、実際には使わないかもしれないが、いすみ鉄道が存在することによって利益を得ているので、本当ならば負担をしてほしい。しかし残念ながらそういうシステムはできない。いざとなったら使うだろう、負担してくれ、とお願いしても、人の心はわからないから、私は使っていない、私には必要ない、本当はおなかの中ではあるといいな、と思っても、逃げている可能性がある。我々の業界で言うと、利用可能性がある、という言い方をしますが、潜在的な利用者がタダ乗りをしている、フリーライダーという言い方をしています。いかにその人たちから存続のために乗ってもらうか、いかに応援をもらうか。金銭に限らないと思います。利用者だけでなく、沿線の方がどれだけ利益をもっているか、お金だけでなくどれだけ負担する用意があるか、というところを一つ一つ詰めて、いすみ鉄道を存続していくためにかかるコス

トと、それに対して鉄道の価値を比べてみて、やはり価値の方が大きいなと思えば、それはそのようにシステムを作って運営していくということになるでしょうが、そうでなければそのあたりを精査していく必要があるという気がします。

いすみ鉄道は第三セクターであるので、千葉県が3分の1程度出資しており、市町村も出資している。お金を出しているのですから、県民の沿線じゃない方々に対して、いかにいすみ鉄道必要なのかを説明をしていく必要があるでしょう。千葉県のためにこれはあった方がいい、と説明していかなければいけない気がします。

各地域で存続の運動をしています。木原線のころも盛り上がったという話を聞いています。ただ、廃止するぞ、と脅かされてしまうと盛り上がりますが、問題はそれが長続きしないこと。はじめのうちは切羽詰まって半年、1年はがんばるが、10年、20年たつとどこへやら、ということは全国のローカル線で、ある話です。その結果バス転換という地方鉄道が結構あります。いかに長続きさせるか、という工夫が必要です。それをしないとほかの廃止されてしまった鉄道の事例と同じになってしまいます。

先輩の先生から、国鉄のローカル線が廃止の時期にあったころ、国鉄の本社かどこかで、ハチマキ、たすきをかけて「〇〇線廃線反対」、と氣勢をあげていた人が、その後バスに乗って地元に戻っていった、という話を聞きました。赤字ローカル線廃線反対、といいながらバスで帰ってしまった。残念ながら便利な方がいい。いすみ鉄道が残ることが価値があるとわかっている、つつい安易に流れてしまう。いつまでもマイレール意識を持ち続ける、そのための工夫をしないと、単なる掛け声だと、いつかは勢いがなくなってしまう。そのあたりのことは過去の事例が教えてくれているので、そういったことも含めて考えていかなければならないと思います。

(コーディネイター・大東文化大学経営学部長 今城光英さん)

潜在的な利用者に向けての説明責任をきちんと果たさなければいけない、という話と、存続運動を一過性じゃないものにしていかなければいけない、という話だったと思います。

次は清水さん、お願いします。

(いすみ市代表 清水祐さん)

自分の気持ちが揺れ動いています。やめるのは簡単だが、存続することは非常に困難だ、非常に大きな犠牲があるということを感じながらやらなければならないと思います。

木原線を開通するころの先人の苦労があったことを聞いています。シャベル、木工、いろいろなものを使って開通した、ということを知っています。

私も木原線を使って高校に通ったので、恩恵を今でも忘れません。

夷隅地域が発展しているのもいすみ鉄道のおかげであると思っています。地域の発展、その存在感は認めるところです。

会社の努力、地域の方々の努力、一丸となった支えがあり、この20年続けてこられ

たのだと思います。苦勞した会を名前を挙げると、プロジェクトチームをつくった、活性化を考える会を作った、地域対策のフォーラムを開いた、体験ツアーを実施した、活性化プログラム推進委員会を作り協議した、再生会議を開いた、アドバイザー会議を開いた、そして町民号を走らせた。そういう挙げるときりがないほどの努力をしています。これについては頭が下がる思いです。

鉄道がなくなると考えると、地域医療の中核である国吉病院への連結がうまくいかないです。一番の問題は中高年の人たちが恩恵を受けられないことが大変なつらさだと思います。また、高校生の通学問題は大変苦しいことです。

そういう揺れ動く気持ちの中で、だけど無理なんだ、ということをお願いしたいと思います。

1 点目として、沿線人口の減少、少子化、若年層の流出。新田野駅のあたりで何回か列車を見ていました。1 両に 4 人程度しか乗っていなかった。これでは無理です。

2 番目は、住民の鉄道利用意識が低いこと。今、私は夷隅地域の区長会長をしていますが、区長の集まりの時に聞くと、余り利用しない、ということをお願いします。会合のたびにききました。役場の幹部の方にも聞いた。しかしいい、すっきりした答えが出てこない。

第 3 番目は、交通手段が既に車に変わっているということでしょう。車の特長として、待ち時間なしにまちの中心に行けるということがあり、大きなメリットです。各家庭の保有台数が 4 台以上。このような車を頼っている時代です。

それから、県や自治体の補助金が期待できないということ。

さらには、悪条件になるだろう、国道 465 号線のバイパスが今、盛んにつくられています。456 号線のバイパスができあがった段階で、いすみ鉄道の利用がまた下がるだろうと思います。

第三セクターになったこと自体がその仕組みを背負っているとは思いますが、本当に厳しい状況であると思います。

付け加えなければならないことは、合併です。これまで夷隅町と大多喜町はワンセットで動いてきた、一心同体でした。小学校は一地区、警察もワンセット、火葬場、ゴミも一緒でした。そういう旧夷隅町が今、大多喜町に背を向けて、みんな大原へ向かっています。この事実を考えると、生身のはがされる思いがします。今まで何十年も一緒にやってきた、そこへ境界線ができてしまった。これが、この問題の中に大きなウェイトを持つのではないかと思います。

結論として、やはりひどいですが、早めの退却が必要ではないか。今あるお金が 10 億何千万ということですが、それがあつうちに、次の手を打たなければ駄目だと思います。バス転換は次の段階として考えなければならない。

一番頭が痛いのは、高校生。シャトルバスを考えてやらなければならない。大多喜高校だけではない。大原にも、周辺にも高校があります。

旧夷隅町で茂原行きのバスを走らせたなら大盛況で、採算ベースに向かっていると聞いています。十分考えればそういうことができるのではないかと思います。

ただ、廃止した場合、沿線の急激な過疎化は目に見えています。病院の足、高齢者の問題、いろいろある。こうした問題は、行政の問題として解決しなければならないと思います。

鹿島鉄道の廃線のニュースがありました。厳しい中で同じような努力をしているが、やはり苦しいんだな、と思いました。

野岩鉄道は駅名を変えながらリフレッシュしながら生きていこうと努力している、そういうところもあります。

鉄道乗車券、バス、旅館、土産物屋、そういったものが大きなセットになってがんばらなければならない、まちおこしだと思います。今でも既に IT、メディアを利用しているとは思いますが、もっとやらなければならないと思います。まちぐるみでやらなければならないと思います。

(コーディネイター・大東文化大学経営学部長 今城光英さん)

車社会になっている現状を踏まえて、厳しいが、非常に適切な現状認識だったと思います。

次は山中さん、お願いします。

(大多喜町代表 山中喜七さん)

大多喜高校で教師をしていた、昭和 45 年の大多喜の大水害のときに、木原線が止まり、2 か月近く代行バスだったときのことを思います。最初と最後のバスの到着時間に 30 分以上の差が出て、授業に間に合わない生徒が出ました。また、バスがそれだけ用意できるのか、ということが心配です。輸送力という点で、また、決まった時間に来る、という点で、また、快適性という点で、バスは揺れるし、網棚もないし、話ができなくて困った、という話を聞いています。安全性という点も含めて、鉄道はいかに優れているか、ということとその時つくづく感じました。安全性、快適性、輸送力、同じ時間に運行されるということで、鉄道がいかに優れているかということです。

隣の磯邊くんに聞いたら、遅刻しそうなときは親に送ってもらうこともあると聞きました。しかし親は大変です。また、車で送ってもらうとその中では勉強ができない、とよく聞きます。鉄道は生徒にとってなくてはならない。

今、定期で利用しているのは高校生 454 人、中学生 32 名、小学生 34 名。この子達の学習する権利、足をどうするのかということを考えなければならない。

さらに、考えなければならないのは、地球環境の問題です。砂漠化が進んでいる、気温が高くなっている、熱帯雨林にしかない伝染病が日本にも来る。こういった環境問題は全世界で取り組まなければならない問題です。自家用車がこれ以上増えたら、もっと温暖化が深刻になる。地球環境のことを考えた場合に、どうしても残さなければならないのではないかと思います。

3 つ目として、車を運転する人に聞いたところ、車の運転は 75 歳位が限度ということでした。そういった方々の足をどうするのか、病院に行く場合など、どうするのか。

私たち自身が高齢者になった場合、足をどうするのか、そういうことを考えたときに、何としても鉄道を残しておいてほしいです。

みんなで守る、みんなで作るいすみ鉄道という、地元に着した運動をしなければいけないと思います。地元でもっといすみ鉄道に乗ろう、観光で来た人たちに優しくしよう、温かくしよう、ということをもっと地元でやらなければいけないと思います。

銚子の鉄道が本当に大変になったときに、銚子の人たちは銚子電鉄を守るために本当にかんがった、と聞きました。いすみ鉄道の地域の人たちはそこまでやっていないのではないかと思います。

私のところに声が届いているのは、例えば大原での接続をよくすること。具体的に言うと、大多喜駅 6 時 25 分、7 時 31 分の大原行きはもうちょっと早めれば 1 本早い外房線に乗れる。

あるいは駅を増やす。森宮駅や上原駅など、駅を増やすことについて要望が出されている。

高校生にとっては、朝だけでも大多喜駅の裏に便利な改札口を作ってもらおう、という、そういったものをどんどん取り上げて存続の力を盛り上げていく。

あるいは、大多喜から羽田、東京に行くバスが出ているので、西畑などの方々は、大多喜で降りてバスで行く、ということも考えてもいいのかもしれない。シャトルバスを利用すれば、もっと茂原、東京の方に行けるのではないか。町民バスのようなものを考えて、お年寄りがそういったものを利用して、いすみ鉄道に乗る、ということを考えてもいいのではないかと思います。

そういった我々の鉄道としてのいすみ鉄道ということ地域の中に根付かせていく。また、これ以上車が増えたらどうなるのか、という地球環境等々の問題も住民の方々にもっと説明していかなければいけないのではないかと思います。

世界的には今、鉄道を復活させようという動きの方が大きいようです。それは地球環境の話から来ていると思いますが。鉄道費用の半分くらいは国や自治体が補助する、ということも多いとのこと。そして地球を守ろう、ということになっています。

千葉県の予算を聞くと 1 兆 6 千億円くらいらしいです。いすみ鉄道の赤字額は 1 億 6 千万円なので、ちょうど 1 万分の 1 です。県の予算の 0.01 パーセントくらい何とかならないのかと思います。かずきアカデミアパークでは補助が 30 億 (?)、といったことを考えると、何とか地元でいすみ鉄道を守るという運動をしながら、世界的には路面電車の維持や復活、あるいは地球環境を守るためにフランスでは交通税というものもあるらしいので、国や県にもお金を出してもらえないのか、と思います。

鉄道予算は、道路予算のわずか 2.3 パーセントしか支出されていないそうです。鉄道にももう少しお金を出してもらえないのかと思います。

(コーディネイター・大東文化大学経営学部長 今城光英さん)

鉄道が優位な側面、外国の趨勢はもう変わってきているのではないか、という指摘

でした。

それでは次は磯邊さん、いすみ鉄道に限らず、地方鉄道はなんといっても高校生がヘビーユーザーなので、言いたいことをここで言うておいてほしいと思います。

(大多喜高校生 磯邊勇輔さん)

大多喜高校生は、木原線時代からほとんどの生徒がいすみ鉄道を通学に利用しています。なくなると、バスで通学しなければならなくなります。道路の交通渋滞などにより通学時間が遅れてしまい、バスに乗れる人数も鉄道より減ってしまいます。自家用車利用が増え、バス利用者も減ってしまうという悪循環が生まれてしまいます。

地元の人たちにとっても、都心へのアクセスが悪くなったり、目的地へ行く時間がかかるなど、日常生活にも様々な障害が出てしまいます。

この地域は一人暮らしの老人が多いのが実情です。時間通り運行されるいすみ鉄道は、有効な交通手段です。

地元の象徴として木原線時代から残っているいすみ鉄道を失うのは、私たちにとっても、地元の人たちにとっても悲しい現実なので、いすみ鉄道は存続してほしいです。

(コーディネイター・大東文化大学経営学部長 今城光英さん)

日ごろ感じている、もう少しこうしてほしい、ということはないですか。

(大多喜高校生 磯邊勇輔さん)

大多喜駅に改札口が一つしかなく、混んでしまうので、裏にもう一つ改札をつくってほしい。また、1本乗り遅れると次の列車が1時間後なので、本数を増やしてほしい。

また、社員の人たちのいすみ鉄道を残してほしい、という気持ちをもっと表してほしいです。

いすみ鉄道を存続させるために大多喜高校でも盛り上げていこうと思うので、よろしくをお願いします。

(コーディネイター・大東文化大学経営学部長 今城光英さん)

それでは萩原さん、一昔前には鉄道の方がコストがかかるので、バスに転換した方がいい、経済合理的だ、ということが一般的でしたが、最近は先進国を中心に少し風向きが変わってきた面もある。日本の国交省の政策も考え方としては少し変わってきたのではないかと思うので、そういったことを皆さんの参考になるように話してほしいと思います。

(運輸調査局 萩原隆子さん)

先ほどの竹内先生の話にありましたが、沿線人口が減少し、それに伴っていすみ鉄道も年々利用者が減少しており、高校への通学がほとんどである、営業係数もほかの

第三セクター、地方鉄道から見ても悪い状態にある、そしてまた車社会が進んでいる、という話があり、これだけ苦しい条件にあれば運行しているいすみ鉄道から見ると非常に厳しい状況にあるということはよくわかります。

そこで昨年度にダイヤ改正をし、大幅に運行本数、ダイヤが変わったと聞いており、皆さんからすると日常交通としては使いづらいものになってしまう、使いづらくなればなるほど、利用者も離れてしまう、という悪循環が起こっていると思います。これはいすみ鉄道に限らず、全国の地方鉄道で起こっていることだと思います。

私は高校時代、下りの列車で通っていましたが、千葉駅を過ぎると一気に本数も車両も減ってしまいます。1本逃すと電車がしばらく10分、20分と来なくなってしまい遅刻してしまう、という状況で、そうすると天気の良い日は自転車を使って高校まで行ってしまふ、ということで、事業者も大変だと思いますが、提供するサービスが低下することによって、さらに客が離れてしまうということが現実にあると思います。

地元の3人の方から話が出ましたが、しかし高校への通学の足だということ、交通弱者の通院に役立つものだということもあり、採算が合わないからといってそう簡単に切ってしまうものではないということもうなずける話だと思います。

竹内先生からは国内の事例の話があったので、私からはフランスの事例を紹介したいと思います。

フランスでも日本と同じように、採算が取れない路線は廃線にしよう、バスに転換しようという動きが、少し古いですが第二次世界大戦後に非常に活発に行われてきました。もうからない路線を切ってしまうと、事業者はそのときはいいですが、沿線側から見れば、沿線自治体が駅を中心にできあがっていたものが衰退してしまったり、定時性、快適性が低下してしまうので、もともと利用者が少なかったところが、さらにバスの利用者が減ってしまう、という悪循環が起こってしまい、それではまずい、どうにかしなくてはならないということで、フランスでは、事業者だけが努力するのではなく、地域住民と一緒にがんばっていきこう、という話にもっていきました。

ヨーロッパの方では、国や地方自治体が補助金を負担するというのが当たり前の話になっていて、車を買えない、家賃が高くて便利な地域に住めない、だからこそ不便なところで公共交通機関を使って生活をする、というのが当たり前の考え方になっているので、公共輸送が高い運賃を払わないと乗れない、公共輸送が使いづらいというのは、国として、人としての権利を奪っているのではないか、ということで、国や自治体からの補助金を交付するというのが当たり前の考え方になっています。

公共交通は採算度外視というところがありますが、国からお金が下りるのは、事業者ではなく、いすみ鉄道であればいすみ市や大多喜町という自治体の方です。そして自治体の方は、実際にどういうサービスを必要としているのか、駅を改良して大多喜高校に近い方に改札をつくってほしい、せめて通学時間帯は運行本数を増やしてほしい、ということを地元の人たちも一緒に考え、こういうサービスを提供してほしい、とお願いを出します。

事業者としては、それをすべてそのとおりにやるわけにはいきませんが、いろいろな

話し合いを重ねて契約を結び、そういう輸送サービスを提供しましょう、という話になり、契約した輸送サービスが提供できたときには、自治体がありとうございました、ということで事業者のインセンティブ、やる気を引き起こすためにも、ボーナスという形で、補助金をさらに追加して出します。逆に契約した内容を守れなかった場合には、ペナルティを課し、国や自治体にお金を戻す、という制度です。それによって、事業者としても、やればやるほどプラスアルファの補助金を得られやる気も出る、輸送サービスもよくなり利用者も使いやすい。そうすると、環境に対する意識が高いので、併せて公共交通機関を使おうという動きに変わっていき、フランスではそういう仕組みをとってから、年々地方鉄道の輸送量が非常に伸びています。

またさらにすべて鉄道に任せるのではなく、鉄道だけの移動ではなく、鉄道とバス、鉄道とタクシーという形で他の公共交通機関と組み合わせて住み分けを図っています。例えば人が乗らない時間帯、夜遅い時間帯といった、人が限られているときには、人が多く乗っているところまで鉄道を走らせ、その先はバスを運行させる。鉄道をたくさん走らせなければならないということは、事業者にとってはメンテナンスという面もあります。余計な費用をかけずに、他の手段をとることにより、ちゃんとした輸送サービスを提供することができるので、必ずしも鉄道、必ずしもバスということではなく、すみ分けを図り、地域全体でどういう形が望ましいのかということを考えて進めています。

また、フランスは全部で21の州がありますが、それぞれの州によってサービスが異なっており、学生の多いところでは、学生向けの安い運賃を提供する、その換わり学生にはぜひ乗ってもらうようにし、運賃を割り引いている分については国から補助金をもらうようにしています。また、地域内だけで完結しないような場合、例えばいすみ鉄道で言えば小湊鉄道と協力して、よりわかりやすい、使いやすいダイヤを作成し、人が移動しやすいようなサービスを提供します。積極的に乗ってもらうために、いかに質のよいサービスを提供するか、また質のよいサービスを提供することによって乗ってもらう。そういった先行投資型のサービスを提供しているというのが、ヨーロッパ各地で見られるものです。

またこちらと違うのは、鉄道の線路を管理している会社と、列車を走らせている会社が違います。上下分離といって、線路を保守管理するのはどちらかというと自治体を中心、列車を運行させるのは民間事業者中心にやっています。そうすることによって、線路のメンテナンス等にかかるお金は補助金等、国で賄い、事業者が余り赤字、赤字といってお金にこだわらずに、より運行しやすいサービスを提供することができるように、ということで自治体がバックアップしているというのが、フランスをはじめとしてヨーロッパ各地で見られることです。

補助金に関しても国の一般予算から出ているのかということとそれだけではなく、地元の住民が負担する、ということで、通勤定期の割引分を事業者に保障するという目的で始められたのが交通税ですが、地域にある企業から給料の1パーセント～2.5パーセントに当たる部分を公共交通機関の整備や補助としてあてることによって、全体と

してバックアップしていく、ということが進められています。ヨーロッパだけでなくアメリカでも実際に新しく鉄道をつくったり、メンテナンス費用、延伸するときに、住民投票を行って地方税の税率をアップさせます。地方税の税率をアップさせた分は、鉄道の延伸をしたいのでその建設費用に使います、という住民の是非を問い、過半数以上の賛成が得られれば税率をアップし、鉄道やバスなど公共交通機関への費用にまわすということで、勝手に国や自治体が建設を進めるというよりも、できるだけ住民に参加してもらおう形で進めていくというのが、日本以外の欧米で進められていることです。

今の日本の制度と違うので、必ずしもすべて参考になるわけではないですが、そのようにやっているところもあるのだと皆さんに知ってもらえたらと思います。

(コーディネイター・大東文化大学経営学部長 今城光英さん)

地方鉄道で自治体が果たす役割がかなり大きくなっている。それから、自治体と事業者の間は、きっちりとした契約関係でやっている。結果としては、良質なサービスを維持して、余り輸送量が減らないように努めているということだと思います。

一つだけ補足すると、木原線が特定地方線から三セクに移行したときの輸送密度の基準が、4千人というような基準だったと思います。日本だとそれ以下だと鉄道の自立経営がなかなか難しい。4千人というとヨーロッパ、他の先進国で言うと、鉄道の幹線です。日本は人口が多い国だから4千人というといかにも少ないですが、実際には世界的な観点から見れば、それはそれほど少くない。今のいすみ鉄道はそれからさらに減っていて500人くらいです。これは国際基準です。大体同じ議論ができると思います。

清水さん、先ほどの話の中で、まちおこしの観点といったことが話の中にあっただけで、そのあたりで、もし補足があればお願いします。

(いすみ市代表 清水祐さん)

先ほど言葉が少し足りなかった部分がありますが、合併のことを言いましたが、大多喜町と旧夷隅町はセットだという話をしましたが、前だったらいすみ鉄道について一緒に行動して、一緒に考え、一緒に悩むという気持ちが強かったですが、合併を通して自分たちの方に変化が出てきてしまっているのではないかと思います。

それから今城先生の方からお話がありました、私が最後に言った、みんながもしできるのであればということで話した、乗車券、バス、旅館、土産物店、ボランティアのまち案内、そういうものを契機とすることによって、まちおこしになるのではないかという気がしますが、大多喜町の方で既に実行中のことであるので、かなりこの面で苦労されているのではないかと思います。

ただ、ぎりぎりのところまでいかないといけない。だから大多喜町については、申し訳ないが、親方日の丸の、昔の気持ちがあるのではないか。そうではなく、お客様は神様だ、そういう気持ちまで考え方をチェンジしないと、観光で生きようとするの

であれば、無理である。そういう風に考えています。

全国的にもうまく乗り切っている、観光資源をうまく使って、鉄道を含めて活力をつけているところというのはあります。具体的にはちょっとわからないですが。

(コーディネーター・大東文化大学経営学部長 今城光英さん)

地域の連携というのを前提で政策をつくっていかなければいけないだろうと思います。

山中さん、先ほどの補足を少しお願いします。

(大多喜町代表 山中喜七さん)

どうやったらまちおこしができるかということですが、活性化の会議というのを2回ほど、地元の大多喜の旅館の方やボランティアを含めてやりましたが、いろんな意見が出てきました。例えば私が言ったのは、大多喜町の共有地に結婚の記念の植樹をしてもらったら、子供ができて10年後、20年後、我々が結婚したときの樹だよ、とあるいは夫婦で来るんじゃないか、あるいはいろんな大会をもっと誘致したらどうか、パントマイムの関東大会、床屋さんの大会、そんなものを呼んでみたらどうか。若い人も意見をもっと聞いてみる。一番いいのは古典芸能祭を開くことだと思います。婦恋のように大多喜では古典芸能祭を何日間かにわたってやったらいい。あるいは風の盆を呼べないか、という話を聞きました。大多喜のお城祭りの前夜祭で、町並みに生徒らがあかりを作った。そういうところで、由緒ある風の盆を呼んだらどうか。あるいは大多喜には小さな滝がいっぱいある。大多喜の滝めぐりツアーをやる。あるいは、今ある「大多喜お城まつり」等々をもっと充実させる。少し始まっていますが、街中で、あまった布でつくったものをお店に飾っている方が何人かいる。あるいは凧を作っている方がいるので、もっと飾る。俳句をみんなで作ってそれを飾る。いろんなことが考えられます。

去年ツアーで来た方から、たけのご飯が冷たかったという話があったそうです。せつかく来た方を温かく迎えらるような意識、先ほど親方日の丸という話がありましたが、もっと観光客に優しくできる心構えをみんなで作っていく。沿線にたくさんものがあると思います。滝にしてもその他にしても、もっともっと勉強し、発信する。レンゲまつりに大阪から駆けつけてくれた方がいましたが、来てみてちょっとがっかりした、という話を聞きました。

レンゲまつりのときにこいのぼりをもっとたくさんつける、ということをして、勝浦でおひな様をやっているように、そんなことをみんなで工夫して宝物をつくりだしていき、宣伝もし、盛り立てていく。いすみ鉄道の写真を撮りに来てくれている方もたくさんいます。高校生のためだけでなく、大多喜の活性化のためにも何とかしたいです。

やはり10年たてば環境問題で変わってくると思います。鉄道は二酸化炭素の増加阻止に寄与するようで、政府の方でもLRVを導入するために支援すると言っている

とのことで、自家用車でなく鉄道を盛んにするということを国も考えざるをえなくなってきたと思います。あと10年何とかしてみんなで盛り上げていきたいと考えています。先ほどの上下分離ではないですが、何とか国か県に車両をつくってもらい、あとの営業を地元でボランティアをお願いしたり、お客を増やし、退職した方をお願いし、何とか営業の方をがんばり、今あるお金を有効に活用すれば、いすみ鉄道も変わってくるのではないかと思います。10年間がんばろうということを皆さんに訴えたいです。

(コーディネイター・大東文化大学経営学部長 今城光英さん)

竹内さん、最後のコメントをお願いします。

(東京女子大学教授 竹内健蔵さん)

地元の方の話を聞いているといろいろな意見があり、あれもいいなあ、これもいいなあ、というのがありました。

一つの大きな問題は、そういったアイデアがあってもなかなか実行に移せないというところにあると思います。第三セクターというのは非常に評判が悪い、大概経営破たん、すべて最後は住民が税負担、という形になっています。鉄道も例外ではないです。本当は公共部門の市民のことを考えて、という発想と、民間部門の経営の効率のよさ、というのを組み合わせて、理想的な経営形態である、と言って地方交通線などは転換していきましたが、逆になってしまって、民間の悪いところと公共の悪いところが一緒になってしまった、と言われていています。そのためにやりたくてもミスが怖くてできないのです。

事例を紹介すると、九州の方に甘木鉄道というのがあります。そこは国鉄時代に比べて運行本数を大幅に増やしました。その結果今でも営業係数がそんなに悪くはない。100を切るときもあり、120あたりで止まっています。例えばいすみ鉄道でも1時間に5本出す、ということをしてみたらいいと思います。しかし怖い、それだけ大きなお金をかけて、もし乗らなかったらどうするのか、ということになります。

長期的な話になるかもしれないですが、道路ではよく社会実験で部分的に料金を下げるといのがあります。社会的に実験をやってみて、うまくいったらやってみよう、だめだったらこれは駄目だ、となる。鉄道でも試しに社会実験をやらせてくれないか、と思います。試しにいすみ鉄道で1時間に5本なり、10分単位で走らせてみる。ものすごく客が増えたらこれはいいからやっ払いこう、駄目ならやっ払いしょうがない、そういう実験をやらせてくれるような環境になってくれるといいと思います。今すぐできるというものではないですが、皆さんいろんなアイデアを出されて面白いなと思いました。そういうことが実行できるような環境を作っていくことが大事ではないでしょうか。

(コーディネーター・大東文化大学経営学部長 今城光英さん)

それでは会場の方から意見を頂きたいと思います。やはり一番初めは、地元の日々使っている高校の生徒さんたち、もし意見があればお願いします。

(大多喜高校 2 年生)

私はふだんはバス通学なのでいすみ鉄道は利用していませんが、クラスのほとんどの生徒が利用しているので、とても必要性を感じています。シャトルバスを走らせるという案もありましたが、県立高校なので、資金的な面や、大多喜高校がよければほかの高校もいい、というほかの高校の意見からしても、とても難しいのではないのでしょうか。また、バス通学で感じるのですが、運賃がとても高いので、いすみ鉄道より利用者の負担も大きくなってしまうと思います。

まず私たち高校生にできることは、大多喜高校以外のいすみ鉄道を利用している高校と協力し、身近な地域から県内県外へ広めていくことだと思います。そして県外で同じような状況にある鉄道を利用している高校生と交流を考えていきたいと思っています。

(コーディネーター・大東文化大学経営学部長 今城光英さん)

大多喜高校はいすみ鉄道を題材にいろいろと勉強しているそうなので、今のもその成果の一つかと思います。ほかにどうぞ。

(いすみ市在住 岬高校教員)

今回のシンポジウムの意味づけは、もしかしたら廃止に向けてのワンステップではないか、と危ぐしています。この私の思いがそうでないと祈りたいです。

まず、行政の役割というものは、都市と農村との格差を是正すること、調整することであると考えています。また、もちろん鉄道廃止の問題の調整という役割、あるいは経済的な強者と弱者の調整、そういうことが本来、行政の役割ではないかと考えています。

前回の知事選挙にしても、この地域に候補者がやってきたことがあったとしても、ごく短時間で引き上げてしまったのではないかと思います。要するに、千葉県政ないしは、国家の行政の中においても、農村部が見捨てられようとしているのではないか、という問題を意識しています。そういう中でもし、いすみ鉄道が廃止ということになった場合、この地域はますます不便な状況が増大していくこととなります。今日プリントを用意しましたが、単に鉄道というものは、鉄道の収支だけではないのだ、ということが、毎日新聞 2006 年 1 月 16 日付のものですが、そういう問題があります。

例えばもし、この地域の鉄道がなくなった場合、男女の出会いがあった場合、あそこの地域に鉄道はないんだ、じゃあ、私はこのいすみ地域のメンバーとは結婚したくないな、というような問題がますます増大するのではないかと考えています。

現在岬高校で教員をしています。それは教員にとって、お客さんである子供が生

まれないということを意味します。子供が生まれないということはこの地域がますます衰退に向かうということ、しっかりと皆様に考えてもらうことにして、この鉄道がなくなるというのは、それは経済的なこの鉄道だけの収支ではないのだ、ということ意識してもらえればとてもうれしいです。

そうは言っても、単に県や国にすべてを任せるのではない、ということで、裏側に私の提案を幾つか載せました。

例えば、私は現在「いすみ歌声を呼ぶ会」で、いすみ鉄道の中での歌声イベントを開催し、3月にも「うたごえ喫茶 in 大多喜」というイベントを、新宿の「ともしび」の皆様の協力を得て実施する予定ですが、そのイベントは非常に大盛況で、大多喜町の企画の皆様や、友の会の皆様の協力を得てやっていますが、地元の方々が乗りたいということで、多くの皆様が乗り込んでくれています。昨年度は東京から、今年は横浜からのお客もいます。群馬県からもいます。

この地域に住んでいる仲間が力を出し合えば、まだまだできることがあるのではないかと考えています。この地域の鉄道を守らなければこの地域はますます元気がなくなる。私は大多喜町の住民ではないですが、大多喜町だけの問題ではない。この地域全体の問題として考えていかなければならないと思います。

(コーディネーター・大東文化大学経営学部長 今城光英さん)

あと一人だけ、お願いします。

(東京在住 コンサルタント会社社長)

私は国土交通省の地域アドバイザー派遣制度の関係で、大多喜町でいすみ鉄道の活性化に関する仕事をお手伝いしています。

先ほど千葉県庁交通計画課長から、DMV を活用すれば、新車を入れる場合も1両2千万円以下で購入できるという話がありました。報告書もあります。残念ながら活用できないという内容でした。なぜなら、大原から大多喜に朝8時10分ぐらいに着く列車に現在、200人ぐらい高校生が乗っているが、DMVでは運びきれない。例えば学年ごとに始まる時間を15分ずつずらすとか、一遍に運びきれないので、1時間半ぐらいに分けて運ぶなど、いろんな工夫の仕方によって、DMV導入の実現可能性があると思うので、今後関係の皆さんで検討を進めてもらえればと思います。

(コーディネーター・大東文化大学経営学部長 今城光英さん)

地方鉄道の問題がまちおこし、地域の活性化等と切っても切り離せないということがわかってもらえたと思います。引き続きいろいろな議論を活発にしていきたいと思います。

■ 開催地代表あいさつ

大多喜町長（いすみ鉄道(株)代表取締役社長） 田嶋隆威

本日は非常に天気の悪い中、いすみ鉄道再生会議主催のシンポジウムが開かれ、鉄道の第一人者である、今城先生にコーディネイターとしておいでいただき、また多くの皆様の御参加を頂き、温かい力強い意見を頂きありがとうございます。

ただいま鉄道は、皆様が心配されているとおり、厳しい現状であり、一年後に存続するかもしれないということが決まる、再生会議が現在行われています。

しかし、今日のシンポジウムに参加して、皆様の力強い熱意、気力が感じられ、私も存続をしようという気力が大いにわいてきました。

大多喜高校も存続の危機です。また、いずれ我々も車を運転できなくなります。そうなると頼るのはいすみ鉄道です。

バスを走らせるにしても、県、町の補助金を使って走らせなければ、民間のバス会社も走らせてくれません。

今後、本日を契機として、さらに皆様の活発なる乗車運動、マイレール意識を盛り上げて、何とか存続に向けてがんばってまいりたいと思いますので、皆様の御支援御協力をお願いして、御礼のあいさつとさせていただきます。

いすみ鉄道再生会議事務局

平成 18 年 3 月 30 日 発行

〒260-8667 千葉市中央区市場町 1-1

千葉県総合企画部交通計画課内

電話 043-223-2277

FAX 043-221-5748