

資料 1－1



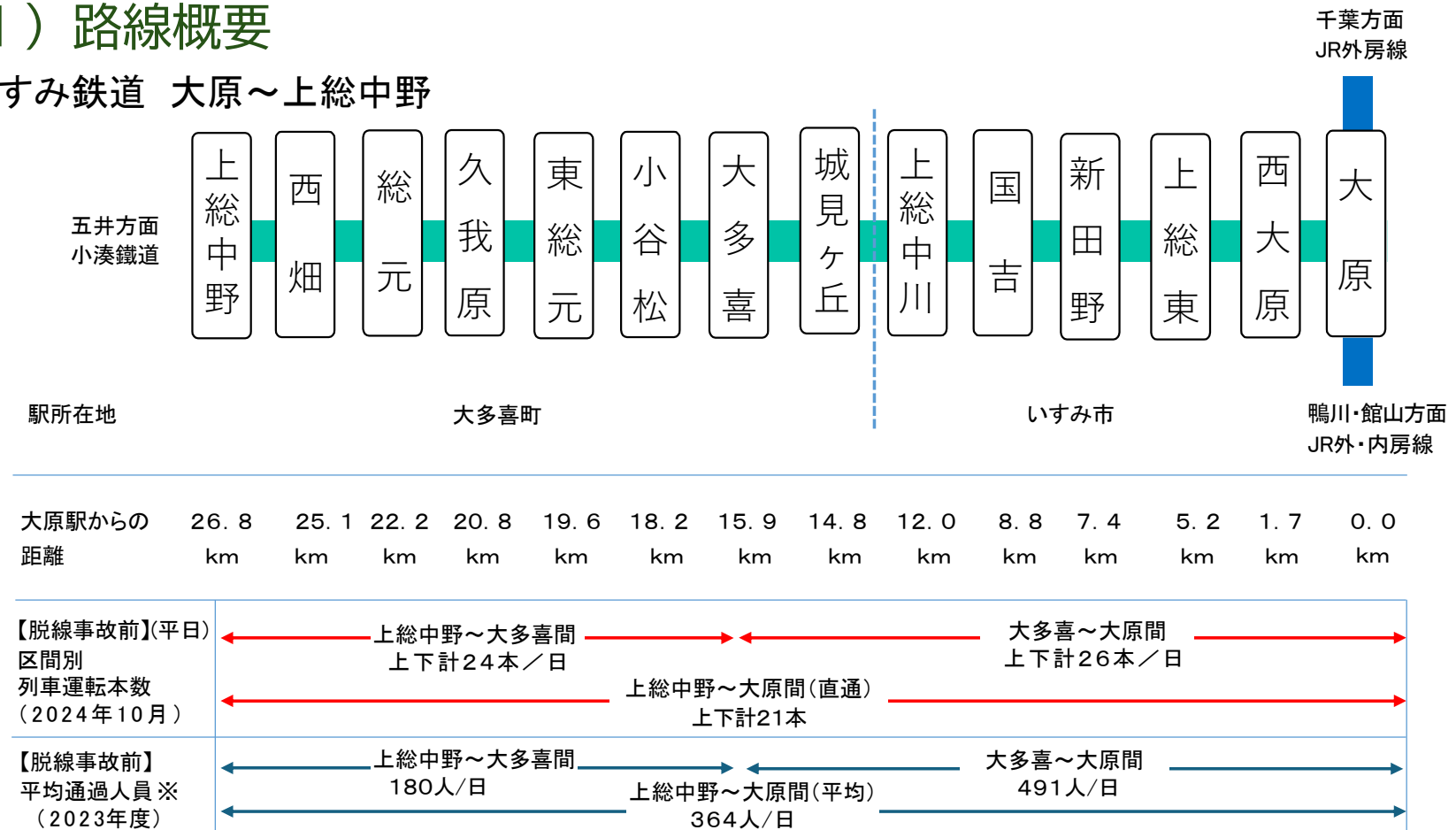
- 1 いすみ鉄道の利用状況・経営状況について
 - (1) 路線概要
 - (2) 輸送状況・旅客運輸収入
 - (3) 駅別の勢圏人口及び利用者数
 - (4) 損益収支
 - (5) 補助金の状況

いすみ鉄道が担う地域公共交通のあり方検討会議

1 いすみ鉄道の利用状況・経営状況

(1) 路線概要

いすみ鉄道 大原～上総中野

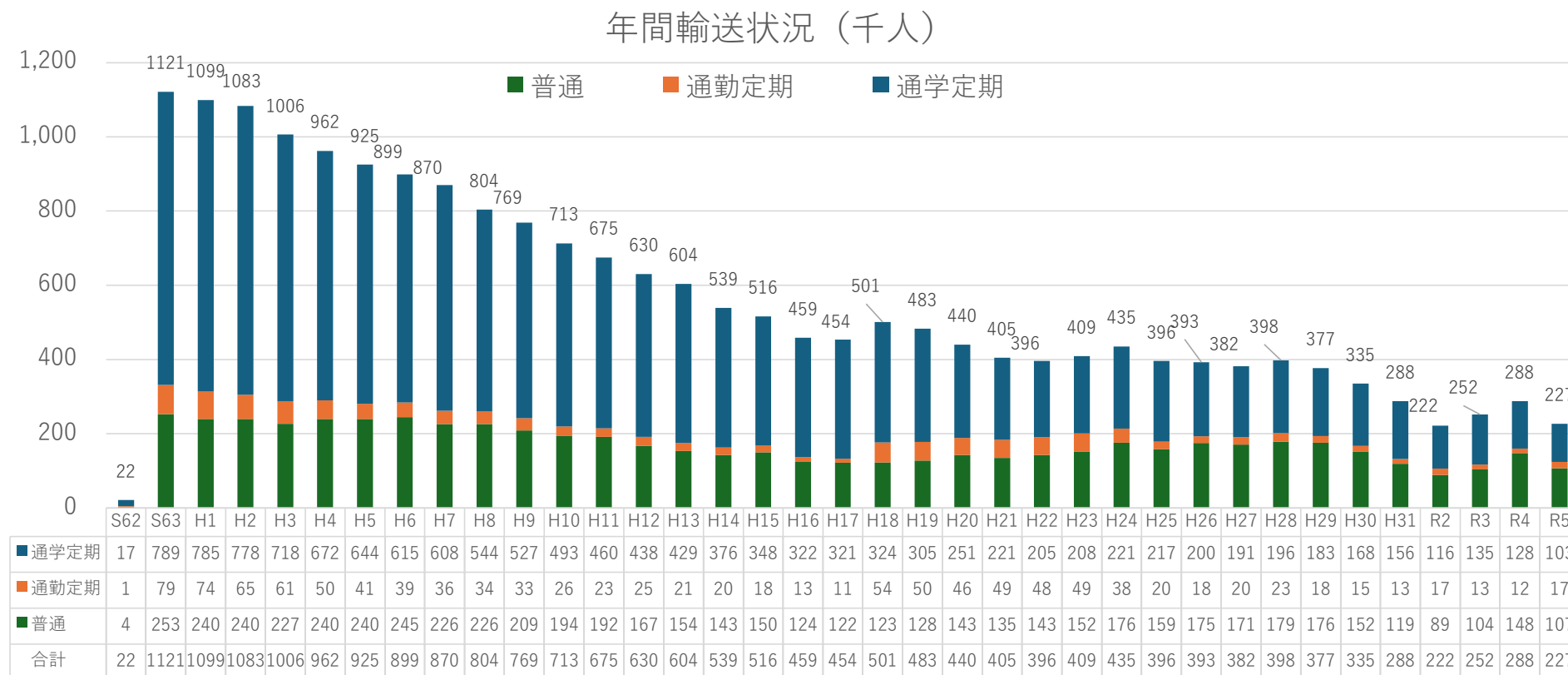


※ 1kmあたりの1日平均旅客輸送人員

【参考】小湊鐵道の平均通過人員(2023年度) 771人/日(五井～上総中野)

1 いすみ鉄道の利用状況・経営状況

(2) 輸送状況・旅客運輸収入

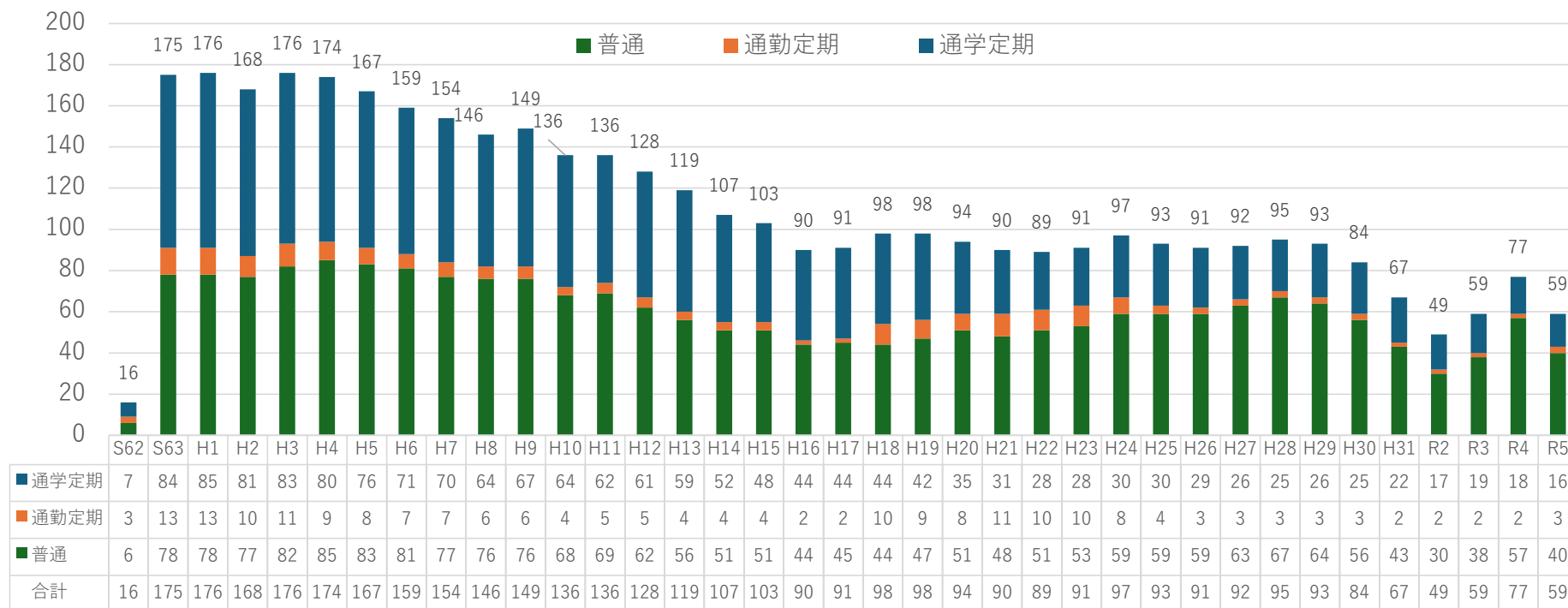


- ・利用者数は開業当初から減少が続いている。
- ・通学定期利用者が半数以上を占め、普通乗車券利用者が続く。通勤定期券利用者は少ない。

1 いすみ鉄道の利用状況・経営状況

(2) 輸送状況・旅客運輸収入

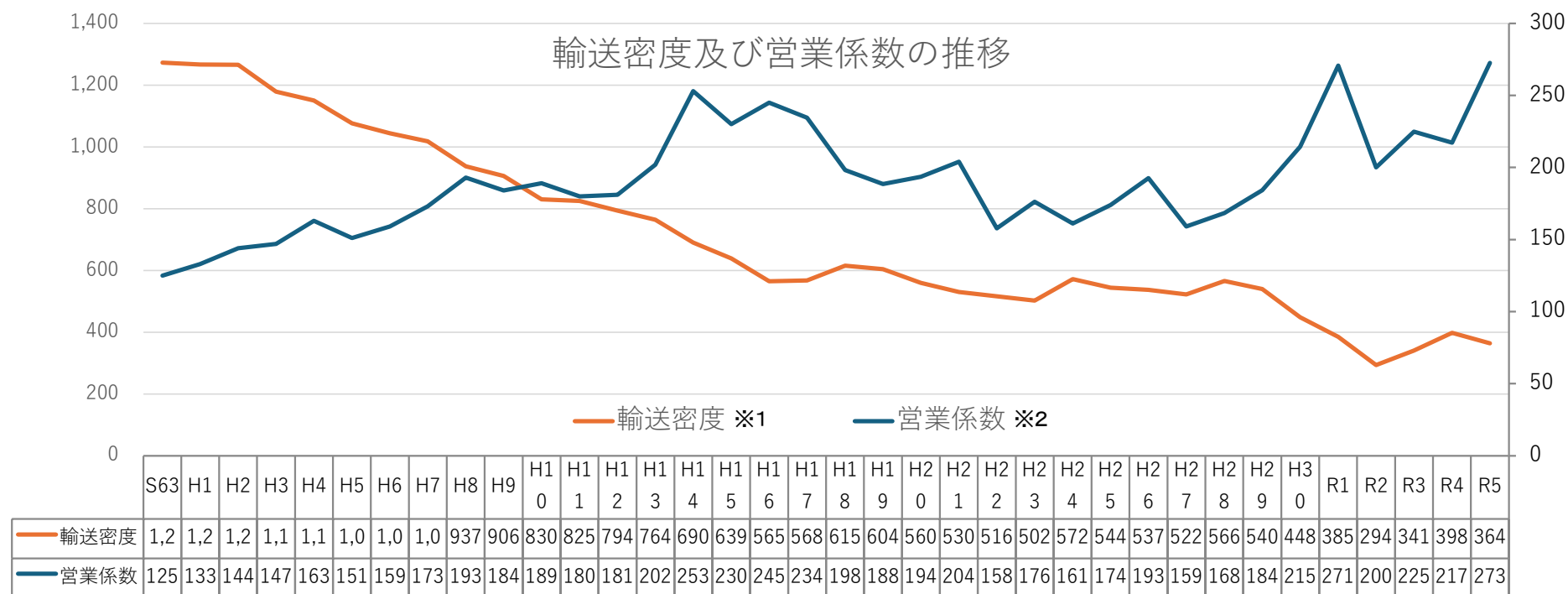
旅客運輸収入（百万円）



- ・年間運輸収入も開業当初から減少が続いている。
- ・通学定期利用者の人数が多い一方で、割引率も高いことから、収入に占める割合は普通乗車券利用者の方が多い。

1 いすみ鉄道の利用状況・経営状況

(2) 輸送状況・旅客運輸収入



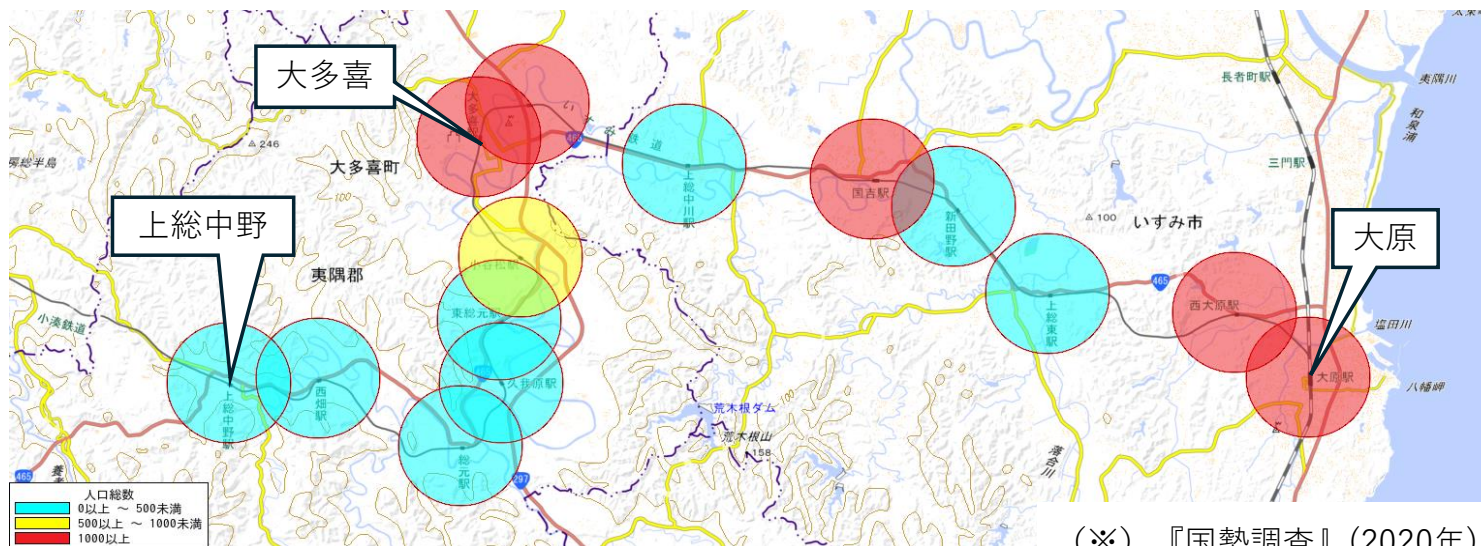
※1 1kmあたりの1日平均旅客輸送人員

※2 営業費用を運輸輸入で割り、100をかけた数値。100円の運輸収入を得るのに要した営業費用を表す指標。

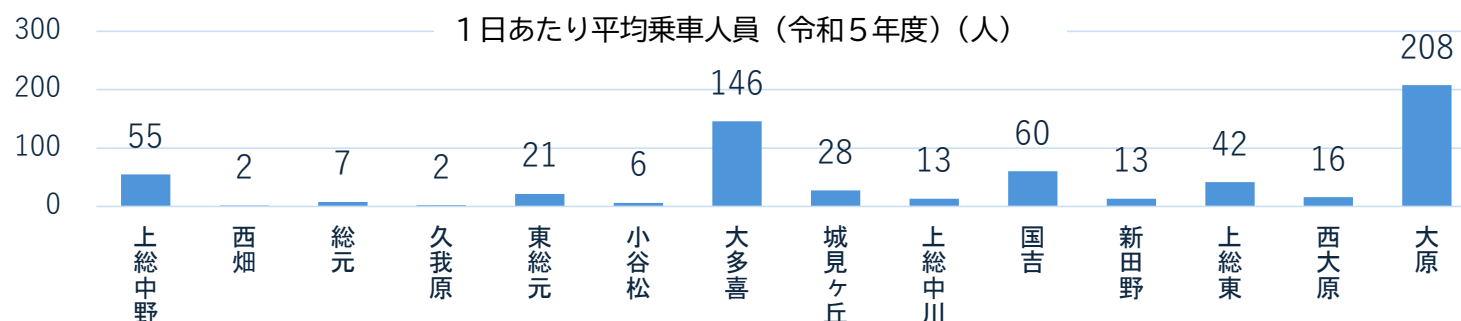
- ・ 輸送密度は開業当初より減少が続いている。
- ・ 営業係数は開業当初より増加傾向にあり、令和5年度は273(100円の収入を得るために273円の費用が必要)。

1 いすみ鉄道の利用状況・経営状況

(3) 駅別の勢圏人口及び利用者数



(※) 『国勢調査』(2020年)

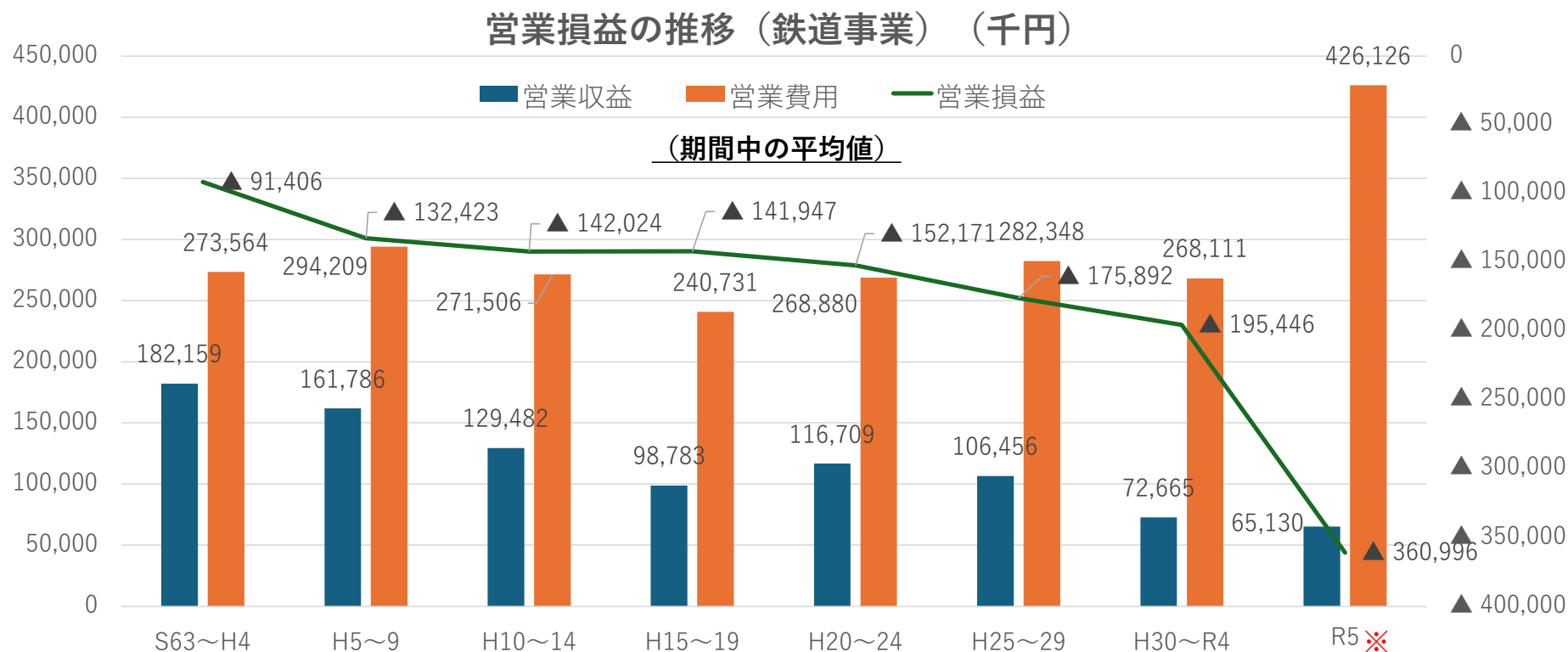


駅名	勢圏人口 (半径1km)	1日あたり乗 車人員(R5)
大原	2,809	208
西大原	1,130	16
上総東	300	42
新田野	401	13
国吉	1,282	60
上総中川	472	13
城見ヶ丘	1,472	28
大多喜	1,613	146
小谷松	734	6
東総元	261	21
久我原	308	2
総元	327	7
西畑	208	2
上総中野	353	55

- ・ 勢圏人口の多い大原、大多喜、城見ヶ丘、国吉、西大原のうち、城見ヶ丘及び西大原は利用者が少ない。
- ・ 勢圏人口の少ない上総中野の利用者の多くが小湊鐵道からの乗り継ぎ客と考えられる。

1 いすみ鉄道の利用状況・経営状況

(4) 損益収支 (千円)



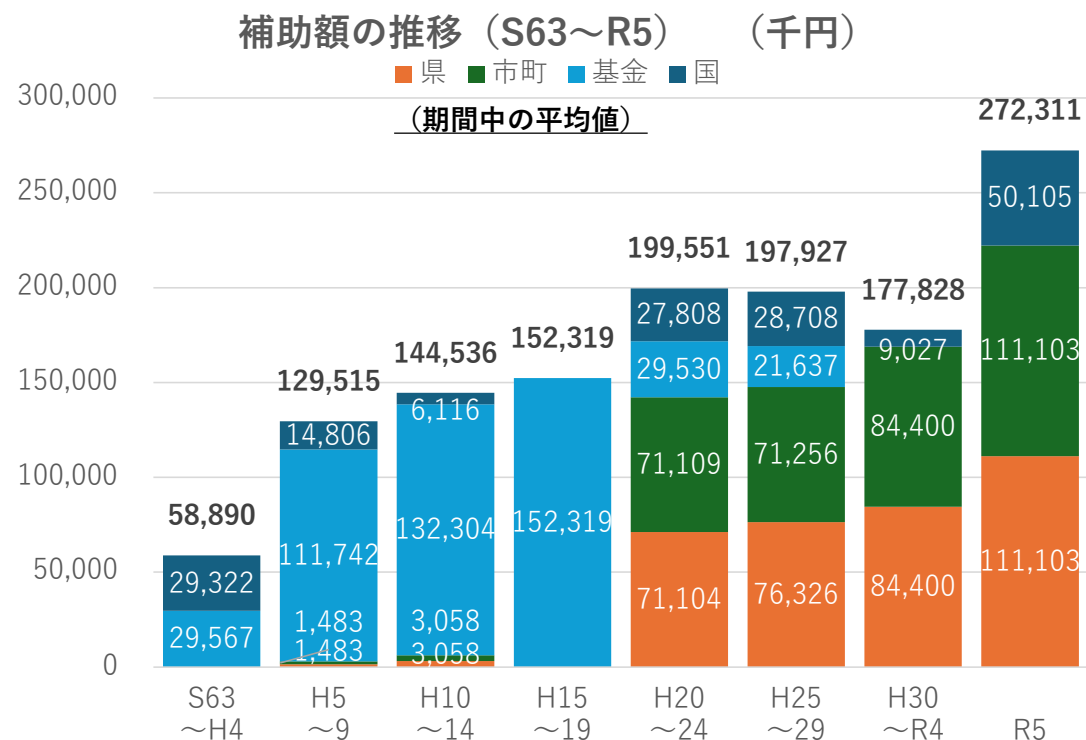
※R5は台風被害の復旧工事費として約1.1億円支出 (営業費用) したが、同額を保険金及び補助金 (営業外収益) で収入している

鉄道事業においては、営業費用は横ばいだが、営業収益が減少傾向であり、営業損失の増加が続いている。

1 いすみ鉄道の利用状況・経営状況

(5) 補助金の状況

<補助額の推移（単位：千円）>



● 補助額内訳（期間中の平均値）（百万円）

	S63 ～H4	H5 ～H9	H10 ～H14	H15 ～H19	H20 ～H24	H25 ～H29	H30 ～R4	R5
国	29.3	14.8	6.1	0.0	27.8	28.7	9.0	50.1
県	0.0	1.5	3.1	0.0	71.1	76.3	84.4	111.1
市町	0.0	1.5	3.1	0.0	71.1	71.3	84.4	111.1
基金	29.6	111.7	132.3	152.3	29.5	21.6	0.0	0.0
合計	58.9	129.5	144.5	152.3	199.6	197.9	177.8	272.3

※H19までは主に「大多喜町鉄道経営対策事業基金」から補助
うち同基金の収入の86%を占める自治体負担額の割合（～R7）
…千葉県43.7%、いすみ市25.3%、大多喜町24.9%、
勝浦市3.4%、御宿町2.7%

※H20（基盤維持費補助の導入）以降の自治体負担割合
…千葉県50%、大多喜町23.2%、いすみ市21.8%、
勝浦市2.5%、御宿町2.5%

・ 国県市町からの補助額（基金からの補助含む）の合計額は増加傾向

参考資料

【他の地域鉄道との実績比較】

他の地域鉄道のうち、いすみ鉄道と同じく「非電化」の「第三セクター」で、同等の「営業キロ」で、比較的人口の多くない地域を運行している事業者と比較した結果は以下のとおり。

↳沿線に大都市が無く、農村・山間部など人口減少の影響を受けている地域が中心で、学生や高齢者、観光客輸送など地域維持の性質が強い鉄道

※ 令和4年度実績を用いて比較する

名称	三セク	営業キロ	輸送密度	1キロあたり 収益	1キロあたり 費用	1キロあたり 収支率
由利高原鉄道(秋田)	○	23.0	317	8,084	21,879	37%
明知鉄道(岐阜)	○	25.1	369	9,071	25,276	36%
いすみ鉄道(千葉)	○	26.8	398	8,347	28,818	29%
山形鉄道(山形)	○	30.5	385	11,231	24,095	47%
のと鉄道(石川)	○	33.1	606	11,453	33,621	34%
樽見鉄道(岐阜)	○	34.5	740	15,037	27,514	55%

『鉄道統計年報（令和4年度）』（国土交通省）