

目 次

1	はじめに	・ ・ ・ ・	1
2	いすみ鉄道の現状	・ ・ ・ ・	3
3	地域住民及び利用者アンケートの調査結果の概要	・ ・ ・ ・	8
4	費用対効果分析調査結果の概要	・ ・ ・ ・	18
5	課題と今後の方向性（論点の整理）	・ ・ ・ ・	23
6	最終報告に向けて	・ ・ ・ ・	44

1 はじめに

いすみ鉄道は、昭和63年の開業以来、夷隅地域の公共交通機関として重要な役割を担ってきたが、モータリゼーションの進展や沿線人口の減少、少子化などによる利用者の減少を背景に、開業以来経常赤字が続くなど厳しい経営状況にある。

現在、経営を維持していくための自治体の支援が毎年度多額に上る中で、車両の更新時期を迎えており、多額の費用負担が新たに必要となっていること、また、これまで支援の財源としてきた基金の残高が減少し数年で枯渇することが見込まれていることなどから、いすみ鉄道の今後のあり方について早急に検討する必要性が生じてきている。

このため、千葉県、勝浦市、いすみ市、大多喜町、御宿町では、有識者を交え、

(1)いすみ鉄道の役割

(2)必要性と可能性

(3)経営改善方策

等について十分検討を行ったうえで、今後の方向性を示すこととし、平成17年8月に、「いすみ鉄道再生会議」（以下「再生会議」という。）を設置した。

これまでに、いすみ鉄道について地域で考えるシンポジウムの開催、地域住民及び利用者の利用状況や意向を把握するためのアンケート調査、いすみ鉄道の存在効果の測定も含めた費用対効果分析調査などを実施するとともに、いすみ鉄道に関する課題や論点等について検討を進めてきた。

この報告は、これまで再生会議で実施した調査の結果や検討の状況を整理し、中間報告として取りまとめたものである。

この中間報告を基に、今後、地域住民はもとより、各層から幅広い御意見をいただきたいと考えており、また、地域においても自らいすみ鉄道のあり方について活発な議論を展開することを期待しているところである。

再生会議としては、それらの意見や議論等を十分に踏まえるとともに、地域住民の交通手段のみではなく、地域振興や地域活性化の手段として、いすみ鉄道の役割や社会的価値を適切に評価し、地域の最適な公共交通システムのあり方について合意形成を図ったうえで、本年8月を目途に今後の方向性を最終報告としてまとめたいと考えている。

平成19年3月29日

いすみ鉄道再生会議

会長 千葉県総合企画部長 石渡哲彦

□ いすみ鉄道再生会議

- 1 目的 いすみ鉄道の今後のあり方について協議する
- 2 検討項目
 - ・ いすみ鉄道の役割
 - ・ 必要性と可能性
 - ・ 経営改善方策 等
- 3 設置日 平成17年8月3日
- 4 委員 千葉県総合企画部長、勝浦市長、いすみ市長、大多喜町長、御宿町長、今城大東文化大学副学長
- 5 開催状況

再生会議	開催日	協議事項
平成17年度第1回	平成17年8月3日	・再生会議設立
第2回	平成18年3月30日	・シンポジウムの開催結果について
平成18年度第1回	平成18年5月24日	・平成18年度調査・検討について
第2回	平成18年11月24日	・いすみ鉄道の現状と課題について ・アンケート調査結果について ・費用対効果分析調査結果について
第3回	平成19年2月1日	・いすみ鉄道の長期収支見込について ・代替交通について ・中間報告骨子（案）について
第4回	平成19年3月29日	・中間報告（案）について ・意見交換会について

※ この他に、幹事会をこれまで16回開催

□ シンポジウムの開催

- 1 開催日 平成18年2月26日
- 2 会場 大多喜町中央公民館
- 3 テーマ 「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～
- 4 参加者 約400名
- 5 内容 基調講演「地方鉄道問題の現状と課題」 東京女子大学教授 竹内健蔵
 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（当時） 今城光英
 パネラー 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

* 開催結果については、資料編参照

2 いすみ鉄道の現状

(1) いすみ鉄道の概要

①経緯

いすみ鉄道は、特定地方交通線に指定され廃止等の対象となった国鉄木原線を、地元の鉄道存続の意向を踏まえ、千葉県及び地元自治体を主な出資者とする第三セクター鉄道として運行を引き継ぐこととし、昭和63年3月24日にその営業を開始した。

②資本金

授権資本 4億円 払込資本 2億6,900万円

③設立

昭和62年7月7日（営業開始 昭和63年3月24日）

④営業キロ

26.8km（大原駅～上総中野駅 13駅）

⑤所要時間

大原駅～大多喜駅 30分 大多喜駅～上総中野駅 25分

⑥車両

7両 ※うち1両休止中、6両リニューアル工事を実施済

⑦表定速度 34.3km/h

⑧出資金の状況

出資者（株主数）	出資額	出資比率
千葉県（1）	92,000千円	34.2%
大多喜町	40,800千円	15.2%
いすみ市	38,400千円	14.3%
（旧大原町）	（20,200千円）	（7.5%）
（旧夷隅町）	（13,800千円）	（5.2%）
（旧岬町）	（4,400千円）	（1.6%）
勝浦市	4,400千円	1.6%
御宿町	4,400千円	1.6%
（小計）（4）	（88,000千円）	（32.7%）
法人（38）*	89,000千円	33.1%
合計（43）	269,000千円	100.0%

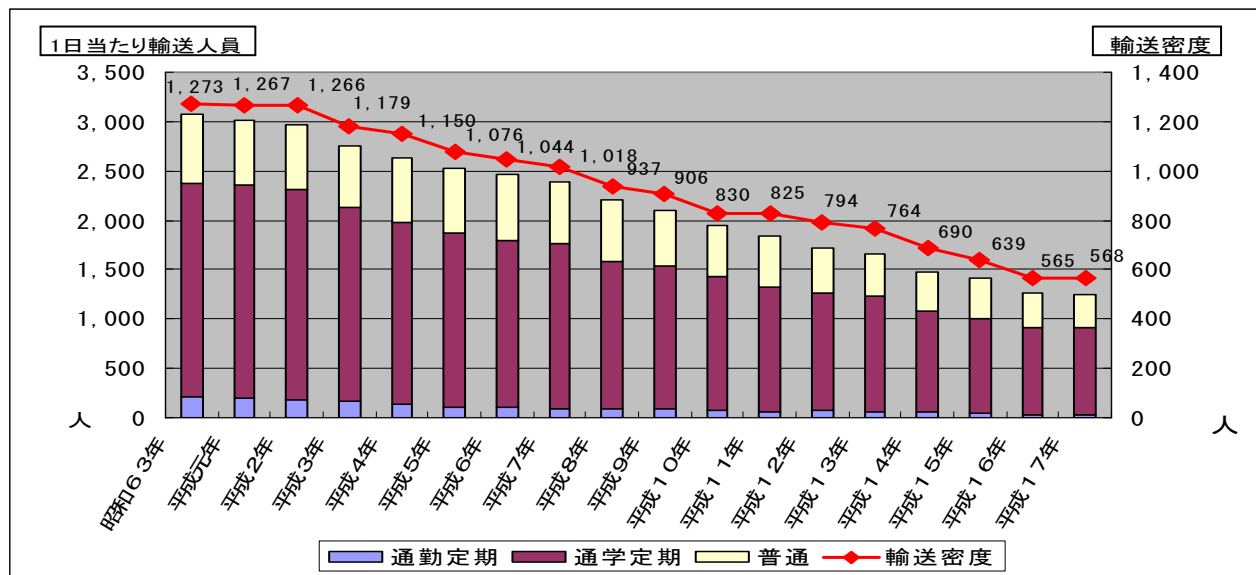
* 自社株 2,000千円（0.7%）含む

(2) 輸送人員の推移

①輸送人員の状況

平成17年度の輸送人員は45万3千人（1,243人/日）と、開業した昭和63年度の112万人（3,070人/日）の40%まで減少しているとともに、輸送密度も開業時の1,273人/日から568人/日にまで減少している。

□ 輸送人員等の推移（1日当たり輸送人員）



※ 輸送密度は、1キロ当たりの1日平均輸送人員で、輸送規模の目安となる数字

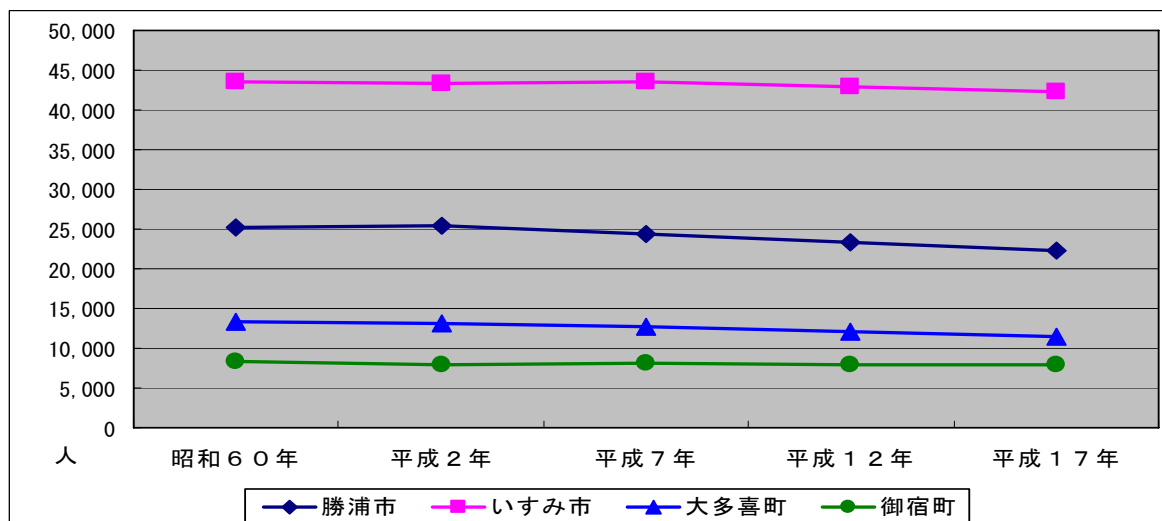
②輸送人員の減少要因

輸送人員の減少要因としては、マイカー利用の増大や沿線人口の減少及び少子化の進展等が考えられる。

特に利用客の70%を占める大多喜高校などに通学する通学定期客は32万人と、開業した昭和63年度の78万9千人の40%まで減少しているとともに、通勤定期客も1万1千人と、開業した昭和63年度の7万9千人の14%まで減少している。

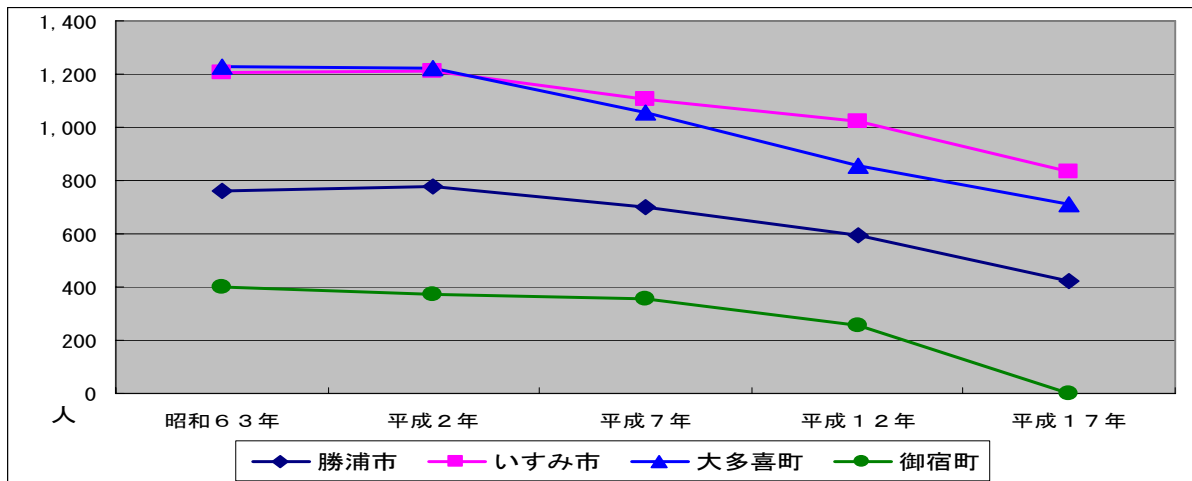
□ 夷隅地域の人口の推移

* 国勢調査



□ 夷隅郡市内高等学校の生徒数の推移

* 学校基本調査



(3) 経営状況

平成17年度の経常損失は145百万円で、開業以来経常赤字が続いており、毎年度の欠損については、大多喜町鉄道経営対策事業基金から補てんしている状況にある。平成17年度の営業収入は108百万円で、昭和63年度の開業時の5割にとどまっており、営業係数も、昭和63年度の125から、平成17年度は234と大幅に悪化している。

(単位：千円)

区分	昭和63年度	平成13年度	14年度	15年度	16年度	17年度	
収入合計	190,008	130,299	114,348	118,365	109,492	108,064	
経費合計	237,559	262,988	289,829	272,280	268,493	253,407	
経常損失	▲47,551	▲132,689	▲175,481	▲153,915	▲159,001	▲145,343	
基金からの補助	1,497	119,382	132,689	175,481	153,915	159,001	
内訳	国・県補助	(国)748	(県)59,691	(県)59,691	(県)59,691	(県)40,000	(県)20,000
	地元自治体等補助	749	59,691	72,998	115,790	113,915	139,001
乗車人員 (指数)	3,070人 (100)	1,655人 (54)	1,477人 (48)	1,411人 (46)	1,257人 (41)	1,243人 (40)	
輸送密度 (指数)	1,273人 (100)	764人 (60)	690人 (54)	639人 (50)	565人 (44)	568人 (45)	
営業係数	125	202	253	230	245	234	

※1 地元自治体等補助は、勝浦市、いすみ市(旧夷隅町、旧大原町、旧岬町)、大多喜町、御宿町からの拠出金・負担金や民間からの寄付金によるもの

※2 乗車人員は、1日当たりの平均乗車人員

※3 輸送密度は、1キロ当たりの1日平均輸送人員で、輸送規模の目安となる数字

※4 営業係数は、100円の営業収入を得るのにどれだけの営業費用を要するかを表した数字

(4) サービス水準等

①車両更新

車両の導入から19年が経過し老朽化が進んでいる。同時期に車両を導入した他の第3セクター鉄道では、新型車両への転換が進んでいる。

②運行本数

運行本数は、大原駅～大多喜駅間上下32本、大多喜駅～上総中野駅間上下28本であり、平成18年10月のダイヤ改正により上下5本増便し、利用者の利便性向上を図っている。

③運賃

運賃は、キロ当たり23.1円となっている。また、運賃改定は、平成元年4月に3%（消費税導入分）、平成3年4月に9.5%、平成9年4月に14%（消費税率改定分を含む）それぞれ実施している。

なお、定期運賃（1箇月定期）の平均割引率は、通勤定期で33%、通学定期で60%である。

(5) いすみ鉄道の役割

①公共交通機関としての役割

いすみ市の大原駅と大多喜町の上総中野駅を結び、特に、中学・高校生の通学や高齢者の通院など、他に交通手段を持たない地域住民の重要な交通手段となっており、また、夷隅地域の基幹的な公共交通機関として地域振興等の役割も担っている。

②房総横断鉄道としての役割

大原駅でJR外房線と、上総中野駅で小湊鐵道と連絡し、JR内房線の五井駅から房総半島を横断する「房総横断鉄道」としての役割を担っている。

また、関係機関で構成する「房総横断鉄道活性化協議会」では、いすみ鉄道及び小湊鐵道の活性化を図るため、観光による地域の活性化や鉄道利用の促進方策の検討などの事業を実施している。

③観光鉄道としての役割

小湊鐵道や銚子電氣鐵道とともに県内鉄道の中でも観光メディア等に取り上げられる機会が多く、沿線には観光スポットも点在していることから、沿線での観光客誘致の取り組みにより、鉄道を利用する観光客の増加も見込めるなど、「観光鉄道」としての役割も期待されている。

(6) 基金及び補助金の状況

①基金の状況

昭和62年7月に、いすみ鉄道の経営に対し助成等を行い、地域公共交通の維持確保を図ることを目的に、地元自治体1市5町（勝浦市、大多喜町、旧夷隅町、御宿町、旧大原町、旧岬町）の基金として「大多喜町鉄道経営対策事業基金」を設置した。いすみ鉄道は、開業以来経常赤字が続いており、この基金から欠損補助を受けて経営

を続けている状況にある。基金の残高は、平成9年度の1,309百万円をピークに減り続け、平成17年度末現在で895百万円となっており、今後の車両更新等の多額の設備投資や欠損補助により枯渇することが予想される。

②補助金の状況

国、県、市、町はこれまで、いすみ鉄道に対して、経営の安定や運行の確保を図るための欠損補助に加え設備整備を図るための鉄道近代化設備整備費補助、踏切保安設備整備費補助を行っており、その総額は、平成17年度までに25億円となっている。

(7) 他の第三セクター鉄道等との比較

厳しい経営状況にある地方鉄道や他の第三セクター鉄道と比較しても、いすみ鉄道は、特に厳しい経営状況にある。

①第三セクター鉄道での比較

第三セクター鉄道等協議会がとりまとめた「第三セクター鉄道の再生への取り組み」によると、第三セクター鉄道等協議会加盟39社の中で、いすみ鉄道は、経常損益で31位、営業係数で36位、輸送人員で30位、輸送密度で31位と経営状況の判断材料となる指標で下位にランクされている。

第三セクター鉄道等協議会加盟39社

指 標	数 値	順 位	平均値	備 考
営業キロ	26.8 km	27	51.5 km	
経常損益	△159 百万円	31	△58 百万円	16年度 黒字3社
営業係数	245	36	143	16年度
輸送人員	459千人	30	1,444千人	16年度
輸送密度	565人	31	1,338人	16年度
基金残高	1,035 百万円	3	464 百万円	16年度末

* 出典 「第三セクター鉄道の再生への取り組み」 第三セクター鉄道等協議会

②地方鉄道89社での比較

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構がとりまとめた「地方鉄道の活性化に向けて」によると、地方鉄道89社の中で、いすみ鉄道は、費用に対する営業収益の割合で84位、沿線の居住人口（沿線メッシュ）で81位、職員1人当り輸送人員で74位、職員1人当り運輸収入で80位と経営状況の判断材料となる指標で下位にランクされている。

指 標	数 値	順 位	平均値	備 考
財務 営業収益／費用	42%	84		15年度
居住人口（沿線メッシュ）	383.9人／km ²	81	1,984人／km ²	12年度
職員1人当り輸送人員	16.6千人	74		15年度
職員1人当り運輸収入	3,408.0千円	80		15年度

* 出典 「地方鉄道の活性化に向けて」 (独) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

3 地域住民及び利用者アンケート調査結果の概要

(1) 調査目的

本調査は、いすみ鉄道及び沿線地域の交通利用実態を把握し、今後のいすみ鉄道のあり方を検討するための基礎資料を得ることを目的に実施した。

(2) 地域住民アンケート調査概要

①調査対象

夷隅地域2市2町（勝浦市、いすみ市、大多喜町、御宿町）に居住する満15歳以上の男女から無作為抽出

②調査客体数

2,000（鉄道存続ケース1,000、バス代替ケース1,000）

	勝浦市	いすみ市	大多喜町	御宿町	計
鉄道存続ケース	150	400	350	100	1,000
バス代替ケース	150	400	350	100	1,000
計	300	800	700	200	2,000

※ 「鉄道存続ケース」・・・現在のいすみ鉄道を存続させた場合

「バス代替ケース」・・・いすみ鉄道廃止し、バスによる運行を行った場合

③調査系統

いすみ鉄道再生会議事務局（調査票作成）→市町（調査票郵送）→回答者（郵送）→市町（回収）

④調査期間

平成18年9月1日～15日

⑤回収数

821（回収率 41.1%）

市町名	送付数			回収数			回収率		
	鉄道存続	バス代替	計	鉄道存続	バス代替	計	鉄道存続	バス代替	計
勝浦市	150	150	300	51	50	101	34.0%	33.3%	33.7%
いすみ市	400	400	800	165	162	327	41.3%	40.5%	40.9%
大多喜町	350	350	700	157	158	315	44.9%	45.1%	45.0%
御宿町	100	100	200	45	33	78	45.0%	33.0%	39.0%
合計	1,000	1,000	2,000	418	403	821	41.8%	40.3%	41.1%

(3) 利用者アンケート調査概要

①調査対象

いすみ鉄道利用者

②配付数

607

③調査系統

いすみ鉄道再生会議事務局（調査票作成）→いすみ鉄道（調査票記入依頼）

→回答者（郵送）→いすみ鉄道（回収）

※大多喜高校は学校で取りまとめ

④調査時期

平成18年9月5日

⑤回収数

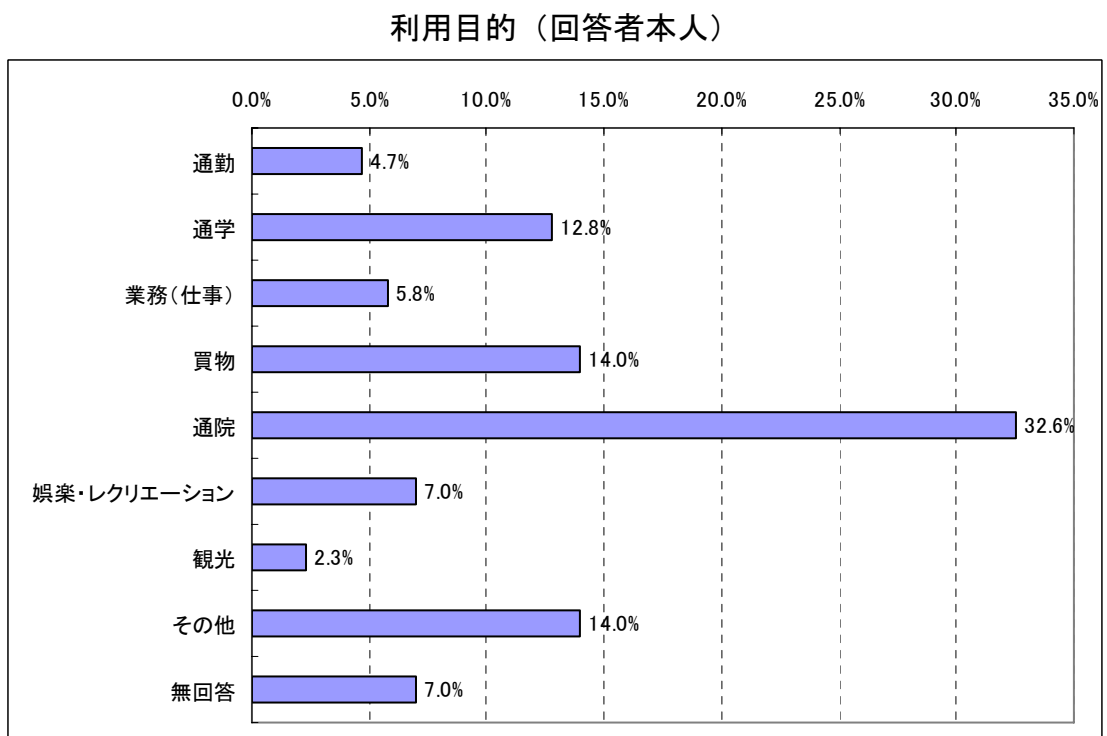
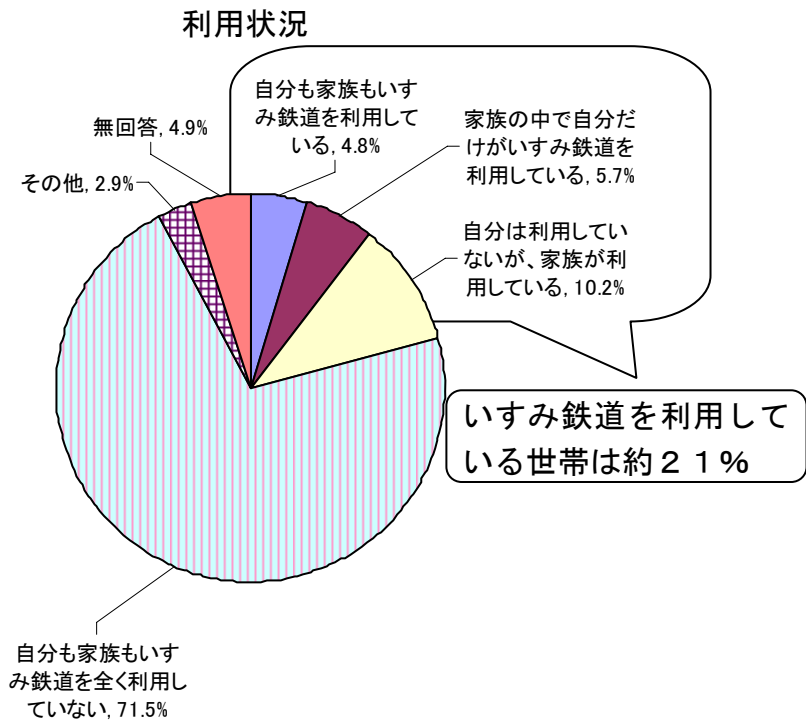
444（回収率 73.1%）

	配付数	回収数	回収率
いすみ鉄道	607	444	73.1%

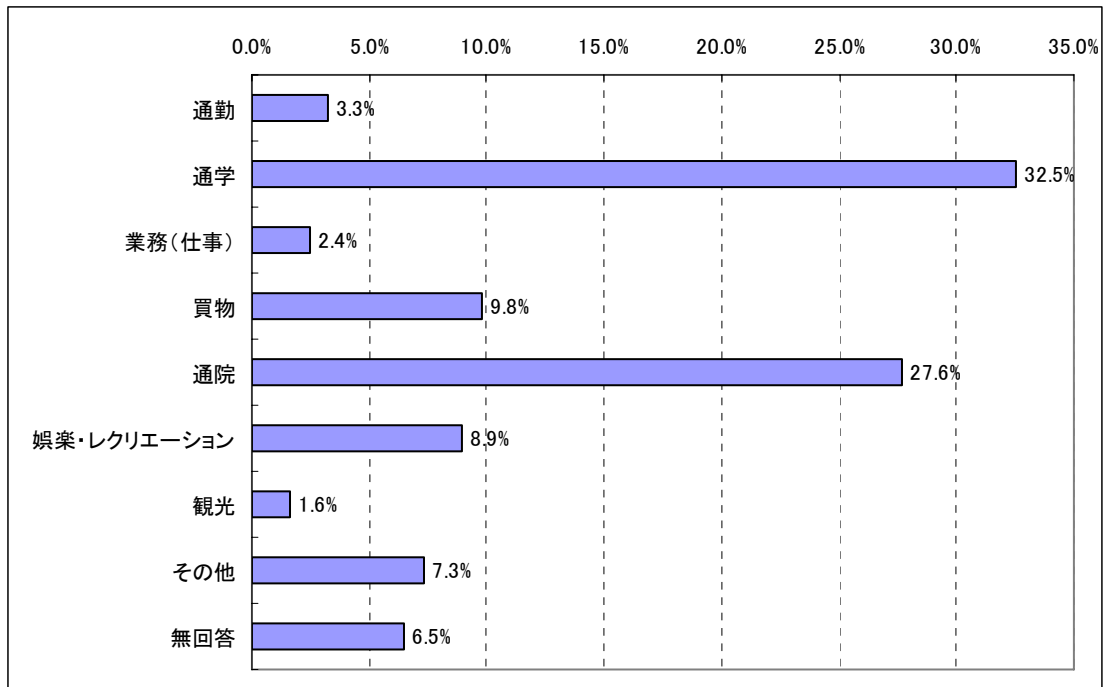
(4) 地域住民アンケート調査結果の概要

※ 調査結果については、参考資料編参照

利用状況では、回答者本人又は家族で利用しているのは2割。
 利用目的は、回答者本人は通院が3割。家族では通学、通院がそれぞれ3割。

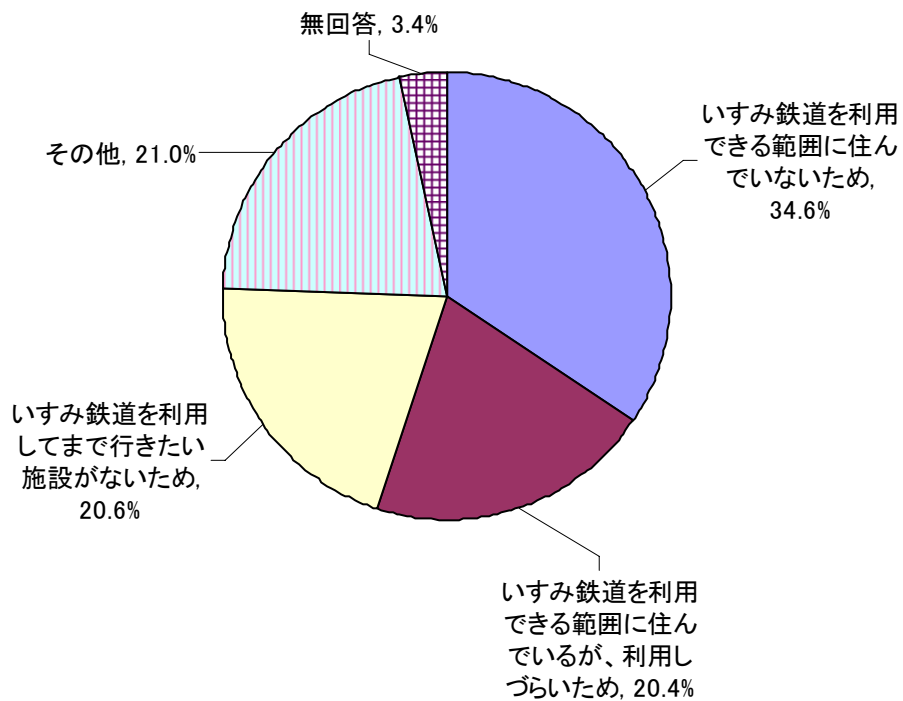


利用目的（家族）



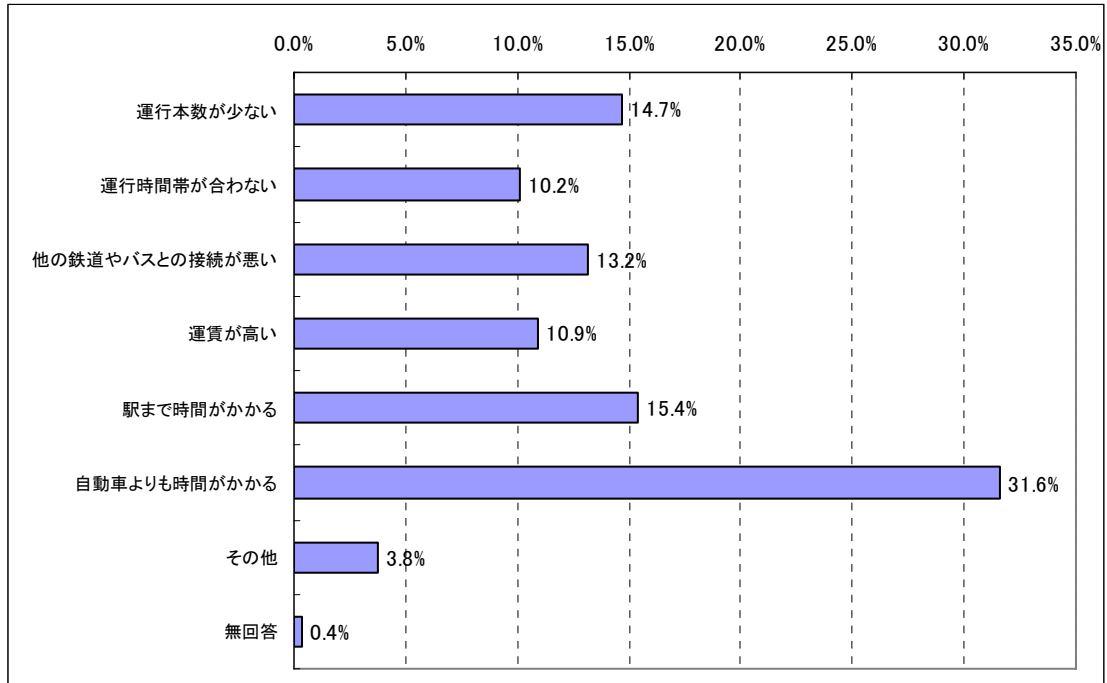
いすみ鉄道を利用しない・できない理由は、「利用できる範囲に住んでいない」が3割。「利用しづらい」、「利用してまで行きたい施設がない」がそれぞれ2割。

いすみ鉄道を利用しない・できない理由



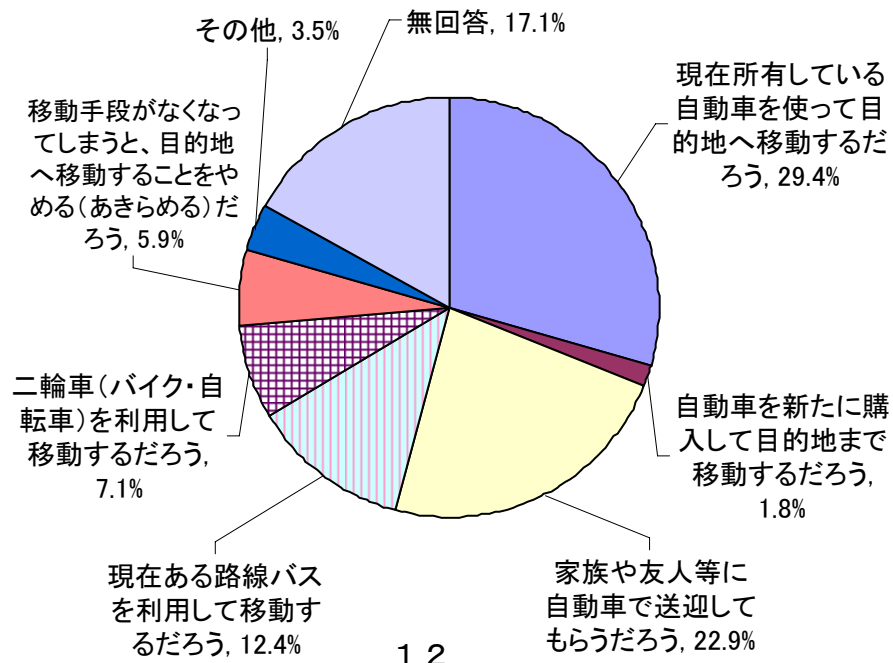
利用しづらい理由は、「自動車より時間がかかる」が3割で、次いで「駅まで時間がかかる」、「運行本数が少ない」が多くなっている。

利用しづらい理由



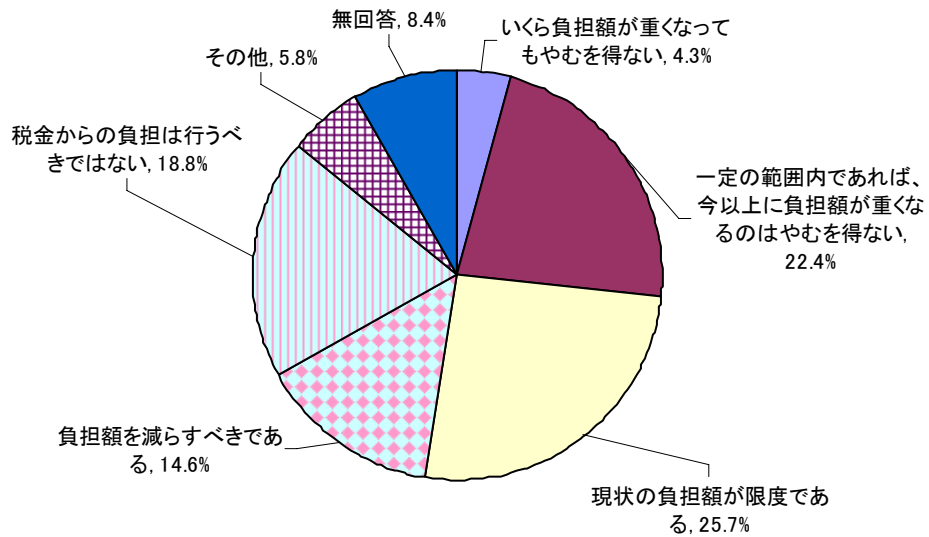
いすみ鉄道が廃止になった場合に想定される移動状況では、5割が「自動車による移動に転換」と回答。

いすみ鉄道が廃止になった場合に想定される移動状況



いすみ鉄道を存続させるための税金からの負担については、「現状の負担が限度である」が2割強で最も多く、次いで「一定の範囲内であれば、今以上に負担額が重くなるのはやむをえない」が2割。「税金からの負担は行うべきでない」も2割。

いすみ鉄道を存続させるための税金からの負担

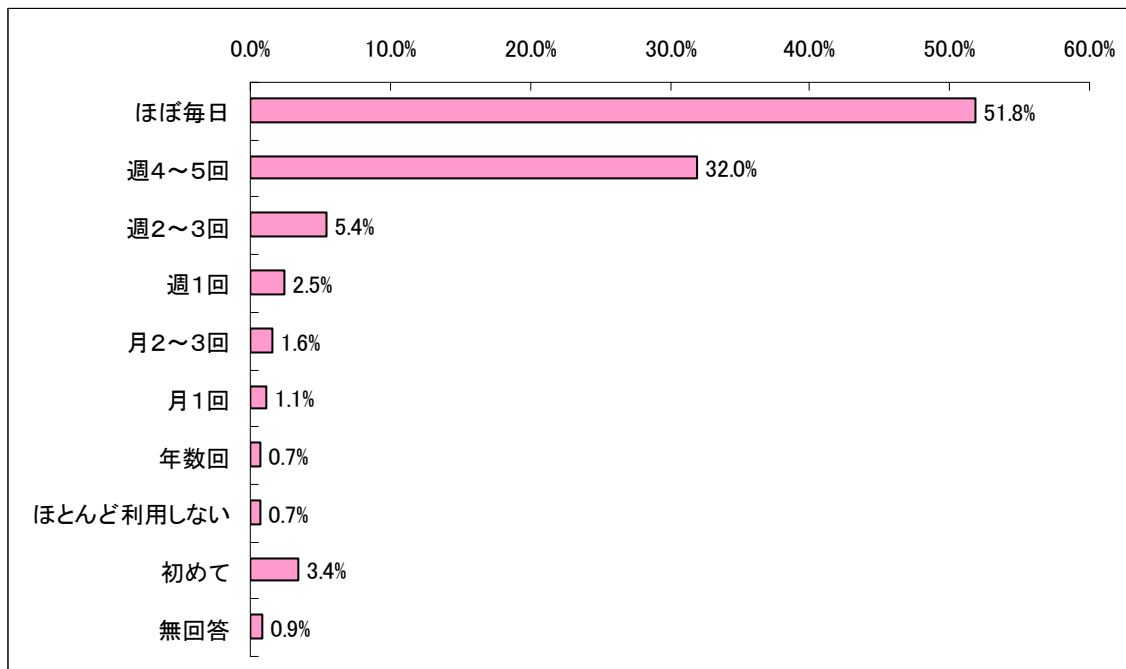


(5) 利用者アンケート調査結果の概要

※ 調査結果については、参考資料編参照

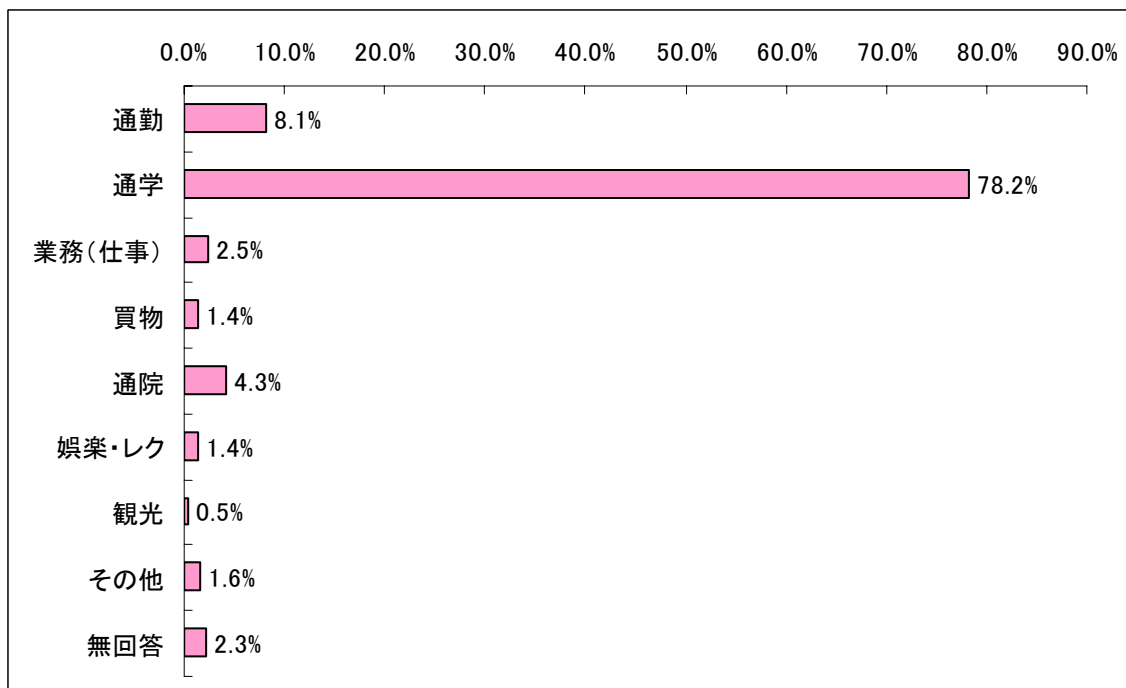
いすみ鉄道の利用状況は、「ほぼ毎日」が5割、「週4～5回」が3割。

いすみ鉄道の利用状況



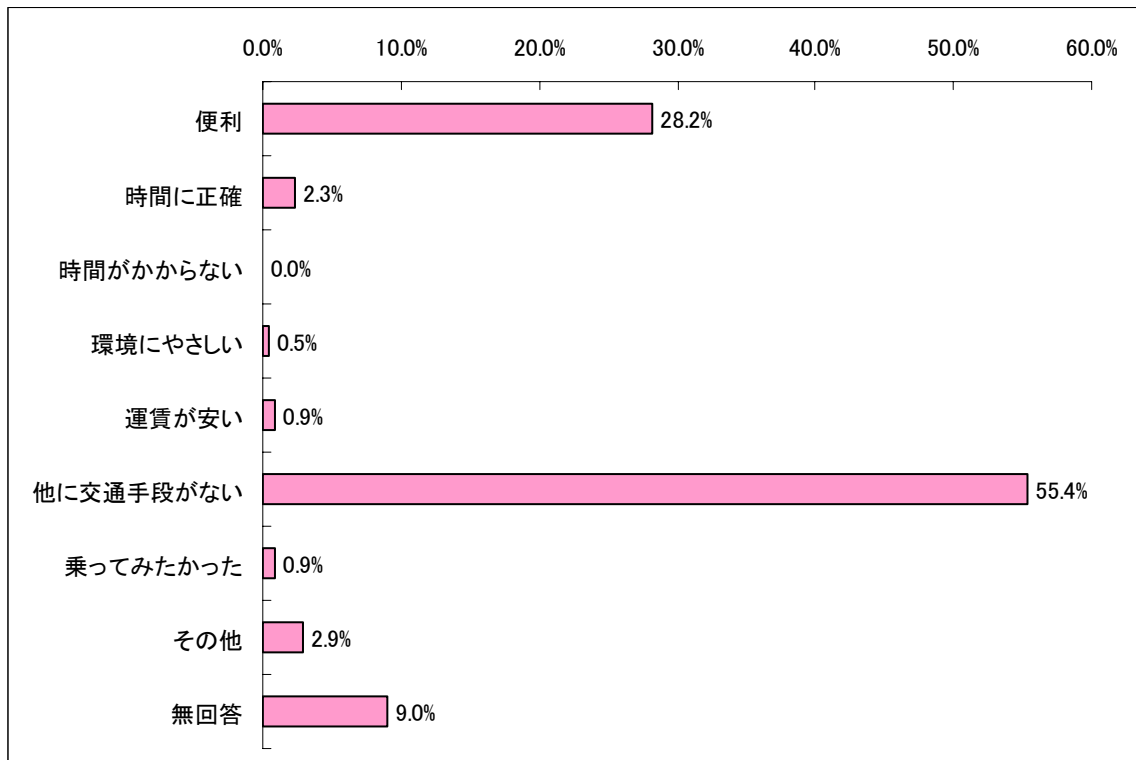
利用目的は、「通学」が8割。

利用目的



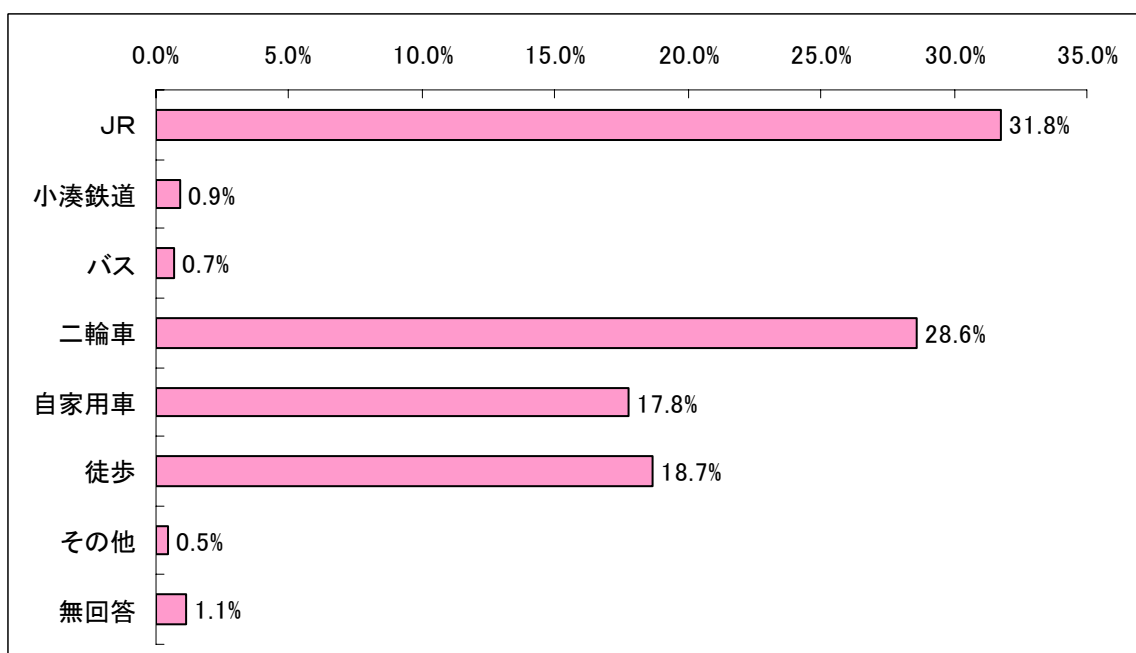
利用する理由では、「他に交通手段がない」が5割強。次いで「便利である」が3割。

利用する理由

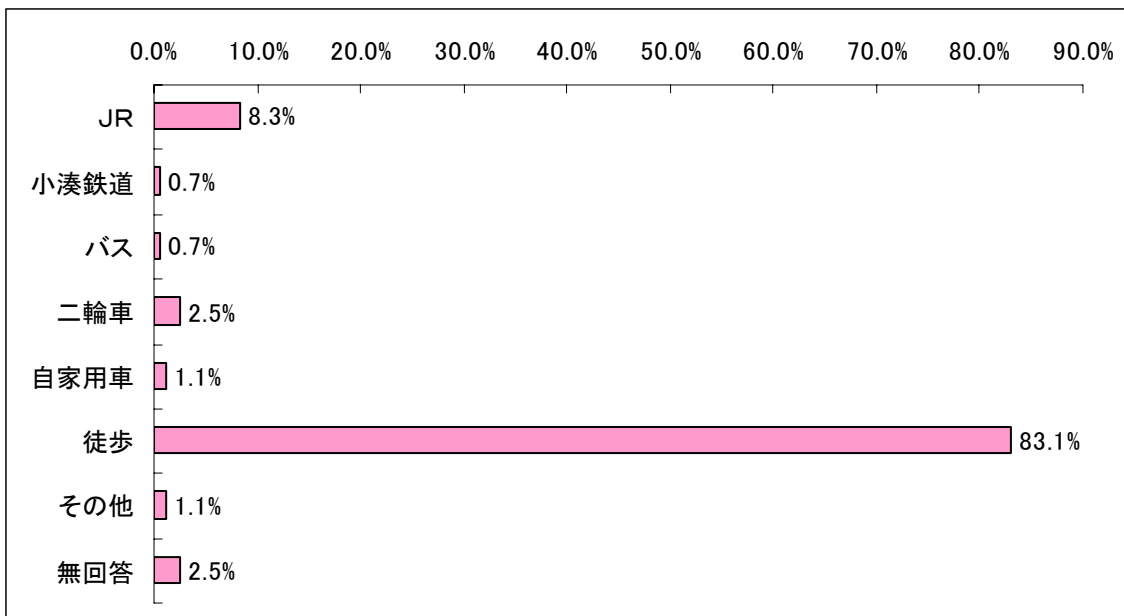


乗車駅までの交通手段は、「JRからの乗り換え」と「二輪車」がそれぞれ3割。降車駅から目的地までの交通手段は、「徒歩」が8割強。

乗車駅までの交通手段

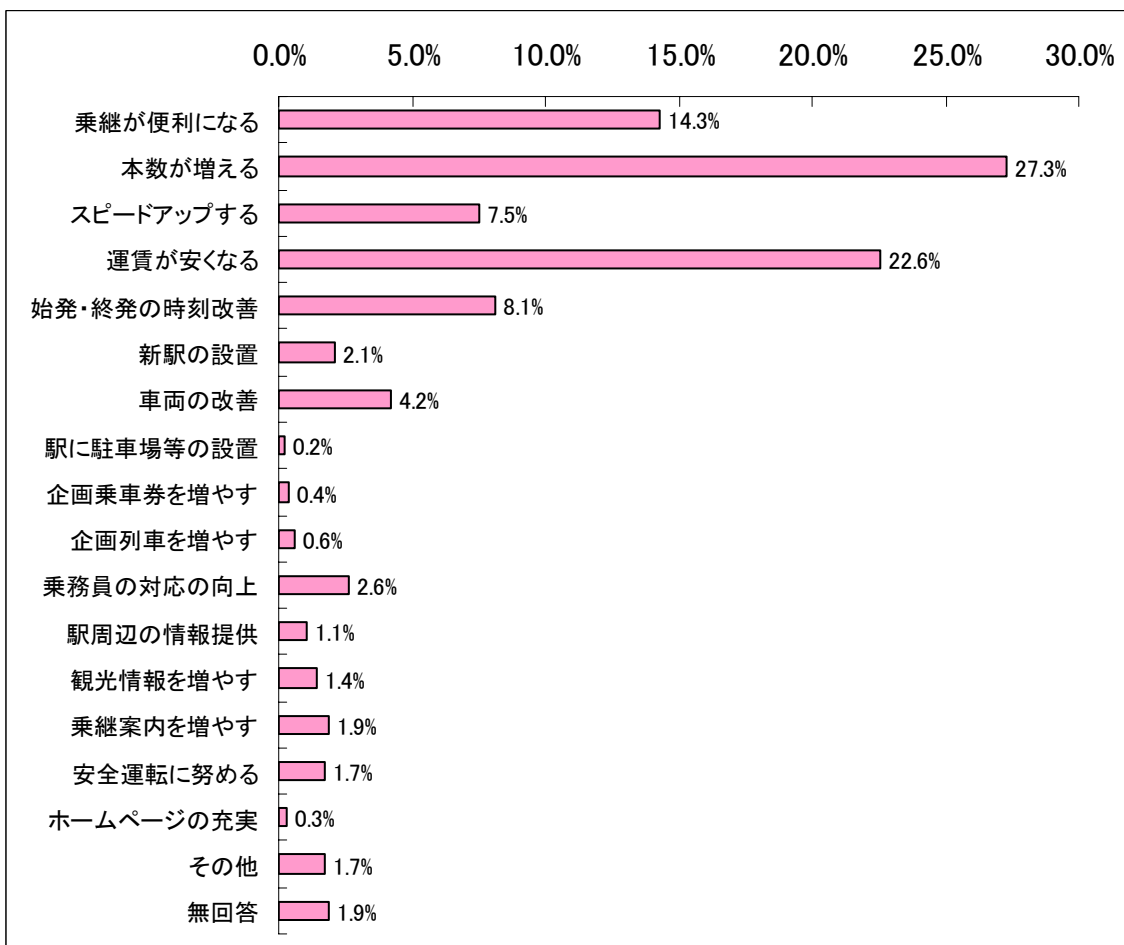


降車駅から目的地までの交通手段



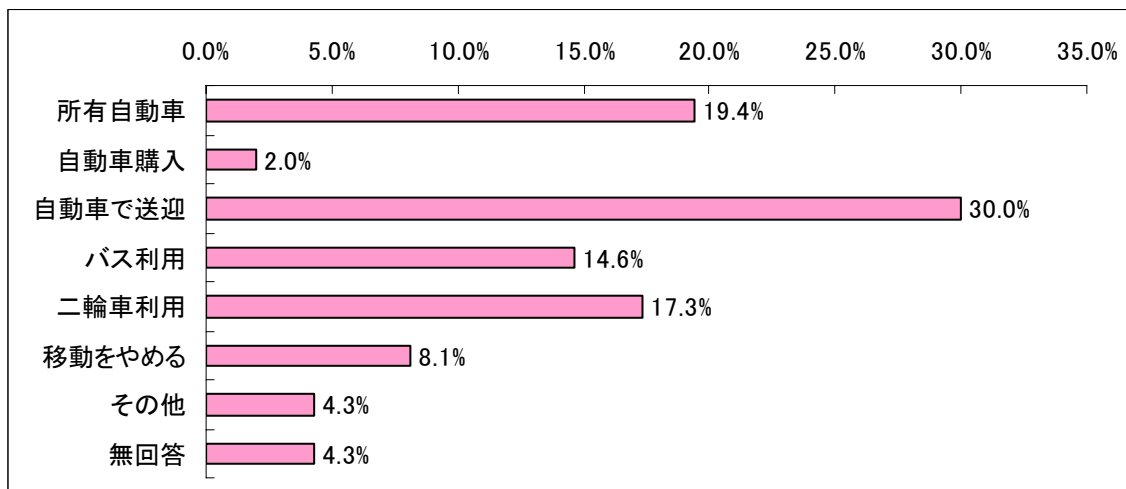
いすみ鉄道に対する希望は、「本数が増える」が3割。「運賃が安くなる」が2割。「乗継が便利になる」が1割強の順。

いすみ鉄道に対する希望



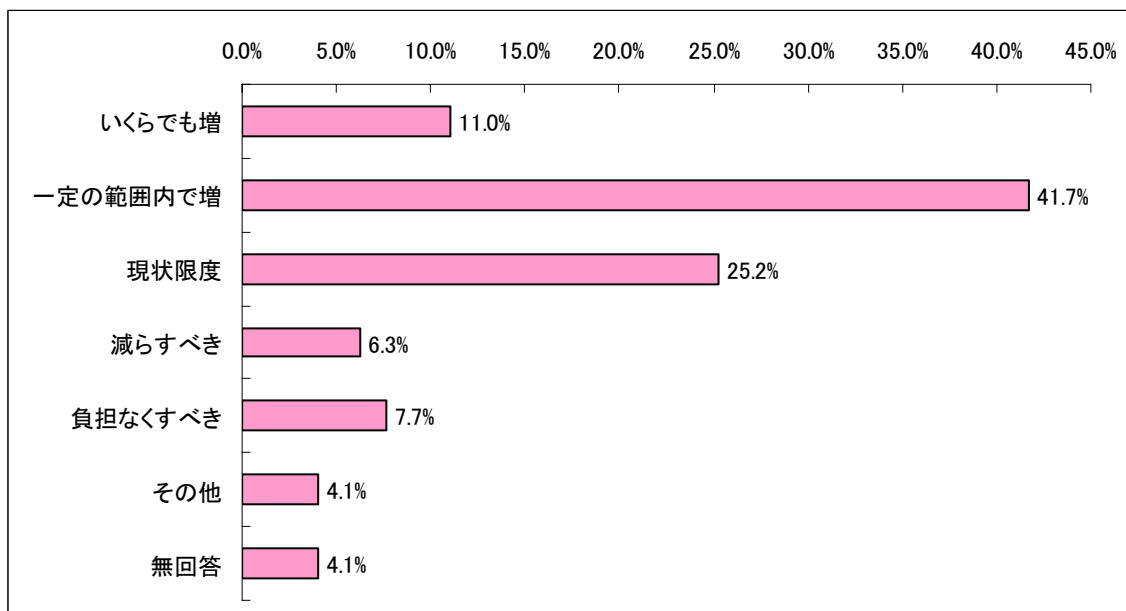
廃止になった場合の移動手段は、送迎を含め自動車による移動が5割。

廃止になった場合の移動手段



いすみ鉄道を存続させるための税金からの負担については、「一定の範囲内であれば、今以上に負担額が重くなるのはやむをえない」が4割。次いで「現状の負担が限度である」が2割強で、「税金からの負担は行うべきでない」は1割弱。

いすみ鉄道を存続させるための税金からの負担



4 費用対効果分析調査結果の概要

※調査結果については、資料編参照。

1 調査目的

本調査は、いすみ鉄道が存続する場合と、いすみ鉄道廃止後バスに代替する場合の社会的便益と費用を計測し、その費用対効果を分析することにより、今後のいすみ鉄道のあり方を検討するための基礎資料を得ることを目的に実施した。

なお、本調査の分析は、パシフィックコンサルタンツ株式会社に委託した。

2 「便益」とは

「便益」とは、「事業を実施する場合」と「実施しない場合」の効果の差であり、本調査では、「鉄道存続ケース」として、いすみ鉄道を存続させた場合と廃止した場合との比較、「バス代替ケース」として、バス代替による運行を行った場合といすみ鉄道を廃止した場合との比較を行った。

また、①「鉄道利用者便益」とは、鉄道利用者の移動時間の短縮や交通費の節減に伴う便益を貨幣に換算したものであり、②「地域社会便益」とは、鉄道を利用することによる道路混雑の緩和、交通事故の削減、窒素酸化物や二酸化炭素等の排出量の減少による環境改善及び「地域のイメージが向上する」など鉄道が存在すること自体による存在効果を貨幣に換算したものであり、③「供給者便益」とは、鉄道事業者やバス事業者の収益増加額である。これらの①から③までを合計したものが「社会的便益」である。

3 費用対効果分析手法の考え方

(1) 地方鉄道における費用対効果の検討

地方鉄道の費用対効果分析を行なうにあたっては、鉄道が存続する場合（または代替手段の運行）と鉄道が廃止される場合とのサービス水準の比較を行い、それぞれの社会的便益と費用を計測し、その純便益（便益と費用の差分）を算出することで評価を行なった。

(2) 便益の対象と計測の考え方

便益の対象は、上記2の後段のとおり大きく3つに分類される。これらのうち、地域社会便益の中の存在効果以外については、各種データ等を用いて算定した。

また、存在効果については、地域住民に対し、アンケート調査を実施し、鉄道を存続させる（また代替手段の運行）ための、1世帯当りの寄付金という表現により算定を行った。

(3) 費用把握の考え方

鉄道の費用は、いすみ鉄道のデータを用いて算定するとともに、代替手段（バス）については、新たな事業を想定して初期投資と維持更新費を対象とした。

③いすみ鉄道将来利用者の設定

将来の鉄道利用者数は、平成 18 年度の利用者見込み人数（約 49 万人）に対し、計測最終年度である平成 48 年度では、約 40 万人と 2 割弱減少すると設定した。

将来の鉄道利用者数の設定

単位（千人／年）、％は平成 18 年度に対する割合

	通勤定期		通学定期		定期外		合計	
	千人	％	千人	％	千人	％	千人	％
平成 18 年度 利用者見込み	53	100%	316	100%	116	100%	485	100%
平成 19 年度 計測初年度	53	99%	312	99%	126	108%	490	101%
平成 48 年度 計測最終年度	47	88%	202	64%	153	132%	401	83%

また、将来の鉄道利用者数の設定条件は、基本的に将来の沿線人口の推移に比例するものとし、これに、新駅の設置等による利用者増加要因を考慮し設定した。

○将来の利用者減少率の設定

通勤定期利用者 沿線人口に比例

通学定期利用者 沿線年少人口に比例

定期外利用者 沿線人口に比例

○さらに、下記の利用者増加要因を考慮

1. 船子新駅の設置
2. 大多喜街並み整備事業
3. 大多喜町交流人口の増加対策
4. 住民運動の展開
5. イベント・ツアーの誘致

(2) いすみ鉄道の存在効果の計測

①存在効果の便益額

アンケート調査の結果、いすみ鉄道存続、バス代替運行のための寄付金の支払いに賛同していただいた回答者の平均支払い意思額は、それぞれ約 2,200 円/世帯・年、約 1,800 円/世帯・年となった。

これに、対象世帯数（沿線市町村 32,722 世帯）を乗じると、支払い意思額全体では、鉄道存続で約 0.7 億円/年、バス代替運行で約 0.6 億円/年となった。

このうち、存在効果の便益額は、鉄道存続で約 0.5 億円/年、バス代替で約 0.4 億円/年となった。

②費用便益分析結果

費用便益分析結果をまとめると以下のとおりとなった。

- ・分析の結果、純便益は、バス代替のほうが優位であるという結果となった。
（30年間で約11億円）【表3参照】
- ・両ケースの社会的便益は、それぞれ約80億円（平成19年度から平成48年度までの30年間）と同額で、いずれの場合も自動車利用に転換するより便益が大きい。【表1参照】
- ・社会的便益の内訳では、鉄道存続が、鉄道利用者便益や地域社会便益で、バス代替より大きいですが、供給者便益を含めるとバス代替と同等の結果となった。【表1参照】
- ・将来の維持・改良にかかる費用については、鉄道存続の費用がバス代替を大きく上回るため、社会的便益から費用を差引いた純便益では、鉄道存続が約65億円、バス代替が約76億円とバス代替が優位（約11億円／30年）の結果となった。【表2・3参照】
- ・便益計測されたものは、現時点の知見で定量化できるものだけを対象としているため、まちづくり面等の波及効果、地域（沿線住民・企業・行政等）の存続への熱意、地元自治体の財政負担の可能性等の多様な観点から存廃の意思決定を行う必要がある。

③分析総括表

・便益総括表（表1）

単位：億円、検討年30年

	鉄道存続ケース		バス代替ケース	
	初年便益	基準年の現在価値	初年便益	基準年の現在価値
鉄道利用者便益	4.6	75.6	3.7	59.2
地域社会便益	1.5	24.9	1.1	17.7
供給者便益	-1.2	-21.0	0.2	2.7
社会的便益計	4.98	(a) 79.6	4.93	(b) 79.6

※初年とは平成19年度を、基準年とは平成19～48年度の30年を示す。

・費用総括表（表2）

単位：億円、検討年30年

	鉄道存続ケース		バス代替ケース	
	単純合計	基準年の現在価値	単純合計	基準年の現在価値
維持改良費	25.1	15.7	5.5	3.9
期末残存価値	-3.5	-1.1	0.0	0.0
費用計	21.6	(c) 14.7	5.5	(d) 3.9

※基準年とは平成19～48年度の30年を示す。

・評価指標の算定結果（表3）

単位：億円、30年間

純便益（鉄道存続）	(a)－(c)	(e) 64.9
純便益（バス代替）	(b)－(d)	(f) 75.8
純便益（鉄道存続－バス代替）	(e)－(f)	－10.8

5 課題と今後の方向性 (論点の整理)

(1) いすみ鉄道の課題

いすみ鉄道は、国鉄の中でも特に採算性が厳しく、代替交通への転換が可能な特定地方交通線の第1次廃止対象路線である「木原線」を引き継いだことに加え、開業後19年を経過したことで、社会経済情勢の変化等に伴う様々な課題が顕在化してきている。

① 利用者の減少

いすみ鉄道の輸送人員は、開業以来減少が続いており、開業時の昭和63年度の112万人から平成17年度には45万人と、開業時の4割にまで大幅に減少している。 * 4ページ 「輸送人員等の推移」参照

減少の主な要因としては、モータリゼーションの進展や沿線人口の減少、少子化の進展などが影響していると考えられる。

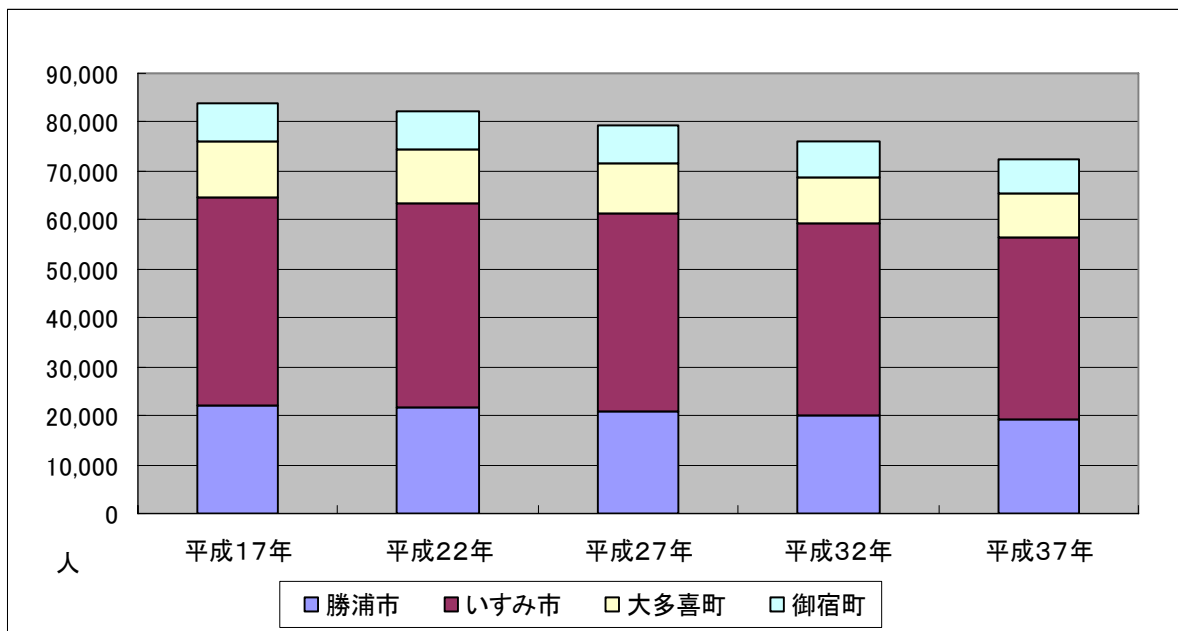
また、いすみ鉄道の各駅から半径1kmの沿線居住人口は、383.9人/km²であり、地方鉄道89社中81番目(平成12年国勢調査から)と、他の地方鉄道と比べても沿線人口が少ない中で、今後も減少が見込まれている。

夷隅地域の平成37年度の推計人口は、平成17年度と比較して13.5%減少する見込みであり、特にいすみ鉄道の利用客の7割を占めている若年層は、26.7%と著しい減少が見込まれていることから、利用者、特に少子化に伴う通学定期利用者の減少により、今後鉄道を維持していくことは相当に厳しい状況が見込まれる。

さらに、今後の高齢化の進展などを踏まえると、沿線地域における他に交通手段を持たない児童・生徒や高齢者等の交通弱者の移動手段として何らかの公共交通を確保していくことが必要である。

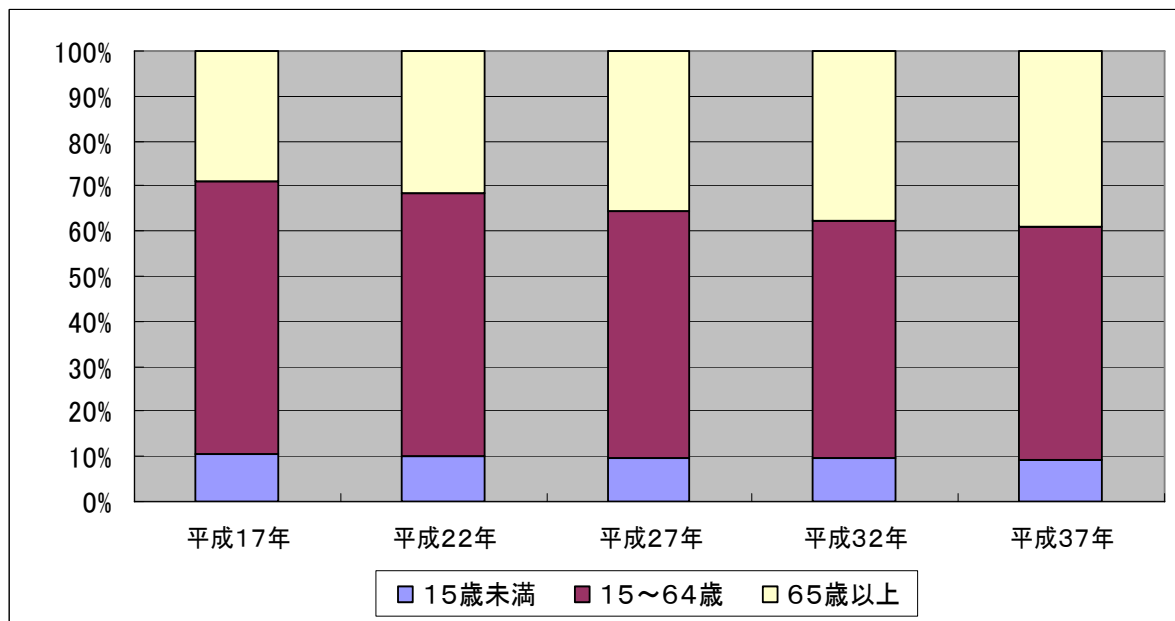
□ 夷隅地域の将来推計人口（総人口）

将来推計人口 平成17年 83,948人 → 平成37年 72,606人 ▲13.5%



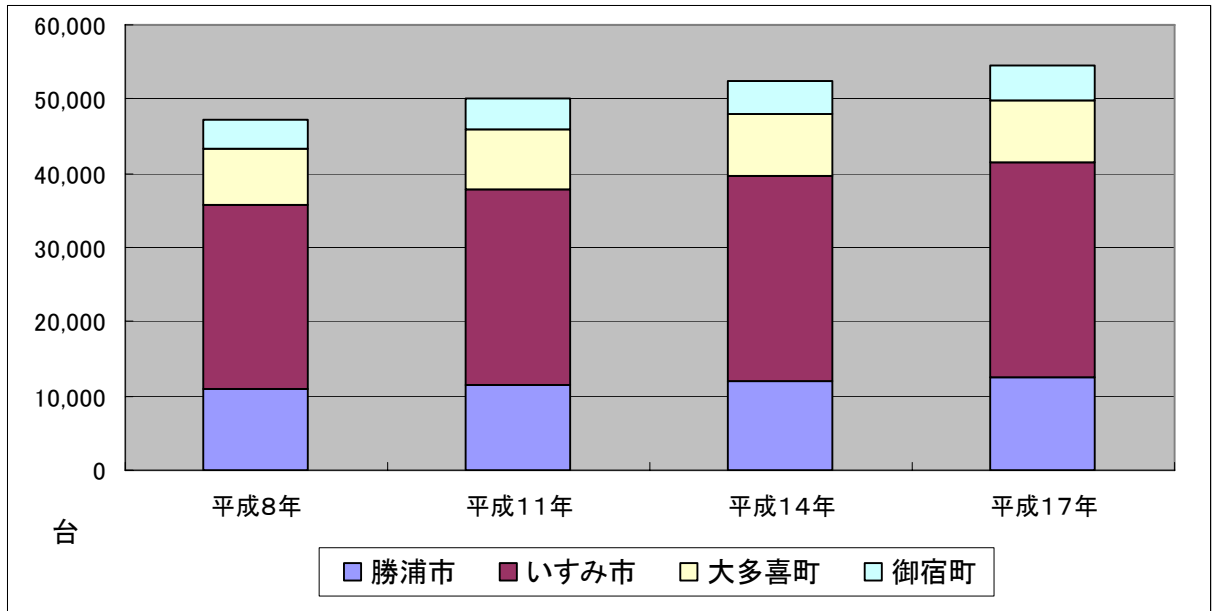
□ 夷隅地域における将来推計人口年齢別構成比の推移

65歳以上の割合 平成17年 28.8% → 平成37年 39.1% 10.3%増
 15歳未満の割合 平成17年 10.7% → 平成37年 9.3% ▲1.4%



□ 自動車保有台数の推移

自動車保有台数 平成8年 47,203台→平成17年 54,577台 15.6%増



② 経営改善の取組み

いすみ鉄道では、平成12年度に「いすみ鉄道経営改善計画」（平成12年度～20年度）を策定し経営改善に努めてきたが、利用者の減少に歯止めがかからないことなどから経常損失が計画より増加したこと、車両及び鉄道施設の老朽化等による経費の増加が見込まれることなどから、計画の達成は厳しい見通しとなった。

また、県の行政改革推進委員会において、「あり方について検討すること」とされたことから、平成15年度に平成16年度から平成20年度の5年間について、経常損失額の縮減を図ることを目標に、経営改善計画の徹底した見直しを行ったうえで、改善策に取り組んでいるところであるが、計画を上回る実績をあげているものの、抜本的な経営改善に至ってはいない。

□ 経営改善計画

1 計画の経緯

- ・平成12年度に計画策定
計画期間 平成12年度～20年度の9年間
目的 経常損失の増加の抑制
- ・平成15年度経営改善計画の見直し
計画期間 平成16年度～20年度
目的 経常損失額の縮減

2 経営改善計画の見直しによる主な取り組み

- ・要員の見直しと人件費の削減
職員数 平成15年度 28人 → 平成18年度 22人（12月1日現在）
- ・車両の長期使用のためのリニューアル工事の実施
平成16年度～18年度 6両
- ・修繕費の縮減、効率化
- ・イベント列車の運行
- ・集客のための沿線への菜の花等の植栽

3 経営改善計画と実績比較

	平成16年度			平成17年度		
	計画試算	決算	比較増減	計画試算	決算	比較増減
収入合計	100,582	109,492	8,910	97,602	108,064	10,462
うち旅客収入	93,972	90,135	▲3,837	90,923	90,976	53
支出合計	273,796	268,493	▲5,303	276,677	253,407	▲23,270
損益	▲173,214	▲159,001	14,213	▲179,075	▲145,343	33,732

③ 施設・設備の老朽化

旅客運輸事業者は、安全運行の確保が第一であることから、常に適切な整備を進めていかななくてはならない。

現在、昭和63年の開業時に新しい車両を導入してから19年が経過し、車両の更新時期を迎えているが、全国的に見ると同時期に導入した他の鉄道においては、新型車両への転換が進んでいる。

いすみ鉄道においては、現車両をできるだけ長期にわたり使用する必要があるため、平成16年度から平成18年度にかけて車両のリニューアル工事を実施したところであるが、今後、本格的な車両の更新を進めていくとすると多額の資金が必要となる。

また、橋梁は建設から70年を越えるとともに、線路や電気設備等の鉄道施設の老朽化も進んでいることから、安全性を確保するためには、設備の更新や修繕など計画的な投資が必要である。

□ 車両の状況

1 リニューアル工事

車両の腐食など劣化が進んでいることから、経営改善計画に基づき、平成16年度から平成18年度の3年間で車両の全般検査を兼ねて実施し、車両の延命を図っている。

平成16年度 2両、平成17年度 3両、平成18年度 1両

2 車両更新費試算

6両を更新した場合 630百万円

(参考) 車両数6両 × 車両価格105百万円/両

鉄道軌道近代化施設整備費補助を活用した場合の負担割合

国 1/3 自治体 1/3 鉄道事業者 1/3

□ 鉄道施設の状況

1 線路及び電気関係設備等

老朽化が進んでいることから平成15年度に実施された安全性緊急評価に基づき、維持・補修を実施している。

2 橋梁

昭和5年から9年にかけて完成しており、老朽化が進んでいることから、33橋梁のうち、50m以上の13橋梁について、平成12・13年度に検査を実施し、うち1橋梁について修繕を実施している。

④ 基金の減少

国鉄再建特別措置法に基づき、特定地方交通線の転換路線を引き継ぐ際、国の支援措置として特定地方交通線転換交付金が交付されたことから、転換路線を引き継いだ第三セクター鉄道では、経営安定を図り、運行を維持していくことを目的に、地元自治体などの拠出金を加え経営安定基金を創設した。

いすみ鉄道においても、施設の更新や改善への充当、経常損失が生じた場合の運用益による補てんを目的として、国からの転換交付金、県の補助金及び夷隅郡市の自治体からの拠出金や負担金、民間からの寄付金により大多喜町鉄道経営対策事業

基金（以下「基金」という。）を設置した。

いすみ鉄道は、開業以来経常赤字が続いていることから、開業から5年間については、国からの運営費補助（赤字補てん）を、国の補助終了後（平成6年度～）は県からの経営安定対策費補助と併せ、基金からの補助により経常損失の補てんを行うとともに、設備の整備資金に充ててきた。

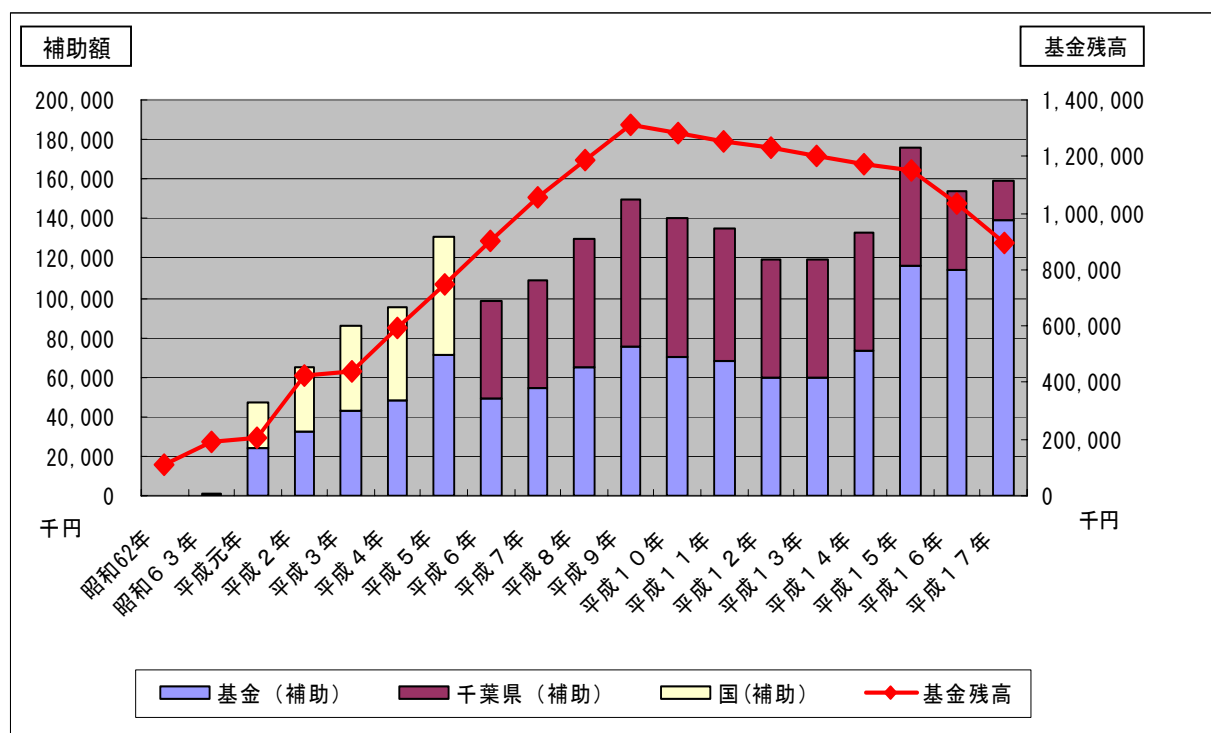
しかし、その後低金利の状態が続いていることから、基金の目的である運用益を活用した損失補てん等が困難となり、当初の支援スキームを維持できない状況となった。

このため、平成16年度から20年度までの5年間については、「いすみ鉄道経営改善計画」の見直しによる経営改善策の実施を前提に、経常損失が発生した場合に基金から助成することとし、現在は、基金を取り崩して欠損補助を行っている。

平成17年度末の基金残高は895百万円まで減少しており、このままの状況で推移すると、近年中に基金の枯渇が見込まれることから、今後の基金のあり方や活用方法を早急に検討していかなければならない。

□ 大多喜町鉄道経営対策事業基金からの補助及び基金残高の推移

大多喜町鉄道経営対策事業基金残高（平成17年度末） 895百万円



□ 利用者1人当たりの基金補助の換算額（平成17年度）

利用者が1回利用するごとに 347円 を基金から補助している

(参考) 平成17年度基金補助 159,001千円 (平成16年度欠損額)
 平成16年度利用者数 458,819人

⑤ 自治体の財政状況の悪化

いすみ鉄道は、年々利用者が減少し経常赤字が膨らんでくる中で、国や関係自治体等からの赤字補てんにより経営を維持してきた。

この間、関係自治体は、バブル崩壊以降、長引く景気低迷の中で税収が落ち込むなど、財政状況は極めて厳しい状況となった。

最近は、景気の回復により税収の増加が期待されるものの、人件費や社会保障費などの義務的経費の増加により、引き続き厳しい財政状況が続く見込みである。

いすみ鉄道の運行を維持していくためには公的支援が不可欠であるが、抜本的な経営改善が進まない中で、県の「行政改革推進委員会」において「今後のあり方について地元市町と協議」することとされ、また、総務省が定めた「第三セクターに関する指針」において、「単なる赤字補てんを目的とした公的支援は行うべきでない」とされているなど、これまでのような支援の継続は極めて厳しい状況となっている。

一方、いすみ鉄道は、極めて採算性の悪い国鉄木原線を引き継いでいることから、鉄道事業者の自助努力のみでは経営改善に限界があるのも事実であり、運行を維持していくためには、自治体をはじめ地域関係者による支援が不可欠であるが、特にこのような財政状況の中で自治体が支援を行う場合は、鉄道事業者の更なる抜本的な経営改善を前提に十分な説明責任を果たしていくことが求められる。

(2) 課題に対する対応の方向性

検討に当たっての基本的視点

いすみ鉄道は、地域振興や地域活性化など地域社会経済活動にとって極めて重要な社会インフラであり、一度廃止してしまうと事実上再取得できないインフラであることから、今後の方向性を検討する時には、単に採算性のみではなく、いすみ鉄道の社会的価値と維持するための負担について、特に次の点に留意していかなくてはならない。

□ いすみ鉄道の再調達価格試算 32,160百万円

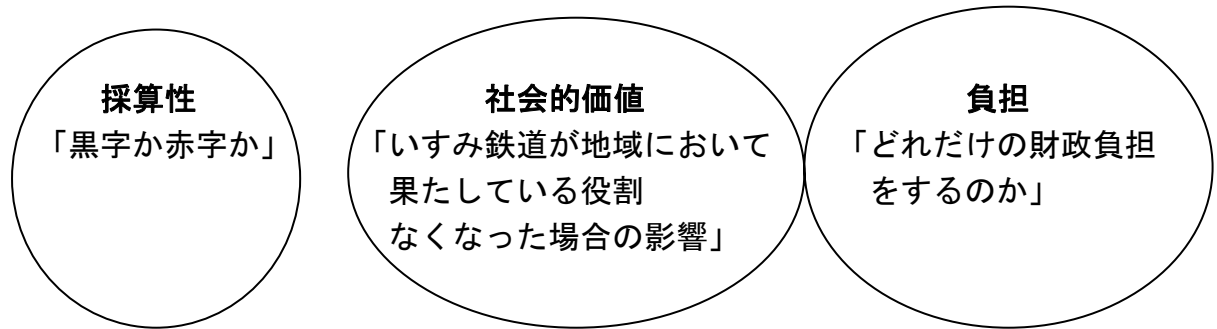
* 出典 「地方鉄道の活性化に向けて (独) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構」

- 今後進展する高齢社会への対応や地域活性化の方向等を踏まえ、単に路線の存廃ということではなく、地域内の移動や環境問題等地域における公共交通を中心とした交通政策のあり方の中で、費用負担も含めて最適なシステムを選択していくという視点が重要である。
その際特に、他に移動手段を持たない高齢者や児童・生徒などの交通弱者の足をだれがどのように確保していくのかということをも十分検討する必要がある。
- いすみ鉄道のあり方については、まず地域住民がどのように考えるかという視点が最も重要であることから、これまでシンポジウムやアンケートを実施してきたが、今後とも判断材料となる適切な情報提供を進めながら地域の意向を十分に確認していく。
- 昨年実施した地域住民及び利用者アンケート調査は、現段階における民意を反映したものであることから、この調査結果を十分に分析し、検討していく。
- 今回の費用対効果分析結果は、現時点の知見で定量化できるものだけを対象としているため、これだけをもって直ちに存廃の意思決定を行うのではなく、まちづくりなどの活性化策の波及効果、地域の鉄道存続への取り組み、自治体の財政負担の可能性等定量的に把握できない多様な観点も加味し、更に十分検討を加えていく。

《鉄道のある方についての判断》

〈鉄道事業者〉

〈地方公共団体及び地域住民の判断基準〉



* 出典 「地方鉄道の活性化に向けて (独) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構」

具体的な検討項目

今後、最終報告に向けて検討を進めていくが、存続・廃止いずれの方向についても十分かつ慎重に検討していかなければならない。

その主な視点は次のとおりである。

ア 存続の可能性

(ア) 経営改善の取組み

① 経営主体・経営体制

いすみ鉄道は、国鉄木原線が不採算路線のため廃止対象路線とされたものであり、民間での経営が困難な路線であることから、県と地元自治体が3分の2を出資する自治体中心の第三セクターとして承継した。

このため、自治体の長が社長に就任するとともに、職員も自治体やJR東日本からの出向者で多くが構成されている寄り合い所帯となっていることから、必ずしも効率的な経営が徹底されているとはいえない状況にある。

今後は、民間的経営感覚を取入れ、責任と役割を明確にした効率的な経営を行うなどの、経営主体や経営体制の抜本的改革が求められてくる。

② 経営改善

a 増収・経費削減対策

運行を維持していくためには、鉄道事業者は増客・増収に取り組むことはもとより、徹底した経費の節減など自助努力が求められる。

増客・増収の取組みについては、これまでも地域住民との協業による沿線への花の植栽や「房総横断鉄道」の取組みなどにより、菜の花のイメージの定着など徐々に成果が現れているが、必ずしも大幅な利用者の増加や増収には結びついていないのが現状である。

経費の削減については、これまで経営改善計画に沿って進められており、効率的な要員配置による人件費の削減やメンテナンス費用の低減などが図られてきているが、安全面を考慮すると人件費やメンテナンス費用の削減にも限界がある。

今後は、安全性の確保を前提に、車両の更新を含めた設備投資について長期的な計画を策定し、インフラの維持・向上を図っていくことが必要であるが、その投資資金をいかに確保するかが大きな課題である。

b 利用者負担

いすみ鉄道の運行を維持し安全な運行を確保していくためには、その経費を賄うため、適切な水準の利用者負担を求めることも検討すべきである。

c 車両更新

特に車両の更新については、鉄道軌道近代化施設整備費補助を活用し財源を確保していくことが前提となるため、再生計画の策定や国に対する要望等関係者が一体となった努力が求められる。

また、車両の更新については、車両の購入価格が高額であることから、単に新造のみを選択するのではなく、他鉄道からの中古車の確保についても積極的に検討していかなくてはならない。

d デュアル・モード・ビークル（DMV）

新たな輸送モードであるデュアル・モード・ビークル（DMV）は、線路と道路の双方を走行できる車両として、安価な車両価格やランニングコストの低減など経費の節減効果に加え、鉄道とバスの利点を生かしたシームレスな輸送サービスなどが期待できることから、国やJR北海道の実用化の取り組み状況をみながら、いすみ鉄道及び夷隅地域での観光面を含めた導入可能性について十分検討すべきである。

※ シームレスな公共交通

乗り継ぎや乗降に際しての「継ぎ目」を解消することにより、出発地から目的地までの移動を円滑にし、利便性を高めた公共交通

□ キロ当たり運賃（平成16年度）

事業者名	平均運賃 円／キロ
いすみ鉄道	23.1
鹿島臨海鉄道（茨城県）	25.5
真岡鉄道（栃木県）	23.9
わたらせ渓谷鉄道 （群馬・栃木）	24.5
小湊鉄道	35.0
銚子電気鉄道	48.4
総武流山電鉄	33.3

* 出典 「地方鉄道の活性化に向けて（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構」

□ DMV

1 DMVとは

マイクロバスを活用し、タイヤと車輪を入れ替えることにより線路と道路の両方を走行できる車両で、JR北海道が開発した。

2 特徴

- ・ 鉄道と道路の乗換えが可能（所要時間 10～15秒）
- ・ 鉄道と道路のインフラをそのまま活用可能

3 DMVの諸元表

	DMV		鉄道車両
	道路走行時	軌道走行時	いすみ 200 型
駆動輪・案内輪	ゴムタイヤ	ゴムタイヤ／鉄車輪	鉄車輪
最高速度	道路標識による	70 km/h	80 km/h
旅客定員	28名		103人
車両総重量	6.2 t		24.2 t
レールへの乗り降り	15秒／10秒		—
現在適用される法令	道路交通法	鉄道法	鉄道法

出典：北海道旅客鉄道株式会社

4 鉄道とのコスト比較

項目		方式	DMV方式	現行車両 (いすみ 200 型)	効果
地上 設備	地上インフラ		現行インフラをそのまま活用 軽減可能	現行インフラの維持が必要	
	軌道保守		軽微な保守	1～2回／3年	
車両	購入費		約2,000万円	約1億円	約1／5 改造費含む
	燃費		約6.0 km/ℓ	約2.15 km/ℓ	約1／3
	保守費		約55万円／年	約400万円／年	約1／7 自動車並み
運行システム			GPS	既存のシステム活用	GPSにより運行管理要因減

出典：北海道旅客鉄道株式会社

③ 利便性の向上

地域住民や利用者へのアンケート調査では、運行本数の増加や時間短縮、乗り継ぎの円滑化の要望が多く、鉄道の利便性向上への要請は強いものとなっている。

鉄道を維持していくためには、利用者の増加が不可欠であり、「いかにして乗っていただくか」利用者の立場に立ったサービスの提供が求められることから、利用者のニーズを的確に把握したうえで利便性の向上に取り組んでいかなければならない。

また、今後見込まれる高齢社会の進展や人口の減少、地球温暖化などの環境問題を踏まえると、今後は自動車を中心とした現在の交通体系をそのまま維持することは難しくなることから、高齢者等が円滑に安心して安全に利用できる

公共交通の必要性はより高いものとなってくることが考えられる。

そのため、夷隅地域内の利便性の確保に向けて、いすみ鉄道と乗合バス、コミュニティバス等他の交通機関との連携を図り、駅まであるいは目的地までの交通手段を確保し、利用者が円滑に移動できる仕組みも構築していかなければならない。

④ 部分廃止

採算の極めて悪い区間についてのみを廃止することについては、経費削減等廃止に伴う経営改善効果だけではなく、廃止した区間の代替交通の確保、乗継等に伴う利便性の低下や、いわゆる「房総横断鉄道」など広域交通ネットワークによる地域活性化や地域振興への影響等を十分検討していかななくてはならない。

(イ) 活性化の取り組み

① 地域が一体となった取り組み

木原線の廃止が問題となっていたときには、存続に向けて住民による乗車運動が積極的に展開され、また、いすみ鉄道の運行開始時には地域住民や企業が経営安定基金への寄付を行うなど、地域による鉄道存続に対する活動が活発に行われたが、現在存廃に向けた検討が行われている中で、地域における関心が当時と比べ低くなっているのは事実である。

いすみ鉄道を存続し、運行を維持していくためには、地域の支援が不可欠であり、地域の鉄道としてのマイルール意識の醸成をいかに図っていくかが極めて重要である。

第三セクターとはいえ、民間の鉄道事業者を行政が公的資金を投入し支えていく場合、その必然性や妥当性について、行政は説明責任を果たしていかななくてはならない。そのためには、他の鉄道にも見られるように、地域住民が地域の公共交通維持に主体的に参画し、鉄道事業者や沿線自治体等とともに、地域が一体となって活性化の取り組みを継続的に実施し、どのように利用促進に結び付けていくのか、具体的な展望を示すことが極めて重要な視点となってくる。

□ 活性化に向けた具体的な取り組みの実施状況

いすみ鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ・ 集客のための沿線への菜の花等の植栽 菜の花（沿線 24 ヶ所、約 15km）、あじさい、桜等 ・ 企画乗車券の発売 1日フリー乗車券、房総横断記念乗車券の発売 ・ 貸切列車の運行 車両 1両を貸し切る「ゆったりんこ号」を運行
自治体等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 沿線イベントでの利用促進 大多喜レンゲまつり、ウォークラリー大会等沿線でのイベントに連動した利用促進の実施 ・ 集客のための沿線への菜の花等の植栽 いすみ鉄道友の会による花の植栽や美化運動の実施 ・ 企画旅行の実施 たけのこ狩りツアー等の実施 夷隅郡市連合なのはな号の実施 ・ 観光情報等のリリース 房総横断活性化協議会による旅行記者クラブ等での観光情報のリリースの実施

□ 地域の取り組みが活性化等につながった事例

事業社名	内容
万葉線 (富山県)	<p>加越能鉄道高岡軌道線・新湊港線の廃止後、利用者や行政、議会、財界、支援団体等の合意を得て、第三セクター化により存続。 市民団体の活動が活発に行われ、市民からの寄付も 1 億円を超えた。</p>
えちぜん鉄道 (福井県)	<p>京福電気鉄道の 2 度の事故による撤退後、代替バスへの移行が進まず、道路混雑も激しくなったことから鉄道の必要性が認識され、第三セクターとしてスタートした。</p>
三岐鉄道北勢線 (三重県)	<p>近畿日本鉄道が廃止表明後、県、沿線自治体で財政支援を行うことで、三岐鉄道が事業を承継した。 存続に向けた議論の中でマイレール意識が向上した。 まちづくり事業など自治体による積極的な支援が行われている。</p>
貴志川線 (和歌山県)	<p>南海電鉄の廃止表明後、沿線自治体や地域住民の活発な存続活動が行われた結果、行政の支援を得て、事業者を募り、和歌山電鉄が運営を引き継いだ。</p>

□ 赤字解消のための試算

平成17年度の赤字 145,343百万円を解消するためには
住民1人当たり年間で何回利用すれば可能となるか。

1人 年間 5回 乗車すれば可能

(参考) 夷隅郡市人口 83,959人 (平成17年国勢調査)
定期外平均単価 357円 (平成13~17年度の平均)

② 交流人口の増加

いすみ鉄道の活性化を図っていくためには、地域住民の積極的な利用促進が不可欠であるが、今後、地域の一層の人口減少が見込まれている中で限度があることから、更なる利用者の増加を図り、地域の活性化を図るためには、観光客などを含めた地域内外の交流人口の増加を図っていく必要がある。

さらに、地域の観光資源を生かし、千葉県の観光のシンボルとしていすみ鉄道を位置づけ、観光鉄道として観光客の誘致に取り込むことも必要である。

そのためには、鉄道事業者と地域が一体となり、まちづくりなどと連携した誘致の取り組みを進めていくことが重要であり、また、モビリティの向上を確保する必要があることから、鉄道事業者と地域において具体的な活性化のプログラムを提示していくことが求められる。

また、その際、実効性を確保するため、本年2月から4月にかけて県下全域を対象に実施され、いすみ鉄道においても特別事業を実施している「ちばデザインেশョンキャンペーン」(ちばDC)の実施結果等を十分に検証していくことが重要である。

観光鉄道としての収益で経営状況を抜本的に改善することは、現状では不可能と考えざるを得ないが、夷隅地域では、今後20年間で約14%の人口減少が見込まれており、地域経済への影響や地域活力の低下が心配される中で、人的、経済的な交流に向けて、公共交通機関の果たす役割は大きなものがあると考えられる。

□ 観光鉄道の可能性に向けた房総横断鉄道活性化の取組み

房総横断鉄道活性化協議会を設置し、いすみ鉄道、小湊鐵道及び国、沿線自治体等により、両鉄道の活性化方策の検討や事業の実施を行っている。

- 1 設置 平成17年3月
- 2 構成員 国土交通省関東運輸局、国土交通省関東運輸局千葉運輸支局
千葉県観光協会、日本民営鉄道協会、小湊鐵道、いすみ鉄道
東日本旅客鉄道千葉支社、千葉県、いすみ市、市原市、大多喜町

3 実施事業

・企画旅行の実施

房総の小江戸・大多喜散策と春の味覚たけのこ狩り
いすみ鉄道探検隊ツアー号

・観光情報のリリース

旅行記者クラブでの記者発表の実施

・沿線ガイドブックの配布

いすみ鉄道、小湊鐵道沿線を紹介するガイドブックを作成、配布

□ いすみ鉄道ちばDC特別事業

・いすみ鉄道菜の花ハイキング

いすみ鉄道沿線の菜の花の見所を巡るハイキングの実施（3回）

・いすみ鉄道菜の花特別列車

菜の花の中で停車、徐行する特別列車を運行（3月24日～4月8日）

・イベント列車&バス「幻の木原線号」（4月7日～22日の土日）

当初計画された「木原線」の未開通区間である JR 久留里線上総亀山駅といすみ鉄道の上総中野駅を結ぶバスを運行

（ウ） 自治体の取組み

① 支援の対象と手法

自治体の支援にあたっては、単に収支のみではなく「費用対効果分析の調査結果」（*18ページ～22ページ 参照）を参考に社会的便益と負担（支援）を適正に判断し、その目的、額等について、住民に十分に説明していかなくてはならない。

現行の支援は、前年度欠損額を単に補てんするものであり、事業者の努力が反映しにくいことなどから、各主体の役割や責任を明確にした運営方式に転換していくことが必要である。

その際、軌道や橋梁など鉄道施設の保有・管理と列車の運行を分離するいわゆる「上下分離方式」（群馬県等で実施している実質的上下分離方式を含む）の導入についても検討していくべきである。

鉄道は、これまで上下一体として整備されてきたため、資本費負担が過重となり、特に地方鉄道においては維持・修繕に多額の費用を必要とし経営を圧迫しているが、上下分離方式は、例えばバスが、国や自治体により整備された道路を運行しているように、鉄道を除く公共交通では一般的に採用されている考えである。

全国的に見て、鉄道においても、他の公共交通と同様に、インフラの整備・保有を別管理とし資本費負担を軽減する上下分離方式を導入する事例が増えていることから、いすみ鉄道についても、どこまで行政が負担すべきかという点を中心に検討していくべきである。

□ 上下分離方式

上下分離方式とは、鉄道施設のトンネルや橋梁などの基礎構造物を公共機関等の保有として管理し、運行は鉄道事業者が行う仕組み。

施設の一部保有や施設維持部分への補助により実質的な上下分離を図る事例もある。

方式別	内容	
過渡的な方式 【実質的な上下分離】	三陸鉄道方式	無償譲渡の際、トンネル・橋梁を自治体保有管理
	群馬県方式	上信電鉄・上毛電気鉄道のインフラ保存費を自治体が補助
	井原鉄道方式	インフラ部の整備・修繕について、関係自治体が支援
	一畑電車方式	インフラ部の維持・修繕費について、関係自治体が支援
上下分離方式	のと鉄道方式	第1種鉄道（JR西日本）・第2種（のと鉄道）
	青い森鉄道方式	東北新幹線並行在来線、インフラは青森県管理

* 出典 「第三セクター鉄道の再生への取組み 第三セクター鉄道協議会」

② 自治体間の役割分担

自治体間の負担割合等は、持株比率を踏まえるほか、分権が進む中で広域自治体としての県と地元自治体の果たすべき役割について十分な議論と検討をした上で決めていく必要がある。

(エ) 環境への取組み

地球温暖化が進む中で、平成17年2月16日に温室効果ガス排出量削減の取り組みを求める京都議定書が発効した。

鉄道は、マイカーなどに比べてCO₂の排出量が少なく環境にやさしい交通機関であり、環境問題を考慮すれば鉄道をはじめとする公共交通機関の活用・利用を進めていくことは世界的な潮流であるといえる。

また、自動車利用が増えれば、交通事故の増加や道路交通の混雑などへの影響も懸念されることから、パークアンドライドを実施するなど安全性の高い公共交通機関の利用促進も求められている。

そのようなことから、総合的な視点に立った施策の中で、いすみ鉄道を、夷隅地域におけるモビリティ・マネジメントの手段として今後いかに位置づけていくのか検討していく必要がある。

□ 交通機関別CO₂排出量

旅客輸送機関別の二酸化炭素排出原単位（2004年）

* 1人を1km運ぶのに排出するCO₂の比較

自家用乗用車	175 g-CO ₂ /人キロ
営業用乗用車	384
バス	53
航空	111
鉄道	19

* 出典 「運輸・交通と環境 2006年版 国土交通省総合政策局環境・海洋課」

□ いすみ鉄道における環境の取り組み

BDF実証実験の実施

「なのはなエコフェア-in 大多喜」において、BDF（廃食油を原料とした燃料）を使用した走行の実証実験を行った。

・平成18年3月18日、19日

・平成19年3月18日

* パークアンドライド

駅やバス停の近くの駐車場に駐車し、公共交通機関（主に鉄道やバス）に乗り換えて、目的地まで移動する方法。

* モビリティ・マネジメント

過度に自動車を利用する「クルマ中心」のライフスタイルから、電車やバスなどの公共交通の積極的な利用を促すなど、個人とのコミュニケーションを中心に働きかける交通施策。

イ 廃止の方向

アの検討を十分に行ったうえで、存続が困難であると考えられる場合は、以下の点に十分留意し廃止について検討を行う。

(ア) 代替交通への転換

現在いすみ鉄道を利用している利用者の足の確保を図るとともに、今後の利用者の動向など将来を見据えたうえで、児童・生徒や高齢者などの交通弱者の移動手段を確保していく必要があることから、鉄道に代わる地域公共交通機関としての代替交通を検討していかなくてはならない。

代替交通機関としては、朝夕の通学者数などいすみ鉄道の利用状況や利便性、費用負担及び他の廃止路線の状況を勘案し、代替バスの導入を検討することが現実的である。

なお、代替バスの導入にあたっては、他の鉄道の転換事例を十分踏まえて、自家用車への転換による利用客の逸走の問題や運賃の値上がり、需要減少によ

る運行本数など輸送サービスの低下及び運行赤字に伴う維持が困難な場合の支援について十分考慮していかなければならない。

□ 代替バスと鉄道の比較

1 試算の前提条件

- ① 代替バスの運行本数 いすみ鉄道と同水準
- ② 運行系統 小湊鐵道（養老溪谷線）、都自動車（大原線：平成15年4月廃止）に準拠
- ③ 仮運賃 小湊鐵道の基準賃率による
- ④ 経費 平成18年度生活交道路線維持費補助金キロ当たり運行経費による（248.53円）

2 鉄道と代替バスの収支比較（平成18年度試算）

区 分	代替バス	いすみ鉄道	備 考
1 年間走行 キロ	312,622 km	247,217 km (車両キロ 322,824 km)	
2 収 入	運行収入 ①逸走率0% 177,352千円 ②逸走率25% 133,014千円 ③逸走率50% 88,676千円	旅客運輸収入 96,051千円	・逸走率25% は利用者アン ケート調査に 基づく
3 経 費	運行費用 77,671千円	営業費用 236,700千円	
4 損 益	①逸走率0% 99,681千円 ②逸走率25% 55,343千円 ③逸走率50% 11,005千円	▲140,649千円	
5 補 助		欠損補助 前年度の経常損失 に対し補助 平成18年度 145百万円	

3 鉄道とバスの比較

項目	代替バス	いすみ鉄道
1 輸送人員	<ul style="list-style-type: none"> ・大型 75人 ・ピーク時 数分おきのダイヤで対応 ・ピーク時以外は小型・中型で輸送人員に応じた運行可能 	<ul style="list-style-type: none"> ・車両定員 103人 ・ピーク時 2両編成
2 定時性	<ul style="list-style-type: none"> ・道路事情により定時性が確保されない場合がある ・道路の混雑はほとんど発生していない 	<ul style="list-style-type: none"> ・定時運行可能
3 所要時間	<ul style="list-style-type: none"> ・大原～上総中野間 58分 ※ 道路混雑等により増える 	<ul style="list-style-type: none"> ・大原～上総中野間 55分
4 運賃	<ul style="list-style-type: none"> ・大原～上総中野間 1,050円 ・定期割引率（1ヶ月定期） 通勤 25%（47,250円） 通学 40%（27,240円） ※ 基準賃率で試算 運賃引下げの可能性あり 	<ul style="list-style-type: none"> ・大原～上総中野間 620円 ・定期割引率（1ヶ月定期） 通勤 33%（24,930円） 通学 60%（14,880円）
5 停留所	<ul style="list-style-type: none"> ・62停留所 ・平均駅間距離 0.5km ・ルートの変更可能 ・自由乗降区間設定可能 	<ul style="list-style-type: none"> ・13駅 ・平均駅間距離 2.2km
7 運行本数	<ul style="list-style-type: none"> ・需要を考慮した運行が可能 	<ul style="list-style-type: none"> ・大原～大多喜間 16往復 ・大多喜～上総中野間 13往復 ・施設や設備によりダイヤ設定に制限がある
8 維持費	<ul style="list-style-type: none"> ・公道を走行するため施設・設備の維持費は少なく済む 	<ul style="list-style-type: none"> ・線路、橋梁や設備等の維持費用が必要 ・車両整備費

(イ) 施設等の撤去費用

いすみ鉄道を廃止する場合は、軌道や橋梁、駅舎等の撤去及び車両の処分などに多額の費用が生じることになる。

その具体的な負担について検討するとともに、その費用については、一定の条件のもとで約54億円とも試算されていることから、少しでも費用を軽減させるため、土地や駅舎の利活用や資産の売却なども検討していかなくてはならない。

6 最終報告に向けて

これまでの再生会議での検討を踏まえて、今後のいすみ鉄道の方向性を検討するための主な課題と論点を中間報告として取りまとめた。

今後この報告を検討材料として、地域において、特に次の点を中心にさらに議論を深めていただき、その内容を再生会議の最終報告に反映していくこととする。

(1) 夷隅地域にふさわしい地域公共交通のあり方

- 少子高齢化、過疎化等地域の社会・経済状況の変化に対する対応や地域振興、まちづくり等の観点からの最適な公共交通ネットワークの検討

・ 少子高齢化や人口減少が進む中で、地域の活性化、地域振興、まちづくり、環境問題等の観点から改めて地域公共交通のあり方を十分に見極めたうえで最終的な方向性を検討していく。

(2) 社会基盤としてのいすみ鉄道の役割、可能性

- いすみ鉄道の存在に伴う社会的便益の評価

・ 費用対効果調査結果から、自動車利用に比べ便益が十分大きく、廃止した場合には再取得できない地域の貴重な社会的インフラであることを念頭に、地域の積極的な取組みによる社会的便益の発現可能性や社会的便益と負担とのバランスについて最終的な検討を行っていく。

- いすみ鉄道を利用した交流人口の拡大と地域の活性化

・ 人口減少社会を迎え、地方においては観光等を含め地域内外の交流人口を増やすことができるかが地域活性化を図るうえで非常に重要であることから、いすみ鉄道の果たす役割・可能性を十分検討していく。

(3) いすみ鉄道再生のための方策（存続のためのスキームの例示）

- 地域で支える仕組みの構築

・ いすみ鉄道を維持していくためには、地域で積極的に支えていくことが重要であり、マイレール意識の醸成や乗車運動の取組みなど地域住民の主体的な参画が求められる。

・ 鉄道事業者と自治体の責任と役割を明確にするための上下分離方式や民間手法の導入など新たな運営方式の導入を検討するとともに、それを踏まえた経営見直しを見極めていく。

○ 経営改善や増収のための事業者の取組み

- ・ 地域住民や自治体等の支援の前提として、当事者である鉄道事業者の経費削減や増収のための最大限の自助努力を求めていく。

○ 利便性の向上

- ・ 利用者の立場に立ったサービスの提供や、高齢者等が安全に安心して地域内を円滑に移動できる公共交通のネットワークのあり方を踏まえて方向性を検討していく。

○ DMVの導入及び活用方法の検討

- ・ 現在あるいすみ鉄道のインフラを維持・活用し、ランニングコストの縮減が図れ、線路と道路の双方を走行できるシームレスな乗り物であるDMVの特性を生かした活用方法や導入の可能性について検討していく。

(4) 代替交通の確保

○ 代替バスの検討

- ・ いすみ鉄道の存続が困難と考えられる場合の地域公共交通機関として、代替バスの導入の可能性や課題について検討していく。