

## いすみ鉄道の存廃にかかる検証結果について

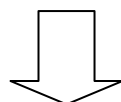
平成 22 年 8 月 6 日  
いすみ鉄道再生委員会事務局  
(総合企画部交通計画課)  
TEL 043-223-2279

- 平成19年10月の「いすみ鉄道再生会議」最終報告を受け、会社・地域住民・自治体が一体となって、いすみ鉄道再生のための活性化策に取り組んできましたが、平成20・21年度の検証期間が終了したことから、当委員会では収益改善の実効性を見極める検証を行いました。
- 検証の結果、**21年度決算及び22年度第1四半期実績を基にした長期収支見込みでは、会社・地域住民・自治体が一体となった活性化への取組みが継続されれば、将来的に収支が均衡し存続していくことができる**との共通認識に至りました。
- そのためには、**県、勝浦市、いすみ市、大多喜町、御宿町が、線路や橋梁等いわゆる下部の維持管理に関する費用及び車両更新等の設備投資に対し応分の負担をしていくことが前提**となります。  
また、観光振興や商業振興などを通じ地域の活性化を図ることが鉄道の利用促進にとっても重要であり、今後、さらに、会社・地域住民・自治体が一体となってまちおこしに取り組んでいくことが必要と考えます。
- なお、**いすみ鉄道の存続に当たっては、上部損益における会社の自立と地域住民の方々の利用促進が不可欠**であることから、今後、当委員会では今回作成した長期収支見込みの進捗管理を行ってまいります。

### 1 収益改善の検証について

#### (1) 検証方法

平成21年度決算が長期収支見込みの数値を下回り（検証①）、21年度決算及び22年度第1四半期実績を基にした長期収支見込みにおいて将来的に収支の均衡が見込めない場合（検証②）には経営改善の達成が困難になったと判断し、代替交通手段の導入について検討します。



**検証①と検証②の両方に該当した場合、代替交通手段の導入について検討する**

(2) 検証①：21年度決算が長期収支見込みの数値を上回るかどうか

21年度決算は、経常収益の減収、特に、活性化策の減収のため33百万円の損失となり、長期収支見込みと比較して22百万円悪化しました。

その原因としては、景気の低迷や新型インフルエンザの流行による旅客収入の減少に加え、17項目の活性化策を強力に推進していくはずの民間社長が第1四半期の間不在であったこと及び鳥塚社長就任後の活性化策の本格稼動が10月以降になったことなどがあげられます。

(単位：千円)

項目 \ 年度	21年度決算(A)	長期収支見込み(B)	差引き(A)-(B)
経常収益	111,140	134,155	▲23,015
うち活性化	13,335	34,242	▲20,907
経常費用	256,926	257,541	▲615
うち人件費	126,156	127,860	▲1,704
経常損益	▲145,786	▲123,386	▲22,400
上下分離補助	112,599	112,599	0
損益	▲33,187	▲10,787	▲22,400

(3) 検証②：21年度決算及び22年度第1四半期実績を基にした長期収支見込みにおいて将来的に収支の均衡が見込めるかどうか

平成22年度から10年間の長期収支は、検証期間中における活性化策の取組みが22年度の第1四半期に実を結び、そのトレンドが今後も継続するものと考えられることから、25年度と30年度を除き黒字となり、将来的に収支が均衡するものと見込まれます。

なお、25年度と30年度の損益が赤字となるのは、修繕費が対前年度比で増額となる一方、この修繕費に対する上下分離補助が翌年度に収入となるためであり、当該年度の上部損益では全会計年度で黒字となっています。

【長期収支見込み】

(単位：百万円)

項目 \ 年度	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
経常収益	171	149	148	129	127	126	125	125	125	123
うち活性化	78	57	57	38	37	37	37	37	38	37
経常費用	301	250	240	242	232	227	224	219	237	236
うち人件費	125	118	118	118	114	114	114	111	111	111
うち修繕費	113	67	54	56	49	45	41	41	62	62
経常損益	▲130	▲101	▲92	▲113	▲105	▲101	▲99	▲94	▲112	▲113
赤字補填補助	33									
上下分離補助	122	167	123	112	115	110	104	101	98	117
損益	25	66	31	▲1	10	9	5	7	▲14	4
上部損益(※)	37	22	21	2	5	3	2	4	5	2

※上部損益＝経常損益－翌年度の上下分離補助

#### (4) 検証結果

検証①の21年度決算については長期収支見込みの数値を下回ってしまいました。検証②の21年度決算及び22年度第1四半期実績を基にした長期収支見込みにおいては将来的に収支の均衡が見込まれ、いすみ鉄道は一定の条件のもと存続していくことができるとの結論に至りました。

## 2 存続のための条件

長期収支見込みでは、存続決定後も、会社・地域住民・自治体が一体となった活性化策への取組みが継続されることを前提としており、今後もしすみ鉄道が存続していくためには、各関係団体において、活性化策を確実に実行していくことが必要となります。

### (1) 会社の経営努力

鉄道の運行面や売店業等いわゆる上部については会社が責任をもって経営に当ることとなります。

会社においては、まず、長期収支で見込んだホテルウォッチングトレイン等の企画列車の運行やグッズ販売などの活性化策による増収額及び経費削減額を確保することが求められますが、これが確保できない場合、新たな経費削減策を実施するなど、上部損益の収支を均衡させる身の丈にあった経営が求められます。

### (2) 地域住民等による利用促進・支援

今回の旅客運輸収入の推計に当っては、地域住民や沿線高校の生徒による利用が検証期間中と同程度で推移していくことを前提としているため、存続が決定した後も引き続き利用していただく必要があります。

また、現在、いすみ鉄道では、大多喜高校やいすみ鉄道友の会、いすみ鉄道応援団といった各種団体により、駅舎の清掃や車内コンサートなど様々な支援をいただいております。今後もこうした活動が期待されます。

### (3) 自治体による支援

平成20年度に創設した上下分離方式の考え方による新たな補助制度により、線路や橋梁等いわゆる下部の維持管理費用については県及び地元市町が責任を負うこととなりましたが、鉄道が今後も存続していくためには必要不可欠な支援であり、県及び地元市町で協調して実施していく必要があります。

ただし、満額補助のため経費削減への動機付けが働きにくいことから、原則として今回の長期収支で見込んだ額を補助上限とします。

なお、長期収支見込みのとおりに黒字基調が継続する場合、減価償却費を補助対象外とすることを検討していきます。

#### (4) まちおこし

平成20年度に実施した鉄道の利用促進のための社会実験においては、鉄道の大幅増便にあわせた「食用菜花摘み」、「二十八市」など各種イベントの実施や鉄道駅から近隣の商業施設、観光施設への2次交通の充実を図ったことで、2日間で2,000人を超える鉄道利用がありました。

このように、イベントなどの開催が鉄道の利用促進に直結することから、会社・地域住民・自治体が一体となってまちおこしに取り組んでいくことが必要と考えます。

なお、いすみ鉄道自体がいすみ地域の貴重な観光資源であり、沿線以外の近隣地域への波及効果も期待できます。

### 3 今後の取組方針

#### (1) 車両更新などの設備投資

現有車両7両（1両休車中）は導入から22年余が経過し、老朽化が著しいため、国の鉄道輸送対策事業費補助制度を活用して、6両の車両更新について検討します。また、この補助制度により、枕木の交換工事もあわせて検討します。

なお、車両更新については、今回見込んだ額を上限として、今後、費用対効果を勘案しながら中古車両の導入についても検討します。

#### (2) 「いすみ鉄道再生委員会」の役割

当委員会の役割の1つである会社の収益改善の検証が終了したことから、今後は、鉄道の利用促進に資するまちおこしの検討を行うとともに、会社の収支が今回作成した長期収支見込みのとおりに推移していくよう、その進捗管理を行ってまいります。

そのなかで、活性化策の不振や沿線の学校再編等による著しい利用者の減少により資金不足が発生するなど、営業継続が困難な状況になった場合には、代替交通手段の導入等、生活交通の確保方策の検討を行います。