

令和6年 総合交通対策特別委員会行政視察報告

〔参加委員〕

委員長	小林 貴幸
副委員長	小林 歳春
委員	土屋 俊重 篠原 勤 小林 松子 高柳 博行 高橋 良衛

1 視察日時 令和6年 5月22日（水）・7月 9日（火）～7月10日（水）

2 視察先及び視察事項

- ・ 臼田駅・羽黒下駅・小海駅・しなの鉄道大屋駅 駅窓口業務委託状況について
- ・ 千葉県いすみ鉄道株式会社 地域公共交通機関としての「いすみ鉄道」の取組みについて
- ・ 千葉県銚子市役所 「銚子電鉄」と連携した公共交通及び地域公共交通機関の取組みについて

3 視察概要

（1） 臼田駅・羽黒下駅・小海駅・しなの鉄道大屋駅 駅窓口業務委託状況について

佐久地域公共交通における、路線バス、デマンド交通と同様に地域住民の広域に及ぶ日常生活の移動手段の足として、さらには観光としての JR 小海線沿線の駅舎及びしなの鉄道について、路線の存続や駅舎の取組みについての調査研究をする。

ア 日時 令和6年 5月22日（水）午前10時から午後 3時30分

イ 対応 臼田支所企画幹、臼田支所経済建設環境係長、佐久穂町総務課渉外戦略係課長補佐兼係長、総務課担当者、しなの鉄道経営戦略部担当部長兼営業課長、日本郵便経営管理本部経営管理部係長、大屋駅前郵便局長

ウ 内容

JR 東日本の小海線は山梨県北杜市の小淵沢駅から小諸市の小諸駅を結ぶ鉄道路線である。全長 78.9 km、清里一野辺山間には標高 1375 m の最高地点がある。小諸に向かって左手に八ヶ岳を臨み高原地帯、千曲川沿いの谷間を抜け佐久平地域に入り、通勤通学の足として多くの人に利用されている。佐久平駅は北陸新幹線との接続駅で小諸市に入り乙女駅からはしなの鉄道と並走して終点の小諸駅に到着する。観光列車、地域の人の足等の役目を担っている。

しなの鉄道は第3セクターの鉄道で軽井沢・篠ノ井間を結ぶしなの鉄道と長野・妙高高原を結ぶ北しなの線を運営している。営業距離は102.4 km 27 駅。長野県沿線市町、経済団体などの出資により設立。大屋駅は日本郵便信越支社と包括連携協定に基づき郵便局と駅の機能を連携して大屋駅の敷地内に郵便局を移転して一部の駅業務を郵便局員が取り扱う。

エ 考察

今回臼田駅においては市の委託管理がスタートし、民間の管理会社が担っているが今後販売に関しての工夫等考えていく事も必要と感じました。羽黒下駅、小海駅での乗車券発券業務については特にそれぞれの売り上げの一部が町の収入になるとの意識が高く、帰りの切符の購入や新幹

線の切符の購入等を積極的に宣伝され販売促進の体制整備をされていることは大変参考になりました。大屋駅郵便局は朝の通勤通学の時間帯を除くと駅員がいなかったところに常駐して郵便局員が鉄道利用者に対応でき販売も行なう。お互いの連携によりしなの鉄道会社のサービスの向上や業務の連携により効率化が図られ郵便局側にとってはお客の増加に繋がるとの期待がある。まだ開業したばかりということで今後の状況を注視し、佐久市にとっても小海線沿線の駅舎活用の一つの参考と考える。



(2) いすみ鉄道株式会社、江見駅 地域公共交通機関としてのいすみ鉄道の取組みについて

地域住民の日常生活の足としての役割であるローカル線として、経営的に厳しい状況を経験して今に至るいすみ鉄道である。その存続の危機の背景と取組みについて、佐久地域の鉄道存続のための参考として調査研究をするために訪問をする。

ア 日時 令和6年 7月9日 午後13時20分～16時30分

イ 対応 いすみ鉄道株式会社代表取締役、営業企画課

ウ 内容

千葉県夷隅郡大多喜町に本社を置く鉄道会社であり、国鉄の木原線を引き継ぎいすみ線として沿線自治体や民間企業が出資する第3セクターの鉄道事業者である。開始は昭和63年3月であり第3セクター転換後、乗客数が減少し運賃収入だけでは維持が困難な状態となる。これは沿線地域の住民の減少に伴い利用者也減少となった事によるものである。そこで観光客を引き込むための対策を行ない、菜の花畑やレストラン列車の取組みが有名である。営業距離26.8kmで14駅。令和5年度年間乗車人員226,511人、(普通客106,511人、定期客120,000人)株主比率としては県が34.2%、4市町が32.7%、法人が35の33.1%である。

エ 考察

香川でタクシー会社の会長であった現社長の古竹孝一氏が、2018年11月に公募により代表取締役役に就任。異例の経歴を持ち3代目社長として赤字経営の中、アイデアを取り入れ取組みを行なっている。第3セクターの鉄道会社のいすみ鉄道の売り上げは全国40社ある中でも下から5番目である。しかしながら何よりもいすみ鉄道を残す事が一番と3点の考え方を示す。1つ

目に安全第1、2つ目に地域との連携、3つ目に社会実験の取り組みを掲げる。無くさないためにはどうするかを常に考え、観光列車の導入や地域に密着して地元の特産品の販売や風景を生かしたイベントの開催を展開している。更に地元住民や自治体、ボランティアが積極的に活動を支援している。赤字解消にはならないが、い鉄ブックスやランタンフェス、レストラン列車等様々な取り組みを考え出すことの情熱は素晴らしいものがあると考え。又かつては若者社員がいなかったが現在では地域起こし協力隊のメンバーや高卒の若手が社員として働いていることなどは社長の手腕でありトップの考えが重要であると考察する。



(3) 銚子市役所 銚子電鉄と連携した公共交通及び地域公共交通機関としての取り組みについて

小規模な鉄道路線で運賃収入だけでは維持が困難な点、乗客が減少している点など JR 小海線の状況と類似する。車両や線路設備の老朽化が進み多額の維持費が必要となりたび重なる経営の危機を経験している等、存続の危機と打開策についての取り組み調査研究を行なう。

ア 日時 令和6年7月10日(水) 午前10時00分～12時00分

イ 対応 銚子電気鉄道株式会社代表取締役社長、銚子市議会副議長、議員、銚子市企画課室長、主任主事

ウ 内容

銚子市は東京から100km関東平野の最東端、三方を水に囲まれ利根川河口から君ヶ浜、犬吠埼、屏風ヶ浦に至る海外線は砂丘あり岬あり断崖絶壁ありと変化に富んだ雄大な景観日美を織りなし夏は涼しく冬は暖かい温暖な気候である。又全国屈指の水揚げ量を誇る銚子漁港、歴史と伝統を実感できる醤油工場、更にこれらの産業基盤から産出される豊富で新鮮な食材や特産品を備えるなど多くの地域資源に恵まれた町である。人口は54,646人である。銚子電気鉄道は銚子駅と外川駅とを結ぶ路線であり路線距離は6.4kmである。前身である銚子鉄道が解散し昭和23年企業再建整備法により銚子電気鉄道を設立。昭和40年～50年頃には150万人の利用者は平成に入ると大きく割り込み昨今では50万人前後となる。幾度となく廃線の危機に陥るが奇跡的に復活を遂げてきている。その一つとして副業で初めた「ぬれ煎餅」がメディアに取り上げられ副業が本業を上回る売り上げを上げている。鉄道自体は赤字経営が続き多くのローカル線は国や自治体からの補助で継続されているが自社の「ぬれ煎餅」や全国からの支援又地域沿線か

らの応援、その中でも銚子商業高校の生徒によるクラウドファンディングが大きな反響を呼び、500万が集まり車両修理費用に回すなど大変な支援があった。現在の銚子電鉄の補助事業の財源は事業費の7割はふるさと納税による寄付額が当てられ、銚子電気鉄道応援基金を設置し銚子電鉄の応援を目的とした寄付額を積み立てている。残りの3割は特別交付税による措置がある。

エ 考察

平成18年行政の補助金で運行を維持してきた銚子電鉄に当時の社長の横領事件や老朽化した改修費用が多額になり更に補助金も打ち切られた事により存続の危機が迫る。できる事は数年前から製造販売していた「ぬれ煎餅」を売ることであり、「電車を走らせるために買ってください」と毎日必死に売り歩いた。インターネットを使っただけの呼びかけにより10日で1万人以上のお客が共感した。更にテレビにも取り上げられ爆発的な売り上げを記録し存続のための多額の費用を賄えた。自社ブランドの「ぬれ煎餅」がおこしたある意味奇跡であるが、このことにより「人の心の温かさ」、「あきらめない気持ち」、「困ったときは素直に助けを求める」、といった必死な思いが可能としたものであると考える。高校生から上がったクラウドファンディングの効果も多大なものがあると考察する。観光鉄道として犬吠埼などの観光地と連携し観光客をターゲットにした運営や、他にもアイデアを出し合い、たとえば妖怪をモチーフとしたお化け屋敷電車等、ユニークなイベントを行なうなどさまざまな企画の取組みをしているトップの竹本社長の考えが黒字化も可能とした点は参考となる。

