

銚子電気鉄道運行維持対策協議会 設立会議 概要

1 開催日時 平成 25 年 4 月 11 日（木）午後 2 時 00 分から午後 3 時 30 分まで

2 開催場所 市役所 議会棟 2 階 全員協議会室

3 出席者

【委員】

吉原 正己（銚子地区ハイタク運営協議会 会長）
鵜澤 尚夫（千葉交通株式会社 常務取締役）[代理 梅田企画課長]
唐子 雅廣（東日本旅客鉄道株式会社 銚子駅長）
伊藤 浩一（銚子商工会議所 会頭）
宮内 利明（連合千葉東総・香取地域協議会 議長）
坂本 雅信（銚子市観光協会 会長）
伊東 好雄（銚子市町内会連合協議会 会長）
栗林 英夫（銚子市社会福祉協議会 会長）
越川 志津子（銚子市婦人会 会長）
宮内 智（北川財団 専務理事）
永峰 卓夫（銚子市教育委員会 委員長）
加瀬 昇一（学識経験者）
國中 住子（学識経験者）
竹本 勝紀（銚子電気鉄道株式会社 代表取締役）[説明者として 2 名が同席]
小澤 康孝（銚子市 理事）

【顧問】

石毛 之行（千葉県議会議員）
信田 光保（千葉県議会議員）
秋元 賢二（銚子市議会議長）

【オブザーバー】

向後 功作（地域公共交通マイスター）
銚子信用金庫（2 名）
国土交通省関東運輸局（4 名）
千葉県総合企画部交通計画課（2 名）

【銚子市】

野平 匡邦 銚子市長

【事務局】

銚子市政策企画部秘書政策課

4 市長、県議会議員あいさつ

【市長あいさつ】

昨年12月、銚子電鉄から救援を求める要望書が提出されたことを受け、銚子電鉄の運行維持に対する支援のあり方について幅広い意見を求めるため、銚子電気鉄道運行維持対策協議会を設置することとした。

これまで国土交通省と相談してきた中で、銚子市民が銚子電鉄を日常的な交通手段として必要としているかという「マイレール意識」の重要性を指摘されたところである。

国は上下分離方式による鉄道再生に対して手厚い支援を打ち出しており、また、篤志家が設立した財団が銚子電鉄の再生を支援する可能性もある。

こうした有利な条件が揃っても銚子電鉄の上下分離に市の財政が耐えられないのであれば、銚子電鉄を上下分離で支えることは将来的にも不可能であろう。

委員の皆さまには市民の代表として、将来どれだけの市民あるいは子供たちが銚子電鉄を利用してくれるのかということを勘案しながら、銚子電鉄に対する支援のあり方について忌憚のない意見をいただきたい。

西部地区の議員から「大きな財政負担が必要であれば銚子電鉄は必要ない」という意見があるが、銚子電鉄は東部地域に偏った交通機関だから支える必要はないということにはならないと思う。

しかし、行政の思い込みで銚子電鉄再生の方策を決めることは適切ではないので、協議会の意見を尊重して今後の方向性を見出していきたい。

【石毛県議会議員あいさつ】

銚子電鉄への支援については市民の中でも様々な意見があるようだが、協議会の中で市民の意見を集約していただき、市として、あるいは県としての取組みに反映してまいりたい。

【信田県議会議員あいさつ】

銚子電鉄の状況は大変厳しいと伺っている。

地元が一体となって銚子電鉄を支援する方策を協議していただき、その結果を踏まえて県と連携して取り組んでまいりたい。

ー野平市長、所用のため退席ー

5 議事

(1) 銚子市からの報告（別添資料1～3）

銚子電鉄からの要望書を踏まえ、銚子電鉄の運行維持に対する支援のあり方について幅広い意見を求める目的で銚子電気鉄道運行維持対策協議会を設置した経緯を説明。

(2) 銚子電気鉄道運行維持対策協議会設置要綱(案)について 原案のとおり承認。

(3) 会長、副会長及び監査委員の選出

会長として伊藤委員（銚子商工会議所会頭）を、副会長として坂本委員（銚子市観光協会会長）を選出。

監査委員として、伊藤会長が伊東委員（銚子市町内会連合協議会 会長）及び栗林委員（銚子市社会福祉協議会 会長）を指名。

-会長あいさつ-

銚子電鉄は開業90周年を迎える歴史のある鉄道であり、長年、市民の日常の足、本市の観光のシンボルとして親しまれてきた。

4月9日の朝日新聞に、県内市町村の人口推計の記事が掲載されていたが、銚子市の人口は2040年には57.5%にまで減少することが予想されていた。こうした点も勘案しながら、銚子電鉄に対する支援のあり方を考える必要がある。

銚子電鉄について、市民の中には「必要ないのではないか」という意見もあるようであるが、この協議会では幅広い市民の意見を集約し、委員の皆さまから忌憚のないご意見をいただきながら、銚子電鉄に対する支援のあり方について検討していきたい。

-副会長あいさつ-

会長を補佐して円滑な協議会の運営に努めたい。

(4) 銚子電鉄(株)からの現状報告

弊社は開業から90周年を迎えるが、1974年に年間約150万人あった利用客数が2011年には50万人を切るまで減少した。

鉄道設備の老朽化への対応が経営を圧迫しており、ぬれ煎餅販売の収益で鉄道の運行を維持している状況である。

ぬれ煎餅販売は、関西方面への販路拡大によりこれまでどおりの売り上げを確保しているものの、利益率が低いため収益は落ち込んでいる。

こうした中、東日本大震災による観光客の減少により収益が悪化し、平成23年度には約9,000万円の赤字となった。

平成24年の収益はある程度回復してきており、特に先月は収支が均衡するレベルまで回復した。

また、3月末には福島第1原子力発電所事故による風評被害への賠償金が入り消費税や固定資産税の支払いに充てることができた。現時点では、何とか運転資金が回っている状況。

その一方、借入金約1億8,000万円あり、今後予定されている車両の更新が大きな問題である。

現在、4編成（1両編成×2、2両編成×2）で運行しているが、一番古い車両を今年7月に更新し、来年10月にもう1両を更新する予定だった。しかし、今年7月に計画していた車両更新は、資金確保の目途が立たないため断念した。

4編成から3編成に減るため、今年の夏以降は減便せざるを得ない。現在おおむね30分に1本という運転間隔が、45～60分に1本という間隔に延びてしまう。

来年10月の車両更新が実施できない場合、事実上、運行が不可能になるため、来年10月までに車両1両を確保する必要がある。

車両更新は1両あたり約1億円かかるが、この1両を確保することが銚子電鉄の存続にとって最も重要な課題である。

【質疑応答】

- | | |
|------|---|
| 委員 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 1 編成あたり 1 億円程度というのは、中古車両を前提とした金額か。 ・ これまでの車両更新はどのように行ってきたのか。 |
| 銚子電鉄 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 中古車両であっても、銚子電鉄の仕様に改造する経費などが必要なため 1 億円近い経費がかかる。 ・ 平成 22 年に伊予電鉄から 2 編成を導入したが、この資金はぬれ煎餅の売り上げによる自己資金と借入で調達した。 |
| 委員 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 車両購入の資金が手当てできれば危機は回避されるのか。 ・ 以前、銚電サポーターズなどが支援を行った際には、線路等の維持が問題になっていたと思う。 |
| 銚子電鉄 | <ul style="list-style-type: none"> ・ もちろん、車両購入資金の手当てだけが問題ではない。 ・ 鉄道部門の収支は、前期において 1 億円近い赤字が出たのに対し、昨年 4 月から 12 月の期間では減価償却前で 1,000 万円程度の赤字に収まっているなど、ある程度業績は回復してきている。 ・ しかし、震災後の業績の悪化により資金繰りが厳しくなっており、鉄道インフラの維持に必要な資金の確保が難しくなっている。 ・ 今後 10 年 20 年にわたり鉄道を維持できるかいうと、かなり厳しい。 ・ 弊社としては、上下分離方式によりインフラの部分を持っていただき、あわせて車両更新に関する国庫補助に自治体の協調補助をいただきたくことを希望している。 |
| 委員 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 今年の 7 月に更新を予定していた車両はキャンセルしたのか。 ・ 減便した場合には収入も減ると思うが、経営の見通しはどうか。 |
| 銚子電鉄 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 今年の 7 月に更新を予定していた車両は、資金の確保が困難であり、自治体の協調補助を受けることもスケジュール的に困難なことからキャンセルした。 ・ 減便による収入減は最大 30%を見込んでいるが、車両の維持経費等の経費節減ができるため、全体では収支改善が見込まれる。 ・ 運転士については配置転換となる。 |
| 委員 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 銚子電鉄は約 10 年前に色々と問題があったが、その後、どのような経緯を辿ったのか、現状はどうなっているのかを資料で示してほしい。 ・ かつて問題があった経緯があるため、銚子電鉄に公金を支出することに反対する市民がいることも事実。 ・ 現在の会社の経営状況や利用者数について、これまでの状況や今後の見込みについて資料提出をお願いしたい。 ・ 車両が減り減便した場合における収入の見通し、それを踏まえどれだけ公的支援が必要か、ということも示していただきたい。 |
| 銚子電鉄 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 現在、そうした情報を含めた再建計画案を検討しているところ。 ・ 今後、協議会に対して再建計画案を示したい。 |
| 委員 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 銚子電鉄(株)の株主構成は分からないが、御社は株主の総意として本協議会に参加していると理解してよろしいか。 ・ 債務が経営を圧迫しているようだが、メインバンクに対して返済猶予の |

銚子電鉄	手続きは取っていないのか。 ・メインバンクの協力が得られない局面まで追い込まれているのか。 ・株主の総意として相談させていただいている。 ・メインバンクには、資金繰り等で協力をいただいている。 ・これまでは債務のリスケジュール（※）を行わずに資金繰りを行ってきたが、今後の車両更新にあたり、新たな借り入れを行うか、リスケジュールにより資金を捻出する必要があると思われる。 ・既に千葉県中小企業再生支援協議会に再生計画策定支援を要請しているところであり、資金確保の手法については千葉県中小企業再生支援協議会の判断を待ちたい。 ※リスケジュール：融資を受けている金融機関に対して返済期間の延長等の返済計画の変更を申し出ること。
委 員	・銚子電鉄はかつて国から事業改善命令を受けたことがあるが、安全対策の設備投資は行われているのか。
銚子電鉄	・安全運行のための設備投資については、国の3分の1の補助を受けながら実施している。
委 員	・鉄道事業と副業の収益について、パーセンテージではなく金額で説明していただきたい。
銚子電鉄	・平成23年度の収益は、全体では約4億2,000万円で、そのうち鉄道事業は約8,400万円。 ・平成22年度の収益は、全体では約4億1,000万円で、そのうち鉄道事業は約1億1,300万円。
委 員	・銚子電鉄を毎日見ているが、乗客はあまり乗っていないように見受けられる。 ・常々、乗客が少ないのに2両編成で運行する必要はあるのか疑問に思っている。 ・1両編成と2両編成では電気代なども相当違うのではないか。
銚子電鉄	・1両編成で運行するためには、車両の前後に運転席が必要なため改造が必要。 ・1往復あたりの電気代は、1両編成の場合は約500円、2両編成の場合は約800円であり、300円程度電気代が余計にかかる。
委 員	・線路、枕木、ホーム、変電所等の改修経費は、今見越せる範囲でどのくらいかかるのか？
銚子電鉄	・1番大きなものは車両で、1両あたり約1億円かかる。 ・その他のインフラで大きいのは変電所であるが、あと10年程度は持つものと考えている。
銚子電鉄 (担当職員)	・変電所は常時、最大出力に近い出力で稼働しているが、今のようなメンテナンスを続けていれば、あと2～3年で使用不能となるような状況ではない。
会 長	・銚子電鉄に対する質疑応答はここまでとし、設立会議を終了する。

6 設立会議終了後における意見交換

(1) 会議の公開について

銚子電気鉄道株式会社の経営の状況について詳細にわたり議論を行う必要があることから、会議は非公開とすることを決定。

(2) 会議内容の公開方法について

発言者を示さない要点筆記の会議概要を市ホームページで公開することを決定。

以 上