

当社鉄道線の現状について

◆当社鉄道線は、大正11年(1922年)9月に古間木(現、三沢)～三本木(現、十和田市)を開業し、来年開業90周年を迎えます。

昭和26年6月20日に電化を行い、平成14年9月には沿線2市1町のご支援を受けてATS付ステンレス車両を導入しました。

現在は、三沢～十和田市間14.7km(11駅)を1日17往復(土日祝は12往復)運行しており、利用者の約8割が高校生を中心とした学生のお客様です。

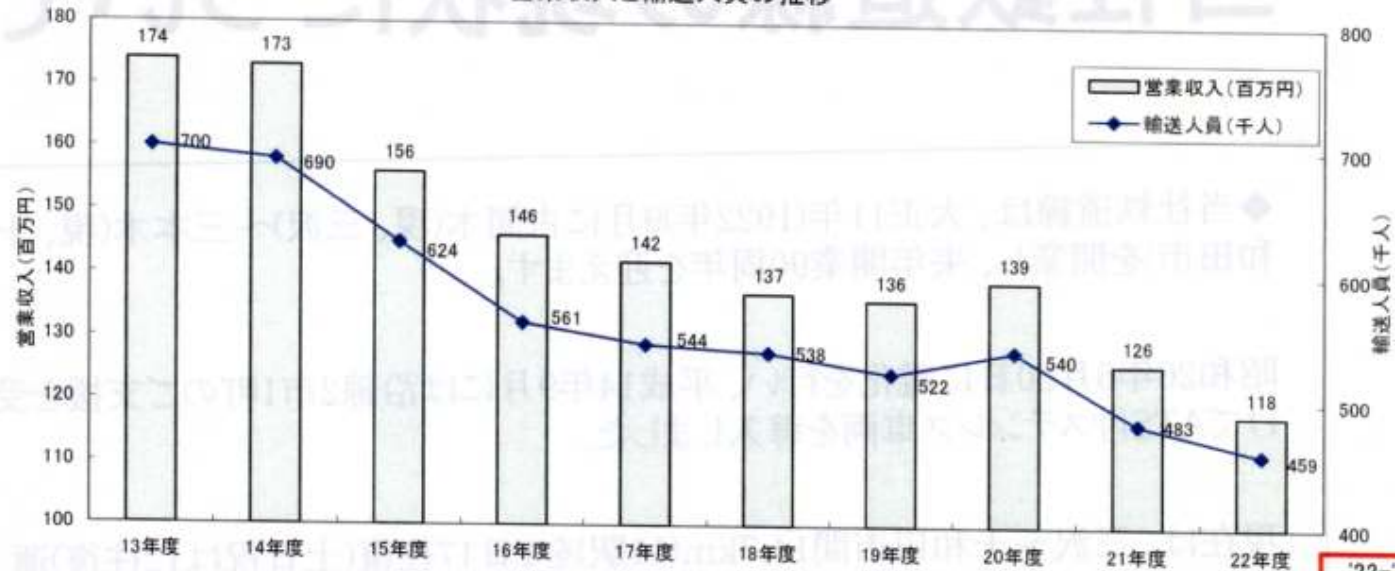
平成23年9月

十和田観光電鉄株式会社

1. 営業収入と輸送人員の推移(過去10ヶ年)

⇒ 営業収入・利用者ともに、ほぼ一貫して減少傾向にあります。

営業収入と輸送人員の推移



営業収入(百万円)	174	173	156	146	142	137	136	139	126	118
通学定期	81	80	73	66	62	65	64	69	60	57
その他	93	93	83	80	80	72	72	70	66	61
輸送人員(千人)	700	690	624	561	544	538	522	540	483	459
通学定期	454	449	395	351	335	340	333	356	310	299
その他	246	241	229	210	209	198	189	184	173	160

※輸送人員のピークは約1,653千人(昭和45年)です。

'22-'13	
	-56
	-24
	-32
	-241
	-155
	-86

2. 直近の輸送概況と各種取り組み

⇒ 東北新幹線延伸開業を境に、輸送人員が大きく落ち込みました。

		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	⇒新幹線開業				(千人)	4-11月	12-3月	
											12月	1月	2月	3月	合計		
合計	21年度	52	42	40	42	44	41	47	37		34	43	32	31	483	344	139
	22年度	50	42	40	39	43	40	46	37		28	39	29	26	459	337	122
	前年比	98.0%	100.2%	100.1%	93.4%	97.5%	97.1%	97.5%	100.0%		84.1%	89.9%	91.4%	85.7%	95.0%	97.9%	87.9%
普通券	21年度	11	11	10	11	14	13	12	10		11	12	10	13	137	91	46
	22年度	10	12	10	11	14	12	11	10		9	9	8	9	124	89	35
	前年比	93.2%	110.5%	100.3%	98.1%	99.9%	95.1%	92.0%	99.2%		80.0%	72.7%	78.8%	73.6%	90.9%	98.4%	76.1%

		(千人)				
		4月	5月	6月	7月	合計
合計	22年度	50	42	40	39	171
	23年度	46	36	34	35	151
	前年比	90.5%	86.0%	86.1%	88.4%	87.9%
普通券	22年度	10	12	10	11	42
	23年度	6	7	7	9	29
	前年比	65.0%	59.7%	67.3%	87.5%	69.7%

※新幹線の新青森延伸開業を境に、輸送人員の落ち込みが大きくなっております。

⇒ 当社では増収を目的とした各種取り組みを継続的に実施してきております。

① イベント電車・貸切電車の運転

観桜号、お花見電車、七夕電車、とうてつ電車まつり、ビール電車、かぶと虫電車、とうてつ電車感謝祭等

② 記念乗車券の発売

③ 利用促進策

とうてつレールファン倶楽部運営、青い森鉄道・IGRいわて銀河鉄道との3社相互利用促進協定締結、定期券3種類追加発売等

3. 将来予測

⇒ 主たる利用者である学生のお客様の減少により、今後も減収が予想されます。

一方で施設の老朽化に伴い、多額の投資が避けられない状況です。

【損益見込と設備投資額推移】

	22年度	今 後 10 ケ 年										10ヶ年計
		23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	31年度	32年度	
営業収入	118	109	109	109	109	107	106	103	101	97	93	1,043
営業費用	141	123	121	121	121	121	121	121	121	121	121	1,212
うち減価償却費	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	7	70
営業利益	-23	-14	-12	-12	-12	-14	-15	-18	-20	-24	-28	-169
経常利益	-17	-12	-10	-10	-10	-12	-13	-16	-18	-22	-26	-149
経常利益+減価償却費	-10	-5	-3	-3	-3	-5	-6	-9	-11	-15	-19	-79
設備投資額	32	36	138	47	31	29	64	220	20	38	108	731
補助金見込額	23	27	22	29	21	20	43	146	13	25	72	418
設備投資-補助金	9	9	116	18	10	9	21	74	7	13	36	313
資金不足額(①)-(②)	-19	-14	-119	-21	-13	-14	-27	-83	-18	-28	-55	-392

(明細:設備投資額)

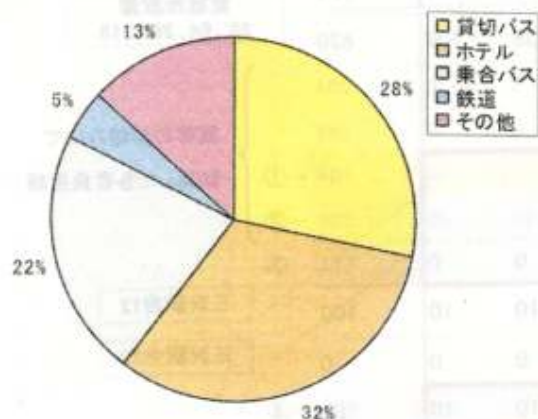
	22年度	今 後 10 ケ 年										10ヶ年計
		23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	31年度	32年度	
運動装置の改良	23	31										31
閉そく装置の改良				10								10
踏切保安設備更新			18	18	18	18			18	36	36	162
七百変電所機器更新							64	218				282
ハンガーカバー			1	1								2
噴泥箇所道床交換		5	13	13	13	11						55
踏切レール交換			2	2					2	2	2	10
レール振替			2	1								3
車輪更新			2	2				2				6
自動券売機更新	9											9
三沢駅建替											70	70
十和田市駅建替			100									100
総額	32	36	138	47	31	29	64	220	20	38	108	731

…補助対象外設備投資(計111百万円)

4. 沿線自治体への支援のお願いについて

当社鉄道事業は、かねてより沿線市町、県、国のご支援を受けて運営して参りました。

しかしながら、鉄道事業収入は減少の一途であり、経常的な赤字と設備投資の事業者負担分が当社業績・財務状況に与える影響は無視し得ない状況となっております。



左記の通り、当社売上の60%は貸切バス・ホテル(平成22年度実績)であり、今まではこれらの事業の収益で鉄道部門の赤字を穴埋めして参りました。

しかしながら、東日本大震災による観光客減少の影響により、貸切バス、ホテル共に収益の落ち込みが顕著で、この先も当面は状況の好転が期待し難い状況にあって、他部門の収益で鉄道部門の赤字を支え続けることができなくなりつつあることを何卒ご理解賜りたく存じます。

次ページ記載の通り、鉄道事業を維持するためには多額のご支援をお願いせざるを得ません。

但し、三沢～十和田市間の移動手段の確保は鉄道のみならず、バスでもその使命を全うできると考えております。

当社は今後とも地域のニーズに十分配慮しつつ、公共交通手段(="地域の足")の確保に鋭意努めて参ります。

ご参考：沿線市町への支援要請額

⇒ 沿線市町には以下のご説明をさせて頂いております。

十和田市駅舎100	今 後 10 ヶ 年										10ヶ年計	(百万円)
	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	29年度	30年度	31年度	32年度		
設備投資額	36	138	47	31	29	64	220	20	38	108	731	三沢駅舎70
補助金対象	36	33	43	31	29	64	218	20	38	108	620	変電所設備 28':64、29':218
国負担	12	11	14	10	10	21	73	7	13	38	207	既存の枠組みにて 試算した各者負担額
県負担	6	6	7	5	5	11	36	3	6	18	103	
市町村負担	6	5	7	5	5	10	37	4	7	18	104 ..①	
当社負担	12	11	15	11	9	22	72	6	12	38	206 ..②	
補助金対象外	0	105	4	0	0	0	2	0	0	0	111 ..③	三沢駅舎12
修繕費	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	100	三沢駅舎23
補助金対象	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
補助金対象外	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	100 ..④	
市町村負担要請額	28	131	36	26	24	42	121	20	29	64	521 ..①~④合計	

- ①.. 104 .. 既存の枠組みにおける市町村負担見込額
 ②~④.. 417 .. 既存の枠組みにおける当社負担見込額

当社鉄道線に対する従来の支援の枠組みによれば、上表②~④の部分が当社負担となります。

今般の沿線市町への支援要請は、従来の枠組みによる沿線市町からのご支援分(=上表①に相当)に加え、当社負担分(=上表②~④に相当)に対するご支援も併せてお願いしているものです。

鉄道事業とバスによる電車代行の比較

	鉄道事業	バス(バスによる電車代行)
メリット (長所)	<ul style="list-style-type: none"> ○定時性が優れている ○ピーク時の大量輸送、乗降時間短縮(乗降ドアが1編成6箇所) ○道路混雑の緩和(専用軌道のため) ○交通事故のリスクが少ない ○環境負荷が少ない(環境にやさしい・クリーンエネルギー) ○地図上への路線(駅名)の明記、ランドマーク性 「十和田市」など駅名が地図に記載→全国的に認知される ○急発進や急停車が少なく乗り心地が良い ○防犯上(明かり等) 	<ul style="list-style-type: none"> ○ダイヤ・運行時間が上り・下りそれぞれ別に柔軟に設定できる ○路線の起終点の延長、設定できる 例:学校前までや街中までの延伸など～電車・バス乗換不便解消 ○需要に応じた増便・運休の設定が可能 例:ピーク時は増便 休校日運休など ○乗降場所を比較的にこまめに設定できる ○インフラ整備・維持管理が国・自治体 例:道路整備・維持 ○欠損に対する補助制度がある
デメリット (短所)	<ul style="list-style-type: none"> ○ダイヤ・運行時間帯の設定に制限がある(単線のため) ○路線の延伸が難しい(建設コストがかかる) ○駅間が長く、乗降できる場所が限られている。 ○設備投資やその維持管理費が事業者負担でかつコストが大きい ○欠損に対する国の補助制度が無い 	<ul style="list-style-type: none"> ○所要時間が多少長くなる(特に降雪時→冬期ダイヤも検討) ○大量輸送への対応(朝夕の一時のピーク時→台数増で対応) ○学校周辺の一時的な渋滞の可能性(校内乗入やバスベ이의検討) ○環境への影響(NOx、CO2等排気ガスの増)