

いすみ鉄道が担う地域公共交通のあり方検討会議（第１回） 議事要旨

1 日時

令和８年５月２７日（水）午前１０時から午前１１時５分まで

2 場所

大多喜町役場 大会議室

3 出席者

別紙のとおり

4 発言要旨

【冒頭あいさつ】

（千葉県）

- ・ 令和６年１０月に脱線事故が発生したいすみ鉄道については、現在、大原・大多喜駅間の復旧工事が進められているところだが、去る３月２５日に、会社から大多喜・上総中野駅間の復旧費用等の試算結果が公表され、今後の対応について、関係自治体に協議の申し入れがされたことを受けて、この検討会議を設置することとした。
- ・ いすみ鉄道は、昭和６３年に、県及び関係４市町及び地元経済界等の出資により旧国鉄木原線を引き継ぐ第３セクター鉄道として開業し、以来、三十数年間、住民の生活や観光の足として運行されてきたが、一昨年１０月に発生した脱線事故により、現在、全線で運休中となっている。
- ・ 全国の地域鉄道に共通する課題ではあるが、人口減少やモータリゼーションの進展等に伴い、利用者は減少傾向にあることなど、様々な課題を抱えているところ。
- ・ 検討会議においては、こうしたいすみ鉄道の現状と課題、さらに沿線地域の交通ニーズなどを踏まえながら、地域においていすみ鉄道が果たすべき役割やそのあり方について、多角的な観点から検討を行うこととしている。
- ・ 会議には有識者として流通経済大学の板谷教授をお招きしており、交通政策の専門家としての視点から、御指導をいただきたい。
- ・ 委員の皆様には、ぜひ忌憚のない御発言と活発な御議論をいただければと考えている。

（いすみ鉄道）

- ・ 東側の復旧工事の進捗状況について、令和９年秋の復旧を目指し、ＪＲからの技術支援を受けながら、現場の施工会社を１社から３社に増やし、これまで大多喜駅側から実施していた復旧工事を大原駅側からも施工するなど、早期の運行再開に向けて、鋭意、取り組んでいるところ。

- ・ 本検討会議については、地域にとって最もふさわしい交通のあり方や姿を幅広く検討していただき、いすみ鉄道がどのような役割を担っていくか、関係者の皆様から忌憚の無い御意見を頂戴し、御議論いただく場と認識している。
- ・ このような検討会議を設置いただいたことに、ありがたく思っている。いすみ鉄道の今後のよりよいあり方を活発に御議論いただけることを幸いに思う。本検討会議がこの地域の将来にとって最善の方向性を見出す一助となることを強く願う。

【議題 1】

（事務局）

- ・ 本検討会議の名称については、資料に記載のとおり（いすみ鉄道が担う地域公共交通のあり方検討会議）。
- ・ 設置目的として、令和 6 年 10 月に脱線事故が発生したいすみ鉄道について、現状と課題、沿線地域の交通ニーズなどを踏まえながら、地域においていすみ鉄道が果たすべき役割やそのあり方について、多角的な視点から検討を行うもの。
- ・ 構成員は、記載（資料 2）のとおり。
- ・ なお、本会議の目的について、より具体的には、西側区間（大多喜～上総中野間）に係る今後の対応に加え、東側を含む安全運行体制の確保といった観点も含めて、会社及び会社を支える関係自治体に対して提言をまとめることを想定。
- ・ 事務局は、いすみ鉄道株式会社と千葉県の共同設置。
- ・ 会議の設置期間は、目的を達成するまで。
- ・ 会長を千葉県の田中担当部長、副会長をいすみ鉄道株式会社の古竹代表取締役社長、座長を流通経済大学の板谷教授とする案。

⇒ 質疑者無し、事務局案のとおり承認

【議題 2】

（事務局）

- ・ いすみ鉄道は、旧国鉄の木原線が廃止検討の対象とされた際、地元の意向を踏まえ、第 3 セクター鉄道として、千葉県や関係 4 市町等の出資により、昭和 62 年に設立。
- ・ 出資比率として、千葉県 34.2%、その他内訳は資料のとおり。
- ・ 路線は、いすみ市の大原駅から大多喜町の上総中野駅までの 14 駅 26.8 キロ。ディーゼル車両で、所要時間およそ 60 分。
- ・ 大多喜高校への通学など、地域住民の足としての利用のほか、「房総横断鉄道」として、上総中野駅で小湊鐵道と接続。
- ・ 利用者数（輸送密度、営業 1 キロあたりの 1 日平均輸送人員）は、旧国鉄から運営を引き継いだ昭和 63 年度当初は約 1,200 人。この時点で既に、旧国鉄が廃止を検討する基準

である 2,000 人を下回る。その後も減少が続き、脱線事故前の令和 6 年は 364 人と、会社発足時（昭和 63 年度）の約 1/3。

- ・ 駅別の乗車人員数に基づく利用者数は、約 8 割が大原～大多喜間（いわゆる東側区間）。
- ・ いすみ鉄道に係る利用促進策として、房総横断記念乗車券等の企画乗車券や、レストラン列車などの実施のほか、「大多喜高校いすみ鉄道対策委員会」や「いすみ鉄道友の会」などによる地域住民の活動、自治体による駅設備等の整備やイベント等での利用の呼びかけなどを実施。
- ・ 他の地域鉄道と同様、国及び県市町による協調補助が実施。加えて、平成 20 年度からは、鉄道運行はいすみ鉄道が行い、これに係るマクラギ交換や踏切設備等のいわゆる「下部経費」については自治体が負担する「みなし上下分離」の考え方による補助も実施。さらに、令和元年度からは、前年度の鉄道事業損失額に対する補助も実施。近年の補助額は資料のとおり。
- ・ 令和 6 年 10 月 4 日午前 8 時 6 分頃、国吉～上総中川間を走行中の列車（2 両編成）が、速度約 41 キロで右曲線を走行中、先頭車両及び後部車両が左側に脱線する事故が発生。列車には乗客 104 名、運転士 1 名が乗車するも、負傷者は無し。
- ・ 事故原因は、曲線中の軌間（レールとレールの間隔）の変位の拡大、及び腐食やひび割れが発生しているマクラギが連続していたこと。
- ・ 利用者が多い東側区間は、令和 9 年秋頃の復旧を目指し、現在復旧工事中。
- ・ 残る西側区間については、復旧費用や中長期的コストなどの全体像を明らかにした上で、いすみ鉄道から千葉県及び関係市町に対して協議を申し入れ、検討会議の場が持たれた。

【議題 3】

（事務局）

- ・ 本検討会議では、地域においていすみ鉄道が果たすべき役割やあり方について、多角的な視点から検討を行う。
- ・ 具体的には、いすみ鉄道の利用状況や経営状況の分析、沿線地域の交通ニーズの調査、沿線地域の観光振興の側面からのいすみ鉄道の役割等の視点から、より詳しい調査検討を行いたい。
- ・ これらを踏まえ、沿線地域において、公共交通を将来的に持続可能な形で維持していくため、どのような交通体系が望ましいのかを、総合的な視点で比較検討していく。
- ・ 本検討会議は、今年度中更に 2 回程度、次年度にも 2 回程度開催の上、提言の取りまとめを行う想定。
- ・ 第 2 回会議は、利用状況等の調査内容や範囲、その他検討事項を整理し、8 月までに開催したい。その後、調査を実施し、第 3 回は 2 月くらいまでに開催したい。それ以降の進め方は議論の進捗次第。

- ・ 実態調査や住民アンケート等の内容は、現時点で未確定。本日の議論も踏まえ、手法や範囲等を検討したい。全線地域について広く確認する必要があると考えている。
- ・ 西側区間の今後の対応を含め、いすみ鉄道全体のあり方が議論の対象。検討に当たり、利用状況、経営状況、地元の負担、地域においていすみ鉄道が果たす役割、観光の役割、東側の安全運行など、多角的な視点から検討することを想定。
- ・ いすみ鉄道の将来的なあり方について、どのような選択肢があるかを議論した上で、コスト比較が必要。利便性、観光振興も合わせ、どのような効果を地域にもたらすことができるのかや、様々な財源の比較検討も議論の対象とする。

【意見】

<委員>

(全体方針・検討の進め方)

- ・ 複数考えられる選択肢を明示し、この選択肢を選んだらどういうことになりそうか、予め検討した上で議論すべき。
- ・ 必ずしも復旧後の利用促進や、維持に向けた議論をするということだけではなく、幅広に議論することが必要。
- ・ 必要なコストについても、議論に上げるべき。その財源についても、金額そのものが高くなり高くなる可能性があることもあり、しっかりと議論していくことが必要。
- ・ 復旧のコストをかけるだけの価値があるかどうか、価値を出していくためにどうするかというのは、議論の中心。また、単純な利用状況だけでなく、沿線ではない自治体に利益があるのかというところも考えないと、議論が進まない。しっかりと現状把握をしていくことが必要。
- ・ コスト面だけを見て廃止するという選択はせず、地域にどういう影響を与えるかも議論することが必要。数字だけで切れるのであれば会議は不要であり、会議では慎重な現状把握をすべき。鉄道が地域に与える影響は大きい。
- ・ 検討に当たっては、1つのシナリオを作ってそれを実現するために検討をすることはあまり効率的ではない。そのシナリオを決める前に複数の選択肢（代替案）を提示し、比較して、一番良い選択肢を決めて進めていくことが必要。
- ・ 東側、西側を分けるということについて、他の厳しい状況におかれている鉄道路線の議論を見ていると、分けるかどうか、分けるとするとどこから分けるか、というところから議論になる場合もあるため、議論の初めに確認しておくべき。全体としての議論、東についての議論、西についての議論、それぞれ需要予測して、数字が出る必要がある。
- ・ 必ずしも「いすみ鉄道全線を残します」ということを前提とした議論ではない。この会議自体は、現実とデータを基に進めていきたい。

（インフラ復旧・安全とコスト）

- ・ 会社から、西側の復旧工事費用最大 10 億円、10 年間の保守管理費用 50 億円と発表されたが、それを負担できるのかどうかという難しい部分もある。
- ・ コストカットをやりすぎると安全面に支障が出る。このあたりも議論すべき。
- ・ 起きていることは脱線という 1 箇所かもしれないが、予算が限られている中で老朽化している部分が、一気にこの時期に出てしまっているという認識。

（事業・経営の持続可能性）

- ・ 復旧に力を入れるというのが先に立っているように感じており、そもそもこの鉄道があるべきなのかどうなのかというのを第一に議論すべき。住民の理解が得られなくなってきており、議会でもそのような質問が続いている。
- ・ 本業である鉄道だけを議論するのではなく、関連事業やいろいろな部門も踏まえた上で、いすみ鉄道の経営が成り立っていくのかどうかを議論すべき。このままでは、観光客も減り、出血が止まらない。底の抜けたバケツに水を入れているようなものになってしまう。そもそも経営についての議論が必要。
- ・ お金を出すだけではなく、地域に愛される鉄道であるためにどうすべきかを前向きに検討すべき。
- ・ 第 3 セクターは、地域に支えられて 40 年生きているということもあり、社内風土もなかなか変わらない現状があるのでは。

（交通体系・代替手段と人材）

- ・ バス転換にしても大きなコストがかかる。そのあたりも議論しないで進めてしまうと、他の事例で見られるとおりで大変。バス転換は相当辛い結論となるため、どちらにも捉われず、という方向性で進めたい。
- ・ バスも運転手が少ない時代になってしまっていて、どの選択が正しいのか、非常に難しい。

（地域負担・財源と行政の役割）

- ・ 全線復旧を目指したいが、沿線自治体の財政状況を考えると、絶対に全線復旧してほしいという選択肢を言えない。
- ・ 7 月 1 日から出国税が 1,000 円から 3,000 円と 3 倍になる。財源についてはもう少し検討が必要。使い道が決まってしまうよう、働きかけや検討が必要。

（利用実態・需要創出（通学・地域利用）・観光）

- ・ 例えば、街づくり上、あるいは通学の利用が多いということであれば、その観点からの利用促進を含め、できることがあるかどうか、そこに注力を置いた調査をしていくべき。

- ・ 観光が重要でないという話ではないが、観光は水物で、世間の状況による影響を相当受ける。地元の方に多く利用してもらえる鉄道であれば、お金を出すにしても考えられる。そのあたりを中心に議論できるよう準備すべき。詳細な調査方法等については検討が必要。
- ・ 観光振興という点では、かなり知名度があり、全国的にも注目されており、今後も活かしたい。沿線だけではなく、県全体としていすみ鉄道を支援してほしい。

（地域合意形成・価値観）

- ・ いすみ鉄道をどうしていけばよいかということを、皆さんと向き合って話し合えるという、分岐点に入っていることを改めて認識。
- ・ 鉄道事業だけではなく、関連事業も含めた経営努力や、それぞれの選択肢の比較検討、鉄道があることによる有形無形の効果等、ほかにも出た様々な意見も含めて議論を深め、最適な形を見出していければと思う。
- ・ あり方の選択肢はたくさん持っていなければならないが、鉄路・線路を残したい。地域の人たちの、ギリギリだけど何かを残していきたい、少子高齢化だけど何とか残せるというスタンスをどうにか導き出していきたい。
- ・ 脱線は鉄道会社が一番してはいけないことだが、いすみ鉄道は残したい。

（東西区間の位置づけと接続性）

- ・ 東側については既に資金を投入し、再開に向けて取り組んでいる状況。東側が運行再開し、今後いすみ鉄道をどうしていくのか、地元も含め説明が必要。
- ・ 西側については、復旧に係る金額も多額であり、あり方が決まっていない中で焦点となる。地元の負担も大きな論点。検討に当たっては、西側だけでなく、東側も含めたいすみ鉄道全体の体制や、鉄道区間だけでなく、沿線地域の交通体系をどうするのかというあり方も議論することが必要。
- ・ 鉄道として繋がっていることの影響の大きさという点では、上総中野まで行く人の数字を見ると分かるが、房総を鉄道で横断しようとする事自体、厳しいことがあるかもしれないと認識。

<オブザーバー>

（費用精査と代替案評価）

- ・ 3月に公表された中長期コストは、不確定要素が多い中での概算であり、本当に必要な費用についてはもう少ししっかりと検討していくことが必要。
- ・ 鉄道を残すだけではなく、他の方法もあるのではとのことで、現在代行バスが走っており、これがもしバス代替とした場合の利用状況のシミュレーションにもなり得るので、こ

の状況は大事なデータとして検討すべき。西側の交通手段（鉄道、バス等）について比較する中で、各比較対象において同じレベルで精度高く検討していくことが重要。

- ・ 鉄道事業としての収支、地域の経済効果を測定し、それを加味した上で、地域の皆様の納得性が得られるように、意見を集約しながら進めることが必要。

（小湊鐵道への接続による経済効果の検証）

- ・ 西側だけで考えるのか、全線を考えるのか。西側が無くなってしまうと小湊鐵道にも影響が出ると思われ、ひいては千葉県におけるこの地域全体の問題かと思うので、影響を考え検討範囲を設定すべき。
- ・ いすみ鉄道と接続する上総中野駅では、養老溪谷までは観光客が使われるが、養老溪谷から上総中野までの通過人員については、脱線前に比べて 7 割減。房総横断切符の売上も、3月から9月の集計で、8割減。鉄道が無いことで通過する人が減っているということは間違いなく、それだけの経済効果があったという認識。
- ・ いすみ鉄道が小湊鐵道に繋がっていることで地元の人も観光客も来る。その効果も大きいため、そういった議論も必要。
- ・ 一昨年市原市と小湊鐵道のあり方を協議している中で、地元への効果の金額の試算を受けており、その結果によると大きな経済効果が出ていたため、経済効果の分析はすべき。

（学生定期による需要の創出）

- ・ ローカル鉄道ということで、沿線地域の人口減少や高齢化社会が継続することが前提と考えていたが、人口減少を食い止めようと、小湊鐵道では会社を上げて学生を応援し、定着を図りたいと考え、この4月から学生1年間1万円の定期券を作ったところ、学生利用が従来の3倍に増加。人口減少が前提ではなく、将来的にどうしていくかも含めた議論が必要。

いすみ鉄道が担う地域公共交通のあり方検討会議（第1回） 出席者名簿

（敬称略、順不同）

【委員】

＜自治体＞

田中 泰史	千葉県 総合企画部	国際・交通担当部長
石野 正行	いすみ市	副市長
西郡 栄一	大多喜町	副町長
竹下 正男	勝浦市	副市長
田邊 義博	御宿町	副町長

＜鉄道事業者＞

古竹 孝一 いすみ鉄道株式会社 代表取締役社長

＜有識者＞

板谷 和也 学校法人流通経済大学 経済学部教授

【オブザーバー】

＜国土交通省＞

市野 将英	関東運輸局交通政策部交通企画課	課長
谷口 信夫	関東運輸局鉄道部地方鉄道再構築推進調整官	

＜（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構＞

目黒 靖人 同 鉄道総合支援課 課長補佐

＜（株）千葉銀行＞

【代理】阿部 幹男 大多喜支店 支店長

＜小湊鐵道（株）＞

杉山 茂 鉄道サービス部 部長