

いすみ鉄道が担う地域公共交通のあり方検討会議（第２回） 議事要旨

1 日時

令和８年８月１０月（月）午前９時３０分から午前１０時５０分まで

2 場所

千葉県庁本庁舎 多目的ホール

3 出席者

別紙のとおり

4 発言要旨

【冒頭あいさつ】

（千葉県）

- ・ この検討会議は、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、そして沿線地域の交通ニーズなどを踏まえ、地域において同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ために設置されたもの。
- ・ ５月２７日に開催した第１回会議では、まずキックオフとして、いすみ鉄道の現状・課題を俯瞰的に見た上で、今後の議論の進め方について確認した。
- ・ 本日の第２回会議では、今後の同鉄道のあり方を考える前提として、同鉄道の利用状況や経営状況等について、まずは既存のデータや、過去に実施した調査について説明し、更により詳細な把握・分析を行うために、沿線地域等を対象としたニーズ調査のやり方について議論をしていただければと考えている。

【議題１】

（事務局 [いすみ鉄道]）＜資料１－１＞

＜２ページ＞

- ・ いすみ鉄道は、いすみ市のＪＲ外房線の大原駅から大多喜町の小湊鐵道上総中野駅までの、２６．８ｋｍを１４駅で結ぶ鉄道。上総中川駅までがいすみ市、城見ヶ丘駅から西側は大多喜町に位置する。
- ・ 脱線事故が発生した令和６年１０月時点の鉄道ダイヤでは、平日、大原～大多喜間は１日あたり上下計２６本、大多喜～上総牛久間は１日あたり上下計２４本、大原～上総中野までの直通列車は上下計２１本運行。
- ・ 平均通過人員は、大原～大多喜間は１日あたり４９１人である一方、大多喜～上総中野間は１８０人であり、全線の平均通過人員は３６４人。参考に、小湊鐵道の全線の平均通過人員は７７１人。

＜３ページ＞

- ・ 年間輸送状況について、昭和６２年度末の開業当時の推移では、昭和６３年度は年

間で約112万人の利用者がおり、かつ、その7割が通学定期券の利用者。その後減少が続き、脱線事故前の令和5年度には年間利用者数は約23万人となり、通学定期券利用者の割合も5割弱まで減少。通勤定期券の利用者は、開業当初から割合としては少ない状況。

<4 ページ>

- ・ 旅客運輸収入について、開業当初から減少が続いている。昭和63年度は年間で約1.8億円の旅客運輸収入があった一方、令和5年度は約5,900万円。
- ・ 収入に占める利用者の割合は、当初は通学定期券による収入と普通乗車券の収入がほぼ同じであったが、通学利用者の減少などもあり、令和5年度は通学定期券の収入が約3割、残りの7割が普通乗車券の利用による収入となった。

<5 ページ>

- ・ 輸送密度について、昭和63年度の開業当初は1,273であったところ、減少が続き、令和5年度には364となった。
- ・ 営業係数（100円の収入を得るために必要な費用）は、昭和63年度の開業当初は125であったところ、年度ごとに増減があるものの、令和5年度は273と、開業以来最大となった。

<6 ページ>

- ・ いすみ鉄道の全ての駅の勢圏人口（駅を中心として半径1km圏内の人口）では、多い駅は、東側から順に、大原、西大原、国吉、城見ヶ丘、大多喜の5駅で、このうち乗車人員も比較的多い駅は、東から順に、大原、国吉、大多喜駅。
- ・ 一方、西大原駅と城見ヶ丘駅は、勢圏人口が多い一方で乗車人員は少ない。これは、両駅とも、目的地や経由地となる隣の大原駅、大多喜駅に近く、自転車やバイクの利用、自家用車で送迎が鉄道に比べて比較的容易なためと考えられる。特に城見ヶ丘駅は、若い世帯やリタイア組の移住者など、生活の足が自家用車である場合が多いこともいすみ鉄道の利用が少ない要因の1つと考えられる。
- ・ 勢圏人口が少ない駅は、東側から順に、上総東、新田野、上総中川、東総元、久我原、総元、西畑、上総中野駅。うち、上総中野駅は、勢圏人口が少ない一方、乗車人員は全14駅中4番目に多く、その多くが小湊鐵道からの乗り継ぎ客と思われる。
- ・ 駅別の1日あたり平均乗車人員をみると、東側から、大原、国吉、大多喜、上総中野が50人以上である一方、小谷松、久我原、総元、西畑は1日あたり平均乗車人員が10人未満。

<7 ページ>

- ・ 開業当初からの損益収支について、年度ごとに実績にばらつきがあることから、トレンドを把握するため、5年ごとの平均値で表現した。また、令和5年度は営業費用が突出しているが、これは台風被害に対する復旧工事費として約1.1億円の支出が計上されているため。なお、同額を保険金及び補助金として、営業外収益として計上している。
- ・ 営業費用については、開業当初から概ね横ばいである一方、営業収益の減少が続いてお

り、結果として営業損益も悪化が続いている。

< 8 ページ >

- ・ 開業当初からの補助額の推移について、国県市町で協調補助を行っている「輸送対策事業費補助」、「基盤維持費補助」、「運行経費補助」の金額をまとめたもの。年度ごとに、高額となりやすい車両購入や車両検査の有無などによって補助額にばらつきがあることから、7 ページの「損益収支」のグラフと同じく、昭和 63 年度を初年度として、5 年間の平均値で表現した。
- ・ 補助制度として、平成 19 年度までは主に「大多喜町鉄道経営対策事業基金」により補助が実施されていた。この基金は、千葉県及び関係 4 市町からの収入が 86 % を占めているため、ほぼ「自治体による補助額」と読み替えられる。
- ・ 平成 20 年度からは「基盤維持費補助」制度を開始し、県市町からの直接補助に切り替わった。これ以降、原則的に千葉県と関係 4 市町の補助額が 1 : 1 である。
- ・ 経営状況が厳しくなっていることを受け、補助金の受け入れ額は増加傾向となっており、直近の平成 30 年度から令和 4 年度は、平均約 1.8 億円となっている。
- ・ 令和 5 年度の補助金受け入れ額が突出しているが、これは台風被害の復旧工事費への補助金として国県市から約 6 千万円を受け入れていることが要因。

< 9 ページ >

- ・ 国土交通省が取りまとめている「鉄道統計年報」を用いて、他の地域鉄道のうち、いすみ鉄道と同じく「非電化」、「第三セクター」、「同等の営業キロ」で、「比較的人口の多くない地域を運行している事業者」を抽出し、令和 4 年度実績で比較した。
- ・ 鉄道事業者にはそれぞれ固有の事情があり、利用者の性質（通勤通学客が多いのか、観光客が多いのか）や、自治体等による支援スキームの違い、車両や本数、設備の違いなど、完全に条件を統一した比較は不可能であることから、あくまで「他の地域鉄道はどういう状況か」という参考資料として提示した。

（事務局 [千葉県]）< 資料 1 - 2 >

< 2 ページ >

- ・ これまでに実施された市民・町民アンケートについて、いすみ市では、令和 3 年に市民アンケートを行っており、大多喜町では、令和 5 年に町民アンケートを行っている。
- ・ それぞれの設問が異なるため、単純な比較はできないが、「鉄道を利用するか」との問いに対し、両市町ともに、いすみ鉄道の利用者は約 2 % と、低い結果となっている。これは、アンケートの対象が 15 歳以上の住民を無作為に抽出しており、主な利用者である高校生の割合が、回答者の中では相対的に低くなっていることが一つの要因と思われる。また、両市町とも、自家用車を利用するなど、鉄道を利用しない方が多いことが特徴として見られる。

< 3 ページ >

- ・ 鉄道を利用する人のうち、その利用頻度を聞いた結果だが、いすみ市では、年に数日程度の利用が約半数と最も多く、週に1・2回、月に2・3日程度と併せて約8割が通勤・通学者以外となっている。
- ・ 大多喜町では、週に1回以上利用する方は、ほぼおらず、「鉄道は利用しない」が約7割と最も多く、「年に数回程度」が約2割となっている。

< 4 ページ >

- ・ いすみ鉄道の利用目的を聞いた結果だが、いすみ市では、「遊び・趣味・習い事など」が多く、次いで「買い物」となっており、生活交通としての利用が一定数あることが窺える。
- ・ 大多喜町では、実際の利用者への聞き取りのため、これまでのアンケート結果とのつながりは見えないが、「趣味・娯楽」が約4割、「金融機関利用」が約2割となっており、こちらも生活交通としての利用が一定数あることが窺える。

< 5 ページ >

- ・ 利用促進等の取組状況として、いすみ鉄道株式会社の取組については、これまで、企画乗車券や企画列車の運行を行い、多くの方に利用いただいた。また、有名列車を用いたイベントの開催、「房総横断鉄道たすきプロジェクト」などの取組などにより、利用者の増加に取り組んできた。

< 6 ページ >

- ・ 地元自治体の取組については、いすみ市では、国吉駅へのトイレ、駐車場、観光案内所、ベンチや花壇などの整備を行ってきたほか、地域おこし協力隊員を4年間採用し、現在はいすみ鉄道の運転士として勤務いただくなど、会社と一体となった取組を進めてきた。
- ・ 大多喜町では、「城見ヶ丘駅」の建設や駐輪場の整備、大多喜駅への「三の丸改札口（通用門）」の新設などにより利用者の利便性向上に取り組んできたほか、60歳以上の方を対象とした「いすみ鉄道シニア会員」制度により、町内区間の利用料金を1回100円とするなど、いすみ鉄道の利用促進に取り組んできた。
- ・ 勝浦市や御宿町では、自治体主催イベントと連携したPRを行うほか、学生の定期券購入への補助による利用者の負担軽減を行っている。

< 7 ページ >

- ・ 地域活動の取組については、大多喜高校の生徒や教員で組織する「大多喜高校いすみ鉄道対策委員会」では、駅の清掃活動、案内図の掲示、車内コンサートなどを実施している。
- ・ いすみ市や大多喜町の住民などで組織する「いすみ鉄道友の会」では、駅舎の美化活動や植栽・草刈りなどを実施している。
- ・ ボランティア団体の「いすみ鉄道応援団」では、国吉駅周辺の環境整備や売店の運営、イベントの開催などを実施している。
- ・ 地域の方々も様々な活動を通じていすみ鉄道の支援を行ってきたところ。

【意見・質疑】（質疑への回答は事務局）

<委員>

（議題１の位置付け）

- ・ 経営状況が厳しい中で何ができるかを検討する前に、こうした利用状況を把握しておかなければならない。今回のデータを皆で共有して、これを元に、ではこれからどうしていきましょうというのが重要かと思う。
- ・ 既存のデータで分かる内容をお示しし、どうしてもデータだけでは分からない実態として、例えば、誰がどういう目的で使っているのかなどが見えない部分があるため、その点をアンケート調査で補っていければと思う。

（利用状況）

- ・ 大多喜町から大原間は比較的利用が多く、１日４９１人である一方、西側は１８０人。大多喜で大きな段がある。また、接続している小湊鐵道は７７１人。一般的には、大変厳しい数字。国では、存続ないし廃止を検討する一般的な基準として、１，０００人を割ったら協議してよいとされており、そのラインを下回っている。
- ・ 民営化直後の１９９０年前後は、大半が通学定期の利用だった。このことから、いすみ鐵道の大きな社会的役割は、沿線住民あるいは沿線に通学する高校生の輸送を担ってきたといえる。これは大変重要であり、欠かすことのできない役割だと理解している。少子化の進行に伴い高校生の需要が少なくなる中、これまで一定の役割を果たしてきて、「さあ、この後どうするか」という状況と理解している。
- ・ 特定の駅で利用が多いということが確認できた。地元利用の中で、鉄道を維持した場合に継続して乗ってもらえそうなのは、大原、大多喜と国吉が大半かなと思う。
- ・ 過去の市町のアンケート結果を見ても、地元の方々のいすみ鐵道の捉え方としては、日常的に乗っている人は少ない。通学のニーズには相当程度答えているものの、ビジネスユースには耐えられるサービスレベルではないかもしれない、ということなのだろうと思う。

（経営状況）

- ・ 大変厳しい内容であることを改めて感じた。台風・コロナ・土砂災害という形で、コンスタントに取り組をし続けることができなかったという事実もあるので、事実をしっかり受け止めて、良い答えを少しずつでも出していけたらと思う。
- ・ 「そうなんだろうな」「この先どうなるのだろうか」というのが率直な感想。
- ・ 高校が合併するなど、全体として生徒数が減少していることは間違いないが、その中で、いすみ鉄道はかなり頑張っている、というような肌感ではある。
- ・ 通学定期の売上も、最初のうちは半分くらいを占めていたのが非常に少なくなっている。輸送密度についても、当初は１，０００人を超えていたものが、現在は全線で３６４

人というところで、経営状況としては極めて厳しい状況ということが確認できた。

- ・ 開業以来、地元の高校生の輸送がこの鉄道の最大の役割であったことを考えると、今後、高校生の数がどう推移していくか、特に大多喜高校へ、今後どれくらい継続して進学してもらえるか。こういったところが、今後の鉄道のあり方を考える上ではかなり重要なファクターになると思う。

（災害や新型コロナウイルス感染症の影響）

- ・ 令和元年度も大きな災害があり、その後にコロナが蔓延して観光客の減少に繋がっており、続いて令和5年度の災害ということで、その辺りも少し考慮しても良いのでは。
- ・ 平成19年度から20年度あたりに、いすみ鉄道再生会議を開催して、沿線各自治体といすみ鉄道を含めた努力で、しばらく経営状況は横ばいな状態が続いていたが、災害やコロナの影響が経営状況にも響いている状況が見られるということが分かった。今後も予測できないところもあるのではないか。

（他の地域鉄道との実績比較）

- ・ 営業規模等条件が違うものの、いすみ鉄道は他と比べると1キロあたりの費用が大きい。それが1キロあたりの収支率にも影響してきているのではと思うが、その要因は何か。
→ 前提条件が多種多様に渡っている。1キロあたり費用が大きいという点については、費用は設備によって大幅に変わってくるものであり、例えば踏切を全て無くすことで費用を圧縮している事業者もあるので、一概に費用で比較することは難しい。あくまで、「こういう鉄道もあります」というレベル感で提示した資料。
また、沿線人口についても、いすみ鉄道の場合は大多喜町といすみ市の人口が4万人くらいだが、他はその倍以上あったりするので、そういう点でも、比較は難しいところ。
当該資料は、基準として、営業キロ、非電化、第三セクター等といった条件のもとで抽出したところであり、あくまで参考程度に見ていただければと思う。
- ・ 比較表を作ることは難しい。各鉄道にそれぞれ固有事情があり、費用が高めに見えたとしても、実際にコストカットがまだできるということなのか、あるいは既にギリギリでやっているのか、この数字を見ただけではなかなか分からない。見る限り、いすみ鉄道が費用を無駄に使っているという感じではないと思う。
- ・ 第三セクター鉄道は41社くらいあると思うが、そのほとんどが赤字かと思う。赤字の事業者に対して、どのような形で補てんをしているのかなど、そこまで踏み込んだ資料があればありがたい。
- ・ 単純な比較はなかなか難しいところがあるが、第3回以降の検討会議で、利用状況やこういった取組をしているのかという点についても、掘り下げても良いのでは。

（今後の利用促進の取組）

- ・ 事業者側の経営努力の対象として、高校生を増やすといっても少子化で限界があり、やはり観光の方々に来ていただくというのが非常に有効ではないか。
- ・ 鉄道会社としてやることは既にもう最大限やっていると感じた。実際、こういった取組で興味を持ち、お越しいただける顧客が相当程度いるというのも貴重な実績。
- ・ 地元自治体も、大変熱意をもって維持に取り組んでいるのは非常に良く伝わってきた。地元の応援団等の方々による活動も、いすみ鉄道にとっては大きな役割を果たしていると思う。

＜オブザーバー＞

（通学需要の推移）

- ・ 通学定期券の利用者数が年を追うごとに減っているのは全国的な傾向なのかと思うが、それは沿線の高校生の数の減り方と純粋に比例しているのか、それとも高校生の減少よりも多いのかどうか。

→ 直接的に、何年に生徒が何人というところまでは把握できていないが、当時は大多喜高校と大多喜女子高校の2校があったところ、これが合併されたことや、1校あたりの定員が全体的に減少傾向にあることから、利用する学生数は今の方が少なくなっている。

現在、大多喜高校には400名ほどの在校生がおり、うち100名程度が使っているというところについては、この後の議題にはなるが、アンケート等でしっかりと状況把握していきたい。

（観光需要・企画乗車券）

- ・ 上総中野駅は、おそらく、ほぼ観光客の方、通り抜けて移動される方であり、脱線事故前は結構利用されていたが、今では減っているというところだと思う。
- ・ 令和5年度は1日フリー乗車券が1万人ほど、房総横断切符が12,000人ほど、これだけの枚数が売れたという捉え方をしている。一方、利用状況では、この1日フリー乗車券と房総横断切符の利用者は、地域の方よりは他のエリアから来た方が利用しているのではないかと見たところ、定期外利用で約10万人の利用がある中、5分の1くらいは1日フリー乗車券と房総横断切符を利用しているものと見受けられる。

1日フリー乗車券と房総横断切符については、通年で販売されているかと思うが、フリー乗車券や記念乗車券の利用が特に多い時期や、利用者属性はどうか。外からの利用を伸ばすという点では、このあたりが一つのきっかけになるのではないか。

→ 細かな統計などを取っていないため、どの時期が多いといったことや、利用者属性がどうかということは不明だが、春のシーズンは利用客が圧倒的に多くなっている。それ以外は通常の観光シーズンというような動きかと思う。

（代行バスの現況把握）

- ・ 脱線後に運行している代行バスについて、その令和6、7年度の状況や業績、住民の声などが追って分かると、今後判断していく上での参考になると思う。
- 今回の検討会議では、どういった方が利用しているのかを軸に考えていきたいというところから、脱線事故以降の実績等（代行バス）については記載していなかったが、今後の在り方検討の中では、代行バスの利用状況等についても示していきたい。

（今後の検討事項）

- ・ いすみ鉄道の今後のあり方を検討する上で、同鉄道の周辺環境や将来の見通しを踏まえて議論していけたら良いと思う。例えば、道路網やバス路線などを含めた交通流動の実態がどうなっているのかや、観光資源や施設の立地、沿線の将来人口などが挙げられるかと思う。これらを踏まえて、鉄道が果たすべき役割や連携の可能性について整理できれば。
- ・ 他の地域鉄道との実績比較については、事業者ごとに特性があるため、数字だけでは判断できないと思う。輸送密度などが類似している事業者の取組などで、いすみ鉄道でも適用できるものがあれば検討していったら良いのではないかな。

【議題2】

（事務局〔千葉県〕）＜資料2＞

- ・ いすみ鉄道を利用していない方が、なぜ利用しないのか、いすみ鉄道に何を求めているのかなど、詳しく把握する必要があることから、アンケートを実施し、今後の検討材料としたい。
- ・ アンケートは、住民向け、利用者向け、学生向けに実施することとしたい。それぞれの回答者は重複するが、それぞれ、異なる設問により、実態の把握を行いたい。
- ・ 本日の会議では、「目的」、「対象」、「実施方法」、「主な質問」などについて確認いただき、詳細な設問などは、意見等を踏まえて、作成していきたい。

＜住民アンケート＞

- ・ 沿線住民の利用実態や潜在需要の確認のため、対象地域の住民が、日常生活においてどのような交通手段を利用して、いつ、どこで、どのくらいの頻度で移動しているのかについて、「いすみ鉄道の沿線住民」に絞って実施することで、生活の足としての利用が見込めるかどうかを確認したい。
- ・ 調査手法は、自治会回覧の上、紙での回答を基本とする。
- ・ 主な質問としては、現在の移動状況の確認、交通手段を選択にあたり重視する要素、鉄道を維持する場合にどれほどの負担増を許容できるか、などを確認したい。

＜利用者アンケート＞

- ・ 利用者の動向や意見を把握するため、いすみ鉄道の利用者が、どのような目的や頻度で利用し、どのような意見を持っているのかについて、代行バスの利用者に対して実施し、代行バスの問題点や鉄道復旧後の利用見込みなども確認したい。
- ・ 調査手法は、代行バスの添乗員からアンケート内容を配布し、紙での回答又はw e b回答とする。
- ・ 主な質問としては、いすみ鉄道の利用目的、乗車券の種類、日常的な利用頻度、代行バスへの評価や鉄道復旧後の利用頻度などを確認したい。

＜学生アンケート＞

- ・ 主要な利用者である学生の動向や意見を把握するため、どの区間や時間帯で利用しているか、代替通学手段の状況はどうかについて、「大多喜高校と大原高校の全校生徒と教員、大多喜町から茂原地域へ通学する生徒」に対して実施し、いすみ鉄道に求めるものや、利用していない理由などについて確認したい。
- ・ 調査手法は、学校へ調査依頼書を送付してw e b回答とする。
- ・ 主な質問としては、現在の通学手段や所要時間、代行バスの評価や鉄道復旧後の利用有無、いすみ鉄道以外の通学手段、などを確認したい。

【意見・質疑】（質疑への回答は事務局）

＜委員＞

（アンケートの位置付け及び意思決定の進め方）

- ・ いすみ鉄道の西側区間、大多喜から上総中野については、全てが大多喜町の区域であり、この問題を自らの課題として真摯に受け止めており、今回のアンケートは議論の出発点ともなる、極めて重要なものと認識している。
- ・ アンケート結果は決定材料ではなくあくまで参考資料ということで理解しているが、その位置づけを明確にしていきたい。この位置付けが曖昧なまま実施すると、後の議論で混乱を招く恐れもある。
 - あくまでアンケート結果は参考材料であり、このアンケート結果をもって、意思決定というわけではない。
- ・ アンケートの原案が固まる前に、委員各自が設問案を確認し、意見を述べられるプロセスを設けていただきたい。実施後に設問の偏りが指摘されると、結果全体の信頼性が損なわれることになってしまう。
 - 設問を作るタイミング、集計したタイミングで、それぞれ情報共有しながら進めていきたい。
- ・ アンケートの行い方、対象者、設問などを改めて検討いただくとともに、それぞれ関係各所の了解を取って行っていただきたい。若干時間がかかってもよいと思う。急いでやら

なければならないものではないと思うので、委員等の皆さんが納得してから進めていただきたい。

- アンケートをやること自体は全く問題無く、むしろ積極的にやらないといけないという思いであり、これを踏まえて議論を前に進めていきたい。次回の会議では、結果の共有と、その後どう考えていくかということになると思う。

(対象範囲)

- 住民アンケートについて、対象を沿線住民のみに絞ることの狙いなどをもう少し詳しく説明してほしい。
 - いすみ鉄道が果たす役割のうち、まずは生活の足、日常的な移動手段、そういった点に着目し、利用実態や潜在需要などを把握、分析したいと考えているところ。徒歩などで駅に向かうことができる方々の需要を把握したいと考えており、調査対象としては、同鉄道を日常的に利用し得る沿線地域の住民を対象として実施したい。
- 今回のアンケートの狙いは分かったが、沿線ではない住民の考えを聞く機会はあるのか。
 - いすみ鉄道については、夷隅地域全体にとって観光の中心であるという面もあるので、沿線地域以外の住民の意見についても一定の考慮をする必要があると考えている。ただし、必要に応じて別途の手段、例えば鉄道会社や市町の方に寄せられた御意見から把握することも可能なのではないかと考えており、今回、検討会議の中でのアンケートについては、沿線に限って実施したいと考えたところ。
- 2市2町でいすみ鉄道の負担をしている以上は、全域で何らかのアンケート調査をやるべきだと思うし、紙でということではなく、Webで対応もできるので、何らかの対応をしていただきたい。また、観光という話になるのであれば県全域や全国から訪れて利用されているということもあり、なおのことWeb対応でアンケート調査をやっていただけないか。
 - 事務局としてもそういった考え方は持っている。今日いただいた意見を踏まえ改めて再検討し、各市町、いすみ鉄道、オブザーバーの方々の意見を踏まえた上で、どういう形が望ましいか、皆さんと考えていければと思っている。
- 過去の市町のアンケート調査から把握した利用意向を深堀りということで、沿線住民を対象とすることを提案されたものと思うが、関係するところからもう少し広く調査できるようにであれば検討をお願いしたい。
- 沿線でないところの意見が混じってしまうと全体的に回答がばやけてしまうので、今回のアンケートでは沿線ではない住民は対象外ということで良いと思うが、今回実施するアンケートの結果を受けて、後日、沿線ではない住民に対して、この鉄道の存在意義などを住民の皆さんがどう考えているのかなど、その辺りの意見も聞いてみたい。
- 沿線外に関しても何らかの意見を収集した方が良いとの意見は同じだが、これを沿線住

民へのアンケートと一緒にやると、沿線の方に対する意見の聴取とは少し違う感じになってしまう。検討の際には、今資料に記載していない新たな形でのアンケートを実施するかどうかの一つ。そして、その場合はタイミングや、実施する対象の課題もある。この実施方針については、事務局である程度固まったら委員等に情報共有してもらい、最終決定できれば。

（技術面の意見）

- ・ 住民アンケートと利用者アンケートの回答方法について、紙又はW e b の併用となっているが、同一の者が紙とW e b の両方で提出した場合や、W e b で複数回回答した場合に、重複を排除できる仕組みがあるのか、技術的な担保について説明いただきたい。学生アンケートについてはW e b のみということだが、こちらも同様。
 - 検討中の対応案だが、回答用紙にシリアルナンバーを付すことで、集計する上での重複を排除していきたい。この方法については、別の調査でもある程度実施した実績もあり、しっかりと対応していく。
- ・ 利用者アンケートの調査対象者は代行バス利用者とされているが、通学定期券の利用者が半数を占める現状を踏まえると、学生アンケートとの重複が相当程度生じるものと想定される。各アンケートでは目的が違うから大丈夫だという意見もあるかと思うが、学生の回答が2つの調査に重複して計上されることがないように、集計等の整理方法等、対応いただきたい。併せて、2～3日間の配布期間とのことだが、同じ方が2日目、3日目に回答する可能性もあるので、この対応についても教えてほしい。
 - 同じ回答者でも、設問によって回答や集計結果が変わってくると考えており、事前に市町や会社とも相談させていただきたい。

（調査内容の拡充）

- ・ 復旧費用、維持費の規模、決算状況などについて、先行して報じられており、いすみ鉄道に関する情報が、費用負担の側面に偏って受け止められやすい状況。加えて、全線運休中であるため、使っていないから不要という回答に流れやすい。この点、利用者アンケートには、脱線事故前の利用状況と復旧後の利用頻度が想定されており、大変ありがたく思っている。他方、住民アンケートについても、脱線事故前の利用実態、復旧後の利用意向などを分けて尋ねてほしい。
- ・ 西側区間は、上総中野駅で、小湊鐵道と接続し、房総横断鉄道としての観光的・広域的な価値を有している。房総横断記念乗車券の利用が令和5年度は10,213人に及んでいることや、房総横断鉄道活性化協議会が開催されていることは、その価値を示すものだと考えている。生活交通としての評価に留まらず、観光・広域周遊の価値を評価できる設問をぜひ含めてほしい。
 - 観光関係については、このアンケート以外にどのような形で実施していくのかも含

め、観光ニーズの調査についても考えていきたい。

- ・ 過去の利用状況について、高校生の世代も変わっていることもあり、取りにくいところはあると思うが、取れるようであればお願いしたい。
- ・ 保護者に対する意見聴取はぜひお願いしたい。技術的にはなかなか難しいと思うが、住民アンケートの中で保護者に対する設問がもし設けられるのであれば、良いアイデアだと思うので、ぜひ検討いただきたい。何らかの形で保護者の意向について、少しまとまった意向調査ができると嬉しいと思うので、無理のない範囲でお願いしたい。

＜オブザーバー＞

（アンケートの位置付け）

- ・ 今回のアンケートは狭い範囲に限られており、観光面などいすみ鉄道の全ての需要に対応しているものではないということで、それを前提として取り扱うべき。そのため、今後の調査検討の中で、全体像を把握できるようになると良いと思うし、アンケート調査や統計データを活用しながら、いすみ鉄道の価値を様々な観点から定量的に把握できたら良いと思う。

（技術面の意見）

- ・ 利用者アンケートについて、平日か休日か、アンケートを取る区間、サンキューフリーパスの期間かなどで、条件が変わってくると思うが、どのような想定か。
→ 利用者アンケートは2～3日程度を想定としているが、いすみ鉄道との間で今後調整をした上で、例えば平日と休日にどれくらいやるのか、企画パスの期間はどうかなど、タイミングについても検討し、対応したい。
- ・ 先日、代行バスに実際に乗らせていただいたが、もしその時にアンケートを配られたとして、果たしてそのバスの車内で記入ができるか、下車時に回収できるのかなど、回収率についても気になったところ。Webも併用するということだが、回収率をしっかりと上げる方法、回収方法などもある程度しっかりと検討した方が良いのではないか。

（調査内容の拡充）

- ・ 過去の利用状況について、脱線前はいすみ鉄道を使っていたが、脱線によって代行バスを使わなくなったというような方、つまり観光目的が多いのかなと思うが、そういう方の声を拾うことができているのかどうかという点についてはどうか。
→ 今回の3つのアンケートは、ある程度、日常的に利用できる方ということをベースに作っている。その上で、各委員の方から御意見いただいたとおり、それ以外のニーズをどう把握していくのか。これについては、少し検討をさせていただきたい。
- ・ 可能であれば、住民アンケートか利用者アンケートか分からないが、小・中学生など、若いお子さんがいる保護者の意見も聞けたらいいのではないか。保護者の立場からして、

子どもを通わせるのに使いたいかなど、そういう意見が取れば良いのではないか。

→ 現時点で、高校生に対しては実施するという形だが、小・中学校に通っている子どもたちに将来的にどういう形で影響するのかは把握できていないため、住民アンケートの中でどういう形で設問が作れるかを検討していきたい。

⇒ 「各関係者間で調整した上でアンケートを実施する」ということについて、委員等の間で異論は出なかった。

いすみ鉄道が担う地域公共交通のあり方検討会議 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
水野 伸明	勝浦市	企画課 課長 (竹下 正男 委員代理)
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>

田中 正利	関東運輸局交通政策部交通企画課	専門官
犬伏 達也	関東運輸局鉄道部監理課	専門官

<(独) 鉄道建設・運輸施設整備支援機構>

橋本 浩史	鉄道企画調査部	鉄道総合支援課長
目黒 靖人	同	鉄道総合支援課 課長補佐

<(株) 千葉銀行>

小川 利幸	理事	地方創生部長
-------	----	--------

<小湊鐵道(株)>

杉山 茂	鉄道サービス部	部長
------	---------	----