

3 具体例に見る 小湊鉄道・いすみ鉄道 6 中小私鉄の取組

1. 小湊鉄道およびいすみ鉄道について

本稿では、千葉県房総半島を東西に横断する鉄道路線である小湊鉄道線（以下、「小湊鉄道」と表記する。）及びいすみ鉄道いすみ線（以下、単に「いすみ鉄道」と表記する。）を取り巻く現状を踏まえ両路線が存続するためにどのような施策を講じているのかについて概観する。

そもそも、両鉄道路線は、五井から上総中野までの18駅、39.1kmが小湊鉄道⁷、上総中野から大原までの14駅、26.8kmがいすみ鉄道⁸と分かれているものの両路線は上総中野駅で接続されており、もともと一体の鉄道路線であった観すらある。しかし、両路線の成立の経緯は全く異なる。

まず小湊鉄道は小湊鐵道株式会社が1925年（大正14年）に五井～里見間の25.7kmを開業したのが始まりであり、翌年1926年（大正15年）には里見～月崎間の4.1kmが延伸開業、1928年（昭和3年）には月崎～上総中野間の9.3kmが更に延伸開業して現在の小湊鉄道線が形成された⁹。すなわち、小湊鉄道線は当初から小湊鐵道株式会社が運営する私鉄路線であった。

他方、いすみ鉄道は、1912年（大正元年）に大原～大多喜間に開業した県営人車軌道及びその後身の夷隅軌道が経営困難となったことからその代替手段として1930年（昭和5年）に同じ区間で開業した木原線とその起原とする鉄道路線である。1933年（昭和9年）には大多喜～総元間が、翌年には総元～上総中野間が延伸開業し現在の原型が完成した。その後、国鉄の経営状態悪化に伴い1979年（昭和54年）の「日本国有鉄道の再建について」閣議決定により木原線を含む輸送密度2000人未満の鉄道路線の廃止及びバス又は第三セクターへの転換が決定された。そして1986年（昭和61年）に木原線の第三セクター化が決定され、1988年（昭和63年）にJR木原線は廃止され同年からいすみ鉄道株式会社の鉄道路線として運営されるに至っている¹⁰。

⁷ <https://www.kominato.co.jp/corporate/outline/>

⁸ <https://isumirail.co.jp/companyprofile>

⁹ <https://www.kominato.co.jp/corporate/history/>

¹⁰ <https://isumirail.co.jp/history-2>



小湊鐵道及びいすみ鉄道路線図(出典:小湊鐵道 HP)

2. 小湊鐵道及びいすみ鐵道を取り巻く環境

上記のような経緯で成立した小湊鐵道及びいすみ鐵道であるが、現在、それらを取り巻く環境は大変厳しく、存続が危ぶまれる状況にある。

小湊鐵道については五井～養老溪谷は市原市に属するが、市原市住民の交通分担率に占める鐵道(JR線を含む)の割合は2018年時点において全目的で9.8%、通勤通学目的で15.8%であり自動車が全目的で67.1%、通勤通学目的で57.9%に比べると3倍から5倍近い差がある状況である。¹¹また、小湊鐵道の乗降客数下図に示す通りコロナ禍前の2013年から2019年にかけても既に減少傾向にある。その上、五井～養老溪谷における沿線人口は2020年から2050年にかけて高齢人口を含めた総人口が減少する見込みであり、定期的な輸送需要そのものが将来的にも減少する見込みである¹²。

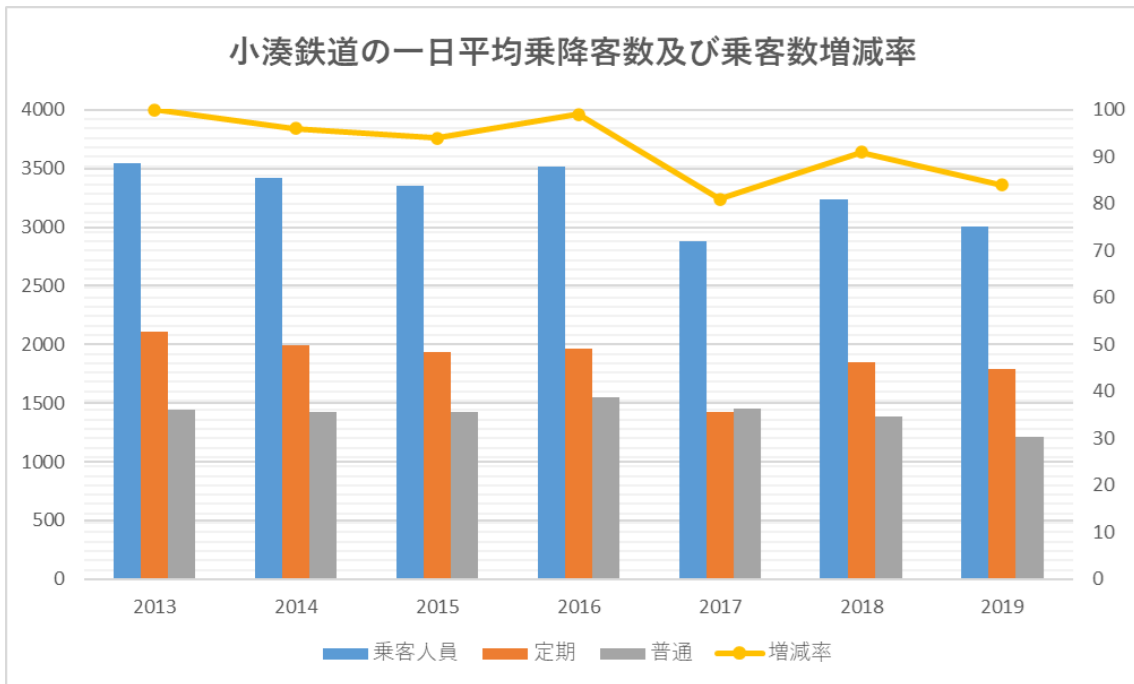
また、いすみ鐵道は上総中野～城見ヶ丘間が大多喜町、上総中川～大原間がいすみ市に属するが、大多喜町では通勤・通学目的での交通分担率について鐵道が9.0%であるのに対し自動車が83.3%であり¹³、いすみ市では全目的における交通分担率について6.0%であるのに対し自動車が77.1%¹⁴となっており、いずれの地域でも自動車の交通分担率が鐵道のその9倍から10倍とかなりの差があることが分かる。また、いすみ鐵道の利用者数も減少傾向にあり、2013年を100とした場合におけるコロナ禍前の2019年の利用者数は72となっている(下図参照)。その上、大多喜町の総人口は2010年時点で10,671人であったが2040年には6,400人程度となることが予測されていると共に、

¹¹ 市原市地域公共交通計画,p.12

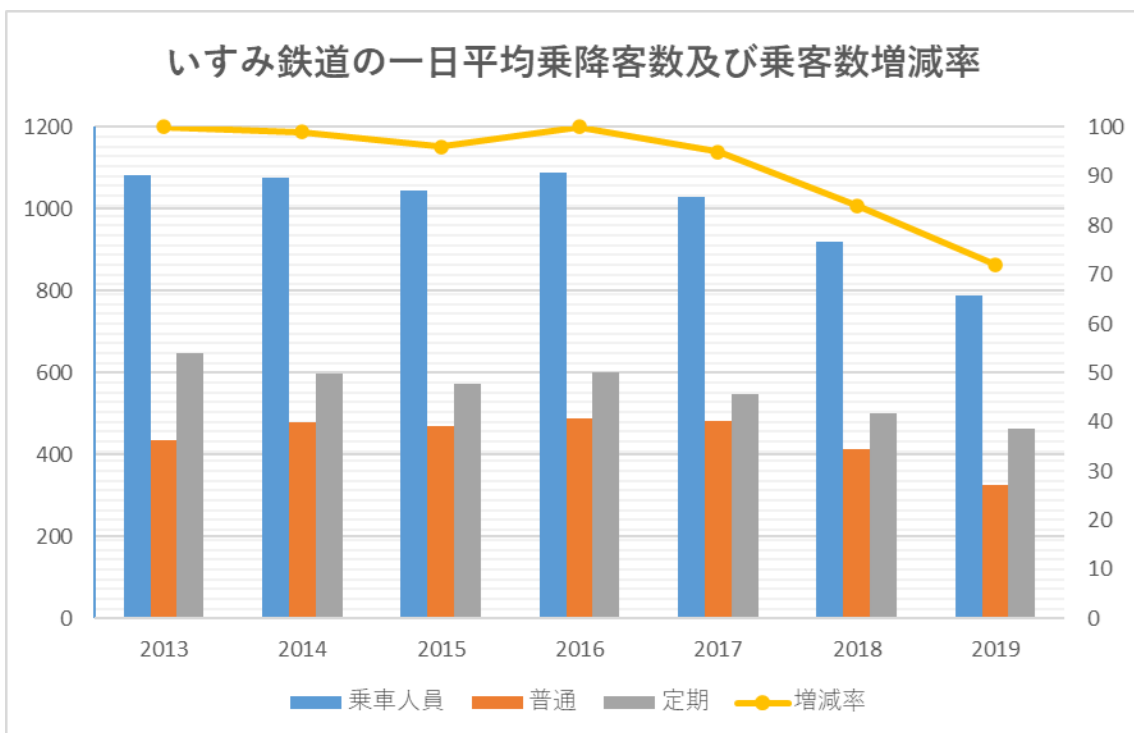
¹² 市原市地域公共交通計画,p.7

¹³ 大多喜市地域公共交通計画,p.7

¹⁴ いすみ市地域公共交通計画,p.6



『市原市統計書』¹⁵を基に筆者作成



『鉄道輸送の現状』¹⁶(千葉県)をもとに筆者作成

¹⁵ <https://www.city.ichihara.chiba.jp/3rdCategory?categoryId=30604040>

¹⁶ <https://www.pref.chiba.lg.jp/koukei/tetsudou/documents/r04mintetu.pdf>

2040年までに生産年齢人口や年少人口だけでなく老年人口も現在より減少すると予測されていることから、いすみ鉄道沿線における通勤・通学需要や高齢者の移動の需要も減少を続けるものと見られている。¹⁷

このように、両路線の交通分担率は現状でも低い状況にありその利用は年々減少している。また、沿線人口も少子高齢化により減少し続けており市町村はさまざまな施策により人口の維持を図っているものの、現在よりも高齢人口も含め総人口が減少するのは必至であり両路線を取り巻く環境は今後、より厳しいものになると考えられる。

3. 小湊鉄道及びいすみ鉄道の取り組み

(1) 小湊鉄道

まず、小湊鉄道では乗車券として交通系 IC カードの利用ができず、通勤・通学定期券の発売も現金のみであった。しかし、2024年3月30日よりスマホ乗車券アプリ QUICK RIDE によるモバイル定期券の発売を開始し、PayPay や各種クレジットカードの利用が可能となり通勤・通学目的の利用者の利便性向上を図っている¹⁸。

次に、観光需要を創出する施策としては、現在、「房総里山トロッコ」を運行している。この列車は蒸気機関車風のディーゼル機関車 DB4 形が4両の客車を牽引し、車窓から見える房総の四季折々の景色を堪能する列車となっている。2・3号車は一部窓のない展望車となっており、季節感を肌で感じることができる。運転区間は五井～養老渓谷であり、乗車には乗車券の他に房総里山トロッコ指定席券料金 600 円が必要となる¹⁹。また、定期の普通列車においても自動放送及び英語放送が導入されており、外国人観光客の需要を掘り起こすために外国人向けの利便性向上施策にも着手している。さらにお得なきっぷとして、1日フリー乗車券や高滝～上総中野の里山フリーきっぷ、五井～高滝の上総鶴舞・高滝周遊乗車券といった小湊鉄道沿線の観光の際に鉄道を利用してもらえるような乗車券を発売している。また、小湊鉄道といすみ鉄道を乗り通せる房総横断記念乗車券も発売しており、道に乗ってもらうことそのものを楽しんでもらえるような取り組みも行っている。



モバイル定期券イメージ

¹⁷ 大多喜町地域公共交通計画,p4

¹⁸ <https://www.lecip.co.jp/lecip/news/2024/0401-2.html>

¹⁹ <https://www.kominato.co.jp/satoyamatorocco/>

また車両については、1961年から使用しているキハ200形が部品不足などから整備が難しくなっているものの、現状ではハイブリット車両の登場など動力を取り巻く環境が不透明であることから新造車両の投入に変えてJR東日本からキハ40形の譲渡を受け投入するに至っている²⁰。

さらに、駅やその周辺での取り組みに関しては、従来から五井駅周辺では人と待ち合わせをしたり休憩するスペースがないとの利用者の声を受け、直営のカフェである「こみなと待合室」を五井駅に隣接する場所に開業し、駅の利便性向上にも力を入れている²¹。

また、公式サイトでは小湊鉄道グッズも発売しており、オリジナルキハ200形バッグや文房具、いすみ鉄道とコラボした房総横断鉄道Tシャツ・タオルといった各種グッズをインターネット販売し、インターネットを通じたPRにも努めている。



キハ200形 五井駅にて
(筆者撮影)



キハ40 2 上総中野駅にて
(筆者撮影)

(2) いすみ鉄道

いすみ鉄道においても、乗車券として交通系ICカードの利用はできないものの、通学定期券についてはジョルダン乗換案内アプリによるモバイル通学定期券を発売しており、通学客の利便性向上を図っている。²²また、土曜日にはキハ52による急行列車がヘッドマークを掲げて運行されており、国鉄時代の急行列車を体感することができる。以前はキハ28²³によるレストラン列車も運行されていたが、2022年9月をもって運行が終了して

²⁰ <https://www.kominato.co.jp/kiha200/>

²¹ <https://kominatomachiai.com/>

²² https://isumirail.co.jp/tsuugaku_teikiken

²³ <https://isumirail.co.jp/restrauntstrain#:~:text=%E8%BB%8A%E5%86%85%E3%81%A7%E9%A3%9F%E4%BA%8B%E3%82%92%E6%A5%BD%E3%81%97%E3%82%81%E3%82%8B,%E3%81%B8%E6%84%9F%E8%AC%9D%E3%82%92%E7%94%B3%E3%81%97%E4%B8%8A%E3%81%92%E3%81%BE%E3%81%99%E3%80%82>

いる。またお得なきっぷとしては、いすみ鉄道 1 日フリー乗車券や小湊鉄道との直通きっぷである房総横断鉄道記念乗車券が発売されている。²⁴

車両については、2012 年から、いすみ 300 形といすみ 350 形を新造投入し、自動放送や車内フリーwi-fi の導入など乗客の利便性向上を図っている。

さらにいすみ鉄道は PR 活動に力を入れている。まず、駅や公式サイトでいすみ鉄道グッズのオンライン販売を行っている。また「キハ倶楽部」と題し、会員から車両の運営費や燃料費についての金銭支援をしてもらいそのお礼として会員専用腕章を進呈したり、キハ 30 の運転体験に参加できるといった特典がもらえるといった支援キャンペーンを行っている。²⁵また、「全国いすみ鉄道支店長」を募集し、SNS でいすみ鉄道の魅力を発信したりグッズや企画のアイデア提供などをしてくれる人材を募集し、幅広い人材からの意見を取り入れる施策を講じている。²⁶また、大多喜駅、国吉駅、上総中野駅、大原駅の枕木に支援者の名前が入ったプレートを設置してもらえる「枕木オーナー」の募集²⁷や、法人については副駅名についてのネーミングライツを募集している。²⁸このように、いすみ鉄道は利用者だけでなく、さまざまな人々とのつながりを通じてその魅力を知ってもらう活動に力を入れているといえる。



いすみ 300 形 上総中川駅にて
(筆者撮影)



いすみ 300 内装
(筆者撮影)

²³ <https://isumirail.co.jp/express>

²⁴ <https://isumirail.co.jp/tickets>

²⁵ <https://isumirail.co.jp/kihaclub-2>

²⁶ <https://isumirail.co.jp/kihaclub-2>

²⁷ <https://isumirail.co.jp/makuragiowner>

²⁸ <https://isumirail.co.jp/namingrights-2>

4. まとめ

上述したように、小湊鉄道及びいすみ鉄道を取り巻く環境は厳しく、今後もますます厳しくなることが予想される。しかし、両路線とも車窓から見る景色や車両に乗ることそのもので体感できる旅情といったものは大変魅力のあるものである。現在、さまざまな取り組みを通じてその存続を図っており、その魅力を肌で感じるために一度、乗車してみてはいかがだろうか。

(4年 細川)

参考資料

- 小湊鉄道公式ホームページ (<https://www.kominato.co.jp/>)
- いすみ鉄道公式ホームページ (<https://isumirail.co.jp/>)
- 市原市地域公共交通計画
(<https://www.city.ichihara.chiba.jp/article?articleId=66610a3a1c88c95851901c67>)
- 大多喜町地域公共交通計画
(<https://www.town.otaki.chiba.jp/soshiki/kikaku/2/1/4/1/1656.html>)
- いすみ市地域公共交通計画
(https://www.city.isumi.lg.jp/material/files/group/16/public_transport_plan.pdf)
- レシップ株式会社ホームページ
(<https://www.lecip.co.jp/lecip/news/2024/0401-2.html>)