

## 1. 鐵道のあり方

沿線住民等アンケート調査結果やその他基礎データに基づき経営連絡分科会で議論した結果、鐵道線を活かした沿線地域の価値の最大化を目指すことを前提として、(A) わたらせ渓谷鐵道は全線鐵道として存続※1、(B) 沿線自治体によるわたらせ渓谷鐵道に対する補助は従来と同じ形式(第三セクター)で継続する※2こととなった。※3

- ※1 沿線住民等アンケートで、鐵道存続のための運賃値上げ(約7割が賛同)や負担金支払(約3割が賛同)を許容する鐵道の存在価値を認める結果が出た。
- 調査の結果、バス・BRT轉換時の収支予測やクロスセクター効果試算結果はバス優位であったものの、鐵道として存在することが沿線地域の価値向上に大きく寄与するなどの鐵道の多面的機能・存在価値を踏まえ、存続のために必要な負担を行っていく考えで一致した。
- ※2 完全上下分離方式等の他の支援スキームを検討したが、土地譲渡が難しい、線路・電路などのいわゆる「下」部分の管理を自治体が行うには技術者の確保が必要等の課題が多く、現行の補助形式を上回るメリットはなかった。
- ※3 現時点におけるアンケート調査やその他基礎データに基づいた結果であり、大幅な数値変更等が発生した場合には、(A)(B)を見直す可能性がある。

## 2. 今後の取組の方向性

上記(A)(B)を前提に、鐵道を活かした沿線地域の価値※の最大化を図るため、以下5点の方向性で取組を検討する。

- ※ 単に鐵道事業者の企業収益の増加という観点だけでなく、利便性の向上や利用者数の増加に伴う沿線地域の集客力の増加や土地価値の向上、賑わい創出などを観点を含めた総合的な価値を想定。

- ① 3社\*の一部業務の共通化：収益増加や生産性向上** \*上毛電氣鐵道(株)、上信電鐵(株)、わたらせ渓谷鐵道(株)  
3社の鐵道事業経営は、収益性が低く赤字が続いている。また待遇面の低さも相まって人手不足の問題も顕在化している。そこで、各社が個々に行っている企画営業や財務経理等業務を一部共通化したり、共同発注の体制を整えることなどにより、業務効率化による生産性向上や人手不足改善につなげるための仕組みを検討する。
- ② 自治体による投資的な追加補助：利便性向上や利用者増加**  
自治体から鐵道事業者に対する現行の補助金は、主に鐵道の安全運行維持のためのものであり、投資的経費としては活用できていない。鐵道を活かし沿線地域の価値を最大化させるには、利便性を高め、利用者増加につながるための新たな取組を進めていく必要がある。そのため、自治体は、地域公共交通計画・特定事業実施計画の策定を見据え、(1)キャッシュレスシステムの導入、(2)車両更新などについて、国の補助制度を最大限活用しながら、投資的な追加補助を検討する。
- ③ 3社の経営・業務執行をサポートする体制(組織)づくり：追加補助の効果の最大化**  
自治体が上記②の投資的な追加補助を行うには、鐵道事業者が当該追加補助を十分に活用するための体制強化が必要となる。そのため、上記①の業務の一部共有・共同化やデータを活用した収益増加策の検討等、3社横断で経営力を強化するためのサポート体制(組織)づくりを検討する。
- ④ 自治体によるわたらせ渓谷鐵道の鐵道事業に係る執行・経営への参画：沿線地域の価値向上への貢献**  
沿線地域の価値最大化に向けて鐵道事業において補助金を有効に活用し、各社において鐵道事業の価値向上・推進に向けた組織体制・運営を行うために、鐵道事業に係る意思決定機関(経営会議等)への参画等を含めた契約の締結など、自治体が鐵道事業者とともに沿線地域の価値向上に貢献できる体制づくりを検討する。
- ⑤ 自治体による政策推進：鐵道を用いた沿線地域ポテンシャルの向上**  
鐵道の存続を前提に置く以上、自治体はこれまで以上に鐵道を用いて沿線地域のポテンシャルを高めるための政策を推進する必要がある。そのためには、単なるイベントの開催や一過性のキャンペーンではなく、民間企業との連携による利用促進や、国内外の人的交流・企業間連携などを促進する異文化交流の装置として、わたらせ渓谷鐵道を最大限に活用し、沿線地域の交流人口増加につながるよう、地域の実情に応じ様々な側面から持続可能な政策を検討する。また、鐵道が地域にもたらす多面的価値(CO<sub>2</sub>削減、地価、人口減少対策等)や社会インフラとしての公共交通網維持の重要性等について、自治体と鐵道事業者が連携して情報発信を行い、沿線住民の公共交通に関する意識醸成を促す取組を検討する。

# 県内中小私鉄3線のデータ比較

区分	鉄道概要					地域分析	鉄道利用状況			
	開業年	路線延長	駅数	鉄道事業の赤字転落時期	公的支援方法		沿線人口 (2020年～2045年)※	輸送量		通学定期比率 (R4年度)
						R1年度		R4年度		
上電	昭和3年	25.4km	23駅	昭和49年	群馬型 上下分離方式	約11万人減 (約22%減)	155万人	130万人 (対R1比86%)	53%	27%
上信	明治30年	33.7km	21駅	平成5年	群馬型 上下分離方式	約7万人減 (約16%減)	220万人	190万人 (対R1比87%)	48%	28%
わ鐵	平成元年 (路線全通: 大正3年)	44.1km	17駅	J R 足尾線から平成元年に第三セクターで引き継ぎ	第三セクター方式	約8万人減 (約35%減)	37万人	32万人 (対R1比87%)	42%	51%

※出典：国立社会保障・人口問題研究所

区分	鉄道の存在意義（アンケート結果）		経営状況			
	運賃値上げを容認する割合 (住民,利用者)	運行維持負担金を支払う意思がある割合 (住民,利用者)	鉄道事業の経営状況 (過去5年 H30～R4年度)	運賃改定	過去5年（H30～R4年度）平均補助金投入状況 (国、県、沿線自治体)	鉄道事業営業収支率 (R4年度) ※100%未満の場合、 鉄道事業が赤字
上電	○約6割	○約3割 (うち年間負担額1000円未満/ 世帯が約5割で最多価格帯)	2～3億円赤字	H5年改定 (30年間改定なし)※	約3億円/年	51.3%
上信	○約5割	○約2割 (うち年間負担額1000円未満/ 世帯が約4割で最多価格帯)	1～3億円赤字	H10年改定 (25年間改定なし)※	約3.5億円/年	68.0%
わ鐵	○約7割	○約3割 (うち年間負担額1000～2000 円/世帯が約4割で最多価格 帯)	2～3億円赤字	H7年改定 (28年間改定なし)※	約3.7億円/年	35.4%

※消費税増税による運賃改定を除く