

第6回上毛電気鉄道沿線地域交通リ・デザイン推進協議会 次第

日時：2025年1月27日（月）14：00～16：00

場所：前橋市商工会議所 リリィ（3階）

群馬県前橋市日吉町1-8-1（TEL：027-234-5111）

※Teams 併用のハイブリッド開催

1 開 会

2 会長あいさつ

3 委員の紹介

4 議 題

- (1) 今年度実施アンケート調査結果の概要について
- (2) 経営連絡分科会協議結果の報告について
- (3) 令和7年度協議会事業計画（案）について
- (4) 令和7年度協議会予算（案）について
- (5) 今後のスケジュールについて
- (6) その他

5 その他

6 閉 会

【配布資料】

- 資料0 議事次第
- 資料0-1 第6回上毛電気鉄道沿線地域交通リ・デザイン推進協議会 出席者名簿
- 資料0-2 第6回上毛電気鉄道沿線地域交通リ・デザイン推進協議会 配席表
- 資料1 第4回上毛電気鉄道沿線地域交通リ・デザイン推進協議会 議事概要
- 資料2-1 今年度実施アンケート調査結果の概要（実証実験）
- 資料2-2 今年度実施アンケート調査結果の概要（高校生保護者）
- 資料3 今後の鉄道のあり方及び取り組みの方向性（経営連絡分科会協議結果）
- 資料4 令和7年度協議会事業計画（案）
- 資料5 令和7年度協議会予算（案）
- 資料6 今後のスケジュールについて

第6回上毛電気鉄道沿線地域交通リ・デザイン推進協議会 出席者名簿

令和7年1月27日

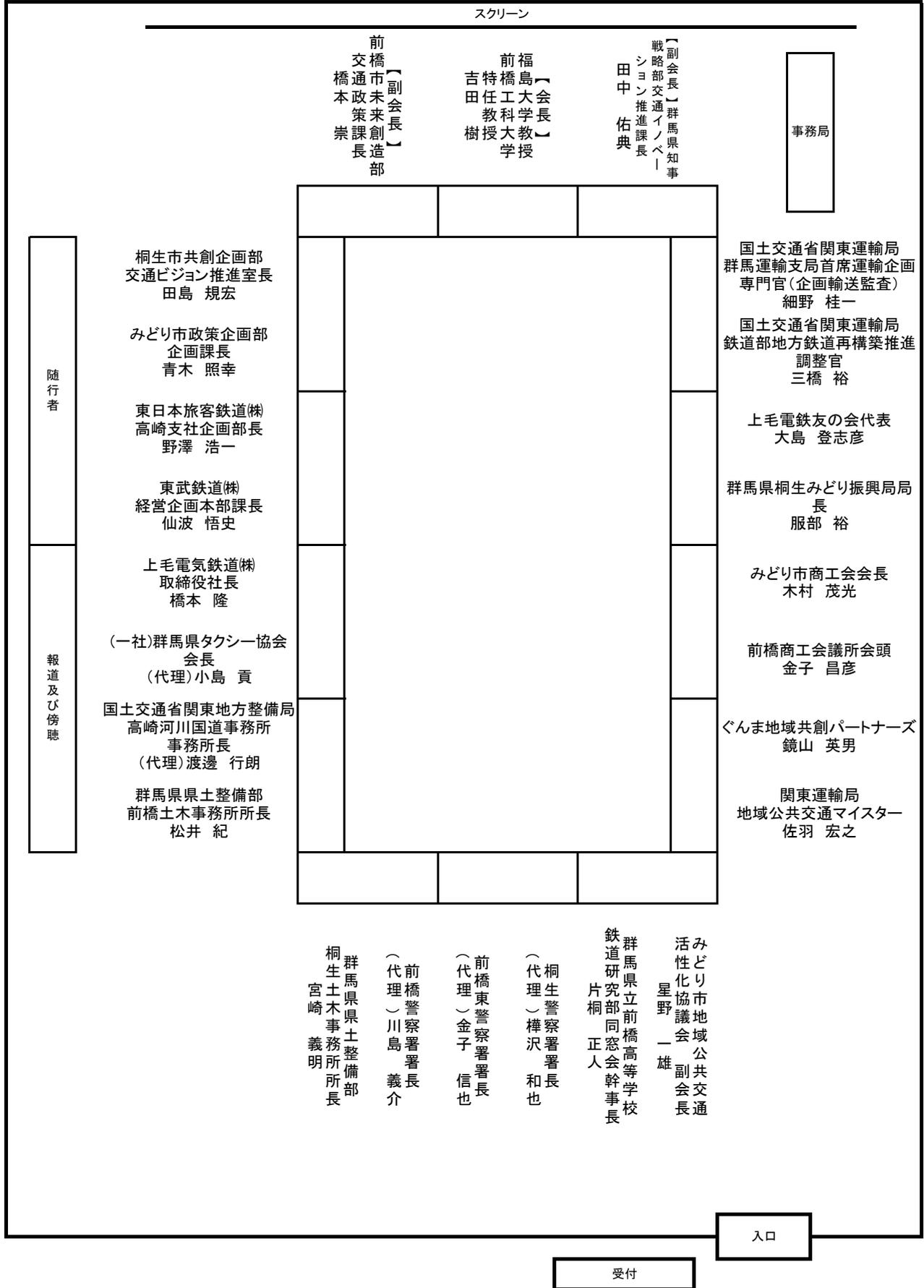
No.	区 分	所 属 団 体	職 名	氏 名	出欠 (○対面出席、代理出席△、わらわ出席●▲、欠席×)	代理出席者	随行者
1	地方公共団体	群馬県	知事戦略部 交通イノベーション推進課長	田中 佑典	○		
2		前橋市	未来創造部 交通政策課長	橋本 崇	○		係長 南雲 真人 主事 横堀 勝也
3		桐生市	共創企画部 交通ビジョン推進室長	田島 規宏	○		主査 村岡 大輔
4		みどり市	政策企画部 企画課長	青木 照幸	○		主事 横山 碧
5	鉄道事業者	東日本旅客鉄道㈱	高崎支社 企画部長	野澤 浩一	○		チーフ 高橋 彬
6		東武鉄道㈱	経営企画本部 課長	仙波 悟史	○		
7		上毛電気鉄道㈱	取締役社長	橋本 隆	○		
8	一般乗合旅客自動車 運送事業者等	(一社)群馬県バス協会	会長	佐藤 俊也	×		
9	一般乗用旅客自動車 運送事業者等	(一社)群馬県タクシー協会	会長	清水 憲明	△	専務理事 小島 貢	
10	道路管理者	国土交通省関東地方整備局 高崎河川国道事務所	事務所長	杉崎 光広	△	地域防災調整官 渡邊 行明	
11		群馬県県土整備部 前橋土木事務所	所長	松井 紀	○		
12		群馬県県土整備部 桐生土木事務所	所長	宮崎 義明	○		
13	警察	前橋警察署	署長	田村 宗二	△	交通課長代理 川島 義介	
14		前橋東警察署	署長	生方 和人	△	交通課企画係長 金子 信也	
15		桐生警察署	署長	大木 晋	△	交通課企画安全主任 権沢 和也	
16	地域公共交通の 利用者	群馬県立前橋高等学校鉄道研 究部同窓会	幹事長	片桐 正人	○		
17		桐生商工会議所	総務課 主事	岩波 夏規	●		
18		みどり市地域公共交通活性化 協議会	副会長	星野 一雄	○		
19		桐生高等学校PTA	会長	中静 一浩	●		
20	学識経験者	福島大学 前橋工科大学	教授 特任教授	吉田 樹	○		
21		関東運輸局地域公共交通マイ スター		佐羽 宏之	○		
22		ぐんま地域共創パートナーズ	代表取締役社長	鏡山 英男	○		
23	協議会の運営に 必要と認める者	前橋商工会議所	会頭	金子 昌彦	○		産業政策部課長 横山 善彦
24		桐生商工会議所	会頭	萩山 和久	×		
25		みどり市商工会	会長	木村 茂光	○		
26		群馬県中部振興局	局長	内田 善規	▲	次長 町田 弥生	
27		群馬県桐生みどり振興局	局長	服部 裕	○		
28		上毛電鉄友の会	代表	大島 登志彦	○		

1	オブザーバー	国土交通省関東運輸局 交通政策部	交通企画課長	市野 将英	●		交通企画課専門官 石山 弘
2		国土交通省関東運輸局 鉄道部	地方鉄道再構築推進調整 官	三橋 裕	○		
3		国土交通省関東運輸局 群馬運輸支局	首席運輸企画専門官 (企画輸送監査)	細野 桂一	○		

第6回上毛電気鉄道沿線地域交通リ・デザイン推進協議会

配席表

前橋商工会議所
リライ



第 4 回上毛電気鉄道沿線地域交通リ・デザイン推進協議会 議事概要

日時：2024 年(令和 6 年)6 月 25 日(火) 14:00～15:45

場所：前橋市中央公民館(前橋プラザ元気 21 内) 501・502 会議室
群馬県前橋市本町二丁目 12 番 1 号

※Zoom 併用のハイブリッド開催

1 開 会

2 会長あいさつ

3 委員の紹介

4 議 事

(1) 上毛電気鉄道及び沿線地域に関する調査結果(最終報告)の概要について

(2) 第 1 回経営連絡分科会における議論の概要について

(3) 潜在的利用者及び鉄道価値の把握に関する調査について

(4) 令和 6 年度協議会事業計画について

(5) 令和 6 年度協議会予算について

(6) 今後のスケジュールについて

(7) その他

5 その他

6 閉 会

【配布資料】

- 資料0 議事次第
- 資料0-1 第4回上毛電気鉄道沿線地域交通リ・デザイン推進協議会 出席者名簿
- 資料0-2 第4回上毛電気鉄道沿線地域交通リ・デザイン推進協議会 配席表
- 資料1-1 第2回上毛電気鉄道沿線地域交通リ・デザイン推進協議会 議事概要
- 資料1-2 上毛電気鉄道及び沿線地域に関する調査結果（最終報告）
- 資料2-1 第1回経営連絡分科会 次第
- 資料2-2 上毛電気鉄道の経営改善に向けた現状の整理について
- 資料3-1 上毛電気鉄道（上毛線）・上信電鉄（上信線）実証事業実施計画
- 資料3-2 潜在的利用者及び鉄道価値の把握に関する調査について
- 資料4 令和6年度協議会事業計画
- 資料5 令和6年度協議会予算
- 資料6 今後のスケジュールについて

1. 開会

2. 会長あいさつ

3. 委員の紹介

4. 議事

4.1 上毛電気鉄道及び沿線地域に関する調査結果（最終報告）の概要について

<事務局より資料1-2に基づき説明>

《意見等》

■事業スキームの比較について

【仙波委員(東武鉄道(株))】

- ・ 本比較検討はそれぞれに優劣があり、一概にいずれかが優れているといえるものではないと理解している。
- ・ 新たな運営主体参入のメリットとして挙げられているガバナンス強化に関して、趣旨を詳しく教えていただきたい。
- ・ みなし上下分離の補充の拡大のデメリットとして、経営陣の退陣と株主権との法的要件の整理が挙げられているが、なぜ生じるのかを教えていただきたい。

⇒【事務局】ガバナンス強化に関しては、下物を行政が保有することにより、一層主体的に先行投資等が可能になることを意味している。

みなし上下分離の補充の拡大のデメリットに関しては、運行事業者に経営能力が残っている場合には、一般的に経営陣や株主との調整が難航することを意味している。

■路線バス・BRT 運行との比較について

【吉田会長(福島大学・前橋工科大学)】

- ・ 運賃収入に関して、アンケート等をもとに逸走率を設定しているが、前提として鉄道は現状と運賃・本数等を変えずに運行する想定か。

⇒【事務局】ご認識の通りである。

【松井委員(群馬県県土整備部前橋土木事務所)】

- ・ バス・BRT の場合に現状と同様に経常赤字が発生する要因としては、バス・BRT となった場合には利用しないという考えの利用者がおり、収入が減少するためという認識で良いか。

⇒【事務局】ご認識の通りである。

【吉田会長(福島大学・前橋工科大学)】

- ・ 検討にあたっては、鉄道・バス・BRT の所要時間の違いによるコストは考慮していないという認識で良いか。

⇒【事務局】ご認識の通りである。

- ・ バスに関しては、渋滞等の影響も大きく受ける。また、最大輸送力も鉄道とバス・BRT で異なる点も課題のひとつである。

【大島委員(上毛電鉄友の会)】

- ・ バス・BRT への転換事例として挙げている日立電鉄や鹿島電鉄が鉄道を廃線し、モード転換した理由を教えていただきたい。

- ・ 日立電鉄や鹿島電鉄が廃線となった際と社会情勢や時代背景も異なり、現状であれば鉄道存続の方がメリットが大きいと思われる。
- ・ 他地域での事例として、宮城県の栗原電鉄は栗原市が運行主体となるコミュニティバスに転換し、鉄道よりも低廉な運賃(鉄道：約900円、コミュニティバス：100円)での運行となっている。運賃設定で逸走率が変化すると想定されるため、様々な先行事例をもとに検証すべきである。なによりも鉄道の存続を図るような検討が必要である。

【吉田会長(福島大学・前橋工科大学)】

- ・ 日立電鉄や鹿島電鉄に関しては、可能な範囲で逸走率の時点を把握することで前提条件を考慮した比較が可能である。
- ・ また、他地域では、鉄道廃止後に鉄道よりも運行本数を増やし、さらに高校生の通学利用の利便性を維持・向上した結果、逸走率は1割程度にとまっている事例もみられる。一方で通学以外の利用がなくなり、利用者数が大きく減少することも考えられる。

⇒【事務局】補足として、他事例に関しては、バス・BRTの収支が逸走率の影響を大きく受けていることを示すために、アンケート調査から設定した逸走率を基準として整理している。日立電鉄や鹿島電鉄の廃線の経緯や逸走率の時点に関しては、情報を収集する。

【佐羽委員(関東運輸局地域公共交通マイスター)】

- ・ バス・BRTの場合に逸走する利用者の移動手段はどのように想定しているのか。
- ・ また、逸走率の根拠となるアンケート調査では、上毛電気鉄道がなくなることを想定した回答とはなっていない。実際に廃止した場合の逸走状況に関しては、他地域の事例で評価することも考えられる。

⇒【事務局】今回の調査では、収支の算定根拠の収集を目的としていたため、逸走した場合の移動に関しては把握していない。また、他地域の事例に関しては、参考情報として収集する。

【田中副会長(群馬県知事戦略部交通イノベーション推進課)】

- ・ BRTの営業外費用に関しては、どのような考え方で設定しているのか。

⇒【事務局】営業外費用に関しては、毎年度、初期投資額の1.5%が必要経費として発生すると想定して計上している。営業外費用に関しては、マニュアルや手引き等での定まった値がないため、近江鉄道での検討事例を参考にして設定している。

4.2 第1回経営連絡分科会における議論の概要について

<事務局より資料2-1、2-2に基づき説明>

特に意見なし。

4.3 潜在的利用者及び鉄道価値の把握に関する調査について

<事務局より資料3-1、3-2に基づき説明>

《意見等》

■実証実験について

【吉田会長(福島大学・前橋工科大学)】

- ・ 実証実験では、乗り放題キャンペーンで鉄道を利用した回数や区間を把握することは可能か。

⇒【事務局】GunMaaSのシステム上、回数や区間の把握はできないため、アンケート調査で把握することとしている。

【仙波委員(東武鉄道(株))】

- ・ 実証実験の対象者を平日は65歳以上に限定した場合に、潜在需要を掘り起こすターゲット層が高齢者に限定されてしまうことが懸念として挙げられる。
- ・ 通勤需要を取り込むことができていないことが課題であるため、可能であれば、通勤での利用が見込まれる世代も対象としていただきたい。

⇒【橋本委員(上毛電気鉄道(株))】国の補助制度を活用した取組みであり、なおかつ上信電鉄と共同実施という前提条件もあり、対象者や期間を絞り込むこととなった。いただいたご意見に関しては、次年度以降の取組みの検討の際に参考とする。

【鏡山委員(ぐんま地域共創パートナーズ)】

- ・ 潜在的な需要を把握するために、GunMaaSを利用していない方にも、アンケート調査等を実施してはいかか。大きな費用が掛からない方法をご検討いただきたい。

⇒【事務局】GunMaaSのアンケート機能を活用して、乗り放題キャンペーンのチケットの購入の有無で設問を変えたアンケートを実施することを想定している。ただし、GunMaaSの利用者に限定されてしまう点をご指摘の通りであるため、方法を検討する。

【大島委員(上毛電鉄友の会)】

- ・ 高齢者にとっては、GunMaaSをはじめとしたデジタルが利用しづらい側面もある。紙チケットの併用は検討可能か。

⇒【事務局】年齢等の属性を把握するために、マイナ連携の活用を想定しているため、今回の実証実験では、GunMaaSのみの提供となる。本実証実験を契機に登録相談会等も拡大し、普及を図りたいと考えている。

⇒【田中副会長(群馬県知事戦略部交通イノベーション推進課)】GunMaaSの年齢層別利用者数を見ると、必ずしも高齢者が少ないわけではなく、高齢者がデジタルに弱いとは一概に言えないと考えている。しかし、高齢者層に限らず、使えない方が一定数いらっしゃるの事実であり、中長期的な課題と考えている。

【三橋委員(関東運輸局鉄道部)】

- ・ アンケート調査はWEBアンケート等を活用する想定か。
- ・ チケット購入者はアンケート回答が必須なのか、それとも任意なのか。
- ・ 商店街の割引等の回答に対するインセンティブは想定しているのか。

⇒【事務局】アンケート調査はGunMaaSのアンケート機能のみでの実施であり、任意のものである。ただし2回目のアンケートに関しては、1回目のアンケートでメールアドレス等を把握の上、WEBア

アンケートの回答用 URL を送付する想定である。2回にわたるアンケート調査となり、回答者に対する負担が大きくなるため、何らかの謝礼をお渡しする予定である。

【吉田会長(福島大学・前橋工科大学)】

- ・ せっかく実施するアンケート調査であるため、回収率の向上を図るための取組みが必要と考えている。ある一定の母数が確保できないと、定量的な比較が難しくなる。
- ・ GunMaaS のアンケート機能に関しては、回答が多く集まるような傾向はあるか。

⇒ 【事務局】 ボールペン等を粗品で配布している場合は、回答数が多い傾向がみられる。

■沿線事業所等ヒアリング調査について

【佐羽委員(関東運輸局地域公共交通マイスター)】

- ・ 沿線事業所が現状と同条件で自家用車通勤から鉄道通勤に転換することは困難であると想定される。例えば、5つのゼロ宣言を踏まえた際には、二酸化炭素排出量の削減のために、自動車利用の抑制は不可欠である。沿線事業者の二酸化炭素排出量の削減に対する考え方を把握するようなアプローチも考えられる。
- ・ また、群馬県として、5つのゼロ宣言に基づき沿線事業所に働きかけるような姿勢も必要ではないか。
- ・ その他にBCPの観点で「自動車以外での通勤手段の確保」に関して、ヒアリングすることも考えられる。

⇒【事務局】ヒアリング調査の質問項目に関して、今後詳細を検討する際に考慮する。

⇒【田中副会長(群馬県知事戦略部交通イノベーション推進課)】本協議会での取組みをカーボンニュートラル等と組み合わせて展開することに関しては、庁内関係部署と調整する。通勤での二酸化炭素排出量はカーボンクレジットのように可視化できないため、事業所に付与するインセンティブが課題となると考えられる。

【仙波委員(東武鉄道(株))】

- ・ 通勤時の二酸化炭素排出量に関してはScope3という考え方に沿って、上場企業等は公開している。そのため、Scope3公開事業所にとっては通勤の鉄道利用のメリットがあるが、Scope3非公開事業所の場合はメリットが少ないことが課題である。
- ・ ガソリン補助ではなく、定期券の支給により鉄道への転換が起こりうるのか等の行動変容の可能性を具体的に把握してはいかがか。

■実証実験や調査内容の検討について

【吉田会長(福島大学・前橋工科大学)】

- ・ 他協議会での意見も踏まえて、実証実験や調査内容は調整する必要がある。
- ・ そのため、個別具体的内容は事務局及び会長で協議の上、調整することで了承いただきたい。

<一同異議なし。>

4.4 令和6年度協議会事業計画について

<事務局より資料4に基づき説明>

特に意見なし。

4.5 令和6年度協議会予算について

<事務局より資料5に基づき説明>

特に意見なし。

4.6 今後のスケジュールについて

<事務局より資料6に基づき説明>

特に意見なし。

以上

潜在的利用者及び鉄道価値の 把握に関する調査

「上信電鉄・上毛電気鉄道1日乗り放題キャンペーン」
アンケート調査

上信電鉄・上毛電気鉄道1日乗り放題キャンペーンについて

- 上信電鉄・上毛電気鉄道において、群馬県民を対象とした1日500円乗り放題キャンペーンを実施
- キャンペーンと合わせてアンケート調査を実施
- さらに、1日乗り放題チケット購入者を対象として、チケット利用後の利用経過アンケートを実施

実施概要

実施期間	上毛電気鉄道：9/1～11/4 上信電鉄：9/1～10/31
対象	平日：65歳以上の群馬県民 土日祝日(県民の日含む)：すべての群馬県民 ※群馬県民及び年齢の判断は「GunMaaSのマイナ連携機能」を活用
キャンペーン方法	GunMaaSを活用したデジタルチケットを活用 価格：大人500円 子ども250円
アンケート内容	【デジタルチケット購入者】利用実態、利用しての困りごと等 【デジタルチケット未購入者】未購入理由、今後の購入意向 =====
	【利用経過アンケート】 ※デジタルチケット購入者アンケート回答者のみ対象 チケット利用後の普段の行動の変化等

上信電鉄・上毛電気鉄道1日乗り放題キャンペーンの結果

- 上毛電気鉄道：延731件
- 上信電鉄：延1,034件

※1人が複数回デジタルチケットを購入している場合もあり

キャンペーン実施状況

	65歳以上対象のデジタルチケット	群馬県民・全年齢対象のデジタルチケット	合計
	全日利用可	土日祝(県民の日含む)のみ利用可	
上毛電気鉄道	139件(65日間)	592件(24日間)	731件(65日間)
上信電鉄	207件(61日間)	827件(21日間)	1,034件(61日間)

《参考》他の紙媒体のフリーパスの令和5年度の販売枚数

[上電]赤城南麓フリーパス：9月93件 10月62件 11月33件

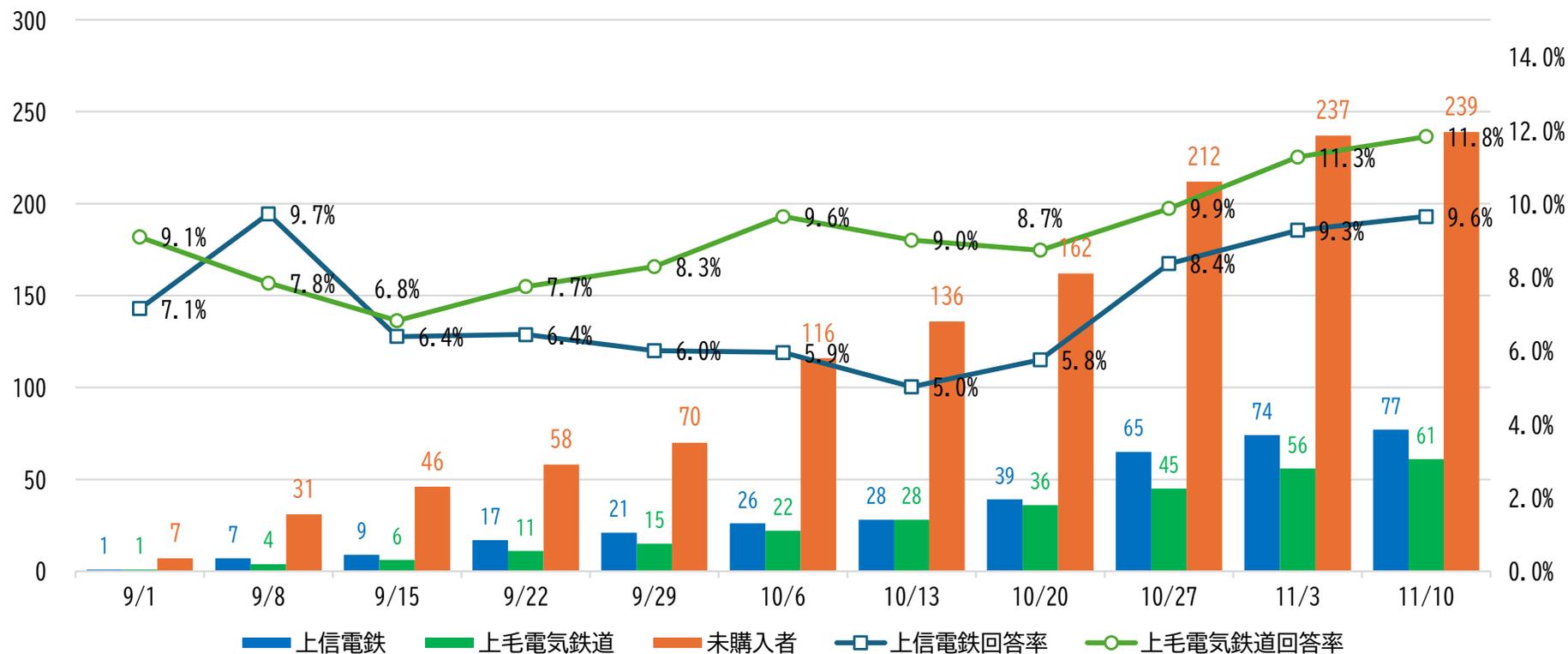
[上電]運転免許返納者割引ワンデーフリーパス：9月88件 10月115件 11月96件

[上信]一日フリー乗車券：9月82件 10月39件

実証実験アンケートの結果概要

- 上信電鉄：77件(購入延件数のうち9.6%)
- 上毛電気鉄道：61件(購入延件数のうち11.8%)
- 未購入者：239件

※1人が複数回デジタルチケットを購入している場合もあり



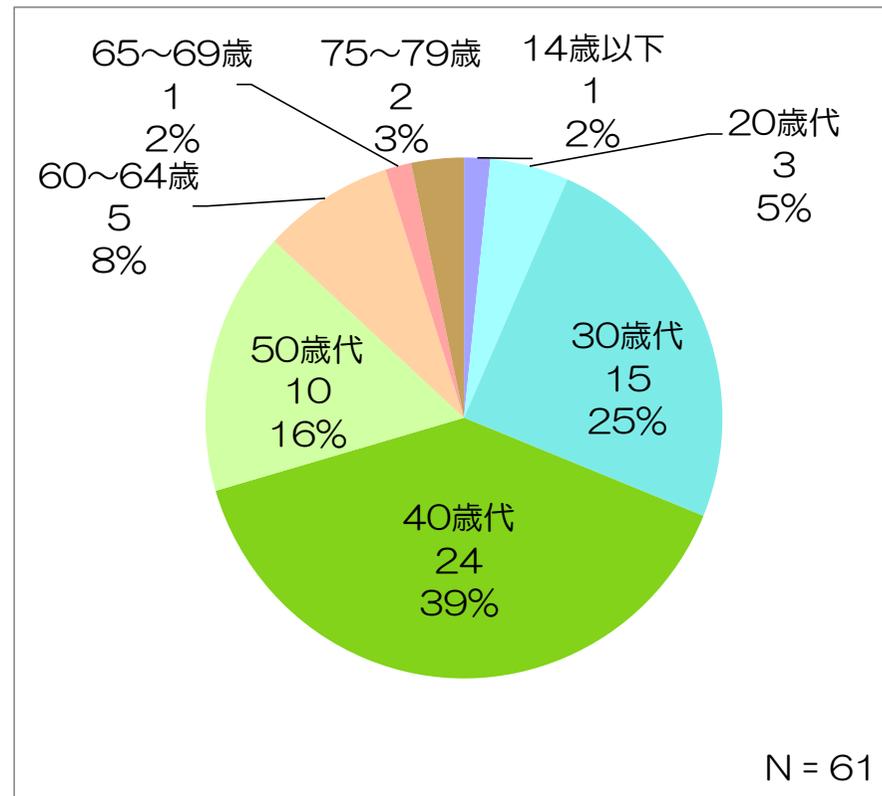
アンケート回答状況

※以降は未回答・不明票を除いて集計・分析

チケット購入者アンケート

回答者の属性

- 購入者アンケートは30～50歳代の回答割合高、65歳以上回答割合低
→チケット販売枚数も同様の傾向
- GunMaaSは提示のみ、アンケートは入力等の操作必要なことが高齢者の回答割合低下の要因と推察



【チケット販売枚数】

65歳以上限定：延139件(19.0%)利用可能日数65日

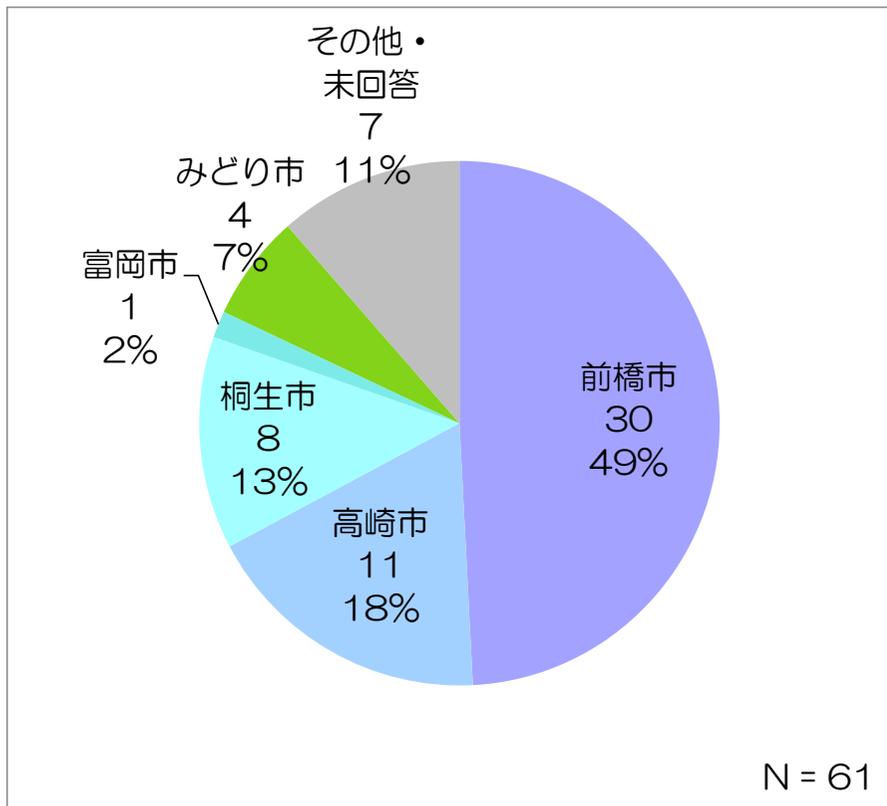
土日祝限定：延592件(81.0%)利用可能日数24日

回答者の年齢構成

※無回答・不明票除く

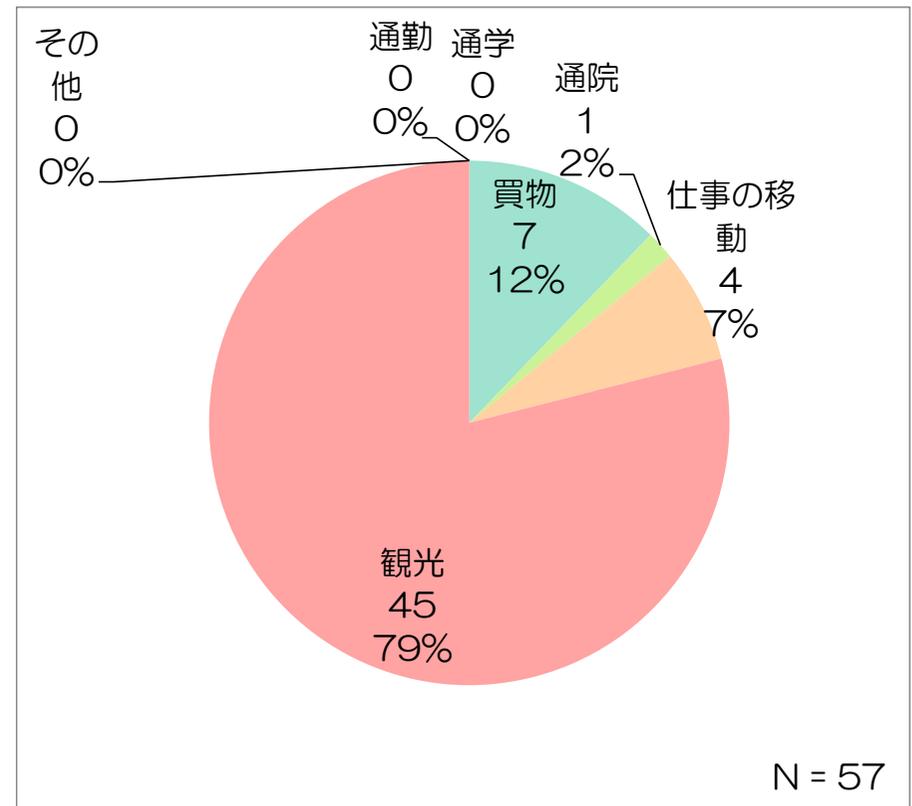
回答者の属性

- 利用者の居住地は沿線自治体が主
- 利用目的は観光利用が主



回答者の居住地

※無回答・不明票除く

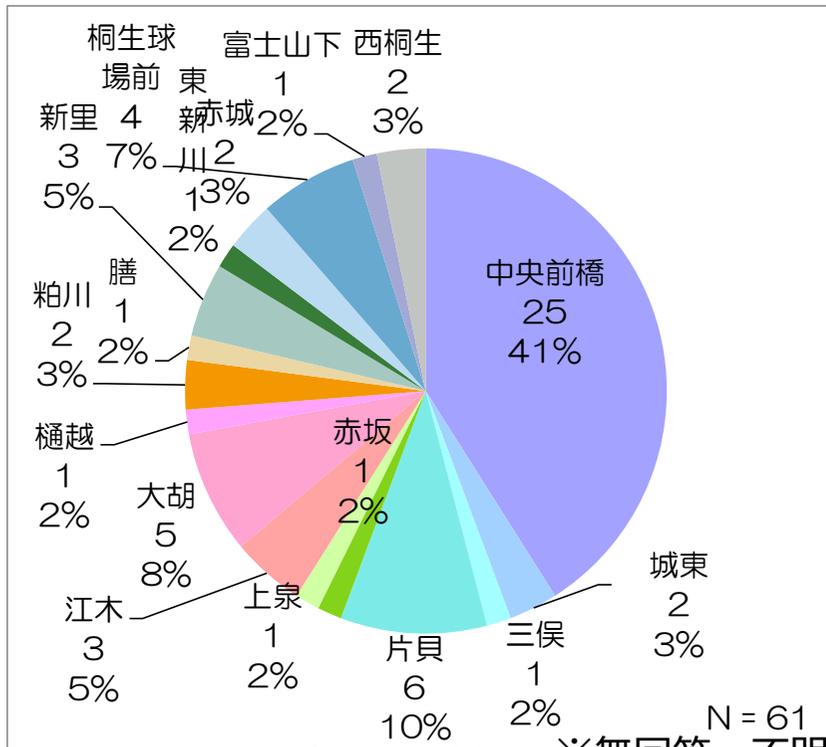


回答者の利用目的

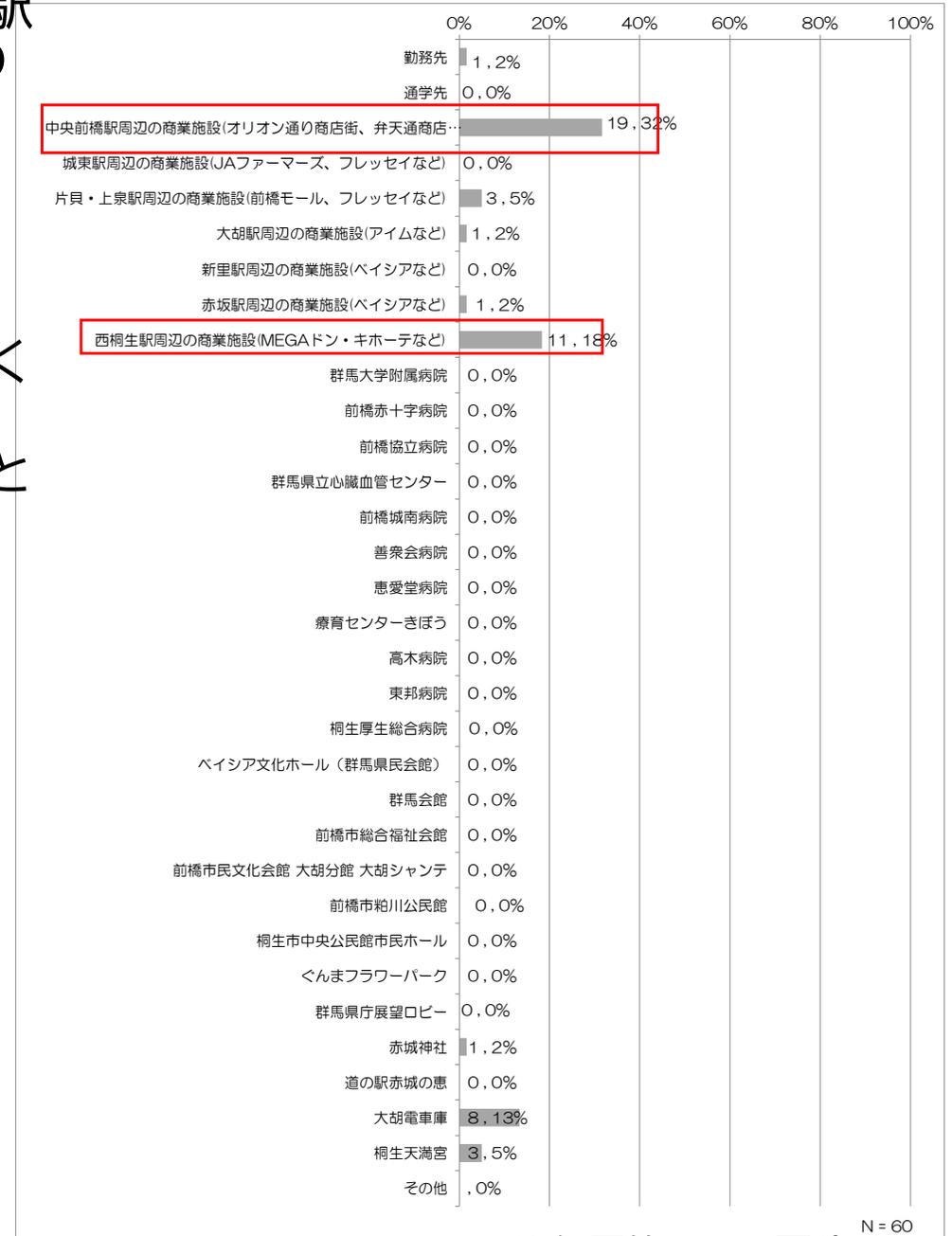
※無回答・不明票除く

来訪施設・場所

- 上毛電気鉄道はターミナルの中央前橋駅が約4割にとどまり、途中の各駅からの利用がみられる
→様々な沿線地域からの利用が推察
- 目的地は商業施設等が中心
→利用傾向として、
 - ・まちなかのレジャー施設に遊びに行く
 - ・商店街をぶらぶらする
 といった“少しおでかけする”が強いと推察



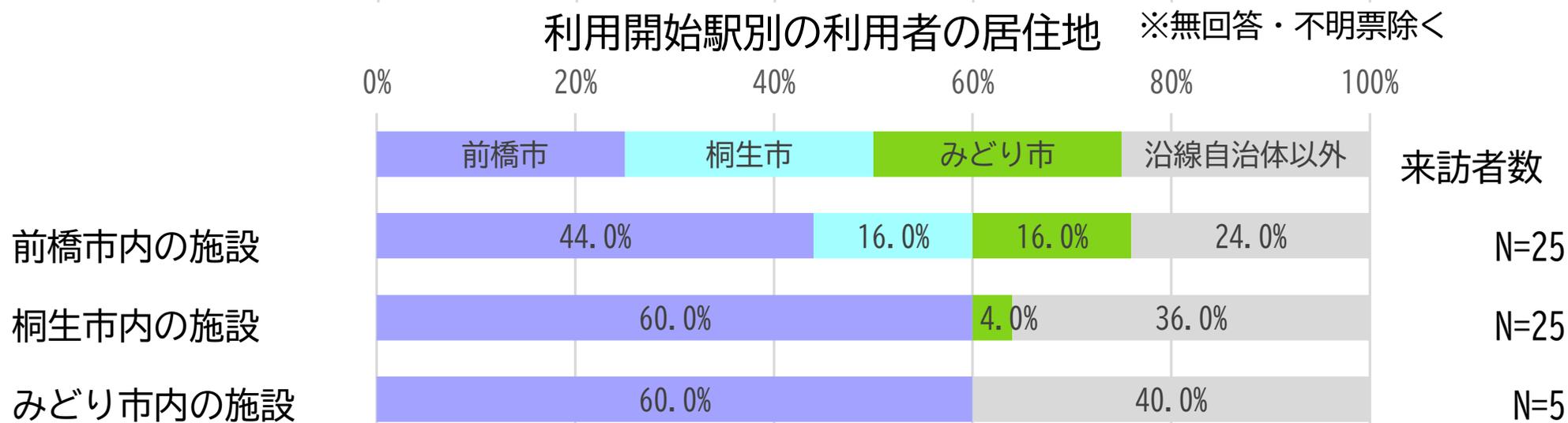
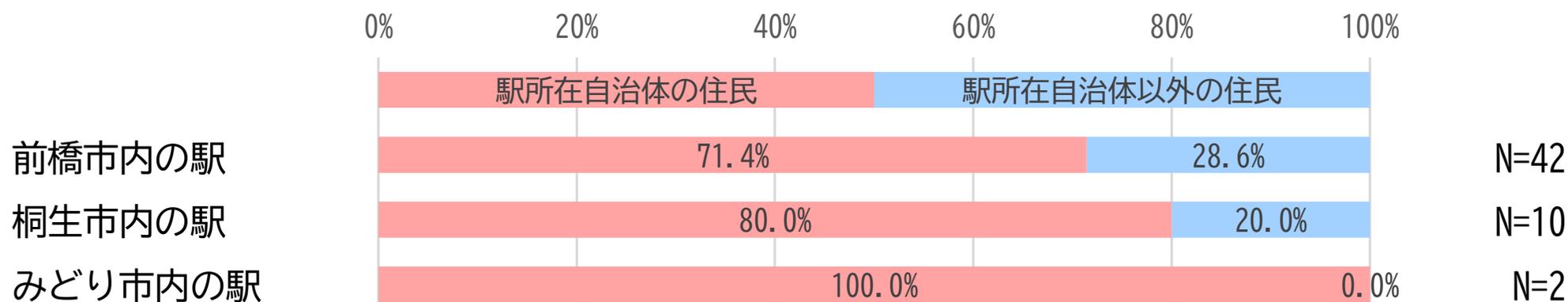
利用開始駅 ※無回答・不明票除く



※無回答・不明票除く
来訪施設・場所

来訪施設・場所

- 前橋市内の駅や桐生市内の駅は駅所在自治体以外の住民も利用開始駅としている
- 前橋市内の施設は来訪した利用者の約46%が前橋市外、桐生市内の施設に関しては全員が桐生市外の在住
→住んでいる地域以外への来訪促進に寄与したと推察

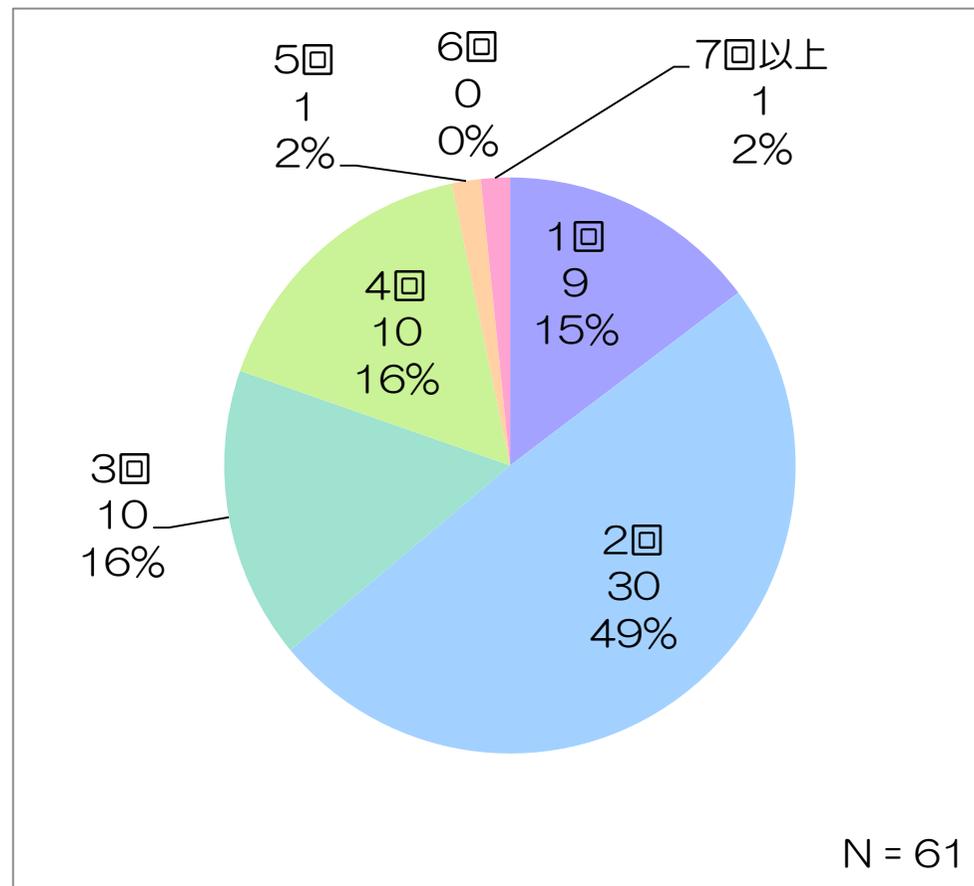


来訪施設別の利用者の居住地

※無回答・不明票除く

チケットを利用した乗車回数

- 主な利用は2回利用(往復)
- 一方で2回利用以上も約3割以上あり
→途中下車を伴う利用もみられ、周遊促進に寄与していると推察



乗車回数 ※無回答・不明票除く

新規顧客の獲得

- 主な利用者は普段鉄道を利用していない方
- 回答者61人のうち約7割が普段の上毛電気鉄道経験なし

回答件数		GunMaaS		合計	
		今回初めて利用する	過去に利用したことがある		
上毛電気鉄道	小計	10	8	18	
	利用あり	半年以内に数回利用したことがある	6	7	13
		月に数回利用している	1	1	2
		週に数回利用している	2	0	2
		ほぼ毎日利用している	1	0	1
	小計	25	18	43	
	利用なし	今回初めて利用する	7	4	11
		1年以上前に利用したことがある	12	8	20
		1年以内に数回利用したことがある	6	6	12
	合計	35	26	61	

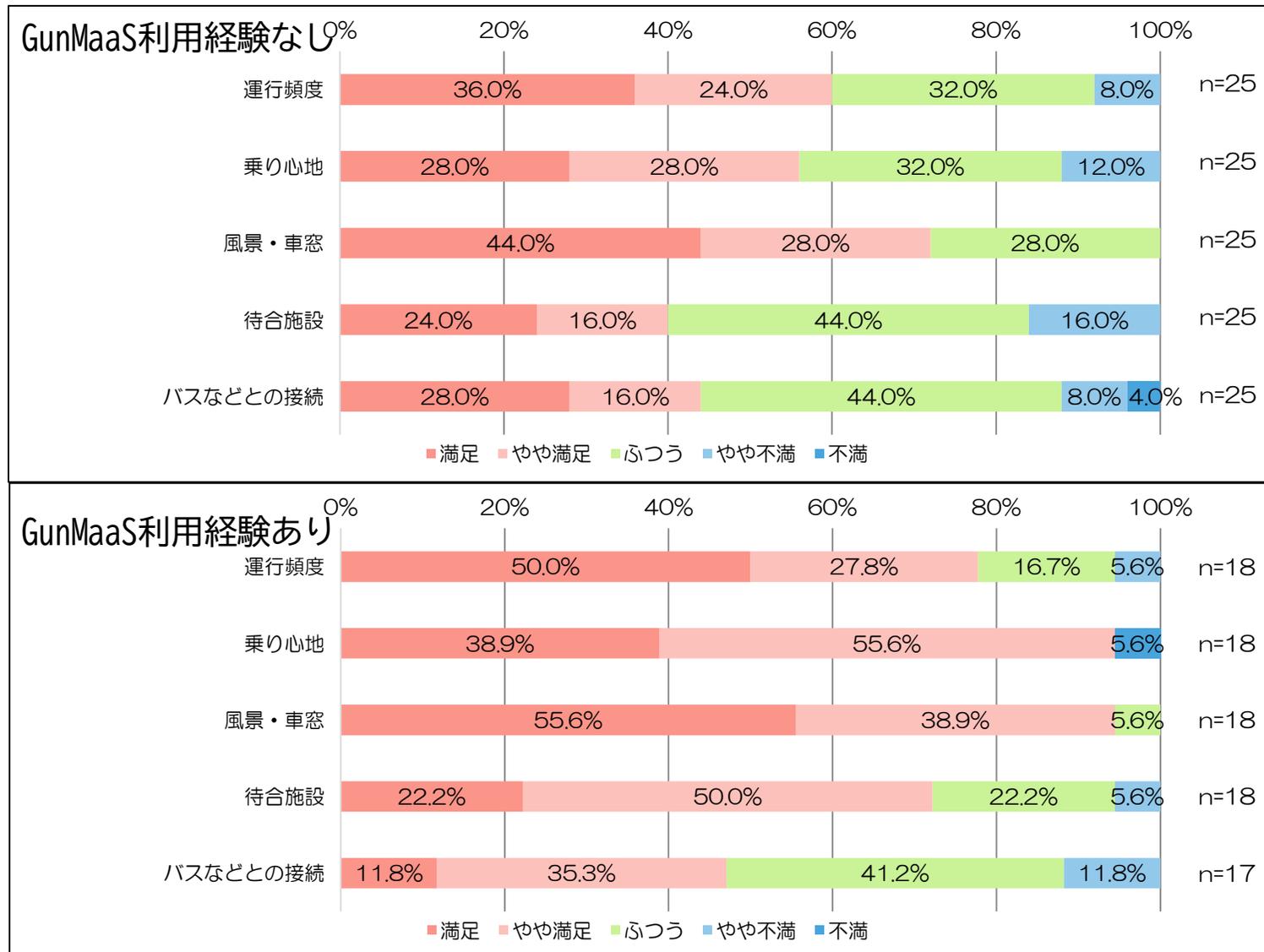
実証実験を通じた新規需要

※無回答・不明票除く

上毛電気鉄道に関する評価

- 上毛電気鉄道を普段利用していない方は運行頻度や乗り心地、風景等で満足度が高い傾向、GunMaaS利用者の方が評価が高い

上毛電気鉄道利用経験なし



鉄道利用の満足度

※無回答・不明票除く

《参考》 普段の鉄道利用頻度別のチケット利用目的

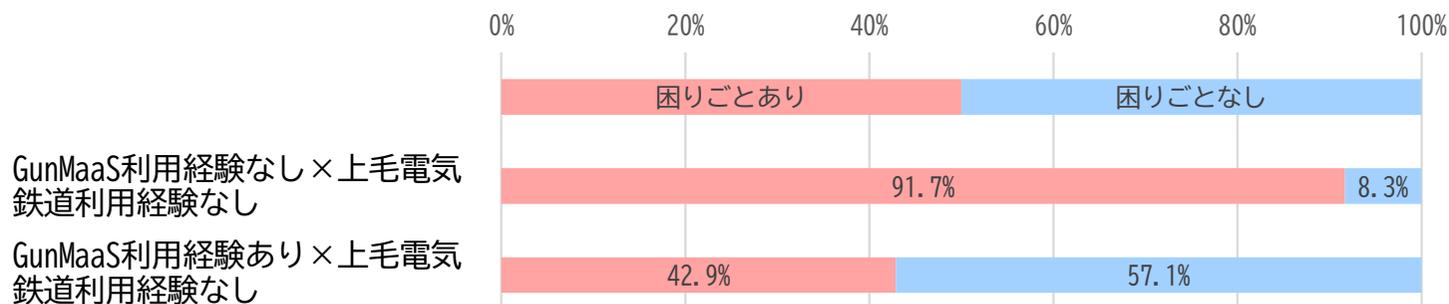
- 普段の鉄道利用状況によらず、観光目的利用が多い傾向
- 普段利用あり：約47%、普段利用なし：約93%
⇒ 普段利用ありの方は買い物利用もみられた

回答件数		利用目的						合計	
		通勤	通学	買物	通院	仕事の移動	観光		
上毛電気鉄道	小計	0	0	5	1	3	8	17	
	利用あり	半年以内に数回利用したことがある	0	0	4	1	3	5	13
		月に数回利用している	0	0	1	0	0	1	2
		週に数回利用している	0	0	0	0	0	1	1
		ほぼ毎日利用している	0	0	0	0	0	1	1
	小計	0	0	2	0	1	3	40	
	利用なし	今回初めて利用する	0	0	0	0	0	11	11
		1年以上前に利用したことがある	0	0	1	0	0	17	18
		1年以内に数回利用したことがある	0	0	1	0	1	9	11
	合計	0	0	7	1	4	45	57	

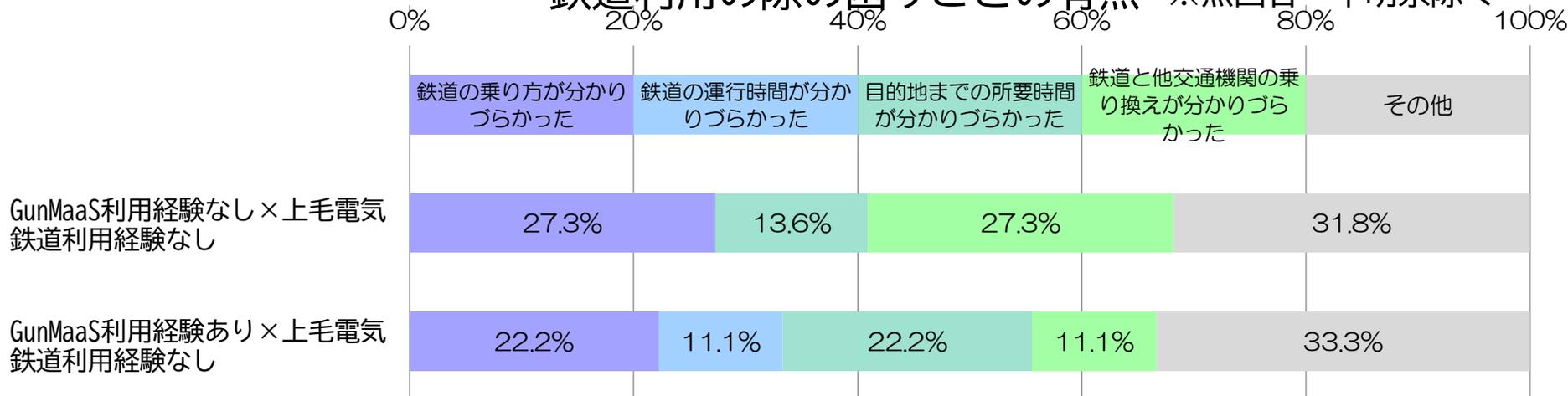
※無回答・不明票除く

実証実験アンケートの分析の着眼点

- GunMaaS利用経験なしの利用者の91.7%は鉄道利用時に困りごとあり、GunMaaS利用経験ありの場合は困りごとありは42.9%
- 困りごとは「鉄道の乗り方」が主、無人駅での乗降方法等と推察
- 他交通機関との乗り換えの分かりづらさはGunMaaS利用経験の有無で顕著に差あり
→GunMaaSでバス等を利用した経験の有無が困りごとに影響していると推察



鉄道利用の際の困りごとの有無 ※無回答・不明票除く



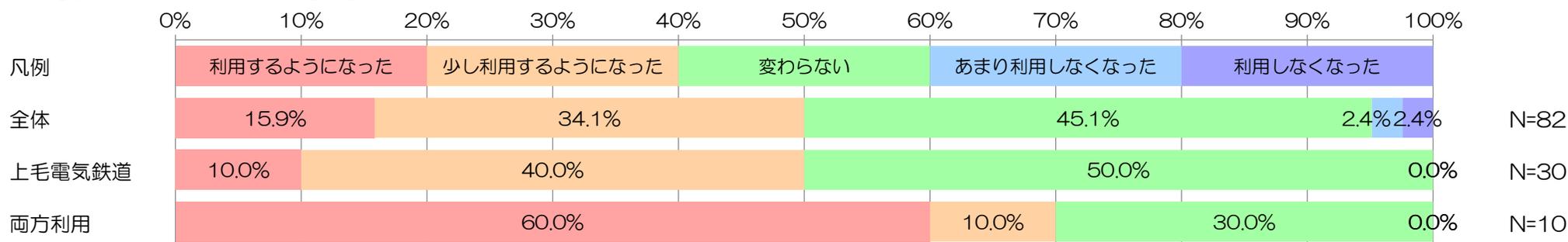
鉄道利用の際の困りごとの内訳 ※無回答・不明票除く

利用経過アンケート

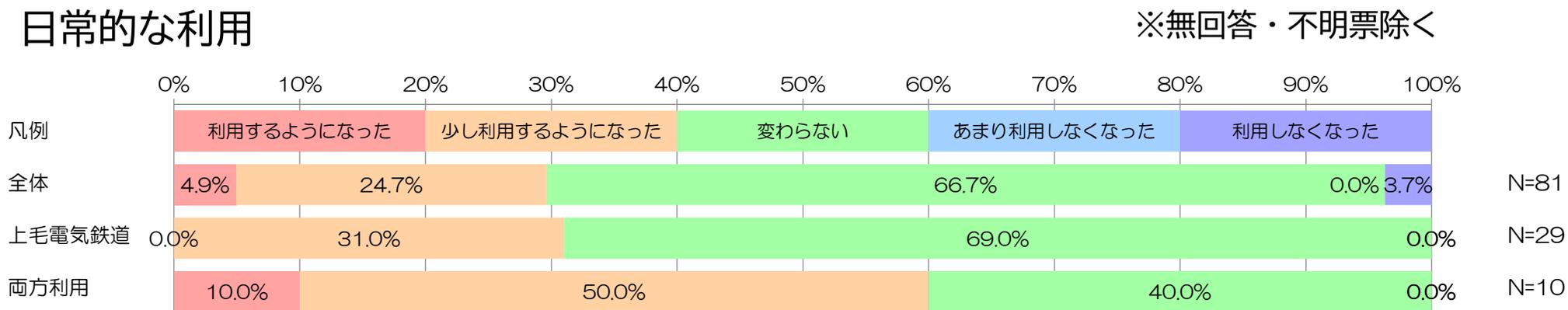
利用の変化

- チケット利用者を対象にその後の上信電鉄・上毛電気鉄道の利用状況を把握するためのアンケートを共通で実施
- 実証実験前と比較して、50.0%が以前よりも利用する傾向
- 日常的な利用は約31.0%が利用増加
⇒両方の鉄道のチケットを利用している場合は約60.0%

以前と比較した利用



日常的な利用

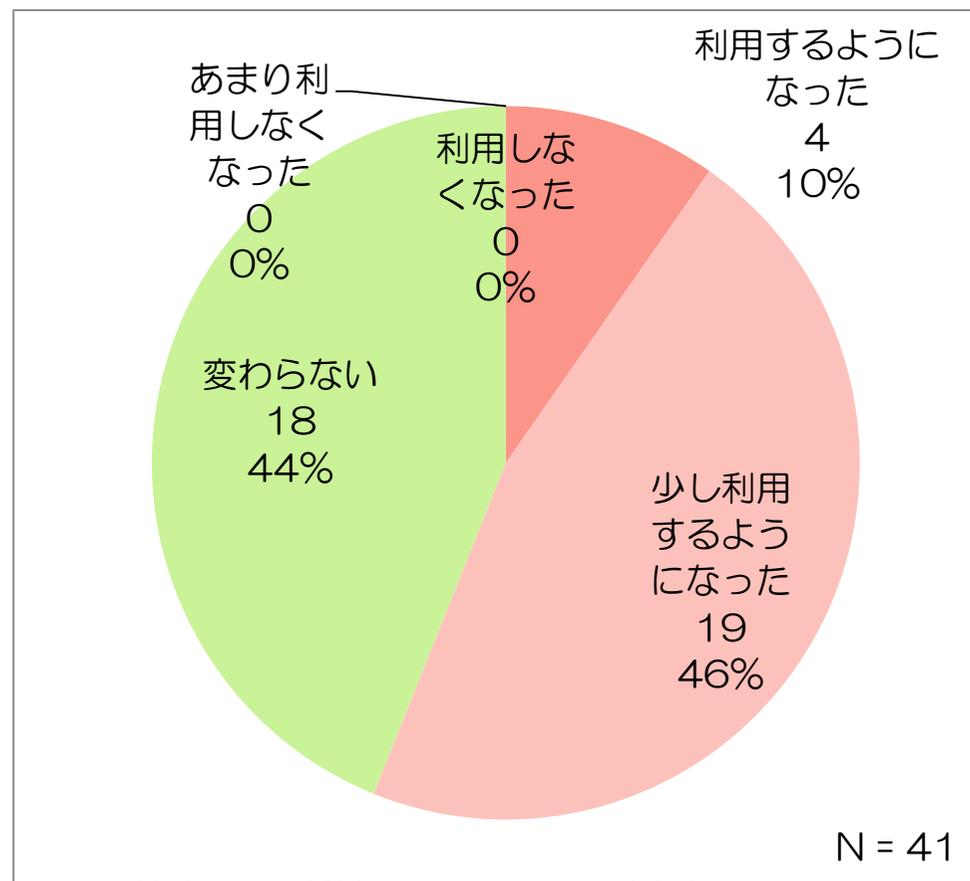


鉄道利用の変化

※無回答・不明票除く

《参考》 日常利用の変化(両鉄道合算)

- 実証実験前と比較して、利用するようになった方に着眼した場合、約56%が上信電鉄・上毛電気鉄道を利用するような傾向がみられる
⇒実証実験がきっかけとなり、日常利用に鉄道を組み込むような生活スタイルの訴求につながったと推察



※無回答・不明票除く

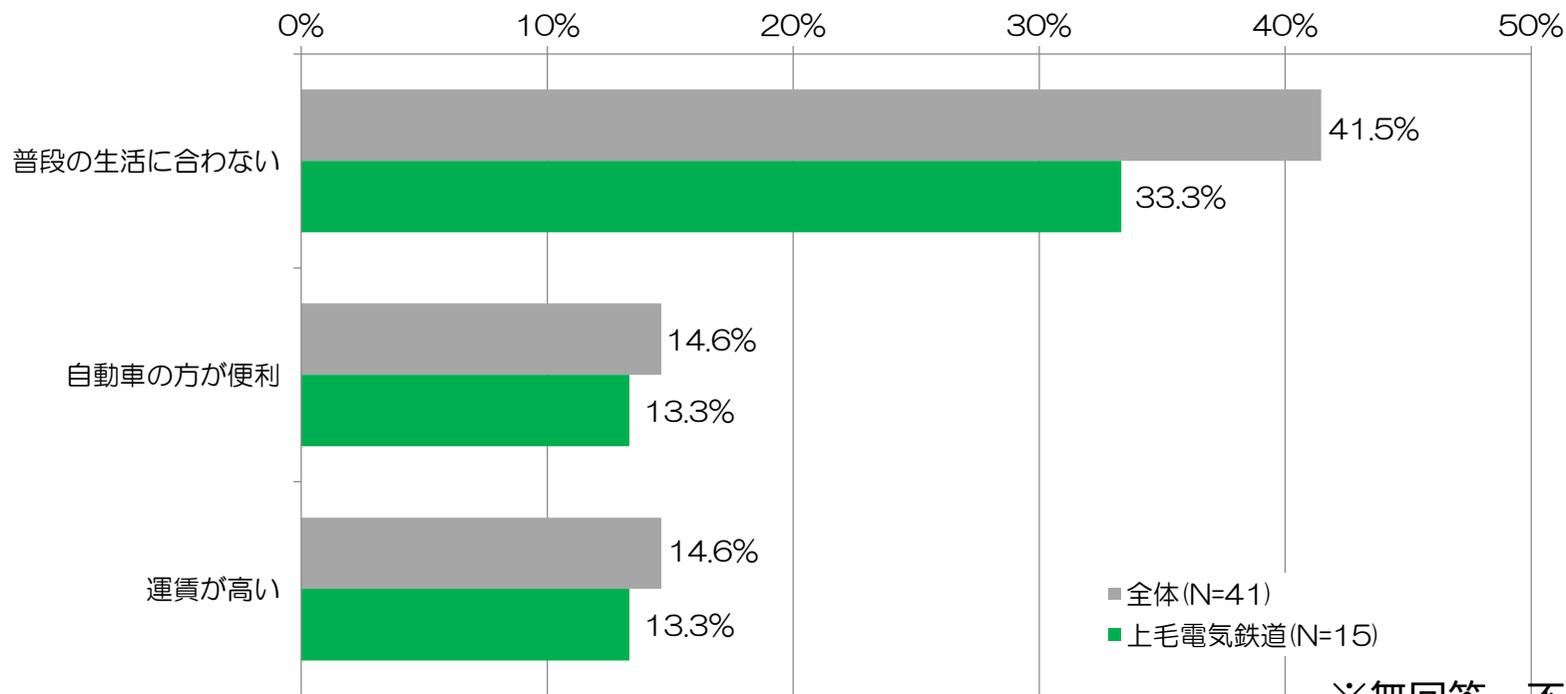
鉄道利用が増えた方の日常利用の状況

利用頻度が変化なし・減少の理由

- ・ 実証実験前と比較して、利用頻度が変化なし・利用しなくなった方の主な理由は普段の生活に合わないことが最も多い
⇒ 今後の取組みとして、

- ① 生活に鉄道を組み込むような個人への働きかけ
- ② 個人が行動変容しやすいように企業・団体等への働きかけ
(勤務時間調整等)

が想定

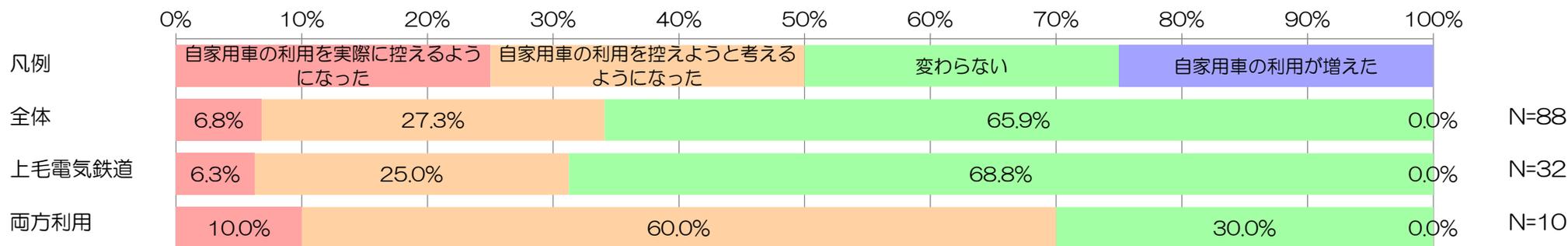


※無回答・不明票除く

鉄道利用が変わらない・増えなかった方の主な理由

自家用車利用の抑制

- 実証実験前と比較して、約33.4%が自家用車の利用を控えるような行動変容・意識変容
⇒両方の鉄道のチケットを利用している場合は約70.0%

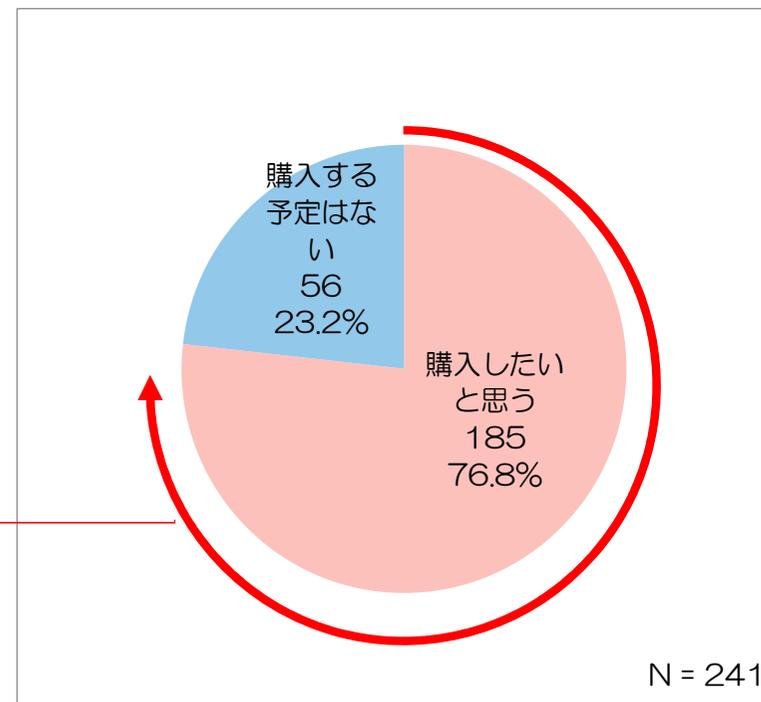


自家用車利用の変化 ※無回答・不明票除く

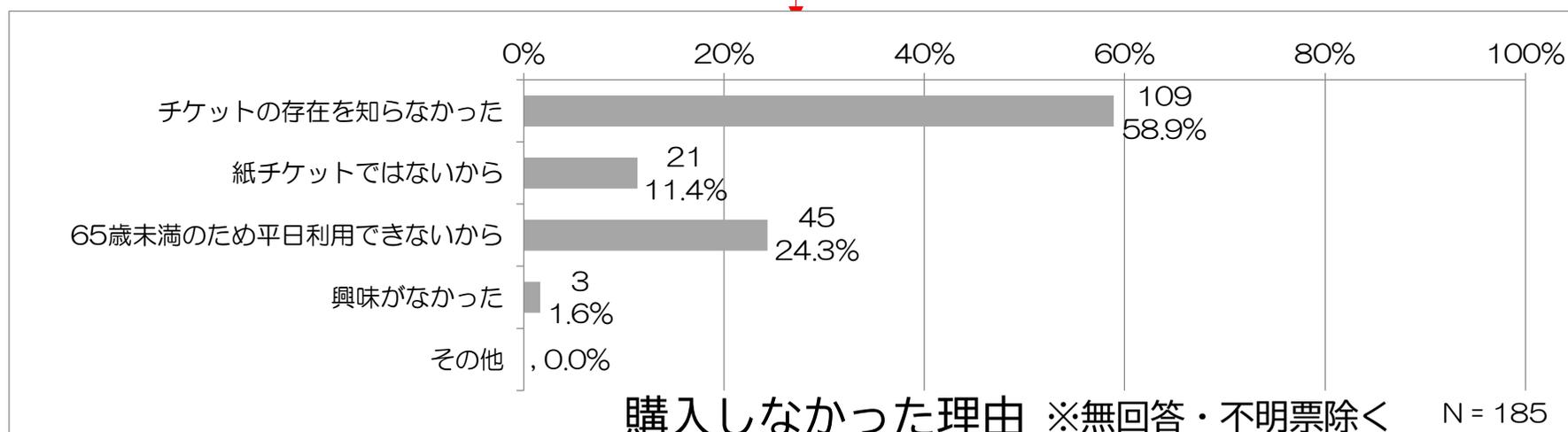
未購入者アンケート

購入意向及び購入しなかった理由

- 未購入者を対象にアンケートを実施
- 76.8%が購入意向あり
- 未購入理由はチケットの存在を知らなかったことが主

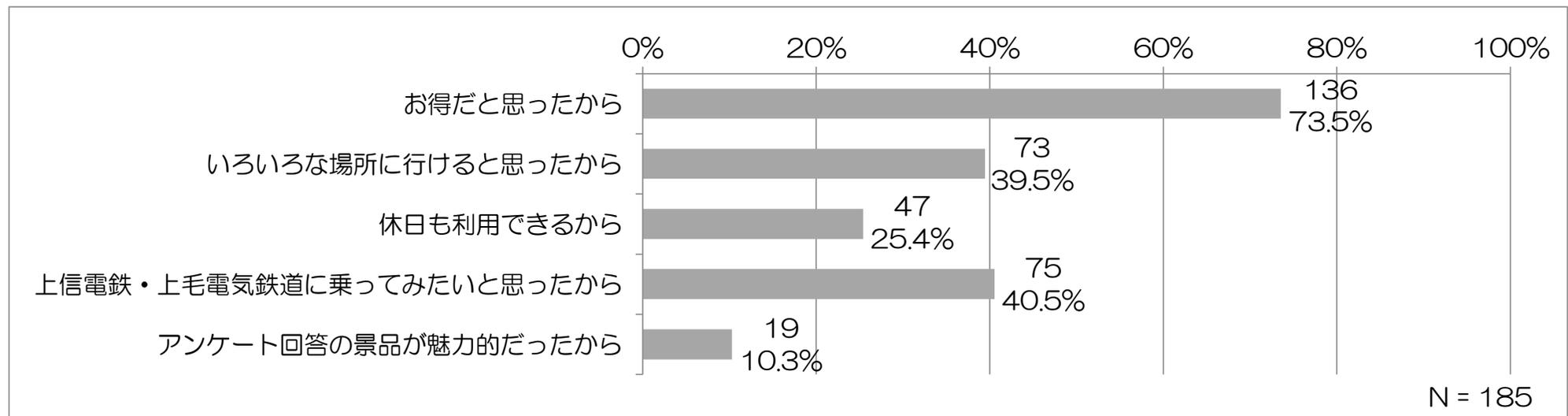


購入意向 ※無回答・不明票除く



購入したいと思った理由

- チケットのお得さが最も多い
- 上信電鉄・上毛電気鉄道を利用してみたいと思ったが2位
→チケット造成そのものが上信電鉄・上毛電気鉄道に興味・関心をもっていたと大きくきっかけになったと推察

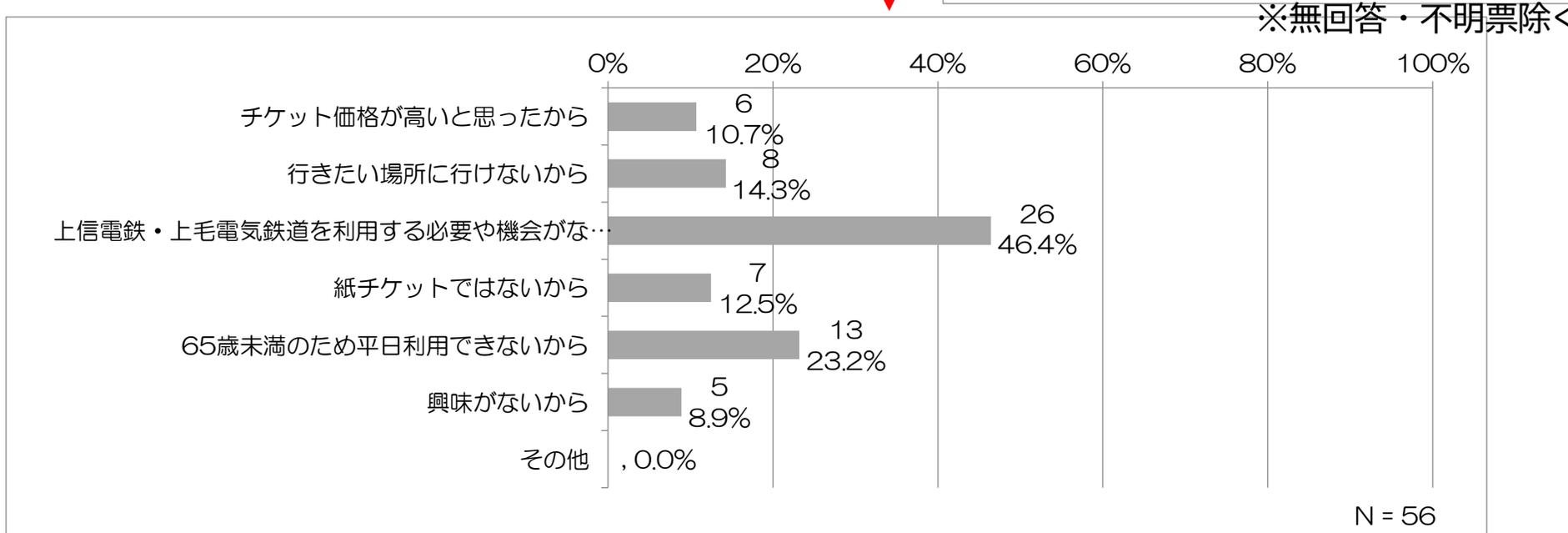
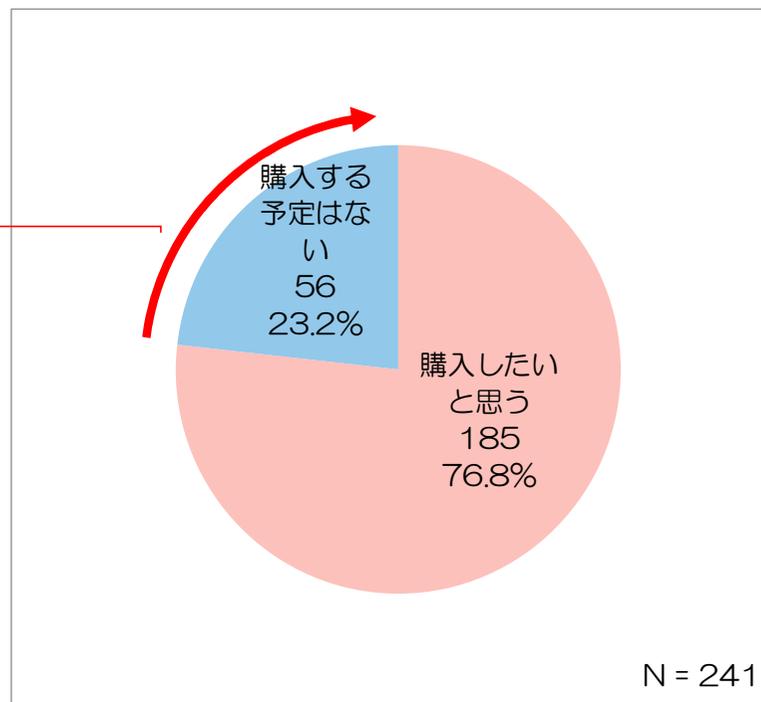


購入したいと思った理由

※無回答・不明票除く

購入したくない理由

- 購入したくない理由は、上信電鉄・上毛電気鉄道を利用する必要性や機会がないことが主
- 65歳未満で平日利用できないことも要因



購入したくない理由

※無回答・不明票除く

上毛電鉄における分析と利用促進策の方向性

- 回答者の約7割が普段は上毛電気鉄道を利用していない(11頁)
→ **今回の実証実験により新規顧客の獲得につながった**
- 利用者の目的地から、“少しおでかけする”ような利用傾向が強いと推察(8頁)
- チケット造成そのものが上信電鉄・上毛電気鉄道に興味・関心をもっていただくきっかけになったと推察(22頁)

→ **今回のキャンペーンに加えて、駅周辺の商店や商店街等と連携した特典等を用意することで、駅周辺の活性化など、より大きな効果が期待できる可能性**

施策例：沿線市の駅周辺でのお買い物券と乗り放題チケットのセット等

- 約33.4%が自家用車の利用を控えるような行動変容・意識変容(19頁)

→ **より多くの沿線住民に行動変容を促すためにも、今回のようなキャンペーンを継続的に実施していくことが重要となる**

潜在的利用者及び鉄道価値の 把握に関する調査

高校生保護者アンケート

アンケートの概要

- 上信電鉄・上毛電気鉄道の沿線高校の保護者を対象にアンケートを実施

- 協力校：計18校(上信電鉄・上毛電気鉄道沿線合計)
⇒うち上毛電気鉄道沿線10校

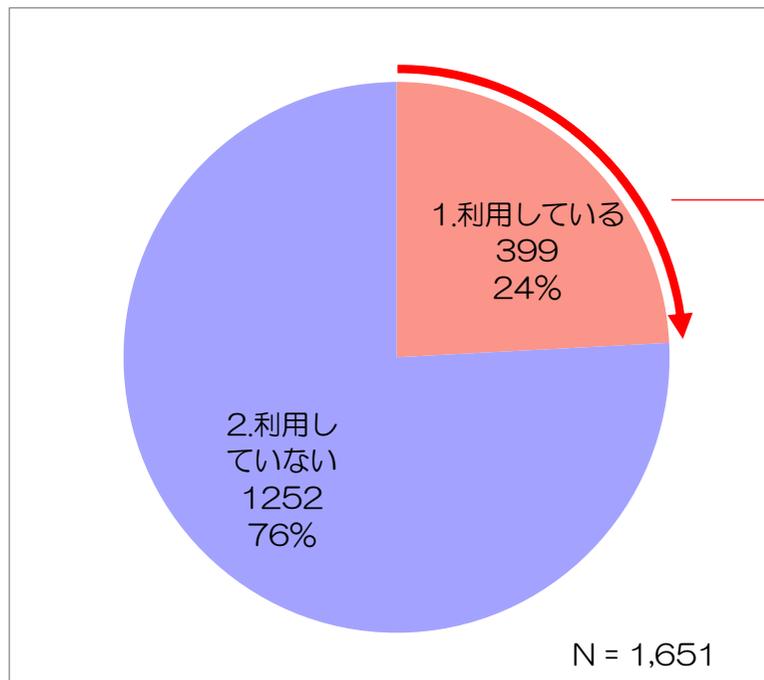
【協力校】

前橋商業高等学校、前橋東高等学校、前橋育英高等学校、前橋清陵高等学校、樹徳高等学校、桐生第一高等学校、前橋高等学校、勢多農林高等学校、桐生清桜高等学校、桐生高等学校

- 回答者数：2,999名(上信電鉄・上毛電気鉄道沿線合計)
⇒うち上毛電気鉄道沿線1,652名

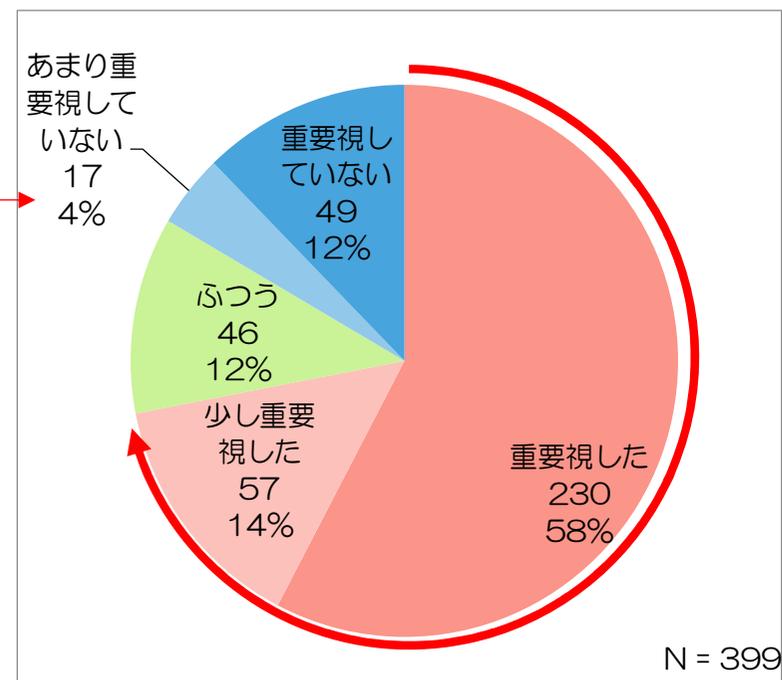
鉄道利用の状況と進路選択における重要度

- 回答者のうち約24%のお子様が上信電鉄・上毛電気鉄道を利用して通学
- 上信電鉄・上毛電気鉄道を利用しているお子様に関して、約72%は鉄道での通学を進路選択の際に重要視



鉄道の利用状況

※無回答・不明票除く

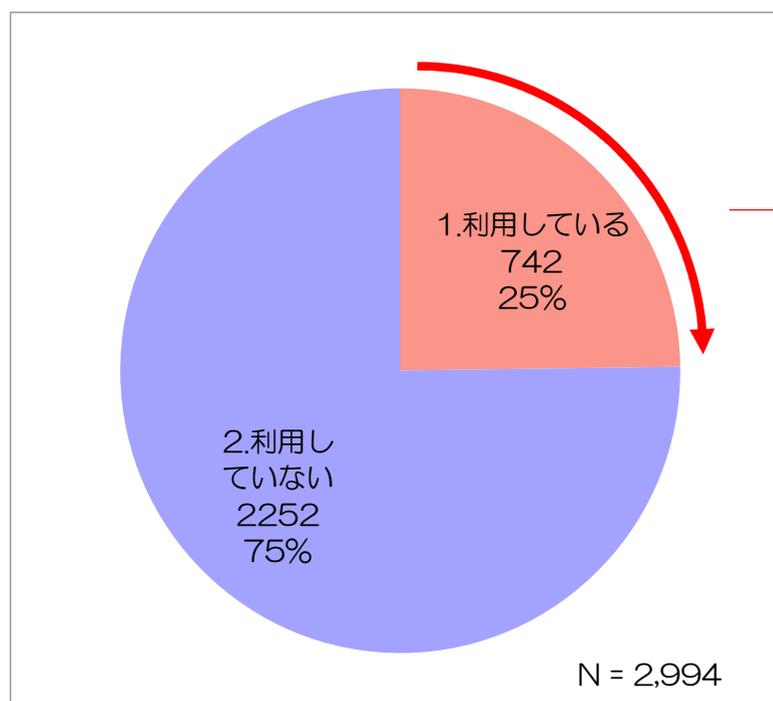


鉄道運行の重要度合

※無回答・不明票除く

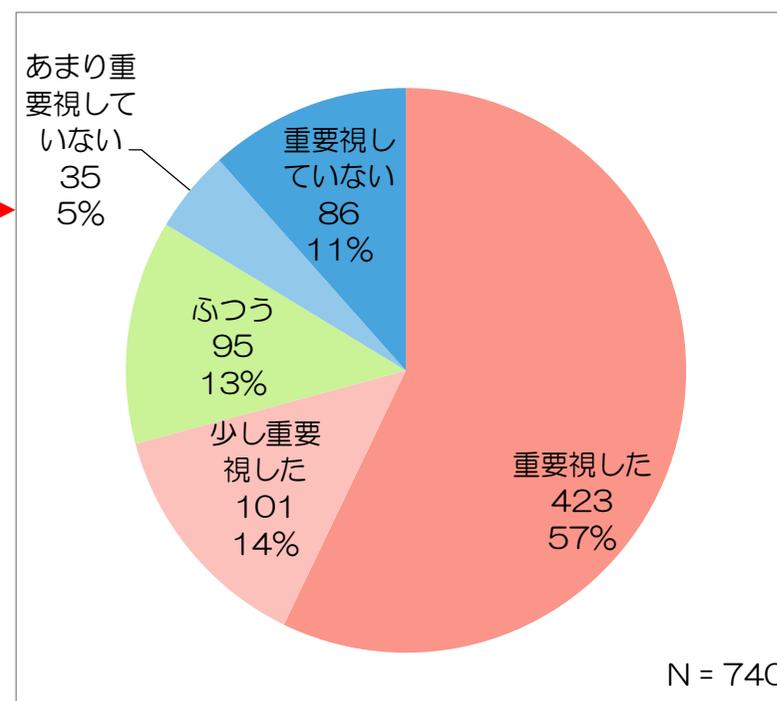
《参考》 鉄道利用の状況 (両鉄道合計)

- 回答者のうち約25%のお子様が上信電鉄・上毛電気鉄道を利用して通学
- 上信電鉄・上毛電気鉄道を利用しているお子様に関して、約71%は鉄道での通学を進路選択の際に重要視



鉄道の利用状況

※無回答・不明票除く

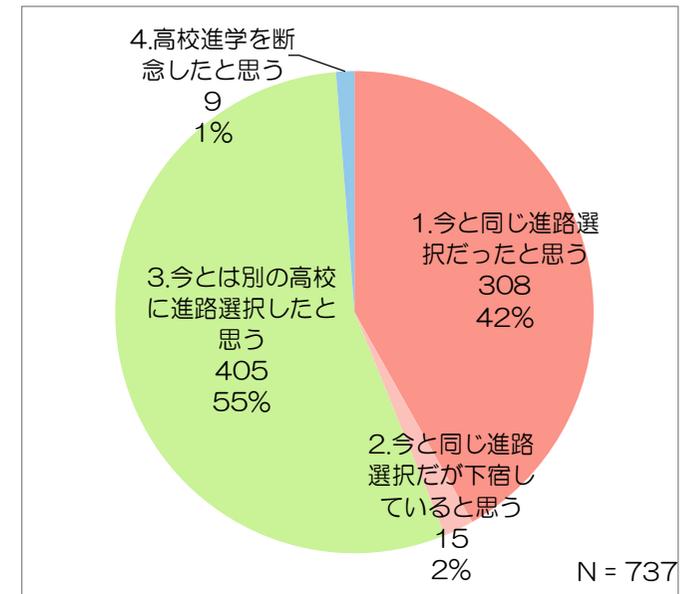
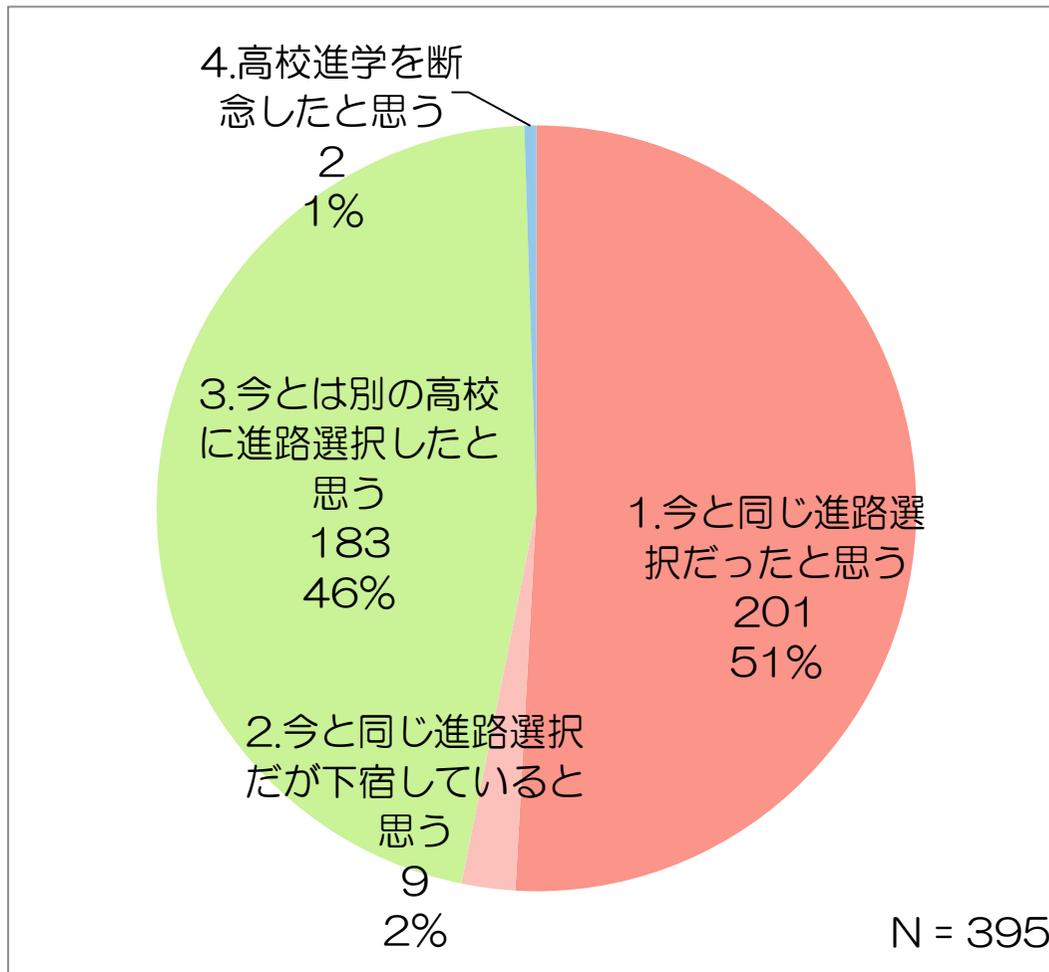


鉄道運行の重要度合

※無回答・不明票除く

進路選択への影響

- 上毛電気鉄道を利用して、通学できなかった場合に約46%は今とは別の高校に進路選択したと回答

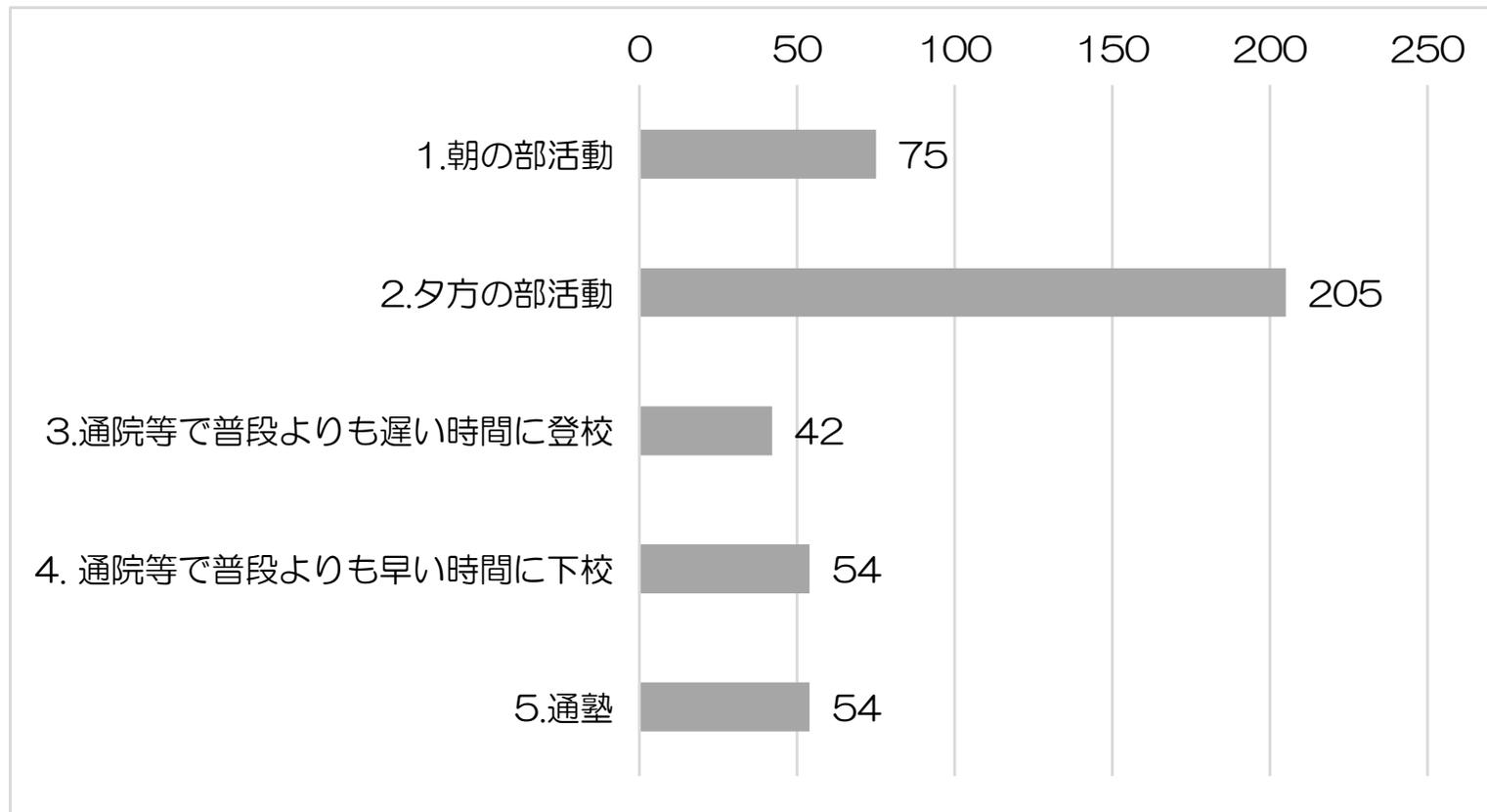


《参考》両鉄道の合計
※無回答・不明票除く

※無回答・不明票除く
鉄道運行の進路選択に与える影響

鉄道利用により実現している学校生活

- 鉄道運行していることで夕方の部活動に参加しやすい環境となっているといえる

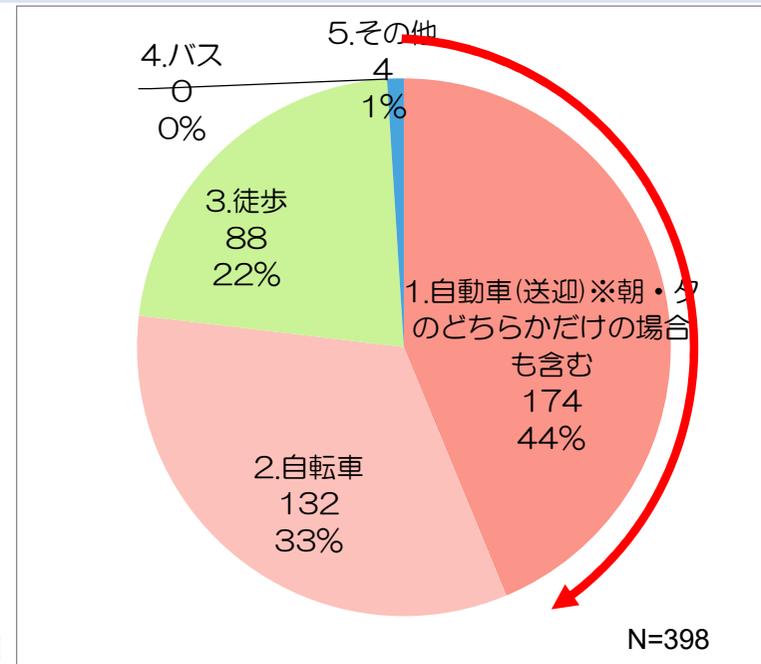


鉄道利用により実現している学校生活

※無回答・不明票除く

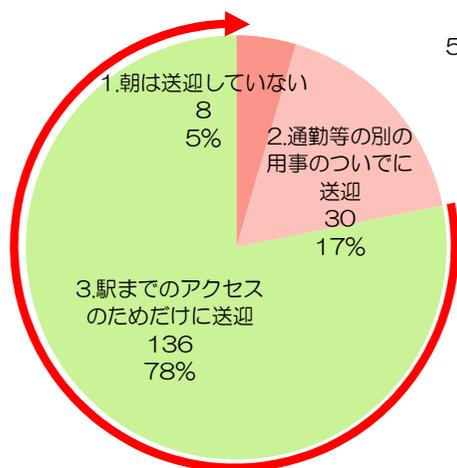
送迎の状況

- 約44%は上毛電気鉄道の駅まで送迎
- 朝・夕それぞれ駅までのアクセスだけのために送迎
- 朝は7時台に送迎が集中
- 夕は時間帯が分散

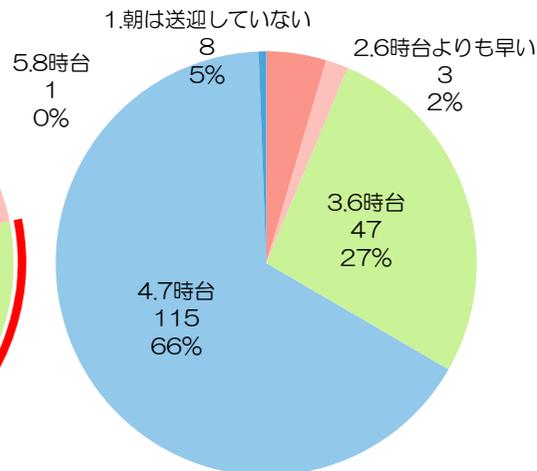


※無回答・不明票除く

朝の送迎

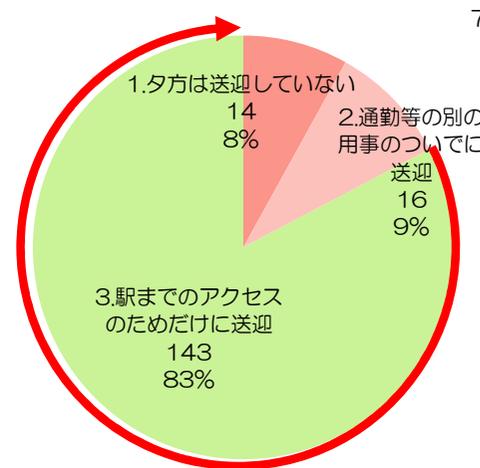


朝の送迎時間帯

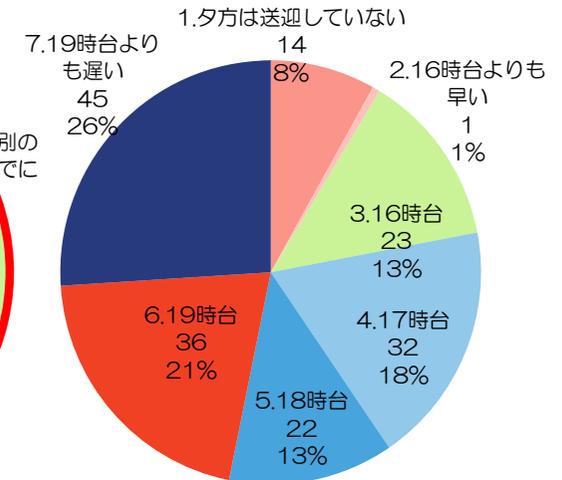


※無回答・不明票除く

夕方の送迎



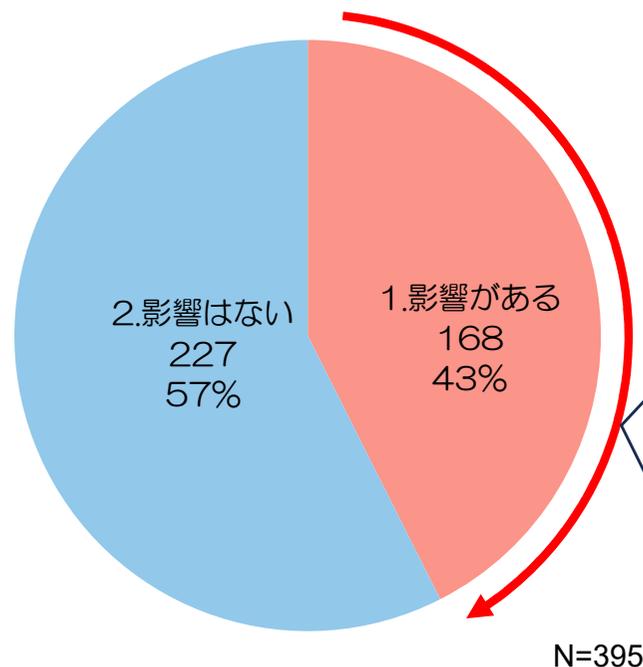
夕方の送迎時間帯



※無回答・不明票除く

鉄道運行が将来の進路等に与える影響

- 鉄道利用している約43%は鉄道運行が将来の進路等に影響を与えると回答
- 通学範囲の狭まり以外に自習等の学習時間の確保に与える影響も意見として挙がっている



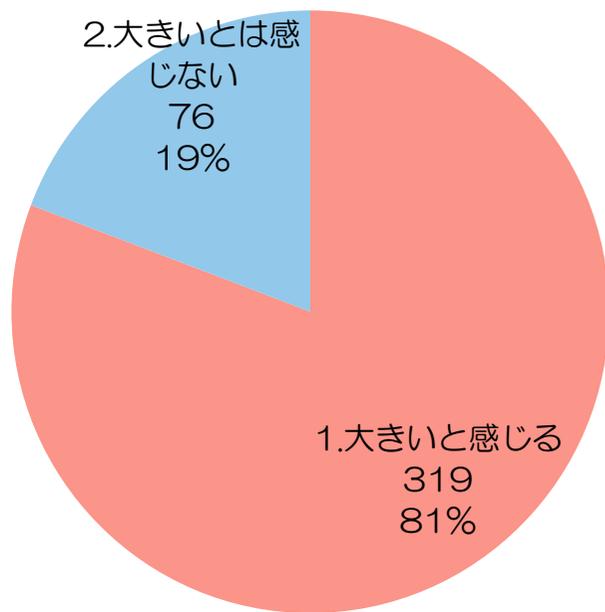
【想定される影響(一部抜粋)】自由記述：全304件、うち上毛電気鉄道151件

- 通える学校が少なくなり進路が狭まる
- 電車がなければ別の通学方法などを考えなければならないとなると、子供の行きたい学校と、行ける学校は変わってくると思います。
- 遅くまで自習室で学習できなくなるので、学力低下、希望する進学は難しくなる
- 電車がいないと車で送り迎えになってしまう（片道40分往復80分）

※無回答・不明票除く

通学に係る費用の負担

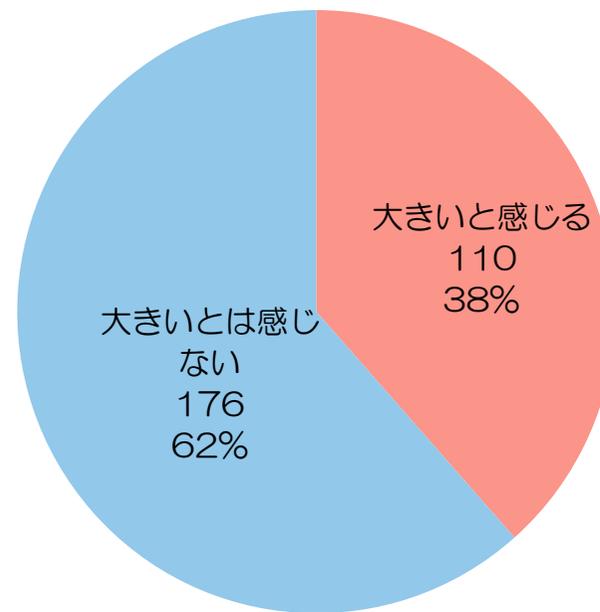
- 通学定期券の費用負担は大きいと感じる方が81%
- 送迎に関しては、大きいと感じない人が62%



N=395

通学定期券が家計に与える負担

※無回答・不明票除く



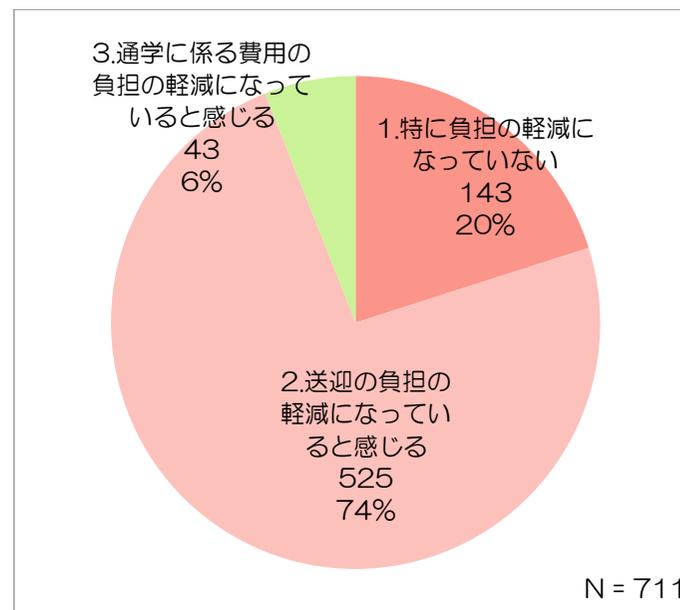
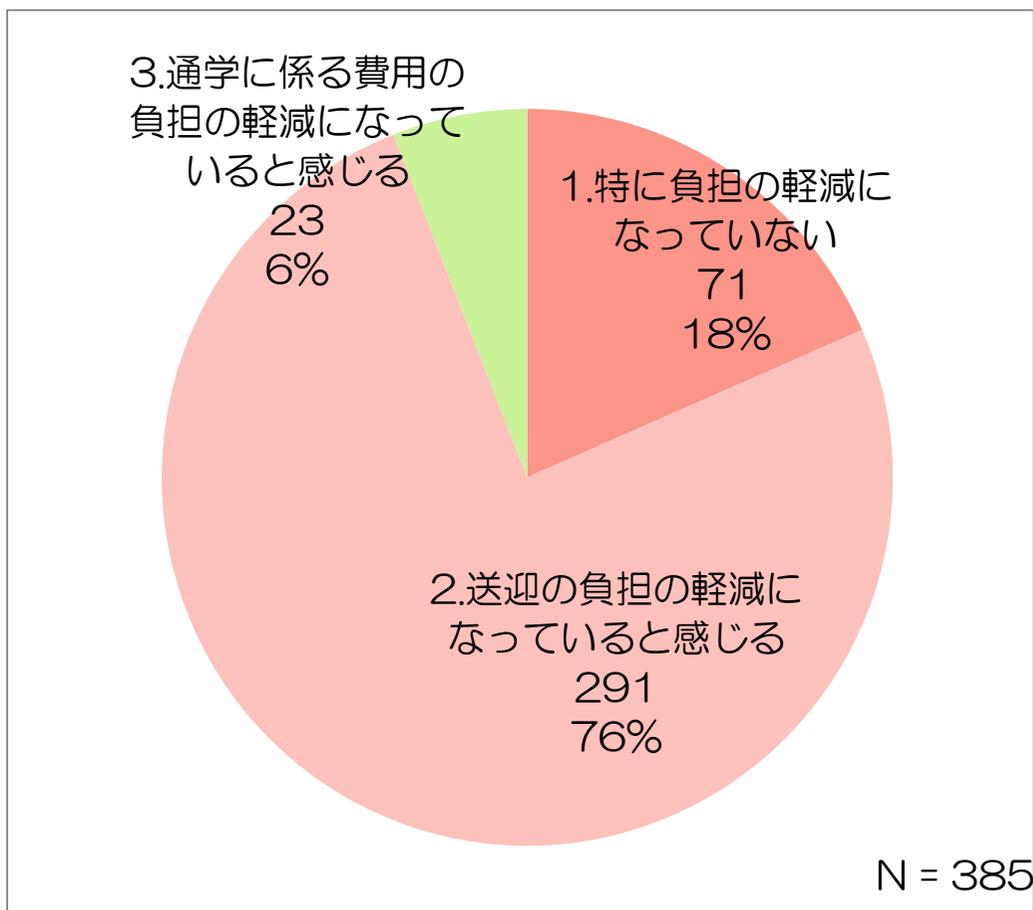
N=395

送迎に係る費用が家計に与える負担

※無回答・不明票除く

保護者の負担軽減

- 約82%の保護者は鉄道運行が通学に係る負担(送迎や費用)の軽減につながっていると捉えている



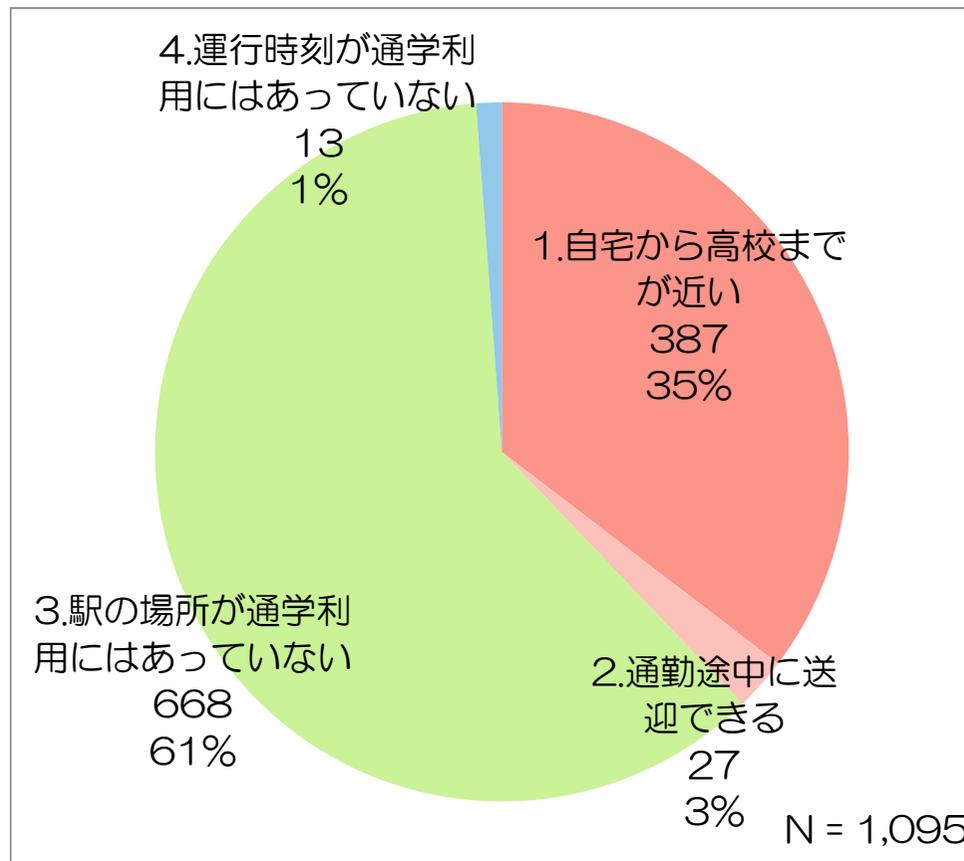
《参考》両鉄道の合計
※無回答・不明票除く

保護者の負担軽減に与える影響

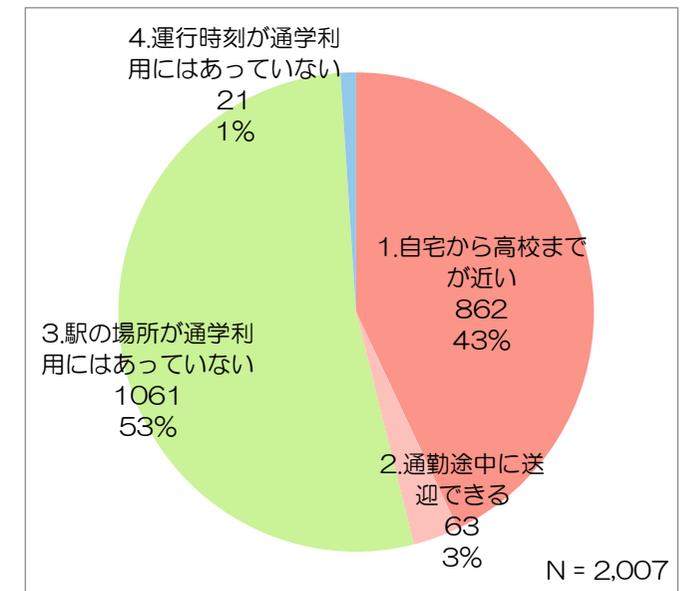
※無回答・不明票除く

鉄道を通学で利用しない理由

- 鉄道を通学で利用しない主な理由は駅の場所が通学利用にあっていないことが約61%
→ 駅・高校、駅・自宅間の移動手段の検討が新たな需要確保につながると推察



鉄道を通学で利用しない理由
※無回答・不明票除く



《参考》両鉄道の合計
※無回答・不明票除く

上毛電鉄における分析と利用促進策の方向性

- 上毛電気鉄道を利用して、通学できなかった場合に約46%は今とは別の高校に進路選択したと回答(5頁)
- 鉄道運行が将来の進路選択に影響を与えると約41%が回答、自由記述の中には進路選択の幅の狭まりや学習時間確保が困難になるという意見もあり(8頁)
 - 鉄道の運行維持やサービス向上に取り組むことが教育環境の向上の観点でも重要な意義**
- 通学定期券の費用負担は大きいと感じる方が約81%(9頁)
 - 運賃施策の検討の際に通学定期券の値上げ等により逸走の恐れがあると推察**
- 約82%の保護者は鉄道運行が通学に係る負担(送迎や費用)の軽減につながっていると捉えている(10頁)
 - 鉄道運行による保護者が享受するメリットが確認**
- 鉄道を通学で利用しない主な理由は駅の場所が通学利用にあっていないことが約61%(11頁)
 - 高校や自宅と駅を結ぶ経路等の改善・構築により、新たな鉄道需要の創出の可能性はある**

1. 鉄道のあり方

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、鉄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) 上毛電気鉄道は全線鉄道として存続※1、(B) 沿線自治体による上毛電気鉄道に対する補助は従来と同じ形式(群馬型上下分離)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、鉄道存続のための運賃値上げ(約6割が賛同)や負担金支払(約3割が賛同)を許容する鉄道の存在価値を認める結果が出た。
調査の結果、輸送量の面でバス転換は困難であり、また、バス・BRT転換時の収支予測やクロスセクター効果の試算結果が鉄道存続優位であることが判明した。
- ※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、鉄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。

- ※ 単に鉄道事業者の企業収益の増加という観点だけではなく、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、賑わい創出などの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 *上毛電気鉄道(株)、上信電鉄(株)、わたらせ渓谷鐵道(株)

3社の鉄道事業経営は、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

自治体から鉄道事業者に対する現行の補助金は、主に鉄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。鉄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(交通系IC等)の導入を速やかに検討するとともに、(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、鉄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3社の鉄道事業に係る執行・経営状況のモニタリング・ガバナンス体制強化：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鉄道事業において補助金が有効に活用されているか、各社において鉄道事業の価値向上・推進に向けた組織体制・運営がなされているかなどをモニタリングするため、鉄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経営管理契約の締結など、自治体が鉄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：鉄道を用いた沿線地域ポテンシャルの向上

鉄道の存続を前提に置く以上、自治体はこれまで以上に鉄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、通学定期券購入費補助などによる利用者確保策など、地域の実情に応じて、様々な側面から持続可能な政策を検討する。また、鉄道が地域にもたらす多面的価値(CO₂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、自治体と鉄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 沿線人口 (2020年～ 2045年) ※	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		輸送量		通学定期 比率 (R4年度)	定期外 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

令和 7 年度上毛電気鉄道沿線地域交通り・デザイン推進協議会（法定協議会）
事業計画（案）

名称・開催日	内 容
第 7 回上毛電気鉄道沿線地域交通り・デザイン推進協議会（法定協議会） <令和 7 年 5 月頃>	○令和 6 年度事業報告 ○令和 6 年度収支決算 ○令和 7 年度事業計画
第 5 回上毛電気鉄道沿線地域交通り・デザイン推進協議会経営連絡分科会 <令和 7 年 7 月頃>	○地域公共交通計画策定検討
第 8 回上毛電気鉄道沿線地域交通り・デザイン推進協議会（法定協議会） <令和 7 年 9 月頃>	○第 5 回経営連絡分科会開催概要報告 ○地域公共交通計画検討
会報「上電通信 No. 3」の発行 <令和 7 年 1 0 月>	○協議会の取り組みについて沿線住民に周知
第 6 回上毛電気鉄道沿線地域交通り・デザイン推進協議会経営連絡分科会 <令和 7 年 1 2 月頃>	○地域公共交通計画検討
第 9 回上毛電気鉄道沿線地域交通り・デザイン推進協議会（法定協議会） <令和 8 年 1 月頃>	○第 6 回経営連絡分科会開催概要報告 ○地域公共交通計画検討
会報「上電通信 No. 4」の発行 <令和 8 年 2 月>	○協議会の取り組みについて沿線住民に周知

令和7年度上毛電気鉄道沿線地域交通リ・デザイン推進協議会
収支予算(案)

自 令和6年4月 1日

至 令和7年3月31日

1 収入

(単位：千円)

項目	前年度 予算額	予算額	増減	摘 要
前年度繰越金		120	120	
負担金	10,270	14,201	3,931	【内訳】 <ul style="list-style-type: none"> ・群馬県 7,102千円 ・前橋市 4,196千円 ・桐生市 2,066千円 ・みどり市 837千円 <li style="border-top: 1px solid black;">計 14,201千円
補助金	9,790	14,201	4,411	国土交通省地域公共交通計画策定事業（広域）
諸収入		0	0	
合計	20,060	28,522	8,462	

2 支出

(単位：千円)

項目	前年度 予算額	予算額	増減	摘 要
会議費		0	0	
事業費	19,580	28,402	8,822	法定協議会（経営連絡分科会）運営補助及び地域公共交通計画検討に係る業務委託協議会会報「上電通信」作成
事務費	480	120	△ 360	
予備費		0	0	
合計	20,060	28,522	8,462	

* 支出予算の項目ごとについて過不足が生じた場合は、相互に流用できるものとする。

今後のスケジュール

- ◇R5年度 ・沿線ごとに、地域交通法に基づく法定協議会を設置。各鉄道沿線地域状況や経営状況分析等、基礎データづくりを実施。
- ◇R6年度 ・基礎データに基づき、鉄道のあり方、公的支援方法等について、議論し方向性を決定。
- ◆R7年度 ・今年度議論を重ねた鉄道のあり方、今後の取組の方向性に基づき、各鉄道沿線地域に係る地域公共交通計画(地域交通法に基づく)の策定を進める。

