

第2回上信電鉄沿線地域交通リ・デザイン推進協議会 次第

日時：2024年（令和6年）1月22日（月）14：00～15：30

場所：Gメッセ群馬 中会議室302

群馬県高崎市岩押町12-24（TEL：027-322-2100）

※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

【報告事項】

（1）協議会の目的や協議内容について

（2）上信電鉄及び沿線地域に関する調査結果（中間報告）の概要について

【協議事項】

（3）令和6年度協議会事業計画（案）について

（4）令和6年度協議会予算（案）について

5 その他

（1）今後のスケジュールについて

6 閉 会

【配布資料】

資料0 議事次第

資料1－1 第2回上信電鉄沿線地域交通リ・デザイン推進協議会 出席者名簿

資料1－2 第2回上信電鉄沿線地域交通リ・デザイン推進協議会 配席表

資料2 上信電鉄沿線地域交通リ・デザイン推進協議会規約

資料3 上信電鉄及び沿線地域に関する調査結果（中間報告）

資料4 令和6年度協議会事業計画（案）

資料5 令和6年度協議会予算（案）

資料6 今後のスケジュールについて

上信電鉄沿線地域交通リ・デザイン推進協議会 委員 参加者名簿

【別表 1】

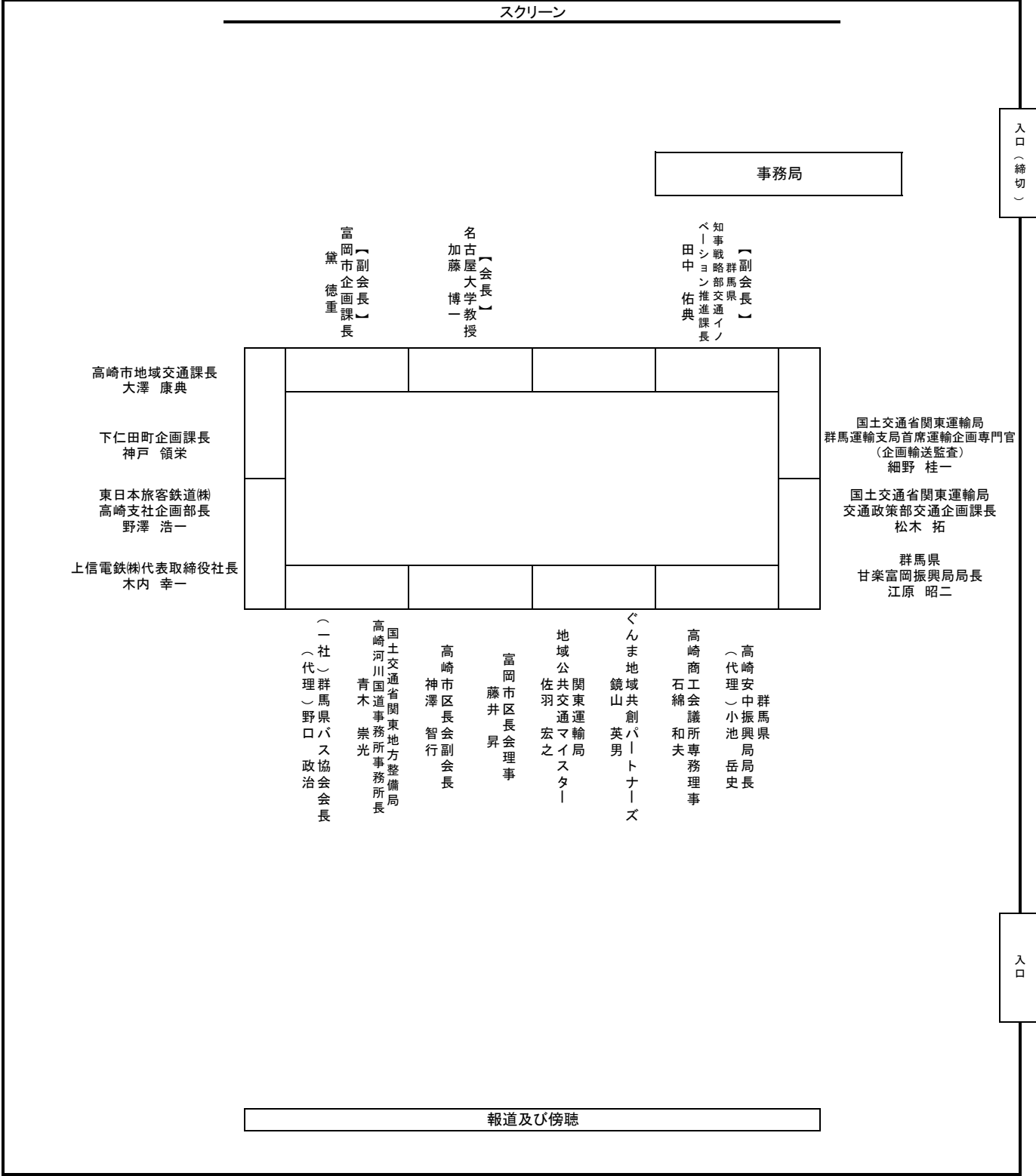
2024年1月25日									
No.	法第6条 第2項	区 分	所 属 団 体	職 名	備 考	氏 名	代理出席者	当日出欠	随行者
1	1号	地方公共団体	群馬県	知事戦略部 交通イノベーション推進課長	副会長	田中 佑典		○	
2			高崎市	地域交通課長		大澤 康典		○	浅見 成近
3			富岡市	企画課長	副会長	黛 徳重		○	
4			下仁田町	企画課長		神戸 領栄		○	
5			南牧村	総務部長		浅川 秀行	茂木 肇	▲	
6			甘楽町	企画課長		高橋 功	鈴木 千奈津 黒澤 翔	▲	
7	2号	鉄道事業者	東日本旅客鉄道(株)	高崎支社 企画部長		野澤 浩一		○	高橋 彬
8			上信電鉄(株)	代表取締役社長		木内 幸一	芦澤 始	△	宮川 良伸
9		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	野口 政治	△	
10		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			
11		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		青木 崇光		○	
12			群馬県県土整備部 高崎土木事務所	所長		小野 光明		●	
13			群馬県県土整備部 富岡土木事務所	所長		米山 智雄		●	
14	3号	警察	高崎警察署	署長		手島 英之			
15			富岡警察署	署長		高橋 英丹	水野 貴之	▲	
16		地域公共交通の 利用者	高崎市区長会	副会長	高崎市推薦者	神澤 智行		○	
17			富岡市区長会	理事	富岡市推薦者	藤井 昇		○	
18			下仁田町区長会	会長	下仁田町推薦者	佐藤 秀俊		●	
19			南牧村	区長会長	南牧村推薦者	田村 孝司			
20			甘楽町区長会	会長	甘楽町推薦者	新井 淳司		●	
21			下仁田高等学校PTA	副会長		山崎 知恵			
22			名古屋大学	教授 加藤 博和	会長	加藤 博和		○	

No.	法第6条 第2項	区 分	所 属 団 体	職 名	備 考	氏 名	代理出席者	当日出欠	随行者
23		学識経験者	関東運輸局地域公共交通マイスター	佐羽 宏之		佐羽 宏之		○	
24			ぐんま地域共創パートナーズ	鏡山 英男	群馬県地域鉄道のあり方検討会委員	鏡山 英男		○	
25		協議会の運営に必要と認める者	高崎商工会議所	専務理事	監査	石綿 和夫		○	
26			富岡商工会議所	会頭		堀口 良一			
27			群馬県高崎安中振興局	局長		坂田 達也	小池 岳史	△	
28			群馬県甘楽富岡振興局	局長		江原 昭二		○	

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		松木 拓		○	坂本 裕介
2		国土交通省関東運輸局 鉄道部	計画課長		駒形 洋介		●	
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		○	石川 一志

第2回上信電鉄沿線地域交通リ・デザイン推進協議会
配席表

Gメッセ群馬 中会議室302



上信電鉄沿線地域交通リ・デザイン推進協議会規約

(目的)

第1条 上信電鉄は、高崎・甘楽富岡地域における主要交通軸であり、沿線地域住民の通勤・通学や観光等で地域を訪れる人々の貴重な移動手段であるが、人口減少やコロナウイルス感染症蔓延による生活様式の変化等の影響から、非常に厳しい経営状況となっている。このため、県、沿線市町村、鉄道事業者、交通事業者、利用者、関係団体等が一丸となり、改めて地域の鉄道の現状を直視し、危機意識を共有した上で、上信電鉄沿線地域の公共交通を、単なる現状維持ではなく、コンパクトでしなやかなものに再構築（リ・デザイン）することを目的として、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「法」という。）第6条に基づき、上信電鉄沿線地域交通リ・デザイン推進協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

(実施事項)

第2条 協議会は、前条の目的を達成するため、次に掲げる事項を協議する。

- (1) 上信電鉄の今後のあり方（存続形態、財政負担等）に関する事項
- (2) 上信電鉄沿線地域公共交通計画（以下「上信沿線地域交通計画」という。）の策定、変更及び評価に関する事項
- (3) 上信沿線地域交通計画の実施に関する事項
- (4) 上信沿線地域交通計画に位置付けられた事業の実施に関する事項
- (5) その他協議会が必要と認める事項

2 前項第1号の決定（簡易な事項を除く）については、事前に沿線自治体（別表1法第6条第2項第1号団体）首長全員の合意を得なければならない。

(組織及び委員の任期)

第3条 協議会は、別表1に掲げる委員をもって組織する。

- 2 委員の任期は2年とする。ただし、再任を妨げない。
- 3 委員が欠けた場合における補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。
- 4 協議会は、第1項に定める者のほか、交通政策に関する専門的な知識を有する者等にオブザーバーとして参画を求めることができる。

(会長及び副会長)

第4条 協議会に会長、副会長を置く。

- (1) 会長 1名
- (2) 副会長 2名以内
- 2 会長は、委員の互選により選出する。
- 3 会長は、協議会を代表し、その会務を総理する。
- 4 副会長は、第3条に規定する委員の中から会長が指名する。
- 5 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は欠けたときは、会長の職務を代理する。

(臨時委員)

第5条 特別な事項を協議・調整させるため必要があるときは、臨時委員を置くことができる。

2 臨時委員は、前項に関する事項の協議・調整が必要な場合に会長の要請に応じて協議会の会議（以下「会議」という。）に出席する。

3 臨時委員は、第1項に関する事項の協議・調整が終了したときは、解任されるものとする。

(会議)

第6条 協議会は、会長が招集する。

2 協議会の議長は、会長若しくは会長が指名する者が行う。

3 協議会は、委員の過半数が出席しなければ、会議を開くことができない。

4 委員は、都合により会議を欠席する場合は、代理の者を出席させるか、委任状を提出して他の委員に表決を委任することができる。この場合において、当該代理出席者は委員とみなし、委任状を提出した者は総会に出席したものとみなす。

5 会議の議事は、出席した委員及び臨時委員の過半数でこれを決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

6 会議は、原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。

7 会長は、必要があると認めるときは、会議に委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言を求めることができる。

8 前7項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(分科会)

第7条 協議会は、特定事項に関わる内容について協議及び調整を行うため、分科会を置くことができる。

2 分科会は、分科会の委員や運営に関して、必要な事項を分科会設置規程として別に定め組織する。

3 協議会が認めた事項については、分科会の決議をもって、協議会の決議とすることができる。

(書面による決議)

第8条 協議会は、会長が認め、次に掲げる事由に該当するものは、書面による決議を行うことができる。

(1) 至急の決議が必要で、協議会を開催するいとまがない事項

(2) 事前に協議会において書面による決議の了承を受けている事項

(3) やむを得ない事情により協議会を開催することが困難な場合

2 会長は、書面による決議を行った場合は、次回の協議会において、その内容を報告しなければならない。

(協議結果の取扱い)

第9条 協議会において協議が整った事項について、関係者は、その結果を尊重し、当該事

項の誠実な実施に努めるものとする。

(事務局)

第10条 協議会の事務を処理するため、群馬県知事戦略部交通イノベーション推進課内に事務局を置く。

2 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費)

第11条 協議会の運営に要する経費は、国の補助金及び沿線自治体の負担金並びにその他収入をもって充てる。

(財務に関する事項)

第12条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(監査)

第13条 協議会に監査委員を1名置く。

2 協議会の出納監査は、第3条に規定する委員の中から会長が指名する監査委員によって行う。

3 監査委員は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(協議会が解散した場合の措置)

第14条 協議会が解散した場合は、協議会の収支は解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(規約の変更)

第15条 この規約を変更する場合は、協議会の承認を得なければならない。

(その他)

第16条 この規約に定めるもののほか、協議会の運営等に関して必要な事項は、会長が協議会に諮り定める。

附 則

1 この規約は、令和5年10月10日から施行する。

上信電鉄沿線地域交通リ・デザイン推進協議会 委員名簿

令和5年10月10日現在

No.	法第6条 第2項	区 分	所 属 団 体	職 名	備 考
1	1号	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	副会長
2			高崎市	地域交通課長	
3			富岡市	企画課長	副会長
4			下仁田町	企画課長	
5			南牧村	総務部長	
6			甘楽町	企画課長	
7	2号	鉄道事業者	東日本旅客鉄道㈱	高崎支社 企画部長	
8			上信電鉄㈱	代表取締役社長	
9		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	
10		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	
11		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	
12			群馬県県土整備部 高崎土木事務所	所長	
13			群馬県県土整備部 富岡土木事務所	所長	
14	3号	警察	高崎警察署	署長	
15			富岡警察署	署長	
16		地域公共交通の 利用者	高崎市区長会	副会長	高崎市推薦者
17			富岡市区長会	理事	富岡市推薦者
18			下仁田町区長会	会長	下仁田町推薦者
19			南牧村	区長会長	南牧村推薦者
20			甘楽町区長会	会長	甘楽町推薦者
21			下仁田高等学校PTA	副会長	
22		学識経験者	名古屋大学	教授 加藤 博和	会長
23			関東運輸局地域公共交通マイス ター	佐羽 宏之	
24			ぐんま地域共創パートナーズ	鏡山 英男	群馬県地域鉄道のあり方検討会委員
25		協議会の運営に 必要と認める者	高崎商工会議所	専務理事	監査
26			富岡商工会議所	会頭	
27			群馬県高崎安中振興局	局長	
28			群馬県甘楽富岡振興局	局長	

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	
2		国土交通省関東運輸局 鉄道部	計画課長	
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)	

検討の着眼点	検討項目
①鉄道の必要性	・ 地域特性や地域全体の移動からみた、鉄道の果たす役割 ・ 利用実態からみた鉄道の果たす役割 ・ 鉄道の存在意義
②経営の成立性	・ ここ 10 年程度の経営状況と経営課題 ・ 上信電鉄の経営上の特徴など ・ 将来の鉄道経営における懸念等 ・ 持続可能な経営に向けての事業形態のあり方：2024 年度協議会で提示
③他の手段に対する鉄道の優位性	・ 鉄道と並行して BRT やバスが走行した場合の利用意向 ・ 定量的な費用比較 クロスセクター効果：2024 年度協議会で提示

上信電鉄 検討のまとめ

①鉄道の必要性

- ・ 県央地域（高崎市、富岡市）の公共交通輸送を支えており、群馬県を中心である高崎アクセスの役割を担っている。 ⇒P. 3～5
- ・ 駅勢圏の人口密度は約1,500人/km²と沿線市町村平均人口密度よりも高く、人口を維持している。 ⇒P. 3
- ・ 年間の輸送量は約220万人/年（2019年）であり、主たる利用者は高校生（通学定期）利用である（通学定期利用者数：105万人/年、通学定期利用割合：49%）。 ⇒P. 5
- ・ 沿線には世界遺産「富岡製糸場と絹産業遺産群」がある等、観光利用のポテンシャルも有する。 ⇒P. 7
- ・ 吉井駅・下仁田駅には路線バス（コミュニティバス）が乗り入れるものの、鉄道とのダイヤ上での接続が十分に確保されていないなど駅からの二次交通に課題がある。 ⇒P. 5
- ・ 利用者や沿線住民にとっての上信電鉄の印象としては、「地元らしさ」、「慣れ親しんだ」、「愛着がある」などの回答割合が高く、鉄道の存在が地域のシンボルとして受け入れられている。 ⇒P. 8

②経営の成立性

- ・ 近年は営業費が営業収益を上回る赤字の状態が続いており、厳しい経営状況が続いている。 ⇒P. 9
- ・ コロナ禍により主要利用者の高校生（通学定期）の利用が低下し、収益が大きく低下した。また、定期外利用も大幅に減少した。 ⇒P. 5
- ・ 電気料金の高騰により、動力費が増加している。（2021年度比2022年度 動力費：約1.5倍） ⇒P. 9
- ・ 1人当たり平均給与は他の鉄道事業者や県内の平均給与と比較しても低い水準にあり、人件費は相対的に抑えられている。 ⇒P. 10
- ・ 人材の確保が難しくなっている（募集しても人が来ない）。今後継続的に人材を確保し鉄道事業を維持するためには、給与水準も含めた魅力ある職場環境の確保が必要である。 ⇒P. 10
- ・ 経営再建計画を策定し、群馬型上下分離により施設の維持管理費及び設備投資に公的な支援を受けている。経営再建計画に反映されていない大規模設備投資もあり、それに必要な資金の調達は今後の持続可能な鉄道経営における課題となっている。 ⇒P. 10～12

③他の手段に対する鉄道の優位性

- ・ 上信電鉄のピーク時の輸送量は朝ピーク1時間に約400人/h（南高崎⇒高崎）であり、同じ人数を路線バスで輸送する場合、最低7本/h（8.5分ピッチ）の運行が必要となる。 ⇒P. 13
- ・ アンケート調査結果によると、鉄道と並行して現状の鉄道のサービス水準と同等のサービスを提供する路線バスが運行する場合、利用者の約60%が「利用しない」と回答した。「鉄道だからこそ利用している」と捉えることができる。 ⇒P. 13
- ・ 上記と同様の条件でBRTが運行する場合、利用者・住民とも「鉄道と同じくらい利用する」「鉄道よりも利用する」の回答割合が高くなるが、全体傾向としては鉄道よりも利用が少ない回答の割合が、鉄道より利用するという回答の割合より高いため、BRTよりは鉄道であることの方が利用者・住民にとって重要であることが分かる。 ⇒P. 13

		鉄道と並行して同等のサービスを提供する交通が整備された場合のその手段の利用意向			
		利用しない	鉄道より少	鉄道と同等	鉄道より多
路線バス	利用者	約60%	約25%	約12%	約3%
	住民	約57%	約27%	約11%	約5%
BRT	利用者	約15%	約21%	約48%	約16%
	住民	約34%	約19%	約30%	約17%

地域特性や地域全体の移動からみた、鉄道の果たす役割

- ・ 人口を維持：駅勢圏人口密度約1,500人/km²>沿線市町村平均人口密度約500人/km² ⇒P. 3
- ・ 将来人口は減：2020→2045で約7万人（約16%）減 ⇒将来の需要減 ⇒P. 3
- ・ 通学には大切な手段：通学の鉄道分担率12%（全目的鉄道分担率：3%） ⇒P. 3
- ・ 高崎駅アクセス：高崎アクセスが約72% ⇒P. 5
- ・ 二次交通の課題：駅アクセス公共交通不足・バスとの連携不足 ⇒P. 5

利用実態からみた鉄道の果たす役割

- ・ コロナによる利用減：通学定期33%、定期外43%減 ⇒P. 5
- ・ 高崎→下仁田で輸送減：駅間断面交通量は高崎駅→下仁田駅にかけて減少 ⇒P. 5
- ・ 主要な利用者は高校生：通学定期利用49%、日常でも利用 ⇒P. 5・6
- ・ 富岡製糸場が観光資源：富岡製糸場が観光資源 定期外収入に影響 ⇒P. 7
- ・ 他路線と結節：高崎駅がJRと接続 JR在来線・新幹線乗換利用が約30% ⇒P. 5
- ・ 利便性向上施策：新駅設置、企画切符等 ⇒P. 7
- ・ サービス満足度：車窓からの景色・接客〇、運賃・ICカード導入・運行本数△ ⇒P. 8

鉄道の存在意義

- ・ 地域のシンボル：「地元らしさ」、「慣れ親しんだ」、「愛着がある」 ⇒P. 8
- ・ 運賃値上げを許容が半数：運賃値上げ約4～5割、運賃上げず税負担約5～6割 ⇒P. 9

ここ10年程度の経営状況と経営課題

- ・ 厳しい経営状況：営業費>営業収益 ⇒P. 9
- ・ 人員不足：新規採用応募極めて減少・若手の離職 ⇒P. 10
- ・ 最低限の維持修繕：事業維持には将来を見越した計画的な修繕が必須 ⇒P. 10
- ・ 群馬型上下分離：修繕費と大規模設備投資は公的支援（約3.5億円） ⇒P. 11

当該鉄道の経営上の特徴など

- ・ 人件費は相対的に低減：1人当たり給与は平均の約82% ⇒P. 11
- ・ 修繕・設備投資額は平均的：類似事業者比較では平均値程度 ⇒P. 11
- ・ 動力費の増加：電気料高騰（2021→2022：約1.5倍） ⇒P. 9

将来の鉄道経営における懸念等

- ・ 将来は需要減：主要利用者の高校生 2020→2045で16%減 ⇒P. 12
- ・ 資金の確保：大規模設備投資が今後必要 ⇒P. 12

上信電鉄と並行した公共交通サービスの利用意向

- ・ バスは鉄道より本数必要：鉄道4本/h＝バス7本/h ⇒P. 13
- ・ 鉄道だからこそ利用：利用者の60%は路線バス利用しない ⇒P. 13

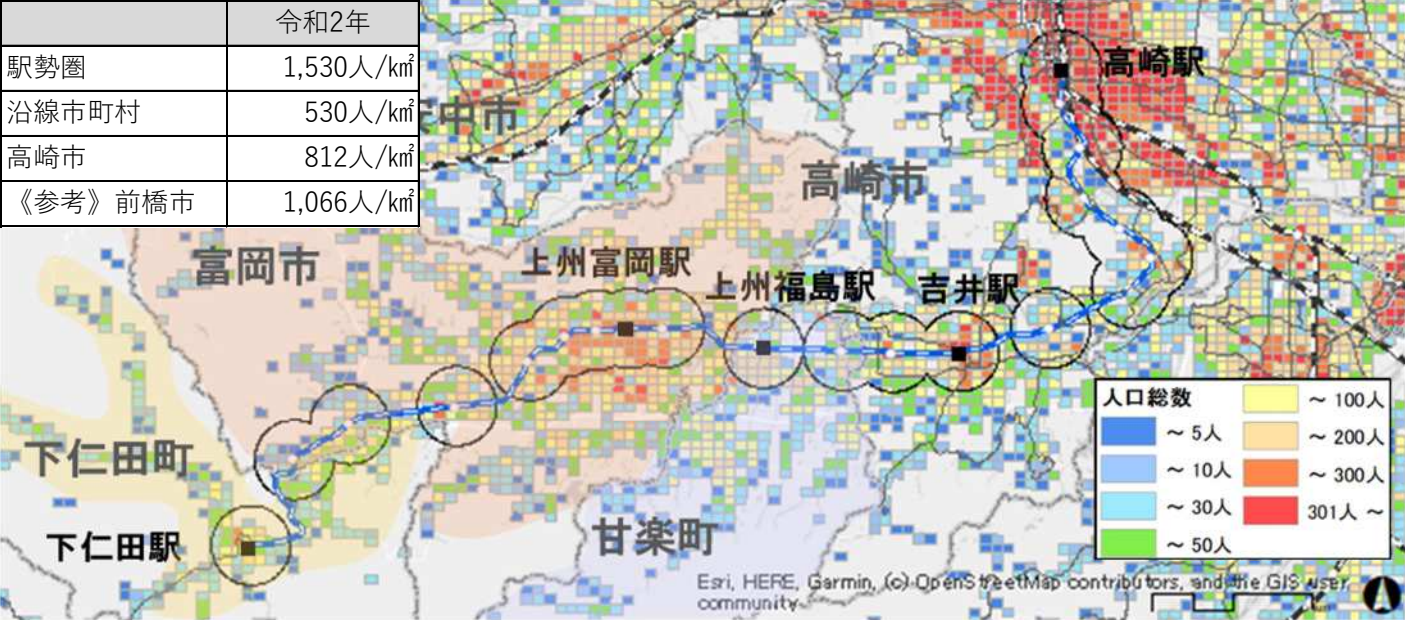
5、 鉄道の必要性

5,1 地域特性や地域全体の移動からみた、鉄道の果たす役割

(1) 人口分布からみた上信電鉄の沿線の特徴と将来人口

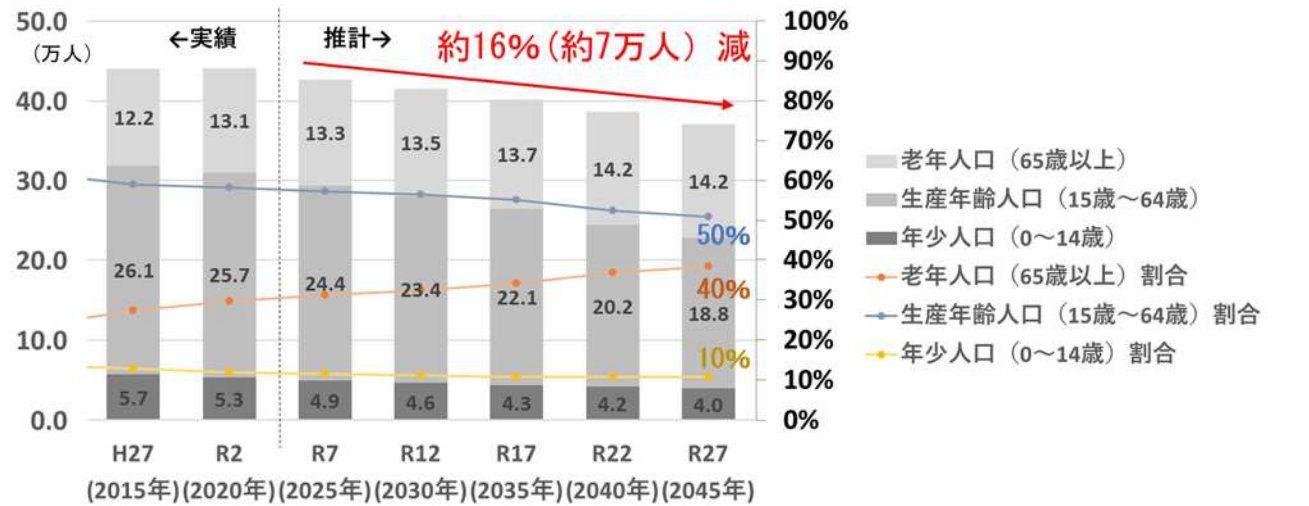
- 沿線の夜間人口分布をみると、駅勢圏（鉄道駅から1kmの範囲）の人口密度（約1,500人/km²）は沿線市町村（※）の人口密度（約500人/km²）及び高崎市の人口密度（約800人/km²）よりも高くなっている。上信電鉄沿線は居住地として選択されており、上信電鉄があることによる公共交通の利便性も居住地選択の一つの要素になっていることが考えられる。
- 一方で、沿線市町村全体の人口は2020（令和2）年～2045（令和27）年の25年間で、約16%（約7万人）減少すると推計されており、将来的には上信電鉄の需要はさらに減少することが見込まれる。

※沿線市町村：高崎市、甘楽町、富岡市、下仁田町、南牧村



出典：2020 年国勢調査年齢別人口 250m メッシュデータ（国土数値情報）

図 夜間人口密度の分布及び駅勢圏と市町村の比較

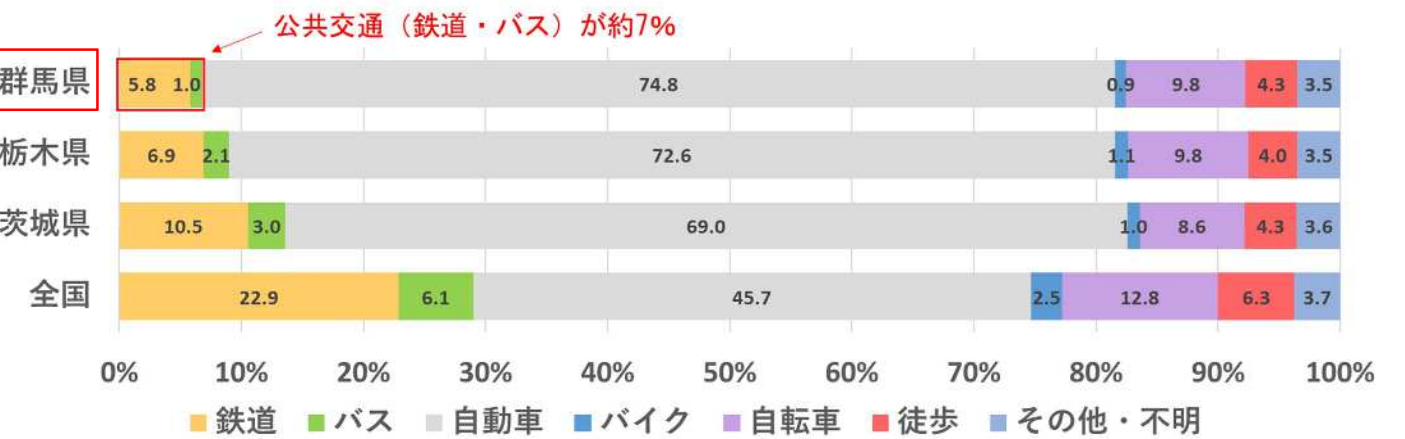


資料：国勢調査（～2015 年）国立社会保障・人口問題研究所（2020 年～）

図 今後の人口推移予測

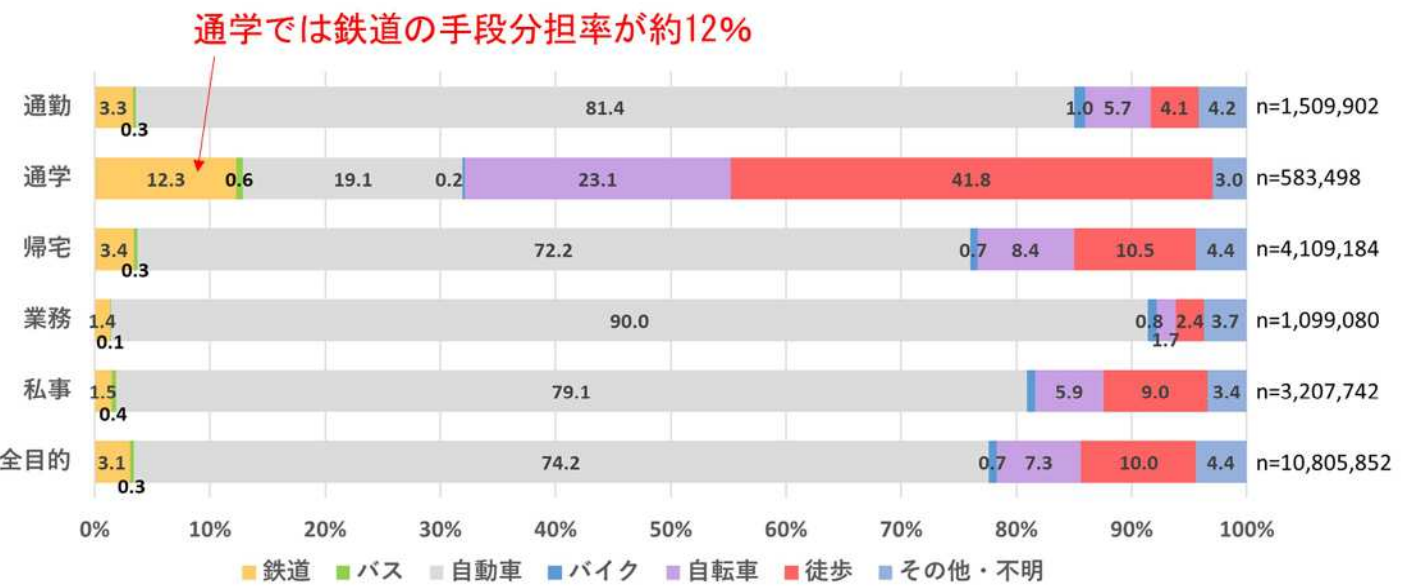
(2) 群馬県及び沿線市町村における移動の実態

- 群馬県の通勤・通学時の利用交通手段割合（国勢調査結果）をみると、自動車が約75%、公共交通（鉄道、バス）が約7%と、北関東の他県（栃木県、茨城県）と比較しても自動車利用割合が高く公共交通利用割合は最も低い。
- 群馬県内の目的別代表交通手段分担率（パーソントリップ調査結果）をみると、通学目的の鉄道の分担率が約12%と全ての目的の中で最も高く、自動車分担率は20%を下回っている。鉄道は、運転免許を保有しない学生にとって、重要な移動手段となっている。
- 群馬県内の広域的な流動をみると、県央内々及び県央⇄東毛の移動が県全体の移動の約6割を占めている。さらに市ごとの流動をみると県央では高崎市⇄前橋市が最も多く（県内の市間流動の約17%）になっており、群馬県全体では高崎市・前橋市が中心であることが分かる。
- 上信電鉄沿線市町村（高崎市、富岡市、甘楽町、下仁田町、南牧村）内での流動をみると、高崎市⇄富岡市での流動が多く（約6,000人）、高崎市～富岡市をつなぐ道路（国道254号線）の交通量も多く（2万台以上/日）になっている。上信電鉄はその流動に沿った路線である。



資料：国勢調査（2020 年度）

図 通勤・通学の利用交通手段割合（群馬県・栃木県・茨城県・全国）



資料：群馬県パーソントリップ調査（2016 年度）

図 目的別代表交通手段分担率（群馬県）

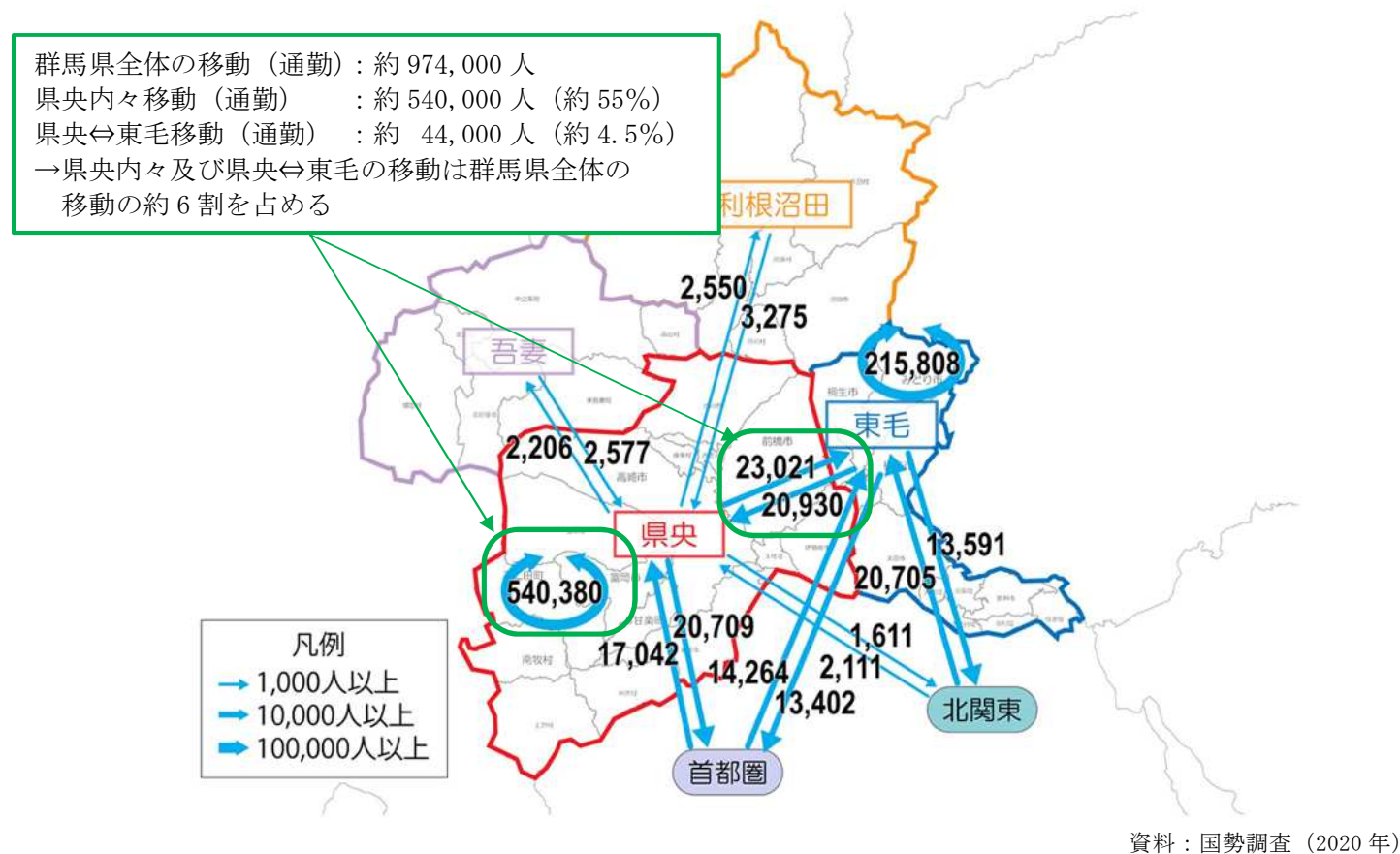


図 群馬県内の広域的な流動（通勤先）

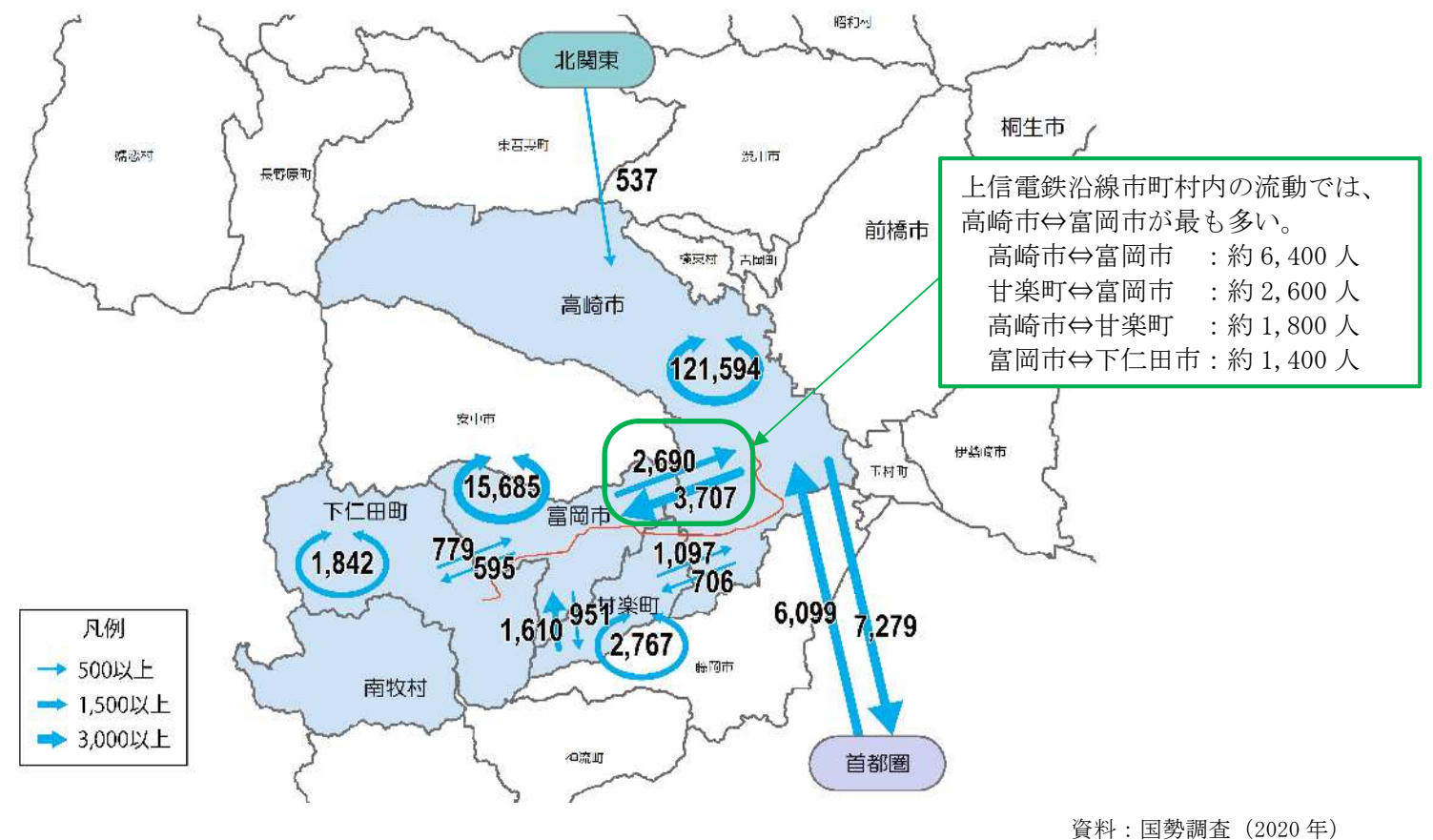


図 上信電鉄沿線市町村の流動（通勤先）

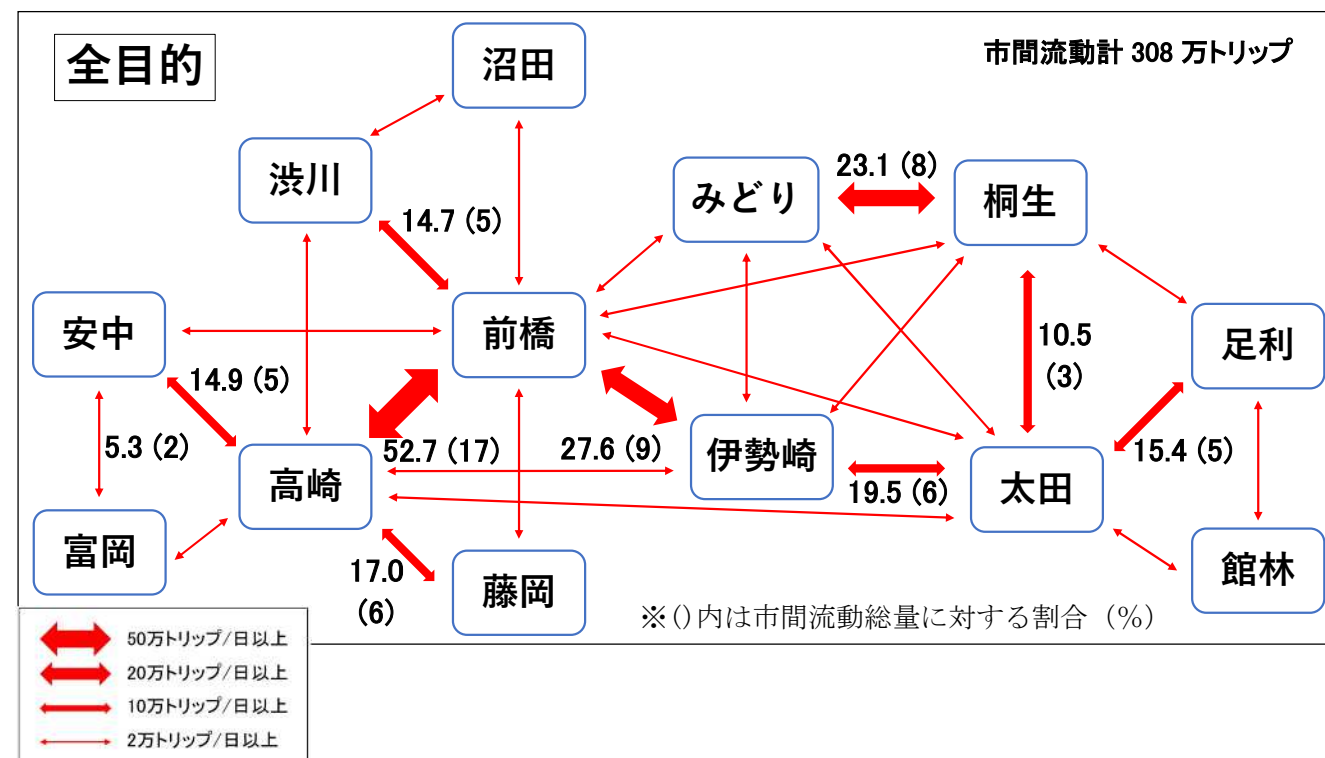


図 各市間の流動（全目的）（群馬県内・一部栃木県含む）

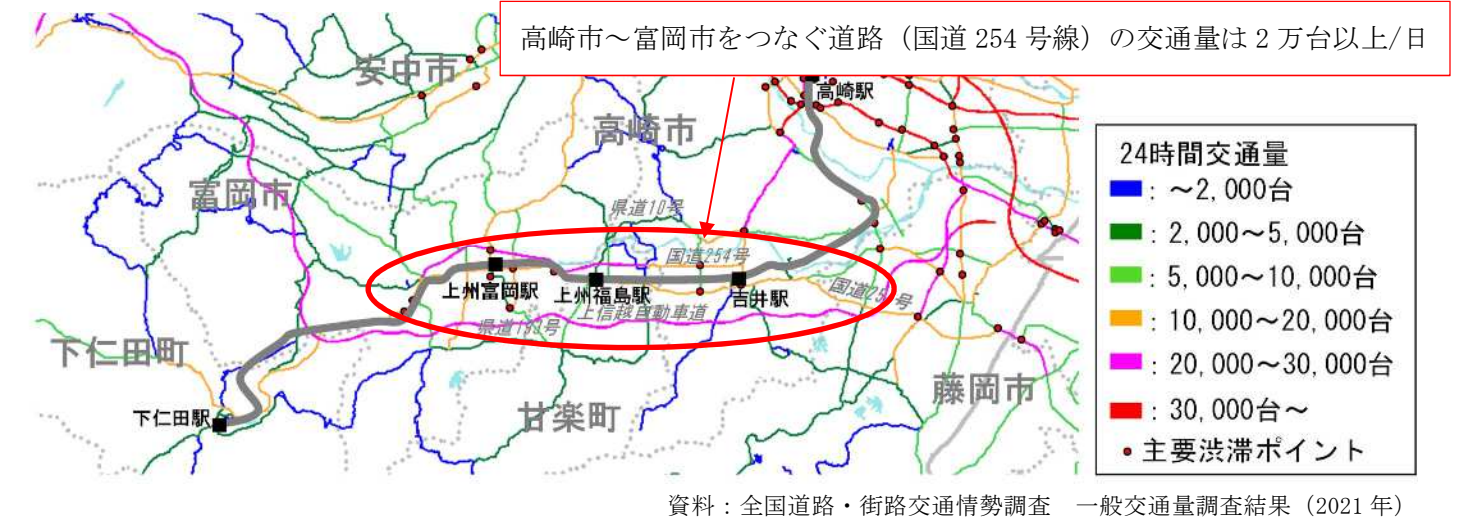


図 上信電鉄沿線地域の主要道路の 24 時間交通量

(3) 広域的なネットワークにおける上信電鉄の役割

- 上信電鉄の利用実態をみると、高崎駅にアクセスする利用者（高崎駅利用、高崎駅乗換え）が約74%であり、上信電鉄は沿線地域から県央の中心である高崎及びその他地域への公共交通アクセス手段としての役割を果たしている。さらに、JR在来線や新幹線等への乗換利用は約31%と、広域的なネットワークの一端も担っている。
- 一方で、路線バスネットワークは高崎駅等を拠点とした高崎市内などの中心市街地を中心に形成されており、上信電鉄各駅との結節はされていない。
- 上信電鉄の駅からの二次交通は、吉井駅等に接続するコミュニティバスがあるものの、1日当たりの本数が少なく（2本/日）ダイヤ上も接続しておらず、沿線全体での公共交通の連携は不足している。
- また、上信電鉄と並行する上信越自動車道が1993（平成5）年に開業し、上信電鉄沿線地域を含む高崎以西地域の東西方向ネットワークが充実したことにより、上信電鉄が広域的な交通ネットワークの一端として担う役割が分担されている。



資料：パーソントリップ調査（2016年）

図 上信電鉄利用者の他路線との乗換利用割合



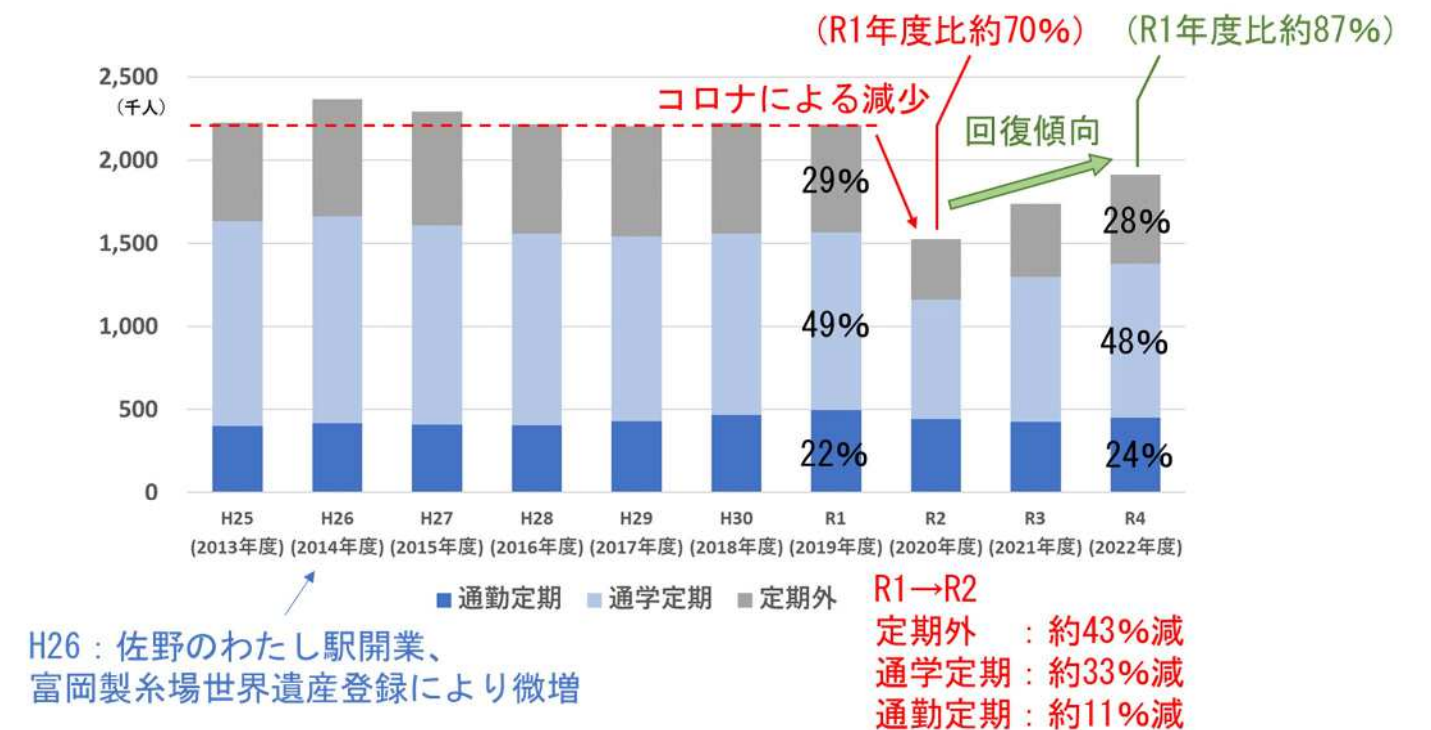
資料：国土数値情報

図 交通ネットワーク（道路・鉄道）

5.2 利用実態からみた鉄道の果たす役割

(1) 近年の上信電鉄の利用実態

- 2019（令和元）年度までの利用者数は約220万人とほぼ横ばいで推移しており、通学定期利用者が約49%（約105万人）と通学利用する高校生が主要な利用者となっている。
- 2020（令和2）年度にコロナ禍により通学定期利用者が約33%減少、定期外利用者が約43%減少となり全利用者数は約30%減少した。その後、2022（令和4）年度の利用者数は約190万人（2019年度比約87%）と回復傾向にあるが、コロナ禍以前の利用者数までには回復していない。
- 通勤定期利用者は2019（令和元）年度には約48万人（全体の約22%）であり、コロナ禍による減少割合は約11%と、他の券種に比べコロナ禍による影響が小さい。
- 乗降客数をみると高崎駅が約72万人/年（2022年度）と他駅より突出して多い。各駅間の断面交通量をみると、高崎駅から遠い駅間ほど断面交通量は減少しており、上州富岡駅での断面交通量の減少幅が最も大きく（約330人/日）、上州富岡駅以西は断面交通量が1,000人/日未満である。上信電鉄は主に上州富岡駅～高崎駅間の沿線地域と高崎駅を結ぶ公共交通アクセス手段として利用されている。
- また、上信電鉄の駅端末交通手段（二次交通）分担率をみると、徒歩＋自転車の分担率が約77%であり、群馬県内の主要路線全体の徒歩＋自転車の分担率よりも高くなっている。上信電鉄の駅勢圏は他の主要路線と比較して小さく、駅の近傍エリアの居住者が主要な利用者と考えられる。



資料：上信電鉄提供資料

図 近年の輸送状況

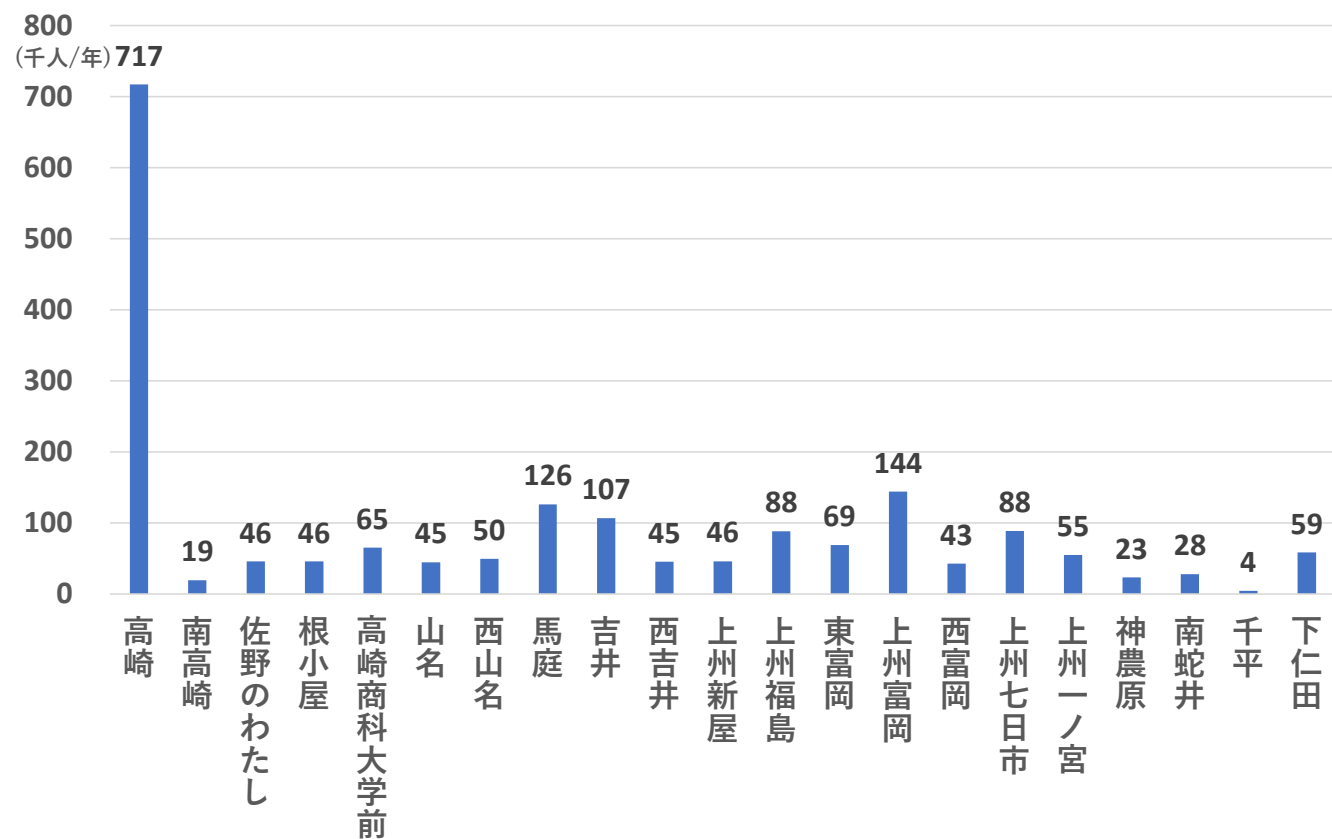


図 各駅乗降客数（2022 年度（令和 4 年度））

資料：上信電鉄提供資料

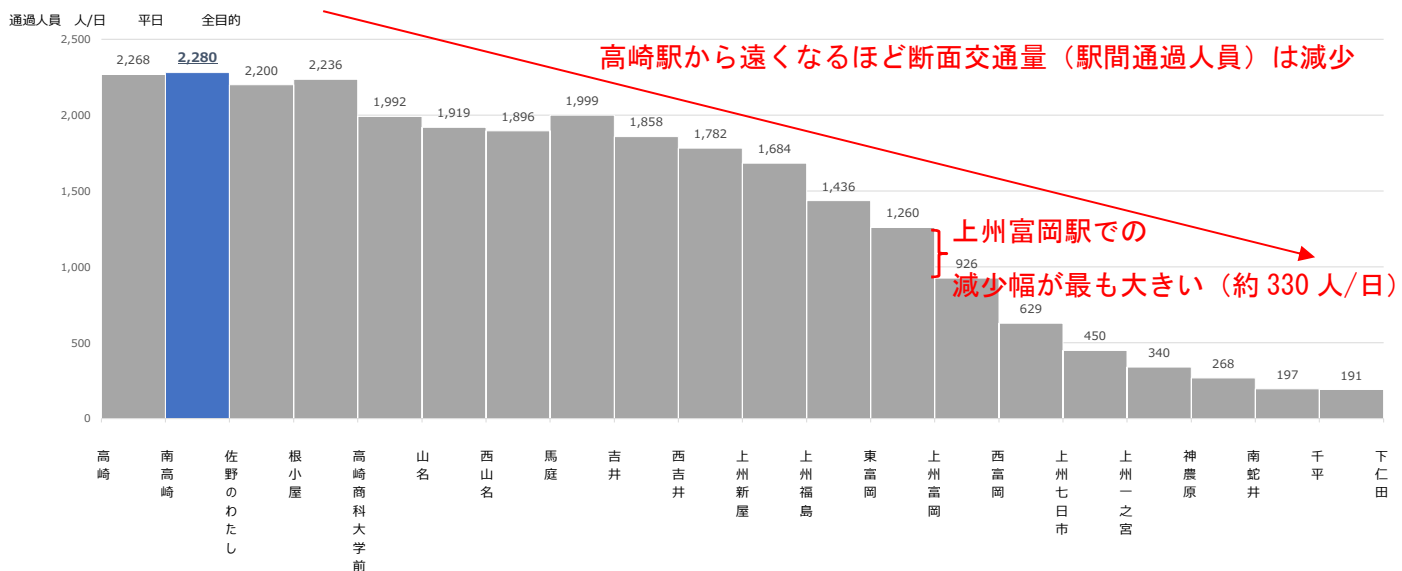
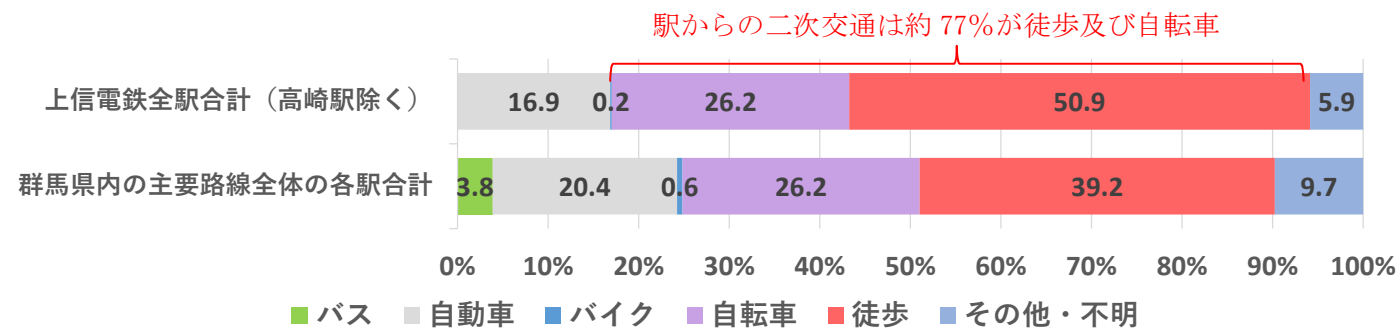


図 各駅間の断面交通量（一日当たり駅間通過人員）（平日全目的）

資料：OD調査結果



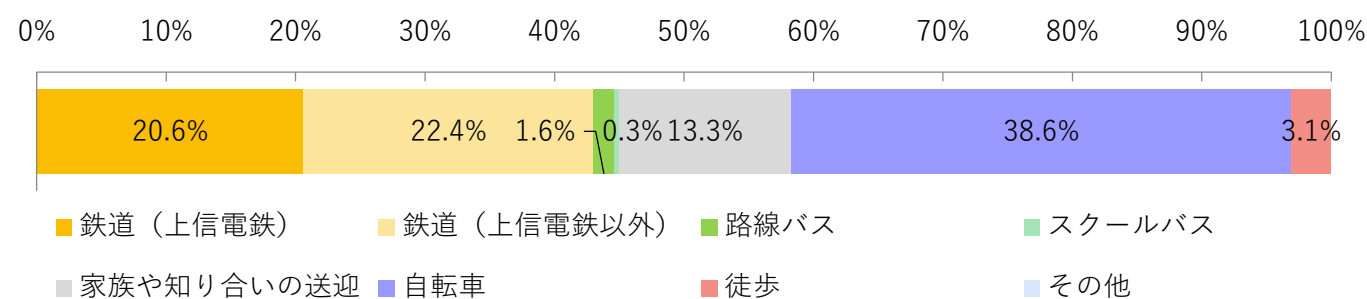
資料：パーソントリップ調査（2016 年）

図 上信電鉄全駅合計（高崎駅を除く）の駅端末交通手段分担率

(2) 高校生の利用実態

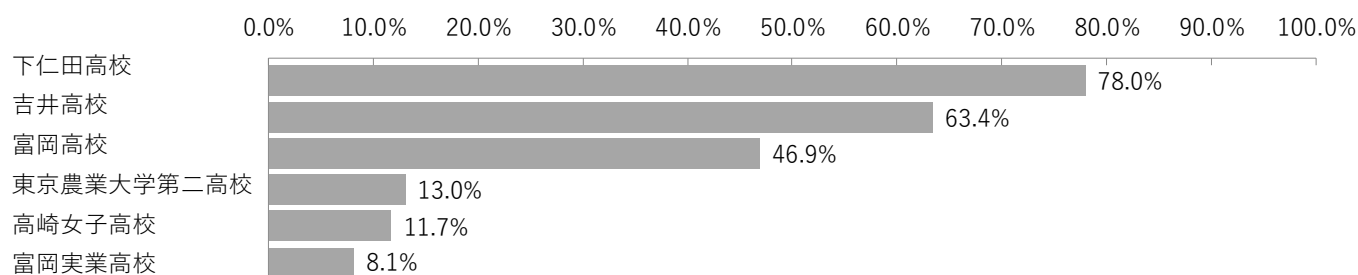
- 上信電鉄沿線で上信電鉄の通学利用が多い高校（※）を対象としたアンケート調査結果をみると、これら沿線の高校に通学する高校生の上信電鉄の利用割合は約 21%である。なお、高校別にみると上信電鉄の利用割合は、最大で約 78%、最小で約 8%と高校による差が大きく、駅からの距離等が影響していると考えられる。
- 上信電鉄を利用する高校生の内、沿線の高崎市・富岡市・甘楽町・下仁田町・南牧村から通学する生徒は約 91%と大半を占めている。
- 一方、通学非利用者も含めて通学以外で上信電鉄を利用する頻度は、週 1 日以上で利用すると回答した高校生が約 42%おり、上信電鉄は通学以外の日常的な移動として定着している傾向が確認できる。

※教育委員会からの情報提供により、沿線に立地する 12 の高校・大学のうち、上信電鉄の利用割合が高いと想定される 6 校を選定



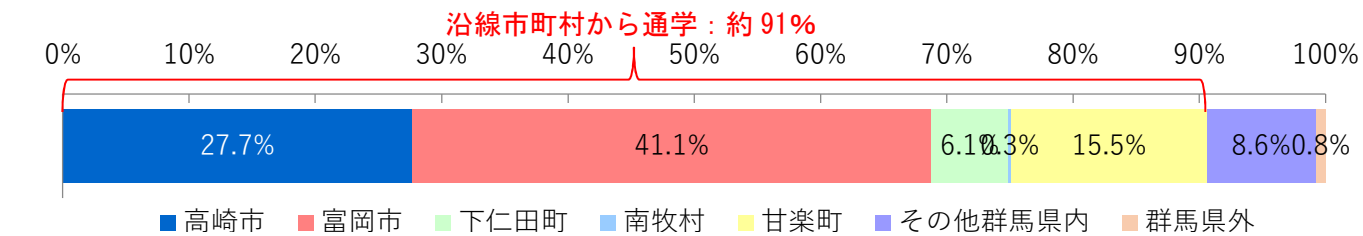
資料：沿線高校生アンケート調査

図 高校生の通学手段（代表交通手段）



資料：沿線高校生アンケート調査

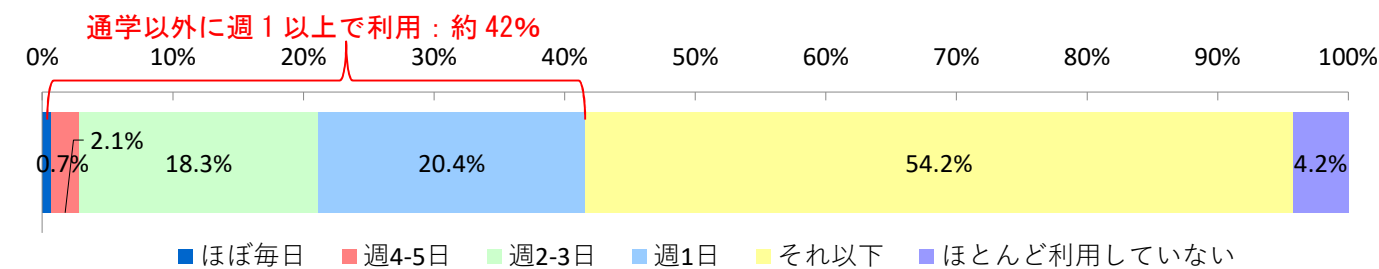
図 沿線高校別上信電鉄の利用割合



※上信電鉄沿線で上信電鉄の通学利用が多い高校を対象

資料：沿線高校生アンケート調査

図 通学で上信電鉄を利用する高校生の居住地



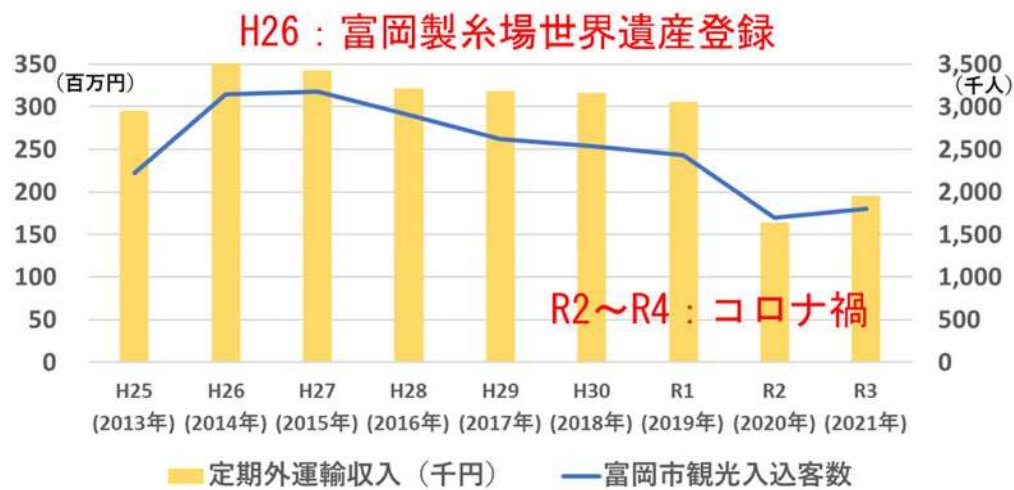
※上信電鉄沿線で上信電鉄の通学利用が多い高校を対象

資料：沿線高校生アンケート調査

図 通学以外で上信電鉄を利用する頻度

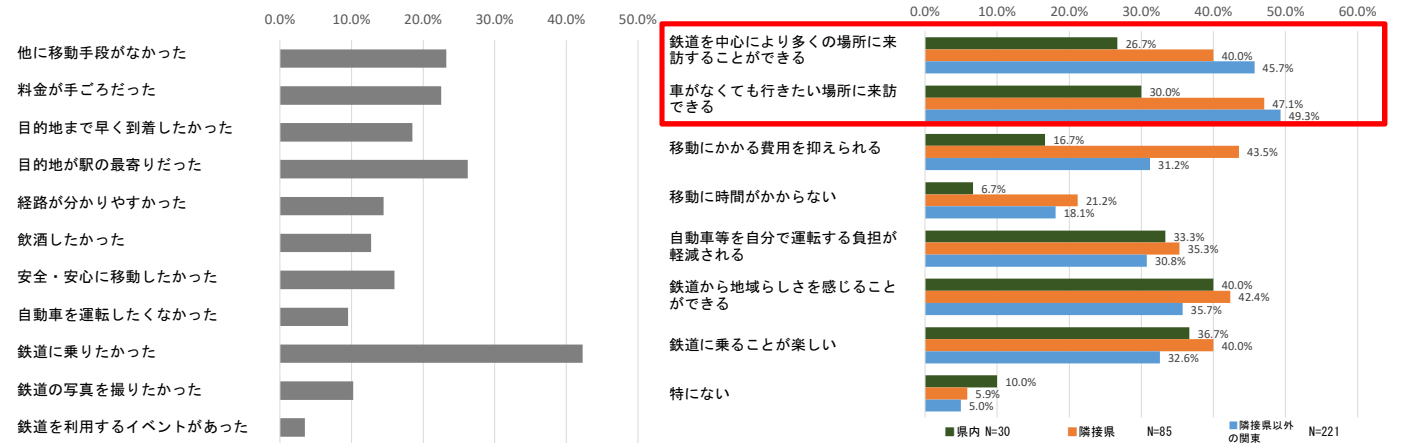
(3) 観光利用

- 近年の富岡市観光入込客数と定期外運輸収入の推移をみると、概ね傾向が一致しており、観光で沿線市町村を訪れた人の一部が上信電鉄を利用していることが分かる。
- 特に、2014（平成 26）年に富岡製糸場が世界遺産登録されたことにより富岡市観光入込客数が増加し、上信電鉄利用者数も増加した。しかし、富岡製糸場見学者数が年々減少傾向であることやコロナ禍により外出機会の減少などの外的要因に上信電鉄利用者数は左右される傾向にある。
- また、上信電鉄・上毛電気鉄道を利用した観光客がこれらの鉄道を利用した理由として、「鉄道に乗りたかった」と回答した割合が約 42%と最も高くなっている。上信電鉄には首都圏から近い割にはレトロな車両や施設が残されており、地方鉄道独特の趣を体験できることからそれ自体も一つの観光資源になっている。
- 鉄道があることのメリットをみると、県外（隣接県、隣接県以外の関東）からの来訪者では、「車がなくとも行きたい場所に来訪できる」「鉄道を中心により多くの場所に来訪することができる」という回答が 40%以上と高く、上信電鉄は県外からの来訪者にとっては自動車に頼らずに移動可能な手段の一つとなっていることがわかる。



資料：上信電鉄提供資料、観光入込客数統計調査

図 観光利用者数増加と定期外利用者数との関係



資料：観光客アンケート調査

図 観光目的での上信電鉄・上毛電気鉄道の利用理由

図 上信電鉄・上毛電気鉄道があることのメリット

(4) 利便性向上施策と利用実態

- 上信電鉄は、世界遺産である富岡製糸場の見学科と高崎駅—上州富岡駅間の往復乗車券がセットでお得になった富岡製糸場見学往復割引乗車券の販売や、サイクルトレインの運行を行い、利用促進を図っている。
- 上信電鉄は、地元の要望により請願駅として、2012（平成 24）年に「高崎商科大学前駅」、2014（平成 26）年に「佐野のわたし駅」を開業しており、地域として利用者利便性の向上に資する取り組みを行っている。
- 通学定期利用に対しては、高崎商科大学の父母会の助成による学生への通学定期価格の割引や、富岡市による通学定期券購入の補助等を実施しており、地域として上信電鉄の利用促進を図っている。



出典：上信電鉄 HP

図 富岡製糸場見学往復割引券



出典：上信電鉄 HP

図 佐野のわたし駅

(5) サービスの満足度

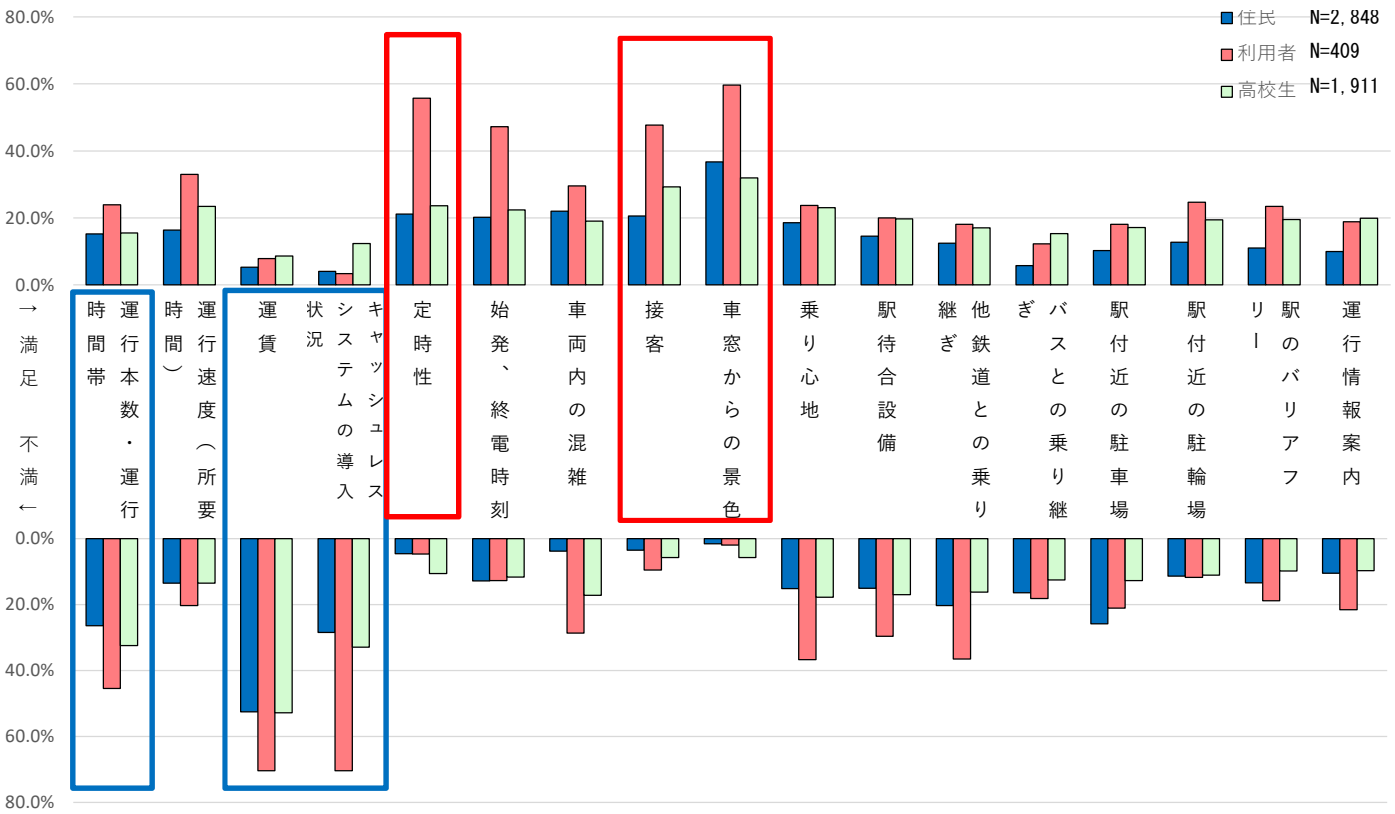
➤ サービスの満足度をみると、住民・利用者・高校生ともに「車窓からの景色」に対する評価が最も高く、直接的なサービス水準以外の項目が高く評価されている。また、利用者や高校生は「接客」「定時性」に対する評価が高く、上信電鉄の乗務員や駅務の接客の良さ及び鉄道の利点の一つが満足度の高さに結びついていると考えられる。

➤ 一方で、「運賃」「キャッシュレスシステムの導入状況」「運行本数・運行時間帯」に対しての不満度が高く、運賃の高さやキャッシュレスシステムを導入していないこと、運行本数の少なさが満足度の低さの要因と考えられる。

表 サービスの満足度・不満度の上位5項目

	満足度上位5位			不満度上位5位		
	住民	利用者	高校生	住民	利用者	高校生
1位	車窓からの景色	車窓からの景色	車窓からの景色	運賃	運賃	運賃
2位	車両内の混雑	定時性	接客	キャッシュレスシステムの導入状況	キャッシュレスシステムの導入状況	キャッシュレスシステムの導入状況
3位	定時性	接客	定時性	運行本数・運行時間帯	運行本数・運行時間帯	運行本数・運行時間帯
4位	接客	始発、終電時刻	運行速度（所要時間）	駅付近の駐車場	乗り心地	乗り心地
5位	始発、終電時刻	運行速度（所要時間）	乗り心地	他鉄道との乗り継ぎ	他鉄道との乗り継ぎ	車両内の混雑

※表のハッチング部分は住民・利用者・高校生で共通して満足度・不満度が高い項目



※回答者数に対する割合

資料：アンケート調査結果

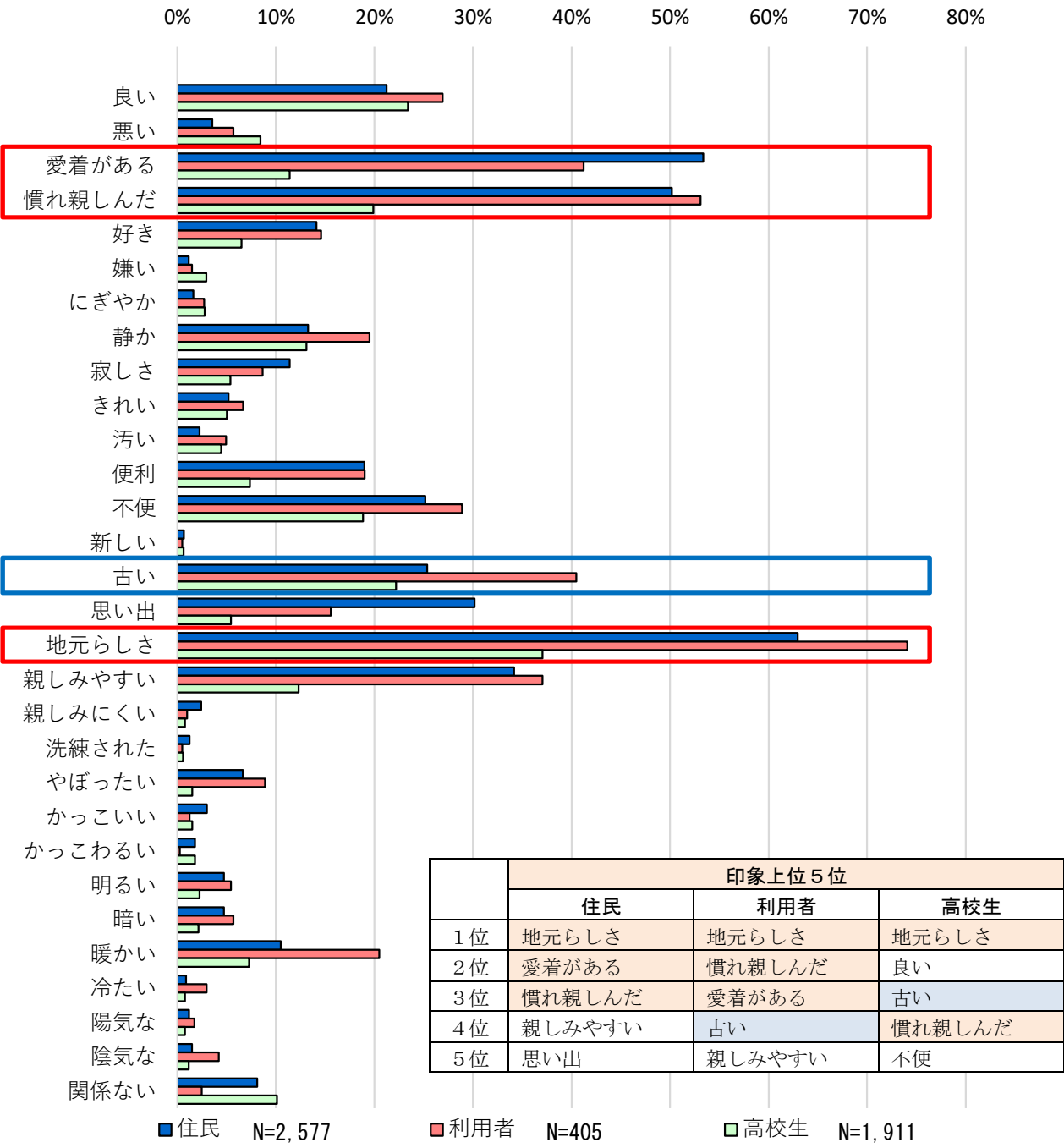
図 サービスに対する満足度の評価

5.3 鉄道の存在意義

(1) 鉄道の印象

➤ 鉄道の印象をみると、住民・利用者・高校生ともに「地元らしさ」の印象が最も強く、住民や利用者では「慣れ親しんだ」「愛着がある」といった印象も上信電鉄に対して強く持っており、沿線の利用者や住民にとってその存在が地域のシンボルとして受け入れられている。

➤ 一方で利用者や高校生には「古い」という印象も強く、鉄道施設や車両の古さがその要因と考えられる。



※回答者数に対する割合

※上記の他、住民の21.0%、利用者の10.1%、高校生の40.1%が「よくわからない」と回答。

資料：アンケート調査結果

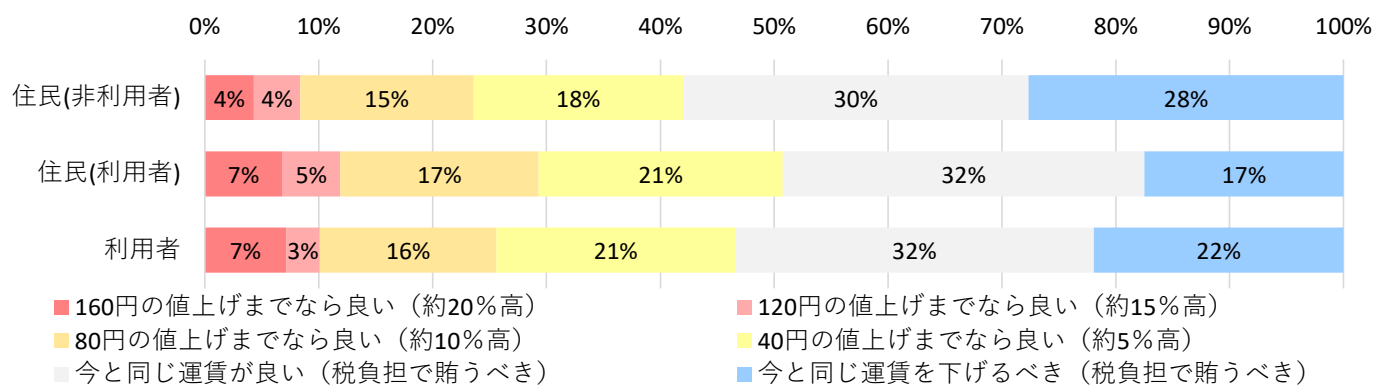
図 鉄道の印象

(2) 将来の地域の公共交通維持における鉄道の存在意義

➤ アンケート調査結果によると、運賃が多少高くなっても良いと回答した住民(非利用者)が約 42%、住民(利用者)が約 51%、利用者が約 47%となっており、利用者・非利用者に関わらず、約半数が安全・安心な運行を続けていくために直接的な費用負担をしてもよいと回答している。

■上信電鉄が安全・安心な運行を続けていくための運賃値上げについて

- ・「物価上昇などの社会情勢の変化により仮に運賃の値上げが必要となった場合、将来にわたって上信電鉄が安全・安心な運行を続けていくために、どのくらいの運賃であれば利用し続けようと思いますか？」に対する回答



※住民(利用者)は「月数回」以上、上信電鉄を利用していると回答した住民

図 将来の公共交通維持のための値上げ許容額

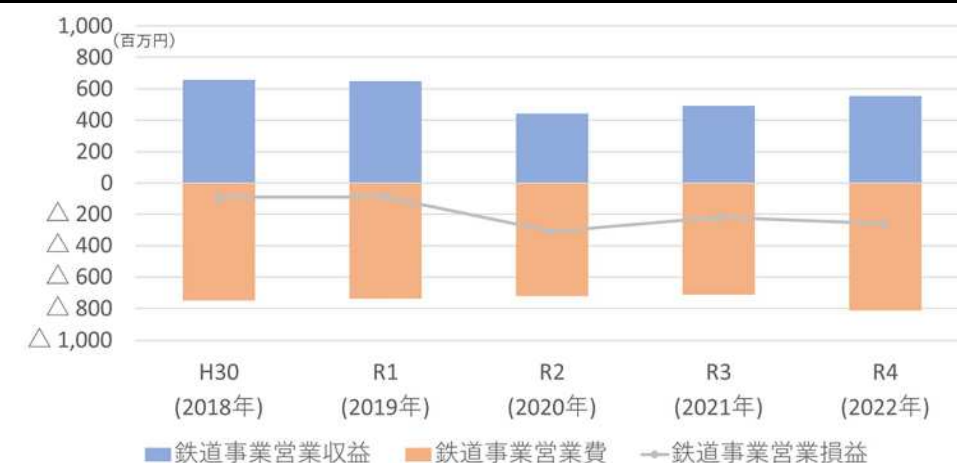
資料：アンケート調査結果

6. 経営の成立性

6.1 ここ 10 年程度の経営状況と経営課題

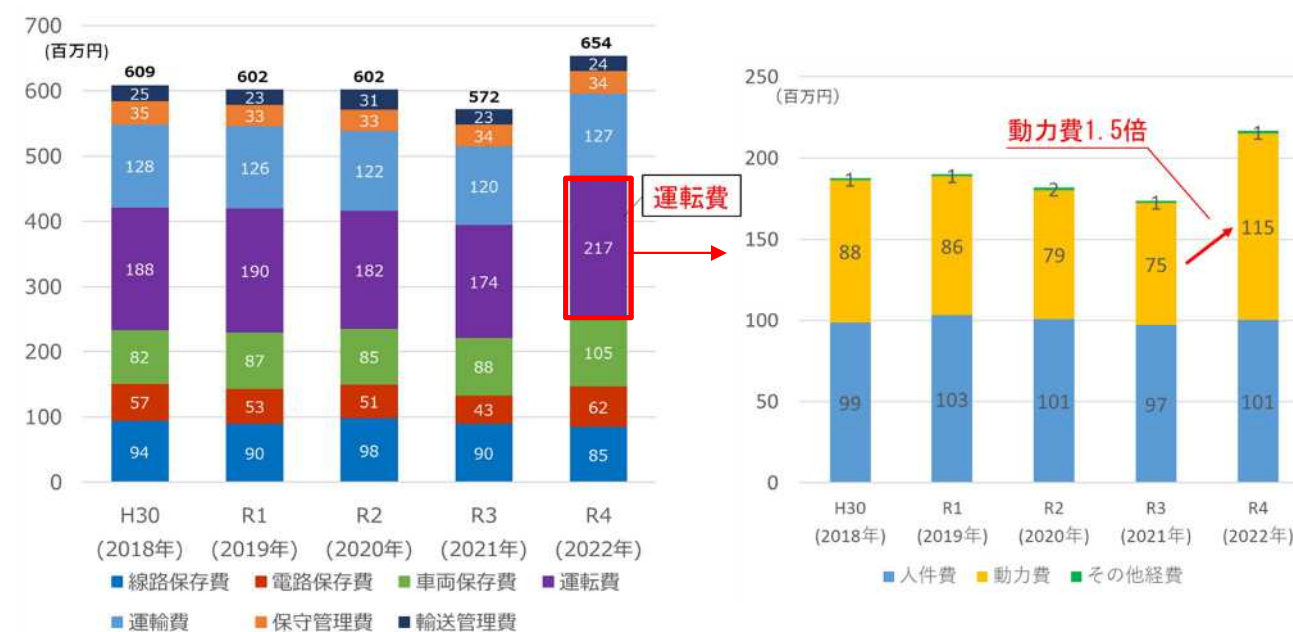
(1) 収支状況の変化

- 直近 5 年の鉄道事業収支は約 1 億円～約 3 億円の営業損失であり、赤字での経営となっている。特に、2020（令和 2）年度以降のコロナ禍によって営業収益が減少し、当初より業績は回復しつつあるものの、厳しい経営状況は続いている。
- 運賃改定は、1993（平成 5）年と 1998（平成 10）年に 2 度実施したものの（消費税増税による改定を除く）、直近 20 年間は実施されておらず、利用者の減少が進むに従って営業収益も減少している。
- 鉄道事業営業費用の内訳をみると、運転士の人件費及び電気料等が含まれる運転費が約 3 割と最も高い割合となっている。2022（令和 4）年には電気料金高騰により動力費が前年比約 1.5 倍となった結果、営業費用全体も増加し経営を圧迫している。



資料：財務諸表、鉄道事業実績報告書

図 鉄道事業収支の推移



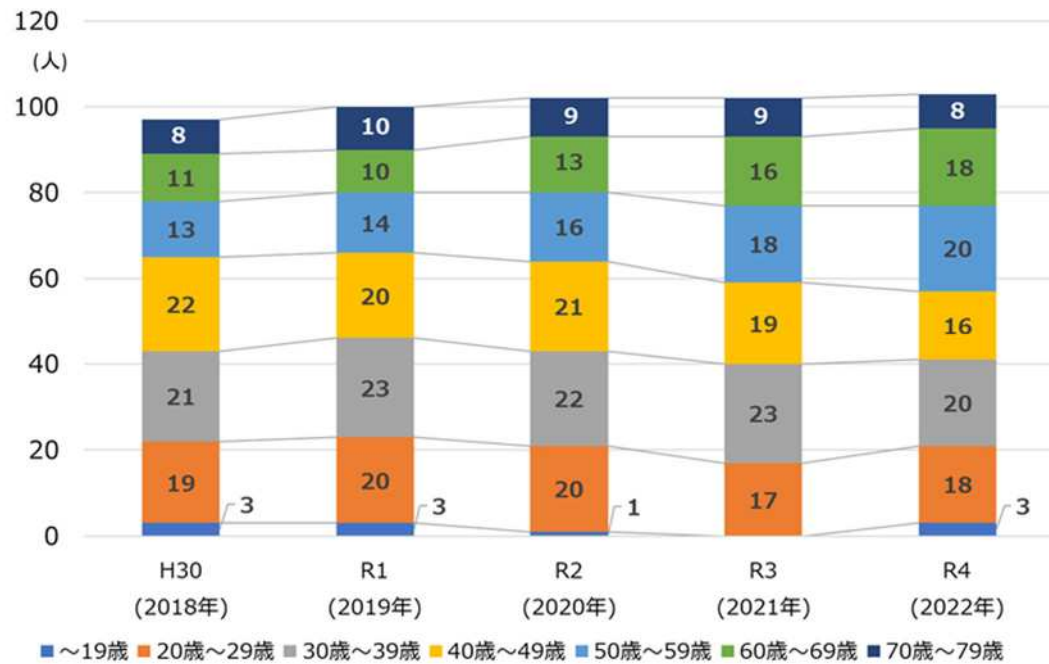
資料：上信電鉄提供資料

図 鉄道事業営業費用の推移

図 運転費の推移

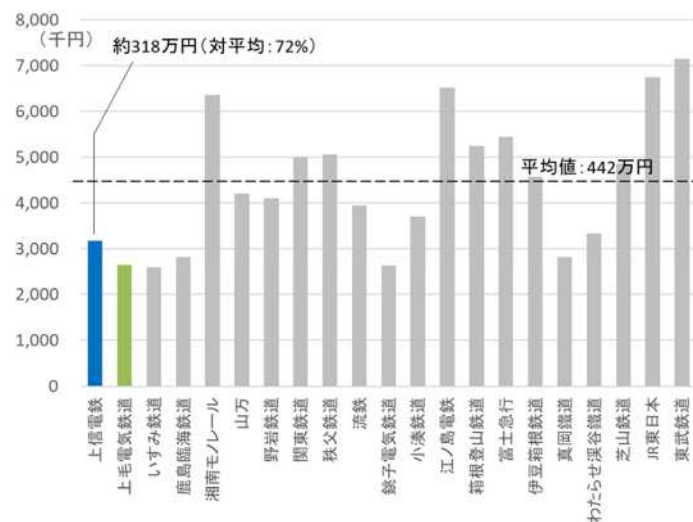
(2) 人員の状況

- 職員の年齢構成をみると、現状は各世代均等な人数となっている。ただし、上信電鉄へのヒアリングによると新規採用で募集しても昔に比べて応募が極めて減少している、運転士等は若手職員が離職していくなどの事例もあり、人材確保には苦勞している。そのようなことを踏まえると、将来の年齢構成のバランスが取れなくなり、人手不足が見込まれる。
- また、関東の中小地方鉄道及び他業種も含めた関東の給与水準と比較しても1人当たりの給与は低い水準にあり、このことも人手不足の要因と考えられる。



資料：上信電鉄提供資料

図 職員の年齢構成



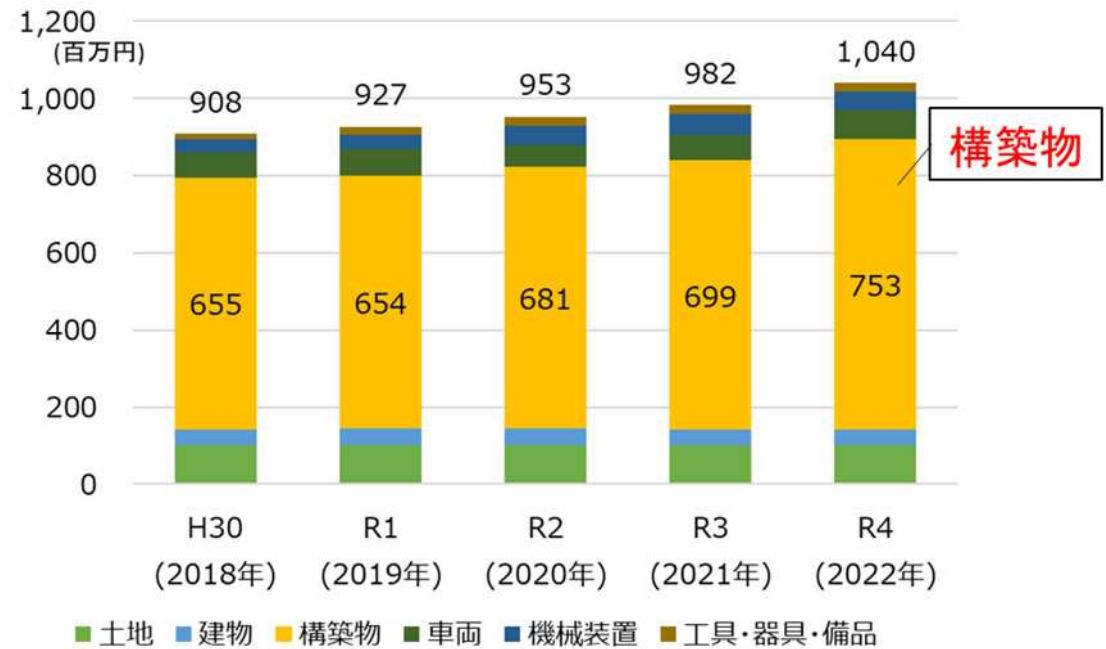
左資料：鉄道統計年報（2020年度）

右資料：毎月勤労統計調査（2022年度）

図 一人当たりの給与水準

(3) 保有資産の状況

- 保有資産の7割程度が構築物（線路設備、電路設備など）であり、鉄道事業を維持するうえで、これら保有する資産に対しては日々のメンテナンス（維持管理）及び大規模な設備更新・投資をする必要がある。
- コロナ禍等による収益減により随時修繕の状況が続いているが、継続的な鉄道運行のためには計画的な修繕が必要となる。また、将来にわたって安全で安定的な鉄道運行のためには、車両の更新や河川橋梁の架け替え等の大規模設備更新・投資が必要となることが見込まれている。



資料：上信電鉄提供資料

図 保有資産の割合

表 主な保有資産とその主な修繕・設備投資内容

項目		現状保有している数量	日々のメンテナンス	大規模設備更新・投資
線路	レール	約 40km	レール交換、バラスト交換等	駅部の重軌条化
	まくら木	約 5.5 万本	まくら木交換等	
	分岐器	44 箇所	分岐器補修・交換等	駅部の重軌条化
電路	架線柱	1,090 本	架線柱等の交換等	
	架線	33.7km	架線交換等	
	変電所	3 箇所	変電所機器交換等	
	踏切	134 箇所	踏切装置整備・老朽化箇所交換等	第4種踏切の第1種踏切化(※)
車両		23 両 (12 編成)	定期検査・消耗部品の交換等	車両の更新
土木	橋梁	67 箇所 計 859m	橋梁塗装	河川橋梁 3 ヲ所の架け替え
	トンネル	1 箇所 40m		
	その他	—	—	自然災害による崩落危険箇所（法面・崖）の補強対策

※危険な第4種踏切の廃止が不可の場合、条件次第で第1種化を検討

資料：上信電鉄提供資料（設備台帳等）、上信電鉄へのヒアリング内容

(4) 群馬型上下分離による補助金の投入状況（修繕費・設備投資額）

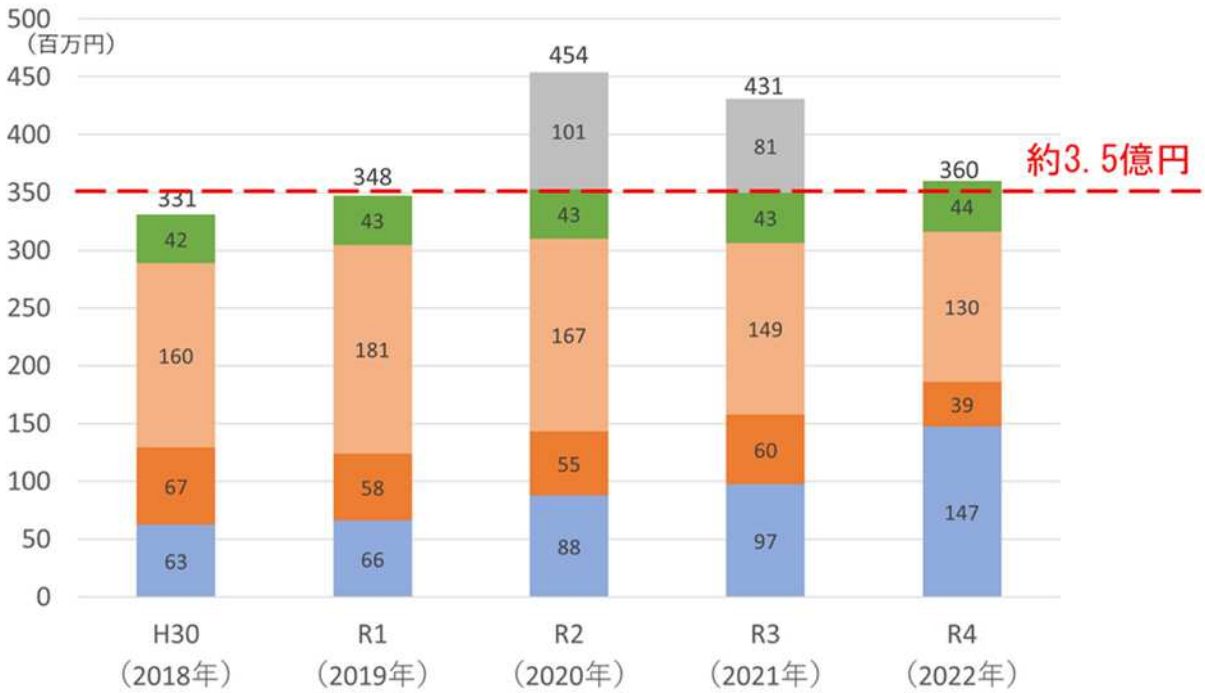
- 群馬型上下分離は、費用負担における上下分離方式であり、鉄道基盤の保有・管理主体（下）及び列車の運行主体（上）は一体のままで、「下」に関わる経費のみを自治体が公的支援している。
- 修繕費及び設備投資額に係る補助金は近年約 3.5 億円で横ばいである（コロナ対応緊急補助金除く）。

表 群馬型上下分離のスキーム概要（上信電鉄の場合）

	経営	費用		費用負担割合			
				国	県	市町村	事業者
上(列車運行)	分離しない (上信電鉄)	列車の運行経費		—	—	—	10/10
下(鉄道基盤)		鉄道設備の整備費 (大規模設備投資)	国庫補助対象	1/3	1/3	1/3	0
			国庫補助対象外	—	1/2	1/2	0
		鉄道基盤設備維持費	線路保存費 /電路保存費 /車両保存費(※)	—	3/5	2/5	0
		鉄道事業資産に係る税金	固定資産税	—	—	10/10	0

※車両保存費は修繕費のみが対象

資料：上信線再生基本方針



- 鉄道固定資産税補助金
- 鉄道輸送対策費補助金(国庫補助対象外)
- 鉄道輸送対策費補助金(国庫補助対象)
- 鉄道基盤設備維持費補助金(コロナ対応除く)
- 鉄道基盤設備維持費補助金(コロナ対応緊急補助金)

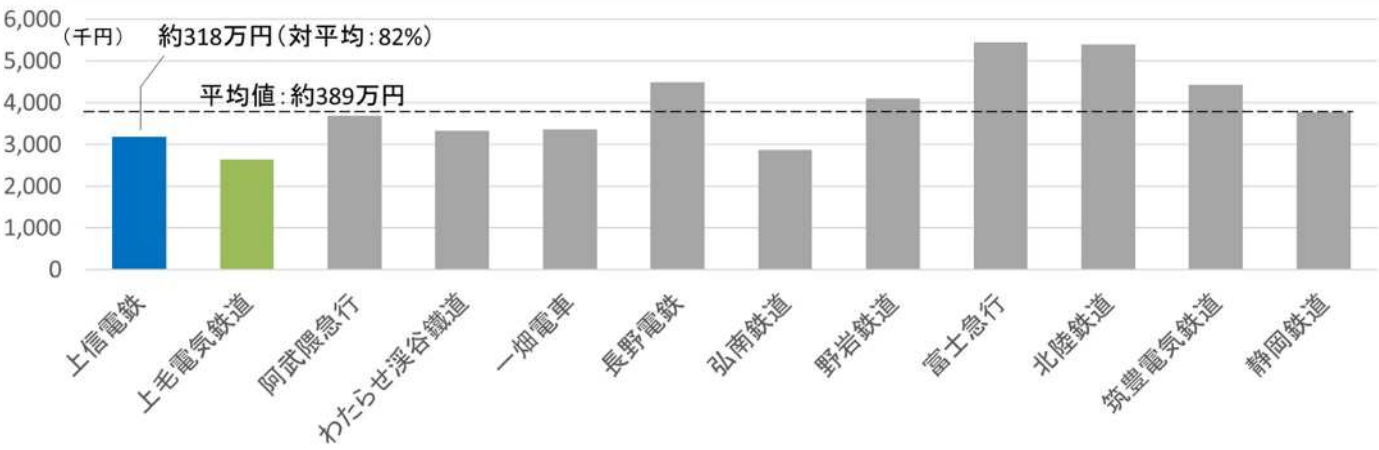
図 上信電鉄に対する補助金推移

資料：上信電鉄提供資料

6.2 上信電鉄の経営上の特徴など

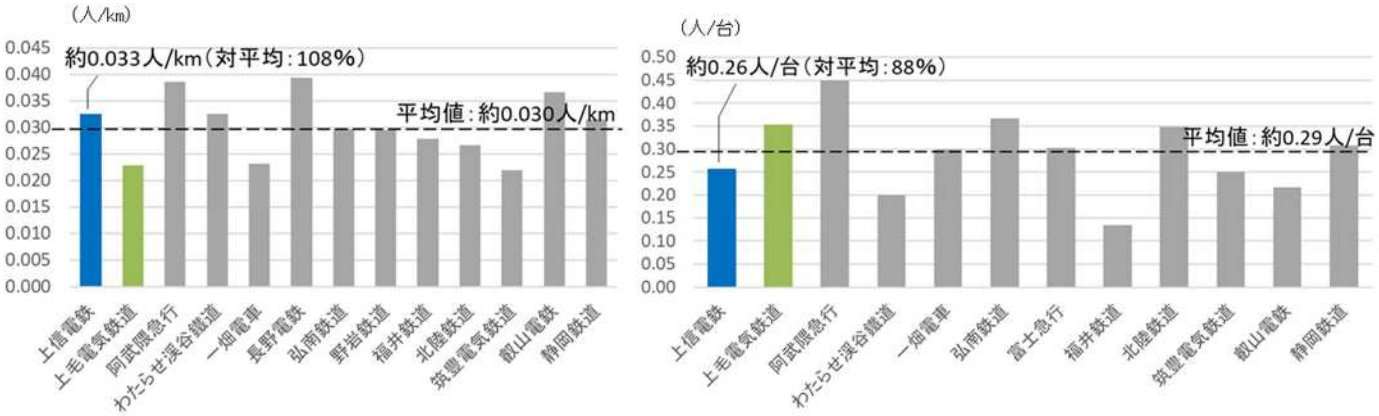
(1) 他の事業者との比較による特徴の把握

- 類似の他鉄道事業者と比較して、1人当たりの平均年間給与は約 318 万円と低い水準にあり、類似事業者の平均値より 2 割程度低いことから、人件費は相当に抑えられていることが分かる。
- 列車走行キロ当たりの運転・車掌部門の人数、車両数当たりの車両部門人数は平均的である。一方で営業キロ当たりの駅務・その他人数は平均値より高い値にあり、有人駅が比較的多いこと（21 駅中 13 駅）、交代制で勤務していることが影響していると考えられる。
- 営業キロ当たり線路保存費、車両キロ当たり車両保存費を類似事業者と比較すると平均値程度の値であり、適正な修繕・設備投資となっている。



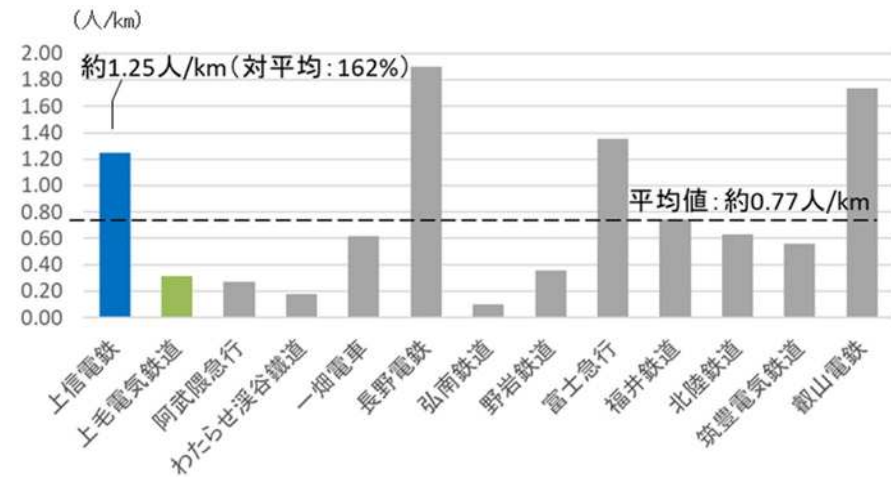
資料：鉄道統計年報（2019 年度）

図 1人当たり平均年間給与比較



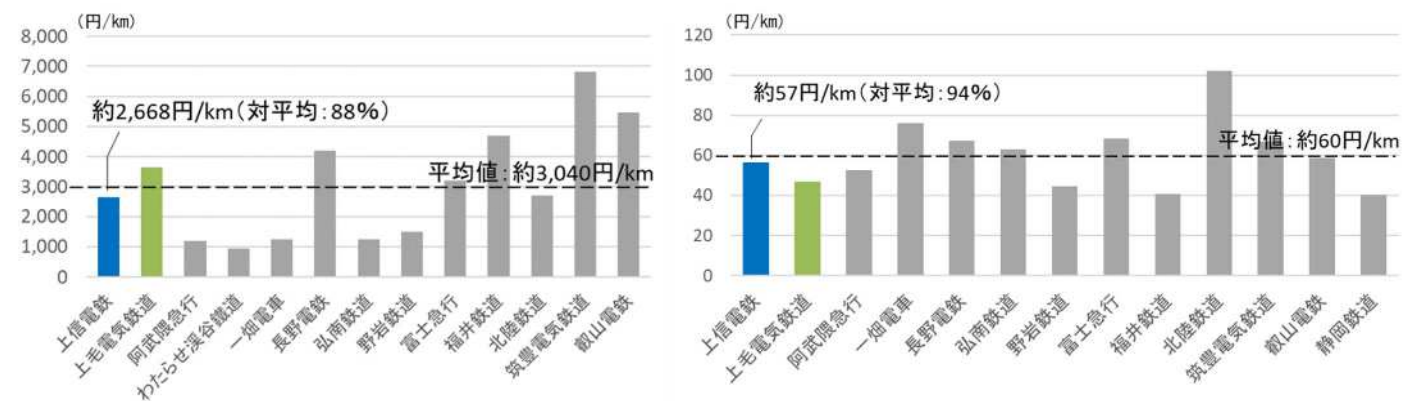
資料：鉄道統計年報（2019 年度）

図 列車走行キロ当たりの運転・車掌部門の人数（左）・車両数当たりの車両部門人数比較（右）



資料：鉄道統計年報（2019 年度）

図 営業キロ当たりの駅務・その他人数比較



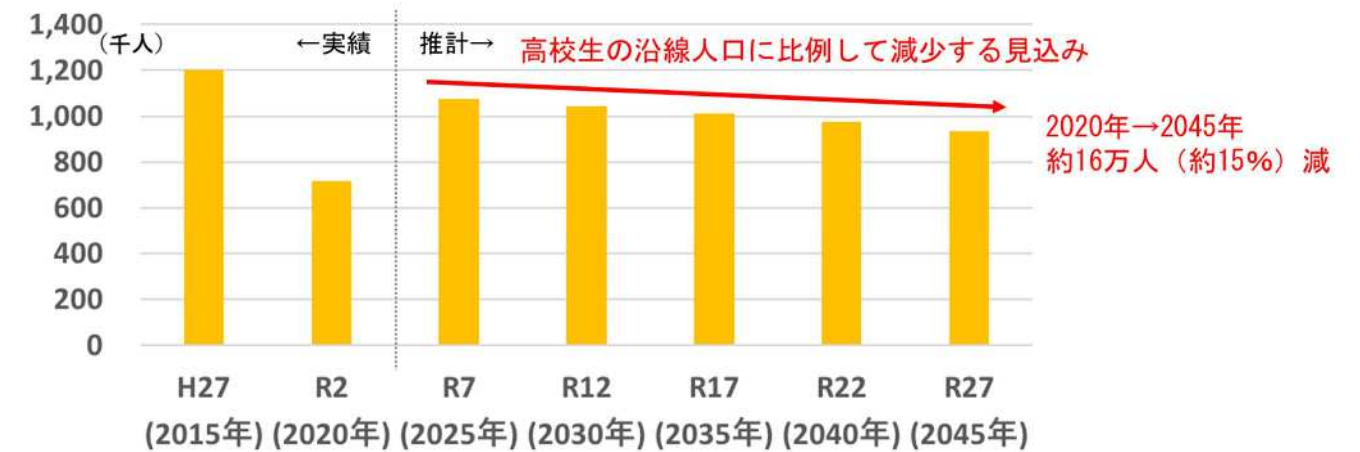
資料：鉄道統計年報（2019 年度）

図 営業キロ当たり線路保存費（左）・車両キロ当たり車両保存費比較（右）

6.3 将来の鉄道経営における懸念など

(1) 長期的な需要の減少

- 今後、沿線市町村（高崎市、甘楽町、富岡市、下仁田町、南牧村）の居住人口は更なる減少が見込まれている。それに伴って需要も減少し、特に主要利用者である高校生年代（15 歳～19 歳）の利用者数は人口と比例して今後約 16 万人（約 15%）減少すると見込まれている。今後長期的に需要は減少し鉄道事業の収益が減少していく可能性が高い。
- インバウンドによる観光需要の回復など、需要が増加する要素もあるが、コロナ禍による大幅な需要減少にみられるように社会情勢の変化等の外部要因に左右されやすく需要減少のリスクもある。

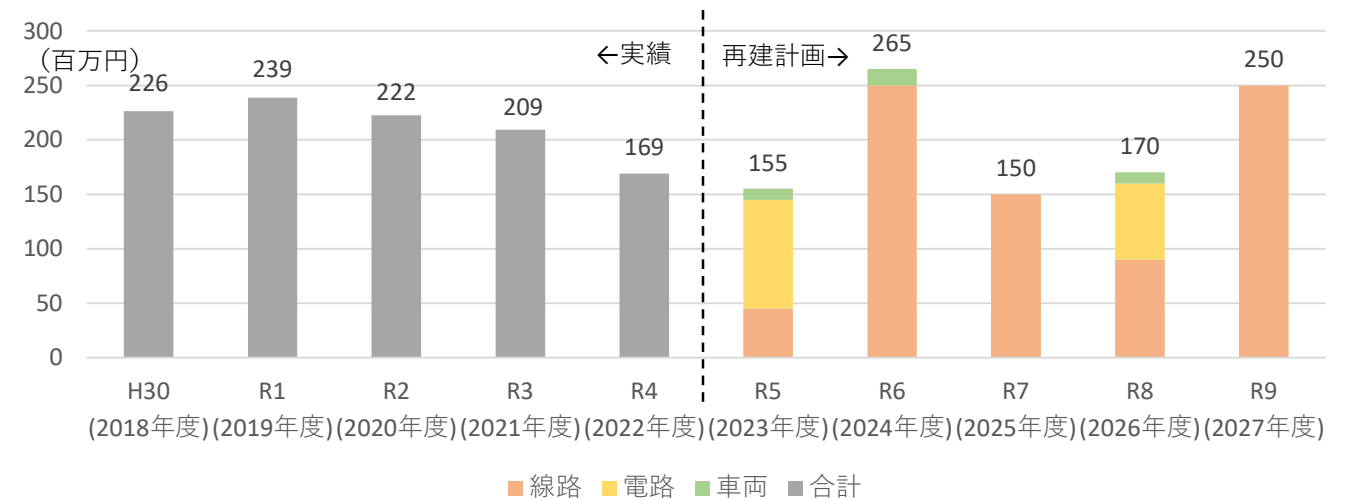


資料：上信電鉄提供資料（通学定期利用者数）、国立社会保障・人口問題研究所（15～19 歳）

図 将来の高校生（通学定期利用者）の利用者数推移予測

(2) 保有資産にかかる将来的な維持管理投資

- 今後、鉄道の安全運行を維持していくためには、毎年の修繕に加えて、近い将来において土木施設、車両、線路設備などの大規模更新/大規模設備投資が必要である。（先送りになっている投資もある）
- 経営再建計画では全ての大規模設備投資を考慮できているわけではない。
- このような大規模な設備投資に係る資金の確保は、将来にわたって安定的な経営を行っていく上での大きな課題となっている。



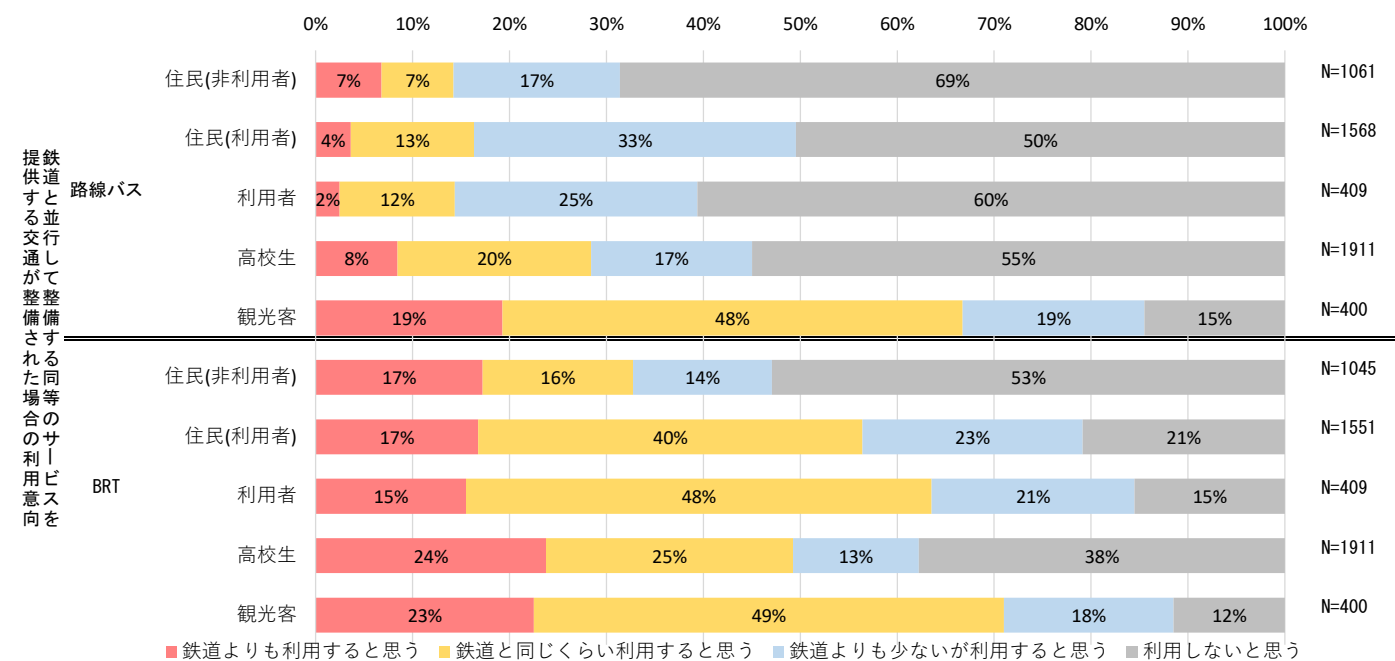
資料：上信電鉄経営再建 5 ヶ年計画（2023 年度～2027 年度）

図 設備投資費用の推移

7. 他手段に対する鉄道の優位性

7.1 上信電鉄と並行した公共交通サービスの利用意向

- 上信電鉄のピーク時の輸送量は朝ピーク時1時間に約400人/h（南高崎→高崎）であり、同じ人数を路線バスで輸送する場合、最低7本/h（8.5分ピッチ）の運行が必要となり現在の4本/h（15分ピッチ）から2倍近い本数増加となる（上信電鉄の輸送力は路線バスの1.7倍以上）。
- アンケート調査結果によると、鉄道と並行して現状の鉄道のサービス水準と同等のサービスを提供する路線バスが運行する場合、利用者の約60%が「利用しない」と回答しており、これらの利用者は「鉄道だからこそ利用している」と捉えることができる。
- 鉄道と並行して現状の鉄道のサービス水準と同等のサービスを提供するBRTが運行する場合、利用者・住民とも「利用しない」・「鉄道より少ないが利用する」の回答割合は、路線バスよりも低くなり、「鉄道と同じくらい利用する」・「鉄道よりも利用すると思う」の回答割合が高くなる。全体傾向としては鉄道より利用が少ないという回答の割合が鉄道より利用するという回答より高いため、BRTよりは鉄道であることの方が利用者・住民にとって重要であることが分かる。
- 観光客の場合、路線バスとBRTで利用意向に大きな差はなく、並行する交通に対する利用意向も高い（鉄道よりも利用する：約20%）ことから、現状の鉄道のルートに対して公共交通手段が確保されることが重要であると考えられる。

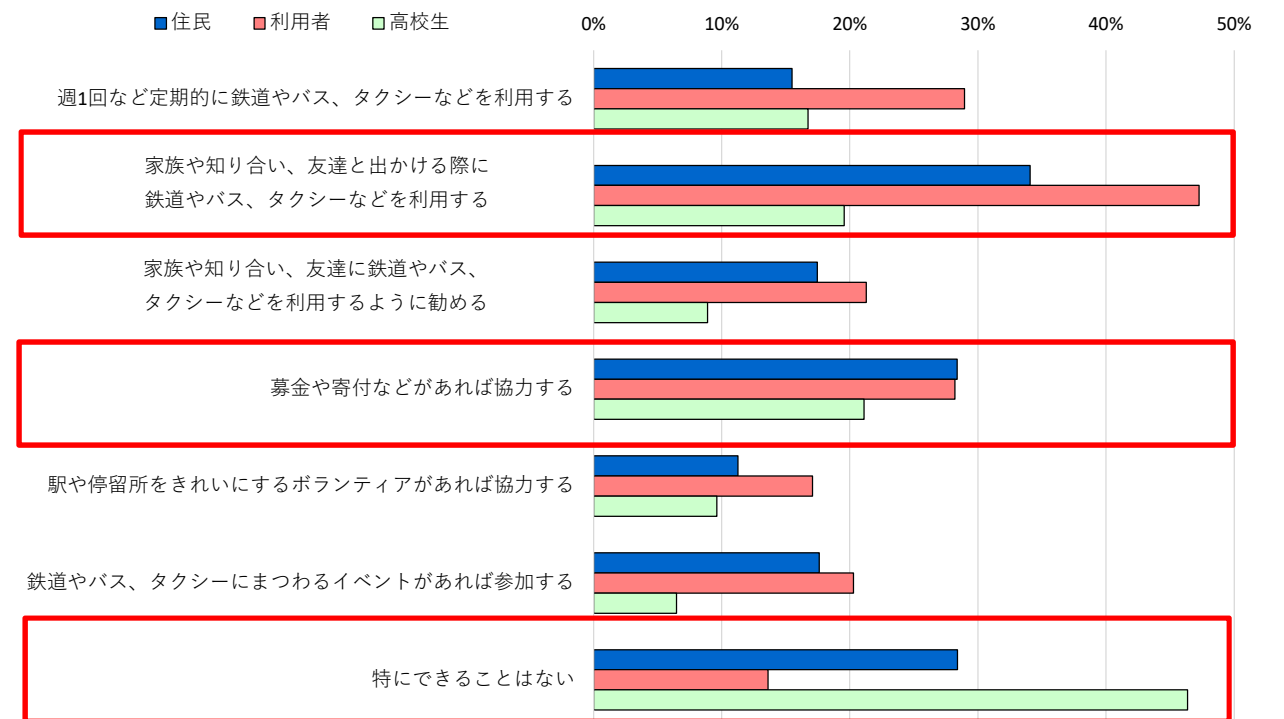


資料：アンケート調査結果

図 鉄道と並行して同等のサービスを提供する交通が整備された場合のその手段の利用意向

7.2 地域における公共交通の必要性（住民・利用者等の意識）

- 今後、地域の交通を支えるためにできることとして、「家族や知り合い、友達と出かける際に鉄道やバス、タクシーなどを利用する」「募金や寄付などがあれば協力する」と回答した沿線住民が約30%いるほか、利用者では約50%が「家族や知り合い、友達と出かける際に鉄道やバス、タクシーなどを利用する」と回答しており、上信電鉄を含めた公共交通の必要性に対する意識は一定程度見受けられる。
- 一方、「特にできることはない」という回答も住民で約30%、高校生で約50%いる。今後、地域の公共交通の必要性や維持のあり方等について、地域における継続的な議論が必要である。



※回答者数に対する割合

資料：アンケート調査結果

図 地域の交通を支えるためにできること

(参考) 上信電鉄沿線の施設立地状況

●教育機関（高校生アンケートの対象校及び駅勢圏内の大学）

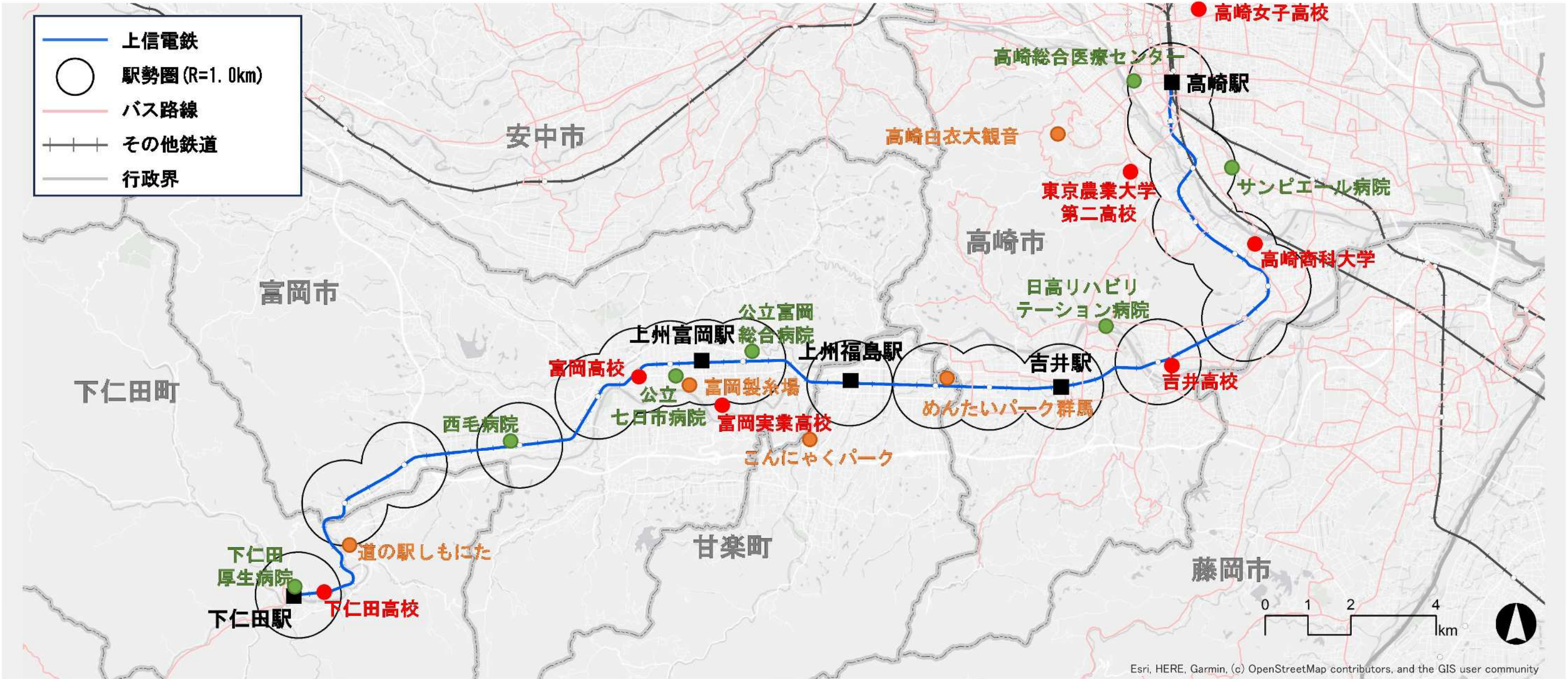
施設名	所在地	最寄駅	所要時間※
高崎女子高校	高崎市	高崎	JR+徒歩 計 17 分
東京農業大学第二高校	高崎市	佐野のわたし	バス+徒歩 計 11 分
高崎商科大学	高崎市	高崎商科大学前	徒歩 5 分
吉井高校	高崎市	馬庭	徒歩 4 分
富岡実業高校	富岡市	上州富岡	徒歩 13 分
富岡高校	富岡市	上州七日市	徒歩 3 分
下仁田高校	下仁田町	下仁田	徒歩 10 分

●医療機関（病床数約 100 床以上）

施設名	所在地	最寄駅	所要時間※
サンピエール病院	高崎市	佐野のわたし	徒歩 15 分
高崎総合医療センター	高崎市	高崎	徒歩 15 分
日高リハビリテーション病院	高崎市	馬庭	バス＋徒歩 計 15 分
西毛病院	富岡市	神農原	徒歩 4 分
公立富岡総合病院	富岡市	東富岡	徒歩 7 分
公立七日市病院	富岡市	西富岡	徒歩 3 分
下仁田厚生病院	下仁田町	下仁田	徒歩 5 分

●観光施設(観光客アンケートでの来訪場所上位5位)

施設名	所在地	最寄駅	所要時間※
高崎白衣大観音	高崎市	高崎	バス＋徒歩 計 30 分
めんたいパーク群馬	高崎市	上州新屋	徒歩 8 分
こんにゃくパーク	富岡市	上州福島	徒歩 27 分 (タクシー4 分)
富岡製糸場	富岡市	上州富岡	徒歩 11 分
道の駅しもにた	下仁田町	千平	徒歩 14 分



※所要時間は最寄り駅から各施設までの Google Map での経路検索結果による

**令和6年度上信電鉄沿線地域交通・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1回上信電鉄沿線地域交通・デザイン 推進協議会経営連絡分科会 ＜令和6年5月頃＞	○上信電鉄及び沿線地域に関する調査結果報告 ○上信電鉄の経営分析結果等報告 ○上信電鉄の今後のあり方検討
第3回上信電鉄沿線地域交通・デザイン 推進協議会（法定協議会） ＜令和6年6月頃＞	○上信電鉄及び沿線地域に関する調査結果報告 ○上信電鉄の経営分析結果等報告 ○第1回経営連絡分科会開催概要報告
第2回上信電鉄沿線地域交通・デザイン 推進協議会経営連絡分科会 ＜令和6年8月頃＞	○上信電鉄の今後のあり方検討
第3回上信電鉄沿線地域交通・デザイン 推進協議会経営連絡分科会 ＜令和6年11月頃＞	○上信電鉄の今後のあり方検討 ○今後の上信電鉄への公的支援のあり方検討
第4回上信電鉄沿線地域交通・デザイン 推進協議会経営連絡分科会 ＜令和7年1月頃＞	○上信電鉄の今後のあり方検討 ○今後の上信電鉄への公的支援のあり方検討 ○地域公共交通計画策定に係る方向性等の検討
第4回上信電鉄沿線地域交通・デザイン 推進協議会（法定協議会） ＜令和7年2月頃＞	○第2～4回経営連絡分科会開催概要報告 ○上信電鉄の今後のあり方検討 ○今後の上信電鉄への公的支援のあり方検討 ○地域公共交通計画策定に係る方向性等の検討

令和6年度上信電鉄沿線地域交通リ・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		0	0	
負担金		11,055	11,055	【内訳】 ・群馬県 5,529千円 ・高崎市 2,554千円 ・甘楽町 561千円 ・富岡市 1,688千円 ・下仁田町 542千円 ・南牧村 181千円 計 11,055千円
補助金		11,055	11,055	国土交通省地域公共交通計画策定事業
諸収入		0	0	
合計		22,110	22,110	

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		22,110	22,110	地域公共交通計画策定事業
事務費		0	0	
予備費		0	0	
合計		22,110	22,110	

* 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 ・県内中小私鉄3社の沿線ごとに、地域交通法に基づく法定協議会を設置
・国の「地域公共交通再構築調査事業」を活用し、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 ①基礎データ(再構築調査結果)に基づき、鉄道のあり方、公的支援方法等について、法定協議会及び分科会で議論を進める
②上記①の方向性決定後、地域交通法に基づく、各鉄道沿線地域交通に係る地域公共交通計画を策定を進める

