

第7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6月30日（月）14：00～16：00

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（TEL：027-210-2100）

※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）令和6年度協議会における取組状況の振り返りについて
- （2）令和6年度協議会会計監査報告
- （3）令和7年度協議会事業計画の変更について
- （4）令和7年度協議会予算の変更について
- （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7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7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 令和6年度協議会における取組状況の振り返り
- 資料1－2 上毛電気鉄道の今後のあり方に関する基本方針
- 資料2－1 令和6年度協議会事業実績
- 資料2－2 令和6年度協議会収支決算
- 資料2－3 令和6年度協議会会計監査結果報告書
- 資料3－1 令和7年度協議会に係る事業計画・収支予算の変更について
- 資料3－2 令和7年度協議会事業計画（案）
- 資料3－3 令和7年度協議会収支予算（案）
- 資料4 今後のスケジュールについて

第7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

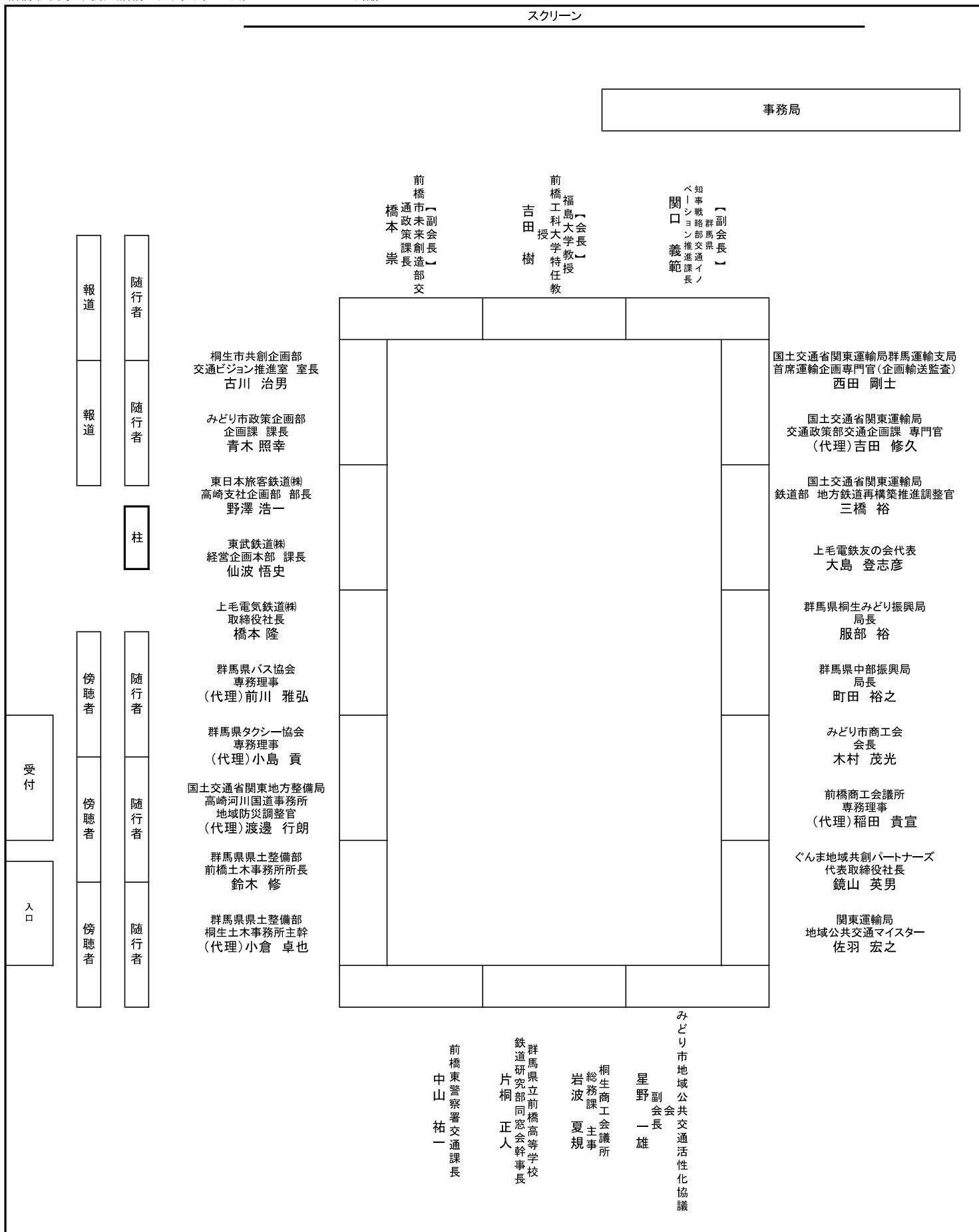
令和7年6月30日

No.	区 分	所 属 団 体	職 名	氏 名	出欠 ○：対面出席 △：代理出席 ●：オンライン出席 ▲：オンライン代理出席 ×：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	関口 義範	○		
2		前橋市	未来創造部 交通政策課長	橋本 崇	○		課長補佐 南雲 貞人 主事 横塚 勝也
3		桐生市	共創企画部 交通ビジョン推進室長	古川 治男	○		主査 村岡 大輔
4		みどり市	政策企画部 企画課長	青木 照幸	○		主査 石内 千賀子
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	○		主任 齊藤 翔太
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	△	専務理事 前川 雅弘	
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 行朗	
11		群馬県県土整備部 前橋土木事務所	所長	鈴木 修	○		
12		群馬県県土整備部 桐生土木事務所	所長	寺内 久夫	△	主幹 小倉 卓也	
13	警察	前橋警察署	署長	堀越 浩	△	警視 三森 友和	
14		前橋東警察署	交通課長	中山 祐一	○		
15		桐生警察署	交通課長代理	平田 晴彦	×		
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	学識経験者	桐生高等学校PTA	会長	大澤 尊光	×		
20		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	協議会の運営に 必要と認める者	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		前橋商工会議所	会頭	金子 昌彦	△	専務理事 稲田 貴宣	産業政策部課長 横山 善彦
24		桐生商工会議所	会頭	榎山 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	町田 裕之	○		
27		群馬県桐生みどり振興局	局長	服部 裕	○		主事 井田 愛香
28		上毛電鉄友の会	代表	大島 登志彦	○		

1		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	△	専門官 吉田 修久	
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	○		専門官 池田 絵里子
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)	西田 剛士	○		運輸企画専門官 戸塚 真里江

第7回上毛電鉄沿線地域交通リ・デザイン推進協議会 配席表

前橋市中央公民館（前橋プラザ元気21内） 501・502会議室



上毛電気鉄道沿線地域交通
リ・デザイン推進協議会
令和6年度までの取組状況



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

人口を維持:

沿線の夜間人口分布をみると、駅勢圏人口密度約2,000人/km²の方が沿線市平均人口密度約600人/km²よりも高くなっており、上毛電気鉄道があることによる公共交通の利便性も居住地選択の1つの要素になっていることが考えられる。

将来人口は減:

沿線市全体の人口は2020年から2045年にかけて、約11万人(約22%)減少すると推計されており、将来の需要はさらに減少することが見込まれる。

通学には大切な手段:

通学目的の鉄道分担率は12%と全目的の中で最も高く(全目的鉄道分担率:3%)、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。

両端駅(前橋&桐生)アクセス:

中央前橋駅または西桐生駅にアクセスする人が約67%であり、沿線地域から県央・東毛の中心である前橋・桐生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。

二次交通の課題:

駅アクセス公共交通及びバスとの連携は不足している。



図 今後の人口推移予測

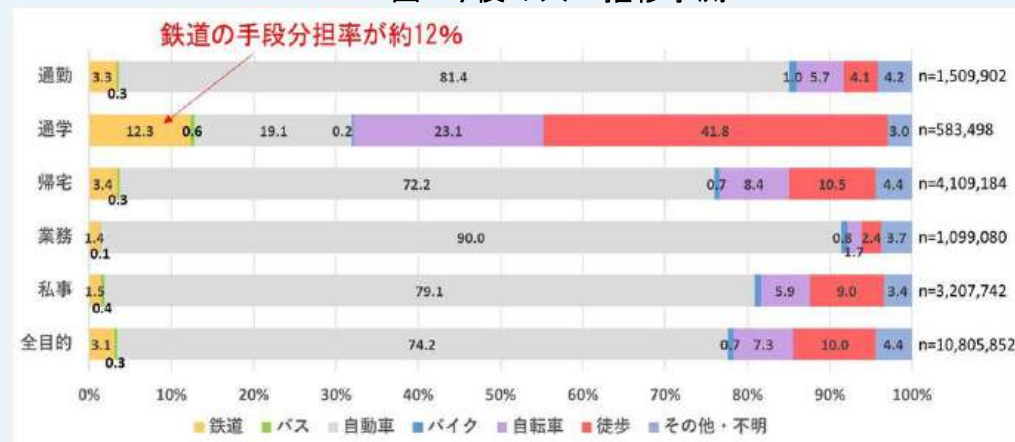


図 目的別代表交通手段分担率(群馬県)

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:

コロナ禍により通学定期19%減、定期外36%減となり、直近の全利用者数はコロナ禍前の約86%である。

全区間平均的利用:

駅間断面交通量は概ね横ばいとなっている。

主要な利用者は高校生:

通学定期利用が全体の53%であり、主に通学で利用されている。

桐生の観光&上電も観光資源:

西桐生駅は観光資源で、観光目的として「鉄道乗車」されている。

他路線と結節:

赤城駅は東武との接続駅だが、中央前橋駅・西桐生駅はJRとの結節性に劣る。

利便性向上施策:

サイクルトレイン、企画切符等による利用促進が図られている。

サービス満足度:

車窓からの景色・定時性・接客は評価されているが、運賃・ICカード導入に対する評価が低い。



図 近年の輸送状況

	R1→R2	R1→R4
定期外	約36%減	約20%減
通学定期	約19%減	約15%減
通勤定期	約4%減	約5%減

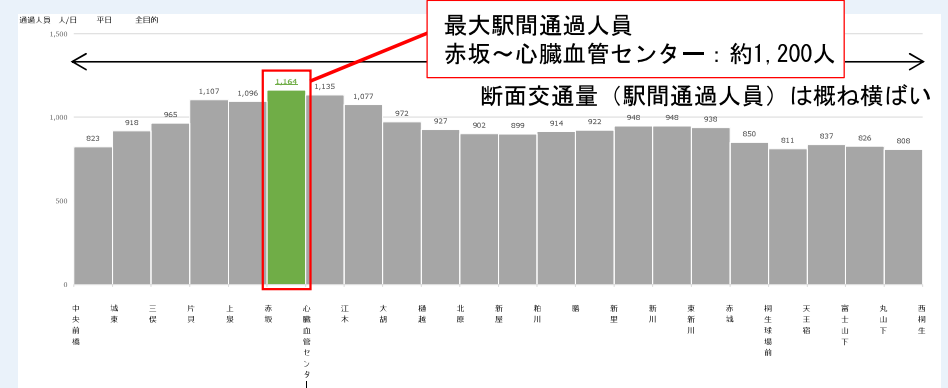


図 駅間通過人員(平日全目的)

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」との印象を持たれている。

運賃値上げ>税負担:

運賃値上げを許容する人が約6割、運賃を上げず税負担を求める人が約4割であった。

住民・利用者は価値を感じている:

沿線住民や利用者が上毛電気鉄道に支払っても良いと感じている金額(存在価値)は約0.6億円/年と積算された。

②経営の成立性

ここ10年程度の経営状況と経営課題

厳しい経営状況：

直近5年は約2～3億円の営業損失であり、厳しい経営状況である。

人員不足：

新規採用応募が極めて減少、若手が離職するなど、今後も人手不足が見込まれる。

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である。

群馬型上下分離：

修繕費と大規模設備投資は公的支援(約3億円)されている。



図 鉄道事業収支の推移

当該鉄道の経営上の特徴など

人件費は相当に低減：

1人当たり給与は類似事業者平均の約68%である。

修繕・設備投資額は平均的：

類似事業者比較では修繕・設備投資額は平均値程度である。

動力費の増加：

電気料高騰(2021→2022: 約1.5倍)により動力費が増加し、営業費用が増加傾向である。

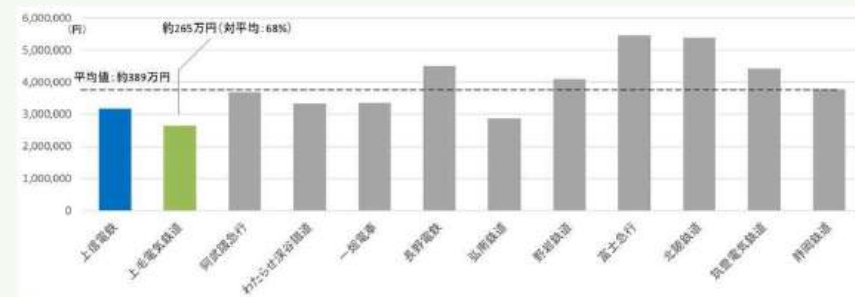


図 1人あたり年間給与比較

将来の鉄道経営における懸念等

将来は需要減:
沿線市の居住人口は更なる減少が見込まれており、主要利用者である高校生を中心に、利用者数は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。

資金の確保:
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)
令和5年から9年までの5年間の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。
国の補助も活用しながらこれらの大規模設備投資を進める予定であるが、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。

持続可能な経営に向けての事業形態のあり方

群馬型上下分離(現行での課題):
現行の群馬型上下分離では、将来の大規模投資に対する経営耐力の不足、運行事業者に対する経営インセンティブが働きにくい、などの課題が存在し、それらの課題に対して今後対処が求められている。

上下分離の実現可能性:

土地の譲渡に関する課題(境界未確定の土地の境界確定・土地譲渡に対する課税)が大きく、また鉄道資産全体が鉄道財団の根抵当に入っている課題(金融機関の承諾及び自治体としての抵当付資産受入の可能性)を考慮する必要がある。

今後のあり方の方向性:

今後、「公」の関与の度合い・リスク分担、関連自治体間の負担割合の説明力、銀行などの関係機関との協議等を踏まえ、関係者の役割分担・費用負担を明確にした上で、大規模投資等を考慮した場合でも、運行事業者の中長期的な採算性や下物事業者の資金耐力の確保が可能となるような事業スキームのあり方について更なる議論が必要である。

表 考えられる事業スキーム

	みなし上下分離の補助の拡充	上下分離	新たな運営主体参入・上下分離			新たな運営主体参入
上物事業者(運行)	上毛電気鉄道	上毛電気鉄道	公募事業者	第三セクター	上毛電気鉄道(第三セクター)	上毛電気鉄道(第三セクター)
下物事業者(施設保有)		自治体第三セクター	自治体第三セクター上毛電気鉄道	自治体上毛電気鉄道	自治体第三セクター	

③他の手段に対する鉄道の優位性

利用者からみた優位性

定時性があり経費も安い:

自家用車を利用した移動よりも鉄道を利用した移動の方が定時性に優れており、走行経費も安い。

バスは鉄道より本数必要:

ピーク時の輸送量は約270人/hであり、仮にその人数を路線バスで輸送する場合、5本/h(12分ピッチ)程度の運行が必要となる。(鉄道3本/h)

鉄道だからこそ利用:

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64%が「利用しない」と回答した。

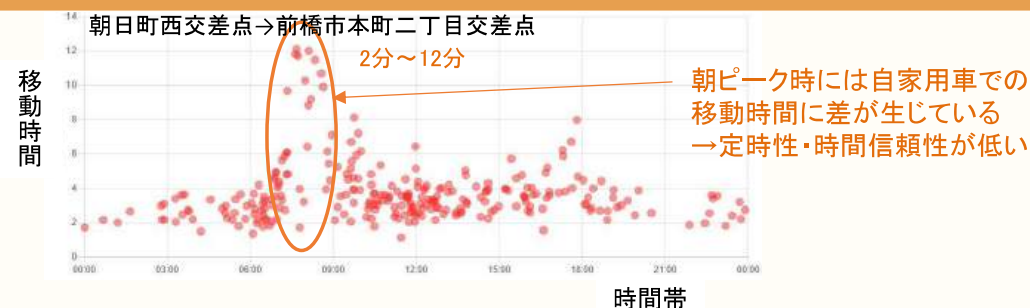


図 中央前橋駅付近の時間帯別走行時間

		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	鉄道より減	鉄道と同等	鉄道より増
路線バス	利用者	約64%	約25%	約10%	約1%
	住民	約60%	約25%	約12%	約3%
BRT	利用者	約17%	約22%	約44%	約17%
	住民	約36%	約18%	約32%	約14%

事業性(行政コスト)からみた優位性

クロスセクター効果有:

定量的なクロスセクター効果は270万円～38.9億円/年と算出され、行政部署ヒアリングでも定性的なクロスセクター効果が確認できた。

【定量的なクロスセクター効果】

クロスセクター効果分析とは、鉄道（地域公共交通）が廃止された場合に、鉄道利用者が引き続き通院できるように行政がタクシー券を配布したり、買い物客に対して移動販売を実施したり、通学需要に対応してスクールバスを借り上げて運行するなど、数値化可能な項目について分野別代替費用の算出を行い、鉄道維持に比べて、行政負担（財政支出）がどの程度変わるかを試算するものです。（国土交通省R5年10月発表）
なお、各分野における行政負担項目が複数考えられる場合は、最も導入費用が安価な項目を採用し、分野ごとに合計します。
ただし、この試算は、あくまでも理想条件のもとに積算しており、現実には代替手段が実現可能なのかについては、考慮されていません。例えば、運転手不足等の問題により、実際はバスやタクシーの運行が難しい場合も想定されます。また、鉄道があること自体の存在価値、乗ること自体の存在価値は考慮されていません。

③他の手段に対する鉄道の優位性

上毛電気鉄道と路線バス・BRTに転換した場合の収支比較(前提条件)

鉄道をバス・BRTに転換した場合の収支の試算条件の整理

- ✓ 運賃収入は①利用者アンケート調査に基づき路線バスやBRTを利用しなくなる割合(逸走率)を考慮したパターン、②他都市事例の逸走率を採用したパターンで試算
- ✓ 鉄道と同程度の運行頻度を確保⇒バス・BRT転換により輸送力が不足する時間帯は増便
- ✓ 設備費や工事費はメーカーカタログや工事費の全国調査の結果等に基づき平均値で算出⇒オプションの有無やグレード選択によって費用の変動の可能性あり
- ✓ 燃料費等は国土交通省の調査をもとに群馬県を含む北関東ブロックの平均値で算出⇒社会情勢の変化により費用の変動の可能性あり
- ✓ 必要となる人員確保の実現性は考慮せず⇒路線バスやBRTの運行に従事可能な大型二種免許取得者の確保が困難な可能性あり

表 鉄道・バス・BRTのサービス比較

	鉄道	バス	BRT
運行本数	・現状と同本数	・鉄道と同本数を前提 ⇒同本数では輸送力が不足する時間帯は増便	
運賃	・距離制	・鉄道と同様	
輸送力	・最大約240人/便 ・2両編成	・最大60人/便 ・大型路線バス車両を想定	・最大118人/便 ・国産連節バス車両を想定
		・路線バス・連節バスでは、立席利用が忌避される傾向がみられ最大定員での輸送ができないケースが多い	
定時性	・専用軌道を走行するため定時性あり	・一般の道路を走行するため道路混雑等の影響を受け、定時性が小さい	・専用空間を走行するため定時性あり
待合環境	・駅舎あり	・路上のバス停留所(上屋・ベンチなしを想定)	・BRT駅舎あり
接遇	・車内は運転士のみで対応		
	・一部駅で駅員が対応	・バス停等でのスタッフ配置なし ・窓口対応は営業所のみ	・バス停等でのスタッフ配置なし ・窓口対応は営業所のみ

バス転換の場合

- ・路線バスとして現在の鉄道に並行して運行
- ・輸送力や定時性は鉄道より劣る

BRT転換の場合

- ・鉄道の軌道部分から線路等を除去、舗装の上、専用路を整備
- ・輸送力は鉄道よりやや劣るが、定時性は鉄道と同程度

表 バス・BRTへのモード転換の考え方・代表的な導入設備

	モード転換の考え方	代表的な導入設備
バス	・路線バス(道路運送法4条に基づき運行される、一般乗合バス)を想定する。現在の鉄道敷に並行し、路線バスが運行可能な道路を基本とする。	・大型路線バス ・バスセンター・停留所・待合所 ・営業所・車庫 ・その他車両に係る設備 等
BRT	・現在の鉄道敷を活用し、専用空間を走行することを基本とする。営業中の鉄道を廃止した後、軌道の舗装等の工事を実施し、工事中には代替輸送バスを運行する。なお、代替輸送バスは上記バスと同じ運行ルートを走行するものとする。	・連節バス ・BRT駅 ・営業所・車庫 ・専用道路 ・その他車両に係る設備 等

表 運賃収入の想定

	①利用者アンケート調査に基づく逸走率を考慮	②他都市事例※の逸走率を採用	
		②-1 ①より逸走率大 ⇒①よりも運賃収入減少	②-2 ①より逸走率小 ⇒①よりも運賃収入増加
バス	逸走率:約60% ⇒運賃収入は現状の約40%	【日立電鉄】 逸走率:約70% ⇒運賃収入は現状の約30%	【名鉄三河線】 逸走率:約51% ⇒運賃収入は現状の約49%
BRT	逸走率:約20% ⇒運賃収入は現状の約80%	【鹿島鉄道】 逸走率:約60% ⇒運賃収入は現状の約40%	※逸走率20%以下の他都市事例なし

※他都市事例は、災害による廃線に伴うバス・BRT転換を除外して選定
なお逸走率は、近江鉄道のバス・BRT転換を検証した「地域公共交通ネットワークのあり方検討調査報告書」(一般財団法人地域公共交通研究所、2019年3月)に基づく

③他の手段に対する鉄道の優位性

上毛電気鉄道と路線バス・BRTに転換した場合の収支比較(収支比較結果)

バスやBRTより収支良:

仮に現在の上毛電気鉄道が路線バスやBRTに転換した場合に、初期投資費や走行・維持管理にかかる毎年の費用を試算すると、路線バスやBRTに転換した場合、鉄道と比較して走行・維持管理に係る費用は減少するものの、利用人数が減少し運行収入も減少するため、路線バスは鉄道と同程度、BRTは鉄道以上の赤字額となる。加えて多額の初期投資費が必要となり、特にBRTでは約191億円の初期投資費が必要となる。

沿線住民の交通手段を確保するためには、路線バスやBRTの経常損益における赤字を県・沿線市の補助金で補填する必要があり、BRTでは鉄道から転換をしても同程度の補助が必要となる。

表 上毛電気鉄道と並行した路線バス・BRTに係る初期投資・経常収支試算

試算パターン		鉄道	バス			BRT		経常収支 単年度					
初期投資	単位		①	②-1	②-2	①	②-1	鉄道	バス			BRT	
初期投資費	百万円	—	902	902	902	19,099	19,099		①	②-1	②-2	①	②-1
経常収支	単位	鉄道	バス	バス	バス	BRT	BRT						
経常収益	百万円	1,662	608	456	745	1,216	608	304	122	91	149	243	122
営業収益	百万円	1,656	608	456	745	1,216	608	304	122	91	149	243	122
営業外収益	百万円	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
経常費用	百万円	2,789	1,835	1,827	1,842	4,140	4,109	593	367	365	368	828	822
営業費	百万円	2,765	1,767	1,759	1,774	2,707	2,677	593	353	352	355	541	535
営業外費用	百万円	23	68	68	68	1,432	1,432	—	14	14	14	286	286
経常損益	百万円	-1,126	-1,227	-1,371	-1,097	-2,923	-3,501	-288	-245	-274	-219	-585	-700
収支率	%	60	33	25	40	29	15	51	33	25	40	29	15

凡例:① 利用者アンケート調査に基づく逸走率から営業収益を算出 ②-1 他都市事例のうち①よりも逸走率が高い場合 ②-2 他都市事例のうち①よりも逸走率が低い場合

※鉄道の経常収支は、上毛電気鉄道経営再建5ヶ年計画(令和5年度～令和9年度)における鉄道事業の収支予測より整理

※バス・BRTの営業収益は運行収入、営業費は人件費や油脂燃料費、修繕費、償却費等の走行・維持管理にかかる費用を試算して計上

④鉄道の潜在需要

実証実験等を通じた潜在需要の掘り起こし

新たな企画切符等の造成による新規需要の取り込みや利用の定着:

GunMaaSを活用して実施した定額乗り放題チケットの実証実験を通じて、アンケート回答者の約7割はこれまで上毛電気鉄道を利用していなかったことが分かっている。また、実証実験前と比較して、上毛電気鉄道の利用頻度向上や自動車の利用抑制もみられた。以上のことから企画切符等の造成を通じて、新規需要の取り込みに加えて利用の定着にも寄与することが推察される。

運賃負担や運行本数等の活用を図る上での課題把握:

沿線の高校生保護者を対象としたアンケート調査を通じて、上毛電気鉄道の運行が進路選択にも影響を与える重要な要素であることが分かった。一方で、通学定期券の価格が家計の負担となっているという意見もある。沿線事業所を対象としたアンケート調査では、通勤での利用しづらさから従業員に公共交通利用を図ることが困難であるという意見も挙がっている。上毛電気鉄道を活用する上では、人材・財源等の制約を踏まえた上でのサービスレベルの向上が課題である。

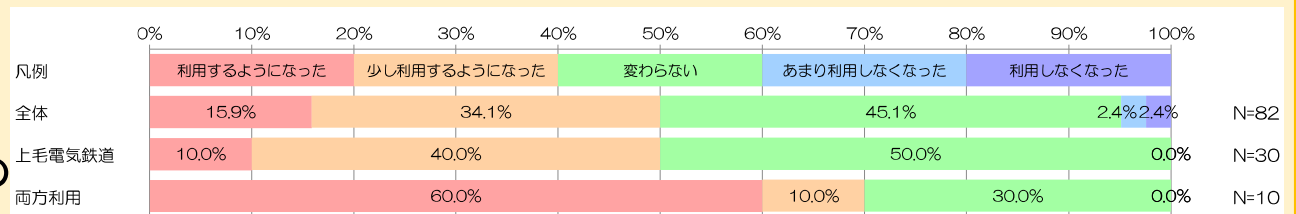


図 実証実験前と比較した利用頻度の変化

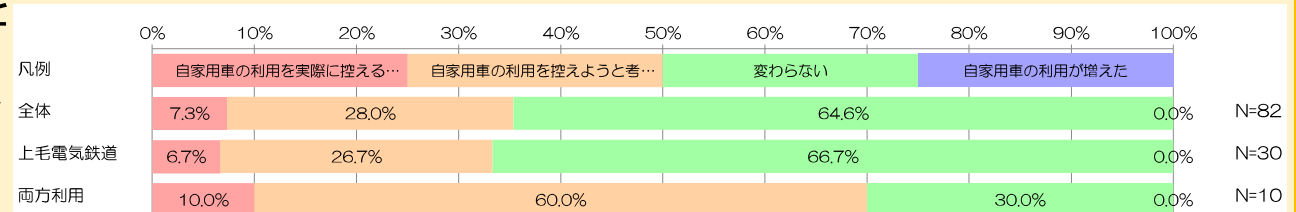


図 自家用車利用の変化

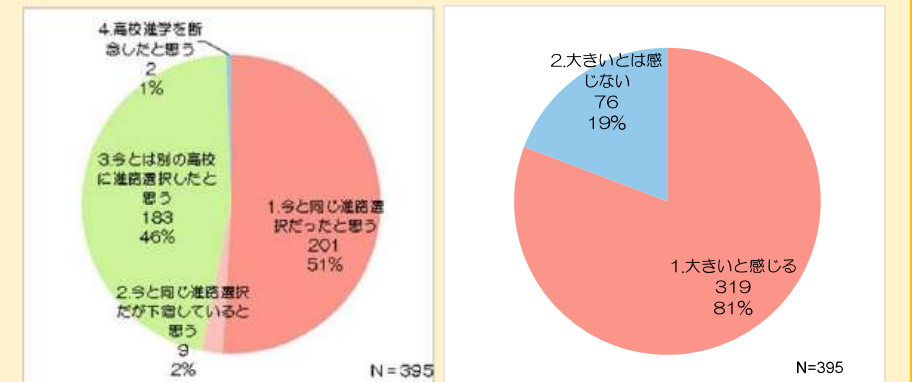


図 鉄道運行が進路選択に与える影響

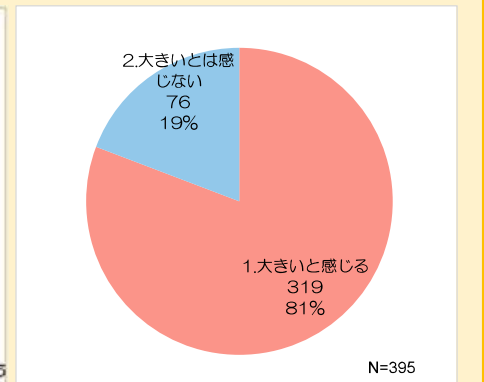


図 通学定期の家計における負担

これまでの開催状況

- ◇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、経営連絡分科会、法定協議会にて議論
- 令和7年1月27日、【上毛電気鉄道の今後のあり方に関する基本方針】を決定

開催状況

R5年度

R6年度

法定協議会
設置10月

鉄道のあり方、公的支援方法等を関係者で協議

基本
方針
決定

上毛電気鉄道沿線地域交通リ・デザイン推進協議会(沿線法定協議会)

- 第1回(書面) R5.10.10
- 第2回(対面) R6.1.30
- 第3回(書面) R6.3.14
- 第4回(対面) R6.6.25
- 第5回(書面) R6.9.11
- 第6回(対面) R7.1.27

上毛電気鉄道沿線地域交通リ・デザイン推進協議会 経営連絡分科会

- 第1回 R6.5.13
- 第2回 R6.8.29
- 第3回 R6.11.6
- 第4回 R6.12.26

地域公共交通再構築調査事業

- 沿線地域の人口動態、沿線施設の分布状況等分析
- 地域鉄道3線の経営・財務状況等分析
- ・ 沿線住民アンケート
- ・ 沿線高校生アンケート

- 潜在的利用者及び鉄道価値の把握に関する調査実施
- ・ 群馬県民を対象とした500円乗り放題キャンペーン及びアンケート
- ・ 沿線高校生保護者アンケート
- ・ 沿線事業者アンケート

上毛電気鉄道・上信電鉄で群馬県民を対象とした
1日500円(子供250円)乗り放題キャン
ペーンを実施



R5年7月
契約

R6年1月
中間報告

R6年6月
最終報告

R6年10月
広報発行

R7年2月
広報発行

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 自治体による上毛電気鉄道の鉄道事業に係る執行・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鉄道事業において補助金を有効に活用し、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・運営を行うために、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。

【附帯意見】「鉄道事業に係る意思決定機関への参画等を含めた契約の締結」について、既存の再生協議会のあり方を含めた内容について、鉄道事業者と早期に詳細の検討を進めること。

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。

【参考資料】

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)	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 (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6年度上毛電気鉄道沿線地域交通リ・デザイン推進協議会（法定協議会）
事業実績**

項 目	内 容
令和6年度上毛電気鉄道沿線地域交通リ・デザイン推進協議会（経営連絡分科会）運営補助及び調査検討に係る業務委託 ＜令和6年4月25日＞	以下の内容について、業務委託を行う。 ○法定協議会資料及び議事録作成等 ○経営連絡分科会資料及び議事録作成等 ○鉄道事業者の経営改革に係る調査検討 ○新たな収入確保策に係る調査検討
第1回上毛電気鉄道沿線地域交通リ・デザイン推進協議会経営連絡分科会の開催 ＜令和6年5月10日＞	○上毛電気鉄道及び沿線地域に関する調査結果報告 ○上毛電気鉄道の経営分析結果等報告 ○上毛電気鉄道の今後のあり方検討
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（法定協議会）の開催 ＜令和6年6月25日＞	○上毛電気鉄道及び沿線地域に関する調査結果報告 ○上毛電気鉄道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回上毛電気鉄道沿線地域交通リ・デザイン推進協議会経営連絡分科会の開催 ＜令和6年8月29日＞	○上毛電気鉄道の今後のあり方検討 ○今後の上毛電気鉄道への公的支援のあり方検討
第5回上毛電気鉄道沿線地域交通リ・デザイン推進協議会（法定協議会）の書面開催 ＜令和6年9月11日＞	○事業計画及び収支予算の変更
会報「上電通信 No.1」の発行 ＜令和6年10月1日＞	○協議会の取り組みについて沿線住民に周知
第3回上毛電気鉄道沿線地域交通リ・デザイン推進協議会経営連絡分科会の開催 ＜令和6年11月6日＞	○上毛電気鉄道の今後のあり方検討 ○今後の上毛電気鉄道への公的支援のあり方検討
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経営連絡分科会の開催 ＜令和6年12月26日＞	○上毛電気鉄道の今後のあり方検討 ○今後の上毛電気鉄道への公的支援のあり方検討
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（法定協議会）の開催 ＜令和7年1月27日＞	○第2～4回経営連絡分科会開催概要報告 ○実証事業及びアンケート調査結果概要の報告 ○上毛電気鉄道の今後のあり方に関する基本方針取りまとめ ○令和7年度事業計画及び収支予算について
会報「上電通信 No.2」の発行 ＜令和7年2月1日＞	○協議会の取り組みについて沿線住民に周知

令和6年度上毛電気鉄道沿線地域交通リ・デザイン推進協議会（法定協議会）
収支決算

自 令和6年4月 1日

至 令和7年3月31日

1 収入

（単位：円）

科目	予算額 A	歳入済額 B	差引額 B-A	備考
前年度繰越金	0	0	0	
負担金	10,270,000	10,270,000	0	群馬県 5,377 千円 前橋市 2,892 千円 桐生市 1,424 千円 みどり市 577 千円
補助金	9,790,000	9,790,000	0	地域公共交通再構築調査事業
諸収入	0	2,088	2,088	利息
計	20,060,000	20,062,088	2,088	

2 支出

（単位：円）

科目	予算額 C	歳出済額 D	差引額 C-D	備考
会議費	0	0	0	
事業費	19,580,000	19,580,000	0	・ 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
事務費	480,000	359,040	120,960	・ 上電通信印刷 ・ 振込手数料
予備費	0	0	0	
計	20,060,000	19,939,040	120,960	

3 次年度繰越金

（歳入の部）20,062,088 円－（歳出の部）19,939,040 円＝123,048 円

令和6年度歳入歳出決算監査書

会計監査結果報告書

上毛電気鉄道沿線地域交通・デザイン推進協議会の令和6年度事業内容及び収支決算について、記帳簿及び証拠書類に基づき監査を行った結果、適正と認められたので報告します。

令和7年6月3日

監事 前橋商工会議所 会頭

金子昌孝

自署

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に係る 事業計画・収支予算の変更について

○ 事業計画・収支予算の変更理由

- ・ 想定していた国庫補助金の内示額が、申請額の40%にとどまり、大幅な予算減となった。
- ・ また、昨年度に取りまとめた基本方針である【3社の経営・業務執行をサポートする体制(組織)づくり】については、当初の想定よりも検討に時間を要することが判明し、新たなサポート体制を反映した地域公共交通計画を、令和7年度中に策定することは困難であることが明らかとなった。



以上のことから、今年度は、これまでの調査・検討内容を踏まえた地域公共交通計画策定に注力し、新たなサポート体制を除き地域公共交通計画原案を仕上げることで、限られた予算内での対応につなげたい。

※計画は令和8年度上期に策定する。

令和7年度上毛電気鉄道沿線地域交通・デザイン推進協議会の事業計画の変更について

第6回協議会説明時

令和7年度上毛電気鉄道沿線地域交通・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7回上毛電気鉄道沿線地域交通・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・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・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10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・デザイン推進協議会経営連絡分科会 ＜令和7年12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・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



変更後

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

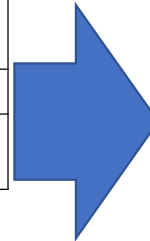
名称・開催日	内 容
第7回上毛電気鉄道沿線地域交通・デザイン推進協議会（法定協議会） ＜令和7年6月30日＞	○令和6年度事業報告 ○令和6年度収支決算 ○令和7年度事業計画
第5回上毛電気鉄道沿線地域交通・デザイン推進協議会経営連絡分科会 ＜令和7年8月頃＞	○地域公共交通計画策定検討
会報「上電通信 No. 3」の発行 ＜令和7年10月＞	○協議会の取り組みについて沿線住民に周知
第6回上毛電気鉄道沿線地域交通・デザイン推進協議会経営連絡分科会 ＜令和8年2月頃＞	○地域公共交通計画検討
会報「上電通信 No. 4」の発行 ＜令和8年2月＞	○協議会の取り組みについて沿線住民に周知
第8回上毛電気鉄道沿線地域交通・デザイン推進協議会（法定協議会） ＜令和8年3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

令和7年度上毛電気鉄道地域交通リ・デザイン推進協議会の収支予算の変更について

第6回協議会説明時

1 収入 (単位：円)

項目	前年度 予算額	予算額	増減	摘 要
前年度繰越金		120,000	120,000	
負担金	10,270,000	14,201,000	3,931,000	【内訳】 ・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 - 計 14,201千円
補助金	9,790,000	14,201,000	4,411,000	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	20,060,000	28,522,000	8,462,000	



2 支出 (単位：円)

項目	前年度 予算額	予算額	増減	摘 要
会議費		0	0	
事業費	19,580,000	28,402,000	8,822,000	法定協議会（経営連絡分科会）運営補助及び計画策定等に係る業務委託協議会会報「上電通信」作成
事務費	480,000	120,000	△ 360,000	振込手数料等
予備費		0	0	
合計	20,060,000	28,522,000	8,462,000	

* 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。

変更後

1 収入 (単位：円)

項目	前年度 予算額	予算額	増減	摘 要
前年度繰越金		123,048	123,048	利息収入を含む
負担金	10,270,000	13,944,000	3,674,000	【内訳】 ・群馬県 6,974千円 ・前橋市 4,120千円 ・桐生市 2,028千円 ・みどり市 822千円 - 計 13,944千円
補助金	9,790,000	5,680,000	△ 4,110,000	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	20,060,000	19,747,048	△ 312,952	

2 支出 (単位：円)

項目	前年度 予算額	予算額	増減	摘 要
会議費		0	0	
事業費	19,580,000	19,624,000	44,000	法定協議会（経営連絡分科会）運営補助及び計画策定等に係る業務委託協議会会報「上電通信」作成
事務費	480,000	123,048	△ 356,952	振込手数料等
予備費		0	0	
合計	20,060,000	19,747,048	△ 312,952	

* 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。

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（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リ・デザイン推進協議会（法定協議会） ＜令和7年6月30日＞	○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リ・デザイン推進協議会経営連絡分科会 ＜令和7年8月頃＞	○地域公共交通計画策定検討
会報「上電通信 No. 3」の発行 ＜令和7年10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リ・デザイン推進協議会経営連絡分科会 ＜令和8年2月頃＞	○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
第8回上毛電気鉄道沿線地域交通リ・デザイン推進協議会（法定協議会） ＜令和8年3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

**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：円)

項目	前年度 予算額	予算額	増減	摘 要
前年度繰越金		123,048	123,048	利息収入を含む
負担金	10,270,000	13,944,000	3,674,000	【内訳】 ・群馬県 6,974千円 ・前橋市 4,120千円 ・桐生市 2,028千円 ・みどり市 822千円 計 13,944千円
補助金	9,790,000	5,680,000	△ 4,110,000	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	20,060,000	19,747,048	△ 312,952	

2 支出

(単位：円)

項目	前年度 予算額	予算額	増減	摘 要
会議費		0	0	
事業費	19,580,000	19,624,000	44,000	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	480,000	123,048	△ 356,952	振込手数料等
予備費		0	0	
合計	20,060,000	19,747,048	△ 312,952	

* 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案（R7～9年度）上毛電気鉄道ver

- 令和7年1月にリ・デザイン推進協議会（法定協議会）として、私鉄3社の今後の鉄道のあり方等について結論（方向性）を決定した。
- 令和7年度は公共交通計画策定に着手し、令和8年度上期に策定。（目標）
- 令和7年2月の結論に盛り込まれた3社の経営改善を進めるための体制づくりの検討について、令和7年度中にサポート体制の決定
- サポート体制については、令和8年度に事業計画の検討及び新体制の実装準備を行い、令和9年度に運用開始を目指す。

