

第6回わたらせ渓谷鐵道沿線地域交通・デザイン推進協議会 次第

日時：2025年7月2日（水）14：10～15：30頃

場所：桐生地域地場産業振興センター 第1ホール

群馬県桐生市織姫町2番5号（TEL：0277-46-1011）

※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 題

- （1）令和6年度協議会における取組状況の振り返り
- （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（案）の変更について
- （4）令和7年度協議会予算（案）の変更について
- （5）今後のスケジュールについて

5 その他

6 閉 会

【配布資料】

資料0 議事次第

資料1－1 第6回わたらせ渓谷鐵道沿線地域交通・デザイン推進協議会 出席者名簿

資料1－2 第6回わたらせ渓谷鐵道沿線地域交通・デザイン推進協議会 配席図

資料2－1 令和5年度・令和6年度調査の振り返り

資料2－2 わたらせ渓谷鐵道の今後のあり方に関する基本方針

資料3 令和6年度わたらせ渓谷鐵道沿線地域・デザイン推進協議会会計監査報告

資料4－1 令和7年度予算・事業計画変更案の概要

資料4－2 令和7年度わたらせ渓谷鐵道沿線地域・デザイン推進協議会事業計画（案）

資料4－3 令和7年度わたらせ渓谷鐵道沿線地域・デザイン推進協議会収支予算（案）

資料5 今後のスケジュール

第6回わたらせ渓谷鐵道沿線地域交通リ・デザイン推進協議会 出席者名簿

令和7年7月2日

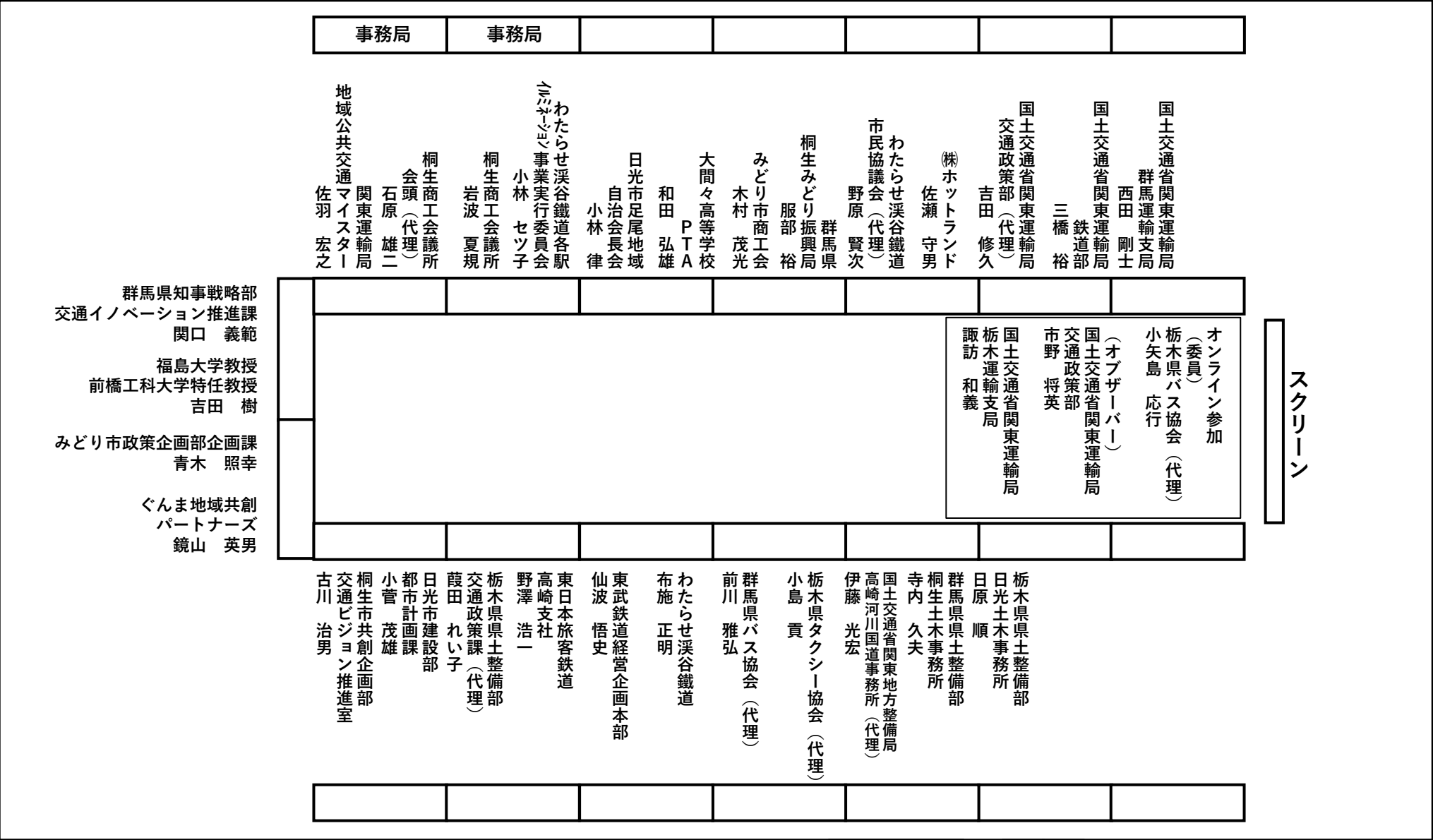
No.	区 分	所 属 団 体	職 名	氏 名	出欠 (○対面出席、代理出席△、ワライン出席●▲、欠席×)	代理出席者	随行者
1	地方公共団体	群馬県	知事戦略部 交通イノベーション推進課長	関口 義範	○		
2		桐生市	共創企画部 交通ビジョン推進室長	古川 治男	○		主査 村岡大輔
3		みどり市	政策企画部 企画課長	青木 照幸	○		課長補佐 松井利光 ほか2名
4		栃木県	県土整備部 交通政策課長	橋本 達雄	▲	副主幹 葭田 れい子	主事 守谷優輝
5		日光市	建設部 都市計画課長	小菅 茂雄	○		交通政策係長 小林 幸広
6	鉄道事業者	東日本旅客鉄道(株)	高崎支社 企画部長	野澤 浩一	○		
7		東武鉄道(株)	経営企画本部 課長	仙波 悟史	○		チーフ 高橋 彬
8		わたらせ渓谷鐵道(株)	代表取締役社長	布施 正明	○		
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	△	専務理事 前川 雅弘	
10		(一社)栃木県バス協会	会長	吉田 元	▲	専務理事 小矢島 応行	
11	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	
12		(一社)栃木県タクシー協会	専務理事	小菅 康夫	×		
13	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	△	計画課長 伊藤 光宏	
14		群馬県県土整備部 桐生土木事務所	所長	寺内 久夫	○		
15		栃木県県土整備部 日光土木事務所	所長	日原 順	○		
16	警察	桐生警察署	交通課長代理	平田 晴彦	×		
17		日光警察署	地域交通課長	石井 寛	×		
18	地域公共交通の 利用者	桐生商工会議所	総務課 主事	岩波 夏規	○		
19		わたらせ渓谷鐵道各駅イルミ ネーション事業実行委員会	委員長	小林 セツ子	○		
20		日光市足尾地域自治会長会	会長	小林 律	○		
21		大間々高等学校PTA	会長	和田 弘雄	○		
22	学識経験者	福島大学 教授 前橋工科大学 特任教授	吉田 樹	吉田 樹	○		
23		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	鏡山 英男	○		
25	協議会の運営に 必要と認める者	桐生商工会議所	会頭	靱山 和久	△	専務理事 石原 雄二	
26		みどり市商工会	会長	木村 茂光	○		
27		NP0法人グループ28	事務局	小林 啓二	×		
28		群馬県桐生みどり振興局	局長	服部 裕	○		主事 井田 愛香
29		足尾町商工会	会長	菅沼 清	×		
30		わたらせ渓谷鐵道市民協議会	会長	仁木 治代	△	運営委員 野原 賢次	
31		株式会社ホットランドホール ディングス	代表取締役	佐瀬 守男	○		株式会社ホットラン ドネクステージ 代 表取締役社長 太田 直希

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	△	専門官 吉田 修久	
2		国土交通省関東運輸局 鐵道部	地方鐵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
4		国土交通省関東運輸局 栃木運輸支局	首席運輸企画専門官 (企画輸送監査)	諏訪 和義	●		運輸企画専門官 菊 池 光祐

第6回 わたらせ渓谷鐵道沿線地域交通リ・デザイン推進協議会 配席図

令和7年7月2日（火）14：10～15：30
桐生地域地場産業振興センター 第1ホール

（敬称略）



受付



わたらせ渓谷鐵道及び沿線地域に関する調査結果 (令和5年度・令和6年度調査の振り返り) 概要

2025年7月2日
わたらせ渓谷鐵道沿線地域交通リ・デザイン推進協議会

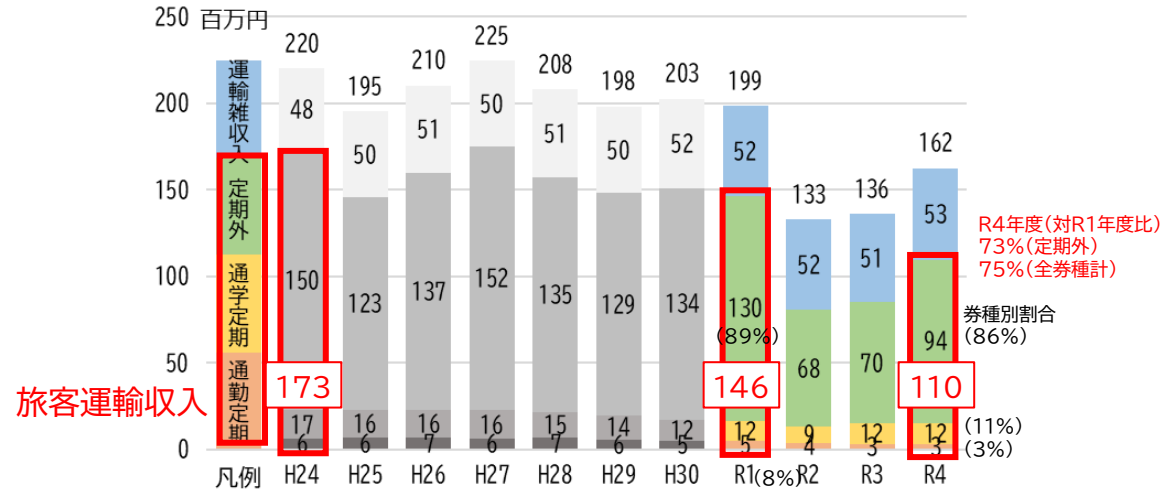
令和4年度駅別乗降人員

The figure consists of four donut charts arranged horizontally, each representing a different purpose for travel. The data is as follows:

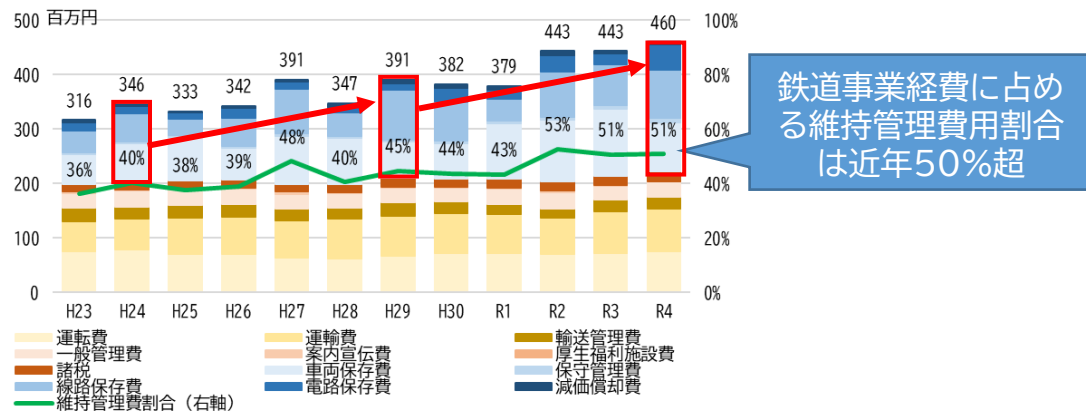
目的 (Purpose)	自動車 (Car)	徒歩・二輪 (Walking/Bicycle)	鉄道 (Train)	バス (Bus)	その他 (Others)
通勤目的 (Commuting)	83%	11%	2%	0%	4%
通学目的 (Schooling)	69%	19%	10%	1%	2%
私事目的 (Private)	81%	15%	0%	0%	3%
業務目的 (Business)	91%	5%	0%	0%	3%

輸送実績・鉄道事業経費の推移

- 運輸収入の8割を定期外利用が占めているが、コロナ禍前から微減傾向。令和4年度はコロナ禍前の4分の3程度の水準まで回復したものの、定期外の回復が若干遅れている。

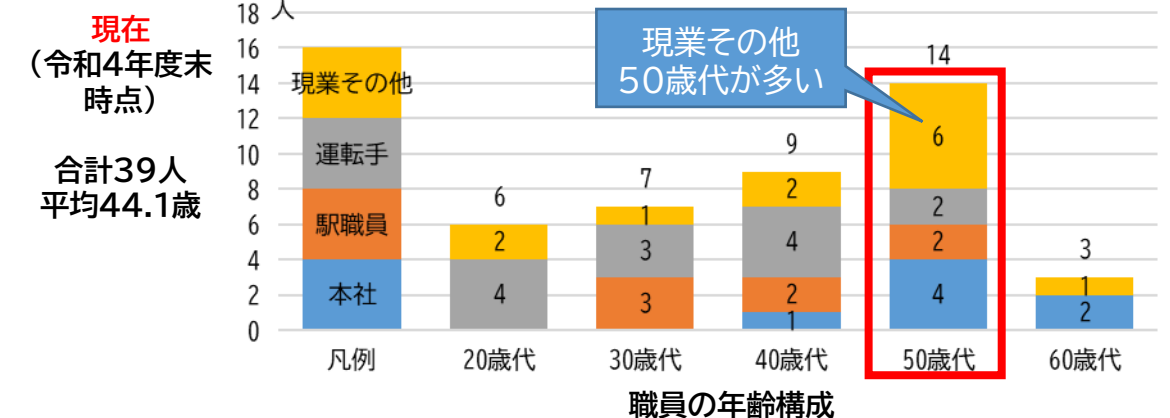
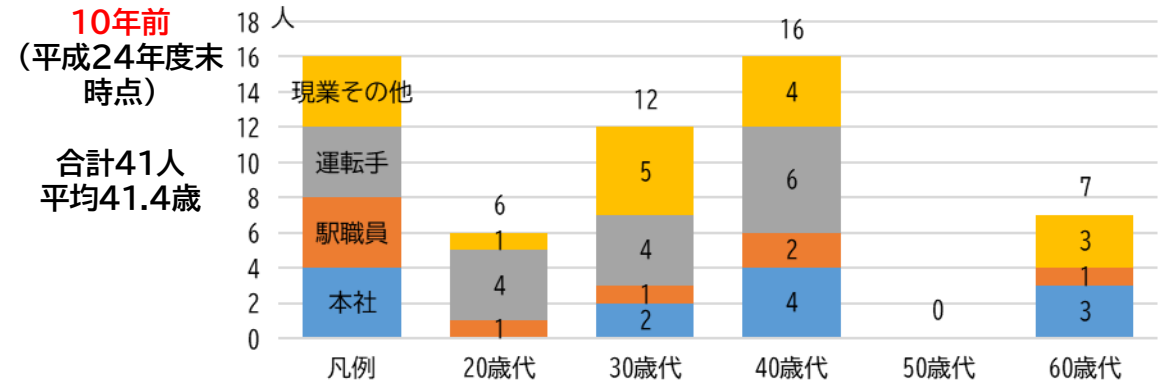


- 鉄道事業経費は、令和4年度は460百万円と近年増加傾向。特に維持管理費用が増加し、経費全体の5割に達している。



職員の状況

- 近年、職員数は40名弱で推移。運転手や駅職員は比較的若手の職員がいるが、その他の現業部門や本社の職員は50歳代の職員が多い。
- その他の現業部門では、他社から経験者を受入れているが、引き続き、ベテラン人材の確保と若手への技術承継が課題。

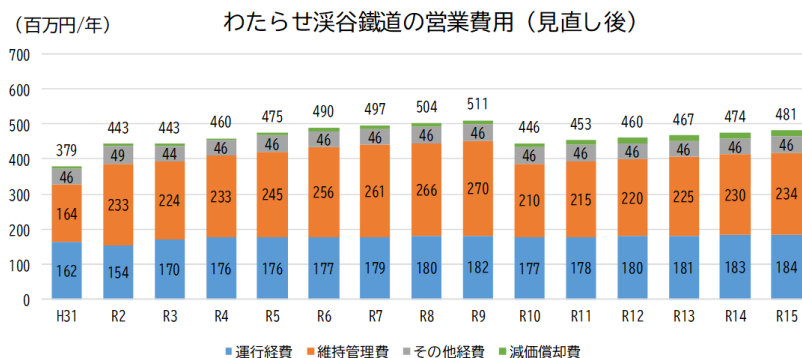


今後の運行経費・維持管理費の見通し／他鉄道事業者との比較

4

今後の運行経費の見通し

- 今後、鉄道事業を維持していく上で、必要な運行経費及び維持管理費は毎年4～5億円の支出が見込まれる。
- また安全運行の確保のために、土木施設等に関する大規模更新や設備投資も必要となる。
- 沿線の人口減少に伴う輸送需要を考慮すると、鉄道事業を維持するための資金確保が課題となっている。

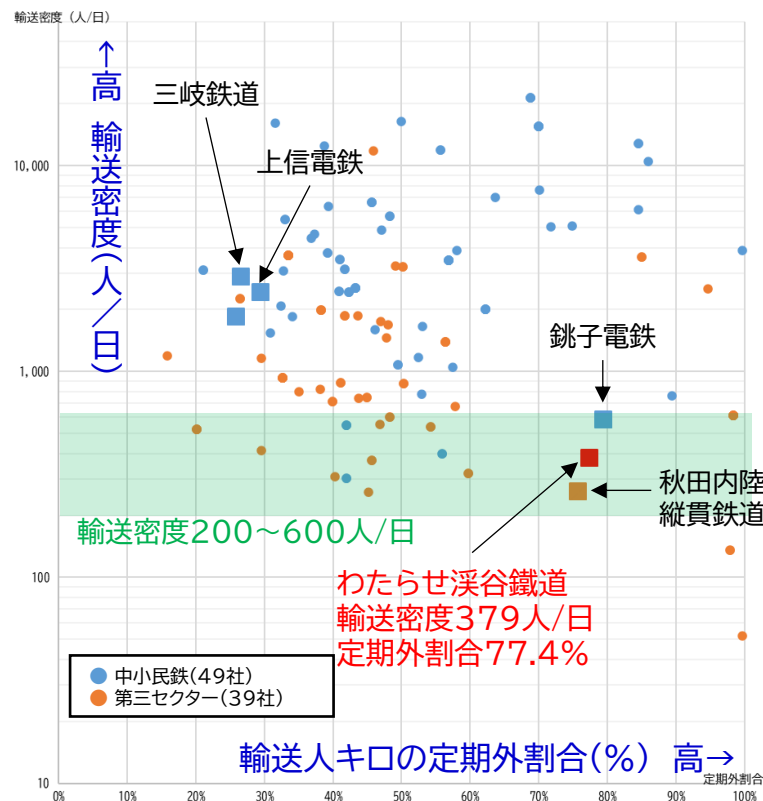


鉄道事業に必要な運行経費及び維持管理費

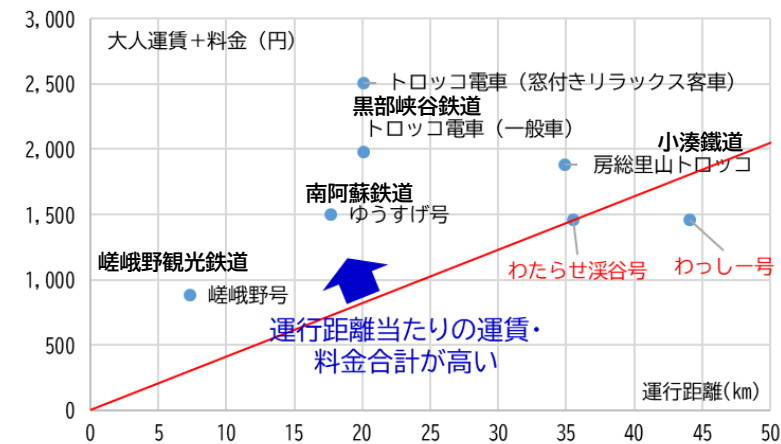
※過去10年間（2013年～2022年）の運行経費及び維持管理費の推移状況を考慮して今後10年間の費用を推計
※ただし、コロナ禍の特殊要因を考慮して、令和10年度以降の費用を見直し

他鉄道事業者との比較

- 輸送密度は地域鉄道事業者内でも下位層に位置。
- 輸送密度がわ鐵と同水準の地域鉄道事業者と比較すると、定期外の割合が高いことから、定期旅客の利用促進を図るとともに、定期外旅客向け施策による利用者数の確保・増進が極めて重要。



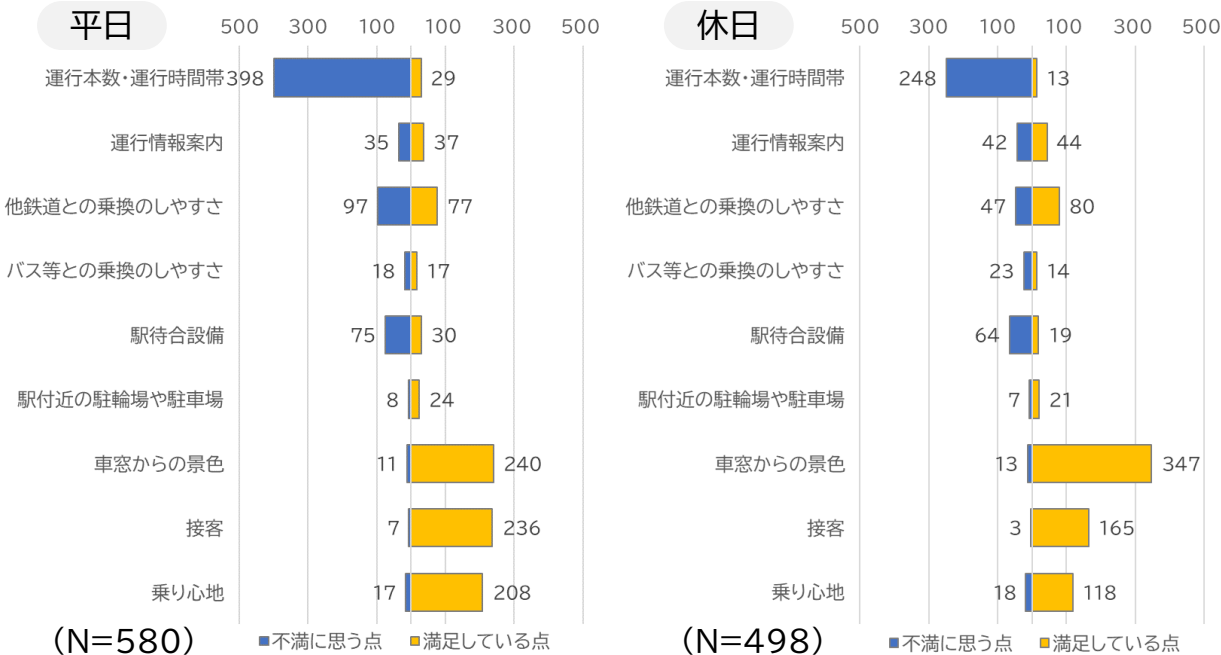
- 他のトロッキ列車運行事業者と比べて運行距離が長く、距離当たり運賃・料金計は他社の方が高い傾向にある。
- 付加価値または利便性の向上(ネットで座席事前指定など)と併せたトロッキ整理券の値上げ検討の余地がある。



※地域鉄道事業者(並行在来線を除く)
88社の平成30年度実績により比較

利用者に対するアンケート(10月6,7日(金・土)実施)

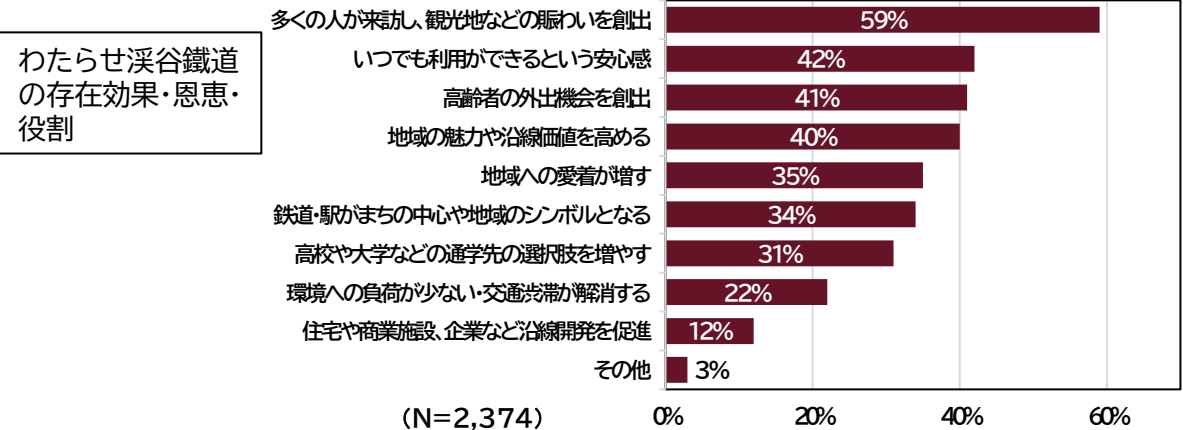
- 日常的な利用が多い平日利用者からは、「車窓からの景色」に加え、「接客」、「乗り心地」も高く評価されている。
- 休日の回答は、「車窓からの景色」が最も多い一方で、「接客」に対する回答が少ないため、観光利用者に対して接客の良さ等をアピールすることが有効と考えられる。
- 不満に思う点としては、平日、休日ともに「運行本数・運行時間帯」が最も多い。次いで「他鉄道との乗換のしやすさ」、「駅待合設備」の回答が多い。



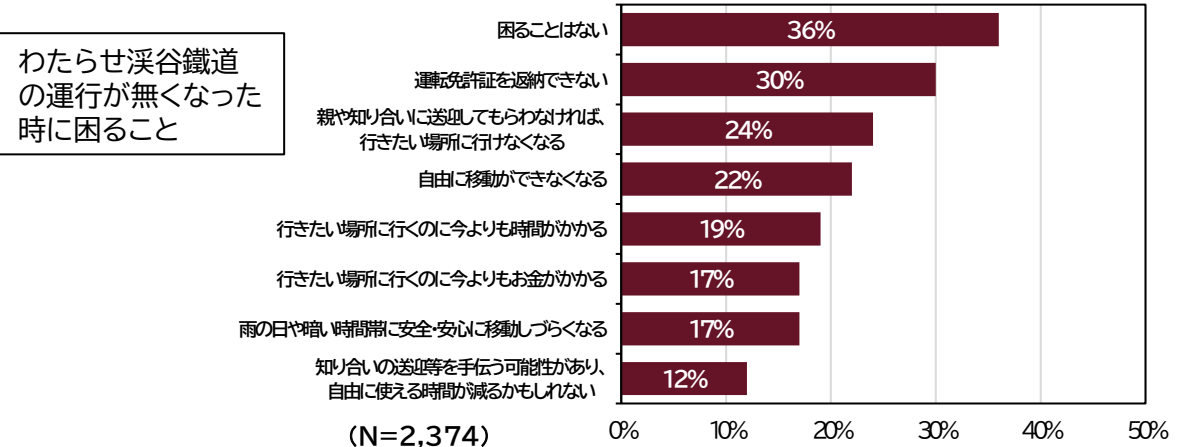
わたらせ渓谷鐵道に対する評価(左:平日調査、右:休日調査)

沿線地域住民アンケート(webと紙調査票にて11月に実施)

- 地域へもたらす効果として、「観光地などの賑わいを創出」が最も多く、安心感、高齢者の外出機会の創出、沿線価値の向上等が評価されている。

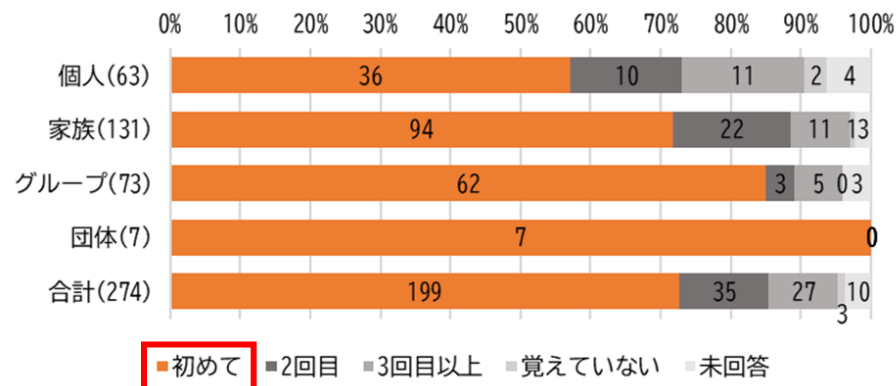


- 運行が無くなった場合において、36%が「困ることはない」と回答した。その他に運転免許の返納や自由な移動等に支障が出るといった回答が見られる。

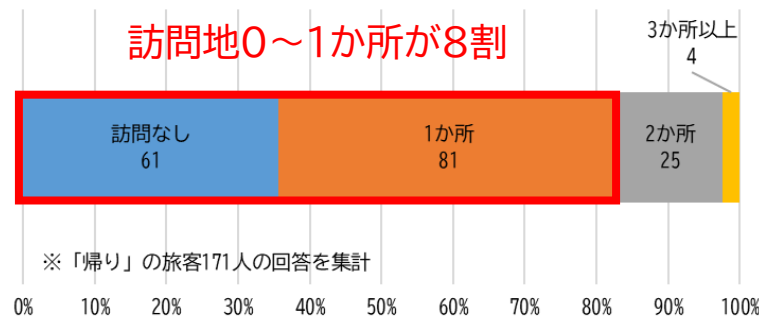


観光利用アンケート(主にトロッコ列車乗客に対して実施。調査日:10月21日(土)、10月22日(日)、11月4日(土))

- 初めてわたらせ渓谷鐵道を利用した観光利用客が7割超であり、家族・グループではその割合が比較的高い。リピーターの確保が課題。

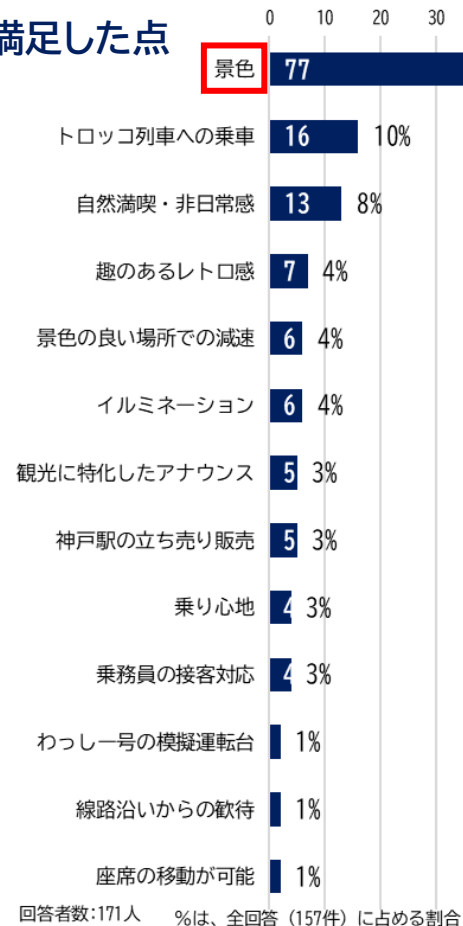


- 鉄道での単純な往復のみか、1か所程度訪問する旅行者が8割を占めており、鉄道旅客の周辺観光スポットへの回遊に課題がある。なお最も多い訪問先は足尾銅山観光。

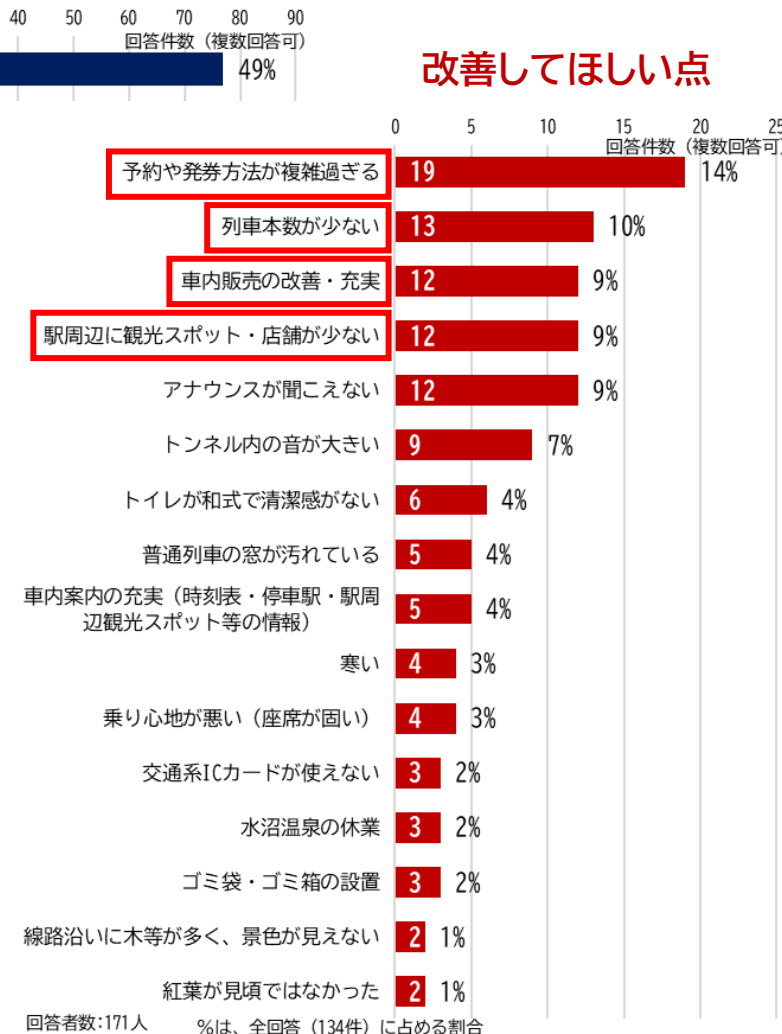


- 満足した点は「景色」が最も多く、改善点は「予約・発券方法」、「列車本数」、「車内販売」、「周辺観光スポット」等。

満足した点

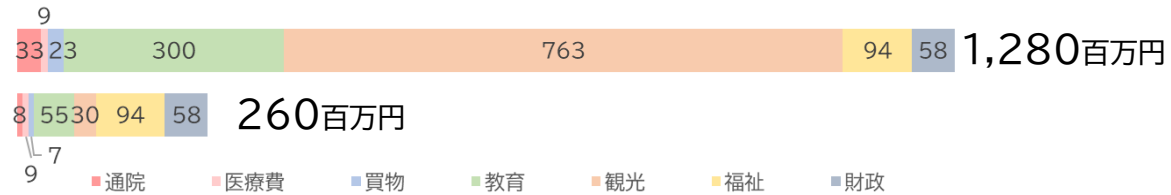


改善してほしい点



クロスセクター効果分析

- わたらせ渓谷鐵道(桐生～間藤)が廃止されたときに、沿線自治体に追加的に必要となる多様な行政部門の分野別代替費用と、わたらせ渓谷鐵道の運行に対して行政が負担している財政支出を比較。
- 公表資料や乗降調査結果をもとに、数値化が可能な分野別代替費用を算出した結果、最小で260百万円、最大で1,280百万円の代替費用が見込まれる。



- 現在のわたらせ渓谷鐵道に対する財政支出額と代替費用を比較した結果、クロスセクター効果は▲63～+957百万円/年となった。

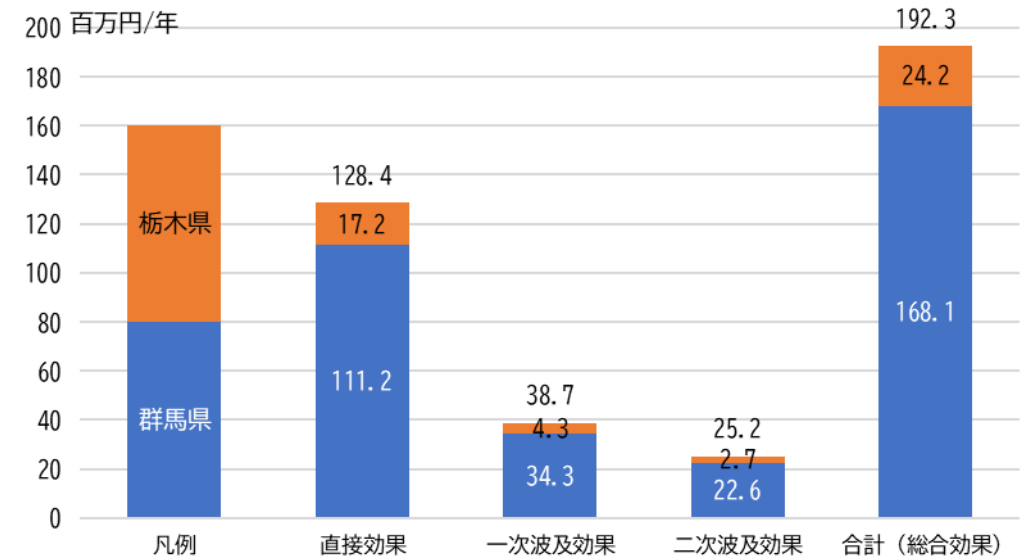
クロスセクター効果

$$\begin{aligned}
 &= (\text{分野別代替費用}) - (\text{財政支出額}) \\
 &= 260 \sim 1,280 [\text{百万円}] - 323 [\text{百万円}] \\
 &= \mathbf{\Delta 63 \sim +957 [\text{百万円}]}
 \end{aligned}$$

※財政支出額は、「わたらせ渓谷鐵道経営計画(平成30年度～令和4年度)令和4年度計画改訂版」(事業者提供)における、令和5年度から令和9年度までの財政支出額の平均値

わたらせ渓谷鐵道による経済波及効果の試算

- トロッコ列車整理券販売額(平成30年度実績)及びわたらせ渓谷鐵道株式会社提供の団体乗車実績データを用いて、わたらせ渓谷鐵道の観光利用者による経済波及効果の試算を行った。
- 観光利用者によるわ鐵沿線での消費が地域にもたらす経済波及効果はトロッコ列車(約1.4億円)、ツアー客(約0.5億円)合わせて約2億円/年となった。



※群馬県及び栃木県の経済波及効果分析ツールを用いて試算

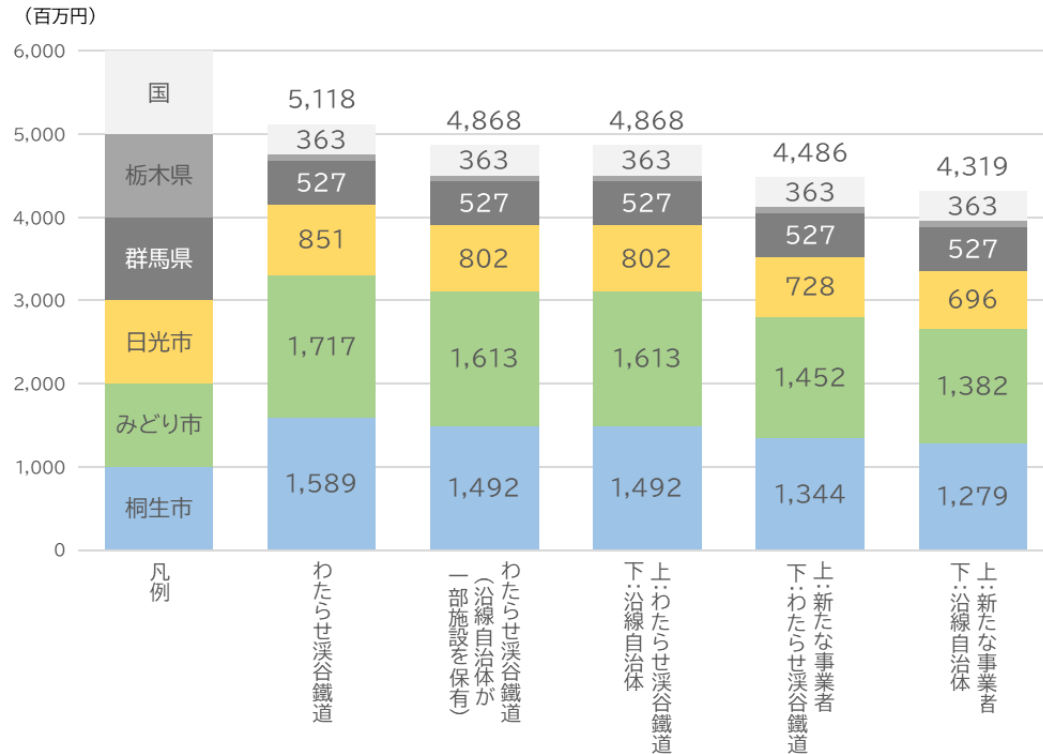
鉄道として存続させた場合の事業スキーム別メリット・デメリット

8

運行事業者(上)		わたらせ渓谷鐵道	わたらせ渓谷鐵道 (沿線自治体が 一部施設を保有)	わたらせ渓谷鐵道	新たな事業者	新たな事業者
施設保有事業者(下)				沿線自治体	わたらせ渓谷鐵道	沿線自治体
収 支 状 況		○ 補助金で成立	○ 補助金で成立	○ 補助金で成立	×	×
	運行事業者	-51.1億円	-33.8億円	-5.5億円	-5.5億円	-5.5億円
	施設保有事業者		-14.9億円(自治体)	-43.2億円	-44.9億円	-43.2億円
自治体負担額		51.1億円	48.7億円	48.7億円	44.9億円 ただし、運行事業者の 採算が成り立たない	43.2億円 ただし、運行事業者の 採算が成り立たない
経営改善に対する インセンティブ		△	△	△	○	○
詳 細						
運 行 事 業 者	収支状況	補助金等の支援により採算が成り立つ			損益・資金ともにマイナスとなる	
	経営改善に対 するインセンティブ	損失額が補助金により補填されるため、経営改善のインセンティブがあまり働かない			損失額が補填されないため、経営改善のインセンティブ が強く働く ※ただし新たな事業者の確保が必要	
沿 線 自 治 体	負担額	負担額は最も大きくなる	負担額は現行よりも少なくなる		現行のスキームによる負担額は最も少なくなるが、二種 事業者の採算が成り立っていないため、さらなる支援が 必要となる	
	役 割 の 明 確 化	鉄道の経営に直接関わっていないため、役割の明確化は 十分ではない	三種事業者として鉄道事業 に直接かわるため、保 有・維持管理に関する公共 政策としての役割が明確化 されている		鉄道の経営に直接関わっ ていないため、役割の明確化 は十分ではない	三種事業者として鉄道事業 に直接かわるため、保 有・維持管理に関する公共 政策としての役割が明確化 されている
社 会 課 題 へ の 対 応	老朽施設更新 の対応	老朽施設の更新を実施することについて、鉄道事業者と、 支援を行う自治体等との協議が必要		自治体の判断で公共政策 としての老朽施設の更新を 実施できる	老朽施設の更新を実施す ることについて、鉄道事業 者と、支援を行う自治体等 との協議が必要	自治体の判断で公共政策 としての老朽施設の更新を 実施できる
	災 害 時 の ス ムーズな連携・ 対応	災害時の復旧の費用負担について、支援を行う自治体等 との協議が必要		自治体の判断で災害時の 復旧を実施できる	災害時の復旧の費用負担 について、支援を行う自治 体等との協議が必要	自治体の判断で災害時の 復旧を実施できる

事業スキーム別自治体別負担額の試算

- 事業スキーム別の自治体負担額(事業者への補助額と施設保有事業者としての費用の合計)の算定結果は以下の通りとなる。なお、新たな事業者が運行事業者(上)となるスキームでは、自治体による運行事業者への補助を想定していない場合、採算が成り立っていないため、さらなる支援が必要となることに留意が必要である。



活用可能な国庫補助等の整理

- わたらせ渓谷鐵道への活用が可能な国庫補助等について、以下に示す。

	地域公共交通再構築事業 -社会資本整備総合交付金-	先進車両導入支援等事業	インバウンド先進車両導入支援事業	交通・観光連携型事業
補助対象事業者	地方公共団体	地方公共団体	地方公共団体	交通事業者・観光事業者(各最低1事業者)
補助対象設備	鉄道施設(駅施設、線路設備、電路設備、信号保安設備等)の整備	先進的な車両の導入、機能改良・高度化の実証研究に関する経費	先進的な車両の導入、機能改良に関する経費	地域交通を活用した観光イベント開催等
補助率	補助対象経費の1/2 地方税制措置あり	補助対象経費の1/2	補助対象経費の1/2	事業費の1/2を補助

	地域公共交通確保維持改善事業費補助金 (鉄道軌道安全輸送設備等整備事業)	幹線鉄道等活性化事業費補助 (地域公共交通計画事業)	観光振興事業費補助金
補助対象事業者	鉄軌道事業者	法定協議会、第三セクター、鉄軌道事業者	鉄道事業者
補助対象設備	レール、マクラギ、落石等防止設備、ATS、列車無線設備、防風設備、橋りょう、トンネル、車両等	輸送ニーズに対応した駅・路線の再配置、ダイヤ改正・増便等に必要な施設の整備等	多言語対応、キャッシュレス決済対応、観光列車、サイクルトレイン等
補助率	国:1/3以内等	国:1/3以内、地方:1/3以内	補助対象経費の1/2

- わたらせ渓谷鐵道の新たな収入確保策や利用促進に関する検討を行うことを目的として以下の調査を実施した。

沿線高校生アンケート

実施目的

- 通学時におけるわ鐵利用実態や高校進学時における鉄道の影響、今後の利用意向等の把握
- わたらせ渓谷鐵道の多面的機能や価値の検討

調査時期

- 2024年10月～11月頃

調査対象

- 沿線の桐生市、みどり市の高校(7校)

対象者及び回収率

- 859票
※全校の総定員数(約6,200人)の14%

インバウンド観光客アンケート

- 群馬・栃木(日光)方面への外国人旅行者の行動実態と、わ鐵に対する認知度や意識の把握
- 特に日光地域への観光客のわ鐵利用に関する知見を得る

- チラシ配布…2024年10月9日～10月30日、聞き取り調査…2024年11月15日(金)

- 群馬・栃木(日光)方面の訪日外国人観光客が対象
※聞き取り調査は東武日光駅前で実施

- 聞き取り調査 84票
- Web回答 8票
- 合計 92票

地元企業アンケート

- わ鐵が沿線の観光関連の事業にどの程度貢献しているか、わ鐵維持のための負担金支払意思、広告掲出・わ鐵との事業連携等の可能性の有無等を把握

- 2024年11月22日～12月9日
(web回答及び調査票郵送)

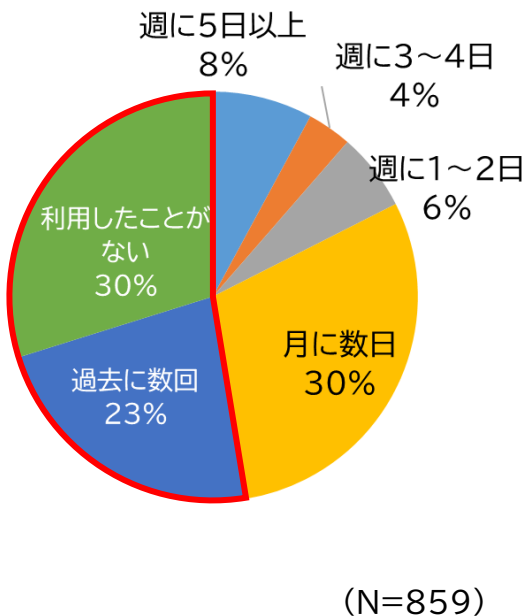
- 沿線市商工会・観光協会等の会員事業者(観光関係:観光業・宿泊業・飲食業・小売業)

- 発送件数:880票
- 回収数:285票
- 回収率: 32.6%(宛先不明を除く)

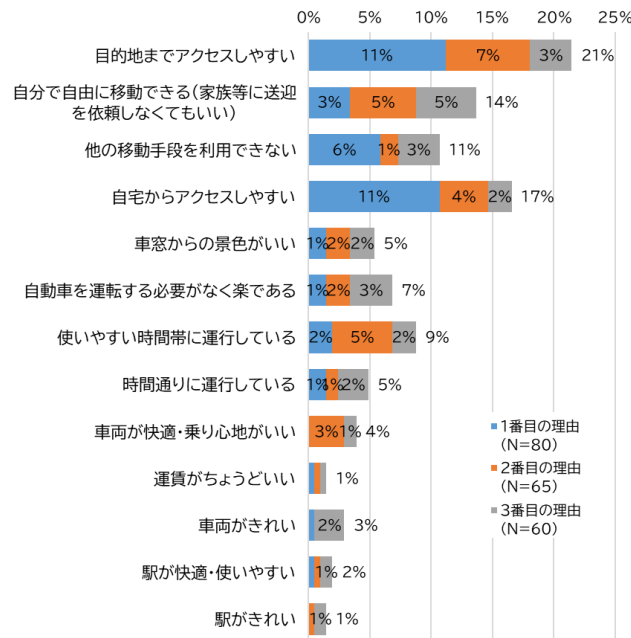
通学以外のわたらせ渓谷鐵道の利用頻度

- 通学時のわ鐵利用者を対象とした集計でも、通学以外の外出において、約5割が「わ鐵を利用したことがない」、「過去に数回利用」と回答している
- わ鐵を利用する理由としては、「目的地までアクセスしやすいこと」が最も多く、次いで「自宅からアクセスしやすい」が挙げられている。

わたらせ渓谷鐵道の利用頻度(通学以外)



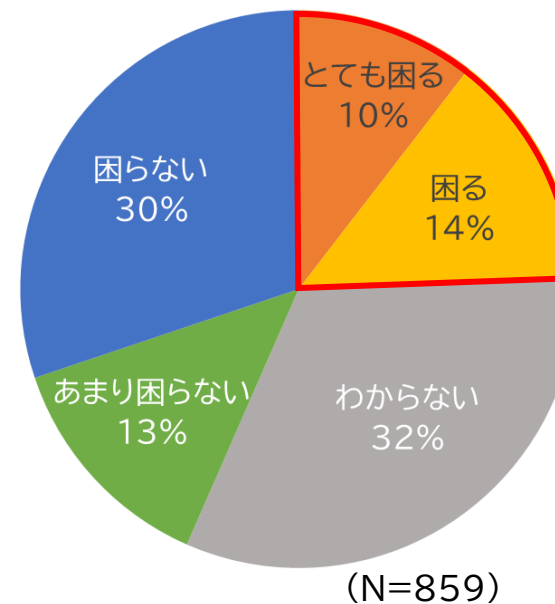
わ鐵を利用する理由(通学以外)



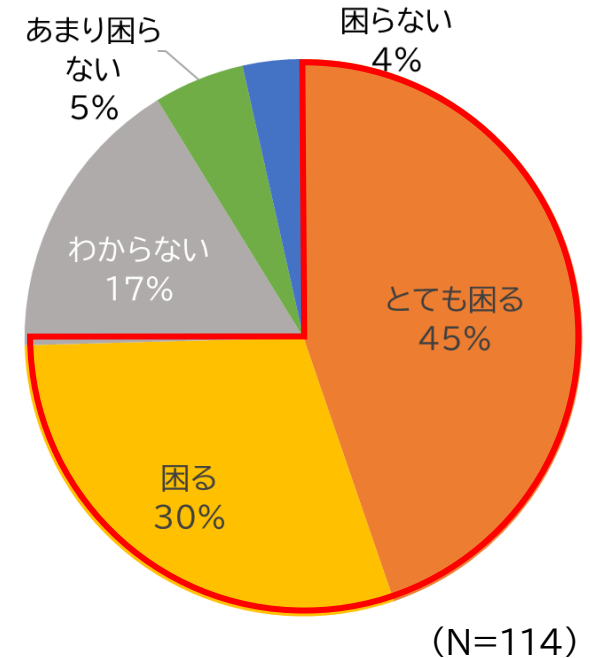
仮にわ鐵が運行しなくなったら

- 仮にわ鐵がなくなった場合に困ると回答した割合は全回答の約2割。ただし、**通学時にわ鐵を利用している生徒(回答者の13%)のうち、75%は「わ鐵がなくなったら困る」と回答**
- そのうち、具体的な困る内容としては**「行きたい場所に行くのに今よりも時間がかかる」が約6割**であり、次いで**「親等に送迎してもらわないといけな**

全回答

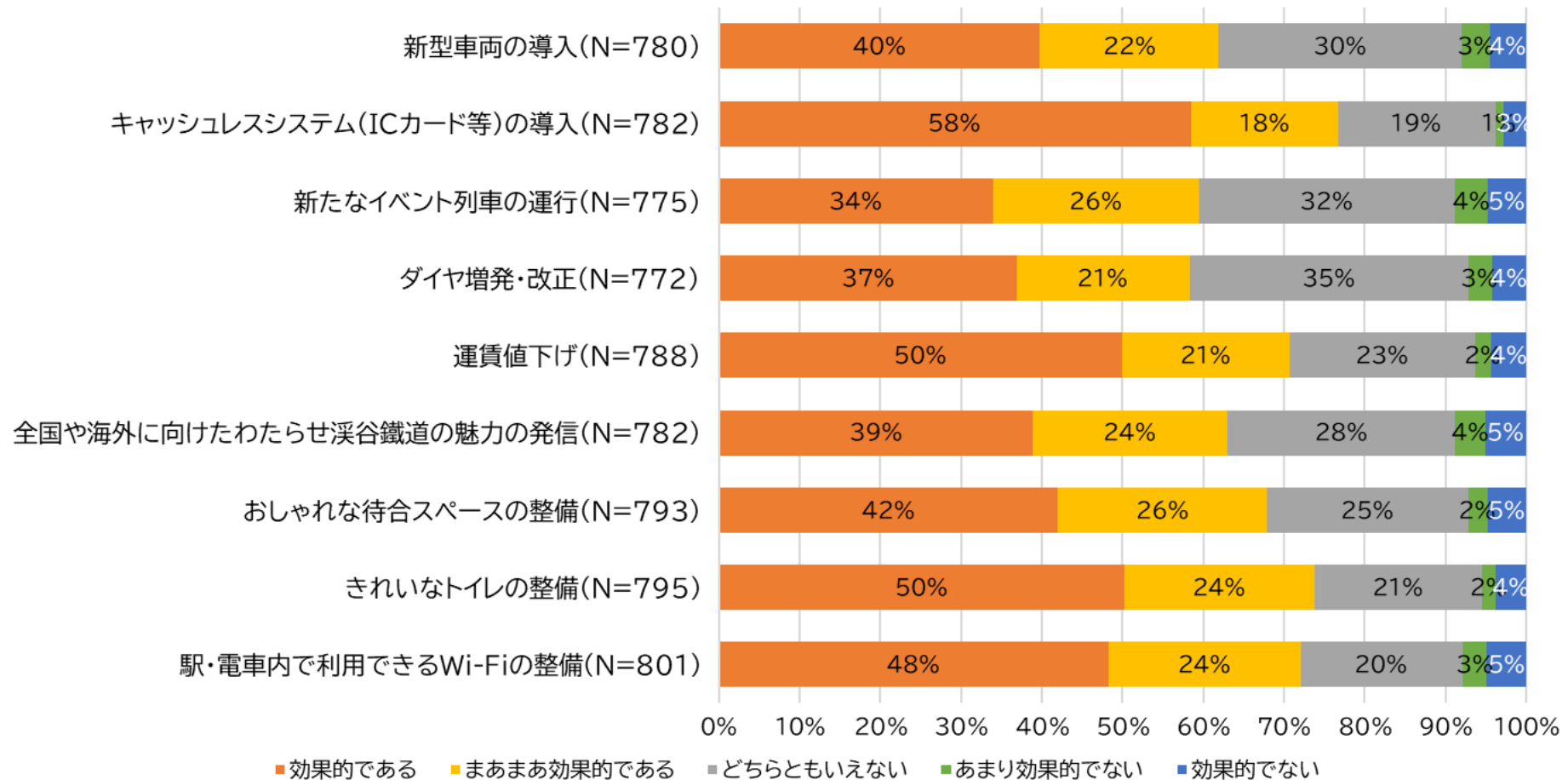


わ鐵利用通学者



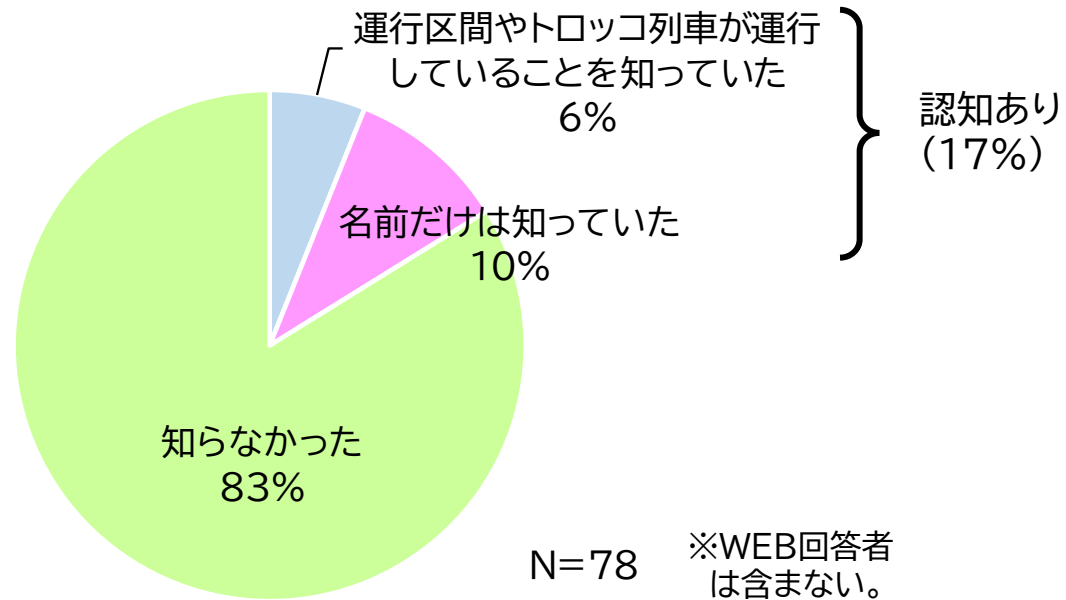
わ鐵の利用者増に効果的な施策

- 利用者増に効果的な施策として、約8割がキャッシュレスシステムの導入を挙げており、次いできれいなトイレの整備を挙げている割合が高い。
- 日常的に利用している高校生ならではの意見が反映されており、前向き投資の検討を行う際の参考となると考えられる。



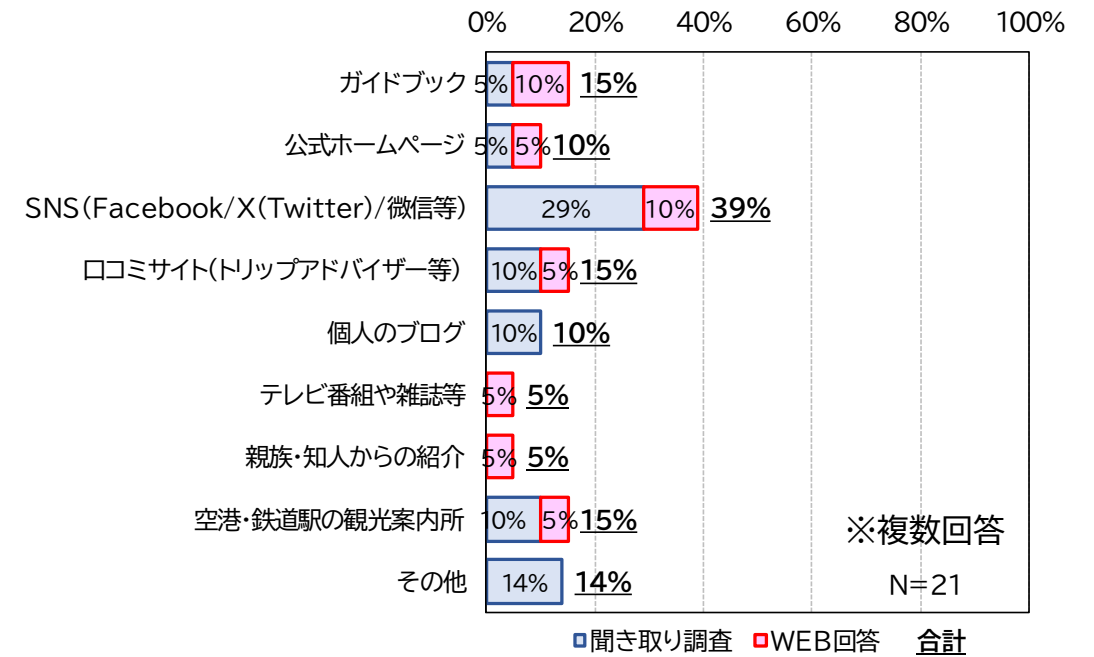
わたらせ渓谷鐵道の認知の有無

- わ鐵の認知の有無は、「知らなかった」が約8割(83%)。(※認知しているのは約2割(17%))
- 現時点で、わ鐵の認知度は低い傾向

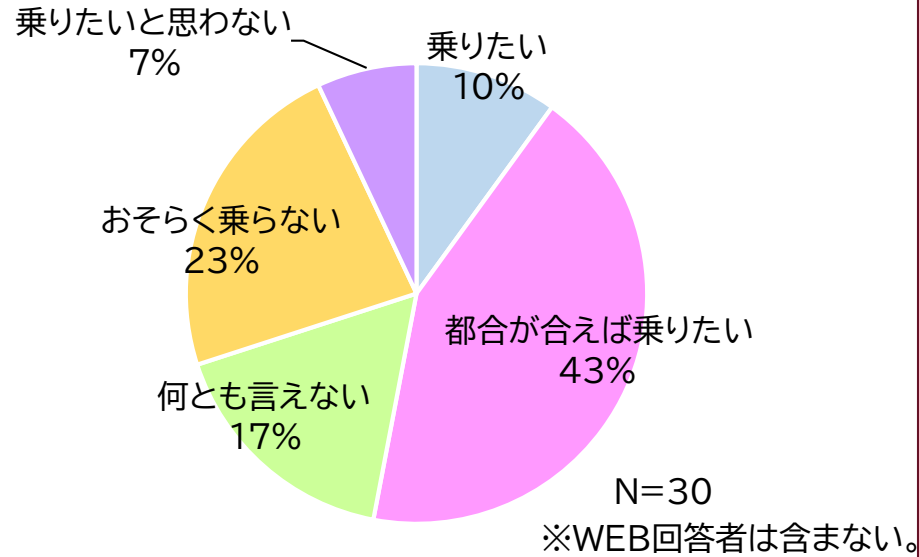


わたらせ渓谷鐵道を知った情報媒体

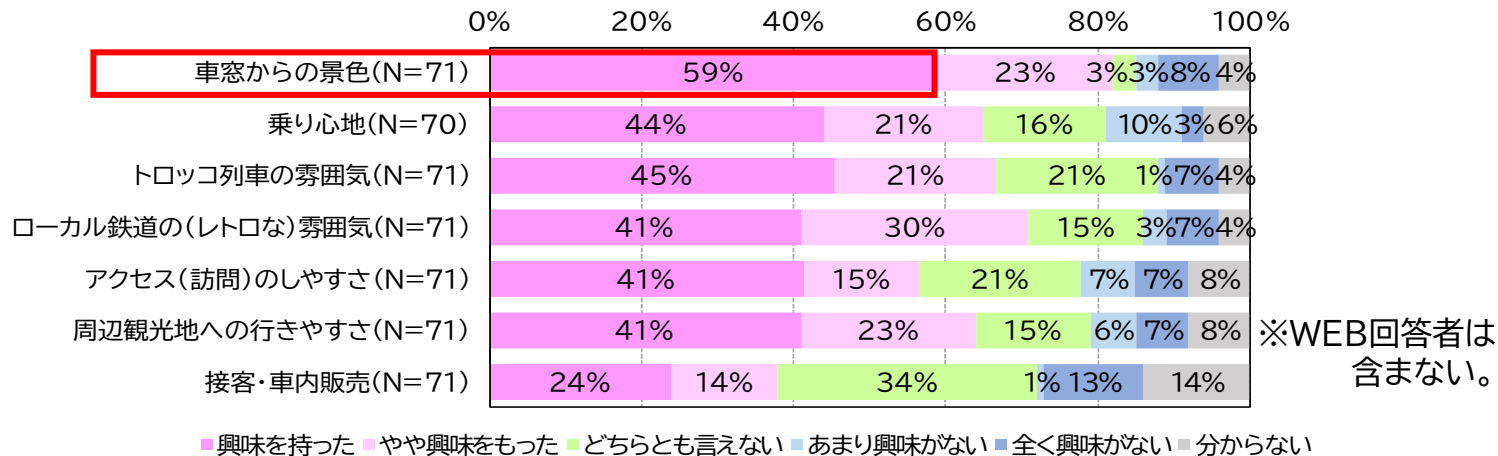
- わ鐵を知った情報媒体は、「SNS」が約4割(39%)で最多。次いで、「口コミサイト」「ガイドブック」「空港・鉄道駅の観光案内所」が約2割(15%)
- インターネット経由での情報収集が多い傾向であるが、ガイドブック等その他の媒体でも情報収集している。



- わ鐵のチラシを見ての今後の利用意向は、「乗りたい」が約1割、「都合が合えば乗りたい」が約4割



- わ鐵のチラシを見て興味をもったサービスについて、「車窓からの景色」は興味をもった割合が約6割
→「車窓からの景色」は、他のサービスと比較して興味が高く、ニーズが高い傾向。



作成したチラシ(実際は英語版を使用)

日本の美しい自然が楽しめる、わたらせ渓谷鐵道のご案内

わたらせ渓谷鐵道は、桐生駅～間藤駅間を運行する全長44.1kmの地方鉄道です。運行する車両には、レトロな佇まいの普通列車と、窓ガラスのない開放的な車両のある観光用のトロッコ列車(わたらせ渓谷号・わっしー号)があります。車窓から見える渡良瀬渓谷沿いの美しい景色を眺めながら、のんびりと旅を楽しむことができます。

わたらせ渓谷鐵道へのアクセス

浅草 東武特急 105分 → 桐生 JR向毛線 50分 → 相老 徒歩約15分 → 大間々 徒歩約15分 → 間藤 市営バス 35分 → 日光

車内販売も実施中
列車内では、めいめいのみややもりなどのオリジナルグッズの販売もしております。

トロッコ列車・わたらせ渓谷号
トロッコ列車・わっしー号

レトロな座席
窓ガラスのない車両
トロッコ列車の窓ガラスのない車両では自然の風を感じることができます。

東京から日光は、わたらせ渓谷鐵道経由で！
沿線には魅力的な観光地もたくさん！

① 富弘美術館
詩人作家野宮弘氏の水彩画を展示する美術館です。ミュージアムショップでは関連グッズやオリジナルグッズや、カフェではコーヒーや自家製パンなどを販売しています。
桐生駅(WK12)から市営バス10分

② 足尾銅山観光
トロッコ電車で国内最大の坑内観光が体験できます。当時の様子を人形で再現しています。
渡良瀬駅(WK15)から徒歩5分

③ レストラン清流
昔の特急車両をそのまま利用したレストランです。駅弁やまと豚弁当がおすすめです。
桐生駅(WK12)から徒歩10分

④ 大間々博物館
大間々の歴史や自然・民俗が一目でわかる博物館です。
大間々駅(WK05)から徒歩5分

⑤ 高津戸峡(はねたき橋)
30分程度の遊歩道があり、はねたき橋からは雄大な渡良瀬渓谷を一望できます。
大間々駅(WK05)から徒歩6分

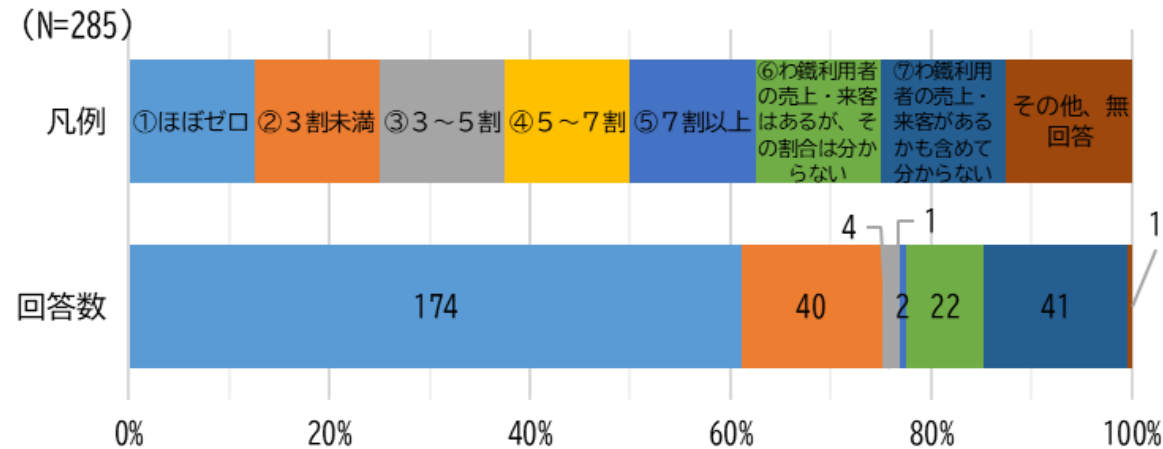
⑥ 日光駅～間藤駅
日光駅～間藤駅間の沿線には、多くの観光地があります。また、日光駅～間藤駅間の沿線には、多くの観光地があります。

この間をのぞいた方の中から、抽選で10名様に20名相当のAmazonギフトカード(Eメールタイプ)をお送りします。

アンケートは以下URLあるいはQRコードよりアクセスいただき、ご回答ください。
(URL) <https://forms.gle/...>

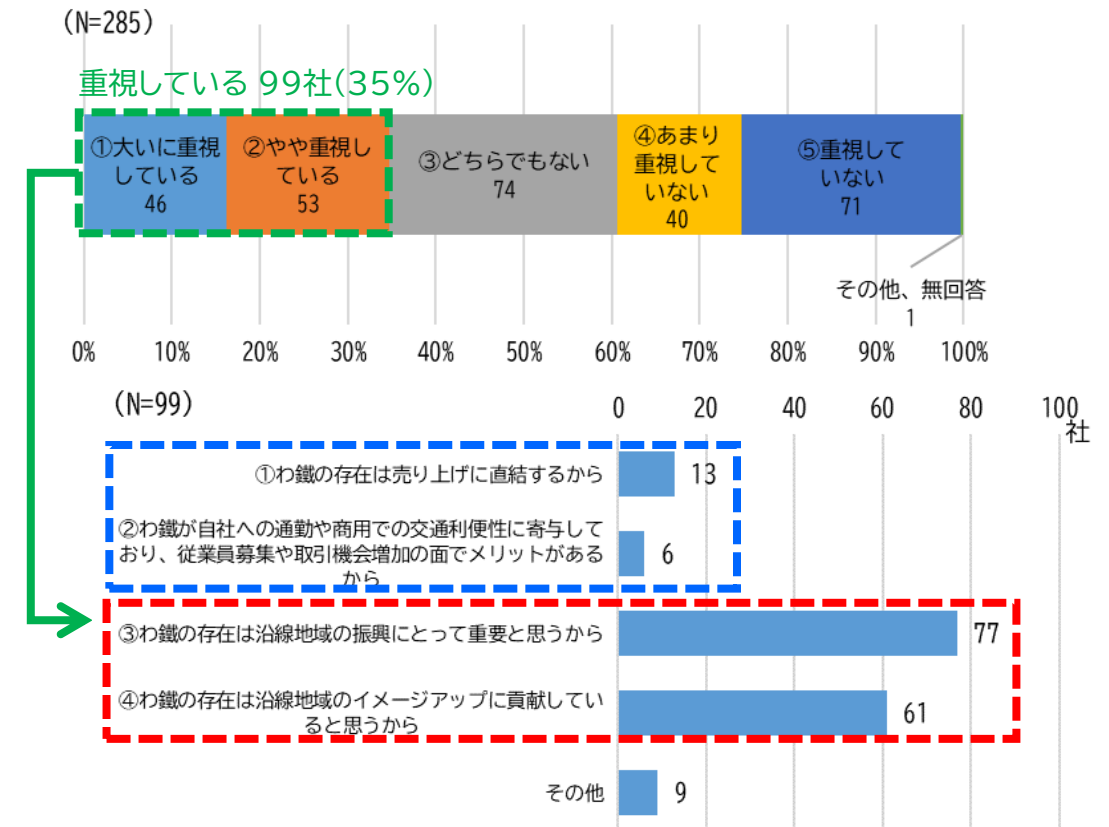
売上や来客のうち、わ鐵利用者の占める割合

- 売上や来客のうちわ鐵利用者の占める割合は、「ほぼゼロ」の回答が174社(約6割)である一方、「3割未満」の回答が40社(14%)、3割以上の回答が計7社(2%)あった。



わ鐵の存在をどの程度重視しているか

- 事業においてわ鐵の存在を重視しているとの回答は合計99社(35%)からあり、理由としては「沿線地域の振興にとって重要」「沿線地域のイメージアップに貢献」が多く、自社へのメリットを挙げる回答は比較的少ない。

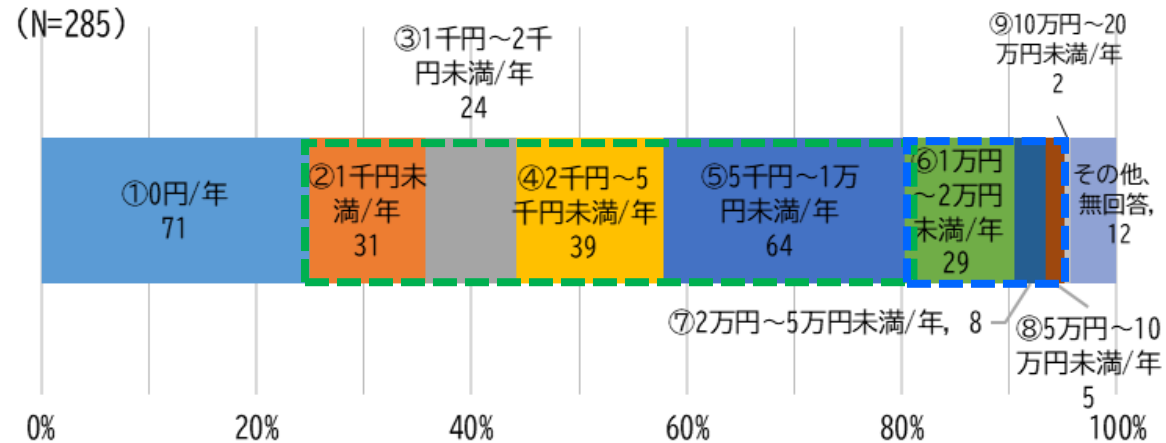


沿線事業者の負担金の年間支払い意思額

- わ鐵の維持のための負担金の支払い意思額を尋ねたところ、**202社(71%)**から**支払い意思あり**の回答があった。
- 支払い意思額としては、年間1万円未満の回答が158社(55%)、年間1万円以上の回答が44社(15%)で、**支払い意思額の合計は年間132.2～279.4万円**であった。

**支払い意思あり
合計202社(71%)**

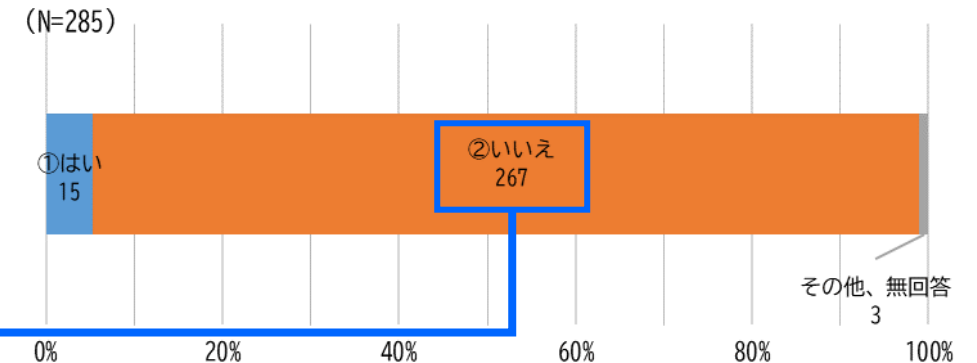
年間1万円未満 158社(55%) 年間1万円以上 44社(15%)



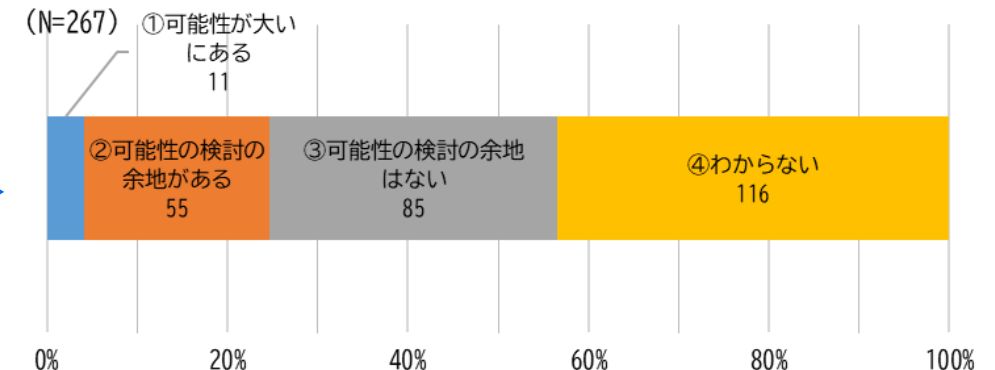
わ鐵との事業連携の可能性

- 現時点でわ鐵との事業連携を行っていないと回答した事業者に対し、事業連携の可能性について尋ねたところ、**11社**から**「可能性が大いにある」**、**55社**から**「可能性の検討の余地がある」**との回答があった。

わたらせ渓谷鐵道との事業連携を行っているか

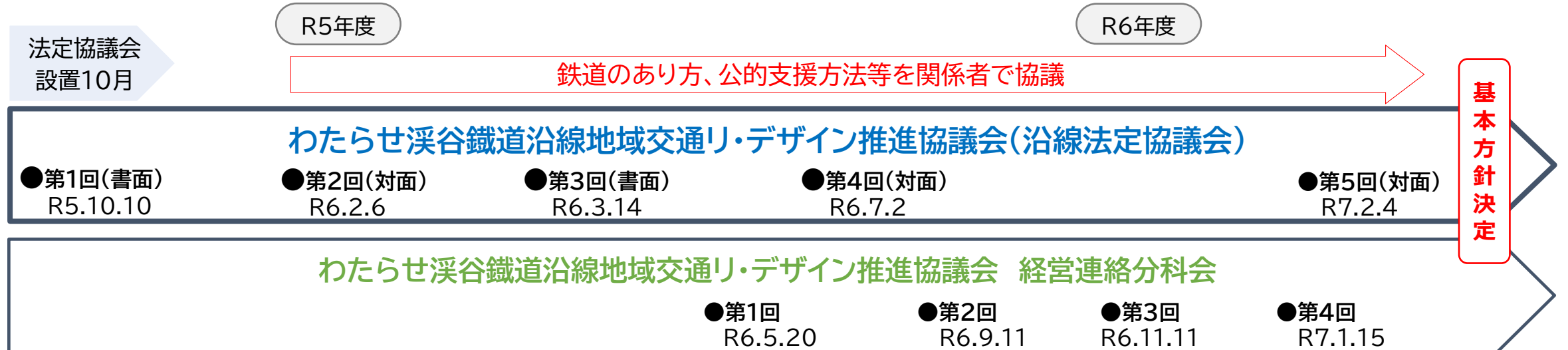


わたらせ渓谷鐵道との事業連携の可能性はあるか



- 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2月12日 **【わたらせ渓谷鐵道の今後のあり方に関する基本方針】**を決定。

開催状況



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
- 鉄道を存続した場合及び鉄道からモード転換を行う場合の課題検討
 - ・ クロスセクター効果分析
 - ・ 経済波及効果の試算
- 鉄道事業者の経営改革及び新たな収入確保策の検討
 - ・ 沿線高校生アンケート
 - ・ インバウンド観光客アンケート
 - ・ 地元企業アンケート

R5年7月
契約

R6年1月
中間報告

R6年7月
最終報告

わたらせ渓谷鐵道の今後のあり方に関する基本方針

前提

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転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 *上毛電気鐵道(株)、上信電鉄(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(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。

方向性

【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 年度わたらせ渓谷鐵道沿線地域交通リ・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 年度わたらせ渓谷鐵道沿線地域交通リ・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 2 5 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 回わたらせ渓谷鐵道沿線地域交通リ・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 2 0 日＞	○わたらせ渓谷鐵道及び沿線地域に関する調査結果報告 ○わたらせ渓谷鐵道の経営分析結果等報告 ○わたらせ渓谷鐵道の今後のあり方検討
第 4 回わたらせ渓谷鐵道沿線地域交通リ・デザイン推進協議会（法定協議会）の開催 ＜令和 6 年 7 月 2 日＞	○わたらせ渓谷鐵道及び沿線地域に関する調査結果報告 ○わたらせ渓谷鐵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 回わたらせ渓谷鐵道沿線地域交通リ・デザイン推進協議会経営連絡分科会の開催 ＜令和 6 年 9 月 1 1 日＞	○わたらせ渓谷鐵道の今後のあり方検討 ○今後のわたらせ渓谷鐵道への公的支援のあり方検討
第 3 回わたらせ渓谷鐵道沿線地域交通リ・デザイン推進協議会経営連絡分科会の開催 ＜令和 6 年 1 1 月 1 1 日＞	○わたらせ渓谷鐵道の今後のあり方検討 ○今後のわたらせ渓谷鐵道への公的支援のあり方検討
第 4 回わたらせ渓谷鐵道沿線地域交通リ・デザイン推進協議会経営連絡分科会の開催 ＜令和 7 年 1 月 1 5 日＞	○わたらせ渓谷鐵道の今後のあり方検討 ○今後のわたらせ渓谷鐵道への公的支援のあり方検討
第 5 回わたらせ渓谷鐵道沿線地域交通リ・デザイン推進協議会（法定協議会）の開催 ＜令和 7 年 2 月 4 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 ○わたらせ渓谷鐵道の今後のあり方に関する基本方針取りまとめ ○令和 6 年度収支予算の変更 ○令和 7 年度事業計画及び収支予算について

令和 6 年度わたらせ渓谷鐵道沿線地域交通リ・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 3 1 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	10,639,000	10,639,000	0	群馬県 5,642 千円 栃木県 124 千円 桐生市 1,850 千円 みどり市 1,999 千円 日光市 1,024 千円
補助金	9,999,000	9,999,000	0	地域公共交通再構築調査事業
諸収入	0	2,169	0	利息
計	20,638,000	20,640,169	2,169	

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	19,998,000	19,998,000	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	640,000	1,100	638,900	振込手数料
予備費	0	0	0	
計	20,638,000	19,999,100	638,900	

3 次年度繰越金

(収入の部) 20,640,169 円 - (支出の部) 19,999,100 円 = 641,069 円

令和6年度歳入歳出決算監査書

会計監査結果報告書

わたらせ渓谷鐵道沿線地域交通リ・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6日

監事 桐生商工会議所 会頭

自署

韮山和久

令和7年度わたらせ渓谷鐵道沿線地域交通リ・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

資料4-1

○ 事業計画・収支予算の修正理由

- ・ 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。
- ・ さらに、事務局案の事業計画に対して、学識経験者から「沿線価値向上のための取組(自治体の前向きな投資策)を検討すべきである」との意見があった。



以上のことから、計画策定に係る実務費用の支出は先送りし、今年度は、沿線価値向上に向けた取組の検討を目的に、分科会の開催回数を増やすとともに、二次交通との連携等に関する調査・検討に注力することで、減額された予算をカバーすることとしたい。

※計画は令和8年度内に策定する。

令和7年度わたらせ渓谷鐵道沿線地域交通・デザイン推進協議会の事業計画の変更について

第5回協議会説明時

令和7年度わたらせ渓谷鐵道沿線地域交通・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6回わたらせ渓谷鐵道沿線地域交通・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
会報の発行 ＜令和7年5月＞	○協議会の取り組みについて沿線住民に周知
第5回わたらせ渓谷鐵道沿線地域交通・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7回わたらせ渓谷鐵道沿線地域交通・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回わたらせ渓谷鐵道沿線地域交通・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8回わたらせ渓谷鐵道沿線地域交通・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



修正後

令和7年度わたらせ渓谷鐵道沿線地域交通・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
会報の発行 ＜令和7年6月頃＞	○協議会の取り組みについて沿線住民に周知
第6回わたらせ渓谷鐵道沿線地域交通・デザイン推進協議会（法定協議会） ＜令和7年7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回わたらせ渓谷鐵道沿線地域交通・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 ○沿線価値向上のための取組 （自治体の前向き投資策）の検討
会報の発行 ＜令和7年10月頃＞	○協議会の取り組みについて沿線住民に周知
第6回わたらせ渓谷鐵道沿線地域交通・デザイン推進協議会経営連絡分科会 ＜令和7年12月頃＞	○地域公共交通計画策定検討 ○沿線価値向上のための取組 （自治体の前向き投資策）の検討
第7回わたらせ渓谷鐵道沿線地域交通・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 ○沿線価値向上のための取組 （自治体の前向き投資策）の検討
会報の発行 ＜令和8年2月頃＞	○協議会の取り組みについて沿線住民に周知
第7回わたらせ渓谷鐵道沿線地域交通・デザイン推進協議会（法定協議会） ＜令和8年3月頃＞	○第5～7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年度わたらせ渓谷鐵道地域交通リ・デザイン推進協議会の収支予算案の変更について

第5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		638,000	638,000	
負担金	10,639,000	14,696,000	4,057,000	【内訳】・群馬県 7,350千円 ・栃木県 182千円 ・桐生市 2,719千円 ・みどり市 2,939千円 ・日光市 1,506千円 計 14,696千円
補助金	9,999,000	14,696,000	4,697,000	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	20,638,000	30,030,000	9,392,000	

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	19,998,000	29,392,000	9,394,000	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 協議会会報作成
事務費	640,000	638,000	△ 2,000	振込手数料等
予備費	0	0	0	
合計		30,030,000	9,392,000	

* 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		641,069	641,069	
負担金	10,639,000	11,832,000	1,193,000	【内訳】・群馬県 5,918千円 ・栃木県 147千円 ・桐生市 2,189千円 ・みどり市 2,366千円 ・日光市 1,212千円 計 11,832千円
補助金	9,999,000	5,878,000	△ 4,121,000	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	20,638,000	18,351,069	△ 2,286,931	

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	19,998,000	17,710,000	△ 2,288,000	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 協議会会報作成
事務費	640,000	641,069	1,069	振込手数料等
予備費	0	0	0	
合計		18,351,069	△ 2,286,931	

* 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 年度わたらせ渓谷鐵道沿線地域交通リ・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
会報の発行 ＜令和 7 年 6 月頃＞	○協議会の取り組みについて沿線住民に周知
第 6 回わたらせ渓谷鐵道沿線地域交通 リ・デザイン推進協議会 (法定協議会) ＜令和 7 年 7 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 回わたらせ渓谷鐵道沿線地域交通 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 ○沿線価値向上のための取組 (自治体の前向き投資策) の検討
会報の発行 ＜令和 7 年 1 0 月頃＞	○協議会の取り組みについて沿線住民に周知
第 6 回わたらせ渓谷鐵道沿線地域交通 リ・デザイン推進協議会経営連絡分科会 ＜令和 7 年 1 2 月頃＞	○地域公共交通計画策定検討 ○沿線価値向上のための取組 (自治体の前向き投資策) の検討
第 7 回わたらせ渓谷鐵道沿線地域交通 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 ○沿線価値向上のための取組 (自治体の前向き投資策) の検討
会報の発行 ＜令和 8 年 2 月頃＞	○協議会の取り組みについて沿線住民に周知
第 7 回わたらせ渓谷鐵道沿線地域交通 リ・デザイン推進協議会 (法定協議会) ＜令和 8 年 3 月頃＞	○第 5 ～ 7 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年度わたらせ渓谷鐵道沿線地域交通リ・デザイン推進協議会
収支予算

自 令和7年4月 1日
至 令和8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		641,069	641,069	
負担金	10,639,000	11,832,000	1,193,000	【内訳】 ・群馬県 5,918千円 ・栃木県 147千円 ・桐生市 2,189千円 ・みどり市 2,366千円 ・日光市 1,212千円 計 11,832千円
補助金	9,999,000	5,878,000	△ 4,121,000	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	20,638,000	18,351,069	△ 2,286,931	

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	19,998,000	17,710,000	△ 2,288,000	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 協議会会報作成
事務費	640,000	641,069	1,069	振込手数料等
予備費	0	0	0	
合計		18,351,069	△ 2,286,931	

* 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）

資料 5

- 令和7年2月にリ・デザイン推進協議会（法定協議会）において、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年度は地域公共交通計画の策定に着手し、令和8年度中の策定を目指す。
- 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について、令和7年度中にサポート体制を決定する。
- 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年度からの運用開始を目指す。

