

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 議事概要

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

※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 事

- （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	

1. 開会
2. 会長あいさつ
3. 委員の紹介
4. 議事

- 4.1 今年度実施アンケート調査結果の概要について

<事務局より資料 2-1, 2-2 に基づき説明>

《意見等》

■GunMaaS 実証実験の実施方法について

【吉田会長(福島大学・前橋工科大学)】

【橋本委員(上毛電気鉄道)】

- ・ 県・沿線自治体の協力のもと、有意義な実証実験を実施できたことに感謝申し上げる。
- ・ 1,000 枚の販売目標に対して、販売枚数は 731 枚となった。伸び悩んだ要因はデジタルチケットにあると推察している。高齢者でも容易に利用できるような仕組み・システムとすることが今後の取組みで重要であると考えている。アンケート結果をもとに今後の取組みを検討していきたい。

【吉田会長(福島大学・前橋工科大学)】

- ・ 6 頁にあるように 65 歳以上の回答は少ない。一方であえて紙媒体とすることは追加費用も要するため、販売方法は今後検討の必要がある。

【大島委員(上毛電鉄友の会)】

- ・ 他の紙媒体のチケットと比較すれば、デジタルチケットの販売枚数が売れていないのは一目瞭然である。前回の協議会で紙媒体の必要性を意見した。今回の結果を踏まえて、デジタルに特化しないようお願いしたい。
- ・ 500 円で利用できることにお得感があり、利用したかった高齢者も多かったと伺っている。そのため紙媒体を併用することでより需要を上げられると考えられる。
- ・ 利用区間のような詳細な情報を把握しなくても、販売枚数を把握できれば需要の把握の観点では十分であると思われる。
- ・ 本件以外の他企画切符もデジタルに移行して、高齢者をはじめ購入できない方が増えている。

⇒【吉田会長(福島大学・前橋工科大学)】

- ・ GunMaaS のユーザーインターフェースを分かりやすくするという方法も含めて、検討が必要である。
- ・ 紙媒体との併用可能性は合理的な運用等も考慮して検討が必要である。

■GunMaaS 実証実験アンケートの分析について

【吉田会長(福島大学・前橋工科大学)】

- ・ 13 頁にあるように利用目的が明確に買い物ではなく、観光となっている。また、22 頁では未購入者の購入希望理由として「上信電鉄・上毛電気鉄道に乗ってみたいと思ったから」が多く挙げられている。購入を希望しない理由としては「機会がない」が多く挙げられている。これらのことから本来は派生需要である鉄道利用に関して、上毛電気鉄道沿線ではより日常的(カジュアル)に利用するような意向が働いたと考えられる。

【佐羽委員(関東運輸局地域公共交通マイスター)】

- ・ 上信電鉄・上毛電気鉄道が一括になっているデータがあるため、分析の際に区分できるのであれば、区分したほうが良い。
- ・ 現状の公共交通機関の利用者の8割が65歳未満であることを踏まえると、今回のチケット利用者の年齢傾向も違和感はない。そのため、本アンケートで収集した情報以外も参考として提示することでより正確な理解につながると思われる。

⇒【吉田会長(福島大学・前橋工科大学)】

- ・ 未購入者アンケート等で上信電鉄・上毛電気鉄道が一体となっている分析がある。2鉄を分けた分析は可能か。

⇒【事務局】

- ・ 利用者アンケートは上毛電気鉄道のデータのみで今回資料は整理している。
- ・ 未購入者に関しては、上信電鉄・上毛電気鉄道の区分ができないような設問設定となっている。今後の同様のアンケート実施を実施する上での課題として参考にする。

■高校生保護者アンケートの分析について

【佐羽委員(関東運輸局地域公共交通マイスター)】

- ・ 高校生は主要な移動手段が自転車であることが分かっている。自宅・高校と駅の位置関係を考慮したときに、今回の調査対象となった高校は駅周辺であるため、鉄道利用に大きな支障がないと思われる。鉄道利用の支障が自宅と駅の位置関係である想定されるため、まちづくりのあり方を今後議論する必要がある。

【仙波委員(東武鉄道(株))】

- ・ 調査対象となった高校の位置をもとに、高校と上毛電気鉄道の間の支障を把握できると考えられる。10校の位置関係をもとにアンケート結果を深堀してはいかがか。

⇒【吉田会長(福島大学・前橋工科大学)】

- ・ ご指摘の通り、学校と駅の位置関係が分かれば、自宅から駅までの間に支障があり、鉄道利用していない方を推測することが可能である。学校別に鉄道利用していない理由を分析することは可能か。

⇒【事務局】

- ・ 今回のアンケートでは、自宅から自転車を利用して通学しているケースを設問として設定していない。推察となるが、ご意見の通り、自宅から高校に自転車を利用して直接通学している方が多いと考えられる。
- ・ 今後、高校別に分析し、課題等を深堀する。

【松井委員(群馬県県土整備部前橋土木事務所)】

- ・ 進路選択の上で上毛電気鉄道を重要視する傾向があり、また、通学定期券に関しては家計に対する負担が大きいという意見がある。これらを踏まえると、各市町村や県で子育て支援を謳っているため、例えば、通学定期券購入補助等を施策として検討できると考えられる。
- ・ 駅と自宅の遠さの問題を公共交通だけで解決することは困難である。土地利用と合わせて検討し、鉄道沿線やバス沿線に居住いただくような施策も必要である。

⇒【吉田会長(福島大学・前橋工科大学)】

- ・ 通学定期券のように割引分を事業者が負担している事例は他先進諸国でも見られない日本特有の制度である。費用の負担主体を含めた議論を進めることが重要である。
- ・ コンパクト・プラス・ネットワークが進められてきたが、必ずしも高校や自宅が駅の近くではない。上毛電気鉄道は前橋都市圏のなかでは、最も運行本数が多く、夜遅くまで運行している公共交通である。この特性を活かして、居住や施設立地で優先的に選択されるような取組みを図る必要がある。

4.2 経営連絡分科会協議結果の報告について

＜前橋市より資料3に基づき説明＞

■今後の鉄道のあり方及び取り組みの方向性について

【橋本委員(上毛電気鉄道)】

- ・ 今後のあり方に関する基本方針として、前提として全線鉄道として存続、群馬型上下分離による補助を継続としていただいたことに感謝申し上げる。
- ・ 今後の方向性として、5点挙げていただいた。経営連絡分科会で素案提示いただき、前向きで良いものであると捉えたうえで、細かな文言等で一部懸念材料があり、事務局とは調整を進めた。
- ・ ①に関しては3社共通化、④に関しては経営管理契約の締結等の記載に関する部分は今後も関係者と意見交換したいと考えている。
- ・ 特に④に関しては、経営再建計画を再生協議会で議論していることを踏まえると、追加投資に関しても再生協議会で議論するような方法も考えられる。経営管理契約は具体的内容が示されておらず、現時点では判断しがたいと考えている。そのため、具体的内容を提示いただき、調整を図りたい。
- ・ 今後のスケジュールでは、次回経営連絡分科会が7月頃となっているが、早期に打合せをお願いしたい。

⇒【田中副会長(群馬県知事戦略部)】

- ・ ご指摘の通り、経営再建計画は再生協議会で審査・議論している。
- ・ 経営連絡分科会では、経営再建計画を実現・実施する体制構築が論点のひとつとなった。そのため、補助金や追加投資に関して、“モニタリング”するだけではなく、ともに検討する体制を構築することが重要であると考えている。
- ・ ④の具体策として、例えば、経営管理契約の締結先が再生協議会となる、もしくは再生協議会を刷新して別組織を立ち上げるということも考えられる。今後引き続き協議をお願いしたい。

⇒【吉田会長(福島大学・前橋工科大学)】

再生協議会と法定協議会の関係・位置づけに関しては議論の余地があると認識している。他地域でも同様に再生協議会と法定協議会が位置付けられている事例がある。ある地域では、再生協議会が実施されていたが、形骸化していたため、事業者と行政が協働で議論を進めていく体制づくりを改めて議論することとなった。

【仙波委員(東武鉄道(株))】

- ・ 東武鉄道では再生協議会からの依頼に基づき、25 年以上、人件費 100%負担で上毛電気鉄道に人材を派遣してきた。再生協議会の依頼に協力してきた立場として、経営管理契約と再生協議会の関係がはっきりしない中で議論することが難しいと感じている。
- ・ ②で自治体の投資的な追加補助を挙げている。追加的な補助にあたって、④で補助金が有効に使われているかをチェックするということであり、これは当然必要であると認識している。
- ・ 一方で補助金は目的があり活用するものであり、補助金をもって経営体制への参画を求められる点には違和感を覚える。
- ・ 民間企業の最高議決機関としての株主総会とは別の枠組みで経営に参画することは困難である。
- ・ “みんなで取り組んでいく”という前提がある中での方向性であると理解しているため、“モニタリング・ガバナンス”という文言では、外部からのチェックに留まってしまうような印象を受ける。外部からのチェックを超えて、責任・権限・実行力のある立場で参画いただくことが重要ではないか。
- ・ 例えば、株主として株主総会や取締役会に参画するという方法もひとつとしてあるのではないかと考えている。

⇒【田中副会長(群馬県知事戦略部)】

- ・ 特定目的のために拠出された補助金をもとに、全体経営に関与するのであれば、ご指摘の通りと考えている。
- ・ 一方で、自治体にとって将来的な財政負担の抑制は大きな目的であり、現在、自治体が拠出している補助金は、上毛電気鉄道の存続・経営にとって、一部の特定目的であると言い切れない性質を持っているのではないか。
- ・ 今後、自治体として上毛電気鉄道に対して補助を継続し、さらに追加補助を行うとなれば、これまでの関わり方では納税者への説明が難しい。経営に対して一定の関与をしていくことが必要と考える。沿線価値は事業者に補助金を出すだけでは実現できない部分があり、不足している部分に対して、人的な部分も含めて策を打っていくのがまさに③の考え方である。

⇒【鏡山委員(ぐんま地域共創パートナーズ)】

- ・ これまでの行政は補助金を拠出し事業者等に対応を依頼する立場であったが、沿線価値の最大化を実現するためのステークホルダーとして、自治体が踏み込んだ点がポイントである。
- ・ チェックだけでは不十分であり、アイデアを立てて実施方策を関係者一同で議論することが重要である。経営会議への参画だけではなく、取締役として参画という方策もあると思われる。沿線含めた体制作りを考えるということで最後までやりきることを本会議のメンバーで議論できればと考えている。

【大島委員(上毛電鉄友の会)】

- ・ 文章としては理想的であると思うが、具体の部分分かりづらい。本内容に即した先進例はあるのか。群馬型上下分離は全国に先駆けて実施したが、今回のような事例の先進はあるのか、それとも上毛電気鉄道が先進となるのか。

⇒【吉田会長(福島大学・前橋工科大学)】

- ・ 鉄道や公共交通のあり方に関して、自治体・事業者と連携して、緊張関係をもって取り組んでいる事例はバスではよく見られる。松本市ではアルピコ交通と協議し、市がコーディネートしている。鉄道の運営の委ね方は京都府のウィラートレインのような事例もある。

- ・ 上毛電気鉄道においては、第3セクター方式及び上下分離方式は群馬型上下分離を超えるメリットがないと判断がされた。上毛電気鉄道と協力していかに価値を最大化するという議論になっている。
- ・ 自治体行政・県・上毛電気鉄道がどのような関係を構築するかが議論の根底である。

【佐羽委員(関東運輸局地域公共交通マイスター)】

- ・ 上毛電気鉄道は一般の会社であるため、④を了解できる状況で進める必要がある。
- ・ 本会議としては、⑤が重要ではないか。沿線地域ポテンシャルの向上とあるが、そのために実際の行動をどのようにできるのかという理解が進むような説明が必要である。

⇒【吉田会長(福島大学・前橋工科大学)】

- ・ ④に関して、追加的な補助をチェックするという点には異論がないと認識している。
- ・ 沿線価値を最大化するなかで、だれが責任を持つのか、みんなでやる体制が必要ではないかという論点、再生協議会との関係の論点、株主・取締役となるような論点等、様々な論点が挙がっている。
- ・ 補助金を出すだけではなく、沿線価値の最大化のために、沿線自治体も一緒に取り組んでいく必要があり、そのうえで経営管理契約の締結等の具体策を早期に詰めるということが④の附帯条件とする整理が良いのではないかと。④は附帯意見をつけたうえで記載するというのはいかがか。

【仙波委員(東武鉄道(株))】

- ・ ④が具体化していないため、事業者は不安度が高い。
- ・ ④の文章は“モニタリング・チェック”となっており、補助金を拠出する側・受け取る側で明確に分かれてしまっているような印象を受ける。
- ・ “一緒に取り組んでいく”ということを表現できないかと思う。

⇒【吉田会長(福島大学・前橋工科大学)】

- ・ 説明書きの中で「モニタリングするため」とモニタリングが目的となっている。モニタリングはしなければならないが、「沿線地域の価値向上に貢献」が目的である。モニタリングしつつ、沿線地域の価値向上に貢献できる体制づくりの検討が良いのではないかと。

⇒【田中副会長(群馬県知事戦略部)】

- ・ モニタリングが目的ではなく、上毛電気鉄道が抱える経営課題を把握し、沿線地域の価値向上に取り組むということが目的である。
- ・ モニタリングした結果として、行政としてのかかわりを見出すような要素を追加するような表現もあるかと思う。

【吉田会長(福島大学・前橋工科大学)】

- ・ 鏡山委員に伺いたい。モニタリング部分をどのように整理するのが適切か。

⇒【鏡山委員(ぐんま地域共創パートナーズ)】

- ・ モニタリングはあくまでも手段であるため、文言を削除してもよいのではないかと。
- ・ 一緒に取り組んで実現に向かうことは言葉を換えればモニタリングとなる。一方的な関係ができることを懸念されていると捉えているため、その懸念を解消するほうが良い。

【吉田会長(福島大学・前橋工科大学)】

- ・ ④に関して「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）への参画を含めた経営管理契約締結などを早期に協議し」と修正するのはいかがか。

⇒【橋本委員(上毛電気鉄道)】

- ・ モニタリングの表現修正は承知した。問題ない。
- ・ 経営管理契約がやはり懸念である。経営管理契約の締結者が再生協議会であるかどうかは決まっておらず、不明確な点も多いため、「経営管理契約」という文言が出てくる点の対応が必要である。

⇒【吉田会長(福島大学・前橋工科大学)】

- ・ 「経営管理契約」が文言として気がかりということである。たしかに具体は今後議論必要である。考えられる方策のひとつが経営管理契約であると思い、経営管理契約ありきではないことを表現するのであれば「例えば」という文言を追加することもあると思う。

⇒【仙波委員(東武鉄道(株))】

- ・ 例示にしても「経営管理契約」という言葉が重たいと認識している。いくつかあるうちのひとつであると理解はしているが、経営を管理する契約という言葉は重たい。
- ・ 「参画を含めた関係性の構築」のようにして、明記を避けるのはいかがか。

⇒【鏡山委員(ぐんま地域共創パートナーズ)】

- ・ 例示で「経営管理」の印象が悪いということであると思う。名称を改善する必要があるが、合意して進めるという趣旨を含めるうえで「契約」という言葉は残した方が良いのではないか。関係性の構築では趣旨が弱くなってしまう。

⇒【吉田会長(福島大学・前橋工科大学)】

- ・ 追加補助のためにチェックする、一緒に取り組む体制を整えるというなかで明確性を担保する必要がある。担保されるのであれば、「経営管理契約」という言葉にはこだわらなくてもよいというご意見と思う。

⇒【仙波委員(東武鉄道(株))】

- ・ 中身が不明確である以上、「経営」という言葉は入れるべきではない。また、「契約」は民間企業の行為であるため、方向性として規定されるものではないと考える。

⇒【吉田会長(福島大学・前橋工科大学)】

- ・ 追加的補助のチェックに異論はないと考えている。これは一緒に取り組めるかを担保するものである。
- ・ 地域交通法に基づき、本会議での議論は尊重義務がある。本会議に参画し、追加的補助を受け、経営を継続し、一緒に取り組むのであれば、契約として関係者の合意が取り交わされる方が自然ではないか。

⇒【仙波委員(東武鉄道(株))】

- ・ 一緒に取り組むことの契りとしては、契約が必要であると認識している。

⇒【片桐委員(群馬県立前橋高等学校鉄道研究部同窓会)】

- ・ 一利用者として、また民間企業の経営に携わる身として、上毛電気鉄道・東武鉄道の懸念は理解できる。

- ・ ④に関しては、銀行管理のような印象を受ける。民間で銀行管理となることは非常に重たい意思決定である。経営という言葉だけではなく、「管理」が入ることに抵抗があるため、「経営支援」のようなより歩み寄りのある言葉にした方が良いのではないか。

⇒【吉田会長(福島大学・前橋工科大学)】

- ・ 「経営管理」は重い言葉であるというご意見であった。もう一步踏み込めば着地点が見えるような気がする。

⇒【鏡山委員(ぐんま地域共創パートナーズ)】

- ・ 一緒に取り組むことを示すための体制づくりが本質的な議論であると思う。

⇒【仙波委員(東武鉄道(株))】

- ・ 契約を目指すことは否定していない。「契約」という言葉までが歩み寄れる部分ではないか。「契約」だけでは問題があるか。

⇒【田中副会長(群馬県知事戦略部)】

- ・ 関係者の立ち位置を明確にするうえで、再生協議会の違いを示すことや、管理という言葉の重さを考慮すると「契約」が落としどころではないかと考えている。

⇒【吉田会長(福島大学・前橋工科大学)】

- ・ 「経営管理」を省くということであるが、懸念はあるか。

⇒【橋本委員(上毛電気鉄道)】

- ・ 鉄道事業に関わる意思決定機関の前に「例えば」を入れていただいたうえで「経営管理」という言葉を抜くのはいかがか。

【吉田会長(福島大学・前橋工科大学)】

- ・ 「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、例えば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。」としたうえで附帯意見として、具体的内容は早期で協議するというのはいかがか。

⇒【鏡山委員(ぐんま地域共創パートナーズ)】

- ・ 他には「例えば」という表現がないため、「例えば」は無くてもよいのではないか。

【事務局】

- ・ タイトルの修正も必要である。

【吉田会長(福島大学・前橋工科大学)】

- ・ 「自治体による3社の鉄道事業に係る執行・経営への参画」はいかがか。

【服部委員(群馬県桐生みどり振興局)】

- ・ 本会議のとりまとめであるのならば、「3社」は「上毛電気鉄道」となるのではないか。

【吉田会長(福島大学・前橋工科大学)】

- ・ ④は東武の経営参画を否定するわけでもなく、一緒に取り組める表現としたいということで修正提案した。タイトルは「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」として、文章は「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

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。」に変更し、附帯意見として「「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、上毛電気鉄道と早期に詳細の検討を進めること。」と追記して本件の基本方針について、決議をとらせていただく。

<全会一致で賛成 ※大島委員と星野委員が議事の途中で退席>

4.3 令和7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。

全会一致で可決。

4.4 令和7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。

全会一致で可決。

4.5 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