

第5回上信電鉄沿線地域交通リ・デザイン推進協議会 議事概要

日時：2025年2月12日（水）14：00～16：00

場所：ビエント高崎 602会議室

群馬県高崎市問屋町2丁目7-7

※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6年度協議会予算の変更について
- (4) 令和7年度協議会事業計画（案）について
- (5) 令和7年度協議会予算（案）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2-3 今年度実施アンケート調査結果－追加分析－（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, 2-3 に基づき説明>

《意見等》

【加藤会長(名古屋大学)】

- ・ 「高校生保護者アンケート」に関しては、想定通りの結果となった。
- ・ 「上信電鉄・上毛電気鉄道 1 日乗り放題キャンペーン」については、分析結果の解釈の余地があると捉えている。
- ・ 「1 日乗り放題」という特殊な状況であり、群馬県民であることや年齢の要件等、利用者が限定されている。さらに未購入者に未購入理由や購入意欲の有無を伺っているが、本アンケートに回答していない未購入者も含めた全体に対しては、回答者数が少ないため、未購入者全体の傾向とまでは言い切れない。
- ・ また、観光との連携が施策検討の切り口となっているが、それだけが切り口ではないと考えている。上毛電気鉄道では、沿線地域の利用が多かったが、上信電鉄ではそのような傾向はみられていない。これは沿線地域では、上信電鉄を利用した生活が日常的になされていないため、今回のようなキャンペーンを実施しても、訴求しなかったと捉えることができる。そのため、キャンペーンの前提として、上信電鉄を利用するようなフレームワークから沿線地域に訴えかけていくことが必要だと考えられる。そのためには、訴求するための順序や段取りの検討が重要となる。
- ・ 今回のキャンペーンを通じて、上信電鉄のポテンシャルを確認できた点は大変有意義であり、今後の計画策定の議論で活かしていきたい。
- ・ 箸にも棒にも掛からないわけではなく、再三言っているが、上信はまだまだ伸びしろがあり、需要の掘り起こしができるのでは。

【木内委員(上信電鉄(株))】

- ・ 上信電鉄では、年始に 500 円乗り放題を実施している。実施以降、乗り放題での利用者数は毎年増加している。このような取組みを通じて、普段は上信電鉄を利用しない方に利用いただくことができ、利用者数も増加している。乗り放題の開始時には 1 年限りとしようと考えていたが、利用者数が増加しているため、継続して実施している。年始の乗り放題は紙チケットで、今回の GunMaaS とは違うが、どちらも普段乗らない人が乗っている。

⇒ 【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)】

- ・ 既に乗り放題を実施されていた年始に加えて、今回のキャンペーンを秋季に実施したことで、新たな需要拡大につながっていると考えられる。今後、日常利用につなげていくことが重要である。

4.2 経営連絡分科会協議結果の報告について

<富岡市より資料 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

【木内委員(上信電鉄(株))】

- ・ 前提として、上信電鉄の鉄道としての存続及び群馬型上下分離の継続を決定いただいたことに感謝申し上げる。
- ・ 運行開始 130 年であり、150 年、200 年と努力していきたい。
- ・ 今後の取組みの方向性のうち、利便性向上のために、キャッシュレスに取り組んでいくことが重要であると考えている。しかし、キャッシュレスは初期投資以外にランニングコストが莫大であり、他鉄道では年間 1 億 5 千万円と聞いている。現状の経営状況では、ランニングコストをカバーすることが難しい。初期投資やランニングコストの低いシステム導入に向けて、調査・研究して、沿線で利用しやすいようにしていきたい。そのような設備投資が人口減少下において利用者を増やすために必要である。
- ・ また、賃金の安さもあり、運転士確保に苦労している。以前は沿線から運転士になる方が集まったが、現在は鉄道ファンや運転士になる夢を持った方が集まり、運行を担っている。鉄道ファンの方がいなければ、運転士不足はより深刻な状況になっていたと考えている。できるだけ上信電鉄沿線地域で人材を採用して、長く上信電鉄に勤めてもらえるようにしたいと考えている。
- ・ 設備に関して、鉄道は多くが 6 万ボルトで運行している。6 万ボルトの取扱いのためには、第二種電気主任技術者(電験二種)資格が必要であり、資格保有者の採用に苦労していた。採用する電気を 6,600 ボルトとすれば、第三種電気主任技術者(電験三種)資格で取扱うことができ、人材を確保しやすくなる。また部品も安価で調達できるようになるため、R3 年度に 6,600 ボルトに変更する工事を行った。6,600 ボルトを採用している鉄道事業者は全国でも数社であり、将来的には大きなメリットになると思う。経営面でもこういった努力をしている。
- ・ 特に大きな問題としては、電気代の値上げがある。これまで電気代は概ね 8 千万円で推移していたが、昨年から 5 千万円値上がりし、1 億 3 千万円となった。この値上がり分が会社全体の赤字となり、厳しい状況であった。実証事業の実施による国庫補助収入により、何とか電気代高騰による赤字を埋め合わせることができたが、今後の対応は大きな問題である。

⇒ 【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)】

- ・ 人手不足に関して丁寧に強調いただいた。鉄道事業で深刻な問題であることは改めて実感している。鉄道を存続し沿線地域の価値を最大化するうえで、働き手がいなければ、鉄道自体が運行できない。今後議論し、検討を深めていく必要がある。
- ・ キャッシュレスについては、重要性は認識しつつも、ランニングコストが課題となっている。利用者層や導入方法等を総合的に議論し、最適な形を模索する必要がある。

【黛副会長(富岡市企画課)】

- ・ データをみていただくと、利用状況は令和 5 年度が 190 万人であり、3 鉄の中でも特に多いことが分かる。今年度は 200 万人を超える予測が挙がっている。年間 200 万人を代替交通(バス等)で輸送することは困難という結論を分科会では導き出した。
- ・ 経営状況をみると、毎年約 3.5 億円の補助を沿線市町村から拠出している。赤字の改善が必要であり、経営に対して市町村としても意見できればという思いがある。富岡市では、補助金 5,000 ～6,000 万円を拠出している。人口割すると、市民 1 人当たり 1,200 円の負担である。この負担を増やした際に、市民がどの程度まで許容・容認いただけるかが課題である。安全面に対する補

助金だけではなく、投資的な補助金も見据えると、財政負担を市民に説明して、上信電鉄を残すことを一緒に考えていく必要がある。

- ・ 本日の決定を踏まえて、沿線市町村も身の引き締まる思いで議論を深めていく必要がある。

⇒【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)】

- ・ 沿線市町村の役割は重要である。沿線価値の最大化にあたっては、鉄道事業者だけではなく、沿線市町村も連携し、自治体としての役割や取組みを模索していく必要がある。県も含めて、上信電鉄を活かしていく政策検討に取り組む必要がある。

【加藤会長(名古屋大学)】

- ・ 前提となっている「鉄道として全線存続及び群馬型上下分離の継続」は、いずれも重大な決断である。
- ・ 現状、200万人の利用者を代替交通手段では輸送できないが、高校生が減少する中で収入減も見込まれる。先細りがわかっている中で、今後、新しい需要を獲得していくことが必須であり、大変重い決断である。
- ・ 運行・営業の負担を軽減するために、施策として完全上下分離が財務面で有効であるという見解は教科書的である。上信電鉄の場合は、長い歴史もあり、さらに他事業も抱えているため、完全上下分離が相応しくない。そのような議論を経て、現状のみなし上下分離の継続が適切であるという結論を導出した。近年の傾向をみると、他地域でもみなし上下分離により、鉄道運行を継続している事例が挙がっている。国鉄・JRの第3セクター化のような完全上下分離ではなく、経営者を変えず、みなし上下分離によって、地域で鉄道事業を支えることが適切な場合もある。
- ・ 方向性1~5に関して、一部業務の共通化はシナジー効果も考慮している。人手不足に対して、3鉄で人材を融通することによる省力化が見込まれる。
- ・ また、業務の共通化する部分に関しては、今後精査が必要であるものの、取り組む必要性があり、また取組みによってシナジー効果が生じる部分は積極的に推進すべきである。
- ・ 投資的な追加補助に関しては、安全確保のための補助だけではなく、未来に向かって価値を高められることを目指す位置付けである。このような投資的な補助は下物を公共で保有する場合には、公共投資として取り組みやすいが、みなし上下分離の場合には投資の帰属先に関して議論が必要である。
- ・ これまでは“ディフェンシブ”な補助であったが、“オフェンシブ”に向かう方向性を打ち出している。サッカーを例に挙げるならば、守るだけでは点数は取れず、点数を取るために攻める決心をしたといえる。
- ・ 体制に関しては、3鉄それぞれが中小私鉄であるため、鉄道事業の運営に対する不安感もあった。自治体として鉄道事業にきっちりと参画することがミッションであるという宣言でもある。他事例として、一畑電車や岳南鉄道では、様々な部門を持つ企業体から鉄道部門だけを分離している。会社を分離することは大変な労力があるため、適切な方法に関しては今後議論が必要である。
- ・ また、これまでは鉄道が軸となるインフラであることを自治体は意識しながらも、十分に表現できていなかったと捉えている。

- ・ 今回の取りまとめには様々なことが記載されているが、関係者の葛藤や決心が詰まっている。まだ議論や検討を深める必要がある部分もあるが、このように分科会の議論を文章化できたことに大きな意義がある。

⇒ 【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)】

- ・ 落とし込めていない水面下の議論から、現時点で合意できた部分を文章化している。基本方針は通過点であり、具体化のために関係者で議論が必要である。

【浦野委員(富岡市区長会)】

- ・ 前提となる方向性のなかで、運賃値上げに5割が賛成とある。実施されたアンケート調査に回答したが、値上げありきで誘導しているような印象を受けた。このアンケートの結果から5割が賛成としてよいのか。高校生保護者アンケートでは、通学定期の費用負担の大きさも挙がっている。値上げしなければやっていけないが、保護者の負担も大きいと相反する状況であることが分かっている。実際のところ、値上げは許容するが自分は使わない、という人が大半なのではないか。
- ・ 全国的にも、鉄道廃止は反対という意見が多くみられるが、残しても結局は利用していない状況がみられる。
- ・ 富岡市の負担額が1,200円ということであるが、市民が1,200円分利用すればよいのではないか。理解を得るところもあるが、まずは利用してもらうことが重要である。ガソリン代値上げで運賃との差が小さくなっており、訴求しやすい環境が整っている。利用者を増やす取組みを推進できればと思う。

⇒ 【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)】

- ・ 維持を希望するが利用しない層への訴求は重要なポイントであると考えている。分科会のなかでも、事業者への直接補助ではなく、利用者に補助し、鉄道利用してもらう間接補助の考え方も挙げた。今後議論を深めていく重要な要素である。

⇒ 【事務局】

- ・ アンケートでは、「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」という設問文で運賃に関して、複数の値上げ幅のバリエーションや現状のまま、運賃を下げるという6つの選択肢で提示している。現状のままでは運行が難しいなかでどのくらいの運賃であれば、利用し続けるのかということを伺っている。事務局としてはこれを根拠としている。

⇒ 【加藤会長(名古屋大学)】

- ・ アンケートでは、前提として、サービス水準を維持することとして、そのために経費を負担するか否かを伺っている。今回の基本方針では、新たな取組みや効率化のために、投資が必要であるとして、投資実現のための方向性を示している。
- ・ 高速化や乗り心地改善等のサービスレベル・利便性を高める取組みが必要であるが、現状の補助制度では支援できない。そのため、追加投資が必要であるが、地域と改めて議論を深めていく必要があると感じている。
- ・ 他事例でも運賃値上げをアンケートで把握しているが、鉄道の付加価値を運賃と比較して、割安・割高のどのようになっているのかを推しはかる趣旨がある。値上げを許容する方が多いとい

うことは、今のサービスが決して割高ではないと認識されていることとなる。仮に現状が割高と認識されている場合には、追加投資を市民に受け入れていただくことが困難となる。

- ・ このアンケート結果から、すぐに運賃を値上げするものではない。値上げを許容するということは、市民は上信電鉄に価値を感じているということであると捉えていただければ。

【浦野委員(富岡市区長会)】

- ・ 上信電鉄の利便性に関して、上信電鉄のサイクルトレインは有人駅に乗降が限定されている。利用者の責任によるものとして、全駅で乗降できるようにならないか。
- ・ 高速化として、区間快速のような運行はできないか。50年前は快速運行があった。利便性・速達性に寄与するのではないか。

⇒【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)】

- ・ 今後、計画策定の中で議論を深めていく。

【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)】

- ・ 本件、決議をとらせていただく。

<全会一致で賛成>

4.3 令和6年度協議会予算の変更について

<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年度協議会事業計画について

<事務局より資料5に基づき説明>

【加藤会長(名古屋大学)】

- ・ シンポジウムの時期が気になっている。来年度は計画策定であり、策定スケジュールが明記されていないが、概略を説明いただきたい。

【事務局】

- ・ シンポジウムの時期は議会の日程を外し、夏休みで子ども・学生が来やすいタイミングで設定した。
- ・ 計画策定については、人事異動等も考慮し、5月の協議会では顔合わせ及び過年度検討結果の振り返りを想定している。基本方針のうちサポート体制構築・組織づくりを上期に検討していきたいと考えている。方針が定まったタイミングとして、9月の協議会で報告し、承認を受けたうえで、計画策定に関する議論を引き続き進めたいと考えている。

【加藤会長(名古屋大学)】

- ・ 計画策定を考慮すると、沿線各地で膝詰めの会議を実施してもよいのではないかと。キャッシュレス等は地域の方と議論していく必要がある。“伝える”よりもお互いに懇談・交流を深めるような形が良いと思われる。
- ・ 双方に納得しながら計画策定を進めるプロセスが必要である。

- ・ 高校生の参加しやすさを意識すると沿線高校生との討論会も想定される。また、観光関係者との意見交換や上信電鉄の利用を喚起するイベント実施も想定される。

【事務局】

- ・ 住民座談会等の実施が必要との指摘を踏まえ、沿線自治体と再度調整の上、事業計画案を修正し、改めて協議したい。

【加藤会長(名古屋大学)】

- ・ 他地域で住民懇談会を実施しているが、説得だけではなく、相手のことを理解する趣旨もある。
- ・ 取組みを具体化したときに市民のリアクションがないことが懸念されるため、取組内容を深める機会が必要である。
- ・ 沿線市町村では地域公共交通計画を策定していると思われるが、上信電鉄に関して、住民と議論しているか。議論していないのであれば、上信電鉄に関して議論する機会をセットするほうが良いと考えている。

⇒ 【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)】

- ・ ご意見を受けて事務局にて再度検討とする。

【事務局】

- ・ 資料5(令和7年度事業計画案)と資料6(令和7年度予算案)に関しては、再度検討し、別途書面協議とする。

4.5 令和7年度協議会予算について

事務局にて再検討

4.6 今後のスケジュールについて

<事務局より資料7に基づき説明>

特に意見なし。

以上