

第5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：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（TEL：027-361-8243）

※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) 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5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0-2 第5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1 第4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
- 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6年度協議会予算（変更）
- 資料5 令和7年度協議会事業計画（案）
- 資料6 令和7年度協議会予算（案）
- 資料7 今後のスケジュールについて

第5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

令和7年2月12日

No.	区 分	所 属 団 体	職 名	氏 名	出欠 (○対面出席、代理出席△、ワラワ出席●▲、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	田中 佑典	○		
2		高崎市	地域交通課長	真藤 要一郎	○		課長補佐 鈴木洋嗣 主任主事 浅見成近
3		富岡市	企画課長	黛 徳重	○		
4		下仁田町	企画課長	神戸 領栄	○		
5		南牧村	総務部長	新井 武	●		
6		甘楽町	企画課長	田中 睦宏	○		
7	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	○		主任 齊藤翔太
8		上信電鉄(株)	代表取締役社長	木内 幸一	○		総務部長 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	×		
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	杉崎 光広	△	専門調査官 市川泰之	
12		群馬県県土整備部 高崎土木事務所	所長	石坂 聡	△	副所長 石坂幸喜	
13		群馬県県土整備部 富岡土木事務所	所長	米山 智雄	●		
14	警察	高崎警察署	署長	小菅 博司	△	交通官 藤井勝好	
15		富岡警察署	署長	高橋 英丹	△	交通課長 中澤正樹	
16	地域公共交通の 利用者	高崎市市長会	副会長	天田 恒秋	○		
17		富岡市市長会	理事	浦野 公男	○		
18		下仁田町区長会	会長	今井 勝	○		
19		南牧村	区長会長	今井 淳治	×		
20		甘楽町区長会	会長	新井 淳司	×		
21		下仁田高等学校PTA	副会長	吉岡 広	○		
22	学識経験者	名古屋大学	教授	加藤 博和	○		
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	代表取締役社長	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	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	木暮 和巳	△	次長 小池岳史	
28		群馬県甘楽富岡振興局	局長	岡庭 博隆	○		

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	△	交通企画課専門官 石山弘	
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	●		
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	○		

第5回 上信電鉄沿線地域交通リ・デザイン推進協議会

配席表

ピエント高崎 602会議室

スクリーン

事務局

富岡市企画課長
【副会長】
黛 徳重

名古屋大学教授
【会長】
加藤 博和

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

入口

高崎市地域交通課長
眞藤 要一郎

下仁田町企画課長
神戸 領栄

甘楽町企画課長
田中 睦宏

東日本旅客鉄道(株)
高崎支社企画部長
野澤 浩一

上信電鉄代表取締役社長
木内 幸一

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
(代理)市川 泰之

群馬県県土整備部
高崎土木事務所所長
(代理)石坂 幸喜

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

国土交通省関東運輸局
交通政策部交通企画課長
(代理)石山 弘

群馬県甘楽富岡振興局局長
岡庭 博隆

群馬県高崎安中振興局局長
(代理)小池 岳史

富岡商工会議所会頭
堀口 良一

ぐんま地域共創パートナーズ
鏡山 英男

関東運輸局
地域公共交通マスター
佐羽 宏之

受付

(代理)高崎警察署署長
藤井 勝好

(代理)富岡警察署署長
中澤 正樹

高崎市区长会副会長
天田 恒秋

富岡市区长会理事
浦野 公男

下仁田町区长会会長
今井 勝

下仁田高等学校PTA委員
吉岡 広

報道及び傍聴

第 4 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：2024 年(令和 6 年)6 月 25 日(火) 14：00～15：55

場所：G メッセ群馬 中会議室 302

群馬県高崎市岩押町 12-24

※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

(1) 上信電鉄及び沿線地域に関する調査結果（最終報告）の概要について

(2) 第 1 回経営連絡分科会における議論の概要について

(3) 潜在的利用者及び鉄道価値の把握に関する調査について

(4) 令和 6 年度協議会事業計画について

(5) 令和 6 年度協議会予算について

(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4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0-2 第4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 議事概要
- 資料1-2 上信電鉄及び沿線地域に関する調査結果（最終報告）
- 資料2-1 第1回経営連絡分科会 次第
- 資料2-2 上信電鉄の経営改善に向けた現状の整理について
- 資料3-1 上毛電気鉄道（上毛線）・上信電鉄（上信線）実証事業実施計画
- 資料3-2 潜在的利用者及び鉄道価値の把握に関する調査について
- 資料4 令和6年度協議会事業計画
- 資料5 令和6年度協議会予算
- 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 上信電鉄及び沿線地域に関する調査結果（最終報告）の概要について

<事務局より資料1-2に基づき説明>

《意見等》

■沿線自治体の財政支援について

【**黛副会長(富岡市企画課)**】

- ・ 上信電鉄の輸送人員はコロナ禍で減少したが、令和5年度は200万人に回復している。沿線の人口減少も考慮すると、今後も200万人前後で輸送人員が推移すると考えている。
- ・ 沿線自治体としては、財政支援を増やし続けることは困難である。現状と同程度の財政支援で利便性向上や利用者数増加につながる事が理想的である。

⇒【**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)**】財政支援に関して、上限や目安の検討は住民の理解を得る上でも重要な要素である。そのため、将来の輸送人員や収支の推移を行政として捉える必要がある。一方で前回の協議会においては、加藤会長から「上信電鉄は前向きな投資により化ける可能性がある」というご意見をいただいた。財政支援のなかで前向きな投資も重要な論点となる。

【**鏡山委員(ぐんま地域共創パートナーズ)**】

- ・ 利便性向上と運賃値上げは連携した議論が必要である。
- ・ 沿線自治体の財政支援の上限や目安に関しては、安全・安心な運行を維持・管理するための安全・保守点検に要する費用が検討の基礎になると考えている。そのうえでコスト削減策として、各鉄道で共通する間接部門（総務・企画等）共有化等の取組みを展開することも考えられる。

■他の手段に対する鉄道の優位性について

【**佐羽委員(関東運輸局地域公共交通マイスター)**】

- ・ 路線バス・BRTで代替する場合の優位性に関しては、鉄道を利用していない方にとっては影響の小さい要素として、無関係の話題として受け止められてしまいかねない。
- ・ 鉄道を利用していた方が路線バス・BRTを利用しない他にどのような影響を受けるのかを考慮すべきである。例えば、京福電鉄廃止等の過去の事例が参考になると考えられる。
- ・ 鉄道が廃止となった場合には、タクシーはじめ他の公共交通手段での代替が困難となり、自由に移動できない方の増加につながる。現状は自家用車で移動できている方にも関係のある話題であることを明示する必要がある。
- ・ 自家用車に関しては、日常的に交通事故が発生していることも踏まえると、鉄道から路線バス・BRTに転換することの負の影響は大変大きい。

■利用促進に係る取組みについて

【木内委員(上信電鉄(株))】

- ・ 地域連携 IC カード「no1be」導入により利便性が高まっていることはバス事業で確認している。交通系 IC カードは年間のランニングコストが大きく、Suica・PASMO の導入はハードルが高い状況である。バスでの導入実績を活かして、鉄道にローコストで導入できるのであれば、県が中心となって導入検討を進めていただきたい。

【黛副会長(富岡市企画課)】

- ・ 富岡市が運行するデマンド型乗合タクシーは現金・QR コード決済が利用可能であるが、交通系 IC カードには非対応である。観光客の利用促進を図る観点で「no1be」の導入を検討している。
- ・ デマンド型乗合タクシーと上信電鉄の両方に導入することによって、新幹線・上信電鉄・デマンド型乗合タクシーを一気通貫して、交通系 IC カードで利用可能となる。
- ・ 上信電鉄とともに引き続き、前向きに検討を進めていきたいと考えている。

⇒【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)】 IC カードの導入可能性検討は利用促進に係る重要な要素のひとつであり、導入費用やランニングコスト、効果を協議会内で議論することを考えている。

⇒【加藤会長(名古屋大学)】 地域連携 IC カードは 2 種類のカードが 1 枚となったものである。様々な交通を利用する中で、なおかつ上信電鉄が基幹的な位置付けなのであれば、上信電鉄で「no1be」が利用できないことのデメリットは大きいといえる。交通系 IC カードの導入は今後の計画策定の中で大きな柱になると考えられる。導入にあたっては、デマンド型乗合タクシー等の沿線の他交通手段との乗継による割引等の取組みも必要である。富岡市だけではなく南牧村の村営バスも対象とする等のエリアでの導入検討も考えられる。交通系 IC カードの積極的導入にあたっての手法や費用負担を検討する必要がある。交通系 IC カードは導入時の手続きの煩雑さ等があるが、公共交通をどのように使っているかという利用データを取得できるため、導入メリットも大きい。QR 決済・クレジット決済や GunMaaS のようなサブスク決済等も候補としてあるなかで、様々な交通手段をシームレスに利用できるように令和時代にふさわしい方法、費用が掛からない方法を実現できればと思う。

4.2 第 1 回経営連絡分科会における議論の概要について

<事務局より資料 2-1、2-2 に基づき説明>

特に意見なし。

4.3 潜在的利用者及び鉄道価値の把握に関する調査について

<事務局より資料3-1、3-2に基づき説明>

《意見等》

■実証実験について

【新井委員(甘楽町区長会)】

- ・ 高校生や駅1km圏の住民の利用はみられるが、それ以外の方に利用してもらうことが重要となる。例えば、子どもは鉄道を見たり、乗ったりすることが好きであるため、神社の七五三のお祝い等に自家用車ではなく、鉄道で来てもらうことで親子の体験を作ることが考えられる。

⇒【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)】今まで利用していない方を引き込むのは重要な要素である。多くの方に機会を提供したいと考えており、乗り放題キャンペーン以外の取組みも検討していきたい。

【鏡山委員(ぐんま地域共創パートナーズ)】

- ・ 今回はGunMaaSによって利便性が向上する実証実験であるが、利便性向上が利用者数増に与える影響を検証いただきたい。
- ・ GunMaaSでは移動実態の分析はできないと伺っているが、他アプリやシステムとの連携等で把握することは可能か。
- ・ 利用者の属性や利用区間・利用時間帯(誰かどこからどこまでいつ利用しているか)については、利用の少ない時間帯の利用喚起策検討や利用の多い時間帯の増便策の検討等に活用可能な貴重なデータとなる。

⇒【木内委員(上信電鉄(株))】乗務員や駅員が協力して、利用者の利用実態を調査する方法も考えられるが、現状の人手では対応できず、追加の人員費を要してしまう。

⇒【事務局】GunMaaSで利用区間等を把握するためには、システム改修に多額な費用・期間を要することが分かっている。そのため、人手・期間等を考慮した結果、今回の実証実験では、アンケート調査で利用区間等を把握する方針とした点、ご了承いただきたい。

【木内委員(上信電鉄(株))】

- ・ 上信電鉄では、正月にワンコイン乗り放題を実施し、毎年利用者数が増加している。沿線の神社等への参拝者数も増加しており、取組みを浸透させることが重要である。

■高校生保護者アンケート調査について

【鏡山委員(ぐんま地域共創パートナーズ)】

- ・ 高校生は半数程度が送迎や自転車通勤で通学していることが分かっている。高校生が利用するために必要な方策をアンケート調査で検証いただきたい。

⇒【事務局】承知した。

■沿線事業所等ヒアリング調査について

【佐羽委員(関東運輸局地域公共交通マイスター)】

- ・ 事業所の環境に対する意識に働きかける観点でISOや群馬県の認証制度等も踏まえて、通勤手段転換の可能性等をヒアリングいただきたい。

⇒【加藤会長(名古屋大学)】必ずしも鉄道が環境にやさしいとは言い切れない。自家用車よりも劣る場合もある。私の方で計算してみるのので、上信電鉄にはデータ提供のご協力をお願いしたい。

⇒【上信電鉄】承知した。

【鏡山委員(ぐんま地域共創パートナーズ)】

- ・ 業務での移動は自動車を中心であると想定されるが、東京等の遠方への出張で上信電鉄を活用することも考えられるため、ヒアリングで転換可能な需要の有無を把握いただきたい。

⇒【事務局】承知した。

■実証実験や調査内容の検討について

【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)】

- ・ 他協議会での意見も踏まえて、実証実験や調査内容は調整する必要がある。
- ・ そのため、個別具体的内容は事務局及び会長で協議の上、調整することで了承いただきたい。

<一同異議なし。>

4.4 令和6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。

4.5 令和6年度協議会予算について

4.6 今後のスケジュールについて

<事務局より資料5・資料6に基づき説明>

【加藤会長(名古屋大学)】

- ・ 今年度の協議会予算に関しては、計画策定に向けた取組みが中心となるため、各自治体の負担金や国の補助金が協議会運営や調査検討に充てられている。
- ・ ただ会議を開催するだけでは寂しい。計画を策定するだけでなく、イベント等の様々な取組みを推進することが望ましい。その活動を通じて、この協議会の名前がいろいろなところに出ていくと良い。

⇒【事務局】ご指摘の通りであると認識している。今年度は計画策定に注力することとして予算編成している。次年度以降に関しては、事業計画も含め検討していきたいと考えている。

【佐羽委員(関東運輸局地域公共交通マイスター)】

- ・ 計画策定後に関係主体の取り組む内容が不明瞭で具体的なアクションが伴わない事例もある。関係主体が主体性をもって取り組めるような働きかけが今後重要である。

⇒【加藤会長(名古屋大学)】本協議会のメンバー全員が計画に位置付ける事業の担い手となる。各委員の名前が必ず1カ所以上は計画に記載されていないといけない。本協議会を通じて、一つでも多くの取組みに参画することを意識して、議論を深めていただきたい。そのうえで地域との対話・調整や周知等も必要になると考えている。今年度の事業を推進するなかで必要に応じて、事業項目の再検討をお願いしたい。

また、住民への周知策として、協議会だより等の発行を検討いただきたい。

⇒【事務局】承知した。

【加藤会長(名古屋大学)】

- ・ 計画策定後の事業メニューに関して、活用できる国の補助制度等も踏まえて今後検討することとなる。そのため、今後の協議会において、適切な時期に活用できる補助制度等の共有をお願いしたい。

⇒【事務局】承知した。

【加藤会長(名古屋大学)】

- ・ 本協議会での検討経過は沿線自治体の法定協議会等にも共有し、上信電鉄と沿線の路線バス・デマンド型乗合タクシー等の他交通手段の円滑な連携が進むように配慮する必要がある。
- ・ また、本協議会での検討を踏まえて、沿線自治体での計画改定が必要となる場合もある。沿線自治体の法定協議会は準メンバーという意識をもって、今後議論を深めていただきたい。

4.7 その他

【浦野委員(富岡市区長会)】

- ・ 高校生の時に上信電鉄を利用していた際には、朝の通学時間帯には南蛇井駅でかろうじて座れるほどの満員状態での運行であった。現在、近隣の高校生は上信電鉄の運賃の高さから、JR 磯部駅まで送迎してもらい、JRで通学していると伺っている。
- ・ 観光で上信電鉄を利用する方は運賃の高さを気にしないが、日常で利用する方は運賃が重要な要素となる。
- ・ サイクルトレインに関しては、利用可能な駅に制約があることが、ネックであると感じている。
- ・ 駅周辺に駐車場を確保して、パーク&ライドが可能な環境を整備することも重要な取組みであると考えている。

以上

潜在的利用者及び鉄道価値の 把握に関する調査

「上信電鉄・上毛電気鉄道1日乗り放題キャンペーン」
アンケート調査

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

- 上信電鉄・上毛電気鉄道において、群馬県民を対象とした1日500円乗り放題キャンペーンを実施
- キャンペーンと合わせてアンケート調査を実施
- さらに、1日乗り放題チケット購入者を対象として、チケット利用後の利用経過アンケートを実施

実施概要

実施期間	上毛電気鉄道：9/1～11/4 上信電鉄：9/1～10/31
対象	平日：65歳以上の群馬県民 土日祝日(県民の日含む)：すべての群馬県民 ※群馬県民及び年齢の判断は「GunMaaSのマイナ連携機能」を活用
キャンペーン方法	GunMaaSを活用したデジタルチケットを活用 価格：大人500円 子ども250円
アンケート内容	【デジタルチケット購入者】利用実態、利用しての困りごと等 【デジタルチケット未購入者】未購入理由、今後の購入意向 =====
	【利用経過アンケート】 ※デジタルチケット購入者アンケート回答者のみ対象 チケット利用後の普段の行動の変化等

上信電鉄・上毛電気鉄道1日乗り放題キャンペーンの結果

- ・上毛電気鉄道：延731件
- ・上信電鉄：延1,034件

※1人が複数回デジタルチケットを購入している場合もあり

キャンペーン実施状況

	65歳以上対象のデジタルチケット	群馬県民・全年齢対象のデジタルチケット	合計
	全日利用可	土日祝(県民の日含む)のみ利用可	
上毛電気鉄道	139件(65日間)	592件(24日間)	731件(65日間)
上信電鉄	207件(61日間)	827件(21日間)	1,034件(61日間)

《参考》他の紙媒体のフリーパスの令和5年度の販売枚数

[上電]赤城南麓フリーパス：9月93件 10月62件 11月33件

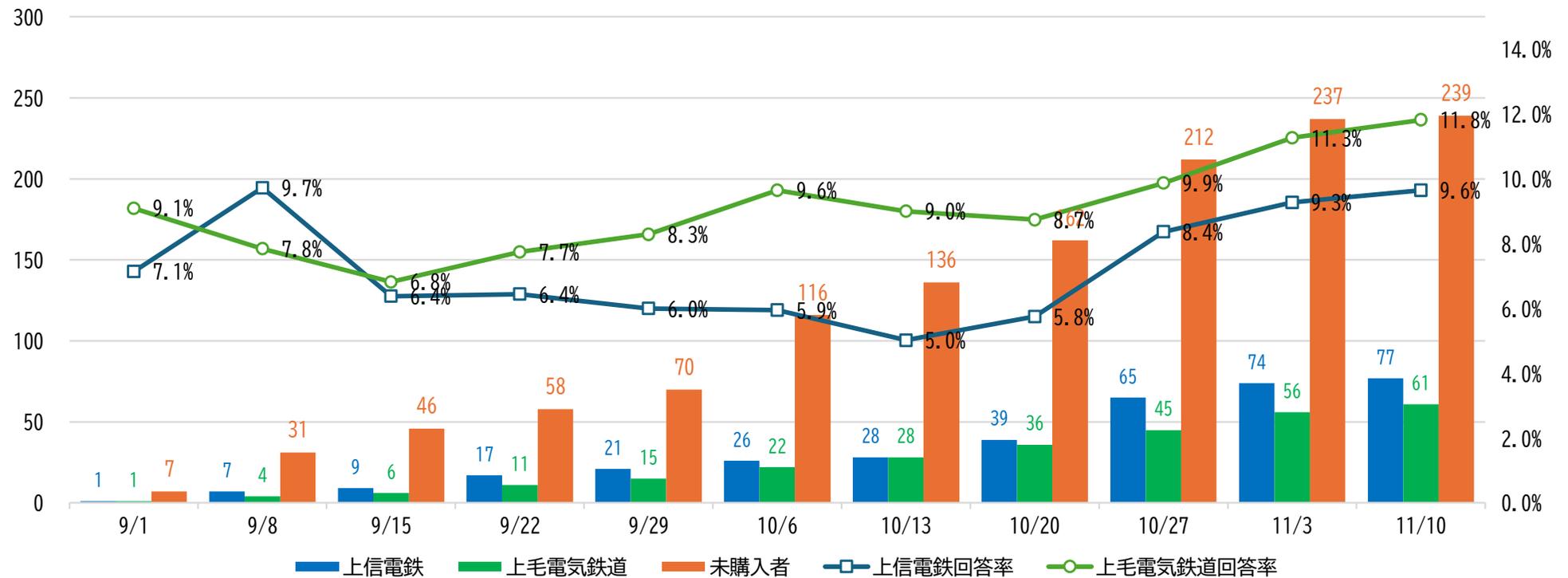
[上電]運転免許返納者割引ワンデーフリーパス：9月88件 10月115件 11月96件

[上信]一日フリー乗車券：9月82件 10月39件

実証実験アンケートの結果概要

- 上信電鉄：77件(購入延件数のうち9.6%)
- 上毛電気鉄道：61件(購入延件数のうち11.8%)
- 未購入者：241件

※1人が複数回デジタルチケットを購入している場合もあり



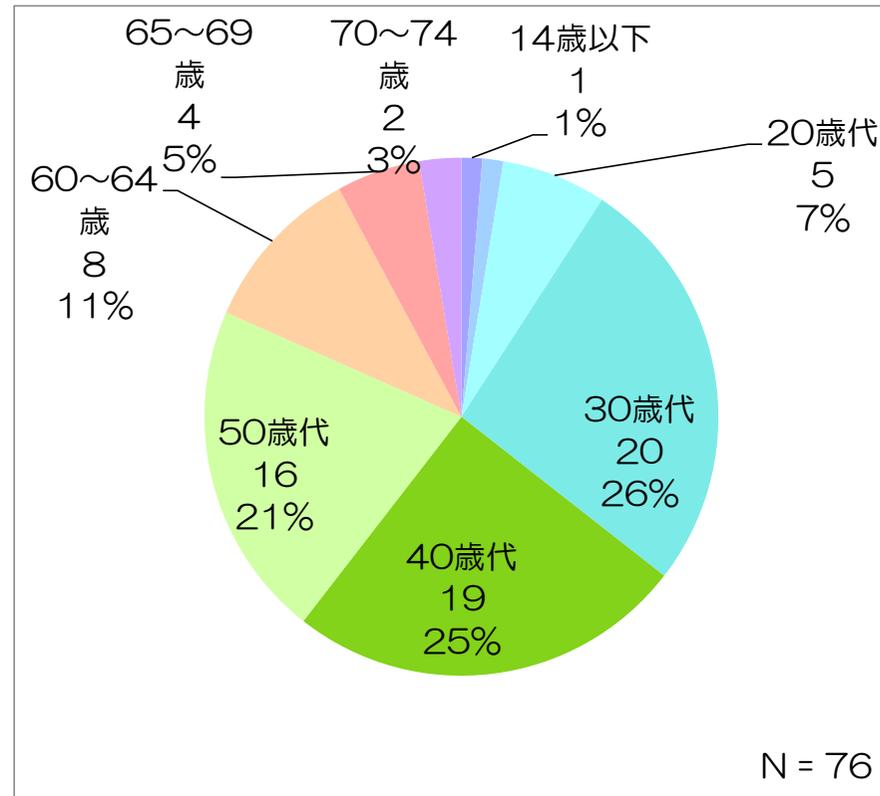
アンケート回答状況

※以降は未回答・不明票を除いて集計・分析

チケット購入者アンケート

回答者の属性

- 購入者アンケートは30～50歳代の回答割合高、65歳以上回答割合低
→チケット販売枚数も同様の傾向
- GunMaaSは提示のみ、アンケートは入力等の操作必要なことが高齢者の回答割合低下の要因と推察



【チケット販売枚数】

65歳以上限定：延207件(20.0%)利用可能日数61日

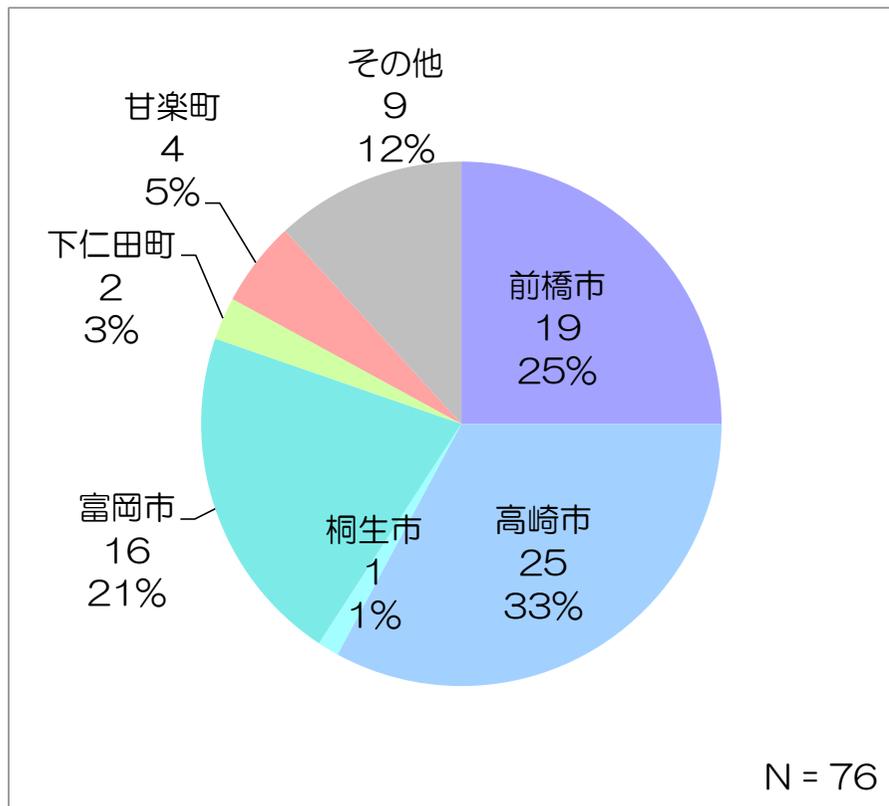
土日祝限定：延827件(80.0%)利用可能日数21日

回答者の年齢構成

※無回答・不明票除く

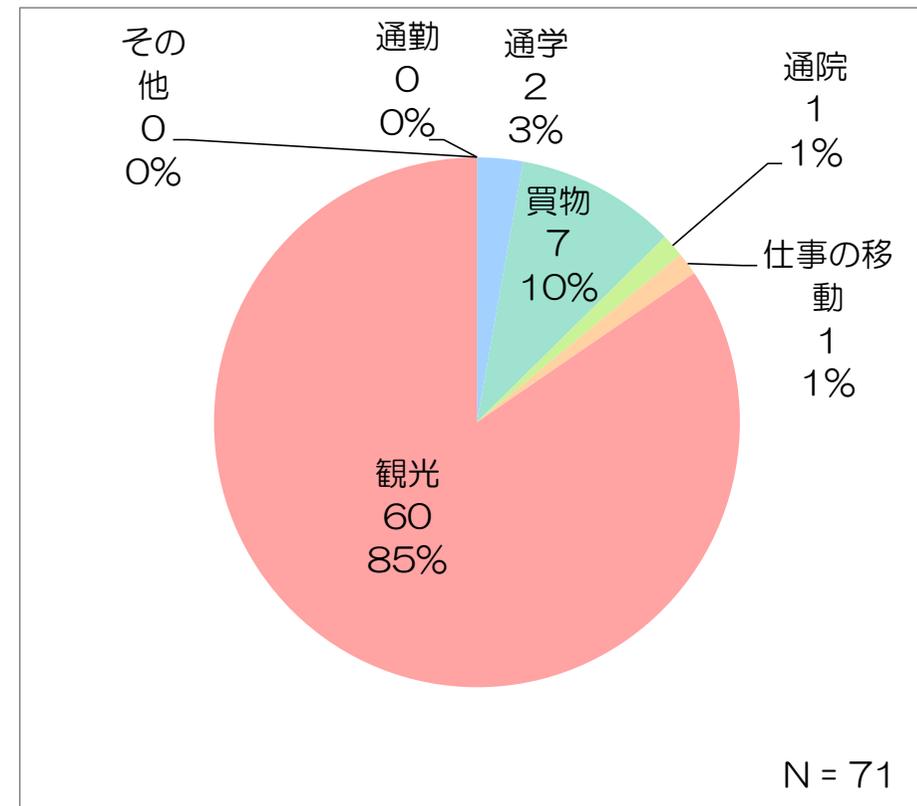
回答者の属性

- 利用者の居住地は沿線自治体以外に前橋市在住者の利用も多い
→沿線外からの来訪促進に寄与したと推察
- 利用目的は観光利用が主



回答者の居住地

※無回答・不明票除く

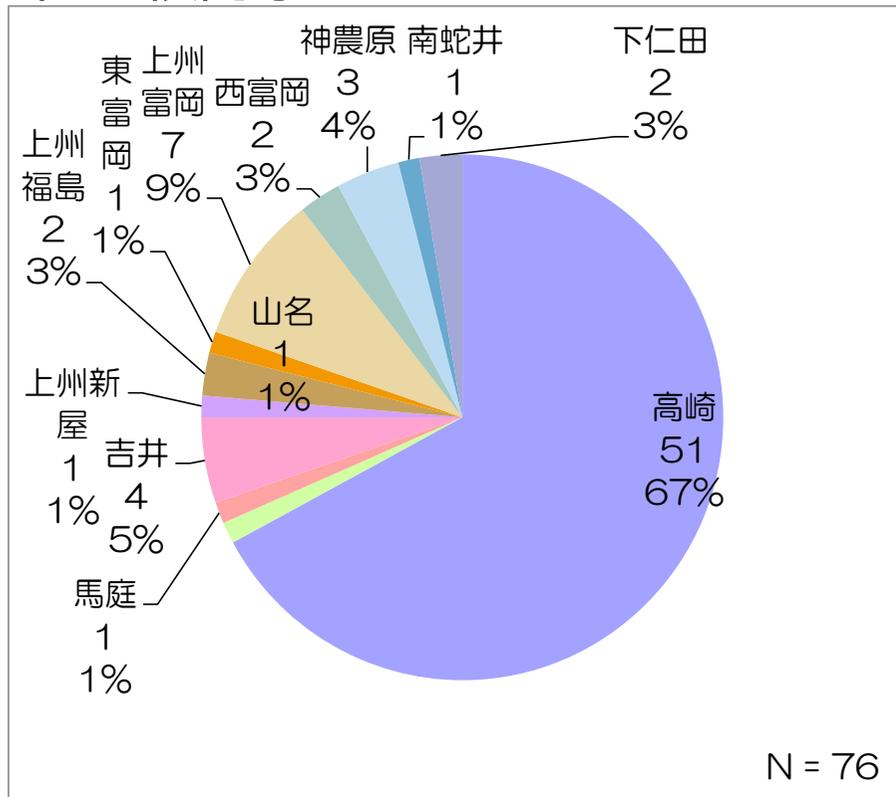


回答者の利用目的

※無回答・不明票除く

来訪施設・場所

- 上信電鉄は高崎駅を利用開始駅とする利用が約7割
→JRからの乗り換え後の利用と推察
- めんたいパークやこんにゃくパーク等の観光施設への来訪が中心
→観光施設と連携した取組みの可能性の検討余地



利用開始駅

※無回答・不明票除く



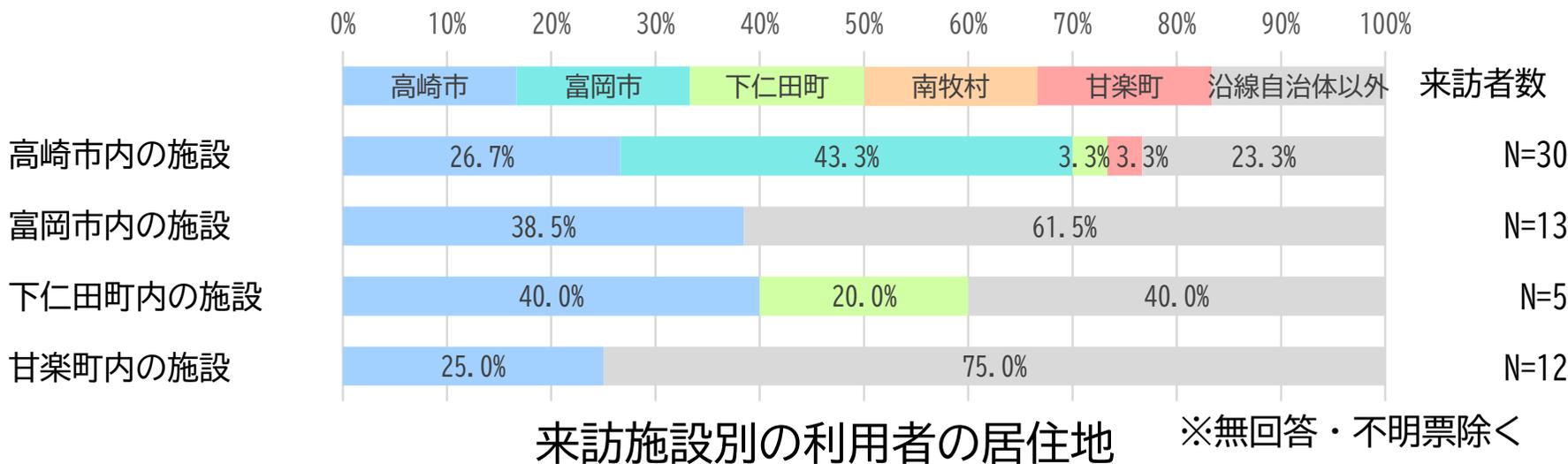
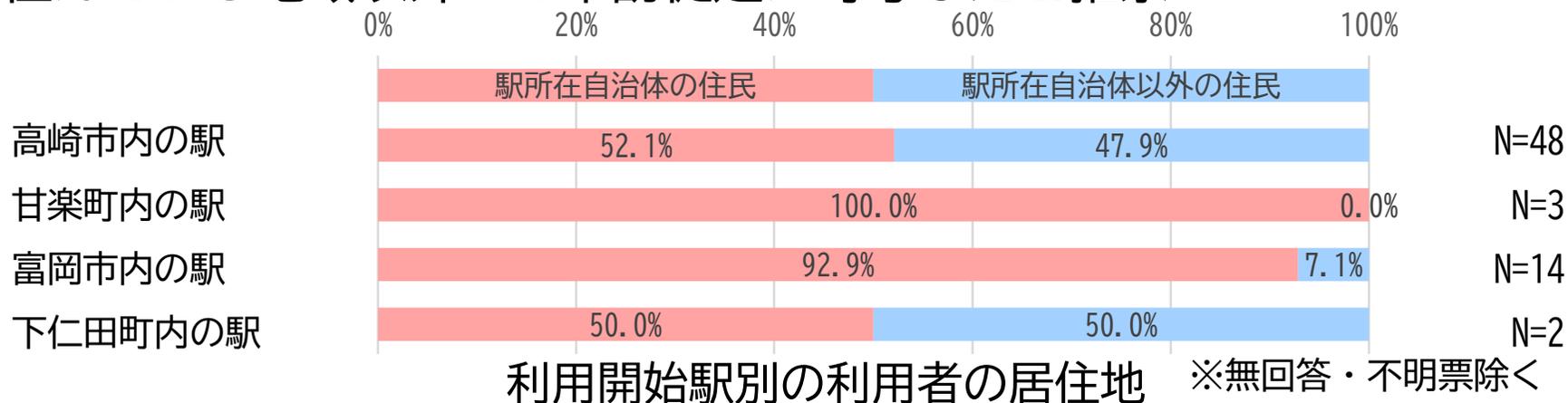
来訪施設・場所

※無回答・不明票除く

上信電鉄は
目的施設が
明確

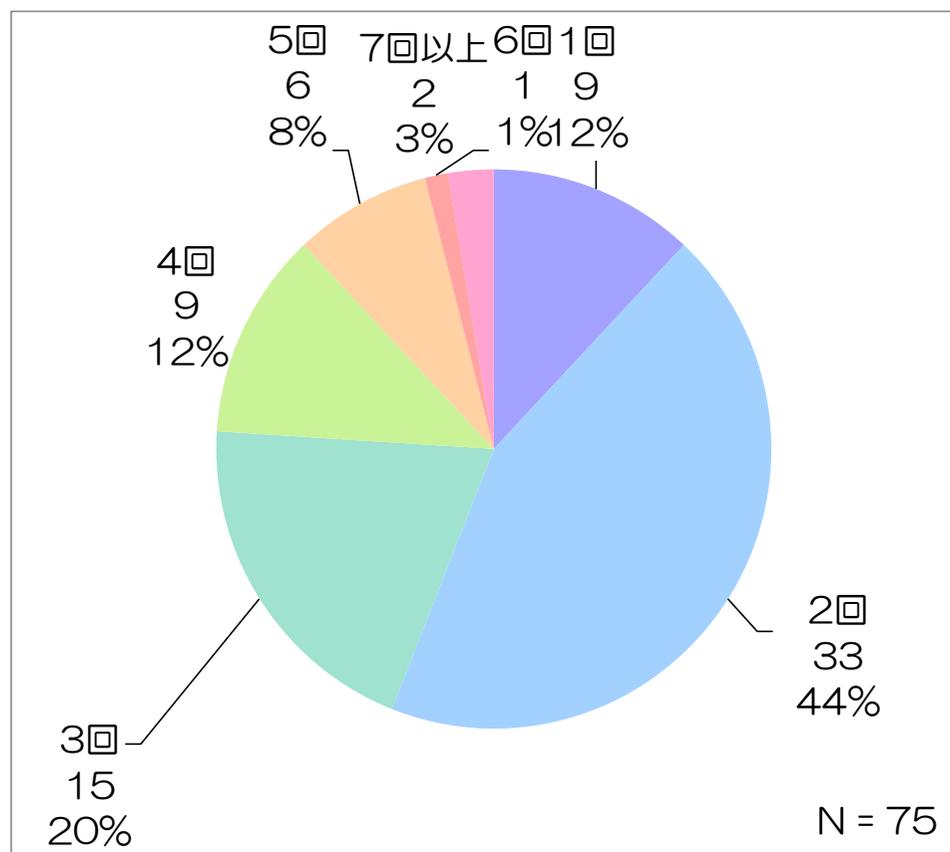
来訪施設・場所

- 高崎市内の駅では駅所在自治体以外の住民も利用開始駅としている
- 各市町の施設の主な来訪者は施設所在の自治体以外(高崎市内の施設は約7割が市外からの来訪)
- 富岡市内の施設に関しては、沿線自治体以外からの来訪もみられた
→住んでいる地域以外への来訪促進に寄与したと推察



チケットを利用した乗車回数

- 主な利用は2回利用(往復)
- 一方で2回利用以上もみられる
→途中下車を伴う利用もみられ、周遊促進に寄与していると推察



乗車回数

※無回答・不明票除く

新規顧客の獲得

- 主な利用者は普段鉄道を利用していない方
- 回答者76人のうち約8割が普段の上信電鉄利用経験なし

回答件数		GunMaaS		合計	
		今回初めて利用する	過去に利用したことがある		
上 信 電 鉄	小計	11	8	19	
	利用あり	半年以内に数回利用したことがある	6	4	10
		月に数回利用している	4	3	7
		週に数回利用している	1	0	1
		ほぼ毎日利用している	0	1	1
	小計	37	20	57	
	利用なし	今回初めて利用する	13	7	20
		1年以上前に利用したことがある	18	8	26
		1年以内に数回利用したことがある	6	5	11
	合計		48	28	76

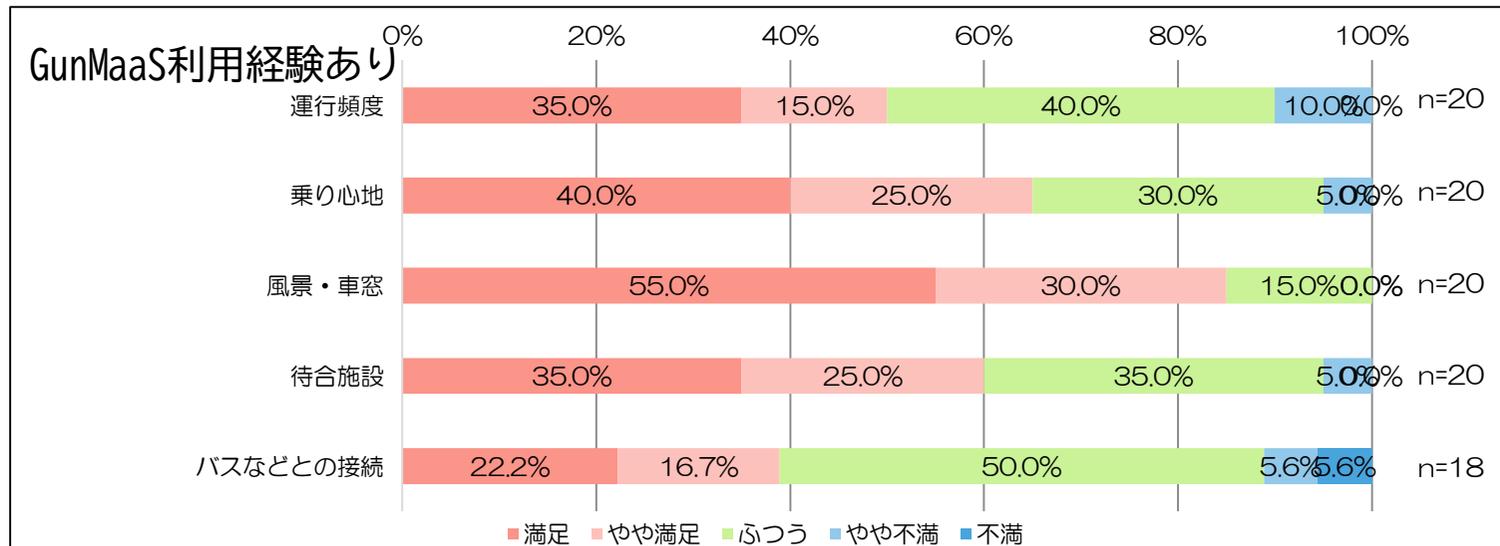
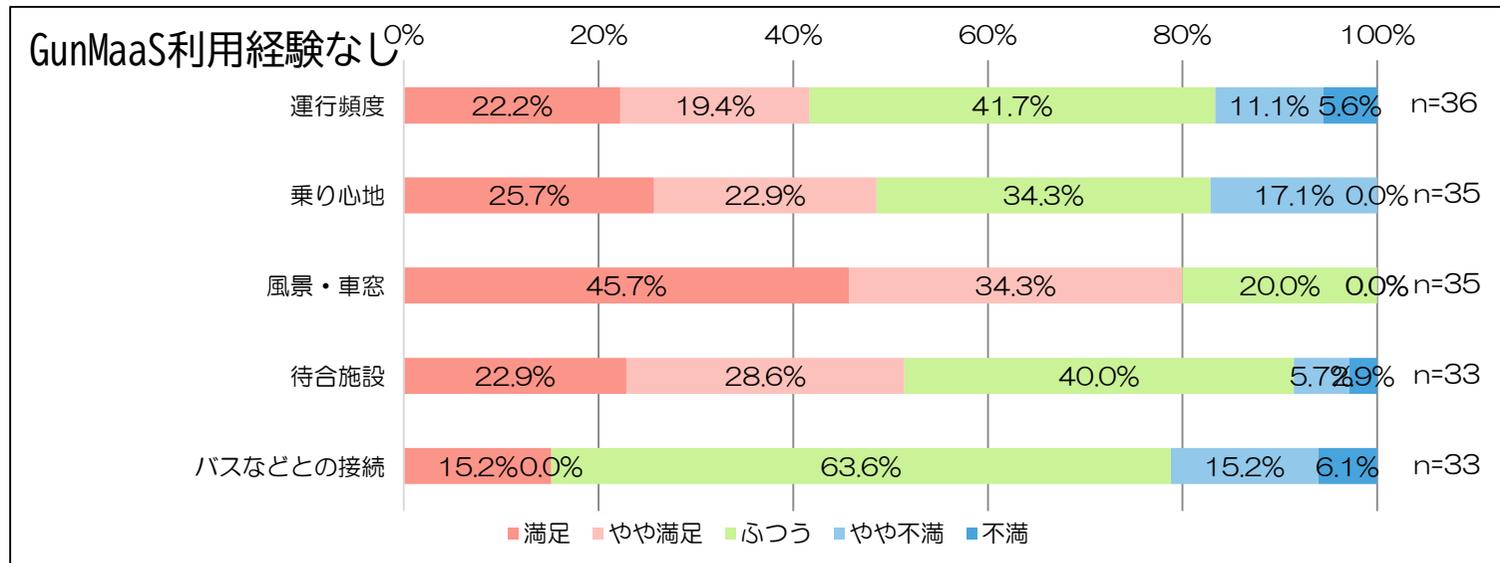
実証実験を通じた新規需要

※無回答・不明票除く

上信電鉄に関する評価

- 上信電鉄を普段利用していない方は風景等で満足度が高い傾向、GunMaaS利用者の方が評価が高い

上信電鉄利用経験なし



鉄道利用の満足度

※無回答・不明票除く

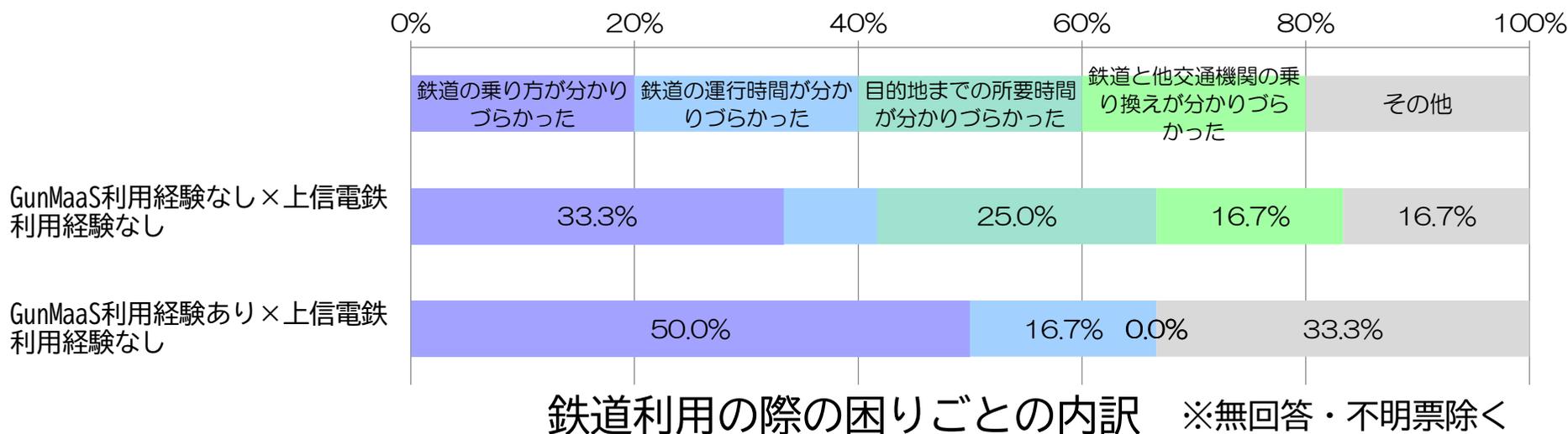
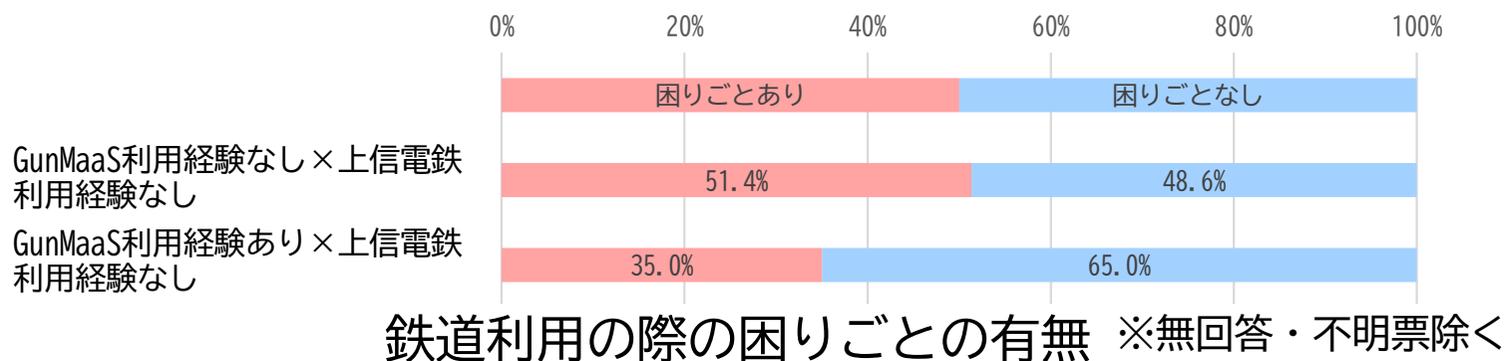
《参考》 普段の鉄道利用頻度別のチケット利用目的

- 普段の鉄道利用状況によらず、観光目的利用が多い傾向(普段利用あり：約65%、普段利用なし：約91%)

回答件数		利用目的					合計		
		通勤	通学	買物	通院	仕事の移動		観光	
上 信 電 鉄	小計	0	2	4	0	0	11	17	
	利用あり	半年以内に数回利用したことがある	0	0	1	0	0	8	9
		月に数回利用している	0	1	3	0	0	3	7
		週に数回利用している	0	1	0	0	0	0	1
		ほぼ毎日利用している	0	0	0	0	0	0	0
		小計	0	0	3	1	1	49	54
	利用なし	今回初めて利用する	0	0	1	0	1	17	19
		1年以上前に利用したことがある	0	0	1	0	0	24	25
		1年以内に数回利用したことがある	0	0	1	1	0	8	10
	合計		0	2	7	1	1	60	71

実証実験アンケートの分析の着眼点

- GunMaaS利用経験なしの利用者の51.4%は鉄道利用時に困りごとあり
→GunMaaS利用経験ありの場合は困りごとありは35.0%にとどまる
- 困りごとは「鉄道の乗り方」が主、無人駅での乗降方法等と推察
- 他交通機関との乗り換えの分かりづらさはGunMaaS利用経験の有無で差あり
→GunMaaSでバス等を利用した経験によると推察

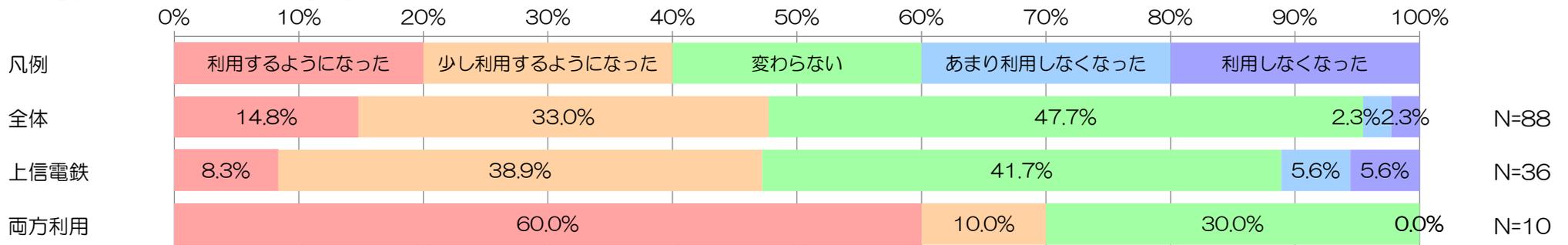


利用経過アンケート

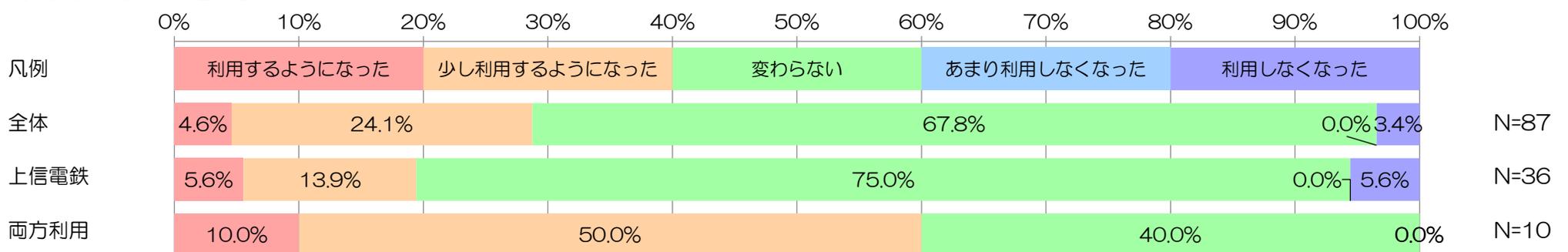
利用の変化

- チケット利用者を対象にその後の上信電鉄・上毛電気鉄道の利用状況を把握するためのアンケートを共通で実施
- 実証実験前と比較して、47.2%が以前よりも利用する傾向
- 日常的な利用は約19.4%が利用増加
⇒両方の鉄道のチケットを利用している場合は約60.0%

以前と比較した利用



日常的な利用



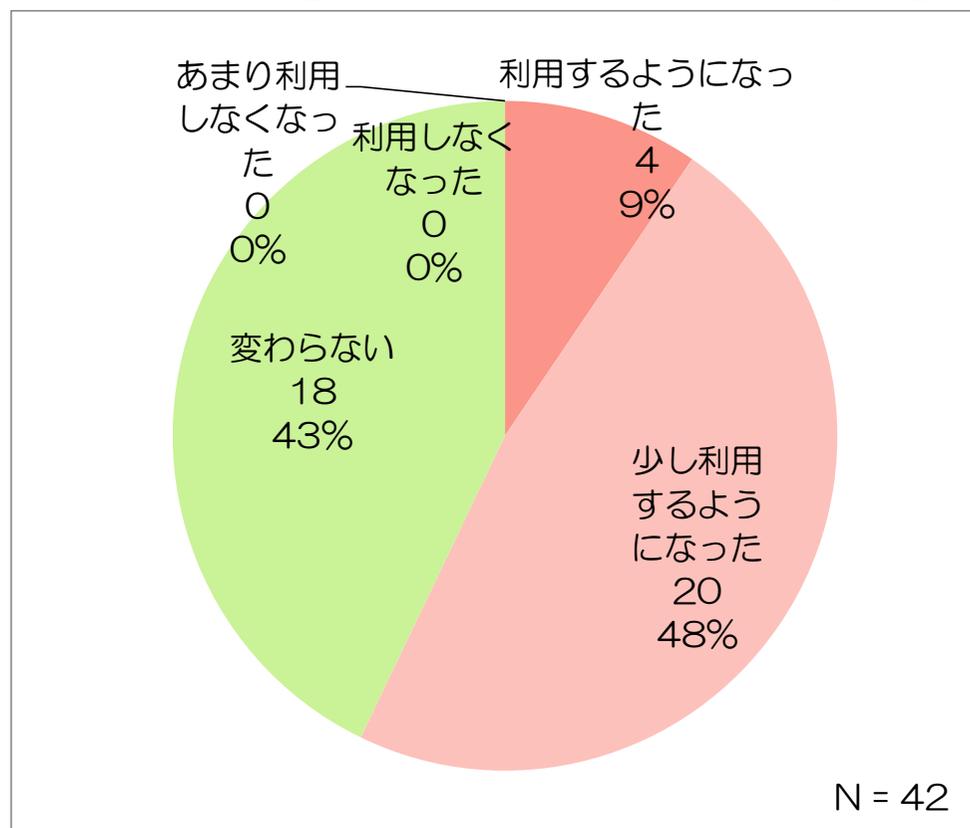
鉄道利用の変化

※無回答・不明票除く

《参考》 日常利用の変化(両鉄道合算)

- 実証実験前と比較して、利用するようになった方に着眼した場合、約57%が上信電鉄・上毛電気鉄道を利用するような傾向がみられる

⇒実証実験がきっかけとなり、日常利用に鉄道を組み込むような生活スタイルの訴求につながったと推察



鉄道利用が増えた方の日常利用の状況

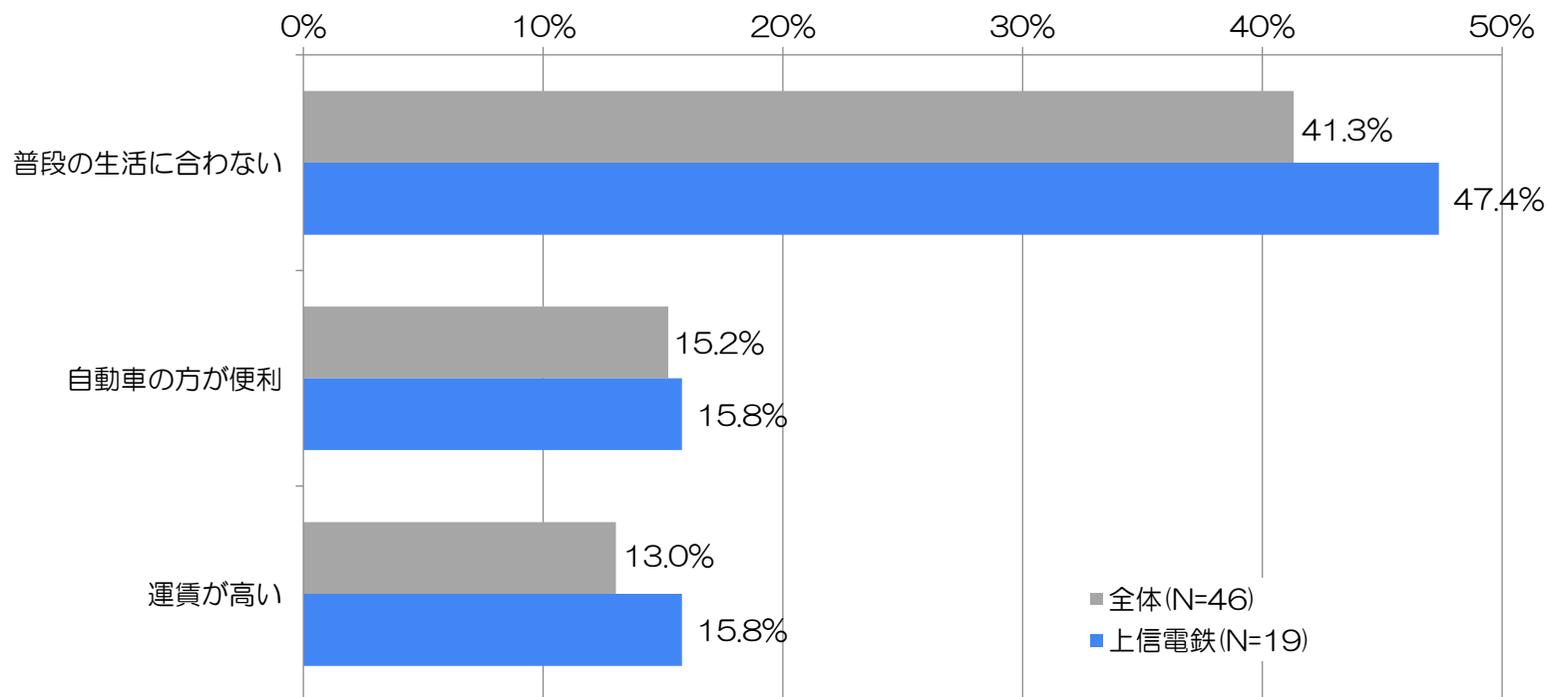
※無回答・不明票除く

利用頻度が変化なし・減少の理由

- 実証実験前と比較して、利用頻度が変化なし・利用しなくなった方の主な理由は普段の生活に合わないことが最も多い
⇒今後の取組みとして、

- ①生活に鉄道を組み込むような個人への働きかけ
- ②個人が行動変容しやすいように企業・団体等への働きかけ
(勤務時間調整等)

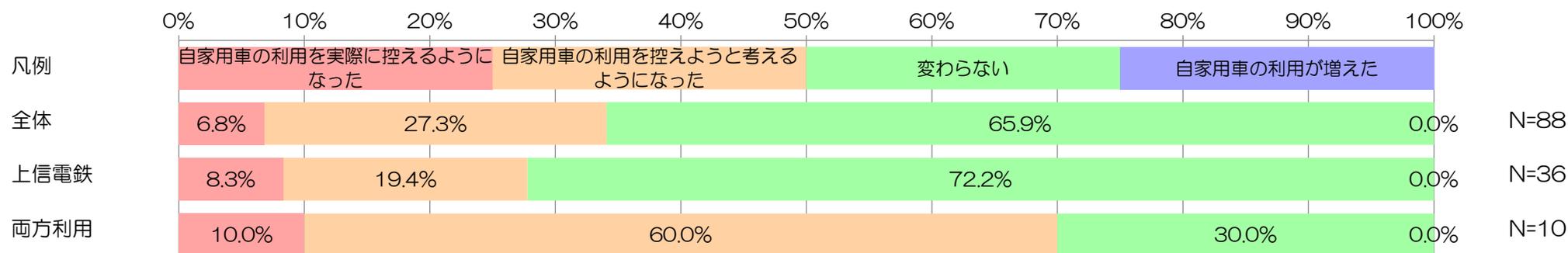
が想定



鉄道利用が変わらない・増えなかった方の主な理由 ※無回答・不明票除く 18

自家用車利用の抑制

- 実証実験前と比較して、約27.8%が自家用車の利用を控えるような行動変容・意識変容
⇒両方の鉄道のチケットを利用している場合は約70.0%



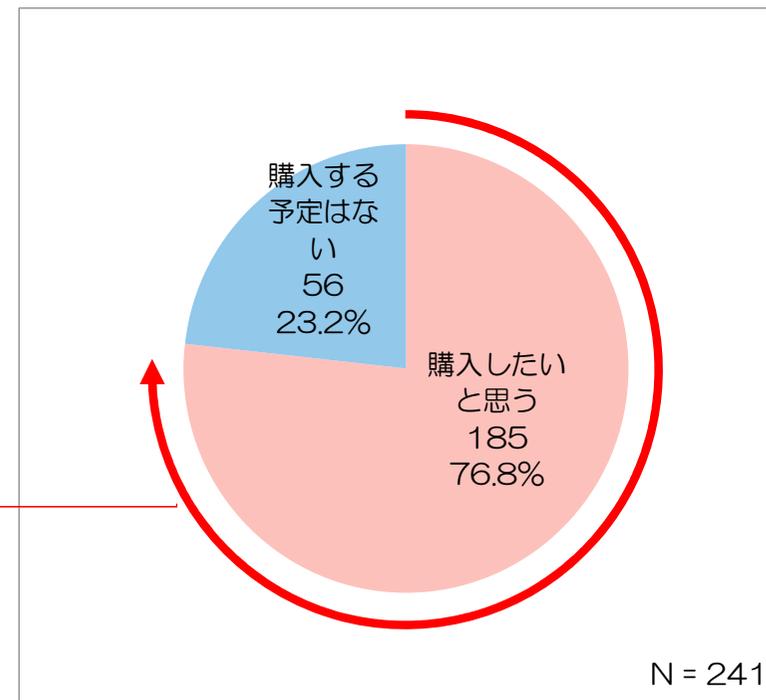
自家用車利用の変化

※無回答・不明票除く

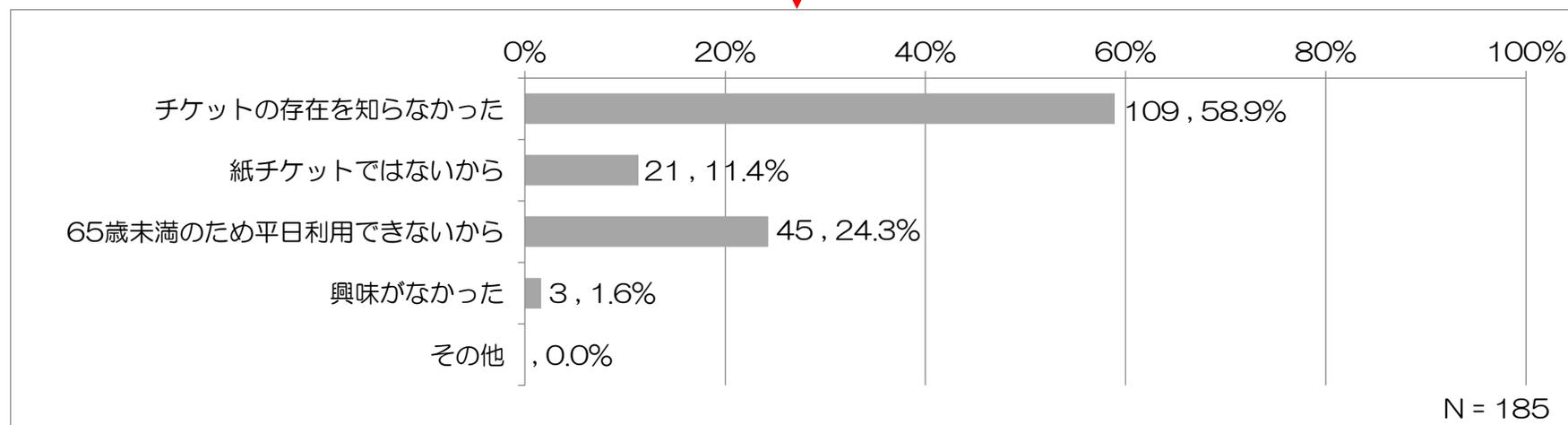
未購入者アンケート

購入意向及び購入しなかった理由

- 未購入者を対象にアンケートを実施
- 76.8%が購入意向あり
- 未購入理由はチケットの存在を知らなかったことが主

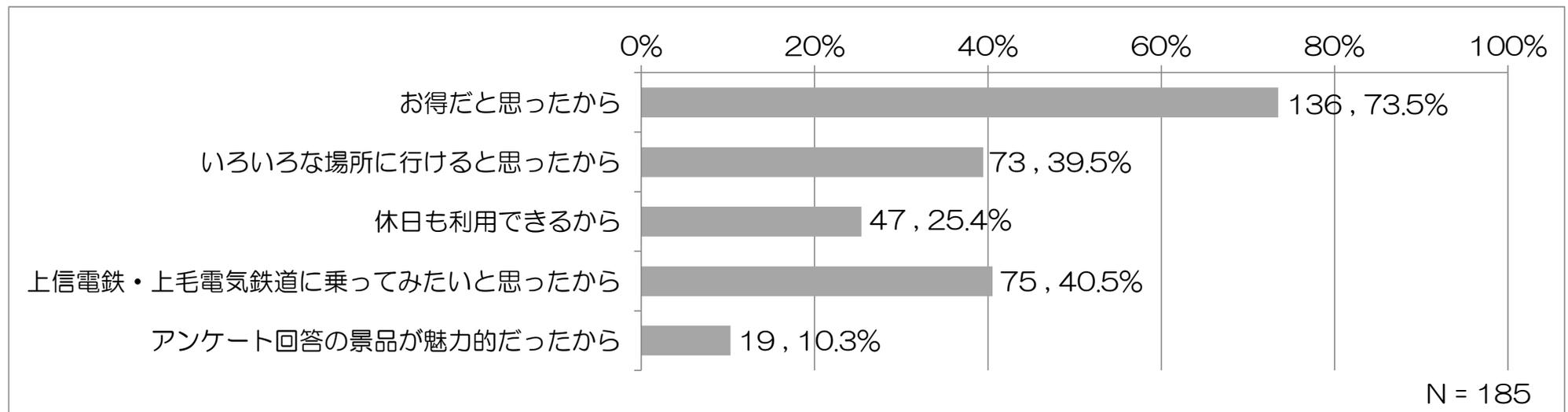


購入意向



購入したいと思った理由

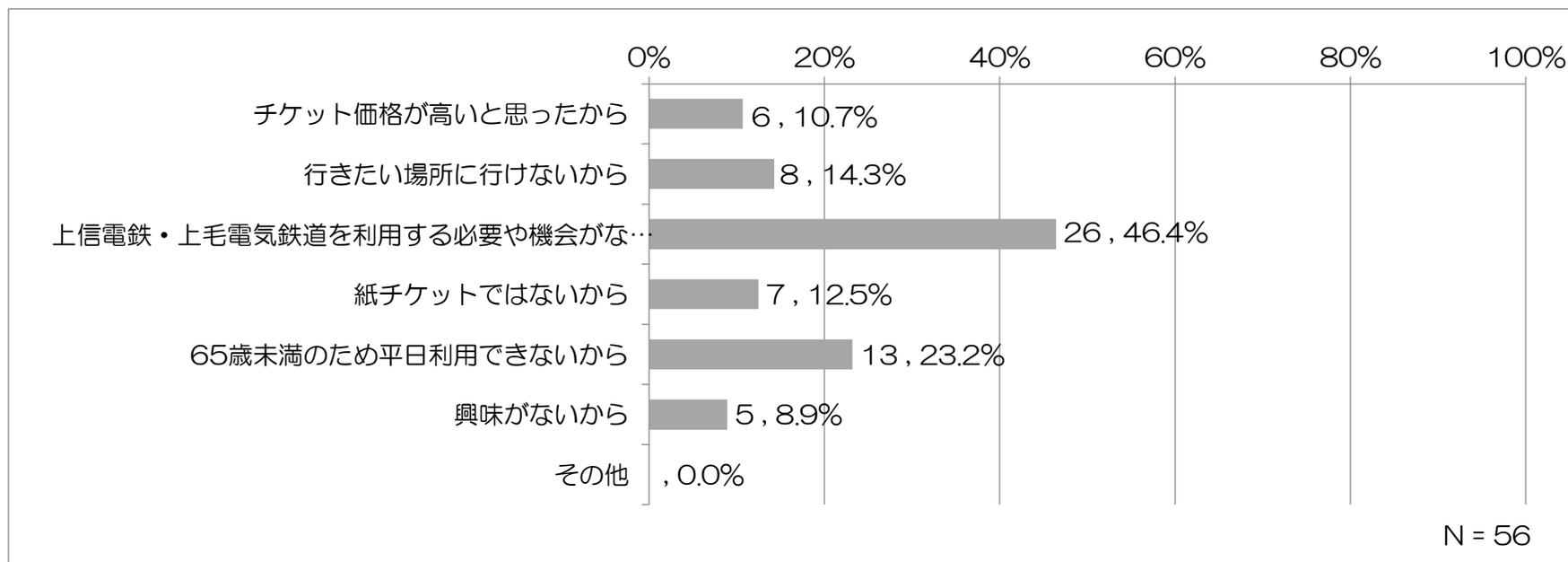
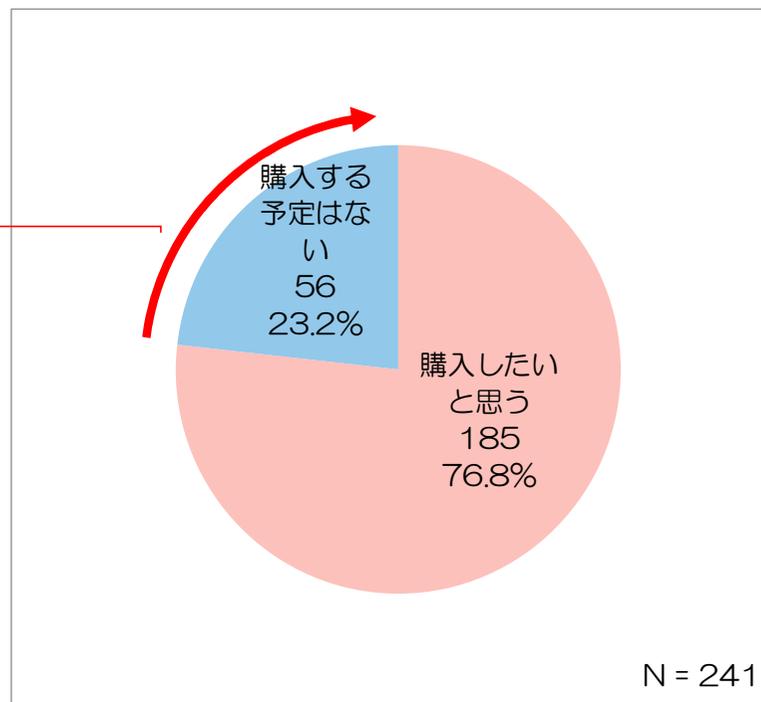
- チケットのお得さが最も多い
- 上信電鉄・上毛電気鉄道を利用してみたいと思ったが2位
→チケット造成そのものが上信電鉄・上毛電気鉄道に興味・関心をもっていたと大きくきっかけになったと推察



購入したいと思った理由

購入したくない理由

- 購入したくない理由は、上信電鉄・上毛電気鉄道を利用する必要性や機会がないことが主
- 65歳未満で平日利用できないことも要因



購入したくない理由

上信電鉄における分析と利用促進策の方向性

- 回答者の約8割が普段は上信電鉄を利用していない(11頁)
→ **今回の実証実験により新規顧客の獲得につながった**
- 利用者の目的地から、観光施設への来訪に利用と推察(8頁)
- チケット造成そのものが上信電鉄・上毛電気鉄道に興味・関心をもっていただくきっかけになったと推察(22頁)
→ **今回のキャンペーンに加えて、観光施設や観光施設周辺の商店等と連携した特典等を用意することで、沿線地域の活性化など、より大きな効果が期待できる可能性**
施策例：観光施設入場券と地域のお買い物券、乗り放題チケットのセット等
- 約27.8%が自家用車の利用を控えるような行動変容・意識変容(19頁)
→ **より多くの沿線住民に行動変容を促すためにも、今回のようなキャンペーンを継続的に実施していくことが重要となる**

潜在的利用者及び鉄道価値の 把握に関する調査

高校生保護者アンケート

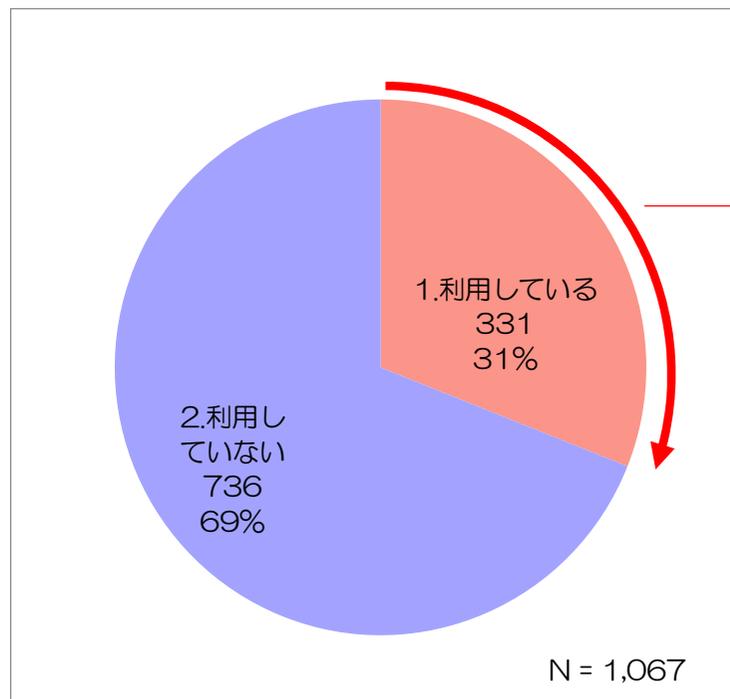
アンケートの概要

- 上信電鉄・上毛電気鉄道の沿線高校の保護者を対象にアンケートを実施
- 協力校：計18校(1/6時点、上信電鉄・上毛電気鉄道沿線合計)
⇒うち上信電鉄沿線8校
【協力校】
下仁田高等学校、吉井高等学校、富岡高等学校、高崎女子高等学校、高崎工業高等学校、高崎商業高等学校、高崎高等学校、高崎東高等学校
- 回答者数：2,993名(1/6時点、上信電鉄・上毛電気鉄道沿線合計)
⇒うち上信電鉄沿線1,069名

※以降の集計・分析では、無回答・不明票を除いている

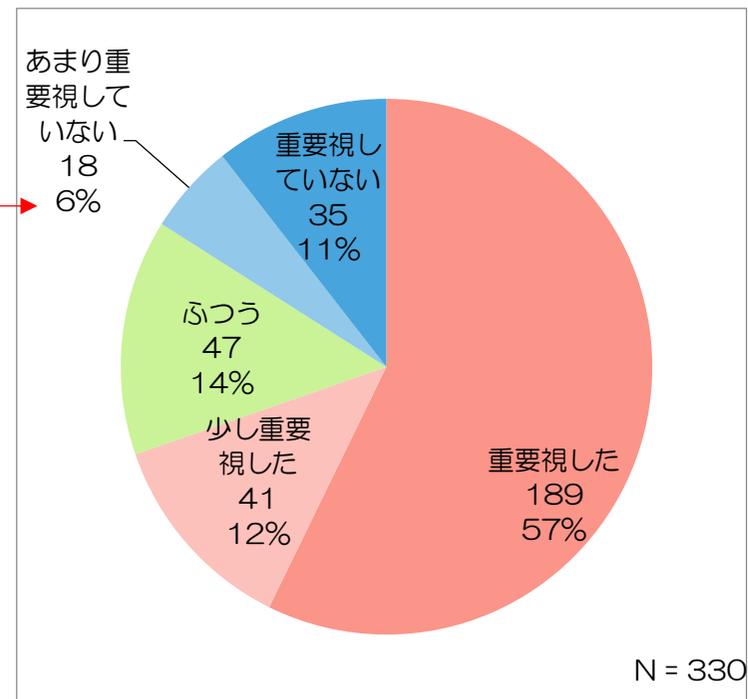
鉄道利用の状況と進路選択における重要度

- 回答者のうち約31%のお子様が上信電鉄を利用して通学
- 上信電鉄を利用しているお子様に関して、約69%は鉄道での通学を進路選択の際に重要視



鉄道の利用状況

※無回答・不明票除く

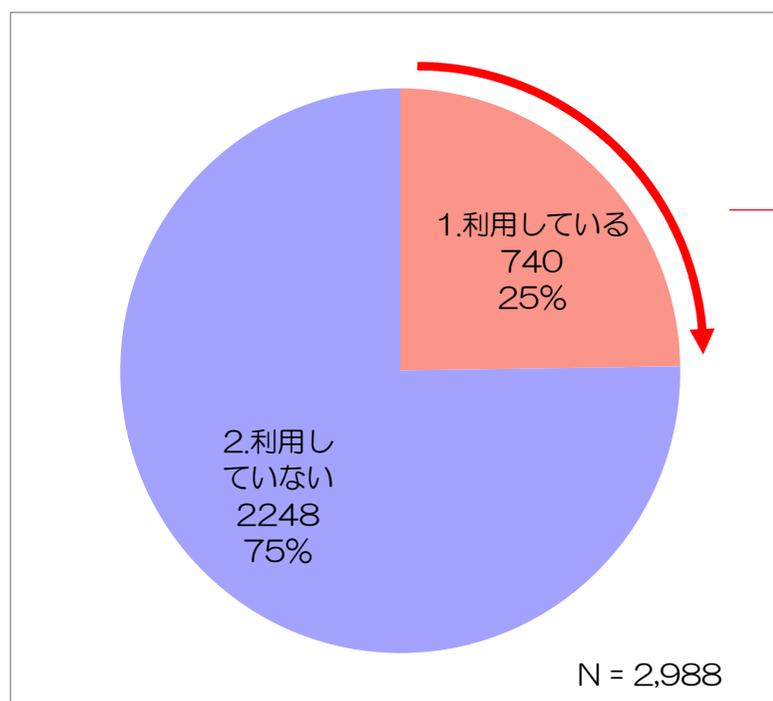


鉄道運行の重要度合

※無回答・不明票除く

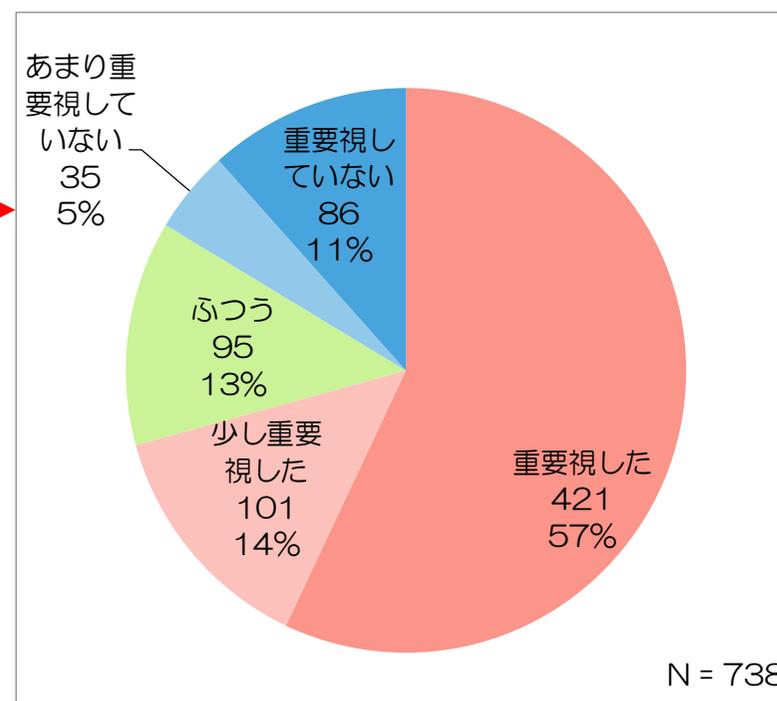
《参考》 鉄道利用の状況 (両鉄道合計)

- 回答者のうち約25%のお子様が上信電鉄・上毛電気鉄道を利用して通学
- 上信電鉄・上毛電気鉄道を利用しているお子様に関して、約71%は鉄道での通学を進路選択の際に重要視



鉄道の利用状況

※無回答・不明票除く

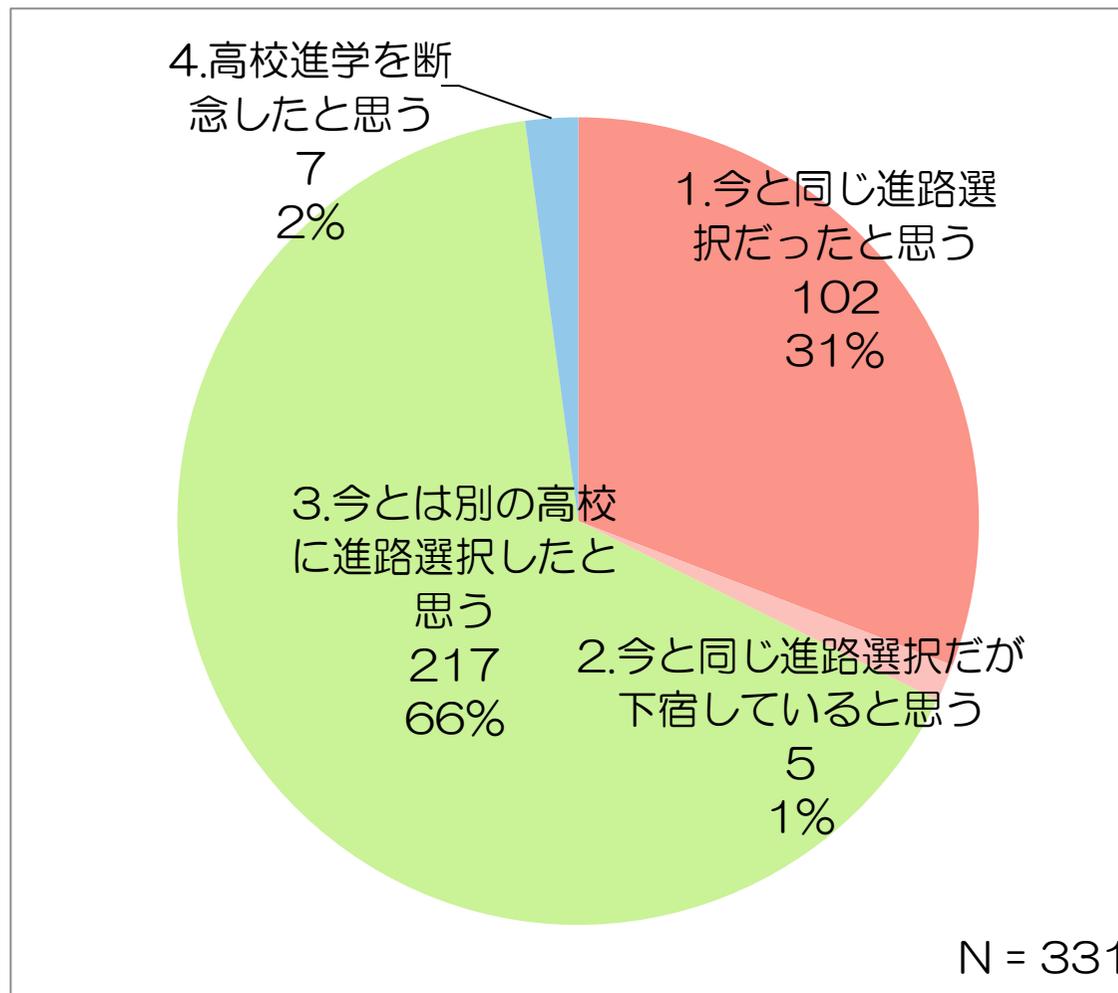


鉄道運行の重要度合

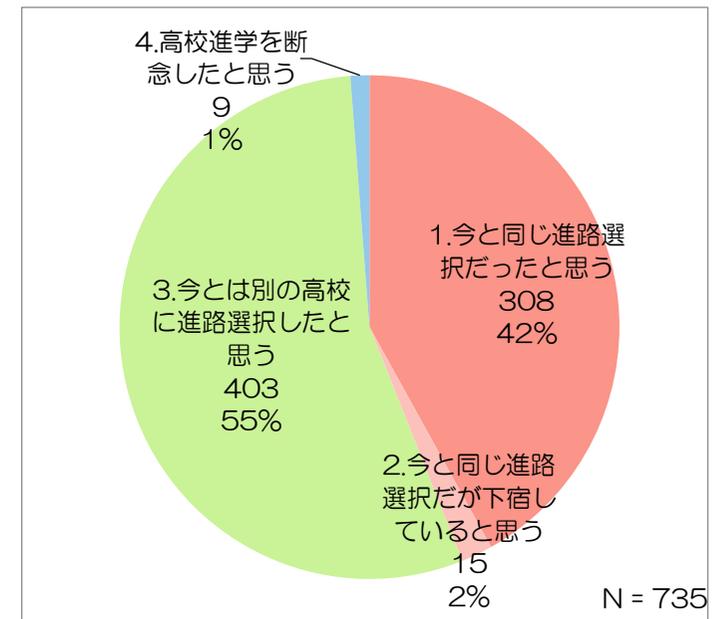
※無回答・不明票除く

進路選択への影響

- 上信電鉄を利用して、通学できなかった場合に約66%は今とは別の高校に進路選択したと回答
⇒ 上信電鉄の運行が進路選択に与えている影響が大きい



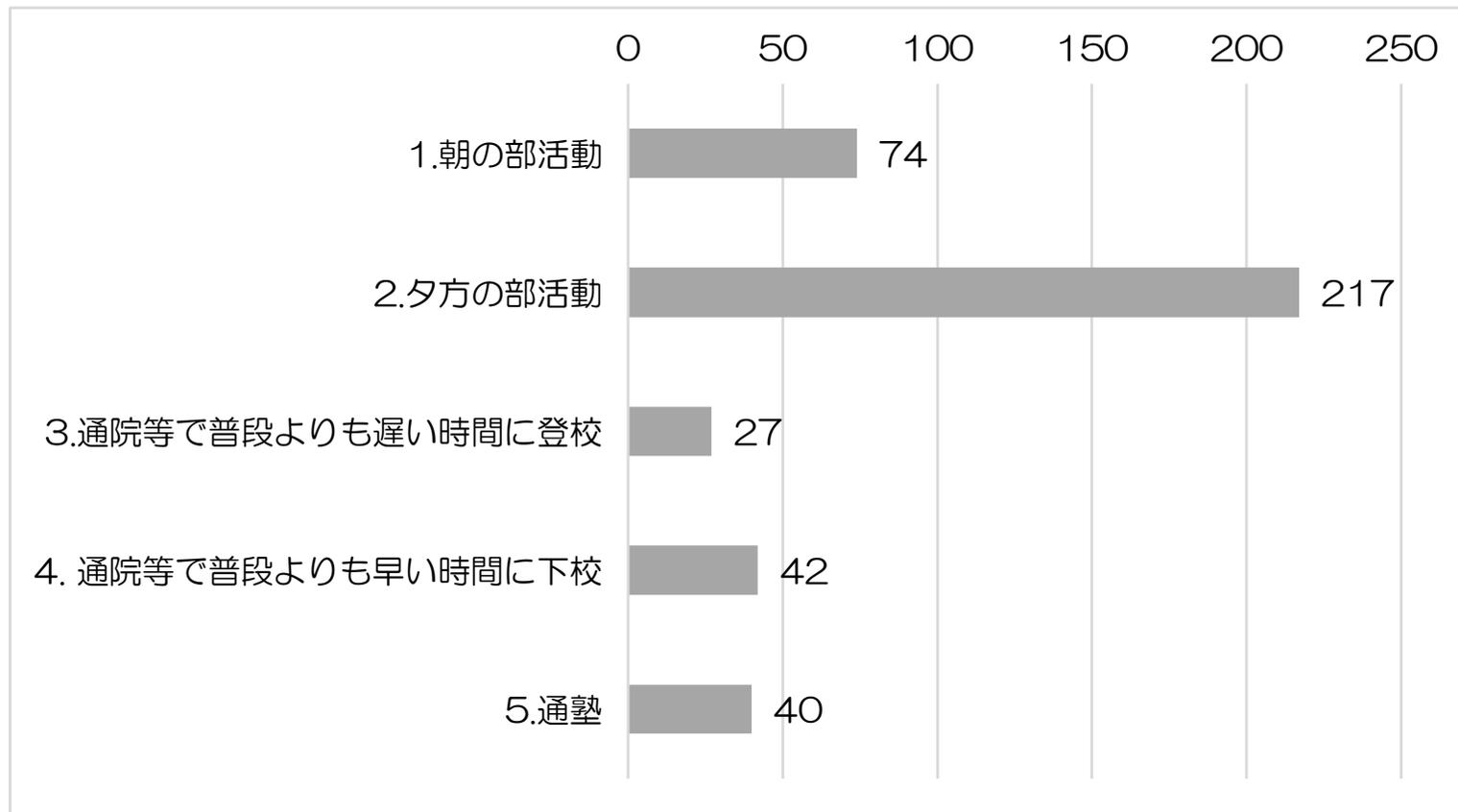
鉄道運行の進路選択に与える影響
※無回答・不明票除く



《参考》両鉄道の合計
※無回答・不明票除く

鉄道利用により実現している学校生活

- 鉄道運行していることで夕方の部活動に参加しやすい環境となっているといえる

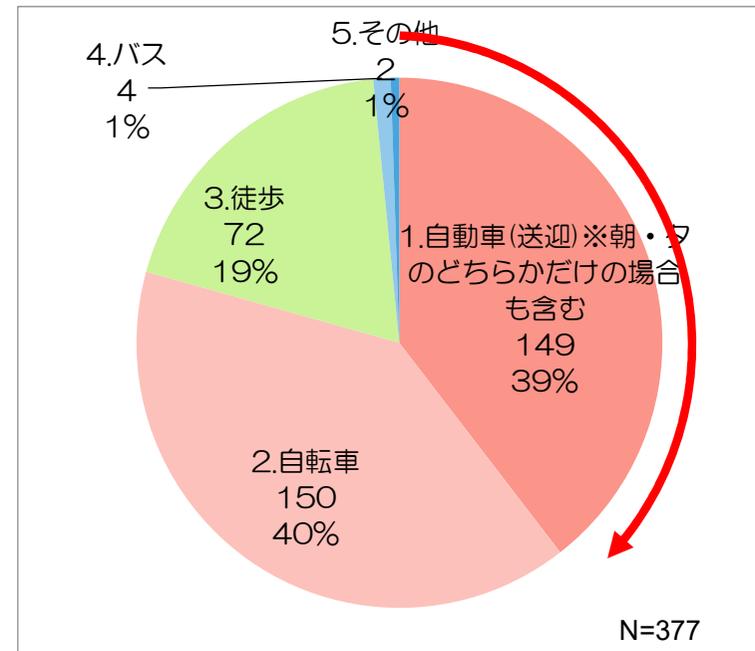


鉄道利用により実現している学校生活

※無回答・不明票除く

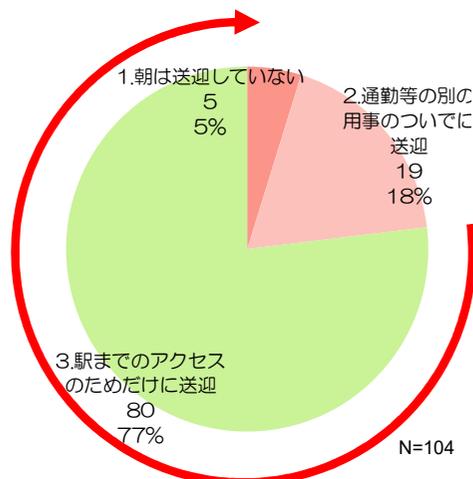
送迎の状況

- 約39%は上信電鉄の駅まで送迎
- 朝・夕それぞれ駅までのアクセスだけのために送迎
- 朝は7時台に送迎が集中
- 夕は時間帯が分散



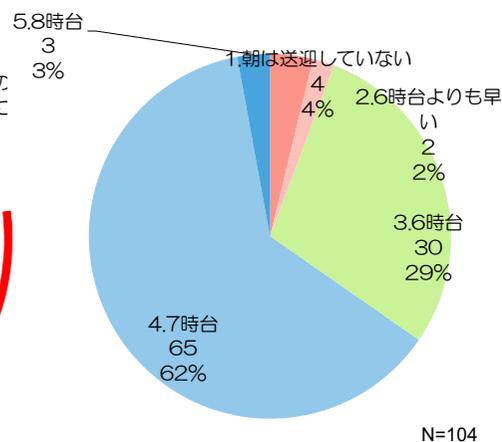
※無回答・不明票除く

朝の送迎



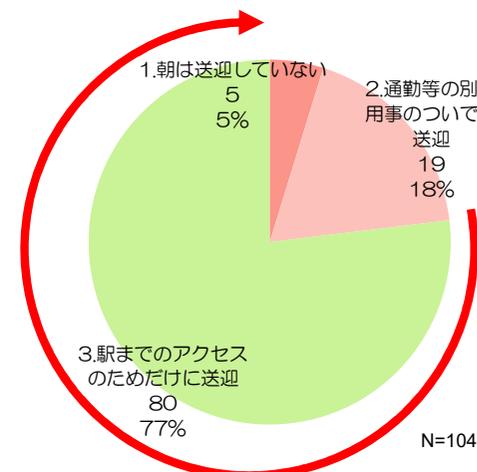
※無回答・不明票除く

朝の送迎時間帯



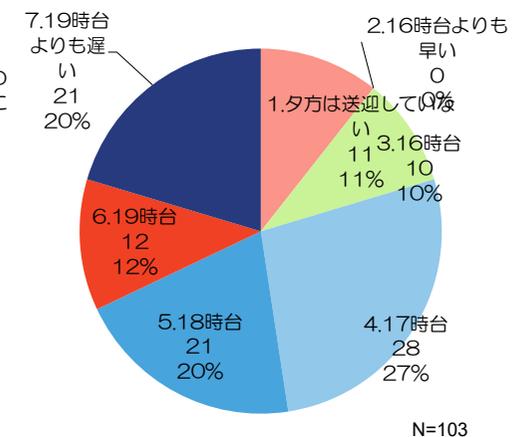
※無回答・不明票除く

夕方の送迎



※無回答・不明票除く

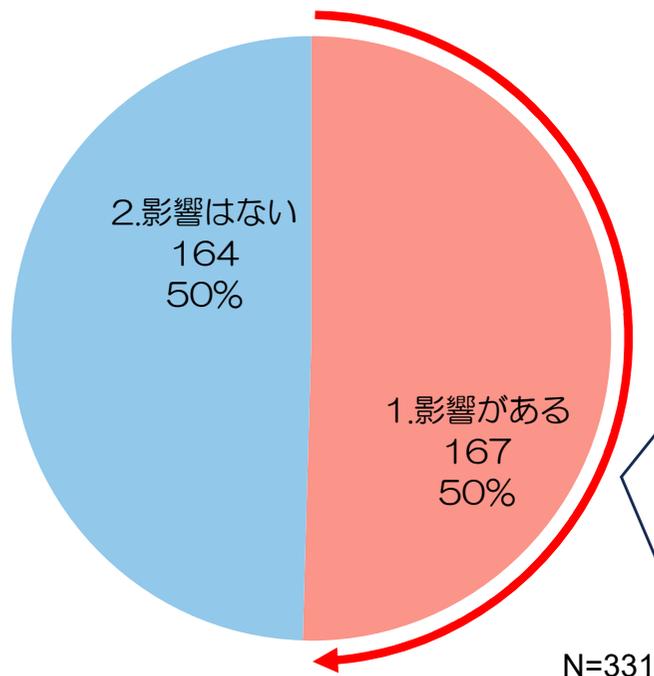
夕方の送迎時間帯



※無回答・不明票除く

鉄道運行が将来の進路等に与える影響

- 鉄道利用している約50%は鉄道運行が将来の進路等に影響を与えると回答
- 通学範囲の狭まり以外に自習等の学習時間の確保に与える影響もみられる



【想定される影響(一部抜粋)】自由記述：計147件

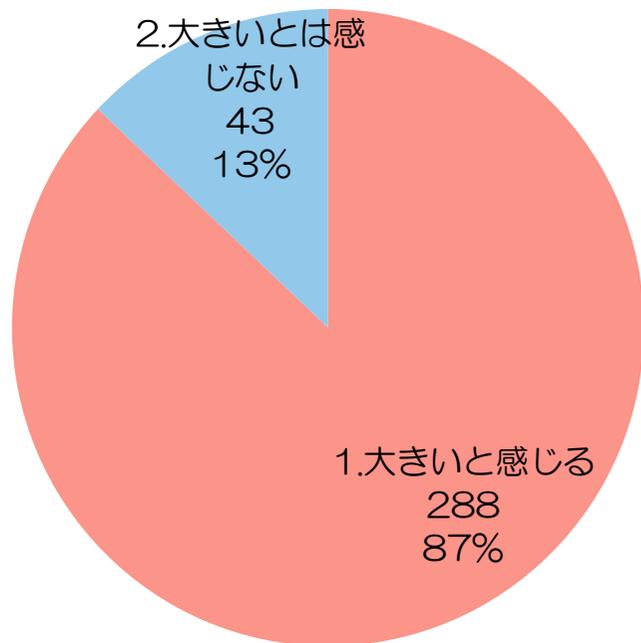
- 毎日高崎まで送迎できないので、自転車を通える高校になると思います。
- 上信電鉄のお陰で通学できているし、弟が二人いて同じ様に通学する事が考えられる。
- 普段は自転車通学だが、テスト期間や朝課外の時は電車を利用していて運行がないと保護者の仕事時間をずらさないで送迎できないから。
- 高崎駅までの交通手段がなく、都内の大学への通学が困難になり、下宿しなければならなくなってしまふ。
- 運行がなくなれば、将来は車で通学か町外へ引っ越すかなど考えなくてはならない。

鉄道運行が将来の進路等に与える影響

※無回答・不明票除く

通学に係る費用の負担

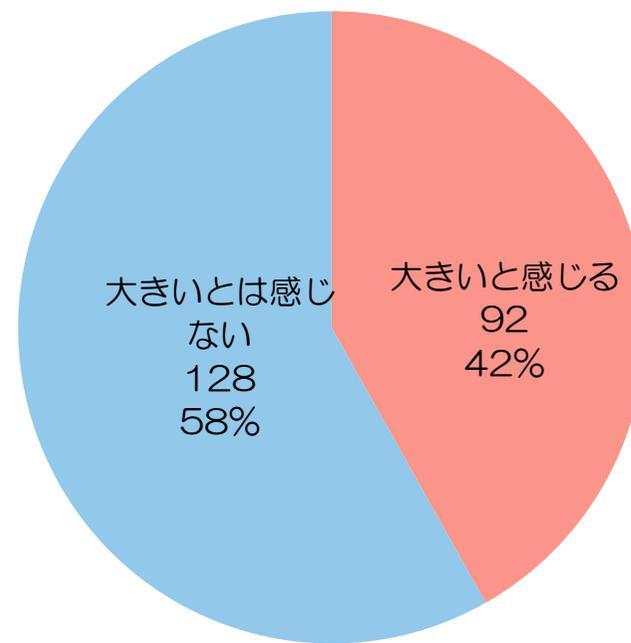
- 通学定期券の費用負担は大きいと感じる方が87%
- 送迎に関しては、大きいと感じない人が58%



N=331

通学定期券が家計に与える負担

※無回答・不明票除く



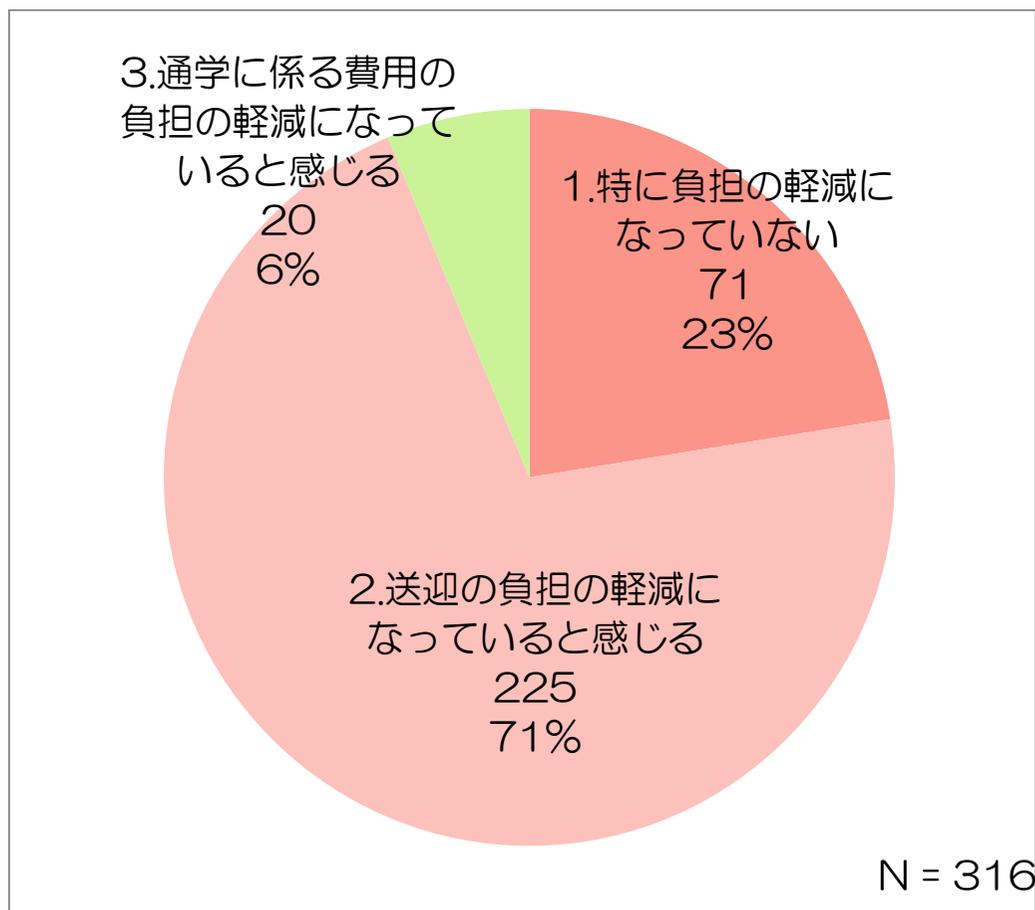
N=331

送迎に係る費用が家計に与える負担

※無回答・不明票除く

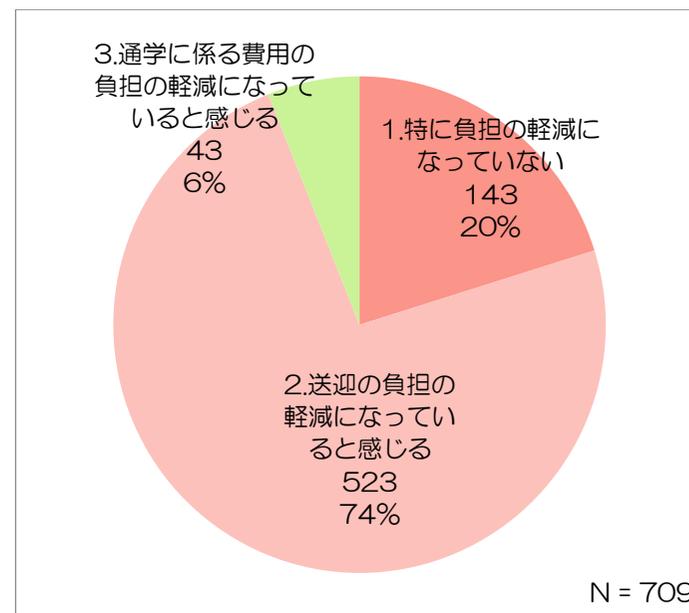
保護者の負担軽減

- 約77%の保護者は鉄道運行が通学に係る負担(送迎や費用)の軽減につながっていると捉えている



保護者の負担軽減に与える影響

※無回答・不明票除く

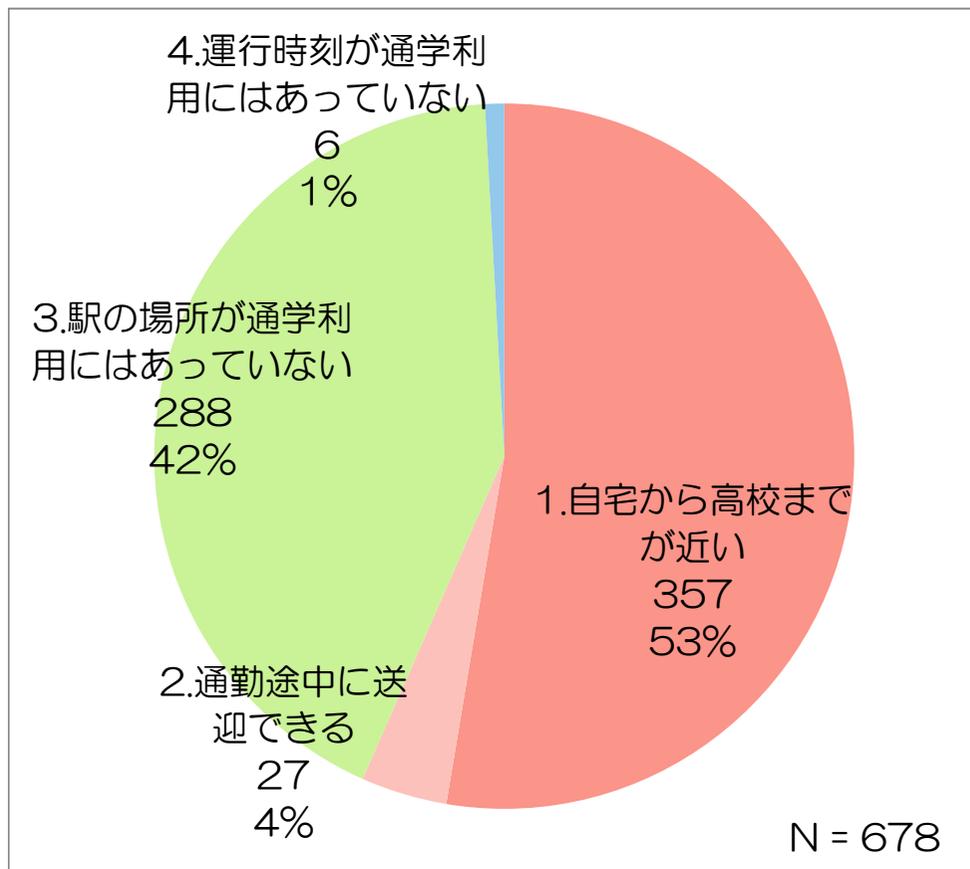


《参考》両鉄道の合計

※無回答・不明票除く

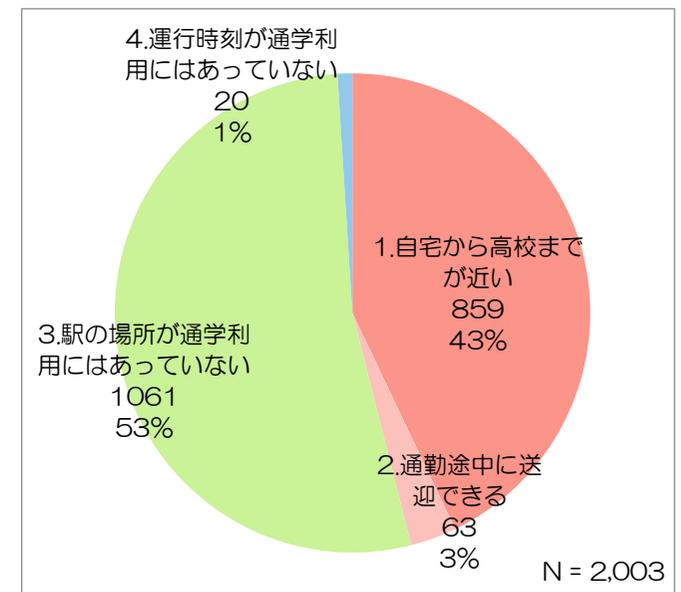
鉄道を通学で利用しない理由

- 鉄道を通学で利用しない主な理由は自宅から高校までが近いことが約53%、次いで駅の様所が約42%
→ 駅と高校や自宅間の移動手段の検討が新たな需要確保につながると推察



鉄道を通学で利用しない理由

※無回答・不明票除く



《参考》両鉄道の合計

※無回答・不明票除く

上信電鉄における分析と利用促進策の方向性

- 上信電鉄を利用して、通学できなかった場合に約66%は今とは別の高校に進路選択したと回答(5頁)
- 鉄道運行が将来の進路選択に影響を与えると約50%が回答(8頁)
→教育環境の向上の視点での鉄道の運行維持やサービス向上に取り組むことが通学利用者を得るだけでなく、沿線地域での定住等にも寄与すると推察
- 通学定期券の費用負担は大きいと感じる方が87%(9頁)
→運賃施策の検討の際に通学定期券の値上げ等はマイナスに働く恐れ
- 約77%の保護者は鉄道運行が通学に係る負担(送迎や費用)の軽減につながっていると捉えている(10頁)
→鉄道運行による保護者が享受するメリットが確認
- 鉄道を通学で利用しない主な理由は駅の場所が通学利用にあっていないことが約42%(11頁)
→高校や自宅と駅を結ぶ経路等の改善・構築により、新たな鉄道需要の創出の可能性はある

潜在的利用者及び鉄道価値の 把握に関する調査 — 追加分析 —

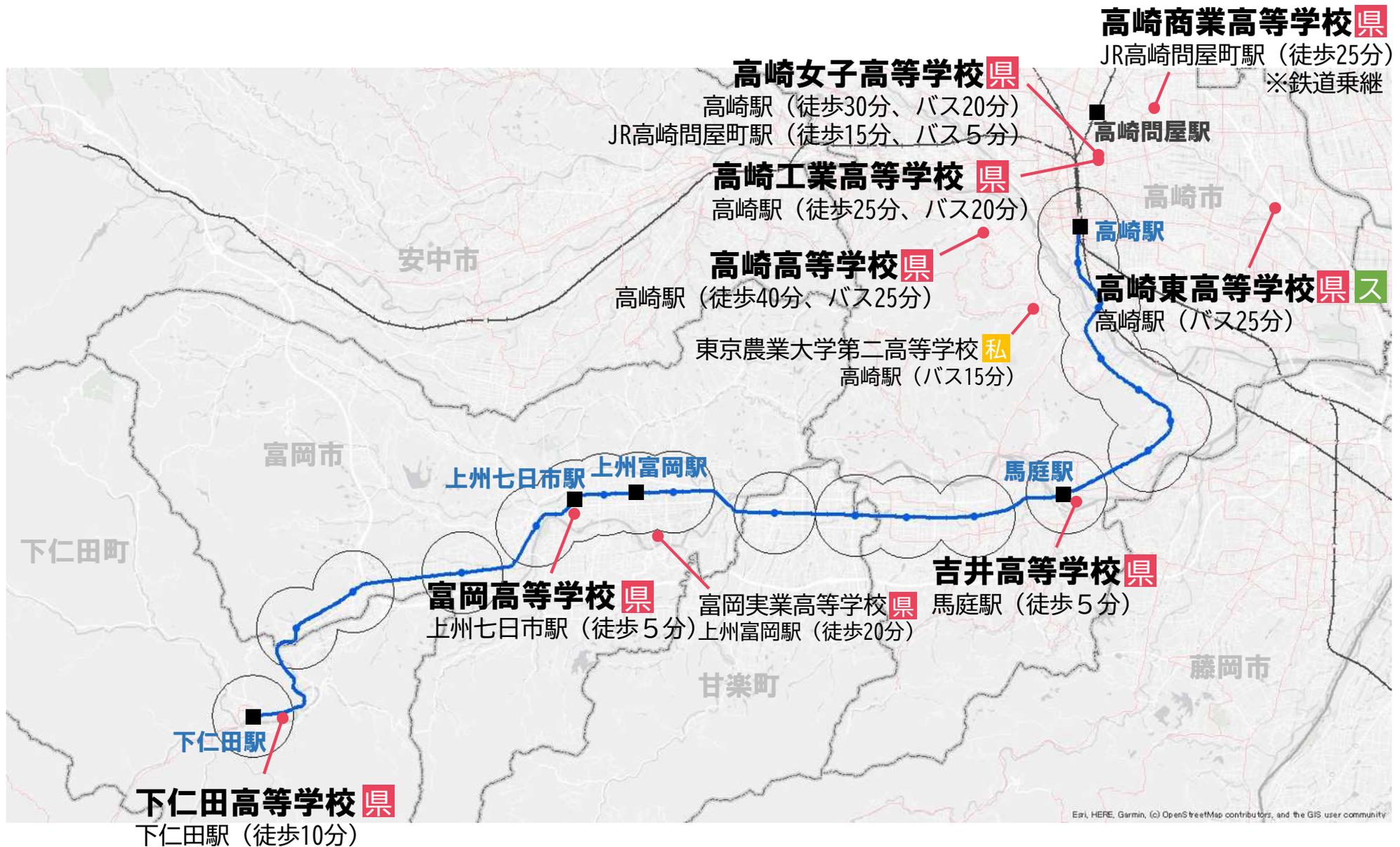
高校生保護者アンケート

沿線高校の概要（上信電鉄）

	高校名	最寄駅	スクールバス	主な通学手段
県立	高崎東高等学校	高崎駅（バス25分）	—	自転車 (91.2%)
県立	高崎高等学校	高崎駅（徒歩40分、バス25分）	—	自転車 (71.5%)
県立	高崎商業高等学校	JR高崎問屋町駅（徒歩25分） ※高崎駅から鉄道乗継	—	自転車 (64.9%)
県立	高崎女子高等学校	高崎駅（徒歩30分、バス20分） JR高崎問屋町駅（徒歩15分、バス5分）	—	自転車 (51.0%)
県立	高崎工業高等学校	高崎駅（徒歩25分、バス20分）	—	自転車 (71.3%)
県立	吉井高等学校	馬庭駅（徒歩5分）	—	上信電鉄 (56.7%)
県立	富岡高等学校	上州七日市駅（徒歩5分）	—	自転車 (58.5%)
県立	下仁田高等学校	下仁田駅（徒歩10分）	○※	上信電鉄 (63.5%)

※下仁田町内で無料スクールバス（しもにたバス）運行

沿線高校の概要（上信電鉄）

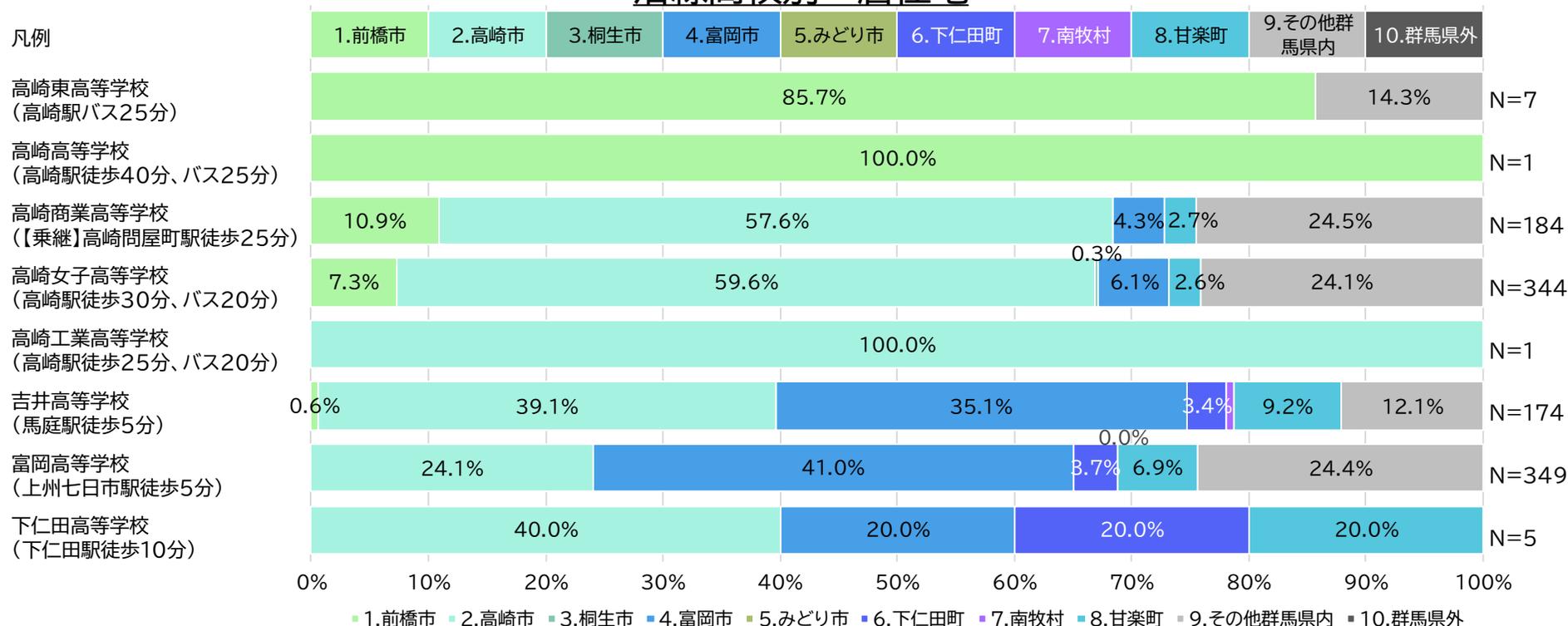


沿線高校別の居住地（上信電鉄）

- 高崎駅周辺の高校は、「前橋市」「高崎市」からの通学割合が高い。
- 吉井高校、富岡高校、「高崎市」「富岡市」からの通学割合が高い。
- 下仁田高校は、「高崎市」「富岡市」「下仁田町」「甘楽町」からの通学割合が高い。

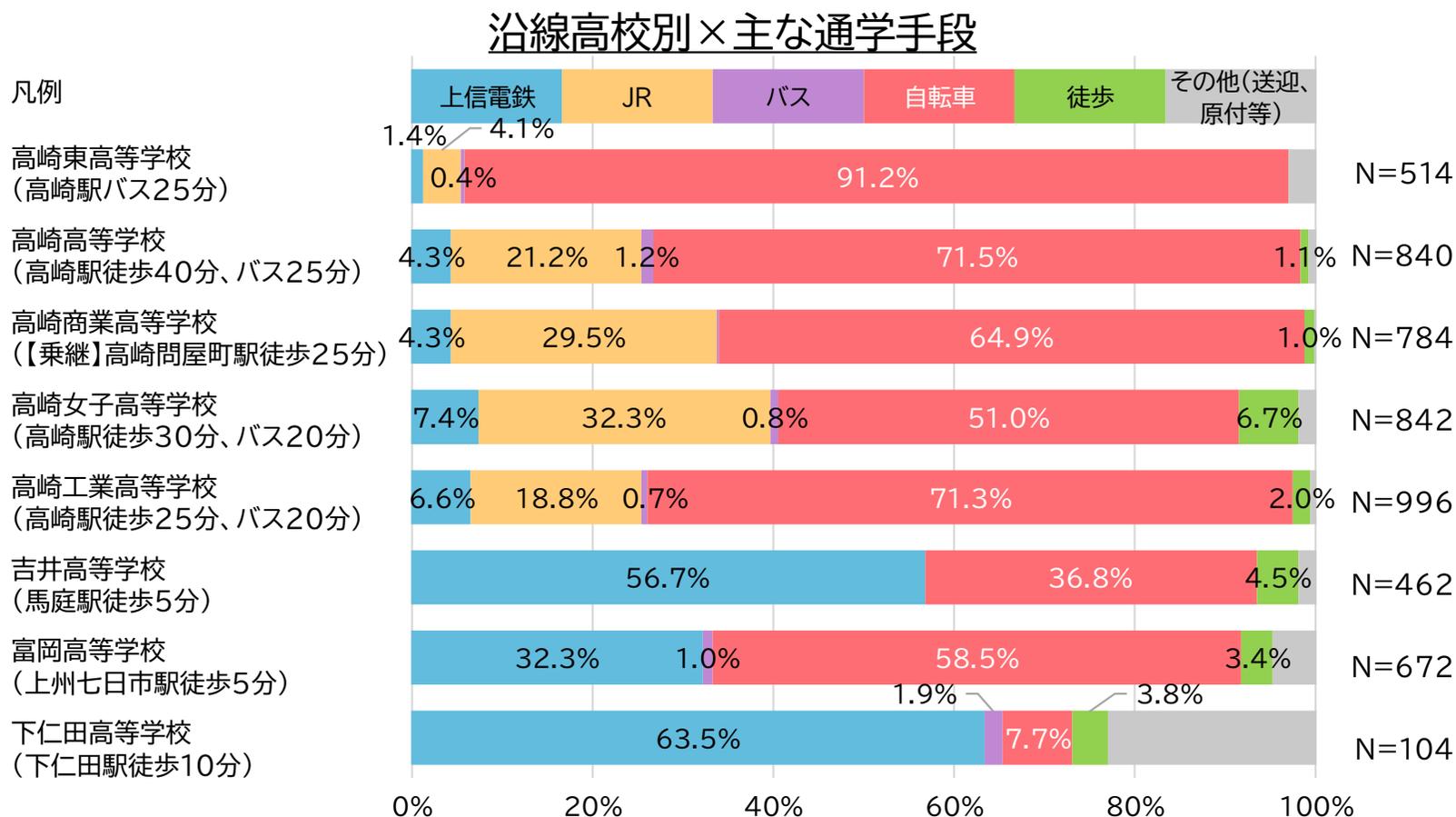
⇒ 高崎駅周辺の高校は沿線外からの通学も一定程度見られるが、高崎駅を除く沿線高校は沿線内からの通学が主。

沿線高校別×居住地



沿線高校別の通学手段（上信電鉄）

- 高崎駅周辺の高校では、「自転車」での通学が最も多い。
- 高崎駅を除く沿線高校（吉井高校、富岡高校、下仁田高校）では、「上信電鉄」での通学割合が高い一方で、「自転車」での通学も一定程度見られる（吉井：約4割・富岡：約6割）。

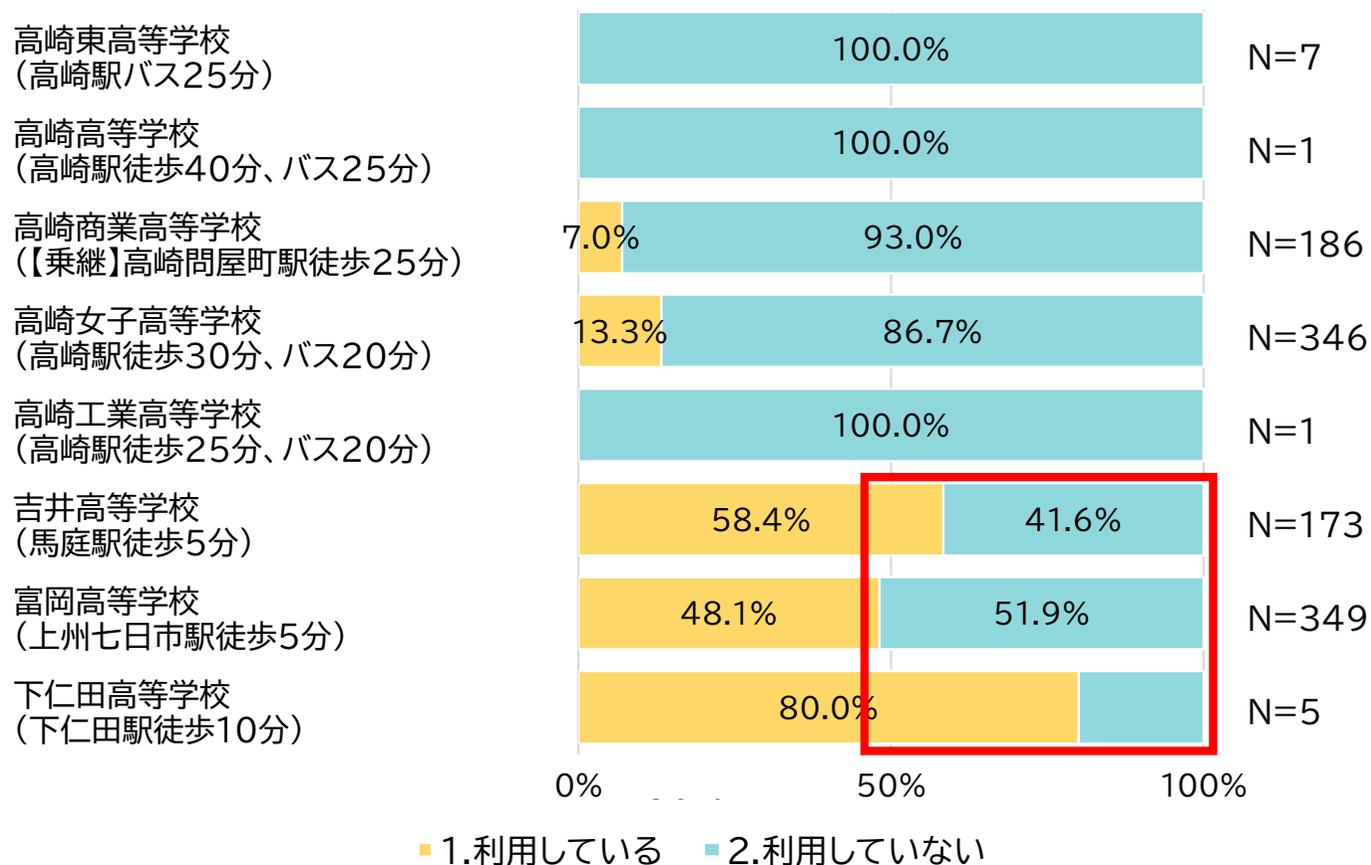


出典：学校要覧（2021年）

沿線高校別の居住地（上信電鉄）

- 高校別の上信電鉄の利用割合をみると、高崎駅を除く駅から学校が近い3校(吉井、富岡、下仁田)は上信電鉄の利用が多い。

沿線高校別×上信電鉄の利用割合



出典：高校生保護者アンケート調査（2024年）

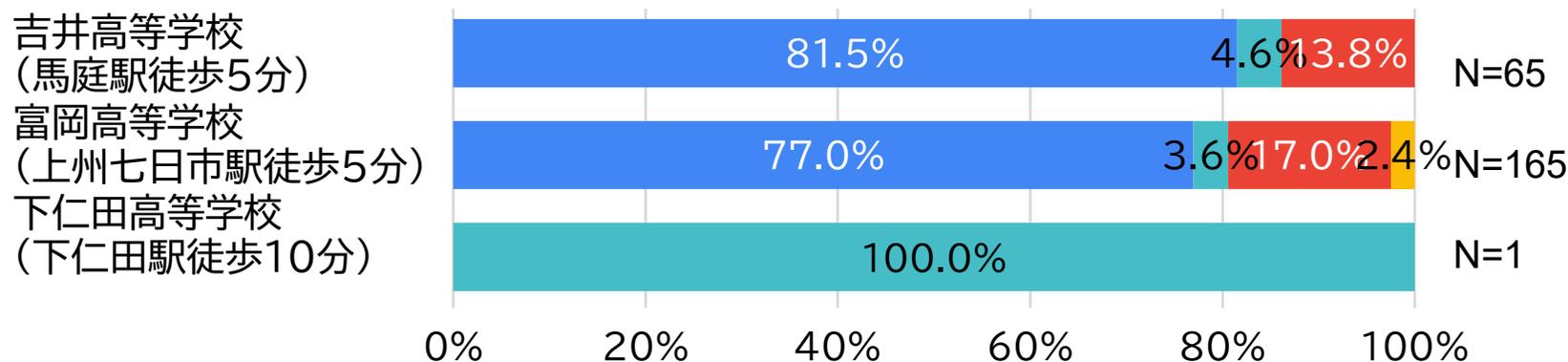
上信電鉄を利用しない理由、ニーズ

- 駅から高校が近いものの、上信電鉄を利用しない理由について、駅近の2校（吉井高校・富岡高校）を対象に分析したところ、約8割が「自宅から高校までが近い」と回答している。
- 一方で、2校とも市内から通学している生徒の割合は、吉井高校（高崎市約39%）富岡高校（富岡市約41%）と少なく、他市町村からの通学者の割合の方が高い割合となっている。
- 通学路に駅が含まれない等立地的な問題である「駅の場所が通学利用にはあっていない」回答は約1割～2割弱程度とそれほど多くない。

⇒自宅から駅間の交通アクセスが上信電鉄の利用に大きく影響しているとはいえない。

⇒2校の自転車通学者の割合が高いこと（吉井高校約37%、富岡高校約59%）にもかかわらず、8割が自宅から高校までが近いと回答していること、市外からの通学者が多いことから、単発的な鉄道利用の需要はあると推察できる。

3校別×上信電鉄を利用しない理由



出典：高校生保護者アンケート調査（2024年）

- 1.自宅から高校までが近い
- 2.通勤途中に送迎できる
- 3.駅の場所が通学利用にはあっていない
- 4.運行時刻が通学利用にはあっていない

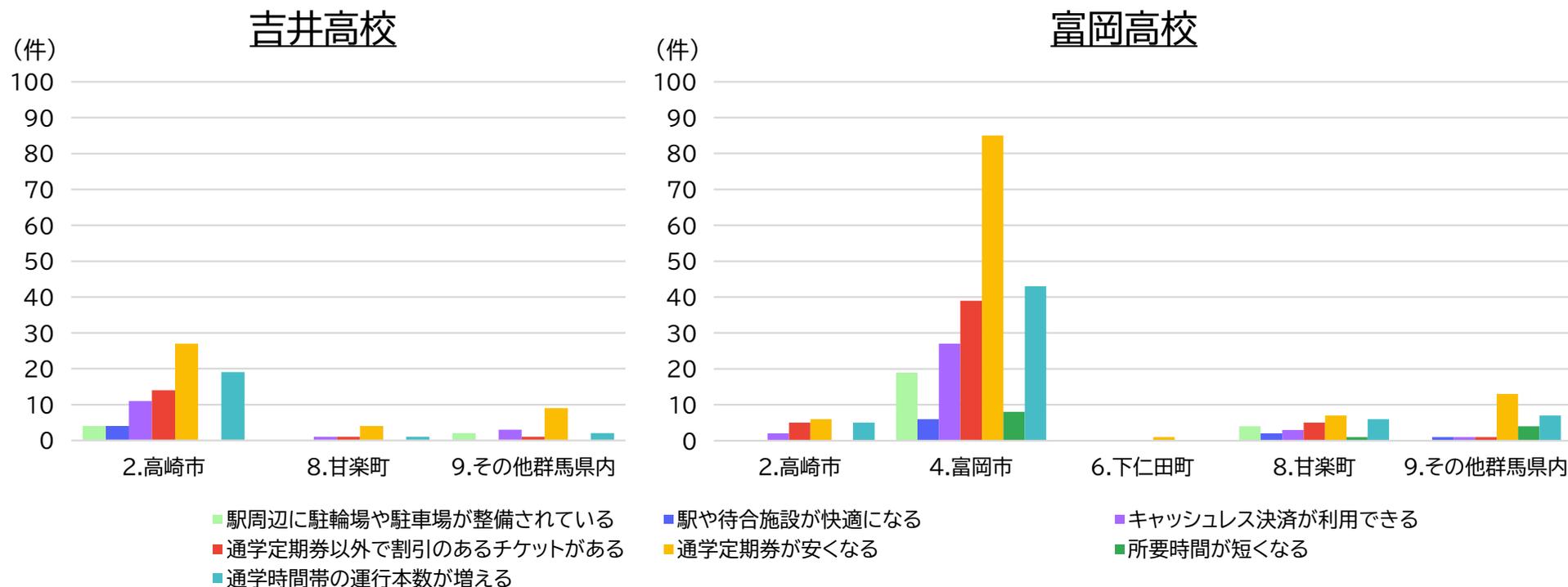
上信電鉄を利用しない理由、ニーズ

- 吉井高校、富岡高校で上信電鉄の通学利用を検討するにあたって求められるサービス水準の改善として、「通学定期が安くなる」、「通学定期券以外で割引のあるチケットがある」の割合が高い。

⇒通学定期の価格設定が上信電鉄の利用を妨げている可能性あり

3校×上信電鉄を通学利用を検討する場合のニーズ（複数回答）

※下仁田高校は回答なし



出典：高校生保護者アンケート調査（2024年）

上信電鉄を利用しない理由の分析と推察

上信電鉄の駅から高校が近く、通学利用しやすいと思われる吉井高校、富岡高校の2校を対象に、追加で分析を行った。

【分析と推察】

- ① 吉井高校は6割程度、富岡高校は4割程度が自転車で通学している。
- ② 市内からの通学者は約4割で、市外からの通学者の方が多い。
- ③ 上信電鉄を利用しない理由として、約8割が「自宅から高校が近いから」と回答。
⇒自宅から学校が近い場合、多くは自転車通学が見込まれるが、駅から学校が近い2校では、雨の日や風の強い日などに単発需要の可能性があると推察
- ③ 上信電鉄の通学利用を検討する際に求めるサービス水準の改善として、「通学定期が安くなる」ことや「通学定期券以外で割引のあるチケットがある」ことが挙げられている。
⇒通学定期の価格設定が上信電鉄利用を妨げている可能性あり

【まとめ】

分析を踏まえた有効策として、次のとおり考えられる。

- ① 沿線自治体による通学定期補助
- ② 通学定期だけでなく、通学や部活、普段の外出にも単発利用できる割引券の販売
ex. 高校生限定の割引回数券の販売

上信電鉄の今後のあり方に関する基本方針

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) 上信電鉄は全線鉄道として存続※1、(B) 沿線自治体による上信電鉄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5割が賛同)や負担金支払(約2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の導入、(2)駅と周辺の整備、(3)鉄道の高速化・乗り心地改善、(4)車両の更新、(5)老朽化した橋梁・トンネル等への大規模資本的支出について、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 自治体による上信電鉄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。

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、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)
						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	JR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 (国、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年度上信電鉄沿線地域交通リ・デザイン推進協議会
収支予算(変更案)

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		10,076 (+176)	10,076 (+176)	【内訳】 ・群馬県 5,129千円 (+176千円) ・高崎市 2,287千円 ・甘楽町 502千円 ・富岡市 1,511千円 ・下仁田町 485千円 ・南牧村 162千円 計 10,076千円
補助金		9,900	9,900	国土交通省地域公共交通再構築調査事業
諸収入		0	0	
合計		19,976	19,976	

2 支出

(単位：千円)

項目	前年度 予算額	予算額	増減	執行見込額	残額見込	摘 要
会議費		0	0	0	0	
事業費		19,800	19,800	19,800	0	法定協議会(経営連絡分科会)運営補助及び調査検討に係る業務委託
事務費		176 (+176)	176 (+176)	2	174	振込手数料等
予備費		0	0	0	0	
合計		19,976	19,976	19,802	174	

* 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 年度上信電鉄沿線地域交通リ・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 6 回上信電鉄沿線地域交通リ・デザイン 推進協議会（法定協議会） ＜令和 7 年 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 回上信電鉄沿線地域交通リ・デザイン 推進協議会経営連絡分科会 ＜令和 7 年 7 月頃＞	○地域公共交通計画策定検討
上信電鉄沿線地域交通リ・デザイン推進協 議会シンポジウム（仮） ＜令和 7 年 8 月頃＞	○協議会の取り組みについて沿線住民に周知
第 7 回上信電鉄沿線地域交通リ・デザイン 推進協議会（法定協議会） ＜令和 7 年 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
第 6 回上信電鉄沿線地域交通リ・デザイン 推進協議会経営連絡分科会 ＜令和 7 年 1 2 月頃＞	○地域公共交通計画検討
第 8 回上信電鉄沿線地域交通リ・デザイン 推進協議会（法定協議会） ＜令和 8 年 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

令和7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7年4月 1日

至 令和8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		174	174	
負担金	10,076	14,163	4,087	【内訳】 ・群馬県 7,084千円 ・高崎市 3,272千円 ・甘楽町 719千円 ・富岡市 2,162千円 ・下仁田町 694千円 ・南牧村 232千円 <hr/> 計 14,163千円
補助金	9,900	14,162	4,262	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	19,976	28,499	8,523	

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	19,800	28,325	8,525	【内訳】 ・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 25,504千円 ・シンポジウム開催 2,821千円 <hr/> 計 28,325千円
事務費	176	174	△ 2	振込手数料等
予備費		0	0	
合計	19,976	28,499	8,523	

* 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 ・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、議論し方向性を決定。
- ◆R7年度 ・今年度議論を重ねた鉄道のあり方、今後の取組の方向性に基づき、各鉄道沿線地域に係る地域公共交通計画(地域交通法に基づく)の策定を進める。

