

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 次第

日時：2025年2月4日（火）14：10～16：00頃

場所：桐生商工会議所 ケービックホール

群馬県桐生市錦町三丁目1-25（TEL：0277-45-1201）

※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）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1－1 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 出席者名簿
- 資料1－2 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 配席図
- 資料2 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議事概要
- 資料3 今年度実施アンケート調査結果の概要
- 資料4 経営連絡分科会協議結果の取りまとめ
- 資料5 令和6年度わたらせ渓谷鐵道沿線地域リ・デザイン推進協議会予算の変更について
- 資料6 令和7年度わたらせ渓谷鐵道沿線地域リ・デザイン推進協議会事業計画（案）
- 資料7 令和7年度わたらせ渓谷鐵道沿線地域リ・デザイン推進協議会収支予算（案）
- 資料8 今後のスケジュール

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 出席者名簿

令和7年2月4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		桐生市	共創企画部 交通ビジョン推進室長	田島 規宏	○		古川治男室長補佐 村岡大輔主査
3		みどり市	政策企画部 企画課長	青木 照幸	○		松井利光課長補佐 他2名
4		栃木県	県土整備部 交通政策課長	石崎 浩	△	高橋孝司 課長補佐	
5		日光市	建設部 都市計画課長	小菅 茂雄	●		小林幸広係長
6	鉄道事業者	東日本旅客鉄道㈱	高崎支社 企画部長	野澤 浩一	○		高橋彬チーフ 他1名
7		東武鉄道㈱	経営企画本部 課長	仙波 悟史	○		
8		わたらせ渓谷鐵道㈱	代表取締役社長	品川 知一	○		
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		(一社)栃木県バス協会	会長	吉田 元	▲	小矢島応行 専務理事	
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	×		
12		(一社)栃木県タクシー協会	専務理事	鉢村 敏雄	×		
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	△	伊藤光弘計画課長	
14		群馬県県土整備部 桐生土木事務所	所長	宮崎 義明	○		
15		栃木県県土整備部 日光土木事務所	所長	野澤 浩	▲	田島満次長	
16	警察	桐生警察署	署長	大木 晋	△	石原和典	
17		日光警察署	地域交通課長	大貫 潤	○		
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会長	会長	小林 律	○		
21		大間々高等学校PTA	会長	櫻井 健	○		
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	榎山 和久	△	宮崎稔広総務課長	
26		みどり市商工会	会長	木村 茂光	○		
27		NP0法人グループ28	理事長	仁木 治代	○		
28		群馬県桐生みどり振興局	局長	服部 裕	○		
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	副会長	岡本 憲之	○		
31		株式会社ホットランド	代表取締役	佐瀬 守男	○		武藤靖常務取締役 ホットランド・ネクスター 太田直希社長

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	●		石山弘専門官
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	○		
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)	菅井 規	●		菊池光祐運輸企画専門官

第4回わたらせ渓谷鐵道沿線地域交通・デザイン推進協議会
議事概要

日時：2024 年（令和 6 年）7 月 2 日（火）14：00～16：30

場所：桐生市職業訓練センター 大ホール

群馬県桐生市相生町五丁目 51101※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）わたらせ渓谷鐵道 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）新たな収入確保策に係る調査について
- （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）委員の追加について
- （8）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0－2 第4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1－1 第2回わたらせ渓谷鐵道沿線地域交通・デザイン推進協議会議事概要

資料1－2 わたらせ渓谷鐵道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 わたらせ渓谷鐵道の経営改善に向けた現状の整理について（第1回経営連絡分科会資料）

資料3 新たな収入確保策に係るアンケート調査案

資料4 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事業計画

資料5 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収支予算

資料6 今後のスケジュール

追加資料 わたらせ溪谷鐵道沿線地域交通リ・デザイン推進協議会委員推薦書

1. 開 会
2. 会長あいさつ
3. 委員の紹介
4. 議 事

(1) わたらせ溪谷鐵道 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1－1、1－2に基づき説明>

《意見等》

■新たな分析結果について

【吉田会長（福島大学・前橋工科大学）】

- ・ クロスセクター効果分析の結果が出ているが、これは公共交通の維持を考える一つの方法として国土交通省のホームページにも掲載されているものである。仮に鉄道がなくなった時に、人を運ぶためにどういうコストがかかるのかを試算している。45 ページに分野別代替費用が計算されているが、それぞれ最も少ないものを積みあげたものを財政支出として試算している。ただし、クロスセクター効果で注意しなくてはならないのは、代わりの取組が実現できるは考慮されていないということと、鉄道に乗ること自体の価値も含まれていないということである。
- ・ また鉄道として維持する場合と他の交通モードに転換した場合の収支試算がされているが、アンケートの結果を踏まえると、他モードに転換した際には利用者は減ることが見込まれており、ランニングコストは若干安くなるかもしれないが、初期投資を見ていなかったり、定時性の確保にも課題があったりするという条件となっている。

【品川委員（わたらせ溪谷鐵道）】

- ・ クロスセクター効果の見方について吉田先生にお伺いしたい。単純にこの数字だけ見ると、代替しても費用が安くなるだけではないかという安易な捉え方をされがちだが、数字を見るうえでの注意点のようなものをご教示いただきたい。

【吉田会長（福島大学・前橋工科大学）】

- ・ 46 ページの前提条件に、323 百万円の経費が見込まれているが、コロナ禍を受けての7 千万円の追加支援を受けているものであり、今後の経費を考えるうえで、特別な時期ともいえるコロナ禍の支出を使ってよいのか。
 - ・ また50 ページに10 年間の営業費が58 億3 千万円とあるが、これはどのように出されたものなのか。この期間にはクラウドファンディングの支援を受けて新しい事業を行っており、そのあたりも考慮した試算とすることはできないのか。
- ⇒50 ページの58 億円の経費については、平成25 年から令和4 年までの費目別支出の推移から回帰式を推計し、将来の経費を推計している。その中にはコロナ禍の支出も含まれている。

【吉田会長（福島大学・前橋工科大学）】

- ・ 少しテクニカルな話となるが、令和 2 年から 4 年の特殊な時期をダミー変数で表現し、補助金がなくなった後の支出はダミー変数を除いて推計するという方法も考えられる。
 - ・ これは結局リスクを誰が負うのかということにつながるものである。支出についても幅で見えていくということも重要だと思われる。
- ⇒クロスセクター効果における財政支出については、他の路線の検討でも同じ考え方で設定しており、コロナ禍における補助金分を差し引く理由もないと思われる。あくまでもマニュアルの考え方に基づく試算を行ったものである。

【吉田会長（福島大学・前橋工科大学）】

- ・ クロスセクター効果については最大～最小で幅を持たせているが、プラスだから存続ということやマイナスだから無駄というものではない。
- ・ 支出については、上電や上信でも統一の考え方としているが、コロナ禍という事情を踏まえるとやはり幅を持たせるということも考えられる。これはあくまでディスカッションのための数字であり、今後分科会も含めて議論していきたい。

【品川委員（わたらせ渓谷鐵道）】

- ・ この財政支出の中に国庫補助は含まれているのか。

【吉田会長（福島大学・前橋工科大学）】

- ・ 国庫補助も含まれている。全て沿線自治体や県が負担するとは限らないということも重要な視点である。治体がクロスセクター効果については最大～最小で幅を持たせているが、プラスだから存続ということやマイナスだから無駄というものではない。

【品川委員（わたらせ渓谷鐵道）】

- ・ 令和 2 年から 3 年にかけて修繕引当金を計上しており、この辺りも考慮してもらいたい。

【松島委員（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）】

- ・ 経済波及効果の試算にわたらせ渓谷鐵道の交通費が含まれているが、これは波及効果なのか。
- ⇒わたらせ渓谷鐵道に支払われるものは直接効果となり、そこから関連産業に支払われる分が一次波及効果、二次波及効果となる。

【吉田会長（福島大学・前橋工科大学）】

- ・ 直接効果、一次波及効果、二次波及効果の合計を総合効果として出されている。松島委員の指摘のようにこれは経済効果の試算とした方がわかりやすいのではないか。

【田中委員（群馬県）】

- ・ 経済波及効果について、他の観光鉄道との比較をしてはどうか。経済効果は利用者×一人当たりの消

費額で出されていると思うが、他の観光鉄道と比べてわ鐵の消費額はどうか見てみることも有効ではないか。

⇒現時点で他の事例を持ち合わせていないため、調べさせていただきたい。

【鏡山委員（ぐんま地域共創パートナーズ）】

- ・ 収支状況としては今後もマイナスが続くそうというところだと思われる。その中で、投資効果、波及効果をどこまで目指していくかが重要ではないか。この点については沿線自治体の考え方も伺いたい。

【青木委員（みどり市）】

- ・ みどり市としてもまちづくりの中で、わたらせ渓谷鐵道はなくてはならないものだと認識している。サンレイク草木のリニューアルなど、今後も経済効果があるものと考えている。

【田島委員（桐生市）】

- ・ クロスセクター効果の注釈にも記載されているが、鐵道が存在すること自体の価値のようなものについても、協議会での議論を通じて、数字化できるものは数字化していただきたい。

【佐羽委員（関東運輸局地域公共交通マイスター）】

- ・ 資料の経済波及効果は現時点のものと理解すればよいのか。現時点でトロッコ列車の容量はピーク時において一杯であるため、もっとトロッコ列車利用者を増やすとなると車両の増備が必要となるのではないかと。
- ・ また BRT への転換において、BRT がどこを通るのかによって利用者に影響があるのでないか。試算ではどのような想定を置いているのか。
⇒経済波及効果は現時点のものとなる。また BRT は現在の軌道を走るものと想定している。

【吉田会長（福島大学・前橋工科大学）】

- ・ 経済波及効果は各県のツールを使用しているが、平成 28 年の産業連関表を用いていると思われる。現時点の消費行動に関するデータなどは調査が必要かもしれない。

【品川委員（わたらせ渓谷鐵道）】

- ・ 昨年アンケート調査は秋のトロッコ列車利用者を対象としていたため、ほとんど途中駅での降車や支出がなかった可能性があり、富弘美術館に立ち寄ったりする行動も実際にはみられる。

【吉田会長（福島大学・前橋工科大学）】

- ・ シーズンによって違いがあるというところだと思う。鏡山委員から指摘があったように、自治体がこの路線をどうしていくかということにもつながるので、波及効果の解像度を高める取り組みを検討してもらいたい。

【市野オブザーバー（国土交通省関東運輸局）】

- ・ 消費行動の違いや利用者の行動というところは、経済効果の中で直接効果にかかるものと思われる。

【吉田会長（福島大学・前橋工科大学）】

- ・ 今ご指摘いただいたように、経済効果を増やすには直接効果を多くすること。これは多くの人に乗ってもらう、たくさん買い物をしてもらうということ。一方で波及効果を上げるには、沿線で作られたものを買ってもらうということかと思う。沿線外から仕入れたものを買われても、波及効果は上がってこない。現状は栃木県や群馬県全体の産業連関表から計算されているが、具体的にどういったものを買われているか消費行動に関する解像度を高めることもある。

■沿線住民アンケートについて

【佐羽委員（関東運輸局地域公共交通マイスター）】

- ・ 41 ページの沿線住民アンケートにおいて、わ鐵がなくなった時に困ることとして、36%が「困ることではない」と回答しているが、残りの 64%は困るという理解をしてよいのか。
- ・ 困るか困らないかの選択をしたうえで、何に困るかという 2 段階で調査することが適切ではないのか。

【吉田会長（福島大学・前橋工科大学）】

- ・ 調査方法として、このような聞き方は一般的である。今は単純に回答率が多い順に並べられているが、グラフの並べ替えについては検討の余地がある。

【小林委員（グループ 28）】

- ・ なぜ「困ることがない」のかというところに、わ鐵の重要な課題が潜んでいるのではないかと。過疎地域での移送サービスを行っているが、駅までたどり着けない人が増えている。駅までつなげるサービスがあれば、若い人だけでなく高齢者も利用できるのではないかと。

【吉田会長（福島大学・前橋工科大学）】

- ・ どういう人が「困ることではない」と言っているのか、掘り下げて分析していただきたい。

【岩波委員（桐生商工会議所）】

- ・ 回答者の住所を見ると 61%が桐生市となっているが、もともと桐生市だったところや黒保根などいろいろな地域が含まれている。「困ることがない」に係る分析において、居住地も細かく見てはどうか。

⇒アンケート調査では市よりも細かい住所まで聞いているので、分析を行うようにしたい。

■クロスセクター効果分析について

【小島代理（群馬県タクシー協会）】

- ・ クロスセクター効果において、タクシー券が大きな金額となっているが、どのような条件で出された

数字なのか。

⇒昨年の調査において、目的別の利用者数及び利用区間を把握しており、そこから算出している。例えば通学目的では、利用者が270人、平均的な利用距離が約7kmであったため、タクシーの初乗運賃と距離に応じた運賃を算出し、往復に係る費用をタクシー券として支出するものとしている。

【吉田会長（福島大学・前橋工科大学）】

- ・ これはあくまでも国土交通省が公表している計算方法に基づいて、仮に鉄道がなくなった場合に想定される代替手段に係る行政負担がどれだけ増えるかを試算したものであり、これだけ補助金をだすというようなものではない。
- ・ タクシーが高い乗り物であるというようなものでは一切なく、実際に医療分野や買い物では、タクシーの方が他の手段よりも安価となっている。
- ・ この考え方が合理的なのかという意見であれば、本協議会ではなく国土交通省に対して言っていたきたい。この分析方法の課題として私からも適切に報告させていただく。

【仁木委員（わたらせ渓谷鐵道市民協議会）】

- ・ わ鐵がなくなった時に困ることとして挙げられている内容は、わ鐵だけでは解決できない課題もある。地域住民の足としては時代性を考えると自動車になってくると感じている。

（２）第１回経営連絡分科会における議論の概要について

＜青木委員より資料２－１、資料２－２に基づき説明＞

《意見等》

【松島委員（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）】

- ・ 行政負担の上限の検討とあるが、具体的な数字は決まっているのか。わ鐵を残すために必要な行政負担が市民にとって納得できる金額となるのかが重要だと思う。

【吉田会長（福島大学・前橋工科大学）】

- ・ 行政負担を考えるうえでも、波及効果がどれくらいあるかや、地域で困ることにどれだけ寄与するかなど、協議会で解像度を高めて議論していきたい。
- ・ 今の段階でいくらまでなら負担できるという数字は出ていないと考えている。

（３）新たな収入確保策に係る調査について

＜事務局より資料３に基づき説明＞

《意見等》

【佐羽委員（関東運輸局地域公共交通マイスター）】

- ・ 議論の中では利益を上げるためにどうするかという点に終始しがちであるが、10年後、20年後、30年後を考えて今ある鉄道をどう活かしていくかということを考えておく必要があるのではないかな。
- ・ 沿線としてどう活かすか、沿線地域に対する仕掛けをどうするかに資するような調査は必要ではないのかな。

⇒委員のご指摘からすると、観光客や利用者に対してではなく、どのようにして鉄道というシステムを上手く使おうとするかを調査するということか。

【吉田会長（福島大学・前橋工科大学）】

- ・ わ鐵というツールを沿線としてどう使っていくかということかと思われる。おそらくそれぞれの沿線市において地域公共交通会議などで考える内容かと思うが、何か意見はあるか。

【田島委員（桐生市）】

- ・ 先日、地域公共交通計画が出来たところで、大枠としての地域間の移動ツールとして記載があるが、これから実行段階に進むなかで議論していきたいと考えている。

【青木委員（みどり市）】

- ・ みどり市においても先日地域公共交通会議を立ち上げたところであり、鉄道としてどうしていくのか、今後検討していきたい。

【鈴木代理（日光市）】

- ・ 地域公共交通の中で、東武鉄道、JRを含めて貴重な公共交通機関として位置づけている。

【吉田会長（福島大学・前橋工科大学）】

- ・ これまでは鉄道は所与のものとして認識されてきたが、それぞれ地元の地域公共交通会議のような場で、わ鐵をどう位置付けていくかという議論をしていただき、その結果についてリ・デザイン推進協議会に報告してもらうようなことがあっても良いかと思う。

【品川委員（わたらせ渓谷鐵道）】

- ・ やはり鉄道の役割は人を運ぶことだと思っている。そこで、どういう地域だったら人は来たくなるのか。せっかくインターネットを使って、来たことがない人に聞くのであればそのような調査はできないか。こういう素材、歴史、文化がある地域をあなたがただったらどのようにデザインされていれば来たくなるのか、そのようなことを聞くのはどうか。

【田中委員（群馬県）】

- ・ 観光客が観光地でどのような体験をしたいかといった調査は多く行われていると思うが、前提としてこの地域の歴史・文化を提示したうえで、こういう地域にしたらいいか、どう活用したらいいかを聞くというイメージかと思われる。アンケートで聞くことは難しいかもしれないが、一方でグループインタビューだったり、ペルソナ調査だったりを含めていく可能性はあるかと思われる。

【鏡山委員（ぐんま地域共創パートナーズ）】

- ・ 今、大きく2点の議論がされていると理解している。一つは地域、沿線の魅力をどう高めていくかという議論。もう一つは今のわたらせ渓谷鐵道を最大限活かしていくために、リソースをどう活かして

いくつかという議論。

- ・ 後者でいうと、観光のピークシーズンと比べて、閑散期は稼働率が下がるということをどう平準化するのか。そのためにはどうしていけば良いかというアンケートかと思われる。
- ・ どちらの立場でアンケートをしていくかということもあるが、後者であるならば利用促進していく視点に絞った方が良いと思われるし、一回で終わらせるのではなく、場合によってはわたらせ溪谷鐵道さんで続けていくという設計にした方が良いと思われる。
- ・ 一方で前者だとすると、交通計画と合わせての議論が必要だと思われるため、鉄道だけでなく他モードとの連携の仕方を含めたアンケートが必要かと思われる。

【吉田会長（福島大学・前橋工科大学）】

- ・ 沿線地域の観光素材に対して、どう認知されているのかどう関心を持ってもらうかということを含むまでであれば、アンケート調査で出来ると思われるが、ポテンシャルを高めるための方策を考えると **DMO**（観光地域づくり法人）の仕事になってくるため、リ・デザイン推進協議会の議論としては荷が重くなってしまう。
- ・ 鏡山委員が指摘された後者の中で、観光地としてのポテンシャルを評価する質問を持たせつつ、繁忙期と閑散期の平準化、つまり閑散期をアップさせるような取り組みに向けて、どのようなどころに関心を持たれるかということを知るアンケートは可能と思われる。個人的にはやはり後者のアプローチが良いという気がする。

【品川委員（わたらせ溪谷鐵道）】

- ・ 後者の場合であっても、この地域で何がしたいのかは聞いてもらいたい。

【吉田会長（福島大学・前橋工科大学）】

- ・ アンケート調査に関して、二つの方向性が議論されている。一つはこの地域全体としてわ鐵をどう活かしていくのか。ここについては、各自治体の地域公共交通会議などで、リ・デザイン推進協議会の議論内容を踏まえながら議論していただき、フィードバックしてもらうというのが有効だと思われる。
- ・ 一方で、どういう部分の沿線地域のポテンシャルがあるのか、わたらせ溪谷鐵道の繁忙期と閑散期を上手く組み合わせていく方策として、どのようなものが有効なのか。少しマーケティングの部分も含まれるが、この点についてはアンケート調査が有効に機能すると思われるので、調査の素案を事務局で作っていただき、メールベースで良いので委員の皆様から意見を頂きたい。そのうえで、最後は事務局と会長である私に預けさせていただきたい。

【櫻井会長（大間々高校 PTA）】

- ・ 地域の利用者代表として参加させていただいているが、実際に利用している高校生も、自分たちが住んでいる地域が今後どうなっていくのか関心を持っている。生徒に意見を聞く機会を与えるということはあるのか検討をお願いしたい。

【吉田会長（福島大学・前橋工科大学）】

- ・ 高校生の話を聞くということは以前から論点としてあったかと思う。上電、上信は高校生アンケートを実施しているが、わ鐵は定期外利用の運賃収入が多いということもあり、去年はアンケート調査を行っていなかった。わ鐵においても調査を行うということも考えられる。またもう少し遅い時間から協議会を開始すれば臨時委員として出席してもらおうということもあるのではないかと考えている。

【仁木委員（わたらせ渓谷鐵道市民協議会）】

- ・ 市民協議会にも高校生の会員がおり、実際に協議会に行きたいと言っている人もいる。

【品川委員（わたらせ渓谷鐵道）】

- ・ 大間々高校の話が出たが、アンケートを行う際に、単に通学利用者として聞くだけではなく、わたらせ渓谷鐵道をどのように活用できるかという取り組みをしているグループもいるので、そういった観点でのアンケートについてもお願いしたい。

【吉田会長（福島大学・前橋工科大学）】

- ・ アンケートという形が適切なのか、来てもらって話を聞くのが良いのかということも含めて検討させていただきたい。そのような活動をしている高校生がいるということは私も認識しており、話を聞いてみたいと思っている。

（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>

《意見等》特になし

（５）令和６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>

《意見等》特になし

（６）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>

《意見等》特になし

（７）委員の追加について

<品川委員より追加資料に基づき説明>

《意見等》特になし

【吉田会長（福島大学・前橋工科大学）】

- ・ 会長としての見解であるが、委員からの推薦による委員の追加に関する規定がなく、この場で皆様にお諮りすることとなる。私からの提案としては、品川委員を始め、桐生市、みどり市からの推薦ということで複数の委員からの推薦があり、実際に沿線地域において様々な取組をされていることから

も委員として差し支えないのではないかと考えているが、皆様の意見を伺いたい。

- ・ 佐瀬守男氏を委員として追加することに意義は無いか。
⇒異議なしの声あり
- ・ それでは、この委員構成に加わっていただき、発言いただきたいと思う。

5. その他

【吉田会長（福島大学・前橋工科大学）】

- ・ 今回様々のご意見をいただいたが、昨年度調査報告の中では、コロナ禍におけるわ鐵の費用増を将来の収支にどう見込むのかという指摘をいただいております、事務局の方で精査をしていただきたい。
- ・ また沿線住民アンケートにおけるわ鐵がなくなった時に困ることについても深掘りをお願いしたい。
- ・ 波及効果についても分析の解像度を高める取り組みをしてもらいたい。

6. 閉会

以上

今年度実施アンケート調査結果概要(わたらせ渓谷鐵道)

沿線高校生アンケート
インバウンド観光客アンケート
沿線企業アンケート

2025年2月4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

沿線高校生アンケート 調査の概要

- 通学時におけるわたらせ渓谷鐵道の利用実態や高校進学時における鉄道の影響、今後の利用意向等を把握する
- わたらせ渓谷鐵道の多面的機能や価値の検討に向けた検討材料とする
- 沿線の桐生市、みどり市の高校(7校)が対象
- 回答はWEB形式とする

■回収票数等

回収票数

859票

※全校の総定員数(約6,200人)の14%

■調査内容

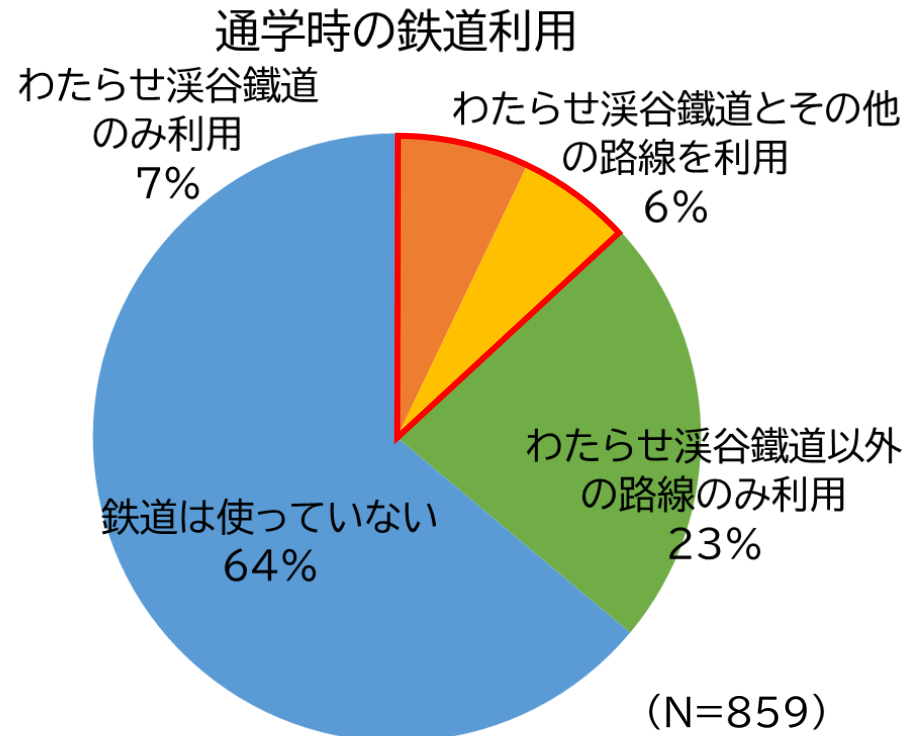
主な調査内容

- あなたの通学の移動状況について
- あなたの通学以外の移動状況について
- わたらせ渓谷鐵道について感じていることについて
- もしも仮に、わたらせ渓谷鐵道に並行する別の交通手段が運行した場合について
- 今後の地域の交通の維持について
- わたらせ渓谷鐵道の利用促進策について

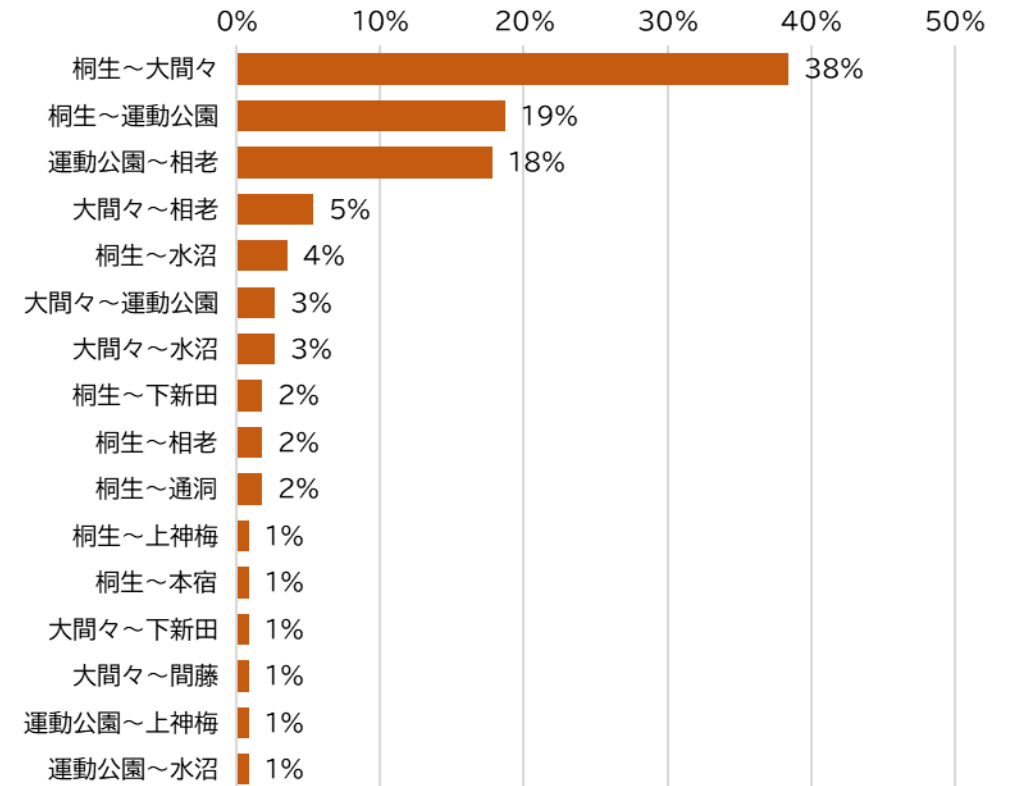
等

普段の通学時の鉄道利用状況

- 通学時にわ鐵を利用している生徒は回答者の13%
- 全体の64%は通学に鉄道を利用していない
- わ鐵利用者のうち、桐生～大間々間の利用が多い



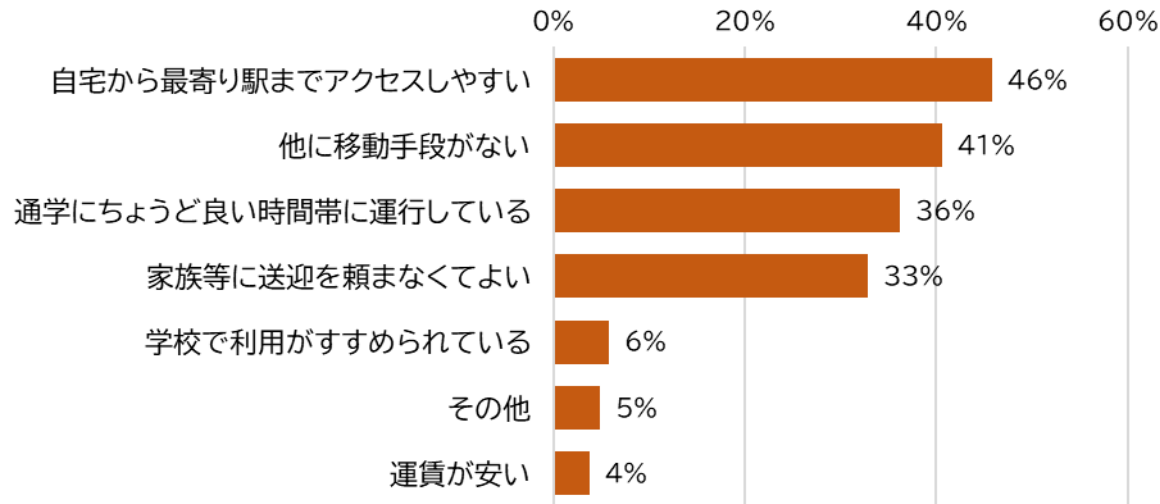
わ鐵の通学区間 N=112



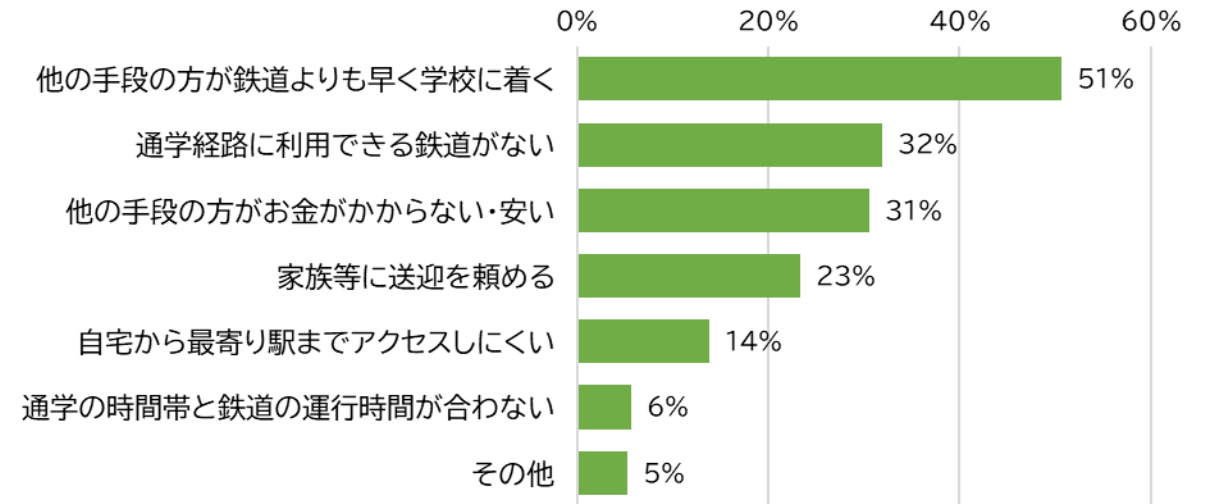
鉄道を利用している/していない理由

- 通学に鉄道を利用する理由は、「**自宅からのアクセスの良さ**」が最も多く、次いで「他に移動手段がない」が多い
- 鉄道を利用しない理由は「**他の手段の方が鉄道よりも早い**」が半数以上となっており、その他は「利用できる鉄道がない」、「他の手段の方が安い」が3割程度

通学手段が鉄道の理由 N=310

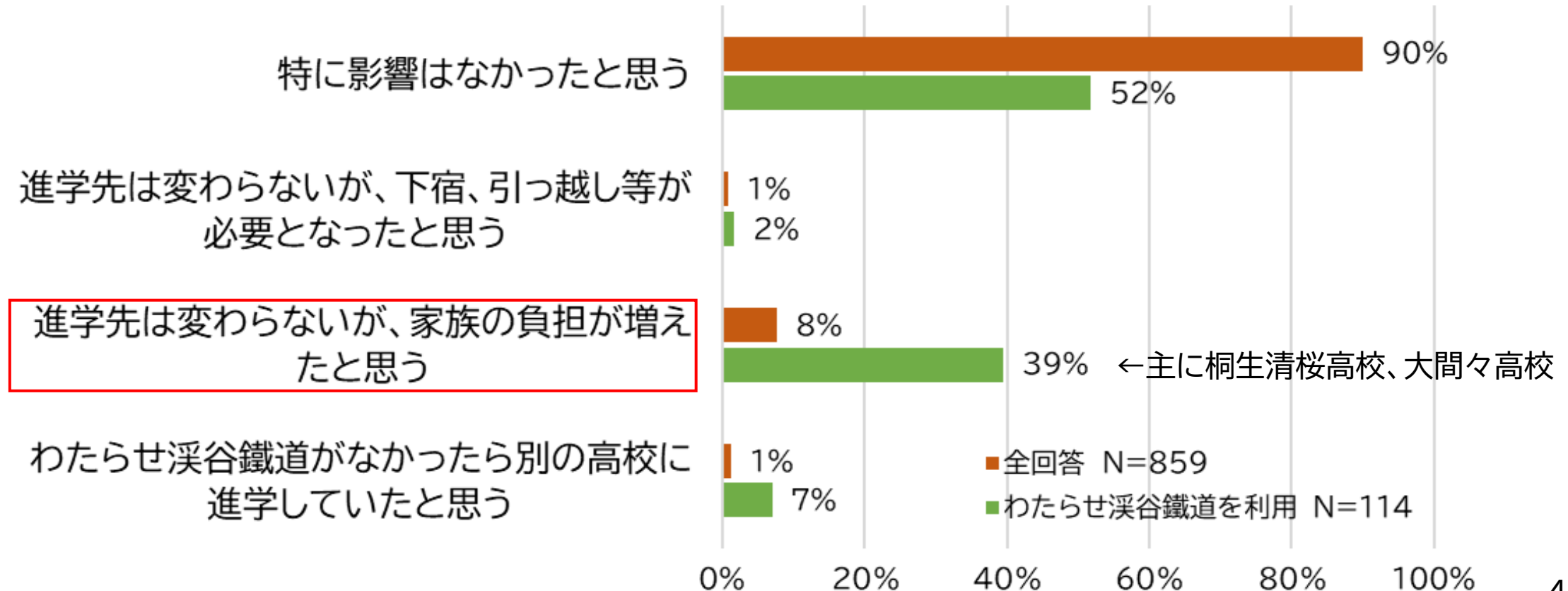


通学手段が鉄道ではない理由 N=549



高校進学時におけるわ鐵の影響

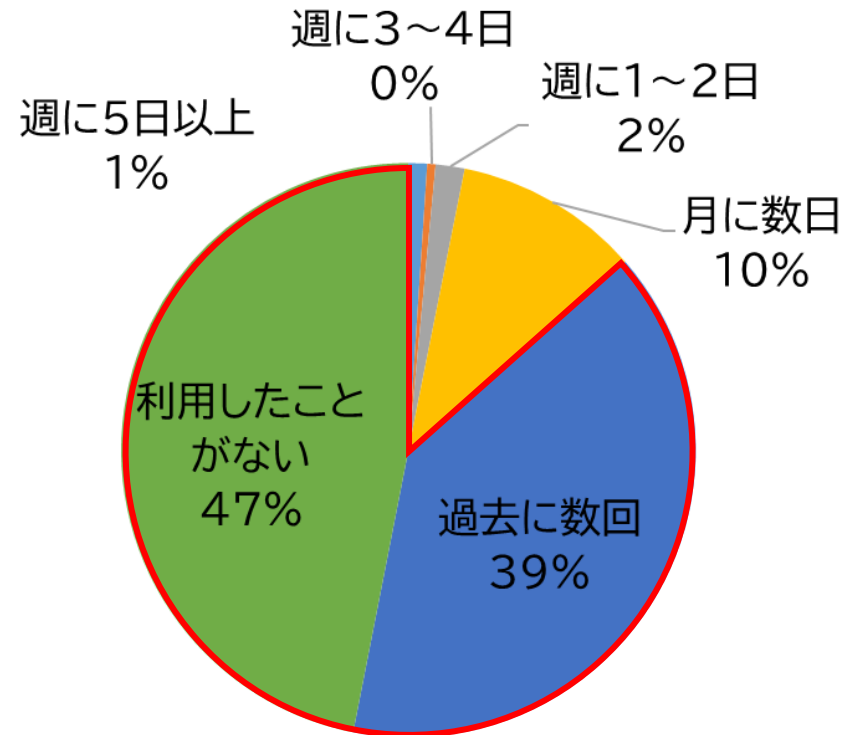
- 進学先を決める際にわ鐵の存在が影響したかに関しては、全回答の約9割、わ鐵利用者の約5割が「影響はなかったと思う」と回答
- わ鐵利用者では約4割が「進学先は変わらないが、(わ鐵が無ければ)家族の負担が増えたと思う」と回答している(主に沿線の桐生清桜高校と大間々高校の生徒によるもの)



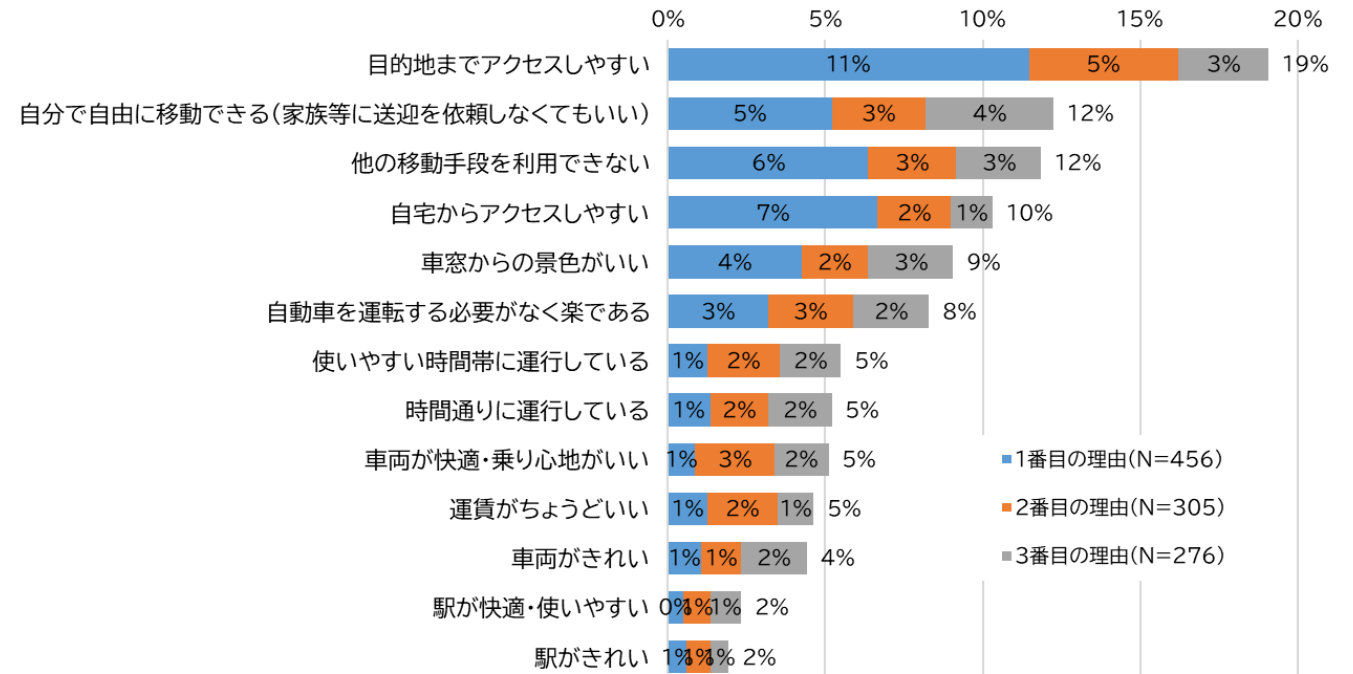
通学以外の外出でのわ鐵利用

- 通学以外の外出において、**約9割が「わ鐵を利用したことがない」、「過去に数回利用」と回答**しており、日常的な移動手段として利用されていないことが伺える
- 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「自分で自由に移動できること」が挙げられている。

わたらせ溪谷鐵道の利用頻度(通学以外)



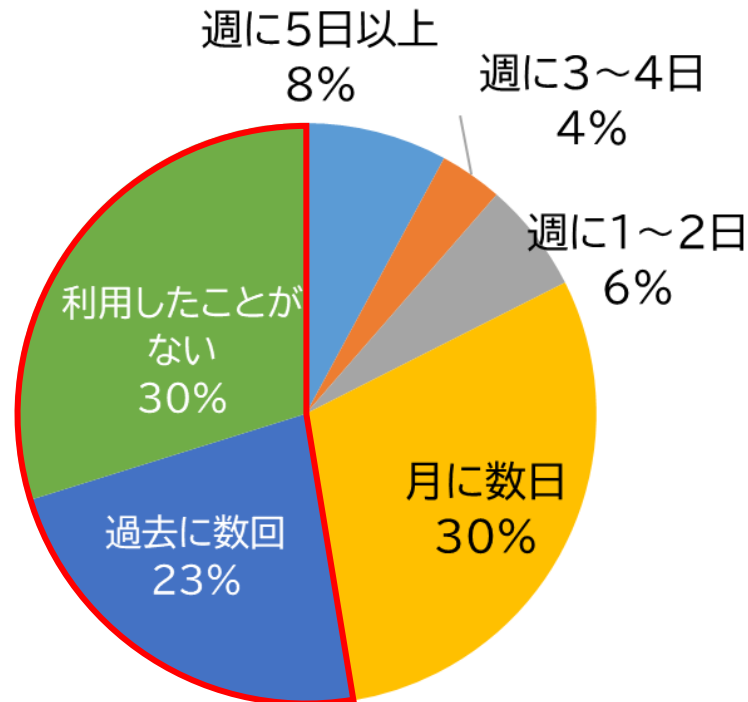
わ鐵を利用する理由(通学以外)



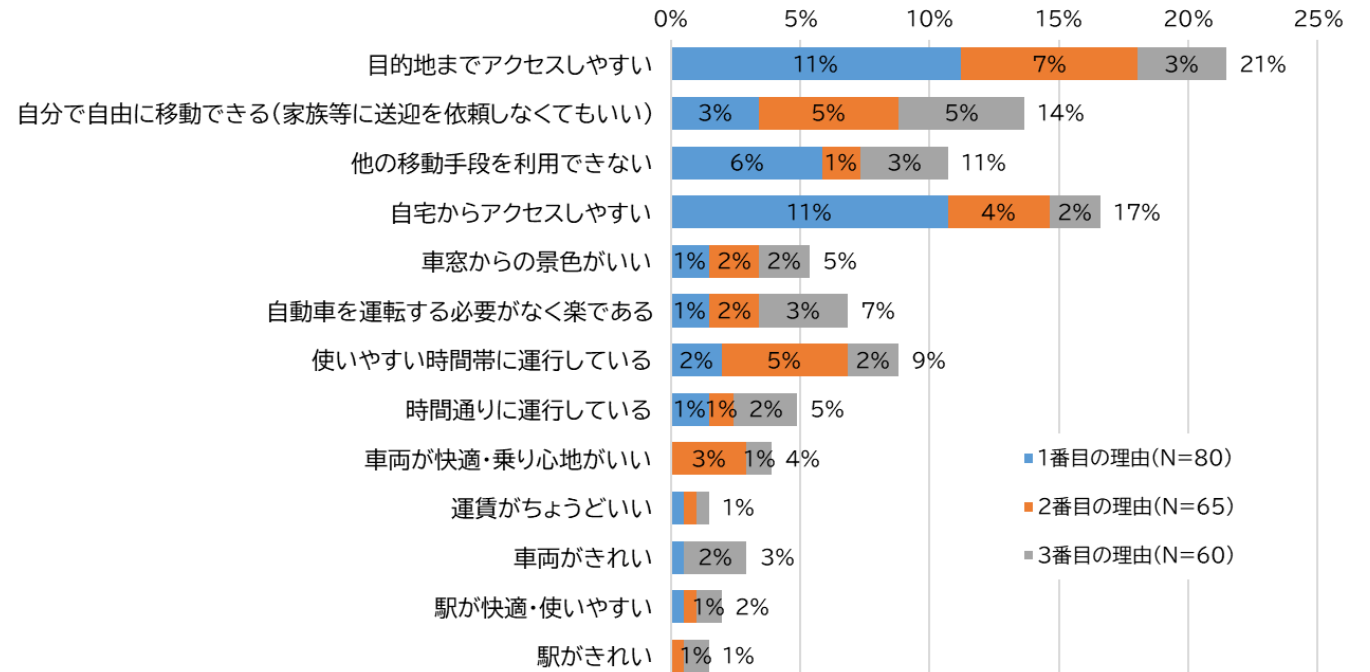
通学以外の外出でのわ鐵利用（参考:わ鐵利用者に限定）

- 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)

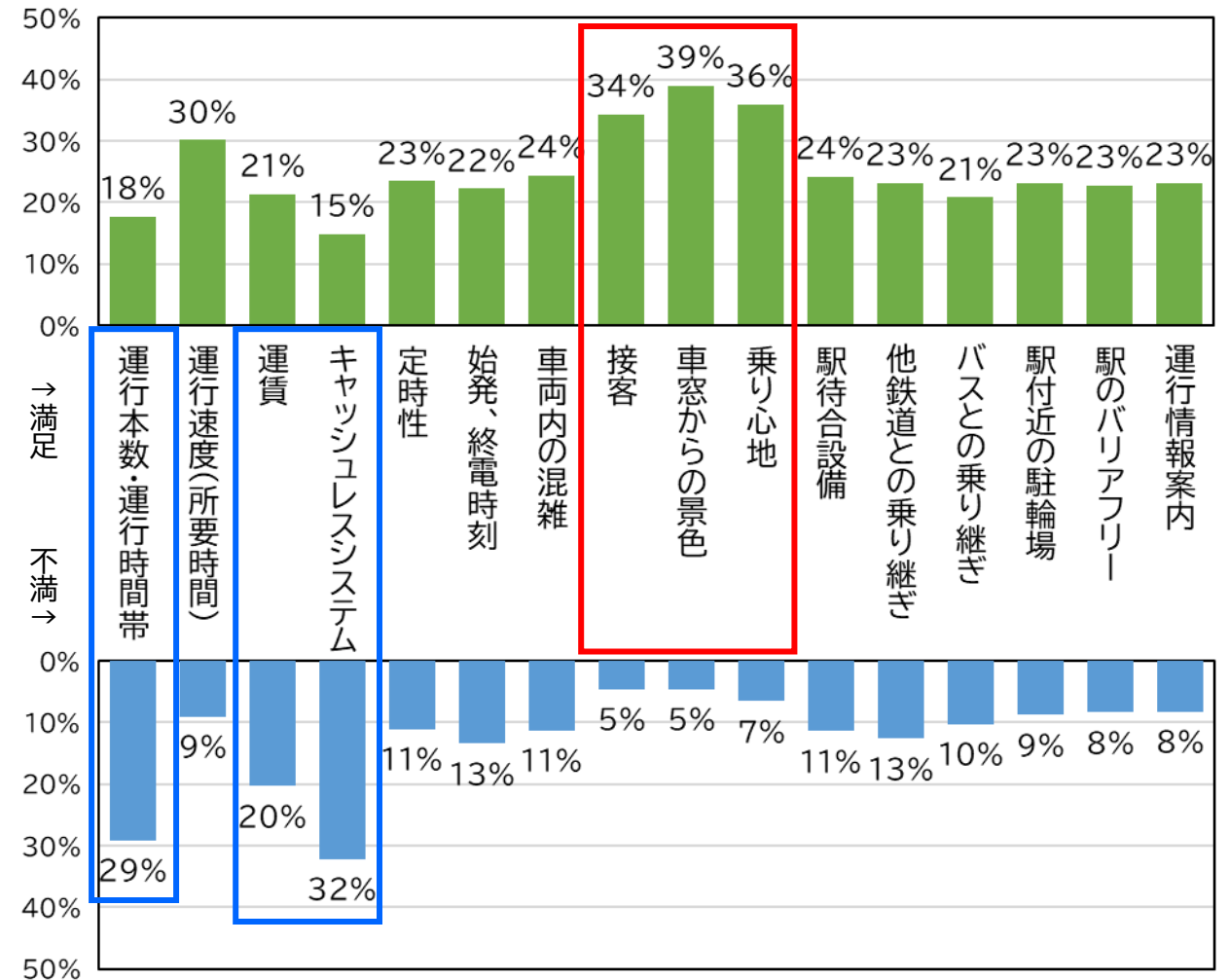


わ鐵のサービスに対する評価

- わ鐵のサービスに対する満足度を見ると、昨年度調査と同様に「車窓からの風景」「乗り心地」「接客」に対する評価が高く、時間や費用以外の項目への満足度が上がっている。
- 不満足に対する評価も昨年度調査の回答と同じ項目が上位であり、沿線住民以外の高校生も同様の点を不満足として感じていると考えられる。

	満足度上位5位	不満足度上位5位
1位	車窓からの景色	キャッシュレスシステム
2位	乗り心地	運行本数・運行時間帯
3位	接客	運賃
4位	運行速度(所要時間)	始発、終電時刻
5位	車両内の混雑	他鉄道との乗り継ぎ

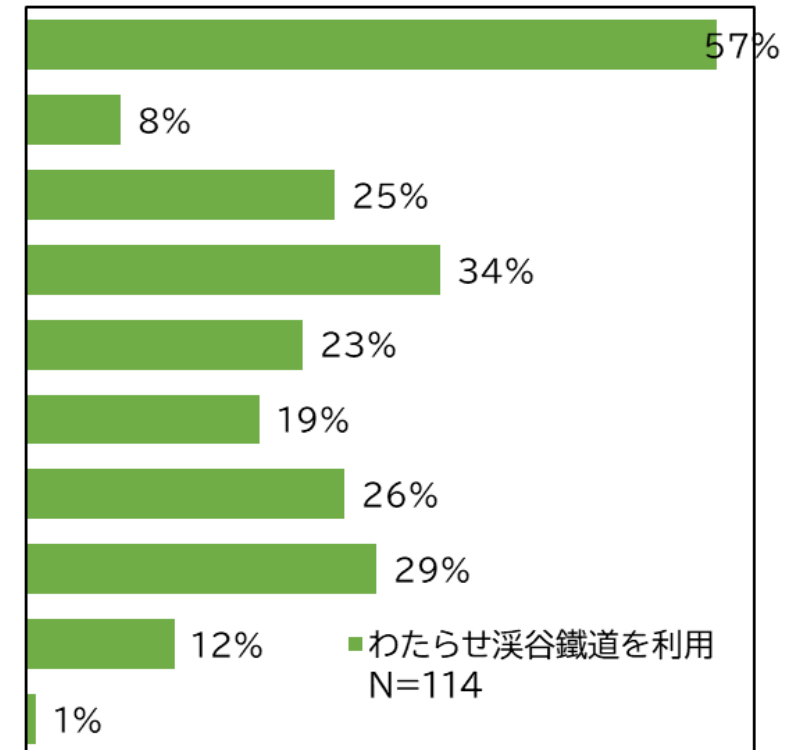
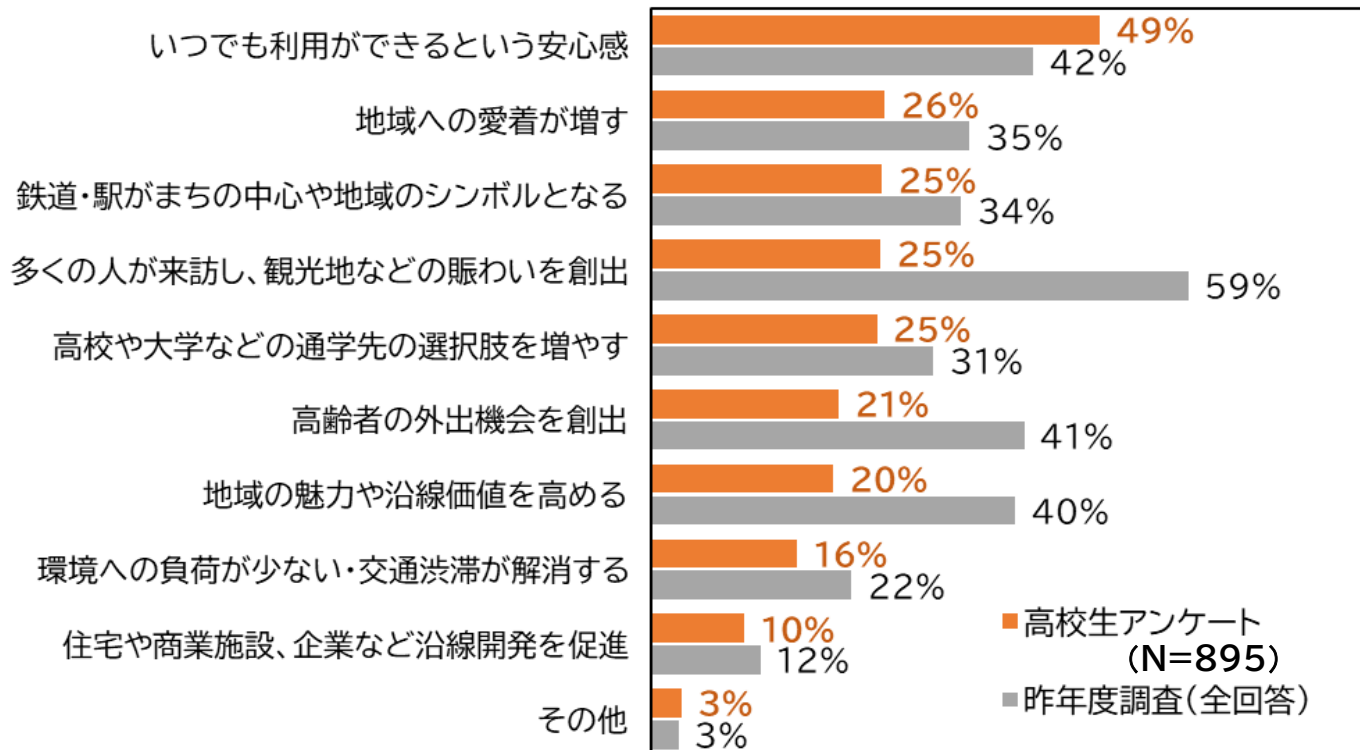
着色した項目は、昨年度の沿線住民アンケート(うち高校生)の回答と順位が同じもの(満足度の5位は定時性)



わ鐵が地域へもたらす効果

- わたらせ溪谷鐵道の効果、恩恵、役割としての評価は「いつでも利用できる安心感」が約5割となっている。
- 昨年度の沿線住民アンケートで最も多く回答されていた「多くの人が来訪し、観光地などの賑わいを創出」については、高校生の回答では効果があるとする割合が少なくなっている(わ鐵利用者に限定すると割合はやや高くなる)。

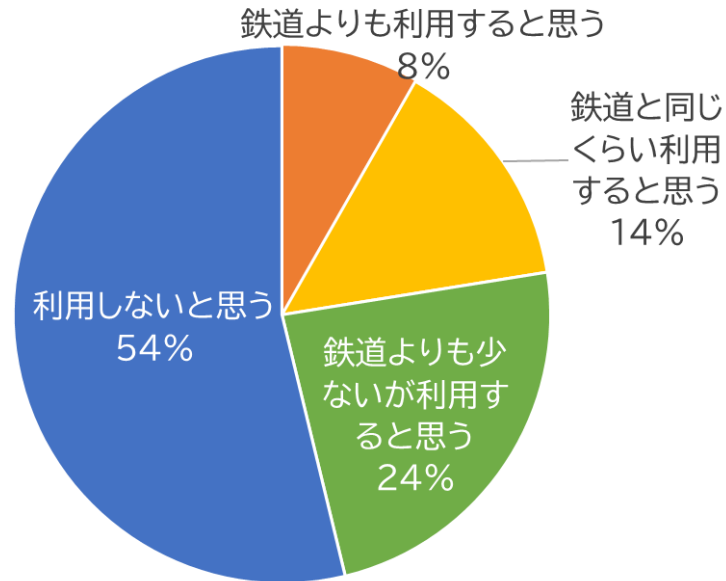
あなたが考える、わたらせ溪谷鐵道が存在することで、地域へもたらす効果・恩恵・役割について



わ鐵に並行する他の交通モードの利用意向

- 現在のわ鐵に並行する路線バス、BRT(通常の路線バスよりも所要時間が短いバスを想定)があったとした場合の利用意向を見ると、路線バスの場合は、**鉄道と同程度以上に利用すると回答した割合は約2割**であり、**BRTの場合は約4割**に増加するものの、どちらも約半数は利用しないと思うと回答

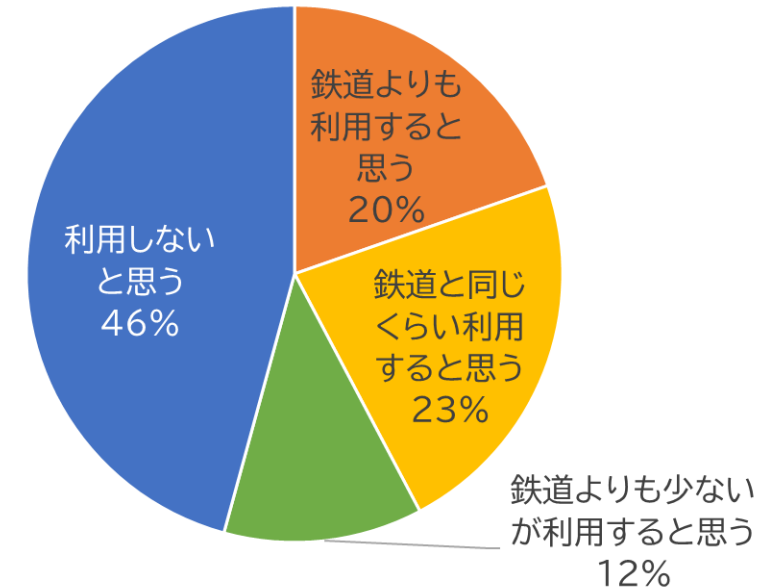
並行する路線バスの利用意向



提示した運行条件

- ・運行頻度、駅(バス停)の位置は現在のわたらせ渓谷鐵道と同じです。
- ・運行速度は鉄道よりも遅く、現在30分かかる区間では35~40分かかります。
- ・信号待ちや渋滞で遅延することもあり、時間通りに目的地に着かないこともあります。
- ・利用者が多いときは1台のバスに乗り切れないこともあります。
- ・駅から少し離れた施設に立ち寄るようなルート設定もできます。

並行するBRTの利用意向



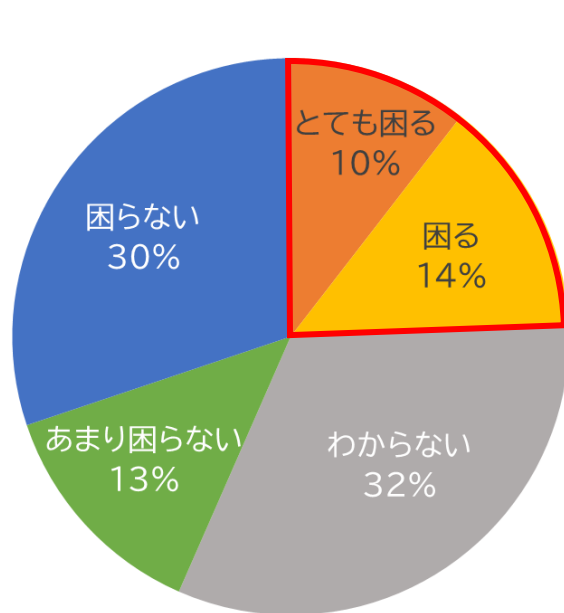
提示した運行条件

- ・運行頻度、駅(バス停)の位置は現在のわたらせ渓谷鐵道と同じです。
- ・専用の道路を走るため、鉄道と所要時間は大きく変わりません。
- ・専用の道路を走るため、信号待ちや渋滞で遅れる可能性が少なくなります。
- ・連節バスという2両の車両が連結された車両であれば、車内が混雑することも少なくなります。
- ・駅から少し離れた施設に立ち寄るようなルート設定もできます。

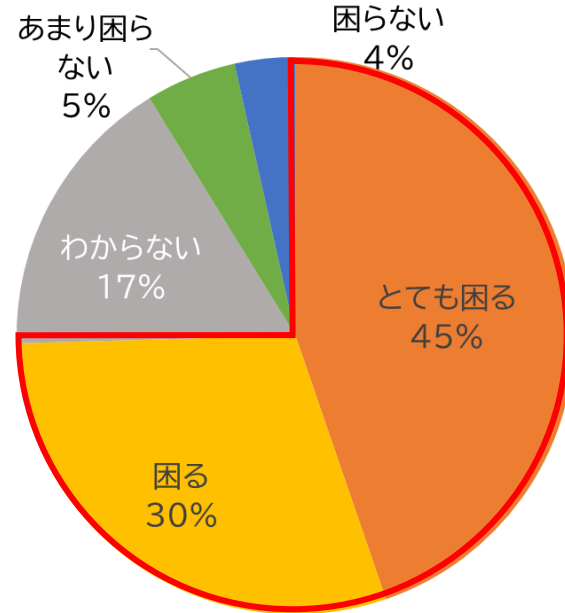
仮にわ鐵の運行がなくなったら

- 仮に、わ鐵の運行がなくなったとした場合に困ると回答した割合は全回答者の約2割であるが、通学時にわ鐵を利用している生徒では、75%が「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い」が約5割となっている

仮にわ鐵が運行しなくなってしまうたら

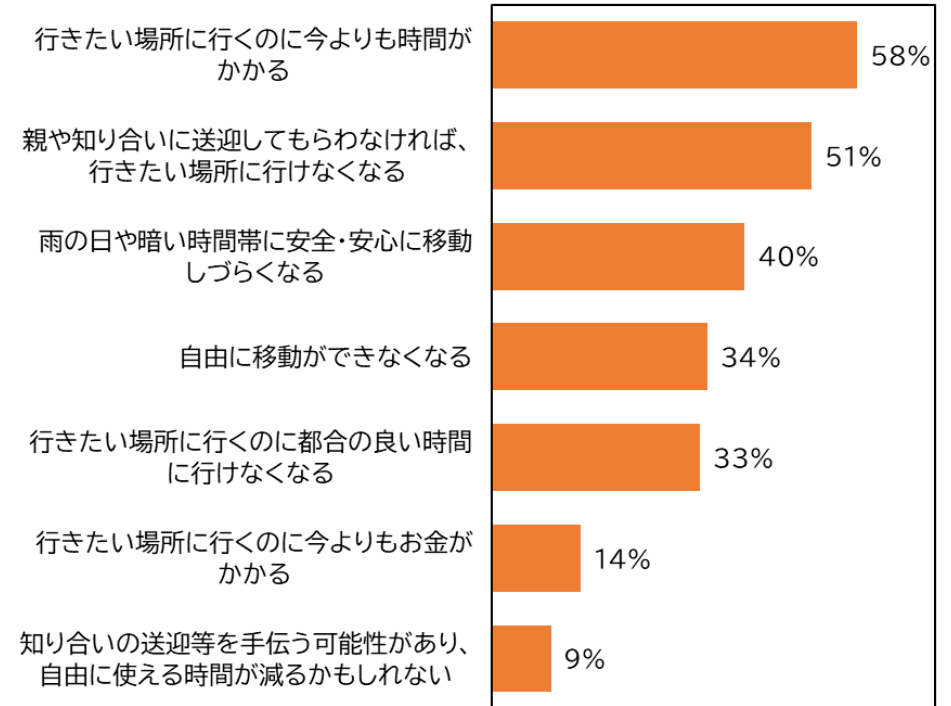


全回答(N=859)



わ鐵利用通学者(N=114)

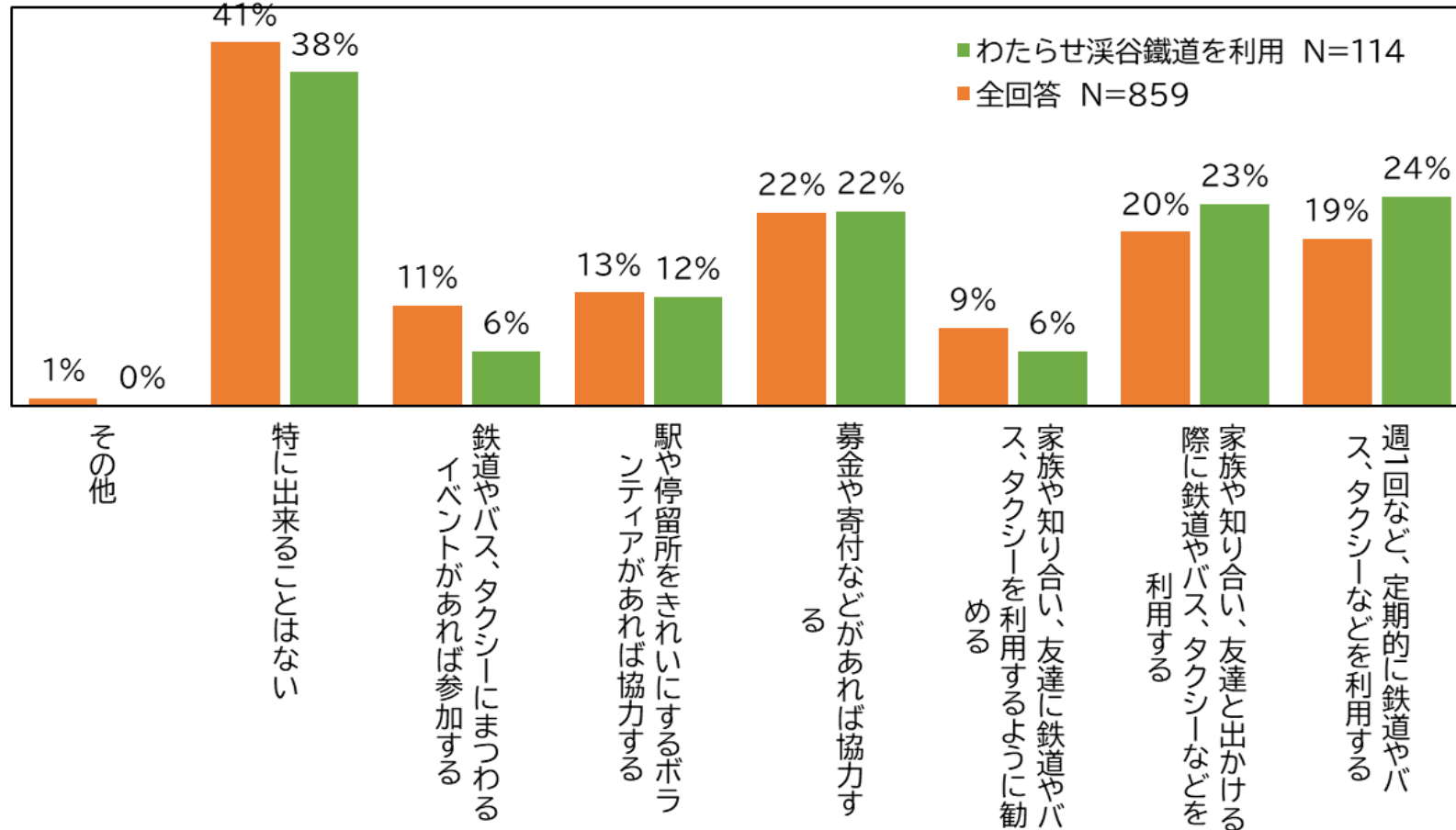
具体的に困ること(わ鐵利用通学者)
(N=114) ※複数回答



※回答者に対する割合のため合計が100%を超える

地域の交通を支えるために、あなたができると思うこと

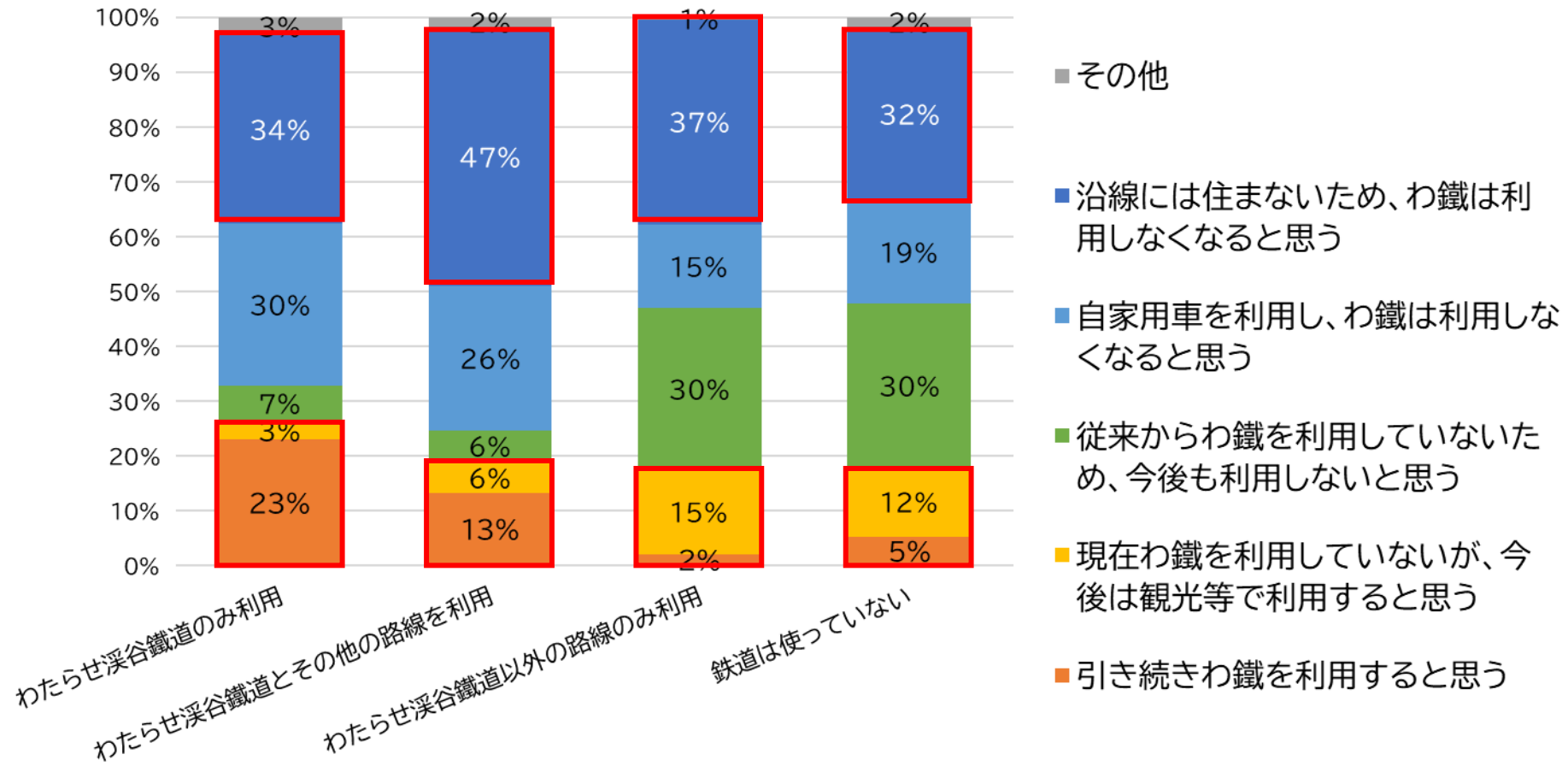
- 地域の交通を支えるためにできることとして、いずれの選択肢も1割以上の一定程度の回答が見られるが、通学時のわ鐵利用に関わらず、「特にできることはない」との回答が約4割と最も多い



※回答者に対する割合のため合計が100%を超える

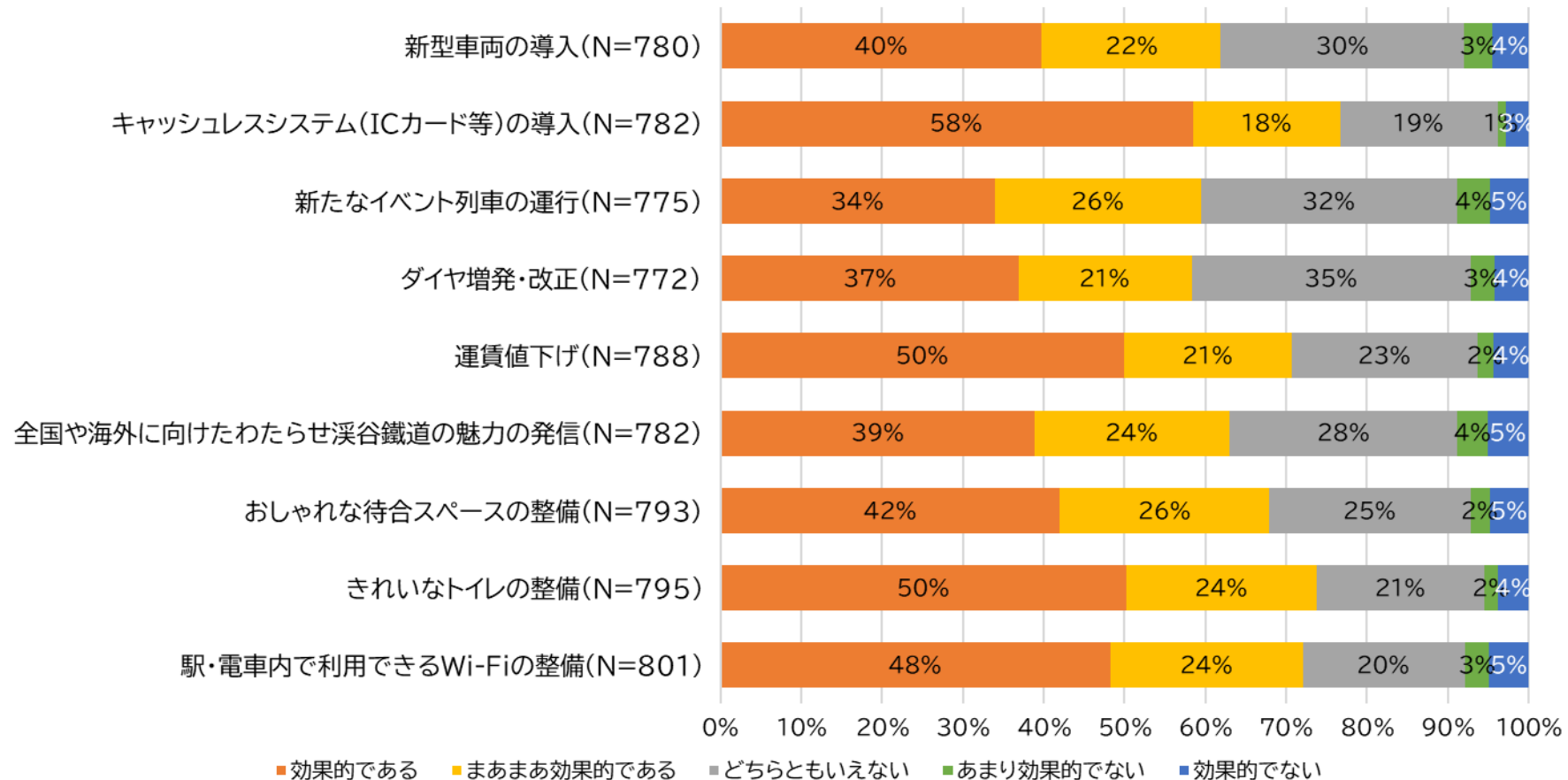
高校卒業後のわ鐵の利用意向

- 通学時にわ鐵を利用している生徒、していない生徒どちらも、**約2割が卒業後も日常利用又は観光等でわ鐵を利用**すると回答
- 回答者の約3割は「沿線に住まなくなるため、わ鐵は利用しなくなると思う」と回答



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。



高校生アンケートの結果まとめ

- 通学以外の外出では、約9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、また約4割は地域の交通を維持するために「特にできることはない」と回答
 - ⇒一人ひとりの行動が、わ鐵を含めた地域交通の維持に繋がるという意識の醸成が必要
- 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
 - ⇒回答者数に占める割合は低いものの、通学利用をしている生徒にとってわ鐵は必要な交通機関と認識されており、鉄道としての存続が求められている
- 前向き投資の検討を行う際には、日常利用者としての高校生の意見(キャッシュレスシステム、きれいなトイレの整備等)が参考となる

インバウンド観光客アンケート 調査の概要

- ・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を行うことで、**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**ことを目的とする
- ・群馬・栃木(日光)方面の訪日外国人観光客が対象
- ・東武日光駅前で聞き取りにて調査。また、わ鐵トロッコ列車の乗客にチラシを配布し、WEB回答を依頼
- ・聞き取り調査は2024年11月15日(金)、チラシ配布は、10月9日～10月30日まで実施

■回収票数等

回収票数	回収票数	
	うち、聞き取り調査	うち、WEB回答
92票	84票	8票



■調査内容

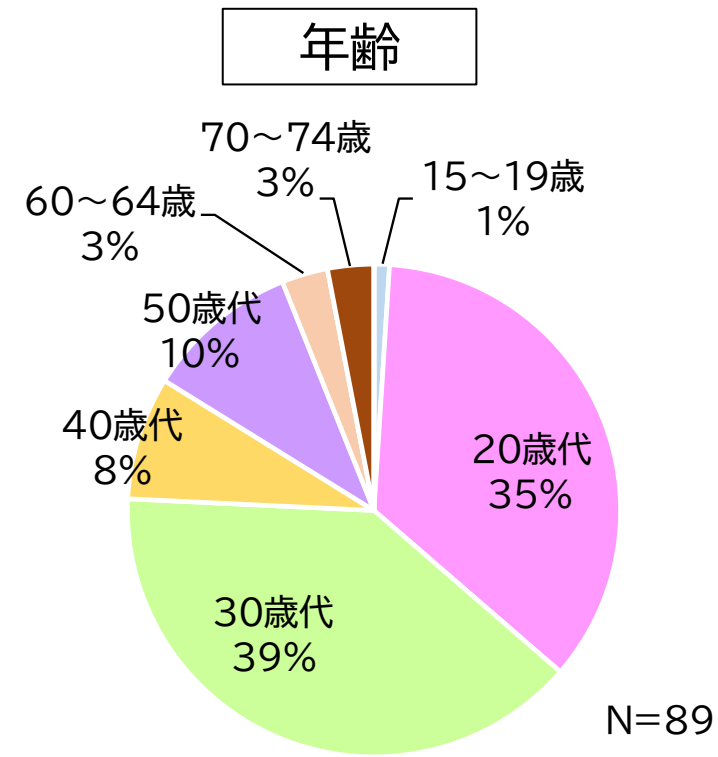
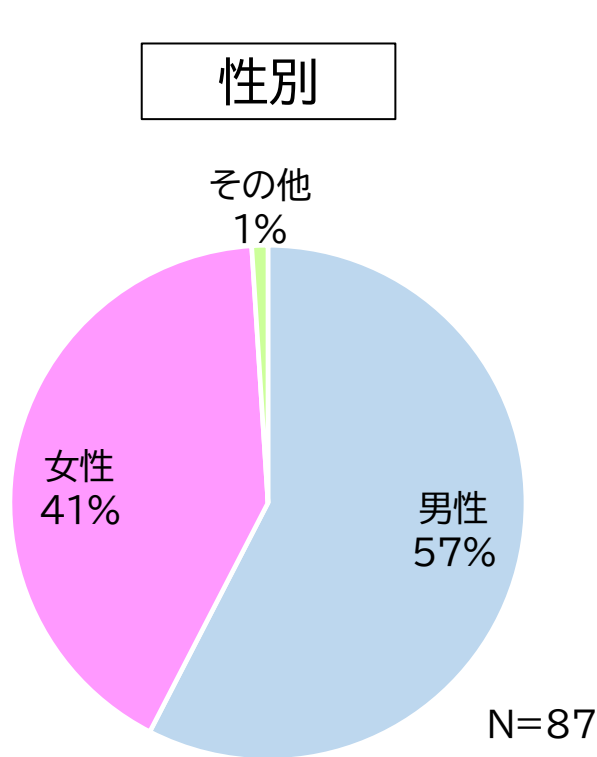
調査内容(抜粋)

- ・属性等(国籍、旅行目的、同行者)
- ・滞在日数、訪日経験
- ・宿泊地、旅行手配手法
- ・群馬県・栃木県のおもな訪問地と主な交通手段
- ・群馬県・栃木県を知った情報媒体
- ・群馬県・栃木県に感じる魅力
- ・わ鐵の乗車経験および乗車予定の有無、わ鐵に乗車しない理由
- ・わ鐵のチラシを見ての今後の利用意向、興味をもったサービス

等

インバウンドアンケート(性別、年齢)

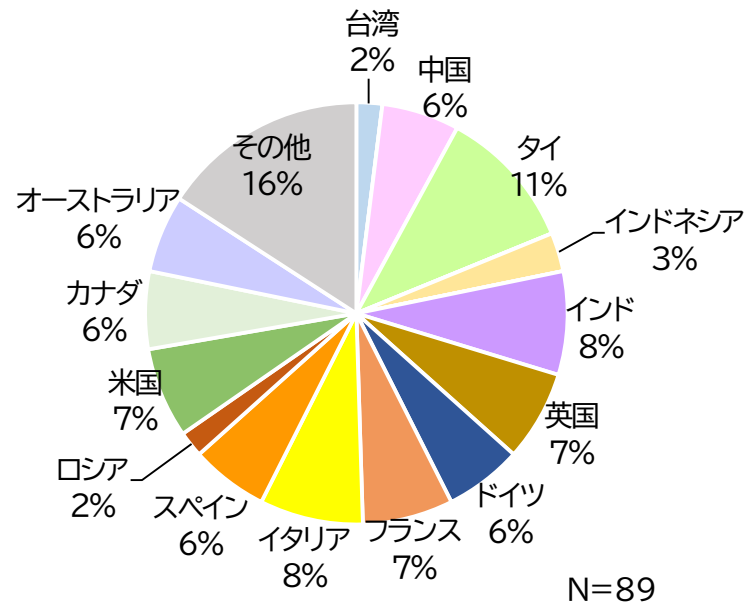
- 性別は、男性が約6割(57%)、女性が約4割(41%)、その他が1%
- 年齢は、30歳代が約4割(39%)で最多。次いで20歳代が約4割(35%)、50歳代が約1割



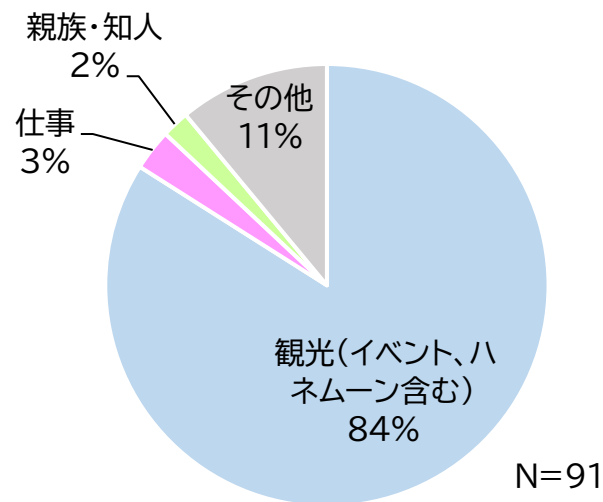
インバウンドアンケート(国籍、旅行目的、同行者)

- 国籍は、タイの11%が最多。次いで、インド、イタリア、英国、米国など
- 旅行目的は、観光が約8割(84%)で、ほぼ全体を占めている
- 同行者は、夫婦・パートナーの約5割(46%)が最多。次いで、その他の友人、家族・親族など

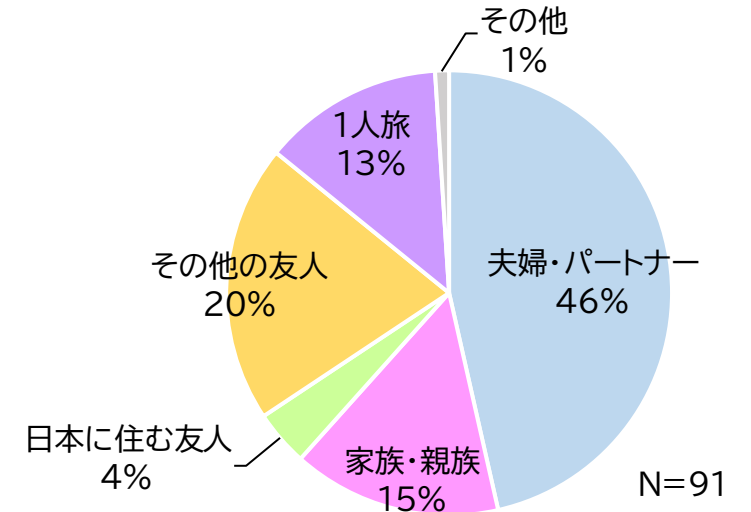
国籍



旅行目的



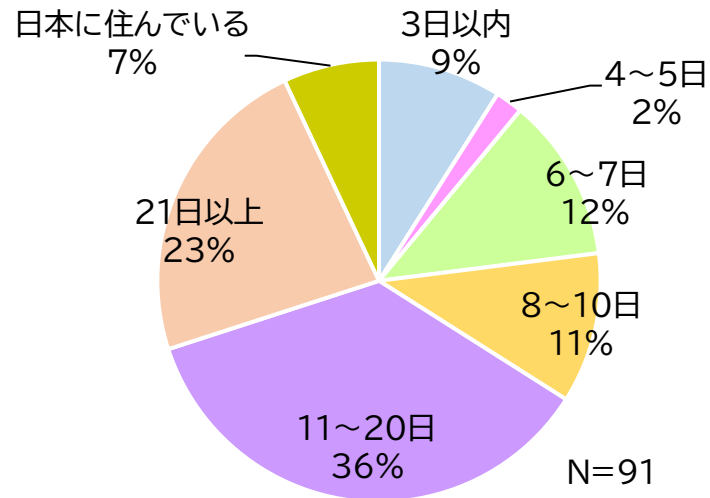
同行者



インバウンドアンケート(滞在日数、訪日経験)

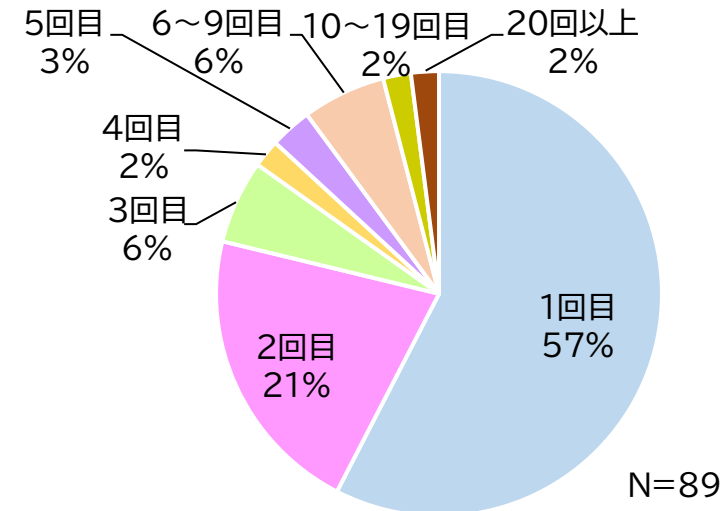
- 滞在日数は、「11～20日」が約4割で最多、次いで、「21日以上」が約2割
→半分程度が11日以上となっている。
- 訪日経験は、「1回目」が約6割で最多、次いで、「2回目」が約2割
→2回以上のリピート率は約4割となっている。

今回の日本の滞在日数



※国籍別（4サンプル以上）で、11日以上割合が高いのは、フランス100%、スペイン100%、英国83%、ドイツ80%

訪日経験

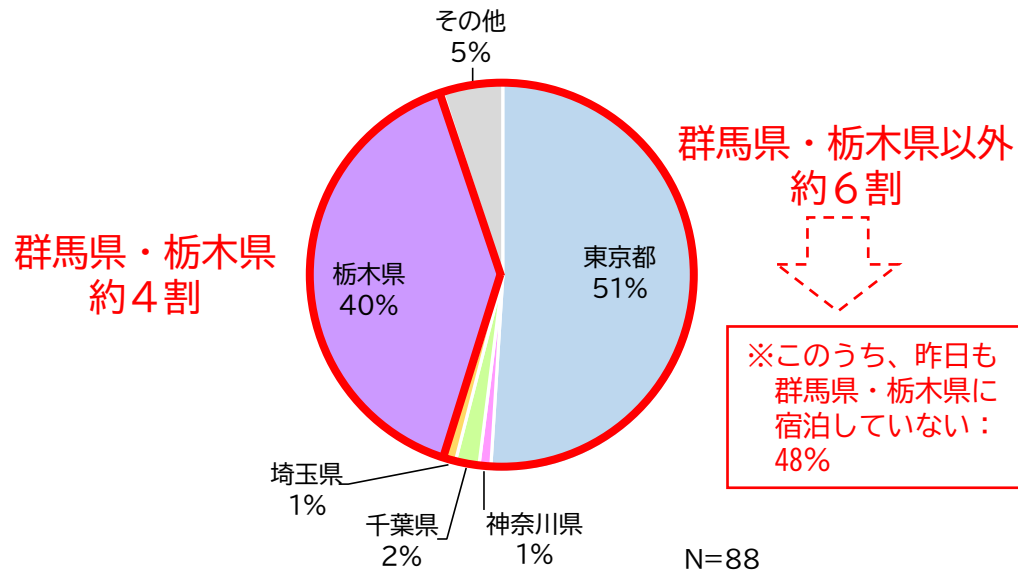


※国籍別（4サンプル以上）で、リピート率が高いのは、タイ80%、英国83%、中国100%

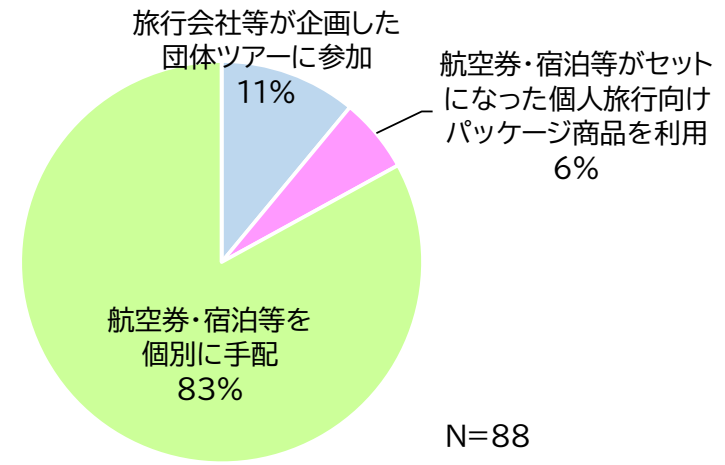
インバウンドアンケート(宿泊地、旅行手配手法)

- ・ 宿泊地(本日)は、「群馬県・栃木県以外」が約6割。「群馬県・栃木県」が約4割。「群馬県・栃木県以外」のうち、昨日も群馬県・栃木県に宿泊していないのは約5割。 →**半分以上は日帰り観光。**
- ・ 旅行手配方法は、「航空券・宿泊等を個別に手配」が約8割で最多。次いで、「旅行会社等が企画した団体ツアーに参加」が約1割。 →**個別に手配が大半を占める。**

宿泊地(本日)



旅行手配手法

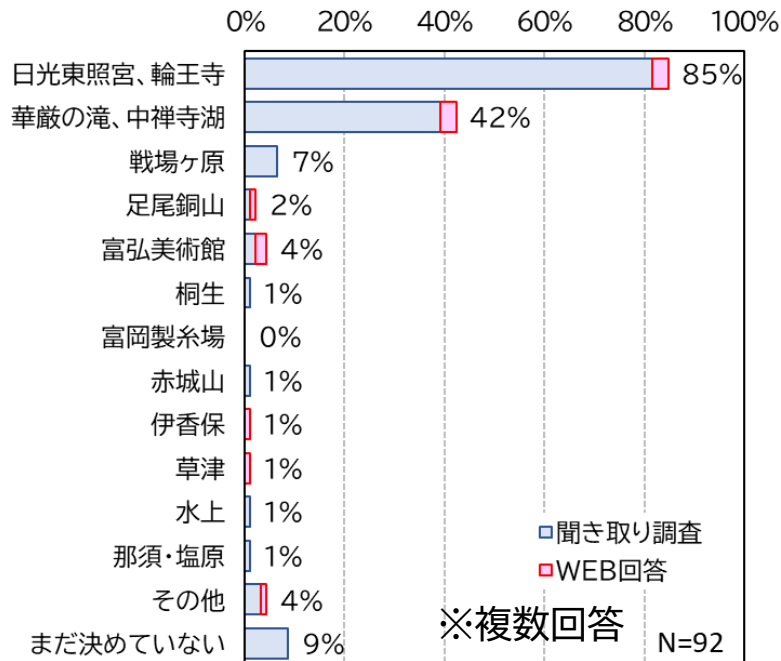


※WEB回答者(計8サンプル)では、「旅行会社等が企画した団体ツアーに参加」が6サンプル、「航空券・宿泊等を個別に手配」が2サンプルとなっている。

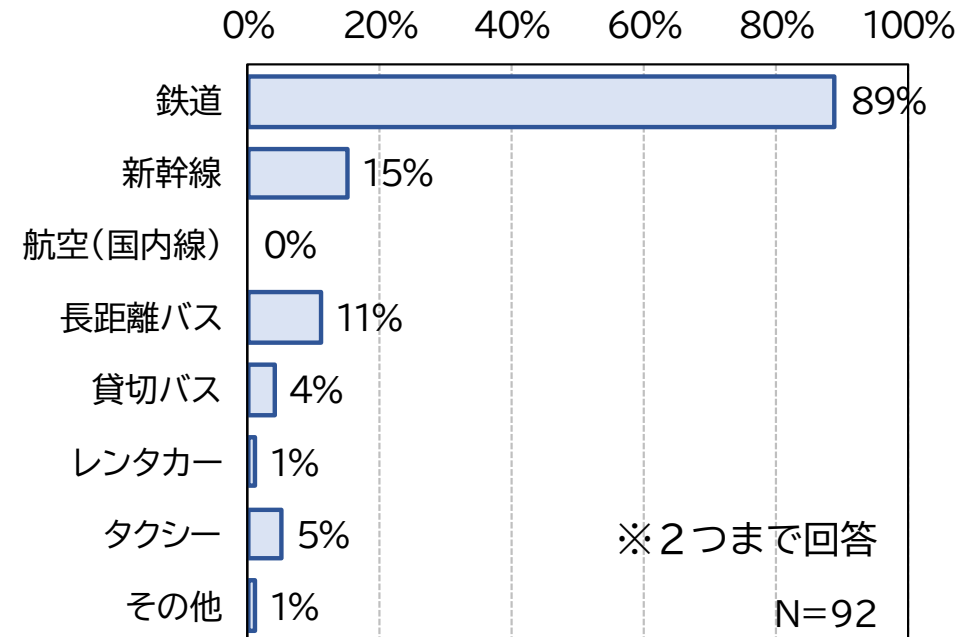
インバウンドアンケート (群馬県・栃木県のおもな訪問地とおもな交通手段)

- 群馬県・栃木県における訪問地は、「日光東照宮、輪王寺」が約9割で最多。次いで、「華厳の滝、中禅寺湖」が約5割 →ほとんどの人が日光周辺が目的地
- 群馬県・栃木県の訪問地までのおもな移動手段は、「鉄道」が約9割で最多。次いで、「新幹線」が約2割 →ほとんどの人が鉄道を利用

群馬県・栃木県のおもな訪問地



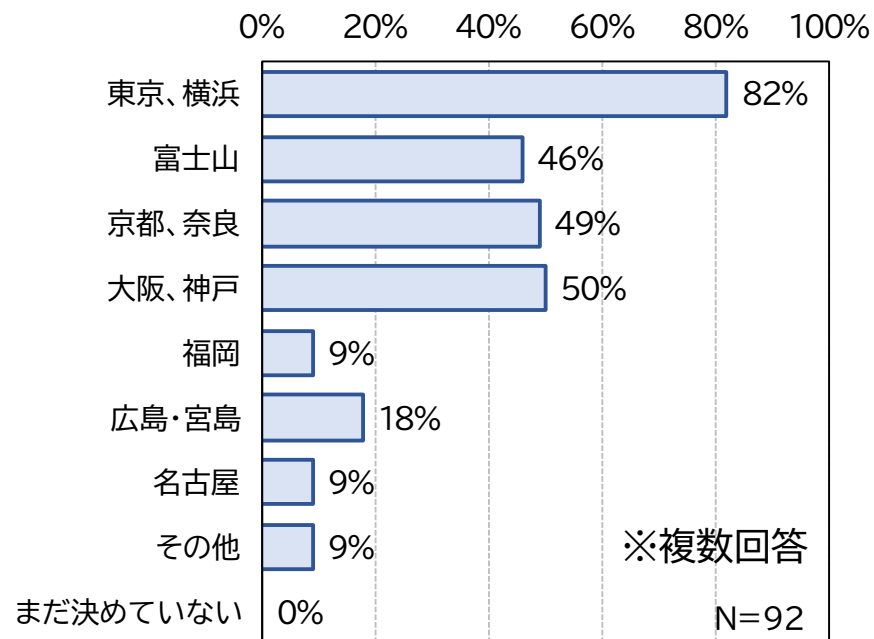
群馬県・栃木県の訪問地までのおもな交通手段



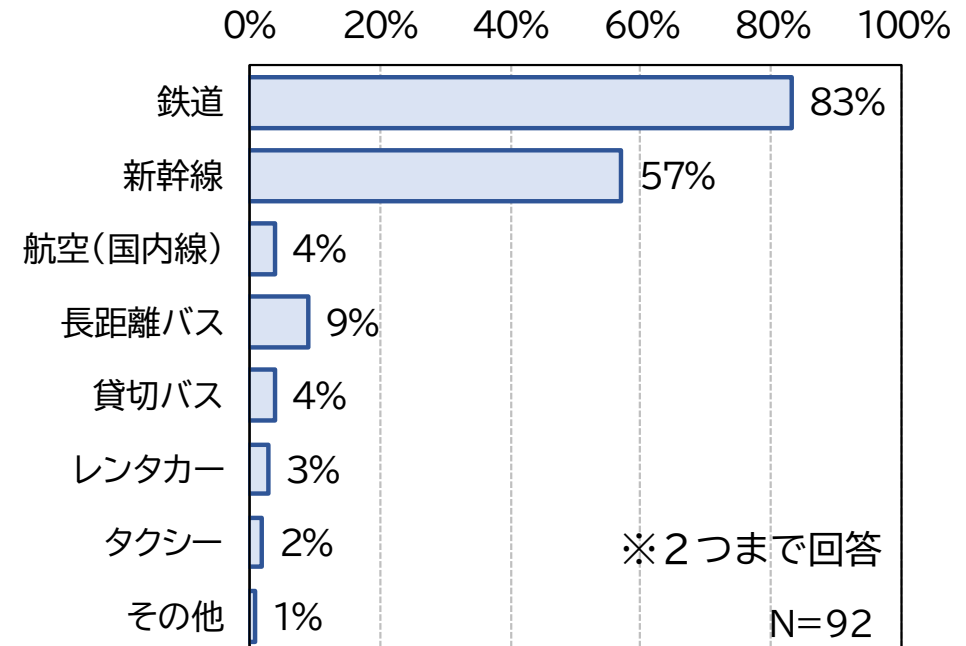
インバウンドアンケート (その他の日本国内のおもな訪問地とおもな交通手段)

- その他の日本国内における訪問地は、「東京・横浜」が約8割で最多。次いで、「大阪・神戸」が約5割
→ほとんどの人が東京・横浜を訪問
- その他の日本国内におけるおもな移動手段は、「鉄道」が約8割で最多。次いで、「新幹線」が約6割
→ほとんどの人が鉄道、新幹線を利用

その他の日本国内のおもな訪問地



その他の日本国内におけるおもな交通手段

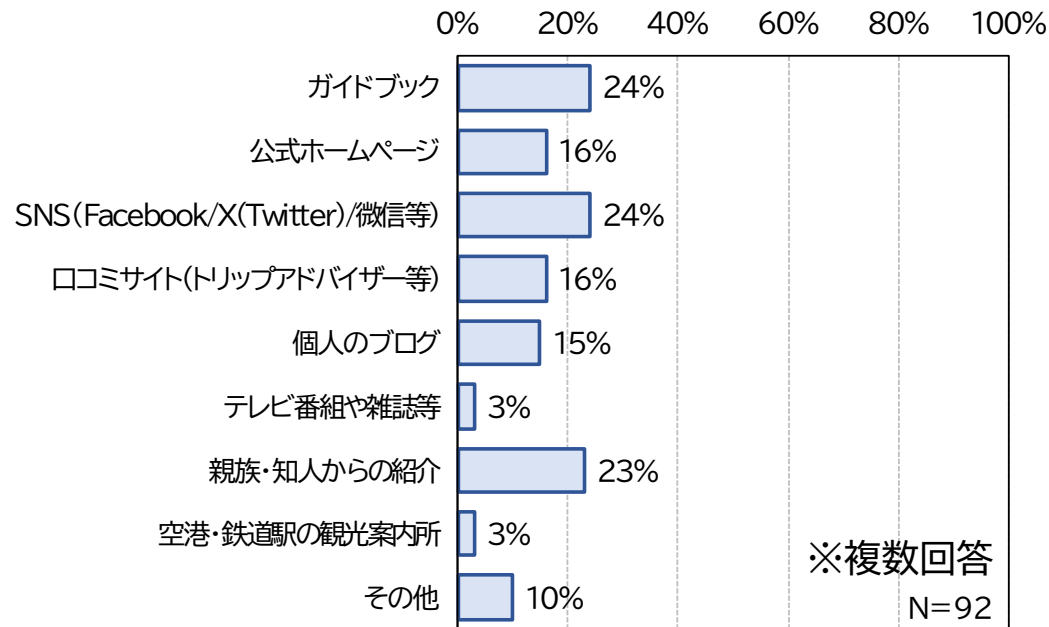


インバウンドアンケート

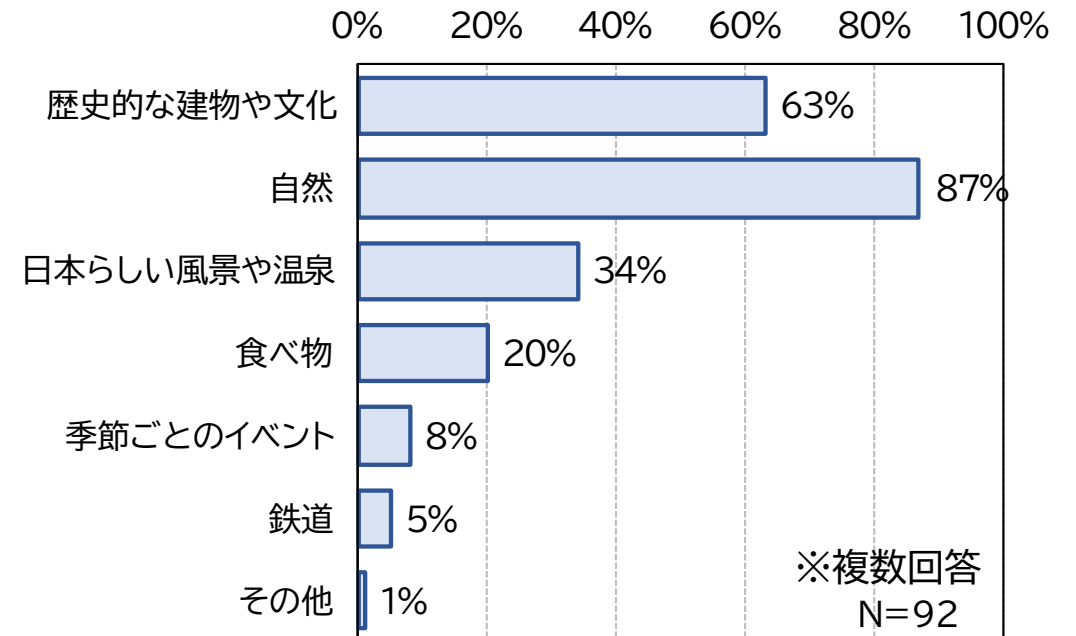
(群馬県・栃木県を知った情報媒体、群馬県・栃木県に感じる魅力)

- 群馬県・栃木県を知った情報媒体は、「ガイドブック」「SNS」が約2割(24%)で最多。次いで、「親族・知人からの紹介」が約2割(23%)
→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。
- 群馬県・栃木県に感じる魅力は、「自然」が約9割で最多。次いで、「歴史的な建物や文化」が約6割
→「自然」、「歴史的な建物や文化」にニーズがある。

群馬県・栃木県を知った情報媒体



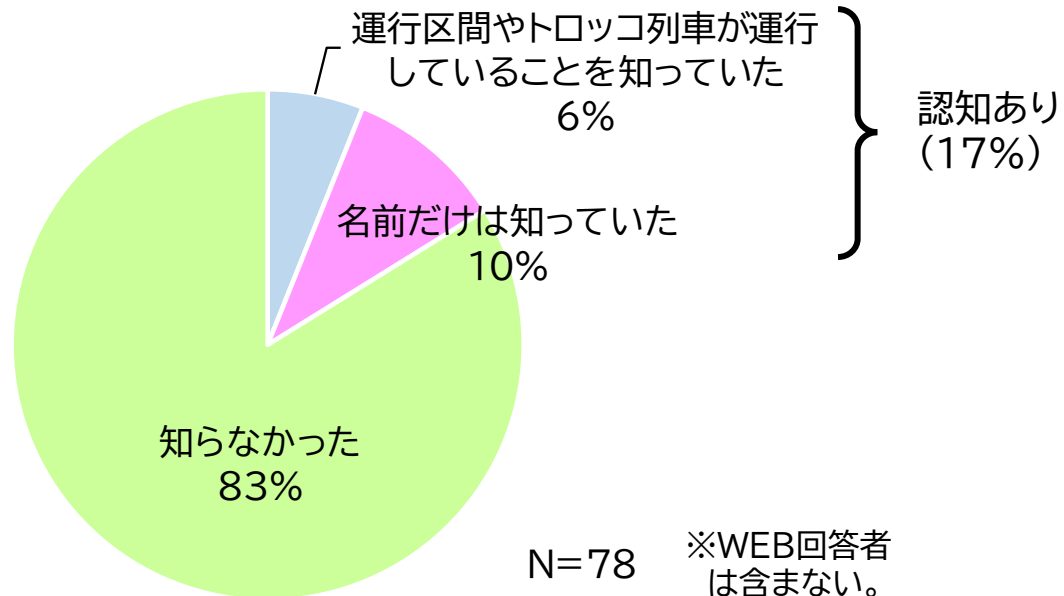
群馬県・栃木県に感じる魅力



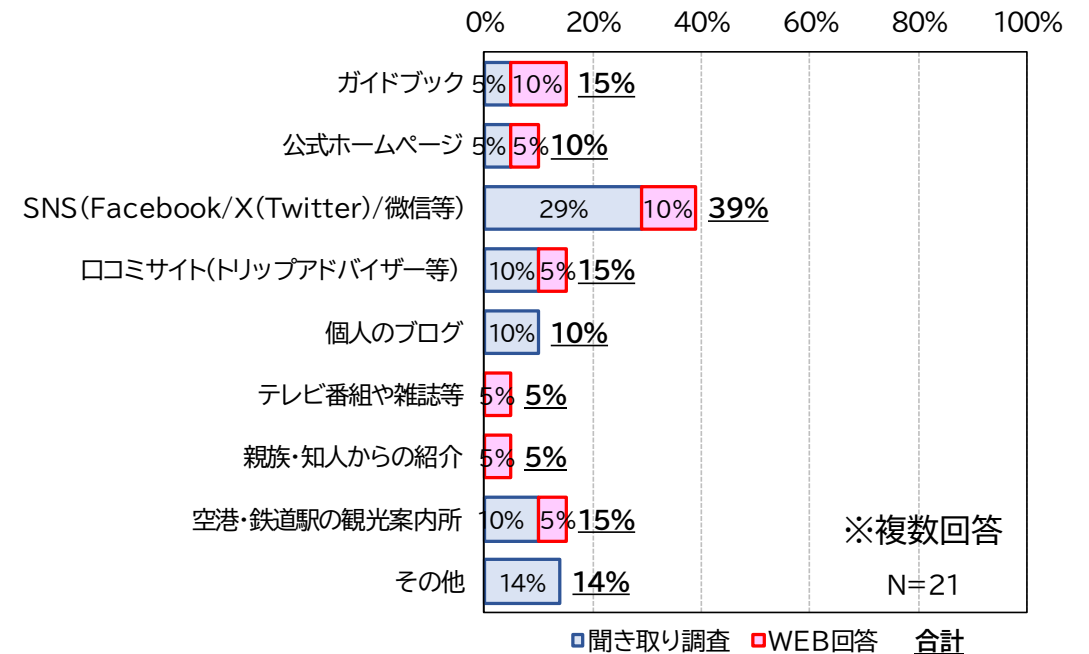
インバウンドアンケート (わ鐵の認知の有無、わ鐵を知った情報媒体)

- 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。

わ鐵の認知の有無



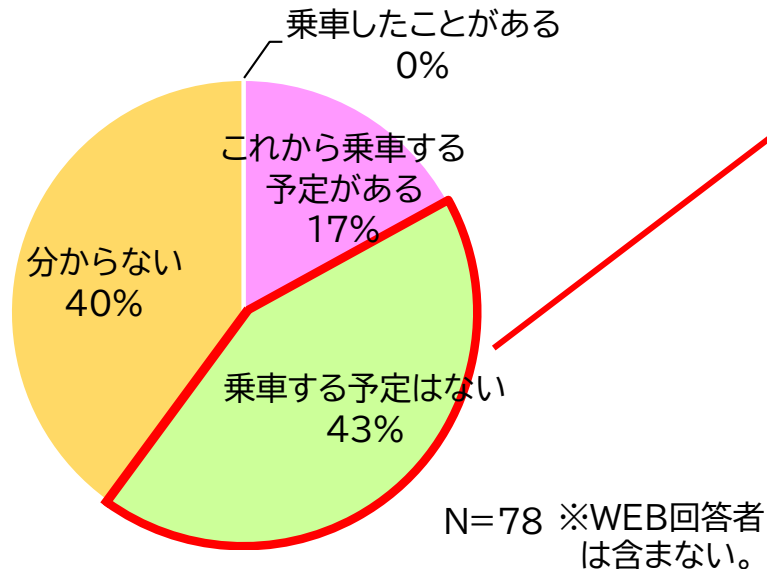
わ鐵を知った情報媒体



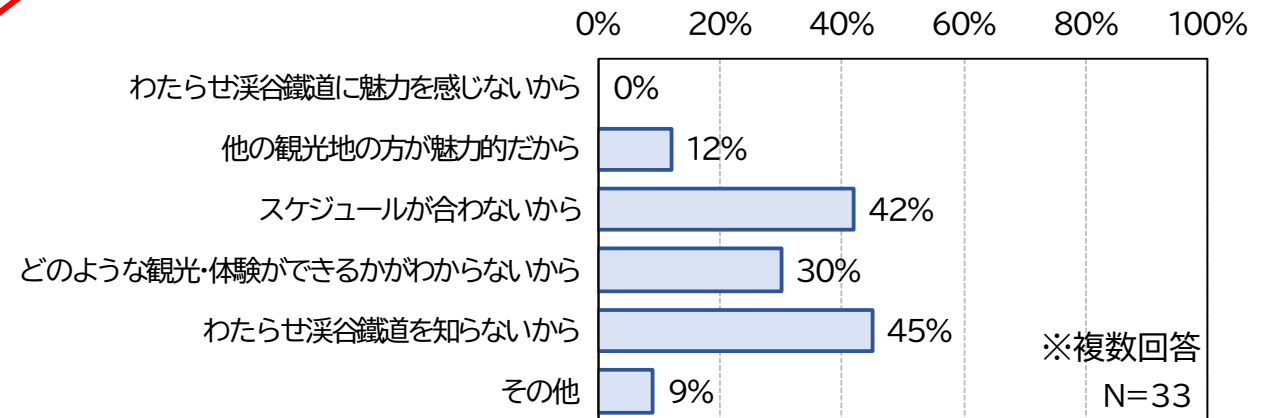
インバウンドアンケート (わ鐵の乗車経験および乗車予定の有無、わ鐵に乗車しない理由)

- わ鐵の乗車経験について、過去、「乗車したことがある」はゼロ。今後の乗車予定の有無は、「乗車する予定はない(「分からない」を含む)が約8割(83%)。→日光周辺訪問者に、わ鐵の来訪予定者はほとんどいない。
- わ鐵に乗車しない理由(「乗車する予定はない」方が回答)は、「わ鐵を知らないから」が約5割(45%)で最多。次いで、「スケジュールが合わないから」が約4割(42%)

わ鐵の乗車経験および乗車予定の有無



わ鐵に乗車しない理由

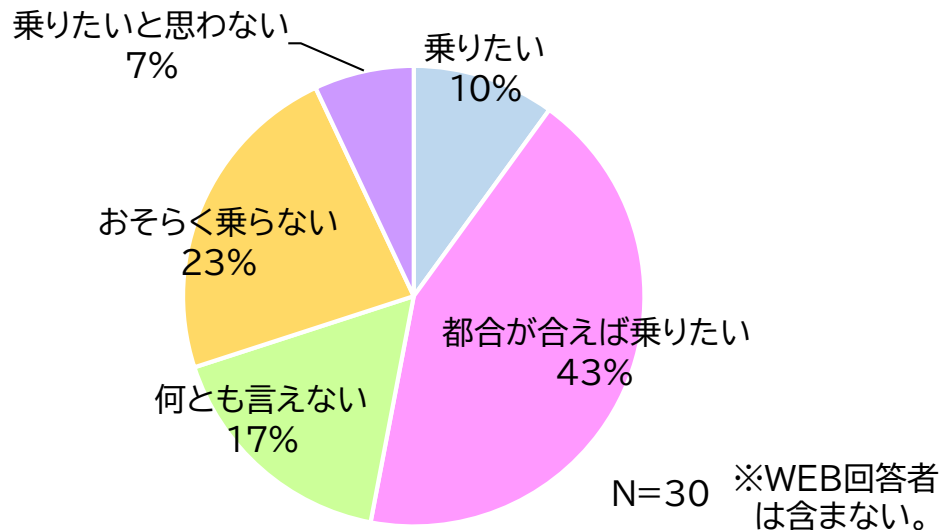


※WEB回答者は含まない。

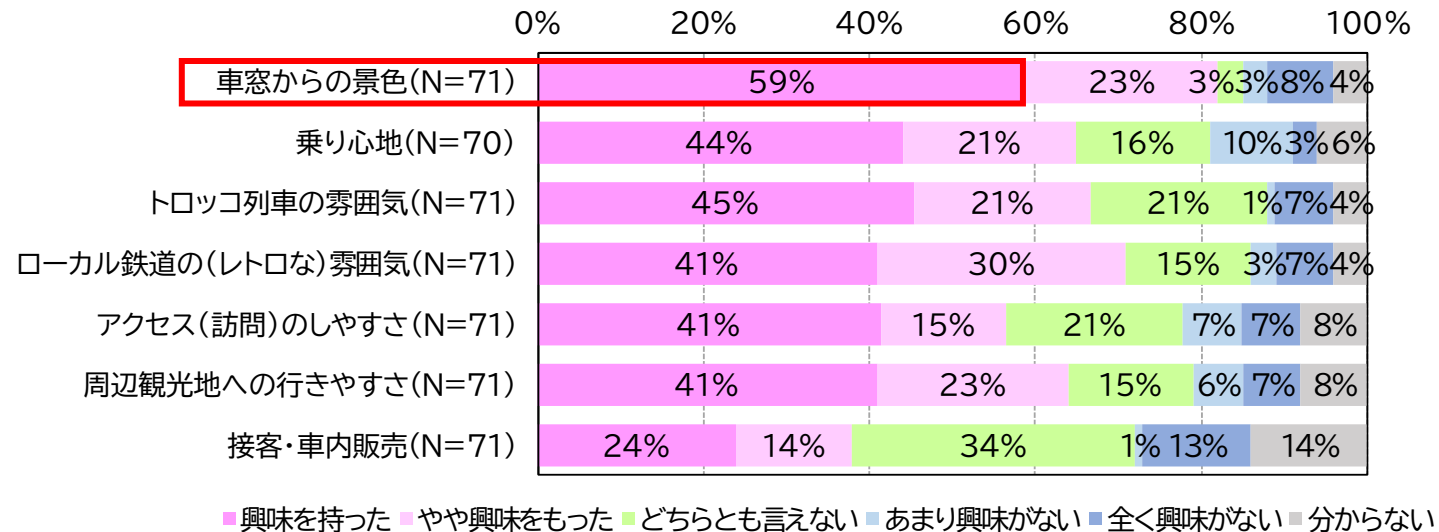
インバウンドアンケート (わ鐵のチラシを見ての今後の利用意向、興味を持ったサービス)

- 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。

わ鐵のチラシを見ての今後の利用意向



わ鐵のチラシを見て興味を持ったサービス



(裏面)

A red train is seen traveling along a track that curves through a lush, hilly landscape. To the left of the train, a river flows through a rocky bed. The surrounding trees are in various stages of autumn, with some showing vibrant yellow and orange foliage. The train is a two-car unit, and the scene is captured from a slightly elevated angle.



レトロな座席

【わたらせ渓谷鐵道へのアクセス】



詩画家星野富弘氏
を展示する美術館で
ジামショップでは関
やオリジナルグッズや
ではコーヒーや自家
を販売しています。

神戸駅(WK12)から西宮バ

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

30分程度の遊歩道があり、はねたき橋からは雄大な源良瀬溪谷を一望できます。

大間々駅(WK05)から徒歩6分

訪日外国人の皆様は、わたらせ渓谷鐵道の今後の充実に向けて、アンケート調査を実施しておりますので、御協力をお願いいたします。

調査主体:群馬県交通イノベーション推進課

ご回答いただいた方の中から、抽選で10名様に20米ドル相当のAmazonギフトカード(Eメールタイプ)をお送りします。

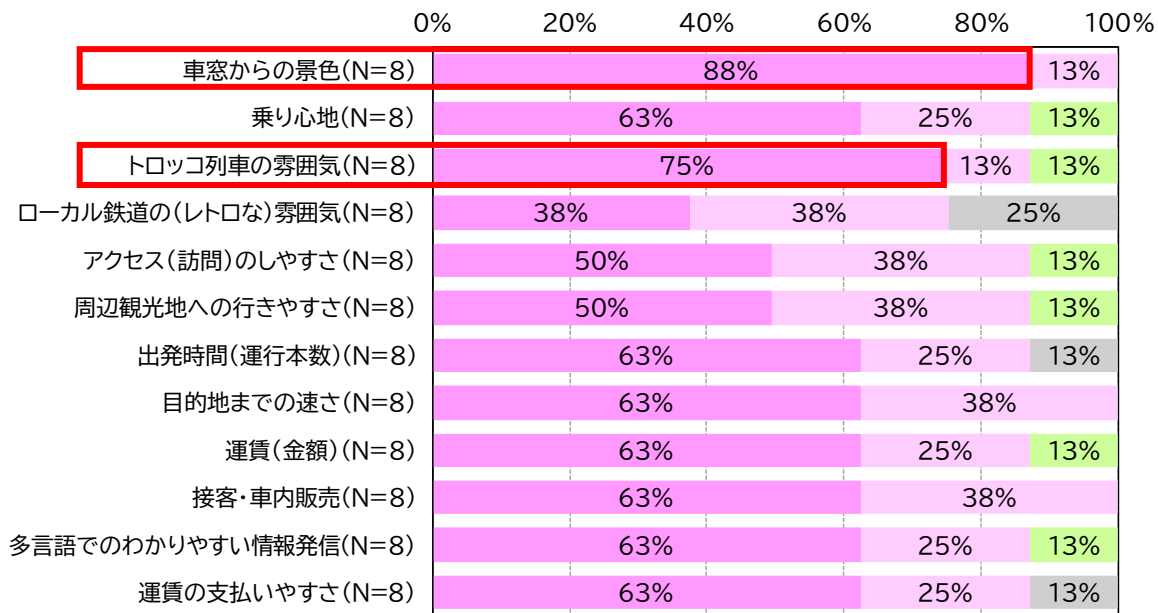
アンケートは以下URLあるいはQRコードよりアクセスいただき、ご回答ください。

«URL» <https://forms.gle/> . .

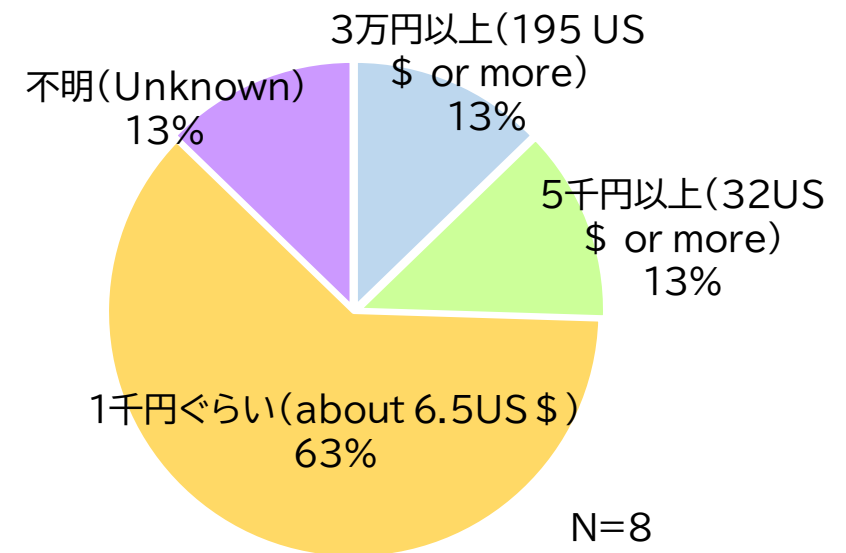
インバウンドアンケート ※サンプルが少数のため参考情報 (わ鐵に乗車した際のサービスの満足度、乗降駅周辺での消費額)

- わ鐵に乗車した際のサービスの満足度について、「車窓からの景色」および「トロッコ列車の雰囲気」は「満足」と回答した割合がそれぞれ約9割(7/8)、約8割(6/8)
→他のサービスと比較して満足度が高い傾向
- わ鐵の乗降駅周辺での消費額は、「1千円ぐらい(about 6.5US\$)」が約6割(5/8)
→乗降駅周辺での消費額はかなり少ない傾向

わ鐵に乗車した際のサービスの満足度



わ鐵の乗降駅周辺での消費額



N=8
※WEB回答者のみ

※WEB回答者のみ

満足 やや満足 普通 やや不満 不満 分からない

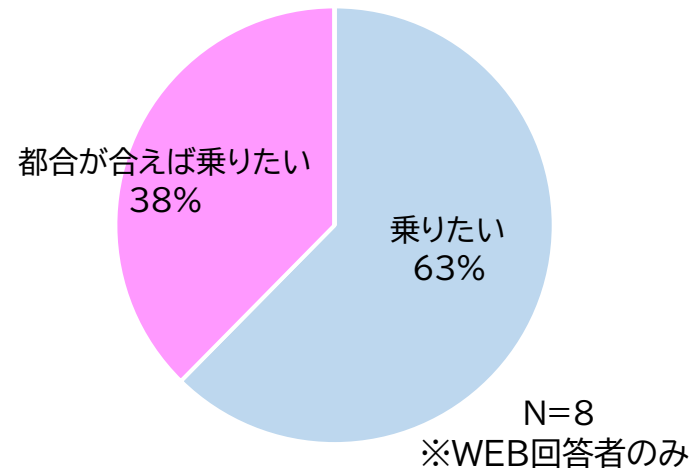
インバウンドアンケート ※サンプルが少数のため参考情報

(わ鐵の再度乗車意向、家族・知人への紹介意向、再度乗車に必要なサービス)

- わ鐵の再度乗車意向は、「乗りたい」が約6割(5/8)、「都合が合えば乗りたい」が約4割(3/8)。
- わ鐵の家族・知人への紹介意向は、「紹介したい」が約6割(5/8)、「できれば紹介したい」が約4割(3/8)。
- わ鐵の再度乗車に必要なサービスは、「多言語でのわかりやすい情報提供」が約6割(5/8)で最多。次いで、「割引きっぷの充実」「キャッシュレスシステム(ICカード等)の導入」が約3割(2/8)

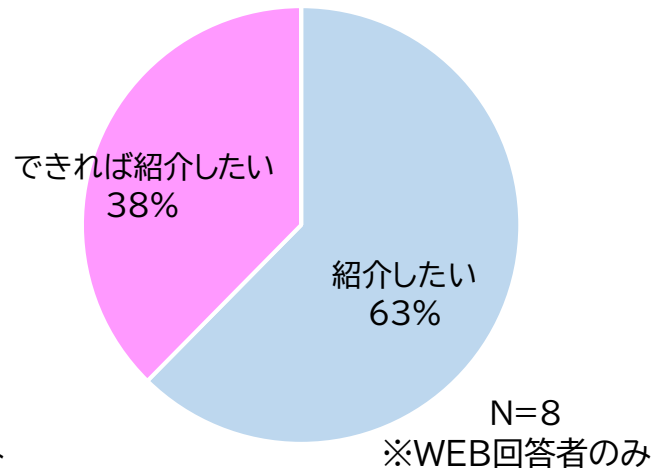
→再度乗車に向け、多言語でのわかりやすい情報提供が特に多く求められている。

わ鐵の再度乗車意向



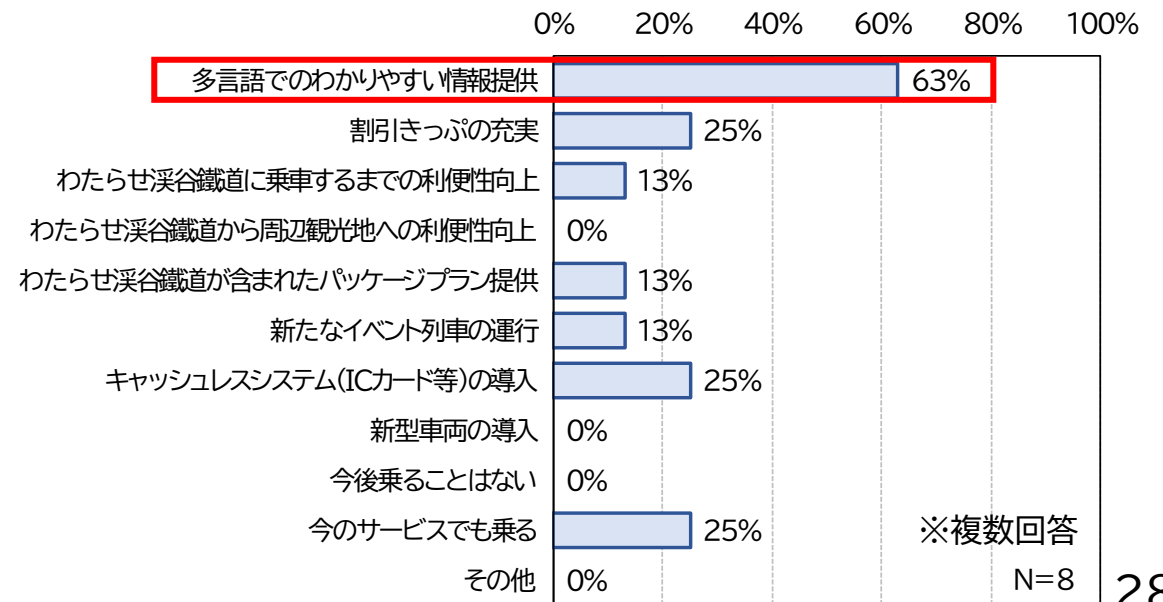
※「何とも言えない」「おそらく乗らない」「乗りたいと思わない」と回答したサンプルはゼロ

わ鐵の家族・知人への紹介意向



※「何とも言えない」「おそらく紹介しない」「紹介したいと思わない」と回答したサンプルはゼロ

わ鐵の再度乗車に必要なサービス



※WEB回答者のみ

インバウンドアンケートの結果まとめ

- 日光地域のインバウンド観光客のわ鐵沿線への誘客に向けて、主に聞き取り調査を実施
- わ鐵の認知度は高くないものの、SNS等でわ鐵を知ったという観光客が2割程度存在
- わ鐵の乗車意向について、「わ鐵を知らないから」乗車しないとする回答が約5割で最多
⇒ SNS等によるわ鐵の認知度向上が、利用機会の増加に向けて有効と言える
- わ鐵のチラシを見た感想として、約5割は利用意向を示しており、特に「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
- わ鐵に乗車した方が再度乗車するために必要なサービスには、「多言語でのわかりやすい情報提供」が約6割で最多
⇒ 今後の需要喚起に向けて対応策の検討が必要

地元企業アンケート 調査の概要

- 目的: 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や、広告掲出・わ鐵との事業連携等の可能性の有無等を把握すること
- 対象事業者: 右表の商工会・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)
- 回答受付期間: 2024年11月22日(金)～12月9日(月)
- 発送件数880件に対し、285件の回答を受領
(宛先不明の5件を除く875件に対する回収率: 32.6%)

- 対象商工会・観光協会等
- ①桐生商工会議所
 - ②桐生市観光物産協会
 - ③桐生市黒保根商工会
 - ④みどり市商工会
 - ⑤みどり市観光協会
 - ⑥足尾町商工会
 - ⑦日光市観光協会日光支部(足尾)

■回収形態別の件数

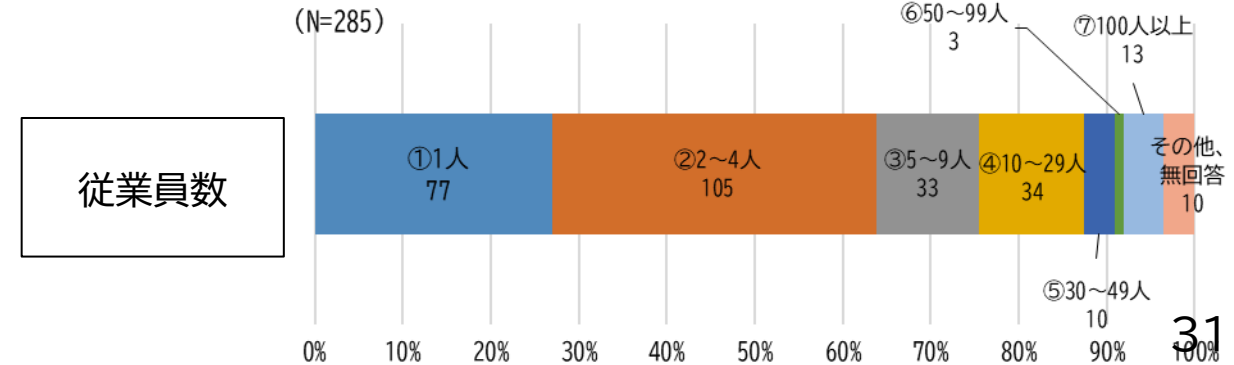
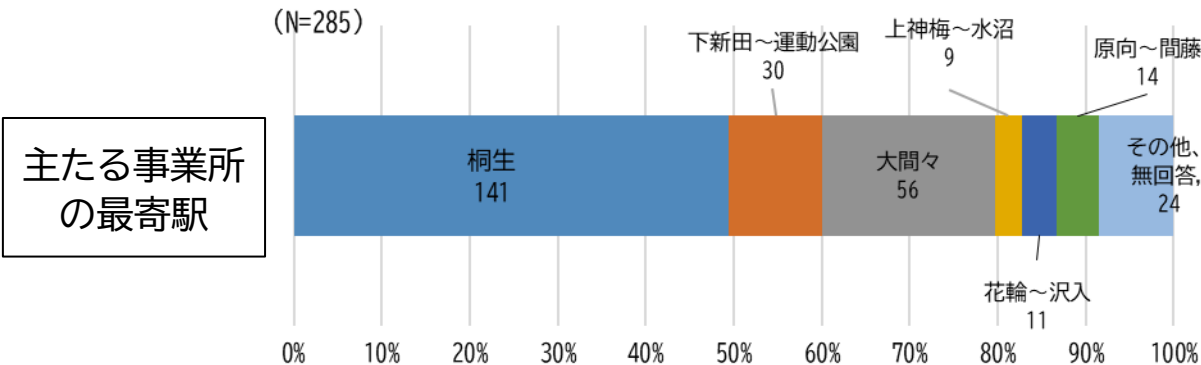
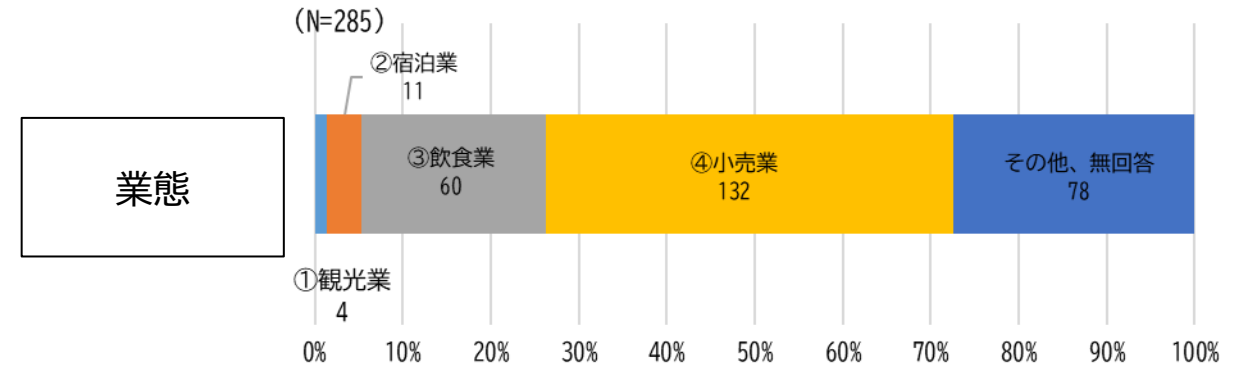
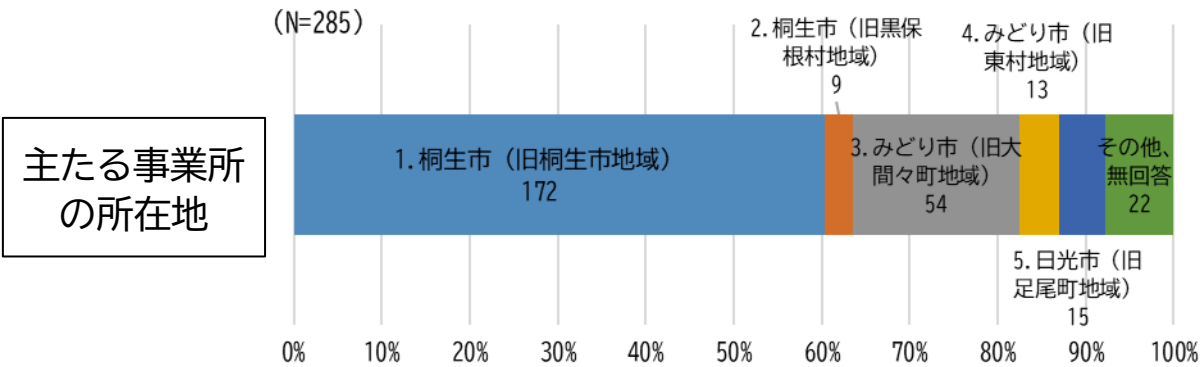
形態	回収件数
Web	68
郵送	216
FAX	1
メール	0
合計	285

■質問内容

大項目	質問内容
1. わ鐵と回答事業者の事業との関係	- 自社の売上又は来客のうち、わ鐵の利用者の占める割合 - 自社の事業において、わ鐵の存在をどの程度重視しているか、及びその理由 - 沿線事業者の負担金の年間支払い意思額 - わ鐵に対する広告掲出の可能性 - わ鐵に対する広告掲出の可能性の検討の余地がない理由
2. わ鐵との事業連携の可能性	- わ鐵との事業連携の有無及びその具体的内容(自由記述) - わ鐵との事業連携の可能性の有無 - わ鐵との事業連携として考えられる内容(自由記述) - わ鐵の今後の活用に関するご意見(自由記述)
3. 回答事業者の属性	主たる事業所の所在地(県・市町村名)、業態、従業員数、年間売上額、事業における原材料等の仕入れの地元(群馬県・栃木県)割合 【任意】事業所名・店名等、回答者名、メールアドレス、電話番号

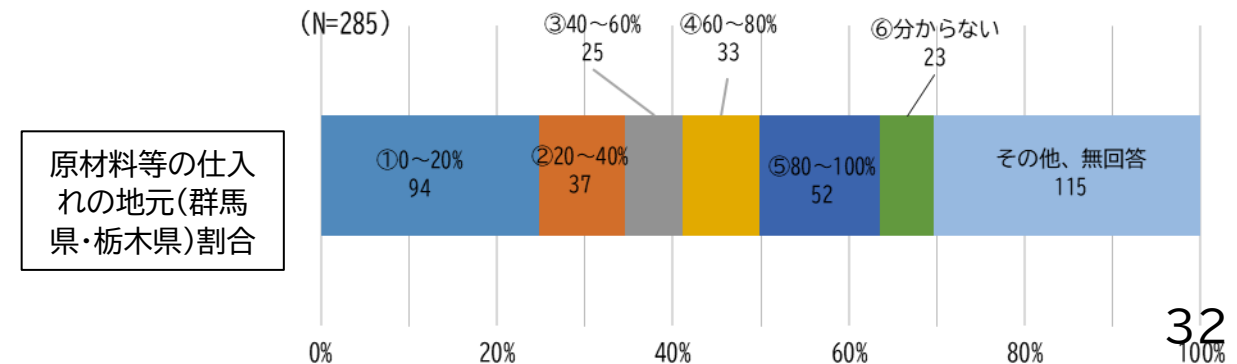
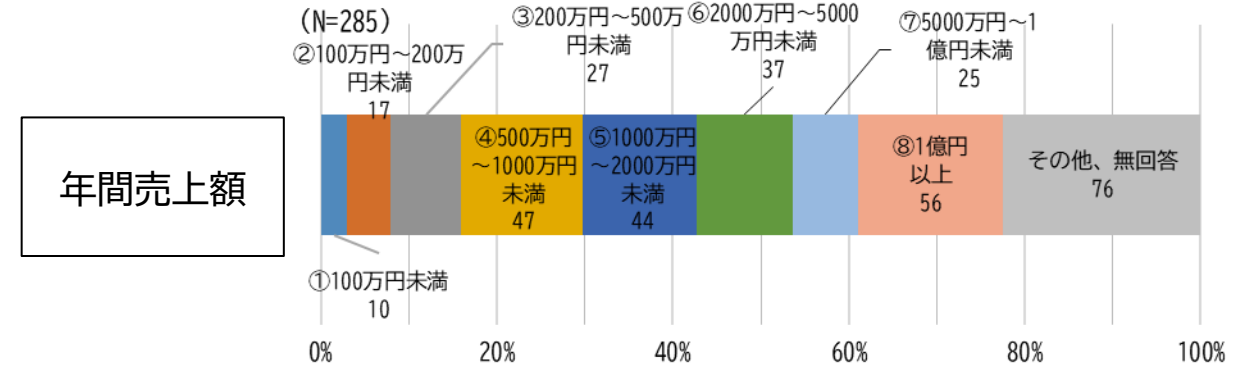
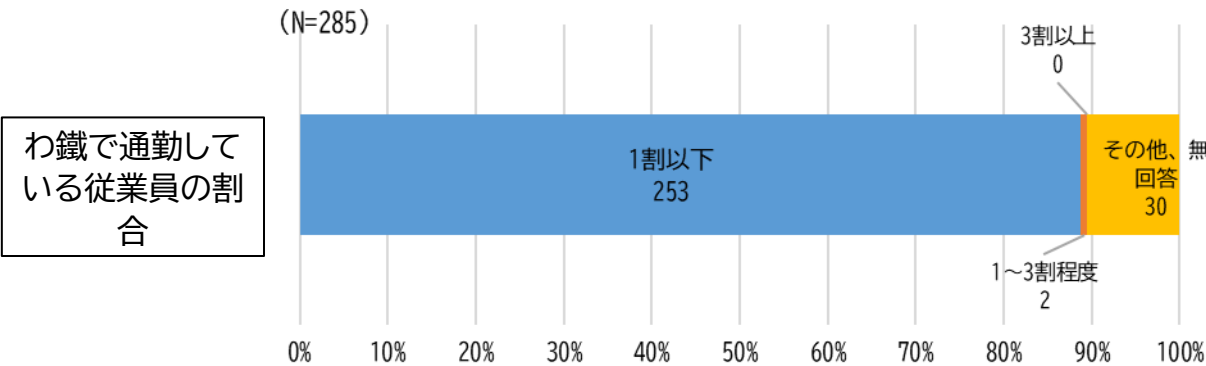
回答事業者の属性(1)

- 旧桐生市地域の事業者が6割程度を占めており、最寄駅別では桐生駅が半数を占めている。
- 業態別では小売業の事業者が多く、4割強を占めている。
- 従業員規模では10人未満の事業者が4分の3となっている。



回答事業者の属性(2)

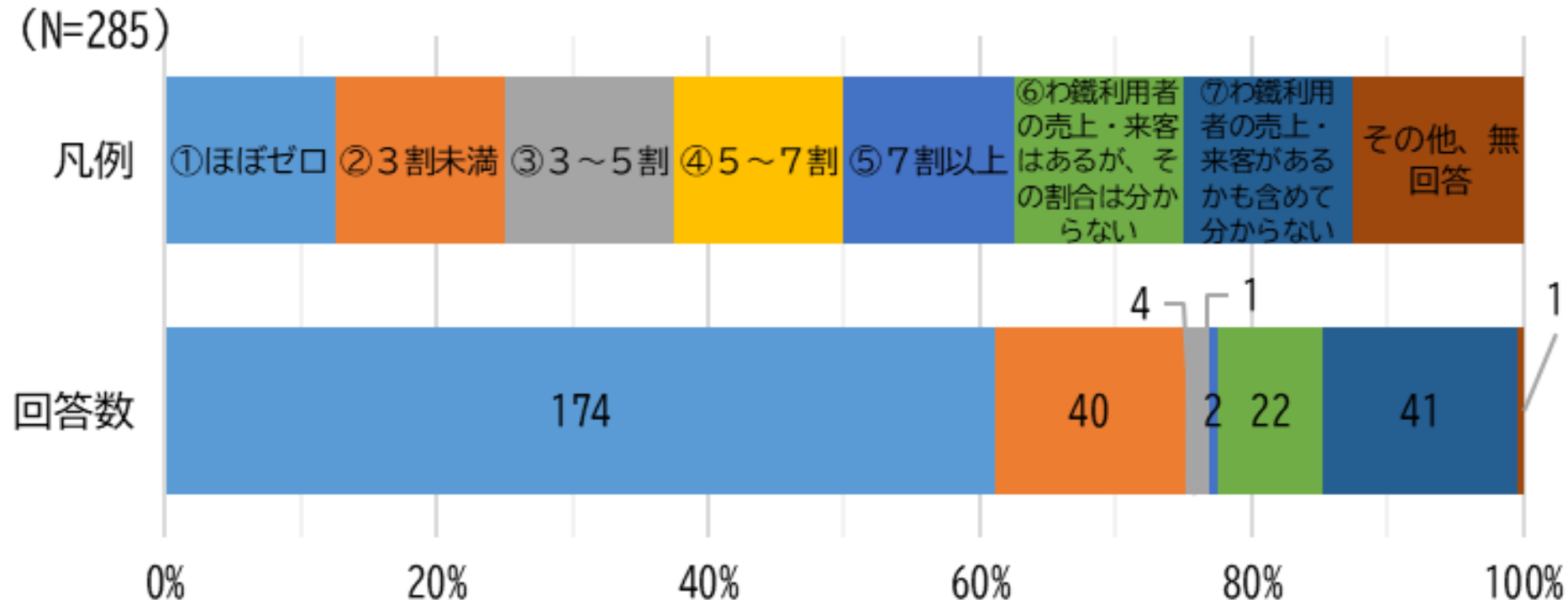
- わ鐵で通勤している従業員の割合は極めて低い事業者がほとんど。
- 年間売上額は、1000万円未満と1000万円～1億円の事業者がそれぞれ3割程度。
- 原材料等の仕入れの地元割合については、6割程度の事業者から具体的な回答があり、2割以下と6割以上の回答がそれぞれ4分の1程度ずつとなっている。



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。

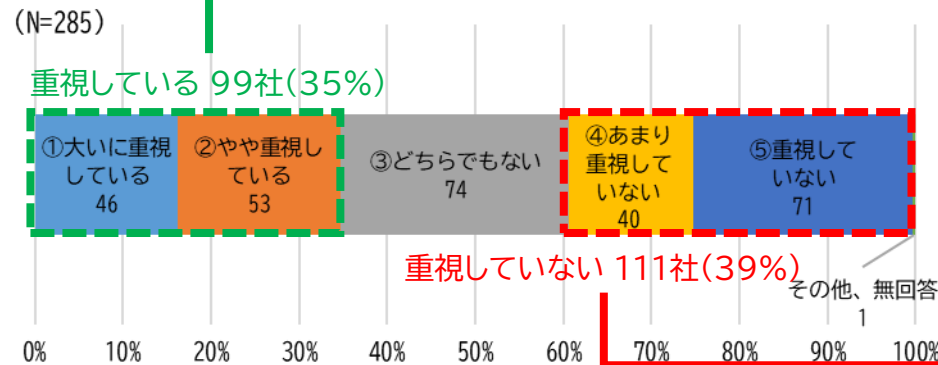
問1. 御社の売上又は来客のうち、わ鐵の利用者の占める割合はどの程度ですか。大まかな感覚値でも結構です。(1つを選択)



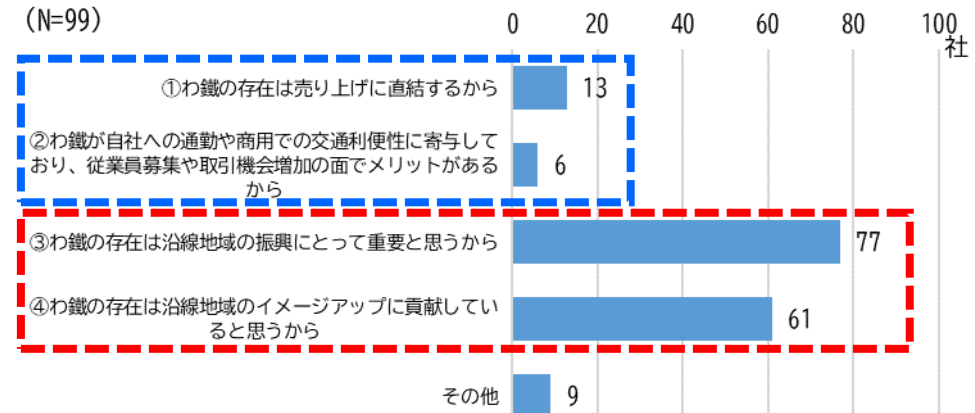
わ鐵の存在をどの程度重視しているか

- 事業においてわ鐵の存在を「大いに重視している」「やや重視している」回答は合計99社(35%)であり、一方で「あまり重視していない」「重視していない」の回答は合計111社(39%)であった。
- 重視している理由としては「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。
- 重視していない理由としては「売り上げへの影響が小さい」が最も多く挙げられた。

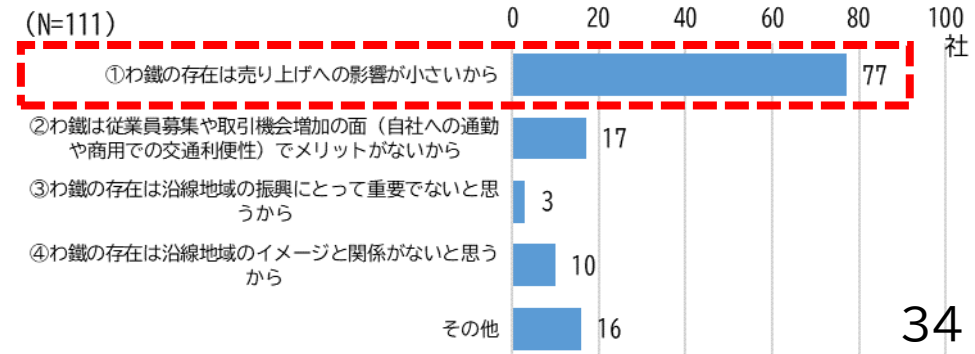
問2. 御社の事業において、わ鐵の存在をどの程度重視していますか。(1つを選択)



問3. そのように回答した理由をお答えください。(いくつでも)



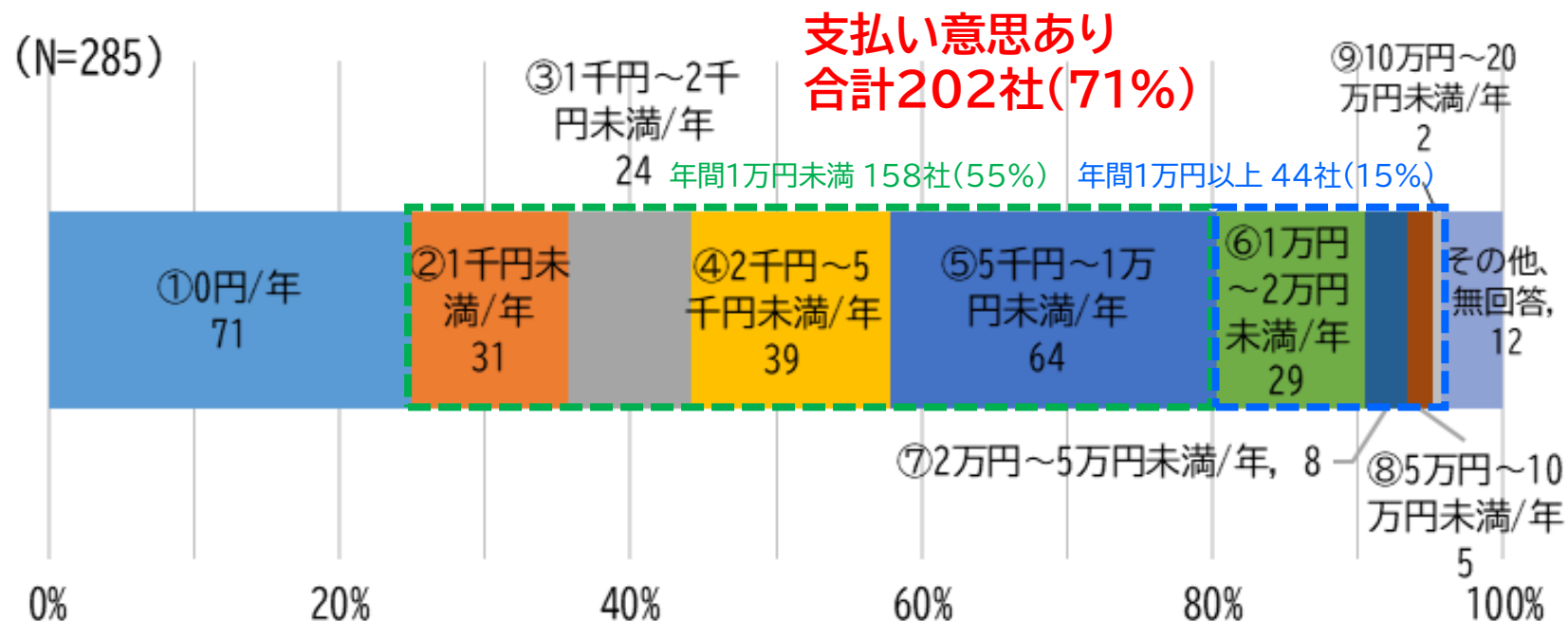
問4. そのように回答した理由をお答えください。(いくつでも)



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。

問5. 仮に、わ鐵の維持のために沿線の事業者から負担金(協賛金や支援金)を集めることになったら、御社は年間でいくらまでなら支払っても良いと考えますか。(1つを選択)



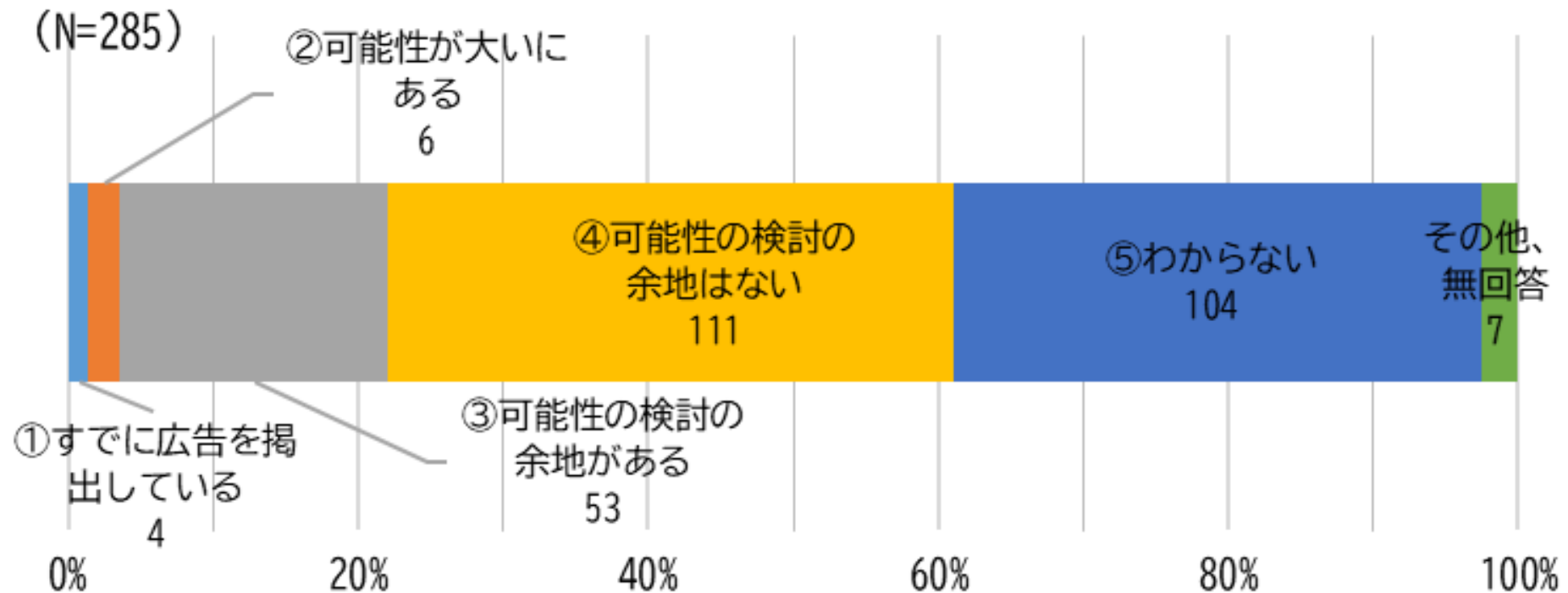
【支払い意思額合計の計算】
②～⑨の選択肢に対し、当該選択肢の金額の幅の下限值・中間値・上限値を対応付け、回答数を乗じて総計

設定条件	合計(年間)
下限値	132.2万円
中間値	205.8万円
上限値	279.4万円

わ鐵に対する広告掲出の可能性

- わ鐵に対する広告掲出の可能性については、6社から「可能性が大いにある」、53社から「可能性の検討の余地がある」との回答があった。

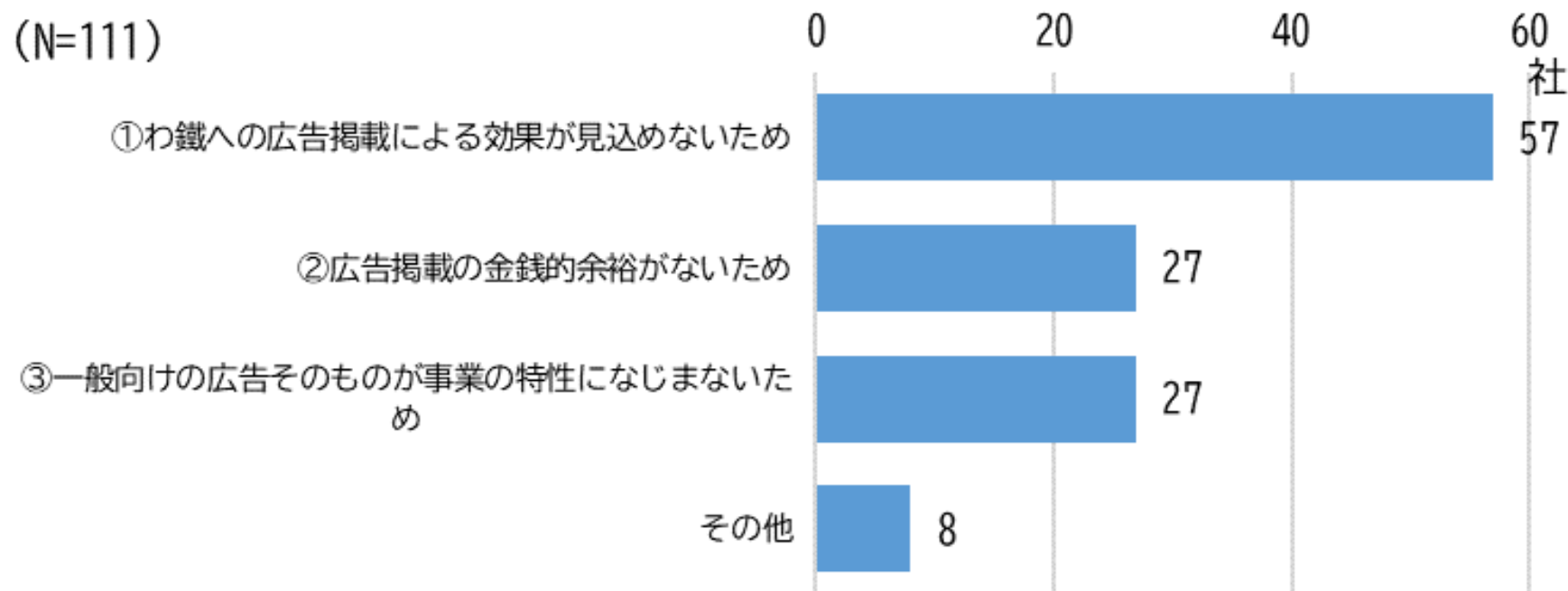
問6. 御社はわ鐵に対して広告掲出(車両内・駅構内・公式サイトของ バナー等)の可能性はあると思われますか。
(1つを選択)



わ鐵に対する広告掲出の可能性の検討の余地がない理由

- わ鐵に対する広告掲出の可能性の検討の余地がない事業者に、その理由を尋ねたところ、「広告掲載による効果が見込めないため」が最も多く57社であった。

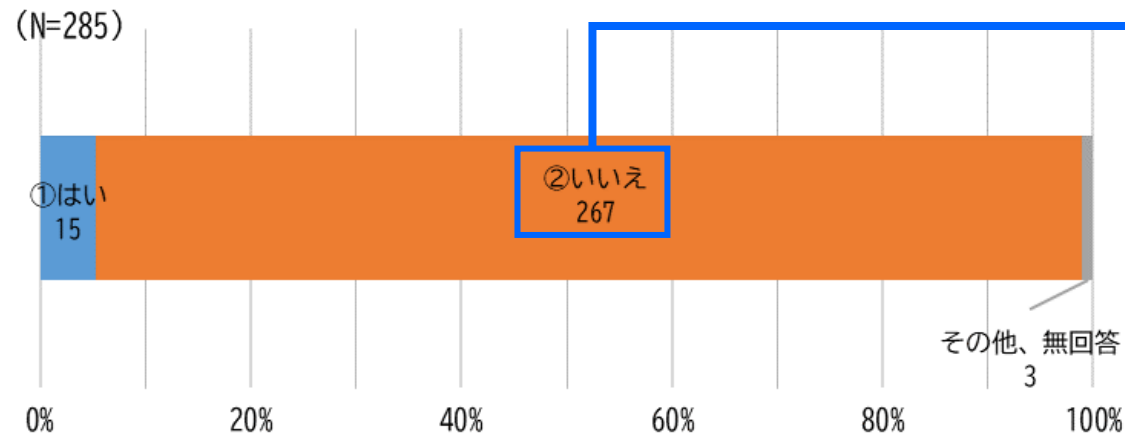
問7. そのように回答した理由をお答えください。(いくつでも)
※問6で「④可能性の検討の余地はない」と回答した事業者が対象



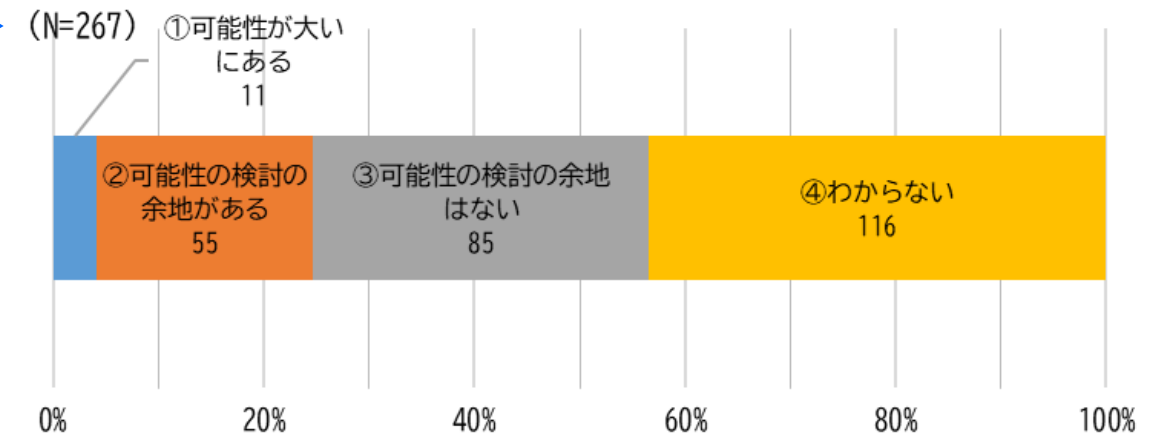
わ鐵との事業連携の可能性

- 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。

問8. 御社ではわたらせ渓谷鐵道との事業連携を行っていますか。(1つを選択)



問9. 御社ではわたらせ渓谷鐵道との事業連携の可能性はあると思われますか。(1つを選択)



<寄せられた具体的な事業連携案> (問10)

お土産開発(小売業)、ワーケーションプログラム・粗品進呈(宿泊業)、駅等での無人販売所の設置(小売業)、宿泊パックプラン(宿泊業)、婚活イベント(宿泊業)、地産素材を使用した料理の提供(飲食業)、グッズ製作、自社商品の車内販売またはわ鐵グッズの店頭販売 など

沿線企業アンケートの結果まとめ

- わ鐵沿線の観光関連の事業者285社から回答を得た。
- 売上や来客のうちわ鐵利用者の占める割合は、「ほぼゼロ」が174社(約6割)の一方、「3割未満」が40社(14%)、3割以上の回答が計7社(2%)あった。
- 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。
- わ鐵の維持のための負担金については、支払い意思ありの回答が202社(71%)からあり、支払い意思額の合計は年間132.2～279.4万円。
- わ鐵との事業連携の可能性について、11社から「可能性が大いにある」との回答があった。

わたらせ渓谷鐵道の今後のあり方に関する基本方針

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。

【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 (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(変更案)

資料5

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	適用
前年度繰越金		0	0	
負担金		10,639 (+640)	10,639 (+640)	【内訳】・群馬県 5,642千円 (+ 640千円) ・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 計 10,639千円
補助金		9,999	9,999	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		20,638	20,638	

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	
事業費		19,998	19,998	19,998	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		640 (+640)	640 (+640)	2	638	振込手数料等
予備費		0	0	0	0	
合計		20,638	20,638	20,000	638	

* 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
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 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
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 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 1 0 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 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

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：千円)

項目	前年度 予算額	予算額	増減	摘 要
前年度繰越金		638	638	
負担金	10,639	14,696	4,057	【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	14,696	4,697	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	30,030	9,392	

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	19,998	29,392	9,394	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	638	△ 2	振込手数料等
予備費	0	0	0	
合計		30,030	9,392	

* 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

資料8

- ◇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。

スケジュール

R5年度

R6年度

R7年度

R8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

わたらせ渓谷鐵道沿線地域交通リ・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) R6.2.6
- 第3回(書面) R6.3.14
- 第4回(対面) R6.7.2
- 第5回(対面) R7.2.4
- 第6回(対面) R7年5月頃
- 第7回(対面) R7年9月頃
- 第8回(対面) R8年1月頃

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

- 第1回 R6.5.20
- 第2回 R6.9.11
- 第3回 R6.11.11
- 第4回 R7.1.15
- 第5回 R7年7月頃
- 第6回 R7年12月頃

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
- 沿線住民、高校生等の利用者アンケート実施
- 地域鉄道3線の経営・財務状況等分析

7月
契約

12月
中間報告

3月
結果報告

地域公共交通再構築調査事業

- 潜在的利用者及び鉄道価値の把握に関する調査実施

地域公共交通計画策定事業(広域)

- 地域公共交通計画 策定

特定事業実施
計画策定(再構
築・利便増進)

社会資本
整備総合
交付金の
活用