

第2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：2024年（令和6年）1月30日（火）14：00～15：45

場所：前橋商工会議所 リリィ

群馬県前橋市日吉町 1-8-1

※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

【報告事項】

（1）協議会の目的や協議内容について

（2）上毛電気鉄道及び沿線地域に関する調査結果（中間報告）の概要について

【協議事項】

（3）令和6年度協議会事業計画（案）について

（4）令和6年度協議会予算（案）について

5 その他

（1）今後のスケジュールについて

6 閉 会

【配布資料】

資料0 議事次第

資料1－1 第2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1－2 第2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2 上毛電気鉄道沿線地域交通リ・デザイン推進協議会規約

資料3 上毛電気鉄道及び沿線地域に関する調査結果（中間報告）

資料4 令和6年度協議会事業計画（案）

資料5 令和6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

(1) 協議会の目的や協議内容について

＜事務局より資料3に基づき説明＞

《意見等》

■今後の議論の方向性について

【佐羽委員(関東運輸局地域公共交通マイスター)】

- ・ 現在の地域の状況に合わせて、上毛電気鉄道のあり方を検討すると思うが、鉄道のみを見て考えるのではなく、地域社会の生活のあり方をリ・デザインするようなことをやっていかなければならないと考えるがいかがか。

【吉田会長(福島大学・前橋工科大学)】

- ・ これまでは人口減少下でのサービス縮減やダウンサイジング等の縮小方向の議論に留まっていたが、リ・デザインは縮小方向だけではない議論を進めたいと考えている。市民はじめ沿線の皆さんに利用していただくだけでなく、外の方にも発信していくということも議論になってくると考えている。

⇒【事務局】 ご指摘のように沿線地域の地域交通だけをリ・デザインしただけでは、人口減少等によって利用需要が縮小していく状況では難しい部分もあると認識している。まちづくりとの連携等も進めて、沿線全体でのリ・デザインを検討できればと考えている。

(2) 上毛電気鉄道及び沿線地域に関する調査結果（中間報告）の概要について

＜事務局より資料3に基づき説明＞

《意見等》

■アンケート調査について

【片桐委員(群馬県立前橋高等学校鉄道研究部同窓会)】

- ・ 高校生に関して、沿線高校生アンケートは7校が選定されている。21校から選定されているが、前橋高校は21校に入っているのか。また、選定から抜けた理由を教えてください。肌感覚としては、駅も近く利用者数も多い。上毛電気鉄道が近いことで前橋高校を選んだ人もいると思われる。

⇒【事務局】 教育委員会から入手した上電の利用者比率の上位の学校を選んだ。前橋高校は上位から外れたため対象には入らなかった。

【佐羽委員(関東運輸局地域公共交通マイスター)】

- ・ アンケート調査の時点ではBRTはどのようなものを想定して、回答いただいたのか。

⇒【事務局】BRTに関しては、あくまでも並行して運行という仮定であり、具体のサービス水準は示していない。ただし、アンケート時にはBRTに関する一般論としての解説を添えている。BRTと同等のサービスは現状の上毛電気鉄道と同じようなサービスという仮定でアンケートを実施している。

■ブランディングについて

【石原代理(桐生商工会議所)】

- ・ 7～8頁で観光やサービス満足度が挙がっているが、車窓からの景色が満足度として上位にきている。満足度をより高めるための方策を考えていると、車窓からは赤城山が見え、景観豊かな路線である。路線のイメージを高めるために、上毛電気鉄道の愛称を「赤城山南麓鉄道」などとしてPRしてはいかが。利用促進は観光開発と一体となって進める必要がある。

【吉田会長(福島大学・前橋工科大学)】

- ・ 乗車している高校生はスマホを触っているか、勉強しているかのどちらかであるが、彼らも景色を満足度の一番に挙げているのは意外だった。

■利用促進について

【大島委員(上毛電鉄友の会)】

- ・ 13頁でバスやBRTでは時間あたり8～9本の運行が必要となる。輸送状況をみると、各駅の通過人員が平準化していることは良いことだと思うが、どのように活性化していくかが重要であると思う。
- ・ 歴史的経緯をみるとかつては高校生が中央前橋駅にどんどん通学していた。高校生利用が減少した要因としては、沿線高校生の人口が減少したこともあるが、大きな要因としては駅の近くの前橋東商業高校がなくなってしまい、年間数十万人分の高校生利用がなくなったことが一つの要因として挙げられる。上毛電気鉄道に限らず、施設立地は重要な課題である。
- ・ 高校生の通学にとっては運賃が大きな課題である。コミュニティバスは100円で乗れるが、上毛電気鉄道は数百円かかるという部分も要因が大きい。地域が一体となって改善していかなければ、利用者数の改善は図れないと思われる。

【鏡山委員(ぐんま地域共創パートナーズ)】

- ・ 5頁に利用実態が示されており、利用者数の7割強が通勤・通学となっているが、他社と比較して割合は高いのか。

⇒【事務局】県内の中小3鉄で比較すると上毛電気鉄道は通勤・通学という生活利用が中心である。上信電鉄も利用比率は高いが、上毛電気鉄道の方が定期割合は高く、最も生活に密着した路線であると捉えている。

【鏡山委員(ぐんま地域共創パートナーズ)】

- ・ 高校生利用については、資料から読み取ると約 20 万人減少しており、高校生の人口減少数よりも減少幅が大きいと思われる。コロナ禍以降、高校生利用者数が戻ってきていない要因が分かれば教えてほしい。

⇒【橋本委員(上毛電気鉄道(株))】

- ・ 高校生の利用者数減に関しては、3 密回避のため自転車通学に切り替えた学生が多いと思われる。その結果として、自転車通学でも問題ないことが分かり、コロナ禍以降も利用が戻っていないと思われる。対策として、沿線高校に直接伺って、上毛電気鉄道利用の PR を図りたいと考えている。

⇒【吉田会長(福島大学・前橋工科大学)】

- ・ 沿線高校の生徒数の減少に対して、通学定期利用者数の減少傾向を分析すると沿線の利用の傾向が分かるかと思われる。

【鏡山委員(ぐんま地域共創パートナーズ)】

- ・ どのような需要を増やすのか、一次利用をどのように増やすかという部分は今後の議論の論点である。

⇒【橋本委員(上毛電気鉄道(株))】

- ・ 定期・定期外の利用に関しては、他と比較して定期利用が多いと認識している。
- ・ 定期外の利用を増やす方策を検討しており、国補助を活用してサイクルトレインに関する実証事業を実施し、結果を踏まえてサイクルトレインを実施していなかった朝 8 本のうち、1 本はサイクルトレインとして運用することとした。また、現状では最後尾車両のみに自転車を載せているが、利用者アンケートを実施して、前の車両にも自転車を載せて問題ないことが分かった。今後サイクル利用を増やしていきたいと考えている。GunMaaS のサブスクや若者向けのパスの実証実験も進めており、様々な方策で定期外利用を増やしたいと考えている。

⇒【鏡山委員(ぐんま地域共創パートナーズ)】

- ・ 今後の議論のポイントとして、定期・定期外の利用に関して、定期が多い分、定期割引率がかかり、利用者数に対して収入は少ない傾向となっていると思われる。そのため、定期外需要の拡大は重要な課題である。定期外需要を増やすためには、観光需要を増やすのか地域住民の定期外での乗車機会を増やすのかが論点となる。地域住民の定期外利用を増やすことを考えると沿線との協力が重要となる。

⇒【吉田会長(福島大学・前橋工科大学)】

- ・ 自転車通勤・通学もあるが、群馬県は風が強いため、その日の天気によって鉄道も選べるような選択肢が合ってもよいかもしれない。上毛電気鉄道は夜遅くまで運行している点も特徴的であり、他にはないアドバンテージである。これらの特色を生かすことで定期外利用を増やす方策は様々なあるかと思われる。

【仙波委員(東武鉄道(株))】

- ・ 基礎データをみると、沿線人口があり、都市間需要もある。地元の方が将来にわたって長く利用するという観点では、20～30年の利用が見込まれる通勤を重要視する必要がある。
- ・ 群馬県は鉄道分担率の低さが特徴である。高校を卒業すると、自家用車利用に転換してしまいなかなか戻ってこない。沿線において、身近な交通として上毛電気鉄道を日常で利用していただくことや通勤で利用しない理由などから議論を深めていければと思う。最も大きい需要は沿線の通勤需要である。

⇒【吉田会長(福島大学・前橋工科大学)】

- ・ 8頁に上毛電気鉄道に関する印象を整理しているが、住民の印象では「思い出」が上位に挙げられている。「愛着」もあるが、「思い出」に昇華されてしまっている。高校までは利用しているにもかかわらず、高校卒業後は利用せずに「思い出」となっていることはもったいない。30分に1本のダイヤで夜遅くまで運行していることを思うと、とても便利な移動手段である。どう打破していけるか知恵を出しながら実践につなげたい。

【岩波委員(桐生商工会議所)】

- ・ 高校卒業後に利用が続かないことは大きな課題であり、通勤で利用してもらうことが重要である。8頁の様々なデータをみると、不満足度の上位をつぶすことも必要であると思われる。
- ・ どの鉄道でも課題となるが、キャッシュレスが不満足度の上位となっている。上毛電気鉄道において、今後導入は検討されているのかを教えてください。

⇒【橋本委員(上毛電気鉄道(株))】

- ・ キャッシュレスに関しては利用者からも多数意見をいただいている。一方でPASMO協会に加盟したうえで生じる、初期投資やランニングコストを考慮すると、費用負担の観点でとても導入できない状況である。

【岩波委員(桐生商工会議所)】

- ・ 利用にあたって、待合施設の不満足度も高い。乗換等で待ち時間が生じるため、快適に利用できる設備は利用促進の上で重要である。その上では駅周辺の施設も活用して快適に待てるようにしてはいかか。利用者視点に立った改善も協議いただきたい。

⇒【橋本委員(上毛電気鉄道(株))】

- ・ 駅の待合に関しては、国の補助制度を活用して、デジタルサイネージを主要駅に設置し、情報発信に活用している。また、コロナ禍を受けて換気設備も整備し、快適な待合環境の整備を実施している。

⇒【吉田会長(福島大学・前橋工科大学)】

- ・ 待合環境に関しては、高校生が自習できるような環境を整備している事例が他地域ではみられるが、上毛電気鉄道にはそのような待合環境はあるのか？

⇒【橋本委員(上毛電気鉄道(株))】

- ・ 上毛電気鉄道には残念ながらない。上信電鉄では古い車両を活用してそのような場所を提供しており、同じような取組みをできればと思っているが、現状ではないところである。

■他の交通手段との連携について

【大島委員(上毛電鉄友の会)】

- ・ コミュニティバスは 100 円で乗れるが、上毛電気鉄道は数百円の費用であり、割高となっている。他交通手段も含めて地域が一体となって改善していかなければ、利用者数の改善は図れないと思われる。

【吉田会長(福島大学・前橋工科大学)】

- ・ 沿線に他に廉価な移動手段があると需要の弾力性が高く、廉価な移動手段を利用してしまう。この場合沿線自治体も協力しながら検討が必要だと思う。

【橋本副会長(前橋市)】

- ・ 前橋市では、バス・鉄道の利用促進で 1～3 月までの土日祝限定で、高校生限定でバスと上毛電気鉄道を無料で利用できる取組みを進めている。しっかり PR して進めていければと思う。上毛電気鉄道が運行している区間に他の廉価な移動手段としてコミュニティバスを運行しているが、上毛電気鉄道で行けない場所に行くための移動手段として必要であり、どのように支えるかを今後議論していきたい。

⇒【吉田会長(福島大学・前橋工科大学)】

- ・ 利用データを整理し、次回協議会で紹介してほしい。

【宮地委員(桐生市)】

- ・ わたらせ溪谷鐵道の話になるが、桐生市内には黒保根学園という小規模特認校があり、通学にかかる定期代の全額補助制度を整備しているが、現状は利用がない。また、コミュニティバスの通学利用の補助制度も整備している。

【青木委員(みどり市)】

- ・ みどり市では、新たにコミュニティバスを 100 円で運行している。市内の各鉄道の主要駅を結んで利用を促進する意図があり、今後あり方について議論を深めていきたい。

【佐羽委員(関東運輸局地域公共交通マイスター)】

- ・ 5 頁で上毛電気鉄道の二次交通(駅端末交通)がほとんどないとある。かつては各駅を発着する路線バスが多くあったが、利用者数の減少に伴い、廃止となった経緯がある。本協議会では、駅端末交通を含めた議論も視野に入れているのか。

⇒【事務局】 駅端末交通に関しては、鉄道のあり方の方向性等について、本協議会で合意が得られた後、沿線地域の地域公共交通計画を策定したいと考えている。地域公共交通計画策定の過程で駅端末交通の議論も含めたいと考えている。

■今後の支援に関する方向性について

【大島委員(上毛電鉄友の会)】

- ・ 2 頁に関して、経営の成立性は大変重要なことである。群馬県の公共交通の経営は大方成立しないというのが現実である。コミュニティバスは収支率 10%、民間路線バスも国庫補助での維持となっている。鉄道も東武・JR 含めた各路線に対して、地元自治体がしっかりテコ入れしていく必要があると考えている。鉄道事業者と自治体がしっかり連携して進めていく必要がある。

【橋本副会長(前橋市)】

- ・ 前橋市でも通勤・通学で多くの方に利用いただいております、今後も上電を支えていければと考えているが、人口減少等の課題もあるため、同じようなスキームで支えていくべきかは議論が必要と考えている。本協議会で実のある議論できればと思う。

【宮地委員(桐生市)】

- ・ 桐生市は高校生の利用が大変多いので今後も維持・存続したいと考えている。収支の観点では永らく運賃改定されていない状況である。上毛電気鉄道の企業努力を適切に評価した運賃の検討や公的負担の前向きな検討が必要である。

【青木委員(みどり市)】

- ・ みどり市では東武鉄道との結節もあり、東京への通勤・通学利用もある。公的負担に関して本協議会で議論しながらあり方を検討していきたい。

■今後の議論の進め方について

【片桐委員(群馬県立前橋高等学校鉄道研究部同窓会)】

- ・ 高校生は鉄道利用の大事なお客様である。県立高校の配置等、まちづくりのなかでも高校生が利用する施設等を鉄道沿線に配置することも中長期的に検討していく必要がある。

【駒形オブザーバー(国土交通省関東運輸局鉄道部)】

- ・ 再構築事業の申請には要件として利用者数・収支は現状よりも向上することが求められているため、今後の議論で検討を深めていく必要がある。
- ・ 人件費の話題があったが、鉄道の運行は維持していただくだけではなく、何よりも安全が第一である。安全に運行するために、係員が足りない状況があるのであれば、自動化等の検討も必要かと思う。設備投資を先送りしている部分もあるかと思うが、計画に盛り込み、安全に利用できる鉄道を目指していただければと思う。

⇒【橋本委員(上毛電気鉄道(株))】

- ・ 安全行動規範では安全を何よりも優先として、点呼時に読み上げて、意識徹底を図っている。職員は不足しており、応募がない、採用してもすぐに辞めるという状況が続いている。自動化に関しては AI システム導入も例として挙げていただいたが、軌道測定をトラックマスタに切り替えるなど、少ない人数でも最低限の点検・保守ができる体制としている。本協議会で議論して改善を図れればと思う。

4.2 令和6年度協議会事業計画（案）について

＜特に意見なし、承認＞

4.3 令和6年度協議会予算（案）について

＜特に意見なし、承認＞

4.4 その他

以上