

第2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：2024年（令和6年）2月6日（火）14：00～15：30

場所：桐生商工会議所 6階 ケービックホール1、2
群馬県桐生市錦町3-1-25（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 事

【報告事項】

（1）協議会の目的や協議内容について

（2）わたらせ渓谷鐵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2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 配席表

資料2 わたらせ渓谷鐵道沿線地域交通リ・デザイン推進協議会規約

資料3 わたらせ渓谷鐵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

第 2 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5年2月6日

No.	区 分	所 属 団 体	職 名	氏 名	出欠 (○対面出席、代理出席△、ワライン出席●▲、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	宮地 敏郎	○		村岡 大輔
3		みどり市	総務部 企画課長	青木 照幸	○		島田 真衣
4		栃木県	県土整備部 交通政策課長	横尾 元央	△	五月女 智昭	佐藤 幸亮
5		日光市	建設部 都市計画課長	小菅 茂雄	●		
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
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	△	前川 雅弘	
10		(一社)栃木県バス協会	会長	吉田 元	▲	小矢島 応行	
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	△	小島 貢	
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	青木 崇光	×		
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	松本 茂	▲	橋本 達雄	
16		桐生警察署	署長	江原 勝則	△	布川 進	
17	警察	日光警察署	署長	屋代 明広	×		
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	松島 茂	○		
20		日光市足尾地域自治会長会	会長	小林 律	○		
21		大間々高等学校PTA	会長	田中 亨	○		
22	学識経験者	福島大学 准教授 前橋工科大学 特任准教授	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	初山 和久	△	石原 雄二	
26		みどり市商工会	会長	木村 茂光	○		
27		NP0法人グループ28	事務局	小林 啓二	○		
28		群馬県桐生みどり振興局	局長	尾内 文彦	○		
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	会長	仁木 治代	×		

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	松木 拓	▲	山口 智之	
2		国土交通省関東運輸局 鉄道部	計画課長	駒形 洋介	●		
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	●		戸塚 真里江
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)	上野 直人	●		平岡 勇人

第2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

令和6年2月6日（火）14：00～15：30
 桐生商工会議所ケービックホール1、2

(敬称略)

受付

随行者

随行者

随行者

桐生警察署（代理）
 布川 進

群馬県県土整備部
 桐生土木事務所
 宮崎 義明

群馬県タクシー協会
 （代理）
 小島 貢

群馬県バス協会（代理）
 前川 雅弘

栃木県県土整備部
 交通政策課（代理）
 五月女 智昭

桐生市共創企画部
 交通ビジョン推進室
 宮地 敏郎

東日本旅客鉄道
 高崎支社
 野澤 浩一

東武鉄道経営企画本部
 仙波 悟史

わたらせ渓谷鐵道
 品川 知一

オンライン参加
 （委員）
 日光市建設部都市計画課
 小菅 茂雄
 栃木県バス協会（代理）
 小矢島 応行
 栃木県タクシー協会
 鉢村 敏雄
 栃木県県土整備部
 日光土木事務所（代理）
 橋本 達雄

（オブザーバー）
 国土交通省関東運輸局
 交通政策部（代理）
 山口 智之
 国土交通省関東運輸局
 鉄道部
 駒形 洋介
 国土交通省関東運輸局
 群馬運輸支局
 細野 桂一
 国土交通省関東運輸局
 栃木運輸支局
 上野 直人

群馬県
 桐生みどり振興局
 尾内 文彦
 NPO法人
 グループ28
 小林 啓二

みどり市商工会
 木村 茂光

大間々高等学校PTA
 田中 亨

日光市足尾地域
 自治会長会
 小林 律
 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
 松島 茂

桐生商工会議所
 岩波 夏規

桐生商工会議所
 会頭（代理）
 石原 雄二

事務局

事務局

群馬県知事戦略部
 交通イノベーション推進課
 田中 佑典
 みどり市
 総務部企画課
 青木 照幸
 福島大学准教授
 前橋工科大学特任准教授
 吉田 樹
 関東運輸局
 地域公共交通マイスター
 佐羽 宏之
 ぐんま地域共創
 パートナーズ
 鏡山 英男

わたらせ渓谷鐵道沿線地域交通リ・デザイン推進協議会規約

(目的)

第1条 わたらせ渓谷鐵道は、桐生・みどり地域及び栃木県足尾地域における主要交通軸であり、沿線地域住民の通勤・通学や観光等で地域を訪れる人々の貴重な移動手段であるが、人口減少やコロナウイルス感染症蔓延による生活様式の変化等の影響から、非常に厳しい経営状況となっている。このため、県、沿線市、鐵道事業者、交通事業者、利用者、関係団体等が一丸となり、改めて地域の鐵道の現状を直視し、危機意識を共有した上で、わたらせ渓谷鐵道沿線地域の公共交通を、単なる現状維持ではなく、コンパクトでしなやかなものに再構築（リ・デザイン）することを目的として、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号。以下「法」という。）第 6 条に基づき、わたらせ渓谷鐵道沿線地域交通リ・デザイン推進協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

(実施事項)

第2条 協議会は、第1条の目的を達成するため、次に掲げる事項を協議する。

- (1) わたらせ渓谷鐵道の今後のあり方（存続形態、財政負担等）に関する事項
- (2) わたらせ渓谷鐵道沿線地域公共交通計画（以下「わ鐵沿線地域交通計画」という。）の策定、変更及び評価に関する事項
- (3) わ鐵沿線地域交通計画の実施に関する事項
- (4) わ鐵沿線地域交通計画に位置付けられた事業の実施に関する事項
- (5) その他協議会が必要と認める事項

2 前項第1号の決定（簡易な事項を除く）については、事前に沿線自治体（別表1法第6条第2項第1号団体）首長全員の合意を得なければならない。

(組織及び委員の任期)

第3条 協議会は、別表1に掲げる委員をもって組織する。

- 2 委員の任期は2年とする。ただし、再任を妨げない。
- 3 委員が欠けた場合における補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。
- 4 協議会は、第1項に定める者のほか、交通政策に関する専門的な知識を有する者等にオブザーバーとして参画を求めることができる。

(会長及び副会長)

第4条 協議会に会長、副会長を置く。

- (1) 会長 1名
- (2) 副会長 2名以内
- 2 会長は、委員の互選により選出する。
- 3 会長は、協議会を代表し、その会務を総理する。
- 4 副会長は、第3条に規定する委員の中から会長が指名する。
- 5 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は欠けたときは、会長の職務を代理する。

(臨時委員)

第5条 特別な事項を協議・調整させるため必要があるときは、臨時委員を置くことができる。

2 臨時委員は、前項に関する事項の協議・調整が必要な場合に会長の要請に応じて協議会の会議（以下「会議」という。）に出席する。

3 臨時委員は、第1項に関する事項の協議・調整が終了したときは、解任されるものとする。

(会議)

第6条 協議会は、会長が招集し、その議長となる。

2 協議会の議長は、会長若しくは会長が指名する者が行う。

3 協議会は、委員の過半数が出席しなければ、会議を開くことができない。

4 委員は、都合により会議を欠席する場合は、代理の者を出席させるか、委任状を提出して他の委員に表決を委任することができる。この場合において、当該代理出席者は委員とみなし、委任状を提出した者は総会に出席したものとみなす。

5 会議の議事は、出席した委員及び臨時委員の過半数でこれを決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

6 会議は、原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。

7 会長は、必要があると認めるときは、会議に委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言を求めることができる。

8 前7項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(分科会)

第7条 協議会は、特定事項に関わる内容について協議及び調整を行うため、分科会を置くことができる。

2 分科会は、分科会の委員や運営に関して、必要な事項を分科会設置規程として別に定め組織する。

3 協議会が認めた事項については、分科会の決議をもって、協議会の決議とすることができる。

(書面による決議)

第8条 協議会は、会長が認め、次に掲げる事由に該当するものは、書面による決議を行うことができる。

(1) 至急の決議が必要で、協議会を開催するいとまがない事項

(2) 事前に協議会において書面による決議の了承を受けている事項

(3) やむを得ない事情により協議会を開催することが困難な場合

2 会長は、書面による決議を行った場合は、次回の協議会において、その内容を報告しなければならない。

(協議結果の取扱い)

第9条 協議会において協議が整った事項について、関係者は、その結果を尊重し、当該事

項の誠実な実施に努めるものとする。

(事務局)

第10条 協議会の事務を処理するため、群馬県知事戦略部交通イノベーション推進課内に事務局を置く。

2 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(経費)

第11条 協議会の運営に要する経費は、国の補助金及び沿線自治体の負担金並びにその他収入をもって充てる。

(財務に関する事項)

第12条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(監査)

第13条 協議会に監査委員を1名置く。

2 協議会の出納監査は、第3条に規定する委員の中から会長が指名する監査委員によって行う。

3 監査委員は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(協議会が解散した場合の措置)

第14条 協議会が解散した場合は、協議会の収支は解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(規約の変更)

第15条 この規約を変更する場合は、協議会の承認を得なければならない。

(その他)

第16条 この規約に定めるもののほか、協議会の運営等に関して必要な事項は、会長が協議会に諮り定める。

附 則

1 この規約は、令和5年10月10日から施行する。

わたらせ渓谷鐵道沿線地域交通リ・デザイン推進協議会 委員名簿

令和5年10月10日現在

No.	法第6条 第2項	区 分	所 属 団 体	職 名	備 考
1	1号	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	副会長
2			桐生市	共創企画部 交通ビジョン推進室長	
3			みどり市	総務部 企画課長	副会長
4			栃木県	県土整備部 交通政策課長	
5			日光市	建設部 都市計画課長	
6	2号	鉄道事業者	東日本旅客鉄道㈱	高崎支社 企画部長	
7			東武鉄道㈱	経営企画本部 課長	
8			わたらせ渓谷鐵道㈱	代表取締役社長	
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	
10			(一社)栃木県バス協会	会長	
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	
12			(一社)栃木県タクシー協会	専務理事	
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	
14			群馬県県土整備部 桐生土木事務所	所長	
15			栃木県県土整備部 日光土木事務所	所長	
16	3号	警察	桐生警察署	署長	
17			日光警察署	署長	
18		地域公共交通の 利用者	桐生商工会議所	総務課 主事	桐生市推薦者
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	みどり市推薦者
20			日光市足尾地域自治会会長会	会長	日光市推薦者
21			大間々高等学校PTA	会長	
22		学識経験者	福島大学 准教授 前橋工科大学 特任准教授	吉田 樹	会長
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	鏡山 英男	群馬県地域鉄道のあり方検討会委員
25		協議会の運営に 必要と認める者	桐生商工会議所	会頭	監査
26			みどり市商工会	会長	
27			NPO法人グループ28	事務局	
28			群馬県桐生みどり振興局	局長	
29			足尾町商工会	会長	
30			わたらせ渓谷鐵道市民協議会	会長	

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	
2		国土交通省関東運輸局 鉄道部	計画課長	
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)	
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)	

わたらせ渓谷鐵道及び沿線地域に関する調査結果 (中間報告) 概要

2024年2月6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

わたらせ渓谷鐵道沿線地域交通リ・デザイン推進協議会協議会について

再生協議会

目的：鉄道会社が行う経営再建を促進するための公的支援
内容：再生基本方針の策定等
根拠：なし（任意）



目的に則り役割分担

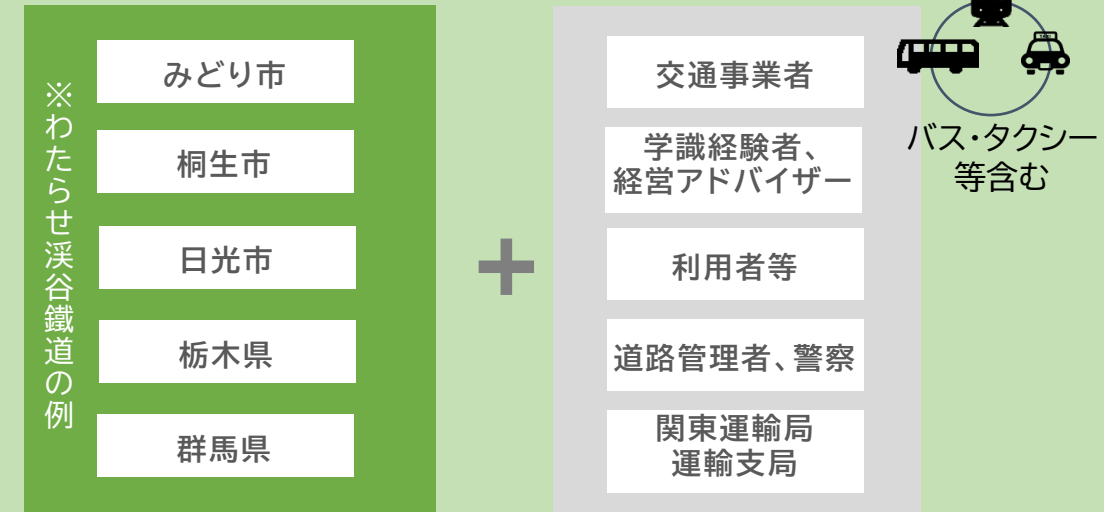
（ただし、相互に連携・

情報共有）

（再生協議会と
行政関係の構成は同一）

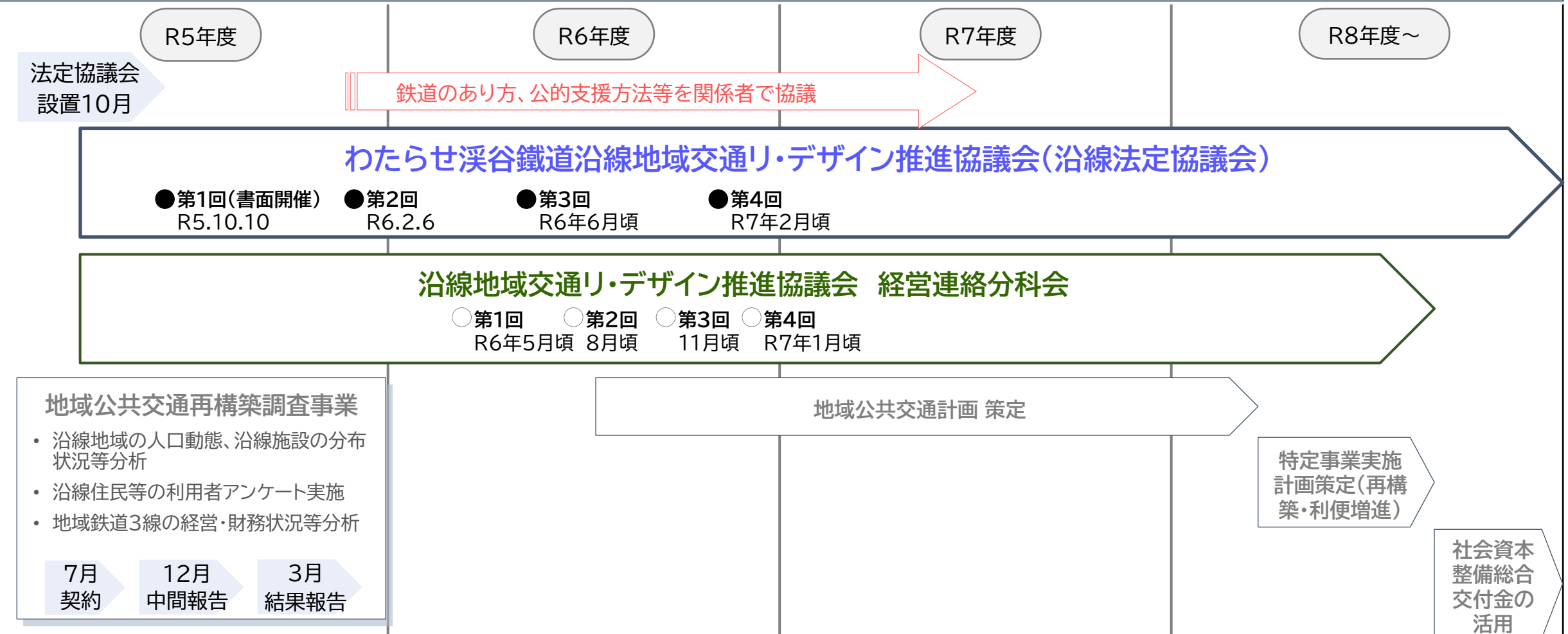
（新規）リ・デザイン推進協議会（法定協議会）

目的：地域の鉄道の現状を直視し、危機意識を共有した上で、沿線地域の交通を再構築（リ・デザイン）する。
内容：鉄道の今後のあり方検討、地域公共交通計画の策定等
根拠：地域公共交通の活性化及び再生に関する法律



今後のスケジュール

- ◇R5年度 ・県内中小私鉄3社の沿線ごとに、地域交通法に基づく法定協議会を設置
 ・国の「地域公共交通再構築調査事業」を活用し、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 ①基礎データ(再構築調査結果)に基づき、鉄道のあり方、公的支援方法等について、法定協議会及び分科会で議論を進める
 ②上記①の方向性決定後、地域交通法に基づく、各鉄道沿線地域交通に係る地域公共交通計画の策定を進める



資料構成と概要

	項目	概要	該当頁
1	検討の目的	本検討調査は、わたらせ渓谷鐵道の今後のあり方について、沿線地域、交通事業者及び自治体の3者が法定協議会においてデータに基づいた議論を行うために、基礎データ整備及び分析調査を行うことを目的とする。	P.7
2	わたらせ渓谷鐵道について	わたらせ渓谷鐵道わたらせ渓谷線の概要及び沿革について示す。	P.8
3	沿線の現状分析	沿線市では過去10年間で10%以上人口減少するなど、今後も更なる人口減少が見込まれる自治体が存在している。	P.9
		沿線地域への観光入込客数はコロナ禍前は年間700万人弱で推移。令和3年はコロナ禍前の6割弱の水準。	P.10
		沿線市では市内への通勤や周辺自治体への通勤が多く、通学移動では周辺市から桐生市への移動が多い。	P.11
		通勤目的、私事目的及び業務目的では9割以上が自動車移動。通学では1割程度が鉄道を利用している。端末交通では徒歩や他鉄道等が用いられている。	P.12、13
		桐生駅を中心に主に桐生市内で路線バスが運行されている。その他に笠懸・大間々地域や新里、黒保根地域でデマンド交通が導入されている。	P.14
4	わたらせ渓谷鐵道の現状並びに将来分析	R4年度の輸送人員は318千人、旅客運輸収入は110百万円と、コロナ禍前の7～8割程度の水準に回復しているが、定期外の回復が若干遅れている。コロナ禍では運輸雑収入が鉄道事業収益を下支えした。トロッコ列車の整理券収入は、コロナ禍前は年間18～21百万円で推移し、令和4年度はコロナ禍前の8割程度の水準。	P.15、16

資料構成と概要

	項目	概要	該当頁
4	わたらせ渓谷鐵道の現状並びに将来分析	わたらせ渓谷鐵道のR12年度の定期輸送人員は、沿線人口の減少等により、R4年度と比較し大幅に減少する見込み。定期外を含めた全券種計ではR4年度とほぼ同じ水準の見込み。	P17、18
		鐵道事業経費は、近年増加傾向で、特に維持管理費用が増加。鐵道事業の營業収支率は、コロナ禍前は0.5～0.6で推移、コロナ禍において収益減少と費用増加によりR4年度は0.35。関連事業による収支改善効果は見られず、事業での赤字を補助金で補っている構造。	P.19-22
		職員数は40名弱で推移。その他の現業部門や本社の職員は50歳代の職員が多い。その他現業部門では、引き続きベテラン人材の確保と若手への技術承継が課題。	P.23
		今後も構造物等の補修・補強のために毎年1億円前後の設備投資が見込まれる。鐵道事業に必要な運行経費及び維持管理費も毎年4～6億円の支出。	P.24-26
		トロッコ列車を運行している他鐵道事業者と比較して、運賃は低い傾向。	P.27
		輸送密度がわ鐵と同水準の地域鐵道事業者と比較すると、定期外の割合が高いことから、定期旅客の利用促進とともに、定期外旅客向け施策による利用者数の確保・増進が極めて重要。	P.28
		輸送密度及び輸送人キロの定期外割合に近い他の地域鐵道事業者と比較して、維持管理費割合は類似事業者よりも比較的高く、職員給与水準は中程度。營業キロ当たり収益・費用等は銚子電鉄、秋田内陸縦貫鐵道と近い水準。	P.29-30

資料構成と概要

	項目	概要	該当頁
5	乗降調査及びアンケート調査	乗降調査及び観光利用客アンケート、沿線地域住民アンケートの概要	P.31
6	乗降調査	平日、休日ともに桐生駅、大間々駅、相老駅の利用者が多く、運動公園駅は平日、神戸駅、通洞駅、間藤駅は休日の利用者が特に多い。平日は桐生～運動公園間の利用者が特に多く、大間々～間藤間は休日の利用者が多い。	P.32
		平日が通学目的、休日は観光目的及び趣味娯楽目的での利用が多い。利用頻度は、平日は「週に5日以上」が最も多く、休日は「初めて」が最も多く、次いで「過去に数回」が多い。	P.33
		平日の回答では、「車窓からの景色」に加え、「接客」、「乗り心地」も高く評価されている。休日の回答は、「車窓からの景色」が最も多い。不満に思う点としては、平日、休日ともに「運行本数・運行時間帯」が最も多い。	P.34
7	観光利用客アンケート	トロッコ列車及び一部普通列車の乗客に対し、車内又は駅にて聞き取りにて調査を実施し、342票の回答を得た。	P.35
		回答者の居住地は、群馬、東京からがそれぞれ2割。個人旅行が2割、家族・グループ旅行が7割。日帰り旅行が7割を占める。	P.36
		観光利用客の7割超が初めての利用であり、リピーターの確保が課題。7割弱はわ鐵に乗ること自体が旅行目的となっている。	P.37

資料構成と概要

	項目	概要	該当頁
7	観光利用客アンケート	鉄道での単純な往復のみ(訪問地なし)、1か所程度訪問するのみの旅行者が8割以上。訪問先としては足尾銅山観光が最も多く4割程度。	P.38
		約半数が「景色」を満足した点として回答。改善点としては、予約・発券方法や列車本数、車内販売の充実の他、駅周辺の観光スポット・店舗が少ない点が挙げられている。	P.39
8	沿線地域住民アンケート	12月末時点で有効配布数の29.2%にあたる1,727票を回収。	P.40
		わ鐵の効果、恩恵、役割として、「多くの人々が来訪し、観光地などの賑わいを創出」が約6割で最も多く、次いで、「いつでも利用できる安心感」が約4割となっている。	P.41
		仮に運行しなくなったとき、「困ることはない」との回答が約4割で最も多く、次いで、「運転免許証を返納できない」との回答が約3割となっている。	P.42
		沿線地域住民、わ鐵利用者ともに約7割が運賃を「値上げしてもよい」と回答している。	P.43
		サービスに対する満足度に関しては、住民・利用者・高校生ともに「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高くなっている。一方で、「運行本数・運行時間帯」「キャッシュレスシステム」、「他鉄道との乗り継ぎ」に対しての不満足が高い。	P.44

検討の目的

- わたらせ渓谷鐵道は、国鉄足尾線を引き継ぎ第三セクターとして沿線自治体の支援の元、鉄道事業を行っている。
- 沿線地域の人口減少や社会環境の変化により、輸送人員が減少しており厳しい経営環境下にある中、わたらせ渓谷鐵道再生協議会において令和5年度から令和9年度までの「わたらせ渓谷鐵道再生基本方針」が定められている。
- 本業務は、わたらせ渓谷鐵道の今後のあり方について、沿線地域、交通事業者及び自治体の3者が法定協議会においてデータに基づいた議論を行うために、基礎データ整備及び分析調査を行うことを目的とするものである。

わたらせ渓谷鐵道について

- わたらせ渓谷鐵道わたらせ渓谷線はJR両毛線桐生駅(桐生市)からみどり市を経て間藤駅(栃木県日光市)に至る17駅総延長44.1kmの路線である。

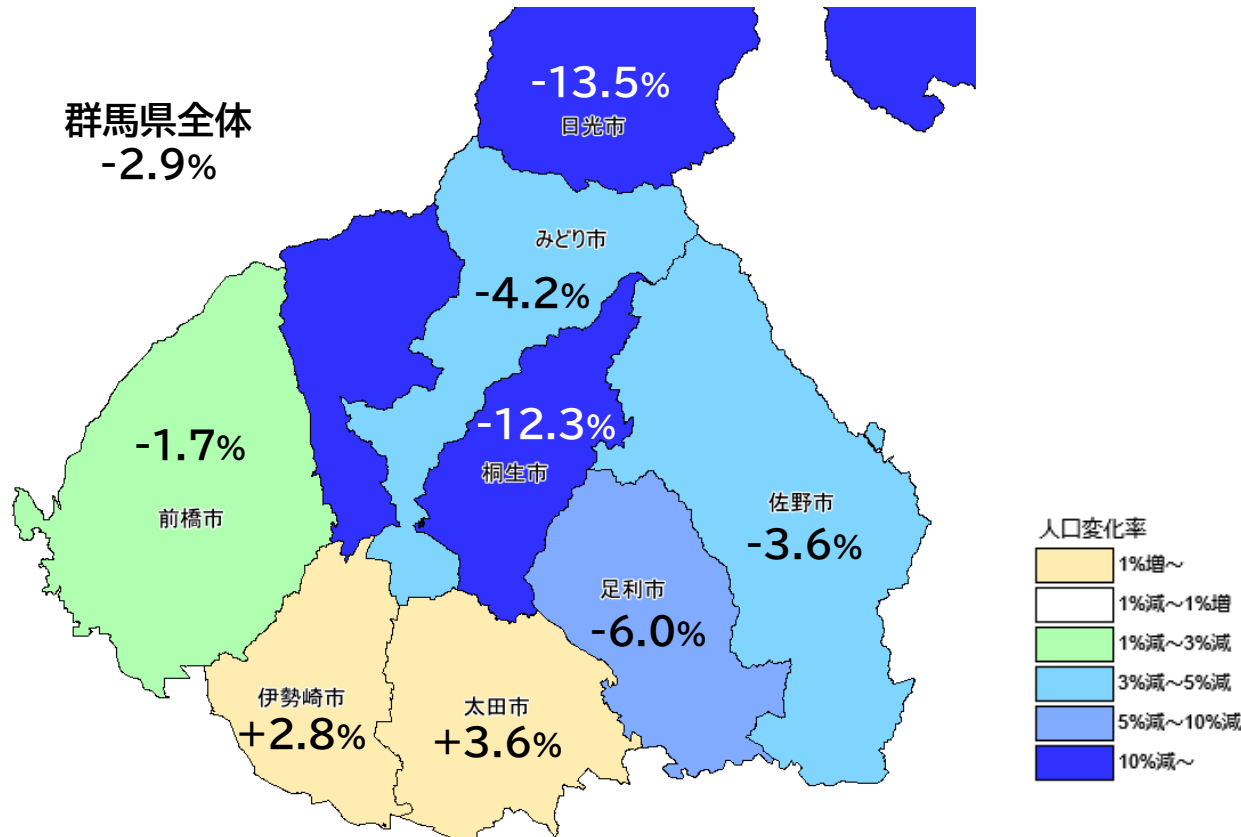


路線名	わたらせ渓谷線
総延長	44.1km
駅数	17駅
沿革	
1911年4月15日	桐生～大間々町(現:大間々)が開業
1912年9月5日	大間々町～神土(現:神戸)間が開業
1912年11月11日	神土～沢入間が開業
1912年12月31日	沢入～足尾間が開業
1914年8月25日	足尾～足尾本山間が開業
1918年6月1日	足尾鐵道が国鉄足尾線となる
1984年6月22日	足尾線が廃止対象路線となる
1989年3月29日	わたらせ渓谷鐵道が営業開始
1998年6月2日	間藤～足尾本山間が廃線となる

沿線地域の現状分析(人口変化)

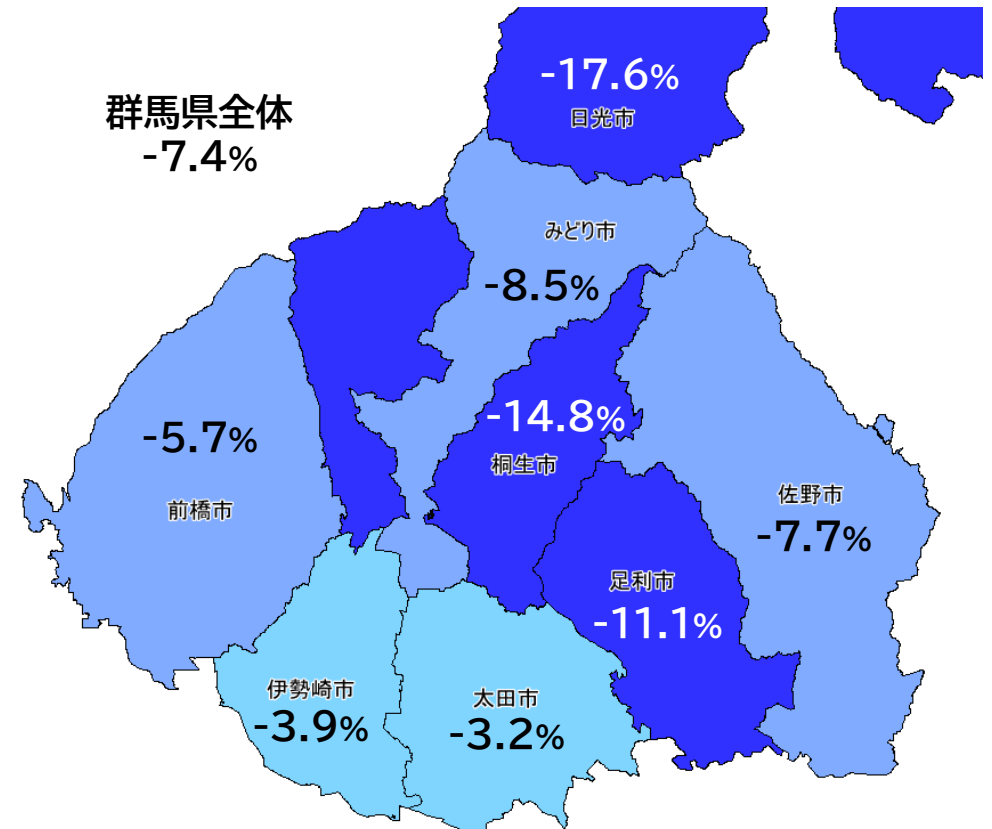
- 沿線市では過去10年間で10%以上人口減少するなど、今後も更なる人口減少が見込まれており、日常的な鉄道需要も減少することが見込まれる。

人口変化率(2010年→2020年)



出典:国勢調査より作成

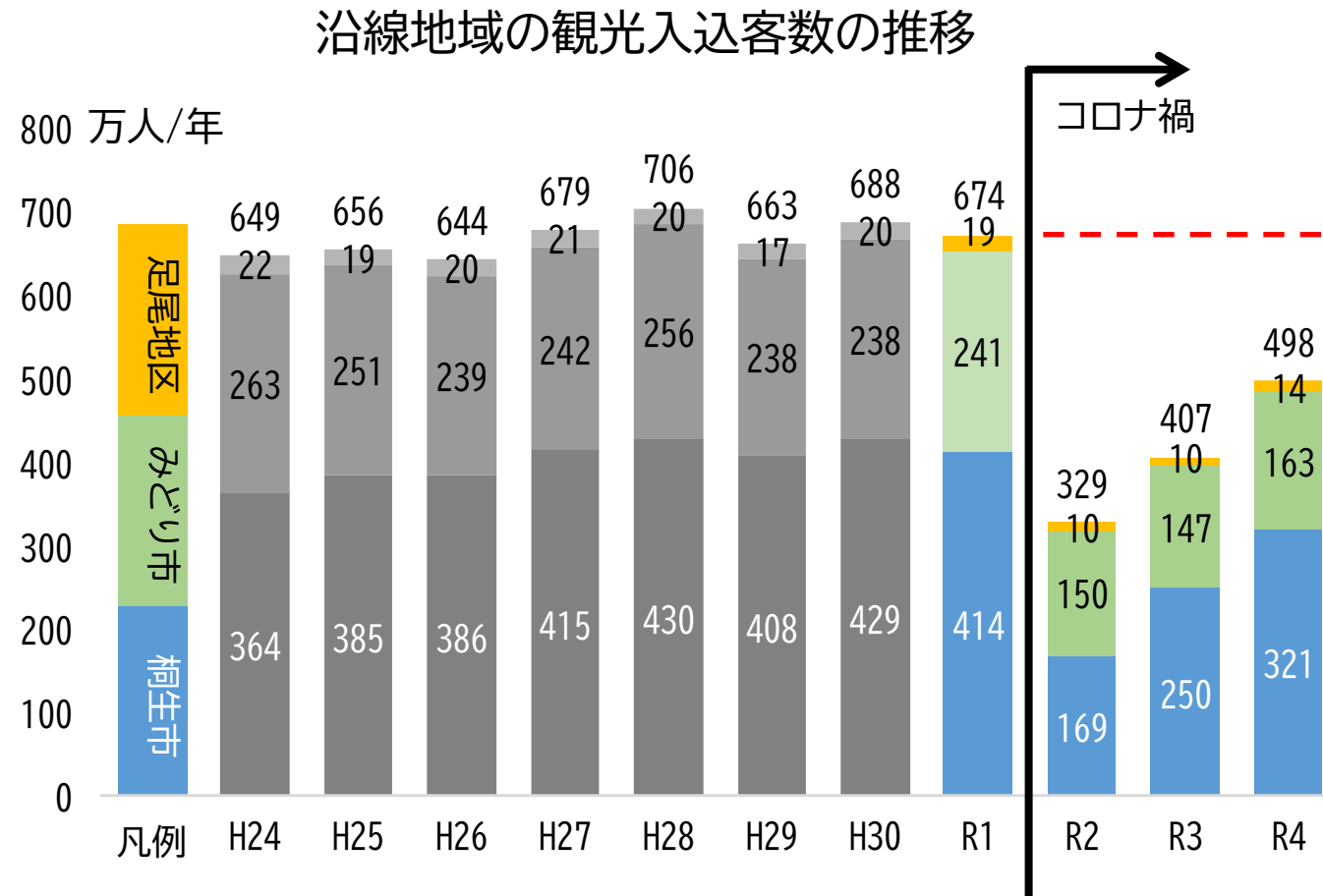
人口変化率(2020年→2030年推計値)



出典:国勢調査及び国立社会保障・人口問題研究所推計値より作成

沿線地域の現状分析(観光入込客数)

- 沿線地域への観光入込客数はコロナ禍前は年間700万人弱で推移。
令和4年はコロナ禍前の7割程度の水準まで回復。



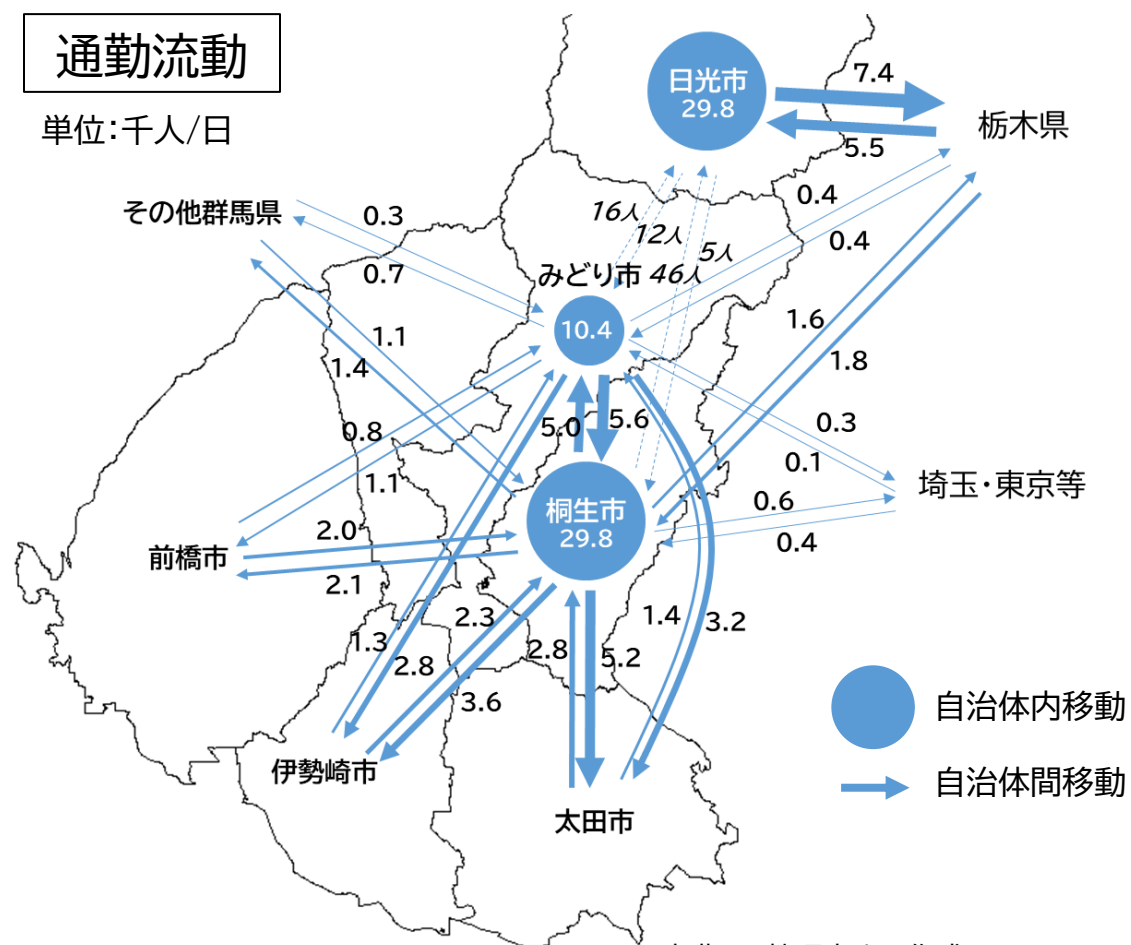
出典:「群馬県観光客数・消費額調査(推計)結果」・「群馬県観光入込客統計調査」・日光市資料より作成

沿線地域の現状分析(地域間流動)

- 桐生市、みどり市は市内への通勤や太田市、伊勢崎市への通勤が多い、日光市は市内の他に宇都宮市等へ通勤している。
- 通学では他市から桐生市への移動が多く見られる。

通勤流動

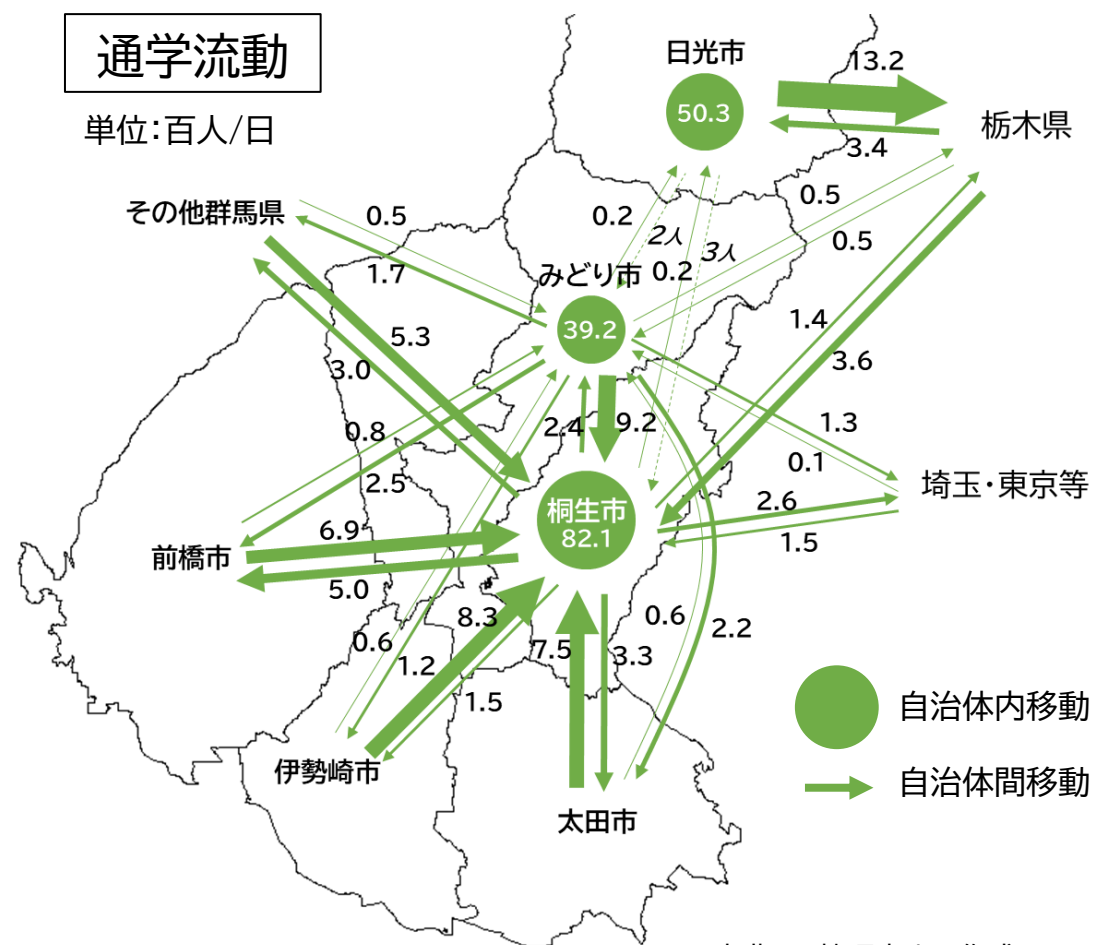
単位:千人/日



出典:国勢調査より作成

通学流動

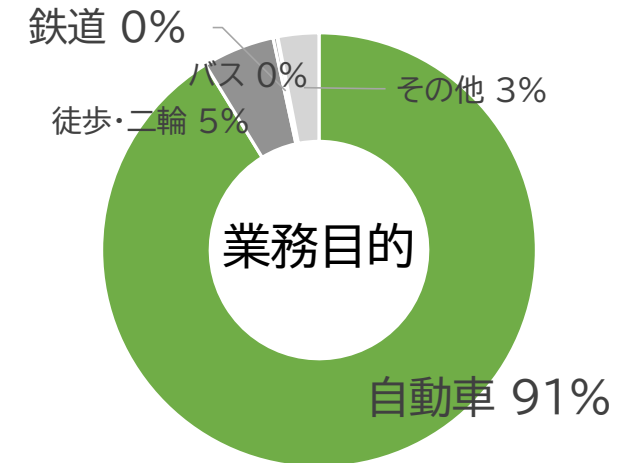
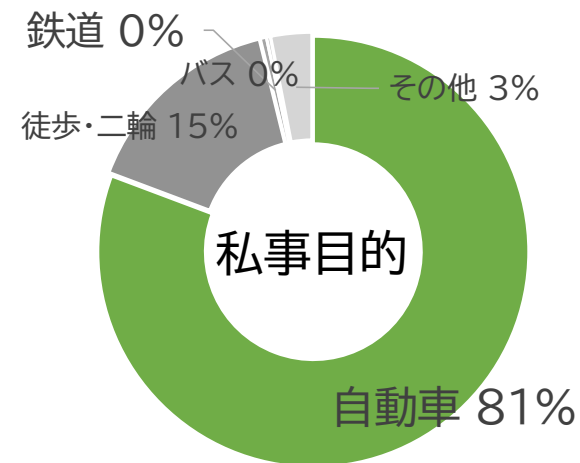
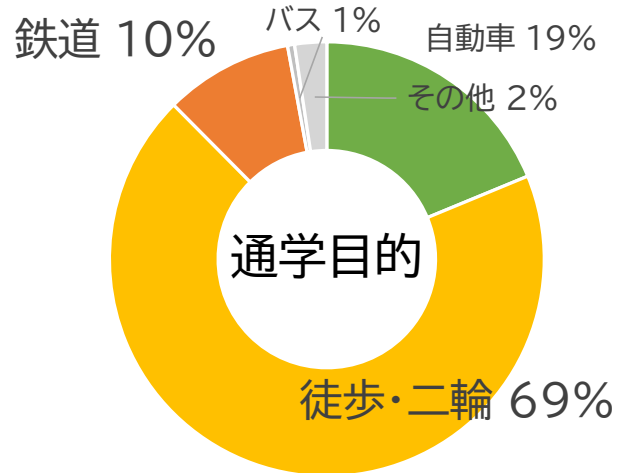
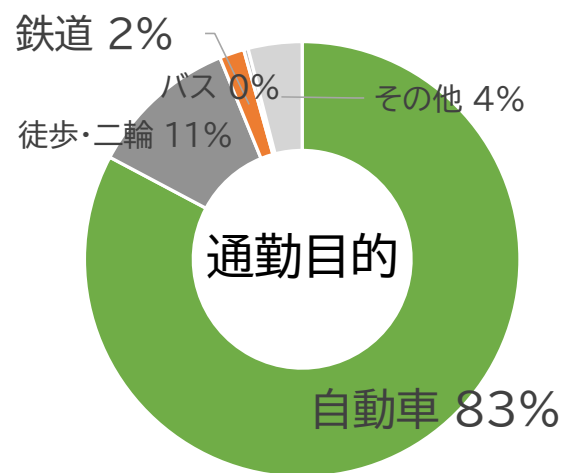
単位:百人/日



出典:国勢調査より作成

沿線地域の現状分析(代表交通手段分担率)

- 沿線地域では自動車利用が多く、通勤目的、私事・業務目的では8割以上を自動車利用が占めている。
- 通学目的では1割が鉄道利用であり、特に伊勢崎市から他市への移動において鉄道が使われる傾向にある。



※わたらせ渓谷鐵道周辺自治体(桐生市、みどり市、前橋市、太田市、伊勢崎市の5市平均)

出典:群馬県パーソントリップ調査結果より作成

沿線地域の現状分析(駅端末交通手段分担率)

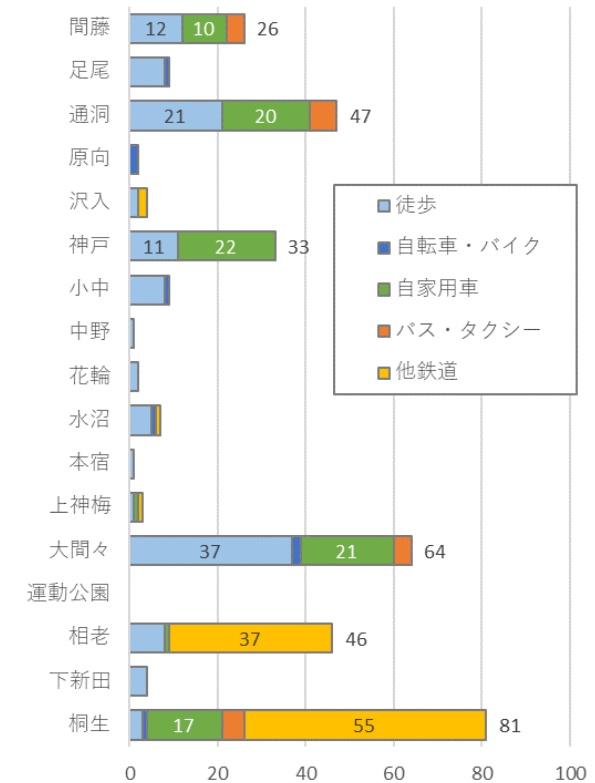
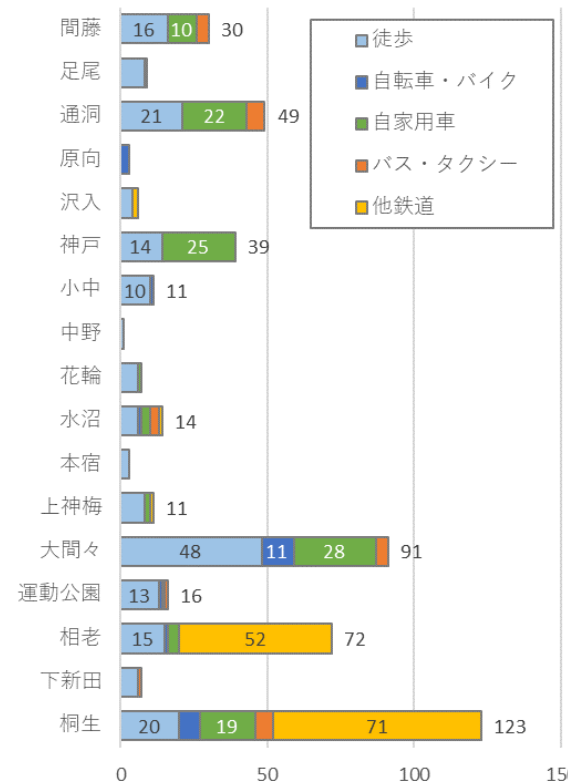
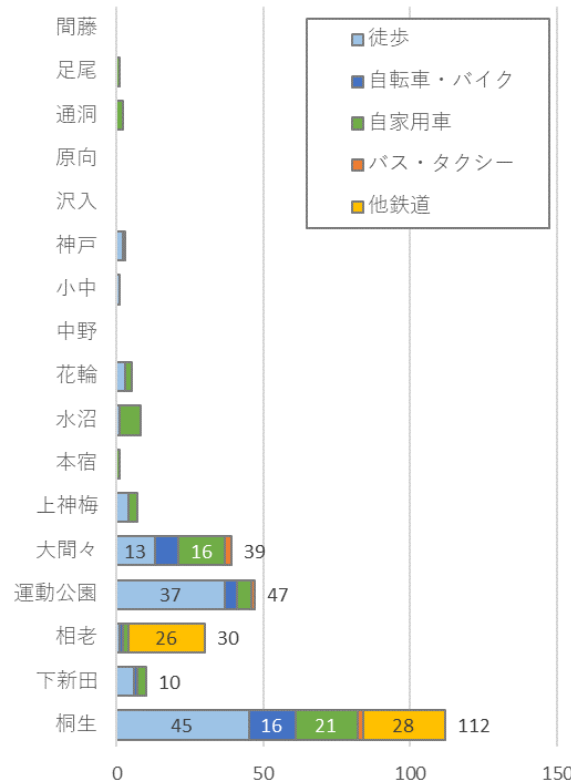
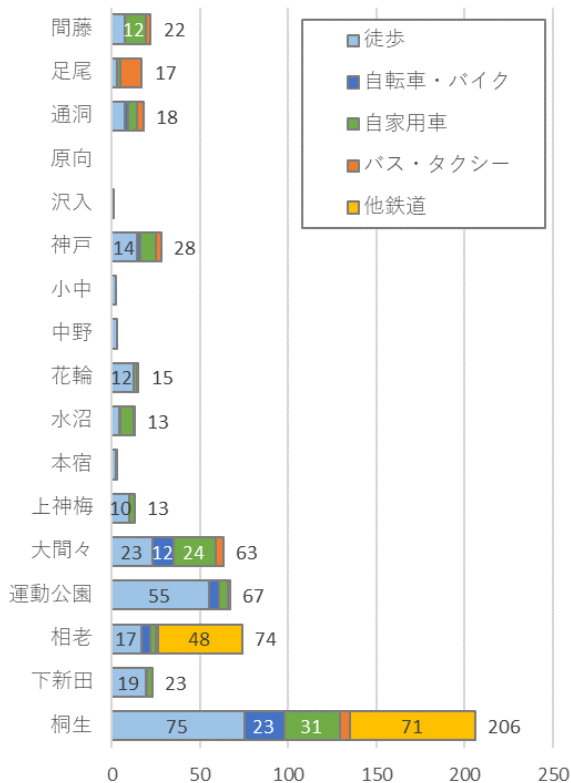
- わたらせ渓谷鐵道利用者は徒歩で駅までアクセスする利用者が多く、桐生駅、相老駅では他路線からの乗換利用も多く見られる。
- 大間々駅以北では自家用車による送迎等の割合が高い。

10月6日(金)・全目的

10月6日(金)・通学目的

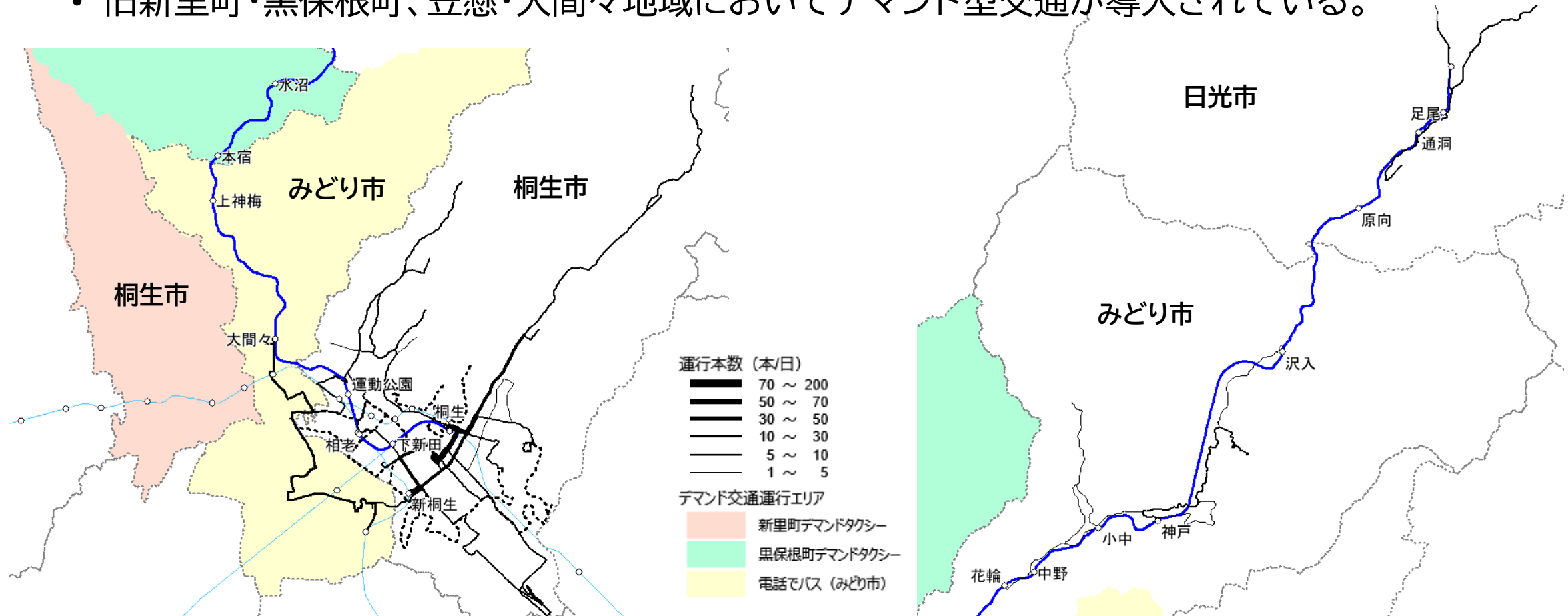
10月7日(土)・全目的

10月7日(土)・観光・趣味娯楽目的



沿線地域の現状分析(地域公共交通)

- 沿線地域では、桐生駅を中心として主に桐生市内でバス路線が運行されているほか、大間々駅と阿左美駅を結ぶ大間々・笠懸路線バスや、足尾地区と日光駅を結ぶ日光市営バスが運行されている。
- 旧新里町・黒保根町、笠懸・大間々地域においてデマンド型交通が導入されている。



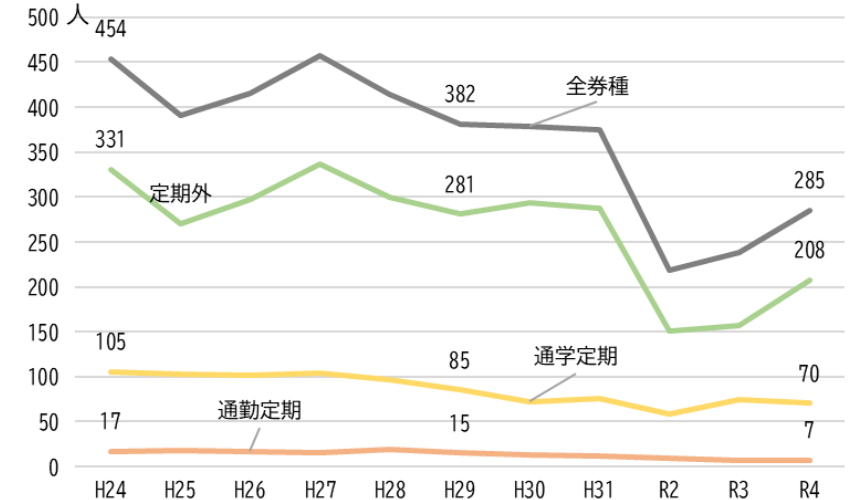
わたらせ渓谷鐵道の現状(輸送実績の推移)

輸送実績の推移

- 旅客の大半が定期外(輸送人員では5割、旅客運輸収入では9割近い:R4年度)
- R4年度の輸送人員は318千人、旅客運輸収入は110百万円と、コロナ禍前の7~8割程度の水準に回復しているが、定期外の回復が若干遅れている
- 輸送密度はコロナ禍前から500人未満で推移、R4年度は285人
- 運輸雑収入はコロナ禍前後を通じて50百万円程度で推移し、鉄道事業収益を下支えした

出典:鉄道統計年報及びわたらせ渓谷鐵道株式会社資料より作成

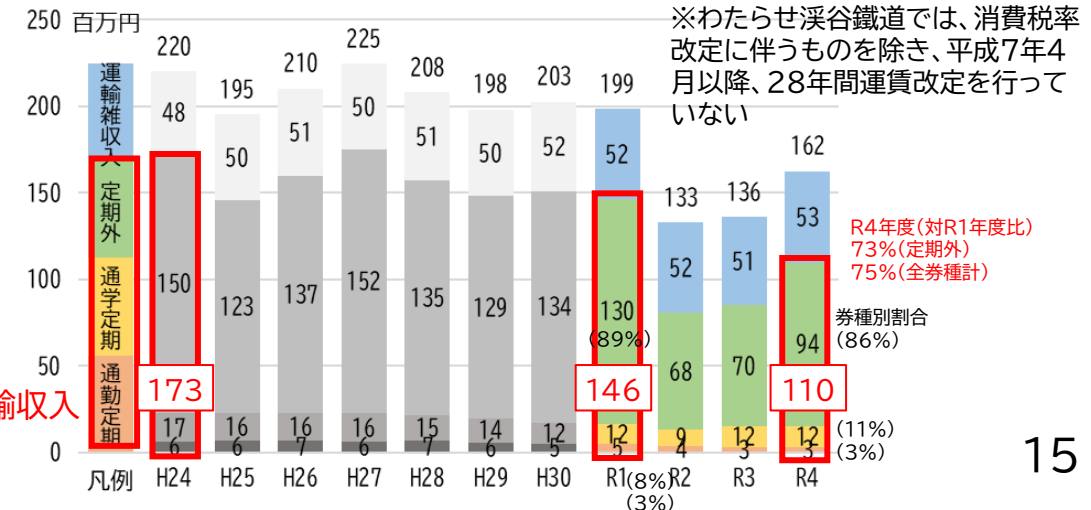
輸送密度
(1日1km
あたり平均
通過人員)



輸送人員



鉄道事業
営業収益



旅客運輸収入

わたらせ渓谷鐵道の現状(トロッコ列車輸送実績)

トロッコ列車の輸送実績

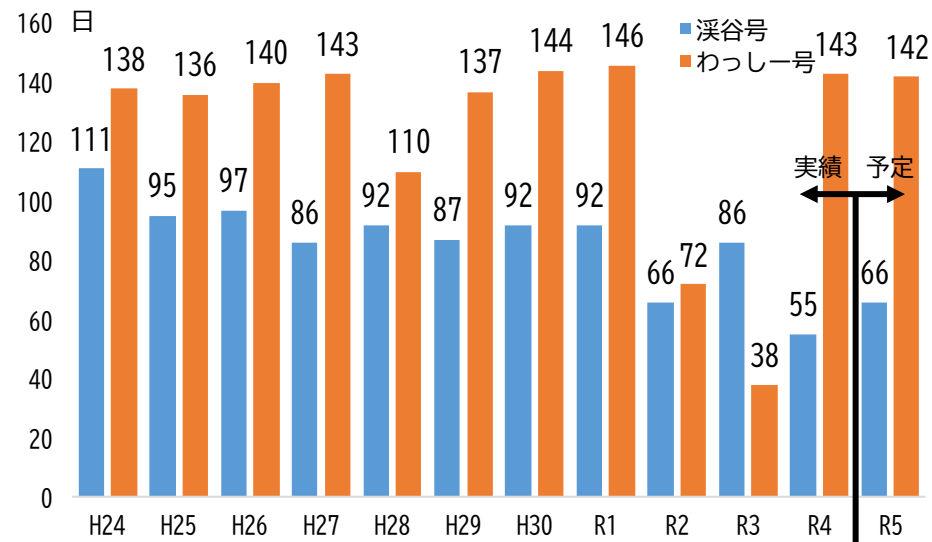
- コロナ禍前は、わっしー号を年間140日前後、渓谷号を90日前後運行。R5年度はわっしー号はコロナ禍前と同程度、渓谷号はコロナ禍前の7割程度の運行予定
- 整理券収入は、コロナ禍前は年間18～21百万円で推移。R4年度はコロナ禍前の8割程度の水準

出典:わたらせ渓谷鐵道株式会社資料より作成

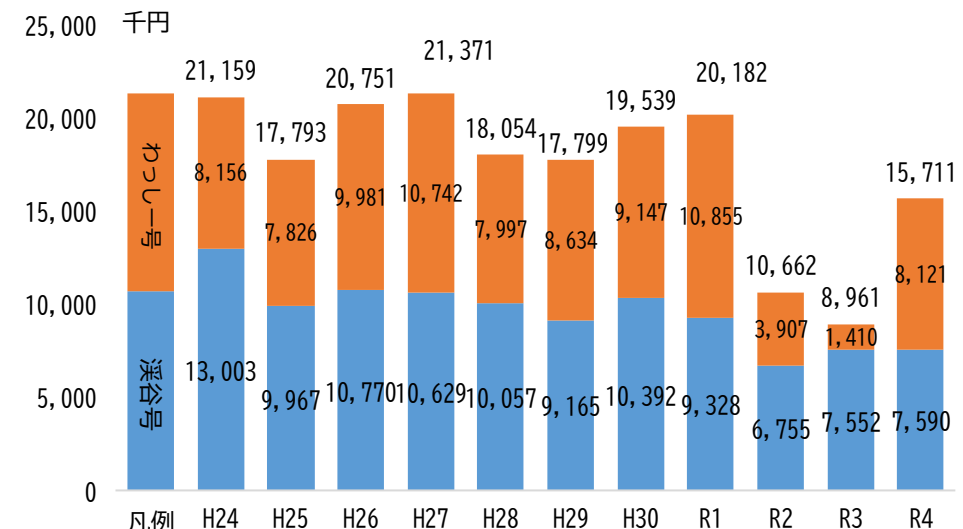
渓谷号
4両編成、定員180人、4～11月運行



わっしー号
2両編成、定員50人、通年運行



各年度の運行日数



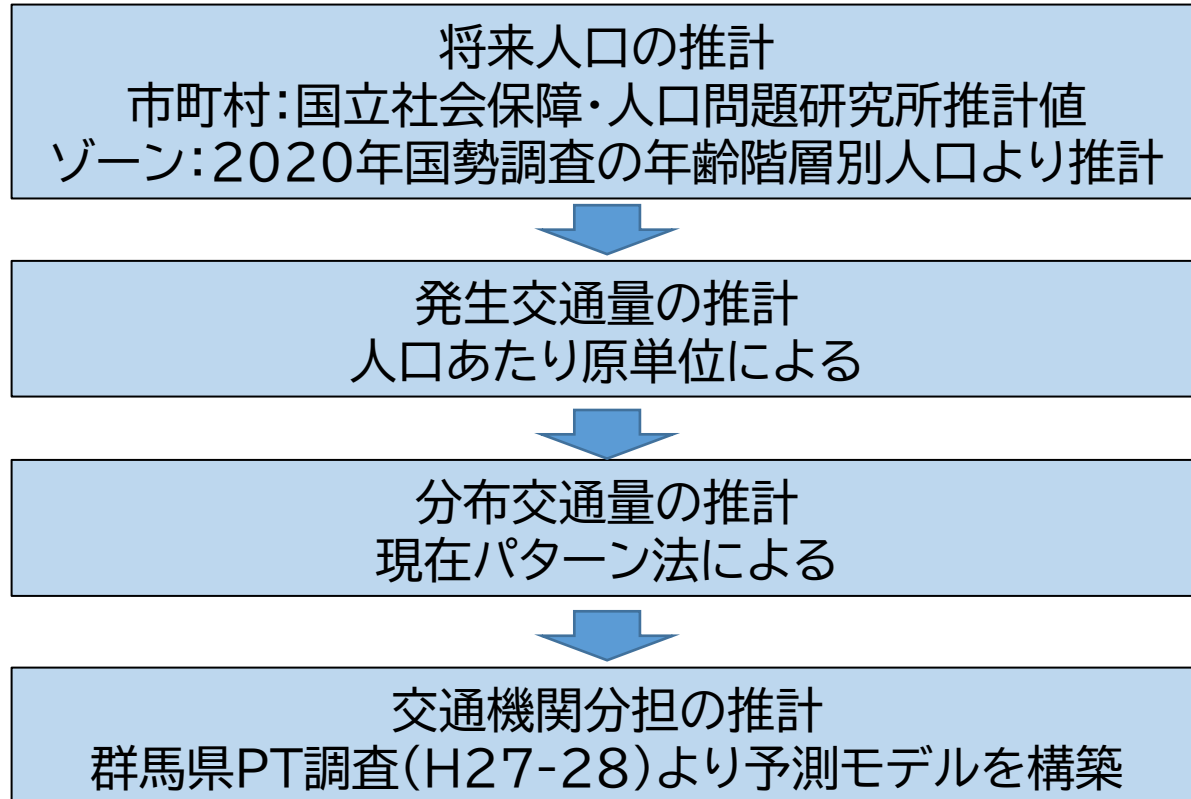
トロッコ整理券収入

わたらせ渓谷鐵道の将来分析(利用者数)

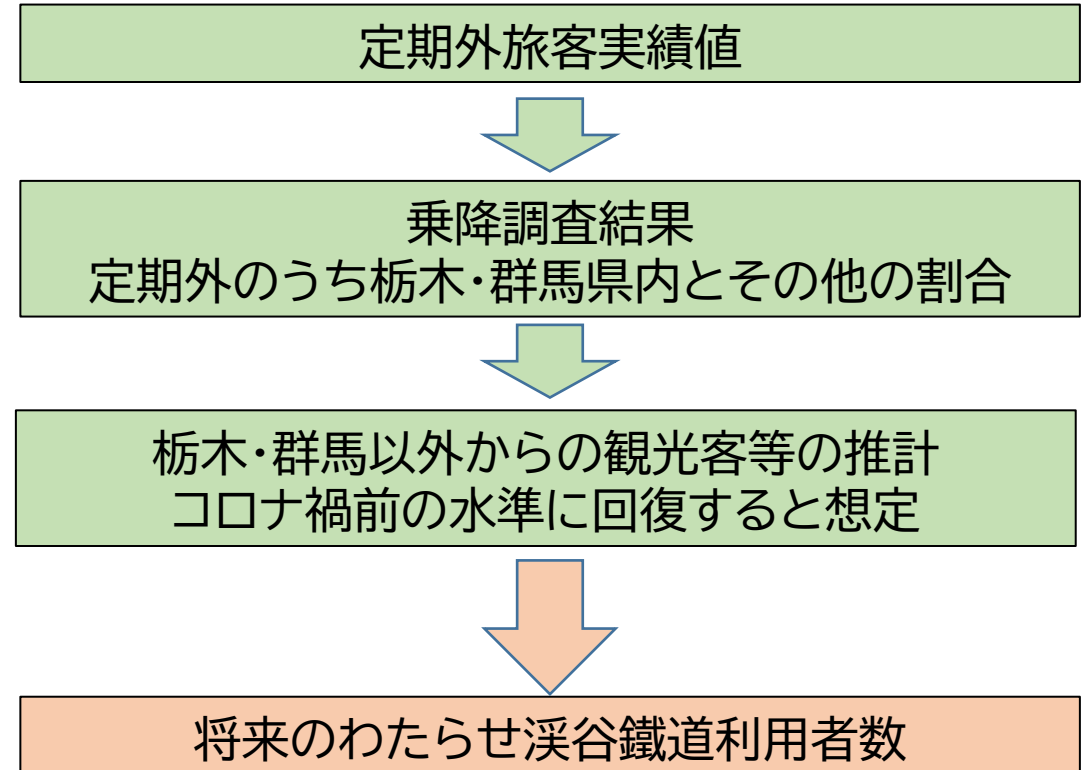
将来予測方法

- 通勤・通学等の沿線住民による利用については、将来人口を推計したうえで、群馬県PT調査をもとに交通機関選択モデルを構築して予測する。栃木・群馬以外からの観光客等は乗降調査結果をもとに予測する。

<通勤・通学等の沿線旅客>



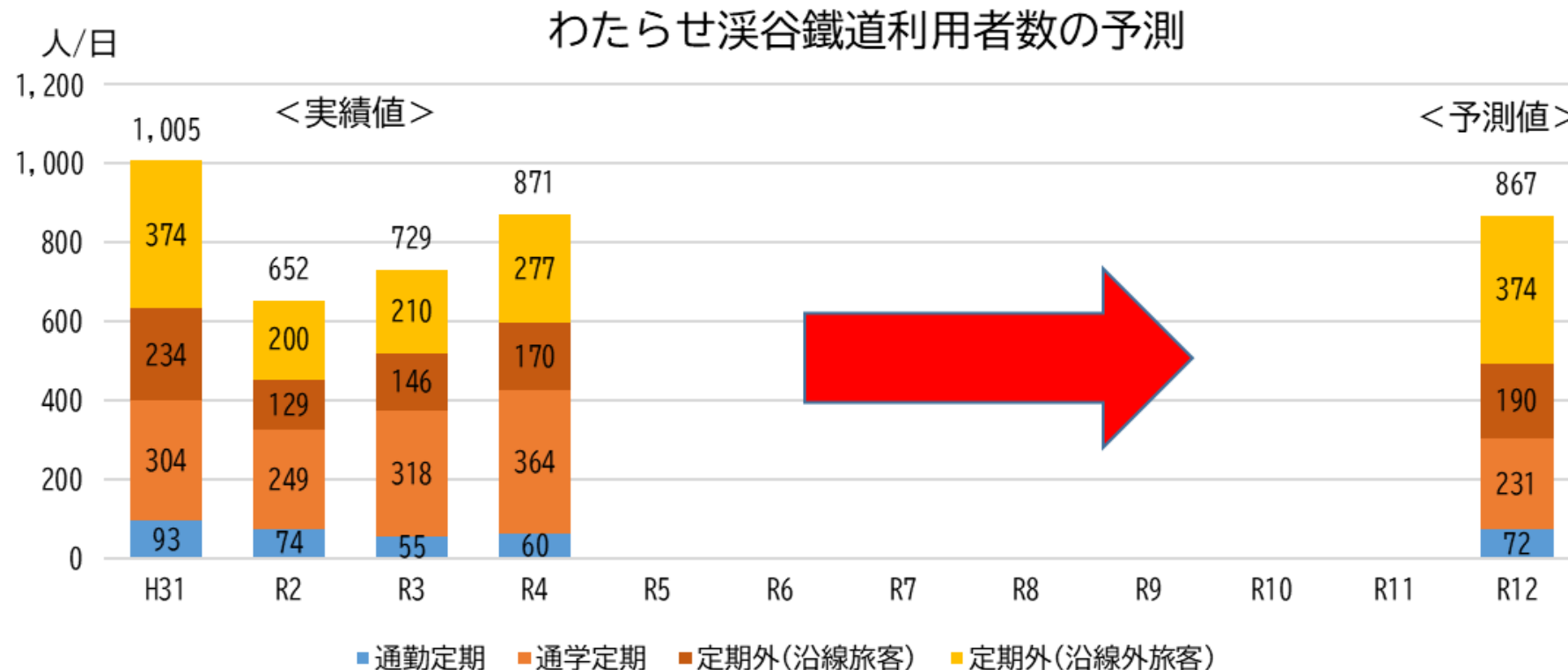
<栃木・群馬以外からの観光客等>



わたらせ渓谷鐵道の将来分析(利用者数)

わたらせ渓谷鐵道の将来利用者数

- 通勤・通学定期の利用者は、沿線人口の減少等により、令和4年度と比較して大幅に減少すると想定される
- 栃木・群馬以外からの観光客等がコロナ禍前の水準に回復すると想定すると、わたらせ渓谷鐵道の利用者総数はR4年度とほぼ同じとなる

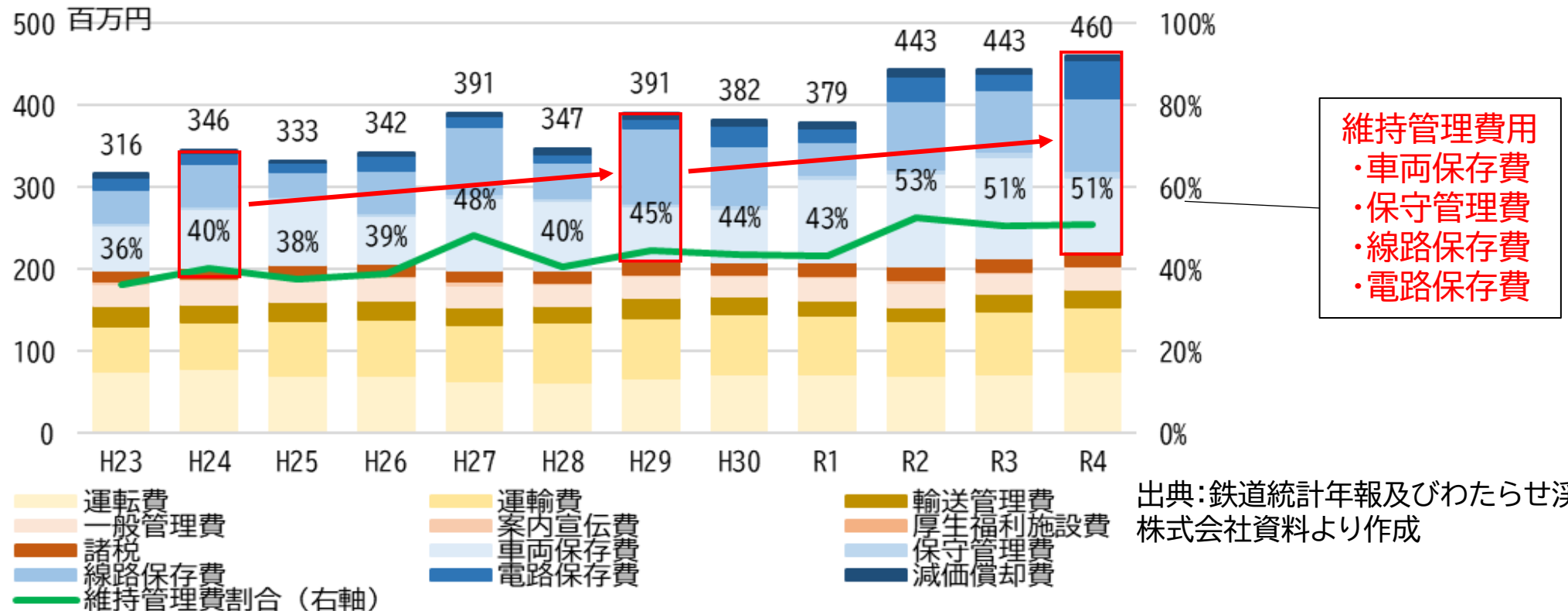


わたらせ渓谷鐵道の現状(鐵道事業經費)

鐵道事業經費の推移

- 鐵道事業經費は、R4年度は460百万円と、近年増加傾向にある
- 特に、維持管理費用が増加し、經費全体の半分以上を超えた

鐵道事業經費の内訳の推移

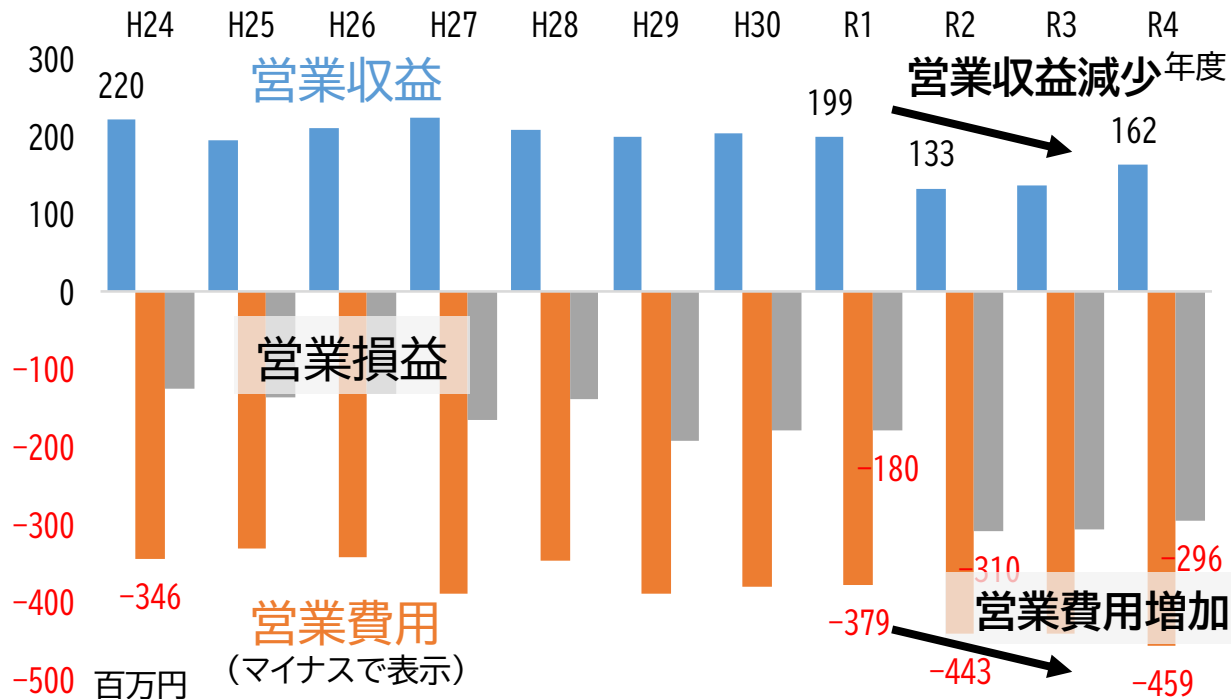


わたらせ渓谷鐵道の現状(鐵道事業収支率)

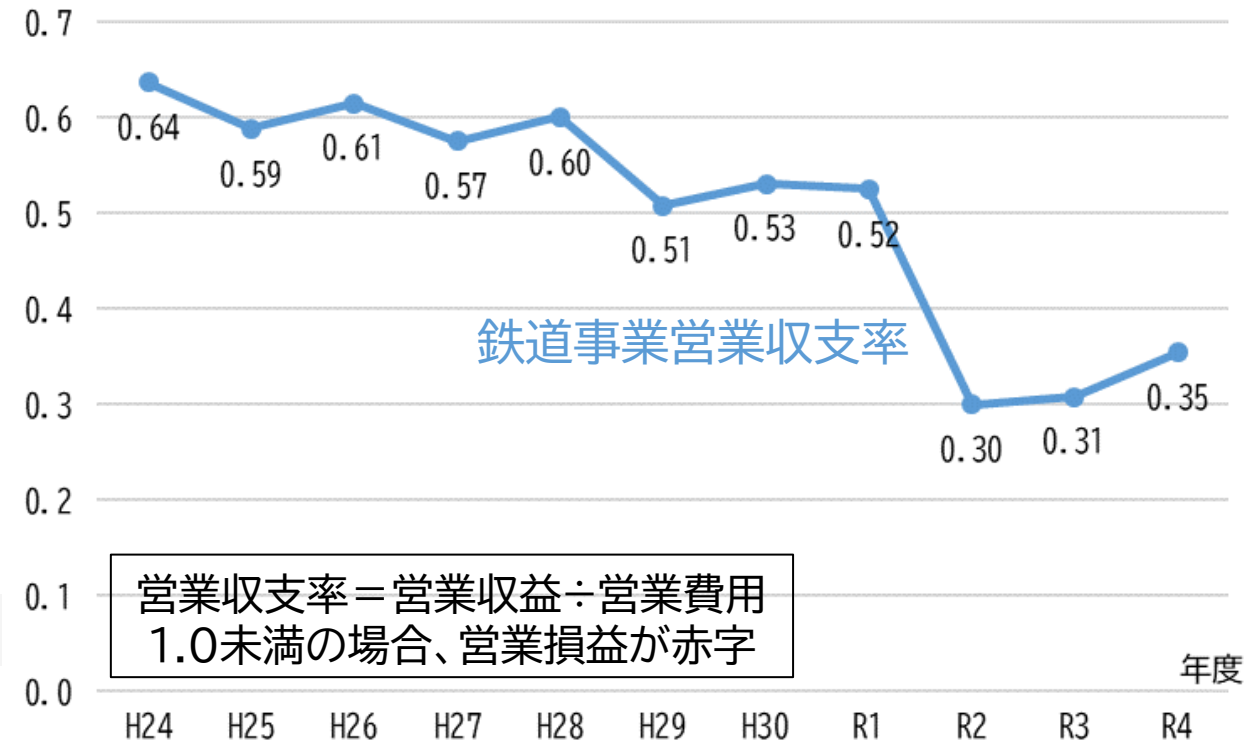
鐵道事業營業収支率の推移

- 鐵道事業の營業損益は、コロナ禍前は▲2億円弱で推移していたが、コロナ禍で營業収益減少と營業費用増加により▲3億円程度に拡大
- 營業収支率は、コロナ禍前は0.5～0.6で推移し、R4年度は0.35

出典:鐵道統計年報及びわたらせ
渓谷鐵道株式会社資料より作成



鐵道事業營業収益・費用・損益の推移



鐵道事業營業収支率の推移

營業収支率 = 營業収益 ÷ 營業費用
1.0未満の場合、營業損益が赤字

わたらせ渓谷鐵道の現状(各種収支率)

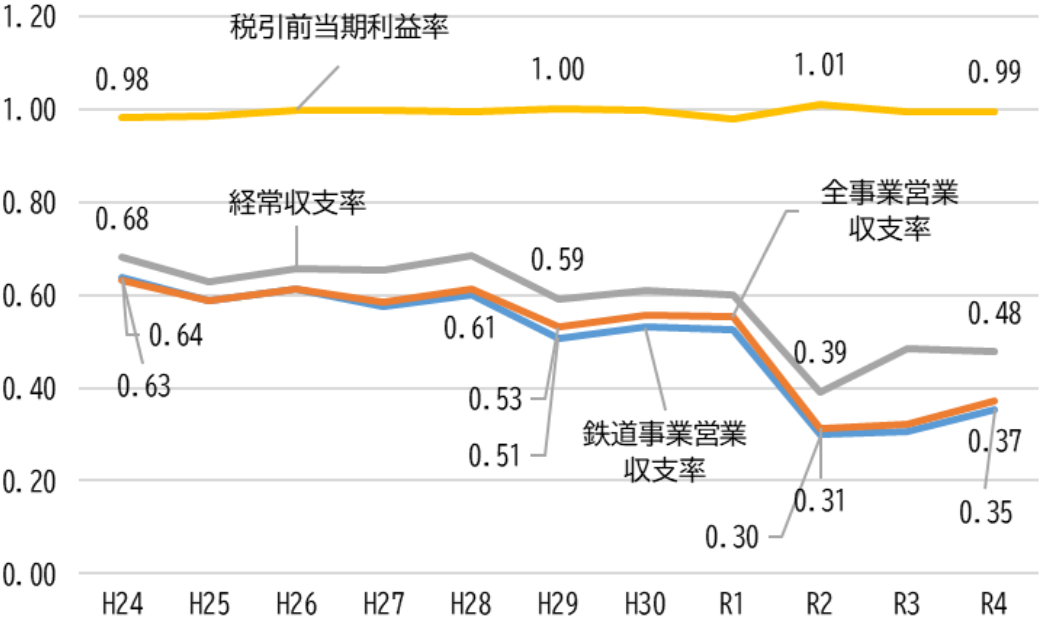
各種収支率の推移

- 関連事業を含めても収支率が0.3～0.5程度で、特別利益を計上して収支率が大幅に改善
- 関連事業による収支改善効果が見られず、鉄道事業での赤字を特別利益(補助金)で埋めて経営を成立させている構造

■各種の収支率の内容

指標	内容
①鉄道事業営業収支率	鉄道事業単体での営業収支率
②全事業営業収支率	①に関連事業の収益・費用を加えた営業収支率
③経常収支率	②に営業外収益・費用を加えた収支率
④税引前当期利益率	③に特別利益・費用を加えた収支率

単位：百万円		H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
A 鉄道事業営業収益	旅客収入	173	146	160	175	157	148	151	146	81	85	110
	貨物収入	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	線路収入	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	運輸雑収	48	50	51	50	51	50	52	52	52	51	53
	合計	220	195	210	225	208	198	203	199	133	136	162
E 鉄道事業営業費用		346	333	342	391	347	391	382	379	443	442	459
鉄道事業営業利益	A - E	-126	-137	-132	-166	-139	-193	-179	-180	-310	-306	-296
鉄道事業営業収支率	A ÷ E	0.64	0.59	0.61	0.57	0.60	0.51	0.53	0.52	0.30	0.31	0.35
B 関連事業営業収益		18	16	15	18	15	23	27	27	11	11	14
F 関連事業営業費用		30	27	25	23	18	25	29	29	15	15	16
全事業営業利益	(A+B) - (E+F)	-139	-149	-142	-171	-141	-195	-182	-182	-314	-311	-299
全事業営業収支率	(A+B) ÷ (E+F)	0.63	0.59	0.61	0.59	0.61	0.53	0.56	0.55	0.31	0.32	0.37
C 営業外収益		19	15	15	29	26	25	22	20	36	75	51
G 営業外費用		2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
経常利益	(A+B+C) - (E+F+G)	-121	-134	-127	-143	-115	-170	-160	-163	-279	-237	-248
経常収支率	(A+B+C) ÷ (E+F+G)	0.68	0.63	0.66	0.65	0.68	0.59	0.61	0.60	0.39	0.48	0.48
D 特別利益		300	172	295	214	316	224	410	251	389	490	339
H 特別損失		190	45	169	72	204	54	251	99	104	257	94
税引前当期利益	(A+B+C+D) - (E+F+G+H)	-11	-6	-1	-1	-3	0	-1	-11	6	-4	-3
税引前当期利益率	(A+B+C+D) ÷ (E+F+G+H)	0.98	0.99	1.00	1.00	0.99	1.00	1.00	0.98	1.01	0.99	0.99



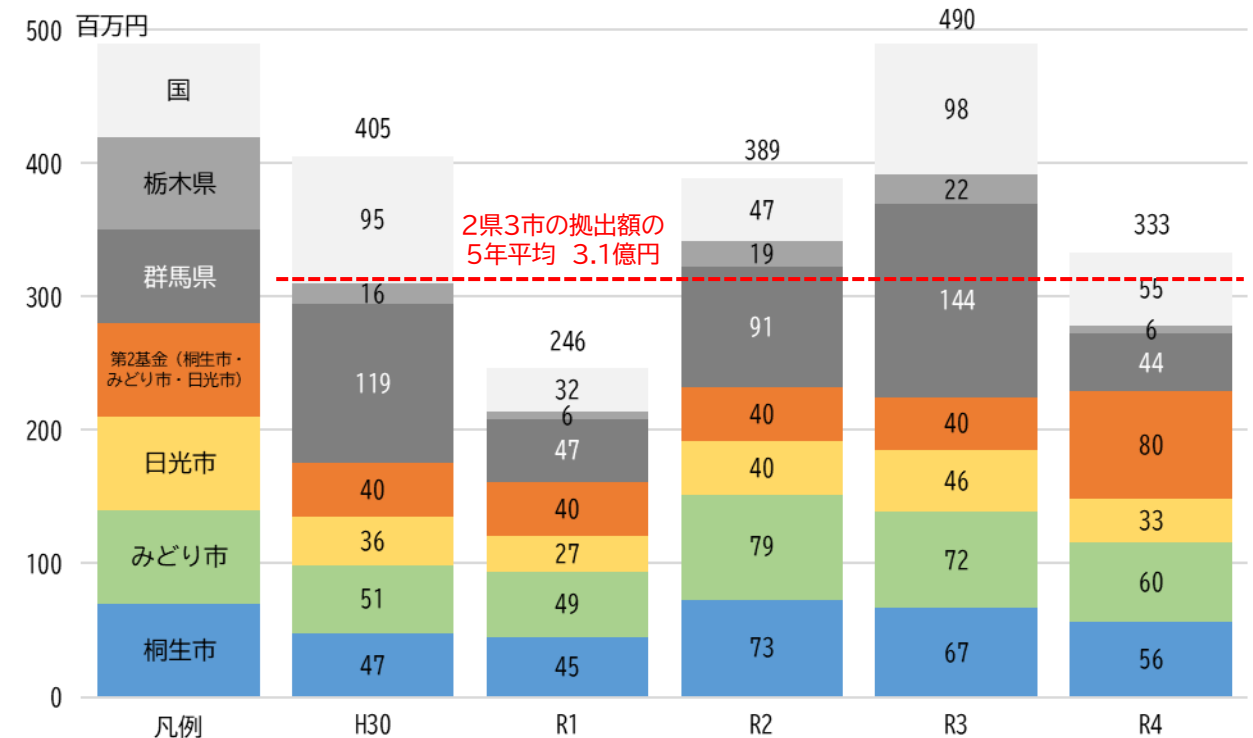
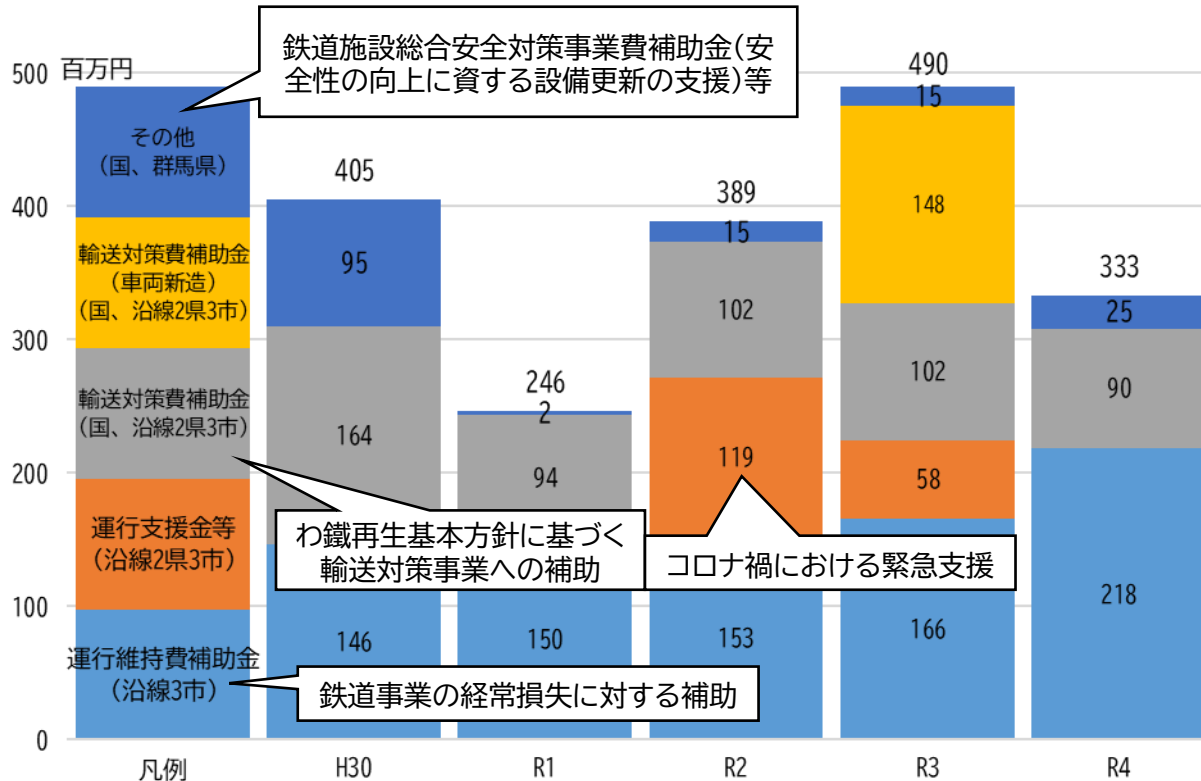
各種の収支率の推移

出典:鉄道統計年報及びわたらせ
渓谷鐵道株式会社資料より作成

わたらせ渓谷鐵道の現状(補助金額)

わたらせ渓谷鐵道株式会社に対する補助金額の推移

- 沿線自治体は「わたらせ渓谷鐵道再生基本方針」に基づく運行維持費補助金・輸送対策事業費補助金等を拠出。令和2年度以降、沿線3市の拠出額は2.2億円程度で推移。2県3市の拠出額は過去5年平均で3.1億円程度。

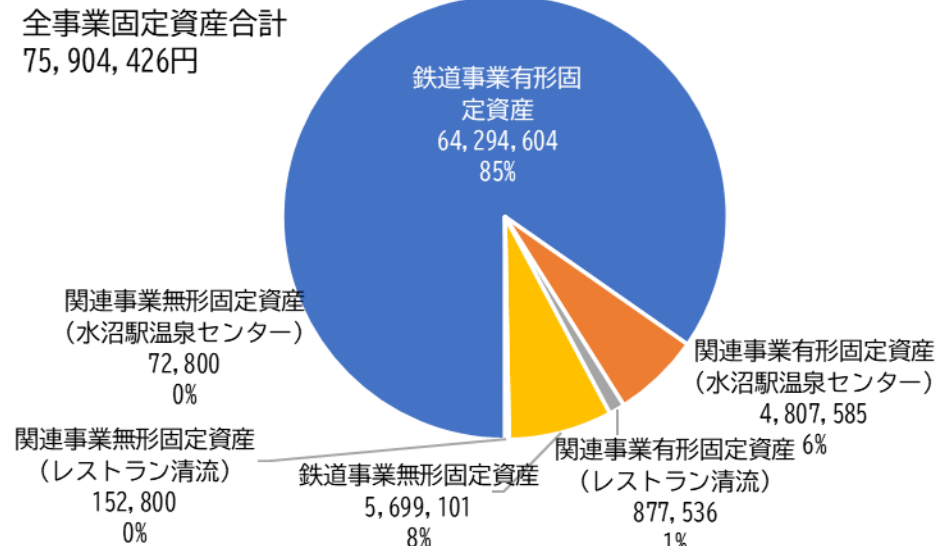


出典:わたらせ渓谷鐵道株式会社資料より作成

わたらせ渓谷鐵道の現状(資産及び職員構成)

固定資産の状況

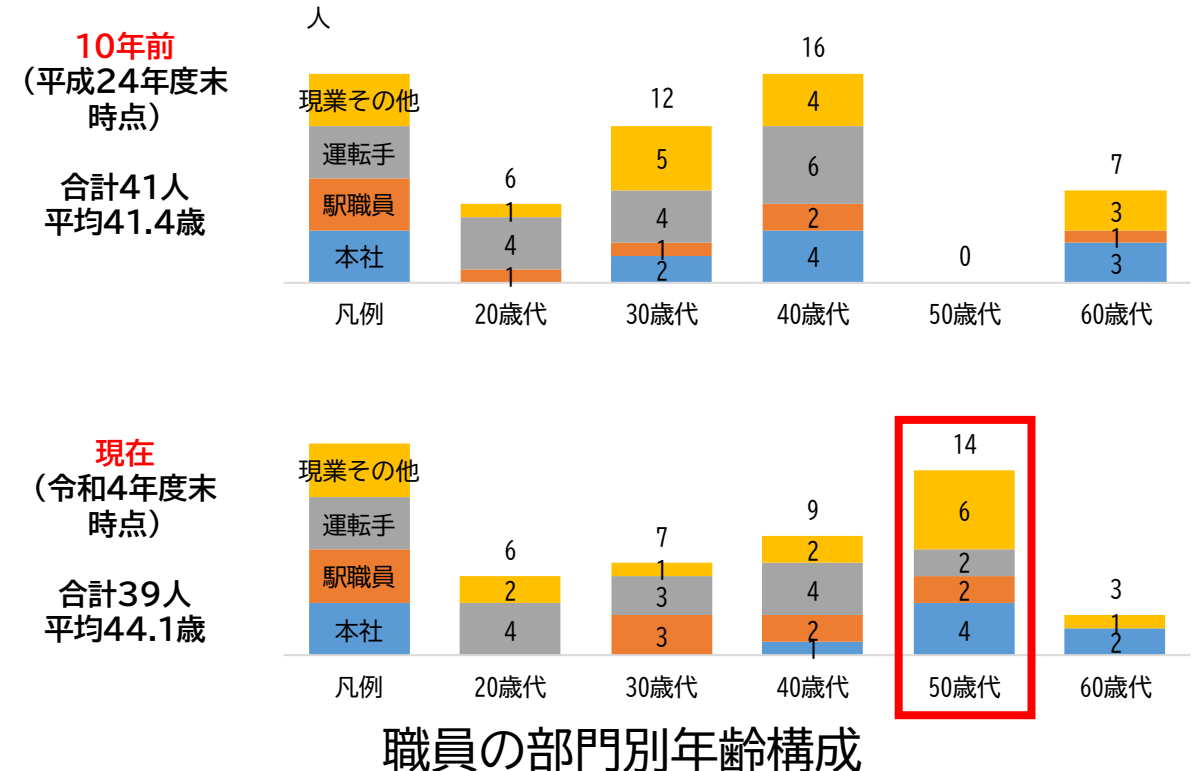
- 全事業固定資産のうち、鉄道事業固定資産が約93%、関連事業(水沼駅温泉センター)有形固定資産が約6%



固定資産内訳(令和4年度末時点)

職員の年齢構成

- 近年、職員数は40名弱で推移。その他の現業部門や本社の職員は50歳代の職員が多い。その他の現業部門では、他社から経験者を受入れているが、引き続き、ベテラン人材の確保と若手への技術承継が課題

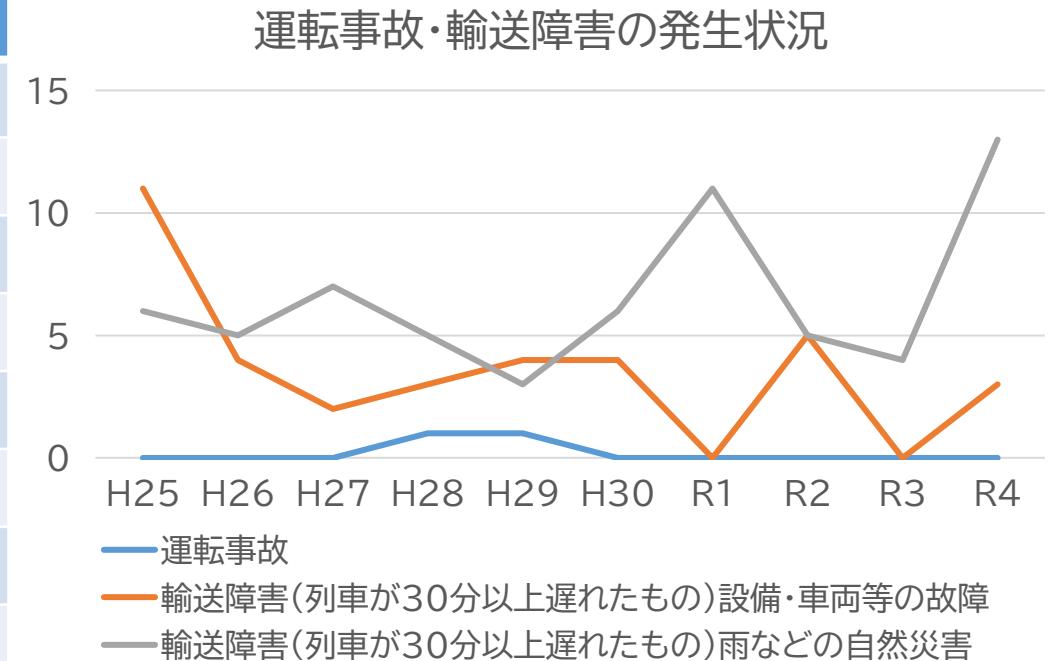


わたらせ渓谷鐵道の現状(施設並びに事故等)

鐵道資産の状況、安全性、老朽度把握

- わたらせ渓谷鐵道は、路線延長44.1km(桐生～間藤)、駅数17駅、軌間1067mmの全線非電化、単線の路線である。
- わたらせ渓谷鐵道では、「安全で安心した輸送」を最重点項目とし、「列車事故など大きな事故の絶滅」を安全目標に掲げて取り組んでいる。

種 別		箇所数	延長
橋りょう	プレストレスコンクリート橋	0箇所	0m
	鉄筋コンクリート橋	2箇所	4m
	鋼橋	70箇所	754m
	計	72箇所	758m
トンネル		10箇所	6,595m
道床延長	スラブ	-	4.8km
	砂利又は碎石	-	37.6km
	計	-	42.4km



わたらせ渓谷鐵道の将来分析(修繕費等)

今後の修繕計画

- ・ 構造物、駅舎に関する補修・補強の概算工事費は、平成16年検査で算出された概算工事費をもとに、物価変動等を考慮し、建設工事費デフレーターを用いて補正した。

(単位:千円)

種 別		R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15
構造物、 駅舎	道床交換	26,813	26,813	26,813	26,813	26,813	26,813	26,813	26,813	26,813	26,813
	側溝浚渫	830	830	830	830	830	830	830	830	830	830
	レール交換	21,722	21,722	21,722	21,722	21,722	21,722	21,722	21,722	21,722	21,722
	トンネル補修	2,324	2,324	913	913	1,505	1,505	1,505	515	515	515
	橋梁塗装	3,265	830	19,301	19,301	7,361	10,501	4,842	1,065	1,467	2,186
	橋梁補修	7,582	7,582	6,813	9,004	9,004	5,937	2,825	2,825	2,733	2,733
	斜面对策	50,205	50,350	44,627	47,116	42,579	43,845	47,759	46,041	43,049	41,981
	ホーム、ホーム上屋※	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合 計		112,742	110,452	121,049	125,699	109,814	111,154	106,297	99,811	97,129	96,780

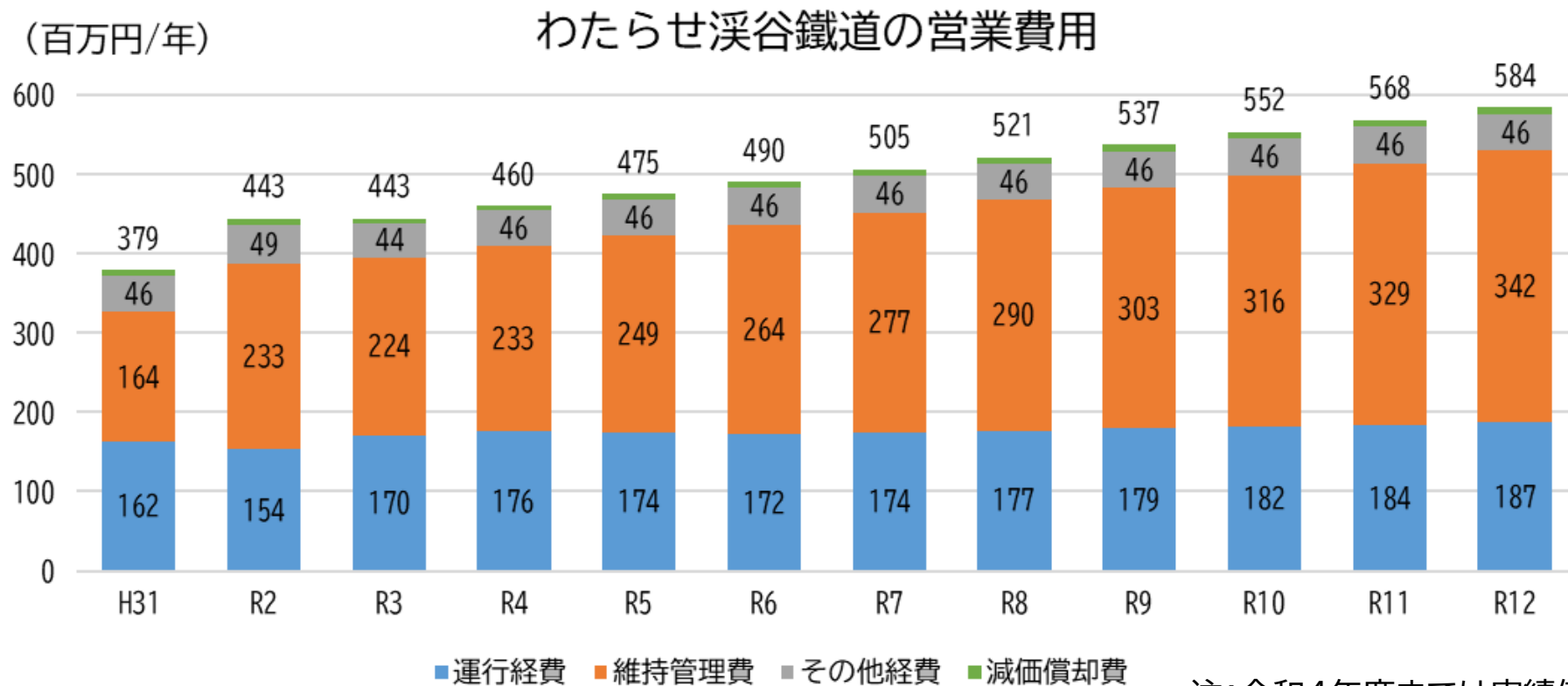
※ホーム、ホーム上屋については、現地踏査の結果、取替えや改築等の大規模工事を要するような状況は見られなかった。

※車両更新費については、今後の利用状況を踏まえて別途検討が必要。

わたらせ渓谷鐵道の将来分析(運行経費等)

鉄道事業に必要な運行経費及び維持管理費

- 運行経費、維持管理費(減価償却費を除く)の原単位は、鉄道統計年報による過去10年間(平成25(2013)年度～令和4(2022)年度の実績の推移をもとに、今後も増加すると想定した。
- 令和12(2030)年度における営業費用は、令和4年度と比較して3割程度増加すると予測される。



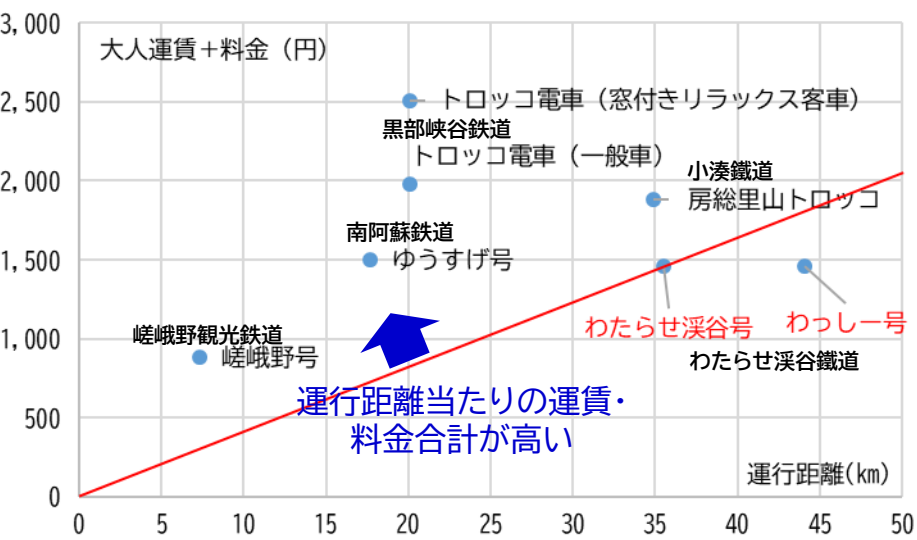
注: 令和4年度までは実績値

他鉄道事業者との比較(トロッコ列車運行事業者)

トロッコ列車を運行している他社との比較

- わたらせ渓谷鐵道のトロッコ列車は他社と比べて運行距離が長く、運賃・料金の合計を運行距離当たりで見ると他社の方が高い傾向にある
- 付加価値または利便性の向上(ネットで座席事前指定など)と併せたトロッコ整理券の値上げ検討の余地がある

トロッコ列車の運行距離と運賃・料金



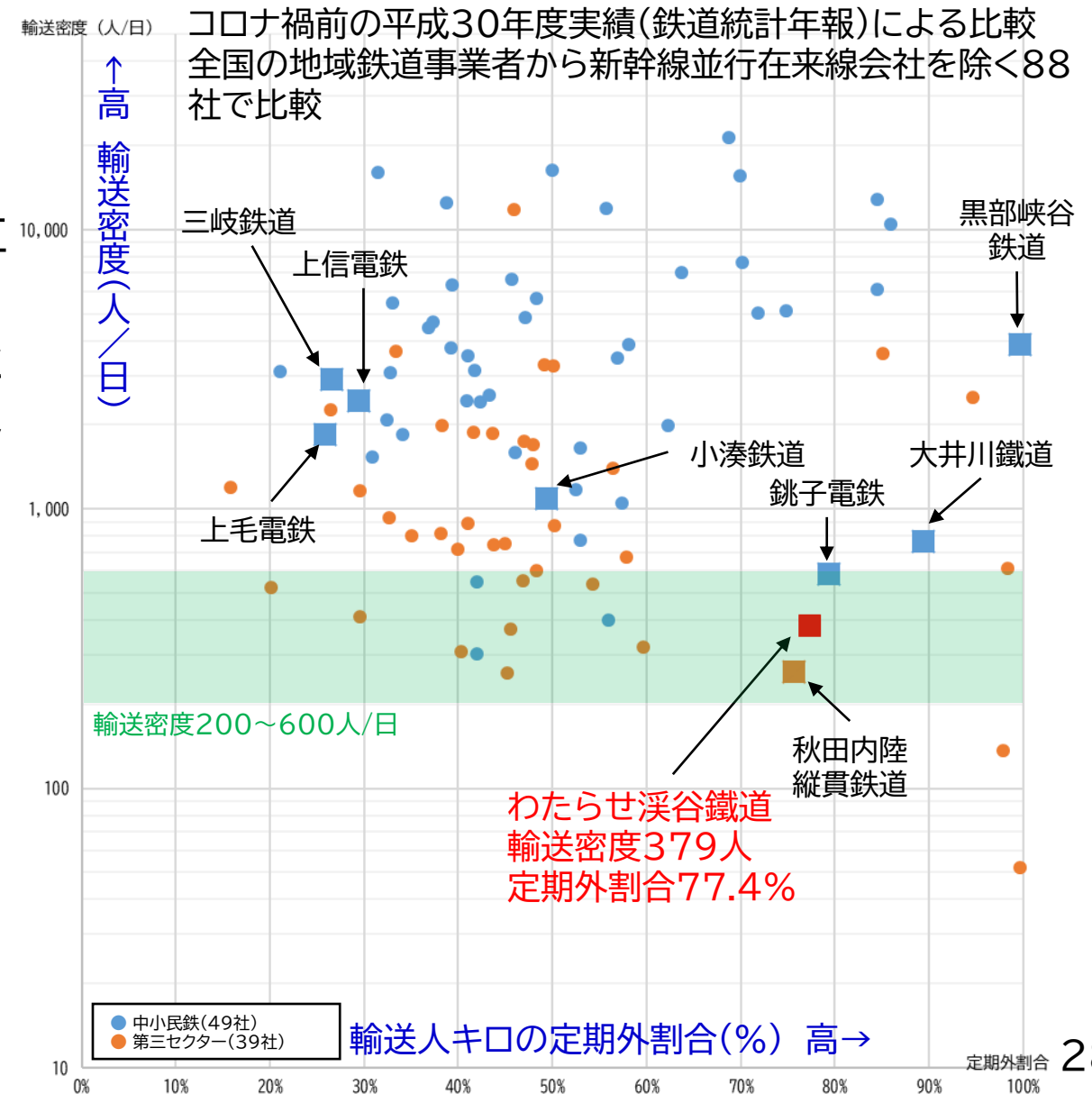
他社で運行されているトロッコ列車の概要

事業者	営業都道府県	列車名	運行時期	運転区間	距離 km	所要時間	運賃 円	料金 円	合計 円	備考
わたらせ渓谷鐵道	群馬県 栃木県	わたらせ渓谷号 わっしー号	4~11月 通年	大間々~足尾 桐生~間藤	35.5 44.1	約 90分	940	520	1,460	全ての車両で料金必要
黒部峡谷鐵道	富山県	トロッコ電車	4~11月	宇奈月~ 櫛平	20.1	約 80分	1,980	530	2,510	料金は「窓付きリ ラックス客車」のみ 必要
小湊鐵道	千葉県	房総里山トロッコ	3~12月	五井~ 養老溪谷	34.9	約 120分	1,280	600	1,880	東京・横浜から約1 時間でアクセス可 能
南阿蘇鐵道	熊本県	ゆうすげ号	3~11月	立野~高森	17.7	約 55分	490	1,010	1,500	令和5年7月運行 再開
嵯峨野觀光鐵道	京都府	嵯峨野号 嵯峨野リッチ号	3~12月	嵯峨~亀岡	7.3	約 25分	-	-	880	5両編成のうち5 号車(リッチ号)の み窓ガラス無し 地域鉄道事業者で はない

他鉄道事業者との比較(地域鉄道事業者)

地域鉄道事業者の中でのわたらせ渓谷鐵道株式会社の特徴

- 輸送密度は地域鉄道事業者内でも下位層に位置している
- 輸送密度がわ鐵と同水準の地域鉄道事業者と比較すると、定期外の割合が高いことから、定期旅客の利用促進を図るとともに、定期外旅客向け施策による利用者数の確保・増進が極めて重要



他鉄道事業者との比較(類似事業者)

わたらせ渓谷鐵道と類似する 他の地域鉄道事業者との比較

- 維持管理費割合は類似事業者よりも比較的高い
- 職員給与水準は中程度

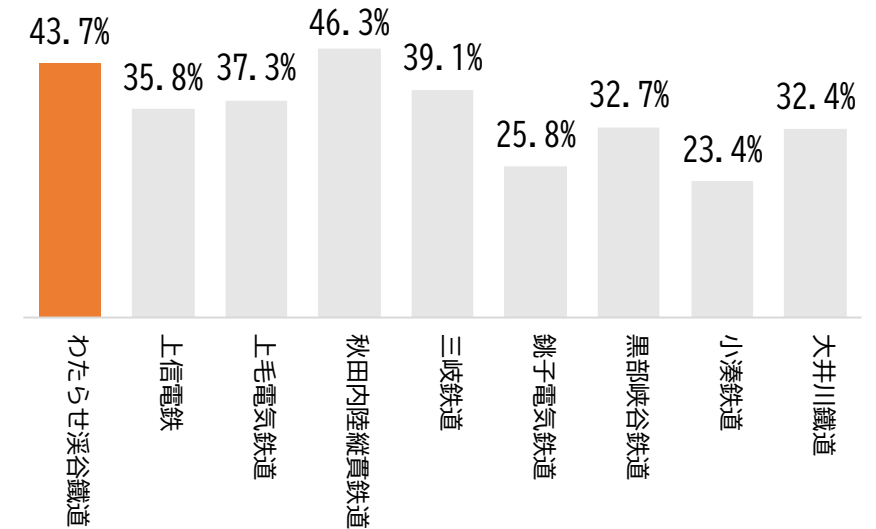
※鉄道統計年報による平成30年度実績値により比較。

■わたらせ渓谷鐵道と比較対象8社の概要

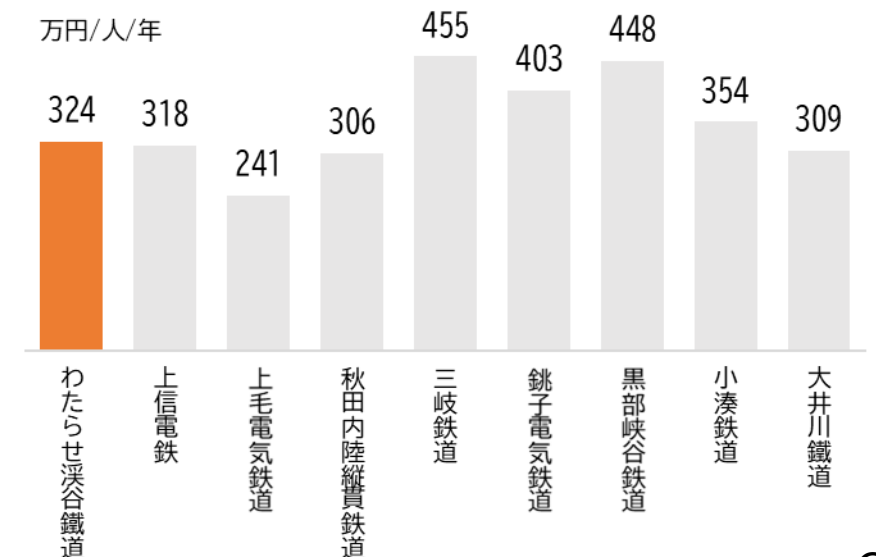
事業者	営業都道府県	営業キロ	輸送密度人/日	定期外割合	備考
わたらせ渓谷鐵道	群馬県 栃木県	44.1	379	77.4%	
上信電鉄	群馬県	33.7	2,422	29.5%	群馬県内事業者
上毛電鉄	群馬県	25.4	1,835	26.0%	群馬県内事業者
秋田内陸縦貫鐵道	秋田県	94.2	261	75.7%	輸送密度・定期外割合類似
三岐鐵道	三重県	48.0	2,887	26.6%	路線距離類似
銚子電氣鐵道	千葉県	6.4	583	79.5%	輸送密度・定期外割合類似
黒部峡谷鐵道	富山県	20.1	3,873	99.7%	トロッコ列車運行・定期外割合類似
小湊鐵道	千葉県	39.1	1,082	49.5%	トロッコ列車運行
大井川鐵道	静岡県	65.0	761	89.5%	観光列車運行・定期外割合類似

鉄道営業経費のうち維持管理費
用の占める割合

※車両保存費・保守
管理費・線路保存費・
電路保存費の合計



職員1人あたり
年間給与額

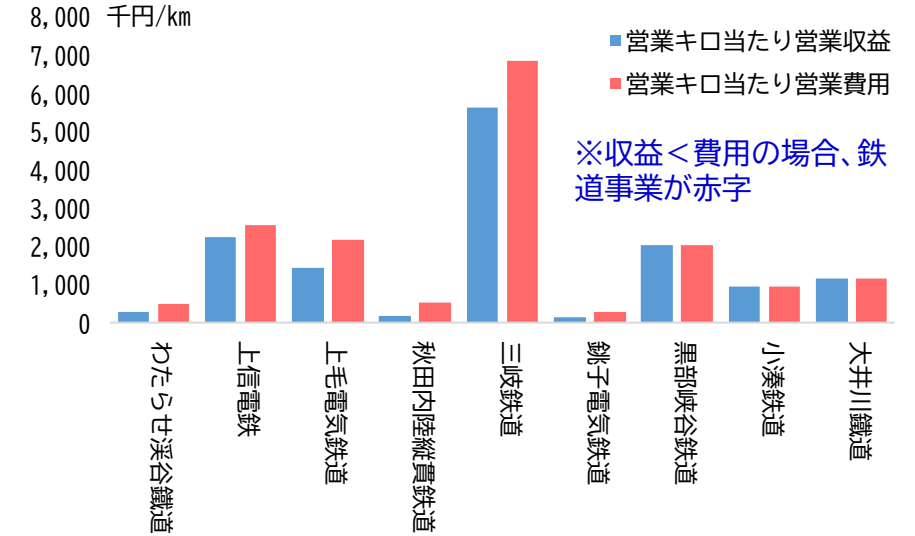


他鉄道事業者との比較(類似事業者)

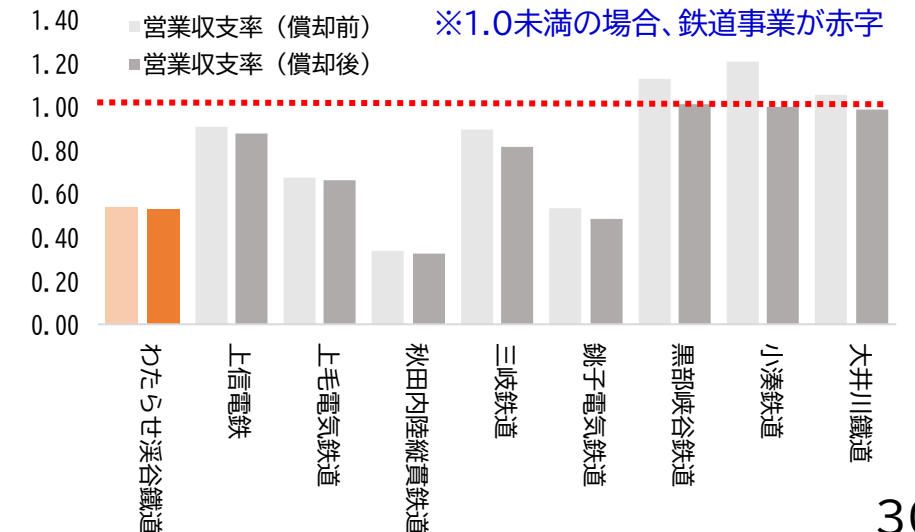
わたらせ渓谷鐵道と類似する 他の地域鉄道事業者との比較

- ・ 営業キロ当たり営業収益・費用は輸送密度が同水準の秋田内陸縦貫鐵道と同水準
- ・ 鉄道事業営業収支は、輸送密度が若干高い銚子電鉄と同水準

営業キロ当たり
鉄道事業収益
及び費用



鉄道事業営業
収支
(償却前・償却
後)



※鉄道統計年報による平成30年度実績値により比較。

乗降調査及びアンケート調査

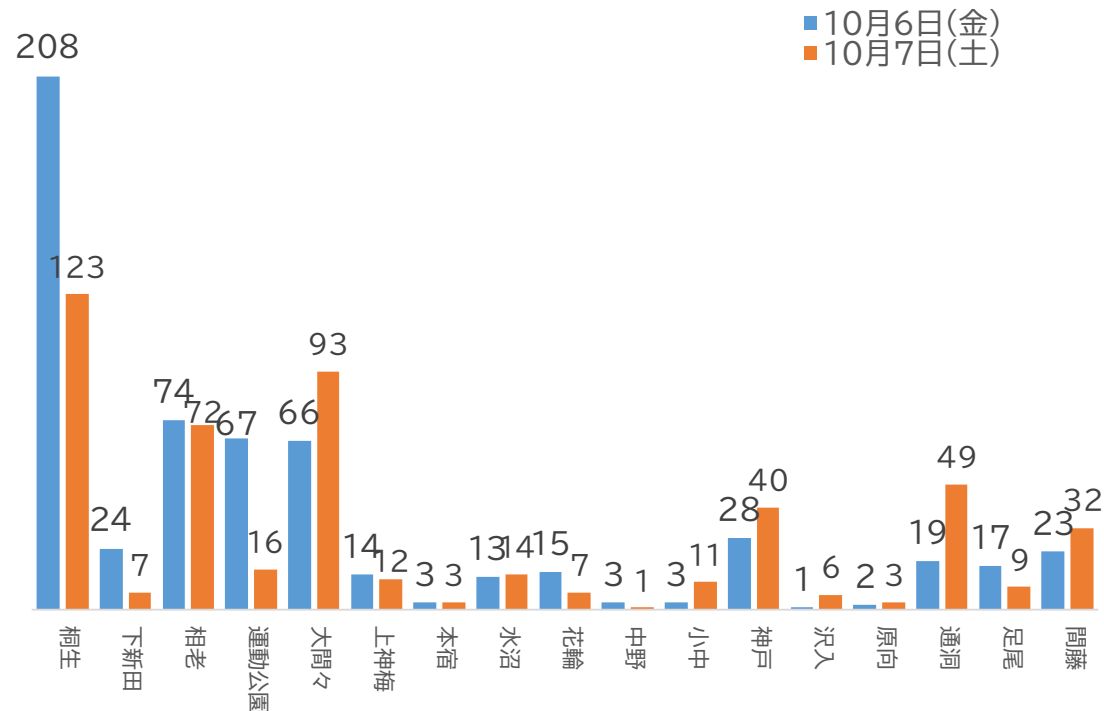
- わたらせ渓谷鐵道利用者の利用状況に加え、利用者及び沿線地域住民の意向を把握することを目的として以下の調査を実施した。

	乗降調査	観光利用アンケート	沿線地域住民アンケート
実施目的	• 駅間ODデータの把握 • 日常的なわたらせ渓谷鐵道利用者の属性及び意向	• 観光目的でわたらせ渓谷鐵道を利用する人の周遊観光行動を把握	• わたらせ渓谷鐵道利用者以外も含めた沿線住民の移動状況、意向等の把握
調査時期	• 2023年10月6日(金)、10月7日(土)の2日間の終日	• 2023年10月21日(土)、10月22日(日)、11月4日(土)の3日間	• 2023年11月7日～24日(web回答及び調査票郵送)
調査対象	• 原則としてわたらせ渓谷鐵道を利用した全ての利用者(トロッキ列車利用者を除く)	• トロッキ列車(わたらせ渓谷号・わっしー号)及び一部普通列車の乗客	• 桐生市、みどり市及び日光市の沿線住民6,000世帯を対象
対象者及び回収率	• 10月6日 580人 • 10月7日 498人 両日ともに概ね全利用者から回収	• 10月21日 147人 • 10月22日 126人 • 11月4日 69人 • 合計 342人	• 世帯配布数:6,000票 - 世帯回収数:1,727票 - 世帯回収率: 29.2%

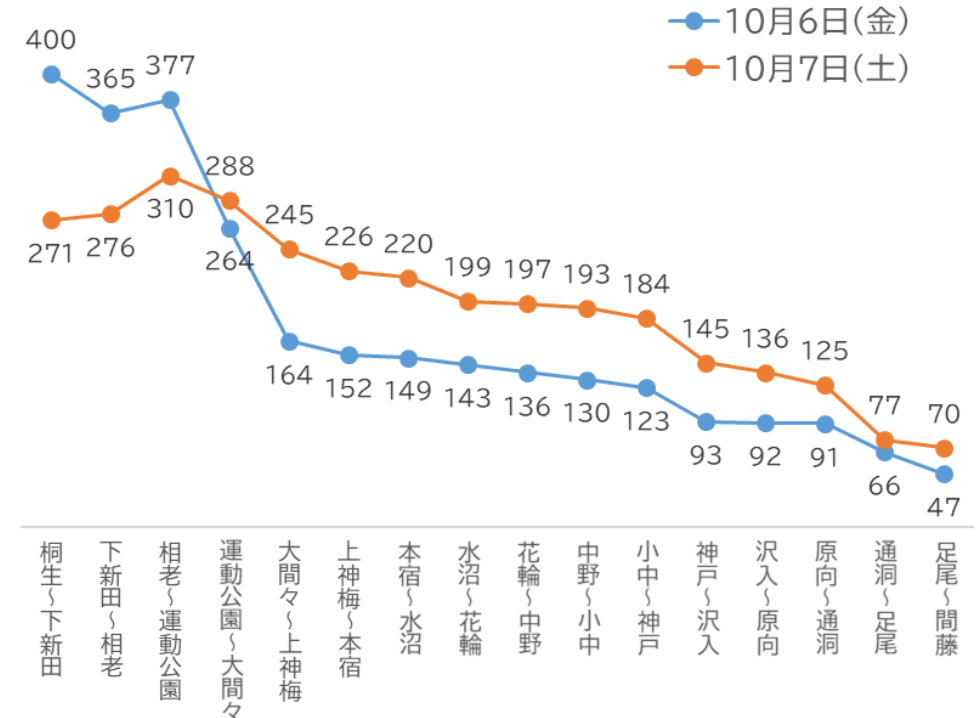
乗降調査(駅別利用状況)

- 平日、休日ともに桐生駅、大間々駅、相老駅の利用者が多く、運動公園駅は平日、神戸駅、通洞駅、間藤駅は休日の利用者が特に多い。
- 平日は桐生～運動公園間の利用者が特に多く、大間々～間藤間は休日の利用者が多い。

駅別乗車人数



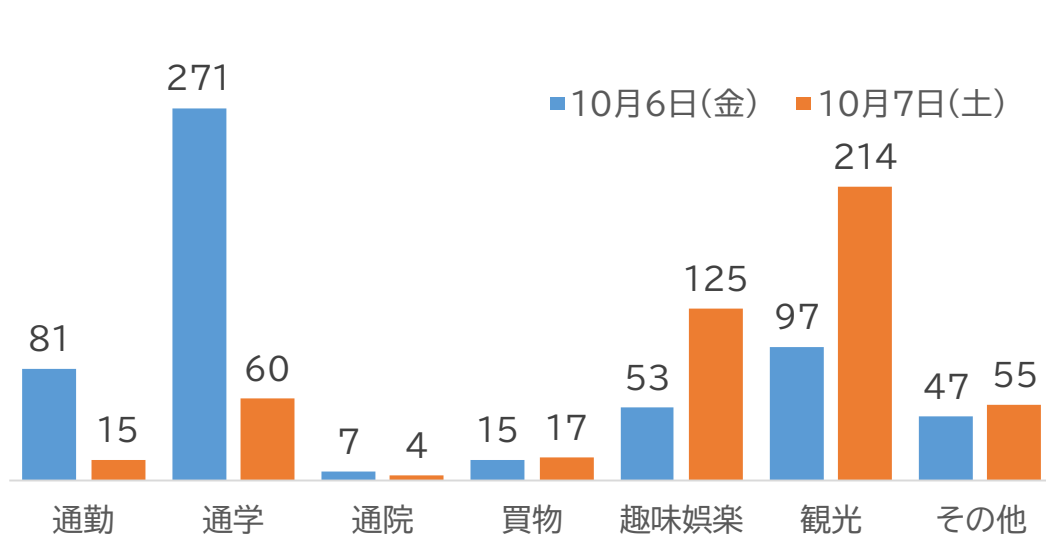
駅間利用者数



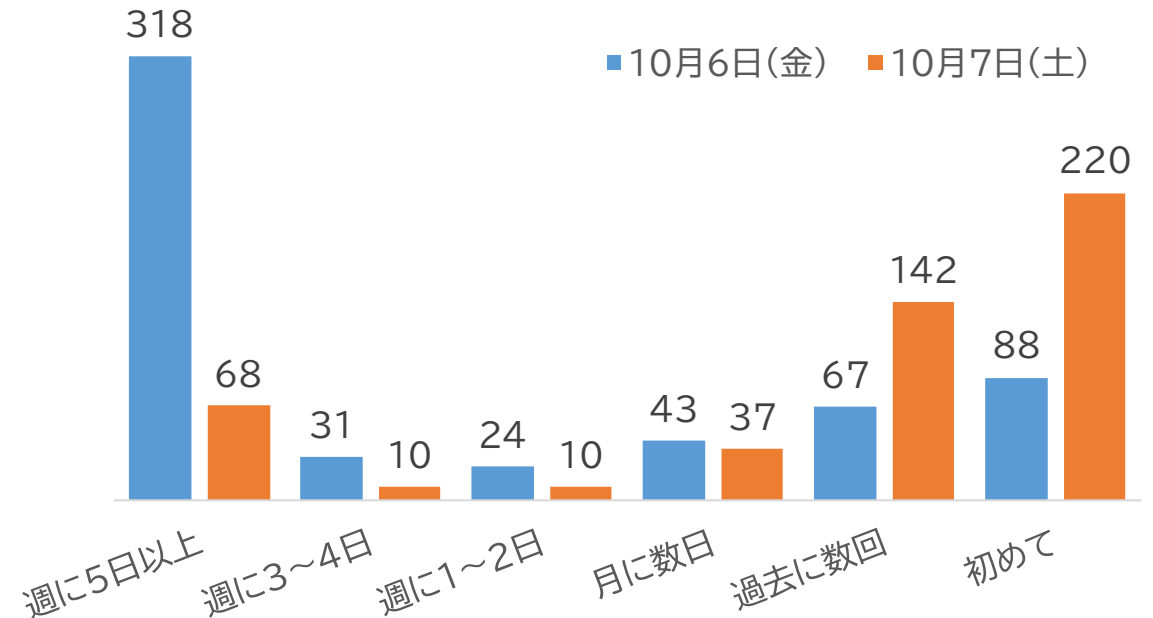
乗降調査(利用者の目的及び頻度)

- わたらせ渓谷鐵道を利用する目的は平日が「通学」、休日は「観光」及び「趣味娯楽」が多い。
- 利用頻度は、平日は「週に5日以上」が最も多く、休日は「初めて」が最も多く、次いで「過去に数回」とする回答が見られる。

わたらせ渓谷鐵道の利用目的

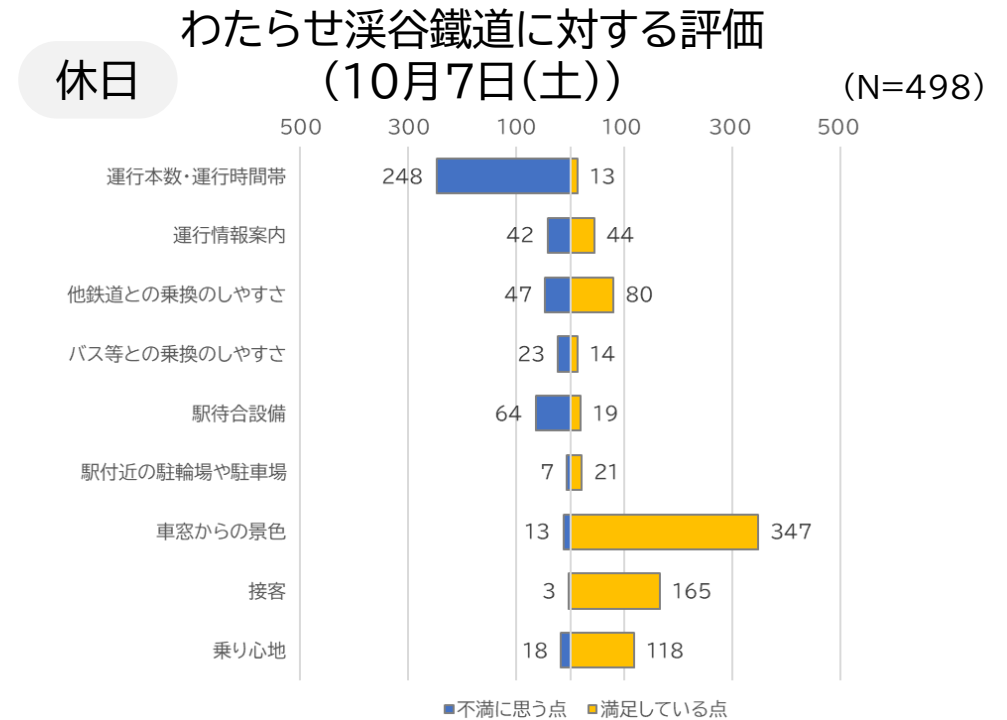
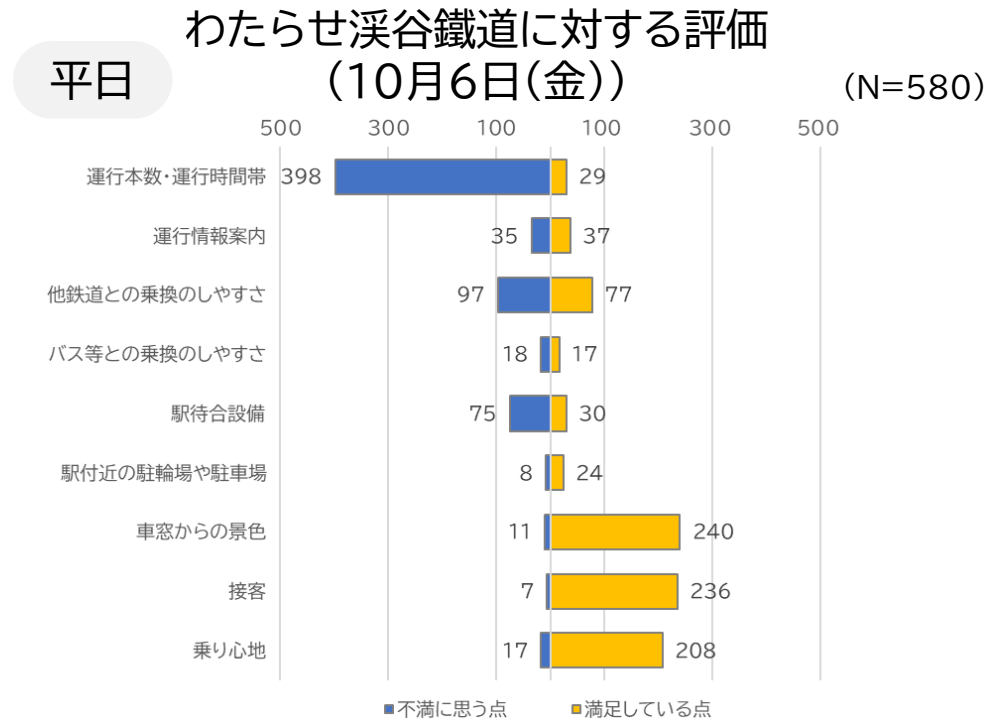


わたらせ渓谷鐵道の利用頻度



乗降調査(わ鐵に対する評価)

- 日常的な利用が多い平日利用者からは、「車窓からの景色」に加え、「接客」、「乗り心地」も高く評価されている。
- 休日の回答は、「車窓からの景色」が最も多い一方で、「接客」に対する回答が少ないため、観光利用者に対して接客の良さ等をアピールすることが有効と考えられる。
- 不満に思う点としては、平日、休日ともに「運行本数・運行時間帯」が最も多い。次いで「他鉄道との乗換のしやすさ」、「駅待合設備」の回答が多い。



観光利用客アンケート(実施概要)

実施概要

- ・ トロツコ列車及び一部普通列車の乗客に対し、車内又は駅にて聞き取りにて調査
- ・ 2023年10月21日(土)、10月22日(日)、11月4日(土)に実施
- ・ 基本的にツアー客以外を対象

■回収票数等

回収票数		
	うち、行き帰り重複を除く	うち、帰りの回答
342票	274票	171票

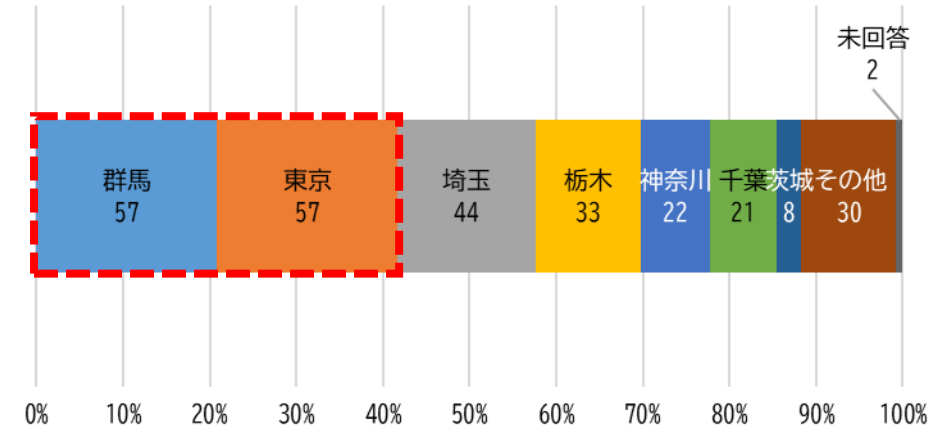
■調査内容

対象	調査内容
全ての乗客	・属性(居住地、旅行形態(個人or家族orグループ)) ・旅行日程 ・行き帰りの乗車列車と乗降駅 ・乗車駅までの交通手段 ・これまでのわ鐵乗車経験 ・わ鐵沿線の来訪理由 ・もしわ鐵がなかったら今回の旅行はどうしていたか
帰りの乗客	満足/改善点、訪問地、沿線で使った金額

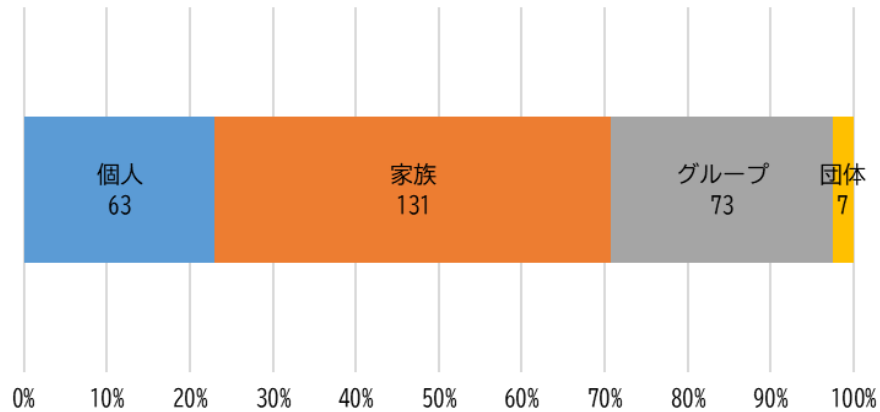
観光利用客アンケート(回答者属性)

回答者の居住地等

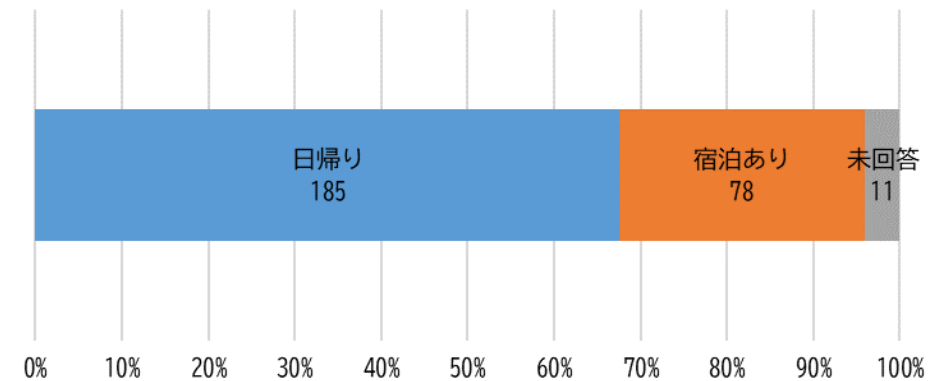
- ・群馬、東京からがそれぞれ2割
- ・個人旅行が2割、家族・グループ旅行が7割
- ・日帰り旅行が7割



居住地



旅行形態(個人・家族・グループ)



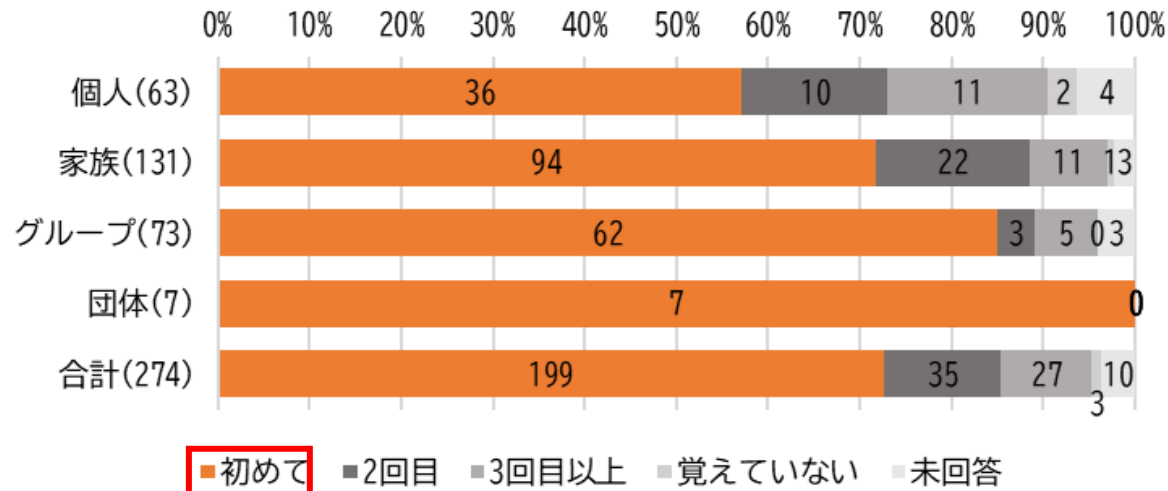
旅行日程

(回答者数:274人)

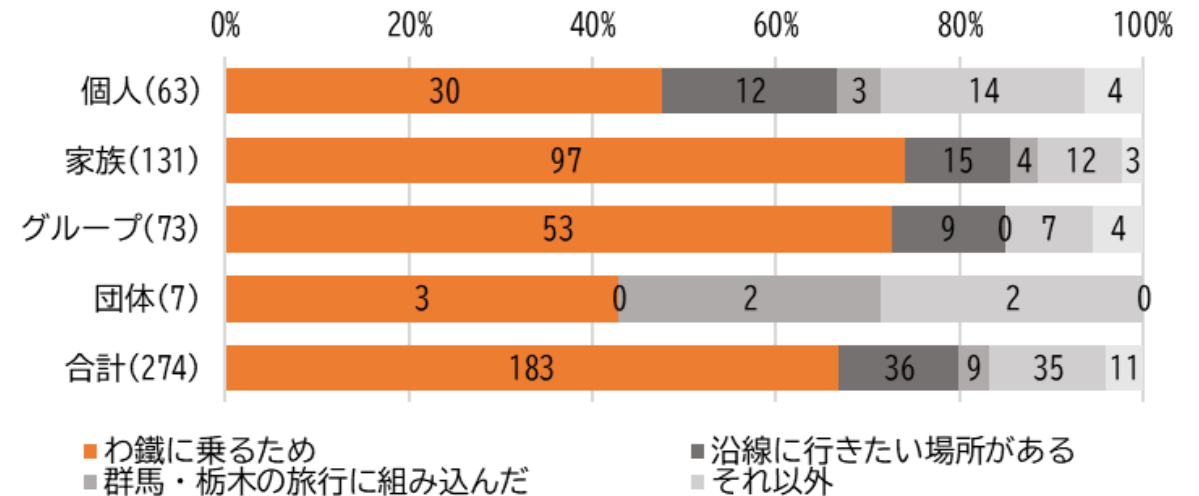
観光利用客アンケート(旅行概要)

今回のわ鐵沿線への旅行についての意識

- ・ わ鐵の観光利用は初めての人が7割超で、家族・グループではその割合が比較的高い。リピーターの確保が課題
- ・ わ鐵に乗るために来たとの回答が7割弱・・・わ鐵自体が旅行目的になっている



Q:わ鐵の観光利用は何回目ですか



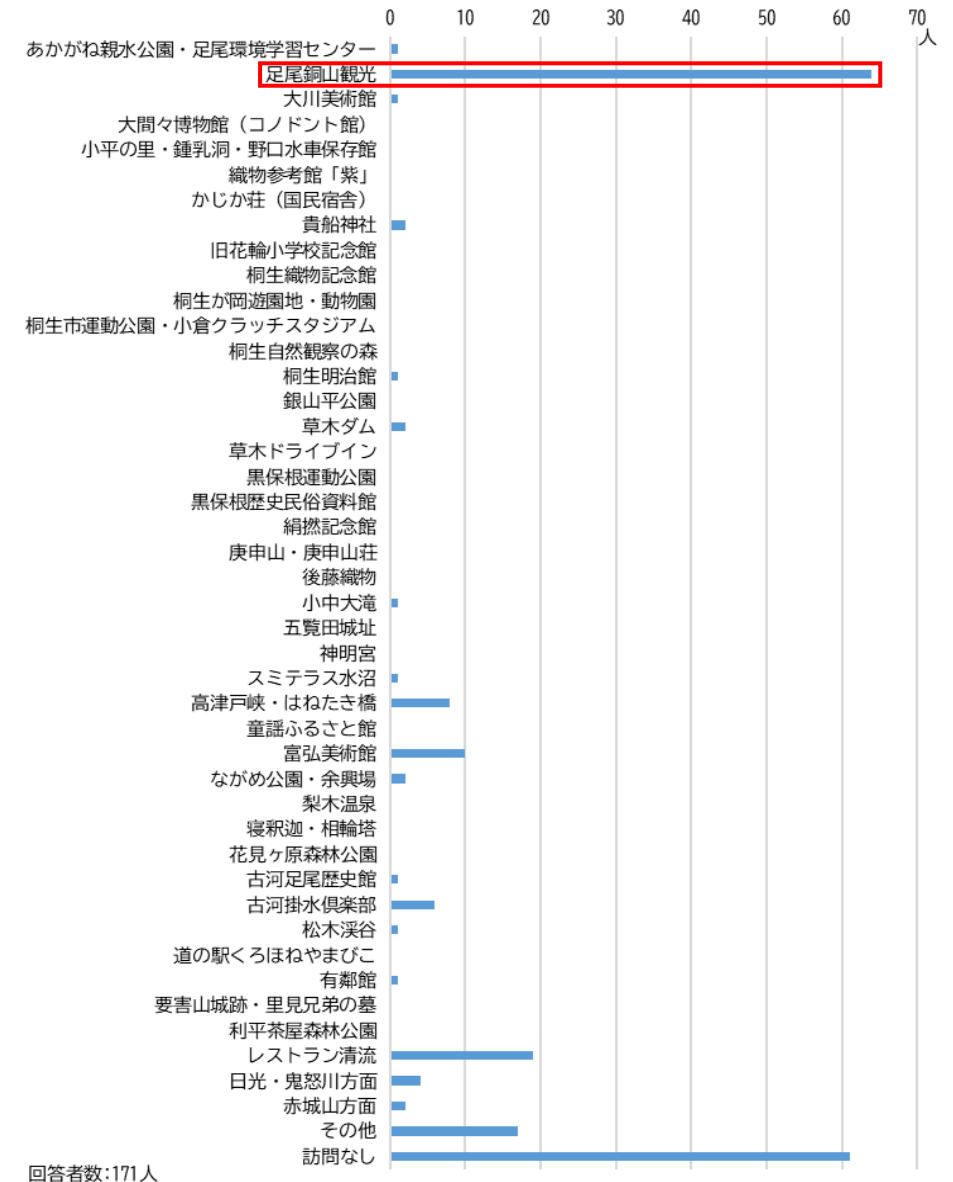
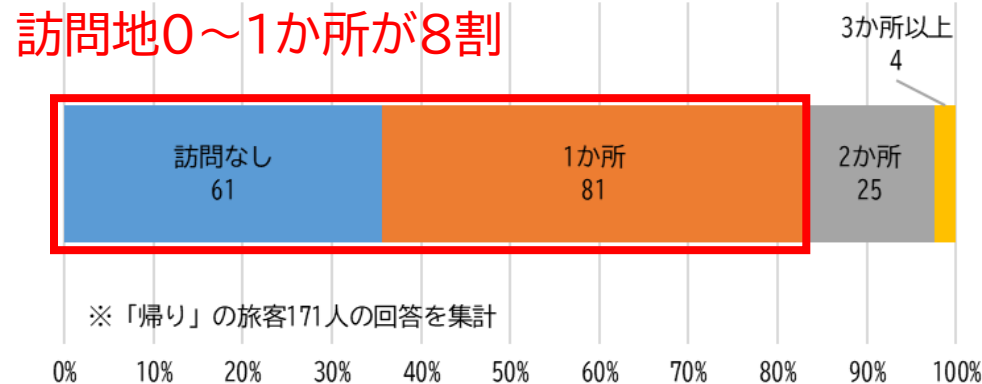
Q:今回わ鐵沿線を訪れた理由は何ですか

()内は属性別回答者数

観光利用客アンケート(訪問地について)

訪問地について

- ・ 鉄道での単純な往復のみか1か所程度訪問するのみの旅行者が8割を占めており、鉄道旅客の周辺観光スポットへの回遊に課題がある
- ・ 最も多い足尾銅山観光が訪問率4割程度。その他、レストラン清流・富弘美術館が訪問率1割程度

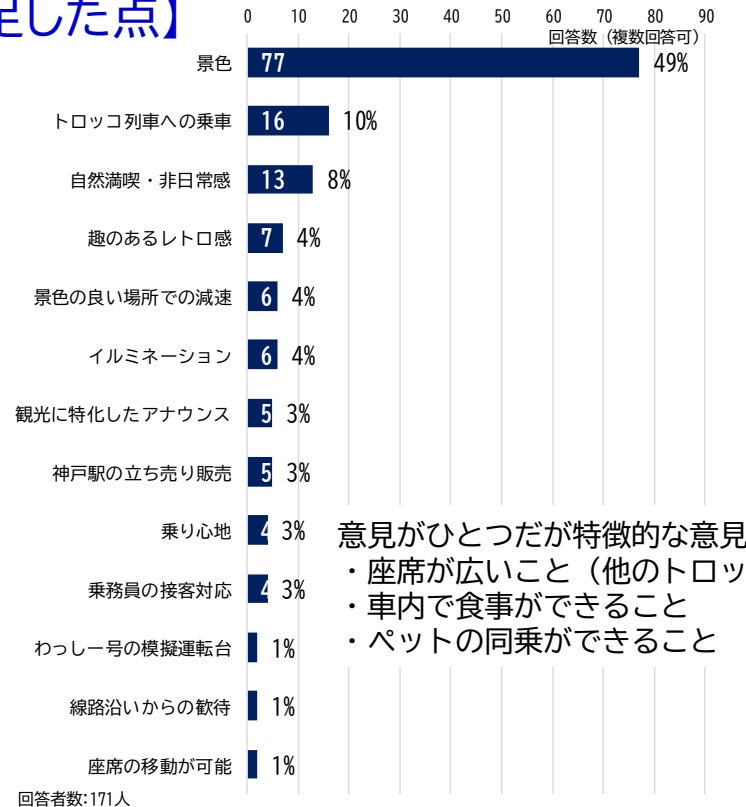


観光利用客アンケート(わ鐵に対する評価)

満足した点と改善してほしい点

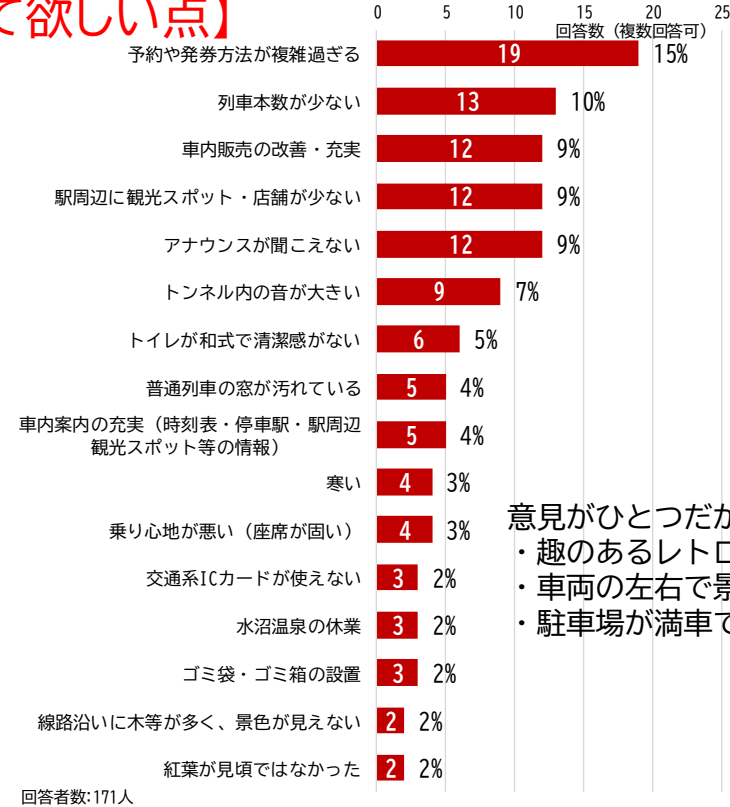
- 満足した点は、『景色』が約半数、『トロッコ列車への乗車』『自然満喫・非日常感』『趣のあるレトロ感』と続く
- 改善して欲しい点は、『予約・発券方法が複雑』が約15%、『列車本数』『車内販売』『観光スポット・店舗』『アナウンスが聞こえない』と続く

【満足した点】



意見がひとつだが特徴的な意見
・座席が広いこと (他のトロッコ列車と比べて)
・車内で食事ができること
・ペットの同乗ができること

【改善して欲しい点】



意見がひとつだが特徴的な意見
・趣のあるレトロ感に寄せ切れていないため中途半端
・車両の左右で景色の見える時間が異なる
・駐車場が満車で停車できない

沿線地域住民アンケート(回収状況)

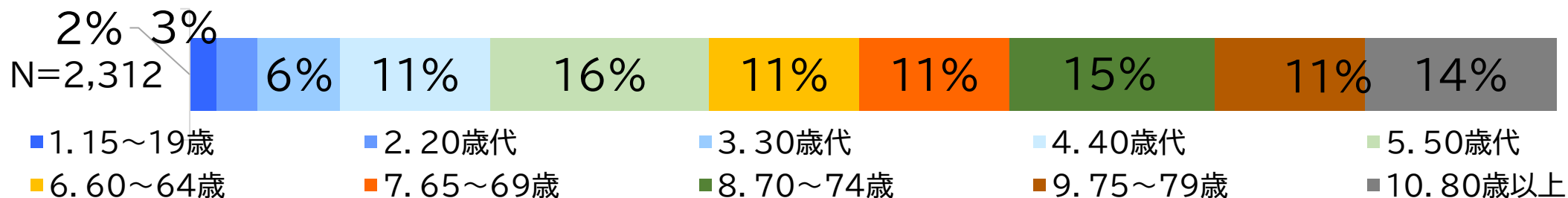
沿線住民アンケートの回収結果および取得サンプルの年齢構成、居住地は以下のとおり。

・回収票数および回答率(12月22日時点) (※1世帯に対して2票を配布)

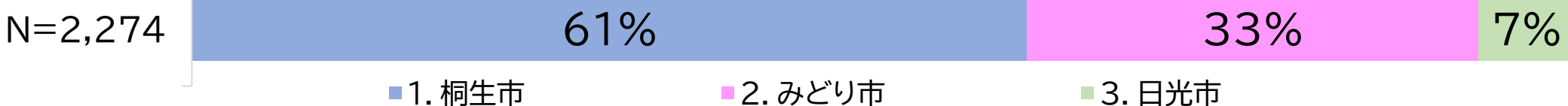
配布世帯数	6,000 世帯 (内、転居等による不達：93世帯)
回収世帯数	1,727 世帯
世帯回収率	29.2 % (不達分除く)
回収票数	2,374票 (内:web回答227票(10%))

(参考:平成27年度群馬県パーソントリップ調査の世帯回収率:27.2%)

年齢構成



居住地

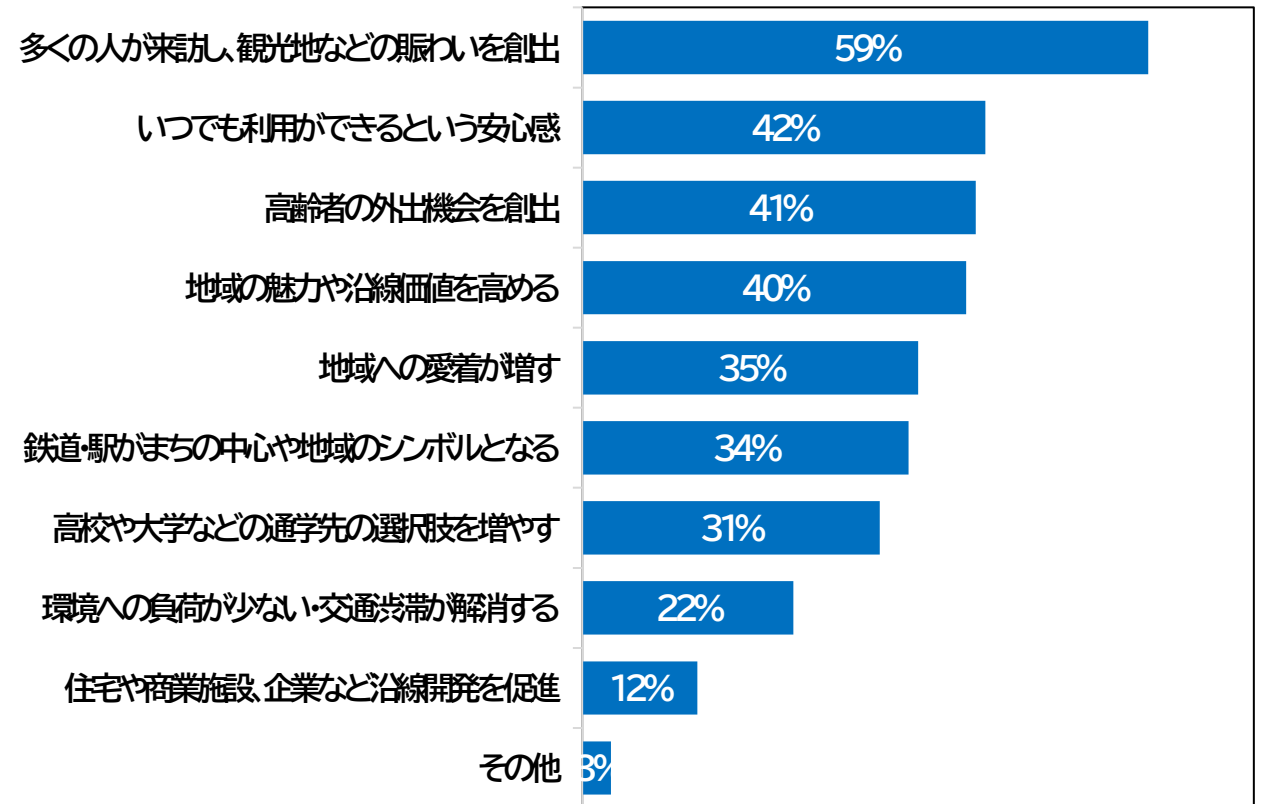
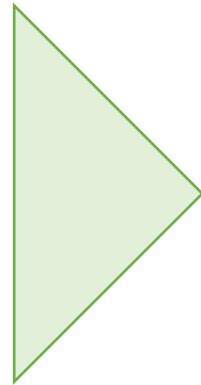


沿線地域住民アンケート(地域へもたらす効果)

わたらせ渓谷鐵道の効果、恩恵、役割としての評価は、「多くの人が来訪し、観光地などの賑わいを創出」が約6割で最も多く、次いで、「いつでも利用ができる安心感」が約4割となっている。

(質問)

あなたが考える、わたらせ渓谷鐵道が存在することで、地域へもたらす効果・恩恵・役割について教えてください。
(あてはまるもの全てを選択)



(N=2,374)

図 わたらせ渓谷鐵道の価値・恩恵・役割

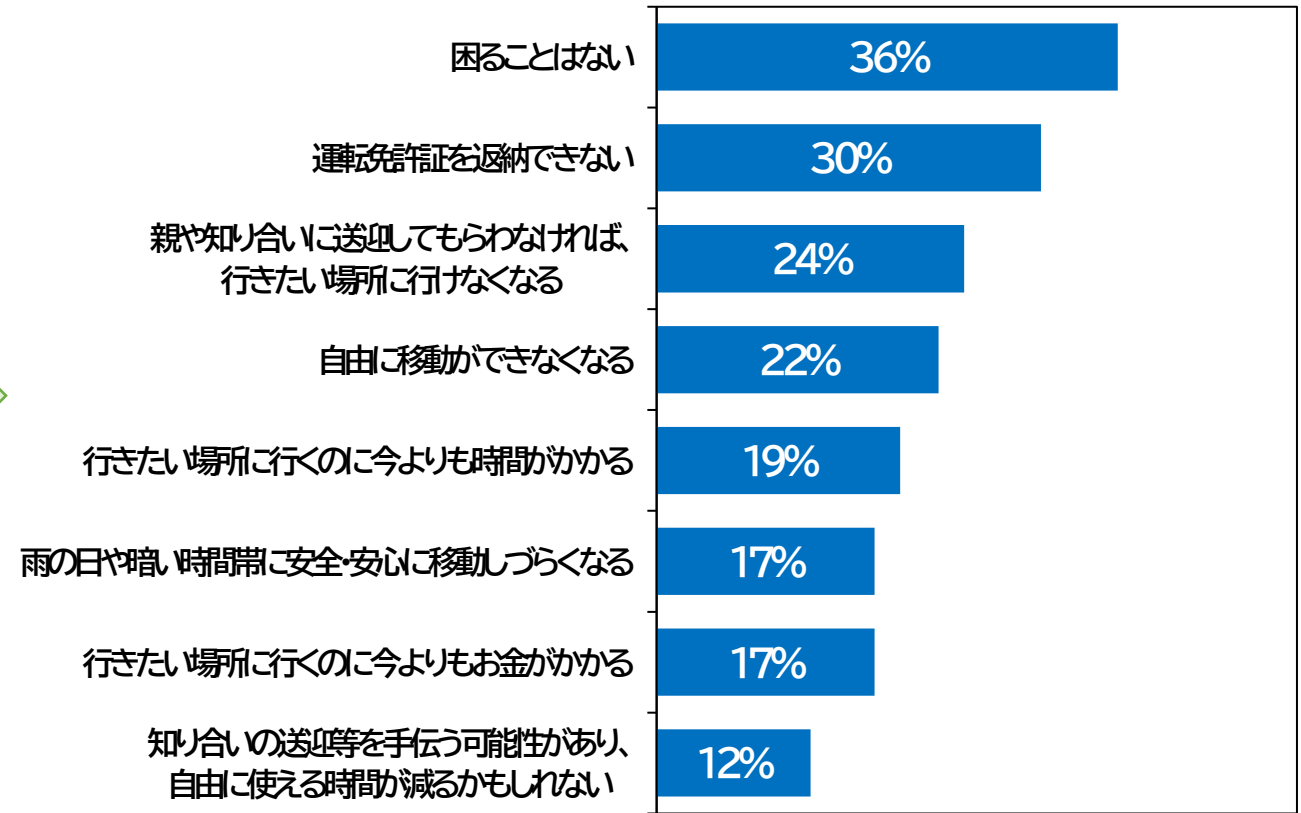
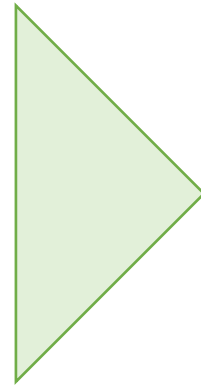
沿線地域住民アンケート (わ鐵が運行しなくなったときに困ること)

仮にわたらせ渓谷鐵道が運行しなくなってしまった場合、「困ることはない」との回答が約4割で最も多く、次いで、「運転免許証を返納できない」との回答が約3割となっている。

(質問)

仮にわたらせ渓谷鐵道が運行しなくなったら、どんなことに困ると思いますか？

(あてはまるもの全てを選択)



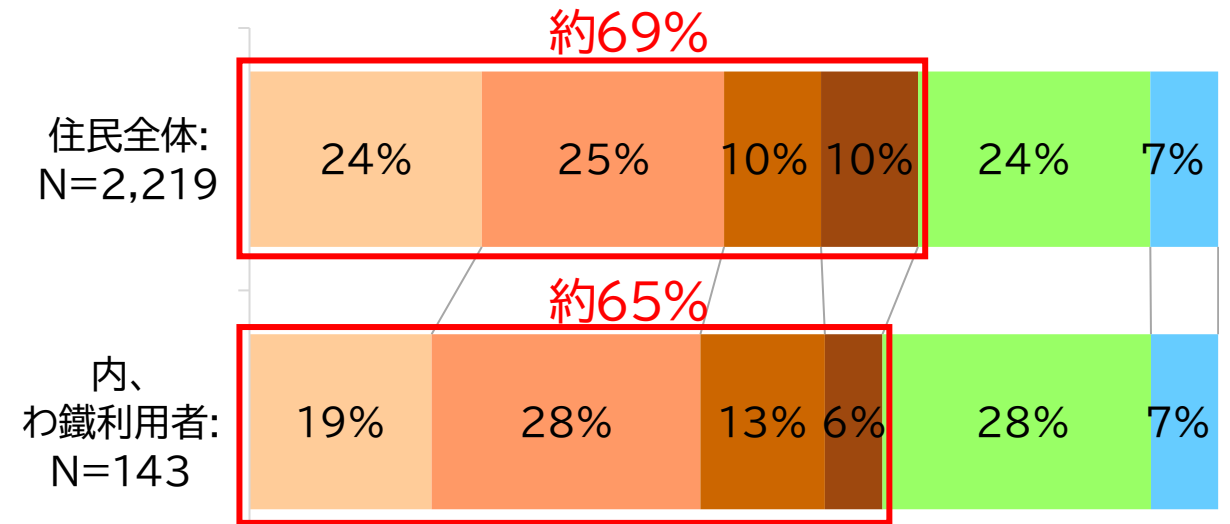
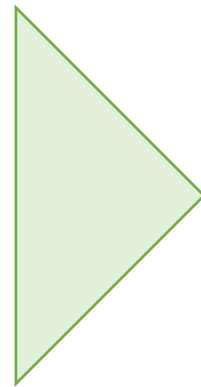
■ N=2,374

沿線地域住民アンケート (わ鐵の運賃値上げがどのくらいであれば利用し続けるか)

仮にわたらせ渓谷鐵道の運賃が値上げする場合、どのくらいの運賃であれば利用し続けるかという意向について、住民全体およびわ鐵利用者^{注)}とも、「値上げでもよい」(1.~4.)との回答が約7割となっている。

(質問)
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、将来にわたってわたらせ渓谷鐵道が安全・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？

注)わ鐵利用者とは、普段、わ鐵を月に数回以上利用すると回答した方



- 1. 約5%の値上げまでなら良い(桐生～間藤間で50円値上げ)
- 2. 約10%の値上げまでなら良い(桐生～間藤間で110円値上げ)
- 3. 約15%の値上げまでなら良い(桐生～間藤間で170円値上げ)
- 4. 15%以上の値上げでも良い
- 5. 今と同じ運賃が良い(税負担で賄うべき)
- 6. 今よりも運賃を下げるべき(税負担で賄うべき)

沿線地域住民アンケート(サービス満足度)

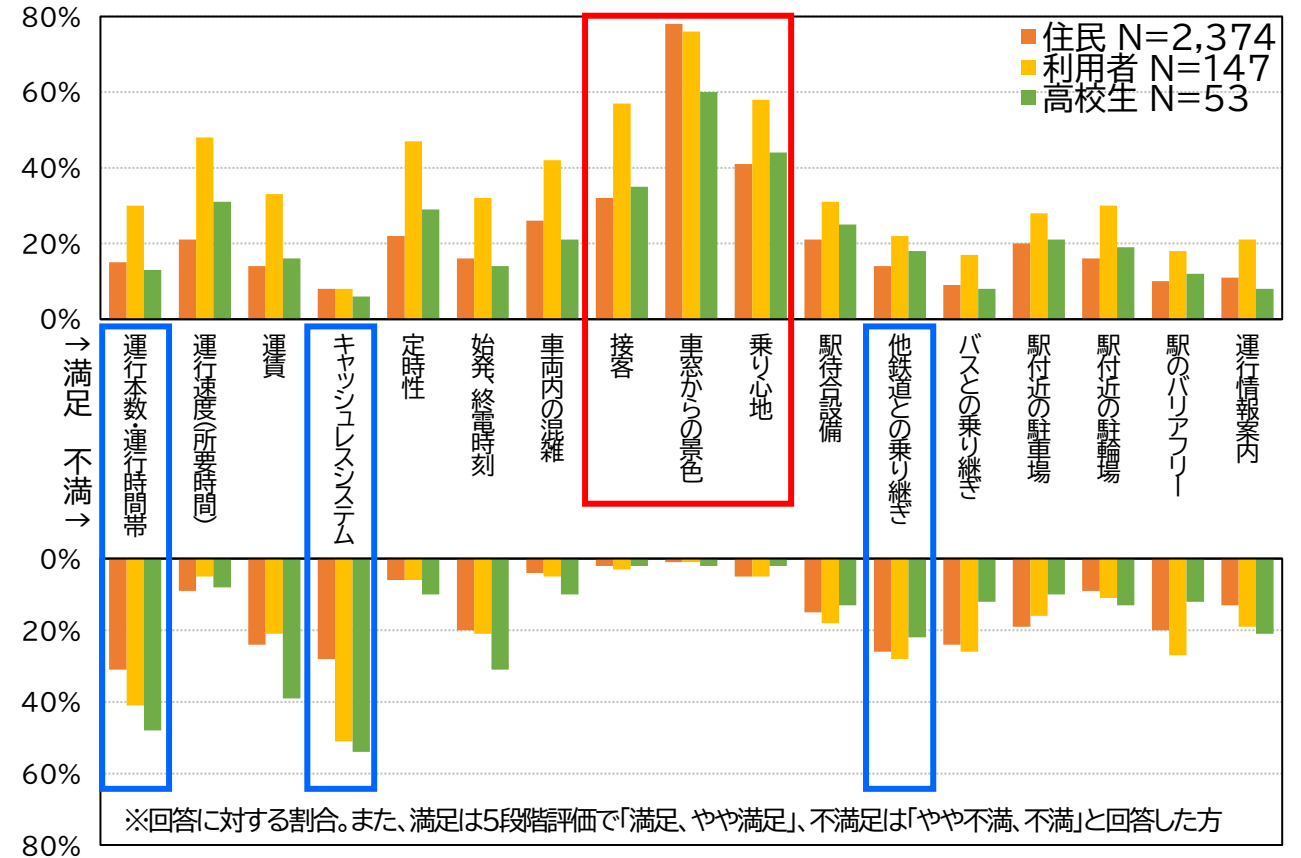
サービスの満足度を見ると、住民・利用者^{注1}・高校生^{注2}ともに「車窓からの風景」「乗り心地」「接客」に対する評価が高く、時間や費用以外の項目への満足度が高くなっている。一方で、「運行本数・運行時間帯」「キャッシュレスシステム」「他鉄道との乗り継ぎ」に対しての不満足が高く、わ鐵への低評価につながっている要因と考えられる。

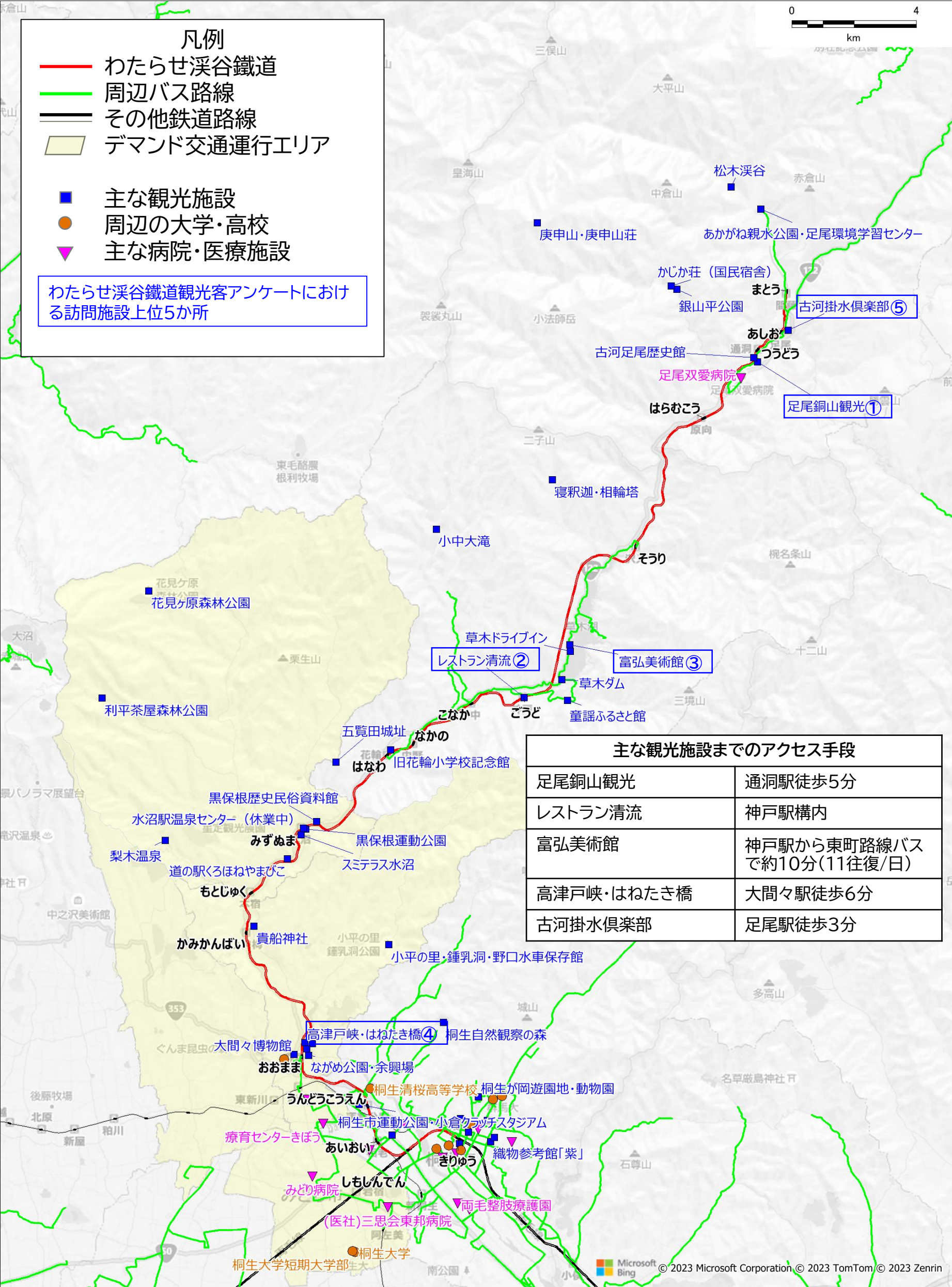
	満足度上位5位			不満足度上位5位		
	住民	利用者	高校生	住民	利用者	高校生
1位	車窓からの景色	車窓からの景色	車窓からの景色	運行本数・運行時間帯	キャッシュレスシステム	キャッシュレスシステム
2位	乗り心地	乗り心地	乗り心地	キャッシュレスシステム	運行本数・運行時間帯	運行本数・運行時間帯
3位	接客	接客	接客	他鉄道との乗り継ぎ	他鉄道との乗り継ぎ	運賃
4位	車両内の混雑	運行速度(所要時間)	運行速度(所要時間)	バスとの乗り継ぎ	駅のバリアフリー	始発、終電時刻
5位	定時性	定時性	定時性	運賃	バスとの乗り継ぎ	他鉄道との乗り継ぎ

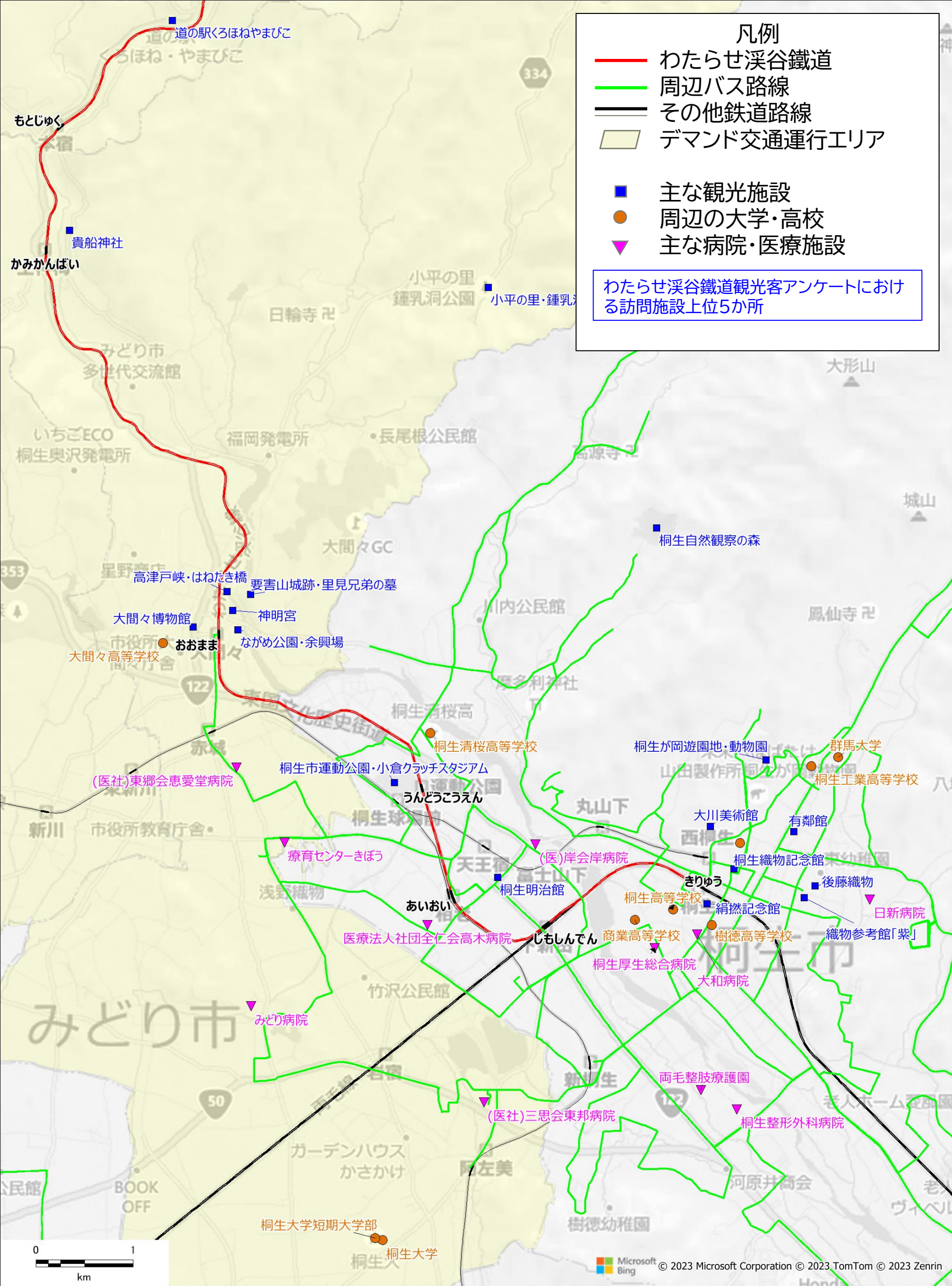
※表のハッチング部分は住民・利用者・高校生で共通して満足度・不満足度が高い項目

注1)利用者は、普段、わ鐵を月に数回以上利用すると回答した方

注2)高校生は、職業が学生かつ年齢が15～19歳の方







**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（法定協議会）
事業計画（案）**

名称・開催日	内 容
第 1 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 6 年 5 月頃＞	○わたらせ渓谷鐵道及び沿線地域に関する調査結果 報告 ○わたらせ渓谷鐵道の経営分析結果等報告 ○わたらせ渓谷鐵道の今後のあり方検討
第 3 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 6 年 6 月頃＞	○わたらせ渓谷鐵道及び沿線地域に関する調査結果 報告 ○わたらせ渓谷鐵道の経営分析結果等報告 ○第 1 回経営連絡分科会開催概要報告
第 2 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 6 年 8 月頃＞	○わたらせ渓谷鐵道の今後のあり方検討
第 3 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 6 年 1 1 月頃＞	○わたらせ渓谷鐵道の今後のあり方検討 ○今後のわたらせ渓谷鐵道への公的支援のあり方検 討
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経営連絡分科会 ＜令和 7 年 1 月頃＞	○わたらせ渓谷鐵道の今後のあり方検討 ○今後のわたらせ渓谷鐵道への公的支援のあり方検 討 ○地域公共交通計画策定に係る方向性等の検討
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（法定協議会） ＜令和 7 年 2 月頃＞	○第 2 ～ 4 回経営連絡分科会開催概要報告 ○わたらせ渓谷鐵道の今後のあり方検討 ○今後のわたらせ渓谷鐵道への公的支援のあり方検 討 ○地域公共交通計画策定に係る方向性等の検討

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(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		11,781	11,781	【内訳】 ・群馬県 5,892千円 ・栃木県 146千円 ・桐生市 2,180千円 ・みどり市 2,356千円 ・日光市 1,207千円 計 11,781千円
補助金		11,781	11,781	国土交通省地域公共交通計画策定事業
諸収入		0	0	
合計		23,562	23,562	

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		23,562	23,562	地域公共交通計画策定事業
事務費		0	0	
予備費		0	0	
合計		23,562	23,562	

*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 予算(支出)内訳書(案)

(単位：千円)

予算科目	事業項目	詳細項目（内訳）	予算額	特記事項等
会議費			0	
	開催経費		0	
事業費			23,562	
	地域公共交通再構築事業（地域公共交通計画策定）		23,562	【内訳】 委員報酬等直接経費 1,080千円 協議会(分科会)資料作成 3,863千円 地域公共交通計画策定等 18,619千円
事務費			0	
	事務費		0	
予備費			0	
	予備費		0	
計			23,562	

※支出予算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

再掲

資料 6

- ◇R5年度 ・県内中小私鉄3社の沿線ごとに、地域交通法に基づく法定協議会を設置
・国の「地域公共交通再構築調査事業」を活用し、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 ①基礎データ(再構築調査結果)に基づき、鉄道のあり方、公的支援方法等について、法定協議会及び分科会で議論を進める
②上記①の方向性決定後、地域交通法に基づく、各鉄道沿線地域交通に係る地域公共交通計画の策定を進める

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(書面開催)
R5.10.10

●第2回
R6.2.6

●第3回
R6年6月頃

●第4回
R7年2月頃

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年5月頃 ○第2回 8月頃 ○第3回 11月頃 ○第4回 R7年1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