

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材料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）】

- ・ 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。

⇒【事務局】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。

⇒【事務局】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。あくまでも実績値、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。ただ、コロナ禍の前の水準に戻るという確度もない。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。
- ⇒【事務局】国庫補助も含まれている。

【吉田会長（福島大学・前橋工科大学）】

- ・ 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。

【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。
⇒【事務局】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なっているのか見てみることも有効ではないか。
⇒【事務局】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。

- ・ 経済波及効果はまさに投資効果であり、自治体がどこまで支援できるかを決める上での基準となる。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は認識している。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、鉄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。できないものは議論の中で評価していただきたい。

【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。その時に合わせて車両を準備するのはナンセンスでは。
- ・ 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。
⇒【事務局】 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）】

- ・ 昨年の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ところにもつながるので、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。困ることの選択肢を上げて、そこに該当しない人が「困ることではない」を回答しているもの。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。過疎地域で高齢者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。高齢者にとって、公共交通は融通がきかないものという認識である。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。

【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。

⇒【事務局】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）】

- ・ タクシーに対して、こんなに補助金を出してくれるのか。タクシーが高い乗り物であると悪者にされているように見える。~~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。相乗りをすれば金額は下がるのではないか。~~

⇒【事務局】 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、わ鐵が存続しても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。鉄道で解決するのは難しいのではないかな。

（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。

⇒【事務局】委員のご指摘からすると、住民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、沿線市の意見を伺いたい。【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、ある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お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）】

- ・ 観光の話になりがちだが、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だったらどのようにデザインされていれば来くなるのか、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。継続することが大事。
- ・ 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っているのかということを含めれば、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、総合観光戦略のようなものとなると、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、昨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、関心を持っている高校生もいる。

【品川委員（わたらせ渓谷鐵道）】

- ・ 大間々高校の話が出たが、大間々高校の生徒がわ鐵を活用した地域活性化策を提案し、「高校生まちづくりコンテスト」観光庁長官賞を受賞している。アンケートを行う際には、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>

【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。

《意見等》特になし賛成多数で承認

- ・ 【吉田会長（福島大学・前橋工科大学）】 それでは、佐瀬氏に当協議会の委員に加わっていただくこととする。。

5. その他

【吉田会長（福島大学・前橋工科大学）】

- ・ 今回様々な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