

第7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6月18日（水）14：00～16：00

場所：高崎市総合保健センター 第1会議室

群馬県高崎市高松町5-28（TEL：027-381-6111）

※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) 令和6年度協議会における取組状況の振り返りについて

(2) 令和6年度協議会会計監査報告

(3) 令和7年度協議会事業計画について

(4) 令和7年度協議会予算について

(5) 今後のスケジュールについて

(6) 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6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6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 令和6年度協議会における取組状況の振り返り
- 資料1-2 上信電鉄の今後のあり方に関する基本方針
- 資料2-1 令和6年度協議会事業実績
- 資料2-2 令和6年度協議会収支決算
- 資料2-3 令和6年度協議会会計監査結果報告書
- 資料3-1 令和7年度協議会に係る事業計画・収支予算（第6回協議会での承認事項）
- 資料3-2 令和7年度協議会事業計画
- 資料3-3 地域懇談会の企画
- 資料3-4 令和7年度協議会収支予算
- 資料4 今後のスケジュールについて
- 資料5 潜在的利用者把握 実証事業実施計画

第7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6月18日

No.	区分	所属団体	職名	氏名	出欠 (対面出席○、代理出席△、オンライン出席● ▲、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	関口 義範	○		
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	平田 学	○		
4		下仁田町	企画課長	神戸 領栄	△	課長補佐 黛一弘	
5		南牧村	総務部長	石井 悦子	●		
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㈱	高崎支社 企画部長	野澤 浩一	○		主任 齊藤翔太
8		上信電鉄㈱	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	△	専務理事 前川 雅弘	
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	△	地域防災調整官 渡邊行朗	
12		群馬県県土整備部 高崎土木事務所	所長	本木 秀典	△	副所長 松澤均	
13		群馬県県土整備部 富岡土木事務所	所長	一倉 史孝	○		
14	警察	高崎警察署	署長	小菅 博司	△	交通官 唐澤孝浩	企画安全係長 内田健介
15		富岡警察署	署長	蛭川 斉	△	交通課長 中澤正樹	
16	地域公共交通の 利用者	高崎市区長会	副会長	天田 恒秋	×		
17		富岡市区長会	理事	浦野 公男	×		
18		下仁田町区長会	会長	柳澤 常雄	○		
19		南牧村	区長会長	市川 繁夫	×		
20		甘楽町区長会	会長	大野 直樹	○		
21		下仁田高等学校PTA	PTA会長	原田 和子	×		
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	倉本 高帆	▲	主幹専門員 宮川 豊	
28		群馬県甘楽富岡振興局	局長	岡庭 博隆	○		
1		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	○		専門官 吉田修久
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	○		専門官 池田絵里子
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)	西田 剛士	○		専門官 戸塚真里江

第7回上信電鉄沿線地域交通リ・デザイン推進協議会

配席表

高崎市総合保健センター 第1会議室

入口

スクリーン

事務局

富岡市企画課長
平田 孝

名古屋大学教授
加藤 博和

群馬県知事
群馬県戦略部交通
イノベーション推進課長
関口 義範

【副会長】

随行者席

高崎市地域交通課長
真藤 要一郎

下仁田町企画課長補佐
(代理) 齋 一弘

甘楽町企画課長
田中 睦宏

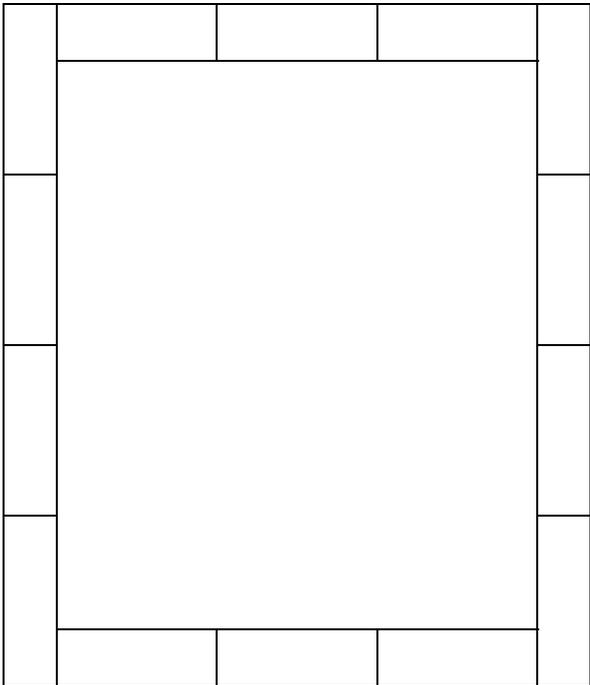
東日本旅客鉄道(株)
高崎支社企画部長
野澤 浩一

上信電鉄(株)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地域防災調整官
(代理) 渡邊 行朗

群馬県県土整備部
高崎土木事務所 副所長
(代理) 松澤 均

群馬県県土整備部
富岡土木事務所 所長
一倉 史孝



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)
西田 剛士

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

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

群馬県甘楽富岡振興局 局長
岡庭 博隆

ぐんま地域共創パートナーズ
鏡山 英男

関東運輸局
地域公共交通マイスター
佐羽 宏之

随行者席

受付

甘楽町区長会 会長
大野 直樹

下仁田町区長会 会長
柳澤 常雄

富岡警察署 交通課長
(代理) 中澤 正樹

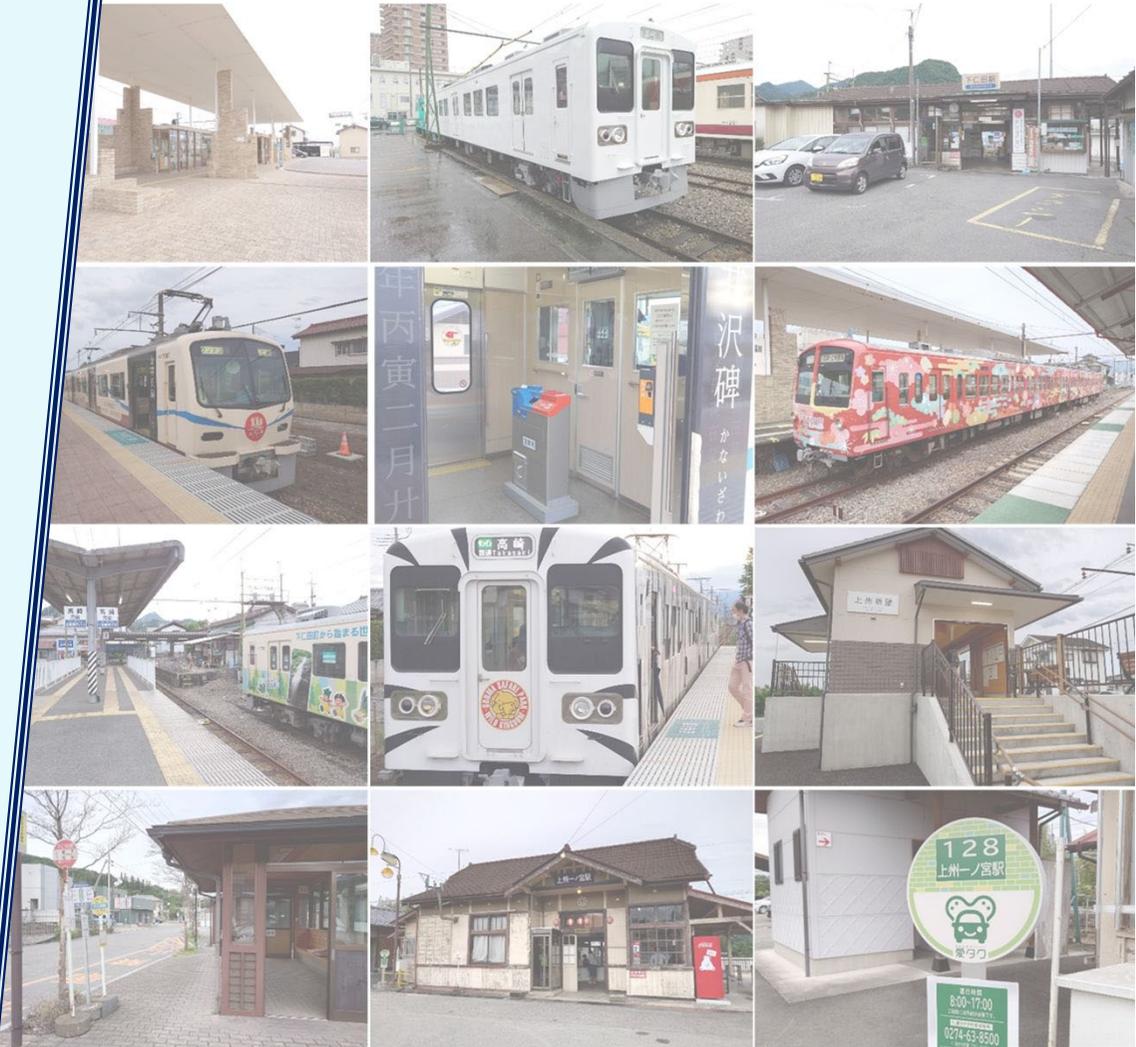
高崎警察署 交通官
(代理) 唐澤 孝浩

報道及び傍聴

入口

入口

上信電鉄沿線地域交通
リ・デザイン推進協議会
令和6年度までの取組状況



①鉄道の必要性

地域特性や地域全体の移動からみた、鉄道の果たす役割

人口を維持:

沿線の夜間人口分布をみると、駅勢圏人口密度約1,500人/km²の方が沿線市町村平均人口密度約500人/km²よりも高くなっており、上信電鉄があることによる公共交通の利便性も居住地選択の1つの要素になっていることが考えられる。

将来人口は減:

沿線市町村全体の人口は2020年から2045年にかけて、約7万人(約16%)減少すると推計されており、将来の需要はさらに減少することが見込まれる。

通学には大切な手段:

通学目的の鉄道分担率は12%と全目的の中で最も高く(全目的鉄道分担率:3%)、運転免許を保有しない学生にとって重要な移動手段となっている。

高崎駅アクセス:

高崎駅にアクセスする人が約74%であり、沿線地域から県央の中心である高崎・高崎を経由した他地域への公共交通アクセス手段としての役割を果たしている。

二次交通の課題:

駅アクセス公共交通及びバスとの連携は不足している。

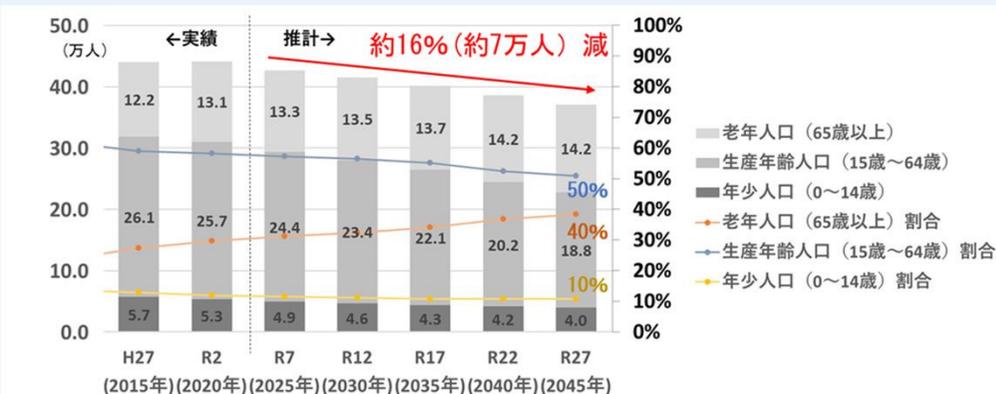


図 今後の人口推移予測

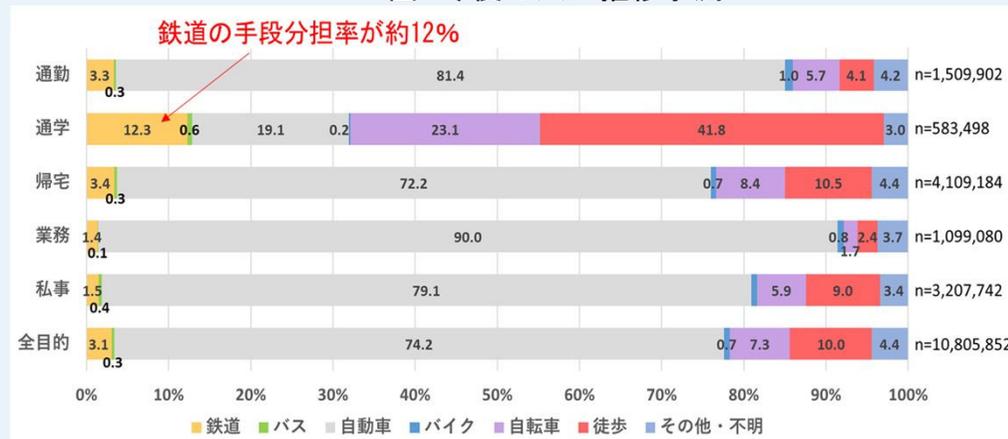


図 目的別代表交通手段分担率(群馬県)

利用実態からみた鉄道の果たす役割

コロナによる利用減:

コロナ禍により通学定期33%減、定期外43%減となり、直近の全利用者数はコロナ禍前の約87%である。

高崎→下仁田で輸送減:

駅間断面交通量は高崎駅→下仁田駅にかけて減少している。

主要な利用者は高校生:

通学定期利用が全体の49%であり、日常でも利用されている。

富岡製糸場が観光資源:

富岡製糸場が観光資源で、定期外収入に影響している。

他路線と結節:

高崎駅がJRと接続していることで、JR(在来線・新幹線)との乗換利用が約31%ある。

利便性向上施策:

新駅設置、企画切符等による利用促進が図られている。

サービス満足度:

車窓からの景色・接客は評価されているが、運賃・ICカード導入・運行本数に対する評価が低い。

鉄道の存在意義

地域のシンボル:

「地元らしさ」、「慣れ親しんだ」、「愛着がある」との印象を持たれている。

運賃値上げを許容が半数:

運賃値上げを許容する人が約4~5割、運賃を上げず税負担を求める人が約5~6割であった。

住民・利用者は価値を感じている:

沿線住民や利用者が上信電鉄に支払っても良いと感じている金額(存在価値)は約0.6億円/年と積算された。



図 近年の輸送状況

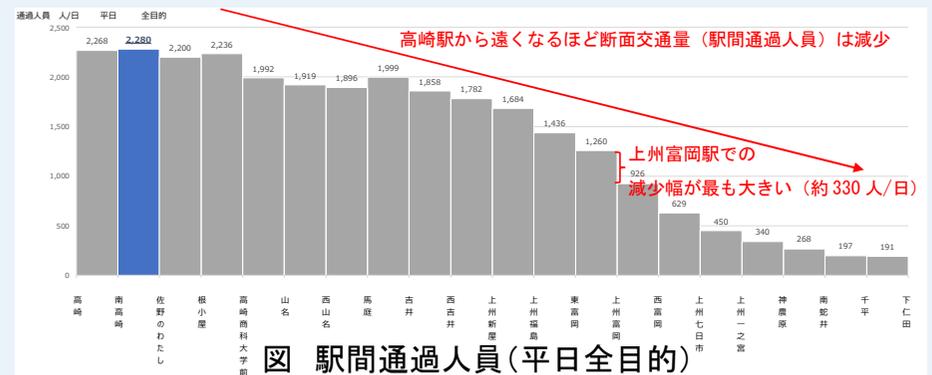


図 駅間通過人員(平日全目的)

②経営の成立性

ここ10年程度の経営状況と経営課題

厳しい経営状況:

直近5年は約1~3億円の営業損失であり、厳しい経営状況である。

人員不足:

新規採用応募が極めて減少、若手が離職するなど、今後も人手不足が見込まれる。

最低限の維持修繕:

事業維持には将来を見越した計画的な修繕が必須である。

群馬型上下分離:

修繕費と大規模設備投資は公的支援(約3.5億円)されている。

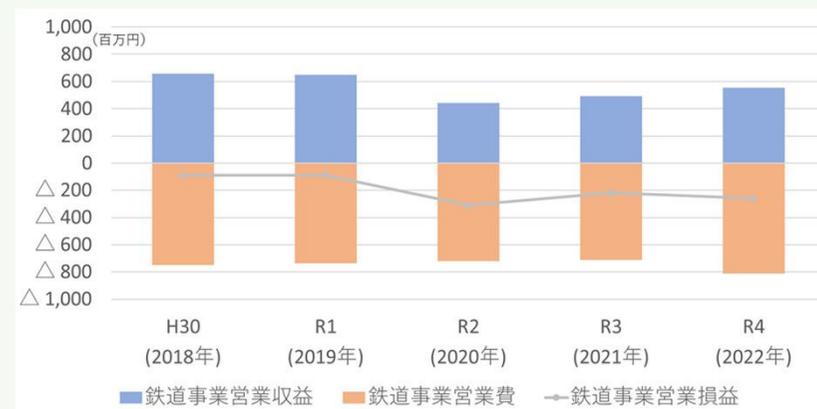


図 鉄道事業収支の推移

当該鉄道の経営上の特徴など

人件費は相当に低減:

1人当たり給与は類似事業者平均の約82%である。

修繕・設備投資額は平均的:

類似事業者比較では修繕・設備投資額は平均値程度である。

動力費の増加:

電気料高騰(2021→2022:約1.5倍)により動力費が増加し、営業費用が増加傾向である。

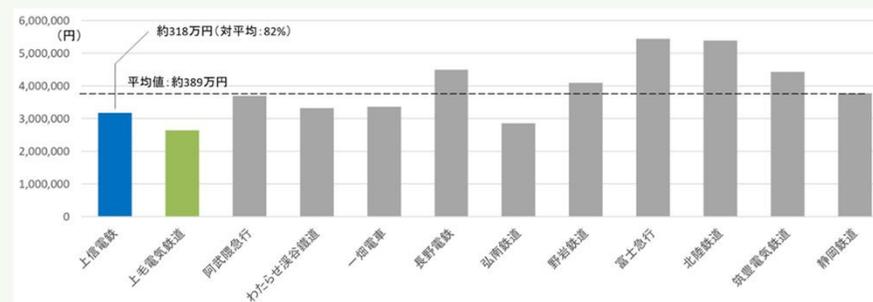


図 1人あたり年間給与比較

将来の鉄道経営における懸念等

将来は需要減:

沿線市町村の居住人口は更なる減少が見込まれており、主要利用者である高校生を中心に、利用者数は減少すると見込まれている。今後長期的に需要は減少し鉄道事業の収益が減少していく可能性が高い。

資金の確保:

今後、鉄道の安全運行を維持していくためには、毎年の修繕に加えて、近い将来において土木施設、車両、線路設備などの大規模更新/大規模設備投資が必要である。(先送りになっている投資もある)

経営再建計画では全ての大規模設備投資を考慮できているわけではない。

このような大規模な設備投資に係る資金の確保は、将来にわたって安定的な経営を行う上での大きな課題となっている。

持続可能な経営に向けての事業形態のあり方

群馬型上下分離(現行での課題):

現行の群馬型上下分離では、将来の大規模投資に対する経営耐力の不足、運行事業者に対する経営インセンティブが働きにくい、などの課題が存在し、それらの課題に対して今後対応が求められている。

上下分離の実現可能性:

土地の譲渡に関する課題(境界未確定の土地の境界確定・土地譲渡に対する課税)が大きく、また鉄道資産全体が鉄道財団の根抵当に入っている課題(金融機関の承諾及び自治体としての抵当付資産受入の可能性)を考慮する必要がある。

今後のあり方の方向性:

今後、「公」の関与の度合い・リスク分担、関連自治体間の負担割合の説明力、銀行などの関係機関との協議等を踏まえ、関係者の役割分担・費用負担を明確にした上で、大規模投資等を考慮した場合でも、運行事業者の中長期的な採算性や下物事業者の資金耐力の確保が可能となるような事業スキームのあり方について更なる議論が必要である。

表 考えられる事業スキーム

	みなし上下分離の補助の拡充	上下分離	新たな運営主体参入・上下分離			新たな運営主体参入
			上信電鉄	公募事業者	第三セクター	
上物事業者(運行)	上信電鉄	上信電鉄	自治体	自治体	自治体	上信電鉄(第三セクター)
下物事業者(施設保有)		自治体第三セクター	自治体第三セクター上信電鉄	自治体上信電鉄	自治体第三セクター	

③他の手段に対する鉄道の優位性

利用者からみた優位性

定時性があり経費も安い:

自家用車を利用した移動よりも鉄道を利用した移動の方が定時性に優れており、走行経費も安い。

バスは鉄道より本数必要:

ピーク時の輸送量は約400人/hであり、仮にその人数を路線バスで輸送する場合、最低7本/h(8.5分ピッチ)の運行が必要となる。(鉄道4本/h)

鉄道だからこそ利用:

鉄道と並行して現状の鉄道のサービス水準と同等のサービスを提供する路線バスが運行する場合、利用者の約60%が「利用しない」と回答した。

移動時間

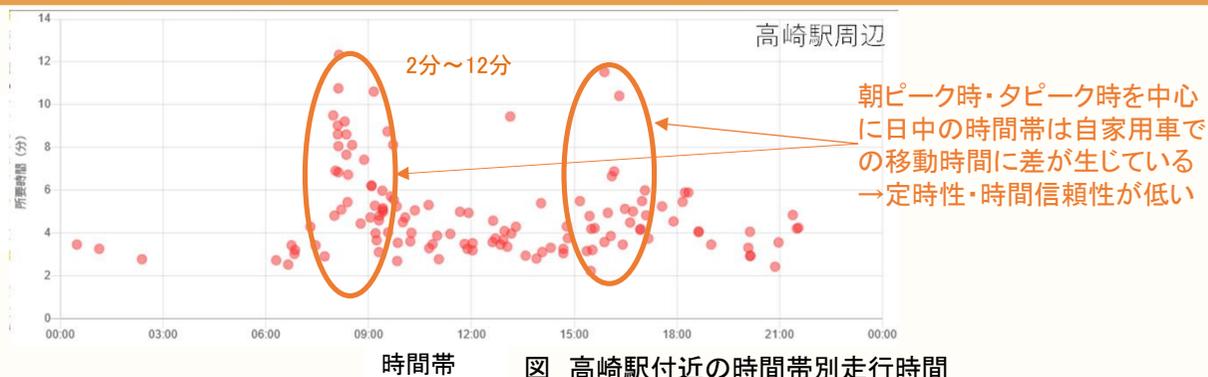


表 鉄道と並行して同等のサービス(路線バスやBRT)を提供する場合の利用意向

		利用しない	鉄道より少	鉄道と同等	鉄道より多
路線バス	利用者	約60%	約25%	約12%	約3%
	住民	約57%	約27%	約11%	約5%
BRT	利用者	約15%	約21%	約48%	約16%
	住民	約34%	約19%	約30%	約17%

事業性(行政コスト)からみた優位性

クロスセクター効果有:

定量的なクロスセクター効果は0.57~91.7億円/年と算出され、行政部署ヒアリングでも定性的なクロスセクター効果が確認できた。

【定量的なクロスセクター効果】

クロスセクター効果分析とは、鉄道(地域公共交通)が廃止された場合に、鉄道利用者が引き続き通院できるように行政がタクシー券を配布したり、買い物客に対して移動販売を実施したり、通学需要に対応してスクールバスを借り上げて運行するなど、数値化可能な項目について分野別代替費用の算出を行い、鉄道維持に比べて、行政負担(財政支出)がどの程度変わるかを試算するものです。(国土交通省R5年10月発表)

なお、各分野における行政負担項目が複数考えられる場合は、最も導入費用が安価な項目を採用し、分野ごとに合計します。

ただし、この試算は、あくまでも理想条件のもとに積算しており、現実に代替手段が実現可能なのかについては、考慮されていません。例えば、運転手不足等の問題により、実際はバスやタクシーの運行が難しい場合も想定されます。また、鉄道があること自体の存在価値、乗ること自体の存在価値は考慮されていません。

上信電鉄と路線バス・BRTに転換した場合の収支比較(前提条件)

鉄道をバス・BRTに転換した場合の収支の試算条件の整理

- ✓ 運賃収入は①利用者アンケート調査に基づき**路線バスやBRTを利用しなくなる割合(逸走率)**を考慮したパターン、②他都市事例の逸走率を採用したパターンで試算
- ✓ 鉄道と同程度の運行頻度を確保⇒バス・BRT転換により輸送力が不足する時間帯は増便
- ✓ 設備費や工事費はメーカーカタログや工事費の全国調査の結果等に基づき平均値で算出⇒**オプションの有無やグレード選択によって費用の変動の可能性あり**
- ✓ 燃料費等は国土交通省の調査をもとに群馬県を含む北関東ブロックの平均値で算出⇒**社会情勢の変化により費用の変動の可能性あり**
- ✓ 必要となる人員確保の実現性は考慮せず⇒**路線バスやBRTの運行に従事可能な大型二種免許取得者の確保が困難な可能性あり**

表 鉄道・バス・BRTのサービス比較

	鉄道	バス	BRT
運行本数	・現状と同本数	・鉄道と同本数を前提 ⇒同本数では輸送力が不足する時間帯は増便	
運賃	・距離制	・鉄道と同様	
輸送力	・最大約280人/便 ・2両編成	・最大60人/便 ・大型路線バス車両を想定	・最大118人/便 ・国産連節バス車両を想定
		・路線バス・連節バスでは、立席利用が忌避される傾向がみられ最大定員での輸送ができないケースが多い	
定時性	・専用軌道を走行するため定時性あり	・一般の道路を走行するため道路混雑等の影響を受け、定時性が小さい	・専用空間を走行するため定時性あり
待合環境	・駅舎あり	・路上のバス停留所(上屋・ベンチなしを想定)	・BRT駅舎あり
接遇	・車内は運転士のみで対応 ・一部駅で駅員が対応	・バス停等でのスタッフ配置なし ・窓口対応は営業所のみ	・バス停等でのスタッフ配置なし ・窓口対応は営業所のみ

バス転換の場合

- ・ 路線バスとして現在の鉄道に並行して運行
- ・ 輸送力や定時性は鉄道より劣る

BRT転換の場合

- ・ 鉄道の軌道部分から線路等を除去、舗装の上、専用路を整備
- ・ 輸送力は鉄道よりやや劣るが、定時性は鉄道と同程度

表 バス・BRTへのモード転換の考え方・代表的な導入設備

	モード転換の考え方	代表的な導入設備
バス	・路線バス(道路運送法4条に基づき運行される、一般乗合バス)を想定する。現在の鉄道敷に並行し、路線バスが運行可能な道路を基本とする。	・大型路線バス ・バスセンター・停留所・待合所 ・営業所・車庫 ・その他車両に係る設備 等
BRT	・現在の鉄道敷を活用し、専用空間を走行することを基本とする。営業中の鉄道を廃止した後、軌道の舗装等の工事を実施し、工事中には代替輸送バスを運行する。なお、代替輸送バスは上記バスと同じ運行ルートを走行するものとする。	・連節バス ・BRT駅 ・営業所・車庫 ・専用道路 ・その他車両に係る設備 等

表 運賃収入の想定

	①利用者アンケート調査に基づく逸走率を考慮	②他都市事例※の逸走率を採用	
		②-1 ①より逸走率大 ⇒①よりも運賃収入減少	②-2 ①より逸走率小 ⇒①よりも運賃収入増加
バス	逸走率:約60% ⇒運賃収入は現状の約40%	【日立電鉄】 逸走率:約70% ⇒運賃収入は現状の約30%	【名鉄三河線】 逸走率:約51% ⇒運賃収入は現状の約49%
BRT	逸走率:約15% ⇒運賃収入は現状の約85%	【鹿島鉄道】 逸走率:約60% ⇒運賃収入は現状の約40%	※逸走率15%以下の他都市事例なし

※他都市事例は、災害による廃線に伴うバス・BRT転換を除外して選定
なお逸走率は、近江鉄道のバス・BRT転換を検証した「地域公共交通ネットワークのあり方検討調査報告書」(一般財団法人地域公共交通研究所、2019年3月)に基づく

上信電鉄と路線バス・BRTに転換した場合の収支比較(収支比較結果)

バスやBRTより収支良:

仮に現在の**上信電鉄**が**路線バス**や**BRT**に転換した場合に、**初期投資費**や**走行・維持管理**にかかる**毎年の費用**を試算すると、**路線バス**や**BRT**に転換した場合、**鉄道**と比較して**走行・維持管理に係る費用は減少するものの**、**利用人数が減少し運行収入も減少するため**、**路線バスは鉄道と同程度**、**BRTは鉄道以上の赤字額となる**。加えて**多額の初期投資費が必要となり**、特に**BRTでは約291億円の初期投資費が必要となる**。

沿線住民の交通手段を確保するためには、**路線バス**や**BRTの経常損益における赤字を県・沿線市町村の補助金で補填する必要があり**、**BRTでは鉄道から転換をしても同程度の補助が必要となる**。

表 上信電鉄と並行した路線バス・BRTに係る初期投資・経常収支試算

試算パターン		鉄道	バス			BRT		経常収支 単年度					
	単位		①	②-1	②-2	①	②-1	鉄道	バス			BRT	
初期投資									①	②-1	②-2	①	②-1
初期投資費	百万円	-	1,080	1,080	1,080	29,138	29,138	551	221	165	270	469	221
経常収支 5ヶ年計	単位	鉄道	バス	バス	バス	BRT	BRT						
経常収益	百万円	3,252	1,103	827	1,351	2,344	1,103	551	221	165	270	469	221
営業収益	百万円	3,187	1,103	827	1,351	2,344	1,103	551	221	165	270	469	221
営業外収益	百万円	65	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
経常費用	百万円	4,294	2,648	2,635	2,661	5,820	5,801	811	530	527	532	1,164	1,160
営業費	百万円	4,187	2,567	2,554	2,580	3,635	3,616	811	513	511	516	727	723
営業外費用	百万円	107	81	81	81	2,185	2,185	-	16	16	16	437	437
経常損益	百万円	-1,042	-1,546	-1,808	-1,310	-3,476	-4,699	-259	-309	-362	-262	-695	-940
収支率	%	76	42	31	51	40	19	68	42	31	51	40	19

凡例:① 利用者アンケート調査に基づく逸走率から営業収益を算出 ②-1 他都市事例のうち①よりも逸走率が高い場合 ②-2 他都市事例のうち①よりも逸走率が低い場合

※鉄道の経常収支は、上信電鉄経営再建5ヶ年計画(令和5年度～令和9年度)における鉄道事業の収支予測より整理

※バス・BRTの営業収益は運行収入、営業費は人件費や油脂燃料費、修繕費、償却費等の走行・維持管理にかかる費用を試算して計上

④鉄道の潜在需要

実証実験等を通じた潜在需要の掘り起こし

新たな企画切符等の造成による新規需要の取り込みや利用の定着：

GunMaaSを活用して実施した定額乗り放題チケットの実証実験を通じて、アンケート回答者の約8割はこれまで上信電鉄を利用していなかったことが分かっている。また、実証実験前と比較して、上信電鉄の利用頻度向上や自動車の利用抑制もみられた。以上のことから企画切符等の造成を通じて、新規需要の取り込みに加えて利用の定着にも寄与することが推察される。

運賃負担や運行本数等の活用を図る上での課題把握：

沿線の高校生保護者を対象としたアンケート調査を通じて、上信電鉄の運行が進路選択にも影響を与える重要な要素であることが分かった。一方で、通学定期券の価格が家計の負担となっているという意見もある。沿線事業所を対象としたアンケート調査では、通勤での利用しづらさから従業員に公共交通利用を図ることが困難であるという意見も挙がっている。上信電鉄を活用する上では、人材・財源等の制約を踏まえた上でのサービスレベルの向上が課題である。

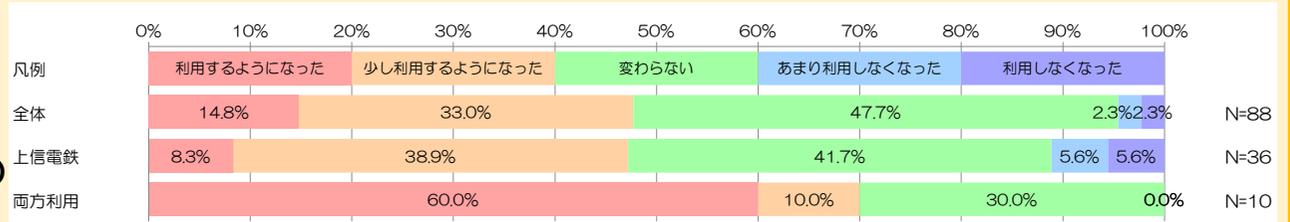


図 実証実験前と比較した利用頻度の変化



図 自家用車利用の変化

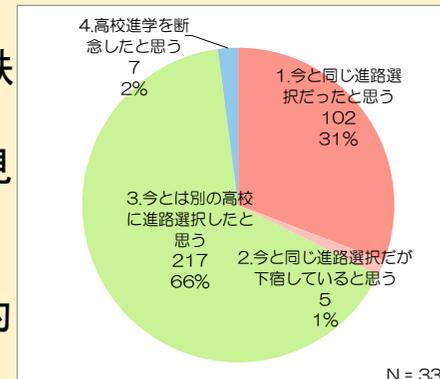


図 鉄道運行が進路選択に与える影響

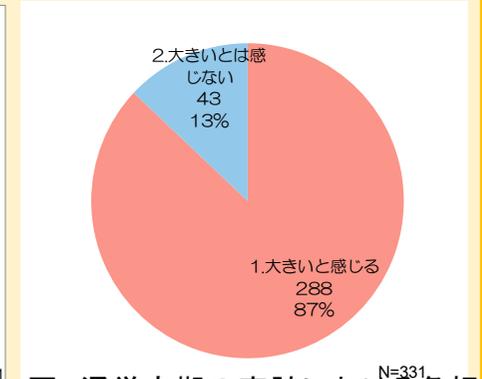
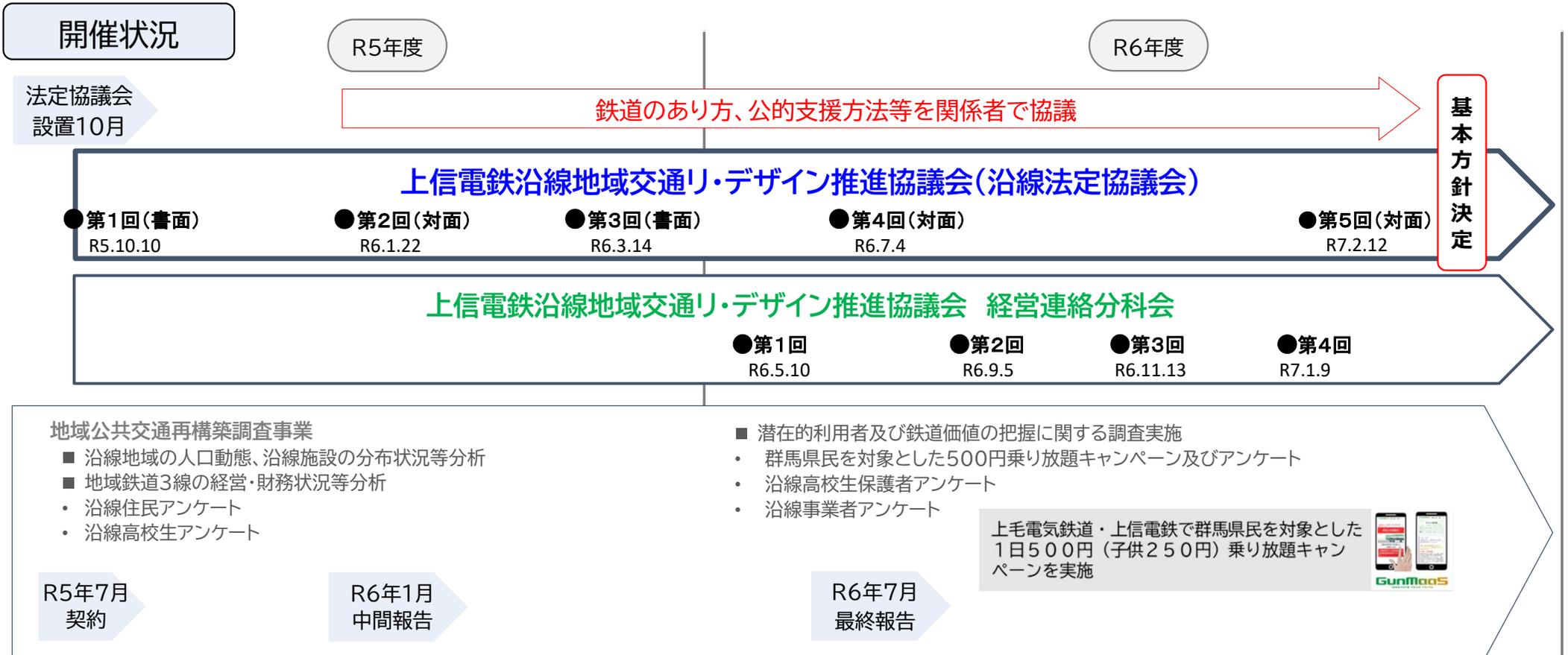


図 通学定期の家計における負担

これまでの開催状況

- ◇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、経営連絡分科会、法定協議会にて議論
- 令和7年2月12日、【**上信電鉄の今後のあり方に関する基本方針**】を決定



上信電鉄の今後のあり方に関する基本方針

前提

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。

方向性

【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 沿線人口 (2020年~ 2045年)※	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		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	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（法定協議会）
事業実績

項 目	内 容
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（経営連絡分科会）運営補助及び調査検討に係る業務委託 <令和6年4月25日>	以下の内容について、業務委託を行う。 ○法定協議会資料及び議事録作成等 ○経営連絡分科会資料及び議事録作成等 ○鉄道事業者の経営改革に係る調査検討 ○新たな収入確保策に係る調査検討
第1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の開催 <令和6年5月10日>	○上信電鉄及び沿線地域に関する調査結果報告 ○上信電鉄の経営分析結果等報告 ○上信電鉄の今後のあり方検討
第4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）の開催 <令和6年7月4日>	○上信電鉄及び沿線地域に関する調査結果報告 ○上信電鉄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の開催 <令和6年9月5日>	○上信電鉄の今後のあり方検討 ○今後の上信電鉄への公的支援のあり方検討
第3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の開催 <令和6年11月13日>	○上信電鉄の今後のあり方検討 ○今後の上信電鉄への公的支援のあり方検討
第4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の開催 <令和7年1月9日>	○上信電鉄の今後のあり方検討 ○今後の上信電鉄への公的支援のあり方検討
第5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）の開催 <令和7年2月12日>	○第2～4回経営連絡分科会開催概要報告 ○実証事業及びアンケート調査結果概要の報告 ○上信電鉄の今後のあり方に関する基本方針取りまとめ ○令和6年度収支予算の変更 ○令和7年度事業計画及び収支予算について

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
収支決算

自 令和6年4月 1日
至 令和7年3月31日

1 収入

(単位：円)

科目	予算額 A	歳入済額 B	差引額 B-A	備考
前年度繰越金	0	0	0	
負担金	10,076,000	10,076,000	0	群馬県 5,129 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
補助金	9,900,000	9,900,000	0	地域公共交通再構築調査事業
諸収入	0	2,462	2,462	利息
計	19,976,000	19,978,462	2,462	

2 支出

(単位：円)

科目	予算額 C	歳出済額 D	差引額 C-D	備考
会議費	0	0	0	
事業費	19,800,000	19,800,000	0	法定協議会（経営連絡分科会）運営補助及び地域公共交通計画検討に係る業務委託
事務費	176,000	1,100	174,900	振込手数料
予備費	0	0	0	
計	19,976,000	19,801,100	174,900	

3 次年度繰越金

(収入の部) 19,978,462 円 - (支出の部) 19,801,100 円 = 177,362 円

令和6年度歳入歳出決算監査書

会計監査結果報告書

上信電鉄沿線地域交通リ・デザイン推進協議会の令和6年度事業内容及び収支決算について、記帳簿及び証拠書類に基づき監査を行った結果、適正と認められたので報告します。

令和7年6月4日

監事 高崎商工会議所 専務理事

自署

石綿和夫

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に係る 事業計画・収支予算について【第6回協議会での承認事項】

令和7年5月に書面開催した第6回協議会にて、
本年度の事業計画・収支予算について、以下のとおり承認を得られた。

①事業計画

・第5回協議会における議論の中で、事務局案の事業計画について学識経験者から「シンポジウムの開催による本協議会の取り組みについて沿線住民に周知」ではなく、「沿線住民との懇談、意見交換が必要。互いに納得しながら進めていくプロセスが大事」との意見あり。

⇒上記意見を踏まえ、沿線自治体及び沿線住民の意識醸成につなげるため、地域懇談会を令和7年度に3エリアで2回ずつ開催することとした。

②収支予算

・想定していた国庫補助金の内示が、申請額の40%にとどまり、大幅な予算減となった。

・昨年度取りまとめた基本方針である【3社の経営・業務執行をサポートする体制(組織)づくり】の検討について、想定より時間がかかることが判明し、新しいサポート体制を反映した地域公共交通計画を策定することが、令和7年度中は困難であることがわかった。

⇒以上のことから、計画作成の実務にかかる費用を先送りすることとし、今年度は計画策定に向け、地域懇談会の開催に注力し、減額された予算をカバーすることとした。

※令和8年度内に計画原案を作成する。

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

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29日＞	○令和7年度事業計画 ○令和7年度予算 ※書面開催
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6月18日＞	○令和6年度事業報告 ○令和6年度収支決算
上信電鉄沿線地域交通リ・デザイン推進協議会地域懇談会 ＜令和7年8月頃＞	○協議会の取り組みについて沿線住民と懇談 ※3エリアで1回ずつ実施
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9月頃＞	○地域公共交通計画策定検討
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8年2月頃＞	○地域公共交通計画検討
上信電鉄沿線地域交通リ・デザイン推進協議会地域懇談会 ＜令和8年2月頃＞	○協議会の取り組みについて沿線住民と懇談 ※3エリアで1回ずつ実施
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3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

上信電鉄沿線地域公共交通計画の策定に向けた地域懇談会の企画

1. 地域懇談会実施の目的

上信電鉄沿線地域公共交通計画策定にあたり、①住民に上信電鉄を取り巻く状況、リデザ協議会での検討の方向性を理解いただくこと、②住民が感じている課題とリデザ協議会が考える課題のすり合わせを行うこと、③住民とともに主体性をもって課題解決策の検討に取り組み、地域公共交通施策を検討していくことを目的に、地域懇談会を実施する。

2. 想定する各回の実施内容、アウトプット

地域懇談会は、地域公共交通計画の検討レベルに応じて複数回実施することが望ましく、実施内容と想定するアウトプットを以下に示す。

	検討レベル	実施内容（案）
第1回	現状の認識のすり合わせ	<p>(1) リデザ協議会から住民に向けて、現在の検討経過を共有</p> <ul style="list-style-type: none"> ①上信電鉄を取り巻く状況：沿線の人口減、企業としてのリソース不足等の問題点の共有 ②リデザ協議会での検討状況：民間事業者任せではなく行政も積極関与が必要という課題認識、そのうえでの前向き投資の実施、前向き投資に向けた3鉄共通の基本的な方向性の共有 <p>(2) 住民が感じている問題点・課題について意見を収集</p> <p><アウトプット></p> <ul style="list-style-type: none"> ・住民が感じている問題点・課題を整理する ・上記を踏まえ、分科会にて住民とリデザ協議会間の認識をすり合わせ、上信電鉄沿線地域の課題としてとりまとめる
第2回	問題・課題の解決の方向性の検討	<p>(1) 第1回でとりまとめた上信電鉄沿線地域の課題解決に向けて、必要な取組について住民の意見を収集</p> <p><アウトプット></p> <ul style="list-style-type: none"> ・住民が必要としているサービス（運賃負担の軽減、定時性の確保、待合環境の改善等）を整理する ・上記を踏まえ、リソース等に制約がある中で公共交通として改善・工夫できること、できないことを分科会で協議し、「解決の方向性」として施策案をとりまとめる
第3回	解決策の具体化の検討	<p>(1) 第2回でとりまとめた「解決の方向性」について、住民より具体的な取組アイデアを募る</p> <ul style="list-style-type: none"> ・具体的な取組アイデアでは、実行する上での役割分担について話し合う ・特に、住民の関与（利用促進等）を働きかけ、意識醸成することを目指す <p><アウトプット></p> <ul style="list-style-type: none"> ・課題解決の取組アイデアを、市民意見としてとりまとめる ・市民意見を踏まえ、地域公共交通計画の施策・事業検討を進める

3. 第1回懇談会の実施概要(案)

実施時期	7/25 (金)・・・富岡市・甘楽町地区 8/22 (金)・・・高崎市 (吉井地区) 8/28 (木)・・・下仁田町・南牧村																						
実施時間	2時間(途中休憩 10分含む)																						
想定規模	30人(5人×6グループ)想定 ※進行のために20～30人規模としたい																						
想定参加者	①上信電鉄を利用している沿線住民 ②通勤で利用している沿線従業員 ③通学で利用している沿線高校生																						
参加者募集方法	・申込先着順とし、電話及びWEBフォームで募集 ・具体の手法は下記を想定 ・駅や公民館にチラシを掲示 ・リデザイン協議会の委員を通じて呼びかけ																						
実施プログラム	<table border="0"> <tr> <td>1. 開会挨拶(群馬県)</td> <td>5分</td> </tr> <tr> <td>2. 情報提供その1(群馬県+上信電鉄) (仮)「上信電鉄を取り巻く現況・問題点」</td> <td>10分</td> </tr> <tr> <td>3. 情報提供その2(群馬県) (仮)「県内3私鉄に関する群馬県の取組み」</td> <td>10分</td> </tr> <tr> <td>4. 住民懇談</td> <td>60分</td> </tr> <tr> <td> 4-1. 住民懇談の進め方の説明(中央復建)</td> <td>5分</td> </tr> <tr> <td> 4-2. 住民懇談</td> <td>25分</td> </tr> <tr> <td> 仮テーマ1: 普段の生活行動は?</td> <td>25分</td> </tr> <tr> <td> 仮テーマ2: 移動の困りごとは?</td> <td>※休憩 10分</td> </tr> <tr> <td> 4-3. 懇談結果の共有</td> <td>25分</td> </tr> <tr> <td> 1グループ3分で発表、質疑1分を想定</td> <td></td> </tr> <tr> <td>5. 総括(加藤先生)</td> <td>5分</td> </tr> </table>	1. 開会挨拶(群馬県)	5分	2. 情報提供その1(群馬県+上信電鉄) (仮)「上信電鉄を取り巻く現況・問題点」	10分	3. 情報提供その2(群馬県) (仮)「県内3私鉄に関する群馬県の取組み」	10分	4. 住民懇談	60分	4-1. 住民懇談の進め方の説明(中央復建)	5分	4-2. 住民懇談	25分	仮テーマ1: 普段の生活行動は?	25分	仮テーマ2: 移動の困りごとは?	※休憩 10分	4-3. 懇談結果の共有	25分	1グループ3分で発表、質疑1分を想定		5. 総括(加藤先生)	5分
1. 開会挨拶(群馬県)	5分																						
2. 情報提供その1(群馬県+上信電鉄) (仮)「上信電鉄を取り巻く現況・問題点」	10分																						
3. 情報提供その2(群馬県) (仮)「県内3私鉄に関する群馬県の取組み」	10分																						
4. 住民懇談	60分																						
4-1. 住民懇談の進め方の説明(中央復建)	5分																						
4-2. 住民懇談	25分																						
仮テーマ1: 普段の生活行動は?	25分																						
仮テーマ2: 移動の困りごとは?	※休憩 10分																						
4-3. 懇談結果の共有	25分																						
1グループ3分で発表、質疑1分を想定																							
5. 総括(加藤先生)	5分																						

4. 実施プログラム(案)の内容

<p>①開会挨拶 (5分)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 群馬県より下記のような開催趣旨等を説明 <ul style="list-style-type: none"> 公共交通を取り巻く環境の厳しさ 3私鉄の維持に向けた検討を実施 令和6年度に方向性を協議会で議論 今回の住民懇談会で改めて地域の意見を把握
<p>②情報提供 その1 (10分)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 群馬県及び上信電鉄から<u>上信電鉄を取り巻く現況や問題点</u>を共有 <ul style="list-style-type: none"> 【群馬県から共有】 <ul style="list-style-type: none"> 沿線地域を取り巻く環境(人口減少、少子高齢化、高校の入学数減少) 沿線地域の移動実態(交通戦略に整理されているPT調査結果等) 上信電鉄が県内の交通ネットワークで担っている役割(交通戦略に整理されている上信電鉄の位置付け) 【上信電鉄から共有】 <ul style="list-style-type: none"> 上信電鉄の利用状況 上信電鉄の経営状況 上信電鉄の利用促進のための取組みの状況 コロナ禍以降で直面している課題
<p>③情報提供 その2 (10分)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 群馬県から<u>上信電鉄含む県内3私鉄に関する取組みや今後の県の考え方</u>を共有 <ul style="list-style-type: none"> これまでの取組み：群馬型上下分離 リデザ協議会での検討経過：調査→体制のあり方検討→基本的な方向性の検討 現在の検討状況
<p>④住民懇談 (90分) ※進め方の説明、全体共有含む</p>	<ul style="list-style-type: none"> 住民懇談会では、参加者の意見を把握し、“考えの発散”を狙う <ul style="list-style-type: none"> 「日常でどのような移動をしているか?」「日常の移動での困りごとは?」 ⇒リデザ協議会での問題意識に対して、沿線住民等の問題意識のすり合わせを狙う ⇒第2回で住民が望むありたい姿、第3回で解決の方向性の具体化を図る 
<p>⑤総括 (5分)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 発表等を通じた総括を加藤先生から

図 他都市における住民意見交換会の例

5. 第1回懇談会までの概略スケジュールと市町村への依頼事項

(1) 公募に関する周知の協力依頼

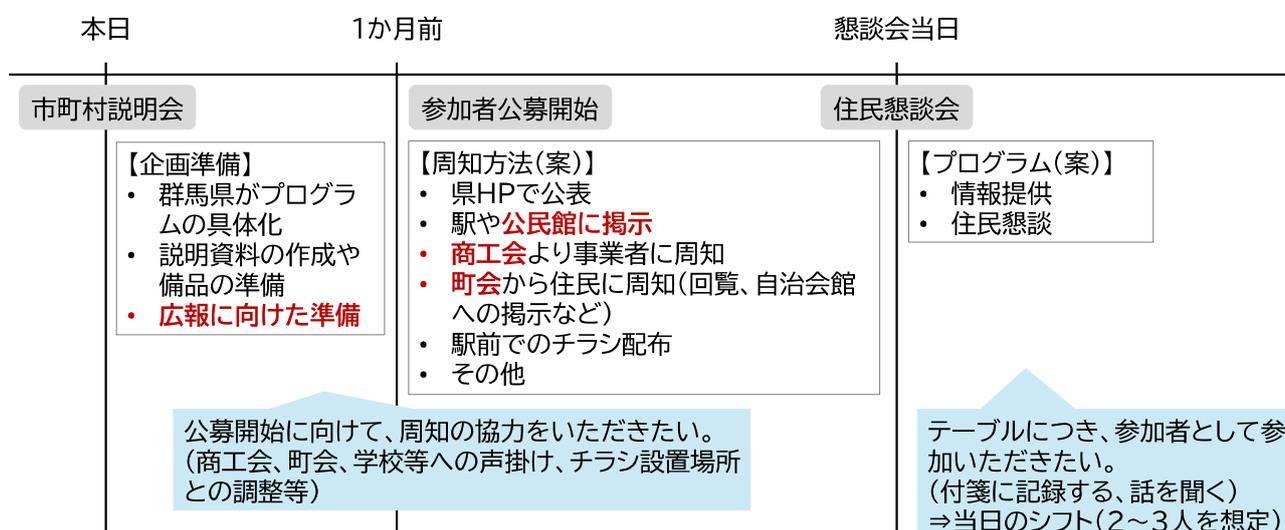
約1か月前より参加者の公募を開始する。下記のような周知方法(案)を検討中であり、市町村にご協力いただける方法と、必要な手続き・情報等についてご教示いただきたい。

(2) 参加者としての住民懇談への参加

当日は、参加者の1人としてテーブルにつき、参加者との懇談を行っていただきたい。主な役割としては、参加者の意見を聞き、付箋等に記録することを想定している。ファシリテーターや発表の役割は、参加者に担っていただくことを想定している。

なお、当日はファシリテーター支援として、事務局も参加を予定している(2テーブルに1人程度)。

各市町村より2~3名程度、シフトの調整をお願いしたい。



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

自 令和7年4月 1日

至 令和8年3月31日

1 収入

(単位：円)

項目	前年度 予算額	予算額	増減	摘 要
前年度繰越金		177,362	177,362	利息収入を含む
負担金	10,076,000	14,135,000	4,059,000	【内訳】 ・群馬県 7,070千円 ・高崎市 3,265千円 ・甘楽町 718千円 ・富岡市 2,158千円 ・下仁田町 693千円 ・南牧村 231千円 <hr style="width: 100px; margin-left: 100px;"/> 計 14,135千円
補助金	9,900,000	5,665,000	△ 4,235,000	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	19,976,000	19,977,362	1,362	

2 支出

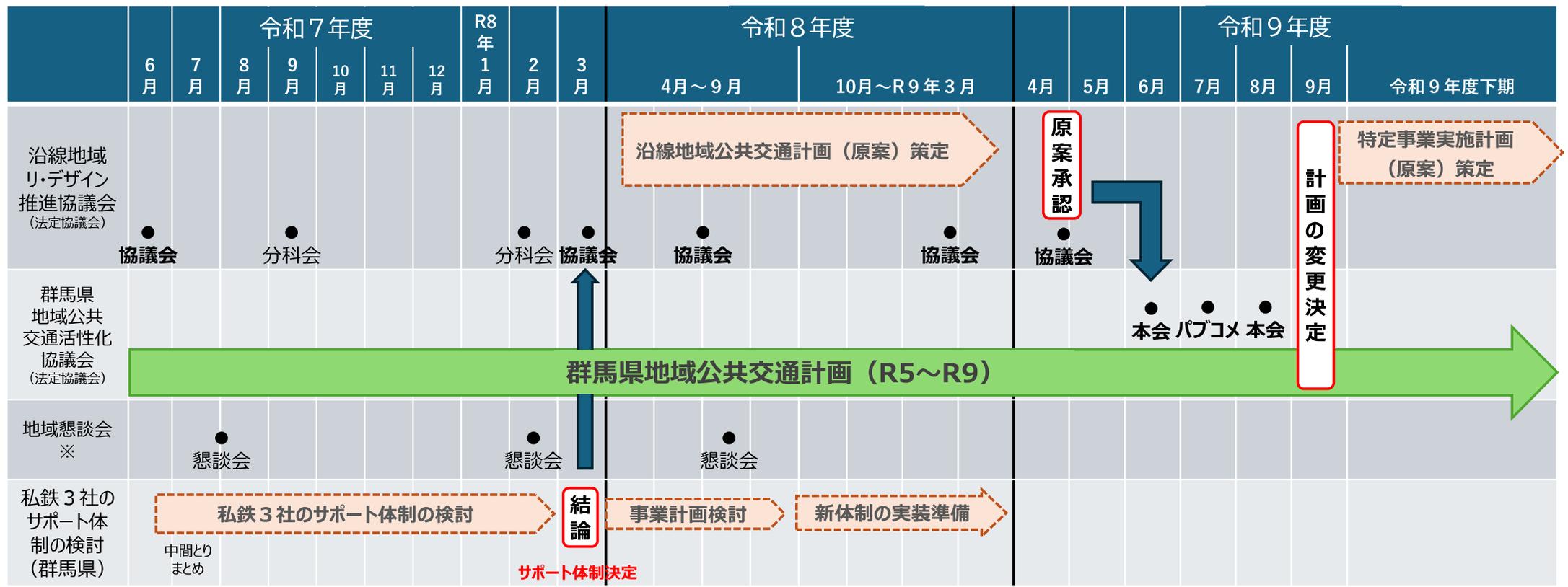
(単位：円)

項目	前年度 予算額	予算額	増減	摘 要
会議費		0	0	
事業費	19,800,000	19,800,000	0	【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 ・地域懇談会開催
事務費	176,000	177,362	1,362	振込手数料等
予備費		0	0	
合計	19,976,000	19,977,362	1,362	

* 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。

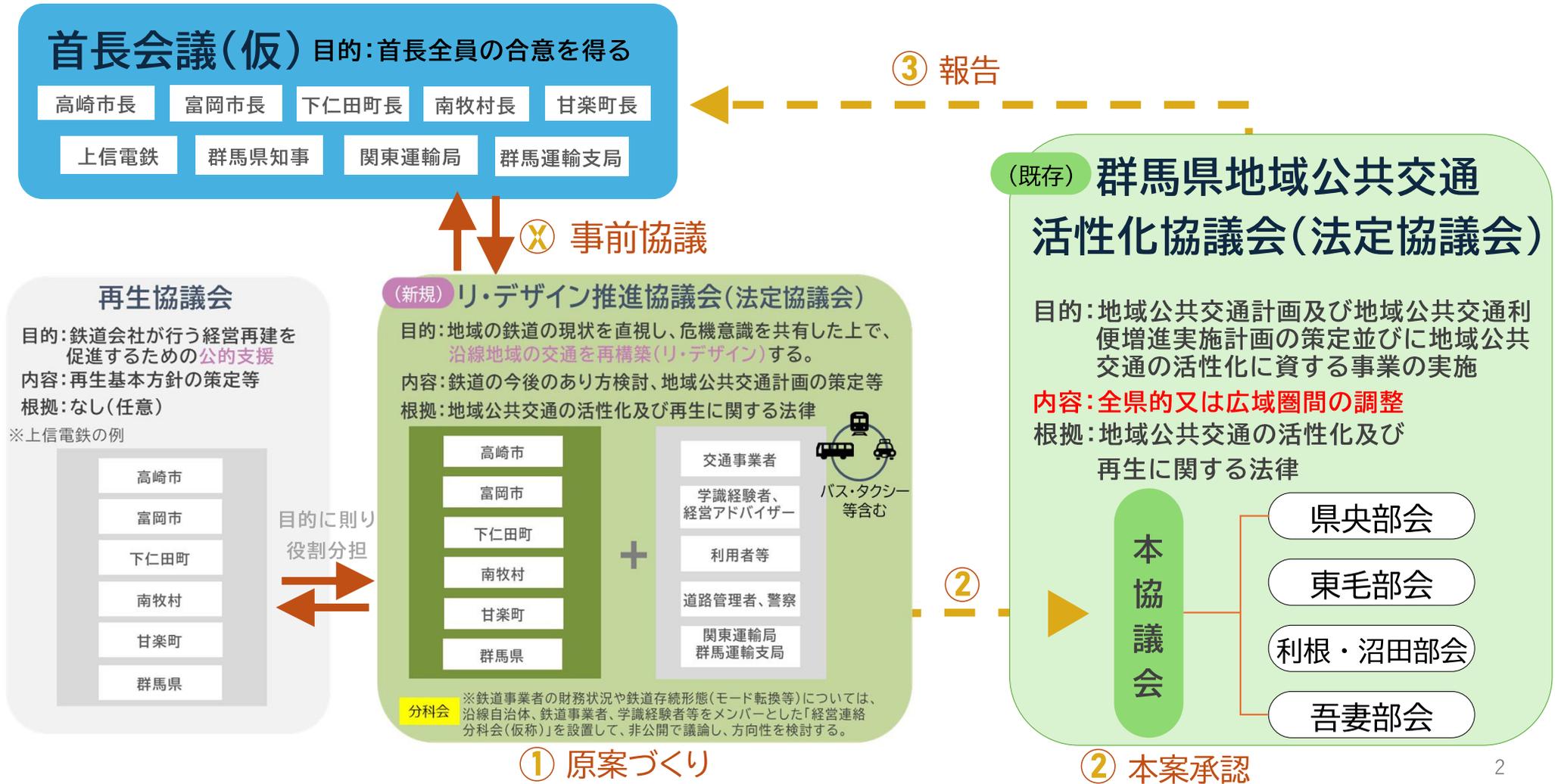
今後のスケジュール案（R7～9年度） 上信ver

- 令和7年2月にリ・デザイン推進協議会（法定協議会）として、私鉄3社の今後の鉄道のあり方等について結論（方向性）を決定した。
- 令和7年度は公共交通計画策定に着手し、令和9年度の早い段階で原案を策定（目標）
- 令和7年2月の結論に盛り込まれた3社の経営改善を進めるための体制づくりの検討について、令和7年度中にサポート体制の決定
- サポート体制については、令和8年度に事業計画の検討及び新体制の実装準備を行い、令和9年度に運用開始を目指す。



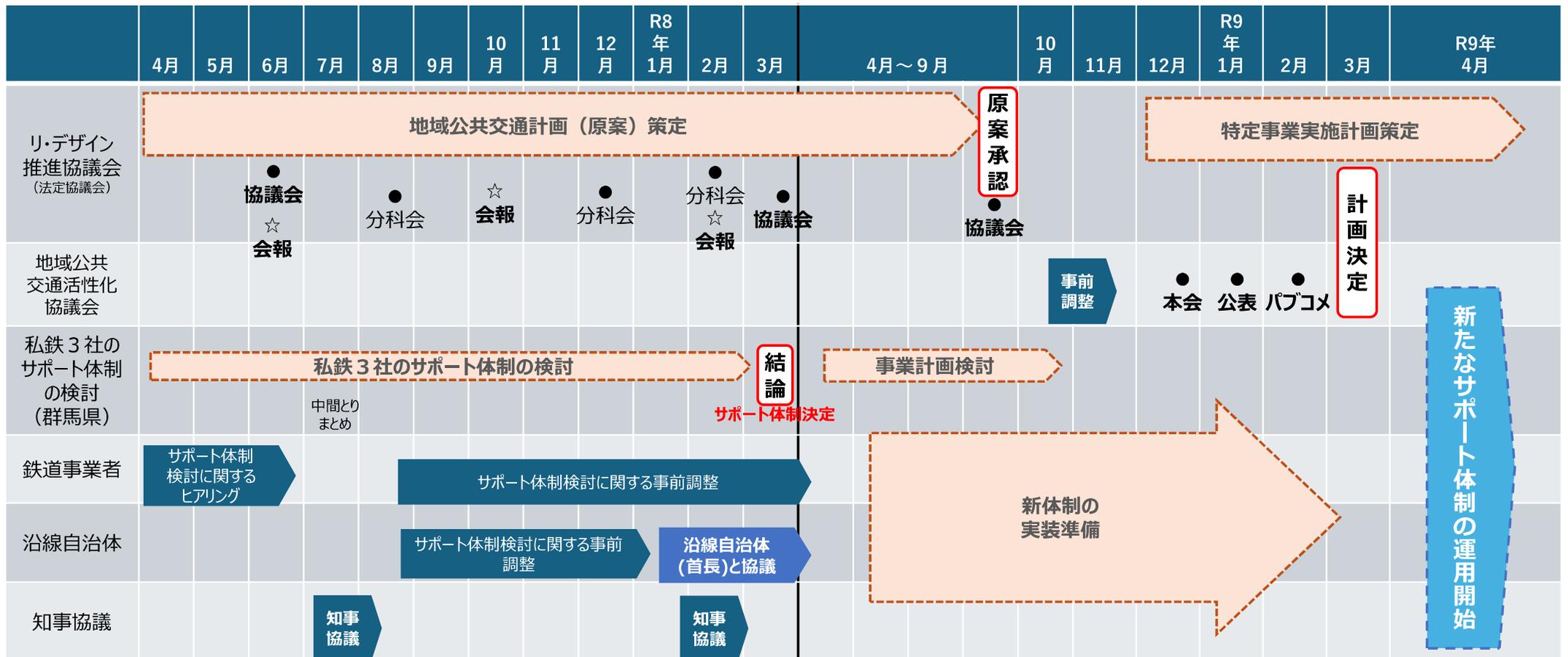
※今年度の地域懇談会については、沿線を3エリアに分け、各2回を実施予定

リ・デザイン推進協議会(沿線法定協議会)と公共交通活性化協議会(法定協議会)の相関図



今後のスケジュール案（R7～9年度）わ鐵ver

- 令和7年2月にリ・デザイン推進協議会（法定協議会）として、私鉄3社の今後の鉄道のあり方等について結論（方向性）を決定した。
- 令和7年度は公共交通計画策定に着手し、令和8年度中に策定。（目標）
- 令和7年2月の結論に盛り込まれた3社の経営改善を進めるための体制づくりの検討について、令和7年度中にサポート体制の決定
- 令和8年度に事業計画の検討及び新体制の実装準備を行い、令和9年度に運用開始を目指す。



令和7年度 上信電鉄 潜在的利用者把握 実証事業実施計画

上信電鉄沿線市町村連絡協議会

●事業概要 潜在的利用者把握のため、次の2種類のフリー切符を販売する。

- ① 複数人利用者を対象とした1日区間フリー切符
- ② 高校生を対象とした1日フリー切符

1 複数人利用者 1日区間フリー切符

1 事業内容

- 鉄道路線の名称及び実施区間
上信電鉄(上信線) 高崎駅～下仁田駅間
- 目的及び効果
 - ・複数人(団体)利用者を対象とした区間フリー切符を販売することにより、鉄道を利用したグループお出かけ需要の掘り起こしを行う。
 - ・沿線には富岡製糸場等の観光スポットが点在しており、鉄道を利用した少人数規模のグループの新たな観光需要の掘り起こしにつなげる。
 - ・当事業をきっかけに沿線住民や観光客の鉄道利用メリットの認識を促し、利用者増加につなげる。
- 期間
11/1～12/31
- チケット形式
紙チケット(有人駅で販売)+電子チケット(GunMaaS)併用



■ フリー切符の概要 【単位：円】

販売区間	券種	販売額	正規運賃	割引額合計	通常1名 往復運賃	割引後1名 往復運賃
高崎駅～ 上州富岡駅	3名券	3,900	4,860	▲ 960	1,620	1,300
	2名券	2,600	3,240	▲ 640		1,300
高崎駅～ 下仁田駅	3名券	4,500	6,780	▲ 2,280	2,260	1,500
	2名券	3,000	4,520	▲ 1,520		1,500

2 収支見込み

- 収入見込み
運行収入 4,462千円 (R7年11月、12月フリー切符売上目標額)
- 経費見込み
運行経費 112,051千円
計 112,051千円

3 達成目標・効果の測定方法

- 達成しようとする目標(チケット売上枚数)
500枚
- <過去のフリー切符販売実績>
 - ・R5/フリー乗車券(県民+県外) 2,500枚
 - ・R6/フリー乗車券(県外) 2,000枚
 - ・R6/500円乗車券(県民) 1,000枚 (GunMaaSデジタルチケット限定)
- R7年度【売り上げ実績想定積算】
複数人利用者用区間フリー切符(県民+県外) 500枚
※人数換算1,000人(2名券×500枚積算)と仮定し、売上目標枚数を設定。
- 効果の測定方法
 - ・チケット券種別売上枚数の実数により把握
 - ・チケット購入者に対してGoogleフォームでアンケート調査を実施 ※回答者へ粗品配布

2 高校生 1日フリー切符

1 事業内容

■ 鉄道路線の名称及び実施区間

上信電鉄(上信線) 高崎駅～下仁田駅間

■ 目的及び効果

- ・上信電鉄沿線では、駅近の高校であっても自転車通学者が多い傾向がある。そのため、自転車通学者が悪天候時に鉄道を利用する等、単発利用者の獲得を目指し、利用者増加につなげる。
- ・高校生が、買い物や部活動遠征等で、鉄道を利用する機会を増やすことにより、公共交通利用のメリットを実感してもらい、大人になってからも公共交通を利用するマインド醸成につなげる。

■ 期間

11/1～12/31

■ フリー切符の概要

1日 500円 (全区間乗り放題 高崎～下仁田間)

■ チケット形式

電子チケット(GunMaaS)



GunMaaS
INNOVATE YOUR TRIPS

(参考)

【単位：円】

区間	片道運賃	通学1か月定期料金	通学1か月定期の1日あたり運賃(30日換算)	通学6か月定期料金	通学6か月定期の1日あたり運賃(180日換算)
高崎駅～上州富岡駅	810	15,290	510	82,570	459
高崎駅～下仁田駅	1,130	18,410	614	99,420	552

2 収支見込み

■ 収入見込み

運行収入 4,462千円 (R7年11月、12月フリー切符売上目標額)

■ 経費見込み

運行経費 112,051千円

計 112,051千円

3 達成目標・効果の測定方法

■ 達成しようとする目標(GunMaaS電子チケット売上枚数)

200枚

●R7年度【売り上げ実績想定積算】

上信電鉄の駅近の3高校(吉井、富岡、下仁田)の自転車通学者の35%が鉄道を単発利用すると仮定し、売上目標枚数を設定

<自転車通学者>

・吉井高校170人

・富岡高校393人

・下仁田高校 7人

3校自転車通学者計 571人 × 0.35 = 200枚

■ 効果の測定方法

- ・ チケット売上枚数の実数により把握
- ・ チケット購入者に対してGoogleフォームでアンケート調査を実施 ※回答者へ粗品配布