

第2回上信電鉄沿線地域交通リ・デザイン推進協議会 議事概要

日時：2024年（令和6年）1月22日（月）14：00～15：30

場所：Gメッセ群馬 中会議室302

群馬県高崎市岩押町12-24

※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) 上信電鉄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1-2 第2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2 上信電鉄沿線地域交通リ・デザイン推進協議会規約

資料3 上信電鉄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》

■協議会の意義や役割について

【加藤会長(名古屋大学)】

- ・ 昨年度に私が地域交通法改正に関わる中で、再構築協議会の立ち上げについても検討に挙げた。
- ・ 再構築協議会の仕組みは16年前からあるが、自分たちの地域では何ともできないため、事業者に何とかしてくれと頼む会議となっており、末期的な状況である。
- ・ やる気がない地域が再構築協議会を立ち上げることで国の支援を受けられて、やる気がある地域が再構築協議会を立ち上げないため国の支援を受けられないことはおかしいため、法制度を見直すように国にお願いし、法定協議会・再構築協議会のどちらでも同様の支援を受けられるように制度整備したという経緯がある。
- ・ 本会議は再構築協議会ではなく、法定協議会として立ち上げており、自分たちで前に進んでいく非常に前向きな会議体と言える。そのような認識の中で様々な提案や議論をできればと思う。

(2) 上信電鉄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》

■本協議会で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)】

- ・ 赤字・黒字ばかりに着眼していると赤字だからやめれば良いという議論になりかねない。
- ・ 人口が減少しても快適に暮らせる地域づくり(快疎化)の中で上信電鉄をどのように活用するかという観点で、自家用車中心の住民の生活の中だけで議論するのではなく、二酸化炭素の排出や経済などの観点も踏まえて、人口減少下で持続可能な地域を作るためにどうするかという議論が必要である。
- ・ 長年、公共交通の議論に携わっているが、これから地域が持続するために、鉄道だけ、バスだけ、交通だけではなく、地域の中での議論ができればと思う。

【田中議長(群馬県)】

- ・ これまでも意識改革や活性化の取組みは挙げてきたが、出ては消えていったと認識している。
- ・ 鉄道がなぜ使ってもらえないかというところも含めてデータに基づいた議論が必要であり、より踏み込んだ議論が必要である。

【加藤会長(名古屋大学)】

- ・ 上信電鉄はバス転換も難しく、地域の意識も高い。今のまま放置してはダメだが、前向きに投資すれば良い方向に進むと考えている。上下分離は今までの制度では、事業者の存続が難しい場合

の選択肢であった。(改正された)現状の制度では鉄道をより良くするための手法として活用できる制度となり、また社会資本整備総合交付金も活用できるようになっている。

- ・ 前向きな投資によって、上信電鉄は「化ける」ことができると思う。「化ける」ためには、今までにないことを実施・実行するための議論が必要である。

■データ分析の観点について

【佐羽委員(関東運輸局地域公共交通マイスター)】

- ・ 65歳以上の人口は微増している。自家用車を利用しづらい年齢層が増えている状況である。一方でコロナで減った乗客がまだ回復していないことから、通勤で自家用車に切り替えた人がまだ戻ってきていないと考えられる。そのため、年齢別の動向も分析して、どのような年齢層をターゲットとして絞って取り組んでいくのかという検討に活用してはいかかがか。

⇒【事務局】次回協議会にて、年齢別に分析した結果を提示する。

【芹澤代理(上信電鉄(株))】

- ・ 高校生は絶対数が減少している。そのため、パーセンテージだけで判断せずに留意して分析する必要がある。例えば、下仁田高校は60人の定員に対して12人の応募にとどまり、絶対数が他と比較して少ない状況である。

■利用促進のアプローチについて

【新井委員(甘楽町区長会)】

- ・ 高齢者は増加しているが、高齢者が鉄道沿線1km圏よりも離れたところに住んでいる場合に、そのような人も移動できるようなシステムが必要である。
- ・ 地域によっては年少人口の減少が進んでおり、今後回復することはないと考えられる。学校の統廃合も進んでいるため、外の人に上信電鉄の利用を呼び掛けることも必要である。

【芹澤代理(上信電鉄(株))】

- ・ 地元の高校に通わないことで鉄道の存在意義が出ているともいえる。コロナ禍での生活様式の変化があったが、特に大きな変化としては、企業の事業所間の移動が公共交通ではなく、クルマに切り替わったまま戻っていないという点がある。

【黛副会長(富岡市)】

- ・ 市内の成長企業に伺った際に駐車場問題があるという話を聞いた。従業員の駐車場を確保し続けることも限界があるため、上信電鉄の利便性が上がるなら、利用促進したいということである。また、SDGsやゼロカーボンの観点で公共交通を利用するクリーンな会社作りという使命もあると伺っている。

【松木オブザーバー(国土交通省関東運輸局交通政策部)】

- ・ 沿線の施設配置をみると様々な施設が駅至近にあるパターンが多く、また駅勢圏に人口も集中している。駅周辺に人が集まっている状況かと思われる。鉄道を使っていない人にいかに使ってもらおうかという踏み込んだ議論を進めるためには、(既にある程度)使いやすい状況なのになぜ使われていないのかという議論が必要である。朝に高崎方面に向かって、夕方に高崎方面から帰るよ

うな移動が主であると思うが、高崎から先のアクセスが不便ゆえに鉄道を使っていないという議論もあるかもしれない。目的地へのアクセスの影響をみるような議論も必要である。

【加藤会長(名古屋大学)】

- ・ アンケートの回収率2割からも分かるように沿線の関心が高くないことを現実と受け止めて、より関心をもってもらえるようなアプローチが必要である。上信電鉄が良くなっていることを沿線にわかってもらうことが重要である。計画策定は来年度であるが、策定までにできることをどんどん進めていくと良いと思う。
- ・ 利用促進を図る上では、高校生・観光客・高齢者の“3K”への訴求が重要である。“3K”の特性は異なるが、それぞれに訴求することで、利用者を増やすことにつながると考えている。特に子どもは重要である。クルマがあればどこにでも行けるという発想は子どもや若者には通じず、子どもは地域の外に出て行ってしまう。一方で高齢者は自動車を運転できるため、利用転換を促すことが難しく、説得に近いことをしなければならない。観光客に関しては富岡製糸場以外の知名度が低い場所をどうPRして来てもらうかということがある。
- ・ 上信電鉄は沿線に住宅は集まっているが、例えばスーパーなどの行先はほとんどない。その場合に駅をどのように見直すのかという議論も出てくると思う。地域の人がお買い物でどこに行くのかという「おでかけレパトリー」を上信電鉄を使って増やしていくような提案をできるかということにある。

■地域の交通ネットワークについて

【大澤委員(高崎市)】

- ・ 鉄道駅に接続する交通ネットワークに関して、吉井駅に接続する吉井バスは旧吉井町時代に自家用有償旅客運送としてスタートしたものである。交通弱者の移動手段として、小学生の通学も視野に入れており、鉄道との乗継までは考慮しづらい部分がある。現時点では、駅まで行ければ良いという考え方で地域内の移動に着眼して取り組んでいるが、今後改善の可能性もあると考えられる。

【加藤会長(名古屋大学)】

- ・ ファーストクォーターマイル(家から出て最初の数百メートル)を考えて、どのように駅勢圏を広げるかが重要な観点である。一方で既存の交通ネットワークと上信電鉄の時刻をうまく合わせることの検討意義はよく考える必要がある。駅接続を考えるのであれば乗継しやすい路線やオンデマンドで対応するほうが良いかもしれない。

■運賃施策について

【芹澤代理(上信電鉄(株))】

- ・ 運賃値上げに関して、肯定的な意見が多いことは意外な結果であった。以前、社内で値上げの検討もあったが、値上げすると、お客さんが離れるという意見もあり、見送りとなった経緯がある。今一度フラットに議論しても良いと思った。
- ・ 一方で、通学定期については、値上げに対する抵抗が大きいと想定される。

- ・ 運賃施策として、正月のだるま市を高崎駅で実施するようになってから、ワンコイン電車(500円で乗り放題)を実施しているが、利用者が増えている。値引き投資による効果を厳密に調べていないが、効果があるのではと思っている。

【**黛副会長(富岡市)**】

- ・ 富岡市では、月2,000円を上限に通学定期券の補助を実施している。富岡市内の高校に通わない生徒になぜ補助金を出すのかという意見もあったが、富岡市の子どもであるなら出すという市長の方針もあり進めている。

【**鏡山委員(ぐんま地域共創パートナーズ)**】

- ・ 運賃値上げの意向に関しては、運賃に不満がある回答者が値上げして良いと思っているのか、下げべきと思っているのかを分析した方が良い。

⇒【**事務局**】次回協議会にて、運賃値上げの意向と運賃に対する満足度をクロス分析した結果を提示する。

【**神戸委員(下仁田町)**】

- ・ 運賃値上げの意向に関しては、地域性も見えた方が良いかもしれない。高崎を目指す際にどの地域も値上げして良いと思っているのかが気になる点である。
- ・ 定期の値段が上がると、利用者の肌感覚として厳しいのではと思う。慎重な議論が必要である。

⇒【**事務局**】次回協議会にて、運賃値上げの意向と回答者の居住地域をクロス分析した結果を提示する。

【**加藤会長(名古屋大学)**】

- ・ アンケートの結果から推察すると、利用者は鉄道の運行をありがたいと思って、足りないなら値上げも仕方ないという意向や自分のために他人に負担をかけたくないという意向が挙がっている。一方で住民や非利用者で利用していないが、税などで負担しても良いという意向は関心があるということで良い傾向である。
- ・ もっと運賃を払っても良いという傾向は悪くはないが、他人に負担をかけたくないという思いであるなら、かわいそうな話である。皆さんが支えるという気持ちがあるのであれば、支えたいという思いがある人にたまには使ってもらうための具体策を検討する議論につなげる必要がある。
- ・ 健康保険と同じ考え方で、何かあった時に自分自身も使うため、誰かを支えつつ、自分が使うときに備えるという発想である。
- ・ 地方部では、代替手段がないため、値上がりしても移動手段を変えることができない、弾力性が低い状況にある。そのため、値上げをしても使っている人は離れないが、元々使っていない人は見向きもしない状態になってしまう。そのような人しか残っていない状況にどう対応するかという議論が必要である。また、値上げした運賃を支払うことに価値があると思ってもらえるようにレベルアップを図ることが重要である。

- ・ 運賃値上げの場合でも通学定期は据え置きとすることが多い。高校無償化の影響もあり、交通費が高くなることは遠隔地の高校の選択要因にも大きく影響する。例えば、通学定期を持っていれば他の公共交通も乗れるようにする施策を実施している事例もある。

(3) 令和6年度協議会事業計画（案）について

<事務局より資料4に基づき説明>

《意見等》

【加藤会長(名古屋大学)】

- ・ 協議会をスタートしたので、なにかイベントは検討されていないか？皆さんに取組みを認知してもらえるような仕掛けを作ることができればと思う。私もぜひ協力したい。
- ⇒【事務局】検討させていただき、企画案が決定次第、別途協議させていただく。
- <事業計画(案)に関して賛成多数（過半数）で承認>

(4) 令和6年度協議会予算（案）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

<予算(案)に関して賛成多数（過半数）で承認>

5. その他

(1) 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

6. 開会

以上