

第4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)6月25日(火) 14:00～15:45

場所：前橋市中央公民館(前橋プラザ元気21内) 501・502会議室
群馬県前橋市本町二丁目12番1号

※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

(1) 上毛電気鉄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) 潜在的利用者及び鉄道価値の把握に関する調査について

(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) 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0-2 第4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 議事概要
- 資料1-2 上毛電気鉄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 上毛電気鉄道の経営改善に向けた現状の整理について
- 資料3-1 上毛電気鉄道（上毛線）・上信電鉄（上信線）実証事業実施計画
- 資料3-2 潜在的利用者及び鉄道価値の把握に関する調査について
- 資料4 令和6年度協議会事業計画
- 資料5 令和6年度協議会予算
- 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

4.1 上毛電気鉄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1-2に基づき説明>

《意見等》

■事業スキームの比較について

【仙波委員(東武鉄道(株))】

- ・ 本比較検討はそれぞれに優劣があり、一概にいずれかが優れているといえるものではないと理解している。
- ・ 新たな運営主体参入のメリットとして挙げられているガバナンス強化に関して、趣旨を詳しく教えていただきたい。
- ・ みなし上下分離の補充の拡大のデメリットとして、経営陣の退陣と株主権との法的要件の整理が挙げられているが、なぜ生じるのかを教えていただきたい。

⇒【事務局】ガバナンス強化に関しては、下物を行政が保有することにより、一層主体的に先行投資等が可能になることを意味している。

みなし上下分離の補充の拡大のデメリットに関しては、運行事業者に経営能力が残っている場合には、一般的に経営陣や株主との調整が難航することを意味している。

■路線バス・BRT 運行との比較について

【吉田会長(福島大学・前橋工科大学)】

- ・ 運賃収入に関して、アンケート等をもとに逸走率を設定しているが、前提として鉄道は現状と運賃・本数等を変えずに運行する想定か。

⇒【事務局】ご認識の通りである。

【松井委員(群馬県県土整備部前橋土木事務所)】

- ・ バス・BRT の場合に現状と同様に経常赤字が発生する要因としては、バス・BRT となった場合には利用しないという考えの利用者がおり、収入が減少するためという認識で良いか。

⇒【事務局】ご認識の通りである。

【吉田会長(福島大学・前橋工科大学)】

- ・ 検討にあたっては、鉄道・バス・BRT の所要時間の違いによるコストは考慮していないという認識で良いか。

⇒【事務局】ご認識の通りである。

- ・ バスに関しては、渋滞等の影響も大きく受ける。また、最大輸送力も鉄道とバス・BRT で異なる点も課題のひとつである。

【大島委員(上毛電鉄友の会)】

- ・ バス・BRT への転換事例として挙げている日立電鉄や鹿島電鉄が鉄道を廃線し、モード転換した理由を教えていただきたい。

- ・ 日立電鉄や鹿島電鉄が廃線となった際と社会情勢や時代背景も異なり、現状であれば鉄道存続の方がメリットが大きいと思われる。
- ・ 他地域での事例として、宮城県の栗原電鉄は栗原市が運行主体となるコミュニティバスに転換し、鉄道よりも低廉な運賃(鉄道：約 900 円、コミュニティバス：100 円)での運行となっている。運賃設定で逸走率が変化すると想定されるため、様々な先行事例をもとに検証すべきである。なによりも鉄道の存続を図るような検討が必要である。

【吉田会長(福島大学・前橋工科大学)】

- ・ 日立電鉄や鹿島電鉄に関しては、可能な範囲で逸走率の時点を把握することで前提条件を考慮した比較が可能である。
- ・ また、他地域では、鉄道廃止後に鉄道よりも運行本数を増やし、さらに高校生の通学利用の利便性を維持・向上した結果、逸走率は1割程度にとまっている事例もみられる。一方で通学以外の利用がなくなり、利用者数が大きく減少することも考えられる。

⇒【事務局】補足として、他事例に関しては、バス・BRTの収支が逸走率の影響を大きく受けていることを示すために、アンケート調査から設定した逸走率を基準として整理している。日立電鉄や鹿島電鉄の廃線の経緯や逸走率の時点に関しては、情報を収集する。

【佐羽委員(関東運輸局地域公共交通マイスター)】

- ・ バス・BRTの場合に逸走する利用者の移動手段はどのように想定しているのか。
- ・ また、逸走率の根拠となるアンケート調査では、上毛電気鉄道がなくなることを想定した回答とはなっていない。実際に廃止した場合の逸走状況に関しては、他地域の事例で評価することも考えられる。

⇒【事務局】今回の調査では、収支の算定根拠の収集を目的としていたため、逸走した場合の移動に関しては把握していない。また、他地域の事例に関しては、参考情報として収集する。

【田中副会長(群馬県知事戦略部交通イノベーション推進課)】

- ・ BRTの営業外費用に関しては、どのような考え方で設定しているのか。

⇒【事務局】営業外費用に関しては、毎年度、初期投資額の1.5%が必要経費として発生すると想定して計上している。営業外費用に関しては、マニュアルや手引き等での定まった値がないため、近江鉄道での検討事例を参考にして設定している。

4.2 第1回経営連絡分科会における議論の概要について

<事務局より資料2-1、2-2に基づき説明>

特に意見なし。

4.3 潜在的利用者及び鉄道価値の把握に関する調査について

<事務局より資料3-1、3-2に基づき説明>

《意見等》

■実証実験について

【吉田会長(福島大学・前橋工科大学)】

- ・ 実証実験では、乗り放題キャンペーンで鉄道を利用した回数や区間を把握することは可能か。

⇒【事務局】GunMaaSのシステム上、回数や区間の把握はできないため、アンケート調査で把握することとしている。

【仙波委員(東武鉄道(株))】

- ・ 実証実験の対象者を平日は65歳以上に限定した場合に、潜在需要を掘り起こすターゲット層が高齢者に限定されてしまうことが懸念として挙げられる。
- ・ 通勤需要を取り込むことができていないことが課題であるため、可能であれば、通勤での利用が見込まれる世代も対象としていただきたい。

⇒【橋本委員(上毛電気鉄道(株))】国の補助制度を活用した取組みであり、なおかつ上信電鉄と共同実施という前提条件もあり、対象者や期間を絞り込むこととなった。いただいたご意見に関しては、次年度以降の取組みの検討の際に参考とする。

【鏡山委員(ぐんま地域共創パートナーズ)】

- ・ 潜在的な需要を把握するために、GunMaaSを利用していない方にも、アンケート調査等を実施してはいかか。大きな費用が掛からない方法をご検討いただきたい。

⇒【事務局】GunMaaSのアンケート機能を活用して、乗り放題キャンペーンのチケットの購入の有無で設問を変えたアンケートを実施することを想定している。ただし、GunMaaSの利用者に限定されてしまう点をご指摘の通りであるため、方法を検討する。

【大島委員(上毛電鉄友の会)】

- ・ 高齢者にとっては、GunMaaSをはじめとしたデジタルが利用しづらい側面もある。紙チケットの併用は検討可能か。

⇒【事務局】年齢等の属性を把握するために、マイナ連携の活用を想定しているため、今回の実証実験では、GunMaaSのみの提供となる。本実証実験を契機に登録相談会等も拡大し、普及を図りたいと考えている。

⇒【田中副会長(群馬県知事戦略部交通イノベーション推進課)】GunMaaSの年齢層別利用者数を見ると、必ずしも高齢者が少ないわけではなく、高齢者がデジタルに弱いとは一概に言えないと考えている。しかし、高齢者層に限らず、使えない方が一定数いらっしゃるの事実であり、中長期的な課題と考えている。

【三橋委員(関東運輸局鉄道部)】

- ・ アンケート調査はWEBアンケート等を活用する想定か。
- ・ チケット購入者はアンケート回答が必須なのか、それとも任意なのか。
- ・ 商店街の割引等の回答に対するインセンティブは想定しているのか。

⇒【事務局】アンケート調査はGunMaaSのアンケート機能のみでの実施であり、任意のものである。ただし2回目のアンケートに関しては、1回目のアンケートでメールアドレス等を把握の上、WEBア

アンケートの回答用 URL を送付する想定である。2回にわたるアンケート調査となり、回答者に対する負担が大きくなるため、何らかの謝礼をお渡しする予定である。

【吉田会長(福島大学・前橋工科大学)】

- ・ せっかく実施するアンケート調査であるため、回収率の向上を図るための取組みが必要と考えている。ある一定の母数が確保できないと、定量的な比較が難しくなる。
- ・ GunMaaS のアンケート機能に関しては、回答が多く集まるような傾向はあるか。

⇒ 【事務局】 ボールペン等を粗品で配布している場合は、回答数が多い傾向がみられる。

■沿線事業所等ヒアリング調査について

【佐羽委員(関東運輸局地域公共交通マイスター)】

- ・ 沿線事業所が現状と同条件で自家用車通勤から鉄道通勤に転換することは困難であると想定される。例えば、5つのゼロ宣言を踏まえた際には、二酸化炭素排出量の削減のために、自動車利用の抑制は不可欠である。沿線事業者の二酸化炭素排出量の削減に対する考え方を把握するようなアプローチも考えられる。
- ・ また、群馬県として、5つのゼロ宣言に基づき沿線事業所に働きかけるような姿勢も必要ではないか。
- ・ その他にBCPの観点で「自動車以外での通勤手段の確保」に関して、ヒアリングすることも考えられる。

⇒【事務局】ヒアリング調査の質問項目に関して、今後詳細を検討する際に考慮する。

⇒【田中副会長(群馬県知事戦略部交通イノベーション推進課)】本協議会での取組みをカーボンニュートラル等と組み合わせて展開することに関しては、庁内関係部署と調整する。通勤での二酸化炭素排出量はカーボンクレジットのように可視化できないため、事業所に付与するインセンティブが課題となると考えられる。

【仙波委員(東武鉄道(株))】

- ・ 通勤時の二酸化炭素排出量に関してはScope3という考え方に沿って、上場企業等は公開している。そのため、Scope3公開事業所にとっては通勤の鉄道利用のメリットがあるが、Scope3非公開事業所の場合はメリットが少ないことが課題である。
- ・ ガソリン補助ではなく、定期券の支給により鉄道への転換が起こりうるのか等の行動変容の可能性を具体的に把握してはどうか。

■実証実験や調査内容の検討について

【吉田会長(福島大学・前橋工科大学)】

- ・ 他協議会での意見も踏まえて、実証実験や調査内容は調整する必要がある。
- ・ そのため、個別具体的内容は事務局及び会長で協議の上、調整することで了承いただきたい。

<一同異議なし。>

4.4 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>

特に意見なし。

4.5 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>

特に意見なし。

4.6 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>

特に意見なし。

以上