

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 次第

日時：2024年7月2日（火）14：00～15：30

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 5110（TEL：0277-54-2101）

※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リ・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リ・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リ・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リ・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リ・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 |

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 議事概要

日時：2024 年（令和 6 年）2 月 6 日（火）14：00～16：00

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 ※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

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》

■リ・デザイン推進協議会の体制について

【吉田会長（福島大学・前橋工科大学）】

- ・ 参画する関係者に関東運輸局群馬運輸支局とあるが、栃木県にも跨る路線であるため、栃木運輸支局も触れておいたほうが良い。

⇒【事務局】ご指摘を踏まえて体制図の書き方を修正する。

(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

<事務局より資料3に基づき説明>

《意見等》

■わたらせ渓谷鐵道の現状について

【田中委員（群馬県）】

- ・ 収益を考えると利用者数×単価であり、沿線人口が減っていく中で観光客をどれだけ増やしていけるか。コストについても企業努力をされていると考えているが、今後下げることができるのか。また、黒字化は難しいと思われるが、行政がどこまで負担をしているかという点がポイントだと思う。さらに、職員の方の確保ができるかという点も重要であると思う。

【吉田会長（福島大学・前橋工科大学）】

- ・ 利用者確保に関するポテンシャルはあるのか、コストに関する現状はどうなのか。その辺りを品川委員にお伺いしたい。

【品川委員（わたらせ渓谷鐵道）】

- ・ わたらせ渓谷鐵道は地域の生活交通を担う機能と、地域へ交流人口を呼び込む機能の二面性を持っている点が特徴と考えている。他の観光鉄道とは異なり、地域のために一日に40往復運行している。コロナ禍で観光利用客が減っているが、沿線3市と民間事業者とが連携して、わたらせ渓谷鐵道を核に観光客を呼び込もうとしている。現在、水沼駅周辺の開発が進んでおり、今後、足尾銅山記念館の建設やサンレイク草木のリニューアルも計画されているため、3～5年後には集客能力のある地域になると考えている。
- ・ コスト面では、(H29年軌道検測車の脱線)事故等の対応のため、自治体の協力のもと、5年間で集中的にPC枕木化を行った関係で、高くなっている。車両は残り2両を更新すると古い車両が無くなり、更新の必要が無くなる。
- ・ 最近、わたらせ渓谷鐵道はメディアへの露出が増えており、若い職員が増え、運転士は予定人数に足りている。

■アンケート調査について

【佐羽委員（関東運輸局地域公共交通マイスター）】

- ・ 沿線地域住民アンケートで対象とした範囲はどこまでか。
- ⇒【事務局】 駅周辺 1km 圏内にお住まいの方を、住民基本台帳データから無作為抽出としている。

【品川委員（わたらせ渓谷鐵道）】

- ・ 今回の観光利用客アンケートでは、回答の負担を考慮して、ツアー客を対象外としてもらったこともあり、沿線の立ち寄り先が少なくなっている可能性がある。また、紅葉のシーズンに実施したため、トロッコ列車に乗車して紅葉を楽しむ人が多かったことも立ち寄り先に影響していると思われる。可能であれば、別途ツアー客を対象としたアンケートをしてもらえると良い。
- ・ 乗降調査では日常的に使っている方から、接客面を評価していただいている。資料では休日利用者から接客に対する回答が少ないとされているが、498 人中 165 人の回答が接客を評価してもらっているということではないか。
- ・ 沿線住民アンケートにおいて、わたらせ渓谷鐵道が無くなっても困ることが無いという回答が 36% とあるが、64% の人は困るということではないか。表現を見直してもらえないか。また、地域へもたらず効果についてしっかり回答してもらっており、これだけ地域の人に効果を実感してもらっている鉄道と捉えることができるのではないか。

⇒【事務局】 接客に関する分析の趣旨としては、休日は車窓からの景色を評価している人に対して接客を評価した割合が少ない点について述べたものである。観光利用客アンケートについては、わたらせ渓谷鐵道の方で把握されている団体ツアーの行程等を提供していただければ分析は可能と考えている。

【田中委員（群馬県）】

- ・ 困ることはないという回答に関しては、見方によって色々な解釈ができると思う。本日出席されている沿線住民の皆様のご意見を是非伺いたい。わたらせ渓谷鐵道がなくなって困ることに関して、困る度合いが様々であると思う。

【吉田会長（福島大学・前橋工科大学）】

- ・ 困ることはないが 36% だからと言って、64% が困るかというそうではない。どのような状況の人が答えたかにもよる。免許の有無や年齢階層によっても差があるのではないか。
- ・ 回答率が約 3 割は、他の鉄道で実施したアンケートと比較すると、低い。回答していない人、無関心層をいかに取り込むかということも重要である。

■わたらせ渓谷鐵道のあり方について

【佐羽委員（関東運輸局地域公共交通マイスター）】

- ・ 今回の会議は 14 時開始であるが、桐生駅までわたらせ渓谷鐵道で来ようとする時刻表と合っていない。他の自治体等の会議でも、わたらせ渓谷鐵道で来られない時間に会議を設定される場合が多い。わたらせ渓谷鐵道を地域の生活交通のためのインフラとしてどう活かしていくかが重要ではないか。

【吉田会長（福島大学・前橋工科大学）】

- ・ この協議会では、鉄道自体をどうするかということも議論するが、その議論を通じてこの地域をどうするかということも考えていかないといけない。沿線地域の暮らしに鉄道、公共交通をどう活かしていくかという視点で議論することが重要である。

【木村委員（みどり市商工会）】

- ・ わたらせ渓谷鐵道は最近マスコミにも取り上げられており、団体だけでなく個人のお客様も増えていることを考えると、観光政策と交通という視点をセットで考えていくことが重要ではないか。例えばこの会議の場に観光協会に入ってもらおう等の事があっても良いのではないか。

- ・ 首都圏から見ると、黒部峡谷までは遠くても、わたらせ渓谷鐵道は簡単に来られるという声を聞く。

⇒【事務局】わたらせ渓谷鐵道が観光路線としても側面が高いということは認識している。協議会のメンバーは多すぎてもいけないと考え、法で定められている最低限のメンバーで構成させていただいた。新たに委員を追加するか等かは事務局内で検討させていただくが、各市の内部で意見収集をしていただくなど、観光面の意見を取り入れられるようにしたい。

【吉田会長（福島大学・前橋工科大学）】

- ・ 群馬県の会議では、この路線の他に上信電鉄、上毛電気鐵道でも協議会が行われているが、それぞれ特性があって観光に関する意見も出ており、観光に関する視点は重要だと感じている。

- ・ 協議会規約に会長の要請に応じて臨時委員を出席させることができる規定がある。先ほど、品川委員から今後数年以内で沿線に様々な施設ができるという話があったが、そういった取り組みをされている方に臨時委員として協議会に参加いただき、ヒアリングするということもあり得る。

【鏡山委員（ぐんま地域共創パートナーズ）】

- ・ 資料を見ると、数字上では歪な構造になっていることがわかる。現状では鉄道収入で運行経費を賄っていないということだが、この経費を抑えることが可能なのかという一方で、平日の通勤・通学利用では赤字、休日の観光で赤字をカバーしているという視点もある。平日の観光利用を増やしていくことも重要だが、夏休み等、通学以外に利用可能な定期券等、収入を上げるための工夫ができないか。

【品川委員（わたらせ渓谷鐵道）】

- ・ 通学利用客が近年増加したのは、桐生西高校と桐生南高校が合併し、運動公園駅に近い桐生清桜高校として統合したことが一因である。利用者数の考え方として、通学利用は1人が1年間利用すると730人(365日×2回)と計上するが、定期外の730人の場合は往復を考えても365人が実際に沿線地域に来ていることを意味している。このことが沿線地域にどれほどの効果をもたらしているかという視点も重要である。

- ・ 先ほど平日利用という意見があったが、登山目的のシニア層が平日に利用されることが多い。沿線には登りやすい山が多く平日の利用客を取り込むために、イラスト入りのマップを作っている。

- ・ その際には駅から登山口へのフィーダー交通も必要となるため、一緒に取り組んでいきたいと思っている。

【鏡山委員（ぐんま地域共創パートナーズ）】

- ・ 来てもらいたい方々にとっての不満足が何なのかを明らかにすることが利用客を増やすことに繋がると思う。観光客のアンケートでも予約方法、キャッシュレスに関する意見もあったが、観光客の増加につながるのであれば議論していきたい。また、他の交通機関との連携による利便性向上も課題で

あると思う。

【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）】

- ・ 長く沿線に住んでおり、昭和 40 年代は通勤時間帯に 4 両編成が満席になるほどであった。その頃と比べると沿線人口が減少しており、沿線人口だけでわたらせ渓谷鐵道を維持していくことは難しいと思う。極論ではあるが、観光利用に特化した鉄道路線とし、周辺住民はバスで輸送するというのもできるのではないか。かつて足尾線が廃線の対象となったとき、沿線住民が協力して 1000 人乗車を目標に活動していた。今の若い人がわたらせ渓谷鐵道にどれだけ関心を持ってきているか。わたらせ渓谷鐵道各駅イルミネーション事業をしているが 20 年間ほぼメンバーは変わっていない。

【吉田会長（福島大学・前橋工科大学）】

- ・ どのような経営形態で誰をターゲットにしていくかということは、色々シミュレーションをしていく必要がある。生活交通を維持していくのか、観光に振り切るとか、様々なケースが考えられると思うが、今後事務局の方で検討をしてもらうことになると思う。
- ・ 一方で、住民の方の熱意がないと鉄道として残していけない。沿線人口が減っている中で、この地域の交通や鉄道をどうしていくかは計画の中でしっかり書き込んでいく必要がある。

【佐羽委員（関東運輸局地域公共交通マイスター）】

- ・ 観光的要素を高めるにしても、この地域に来たからこそ味わえるようなものが残っていないといけない。わたらせ渓谷鐵道としての価値をどう残していくかが重要。生活交通の部分で言うと、鉄道が無くなったことで高校生がいなくなった地域もある。他の交通と比較して絶対的優先権を持った鉄道は重要だと思う。今や路線バスさえもなくなりそうな時代なので、慎重に考えることが必要ではないか。

【品川委員（わたらせ渓谷鐵道）】

- ・ 鉄道には乗る楽しさがあると思う。以前クラウドファンディングを行った際に、全国から寄せられた意見の中で、「昔乗っていた」や「列車に乗ると楽しい」と意見があった。地元の人と観光客との交流が魅力にあると思う。鉄道を手段として、地域の活性化に寄与していきたい。

【吉田会長（福島大学・前橋工科大学）】

- ・ 生活と観光は決して対立ではないと思う。上信電鉄、上毛電気鐵道と比べると輸送密度は低く、定期利用者の割合も低いことは事実であるが、鉄道としての価値をどこに置くかということが今後の論点になると思う。数年後に様々な施設ができるという話もあったが、利用者を獲得できるポテンシャルがどれだけあるか、そのときの収支あるいは財務状況がどうなるか検討する必要がある。臨時委員については事務局とも話し合っていきたいと思うが、ぜひ地域や委員の皆様にも地域の声を集めてもらいたい。

【岩波委員（桐生商工会議所）】

- ・ 資料の中で、駅からの交通手段分担率があったが、やはり徒歩でアクセスする人が多い。駅までのアクセスという点は日常利用において重要になってくると思うので、駅までのアクセスと一体となった交通政策という視点で考えてもらいたい。
- ・ またキャッシュレスシステムに関する要望もあったが、GunMaaS を使えばわたらせ渓谷鐵道の場合は普通乗車券も購入することができる。その辺りの周知をしていく必要があるかと思う。

■沿線自治体との連携について

【吉田会長（福島大学・前橋工科大学）】

- ・ 駅からの交通手段も重要である。この地域は民間路線バスが多く走っている地域ではなく、自治体によるコミュニティバスやオンデマンド交通でカバーされている地域である。最後に沿線自治体からも一言ずついただきたい。

【宮地委員（桐生市）】

- ・ 日常生活の中での行動のリ・デザインも求められていると感じている。通勤・通学や出張利用の際に、公共交通が使えるところでも公用車で行ってしまうということがあるので、職員の公共交通利用に関してもまだまだ考える余地があると思う。

【青木委員（みどり市）】

- ・ アンケート結果からも無関心層をどう引き込むかというところが大事な問題だと思う。また、沿線にはポテンシャルがあり、魅力あるところも出てくると考えている。わたらせ渓谷鉄道と路線バスの結節といったところでも維持存続させていきたいと考えている。

【五月女代理（栃木県）】

- ・ 鉄道の意義という中で、観光の側面も大きいと考えている。資料の中でも初めての利用が多い点や宿泊せずに日帰りで帰る点が指摘されていたが、栃木県としても課題であると捉えている。地域の魅力あるところを回っていただくことや、リピーターを増やしていくことが、地域としてのプラスになると考えている。

【板垣代理（日光市）】

- ・ 日光市では、足尾地域と日光駅を結ぶ市営バスを走らせているが、コロナ前であれば30人乗りのバスに乗り切れないということもあった。足尾地域がもっと賑やかな街になるようにわたらせ渓谷鉄道と連携していきたいと思っている。

■その他

【吉田会長（福島大学・前橋工科大学）】

- ・ 25ページの今後の修繕、設備投資計画の表において、令和10年だけ合計値が大きくなっているが、要因は何か。

⇒【事務局】車両更新費の分が誤って合計に含まれてしまっている。車両更新費は別途検討することとしており、資料の合計値を修正する。

（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》特になし

<予算（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. 閉会

以上

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)
概要

2024年7月2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

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.6
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.7
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.8
		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.9
		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.10
		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.11、12
		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.13
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.14、15

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。	P16、17
		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。鐵道事業の営業収支率は、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.18-21
		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.22
		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.23-25
		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.26
		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.27
		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。営業キロ当たり収益・費用等は銚子電鉄、秋田内陸縦貫鐵道と近い水準。	P.28-29

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.30
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.31
		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.32
		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.33
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.34
		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.35
		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.36

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.37
		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.38
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.39
		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.40
		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.41
		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.42
		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.43
9	クロスセクター効果	クロスセクター効果分析の概要について説明	P.44
		公表資料や乗降調査結果をもとに、数値化が可能な分野別代替費用(医療、買物、教育、観光、福祉、財政)について算出したところ、わたらせ渓谷鐵道が運行しなくなった場合、2.6~12.8億円/年の追加費用が発生する可能性がある。	P.45
		現在のわたらせ渓谷鐵道に対する財政支出額と代替費用を比較した結果、クロスセクター効果は▲0.6~+9.6億円/年となっている。	P.46

新規

資料構成と概要

	項目	概要	該当頁
10	わたらせ渓谷鐵道による経済効果	トロッコ列車利用者、ツアー客実績データ及び観光利用者アンケート結果を用いて、経済波及効果分析ツールを用いた分析を行った。観光利用客によるわたらせ渓谷鐵道の経済効果は、直接効果及び波及効果を合わせて約2億円/年となった。	P.47
11	鐵道の運営スキームの検討	既存事例等を参考に、鐵道を存続した場合の運営スキームを5パターン検討した。	P.48、49
12	収支予測及びメリット・デメリットの整理	運行事業者(第1種、第2種)の収支は上下分離方式を採用することで改善されている。ただし、保守委託費や第3種事業者としての自治体負担額の規模は大きく変化していない。	P.50
		パターンごとの自治体別負担額を比較した。	P.51
		パターンごとのメリット・デメリットについて、運行事業者の収支改善、沿線自治体の負担、老朽施設更新や災害時対応といった課題への対応の観点で比較を行った。	P.52
13	活用可能な補助制度	地域公共交通再構築事業など、活用可能な補助制度について、補助対象設備、補助率、適用条件等を整理した。	P.53
14	モード転換を行う場合の課題検討	代替交通手段としてバス、BRTを導入した場合の、ルート、必要車両数・乗務員数及び初期投資、運行費用の検討を行い、需要予測結果に基づく収支予測を行った結果、代替バスおよびBRTのいずれも、年間損益はマイナスになると予測された。	P.54、55

新規

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。

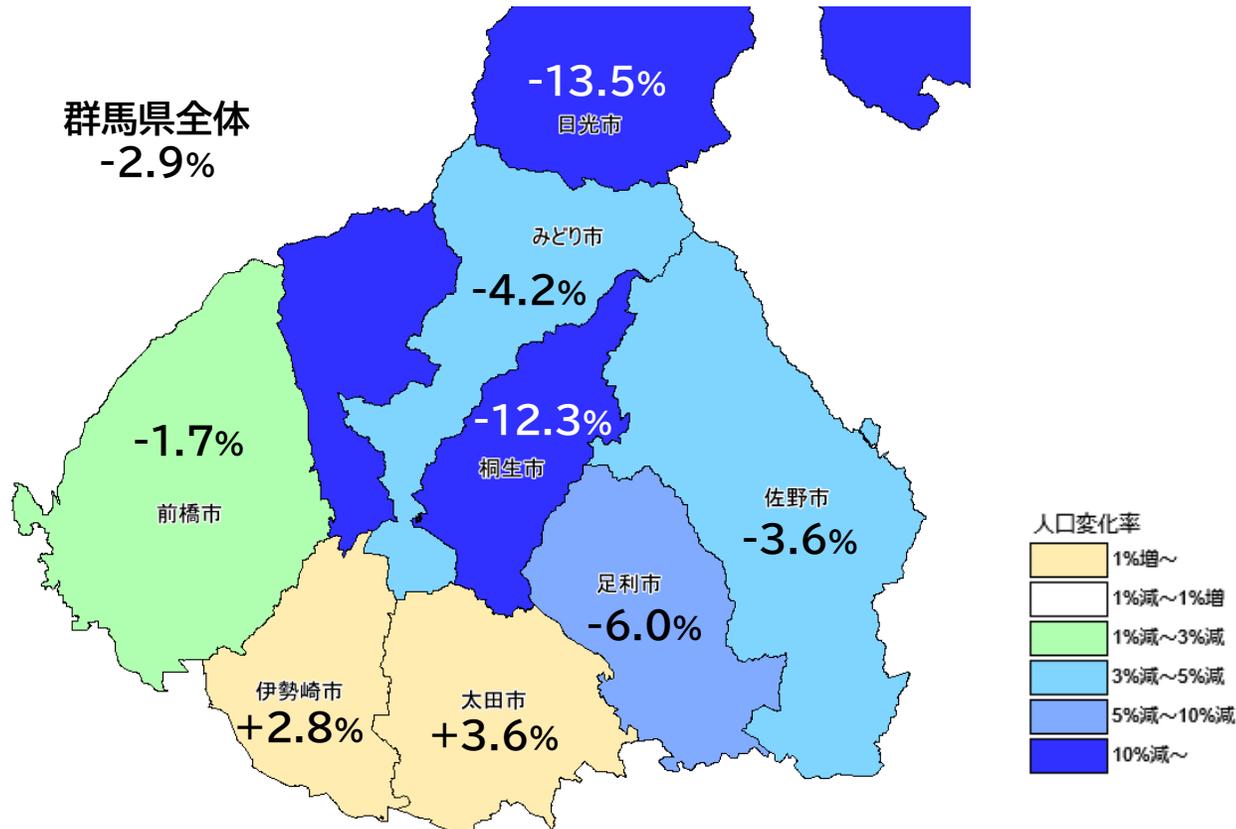


路線名	わたらせ渓谷線
総延長	44.1km
駅数	17駅
沿革	
1911年4月15日	桐生～大間々町(現:大間々)が開業
1912年9月5日	大間々町～神土(現:神戸)間が開業
1912年11月11日	神土～沢入間が開業
1912年12月31日	沢入～足尾間が開業
1914年8月25日	足尾～足尾本山間が開業
1918年6月1日	足尾鐵道が国鉄足尾線となる
1984年6月22日	足尾線が廃止対象路線となる
1989年3月29日	わたらせ渓谷鐵道が営業開始
1998年6月2日	間藤～足尾本山間が廃線となる

沿線地域の現状分析(人口変化)

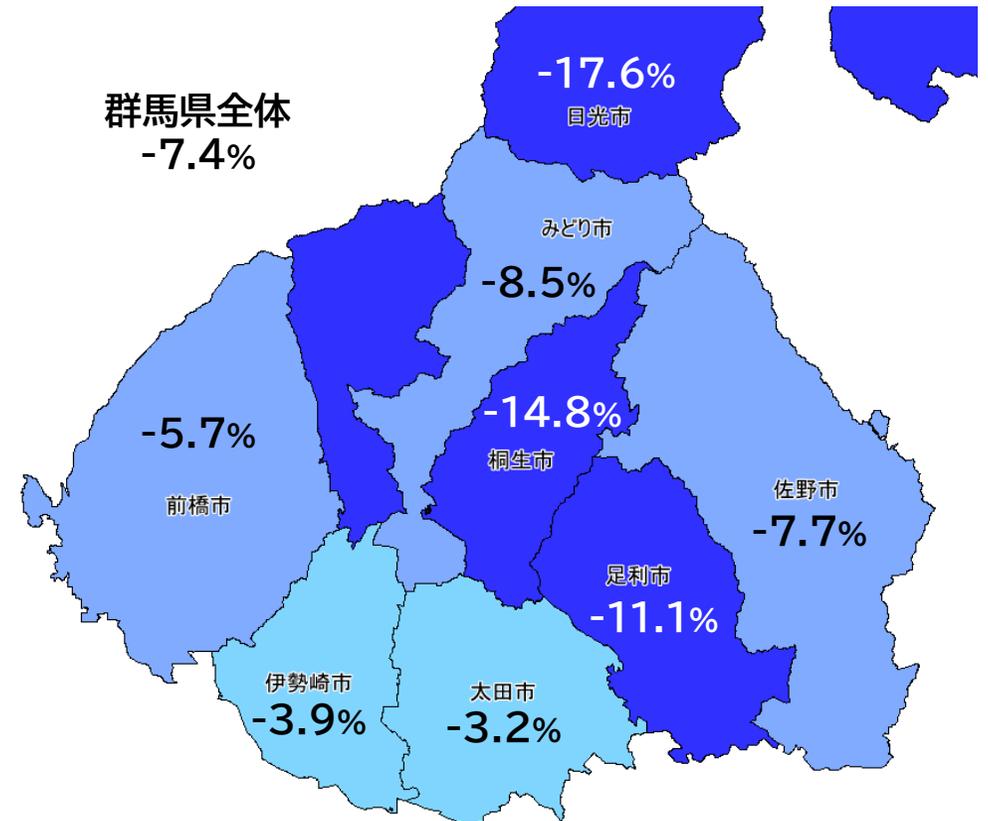
- 沿線市では過去10年間で10%以上人口減少するなど、今後も更なる人口減少が見込まれており、日常的な鉄道需要も減少することが見込まれる。

人口変化率(2010年→2020年)



出典:国勢調査より作成

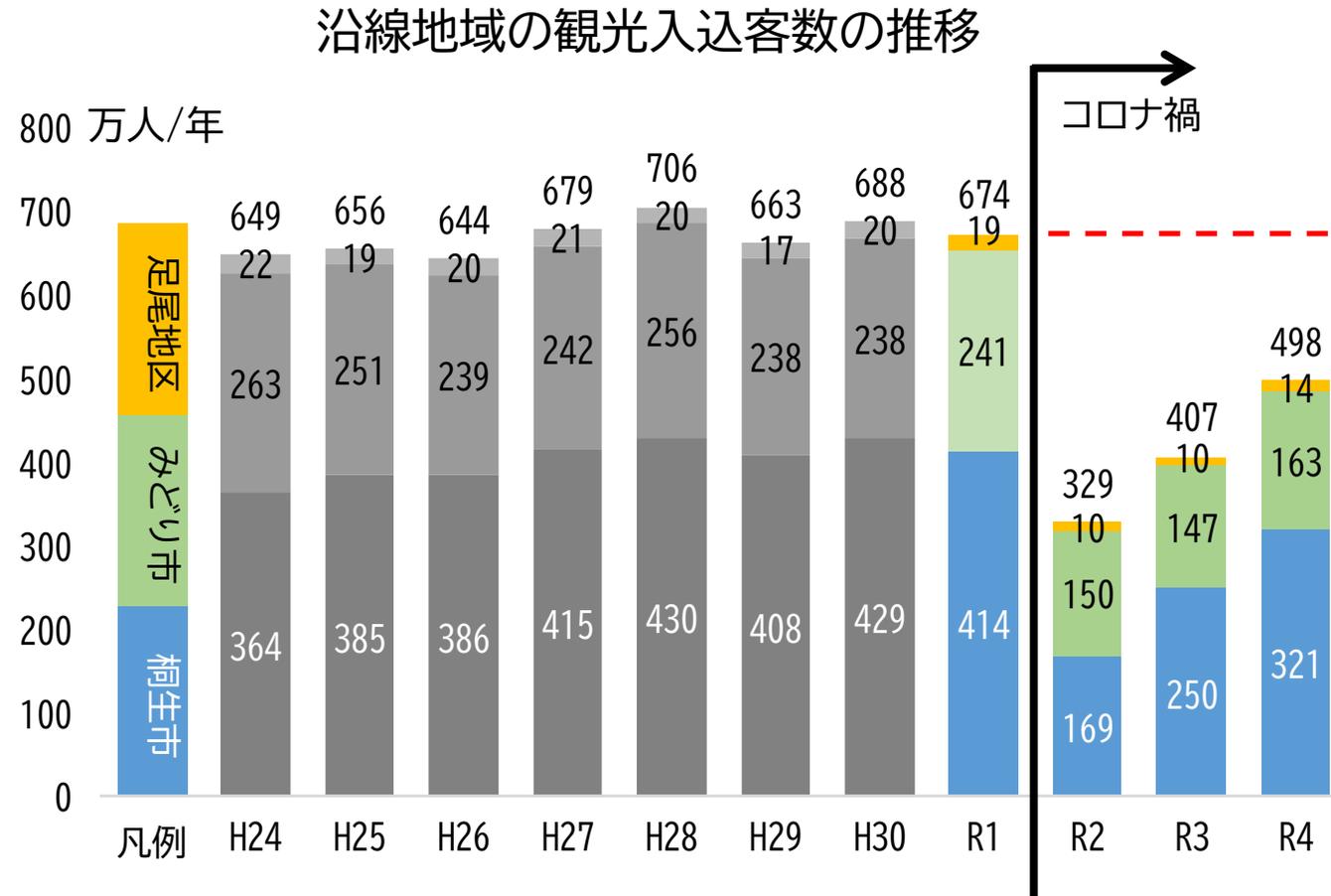
人口変化率(2020年→2030年推計値)



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)

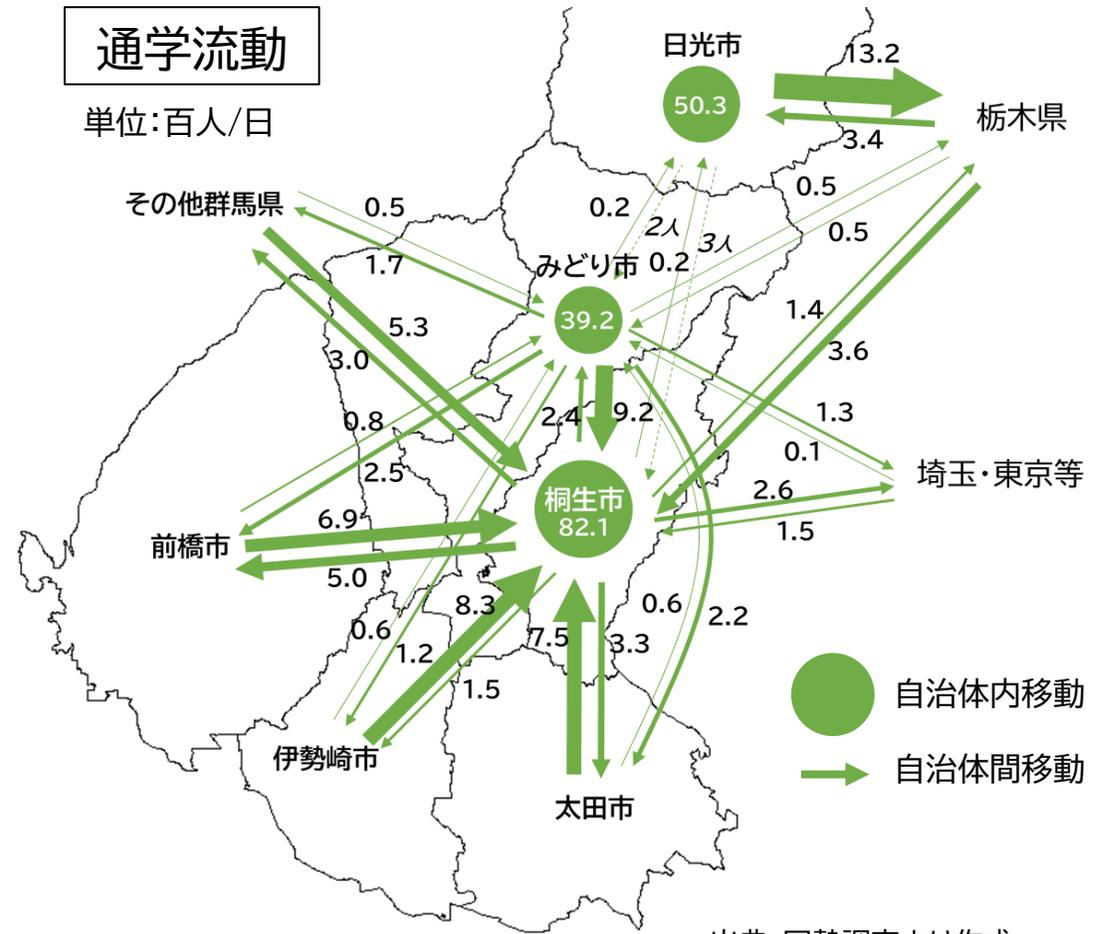
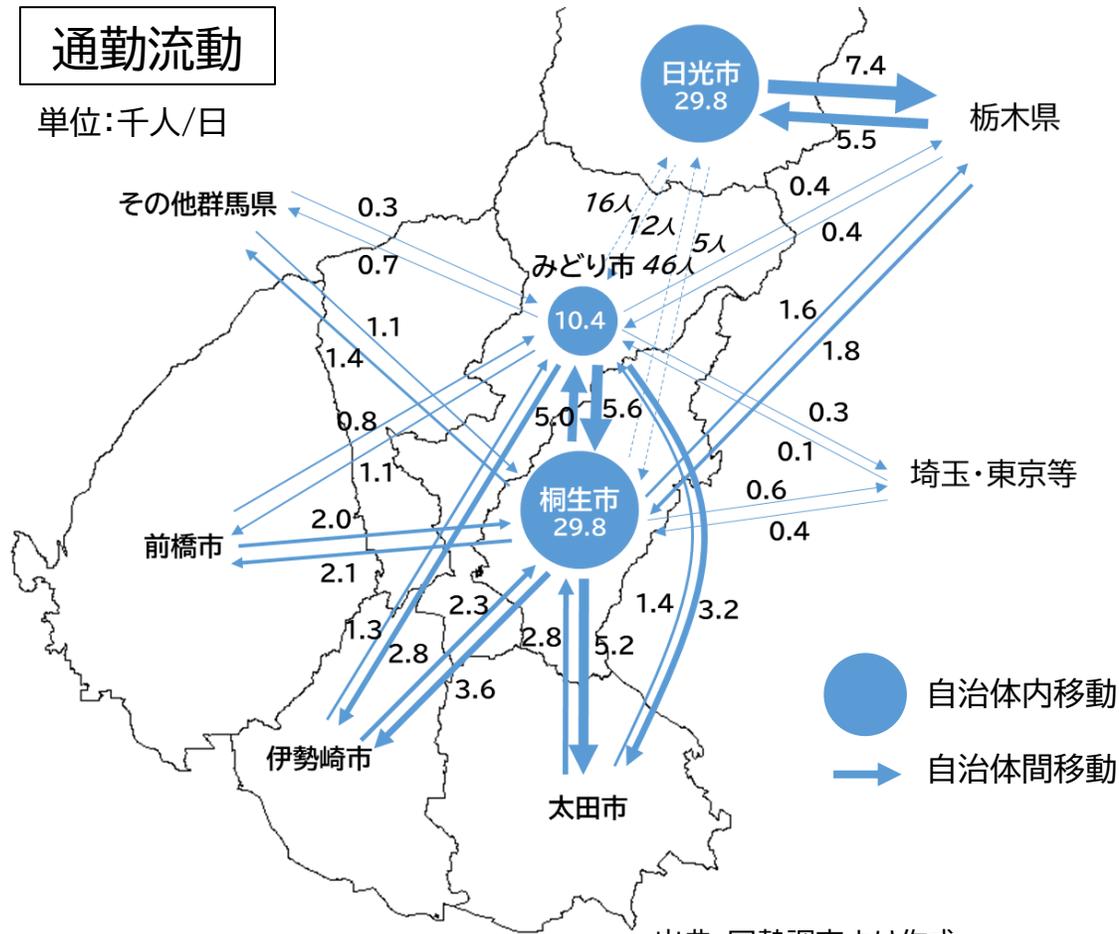
- 沿線地域への観光入込客数はコロナ禍前は年間700万人弱で推移。令和4年はコロナ禍前の7割程度の水準まで回復。



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

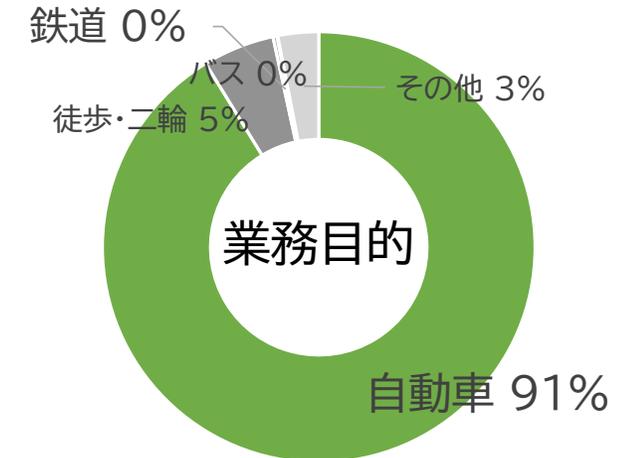
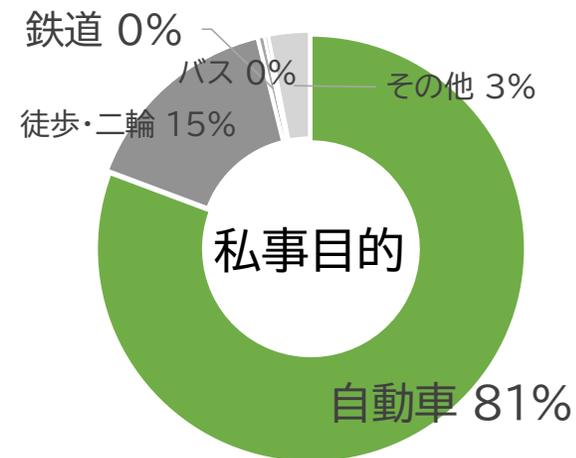
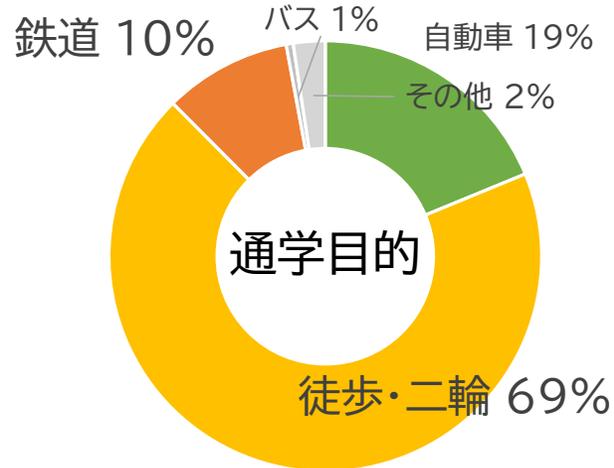
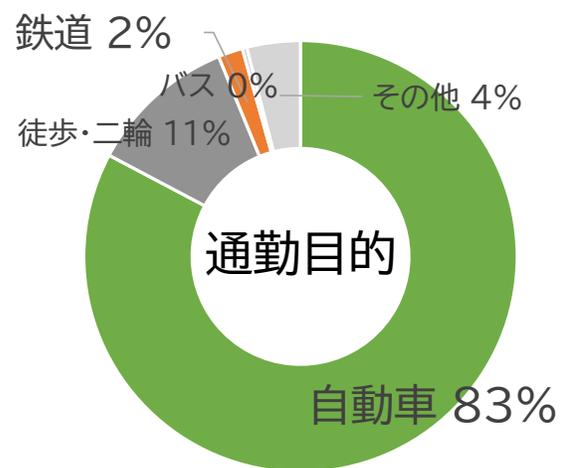
沿線地域の現状分析(地域間流動)

- 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。



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)

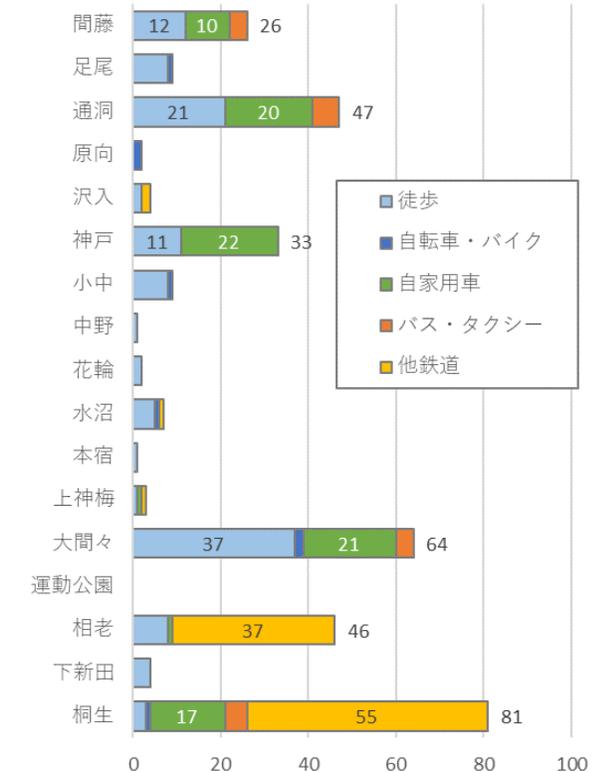
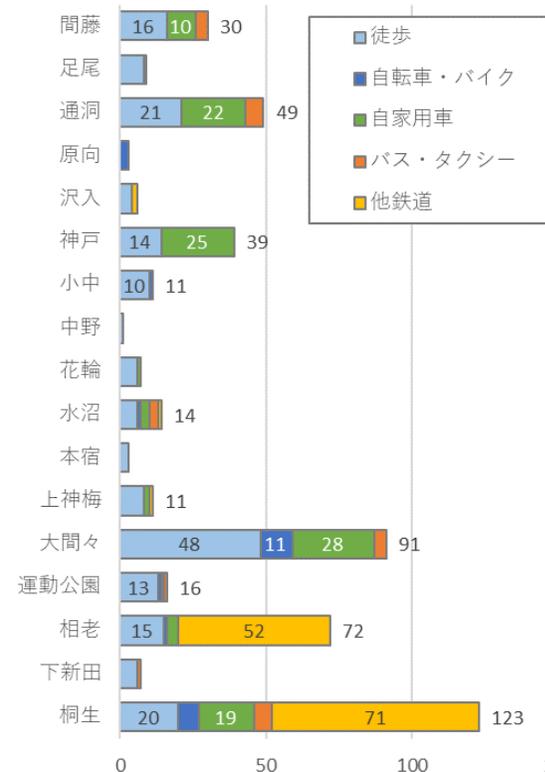
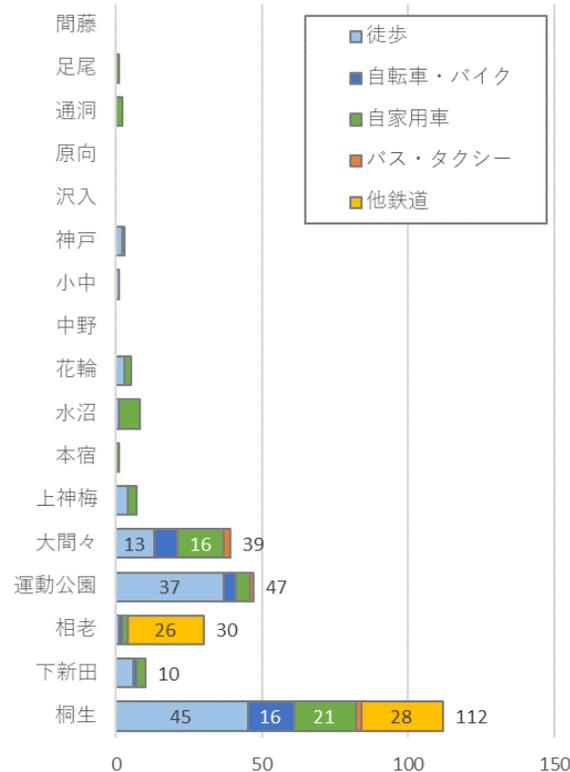
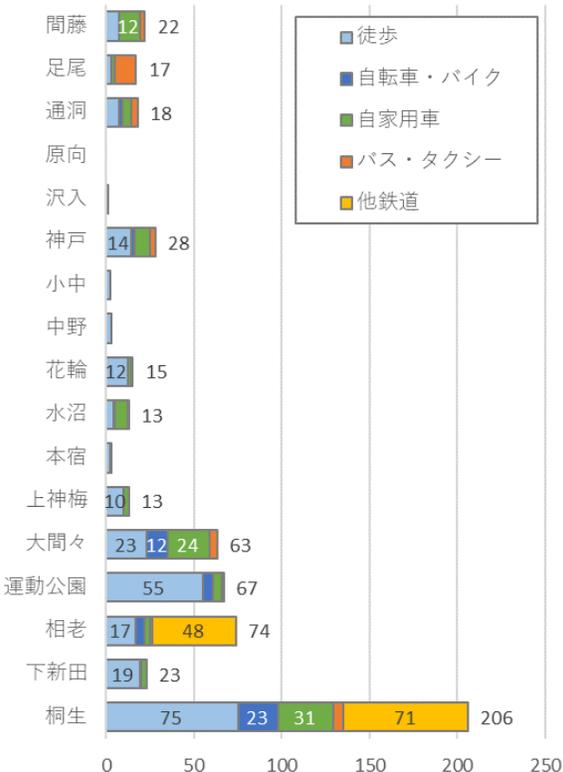
- わたらせ渓谷鐵道利用者は徒歩で駅までアクセスする利用者が多く、桐生駅、相老駅では他路線からの乗換利用も多く見られる。
- 大間々駅以北では自家用車による送迎等の割合が高い。

10月6日(金)・全目的

10月6日(金)・通学目的

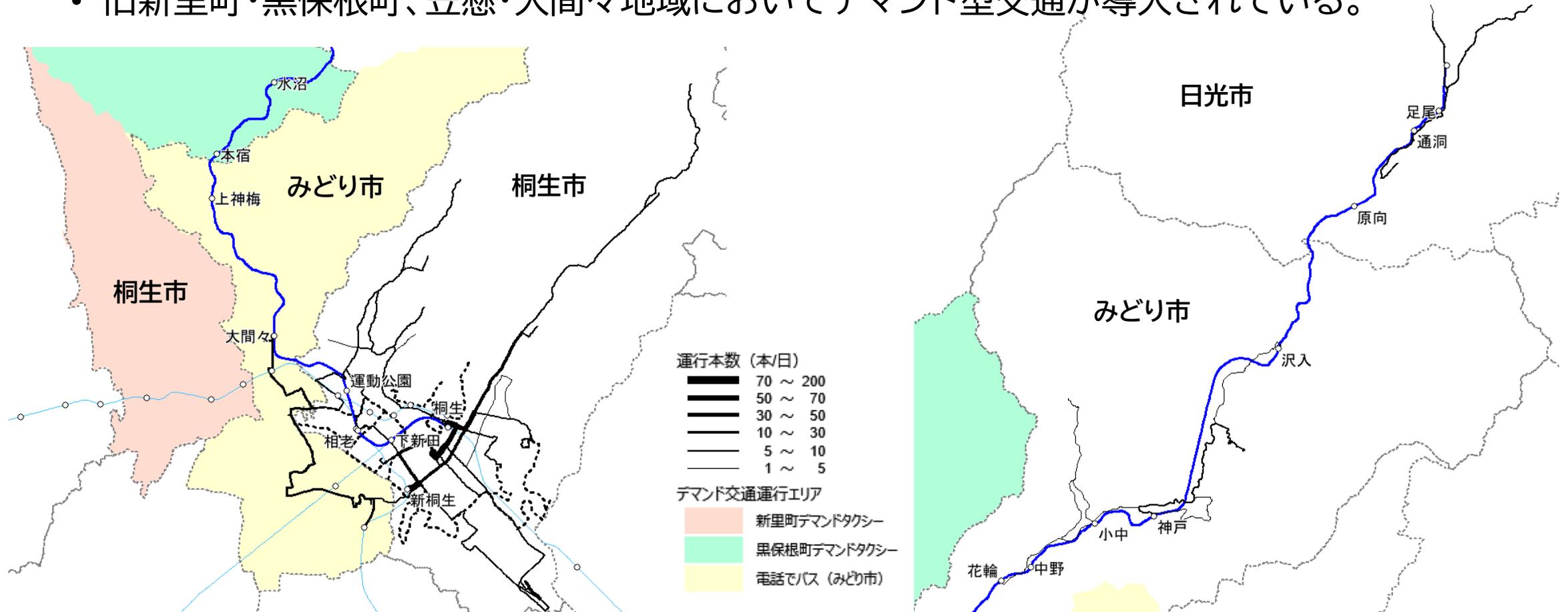
10月7日(土)・全目的

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。



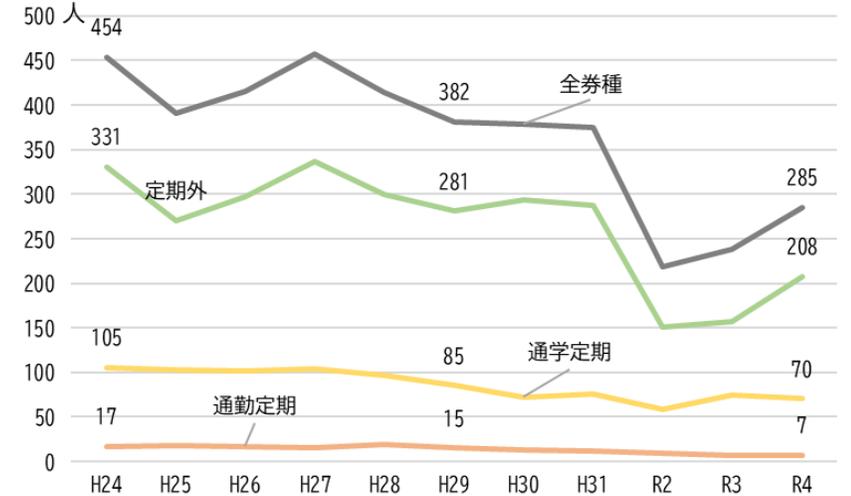
わたらせ渓谷鐵道の現状(輸送実績の推移)

輸送実績の推移

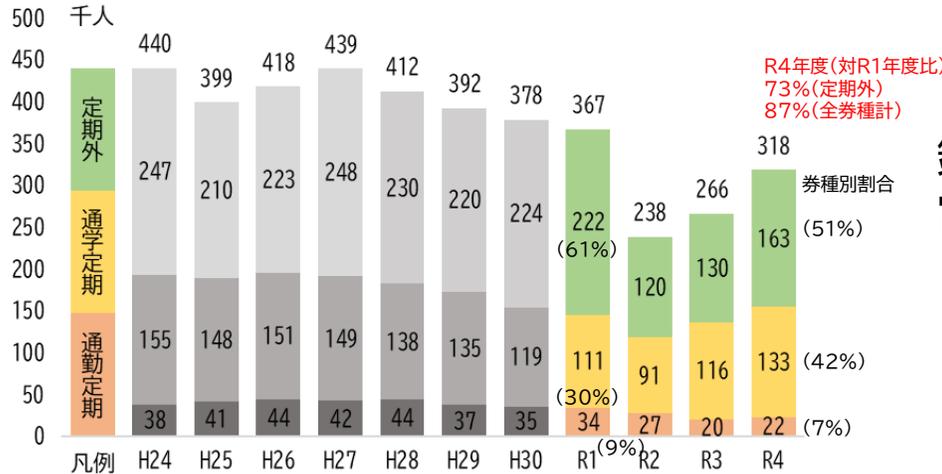
- 旅客の大半が定期外(輸送人員では5割、旅客運輸収入では9割近い:R4年度)
- R4年度の輸送人員は318千人、旅客運輸収入は110百万円と、コロナ禍前の7~8割程度の水準に回復しているが、定期外の回復が若干遅れている
- 輸送密度はコロナ禍前から500人未満で推移、R4年度は285人
- 運輸雑収入はコロナ禍前後を通じて50百万円程度で推移し、鉄道事業収益を下支えした

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

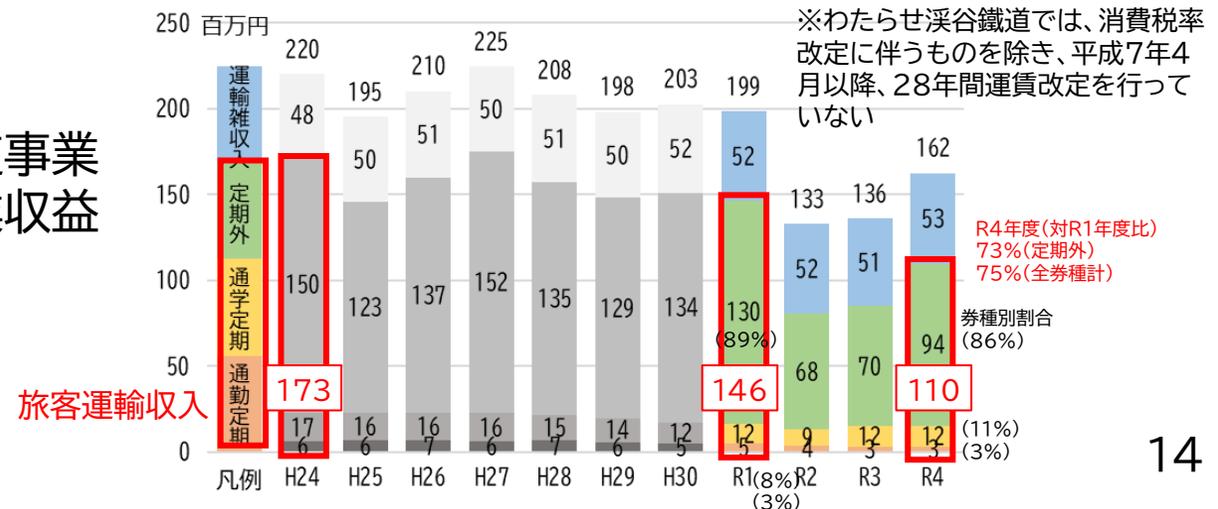
輸送密度
(1日1km
あたり平均
通過人員)



輸送人員



鉄道事業
営業収益



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

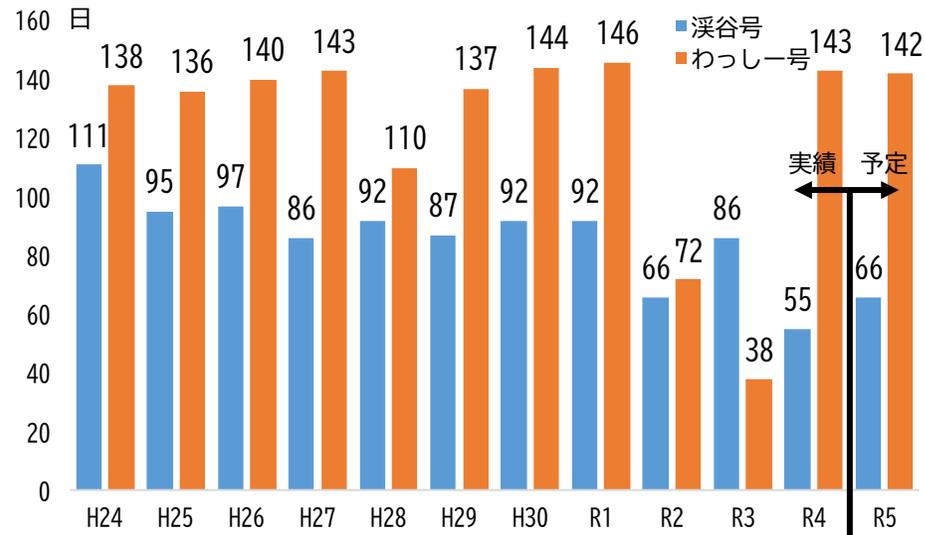
- コロナ禍前は、わっしー号を年間140日前後、渓谷号を90日前後運行。R5年度はわっしー号はコロナ禍前と同程度、渓谷号はコロナ禍前の7割程度の運行予定
- 整理券収入は、コロナ禍前は年間18～21百万円で推移。R4年度はコロナ禍前の8割程度の水準

出典:わたらせ渓谷鐵道株式会社資料より作成

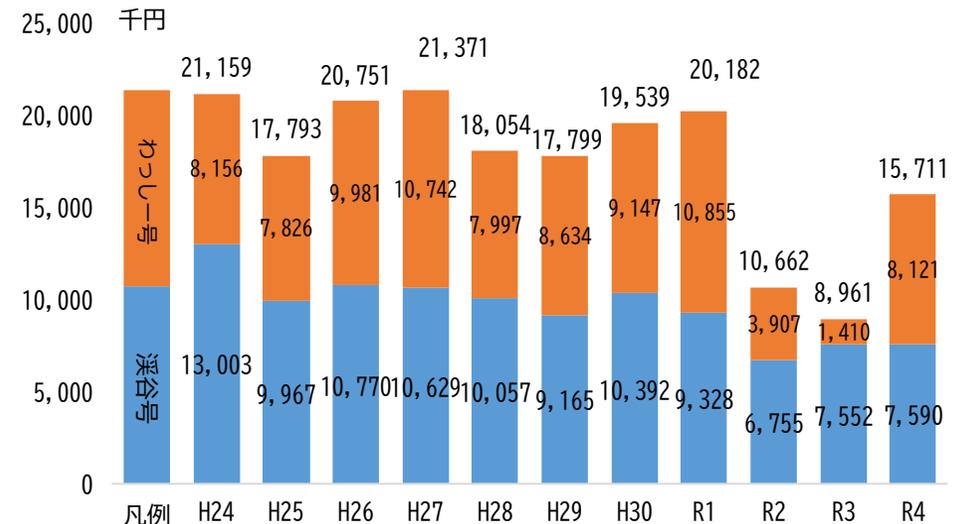
渓谷号
4両編成、定員180人、4～11月運行



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



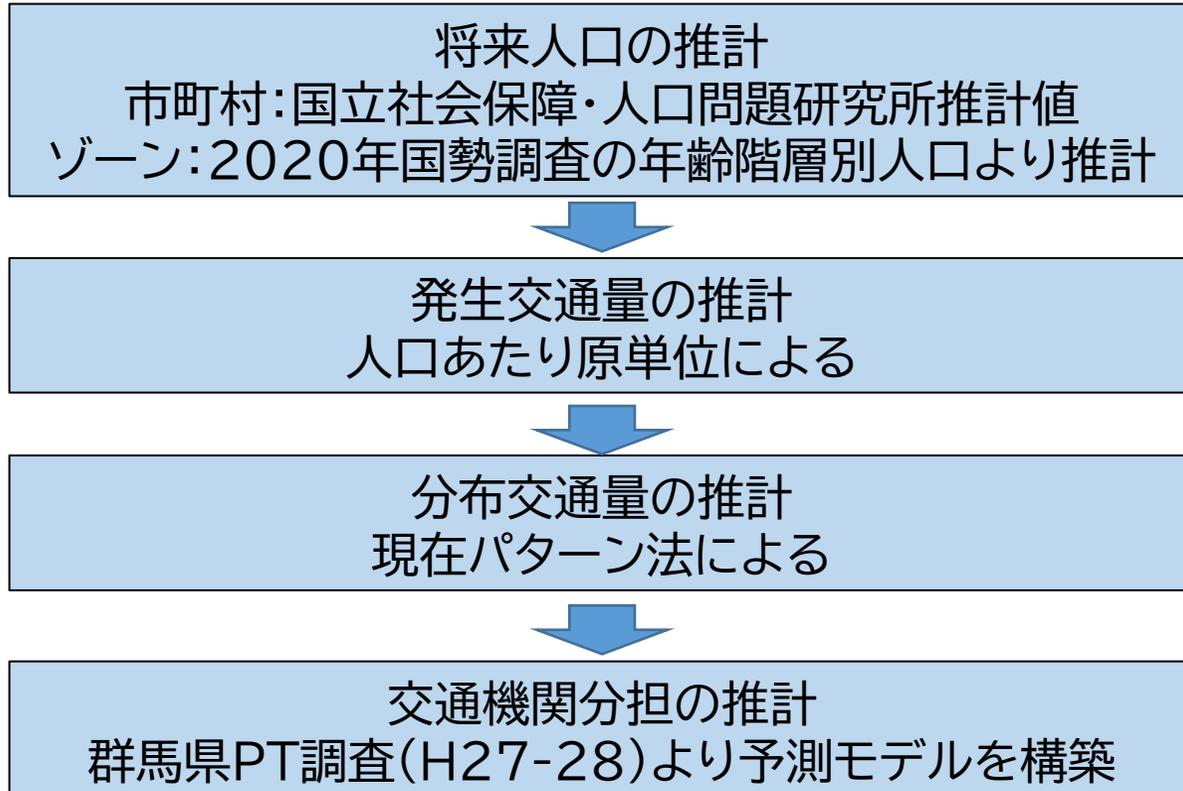
トロッコ整理券収入

わたらせ渓谷鐵道の将来分析(利用者数)

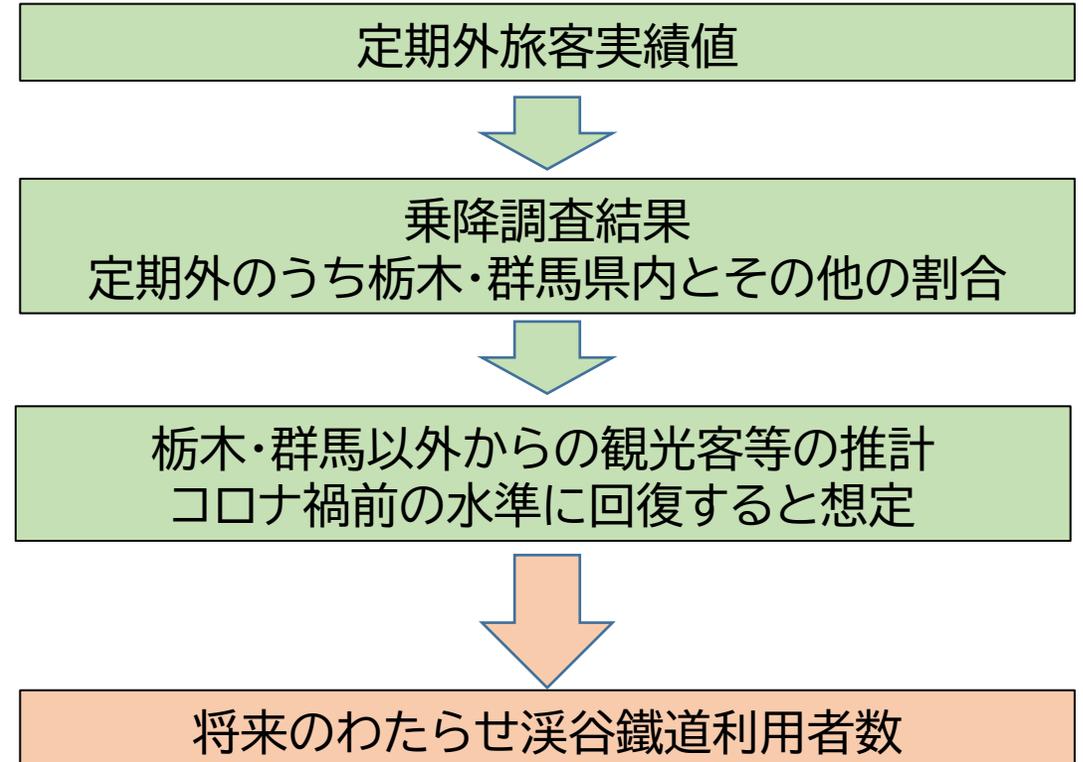
将来予測方法

- 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>



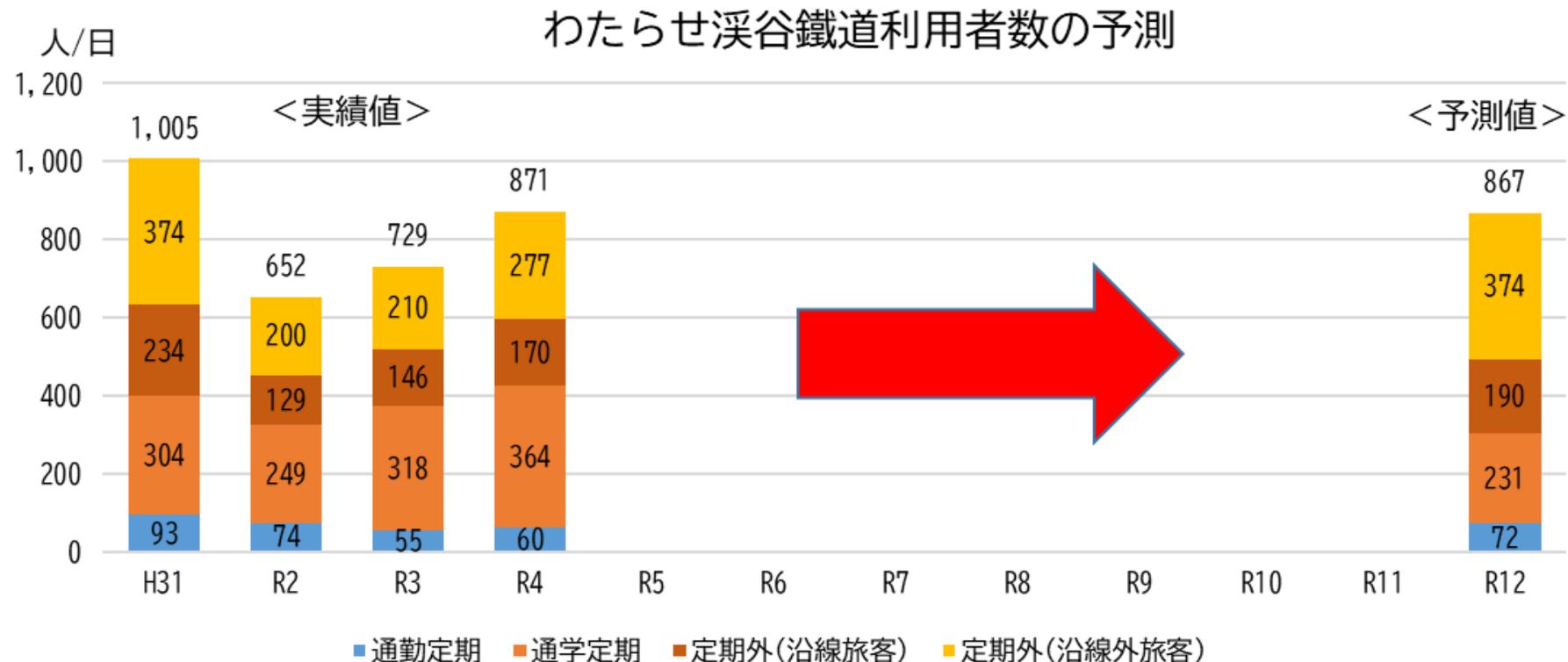
<栃木・群馬以外からの観光客等>



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

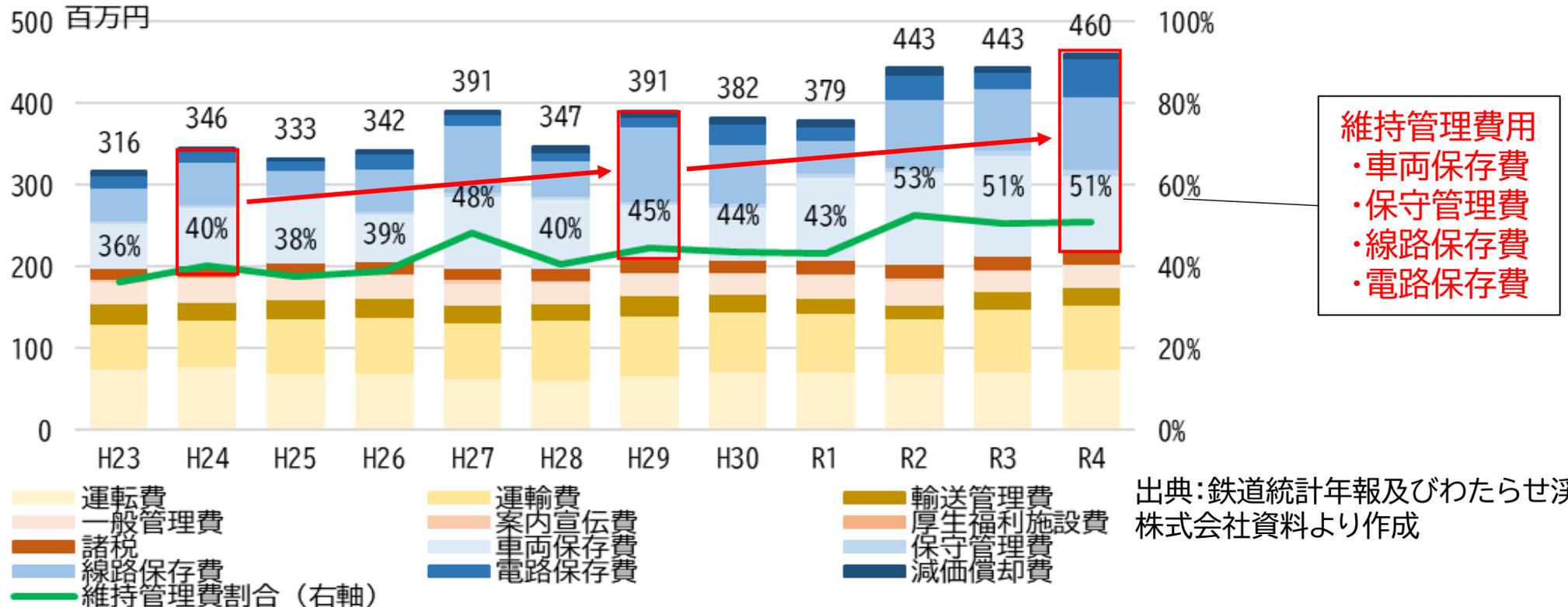


わたらせ渓谷鐵道の現状(鐵道事業經費)

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、經費全体の半分を超えるようになった

鐵道事業經費の内訳の推移



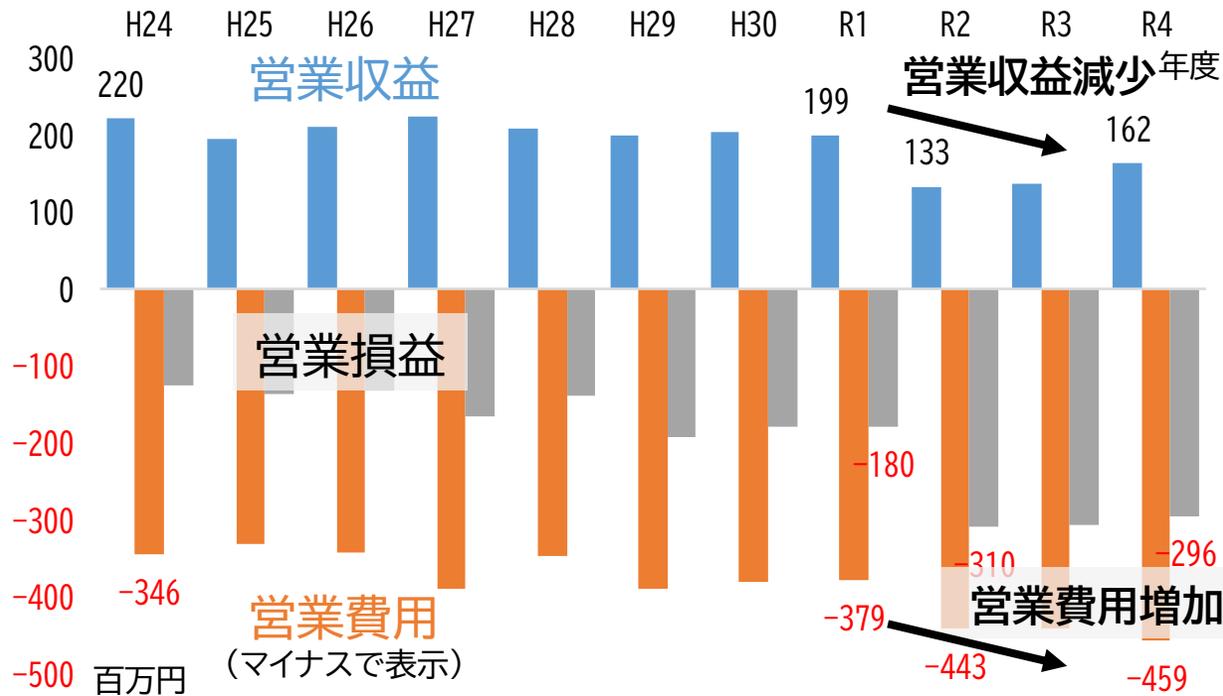
出典:鐵道統計年報及びわたらせ渓谷鐵道株式会社資料より作成

わたらせ渓谷鐵道の現状(鐵道事業収支率)

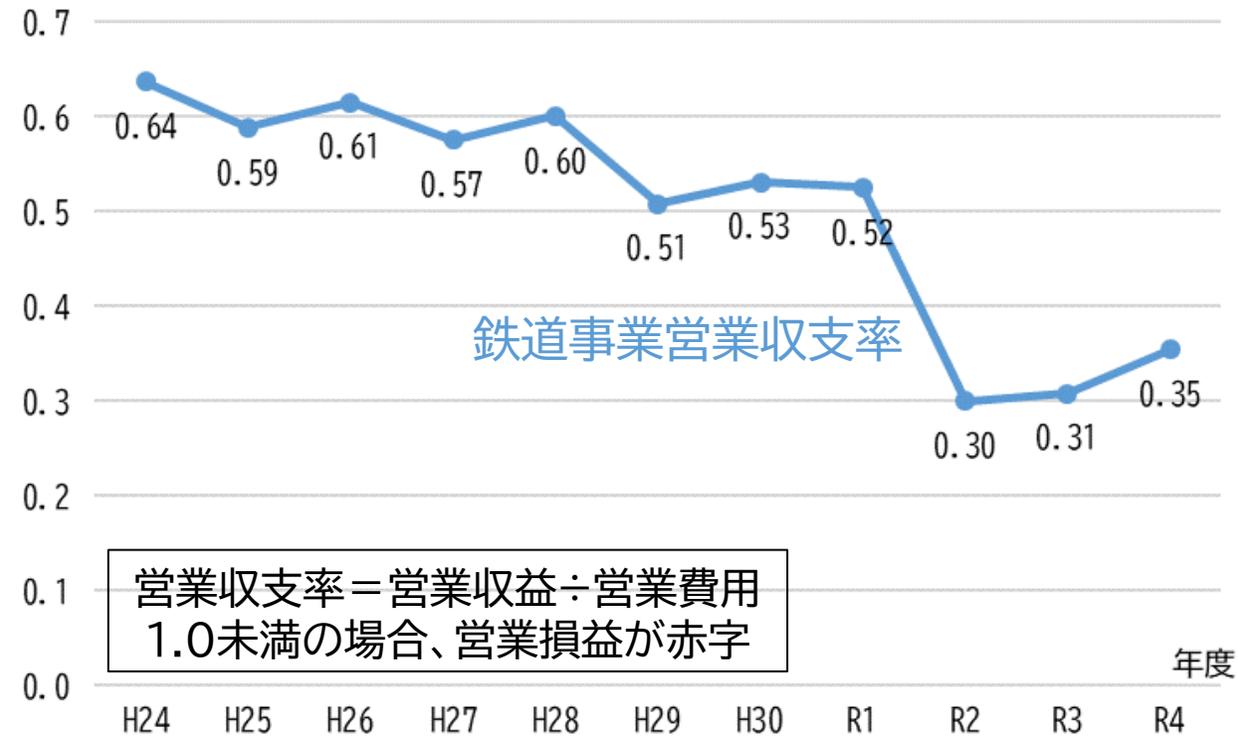
鐵道事業營業収支率の推移

- 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



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

鐵道事業營業収支率の推移

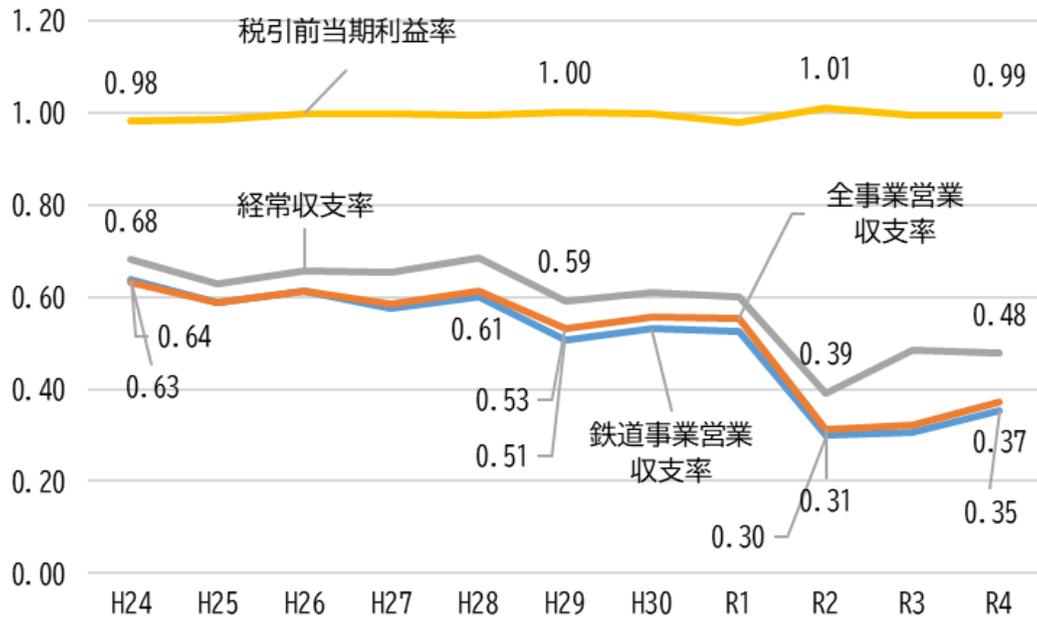
わたらせ渓谷鐵道の現状(各種収支率)

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



各種の収支率の推移

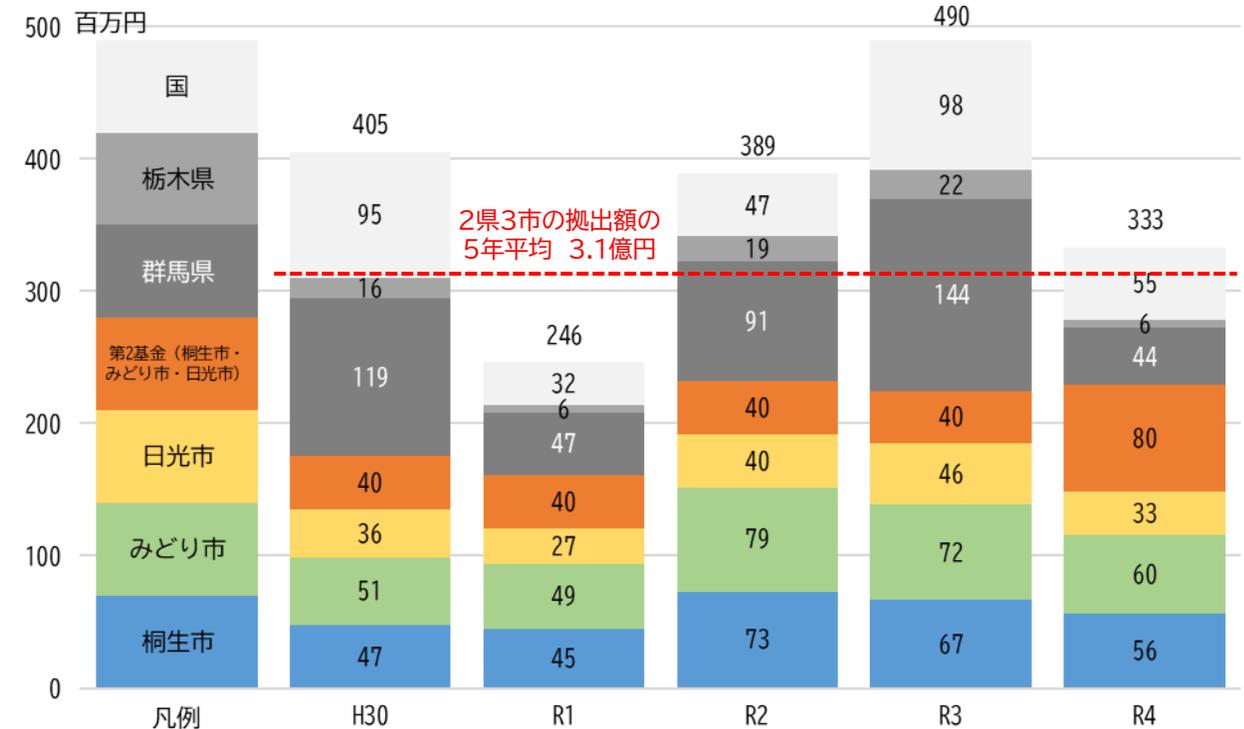
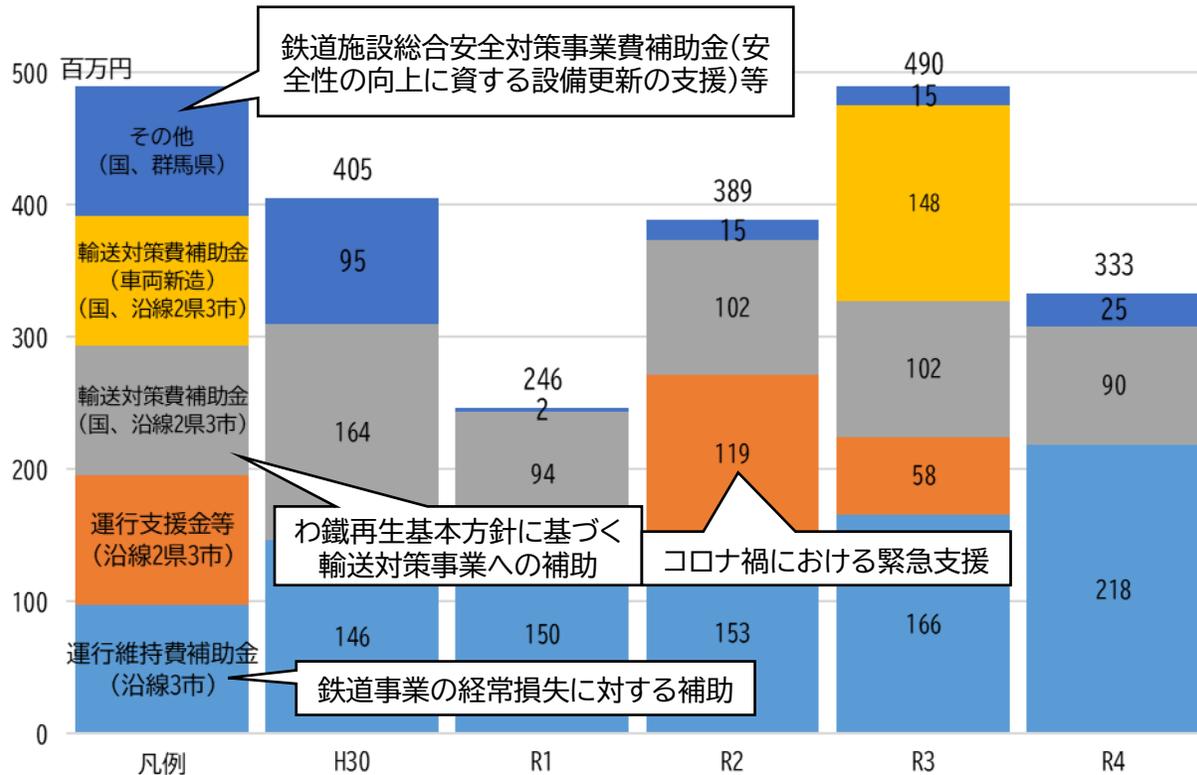
出典:鉄道統計年報及びわたらせ
 渓谷鐵道株式会社資料より作成

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	173	146	160	175	157	148	151	146	81	85	110
	旅客収入	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	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	-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	0.31	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	-299
	全事業営業収支率	(A+B) ÷ (E+F)	0.63	0.59	0.61	0.59	0.61	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	1	0
	経常利益	(A+B+C) - (E+F+G)	-121	-134	-127	-143	-115	-170	-160	-163	-279	-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	0.39	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	-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

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。



補助金項目別

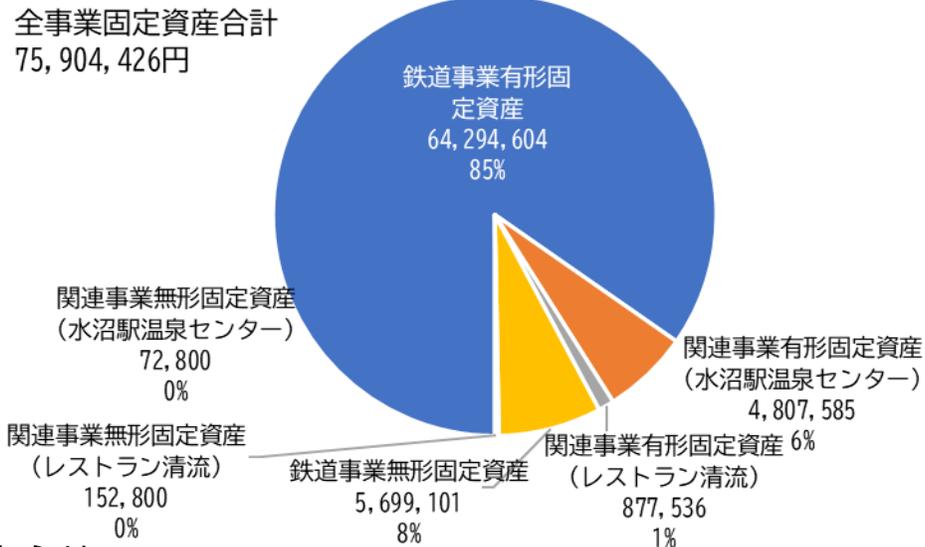
出典:わたらせ渓谷鐵道株式会社資料より作成

補助主体別

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

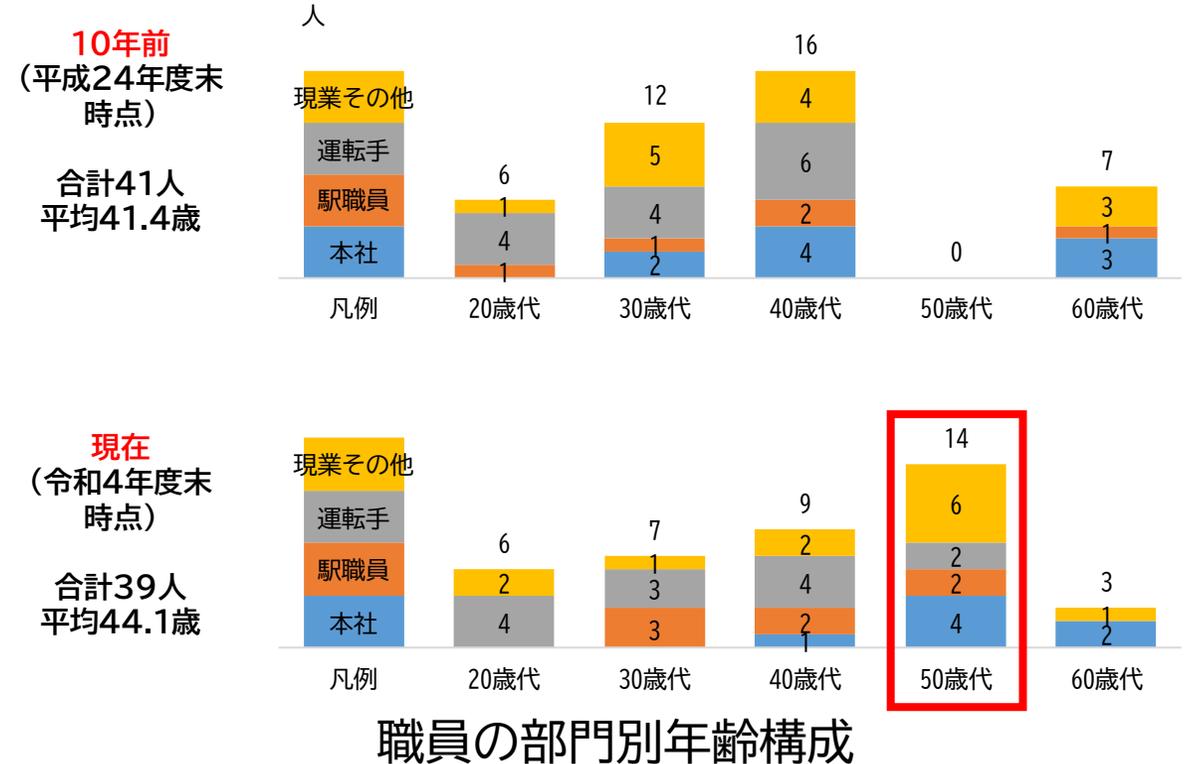
- 全事業固定資産のうち、鉄道事業固定資産が約93%、関連事業(水沼駅温泉センター)有形固定資産が約6%



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

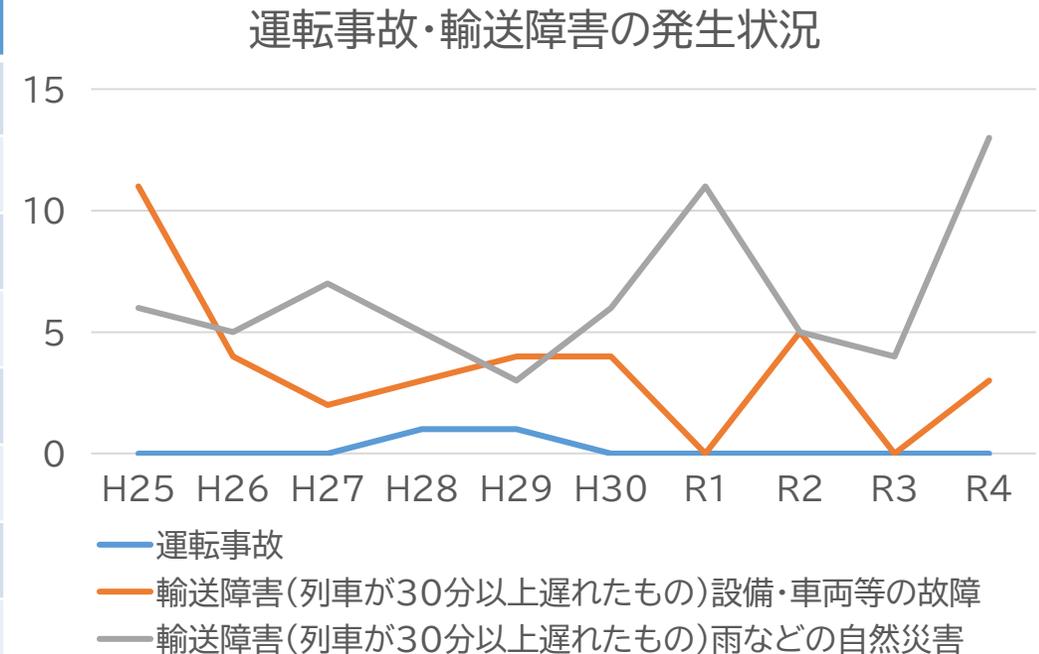


わたらせ渓谷鐵道の現状(施設並びに事故等)

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	

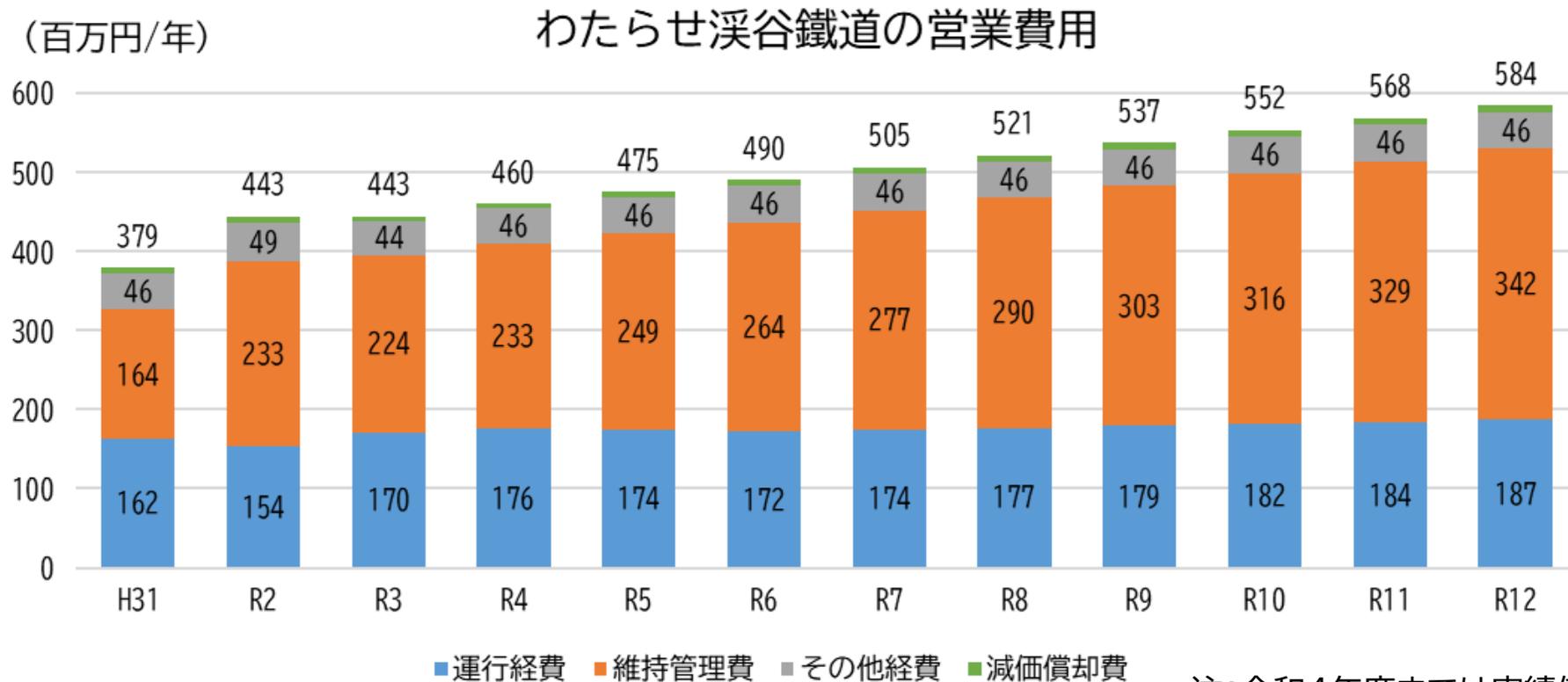
※ホーム、ホーム上屋については、現地踏査の結果、取替えや改築等の大規模工事を要するような状況は見られなかった。

※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。



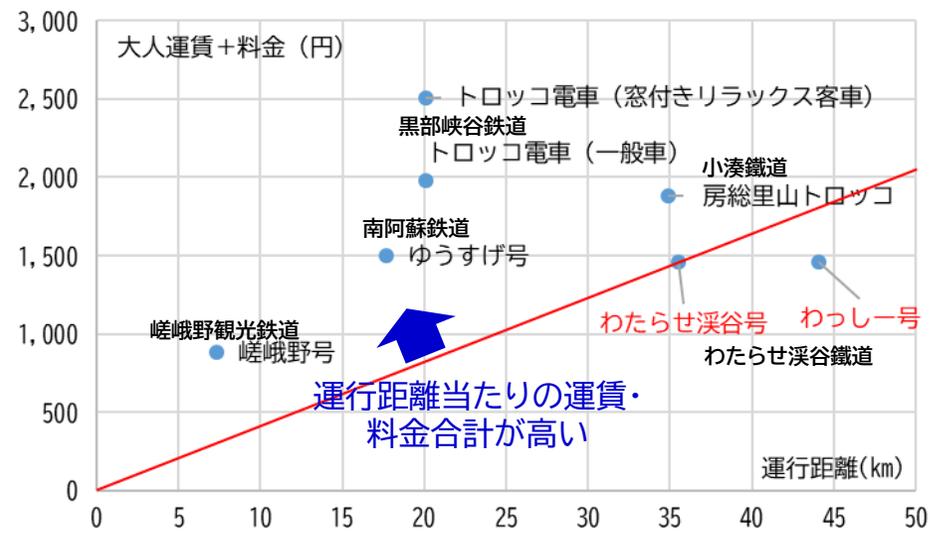
注:令和4年度までは実績値

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



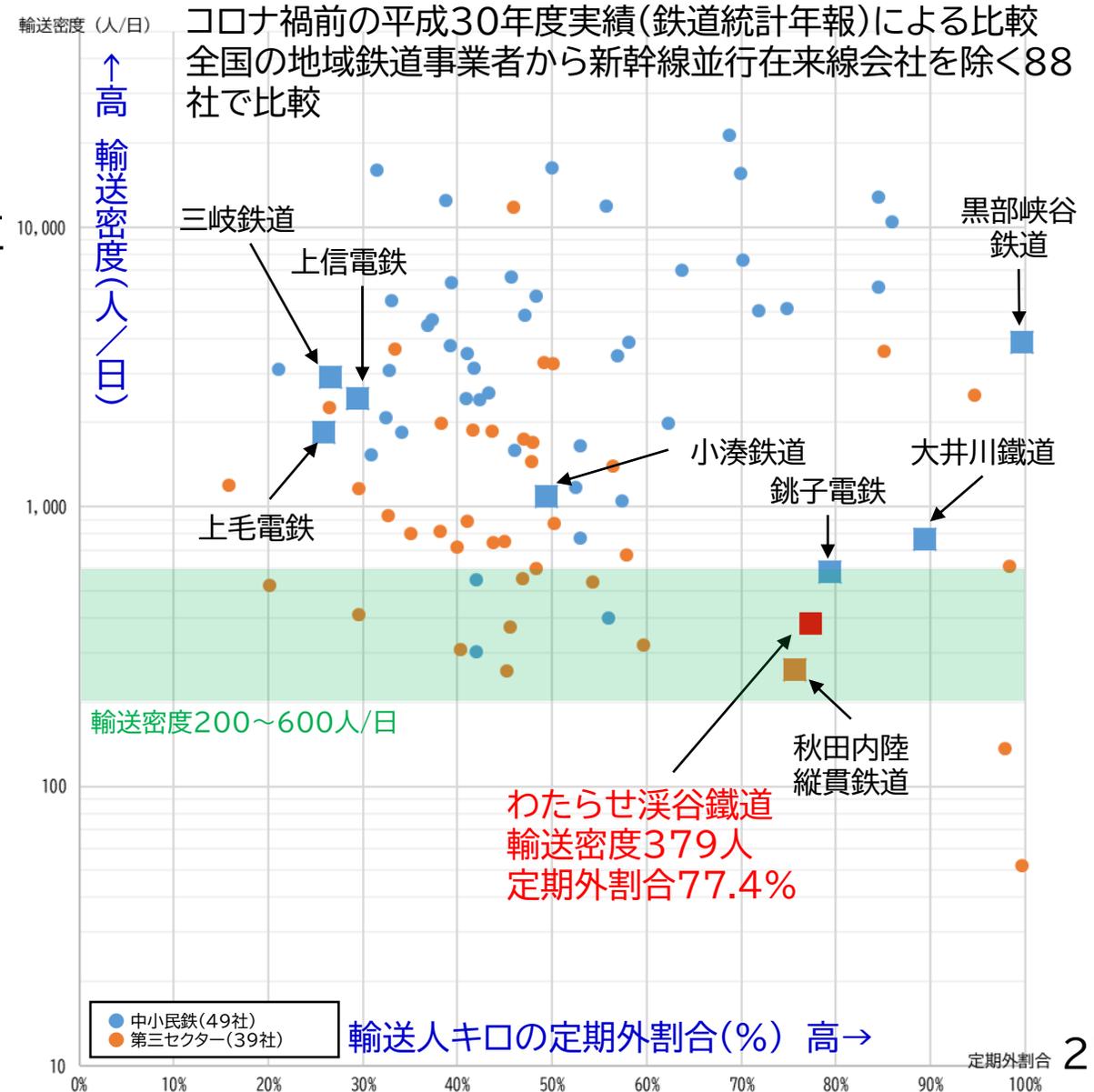
他社で運行されているトロッコ列車の概要

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~ 樺平	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
嵯峨野観光鐵道	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溪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

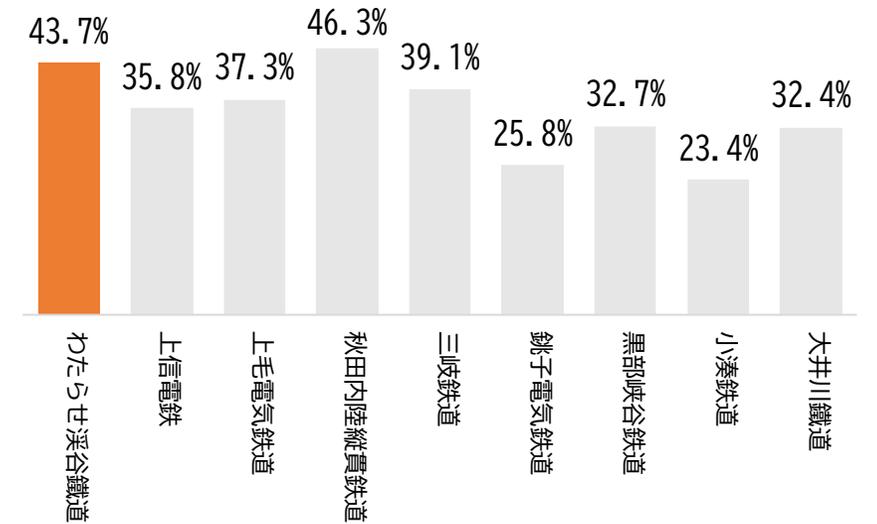
※鉄道統計年報による平成30年度実績値により比較。

■わたらせ渓谷鐵道と比較対象8社の概要

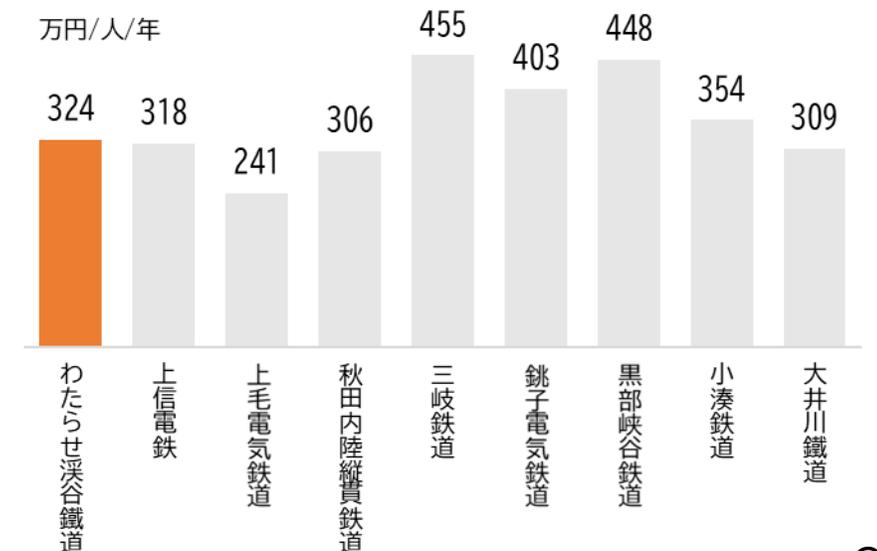
事業者	営業都道府県	営業キロ	輸送密度人/日	定期外割合	備考
わたらせ渓谷鐵道	群馬県 栃木県	44.1	379	77.4%	
上信電鉄	群馬県	33.7	2,422	29.5%	群馬県内事業者
上毛電鉄	群馬県	25.4	1,835	26.0%	群馬県内事業者
秋田内陸縦貫鐵道	秋田県	94.2	261	75.7%	輸送密度・定期外割合類似
三岐鐵道	三重県	48.0	2,887	26.6%	路線距離類似
銚子電氣鐵道	千葉県	6.4	583	79.5%	輸送密度・定期外割合類似
黒部峡谷鐵道	富山県	20.1	3,873	99.7%	トロッコ列車運行・定期外割合類似
小湊鐵道	千葉県	39.1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

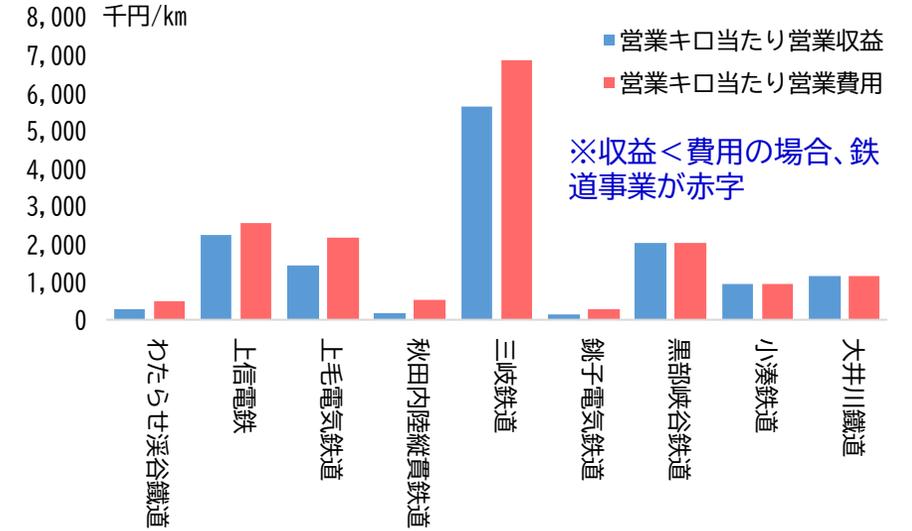


他鉄道事業者との比較(類似事業者)

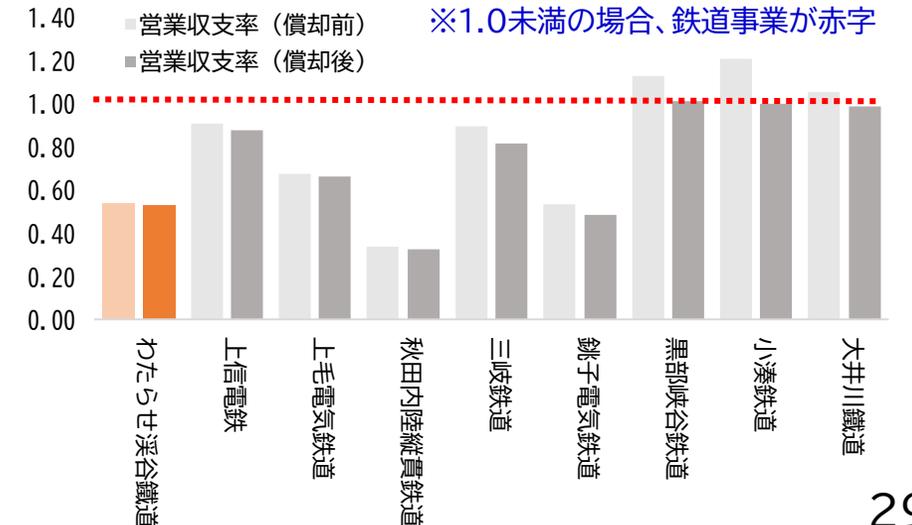
わたらせ渓谷鐵道と類似する他の地域鉄道事業者との比較

- 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

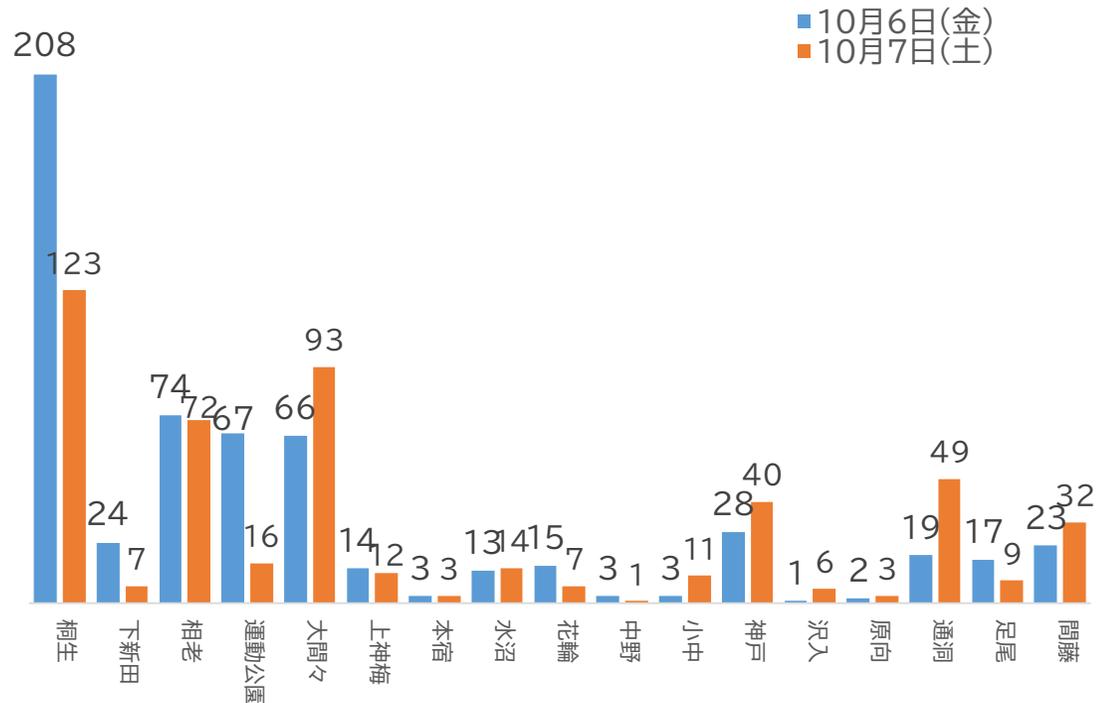
- わたらせ渓谷鐵道利用者の利用状況に加え、利用者及び沿線地域住民の意向を把握することを目的として以下の調査を実施した。

	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	<ul style="list-style-type: none"> • 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 	<ul style="list-style-type: none"> • 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 	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • 2023年10月6日(金)、10月7日(土)の2日間の終日 	<ul style="list-style-type: none"> • 2023年10月21日(土)、10月22日(日)、11月4日(土)の3日間 	<ul style="list-style-type: none"> • 2023年11月7日～24日 (web回答及び調査票郵送)
調査対象	<ul style="list-style-type: none"> • 原則としてわたらせ渓谷鐵道を利用した全ての利用者(トロッコ列車利用者を除く) 	<ul style="list-style-type: none"> • トロッコ列車(わたらせ渓谷号・わっしー号)及び一部普通列車の乗客 	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • 10月21日 147人 • 10月22日 126人 • 11月4日 69人 • 合計 342人 	<ul style="list-style-type: none"> • 世帯配布数:6,000票 • 世帯回収数:1,727票 • 世帯回収率: 29.2%

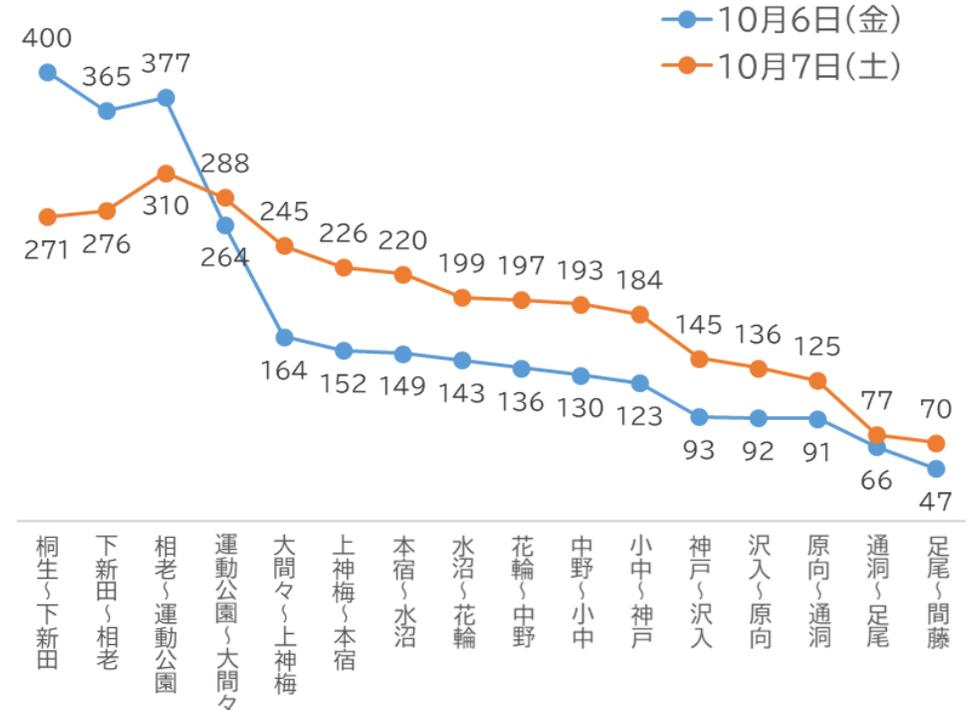
乗降調査(駅別利用状況)

- 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



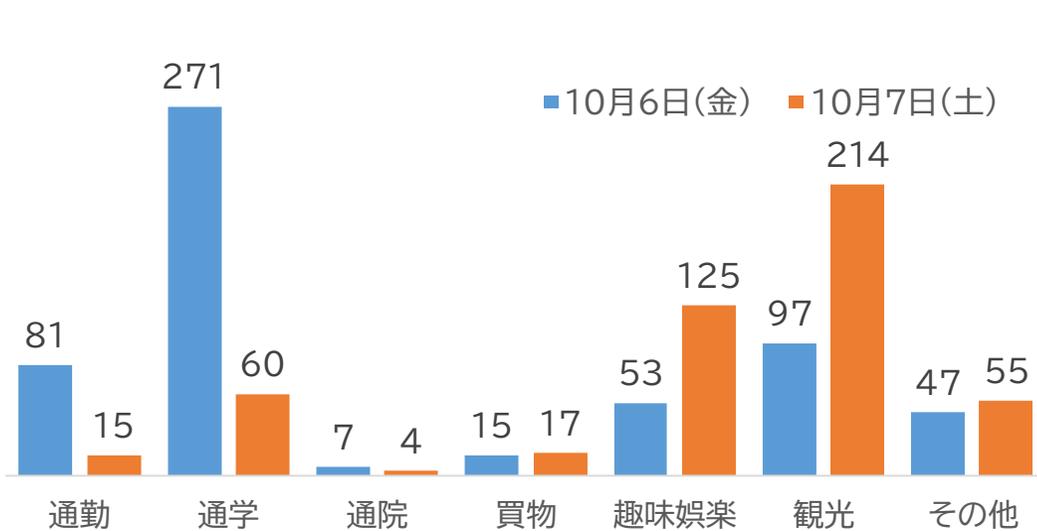
駅間利用者数



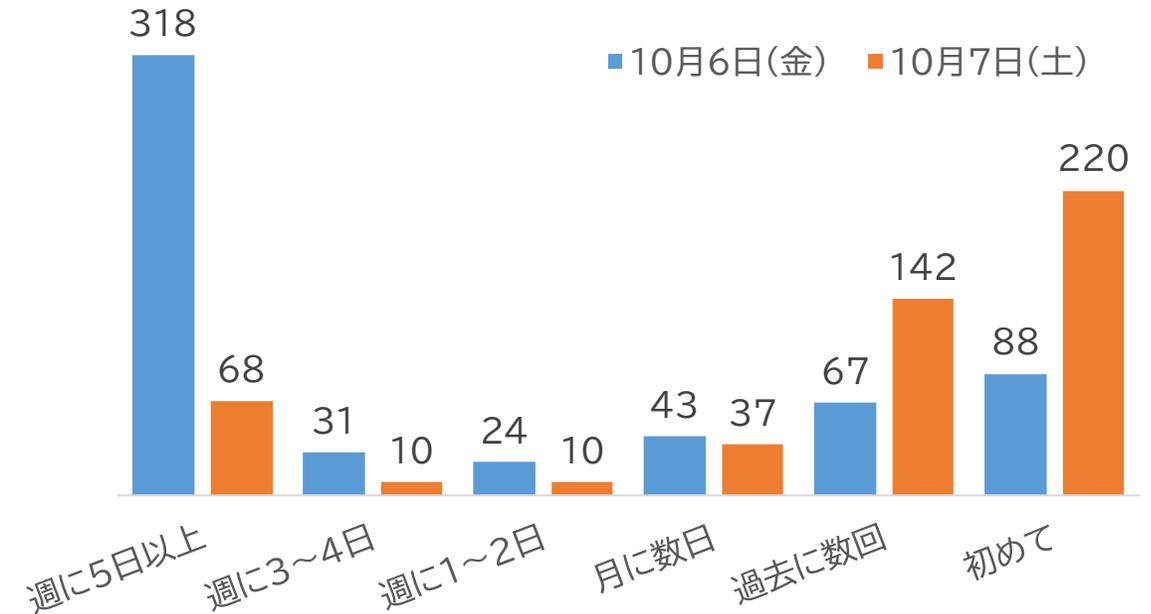
乗降調査(利用者の目的及び頻度)

- 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

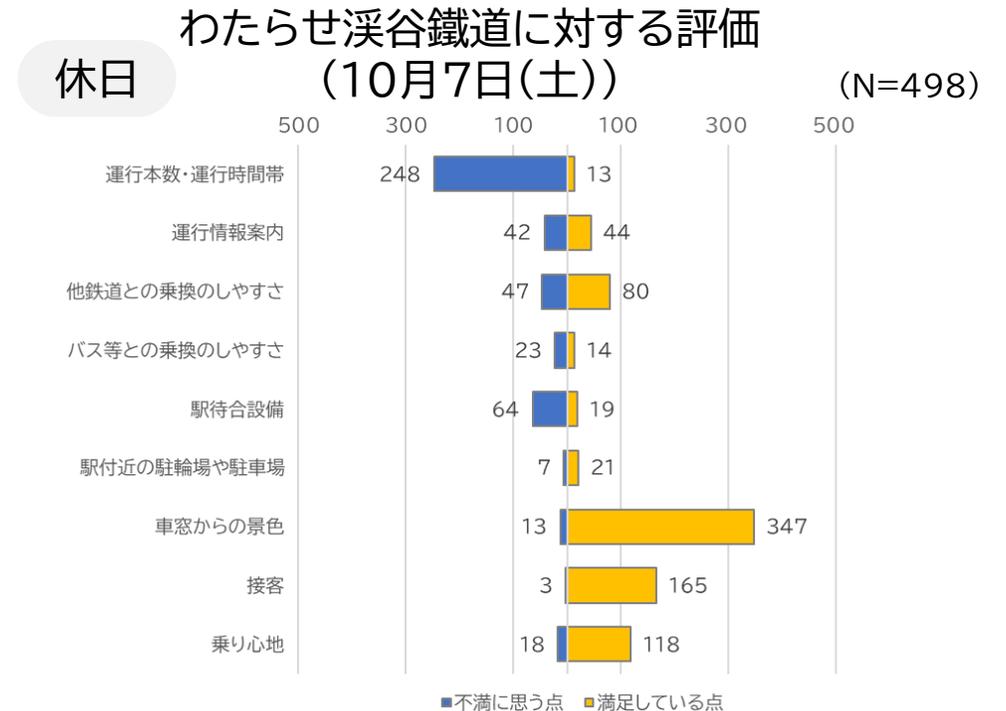
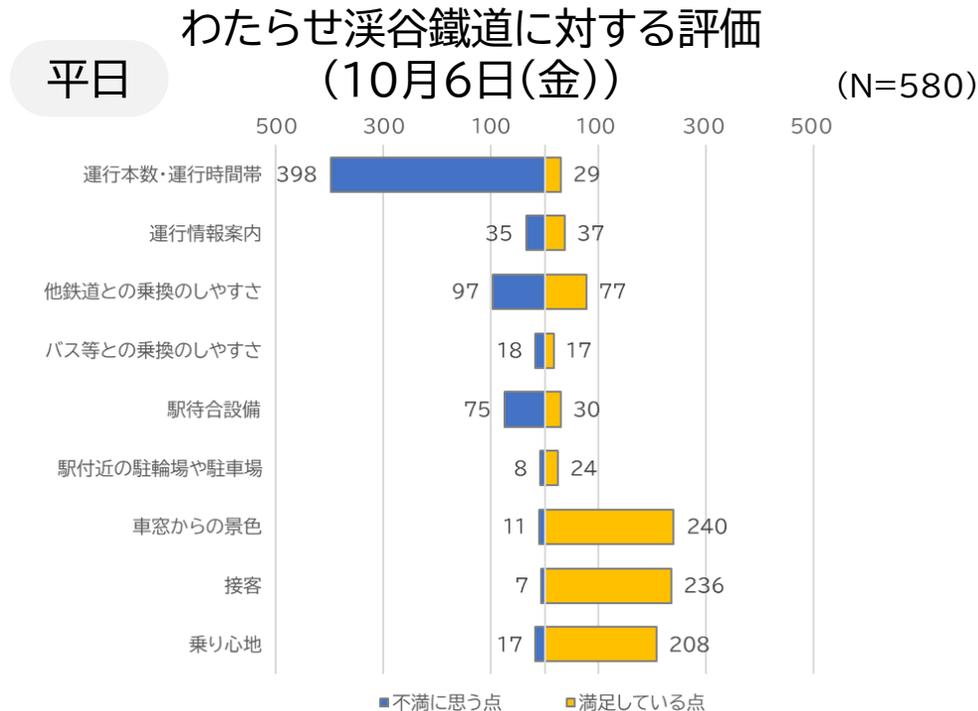


わたらせ渓谷鐵道の利用頻度



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
- 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	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

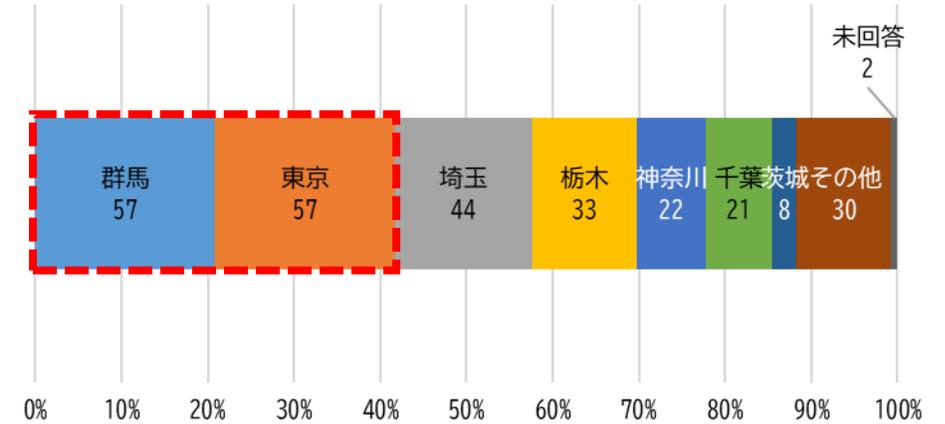
■調査内容

対象	調査内容
全ての乗客	<ul style="list-style-type: none">・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

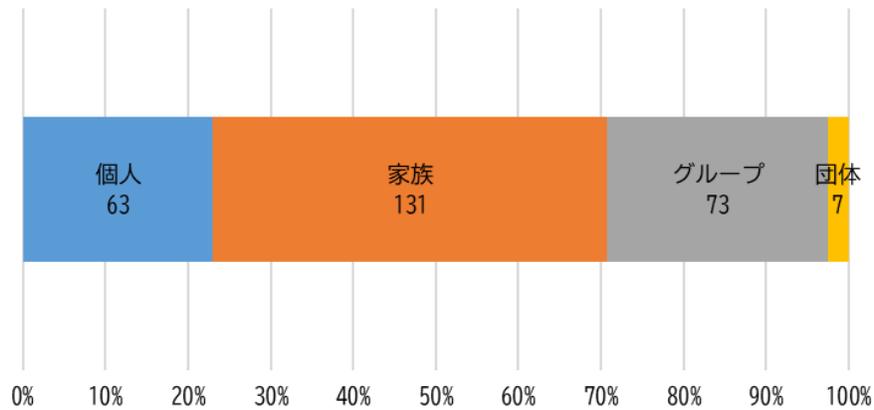
観光利用客アンケート(回答者属性)

回答者の居住地等

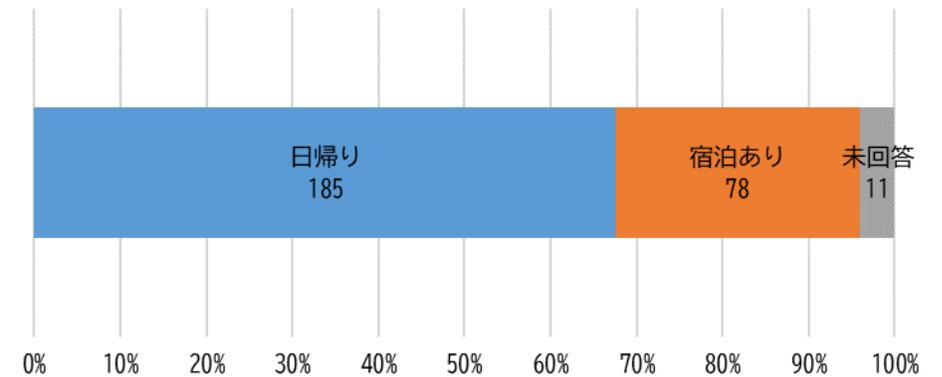
- 群馬、東京からがそれぞれ2割
- 個人旅行が2割、家族・グループ旅行が7割
- 日帰り旅行が7割



居住地



旅行形態(個人・家族・グループ)



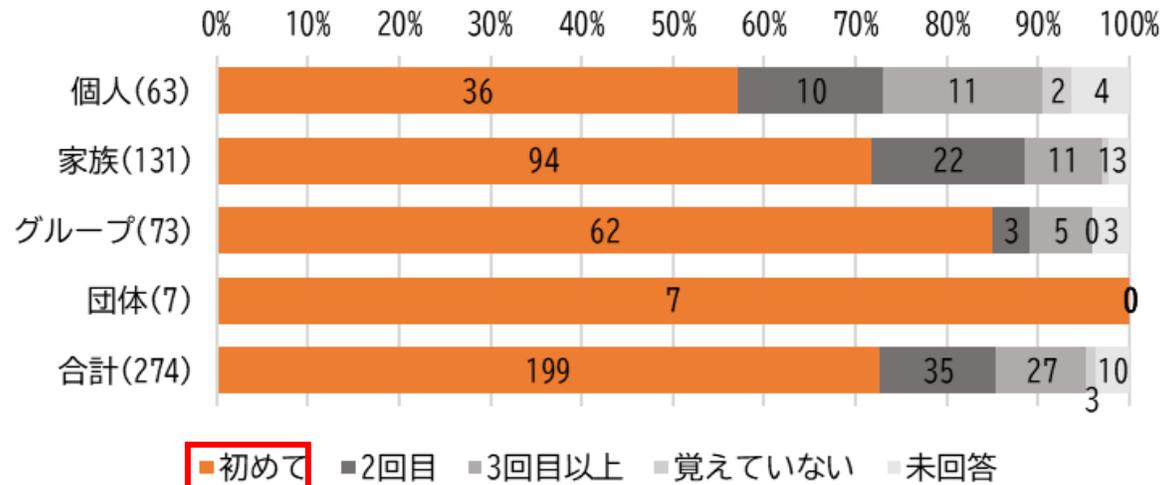
旅行日程

(回答者数:274人)

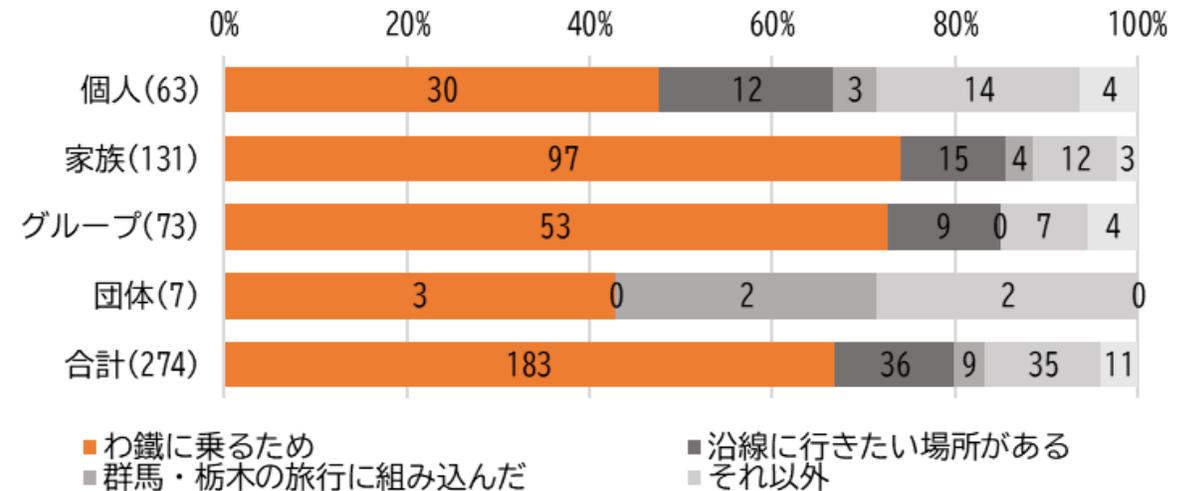
観光利用客アンケート(旅行概要)

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

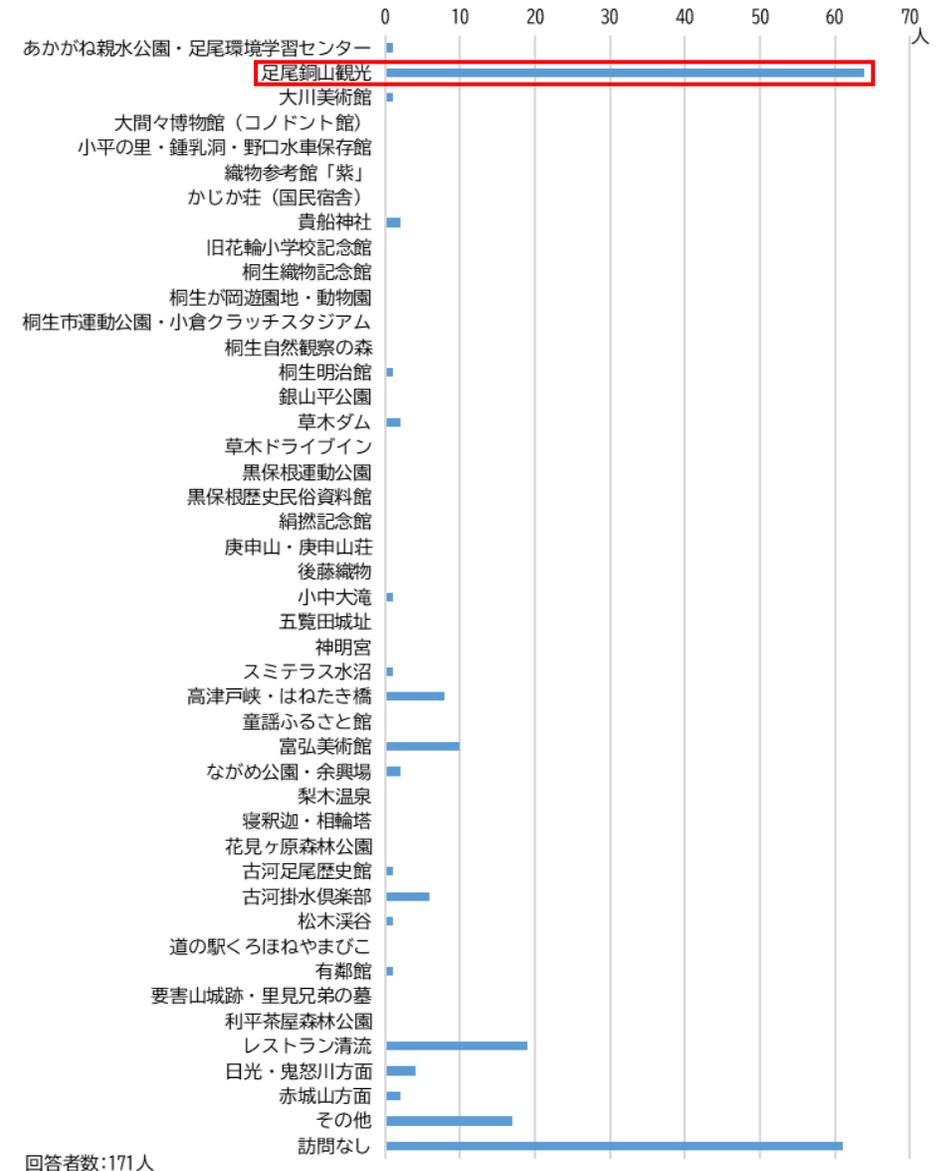
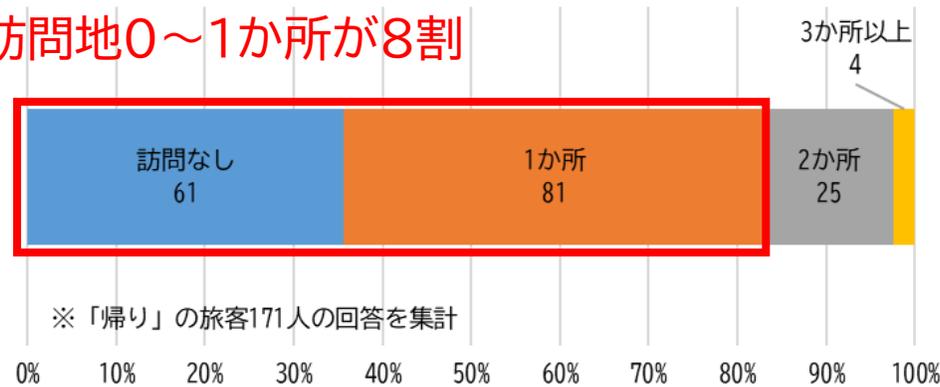
()内は属性別回答者数

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

訪問地0~1か所が8割

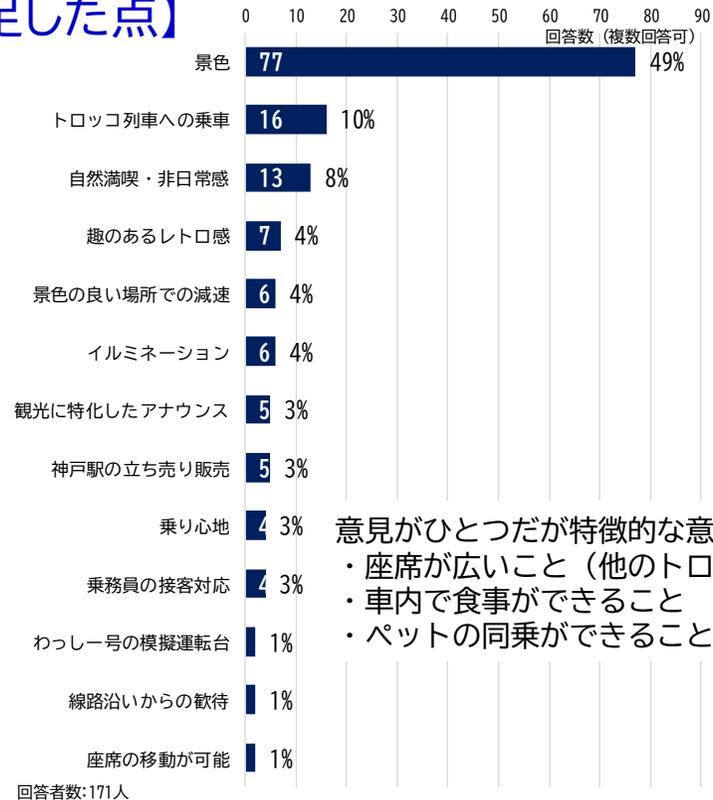


観光利用客アンケート(わ鐵に対する評価)

満足した点と改善してほしい点

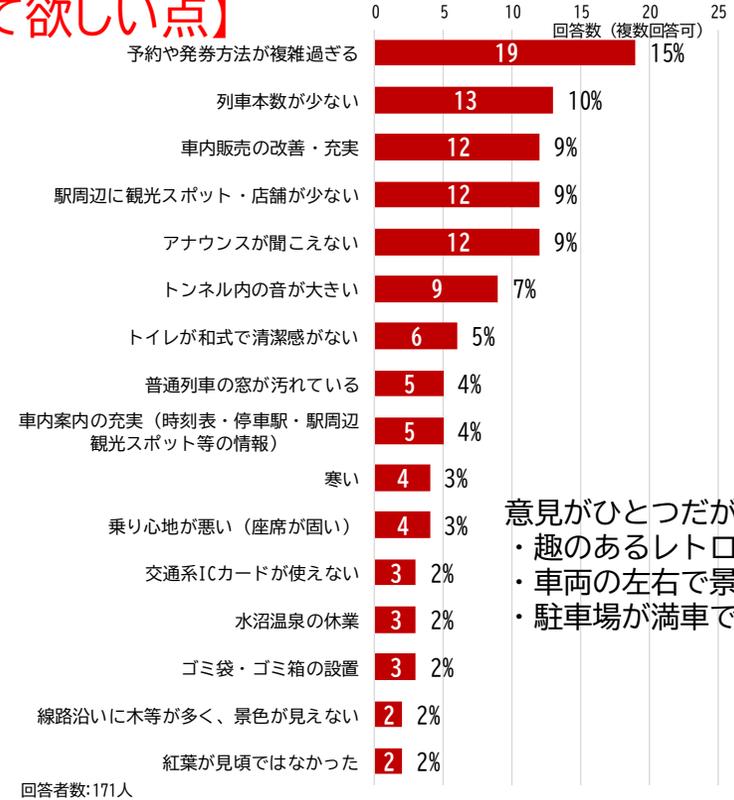
- 満足した点は、『景色』が約半数、『トロッコ列車への乗車』『自然満喫・非日常感』『趣のあるレトロ感』と続く
- 改善して欲しい点は、『予約・発券方法が複雑』が約15%、『列車本数』『車内販売』『観光スポット・店舗』『アナウンスが聞こえない』と続く

【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)

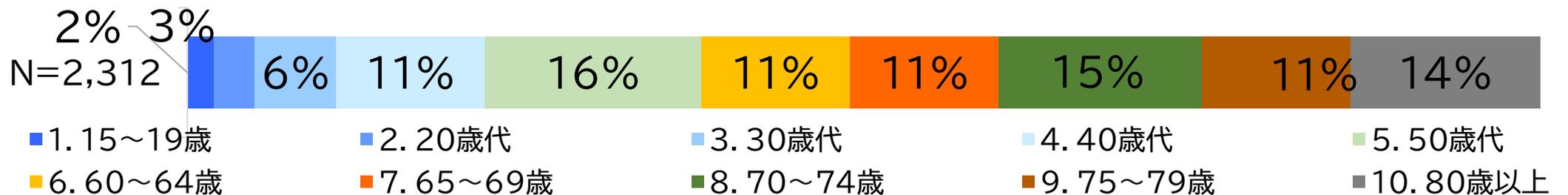
沿線住民アンケートの回収結果および取得サンプルの年齢構成、居住地は以下のとおり。

・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

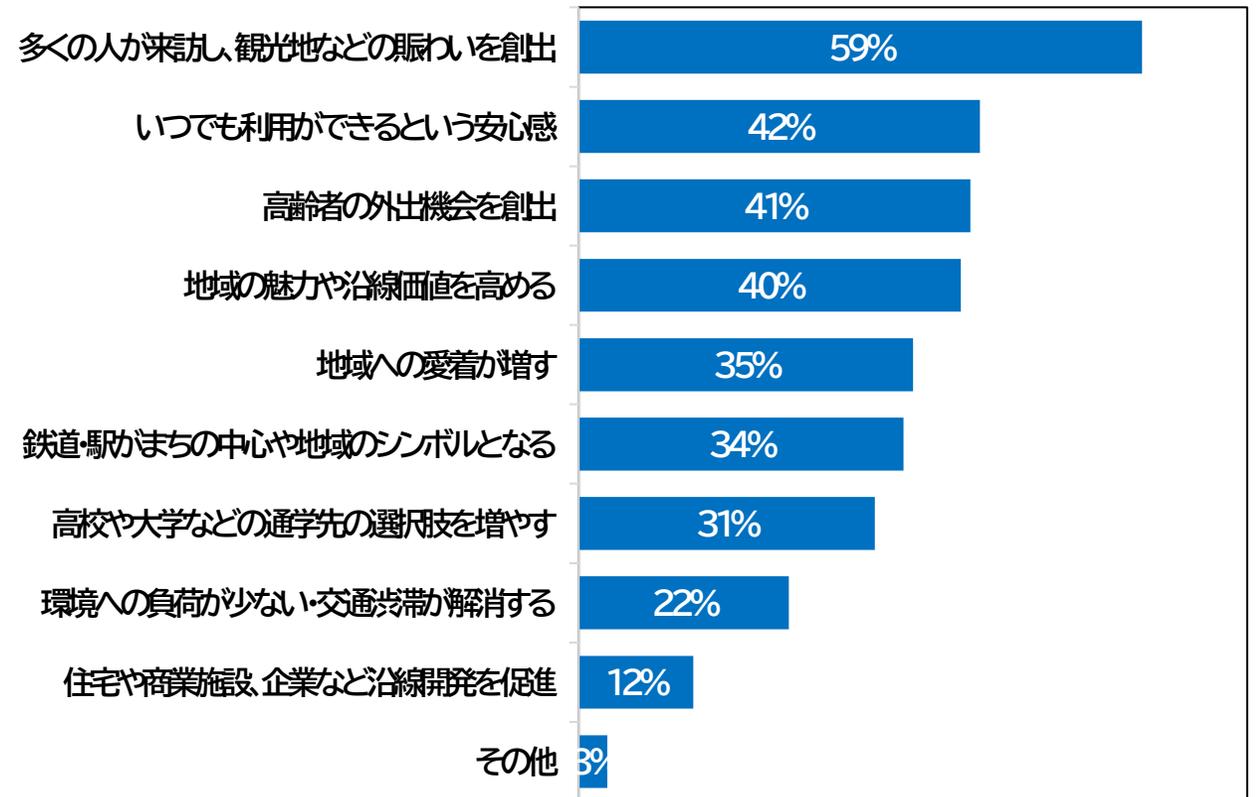
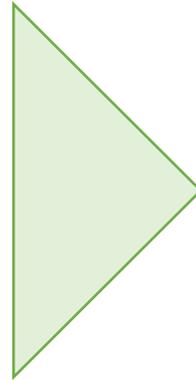


沿線地域住民アンケート(地域へもたらす効果)

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)



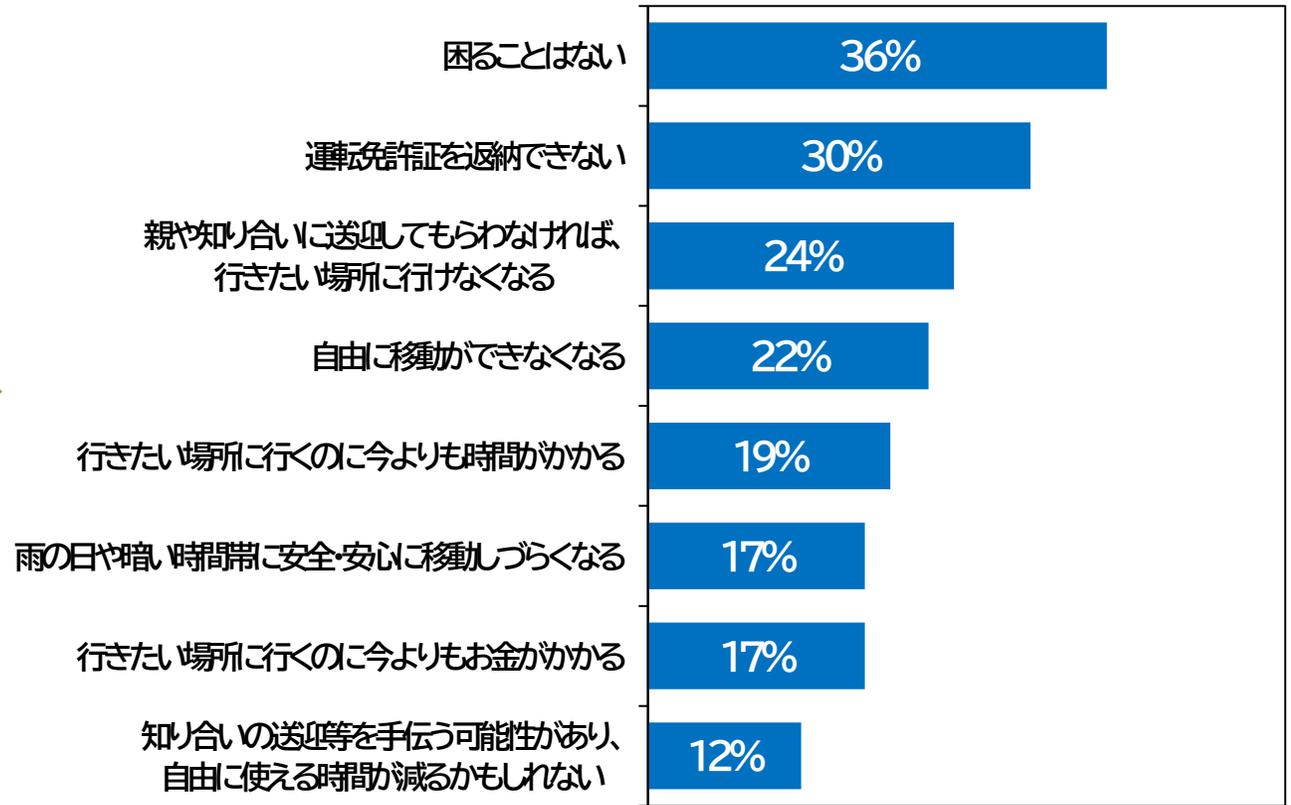
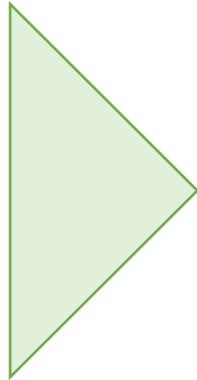
(N=2,374)

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てしまうたら、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)



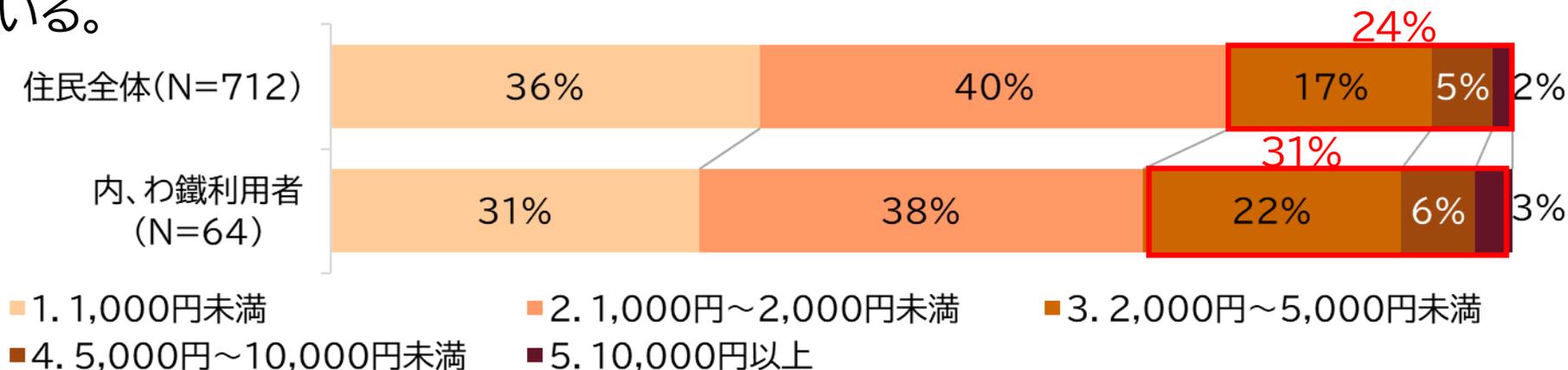
■ N=2,374

沿線地域住民アンケート

(わ鐵への負担金支払い意向、運賃値上げに対する意向)

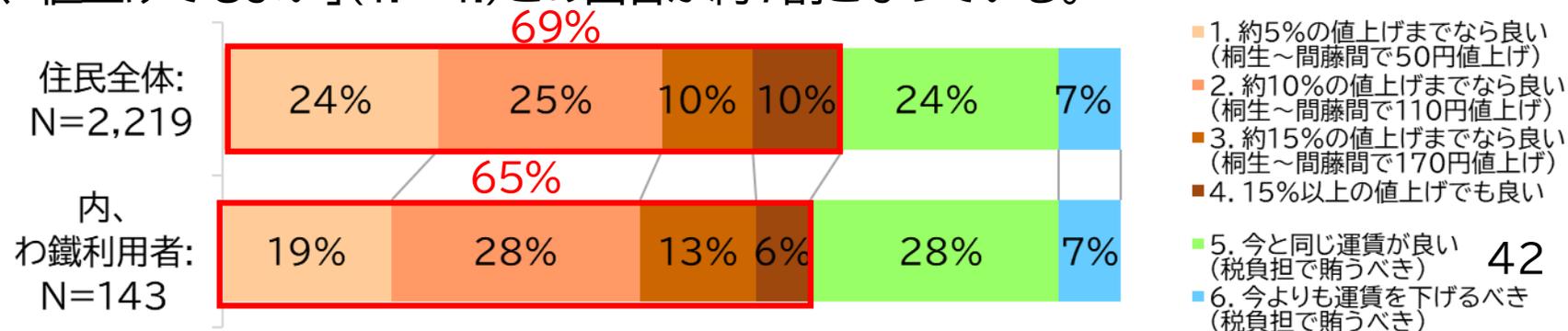
- 負担金(協賛金や支援金)を支払ってもよいと回答した方(住民全体の31%、わ鐵利用者(普段、わ鐵を月に数回以上利用すると回答した方)の44%)について、毎年、年間で1世帯あたりの支払い金額の意向は「1,000円～2,000円未満」が約4割(40%)で最も多く、次いで、「1,000円未満」(36%)となっている。わ鐵利用者に限ると、2,000円未満の回答は約7割であり、2,000円以上支払っても良いと回答した割合が住民全体に比べて高くなっている。

(質問)
負担金(協賛金や支援金)を「支払ってもよい」を選択いただいた方に伺います。
毎年、年間で1世帯あたり、いくらなら支払うことができますか。



- また、仮にわたらせ溪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溪谷鐵道が安全・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？



沿線地域住民アンケート(サービス満足度)

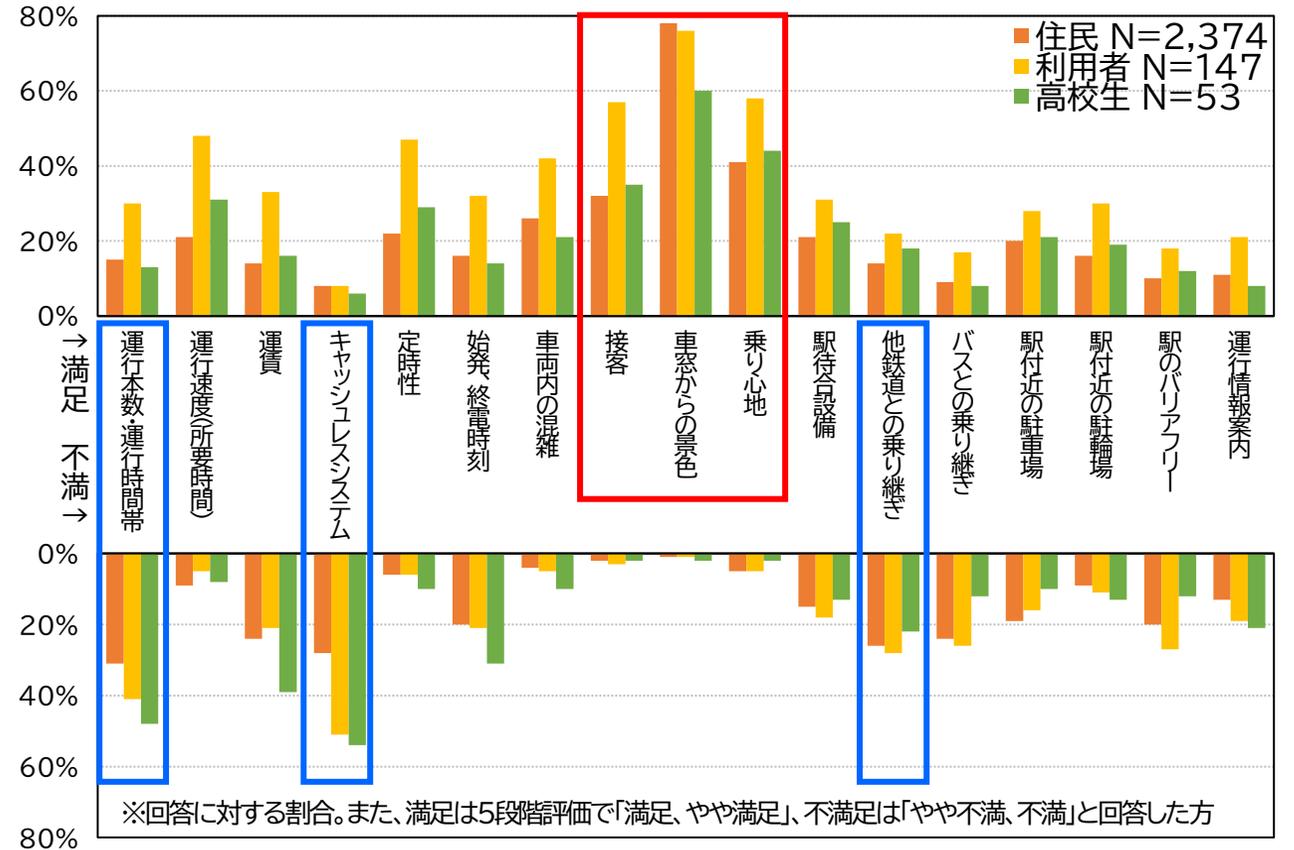
サービスの満足度を見ると、住民・利用者^{注1}・高校生^{注2}ともに「車窓からの風景」「乗り心地」「接客」に対する評価が高く、時間や費用以外の項目への満足度が高くなっている。一方で、「運行本数・運行時間帯」「キャッシュレスシステム」「他鉄道との乗り継ぎ」に対しての不満足が高く、わ鐵への低評価につながっている要因と考えられる。

	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



鉄道を存続した場合の効果、課題検討

・クロスセクター効果の分析

わたらせ渓谷鐵道(桐生～間藤)が廃止されたときに、沿線自治体に追加的に必要となる多様な行政部門の分野別代替費用と、わたらせ渓谷鐵道の運行に対して行政が負担している財政支出を比較。

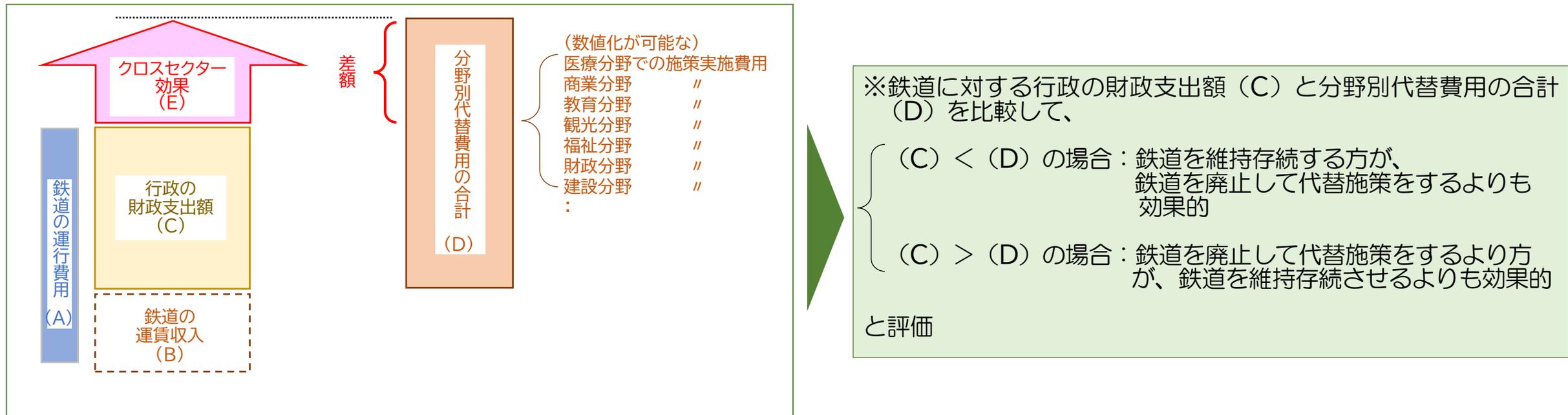


図 クロスセクター効果の分析概要

分野別代替費用

• 分野別代替費用の算出結果

公表資料や乗降調査結果をもとに、代替交通手段が確保可能という前提の元、数値化が可能な分野別代替費用を算出。

分野別代替費用の最小値： 260（百万円）
// 最大値：1,280（百万円）

事業分野	廃止時に必要となる行財政負担項目	算出結果 (百万円)	最小値 (百万円)	最大値 (百万円)
医療	病院送迎貸切バスの運行	7.6		
	通院のためのタクシー券配布	10.0	7.6	33.3
	医師による往診	33.3		
	医療費の増加	8.5	8.5	8.5
買物	買物バスの運行	22.6		
	買物のためのタクシー券配布	16.6	7.4	22.6
	移動販売の実施	7.4		
教育	貸切スクールバスの運行	54.5		
	通学のためのタクシー券配布	300.3	54.5	300.3
観光	観光地送迎貸切バスの運行	30.0		
	観光地送迎のためのタクシー券配布	762.7	30.0	762.7
福祉	通院・買物・観光以外での自由目的のためのタクシー券配布	94.1	94.1	94.1
財政	土地の価値低下等による税收減少	58.3	58.3	58.3
	合計		260	1,280

クロスセクター効果の試算結果

- クロスセクター効果の算出結果

わたらせ渓谷鐵道廃止時のクロスセクター効果を以下の式で算出。

現在のわたらせ渓谷鐵道に対する財政支出額と代替費用を比較した結果、クロスセクター効果は▲63～+957百万円/年となった。

$$\begin{aligned}\text{クロスセクター効果} &= (\text{分野別代替費用}) - (\text{財政支出額※}) \\ &= 260 \sim 1,280 \text{ [百万円]} - 323 \text{ [百万円]} \\ &= \blacktriangle 63 \sim +957 \text{ [百万円]}\end{aligned}$$

※財政支出額は、「わたらせ渓谷鐵道経営計画(平成30年度～令和4年度)令和4年度計画改訂版」(事業者提供)における、令和5年度から令和9年度までの財政支出額の平均値

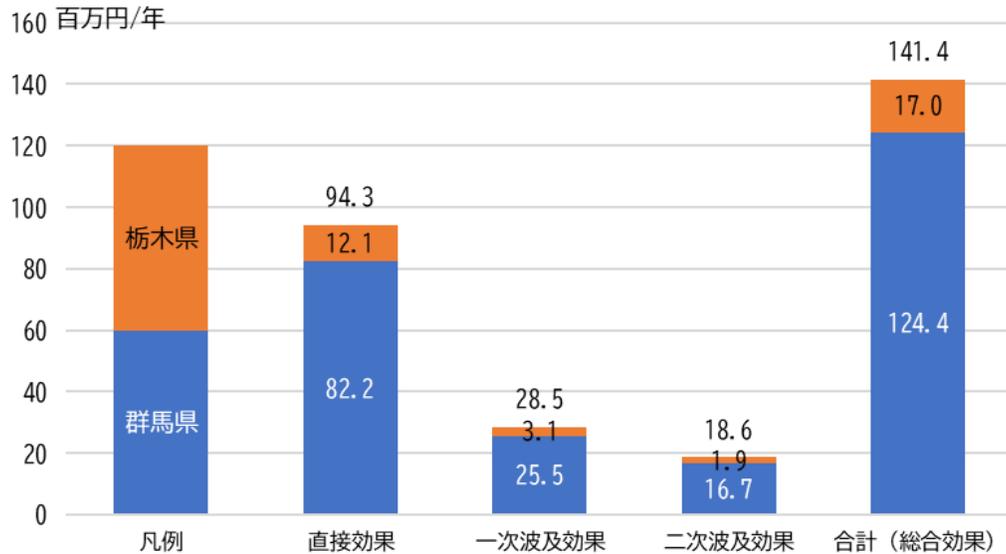
- クロスセクター効果分析とは、鉄道(地域公共交通)が廃止された場合に、鉄道利用者が引き続き通院できるように行政がタクシー券を配布したり、買い物客に対して移動販売を実施したり、通学需要に対応してスクールバスを借り上げて運行するなど、数値化可能な項目について分野別代替費用の算出を行い、鉄道維持に比べて、行政負担(財政支出)がどの程度変わるかを試算するものです。(国土交通省R5年10月発表)
- ただし、この試算は、あくまでも理想条件のもとに積算しており、現実には代替手段が実現可能なのかについては、考慮されていません。例えば、運転手不足等の問題により、実際はバスやタクシーの運行が難しい場合も想定されます。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。

わたらせ渓谷鐵道による經濟効果の試算

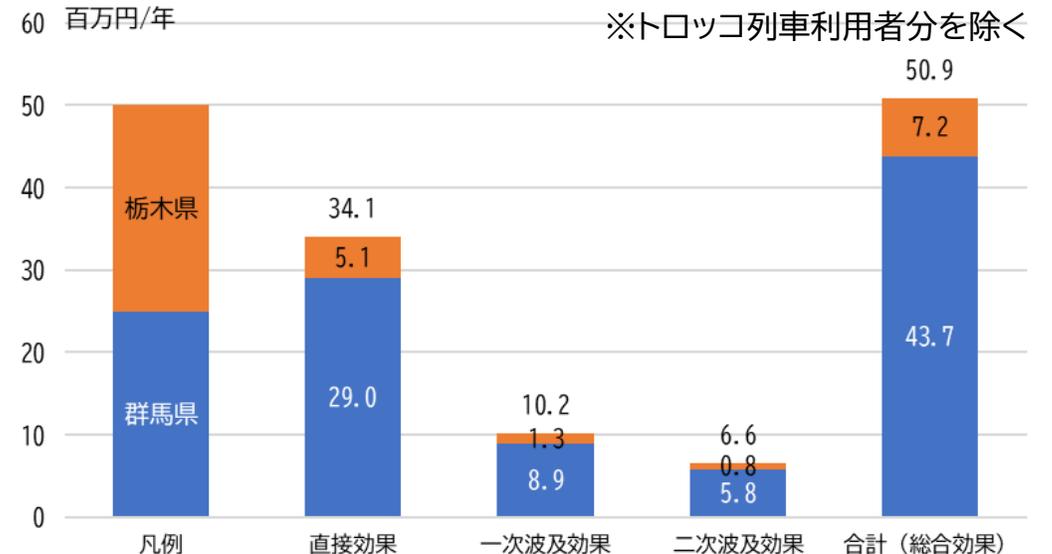
- 観光利用者によるわ鐵沿線での消費が地域にもたらす經濟効果はトロッコ列車、ツアー客合わせて約2億円/年となった。

項目	トロッコ列車利用者	ツアー客
「交通費」	トロッコ列車整理券販売額(平成30年度実績)×トロッコ列車整理券販売額に対する整理券・運賃収入額係数	わたらせ渓谷鐵道株式会社提供の団体乗車実績データ(トロッコ列車利用者を除く)
「飲食費」「土産代・買い物代等」「入場料・施設使用料」「その他」	観光利用アンケートの結果より、1人当たり消費額(グロス:消費額がゼロ円の人も含めた値)×年間のトロッコ列車利用者数	観光利用アンケートの結果より、1人当たり消費額(グロス:消費額がゼロ円の人も含めた値)×年間のトロッコ列車利用者数
わ鐵の存在効果	※観光アンケートにおける「もしわ鐵がなかったら今回の旅行はどうしていたか」において、「マイカーで同じところを回る」と回答した28.6%の消費額を除外する。	

トロッコ列車利用者による經濟効果



ツアー客による經濟効果



※群馬県及び栃木県の經濟波及効果分析ツールを用いて試算

事業スキームの検討

- 既存事例等を参考に、鉄道を存続した場合の運営スキームを検討する。本調査では、想定される鉄道事業者の組み合わせとして、以下の通り想定する。

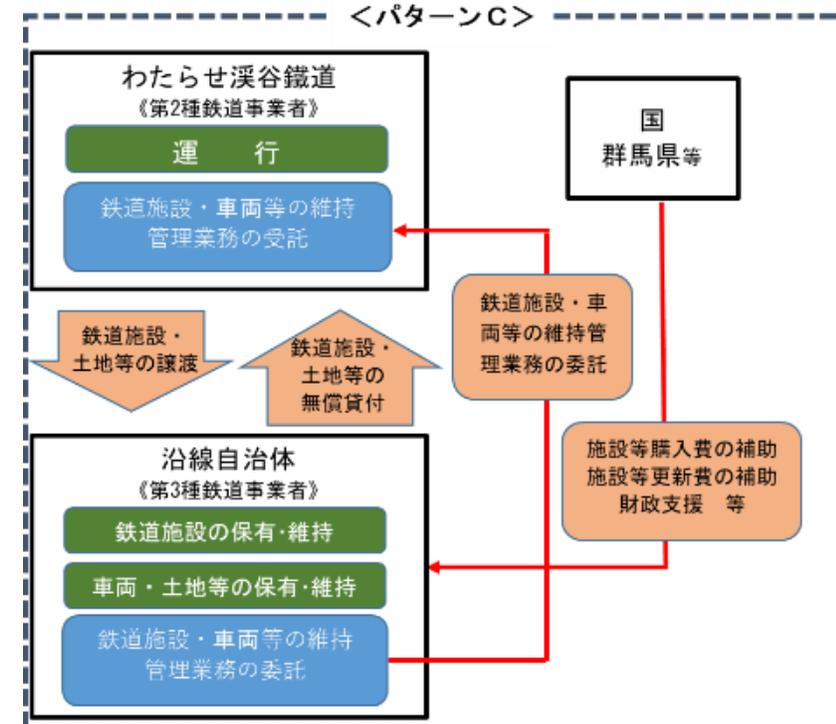
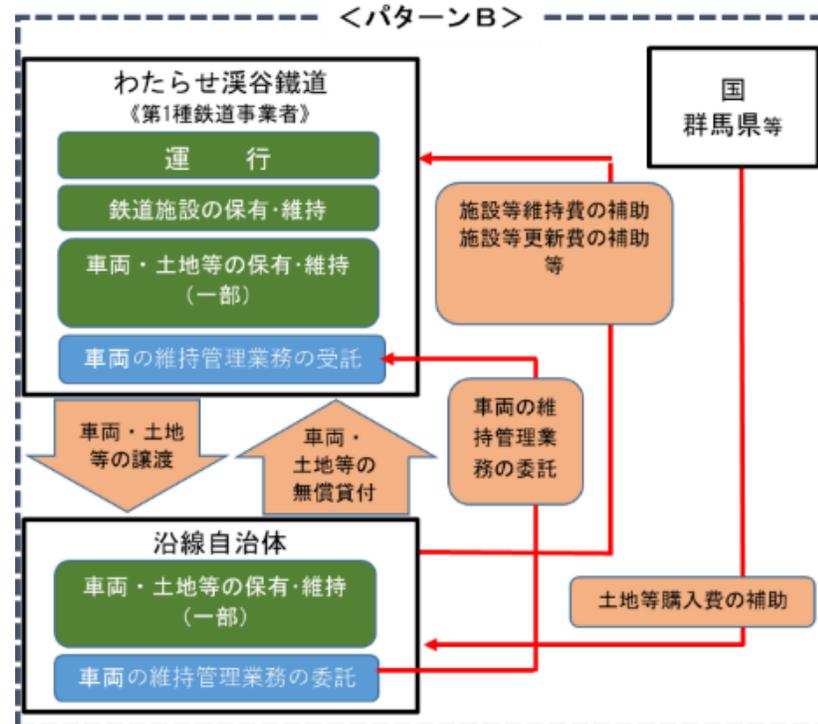
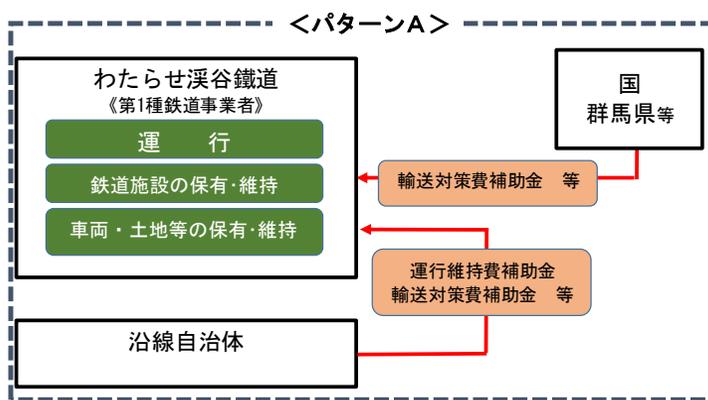
パターンA 現行と同じ
 上(運行主体):わたらせ渓谷鐵道
 下(保有主体):わたらせ渓谷鐵道

パターンB 公的主体が施設の一部を保有する
 上(運行主体):わたらせ渓谷鐵道
 下(保有主体):わたらせ渓谷鐵道(一部沿線自治体)

パターンC 上下分離方式
 上(運行主体):わたらせ渓谷鐵道
 下(保有主体):沿線自治体

事例:三陸鐵道

事例:信楽高原鐵道、若桜鐵道等

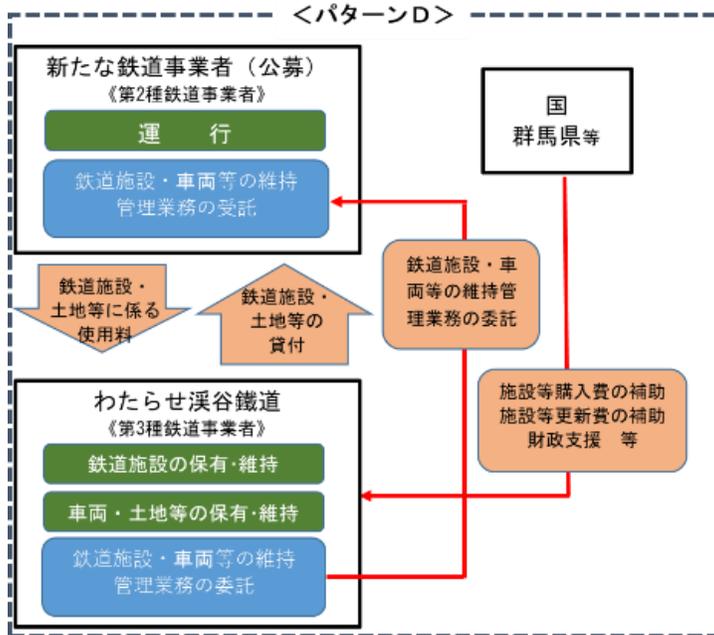


事業スキームの検討

- 既存事例等を参考に、鉄道を存続した場合の運営スキームを検討する。本調査では、想定される鉄道事業者の組み合わせとして、以下の通り想定する。

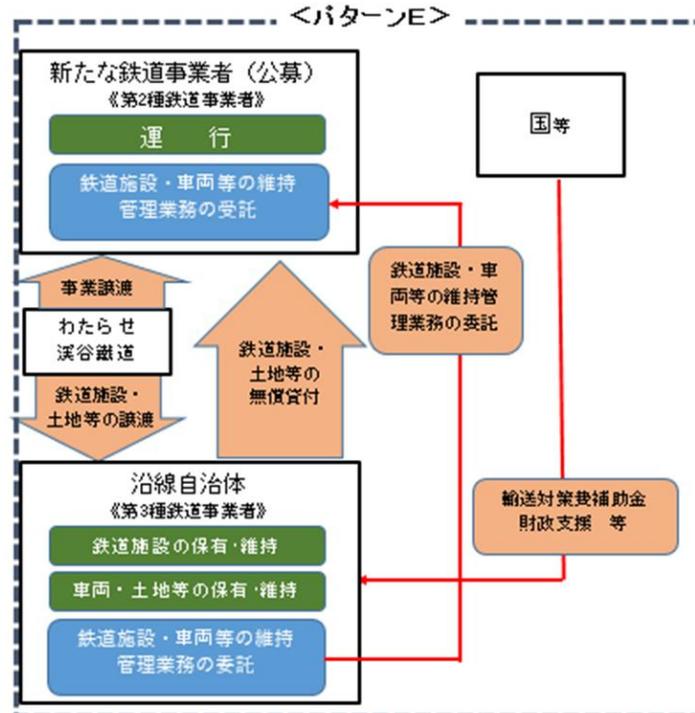
パターンD 上下分離(新たな事業者)
 上(運行主体):新たな事業者(公募)
 下(保有主体):わたらせ渓谷鐵道

事例:京都丹後鐵道



パターンE 上下分離(新たな事業者)
 上(運行主体):新たな事業者(公募)
 下(保有主体):沿線自治体

事例:なし



※パターンB、C、Eでは、土地等の施設を沿線自治体へ譲渡することを想定しているが、沿線自治体が第三種事業者となる場合は固定資産税等の負担が無くなるものの、沿線自治体が設立した団体が第三種事業者となる場合は、団体に対する課税が生じる。

また現行の鉄道施設に根抵当権が設定されている場合、資産の譲渡にあたって金融機関との協議が生じるが、わたらせ渓谷鐵道ではそのような設定はされていない。

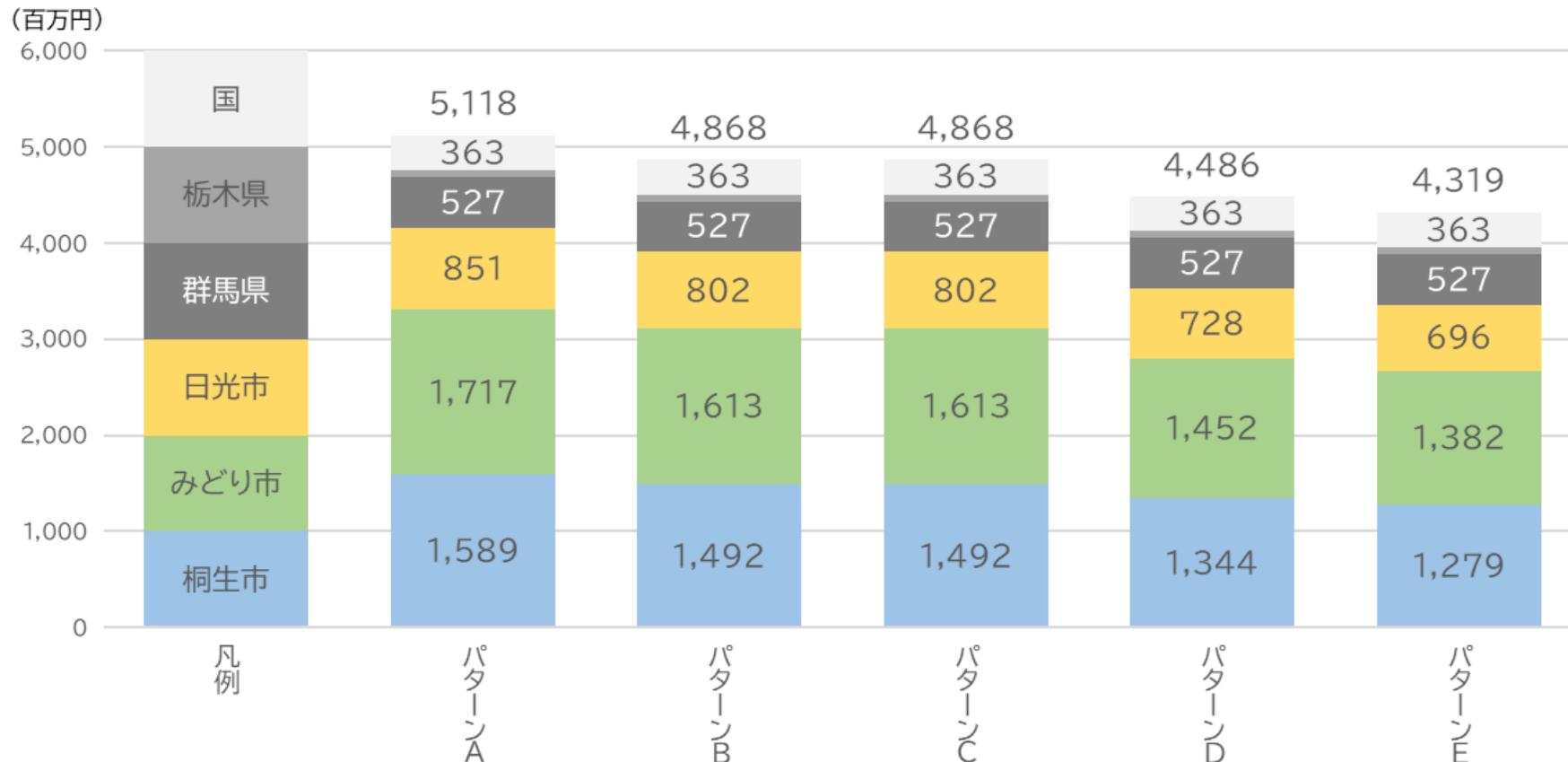
パターン別収支予測

- パターンごとの10年間の収支予測結果は以下の通りとなる。
- 運行事業者(第1種、第2種)の収支は上下分離方式を採用することで改善されている。ただし、保守委託費や第3種事業者としての自治体負担額の規模は大きく変化していない。
- パターンD、Eでは2種事業者への支援を行わない場合、採算が成り立っていない。

10年間合計 (百万円)	パターンA	パターンB	パターンC		パターンD		パターンE	
	第1種	第1種	第2種	第3種	第2種	第3種	第2種	第3種
	わ鐵	わ鐵	わ鐵	沿線自治体	新たな事業者	わ鐵	新たな事業者	沿線自治体
運輸収入等	1,838	1,838	1,838	0	1,838	0	1,838	0
保守委託費等	0	1,491	3,229	0	3,229	0	3,229	0
営業収入	1,838	3,328	5,066	0	5,066	0	5,066	0
営業支出	5,833	5,833	5,666	3,229	5,666	3,396	5,666	3,229
償却後損益	-4,078	-2,338	-599	-3,229	-599	-3,396	-599	-3,229
営業外収益	50	50	50	0	50	0	50	0
投資額	1,090	1,090	0	1,090	0	1,090	0	1,090
補助金等収入	5,118	3,377	549	4,319	0	4,486	0	4,319

自治体負担額の比較

- パターンごとの自治体負担額算定結果は以下の通りとなる。なお、パターンD、Eでは2種事業者の採算が成り立っていないため、さらなる支援が必要となることに留意が必要である。



※金額は10年間の合計

※運行委託費の負担は、運行維持費補助と同じ負担割合を想定

各事業スキームのメリット・デメリットの比較

運行事業者(上) 施設保有事業者(下)		わたらせ渓谷鐵道	わたらせ渓谷鐵道 (沿線自治体が一部施設を保有)	わたらせ渓谷鐵道 沿線自治体	新たな事業者 わたらせ渓谷鐵道	新たな事業者 沿線自治体
収 支 状 況		○ 補助金で成立	○ 補助金で成立	○ 補助金で成立	×	×
	運行事業者	-5.1億円/年	-3.4億円/年	-0.5億円/年	-0.5億円/年	-0.5億円/年
施設保有事業者	-1.5億円/年(自治体)		-4.3億円/年	-4.5億円/年	-4.3億円/年	
詳 細						
運行事業者	収支状況	補助金等の支援により採算が成り立つ			損益・資金ともにマイナスとなる	
	経営改善に対するインセンティブ ^a	損失額が補助金により補填されるため、経営改善のインセンティブがあまり働かない			損失額が補填されないため、経営改善のインセンティブが強く働く ※ただし新たな事業者の確保が必要	
沿線自治体	負担額	負担額は最も大きくなる	負担額は現行よりも少なくなる		現行のスキームによる負担額は最も少なくなるが、二種事業者の採算が成り立っていないため、さらなる支援が必要となる	
	役割の明確化	鉄道の経営に直接関わっていないため、役割の明確化は十分ではない		三種事業者として鉄道事業に直接かかわるため、保有・維持管理に関する公共政策としての役割が明確化されている	鉄道の経営に直接関わっていないため、役割の明確化は十分ではない	三種事業者として鉄道事業に直接かかわるため、保有・維持管理に関する公共政策としての役割が明確化されている
社会課題への対応	老朽施設更新の対応	老朽施設の更新を実施することについて、鉄道事業者と、支援を行う自治体等との協議が必要			自治体の判断で公共政策としての老朽施設の更新を実施できる	老朽施設の更新を実施することについて、鉄道事業者と、支援を行う自治体等との協議が必要
	災害時のスムーズな連携・対応	災害時の復旧の費用負担について、支援を行う自治体等との協議が必要			自治体の判断で災害時の復旧を実施できる	災害時の復旧の費用負担について、支援を行う自治体等との協議が必要
課題の解決度	収支状況	△	○	○	▲	▲
	経営改善に対するインセンティブ	△	△	△	○	○
	沿線自治体の役割の明確化	△	△	○	△	○
	社会課題への対応	△	△	○	△	○
自治体負担額		5.1億円/年	4.9億円/年	4.9億円/年	4.5億円/年 ただし、運行事業者の採算が成り立たない	4.3億円/年 ただし、運行事業者の採算が成り立たない

▲…運行事業者の収支はマイナスであり、事業を成立させるためには、自治体等によるさらなる支援が必要となる

活用可能な国庫補助等の整理

- わたらせ渓谷鐵道への活用が可能な国庫補助等について、以下に一覧表を示す。

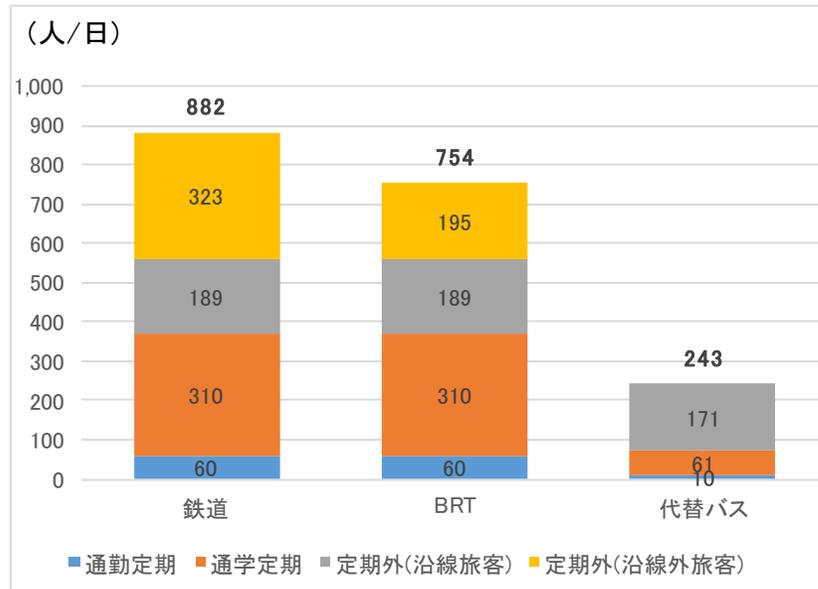
	地域公共交通再構築事業 -社会資本整備総合交付金-	先進車両導入支援等事業	インバウンド先進車両導入支援事業	交通・観光連携型事業	地域公共交通確保維持改善事業費補助金(鉄道軌道安全輸送設備等整備事業)	幹線鉄道等活性化事業費補助(地域公共交通計画事業)	観光振興事業費補助金
補助対象事業者	地方公共団体	地方公共団体	地方公共団体	交通事業者・観光事業者(各最低1事業者)	鉄軌道事業者	法定協議会、第三セクター、鉄軌道事業者	鉄道事業者
補助対象設備	鉄道施設(駅施設、線路設備、電路設備、信号保安設備等)の整備	先進的な車両の導入、機能改良・高度化の実証研究に関する経費	先進的な車両の導入、機能改良に関する経費	地域交通を活用した観光イベント開催等	レール、マクラギ、落石等防止設備、ATS、列車無線設備、防風設備、橋りょう、トンネル、車両等	輸送ニーズに対応した駅・路線の再配置、ダイヤ改正・増便等に必要な施設の整備等	多言語対応、キャッシュレス決済対応、観光列車、サイクルトレイン等
補助率	補助対象経費の1/2 地方税制措置あり	補助対象経費の1/2	補助対象経費の1/2	事業費の1/2を補助	国:1/3以内等	国:1/3以内、地方:1/3以内	補助対象経費の1/2
適用条件	地域公共交通計画の作成・地域公共交通特定事業実施計画の認定等	鉄道に係るEV車両、自動運転車両、GX/DX車両など先進的な車両の導入等	先進的な車両であって、観光コンテンツとしてのインバウンドの魅力向上に資するような観光車両等の導入	観光地への誘客、地域内の周遊性の向上、観光地としてのブランド力の強化に資するような取組等を支援。	安全な鉄道輸送を確保するために地域鉄道事業者が行う安全性の向上に資する設備の更新等を支援	地域鉄道の利用促進や地域の活性化を図るべく、鉄道の利便性向上のための施設整備に対し支援	訪日外国人旅行者のニーズが特に多い施設整備等により、シームレスで一貫した世界水準の交通サービスを実現

鉄道からモード転換を行う場合の効果、課題検討

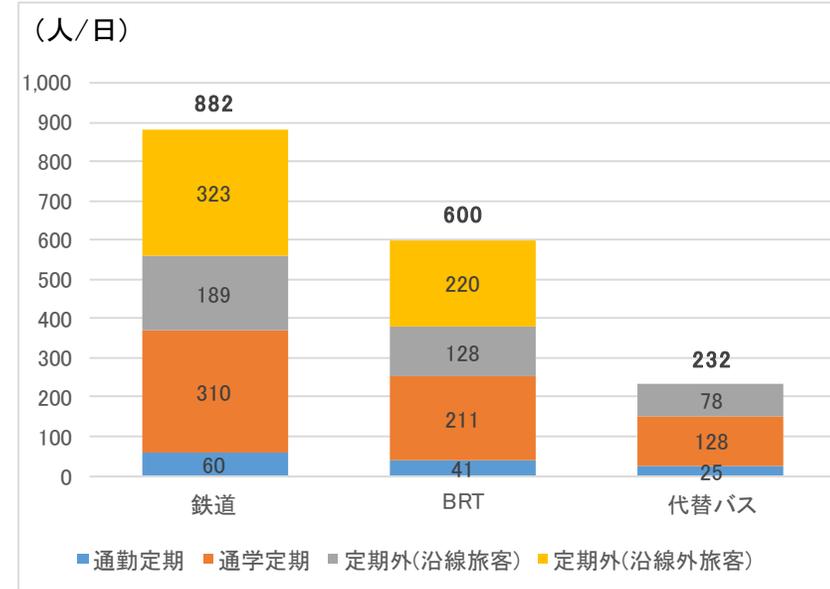
新規

- 「わたらせ渓谷鐵道経営計画」における鉄道利用者数の見込をふまえて、R5時点において代替交通手段としてバス、BRTを導入した場合の、ルート、必要車両数・乗務員数及び初期投資、運行費用の検討を行い、収支予測を行った。
- BRT、代替バスの利用者数は、以下の2案を想定
 - 算定案1: 代替バスは需要予測モデルを用いて算定。観光客(沿線外旅客)は利用しないと想定
BRTは、トロッコ利用者のみ除外し、その他は鉄道と同じ利用者数を想定
 - 算定案2: 沿線アンケート調査結果をもとに、沿線旅客の代替バス、BRTにおける逸走率(BRT:32%、代替バス:59%)を想定

鉄道、代替バス及びBRTの利用者数の推計(算定案1:R5時点)



鉄道、代替バス及びBRTの利用者数の推計(算定案2:R5時点)



※鉄道は、算定案1、算定案2とも、「わたらせ渓谷鐵道経営計画」より。定期外の内訳はアンケート等より推計

※BRTはトロッコ利用者を含む沿線外旅客も同じ逸走率と想定した

鉄道からモード転換を行う場合の効果、課題検討

新規

- 鉄道、代替バス及びBRTのいずれも、年間損益はマイナスになると予測された。算定案の違いによる年間損益の差は小さい。
- 代替バスは、年間損益のマイナスが鉄道と比較して縮小するが、所要時間の増加などサービス水準が低下することが見込まれることに留意が必要である。
- BRTは、年間損益はマイナスが鉄道と比較して縮小するが、初期投資額が大きい。
- ただし鉄道の場合、観光利用客等による経済波及効果が別途見込まれる。

鉄道、代替バス及びBRTの収支(R5時点・年間、百万円)

		鉄道	代替バス		BRT	
			算定案1	算定案2	算定案1	算定案2
収入	運輸収入	116.1	32.8	19.3	80.9	70.5
費用	人件費	191.5	83.3	83.3	79.3	79.3
	経費	209.7	55.7	55.7	53.2	53.2
	維持管理費等		0.0	0.0	0.0	0.0
	走行路維持管理費		0.0	0.0	0.0	132.3
	計	401.2	138.9	138.9	264.8	264.8
差引損益		-285.1	-106.2	-119.6	-183.8	-194.3
参考：初期投資額(百万円)		0	643		30,940	

鉄道、代替バス及びBRTの収支(5カ年計、百万円)

		鉄道	代替バス		BRT	
			算定案1	算定案2	算定案1	算定案2
収入	運輸収入	648	183	108	452	393
費用	人件費	994	416	416	396	396
	経費	1,076	278	278	266	266
	維持管理費等		0	0	0	0
	走行路維持管理費		0	0	0	662
	計	2,070	695	695	1,324	1,324
差引損益		-1,422	-512	-587	-872	-930
参考：初期投資額(百万円)		0	643		30,940	

※鉄道は、「わたらせ渓谷鐵道経営計画」より。
 ※代替バスの人件費・経費は、国土交通省が公表している、実車走行キロあたりの原価(北関東ブロック)をもとに算定し、固定資産償却費を含む。またBRTに係る走行路維持管理費は、前橋駅中央前橋駅間結節(市内交通ネットワーク化)調査業務を参考に想定する。
 ※5カ年計はR5-R9の合計とする。

(参考)沿線市町村が負担する補助(5カ年計、百万円)

	鉄道	代替バス		BRT	
		算定案1	算定案2	算定案1	算定案2
桐生市	620	198	227	338	361
みどり市	670	214	246	365	390
日光市	340	99	114	169	180
計	1,629	512	587	872	930

※鉄道は、「わたらせ渓谷鐵道経営計画」より
 ※代替バス、BRTは、運行赤字を沿線自治体が補填すると想定した。なお、負担割合は、現行の運行維持費補助と同じとした。
 ※初期投資については、整備スキームが未定であるため、含んでいない

わたらせ渓谷鐵道沿線地域交通リ・デザイン推進協議会

第 1 回経営連絡分科会 次第

日時：2024 年 5 月 20 日（月）15：10～16：40

場所：みどり市役所大間々庁舎 大会議室

群馬県みどり市大間々町大間々1511（TEL：0277-76-2111）

※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) 経営連絡分科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（最終報告）の概要について
- (3) 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

5 その他

6 閉 会

【配布資料】

- 資料 0 議事次第
- 資料 1 - 1 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 出席者名簿
- 資料 1 - 2 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 配席図
- 資料 2 - 1 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設置規程
- 資料 2 - 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概要
- 資料 3 - 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議事概要
- 資料 3 - 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4－1 わたらせ渓谷鐵道の經營改善に向けた現状の整理について

資料4－2 わたらせ渓谷鐵道經營連絡分科会資料 ～經營指標の抜粋～

(3) わたらせ溪谷鐵道の経営改善に向けた現状の整理について

【議論の前提】

①収益 - ②コスト = ④行政負担 / ③鐵道の多面的機能等

【検討内容】

- ① 収益増加策の検討
- ② コスト削減策の検討
- ③ 鐵道の多面的機能や価値の検討
- ④ 行政負担の上限の検討
- ⑤ 経営改善に向けた具体的取組方法の検討

新たな収入確保策に係るアンケート調査案

2024年7月2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

アンケート調査の目的

□わたらせ渓谷鐵道の観光利用客に係る潜在需要の把握

- ▶ 昨年度の観光利用客アンケート調査では、トロッコ列車等の利用者に対して、旅行行程や意向等に関する聞き取り調査を実施
- ▶ 今年度は、主にインターネットモニター調査や関係者ヒアリング調査等を行うことで、沿線地域への来訪経験がない人も含めて、わたらせ渓谷鐵道及び沿線地域への来訪経験、認知度、情報の入手方法、旅行先選択意向等を把握することで潜在需要を把握する

□想定されるアウトプット

- ▶ 群馬県・栃木県及びわたらせ渓谷鐵道沿線地域への来訪経験・認知度を年齢別・家族構成別に把握
 - ⇒観光利用客増に向けたターゲット(インバウンド需要を含む)を明らかにする
- ▶ 旅行先選択において重視する項目(交通手段、宿泊、食事等)を把握
 - ⇒わたらせ渓谷鐵道沿線地域への来訪客増加に向けてアピールする魅力等を明らかにする

アンケート調査方法案

□調査対象者

- ▶ 関東地方居住者 1,000人程度(属性別の割り付けは今後検討)
- ▶ 昨年度の観光利用客調査において、トロッコ列車等利用者のうち関東地方居住者が多く占めていたため

□調査方法

- ▶ インターネットモニター調査会社を利用し、居住地が関東地方であるモニターを対象に本調査を実施

□調査内容

- ▶ 回答者の属性(年齢、職業)、群馬県・栃木県への旅行経験
- ▶ わたらせ渓谷鐵道及び沿線地域の認知度
- ▶ 情報の入手方法
- ▶ 旅行先の選択意向
- ▶ わたらせ渓谷鐵道沿線地域の旅行案(モデルプランを提示)に対する意向 等

インバウンド観光利用客向け調査案

□調査方法案

- 観光案内所(高崎駅、日光駅等)に、アンケート調査フォームURL及びQRコードを掲示(もしくはチラシを配布)し、訪れた外国人観光客に回答を依頼
- アンケート調査フォームを英語で作成する。多言語の回答フォームについては今後検討
- その他、旅行会社等への聞き取り調査や観光地(日光、桐生等)におけるヒアリング調査の可能性についても検討する

□調査内容

- 回答者の属性(年齢、国籍)、旅行目的、同行者、訪日経験、他の訪問地域
- わたらせ渓谷鐵道及び沿線地域の認知度
- 情報の入手方法
- トロッコ列車の利用意向 等

調査項目案

	関東地方在住者向け	インバウンド観光利用客向け
基本情報	年齢／居住地／職業・職種／自動車保有状況／運転免許保有状況／	年齢／国籍／職業・職種／所得／訪日経験
旅行に関する情報	群馬県・栃木県への旅行経験(回数、最近訪れた時期、訪問場所)	旅行目的／同行者／滞在日数／移動手段／他の訪問地域
知るプロセス	わたらせ渓谷鐵道を知っていますか／わたらせ渓谷鐵道の情報をどこで知りましたか(テレビ、新聞・雑誌、SNS等インターネット、口コミ、その他)／どのような特徴を知っていますか	わたらせ渓谷鐵道を知っていますか／わたらせ渓谷鐵道の情報をどこで知りましたか(SNS、ブログ等、ガイドブック、旅行会社、その他)／どのような特徴を知っていますか
興味を持つプロセス	(わたらせ渓谷鐵道に関する情報を見てもらったうえで)どのような点に興味を持ちましたか(自然・景観、鐵道自体の魅力、観光スポット・名所、地元の食べ物やお土産、イベント・アクティビティ、その他)／	群馬・日光地域のどのような点に興味を持っていますか(日本の自然と風景、歴史や文化、地元の食べ物、季節ごとのイベント、鐵道の乗車体験)
実際に旅行するプロセス	わたらせ渓谷鐵道沿線地域の来訪経験／来訪した際の満足度／訪れたことがない理由(情報が無い、アクセスが不便、その他)／旅行先を選択する際に重視する点(交通の便、宿泊施設の充実度、観光スポットの多様性、地元の食文化、自然環境や景観、その他)／今後、わたらせ渓谷鐵道沿線地域を訪れる予定はありますか	わたらせ渓谷鐵道沿線地域の来訪経験／来訪した際の満足度／訪れたことがない理由(情報が無い、アクセスが不便、その他)／今後、わたらせ渓谷鐵道沿線地域を訪れる可能性はありますか／どのようなサービスがあれば来訪する意欲が高まりますか(交通アクセス、多言語での情報提供、割引きっぷ等、旅行会社のパッケージプラン、他者からの推薦、その他)

令和6年度わたらせ渓谷鐵道沿線地域交通り・デザイン推進協議会（法定協議会）
事業計画

項 目	内 容
令和6年度わたらせ渓谷鐵道沿線地域交通り・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月頃＞	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回わたらせ渓谷鐵道沿線地域交通り・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4回わたらせ渓谷鐵道沿線地域交通り・デザイン推進協議会（法定協議会）の開催 ＜令和6年7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り・デザイン推進協議会経営連絡分科会の開催 ＜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り・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り・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5回わたらせ渓谷鐵道沿線地域交通り・デザイン推進協議会（法定協議会）の開催 ＜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

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		9,999	9,999	【内訳】 ・群馬県 5,002千円 ・栃木県 124千円 ・桐生市 1,850千円 ・みどり市 1,999千円 ・日光市 1,024千円 計 9,999千円
補助金		9,999	9,999	国土交通省地域公共交通再構築調査事業
諸収入		0	0	
合計		19,998	19,998	

2 支出

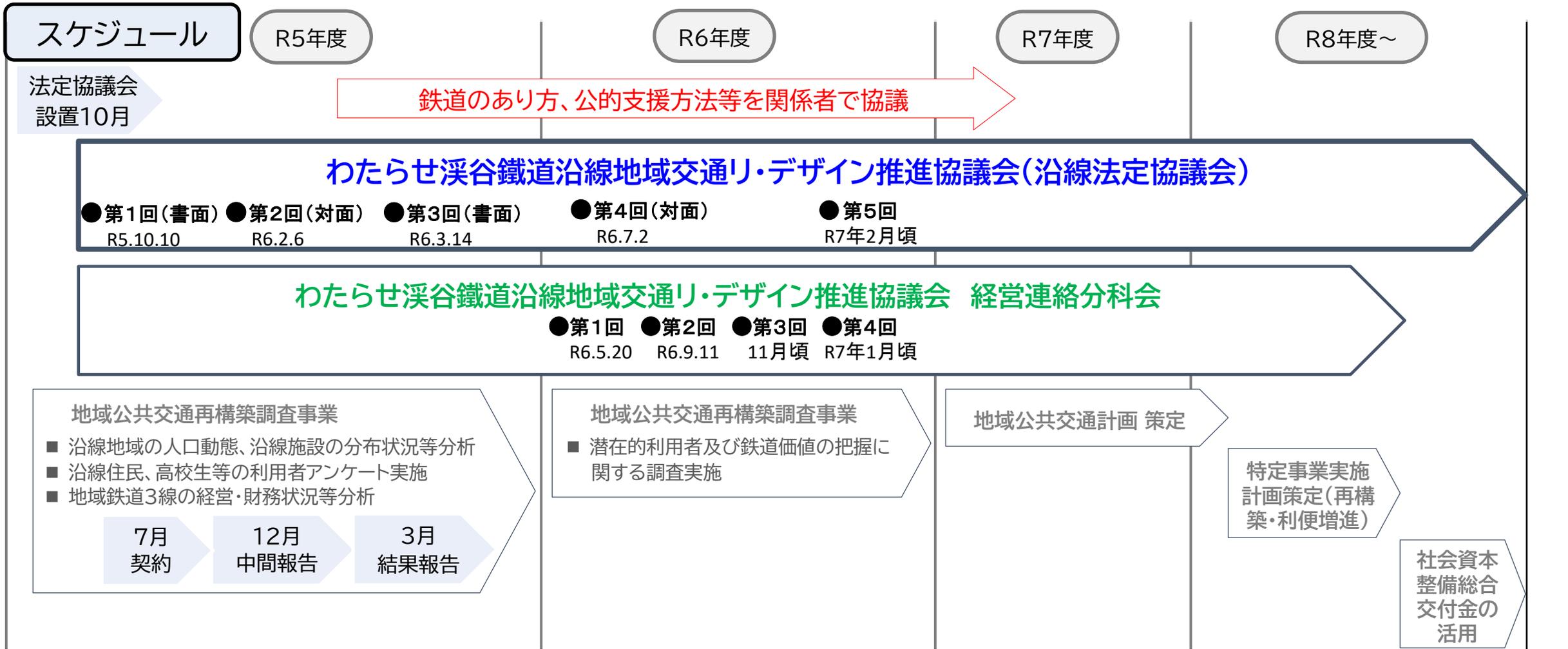
(単位：千円)

項目	前年度 予算額	予算額	増減	摘 要
会議費		0	0	
事業費		19,998	19,998	法定協議会（経営連絡分科会）運営補助 及び調査検討に係る業務委託
事務費		0	0	
予備費		0	0	
合計		19,998	19,998	

* 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

- ◇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目指す



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推薦書

下記の者は、わたらせ渓谷鐵道沿線地域の活性化等に関する見識を有し、わたらせ渓谷鐵道沿線地域交通リ・デザイン推進協議会の委員として適任であると認めますので推薦いたします。

よろしくお取り計らいくださいますようお願い申し上げます。

記

株式会社ホットランド代表取締役 佐瀬 守 男

※経歴等は別紙のとおり

以上

わたらせ渓谷鐵道沿線地域交通リ・デザイン推進協議会
会長 吉 田 樹 様

令和6年6月27日

わたらせ渓谷鐵道株式会社代表取締役社長 品 川 知 一

桐生市長 荒 木 恵 司

みどり市長 須 藤 昭 男

(別紙)

佐瀬 守男 (させ もりお)

昭和 37 (1962) 年 生まれ 群馬県桐生市出身

昭和 63 (1988) 年 桐生市でホットランド創業

平成 9 (1997) 年 新田郡笠懸町 (現みどり市) で「築地銀だこ」をオープン

平成 11 (1999) 年 東京銀座に築地銀だこ本店をオープン

以降、出身地である桐生市において数々の地域貢献 (※1)

令和 5 (2023) 年 桐生市黒保根町水沼にて「サウナの森 水沼ヴィレッジ」
整備 (※2)

第 1 期「スミテラス BBQ 水沼」「シカモア カフェテラス」
オープン

令和 6 (2024) 年 第 2 期「サウナエリア」「十割そば囲炉裏」オープン

第 3 期 水沼駅温泉センター リニューアル (予定)

※1 桐生市における地域貢献

黒保根地区は、無医地区であったが、診療所開設資金をはじめ、地域活性化のために、多額の寄附をしていただいている。

また、桐生市の中心市街地における空き店舗解消や雇用促進のため、ホットランド社が運営する居酒屋や喫茶店を進出させるほか、テレビ番組誘致などわたらせ渓谷鐵道沿線エリアの情報発信についても貢献いただいている。

※2 群馬県リトリート環境整備事業へ参画

カフェや BBQ ハウス、サウナ施設、宿泊施設等の総称「サウナの森 水沼ヴィレッジ」を中核的な観光施設として位置付け、令和 6 年度より、群馬県リトリート環境整備事業補助金を活用し水沼駅周辺をリトリートの聖地とすべく本事業に参画。

推進体制は、桐生市×わたらせ渓谷鐵道×ホットランドによるコンソーシアム協定を締結し公民連携事業として取り組むもの。

なお、この群馬県の補助事業は、群馬県への旅行において長期滞在化及び付加価値向上のために必要な環境を整備することが目的。

水沼駅を中心に周辺環境整備として、水沼駅のリニューアルや黒保根運動公園の整備、道の駅くろほね・やまびこの整備、渡良瀬川対岸にある荒神山の展望台整備などに取り組み、わたらせ渓谷鐵道の利用促進をはじめ地域経済の好循環を図るもの。

佐瀬氏は、首都圏からの誘客、特に、インバウンド需要を増やすため、浅草駅から鉄道で当該地までのコースを確立させ、わたらせ渓谷鐵道沿線地域や県内周遊を促進させる拠点エリアにし、トロッコ列車の運行本数拡充等により、外国人観光客を流入させることで、平日でも賑わいを創出することが重要と提唱している。