

第4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)6月25日(火) 14:00～15:55

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

(1) 上信電鉄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4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 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
- 資料1-2 上信電鉄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 上信電鉄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 上信電鉄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》

■沿線自治体の財政支援について

【黛副会長(富岡市企画課)】

- ・ 上信電鉄の輸送人員はコロナ禍で減少したが、令和5年度は200万人に回復している。沿線の人口減少も考慮すると、今後も200万人前後で輸送人員が推移すると考えている。
- ・ 沿線自治体としては、財政支援を増やし続けることは困難である。現状と同程度の財政支援で利便性向上や利用者数増加につながる事が理想的である。

⇒【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)】財政支援に関して、上限や目安の検討は住民の理解を得る上でも重要な要素である。そのため、将来の輸送人員や収支の推移を行政として捉える必要がある。一方で前回の協議会においては、加藤会長から「上信電鉄は前向きな投資により化ける可能性がある」というご意見をいただいた。財政支援のなかで前向きな投資も重要な論点となる。

【鏡山委員(ぐんま地域共創パートナーズ)】

- ・ 利便性向上と運賃値上げは連携した議論が必要である。
- ・ 沿線自治体の財政支援の上限や目安に関しては、安全・安心な運行を維持・管理するための安全・保守点検に要する費用が検討の基礎になると考えている。そのうえでコスト削減策として、各鉄道で共通する間接部門（総務・企画等）共有化等の取組みを展開することも考えられる。

■他の手段に対する鉄道の優位性について

【佐羽委員(関東運輸局地域公共交通マイスター)】

- ・ 路線バス・BRTで代替する場合の優位性に関しては、鉄道を利用していない方にとっては影響の小さい要素として、無関係の話題として受け止められてしまいかねない。
- ・ 鉄道を利用していた方が路線バス・BRTを利用しない他にどのような影響を受けるのかを考慮すべきである。例えば、京福電鉄廃止等の過去の事例が参考になると考えられる。
- ・ 鉄道が廃止となった場合には、タクシーはじめ他の公共交通手段での代替が困難となり、自由に移動できない方の増加につながる。現状は自家用車で移動できている方にも関係のある話題であることを明示する必要がある。
- ・ 自家用車に関しては、日常的に交通事故が発生していることも踏まえると、鉄道から路線バス・BRTに転換することの負の影響は大変大きい。

■利用促進に係る取組みについて

【木内委員(上信電鉄(株))】

- ・ 地域連携 IC カード「no1be」導入により利便性が高まっていることはバス事業で確認している。交通系 IC カードは年間のランニングコストが大きく、Suica・PASMO の導入はハードルが高い状況である。バスでの導入実績を活かして、鉄道にローコストで導入できるのであれば、県が中心となって導入検討を進めていただきたい。

【黛副会長(富岡市企画課)】

- ・ 富岡市が運行するデマンド型乗合タクシーは現金・QR コード決済が利用可能であるが、交通系 IC カードには非対応である。観光客の利用促進を図る観点で「no1be」の導入を検討している。
- ・ デマンド型乗合タクシーと上信電鉄の両方に導入することによって、新幹線・上信電鉄・デマンド型乗合タクシーを一気通貫して、交通系 IC カードで利用可能となる。
- ・ 上信電鉄とともに引き続き、前向きに検討を進めていきたいと考えている。

⇒【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)】 IC カードの導入可能性検討は利用促進に係る重要な要素のひとつであり、導入費用やランニングコスト、効果を協議会内で議論することを考えている。

⇒【加藤会長(名古屋大学)】 地域連携 IC カードは 2 種類のカードが 1 枚となったものである。様々な交通を利用する中で、なおかつ上信電鉄が基幹的な位置付けなのであれば、上信電鉄で「no1be」が利用できないことのデメリットは大きいといえる。交通系 IC カードの導入は今後の計画策定の中で大きな柱になると考えられる。導入にあたっては、デマンド型乗合タクシー等の沿線の他交通手段との乗継による割引等の取組みも必要である。富岡市だけではなく南牧村の村営バスも対象とする等のエリアでの導入検討も考えられる。交通系 IC カードの積極的導入にあたっての手法や費用負担を検討する必要がある。交通系 IC カードは導入時の手続きの煩雑さ等があるが、公共交通をどのように使っているかという利用データを取得できるため、導入メリットも大きい。QR 決済・クレジット決済や GunMaaS のようなサブスク決済等も候補としてあるなかで、様々な交通手段をシームレスに利用できるように令和時代にふさわしい方法、費用が掛からない方法を実現できればと思う。

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

【新井委員(甘楽町区長会)】

- ・ 高校生や駅1km圏の住民の利用はみられるが、それ以外の方に利用してもらうことが重要となる。例えば、子どもは鉄道を見たり、乗ったりすることが好きであるため、神社の七五三のお祝い等に自家用車ではなく、鉄道で来てもらうことで親子の体験を作ることが考えられる。

⇒【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)】今まで利用していない方を引き込むのは重要な要素である。多くの方に機会を提供したいと考えており、乗り放題キャンペーン以外の取組みも検討していきたい。

【鏡山委員(ぐんま地域共創パートナーズ)】

- ・ 今回はGunMaaSによって利便性が向上する実証実験であるが、利便性向上が利用者数増に与える影響を検証いただきたい。
- ・ GunMaaSでは移動実態の分析はできないと伺っているが、他アプリやシステムとの連携等で把握することは可能か。
- ・ 利用者の属性や利用区間・利用時間帯(誰かどこからどこまでいつ利用しているか)については、利用の少ない時間帯の利用喚起策検討や利用の多い時間帯の増便策の検討等に活用可能な貴重なデータとなる。

⇒【木内委員(上信電鉄(株))】乗務員や駅員が協力して、利用者の利用実態を調査する方法も考えられるが、現状の人手では対応できず、追加の人員費を要してしまう。

⇒【事務局】GunMaaSで利用区間等を把握するためには、システム改修に多額な費用・期間を要することが分かっている。そのため、人手・期間等を考慮した結果、今回の実証実験では、アンケート調査で利用区間等を把握する方針とした点、ご了承いただきたい。

【木内委員(上信電鉄(株))】

- ・ 上信電鉄では、正月にワンコイン乗り放題を実施し、毎年利用者数が増加している。沿線の神社等への参拝者数も増加しており、取組みを浸透させることが重要である。

■高校生保護者アンケート調査について

【鏡山委員(ぐんま地域共創パートナーズ)】

- ・ 高校生は半数程度が送迎や自転車通勤していることが分かっている。高校生が利用するために必要な方策をアンケート調査で検証いただきたい。

⇒【事務局】承知した。

■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)】

- ・ 事業所の環境に対する意識に働きかける観点でISOや群馬県の認証制度等も踏まえて、通勤手段転換の可能性等をヒアリングいただきたい。

⇒【加藤会長(名古屋大学)】必ずしも鉄道が環境にやさしいとは言い切れない。自家用車よりも劣る場合もある。私の方で計算してみるのので、上信電鉄にはデータ提供のご協力をお願いしたい。

⇒【上信電鉄】承知した。

【鏡山委員(ぐんま地域共創パートナーズ)】

- ・ 業務での移動は自動車を中心であると想定されるが、東京等の遠方への出張で上信電鉄を活用することも考えられるため、ヒアリングで転換可能な需要の有無を把握いただきたい。

⇒【事務局】承知した。

■実証実験や調査内容の検討について

【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)】

- ・ 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

4.6 今後のスケジュールについて

<事務局より資料5・資料6に基づき説明>

【加藤会長(名古屋大学)】

- ・ 今年度の協議会予算に関しては、計画策定に向けた取組みが中心となるため、各自治体の負担金や国の補助金が協議会運営や調査検討に充てられている。
- ・ ただ会議を開催するだけでは寂しい。計画を策定するだけでなく、イベント等の様々な取組みを推進することが望ましい。その活動を通じて、この協議会の名前がいろいろなところに出ていくと良い。

⇒【事務局】ご指摘の通りであると認識している。今年度は計画策定に注力することとして予算編成している。次年度以降に関しては、事業計画も含め検討していきたいと考えている。

【佐羽委員(関東運輸局地域公共交通マイスター)】

- ・ 計画策定後に関係主体の取り組む内容が不明瞭で具体のアクションが伴わない事例もある。関係主体が主体性をもって取り組めるような働きかけが今後重要である。

⇒【加藤会長(名古屋大学)】本協議会のメンバー全員が計画に位置付ける事業の担い手となる。各委員の名前が必ず1カ所以上は計画に記載されていないといけない。本協議会を通じて、一つでも多くの取組みに参画することを意識して、議論を深めていただきたい。そのうえで地域との対話・調整や周知等も必要になると考えている。今年度の事業を推進するなかで必要に応じて、事業項目の再検討をお願いしたい。

また、住民への周知策として、協議会だより等の発行を検討いただきたい。

⇒【事務局】承知した。

【加藤会長(名古屋大学)】

- ・ 計画策定後の事業メニューに関して、活用できる国の補助制度等も踏まえて今後検討することとなる。そのため、今後の協議会において、適切な時期に活用できる補助制度等の共有をお願いしたい。

⇒【事務局】承知した。

【加藤会長(名古屋大学)】

- ・ 本協議会での検討経過は沿線自治体の法定協議会等にも共有し、上信電鉄と沿線の路線バス・デマンド型乗合タクシー等の他交通手段の円滑な連携が進むように配慮する必要がある。
- ・ また、本協議会での検討を踏まえて、沿線自治体での計画改定が必要となる場合もある。沿線自治体の法定協議会は準メンバーという意識をもって、今後議論を深めていただきたい。

4.7 その他

【浦野委員(富岡市区長会)】

- ・ 高校生の時に上信電鉄を利用していた際には、朝の通学時間帯には南蛇井駅でかろうじて座れるほどの満員状態での運行であった。現在、近隣の高校生は上信電鉄の運賃の高さから、JR 磯部駅まで送迎してもらい、JR で通学していると伺っている。
- ・ 観光で上信電鉄を利用する方は運賃の高さを気にしないが、日常で利用する方は運賃が重要な要素となる。
- ・ サイクルトレインに関しては、利用可能な駅に制約があることが、ネックであると感じている。
- ・ 駅周辺に駐車場を確保して、パーク&ライドが可能な環境を整備することも重要な取組みであると考えている。

以上