

上毛電気鉄道の現状と存続理由の検証について

1. 輸送人員の推移

昭和40年度は、950万人を上回っていたが、モータリゼーションの進展、JR両毛線の電化、都市のスプロール化等に伴い、平成元年度には360万人、平成28年度は155万人まで低下している。

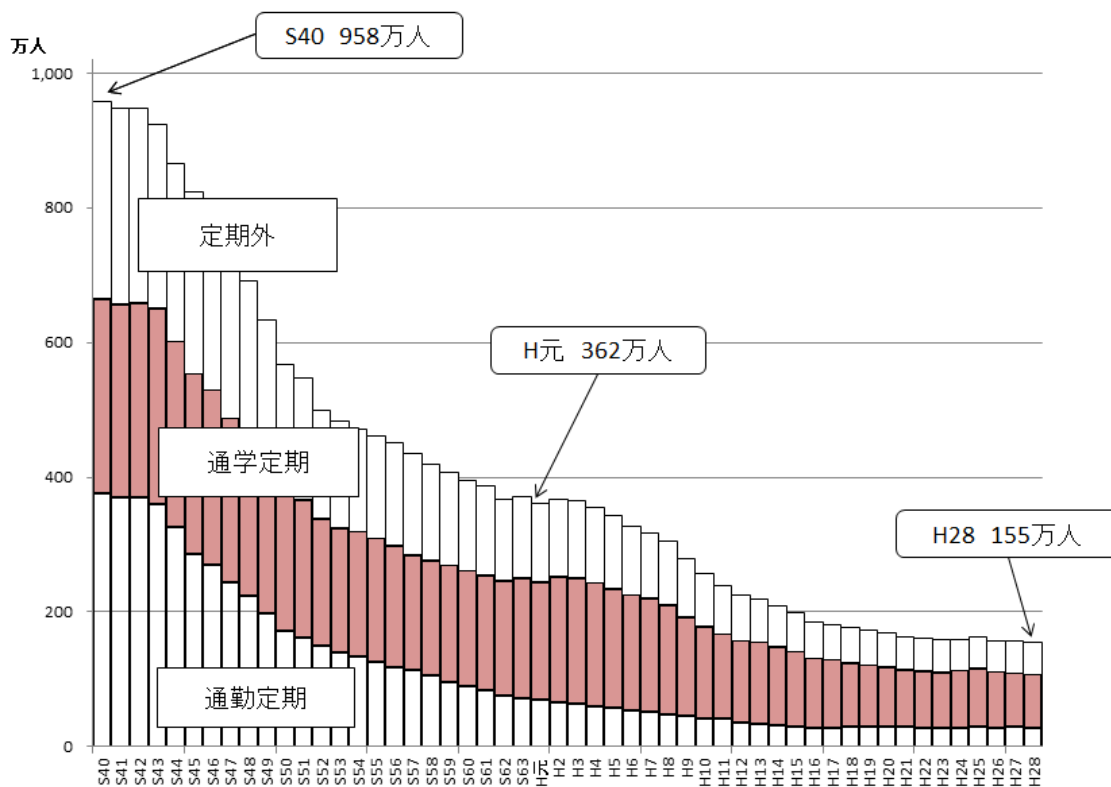


図1：上毛電気鉄道の輸送人員の推移（昭和40年度～平成28年度）

年度	H24	H25	H26	H27	H28
定期外	454,557	467,739	460,477	480,558	473,663
定期					
通勤	284,520	295,080	277,740	288,120	276,060
通学	849,780	871,320	837,600	804,600	798,240
合計	1,588,857	1,634,139	1,575,817	1,573,278	1,547,963

表1：定期外、通学・通勤定期別輸送人員（平成24年～平成28年度）

2. 財政支援の推移

(1) 補助金の実績

沿線市及び群馬県では、平成10年度から、5年ごとに上毛線再生基本方針を定めて財政的支援を行っている。

支援内容は、輸送の安全性向上や安定的な車両運行の継続を目的として、老朽化した施設設備を計画的に更新するため、国、県、沿線市がその費用を負担している。さらに、車両の運行と線路、電路の基盤の経営主体は分離せず、線路、電

路等の設備維持等に係る経費について沿線市及び県が負担する群馬型上下分離方式による支援を行っている。

①輸送対策事業補助金	国の鉄道軌道輸送対策事業費補助金の活用を基本とし、事業者が行う輸送の安全を確保するため、輸送対策事業に対して沿線市と県が補助を実施。
②鉄道基盤設備維持費補助金	事業者が行う鉄道事業に経常損失が生じた場合に、線路及び電路維持に係る人件費、修繕費等の経費並びに車両の維持に係る経費について沿線市と県が補助を実施。
③固定資産税等相当額補助金	事業者が行う鉄道事業に係る固定資産税及び都市計画税に相当する額を沿線市が補助。

上毛電鉄への補助金合計額

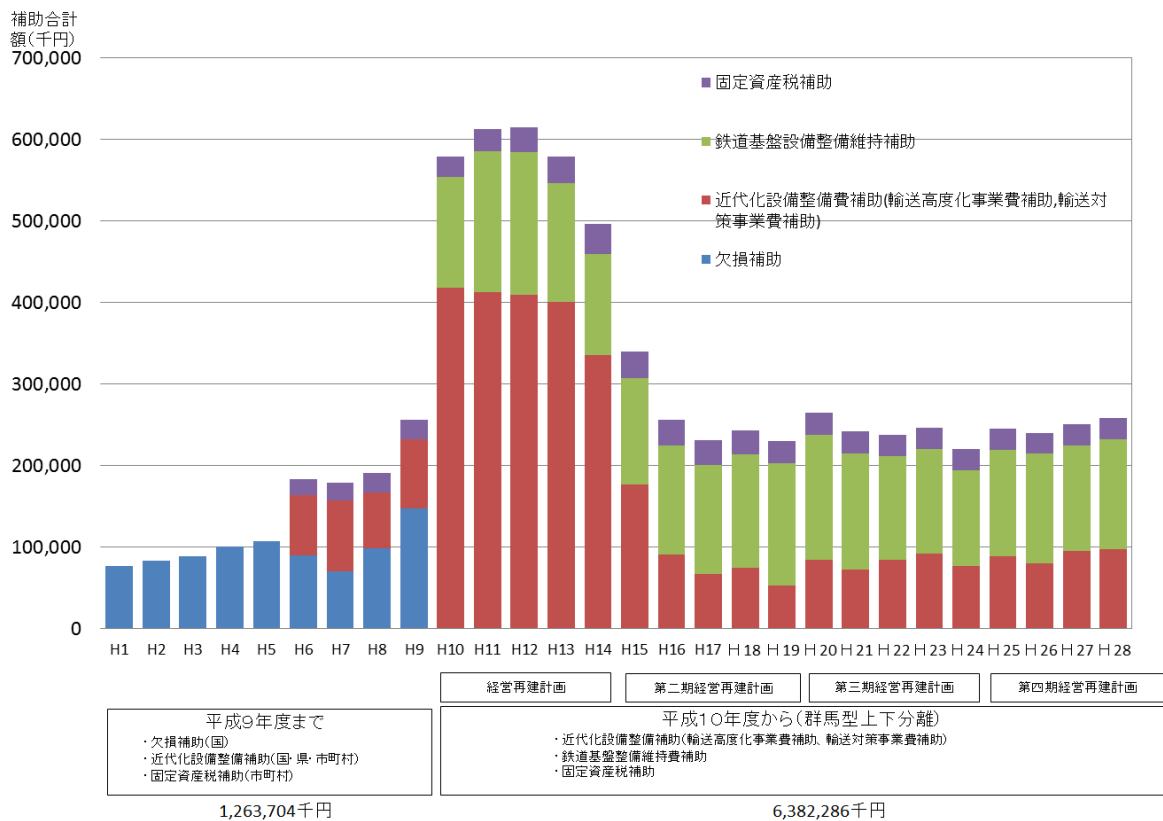


図2：上毛電鉄への補助金合計額（H元～H28）

(千円)

	H23	H24	H25	H26	H27	H28
①輸送対策事業費補助金	91,927	76,116	88,094	79,398	95,007	97,331
②基盤設備整備維持費補助金	127,742	118,081	130,944	134,895	129,846	134,871
③固定資産税等相当額補助金	26,190	25,946	25,505	25,226	25,586	25,745
合計	245,859	220,143	244,543	239,519	250,439	257,947

表2：補助金額の実績（H23～H28）

(2) 第4期経営再建計画と実績

現行の第4期経営再建計画額と補助金実績額は次のとおりである。

	H25	H26	H27	H28	H29
計画額	236,946	240,897	255,848	260,872	260,554
実績額	244,543	239,519	250,439	257,947	-

表3：第4期経営再建計画と補助金実績

3. 上電存続に係る検証

現行の第4期経営再建計画に基づく上毛線再生基本方針（平成25～29年度）の策定時に検証が行われた、上毛線の存続理由、さらに群馬型上下分離方式の導入条件について、今回も同様に次期基本方針の検討にあたり検証を行った。

- [上電の存続理由、群馬型上下分離方式の導入条件]

 - (1) 少子高齢化の進展に伴う公共交通の必要性
 - (2) コンパクトなまちづくりにおける上毛線の役割
 - (3) 自動車利用と二酸化炭素排出量の抑制
 - (4) 代替バスへの転換
 - (5) 県内交通体系での位置付け

(1) 少子高齢化の進展に伴う公共交通の必要性について

各沿線市の人口は減少傾向にあり、今後さらなる減少が見込まれる。年少人口（15歳未満の人口）及び生産年齢人口（15歳以上65歳未満の人口）が減少するとともに、老年人口（65歳以上の人口）は増加し、少子高齢化がさらに進むことが推測されている。

高齢者など誰もが安心して社会生活を営めるよう、移動手段の一つとして公共交通の果たす役割は重要となっており、少子高齢化の進展に伴って、地域住民の上毛線に対する必要性はさらに増すものと想定される。

(人)

	H24	H25	H26	H27	H28	H29
前橋市	342,456	340,945	340,009	339,491	338,784	338,127
桐生市	122,793	121,151	119,523	117,912	116,316	114,843
みどり市	52,446	52,223	52,067	51,831	51,773	51,489

表4：沿線市人口の推移（H24～H29 各年3月末）

(2) コンパクトなまちづくりにおける上毛線の役割

各沿線市で策定している都市計画マスタープランにおいて、様々な都市機能を市街地に集約するとともに、鉄道駅周辺を拠点とした都市機能の充実強化を図るコンパクトなまちづくりを将来都市像として位置付けている。上毛線は赤城南麓の沿線市の拠点を広域的に結んでおり、都市機能の集積化を図ることによる行政コストの抑制だけでなく、利便性の高い都市構造を構築するうえでも重要な役割を果たしている。このことから上毛線への重要度は増すことが想定される。

(3) 自動車利用と二酸化炭素排出量の抑制

各沿線市で策定している環境基本計画において、地球温暖化防止対策及び二酸化炭素排出量の抑制策の一つとして、自動車よりも二酸化炭素排出量が少なく、大量輸送が可能な公共交通への利用促進について位置付けている。自家用車から環境負荷の小さい公共交通への利用転換が強く求められており、こうしたことから上毛線の果たす役割は大きいことが想定される。

(4) 代替バスへの転換

上毛電鉄による「輸送状況調査」では、ピーク時の車両乗車人数が示されており、現状でも通勤通学利用者を中心として、1編成当たりのピーク輸送人員が150人以上を上回っており、現段階での代替バスへの転換は困難である。

年度	始発		ピーク駅間	人数(人)
H23	上り	西桐生駅 6:49発	上泉～片貝	152
	下り	中央前橋駅 7:05発	東新川～赤城	247
H27	上り	西桐生駅 7:07発	心臓血管センター～赤坂	151
	下り	中央前橋駅 7:24発	新里～新川 東新川～赤城 赤城～桐生球場前	190

表5：輸送状況調査（駅間ピーク乗車人数）

(5) 県内交通体系での位置づけ

群馬県が策定した「はばたけ群馬プラン」では、安全・安心な生活基盤・経済基盤の構築に向けた「高速道路網と7つの交通軸の整備・強化」が挙げられるとともに、高齢者をはじめとする県民の生活に欠かせない公共交通の維持確保、鉄道など広域公共交通ネットワークの強化、駅を中心としたまちづくりと一体的な公共交通の利便性向上などが施策の柱と位置づけられ、上毛電気鉄道も赤城南麓の地域住民を支える生活路線としての役割が期待されている。

4. 上毛電鉄への支援のあり方について

上毛電鉄は、年間約155万人が利用する沿線地域の住民をはじめとして、日常生活に欠かせない路線として運行を行っているが、年々利用者数は減少傾向にあり、厳しい経営状況が続いている。また、国、県及び沿線市では、財政的支援を継続的に行っている状況にある。

しかし、年間輸送人員約155万人のうち約7割にあたる約107万人は通勤、通学定期利用者であり、ピーク時間帯には、車両に150人を超える利用者があることなどを考慮すると、現段階で上毛電鉄を廃止することは、利用者に多大な影響を与えることとなる。

また、各沿線市が策定している都市計画マスタープランや基本計画等においても、公共交通、特に鉄道は交通ネットワークの基幹に位置付けられており、上毛電鉄が果たすべき役割は沿線住民をはじめとする利用者の移動を支えるのみならず、まちづくりや環境施策など多方面に及んでいる。また、群馬県内の交通における利便性の向上を図るうえで重要な交通ネットワークの一つと位置付けられている。

これらのことから、上毛電鉄への支援は引き続き必要であり、既に上毛電鉄から提出されている経営再建計画を踏まえ、再生基本方針に基づいて支援を存続する。

しかしながら、沿線市の少子高齢化やモータリゼーションの進展等により、鉄道事業者の経営努力のみでは、今後も利用者の減少は止まらず、維持存続のための国、県、沿線市の公的負担額は増加し、近い将来、地方自治体の財政的な理由から公的負担の継続が困難となることは明白である。

このため、再生基本方針に基づいて支援を存続するのみならず、自治体において、沿線への居住誘導や、公共施設、病院、学校、商業施設等の誘致など、沿線のまちづくり施策を実施していくとともに、鉄道ネットワーク化や二次交通の充実等による抜本的な利用者増加策について引き続き検討を行う必要がある。