

https://www.chitetsu.co.jp/?page_id=656, (2024-11-04 参照)

“富山地方鉄道 昨年度決算 営業損益5期連続赤字” .NHK. (2024-05-28)

<https://www3.nhk.or.jp/lnews/toyama/20240528/3060016877.html>, (2024-11-04 参照)

“赤字続く富山地鉄の再構築 約600億円の事業費が必要” .NHK. (2024-09-19)

<https://www3.nhk.or.jp/lnews/toyama/20240919/3060017949.html>, (2024-11-04 参照)

3 具体例に見る 5 中小私鉄の取組

上信電鉄

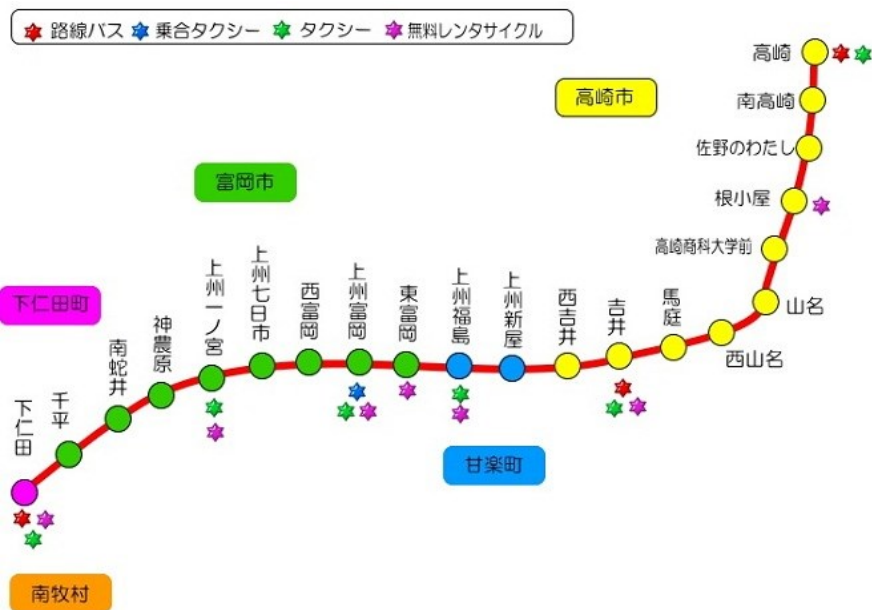
第1項 企業概説

上信電鉄株式会社は、群馬県高崎市に本社を構える中小私鉄である。1895年に「上野鉄道」として設立されたのち、1921年に「上信電気鉄道株式会社」に、1964年には「上信電鉄株式会社」に商号が変更されて現在に至る。現存する日本の私鉄路線の中では四番目に古いことや、同一法人として存続する最古の東日本私鉄であることなど、その長い歴史も注目される。

第2項 路線概説

以下に路線図を示す。





図1：上信電鉄 路線図（富岡市ホームページより引用）



上信電鉄の路線は、先に示した上信線 1 路線のみである。営業キロは 33.7km であり、駅数は 21 を数える。ほとんどの列車が高崎～下仁田間を直通するが、4 往復のみ高崎～上州富岡間の区間列車が存在する。

列車本数については、7 時台の上州富岡→高崎では 10～20 分間隔、その他の区間・時間帯では 20～50 分間隔での運行がなされており、パターンダイヤは導入されていない。以下に使用車両を示す。

表 1：上信線の車両

形式	250 形	500 形（元西武新 101 系）	700 形（元 JR107 系）
画像			
運用開始	1981 年	1979 年（西武） 2005 年（上信）	1988 年（JR） 2019 年（上信）
形式	1000 形	6000 形	7000 形
画像			
運用開始	1976 年	1981 年	2013 年

画像出典

250 形：Nyohoho - 投稿者自身による著作物, CC 表示-継承 4.0,
<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=104352578> による

1000 形：Sui-setz - 投稿者自身による著作物, CC 表示-継承 3.0,

<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=119186469> による
6000形：I, Sui-setz, CC 表示-継承 3.0,

<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=2971181> による
7000形：Tokyodesert - 投稿者自身による著作物, CC 表示-継承 3.0,

<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=30029338> による
それ以外は神井撮影

第3項 利用概況・営業係数

以下にデータを示す。なお、データ入手の都合上令和3年度のデータを用いる。

表2：令和3年度 輸送実績

営業 キロ	輸送人員（千人）			輸送人キロ（千人）			一人平均 乗車キロ	一キロ一日平均輸送 人員
	定期	定期外	計	定期	定期外	計		
33.7	1,296	441	1,737	17,998	5,400	23,398	13.5	5,559

※データは鉄道統計年報〔令和3年度〕より引用

表3：令和3年度 営業係数

営業係数（単位：％）	
償却前	償却後
138.7	144.6

※データは鉄道統計年報〔令和3年度〕より引用

輸送実績に着目すると、定期利用が定期外利用を大きく上回っていることが分かる。このことは、上信電鉄は「観光の足」というよりも「地域の足」としての性格が強いことを示唆する。営業係数からは、上信電鉄が赤字であることが分かる。コロナウイルスの影響がなかった令和元年度の実績を見ても、償却前 109.8、償却後 113.7 と赤字であることが分かる。（データは鉄道統計年報〔令和元年度〕より引用）

(1年 神井)

第4項 乗車記

乗車日：2024年9月28日（土）

乗車列車：以下の通り（一部途中下車の部員あり）

10:16 発 高崎

列車番号 19 普通 下仁田行き

11:19 着 下仁田

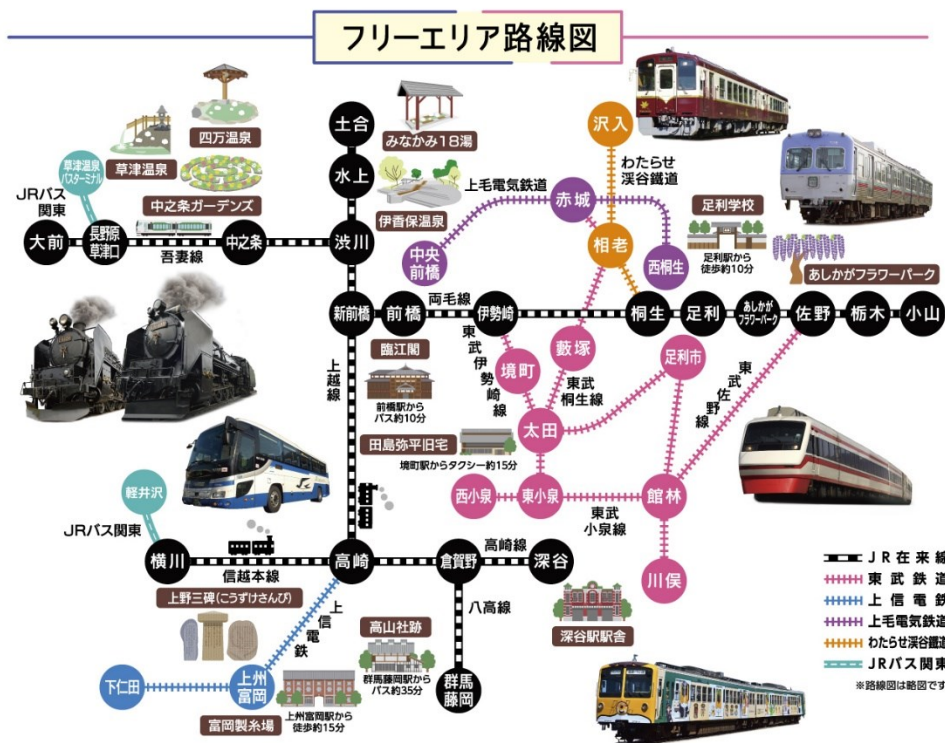
～下仁田観光～

14：40 発 下仁田
 列車番号 40 普通 高崎行き
 15：43 着 高崎

我々一橋大学鉄道研究会一同は、研究旅行の乗車先として上信電鉄を選定した。上信電鉄は現存する民鉄では伊予鉄道に次ぐ歴史を誇り、120年以上にわたって地元群馬の住民の足としての役割を果たしてきた。しかしながら、昨今の人口減少社会の中で経営難に陥っているのは上信電鉄も例外ではなく、そのような苦しい現状を打開するため、様々な施策がとられている点は興味深い。以下では、上信電鉄に実際に乗車した中での発見を簡単に記す。

部員は上信電鉄高崎駅の改札前に集合した。この日部員の多くが使った乗車券が、「ぐんまワンデーローカルパス」というものである。

図2：ぐんまワンデーローカルパス利用可能範囲



群馬県ホームページより引用

これは、GunMaaS というサイト上で提供されているデジタルフリーパスである。このフリーパスを利用することで、フリーエリア内の普通列車・快速列車の普通車自由席が乗り降り自由となる。料金は1日大人 2,500 円、小人 1,250 円であり、深谷～下仁田間を往復ただけで元が取れる大変お得な乗車券となっている。途中下車も自由なため、高崎から下仁田まで行き、帰りは上州富岡で途中下車して富岡製糸場に向かう部員も見られ、群馬を観光する際には非常に便利である。なお、GunMaaS 上では他にも様々な乗車券類が用意されており、MaaS (Mobility as a Service) の好例といえるだろう。

改札では、乗車券を持っていない場合は自動券売機で購入したうえで、窓口の係員が検札を行う。改札を通ると、頭端式ホームの0番線ホームがある。上信電鉄高崎駅のホームはJR高崎駅のホームと地続きとなっているが、両者のホームの間には柵が設けられており、行き来することはできない。また、上信電鉄の改札口とJR高崎駅の改札口の間も徒歩で3分ほどとやや離れており、乗り換えにはやや不便な印象を受ける。

今回乗車したのは500形第2編成で、地元企業であり下仁田名産のこんにゃくを使用した製品を製造しているマンナンライフの広告が施されている。車内は十数名の乗客がいたが、ロングシートの座席であるため余裕をもって着席することができた。車内は昔ながらの雰囲気を残しているが、一部現代のニーズに合わせた改造が施されている。一つ目は、無料Wi-Fiの提供である。部員が接続してみたところ、通信速度はとても早く、快適にインターネットを使用することができた。高崎から下仁田まで全線を乗りとおすと1時間程度かかり、その間スマートフォンからインターネットを利用する観光客も多数いると考えられ、そのような人々にとっても便利なサービスとなっている。二つ目に、空気清浄機の設置を挙げることができる。これはCOVID-19の感染拡大以降、換気的重要性が認識されたことに伴う措置である。乗車した車両では、空気清浄機は車内中央部の網棚の上に設置されていた。乗客による網棚の利用があまりないことを考えると、このような形で有効利用しているというのは興味深い。車内広告に目を向けると、自動車教習所、大学、専門学校、病院といった地元企業、学校の広告がほとんどである。サービスの広告が多数みられる首都圏の車内広告とはかなり対照的である。また、広告の数も首都圏に比べれば著しく少なく、中づり広告は一切ないほか、窓上は各ドア間で1枚程度、ドア上に少し広告が掲示してある程度である。ただし、吊革に西毛教習所の広告がある点は興味深い。これらの状況から、広告収入の面ではあまり大きくないことが想像される。車内アナウンスは自動化されている。銚子電気鉄道など中小私鉄の中には車内アナウンスに工夫が凝らされている会社もあるが、上信電鉄の場合は特段変わったところは確認されなかった。

走行中に感じたこととして、曲線通過時の車体の傾きが大きいことが挙げられる。実際

にどれほどのカント（曲線部の線路の傾き）が設けられているかは不明だが、高崎から西山名までの区間、および千平から下仁田までの区間は急カーブも多く、速度に比してかなり車体が傾いているという印象を受けた。現在の最高速度は85km/hであるが、かつては軌間が762mmの軽便鉄道だったため、最高速度も現在よりは遅かったと考えられる。最高速度を現在の水準に引き上げるにあたって曲線通過時の傾きを大きくした可能性は考えられるが、真相は不明である。車内の様子は全線を通して混雑した様子はなかったと記憶しており、終始問題なく着席できる程度の乗車率であった。

下仁田駅に到着し、駅前の飲食店で昼食をとったのち、部員一同はハイヤーツアーに参加した。このツアーに関しては後述するが、2時間ほどで神津牧場や世界遺産の荒船風穴を巡ることができ、値段は破格の1台1,000円であった。今回このツアーで利用したのは、駅前に社屋を設ける上信ハイヤーである。上信電鉄とはグループ企業であり、地域活性化のための施策をグループ全体で行っていることがわかる。荒船風穴はアクセスにはやや難があるが、風穴の歴史や仕組みを学ぶことができるだけでなく、一年を通して非常に涼しいため、残暑厳しい9月末の訪問は非常におすすめである。また、ツアーには神津牧場で交換できるソフトクリーム無料券も人数分ついており、一同で美味しくいただいた。

下仁田駅に帰着し、高崎行きの700形第1編成に乗車した。車体には桃源堂のラッピングが施されている。復路は途中下車する部員や高崎まで戻る部員など様々で、各々行程を考え目的地を目指した。往路とさほど変わらない混雑ぶりだったと記憶しているが、高崎まで数駅のところでやや立客が出ていたように記憶している。

全体的な所感としては、利用者数が多くなく、あくまでも地元住民の利用がメインであると感じた。沿線には富岡製糸場をはじめとする世界遺産群があるが、乗車列車に関してはさほど観光客の姿が多くなかったように思う。特に下仁田駅での観光客らしき人の利用はごくわずかであった。これは、未だ下仁田の魅力が広く知られていないこと、高崎から下仁田までを乗りとおすと1時間もかかってしまうことが原因としてあるのではないだろうか。実際に訪れてみると様々な学びや発見が得られる観光地が沿線にはたくさんあり、そのような観光地の足として、上信電鉄はまだまだポテンシャルを秘めているといえるだろう。

(1年 遠藤)

第5項 利用促進のための取り組み

・世界遺産観光の足として

上信電鉄沿線には、世界遺産「富岡製糸場と絹産業遺産群」が広がっている。とりわけ、上州富岡駅から徒歩15分の場所に位置する富岡製糸場は、小中学校の教科書に登場

するほどの知名度を誇る。

上信電鉄では、「富岡製糸場見学往復割引乗車券」と称して、お得な切符を販売している。通常料金の場合、高崎駅から上州富岡駅までの往復電車賃 1,620 円と富岡製糸場見学料 1,000 円の合計 2,620 円を要するところ、割引切符を用いれば両者を合わせて 2,200 円となる。

また、グループ会社の上信ハイヤーをはじめとした下仁田町内のタクシー会社においては、上信線終点を起終点とするツアーを実施している。このツアーでは、養蚕関連遺産の「荒船風穴」や、日本で最古の様式牧場である「神津牧場」を巡ることができる。令和 6 年 11 月 30 日までは、荒船風穴の世界遺産登録 10 周年を記念し、荒船風穴と神津牧場を巡る 2 時間ほどのツアーに 1000 円で参加可能となっている。

このような取り組みは、上信線の世界遺産観光の足とするための一助となっているだろう。

・群馬県民を対象とした利用促進キャンペーン

2024 年 9 月 1 日から 10 月 31 日までの間、web サービス「GunMaaS」を用いた群馬県民向けフリーパスが発売された。特筆すべきはその安さで、1 日 500 円で全線が乗り放題となる。

図3：キャンペーンチラシ（群馬県公式ホームページより引用）



群馬県ホームページにおいても、企画趣旨として「普段鉄道を利用していない方への乗車のきっかけづくり」という点が明記されている。

図4：新駅設置の特集記事

(<https://www.pref.gunma.jp/uploaded/attachment/28782.pdf> より引用)



最近設置された駅としては、ほかに根小屋～山名間に設置された「高崎商科大学前駅」が挙げられる。高崎商科大学が短期大学から四年制大学に移行したことに合わせて、平成14年3月に開業した。

上信電鉄においては、沿線の状況に合わせて新駅を設け、地域住民の利便性向上にも努めている。

(1年 神井)

第6項 おわりに

以上、上信電鉄について考察を加えてきた。総括すると、上信電鉄は地域の定期利用客に対する利便性に配慮したうえで、定期外需要、とりわけ富岡製糸場と絹産業遺産群が世界遺産に指定されたことを契機とする需要喚起に取り組んでいるということが出来る。確かに、一見すれば「富岡製糸場見学往復割引乗車券」の設定や、上信ハイヤーによるタクシーツアーの実施など、観光客に向けたサービスに目をひかれがちではある。しかし、群馬県民に対する利用促進策や、新駅の設置は、前者はともかく、後者は費用が相当大きいことから、定期利用者の便宜を第一に考えている姿勢が見受けられるだろう。そして、この姿勢は輸送実績からしても定期利用客が多い実情に合致しており、望ましい。地方私鉄は一般に、特定の観光地へのアクセス路線としての性質を有すると同時に、地域輸送を担う事業者でもあることが多い。そうだとすれば、上信電鉄は、全国の地方私鉄にとって、学ぶべきところが多い事業者であると考えられるのではないだろうか。

(3年 佐野)