REPORT. I

:「群馬型上下分離」 - 20年の軌跡と展望

[上信電鉄・上毛電気鉄道の経営努力と地域の支援]

公的支援の嚆矢 上下分離」による 維持の取り組み

鉄道を道路と同じ「社会資本」とみなし、

平成 10 年、「群馬型上下分離」方式による公的支援制度が導入された。 同制度は翌11年に上信電鉄にも適用され、両社の鉄道存続を支えている。 制度誕生からおよそ20年が経過して、

「群馬型上下分離」方式の導入経緯をあらためて振り返るとともに、

信電鉄は明治28年に設立

(設立当

鉄道を維持していくための公的支援と施策について、

群馬県県土整備部交通政策課にお話を伺った。

33・7㎞が開業した。現存する日本 接続する高崎駅から下仁田駅まで全 時は上野鉄道)、明治30年に旧国鉄と

伊予鉄道に次いで2番

その維持・管理については「公」が負担する モータリゼーションの急速な進展で輸送人員が大きく落ち込み、 経営困難に陥った上毛電気鉄道に、

目に早い開業となる。 地方民鉄では、

生糸や材木、こ

んにゃくなどの産出品を運ぶために計

文◎茶木 環/撮影◎織本知之

画された路線で、

貨客混載で運行され

域にとっては待望の開業であり、 開業した。鉄道がなかった赤城南麓地 年に中央前橋駅 - 西桐生駅25・4 7年には東武鉄道桐生線が延伸して新 大間々(現・赤城)に接続、 上毛電鉄は大正15年に設立、 東武鉄道 昭

昭

業発展を牽引した歴史を持っている。

和3 km

> さらされた。 とが示され、

> > 上毛電鉄は廃線の危機に

て輸送力増強を果たし、県西地域の産 た。大正13年には早くも全線を電化し

群馬県

わたらせ渓谷鐵道

に又ると、 の発展とともに輸送人員は増加傾向 推移していった。 両社とも戦後の混乱期を除き、 地場産業の衰退など鉄道を モータリゼーションの進 しかし、 昭和40年代

JR 吾李綰

___ 自動販売機

向けて 公的支援が導入されている。 による経営支援が行われており、 谷鐵道の3社である。 して昭和63年に設立されたわたらせ渓 る。上信電鉄、上毛電気鉄道 馬県には三つの中小地方鉄道があ 旧国鉄足尾線で第三セクターと 上毛電鉄にはその維持・再生に 「群馬型上下分離」方式による いずれも「公 (上毛電

をピークに、減少に転じていった。

鉄は昭和40年度の958万人をピーク

上信電鉄は昭和41年の817万人

取り巻く環境が急速に悪化

į

上毛電

一群馬型上下分離」方式の公的支援

と必要な施設改善を行ってきた。 軌道欠損補助」を受け、 しかし平成7年度に、国による欠損 昭和51年度より国と県から「鉄道 経常損失が恒常化した上毛電 用者の減少に伴い、 安定した運営 昭和49年度以

補助を平成9年度を期限に廃止するこ



群馬県県土整備部交通政策課 補佐(鉄道振興係長)

萩原則夫 Norio HAGIWARA

代わる支援について検討を重ねた。 事業者は 317万人(当時)の利用があり、 たとはいえ、 およそ2年の歳月をかけ、 機運も高まり、 に限界に達していた。一方で、 の事業費削減に向けた取り組みはすで ス輸送で代替はできない。存続を願う 安全輸送を維持する上で、 上毛線再生協議会)」 「上毛線再生等検討協議 通学生を中心に年間 県と沿線市町村、 欠損補助 を組織し、 上毛電鉄 減少し 関 バ

経由で東京とつながった。

[上信電鉄・上毛電気鉄道の経営努力と地域の支援]



担してきたものを県・市町村が全額肩 備については鉄道事業者が5分の3負 分を市町村が全額肩代わりし、 わりする。 「鉄道軌道輸送高度化事業費補 近代化補助制度は、 事業者負担なしとなった。 国庫補助対象外設備に 平成20年 般設

事は べている。 るという観点に立って導入する」と述 で負担する「群馬型上下分離」方式に 設整備および維持に要する経費を公費 ことが決まった。この支援制度につ よる公的支援が上毛電鉄に導入される そして平成10年、 当時の県議会において小寺弘之知 「鉄道基盤は社会資本の一つであ 全国に先駆け、

事業費補助」に変更された。現在

「鉄道施設総合安全対策事業」 地域公共交通確保維持改善事

助対象設備を安全対策に特化するなど 刷新会議で事業仕分けされた結果、

に改組され、平成21年度秋の行政

の整理が行われ、「鉄道軌道輸送対策

送事業に専念する。これに対し、 と列車の運行主体 下を公的主体が担い、 下分離があるが、一般的な上下分離は 地方鉄道の維持存続支援策の 鉄道基盤の保有・管理主体 (上)を分離する上 鉄道事業者は輸 一体のま 亍

的支援する、いわば費用負担における 型上下分離は、上下の主体は 上下分離となっている。 まで下に関わる経費のみを自治体が公 「下」に関わる具体的な公的支援は

等相当額補助もインフラ部分を社会資 路保存費」「電路保存費」「車両保存 馬型上下分離独自の補助制度であり、 インフラ部分を社会資本とみなし、 本とみなし、市町村が全額負担する。 上毛電鉄は、平成10年度を初年度と を県と市町村が補助。 鉄道基盤設備維持費補助は群 固定資産税

車両などが補助対象設備とされてい

落石等防護設備、

A T S

輸送設備等整備事業」として、

の枠組みの中で、

「鉄道軌道安全

る

成5年度以降、 定めて公的支援を開始した。 する5カ年の第1期経営再建計画を策 討協議会は「上毛線再生基本方針」 同計画に基づき、上毛線再生等検

うち安全対策設備について、これまで

・県・鉄道事業者が3分の1ずつ負

していた仕組みを、

鉄道事業者負担

備整備費補助は、

国庫補助対象設備の

産税等相当額補助」

の三つ。近代化設

盤設備維持費補助」、それに

「固定資 「鉄道基

近代化設備整備費補助」と

電鉄に対しては、 上信越自動車道が開通した平 利用者が激減した上信 平成10年に 「上信電



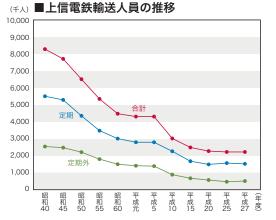
群馬県県土整備部交通政策課 井澤悟志 Satoshi IZAWA

5 MINTETSU AUTUMN 2017

■群馬型上下分離の支援スキーム

	上	列車の運行経費							
				国	県	市町村	事業者		
経営主	下	鉄道設備の整備費	国庫補助対象 (*)	1/3	1/3	1/3	0		
経営主体は分離せず		輸送の安全の向上を図るための設備整備	国庫補助対象外	_	1/2	1/2	0		
離せず		鉄道基盤設備維持費 (※) 線路、電路及び車両維持に係る修繕費等	線路保存費/電路保存費/車両保存費	_	3/5	2/5	0		
		鉄道事業資産にかかわる税金 鉄道事業に係る固定資産税等相当	固定資産税/都市計画税	_	_	10/10	0		

「下」は道路と同じ社会資本とみなす (※) ただし、「鉄道事業経常損失額-固定資産税相当額補助金」を上限とする (*) 国庫補助・鉄道軌道安全輸送設備等整備事業(旧:近代化補助)



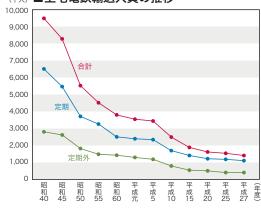
■上毛電鉄輸送人員の推移 (千人)

政策課の井澤悟志主幹は語る。

だく必要がある」

٤

県土整備部交通



社会の群馬では、

『鉄道会社への支援』

県民

しかし、

20年が経過して、

クルマ

安定的な鉄道運行を維持するのが目

に対して43・4億円となっている。

鉄道に対する公的支援は、

安全で

毛電鉄に対して63・8億円、

上信電

鉄

額は平成28年度までの約20年間で、

上

群馬型上下分離導入後の公的支援

の皆さんに地域住民の足を守るため と捉えられがちなところもある。

支援であることを再認識していた

事業者の経営努力

輸送対策事業費補助

鉄道基盤設備維持費補助

公的支援

鉄

線

市

·町村連

絡

協

議

会

が

翌11年度から、

度上におけるそれぞれの課題

固定資産税等相当額補助

/ツトは、 の整備に要する費用が支援され、 群 馬型 上下分離」 鉄道設備の近代化や輸送環 方式におけるメ

業者は鉄道の安全運行と経営の改善に

年で作成し、 成としたが、 基づき補助金額が算定される。 上信電鉄は については、 作成するが、 全力で取り組めることにある。 信電鉄は第1期 経営再建計画はそれぞれ5年ごとに (現在は) 鉄道基盤設備維持費補助 第3期経営再建計画につ 第2期から5年ごとの作 上毛電鉄は前年度実績、 経営再建計画を10カ 当該年度実績に また、

方式による公的支援が適用されてい 「群馬型上下分離 組織 建計 年度 11

備部交通政策課の萩原則夫補佐は つ経費節減を促している」と、 審査を行 ての補助対象項目の支出について書類 鉄道設備の整備については、 い、補助の妥当性を判断、

イド ということで、 取りやすい」 備に被害が出た際にも、 とんどいないため、 上下分離では、 性を感じている」(萩原補佐)という。 事業者とのより密接な情報交換の必要 性の判断に苦心することもあり、 また、 鉄道技術の専門知識を持つ のコスト削減意識が働きにくく 経営主体を分離しない群馬型 が、 設備における事業者サ 「事故や災害などで設 「事業者負担がない 「審査でその妥当 迅速な対応が 鉄道

賃収入が大幅に増加した上信電鉄

富岡製糸場の世界遺産登録で運

が計上されないケースが発生する。 が増えて運輸収入が増えると、 金額が算出される仕組みで、

実

者のインセンティブにつながらないと

いう見方もある。

たときに補助金が出ないのでは、

事業

いない。

企業努力によって結果を出

平成26年度、

同補助が適用されて

ては計画期間を4カ年とし、 「画を策定するようになるという。 からは2社が計画期間を揃えて再 平成 すべ

職員が 県土整

る

額を上限額で捉えがちな傾向 が

補助 企画調査係長

(萩原補佐) のも否めない。 あ

さらに、

鉄道基盤設備維持費

補

鉄道事業経常損失額を上限に補

鉄道利用

補助

Takayuki MATSUDA

MINTETSU AUTUMN 2017 6

「群馬型上下分離」方式 が誕生するまで

秦次雄元上信電鉄代表取締役社長は、早期の段階からヨーロッパの都市の交通政策について知識を持ち、「群馬型上下



分離」方式の公的支援の あり方について構想を持っ ていた。「上毛線再生等検 討協議会」の一員であり、 制度導入の立役者である 秦元社長に制度創設につい て伺った。

元上信電鉄代表取締役社長

秦次雄

Tsuguo HATA

鉄道の公共性から経営分離を考える

「経営を分離する」考え方は、昭和 50 年代から上信電鉄社内でも進められていました。当時、上信電鉄が手掛けていた貸切バス事業とハイヤー事業は、マイカー普及でいずれも利用者が減っていました。しかも鉄道型の経営では専業の事業者にかなわない。そこで分社化して(ハイヤー事業は昭和 50 年・貸切バス事業は昭和 52 年)、独立採算性にはなるが、それぞれにふさわしい経営方法で残す。それまでは他部署の収益に頼っていた部分もあったので、自分の城は自分で守る気概を持つようにしました。一方、上信電鉄は重荷から解放されて、その他の事業に一層打ち込めるようになりました。この考え方は「群馬型上下分離」にも活かされています。

社長を務めていた時期には、日本民営鉄道協会の会議などでも、地方の各鉄道事業者から経営がかなり厳しいと報告されていました。乗客の減少に伴って運行本数を減らせば、サービスの低下につながり利用減が加速する。各事業者はそんなジレンマを抱えていたんです。しかし、ヨーロッパの都市では日本と同じようにモータリゼーションが進んでいるにもかかわらず、鉄道が生き残っている。モータリゼーションの進展をも吸収し立派に成り立っている公共交通のあり方について、もっと学ぶべきではないかと私は考えました。

そこでヨーロッパの公共交通について書かれた本を取り寄せ、研究してみると、日本の鉄道の問題点が見えてきました。ヨーロッパでは、鉄道は道路と同じく社会資本だと考えられ、車両や線路、施設は公共の資産として公的に扱われ、鉄道事業者は運行を専門に行っている。しかし、日本の民鉄は何から何まで事業者が負担している。鉄道の公共性を考えると、誰の負担で運営するのが正しいのか。

当時は、日本の鉄道において「上下分離」という言葉はほとんど使われてはいませんでした。けれども、私はこの考え方は日本

の地方鉄道の将来にとって非常に効果的な方法だと思い、さまざまな機会にこの方式について語っておりました。

日本版の上下分離で再生する

県内中小民鉄の上信電鉄と上毛電鉄は過去、いずれも国の赤字補填を受けていましたが、これが打ち切りになることが決まった時に、まず問題となったのが上毛電鉄でした。両端の駅が他の路線と接続していないこともネックとなり、輸送人員が急激に減少していました。私は上毛電鉄の社外取締役も務めていましたので、群馬県の交通政策課の方々と話をした時に「どの部分のコスト削減を図れば解決するという問題ではないし、仮にそれで一時的にしのげたとしても持たない」と申し上げました。その上で、ヨーロッパの交通政策である上下分離方式について話をしたんです。そして「上毛電鉄については、日本版の上下分離という形にしたらどうか。道路に相当する部分、線路や施設は既にあるのだから、保守費用を公的支援する形で再生案ができるのではないか」という私なりの考えをお話ししました。その後、上毛線再生等検討協議会が設立され、私もメンバーとなり、上下分離の議論を進めていったのです。

県や沿線市町村で結成されたこの委員会では、赤字になるのは 企業努力が足りないからではないかという意見が多く出ました。 同じようなルートのJR両毛線は利益が出ているのに上毛電鉄だ けがなぜ赤字になるのか。毎年春闘の時期には必ずストをして、 利用客に迷惑をかけているのに、そこに税金を投入するのかなど 忌憚のない意見もありました。

これに対して私は上毛電鉄の路線の特徴やあまり高くはない賃金水準や退職金の実態など一つ一つ説明しました。また、公助を受けるにはさらなる自助が不可欠になる。労働組合に対しても、「公共交通は最もストに慎重でなければならない。鉄道の人間が真っ先にストライキをやって、援助をくださいでは通らない」と理解を呼び掛けました。

自助・公助・共助が公共交通には必要

そうして平成10年よりいわゆる「群馬型上下分離」方式の公的支援が上毛電鉄で実現したのです。

一方の上信電鉄では、輸送人員の減少に対して積極策を打ち、スピードアップを図るため新造車両の導入やレールの改良をはじめとする設備投資を行いました。しかし、路線と並行して上信越自動車道が開通し、マイカーや高速バスなどに人が流れていきました。それで平成11年から上信電鉄も「群馬型上下分離」方式の公的支援を受けるようになったのです。

これ以降、上信電鉄では社員の賃金のベースアップを抑えたり、 役職定年制度を設けたりと、イベントなどの利用促進策も含めて、 自助努力を怠っていません。

上毛電鉄も上信電鉄も、自助と公助、そして共助として沿線地域の方々がさまざまな活動を支援してくださって存続しています。 少子化・超高齢化で、上下分離方式をもってしても、何もしなければ鉄道の利用者が減ってしまう。地方創生と言われる中で、地方が元気でいるためには、地域の公共交通が成り立っていることがますます重要だと思っています。



段にクルマを選び、

 $_{0}^{1}$

県民の約78%が代表交通手 査(平成27・28年)では、 施したパーソントリップ調

れない事態となる。 利用者がさらに減少して赤字幅が拡大 るが、鉄道事業者の収支が改善されな した場合、現行制度では鉄道を支えき 会基盤を維持するための費用負担であ 公的支援は、地方自治体にとって社 財政負担は継続する。また、

何よりも求められている。 鉄道を維持する「県民の利用」 が

クルマに過度に依存した社会

台数は8・39台と、全国平均(47・62 群馬県は圧倒的なクルマ社会であ 人口100人当たりの自動車保有

> 用は2・5%、バス利用は が明らかになった。鉄道利 う過度なクルマ依存の現状 事目的ではあまり利用され わずか0・3%にすぎない。 人はクルマを利用するとい また鉄道利用において 未満の移動でも4人に1 買い物や通院などの私

9割が通勤・通学者であることが分 かった。 ておらず、 鉄道を利用している人の約

という。上毛電鉄沿線では平成9年に 速道路の開通や沿線の高等学校の移 これらに加えて鉄道路線に並行する高 としては、 合により廃校となり、 転・統合が大きな影響を及ぼしている るが、上信電鉄、上毛電鉄の場合は、 や少子化、経済の低迷などが挙げられ 地方鉄道の利用者数が減少する要因 校が郊外移転、平成19年に1校が統 モータリゼーションの進展 輸送人員が大き

「上毛電鉄は、 沿線が農用地区や市

> されている」と井澤主幹は語る。 れているが、特に少子化の進展により 段においてトリップ数の減少が見込ま も通学利用が多くを占めている。将来 利用を増やすことは難しい。上信電鉄 や工場などを新設できず、通勤・通学 街化調整区域となっており、文教施設 通学目的の減少率が大きくなると予想 的には、人口減少で、すべての交通手

62・7%と1位となってい 以上の運転免許保有率でも となっている。また、65歳 台)を大きく超え全国1位

群馬県が約23年ぶりに実

は横ばい、上毛電鉄は今なお減少が続 的緩やかになってはいるが、上信電鉄 進の支援効果が出て、減少傾向も比 はマイナス8%となっている。平成13 年度以降は、協議会などによる利用促 と上信電鉄はマイナス72%、上毛電鉄 約229万人、上毛電鉄は約157万 人で、ピーク時の昭和40年と比較する 上信電鉄の平成27年度の輸送人員は

鉄道網の将来予測では、 結果が出た。 上の利用減少になるという厳しい予測 30%以上、一部区間においては50%以 20年後には

査係長は語る。

土整備部交通政策課の松田隆行企画調

う二つの大きな課題に直面している。 県だが、クルマ社会と少子高齢化とい 地域の鉄道を維持・存続してきた群馬 評価される「群馬型上下分離」方式で 地方鉄道に対する公的支援の嚆矢と

多様な交通手段を維持する計画

果などを踏まえ、県民の移動手段をど 群馬県はパーソントリップ調査の結

さらにパーソントリップ調査の県内

共交通全体をどう守るかが喫緊の課 成り立つように、持続可能な交通セー 惧される中で、県民の生活の足を将来 通計画(仮称)」の作成を進めている。 識者らと検討を重ね、 え、パークアンドライドなど、クルマ 厳しいが、それでも鉄道への支援に加 行ってきた中での現状であり、非常に 題。これまでも公共交通施策を執り のように確保するか、 た取り組みを徹底していきたい」と県 施策を進めて、 から公共交通へ移動手段の転換を促す フティーネットの構築を目指す。 に向かって確保し、地域での暮らしが 構造的に人口減少、超高齢化が進 「鉄道だけではなく、バスも含め公 公共交通利用のさらなる減少が危 公共交通の確保に向け 国や市町村、 「群馬県総合交

が必要になる。ここまでクルマが県民 求していって将来的に公共交通がない どうするのかという一石を投じるよう ころから始めないと真の変化は望めな の生活に浸透していると、そうしたと 群馬県になってもいいのかという議論 は、「現在のように利便性ばかりを追 な計画にしていきたい」と続ける。 い」と強く語り、「群馬の公共交通を また、過度なクルマ依存について

性が示される予定だ。 とする計画は、 見据えて多様な交通手段を維持しよう クルマ社会ではありながら、将来を 今年度末にはその方向

■再生のあゆみと公的支援

上信電鉄株式会社

上信線 高崎-下仁田間

営業路線延長/33.7km 駅数/21駅 明治30年9月25日全通

昭和 49 年度~ 地方鉄道軌道整備法に基づき、欠損補助金の交付を受

昭和 50 年 5 月 ハイヤー部門を分社化。 昭和 52 年 8 月 貸切バス部門を分社化。

昭和 53 年度 黒字転換。54年度より欠損補助対象外となる。 昭和55~56年度 鉄道近代化事業を実施(総事業費12億円)。 昭和59年12日 千平一下仁田駅間で電車下面衝突事故が発生。

昭和60年12月 ATS (自動列車停止装置) 使用開始。

平成 2年 4月 「東宮岡駅」が開業。

平成 5年 3月 上信線に並行して上信越自動車道が開通。

平成 6年10月 貨物営業を廃止。

平成 7年 6月 沿線7市町村(高崎市、富岡市、吉井町、妙義町、下 仁田町、南牧村、甘楽町)により「上信電鉄沿線市町

村連絡協議会」が発足(群馬県は参与)。

ワンマン運転を開始。 平成 8年10月

平成 10 年 10 月 長雨による岩石崩落事故が発生。南蛇井-下仁田駅間 が約4ヵ月間不通 (バス代行) となる。協議会は公的

支援で一致し、県による補助制度が適用される。

平成11年 4月 「群馬型上下分離」方式導入。

『第1期経営再建計画』(計画期間:平成11~20年

平成13年2月 CTC (列車集中制御装置) 使用開始。

平成 13 年 9 月 台風による大雨で鏑川橋梁が損壊し、上州福島-上州

富岡駅間が約2ヵ月間不通 (バス代行)となる。

平成 14年 3月 「高崎商科大学前駅」開業。

平成 14年 7月 サイクルトレイン(自転車車内持ち込み)開始。 平成 17年 7月 高崎駅の改札口が JR と分離、連絡運輸が廃止。

平成 20 年 10 月 ラッピング電車「銀河鉄道 999 号」が運転を開始。

平成21年 4月 『第2期経営再建計画』(計画期間:平成21~25年

度)策定。

平成 24 年 3 月 高崎駅西口出入口新設、使用開始。

平成 26 年 3 月 上州富岡駅新駅舎が開業。

平成26年 4月 『第3期経営再建計画』(計画期間:平成26~29年

度)策定。

平成 26 年 4 月 消費税引き上げに伴い、運賃改定。

平成 26 年 6 月 富岡製糸場と絹産業遺産群が世界遺産に登録。

平成 26 年 12 月 「佐野のわたし駅」が開業。 平成 27 年 12 月 上信電鉄創立 120 周年。

■上信電鉄公的支援の実績

(単位:億円)

	第1期 (H11~20)	第2期 (H21~25)	第3期 (H26~29) ※H29は計画額
国	3.9	2.4	2.5
県	8.6	3.0	4.3
市	11.2	4.5	6.2
計	23.7	9.9	13.0

■公線市町村の角田割合

単心核(1m) 17 の気に引い (単位: %)						
	年1世 (L11-20)	第3期 (H26~2 第2期 (H21~25)		H26~29)		
	第 I 朔 (HII∼20)	第2期 (HZI-~Z5)	H26~27	H28~29		
高崎市	48.65	45.05	46.44	46.14		
甘楽町	9.82	11.85	12.79	10.15		
富岡市	29.39	28.39	26.97	30.59		
下仁田町	9.10	9.98	10.50	9.83		
南牧村	3.04	4.73	3.30	3.29		
計	100.0	100.0	100.0	100.0		

(市町村負担割合は合併後で計算)

上毛電気鉄道株式会社

上毛線 中央前橋-西桐生間

営業路線延長/25.4km 駅数/23駅 昭和3年11月10日全通

昭和 51 年度~ 地方鉄道軌道整備法に基づき、欠損補助金の交付を受ける。

昭和55年2月 沿線7市町村(前橋市、大胡町、宮城村、粕川村、新 里村、大間々町、桐生市) により「上電沿線市町村連

絡協議会(現・上電沿線市連絡協議会)」が発足。

平成 8年 7月 群馬県、沿線7市町村により「上毛線再生等検討協議

会(現・上毛線再生協議会)」が発足。 平成 9年度 国の欠損補助制度が打ち切りとなる。

平成 10 年 1月 上毛線再生等協議会により上毛線再生の基本方針が決定。

平成10年 4月 「群馬型上下分離」方式導入。

> 『第1期経営再建計画』(計画期間:平成10~14年 度)策定。

平成11年 6月 ワンマン運転を開始。翌年9月には全列車に拡大。

平成12年12月 中央前橋駅舎を新設。

平成13年 6月 施設名改称に伴い、循環器病センター駅を「心臓血管

センター駅」に改称。

平成 14 年 11 月 赤城駅改築。

平成15年 4月 『第2期経営再建計画』(計画期間:平成15~19年度)策定。

サイクルトレイン開始 (平日朝の通勤・通学時間を除く)。 平成 15年 4月 レンタサイクル (無料貸し出し自転車) を有人 4駅に設置。

平成 17年12月 西桐生駅舎・同駅プラットホーム上屋が登録有形文化

財に登録。

平成18年10月 赤城ー天王宿間に「桐生球場前駅」開業。

平成 19年 7月 大胡駅舎・大胡電車庫・大胡変電所・大胡変電所鉄塔 (4基) および荒砥川橋梁が登録有形文化財に登録。

平成 19年10日 渡良瀬川橋梁が登録有形文化財に登録。

北原・粕川・新里駅でパークアンドライドを実施。 平成 19年11月

平成 20 年 3 月 日割定期券発売開始。

平成20年 4月 『第3期経営再建計画』(計画期間:平成20~24年 度)策定。

平成 20 年 4月 大胡・上泉駅でパークアンドライドを実施。

平成 21 年 4月 粕川橋梁が登録有形文化財に登録。

平成 21 年 12 月 江木駅でパークアンドライドを実施。

平成 22 年 5月 サポート団体「上毛電鉄友の会」が発足。

平成 24 年 7 月 大胡駅前リニューアル。

上電&東京スカイツリー周辺散策フリー切符の発売を開始。 平成 24 年 9 日

平成 25 年 1 月 国内旅行業登録。

平成 25 年 3 月 運転免許証返納者割引切符の販売を開始。

平成25年 4月 『第4期経営再建計画』(計画期間:平成25~29年 度) 策定。

消費税率引き上げに伴い運賃改定。 平成 26年 4月

平成 28 年 5 月 上毛電鉄創立90周年。

平成 29 年 4 月 東武鉄道のダイヤ改正と同時に上毛線のダイヤ改正を

平成 29 年 5月 上電沿線市連絡協議会(前橋市、桐生市、みどり市)

が平成28年度に実施した「上毛線LRT化可能性調

査結果」を発表。

■上毛電鉄公的支援の実績

+		第1期 (H10~14)	第2期 (H15~19)	第3期 (H20~24)	第4期 (H25~29) ※H29は計画順
+	国	8	1.5	1.4	1.6
+	県	12.4	5.7	5.4	5.5
4	市	8.4	5.8	5.3	5.4
+	計	28.7	13.0	12.1	12.5

■沿線市間の負担割合

•		第1期 (H10~14)	第2期 (H15~19)	第3期 (H20~24)	第4期 (H25~29)
+ + + + -	前橋市	63.0	58.3	58.3	58.5
	桐生市	28.7	30.1	30.1	30.1
	みどり市	8.3	11.6	11.6	11.4
	計	100.0	100.0	100.0	100.0

(市間負担割合は合併後で計算)