

長野電鉄屋代線・沿線住民アンケート結果

2009年7月2日
長野地区公共交通対策会議

I. アンケートの目的及び配布回収結果

1. 目的 長野電鉄屋代線の存続問題について、沿線住民の利用実態、意見や要望を把握し、住民とともに屋代線存続の課題を模索することを目的に実施。
2. 実施方法 アンケート用紙を屋代線沿線13駅（屋代～須坂間）周辺の世帯に各戸配布し、返信はがき（料金着払い）による自主回答方法とした。配布期間は5月10日から5月30日の間。回答期限は6月15日としたところであるが、6月30日現在で1,000通の回答が寄せられ、有効回答は6月24日までに返信された992通として集計を行った。（他に手紙2通）

3. アンケート内容（別紙）

4. 配布回収結果

(1) 全体の配布・回収状況

- ① 9800枚を各戸配布し、992通が返信はがきにより返信。
- ② 回収率は10.12%。

駅	屋代駅	東屋代駅	雨宮駅	岩野駅	象山口駅	松代駅	金井山駅
配布枚数	1,000	800	800	500	300	1,700	500
回答数	120	84	98	35	26	155	59
回答率	12.0%	10.5%	12.3%	7.0%	8.7%	9.1%	11.8%
駅	大室駅	信濃川田駅	若穂駅	綿内駅	井上駅	須坂駅	不明
配布枚数	300	580	120	800	900	1,500	--
回答数	55	72	22	92	19	67	88
回答率	18.3%	12.4%	18.3%	11.5%	2.1%	4.5%	--

* 郵便番号で該当駅を選択し集計

* 屋代駅は一部、駅頭にて配布したものを含む

(2) 回答者の地区別数と構成比

地区	千曲屋代	長野松代	長野若穂	須坂	その他	不明	合計
回答数	325	346	199	94	14	14	992
構成比	32.8%	34.9%	20.1%	9.5%	1.4%	1.4%	100%

* 上記駅別に「最寄駅」を加味して再集計

* 「その他」は長野市内で若穂・松代以外の地区及び沿線以外の町村

(3) 添付資料

- ① 自由意見（特徴的な意見を抜粋・順不同） p11-p16
- ② 年代別回答集計結果 p17-p22
- ③ 屋代線の利用度を基準とした集計結果 p23
- ④ 屋代線沿線住民アンケート p24-p25

Ⅱ. 集計結果

質問1 現在お住まいの住所の郵便番号を教えてください。(省略)

質問2 あなたの年齢と性別を教えてください。

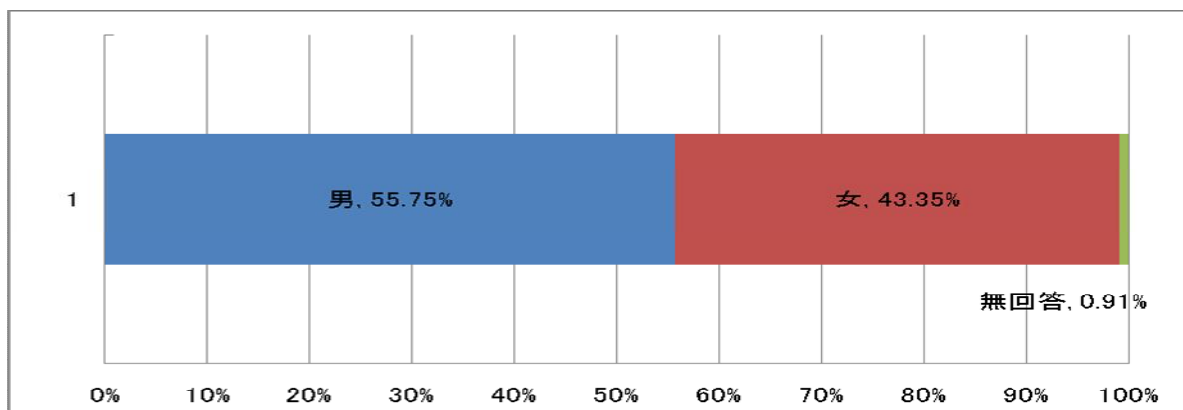
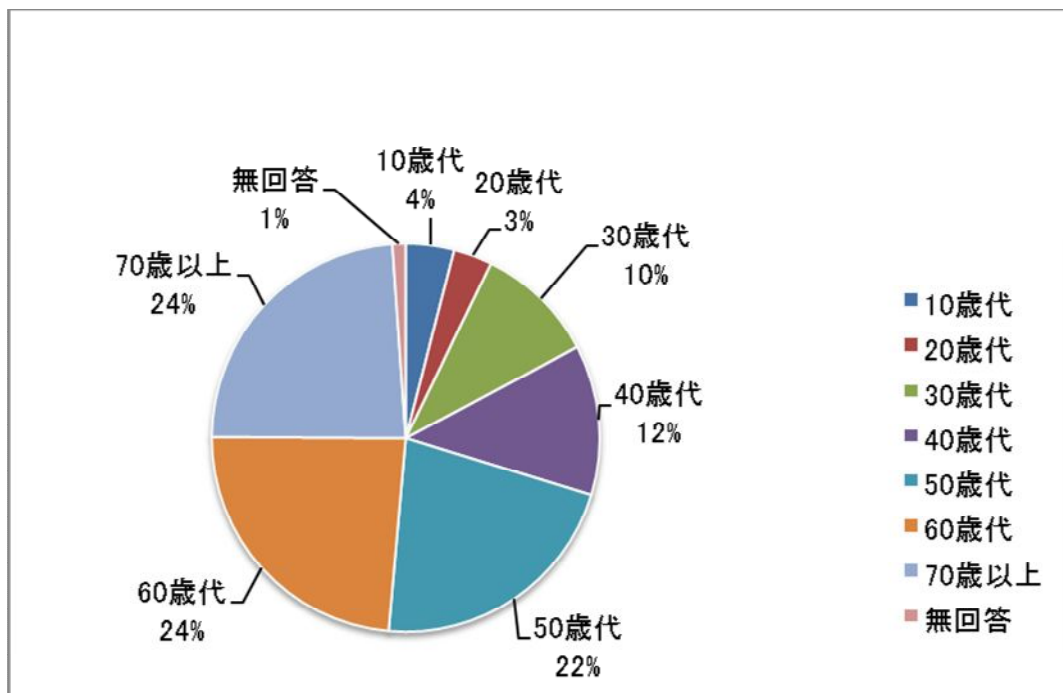
- 60歳以上が47.5%で約半数。アンケート用紙は各戸配布したことから、10代・20代の回答率が低くなったと思われる。とはいえ、高齢者層に関心度が高いことを示している。
- 男女比率は男性55.8%、女性43.4%で男性が若干上回る。

【年代別構成】

10歳代	40	4.03%
20歳代	32	3.23%
30歳代	99	9.98%
40歳代	124	12.50%
50歳代	215	21.67%
60歳代	235	23.69%
70歳以上	236	23.79%
無回答	11	1.11%
	992	100.00%

【性別】

男性	553	55.75%
女性	430	43.35%
無回答	9	0.91%
	992	100.00%

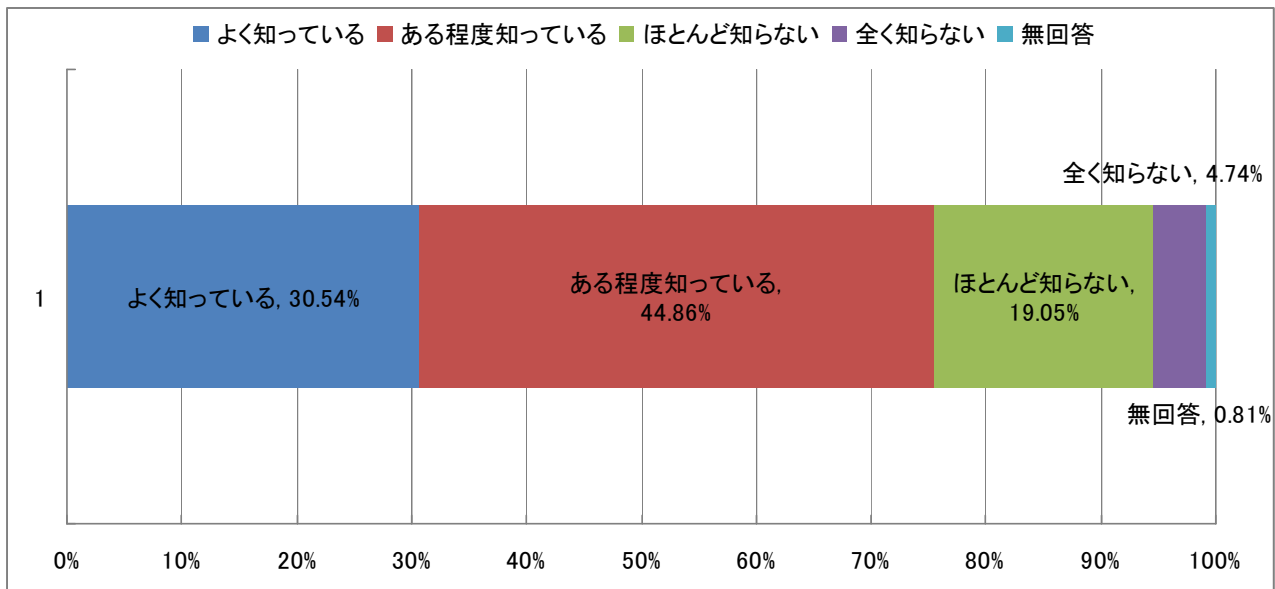


質問3 屋代線の存続に向けた取り組みが始まっていますが、状況をご存じですか。

- 「よく知っている」と「ある程度知っている」を合わせると全体で75.4%。屋代線の存廃問題、法定協議会の設置等の動きに対する認識度と関心度が高いことを示している。
- 年代別では、「よく知っている」と「ある程度知っている」で、10代が60%、20代が56.2%、30代が55.5%、40代が66.2%、50代が68.9%、60代が85.5%、70代以上で91.1%。高年齢とともに認識度が高くなる。「ほとんど知らない」と「全く知らない」では30代が44.4%が一番比率としては高い。(年代別集計は別表)

【認識度・関心度】

よく知っている	303	30.54%
ある程度知っている	445	44.86%
ほとんど知らない	189	19.05%
全く知らない	47	4.74%
無回答	8	0.81%
	992	100.00%

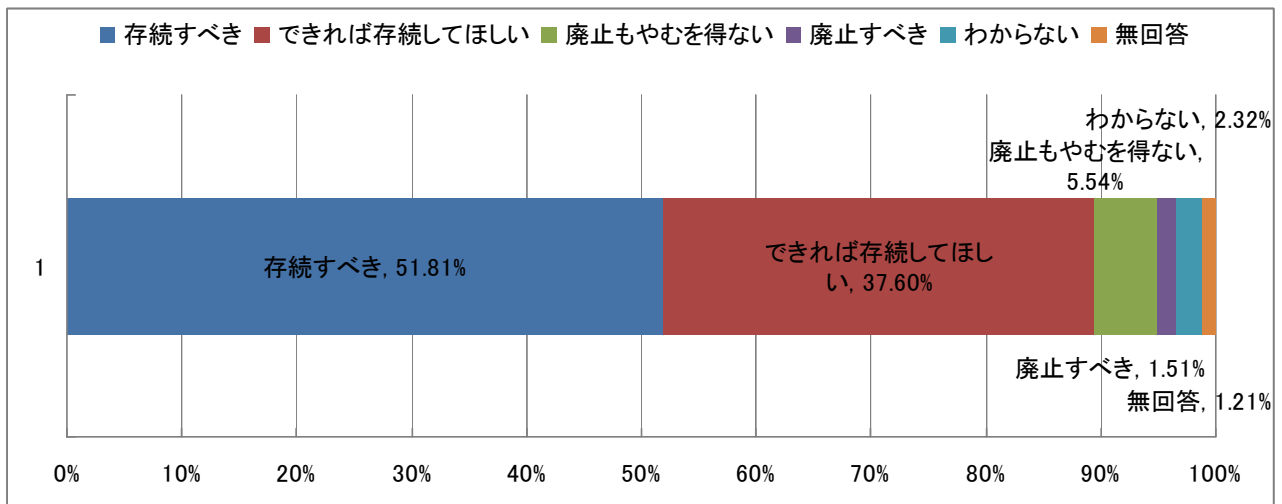


質問4 屋代線の存続について、どのように考えますか。

- 「存続すべき」と「できれば存続」で89.4%、ほぼ9割が「存続」を求めている。理由として「欠かせない通勤・通学の足である」「運転免許がなく他に移動手段がない」「河東地域の活性化に必要」「バスと違い時間が正確な交通手段」などがあげられる。
- 「廃止すべき」は1.5%。
- 「廃止もやむを得ない」(5.5%)では、「利用者数が少ないため」「便数が少なく不便だから」「税金を投入するのはいかがか」「バスで代替できるのでは」「沿線の騒音や振動が解消される」などの意見があげられる。

【存続の是非】

存続すべき	514	51.81%
できれば存続してほしい	373	37.60%
廃止もやむを得ない	55	5.54%
廃止すべき	15	1.51%
わからない	23	2.32%
無回答	12	1.21%
	992	100.0%



質問5 質問4について、それぞれの理由をお聞かせください。

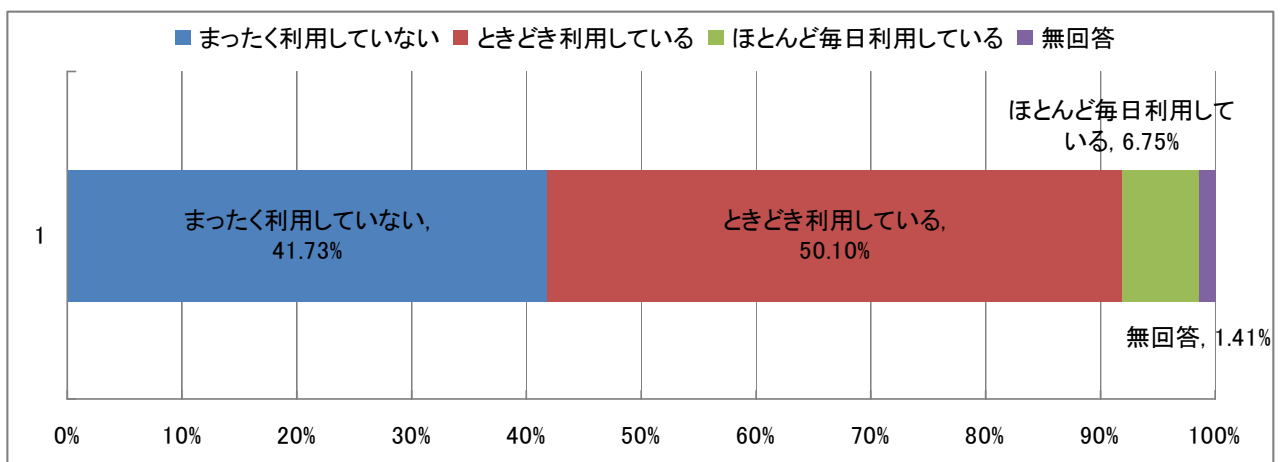
●別紙【自由記入一覧】を参照

質問6 あなたは長野電鉄「屋代線」を利用することがありますか。

- 回答者のうち「全く利用していない」が41.7%を占め、50.1%の約半分が「ときどき利用している」利用者層である。
- 「ときどき利用している」と回答した内、「月に1・2回」の利用が61%と最も多い。
- 年代別では、「全く利用していない」が20代で62.5%と最も多く、30代57.6%、40代54.8%、50代54.4%と徐々に少なくなり、70歳以上では19.9%である。「ときどき利用している」では70歳以上が75.8%と最も多く、60代54.0%、30代41.4%、40代37.9%である。

【屋代線の利用度】

まったく利用していない	414	41.73%
ときどき利用している	497	50.10%
ほとんど毎日利用している	67	6.75%
無回答	14	1.41%
	992	100.00%



【「ときどき利用する」とした人の屋代線の利用頻度】

月に1回	194	39.03%
月に2回	109	21.93%
月に3回～4回	54	10.87%
月に5回～8回	34	6.84%
月に9回以上	21	4.23%
無回答	85	17.10%
	497	100.00%

質問7 屋代線を利用しているとお答えの方（質問6で2項、3項に○をつけた方）に質問します。主にどのような目的で屋代線を利用しますか。

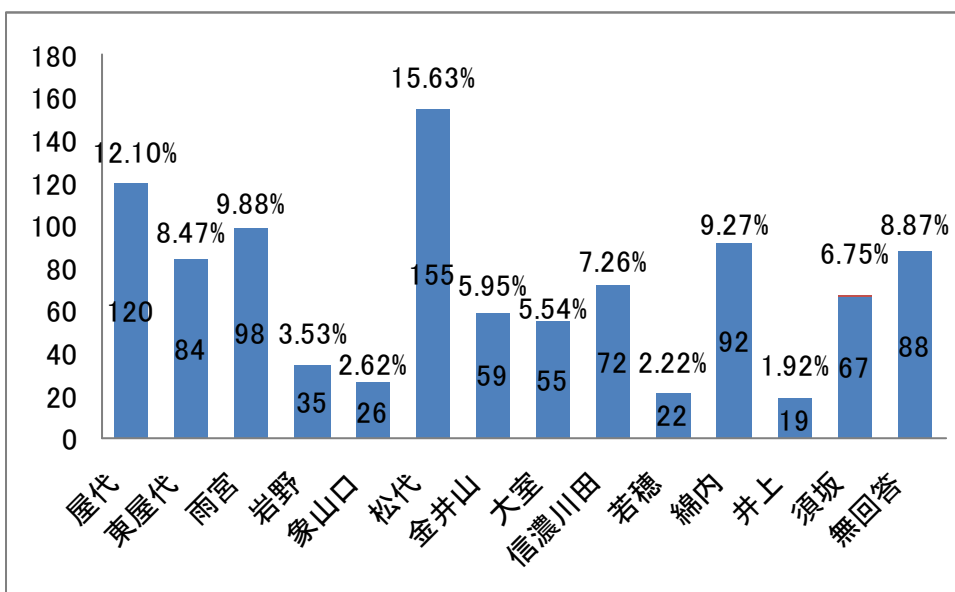
- 屋代線利用者の利用目的は「通院」が22.5%と最も多く、「観光・レジャー」17.4%、「通勤」15.2%、「買い物」10.1%である。
- 年代別で最も多いのは、10代が「通学」62.2%、30代は「観光・レジャー」15.2%、20代・40代・50代は「通勤」でそれぞれ18.5%、17.7%、15.8%である。60代は「通院」16.6%、70代では「通院」30.9%である。

【屋代線利用者の利用目的】

通勤	86	15.25%
通学	32	5.67%
通院	127	22.52%
観光・レジャー	98	17.38%
買い物	57	10.11%
その他	148	26.24%
無回答	16	2.84%
	564	100.00%

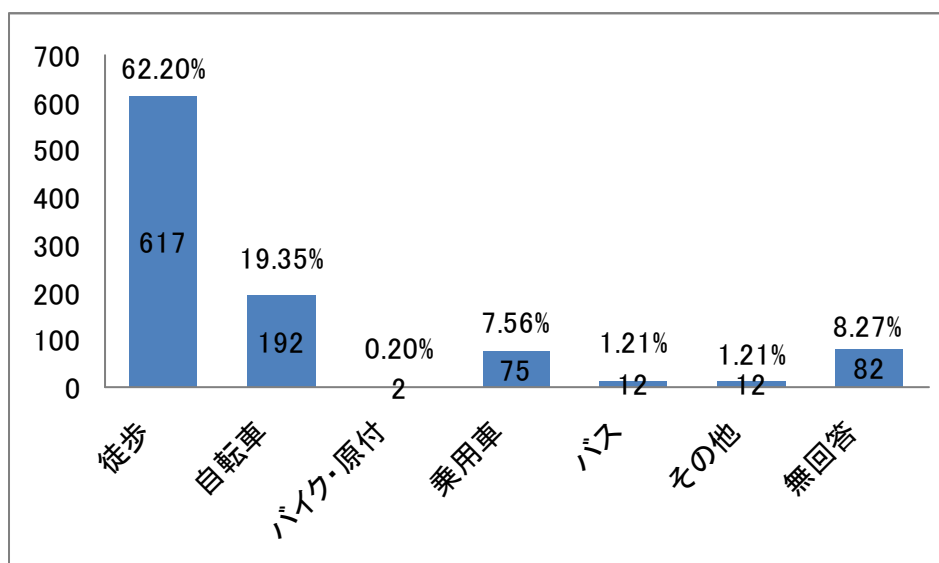
質問8 ご自宅から利用する駅はどこですか。（○は1つ）

- 回答者では、松代駅15.6%、屋代駅12.1%、雨宮駅9.9%、綿内駅9.3%、東屋代駅8.8%の順である。
- 駅単位のアンケート回収率とは一致していない。



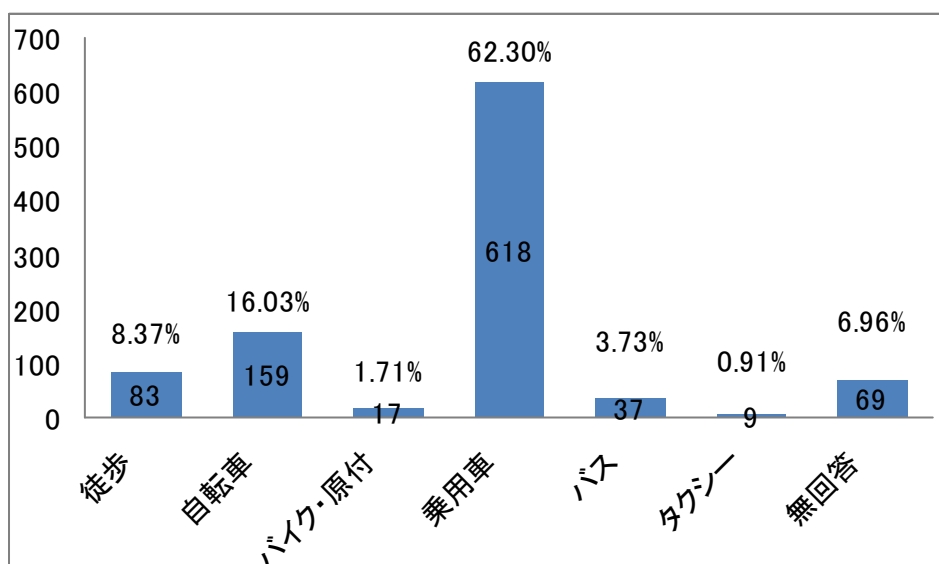
質問9 駅までの交通手段は何ですか。（○は1つ）

- 「徒歩」と「自転車」で82%で、すべての年代に共通である。駅利用者は徒歩または自転車圏内であることを示している。
- 「自動車」利用は30代・40代・50代で11%～12%。一概に「送迎」とは言えない。



質問10 普段の生活での主な交通手段は何ですか。(〇は1つ)

- 乗用車が62.3%で最も多い。年代別では30代80.8%、40代72.6%、50代72.1%、20代68.8%、60代67.7%である。
- 日常生活において自動車利用が際立っていることがうかがえる。
- 自転車は20代で55.0%と半数以上、70代22.5%が続く。



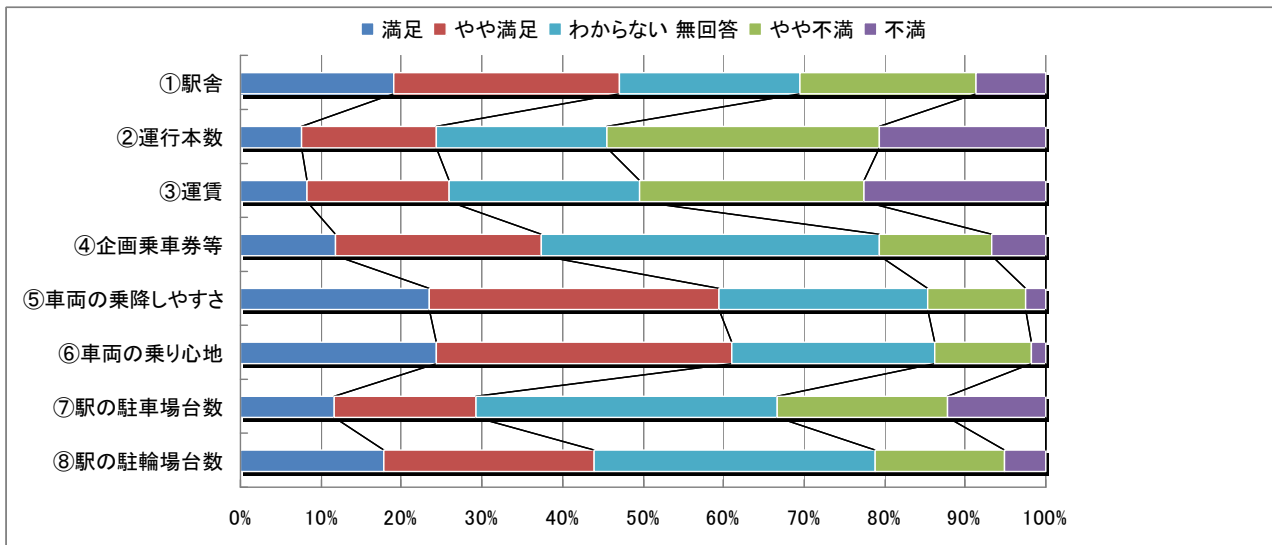
質問11 屋代線のサービスに対する満足度と改善重要度についてお尋ねします。次の各項目について

当てはまるものをそれぞれ一つ選んでください。

- 「満足」と「やや満足」の合計では、第1位「車両の乗り心地」61.1%、第2位「車両の乗降しやすさ」59.5%、第3位「駅舎」47.1%、第4位「駅の駐輪場台数」43.8%、第5位「企画乗車券等」37.4%である。
- 「不満」と「やや不満」の合計では、第1位「運行本数」54.5%、第2位「運賃」50.5%、第3位「駅の駐車場台数」33.3%、第4位「駅舎」30.6%、第5位「駅の駐輪場台数」21.1%である。
- 老朽化している「駅舎」や「車両」に対する不満は多くなく、「運行本数」や「運賃」に対する不満が多い。

【満足度】

現在の満足度	満足		やや満足		やや不満		不満		わからない 無回答	
	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合	人数	割合
① 駅舎	189	19.1%	278	28.0%	217	21.9%	86	8.7%	222	22.4%
② 運行本数	75	7.6%	167	16.8%	335	33.8%	205	20.7%	210	21.2%
③ 運賃	83	8.4%	174	17.5%	277	27.9%	224	22.6%	234	23.6%
④ 企画乗車券等	117	11.8%	254	25.6%	138	13.9%	67	6.8%	416	41.9%
⑤ 車両の乗降しやすさ	232	23.4%	358	36.1%	121	12.2%	24	2.4%	257	25.9%
⑥ 車両の乗り心地	241	24.3%	365	36.8%	119	12.0%	17	1.7%	250	25.2%
⑦ 駅の駐車場台数	115	11.6%	176	17.7%	210	21.2%	120	12.1%	371	37.4%
⑧ 駅の駐輪場台数	176	17.7%	259	26.1%	159	16.0%	51	5.1%	347	35.0%

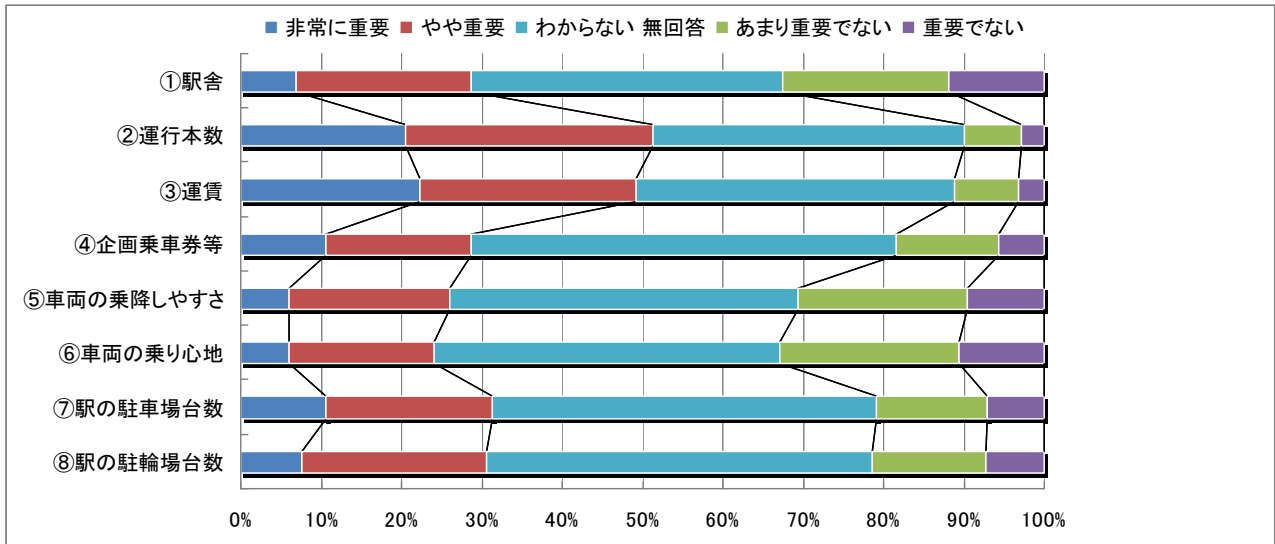


【改善重要度】

- 「非常に重要」と「やや重要」の合計では、第1位「運行本数」51.3%、第2位「運賃」49.2%、第3位「駅の駐車場台数」31.4%、第4位「駅の駐輪場台数」30.6%、第5位「駅舎」28.7%である。
- 「重要でない」と「あまり重要でない」の合計では、第1位「車両の乗り心地」33.0%、第2位「駅舎」32.6%、第3位「車両の乗降しやすさ」30.6%、第4位「駅の駐輪場台数」21.4%、第5位「駅の駐車場台数」21.0%である。
- 「改善重要度」では約半数が「わからない」または「無回答」である。
- 「駅舎」や「車両」については現状を肯定する傾向が強く、「運行本数」や「運賃」「駐車場」について改善を求める意見が多い。

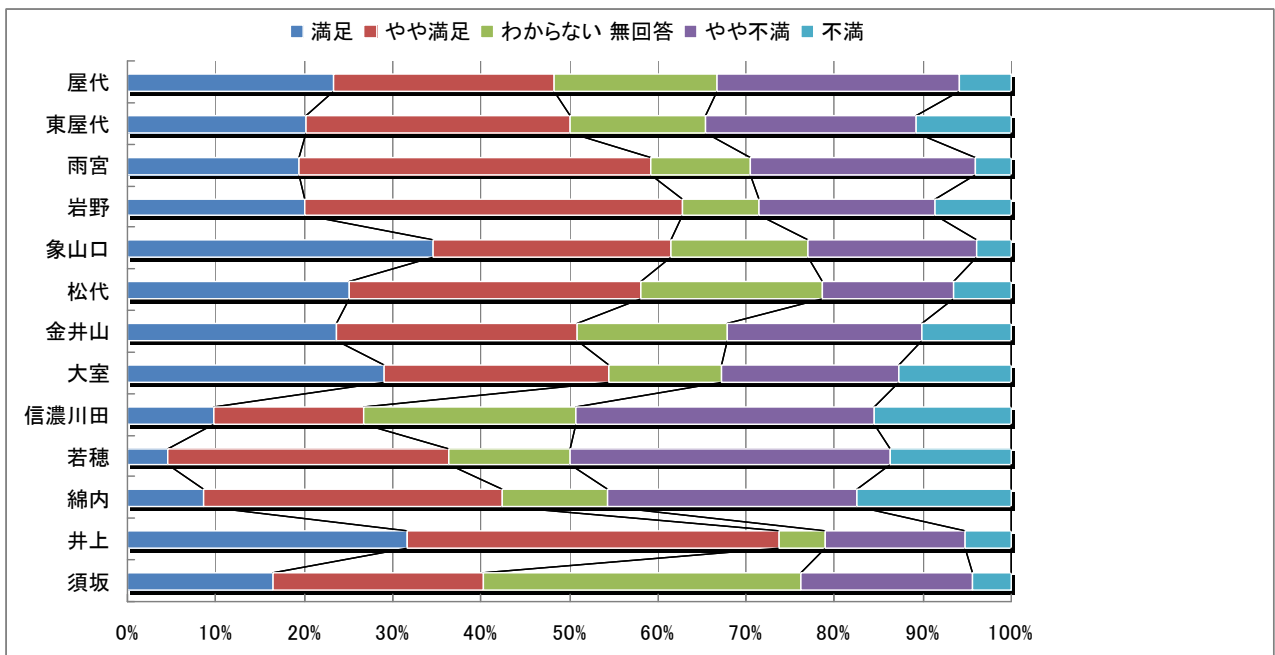
サービス改善の重要度	非常に重要	やや重要	あまり重要	重要でない	わからない
------------	-------	------	-------	-------	-------

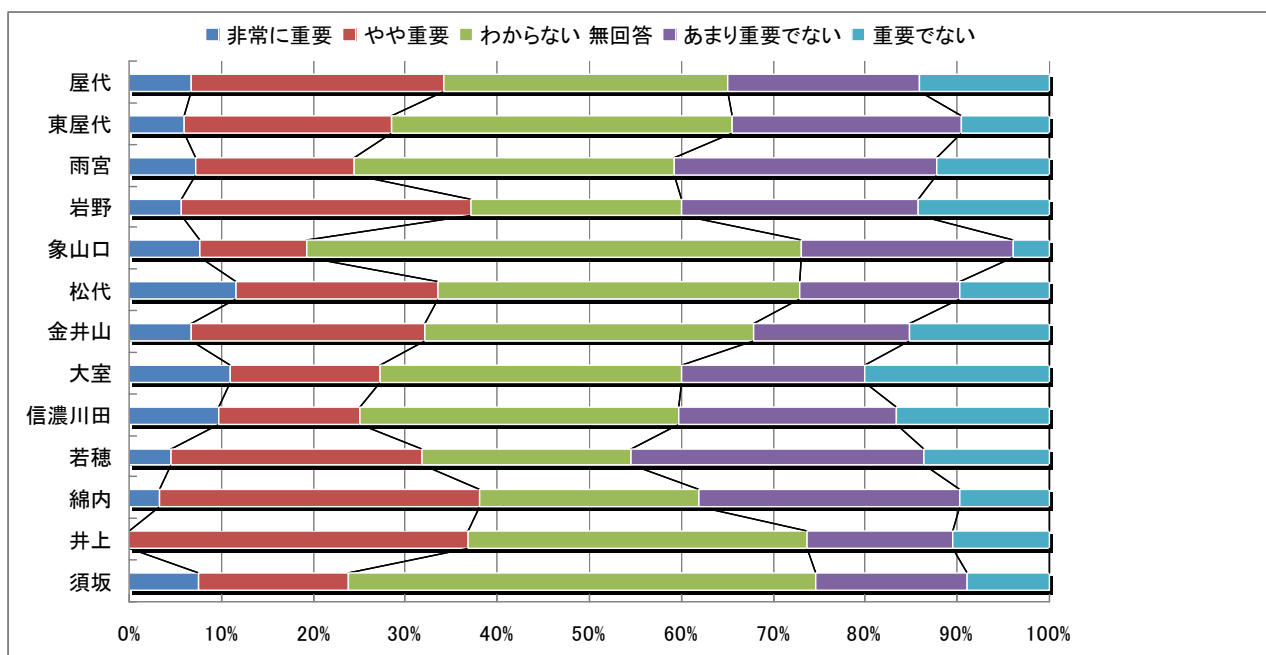
					でない				無回答	
①駅舎	68	6.9%	216	21.8%	206	20.8%	117	11.8%	385	38.8%
②運行本数	204	20.6%	305	30.7%	70	7.1%	28	2.8%	385	38.8%
③運賃	222	22.4%	266	26.8%	79	8.0%	32	3.2%	393	39.6%
④企画乗車券等	105	10.6%	180	18.1%	126	12.7%	57	5.7%	524	52.8%
⑤車両の乗降しやすさ	59	5.9%	199	20.1%	208	21.0%	95	9.6%	431	43.4%
⑥車両の乗り心地	59	5.9%	180	18.1%	222	22.4%	105	10.6%	426	42.9%
⑦駅の駐車場台数	105	10.6%	206	20.8%	137	13.8%	71	7.2%	473	47.7%
⑧駅の駐輪場台数	76	7.7%	227	22.9%	140	14.1%	72	7.3%	477	48.1%



【参考：「駅舎」の「満足度」と「改善重要度」】

●若穂地区の3駅について満足度が低く、改善重要度が高い。





質問 12 屋代線の利用促進案についてご提案、ご意見を記入してください。

●別紙【自由記入一覧】を参照

Ⅲ. まとめ

1. 回答数に見られる関心の高さについて

回答数 992 通（回収率 10.12%）は、返信はがきによる自主回答方式であることを考えると、高い回収率といってよいだろう。長野電鉄屋代線の存続問題に対する関心度が高いことを示すものである。自由記入欄への書き込み（存続の是非に関しては 85% が記入、利用促進に関する意見では 45% が記入）が多いことから、関心の高さがうかがえる。

長野電鉄の「自主運行困難」から「法定協議会」の設置など、屋代線の存続問題に関する認識度が 75.4% と高いことも関心の高さを示すものであり、屋代線がもつ地域性を示している。

2. 回答層の特徴について

3 点あげることができよう。一つは通勤・通学などほぼ毎日屋代線を利用している層からの回答が少ないこと、二つに 50 歳以上の年齢層が 69.2% を占め 7 割であること、三つに「屋代線を全く使っていない」住民が 41.7% を占めることである。

高齢社会に直面する中、公共交通機関への期待が高まっていることを示している。また、「屋代線を全く利用していない」と答えた住民の内、「存続」「できれば存続」と答えた住民は 81.2% に上ること重要である。マイカー利用（主に通勤）の住民が公共交通機関への利用に転換しうる条件がこの点にあるといってよいのではないだろうか。

3. 9 割が存続を求める

「存続すべき」（51.8%）と「できれば存続してほしい」（37.6%）で、ほぼ 9 割にあたる回答者が存続を求めている。「学生や高齢者の足であり、鉄道を中心としたまちづくり」という観点から残すべき」という意見が多く、存続が切実な願いであることをしっかり受け止めることが重要である。一方、「廃止すべき」「廃止もやむを得ない」と答えた住民は 7% と少ないが、「利用者が少ないから」「便

数が少なく不便だから」の声にみられるように、現状を踏まえ「仕方がない」との「あきらめ感」があることもうかがえる。「バスで代替できるのではないか」「税金を投入するのはいいか」の声もあり、こうした意見に応えられる十分な検証と論議が必要である。

通学の足、通院の足となっていることを慮る意見が多く、さらに自らが自動車を運転できなくなった場合の生活の足として存続を求める意見が多数を占める。

また、長野電鉄に対し、「経営努力が足りない」「いまさらになって」「何も知らされていない」といった意見に見られるように、同社の屋代線利便性の確保に関する取り組みや沿線住民に対する説明責任に関し、事業者に不満が存在していることも着目すべきであろう。

4. 利用促進には「運行本数」や「運賃」、パーク・アンド・レールライド等の改善が重要

「満足度」と「改善重要度」は表裏一体の関係にあるが、総じて、「駅舎」や「車両」についての改善度は低く、「運行本数」「運賃」「駅の駐車場台数」「駅の駐輪場台数」の改善度が高い。「運行本数」「運賃」「駅の駐車場台数」「駅の駐輪場台数」の改善が利用促進につながる可能性を示しているといえる。

「運行本数」では、ダイヤ編成における終電の延長、屋代駅・須坂駅経由の長野駅直通便の設定、さらに、屋代駅・須坂駅での乗り継ぎの際のダイヤ編成の改善を求める意見が目立つ。

「運賃」についてはバスやしなの鉄道に比べて割高感が強く、改善度合いは強い。10代から40代で上位を占めており、利用促進という観点から通学定期及び通勤定期の割引率の引き上げや回数券による割引率の引き上げ、直通便の運行による乗り継ぎ料金の割引などが有効と考えられる。

「駅の駐車場台数」及び「駐輪場台数」に関しては、パーク・アンド・レールライドによる利用促進の可能性を示している。

また、鉄道路線の環状化、サイクル・トレインやデザイン列車の導入、快速列車の運行、松代駅を起点とする折り返し運行、史跡めぐり等の観光イベント電車、ラッピング電車、ビール列車やスキー列車のイベント列車、遠足や社会見学で鉄道利用の拡充を求める意見があり、こうした検討が利用促進につながる考えられる。

極めて多岐にわたる提案・意見があり、長野地区公共交通対策会議として、これらをさらに精査し、鉄道事業者及び行政に対して改善要望行動に取り組む必要がある。

5. 存続への思い・願いを存続へのアクションへ

回答層の特徴や自由意見を踏まえると、①沿線の学生・生徒、高齢者にとっては不可欠な鉄道路線であること、②マイカーで通勤する層の鉄道への利用転換に可能性が広がっていることに着目すべきであろう。この意味で、存続が切実な課題であることは明白である。「沿線の自分たちが団結して行動しなければ」との意見に代表される、住民の主体的な取り組みの必要性を指摘する意見がある一方で、「なくなれば寂しいので」「原風景を大切にしたい」「できることならば存続を」と情動的な意見も多く、全体的には、存続に対しては願望度合いが極めて強いとの傾向を見ることができる。

今日的に、存続問題を将来にわたって持続可能な課題としてとらえると、マイカー利用者を含めて、存続に向けた沿線住民の具体的なアクションが必要不可欠であることを示していよう。同時に、行政や事業者サイドからは、住民に対する更なる関心喚起、マイカーから公共交通利用への転換に対する政策誘導及び経営努力が必要であることを示していると考ええる。

以 上

【自由意見】質問4の「屋代線の存続についての意見」より（特徴的な意見を抜粋・順不同）

高齢者の足、学生生徒の足、鉄道を中心とした街づくりがほしい。(60代・男)
エネルギー効率、人と人とのふれあい等、長期的(超長期的)視野に立てば、公共交通機関は存続させなければならない。特に電車はバスより定期運送の面ですぐれている。(50代・男)
観光の側面からもあったほうがいい。エコの観点からも残してほしい。(30代・男)
沿線には観光施設やレジャー施設があり存続してもらいたいが、運賃の値下げが必要不可欠。(40代・男)
自家用車もいいけれど最寄の駅のそばにあるスーパーや病院には屋代線も便利。(60代・女)
今は自動車を運転することが可能だが、それができなくなると…(30代・女)
なくなるのは寂しいので。(20代・男)
地域の人で皆乗らない人が多いので廃止したほうがよい。(40代・男)
屋代線が無いと通学ができないから。(10代・女性)
交通手段のない高齢者や高校生にとっても必要不可欠であり、沿線の活性化も失われてしまうので(40代・男)
全般的に企業努力に欠けている。(60代・男性)
たった1つの生活路線、経営対策は必ずあるので皆が便利に利用できてエコに良い交通機関を考え高齢化にも寄与してほしい。(50代・女性)
ほとんど通学にしか使っていない、あとはからっぽの時が多い。赤字分を税金として払う次世代が気の毒です。別の手段を考えたほうが良い。(60代・女性)
車の運転を出来る人は良いが、高齢化時代を迎える近い将来、また、中高校生等どうしても必要な人がいますので存続すべきです。(70代・男性)
若穂地区、松代地区での重要さ！長野電鉄の原点であり、北信濃の鉄道歴史になくてはならない路線。(30代・男性)
公共交通機関が必要なのは、理解できるが経営母体が一企業である以上収支があわなければ仕方ないと思う。年収300万世帯に(例えば)ベントを維持しろと言ってるのと同じでは？(40代・女性)
いざ 廃止になると不安な気がする(30代・女性)
土口に住んでいます。駅がないので雨宮・岩野を利用します。年2~3回程度です。土口に駅があればもっと利用したいです。(70代・男性)
地域住民の足として必要な事は理解できるが、赤字分を沿線自治体が公費で負担することは、財政が厳しい折いかかなものでしょうか。利用者の増加が見込めなければ廃止やむなし。(50代・男性)
廃止はいつでもできます。ここで何とか踏みとどまってほしいです。(40代・男性)
屋代線を利用するひとが少なければ又それに代わる交通手段があれば廃止もやむをえないのでは。(50代・女性)
沿線に宅地開発を。(70代・男性)
バスの便も悪い地域であり、公共の交通移動手段は必要だと思う。高校生の通学も困るのではないかと。(40代・女性)
どの位の赤字なのか、補助だせるのか、いろいろな方面で具体的でないのによくわからない。(70代・男性)
現在は車を使っていますが、いずれ車は利用出来ず、その時唯一の交通機関となるので、ぜひ必要です。今も年数回ですが利用していますが、車とは出かける気分が違い、楽しいものです…(60代・男性)
赤字路線で不採算での廃止はやむをえない部分はありますが、通勤・通学路線であり環境を考えれば、何とか存続してもらいたい。(60代・男性)
利用する人がいる限り存続すべきと考える。必要とする人の事を考えると、廃止はきついと思う。(30代・女性)
赤字ならしょうがない。でも、無くなったら本当は寂しいですね。(60代・女性)
通勤、通学、弱者の足であり、利用者を増すための努力が運行会社はなされていない。(60代・男性)
屋代線が生活する上でなくてはならない利用者にとっては、廃止は切実な問題であるので存続を願うが、実際、経営困難で何か手立てが無いのでは存続は難しいというのも理解できる。(30代・女性)

大切な住民の足、学生、高齢者、いずれ車の運転も出来なくなると移動の足がなくなってしまうのは本当に困る。娘が少しくらいお金を寄付しても良いと言っています。(50代・女性)
移動手段が狭まり生活の質が下がる。ふるさとの風を感じ日本人の心を取り戻せる風景を車窓から眺められる沿線は希少価値がある。(40代・女性)
高校生の足。屋代～須坂間の骨幹交通機関である。松代病院への交通機関である。(60代・男性)
自分勝手ですが廃止になると線路通りなので揺れなくなって大助かり。(70代・男性)
公共交通の利用拡大を推進し存続できるよう住民各自も協力すべきであると思います。(50代・男性)
今後利用が増加すると思わない。採算が取れる見通しのある計画がない限り無駄なテコ入れは税金の無駄遣い、他の方法を考えるべき。(60代・男性)
バスが廃止になり(綿内線)スーパーもなくなり、この上路線まで廃止になるととても孤立感があります。(30代・女性)
通勤(通学)・買物の交通手段としてCO2削減に現時点ではベストであり推進すべきである(行政主導での推進)。(50代・男性)
廃止後を思い想像すると跡地が廃墟化し非常に見苦しい(木島線を見てもまさにそうだ)。周辺が死んだ町になってしまう。R403沿線は観光ルートでもあり廃止してしまうとさらに悪化してしまう。さらに日常の生活者に対してもっと屋代線を利用できる方策をして。(60代・男性)
あってあたり前なのになくなるのはさみしいし、また地球温暖化に役立っている。通学の人にもこまる。(50代・女性)
車の運転が出来なくなれば他の交通手段がない。(60代・男性)
一日の乗車人数からすると、鉄道よりバス路線の転換が現実的ではないか。バスの本数増で利便性が図れるのではないのでしょうか。(30代・男性)
現状の本数では通勤に利用しにくい。高齢者は、近くの駅であっても、移動するのが大変だと思う。学生、通勤者がもっと利用しやすくする必要があると思う。(40代・女性)

【自由意見】質問12の「利用促進策」についての提案や意見(特徴的な意見を抜粋・順不同)

地域の存続をかけて取り組むべき。(60代・男性)
屋代線の廃止にならないようみんなで運動したいと思います。(70代・女性)
松代駅から長野駅の線を開設する。マイカー通勤の禁止。(50代・男性)
人は誰でも高齢になり、車を運転できなくなります。公共交通を残すことが今後大きな問題となると思います。(50代・男性)
しなの鉄道との相互乗入れで観光客を誘致する。(上田→屋代→松代→小布施)車体にマンガ(子供に自由に書いてもらう)を書き、土日にイベント列車とする。(50代・男性)
今更になって。地域住民の足を赤字だと廃止には反対。生活路線存続お願いします。(70代・女性)
バス路線にしては?バス2台(須坂・屋代)朝3便・夕3便 アスファルト舗装・路線、駅舎を撤去。(60代・男性)
須坂-屋代間の普通列車を1時間に1本にして欲しい。須坂-松代、松代-屋代間で区間運転に。屋代線を松代線に変更を。(30代・男性)
松代を生かした取り組み(屋代駅からのアクセス)各駅にまつわる史跡等の深訪企画イベント列車の運行。(50代・男性)
パークアンドライドなど交通連携の向上を図る必要あり。(50代・男性)
公共交通機関は必要だと思う。自分も含め廃線しないよう努力していかないといけない。I LOVE NAGANO運動の展開、年2回は沿線市民全員が利用する観光電車、社会科見学。(30代・女性)
沿線人口が少ないので平日は期待できない。サイクルトレインなど、観光に特化した路線にするとよいかも。(20代・男性)
終電の時間が早すぎる。10時台に1本ほしい(遅くまで仕事の時に使えない)。もう少し本数を増やしてほしい。松代や川田、金井山などからの長野行きバスとの接続を良くする。路面電車も良い。→将来的には松代～長野間の電車・モノレール等望む。(40代・男性)

日曜日の本数は減らしても良い。特に駅舎やトイレ等をきれいに整備すれば、もっと利用客が増えると思う。 (40代・男性)
運賃が事前にわかりづらい。屋代駅での乗車がしづらい(JRの改札で電鉄にのる旨を言う)。イベントや観光アピール・車両のデザイン・屋代線の長野駅への直接乗入れ、または屋代→JR長野駅直接乗入れ化(若穂、松代より新幹線利用客の利用促進)。(30代・男性)
この間、屋代線存続の行事をやっていたが、はじめて乗車した人が多かった。結局普段は乗らない人がほとんどではないか?そうまでして存続する理由はない!ましてや税金投入なんてことになると思う。ふだん乗らないくせに存続を訴えてもどうしようもない。(40代・男性)
河東線でも更埴の桃祭り等のイベント等に「湯けむり号」などをイベント列車として走らせれば、集客につながると思う。(50代・男性)
屋代・長野・須坂を廻る環状線化。(60代・男性)
土・日・休日に屋代駅から特急ゆけむりを湯田中まで往復1本走らせてはどうですか?それは無理でも年に数回くらいはどうですか?屋代駅から湯田中までしなの鉄道の169系を走らせる事はできますか?(30代・男性)
駅舎の整備などは地元のボランティアにまかせ、あまり、お金をかけずにしていきたいと思います。(30代・女性)
23時台の列車運行(最終列車が早すぎる)。快速列車の運行(松代・川田・綿内のみ停車(例))。しなの鉄道との相互乗入れ実現(例~須坂と上田間) 長野発松代行き直通列車運転など。(40代・男性)
長野電鉄という会社はお客様に対するサービスを全く考えない会社。これでは、客が離れるのもトーン。支援を受けることも必要でしょうが、長電の企業努力が全くみえない。(50代・男性)
長野電鉄の歴史がわかる古い駅舎が多く、風情有り大好きです。運行本数をもっと増えれば…。(30代・男性)
利用者が多い時のみ2両にしたほうが良いと思う。少しでも赤字を減らすため。各駅付近の観光案内(見所)を記した地図を作り車両の入口に置く。65歳以上の利用者には割引いてあげたらいかがですか。利用者に車窓から四季折々の写真を撮って貰い車内に飾る。(20代・女性)
1.各駅毎の散策ツアーを企画し、利用上げる。(松代の古寺ツアー、東屋代の古墳ツアー等) 2.学割(通学定期)の大幅な値引き。(50代・男性)
屋代、松代、須坂でのバスや他路線の乗継を良くする。自転車の持込み可。(40代・男性)
駅~自宅までのタクシー割引券。家族利用に対する割引。色々な企画で、電車の速さ、便利さを体験してもらおうこと。(40代・女性)
駅舎はとても古く松代駅など冬場はても寒い。定期を購入にいても、電車の時間しか駅員さんがいないので、その時間にあわせていかないと買えない。回数券も期間が決まっているので期間なしがいい。(40代・女性)
ヨーロッパでは地域交通の見直しの中で電車・路面電車が新たに開通したりしています。高齢化対策、環境問題の視点から考えてみることも必要と思います。(40代・男性)
土地分譲など、総合地域開発を。(40代・男性)
初めて利用する人は無人駅からの乗り降りがわかりづらそう。前頭車両の表示(次は~駅)つてのがズレてて、おじいちゃんが降りる駅をまちがえてしまったみたいでかわいそうだった。駅で使っても寒くないくらいの程度で良いので、待合室にドアくらいはつけてほしい。(10代・女性)
これだけ車が普及していると難しいのでは…。駅の近くに何かあれば、またメリットがあれば電車移動も定着してくかも。(30代・女性)
すべて1両編成(違っていただけですみません)にして、利用度が高い時間帯のみに運行する。(50代・女性)
運賃を安く(財政的に厳しいことはわかりますが)観光面でも広くPR(+企画)をどんどん発信してより魅力ある鉄道として頑張ってもらいたいと思います。(30代・女性)
国・県の支援を求め3市による第3セクターとしたらどうか。(60代・男性)
駅から目的地間の移動手段を工夫しないと利用者は増えない。大型バスでなくマイクロやジャンボタクシーのようなものも視野に入れて。こまめな運行を。(60代・男性)
母から聞いた話で学生の時に戦争のことを調べたら「河東線」で多くの人たちが亡くなったとか今も

駅の天井に弾の跡が残っていると聞きました。よい話ではないですが全て実際にあった歴史です。存続してほしいです。(10代・男性)
長野電鉄は日本一高い運賃と噂になっているので、よけい乗らないと思う。(10代・女性)
存続を願うなら沿線の住民が団結する必要があると思う。(70代・女性)
家族何人で利用したかでポイント制にして何か楽しみのある利用が出来たらどうでしょうか？自転車の持ち込みもできると助かる人が多いのでは。(50代・女性)
一人一台のマイカーが公共交通を不便にしている最大の原因。マイカーを持たない人に対して地球温暖化防止に協力しているとして何か表彰する等考えたら又は優遇措置。(70代・男性)
無料駐車場は絶対必要。駐輪場も屋代でのしなの鉄道上下線への連絡乗継を。(70代・男性)
小海線のハイブリッドカーのようなコンパクトな車両で1両とか2両とか柔軟に使いわせるのも良いと思います。(50代・男性)
保線の重要性(費用・労力)も住民にわかりやすく、丁寧に伝える。電車を”明るく楽しい”乗り物に。(50代・男性)
廃止後の復活は困難。きめ細かな広報をお願いします。電鉄、市、担当者(課)等による地域住民との検討会を。(60代・男性)
学校の遠足、育成会の行事等に利用してもらおう。子供が乗りたがったらレクレーションとして利用(キャラクター電車)。(50代・女性)
職員の意識改革はいかに。国は車より鉄道利用は税制で優遇する。温暖化防止からも。河東線ファンクラブの結成を。(60代・男性)
大変難しい問題で一日限りのイベント的利用方法もそれなりのインパクトがあるのですが継続しての利用方法となると何か特典付き乗車券とか通勤時の利用方法を見直してもらおうように企業に頼むとか。(50代・男性)
のどかな田園風景を眺めながら走る長所を生かして古さを壊さずに整備して日本人の心のふるさととして沿線地区の作物と共に都会の人に癒しの空間として提供する価値があり、周知活動すべき。(40代・女性)
屋代線沿線事業所への通勤方法の公共交通機関利用促進の協力依頼。(50代・男性)
今後利用増加が見込めるのは難しい状況の中で赤字が黒字に変わる可能性の案がない限り深みにはまるだけ、それ以外の道を探すべき。税金を無駄に使わないよう計画を。(60代・男性)
ローカル線としても沿線の景色は田舎にいても素晴らしい景色だと思います。松代沿線周辺も観光の人が多くなったと思います。対策会議でぜひ存続をお願いいたします。(70代・女性)
線路の両側、草ボウボウのゴミだらけ。保線係りはどうなっているやら。見苦しい。(60代・男性)
本数は少なくとも存続は望む。もっと県や市に協力していただいて良いと思う。(60代・女性)
駅の近くに家を購入した理由のひとつに通学に困らないという考えもあったのに、なくなると困ります！電車でもバスでも降雨手段があってほしい。(20代・女性)
1日乗り放題の乗車券の発行とか、1日乗り降り自由で沿線を散策できるような乗車券とか、長野線を含めた子供向けスタンプラリーでイベントを計画するとか、屋代線を使った場合のポイント2倍にするとか、会社を含め増収を企画する。(50代・女性)
①自転車を乗せ乗車できる(ヨーロッパのように)②金井山～長野のバス賃とおなじ運賃にする③長野-須坂-屋代-篠ノ井を回れるようにする(以前はJRが東京-湯田中を営業していた)④長野電鉄の体質改善(財産の有効活用)・賃金の大幅ダウン・屋間乗らない時間帯の車両カット・車両は一両編成とする。あらゆる階層市民の代表による会議にしないと存続はムリ。(60代・男性)
人を運ぶだけの運行ではなく北信濃、小布施、須坂、屋代線でのイベントをしたらどうか。駅舎は昔のままでとても風情があって良いと思います(修理を少ししたら)。(60代・女性)
満足度は0でも良いです。そんなことより屋代線が存続していただければの方が重要です。目的があれば乗りますが、それを住民で考えていかななくては。アイデア・他の地域ではどうなのでしょう。(20代・女性)
松代という文化地を生かせない。落合橋・関崎橋における朝夕の渋滞がひどくなる。沿線温泉とのタイアップ・パーク&ライドの検討・自転車の車内持込体制の整備・子供連れ客への対応強化・ベビーカーがそのまま乗車できるよう・階段での昇降補助・高校生にペインティングさせた車両を。(40代・

男性)
儲からないから廃止では困ります。存続を願ってます。こういうことになっているとは知りませんでした。(60代・女性)
住民になにが出来るかといった第三者まかせでは無く、企業自らがもっと自発的に対応すべきである。運行本数の増加、各駅観光資源のPR等乗客増対策試験実施など具体的行動を行ったうえで支援を考えるべきである。(60代・男性)
維持費の重さ、うちもそうですが、沿線は音、電波障害、風圧があったりもします。駅舎の古めかしさものどかな旅も良いことはレジャー利用の目で見るとわかっているのですが。駅から目的地までの手段が難しいです。企画キップは新鮮で関心を持ちました。(50代・女性)
このアンケートでは家族の利用者の把握が出来ません。長野までの乗り入れを検討してほしい。金井山一大室間に駅を置いてほしい。この自然豊かな河東線は絶対に廃線にしてほしくないです。ラッピング電車、企画電車など全国のローカル線を参考にして存続を成功してほしいです。通勤時の期待は薄いと思います。目玉がほしい。ジャスコとか。(40代・女性)
無人駅をオープンにして、イベント電車をもっと増やして！！前々から思っていたが、カルチャー等に利用してはいかが？(50代・女性)
無人となっている駅舎は、綿内駅のようにコミュニティ施設としての応用ができないか(まちの「縁側」みたいに)。行政が土地を借用して施設を方策する方法を検討してほしい。(コミュニティ施設兼用として)トイレは改善を要す。(50代・男性)
長野県として屋代線をなくすことはいかかなものか？企業または商業などに協力を頂いてはどうでしょう。(話し合っ) (60代・女性)
線路脇に住む者にとっては、電車の振動および騒音に耐えています。補助金を用いて存続させるならば、線路、電車の修繕にも力を入れていただきたい。*ロングレールの導入、軽量の電車の導入、スピードの制限。改善できることはやって下さい。少数意見も大事にして下さい。(30代・男性)
屋代線にかかわらず、電車・バスなど公共機関は県や市の考え方ひとつで変わると思います。もっと便利になれば、自家用車など使わずにいられるはず。更なる検討をお願いしたい。他県など見習って学習にできれば絶対便利になるはず。(50代・女性)

【手紙でいただいたご意見】

<p>結婚して松代に住んで2年になる主婦です。昨年出産し、現在育児休暇中です。この度、屋代線アンケートに伴い、日頃から感じていたことをお伝えしたくペンをとりました。</p> <p>自宅から長野駅付近へ行くのに、車で行けば駐車場代もかかりますし、環境にもよくないので、子どももいますが、なるべく公共の交通機関で行きたいと思っています。しかし電車は須坂経由で片道1,000円もかかりますし、バスは松代中心部まで行かなければ乗れません。片道1,000円といえば篠ノ井から松本まで行けてしまいます。篠ノ井から長野までは190円で行けるので、そう考えるととても松代から長野まで電車に乗ろうとは思えません。松代から長野までせめてバスと同じぐらいの運賃にするなど上限をつかって乗りやすくすべきだと思います。</p> <p>主人も会社のつきあいなどでよく長野駅付近で飲んでできますが、電車の便がよければ乗ると言っています。</p> <p>また、今の線では不可能な話ですが、JR線としなの鉄道線との連絡を考えれば、分岐点である篠ノ井駅につながる鉄道だと便利なので、屋代駅ではなく篠ノ井駅につなげてほしいです。</p> <p>他にも青木島に住む友達は松代と長野駅を直接結ぶ路線があれば青木島も通るので絶対に利用するということ。青木島からはJR線にも遠くて不便なので、そういう人も多いと思います。</p> <p>いろいろ書きましたが、少しでも実現すれば松代に住む人も増え、松代ももっと栄えると思います。現在、息子の学区の清野小はどんどん児童が減り、存続の危機にあります。未来を見据え、税金をそういうところに使ってほしいです。今のままでは松代は孤立した状態でどんどんさびれていってしまいます。松代への観光部の増加にもつながると思います。</p> <p>長期計画でもいいので、思い切った改革、どうかご検討いただけないでしょうか。今まではちょっとやさ</p>

つの対策では改善できないと思います。私もできるかぎり協力したいと思っています。

(松代在住・女性・Yさん)

色々ご苦労様です。

住民アンケート葉書を頂きましたが、書ききれないので別紙にて失礼します。

雨宮駅徒歩1分の所へ13年前よりすんでいる53歳のサラリーマンです。

中1と中3の息子がおります。私は川中島小・中学校出身で、その頃は川中島駅徒歩5分の所に住んでおりました。15歳で北長野へ移り、その後19歳～35歳は東京におりました。鉄道に興味があった事もあり、昔から信州の交通事情はある程度把握しているかと思います。

標記の件、中々の難問で、地域住民の多くの方も「残したい」が、実際の累積赤字等を考えると「廃止やむない…」と感じているのではないのでしょうか。特に昼間はガラガラですが、首都圏の近郊電車もデータイムは閑散としている事を考えればやむなしでしょう。

そこで考えられるのは、

- 1) 朝、夕の本数を増やす。
- 2) 長野発23時位の屋代線直通電車を設定する。主なターゲットは呑んで帰る人。綿内、若穂等も駅近くの造成地に住宅が多く建っているので重要もあるはず。
- 3) 連休時等、軽井沢からの直通電車を小布施まで運行する。屋代⇄須坂の「閉じ込められた運行」が閉塞感を助長している。

余談になるが飯山線もかつて「長野⇄長岡」大糸線は「松本⇄金沢」小海線は「長野⇒小海経由⇒長野」（循環）等の直通列車が走っていた頃が存在意義が大きかったと思う。屋代線もかつて（当時は河東線）上野～湯田中の定期列車が走っていたが、非常に利便性があった。

- 4) 赤字なので値上げ・・・の構図は悪循環である。雨宮から屋代経由しなの鉄道の鉄道で長野へ行くと510円なので、極端な話、500円だったら多少時間がかかっても須坂経由で行ってもいいかな、と。

今まで利用していなかった乗客掘り起こしに繋がるのでは。

企画キップはもう少し安く。思い切った話題づくりも必要。

とにかく大勢の人に使ってもらえる様に。

- 5) 松代駅は典型的なかつての「駅」そのままなので、その雰囲気のみニューアルを行い、観光スポットにする。松代の町並み共々人気が高まると思います。二番煎じと言われようがネコか犬を駅長にしてみても…話題性は抜群で色んなメディアに採り上げられる事間違いなし。

ワイドショーとか旅の番組とか…

以上の様な施策を考えました。

少子化が更に進むこの先、主要な利用者である学生も絶対数は少なくなると思いますが、雨の日も雪の日も安全、正確な電車の良さを親の立場からも勧めていきたいと思っています。ご担当者の皆様に於かれましては、非常な難題を議論する訳でご苦労かと思いますが、「先ず廃止ありき・・・」にならぬ様に議論を重ねて頂きたいと思っています。

(雨宮在住・男性・Iさん)