



# 長野電鉄屋代線の 存続、再生に向けて

長野地区公共交通対策会議

布目 裕喜雄（長野市議会議員）

## 1. 長野電鉄屋代線の現状

### (1) 屋代線とは？

長野電鉄で最も歴史の古い発祥の路線。1922（大正11）年6月、河東鉄道として屋代～須坂間（24・4キロ）が開業。26年、同社が長野電気鉄道と合併して長野電鉄が発足したのに伴い、河東線の一部となる。2002年、河東線の信州中野～木島間（通称木島線、12・9キロ）廃止に伴い、屋代～須坂間を屋代線と名称変更。

単線で駅は13（須坂市2駅／長野8駅／千曲市3駅）。長野市の外縁部を運行し、屋代でしなの鉄道と接続する。

### (2) 年間利用者数は48万人、ピーク時の15%に激減

屋代線の利用者はS48年の330万人をピークに、H19年度は48.5万人に減少、ピーク時の15%に。H10年度の78.5万人と比較しても約60%にまで落ち込む。

### (3) 年間1.8億円の赤字、累積赤字は50億円超

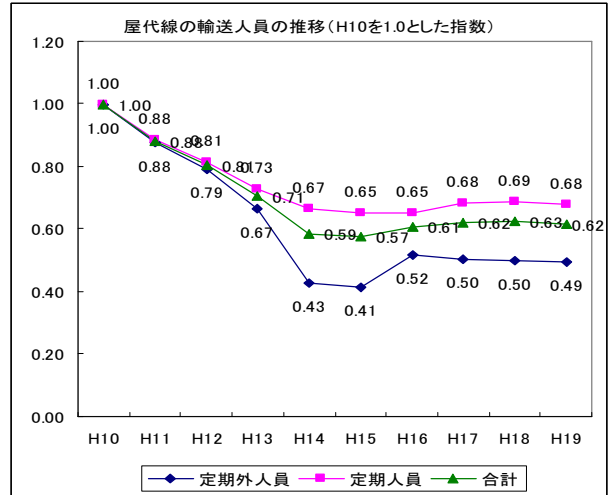
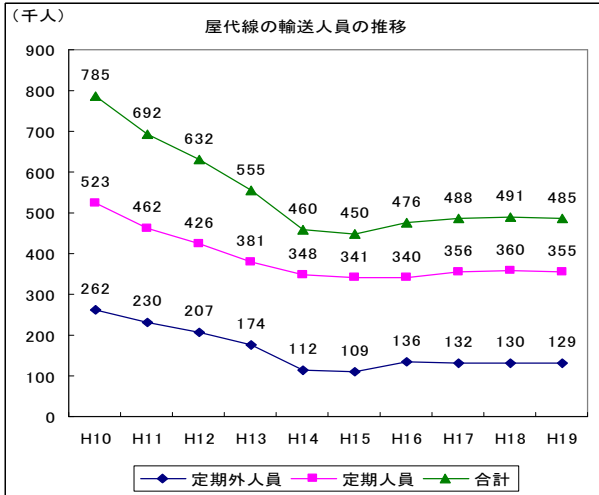
利用者の減少により、長野電鉄の経常損益は1.6億円（H19年度）の赤字で、屋代線単体では1.8億円の赤字に。さらに、屋代線の累積赤字は50億円を超え、また、今後10年間に必要な投資額（車両更新や施設整備）は30億円を超えるとされ、非常に厳しい経営状況となっている。

### (4) 屋代線の営業係数は276.6

長野線は、営業係数が94.4で黒字となっている。しかし、屋代線に着目すると、屋代線の営業係数は276.6で赤字となっており、他の中小民鉄と比較しても高い数値であるとされる。



【屋代線の輸送人員の推移（出典：総合連携計画）】

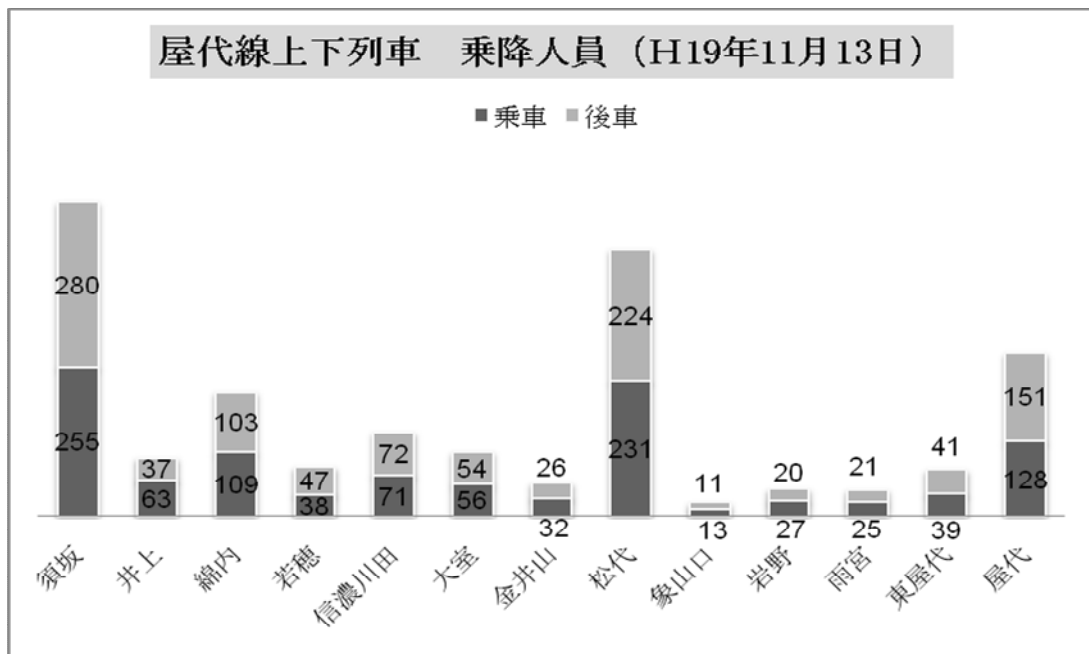


(単位 人)

全線	昭和 40 年度	平成 17 年度	平成 18 年度	平成 19 年度
輸送人員	19,970,172	8,669,278	8,489,468	8,404,472
昭和 40 年度比	100%	43.4%	42.5%	42.1%

(単位 人)

屋代線	昭和 40 年度	平成 17 年度	平成 18 年度	平成 19 年度
輸送人員	3,302,405	487,845	490,584	484,503
昭和 40 年度比	100%	14.8%	14.9%	14.7%



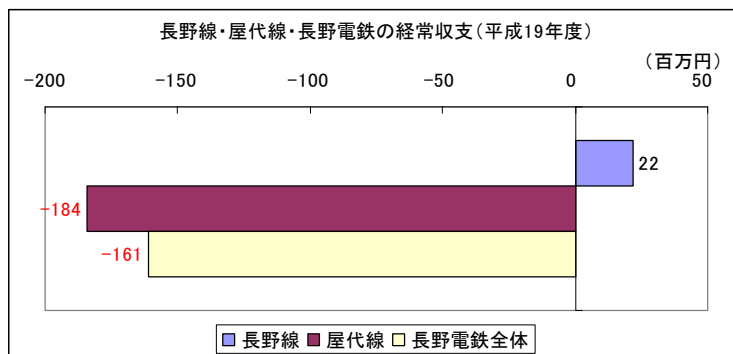
上下	須坂	井上	綿内	若穂	信濃川田	大室	金井山	松代	象山口	岩野	雨宮	東屋代	屋代	合計
乗車	255	63	109	38	71	56	32	231	13	27	25	39	128	1087
後車	280	37	103	47	72	54	26	224	11	20	21	41	151	1087
乗降	535	100	212	85	143	110	58	455	24	47	46	80	279	2174

※特定の1日の乗降調査は、天候等により変動する数値である。

【長野線・屋代線の経営の推移】

全線	項目	昭和 40 年度	平成 17 年度	平成 18 年度	平成 19 年度
	営業収入	810,981	2,218,892	2,186,861	2,189,067
	営業費	765,181	2,248,237	2,128,268	2,240,461
	営業損益	45,800	-29,345	58,593	-51,394
	経常損益	25,711	-131,080	-66,027	-161,626
	営業係数	94	101	97	102
* 全線の累積損益は▲46億6619万5千円					
屋代線	項目	昭和 40 年度	平成 17 年度	平成 18 年度	平成 19 年度
	営業収入	188,837	96,667	97,667	9,4874
	営業費	156,117	238,150	252,513	262,482
	営業損益	32,720	-141,483	-154,846	-167,608
	経常損益	30,396	-155,048	-173,320	-184,095
	営業係数	83	246	259	277
* 屋代線の累積損益は▲51億7484万2千円					

【長野線・屋代線・長野電鉄の経常収支（平成19年度）】



2. 屋代線の役割と存続の課題

(1) 通勤・通学の不可欠な足

「屋代線は、長野市・須坂市・千曲市を結ぶ都市交通軸を形成し、沿線の通勤・通学や交通弱者の交通手段として重要な役割を担っており、必ずしも経済効率性だけで屋代線を評価するのは適切でない」（総合連携計画より）

(2) 鉄道は貴重な社会資本

「このような背景のもと、市民のみならず来訪者にも利用しやすい鉄道として再生するための活性化策、効率的な鉄道経営に係る施策、地域が一体となって鉄道を支える仕組みや施策の検討により、貴重な社会資本である屋代線を持続可能な鉄道として、次世代に継承できるような方策を検討」（総合連携計画より）

(3) 「乗って残す、乗って活かす」沿線住民の利用促進…マイ・レールへ

(4) 鉄路として存続するには、上限分離など新しい経営スキームの導入検討が不可避

### 3. 「単独運営は困難」～法定協議会～総合連携計画策定～実証運行へ

- (1) 09年2月17日…長野電鉄、事業者として単独運営は困難」と県及び沿線3市（長野市・須坂市・千曲市）に存続に向けた協議を申し入れ。
- (2) 09年2月20日…県及び沿線3市、長野電鉄は「経営状況は深刻で、長野電鉄単独での存続は大変厳しいが、地域十未婚にとって貴重な生活路線」との認識で一致。「3市と長野電鉄が連携して活性化・再生をめざし、県も支援する」ことを確認。
- (3) 09年5月…地域公共交通活性化再生法に基づく法定協議会「長野電鉄活性化協議会」が発足。
- (4) 10年3月…沿線住民アンケート・観光アンケートなどへ経て「長野電鉄屋代線総合連携計画」（H22年度からH24年度までの3カ年）及び「事業計画」を策定。
- (5) 10年7月…総合連携計画事業27事業のうち、実証運行、利用促進策など18事業を10年度（H22）に具体化する計画。
- (6) 10年11月…実証運行の評価分析調査結果を踏まえ「新たな運行形態への移行」について案をまとめる予定。

### 4. 「長野電鉄屋代線総合連携計画」の概要《連携計画概要版より抜粋》

#### (1) 《屋代線の課題》

##### 課題1：屋代線の利用者の減少

- 利用者が減少し続けている要因は、現状の屋代線のサービス水準では他の交通手段との競争力がないことや、屋代線沿線を目的地にする人が少ないためである。  
住民アンケートでは、半数以上の人サービス水準の改善がなされれば頻りに利用する・時々利用すると考えており、まずは屋代線を利用してもらえる環境づくりと、屋代線を利用する人の動き、住民の積極的な利用を心がける意識向上が必要である。
- 観光客は、利便性が高く魅力がある観光地には立ち寄る可能性があり、現在、屋代線沿線以外に来ている観光客をうまく沿線に呼び込むことが必要である。

##### 課題2：経常収支の大幅赤字

- 今後、少子高齢化が進む中で、このまま推移した場合の将来の収入は大きく減少すると見通され、安全運行に必要な設備投資を踏まえた将来の収支では、屋代線は更なる赤字拡大となり、長野電鉄単独での屋代線運営は限界である。  
しかし、交通弱者の交通手段の確保、鉄道が存在することによる安心感など屋代線の社会的価値は大きく、屋代線の存続には、長野電鉄の努力だけに頼らない運営の仕組みが必要である。

## (2) 《基本方針と取り組むべき施策》

### 基本理念

～長野電鉄屋代線総合連携計画が目指すもの～

**地域みんなで支え育てることで、地域を支える持続可能な公共交通機関として再生する**

- (1) 環境への負荷を軽減し、過度にマイカーに依存した状況から脱却するため、持続できる効率的な公共交通機関の利用促進を図る。
- (2) 地域の他の交通事業者、住民、関係機関等と連携し、高齢者及び児童生徒等移動制約者を始め、地域住民にとって身近で手軽な移動手段である鉄道交通の在り方を見直し、その活性化を図る。
- (3) 地域の公共交通機関を地域住民や観光客にとって利用しやすく、また同時に皆で育てていく考え方を示す。
- (4) 鉄道とバスの乗継円滑化やネットワークの強化などにより、公共交通機関の利便性向上を図る。
- (5) 長野電鉄屋代線沿線の自治体が目指すまちづくりに関する計画との整合性を図り、都市の健全なる発展、地域の活性化及び住民福祉の向上に寄与する公共交通を示す。

### 基本方針 ～基本理念を踏まえた総合連携計画の基本的な方針～

#### 方針1 日常の生活行動で抵抗なく使えるサービス水準の向上

- ◆現在の屋代線は運行頻度が低く、他路線との接続が悪いため、実質的に鉄道としてのネットワークが機能していない状況である。このため、日常生活で抵抗なく使える鉄道として機能させるための施策を推進する。

#### 方針2 屋代線を活用した人の動きの創出

- ◆屋代線は、須坂・屋代両端末駅で必ず乗換えが生じるとともに、沿線を目的地とする人の動きが少ない状況であるため、屋代線を活用した人の動きを創出するための施策を推進する。

#### 方針3 地域が一体となった鉄道を支える仕組みづくり

- ◆屋代線は、地域の重要な社会資本であるとの認識の下、地域（行政・住民・企業等）が一体となって支えるという意識と行動の必要性の認識や、運営に関するコスト低減やサービス改善につながる協力等の観点から支援策を推進する。
- ◆地域住民が乗ることによる実質的な経営支援やボランティア活動等沿線地域の支援強化を図る。
- ◆交通事業者はCSR（社会的責務）の観点から、公共交通全体のネットワークから地域サービスを考えるとともに、CS（顧客満足度）の観点も踏まえて鉄道の公益的効果をより顕在化させるためのサービス向上策を実施する。
- ◆三位一体の支える仕組みづくりを実現する。

#### 方針4 新たな運営形態への移行の検討

- ◆屋代線単体での経営状況は、交通事業者の独立採算で支えるには限界である一方で、屋代線は、高校生の通学の重要な移動手段であるとともに、高齢者等の交通弱者の日常生活に不可欠な手段でもある。
- ◆屋代線の公益性をかんがみ、公的支援による新たな運営スキームの検討を今後行う実証実験の評価分析調査等の結果を踏まえて行っていく。

### 目標 ～総合事業実施による目標値～

#### 目標

##### 屋代線の年間利用者数

現状 (H20) 47万人 → 目標 (H24) 60万人  
(13万人：27%増)

屋代線沿線地区人口約2万1千世帯のうち、家族の誰か一人が年間約6回/片道利用すれば達成できる。

※経常収支を黒字にするためには現状の利用者の約3倍に当たる約130万人/年の利用が必要であり、上記の目標を達成しても赤字でなくなるわけではない。

## 推 進 施 策

～乗ってください屋代線～

は、実証実験として平成 22 年度実施予定

### I. 日常の生活行動で抵抗なく使えるサービス水準の向上 ～これなら便利！～

1. 運行頻度の増加（現有施設での増便）	9. 持参式通勤定期の販売
1. 運行頻度の増加（バスによる増便）	10. 年間通学定期の販売
2. しなの鉄道との接続改善	11. 最終便の繰り下げ
3. 長野線との接続改善と併せた長野線の速達性向上	12. トイレの改良
4. しなの鉄道への直通運転	13. 駅周辺における夜間照明の強化
5. パークアンドライド※駐車場の整備	14. 利用者モニター制度によるサービスの維持・向上
6. サイクルアンドライド※駐輪場の整備	15. ご意見箱の設置
7. 昼間時のサイクルトレイン※	16. 駅及び列車内の案内表示の充実、時刻表の配布
8. バスとの接続改善	

### II. 屋代線を活用した人の動きの創出 ～屋代線沿線にいらっしゃい～

17. 長野駅、善光寺等を起点とした屋代線を利用する周遊割引キップ（集客施設と連携した割引キップ）	20. 地域文化を反映したデザインによる車両のシンボル化
18. イベント列車の運行	21. 自動車利用観光客向けのパークアンドライドと割引キップ
19. 地域文化を活かした駅舎の改良やイベントの実施	22. 観光軸の形成に向けた上田、軽井沢、小布施との一体的PR（観光直通列車の復活）

### III. 地域が一体となった鉄道を支える仕組みづくり ～三位一体で支えよう～

23. 割引回数券（家庭や企業へ通常より割引いた回数券を販売）	26. インターネット等を活用した屋代線情報の提供、広報活動
24. 住民組織による地域ボランティア活動の促進（美化活動等）	27. 住民意識啓発のためのシンポジウム開催、パンフレットの作成
25. 学校教育等における活用促進	

## 実証実験の評価・分析調査と運営スキームの検討

### IV. 新たな運営形態への移行の検討

◆上下分離方式、補助金による運営補助等、公的支援の方向性を検討

### 啓発活動

- ◆シンポジウムの開催
- ◆啓発パンフレット配布

### 実証実験の実施・評価、市民意向調査

### 総合連携計画の計画変更

- ◆活性化施策の見直し
- ◆屋代線の運営スキームの方向性の決定

### (3) 総事業費は5870万円

2010年度の実施事業は限定され、また新しい運行形態への移行の検討が先送りされたため、3年間の総事業費を5870万円と見込んでいる。内、国の補助対象事業費は5270万円。2分の1の国補助を見込む。2010年度分は全額で5360万円。

## 5. 長野地区公共交通対策会議の取り組み

### (1) 長野地区公共交通対策会議とは

アルピコグループの事業再建による川中島バスの不採算路線の見直しをはじめ、地域公共交通の維持・再生が喫緊の課題となる中、「乗って残そう、乗って活かそう公共交通」を合言葉にバスや鉄道、タクシーなど公共交通機関の再構築と利用促進を目的に発足。長野地区労組会議や交通運輸に携わる労働組合、自治体議員などで構成する。

### (2) 屋代線現地調査、三岐鉄道・北勢線や福井鉄道・福武線の現地調査

屋代線の現地調査を行うとともに、廃線の危機から再生に取り組んでいる事例として三岐鉄道・北勢線（近畿日本鉄道の廃止表明を受け、三重県と沿線自治体による鉄道施設整備と赤字補てんを前提に民間の三岐鉄道が路線を継承・再生）や福井鉄道・福武線（地域公共交通活性化再生法に基づく「鉄道事業再構築実施計画」認定第1号の路線）の現地調査を実施。

### (3) 沿線住民アンケート（資料：スクラップ）

沿線住民と一緒に屋代線の存続の課題を模索するために実施。沿線の1万世帯にアンケート用紙を配布し1000枚を回収。沿線の9割が存続を希望している実態が判明。サービス水準について「満足度」や「改善重要度」を聞く中では、「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であることも明らかに。

### (4) 屋代線の将来を考えるシンポジウム（資料：スクラップ）

09年7月4日、茅野實・県環境保全協会長を実行委員長に「公共交通を考える市民の集い～屋代線の将来を考える～」を松代文化ホールで開催。沿線住民をはじめ、予想を越える420人の市民が参加。

### (5) 長野市・長野電鉄・県への要請活動（資料）

### (6) 総合連携計画素案に対する意見書の提出（資料）

### (7) 沿線住民との連携

## 6. 沿線住民…イベントや集いを重ね「屋代線の未来をつくる会」発足へ

(1) 若穂地区住民自治協議会では、まず昨年4月29日に「電車にゆられてたっぷりと古代の旅」と銘打ったイベントを企画し272人が参加。また今年3月3日には松代住民自治協議会との共催で「屋代線を残そう！市民の集い」が開催され、千曲市、須坂市、長野市松代地区、同市若穂地区の代表がそれぞれの取り組みや今後の活動を報告し情報交換した。240人が参加。若穂地区では住民による存続運動を担うため「屋代線の未来をつくる会」を発足させている。「乗って残そう！屋代線」ののぼり旗を作成し、沿線に掲出、利用促進を訴えている。（資料：スクラップ）

(2) しかしながら、長野市内沿線と須坂市や千曲市との住民の関心度には温度差があることも事実。沿線全体で存続への機運をいかに盛り上げていくかが課題となっている。

## 7. 今日的な課題…屋代線を鉄路として残すために

### (1) 総合連携計画そのものの課題

- ①全体の27事業の内、実験として実施されるのは17事業のみで、しなの鉄道や長野電鉄長野線との乗り継ぎ改善やと駅舎トイレや夜間照明の改良などは先送りされていること。
- ②車両不足から、バスによる増便が盛り込まれたこと。電車による増便は1日3往復増と最終便の繰り下げ1往復（須坂～松代間）で1カ月の実施。バスによる増便は大型6台で1日14往復、2ヶ月間の実施となる。行政側は「バスによる代替運行とするものではない」とするが、廃線・代替バスの運行につながりかねない問題点を内包していること。
- ③運行サービスの改善につながる実証運行や割引回数券（2300円を2000円に割引）は3カ月間の実施にとどまり、実証運行としての検証に問題を残していること。
- ④限定的な実証運行の評価分析を踏まえ検討される「新しい運行形態への移行」は、自ずと限定的になりかねない危険性をはらみ、依然として廃線の危機が払拭されていないこと。

### (2) 計画に対する国支援の見通しが不透明

- ①屋代線の総合連携計画の総事業費は約5600万円とされたが、国の支援が十分に受けられるかが不透明なこと。
- ②国の40億円という当初予算の補正増額、地域公共交通再生に関する一括交付金の創設、交通基本法の制定に向けた取り組みが求められること。

### (3) 実証実験運行を成功させる…廃止ありきにしないために

- ①いろいろな課題があるとはいえ、7月から始まる実証運行を成功させ、新しい経営形態への移行にプラスとなる条件を沿線住民の利用促進によって作りだすことが最大の課題。
- ②法定協議会が意識啓発のために計画する地域シンポジウム（千曲市・6月下旬、須坂市・7月上旬、長野市11月）を存続に向けた住民の熱意が結実するように成功させること。
- ②地区公共交通対策会としても、実証運行計画の周知と利用促進を働きかける取り組みを計画。

### (4) 新しい経営スキームの具体化の展望を

- ①新しい経営形態の検討は法定協議会で行われるが、上限分離方式、第三セクター方式などシュミレーションと沿線住民及び長野市民の負担について情報を開示し、沿線住民及び市民が選択する手法を実現すること。
- ②単に屋代線の存続にとどまらず、長野市域・北信地域の鉄道を含む公共交通ネットワークの維持・再生には公的支援が不可欠であることを共通認識とした取り組みが強く求められること。

### (5) マイカーとの共存に向けた政策誘導の展開へ

- ①総合連携計画は、まずは便利な電車を実現しようとする試みであるが、計画の最大の課題は、マイカーだけに頼らず、バスや電車を利用してみようと思う動機づくりにある。「乗って残す」意識改革の醸成が必要であることは間違いないが、将来にわたって公共交通を維持再生するには、地球温暖化防止への参加意識とともに公共交通利用によるエコポイント制度の創設や、企業等に対し税制優遇措置を講じてエコ通勤を推進するといった政策誘導策が不可欠である。

以 上



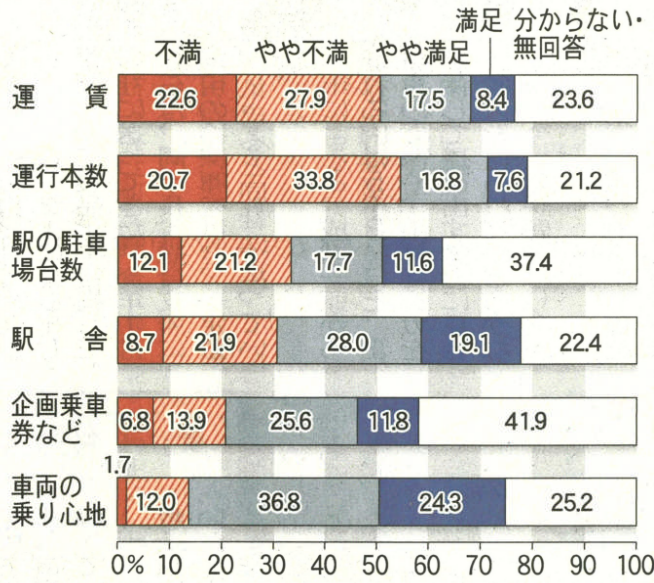
# 屋代線 存続希望9割

## 対策会議 アンケート 沿線など990人回答

経営悪化が表面化している長野電鉄屋代線(屋代―須坂、24・4キロ)について、沿線の世帯を対象にした長野地区公共交通対策会議のアンケートで、回答者の9割が存続を希望していることが分かった。普段は同線を利用していない人でも存続を望む人が大多数。また、現行サービスでは、運賃や運行本数への不満が目立った。

屋代線の沿線世帯や駅利用者には9800枚の用紙を配布して郵送で回答を求め、6月24日までに届いた992通(10・1%)を分析した。存続については「存続すべき」が51・8%で過半数となり、「できれば存続してほしい」と合わせて89・4%が存続を希望。「廃止もやむを得ない」は5・5%、「廃止す

屋代線のサービスについて



を越えた。車両の乗り心地などは満足度が高かった。屋代線の利用実態では、「ときどき利用」が50・1%、「まったく利用していない」が41・7%。「ほとんど毎日利用している」は6・8%にとどまった。ただ、「まったく利用していない」人でも「存続すべき」と「できれば存続」は計81・2%に上った。長野

地区公共交通対策会議の担当者は「利便性を高めれば、客を増やせる可能性がある」とする。

同対策会議は、長野地区労組会議や運輸関係の労組で組織。同対策会議などをつくる実行委員会は4日午後1時半から、長野市の松代文化ホールで「公共交通を考える市民の集い」屋代線の将来を考える「会」を開く。アンケートを紹介するほか、事例報告「地方鉄道の『今』を考える」や、笠原甲一・長野電鉄社長や鷲沢正一・長野市長らの公開討論会などがある。



パネリストと市民が意見を出し合った屋代線に関するシンポジウム

## 長野電鉄屋代線 存続に向け

# 公共交通考えるシンポ

経営悪化が表面化している長野電鉄屋代線（屋代―須坂）の存続に向け、長野市松代町で4日、「公共交通を考える市民の集い」屋代線の将来を考える」と題したシンポジウムが開かれた。沿線住民ら約400人が公共交通の利用促進策などについて考えた。

### 「地域住民の活動大切」指摘も

長野地区労組会議や運輸関係労組でつくる「長野地区公共交通対策会議」などの実行委員会が開いた。

事例報告で、長野電鉄活性化協議会委員で東北大社会学研究室内の古平浩研究員「長野市が全国の地方線存続活動を紹介。和歌山県の和歌山電鉄貴志川線

では、住民35人が始めた活動が6500人の規模に発展、25万人余分の署名を集め廃線を防いだと紹介。「地域住民が自分たちの鉄道だと考えて活動することが大切」と強調した。

公開討論では、長野電鉄の笠原甲一社長が「線路や車両の交換などで今後も多額の投資が必

要。定期利用の安定した乗客が増えないと路線維持はできない」と説明した。鷲沢正一長野市長は「線路と道路を走行できるデュアル・モード・ビークルの導入や（市街地への）乗用車の乗り入れ規制なども、将来の検討対象になる」と話した。

会場からは、自転車の車内持ち込みやJRと連携したIC乗車券用改札の導入といった提案があった。実行委員長の茅野実・県環境保全協会長は「まずは地域の人が屋代線を利用することが第一歩だ」と話していた。

2009年8月12日

長野市長 鷺澤正一様

長野地区公共交通対策会議

代表委員 竹内久幸

" 神山勝

" 池田清

" 布目裕喜雄

" 宮崎一

## 長野電鉄屋代線の存続に向けた要望書

日頃から、地域公共交通を都市インフラと位置づけ、市民の生活の足を守るため公共交通網の維持・活性化に尽力されていることに敬意と感謝を申し上げます。

さて、長野電鉄屋代線の存続問題では、地域公共交通活性化再生法による「長野電鉄活性化協議会」が沿線市をはじめとする関係諸団体により5月に設置、7月には北陸信越運輸局から「総合連携計画策定調査実施計画」が認定され、今後、沿線住民へのアンケート調査、観光モニタリング調査を実施し、「総合連携計画」の素案作りが行われることになっています。

私たちはこの間、屋代線の存続に向け、独自に沿線住民アンケートに取り組むとともに、7月には茅野実行委員長のもとで、市長にも参加いただき、沿線住民の皆さんとともに「屋代線の将来を考えるシンポジウム」等に取り組んできました。沿線住民アンケート（有効回答数992人で集計）では、ほぼ9割の住民が存続を願っており、沿線の学生・生徒、高齢者にとって不可欠な鉄道路線であること、またマイカーで通勤する層の鉄道への利用転換可能性が広がっていることに着目した対策が必要であると考えているところです。

総合連携計画策定業務を受託したパシフィックコンサルタンツ株式会社は、その企画提案書において「屋代線は長野市、須坂市、千曲市を結ぶ都市交通軸を形成し、沿線の通勤・通学や交通弱者の足として重要な役割を担っており、必ずしも経済効率性だけで屋代線を評価するのは適切でない」とし、「屋代線需要喚起の活性化策」を検討するとともに、「貴重な社会資本である屋代線という既存ストックを持続可能な鉄道として次世代に継承できる方策を検討」するとしています。

屋代線の在り方を検証し、活性化を図る方向に具体的に動き出していることを大いに評価しつつも、協議会では、委員から公的支援を前提としつつ「屋代線の厳しい状況を住民に伝え、大幅な公的支援をしても存続が必要か否かを尋ねてほしい。小手先の利用促進策では廃線になってしまう」との意見が出されるなど、存続の根本問題である公的支援による経営スキームの在り方の検討も避けられないところとなっています。一方で、活性化協議会の協議の傾向は、報告の追認に終始し、活発な議論、検討という面からは課題を残していると言わざるをえません。活性化協議会の活性化が求められていると考えます。

言うまでもなく、鉄道は一旦廃止されると復活は困難です。河東地域のまちづくりの中で鉄道を鉄道として残すことが重要です。これには、交通事業者としての更なる経営努力とともに、沿線住民の廃線に危機感を持った熱意ある、「乗って活かす、乗って残す」主体的で継続的な取り組みが不可欠です。沿線住民の間にはこうした動きが始まっています。

全国的な、地方鉄道の廃止の危機から再生への取り組み状況を見るとき、実証運行をはじめとする需要喚起・利用促進策の具体化とともに、持続可能な将来展望を見据えた自治体としての独自の財政支援、さらには公有民営・上下分離方式の導入などにより活路が見出されています。

屋代線の場合も、こうした再生スキームの検討が迫られるところとなっています。県に対し積極的な支援を働きかけるとともに、沿線の中核である長野市の強いリーダーシップが求められていると考えます。

こうした観点から、鉄道公共交通の維持活性化策を具体化されるよう、次の通り要望する次第です。

1. 長野電鉄活性化協議会において、「貴重な社会資本である屋代線という既存ストックを持続可能な鉄道として次世代に継承できる方策」（企画提案書）を検討するにあたり、交通事業者の経営改善を前提としつつ、設備投資や運行補助への独自の財政支援の在り方を基本課題とし、さらに国の鉄道事業再構築事業制度を活用した「公有民営・上下分離」方式などによる新たな経営形態についても検討・協議されるよう、中核である長野市行政がリーダーシップを発揮すること。
2. 長野電鉄活性化協議会において、長野電鉄の経営状況及び全国的な再生事例、鉄道事業再構築事

業の導入等について共通認識を早急に確立するとともに、沿線住民との直接対話等を企画し、また分科会など運営に工夫を凝らし、沿線住民とともに屋代線の将来を創りうる実質的な検討・議論を行うこと。

3. 沿線住民の関心喚起に向け、公民館単位の「出前講座」などの勉強会をはじめ、住民自治協議会及び区長会等の自発的な運動を支援する取り組みを強化すること。
4. 総合連携計画をまとめるにあたり、中間段階（「素案」作成以前の段階）で、沿線住民に対する説明会や意見交換会を実施し、利用者・住民の意見の反映に取り組むこと。
5. 屋代線の活性化、利用促進策について、沿線住民アンケート調査などで寄せられた提案・意見等について前向きに受け止め、活性化協議会及び長野市行政において、長野電鉄とともに具体化に向けた取り組みに着手すること。

屋代線の「満足度」「改善重要度」に関するアンケートでは、「駅舎」や「車両」についての改善度が低く、「運行本数」「運賃」「駅の駐車場台数」「駅の駐輪場台数」の改善度が高くなっており、「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。

①「運行本数・ダイヤ編成」

終電の延長、屋代駅・須坂駅経由の長野駅直通便の設定、快速列車の運行、松代駅を起点とする折り返し運行、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及び鉄道路線の環状化など。

②「運賃」

バスやしなの鉄道に比べて割高感が強く、改善度合いが強い。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、ICカードの導入など。

③パーク・アンド・レールライド、企画列車の運行

駐車場・駐輪場の拡充。現在設置されている駐車場等の周知。サイクル・トレインやデザイン・ラッピング電車の導入、駅前への無料レンタル自転車の設置、史跡めぐり等の観光イベント電車、ビール列車やスキー列車など日常的なイベント列車の運行企画、遠足や社会見学での鉄道利用の拡充など。

④まちづくり、駅舎の多目的利用

宅地開発、工場立地等による沿線人口（昼間人口を含む）の増加を図る施策の実現。また、病院・診療所やスーパーマーケットの併設等による駅舎の多目的な利用方法の検討。まちづくりの拠点となる駅舎の活用など。

⑤電気車両のディーゼル化、ハイブリッド車両の導入等による設備投資の軽減策の検討。

6. 国土交通省の「エコ通勤優良事業所認証制度」等を積極的に取り入れ、マイカーから電車やバスに切り替え、二酸化炭素の排出量の削減、公共交通機関への利用転換を促進する施策を具体化すること。

以上

10年2月19日・屋代線総合連携計画への意見書・パブコメ

2010年2月19日

長野電鉄屋代線総合連携計画（素案）に関する意見

長野地区公共交通対策会議  
長野市県町532-3 県労働会館内  
☎235-3325

1. 屋代線総合連携計画は「屋代線の役割は必ずしも経済的効率性だけで評価するのは適切でない」とし「貴重な社会資本である屋代線を持続可能な鉄道として次世代に継承できる方策を導き出す」ために、①日常の生活行動で抵抗なく使えるサービス水準の向上、②屋代線を活用した人の動き、③地域が一体となった鉄道を支える仕組みづくり、④新たな運行形態への移行の検討の4つを基本方針に据え、まずは利用者の増加を図るために、実証運行をはじめとする、当面27の具体的施策を展開している。しかしながら、経常収支の大幅赤字に対応するための公的支援による屋代線運営の新たな仕組みづくりは、実証運行等の検証を通じた「検討」課題に先送りされた。

2. これでは、利用者増が図れなければ、公的支援による新たな運行形態への移行は検討するに値しないと言っているのに等しい。地域と一体となって鉄路を残し、河東地域の生活と文化を守り育むという熱意と意欲が極めて乏しいものと言わざるを得ない。総合連携計画の目標は、3年間で13万人の利用者の増、H24年には60万人と設定されているが、「この目標を達成しても赤字がなくなるわけではない」「経常収支を黒字にするためには現状の利用者の約3倍にあたる約130万人/年の利用が必要」とされ、極めて厳しい数値をあえて強調していることにも、存続に向けた消極性をうかがわせている。また、実証運行にバス代替輸送をメニューにあげたことから、廃線に向けた準備と受け取られかねない問題を内包し、沿線住民の運動に水を差すものとなっていることは極めて遺憾である。
3. そもそも「長野電鉄単独での運行継続は困難であり沿線自治体に存続に向け支援を求める」ことが出発点であることを考えると、存続させることを前提とした運行及び財政支援スキームを検討し、沿線住民には赤字分のこれだけを利用者増で補う、自治体はこれだけの支援を行う、交通事業者にはこれだけは負担してもらうとする役割分担を示した上で、実証運行をはじめとするサービス向上による利用者増と沿線住民が主体的に担う利用増を位置付けるべきである。
4. したがって、総合連携計画においては、存続の選択肢として上下分離方式を含む公的支援スキーム案を早期に構築し屋代線存続案として提起すること、その上で、計画に具体化されている屋代線利用増による活性化案と合わせて、沿線住民及び関係自治体のすべての市民に存続の可否と乗って残す取り組みを問うべきであると考え。屋代線は電車による運行を前提としているが、富山市におけるライトレールの先進事例をはじめ、ここ数年のうちにもハイブリッド電車やバッテリー電車など電車をめぐる技術革新が大きく進展することをも見据え、市街地鉄道ネットワークを展望することが重要と考える。
5. 協議会では、バス代替輸送実験について「廃線を意図するものではない」としたが、この点を改めて明確にすべきである。長野電鉄木島線が廃止されバス代替運行に切り替えられたが、バス利用は伸び悩みマイカーに切り替わってしまっていること、全国的にバス代替運行は成功していないことをしっかり押さえることが必要である。「バス代替でも仕方がない」という方向性を導き出すような取り組みではないということを計画に盛り込むことが必要である。
6. その上で、実証運行の期間が3カ月と極めて短期に設定されていることも問題である。マイカーから電車への利用転換は、ライフスタイルの転換と環境問題への意識変革が問われる時代的転換となるものであり、このことを僅か3カ月で実証すること自体に無理がある。少なくとも計画期間3年間をスパンとした実験と位置付ける必要がある。
7. 屋代線の存在意義及び屋代線沿線の「駅」の存在意義を、河東地域の動脈であるとともに、長野市域の、また北信エリア地域の公共交通ネットワークの維持に求めることが必要である。その上で、長野電鉄沿線に立地する厚生連松代病院、同若穂病院、長野市民病院、県立須坂病院、厚生連北信病院といった総合病院等への通院の足として、長野電鉄の鉄路をその核に位置づけ、バスやタクシーなどデマンド交通等の他の交通手段とのネットワーク化により、通院の足として鉄路を再構築するプランを検討する。高齢者などの通院の手段は、運行ダイヤや駐車場の問題から、マイカーが主となっている現状から、快速列車の投入、P&Rの徹底、車内での優先席の確保、割引切符など、通院の手段として鉄道を疎外している要因を解決し、「長電医療ライン」(仮称)を構想するもの。高齢社会に対応する交通ネットワークに「医療ライン」の新しい付加価値をつくり、通院手段としての鉄道を再構築するものである。
8. 利用増を図るための具体的な施策事業、営業収益を改善するための施策などとして、次の事柄を補強し、具体化を検討されたい。先進成功事例に学び、まねることから始めることも重要である。
  - ①長電バスガイドが屋代線に車掌として乗車し、観光名所案内をはじめアテンダント・アピールを行う。イベント列車の運行時に企画することを検討する。
  - ②和歌山鉄道貴志川線の「タマ駅長」、上田電鉄別所線の「ハーモニカ車掌」をヒントに、「ウリボウ駅長」「サル駅長」などや、「沿線写真展車両」「沿線ガイド車掌」などの導入。
  - ③サイクルトレインの実施が昼間時間だけとされていることから、朝夕の利便性を向上させるため、駅ごとに無料レンタル自転車を配置し、自宅から駅まで、駅から目的地まで自転車を利用できる移動環境を構築する。
  - ④「松代イヤー」と連動した、屋代線観光規格列車の運行。屋代・松代・綿内・須坂などの主要駅に

おける松代観光ガイドの設置。

- ⑤信州ディステーションキャンペーンと連動し、北信濃エリアでの屋代線の利用案内キャンペーン。HPの「信州レールトレイル」によく屋代線がアップされているが、上田から小布施を結ぶ中間地点として、松代大本営地下壕跡や海津城跡地なども地域情報として発信する。JRと長電屋代線の連動企画切符の発行。
- ⑥ラッピング車両による広告収入の増

9. 最後に、交通事業者である長野電鉄自身の取り組みについて、改善を求めたい。「単独で運行維持は困難」の表明から1年余、事業者として住民に乗ってもらう努力をどれだけしてきたのか、沿線の高校をはじめとする教育機関や病院、さらに企業に対し、具体的に乗ってもらうアクションが見えていないのである。経営危機を示したのだから、あとは法定協議会にお任せ、沿線住民にお任せとなっていないのか。例えば、「乗ってくださいキャンペーン」として事業者自身がチラシ配布から始まり、企業・学校訪問などできることがあると思うのである。できてなければ直ちに始めてもらいたい。河東地域における公共交通の担い手としての社会的責任に向き合い、より真摯な姿勢と取り組みを強く求めたい。同時に行政側からも、協働の相手として交通事業者に対して意欲を引き出す取り組みが求められるところである。沿線住民の存続に向けた取り組みが意欲と熱意をもって取り組まれ始めていることから尚更問われることである。鉄道を鉄道として残し沿線の生活と文化を守る…鉄道ネットワークの意義を捉え返し、沿線住民の期待と希望がつながる計画となることを強く願う。

09年4月30日信濃毎日新聞…沿線の取り組み

## 屋代線の存続願い 住民が「ミニ旅行」

長野市若穂地区の住民らが二十九日、経営難が表面化した長野電鉄屋代線（須坂―屋代、二四・四キ）の存続を願い、同線を使ったミニ旅行を楽しんだ。企画した同地区住民自治協議会の目標を上回る約二百七十人が参加。車窓の景色を楽しんだり、県立歴史館（千曲市）の周辺を歩いた

### 長野



長野電鉄屋代線の存続を願うミニ旅行の参加者で満員になった車内

りながら、地域を走る鉄道の維持に思いをめぐらせた。参加者は地区内の綿内、若穂、信濃川田の各駅から乗車。満員になった二両編成の車内では「高校生の時以来、五十年ぶりに乗った」「終電は何時だっけ」といった声が上がった。同線をかつて通勤に使ったという西宮充子さん(61)は「老後を考えると電車を残してほしい」。一方で「もっと利用したいが、本数が少ないし、長野市街地に行くのに須坂駅を経由しなければいけないので不便」とも口にした。一行は東屋代駅で下車後、歩いて県立歴史館へ。学芸員から同地区の遺跡について説明を聞くなどした後、電車で帰路に就いた。家族五人で参加した自営業の佐藤英世さん(36)は「車で走る道とは景色が全く違い楽しかった。今日は鉄道活用の道を模索する第一歩だと思っ」と話した。同線をめぐっては、長野市を含む沿線三市などをつくる地域公共交通活性化再生法の法定協議会が五月に発足し、利用者増につなげる「総合連携計画」をつくる見通し。若穂地区住民自治協議会の滝沢勝雄・協議会長は「地区内だけでなく沿線の協力も得て、鉄道を残したい」と話していた。

## 長野市若穂・松代の住民自治協連携

# 長電屋代線を残そう

## 240人が参加市民の集い

長野市若穂地区と松代地区の住民自治協議会が3日夜、「屋代線を残そう」市民の集いを市若穂支所で開いた。経営悪化が問題になっている長野電鉄屋代線の存続を願い、沿線の両自治協が初めて連携。屋代線に乗ってきた沿線住民ら約240人が参加し、会場全体で「屋代線存続頑張ろう」と盛り上がった。



集いでは、北陸信越運輸局（新潟市）鉄道部の古田栄蔵（新潟市）計画課長が、地域鉄道の現状と活性化や再生への取り組みを講演。上田電鉄別所線の再生事例などを紹介し「地域で乗って残す運動が大事」と指摘した。

日本民営鉄道協会（東京都）主催の「小学生新聞コンクール」で優秀作品賞を受賞した長野市の信大付属長野小6年、厚木那奈美さん（12）は、自身が考えた屋代線の活性化策を兄の貴匡君（14）とともに発表。往路は電車、復路は徒歩で移動する企画「ダイエツト電車」や、移動に電車を使うスタンパラーとクイズを合わせた企画などのアイデアを披露した。

千曲市、須坂市、長野市松代地区、同市若穂地区の代表者がそれぞれの取り組みや今の

長野電鉄屋代線の存続を願う沿線住民らが参加した「屋代線を残そう」市民の集い

後の活動を報告し、情報交換した。若穂地区は活動をより明確にするため、これまで住民による存続運動を担ってきた自治協に代わる推進母体として「屋代線の未来をつくる会」をその場で発足させた。

長野電鉄や3市などでつくる長野電鉄活性化協議会は、一部増便など屋代線の活性化策を3月中にまとめ、2010年度から「実証実験」として行う予定だ。「集い」を主催した自治協は「今後も沿線住民で連携して活動を広げ、屋代線を盛り上げたい」としている。

屋代線沿線・学校別利用状況

高校名	地区別	人数
須坂高校	綿内	10
	若穂	6
	川田	5
	大室	2
	金井山	2
	松代	13
小計		38
須坂商業 高校	若穂地区	22
	松代地区	0
小計		22
須坂園芸 高校	若穂地区	43
	松代地区	3
小計		46
須坂東高校	若穂地区	27
	松代地区	1
小計		28
合計		134

※須坂高校は駅別、その他は地区別

松代高校	若穂中学	15
	松代中学	94
	屋代中学	83
小計		192

※松代高校は出身校別。公共交通利用は116人。自転車通学が431人で74.5%。公共交通利用は、しなの鉄道やバス利用を含む。

松代中学校	大室地区など	66
※冬季のみを含む屋代線利用生徒。		
屋代高校	屋代～東屋代	1
	須坂・松代方面	42
小計		43
屋代南高校	須坂地区	5
	若穂地区	1
	松代地区	13
小計		19
合計		62

学校別利用者数	利用者数
須坂	38
須坂商業	22
須坂園芸	46
須坂東	28
松代	116
松代中学	66
屋代	43
屋代南	19
※合計	378

※松代高校の数は不確定

※調査は、学校訪問による聞き取り調査及び高校が発行する「学校要覧」より抜粋したもの。

