

(7) 2011年2月、法定協議会は13対11の僅差で「廃止」を決定、バス代替運行へ転換

* 検討された3つのパターン

方向性のパターン	考え方	必要経費
【パターン1】 総合連携計画を見直し、引き続き実証実験を実施	3ヶ月間の実証実験で10%利用者が増加したことを踏まえ、利用者アンケートで把握した改善要望を参考に総合連携計画を見直し、更なる利用者増が図れるか検証するため、屋代線を継続して運行する。	●実証実験費用（6ヶ月間） ●赤字補てん（営業費用2.1億円/年） 0.6億円 1.4億円 (合計) 2.0億円
【パターン2】 屋代線の存続についてさらなる検討を続けるために、屋代線を一時休止しバスによる代替運行	今後の技術革新を見極めるため、屋代線の運行を一時休止としてバスによる代替運行を実施し、その間にさらなる検討を進める。	●赤字補てん ●鉄道施設保存費 ●屋代線運行人員の確保（10人） ●屋代線の固定資産税減免 0.7億円 0.4億円 0.5億円 0.1億円 (合計) 1.7億円
【パターン3】 バス代替による地域の交通手段の確保	地域の公共交通は、安定的に維持・存続されるべきであり、屋代線を利用する場合よりも費用が低廉なバスでの運行に移行し安定的な公共交通維持を図る。	●赤字補てん（現在の屋代線利用者の4割がバス利用と仮定）営業費用 1.1億円/年 0.7億円 (合計) 0.7億円

* パターン2及び3のバス運行費用は、現在の屋代線の上下15本運行の確保を仮定。この他に1.4億円の初期設備投資（バス購入費）0.3億円/台×4台＝1.2億円、バス停整備費150万円/箇所×13カ所＝0.2億円）が必要となる。

* 鉄道を存続させる場合は、上記の他に設備投資計画にある31億円（車両更新費を含む）や駅改良・トイレ改修・トンネルや橋梁の改修費等の費用が必要となる。

(8) 2012年3月末、屋代線廃止⇒代替バス運行開始

- ①屋代線と並行する国道403号が基本路線、58の停留所が設けられ、運賃は屋代線の区間と同じ。
- ②1日に15往復するほか、平日の朝は、松代駅から上信越道を経由して須坂駅に向かう「高速便」も運行。
- ③利用者は、鉄道利用の7割にあたる年間33万1000人を目標。
- ④課題は、屋代駅から須坂駅までの通しで電車の倍のおよそ1時間20分かかり、渋滞も懸念されることから利用促進をどのように図るか。河東地域を貫くバス交通網の将来、市街地と結ぶ路線の将来、長野市域全体の新交通システムの可能性など、地域住民の生活の足をいかにして再構築していくのか、課題が山積する中でスタート。

2. LRT（ライト・レール・トランジット）・BRT（バス・ラピッド・トランジット）を含む新交通システム導入の模索

- (1) 松代・若穂地区を中心に鉄路を活かした LRT 導入の議会請願
- (2) 「次世代型電車システム（LRT）導入と長野市の新たな交通体系についての請願」の全会一致の採択を受け、市が新交通システムの導入について交通対策審議会に諮問。
- (3) 「南北交通の基幹軸を設定し、中期的には BRT について検討、長期的には LRT への移行を検討」
- (4) 長野市版公共交通ビジョンの策定に引き継がれる

3. 代替バス運行の現状と課題

- (1) 利用者数の推移…28.5 万人、目標の 60%

年度	屋代須坂線	綿内屋島線	綿内村山線	計	前年比	備考
24	138,943	16,097	886	155,926	—	H24.4~H24.9
25	257,221	38,769	1,645	297,635	—	H24.10~H25.9
26	243,374	41,673	-	285,047	95.7	H25.10~H26.9

※平成 24 年度は、4 月から 9 月までの 6 か月間の数値。

※綿内村山線は、乗客数低迷のため、平成 25 年 9 月末で廃止。

- (2) 運行経費の推移（全路線合計）…8,600 万円を国・県・沿線市で負担

年度	経常費用 (a)	経常収益 (b)	国補助金 (c)	県補助金 (d)	経常損失額 (沿線自治体補助分) (a) - (b+c+d)
24	78,648,509	31,020,049	6,949,000	5,278,500	35,400,960
25	142,181,029	63,086,833	13,857,500	8,304,000	56,932,696
26	145,115,255	58,708,666	12,819,500	12,819,500	60,767,589

※平成 24 年度は、4 月から 9 月までの 6 か月間の数値。

※国・県補助金の対象となる路線は、屋代須坂線全 6 系統のうち「地域間幹線系統」となる 2 系統（屋代～須坂、松代～須坂）のみ。

→「地域間幹線系統」とは、複数の市町村にまたがって一定の距離・本数を運行している赤字路線で、1 日当たりの輸送量（運行回数×平均乗車密度）が 15 人～150 人と見込まれる路線。

（該当系統の 1 日当たり輸送量平均値：H24 26.6 人・H25 20.6 人・H26 19.2 人）

- (3) 沿線自治体補助金の推移（全路線合計）

年度	長野市	須坂市	千曲市	計
24	27,744,140	3,735,729	3,918,443	35,398,312
25	44,605,120	5,939,360	6,384,312	56,928,792

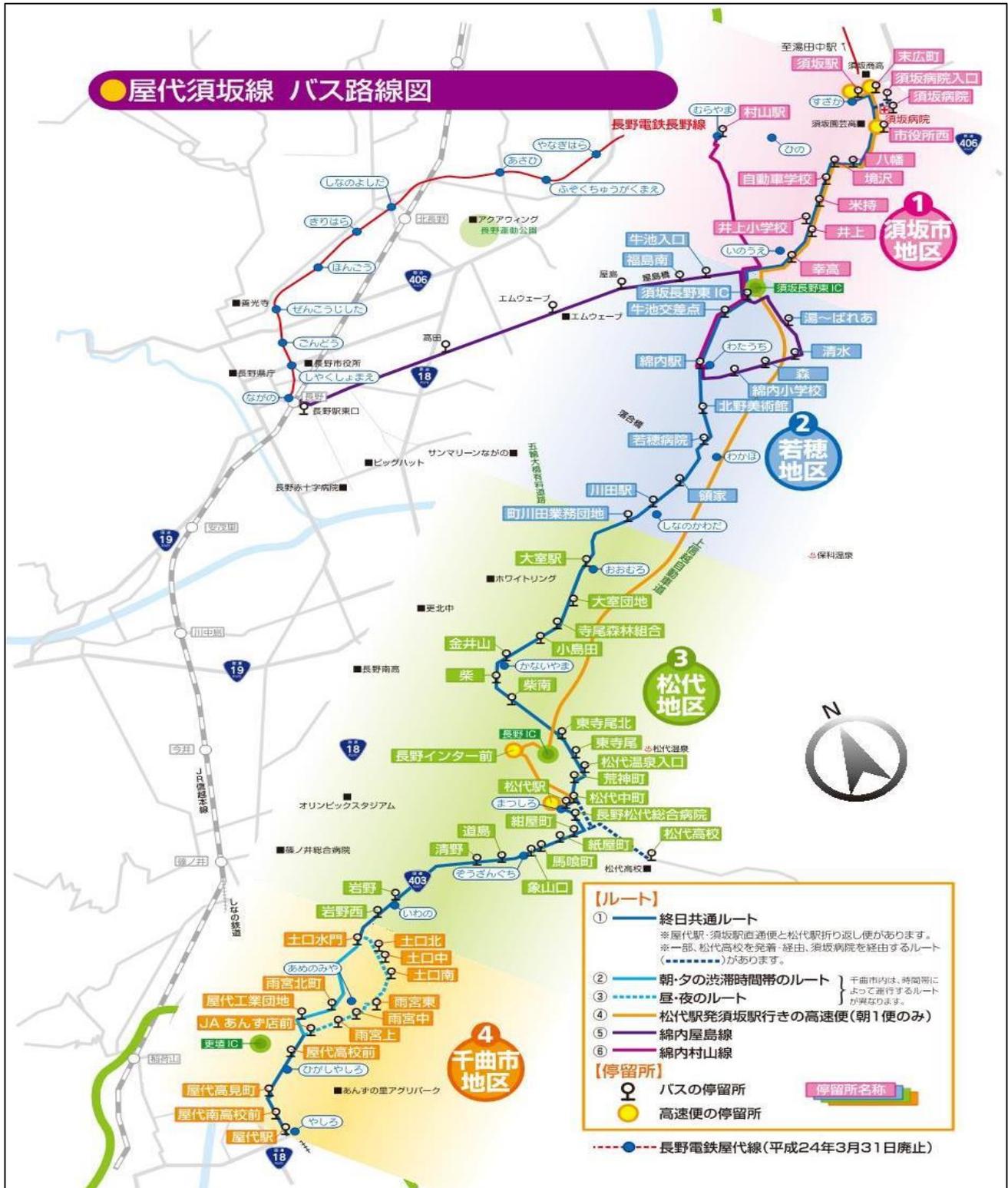
26	46,572,800	6,839,000	7,352,200	60,764,000
----	------------	-----------	-----------	------------

※平成24年度は、4月から9月までの6か月間の数値。

※屋代須坂線の経常損失額は沿線3市が負担。

→沿線距離割による負担割合：長野市 66.8%・須坂市 16.0%・千曲市 17.2%（端数処理あり）

※屋代須坂線高速便、綿内屋島線、綿内村山線の経常損失額は長野市が単独で負担。



(4) 代替バス運行の課題…維持存続

- ①乗客数の減少による国・県補助金の減少が予想されるほか、輸送量が基準（15人）を下回った場合には補助制度自体が受けられなくなり、沿線3市の負担額が大幅に増加する。維持存続そのものが課題となる恐れ。
- ②長野市は、3月中旬、沿線の松代・若穂地区に対して現状を説明し、利用促進を呼びかける一方、若穂地区では利用者アンケートに取り組む。
- ③新たな不採算路線の廃止・路線の維持存続が浮上⇒移動手段の確保をベースにした地域のまちづくり構想が不可欠。

4. 鉄道は自転車・ウォーキングロード整備へ…長野電鉄、鉄道資産を無償譲渡

* 資料「千曲川新道活性化プラン～長野電鉄旧屋代線活用基本構想～」

5. 不採算バス路線の見直し…若穂・保科温泉線の廃止

- (1) 2014年7月、長電バスが不採算3路線の「廃止」を発表
- (2) 2015年3月、若穂地区内の「保科温泉線」廃止に…長野市で1年間は廃止代替バスとして運行継続
- (3) 2016年4月以降、いかに路線の存続を図るか

6. 交通政策基本法・交通政策基本計画を活かした地域公共交通の再生・活性化へ

- (1) 交通政策基本法・交通政策基本計画の制定（国段階）
 - ①ポイントは、「日常生活に必要不可欠な交通手段の確保等」が挙げられたこと。
 - ②施策にあたっては「国、地方公共団体、事業者、施設管理者、国民など関係者それぞれの責務」を定める。
- (2) 改正・地域公共交通活性化再生法の施行
 - ①「地方公共団体が先頭に立って、交通事業者、住民・利用者、学識経験者をはじめとする地域の関係者が知恵を出し合い、合意の下で『持続可能な公共交通ネットワーク』を構想し、その実現を図ることが重要」
 - ②コンパクトなまちづくりと一体で公共交通ネットワークを再構築
 - ③地域公共交通網形成計画、地域公共交通再編実施計画の策定へ
- (3) 長野県新総合交通ビジョン…高速交通から生活交通へシフト
- (4) 長野市版公共交通ビジョンの意義と課題
 - ①「人をつなぎ、まちを育て、暮らしを守る公共交通」…必要不可欠な都市機能
 - ②3つの基本方針
 - ①将来も安心して運行を続ける公共交通
 - ②公共交通ネットワークの再構築

③わかりやすく利用しやすい公共交通

③ これからの課題

①地域住民が主役となって維持存続する仕組みの構築

②マイカーからの利用転換、公共交通の利用促進…政策誘導の必要性

③市街地へのマイカーの流入規制

7. 鉄道は鉄道として残す

(1) 鉄道の社会的価値を再評価

(2) 長野電鉄長野線、上田電鉄別所線、アルピコ交通松本電鉄上高地線、三セクしなの鉄道しなの線／北しなの線の維持存続へ

以 上



