

# 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

べき」は1・5%だった。現在のサービスで「不満」の割合が最も高かったのは運賃(22・6%)で、運行本数が続き、この2サービスは「やや不満」を合わせると過半数

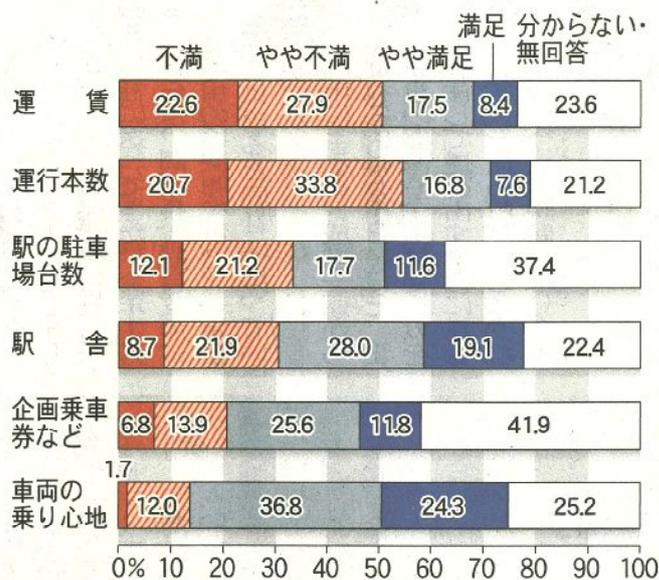
を越えた。車両の乗り心地などは満足度が高かった。屋代線の利用実態では、「ときどき利用」が50・1%、「まったく利用していない」が41・7%。「ほとんど毎日利用している」は6・8%にとどまった。ただ、「まったく利用していない」人でも「存続すべき」と「できれば存続」は計81・2%に上った。長野

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、長野地区労働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

「を聞く。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。

屋代線のサービスについて



★長野地区公共交通対策会議で実施した「沿線住民アンケートの結果」は別紙で「ダイジェスト版」を参照。

# 経営難の長野電鉄屋代線

# 住民の足 存続正念場

千曲市の屋代駅から長野市東部を経て、須坂市の須坂駅までを結ぶ長野電鉄屋代線（二四・四キロ）乗客減で経営困難となり、同社と沿線三市が県の協力を得て、地域公共交通活性化再生法に基づく協議会を立て直しを模索することになった。同社は二〇



三月上旬の平日、屋代線屋代駅で、須坂駅まで八百八十円の切符を買ひ、午後三時十六分発の上り列車に乗った。二面編成に乗客は二人。次の東屋代駅で屋代高校生数人が乗ってきたものの、車両はがらんとした状態が続く。

松代駅では、下校の松代中学生約三十人が乗車してきた。経営難に話を向けると「なくなったら困る」「不便だ」と口々に訴える。三年生の男子生徒（17）は「夏は自転車を通ったけど、冬は寒いし、すぐ暗くなるので屋代線」。この生徒は一つ先の金井山駅で下りた。

## 税金で延命 疑問の声も

中学生や高校生は徐々に下車。須坂駅に着いた時、乗客は約十人だった。

千曲市内の孫に会いに行った帰りという長野市の駒村康子さん（76）は、車窓から景色を楽しんでいた。「山並みが最高にきれい。採算だけでない価値がある気がする」と話した。

長野電鉄によると、屋代線は毎日上下十五本を運行し、乗客は一日延べ千余人。一本当たりは十年間の累積赤字は十九億円に

平均三千人程度だ。大正時代の開業当時は、製糸業の拠点だった須坂と松代などを結ぶ重要路線だったが、今は定期利用者が八割を超え、通勤・通学や高齢者の足の性格が色濃い。

乗客数は一九六五昭和四十年間に三百二十万人とピークを記録したが、自家用車の普及に伴い、〇七年度は四十八万人と七分の一に激減した。同年度の営業赤字は一億六千万円。この十年間の累積赤字は十九億円に



〇二年、信州中野・木島間を廃止しており、地域には「屋代線も同じ運命をたどりかねない」との懸念も。企業と行政、住民が力を合わせて路線を存続できるか、正念場を迎えている。（島田 周）

長野電鉄屋代線 長野電鉄で最も歴史の古い路線。一九二二（大正一）年六月、河東鉄道として屋代間（二・四キロ）が開業。二六年、同社が長野電鉄と合併して長野電鉄が発足したのに伴い、河東線の一部となった。二〇〇二年、河東線の信州中野―木島間（通称木島線、12・9キロ）廃止に合わせ、屋代―須坂間を屋代線と名称変更。単線では13、屋代でしなの鉄道と接続する。



帰宅途中の中学生の姿が目立つ平日夕方の屋代線（上）。平日昼間はほとんど乗客がいないことも（下）



## 観光・環境 多様な議論を

「人があまり乗っていないのは事実だが、生活上必要とする人もいる。観光路線としてのあり方も含め、存続に向けた可能性を調べたい」。長野市の賢正一市長は、地元利用を促しつつ、観光客へのアピール策なども探る考えを示す。

屋代線の観光誘客の取り組みは、これまでお花見やひな祭り、イベント列車を走らせた程度。長野市議からは「車内への自転車を持ち込みを認め、松代町の街並みを巡ってもらったらどうか」といったアイデアも出始めた。

一方、沿線の住民側からは、存続要望などの動きはまだ少ない。「地元はまだ、新聞で知っている程度」と松代町の地区区長会長を務める相沢敏郎さん（76）も返答は、長野電鉄側が地域に路線の置かれた状況を積極的に訴え、危機感を共有してこなかった結果ともいえる。

自動車に比べ、地球温暖化につながる二酸化炭素の排出量が少ない鉄道は、交通手段として見直される機運もある。街づくり、観光活性化、環境面…幅広い課題や論点を洗い出し、住民を交えて話し合う姿勢が、協議会に求められている。

同社は、今後十年で車両更新などの設備投資に三十億円かける必要があると試算。今年一月、沿線三市を回り「単独での経営は困難」と窮状を訴えた。三市側は二月下旬、県を交えて対応を協議。「地域住民にとって重要な路線」として、再生法に基づく協議会を立ち上げ、存続の方策を探ることを確認した。協議会が具体的な支援策を盛り込んだ再生計画を作った認定を受ければ、国の補助が得られる。各地で廃止の危機に直面する赤字路線。福井県などでは、支援策として「上下分離」方式が導入されている。自治体が線路や駅舎などの施設を買収して事業者に貸し付けることで、維持費負担を減らす狙いだ。屋代線の協議会が発足する時期は未定だが、こうした案が今後、検討対象に上る可能性もある。

一方で、税金を投じて路線を延命することに、三市の内部からは「そもそも経営努力は十分なのか」と否定的な声も。長野市交通政策課も「協議会の中で（結果的に）廃止の議論が出る可能性はある」とし「公的支援ありきではない」との立場だ。

# 屋代線問題で法定協

## 沿線市町村や住民ら 年度内に調査計画

長野電鉄屋代線(須坂―屋代、二四・四キロ)の存続策を沿線市町村や住民らが話し合う「長野電鉄活性化協議会」が一日、長野市役所で初会合を開いた。地域公共交通活性化再生法に基づく法定協議会の位置付け。乗客減で厳しい経営が続く同線の立て直しに向け、地域へのPRや観光振興による利用増、「顧客満足度」の向上などを盛った基本方針を決めた。

委員は沿線の長野須坂、計八人がオブザーバーとして千曲市の副市長と住民代表加わる。会長には長野市の酒井、観光・商工団体関係者など計二十七人。ほかに北陸信越運輸局と同社の長野線(長野―湯田中)沿線市町村から成。国の補助を得て二〇一〇

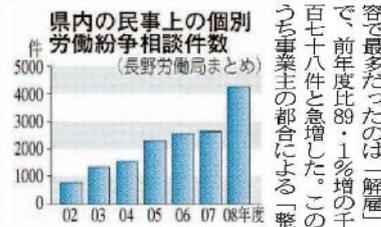
一、二年度に実施する。初会合で委員からは「住民意識をよく調べてほしい」「住民が主体的に立ち上げる必要もある」といった意見が出た。委員でもある長野電鉄の笠原甲一社長は「屋代線は慢性的な赤字が続く。単独での存続は難しい。迅速に協議会を設けていただき、お礼申し上げます」とあいさつした。

屋代線の〇七年度の年間乗客数は四十八万人。少子高齢化などでピークだった一九六五年度の15%に落ち込んでいる。七〇年代後半からは年間一億五千万―一億四千万の赤字が生じているという。



地域公共交通活性化再生法に基づく認定を受けると、調査や活性化事業に国の補助が受けられる。鉄道を主に検討。沢間を運行するしなの鉄道に

08年度 長野労働局「雇用情勢悪化で」  
解雇やいじめなど労働者との、当事者間で解決しない問題についての相談が対象。内務省労働局の「個別労働紛争で最多だったのは一解雇一争解決制度」で、二〇〇八年で、前年度比89・1%増の千度。県内の労働基準監督署など、百七十八件と急増した。この中に寄せられた民事上の相談のうち事業主の都合による「整は前年度比62・2%増の四百二十五件となり、過去最多だった前年度を大幅に上回ったことが一日、分かった。同局は「景気低迷による雇用情勢の急速な悪化で相談数が増えた」とみている。



同制度は、労働基準法などの法令には違反しないものを受けられる。鉄道を主に検討。沢間を運行するしなの鉄道に

## 長野市若穂の住民ら29日に

経営悪化が表面化した長野電鉄屋代線(屋代―須坂間、二四・四キロ)を存続させようと、沿線の長野市若穂地区の住民たちが二十九日、同線を使って、県立歴史館(千曲市)を回るミニ旅行を企画している。二両編成の車内をいっしょにし、参加目標は二百人。同線を使わない住民にも参加を呼び掛け、地域の鉄道を考える契機とし、長電や行政に存続を訴える。

若穂地区住民自治協議会が企画の「旅」と銘打った。地区の編画した同線の存続運動第一弾で、内、若穂、信濃川田の三駅に午前「電車にゆられてたつぷり」と古九時二十分までに集合し同線に



若穂地区住民自治協議会が企画の「旅」と銘打った。地区の編画した同線の存続運動第一弾で、内、若穂、信濃川田の三駅に午前「電車にゆられてたつぷり」と古九時二十分までに集合し同線に

## 鉄道の存続願い 参加目標は200人

若穂地区住民自治協議会は昨年二月に設立。地区内で撮影された映画の上映会や、地元社寺巡りなどのイベントを開いてきた。一方、昨年十一月末に地区内からスーパが撤退した際には十分対応できなかったとの反省から、今回は企画を思い、同協議会の滝沢勝雄会長は「今後沿線地域の住民が連携できれば」と話している。

乗車、午前十分は無料。費用の一部は同協議会が補つ。旅の途中では、乗車率を上げるための改善案などに合わせた企画展を見学。学芸員から若穂地区の遺跡の説明を受ける。

# 屋代線の存続願い 住民が「ミニ旅行」



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

## 長野

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・四キロ）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。

一行は東屋代駅で下車後、歩いて県立歴史館へ。学芸員

りしながら、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。

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。同線をめぐるには、長野市を含む沿線三市などで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。

## 屋代線の存続へ

### 知恵を絞りたい

先日の本紙で、長野電鉄屋代線の存続が正念場だと語りかけられ、沿線住民としてその課題について自問自答してみた。私が屋代線沿線の職場に勤務していたころ、電車を使うことは少なかつた。一時間に一本のダイヤでは、マイカー通勤が便利だった。車を運転する多くの世代は、同様な視点で屋代線の電車を見つめるだろう。

休日の屋代線に乗車すると、三パターンの客層を感じる。▽

地域の中高生、高齢者▽沿線の風景を楽しむ、幼児を運んだ家族や旅人、鉄道マニア▽その他、私を含め多くの沿線住民は屋代線を利用していないのだが、中高生、高齢者にとっては「地域の足」であり、このたびの長野電鉄と沿線三市による「地域公共交通活性化再生法」に基づく協議は重要であろう。今後は、二番目の乗車を楽しむ人々に協力を求めることほど

◆信濃毎日新聞4月3日「建設標」より

長野市 青木 一男  
(教員・48)

## 思い出詰まった 屋代線の存続を

この春、県外での大学生活を終えて長野に戻ってきた私は、長野電鉄屋代線の存続が危ぶまれているという記事を見つけて驚いた。

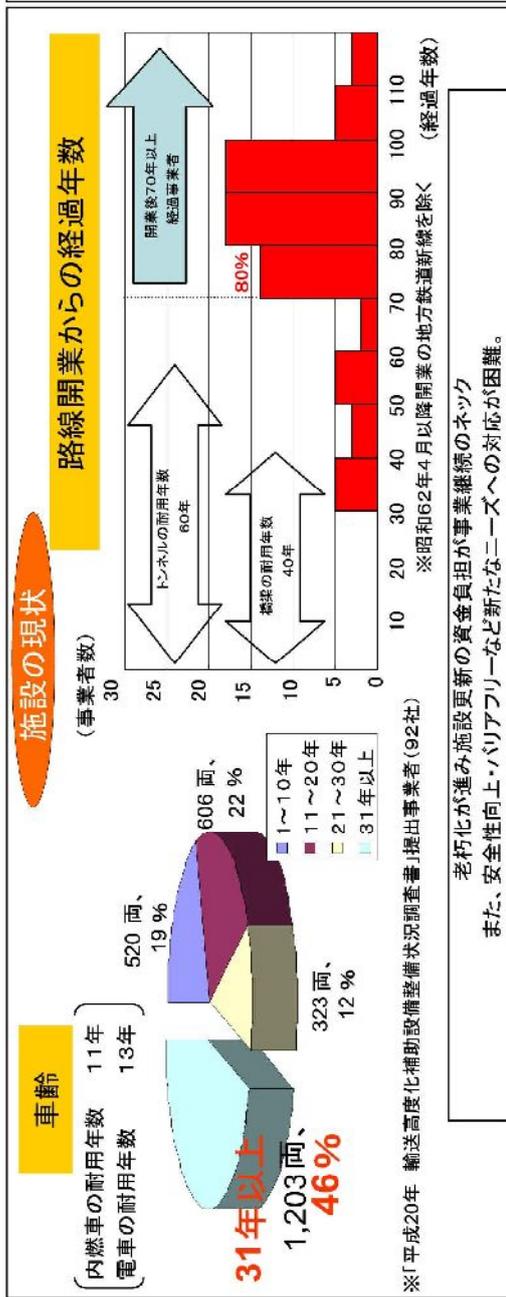
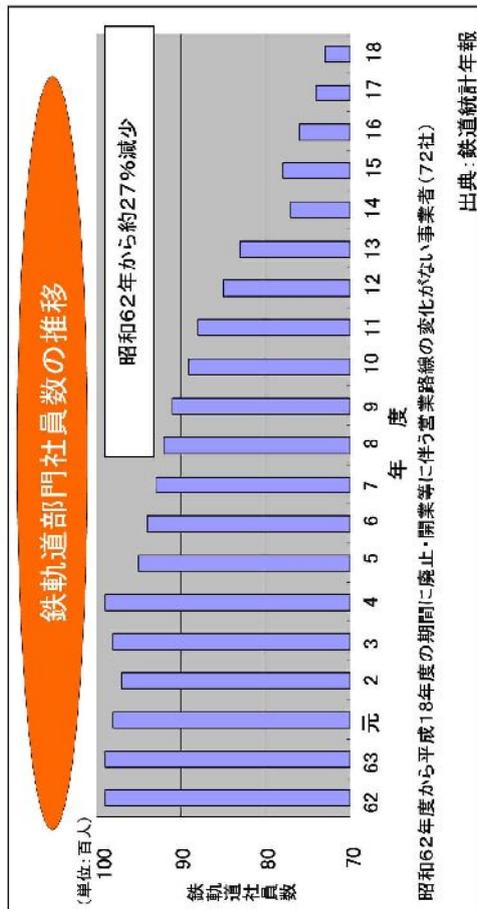
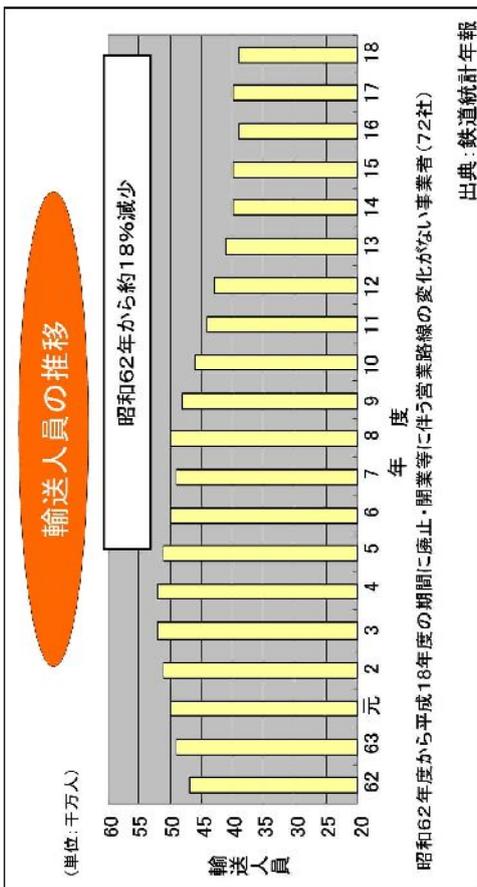
屋代線は私の高校生活に欠かせない存在だった。通学の足としてだけでなく、モモの花など四季折々の景色で目を楽しませ

◆信濃毎日新聞4月29日「建設標」より

てくれた。毎日乗り合わせ顔見知りになったおじさんが、眠って乗り過こしそうな私を起こしてくれていたこともあった。教室ではあまり話す機会のない人とも、電車待ちの時間を共有しながら話が弾んだ。私が高校を卒業しても思い出詰まった屋代線が変わらずに動いていることが何だかうれしく、学生時代帰省した時も、屋代線の電車を見て「高校時代にあれほど夢見た大学生活を送っているのだから頑張ろう」と励まされた。地域住民の足としてなくてはならない交通手段として定着している。また、沿線には古墳や城跡など歴史的名ものも多く、小中学生の社会見学にも活用できる。思い出の屋代線が、いつまでも走り続けられることを願っている。

長野市 宮嶋 千彬  
(団体職員・22)

# 地方鉄道の現状

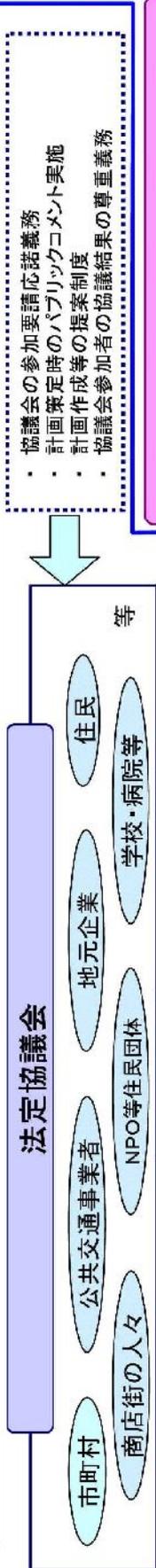


# 地域公共交通活性化・再生総合事業

21年度予算案  
44億円

地域公共交通活性化・再生法の目的を達成するため、同法を活用し、地域の多様なニーズに応えるために、鉄道、コミュニティバス・乗合タクシー、旅客船等の多様な事業に取り組み地域の協議会に対し、パッケージで一括支援することにより、地域の創意工夫ある自主的な取組みを促進する。

## 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 (平成19年10月1日施行)



地域公共交通活性化・再生総合事業による支援

＜補助率等＞

①「地域公共交通総合連携計画」策定経費 定額

②総合事業計画に定める事業に要する経費

- ・実証運行(航) 1/2
- ・実証運行(航)以外の事業 1/2 ※

※政令市が設置する協議会の取り組み 事業 1/3

＜制度の特徴＞

- 【計画の取組の実現】計画に対する補助で、計画的な事業実施が可能
- 【協議会の設置確保】事業をパッケージで一括支援
- 【地域の実情に応じた支援の実現】地域の実情に応じた協議会の実施
- 【事業評価の徹底】事業評価の徹底し、効果的・効果的な事業実施を確保

地域公共交通の活性化及び再生を総合的かつ一体的に推進するための計画

協議会が策定 うち協議会が取り組む事業

### 地域公共交通活性化・再生総合事業計画 (3年)

(例)

- ◇ 鉄道、バス・乗合タクシー、旅客船等の実証運行(航)
  - ・ 鉄道の増便・ダイヤ変更等の実証運行
  - ・ コミュニティバス・乗合タクシーの導入、路線バス活性化の実証運行
  - ・ 空港アクセス改善(空港アクセスバスの実証運行等)
  - ・ 旅客船の航路再編・増便・ダイヤ変更等の実証運航 等
- ◇ 車両関連施設整備等
  - ・ バス車両購入費、車両・船舶関連施設整備、バス停等待合環境整備、デマンドシステム等の導入、LRV(低床式軌道車両)の導入 等
- ◇ スクールバス、福祉バス等の活用
- ◇ 乗継円滑化等
  - ・ 乗継情報等の情報提供、ICカード導入、P&R・C&Rの推進 等
  - ・ レンタサイクル、イベント、広報、乗継引運賃・周遊切符等のシステム設計 等
- ◇ 新地域旅客運送事業の導入円滑化
- ◇ その他地域の創意工夫による事業

## 多様な事業をメニューとしてパッケージで一括支援

地域公共交通活性化・再生のためのニーズ・課題は多種多様であることから、効果的な推進のために、多様な事業をメニューとし、パッケージで一括支援

### ■ バス交通の活性化による公共交通ネットワークの改善

- ・バス路線の再編、コミュニティバスの運行
- ・1日フリー乗車券や100円運賃等の導入



路線バスとコミュニティバスの連携



1日フリー乗車券



### ■ 鉄道沿線における公共交通ネットワークの改善

- ・イベント列車の運行
- ・鉄道、バスの総合交通マップ、ダイヤ接続表の作成
- ・鉄道・バス車両ラッピング
- ・駅における植栽活動、ベンチ等の設置



イベント列車



バス車両ラッピング



地域住民と植栽活動

### ■ 海上交通の活性化、陸上と海上交通の乗継利便性向上

- ・寄港地の集約による航路の再編
- ・バスの運行による鉄道駅と港のアクセス強化
- ・観光交流促進と絡めた割引切符の発行 等



観光交流促進

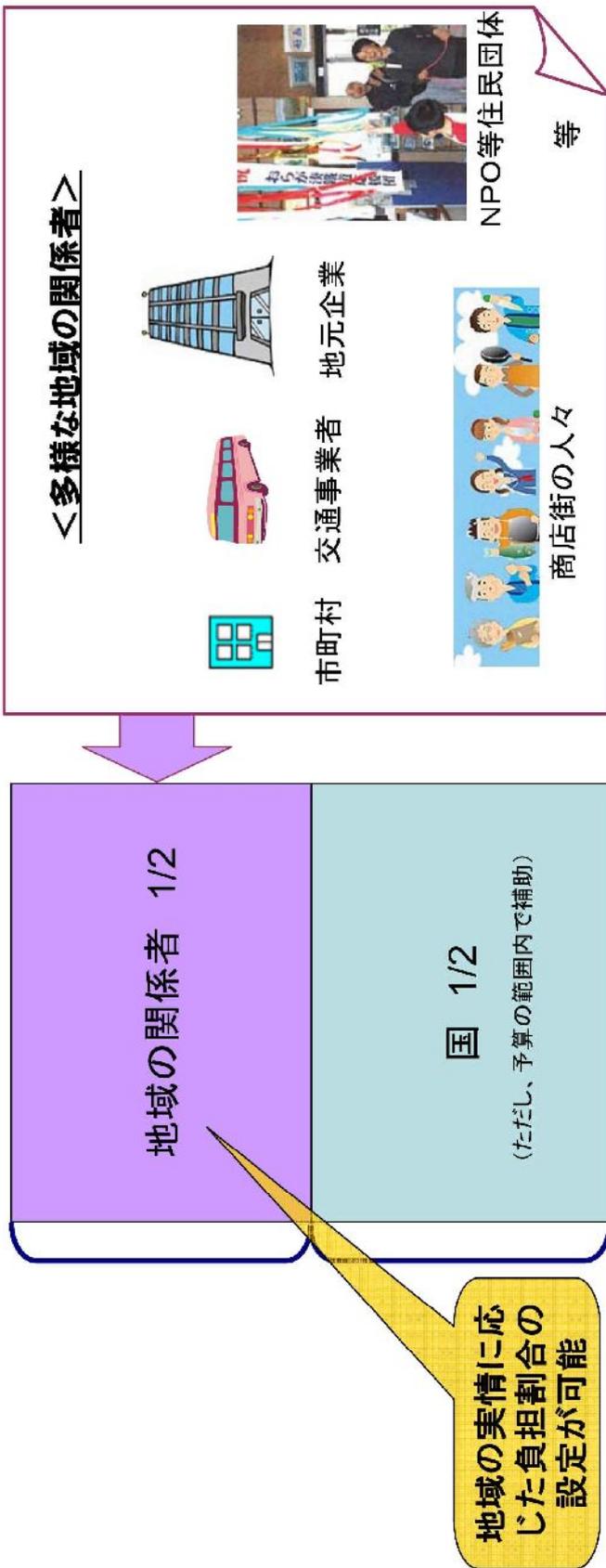


航路の再編

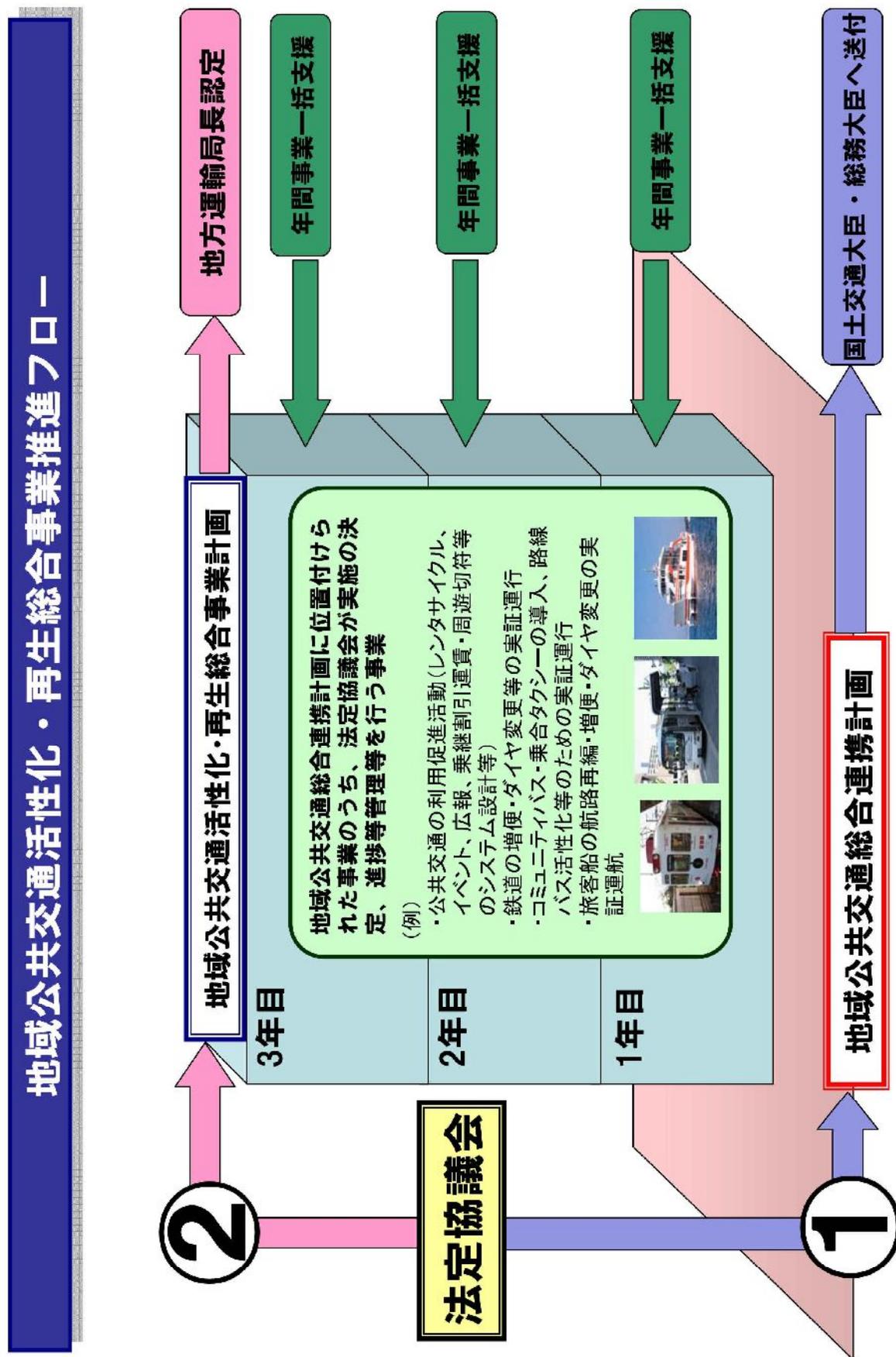
## 地域の実情に応じた支援の実現

地域の実情に応じた協調負担を実現するため、連携計画に位置付けられた事業を実施する場合、協議会において地域の実情、事業の内容に応じた市町村、交通事業者、関係企業等の関係者の分担を定めることが可能

### 地域の実情に応じた支援の実現



※実証運行（運航）以外の事業で、政令市が設置する協議会が取り組む場合、国の負担割合は1/3



# 地域公共交通活性化・再生総合事業 事後評価フロー

地域公共交通活性化・再生総合事業では、地域における主体的な取組及び創意工夫が、より効果的・効率的に推進されるために、毎年度、事業評価を実施

