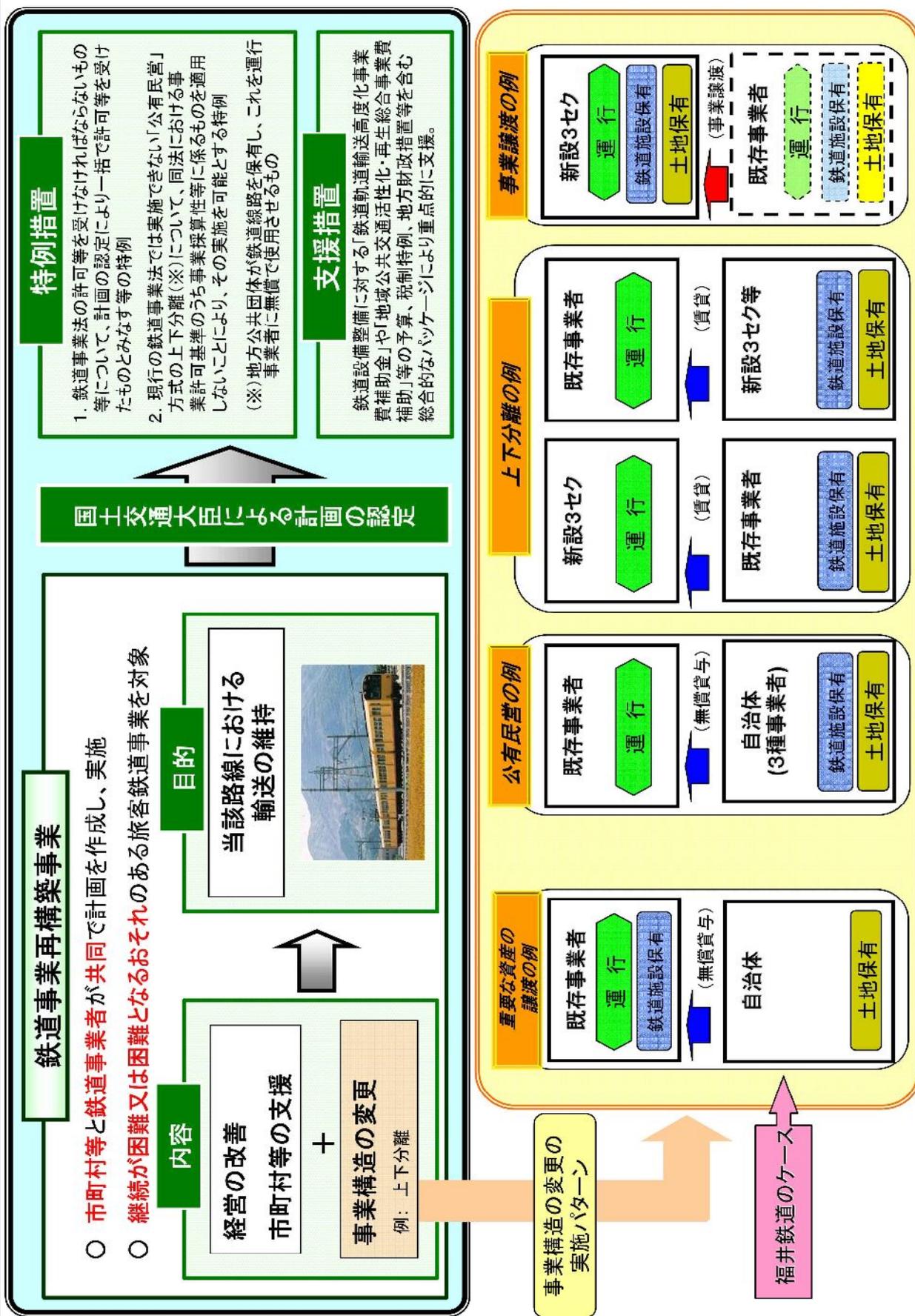


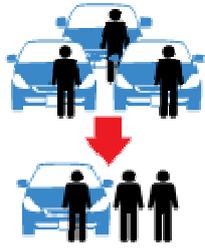
鉄道事業再構築事業の概要



■こんな方法がエコ通勤に

09年6月12日朝日新聞より

一台の車に乗り合わせて通勤



例えば、家族や近くに住んでいるお友達など、別々の車で出勤していたのを、1台の車に乗り合わせていくというのはどうでしょう。通勤台数が減ることで環境への負荷を減らせます。

時間帯をずらして渋滞を避ける

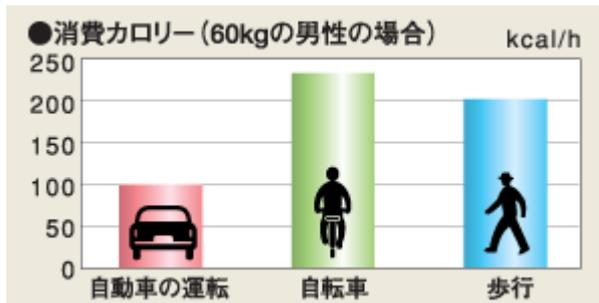


渋滞に引っかかるとイライラするばかりでなく、燃料の消費も増えてしまいます。燃費向上のためにも、通勤時間をずらして渋滞を避け、環境に優しい通勤をしましょう。

交通手段の変更

公共交通機関はエコ社会の優等生です。地球温暖化の原因となる二酸化炭素排出量を見てみると、各交通機関の平均で人間一人を1km運ぶ時に排出する量は、自動車ではおよそ173gですが、バスならその3分の1程度、鉄道では10分の1程度でしかありません。

皆さんが、かしこい省エネ通勤を実施すれば、地球温暖化の原因となるCO₂排出量を減らすことができます。例えば10km離れている職場に自家用車通勤している人が、電車通勤に切り替えると、年間およそ0.8tの二酸化炭素を削減することができます。これは1家庭で排出する二酸化炭素のおよそ15%にあたります。この量をヒノキの二酸化炭素の吸収量に換算するとおよそ3本分になります。



【チャレンジ・エコ通勤より】

エコ通勤「優良」認証します

通勤手段をマイカーから自転車や電車に切り替える「エコ通勤」を推奨している国土交通省などの協議会は、積極的に取り組む企業や自治体を「優良事業所」と認証する制度を創設することを決めた。同省の調査で、エコ通勤で約1割の二酸化炭素(CO₂)削減効果が確認できたことから、本格的な普及をはかることにした。

今週中にも公表する。優良事業所に認定されるとロゴマークの使用が認められ、同省のホームページで公表される。国交省は「企業イメージの向上や社員への意識向上に役立てて欲しい」とし、認証でエコ通勤成功のカギと言われる参加意欲を促す狙いだ。認証の要件は、送迎バスを充実させたり駐輪場を整備した

国交省 企業・自治体向け新制度

り、という実際の取り組みに加え、「マイカー通勤者を2年で半減させる」といった具体的なプランを作成することなど。企業や自治体からの申請を受けて、国交省や研究者らでつくる公共交通利用推進等マネジメント協議会(座長、森地茂・政策研究大学院大学教授)が審査する。同省は京都議定書の目標達成計画として、エコ通勤により年間約103万トンのCO₂削減目標を掲げている。同会は昨年3月から、エコ通勤に試験的に参加する企業や自治体を募り、アンケートを実施。回収した約1万8千人分の集計では、約3割の人が通勤手段を電車などに切り替えた。これをもとに国交省が計算したところ、11・6%減の効果があったという。(佐々木学)

全国のエコ通勤実施結果

(コミュニケーション・アンケートの結果)



アンケートに参加した603事業所
約29,000名を対象に
アンケート集計結果から推計

● 従業員の皆様の通勤実態

○主な通勤手段は？



○通勤手段の分担率は？



<主な通勤手段>
アンケートに回答された各個人において、最も利用割合の多い通勤手段

<通勤手段の分担率>
アンケートに回答された各個人において、すべての通勤手段により、算出した分担率

● エコ通勤実施状況

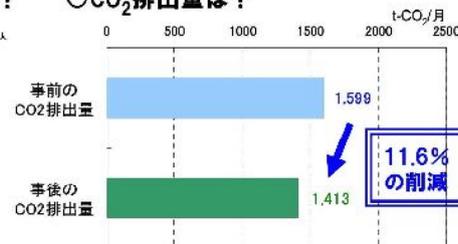
○エコ通勤を実施した人の割合は？



○クルマの代わりに通勤手段は？



○CO₂排出量は？



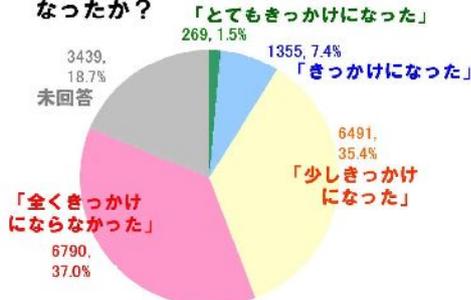
例) 飲み会するときだけバス通勤
最寄駅まで車で送ってもらい、
バス・鉄道で通勤 など

今回のエコ通勤の取り組みを
1年間継続したと仮定したときの
CO₂排出削減量(拡大値) = **3,689 t-CO₂/年**

※事前のCO₂排出量は、事後アンケート回答に基づく推計値

● 今回の取り組み

○普段の通勤手段を見直すきっかけになったか？

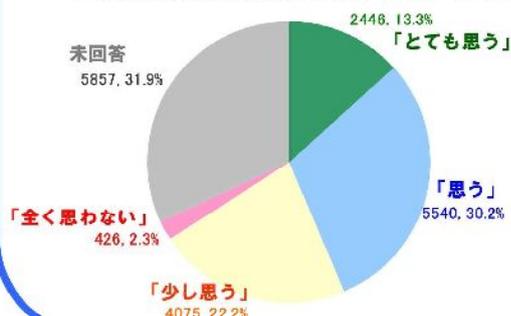


○見直すきっかけとはならなかった理由とは？



● クルマ削減への意識

○地球温暖化のために、クルマ利用はできるだけ減らした方がいいと思いますか？

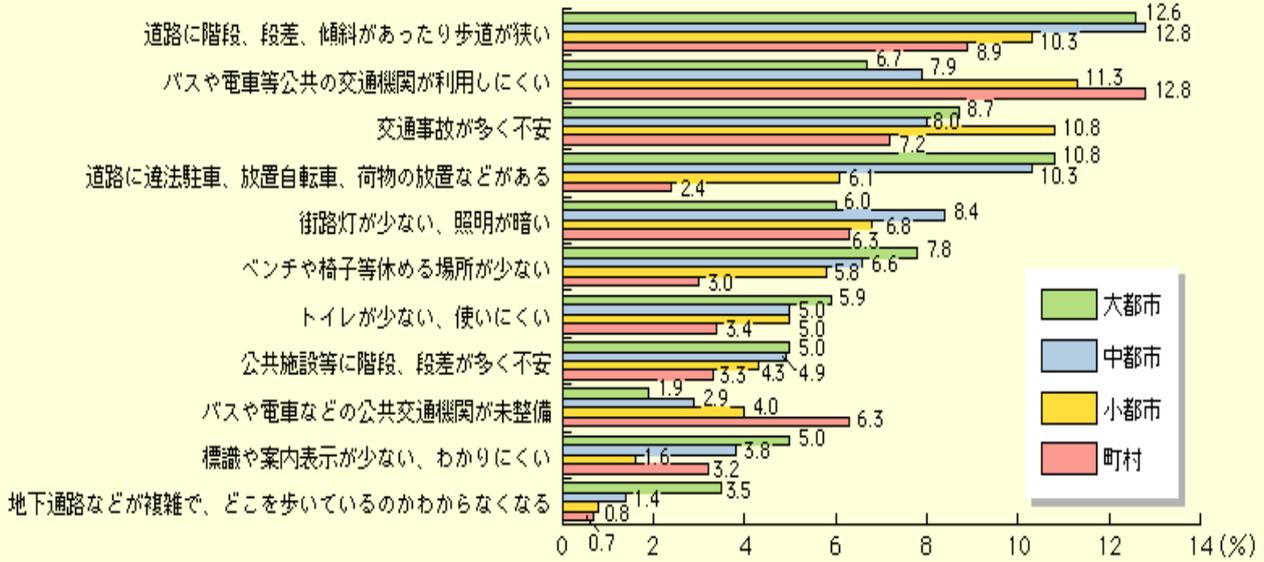


● これからもエコ通勤？

○これからもエコ通勤を続けていこうと思いますか？



◆外出時の傷害（07国土交通白書より）



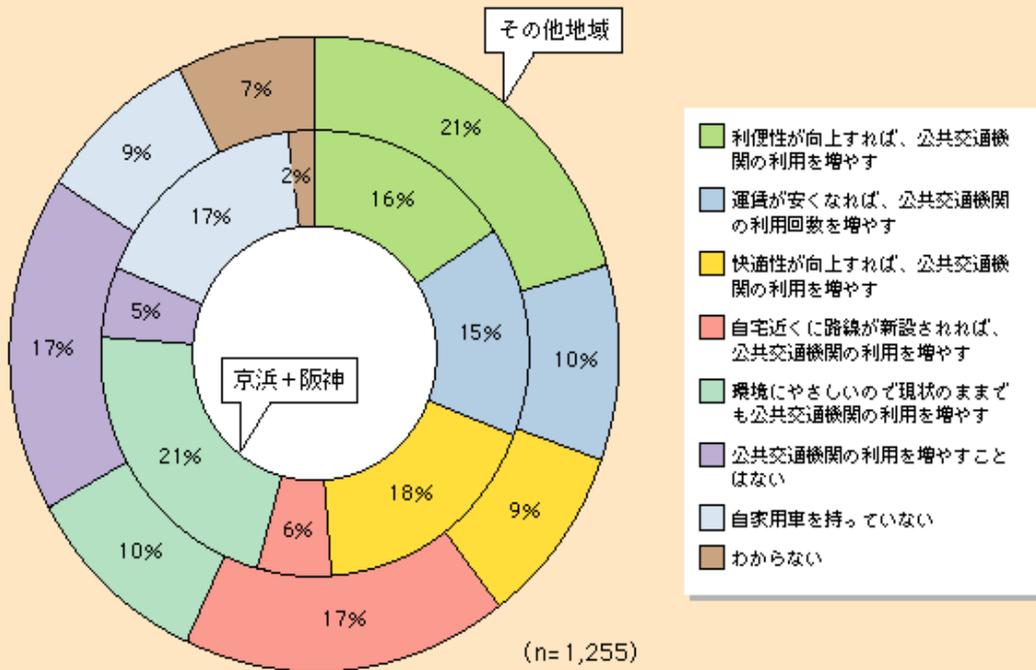
(注) 1 「特になし」と回答した人は、大都市63.1%、中都市59.7%、小都市62.2%、町村64.5%

2 中都市とは人口10万人以上の市、小都市とは人口10万人未満の市を指す。

資料) 内閣府「高齢者の日常生活に関する意識調査（平成16年）」より作成

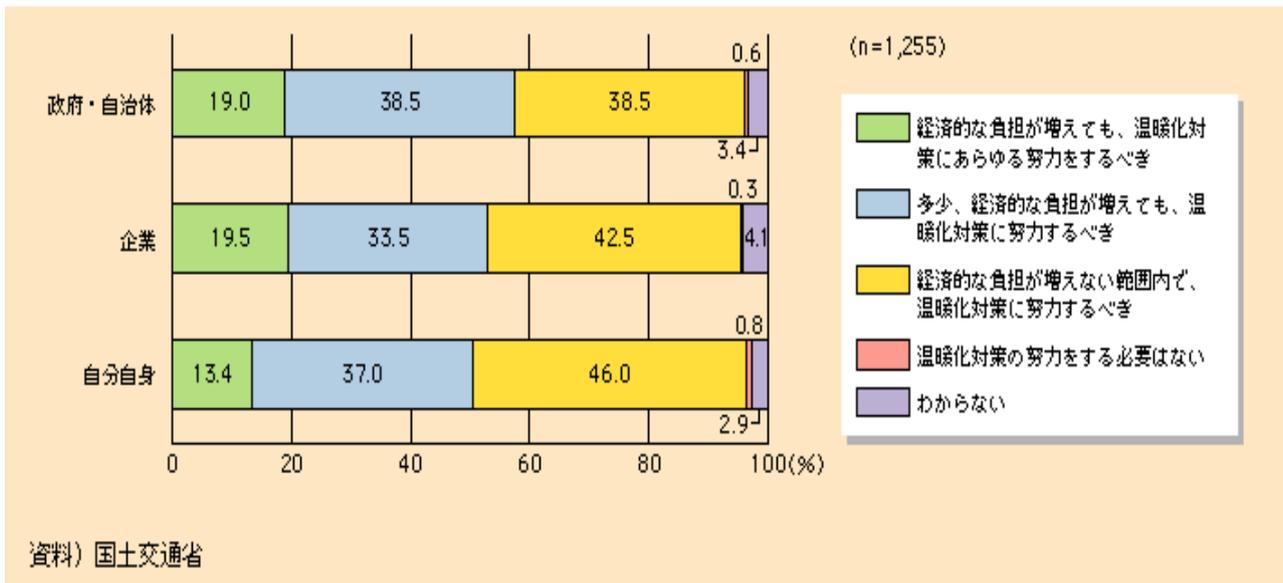
◆どうすれば公共交通の利用回数を増やせるか

(地球温暖化に関する意識調査H19年12月) … (08国土交通白書より)

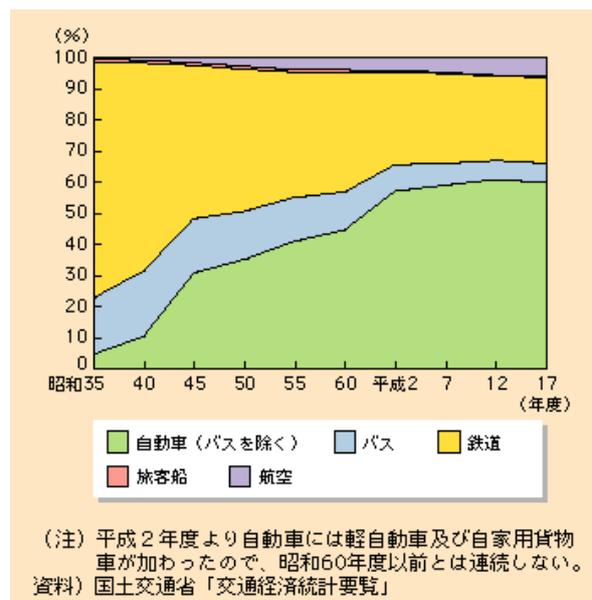
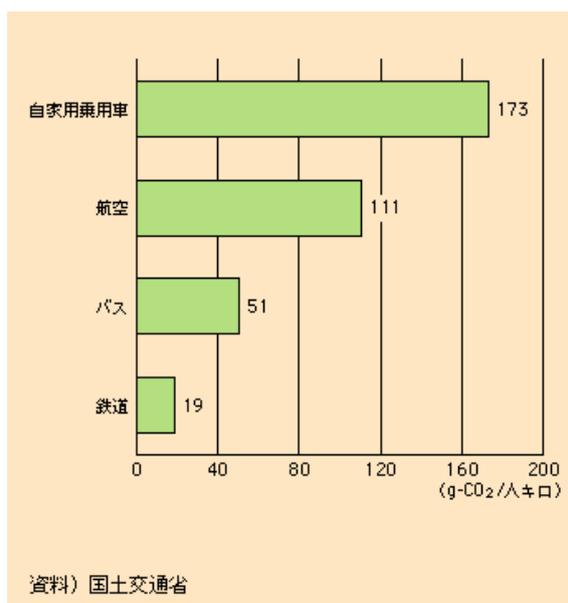


(注) 「京浜」とは東京都区・横浜市・川崎市を、「阪神」とは大阪市・堺市・豊中市・池田市・吹田市・守口市・八尾市・寝屋川市・東大阪市・尼崎市・明石市・西宮市・芦屋市・伊丹市・宝塚市・川西市をいう。

◆地球温暖対策に伴う経済的負担に対する国民意識…（08国土交通白書より）



◆輸送量当たりのCO2排出量
（H17年度）…（08国土交通白書より）



08 旅客輸送の分担率の推移

（ひとキロベース）…（08国土交通白書より）

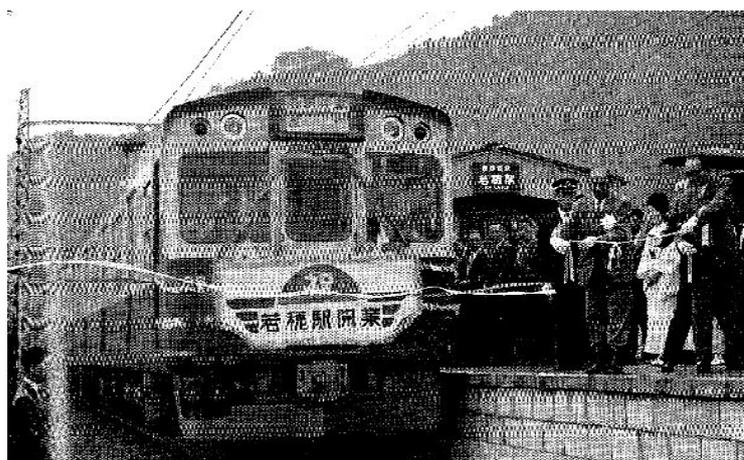
河東線の歴史をふりかえる

「長野電鉄80年の歴史」より・文責＝実行委員会事務局

河東地方の鉄道待望の声

■信越線の開通…明治21年

明治21年（1888）12月1日、信越線の直江津～軽井沢間が開通、営業を始めた。かつて徒歩で6日間を要した長野～東京間はわずか11時間20分で結ばれ、さらに5年後の明治26年4月には碓氷峠アプト式鉄道が完成し、9時間5分と短縮された。大量輸送を可能にし、時間短縮をもする鉄道の開通は、それまで人馬によっていた東信・北信の社会経済に大きな影響を与えた。以後、鉄道を中心とした経済発展がおし進められた。



昭和41年7月1日、若穂駅開業

それだけに信越線の通過点からはずれた千曲川の東側、いわゆる河東地方の人びとは、鉄道時代に取り残されたような強い不安と焦燥にかられた。特に松代・須坂を中心とする製糸業者にとっては極めて深刻、重大な問題であった。

■信越線につながる道路開発・吉田駅開設…製糸業者が動く

これらの人びとの緊急課題は、信越線に直結する道路の開発であった。当時、上高井郡では2つの道が完成しており、小布施村横町～豊野駅（小布施の有力者たちが私財で開かれた有料道路）、もう一つは須坂町～長野駅へ直結する道路（ともに明治22年開通）。上高井郡下の町村では、両道を使って信越線の利用が図られたが、製糸業者にとっては、須坂町～豊野駅、または長野駅への道のりは遠く、次第に同町を中心に吉田駅設置運動が盛り上がりだした。

設置運動は明治31年9月1日、吉田駅開設として結実した。須坂町の製糸業者は、いままで以上に鉄道の利便を享受できるようになり、製糸・原料繭・石炭などの輸送に運送店を設け輸送事業にも力をいれた。

■河東地域に高まる鉄道への熱望

こうした努力が重ねられる一方で、河東地方を貫く鉄道への期待は強く、幾度か敷設計画が企画された。わが国最初の民間蒸気器械製糸工場を創設した松代町の大里忠一郎は、信越線の開通した明治21年、早くも松代～篠ノ井間の鉄道敷設を計画し、私財を投じて実測地を作成した。明治32年には、大里のほか須坂町の製糸業者、越寿三郎、牧茂助らが資本金30万円で屋代～須坂間の鉄道馬車を計画、35年には松

代町の矢沢頼道、西条村の岸田佐太郎らが屋代～松代間に鉄道馬車を走らせようとしていた。これらは、いずれも企画段階にとどまり実現には至らなかったが、河東地方の人びとの鉄道への熱望は、明治40年代から大正にかけていっそう高まった。

■明治から大正、相次ぐ私鉄の設立

明治42年12月、伊那電車軌道が辰野～伊那松島間に開通して、県下初の電車運転を開始し、このころから県下各地に鉄道ブームが起き、明治45年3月に信濃鉄道（松本～大町）、大正元年9月草津軽便鉄道（沓掛～草津）、大正3年5月佐久軽便鉄道（小諸～羽黒下）、大正5年9月丸子鉄道（大屋～丸子）、大正6年8月飯山鉄道（豊野～飯山）と私鉄の設立が続いた。

河東地方では、明治43年、埴科・高井出身県会議員の矢沢頼道、勝山直久、市川治兵衛らが、信越線の屋代から分岐し、松代・須坂・中野を経て新潟県長岡市に至る信越河東鉄道敷設の請願に関する建設案を提出した。

これが契機となって、翌44年2月には埴科郡会が信越河東鉄道の速成を決議して県知事に建議、さらに同じ年、松代、須坂のほか遠くは新潟県十日町からも、地主や実業家、政治家たちが須坂町に集まり、信越河東鉄道速成大会を開いて氣勢をあげた。信越河東鉄道の建設には新潟県の中魚沼郡下の町村も強い期待をもち、大正2年と5年の二度にわたり衆議院に請願書を提出している。

松代・須坂の生糸や十日町・小千谷の絹織物の輸出と原料貨物の増大、あるいは温泉地や信越境における森林、鉱山の開発などを促進理由に掲げ、時勢を反映して軍事上からも鉄道敷設が急務であるとしていた。

■信越河東鉄道期成同盟会

第1次大戦後、経済界の活況を背景として、県下の鉄道敷設熱に再び火がつき、河東地方では須坂町の越寿三郎ら製糸業者が中心となって、北信鉄道（長野～須坂～平穏）が設立された。大正8年10月19日には、埴科・上高井・下高井・下水内の4郡の町村が「信越河東鉄道期成同盟会」を結成、いままで以上に積極的な敷設促進運動を展開することとなった。折しも、佐久鉄道（株）による河東線敷設計画が発表され、これを機に双方は急接近し、大正9年1月18日、佐久鉄道と期成同盟会役員、地元有力者らによる第1回協議会がもたれるに至った。協議会は4日後の1月22日に再び開かれ、会社組織にかかわる基本事項ほか、発起人総代、創立委員、株式募集期日、地元町村による停車場、停留場敷地の寄付と建設費補助率などが決められた。懸案実現の機は熟し、資本金500万円の河東鉄道株式会社が佐久鉄道（株）と期成同盟会の合流によって発起されることになった。

以後2月2日に創設委員会、8日発起人会、9日には創設事務所を設け、創立総会準備が進められていった。

しかし、3月15日、突如、東京株式市場の株価が大暴落、これを端に発して全国的な恐慌に襲われ、会社設立の前途に暗影を投じたが、地元の鉄道敷設への期待を背景に危機を突破し、創立総会を大正9年5月30日午後2時に長野市城山館で迎えることができた。

河東線の建設

■河東鉄道、大正9年着工

河東鉄道は、創立まもない大正9年7月、次の3件を鉄道大臣に申請し、敷設事業をおし進めていくことになった。

7月10日 須坂～七ヶ巻間、七ヶ巻間～十日町間の鉄道敷設免許申請
(大正10年5月26日 須坂～木島間のみ免許)

7月17日 佐久鉄道から屋代～須坂間の鉄道敷設免許権譲受申請
(大正9年9月6日認可)

7月26日 中野～平穏間鉄道敷設免許申請
(大正10年5月26日免許)

屋代～木島間、いわゆる河東線は大正14年7月12日に全通するが、その建設は、第1期線の屋代～須坂間を手始めに、第2期線・須坂～中野間、第3期線・中野～木島間にわたって漸次進められていった。

第1期線・屋代～須坂間、24.4kmの建設は、会社創立以前から佐久鉄道によって実測が始められ、地元町村、地主の積極的な協力で用地買収も順調に進み、大正10年5月30日屋代駅構内で起工式をおこなった。

工区は3区に分けられ、第1工区(屋代～松代)を栃木県の橋本組、第2工区(松代～綿内)と第3工区(綿内～須坂)を新潟県の小柳組がそれぞれ請け負い、6月1日の屋代駅整地工事を手始めに、次々と着工していった。第1期線は北山・離山・関崎の3トンネルを始め、鮎川・市川などの架橋、井上の泥深田における線路敷埋立と、幾多の難所をかかえており、加えてその年の8月～10月には大雨が続き、冬には大雪にみまわれ、北山トンネルや市川架橋の大工事には職工不足という事態も生じて、両所が第1期線最大の難工事となった。綿内以北も佐久鉄道からの応援を得て、大正11年6月7日ようやく竣工をみた。1年間で一気に24.4kmを開通させたことは、当時は記録的な出来事であった。

■大正11年、初発列車

大正11年6月10日、屋代～須坂間の開通を信濃毎日、東京日日などの各新聞は三段見出しで大々的に報道し、午前8時30分初発の列車は超満員で屋代駅を出発。この列車の到着とともに須坂駅構内で開通祝賀式を行い、園遊会、夜会の祝賀行事は夜おそくまで続いた。

各駅では祝い酒を配り、松代、須坂では各戸に町旗と紋章入りの提灯を掲げ、



昭和37年3月1日、上野～屋代～湯田中の直通乗り入れ一番列車の歓迎風景(湯田中駅)

製糸業者も休業して祝意をあらわした。

営業に入った第1期線は、屋代・松代・金井山・町川田（のちの信濃川田）・綿内・須坂の6停車場と、東屋代・雨宮・岩野・井上の4停留所をもち、列車は1日7往復、片道1時間24分で運転した。

旅客運賃は特等と並等の2本建てで、屋代～松代間の並等24銭、特等36銭、屋代～須坂間は並等69銭、特等1円4銭であった。

■須坂～中野～木島間

第2期線須坂～中野間13.1kmの建設は、大正11年7月10日起工、翌大正12年3月20日に竣工している。

第1期線に比べると平坦部が多いので、工事も順調に進んだが、松川の架橋工事とその前後の築堤はすこぶる困難きわめ、延徳村の千曲川氾濫地帯は軟弱な地質に加え、雪解け期と重なり、地盤沈下が激しく、予定以上の砂利を要した。大正12年3月26日、小布施・信州中野2停車所と豊洲・延徳の停留所を開設し営業を開始した。

第3期線中野～木島間12.9kmは大正13年8月から工事を始め、144.6mにおとぶ夜間瀬川の橋梁工事や飯縄トンネル（85.5m）工事、さらに積雪多量の冬季をはさんでの工事となって難航を重ねたが、11ヵ月という短期間で完成、大正14年7月12日、赤岩・柳沢・木島の3停車場と四ヶ郷・安田の停留所をもって営業を開始した。

■沿線の期待と協力、実を結ぶ

これによって河東鉄道の幹線建設は屋代を起点として下高井郡木島に至る50.4kmが全通したのである。

河東線の建設は、経済界の不況にもかかわらず、3区間とも短期間で順調に進展、障害を克服できた理由は、いうまでもなく沿線町村の強い期待とそれに裏づけられた積極的な協力によるものであったが、河東鉄道がつねに5,000人前後という多数の株主に支えられていたことも大きな要因であった。事業の大衆化があったからこそ初めて実現できたといえる。



昭和40年、リンゴ娘による車内サービス。上野～湯田中直通急行列車の車内で、信州をアピール。

家庭でできる温暖化対策

私たちの生活を見直し、二酸化炭素の排出を減らすためにはどうすればいいのでしょうか。まず、下に挙げた10の取り組みのうち、できるものから始めてみましょう。

1 冷房の温度を1℃高く、暖房の温度を1℃低く設定する

カーテンを利用して太陽光の入射を調整したり、クールビズやウォームビズを取り入れることにより冷暖房の設定温度を工夫して過ごしましょう。



年間約33kgのCO₂の削減、
年間で約1,800円の節約

6 風呂の残り湯を洗濯に使いまわす

洗濯や庭の水やりのほか、トイレの水に使っている人もいます。残り湯利用のために市販されているポンプを使うと便利です。



年間約7kgのCO₂の削減、
年間で約4,200円の節約

2 週2日往復8kmの車の運転をやめる

通勤や買い物の際にバスや鉄道、自転車を利用しましょう。歩いたり自転車を使う方が健康にもいいですよ。



年間約184kgのCO₂の削減、
年間で約9,200円の節約

7 ジャーの保温を止める

ポットやジャーの保温は利用時間が長いと、多くの電気を消費します。こはんは電子レンジで温めなおす方が電力の消費は少なくなります。



年間約34kgのCO₂の削減、
年間で約1,900円の節約

3 1日5分間のアイドリングストップを行う

駐車や長時間停車するときは車のエンジンを切きましょう。大気汚染物質の排出削減にも寄与します。



年間約39kgのCO₂の削減、
年間で約1,900円の節約

8 家族が同じ部屋で団らんし、暖房と照明の利用を2割減らす

家族が別々の部屋で過ごす、暖房も照明も余計に必要になります。



年間約238kgのCO₂の削減、
年間で約10,400円の節約

4 待機電力を50%削減する

主電源を切きましょう。長期間使わないときはコンセントを抜きましょう。また、家電製品の買い換えの際には待機電力の少ない物を選ぶようにしましょう。



年間約60kgのCO₂の削減、
年間で約3,400円の節約

9 買い物袋を持ち歩き、省包装の野菜を選ぶ

トレーやラップは家に帰れば、すぐごみになります。買い物袋を持ち歩けばレジ袋を減らせます。



年間約58kgのCO₂の削減

2000系

3500系

5 シャワーを1日1分家族全員が減らす

身体を洗っている間、お湯を流しっぱなしにしないようにしましょう。



年間約69kgのCO₂の削減、
年間で約7,100円の節約

10 テレビ番組を選び、1日1時間テレビ利用を減らす

見たい番組だけ選んでみるようにしましょう。



年間約14kgのCO₂の削減、
年間で約800円の節約

全国地球温暖化防止活動推進センター

<http://www.jccca.org>





▲屋代工場と綿内変電所



▲綿内駅前、移動図書館で賑わう



▲4月29日、若穂住民自治協議会のイベントより



「公共交通を考える市民の集い」実行委員会
事務局 長野市県町532-3 県労働会館内
☎ (235) 3325