

「長野以北並行在来線経営基計画」(案)に対する パブリックコメントの実施結果について

長野以北並行在来線対策協議会

1 意見募集期間 平成24年2月22日(水)～3月21日(水)

2 意見提出件数 28件(意見提出者8名)

3 ご意見の概要

番号	ご意見の要旨	協議会の考え方
基本方針		
1	並行在来線を経営分離させる政策は根本から改め、新幹線の予想収益の何割かを並行在来線の運営費に充てるべき。	平成2年の政府・与党の申し合わせにより、新幹線の開業に伴い並行在来線はJRから経営分離されることとされていますが、JRからの新幹線貸付料等を活用した並行在来線への支援が新たに行われることとなりました。
経営主体		
2	しなの鉄道に経営を受け入れてもらえるようお願いしてほしい。	長野以北並行在来線経営基本計画の策定を受けて、しなの鉄道に経営の引受けを要請します。
3	しなの鉄道が直江津まで経営するとともに、県内の鉄道会社と合併して経営体力を見直すべき。	県内の並行在来線が全国的な交通ネットワークの一部として、将来にわたって存続できるよう、しなの鉄道が経営主体として効率的な経営を行っていきます。
運行計画		
4	通学客の便宜を図るため、平日の朝・夕に各1便程度増便してほしい。また、長野駅からの下り最終列車の出発時刻を23時以降としてほしい。	現行の本数を基本としていますが、具体的には、利用状況を踏まえ、今後開業に向けて検討していきます。

5	妙高高原駅や直江津駅での接続を従前以上に改善する。そのために、スピードアップを図り、朝夕の通勤・通学時間帯は3両編成、その他の時間帯は1両とし、30分間隔で運行させる。	妙高高原駅や直江津駅での接続、乗換えについて、新潟県並行在来線(株)と協議し、運行計画を検討していきます。
6	妙高以北も一体で利用できるように、新潟県にも強く働きかけ直江津までの運行実現を図ること。	妙高高原駅での接続に配慮しながら、長野・妙高高原間での折り返し運転を原則としますが、長野・直江津間の直通運転について、利用動向を踏まえて新潟県並行在来線(株)と協議していきます。
7	A T S - P の導入をはかり安全性の向上を図ること。そのためにも保守点検ではJ Rとの連携・提携を図ること。	安全・安心な運行が確保できるよう、必要な施設・設備の整備を進めるとともに、J R東日本の協力も得ながら保守管理に万全を期していきます。
8	災害等の緊急時の対応についてJ Rとの連携を強化する体制をつくること。	豊野駅付近の技術センターの派出所で緊急時にも迅速に対応するとともに、J R東日本や他の鉄道会社と連携して災害時に対応できる体制を整備するよう、協議していきます。
9	豪雪区間であることから、対応できる大型除雪車両と要員の配置と除雪技術の承継を図ること。	黒姫駅に、除雪用保守用車を配置するとともに、冬期間社員を配置するなど、豪雪に対応した体制を整備していきます。
10	しなの鉄道活性化のため、多様な車両を導入するとともに、利便性の高いダイヤとするため、J R東日本、長野電鉄と協力しながら経営していくべき。	効率的な経営や利便性の高い運行ができるよう、車両の譲受けやダイヤの設定について、J R東日本等と協議していきます。
営 業 計 画		
11	各駅で新幹線の切符を購入できなくなるのであれば、長野駅の改札内に新幹線の自動券売機を2台程度設置してほしい。 また、そのための乗り継ぎ時間も十分考慮したダイヤ編成にしてほしい。	新幹線切符について、どのような販売方法が可能かJ R東日本と協議していきます。

12	<p>非常時や豪雪時の妙高高原駅との密接な連携のためには、社員の方が迅速かつ的確に対応できるので、牟礼駅、黒姫駅、また可能であれば古間駅にも社員を配置してほしい。</p>	<p>委託駅についても、豊野駅で一括して管理することとしており、非常時を含めて社員が適切に対応します。なお、冬期間、雪による輸送障害に対応するため、黒姫駅に社員を配置することとしています。</p> <p>また、豊野駅付近に技術センター派出所を設置し、非常時等に迅速に対応します。</p>
13	<p>運賃が高額になれば、利用者の鉄道離れにつながるので、運賃を現行のJRと同一水準かそれ以下にしてほしい。</p>	<p>安定した経営を維持するためには、適正な運賃とすることが必要になりますので、一定の負担についてご理解をお願いします。</p> <p>なお、多くの方にご利用いただけるよう企画・割引乗車券の発売を行っていきます。</p>
14	<p>東京方面と行き来する場合に、長野駅での乗換えの都度切符を購入するのは、煩雑で時間のロスとなり観光客離れにもつながることから、各駅で引き続きJRの遠距離切符も購入できるようにしてほしい。</p>	<p>新幹線や遠距離の切符販売については、利用見込みなどを勘案し、どのような方法が可能か地元市町とも協議しながら検討を行っていきます。</p>
15	<p>利用者の利便性を考慮しJRの乗車券等をすべての駅で購入できるようにすること。少なくとも北長野駅、豊野駅、黒姫駅では購入可能にすべき。</p>	<p>新幹線や遠距離の切符販売については、利用見込みなどを勘案し、どのような方法が可能か地元市町とも協議しながら検討を行っていきます。</p>
16	<p>JR東日本から経営の協力を得るとともに、長野駅前に集客施設を誘致する。</p>	<p>JR東日本と連携して交通ネットワークを確保するとともに、地域と連携・協力しながら鉄道を活用した地域活性化に取り組んでいきます。</p>
組織・要員計画		
17	<p>各駅の社員配置の削減、本社の一体化などにより要員を縮減すべき。</p>	<p>しなの鉄道の現行組織と一体化することにより、コンパクトで効率的・機能的な組織体制としていきます。</p>

初期投資等計画		
18	資産取得費を圧縮させるため、不要な資産は買い取らないようにするとともに、スリム化に必要な工事をＪＲにしてもらう。	ＪＲ東日本から譲り受ける施設・設備については、列車運行に必要な範囲で適正な価格とするとともに、必要な更新、十分な修繕を実施するよう、ＪＲ東日本と協議していきます。
19	将来にわたっての存続のためにＪＲには公共交通を維持する社会的責任を果たさせ応分の負担を求めること。	ＪＲからの新幹線貸付料等を活用した並行在来線への支援が新たに行われることとなりましたが、長野以北並行在来線が安定的に経営できるよう、引き続き協力と支援をＪＲ東日本に要請していきます。
20	車両にはＡＴＳ－Ｐの装備、トイレの整備を図ること。	安全・安心な運行が確保できるよう、必要な施設・設備の整備を進めていきます。
21	譲渡前に老朽化している駅の整備をＪＲに求めること。とりわけ遅れているバリアフリー対策についてはＪＲにも責任を果たさせること。	必要な更新、十分な修繕を実施した上で、施設・設備が譲り受けられるよう、ＪＲ東日本と協議していきます。
22	長野以北の資産をタダでＪＲからしなの鉄道に移行しないと、経営が成り立たないのではないのか。	ＪＲ東日本から譲り受ける施設・設備については、列車運行に必要な範囲で適正な価格となるよう、ＪＲ東日本と協議していきます。
資金計画・収支見込み		
23	しなの鉄道の現状をみても長野以北の経営の困難さは明らかで、運賃の値上げや運行本数の削減が心配される。将来にわたって存続を可能とするためには、さらなる国の支援が必要。	今回、国から新たな並行在来線への支援策が示されましたが、安定的に経営していくために、更に十分な支援となるよう要請していきます。
24	ＪＲは公共交通を担う企業としての社会的責任を果たすべきであり、引継ぎ時に対応することはもちろん、一体で連携・支援を行うことを求めるべき。	必要な更新、十分な修繕を実施した上で、施設・設備が譲り受けられるよう、ＪＲ東日本と協議していきます。

利 用 促 進		
25	<p>バスや路面電車を意識した以下のような運行体制により利便性を向上させて利用促進するとともに経費の削減を図る。</p> <p>運行本数を増やす 最小限の施設・設備で新駅を設置 長野・妙高高原間の運賃を均一料金とする 乗車時はフリー乗車とし、運賃は降車時に車掌が徴収</p>	<p>開業に向けて、運営協議会などの地域の声を取り入れながら、利用促進につながる運行計画・営業計画を検討していきます。</p>
26	<p>車掌を地元から採用し、地域の雇用促進を図るとともに、地域のPRを行い観光宣伝に繋げる。</p>	<p>沿線人口の減少が見込まれる中で、観光での利用を拡大することが必要なことから、沿線地域と連携した観光資源のPRに取り組んでいきます。</p>
27	<p>長野などの都市部から山岳地帯に車窓風景が変わる特性を生かすとともに、魅力ある車両の導入、多彩なイベントの開催、イベント列車の企画などにより、新潟県とも協議して他地区から利用者を呼べる方法を研究すべき。</p>	<p>沿線の魅力ある観光地などの様々な資源を活用し、住民組織、行政機関、関係団体等が一体となり、新潟県、JR東日本などとも連携を図りながら、利用促進に取り組んでいきます。</p>
28	<p>路線名には、信越県境（長野・新潟県境）を走るの、「信越」の文字を入れてほしい。</p>	<p>利用促進の一環として、マイレール意識の向上を図るため、愛称を含めた名称の公募について検討し、地域に愛される鉄道となるよう取り組んでいきます。</p>