

長野以北並行在来線基本スキームの概要

長野以北並行在来線対策協議会

基本スキームの位置付け

- I 地域の住民、企業・団体、交通事業者などが長野以北並行在来線を地域全体で支えていくための指針
- II 県・沿線関係市町が長野以北並行在来線の経営基盤を構築していくための指針

1 基本方針

- I 地域住民の日常生活に欠かすことができない交通手段
 - 〔高校生や高齢者などを含め、通勤・通学・通院・買物などで多くの人利用〕
- II 長野県内をはじめ全国と繋がる交通網の一部
 - 〔長野駅で新幹線やしなの鉄道方面などと、直江津駅では北陸本線などと接続しており、観光やビジネスでも重要な役割〕
- III 地域社会・経済の発展に欠かせない重要な社会基盤
 - 〔長野以北並行在来線は、この地域全体を支える交通基幹軸〕

引続き存続させなければならない

長野以北並行在来線を
地域全体で支え、
地域と共に創り上げていくことにより
「地域に愛される鉄道」
を目指します

項目別の考え方

2 経営主体

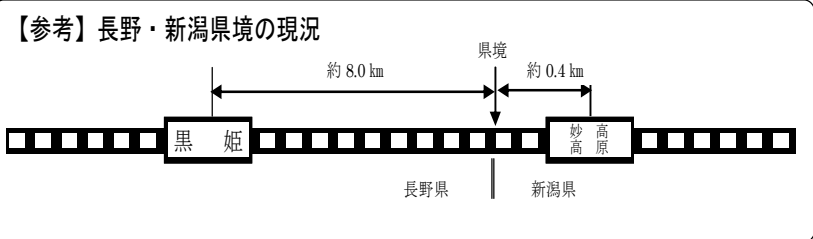
- しなの鉄道(株)が、軽井沢・篠ノ井間と一体で運営することで検討
 - ① 一体運営により、初期投資負担、運行経費が削減され、効率的な経営が可能
(長野以北並行在来線の開業後 30 年間の収支予測)

事業手法	長野以北 単独運営	県内区間一体運営の場合の長野以北区間相当
初期投資あり	▲171.7億円	▲148.4億円
初期投資なし	▲47.5億円	▲27.4億円

- ② しなの鉄道(株)には鉄道運営に必要な技術・経営ノウハウがあり、安全・安心な運営が可能
- ③ 新潟県は、三セクを設立し、県内区間を単独で経営する方向で当面の検討を進めている
- ④ 長野以北地域全体で利用促進に取り組むとともに、しなの鉄道(株)の経営が圧迫されない仕組みづくりを検討

3 経営区間

- 長野県内区間（長野・妙高高原間）とすることで新潟県と協議



4 運行計画

- 現行の運転区間・本数を基本に、地域住民や観光客が利用しやすいダイヤを経営主体で検討
 - ※長野・直江津間の直通運転について、新潟県と協議

5 施設・車両

- しなの鉄道(株)の施設・設備を最大限に活用
- JR東日本の施設・設備の譲受けを協議
- 適正な規模で運行に必要な施設・設備を整備
 - ※ 車両や駅舎の一部を地域や利用者の協力で整備することを検討

6 運賃・収入

- しなの鉄道の運賃を基本に経営主体で検討
(しなの鉄道の運賃は、JR比べ、定期外 1.24 倍、通勤定期 1.49 倍、通学定期 1.61 倍)

7 初期投資・資金

- 開業に要する費用を極力抑制
- 県・沿線関係市町、経済団体などに出資を要請
- 初期投資に対する県・沿線関係市町からの補助を検討
 - ※ 個人や企業などにも幅広く支援を募った経営安定に向けた基金の必要性について検討
 - ※ 国に対してJR貸付料を活用した財政支援を要請

8 組織体制

- コンパクトで効率的・機能的な組織体制を構築
 - ※ 開業に向け必要な要員を計画的に採用・養成
 - ※ 必要に応じてJR東日本の協力を依頼

9 利用促進

- 地域住民を中心とする主体的な取組
- 地域全体で長野以北並行在来線を支え、利用の拡大を目指す
 - ※ 地域住民の団体、経営主体、県・沿線関係市町、関係団体等が参加する運営協議会(仮称)を設置

今後のスケジュール

平成 23 年度

- 基本スキームを基に、より詳細な収支見込み、運行計画等を検討

- 長野以北並行在来線経営基本計画(仮称)を策定(出資額、投資額等)
- 地域主体の利用促進の取組(開業後も継続実施)

平成 24 年度～

- 本格的な開業準備作業

平成 26 年度中

- 開業