

長野県新総合交通ビジョン検討委員会 (民鉄4社・意見交換会) 議事要旨

- 1 日 時 平成 24 年 7 月 11 日 (水) 午前 9 時 ~ 10 時 10 分
- 2 場 所 長野県庁西庁舎 110 会議室
- 3 出席者 (敬称略、順不同): 19 名

【交通事業者】

氏 名	所 属 等
タカダ ヒサオ 高田 久夫	上田電鉄株式会社 常務取締役
コバヤシ フシゲ 小林 史成	アルピコ交通株式会社 取締役 総合企画本部長
イリエ キヨカ 入江 清隆	長野電鉄株式会社 鉄道事業部 課長
ヤマダ タカシ 山田 隆	しなの鉄道株式会社 専務取締役

【検討委員】

氏 名	所 属 等
クロカワ タケシ 黒川 洸	一般財団法人 計量計画研究所 代表理事
アオキ マミ 青木 真美	同志社大学商学部 教授
クボタ カツシ 久保田 勝士	長野県町村会総務文教部会 (高山村長)
スズキ フミヒコ 鈴木 文彦	交通ジャーナリスト
タカセ タツオ 高瀬 達夫	信州大学工学部 准教授
ミキ マサオ 三木 正夫	長野県市長会総務文教部会 (須坂市長)
ミズモト マサトシ 水本 正俊	社団法人 長野県経営者協会 専務理事
ヤナギサワ ヨシヤス 柳澤 吉保	長野工業高等専門学校 環境都市工学科 教授

【オブザーバー】

氏 名	所 属 等
タカハシ ツネオ 高橋 恒男	国土交通省 北陸信越運輸局 長野運輸支局長 (国土交通省 北陸信越運輸局 企画観光部長代理)
ミズサワ ヨシユキ 水澤 良幸	国土交通省 関東地方整備局 長野国道事務所 計画課長 (国土交通省 関東地方整備局 企画部長代理)

【事務局】

氏 名	所 属 等
ホッタ フミオ 堀田 文雄	長野県 企画部 交通政策課長
ワタナベ タカヒデ 渡辺 高秀	長野県 企画部 交通政策課 課長補佐
ホソカワ ヤスシ 細川 康	長野県 企画部 交通政策課 課長補佐兼交通企画係長
セキ ショウイチロウ 関 昇一郎	長野県 企画部 新幹線・在来線企画室長
ミズマ タケキ 水間 武樹	長野県 建設部 道路建設課 企画幹兼計画調整係長

4 黒川委員長あいさつ

ご多用のところありがとうございます。

ご存知のように、知事より15年先の交通ビジョンを作るよう言われまして、私達は、長野県の交通の課題などを、地域の首長さんとの意見交換会をとおして把握しているところです。

首長さんとの意見交換会をほぼ終えて、今日は、交通事業者のみなさんとの意見交換会を開催することとなりました。

日々の事業の中で、お気付きになられている点など、忌憚のないご意見を賜りたいと思いますので宜しくお願いします。

5 意見交換

以下のとおり、出席者による意見交換が行なわれた。

(上田電鉄株式会社 高田常務取締役)

別所線は、年間118万人の利用者があり、そのうち観光が12万人、12%を占めている。これまでに2度廃線の危機があり、平成16年に公的支援で別所線の存続が図られた。地域公共交通を軸とした地域の活性化計画が必要不可欠である。結果として多くの経済波及効果をもたらすと考えている。

県が行った交通意識調査の結果でも高齢になった時の日常生活の対応は公共交通を利用するという回答が各地域で多かった。沿線の人口減少は歯止めがかからない。これからは、観光路線としても活用することが必要で、そのためには、上田に観光客を継続的に呼び込むことが必要である。

このような状況を踏まえ、今後も行政をはじめとする地域の支援が必要

不可欠。地域の財産である私ども地域公共交通を維持存続していくため、県の取組を明確にしてほしい。

(アルピコ交通株式会社 小林取締役)

昭和 58 年の台風災害で一部廃線となり、現在の新島々駅までの路線となっている。昭和 40 年代がバス、鉄道の輸送のピークで、利用者は 300 万人を超えていた。ここ数年については、利用者が下げ止まりから、微増となっている。全利用者の 3 分の 1 が定期外、3 分の 2 が定期であり、定期のうち通学が約 80 万人で 8 割を占めている。

グループの多角化経営により、平成 19 年に私的整理の申し出をしたが、平成 23 年には経営を再建した。今後安全性への投資が必要であり、向こう 8 年間で 20 億円強を予定している。輸送人員を増やし、効率的に経営を行いたい。(行政には、) 長期の継続的な支援をお願いしたい。色々な活性化策を図りながら事業を進めていきたい。

(長野電鉄株式会社 入江課長)

当社は、1920 年の河東鉄道株式会社でスタートした。平成 19 年度に木島線を廃止し、平成 23 年度に屋代線を廃止した。今は長野 - 湯田中間の路線を運行している。地方鉄道では、珍しく特急を運行しており、観光路線と沿線住民の足という 2 つの顔がある。

長野～湯田中駅間を利用する観光客については、非常に減少しており、志賀高原も停滞している状況。このような状況化で長野線の沿線市町村と活性化協議会をつくり、利用促進に取り組んでいる。小布施町の電車広場では古い車両のペンキ塗りのイベントも行った。緑化事業も進めており、利用促進に向けて駅を起点にした住民と活性化に取り組んでいる。

施設等の老朽化が進んでおり、トイレの改修などを、地域の要望を取り入れながら行っている。赤字路線を抱えていたが、採算が取れる長野線が残ったので、今後はサービスの改善・向上を積極的に推進したい。

(しなの鉄道株式会社 山田専務取締役)

全国初の並行在来線としてスタートし、今年 15 周年という節目の年を迎えた。平成 17 年度から 7 期連続で黒字を計上しており、地域の足として発展してきたと自負している。

幾つかの課題を抱えており、最たるものが輸送人員。開業以来、利用者は減少しており、平成 22 年度はついに、生命線として死守してきた年間利用者数 1,000 万人の大台を切ってしまった。このことにより、会社を

挙げて大変な危機感を持ったところ、平成 23 年度は増えたが、東日本大震災からのシフトや高速道路休日上限千円の終了の影響が大きいと考える。

今後は、施設の整備や修繕、更新の費用が増えていく。長野以北の経営もしなの鉄道が受け入れるが、厳しい経営が予想されている。

収入の根幹である運賃収入を確保するため、利用者の確保・増加に当面会社として最大限努力する。増客作戦を 3 月につくった。

鉄道利用にあたってのハンディを解消して、利用者増を図りたい。例えば、駅まで車で行っても、駐車場がなかったり、駐車場代が高かったりする。あるいは、行き先でも乗り換えがよくないなどの課題がある。

事業者だけで改善するのは限界があり、地域、行政との連携が必要である。しなの鉄道から見た 2 次交通の連続性が必要。路線ごとや行政区域で別れていることから、できたら、行政でマネジメントしてほしい。

駅は重要な施設。駅を中核としたまちづくりをお願いしたい。沿線地域との連携も必要。

長野以北については、当社内でも準備を進めているが、利用促進が大きな課題。悲観論が多いが前向きに捉えたい。長野以南とはまた一味違うスポットが多く、ポテンシャルは結構ある。新幹線の飯山駅ができるので、新幹線や在来線などを使って周遊できるような戦略が必要。軽井沢も含めればおもしろい。地域と連携した取組を今後進めていきたい。

(委員)

長野電鉄さんの現在の輸送状況を教えていただきたい。

(長野電鉄株式会社 入江課長)

お客様の不便さの解消が必要だと認識しているが、事業者間、地域間のマネジメントを取るのが大変。そういう場をつくっていただきたい。

輸送状況については、定期外の利用者は下がり続けている。長期的には定期の利用者も減る。これに歯止めをかけないと厳しい。柳原駅を改築したが、随分前のこととなるが、山ノ内町では、湯田中駅旧駅舎を改修して、重要文化財として残している。場合によっては、昔の面影を残して、新しくするというのが当社の考え。鉄道は、移動手段であって、目的があって乗るのが一般的だが、中には極僅かではあるが、電車に乗ることが目的の人もいる。それぞれの沿線地域で移動する目的が必要。

(委員)

施設の老朽化は共通の課題だが、営業の見込みはどうか。上下分離についてどう考えるか。駅を大切にすることというのは、私も主張してきたこと。人が集まる場所の活性化についてどう考えるか。

(しなの鉄道株式会社 山田専務取締役)

営業は、経費節減や合理化を進めてきている。しかし、運賃収入が減ってきていることは、経営に影響を与えると考える。駅を町のステーションと位置付けているが、地域や地域の行政が駅を運営することともあってもよいと考える。地域住民が交流する場として無料で貸し出すことも取り組んでみたい。

(アルピコ交通株式会社 小林取締役)

会社再生の時、受け入れるところがあれば上下分離は可能と考えた。鉄道事業には、30人が関わっているが、安全性の技術の継承が必要である。上下分離は可能かもしれないが、長い目で見ると人のことも含めて考えることが必要。(専門職なので人材育成等にプラスのコストが発生する可能性がある。)有人駅は3駅あるが、地域の人に支えられている駅もある。沿線は、これからも人口集積が見込めない地域であるし、国道19号が改良されることを考えると利用者の増加は難しい。住民の足を確保することが目的となる鉄道を目指している。目新しさがない中でも、利用してもらえよう、社を挙げて取り組んでいるところ。

(上田電鉄株式会社 高田常務取締役)

鉄道単体では、年間約3,000万円の赤字、上田市からの運行費補助、それから、私どもの附帯事業の駐車場経営の収入で黒字化を継続している。輸送人員の減少に歯止めがかからないが、更なる利用促進、関連商品の販売等に取り組む、何とか維持していきたい。上田市の補助もあり、老朽化施設の設備投資として年間2億円程、投資している。上下分離もありと考えるが、自分の資産を自分で守るといった職員の安全に対する意識があるので、上下分離は簡単ではないと感じる。

駅のステーション化については、現在、15ある駅のうち、3駅が有人駅で、残りの12駅が無人化となっているが、無人駅でいたずらをする人がいるので、そのまま解放するのはどうかと考えている。

別所線の位置付けとして、この別所線を使っているいろいろなことを学んでもらい、教育の場になってもいいのではないかとこの考え方があり、別所線という地域の財産を使って親しみを持ちながら勉強していくという

取組を継続して行っているところである。

(委員)

住民は鉄道に対する期待が大きい。過去の収支状況を示してほしかった。乗客を増やすための方針を資料で出すことが必要。「まちのステーション」というのは非常に大切なこと。須坂駅で地元の人がイベントを行うが、イベントで使うセットを毎日片付けるように言われているが、邪魔にならないところなので、片付けなくてもよいようにするなどイベントに協力してほしい。また、イベントのチラシを他の駅にも置けるようにしてほしい。

一般的なことをいうと、鉄道会社はかつて非常にいい時期があり、成功体験があるが、これからは厳しい時代になる。住民に愛されることが大事。地域との間に壁を設けずに受け入れることが必要。防犯のチラシを配布する時、長野電鉄から厳しいことを言われるが、そういうことを言わずに協力してほしい。

サービスの向上と言うが、利用者がどういうことを求めているか知っているかが大事。今は、駅のバリアフリーと同時にトイレの改善が必要。苦情が多いが、一つ一つ解決することが評価につながる。回答があやふやだったり、放置することがよくない。今の住民はできないことはできないと言えば理解する。

(委員)

基本スキーム策定の取組の時、沿線住民向けの勉強会で講演をしたが、沿線の住民の方々は、その次にどうしたらよいか分からない。経営状況も含めて示して、できないことはできないということで、意見交換をしてほしい。沿線の意見をどれだけ取り込めるかが大事。沿線の住民と話をしているが、もっと踏み込まないと住民も分からない。駅毎に支援団体をそれぞれ作っているが、その支援団体を連携させる取組を考えてもらいたい。

(長野電鉄株式会社 入江課長)

住民等との意見交換が足りないのかなというのが、正直な感想。チラシ配布の件は、決して制約しているわけではないが、チラシをその場に捨てられる方もおり、駅の美化を図るうえで制限も必要と考えている。たがを緩め過ぎるとあれもこれもとなるのでは、と感じている。沿線市町村のイベントを紹介するチラシ、ポスターは、ご要望があれば無料で掲

載したり、配布に応じる準備があるということでご理解いただきたい。

トイレの改修に関しては、須坂駅に対して要望があったことは承知しているが、いずれにしても、できることとできないこと、できても時間がかかることがあるので、そういうことに取組まないということではないので、ご理解を願いたい。

(上田電鉄株式会社 高田常務取締役)

15 駅中、トイレは3駅にある。トイレについては、きれいで使いやすくしていこうということで、別所温泉駅のトイレを昨年度改修し、観光協会さんに管理をお願いしている。無人駅は管理上のことが問題。

別所線は塩田平という観光の名所に位置しており、ハイキングコースもあり、途中の駅から電車に乗るといってお客様もいるので、そういった必要な場所には、トイレを設ける必要があると考えている。

(委員)

委員から色々なことを言わせていただきましたが、これで鉄道事業者さんとの意見交換会を終わりにしたいと思います。どうもありがとうございました。