



屋代線特集号!

屋代線

鉄道を考える住民集会 開催される



去る8月29日(月)18時30分より松代文化ホールにおいて『屋代線 鉄道を考える住民集会』を開催致しました。平日の夜の開催ということでありましたが、310名を超える大勢の皆様にご参加いただき、大変盛り上がった集いになりました。集会では中島松代地区住民自治協議会会長のあいさつ、綿内若穂地区住民自治協議会副会長の連帯のあいさつの後、東北大学大学院専門研究員 古平浩先生に「廃線を前によみがえった鉄道 - 鉄道とまちづくり -」の演題でご講演をいただきました。



講演では全国の地方鉄道の存続に向けた取組事例、成功事例、地域の再生・活性化に果たす鉄道の役割の重要性等、今松代地区が抱えている課題に対する重要な内容でした。

バス代替と鉄道の活用(案)の提案と経過報告は資料(次頁以降に掲載)に基づき中島会長から行われ、その後参加者の皆さんとの質疑・意見交換を致しました。参加者からの質疑・意見交換では多くの皆様から「鉄道の活用によるディーゼル列車での

再生」を求める意見が出されました。又、長野電鉄木島線の廃線後5年で利用者が50%となっている実態、飯山から中野の学校に通えなくなったために下宿せざるを得なくなった、病院への通院が出来ない、等廃線による影響の大きさについての発言もありました。

当日参加者からのアンケート結果につきましては、紙面の都合上掲載できませんので、8月31日の信濃毎日新聞、長野市民新聞を是非ご覧いただきたいと存じます。

次頁以降の資料は住民集会会場で配布致しました資料です。ご覧頂きご意見を事務局(278-1885)まで是非お寄せ下さい。



長野電鉄屋代線廃止後について（提案）

はじめに

松代・若穂両地区では、先人たちが大変な苦勞をして、実現させた 90 年の歴史を持つ、長野電鉄屋代線の危機として、地域を挙げて存続に向けて取り組んできた。

しかし、来年 3 月末をもって、廃止されることが決定している。

現在、両地区で、「バス代替」について、検討中である。議論を進める中で、幾つかの問題点が明らかになっており、今回それらの問題点を指摘しつつ、バス代替から「鉄道の活用」に向けた、新たな(案)を提案させていただく。是非とも再検討をお願い申し上げたい。

バス代替よりも有利な、ディーゼル車のメリット

バス代替には、後段に記載のような問題点があり、バス代替が強行されれば、いずれは、バスの運行自体が行き詰まり、廃止される可能性が大である。現在の案では利用者 46 万人の 4 割、20 万人の利用を予想しているが、輸送能力不足や時間の不安定さからすると、当然である。

もし、鉄路が活用できれば、ここ、10 年、46～50 万人の利用者で安定している乗客数の推移からすると鉄路を継続することが自然であります。鉄路の活用を真剣に検討し、将来にわたって、公共交通機関として考えられるのは、安易なバス代替ではなく、地域の大きな資産である、鉄路を活用した、ディーゼル車による運行で、経営の再生を図るべきであり、その優位性は、電車やバスを大きく上回ることが明白である。

以下、鉄路を使つての、鉄道事業について、提案したい。

長野電鉄は、施設・設備を全て、無償で 3 市に譲渡しても良いとの意向がある。

- ・ 3 市が、無償譲渡を受け、鉄道事業法で定める、第 3 種鉄道事業者として、鉄道事業免許を取得する。これに、長野県にも参加を願う。
- ・ 鉄路を利用して、第三セクターの第 2 種鉄道事業者が、鉄道事業免許を取得して、運行する。いわゆる、上下分離型の鉄道事業である。
- ・ 3 市並びに長野県が、第三セクターについての足並みが揃うことが必要である。
- ・ 鉄道施設・設備の無償譲渡には 3 市より正式に申し込みが必要である。

ディーゼル車導入にあたり

- ・ 程度の良い、ディーゼル車が確保並びに運転手の確保が必要である。これは、JR の理解と協力が必要であり、正式な組織が立ち上がり協力を申し入れることにより検討可能とのことである。
- ・ 給油設備が必要となる。石油メーカーがタンクを設置する制度がある。
- ・ 運行管理・信号やポイント切り替え装置・列車運行上の安全設備(CTC)は、現況のまま、長野電鉄に協力を依頼し運行管理を委託する。設備を切り離し、自前とするには、多額の設備投資が必要となるため無理である。
- ・ 保安装置(踏切)・線路・保線に係る問題 現状の設備を利用する。メンテナンスは、業者委託をメインとする。
- ・ 利用者増を目指し、ダイヤ編成を容易にするため、雨宮駅の列車交換駅化が必要と思われる。自動制御装置等の費用概算を見極めた上で検討する必要がある。

経営的に成り立つか

- ・ バス代替時の赤字補填額 7 千万円を、同様の条件とし、ディーゼル運行でも損益見込みも同様レベルで維持したい。
- ・ 施設の整備・維持を除いた、運営に係る部分の黒字化を目指し、常に経営改善・収入の安定確保を図る。全国に成功例があるので参考に戦略を組み立てる。
- ・ 朝夕の通勤・通学者の利便性の向上、しなの鉄道・新幹線との接続改善、観光列車の位置付けをしながら、地域観光と一体的なイベントの取組、地域住民等によるサポーター制度

の導入等、積極的な営業戦略を構築する。

- ・ 松代・川田・綿内の駅舎を利用したマーケットを併設し、地元農産品やオリジナル商品の開発・販売を行い、これらの物販による運賃外収入の増加を目指す。

公的負担と地元負担について

- ・ 鉄道事業では、施設整備費・車輛検査費が、大きなウェートを占める。バス代替に伴う、バス購入費等の設備投資が、1億4千万円、赤字補填分が、7千万円となっているが、これら設備投資額・赤字額を施設整備・維持費等へ充当する。
- ・ 行政の負担と、長野電鉄の協力が実現すれば、当然、地元負担も必要となる。
- ・ 地元としても、相当の覚悟を持ち、住民や市内外の企業から寄付を募り、ディーゼル車輛4両(3千万円×4両)の購入資金の相当程度に充当したいと考えている。現在、地元は勿論、長野市内外からも協力同意の声が沢山寄せられている。
- ・ 地元は、困難を乗り越え、住民や各種団体の総力を結集して、資金確保に全力を挙げる決意である。

未曾有の大災害をもたらした東日本大震災で多くの第三セクター鉄道が大被害をこうむりました。復興には多額の費用がかかりますが復興にむけ努力しております。鉄路が地域にとっていかに重要であるかを物語っています。安易な鉄路の切り捨ては地域の生活・文化・経済・観光等に大打撃を与えることとなります。

バス代替のデメリット

現在バス代替の作業部会が松代地区でもスタートし、バスのルート・停留所の検討をしております。利用者の中心である中学生、高校生の通学、サラリーマンの通勤、高齢者の病院通い等々公共交通機関を必要としている人々にとって、バス代替はどう影響するのか。バス料金、電車との接続割引・接続を含めたダイヤ編成等々の今後の検討課題もあります。バス代替の検討の中で以下のような問題点が考えられております。

定時性の確保が困難

国道403号線の渋滞による遅れが懸念される。通勤・通学客にとっては、大問題。

電車の所要時間に対し、通常、渋滞無しで2倍以上かかる。雨・雪の場合は、更に大幅な遅れとなり、通勤・通学時間の遅れは、利用者の激減となる。

屋代線の廃止を予想してか、今春の戸倉・上山田方面からの松代高校入学者、松代中学から須坂方面への高校入学者、若穂から屋代方面への高校入学者が激減。来春開校の中高一貫教育を目指す、屋代中学への進学も困難となる。

国道403号の道路改良の遅れ

須坂インター周辺の井上、綿内、関崎橋周辺、柴地域等の渋滞。大型車のすれ違いが困難な小島田、岩野地域、紺屋町から清野にかけての狭い道路での自転車と車のすれ違いは接触事故等の危険性をはらんでいる。当面、道路改良の見込みは無い。事故が起きてからでは、遅い。

利用者の大幅な減少

第13回活性化協議会の資料によると、今後の必要経費の算出の項で、赤字補填額の0.7億円の根拠として、現在の利用者の4割の利用と仮定して、バス代替案が検討されている。残りの6割は、車又は、自転車・家族の車での送迎等を予想しているが、これは、必然的に交通渋滞を更に悪化させ、益々、利用者が減少することが明白である。

危険性が増大する

沿線は、道路幅が狭く、路肩の未整備箇所が多く、冬季の露天でのバスの待合は大変厳しい。線路を走る電車は、急発進・急ブレーキはほとんどないが、バスは、急発進・急

ブレーキは日常である。バスの乗降時の事故の危険性は、電車に比べ高い。

運賃の高騰に繋がる

現在の屋代線利用者への激変緩和措置として、電車運賃から、バス運賃へ段階的に値上げを検討するとしているが、3年間かけて1.75倍に値上げされると聞いているが、事実とすれば、益々、バス離れが進むことになる。

この他にも、輸送能力の低さや費用、赤字幅の増大などのデメリットが考えられる。

おわりに

「**鉄道が、廃線となると、即、地域の衰退・過疎化につながる。**」廃線となった全国の事例が示している。鉄道が無くなると地図上から地名が消える。地域住民や地域経済、地域観光にとって、計り知れないダメージがある。

未曾有の災害をもたらした、東日本大震災により、今後の電力不足が日本社会に与える影響を考えた場合、公共交通機関としての鉄道は、欠くことのできない社会インフラとしての役割を担うことになる。

現在は一家に2~3台の車を所有する時代となり、道路も整備され、車での移動が中心の世の中となっているが、今後の時代変化は、化石燃料が無尽蔵に維持できる保障はない。

米国では、嘗て、車社会の発達に押され、廃線を余儀なくされた鉄道が、今も国の法律で鉄道が保持されていて、近年では再び、新幹線等の技術で高速鉄道が甦る方向と聞いている。

鉄道は、地域住民にとって、特別な思いがある。大正10年頃、当時の松代町が、3年かけて地元で資金を作り、当時の鉄道会社に、松代駅周辺の8千坪の用地を無償で譲渡した歴史があり、今でも、松代沿線には、用地提供により長野電鉄の株主が多く存在しており、沿線の他地区でも同様の協力体制があったことが、歴史資料に掲載されている。

季節毎に、アルプスの山並みを背景に、折々の風景の中に溶け込んで走る列車は、自然を愛する全国のマニアにアピールできる。郷土を共にする仲間にとっても「心の故郷」であり、郷土の誇りと思い出につながっている。

郷土の原風景、屋代線の鉄道を活かした列車を、是非とも残していきたい。

設備内容	長電	ディーゼル	バス代替	備考
運転保安に関するもの	202			長電と調整して決定していく
綿内変電所	600	0		
橋桁塗装	12	22		
一般軌道部(レール)	832.5	207		30kレール8k分を50kレールに交換
構内軌道部(レール)	667.5	0		構内軌道部は当面やらない
踏切道改修	26	26		
車両導入	760	138	120	3千万円×バス4台、ディーゼル車4台分
停留所等			20	バス停150万×13カ所
合計	3100	393	140	
収支予測				
運賃その他の収入	93	120	40	運賃以外のその他収入を見込む
営業支出他	252	190	110	
赤字額	159	70	70	
輸送人員	453,752	約500,000	181,501	
	21年度実績	22年度実績	21年度×4割	松代地区住民自治協議会

~ 編集後記 ~

前号協議会だよりでもお伝えしましたが、7月にピアトレインが運行しましたので、参加してきました。電車内で飲むビールは格別で、ほろ酔い気分が家路につきました。

