

「長野以北並行在来線基本スキーム案」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23年2月18日（金）～3月17日（木）
- 2 意見提出件数 28件（意見提出者13名）
- 3 御意見の概要

番号	御意見の要旨	協議会の考え方
○ 基本方針		
1	この路線は沿線住民にとって生活路線であり通勤、通学の利用者は多い。廃止となれば沿線地域は衰退必死であり、生活そのものに重大な影響を及ぼすことと考えられる。	長野以北並行在来線は、地域住民の日常生活に欠かせない交通手段であり、全国とつながる交通網の一部となっており、地域社会・経済の発展に欠かせない重要な社会基盤であることから、引き続き存続させなければならないと考えております。
○ 経営主体		
2	並行在来線と新幹線は経営が同じでなければ不便であり、JRが引き続き経営をすべきである。	平成2年の政府・与党の申し合わせにより北陸新幹線の開業に伴い長野以北並行在来線はJRから経営分離されることになっていますが、厳しい経営状況が見込まれることなどから、JRの関与も含めた新たな仕組みづくりを国に対し引き続き要請してまいります。
○ 経営区間		
3	運営区間は、長野・妙高高原とするよう強く働きかけること。間違っても、豊野以北とならないように。	長野県内（長野・妙高高原間）について責任を持って並行在来線として運営する必要があると考えており、ご意見の内容も踏まえ、今後、JR東日本と協議してまいります。

4	長野・豊野間は、J R 飯山線車両が乗入れていること、北長野に J R 車両基地があること、J R からの譲受資産の取得費用が軽減されることから、経営区間は、長野・妙高高原間ではなく、豊野・妙高高原間として欲しい。	長野県内（長野・妙高高原間）について責任を持って並行在来線として運営する必要があると考えており、今後、J R 東日本と協議してまいります。
○ 運 行 計 画		
5	軽井沢・直江津間を各社で相互乗り入れを実施し、直通列車を運行する。	直通列車については、利用促進を図る観点からも一つの方策と考えられますので、今後、経営主体で検討してまいります。
6	料金収入と経費バランスから考えれば値上げは仕方のないことと考えるが、それに見合うサービスの提供（通勤通学時間帯の増便、適正なダイヤ編成、駅周辺の整備による誘客、駅とその周辺を一体的に結ぶ公共交通アクセスの整備など）が望まれる。	安定した経営を行い、地域住民や観光客などが利用しやすい鉄道とするため、利用者のニーズにあわせたダイヤ編成などについて、今後、経営主体で検討してまいります。
7	長野・直江津間は日中 1 時間に 1 本、朝夕ラッシュ時は長野・妙高高原間に 1 時間 1 本の折り返しが欲しい。	現行の運行本数等を基本に、地域住民などが利用しやすいダイヤとなるよう、今後、経営主体で検討してまいります。
○ 施 設・車 両		
8	除雪機、保守管理機器などを J R と共有し、J R 部分を含め計画的な保守（発注）を行い、経費の節減を図る。また、輸送量から判断し、不要な複線区間の単線化を図る。	厳しい経営が見込まれており、効率的な運行体制の構築により経費削減に取り組む必要があると考えておりますので、ご意見の内容も踏まえ、今後、検討してまいります。
9	いきいき地域のまちづくりのため、利用者が見込める北長野・三才間に新駅の設置が必要。	新駅の設置については、まちづくりの観点からも、まずは地域において、十分に検討していただく事が必要と考えております。その上で、利用者の利便性の向上や利用促進の観点から、地域と経営主体が一体となって検討していく課題と考えております。

10	<p>しなの鉄道の車両は 30 年以上経過した古い車両であるが、首都圏で走っていた 209 系車両が廃車となっているので、しなの鉄道に導入してはどうか。</p> <p>長野・直江津間やしなの鉄道の快速列車に成田エクスプレスの 253 系車両を導入すべき。</p>	<p>車両の譲受けについては、ご意見の内容を含めて経営主体で効率的な運行ができるよう検討を行い、J R 東日本と協議してまいります。</p>
11	<p>施設を譲り受ける際には、J R の言い値にならないようにすべき。車両等も安易に中古を押し付けられないことがないように。</p>	<p>J R 東日本からの資産の譲受けに当たっては、適正な価格となるようよう協議してまいります。また、効率的な運行ができるような車両の導入について、今後、経営主体で検討してまいります。</p>
○ 収 入・運 賃		
12	<p>長野・直江津間を一体運営し、新幹線に比べて割安な運賃とすれば利用者が増えると思う。</p>	<p>ダイヤ等の運行計画や運賃については、今後、経営主体で検討するとともに、新潟県と協議してまいります。</p>
13	<p>長野以北区間をしなの鉄道が引き受けることにより、現行区間の運賃の値上げが懸念される。</p>	<p>長野以北区間をしなの鉄道が引き受けることにより、しなの鉄道の経営が圧迫されない仕組みづくりを検討することとしております。</p>
14	<p>軽井沢・直江津間の運賃体系を一本化し、複数の会社を利用する場合にも、初乗り運賃を二重・三重に支払うことをしないようにして欲しい。</p>	<p>ご意見の内容については、詳細な収支見込み等を踏まえて、今後、経営主体で検討してまいります。</p>
15	<p>青春 18 切符など J R が発売するフリー切符を利用できるようにすることや、北信州フリーパスなどしなの鉄道・J R 東日本・長野電鉄の 3 社共通乗り放題切符、海水浴列車などを企画し、観光目的の利用者を増やす。</p> <p>また、駅前駐車場を整備しパーク＆ライドを推進することやノーマイカーデーや平日昼間割引回数券など環境にやさしい商品を企画することにより増収を図る。</p>	<p>沿線人口の減少が予想される状況では、地域住民の利用だけでなく、観光やビジネスでの利用を増やすことが重要と考えています。</p> <p>このため、企画切符・企画列車などによる運賃収入の増加を図ることについて、今後、経営主体で検討してまいります。</p>

○ 初 期 投 資・資 金		
16	J R 東日本からの鉄道資産購入にあたっては、簿価の1割程度又は無償で譲渡とするように交渉されたい。	J R 東日本からの資産の譲受けにあたっては、適正な価格となるよう協議してまいります。
17	初期投資費用を軽減し、安定経営を図るため、J R 東日本からしなの鉄道への出資を求めるべき。	厳しい経営状況が見込まれており、安定した経営を図るため、J R の関与も含めた新たな仕組みづくりを国に対し引き続き要請してまいります。
18	国に環境税の創設を働きかけ、環境にやさしい鉄道事業への補助を要望する。	しなの鉄道をはじめ並行在来線各社の経営は大変厳しく、長野以北についても赤字が見込まれる中、これまで国に対して並行在来線への財政支援などを要請してきたところですが、今後も引き続き要請してまいります。
19	平成9年の県と沿線市町村との確認書では、①県が責任をもって存続を図る、②市町村に極力財政負担をかけないように努力する、③沿線住民の利便性を確保する、とあるが、沿線自治体に多額の負担を求めることは納得できない。県が全額負担する覚悟でお願いしたい、そうでなければ、およその負担割合をこの段階で示すべきである。	平成9年の確認書に基づき、県と沿線関係市町で長野以北並行在来線対策協議会を設立し、これまで各種調査を行いその結果を踏まえ並行在来線基本スキームを検討してきました。 基本スキームでは、県、沿線関係市町、沿線住民それぞれの役割が示されておりますが、平成23年度に詳細な収支計算を行い、経営基本計画（仮称）を策定する中で、具体的な出資額、投資額、負担等を検討してまいります。
20	しなの鉄道の経営を圧迫しないよう長野以北については、上下分離してはどうか。また、除雪等の経費については、道路維持の考え方で、県で負担する訳にはいかないか。	県が鉄道施設を保有し経営主体が運行を行う上下分離については、今後の詳細な収支計算に基づいてその必要性を検討してまいります。
○ 組 織 体 制		
21	しなの鉄道に乗り入れるJ R 東日本の115系をJ R に運転してもらおう。 北長野、豊野などの駅に若い女性職員を配置し活性化を図る。 長野以北をワンマン運転にする。 黒姫駅にコンビニを誘致し駅の管理を委託する。	効率的・機能的な組織体制を構築していく中で、ご意見の内容につきましても、今後、経営主体で検討してまいります。

○ 利 用 促 進		
22	沿線市町は駅に駐車場を確保し、利用促進を図って欲しい。	利用者を増やすためには、パーク・アンド・ライドなどにより、車から鉄道への乗換えを進めることが必要であり、そのために、まずは沿線市町を中心に地域住民の皆さまと一緒に検討していただく事が必要と考えております。
23	車から鉄道にシフトするためには無料駐車場を駅に併設して整備することが必要。	利用者を増やすためには、パーク・アンド・ライドなどにより、車から鉄道への乗換えを進めることが必要であり、そのために、まずは沿線市町を中心に地域住民の皆さまと一緒に検討していただく事が必要と考えております。
24	経済成長が著しいアジア向けとして、英語版ホームページの作成などにより沿線観光地の妙高、黒姫に来てもらう。また、国内向けでは国内大手私鉄と連携したPRや長野駅前に集客施設の誘致を行う。	沿線人口の減少が予想される状況では、地域住民の利用だけでなく、観光やビジネスでの利用を増やすことが重要と考えています。 このため、地域と一緒に知恵を絞り、利用者増による運賃収入の増加や鉄道と連携した地域活性化を検討してまいります。
○ そ の 他		
25	篠ノ井・長野間をJR東日本が運行しているため、軽井沢・妙高高原間のダイヤが自由に設定できず、しなの鉄道の経営悪化の要因となっている。このため、篠ノ井・長野間に新たに路線を開設することが必要と考える。	篠ノ井・長野間に新規路線を開設することは、長い期間と多額の費用が必要になることから困難なものと考えますが、利便性の向上を図ることは重要ですので、ダイヤ設定にあたっては、引き続きJR東日本に協力を要請してまいりたいと考えております。
26	全国で鉄道経営の立直しに成功された方、民間経営で立直しに成功された方に経営を検討してもらい、黒字経営の見通し案を作成してから、どのように実行していくか基本スキーム検討委員会で検討すべきである。	基本スキームは、今後の経営の方向性を取りまとめたものでありますので、平成23年度に、しなの鉄道の協力を得て安定的な経営基盤が確立できるよう具体的な方策を盛り込んだ経営基本計画（仮称）を策定する中で、必要に応じて専門家のご意見をいただくことを検討してまいります。

27	<p>平成2年の政府・与党の申合わせの見直しを国に要請していくが、新幹線開業に間に合わせるために基本スキームを策定すると説明されたが、このことが基本スキームに記載がないと基本スキームだけが先行してしまうことになる。基本スキームの位置付けを国へ要請してもダメだった場合の前提としていることを記載してほしい。</p>	<p>基本スキーム案の位置付けは、ご意見のとおりであり、このことは「はじめに」の中で明記させていただいております。</p>
28	<p>しなの鉄道の経営にプラスとなるので、収益の見込める篠ノ井・長野間をJRから分離すべきである。</p>	<p>篠ノ井・長野間については、総合指令機能を維持することが必要なことや収支で年間約10億円の赤字が見込まれることから、平成21年度に現行どおりしなの鉄道が乗り入れすることが適当であると公表しておりますので、ご理解をお願いします。</p>