

8 今後の方向性に関する検討のまとめ及び方向性の決定

(1) 今後の方向性に関する検討のまとめ

1 長野電鉄の沿革

- ・ 明治期、道路整備は地方行政にとって喫緊の課題であったが、多額の資金を要することから大きな効果が挙げられなかった。そのような中で、河東鉄道株式会社が創立され、物資や旅客の輸送に大きな役割を果たしてきた。

2 屋代線を取り巻く 3 市の社会的状況

- ・ 国勢調査結果から、長野市・須坂市・千曲市（以下「三市」という。）の総人口は各市ともに H7～H12 にはピークを迎え、今後は減少傾向に入ると見込まれる。
- ・ 生産年齢人口は既に減少傾向に入っており、今後の減少も著しいものと見込まれる。高齢人口は増加しており、今後さらに高齢化率が高くなることが予測される。
- ・ 三市ともに事業所数・従業者数は横ばいであるが、若穂地区の従業者数のみ増加傾向であり、H18 の従業者数は H3 の約 60% 増となっている。
- ・ 自動車保有状況は全体として増加が続くが、H17 以降はほぼ横ばいである。
- ・ 長野電鉄長野線、屋代線ともに利用者数は減少傾向であり、また、JR、しなの鉄道及びバスの利用者においても減少傾向にあり、公共交通全般が停滞しているといえる。
- ・ 住宅着工件数、商業地・住宅地の地価公示価格ともに、平成一桁台に比べると、その後下降気味である。

3 統計からみた屋代線の将来推計等

- ・ 将来人口予測をもとに将来利用者数を見通すと、現状の屋代線の利用率のままでは、H53 年度には 289 千人まで減少する。
- ・ 老朽化・安全対策の関係から、屋代線の今後の設備投資計画では、H30 年度までに約 31 億円が必要とされている。また、長野線においては約 50 億円の設備投資が必要とされている。
- ・ 屋代線の維持費用として、車両保守費や電気保守費など、将来にわたって年間約 2 億円が必要とされる。
- ・ 屋代線の収支は、利用者数の減少により収入が落ち込む上、現状程度の維持費用が毎年必要なことから赤字額が年々増大していく。

4 経営分析

- ・ TKC 経営指標を参考として設備投資に対する資金運用について分析すると、債務償還能力及び安全性ともに、理想とされる水準を満たしていない。

5 平成 22 年度事業実施に当たりの取り組み状況及び実証実験等の評価

- ・ 実証実験前の 6 月と実証実験期間中の 7 月～9 月の運賃収入を比べると、7～9% 増加しており、対前年比でも 7 月～9 月は約 10% 増加している。
- ・ 屋代線利用者を対象とした調査では、長野電鉄活性化協議会の取り組みに対する認知度は、7 月調査では全体で約 80%、沿線で約 90%。9 月調査では、全体で 90%、沿線で約 97% であり、屋代線の経営難及び存続に向けて取り組んでいることは認識されていた。
- ・ H22.7 月～9 月の運賃収入は、前年比約 10% 増（3 か月計約 229 万円増収）であったが、運賃収入が 1 割増加した要因として考えられる電車の増便（最終便の繰り下げ含む）、バスによる増便、サイクルトレインの実施には、併せて約 1,531 万円（バス実証実験のイニシャルコスト除く）の経費を要した。

6 屋代線の新たな運営形態に関する基礎調査（アンケート調査結果より）

- ・ 自分又は家族が屋代線を利用しているとの回答は、沿線でも約 23%にとどまった。沿線外では、約 4%である。
- ・ 屋代線を利用しない理由として最も多い沿線での回答は、屋代線を利用してまで行きたい場所がないため約 42%、利用できる範囲に住んでいるが利用しづらいため約 28%、あわせて約 70%という結果となった。
- ・ 屋代線存続についてを問うた結果、沿線では、屋代線存続の必要性を感じるので維持すべきとの回答が約 39%、必要性を感じるが鉄道の維持が困難であればバスなどの手段による運行でよいが約 51%であった。また、沿線外では、屋代線存続の必要性を感じるので維持すべきとの回答が約 29%、必要性を感じるが鉄道の維持が困難であればバスなどの手段による運行でよいが約 59%であった。
- ・ 屋代線を存続させるための公的支援の可否を問うた結果、沿線では、運賃の値上げなどにより利用者が全額負担すべきであり、行政による公的支援をすべきでないとの回答が約 4%、運賃値上げなどにより利用者がある程度の範囲で負担し、不足する費用を行政による公的支援で維持すべきが約 68%であった。沿線外においても同じ傾向の結果であった。

7 屋代線の新たな運営形態の移行に関する調査

- ・ 屋代線の30年間の純便益（社会的効果）は▲1.3億円であり、バス代替の場合の30年間の純便益は19.2億円であった。
- ・ 屋代線を存続した場合と、バス代替の場合の純便益を比較すると、バス代替の場合の方が20.5億円上回る。
- ・ 明らかに、現状のままでは屋代線が存続しても大きな社会的効果は発現されず、導入コストや運営コストが低いバス代替とした方が優位、という分析結果となった。

8 今後の方向性

●多くの市民が地域の交通手段として公共交通が必要と考えている

- ・ 市民へのアンケート結果から、屋代線の必要性を感じるので維持すべきとの回答が、沿線で約4割、沿線外で約3割、鉄道の維持が困難であればバスなどの手段による運行でよいと考える人は沿線で約5割、沿線外で約6割となっている。
- ・ つまり、ほとんどの市民が地域の交通手段として鉄道かそれに替わるバス等の公共交通が必要と考えていると言える。

●屋代線を維持するには巨額の設備投資費用と赤字の補填が必要である

- ・ 実証実験により利用者が10%増加したものの、屋代線の赤字解消には至らない。
- ・ 20%運賃を値上げした場合、約7割の利用者が利用しない又は利用頻度が減ると回答しており、運賃値上げによる収支改善は困難と考えられる。
- ・ 現状の利用者数では、屋代線を鉄道として存続させるには、今後、少なくとも設備投資31億円と赤字の補填が必要である。さらに、赤字は、年々増加する見込みである。

上記を踏まえると、今後の屋代線の方向性としては以下の3パターンが考えられる

方向性のパターン	考え方	必要経費			メリット・デメリット
【パターン1】 総合連携計画を見直し、引き続き実証実験を実施	3か月間の実証実験で10%利用者が増加したことを踏まえ、利用者アンケートで把握した改善要望を参考に総合連携計画を見直し、更なる利用者増が図られるか検証するため、屋代線を継続して運行する。	実証実験費用（H22年度実績×2）	0.6億円/年	（合計） 2.0億円/年	○鉄道や駅舎が残ることでランドマーク機能が維持される。 ○定時性の面ではバスよりも優れている。 ×大幅な利用者の増加が無い限り、維持には大きな費用が必要となる。 ×朝夕の列車による増便は不可能。
		赤字補填（営業費用2.1億円/年）	1.4億円/年		
【パターン2】 屋代線の存続について更なる検討を続けるために、屋代線を一時休止しバスによる代替運行	今後の技術革新を見極めるため、屋代線の運行を一時休止としてバスによる代替運行を実施し、その間に、さらなる検討を進める。	赤字補填（営業費用1.1億円/年）	0.7億円/年	（合計） 1.7億円/年	○屋代線を運行させるよりも低い費用で安定的に地域の交通手段の確保が可能となる。 ○バス停の位置を柔軟に決められ、きめ細かなサービスが可能となる。 ○技術革新などによる鉄道再生の道が残る。 ×代替バスは、鉄道に比べて定時性は低下する ×鉄道の運行再開に向けた設備の保守のための費用が必要となる。
		鉄道施設保存費	0.4億円/年		
		屋代線運行人員の確保（10人）	0.5億円/年		
		屋代線の固定資産税減免（H21年度実績）	0.1億円/年		
【パターン3】 バス代替による地域の交通手段の確保	地域の公共交通は、安定的に維持・存続されるべきであり、屋代線を維持する場合よりも費用が低廉なバスでの運行に移行し安定的な公共交通維持を図る。	赤字補填（現在の屋代線利用者の4割がバス利用と仮定） （営業費用1.1億円/年）	0.7億円/年	（合計） 0.7億円/年	○屋代線を運行させるよりも低い費用で安定的に地域の交通手段の確保が可能となる。 ○運行経路やバス停の位置を柔軟に決められ、きめ細かなサービスが可能となる。 ×代替バスは、鉄道に比べて定時性は低下する ×鉄道や駅がなくなることで、ランドマーク機能が喪失する。

※ 赤字補填は、減価償却を除いた事業者の損益とし、費用便益分析で算出した供給者便益より設定。

※ パターン2及びパターン3のバス運行に関する費用積算は、現状の屋代線の運行本数を確保することを仮定した場合の額。いずれも、この他に1.4億円の初期設備投資（バス購入費0.3億円/台×4台=1.2億円、バス停整備費150万円/箇所×13箇所=0.2億円）が必要となる。

※ 鉄道を存続させる場合には、上記費用のほかに、設備投資計画にある費用31億円（車両更新費含む）や設備投資計画以外の駅改良・トイレ改修・トンネル改修・橋梁改修等の費用がさらに必要となる。

(2) 今後の方向性の決定

屋代線の状況や実証実験等、これまでの取り組み、費用便益分析の結果などを総合的に判断してパターン1～3について協議会で議論し、平成23年2月2日に開催した第12回協議会にて採決した結果、今後の方向性として、『バス代替による地域の交通手段の確保』に決定した。