

平成25年度第4回しなの鉄道活性化協議会 議事概要

日時 平成26年 2月28日(金)

13時40分～15時30分

場所 上田市 上田駅前ビル「パレオ」

1 開 会

会議成立の報告（事務局）

委員26名中19名が出席。出席者が過半数を超えており会議が成立していることを報告。
（協議会規約第6条第2項）

2 あいさつ（しなの鉄道活性化協議会会長）

本年度は総合連携計画に基づく計画事業実施の4年目にあたりまして、様々な事業に取り組んでおりますが、お陰様で皆様方大変なご協力によりまして順調に事業を実行出来ているところでございます。この場をお借り致しまして、深く感謝を申し上げたいと思います。ありがとうございました。

本年度の輸送人員ですが、これまでのところほぼ前年並みの水準を維持しておりまして、目標としております年間1,000万人は若干微妙な点もございますが、今のところは何とかクリア出来るのではないかと考えております。先日の大雪といった事態もございまして、この先まだまだ若干の不安要素もございますが、今後とも皆様方のご理解とご協力を賜りながら、目標が達成できるよう精一杯頑張っていきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願い致します。

観光列車の関係でございますが、しなの鉄道活性化協議会のメンバーの皆様には何回かご説明を申し上げてまいりましたが、先月にデザインと名前を発表しております。すでに報道されておりますが、真田氏にちなみまして「ろくもん」という名前に決定いたしました。デザインもそのような趣旨で出来ておりまして、JR九州の「ななつ星」のデザイン等で有名な水戸岡鋭治さんにデザインをしていただきました。県産材をふんだんに使い、快適でゆとりのあるゆったりとした旅が提供できると思っております。後ほど説明をいたしますが、問題はこの観光列車を使ってどのようにおもてなしをしていくかということでございます。沿線の皆様方と何回か話し合いをしておりまして、地域の魅力を十分にPR出来るような観光列車にしていきたいと思っておりますので、引き続きよろしくお願い致します。

北しなの線の関係ですが、来年の3月の開業まであと1年でございますが、本日の午前中に国土交通省より鉄道事業の許可状を頂いたところです。この間、皆様方には色々ご協力を賜りまして、本当にありがとうございました。現在、ソフト及びハードの両面で準備を加

速しておりますが、最大の課題はいかにして利用者の数を確保するかというところでございます。先日、沿線地域の関係者が集まる「しなの鉄道北しなの線運営協議会」を設立いたしました。沿線全体が利用者の維持・確保に向け、どのように知恵を働かせていくか非常に大事なポイントになりますので、今後とも引き続きご協力の程よろしくお願い致します。

本日の会議でございますが、3月に予定しているダイヤ改正を踏まえた軽井沢－小諸間の増便運行の関係、来年度の予定事業の概要などについてご協議をいただく予定でございます。是非とも活発なご議論をお願い致しまして開会にあたりましての私からのあいさつと致します。本日はよろしくお願い致します。

3 協議事項（議長：会長 協議会規約第6条第1項）

(1) ダイヤ改正後の軽井沢－小諸間増便運行について 事務局から「資料1」を説明。

<議長>

この点についてご意見、ご質問がありましたらお願いします。

(質疑・意見等)

ア 資料1の「ダイヤ改正後の軽井沢－小諸間増便実証運行について」の下り列車の時刻表のところで一つだけ質問をさせていただきたいと思います。下から十行目のしなの鉄道軽井沢発 777M18:37の列車が太字で書いてございますが、この列車が3月15日から増便になるということですか。

<事務局>

そういうことです。増便対象としてこのダイヤで列車運行をするということです。

イ 輸送密度の意味を知りたいのですが、「人/日 km」と書いてありますが「日 km」とはどういう意味か教えてください。

<事務局>

1日に1 km 当たり何人乗車しているかということです。当然、列車の本数が増えれば人数の絶対数は増えますので、増発前と増発後と比較するには輸送密度が一番良いのではないかということで、このような数字を出しております。

<議 長>

従来から行ってきた上下7本ずつの実証運行を継続して実証するというのですが、先ほども申し上げたように総合連携計画が来年度最終年度であり、締め年ですので、現行の実証運行をもっと改善する余地があるかどうかを含め、検証していきたいという話もありますが、それを含めてどうでしょうか。特に軽井沢ー小諸関係で軽井沢町さんどうですか。

ウ 増便を続けていただけることをありがたく思っております。これはまだ小諸市さんや御代田町さんと話していないのでここで言っているのか分からないですが、上下7本ずつではなくて、もう1本ずつ増やして8本ずつという形もまた考えていければいいかなと思っております。

エ これまで増便事業を実施していただいている、増便事業の全部が要因という訳ではないと思いますが、利便性が上がったことで輸送密度が増えており一定の効果が上がっているということで、引き続き事業を続けていただきたいと思っております。

<議 長>

ありがとうございます。他にございますか。

オ 資料1「軽井沢ー小諸間増便実証運行参考資料」のグラフですが、8月で突出しているのはどういう理由ですか。

<議 長>

ちょうど夏の観光シーズンであり夏休みというようなこともございますので、例年8月は大変多くなります。

カ 分かりました。それで上の表の「ア. 全区間・年度別輸送密度」のグラフで見ますと、平成21年度に対して平成24年度や25年度はほとんど似たような傾向を示しており、平成21年度へは追いつき追い越すように届いていない。特に8月～10月頃までは、21年度にいまいち及ばない感じもしますし、軽井沢ー小諸間の場合は、8月に観光客が多いが全区間を見るとそうでもない。5月～8月はもうちょっと乗車数があってもいいのではないかという気もします。

<議 長>

シーズンを通してどんな状況になるかは、その地域の色々な特性に応じて繁忙期、閑散期等あると思います。軽井沢は中でも大変な観光地であり、夏の軽井沢はトップシーズンですので、全体として夏や春の行楽シーズンなどは多いのです

が、どこが突出するかは地域特性によって若干変わっていきます。年間の輸送人員で言いますと、しなの鉄道は平成9年10月にスタートし、通年を通して運行した平成10年の時には年間1,200万人いましたが、そこから綺麗な右肩下がりです。毎年20万人ほど減っておりまして、平成22年ではついに、1,000万人の大台を切った状況があります。これは全国的にもそうですが、沿線人口が少子高齢化の影響もあり、減り続けておりますので、ある程度やむを得ないのです。わが社も綺麗な右肩下がりです。減り続けてきており経営的に厳しいので、少しでも維持しようと、願わくは少し上向きにしようと、平成23年度あたりから様々な施策をうって来ました。その影響もあり、この2年はわずかではございますが、少し上昇しているような状況でもあります。しかし全体としては、少子高齢化による人口減少は避けられない事象ですので、中長期的に見れば今後も減っていきませんが、我々としては生命線を年間1,000万人と捉えて何とか維持しようと、これからも頑張っていきたいと思っております。その中で、軽井沢一小諸間については増便の実証運行を行っており、輸送密度で比較すると、全区間の減少率に比べて軽井沢一小諸間は数字的に非常に良い効果が出ているので、数字的にも増便の実証運行の効果が証明されていると考えております。

キ 分かりました。特にこの軽井沢一小諸間については、実証運行の状況を見ると増えていて非常に良い事だと思っておりますので、今回の増便についても期待出来るのではないかと考えております。

(2) 平成26年度予定事業の概要について

事務局から「資料2」を説明。

<議長>

来年度の予定事業ですが、確定したものではございません。皆様の方で色々意見があるかと思いますが、ただいまの説明についてご質問、ご意見がありましたらお願いします。

(質疑・質問等)

ク 資料2-3「地域との連携」の中で、「集客施設との連携」に「町中回遊施策としてのミステリーウォークの実施」とありますが、どういう時期にどういう内容で実施して、どんな集客あるいは地域の活性化に繋がっていくのか、その辺を教えてくださいませんか。

<事務局>

具体的にいつ、どこでということは決めてございません。目的とすれば、駅周辺を皆様方に散策していただくことで、地域の隠れたスポットを掘り出して皆さんに回遊していただく、その一つのきっかけになればと考えているところです。地域の隠れたスポットが浮き彫りになることは、地域にとってメリットのあることと思いますし、当社とすれば沿線地域にそのような場所があると知れ渡ることによって、当社を利用してその地域に行っていただくことに繋がればと考えております。具体的にどんな場所でどんな時期に開催したらいいかということは、今後検討していきたいと思います。

ケ 聞き違えていたかどうか、軽井沢で実施したのかと思ったのですが。

<事務局>

軽井沢の話は別で、大型の商業施設と連携した施策として軽井沢プリンスショッピングプラザと連携したものを行ったことを例としてご説明させていただきました。今説明したミステリーウォークというのはそれとは別で、来年度新たに実施するものであります。

コ これから観光列車の説明もしていただけるかと思うのですが、町中回遊施策と観光列車との連携した活用の可能性があるのかどうかを知りたいです。例えば、観光列車のダイヤが今後示されると思いますが、それとは別枠で団体列車的に使うことで、ミステリーウォークに繋がるような企画になってくるのでしょうか。上田の場合は観光列車で六文が使われているので、真田に係る周辺の散策やミステリー、あるいは地域資源としてのサンプルと言われているようなものを、しなの鉄道さんが主としてお考えになり、地域企画は其中で取り込んでいく進め方でよろしいのでしょうか。

<事務局>

観光列車と連携して実施することは今のところ考えておりません。ただ、それが効果的だということであれば検討の余地がないわけではありませんが、当社にとっては通常列車の利用促進に繋げることが一番の目的でもありますので、観光列車以外の列車で効果的なものがあるとするれば、そちらを検討してまいりたいと思います。

<議長>

私の方からも補足しますと、観光列車の運行タイプとしては大きく2つに分けており、週末に定期的に運行する定期観光列車と、団体の貸切として運行する貸

切観光列車を考えております。貸切観光列車も2つくらいに分けて、1つはエージェントが企画するもの、もう一つは沿線市町がそれぞれ独自の形で企画して行っていただくものと考えております。通常、軽井沢ー長野まで1時間半かけて運行をしておりますが、定期観光列車については通常よりも運行時間をゆったりと取り、1時間プラスして2時間半近くかけて運行します。ですから、停まる駅によっては通常の列車よりもかなり停車時間が長くなるようなこともあるので、様々な工夫の仕方があると思いますし、一定程度、駅でパフォーマンスが出来る可能性はあります。しかし、定期観光列車では町中まで回遊できるだけの時間が取れないので難しい。ですので、定期ではなく貸切でしたらいろんな形で対応できますので、場合によっては、町中で散策していただくなど定期では出来ないような企画も、貸切観光列車ではありうることだと思います。とりわけ、沿線市町が主導権をとって企画するような列車は、地域をアピールするという意味でも、プログラムを組み込むことは場合によっては出来る可能性があると思います。それからもう一つ、副次的な効果として、定期観光列車を利用した町中回遊は時間的にも無理ですが、色々な形で地域の魅力をPRしたいと考えております。例えば、上田商工会議所さんですと、観光列車運行時に上田駅でパフォーマンスをすることによって、上田の印象が強く刻まれることにより、次回は上田を中心に回遊するようなインセンティブが働く可能性は出てくると思います。他の沿線市町も全く同じですが、そういう意味で色々な可能性を秘めた観光列車ですので、是非ご活用いただきたいと思います。

サ 資料2-1「旅客サービス、安全性の向上」の中で「駅への貸自転車配置」とありますが、具体的にはどんな効果や利用方法を狙っているのでしょうか。

<事務局>

駅から先の交通手段がないなどの理由から、鉄道ではなく自動車を利用してしまふ方々がおられると思います。駅からの移動手段とすればバスなどがありますが、歩くにはちょっと遠い距離でも自転車があれば利用して行こうという方がいるとすれば、貸自転車を配置することで、結果として鉄道利用の促進に繋がると考えています。そのような考えのもと、地元の市町や当社で貸自転車の配置を行っているということです。

シ 各駅を見てみると、放置自転車が多かったり自転車置き場がないなど様々な問題もありますので、貸自転車のスペースを設けるのも目的とするののですが、その点を十分検討する必要があるのではないかと思います。貸自転車を配置した方がいいが乗り捨てられると困るし、色々な問題が出てくるのではないかと思います。

<事務局>

その点については注意してまいります。また、貸自転車は観光でも利用していただく部分があるかと思いますので、効果検証をしつつ、実施してまいりたいと考えております。

ス それから先ほど、ラッピング列車の運行ということで長野パルセイロのお話も出ました。パルセイロも今年 J 3 ということで来年 J 2 を目指すわけですが、本拠地の球技場も来年完成しますし、現在は佐久で試合しておりますが各地から応援に来る人もおりますので、是非そんなことも含めて企画列車も考えていただければいいんじゃないかと思います。車の駐車場が少ないので、出来るだけ列車を使って試合場に行っていただくのが一番いいかと思っておりますので、このあたり強力にお願いしたいと思います。

<事務局>

パルセイロラッピング列車については、現在パルセイロが佐久市をホームグラウンドにしていることもあり、長野方面のサポーターの方に乗っていただくということが目的の一つであります。加えて、ラッピング列車の運行という PR 活動により、東信地方のサポーターを増やすことも目的であります。それにより、南長野運動公園の改修後にその東信地方のサポーターの方々が当社の列車を使って篠ノ井まで行っていただく効果もあるかと思っておりますので、引き続き運営会社と協力してやってまいりたいと考えております。

<議長>

パルセイロに関して言いますと、立派な競技場が現在建設中ですが、観客数がクリアできていないのです。J 2 に昇格するには、条件として観客数が平均 3,000 人以上なのですが、今のところ 2,000 人くらいでして、このままでは立派な競技場が出来ても昇格条件が満たさないので。北信を中心としたエリアだけでは限界があるので、東信を取り込まないとなかなか難しいのです。今は幸い佐久でやっておりますので、そちらで出来るだけ集客をして、競技場完成後も引き続きパルセイロファンとして篠ノ井に行けるような、そういう意味での協力をわが社としては行っていきたいと思っております。土地柄もありますが、松本山雅は圧倒的なファンが多いのに対して、こちらは比較的冷めているので、そういうところを我々としてもどういう貢献が出来るかというところで、現在行っているラッピング列車に加えて色々やっていきたいと思っております。

貸自転車についてですが、人間が移動して歩くには、現状ではドアツードアである車が便利なのです。列車に乗ると、降りた先での交通手段等色々問題はありますので、列車利用の問題点を出来るだけ克服して、列車を利用するようなイン

センティブを働かせようということです。駅を降りてから容易に移動できるような手段を併せて考えていかないと、トータルとしての増加は厳しいということで色々行っています。

セ はい、ありがとうございました。

ソ 最終新幹線との接続についてですが、北陸新幹線が来年開業になり、金沢からの最終と東京からの最終と、それぞれに2次交通としてのしなの鉄道の役割について、沿線に関わる人達は利便性を追求すると思います。現状、東京から軽井沢で最終で降りた人の対応については、実証実験にあるダイヤでカバー出来ていると思いますが、最終新幹線の接続列車が小諸までしか行かないので、上田で降りて長野まで行く間の沿線の方々への対応はこれでいいのか、あるいは小諸まで行っている線でカバーするようなことが考えられるのか教えていただきたい。それから、これは来年の話になりますが、地域の人に支えられるしなの鉄道とすると、金沢からのダイヤ編成に関して、2次交通としての機能を駆使してでも加えていただけるのか、見通しと現状を教えていただきたい。

<議 長>

千曲市からもそういうお話がよく出ておまして、大変大きな課題であるという認識はもちろん持っております。軽井沢から小諸の最終新幹線との接続も昔はなく、追加して小諸まで運行しておりますが、現行は乗車人員は非常に少ないのです。ただ、地元で熱心に色々取り組まれている経過を踏まえて継続してやっておりますが、そのような事情も色々ございますので、上田での接続問題も色々な要素を十分に検討しながら、あるいは当社の列車の運用等色々ありますので、その点は新たに金沢延伸という要素が加わることも含めて、課題として引き続き検討していきたいと思っております。

タ 何回も前からこの話しているのですが、正直に申し上げると「しなの鉄道やる気あるのか」という意見も出ているのです。この間の大雪の時じゃないけど、完全に止まってしまったわけです。少なくとも篠ノ井線は動いていた。そういう中で、足が奪われてしまったわけです。もう少し弾力的なことは出来ないのか。例えば、小諸からではなく篠ノ井止まりとか。新幹線の最終接続についても、篠ノ井まで行ければ、篠ノ井から先の人にはタクシーもあるので助かるし、あるいは戸倉駅に電車区があるのだから電車区のところまで運転するとか。そういうことが全然検討されてないのではないかと意見が出るのです。これは専務さんがいるときに、真剣に一つお願いしたいと思っております。今日は黙っていようと思っていたのですが、上田商工会議所さんがおっしゃっていたので篠ノ井も同じ意見かと思ひ

ますが、これはどうすれば逆に出来るのか教えてもらいたいぐらいなので、よろしくをお願いします。

<議 長>

千曲の西澤専務さんには毎回言われておりますので十分頭には入っておりますが、大きな課題として考えていきたいと思えます。

(3) 平成 26 年度しなの鉄道 生活交通改善事業計画について
事務局から「資料 3」を説明。

<議 長>

この点についてご意見、ご質問等ございますか。

(質疑・質問等)

チ 資料 3 の 3 ページの上から 3 段目の「③気象情報監視中央装置更新」について、
すごく期待するところがございます。今回の大雪で篠ノ井ー小諸間が運転再開して
から、小諸ー軽井沢間が見放されたように対応が遅かったという実感がありま
して、沿線住民からも「しなの鉄道は小諸まで動いているのにどうしたんだ」と
言われたこともありまして、気象情報監視中央装置更新はそういったことに対
して期待してもいいのか、また、北しなの線が開業することで、以北には豪雪地
帯用の除雪列車があると伺っておりますので、気象情報監視中央装置が新しいも
のになれば、今回のように、北信の方はあまり降らなかったが東信は降ったとい
う時に除雪車をまわしてもらえるのか教えていただきたい。

<事務局>

2月 14～15 日の大雪によりまして、当社の全区間が 15～16 日の 2 日間運休に
なったこと、さらに、小諸ー軽井沢につきましては 17 日も運休になったことで、
沿線の皆様方には非常にご迷惑をお掛けいたしました。改めまして、この場をお
借りしましてお詫びを申し上げます。当社としましても、14 日の夜、だいぶ雪が
降ってまいりましたので 15 日未明より軽井沢方面から篠ノ井へ除雪を始めたわ
けですが、軽井沢町でも観測史上最大というような状況で東信地域全体が記録的
な大雪となったことから、除雪に時間が掛かってしまいました。特に小諸ー軽井
沢間に関しては、一度下り方面に向かって除雪をした部分に、さらに雪が積もり
再度除雪をした状況もありまして、1 日多く掛かってしまったということであり
ます。記録的な大雪の中、我々も一生懸命やってきましたが、こういう結果にな
ったことは教訓と思っております。当社は地域の皆様の生活の足を担うことが大

きな使命でありますので、今後こういう事態にも適切に対応してまいりたいと思っています。その中で、今ご質問にありました気象情報監視中央装置ですが、これにつきましては雪には対応できないものでありまして、雨量や風速、地震等に対応するのが主であります。降雪までは把握できる仕組みになっておりません。ただし、機器が雪に対応していないからといって手を抜くということではなく、駅等に駅員がおりますので、大雪が見込まれるような状況があれば臨時の態勢も取りつつ対応し、運休等が生じないような準備を行ってまいりたいと思っております。

ツ 北しなの線は、東信地区に比べて良い除雪列車があるようなことを耳にした気がしたのですが、どのようなものか教えていただければと思います。

<事務局>

除雪専用の列車を用意するというのではなくて、モーターカーという、アタッチメントを付けて除雪できる車両を購入する準備を進めております。現路線に比べて常に雪が降る地域ですので、万全な除雪態勢を組むこととしておりますが、それを現行路線にもってこれるかどうかはまだ決まっていないところです。

<議長>

ラッセル車のようなものだったらいいのですが、そこまでは想定していません。今回除雪に手間取ったのはそこに原因がありまして、雪が多いと、通常の工事用車両ではアタッチメントを付けたとしてもなかなか進まないのです。時には止まって、人力で雪かきをするような作業も徹夜でやっておりましたので、どうしても時間が掛かってしまうことがあります。いずれにしても、今回の大雪で大変なご迷惑をお掛けしたことは事実であり、また、1年後に北しなの線も受け入れるということで、今回のことを教訓にしてどういう形で対応するのが良いのか、大きな課題として検討していきたいと思っております。

テ 設備の耐用年数について質問ですが、設置後16年経過しているものもあれば、遮断装置については設置から40年経過しているということでだいぶ差がありますが、基本的に輸送用設備の耐用年数は何年になっているのか教えていただきたい。

<事務局>

設備につきましてはそれぞれ耐用年数が違いまして、主に資料3に記載されている集中監視装置や列車無線中央装置、気象情報監視中央装置などの装置については、概ね15年、遮断装置については概ね20年となっています。今までも状況

等によりまして計画的に更新はしていたのですが、一気に更新するという事はなかなか難しいので、今後も計画的に更新していきたいと考えております。

<議 長>

こういうものは法定耐用年数があり、それぞれの耐用年数が決まっているのです。列車でいうと、法定耐用年数は13年なのですが、我々の列車は30年も40年も使っております。それは丁寧に整備をして丁寧に使っているから何年ももっているのです。ただ、それも限界がありまして、取り換えの部品が無くなってくるような状況もありますので、そのようなことを含めて総合的に検討し時期を決めています。通常は、耐用年数以上に非常に丁寧に使っているのが実態です。

(4) 観光列車の準備状況について

事務局から「資料4」を説明。

<議 長>

観光列車につきまして、県や沿線市町の皆様にご支援をいただきまして本当にありがとうございました。お陰様で具体的な形になってまいりまして、来月には料金や予約方法等具体的な内容を発表したいと思います。すでに客室乗務員も研修をしておりまして、ダイヤなども来月に発表したいと思います。いずれにしても、列車のコンセプトが「しなの鉄道沿線地域の魅力満載列車」ですので、観光列車を通じて地域の魅力をアピールし、それが地域の活性化に繋がり、しなの鉄道の活性化に繋がるような好循環が出来ればと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

(5) その他（告知）

- ・169&ろくもん講演会開催のお知らせ
- ・3/22 カーリング体験&ハルニレテラス散策の旅
- ・しなてつファンクラブ会員募集

事務局から別添資料を説明

(質疑・質問等なし)

<議 長>

多少時間が押してしまいましたが、以上で本日の協議会を閉会したいと思います。どうも本日はご苦労さまでございました。

4 閉 会

以 上