

# しなの鉄道総合連携計画

平成22年2月

長野市・上田市・小諸市・佐久市・千曲市  
東御市・軽井沢町・御代田町・坂城町



# 目 次

## 《本 編》

序章 はじめに	1
---------	---

### 第1章 基本的事項

1. 1 法的根拠	2
1. 2 計画区域	2
1. 3 計画の対象とする地域公共交通	2
1. 4 計画期間	3
1. 5 基本方針	3
1. 6 沿線市町の基本計画との調和	3
1. 7 安全輸送設備整備計画(仮称)への位置付け	4
1. 8 しなの鉄道再生支援協議会との関係	4

### 第2章 公共交通及びこれを取り巻く現状と課題

2. 1 地勢	5
2. 2 人口・来訪者	6
(1) 沿線人口	6
(2) 来訪者	10
2. 3 産業	12
2. 4 交通	14
(1) 公共交通機関・利用の状況	14
(2) 道路の状況	17
(3) 乗用車保有・利用の状況	19
2. 5 しなの鉄道	20
(1) 列車運行状況	20
(2) 輸送状況	21
(3) 経営状況	26
(4) 車両・設備の状況	27
2. 6 沿線住民・利用者・来訪者の行動・意識	28
(1) 沿線住民・利用者	28
(2) 来訪者	46

### 第3章 計画目標及び事業

3. 1 輸送人員の減少要因の分析	48
3. 2 将来の輸送人員の推計	49

3. 3	目標及び目標値	50
3. 4	事業検討に当たっての視点	51
	(1) しなの鉄道の内部要因	51
	(2) 外部要因	52
3. 5	事業の内容	53
	(1) 旅客サービスの向上	53
	1) より利用しやすいダイヤ	53
	2) 駅舎等の整備・改良	59
	3) 老朽車両の更新	61
	4) 企画列車の運行等	61
	5) パーク&レールライド	65
	6) 情報提供の高度化	67
	7) 降車駅からの移動手段	67
	(2) 駅及び駅周辺の活性化	68
	1) バザーの開催	68
	2) 駅コンサートの開催	68
	3) 作品展示	69
	4) テナントの誘致	69
	(3) 地域との連携	70
	1) 沿線イベント情報の発信	70
	2) 地域イベントとの連携	70
	3) 集客施設との連携	71
	4) 地域と連携した利用促進	73
	5) 環境整備	73
3. 6	事業主体及びスケジュール	74
	(1) 旅客サービスの向上	74
	(2) 駅周辺の活性化	75
	(3) 地域との連携	76
3. 7	計画の推進体制	77
	(1) 法定協議会の充実強化	77
	(2) ワーキンググループの設置	77
	(3) 実務担当者の配置	77
3. 8	フォローアップ計画等	78

## 《資料編》

1.	検討の経緯	資料編 1- 1
2.	アンケート及びヒアリング調査集計結果	資料編 2- 1
	(1) 沿線住民アンケート調査	資料編 2- 1
	(2) 利用者アンケート調査	資料編 2-23
	(3) 旅行者アンケート調査	資料編 2-41
	(4) 企画列車(サイクルトレイン、観光列車)アンケート調査	資料編 2-50
	(5) 企業ヒアリング調査	資料編 2-64

## 序章 はじめに

しなの鉄道は、平成9年10月の長野新幹線開業と同時に、JR東日本から経営分離された全国初のいわゆる並行在来線として発足した。長野県の東北信地域の主要な公共交通機関であり、住民の日常生活に欠かせない交通手段として、また、この地域を訪れる観光客等の移動を支え、地域経済の発展に欠かせない社会インフラとして重要な役割を担っている。

しかしながら、利用者は開業以来一貫して減少しており、平成10年度の12,235千人から平成20年度には10,442千人へと10年間余で14.7%も落ち込み、厳しい状況が続いている。

しなの鉄道(株)では、経費節減とともに過去3回の運賃改定を実施し、平成17年度以降黒字を計上するに至っているが、経費節減は限界に達しており、中長期的に経営を安定させるためには、鉄道事業者はもとより地域全体で一体となった取り組みを行い、利用者の減少に歯止めをかけることが必要となっている。

全国的にみても地域の公共交通機関では、人口の減少やモータリゼーションの進展等により利用者が減少し、これに呼応するように運行本数が減少するという負のスパイラルが発生している。

このような事態が当地域で起こらないようにするためには、この地域の公共交通機関の中で基幹的な位置にあるしなの鉄道の活性化を図ることが先ずもって必要であり、このことを基盤として地域全体の効果的かつ効率的で持続可能な公共交通システムの実現を図る必要がある。また同時に、深刻化する地球温暖化やより一層の人口の少子高齢化を視野に入れ、過度にマイカーに依存した社会からの転換も求められている。

こうしたことから、平成21年2月にしなの鉄道沿線の9市町(以下「沿線市町」という。)が、地域住民や商工・観光団体とともに「しなの鉄道活性化協議会」を設立し、鉄道利用者の増加をはじめとした地域公共交通全体の活性化に向けた具体的施策を協議し、本計画として取りまとめた。

# 第1章 基本的事項

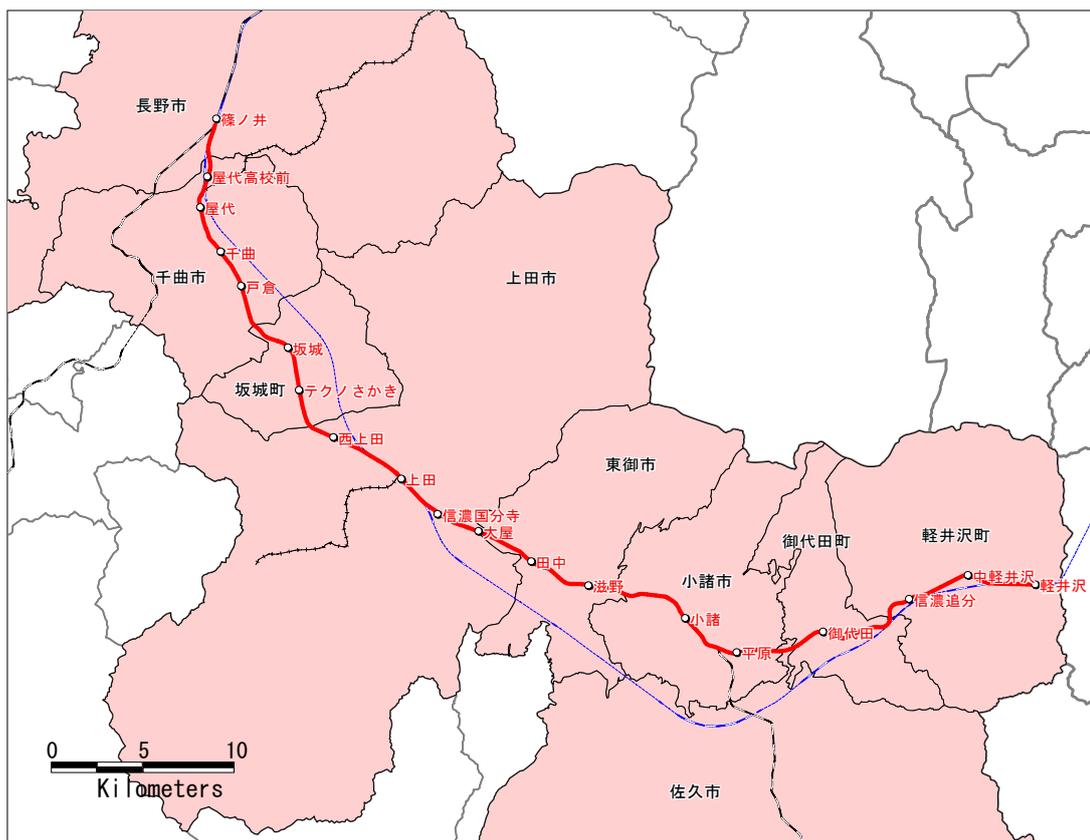
## 1. 1 法的根拠

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第5条第1項に定める計画とする。

## 1. 2 計画区域

本計画の区域は、しなの鉄道沿線市町(長野市、上田市、小諸市、佐久市、千曲市、東御市、軽井沢町、御代田町、坂城町)の全区域とする。

<図1-1 しなの鉄道総合連携計画の区域>



## 1. 3 計画の対象とする地域公共交通

しなの鉄道(株)しなの鉄道線(軽井沢～篠ノ井間、総延長 65.1km)を計画対象路線とする。

## 1. 4 計画期間

平成 22～26 年度(5 年間)を計画期間とする。

## 1. 5 基本方針

地域全体の公共交通の維持・安定、さらには効果的かつ効率的で持続可能な公共交通システムを実現するため、沿線地域が一体となって、地域の公共交通機関の中の基幹的な位置にあるしなの鉄道の経営の安定を図る。

## 1. 6 沿線市町の基本計画との調和

本計画は、表 1-1 に掲げる沿線市町の基本計画を踏まえて作成した。

<表 1-1 沿線市町の基本計画>

自治体名	計画名及びその概要	活性化再生法の法定協議会設置の有無
長野市	<b>【長野市都市計画マスタープラン】</b> (抜粋) 自動車等に過度に依存した都市とせず、公共交通機関を軸とした集約的な都市構造への誘導を図るとともに、既存のストックを有効に活用する等により、公共交通が利用しやすい都市づくりが必要… 既存の路線バスや鉄道などを活かした基幹的な公共交通の充実と需要の創出を図る。 既存の鉄道の利便性の向上を図り、地域住民や来訪者にとって利用しやすい交通手段として整備を図る。	有 (市内バス、長野電鉄屋代線)
上田市	<b>【第一次上田市総合計画(基本構想)】</b> (抜粋) 公共交通機関を維持することは、子どもや高齢者などの移動制約者の移動手段を確保するためにも重要である。鉄道系ネットワークとバス系ネットワークを、市民の意見を反映しながら総合的・体系的に見直し、利便性を高めていくとともに、市民一人ひとりの利用促進を図る啓発活動にも取り組みます。	有 (市内バス、上田電鉄別所線)
小諸市	<b>【小諸市総合計画(基本構想)】</b> (抜粋) 平成 19 年度にコミュニティバス「小諸すみれ号」の運行を開始し、交通弱者等のための公共交通の確保に努めており、今後も維持を図りながら運行形態の見直しを行い、利用しやすい環境づくりを進めます。	有 (コミュニティバス)
佐久市	<b>【佐久市都市計画マスタープラン】</b> (抜粋) 一定の需要が見込まれる小海線小諸～佐久平～中込～臼田の区間については、バス交通との連携のもと、運行本数の増加について、また、北陸新幹線やしなの鉄道との接続性の向上について鉄道事業者への働きかけを図ります。	無

自治体名	計画名及びその概要	活性化再生法の法定協議会設置の有無
千曲市	<p><b>【千曲市総合計画(基本構想)】</b>(抜粋)</p> <p>計画的で調和のとれた土地利用を促進し、良好な都市基盤を形成します。また、姨捨スマートインターチェンジのフル規格化や新幹線新駅の誘致に取り組むほか、新国道 18 号バイパスなど幹線交通網の整備を促進するとともに、しなの鉄道や循環バスの利便性の向上など公共交通の充実を図ります。</p>	有 (コミュニティバス)
東御市	<p><b>【東御市都市計画マスタープラン】</b>(抜粋)</p> <p>鉄道、バス等の公共交通については、多様な交通手段や施設の整備を促進し、広域圏との交流の拡大や市民生活、高齢化社会等への対応に配慮しながら、利便性の向上を目指します。</p>	無
軽井沢町	<p><b>【第 4 次長期振興計画・軽井沢町都市計画マスタープラン】</b>(抜粋)</p> <p>高齢者・障害者などや児童生徒の快適な移動手段の確保と自動車交通の低減を図るとともに、地球環境保護のための省エネルギーなどの課題に対応するため、バスやしなの鉄道などの公共交通機関のサービス向上を図り、利用促進を目指します。</p> <p>しなの鉄道の利便性向上として、通勤・通学時の増発、新幹線との接続など、ダイヤの見直し並びに自転車・ペット等を伴って乗車できる車両の導入などについて、しなの鉄道に働きかけます。</p>	無
御代田町	<p><b>【第 4 次御代田町長期振興計画(基本構想)】</b>(抜粋)</p> <p>しなの鉄道は、地域の公共交通機関として非常に大きな役割を果たしている。このため、軽井沢駅の新幹線との接続、小諸駅の小海線との接続の利便性を確保し、軽井沢～長野間の直通列車の運行本数の増加を要請します。また、しなの鉄道北側の土地利用計画を含めて、御代田駅北口の新設を検討します。</p>	無
坂城町	<p><b>【第 4 次長期総合計画(基本方針)】</b>(抜粋)</p> <p>高速交通網との接続に対応した道路網および町内環状道路の整備や、坂城駅およびテクノさかき駅利用による鉄道の利便性の向上を図るなど、総合的な交通体系づくりを推進します。</p>	無

## 1. 7 安全輸送設備整備計画(仮称)への位置付け

本計画に定めた鉄道輸送維持に係る施設・設備の整備計画は、しなの鉄道(株)が別に定める「安全輸送設備整備計画(仮称)」により、関係自治体の支援を受け実施する。

## 1. 8 しなの鉄道再生支援協議会との関係

平成 17 年に長野県が沿線市町とともに、しなの鉄道の利便性向上等活性化・再生に向けた検討を行うことを目的として「しなの鉄道再生支援協議会」を設立した。

同協議会では、しなの鉄道再生計画(平成 17～21 年度)を策定し、しなの鉄道(株)は旅客サービスの向上や経費縮減などの事業を行った。同時に、各市町においても利用促進などの施策を実施し、併せて、施設・設備投資に対する支援等を行ってきた。

しなの鉄道活性化協議会は、再生支援協議会を母体として、沿線の住民代表及び商工・観光団体を加えて発展的に設立されたものであり、連携計画は、再生計画を引き継ぐ計画である。

## 第2章 公共交通及びこれを取り巻く現状と課題

### 2.1 地勢

しなの鉄道の沿線は、長野県の東北信に位置する長野市から軽井沢町までの9市町である。

長野市から千曲市にかけては、善光寺平と呼ばれる平坦な地形で、長野市の旧市街地と川中島・篠ノ井の郊外との間には犀川が、また、長野市と千曲市との間には千曲川が流れている。

千曲市から坂城市にかけては、五里ヶ峰と呼ばれる約15kmにわたる山々と千曲川に挟まれた地域に市街地が連なっている。千曲市戸倉地区や坂城市と上田市の境では山と川が迫り狭隘な地形となっている。

上田市から東御市にかけては、千曲川中流部に位置し、右岸に市街地が発達している。また、上田市の千曲川左岸には塩田平と呼ばれる田園地帯が広がり、地形、気候ともに穏やかで、年間降雨量が少なく日照時間が長いことが特徴となっている。

小諸市は、北東部に浅間山や高峰山等2,000m級の山岳があり、これらと千曲川河岸段丘に挟まれた土地で、全体的に傾斜地となっている。

佐久市は、県の東の玄関口に位置し、北に浅間山、南に蓼科山、八ヶ岳を臨む豊かな自然に恵まれた地域である。また、佐久甲州街道と中山道が交わる交通の要衝でもある。しなの鉄道が通過する地区は田園地帯であり、市街地からは離れている。

御代田町から軽井沢町にかけては、浅間山の裾野に広がった高原地帯で、標高が800m～1,000mあり、冷涼な気候となっている。

## 2. 2 人口・来訪者

### (1) 沿線人口

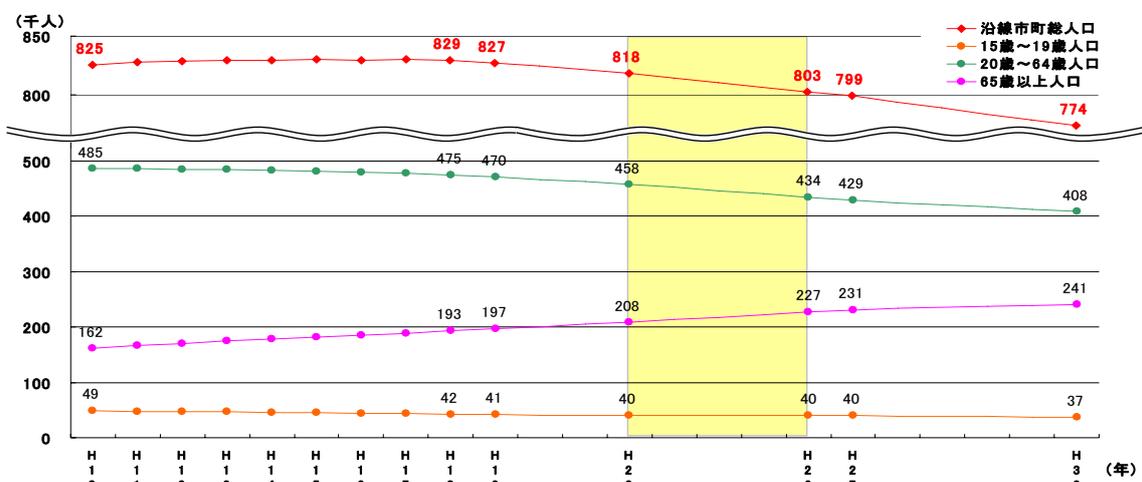
#### 1) 総人口

しなの鉄道の沿線市町の総人口は、約 80 万人である。

その推移をみると、全体的にほぼ横ばいであり、平成 18 年では平成 10 年(開業の翌年)比で 0.5%増加している。しかし、平成 18 年からは減少に転じ、計画期間中(平成 22~26 年度)は 1.9%の減少が予測されている。

また、統計的に鉄道を利用する頻度が高いと考えられる駅から半径 3 kmの範囲の人口は、約 42 万人である。

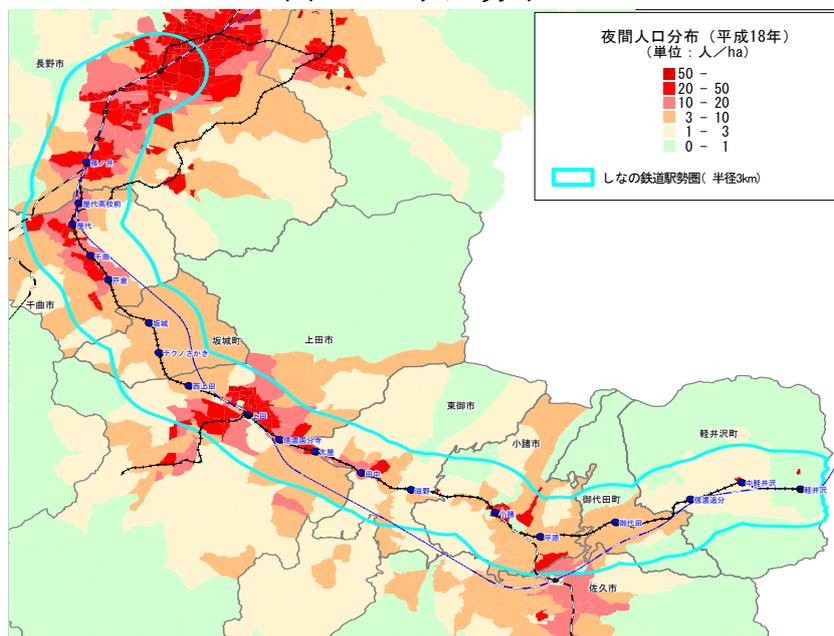
<図 2-1 人口の推移>



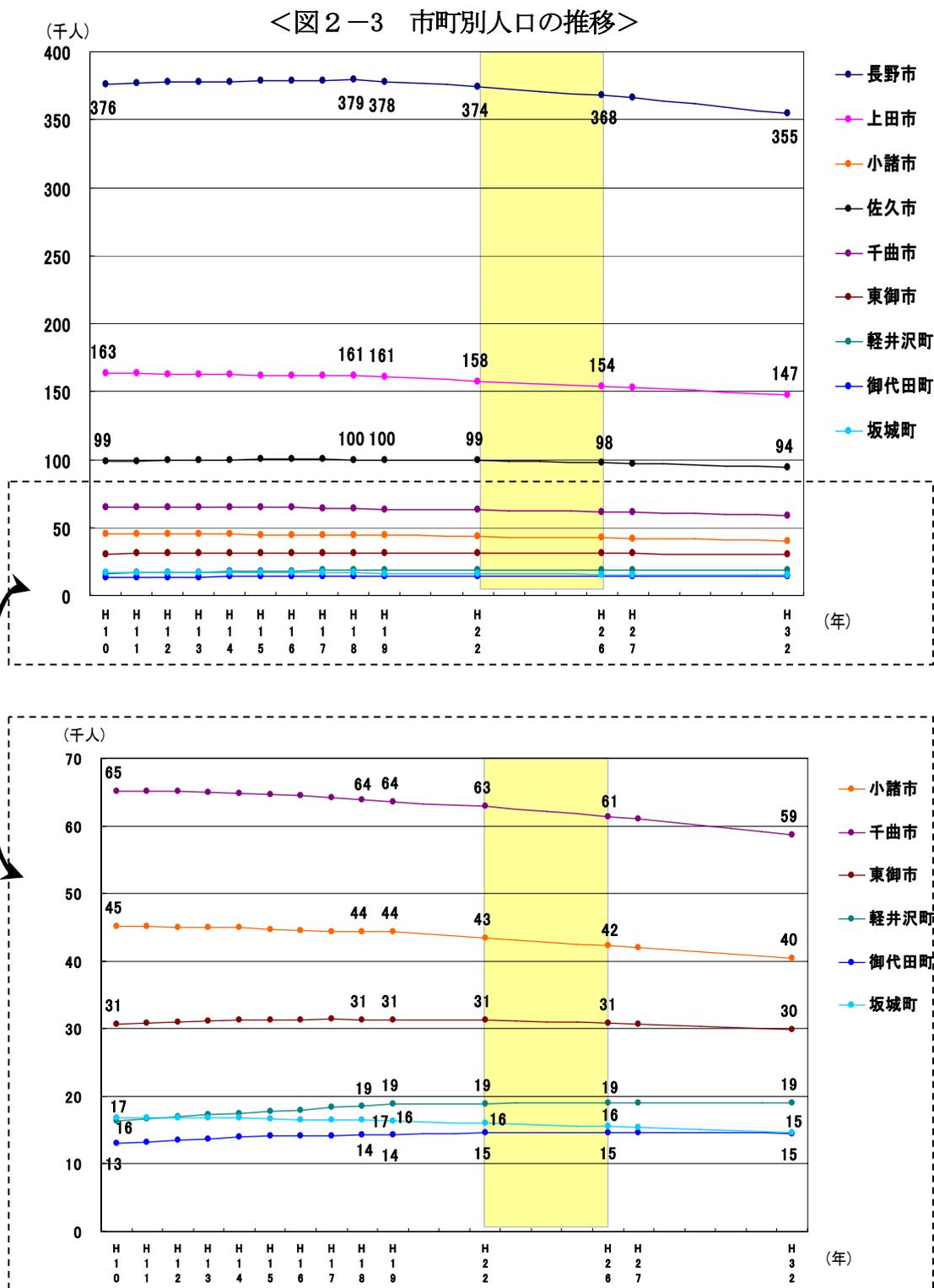
(出典)「国立社会保障・人口問題研究所 日本の市区町村別将来推計人口(平成 20 年 12 月推計)」

※合併前の長野市・上田市・丸子町・佐久市について H19 までは実績値となっている。H19 以降の将来人口については、合併後の長野市・上田市・佐久市の値から H19 合併前市町村別人口比で按分している。

<図 2-2 人口分布>

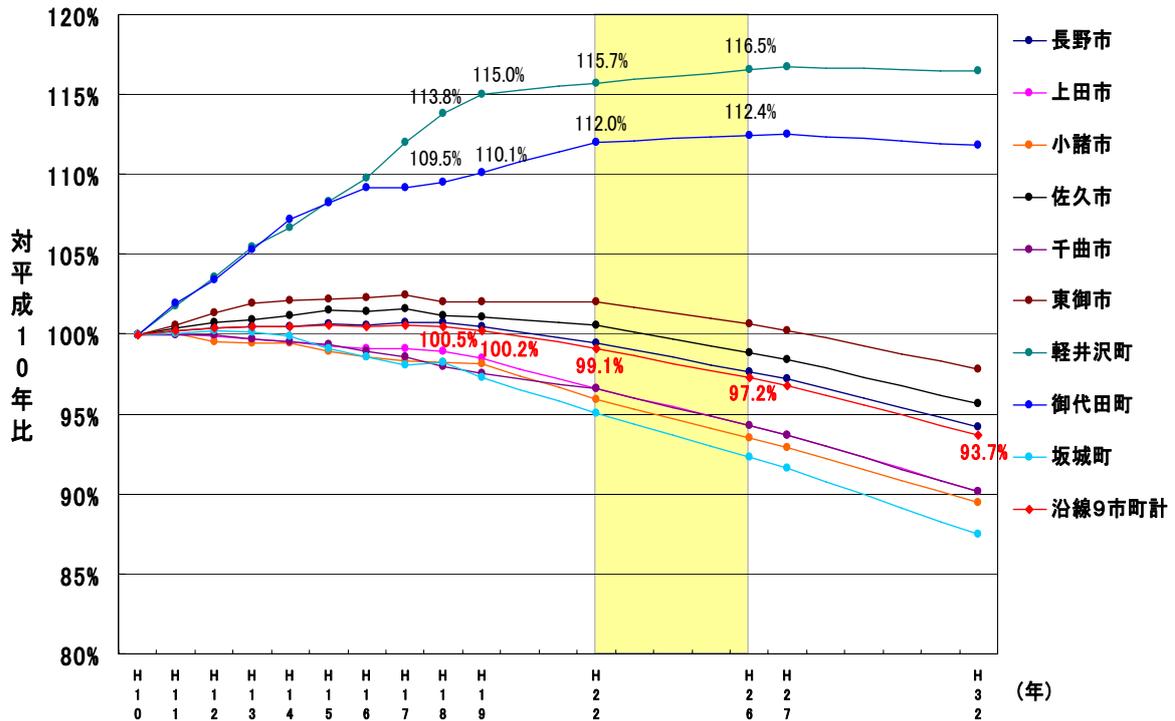


市町別では、計画期間中に、軽井沢町と御代田町は増加、その他の市町は減少すると予測されている。



(出典) 「国立社会保障・人口問題研究所 日本の市区町村別将来推計人口(平成20年12月推計)」  
 ※合併前の長野市・上田市・丸子町・佐久市についてH19までは実績値となっている。H19以降の将来人口については、合併後の長野市・上田市・佐久市の値からH19合併前市町村別人口比で按分している。

<図2-4 市町別人口の増減>



(出典)「国立社会保障・人口問題研究所 日本の市区町村別将来推計人口(平成20年12月推計)」

※合併前の長野市・上田市・丸子町・佐久市についてはH19までは実績値となっている。H19以降の将来人口については、合併後の長野市・上田市・佐久市の値からH19合併前市町村別人口比で按分している。

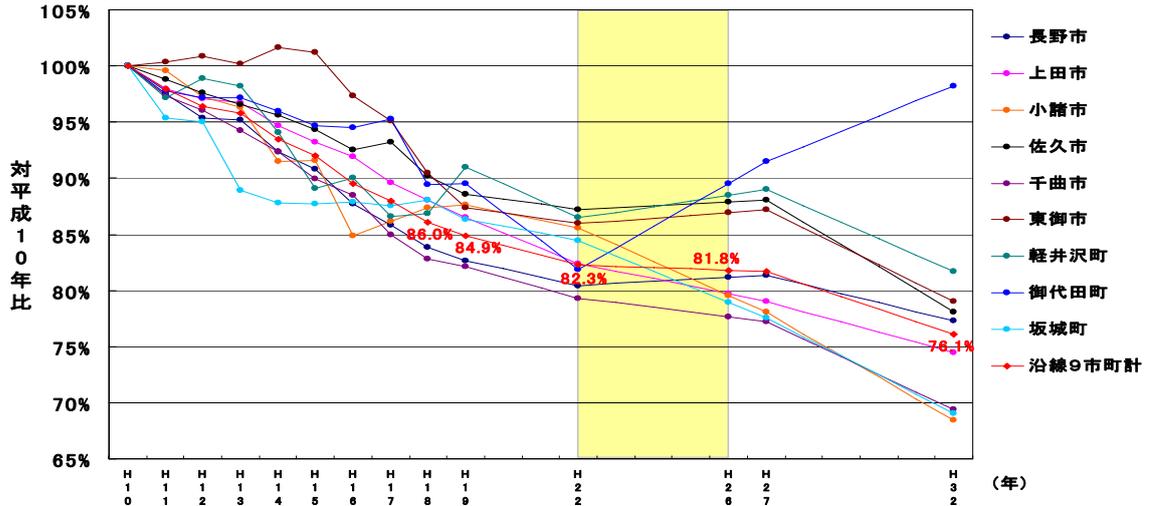
## 2) 年齢区分別人口

通学定期の主な対象者である15～19歳の人口は、各市町とも大幅に減少しており、平成19年には平成10年比で15.1%も減少している。今後も減り続け、計画期間中は0.5%の減少が予測されている。

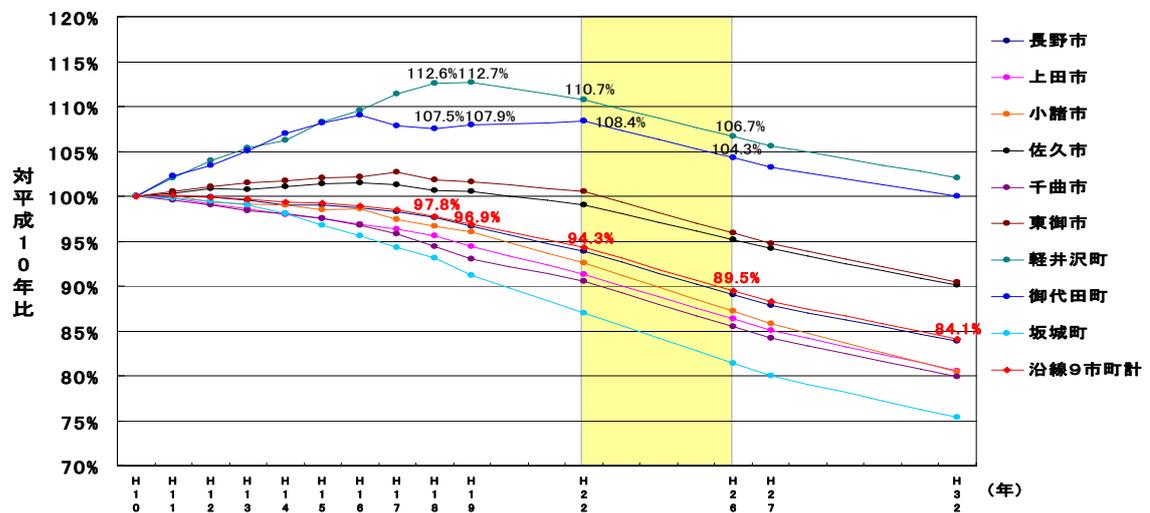
通勤定期の主な対象者である生産年齢人口(20～64歳)は、全体で見ると、平成19年には平成10年比で3.1%減少しているが、佐久市、東御市、軽井沢町及び御代田町の4市町は増加している。今後は、全市町で一様に減少し、計画期間中は4.8%の減少が予測されている。

移動の手段を公共交通機関に依存することが多くなると思われる65歳以上の高齢者人口は、平成19年には平成10年比で21.9%増加している。今後も着実に増加し、計画期間中は11.3%の増加が予想されている。特に軽井沢町と御代田町の増加率が高くなっている。

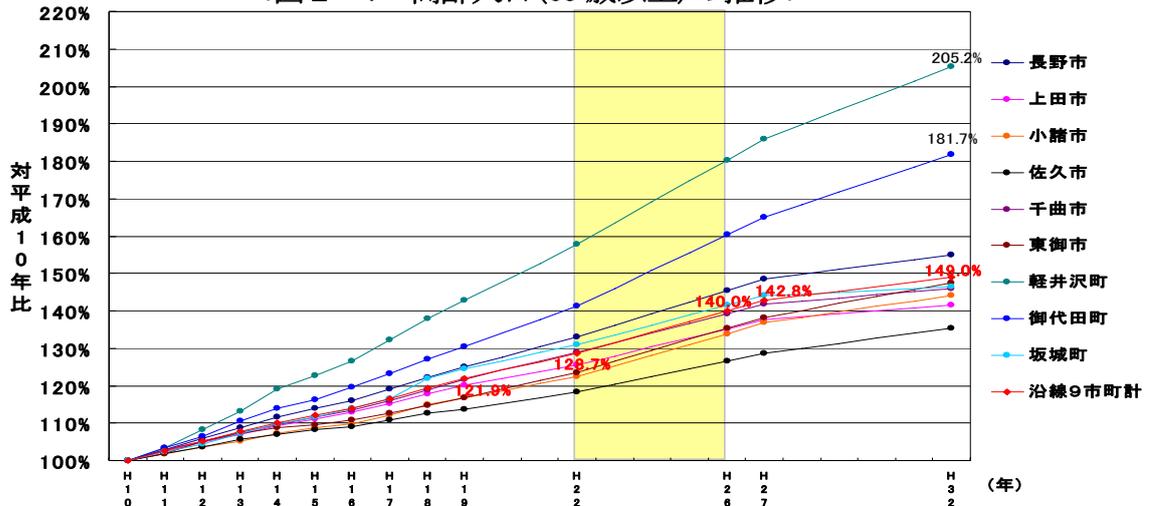
＜図2-5 通学年齢人口(15～19歳)の推移＞



＜図2-6 生産年齢人口(20～64歳)の推移＞



＜図2-7 高齢人口(65歳以上)の推移＞



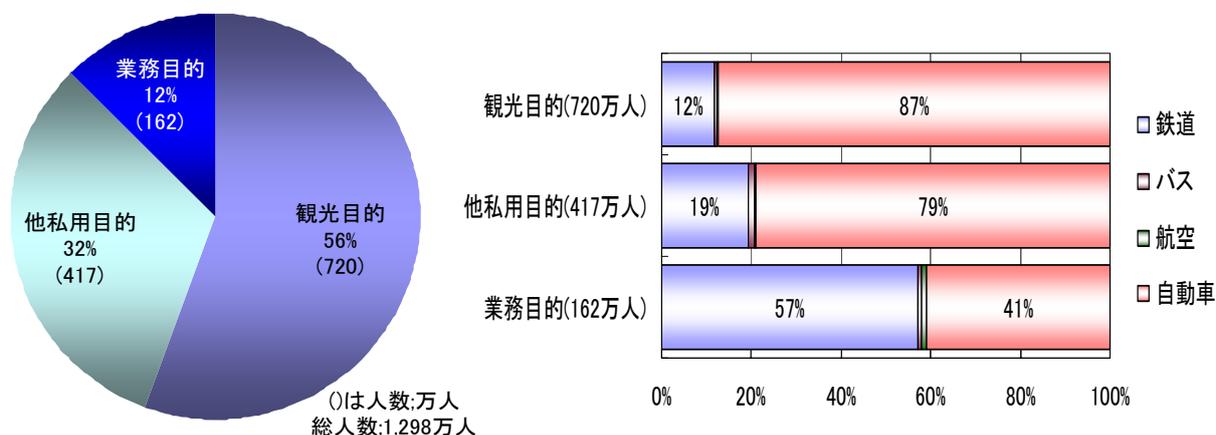
(出典)「国立社会保障・人口問題研究所 日本の市区町村別将来推計人口(平成20年12月推計)」

※合併前の長野市・上田市・丸子町・佐久市についてはH19までは実績値となっている。H19以降の将来人口については、合併後の長野市・上田市・佐久市の値からH19合併前市町村別人口比で按分している。

## (2) 来訪者

「平成 17 年度全国幹線旅客純流動調査」によると、県外から沿線市町に来訪する者（県内居住者を除く）は、年間 1,298 万人である。

<図 2-8 来訪者の目的と交通手段>



(出典)「平成 17 年度全国幹線旅客純流動調査」

### 1) 観光目的

観光目的での来訪者は全体の 56% (年間 720 万人) となっている。交通手段は、自動車が 87%、鉄道が 12% となっている。

「平成 20 年観光地利用者統計調査」によると、沿線の主な観光地のうち、軽井沢高原には年間約 800 万人、善光寺には約 650 万人と多くの観光客が訪れている。長野県全体の観光地の利用者数は、平成 10 年比(以下同じ)で 13% 減少しており、懐古園で 25%、戸倉上山田温泉で 17%、善光寺で 13% 減少している。一方、新幹線駅に近い軽井沢高原では 3% の減少に留まり、上田城址では逆に 85% も増加している。

なお、善光寺は平成 15 年に御開帳があったことから大きく増加しており、上田城址では、平成 17 年より、上田市が大型観光バスによるツアーの商品化を目的とした宣伝活動を積極的に実施した結果、観光客数が増加している。また、軽井沢高原を訪れる旅行者は、従来ゴールデンウィークや夏期等に集中していたが、軽井沢プリンスショッピングプラザが開業したこともあり近年は通年化している。

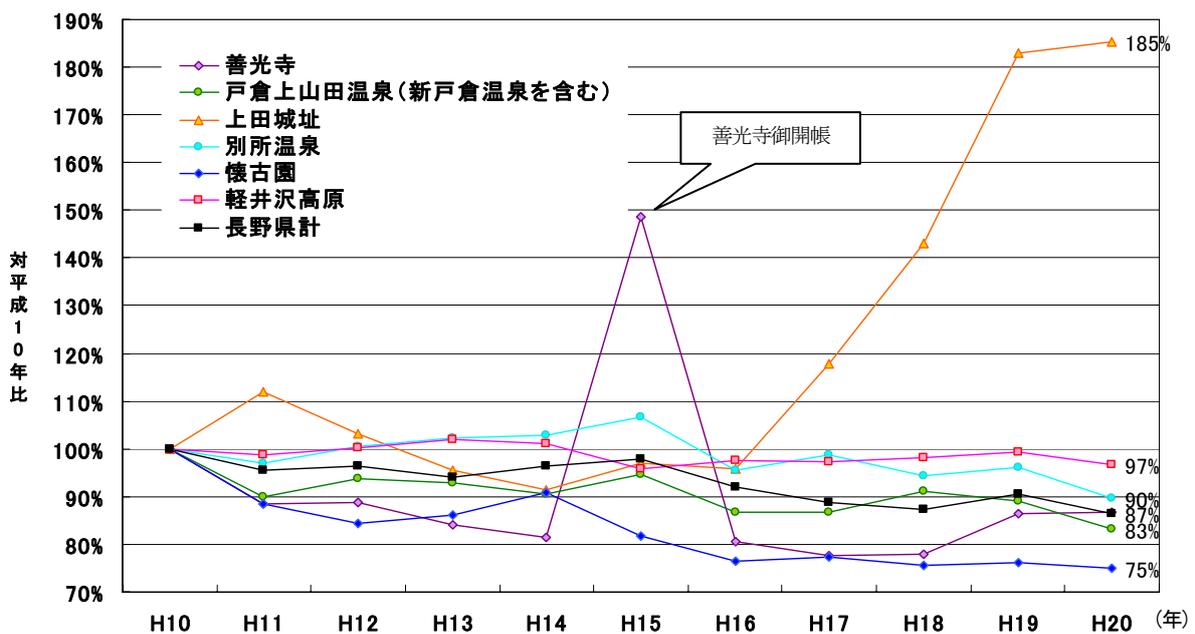
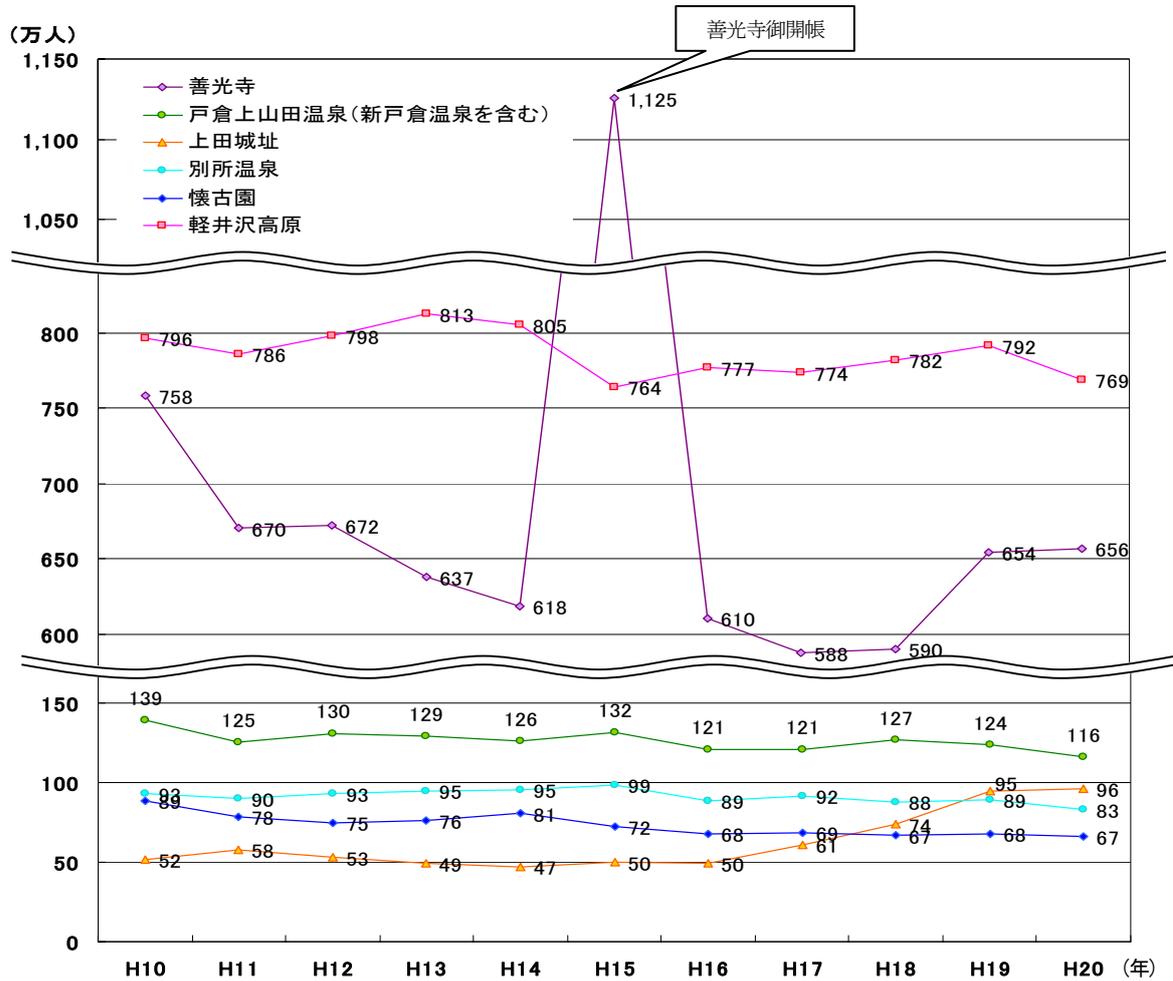
### 2) 他私用目的

他私用目的(私用・帰省・その他)での来訪者は全体の 32% (年間 417 万人) となっている。交通手段は自動車が 79%、鉄道が 19% となっている。

### 3) 業務目的

業務目的での来訪者は全体の 12% (年間 162 万人) となっている。交通手段は鉄道が 57%、自動車が 41% となっている。

<図2-9 主な観光地の利用者数の推移>



(出典) 「平成20年観光地利用者統計調査」

## 2. 3 産業

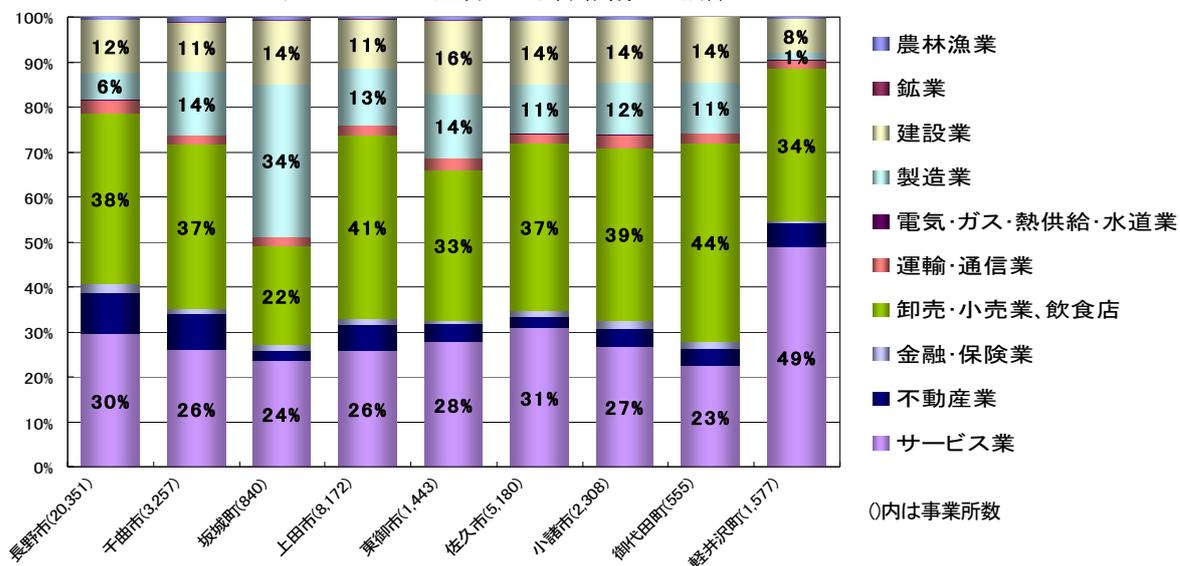
この地域には、高原野菜等の生鮮野菜を生産する農業や、自然と文化を生かした観光リゾート関連産業、電気機械、輸送用機械を中心とする製造業等の産業がバランスよく発展している。

市町別の産業別事業所数をみると、坂城町では「製造業」、軽井沢町では「サービス業」の割合が他市町に比べて高いことが特徴となっている。

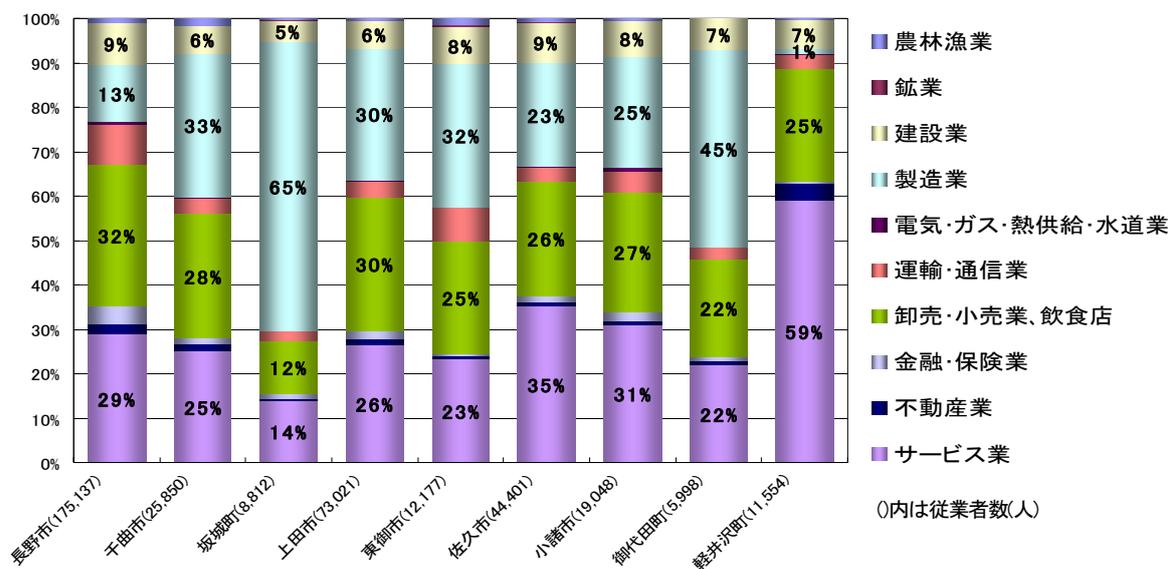
また、従業者数をみると、坂城町と御代田町では「製造業」、軽井沢町では「サービス業」の割合が他市町に比べて高くなっている。

事業所数・従業者数について、平成13年度と平成18年度とを比較すると、両者とも全体的に減少している中で、坂城町と軽井沢町は増加している。

＜図2-10 産業別事業所数の構成比＞

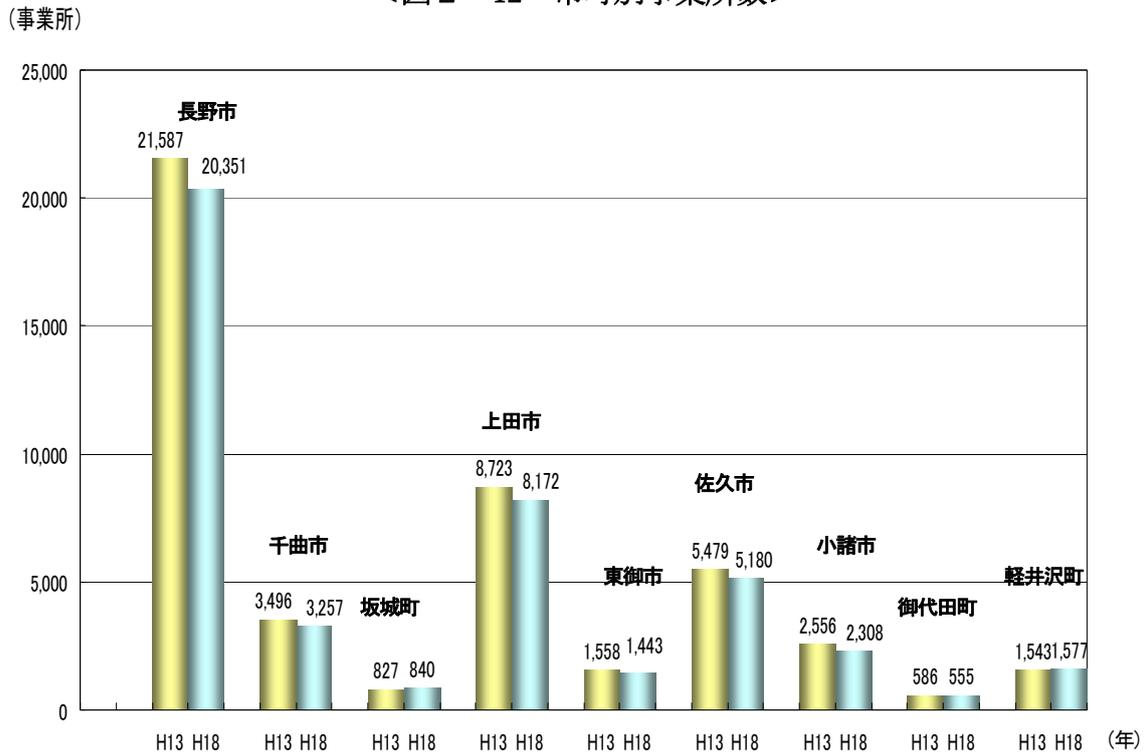


＜図2-11 産業別従業者数の構成比＞

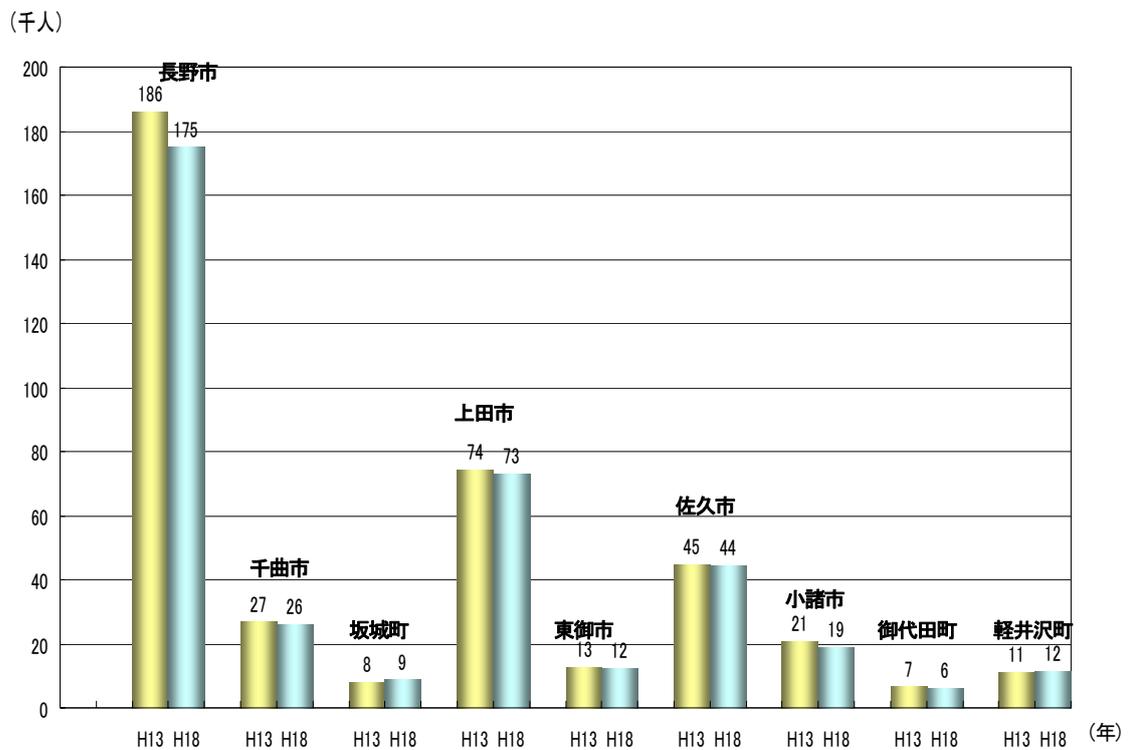


(出典)「事業所・企業統計調査」

<図2-12 市町別事業所数>



<図2-13 市町別従業者数>



(出典) 「事業所・企業統計調査」

## 2. 4 交通

### (1) 公共交通機関・利用の状況

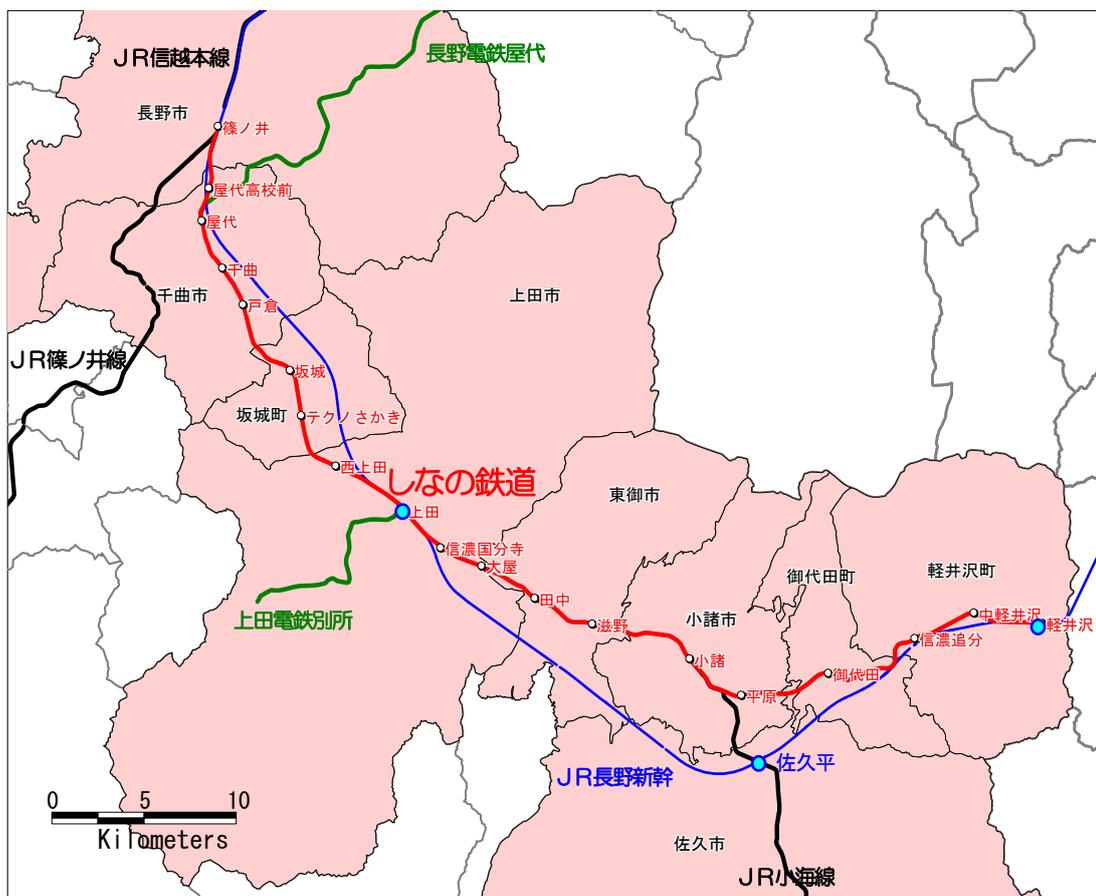
#### 1) 鉄道

しなの鉄道線は、JR東日本が運行する長野新幹線と軽井沢駅・上田駅で、篠ノ井線・信越本線と篠ノ井駅(しなの鉄道は信越本線長野駅まで直通運転)で、小海線と小諸駅でそれぞれ接続している。また、上田電鉄(株)が運行する別所線と上田駅で、長野電鉄(株)が運行する屋代線と屋代駅で接続している。

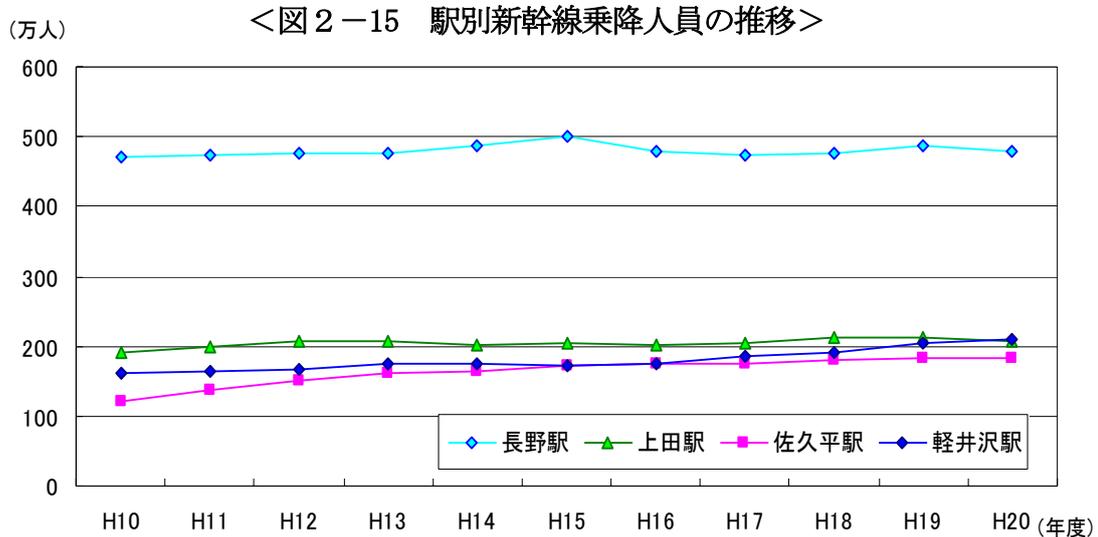
新幹線は上下とも1時間に各2本程度運行され、東京から軽井沢まで約70分、長野まで約100分であり、その他の路線の運行本数は次のとおりである。

- ・篠ノ井線：上下各2本程度/時
- ・小海線：上下各1本程度/時(7～9、18時台は上下各2本程度/時)
- ・屋代線：上下各1本程度/時
- ・別所線：上下各2本程度/時

<図2-14 鉄道路線>



新幹線駅は、長野、上田、佐久平及び軽井沢の4駅であり、平成20年度の乗降人員は、上田駅、佐久平駅、軽井沢駅は年間約200万人、長野駅は年間約500万人で、佐久平駅と軽井沢駅では増加傾向にある。

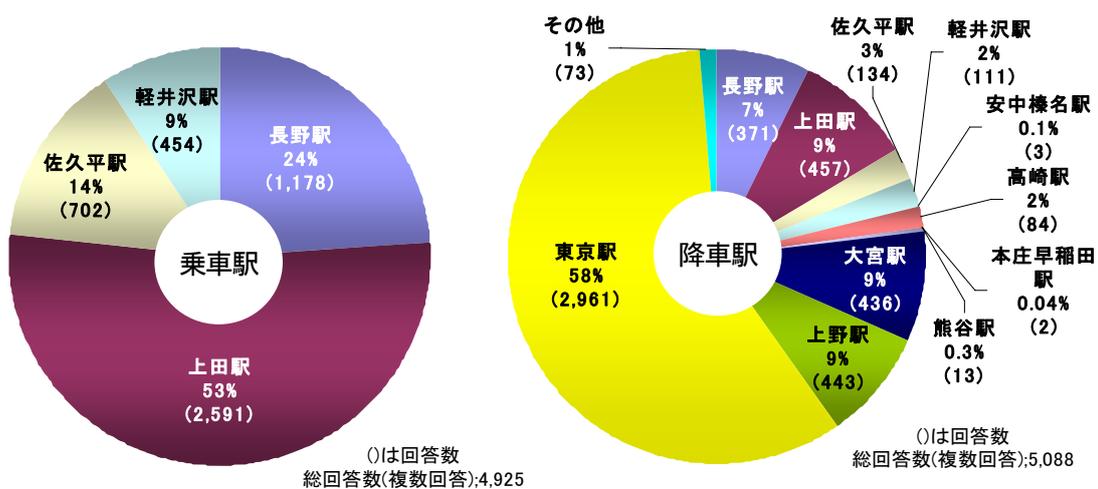


沿線での長野新幹線利用者の乗車駅(往路を想定)は「上田駅」が約半数を占めており、「長野駅」が24%、「佐久平駅」が14%となっている。

降車駅(往路を想定)は「東京駅」、「上野駅」、「大宮駅」の3駅で75%を占めている一方、県内4駅でも21%が降車しており、県内移動の手段としても利用されている。

このことは、新幹線がしなの鉄道とは共存・共栄関係にある反面、並行在来線という性格上部分的に競合関係にあることを示している。

＜図2-16 沿線住民の長野新幹線の乗車駅・降車駅＞



※乗車、降車とも往路を想定

※乗車駅で上田駅が最も多くなっているのは、「沿線住民アンケート」の配布範囲が、しなの鉄道の各駅から半径3km(ただし、今井～長野間は半径1km)に含まれる町丁目に住所を有する者に限定していることによる

(「沿線住民アンケート」+「利用者アンケート」計より)

## 2) バス

### ① 高速バス

高速バスは、長野市～佐久市間でしなの鉄道とほぼ並行して運行されているほか、平成 20 年度以降、上田、小諸、御代田及び軽井沢の各駅から東京方面に向けた路線が相次いで開設されている。行先は新幹線との競争を避ける意味から、池袋、新宿、立川となっている。

また、新幹線利用の場合と比較すると所要時間は 1.5 倍程度、運賃は半額程度となっている。

＜表 2-1 主な高速バス路線＞

会社	出発地	行き先	経由地 (しなの鉄道 駅)	所要 時間	運行 開始年	費用・頻度
JR バス 関東 (株)	小諸駅	新宿駅 新南口	—	約 3 時間	平成 21 年	片道 3,000 円 (事前購入： 2,500 円) 8 本/日・片道
千曲 バス (株)	上田営業 所	立川駅北口	上田駅	約 3.5 時間	平成 20 年	片道 3,670 円 往復 6,610 円 1 本/日・片道
	小諸駅	立川駅北口	御代田駅、 中軽井沢駅、 軽井沢駅	約 3.5 時間	平成 20 年	片道 3,310 円 往復 5,960 円 1 本/日・片道
	臼田 (佐久総合 病院前)	池袋駅東口	—	約 3 時間	平成 5 年	片道 3,210 円 往復 5,780 円 4 本/日・片道
	小諸駅	池袋駅東口	御代田駅、 中軽井沢駅、 軽井沢駅	約 3.5 時間	平成 3 年	片道 3,210 円 往復 5,780 円 5 本/日・片道
	別所温泉	池袋駅東口	上田駅	約 3.5 時間	平成 5 年	片道 3,780 円 往復 6,800 円 5 本/日・片道
	臼田 (佐久総合 病院前)	長野県庁	—	約 1.5 時間	—	片道 1,200 円 6 本/日・片道
	軽井沢駅	あべの橋駅	上田駅、 小諸駅	約 11.5 時 間	平成 15 年	片道 9,500 円 往復 17,100 円 5 本/日・片道

(出典)「バス事業者ホームページ」

### ② 路線バス

路線バスは、バス事業者と自治体により運行されており、利用は当該自治体の区域内での移動が主となっている。なお、しなの鉄道との接続については、市町毎の法定協議会等で検討され、改善に向けた取り組みが行われている。

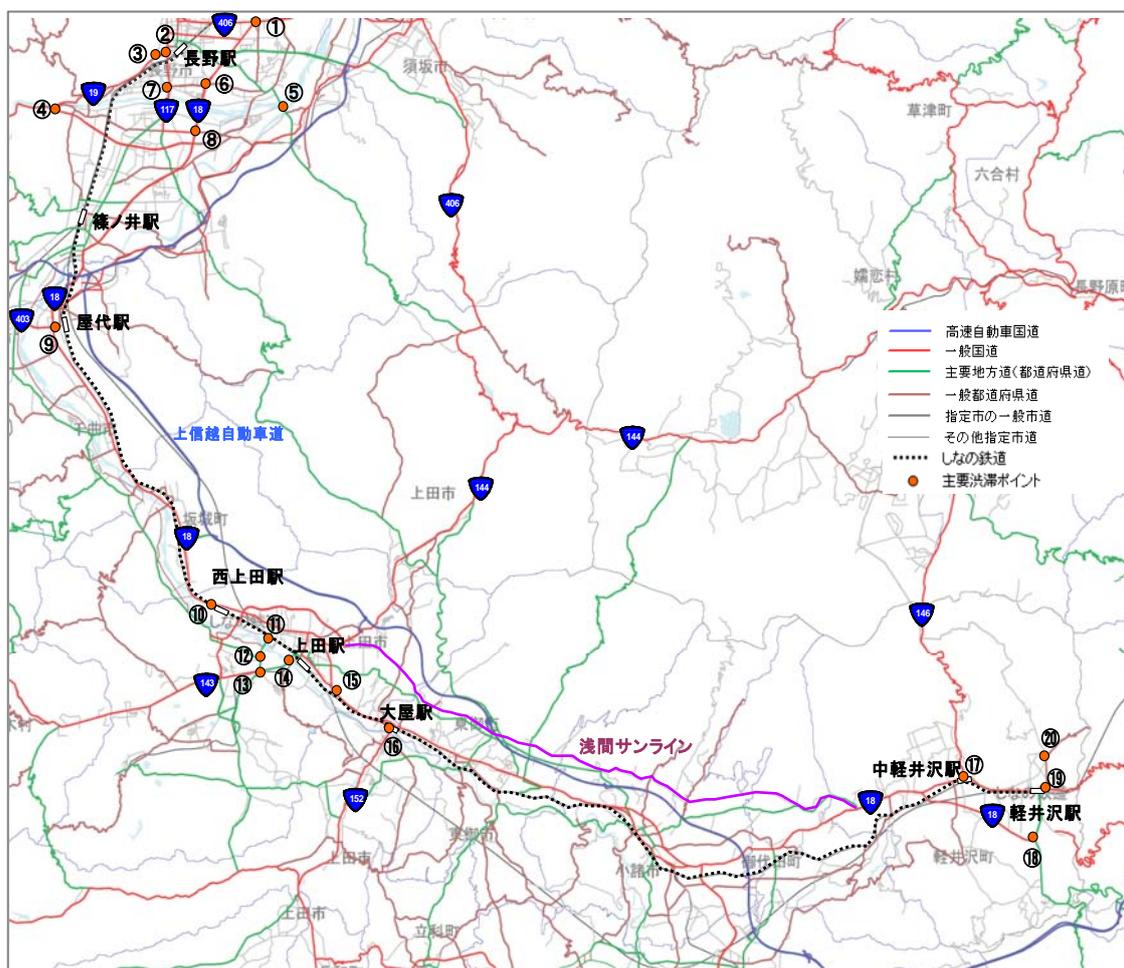
## (2)道路の状況

高速道路は、上信越自動車道が長野市～小諸市間で、しなの鉄道線とほぼ並行している。

一般国道は、国道 18 号がしなの鉄道全線とほぼ並行して走っており、長野市近郊や上田市近郊等では通勤時間帯を中心に、軽井沢町周辺ではゴールデンウィークや夏期等の特定期間に渋滞が発生している。

また、上田市から軽井沢町までは、広域農道「浅間サンライン」が並走しているが日常的な渋滞は発生していない。

<図 2-17 しなの鉄道沿線道路の主要渋滞ポイント>



<表 2-2 しなの鉄道沿線道路の主要渋滞ポイント>

番号	主要渋滞ポイント	所在地	道路名	交差道路名	備考
①	東和田交差点	長野市東和田	国道 18 号	国道 406 号	—
②	中御所交差点	長野市中御所	国道 19 号	国道 117 号	—
③	差出交差点	長野市安茂里	国道 19 号	市道石堂差出線	—
④	小松原トンネル 西交差点	長野市篠ノ井 小松原	国道 19 号	国道 19 号バイパス	—
⑤	落合橋中央交差点	長野市若穂牛島	(主)長野菅平線	市道落合更北線	—
⑥	母袋交差点	長野市稲葉	国道 18 号	市道東通り線	—
⑦	荒木交差点	長野市若里	国道 117 号	(-)三才大豆島中御所線	—
⑧	大塚交差点	長野市青木島町 大塚	国道 18 号	国道 117 号	—
⑨	杭瀬下交差点	千曲市杭瀬下	国道 18 号	国道 403 号	—
⑩	下塩尻交差点	上田市下塩尻	国道 18 号	市道中之島第一線	—
⑪	古舟橋北詰交差点	上田市常磐城	(主)上田丸子線	市道下塩尻中島線	—
⑫	中之条交差点	上田市中之条	(主)上田丸子線	(主)長野上田線	—
⑬	赤坂交差点	上田市上田原	国道 143 号	(主)上田丸子線	—
⑭	上田橋北詰交差点	上田市天神	国道 143 号	市道上田橋中島線	—
⑮	国分西交差点	上田市国分	市道川辺町国分線	国道 18 号	—
⑯	大屋駅前交差点	上田市大屋	国道 152 号	(-)大川大屋 T 線	—
⑰	中軽井沢交差点	軽井沢町中軽井沢	国道 146 号	国道 18 号	(休日)
⑱	南軽井沢交差点	軽井沢町長倉	(主)下仁田軽井沢 線	国道 18 号	(休日)
⑲	旧軽ロータリー交 差点	軽井沢町軽井沢	(-)旧軽井沢軽井 沢 T 線	町道三笠線	(休日)
⑳	軽井沢駅入口交差点	軽井沢町軽井沢	国道 18 号	(-)旧軽井沢軽井沢 T 線	(休日)

(出典)「国土交通省関東地方整備局長野国道事務所ホームページ」

(過去の全国道路交通情勢調査(道路交通センサス)を中心とした調査結果を用いて作成)

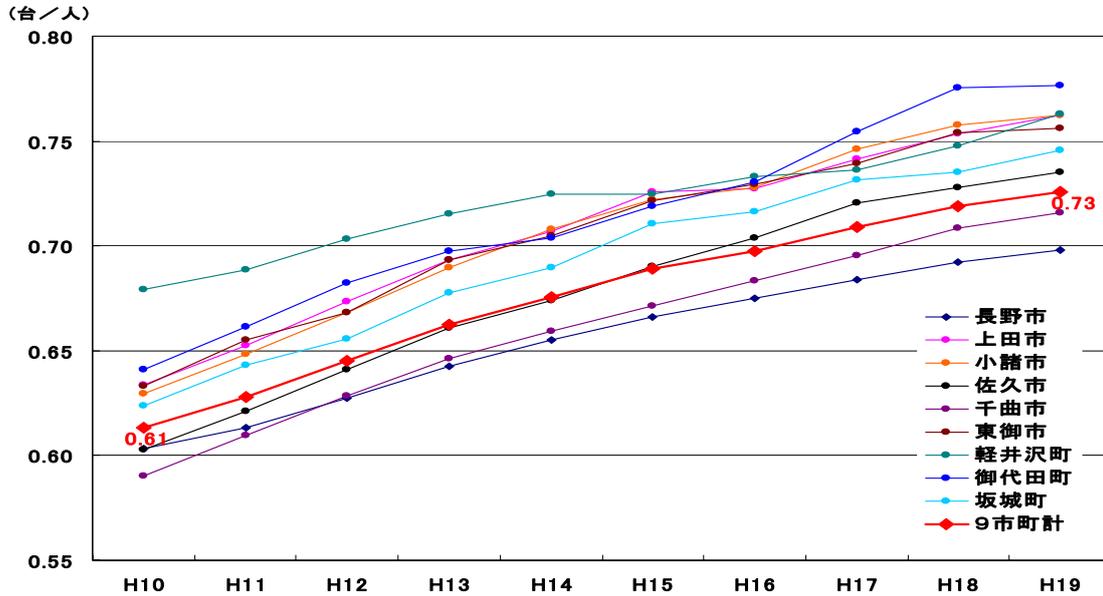
主要渋滞ポイントの定義：DID 地区内：最大渋滞長 500m以上 or 最大通過時間 5 分以上

DID 地区外：最大渋滞長 1km 以上 or 最大通過時間 10 分以上

### (3) 乗用車保有・利用の状況

各市町ともに、20歳以上の1人当たりの乗用車保有台数は大きく増加している。  
 比較的公共交通が利用されている長野市と千曲市の乗用車保有台数は低い値、軽井沢町と御代田町では高い値を示している。

＜図2-18 20歳以上の1人当たりの乗用車保有台数の推移＞

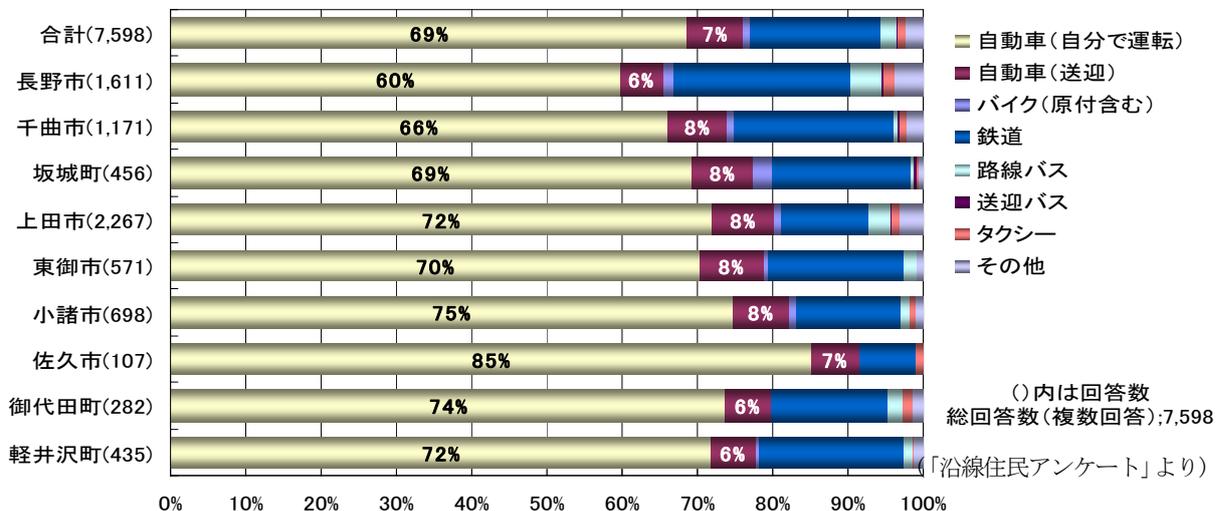


(出典)「住民基本台帳人口要覧」、「市町村別自動車保有車両数」、「市町村別軽自動車車両数」  
 ※数値は全て3月末時点の値

沿線住民アンケートの「普段の生活での主な移動手段」の問いに対しては、各市町ともに、「自動車(自分で運転)」+「自動車(送迎)」が65%を超えており、沿線市町平均では76%と、4人に3人は主な移動手段として自動車を挙げている。

なお、長野市と千曲市では、主な移動手段として自動車を挙げている人が平均より少なくなっている。

＜図2-19 普段の生活での主な移動手段＞



## 2. 5 しなの鉄道

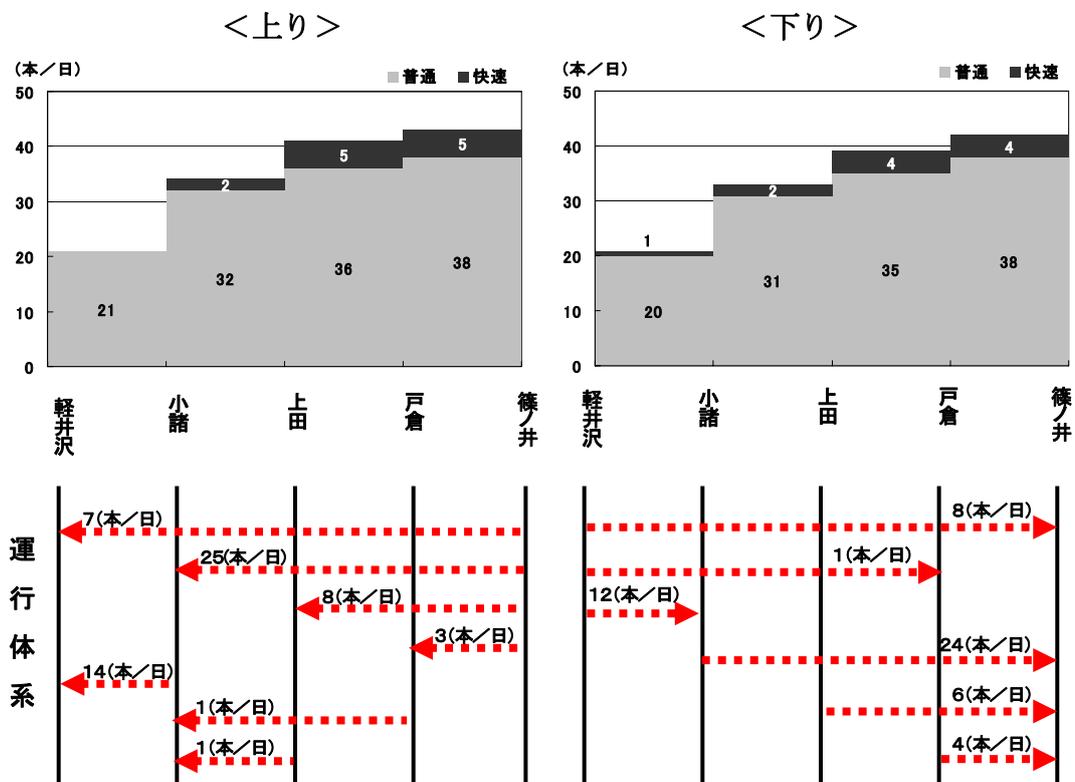
### (1) 列車運行状況

運行本数は、篠ノ井から軽井沢方面に向かって少なくなり、特に小諸駅を境に大きく減少している。

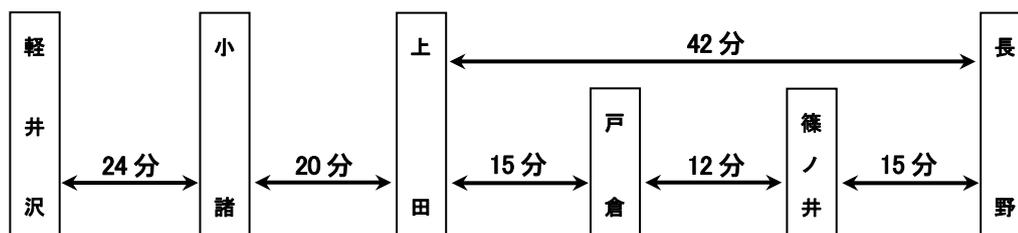
運行頻度は、軽井沢～小諸間は概ね 60 分ごと（朝夕時間帯は概ね 30 分ごと）、小諸～長野間は概ね 30 分ごと（朝夕時間帯は概ね 15～20 分ごと）の運行となっている。

所要時間は、普通列車で軽井沢～小諸間が 24 分、小諸～上田間が 20 分、上田～長野間（篠ノ井発着はなく全て長野駅発着）が 42 分となっている。

<図 2-20 しなの鉄道の平日 1 日あたり運行本数(上り・下り)>



<図 2-21 主要駅間の所要時分(普通列車)>



## (2) 輸送状況

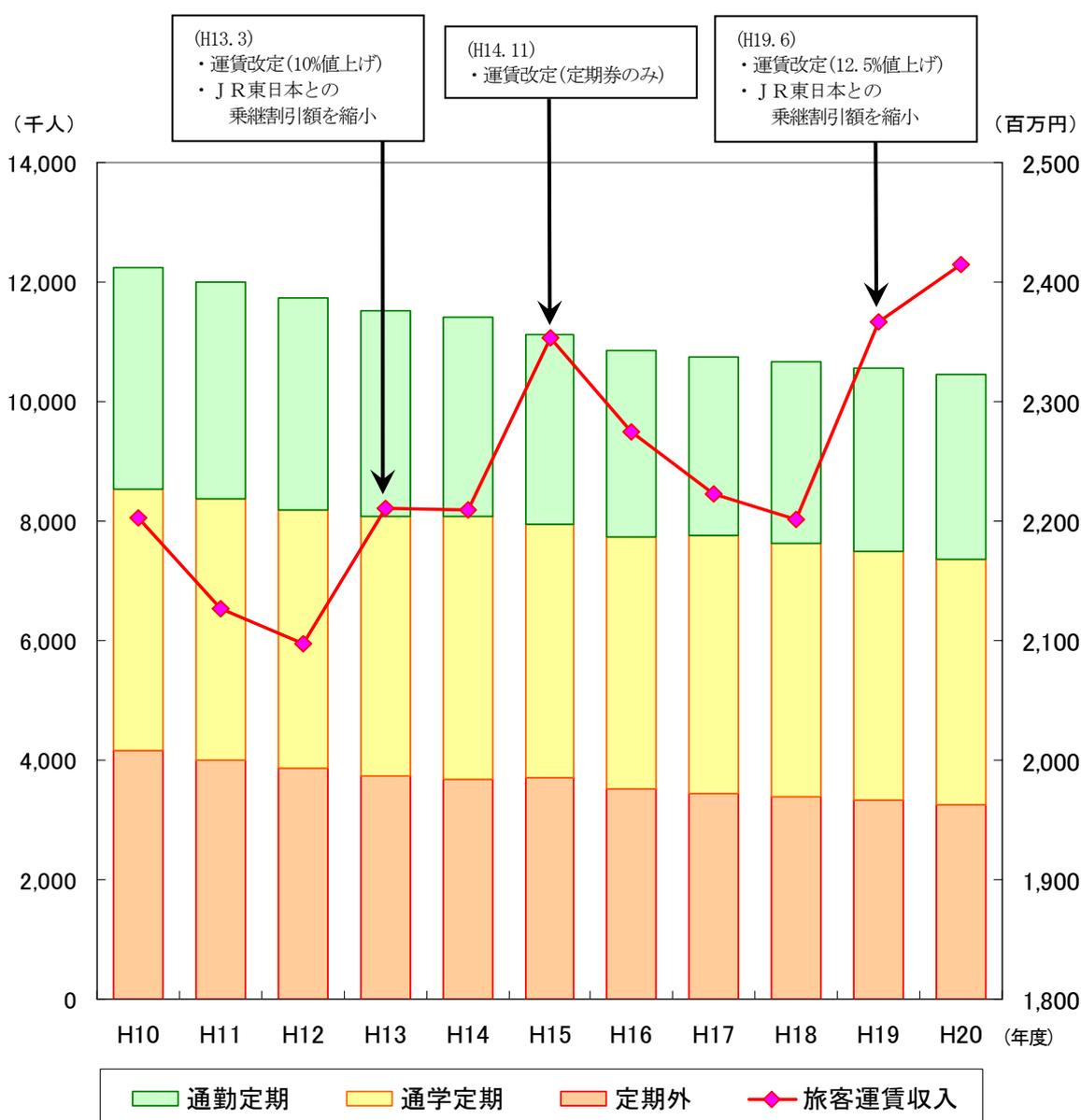
輸送人員は、平成10年度以降一貫して減少し、平成20年度は平成10年度に比較して、通勤定期で83.3%、通学定期で94.0%、定期外で78.0%となっており、特に、定期外の減少が大きくなっている。

平成17年度以降全体の減少幅が小さくなっているが、これは平成18年度以降、通勤定期の減少に歯止めがかかったためである。

券種別構成比は、平成10年度から平成20年度の平均で通勤定期29.3%、通学定期が38.3%、定期外が32.4%となっている。

運賃収入については、運賃改定を3回(うち1回は、定期割引率の改定のみ)実施しており、改定時には増加しているが、輸送人員の減少とともに減少している。

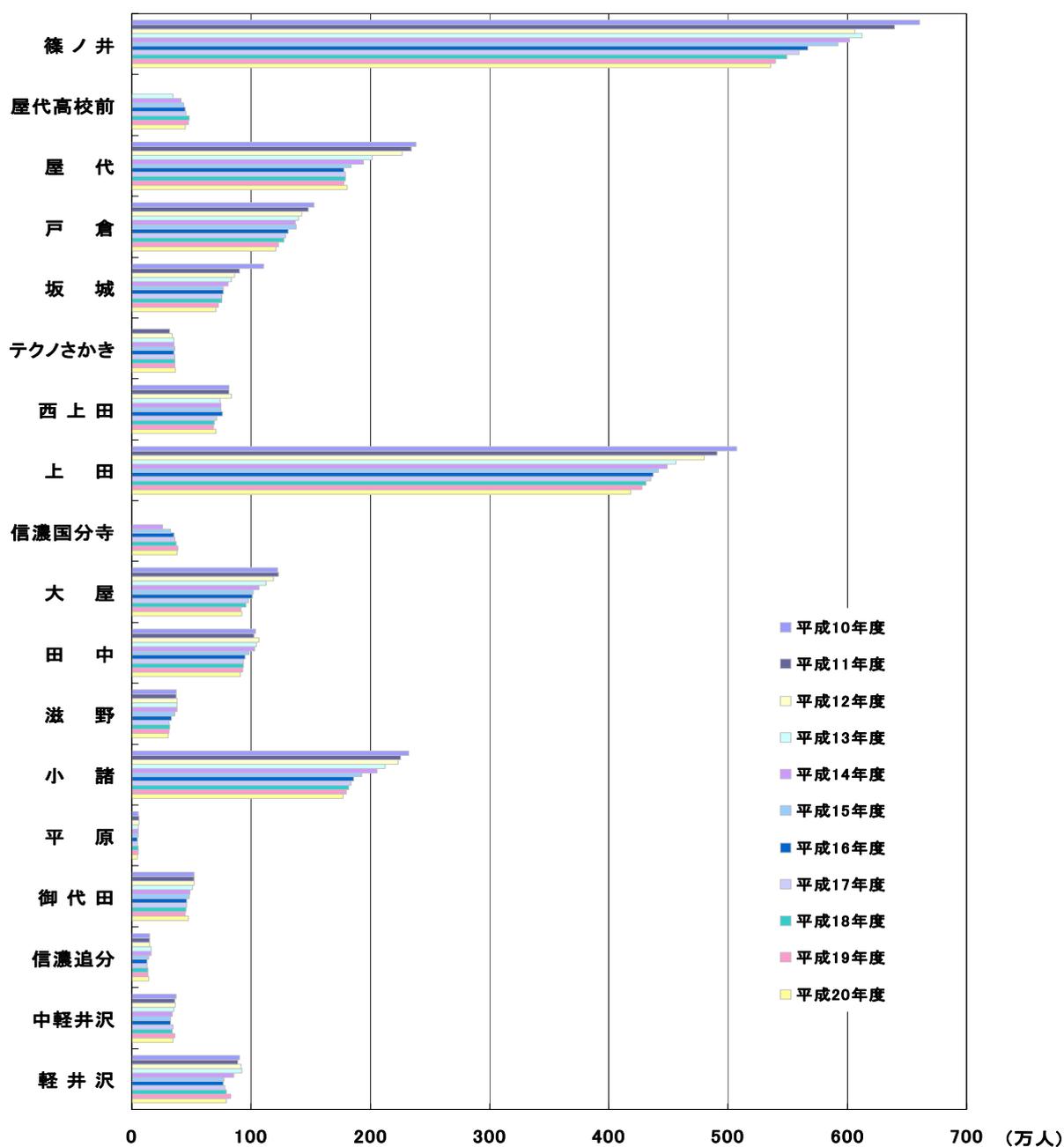
<図2-22 輸送人員・運賃収入の推移>



駅別の乗降人員は、上田駅が400万人台と圧倒的に多く、屋代駅と小諸駅が約半分の200万人、次いで戸倉、大屋、田中及び軽井沢の各駅が約100万人、平原、信濃追分を除くその他の駅は概ね50万人となっている。

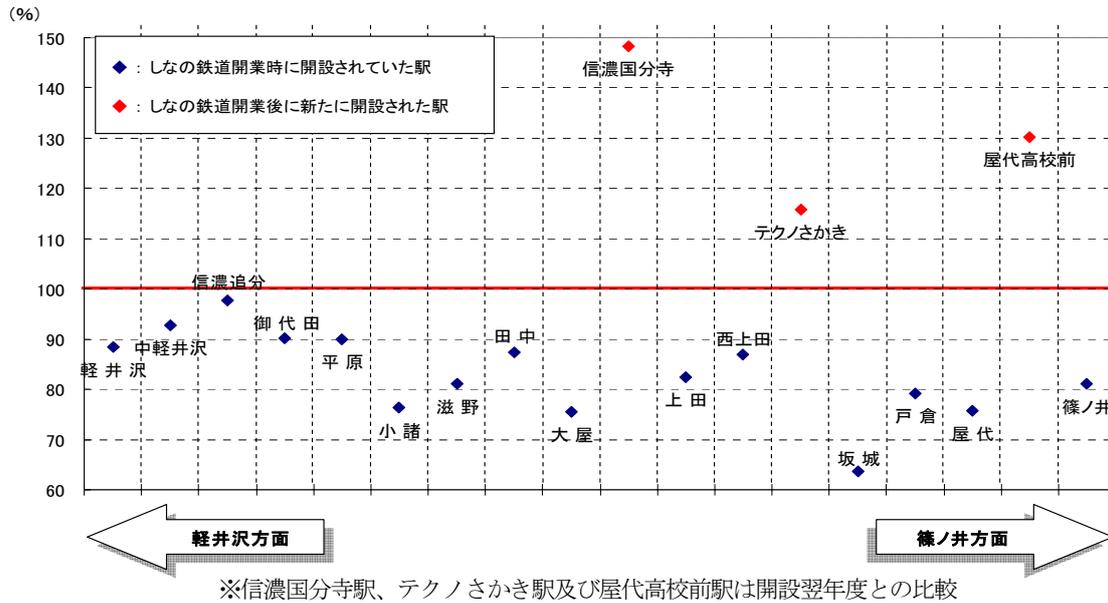
平成10年度と平成20年度を比較すると、新駅(信濃国分寺、テクノさかき、屋代高校前)を除き、減少傾向が続いているが、軽井沢～御代田間の減少率は他の駅と比べて比較的小さくなっている。また、新駅開業の影響を受けた隣接駅を除くと、小諸駅と戸倉駅の減少率が大きく、20%を上回っている。

<図2-23 駅別乗降人員の推移>



※しなの鉄道とJR篠ノ井線、JR信越本線を連続して利用する場合は、篠ノ井駅での乗降としてカウントしている。

<図 2-24 駅別乗降人員の比較(平成 20 年度値/平成 10 年度値\*)>



定期外のうち、沿線住民の買物目的の利用など基礎的利用は3,408千人、来訪者の観光目的利用などの追加的利用は、3,067千人と推計される。

追加的利用は、ゴールデンウィークと夏期に多く、駅別では、軽井沢、中軽井沢、信濃追分及び御代田が多くなっている。

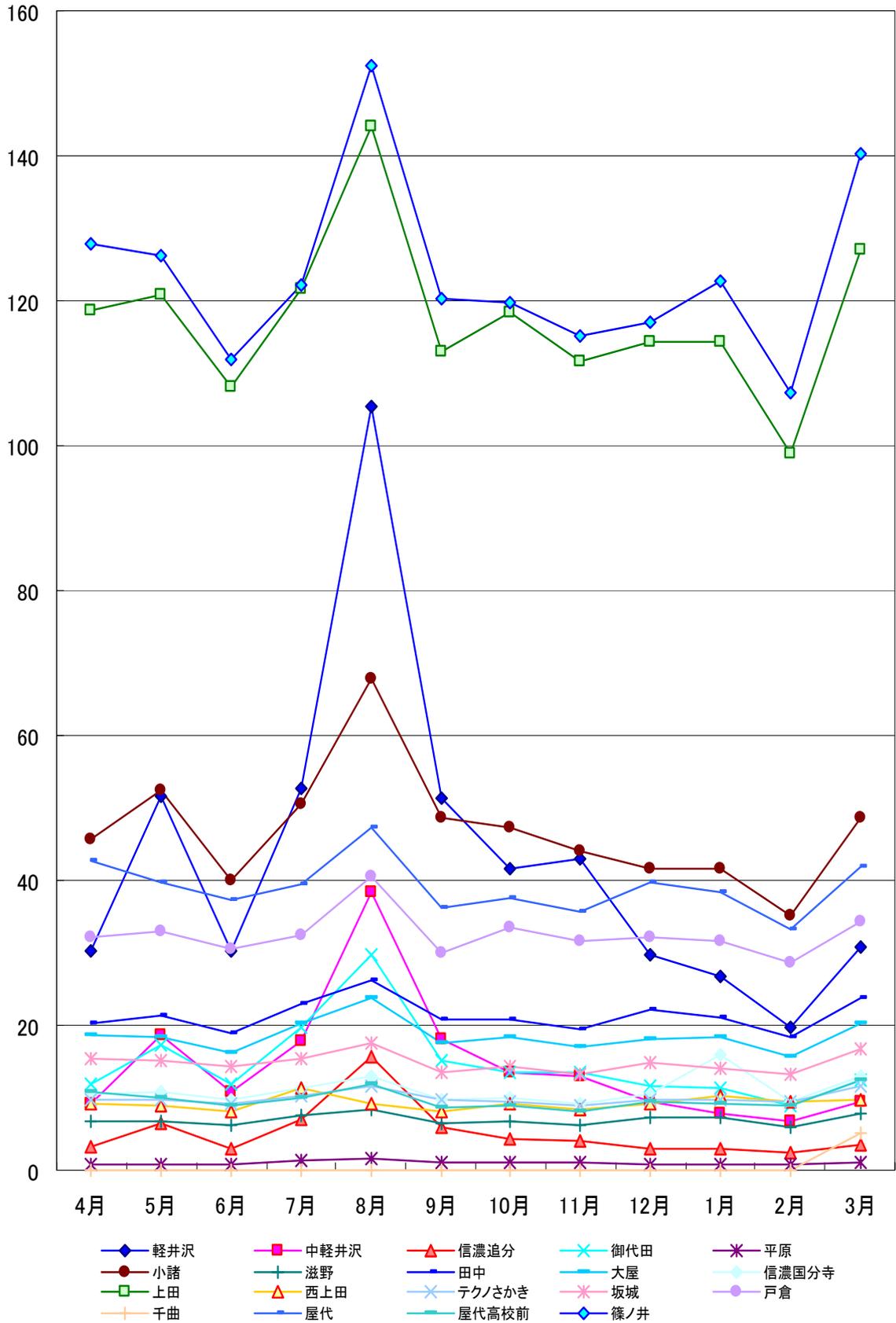
<表 2-3 定期外利用者の内訳(平成 20 年度)>

駅名	基礎的利用		追加的利用		合計(千人)
	乗降者数(千人)	構成比	乗降者数(千人)	構成比	
軽井沢	160	31.1%	353	68.9%	513
中軽井沢	55	31.9%	118	68.1%	174
信濃追分	20	32.4%	42	67.6%	62
御代田	72	40.5%	105	59.5%	176
平原	6	49.6%	6	50.4%	12
小諸	283	50.3%	280	49.7%	563
滋野	46	55.3%	37	44.7%	83
田中	143	55.9%	113	44.1%	256
大屋	123	55.0%	100	45.0%	223
信濃国分寺	70	52.6%	63	47.4%	134
上田	799	56.6%	611	43.4%	1,410
西上田	61	55.1%	50	44.9%	111
テクノさかき	68	57.1%	51	42.9%	119
坂城	101	56.7%	77	43.3%	178
戸倉	226	57.9%	164	42.1%	391
屋代	269	57.4%	200	42.6%	469
屋代高校前	61	52.0%	56	48.0%	118
篠ノ井	844	56.9%	639	43.1%	1,483
合計	3,408	52.6%	3,067	47.4%	6,475

※千曲駅は除く

(千人)

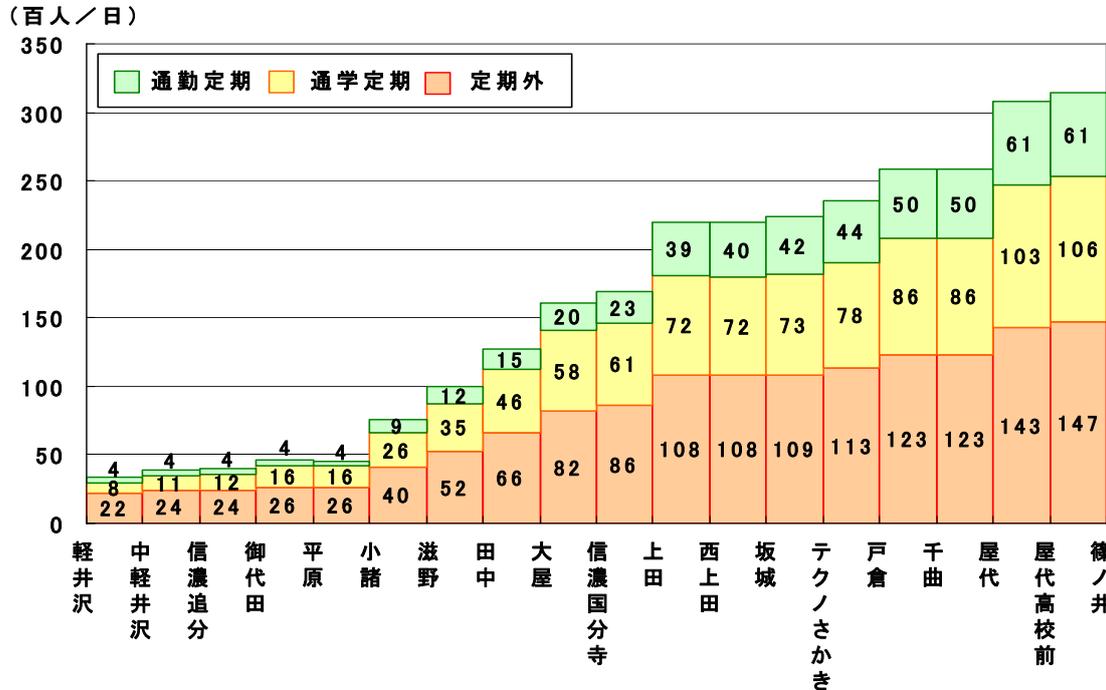
<図2-25 月別駅別乗降人員(平成20年度)>



※千曲駅は除く

駅間通過人員は、列車本数(図2-20 参照)に比例し、小諸駅、上田駅及び屋代駅で大きく変化している。

<図2-26 駅間通過人員>

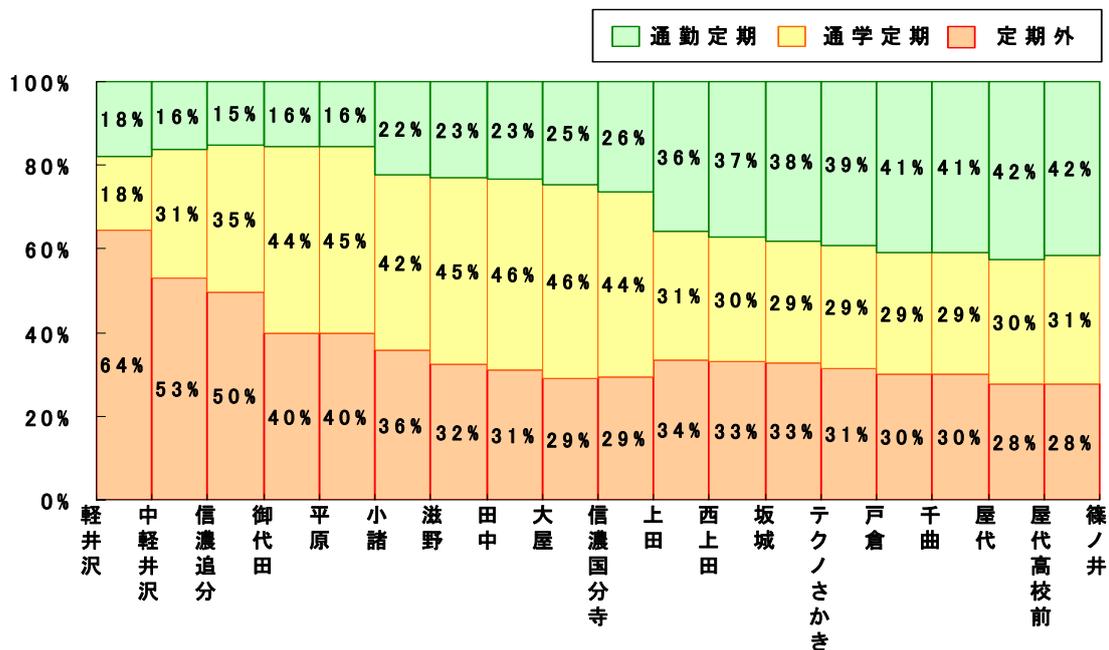


駅間通過人員の構成比は、通勤定期利用者の割合が篠ノ井駅方面に向かう程高くなる傾向にあり、戸倉駅以北では40%以上と高く、軽井沢～小諸間では20%以下と低くなっている。

通学定期利用者の割合は、御代田～上田間で40%以上と高くなっている。

定期外利用者の割合は、軽井沢～小諸間で40%以上と高くなっている。

<図2-27 券種別駅間通過人員>



### (3) 経営状況

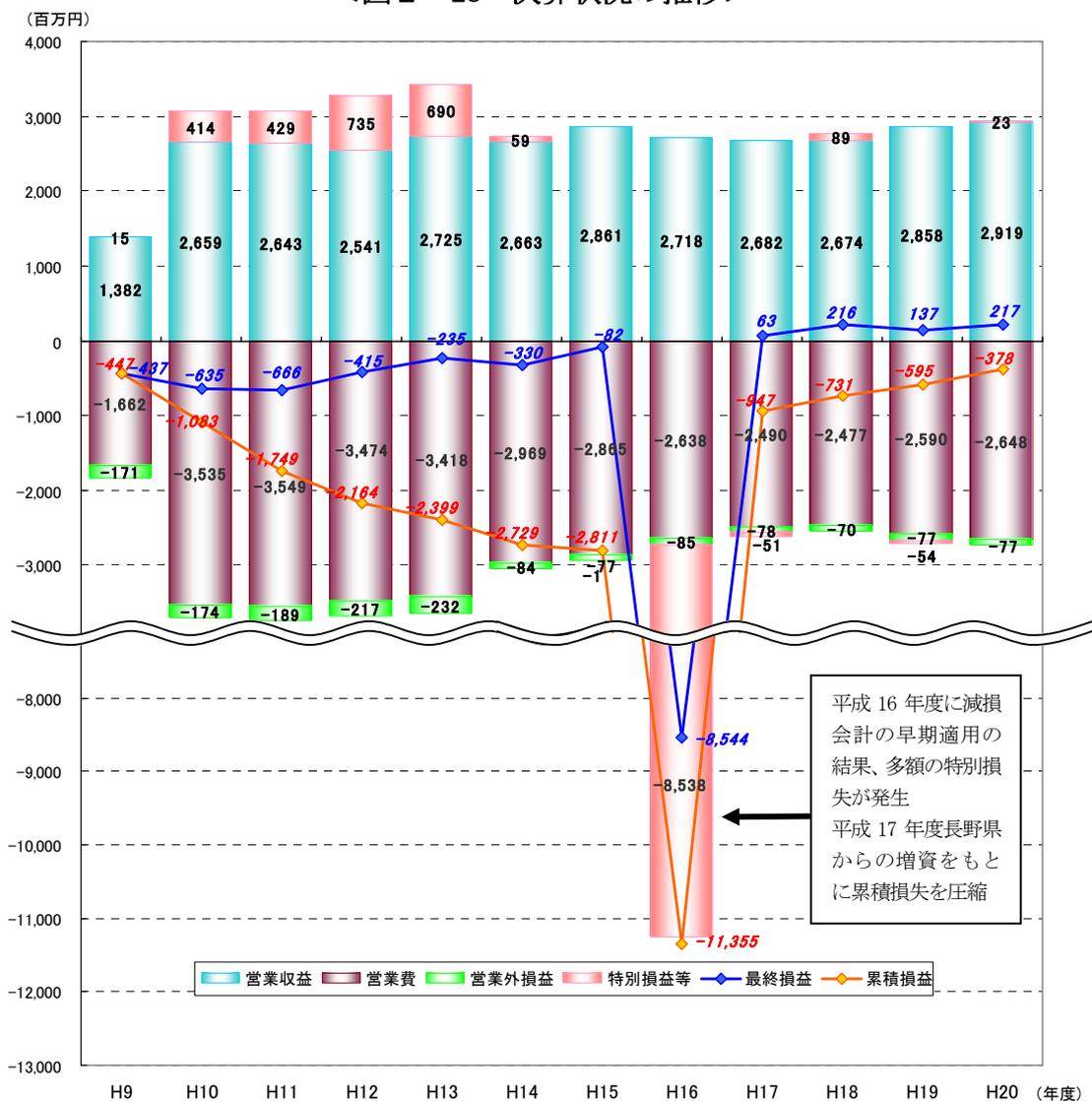
しなの鉄道利用者は、モータリゼーションの進展や少子高齢化等により、開業から毎年減少を続けている。さらに、JR東日本から引き継いだ鉄道資産の減価償却費等により開業以来赤字が続き、平成15年度末で約4億4千万円の債務超過に陥っている。

平成16年度には経営の再生を図るため、長野県からの103億円の貸付金を資本金に振り替える「しなの鉄道経営健全化対策事業」のもと「中期経営計画」を策定し、①直面する財政危機の回避、②必要にして最小限の設備投資、③事業安定のための運賃施策の見直しを最優先課題として抜本的な経営改善を行ってきた。

このことにより、平成16年度には営業損益が黒字化し、平成17年度以降は最終損益も黒字となり、平成20年度には過去最高となる2億1千7百万円の当期純利益を計上し、累積債務も3億7千8百万円まで減少した。

しかしながら、今後も利用者の減少が見込まれること、経費の節減が限界に達しつつあることから、厳しい経営が予想されている。

<図2-28 決算状況の推移>



#### (4)車両・設備の状況

##### 1)車両・車両基地

###### ① 車両

開業時に、J R 東日本より 2 種類の車両を購入したが、いずれも老朽化が進んでおり、特に 169 系電車については早急な更新が必要となっている。

また、利用者から要望の多いトイレ設備は整備されていない。

- ・ 115 系電車(昭和 52～55 年製造) 11 編成 33 両
- ・ 169 系電車(昭和 43 年製造) 4 編成 12 両

###### ② 車両基地

開業時に戸倉駅構内に、車両の留置線、洗浄線及び入れ替え設備を整備したが、検査する際のピット(屋根付き点検設備)や汚物処理設備は整備されていない。

##### 2)施設・設備

全線複線電化の高規格設備であるが、開業から 12 年が経過し、J R 東日本からの引継ぎ設備の老朽化・陳腐化による取替・改良が必要となっている。また、エレベーターの設置等利便性の向上も求められている。

<表 2-4 主な施設・設備の状況>

区分	名称	現況
橋りょう	千曲川橋梁(屋代高校前～篠ノ井間、L=457m、昭和 43 年建造)	橋けたの劣化は今のところ見受けられないが、鉄けたの腐食防止のため、定期的な塗装が必要となっている。
	湯川橋梁(軽井沢～中軽井沢間)上り線(明治 34 年建造)	橋脚は石造であり、目地詰めを施工し延命を図っている。
	小諸高架橋(小諸～滋野間、昭和 43 年建造)	高欄部分に経年劣化による骨材の露出が見られ、計画的に改良工事を実施している。
トンネル	葛尾トンネル(坂城～戸倉間 L=648m、昭和 43 年建造)	トンネル内部のコンクリート剥落事象が多発し、対策工事を実施している。今後も経年劣化対策が必要となっている。
電力設備	変電所 6 ヶ所(軽井沢、御代田、小諸、大屋、西上田、屋代、昭和 38 年製造)	老朽化が進み修繕費が増加しており、部品供給も困難となっている。なお、御代田、屋代変電所については、平成 16～17 年度に、変電所変圧器、制御用変圧器及びシリコン整流器を更新している。
指令設備	設備指令(平成 9 年構築)	変電所の遠隔制御システムの制御盤については、部品調達が困難となっており、平成 24～25 年にかけての更新が計画されている。
	CTC 設備(平成 11～12 年構築)	現設備は MS-DOS で稼働しているが、同 OS サポートが終了しているため、Windows 化が必要となっている。
停車場設備	ホーム扛上(軽井沢、中軽井沢、小諸)	車両とホームの段差(27～35cm)があるため、乗降性向上のためホーム扛上が必要となっている。
	エレベーター設置(中軽井沢、小諸)	駅舎の大規模改良工事に併せて設置を計画している。

## 2. 6 沿線住民・利用者・来訪者の行動・意識

### (1) 沿線住民・利用者

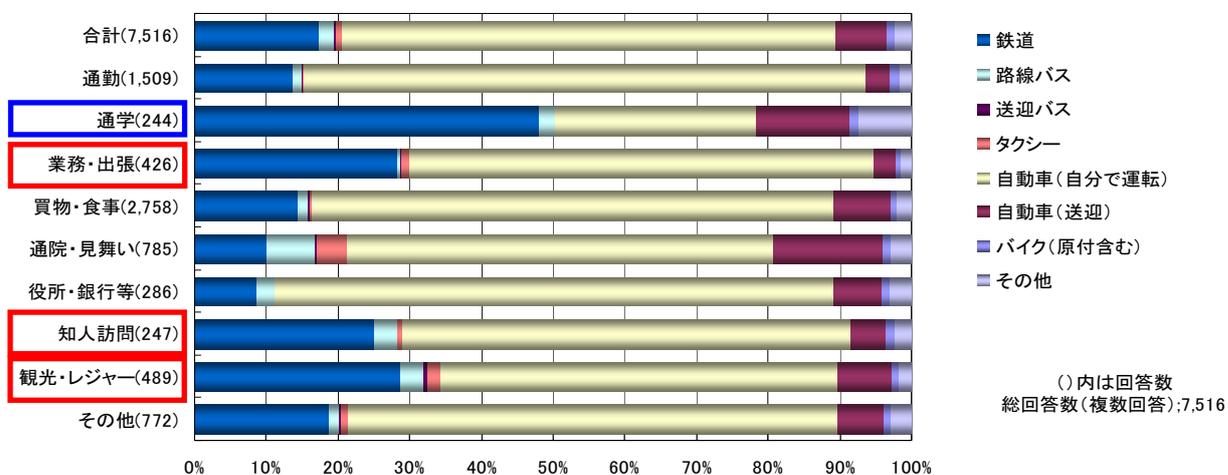
#### 1) 普段の生活の移動手段・選択理由

##### ① 目的別移動手段

「通学」目的では「鉄道」利用が多いが、他の全ての目的で「自動車」利用が大半を占めており、「鉄道」利用は2番目に多くなっている。

なお、「鉄道」利用が比較的多い目的としては「業務・出張」、「観光・レジャー」、「知人訪問」となっている。

<図 2-29 移動手段>

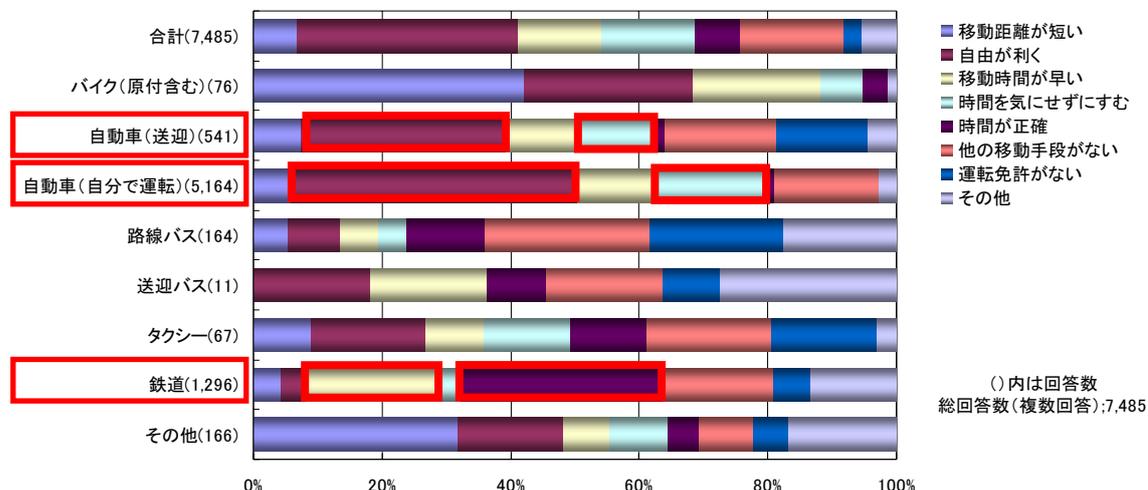


(「沿線住民アンケート」より)

##### ② 移動手段の選択理由

「鉄道」を選択する理由として「移動時間が早い」、「時間が正確」が、また「自動車」を選択する理由として「自由が利く」、「時間を気にせずにする」が他の移動手段と比べて多くなっている。

<図 2-30 移動手段の選択理由>



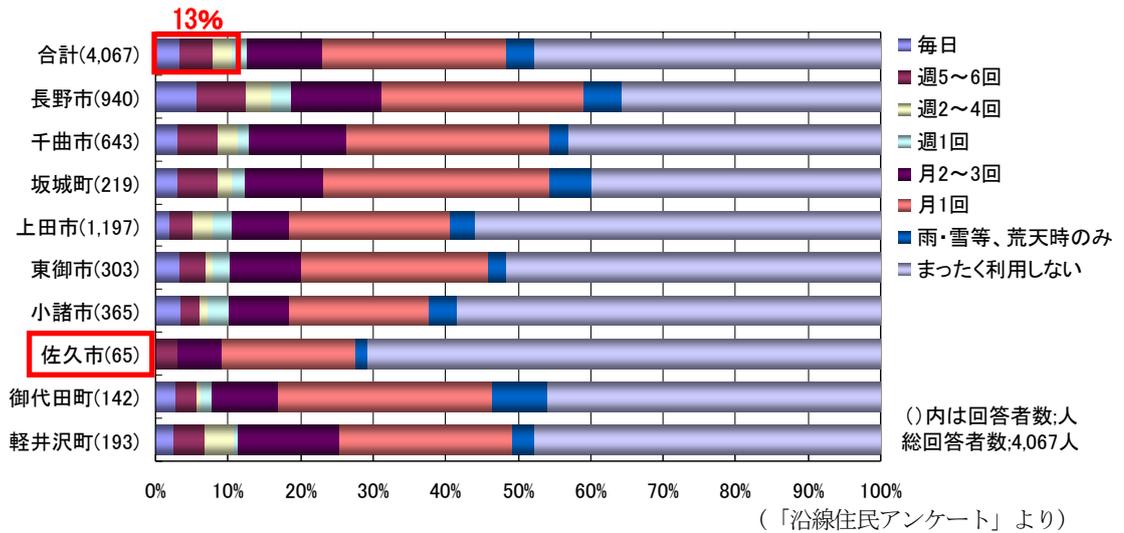
(「沿線住民アンケート」より)

## 2) 公共交通機関

### ① 利用頻度

公共交通機関を「まったく利用しない」、「雨・雪等荒天時のみ」とする者が全体の半数を占めており、週1回以上利用する者は、全体で13%となっている。  
市町別にみると、特に佐久市で利用頻度が低くなっている。

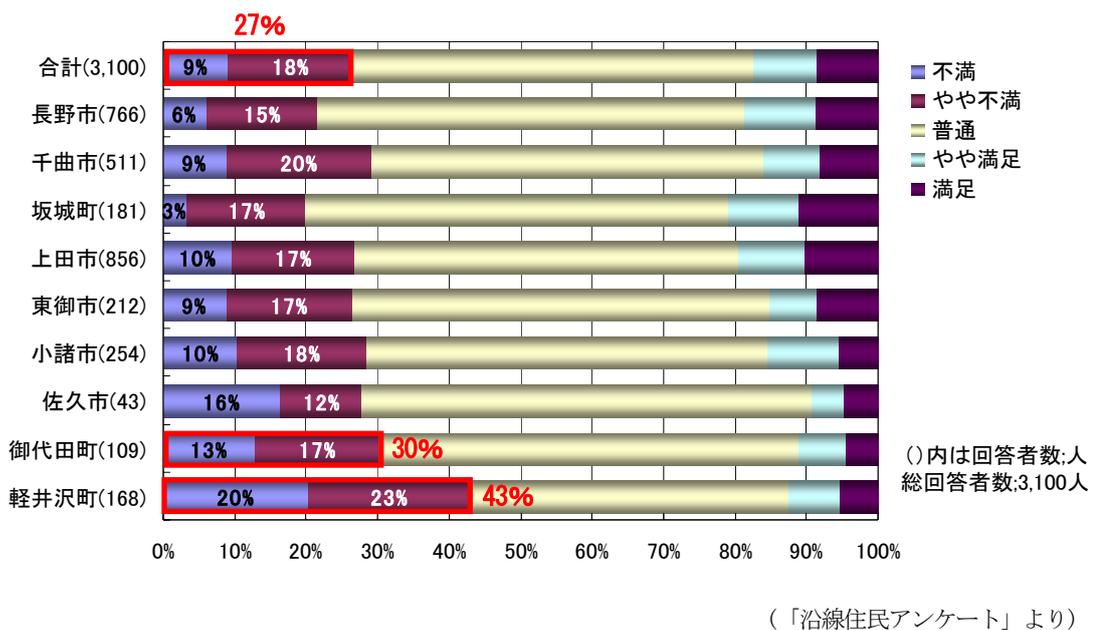
<図2-31 公共交通機関の利用頻度>



### ② 満足度

全体では「不満」、「やや不満」があわせて27%であるが、市町別では軽井沢町と御代田町は30%を超えており、他の市町と比較して多くなっている。

<図2-32 公共交通機関の満足度>



### 3) しなの鉄道

#### ① 利用動向

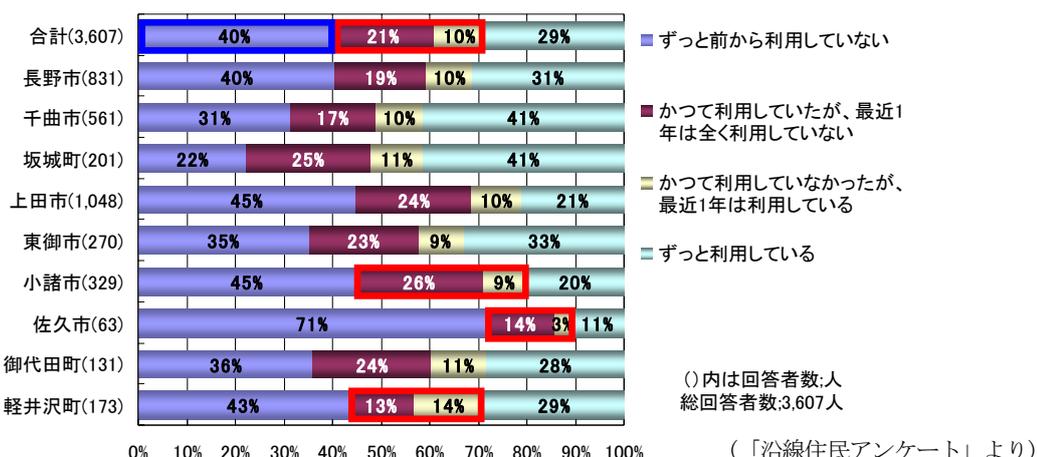
「かつて利用していたが、最近1年は全く利用していない」と「かつて利用していなかったが、最近1年は利用している」と回答した者の比率をみると、前者が10ポイント程度上回っており、利用者の減少がアンケートにおいても確認された。なお、「ずっと前から利用していない者」が40%、「ずっと利用している者」が29%となっている。

市町別では、小諸市と佐久市において、全体と比べて利用しなくなった者の割合が利用するようになった者より多く、利用者の減少が進んでいるが、軽井沢町では拮抗しており、利用者減少に歯止めがかかっている。

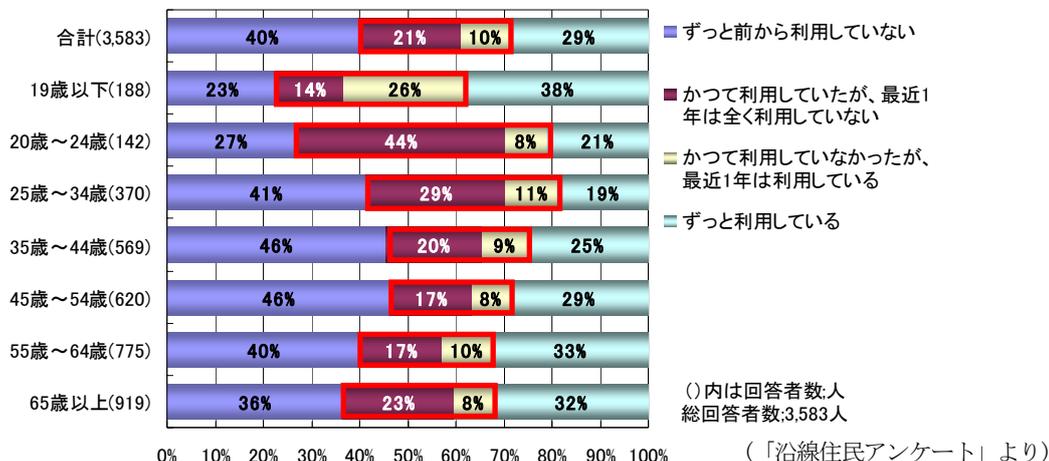
年齢階層別では、年齢区分が上がるにつれて「かつて利用していなかったが、最近1年は利用している」と「かつて利用していたが、最近1年は全く利用していない」との比率の差が小さくなる傾向にある。

なお、「かつては利用していなかったが、最近1年は利用している」者の割合が19歳以下で多いのは、高校進学のためと考えられる。また、「かつて利用していたが、最近1年は全く利用していない」者が20～24歳で多いのは、この世代が自動車免許の取得により、移動手段が自動車に代わったためと考えられ、65歳以上で多いのは、定年退職により利用しなくなったためと考えられる。

<図2-33 市町別しなの鉄道利用の変化>



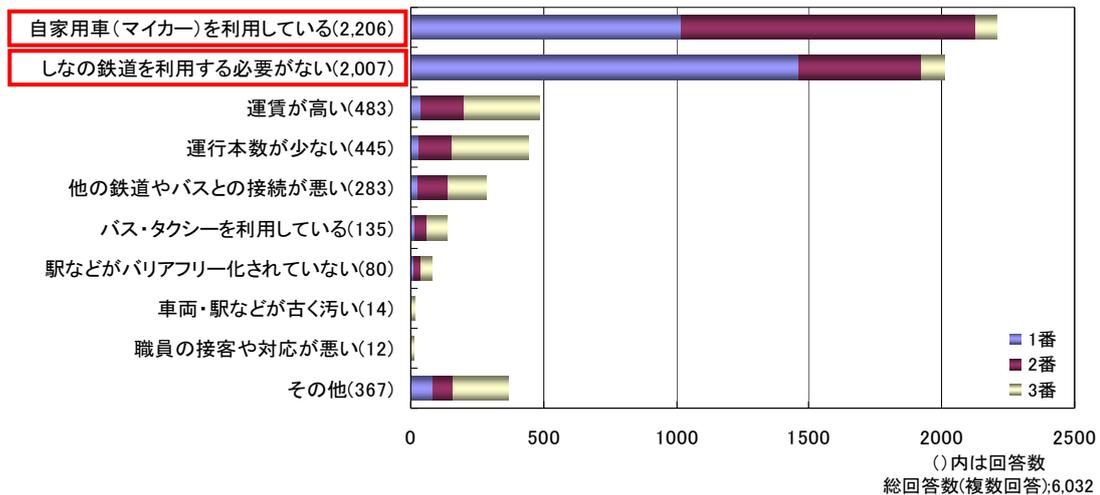
<図2-34 年齢階層別しなの鉄道利用の変化>



## ② 利用しない理由

沿線住民のうち、しなの鉄道を利用していない人の理由としては「自家用車(マイカー)を利用している」、「しなの鉄道を利用する必要がない」が非常に多くなっている。

<図2-35 利用しない理由>



(「沿線住民アンケート」より)

## ③ 利用するために重要なこと・改善してほしい点

沿線住民アンケート、利用者アンケートともに、しなの鉄道を利用するために重要なこととして「運賃を引き下げる」、「運行本数を増やす」、「他の鉄道との接続をよくする」を多く挙げている。

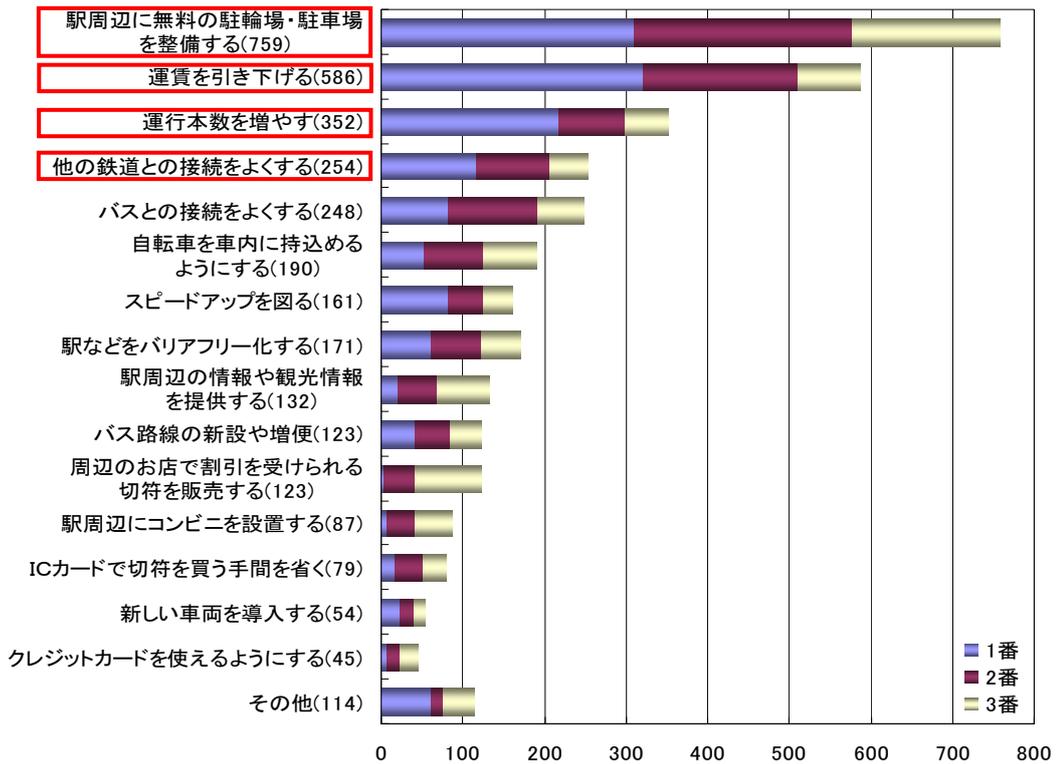
なお、利用しない人を含めた沿線住民は「駅前に無料の駐車場・駐輪場を整備する」を多く挙げ、また、利用している人に限っては「周辺のお店で割引を受けられる切符を販売する」を多く挙げており、「駅前に無料の駐車場・駐輪場を整備する」は少なくなっている。

市町別にみると、千曲市、坂城町、上田市及び東御市では「駅前に無料の駐車場・駐輪場を整備する」を挙げている人の割合が他市町に比べて多くなっている。

一方、佐久市、小諸市、御代田町及び軽井沢町では「他の鉄道との接続をよくする」を挙げている人の割合が他市町に比べて多くなっており、小諸駅でのJR小海線との接続や軽井沢駅でのJR長野新幹線との接続に対する要望が多いことが窺える。

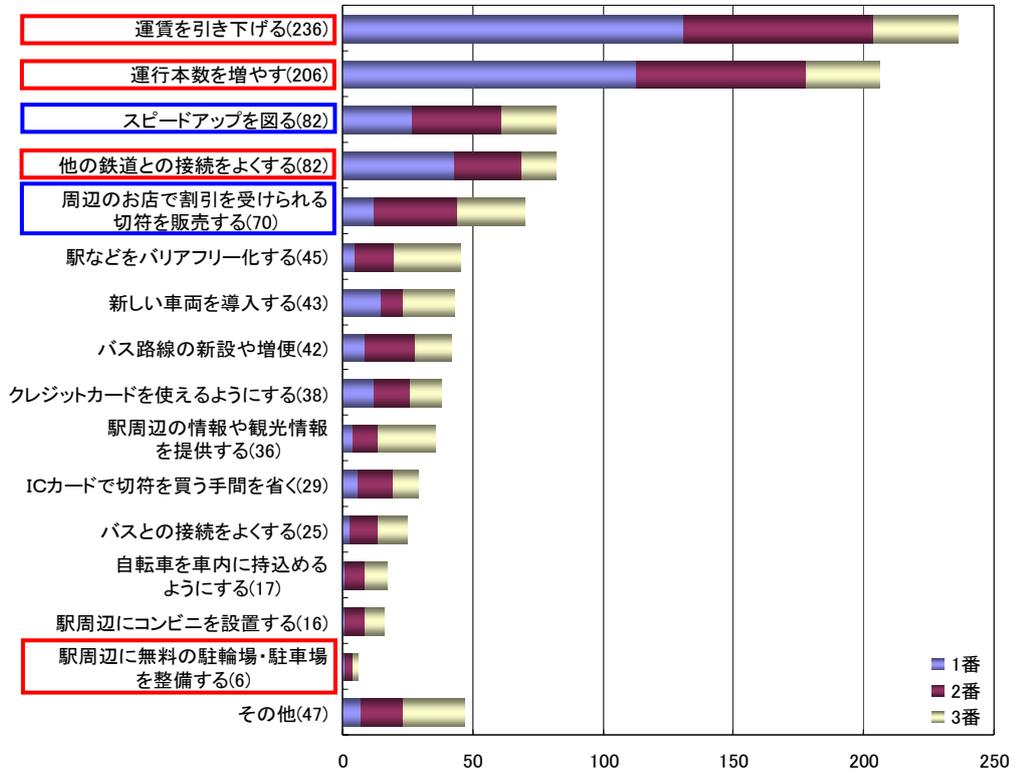
また、千曲市では「バスとの接続をよくする」を挙げている人の割合が他市町に比べて多くなっている。

<図2-36 しのの鉄道を利用するために重要なこと>



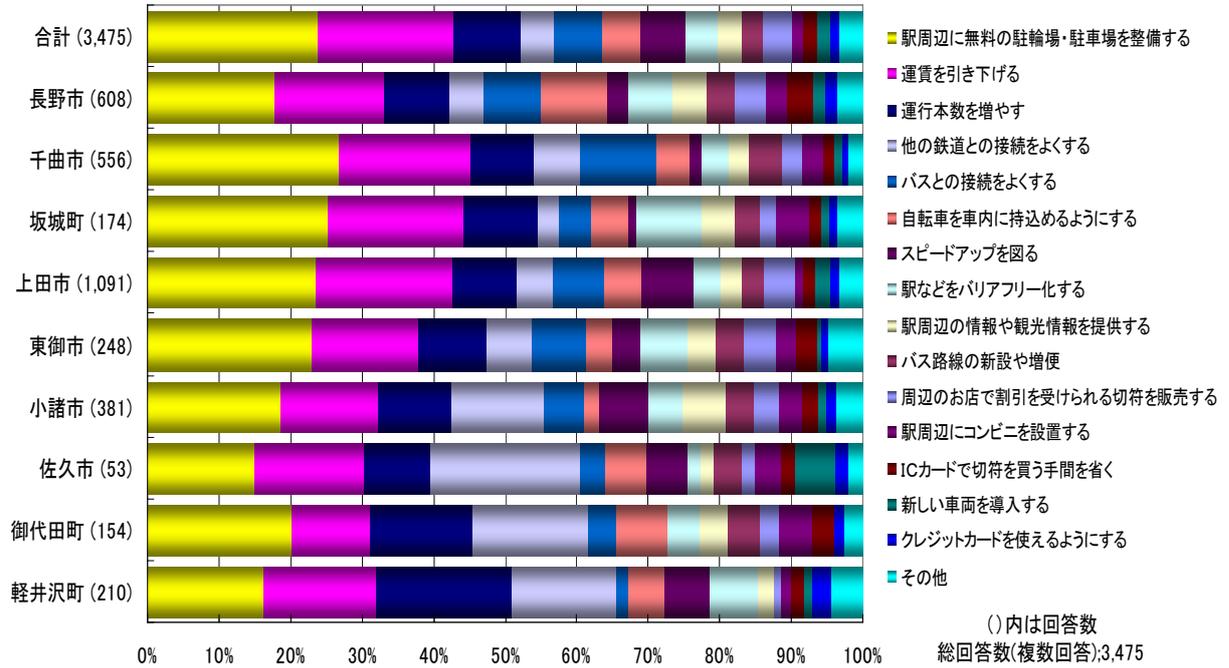
( )内は回答数  
 総回答数(複数回答):3,478  
 (「沿線住民アンケート」より)

<図2-37 しのの鉄道に改善してほしい点>



( )内は回答数  
 総回答数(複数回答):1,020  
 (「利用者アンケート」より)

<図2-38 市町別しなの鉄道を利用するために重要なこと>

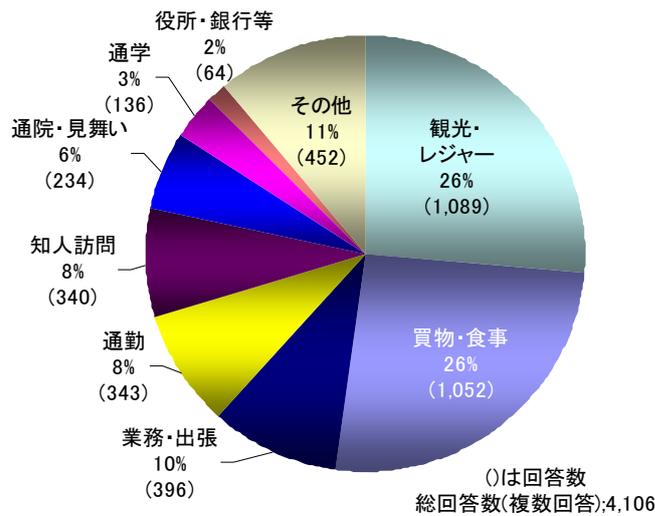


(「沿線住民アンケート」より)

#### ④ 利用目的

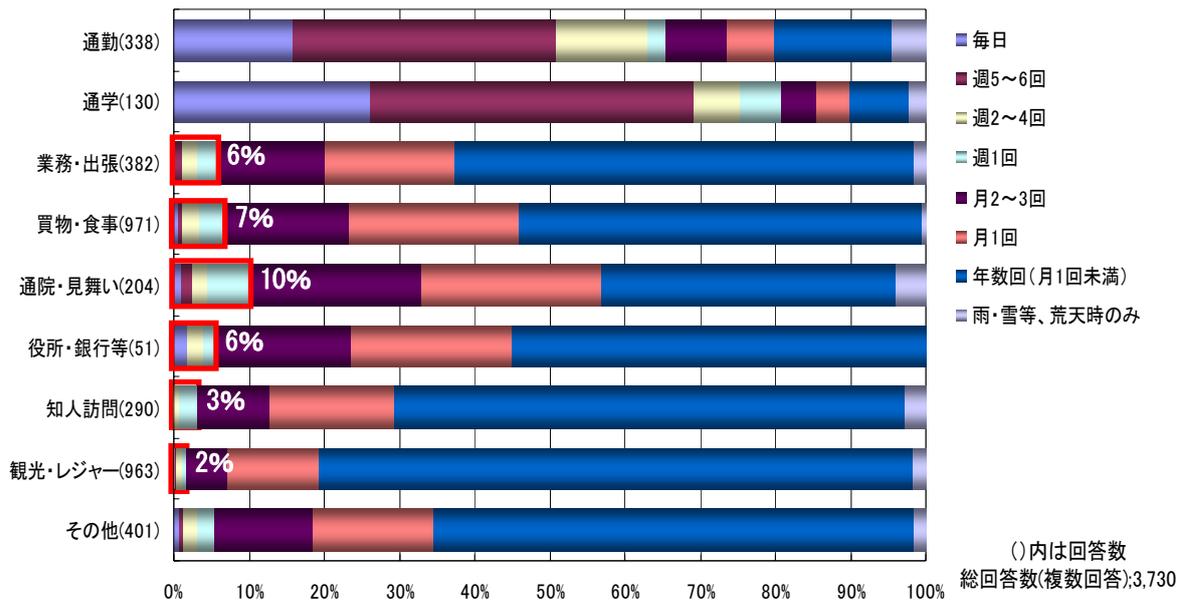
「観光・レジャー」、「買物・食事」がそれぞれ26%と多くなっている。  
 また「通勤」、「通学」を除く利用目的別の利用頻度をみると、週1回以上利用する人では「通院・見舞い」の10%が最も多く、それ以外の目的では週1回以上利用する人が10%に満たない。

<図2-39 利用目的>



(「沿線住民アンケート」より)

<図2-40 目的別利用頻度>



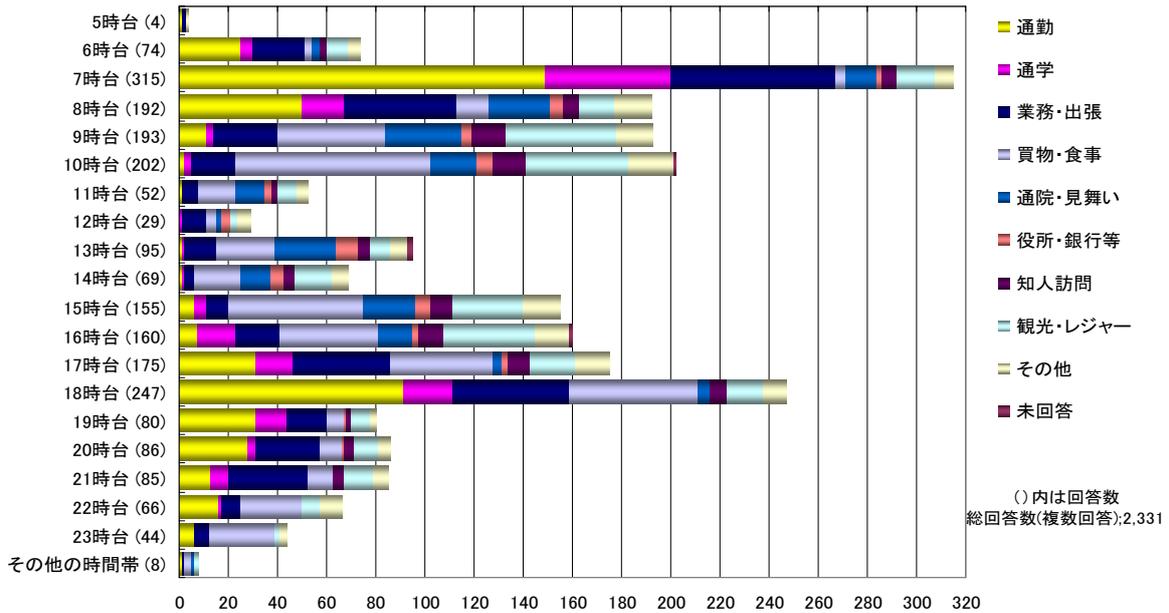
(「沿線住民アンケート」より)

### ⑤ 時間帯別利用状況

利用者数は、7～10 時台及び 15～18 時台に集中しており、平日は 7 時台と 18 時台に、土休日は 10 時台と 17 時台が利用のピークとなっている。11～14 時台は利用が少なく、加えて平日は 23 時以降の利用が少ない。

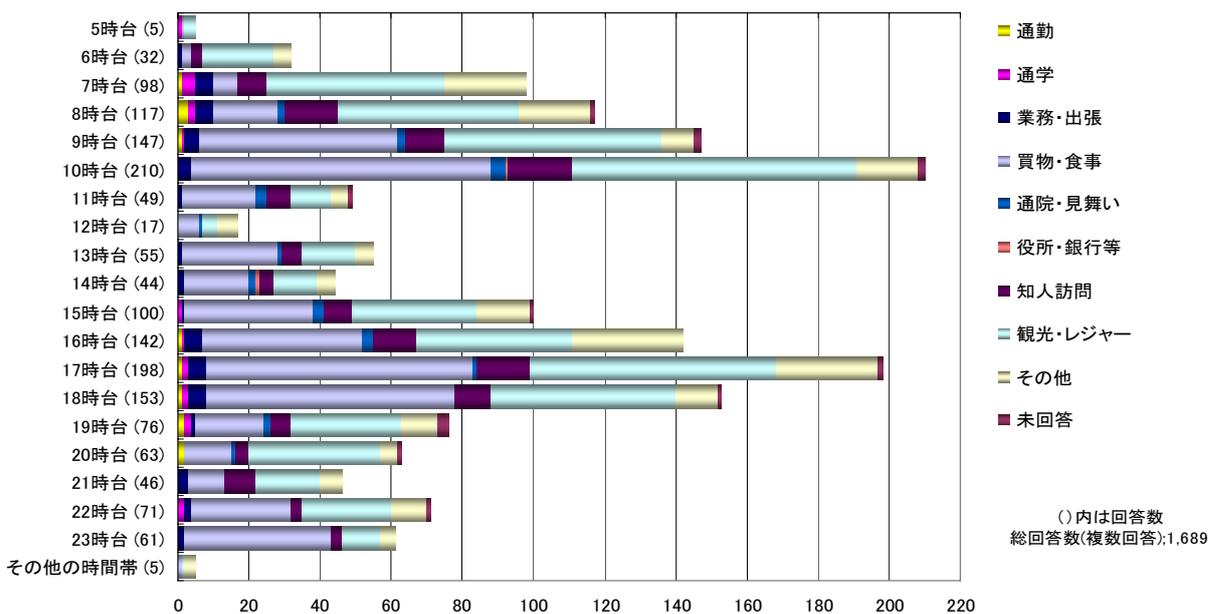
利用目的は、平日は「通勤」、「通学」、「業務・出張」が多いのに対して、土休日はほとんどの時間帯で「買物・食事」と「観光・レジャー」が大半を占めている。

＜図 2-41 平日の時間帯別利用目的構成比(行き帰り計)＞



(「沿線住民アンケート」より)

＜図 2-42 土休日の時間帯別利用目的別構成比(行き帰り計)＞



(「沿線住民アンケート」より)

### ⑥ 駅まで(駅から)の交通手段

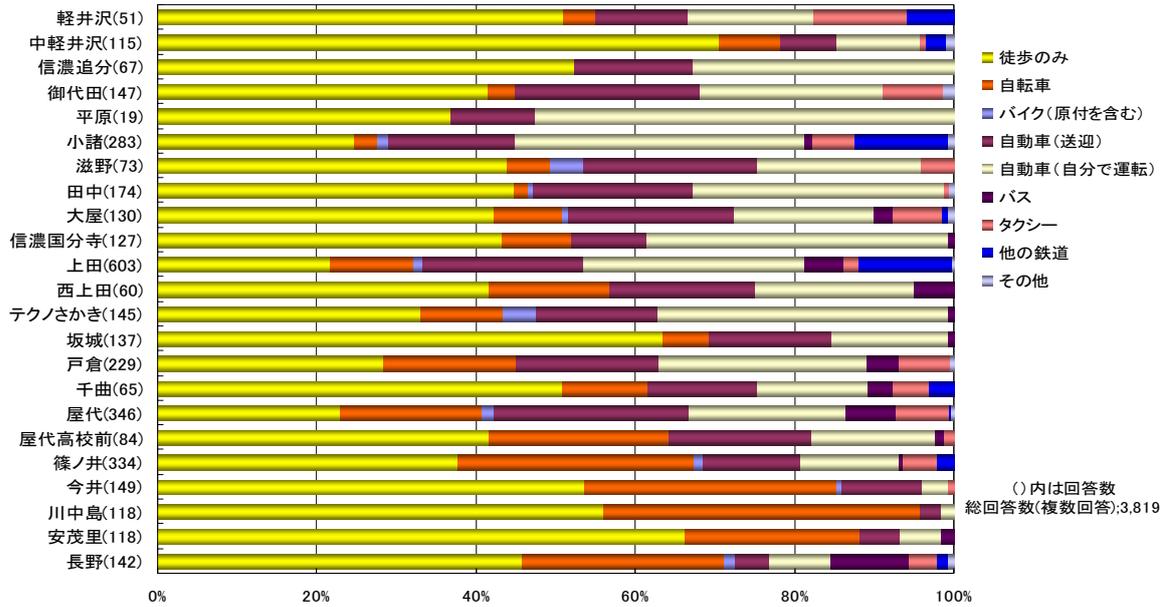
乗車駅までの交通手段をみると、全体的な傾向として、長野方面では「自転車」が多くなっており、軽井沢方面では「自動車(自分で運転)」が多くなっている。

なお、他の鉄道路線との結節駅である小諸駅、上田駅及び屋代駅では「徒歩」の割合が他駅に比べて低くなっている。

バスについては、長野駅以外は10%に満たない。

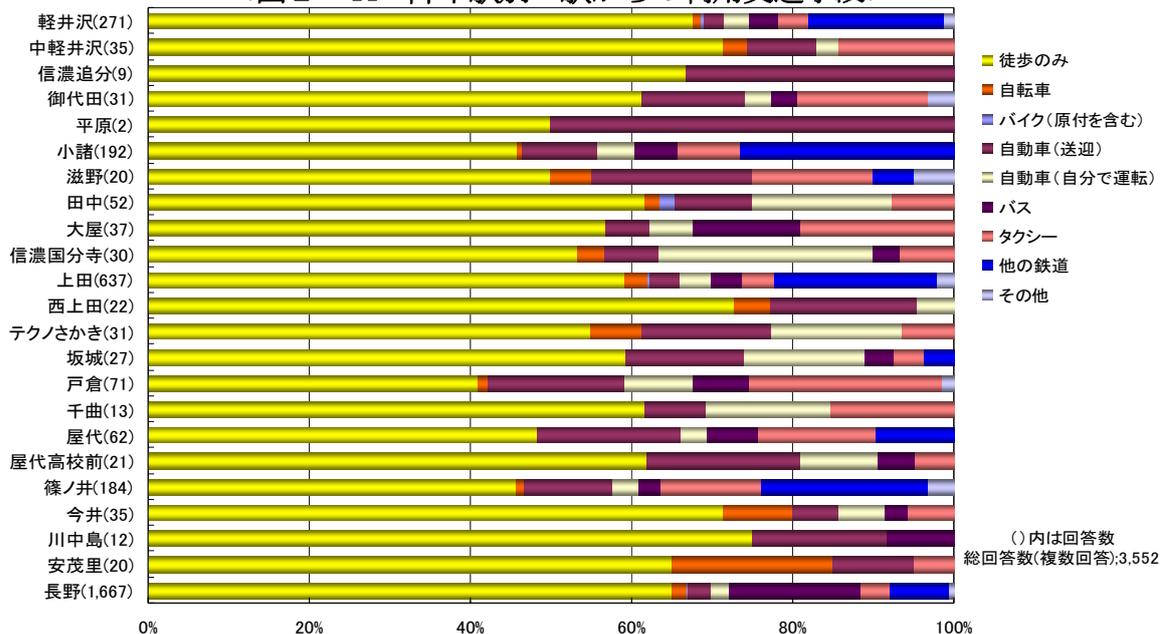
降車駅からの交通手段をみると、乗車駅までの交通手段と比較して、「徒歩」、「バス」、「タクシー」が多くなっている。

＜図2-43 乗車駅別 駅までの利用交通手段＞



(「沿線住民アンケート」より)

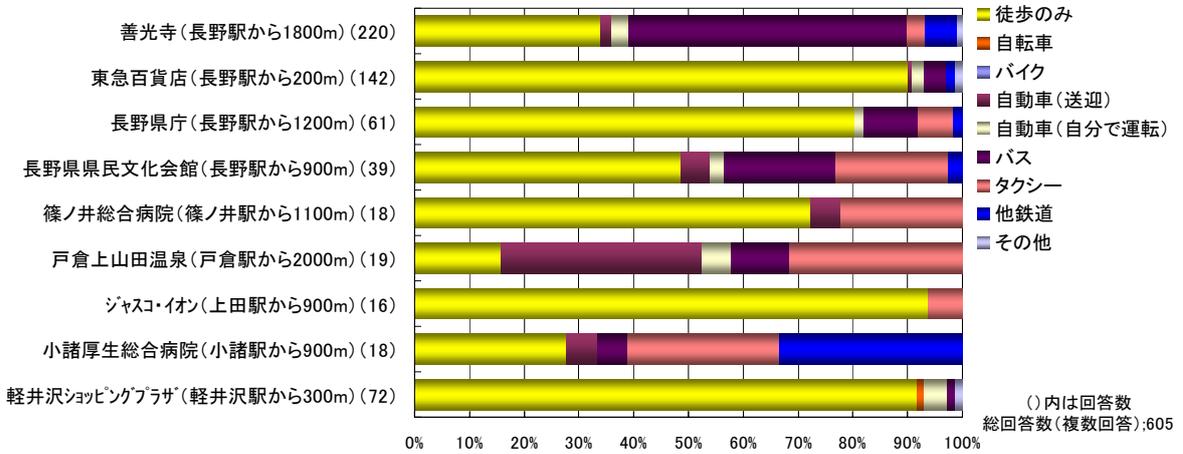
＜図2-44 降車駅別 駅からの利用交通手段＞



(「沿線住民アンケート」より)

鉄道を利用しての最終目的地は、降車駅から2km以内に位置している場合が多く、駅に近い程「徒歩」の割合が高くなっている。

<図2-45 駅から主な最終目的地までの交通手段>



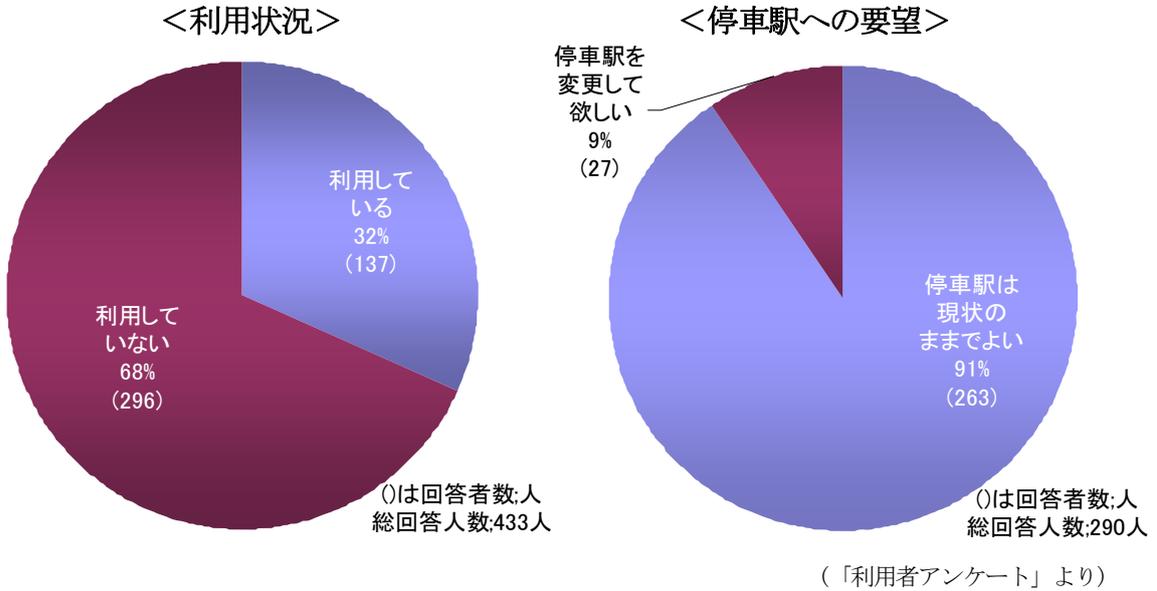
(「沿線住民アンケート」より)



⑦ 快速列車の利用状況

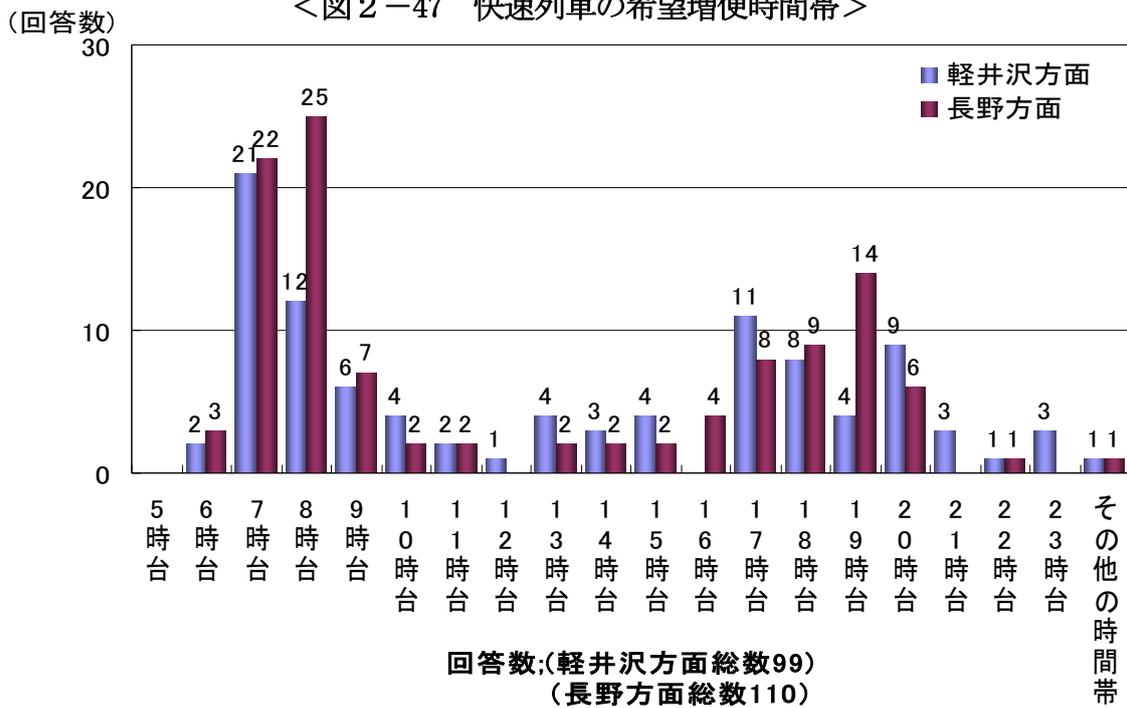
快速列車を「利用していない」が68%、「利用している」が32%となっている。また、「停車駅は現状のままでよい」が91%と多くなっている。

<図2-46 快速列車の利用状況・停車駅への要望>



快速列車の希望増便時間としては、長野方面へは7、8、19時台、軽井沢方面へは7、8、17時台が多く、いずれの方面とも朝夕のピーク時の増便が望まれている。

<図2-47 快速列車の希望増便時間帯>



(「利用者アンケート」より)

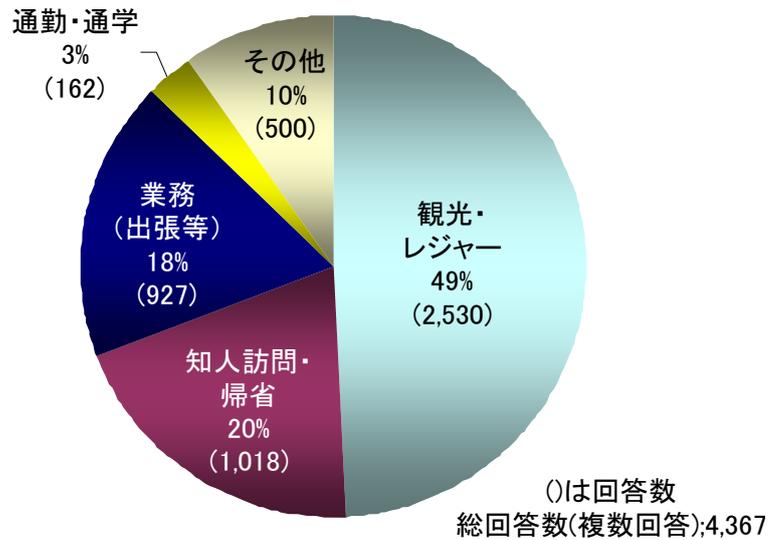
#### 4) 新幹線

##### ① 利用状況

目的別では「観光・レジャー」が49%と約半数を占め、次いで「知人訪問・帰省」が20%となっている。

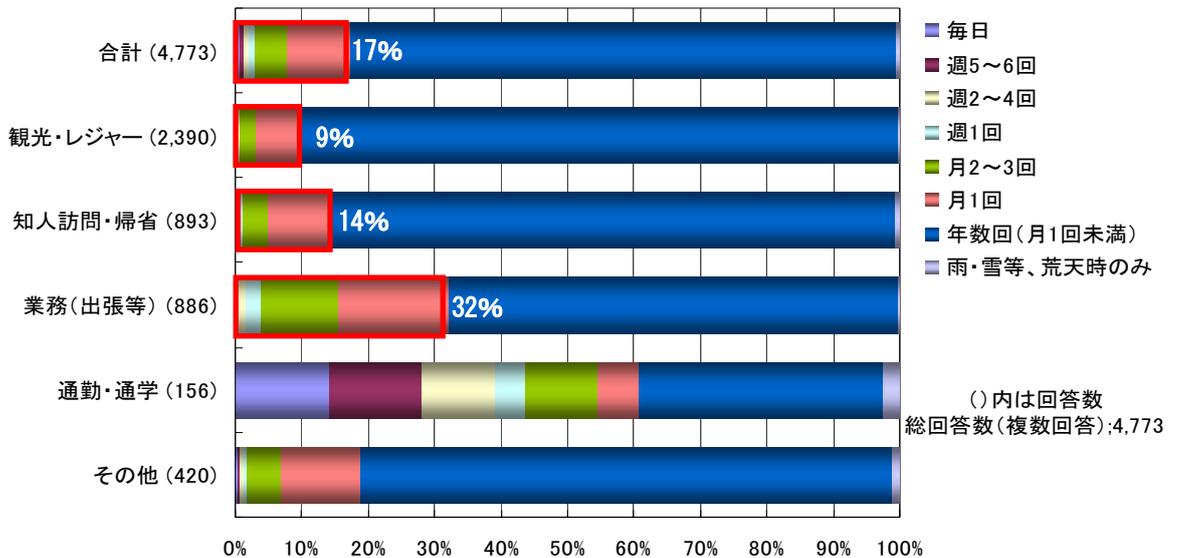
目的別に月1回以上利用する人の割合は「通勤・通学」を除くと「観光・レジャー」が9%、「知人訪問・帰省」が14%と低く、「業務(出張等)」は30%を超え、高くなっている。

<図2-48 利用目的別構成比>



(「沿線住民アンケート」+「利用者アンケート」計より)

<図2-49 利用目的別利用頻度>

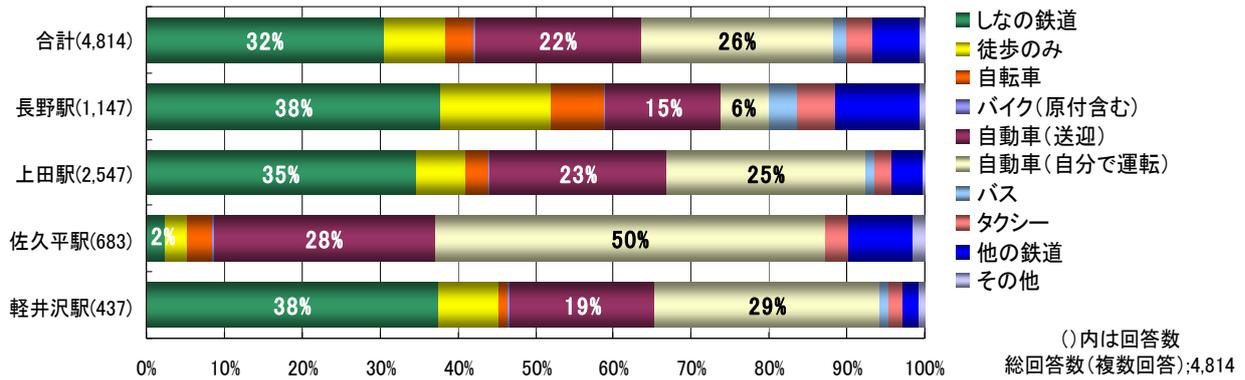


(「沿線住民アンケート」+「利用者アンケート」計より)

乗車駅までの交通手段は、長野駅、上田駅及び軽井沢駅で「しなの鉄道」が35～40%となっている。一方、佐久平駅では「自動車(送迎)」+「自動車(自分で運転)」が79%となっており、「しなの鉄道」は2%でほとんど利用されていない。

新幹線駅まで自家用車を選択する理由としては「都合のよい時間に出発できる」が多く、しなの鉄道を選択する理由としては「時間どおりに着く」が多い。

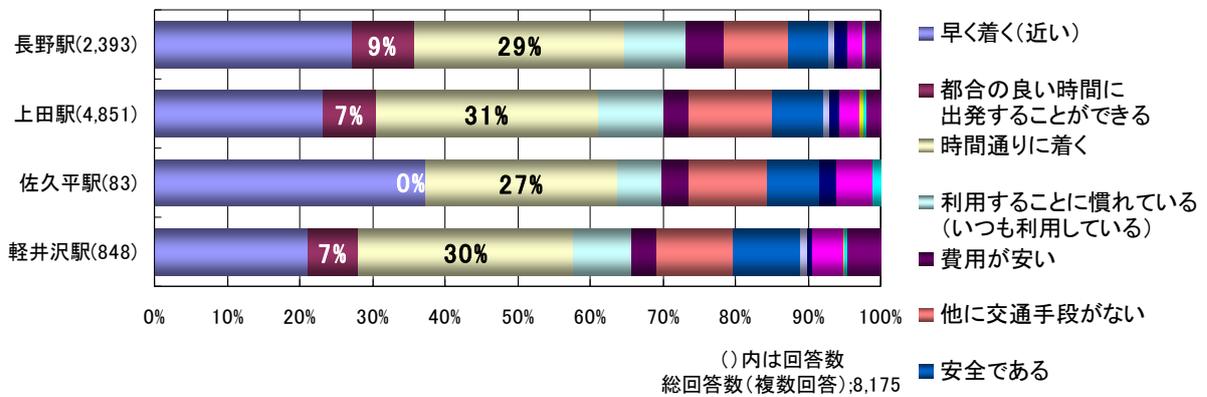
＜図2-50 新幹線駅別駅までの交通手段＞



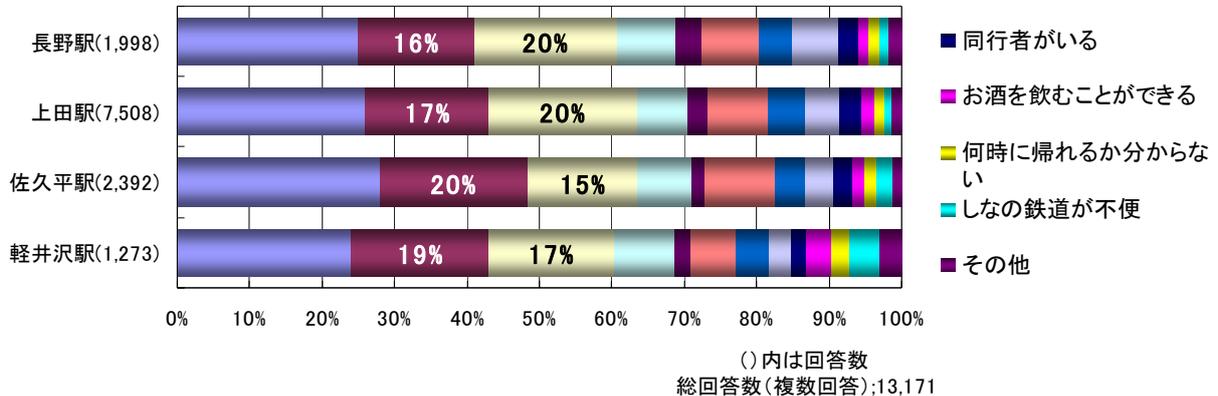
(「沿線住民アンケート」+「利用者アンケート」計より)

＜図2-51 新幹線駅別駅までの交通手段の選択理由＞

(しなの鉄道を選んだ理由)



(自家用車(送迎と自分で運転の合計)を選んだ理由)



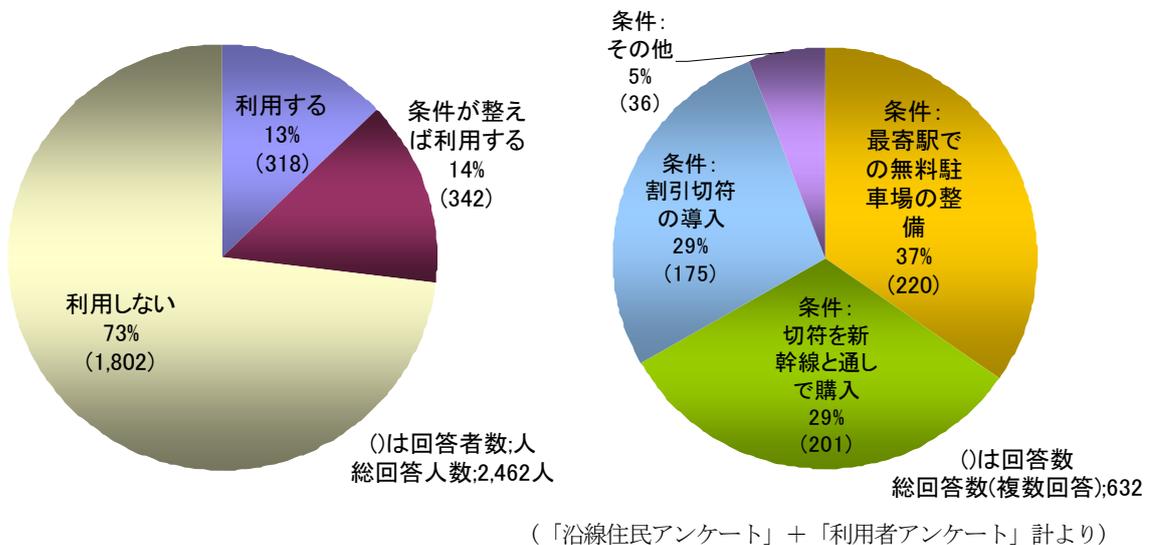
(「沿線住民アンケート」+「利用者アンケート」計より)

## ② 接続改善による利用意向

現在、上田駅または佐久平駅から新幹線に乗車している利用者について、軽井沢駅での新幹線としなの鉄道との乗換時間(現在6~50分)を10分程度に短縮(軽井沢駅の接続改善)した場合に、軽井沢駅までしなの鉄道を利用するかどうかの意向を調査したところ、「利用する」が318人(13%)、「条件を整えば利用する」が342人(14%)、「利用しない」が1,802人(73%)となっている。

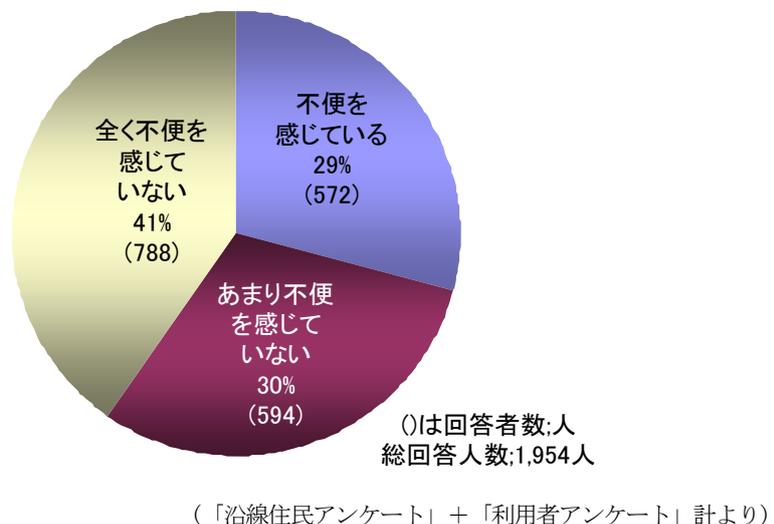
また、利用する条件として「最寄駅での無料駐車場の整備」、「切符を新幹線と通しで購入」、「割引切符の導入」がそれぞれ3分の1程度となっている。

<図2-52 軽井沢駅での接続改善による利用意向>



東京発長野行き最終新幹線と上田駅で接続するしなの鉄道下り(篠ノ井方面行き)列車が運行されなくなったことについては、「不便を感じている」が29%、「あまり不便を感じていない」が30%、「全く不便を感じていない」が41%となっている。

<図2-53 最終新幹線上田駅接続に対する評価>



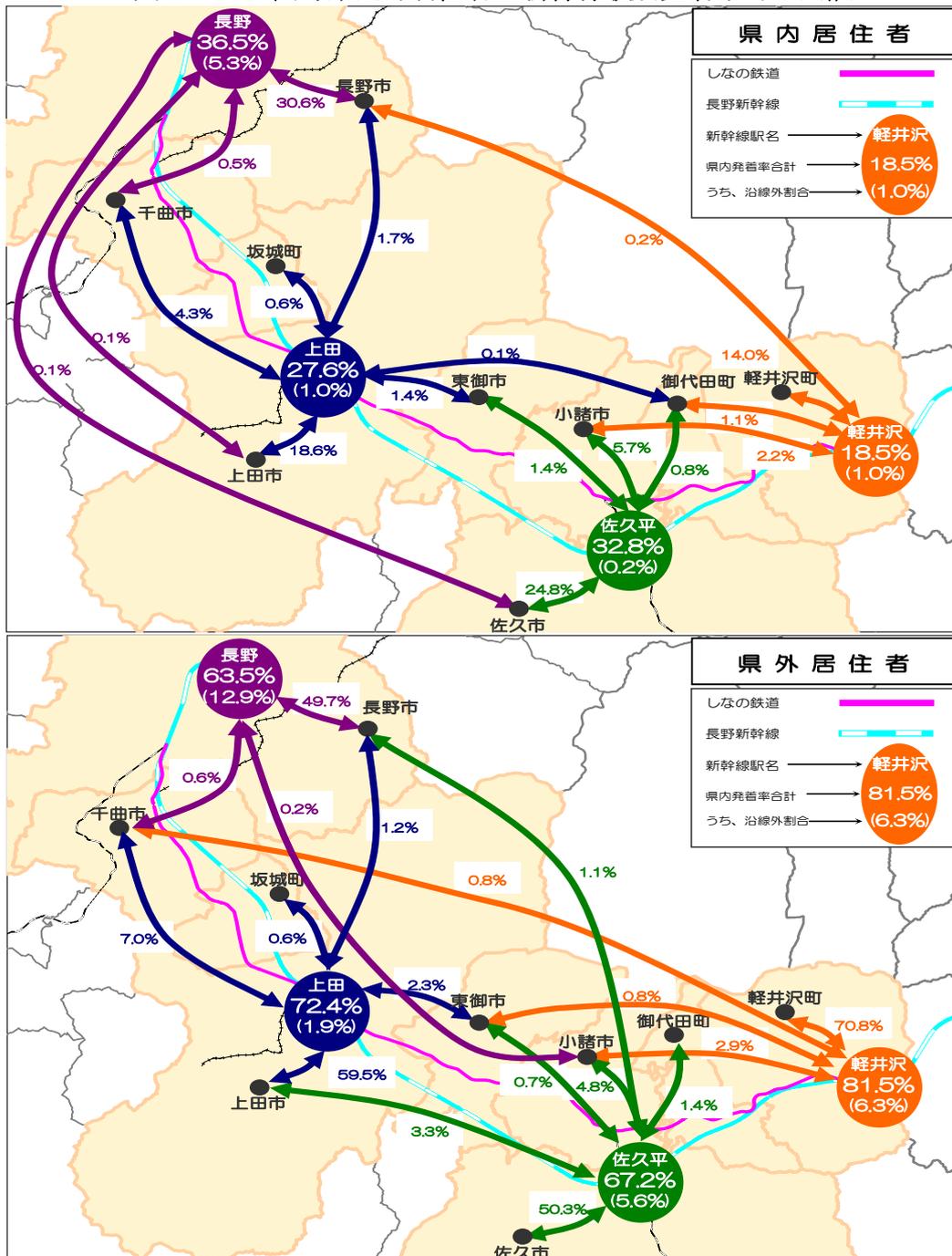
### ③ 新幹線駅利用者の発着市町

新幹線駅利用者は、全体的に県外居住者が多く、特に軽井沢駅は県外者が80%を超えている。

軽井沢駅利用者は、県外者を除くとほとんどが軽井沢町居住者となっている。

佐久平駅では、しなの鉄道の駅がある小諸市、東御市及び御代田町の居住者が併せて7.9%利用しており、小諸市、上田市、御代田町及び東御市を訪れる県外者も併せて10.2%利用している。

<図2-54 長野県内外居住者の新幹線駅別発着市町の内訳>



(出典)「平成17年度全国幹線旅客純流動調査」

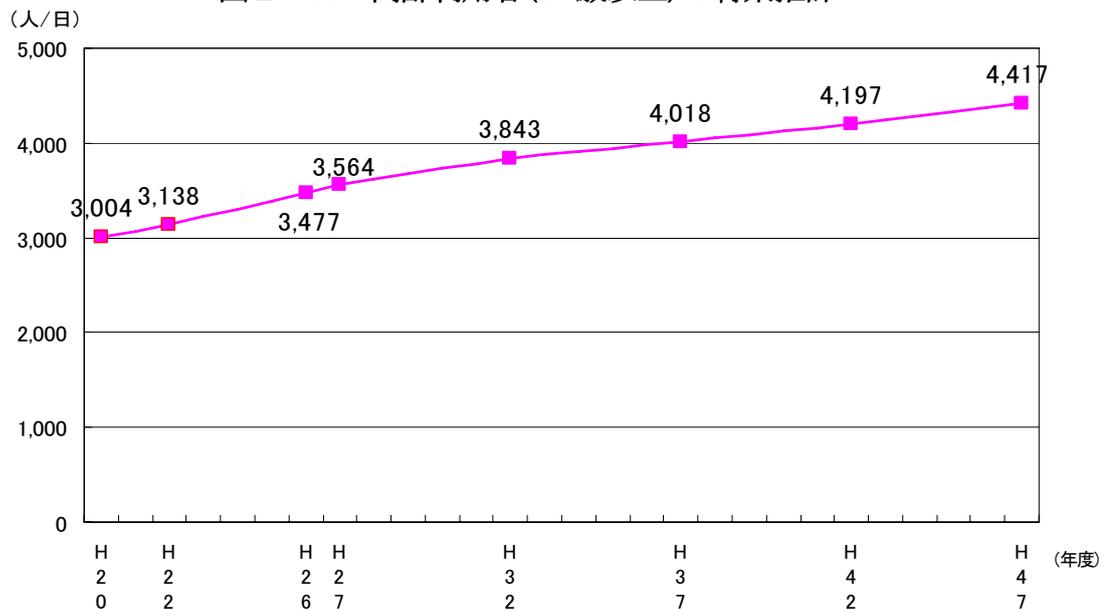
## 5) 高齢者

### ① 利用状況

人口の高齢化に伴って、しなの鉄道を利用する高齢者(65歳以上)の増加が予測される。

高齢者のしなの鉄道の利用目的をみると「観光・レジャー」が特に多く、次いで「買物・食事」、「通院・見舞い」、「通勤」となっている。

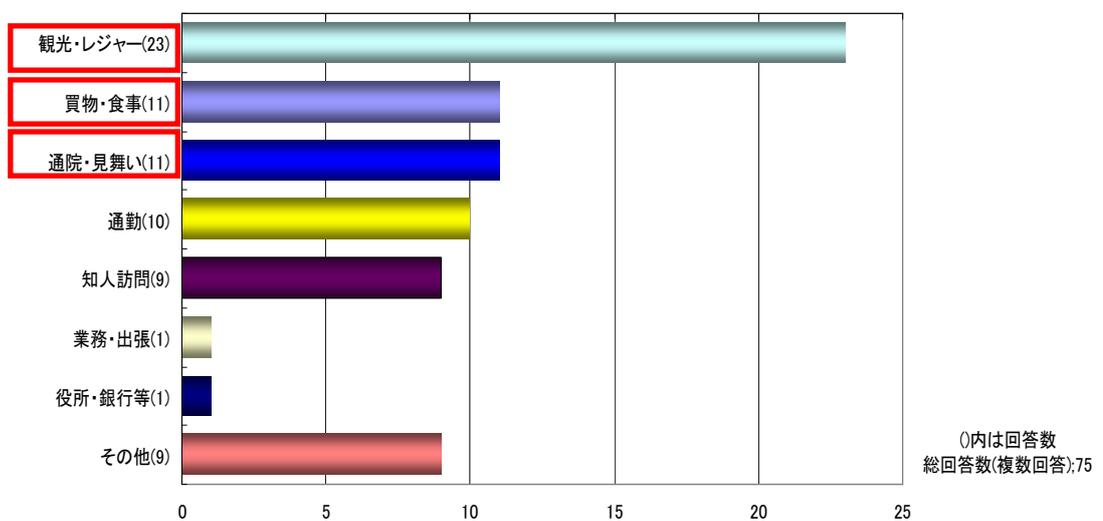
<図2-55 高齢利用者(65歳以上)の将来推計>



※現在の利用者数×現在の高齢者割合(10.5%、利用者アンケートより)

×将来の各年次における高齢化の進捗率(社会保障人口問題研究所推計値より)

<図2-56 高齢者(65歳以上)のしなの鉄道利用目的>

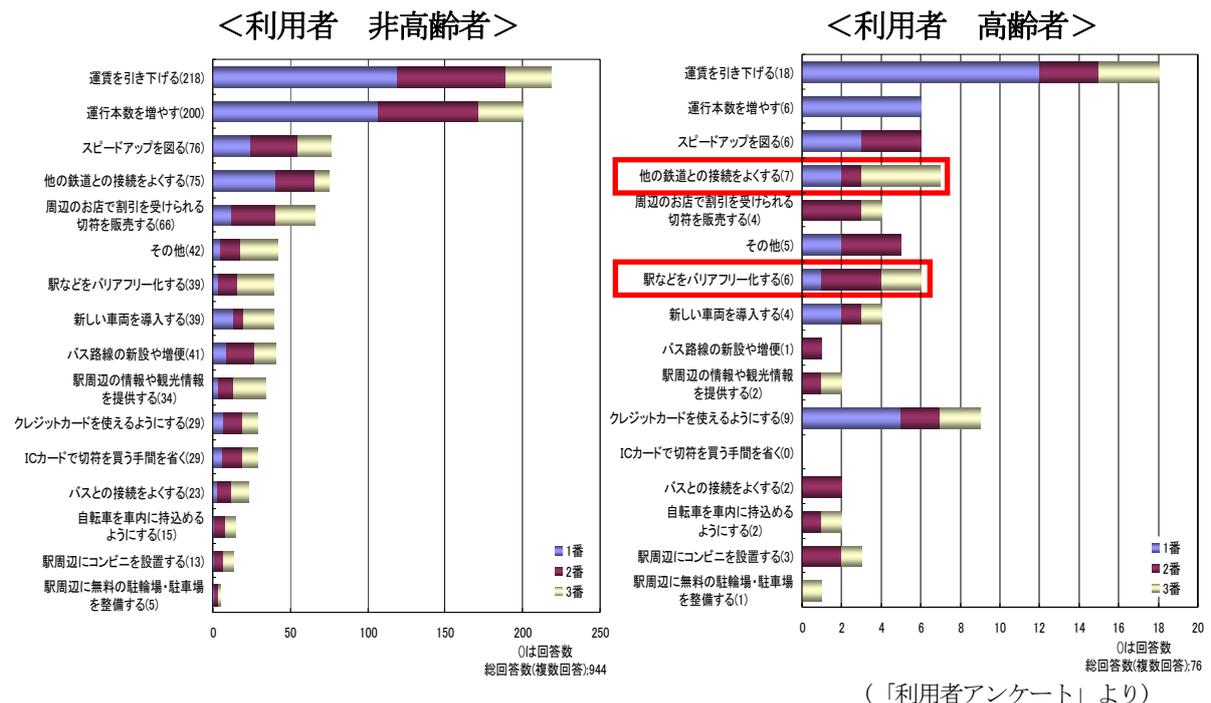
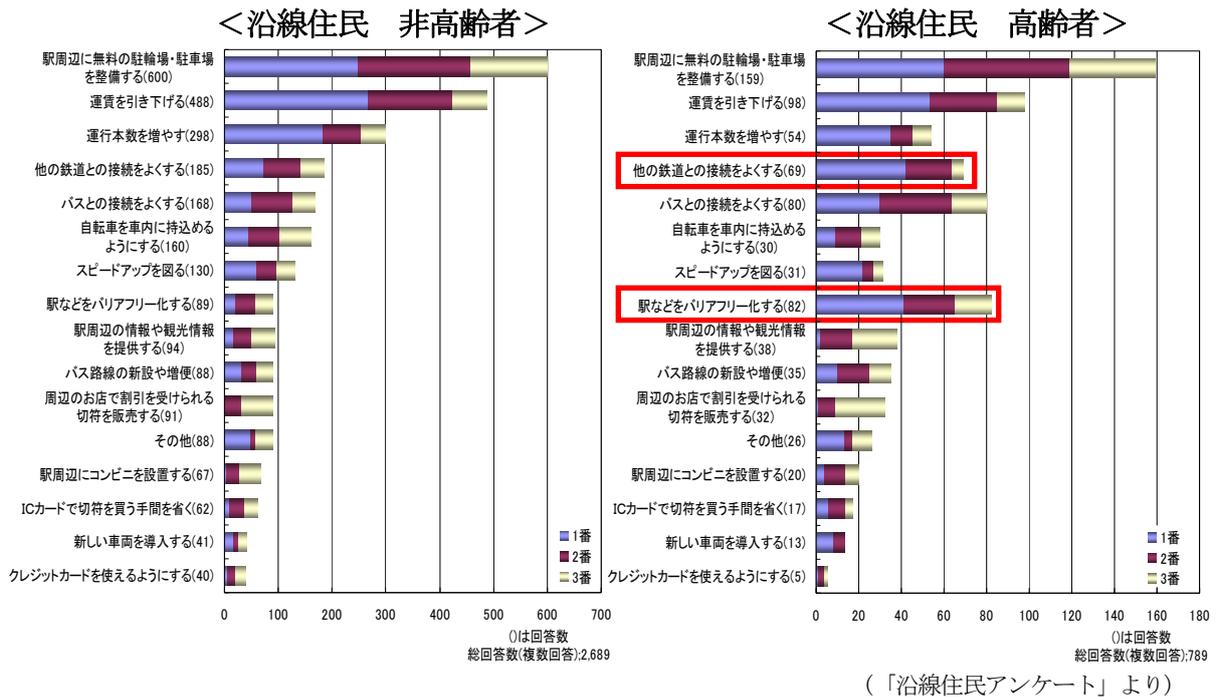


(「利用者アンケート」より)

## ② ニーズ

沿線住民アンケートでは、しなの鉄道を利用するために重要なこととして「バスとの接続をよくする」、「駅などをバリアフリー化する」との回答が多く、また、利用者アンケートでは、しなの鉄道に改善してほしい点として「他の鉄道との接続をよくする」、「駅などをバリアフリー化する」との回答が多くなっており、総じて高齢者は他の交通(鉄道やバス)との接続やバリアフリー化の要望が多い。

<図 2-57 高齢者のニーズ>



## 6)マイカー通勤

長野県が平成21年2月に実施した「マイカー通勤に関するアンケート」によると、従業員の75%がマイカー通勤をしており、そのための駐車場を整備している企業は89%に達している。また、「企業ヒアリング」でも、しなの鉄道は通勤手段としてあまり利用されていないことが確認できた。

この原因としては、公共交通機関に不便を感じていること、マイカーが普及していること、多くの企業が自動車通勤を認めていること(駐車場の整備、通勤手当として燃料代を支給)、極端な道路渋滞が少ないこと、病院や工場等では交代制勤務が敷かれていること等が考えられる。

### ＜マイカー通勤に関するアンケート＞(850社を対象)

- ・ 従業員の4人中3人(75%)がマイカー通勤である。
- ・ 89%の企業が駐車場を整備している。
- ・ マイカー通勤者のうち、通勤距離2km未満が6%、5km未満が31%である。
- ・ 通勤距離が5km以上のマイカー通勤者のうち、87%は最寄駅またはバス停から2km以内に勤務先がある。
- ・ 60%の企業で従業員の80%以上がマイカー通勤をしている。

(実施主体：長野県、平成21年2月実施)

### ＜企業ヒアリング＞(13社を対象)

- ・ 従業員数相当分の駐車場を整備している。(12社)
- ・ 燃料代を支給している。(13社)
- ・ しなの鉄道を通勤交通手段として利用している従業員の割合が5%以下の事業所が多い。(11社)
- ・ 夜間勤務(病院、工場等)があるため、公共交通を利用しづらい。(6社)
- ・ 上田駅で最終新幹線としなの鉄道下り列車との接続を取ってほしい。(3社)

(「企業ヒアリング」より)

## (2) 来訪者

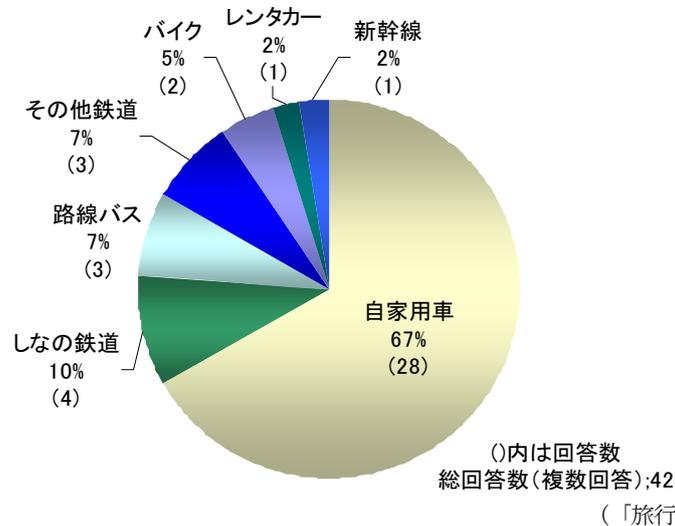
2. 2(2)で示したように、県外から沿線市町に来訪する人(県内居住者を除く)は年間1,298万人であり、その56%(年間720万人)が観光目的となっている。

ここでは、来訪者の中で最も多い観光目的の来訪者(以下「旅行者」という。)の行動・意識について整理する。

旅行者の県外からの交通手段は「自動車」が87%で、公共交通機関は13%となっている(図2-8参照)。

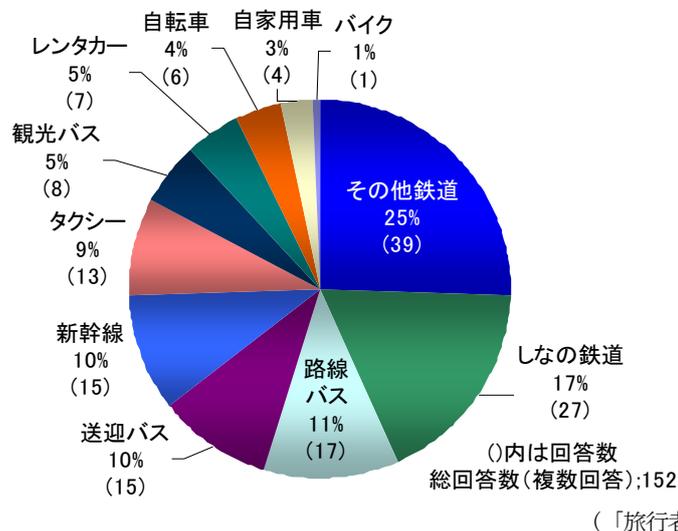
県外から自動車を利用した旅行者の県内での移動手段は、「自家用車」が3分の2となっており、「レンタカー」、「バイク」を合わせると4分の3が公共交通機関以外を利用している。「しなの鉄道」利用は10%あり、そのほとんどが軽井沢周辺まで自家用車を利用している。

<図2-58 自動車で来県した旅行者の長野県内での交通手段>



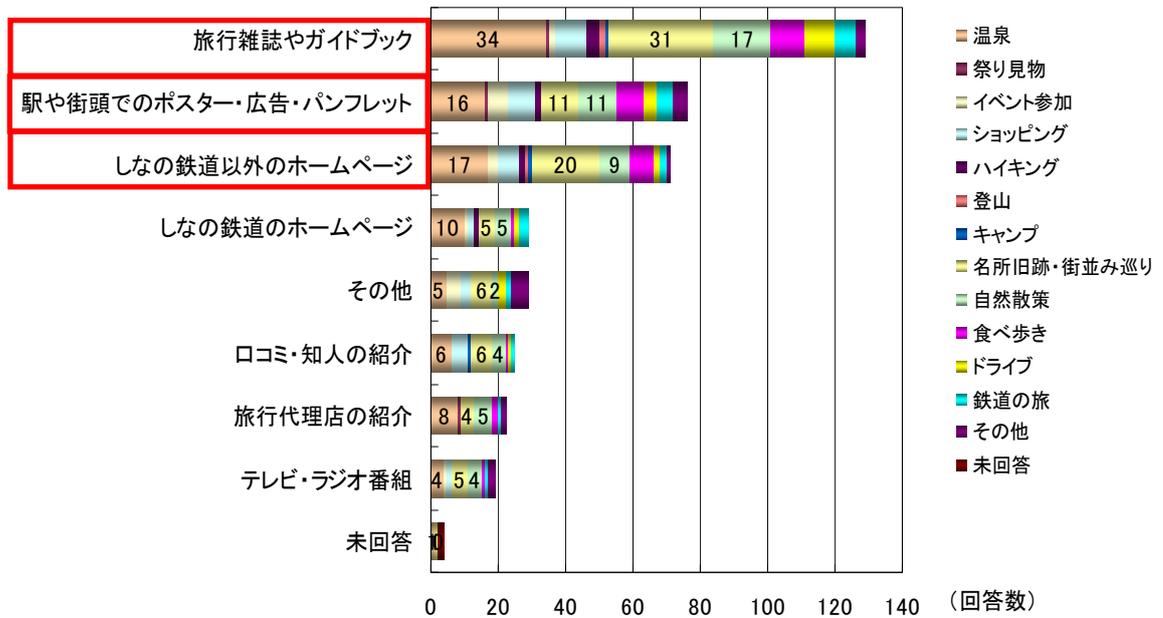
県外から公共交通機関を利用した旅行者の県内での移動手段は、「その他鉄道(上田交通別所線がほとんど)」の利用者が最も多く、次いで「しなの鉄道」、「路線バス」、「送迎バス」、「新幹線」の順となっており、88%が公共交通機関を利用している。

<図2-59 公共交通機関を利用して来県した旅行者の長野県内での交通手段>



旅行の情報入手手段としては「旅行雑誌やガイドブック」が最も多く、次いで「駅や街頭でのポスター・広告・パンフレット」、「しなの鉄道以外のホームページ」となっている。

<図2-60 旅行の情報入手手段>



(「旅行者アンケート」より)

## 第3章 計画目標及び事業

### 3.1 輸送人員の減少要因の分析

しなの鉄道の輸送人員に影響を与える要因を、複数のケースについて重回帰分析して検討した結果、通勤定期利用者の場合は「20歳以上1人当たり乗用車保有台数」と「沿線人口(20歳以上)」、通学定期利用者の場合は「沿線人口(15～19歳)」と「高等学校の学生数」、定期外利用者の場合は「20歳以上1人当たり乗用車保有台数」と「沿線人口(20～64歳)」をそれぞれの説明変数とした推計値が、最も輸送人員の変動に近いことが判明した。

＜表3-1 輸送人員の減少要因＞

券種	減少要因	説明変数	重回帰分析結果
通勤定期	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗用車保有状況</li> <li>沿線人口</li> </ul>	A 20歳以上1人当たり乗用車保有台数 B 沿線人口(20歳以上)	$Y = -6736534 \times A + 0.235 \times B + 7736175$ <p>(決定係数R<sup>2</sup>値: 0.96)</p>
通学定期	<ul style="list-style-type: none"> <li>沿線人口</li> <li>学生数</li> </ul>	A 沿線人口(15～19歳) B 高等学校の学生数	$Y = 19.8 \times A + 4.41 \times B + 3082418$ <p>(決定係数R<sup>2</sup>値: 0.70)</p>
定期外	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗用車保有状況</li> <li>沿線人口</li> </ul>	A 20歳以上1人当たり乗用車保有台数 B 沿線人口(20～64歳)	$Y = -6631599 \times A + 7.47 \times B + 4578815$ <p>(決定係数R<sup>2</sup>値: 0.97)</p>

### 3. 2 将来の輸送人員の推計

将来のしなの鉄道の輸送人員を通勤定期、通学定期、定期外毎に推計すると、全体では、平成 22 年の 10,136 千人が平成 26 年には 9,707 千人となり計画期間中に 429 千人(4.2%)減少し、さらに平成 47 年には 8,048 千人にまで減少する。

<表 3-2 輸送人員の推移>

	年度	合計		通勤定期		通学定期		定期外	
		輸送人員 (千人)	対前年比 ※	輸送人員 (千人)	対前年比 ※	輸送人員 (千人)	対前年比 ※	輸送人員 (千人)	対前年比 ※
実績値	H10	12,236	100.0%	3,705	100.0%	4,379	100.0%	4,152	100.0%
	H11	12,010	98.2%	3,647	98.4%	4,360	99.6%	4,002	96.4%
	H12	11,742	97.8%	3,559	97.6%	4,311	98.9%	3,872	96.8%
	H13	11,525	98.1%	3,440	96.7%	4,364	101.2%	3,721	96.1%
	H14	11,416	99.1%	3,335	96.9%	4,414	101.2%	3,667	98.6%
	H15	11,128	97.5%	3,180	95.4%	4,238	96.0%	3,710	101.2%
	H16	10,857	97.6%	3,111	97.8%	4,233	99.9%	3,513	94.7%
	H17	10,759	99.1%	3,010	96.7%	4,300	101.6%	3,449	98.2%
	H18	10,679	99.3%	3,040	101.0%	4,248	98.8%	3,390	98.3%
	H19	10,552	98.8%	3,051	100.3%	4,176	98.3%	3,324	98.1%
推計値	H20	10,443	99.0%	3,088	101.2%	4,115	98.5%	3,240	97.5%
	H21	10,276	98.4%	2,952	95.6%	4,135	100.5%	3,189	98.4%
	H22	10,136	98.6%	2,920	98.9%	4,096	99.1%	3,120	97.8%
	H23	10,023	98.9%	2,890	99.0%	4,086	99.7%	3,047	97.7%
	H24	9,914	98.9%	2,862	99.0%	4,075	99.7%	2,976	97.7%
	H25	9,809	98.9%	2,836	99.1%	4,065	99.8%	2,907	97.7%
	H26	9,707	99.0%	2,812	99.1%	4,056	99.8%	2,840	97.7%
	H27	9,609	99.0%	2,789	99.2%	4,046	99.8%	2,774	97.7%
	H32	9,199	99.1%	2,688	99.3%	3,986	99.7%	2,524	98.1%
	H37	8,822	99.2%	2,606	99.4%	3,894	99.5%	2,322	98.3%
H42	8,428	99.1%	2,536	99.4%	3,793	99.5%	2,099	97.9%	
H47	8,048	99.1%	2,473	99.5%	3,736	99.7%	1,839	97.2%	

※定期外の平成 15 年度は「善光寺御開帳」により、一時的に実績値が増加している。

※20 歳以上の 1 人当たり乗用車保有台数の将来値は過去のトレンドから設定している。

(20 歳以上の 1 人当たり乗用車保有台数 =  $0.0593 \times \ln(T) + 0.586$ ; T は平成 10 年からの経過年)

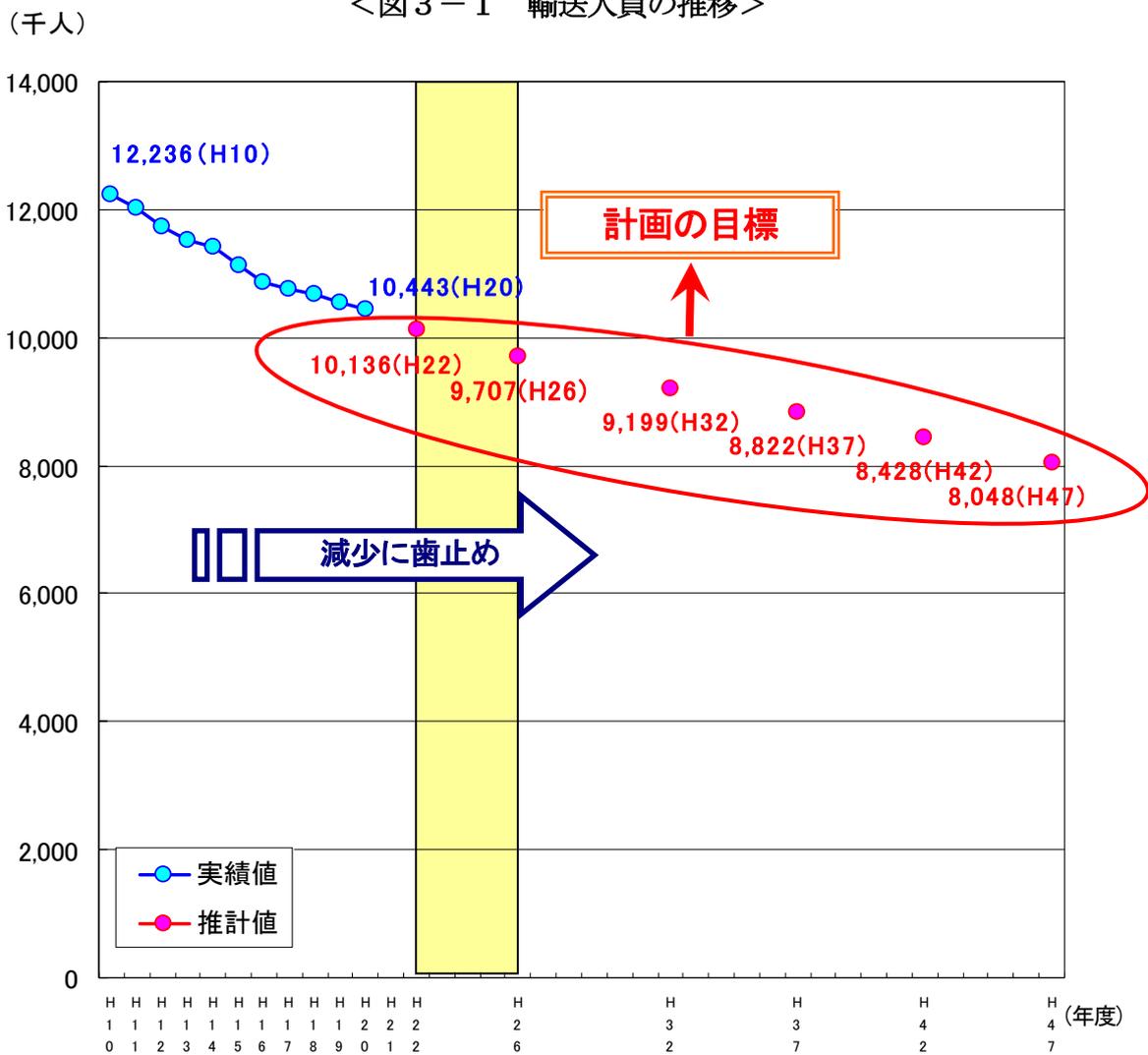
※高等学校の学生数の将来値は「国立社会保障・人口問題研究所 日本の市区町村別将来推計人口(平成 20 年 12 月推計)」の 15~19 歳人口の将来の伸び率を用いて設定している。

※「対前年比」の平成 32 年以降の値については、5 年間の平均対前年比としている。

### 3. 3 目標及び目標値

平成 21 年度の輸送人員を基準として、輸送人員の減少に歯止めをかける。

<図 3-1 輸送人員の推移>



### 3. 4 事業検討に当たっての視点

具体的事業を検討するに当たっては、地域の特性や利用者のニーズを踏まえるとともに、しなの鉄道の経営環境を考慮することが重要となる。地域の特性や利用者のニーズは第2章で整理したので、ここでは、しなの鉄道の経営環境を整理する。

#### (1) しなの鉄道の内部要因

##### 1) プラス要因

###### ① 鉄道の優位点

- ・ 定時性：時間が正確で、利用者は行動のスケジュールが立て易い。
- ・ 速達性：長野、上田、軽井沢等の拠点間的高速移動を実現することで、足の長い旅客が獲得できる。
- ・ 大量性：一度に大量の人数を輸送できるので、ピーク特性の強い観光シーズンやイベント等の旅客需要に対応できる。

###### ② 複線施設の保有

全線複線の施設であり、列車運行の増強に関して自由度が高い。

###### ③ 長野駅までの直通運転

中核都市の拠点駅である長野駅まで直通運転を行っており、旅客需要の多いマーケットに直結している。

###### ④ 新幹線より安い運賃・料金

競合する新幹線と比較して運賃・料金が安いことから競争力を有している。

###### ⑤ 急行型車両の保有

急行型車両を保有しており、観光等の非日常的な旅客ニーズに対応可能である。

###### ⑥ 地域との協力関係

県や沿線自治体が出資する第3セクターであり、地域と協働した経営展開(P R・広報等)がしやすい。

##### 2) マイナス要因

###### ① 高い運賃

運賃は、特に複数で利用する場合に自動車より高い。利用者アンケートでも、しなの鉄道に改善して欲しい点として「運賃を引き下げる」が最も多く挙げられている。

###### ② 長野市に営業拠点がない

人口が集積し、多くの潜在的旅客が見込まれる長野市(長野駅)に営業拠点がなく、情報提供等に制約が生じている。

###### ③ 資金調達の制約

累積債務を抱えており財務体質が弱く、資金調達が困難である。

## (2)外部要因

### 1)プラス要因

#### ① 首都圏との近接性及び新幹線との接続

新幹線で東京から軽井沢までは約70分、東京から上田までは約85分と近接しており、首都圏の巨大マーケットの需要を引き込むことが期待できる。

#### ② ポテンシャルのある観光資源の存在

しなの鉄道沿線には多くの人を訪れる軽井沢高原、善光寺等の観光地がある。特に、軽井沢高原はブランド力があり、近年、軽井沢プリンスショッピングプラザの開業により来訪者は通年化している。

#### ③ 駅舎の改築

中軽井沢駅と小諸駅の改築が計画されており、エレベーターの設置等バリアフリー化も予定されている。

### 2) マイナス要因

#### ① 人口減少

沿線市町の総人口は減少が予測されている。

#### ② マイカーの普及

今後も、人口当たり乗用車保有台数が引き続き上昇すると推測されている。

#### ③ 地域経済の停滞

事業所数、従業者数とも減少しており、今後も増加は見込めない。

#### ④ 新幹線との競合

新幹線の並行在来線であり、到達時間では新幹線に対抗できない。

### 3. 5 事業の内容

#### (1) 旅客サービスの向上

1) より利用しやすいダイヤ(その1)	
①軽井沢～小諸間の増便及び軽井沢駅での新幹線接続改善	
現状分析	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 軽井沢町、御代田町では、計画期間中も人口が増加するが、高齢化も著しい。 (図2-4、7参照)</li> <li>● 新幹線開業により小諸市の人口、観光客が大きく減少している。 (図2-4、9参照)</li> <li>● 佐久平駅の利用者のうち、しなの鉄道の駅がある小諸市、東御市及び御代田町の居住者が7.9%、また、小諸市、上田市、御代田町及び東御市を訪れる県外者が10.2%存在する。(図2-54参照)</li> <li>● しなの鉄道を利用しない理由として「自家用車(マイカー)を利用している」、「しなの鉄道を利用する必要がない」と回答した者を除くと「運行本数が少ない」とする回答が7%、「他の鉄道やバスとの接続が悪い」とする回答が5%と多くなっている。(図2-35、表3-4参照)</li> <li>● 新幹線軽井沢駅の乗降客のうち、48%は自家用車(マイカー)を利用し、その理由として「都合のよい時間に出発できる」と回答した人が比較的多く、他方、38%はしなの鉄道を利用し、その理由として「時間どおりに着く」と回答した人が比較的多い。(図2-50、図2-51参照)</li> <li>● 軽井沢駅での新幹線としなの鉄道との乗換時間(現在6~50分)を10分程度に短縮した場合(軽井沢駅の接続改善)、新幹線佐久平駅・上田駅から軽井沢駅乗換に転換する可能性のある者は、沿線住民アンケート結果から県内居住者で249人/日と推計される。(図2-52、表3-3参照)</li> <li>● 軽井沢駅乗換への転換条件として「無料の駐車場の整備」、「切符を新幹線と通しで購入」、「割引切符の導入」が要望されている。(図2-52参照)</li> </ul>
戦略	<ul style="list-style-type: none"> <li>● しなの鉄道を利用していない者の利用を促進する。</li> <li>● 軽井沢駅まで自動車を利用している新幹線利用者をしなの鉄道利用に誘導する。</li> <li>● 軽井沢～田中間を最寄駅とする新幹線利用者の乗車駅を佐久平駅から軽井沢駅に転換させる。</li> <li>● 年間約800万人来訪する軽井沢の観光客をしなの鉄道沿線へ誘導する。</li> </ul>
施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 軽井沢～小諸間増便 第1次実証運行(H22.8~H23.3)：増便 第2次実証運行(H23.3~H24.3)：+直通運転化 第3次実証運行(H24.3~H25.3)：+駅舎改築・バリアフリー化</li> <li>● 軽井沢駅での新幹線接続改善 増便に併せて、現状6~50分の接続時間を概ね10分程度に短縮する。 しなの鉄道を利用して軽井沢駅で新幹線への乗車を誘導するため、しなの鉄道駅での駐車場を無料または低額とすることや、割引切符の発売等を検討する。 (表3-7、9参照)</li> <li>● 中軽井沢駅と小諸駅を橋上化・バリアフリー化し、高齢者が利用しやすくする。</li> </ul>

● 軽井沢駅乗換改善による軽井沢駅への転換する可能性のある需要の推計

<表 3-3 軽井沢駅乗換改善による軽井沢駅への転換する可能性のある需要>

(長野県内居住者)

	a H20 乗降者数 実績 (人/日)	発着地	b 新幹線 利用者の 居住地 割合	c 利用意向 のある 回答割合	d 総人口に 対する 調査対象 範囲の割合	e 転換需要 a×b ×c×d (人/日)	
<b>佐久平駅から転換する可能性のある者 : 76 (人/日)</b>							
データ	5,014	佐久市	24.8%	0%	7%	0.0	76
		小諸市	5.7%	14%	100%	40.9	
		東御市	1.4%	20%	100%	13.6	
		御代田町	0.8%	57%	100%	21.7	
		その他	0.2%	-	-	-	
		合計	32.8%	-	-	-	
<b>上田駅から転換する可能性のある者 : 173 (人/日)</b>							
データ	5,644	上田市	18.6%	17%	68%	119.5	173
		千曲市	4.3%	12%	100%	28.0	
		長野市	1.7%	21%	25%	1.4	
		東御市	1.4%	28%	100%	22.1	
		坂城町	0.6%	6%	100%	1.9	
		御代田町	0.1%	0%	100%	0.0	
		その他	1.0%	-	-	-	
		合計	27.6%	-	-	-	

(出典)「平成 17 年度全国幹線旅客純流動調査」

注)この推計は、利用意向をもとに行っている。これまでに行われた同種の利用意向調査においては、その後の実利用人数に対し過大な推計となっていたものが多い。

● 新幹線接続状況

軽井沢駅では、平均待合せ時分が 20 分以上であり、30 分を超える待合せ時分の接続も多い(1 時間以上の待合せ時分も存在する)。上田駅では、平均待合せ時分が 20 分以下であるが、上り方面で 30 分を超える待合せ時分の接続がみられる(1 時間以上の待合せ時分も存在する)。また、軽井沢駅、上田駅ともに、下りの最終新幹線(東京駅 22:04 発)に接続する下り方面の列車がない。

<表 3-4 軽井沢駅、上田駅の新幹線としなの鉄道との接続状況>

軽井沢駅						上田駅					
下り			上り			下り			上り		
新幹線 着時刻	待合せ 時分	しなの 鉄道 発時刻	しなの 鉄道 着時刻	待合せ 時分	新幹線 発時刻	新幹線 着時刻	待合せ 時分	しなの 鉄道 発時刻	しなの 鉄道 着時刻	待合せ 時分	新幹線 発時刻
7:31	0:09	7:40	6:22	0:11	6:33	7:51	0:19	8:10	6:05	0:08	6:13
8:11	<b>1:18</b>	9:29	6:22	0:19	6:41	8:30	0:24	8:54	6:38	0:12	6:50
9:11	0:18	9:29	6:54	0:16	7:10	8:40	0:14	8:54	7:00	0:11	7:11
9:49	0:11	10:00	7:23	0:09	7:32	9:31	0:13	9:44	7:23	0:25	7:48
10:32	0:28	11:00	7:54	<b>0:34</b>	8:28	10:09	0:10	10:19	7:41	0:27	8:08
10:51	0:09	11:00	8:34	0:21	8:55	10:52	0:24	11:16	8:01	<b>0:33</b>	8:34
11:27	<b>0:48</b>	12:15	9:46	0:16	10:02	11:47	0:07	11:54	9:01	0:07	9:08
12:00	0:15	12:15	10:44	0:12	10:56	12:20	0:08	12:28	9:29	0:12	9:41
12:26	<b>0:39</b>	13:05	11:28	0:14	11:42	13:11	0:16	13:27	10:27	0:08	10:35
12:51	0:14	13:05	12:37	0:07	12:44	13:56	0:18	14:14	11:15	0:07	11:22
13:36	0:12	13:48	13:18	0:18	13:36	14:31	0:15	14:46	12:16	0:07	12:23
14:11	0:22	14:33	14:04	0:17	14:21	15:34	0:12	15:46	12:51	0:24	13:15
15:14	0:08	15:22	14:04	<b>0:56</b>	15:00	16:36	0:13	16:49	12:51	<b>1:09</b>	14:00
16:16	0:22	16:38	15:15	0:08	15:23	17:08	0:19	17:27	14:28	0:11	14:39
16:49	<b>0:44</b>	17:33	15:15	<b>0:46</b>	16:01	17:47	0:07	17:54	15:19	0:21	15:40
17:27	0:06	17:33	16:08	0:15	16:23	18:16	0:09	18:25	15:53	0:09	16:02
17:56	0:27	18:23	16:08	<b>0:44</b>	16:52	18:47	0:24	19:11	16:22	0:09	16:31
18:27	<b>0:54</b>	19:21	17:12	0:11	17:23	19:16	0:18	19:34	16:55	0:08	17:03
18:56	0:25	19:21	17:54	0:10	18:04	20:00	0:10	20:10	17:23	0:20	17:43
19:40	<b>0:40</b>	20:20	17:54	<b>0:46</b>	18:40	20:30	0:18	20:48	17:46	<b>0:34</b>	18:20
20:10	0:10	20:20	18:34	<b>0:34</b>	19:08	20:55	0:11	21:06	18:24	0:23	18:47
20:35	0:15	20:50	19:37	0:27	20:04	21:24	0:12	21:36	19:23	0:20	19:43
21:04	<b>0:53</b>	21:57	20:26	<b>0:30</b>	20:56	22:03	0:07	22:10	20:26	0:09	20:35
21:43	0:14	21:57	21:26	0:06	21:32	22:55	0:15	23:10	21:05	0:07	21:12
22:16	0:29	22:45	21:26	<b>0:47</b>	22:13	23:39	—	未接続	21:41	0:12	21:53
22:35	0:10	22:45	—	—	—	—	—	—	—	—	—
23:19	—	未接続	—	—	—	—	—	—	—	—	—
平均	<b>0:25</b>		平均	<b>0:22</b>		平均	<b>0:14</b>		平均	<b>0:17</b>	

※1) しなの鉄道のダイヤは平成 21 年 3 月 14 日改正、新幹線のダイヤは平成 21 年 10 月のものを使用

※2) 新幹線は臨時列車を除き、しなの鉄道は普通列車のみとした

※3) 乗継標準時分が 6 分のため接続時間が 5 分以下の場合は次の列車を採用した

※4) 接続時間が 30 分以上の場合は太数字で示した

● 先進事例

< JR 高山本線(社会実験) >

- ・ 富山市は、社会実験の一環として列車の増便を行った。この結果、利用者も増加した。
- ・ 実験期間の平成 18 年 11 月から平成 19 年 3 月までの間では、前年度同時期に比較して利用者が約 5,000 人増えた (+1.3%)。
- ・ 高頻度運行にかかる経費として年間約 1.5 億円を富山市が負担し、沿線整備等とあわせ、まちづくり交付金を活用している。

デ  
ー  
タ

1) より利用しやすいダイヤ(その2)	
②軽井沢～長野間直通運転化の推進	
現 状 分 析	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 移動手段として鉄道を選択する理由に「移動時間が早い」、「時間が正確」とする割合が多く、渋滞時や中長距離の移動時に競争力がある。(図2-30参照)</li> <li>● 軽井沢方面からの旅客流動は上田駅までが多いにもかかわらず、列車運行は車両運用上小諸駅までの設定が多く、小諸駅で乗り換えを強いられる利用者が多い。(図2-20、表3-5参照)</li> <li>● 小諸駅で軽井沢行き接続があるにもかかわらず、接続情報の記載されていない時刻表も見受けられ、また、駅時刻掲示板もスペースの都合等から、接続時分の情報が記載されていない。(図3-2参照)</li> <li>● 沿線居住者で、軽井沢～長野間の移動に新幹線利用している者は、沿線住民アンケート結果から332人/日と推計される。 注)この推計は、利用意向をもとに行っている。これまでに行われた同種の利用意向調査においては、その後の実利用人数に対し過大な推計となっていたものが多い。</li> <li>● 利用者アンケートでは、7、8時台及び19時台を中心に快速列車運行の要望が多い。(図2-47参照)</li> <li>● 首都圏近郊の著名な観光地へ路線のある小田急電鉄(株)では、観光地の名称等を列車の愛称としてネーミングし、利用促進を図っている。(表3-6参照)</li> </ul>
戦 略	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 中長距離移動ニーズを取り込む。</li> <li>● 旅客流動に対応した列車を運行する。</li> <li>● 二大観光地の軽井沢・善光寺への移動手段としてしなの鉄道を訴求し、観光客を沿線の観光地へ円滑に誘導する。</li> </ul>
施 策	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 軽井沢～長野間の直通運転化 小諸駅での乗り換えの負担を軽減するとともに、新幹線からの乗り換えを促す。また、想定商圈が広く、かつ周辺道路の渋滞が予想される大規模集客施設(長野県県民文化会館、軽井沢プリンスショッピングプラザ、(仮称)アリオ上田等)への中距離移動サービスを提供する。(図2-45参照)</li> <li>● 快速列車化 直通運転の効果を高めるため、普通列車の快速列車化を検討する。</li> <li>● 情報提供の強化 軽井沢、善光寺の二大観光地への利便性を訴求するため、直通快速列車に「快速軽井沢号」、「快速善光寺号」等の愛称を付けることを検討する。</li> </ul>

● しなの鉄道利用者の乗り換え流動

列車の運行本数は、篠ノ井から軽井沢方面に向かって少なくなり、特に小諸駅を境に大きく減少している。一方、駅間通過人員をみると、上田駅を跨ぐ旅客は全体の12%、小諸駅を跨ぐ旅客は3%、上田と小諸の両駅を跨ぐ旅客は2%となっている。

小諸駅を跨ぐ旅客は全体の5%(47万人/年)であるが、これは、軽井沢～小諸間の内々旅客 91 万人/年の約半数を占めており、平原、御代田、信濃追分、中軽井沢及び軽井沢の各駅を利用する旅客にとって、小諸以東への直通列車化の効果は大きいと考えられる。

<表 3-5 しなの鉄道利用者の乗り換え流動(平成 20 年度実績値：人/年)>

	通勤		通学		定期外		計	
	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比	人数	構成比
上田乗換の可能性のある旅客	543,960	18%	414,600	10%	323,459	10%	1,282,019	12%
小諸乗換の可能性のある旅客	51,540	2%	137,460	3%	109,504	3%	298,504	3%
2回乗換の可能性のある旅客	32,460	1%	45,900	1%	93,141	3%	171,501	2%
篠ノ井(長野方面)～上田間内々旅客	2,053,920	67%	2,092,020	51%	1,683,175	52%	5,829,115	56%
上田～小諸間内々旅客	272,220	9%	1,105,140	27%	575,572	18%	1,952,932	19%
小諸～軽井沢間内々旅客	133,440	4%	320,040	8%	455,227	14%	908,707	9%
計	3,087,540	100%	4,115,160	100%	3,240,078	100%	10,442,778	100%

データ

● 接続案内

時刻表や駅の表示において、小諸駅での接続に関する記述はあるものの、待合せ時間に関する記述は見られない。

<図 3-2 時刻揭示板(長野駅)>

記事 Remarks	発車時刻 Departure Times	種別 Train type	行先 Destination	番線 Track	記事 Remarks	発 De
	8:44		小 諸	6		1
	9:13		小 諸	3	軽井沢行きに接続	1
井沢行きに接続	9:45		上 田	3		1
	10:06	快速	小 諸	3	軽井沢行きに接続	1
井沢行きに接続	10:34		小 諸	3		1
井沢行きに接続	11:09		小 諸	3	軽井沢行きに接続	1
指定日 運休	11:34		上 田	3		1
諸行きに接続	12:10		小 諸	7		1

デ ー タ	● 先進事例																				
	<p>&lt;表 3-6 小田急電鉄の特急列車の愛称・ネーミング&gt;</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>名 称</th> <th>区 間</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>「スーパーはこね」、「はこね」</td> <td>新宿 ⇄ 箱根湯本</td> </tr> <tr> <td>「さがみ」</td> <td>新宿 ⇄ 小田原</td> </tr> <tr> <td>「あさぎり」</td> <td>新宿 ⇄ 沼津</td> </tr> <tr> <td>「ホームウェイ」</td> <td>新宿 ⇄ 箱根湯本 新宿 → 片瀬江ノ島・唐木田</td> </tr> <tr> <td>「えのしま」</td> <td>新宿 ⇄ 片瀬江ノ島</td> </tr> <tr> <td>「メトロはこね」</td> <td>北千住 ⇄ 箱根湯本</td> </tr> <tr> <td>「メトロさがみ」</td> <td>北千住 ← 本厚木</td> </tr> <tr> <td>「メトロホームウェイ」</td> <td>北千住 → 本厚木・唐木田</td> </tr> <tr> <td>「ベイリゾート」</td> <td>新木場 ⇄ 本厚木</td> </tr> </tbody> </table> <p>(出典)小田急電鉄ホームページ</p>	名 称	区 間	「スーパーはこね」、「はこね」	新宿 ⇄ 箱根湯本	「さがみ」	新宿 ⇄ 小田原	「あさぎり」	新宿 ⇄ 沼津	「ホームウェイ」	新宿 ⇄ 箱根湯本 新宿 → 片瀬江ノ島・唐木田	「えのしま」	新宿 ⇄ 片瀬江ノ島	「メトロはこね」	北千住 ⇄ 箱根湯本	「メトロさがみ」	北千住 ← 本厚木	「メトロホームウェイ」	北千住 → 本厚木・唐木田	「ベイリゾート」	新木場 ⇄ 本厚木
	名 称	区 間																			
	「スーパーはこね」、「はこね」	新宿 ⇄ 箱根湯本																			
	「さがみ」	新宿 ⇄ 小田原																			
	「あさぎり」	新宿 ⇄ 沼津																			
	「ホームウェイ」	新宿 ⇄ 箱根湯本 新宿 → 片瀬江ノ島・唐木田																			
	「えのしま」	新宿 ⇄ 片瀬江ノ島																			
	「メトロはこね」	北千住 ⇄ 箱根湯本																			
	「メトロさがみ」	北千住 ← 本厚木																			
「メトロホームウェイ」	北千住 → 本厚木・唐木田																				
「ベイリゾート」	新木場 ⇄ 本厚木																				

1) より利用しやすいダイヤ(その3)	
③最終新幹線との接続	
現 状 分 析	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 東京発長野行き最終新幹線と上田駅で接続するしなの鉄道下り(篠ノ井方面行き)列車が運行されなくなったことについて、「不便を感じている」との回答が29%、「あまり不便を感じていない」との回答が30%、「全く不便を感じていない」との回答が41%となっている。(図2-53参照)</li> </ul> <p>沿線住民アンケートの「不便を感じている」人の数から、最終新幹線接続列車の利用人員を推計すると121人/日となるが、これは先行列車からの乗換えが多いと考えられる。</p> <p>注)この推計は、利用意向をもとに行っている。これまでに行われた同種の利用意向調査においては、その後の実利用人数に対し過大な推計となっていたものが多い。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 最終新幹線とはJR東日本も長野駅(23:52着)で接続する列車を運行していない。</li> <li>● しなの鉄道で最終新幹線との接続を取った場合、夜間保守・点検作業の時間が短くなり、相応の追加的経費が発生する。</li> <li>● 企業ヒアリングで、最終新幹線との接続を求める声があった。(3社) (45ページ参照)</li> </ul>
戦 略	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 旅客需要及び必要経費、他鉄道の状況等を鑑み、しなの鉄道が独自で最終新幹線との接続列車を運行することは難しいため、他の方策も検討する。</li> </ul>
施 策	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 最終新幹線との接続列車運行の検討 追加的に発生する夜間保守・点検作業の経費負担をしなの鉄道(株)以外の者がすることを前提として、しなの鉄道(株)で検討する。</li> <li>● 乗合タクシー運行の検討 乗り継ぎ推定人員から、鉄道ではなく乗合タクシーでの接続も合わせて検討する。</li> </ul>

2) 駅舎等の整備・改良									
現状分析	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 沿線住民の高齢化が進行しており、軽井沢町と御代田町において顕著である。 (図2-7参照)</li> <li>● 利用者に駅のバリアフリー化を望む声があり、特に高齢者が多い。 (図2-36、37、57参照)</li> <li>● 駅周辺市街地が駅や線路で分断されている(中軽井沢駅)。</li> <li>● 駅が移動のための通過点となっており、ステーションとしての機能を果たしていない。</li> <li>● しなの鉄道施設・設備の老朽化が進んでいる。</li> </ul>								
戦略	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 駅舎の橋上化等により利便性を向上し、利用客の増加を図る。</li> <li>● バリアフリー化(ホーム扛上、エレベーター設置等)の推進により乗客離れを阻止する。</li> <li>● 鉄道利用以外の機能の追加により駅の魅力を向上する。</li> </ul>								
施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ホーム扛上 車両とホームの段差を解消し、乗降の安全性を確保する。</li> <li>● エレベーターの設置 駅舎改築に併せ、エレベーターを設置し、高齢者等に使いやすい駅とする。</li> <li>● 駅舎の改築・自由通路の整備 駅の橋上化にあわせ、自由通路を整備し、分断されている市街地を一体化する。</li> <li>● 駅併設複合交流施設の整備 図書館、会議室、マルチメディアセンター、アンテナショップの設置により駅への人の流れを創出する。</li> <li>● 駅前広場の整備 バス、送迎のアクセス向上のため駅舎改築に併せて駅前広場を整備する。</li> </ul> <p>駅毎の事業は次のとおりである。</p> <table border="1"> <tbody> <tr> <td>軽井沢駅</td> <td>ホーム扛上</td> </tr> <tr> <td>中軽井沢駅</td> <td>ホーム扛上、エレベーターの設置、駅舎の改築・自由通路の整備、駅併設複合交流施設の整備、駅前広場の整備</td> </tr> <tr> <td>小諸駅</td> <td>ホーム扛上、エレベーターの設置、駅舎の改築・自由通路の整備、駅併設複合交流施設の整備、駅前広場の整備</td> </tr> <tr> <td>田中駅</td> <td>エレベーターの設置、駅舎の改築・自由通路の整備</td> </tr> </tbody> </table>	軽井沢駅	ホーム扛上	中軽井沢駅	ホーム扛上、エレベーターの設置、駅舎の改築・自由通路の整備、駅併設複合交流施設の整備、駅前広場の整備	小諸駅	ホーム扛上、エレベーターの設置、駅舎の改築・自由通路の整備、駅併設複合交流施設の整備、駅前広場の整備	田中駅	エレベーターの設置、駅舎の改築・自由通路の整備
軽井沢駅	ホーム扛上								
中軽井沢駅	ホーム扛上、エレベーターの設置、駅舎の改築・自由通路の整備、駅併設複合交流施設の整備、駅前広場の整備								
小諸駅	ホーム扛上、エレベーターの設置、駅舎の改築・自由通路の整備、駅併設複合交流施設の整備、駅前広場の整備								
田中駅	エレベーターの設置、駅舎の改築・自由通路の整備								

● 先進事例

＜日向市駅の改良・高架化＞

平成 18 年 12 月 17 日に使用開始された日向市駅は、独特の建築様式を取り入れたもので、2008 年(平成 20 年)9 月には、鉄道に関する国際的なデザインコンテストのブルネル賞で、駅舎として日本初の最優秀賞を受賞した。

- ・ 事業名称：日向市駅周辺地区整備
- ・ 事業対象：駅・駅前広場
- ・ 事業主体：J R 九州、宮崎県、日向市
- ・ 事業特性：改修整備、複合的整備、P I の実施あり、大規模(地域全体へ影響)
- ・ 事業実施後の意識の変化(アンケート調査結果)

- ・ まちのシンボルになったと感じる。
- ・ わが町への誇りを感じる。
- ・ 地域性の再認識・再発見できた。
- ・ 杉産地の歴史に対して誇りを持つようになった。
- ・ 日向市の地形、町並みを再発見できた。
- ・ 駅周辺の印象が良くなった。
- ・ 駅間広場の利用しやすくなった。

- ・ 事業実施後の活動の変化(アンケート調査結果)

- ・ 回遊性が向上した。
- ・ 駅周辺におけるコミュニティの形成が図れた。
- ・ 駅周辺でのイベントを開催した。
- ・ 駅前広場での利用に変化あった。
- ・ 清掃等の維持管理活動を実施した。
- ・ 駅のプラットフォームからまわりの景色を眺められる。

＜図 3-3 日向市駅(写真)＞



▲駅のプラットフォームから、景色を眺める人



▲ファサードに木材を用いている建物



▲駅の高架下の様子(24H通り抜け可能)



▲駅のプラットフォームから見た景色

3) 老朽車両の更新	
現状分析	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 169系車両4編成12両は製造から40年以上経過しており、修理部品の調達も困難となっている。</li> <li>● 一部車両において、冷房設備がJR東日本の基準に適合していないため、JR区間において使用制限が生じている。</li> <li>● 車両の老朽化が進み、新造に近い大規模な修繕が必要となっている。</li> </ul>
戦略	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 車両更新により円滑な列車運行を確保する。</li> <li>● 2ドアから3ドア化により乗降性を向上する。</li> <li>● 乗車定員の増加により、多客時(ゴールデンウィーク、夏期、年末年始等)の輸送力を増強する。</li> <li>● JR区間(篠ノ井～長野間)に乗り入れるため、JR東日本と同等の仕様の車両を導入する。</li> <li>● 経営圧迫を回避するため、中古車両での更新を行う。</li> </ul>
施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 中古車両で平成24年度以降の更新を検討する。</li> </ul>

4) 企画列車の運行等	
現状分析	<ul style="list-style-type: none"> <li>● しなの鉄道を利用する割合が高いのは「観光・レジャー」、「買物・食事」となっている。(図2-39参照)</li> <li>● 県外から沿線市町への来訪者は年間約1,300万人であり、軽井沢高原へは特に多くの観光客が訪れている。(図2-8、9参照)</li> <li>● しなの鉄道を利用した場合の最終目的地の上位に、軽井沢プリンスショッピングプラザの他、東急百貨店、長野県県民文化会館がある。(図2-45参照)</li> <li>● 「買い物」目的の企画列車・切符は、現在、軽井沢プリンスショッピングプラザを対象としたものだけである。(表3-7参照)</li> <li>● 子供向け企画商品が少ない。(表3-7参照)</li> <li>● 平成21年8月に運行したサイクルトレインでは、9日間で163人が自転車を持込み、また「いろいろ軽井沢号」では3日間で953人の利用があった。 (表3-8参照)</li> <li>● 家族でしなの鉄道を利用する場合、運賃面でしなの鉄道を選択しづらい。 (例：家族4人(大人2人、子供2人)の小諸～長野間往復運賃6,720円)</li> </ul>
戦略	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 沿線住民にとって魅力ある集客資源(地域イベント、商業施設等)を開発する。</li> <li>● 来訪者向け企画商品を開発し首都圏でPRする。</li> <li>● 子供向け企画商品を拡大する。</li> <li>● マイカーとの競争力を強化する。</li> <li>● 商品開発、集客で地域の団体と協働する。</li> </ul>

<p>施 策</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● (仮称)アリオ上田と連携した企画列車、割引切符の開発・提案 バーゲン時等に周辺道路の渋滞が予想されることから、特別列車の運行や割引切符の発売を検討する。</li> <li>● 長野県県民文化会館でのコンサート割引切符(レジャー) 人気コンサート時に周辺道路の渋滞、駐車場不足が発生する長野県県民文化会館でのコンサートに併せた往復割引切符の発売を検討する。</li> <li>● 高原の爽やかなイメージを活かしたサイクリングイベント開催 軽井沢～小諸間でのサイクリングイベントの開催や、併せて自転車を持ち込める列車の運行を検討する。</li> <li>● 多客期の軽井沢来訪者向けの観光列車 浅間山の眺望等地域の自然・歴史・文化を訪ねる観光ガイド付きの列車の運行を検討する。</li> <li>● 地域イベント向けの企画切符の発売・PRの実施 しなの鉄道を利用するために重要なこととして、「駅周辺の情報や観光情報を提供する」が多いことから、地域イベント向けの企画切符を発売する。 (図2-36、37 参照)</li> <li>● グルメセット往復切符の発売 アンケート調査で、しなの鉄道を利用するために重要なこととして、「周辺のお店で割引を受けられる切符を発売する」が一定程度あったことから、旅行者向けにエリアごとの郷土食等と往復運賃をセットにした切符の発売を検討する。 (図2-36、37 参照) 例ー上田：馬肉うどん・発芽そば、小諸市：白土ジャガイモ、千曲市：杏菓子・杏ワイン、東御市：クルミそば・くるみ菓子、御代田町：おにかけうどん、坂城町：ネズミ大根、ホワイトアスパラ等</li> <li>● 家族で利用する場合の特別な乗車券の発売 家族向け割引切符を検討する。</li> <li>● 子供向けクリスマス列車の運行 地域の子育て支援団体と連携し、クリスマス列車を運行する。</li> <li>● 首都圏に向けたPRの実施 平成22年10～12月に実施されるJR東日本のディステーションキャンペーンを活用し、企画列車、切符の売り込みを図る。</li> </ul>
----------------	--

<表 3-7 企画列車・企画切符・臨時列車一覧(平成 21 年度)>

目的	区分	名称	備考	
買物	臨時列車	軽井沢プラチナバーゲン号	軽井沢プリンスショッピングプラザのプラチナバーゲンに合わせ運行	
	企画列車	プラチナエクスプレス		
レジャー	企画切符	大賀ホール往復割引切符		
		ゆうふる tanaka 往復割引切符	入場券セット	
		びんぐし湯さん館トリプル往復割引切符	入場券セット	
	臨時列車	延長臨長野マラソン	長野マラソン	
観光	臨時列車	ミラクル・ホリデー	ゴールデンウィーク・夏期の 2 軽井沢多客期に運行	
		ニューイヤール号	善光寺	
		花火大会	上田花火大会・千曲花火大会	
		信州浪漫街道号	軽井沢～田中間の誘客	
	企画列車	小諸懐古園お花見列車	小諸市懐古園	
		GO・ZEN 号	善光寺御開帳	
		浅間・志賀まるごと信州号		
		新そばまつり号	小諸周辺	
		おばすて棚田紀行号	千曲市協賛	
		いもどり軽井沢号※	特別列車で実証運行	
		ホワイトクリスマス in 軽井沢号	軽井沢イルミネーションツアー	
		企画切符	善光寺御開帳割引切符・フリーきっぷ	善光寺御開帳
			あんずの里・花・千本桜フリーきっぷ	—
			軽井沢・小布施フリー切符	—
	軽井沢往復割引切符		—	
			コモ・カルパーク&ライド往復割引きっぷ	パーク&ライド
	イベント列車	企画列車	ピアトレイン・忘年会列車	主として地域のしなの鉄道支援者が利用
			いもどり軽井沢号※	特別列車で実証運行
			軽井沢美味トレイン号	—
			テレビヒーロー号	—
その他	企画列車	千曲市民号	千曲駅開業記念	
		サイクルトレイン※	夏期、シルバーウィーク試験運行	

※は併せてアンケート調査を実施(資料編参照)

<表 3-8 企画列車実証運行結果>

名称	運転期間	運転区間	運行本数	延べ利用者数
サイクルトレイン	H21. 8. 1~9	上田～軽井沢間	2 往復 4 本/日	163 人
いもどり軽井沢号	H21. 8. 10~13	屋代～軽井沢間	2 往復 4 本/日	953 人

<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">データ</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 先進事例 <ul style="list-style-type: none"> <li>&lt;万葉線&gt; 無記名式で誰でも利用できる定期券を発行している。職場や家族で共有することも可能。土曜・日曜・休日、お盆、年末年始は同伴旅客4名まで運賃が半額割引になる。</li> <li>&lt;神戸市交通局&gt; 神戸市では、平成17年10月から土曜・日曜・祝日等に大人が同伴する小学生以下(大人1人につき2人まで)のバス・地下鉄等の料金が無料となる「エコファミリー制度」を導入している。</li> </ul> </li> </ul>
--	--

5) パーク&レールライド	
現状分析	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 鉄道利用者は駅まで他の交通手段を利用することが多く、バス、タクシーと比較し、柔軟性のない公共交通機関である。</li> <li>● バス路線の不便な地域や空白地域が多い。</li> <li>● 20歳以上の1人当たりの乗用車保有台数が多い。(図2-18参照)</li> <li>● 近距離移動において自動車に優位性がある。</li> <li>● ゴールデンウィーク、夏期等の特定期において軽井沢町を中心に道路渋滞が発生している。(図2-17、表2-2参照)</li> <li>● 大規模イベント時に交通規制が行われている(善光寺御開帳、花火大会等)。</li> <li>● 高速バス停に自治体が無料の駐車場を整備している一方、しなの鉄道駅の日貸駐車場は有料となっている。(表3-9参照)</li> </ul>
戦略	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 駅までの円滑な移動手段を確保するため、必要に応じて駐車場・駐輪場を整備する。</li> <li>● 渋滞対策としてパーク&amp;レールライドを推進する。</li> <li>● 民間等の駐車場経営を考慮しながら、無料・低額化を推進する。</li> <li>● 自動車利用に比べて費用的に遜色のないよう、駐車場料金及び運賃を一体で検討する。</li> <li>● 地球温暖化防止の観点から、自動車の利用を抑制し、併せて自転車の利用を促進する。</li> </ul>
施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>軽井沢交通快適化対策</b> 軽井沢地域のゴールデンウィーク、夏期等の道路渋滞対策として沿線自治体等でパーク&amp;レールライドを実施する。</li> <li>● <b>しなの鉄道利用者への駐車料金の割引</b> 小諸駅駐車場利用者に対して、しなの鉄道利用者割引を検討する。</li> <li>● <b>駐車場・駐輪場の整備・貸出し</b> 千曲駅に市営駐車場・駐輪場を整備し、併せて日貸・時間貸駐車場の整備を検討する。また、田中駅に市営駐車場を整備する。</li> <li>● <b>駐車場の無料・低額化</b> しなの鉄道利用者に対し、駅周辺の駐車場料金の無料または低額化を検討する。</li> <li>● <b>パーク&amp;レールライド利用促進運賃施策の実施</b> 小諸駅周辺駐車場と連携し、カル・コモパーク&amp;ライド往復割引切符の発売を検討する。</li> <li>● <b>貸自転車の配置</b> 全駅で自転車の貸出しができるよう関係機関と検討する。</li> </ul>
データ	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>カル・コモパーク&amp;ライド往復割引切符の実績</b> 実施期間：平成21年9月19日～23日、10月10日～12日計8日間 効果：大人185人、小人11人利用</li> <li>● <b>貸自転車の状況</b> 軽井沢駅(民間)、田中駅(しなの鉄道)、屋代駅(しなの鉄道)に配置</li> <li>● <b>先進事例</b> <b>&lt;JR高山本線(社会実験)&gt;</b> 富山市は社会実験の一環で、越中八尾等3駅の近くに計100台の無料駐車場を設け、利用者の増加に繋がっている。</li> </ul>

<表3-9 しなの鉄道及び自治体経営駅周辺駐車場一覧>

駅名	月極駐車場					日貸し・時間貸し					合計 (台)
	しなの鉄道		市町営 駐車場		小計 (台)	しなの鉄道		市町営 駐車場		小計 (台)	
	金額 (円)	(台)	金額 (円)	(台)		金額 (円)	(台)	上限 金額/日 (円)	(台)		
軽井沢	-	-	-	-	-	-	-	北口西側 700	220	255	255
							北口広場 3,000	16			
							高架下 3,000	19			
中軽井沢	3,150	10	-	-	10	-	-	500	100	100	110
信濃追分			-	-		-	-	200	40	40	40
御代田	3,150	7	-	-	7	-	-	500	100	100	107
平原			-	-		-	-	-	-	-	-
小諸	駅前 4,500	43	-	-	65	-	-	500	97	162	227
	6,300 高架下 4,200		22								
滋野	3,600	51	-	-	51	500	2	-	-	2	53
田中	南側 3,150	2	-	-	2	-	-	1,100	160	160	162
大屋	駅側 6,300	74	5,000	72	158	無料	13	-	-	13	171
	裏側 4,200										
信濃国分寺	-	-	4,000	20	20	-	-	-	-	-	20
上田	構内A 11,214	29	-	-	33	-	-	第1 1,200	270	559	592
	構内D 10,500							4	第2 1,200		
							温泉口 1,200	49			
西上田	4,200	31	北口 4,200	53	110	500	3	-	-	3	113
			南口 4,200	26							
テクノさかき	-	-	4,200	20	20	-	-	-	-	-	20
坂城	-	-	4,200	28	28	500	3	-	-	3	31
戸倉	5,000	8	5,000	205	213	-	-	-	-	-	213
千曲	-	-	整備中	44	44	-	-	-	-	-	44
屋代	5,250 6,300	4	5,000	56	60	-	-	-	-	-	60
屋代高校前	-	-	4,000	91	91	-	-	-	-	-	91
合計		297		615	912		21		1,311	1,397	2,309

※平成21年12月現在

データ

6) 情報提供の高度化	
現況分析	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 公共交通の体系的案内が十分でない。</li> <li>● 企画列車・切符、イベントについて、来訪者への周知が十分でない。</li> </ul>
戦略	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 公共交通全体の体系的な情報を発信する。</li> <li>● 情報発信手段を多様化する。</li> <li>● 営業戦略的な情報を提供する。</li> </ul>
施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>● しなの鉄道と路線バス・コミュニティバスとの総合時刻表を作成する。(各市町公共交通活性化協議会で実施)</li> <li>● 新幹線等の鉄道のほか高速バスとの接続情報も提供する。</li> <li>● 目的毎の列車情報・接続情報・端末交通機関情報をパッケージで提供する。(買物、帰省、プール等)</li> <li>● しなの鉄道各駅及び列車内に統一規格の沿線観光案内看板(チラシ)を設置(掲示)する。</li> <li>● しなの鉄道主要駅から東京までの運賃・所要時間について、JRとの比較表を作成し、優位点をアピールする。</li> <li>● しなの鉄道携帯サイトの充実を図る。</li> <li>● パーク&amp;レールライド施策のため道路渋滞情報を発信する。(例：携帯サイト「佐久平情報特急」)</li> <li>● 首都圏での来訪者向けPRを実施する。</li> </ul>

7) 降車駅からの移動手段	
現況分析	<ul style="list-style-type: none"> <li>● しなの鉄道を利用した場合の最終目的地は降車駅から2km以内の徒歩圏が多い。(図2-45参照)</li> <li>● 「しなの鉄道に乗る必要がない」と回答した者の目的地の多くは、駅から徒歩圏内にない。</li> <li>● 降車駅からの移動手段が確保されていないため、鉄道利用を控える傾向がある。</li> <li>● 上田駅で平成21年夏期に自転車を無料で貸出したところ、多数の利用があった。(上田市実施、53日間で470人(1日平均9人)、貸出台数10台)</li> </ul>
戦略	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 降車駅からの移動手段を確保する。</li> <li>● 降車駅から目的地までの範囲を拡大するため、貸自転車を用意する。</li> </ul>
施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 貸自転車の配置 全駅で自転車の貸出しができるよう関係機関と検討する。</li> <li>● サイクルトレインの運行 通勤時間帯以外の上田～軽井沢間での実施を検討する。</li> <li>● ショッピングセンター等との連携 降車駅からの移動手段として、ショッピングセンター等との連携を検討する。</li> </ul>
データ	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 貸自転車の状況 軽井沢駅(民間)、田中駅(しなの鉄道)、屋代駅(しなの鉄道)に配置</li> <li>● サイクルトレイン(「チャリ電」)の実施結果及びアンケート結果(資料編参照)</li> <li>● ショッピングセンター等との連携 ジャスコ上田店がお買い物無料巡回バスを1日8便運行(10～19時)</li> </ul>

## (2) 駅及び駅周辺の活性化

1) バザーの開催	
現況分析	<ul style="list-style-type: none"> <li>● しなの鉄道株が主催するバザーは、駅周辺の商店の参加が少ない。</li> <li>● どこにでもある商品が多く、ターゲットとする顧客が明確となっていない。</li> <li>● 鉄道利用を促進するという視点が欠けている。</li> </ul>
戦略	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 実施主体をしなの鉄道から商店街等に転換し、地域の特色ある商品を提供するとともに駅周辺の活性化を促進する。</li> <li>● しなの鉄道株は他市町からの誘客に協力する。</li> </ul>
施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 商工団体は、地域色豊かな商品を明確にし、必要に応じてブラッシュアップを図り、バザー自体の魅力を高める。</li> <li>● しなの鉄道株は鉄道への誘客を促進するため、沿線各駅、列車内にポスターチラシを掲示する。</li> </ul>

2) 駅コンサートの開催	
現況分析	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 駅の賑わい創出という漠然とした目的のため、戦略的な企画がなされておらず、鉄道利用には結びついていない。</li> <li>● 駅が発表の場として利用されており、しなの鉄道としての意味づけが曖昧となっている。</li> </ul>
戦略	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 集客力のあるコンサートを実施し、鉄道利用を促進する。</li> <li>● 入場券・乗車券の販売を促進する。</li> </ul>
施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 幅広い市民の参加を促進する。</li> </ul>
データ	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 先進事例  <b>&lt;東葉高速鉄道&gt;</b>            多様なイベントによる利用促進策の一つとして、沿線の高校生等による合唱コンクール「東葉サマーコンサート」を八千代緑が丘駅で開催している。これにより、東葉高速鉄道により一層の親しみを持ってもらうとともに、地域文化の交流を図っている。         </li> </ul> <p style="text-align: center;">&lt;図3-4 コンサート風景(駅前広場)&gt;</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>

3) 作品展示	
現況分析	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 駅の賑わい創出という漠然とした目的のため、戦略的な企画がなされておらず、鉄道利用には結びついていない。</li> <li>● 駅が発表の場として利用されており、しなの鉄道としての意味づけが曖昧となっている。</li> </ul>
戦略	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 鉄道利用を促進する集客力のある作品を展示する。</li> <li>● 入場券・乗車券の販売を促進する。</li> <li>● 保護者の切符購入が期待できる幼稚園児・保育園児等の作品を展示する。</li> </ul>
施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 鉄道の利用を促進するような仕掛けをする。</li> <li>● 駅ホームや車両内に作品を展示する。 例－駅毎に特徴のある花を植栽し、駅名にサブネームを付ける。（「バラの駅坂城」など）</li> </ul>
データ	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 先進事例  <ul style="list-style-type: none"> <li>&lt; JR 境線 &gt;  米子駅構内に妖怪ブロンズ像、妖怪シメナワ等、境港駅構内に妖怪ブロンズ像等を整備した。</li> </ul> </li> </ul>

4) テナントの誘致	
現況分析	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 乗降人員の減少とともに、売上げが減少し、撤退する店舗が発生している。</li> <li>● 売上げ不振により賃料の延滞、引き下げが発生している。</li> <li>● 貸付料収入を目的としており、利用者の増加、旅客サービスの向上の視点が欠けている。</li> </ul>
戦略	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 鉄道利用を促進する集客力のある店舗を誘致する。</li> <li>● テナント支援のためのPR活動をしなの鉄道㈱が実施する。</li> <li>● 地元商店のアンテナショップ化・トライアルショップ化を促進する。</li> </ul>
施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 集客力のある店舗を誘致し、空き店舗の解消を進める。そのためには賃料の引き下げも検討する。</li> <li>● テナント支援のため、沿線各駅でのチラシの掲示やしなの鉄道ホームページにテナントホームページのリンクを貼る。</li> <li>● 中軽井沢駅の改築に併せて、テナントスペースの設置を検討する。</li> </ul>

### (3) 地域との連携

1) 沿線イベント情報の発信	
現況分析	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 沿線観光・イベントポスターは、必ずしも鉄道の利用を促進するものとなっていない。</li> <li>● イベント情報が鉄道利用者以外に十分周知できていない。</li> <li>● 乗降客の多い篠ノ井～長野間のJR各駅での周知方法がなく、同区間のみの利用者に周知しづらい。</li> <li>● 沿線には、隠れた観光スポット・イベントがある。</li> </ul>
戦略	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 鉄道利用者以外への周知方法を多様化する。</li> <li>● 篠ノ井～長野間のみの利用者に沿線観光スポット・イベント情報を発信する。</li> <li>● 観光資源の発掘を強化する。</li> </ul>
施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 各市町等の広報紙への掲載 各市町等の広報紙で沿線イベント情報を相互に掲載する。</li> <li>● しなの鉄道車両内の中吊りチラシへの掲載 しなの鉄道車両内の中吊り・チラシを掲出費用等の実費で行う。</li> <li>● 隠れた新たな観光スポット・イベント資源の発掘 隠れた新たな観光スポット・イベント資源の発掘を進め、発掘した観光スポット・イベント情報を旅行雑誌・鉄道雑誌・紀行番組として取り上げるよう関係機関に働きかける。</li> </ul>

2) 地域イベントとの連携	
現況分析	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 鉄道利用と親和性の高いイベント(ウォーキング大会等)との連携が十分ではない。</li> <li>● 地域イベントが必ずしも鉄道利用を促進していない。</li> </ul>
戦略	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 鉄道利用と親和性の高いイベントを発掘し、鉄道利用をパッケージで売り込む。</li> <li>● 来場時の公共交通機関利用をPRする。</li> </ul>
施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>● ウォーキング大会での利用促進 さかきバラ祭りウォーキング、布引伝説ウォーキング、真田幸村ロマンウォーク、軽井沢ツーデーウォーク等のウォーキング大会での鉄道利用促進について実行団体と協議する。</li> <li>● サイクリング大会の開催及びサイクルトレインの運行を検討する。</li> <li>● イベント来場時の公共交通機関利用PRの実施 イベント来場時の公共交通機関利用を積極的にPRするよう実施団体に働きかける。</li> </ul>

3) 集客施設との連携																								
現況分析	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 沿線住民・利用者アンケートで、しなの鉄道を利用するために重要なこととして、「周辺のお店で割引を受けられる切符を発売する」との回答が一定程度あった。 (図2-36、37参照)</li> <li>● 現在、企画列車の運行や切符を発売している集客施設は、集客力の大きい大規模なもの(軽井沢プリンスショッピングプラザ、善光寺)が多いが、このほかにも沿線には商業施設やコンサートホール等があり発掘の余地はある。 (図2-45、表3-7参照)</li> <li>● 軽井沢を訪れる外国人(特に韓国、中国)の観光ニーズの一つとして温泉が挙げられている。(企業ヒアリングより)</li> </ul>																							
戦略	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 集客施設・集客イベントを発掘し、これらにマッチした企画商品を開発する。</li> <li>● 来場時の公共交通機関利用を集客施設に働きかける。</li> </ul>																							
施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 集客施設向けの商品開発 沿線住民アンケートで最終目的地として長野県県民文化会館を挙げる者が多かったことから、同ホール向けの商品を開発する。また、上田市民会館が移転・改築することから、同様の商品を開発する。</li> <li>● イベントと連携した商品開発 長野市が平成22年度に「松代イヤー」と称して松代地区の観光イベントを開催するのに合わせて商品を開発する。</li> <li>● 温泉施設向けの商品開発 温泉施設向け企画切符は、「ゆうふるTanaka往復割引切符」、「びんぐし湯さん館トリプル往復割引切符」が発売されているが、沿線にはこのほかにも多数の温泉があることから、各温泉の特徴を明確に(差別化)し、各施設の送迎バスの活用を含めた商品開発を進める。</li> <li>● 商店街や個別商業施設と連携した商品開発 商店街や個別商業施設と商品開発について協議する。(表3-10参照)</li> </ul>																							
データ	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 大規模集客施設との連携  <p style="text-align: center;">&lt;表3-10 大規模集客施設向け企画商品(平成21年度)&gt;</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 10%;">区分</th> <th style="width: 15%;">駅名</th> <th style="width: 45%;">名称</th> <th style="width: 30%;">実施主体</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">温泉施設</td> <td>田中駅</td> <td>ゆうふる tanaka 往復割引切符</td> <td>しなの鉄道(株)</td> </tr> <tr> <td>戸倉駅</td> <td>びんぐし湯さん館トリプル割引切符</td> <td>しなの鉄道(株)、信州バス(株)、びんぐし湯さん館</td> </tr> <tr> <td>ホール</td> <td>軽井沢駅</td> <td>大賀ホール往復割引切符</td> <td>しなの鉄道(株)、長野電鉄(株)</td> </tr> <tr> <td>観光地</td> <td>小布施駅</td> <td>軽井沢・小布施フリーきっぷ</td> <td>しなの鉄道(株)</td> </tr> <tr> <td>大規模小売店舗</td> <td>軽井沢駅</td> <td>プラチナバーゲン号(臨時列車) プラチナエクスプレス(団体列車)</td> <td>しなの鉄道(株)、軽井沢プリンスショッピングプラザ</td> </tr> </tbody> </table> </li> </ul>	区分	駅名	名称	実施主体	温泉施設	田中駅	ゆうふる tanaka 往復割引切符	しなの鉄道(株)	戸倉駅	びんぐし湯さん館トリプル割引切符	しなの鉄道(株)、信州バス(株)、びんぐし湯さん館	ホール	軽井沢駅	大賀ホール往復割引切符	しなの鉄道(株)、長野電鉄(株)	観光地	小布施駅	軽井沢・小布施フリーきっぷ	しなの鉄道(株)	大規模小売店舗	軽井沢駅	プラチナバーゲン号(臨時列車) プラチナエクスプレス(団体列車)	しなの鉄道(株)、軽井沢プリンスショッピングプラザ
区分	駅名	名称	実施主体																					
温泉施設	田中駅	ゆうふる tanaka 往復割引切符	しなの鉄道(株)																					
	戸倉駅	びんぐし湯さん館トリプル割引切符	しなの鉄道(株)、信州バス(株)、びんぐし湯さん館																					
ホール	軽井沢駅	大賀ホール往復割引切符	しなの鉄道(株)、長野電鉄(株)																					
観光地	小布施駅	軽井沢・小布施フリーきっぷ	しなの鉄道(株)																					
大規模小売店舗	軽井沢駅	プラチナバーゲン号(臨時列車) プラチナエクスプレス(団体列車)	しなの鉄道(株)、軽井沢プリンスショッピングプラザ																					

● 先進事例

<仙台市交通局>

仙台市では、市中心部の交通混雑緩和、環境対策を目的に市営地下鉄を開業したが、開業時にパークアンドライド施策として、ザ・モール仙台長町の商品券(月1万円)を定期券の有効月数分購入することで駐車場を無料で利用できることとした(現在は行われていない)。

<イオン浦和美園ショッピングセンター>

イオンカード所持者が新見沼大橋有料道路を利用して来店した場合、イオンカードと当日店内で発行された合計5千円以上のレシートを提示すると、帰りの有料道路の無料通行券(普通車150円)がもらえるサービスを行っている。

<駅周辺の大規模集客施設>

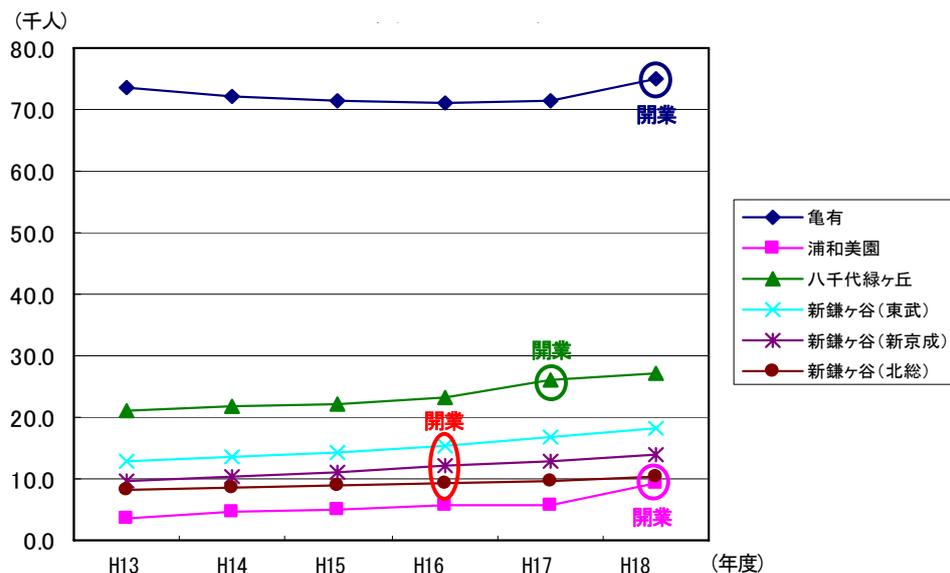
各駅とも開業後に乗降人員が増加しており、駅周辺の大規模集客施設が鉄道の利用促進に繋がっている。

<表3-11 駅周辺の大規模集客施設(商業施設)の事例>

番号	施設名称	所在地	開業日	最寄駅	駅からの所要時間
①	アリオ亀有	東京都葛飾区	H18.3.3	亀有 (JR常磐線)	徒歩5分
②	イオン浦和美園 ショッピングセンター	埼玉県 さいたま市緑区	H18.4.26	浦和美園 (埼玉高速鉄道)	徒歩5分
③	イオン八千代緑ヶ丘 ショッピングセンター	千葉県八千代市	H17.4.2	八千代緑ヶ丘 (東葉高速鉄道)	駅直結
④	イオン鎌ヶ谷 ショッピングセンター	千葉県鎌ヶ谷市	H16.4.3	新鎌ヶ谷 (東武野田線、 新京成電鉄、 北総開発鉄道)	徒歩3分
	アクロスモール 新鎌ヶ谷		H18.11.22		徒歩2分

デ  
ー  
タ

<図3-5 乗降人員の推移事例>



4) 地域と連携した利用促進									
現況分析	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 沿線市町による団体列車が運行されている。 千曲市は、平成 21 年 3 月の千曲駅開業に併せ、利用促進を図るため貸切団体列車を借上げ、軽井沢まで運行した。 また、「おぼすて・棚田紀行号」として、田毎の月で有名な J R 姨捨駅まで貸切団体列車を運行した。</li> </ul>								
戦略	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 沿線市町との連携を強化する。</li> <li>● 教育機関との連携を強化する。</li> </ul>								
施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>● マイレール(貸切団体列車) 沿線市町の観光振興のツールとして、鉄道を位置づける。</li> <li>● 社会見学時の列車利用を促進(コース開発) 沿線の社会見学施設を発掘し、鉄道を含めたコースを企画し、各小中学校に提案する。</li> <li>● 運賃補助 先進事例を参考に、その方策について検討する。</li> </ul>								
データ	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 先進事例  <b>&lt;北近畿タンゴ鉄道&gt;</b>  舞鶴市では、より気軽に鉄道を利用してもらうため、団体利用に対する鉄道運賃の補助を行っている。   制度の内容は次のとおりである。 <table border="1" data-bbox="316 1115 1343 1451"> <tbody> <tr> <td>補助対象</td> <td>市民か市内に通勤・通学している人で、8 人以上で旅行した団体</td> </tr> <tr> <td>補助区間</td> <td>J R 舞鶴線(東舞鶴～綾部間)、J R 小浜線(東舞鶴～小浜間)、K T R 宮津線(西舞鶴～豊岡間)</td> </tr> <tr> <td>補助金額</td> <td>乗車区間の運賃(補助区間内)の 3 割を補助</td> </tr> <tr> <td>申請方法</td> <td>駅や旅行代理店で切符を購入する際、備え付けの申請書に利用証明を受け、旅行後 30 日以内に印鑑を持って、市役所交通対策課か西支所庶務係へ提出</td> </tr> </tbody> </table> </li> </ul>	補助対象	市民か市内に通勤・通学している人で、8 人以上で旅行した団体	補助区間	J R 舞鶴線(東舞鶴～綾部間)、J R 小浜線(東舞鶴～小浜間)、K T R 宮津線(西舞鶴～豊岡間)	補助金額	乗車区間の運賃(補助区間内)の 3 割を補助	申請方法	駅や旅行代理店で切符を購入する際、備え付けの申請書に利用証明を受け、旅行後 30 日以内に印鑑を持って、市役所交通対策課か西支所庶務係へ提出
補助対象	市民か市内に通勤・通学している人で、8 人以上で旅行した団体								
補助区間	J R 舞鶴線(東舞鶴～綾部間)、J R 小浜線(東舞鶴～小浜間)、K T R 宮津線(西舞鶴～豊岡間)								
補助金額	乗車区間の運賃(補助区間内)の 3 割を補助								
申請方法	駅や旅行代理店で切符を購入する際、備え付けの申請書に利用証明を受け、旅行後 30 日以内に印鑑を持って、市役所交通対策課か西支所庶務係へ提出								

5) 環境整備	
現況分析	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 主としてしなの鉄道株が実施している。</li> <li>● 地域の団体が駅に花木を植栽し管理している。</li> </ul>
戦略	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 沿線市町、住民との連携を図る。</li> <li>● 教育機関との連携を図る。</li> </ul>
施策	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 駅舎の清掃などでボランティアによる協力を得る。</li> <li>● 駅の花木の植栽など緑化等で地域の協力を得る。 (例：滋野駅＝ほおづき・ジャーマンアイリス、田中駅＝ラベンダー)</li> </ul>

### 3. 6 事業主体及びスケジュール

#### (1) 旅客サービスの向上

区分	事業名	事業実施主体	実施スケジュール				
			H22	H23	H24	H25	H26
1) より利用しやすいダイヤ	① 軽井沢～小諸間の増便及び軽井沢駅での新幹線接続改善	◎(小諸市、軽井沢町、御代田町)△	—————▶				
	② 軽井沢～長野間直通運転化の推進	◎△	.....▶	—————▶			
	③ 最終新幹線との接続	◎△	.....▶				
2) 駅舎等の整備・改良	① 軽井沢駅	◎(軽井沢町)△			————▶		
	② 中軽井沢駅	◎(軽井沢町)△	————▶				
	③ 小諸駅	◎(小諸市)△	————▶				
	④ 田中駅	◎(東御市)△	.....▶				
3) 老朽車両の更新	○ 169系車両の更新	◎△	.....▶		————▶		
4) 企画列車の運行等	① 企画列車の運行	○□△	————▶				
	② 企画・割引切符の発売	○△	————▶				
	③ サイクルトレインの運行	△	————▶				
	④ 観光列車の運行	△	.....▶	————▶			
	⑤ 首都圏に向けたPRの実施	△	————▶				
5) パーク&レールライド	① 軽井沢交通快適化対策	◎(軽井沢町、御代田町、小諸市)△ ◇(レンタサイクル業者)	————▶				
	② しなの鉄道利用者への駐車料金の割引	◎○△	.....▶	————▶			
	③ 駐車場・駐輪場の整備	◎(千曲市、東御市)	————▶				
	④ 駐車場の無料・低額化	◎△	.....▶		————▶		
	⑤ パーク&ライド利用促進運賃施策の実施	△	.....▶	————▶			
	⑥ 貸自転車の配置	◎(上田市)△	————▶				

※凡例：◎沿線市町、○沿線商工・観光団体、□沿線住民、△しなの鉄道株、◇その他  
 なお、括弧内は実施主体が特定されている団体名

.....▶ 検討・調整・準備、————▶ 実施

区分	事業名	事業実施主体	実施スケジュール				
			H22	H23	H24	H25	H26
6) 情報提供の高度化	① しなの鉄道と路線バス・コミュニティバスとの総合時刻表の作成	◎	—————▶				
	② 新幹線等の鉄道のほか高速バスとの接続情報の提供	△	—————▶				
	③ 目的毎の列車情報・接続情報・端末交通機関情報のパッケージ化	△	—————▶				
	④ しなの鉄道各駅及び列車内に統一規格の沿線観光案内看板の設置	○△	.....▶	—————▶			
	⑤ しなの鉄道主要駅から東京までの運賃・所要時間のJRとの比較表の作成・PR	△	—————▶				
	⑥ しなの鉄道携帯サイトの充実	△	.....▶	—————▶			
	⑦ パーク&ライド施策のための渋滞情報の発信	◇(佐久平情報特急)	—————▶				
	⑧ 首都圏での来訪者向けのPR	◎○△	—————▶				
7) 降車駅からの移動手段	① 貸自転車の配置	◎(上田市)△	—————▶				
	② サイクルトレインの運行	△	.....▶	—————▶			
	③ ショッピングセンター等との連携	△◇(大規模小売店)	.....▶	—————▶			

※凡例：◎沿線市町、○沿線商工・観光団体、□沿線住民、△しなの鉄道株、◇その他

なお、括弧内は実施主体が特定されている団体名

.....▶ 検討・調整・準備、————▶ 実施

## (2) 駅周辺の活性化

事業名	事業実施主体	実施スケジュール				
		H22	H23	H24	H25	H26
1) バザーの開催	○△	.....▶	————▶			
2) 駅コンサートの開催	□△	.....▶	————▶			
3) 作品展示	□△	.....▶	————▶			
4) テナントの誘致	△	————▶				

※凡例：◎沿線市町、○沿線商工・観光団体、□沿線住民、△しなの鉄道株、◇その他

なお、括弧内は実施主体が特定されている団体名

.....▶ 検討・調整・準備、————▶ 実施

### (3) 地域との連携

区分	事業名	事業実施主体	実施スケジュール				
			H22	H23	H24	H25	H26
1) 沿線イベント情報の発信	① 各市町等の広報紙への掲載	◎△	————→				
	② しなの鉄道列車内の中吊り・チラシへの掲載	◎○△	————→				
	③ 隠れた新たな観光スポット・イベント資源の発掘	◎○△	————→				
2) 地域イベントとの連携	① ウォーキング大会での利用促進	○□△	.....▶	————→			
	② サイクリング大会の開催及びサイクルトレインの運行	○□△	.....▶	————→			
	③ イベント来場時の公共交通機関利用PRの実施	○△	.....▶	————→			
3) 集客施設との連携	① 集客施設向けの商品開発	○△	.....▶	————→			
	② イベントと連携した商品開発	○△	.....▶	————→			
	③ 温泉施設向けの商品開発	○△	.....▶	————→			
	④ 商店街や個別商業施設と連携した商品開発	○△◇(企業等)	.....▶	————→			
4) 地域と連携した利用促進	① マイレール(貸切団体列車)	◎△	.....▶	————→			
	② 社会見学時の列車利用を促進(コース開発)	◎△	.....▶	————→			
	③ 運賃補助	◎○△	.....▶	.....▶	————→		
5) 環境整備	① ボランティアによる駅舎の清掃	□△	————→				
	② 駅の花木の植栽	□△	————→				

※凡例：◎沿線市町、○沿線商工・観光団体、□沿線住民、△しなの鉄道株、◇その他  
 なお、括弧内は実施主体が特定されている団体名  
 .....▶ 検討・調整・準備、————→ 実施

### 3. 7 計画の推進体制

#### (1) 法定協議会の充実強化

協議会に参加していない鉄道・バス・タクシー等の公共交通事業者や福祉団体・教育機関等に対して、必要に応じて協議会への参加を依頼する。

#### (2) ワーキンググループの設置

しなの鉄道活性化協議会の構成団体を中心となり事業を推進していくが、協議会に参加していない鉄道・バス・タクシー等の公共交通事業者や事業を行う上で連携が必要となる大規模小売店等の集客施設とは、個別に事業の実施・進め方等について検討・調整することとするが、多数の関係者との調整が必要な事項についてはワーキンググループの設置も検討する。

#### (3) 実務担当者の配置

協議会委員のほか、委員の推薦団体に実務担当者を置き、個別事業の調整等を円滑に進める。

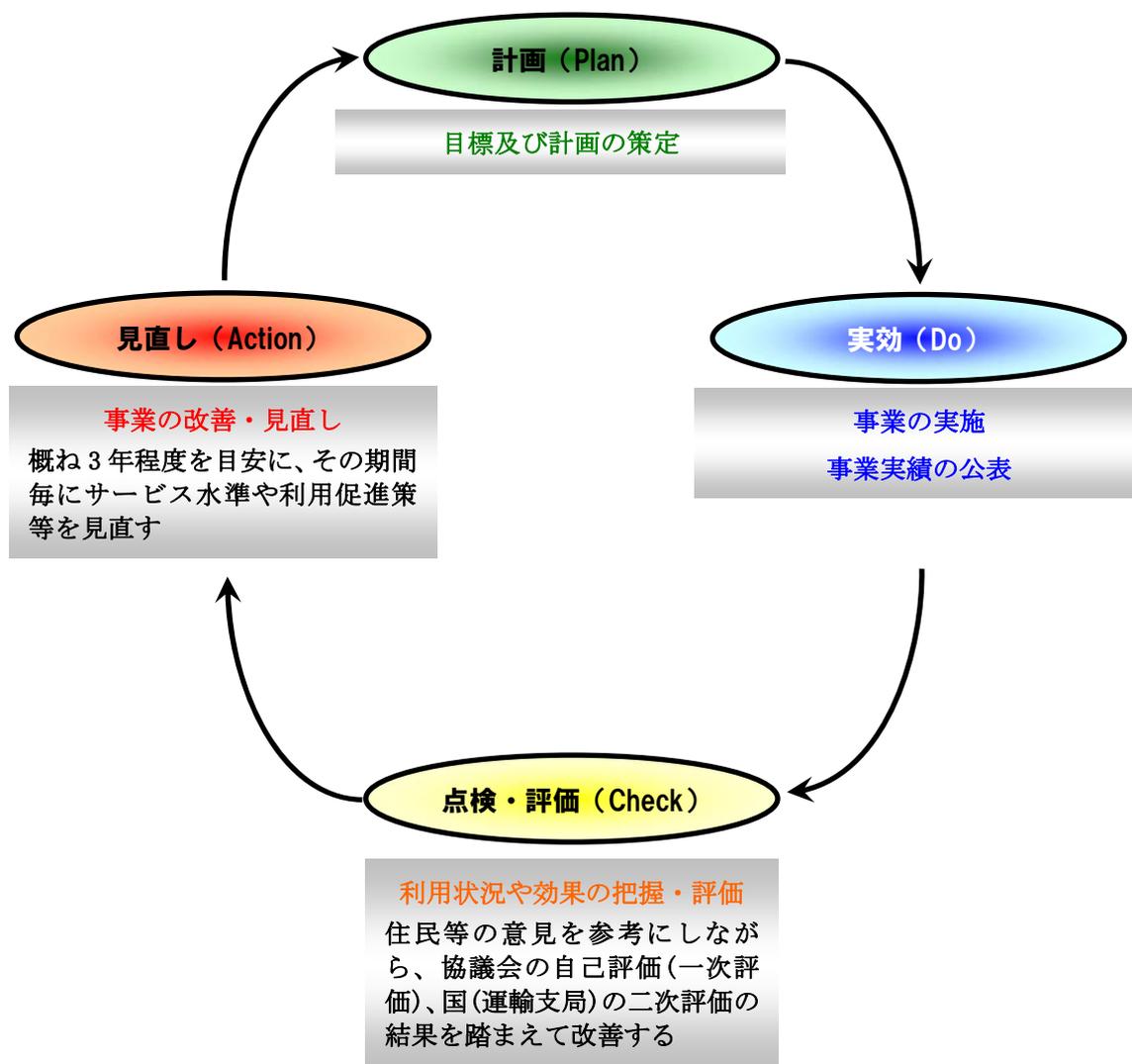
### 3. 8 フォローアップ計画等

連携計画・事業はPDCAサイクルにより見直しを行い、改善を積み重ね、ブラッシュアップを図る。その際には、事業実績等を公表し、住民等の意見も参考とすることとする。

なお、国の補助対象事業については、協議会の自己評価(一次評価)に加え、国(運輸支局)において二次評価が行われるので、その結果も踏まえて改善していくこととする。

また、目標値については、その達成度を基に、概ね3年を目安に再検討することとし、併せて事業項目についてもスクラップ&ビルトにより再構築する。

<図3-6 PDCAサイクル(概念図)>



※「PDCA サイクル」とは、プロジェクトの実行に際し「計画をたて(Plan)、実行し(Do)、その評価(Check)にもとづいて改善(Action)を行うという工程を継続的に繰り返す」仕組み(考え方)である。