

長野以北並行在来線基本スキーム

～地域に愛される鉄道を目指して～

平成23年3月29日

長野以北並行在来線対策協議会

目 次

	頁
はじめに	1
1 基本方針	2
2 経営主体	3
3 経営区間	6
4 運行計画	7
5 施設・車両	8
6 収入・運賃	9
7 初期投資・資金	10
8 組織体制	12
9 利用促進	13
「地域に愛される鉄道」を目指して	17
参考資料	18

はじめに

平成26年度末までの北陸新幹線長野・金沢間の開業に伴い、並行在来線である長野以北の信越本線（長野・直江津間）は、J R 東日本から経営分離されることとされています。

長野県と沿線関係市町では、長野以北並行在来線の直江津までの存続に向けて、長野県内区間のあり方を検討するため、平成18年度に長野以北並行在来線対策協議会を設置し、平成20年度までに長野以北並行在来線の需要予測調査、収支予測調査等を行ってきました。

協議会では、並行在来線に対するJ Rの関与のあり方等を見直すよう国に要請する一方、開業までの時間的制約の中で、長野以北並行在来線が確実に存続できるよう必要な準備はしっかりと進める必要があることから、J R 東日本から経営分離され、地域が引き受けることを前提として検討を行うこととしました。

このため、平成21年12月には、県・沿線関係市町、学識経験者、経済団体などに加え、沿線地域の住民も参加した長野以北並行在来線基本スキーム検討委員会を設置し、長野以北並行在来線の経営計画に関する基本的な事項及び利用促進等に関する事項について検討を行い、地域の声を反映した長野以北並行在来線基本スキームを取りまとめました。

この基本スキームは、地域の住民、企業・団体、交通事業者などが長野以北並行在来線を地域全体で支えていくための指針として、また、そうした中で県・沿線関係市町が長野以北並行在来線の経営基盤を構築していくための指針となるものです。

1 基本方針

基本的な考え方

長野以北並行在来線を地域全体で支え、地域と共に創り上げていくことにより、「地域に愛される鉄道」を目指します。

- 長野以北並行在来線は、他に移動手段を持たない高校生や高齢者などを含め、通勤・通学・通院・買物などで多くの人が利用しており、地域住民の日常生活に欠かすことのできない交通手段となっています。
- また、長野駅で新幹線やしなの鉄道方面などと、直江津駅では北陸本線などと接続し、長野県内をはじめ全国とつながる交通網の一部となっており、観光やビジネスでも重要な役割を果たしています。
- こうしたことから、長野以北並行在来線は、この地域全体を支える交通基幹軸となっており、地域社会・経済の発展に欠かせない重要な社会基盤として、引き続き存続させなければなりません。
- 沿線人口の減少や自家用車の普及に伴って、今後も利用者の減少が予測され、厳しい経営が見込まれる中で、長野以北並行在来線を安定的に運営するためには、更に利用者の利便性の向上を図るとともに、安全・安心な運行を確保し、安定した経営を確立することが必要です。
- このため、鉄道事業者だけでなく、県・沿線関係市町をはじめ地域の住民、企業・団体、交通事業者などが一緒に、長野以北並行在来線を地域全体で支え、地域と共に創り上げていくことにより、「地域に愛される鉄道」を目指します。

2 経営主体

基本的な考え方

しなの鉄道㈱が、長野以北並行在来線を軽井沢・篠ノ井間と一体で運営することで検討を進めます。

- しなの鉄道㈱が、長野以北並行在来線を軽井沢・篠ノ井間と一体で運営することにより、初期投資負担が軽減されるとともに運行経費が削減され、効率的な経営が可能となります。

【参考】 長野以北並行在来線の長期収支予測

【開業後30年間の収支予測】

事業手法	長野以北単独運営	県内区間一体運営の場合の 長野以北区間相当
初期投資あり	▲171.7億円	▲148.4億円
初期投資なし	▲47.5億円	▲27.4億円

【一体運営の場合の主な削減経費】

- 初期投資
 - 会社設立に係る経費 → 58百万円の減
 - 予備車の削減（1編成3両） → 15百万円の減
- 運行経費
 - 人件費（要員9人縮減） → 約41百万円/年の減
 - 車両維持管理費（1編成） → 約5百万円/年の減
 - 一般管理費 → 約2百万円/年の減

注）「県内並行在来線長期収支予測調査（平成20年度）」より

- 官民共同出資の第三セクター会社として公共的使命のあるしなの鉄道㈱は、既に鉄道運営に必要な技術や経営ノウハウを持っており、これらを長野以北並行在来線の安全・安心な運営に活かすことができます。

※ 経営改革により、平成17年度以降、5期連続の黒字

※ 平成9年の開業以来、無事故（衝突、脱線、列車火災など）

- 新潟県では、県内の並行在来線区間について、県や沿線市が出資した株式会社を設立し、単独で経営する方向で当面の検討を進めていることから、新潟県・経営会社と協議の上で最終的に経営主体を決定します。

【参考】 新潟県の並行在来線経営計画（抜粋）（平成22年11月25日）

【会社の基本的な経営スタイル】

- 県内の並行在来線区間については、経営会社が単独で経営する方向で、当面の検討を進めます。
- 今後、関係県との協議を踏まえながら、本県・沿線地域にとって最適な形態を決定していきます。

【開業後30年間の収支予測】

	新 潟 県		(参考) 長 野 県
	現行の3割減	現行どおり	現行どおり
運 行 本 数			
運 賃 (J R 比)	1.6倍	1.6倍	1.24倍(定期外) 1.49倍(通勤定期) 1.61倍(通学定期)
公 共 負 担	330億円	343億円	171億円

注) 新潟県「並行在来線経営計画（信越本線のみ）」より
長野県「長野以北並行在来線の長期収支予測調査（長野以北単独運営で初期投資ありの場合）（平成19年度）」より

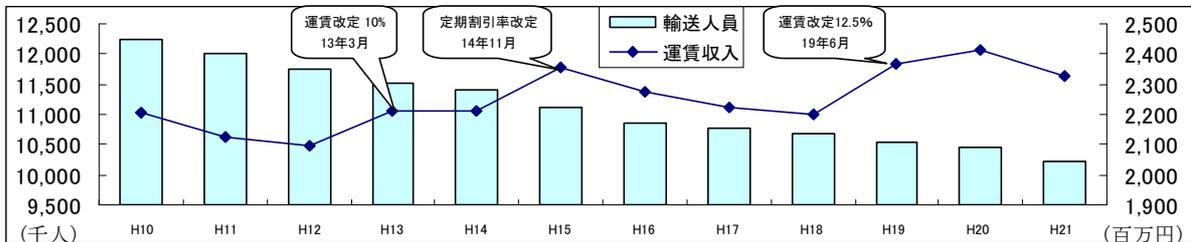
- しなの鉄道(株)では、今後、軽井沢・篠ノ井間について厳しい経営が見込まれており、長野以北並行在来線の経営を引き受けることにより一層厳しい経営にならないよう、また、現行の沿線市町の負担増につながることはないよう、長野以北地域全体で利用促進に取り組むとともに、初期投資に対する補助など、しなの鉄道(株)の経営が圧迫されない仕組みづくりを検討します。

【参考】 しなの鉄道の現状及び経営課題

【経営状況の推移】

- 開業当初から赤字決算が続く(平成14年度までの間：毎年約2億円～6億円)
- 開業からわずか5年目の平成13年度には、債務超過に陥る
- 平成14年度から、経営改革に着手
- 平成16年度、長野県から103億円余の公的支援。併せて、減損会計を導入
- 平成17年度、開業以来初めての黒字決算
- 開業以来、3回の運賃改定を実施(平成19年6月1日に3回目の運賃改定12.5%を実施)

《輸送人員・運賃収入の推移》



【経営改革の実施状況】

- 経費の削減
 - 人件費の削減 16億57百万円(ピーク時：平成11年度)
 - 10億66百万円(平成21年度) △5億91百万円 35.7%減
 - ※ 列車のワンマン化・駅の委託化等による人員削減(△38人)、退職社員の再雇用 等
 - その他の経費の削減(人件費、修繕費、減価償却費、諸税を除く経費)
 - 7億48百万円(平成10年度)
 - 5億48百万円(平成21年度) △2億円 26.7%減
 - ※ 契約内容を全て見直しする等の徹底した合理化、駅トイレの公衆トイレ化、動力費の削減 等
 - 旅客収入以外の収入の増収策(構内営業料、広告料、旅行業等)
 - 1億1百万円(平成10年度)
 - 2億30百万円(平成21年度) +1億29百万円 2.28倍
 - ※ 企画列車・有料快速の増発、駅遊休スペースへの店舗誘致、列車内にDVD広告の新設 等
 - 旅客サービスの向上
 - ※ ホーム段差の解消、通勤通学時間帯の列車増発 等

【今後の経営課題】

- 開業以来、輸送人員の減少傾向に歯止めがかからず、今後も沿線人口の減少が予想され、旅客収入の増加が見込めない。
- 人件費、老朽車両・設備の維持・更新のための経費の増加が見込まれる。
- 多額の借入金を返済していく必要がある。(平成21年度末借入金：約30億円)

3 経営区間

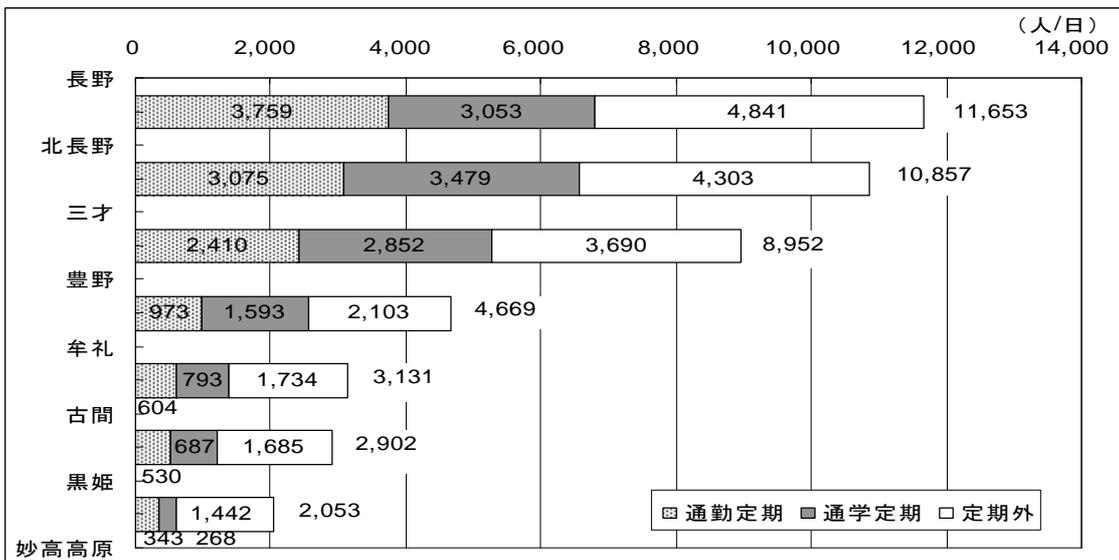
基本的な考え方

長野県内区間（長野・妙高高原間）を経営区間とすることで新潟県・経営会社と協議します。

- 通勤・通学・通院・買物などで多くの人が利用している利用実態を踏まえ、持続的に広域ネットワークを確保するため、長野県内区間（長野・妙高高原間）を経営区間とすることで新潟県・経営会社と協議します。

【参考】長野・妙高高原間の駅間通過人員

- 県境に向かって利用者は漸減していますが、県境においても、1日当たり2,000人を超える人が利用しています。



注) 「長野以北並行在来線の現状把握及び需要予測調査 (平成18年度)」より

【参考】長野・新潟県境の現況



4 運 行 計 画

基本的な考え方

現行の運転区間・本数を基本として、地域住民や観光客などが利用しやすいダイヤを経営主体で検討することとします。

- 地域住民の通勤・通学・通院・買物などでの利便性や新幹線、バスなどの他の公共交通機関との乗継ぎやすさを考慮して、現行の運転区間・運転本数を基本として、経営主体で開業までにダイヤを検討することとします。
- 沿線人口の減少が予測される状況では、地域住民の利用だけでなく、観光・ビジネスでの利用を増やすことが重要なことから、沿線地域を訪れる人が利用しやすいダイヤを検討します。
- 長野・直江津間の直通運転については、新幹線開業後の利用見込みを勘案しながら新潟県・経営会社と協議します。

【参考】 長野以北 信越本線の運行本数（平成22年12月4日現在）

本数 \ 区間	長野・豊野間	豊野・妙高高原間
運行本数（本／日）	上り 37本(16本) 下り 38本(15本)	上り 19本(16本) 下り 19本(15本)
通勤時間帯（本／h）	上り・下り 各3～4本	上り・下り 各1本
昼間時間帯（本／h）	上り・下り 各1～2本	上り・下り 各～1本

注) 括弧内は長野・直江津間の直通運転本数

【貨物列車】

長野・北長野間で1日上り・下り あわせて4本運行

5 施設・車両

基本的な考え方

しなの鉄道㈱が保有する施設・設備（車両を含む。以下同じ。）を最大限に活用します。また、J R 東日本が保有する施設・設備の譲受けについて協議するとともに、適正な規模で運行に必要な施設・設備を整備します。

- 列車を運行するために必要な施設・設備の整備には、多額の費用が必要なことから、これらを抑制するため、しなの鉄道㈱が保有する予備車両など既存の施設・設備を最大限に活用することとします。
- その上で、J R 東日本が保有する施設・設備を列車運行に必要な範囲で譲り受けるよう協議するとともに、J R 東日本の協力を得ながら、適正な規模で安全に運行するために必要な施設・設備を整備します。

【参考】列車運行に必要な施設・設備

駅、線路、架線、変電所、信号・通信設備、列車の運行を指示する設備、車両、車両を検査・保管・洗浄する施設、運転士等の詰所、保守事務所

- 利用者の利便性の向上を図るための施設・設備の整備については、利用促進につながるよう地域の要望を踏まえて、経営主体で検討することとします。

【参考】利用者の利便性の向上を図るための施設・設備

新駅の設置、バリアフリー化（ホームと車両との段差の解消やエレベーターの設置等）、列車内トイレの設置 など

- 自分たちの鉄道という意識（マイレール意識）を高めるとともに、地域での利用促進や観光客誘致を図るため、車両や駅舎の一部を地域や利用者の協力で整備することを検討します。

【参考】地域の協力で施設・設備を整備した事例

- 電車を個人や企業からの寄付により改装（和歌山電鐵貴志川線）
- 駅ベンチ、風除け壁を個人や企業からの寄付により整備（富山ライトレール）

6 収入・運賃

基本的な考え方

しなの鉄道の運賃を基本として経営主体で検討することとします。

- 大幅な運賃引上げは、利用者離れを招くことが想定される一方、しなの鉄道の運賃を前提とした長期収支予測調査結果において、初期投資負担がない場合でも赤字が見込まれていることから、増収策や経費削減策などによる収支見込を踏まえ、しなの鉄道の運賃を基本として経営主体で検討することとします。

【参考】しなの鉄道の運賃

JR運賃に比べ、定期外 1.24 倍、通勤定期 1.49 倍、通学定期 1.61 倍

- 経営主体と地域が一緒に知恵を絞り、利用者増により運賃収入の増加を図るとともに、広告収入など運賃以外での収入の確保に努めることとします。

【参考】しなの鉄道(株)の増収の取組

- 実証運行：沿線市町の負担による利用者を増やすための列車増便
- 企画列車：市民号、ビール列車、買い物列車、…
- 割引切符：軽井沢・小布施フリーきっぷ、千曲川湯っくりフリーきっぷ、…
- 関連事業：駐車場、広告業、旅行業、物販(弁当、野菜、贈答品)、宝くじ販売、…

- 効率的な運行体制の構築や駅業務の見直しなど経費削減に取り組むこととします。

【参考】しなの鉄道(株)の経費削減の取組

- 列車のワンマン化、駅業務の沿線市町への委託などによる人員の削減
- 契約内容を全て見直しする等の徹底した合理化
- 駅トイレの公衆トイレ化（沿線市町による整備・管理）

7 初期投資・資金

基本的な考え方

開業に要する費用を極力抑制し、その資金については、県・沿線関係市町、経済団体などに出資を求めるとともに、初期投資に対する県・沿線関係市町からの補助を検討します。

- しの鉄道(株)では多大な初期投資費用の負担により経営がひっ迫したことから、長野以北並行在来線では、開業に要する費用について経営主体の負担を極力少なくする仕組みづくりが必要です。
- 開業に要する費用を極力抑制するとともに、初期投資の大きな割合を占めるJR東日本から譲り受ける資産については、適正な価格で譲渡されるよう協議します。

【参考】開業に要する費用

初期投資費用	譲受資産購入費用	JRから譲り受ける土地、建物、線路などの購入費用
	施設・設備整備費用	車両基地、駅設備など新しく整備する施設・設備に必要な費用
開業準備費用	開業までの諸準備に必要な人件費、事務費など	

- 開業準備費用等について、県・沿線関係市町、経済団体などに出資を求めています。
- 長期収支予測調査結果から、経営主体が初期投資資金を負担した場合、その経営が成り立たないことが明らかなことから、経営主体の安定した経営を確立するため、県・沿線関係市町が補助することを検討します。
- 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ます。

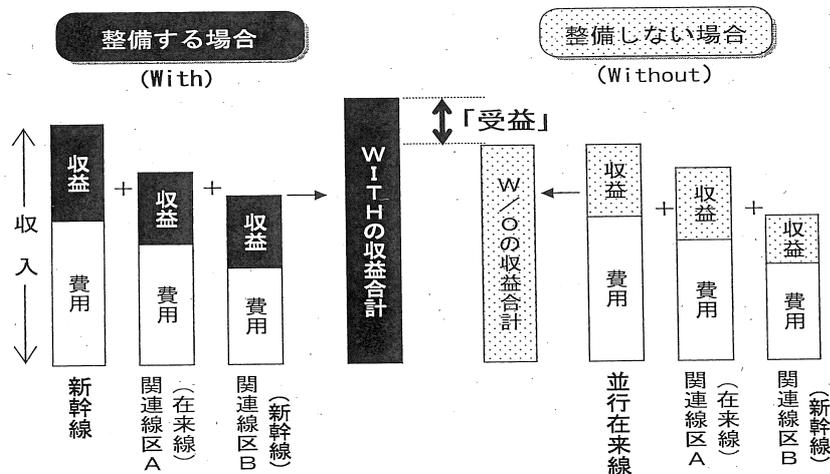
- 厳しい経営が見込まれる長野以北並行在来線を地域全体で支える必要があることから、個人や企業などにも幅広く支援を募った経営安定に向けた基金などの必要性について検討します。
- 国に対して、JRからの譲受資産の評価方法のルール化やJR貸付料を活用した財政支援などについて引き続き要請します。

【参考】JR貸付料

貸付料について (国土交通省作成資料)

- 営業主体（JR）は、「受益」の範囲で貸付料を支払う。
- 受益 = 「新幹線を整備する場合（With）の収益」
— 「新幹線を整備しない場合（Without）の収益」

収益 = 「収入」 - 「費用」



- 関連線区：新幹線の営業主体の営業する線区のうち、新幹線整備に伴い、輸送密度に有意な差が見込まれる線区。
(これまでは100人/日以上を対象)
根元区間にあたる既設新幹線も対象となり得る。
- 受益は、①整備に伴う増益効果（含む関連線区の増）、②並行在来線の分離効果（赤字の切り離し）等から構成される。

8 組織体制

基本的な考え方

コンパクトで効率的・機能的な組織体制を構築します。

- 厳しい経営が見込まれる中で健全経営を維持するため、社員一人ひとりが常に利用者目線に立った意識を持って仕事をするとともに、中小民間鉄道事業者を参考に、一人が何役もこなすことや部門間のチームワークを高めることなどにより、企業規模に合ったコンパクトで効率的・機能的な組織体制を構築することとします。
- 篠ノ井・長野間のJR区間を挟んで総延長102kmの路線となるため、現行のしなの鉄道㈱の組織・運営体制も一体的に検討することとします。
- 利用促進を図るためには、沿線地域との連携が欠かせないことから、利用者とのコミュニケーションを促進するため営業部門の強化や広報体制を充実するとともに、地域の声を経営に反映する体制を構築します。
- 安全・安心な運行を確保するため、運転士や技術者の養成には一定の期間が必要であることから、開業に向け必要な要員を計画的に採用・養成していきます。なお、必要に応じてJR東日本の協力を依頼します。

9 利用促進

基本的な考え方

地域住民を中心とする主体的な取組により、地域全体で長野以北並行在来線を支え、利用の拡大を目指します。

- 沿線人口の減少や自家用車の普及に伴って、今後も利用者の減少が予測され、長野以北並行在来線は厳しい経営が見込まれています。鉄道を安定して存続させるため、経営主体の経営努力に加えて、地域住民を中心とする主体的な取組により利用の拡大を目指します。
- このため、自分たちの鉄道という意識（マイレール意識）を向上させるため、駅名や路線名の愛称募集などから住民参加の取組を進めます。
- 利用促進の取組は、駅を核にした身近な住民活動から始め、地域全体の活動へと着実に広げ、継続される活動となるよう意欲ある住民が中心になった組織づくりを目指します。
 - ※ 15ページ 提言 [住民参加による利用促進の具体的な進め方]
- 地域住民の団体、経営主体、県・沿線関係市町、関係団体等が参加する運営協議会（仮称）を設置して、利用促進のための知恵を出し合い実践する仕組みを構築します。

【参考】和歌山電鐵貴志川線の運営委員会

和歌山電鐵では、組織内に自治体職員や市民団体のほか、沿線学校の校長や生徒会長などで構成される運営委員会（毎月開催）を設置している。

運営委員会では、数字をすべてオープンにし、各種イベントの実施、新乗車券の発売、ダイヤ改正などの利用促進やサービス改善についての協議・調整、経営状況や設備投資についての報告・協議などを行っており、鉄道事業に大きく関与している。

- 運営協議会（仮称）での声を取り入れて利用者の利便性の向上を図り、地域住民などがより利用したくなるような運行計画を検討します。

【参考】えちぜん鉄道の取組事例

単身赴任者の要望に応え、月曜日の早朝に「めざましトレイン」の運行などを行っている。
また、鉄道利用を促進するため、自転車や駐車場の無料貸し出し等を行っている。

- 車に依存した生活様式の見直しに向けて、バスなど他の公共交通機関との連携やパーク・アンド・ライドなどにより、車から鉄道への乗換えを進めます。
- 駅を地域の核として位置付け、駅を中心としたまちづくりを目指して、鉄道と連携した地域活性化を進めます。
- 長野市から飯綱町、信濃町に至る沿線地域や新潟県も含めた信越高原の観光資源を鉄道で結び付けるとともに、しなの鉄道やJR沿線などとの連携を図ることにより観光での利用拡大に努めます。

【参考】JR境線（鳥取県米子市、境港市）の取組事例

漫画「ゲゲゲの鬼太郎」の作者、水木しげる氏の出身地である境港市では、妖怪キャラクターを観光の目玉としていることから、JR境線の16駅に妖怪駅名板を配置して「妖怪ワールド」と銘打って、イベントの実施などにより、観光客と鉄道利用者の増加を図っている。

和歌山電鐵貴志川線の取組事例

沿線の貴志駅周辺特産のイチゴのイラストを入れた「いちご電車」、車内でおもちゃの展示や販売をしている「おもちゃ電車」、ねこのたま駅長のイラストを入れた「たま電車」を運行して全国からの誘客に役立てている。

提 言

[住民参加による利用促進の具体的な進め方]

第1段階（きっかけづくり）

- ・ 沿線市町が有識者の協力を得て、鉄道に関するシンポジウム、住民参加型のイベント等を開催し、多くの住民が参加できる機会をつくります。
- ・ 参加する機会を数多く設け、鉄道に関心のある人などを募り、先進事例の勉強会などを開催します。
- ・ 住民が主体となって駅や鉄道の社会便益を算出（地域社会が受ける便利さの数値化）することなどにより、住民自ら鉄道に対する価値観を共有できるようにします。

第2段階（活動の始まり）

- ・ 勉強会の参加者や意欲のある住民と関係者が集まり、駅又は市町ごとに住民組織を立ち上げ、地域住民が主体となって運営をします。
- ・ 地域住民が知恵を出し合い、何をするのか考え、鉄道を利用した小規模イベント企画などの取組を始め、地域で鉄道を支える人材づくりを行います。

第3段階（地域を知り、考える）

- ・ 地域の実情を知るため、有識者の知恵を借りて実態調査を行うことなどにより、地域の課題を整理・分析します。
- ・ 実態調査の結果を踏まえ、基本スキーム検討委員会での議論を参考にしながら、地域の実情を踏まえた利用促進策を策定します。

第4段階（住民活動とレベルアップ）

- ・ 利用促進策に基づき、経営主体や地域の関係者とともに実践します。
- ・ P D C Aサイクル※により、利用促進策の見直しを継続的に行います。

※ P D C Aサイクルとは、Plan（計画）→Do（実施）→Check（点検）→Action（見直し）を繰り返すことによって、継続的に活動の改善を図るもの。

[利用促進に向けた具体的なアイデア例]



- 新駅の設置により新たな利用者を発掘する。
- 三才駅が三歳児の記念の駅であることをPRしてたくさんの人に来てもらう。
- 駅を人が集まる場所へ変えていくため、コンビニや地元農家とタイアップした産地直売所を駅に併設する。
- 駅から周辺の観光ポイントを巡るハイキングを実施する。
- 野尻湖でのマラソン、トライアスロンなどの大会と連携し、参加者に乗車券の配布を行う。
- 全国の応援してくれる人たちから寄付をいただき、寄付した方の名前を駅舎、車両に掲示する。
- 地域の食材とお酒、ワインをメインに鉄道と結びつけたイベントを実施する。
- りんごやコスモスといった地域資源に着目した特色ある車両を走らせる。
- 1年定期券の発売とあわせて買って頂いた方へ自転車をプレゼントして通勤・通学の利用を拡大する。
- 列車に自転車も一緒に乗せるサイクルトレインを運行して買物や観光に利用してもらう。
- 周遊や往復利用の際には通常より割安にするなどの料金を設定して利用したくなるようにする。
- 高齢者の利用が多い時間帯の列車で、アテンダントによる乗降サービスを行う。
- SL列車を運行させるなど趣向を凝らしたイベントを開催して地域住民をはじめ多様な人々を呼び込む。

「地域に愛される鉄道」を目指して

長野以北並行在来線対策協議会では、今後、基本スキームを基に、しなの鉄道㈱の協力を得て、より詳細な収支見込み、運行計画等を検討し、平成23年度中には出資額、投資額等を盛り込んだ長野以北並行在来線経営基本計画(仮称)を策定し、本格的な開業準備を進めていきます。

なお、経営基本計画(仮称)の策定に当たっては、JR東日本及び新潟県からのしっかりとした協力を得ながら、長野以北並行在来線の安定的な経営に向けて、諸課題について協議を進めていきます。

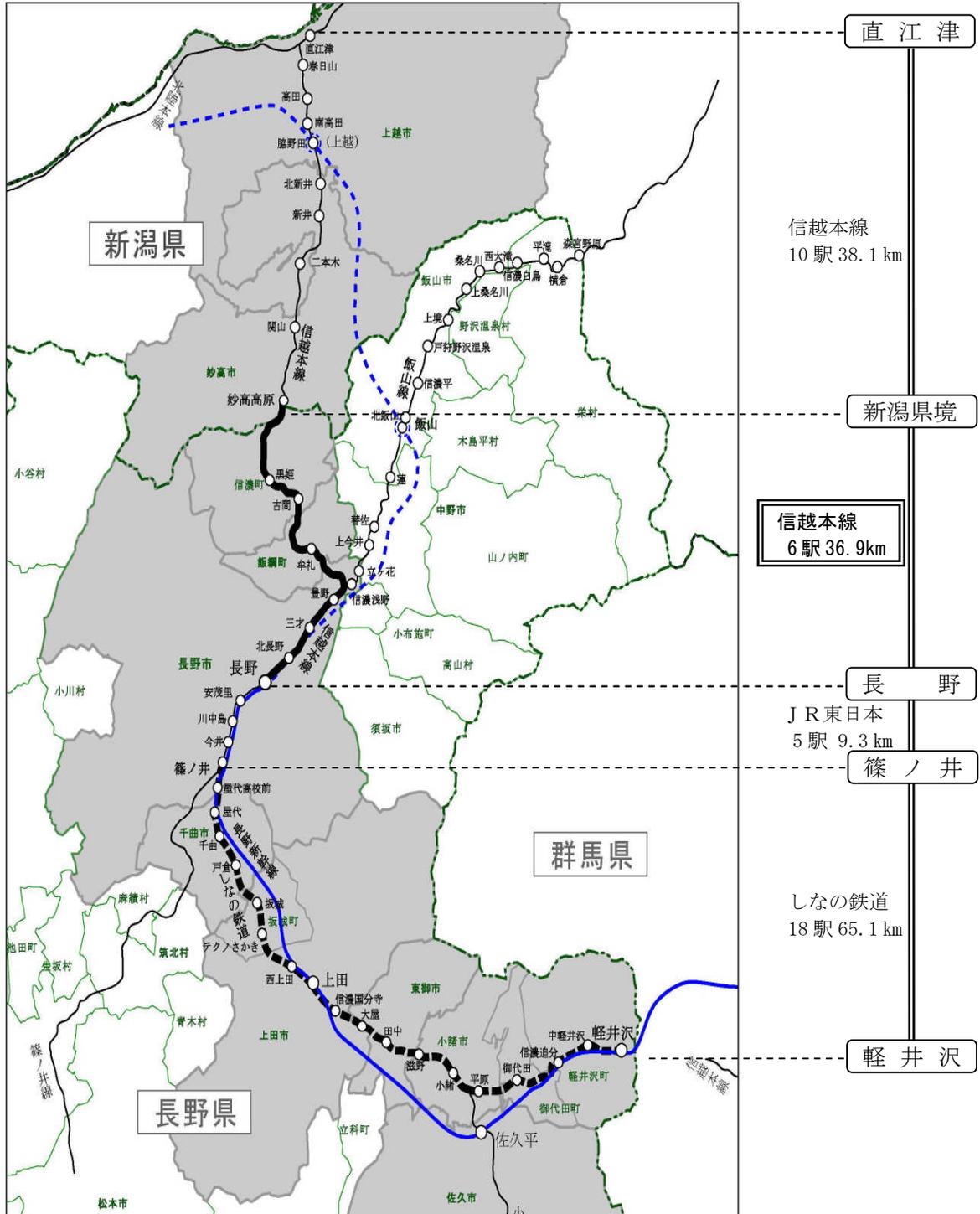
また、長野県をはじめ沿線関係市町では、これまで全国に先駆けて並行在来線に対する新たな仕組みづくりの必要性を国に要請してきました。こうしたことが国においても受け止められ、貨物列車の線路使用料の見直しによる支援策が打ち出されましたが、これだけでは並行在来線の経営支援には必ずしも十分でないことから、今後も、国からの支援が一層充実されるよう、引き続き関係道県と連携しながら支援を要請していきます。

長野以北並行在来線が地域のために将来にわたって存続できるよう広く県民の理解を得ながら、「地域に愛される鉄道」を目指して地域全体で取り組んでいきます。

参考資料

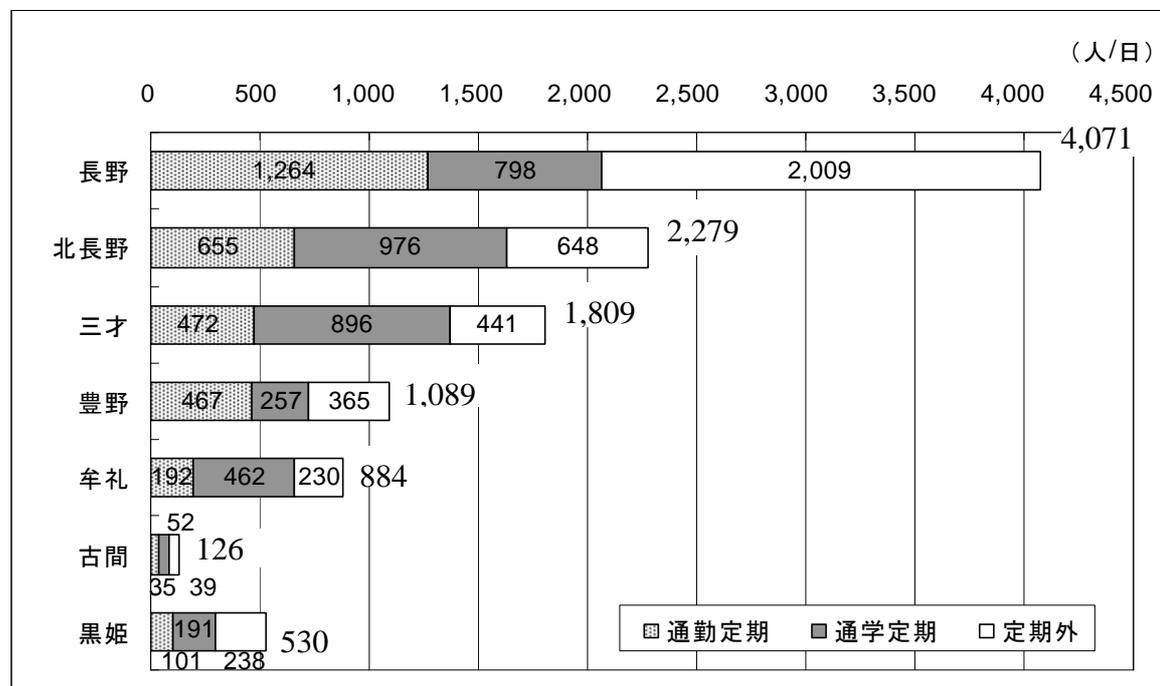
【長野以北並行在来線の現況】

○ 概略図



【長野以北並行在来線の各駅乗車人員】

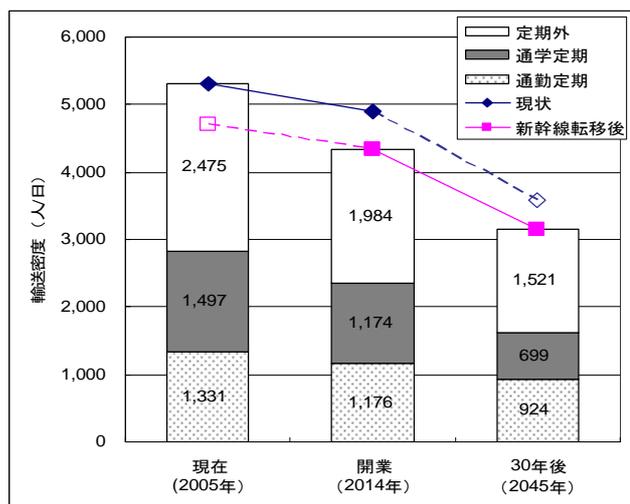
○ 長野・黒姫間の総乗車人員は、14,881人/日と推計されます。



※長野駅及び黒姫駅乗車人員には、区間外からの乗車人員は含まない。

【長野以北並行在来線の需要予測結果】

○ このままでは、沿線人口の減少・新幹線への転移により、利用者は今後大きく減少することが見込まれます。



人口減少と新幹線への転移により

2005年：5,303人/日



開業時点：4,334人/日

(2014年) (対2005年▲18.3%)



2045年：3,144人/日

(対2005年▲40.7%)

※ 輸送密度：利用者の乗車距離の要素が加味された、対象区間距離の平均的な通過人員を示す指標 Σ (駅間通過人員×各駅間距離) / 対象区間距離

注) 「長野以北並行在来線の現状把握及び需要予測調査 (平成18年度)」より

【長野以北並行在来線の長期収支予測調査結果】

○ しなの鉄道と同水準の運賃としても、開業後30年間で、最大171億円の赤字が発生することが見込まれます。

(単位：百万円)

項目		長野以北単独運営 (平成19年度調査)		県内区間一体運営 の長野以北相当 (平成20年度調査)		一体運営による効果			
		初年度	30年目	初年度	30年目	初年度	30年目		
① 初期投資あり	年度別収支	収入計	1,058	814	1,058	814	0	0	
		支出	ランニングコスト	1,013	1,013	965	965	48	48
			資本経費	524	461	508	416	16	44
			支出計	1,537	1,474	1,472	1,381	65	93
		収支	▲478	▲660	▲414	▲567	65	93	
	30年間累積損益(税引後)	▲17,167		▲14,835		2,332			
	収支均衡収入倍率	153%		146%		7ポイント			
② 初期投資なし	年度別収支	収入計	1,058	814	1,058	814	0	0	
		支出	ランニングコスト	1,013	1,013	965	965	48	48
			資本経費	143	115	131	77	12	38
			支出計	1,156	1,128	1,095	1,041	61	86
		収支	▲97	▲314	▲36	▲227	61	87	
	30年間累積損益(税引後)	▲4,750		▲2,738		2,012			
	収支均衡収入倍率	117%		111%		6ポイント			

注)・収支均衡倍率：30年間累積損益が均衡するために必要な運賃収入の倍率を単純計算した指標
・端数処理のため合計が合わない場合がある。

(前提条件)

項目	長野以北単独運営 (平成19年度調査)	県内区間一体運営 (平成20年度調査)	備考
運営主体	新たな会社を設立して運営	「しなの鉄道」が一体として運営	
初期投資の考え方	①全額地方公共団体からの無利子借入金によりJR資産を取得 ⇒減価償却費が大きく、短期借入による支払利息が大きい ②第三者の助成によりJR資産を取得、または、借り受けて運行 ⇒減価償却費がなくなる		
収入	平成18年度「需要予測調査結果」を基に、運賃収入を試算 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;"> 長野以北の需要予測 H17年度輸送密度 5,303人/日 H57年度 3,144人/日 (▲40.7%) </div>		運賃は、現行しなの鉄道の運賃と同水準に設定 (JR運賃に比べ、1.24~1.61倍)
支出	初期投資	線路、駅舎等(譲受対象) 60億円 車両、設備等(整備対象) 21.7億円 81.7億円 (しなの鉄道の実績を基に推計)	線路、駅舎等(譲受対象) 60億円 車両、設備等(整備対象) 21億円 81億円 初期投資の削減見込み ・設立準備費用▲58百万円 ・予備編成車両(▲1編成) ▲15百万円 計 ▲73百万円
	ランニングコスト	しなの鉄道の実績を基に推計	

注)「県内並行在来線長期収支予測調査(平成20年度)」より

【長野以北並行在来線基本スキーム検討委員会 検討経過】

- 第1回検討委員会（平成21年12月18日）
 - ・長野以北並行在来線等の概要
 - ・今後の進め方

- 第2回検討委員会（平成22年3月18日）
 - ・意見交換

- 第3回検討委員会（平成22年6月10日）
 - ・基本スキームの方向性の検討

- 第4回検討委員会（平成22年11月11日）
 - ・利用促進先進事例の勉強会
 - ・基本スキームの方向性の検討

- 第5回検討委員会（平成23年1月14日）
 - ・基本スキーム素案の検討

- 第6回検討委員会（平成23年2月17日）
 - ・基本スキーム（委員会案）決定

【長野以北並行在来線基本スキーム検討委員会 委員名簿】

(学識経験者五十音順・敬称略、役職名は平成23年2月17日現在)

区 分	役 職	氏 名	備 考
学識経験者	(株)ジェイ・コーチ 代表取締役社長	井上 雅之	
	交通ジャーナリスト	鈴木 文彦	
	(財)日本経済研究所 専務理事	傍士 銚太	
	長野工業高等専門学校 教授	柳澤 吉保	座 長
経済団体	(社)長野県経営者協会 専務理事	関 安雄	
	(社)長野県商工会議所連合会 専務理事	今井 克明	
	(株)八十二銀行県庁内支店 支店長	酒井 光一	
地域の代表者	古里地区社会福祉協議会 元地域福祉ワーカー	金子 貞子	
	豊野地区住民自治協議会 前会長	中山 和夫	
	信濃町商工会女性部 副部長	小林 洋子	
	信濃町観光協会 理事	砂山 聡	
	信濃町女性団体連絡協議会 会長	宮川 ヒデ	
	北部高等学校PTA 前会長	酒井 宣夫	
	ネットワーク三水 会長	坂井 優子	
	飯綱町観光協会 会長	高野 泰治	
公共交通事業者	しなの鉄道(株) 代表取締役社長	浅海 猛	
	長電バス(株) 代表取締役社長	羽入田正人	
沿線市町	長野市 企画政策部長	湯原 正敏	(前任者) 丸山 文昭
	飯山市 総務部長	村山 芳広	(前任者) 今清水 豊治
	信濃町 総務課長	和田 勇人	
	飯綱町 まちづくり推進課長	原 芳春	
その他必要と認める者	しなの鉄道沿線市町の代表 (上田市 都市建設部長)	清水 治彦	(前任者) 峰村 万寿夫
長野県	企画部長	望月 孝光	

