

しなの鉄道総合連携計画

～ 概要版 ～

しなの鉄道の利用者は開業以来一貫して減少し、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おり、中長期的に経営を安定させるためには、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。

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

■ 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。

■ 目 標

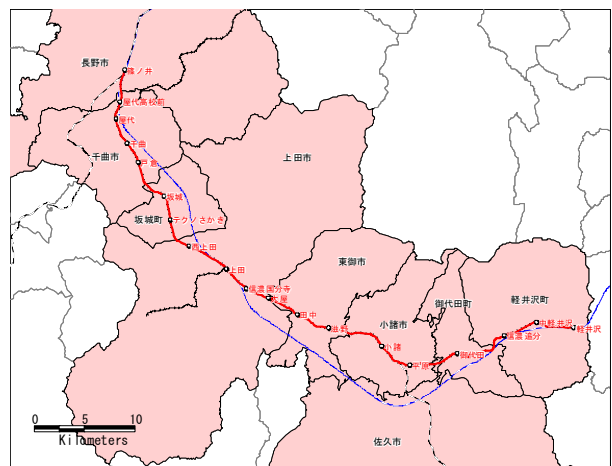
平成21年度の輸送人員を基準として、輸送人員の減少に歯止めをかける。

■ 計画期間

平成22～26年度の5カ年間

■ 計画区域・計画対象路線

- 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
- しなの鉄道(株)しなの鉄道線
(軽井沢～篠ノ井間、総延長65.1km)



1. 公共交通を取り巻く現状・課題

(1) 沿線人口

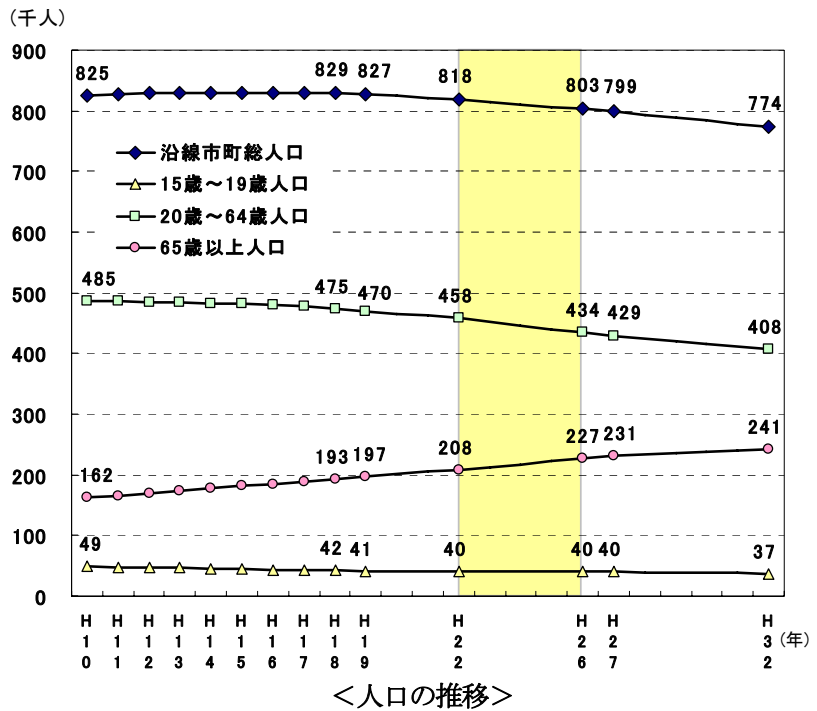
沿線市町の総人口は、約 80 万人である。

平成 18 年まではほぼ横ばいだが、以降減少に転じ、計画期間中は 1.9%の減少が予測されている。

なお、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。

計画期間中、通学定期の主な対象者である 15～19 歳の人口は 0.5%の減少が、通勤定期の主な

対象者である生産年齢人口(20～64 歳)は 4.8%の減少が、また、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 11.3%の増加が、それぞれ予想されている。

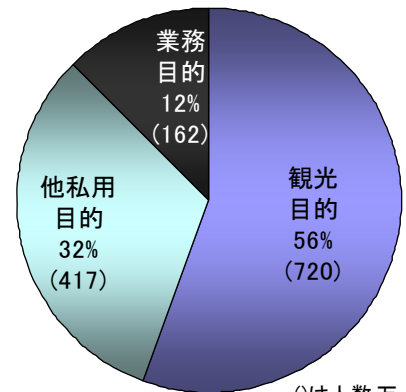


(2) 来訪者

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 万人であり、観光目的での来訪者は全体の 56%(年間 720 万人)で一番多く、次いで他私用目的(私用・帰省・その他)、業務目的の順となっている。

交通手段は、業務目的では鉄道が多いが、これ以外では自動車は圧倒的に多くなっている。

観光地では、懐古園、戸倉上山田温泉での観光客の減少が大きく、軽井沢高原では僅かな減少に留まっている。

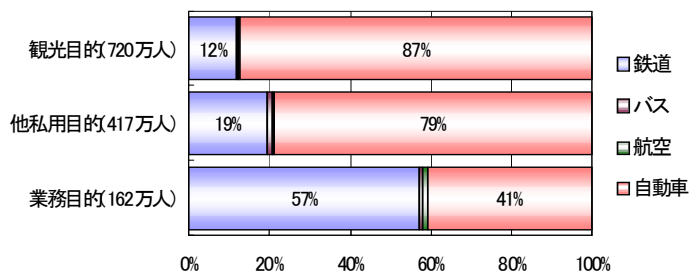


()は人数:万人
総人数:1,298万人

(3) 事業所数・従業者数

産業別の構成比は、坂城町で製造業が、軽井沢町でサービス業の比率が高いのが特徴となっている。

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



(出典)「平成 17 年度全国幹線旅客純流動調査」
<来訪者の目的と交通手段>

2. 交通の状況

(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、上田電鉄別所線と上田駅で、長野電鉄屋代線と屋代駅で接続している。

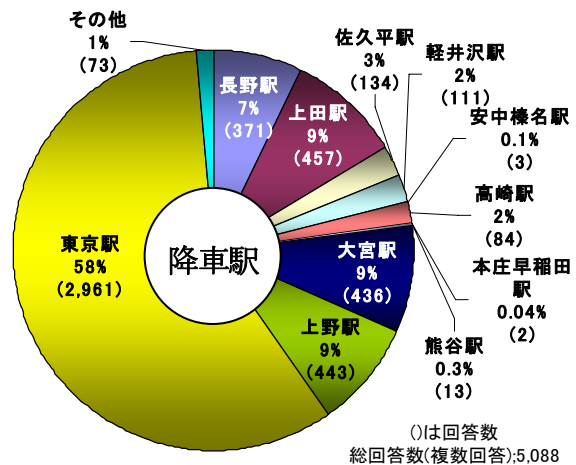
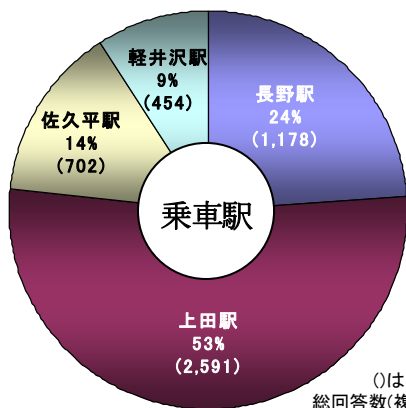
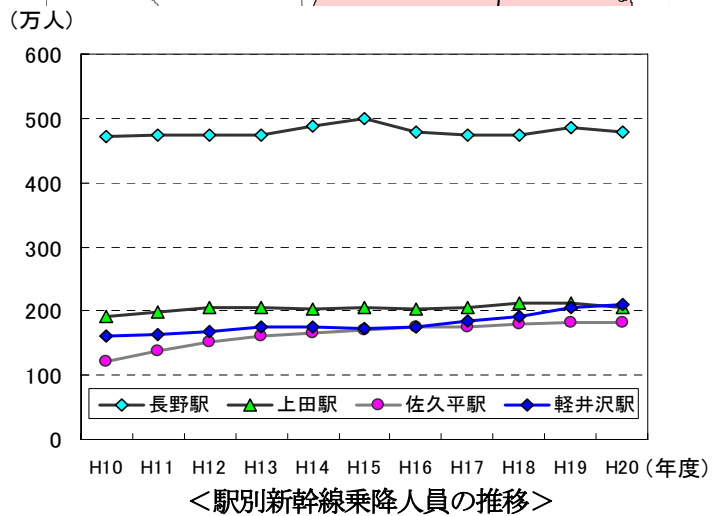
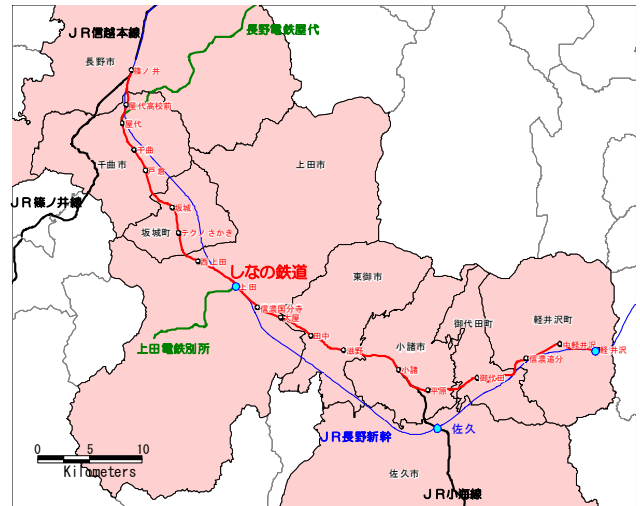
新幹線は上下とも1時間に各2本程度運行され、東京から軽井沢まで約70分、長野まで約100分である。

新幹線駅は、長野、上田、佐久平及び軽井沢の4駅があり、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。

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。



※乗車、降車とも往路を想定 (「沿線住民アンケート」+「利用者アンケート」計より)

※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

<沿線住民の長野新幹線の乗車駅・降車駅>

(2) バス

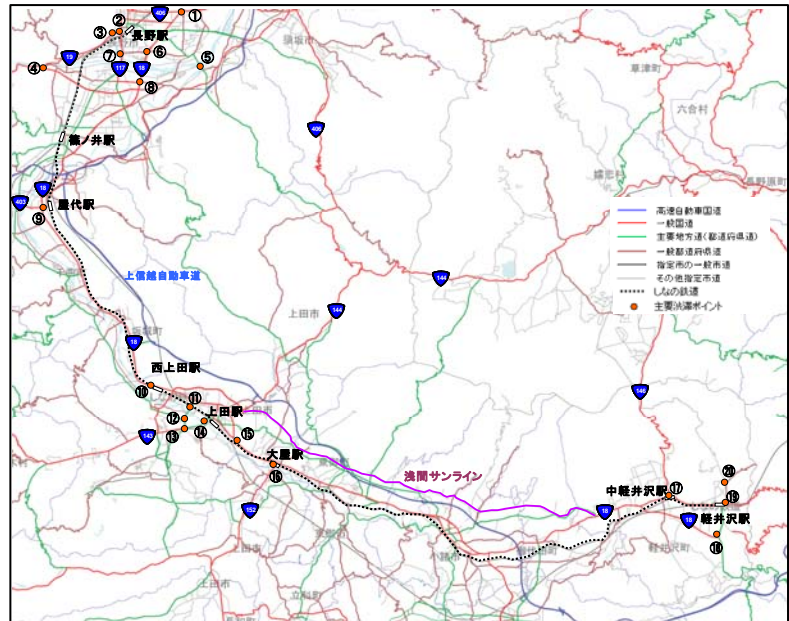
平成 20 年度以降、上田、小諸、御代田及び軽井沢の各駅から東京方面に向けた路線が相次いで開設された。行先は新幹線との競争を避ける意味から、池袋、新宿、立川となっている。また、新幹線利用の場合と比較すると所要時間は 1.5 倍程度、運賃は半額程度となっている。

路線バスは、市町の区域内での移動が主であり、しなの鉄道との接続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。

(3) 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。



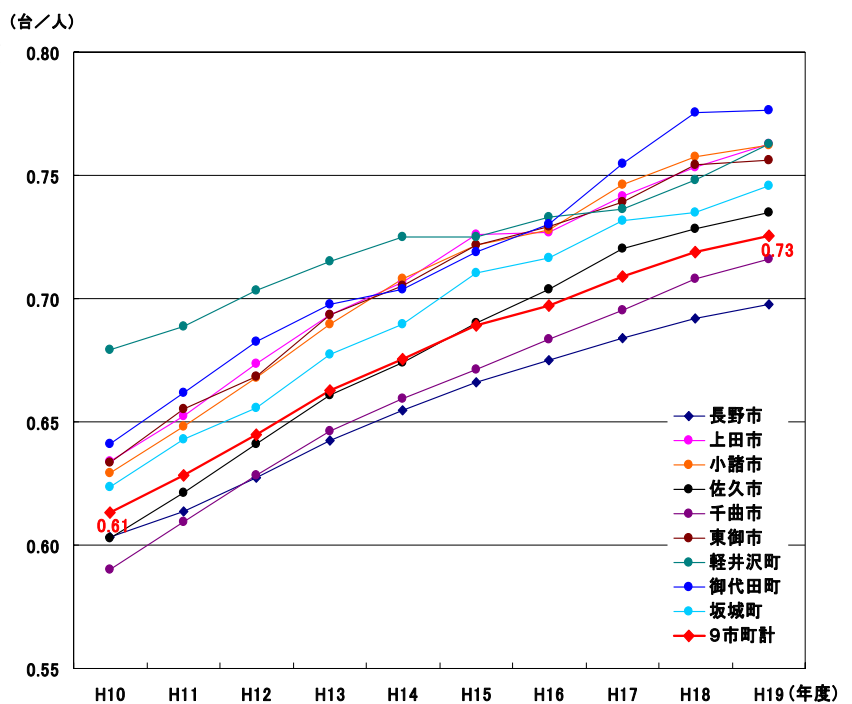
<沿線道路の主要渋滞ポイント>

(4) 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。

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。



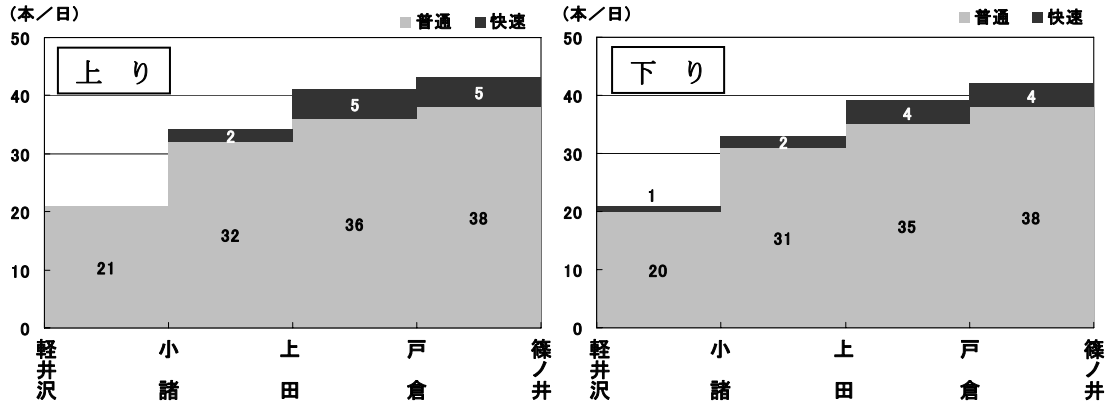
(出典)「住民基本台帳人口要覧」、「市町村別自動車保有車両数」、「市町村別軽自動車車両数」※数値は全て 3 月末時点の値

<20 歳以上の 1 人当たり乗用車保有台数の推移>

3. しなの鉄道の状況

(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。

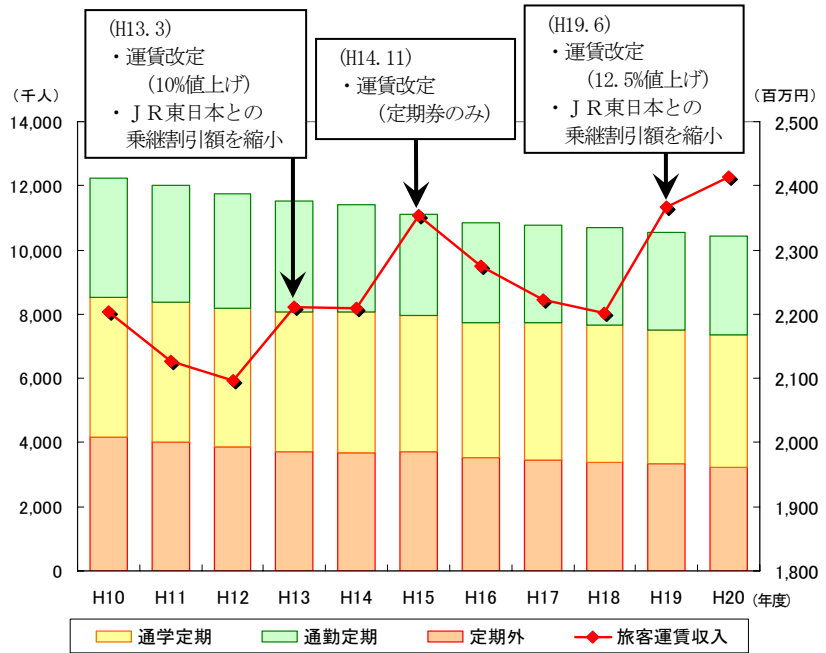


<しなの鉄道の平日1日あたり運行本数(上り・下り)>

(2) 輸送状況

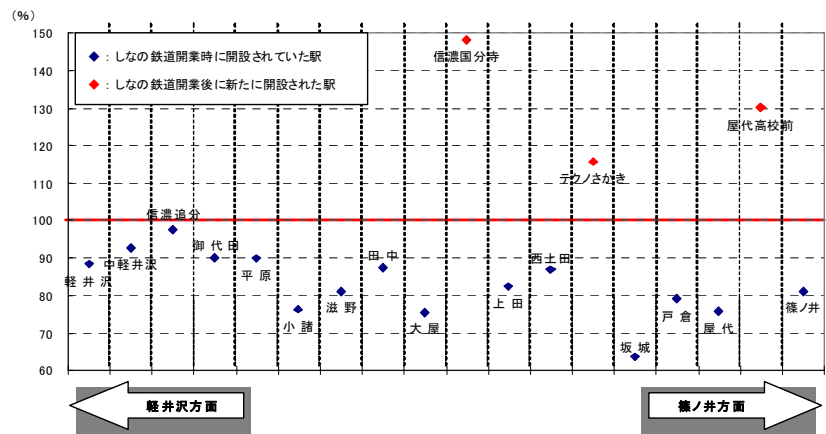
輸送人員は、開業以来一貫して減少し、平成20年度は平成10年度に比較して、通勤定期で83.3%、通学定期で94.0%、定期外で78.0%となっており、定期外の減少が大きくなっている。

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52.6%、来訪者の観光目的利用などの追加的利用は47.4%と推計される。(平成20年度駅別乗降者数より推計)



<輸送人員・運賃収入の推移>

駅別の乗降人員は、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。

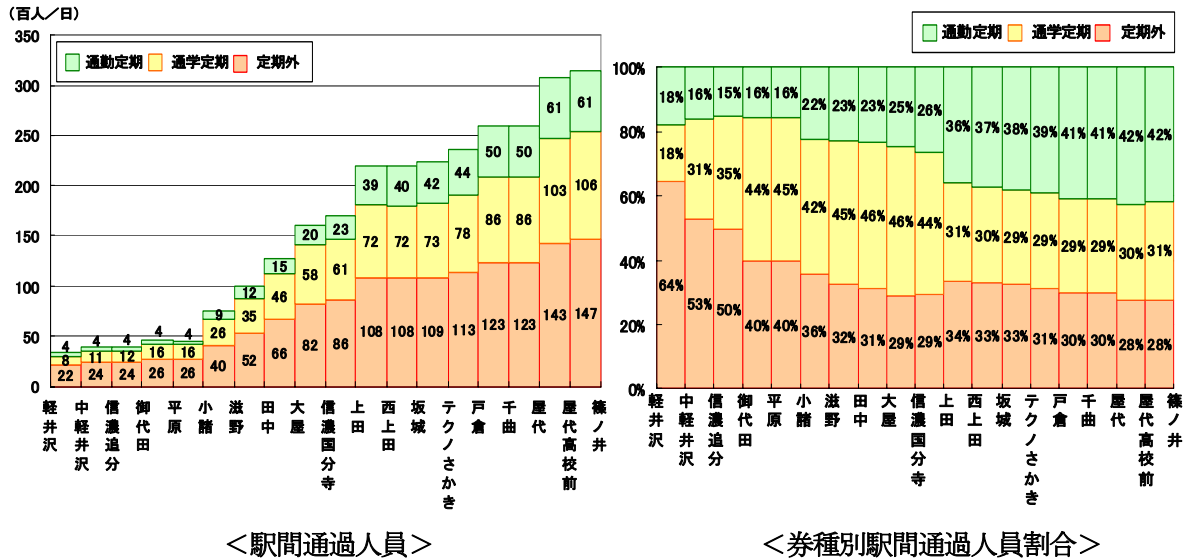


※信濃国分寺駅、テノノさかき駅及び屋代高校前駅は開設翌年度との比較
<駅別乗降人員の比較(平成20年度/平成10年度)>

駅間通過人員は列車本数に比例し、小諸駅、上田駅及び屋代駅で大きく変化している。
 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。



(3) 経営状況

開業以来赤字が続いていたが、抜本的な経営改善を行ってきた結果、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っている。

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。

4. 沿線住民・利用者・来訪者の行動・意識

※平成21年9月に実施した「沿線住民アンケート調査」、「しなの鉄道利用者アンケート調査」をまとめたものです。

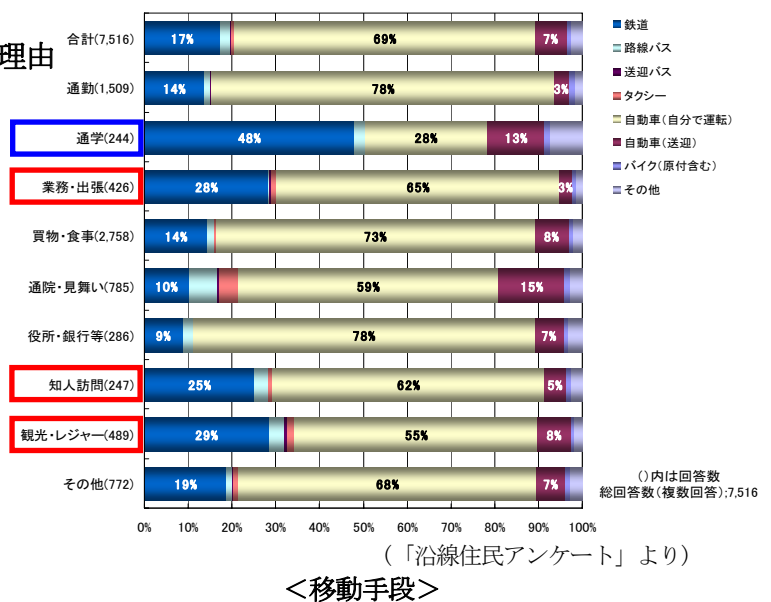
(1) 沿線住民・利用者

1) 普段の生活の移動手段・選択理由

① 目的別移動手段

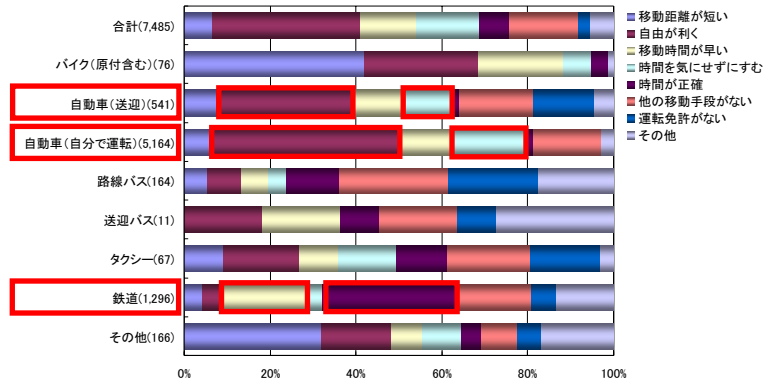
「通学」目的では「鉄道」利用が多いが、他の全ての目的で「自動車」利用が大半を占めており、「鉄道」利用は2番目に多くなっている。

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。



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。



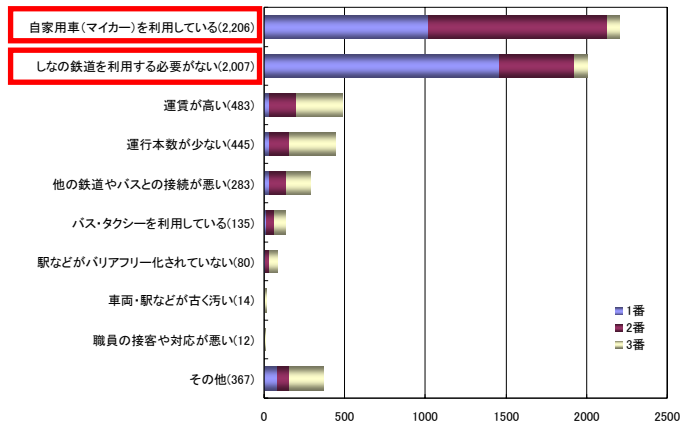
(「沿線住民アンケート」より) ()内は回答数 総回答数(複数回答):7,485

<移動手段の選択理由>

2) しなの鉄道の利用状況等

① 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。

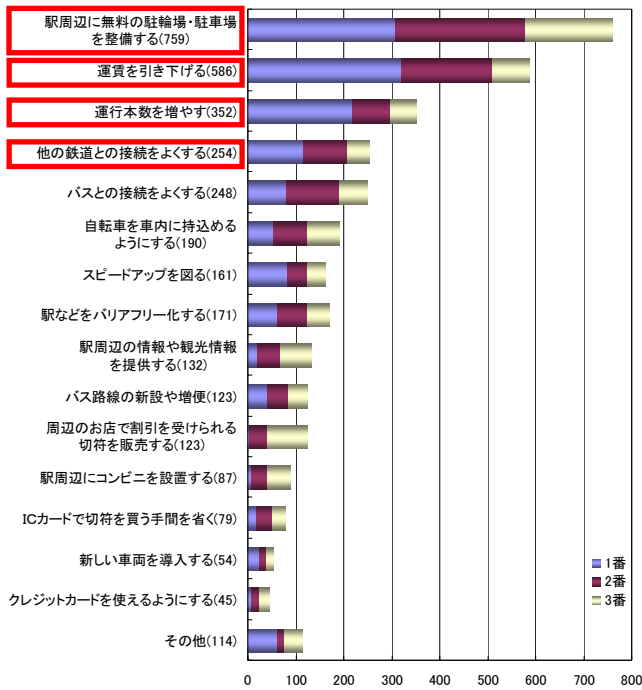


(「沿線住民アンケート」より) ()内は回答数 総回答数(複数回答):6,032

<利用しない理由>

② 利用するために重要なこと

沿線住民は、「駅周辺に無料の駐車場を整備する」、「運賃を引き下げる」、「運行本数を増やす」の回答が多い。

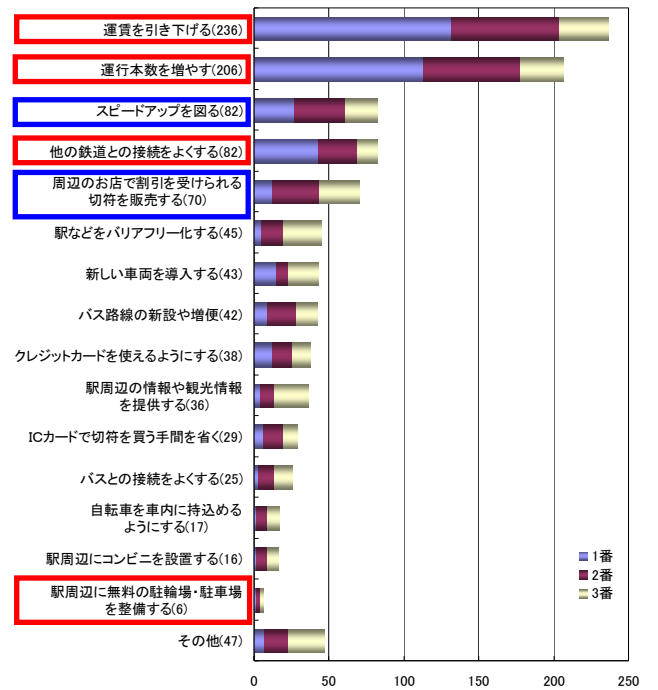


(「沿線住民アンケート」より) ()内は回答数 総回答数(複数回答):3,478

<しなの鉄道を利用するために重要なこと>

③ 改善してほしい点

利用者は、「運賃を引き下げる」、「運行本数を増やす」の回答が多い反面、「駅周辺に無料の駐車場を整備する」との回答は少ない。



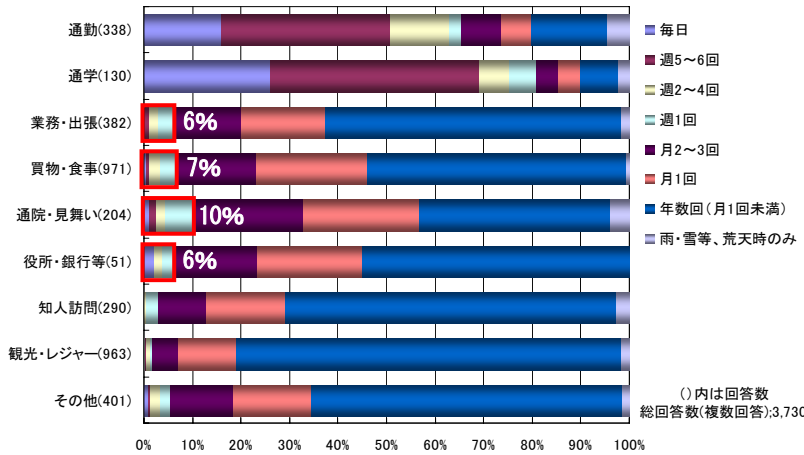
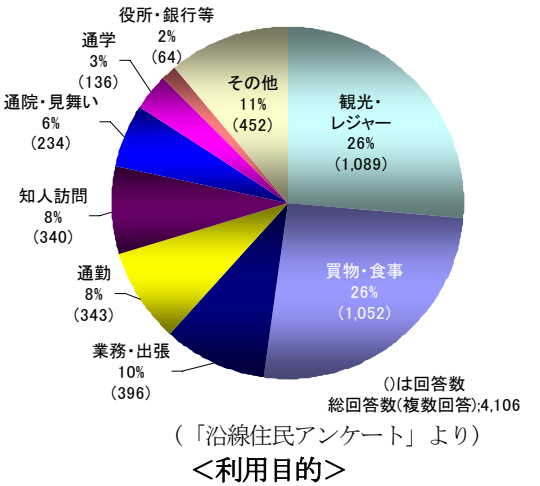
(「利用者アンケート」より) ()内は回答数 総回答数(複数回答):1,020

<しなの鉄道に改善してほしい点>

④ 利用目的・頻度

「観光・レジャー」、「買物・食事」がそれぞれ26%と多くなっている。

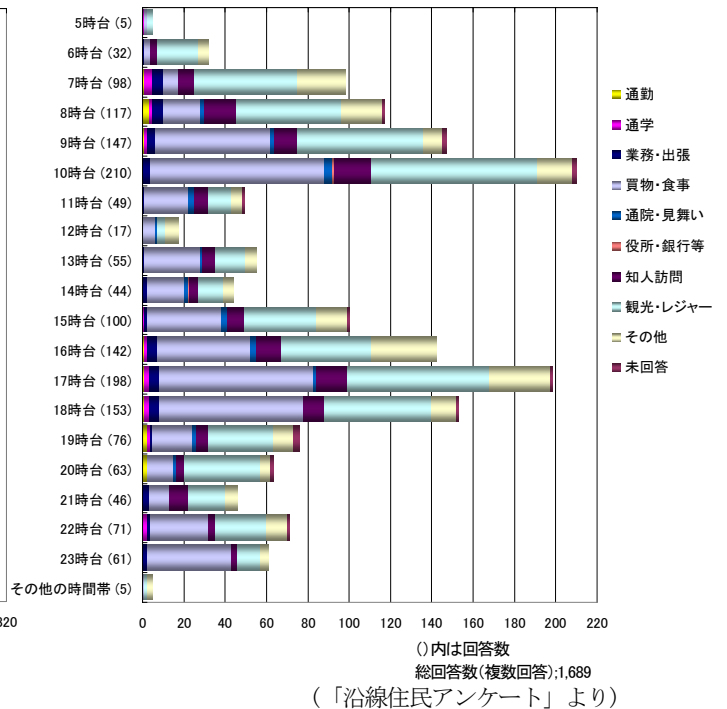
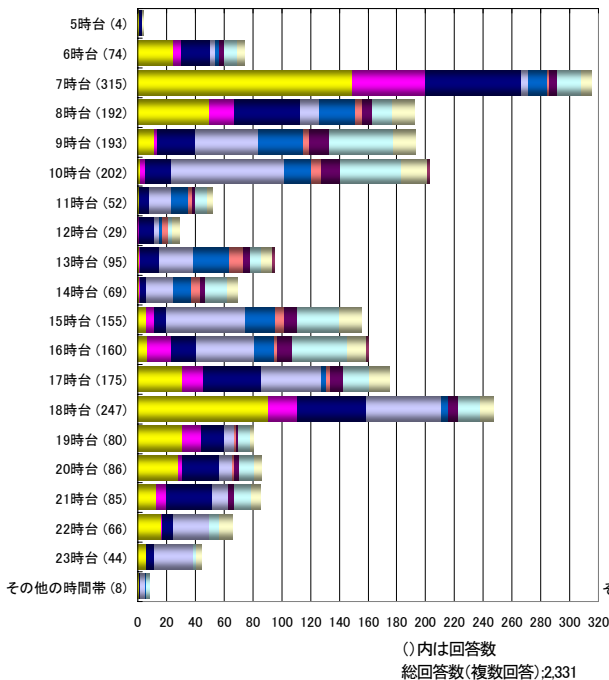
また「通勤」、「通学」を除く利用目的別の利用頻度をみると、週1回以上利用する人では「通院・見舞い」の10%が最も多く、それ以外の目的では週1回以上利用する人が10%に満たない。



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 時以降の利用も少ない。

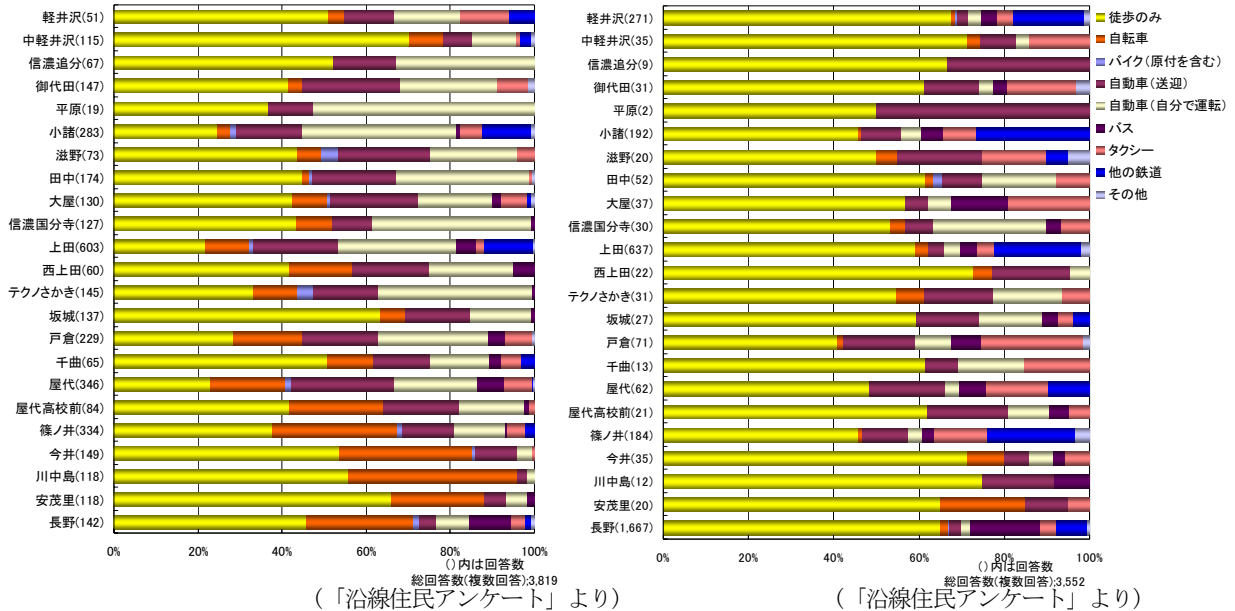
利用目的は、平日は「通勤」、「通学」、「業務・出張」が多いのに対して、土休日はほとんどの時間帯で「買物・食事」と「観光・レジャー」が大半を占めている。



⑥ 駅まで(駅から)の交通手段

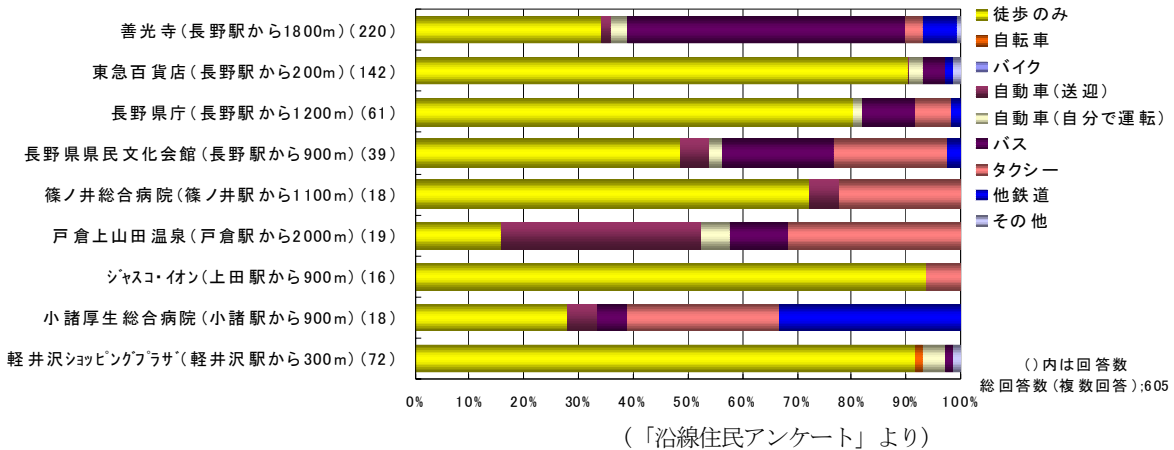
乗車駅までの交通手段をみると、全体的な傾向として、長野方面では「自転車」が多くなっており、軽井沢方面では「自動車(自分で運転)」が多くなっている。

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。



＜乗車駅別 駅までの利用交通手段＞ ＜降車駅別 駅からの利用交通手段＞

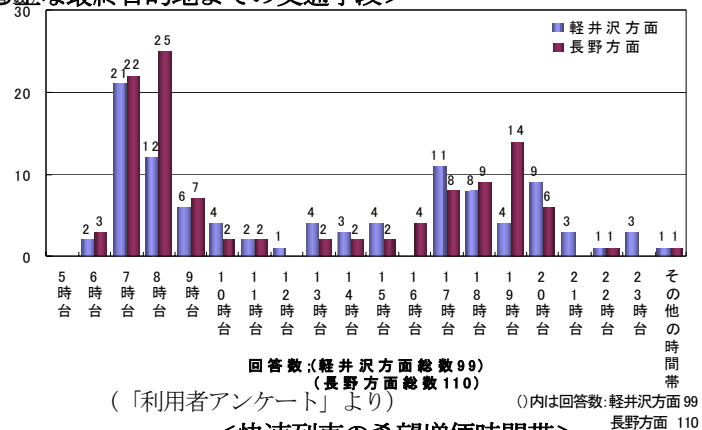
鉄道を利用しての最終目的地は、降車駅から2km以内に位置している場合が多く、駅に近い程「徒歩」の割合が高くなっている。



＜駅から主な最終目的地までの交通手段＞

⑦ 快速列車の利用状況

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。



＜快速列車の希望増便時間帯＞

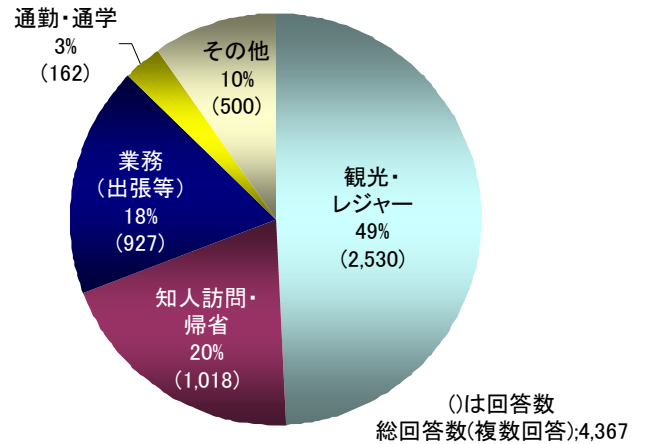
3) 新幹線

① 利用状況

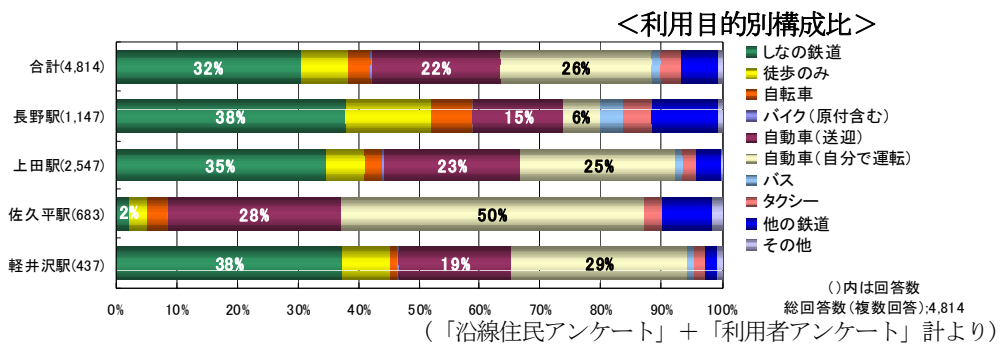
目的別では「観光・レジャー」が49%と約半数を占め、次いで「知人訪問・帰省」が20%となっている。

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。

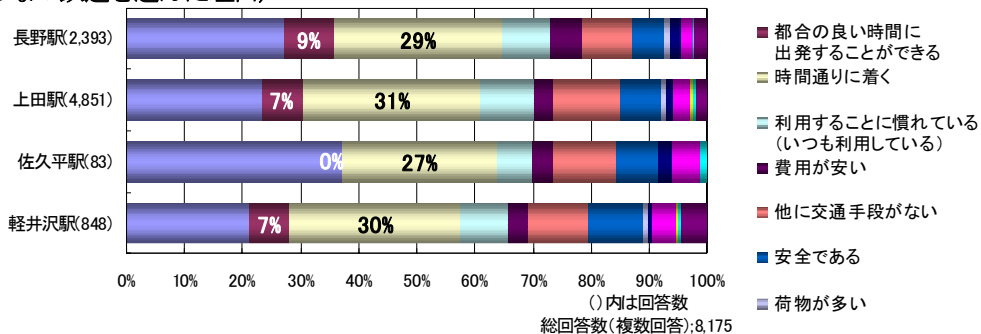


(「沿線住民アンケート」+「利用者アンケート」計より)

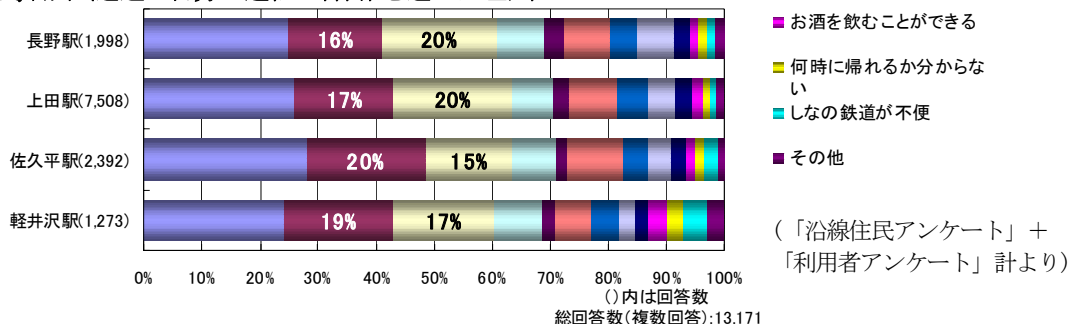


<新幹線駅別駅までの交通手段>

(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)



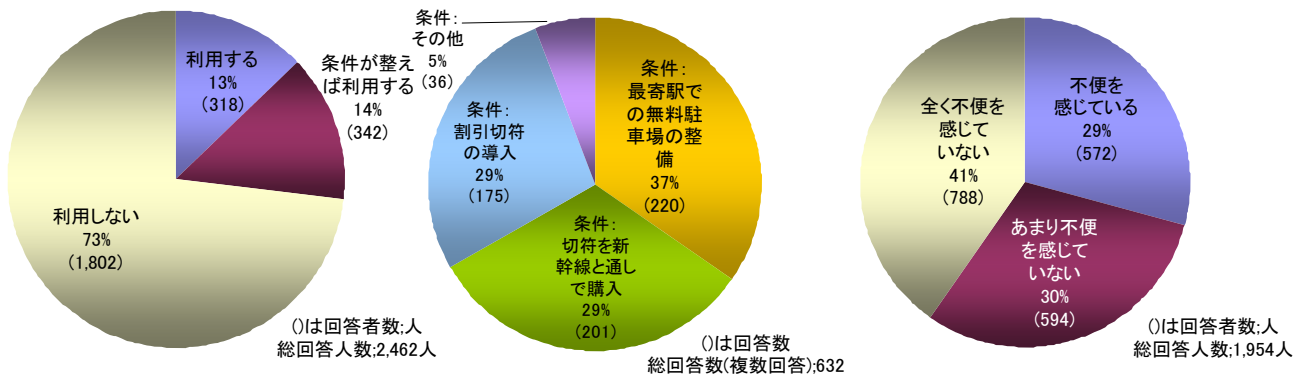
<新幹線駅別駅までの交通手段の選択理由>

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を短縮(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て購入」、「割引切符の導入」がそれぞれ3分の1程度となっている。

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」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。



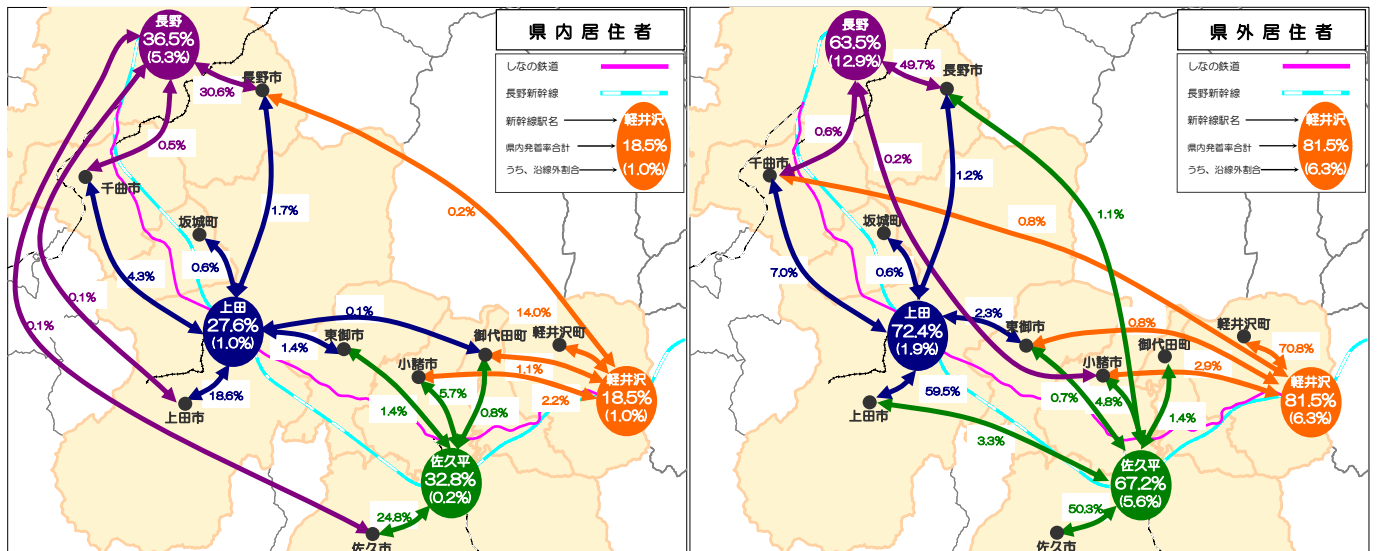
(「沿線住民アンケート」+「利用者アンケート」計より) (「沿線住民アンケート」+「利用者アンケート」計より)
 <軽井沢駅での接続改善による利用意向> <最終新幹線上田駅接続に対する評価>

③ 新幹線駅利用者の発着市町

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。



(出典)「平成17年度全国幹線旅客純流動調査」

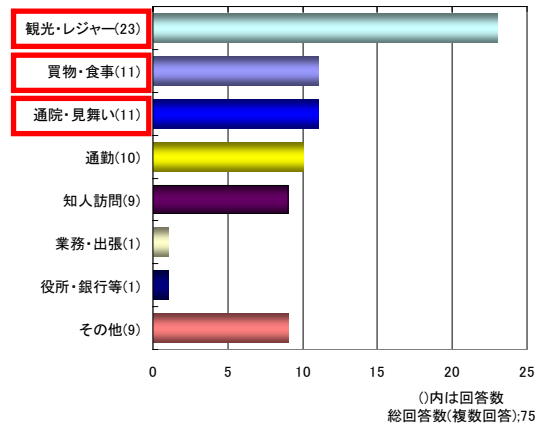
<長野県内外居住者の新幹線駅別発着市町の内訳>

4) 高齢者

○ 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」が多く、次いで「買物・食事」、「通院・見舞い」、「通勤」となっている。

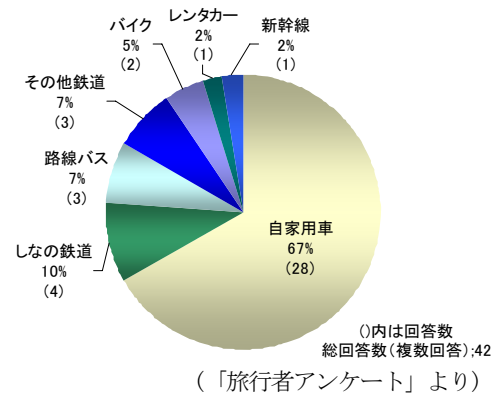


(「利用者アンケート」より)

<高齢者(65歳以上)のしなの鉄道利用目的>

(2) 来訪者

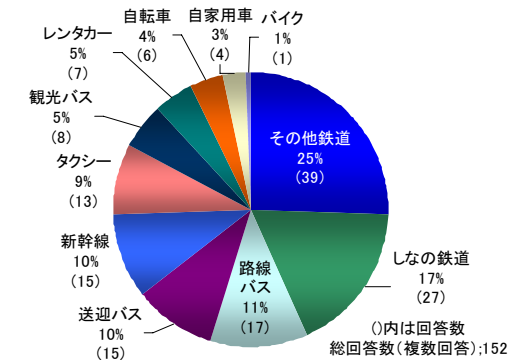
県外から沿線市町に来訪する人(県内居住者を除く)は年間1,298万人であり、その56%(年間720万人)が観光目的となっている。観光目的の来訪者(旅行者)の県外からの交通手段は「自動車」が87%で、公共交通機関は12%となっている。



(「旅行者アンケート」より)

<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。

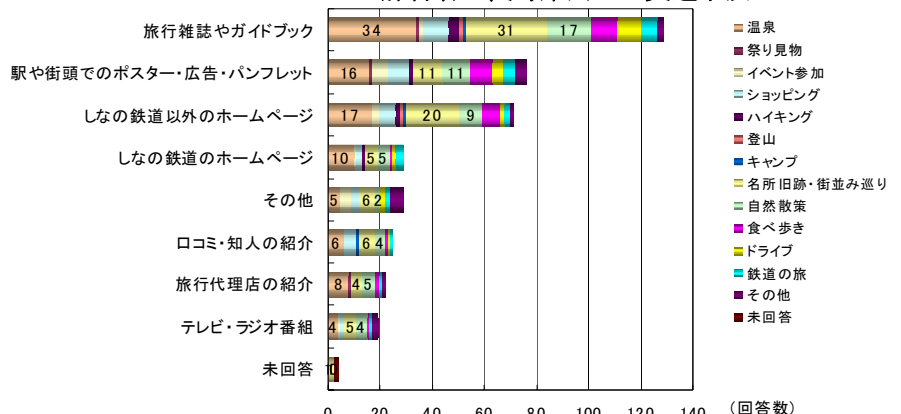


(「旅行者アンケート」より)

<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>

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。

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」、「しなの鉄道のホームページ」などとなっている。

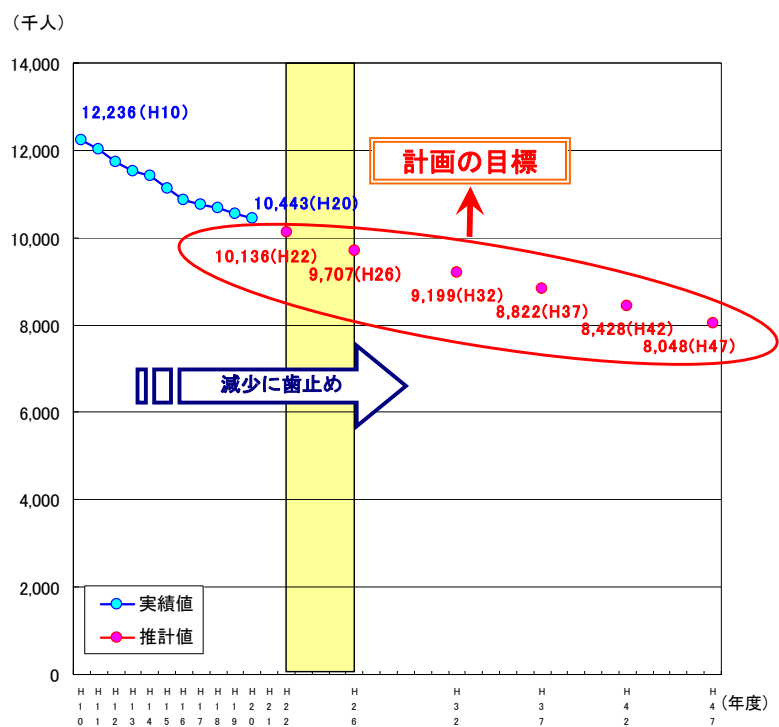


<旅行の情報入手手段>(「旅行者アンケート」より)

5. 将来の輸送人員の推計

将来のしなの鉄道の輸送人員（千人）を推計すると、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。

このため、輸送人員の減少に歯止めをかけることが急務となっている。



＜輸送人員の推移＞

6. 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

- 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。
- 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。
- 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。
- 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」との回答が5%と多くなっている。
- 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。
- 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。
- 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。

戦略	<ul style="list-style-type: none"> ● しなの鉄道を利用していない者の利用を促進する。 ● 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。 ● 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。 ● 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。
施策	<ul style="list-style-type: none"> ● 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 ● 軽井沢駅での新幹線接続を現状 6～50 分から 10 分程度に短縮する。 ● 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。

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"> ● 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で競争力がある。 ● 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。 ● 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。 ● 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。 ● 利用者アンケートで、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。 ● 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。
戦略	<ul style="list-style-type: none"> ● 中長距離移動ニーズを取り込む。 ● 旅客流動に対応した列車を運行する。 ● 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。
施策	<ul style="list-style-type: none"> ● 軽井沢～長野間の直通運転化 ● 快速列車化 ● 直通快速列車へのネーミング

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"> ● 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。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。 ● 最終新幹線とはJR東日本も長野駅で接続する列車を運行していない。 ● 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。 ● 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。
戦略	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。
施策	<ul style="list-style-type: none"> ● 最終新幹線との接続列車運行の検討 ● 乗合タクシー運行での代替運行の検討

2) 駅舎等の整備・改良									
現状分析	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 ● 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。 ● 駅周辺市街地が駅や線路で分断されている(中軽井沢駅)。 ● 駅がステーションとしての機能を果たしていない。 ● しなの鉄道施設・設備の老朽化が進んでいる。 								
戦略	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 ● バリアフリー化の推進により乗客離れを阻止する。 ● 鉄道利用以外の機能の追加により駅の魅力を向上する。 								
施策	<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								

3) 老朽車両の更新	
現状分析	<ul style="list-style-type: none"> ● 169系車両は製造から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。 ● 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。 ● 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。
戦略	<ul style="list-style-type: none"> ● 車両更新により円滑な列車運行を確保する。 ● 2ドアから3ドア化により乗降性を向上する。 ● 乗車定員の増加により、多客時の輸送力を増強する。 ● JR区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。 ● 経営圧迫を回避するため、中古車両での更新を行う。
施策	<ul style="list-style-type: none"> ● 中古車両で平成24年度以降の更新を検討する。

4) 企画列車の運行等	
現状分析	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 ● 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。 ● 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。 ● 「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。 ● 子供向け企画商品が少ない。 ● 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「いんどり軽井沢号」では3日間で953人の利用があった。 ● 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。
戦略	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 ● 来訪者向け企画商品を開発し首都圏でPRする。 ● 子供向け企画商品を拡大する。 ● マイカーとの競争力を強化する。 ● 商品開発、集客で地域の団体と協働する。
施策	<ul style="list-style-type: none"> ● (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 ● 長野県県民文化会館でのコンサート割引切符の提案 ● サイクリングイベント開催及びサイクルトレインの運行 ● 多客期の軽井沢来訪者向けの観光列車の運行 ● 地域イベント向けの企画切符の発売・PRの実施 ● グルメセット往復切符の発売 ● 家族で利用する場合の特別な乗車券の発売 ● 子供向けクリスマス列車の運行 ● 首都圏に向けたPRの実施

5) パーク&レールライド	
現状分析	<ul style="list-style-type: none"> ● 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、鉄道は柔軟性のない公共交通機関である。 ● バス路線の不便な地域や空白地域が多い。 ● 20歳以上の1人当たりの乗用車保有台数が多い。 ● 近距離移動において自動車に優位性がある。 ● 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。 ● 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）。 ● 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。
戦略	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 ● 渋滞対策としてパーク&レールライドを推進する。 ● 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。 ● 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。 ● 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。
施策	<ul style="list-style-type: none"> ● 軽井沢交通最適化対策の実施 ● しなの鉄道利用者への駐車料金の割引 ● 駐車場・駐輪場の整備・貸出し ● 駐車場の無料・低額化の実施 ● パーク&レールライド利用促進運賃施策の実施 ● 貸自転車の配置

6) 情報提供の高度化	
現況分析	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通の体系的案内が十分でない。 ● 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。
戦略	<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通全体の体系的な情報を発信する。 ● 情報発信手段を多様化する。 ● 営業戦略的な情報を提供する。
施策	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 ● 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。 ● 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。 ● 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。 ● 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。 ● しなの鉄道携帯サイトの充実を図る。 ● パーク&レールライド施策のため道路渋滞情報を発信する。 ● 首都圏での来訪者向けPRを実施する。

7) 降車駅からの移動手段	
現況分析	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 ● 「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。 ● 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。 ● 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。
戦略	<ul style="list-style-type: none"> ● 降車駅からの移動手段を確保する。 ● 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。
施策	<ul style="list-style-type: none"> ● 貸自転車の配置 ● サイクルトレインの運行 ● ショッピングセンター等との連携

(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"> ● 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。 ● 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。 ● 鉄道利用を促進するという視点が欠けている。
戦略	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 ● しなの鉄道株は他市町からの誘客に協力する。
施策	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 ● しなの鉄道株は鉄道を利用した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。

2) 駅コンサートの開催	
現況分析	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 ● 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。
戦略	<ul style="list-style-type: none"> ● 集客力のあるコンサートを実施し、鉄道利用を促進する。 ● 入場券・乗車券の販売を促進する。
施策	<ul style="list-style-type: none"> ● 幅広い市民の参加を促進する。

3) 作品展示	
現況分析	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 ● 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。
戦略	<ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道利用を促進する集客力のある作品を展示する。 ● 入場券・乗車券の販売を促進する。 ● 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。
施策	<ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道の利用を促進するような仕掛けをする。 ● 駅ホームや車両内に作品を展示する。

4) テナントの誘致	
現況分析	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 ● 売上げ不振により賃料の延滞、引き下げが発生している。 ● 利用者の増加、旅客サービスの向上の視点が欠けている。
戦略	<ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道利用を促進する集客力のある店舗を誘致する。 ● テナント支援のためのPR活動をしなの鉄道㈱が実施する。 ● 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。
施策	<ul style="list-style-type: none"> ● 空き店舗の解消を進めるため、賃料の引き下げも検討する。 ● 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。 ● 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。

(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"> ● 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。 ● 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。 ● 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が足りない。 ● 沿線には、隠れた観光スポット・イベントがある。
戦略	<ul style="list-style-type: none"> ● 鉄道利用者以外への周知方法を多様化する。 ● 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。 ● 観光資源の発掘を強化する。
施策	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 ● 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。 ● 隠れた新たな観光スポット・イベント資源を発掘する。

2) 地域イベントとの連携	
現況分析	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 ● 地域イベントが必ずしも鉄道利用を促進していない。
戦略	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 ● 来場時の公共交通機関利用をPRする。
施策	<ul style="list-style-type: none"> ● ウォーキング大会での利用を促進する。 ● 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。 ● イベント来場時の公共交通機関の利用をPRする。

3) 集客施設との連携	
現況分析	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 ● 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。 ● 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)。
戦略	<ul style="list-style-type: none"> ● 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。 ● 来場時の公共交通機関利用を集客施設に働きかける。
施策	<ul style="list-style-type: none"> ● 集客施設向けの商品を開発する。 ● イベントと連携した商品を開発する。 ● 温泉施設向けの商品を開発する。 ● 商店街や個別商業施設と連携した商品を開発する。

4) 地域と連携した利用促進	
現況分析	<ul style="list-style-type: none"> ● 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 JR 姨捨駅まで貸切団体列車を運行した。
戦略	<ul style="list-style-type: none"> ● 沿線市町との連携を強化する。 ● 教育機関との連携を強化する。
施策	<ul style="list-style-type: none"> ● 沿線市町の観光振興のツールとして、鉄道を位置づける(マイルール)。 ● 社会見学時の列車利用を促進する(コース開発)。 ● 先進事例を参考に、その方策について検討する。

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

7. 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 軽井沢交通最適化対策の実施	◎(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・貸出し	◎ (千曲市、東御市)	→	→	→	→	→
	④ 駐車場の無料・低額化の実施	◎△→	→	→	→	→
	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)△	→	→	→	→	→
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	△	→	→	→	→	→

※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

8. 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

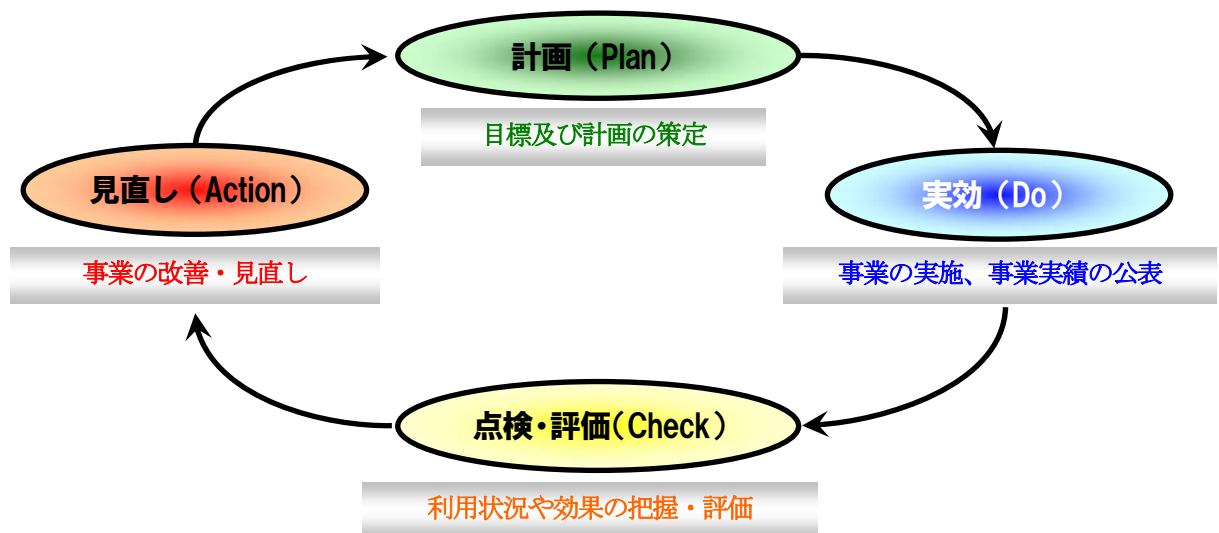
多数の関係者との調整が必要な事項についてはワーキンググループの設置も検討する。

(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。

9. フォローアップ

連携計画・事業はPDCAサイクルにより見直しを行い、国(運輸支局)の二次評価も踏まえて改善する。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。



<PDCAサイクル(概念図)>