

## 第2章

### (3) しなの鉄道の事例



図 2-2-16 しなの鉄道周辺の地図

#### 1. 成立経緯

1970年5月全国新幹線鉄道整備法が公布され、73年11月、同法に基づき東京都から長野市、富山市、小浜市を經由し大阪市へ至る北陸新幹線の整備計画が決定された。そのうち、97年10月に東京 - 長野間（東京 - 高崎間は上越新幹線と共用）が開通しており、通称「長野新幹線」と呼ばれている。整備新幹線について、並行在来線区間は90年12月、整備新幹線の着工についての政府、与党申し合わせにより、「新幹線の建設着工する区間の並行在来線を、新幹線開業時に、JRの経営から分離することを、認可前に確認する」とされた。つまり、並行在来線を存続させたければ、地元が引き受けなければならないことになった。そこで当時、軽井沢 - 長野間について在来線の改軌によるミニ新幹線方式を考えていた運輸省(当時)・JRに対し、フル規格新幹線を主張していた長野県は、早急に沿線自治体の合意を得ての並行する信越本線の第三セクター化を目指した。途中、新幹線の恩恵を直接に受けない、御代田町、小諸市の合意が遅れたが、91年6月までにすべての自治体が合意し、フル規格での新幹線建設が決定、98年の冬季オリンピック開催へつながった。その中で、91年から第三セクター化の準備作業が始まり、96年5月「しなの鉄道株式会社」が発足し、翌年には事業免許を取得し、運賃認可を受けた。そして、97年10月1日、旧信越本線、軽井沢 - 篠ノ井間を営業区間として「しなの鉄道」が開業した。

## 2. 現況

### (1) 鉄道概要

資本金は 23 億円で、これは全国の第三セクター鉄道の中では最大級である。そのうち長野県が 75% を出資し、沿線自治体 6 市 3 町（発足当時 5 市 5 町）が合わせて 15%、残りの 10% を地元の金融機関、交通事業者等が出資している。そのほか、しなの鉄道開業にあたって施設、車両は J R から譲渡されたが、それを無償とするか有償するかで県と J R は対立した。オリンピック開催を控えた交渉の末、結局、県議会において県が譲渡金額をしなの鉄道に無利子貸付することが決議され、有償譲渡が決定した。この貸付金 103 億円は 10 年間据え置きの後、2007 年度から 20 年間をかけて、県に返済されることになっていたが、現在、しなの鉄道は債務超過に陥っているため、その返済は長野県による公的支援によって免除される方針となっている（後述）。

営業区間は軽井沢 - 篠ノ井間であり、同じく新幹線と並行する篠ノ井 - 長野間について、県側は経営面や旅客流動の面から第三セクターに含めたいと主張をしたが、篠ノ井線から直通する特急列車「しなの」（大阪・名古屋 - 長野）を含む、ダイヤ調整の必要性があるとする J R 側の説明が通った形で、J R による経営が続いている。

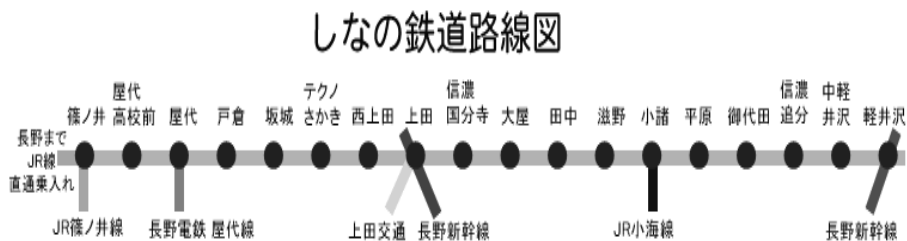


図 2-2-17 しなの鉄道路線図（しなの鉄道 H P より）

開業当初は J R と共同使用の篠ノ井を含めて 15 駅、65.1km だったが、各駅間が少なくとも 3km 以上あり、地元からの要望もあったため、テクノさかき、屋代高校前、信濃国分寺の各新駅を開業した。

ダイヤは小諸を境に利用者数が大きく異なることや、全線直通運転の場合、長野、上田、軽井沢における長野新幹線との接続をとるのが難しくなることなどから、多くの列車は小諸で系統が変わるが、開業当初より全線直通する列車は増加している。また、篠ノ井方面はすべて、長野まで直通運転をする。運転本数自体は J R 時代よりもどの区間でも大幅に増加したといえる。

	開業当初	2002年	現在(2004年改正)
軽井沢 - 長野	12	21	21
軽井沢 - 小諸	32	27	22
軽井沢 - 上田			1
軽井沢 - 戸倉	2		
小諸 - 長野	52	49	50
小諸 - 戸倉	1		
上田 - 長野	9	5	6
戸倉 - 長野	8	9	9

表 2-2-18 区間別運転本数

(「鉄道ジャーナル」2002.10、1998.1、「会社概要」より作成)

	軽井沢	小諸	上田	戸倉	長野
現在	44	72	77	86	
J R時代	30	51	69	69	
増減	+14	+19	+8	+17	

表 2-2-19 第三セクター化前後の普通、快速列車運転本数の比較(上下合計)

(「会社概要」より作成)

運賃は旧来の信越本線が別会社になったことで、本来なら、しなの鉄道沿線から長野などJ R線の駅へ行く場合、初乗り運賃が2回かかることになるが、結局、両社が調整割引を行い、定期利用も含めて値上げ幅を抑えた。また、当初はJ R幹線並みの賃率だったため、区間によっては結果的に従来より安くなった場合もあった。開業時から現在までに2001年と03年に計2回の値上げを経ているが、いまだに全国の第三セクター鉄道から比べれば、低い運賃水準にあると言える。

	区間	距離	J R	開業当初	現在
例 1	上田 - 長野	34.4km	570円	600円	660円
例 2	戸倉 - 長野	19.5km	320円	310円	350円

表 2-2-20 J R時代と開業当初、現在の運賃の比較

(「鉄道ジャーナル」1998.1、しなの鉄道HPより作成)

## (2)利用状況

### 開業時の見通し

沿線総人口は長野市の35万人をはじめ、途中の上田市12万人、小諸市4万5千人など合計60万人を超え、潜在需要は大きい。また、駅圏人口はわずかながら増加傾向にある。

通学需要は、軽井沢、小諸、田中、上田、西上田、坂城、屋代、屋代高校前(2001年開業)、篠ノ井と多くの駅付近に高校が点在し、また、周辺の佐久市、長野市にもあるため、大きいことが見込まれる。

主に、長野市内への旅客流動が大きく、長野市への通勤通学利用は小諸まで多くある。JR時代の調査を基にすると、予想される輸送密度は8000人/km・日、さらに新幹線を利用するため、最寄りの停車駅まで移動するアクセス利用を含めると、9800人/km・日となる。一日あたりの乗車人員は38000人を見込んでいた。

### 実際の推移

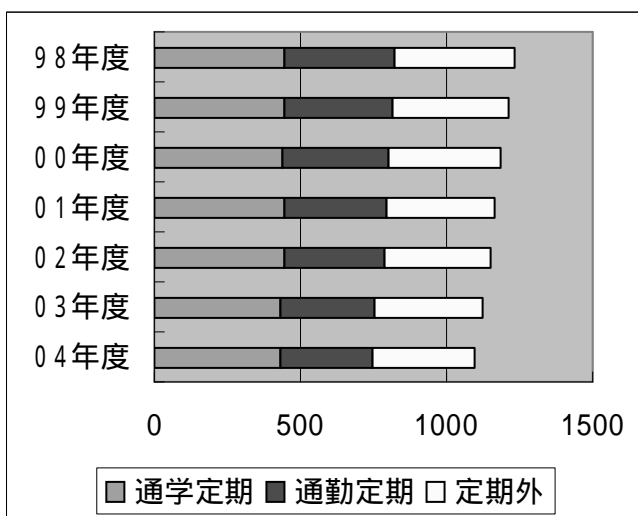


図 2-2-21 開業以来の輸送人員数推移(単位万人)(「会社概要」より作成)

通学定期利用者は比較的堅調な推移を示しているが、通勤定期利用者、定期外利用者は、毎年漸減し現在ではそれぞれ開業当初の8割強まで落ち込んでいる。なお、現在の1日あたり乗車人員数は約30000人である。

### 利用者数が伸び悩む要因

- ・ 少子化の進行

通学定期利用は安定した需要と言えるが、少子化が進み高校生の数自体が

減少している。そのため、大きな減少には至っていないが、予測より利用が  
少ない状況である。

・上田 - 長野間の新幹線利用への移行

所要時間面から、運賃が高いにもかかわらず利用者の移動手段が並行して  
走る新幹線に若干、移行しつつある。新幹線定期利用者も増えつつある。

	所要時間	運賃
しなの鉄道	40 分	600 円
長野新幹線	13 分	1350 円 (自由席利用)

表 2-2-22 上田 - 長野間における新幹線との比較 (回数券利用)

(JR時刻表より作成)

・道路事情の改善

鉄道のほぼ全線に国道 18 号線が並行している。朝などに渋滞は見られるが、  
上信越自動車道の全通もあってかなり緩和されつつある。また、マイカー所  
有率が高いことも要因に挙げられる。

実際に通勤・通学需要を見てみる

・9月15日(木) 624M 長野発(7:50) 小諸着(8:50)

しなの鉄道の中で相対的に大きな需要がある、長野 - 小諸間について、そ  
の需要を探ってみた。中でも長野方面からの列車で最も通学需要がありそう  
なもの(他に途中までならば長野発(8:03) 戸倉着(8:27)がある)に乗って  
みることにした。なお、ここでは通学以外の乗客を「一般客」とする。

**始発・長野駅** 人口 35 万人の長野市の中心駅。長野新幹線、長野電鉄と  
連絡する。しなの鉄道は通常 3 両編成で運行するが、この列車は 6 両編成で  
運行される。しかし、それでも座席はほぼ埋まり、立っている乗客もいた。  
乗客の 8 割から 9 割は高校生だと思われる。

**安茂里 ~ 川中島 ~ 今井** 降りる人はほとんどいないが高校生が各駅で 10  
人程度乗車する。

**篠ノ井** ここから、しなの鉄道の線路。まとまった人数が乗り降りする。  
結果的に乗客数の増減はない。

**屋代高校前** 2001 年開業の新駅。千曲市内に入る。屋代高校生と思われる  
数十人が降りる。乗車は少ない。

**屋代** 屋代南高校の最寄り駅。長野電鉄に連絡する。同じく、多くの高校  
生が降りる。乗車も多く、一般の乗客も増えてきた。

**戸倉** 車両基地がある。降車は少ない。乗車が数十人、半分以上は一般客である。

**坂城** ここから坂城町。坂城高校最寄り駅。石油用の貨物線があり、1日2往復の貨物列車が運行している。高校生が大勢降りる。乗車は数十人程度で、高校生が多い。

**テクノさかき** 99年開業の新駅。近くに工業団地、テクノセンターがある。乗車、降車ともに少ない。

**西上田** ここから上田市である。上田西高校最寄り駅。オイルターミナルが隣接しており、篠ノ井から1日2往復の貨物列車が運行している。高校生が大勢、降りる。改札口がかなり混雑しているようだ。車内は全員が座って、なお座席が余っている。

**上田** 沿線最大の都市。上田城の城下町でもある。人口は12万人。上田高校、その他多くの高校の最寄り駅。長野新幹線、上田交通（現上田電鉄）別所線と連絡する。新幹線開通にあわせて、駅前が整備された。残っていた乗客が一般客も含めてほとんど降りる。車内はガラガラである。

**信濃国分寺** 02年開業の新駅。駅の手前が信濃国分寺史跡公園になっている。乗車は少し、降りた人はいないようだ。

**大屋** ここまでが上田市内。乗り降りともに少しずつである。

**田中** 旧東部町。現在は東御市。小県東部高校最寄り駅。駅前に温泉施設「ゆうふる田中」が整備されている。しなの鉄道では一部を除く各駅から往復乗車券と入場券を割引してセットで販売している。車内にいた高校生が降りる。残っている乗客はかなり少ない。

**滋野** 湯の丸高原方面の入り口。乗り降りともにとても少ない。このあたりから回りに見える住宅が少なくなってくる。既に車内は上田からはローカル線の趣である。

**終点・小諸** 東信の中心都市のひとつ。駅に着く直前に懐古園（小諸城址）が右手に見える。河岸段丘の上に市街地があり、高低差がある。小諸以東の列車は、後続の長野発（8:17）小諸（9:20）軽井沢着（9:44）までなく、また小海線もこの列車に接続するため、乗り継ぎ客は見られず、ほぼ全員が小諸に用事があるのだと思われる。小諸 - 軽井沢間は全線を通じて、乗客は少ない。中間駅では乗り降り客はいるかいないかといった程度である。

以下にしなの鉄道内各駅の1日あたり乗降客数を示す。

篠ノ井	屋代高校前	屋代	戸倉	坂城	テクノさかき
2272	1250	4913	3632	2115	970
西上田	上田	信濃国分寺	大屋	田中	滋野
2119	12101	981	2798	2642	914
小諸	平原	御代田	信濃追分	中軽井沢	軽井沢
3463	137	1273	357	903	2118

表 2-2-23 各駅の1日あたり乗降客数(2004年度)(「会社概要」より作成)

### (3)第三セクター化が地域にもたらした影響

新幹線の開業により、上野から信越本線を経て長野へ直通していた特急「あさま」が廃止され、同時に信越本線横川 - 軽井沢間がバス転換された。それにより、東京と長野方面を直接結ぶ鉄道は長野新幹線が担うことになった。新幹線はおおむね旧信越本線に沿うように走っているが、東信の都市のひとつである小諸は通らずにその南方の佐久平(佐久市)を通った。そのことが小諸市に与えた影響を小諸駅乗降客数と小諸駅からほど近い観光地である懐古園の入場者数を挙げて考えてみる。

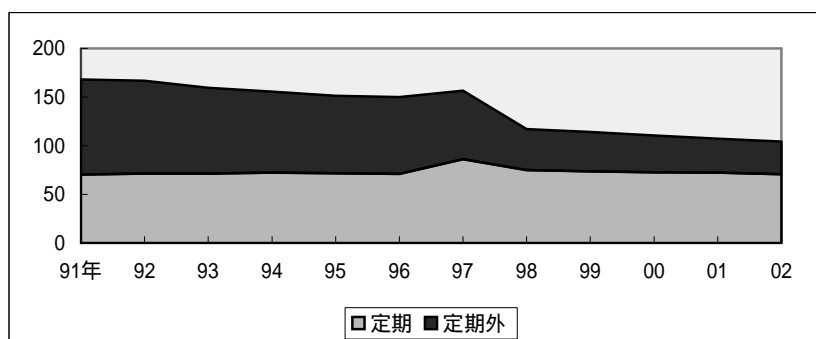


図 2-2-24 小諸駅年間乗降客数(単位万人)

(「統計小諸」(小諸市役所総務部企画課)より作成)

以上のように利用者数は開業の97年を境に激減し、中でも定期外利用者の落ち込みが目立つ。しなの鉄道は定期利用者のローカル輸送に専念し、小諸駅は通勤・通学者中心の駅になったといえる。

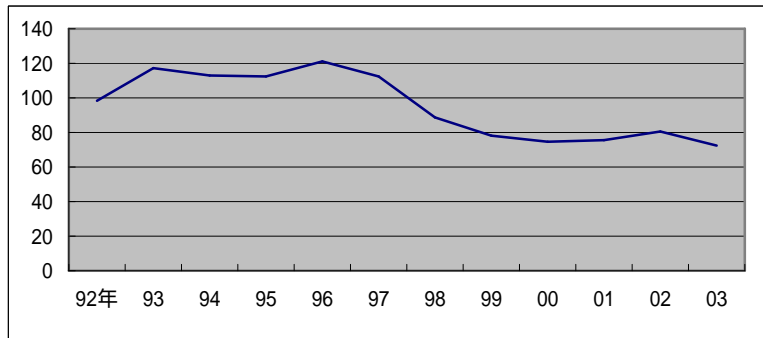


図 2-2-25 懐古園年間入場者数(単位万人) (「統計小諸」より作成)

懐古園は小諸城址を整備したもので天守閣は焼失しているが、公園内には藤村記念館をはじめ小山敬三美術館、徴古館、郷土博物館、動物園、遊園地など数多くの文化施設が点在している。そのほか、二の丸の石垣には若山牧水歌碑が、千曲川を望んでは藤村詩碑があり、多くの人を訪れる。年間入場者数は200万人を越えていた時期もあったが、82年に有料化された(各施設の入場料は共通料金となったが園内に入るだけで散策料がかかるようになった)こともあり、100万人台になったとはいえ、小諸観光の中心と言える。しかし、ここを訪れる人もしなの鉄道開業の頃を境に大きく減少した。もとより、軽井沢や別所温泉などという更に有名な観光地、温泉地へ行く途中の短期間の通過型の観光客が多かったという事情があり、その上、新幹線の開通とそのルートから外れたことで、首都圏からの観光客が大きく減少したことが想像できる。しかし、新幹線によって、首都圏からのアクセス時間自体は短縮している。そこで、温泉などの他の観光地もアピールし、小諸自体の魅力を増すことでことができれば、滞在型の観光客を増加させることができるかもしれない。

#### (4) しなの鉄道から地域への働きかけ

ここでは、しなの鉄道から地域への働きかけについてみる。

##### 新駅の設定

開業当初から地域から要望が出ていた新駅設置を現在までに3箇所行っている。各駅ともに一定程度の利用者があり、新駅はある程度の成功と言える。なお、用地、設置費用などは地元が負担している。また、この先5年の設備投資計画の中に、戸倉 - 屋代間と田中 - 大屋間への新駅設置を含んでおり、09年までの完成を目指す。



## 長野電鉄との連携

現在、しなの鉄道は長野電鉄に乗り入れを行っていないが（国鉄から急行が乗り入れを行っていた時期もあった）夏から秋にかけての週末に、長野電鉄と連携して、臨時快速を運行し、避暑地、リゾート地として有名な軽井沢と葛飾北斎と栗菓子で知られる小布施を、屋代において短い待ち時間で結んでいる。また、軽井沢ゾーン（軽井沢、中軽井沢、御代田、小諸）と小布施ゾーン（松代、須坂、小布施、信州中野、湯田中）の各駅を乗り降り自由区間とする、往復フリーパス切符を販売している。

## サポーター制度

2002年7月より、しなの鉄道では沿線住民に鉄道に対する関心を高め、愛着を持ってもらうために、会員制で車両保守費、線路保守費の一部を年会費として払ってもらう代わりに、その個人あるいは法人名を車両内や駅構内の枕木に掲示するサポーター制度を行っている。車両に関するものはトレインサポーター、線路に関するものはレールサポーターとそれぞれ呼ばれている。会員は毎年、会員証とともに観光案内や沿線情報誌の送付などのサービスを受けることができる。会員数は個人、法人合わせて、レールサポーターが約80人、トレインサポーターは100人を超える。



図 2-2-26 車両内の掲示（トレインサポーター）

## (5)長野県のしなの鉄道に対する考え方

長野県は資本金のうち75%を出資する最大の株主である。その長野県にしなの鉄道に対する考え方を聞くことができた。その要点は以下の通りである。前述のとおり、しなの鉄道は通勤、通学、特に高校生による通学利用を多く担っている。そのなかで現在、次項で述べるように鉄道の財政状況は厳しくなっているが、採算が取れなくても、廃止やバス転換を検討する余地はなく、

県民の足として、とりわけ車を利用できない年少者、高齢者のために維持していかなければならないと考えている。また、初期投資の103億円の事実上の債権放棄を含む支援と鉄道側の自助努力しだいで十分、黒字化は可能であるという認識を持っており、これからもサポートしていく体制はできている。また、一部には103億円の債権放棄を非難する論調もあるが、県の説明としては、他の並行在来線転換型の第三セクター鉄道では地元自治体が初期投資費用を肩代わりしている。そこで長野県も、その返済を免除することで他の第三セクター鉄道を持つ自治体と同じ立場になるということである。

・2003年度末時点

しなの鉄道 資本金 23 億円 累積赤字 28 億円 **固定資産 135 億円**

**減価償却費 15 億円**

...固定資産が現在の価値よりも過大に評価されている状態。従来、営業黒字を達成しても、この減価償却費により赤字転落が続いていた。

・2004年度

①長野県がしなの鉄道に対する103億円の債権を株式化する

資本金 23 億円 126 億円

...減損会計<sup>2</sup>による特別損失に備えて、資本を強化する。

しなの鉄道の固定資産を減損会計で50億円に圧縮

**固定資産 135 億円 50 億円 減価償却費 5 億円 2 億円**

**特別損失 85 億円**

...固定資産を圧縮したため、減価償却費が小さくなる。

・2005年度

85億円の特別損失と18億円の累積赤字と資本金103億円を相殺

資本金 126 億円 23 億円 特別損失 85 億円 0 億円

累積赤字 28 億円 10 億円

...長野県に対する債務はなくなり、さらに債務超過の状態から脱する。また、減価償却費の圧縮により、黒字が出やすい会社になる

表 2-2-27 長野県の減損会計による財政支援の流れ

<sup>1</sup> 減価償却費...有形固定資産の経年による価値の減少分を毎期ほぼ一定額ずつ損失として計上すること。固定資産が多いほどその費用も大きくなり、決算を圧迫する要因になる。

<sup>2</sup> 減損会計...固定資産の現在の価値が簿価よりも下回っている場合、差額を損失として計上して、簿価を減額すること。

### (6)しなの鉄道の経営努力と財政状況

開業当初の見通しでは、11年目に単年度黒字化を、23年目には累積赤字解消を達成する見込みだった。しかし、実際は述べてきたように利用者数は伸び悩み、また、運賃は5年毎の引き上げで最終的には当初の2倍程度への値上げを見込むという、やや現実離れした設定を行っていたこともあり、01年度には24億円の累積赤字を抱え、債務超過に陥った。また、07年度から県に対する初期投資の返済が始まる予定で、もし返済が始まれば、経営状態は極めて危険な状況になるところだったが、前項のとおり、返済は免除され、累積赤字も減少する見通しである。しかし、あくまで県の財政支援は自立経営を援助するためのものであり、自力による単年度黒字化は必須である。そのため、しなの鉄道では新駅の設置などに加え、経営努力として、ワンマン運転区間（開業当初はワンマン運転なし 軽井沢 - 小諸間に導入 現在、上田まで区間延伸）を全区間に広げることを計画し、人件費の削減を目指す。そのほかライナーや快速の増発による速達性の強化や、バリアフリー化を含む駅の改修など検討している課題は多い。

### 3.展望

現在、しなの鉄道は多額の累積赤字を抱え、厳しい経営状況にあるといえる。しかし、今まで述べてきたように沿線の潜在需要は決して小さくなく、経営努力をもってすれば、黒字化を実現できる素地はあると言える。そうするために必要なことはサービスの向上や沿線住民の関心を喚起することなど様々だが、簡単でないにしても実現可能なことであろう。また、並行在来線転換型特有の問題として、初期投資が巨額であることがあるが、このしなの鉄道のケースは、結局は沿線自治体の支援が必要であるということを示しているといえるだろう。第三セクター化直後は、自治体は鉄道を経営したことがないのでどうしても経営努力が不足し無駄ができてしまうが、それを克服できれば他の第三セクター路線よりは恵まれた環境にあると言え、健全な経営を目指すことはできるのではないだろうか。