

大糸線利用促進輸送強化期成同盟会
第2回振興部会 会議録（要旨）

日 時	令和4年9月26日（月） 午後1時30分から（終了：午後4時35分頃）
場 所	大町市役所 西庁舎2階 西会議室
出席者	部会員 21名（うちWeb参加2名）／28名、 JR西日本金沢支社 3名（オブザーバー）、事務局
会議内容 〔資料〕	<p>(1)部会の運営について</p> <p>(2)大糸線に係る地元自治体等の取組状況／利用促進・活性化の取組について</p> <p>①大糸線利用促進・活性化の取組について … 資料1 資料2 資料3</p> <p>②大糸線の現状及び活性化事業の取組等について … 資料4</p> <p>(3)国の動向について … 資料5</p>

■協議事項（進行：糸魚川市 五十嵐振興部会長）

(1) 部会の運営について（確認事項）〔説明：事務局〕

- ▶ 会議形式について
 - ・会議への出席は、対面での出席を原則とし、やむを得ない場合はオンライン参加可とする。
 - ・部会員本人が出席できない場合は、代理出席を可とする。
- ▶ 報道機関対応、会議録の公開について
 - ・会議資料は、会議開始時に報道機関へ配布。
 - ・会議録は、部会長市の糸魚川市HPで公開する。各自治体へはリンクを貼っていただくなど協力を依頼。
- ▶ 振興部会の方針
 - まずは大糸線の利用促進・活性化策について、優先して進める。

(2) 大糸線に係る地元自治体等の取組状況/利用促進・活性化の取組について

①大糸線利用促進・活性化の取組について〔説明：糸魚川市、小谷村〕… 資料1 資料2 資料3

I 大糸線をめぐる現状と課題〔資料1〕

II 利用促進・活性化に向けた取組方針〔資料1〕

《質疑等》なし

III 利用促進・活性化の取組事例

○糸魚川市、大糸線活性化協議会の取組状況〔資料1〕

○小谷村における大糸線の現状及び取組(案)〔資料2〕〔資料3〕

〔補足〕

- ・小谷村は一番関連のある自治体であり、私ども住民が問題意識を持ち皆で考えなければならない。生活利用はほぼないに等しい状況。利用者を増やすために行政だけでなく村民も巻き込み議論を始めている。小さい村だからこそ個々の意見を出しやすいし、聞きやすい環境にある。地域がある程度一体となって取り組む姿勢を出さなければならない。我々は問題提起をしながら、色々な方に意見を伺う形で進めている。
- ・行政主導ではなく、民間から推薦いただいた事業者等を集め、皆が問題意識を持っていこうという形でスタートしたのが小谷村大糸線振興会議。
- ・今年2月の報道では、廃線とは言っていないが住民はそう感じる報道であった。今まであって当たり前のもを見つめ直すきっかけになっている。きっかけの一つとして振興会議を設置し、進め方を模索しているところ。村民の自主的な活動も生まれてきており、このような環境を作っていくことも目的であった。振興会議で後押ししていけるよう会議を進めたい。

・やるやらないは別として、いろんな意見が山ほど出ている。傍から見れば一過性のものではないかとの意見もあるが、そういったことも積み上げながらやれることをやっていきたい。難しいのは、松本～糸魚川が一つのラインということ。小谷村だけでやったところで全体としてやらなければいけない活動というのも意見として出ている。

《質疑・意見交換等》

J R西：糸魚川市をはじめとする取組、小谷村の活性化の取組、非常にありがたく思う。できる・できないはあるが、交流人口の拡大に資する沿線地域の活性化の取組は我々も目指すところ。引き続き一緒に取り組ませていただきたい。小谷村については住民の皆様と対話の機会を頂戴することができた。一部の方にはびっくりされた中身もあったかと思うが、現実を見つめていただいた上で、地域の皆様に一人称で考えていただける機会をいただけたことは大変ありがたく思う。

長野県：長野県の森林税の事業について少し説明したい。森林を活用することによる観光地の魅力向上の事業で、実施主体は市町村。北アルプス地域振興局へ申請が必要となるが、活用するようであれば交通政策課としてもサポートしたい。

新潟県：小谷村からアイデアも出されたが、各市町村ともこれらを参考としながらできることから幅広く取り組むことが大事。

糸魚川市：小谷村の振興会議は、いつぐらいを目途に結論というのはあるのか。

小谷村：まだ目標がしっかりと定まっていない。まずは住民に問題意識を持って欲しいと思いスタートした。結論ありきでやっていることではない。疲弊している村が大糸線という一つのテーマを基に色々な形で交わる機会を設けるという形では上手くいっているかもしれない。

部会長：小谷村が大糸線に関して良い面も悪い面も含めて捉えていただけるのは良いことではないか。

ハード整備に関しては、糸魚川市も頸城大野駅から平岩駅までの各駅にパークアンドライドの駐車場をJ Rの協力を受け整備させていただき、この駐車場を使い新幹線を利用する方もおり、大糸線の駅と集落が離れている場所が多いため大変好評をいただいている。J Rには当時前向きに取り組んでいただいた。

大町市：南小谷駅の管理については、どのような体制になっているのか確認したい。

小谷村：南小谷駅はJ R東日本が管理。バスやタクシーが止まる場所も全てJ R東の敷地。村の土地は駅周辺にはない。J R西とは相互協定のような形で行っており、基本的には全てJ R東が管理する。J R西は列車を乗入れているだけ。

J R西：境界駅についてはどちらかの会社が管理することになっている。南小谷駅はJ R東が管理する。乗務員は列車の安全等管理のため列車の中で待機するのが基本。

安曇野市：J R西との意見交換会の中のサイクルトレインの記述（小谷村 資料2）について、活性化に向けては非常に有効だと考えるが、これに対して「人手やコストが掛かるため、現状の大糸線では常設は難しい。」との回答がされている。具体的にどのくらいの人手とコストが掛かるのか教えて欲しい。

J R西：サイクルトレインは月に数回実施させていただいている。通常は1両で運行するが、サイクルトレインの場合は後ろに1両増結し、一般車両とサイクルトレイン専用車両で運行する。一般のお客様が乗降する車両のため、油などでシートを汚さないようにするなどの一定の処置や、列車の振動でお客様に怪我をさせるということはあってはならないため、つり革などに自転車を固定し運行をしている。駅にもよるがホームに自転車を持った方の誘導や、列車に自転車を固定させていただく案内も必要。車両についても増結という形で通常と異なる運用の手配が必要となる。イベントは精一杯努力しているが、これを常時すべての列車でとなると状況によって通常のお客様に迷惑が掛かったり、駅の階段などで自転車を落としてしまうリスクがあったりと、様々なことを考慮すると常設での実施は難しいと説明をさせていただいている。

設備を設けることは可能だと思う。糸魚川駅はエレベーターが整備されているため自転車を乗せるルートに関してもエレベーターで移動が可能。ホームもフラットでリスクが少ない。南小谷駅に関しては階段でなければ列車に乗れない状況があり、全てお客様に任せて良いかという我々はそこまで割り切れていない状況。また、自転車を置くスペースを設けようとするれば、お客様の座席を減らすことになる。1両運行が基本であり、

シーズンによって多くのお客様に利用いただくというケースがあるため、その方々を立たせてまで自転車のスペースを共有すべきかどうかというのは悩ましい。

東日本も共通のルールであるが、輪行バッグという形で自転車を分解して袋に入れていただければ、自転車の持ち込みは当然対応できる。エリアによってだが、組み立てるスペースも駅で拡充させているエリアもある。観光で訪れた方に一時的に自転車を楽しんでいただく面で言うと、サイクリング用自転車のレンタルや電動自転車をレンタルする等、色々な取組をしているところもある。またご紹介できれば。

部会長：特に大糸線の南小谷-糸魚川間はサイクリストにとっては鬼門であり、車を運転する立場から言えばあのトンネルの中を自転車で走られると非常に危険に感じる。自転車ごと列車に乗りたいとの一定のニーズが見込まれる路線に対して、利用促進という部分でJR西の協力をいただきたい。

JR西：いただいたご意見を参考にしっかりと取り組みたい。9月10日にサイクルトレインを行ったときには、募集はかけたものの利用は限定的であった。この手の利用促進策を議論していくには手段ありきではなく、利用ニーズやマーケットを踏まえ、どの程度の効果が見込まれるのか、或いは施策が持続可能なものか等、そのような視点も含めて議論が必要だと思う。まずは現在、月2回程度のサイクルトレインを実施しているので、その中で課題の洗い出し等を進めさせていただきたい。

IV 部会員への協力依頼事項〔資料1〕

(1) 取組事業シートの作成

(2) 教育活動等での大糸線活用の働きかけ

○利用促進・活性化事業の実施スケジュール／取組状況イメージ

《質疑・意見交換等》

部会長：既にいろんな取組をさせていただいているが、やはり夏から秋に事業が偏っているため、日程調整ができる余地があれば相談をさせていただきたい。シートに記入する目標値は列車の乗車数が一番であるが、例えばフォトコンテストのように沿線から写真を撮ることも大糸線を盛り上げる取組であるため、何人くらいが訪れるかについて記入いただき、シートは経済団体、観光団体、JR西からも提出していただきたい。小谷村では既にかんがりのアイデアが出ているため、それらも紹介していければと思う。

新潟県：教育目的の利用は、可能な限り載せていただきたい。また、シートの目標設定は、なるべく明確に月別に書くとかできれば良いと思う。

長野県：目標を持って取組を進めることは大事だが、均一に書くことは難しいとも感じる。イベントによっては月ごとに出せないものもある。

沿線一体となって取り組める事業は同盟会の事業として検討するとあるが、予算編成のスケジュールもある。当初予算でいくのか、補正でいくのか認識を合わせた方が良い。予算がなくとも行える事業もある。そのような事業であれば直ぐにでも取り組める。

松川村：村としては大糸線の利用促進について教育委員会に打診している。例えば4年生全員が学習見学に行くとすると100人弱になるが、1両編成で、乗り継ぎでは南小谷駅で1時間半待つことがあり、学校側が学習させてあげたいと思ってもなかなかうまくいかず不採用となってしまう。そういった場合について臨時列車等の対応は可能か。

JR西：臨時列車を設定するのは設備的には難しく不可能に近い状態。新たに臨時の列車を設定して対応するというのは致しかねる。一方で多くのお客様が見込まれる状態で、事前に申し込みいただければ可能な限り増結などの対応はさせていただく。

我々も交流人口拡大に向けた取組をしていない訳ではなく、新幹線車内に置いてある西Naviという雑誌において、グリーンシーズンやスノーシーズンのご当地、沿線の魅力を発信させていただき取組を行っている。コロナ前は地域の皆さんと一緒にイベント的な動きもさせていただいた。我々としてはできることをしっかりやらせていただきたい。

一点お願いであるが、利用促進・活性化事業の実施スケジュールにある事業の検証・見直しについては、今

和5年から早速進めていただきたい。

部会長：接続改善については、我々も常々お願いしているがなかなか難しい。

松川村：1クラスで行くのか、3クラスで行くのかで先生の負担も変わる。ここでダメだと言われたら教育委員会へ話をしてもおそらく通らないだろう。増結についてはいつ頃までにプランニングをして提案すれば良いか、その期間等を教えていただきたい。

J R西：増結の手配については3か月前に提案いただきたい。勝手ながら時刻をみながらプランニングしてみたが、例として大町だったら11時16分発のあずさだと8分の待ち時間で繋がる。あずさが止まらない駅をどうするかという議論はあるが。普通列車であっても南小谷駅で40分少々お待ちいただくことになるが、1時間半というのは朝の一番悪いタイミングの話。帰りはどのタイミングでも良いはずなので、糸魚川15時13分発の列車でも16時49分発の列車でも東日本の列車とすぐ接続をしているので、できないことに注目するのではなく、できることも合わせて考えていただければと思う。

松川村：増結は3か月前との話も聞けたので、議論できる余地はあると思う。

小谷村：シートの記載に際しては、自分たちでダメだと思うと前に進まない。自分たちがやるという気持ちでJ Rに投げかけていくことが必要。全部ダメと言われる可能性もある。ハードルが高い。

小谷村観光連盟：事例として説明させていただくが、10月、11月に村民をターゲットに大糸線を知ってもらう機会を作ろうと思っている。内容的には10時の列車に乗り11時30分頃糸魚川に着いて、2016年にあった大火の復興の様子など街中の様子を見てもらおうと企画しているが、10時の電車にはツアーが多く入っており予定が組みにくい状況にある。3か月前であれば増結も可能との説明があったが、実際に人が集まるかも分からない中、どうしようか考えている。

小谷村：一生懸命やっても一両編成で座れない。それを何とかするのが同盟会や活性化協議会。このままでは平行線のまま。J Rができませんばかりだと水の泡になる。今回のシートに関しては、できる・できないは別として、やれる方向を考えていかなければならない。

観光協会や観光連盟がツアーを入れるとそれだけで30人からの席が埋まってしまう。J Rは大量輸送と言うが全然なっていない。現状で本当にお客様のためを思った事業をやっていないと。

安曇野市商工会：現在、期成同盟会に所属し負担金を納め事業に協力をしているが、既存の事業を記載すれば良いのか、それとも新たに商工会として単独で活性化に向けた事業を計画していれば記載すれば良いのか。なければシートの提出は不要か確認したい。

部会長：既存で取り組んだ事業も新たな目標値の設定があるため記入いただきたい。また、新たな事業やこういう事業をやってみたいというものがあれば提案いただきたい。既に取り組んでいる事業も記入していただくことで他のメンバーにも知ってもらうメリットもある。

V 大糸線全線開通65周年記念事業について

〔事業概要〕

- ・11月26日（土）に、えちごトキめき鉄道リゾート列車「雪月花」の大糸線への乗入れ運行を実施。
糸魚川～南小谷間を雪月花、南小谷～長野間をリゾートビューふるさと、長野～糸魚川間を北陸新幹線に乗車いただき、糸魚川発着で一周できる二つのリゾート列車で繋がる企画。
- ・期成同盟会と活性化協議会が連携して実施する。皆様には、駅や車内でのおもてなしのご協力をお願いしたい。詳細については、今後調整させていただく。
- ・ツアーの募集は、本日、振興部会終了後16時にプレスリリースする。販売は10月3日（月）から。

《質疑・意見交換等》

部会長：J R東、J R西、えちごトキめき鉄道に協力いただき、リゾート列車同士が繋がる旅が実現した。

大町市：リゾート列車同士が繋がるのは初めて。当たり前でできる事業ではない。

糸魚川市：雪月花の大糸線乗入れは今回4回目。今回初となるのはリゾートビューふるさととの接続。また、糸魚川発着で一周できる企画であること。南小谷の駅では約40分間雪月花とふるさと、あずさが3本揃い、鉄道

ファンにとって魅力的なものと思われる。

小谷村：南小谷駅にはお客様が全部集結し混雑が予想される。代行バスや村営バス、ホテルバスも入ってくるが、そこを整理しながらブースを用意したいと考えており、J R 東とも協議している。沿線自治体のゆるキャラに参加してもらおう等、関係自治体にも協力をお願いしたい。

部会長：鉄道のお客だけでなく、見に来てくれるお客も大事にしないと地域は盛り上がっていかないと思う。

②大糸線の現状及び活性化事業の取組等について〔説明：J R 西金沢支社〕…資料4

〔冒頭〕

第1回振興部会での説明に続き、より線区の実態に理解を深めていただくため、利用状況の推移や沿線の状況、地域と一緒に推進してきた活性化の取組、また、地域の皆様の利用実態や移動ニーズについて説明し、併せて鉄道の特性や掛かる費用等についても説明させていただきたい。決して地域に押し付けるための議論ではなく一緒に課題解決に向けて取り組みたいという考えである。

〔補足〕

自動車を中心とした今の利用形態、それを取り巻く環境により大きく利用が減少している。今後も更なる人口減少等が見込まれる中、線区の特性の違いや移動ニーズ等を踏まえながら地域の皆様とまちづくりに合わせた、今よりも利用しやすい最適な交通体系を作り上げていく必要があるという課題認識を持っている。大量輸送という観点で鉄道の特性を十分に発揮できていないと考えられる線区については、このまま当社単独で維持運営していくのは非常に難しい状況。国の有識者検討会の提言にも出されているが、地域の将来と利用者の視点に立ちクロスセクター評価等の手法を用いながら、データとファクトに基づき地域にとって意義があると確認できれば、一般論としてだが上下分離などの具体的方策を議論することで持続可能な路線としていくことも可能ではないか。そのためにこのメンバーで協力・連携させていただくこともあるのではないかと考える。

今後の議論の進め方については、鉄道の特性や大糸線の費用構造に関する説明をさせていただくと共に、沿線の公共交通について自治体から説明いただくなど双方で現状を持ち寄り、地域の公共交通全体を俯瞰して課題を共有することが必要ではないかと思う。観光利用が非常に多いということも分かっているので、広域でのニーズやそういう勉強を我々もしっかりしていきたい。

公共交通としての大糸線の役割などを地域の皆様と確認させていただいて、地域の振興や未来に資する持続可能な路線としての方策と一緒に見いだしていきたい。決して持続可能な路線としての方策議論というのは地域の活性化を阻害するものではないと考えている。地域の活性化が持続可能な路線としての方策を導くこともあれば、逆に持続可能な路線としての方策をきっちり考えていくことが将来の地域課題の解決にも繋がる。相互に左右するものだと思う。きちんと向き合っていただけるよう我々もしっかり説明を果たしていきたい。

小谷村、糸魚川市には沿線の公共交通の現状や収支構造等の説明も次回お願いしたい。双方で地域全体の課題を共有しながら、特定の前提を待たず地域の未来に資する持続可能な路線としての方策について幅広い議論を続けてまいりたい。

《質疑・意見交換等》

大町市：J R 西が管轄する大糸線各駅及び乗車する利用者人数の積算方法を確認したい。これはJ R 西の乗車券売上人数か。それとも青春18きっぷなどJ R 東や東海等、他社の売上人数も含まれているのか。

J R 西：発売データの統計を基に算出するが、自社以外にJ R 6社共通のものがあり会社間精算といった形で割合に応じて精算する。割合の基準は決まっており、発売データに比率を掛け線区の利用状況や収入を算出している。

大町市：駅の利用者は毎日カウントすれば分かる。50人とある利用者は結局曖昧な数字か。

J R 西：労力も必要となりそこまではできない。実際の数とは違うが概ね合致している。

部会長：沿線で乗車に繋がるような取組をしたときに、どれだけの効果があったか。J R からデータは貰えるか。

J R 西：一定の計算が必要なことや会社間の精算行為が発生する状況で、リアルタイムには出すことができない。その都度の効果測定であれば、やはりその場で見ていただく方が正確。

糸魚川市観光協会：根知、小滝、平岩駅の2020年の利用人数が極端に少ないという説明について、糸魚川駅が

2020年は323人となっていて、資料下段の注意事項を見ると2018年以降は北陸新幹線と大糸線の合計を出しているが、改札は分かれているので大糸線だけの数字が出るのではないかと。1日あたり50人以上あれば公共交通の役割を果たせるという説明があったが、少なくとも糸魚川駅では50人以上いるのではないかと。その利用人数はほとんどが白馬や大町から糸魚川駅を利用される場合が多いのではないかと。途中駅の利用は少なくとも大糸線の中になんかの人数が乗っているのではないかと。

J R 西：大糸線に乗り込んでいる方は別の方法での算出となるが82名。その方々の多くが南小谷から通して利用していただいていることも事実だと思う。鉄道の特徴を發揮できると言ったのは一便当たりであり、一つの列車に50人以上乗っていただければおそらくバスよりも地球にやさしいと言えるし、一便あたり50人乗っていただければむしろバスの方が地球にやさしい。そのような趣旨で説明をした。

小谷村観光連盟：最近、大糸線を利用しているという話を聞くが、4～6月の輸送密度や利用実績はどうなっているか。また、乗車人員の推移で糸魚川駅だと323人という数字が出ているが、推定値だとすると実際323.0のように小数点以下が出てくるはずだが、そこら辺の細かい数字はどうなるのか。

J R 西：輸送密度に関しては我々2府16県にまたがり運営しているので、ここだけ特別に四半期に1回お出しするということは控えさせていただきたい。小数点の話もそうだが、もう少し俯瞰的に見た議論をさせていただいているという認識。あまり議論に差がないことであればこのような形でご了承いただきたい。

小谷村観光連盟：小数点がどうこうではなく、数字のカウントに対して皆が不信感を持っているのではと感じた。この部分は推定値で、この部分は全体像だから関係ないとの説明では理解し難い。先ほどの輸送密度についても出すことができないとの説明であるが、特別な理由というのはこのような場が特別なのではないかと。

J R 西：現場の肌感覚も含め南小谷～糸魚川間の利用は実は伸びている。おそらく今見ている数字より実際は乗っているはずという感覚をお持ちだと思う。仮に倍ずれていたとして議論の結論が大きく変わるような状況であれば数字の正確性は必要であるが、そうでなければむしろやらなければいけないことは他にあるのではないかと。仮に平均通過人員がコロナ前で100人でしたというのが、仮に200人降りて来ていたとしても、この鉄道の特徴が發揮できていない状況や今の厳しい大糸線の状況に変わりはない。数字の精緻さが必要ならばそこは労力をかけないといけませんが、大きな判断の中であまり関係がないのであれば、それよりもやらなないといけなく、もっと考えないといけなくが沢山あると思っている。

池田町観光協会：以前信毎で、北小谷から大町岳陽高校や白馬高校へ通う生徒の記事があったが、この二人の生徒も定期を買って乗車をしていると思われるが、資料では定期券購入の生徒はない。年数に規則性もない。協議する相手方とすれば誠実性が足りないのでは。大糸線が低迷していることは皆が共有しており、俯瞰的という部分も皆が認識している。（※数字に誤りがあったことから会議後資料を訂正：北小谷駅定期利用2名）

部会長：議論を進める上で信頼関係は必要。委員がこのような感覚を持っていることはJ R も意識してほしい。

新潟県：大量輸送という鉄道特性が發揮されているかどうかについて、各線区の実態が異なる中で、例えば「大糸線なら〇〇人であれば鉄道特性が發揮されている」といったJ R 西としての考えは整理されているものか。

J R 西：輸送密度2,000人/日未満の線区については地域の方と向き合っていただく必要があるとの観点で、4月11日に情報開示をさせていただいた。線区によって移動特性の違いやニーズも全然違う。この点を踏まえ地域と議論していく必要はあると思う。J R は情報が少ないとの話もされるが、できることは限られていることを理解していただきたいし、この数字だからこうしたいということを押し付けるつもりもない。地域の特性や鉄道の意義について伺いながら、未来に資する形を議論していきたいという考え。

(3) 国の動向について〔説明：長野県〕… 資料5

資料は国土交通省が設置した有識者検討会の提言について、概要としてHPにアップされているもの。

《質疑・意見交換等》

部会長：国が有識者を集め検討会をリードし提言書をまとめたが、国で示された検討会なり提言というのは、ほぼそのままの形で実現していくものなのか。

長野県：現在、有識者の提言を受けて国が制度設計をしているところ。入口出口の財政的な支援についても年末の予

算編成の中では検討していくということだが、実際は内容が見えていないという状況。

部会長：国の提言に対しておかしいのではないかと言うチャンスはあと少ししかないということを、今一度認識いただきたい。私共も国交省の鉄道局に出向き、糸魚川市の考え方を伝えたり、新潟県の要望に同行したり行政としてやらなければいけない行動はやっていきたい。提言書にはかなり厳しいことも書いてあるが、これが国のスタンスだと思う。

(4) 次回の協議事項について〔部会長〕

- ・説明のとおり取組事業シートの記載をお願いしたい。シートを取りまとめ次回振興部会でお示しする。
- ・沿線一体となって取り組むことが可能な事業については、事務局や両県、JR西を含めた中で事前に協議した上で、第3回振興部会において提案をさせていただきたい。

《全体を通しての意見・感想等》

池田町観光協会：結果うんぬんではなく、地域の方々に納得・理解をしていただくことも重要。但し月1回となると日程調整なども大変ではと感じる。また、もう少しテーマを区切ってグループで頻繁に議論できれば。観光であれば大町市が事務局のゆう浪漫委員会の活用や、小谷村のアンケートを基に議論を行うことはどうか。

部会長：活性協では糸魚川～大町までとか、ゆう浪漫には新潟県が入っていない。全体を負担する振興部会のネットワークは重たくなってしまふとの指摘はもっともだと思う。進め方に関しては相談させていただきたい。

JR西：今2,000万円の収入に対して6億のコストが掛かっており、それに関してもう少し説明する必要があるとの意見を皆様から何度かいただいているため、今回は可能であればその説明をさせていただきたい。また、利用者数の点で沿線の方々の利用のニーズもさることながら、旅行客の広域のニーズについても深掘りする必要があると考えている。広域での移動ニーズといった点に関しても少し勉強させていただき、何らかのデータやファクトを示していきたい。交通というのはあくまでも都市の装置の1つでしかなく、大糸線に特化した議論も当然必要だが、取り巻く沿線の公共交通の状況も必要。糸魚川市や小谷村に大糸線以外のものも含め今の公共交通がどのような構造になっているのか、利用の推移、実態がどうなっているのか、或いは可能な範囲で収支についても説明をお願いしたいと考えている。

部会長：公共交通という観点だけではなく福祉的な観点等を盛り込んだという大前提で数値を示すことは可能だが、鉄道よりも安くできるのではないかという使い方は今のうちからしないようにお願いしたい。

JR西：そのようなためにやるものではない。大糸線の役割等を早く皆様に見いだしていただく必要があるというのが私の一番の心配事。公共交通はいわゆる民営でやる限り一定の採算性が必要になる。今のような厳しい状況でどんどん効率性を追い求めてしまうと、それは県民の幸せと合致しないのではないかと。そのためには利便性を追求しないとイケない。追求するために事業者の自助努力と公共の補助という形では成り立たない。公共がいくら補助しようとも効率性というのは常に求めてしまうため、単なる補助では効率性から利便性へのシフトができない。先ほど説明いただいた国の動きともかなり密接にリンクしている。まだ事項要求であることに対してどうやって自分たちの色を付けていくのか。そういうことを真剣に考え始めているエリアもある。そういった中でこの地域をどうしていくのか。本当に結論ありきでも特定の前提を持っている訳ではないので、地域の未来に資する方策を見いだしていけるよう、力を貸していただければと考えている。

長野県：鉄道特性に対する考え方について、4月11日に公表された輸送密度2,000人/日が基準とのことだが、JR西区間の大糸線が2,000人/日を越えた年はない。最高が1992年の1,282人/日となっており、最初から鉄道特性を発揮できていなかったということになる。JR西には大糸線の鉄道特性について整理をしていただけると有難い。

部会長：今回この部会を課長レベルで組織したのは、少しでもネットワークを軽くしようということ。内容自体非常に重いものばかりで、理事者に報告しながら臨んでいる。ここ半年が勝負というつもりで取り組んでいただきたい。本日は長時間ありがとうございました。