

大糸線利用促進輸送強化期成同盟会  
第3回振興部会 会議録（要旨）

日 時	令和4年12月23日（金） 午後1時30分から（終了：午後3時30分頃）
場 所	大町市役所 西庁舎2階 西会議室
出席者	部会員 17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）利用促進・活性化の取組について</p> <p>ア 取組事業等の確認について … 資料1-1 ～ 資料1-5</p> <p>イ 情報発信の強化について … 資料2</p> <p>（2）大糸線沿線の活性化および持続可能な路線としての方策検討について … 資料3</p> <p>（3）沿線の地域公共交通について … 資料4 資料5</p>

■協議事項（進行：糸魚川市 五十嵐振興部会長）

（1）利用促進・活性化の取組について〔説明：糸魚川市〕

ア 取組事業の確認について

▶ 取組事業〈実施予定〉年間スケジュール 資料1-1

部会員へ調査依頼を行った各団体の利用促進・活性化に向けた取組事業を取りまとめたもの。

…全46事業について報告・提案がされた。資料1-4

- ・各団体が従前から実施している事業や実施に向け具体的に進めている事業で、目標とする参加者数、利用者数、予算等を記載している。
- ・事業実施に向け予算措置等の準備をお願いするとともに、目標として掲げた参加者数、利用者数の達成に向けご尽力いただきたい。

▶ 取組事業〈提案〉年間スケジュール 資料1-2

新規事業を記載。提案事業としてまとめたもの。実施にあたり実施主体や経費負担等の検討が必要。

▶ 取組事業〈イメージ〉年間スケジュール 資料1-3

・資料の黄色部分は、実施に向け進めている事業。（資料1-1に記載）

年間で見ると秋に事業が集中し、冬は事業が少ない傾向にある。

・資料の赤色部分は、新規の提案事業。（資料1-2に記載）

▶ 取組事業〈イメージ〉年間スケジュール（沿線一体事業提案） 資料1-5

資料の赤色部分（19事業）のうち、4事業（中央緑色部分）を沿線の一体的な事業として優先的な取組を検討したい。

○SNSによる大糸線魅力の情報発信

資料2で説明。

○糸魚川～信濃大町間の乗降調査（長野県提案）

・利用促進を進める上で基礎データとして必要と考えるが、実施主体や経費負担については今後協議が必要。

○モバイルスタンプラリー（安曇野市提案）

・スマホを活用し、沿線駅や観光スポットを回遊してデジタルのスタンプを集め、スタンプ数に応じて抽選で地域の特産品等をプレゼントする。

・提案では9～11月に予定をされているが、事業の少ない冬期間を含め実施を検討したい。

○糸魚川シーフードトレイン（白馬村提案）

・コロナ禍前に実施していたシーフードシャトルバスの列車版。冬期の外国人観光客等に大糸線を利用していただき、糸魚川市まで足を延ばし市内での飲食を促す。（糸魚川市から白馬方面への利用も検討。）

・実施に向けては糸魚川市、白馬村、小谷村をはじめ、沿線地域の観光団体等とも協議をしたい。

○優先的に取り組むとする4事業以外にも、小中学校での利用促進など貴重な提案があるため、利用促進を進める中でしっかりと検討をしたい。また、事業の実施に際しては経費が発生することから、経費の負担についても検討をお願いしたい。

《質疑・意見交換等》

新潟県：各団体から多くの提案がありうれしく思う。新潟県としても連携して取り組みたい。実施する事業についてはしっかりと成果を挙げることが必要だと思うし、効果検証の上、翌年度以降の取組に活かしていきたい。国検討会で示された基準の1,000人というのがメルクマールで、そこに向けてどうしていくか、という点も議論していかなければならない。まずは一生懸命事業に取り組むことが重要。

更なる数字の積み上げに向けて、閑散期、利用の少ない時期の一層の利用促進について、引き続き議論していきたい。大量輸送という鉄道特性が発揮されている状態は、国が1,000人としている。そこを目指すのであれば、まだまだ努力が必要。当然予算措置も必要となるが、来年度早々は厳しくてもまずは足元を固め、その上で予算措置を検討していく必要がある。

積み上がった数字の合計は8万人で、1日に均すと230人弱。1,000人を目指すならならこの4倍必要。積み上げをどのようにするかという手法の議論、数字をどう考えるかという議論もしていきたい。

長野県：数字的な部分では、現在あまり利用されていない状況の中、一気に輸送密度1,000人/日まで増やすことは現実的ではない。一步目をどう踏み出すか。まずは動き出すことが大事。まずはカンフル的な取組で人を動かしながら、次のステップとして継続的に利用いただくことを考えていくことが良いのでは。

部会長：数値目標に関しては、国の検討会での1日1,000人 年間36万人に対し、資料1では7万人としているが、この数字を達成できなければその先はない。

J R 西：利用促進についても地域のご意向として受け止め、可能な限り連携して精一杯取り組みたいと考えている。一方、国は1,000人/日を目安として輸送密度を示しており、我々としては輸送密度2,000人/日が鉄道の特性を発揮できるラインとして示している。大量輸送という観点で鉄道特性が十分発揮できていない線区を当社単独で維持していくことは困難。大糸線に関しては利用促進だけを持って鉄道特性を発揮できる状態にすることは難しいと感じる。利用促進の取組と並行して地域課題である持続可能な路線としての方策について議論・検討をしていく必要がある。

部会長：持続可能な方策検討は振興部会の主題ではあるが、まずは利用促進から始めたい。議論を深めるための基礎知識として、本日も方策検討を議題とした。

資料に記載の事業は予算が関係するが、まず黄色部分の事業は確実に進め、赤色部分の4事業については令和5年度から実行できるよう考えている。承認をいただければ振興部会として期成同盟会へ報告したい。一つ一つの取組について検証が必要となるが、数値目標についてどのようにカウントするかなど手法等について次の振興部会へ提案したい。費用についても期成同盟会を通じて相談させていただくこともあるかと思う。

学校行事については期成同盟会で実行することが難しいと思われるため、ぜひ各自治体が教育委員会へ働き掛けをしていただきたい。

イ 情報発信の強化について

▶ 大糸線の魅力の情報配信の強化 資料2

《質疑・意見交換等》

糸魚川市：週2回定期配信とあるが、大糸線沿線の様々な団体から掲載の要望を受けた場合、直ぐに対応できる体制になっているのか。

糸魚川市(事務局)：週2回の定期配信については市内の映像業者へ委託することを前提にしているが、別に糸魚川市の地域おこし協力隊が随時配信を行う体制にしている。

糸魚川市：SNSは即時性が一番大事。できる限りフレッシュな情報を掲載できる体制をとっていただきたい。

部会長：JRでの広報も協力をお願いしたい。

J R 西：新幹線の西N a v i や京阪神を含め、様々な媒体を活用しご当地の魅力を発信させていただいている。今月

号にも糸魚川から大糸線沿線の魅力を紹介させていただいているので、機会があればご覧いただきたい。  
部会長：これからの情報発信のあり方については、JR西だけでなく東も含め発信ができるよう検討をしたい。

## (2) 大糸線沿線の活性化および持続可能な路線としての方策検討について〔説明：JR西金沢支社〕資料3

〔冒頭〕

これまで大糸線の現状や利用ニーズ、特に沿線にお住まいの方々の移動実態についての説明ともに、鉄道の特性や費用構造について説明をさせていただいた。今回は、観光利用が多いことから、観光利用者の広域移動に関するニーズや大糸線の費用構造について説明をしたい。

本日は糸魚川市や小谷村からも域内交通の現状や収支構造等について説明をいただけることになっており、具体的な交通体系に関して双方向の幅広い議論ができればと考えている。

〔補足〕

- ・収支については関係の皆様と更に深掘りさせていただき、問題点を共有していただく中で持続可能な公共交通を模索していくことが課題。
- ・我々が単独で維持していくことは非常に困難。例えば上下分離等の様々な事例やパターンの研究、シミュレーションを行い、地域の皆様が納得していただけるバランスの取れた出口、あるいは公的負担や利用者負担等の役割分担、責任分担を含めた議論が必要になってくると考える。
- ・この先の議論を更に進めていくためには、地域の皆様としても線区の価値や役割、社会的意義をしっかりと見いだしていただき、地域の振興や未来に資する方策を考えていきたい。

《質疑・意見交換等》

大町市：資料の8～9頁では糸魚川や小谷、白馬の説明がされたが、大糸線は松本まで一本の線であるため、安曇野や松本まで広域的な観光資源についても考慮すべき。また、インバウンドの人数は入っているのか。

部会長：JR西から申し出があった際も同盟会長からは大糸線全体で考えなければ意味がないと、松本まで含め議論を開始した。5頁でも白馬までの記載しかないが黒部ダムやわさび園、松本城など有名な観光地が沿線にはある。これが南小谷以北に波及していないのは接続の問題もあるのでは。あずさに接続している便としていない便では4～5倍の開きがありそれを証明する資料ともなる。南小谷と糸魚川間だけで鉄道の特性とはならない。

新潟県：大糸線の費用構造について説明があったが、6億6千万円の費用詳細を、我々が実感として理解できるレベルまで落としていただけるとありがたい。JR西の区間が他の在来線と接続していないために費用が掛かっているのか等も気になる部分。他の線区とも比較して大糸線の費用構造はどうなのか。また、今後の活性化にも関わってくる話だが、「鉄道特性を発揮できていない」とする目安が2,000人/日未満である根拠、「少なくとも開業当初の輸送密度である987人/日にまで持ち上げる必要がある」と主張する根拠などをご説明いただきたい。

JR西：線区の費用構造については、真摯に向き合っている沿線関係者に対して特別に記載した内容であることはご理解いただきたい。大糸線は弊社の線区と繋がっていないため割高になっているのではどの部分では、公表数値からも分かると思う。更に豪雪地帯の運行で除雪費用等も他の線区より掛かる。また、大糸線に専属する社員数は30人以上が必要で、賃金だけで2億円を超えてしまうことは分かっていると思う。

大町以南の観光地については、北陸や関西から来る利用者を踏まえればもう少し大きく見込むことはできるが、一方で関東から来る利用者ではあまり期待できない。波及効果の大きいエリアを含めた資料としている。

鉄道の特性については、重厚長大な設備を持ちながら拠点間を少ない乗務員で大量に乗客を運ぶところにある。場合によっては1,000人近い乗客を一度に運ぶことができる。そのために専用の軌道を持ち特別な安全管理を行い運行する。大量輸送ができて初めてCO2の削減などメリットに繋がる。大糸線の現状としては場合により0人とか1人乗車もあり、大きな列車よりタクシーの方が環境にやさしいと言えるケースもあるのではないかと。大量輸送量の観点から輸送密度2,000人というのは一つの目安と考えている。

長野県：利用ニーズとして説明された数字については、実績データに基づいたものであり、これからの観光誘客施策と利用促進策を我々が頑張れば、この数字は増やしていくことができるという前提があるものと認識している。

細かい部分の話をする、中部圏から糸魚川への移動者や、あずさで来て南小谷を経由して糸魚川へ抜けていく方々、あるいは北陸新幹線から南小谷を経由して松本まで通過していく方々等、おそらく数字には含まれていないのではないかと。居住地の内訳をみてもインバウンドが含まれておらず、またインバウンドについては輸送密度のカウントがどのようにされているのか分からない部分が多い。

部会長：このような話題については時間を掛け、論点を整理した上で議論していくことが必要。今後の進め方については事務局や両県等とも相談しながら進めたい。JR西が言う一定の前提とは何か、都合の良い数値を積み上げているのではないかと等、いろんな見方もできる。深掘りは必要。

糸魚川市観光協会：観光利用やインバウンド利用を増やさなければならないと思うが、観光協会でも秋にツアーを計画し、その際旅行会社が利用するのは糸魚川発の8時54分から遅くも15時13分発の間の時間帯に集中する。我々が先に予定を押さえたため小谷村でも計画していたが予定を組むことができなかったということがあった。観光利用ではこの時間帯が限界であり朝や夕方、夜に観光で利用することは厳しい。観光誘客には努めていくが、やはり朝夕の時間は地域の方々にいかに利用していただくか議論が必要。

安曇野市観光協会：沿線周辺の人口を考えると地域での恒常的な利用は減少していくことも分かる。いかに外からのお客を呼び込み乗車人数を増やしていくかに尽きるが、目的がなければ来てくれないため、どのような目的でお客を増やすのが重要。いかにこの地域に来たくなる、或いは来てみたいと思わせるようなコンテンツ作りが必要だと思う。JRの協力は勿論必要であるが、民間のエージェントや観光団体等が連携していないと、JRだけでは難しいとも感じる。

### (3) 沿線の地域公共交通について

#### ○ 大糸線沿線の地域公共交通の現状〔説明：小谷村〕 資料4

〔補足〕

村営バスの一番のメインは南小谷駅。駅へはJR東の本数が多いことからJR東の時刻に合わせてながら、JR西の列車にも乗れるよう時刻を組んでいる。先日のファンミーティングでも小谷村のバスは全ての列車に繋がっているとの意見を頂戴したが、駅で降りたお客が小谷村内では利用できる形となっている。観光で来る方はチェックインに合わせて午後2～4時に来るケースが多い。また、あずさの乗車、下車に合わせて利用する方が多いため、このような時間帯は村営バスも混雑する。

#### ○ 大糸線沿線の地域公共交通の現状〔説明：糸魚川市〕 資料5

〔補足〕

糸魚川市では国の活性化再生法に基づき、平成28年度末に「糸魚川市地域公共交通網形成計画」を作成。将来に亘り維持できる公共交通を目指し、鉄道を重要な幹線と位置付けバスの見直しも実施している。

《質疑・意見交換等》

JR西：糸魚川市の公共交通については、糸魚川市の交通会議の委員でもあるため大糸線の結節等を含め配慮していただいていることは認識していたが、今回の小谷村の説明においても大糸線のダイヤを意識した運行がされており感謝している。一方で利用状況は厳しい状況であると感じる。もっと組み合わせることでそれぞれの相乗効果が発揮できるのでは。以前、富山市の北側に位置する富山港線の運転士をしていたことがあり、当時並行してバスが運行していたが富山市の施策として並行するバスは極力なくし、列車からバスでいろんな場所へ行くことができるようバス体系の見直しが行われた事例もあるので、そのような勉強も今後できればと思う。とは言え厳しい状況であると受け止めさせていただいた。

大糸線は観光利用が多いと説明をしたが、観光客に利用いただけるよう登山客も含めフォローいただいているとの話もあるので、コラボさせていただきながら全体の底上げに繋げていけるよう一緒に取り組みたい。このような取組と並行し、地域公共交通の持続可能な方策について何とか見いだしていけないか、この先の議論の中で相談をさせていただきたい。

部会長：本日は、まずJR西のエリアである小谷村と糸魚川の状況を説明したが、利用促進のための二次交通としての観点では考えていかなければならない内容であるため、引き続き内容を加えていくか又はテーマを絞って全

体的な議論としていくか、振興部会役員において相談し部会員へ提案をしていきたい。

大町市：沿線の活性化を図るという部分では鉄道ばかりでなく、二次交通も大変重要な要素である。本日は小谷と糸魚川に説明を受けたが、やはり松本までの沿線を含め、例えば白馬や穂高、松本など主な駅からの二次交通についても部会員で情報共有し、様々な事業を一体的に取り組むことが必要。

#### (4) 次回の協議事項について

事務局：1月から開始するSNSの情報発信の状況や、本日、協議いただいた沿線一体で行う事業の実施に向けた検討状況等について報告できればと考えている。

部会長：現状の深掘りについてはかなりやれたと思うが、次回に向けてどのような方向で進めるか。今回の3回目を終え振興部会として同盟会長へ中間報告することを考えている。

JR西としては第4回目に向けてどのような意向があるか、発言があれば適切な表現でお願いしたい。

JR西：開催時期については、2月中旬までには実施をしていただきたい。地域交通に関する議論は待ったなしの状況。大糸線の現状についてはこれまで様々な説明をさせていただいたが、大糸線そのものを活用してどのようなことができるか、そのような話にも繋げていただきたい。交通に関しては様々な協議会等で発言させてもらっているが、交通はあくまで都市の装置であり、地域のまちづくりの観点から様々な線区の価値や役割、社会的意義等を見いだして、その上で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の検討が必要と考えている。大糸線が大事だという地域の思いは、我々も精一杯受け止めさせていただいている。当社単独で維持していくことが難しい状況の中、利用促進だけを持って鉄道の特性を発揮できている状態にすることが難しいのであれば、例えば次回以降は、上下分離等の様々なパターンや方策に関してシミュレーション等してみることはどうかとも思う。一足飛びにそこまで進めるつもりもないが、その上で様々な役割分担や責任分担について具体的な議論に繋げていければと考えている。公共が交通機関に対してお金を出さないというところはこの手の議論はそぐわないが、それらも含めているんな議論が必要だと思うため、そのような観点で特定的前提を持たず幅広い議論をさせていただければと思う。

部会長：JR西の発言からしても今後の方向性は非常に重要となる。同盟会長や両県、JR西も含めた中で相談させていただき、2月の振興部会が開催できるよう進めたい。

しかしながら本日提案した取組事業を確実に実行していくことで、低迷している利用状況を少しでも右肩に上がるよう努力することを意識しなければならない。

小谷村：皆さんにも考えていただきたいが、我々もいろんなことに取り組み大分分かってきたが、乗客の流れは通り抜けの方が多くのではないかと感じている。沿線自治体に着地してもらうことは当然やるべきことだが、資料では白馬や小谷、糸魚川を終着点としてしか考えていない。我々も実際に調査してみなければ分からないが、乗客の半分以上は通り抜けではないだろうか。何故ならあずさに乗車するため。例えば北陸から東京へ行くとか着地は松本かもしれないが、そのような需要は凄くあるのでは。そこを伸ばしていく路線ではないかとも思う。資料の図では小谷や白馬が活性化しなければと思われるようなイメージであるが、鉄路は全国を繋ぐためのもので、ここだけの問題ではないと思う。

今回、活性化協議会で交通費の9割を補助する事業を実施し、糸魚川から数百人が利用、白馬からも数百人が利用をしたが、南小谷で降りる方は非常に少ない。観光地がない訳ではないが、どうしても小谷村は通り抜けの地域となっている。小谷村も300万とか400万とか出しているが、JR西の運賃以外で白馬村には100万円以上落ちている。糸魚川にも150万とか200万円落ちている。このような経済効果は凄くあると思うが、松本や甲府、金沢等が凄く経済効果があるということが分かる方法があって、この路線は必要だということが言えるような議論になれば良いと思う。もう少し広域的に考える必要があるのでは。

部会長：糸魚川では数年前に乗降調査を行ったが、南小谷で乗車した方は途中降りずに糸魚川まで来て新幹線等に乗り、逆も南小谷で改札を出ることなく次の目的地へ向かう。そのような路線を地域だけで維持するかどうか、これは国に対して申していくべきことであるが、地域に対してどれくらいの価値があるかというところを何とかやっていきたいと思うが、乗客の行き先や目的まで調査して初めてニーズにマッチした施策が打てる。費用が

必要になるが、長野県提案の乗降調査についても進めたいと思う。

大町市：我々はこれから利用促進の取組を進めるところ。一部会員としては、まだ現状認識も十分できているとは言えない。また、沿線の自治体によっては温度差もあると感じるが、沿線の活性化という部分では我が事として、これだけの日本屈指の財産をいかに活かしていくかが重要。まだまだこれからであると思う。

J R 西：調査に関しては我々としても協力させていただきたい。利用促進に関しても否定するつもりは全くなく、しっかりと取り組んでいきたい。一方でそれだけでは地域課題の解決には繋がらないということも、この場の皆さんは分かっていると思う。そのような観点で並行して進めていただきたいとあえて発言させていただいた。ご理解いただきたい。