

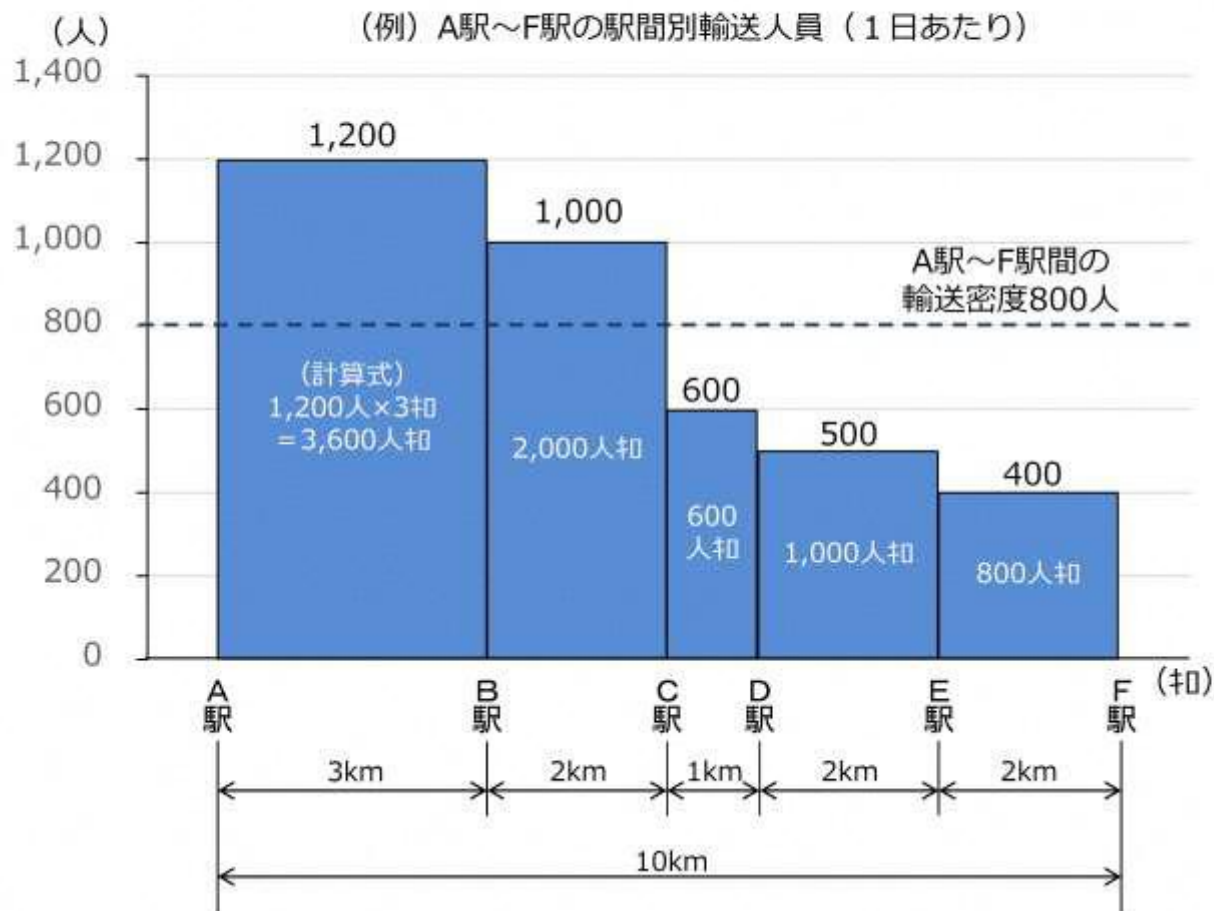
第3回 振興部会 資料

～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～

- 第2回振興部会でのご質問等に関する補足 [スライド1～4]
- 観光利用者の移動ニーズ [スライド5～9]
- 鉄道の特徴と大糸線の費用構造 [スライド10～12]

1. 輸送密度（平均通過人員）

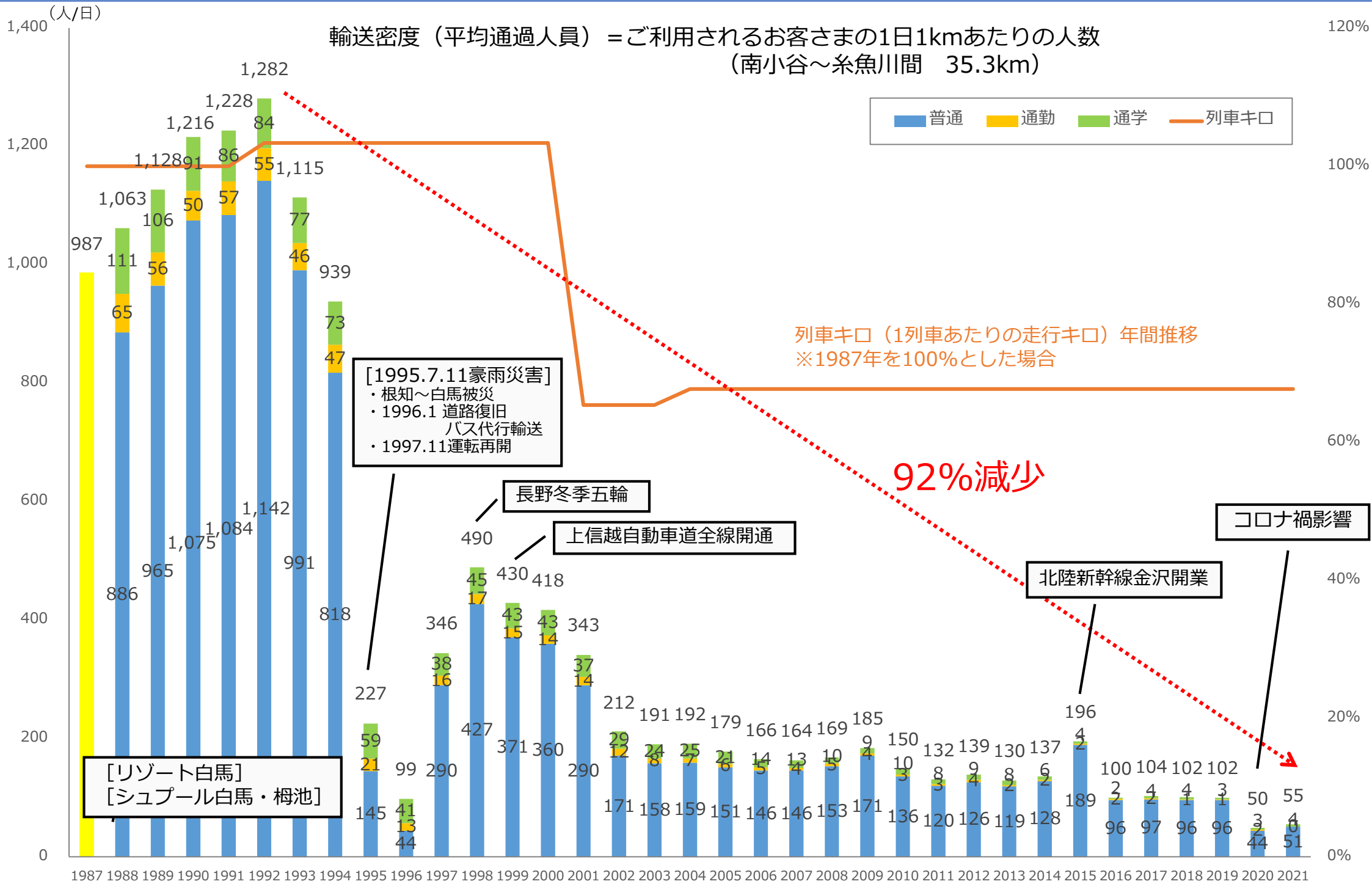
- 線区全体のお客様のご利用状況には、駅間ごとに凹凸があるのが一般的
- この凹凸をならした、区間全体の1日1kmあたりの平均人員



2. 駅別乗車人員

- 当該駅より列車に乗車する1日あたりの平均人員

当社が所有する発売実績などのデータに基づき、一定の前提を置いて統計的に算出しているもの



年度 (西暦) (和暦)	糸魚川			姫川			頸城大野			根知			小滝			平岩			北小谷			中土			
	普通	定期	合計	普通	定期	合計	普通	定期	合計	普通	定期	合計	普通	定期	合計	普通	定期	合計	普通	定期	合計	普通	定期	合計	
昭和62	1987	913	1,123	2,036	3	10	13	37	125	162	43	98	141	20	40	60	84	44	128	38	23	61	35	34	69
昭和63	1988	1,121	1,098	2,219	10	4	14	23	116	139	25	102	127	13	47	60	75	45	120	31	27	59	31	34	64
平成元	1989	1,005	1,043	2,048	8	4	12	21	105	127	20	102	122	12	39	51	68	42	110	30	21	50	31	33	64
平成2	1990	918	1,052	1,970	12	4	15	26	103	129	19	93	112	11	31	42	72	35	107	26	18	44	20	27	47
平成3	1991	898	1,046	1,944	15	2	17	25	101	126	19	89	108	10	29	39	72	33	105	26	15	41	23	26	48
平成4	1992	876	1,071	1,947	18	4	22	23	101	125	17	85	102	8	26	34	75	35	110	22	16	38	18	17	35
平成5	1993	843	1,047	1,890	7	5	12	9	86	95	7	84	91	3	20	23	66	30	96	6	16	21	6	17	24
平成6	1994	827	1,037	1,864	7	7	14	9	84	92	5	69	74	3	20	23	63	31	93	11	10	21	6	16	22
平成7	1995	747	1,032	1,778	4	5	9	6	89	95	3	57	60	2	18	20	15	11	26	2	3	6	2	5	7
平成8	1996	746	943	1,689	1	3	4	3	72	75	2	40	42	2	14	17	1	3	3	0	5	5	0	1	1
平成9	1997	691	863	1,554	2	5	7	2	70	73	4	34	38	2	12	14	8	5	13	2	6	8	1	3	5
平成10	1998	668	815	1,484	4	14	17	3	69	72	3	42	45	1	7	8	42	10	52	3	10	13	4	5	10
平成11	1999	652	854	1,506	4	13	18	4	71	75	3	37	39	1	7	8	36	7	43	3	6	9	3	6	9
平成12	2000	615	858	1,473	4	16	20	4	70	74	3	41	44	1	7	8	36	7	43	3	6	9	3	6	9
平成13	2001	598	853	1,451	6	17	23	4	66	70	4	28	32	2	7	9	46	8	53	3	10	13	3	5	9
平成14	2002	564	798	1,362	3	3	6	4	49	53	3	14	16	1	6	6	22	10	31	2	10	12	2	4	6
平成15	2003	546	756	1,302	4	4	8	5	46	51	4	7	10	1	4	5	12	9	21	2	6	8	2	5	7
平成16	2004	534	737	1,271	3	7	10	3	47	50	2	7	9	1	4	4	10	7	17	2	9	11	2	5	8
平成17	2005	517	745	1,263	3	6	9	2	24	26	2	11	13	1	2	2	8	6	14	1	8	9	2	6	8
平成18	2006	506	678	1,183	2	4	6	3	10	13	1	9	10	1	1	2	8	5	12	2	9	10	2	5	7
平成19	2007	496	624	1,120	3	2	6	2	14	16	2	10	11	1	1	2	7	3	10	1	5	6	2	6	8
平成20	2008	503	589	1,093	2	2	5	2	11	14	1	7	8	1	1	2	7	1	8	1	6	8	2	4	6
平成21	2009	488	590	1,078	3	3	5	2	10	12	1	4	6	1	1	2	7	2	9	1	5	6	2	3	4
平成22	2010	438	583	1,022	3	1	4	1	15	16	1	7	8	1	1	2	5	2	7	1	2	3	1	1	2
平成23	2011	425	545	970	2	2	4	2	10	12	1	7	9	1	1	2	5	1	6	1	2	3	1	1	2
平成24	2012	425	527	952	3	1	3	2	7	9	1	12	13	1	1	2	7	0	7	1	3	4	1	1	2
平成25	2013	423	517	939	2	1	2	2	4	6	1	13	14	1	1	2	6	0	6	1	2	3	2	1	3
平成26	2014	431	392	823	1	0	2	2	7	9	1	10	11	1	1	2	5	0	5	1	0	1	1	1	2
平成27	2015	410	72	482	4	0	5	6	4	10	5	6	11	2	1	3	8	0	8	1	0	1	2	1	3
平成28	2016	376	74	450	3	0	3	4	5	9	2	4	6	1	1	3	5	0	5	1	0	1	1	1	2
平成29	2017	419	116	536	2	0	2	2	12	15	2	3	5	1	1	2	4	0	4	1	2	3	1	1	1
平成30	2018	427	130	557	1	2	3	1	11	12	1	2	4	1	1	2	3	0	3	1	1	2	1	0	1
令和元	2019	418	133	551	0	1	1	1	12	13	1	2	3	1	1	2	2	0	2	1	1	1	1	0	1
令和2	2020	168	129	296	0	0	1	0	11	11	0	1	1	0	2	2	1	0	1	0	2	2	0	0	0
令和3	2021	203	121	323	2	0	2	2	7	8	2	2	4	2	0	2	2	0	2	1	2	2	1	0	1

※糸魚川駅は2014年度までは北陸本線・大糸線の合計、2015年度以降は北陸新幹線・大糸線の合計
 2015年3月14日以降は旧北陸本線がえちごトキめき鉄道に移管（実績は反映されていない）

調査概要：ご利用が多く見込まれる、2022年10月の任意の1週間を対象に全列車・全区間で乗込み調査を実施

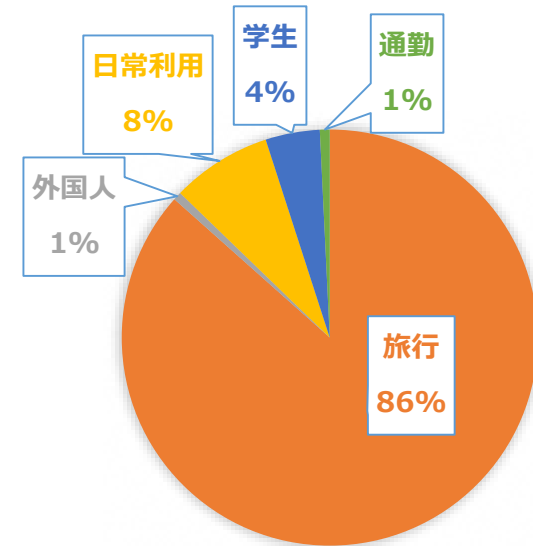
○糸魚川駅発⇒平岩・南小谷駅着

	10月17日	10月18日	10月19日	10月20日	10月21日	10月22日	10月23日	7日間平均
	月	火	水	木	金	土	日	
420/422D	3	2	4	7	2	6	7	4.4
424D	0	0	0	0	0	0	0	0.0
426D	14	11	38	22	24	37	22	24.0
428D	12	10	15	12	20	25	37	18.7
430D	12	34	29	32	33	57	61	36.9
432D	6	19	23	18	46	41	8	23.0
434D	2	5	4	9	14	6	0	5.7
436D	4	5	4	4	7	5	1	4.3
438D	2	0	1	4	1	6	—	2.3
計	55	86	118	108	147	183	136	119.0

○南小谷・平岩駅発⇒糸魚川着

	10月17日	10月18日	10月19日	10月20日	10月21日	10月22日	10月23日	7日間平均
	月	火	水	木	金	土	日	
421D	7	7	7	5	7	1	2	5.1
423D	2	4	6	4	6	10	7	5.6
425D	17	14	13	11	36	27	61	25.6
427D	37	34	58	56	50	72	40	49.6
429D	4	8	8	15	13	31	36	16.4
431D	9	13	19	12	20	41	10	17.7
433D	0	1	5	0	0	0	2	1.1
435/437D	4	2	1	3	8	1	0	2.7
439D	1	1	0	1	0	3	—	1.0
計	81	84	117	107	140	186	158	124.7

○ご利用属性（目視で確認）



大半が観光目的のご利用

注:10/23 雨規制により432D・429D以降は代行輸送を実施(438D・439Dは未実施)

大糸線沿線の主な観光地



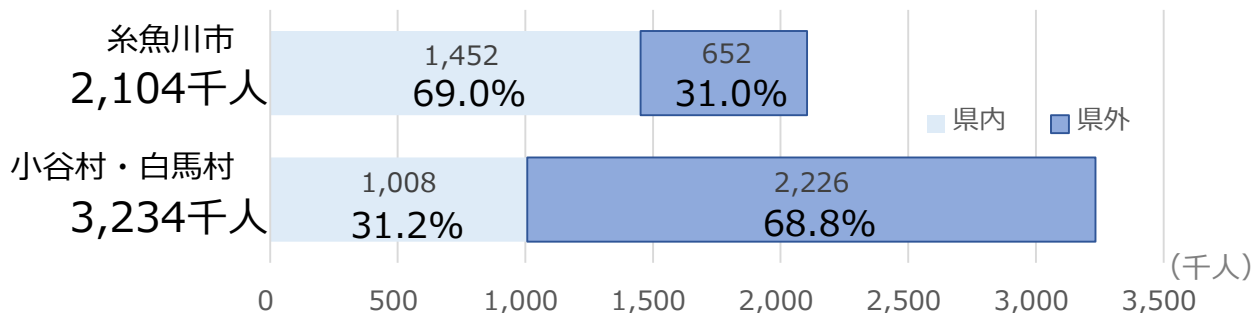
市長村	観光地	観光客数 (2019年度)
糸魚川市	フォッサマグナミュージアム	90,970
	フォッサマグナパーク	—
	ジオパル	335,700
	翡翠園、玉翠園・谷村美術館	20,280
	高浪の池	22,020
	小滝ヒスイ峡	—
小谷村	梅池高原	497,300
	白馬乗鞍	100,500
	白馬コルチナ	198,000
	小谷温泉	19,100
	姫川温泉	8,000
	道の駅おたり	—
白馬村	白馬山麓	2,376,400
	白馬連峰	34,900

沿線には白馬山麓を筆頭に、
観光地が点在しているが、
鉄道から離れているところが多い

※令和元年新潟県観光入込客統計
 ※令和元年度糸魚川市観光統計
 ※長野県令和元年観光地利用者統計調査

糸魚川、小谷・白馬を訪れる観光客は5,338千人/年

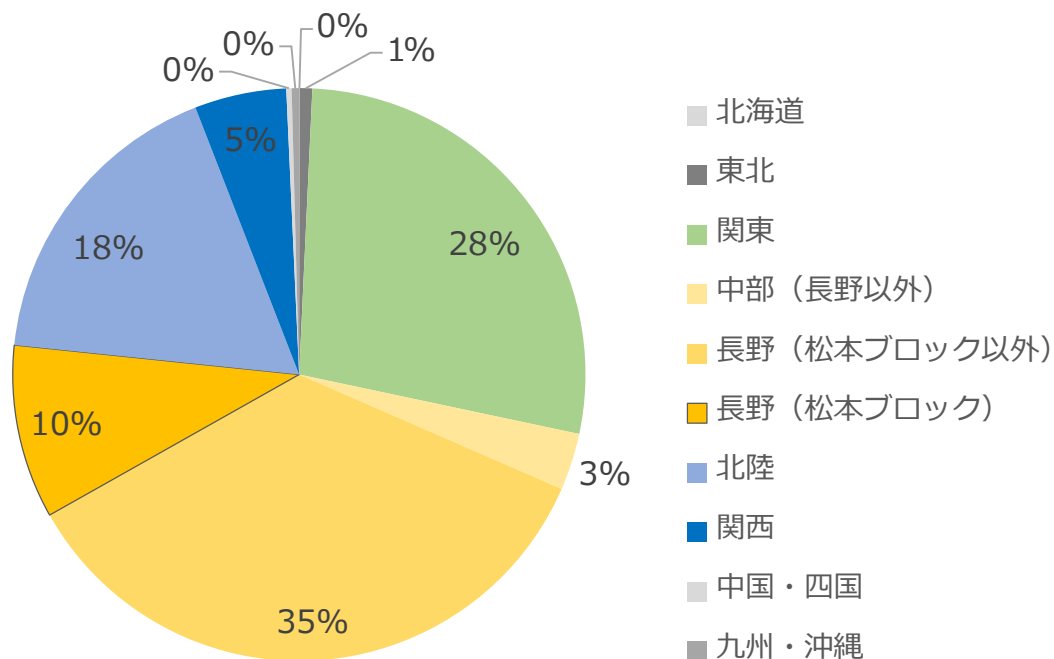
●糸魚川市、小谷村・白馬村の観光入込客数（年間）



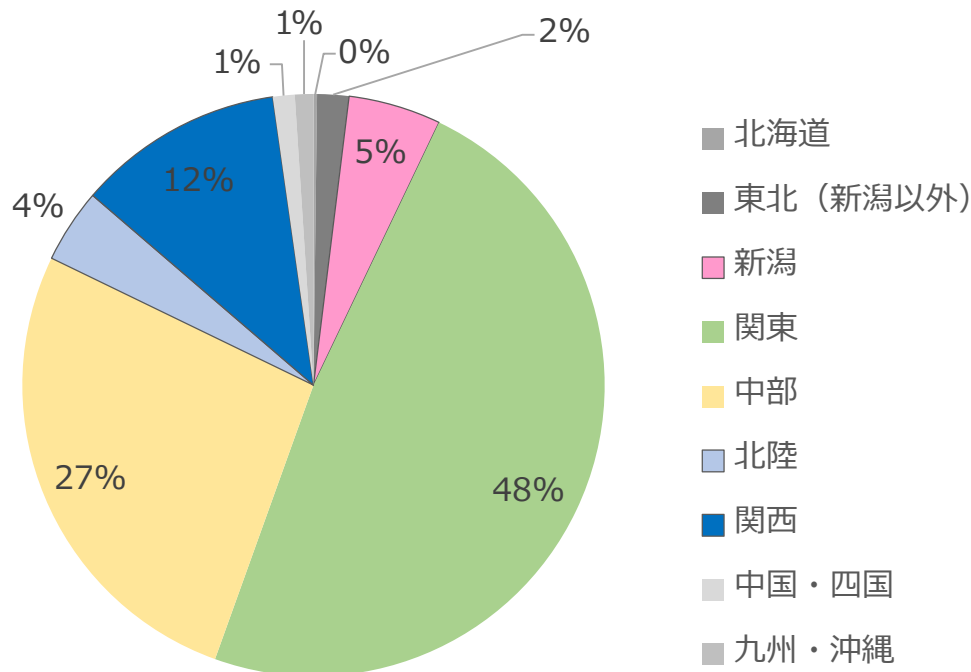
※令和元年新潟県観光入込客統計より
 （糸魚川市の県内・外は上越エリアの比率から算出）
 ※長野県令和元年観光地利用者統計調査
 ※参考値①：松本市4,976千人
 ※参考値②：大町市・池田町・松川村3,690千人
 ※参考値③：新潟県全域73,303千人
 長野県全域86,011千人

旅行者の居住地の約7割が関東や中部で、約2割が北陸や関西

●訪れる人の居住エリア 糸魚川市（上越ブロック）

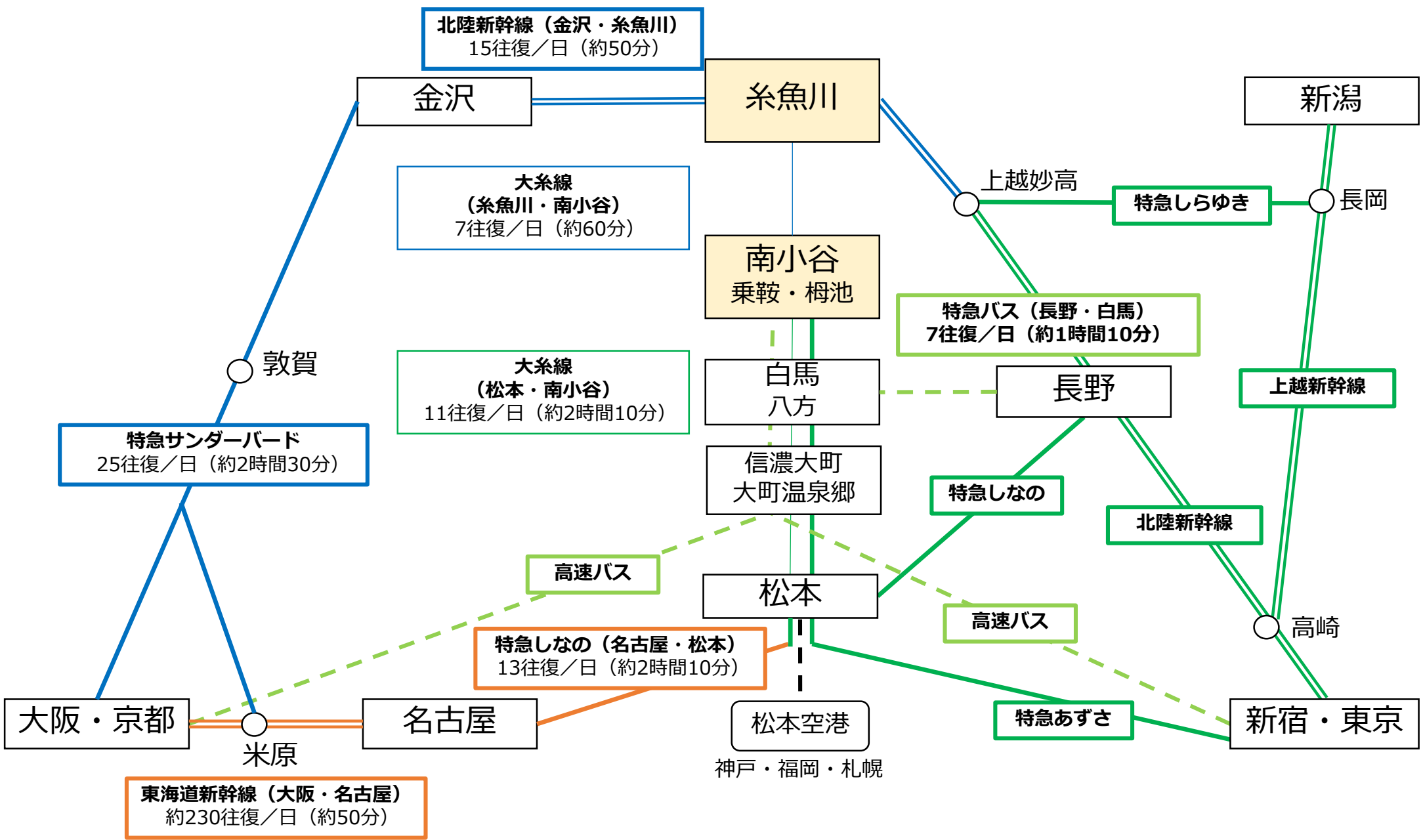


●訪れる人の居住エリア 小谷村・白馬村（松本ブロック）



※全国幹線旅客純流動調査（2015年度）「居住地から旅行先」より（全国207ブロック相互の流動）

関西から小谷・白馬エリアへは、金沢経由と名古屋経由の主に2ルートがある



観光利用者の推計

来訪者のボリュームと居住地、現状の所要時間等の競争力を踏まえると大糸線（南小谷～糸魚川）を利用する観光客は限定的と推計

●大糸線（南小谷～糸魚川）利用の可能性のある移動

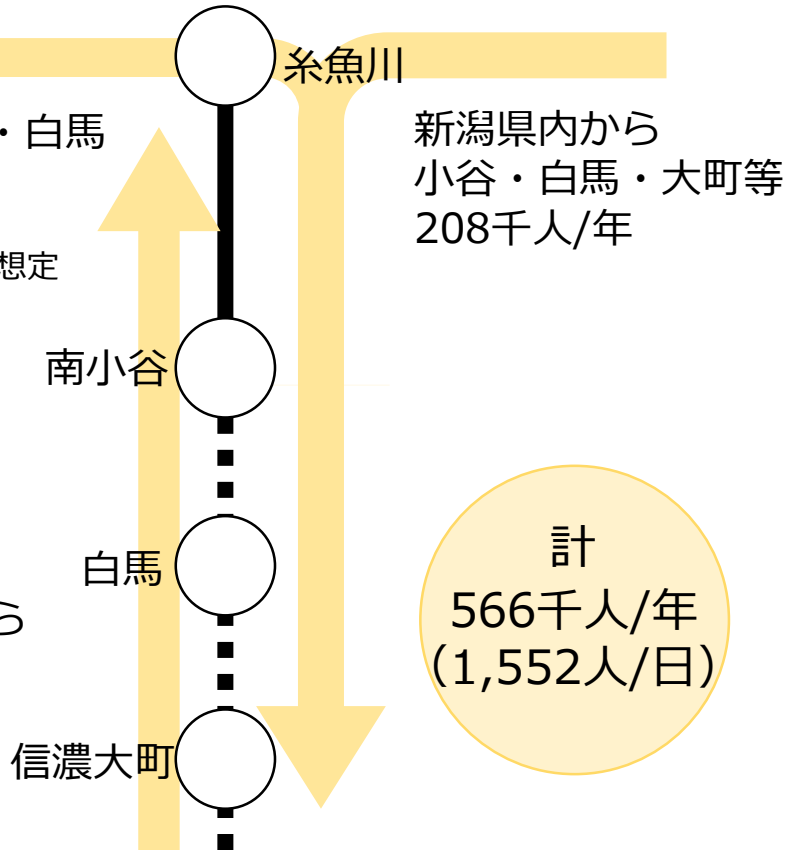
●旅行者の交通分担率

観光客数×旅行者の居住地割合
(南小谷～糸魚川を通過利用しうる方を推計)

北陸から小谷・白馬・大町等
167千人/年

関西から小谷・白馬
128千人/年
※名古屋経由と
金沢経由半々で想定

松本エリアから
糸魚川
64千人/年



交通手段 \ 旅行先	糸魚川 (上越ブロック)	小谷・白馬 (松本ブロック)
航空	0.3%	0.9%
鉄道	19.5%	26.6%
幹線旅客船	0.0%	0.0%
幹線バス	0.3%	3.5%
乗用車等	79.8%	69.0%

※全国幹線旅客純流動調査（2015年度）

計
146千人/年
(399人/日)

上記、交通分担率より
鉄道利用の可能性が
ある人数を推計

※北陸・新潟から大町市・池田町・松川村の観光地への
通り抜け利用も考慮

1.観光客の動向

- ・糸魚川市、小谷村・白馬村を訪れる観光客は5,338千人/年
- ・旅行者の居住地の約7割が関東や中部で、約2割が北陸や関西

2.大糸線（南小谷～糸魚川）の競争力

- ・松本エリアから糸魚川へ移動する場合、関西や北陸・新潟から小谷・白馬エリアへ移動する場合に、大糸線（南小谷～糸魚川）の利用が想定される
- ・関西から小谷・白馬エリアへは、金沢経由と名古屋経由の主に2ルートがあるが、所要時間・料金は概ね同等である【スライド15参照】
- ・北陸新幹線の敦賀開業により、時間短縮効果は見込まれるものの、関西や北陸からの来訪者のボリューム、金沢開業時の実績も踏まえると、現状においては大糸線のご利用に劇的な影響を与えるとは言い難い

観光客のボリュームと居住地域や所要時間等の競争力を踏まえると
現状においては大糸線（南小谷～糸魚川）を利用する観光利用者は限定的と考えられる

鉄道事業会計規則により以下のように仕訳が決まっています。

鉄道事業営業費	
運送費	
線路保存費	有形固定資産運送施設中、電路、車両（線路保存用特殊車両を除く。）及び自動出改札装置等の営業用機械装置を除いた一切の固定資産の維持補修に要する作業費、保線区、営繕区、建築区等工務関係の現業従業員に係る人件費
電路保存費	有形固定資産運送施設中、電路、変電所機械、通信機械及び電路保存用特殊車両の維持補修に要する作業費、電力区、通信区、信号区、変電区等電気関係の現業従業員に係る人件費
車両保存費	有形固定資産運送施設中、車両（線路保存用特殊車両及び電路保存用特殊車両を除く。）の維持補修に要する作業費、検車区、車両修理工場、車庫等車両関係の現業従業員に係る人件費
運転費	列車の運転に要する作業費、機関区、電車区、車掌区等運転関係の現業従業員に係る人件費
運輸費	旅客及び貨物の取扱い、並びに列車組成及び車両の入換えに要する作業費、停車場、営業所及び信号場の業務に従事する者に係る人件費
保守管理費	有形固定資産運送施設の保守の作業管理に要する費用、本社の工務、電気及び車両関係の従業員に係る人件費
輸送管理費	運転及び運輸の作業管理に要する費用、本社の運転及び運輸関係の従業員に係る人件費
その他費用	
案内宣伝費	自線への旅客誘致に関する企画、広告宣伝等に要する費用、本社または旅客案内所の企画、広告宣伝等に従事する職員に係る人件費
厚生福利施設費	住宅施設、医療保険、給食施設、教習所等厚生福利施設に係る費用、厚生福利施設の業務に直接従事する者及びこれらの管理部門の従事員に係る人件費
一般管理費	鉄道事業の運営の全般に関連する総括的業務に係る費用、役員及び庶務、人事、会計、資材、企画等一般管理の業務に従事する者に係る人件費
諸税	
減価償却費	

線路

- ・ 保線 ・ 建築
- ・ 保守土木
- ・ 駅機械システム
- ・ 除雪やメンテナンス



電気

- ・ 踏切設備
- ・ 信号設備
- ・ 列車制御システム
- ・ 照明
- ・ 情報通信ネットワーク



車両

- ・ 車両検査/修繕
- ・ 改造工事



乗務員

- ・ 運転士



駅業務・指令業務

- ・ 接客サービス
(駅共同使用など)
- ・ 列車運行管理
(駅業務全般)



※指令業務は間接経費となります

(単位：百万円)

	2017~19平均
営業収益（運輸収入）	22
営業費用	665
運送費（運行にかかる経費）	507
線路等の保守にかかる経費	272
信号・電気の保守にかかる経費	34
車両の保守にかかる経費	49
列車の運転にかかる経費	122
駅業務にかかる経費	28
その他経費	84
固定資産税	16
減価償却費	67
間接経費	72
保守管理費	21
輸送管理費	51
営業損益	△ 642
収支率（営業収益／営業費用）	3.3%

列車運行経費	約2.0億円
鉄道施設経費 (線路・電気・車両)	約4.6億円

※線区単位ではなく、全体で収支管理しており、共通経費などを線区に対して正確に按分して算出することは難しいため、一定の前提を置いて算出

※間接経費として管理費（金沢支社分のみ）を算出し計上している点が、2022年4月に公表した線区別経営状況と異なる

参考 [スライド7~9] 大糸線ダイヤ (2022年3月改正)

※左欄は着時刻または発時刻、右欄は乗継時分

トキ鉄	直江津方面から	5:57	0:03					7:52	1:02	10:28	0:03	12:57	0:26	15:08	0:05	16:10	0:39	18:20	0:03	19:51	0:20
	富山方面から					6:18	0:04	8:46	0:08	9:48	0:43	13:17	0:06	14:19	0:54	15:26	1:23	18:12	0:11	19:54	0:17
北陸 新幹線	東京方面から							8:43	0:11	10:10	0:21	12:47	0:36	14:28	0:45	16:28	0:21			18:46	1:25
	金沢方面から							8:14	0:40	10:12	0:19	12:46	0:37	14:46	0:27	15:36	1:13	17:41	0:42	19:52	0:19
列車番号		420D	422D	424D	426D	428D	430D	432D	434D	436D	438D										
糸魚川		6:00	—	6:22	8:54	10:31	13:23	15:13	16:49	18:23	20:11										
姫川		6:05	—	6:27	8:59	10:36	13:28	15:18	16:54	18:28	20:16										
頸城大野		6:08	—	6:31	9:02	10:39	13:31	15:21	16:57	18:31	20:19										
根知		6:15	—	6:37	9:08	10:48	13:38	15:28	17:06	18:38	20:26										
小滝		6:22	—	6:44	9:15	10:54	13:44	15:35	17:12	18:45	20:32										
平岩		6:36	6:54	6:58	9:30	11:09	13:59	15:50	17:27	18:59	20:47										
北小谷		—	7:05	—	9:41	11:20	14:10	16:01	17:38	—	20:58										
中土		—	7:14	—	9:50	11:29	14:19	16:10	17:46	—	21:06										
南小谷		—	7:20	—	9:56	11:35	14:25	16:16	17:52	—	21:12										
JR東	普通			7:26	0:06			10:10	0:14	12:03	0:28	15:30	1:05	16:18	0:02	17:56	0:04			21:28	0:16
	特急											15:00	0:35								

JR東	普通			7:17	0:21	8:21	1:43	11:26	0:41	13:20	1:23	16:10	0:13			18:05	1:03			21:10	0:09
	特急							11:59	0:08												
列車番号		421D	423D	425D	427D	429D	431D	433D	435D	437D	439D										
南小谷		—	7:38	10:04	12:07	14:43	16:23	—	19:08	—	21:19										
中土		—	7:44	10:10	12:14	14:49	16:29	—	19:14	—	21:25										
北小谷		—	7:51	10:18	12:21	14:57	16:37	—	19:21	—	21:33										
平岩		7:05	8:00	10:26	12:29	15:05	16:45	19:06	19:29	19:29	21:41										
小滝		7:19	8:14	10:41	12:43	15:19	16:59	19:20	—	19:43	21:55										
根知		7:26	8:20	10:48	12:50	15:30	17:06	19:27	—	19:50	22:02										
頸城大野		7:32	8:27	10:54	12:56	15:36	17:12	19:34	—	19:56	22:08										
姫川		7:36	8:30	10:58	13:00	15:39	17:15	19:37	—	20:00	22:11										
糸魚川		7:41	8:35	11:03	13:05	15:45	17:20	19:42	—	20:04	22:16										
トキ鉄	直江津方面へ	7:43	0:02	8:52	0:17	11:22	0:19	13:20	0:15	15:47	0:02	17:49	0:29					20:38	0:34	22:52	0:36
	富山方面へ	7:52	0:11	9:02	0:27	11:49	0:46	13:11	0:06	16:57	1:12	18:20	1:00	19:52	0:10			21:00	0:56	22:44	0:28
北陸 新幹線	東京方面へ	8:14	0:33	9:14	0:39	11:47	0:44	13:47	0:42	17:01	1:16	17:41	0:21	19:53	0:11			21:09	1:05	22:25	0:09
	金沢方面へ			8:43	0:08	11:38	0:35	13:29	0:24	16:29	0:44	17:31	0:11					20:27	0:23	22:30	0:14

参考 [スライド7~9] 大糸線（南小谷～糸魚川）の競争力〔首都圏より〕

○ 首都圏 ⇄ 大糸線沿線（経由：北陸新幹線・大糸線）

《参考》南小谷～白馬

	東京	長野	糸魚川		糸魚川	南小谷
はくたか551	6:28	8:05	8:43	大糸線	8:54	9:56
はくたか567	14:24	15:57	16:28	大糸線	16:29	17:52
...
はくたか571	16:32	18:09	18:46	大糸線	20:11	21:12

南小谷	白馬
10:10	10:28
17:56	18:14
..	..
21:28	21:44

6往復/日・12,080円・最速3時間50分（東京14:24発）

○ 首都圏 ⇄ 大糸線沿線（経由：北陸新幹線・アルピコ交通）

《参考》南小谷近郊

	東京	長野		長野	白馬
はくたか551	6:28	8:05	特急バス	8:20	9:30
...
かがやき515	18:24	19:45	特急バス	20:00	21:10

柵池高原	白馬乗鞍
9:57	10:07
..	..
—	—

7往復/日・10,540円（鉄道 8,340円・バス 2,200円）最速2時間48分（東京18:24発）

※アルピコ交通（株）HPより：7往復は長野・白馬八方面 4月～11月ダイヤ

○ 首都圏 ⇄ 大糸線沿線（経由：特急あずさ）

《参考》南小谷～糸魚川

	新宿	甲府	松本	白馬	南小谷
あずさ5	8:00	9:29	10:41	11:42	11:59

	南小谷	糸魚川
大糸線	12:07	13:05

16往復/日・8,580円・最速3時間59分 ※うち1往復は南小谷間まで運転

※ 時間は東京・新宿～南小谷間で算出/特急料金は指定席(通常期・事前購入時)で算出

※ アルピコ交通経由は、東京・白馬間の時間・運賃料金で算出

○ 《参考》その他の公共交通機関（首都圏⇄大糸線沿線）

※アルピコ交通（株）HPより

・高速バス（新宿 ⇄ 信濃大町・白馬・柵池）〔4～12月〕

→ 5往復/日・4,300円～7,000円・所要時間：昼行便5時間13分 夜行便7時間23分

参考 [スライド7~9] 大糸線 (南小谷~糸魚川) の競争力 [関西・北陸圏より]¹⁵

○ 関西圏 ⇄ 大糸線沿線 (経由：特急サンダーバード・北陸新幹線はくたか・大糸線)

《参考》南小谷~白馬

	大阪	金沢		金沢	糸魚川		糸魚川	南小谷	南小谷	白馬
サンダーバード1	6:30	9:13	はくたか558	9:22	10:12	大糸線	10:31	11:35	12:03	12:21
...
サンダーバード31	15:42	18:27	はくたか576	19:03	19:52	大糸線	20:11	21:12	21:28	21:44

5往復/日・11,990円・最速5時間5分 (大阪6:30発)

※敦賀開業後による大阪・金沢間の短縮効果は約25分であり、同程度の短縮効果が想定される。

○ 関西圏 ⇄ 大糸線沿線 (経由：東海道新幹線のぞみ・特急しなの・大糸線)

	新大阪	名古屋		名古屋	松本		松本	信濃大町	白馬	南小谷
のぞみ200	6:00	6:48	しなの1	7:00	9:08	大糸線	9:20	10:18	11:06	11:26
のぞみ84	6:57	7:39	しなの3	8:00	10:06	あずさ5	10:41	11:15	11:42	11:59
...
のぞみ438	17:33	18:22	しなの23	18:40	20:45	大糸線	21:08	23:03/06	22:42	23:01

9往復/日・12,110円 (※特急あずさ乗車の場合は13,130円) ・最速5時間2分 (新大阪6:57発)

※ 時間は大阪・南小谷間で算出/特急料金は指定席 (通常期・事前購入) で算出

○ 《参考》 その他の公共交通機関 (関西圏⇄大糸線沿線)

・ 高速バス (大阪・京都 ⇄ 信濃大町・白馬・柵池) [7~10月限定]

→ 1往復/日・9,400円~12,600円・所要時間：大阪発10時間15分 白馬発8時間15分

・ 航空 (神戸空港 ⇄ 松本空港)

→ 2往復/日・23,500円・所要時間：約1時間 (空港から松本駅までシャトルバス 約30分)

※アルピコ交通 (株) HP・ (株) フジドリームエアラインズHP・松本空港ターミナルビル (株) HP・長野県HPより