

大糸線利用促進輸送強化期成同盟会
第4回振興部会 会議録（要旨）

日 時	令和5年5月9日（火） 午前10時00分から（終了：12時00分）
場 所	大町市役所 西庁舎2階 西会議室
出席者	部会員 21名／27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〕	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 次第／委員名簿 ▶ 報告事項 <ul style="list-style-type: none"> (1) 同盟会会長への報告について ▶ 協議事項 <ul style="list-style-type: none"> (1) JR西日本における直近の経営状況等について … 資料1 (2) JR西日本への利用促進対策に係る質疑・応答について … 資料2 (3) 沿線一体事業の取組について <ul style="list-style-type: none"> ①令和5年度取組事業実施の確認について … 資料3 ②取組事業の目標値（参加者数・利用者数）の測定について … 資料4 ③SNSによる情報発信について … 資料5 (4) 国の動向について … 資料6

■報告事項

(1) 同盟会会長への報告について〔報告：五十嵐部会長〕

牛越同盟会長へ、振興部会のこれまでの協議内容等について報告した内容を口頭で説明。

- ・報告日、報告者等については次第のとおり。
- ・第3回までの協議内容について報告を行ったほか、上下分離方式や第三セクター等、地域の振興や未来に資する持続的な路線としての方策を研究したいとのJR西日本の意向についても報告。
- ・同盟会長からは、北陸新幹線の敦賀延伸や黒部・宇奈月キャニオンルート的一般開放を控える中、まずは活性化策を優先して取り組むべきであるとの指示をいただいた。
- ・また、JRの経営状況が改善傾向にあるのではないかとの見解もお示しいただいたことから、この後、JR西日本から直近の経営状況について説明をしていただく。

《質疑・意見等》

JR西：持続可能な路線としての方策検討について、第1回から第3回において大糸線の現状については情報共有できたと思っている。次のステップとして上下分離や第三セクター等、様々な取組事例やパターンシミュレーションについて速やかに進める必要があるとの考えに変わりはない。弊社としては第4回振興部会を開催していただいたことは感謝しているが、具体的な交通に関する議論について、まずは活性化策を優先して取り組むとしたことについては大変困惑するものであり、遺憾と言わざるを得ない。

少なくともこれまでご説明させていただいた大糸線の利用状況等を踏まえると、活性化や利用促進だけでは地域の未来に資する議論とはなり得ない。大糸線が地域の役に立てているとは言い難い状況に何ら変わりはない。先般、活性化法が成立し、この主旨も踏まえ前向きに具体的な交通体系に関する議論を進めていただければと考えている。

部会長：振興部会には「活性化の検討」と「持続可能な路線の方策検討」の二つの題目があるが、まずは活性化を優先したい。進め方に関してJRとずれがあることは各沿線首長へも伝えている。期成同盟会総会へは、JR西から「遺憾」であるとの発言があったことも報告させていただく。

■協議事項（進行：糸魚川市 五十嵐振興部会長）

（1）JR西日本における直近の経営状況等について〔説明：JR西日本 金沢支社〕 **資料1**

弊社としては、ローカル線についてはコロナ禍以前からの課題であり、それがコロナ禍でより鮮明になった認識であるため、改めてローカル線に関する課題認識を説明したい。

今後は現状把握や利用促進の議論に留まることなく、地域の皆様の移動ニーズに相応しい地域の未来に資する持続可能な交通体系に関する具体的な議論を速やかに計画的にお願いしたいと考えている。そうした議論を行うことが、持続可能な地域社会の実現に繋がるものと考えており、弊社としても、このエリアから決して逃げることなく関わり続ける覚悟があるからこそ、一日も早くそうした議論を開始したいと考えている。

《質疑・意見等》

新潟県：本日、国の動向について説明させていただくが、赤字のローカル線問題に関しては、国は関与しないというのが基本的な姿勢であったが、この4月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正法が成立し、積極的に国が関与する仕組みができたため、今後、考慮していく必要がある。

（2）JR西日本への利用促進対策に係る質疑・応答について〔説明：小谷村〕 **資料2**

活性化に関しては、利用客の増加や沿線地域を盛り上げるために、どのような取組をしなければならないか考えていく必要があるが、今一番この問題に直面しているのは糸魚川市と小谷村であり、小谷村では、議論だけでなく行動も起こしていこうと大糸線振興会議を立ち上げ、まずは今ある鉄路を活かした活動に取り組むことを決定した。違う方策を考えるのではなく、今あるものをどのように活かしていくか取組を進め課題が見えてきた部分もある。

JR西日本との連携や協力により利用促進ができるかどうか、振興会議や村民個々から村に対する活性化策等たくさん意見を頂戴しており、小谷村からJR西へ投げ掛けた質疑の一部を抜粋し、本日の資料としてまとめた。小谷村長もできることはどんどん取り組み、効果等を見ながら村民も巻き込んで進めていこうと考えているが、進まないケースもある。今後の取組事業の参考になればと思う。

何ができて、何ができないのか。ハードルとなっていることは何かなど疑問点として出ており、利用促進を進めるにあたり疑問点の払拭、基礎知識の積み上げが大切だと考えている。

質疑・応答では、どちらがやるのか、協力してやるのか難しい部分もあるが、JR西としても地域と連携して取り組むと言っている以上、協力して取り組むことが今後の活性化につながると思われる。

《質疑・意見等》

松川村：利用促進に関してはJR西も同じ方向を向いて進んでいる前提であったが、質疑・応答を見るとやはり自治体とJR西との隔たりが非常に大きいと感じる。自治体から提案をしてもJR西からは非常に厳しい等との回答である。自治体側の提案に対し、JR西としてはどういったことまでが許容範囲で、どういったことができるというような提案は可能か。

JR西：弊社としても信越エリアに関しては大切なマーケットとして認識しているので、送客に力を入れて取り組んでいる。沿線の皆様と協力させていただいているスノーリゾートや冬だけでなくグリーンリゾートの取組、或いは新幹線の座席スポットに西Naviという冊子を置きこの地域の魅力を発信する等、我々のできる形で組みまわせていただいている。とは言え、鉄道を運行する事業者として鉄道そのものを活用しての事柄については、やはりお客様の安全・安心を最優先に対応しなければならないし、大糸線については天候等も含めた安全基準などを担保しなくてはならない。収支や費用構造についてはお示ししているとおりですので、これ以上の積極的な投資を行うことは非常に難しい状況であることは間違いない。できること、できないことが出てくるということが今の状況。例えば列車を増やして欲しいと言われても利用が少ない中では難しいのも事実ですし、スピードを上げると言われても上げるためには莫大なコストが必要になる。そうした高度化を弊社単独で実施することは逆に持続可能性を損ねることになり致し兼ねる。我々ができること地域でできることを持ち寄りながら、何らかの方策を見出していくことがこの会議の主旨の一つであると考えている。

松川村：仰ることは理解できるが、質疑を見る限りずっと平行して進むと感じる。もし利用促進に重きを置かないと

言うのであれば、持続可能な地域社会の実現というのはおそらく体制とか構造を変えていくことを重点にしたいということがJR西の考え方なのか。公共交通の議論に重きを置いてもらいたいのであれば、会自体が変わってくるものと思われる。

JR西：本質を突いたご指摘であり、全くそのとおりだと思う。何度も申し上げているとおり弊社単独ではできることが限られているが、例えば上下分離や第三セクター等を含めた様々な取組事例においては、地域の皆様にコミットいただき、連携して乗り越えているケースも多々ある。大糸線の価値を見出すことを一緒にさせていただきながら、その上でこういうことに挑戦していくことが地域の明るい未来の一つであると考えている。

小谷村：私共もいろんなことをしてみようと考えているが、全て検討とか厳しいとの回答である。やはり地域からするともっと本数を増やせないか、こんなふうにはできないかなど山のように意見が出ている。それに対し「できない」との回答が一番つらい。JR西の経営状況も踏まえた形で何かできることに結び付けたい。例えば快速運転については構造上難しいとの回答（資料の裏面No.3）で活性化にはつながらない経過等もあったため、今日は情報共有をさせていただいた。少しでもできることがあればそこから取り組みたい。

松本市：利用者からすると、こんなやり方ができれば使うかもといった意見が集約され、質問事項になったものだと思う。私共も公共交通を考える場合、やはり利用者の視点で考えると様々な可能性がある中で工夫が可能であれば、少し光が見えるような回答をいただければ、地域の皆さんも協力・改善してくれたと言うところで、利用しようという気持ちにもなるのではと思う。例えばサイクルトレインについては駅の構造等により難しい面はあるかもしれないが、ホームの改造など費用面で考えればそれほど多くにはならないと思われるし、平岩駅での行き違いポイントの設置についても、これでダイヤが改善されるのであれば、これまで路線に投資してきた額を考えると、今、数億円投資することによって改善が図られるのであれば実現は難しいと考えるのではなく、将来を見据えた持続可能ということで利用促進策と一緒に考えるというスタンスを持っていただきたい。

JR西：当然できること、できないことの区分けはある。例えば平岩駅へ行き違い設備を設置したところで、それだけの利用があるのかと指摘が出る。そういった中で弊社単独としては実現が難しいとしている。地域の皆さんのコミットをいただければ、或いはできるかもしれない。我々としても何もしない、何もできないだけの一辺倒ではなく、弊社媒体を活用したPRや更にはサイクルトレインも年間数本ではあるが列車を限定する形で自転車専用車両として1両増結しご利用していただくことなど弊社だからできることも行っている。

よく「1,000人お客さんを連れて来ても乗れないじゃないか」とのご指摘もいただくが、ちなみに小谷村はどれくらいの宿泊キャパがあるのか。

小谷村：1万人弱。

JR西：例えばそこに3万人連れて来るから泊めさせて欲しいと言われても無理となるのと同様に、キャパシティは当然ある。年間を通して3万人が来てくれるのであれば対応する設備もできるだろうが、我々もそれと同じように、これだけ多くの本数を走らせている中で仮に1本にだけ大勢のお客様にお越しいただいたとしても、対応が難しく苦慮する部分であることは理解いただきたい。

小谷村：一緒に協力する姿勢、誠意を見せてもらいたいということをお願いしたい。

小谷村観光連盟：私共ではツアーの実施等を行っているが、募集人員が20人とか40人とかパターンはいろいろあるが車両の座席数が限られており、座れないリスクがある等の状況が生じている。事前に話をすれば増結も対応可能と聞いてはいるが、そのような状況があることは知っていただきたい。

日頃から西Naviでの発信について感謝している。しかしながら、近年、発信の内容、量が大幅減っているのではないかと言う指摘が、他の市町村からも出ている。

JR西：増結等の手配についても鉄道事業者の本音を言うと中々つらいところ。地域の皆様の受け止めとのギャップも出てしまうので、ここはすごく難しい部分ではあるが、必ず着座サービスを提供できるだけのキャパシティを用意できるかと言うと難しい状況であり、鉄道の場合、立席も含めてご利用いただく形になってしまうが、話をいただければ可能な範囲で増結の手配など柔軟に対応している。

スノーリゾートの情報発信量については確認が必要であるが、広告宣伝費が抑制傾向にあり、支社としても思うような宣伝ができていない状況である。これはコロナ禍を受けてのここ数年のトレンド。魅力ある素材も一緒に発

掘しながら、特にこのエリア以外の方々にお越しいただいて交流人口の拡大につなげていけるよう、引き続き我々もしっかりと取り組んでいく。

池田町観光協会：冬にイベントを開催した際、糸魚川市のSNSで発信をしていただいたら北陸方面から10数名の参加があった。行きは安曇追分駅まで迎えに行き、帰りは明科駅へ送って欲しいとのことでおそらく新幹線で帰ったと思われるが、利用者からすると大糸線は接続が悪く不便で、使えない路線と思われており、そのため活性化するためにはどうしたら良いかということが地元からの声として挙がっている。我々もそこに可能性があると感じているが、地域が考える活性化とJR西が考える活性化が合っていない。我々は鉄道を維持したいが、もう止めたいという話であればその辺の議論をしないうとずっとこのままになる。観光誘客のその先まで見ていただければ、まだ大糸線を利用していただけの可能性がある。もうダメだという話であれば、あまり希望を持たせないで欲しい。活性化に取り組むならどうしたら良いかもっと歩み寄っていただきたい。

JR西：鉄道としての特性が発揮できていないご利用状況を課題の一つとしてあり、地域のお役に立てていないということの説明させていただいている。現在、議論していただいている利用促進の取組では、残念ながら鉄道の特性を発揮できる状態にすることは難しいと考えている。今回、目標として掲げている1万人弱の数字も年間のご利用にならずと、これをもって鉄道の特性が発揮できているかという申し訳ないが言い難い状態。そうなるとうり促進の取組が持続可能な路線の方策を見出す取組とは言い難い。とするならば具体的な交通体系の議論も不可欠ではないかという投げ掛けを再三させていただいている。我々は特定の前提を持っている訳ではなく、特定の前提を持たずに何らかの方策を見出したいと思っており、我々からすると鉄道特性を発揮できる状態まで民間事業として持ち上げることは難しいという判断をしながらも、地域としてはそれ以外に大糸線の価値があるということを示した上で、例えば上下分離や第三セクター等の方策も一つの出口として十分あり得るのではないかと考えている。利用促進だけではハードルを乗り越えることはできないため、プラスアルファの部分をしっかり議論させていただきたい。

白馬商工会：自治体や地域にとっては、レールは地域をつなぐ足の部分だと思っている。JRの一次輸送に伴って観光客の二次的な足がなければお客様の移動は完結しない。但し、自治体の課題としては定時定路線で運行するバスのリスクが高く、中々駅から各ポイントを回るバスを交通体系として組むのは難しい。まさにJRが赤字を抱えるのと同じように、自治体もバスの赤字を抱えて運行するというのはとても難しい。そこで白馬ではデマンド運行の取組もしているが、新たにつなぐ足の部分の自治体の評価というのが活性化の鍵であると思う。各自治体も自治体だけで運行している部分があるが、いろんなルートをつなげる体系ができれば利用者が増えるのではないかと思う。喫緊の課題では敦賀延伸が一つのキーワードになるため、各自治体は大阪までということを見据えて北陸新幹線の延伸をどう活かしていくかが大きな課題。あまり効果が期待できないと言うのではなく、効果をもたらすために一緒になって何ができるかということも、もう少し踏み込んで具体的な検討していければと思う。

JR西：共に連携してできるリソースを持ち寄って、できることを精一杯取り組んでいく。その趣旨においては我々も変わっていない。また、コロナ禍の反転攻勢という意味でも敦賀開業は一つのキーワードであり、大きくPRできる一番のチャンスだと思っている。弊社として役割を果たせることは精一杯果たしていく考えであり、引き続き連携していきたい。質疑・応答ではできること、できないこととして書いており、できない部分ばかりではないかと受け止めないでいただきたい。ハード整備的な部分は経営状況や様々なステークホルダーがいる中で、できること、できないことが色分けされているが、それは自治体と同じだと思っている。PRなどソフトの面では引き続き頑張りたいと思う。

長野県：取組の視点として、共につくる共創ということが言われている。JRにただ任せてもいけないし、逆に自治体にただ任されても困る。両者が歩み寄って同じ方向に向かっていく必要があるのではと思う。質疑・応答では、確かにJRとしては費用も掛かりできないということであると思うが、この場としては、こういうことをすれば鉄道特性が発揮できるのではと言うようなことを提案していただき、費用もしっかり示していただいた上で、目的達成に向けて考えていくべきであり、取り組むことによって効果があるのか、誰が費用を出すのかは別としてできるかどうかを考えていくべき。JRとしてはこれくらいの費用が掛かりこれくらいの維持費が掛かるが、それでもやりませんかと言うようなことを議論することによって、利用促進策が図れるのではと思う。

J R 西：今回の内容については、弊社としてできることについて記載させていただいたもの。おっしゃっていただいたような役割分担、責任分担の議論をしながら、鉄道の高度化・活性化を図っていく事例はある。私共が担当させていただいている線区においても例があり、そのような意味でも同意が得られるのであれば、この地においても出口の一つとして議論の対象になると十分考えている。持続可能な公共交通の実現に向けいろんな取組事例やパターンシミュレーションについて、前回投げ掛けさせていただいたのはそういう趣旨を含めてのものだったことは、改めて受け止めていただきたい。

安曇野市：J R 西日本として、ローカル線を活用した戦略というのはどのようなことをお考えか。ローカル線を活用して活性化を図っている例もある。日本が築いてきた鉄道網は国民の財産である。やはりこれを活用して今後のインバウンドを見据えた上では地域振興を図っていく必要があると思っている。日本のローカルに目が向けられているため、どうやって活かして地域に経済効果をもたらすかが重要。地域住民の利用促進だけでは限界があると思うため、ローカル線を活用した地域の活性化について考えていく必要があるのではと思う。

J R 西：本日の資料の1 ページにもあるとおり、持続可能な地域社会の実現に向け、線区の特性や移動ニーズを踏まえ、地域のまちづくりに合わせたご利用しやすい最適な地域交通体系を地域の皆様と共に模索・実現したいと考えている。中々ローカル線単体で商売をしていくのは難しく、地域の中で何が実現できるのか、地域の皆様と我々ができることをどうやって持ち寄りどんな形があるのか。これを振興部会の中で議論させていただきたいのが率直な思い。赤字だから止めたいとかではなく、地域の役に立てる形を地域の皆様と一緒に模索していきたい。地域の皆様にも価値を見出させていただきながら将来の交通を具体的にどうしていくのか、そのような議論につなげていけたら、より地域の未来に資するものになるのではないかと考えている。

安曇野市：沿線自治体としてできることは、池田町での例でもあったとおりにイベントがその一つであると思う。鉄道を利用したことによるメリットがあるようなイベントが数多くできていけば良いのでは。費用を掛けずにやっていくことは難しいが、例えば糸魚川のアんこう鍋フェスであるとか、小さいことの積み重ねではあるが取り組んでいく必要があるのではと考えている。

小谷村：私共もイベントは数多く取り組んでいる。このイベントは広告宣伝だと思っており、イベント宣伝をすることでマスコミに取り上げてもらい、次にそのイベントの情報を知って違う方が違う時期に来てくれるというような効果も求めており、イベントが一過性だというのは少し残念に感じる。イベントも大事にしながら結び付けていく取組をしていることも理解していただきたい。各地域のイベントもお互いに情報発信しながら進めることも自治体としてできることだと思う。

資料の質疑・応答は、J R 東日本にも投げ掛けている。J R 東日本の許可が下りれば示していくことも必要であると考えている。

部会長：利用促進の部分で見たときに、J R では難しいが地域でこんなことはできませんかというような提案がJ R からもないと、口だけではないかとの思いも感じてしまう。もう一点は、利用促進に取り組む上でもコスト的な部分は問題になるため、長野県、新潟県には再度ご提案であるが、J R から費用が示されたときにどうにかなるお金なのか判定するためにも、大糸線がどれくらい地域にとっての効果をもたらしているかという、数値的な部分は必要ではないかと思う。

(3) 沿線一体事業の取組状況について〔説明：糸魚川市〕

①令和5年度取組事業実施の確認について 資料3

- ▶ これまでの振興部会では、沿線を通じて一体となった事業を実施していくことを広くPRし、効果的な誘客促進を図るとの方向性を確認したほか、事業ごとに目標値を設定して取り組み、効果を検証し次の事業へ展開していくことを確認した。
- ▶ 本日の資料は、第3回部会までに報告・提案をいただいた事業について、実施主体や予算が未確定の部分があることから、先月各団体へ改めて確認をさせていただき、今年度に取り組む事業をまとめたもの。
事業全体の目標値は、利用者数9,201人。

○黄色の事業 … 各団体で取り組む事業。

○赤色の事業 … 新たに提案いただいた事業の中から選定し、沿線一体的に取り組む事業。

① SNSによる情報発信〔実施主体 … 大糸線活性化協議会〕

・本年1月から取組を開始。

② モバイルスタンプラリー〔実施主体 … 大糸線利用促進輸送強化期成同盟会〕

・長野県元気づくり支援金活用。(補助率4/5)

・スタンプ設置場所や設置数、景品等の詳細は今後検討を進める。

・大糸線沿線への誘客や、大糸線を活用した回遊促進を図れるよう実施したい。

③ シーフードトレイン〔実施主体 … 大糸線活性化協議会〕

・今後、実施に向け準備を進めていく。

④ 乗降客数調査(長野県提案)

・取組事業の効果を図る上で必要な調査と思われるが、実施主体・費用負担について決まっていないため実施に向けて協議を継続していく。

② 取組事業の目標値の測定について

○ 利用促進・活性化取組事業の目標値(参加人数・利用者数)の測定(案)について **資料4**

・実績を把握しながら事業効果の検証を行い次の事業を展開していくため、目標値を意識した取組をお願いしたい。

・長野県から提案のあった「乗降客数調査」については、必要性の検討及び実施に向け実施体制や費用負担等が具体化していないため、今後、正副部長や新潟・長野両県などと協議を行い、振興部会において提案できればと考えている。

③ SNSによる情報発信について

○ SNSによる情報発信の強化(取組事業)について **資料5**

・配信に際しては、皆さんからの情報提供により成り立っているが、一点注意をお願いしたい。

先般、提供していただいた写真を掲載した際、フォロワーから著作権についての問い合わせがあり、削除に至ったケースがある。情報を提供していただく際は今一度、著作権が各団体に帰属されているものか、又、写真を撮られた方へのインスタグラムへの活用についてご理解をいただいているものなのか、確認していただきたい。

《質疑・意見等》

なし。

(4) 国の動向等について〔説明：新潟県〕

○ 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律案 **資料6**

・資料は国土交通省が作成したもの。

・改正案は、令和5年4月21日に成立。法律施行は6か月以内であり、今後、国で具体的な運用の方法等が決められていくものと思われる。現段階で詳細は決まっていない。

・新しいスキームができた。利用促進を図っていくにあたり、念頭に置き進めていかなければならないと思う。

《質疑・意見等》

部会長：3年以内に結論を出すことなど、細かい内容は示されていないとの理解で良いか。

新潟県：3年以内に結論というのは、既に公表されている部分。この仕組みを使うのであれば3年を目途に結論を出していかなければならないと思う。

J R 西：この法律は、地域公共交通の維持・確保や利便性の向上といった、将来に向けた議論を促進することが目的だと認識している。この線区においても議論の成り行きによっては選択肢に含まれることが考えられる。

(5) 次回の協議事項について〔部会長〕

幹事レベルで今後の進め方について、同盟会長の指示を仰いだ上で第5回振興部会の方向性を探りたい。今の状況で次回開催時期は決められない。

《質疑・意見等》

J R 西：利用促進の取組については、弊社としても可能な範囲で連携をさせていただく。一方で利用者の減少に歯止めがかからない状況であることは説明をしており、2019年2月に大糸線活性化協議会を立ち上げ精一杯活性化に取り組んできたことも事実。大量輸送の鉄道の特性を發揮できる状態まで持ち上げることは、正直今までの取組の延長線上では非常に高いハードルであると実感している。皆様も感じているのではないかと。そうであればこれまでの延長線上の利用促進の議論に留まるのではなく、具体的な交通体系に関する議論を始め、ご利用ニーズに合った今よりも利便性の高まる持続可能な絵姿を一緒に模索していきたい。地域の未来に資する形を我々も一緒に考えていきたい。ぜひ、具体的な交通体系に関する議論を速やかに計画的に進めていただきたい。こうしたことが難しいのであれば、振興部会での議論に限界を感じなければならない。そのようになれば関係する自治体の皆様と具体的な議論をご相談させていただく、そのような流れになると考えている。

部会長：時間差の部分で、J R との溝が大きいということは共有できたと思う。このままの状況がけして良い状況ではないため、それぞれ首長の意見も踏まえ同盟会長から指示をいただきながら、今後どうすべきか方向性を報告したい。

■その他〔事務局（大町市）〕

- ・ J R 西の決算資料では厳しい状況も分かるが、見方によっては期待できる内容でもある。また、間近に迫る北陸新幹線の敦賀延長や黒部・宇奈月キャニオンルート的一般開放など、今後、団体客が来ることを考えると公共交通が利用されることも期待できる。J R 西の意向も理解できるが、明るい見通しがある中、振興策を先行して進めていきたいと考えている。
- ・ 以前から J R 東日本の参加も必要ではないかとの意見が出ているが、現在、J R 東日本では活性化等の検討を進めているような動きもある。次回の協議内容にもよるが、大糸線は糸魚川から松本までの一本の路線であるため、今年度、振興策に取り組んでいく中で、J R 東日本を振興部会に参加していただくことも必要ではないかと思う。