

大糸線利用促進輸送強化期成同盟会
第5回振興部会 会議録（要旨）

日 時	令和6年3月14日（木） 午前10時から（終了：11時20分）
場 所	大町市役所 西庁舎2階 西会議室（オンライン併用）
出席者	部会員 17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〕	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 次第／委員名簿 ▶ 協議事項 （1）大糸線に関する議論の現在の状況等について … 資料1 （2）令和6年度 大糸線の利用促進・利便性向上策について … 資料2 ▶ その他 （1）令和5年度利用促進策の取組状況について … 資料3

■ 部会長あいさつ（糸魚川市 五十嵐部会長）

昨年5月に開催された第4回から長い期間経過したが、利用促進を優先したい沿線自治体側と、持続可能な路線としての方策検討を同時に行うべきとするJR西との間に認識の差が生じていたが、長野・新潟両県とJR西の三者で再三再四協議・調整、すり合わせを行い、本日の開催に漕ぎ付けることができた。

3月16日には北陸新幹線の金沢-敦賀間が開業し、関西からの移動時間が短縮される。その効果を最大限生かし、大糸線の利用促進、沿線地域の活性化に繋げていきたい。コロナも収まりインバウンドの回復も白馬駅前を見れば明らかである。タイミングを逃すことなく利用促進・観光誘客に松本から糸魚川まで沿線一体となって取り組む必要がある。

本日は、大糸線の振興策等について議論いただく。大糸線と沿線地域の発展・振興に繋がる前向きな会議となるよう、積極的な発言やご提案をお願いする。

■ 協議事項

（1）大糸線に関する議論の現在の状況について〔説明：新潟県〕 資料1

第4回の振興部会では、利用促進を優先したい沿線自治体側と、持続可能な路線としての方策を並行して議論したいとするJR西とで認識の隔たりがあり、報道にも出たとおりこれが顕著となった。大糸線の将来を考えるにあたって、出口が見えない状況だったというのが率直な感想であるが、このままの状態を続けても誰も幸せになれないということは、両県及びJR西の三者で思いは一致しており、沿線自治体にも意見を伺いながら振興部会の議論を前に進めるべく、三者で何度も協議を重ねてきた。また、大糸線の活性化に関して、北陸新幹線が敦賀まで延伸されることにより、関西からの旅行マインドが北陸新幹線沿線に向くことは間違いないことであり、これを大糸線の方に引っ張ってくるのが重要。この契機を逃すこともまた誰もが不幸になるといった思いを共有しながら三者で協議を進め、一定の方向性がまとまった。

大糸線の活性化のためには北陸新幹線の敦賀延伸を契機に、関西からの観光客を呼び込むことが何より重要であり、まずは「本格的な利用促進策・利便性向上策」を沿線自治体・JR西が協力して実施すること、持続可能な方策等については、まずは利用促進を実施した後、一定期間内に取りまとめを行うこと、三者による調整を継続しつつ、振興部会を中心とした議論を引き続き実施するとともに、構成員の格上げについても検討するといった一定の方向性を共有するに至った。

取組内容については長野県から説明するが、しっかりと大糸線の利用促進・沿線の活性化に取り組んでいくことを関係者間で共有できればと思う。

《質疑・意見等》

J R 西：第4回振興部会で具体的な交通体系の議論が急務とお伝えさせていただいたが、沿線地域の未来に資する持続性と利便性の高い交通体系に関する議論を早急に行う必要があるという考えには変わらない。その中で三者協議を重ねた結果、利便性向上策を含めた様々な取組に対して、振返りや期限を明確にしたうえで連携して進めていくこと、取組を踏まえ一定期間内に方策等を取りまとめる旨のお考えを頂戴したことから、この度沿線自治体の皆様からお話しをいただいている敦賀開業を踏まえた大糸線のご利用を最大化する取組について、弊社としても地域の皆様と全力で取り組みたいと考えている。

部会長：持続可能な方策等については、一定の期間内に取りまとめるとあるが、一定の期間とは三者でどのような解釈であるか説明をいただきたい。

新潟県：一定期間については、はっきり決まっていない。敦賀開業を契機に、その効果が大糸線の方でも享受するため、まずは本格的な利用促進策・利便性向上策を集中的に行うことを確認した。効果がどのくらいの時期に出るかは分からない。語弊があるかもしれないが、いつまでもただただやっても仕方ないという思いはある。

部会長：「一定の期間内」という期間については、検討をしなければならないと思われる。

もう一点、構成員の格上げを含め検討とあるが、期成同盟会の下部組織として振興部会は組織されている。同盟会長の見解はどのようなものか。

大町市(情報交通課)：市長へも長野県より説明をいただき一定の理解は得られているが、格上げについて具体的な話には至っていない。

部会長：(行政の部会員は課長級であるが)格上げとなれば部長、副市長しかいない。行政側の課題であるが今後に向け実現していくのであれば具体的な提案をし、同盟会長の承認をいただく必要があると考える。

安曇野市：どこまで格上げするのは明確にする必要がある。

新潟県：資料には格上げについて記載しているが、本日の論点はここではなく、利用促進策・利便性向上策についてが主要な論点と認識している。三者協議においても構成員の格上げについてはあまり議論を交わしていない。

(2) 令和6年度 大糸線の利用促進・利便性向上策について〔説明：長野県〕 資料2

関係者が一丸となり、まずは大糸線の利用促進・沿線の活性化を進めたいと考えている。

繰り返しになるが、目的は敦賀延伸をきっかけに関西からの観光客が大幅に増えることを契機として、糸魚川から松本までの大糸線エリア全体を目的とした誘客を図るべく、沿線地域関係者が一丸となり取組を進めていきたい。

大糸線の利用者数を延ばし、大糸線の価値を再認識し、地域と事業者の協働、共に創る「共創」により、今までと違う大糸線のバージョンアップを目指していきたい。

具体的促進策として、従来の取組は引き続き実施していく必要はあると思うが、新年度からの本格的な取組として資料へ記載をしている。

- ・地元の価値を活かした着地型旅行商品の造成。
- ・プロモーション事業では、「謎解きラリー」を開催し、鉄道に乗りながら地域も歩きながら謎を解いていくことで大糸線に乗る必然性を創出し、乗車人数を増やしていく。
- ・特設サイト開設では、観光面での魅力を発信するサイトとして、沿線全体を面として捉えた観光情報にアクセスしやすいサイトをつくるのが大事。
- ・利便性向上としては、乗り換えや接続が重要であり、糸魚川駅へ新幹線が到着した際に大糸線を長時間待つようでは困るため、理想は全ての新幹線と大糸線の接続を図りたいと考えている。これについては長野・新潟両県からJ R 西へお願いしている。但し、実際は課題もあるため、解決策の一つとしてバスにより鉄道を補う形でバスの臨時増便について加えている。

・デジタルチケットの発売などJR西の協力による取組も併せて記載。

こうした取組により、本格的な利用促進をこのタイミングで行う必要がある。各種取組をできるところから開始したいが、遅くとも夏の観光需要を考えた場合6月を目途に速やかに展開したい。

事業の実施主体は記載していないが、プロモーション事業は沿線一体の取組となるため、大糸線利用促進輸送強化期成同盟会により実施し、バス臨時増便事業については、糸魚川から南小谷・白馬までを想定していることから、北エリアの取組として、大糸線活性化協議会によって担っていただくことを考えている。

以上を両県から提案させていただく。

《質疑・意見等》

JR西：弊社としては、これまでも活性化協議会を通じて地域の皆様と取り組んでおり、雪月花の乗り入れや、先日、福井駅で行ったPRイベントなど様々な取組を重ねている。

北陸新幹線敦賀開業効果を最大限取り入れることができるよう、関西発の鉄道と宿がセットになった大糸線沿線の旅行プランを当社グループの日本旅行を通して3月下旬より発売開始をしたいと考えている。地域の観光素材も含めPRしていくため、地域の皆様と連携して取り組んでいきたい。

また、t a b i w a も活用しながら何らかの形でデジタルチケットの造成や、京阪神・北陸エリアの駅でのPRも検討していきたい。

糸魚川市(商工観光課)：JR西へ確認であるが、デジタルチケットについて詳しくご教示いただきたい。

JR西：弊社の観光型M a a Sアプリでは、観光利用に特化した「t a b i w a」を設定している。t a b i w a では大糸線沿線も周遊していただけるよう糸魚川や小谷、白馬エリアも設定し観光PRに努めている。さらに当エリアの素材も充実させていきたい。沿線の観光施設だけでなく、大糸線にも利用いただけるような商品開発も勉強していきたい。

糸魚川市(商工観光課)：同アプリについては存じてなかったが、もっとPRし発展させていただきたい。

JR西：M a a Sアプリは事業者だけで育てていけるものではないため、地域の皆様にも参画していただきながら広げていきたいと考える。ぜひお力添えをお願いする。

大町市(観光課)：それぞれが単独で取り組んでもあまり意味がないと思うため、連携して取り組むことが重要だと感じる。関係団体とも共創し一丸となって取り組みたい。

白馬村：大糸線全線のバージョンアップを図ることを考えると、できればJR東を含めた一枚岩となった取組の調整について、長野県にはお願いしたい。

長野県：大糸線一体となって取り組めるよう、JR東へも話をしていきたい。

松本市：大糸線の一番南の市としては、やはり大糸線全体が盛り上がるよう取組をしていただきたい。具体的にどのような形で進めていくかが少し見えない部分。これらの様々な企画を誰が事務局となり開催していくのか。どのような形を想定しているのか。

長野県：本来は期成同盟会を通じて進めていくと思うが、構成メンバーも多いため、連携してできるところを模索しながら担い手を考えていきたい。引き続き相談をさせていただきたい。

部会長：夏の観光シーズン前には開始したいと説明があったが、早々に準備をしないと間に合わない。費用の問題もある。期成同盟会や活性化協議会で協議し内容を固めていく必要がある。お客様に来ていただけるよう利便性向上を図るという設えは良いが、現状では何をやるのか、誰がやるのか見えない。我々も汗をかくので、両県にリードしていただきたい。

関西から白馬バレーが近くなるときに、まずは行ってみたいと思っていただくことが大事であり、そのためにプロモーションが大事となる。大阪の方は敦賀延伸により北陸に目が向く。北陸エリアと一緒にPRを行うなどの取組は難しいのか。

糸魚川市(商工観光課)：北陸新幹線の観光スポットを巡ることと併せて大糸線を回る商品造成もあると思う。スポットごとPRするのではなく、エリア全体でのプロモーションがこれからは必要だと思う。これを

誰がやるのかが一番の問題。

部会長：松本へ行こうと思えば北陸新幹線より南回りで来る。敦賀延伸効果を狙うのであれば、北陸から大糸線沿線に来ていただく方策を検討する必要がある。

小谷村：北陸新幹線の延伸を中心として取り組むのか、長野県全体への誘客とするのかでやり方が変わる。どのようなやり方で進めるのかしっかり示してもらいたい。松本だと名古屋経由、東京経由の方が有利。県観光機構や長野県など上の団体で先頭を切っていただくと自治体も動きやすい。

長野県：今回のターゲットとしては北陸新幹線の延伸による効果を楽しむものであるため、入口が糸魚川であることは間違いない。ただ、周遊型も鉄道旅の一つであると思うため、必ずしも糸魚川から入っていただく必要はない。そのような意味で大糸線全線を対象としているが、主たる目的については北陸新幹線延伸に併せた誘客と考えているところ。実施主体については至急整理し、それぞれの団体において予算措置できるよう進めたい。

部会長：本日、安曇野市観光協会から資料をいただいているが、これについて説明をお願いしたい。

安曇野市観光協会：安曇野市観光協会と福岡のRBCラジオとは以前から仕事で付き合いがあり、RBCラジオ局ではFDAの協力を得ながら様々な広告宣伝等を行っている。福岡全県を網羅しテレビ局も持つTBS系列の会社。長野県観光部とも連携した番組を放送している。

同局では、10年前に「塩の道から空の道へ」という特別番組を作っており、改めて番組のリクエストがきている。安曇野市観光協会では全面協力をする方針。

番組は4～9月にかけて計26回放送される予定。従来から塩の道ウォーク等があるが、これを機会に安曇野市観光協会ではツアー化することも検討している。

同局からは、沿線関係者への取材等についての協力依頼があることや、県の提案にある旅行商品の造成等についても連携できることはないかとの思いで提案をさせていただいた。不明な点などあれば安曇野市観光協会までお問い合わせいただきたい。

部会長：特設サイトでも紹介できれば。他にこの機会に情報等があれば発言をいただきたい。

JR西：関西のプロモーションについては、西ナビ等の媒体も活用しながら当エリアの魅力ある情報等についてもPRに努めている。また、JR東海とも連携し、立山黒部アルペンルートきっぷも発売しており、信濃大町から糸魚川方面、あるいは松本方面の大糸線を利用させていただきルートを用意している。弊社としてできることは精一杯取り組む考えであり、皆様にもお力添えいただきたい。

松本市：沿線の商工団体では、以前から塩の道ウォーク等の取組をされてきていることは聞いている。

今回、関西からの誘客とはあるが、敦賀延伸により名古屋方面・東海からの利便性も良くなることから、塩の道を通り中央線で帰っていただく等の商品化など検討いただければ全線での取組に繋がるのではと思う。また、松本空港を拠点とするFDAは神戸まで1時間で繋いでおり、空港を利用した周遊も考えられる。塩の道を活かした周遊ルートの検討も一案と感じる。

部会長：塩の道はかなりメジャーで、我々が認識している以上にネームバリューがあると感じている。また、福井県は空港でもPRしていると聞くと聞くと、空路の視点も大事である。

新潟県：FDAは地域と一緒に利用促進に取り組む会社である。大糸線だけではない他の手段も含めて移動手段を充実することが、利用者にとって魅力あるものとなる。以前、空港課に所属していた際には新潟空港から東北を旅行し仙台空港から帰っていただくなど広域的な取組をしていた。

今は敦賀延伸にスポットを当て集中的に取り組むことが大事であるが、将来的にはもっと広域的な取組が必要と感じる。

以前あったシュプール号では、関西の人にとって北陸を経由してスキーへ行くことが当たり前であった。特に50代以上ではその記憶が鮮明に残っていると聞く。今後の取組では、また北陸から大糸線への見せ方の工夫が必要。資料2の取組に限らず、各団体の様々な取組等も含めて大糸線を盛り上げていくことが大事。

部会長：夏の観光シーズンに向けてネジを巻くとともに、地域の魅力を高められるよう一体的な見せ方の工夫も大事かと思う。

■その他

(1) 令和5年度利用促進策の取組状況について〔説明：糸魚川市(事務局)〕 資料3

これまでの振興部会では、年間を通じて沿線一体となり事業を実施していくことをPRし、鉄道ネットワークを活かした効果的な利用促進を図っていく方向性と、実施団体は事業ごとに目標値を設定して取り組み、事業効果の検証を行い次の事業を展開していくことが確認されているところ。

第4回振興部会において示した今年度事業について報告をする。

▶ 資料3参照：大糸線利用促進・活性化取組事業（令和6年2月末実績）

- ・事業への参加者数及び事業による大糸線の利用者数は、いずれも目標値に対し概ね7割の結果。
- ・当初予定していたが実施できなかった事業がある一方、予定していなかった事業（資料中オレンジ色）もある。
- ・令和6年度の事業については、これまでの取組の効果を検証し見直しを図りたい。部会員の皆様には令和5年度事業の検証及び令和6年度事業について確実に進めていただくようお願いする。

部会長：事業による大糸線の利用者数は7,161人で、1日にすると約20人。昨年の輸送密度が108人/日であり多少増えることになるが、国がいう1,000人/日に対しては小さな一歩である。

(2) 全体を通しの意見等

小谷村：副部会長の立場で発言する。資料1の「2 関係者が一体として取り組んでいく内容」について、意思確認をしたい。

- ・敦賀延伸を契機とした本格的な利用促進・利便性向上策に取り組むこと
- ・大糸線の持続可能な方策について、利用促進策等を実施した後、一定期間内（はっきりとした期間はないが）に取りまとめていくこと
- ・両県とJR西による三者協議の継続と、構成員の格上については置いておいても、引き続き振興部会で議論をしていくこと

部会を進行する立場として、これらに関係者が一体となり取り組んでいくことについて、皆様のご賛同をいただけるか確認をしたい。

部会長：本日お越しの部会員の皆様にはご賛同いただけるものと考えている。この確認をしなければ始まらないということを、山田副部会長は申している。よろしいか。

部会員：異議なし

■閉会（小谷村 山田副部会長）

小谷村と糸魚川がメインの路線である中、多くの関係者にお集まりいただき感謝する。松本から糸魚川間が少しでも前に進められるよう考えていきたいと思う。ぜひ、引き続きご協力をお願いしたい。