

J R 西日本への利用促進対策質疑・応答

<利用促進対策関係>

No.	J R への質問・提案	回答（課題があるのであれば、具体的にご回答ください。）
1	イベント列車として車両増結又は1両貸切する場合の費用、手続及びスケジュールをご教示ください。	イベント列車等による車両増結または車両貸切での運行は、これまでもサイクルトレインやこども車掌体験、ハロウィン列車など大糸線活性化協議会の取り組み中で実施させていただいており対応可能です。同協議会を通じ、イベント概要や参加人数などを実施月の3か月前にご相談いただければ、費用を含め調整させていただきます。
2	駅及び車内にポスターやパンフレットを設置することは可能でしょうか。 可能であればその費用、手続及びスケジュールをご教示ください。	どちらも可能です。糸魚川駅や大糸線車両内に掲示する場合は、弊社グループ会社の(株)J R 西日本コミュニケーションズへお問合せください。
3	車両のラッピングについて、その費用、手続及びスケジュールをご教示ください。また、ラッピングを施工する指定業者はありますか。 1両をラッピングしている間、2両での運用になりますが、1台補充するのでしょうか。	施行内容によりますが、過去の事例では全面ラッピングで1両あたり、施工及び原状復帰のための剥離を含めて、約600～800万円程度の費用が必要となります。また施工業者は専門的な技術を必要とするため、弊社が指定する業者で行うことになります。施工内容や施工期間等に応じて車両の補充の可否を検討いたします。
4	現在では糸魚川～南小谷でのみ利用可能な「北陸アーチパス」について、南小谷以南に拡大し、糸魚川～松本～山梨～東京という周遊を可能にできないでしょうか。 また、J R East Pass についても、上越妙高～糸魚川～南小谷を利用可能にいただけないでしょうか。 これらインバウンド向けフリーきっぷの利用期間について、他に設定（例：3日間、5日間、7日間、10日間）はできないでしょうか。	企画きっぷは需要に応じて設定しております。現時点でそのような検討の予定はございません。
5	安全基準の見直しや、天候の良い日と悪い日で運行速度を変えるといた工夫により、速度向上は可能でしょうか。 【追加】基準はJ R 全体で定めているのか、大糸線単独で定めているのか。また、その基準値は。	安全基準につきましては都度見直しを図りながら安全運行に努めてきております。速度については線路やカーブ、勾配、車両性能などを踏まえて速達性を発揮できるように設定しており、天候の良し悪しで変わるものではございません。一方で著しい風や雨、雪等の影響がある場合は安全を確保するために徐行や運転規制を行っており、規制値は全線区共通の基準に加えまして、各線区の特状に応じた基準を設けております。基準値の詳細は非公表のためご容赦願います。
6	J R 東日本区間への乗り入れにより、南小谷駅への接続改善は可能でしょうか。	国鉄分割民営化時に旅客の流動実態に合わせて、旅客流動の地域内完結度に配慮して分割された経緯があります。現状の需要においても、また設備の違い（電化/非電化）や安全管理の観点からも実現は難しく、ダイヤ面では可能な限り南小谷駅での接続にも配慮しております。
7	運休基準の雨量規定値を上げることで、運休減少が可能かどうか？ 基準はJ R 全体で定めているのか、大糸線単独で定めているのか。また、その基準値は。	著しい風や雨、雪等の影響がある場合は安全を確保するために徐行や運転規制を行っており、規制値は全線区共通の基準に加えまして、各線区の特状に応じた基準を設けております。基準値の詳細は非公表のためご容赦願います。
8	運休基準の降雪規定値を上げることで、運休減少が可能かどうか？基準はJ R 全体で定めているのか、大糸線単独で定めているのか。また、その基準値は。	
9	車両編成についての考え方は？（1両増やすために基準値例えば乗車率70%で検討に入るなど）	ご利用状況を勘案のうえ車両運用計画を策定しており、必要に応じて増結等の対応を行っております。
10	車内アナウンスを観光バージョンで自動音声することで、観光的要素を演出することに対する手続及をご教示ください。	日常利用等のお客様への配慮が必要になりますが、詳細について当支社へご相談をいただければと思います

<施設整備関係>

No.	J Rへの質問・提案	回答（課題があるのであれば、具体的にご回答ください。）
1	<p>駅前の貴社所有土地の活用（例：駐輪場の設置、案内所の設置、休憩所の設置）は可能でしょうか。</p> <p>可能であれば、その費用、手続及びスケジュールをご教示ください。</p>	<p>場所や用途、目的によって対応も様々なケースが想定されますので、個別にご相談いただければと思います。基本として周辺の市場取引動向を踏まえて当社用地の売却または貸付の対応になると思いますが、スケジュールを含めて協議の中でご提示させていただきます。</p>
2	<p>貴社きのくに線のようにサイクルトレインを常時運行することは可能でしょうか。</p>	<p>きのくに線を走行する普通列車は1両につき両開きの乗降扉が3ヵ所設置されており、車内も全席ロングシート構造のため、安全にご利用いただくための空間が確保されていることに加え、ホームとの段差も小さいことなどを加え常時ご利用いただけるサービスが実現しております。一方で大糸線を走行するキハ120形は乗降扉が折戸式で、車内にボックスシートもあり、列車のステップに加えホームと段差のある駅が殆どのため、安全面や通常利用のお客様への配慮等、諸課題が多く、常時運行は難しいと考えております。</p>
3	<p>糸魚川～南小谷の快速運転は可能でしょうか。</p> <p>また、快速と糸魚川～平岩（根知）折り返し運転の組み合わせで運行本数を増加できないでしょうか。</p>	<p>列車ダイヤは需要に応じて設定しており、現在のご利用状況より増発は難しいものと考えております。仮に快速を設定し折返し運転を組み合わせたとしても、単線区間で行違い設備も限られているため、運行本数を増加させることは難しいと想定されます。</p>
4	<p>徐行ゾーン（落石・鳥獣の侵入など）を対策することで、走行時間短縮は可能かどうか？</p>	<p>お客様の安全を確保するために徐行しているものであり、ご理解をいただきたく存じます。落石対策については、斜面に今以上に落石防護策を設置する方法が考えられますが、大きな投資が必要になるため、当社といたしましては、実現は難しいものと考えております。</p>
5	<p>エンジン音を押さえるための対策はできるのでしょうか？</p>	<p>現時点で検討の予定はございません。</p>
6	<p>倒木での運休対策のための不要木除去における対応案があるのでしょうか？（対象木が民有林であると思うが）</p>	<p>倒木対策は当社で実施しておりますが、大糸線（糸魚川～南小谷間）において、倒木での運休はほとんど発生しておりません。</p>
7	<p>平岩駅で行き違いポイントを設置することで、よいダイヤ編成が可能となるか？</p> <p>現状からポイント設置の可能性はあるのか？</p>	<p>行き違い設備の設置には、線路の工事の他、運行管理システムや信号設備の改修も含め、少なくとも数億円規模の投資が必要になることが想定されます。</p> <p>当社といたしましては、実現は難しいものと考えております。</p>