前回（第5回検討会議）の振り返り

資料２

第5回検討会議　主な委員意見

＜生活交通機能について＞

・運休が多く通学手段として不安定（★）

・地域の人口は減少しているが、通学・買い物・通院等の生活利用は一定程度ある

＜観光交通機能について＞

・関西圏・関東圏から白馬方面へ移動しやすい交通体系が必要

・今後も増加が見込まれるインバウンドへの対応を強化すべき

・将来的に観光流動が大きく増加する可能性も考慮が必要（★）

・大糸線を地域の観光振興に活かしたいが、冬季は運休が多いこともあり旅行商品造成等が難しい

＜各交通モードについて＞

・鉄道は風雨や冬季の運休が多い（★）

・鉄道の白馬方面への直通運行は、車両の能力や運転士の免許に関する課題がある

・バス交通は繁忙期の輸送力（★）や道路整備状況も考慮が必要

・DMVは輸送力や冬期運行に関する懸念が多い

・LRTやBRTは整備コストや実現性を十分考慮する必要がある

第5回検討会議まとめ

✅「生活交通機能」と「観光交通機能」の確保の重要性について、これまで整理してきた「目指す姿」の方向性と大きな齟齬はなく、新規委員とも共通認識が得られた。

✅ 今後、第5回検討会議での意見も踏まえながら、鉄道高度化・バス交通・観光列車による「目指す姿」の実現イメージの具体化と選択に向けた検討を進める。

✅ ★で示した意見については、更なる議論や検討の必要がある。

⇒①運休への対応について

②将来的な観光流動の増加や必要な輸送力について

大糸線における自然災害への対応について

■ 関係省令

「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」第108条※(列車の危難防止)に基づき、**お客様の命や安全をお守りするため**、運転休止や速度規制等について事業者として判断を実施

※第108条:暴風雨、地震等により列車に危難の生ずるおそれがあるときは、列車の運転の一時中止その他の危難防止措置を講じなければならない

■ JR西日本における判断基準

- 運転取り扱いに関するルールを制定(規制風速、降雨時の規制雨量、積雪時の対応、地震対応など)し、定められた基準に則り運転休止、徐行、運転再開を判断

※列車を安全に運行可能な状態になるまでは運行をしない

台風等の悪天候等により大規模な運転規制が事前に想定される際は、駅間での列車の長時間停車や駅でのお客様の混雑等による、広範囲にわたる大きな混乱を防止し、事前の点検計画策定や要員配置によるスムーズな運転再開につなげるため、あらかじめ運休を決定し早期にお知らせする「計画運休」に取り組んでいる

■ 大糸線の主な運休要因と運休実績(2025年度)

①大雪(21日/272本) ②大雨(6日/58本) ③強風(4日/13本)

⇒ **計 31日/343本** **(自然災害における運休が大半を占め、このうち終日運休は計4日間)**

《 参考:運休の判断基準 》

規制種別	判断基準	安全の確保	関係事故等
大雪規制	積雪状況・降雪見込み	長時間の中間停車・脱線などを防止	・京都線長時間停車 ・信越本線長時間停車
大雨規制	雨量計の規定値	道床流出や土砂流入における脱線などを防止	・室蘭線脱線事故 ・能登線列車脱線事故(国鉄)
強風規制	風速計の規定値	強風における列車の脱線などを防止	・羽越本線事故 ・余部鉄橋列車転落事故(国鉄)

大糸線における自然災害への対応について

■ 大糸線における除雪体制において

○ 実 施 者：直轄対応（糸魚川施設管理室）
○ 除雪媒体：MCロータリー車
○ 必要要員：3名（監督者 1名、運転者 1名、操縦者1名）
○ 所要時間：約8時間（積雪状況による）

※2025年度直轄除雪対応実績／27回(12月26日～2月8日まで)

【課題】
・限られた人的リソースの中、直轄の除雪対応には限りがある
・夜間に除雪対応したとしても翌朝には新たな積雪が発生



MCロータリー車 イメージ図

■ 低減策

○除雪体制の強化(人と費用の投入)
⇒複数パーティーの投入
※更なる要員配置は人的リソースの観点から現実的に困難

○より効率的な除雪体制の構築
⇒ラッセル車等の投入
※ただし、現行ダイヤを維持するためには、高度化(行き違い設備増)が必要

■ 代行輸送措置について

[JR西日本の基本的なスタンス]
・自然災害などを理由とした計画運休に対しては、基本的に代行輸送を実施していない(金沢支社エリア共通)
・救済措置については必要の都度実施(タクシー手配等を実施)
・長期期間におよぶ運休が発生の場合には可能な範囲で代行輸送を設定

大糸線における自然災害への対応について

■ JR西日本管内の自然災害の事例







②将来的な観光流動の増加や必要な輸送力について

【モード別の最大輸送量】

鉄道	約**110人**/両
バス	約**70人**/台

【大糸線の乗車実数データ】

大糸線（鉄道・平均）	**9.5人**/列車（2025実績）
大糸線（増便バス・平均）	**9.1人**/便（2025実績）
うち、**50人以上**※乗車した実績	**11便**（2025年度） **40便**（2024年度）

※R7乗降調査実施期間（月4日間実施）中の最大乗車数が50人だったことから、50人以上の乗車を利用者数のピークとし、その頻度の目安として実績を掲載

【輸送規模のイメージ】

※交通分担率は変化せず、観光客の増加率等に応じて大糸線の利用者も増加すると仮定した場合

パターン①	観光客が**1.2倍**に増加 ※小谷村総合計画KPI
➡求められる輸送量	**約11～12人**/便 最大**60人**/便
パターン②	観光客が**3倍**に増加 ※日本政府観光局訪日外客統計より訪日外国人旅行者数（全国）の過去10年間増加率（2014→2025）
➡求められる輸送量	**約27～29人**/便 最大**150人**/便
パターン③	大糸線の利用者が**10倍**に増加 ※シュプール号が運行していたピーク時と同等規模（1992）
➡求められる輸送量	**約90～95人**/便 最大**500人**/便

○**平均的な乗車人数**に対応した増加であれば、鉄道orバスのいずれも**対応可能**

○**一時的・局所的な利用者の増加への対応**については**検討が必要**

（※スキーシーズンをはじめとする季節的な需要など）