大糸線（糸魚川・南小谷間）沿線地域公共交通検討会議

2026年10月26日（月）
於：小谷村役場

大糸線を次の世代へ

ー地域の大切な財産を、未来につなぐためにー





長野大学　地域経営学部　　古平　浩

地域の持続可能な発展に欠かせることのできない大糸線



- 「大糸線（糸魚川・南小谷間）沿線地域公共交通検討会議」の目的は、当会議規約によれば、「大糸線沿線地域の活性化の推進及び持続可能な発展に寄与すること」（第二条）であり、沿線地域の活性化の推進や持続可能な発展にある。
- この目的のために、「一、沿線地域の公共交通の現状・課題の分析、大糸線沿線地域の持続可能な発展に資する解決策のとりまとめに関すること、ニ その他目的の達成のため必要と認められる事項」（第四条）が協議される。
- 大糸線は、大糸線沿線地域を繋ぐ社会インフラであり、先人たちが守ってきた貴重な「財産」である。

交通論も必要だが、より重要なものは、地域政策論である。

- 「交通弱者である女性、子ども、高齢者の地域の移動手段をどう確保するか」を議論することは重要であるが、それと並行して、「地域の貴重な財産である大糸線を、住民が利用しないなかで、いかに残すか」についても議論するべきである。前者を解決すれば、後者はについては、自動的に廃線とするかのように進んでいる。
- 本来比較することにはなじまない（そもそも機能が違う）鉄道、バス等を並列比較、コストで判断し、「鉄道を残すべきか」ではなく、「最も効率的な移動手段は何か」を論点が話が進んでいる。
- 利用状況と財政制約から合理的な選択肢を整理すれば、「バスが最も合理的」と決まる傾向が高い。このような問いの設定では、どのような地域であっても、これ以外の回答を選択するのは困難である
- 近年の国交省や自治体の議論は、「廃線」という言葉は回避され、代わりに、「交通体系の再構築、最適化、モード転換、地域交通リ・デザイン、持続可能な交通体系」という言葉が用いられ、鉄道を廃線して、バス転換を選択することとなる。
- これは、最適な公共交通を選択するという交通論であって、この地域の持続可能性をいかに担保するのかという、地域政策論とは言えない。我々の議論で必要なのは、ある程度のコストはかかっても、残す必要のものは残すという選択をできるのかということである。

鉄道の利用者が減少した背景



J・アーリの視点

住民は、「①時刻表に縛られない、②乗換不要、③ドア・ツー・ドア」という理由で自動車を選ぶ。その結果、鉄道利用者が減った。

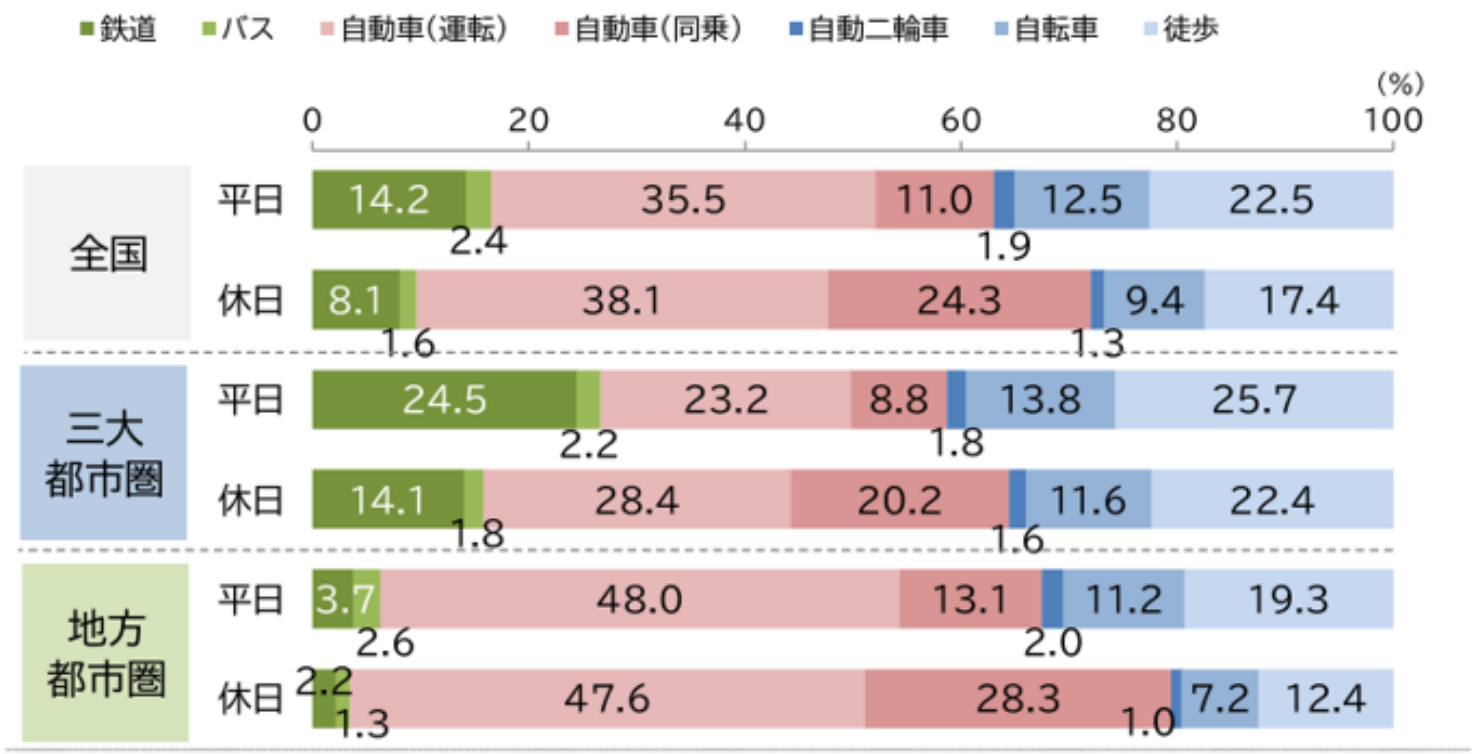
鉄道に問題があるからではなく、「**自動車システムが圧倒的な利便性を持つよう社会が作られた**」からである。

自動車の普及は、近代的な価値である個人の自由や自己決定を与える一方で、渋滞、大気汚染、地球温暖化、石油依存、交通事故をもたらし、郊外化というコストの高い都市構造をもたらし、公共交通の衰退をもたらすやっかいなものである。

- 宇沢弘文の視点
- **道路**、駐車場、信号、交通警察、除雪などのコストは、自動車に乗らない住民にも広く税負担されている。一方で、鉄道は、線路、駅、信号、車両の保守など、鉄道会社が負担し、利用者が運賃で支払う。つまり、自動車と鉄道は、同じ土俵で競争していない。自動車の社会的費用は、国家が負担しているのである。



鉄道利用は、自動車利用が不便な三大都市圏でも自動車より利用率が低い。



出典：国土交通省都市局都市計画課都市計画調査室2023『都市における人の動きとその変化～令和３年度全国都市交通特性調査集計結果より～』15頁

鉄道を移動手段としてのみとらえないこと

- 移動手段としては、鉄道より自動車の方が上である。しかし、鉄道には、単なる移動手段に還元できない多様な価値が存在している。

- 鉄道を維持するべき条件は
- 現在の地域住民が、先輩たちからバトンを繋いで、将来に繋げるという意思をしっかりと持ち、地域の行政（市町村、県）を動かし、国に是非残したいということを意思表明することである。国は全てのローカル線を残すのではなく、自ら残したいと意思表明したところだけを残すという、選択と集中を考えています。自分たちで残すと言ったところを国が廃線にするということはないと思われます。
- 利用者数や収支だけで廃線にするべきではない。
- 民営化する際に、都市部と共に、地方も同様に受け継いでいる。そもそも、大糸線が全線開通した際は、国が主導で行い、第一便は1日4往復で、採算が取れることなど考えていなかった。

地方鉄道や移動をどうするか

- 鉄道のサービスを向上する（いくら良くしても、病院の前に駅を設置することはできない。）ことで、十全な移動が確保できるかというとそうではない。よって、交通弱者のために移動を確保することは廃線か存続と関係なく、なされなければならない。よって、鉄道かバスのどちらかという二者択一で決定できることではない。
- 議論しないのに、結論が自動的に決まってしまう議論は問題がある。交通弱者のために、移動を確保したのだから、鉄道はいらないと、存続か廃止かを議論もしないで、自動的に結論が決まるような議論はしてはいけない。大変な思いをして、鉄道を建設して、維持してきた地域の先輩方の苦労を現在の論理だけで、議論もせずに決めてはいけない。
- 議論は、鉄道の多様な意味をとらえることができるように、交通政策論のみの専門家で議論されるべきではない。
- 鉄道は、サービスを改善することで利用者が増えるものではない。それは、J・アーリが言うように、鉄道に問題があるのではなく、自動車を中心的とした都市計画に問題があるからである。よって、鉄道を存続するのに、サービス向上のための投資は必要がない。
- 例えば、現在の赤字を補填して、鉄道を存続する論理、具体的には、仮に国が半分、両県が4分の1ずつ出すとすれば、3億円であれば、国管理の幹線国道の約11キロ分程度にしか過ぎないので、その金額は、国会等で議論するようなものではなく、財務省主計局の箇所付けの問題と言えるし、全額国が負担しても、22キロ程度ということになる。それで、有事の際に複数の選択肢が確保できるのであれば、それだけで納得できる論理となるだろう。
- 公共交通が多少変化した位では人口は増えない。人口が増えるなどという可能性は持つべきではない。むしろ、人口が減り、代替バスもなくなることが予測される。鉄道は、地元の人が乗らないものをどう存続するのかという論理で考える必要がある。

一日１台しか通らない道路の整備費用をだれが負担しているのか。

- 宇沢が言うように、自動車の社会費用は、国家が負担している。にもかかわらず、これに対して、都市部の人が、地方の道路整備費用を負担しているので、その論理を説明しよとは言わない。
- 国民どうしで、助け合うことが国家であり、それが、社会というものであるからだ。
- 地方で子どもたちに多くの投資をして18歳まで育てて、成人になると大都市に移動し、そこで、子どもたちが働いても、地元に還元するべきであると地方は言わない。都市部の人も、地方の道路の負担はしても、鉄道は負担しないなどと思うことはないだろう。
- 今世紀に入って、経団連や同友会から、地方交付税縮減への圧力がかかっている。日本は社会保障も、租税負担率も諸外国に比べると低く、小さな政府である。例えば、村は、村の土地であると同時に、国土でもあるのである。
- そのように考えれば、道路より国家負担が多いとは言えない鉄道を国が管理するというのは国益にかなっている。
- 政府が、防衛力の抜本的強化を目的とした防衛関連経費の対象に、鉄道整備を追加する検討に入った。共同通信の報道によると、年末に改定する安全保障関連3文書に鉄道整備の重要性を明記する方向だという。有事に自衛隊の部隊や防衛装備品、補給物資を輸送するルートを確保し、継戦能力の強化につなげる狙いがある。防衛と災害対応の両面からインフラの役割を捉えるようになったということである。
- 鉄道の内部補助であるが、都市部の利用者が払っているというより、当初自動的に移管された都市部の土地や建物の不動産収入が、それを可能にしているのであって、そもそもそういうスキームであったので、内部補助も理にかなっているが、それより、安定的に国家で管理するほうがよいとも考えられる。

- そのためにも、地元である市町村、県、そして、この検討会が、鉄道を残す多様な意味をとらえ、存続の意思表明をして、手を上げることである。

検討会で議論するべきこと

- 問うべきことは、地域の持続可能性を担保できるかということである。
- 人々の移動を公共交通で確保するできても、地域の持続可能性を担保できるとは限らない。
- むしろ、分かりやすい現在の人々の移動のみにとらわれてしまうことで、大糸線が持っている多様な価値をみないで、早急に判断してしまうことの問題である。大糸線は現在のニーズに合っていないととらえて、廃線にするなどしたとしたら、将来の世代にとっても、取り返しのつかないことになってしまう。現在の地元や利用者の狭い判断で、そのようなことを簡単に判断してはいけない。これまでの地域の人々、これからの未来の人々と対話する必要がある。

大糸線の資産価値と廃線による損失

- 大糸線を建築物として評価するのであれば、現在、大糸線を建築するにはどれほどになるか。おそらく数千億円を要する。国鉄の分割民営化後の1995年7月の豪雨災害による大糸線が斜面崩壊や土石流で寸断され、その復旧に、約2年4か月かけた際に、国・県を合わせて約360億円を投じられている。
- むしろ、これまで巨費を投じて整備した国家インフラである路線を廃止することによる損失は大きなものであり、利用実態の現状を把握して、費用対効果などの短期的な経済的合理性のみで判断することは避けなければならない。日々の維持費は可視化しやすいが、失われる価値は数字になりにくいために議論されないことが多い。
- 全線開通から来年で70年、一部区間は昨年90年式典が実施されたが、30年ほど前に一部区間の復旧に投じた歳出額だけでも、大糸線を約60年間維持することができるものであったことを考えると、維持コストは国・県にとってそれほど高額ではない。
- 40年の赤字増加分のみなら、年間1億1千万円なのである。例えば、これを長野県と新潟県で等分に分けるのであれば、5500万円ずつとなり、それほど大きな額ではない。人口減少やライフスタイルの変容で減少した利益は、1億1千万円程度。

大糸線は、過去の住民たちが残した貴重な財産

- 大糸線は、日本列島の成立、山岳土木史、エネルギー開発史、日本有数の山岳景観、日本登山史、歴史的交流圏などの観光資源を一体的に体験できる極めて稀少で、唯一無二な社会資本。
- これらは、大糸線沿線地域が持つ、重要な社会的資源であり、この地域で生きた過去の住民たちが、作り、残してくれた貴重な財産。
- 現在の利用者が少ない、採算が取れないという理由だけで、廃止にすることができない地域資源。30年後、50年後の人々にとって、それがどれほど価値があるものであるのか（未来の価値）を考えれば、自ずと分かる。30年後には、鉄道で旅するという経験そのものが、現在以上に希少なものになっているだろう。全国から地方鉄道が失われれば失われるほど、残された鉄道の希少性は高くなる。一度廃線になると、あとから簡単にはつくれない。先人たちは、自分たちだけのために鉄道をつくったわけではない。莫大な労力と資金を投入して線路を敷き、橋を架け、トンネルを掘り、駅をつくった。そしてそれを維持してきた。私たちは、その蓄積を受け取った世代である。鉄道は、空間を移動する装置であると同時に、時間を越えて人と人をつなぐ装置である。
- この鉄道は、地域の宝である以上に、国の宝でもある。それが一般道路と同じ程度で維持できるとは驚きである。

大糸線の多様な価値

1. 世界的に重要な地質構造であるフォッサマグナ地域を縦断。糸魚川地域は、2009年に日本初の世界ジオパークと認定され、その地質学的価値は国際的にも認定。姫川渓谷、糸魚川静岡構造線、北アルプス山麓、フォッサマグナと連続的に、地球の歴史、日本列島形成史を車窓から学べる展示装置。



2. 糸魚川・南小谷間は、険しい姫川渓谷に建設。1931（昭和6）年の満州事変以降も大糸線の工事は続けられ、1932年7月には神城－信濃森上間が開業、1934年9月には糸魚川－根知間が開業、1935年10月に根知－小滝間が開業、同年11月には信濃森上－中土間が開業。戦時下の駅舎では出征兵士が家族縁者に見送られて、ふるさとを去る風景が日常となった。中土―小滝間工事が1943（昭和18）年に中断、戦後、地元の強い要望が実を結び、1954（昭和29）年、小滝駅前の姫川架橋工事から再開。大糸線が全線開通したのは1957（昭和32）年。小滝－平岩間の敷設は、険しい谷合いで、難工事の連続であった（阿部1996：101－103）。トンネルと鉄橋が連続する急勾配の隘路、当時の技術者は、急峻な谷、落石、土砂災害、豪雪と戦いながら線路を敷設。山岳地帯において鉄道を維持することの生きた教材、山岳土木史の教材としての価値。

3. 沿線は、日本近代化を支えた電源開発地域、特に、戦後日本の高度経済成長を支えた黒部ダム建設では、資材輸送、労働者移動、周辺地域交通の基盤として重要な役割を果たした。また、沿線には、高瀬ダム、大町ダム、葛ダム、姫川第二ダム、姫川第三ダムなど数多くの水力発電施設がある。日本のエネルギー開発史を物語る回廊。



4. 車窓からの景観は、白馬三山、鹿島槍ヶ岳、五竜岳、姫川渓谷、日本海へと日本有数のScenic route、「走る展望台」であり、アルプス景観を体験する移動空間。日本登山史そのものといえる北アルプスへ向かう登山者を支える主要アクセス。

5. 塩の道千国街道の発着点は、信州の松本と越後の糸魚川。塩の道は約30里、120キロ、海陸を結ぶ交易の要路であり、信越を結ぶ文化交流の道。それは、縄文時代からの道筋であり、言葉や技術、芸能・信仰・思想・神仏などを運んだ。大糸線も、同じ発着点を持ち、塩の道と絡み合うようにして、人々を運んできた。

このような価値へのどのようなニーズがあるのか、マーケティング等が必要である。

大糸線の未来図

- 簡単な未来図を示しておきたい。第三回検討会議の「小谷村意見交換会」でも多数出ていた、観光路線としての再生である。
- そのためには、毎時1本運転、全列車観光対応、全席展望型で付加価値を上げ、単価を上げる。全面展望車として、各便に学芸員が乗車し、ライブで解説を行う。各駅舎をミニ博物館化して、フォッサマグナや土木技術、塩の道、ヒスイ、ジオパークなどに特化して展示するなどの整備を行う。既にインフラが存在することから、投資額はそれほどの高額ではない。その上に、災害時輸送や避難路として国土強靭化の機能も持たせ、時間帯においては、単価の安い生活鉄道としての機能も持たせるようにすればよい。民営化時の約1000人／日を目指すのではなく、その半分の一日約500人を目指し、単価を約6倍にすることで、運賃収入が7億3000万円となり、年間約1億円の黒字となる。
- このことは、ジョン・アーリが公共鉄道の衰退への対応としての二つ目の対応である「市場による解決」である。プレミアム・ネットワーク空間として、一般客から区別された上客専用の空間に再整備することなのである。

おわりに

2023年改正（令和5年法律第18号）「地域公共交通活性化再生法」で、2024年度から、国は従来より踏み込んでローカル鉄道の維持・再構築に対して補助金を投入できる仕組みを整えた。従来、鉄道会社が赤字だと、廃線か自治体負担しかなかったが、改正後は、国・自治体・鉄道事業者が共同で「地域交通をどう残すか」を議論し、上下分離などを選択し、国が認定すると補助対象になる仕組みができた。法律上、事業構造変更上下分離公有民営などを行って鉄道を維持する事業を対象にしている。

地方公共団体と鉄道事業者が共同で「鉄道事業再構築実施計画」を作り、国土交通大臣の認定を受けると、社会資本整備総合交付金、鉄道軌道安全輸送設備等整備事業、税制優遇などの支援が受けられる。

地域社会学には、「制度転用」という概念がある。制度を単に「活用する」のではなく、制度が本来想定していた目的や運用を、地域の側の目的に沿って組み替えるということを意味している。地域づくりにおいて重要なのは、国の制度を利用する過程で、誰が課題を設定し、誰が意思決定するのかということである。地域住民が主体的に課題を設定し、既存の行政制度を地域固有の目的に沿って転用することによって、制度を媒介とした住民自治の展開が可能になるのである。

令和8年10月7日（水曜日）、小谷村の横澤副議長と村長が県庁を訪問し、阿部守一知事に対し、JR大糸線の存続・維持に向けた要望書を提出した。県境に位置する大糸線は、村民の生活と観光利用に欠かせない極めて重要な路線とした。地域住民の声は、把握できた。そこで、県は、サブシディアリティの原理に従い、国との間に入って、当事者として、運営していくために、手を挙げるべき時期に来たと思われる。