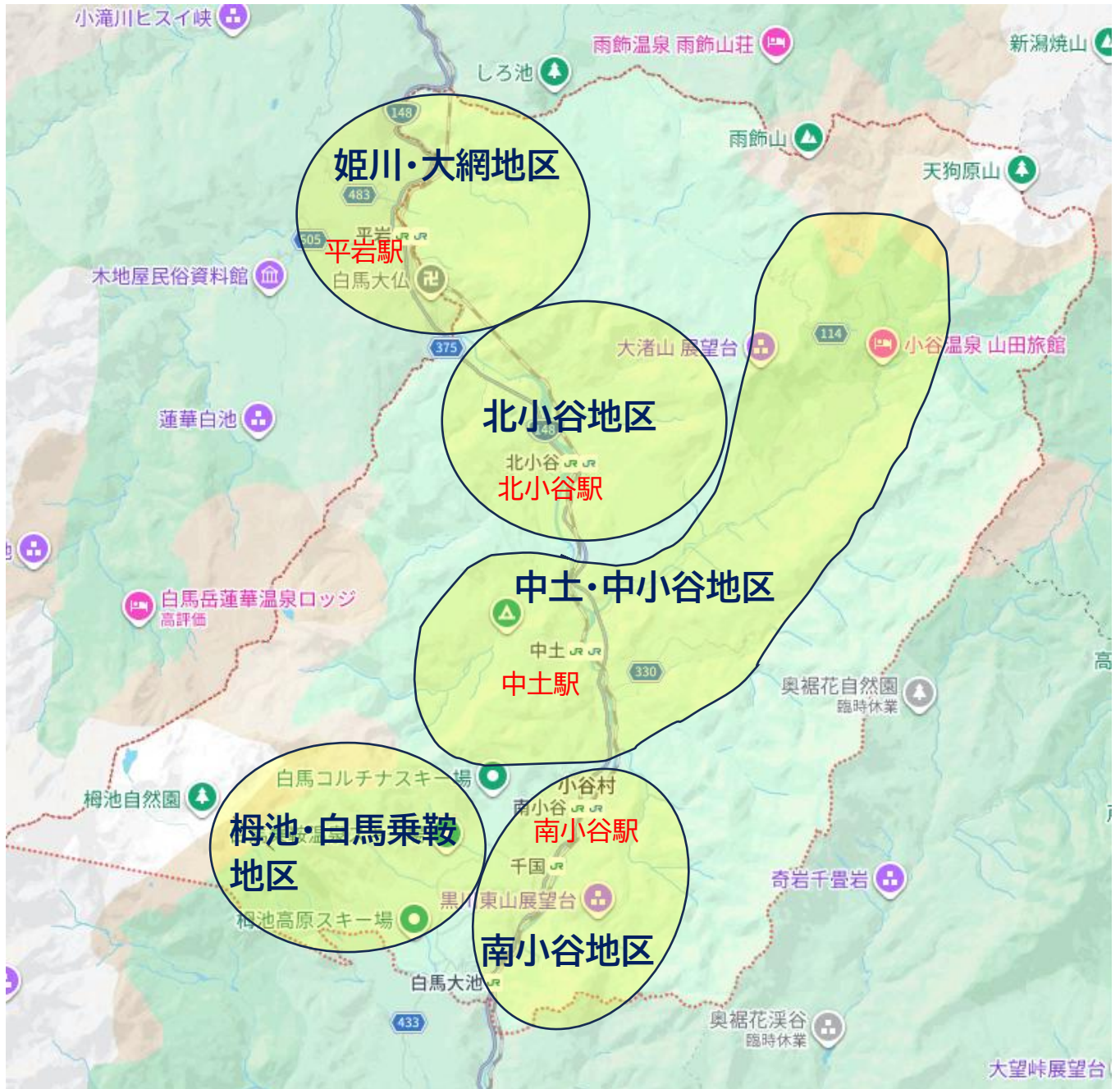


小谷村住民意見交換会について

令和 8 年 7 月 31 日

小谷村

【小谷村位置図】



R 8.7.31 小谷村意見交換会 報告資料

【1】姫川温泉・大網地区 R8.7.17(金) 19:00～ 最寄り駅:平岩

大糸線は移住や地域定住、観光業にとって重要な交通基盤であり、何らかの形で残してほしいとの意見が多かった。

JR に対しては自然災害による運休の多さや代行輸送の不十分さに対する不満の声が多かった。

- ・移住にあたっては、歩いて平岩駅に行けることが候補となった理由だった。公共交通機関が使えることは地方就職の切っ掛けになるのではないかしら、何かしらの形で残してくれたらいいなと思っている。
- ・最近雨、雪でよく運休する。子供が高校生の時は1シーズン止まっていた。
- ・旅館業をやっている、列車が止まるのが一番大変。キャンセル料も取れない。
- ・大糸線の利用を増やすためには、北陸新幹線の糸魚川駅を利用する人を増やすことが必要。
- ・小滝～中土が最後に開通し、先人たちが、やっと通した鉄道。こうした経緯から、無くして欲しくないのが地元の意向であることを忘れないで。

【2】北小谷地区 R8.7.19(日) 10:00～ 最寄り駅:北小谷駅

観光路線や高齢者の移動手段としての価値が評価され、糸魚川・北陸新幹線との接続強化や観光活用を求める意見が多かった。

本数不足や接続の悪さ、駅から先の二次交通の不足が利用低迷の大きな要因として指摘された。

- ・日本海とアルプスをつなぐのが大糸線。東京から糸魚川、糸魚川から松本へという循環型の観光路線が出来ていないことが問題なのではないか。
- ・高齢になり、電車で転換しているところ。高齢者にとっても、鉄道またはそれに代わるものが必要。
- ・南小谷駅の接続が良いのは7時台だけ。南小谷における電車の接続が悪いのが問題。糸魚川での新幹線との接続もよくない。
- ・大糸線は地元にとっての悲願だった。乗ってはいないが鉄道のもたらす地域への明るい力はすごい。
- ・個人的な考えだが、大糸線を存続させるなら、白馬を起点にしないとダメだと思う。新幹線もせっかく糸魚川まで来ているのだから、その人の流れを大糸線に流すためにも、一気に白馬まで行ければ存続できるのではないか。
- ・白馬を扇の要として扇子を開いたように観光客が分散するのが年中続けばと考えている。私の夢。
- ・路線は観光で残して欲しい。新幹線で糸魚川駅に降りた方を呼び込んでくるような形が一番いい。

- ・新幹線の糸魚川始発に間に合わせるようにすると、車で糸魚川駅まで行かないといけない。そのため、糸魚川での接続をもっと便利にして欲しい、そうすれば利用が増えるのでは。
- ・大糸線の一番の課題は、接続の問題と、本数の問題があると思う。
- ・交通は目的地があってこそだと思う。駅から先に行く手段がないから結局車になる。
- ・リニアは税金使っている。国は少しお金入れても良いのでは。鉄道は夢とロマンがある人生に寄与する大切なもの。

【3】中土・中小谷地区 R8. 7.19(日) 13:00～ 最寄り駅:中土・南小谷

大糸線を観光資産として捉え、観光列車やサイクルトレインなど新たな活用策を検討すべきとの提案があった。

運休の多さや営業努力を求める声のほか、災害時の代替ルートや将来の需要を見据え存続を求める声があった。

- ・本日のデータからは9割観光路線ということだが、これは私の認識と同じ、生活路線ではない。人口減と車の移動はこの地域からすれば当然。将来像を作るうえで重要な数字だと思う。
- ・世界中で鉄道は利用者が増えていて全て観光。1人50万円、100万円の売上は当たり前。JR九州の観光列車「ななつ星」は、観光に特化したもので途端に黒字になった。300万円でも売れている。
- ・天気が悪くなると、すぐ止めるのも問題。
- ・営業努力をしない以上、お客は離れていく。
- ・国防も入るのか？国防みたいな観点は必要で、このルートは重要。国が入るなら国防という観点でありがたいという意見。
- ・この乗車人数では廃止せざるを得ない。しかし松本から繋がって大糸線。何が言いたいかというと、乗客としては通勤通学。災害時は北陸から東京に行けたりする、備えるためにも守っていく必要がある。
- ・大阪ルートも決まった。今廃止すると大阪ルートも断つことになる。今は疲弊しているが何とか持ちこたえてほしい。
- ・例えば、サイクルトレインではどうか。そういう方法であれば、通勤でも使えるし、利用を増やすことにつながる。

【4】南小谷地区 R8. 7.19(日) 15:00～ 最寄り駅:南小谷

大糸線は地域をつなぐ重要な「線」であり、公共交通として維持が必要との意見が示された。しかし利用実態は少なく、将来的な維持の難しさから、代替交通や道路整備を含めた検討も必要との認識が見られた。

- ・列車を使おうにも駅の周りに何もなくて、買い物を考えると車がどうしても必要。

- ・大糸線は日本の真ん中、フォッサマグナの真ん中を走っている路線でありプラチナルート。インバウンドを考えると、こういった路線を守るのが重要。民間企業なので赤字が大変なことがわかるが、こういう大事な路線を残さなくていいのか。
- ・バスでいいとなると観光地を結ぶだけのバスなら良くなるかもしれないが村民は大糸線残してほしい これは当然の意見
- ・大糸線は鉄道ありきではない方向に進むのだと思うが、他の手段はあるのか。JRの方でバス路線を維持する場合はどうか。今後数十年、維持してもらえるのか。
- ・いざ使うときに、残して欲しいのが本音。鉄道は全国につながってこそ、役に立つと思う。山間地はどんどん寂れていくので、国として交通も含めて考えていくことが必要だ。
- ・東日本と西日本と連携して欲しいが、電化非電化の問題もあるので、解決するためには、その他の手段でというのかもしれないと思う。
- ・鉄道があった方がいいと思うが、ずっと維持していけるかということと不可能に近いと思う。
- ・松本から糸魚川までの高規格道路を活用するプランも併せて考えてはどうか。
- ・代替えも含め、どんな形がいいのか考えはまとまっていないが、何か変える必要はあると感じてはいる。

【5】柵池・白馬乗鞍地区 R8.7.23(木) 14:00～

最寄り駅:南小谷・(千国・白馬大池)

観光事業者を中心に、関西圏や北陸新幹線利用客の玄関口として大糸線の役割を評価し、観光路線としての存続を望む声があった。

運休の多さや利便性の低さ、収支面の課題から、バス転換や道路整備など代替輸送を現実的な選択肢とする意見も多く聞かれた。

- ・利用が少なくても鉄道が好きな方もいるので、その方々のためにも存続して欲しい。
- ・大糸線の可能性として、糸魚川方面は海産物などある。周遊、滞在型に役立つには交通網の利便性。あと、周遊バスや宿泊チケットなどを広域に呼び込む、モデルルートを示すことで、観光誘客につながると思う。
- ・鉄道は残して欲しいけれど、利用が少ないのは理解している。
- ・増便バス南小谷から乗ろうとしたら、白馬から来たお客でいっぱい乗れなかったと聞いた。そういうのはぜひ解消していただきたい。
- ・社内意見聞いた 西日本からの誘客は大事にする必要があり大糸線についてはぜひ継続して欲しい。
- ・大糸線の車窓も、自然園の天然の涼も大事な観光への売りとなる、“おもてなし”としてストーリーを作るのは私たちの仕事。
- ・長い間検討している課題。早く結論を出してほしいが本音。
- ・今の糸線に求められているのは、観光のために人を運ぶ路線であって、観光資源として活用する路線とはわけるべき。維持管理は別の問題。

- ・私の考えは、鉄路確保は現実的ではない。バスに変えて、もっと便数を密なものにして、住民や観光客に有用な路線にするべき。
- ・すぐ運休するので関西方面のお客さんを誘致するのにあてにならないと聞く。すぐ運休するので商売にならない。
- ・通勤、通学としても駅まで行くことを考えると、自宅が鉄道沿線ではないのでそう考えるとバスで網羅する方が現実的。
- ・徹底的に観光列車化 難しいと思うけど蒸気機関車とか、日本のおもてなしをするとか。それもできないならバス路線運行の方が良い。
- ・関西方面からのお客様に案内する 雪道に慣れないお客に安全に来てもらうため電車を案内することが多いが実際には降雪時の運休が多いため、案内も躊躇するというのが実感。冬季でも安定して使える公共交通にして欲しい
- ・新幹線が大阪までつながったときのツールとしてチャンスである。廃線は避けてほしい。
- ・観光の視点で言うと率直に3千万円の収入で6億円の赤字、保線に3億円。普通なら考えられない。10年前から考えているとその時間も費用。先を見据えて、鉄路とは言わないが安価なものがあれば良い。
- ・個人的には大糸線は残して欲しいが今の現状を見るとやむを得ないのかなとも思う。
- ・いろんな意見が出た。個人的には2時間に1本の路線に6億円・・・しかし糸魚川は日本海からの玄関口でこの地域にとって大切な入口。道路を整備して、新幹線との接続をしっかりとって、人が来やすくしていただくことが良いのではないか。
- ・北小谷方面の意見もあるが、生活路線である以上安定した公共交通を望んでいる。鉄路ありきではなくとも毎日安定した運行ができれば良いと聞く。
- ・観光視点でもバス路線であるなら荷物が多いから乗り換えはしたくない、新幹線にスムーズに接続する安定した公共交通として安心して乗れる交通を。