

## 第4回大糸線（糸魚川・南小谷間）沿線地域公共交通検討会議 議事概要

日時：令和8年8月17日（月）

午後1時30分～午後2時40分

場所：ヒスイ王国館 明星

### 1 開会

（委員 長野県交通政策局青木局長）

それでは定刻となりましたので、ただ今から第4回大糸線（糸魚川・南小谷間）沿線地域公共交通検討会議を開会いたします。

本日はご多忙のところご出席を賜り、誠にありがとうございます。本日の進行を務めます、長野県交通政策局長の青木でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは議事に先立ちまして、板谷会長よりご挨拶をいただきたいと思います。板谷会長、よろしくお願いいたします。

（流通経済大学 板谷会長）

皆様、改めましてこんにちは。流通経済大学の板谷です。本日もどうぞよろしくお願いいたします。

本日は、これまでの議論を振り返りながら、検討会議で整理してきた内容を改めて確認するとともに、今後の検討体制や進め方について意見交換を行いたいと考えております。

今後は地域の将来を見据えながら、どのような交通体系が目指す姿の実現にふさわしいのか、より具体的な検討を進めていく段階に入っていくことになります。

本日はそのための準備として、これまでの議論の確認や今後の検討体制、進め方について認識を共有する機会にしたいと考えております。

限られた時間ではありますが、それぞれのお立場から率直なご意見をいただければと思っております。本日もよろしくお願いいたします。

### 2 議事

（委員 長野県交通政策局青木局長）

ありがとうございました。それでは議事に入ります。

恐れ入りますがこれからは非公開となります。取材対応につきましては会議終了後、概ね14時30分から見込んでおりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、報道の皆様はご退席をお願いいたします。

（委員 長野県交通政策局青木局長）

それでは、議事に入ります。ここからの進行は会長からお願いします。板谷会長、よろしくお願いいたします。

#### （1）これまでの検討状況について

（流通経済大学 板谷会長）

それではこれから私の方で司会を務めさせていただきます。よろしくお願いいたします。

まず議事の一つ目、「これまでの検討状況について」です。事務局からご説明をよろしくお願いいたします。

（事務局 長野県交通政策課酒井課長）

資料1をご覧ください。

これまで第1回から第3回の検討会議におきまして、委員の皆様からのご指摘やご意見を踏まえなが

ら、現状分析、課題、目指す姿の設定、大糸線に必要な交通機能等の整理を行ってきたところです。本日の会議では、それらを総括的に振り返ります。

交通体系の協議・検討に必要な材料が概ね揃ったということをご確認いただければと考えております。

2ページをお願いします。第1回、第2回で整理しました現状分析と課題、目指す姿について、生活交通と観光交通に分けてまとめたものです。

まず生活交通について説明させていただきます。現状ですけれども、大糸線を含む公共交通機関の利用者は学生や高齢者が中心であり、多くはないものの地域交通としてのニーズは一定あること、コンビニ以外の商業施設や病院は糸魚川市街地や白馬村内に位置しており、小谷村の住民の方はそれらの施設を利用していることが挙げられました。

現状から見える課題は資料に記載のとおり、地域の人口減少、高齢化の進行により交通弱者は増えていく見込みであること、通学者等の地域交通ニーズへの対応、買い物・通院の実態から移動手段の確保が重要であることを整理したところです。

生活交通における目指す姿につきましては、糸魚川市と小谷村・白馬方面を結ぶ幹線交通機能を基本としながら、他の交通資源等と連携して、生活に必要な移動、通学・通勤・通院・買い物を安定的に確保できている状態であることを確認したところです。

次に3ページ、観光交通についてまとめています。観光交通の現状としましては、大糸線及び増便バスの利用者の約9割が観光目的であり、また約7割が県外からの利用者であることが大きな特徴です。

一方で、南小谷駅での乗り換えが必須であることや、運行本数が限られていること、新幹線や在来線との接続が十分ではないことなどから、観光地である小谷村・白馬方面への移動手段としては、必ずしも利便性の高い状況とは言えません。また、実証運行の結果からは、駅などの交通拠点を經由して移動する傾向が見られ、糸魚川駅から南小谷駅、さらに白馬方面を結ぶ拠点間輸送のニーズが高いことも確認されたところです。

それらの現状や課題を踏まえまして、観光交通における目指す姿は、新幹線等との接続性が向上し、糸魚川市と小谷村・白馬方面を結ぶ観光客の動線や移動時間のニーズを満たした移動を、安定的に確保できている状態であることを確認したところです。

続いて4ページをご覧ください。こちらは第3回の会議におきまして、これまで整理してまいりました目指す姿をさらに具体化するため、その実現に必要な交通機能や、考えられる実現手段の例について確認・整理を行ったものです。あわせて、交通機能を検討する際には利用者ニーズへの対応だけでなく、持続可能性も踏まえた検討が必要であることを共有しました。

また、生活交通・観光交通の両面において、安定的に運行されることが特に重要であるとのこと意見をいただいたことから、会議のまとめにもその要素を追加し、目指す姿の表現についても「安定的に確保できている」としております。

まず、生活交通に必要な機能についてですが、前回会議でのご意見を踏まえまして、生活利用者向けの利便性向上に関する機能として、「気象状況等に左右されにくく、毎日安定的に利用できる」という観点を追加いたしました。

また、高齢者をはじめとした生活利用者の利用しやすさを高める方策の一例として、「利用しやすい運賃設定」についても実現手段の例に追加したところでございます。その他の項目につきましては、前回会議でご確認いただいた内容となっています。

続いて5ページ、観光交通についてです。こちらにつきましても同様に、観光客の動線に関する要素として、「気象状況等に左右されにくく、毎日安定的に利用できる機能」を追加させていただきました。その他は前回ご確認いただいた内容となっております。

観光交通におきましては、新幹線との接続性や主要な観光拠点へのアクセス性の向上、さらには多様な観光客が利用しやすい環境づくりが重要な要素として整理されております。

今後は、大糸線の実現するため、これらの機能をどのような交通体系で実現するのか、また利用者ニーズを踏まえながらどの程度の水準で確保していくのかについて、具体的に検討していく

ことが議論の中心になるものと考えています。

第3回の会議では、必要な交通機能とあわせて交通モードの事例を確認した上で、目指す姿を実現する交通体系を判断・選択する際の視点や論点について整理しました。6ページをご覧くださいと思います。

主な視点・論点といたしましては、生活交通・観光交通の双方に共通する「運行の安定性」をはじめ、「交通機能・利便性」、大糸線を取り巻く環境や諸条件を踏まえた「実現可能性」、さらに「イニシャルコスト」や「ランニングコスト」といった「持続可能性」が考えられると整理しております。

今後の検討・協議におきましては、これらの視点や論点ごとに各交通モードの特徴を比較・評価しながら、大糸線の目指す姿の実現に向けて、どのような交通体系が最も適しているのかについて検討していくことになると考えております。

以上が、これまでの検討会議における主な検討内容の振り返りとなります。内容に不足している点や、認識に相違がある点などございましたら、ご指摘いただければと思います。説明は以上です。

(流通経済大学 板谷会長)

ご説明どうもありがとうございました。資料1については、これまで3回にわたり実施してまいりました検討会議の内容を取りまとめていただいたものです。前回の会議で修正すべき点についてご指摘をいくつかいただいておりますが、それらについては事務局側ですべて修正いただいたものと認識しております。

それでは意見交換の時間としたいと思います。改めまして、現状分析、課題認識、目指す姿、必要な交通機能、そしてモード比較の際の判断・選択基準となる視点や論点について、ご確認いただくとともに、ご意見をいただければと思います。

どなたからでも結構ですが、私の方から指名させていただきます。まず糸魚川市様からお願いいたします。

(委員 糸魚川市井川副市長)

糸魚川市副市長の井川です。よろしくお願いいたします。これまでの検討状況の取りまとめ、ありがとうございました。基本的にはこの内容のとおりだと考えております。その中で、糸魚川市として付け加えさせていただきますと、まず生活交通という視点では、やはり利用実態に応じた交通モードへのシフトが必要だと考えています。

観光交通という面では、特に糸魚川市の場合、新幹線駅との接続を考えた上で、新幹線の停車本数の確保や利便性の向上につなげていきたいと考えております。生活交通と観光交通の区分については、この整理のとおりだと思っています。

現在示されている各交通モードにつきましては、それぞれ検討・研究が必要であるというスタンスです。一方で、交通モードの選択にあたりましては、イニシャルコストやランニングコストなど、沿線自治体の負担、それから運賃を含めた収支を明らかにした上で、住民や関係者が納得できる形で進めていかなければならないと考えております。

交通モードの選択に際しては、持続性のある運行主体とすることも含め、安定した運行を望みたいと考えております。以上です。

(流通経済大学 板谷会長)

ありがとうございます。貴重なご意見をいただきました。

最後にお話しいただいた、持続可能な運行主体という視点も含めて、今後モードの検討をしていく必要があるということで、ご指摘のとおりだと思います。

また、生活面では住民が望む移動形態に対応できる交通を用意する必要があるという点についても、私も全く同感です。資料の内容については、これ以上大きな修正は必要ないという印象を持ちました。

続きまして、小谷村様からご発言をお願いいたします。

(委員 小谷村竹内副村長)

小谷村副村長の竹内です。まず、村でも住民意見交換会を実施いたしまして、その結果を踏まえて論点整理や追加事項についてご配慮いただき、ありがとうございます。内容については確認させていただき、小谷村の考え方が反映されているものと考えております。

検討していく交通モードについてですが、村内では賛否両論があるものの、鉄路存続を望む声も多い状況です。今後、複数の交通モードの中から最適なものは何かという視点で議論していくにあたり、一点申し上げたいと思います。

資料にある交通モードのうち、例えばバス交通やBRTについて議論する場合、起点・終点が糸魚川あるいは南小谷に限定されないケースも理論的にはあり得ると思います。実証実験で運行した増便バスの起終点は糸魚川と白馬でしたが、これは最大需要を把握する目的で設定されたものであります。

小谷村としては、この検討会議が大糸線の糸魚川・南小谷間についての公共交通のあり方を議論する場であることから、どの交通モードを選択したとしても、長野県側の起点または終点は南小谷を基本として議論すべきではないかと考えております。

また、各モードの比較にあたり、持続可能性、特にランニングコストを検討する際には、利用者数の設定についてしっかり議論していただきたいと思います。観光利用が9割を占める路線であり、地域の社会的動向や自治体の政策、民間投資の状況などによって需要は大きく変わる可能性があります。

そのため、現状だけを前提とするのではなく、可能な限り需要予測をお願いしたいと考えております。以上です。

(流通経済大学 板谷会長)

ありがとうございました。南小谷を起終点として考えるべきではないかというご要望として受け止めました。

私としては、さまざまな選択肢がありますので、それも一つの選択肢として含めながら、横並びで比較していく必要があると考えています。つまり、どちらを起終点とする方が、生活面や観光面において利用者ニーズに適しているのかを比較検討することが重要だと思います。

大変重要なお指摘だったと思います。

また、需要予測についてもおっしゃるとおりです。どこまで精緻に行えるかという課題はありますが、特に観光需要については変動幅が大きいため、ある程度幅を持った形で議論することが必要だと思っています。例えば、この程度の需要であればこの程度のコストになる、といった形で議論できればよいと考えております。

この点についても、今後委員の皆様と議論しながら進めていきたいと思っています。

それでは続きまして、長野県北アルプス地域振興局様、お願いいたします。

(委員 長野県北アルプス地域振興局丸山局長)

これまでの議論の振り返りということで、現状や課題、目指す姿については、この資料に記載のとおりだと思います。

また、6ページの今後の検討・協議イメージにありますように、交通モードごとの特徴や課題を、こうした共通の視点や論点に沿って比較検討していく進め方は、それぞれの交通モードを客観的に整理する上で有効ではないかと考えております。以上です。

(流通経済大学 板谷会長)

ありがとうございます。モードについては、幅広く議論していくことが重要だと私も考えています。個人的には、モードの検討は二段階で進めるのがよいのではないかと考えています。まず2、3案程度に絞り込み、その後に詳細な計画検討を進めるという流れです。

このあたりは次回以降、さらに詰めていければと思います。

それでは続きまして、糸魚川地域振興局長様からお願いいたします。

(委員 新潟県糸魚川地域振興局白沢局長)

私も皆様方の発言のとおりでございまして、現状分析、課題認識、目指す姿については、第1回から第3回までの議論を分かりやすくまとめていただいたと思っておりますし、基本的には必要な内容が網羅されていると思っております。

また、最後の交通モードについても、先ほど会長からお話がありましたように、段階的に絞り込みながら議論を進めていくことは重要であると考えております。様々な交通モードがありますが、それぞれにメリット、デメリットがあると思います。

その中で、地域特性、降雪環境、生活交通と観光交通の割合、観光地が点在していること、高齢化の進行など、この地域特有の事情を踏まえながら、目指す姿の実現につながる現実的な選択肢を絞り込んでいくことが重要であると思います。以上です。

(流通経済大学 板谷会長)

ありがとうございます。大変重要なお指摘をいただきました。おっしゃるとおりで、地域特性は非常に重要だと思っております。他地域でうまくいっている事例だから、そのまま適用すればよいという議論ではなく、住民の皆様のニーズをしっかりと把握した上で、この地域に最も適したモードを検討していくことが必要だと思います。今後もそのような形で進めていきたいと思っております。

また、段階的に絞り込んでいくという考え方についてもご理解いただき、ありがとうございます。

それでは続きまして、J R 西日本様からご発言をお願いいたします。

(委員 西日本旅客鉄道株式会社金沢支社廣田副支社長)

J R 西日本の廣田と申します。よろしくをお願いいたします。

私も皆様と同様に、これまで共有された事実や分析結果、また委員の皆様からの発言内容を踏まえて、今回総括として取りまとめていただいたものと認識しております。

短期間でおまとめいただきありがとうございます。私自身、この取りまとめ内容について異論はございません。ただ一点、解釈について確認をさせていただきたいと思っております。

4 ページ、5 ページに「具体的な交通機能等 (例)」として様々な項目が記載されております。これらはあくまで例示であって、必ず実現しなければならないものではないという理解でよろしいでしょうか。6 ページでは「実現可能性」や「持続可能性」といった観点も整理されておりますので、そのような理解でよいとは思っていますが、念のため確認させていただきたいと思っております。以上です。

(流通経済大学 板谷会長)

ありがとうございます。ご質問をいただきました。

私の認識も同じですが、事務局からお願いいたします。

(事務局 長野県交通政策課酒井課長)

例示をしたものでございます。

(流通経済大学 板谷会長)

ここに記載している内容をすべて実現させようとか、その中身が実際に正しいかどうかとかを議論するものではなくて、必要な交通機能を実現するための方策の例として整理いただいたという趣旨でよろしいかと思いますので、よろしくお願いいたします。

それでは私の方で簡単に取りまとめさせていただきます。本日までご説明いただいた資料、そして説明内容につきましては、大きな方向性として皆様にご了解いただき、認識の共有を図ることができたと考えております。資料についても分かりやすく整理いただいております、今後は生活交通と観光交通の両面から

検討を進めていくことを改めて確認できたと思います。また、4ページ、5ページで整理いただいた交通機能についても共有できたと思います。

今後は、どの交通モードが適しているのかという議論とともに、具体的なルートや運行本数などの詳細な検討に進んでいくことになります。その際には、利用者にとって利用しやすいものであるかという視点と、持続可能な形でサービス提供ができるかという視点を中心に議論していきたいと思っております。そうなりますと、今後の検討体制についても考えていく必要があります。

## (2) 今後の検討体制と進め方について

(流通経済大学 板谷会長)

続いて議題2「今後の検討体制と進め方について」に移りたいと思います。

まずは検討体制の考え方について、事務局よりご説明をお願いいたします。

(事務局 長野県交通政策課酒井課長)

それでは、資料2をお願いいたします。今後の検討体制についてご説明させていただきます。

前回会議におきまして、今後は行政やJR等の事業者だけではなく、幅広い関係者による検討が必要であるとの整理がなされたものと認識しております。これを踏まえまして、事務局において今後の検討体制のあり方を整理いたしましたので、その案をご提案させていただきます。

本検討会議では、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を目的として、主に行政とJRをメンバーとして組織し、協議を進めてまいりました。その結果、現状分析や課題の整理、目指す姿の設定など、今後の議論の基礎となる検討材料については、先ほど会長に取りまとめていただいたとおり、概ね整理できたものと考えております。

一方で、今後は大糸線を目指す姿を実現するために、どのような交通体系が望ましいのか、その具体的な方向性を検討していく段階に入っております。こうした議論を進めるにあたりましては、交通事業者、観光関係者、利用者代表の皆様など、より幅広い関係者との協議が必要になるものと考えております。

そこで、新たな構成員を加えた上で、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第6条に基づく法定協議会へ移行することを提案させていただきます。あわせて、協議事項に、有力な交通モードによって目指す姿を実現する具体案に関する事項や、地域公共交通計画の作成及び実施に関する事項を追加する案としております。地域公共交通計画の作成につきましては、法律上、地方公共団体が作成するものとされております。また、法定協議会についても、計画を作成しようとする地方公共団体が組織することができるものとされております。

現時点において、計画の作成を決定しているわけではありません。しかしながら、今後の協議により交通体系の方向性を定めるとともに、国の各種支援制度を効果的に活用しながら持続可能な交通体系を構築していく必要があることから、本検討会議としては、計画作成も視野に入れながら協議を進めていくこととしたいと考えております。

追加する構成員のイメージにつきましては、資料左側の現在の構成員を基本としながら、法定協議会に求められる構成要素を踏まえ、地域の交通事業者、道路管理者、公安関係者、観光関係者、利用者代表等を加えることを想定しております。

また、白馬村、大町市の参画の位置付けや、地域の交通事業者、観光関係者、利用者代表の選定につきましては、次回会議までに調整を行いたいと考えております。

今後の検討体制に関する提案については以上となります。

(流通経済大学 板谷会長)

ご説明ありがとうございました。次回以降は会議の形態を変更し、法定協議会へ移行するというご提案をいただきました。移行後は、目的や位置付け、協議事項、公開の取扱いなども変わってまいりま

す。また、資料に示されている追加構成員についても、現時点ではあくまでイメージであり、今後調整していくということだと思います。

それでは、この点について皆様からご意見をいただきたいと思います。今回も順番にご発言をお願いしたいと思います。まず小谷村様からお願いいたします。

(委員 小谷村竹内副村長)

ありがとうございます。目的や位置付け、会議の公開といった運営方法については、特に異論はありません。

協議会の構成については、今後調整との説明をいただきましたが、基本的にはここに記載されている皆様に加わっていただきたいと思いますと考えております。交通モードの検討にあたっては、それぞれの事業者から実情をお聞きする必要がありますので、交通事業者の参画は必要だと思います。

また、前回も申し上げましたが、バス交通などを議論する場合には道路整備が重要な要素となりますので、道路管理者の参画も必要です。さらに、観光関係者や利用者代表についても、ぜひメンバーに加えていただきたいと思います。以上です。

(流通経済大学 板谷会長)

ありがとうございます。ぜひ幅広い関係者に参加いただきたいというご意見として承りました。続きまして、糸魚川市様お願いいたします。

(委員 糸魚川市井川副市長)

法定協議会へ移行するという提案については受け入れたいと思います。

そこで確認ですが、法定協議会の設置日はいつを想定しているのでしょうか。

(流通経済大学 板谷会長)

事務局いかがでしょうか。

(事務局 長野県交通政策課酒井課長)

次回会議の際に規約改正をお諮りし、ご承認いただければ、その時点で移行という形を想定しております。

(委員 糸魚川市井川副市長)

そうしますと、9月議会において何らかの形で議会へ報告する必要があると思っています。

議会への説明をしないまま進めるのは難しいため、9月議会の中で、この方向性について説明したいと考えておりますので、ご理解をお願いしたいと思います。

また、構成員のイメージについてですが、糸魚川市の地域公共交通会議の構成とほぼ同様の団体から選出されるものと思います。その点についても特に問題はないと考えております。

(流通経済大学 板谷会長)

ありがとうございました。ご指摘のとおりだと思います。

資料については公開される予定ですし、規約案についても、正式決定前の案という形で共有することは問題ないと思いますので、必要に応じて関係者へ提供いただければと思います。よろしくお願いいたします。

続きまして、糸魚川地域振興局長様お願いいたします。

(委員 新潟県糸魚川地域振興局白沢局長)

私も資料2でご説明いただいた法定協議会移行案について、特段異論はございません。

様々な交通モード案が示される中で、有力な交通モードへ絞り込んでいくという点では、J R以外の交通事業者が参加することは重要だと思います。

また、生活交通と観光交通の両面から検討するという意味でも、関係者や利用者代表等に参加いただくことは大変重要であると思います。様々な立場の方々と協議を進めることによって、最終的に関係者の納得感が得られる方向性が導き出されることを期待しております。

(流通経済大学 板谷会長)

ありがとうございます。ご賛同いただいたものと理解いたしました。

具体的にどのような方に参画いただくかについては、今後調整となると思います。事務局を中心に検討を進めていただければと思います。

私も、検討が具体的な段階に進んでいく中で、法定協議会へ移行することについては、多くの関係者が共通の枠組みの中で議論を進めていくという意味で、大変意義があるものだと思っております。

今後は、この新たな検討体制の中で、地域の実情や利用者、観光関係者の意見を丁寧に反映しながら議論を進めていくことが重要ではないかと思います。

それでは続きまして、JR 西日本様からお願いいたします。

(委員 西日本旅客鉄道株式会社金沢支社廣田副支社長)

資料に記載されている目的から会議の公開までの内容については、特段異論はございません。協議会の構成員について、一点確認をさせていただきたいと思います。

国土交通省の手引きなどを拝見すると、構成員のほかにオブザーバーを置くことも認められているようです。そのような中で、構成員とオブザーバーの違いについて確認したいと思います。例えば、参加応諾義務や結果尊重義務のようなものがあるのか、あるいは規約の承認や議決に関する権限の違いがあるのか、そのあたりを教えていただければと思います。

また、どの程度の関係性があれば構成員となり、どのような立場であればオブザーバーとなるのかについても確認したいと思います。

(事務局 長野県交通政策課酒井課長)

今回資料でお示ししているのは構成員のイメージです。

ご質問は、オブザーバーを設置する場合には、今ご指摘いただいたような点も踏まえて整理いただきたいというご趣旨でしょうか。

(委員 西日本旅客鉄道株式会社金沢支社廣田副支社長)

現在の検討会議では委員とオブザーバーという形になっています。

法定協議会に移行した場合も、制度上は構成員とオブザーバーに分けることができると思いますが、その違いを確認したかったという趣旨です。

(流通経済大学 板谷会長)

私の理解で申し上げますと、法定協議会の構成員については参加要請があった場合には応じる義務がありますし、協議会で決まった内容については尊重義務もあります。

一方で、オブザーバーについては、そうした義務の対象にはなりません。

ただし、議論に大きく関係する立場の方としてご出席いただき、ご意見をいただくために参加いただくという整理になると思います。

(委員 西日本旅客鉄道株式会社金沢支社廣田副支社長)

承知しました。規約改正の承認や議決なども、構成員には権限があり、オブザーバーにはないということで理解いたしました。

(流通経済大学 板谷会長)

ありがとうございます。

オブザーバーには議決権はありませんが、ご意見をいただくことは非常に重要ですので、必要に応じてご参加いただくということだと思います。

それでは、オブザーバーの皆様からご意見をいただきたいと思います。

まず、北陸信越運輸局様からお願いいたします。

(オブザーバー 国土交通省北陸信越運輸局秋山鉄道部長)

北陸信越運輸局の秋山でございます。資料2に示されている今後の体制について、特段異論はございません。その中で、地域公共交通計画について少し申し上げたいと思います。

大糸線の再構築を進めていくにあたり、鉄道を継続するのか、あるいは別の交通モードにするのかという議論になっていくと思います。そうなりますと、再構築に関する様々な事項について整理していく必要が出てきます。現在の認識としては、糸魚川市には糸魚川市地域公共交通計画がありますし、長野県には長野県全域を対象とした地域公共交通計画があります。長野県の計画については、今年6月に変更が行われたところです。こうした既存の交通計画との関係を、今後どのように整理していくのかという点は検討いただければと思います。地域公共交通計画については、例えば鉄道を対象として複数自治体で一本の計画を策定することも可能です。近隣の事例としては富山県内で複数市町村による地域公共交通計画がありますし、他県では県境をまたいだ計画事例もあります。そうした事例も参考にしながらご検討いただければと思います。

(流通経済大学 板谷会長)

ありがとうございます。大変貴重なご指摘をいただきました。

おっしゃるとおり、地域公共交通計画は必ずしも一自治体の範囲に限るものではなく、複数市町村や県境をまたいで策定することも可能です。

また、大糸線そのものだけではなく、関連するバス交通なども含めて検討することが必要だと思います。その際には、糸魚川市や長野県の既存計画との整合性を確保することが重要であり、その点も踏まえながら今後議論していきたいと思います。

続きまして、大町市様からお願いいたします。

(オブザーバー 大町市田中副市長)

大町市の田中です。私は今年8月に副市長に就任したばかりで、これまでの経過は資料等で確認している状況ですが、本日の資料については理解しております。

法定協議会への移行という考え方についても理解できますし、構成員を見直して地域の関係者を追加していくという考え方にも賛同いたします。一方で、先ほど議論のありました構成員とオブザーバーの違いという点もあります。現在、大町市はオブザーバーですが、新しい組織において構成員となるべきか、引き続きオブザーバーとするべきかについては、今後相談させていただければと思います。

(流通経済大学 板谷会長)

ありがとうございます。ぜひ次回までにご検討いただければと思います。よろしくをお願いいたします。

続きまして、白馬村様からお願いいたします。

(オブザーバー 白馬村吉田副村長)

白馬村副村長の吉田でございます。私は第1回からこの検討会議に参加させていただいております。

今回、法定協議会への移行ということで、お認めいただければ、白馬村としてもこれまでも大糸線に

関係してきた立場でありますので、構成員として協議に加わっていきたいと考えております。また、この件については白馬村議会にもまだ説明しておりませんので、9月の定例会の中で、法定協議会が設置される方向であることについて説明してまいりたいと考えております。

(流通経済大学 板谷会長)

ありがとうございます。前向きなお考えを示していただき、ありがとうございます。

議会へのご説明等、事前の調整についてもお手数をおかけいたしますが、よろしくお願いいたします。

続きまして、J R 東日本様からお願いいたします。

(オブザーバー 東日本旅客鉄道株式会社長野事業本部森ユニット長)

J R 東日本の森でございます。今回の対象区間であります大糸線の糸魚川・南小谷間に隣接する鉄道事業者として参加している立場を、改めて認識したところでございます。

松本から信濃大町、白馬、南小谷へと続く J R 東日本区間の大糸線につきましても、JR 西日本区間と同様の状況となっている部分がございます。そうした意味で、二次交通や新幹線との接続の議論を進めるにあたりましては、J R 東日本区間との接続をどのように考えるのか、ダイヤや輸送力についてどのような形が望ましいかなどについても検討が必要であると考えております。そのような点にも配慮いただきながら検討を進めていただければと思います。よろしくお願いいたします。

(流通経済大学 板谷会長)

ありがとうございます。おっしゃるとおりだと思います。私も先ほど触れませんでした、新幹線との接続だけでなく、J R 東日本区間との接続についても大変重要な論点だと考えております。

ぜひその点も含めて議論していきたいと思います。

それでは、一通りご意見をいただきましたので、私の方で取りまとめさせていただきます。

法定協議会への移行案につきましては、皆様から概ねご賛同をいただいたものと考えております。一般的には、国の支援制度を活用するために法定協議会を設置するケースも多いかと思いますが、今回については、それ以上に、今後の検討に必要な関係者の皆様に幅広く参加いただき、より具体的な議論を行うために法定協議会へ移行するという意味合いが大きいと理解しております。

また、これまでの検討会議については、様々な事情もあり非公開で進めてまいりましたが、今後は公開の形で議論を行い、地域の皆様にも身近な問題として考えていただく機会にしていきたいという趣旨であると理解しております。その点についても、皆様から概ねご理解をいただけたものと考えております。

今後は、法定協議会へ移行し、より幅広い関係者とともに協議・検討を進めていく段階に入ります。構成員の追加や関係者との調整、議会への説明など、それぞれご負担をおかけすることになるかと思いますが、引き続き前向きなご対応をお願いしたいと思います。

それでは、これを踏まえて、法定協議会へ移行した後の今後の進め方について議論したいと思えます。資料3について、まず事務局からご説明をお願いいたします。

(事務局 長野県交通政策課酒井課長)

それでは資料3についてご説明いたします。

法定協議会へ移行後の検討・協議の進め方のイメージです。検討体制の説明でも申し上げましたとおり、今後は行政やJ R だけではなく、J R 以外の地域交通事業者、観光関係者、利用者代表などを含めた幅広い関係者とともに、大糸線の目指す姿を実現する交通体系の方向性を決定するための協議を進めていく段階に入ると認識しております。

まず、新たに加わる構成員の皆様に対し、第1回から第4回までの検討内容を共有した上で、目指す姿や判断基準について認識を共有しながら、有力な実現手段となり得る交通モードをいくつかに絞り込

んでいくことを想定しております。その後、有力な交通モードが絞られた段階で、それぞれのモードによる具体案を検討していくことになります。具体的には、運行本数やダイヤ、二次交通や新幹線との接続、ルートや停留所のイメージ、必要な設備整備、費用の精査などを行っていくことを想定しております。さらに、その具体案をもとに、沿線自治体の意向も踏まえながら住民の皆様の意見を聴取し、その上で大糸線の目指す姿を実現する交通体系の方向性を決定していきたいと考えております。また、あわせて地域公共交通計画等の作成についても必要性を含めて判断していきたいと考えております。

検討スケジュールについては、関係者も増え、論点も多岐にわたることから、現時点で具体的な日程まではお示ししておりませんが、年度末までの取りまとめを目標に進めていきたいと考えております。次回会議では、これまでの議論の共有と交通モード比較を行い、交通モードの絞り込みに向けた意見交換ができるよう準備を進めてまいります。

説明は以上です。

(流通経済大学 板谷会長)

ご説明ありがとうございました。それでは、ただ今ご説明いただきました今後の進め方について、ご意見、ご質問等をいただきたいと思います。

まずは私の方から順番にご指名させていただきます。糸魚川市様からお願いいたします。

(委員 糸魚川市井川副市長)

方向性を決定するタイミングが一番重要になると考えています。

先ほど年度末頃というお話がありましたので、それに向けて糸魚川市としても議会や市民の意見聴取を進めていかなければならないと思っています。

改めて確認ですが、方向性の決定は年度末を目標に進めるという理解でよろしいのでしょうか。

(流通経済大学 板谷会長)

スケジュールに関するご質問です。私から断定的に申し上げる立場にはありませんが、私の認識としては、年度末を目標として、何らかの意思表示や方向性をこの協議会として示せる状態にしたいということだと思っています。

ただし、現時点で必ず年度末に間に合わせると断言できる状況ではないため、具体的なスケジュールを示していないのだと理解しております。

事務局、その認識でよろしいでしょうか。

(事務局 長野県交通政策課酒井課長)

はい、そのような考え方でございます。

(流通経済大学 板谷会長)

ありがとうございます。

したがって、できる限り年度末までの取りまとめを目指す一方、議論が十分尽くされていない段階で無理に結論を出すことはしないという考え方になると思います。

よろしくお願いいたします。

(委員 糸魚川市井川副市長)

分かりました。ありがとうございました。

(流通経済大学 板谷会長)

続きまして、小谷村様お願いいたします。

(委員 小谷村竹内副村長)

スケジュールにつきましては、今ご説明いただいたとおり、年度末を目標に進めるということだと理解しました。一方で、資料に示されておりますように、今後はかなり具体的な内容について検討していくことになります。それ相応の議論や作業が必要になると思います。また、その後には住民意見の聴取として、住民説明会やタウンミーティング、アンケートなども予定されています。

ぜひ形式的な説明で終わることがないように、しっかりと段階を踏みながら住民への説明や意見聴取を行った上で進めていただきたいと思います。

(流通経済大学 板谷会長)

ありがとうございます。おっしゃるとおりだと思います。

時間が足りなくなる可能性は私も感じています。そのような中でも、住民の皆様への丁寧な説明や意見聴取の機会については、しっかりと確保していただきたいと思います。私からもお願いしたいと思います。

続きまして、北アルプス地域振興局様お願いいたします。

(委員 長野県北アルプス地域振興局丸山局長)

この資料に記載されている進め方の流れについては、特に異論はございません。

今、小谷村様からお話がありましたが、具体案の検討を行いながら住民の皆様の意見を伺う機会を設けることは、地域の理解を深めていく上でも重要だと思います。また、今後は関係者も増えますので、それぞれの段階で必要な情報を丁寧に整理しながら議論を進めていくことが重要ではないかと思います。

(流通経済大学 板谷会長)

ありがとうございます。貴重なご意見をいただきました。

続きまして、糸魚川地域振興局長様、お願いいたします。

(委員 新潟県糸魚川地域振興局白沢局長)

ありがとうございます。今ご説明がありましたように、今後は関係者も増え、議論も多岐にわたることになります。これまで整理してきた現状分析、課題認識、目指す姿について、新たな構成員としっかり共有することがまず重要だと思います。その上で、地域の実情に即した持続可能で利便性の高い公共交通の実現に向けて、引き続き関係者と連携しながら丁寧に議論を進めていくことが大切であると考えております。

また、資料3の中央部分で示されている具体案の検討や、その後の住民意見聴取については、かなり内容も濃く、タイトなスケジュールになると思います。しかしながら、一定の目標時期を持ちながら議論を進めることも重要ですし、住民の皆様にご納得していただける内容とするためには、地元自治体を中心に意見を聞く機会をしっかりと確保していくことが必要であると考えております。

(流通経済大学 板谷会長)

ありがとうございます。貴重なご意見をいただきました。

続きまして、J R 西日本様からお願いいたします。

(委員 西日本旅客鉄道株式会社金沢支社廣田副支社長)

いくつかお願いを申し上げたいと思います。

まず一点目です。先ほど、方向性の決定を年度末までにというお話がありましたが、これまで第1回から議論してきた中では、資料3の右下にあります「地域公共交通計画及び実施計画等の必要性を判断」という部分が年度末の到達点なのかと思っておりました。現在のお話の中では、「交通体系の方向

性を決定する」ことが年度末の目標なのか、その点を確認させていただきたいと思います。

二点目です。資料の中では、住民説明会やタウンミーティングなどが記載されています。前回、小谷村の住民の皆様や観光事業者の皆様から貴重なご意見を伺いました。その中には鉄道に関するご質問やご意見も数多くあったと受け止めています。検討会議の中では少なくとも、これらの声を一方向で終わらせるのではなく、検討会議の関係者と住民の皆様が相互に意見交換できる場があってもよいのではないかと考えています。可能であれば、任意協議会の範囲内で、住民の皆様と関係者が意見を交わせるような機会を設けていただければと思います。少しでも現状を知っていただき、また未来について語り合えるような場があると良いのではないかと考えております。

最後に三点目です。住民説明会やタウンミーティングは、いつ頃の開催を想定しているのでしょうか。方向性を決定するにあたっては、住民の皆様の意見を十分に咀嚼する時間が必要だと思いますので、準備出来次第、早い段階で実施することが望ましいのではないかと考えております。

(流通経済大学 板谷会長)

ありがとうございます。大変重要なご指摘と、ご提案をいただきました。

事務局からお答えできる部分についてご説明をお願いいたします。

(事務局 新潟県交通政策課鍋谷課長)

まず、目標時期についてですが、「交通体系の方向性の決定」と「地域公共交通計画の必要性の判断」につきましては、事務局としては同じタイミングで整理することを目標として考えておりました。また、住民からいただいた質問や意見に対して、関係者が回答しながら意見交換を行う場についてですが、そのような趣旨を含めて、タウンミーティング等の開催を想定しております。

開催時期につきましては、まだ具体的には決まっておりませんが、第1回法定協議会の開催後、比較的早い段階、イメージとしては第2回あるいは第3回の法定協議会の頃には実施できないかと考えております。現時点ではまだ確定したものではありませんが、そのようなスケジュール感で検討しております。

(委員 西日本旅客鉄道株式会社金沢支社廣田副支社長)

ありがとうございました。

最後の点についてですが、第2回、第3回ということになりますと、これまでの会議と同じように月1回程度のペースだとすると、少し遅いようにも感じます。私としては、できるだけ早い段階で実施した方が、最後結論を出すまでに、住民の皆様の意見を十分に咀嚼する時間が確保できるのではないかと考えております。その点について、考慮いただけますとありがたいと思います。

(流通経済大学 板谷会長)

ありがとうございます。スケジュールについては大変重要なご指摘だと思います。

私もご提案については、ぜひ検討していただきたいと思います。対話型の説明会については、1回だけである必要はありません。

例えば、比較的早い時期に、まだ具体的な方向性が固まる前の段階で意見交換を行う機会を設けることも考えられます。そして、多分事務局で認識している丁寧な説明というのは、ある程度方向性が見えてきた段階で、その方向性についてご説明しつつ、ご意見をいただく形なのかなと考えておりました。

私としては、2つ目のものは欠かせないと考えていますが、1つ目のものについてもご提案いただいたので、少しご検討いただけるとありがたいと思います。やはり、一方的な説明だけで終わるのではなく、意見交換ができる形が望ましいと思いますので、ぜひ事務局におかれてもご検討いただければと思います。

また、先ほどの最初のご質問についてですが、資料3の右下にある「交通体系の方向性の決定」と「地域公共交通計画等の必要性の判断」は、実質的には一体的な整理になるものと認識しております。

方向性を決定した結果として、計画策定の必要性も判断することになると思いますので、年度末の目標としては、その両方を整理することになると考えております。

それでは、オブザーバーの皆様からもご意見、ご質問等ございましたらお願いいたします。いかがでしょうか。

(オブザーバー 東日本旅客鉄道株式会社長野事業本部森ユニット長)

J R 東日本の森でございます。今回の法定協議会に向けた議論は、西日本区間を対象として進められているものではありませんが、繰り返しになりますけれども、大糸線は一つの路線名のもとで J R 東日本区間と J R 西日本区間が存在するという、全国的に見ても特殊な状況にあります。そのため、住民の皆様からいただいたご意見やご要望については、J R 東日本としても真摯に受け止め、考えていかなければならない問題であると認識しております。そのような点についてもご配慮いただき、丁寧な議論が必要であると考えております。よろしくをお願いいたします。

(流通経済大学 板谷会長)

ありがとうございます。大変前向きなご発言をいただきました。

おっしゃるとおり、大糸線というどちらのことを指すのか、曖昧な場合も多いだろうと思います。ぜひ、この辺りは情報を共有いただくなど、積極的に関わっていただけるとありがたいです。

その他、御意見はないようですので、私の方で総括をしますと、非常に重い検討をするにも関わらず、時期が非常にタイトでかつ、丁寧な対応が求められるということが、皆様からいただいた意見に共通していたかと思います。このような大変なミッションをこれから下半期にやっていかなければならないということですが、皆様には引き続き積極的にご意見をいただければと思っております。

それでは、以上で本日の議事はすべて終了といたします。

改めまして、本日は、第 1 回から第 4 回までの議論を通じて、現状分析、課題、目指す姿、必要な交通機能、そして交通体系を判断する際の視点や論点について整理し、共有することができました。今後は、地域の幅広い関係者とともに、交通モードの選択や具体案の検討を進める段階に入ります。次回以降は、各交通モードの比較検討や具体案の検討を行いながら、目指す姿を実現する交通体系の方向性について議論を深めていきたいと思っております。事務局におかれましては必要な準備を進めていただきたいと思います。

それでは進行を青木局長へお返しいたします。

### 3 閉会

(委員 長野県交通政策局青木局長)

板谷先生、ありがとうございました。

本日ご確認いただいた内容を踏まえまして、次回以降は法定協議会へ移行し、その体制で具体的な検討を進めてまいりたいと考えております。

それでは、以上をもちまして、第 4 回大糸線（糸魚川・南小谷間）沿線地域公共交通検討会議を終了いたします。本日は誠にありがとうございました。