第５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９月 25 日（金）
午後１時 30 分～午後３時 20 分
場所：ヒスイ王国館　ヒスイ

１ 開会

（長野県交通政策局長　青木委員）

それでは定刻となりましたので、ただいまから第５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。

なお、本日の会議からは既にご案内の通り、交通事業者、利用者代表、道路管理者をはじめとする新たな委員の皆様にご参加をいただいております。

本来であれば、お一人ずつご紹介申し上げるところではございますが、お時間も限られておりますので、委員のご紹介につきましては、お手元の出席者名簿を持って代えさせていただきたいと存じます。

また本日の議事の最初に規約改正についてご審議いただく予定としております。

規約改正が承認されました後、改めてこの体制により協議会を運営してまいりますので、皆様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）

流通経済大学の板谷です。改めまして、皆様こんにちは。初めましての皆様には初めまして。また、今まで議論をご一緒させていただいてる皆様には、今日もお世話になります。よろしくお願いいたします。

今日は地域交通法に基づく法定協議会への移行にあたり、最初の会議となります。前回までの検討会議においては、沿線行政とＪＲを中心に、現状、課題、目指す姿などについて整理を進めてきました。

この第５回会議からは、沿線地域の幅広い関係者の皆様に委員として参画いただき、交通モードの刷新・転換を含めた大糸線のあり方について協議・検討を行い、方向性を定めていく段階となります。

今日は、まずこれまでの大糸線の議論の状況について確認を行った上で、大糸線の目指す姿を実現する各種交通モードについて確認し、委員の皆様それぞれのお立場からご意見をいただき、今後の具体化に対して共通の認識作りをしたいと考えております。今日もよろしくお願いいたします。

２　議事

（長野県交通政策局長　青木委員）

ありがとうございました。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）規約の改正について

（流通経済大学　板谷会長）

それでは私の方で進行を進めさせていただきます。

早速ですが、議事の一つ目として規約の改正についてです。事務局から説明をお願いします。

（事務局　長野県交通政策課酒井課長）

長野県交通政策課長酒井と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

規約の改正についてご説明をさせていただきます。

本検討会議につきましては、これまで板谷会長をはじめ、沿線自治体、ＪＲ西日本様を中心に、大糸線の現状や課題、また将来の地域交通のあり方について議論を重ねてまいりました。
本日からは大糸線における持続可能な交通体系の具体的な方向性について、より幅広い関係者の皆様と協議・検討を進めていく段階に入ることから、法定協議会へ移行することとしてございます。
そのために必要となります規約改正の内容についてご説明をさせていただきます。
まず法定協議会の概要についてでございます。
協議会の目的は大糸線沿線地域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、今後の大糸線のあり方等について沿線地域の幅広い関係者と協議・検討を行うこととしてございます。
また、本協議会につきましては、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として位置づけ、対象区間につきましては引き続き、大糸線の糸魚川駅から南小谷駅までのＪＲ西日本区間としてございます。
協議事項につきましては、目指す姿を実現するための有力な交通モードの具体案また地域公共交通計画の作成実施に関する事項などでございます。
続いて主な改正内容についてご説明をいたします。資料の２ページ目を御覧ください。
まず１点目ですが、協議会の目的および協議事項の見直しでございます。検討対象をより明確にするため、沿線地域を結ぶ交通体系のあり方や地域公共交通計画の作成および実施に関する事項を協議事項に追加をしてございます。
２点目は、協議会構成員の拡充でございます。法令の規定を踏まえ、交通事業者様、道路管理者様、また公安委員会および利用者代表の皆様に新たにご参画をいただくほか、北陸信越運輸局や観光・商工関係者の皆様にも参画いただくこととしてございます。
また、地域交通を広域的視点から検討をするため、小谷村に隣接する白馬村を構成員として位置づけるとともに、地域の中心都市であります大町市につきましてはオブザーバーということでご参画をいただくこととしてございます。
３点目は会議運営の見直しです。法定協議会への移行に伴い、会議については原則公開とするほか、必要な規定の整備を行っております。
具体的な改正内容は別紙をご覧ください。
説明は以上となります。ご審議のほど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した。
それでは、事務局の説明にご質問あるいはご意見等がございましたら挙手にてご発言を認めたいと思います。皆様いかがでしょうか。
［挙手なし］
説明のとおり規約を改正することにご異議ありますか。
［異議なしとの声あり］
ご異議ないようですので規約の改正について承認されました。
皆様どうもありがとうございました。

（２）これまでの検討状況について
（流通経済大学　板谷会長）
それでは続きまして議題２、これまでの検討状況についてに移りたいと思います。
事務局より資料の説明をお願いします。

（事務局　長野県交通政策課酒井課長）
それでは資料２をご覧ください。
本日の会議から新たにご参画をいただいている委員も多くいらっしゃいますので、大糸線の概況、検

討会議の開始に至るまでの経緯、また本検討会議の第１回から第４回までの振り返りをさせていただきます。

２ページをお開きください。まず、大糸線の概況でございます。

糸魚川駅から松本駅に至る全長約 105 キロの路線でございます。今回の検討会議の議論の範囲はこのうち、糸魚川駅から南小谷駅までのＪＲ西日本区間としてございます。

３ページをお願いいたします。糸魚川駅から南小谷駅間の概況でございます。設備、車両等の詳細は資料に記載のとおりです。１日の運行本数は 7.5 往復、各駅での乗車人数はいずれも１桁台という現状です。収支については記載のとおり、大変厳しい状況です。

続きまして、大糸線のあり方検討に関する背景等についてご説明をさせていただきます。

５ページを御覧ください。こちらは、大糸線の活性化とあり方検討に関する年表でございます。

平成 31 年の大糸線活性化協議会の設立による利用促進策の実施から、節目となる出来事について時系列にまとめていますのでご覧ください。ＪＲと沿線自治体で活性化策に取り組みながら、長期にわたりあり方に関する協議・検討を進めてきたところです。

６ページをお願いいたします。節目となる出来事として、これまでの協議による合意事項、またその背景を簡単にご説明させていただきます。

平成 31 年活性化協議会の設立、また令和４年期成同盟会振興部会の設置以降、利用促進策の実施による活性化を中心に取り組みたい自治体側に対しまして、持続可能な路線としての方策に関する議論を進めたいＪＲとの間で、認識に若干の隔たりがある状態が続いてまいりました。

協議を続けた結果、令和６年３月に、持続可能な方策は、本格的な利用促進策の実施後一定期間内に取りまとめることで合意をしました。令和６年、令和７年の２年間で、増便バスやイベント実施等のプロモーションを含む本格的な利用促進を実施してまいりました。利用促進の結果が概ね見えてきた令和７年 10 月に利用促進には一定の効果があった一方で、鉄道の特性であります大量輸送性が発揮できている状況ではないということを共通認識として確認をした上で、それらを踏まえて、令和８年度から公式な会議を開き、持続可能な方策の取りまとめを目指すことに合意をしました。その公式な会議として設置をし、現在開催しているのがこの大糸線沿線地域公共交通検討会議ということになります。

検討会議につきましては第１回から第４回まで沿線自治体とＪＲによる任意の協議会として開催し、本日、この第５回会議から法定協議会に移行する運びでございます。地域の幅広い関係者の皆様とともに地域公共交通計画の策定も視野に入れ、大糸線の目指す姿の実現に向けた協議・検討を進めてまいります。

７ページ以降で第１回から第４回までの検討状況についてご説明いたします。

第４回まではＪＲと行政関係者を中心に、現状分析、課題の整理、目指す姿の設定や大糸線沿線地域に必要な交通機能の整理を行ってきたところです。

８ページをご覧ください。大糸線や沿線地域の現状を示す代表的なデータをいくつかご紹介をさせていただきます。過去の検討会議資料の一部も参考資料として机上配付させていただいておりますので、必要に応じて御覧をいただければと存じます。

まず、大糸線の利用者の推移を示したものでございます。最も利用のあった 1992 年度から 2024 年度までに 88％利用者が減少しているという現状です。2024 年度につきましては、利用促進策の効果もあり、前年度から増加に転じたところですが、平均通過人数は 151 人という状況です。なお、先般発表されました 2025 年度の平均通過人数は 135 人という状況でございました。

９ページをご覧ください。大糸線の各駅の１日当たりの利用者の内訳です。黄色と緑色の部分が通学・通勤の定期利用者です。定期利用者は基本、往復の乗車となりますので実利用者はこの数字の半分というイメージを持っていただければと思います。各駅一定数のご利用があるものの、北小谷・根知間につきましては通学定期利用者はおらず、通勤・通学の利用が非常に限定的であることが見てとれます。

10 ページをお願いいたします。令和２年度に実施したアンケート結果による沿線地域住民の皆様の外出範囲に関するデータです。糸魚川市の方は、基本的に市内への移動をされているところですが、小谷

村につきましては、村外への移動割合が高く、居住場所によって、糸魚川市方面や白馬村方面などにいろいろ移動する傾向があることがわかります。

11 ページをお願いいたします。増便バスを含めた大糸線の運行状況です。鉄道については、特に冬季の運休が多く、安定的な運行とは言い難い状況です。

12 ページですが、令和７年度に実施した、大糸線及び増便バスの乗降調査によると、大糸線を利用される方の９割が観光等を目的とされていることがわかります。

13 ページでございますが、様々なデータ、意見をもとに、第２回検討会議におきまして、生活交通、観光交通の二つの視点に分けて目指す姿を設定しました。

生活交通のまとめについて、現状としては、大糸線を含む公共交通機関の生活利用者は、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、糸魚川市街地あるいは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されていることが挙げられました。

現状から見える課題につきまして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、小谷村外への移動手段の確保は重要、などと整理をしました。

生活交通における目指す姿としては、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。とまとめたところです。

次に、観光交通につきまして 14 ページを御覧ください。大糸線の利用者の９割の方の目的が観光であるということ、合わせて利用者の７割が県外の方であることが大きなポイントです。

そのような目線からも、南小谷駅での乗り換えが必須なこと、運行本数が少ない、新幹線や在来線との接続が悪いことなどにより、観光地である小谷村・白馬方面への円滑な移動手段とは言い難い状況であることが大きな課題として挙げられました。

それらの現状・課題を踏まえ、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。こととしました。

15 ページを御覧ください。第３回検討会議におきまして、確認した目指す姿を深掘りし、その実現に必要な交通機能や実現手段の例を確認しました。交通機能につきましては、安定的でニーズに合わせた運行や持続可能性を意識した検討が必要という点も共有されました。

生活交通の目指す姿に含まれる要素として、病院・スーパー等の日常生活で利用ニーズの高い施設へのアクセスの確保、生活利用者向けの利便性向上、以上の２つにあると考え、それらに必要な交通機能や具体的な実現手段の例について確認したところです。

16 ページは観光交通に含まれる目指す姿の要素として、観光客の導線、移動時間のニーズ、観光客向けの利便性向上、と大きく３つあると考え、こちらについても同様に必要な交通機能と実現手段の例を確認したところです。

17 ページをお願いいたします。同じく第３回の検討会議においては、大糸線の目指す姿を実現するための手段を具体的にイメージするため、各種交通モードの特徴と利便性向上事例についても共有をしたところです。鉄路をベースとした鉄道高度化・観光列車・ＬＲＴ、バス交通と高度なバスシステムシステムであるＢＲＴ、また鉄道とバスどちらの特徴も踏まえ備えたＤＭＶの６つについて特徴、一般的な強みや課題を確認したところです。

18 ページをお願いいたします。第４回の会議では、必要な交通機能と合わせて、交通モードの事例を確認した上で、大糸線の目指す姿を実現する交通体系の判断・選択の際に基準となる視点・論点の整理を行ったところです。主な視点・論点としては、運行の安定性、各種交通機能・利便性のほか、大糸線の環境における課題を踏まえた実現可能性、イニシャル・ランニングコストを中心とした持続可能性が挙げられたところです。

本日の議題３におきましては、これらの視点・論点ごとに各種の交通モードを比較し、大糸線の目指

す姿を実現する交通体系について検討をお願いしたいと考えています。
最後のページですが、今後の検討・協議の進め方のイメージでございます。本日、第５回ではこの緑色の部分が議論の範囲となります。議題３におきまして、大糸線の目指す姿を実現する交通モードについて比較検討を行いたいと考えています。その比較検討をもとに、次回以降の会議では、目指す姿を実現する具体案を検討してまいります。
具体的には、運行本数、ダイヤの検討、二次交通・新幹線との接続やルート・停留所のイメージなどに加え、それらを実現するのに必要な費用の精査についても行います。
それらの具体案をもとに、沿線自治体の意向に応じて、住民の皆様に改めて意見等を聴取した上で、大糸線の目指す姿を実現する交通体系について方向性を決定し、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判断していく、といった進め方を想定しているところでございます。
これまでの検討状況等につきまして、説明は以上でございます。

（流通経済大学　板谷会長）
ご説明ありがとうございました。意見交換に入る前に、内容の確認や質問についてお受けしたいと思います。５ヶ月間４回の会議を経て取りまとめてきたわけですが、やはり初めて見て、ご説明を聞いてもすぐに全て理解できるかというと、そうでもない可能性がありますので、ぜひご質問いただきまして、事務局からご回答いただくようにしたいと思います。
何かありましたらお願いいたしますいかがでしょうか。
［発言なし］
問題なければ意見交換の方に入りたいと思いますよろしいですかね。
はい、ありがとうございます。それでは意見交換の方に入りたいと思います。
今回から、お立場の異なる様々な方々に入っていただいているわけですが、ご覧になってご感想やご意見等を伺い、これらの進め方について問題がないか、これも考えるべきだという追加の課題の整理等も議論していきたいと考えておるところでございます。
この点についてはどうなのか非常に簡単なことでも結構でございます。ご発言をお願いできればと思いますいかがでしょうか。
差し支えなければ、私の方で指名をさせていただき、ご感想等を伺いたいと思います。
新しくご参加いただいた方々の前に、まずこれまでも議論にご参加いただいてる皆様からお話をお願いしたいと思いますが、糸魚川市副市長井川様、もし何かコメントがありましたらお願いしたいんですがいかがでしょうか。

（糸魚川市副市長　井川委員）
糸魚川市副市長の井川賢一でございます。これまで４回の会議の中で、私が発言した内容を少し取りまとめてお話をさせていただきたいと思います。
まず糸魚川市としての基本的なスタンスですが、大糸線は市民や国民のために国において整備したものであり、鉄道ネットワークとして、東京まで乗り入れできる重要な路線であると思っております。国鉄の分割民営化、ＪＲが誕生した以降の 1995 年７月の水害で大糸線も斜面崩壊や、土石流により寸断し、全線復旧までに約２年４ヶ月、国・県合わせて 360 億円という莫大な費用を要して復旧したものであり、当時必要なインフラとして判断された経過があると認識しております。
また、2019 年 10 月の大雨、台風 19 号の際には長野県において北陸新幹線の車両が水没し、12 日間運休となった際は、代替路線としての機能を発揮した経過があると思っております。
これを踏まえ、大糸線の現状ですが、ＪＲ西日本さんの方から持続可能な路線としての方策検討のお願いを踏まえ、この言い方が適切でなければ訂正願いたいですが、これまで沿線自治体等と連携して利用促進を実施してきましたが、100 円の収入を得るのに 2,132 円の費用がかかるといった実情が公表されております。
また、強風や大雨・大雪などの気象条件で、2025 年度の運休日数は 33 日。安全が大前提ということ

は理解しておりますが、安定した運行とは言えない状況にあると捉えております。
それから市民生活交通としての利用は約 10%ということであり、交通手段としての鉄道はあった方が良いという意見も多くありますが、買い物や通院等に際しては、その利便性などから自家用車利用に頼っている実情にあると思っています。生活交通としては、定期的に利用している市民の方も一定数おられます。しかしながら、大糸線単体では市民の満足度は高いとは言えず、通院や買い物など、市民の生活に直結する移動手段を確保してほしいとの声や、今後更なる高齢化により運転免許証を返納せざるを得ない市民が増加することなどを踏まえ、特定地域において、糸魚川市では現在、ドアツードアに近い形での実証運行を行っているところでございます。
また、観光等の利用が 90%ということで、観光交通の面では北陸新幹線やえちごトキめき鉄道糸魚川駅との接続の利便性向上や、沿線の景色を楽しむ路線であることなど、観光客を運ぶ交通機能として評価をされていると思っております。
一方で、観光事業者からは運休リスクが高いとの指摘も受けております。訪日外国人の増加など観光利用が見込まれるので、存続してほしいとの意見が多く寄せられておりますが、この全国的な流れの中で、沿線自治体だけで判断するのは非常に重く、負担が大きいと感じている次第でございます。各交通モードの比較については、後ほど改めて申し上げたいと思います。

（流通経済大学　板谷会長）
これまでの議論の経緯から、ご発言いただいた内容を整理していただき誠にありがとうございます。
地元自治体ということでは、同じく小谷村から副村長の竹内様にご出席いただいております。もしコメント等ございましたらお願いしたいのですがいかがでしょうか。

（小谷村副村長　竹内委員）
ありがとうございます。小谷村副村長の竹内でございます。
これまで任意の協議会という形の中で、いろいろ議論をさせていただきました。大糸線に関するこれまでの歴史・経緯、それから重要な路線であるという部分に関しましては先ほど糸魚川市さんの方からお話があったものと全く同様です。小谷村にとっても極めて重要な路線という位置づけの中で、そうは言っても非常に利用状況が少ないということ、小谷村の人口自体が減っており、学生と若手の人口も少ないという中では、なかなか利用者数も伸びないというところは、非常に苦しい状況で、村としましては、これまで５回３日間に分けて、地元説明会を行いながら地域の皆さんの声を聞き、小谷村としての考え方を整理してきた上で、これまでの議論に反映させていただいております。
一番多かった意見としては、非常に運休が多いと。これはＪＲ西日本さんが安全第一を基本に運行していただいているということに尽きるわけですけれども、それにしても運休が多いということで、日常の足とすれば、不満があるという意見が非常に多かったところがございます。
また、これは小谷村の地形・地理、それから生活の移動形態にも関わってきますけれども、なかなか鉄路の接続などの関係で、生活実態と大糸線の運行実態があってないということで、非常に使いづらいということが意見交換の中でわかりました。
一方で、観光が村の主要産業である中で、観光関係者からは大糸線に対して非常に期待する声、また大糸線に代わる安定した交通網を望む声が半々の状況で、意見交換をさせていただいて村としても認識したところでございます。
その上で小谷村として第一は、年間を通して毎日使えるような安定した公共交通を望みたいということ、それから地域の足としても、白馬、小谷の民間でも観光振興に非常に力を入れている中で、生活観光両面から使いやすい公共交通として、何が望ましいかというところを、法定協議会の中で引き続き検討してまいりたいと考えておるところでございます。

（流通経済大学　板谷会長）
どうもありがとうございます。小谷村様には、村民の皆様との意見交換等も積極的にやっていただい

て、課題の整理や本当に困っていることはどんなことなのか、どうすると良い交通状況が生み出されるのか、こういったことについて取りまとめていただき、大変ありがたく思っております。
今回の大糸線の区間につきまして、大変重要な役割を持っているということは、全員の総意で同じ意見を持っておりました。
一方で、ご利用が少ない、それは実際のニーズに合っていない部分があるということでして、何らか改善をしていかなければいけないと。そのために、様々なタブーなく議論をしていきましょうということで、ここまでの議論の経緯に繋がったということかと考えておるところでございます。
この件につきまして、不明な点あるいはもう少し掘り下げて、お聞きになりたいような点がありましたら、ご意見いただければと思います。改めましていかがでしょうか。
［発言なし］
恐縮ですがもう１回私からご指名をさせていただいてもよろしいでしょうか。今回、キーポイントとなりますのは、ご利用の大半が観光目的ということでございました。
今回、新たに委員に入っていただいた方々の中に、観光関係者ということで、糸魚川市、小谷村からそれぞれ観光協会、観光連盟からご出席をいただいております。
まず糸魚川市観光協会事務局長として齊藤様にご出席いただいております。コメント等ございましたらお願いしたいのですがいかがでしょうか。

（糸魚川市観光協会事務局長　齊藤委員）
観光協会事務局長の齊藤です。よろしくお願いします。
これまでも様々な議論が重ねられてきたというのは今ほど伺った通りですが、費用的に考えればかなり維持が厳しいというのはよくわかるんです。
観光利用が 90％ということですが、おそらく小谷や白馬方面への利用が中心かなということで、観光側から言うと、糸魚川に来るために使いたくなるような、観光面での取り組みというか、そういった部分がこの中でどう議論されたのかなというのは少しお聞きしたいと思っています。
様々な方法の検討等も、この後多分出てくるとは思いますが、交通手段としての部分だけではなく、それを使って何しに来るのかという部分での議論や取り組みが、どう今までされてきたのか、その辺を伺えればと思います。

（流通経済大学　板谷会長）
ありがとうございます。事務局から何かコメントありましたらお願いいたします。

（事務局　長野県交通政策課酒井課長）
今の点につきましては、この検討会議は交通体系をどうするかという議論が主でした。ただ、その裏返しとして、観光客の皆さんがどう移動していただくか、そのありたい姿として、例えば、糸魚川市さんだったら新幹線との接続を良くした方がいいよねとか、あるいは南小谷駅から南への電車、バスにどう繋ぐのがふさわしいかとか、そういった議論はさせていただいたところでございます。

（流通経済大学　板谷会長）
率直に申し上げて、新幹線からの乗り継ぎ等で白馬方面に向かわれる方が多いというのがこれまで多く議論してきたところでございました。
ただ、糸魚川に向かう観光その他のご利用の方々について、決して無視してきたわけではなく、そういった方々が本当に移動しやすい状況になっているかどうかというところについては、あの結論は出ないにしても議論させていただいたところです。
小谷村側からもご発言をお願いしたいと思います。小谷村観光連盟から副会長の荻沢様にご出席いただいております。コメントありましたらお願いいたします。

（小谷村観光連盟副会長　荻沢委員）
小谷村観光連盟の副会長の荻沢と申しますよろしくお願いいたします。
前段少し話が外れるかもしれませんが、実は今日電車でまいりました。２両編成で１両と半分以上がインバウンドの方でございました。大きな荷物を持って、多分北陸方面へ向かわれる方だと思いますが、今日乗ってこんなに利用者がいるんだとびっくりいたしました。２両ともほとんどいっぱいでした。
観光の面から言わせていただくと、大糸線と並行して塩の道という街道が通っております。今年、関東運輸局の江戸五街道の脇道として、小さい道ですけども塩の道が承認され、ようやく海外に向けて、春から紹介が始まりました。そんな関係で、今までの観光はどちらかと言うと見て回るような観光でしたが、最近は文化に触れたり、そこで留まって移動するような観光が、特にインバウンドを中心に非常に増えてまいりました。
白馬村に代表されるように、また私ども北海道に研修へ行ってまいりましたけども、二次交通を含めて、どうやったら地域が良くなるかということで努力をしてまいりました。
糸魚川にも向けて、できれば電車を使って良い商品を作りたいんですが、皆さんおっしゃられてるようにどうしても計画運休とかいろんな関係で、特に冬は商品として利用ができないような運行状態でございます。これはいろんな面で仕方がないのかなとは思っております。
ただ、私も東京から戻りまして 50 数年経ちますが、うちも宿をやっていましたの昔のシュプール号の面影が未だに残っておりまして、今でも関西からのお客さんが非常に多い。
入口は北南いろいろあると思うんですけども、インバウンドの方々は、今まではゴールデンルートと言われる東京、名古屋、大阪、京都に頼っていましたが、今やどちらかというと、日本海側を回るプラチナルートと私どもは呼んでいますが、そういったルートが外国の方々から非常に好かれるようになってまいりました。
また修学旅行も今、そのルートにだいぶシフトしてきております。そんな関係で大糸線というのは、日本列島を見ますと、真ん中に位置する大変重要な路線であると思っております。観光が 9 割ということを考えると、これを何とかして商品として利用できないかと考えております。
様々な難問はあると思いますが、そんな中で、今日も電車乗って気がついたんですけども、英語での多言語の放送がありませんでした。あったのは次の駅名を告げる声だけで、やはりそういうところにもう少し何か工夫を付けていけば、このＪＲ大糸線がもっと魅力のある路線として、発展していくのかなということも感じました。
当然、ここに当たっては営業的な面でいろんなお話を聞いておりますので、大変なことは十分承知した上でございます。そんな中で先ほどおっしゃられている年間を通してですね、生活それから観光についても、安全で安心な公共交通として、ぜひ大糸線の取り組みを皆さんで考えていただいて、日本一素晴らしい路線になっていただければと思っております。

（流通経済大学　板谷会長）
多岐にわたるご意見、誠にありがとうございます。中心的にお話いただいた外国人観光客の皆様に対する対応、これは大変重要なことと思っております。
ここ数年特にそうですが、今まででは考えられなかったような、地域のかなり深いところまで外国の方々がこられるようになりました。これは、いろいろ要因はあろうかと思いますが、一つはＩＴの発展に伴って、言語が十分できなくても自分で調べて行けるようになったところが大きいのかなと思っております。鉄道の方も、やっぱり何が安心って、レールが引かれているところ以外にはいかないというのがありますので、いろいろある中で鉄道を選ばれる方が多いというのは、私も実感としてよくわかるところでございます。
いずれにしても、非常に全体の重要な役割を果たしており、これからも何かできることがあればぜひやっていくべきというご意見と受け止めました。どうもありがとうございます。
その他いかがでしょうか。

繰り返し出ておりますが、冬季の運休については、安全上私はやむを得ないものと理解しております。その他の件も含めましてＪＲ西日本からご参画いただいておりますが、金沢支社副支社長の廣田様から、何かご意見ありましたらコメントをお願いしたいと思います。

（ＪＲ西日本金沢支社副支社長　廣田委員）
ＪＲ西日本金沢支社の廣田と申します。今、皆様から様々なご意見をいただきました。私どもが運行する大糸線、糸魚川～南小谷駅間につきまして、これまでモータリゼーションや人口の減少、自然災害の激甚化などの様々な環境変化を乗り越えていこうと努力を続けてきましたが、現状、鉄道の特性が発揮できている状況に無く、多くご指摘いただいた点も含め、本当に申し訳なく考えているところでございます。
とりわけ本日のご説明でもありましたが、平成 31 年 2 月に関係者の皆様のご協力のもと、大糸線活性化協議会を設立させていただき、それ以降、関係の皆様とともに、様々な利便性向上策に取り組んでまいりました。先ほど観光でどのようなことに取り組んできたのかというご質問もありましたが、本日、参考資料で配られています第１回の検討会議の資料の中にも記載がございますが、活性化協議会などで取り組んできた利用促進策について、会議の中でも説明をさせていただいたところでございます。このような取り組みについて、一定の効果は認められたと考えていますが、先ほどのグラフでもご説明があった通り、鉄道事業としては非常に厳しい状況が続いているところでございます。
今般、このような形で、国の制度のもとで、この大糸線、糸魚川～南小谷間の沿線地域の将来に真に必要な交通モードはどのようなものなのかを、皆様とお話をさせていただくことができるということで、真に地域の未来に資する結論が得られるよう、私も真摯にこの議論に参画させていただきたいと思っております。引き続き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。非常に厳しいタイミングでコメントをお願いしまして、申し訳ございませんでした。国の検討会でも１日 1,000 人を下回るような鉄道路線の場合には、鉄道の特性が発揮できていない可能性が高いということで、見直しを含めた検討をしても良いということになっておりますが、ラインを大きく下回っている状況下で、何年もずっと安全運行をしていただき、またその後の利用促進策についても積極的にご対応、ご協力いただきまして感謝申し上げます。ありがとうございます。
そういう状況下であり、私としては今のままで今後も維持するというのはよろしくなく、ニーズに合っていない、それから利用が少ないにも関わらず、過大な輸送力が維持されているという状況になりますので、何らかの改善が必要であると感じており、会議全体としてもそのような形で進めていきたいということでございました。
その他、皆様いかがでしょうか。ぜひご発言をお願いしたく存じます。

（小谷村商工会長　今井委員）
小谷村商工会の今井と申します。どうぞよろしくお願いいたします。
経済団体の立場で発言させていただきたいと思いますが、この地域は経済団体としては、広域的に大きく二つのくくりがございます。
まず姫川流域経済懇談会というものがございまして、これは糸魚川、小谷、白馬それぞれの商工会で構成をしております。姫川流域の中で経済を良くしていきたいということで、皆さんとともに考えて行動している団体でございます。
もう一つが、塩の道経済懇談会というのがございまして、そちらの方は糸魚川、大町、松本、塩尻の商工会議所さんということで、かねてから塩の道を生かした中での経済の発展を願っているというような団体で、広域的な考え方を持って活動しております。
この中で、ここを良くするためにはどうすればいいか、最近みんなと話してるんですけれども、大きなキーワードはやはり観光です。

白馬村さんに大勢来られているインバウンド、これがものすごい勢いで経済投資されております。既に着工しているもの、5年、10年といいますと、1,000億ではもうきかないですね。私が知ってるだけでもそれ以上、1,500とか2,000億とかというような数字まで、公表されているだけでも設備投資がされてくるということで、これは世界的なマーケティングをされてる五つ星のホテルも入ってらっしゃいますので、これは確かな数値に近づいていくのではないかと思っています。それとともに、糸魚川市もその恩恵を受けて、地域が発展していくのではないかと想像できるところでございます。

今、話を聞いてまして、どうしても大糸線というのは糸魚川から南小谷でディーゼルが行ったり来たりをするイメージが非常に強く、利用者もここを何とかしようという考え方になってしまうのですが、利用者の９割は観光者でございます。その観光者の出発点とゴール地点はどこかと考えると、白馬を起点として、関東か関西かなんですね。外国人の方は当然、成田へ向かいますし、関西の方は、関空へ向かいます。関西圏、関東圏が非常に多く、なかなか上越とか長野、軽井沢、もしくは富山、金沢までって人は本当にごく一部で、そこで降りる人もいると思うんですけど、最終的には関西圏まで関空まで関東まで成田までと、北陸新幹線にとって非常に効果もあるのではないかという気もしておりますし、今後引き続き、需要が伸びてくることが想像されますので、できればその辺のデータと予測ですね。せっかくの機会でございますから、５年後、10年後、15年後まで見据えた中で議論をしていく。

変な話、糸魚川から南小谷でなく、糸魚川から白馬まで繋いで考えてみようとか、いろんなアイディアが出るかと思うんですけど、ぜひこの地域全体が良くなる、そんなイメージを持って議論を進めていただければ本当に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。商工の観点からも、やはり観光の影響が非常に大きそうであるという、非常に示唆に富むご意見でございました。

白馬における投資が多額に及んでいると、私も聞いておる次第でございます。これがどのような動きを見せるかというところについては、予測をする必要がありますので、特にそうした方々が移動しようとしたときにもう乗り切れないとか、あるいは乗り継ぎでたくさん時間かかってしまうようなことになってしまうことは、現状、そういうことが想定されているのであれば避けたいところだろうと思いますので、こうしたことも含めて、これからどうしていくかを考えていかなければいけないというのは私も賛成でございます。

他に、もしご意見等ありましたらお願いいたしたいと思います。

［発言なし］

まとめとしては、観光等含め考慮しなければいけないことが結構たくさんあります、ということでございます。どのようにすると観光の方や地元の方の役に立つかといったところについて、きっちりデータをもとに議論をし、かつ、何か代替案を出す場合にはかなり具体に踏み込んだ形でやっていくべきではないかと、私としては感じたところでございます。今回いただいた意見も踏まえ、これから議論していきたいと思います。どうもありがとうございました。

（３）交通モードの比較検討について

（流通経済大学　板谷会長）

それでは議題３に移りたいと思います。交通モードの比較検討についてでございます。

現状、大糸線には課題がありますので、このままにするというわけにはいかない。一方で、どうしていくかというところで交通モードを特定する必要はなく、むしろいろいろな選択肢の中から、あるいはその選択肢を複数選ぶということでも良いと思うんですが、そういった様々な方策について検討していく必要があるということでございます。この点につきまして、これまでの間の整理も含め、まずは事務局から資料をもとに説明をお願いしたいと思います。

（事務局　長野県交通政策課酒井課長）

それではお手元の資料３－１を御覧ください。

本資料では、これまでの検討会議において議論をしてまいりました、各種交通モードについてその特徴や大糸線沿線へ適用した場合の課題などについて整理をしてございます。

第３回の会議におきましては、鉄道の高度化、観光列車、ＬＲＴ、バス交通、ＢＲＴ、DMV、６つの交通モードについて、それぞれの特徴や全国での導入事例等を整理いたしまして、交通モードを比較検討する際の視点や論点について共有を行ったところです。本日はその振り返りを行った上で、各交通モードについて大糸線沿線の実情に照らした場合の検討ポイント等を事務局の方で整理をいたしましたので、今後の議論の素材としてご確認をいただければと思います。

それでは、まず交通モードを比較する際の視点・論点について改めて確認をさせていただきたいと思います。資料２ページをご覧ください。

第３回会議において、記載させていただいた６つの交通モードについて、特徴あるいは全国での利用利便性向上事例を整理いたしまして、今後交通モードを比較する際の視点・論点について共有されたところでございます。

続きまして３ページをお願いいたします。交通モードを比較検討する際の論点・ポイントについて様々な視点のご意見をお出しいただいた中で、運行の安定性、ニーズに合わせた交通機能の確保、持続可能性・実現可能性の意識、の３つの重要な視点について特に留意が必要ということで確認をしてまいったところでございます。

今回ご提示をさせていただく資料はこれまで事例研究をしてきた鉄道高度化を始めとした６つの交通モードにつきまして、大糸線沿線に落とし込んだ上で、先ほどご説明をさせていただいた３つの重要な視点に照らし合わせた場合のメリット・デメリットについて整理をしたものとなります。

それでは、各モードの説明をさせていただきたいと思います。５ページをお願いいたします。

なお、これ以降のページについては、主にメリット等と考えられるものを青字で、またデメリットと思われるものを赤字で記載をさせていただいております。

まず鉄道の高度化について、１点目の運行の定時性・安定性について鉄道については専用軌道を走行するため、定時性に優れております。一方で、安全運行を確保するための運行基準や大糸線沿線の大雪などの気象条件の影響によりまして、運休が発生しやすい特徴がございます。

２点目のニーズに合わせた交通機能・利便性の確保につきましては、バリアフリーやキャッシュレス化などは改善可能ですけれども、新駅設置や大幅なダイヤ変更については用地の関係や、設備の面から一定の制約がございます。また、行き違い設備の改良などにより、運行本数を増やすことができますれば、新幹線との接続改善なども期待をされるところでございます。

３点目の持続可能性・実現可能性については既存設備を活用できるところがメリットですが、行き違い設備等の改良に伴うイニシャルコストの増、また設備や要員の増加に伴い、現在以上の経費が必要になるということも同時に想定されるところでございます。

続いて６ページ、観光列車についてでございます。

１点目の運行の定時性・安定性、あるいは２点目のニーズに合わせた交通機能の面につきましては、基本的に先ほどの鉄道の高度化と同様の特徴を有してございます。

一方で、通常運賃に加えて特別料金が必要となり、利用料金はどうしても高価格帯となります。

また３点目持続可能性・実現可能性につきましては、観光列車を中心とした運行体系とする場合につきましては、生活交通としての機能との両立が課題となるということ、また人件費の増も見込まれるますので、運行経費の大幅な改善には繋がらないのではないかという懸念があります。

次に７ページ、ＬＲＴでございます。

定時性・安定性につきましては専用軌道を走行するため、定時性は高いものの、大糸線沿線のような豪雪地帯におきましては、車両が低床であることから、積雪の影響を受けやすいことが想定されます。

また、ニーズに合わせた交通機能の面につきましては、道路空間を活用する場合には停留所の設置の自由度は比較的高いということが特徴かと思います。

一方で大糸線沿線の道路環境を踏まえますと、実現可能性の面で、国道に新たな軌道を敷設するには

用地の問題がございます。また現行の線路を活用する場合でも、大糸線は現在非電化区間であることから、電化設備の整備が必要となり、多額の初期投資が想定されるところです。さらに電化設備の維持管理費などにより、ランニングコストにつきましても大幅な増加が見込まれるところでございます。

続きまして８ページをお願いいたします。バス交通についてです。

定時性・安定性においては道路交通であるため、渋滞の影響を受ける可能性がございます。また道路閉鎖がない限り、運休が発生しにくいことが特徴でございまして、参考として令和７年度の増便バスの運行におきましては、全区間にわたる運休は発生しておりません。

次に、交通機能の面ですが、停留所やバス、ダイヤの設定の自由度は高く、白馬方面への直通運行も可能ということが言えようかと思います。

持続可能性・実現可能性につきましては既存道路を活用できるため比較的導入しやすく、初期投資あるいは維持管理費の面でも優位性があろうかと思います。

続いてＢＲＴについて９ページをお願いいたします。

定時性・安定性について、一般道路を活用する場合はバス交通と同様の特徴を有しておりますが、専用道を活用する場合は、定時性の向上が期待されるところでございます。

交通機能の面では一般道中心か、専用道中心かによって、停留所設置の自由度などが大きく異なります。

持続可能性・実現可能性の面では大糸線沿線において、定時制の高いＢＲＴを導入する場合には、国道を活用することが難しく、鉄道敷を活用した専用道整備が主な選択肢になろうかと思いますが、橋梁やトンネルを含む専用道整備には多額の投資が必要となることが想定されるところでございます。

また専用道を整備した場合には、その維持管理費も必要となるというのが実情でございます。

続きまして 10 ページのＤＭＶについてお願いします。

定時性・安定性につきましては鉄道区間では、定時性が高く、道路区間ではバス交通と同様の特徴を有してございます。安定性につきましては鉄道区間では気象条件による運休リスクがあり、国内で唯一の先行事例であります。阿佐海岸鉄道におきましては車両整備等に伴う運休も発生している状況でございまして、導入実績が少ないということのリスクも懸念されるところでございます。

交通機能の面ですが、鉄道モードとバスモードを組み合わせられるということが特徴でございます。

持続可能性の面におきましては、運転手には鉄道とバス双方の資格が必要となることから、人材確保が一つの課題であろうかと思います。

また、鉄道区間を活用する場合につきましては、引き続き鉄道施設の維持管理が必要となり、ランニングコストが大きくなるという懸念がございます。

以上が大糸線沿線への適用を想定した各交通モードの主な特徴と検討ポイントとなります。

なお資料３－２におきましては、先ほどご説明を申し上げました内容を一覧表の形式で整理をさせていただいたものでございます。各交通モードを比較する際の参考資料としてご覧いただければ幸いでございます。

（流通経済大学　板谷会長）

ご説明ありがとうございました。それでは、今のご説明をもとに意見交換に入りたいと思います。

今回、大糸線の今後の目指す姿を、具体的な交通手段によるイメージをもとに議論していこうということで、事務局の方で整理をしていただいたということでございます。それぞれの交通手段について、見慣れないものもあるかもしれません

ご質問、あるいはご感想等も含めご意見賜ればありがたいと思っております。ご意見ある方は挙手をいただければと思いますがいかがでしょうか。

ご検討いただいている間に、私の方で若干追加の解説ですが、最初の３点が主に鉄道、要は今あるレールを生かしながら、改善をしていくものになります。

高度化もいろいろやり方がありまして、車両を変えるとか、ＩＣなど支払いの方法を変える、運行本数を上げたり、速度を速くするのはなかなか難しいかもしれませんがそういったこと、今回、特に冬季

の運休等が課題となっていますので、そうした面でひどい天候でも運行できるような改善をすることも含まれるかと思います。
それと両立するかもしれませんが、観光列車ということで、特別な車両を導入することで、鉄道による旅行そのものを観光客の皆様に楽しんでいただくようなものも選択肢としてぜひ入れたらどうかというご提案かと思います。
ＬＲＴは、路面電車に近い形になります。今ある鉄道の線路を活用するだけではなく、道路上に新たに線路をひくなども含め、広く鉄道を活用していこうと。その際、車両も低い床のもので道路から乗り降りしやすくするとか、そういったことを考える。あるいは、線路を新しく広げずとも、車両を少し小さくて乗り降りしやすいものに変えていくというのはどうかという選択肢かと思います。
後ろの３つがバス交通になります。バスを普通に使うのが４番目のバス交通ということですし、またＢＲＴは専用道やバス専用レーン等を使って鉄道と同じぐらいのスピード、運行本数などを用意し、鉄道に近い形のバスサービスを実現させると。そういったことを含めた概念がＢＲＴになりますが、そういったものを導入するのはどうかというご提案です。最後のＤＭＶは、レール上と道路と両方を走れるというものでございます。ご説明にありましたように国内で定期運行しているのは、徳島県の１事例のみということになりますが、観光のお客様は一定数徳島県にお越しいただいており、観光で活用するには、悪くないのではないかということで選択肢に入れてもらっているということでございます。
これにつきまして、ご懸念の点や分からない点、あるいはもう少し考慮すべき点などにつきましてもご意見いただければと思います。
せっかくですので、再び少し指名させていただこうかと思うんですが、まず個人的に少し伺いたいなと思っているのが鉄道事業者の立場から、特に観光列車あるいは鉄道の高度化というところで、南小谷で止めずに、白馬まで通しで運行していただくと、少し状況も違うかもしれないと、一方でそれは困難であるということで書かれているんですが、これらの件につきまして、今回の対象区間ではありませんがＪＲ東日本長野事業本部からご参画いただいてる森様に、コメントが何かありましたらお願いしたいと思うんですが、いかがでしょうか。

（ＪＲ東日本長野事業本部経営戦略ユニット長　森委員）
ＪＲ東日本長野事業本部の森と申します。よろしくお願いいたします。
今、会長からいただいたお話につきましては、利便性という意味では検討する余地があると思いますが、気動車と電車では運転士の免許が異なっております。
また、車両が新しい区間に入っていくにあたっては、異なる区間に入っていけるかどうかの設備面の検討、あるいは車両能力などの車両面の検討が必要であり、直通運転の導入にあたってはいくつものハードルがあるという認識でございます。

（流通経済大学　板谷会長）
私が十分説明できないところをご説明いただいた感じですが、ありがとうございました。不可能ではないが、ハードルが極めて高いということかと思います。検討に際しては、そのような実情を含めて整理していくことになろうかと思います。
同じことで申し上げると、観光列車でいうと、実績がありますのがえちごトキめき鉄道さんの方で運行されているものがあろうかと思います。運上さんにご出席いただいております。これまでのご説明をお聞きになりましてコメントがありましたらお願いいたします。

（【代理】えちごトキめき鉄道経営戦略課長　運上委員）
えちごトキめき鉄道の運上と申します。本日、委員の星名が都合により欠席になりましたので代理で出席させていただいております。
弊社の方、観光列車雪月花を持っております。導入当初はなかなか知名度もなく、乗車率も悪かったところがありますので、観光列車の導入ということで言いますと、知名度が上がるまで時間がかかって

くるもの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。観光列車はご要望も結構ありまして、やはり線路沿線が非常に自然豊かということで、ご利用があるのではないかという意見が結構たくさんあるんですね。でも、実際やってみると、やはり最初は集客に苦戦するし、今触れられませんでしたが、運行されるまでの間にいろいろ調整しなければいけないこともあろうかと、車両だけではなくやらなければいけないこともあるということで、これも簡単ではないということかと、私は思っております。
こういった件も含め、特に深掘りしていく際にあたっては、良いと思われるところと、実現するまでの間のハードルについては、整理していかなければならないと思っております。
その他いかがでしょうか。

（北陸信越運輸局鉄道部長　秋山委員）
北陸信越運輸局鉄道部長の秋山でございます。
先ほどの説明の中にありましたＤＭＶについて、会長からご説明もありましたが、全国で１路線だけ走っているということで、おそらくこの中で実物を見たことがある、乗ったことがあるという人は私だけではないかと思っております。このＤＭＶについて令和３年 12 月 25 日のクリスマスプレゼントみたいな日に会議をしましたが、この頃の四国運輸局の鉄道部、鉄道局本社で開催した技術評価検討会がございまして、そこで委員として参加しておりました。阿佐海岸鉄道のＤＭＶシステムというのは問題ないと結論付けられ、開業に至ったわけですが、資料の中で鉄道が 10 キロとあり、一方で大糸線は約 35 キロと、長さが違いまして、さらに、阿佐海岸鉄道の 10 キロ区間は全て高架橋とトンネルになっておりまして、全く踏切がございません。また全て単線で行き違い設備もありません。あと海沿いで四国の中でも雪はほぼ降らない地域でございます。
阿佐海岸鉄道のＤＭＶとしては、いろいろと試験走行したりしたわけですが、先ほど申し上げましたように、雪に対する走行性能、安全性の確認などは行っておりません。また、行き違い設備がないため、分岐器に対する安全性についても確認をしておりません。踏切についても、大糸線の全ての踏切をとってしまうこともなかなかできないでしょうから、踏切のシステムに対する安全性も改めて確認が必要になります。
あと、車両ですが、現在ＤＭＶの車両というのは運転手を含めて 22 名の低定員となっております。これが鉄道モードのときはいいのですが、バスモードの際に鉄道の車輪を抱えて走るので、その分の重量も抱えてしまうものですから 22 人までしか乗せられない。つまり鉄道や路線バスでは 100％を超えた乗車率もあり得ますが、ＤＭＶの場合は重量の関係で 22 人以上は乗せられないため、輸送需要が多いときの対応も検討が必要です。
さらに、大糸線の 35 キロ区間については、現状約１時間かかっていますが、ＤＭＶの車両にはトイレがついてないので、そこもまた問題になってくるのではないかと思っています。そういったところも含めて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。ＤＭＶについて詳細なお話をいただきました。やはり課題が多いというところかと思います。私自身も乗ったことがあり、乗り心地やトイレがないなど、よく承知しております。
ＤＭＶの概念は非常に良く、要は線路の上だけではなく道路も走れるということで、鉄道で例えばですけどその南小谷駅まで走って、その後道路上を走って目的地に近いところまで移動できると、非常にいいんじゃないかということで選択肢に入れていただいてはいるんですが、今おっしゃっていただいた通りの実情があり、かつ、車両が鉄道車両ベースでなく、バス車両がベースですので、山岳地帯で本当にしっかり走れるか長い期間検証したことは、多分ないはずです。こういったことも含めますと、結構ハードルは高いというのが、私の見立てでございましたが、これにだいぶ補足をしていただいて大変理

解が深まりました。どうもありがとうございました。
その他いかがでしょうか。

（北陸信越運輸局交通政策部長　猿谷委員）
同じ運輸局の交通政策部の猿谷と申します。本日から参加させていただいております。
少し思ったところで発言させていただきます。やはり運休が多いというところで申し上げると、私ども国土交通省で気象庁と連携していく中では、最近は天候が悪化すると、激甚化してしまうことがかなり多く、私どもからも予防的運休を求める場合がございます。そういった場合は鉄道もありますが、バスも同じようなことがありますので、必ずしもバスだけがしっかり走れるかというと、そこはなかなか難しい場合もあるかと思っております。
また、観光の面では、白馬村に訪れる観光客が本当に多く、冬季は長野駅から白馬村をつなぐバスについて、シーズンで予約が取れないほど多くのインバウンドが入っております。
実際に乗り切れない方が、糸魚川方面のバスに乗られる方もかなり多くなってきています。
そういった上では、大量輸送を維持する必要があるのか判断する材料になってくると思います。観光と地域交通合わせてのご判断ということになるので、大変難しいことだとは思いますが、本日このような形で法定協議会というところまで格上げして、議論いただきまして本当にありがとうございます。引き続きよろしくお願いいたします。

（流通経済大学　板谷会長）
プロの視点から、貴重なご意見ありがとうございます。
鉄道の重要なところは、結構詰め込めるので少し需要が多くなっても輸送対応できるというところが大きなメリットとして挙げられます。
先ほどの議論にもありましたが、白馬村の観光地としての魅力というのは大変影響が大きく、輸送が十分に確保できないことが仮に想定されるのであれば、少し金銭を多めに出してでも鉄道を残していかないといけないというのは当然の選択肢として私はあり得ると思っております。
ただ、それがどれほどのものになるかは、予測が非常に難しいところがあるのかなと思っております。現状、バスの予約が難しいぐらいにご利用が多いとなると、そこはもう少し本数を増やした方がいいかもしれないということは思いました。
一方で、別の話でいうと、オーバーツーリズムなど人がたくさん来て問題になるということもありますので、この辺りは、予約で席の数を特定してしまった方が、観光地の中で快適に過ごせるかもしれないとか、こういったご意見もあるかもしれません。このあたりについても可能な限り議論をしていきたいと思います。どうもありがとうございます。
その他いかがでしょうか。プロの視点からの話が続いておりますが、今日は住民の皆様にもご参画をいただいておるところでございます。利用者代表の方には４名の方々にご出席いただいておりますが、村田様、もし何かご意見などありましたら、お願いしたいのですがいかがでしょうか。

（姫川温泉ホテル白馬荘　村田委員）
利用者として参加させていただきました村田と申します。
大糸線をいかに利用するかがメインだと思います。私個人としては、今でいう「呑み鉄」さん、鉄道ファンが多く、そのような方々が集中していらっしゃる現状があります。それを活かすために、イベントなどに力を入れていただければ、利用者が増えるのではないかと、観光面からはそう思います。例えば、呑み鉄さんだと六角精児さんみたいな人に乗っていただき、観光案内などしていただくだけでもかなり利用が上がると思います。過去フォッサマグナパークについてＮＨＫで取り上げられ、根知谷には今だにお客さんが多くいらっしゃいます。私どものホテルを利用する方も車ばかりでなく電車に乗って観光巡りをされている方もいます。
先ほどお話のあった、塩の道の起点にもなっていますので、そういう面でも一層の力を入れていただ

ければ、利用が増えるのではないかと思っています。なんとか継続をお願いしたいということで、今日は来ています。

（流通経済大学　板谷会長）
　どうもありがとうございます。
　鉄道に乗ることがお好きで、特に青春 18 きっぷのシーズンなどは非常にたくさん人がいらっしゃるので、そういう方々向けにイベントをするというのは、集客のやり方として考慮すべきところか思います。ぜひそういったことをやって、どのぐらい乗るかというところも大事かと思いますし、また、そういう方々が沿線で降りていただけると、観光振興としても良いのではないかと思うところでございます。どうもありがとうございます。
　細澤様、もしご発言いただければありがたいのですがいかがでしょうか。

（高校生の保護者　細澤委員）
　小谷村の利用者代表で、現在子供が大糸線を利用して通学をしています。
　先ほどから話を聞いていると、何となく皆さん観光、観光と言われ、現在通学している私達の方が置いてきぼりになっているイメージがあります。
　接続の悪さなどもあり、子供に我慢させてる部分もあるのかなと感じています。やはり一番気になるのは運休の多さです。運休になると村内に放送が入るのですが、「まただね」「定期買ってるのにね」っていう話になるんです。補助金なども出していただいており、それはすごく助かってるんですが、足がなくなるということが今本当に切実な問題で、３年間部活動に通うため、最寄り駅では電車がないので、南小谷駅まで行きも帰りも送迎になってしまいます。結局、定期を買っているんですが、送迎しないと部活動には行けないので、そういう不便さをすごく感じていました。
　これでもう卒業になりますが、卒業するからいいやというわけでもなく、どうしても田舎の子供は不便を強いられるような気がしていて、人数も少ないのでしょうがないのかなという、そのしょうがないのが当たり前になっているところをすごく感じています。先ほどから聞いていて、やはり観光と住民の足は、別問題だとすごく感じています。

（流通経済大学　板谷会長）
　ありがとうございます。実際に使われているお立場からのご発言、最大限考慮すべき話だと思います。今の日本の制度では地方に住むほど、そういった点でのサービスの提供は十分でなくなる傾向があります。
　そういう状況にあるから、特に若者世代、自動車の免許を持てるようになったら、みんな免許持ってどんどん車を運転するようになってしまいますが、そういう公共交通の利便性の悪さが影響しているのではないかと私は考えております。
　他人事ではないと申しますか、そういう大変な思いをされて子育てをしている状況は、少しでも改善すべきだと思います。運休を少なくすることと、仮に運休が起きた場合でも代替の交通手段が確保されるようにすることが、特に地域にお住まいの方々にとっては最優先で考えられるべきことではないかと、今お聞きして感じたところです。どうもありがとうございます。
　糸魚川市の方からもお二人ご参画いただいております。根知振興協議会長の齊木様、コメントがありましたらお願いしたいと思います。

（根知振興協議会長　齊木委員）
　今日は、初めてこの会に参加をさせていただきました根知振興協議会の齊木と申します。
　大糸線の根知駅、谷が入るところが根知谷でありまして、今ほどもお話が出てるように、私の孫もこの春まで電車で通学をしていました。家から根知駅まで車で 10 分弱ぐらいですが、子供を毎日駅まで送迎し、大糸線を利用して糸魚川の高校へ通っていました。

ただやっぱりおっしゃるように、雨風が吹いたり雪が降ると止まるんですね。そうすると、糸魚川の高校まで送らなければいけなく、全く不便を感じておりましたし、定期券も半分も消化できないのかなということもあります。

田舎に住んでる者の宿命かと思ってはおりますけども、少子化で根知にあった小学校が今年閉校になりましたり、保育園が閉園になったりなど、寂しい話ばかりですが、私どもも黙っておるわけではなく、雪月花を根知駅で止めていただいた際には、熱を上げて盆踊りをやったり、いろんな催し物に対しては応援をさせてもらっております。駅の周りに水仙を植えたり、列車の通る軌道のところにも植栽をしたり、いろいろ頑張ってやっているのですが、なかなか活性化にもならないのが現状です。

もちろん観光も大切で、先ほど来から話あるように、塩の道がこれも歩いてみると大変素晴らしいことでありますので、そういう面も活用しながら、ですから今日お集まりの皆さん方と協力して、やれないではなくて、どうやればできるのかということでお願いをしたいと思います。

（流通経済大学　板谷会長）

こちらも大変貴重なご意見、誠にありがとうございます。

駅までの二次交通とよく言っていますが、アクセス手段については地元の皆様にはご負担いただいているところかと思っております。ここは、改善のために非常に重要なポイントだと思っております。

また、もちろん運休等の件については先ほど申し上げた通りではございますが、こういった点については改善案を作るにあたっては、配慮していかなければいけないなと思います。

大野区長の磯野様からもよろしければコメントをお願いいたします。

（大野区長　磯野委員）

本日初めて法定協議会に出席させていただきました。頸城大野というところの区長をしております。

先ほどから専門家の方のいろんなお立場の上でのお話を聞かさしていただいております。

まず、私の区では年間３％くらい人口が減っております。糸魚川市もそうですが、消滅自治体云々というような言葉すらささやかれておる自治体です。

そんな中で、当然通勤、通学、買い物、病院へ行くための利用は、間違いなく一定程度はあるんです。ただ、利用者数としてどうなのか、100 円稼ぐのにいくら必要なのかといわれると、あまりにも人数が少なく厳しい状況だと思ってます。

先ほどからも少し話に出てましたが、外部の方も交えた中で、関係人口をこの大糸線に引っ張ってくれないかというのは、いつも考えます。

例えば妙高でも、何千億という投資がなされていますが、妙高・佐渡・上越全体で、糸魚川から大糸線を使って白馬へ持っていくということも考えられます。先ほども、長野駅から白馬駅までのバスについて大変に混んでいて、交通の流れがあるということですが、そのように他の地区との交通の流れを一体的に考え、大糸線の利用につなげることはできないか、考えていました。

陸路については、松本糸魚川高規格道路が、今少しずつですが進んでます。陸路と鉄路は、人間の体で言えば、動脈と静脈のような、お互い補完し合ってなんぼのものかと、地元の区長としては、そんなことを感じました。

（流通経済大学　板谷会長）

私、響きましたのは人口減少が続いているということでございました。

そういった状況に対して、交通機関の改善により、住みよい地域を実現させる、あるいは他から来訪しやすい地域になるという形で改善できるといいなと思っているところでございます。

そういう意味で大糸線のあり方を検討する会議ではありますが、地域が恒久的に発展できるよう、みんなが住みやすい、また訪問しやすい、こういった状況を実現していくための各種の交通モードの比較しながら検討していかなければいけないと感じております。

どうしても費用関係のことが先に立ってしまう傾向がありますが、その前に地域の今後のあるべき姿

を考えながら議論していかないといけないと、聞いていて感じた次第でございます。
その他はいかがでしょうか。

（小谷村副村長　竹内委員）
度々の発言で申し訳ありません。
資料の中身内容について、修正ができるんであればお願いしたいと思っている点がございます。先ほどの交通モードの資料で８ページのバス交通ですが、実現可能性・持続可能性の項目の中に、大糸線沿線の適用、イニシャルコスト、ランニングコストとあります。
その中で、バス交通については確かに増便バスという形で令和６年から冬で言うと２シーズン運行して、実際、休む日も少なかったのですが、実はこの令和６年と令和７年は非常に稀に雪が少ない年でありました。そういった中で特に大きな問題は発生しなかったわけですが、特にイニシャルコストの部分で、「国道 148 号等において運行が可能であり、走行空間確保に対する投資は不要」と断言されていますが、小谷村の特に県境に近い地域では、非常に道路の勾配が急で、例年の雪の降り方だと年に一、二回はスタックして、道路の寸断が発生してます。一度大型車等がスタックすると、道が１本しかありませんから長時間に渡って身動きが取れないことが必ず発生します。
それを解消すべきというところが、課題として残るのではないかと考えております。この資料だけ見ますと、もう全く問題がないという印象を受けるので、可能であれば修正をお願いしたいです。
もう一つ、もしバスになった場合、観光９割ということで考えますと、具体的なルート等も今後検討していく必要があります。その際、村の地域振興策とすれば、スキー場方面にも運行してほしいとおもうのですが、やはり同じ問題がありまして、県道がありますがカーブや勾配が急だということがあり、バイパスを選ぶかにもよりますけれども、バスが走れるのかという課題があります。
そういった道路状況の課題が残るというところも分かるようにした方がいいのではないかということで、これはご提案でございます。

（流通経済大学　板谷会長）
重要かつ、私もその通りと思いました。視点が足りておりませんでしたので、修正させていただきます。
私からも、このバス交通のページにつきましては、若干メリットが多くてデメリットが少ないように見えるんですが、はっきり言ってそうでもない。特にバスの車両の確保、それから、運転手の確保については全国的な課題になっているところです。
これに加えて、先ほど来白馬村における観光需要が増加中であるということをご指摘いただいておりますが、それに対してバス交通だけで十分に対応できるかといったことを考えますと、決してこれは低いハードルではないと私は思っておりますので、このあたりきちんと伝わるような形で資料を作っていただいた方が良いかと思います。論点をまとめて修正をお願いできるとありがたいと思いますので、よろしくお願いします。
この件以外に、ＤＭＶ等につきましても、ご指摘の点、多々ございました。今日の資料はこれで確定しているわけですが、今後使用する際には、少し修正をかけるようなことがよろしいかと思います。必要に応じ、インターネット上で公開する資料についても指摘を受けて修正したものと、元のものを合わせて提示する形でもよろしいかと思います。このあたりご配慮よろしくお願いいたします。
その他いかがでしょうか。

（糸魚川市副市長　井川委員）
各モードのその資料の提示いただきましてありがとうございました。
今６種類ありますが、全種類、このまま比較検討していくのはなかなか難しいかと思います。糸魚川市としては、この中で鉄道の高度化それからバス、また鉄道の観光列車については、ぜひ研究を深めてほしいと思っています。

その他にＬＲＴとＢＲＴは投資額が相当あると資料から見受けられますし、ＤＭＶは先ほど四国での運行実態をお聞かせいただく中で、この地域では難しいかと思いましたので、先ほど申し上げました３点をぜひ検討をお願いしたいと思います。

それから、最終的な選択に際して、やはりイニシャルコストやランニングコスト、沿線の自治体の負担、利用者の運賃なども含めた負担、こういった収支を明らかにして、利便性の向上も含めながら、皆さんが納得する中で進めていってほしいと思っています。

さらに、交通モードの選択に対しては、やはり安定した運行が最優先ですし、また持続可能な運行主体とすることを含めた検討をぜひともお願いしたいと思います。

（流通経済大学　板谷会長）

私の方で最後取りまとめるべき内容を先に教えていただき、すみません。ありがとうございました。

地元からのご提案ということで、私も内容その通りと思いました。

６点事務局からご提案いただきましたが、特に最後のＤＭＶにつきましては、先ほどご意見いただいたこともございましたが、非常にハードルが高すぎるというのが私の印象でございまして、少し省いた方がいいかなと思った次第でございます。皆様からご異論なければまずＤＭＶについては、外させていただいて現実味のある選択肢で今後議論していきたいというのがまず私からの１点ご提案でございます。

その際ＬＲＴについても、車両を作れるのはともかくとして、線路を新しく作るというのはなかなかハードル高すぎる感じがいたします。これとＢＲＴは考え方がいろいろあるんですが、専用走行路を設けるのもなかなか厳しそうであると。ただこちらは、バス交通の改善案の中でそれをやって、実際どのくらいコストが加わるのかといったぐらいで対応することは可能かと思っております。

そういったことを含めますと、鉄道の高度化、観光列車を導入する際にどんなことがあるか、バス交通については今日ご意見をたくさんいただき、考えるべき論点が相当整理をされるのではないかと思いますが、本当に我々のニーズに合ったものになるかこの３案に絞ってより検討を深めて、事務局にお任せするような形になってしまいますが、実際にどのくらいの費用感がかかるかとか、どのようなニーズに応えることができるかなど、深掘りしていくというのがよろしいかなと思っておるところでございます。

ただ、費用が単に高いからというだけで選択肢から外すということは基本的には私はしたくないです。それを引き受ける主体が出てくれば、実現可能となるため、このあたり少し幅広にと申しますか、コストが高いからもう駄目ですねという議論にならないような資料作りをお願いしたいと思います。

ご意見様々ありましたが、論点としていくつか整理すべきところが出てきたかと思います。特に、観光の方できちっと対応していくべき部分がある一方で、生活交通としての側面を絶対に忘れてはいけないというのが今日の議論を通じての大変重要な示唆だったと思っております。この点を踏まえて、実際の交通モードの選択ができるような準備を、今後事務局にお願いしたいと思っています。

それでは本日の議事について、全て終了したということにさせていただきたいと思います。

進行を青木局長にお返ししたいと思います。どうもありがとうございました。

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、次回会議に向けた準備を進めていきたいと思います。

次回は 10 月下旬の開催を予定しております。詳細については別途お知らせをいたしますのでよろしくお願いいたします。

それでは以上をもちまして第５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。本日はお忙しい中誠にありがとうございました。