

第1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4月28日（火）
午後1時30分～午後3時30分
場所：第1部 ヒスイ王国館 万葉
第2部 ヒスイ王国館 明星

1 開会

2 基調講演（第1部）

演題：「地域鉄道の刷新に向けて -人口減少時代のモビリティのあり方とは-」

講演者：流通経済大学経済学部 板谷 和也 教授

3 議事（第2部）

（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、第二部を開始いたします。

本日の出席者につきましては、お手元の名簿の通りでございます。

なお、北アルプス地域振興局長につきましては、同局の企画振興課長が代理出席されておりますので、ご承知お願いいたします。

それでは、議事に先立ちまして、本検討会議の板谷会長より改めてご挨拶をいただきたいと思っております。板谷会長、よろしく申し上げます。

（流通経済大学 板谷会長）

本日はお忙しいところご出席ありがとうございます。会長を務めさせていただきます流通経済大学の板谷と申します。どうぞよろしくお願い申し上げます。

まず、会議の趣旨になりますが、本検討会議は、糸魚川駅から南小谷駅間の大糸線について、その沿線地域の活性化および持続可能な方策について、地域公共交通のあり方を中心に、多様な視点から検討することを目的として設置されました。本検討会議は、存続か廃止かということ为前提として議論を行うということではありません。また、通学や病院への通院といった日常生活の移動手段としての役割、観光や地域の魅力を支える役割について、沿線の現状を踏まえた客観的な評価軸のもとで、課題に対する解決策を取りまとめいく場であるということをおあらかじめ申し上げておきたいと思っております。今日は第1回の会議ということで、現在の状況と課題について、出席の皆様で共通理解をする、そして、沿線自治体の考え方について、改めて表明・共有し、関係の皆様の中で認識を揃えるということを重視した議論をしていきたいと思っております。

私からも、先ほど地域公共交通をめぐる議論の視点、考え方について講演をさせていただきました。この後、大糸線の現状や沿線の取組状況などについて、皆様からご共有いただいた上で、本日の意見交換が建設的な議論につながる第一歩となるようにしていきたいと考えております。限られた時間とはなりますが、委員の皆様におかれましては、それぞれのお立場から忌憚のないご意見をいただきまして活発な議論をしていきたいと思っております。本日はどうぞよろしくお願い申し上げます。

（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、ここ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 15 時 30 分からは行いますので、よろしくお願いいたします。

(1) 大糸線（糸魚川・南小谷間）の現状について

(委員 長野県交通政策局青木局長)

それでは最初に大糸線の現状について、JR 西日本様からご説明をお願いいたします。よろしくお願いいたします。

(委員 JR 西日本金沢支社廣田副支社長)

JR 西日本 金沢支社の廣田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

日頃、弊社の各種事業に多大なるご理解とご支援を賜っておりますこと、心より感謝を申し上げます。また、本日はこうして、第 1 回大糸線沿線地域（糸魚川・南小谷）地域公共交通検討会議を開催いただきましたことも、重ねて感謝を申し上げたいと思います。本当にありがとうございます。

私どもが運行する大糸線は、全線開通から来年に 70 周年を迎え、一部区間においては昨年 90 周年式典を実施し、沿線地域の皆様と共に歴史を刻んで参りました。通勤通学はもちろん、ご旅行、時に故郷を離れて就職される方を見送り、時に戦地に向かわれる方を見送るなど様々な歴史があり、皆様の生活と共に歩んできた 70 年でした。振り返ってみますと、スキープームの頃に、ご利用が右肩上がり伸びた時期もございましたが、道路の整備もあり、オリンピック以降は徐々にご利用が減少しており、大量輸送機関としての鉄道の特性を發揮できていないことは、本当に心苦しく感じている次第でございます。このような中で皆様には多大なるご支援、お力添えを賜り、2019 年 2 月に発足した大糸線活性化協議会における各種の取組や、2024 年 3 月の北陸新幹線敦賀開業を契機にした本格的な利用促進、利便性向上策について、目線を合わせながら推進をさせていただいているところです。こうした各種取組を通じて、生活・観光両面におけるお客様のニーズについても把握ができましたし、皆様との共通の認識を持つことができました。

本会議はこれまでの経緯、それから現状、そしてありがたい未来を意識しながら対話をさせていただく場だと意識しております。持続可能な路線としての方策をこの場にご参集の皆様と真摯に検討してまいりたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、当社の鹿野の方から大糸線の現状と、これまでの取組についてご説明をさせていただきたいと思っております。

(JR 西日本金沢支社鹿野地域共生室長)

それでは資料 1 をご覧いただければと思います。

大糸線は、松本から北陸新幹線の駅である糸魚川までを結ぶ 105.4 キロの路線でございます。途中の糸魚川から南小谷の間、北側の約 1/3 が弊社の運営区間でございまして、こちら 35.3 キロを非電化、ディーゼル列車が運行するような形で弊社が運行させていただいております。また、南小谷・松本間につきましては、電化区間として JR 東日本様に運営いただいているところでございます。

続いて 2 ページをご覧いただければと思います。弊社の運営する糸魚川から南小谷間の地図およびそこにフォーカスした形で各駅の様態なども掲載させていただいております。この路線は単線の非電化区間で 35.3 キロの沿線の中に糸魚川市の 6 駅、そして小谷村の 2 駅、および共同使用駅であります南小谷駅が存在するような形となっております。行き違いの可能な駅は根知駅のみでございまして、途中、平岩駅でも折り返し運転は可能という形となっております。ディーゼルのキハ 120 系という列車で運行

させていただきます。主に一両または二両で運用させていただいているところがございます。糸魚川から南小谷までの所要時間は約1時間で、南小谷・糸魚川間が7往復、平岩・糸魚川間が2往復で、1日運行しています。

収支につきましても、一定の前提をもって計算の上、公表させていただいておりますが、収入が年間約2200万円、それに対する費用が6億4200万円ということで、こちらも公表している最新の数字となっています。

各駅の乗車の数もご覧いただければと思いますが、姫川から中土まで残念ながら二桁のご利用は一駅もない状態で、ほとんどが糸魚川と南小谷での乗降に特化されていることが特徴です。

3ページお願いいたします。

沿線地域の状況についてお示しさせていただいております。病院や学校、買い物施設などは、駅から少し離れた国道148号線沿いに、多く存在している状況でございます。道路状況は年々改善されておりまして、バイパス化なども進んでいるところがございます。また、自動車の保有台数のお話も横に掲載させていただきました。新潟県、長野県のトータルの数字ではございますが、それぞれ2倍以上に大きくなっていることが、取り巻く環境の一つなのかと受け止めていただければと思います。

4ページには、沿線人口の推移をグラフにさせていただきました。一番上の青い線が全国の平均、長野県、新潟県の数字が続きまして、黄色が糸魚川市、緑が小谷村となっています。人口推移については、これまでも減少傾向にあったことが見て取れますし、これから先2050年に向けても、減少が推測されているところがございます。長野県平均、新潟県平均としても減少ペースが早いことが見てとれるかなと思っております。

5ページには、弊社、JR西日本に国鉄から移管した後の平均通過人員の推移を示させていただきました。スキーブームなどもあり、輸送密度も1182名ということで、右肩上がりの時代を経験しておりますが、その後平成7年、1995年の豪雨災害などを契機にご利用が減少しているのが、見て取れるかと思っております。長野オリンピックが行われた1998年にはこの時点でピーク時の半分以下になっておりますし、そこからは線路復旧したもののどんどんご利用が減ってきてまして、北陸新幹線金沢開業の2015年に一旦は持ち直しているものの、ご利用がピーク時の約9割減推移しています。コロナ禍にはご利用がさらに50名ぐらいまで減ってしまいましたが、その後、地域の皆様と一緒に取り組んだ活性化・利便性向上の取組が功を奏し、現在は150名となっています。また、グラフをご覧いただければと思いますが、普通のご利用がほとんどで、かつてありました通勤・通学利用というのは、もう本当に数えるくらいに減っているというのが、ご覧いただけるかと思っております。

平均通過人員は、ご利用されるお客様の1日1キロ当たり的人数でございまして、実際どの程度のお客様がご利用されているかをご確認いただける数字となっています。7ページに列車別のご利用人数を調べさせていただきました。

一番多いのは、12時20分に南小谷を発車する427でという列車でございまして、平日は約28名、土日は約41名のお客様にご利用いただいているのが見て取れるかと思っております。

一方、朝晩の列車は非常にご利用少ないのが、ご覧いただけるかと思っております。424Dの列車については0.1名など少数点まで割り返しても、424の列車については残念ながらゼロにしかかなりようがない、そんな列車もある状況でございます。

7ページには地域の皆様と一緒に取り組ませていただきました増便バスの概要、その際に確認させていただきました実績を集計させていただいております。こちらは敦賀開業を契機に、弊社が運行する大糸線の列車本数を増便バスという形で増やす、列車に見立てたバスを運行することで、利便性を向上させるという取組です。北陸新幹線の開業効果の最大化を図ると共に、利用者の変化、潜在需要について

確認したものでございます。もちろん JR の切符、あるいは定期券でご乗車いただける形で、運行させていただいております。

8 ページには昨年度の実績を記載させていただいております。1 便当たり 9.1 名ということで、月によってもご利用が変化しているというのもご覧いただけるかと思っております。ピークは 12 月で、12.8 人という状況でございます。

9 ページには、その際に行ったアンケート結果なども記させていただいております。乗車駅を記させていただいておりますが、11 月までの便に関しては、糸魚川から、南小谷、あるいは白馬への乗降が非常に多く見受けられると思っておりますし、冬については白馬から糸魚川というご利用の方が実は半数以上を占めているというのが、バスのご利用実績からご覧いただけたと思っております。また、鉄道も含めたご利用属性やご利用目的については、右の方に記させていただいておりますが、県内のご利用もございまして、インバウンドの方も 18% ということでございまして、これが大糸線の一番の特徴であります。右下のご利用目的のところをご覧いただければと思っておりますが、観光等のご利用が約 9 割を占めており、生活利用が約 1 割という、そのような状況が見られると思っております。このような大糸線の非常に厳しいご利用状況というのも踏まえて、地域の皆様とは、活性化の取組というのを重ねさせていただいております。

10 ページに行かせていただきますが、先ほどお話がございました通り、2019 年 2 月には大糸線活性化協議会を設立し、様々な取組を実施しております。2019 年度の新潟・庄内の DC キャンペーンに合わせた増便バスの運行などもさせていただいておりますし、続いて 12 ページご覧いただければと思っておりますが、現在実施している取組として、えちごトキめき鉄道の観光列車雪月花をお借りした乗り入れの運行であったり、子ども車掌体験、あるいはサイクルトレイン、ハロウィン列車という取組を行いながら、地域の皆様のご利用に関しても喚起させていただいております。

12 ページには、北陸新幹線開業を契機とした本格的な利用促進・利便性向上の取組について、示させていただきました。先ほど申し上げました増便バスに加え、MaaS を活用した、デジタルチケットを造成してご利用の喚起を図ったり、京阪神エリアからの旅行商品を造成し、ご当地の魅力を発信させていただいております。

最後の 13 ページには、本格的な利用促進でデータ向上に向けたプロモーションの部分でございますが、新幹線の座席ポケットに入れさせていただいております。西ナビや白馬コネクトという、インバウンドのお客様向けの雑誌でのご紹介、あるいは地域の皆様とともに大阪駅に向向いて出向宣伝を行ったり、列車や駅の媒体でご当地の魅力というのを発信させていただいております。

引き続き地域の皆様とともに取り組んでまいりたいと考えており、引き続きのご連携をよろしく願います。以上、大糸線に関する現状のご説明でございました。

(2) 大糸線沿線地域における取組などについて

(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。続きまして、沿線市町村の皆様から、利用促進や活性化に関する取組状況についてご発言をいただきたいと思っています。まず、各自治体で取り組んでおられる内容について、まずは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)

事務局の長野県交通政策課長の酒井でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

先ほど、JR 西日本から大糸線の利用状況や現在の運行状況などについてご説明をいただいた次第で

ございます。

それを踏まえまして、ここでは沿線自治体の方からこれまで、あるいは現在取り組んでおります利用促進の取組状況について確認をさせていただきたいと思っております。資料2をご覧ください。1ページ目に記載がございますが、沿線地域におきましては、観光と連動した取組、また鉄道を活用した企画、利用しやすさを高めるための政策情報発信など、各市町村において様々な取組が積み重ねられてきている状況でございます。この後、各沿線自治体より個別の取組内容についてご説明をさせていただきたいと思っておりますけれども、JR西日本からの説明と合わせまして、今後の議論につなげていければと考えているところでございます。事務局からの説明は以上です。

(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。それでは各自治体よりご発言をお願いいたします。まず、糸魚川市さん、お願いします。

(委員 糸魚川市井川副市長)

糸魚川市の井川でございます。私はこの後の意見交換にて発言させていただきたいと思っておりますので、取組状況については、担当の地域協働課 内山課長の方からお願いしたいと思います。

(糸魚川市地域協働課内山課長)

地域協働課の内山と申します。よろしくをお願いいたします。

先ほど説明ございました通り、平成30年度の2月から大糸線活性化協議会として、糸魚川市から大町市までの沿線自治体、それからJR西さん、関係団体の皆様と一緒に組織をして活性化利用促進の取組を進めてきております。糸魚川市からは様々な取組をしている中で、2点だけご紹介をさせていただきたいと思っております。

まず大糸線に地域住民から乗っていただくことが大事だということで、イベント助成の取組を行っております。利用の実施状況というところを見ていただきますと、5年から徐々に増えてきている形になっております。沿線地域に住む住民が双方の地域を、旅行などを通して、旅していただく機会を増やすということで取組をしてきている内容でございます。

もう1点は定期券助成ということで、生活利用の皆様を少しでも増やしたいというところで行っておりますが、先ほどもございました沿線住民の人口減少といったところが現状でございます。ただ一定数そういうニーズはあるというところでは認識しておりますので、この足をどういうふうに維持していくのかといったところは、地域の課題だと受け止めております。私からは以上でございます。

(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。続いて小谷村さんよろしくをお願いいたします。

(委員 小谷村竹内副村長)

副村長の竹内でございます。よろしくをお願いいたします。糸魚川市のから紹介のあった活性化協議会の取組には沿線自治体として参加してさせていただいておりますけれども、それ以外のところで独自に取り組んだ内容につきまして、簡単に説明をさせていただきます。

乗っていただくことが大事ということで、村としては観光地や様々なスポットを知っていただくということで、独自の取組としてスマートフォンゲームの「ステーションメモリーズ！」を活用しました。

アニメーションキャラクターの人気が高いということも考えて、アプリを使っていただくと特典が付与されるということで、令和6年の8月から3ヶ月間実施しました。これが非常に好評で、最大9,000人弱の訪問があったということで、非常に効果が大きかったと認識しています。令和7年度も等身大パネルを設置するなど一定の客層ではありますけれども、興味を持っていただいた方にお越しいただいたところではあります。

2点目ですが、中土駅にシェアサイクルステーションの設置も行っており、期待以上の利用とはなっておりませんが、ある一定程度の利用者があるということで、これについては6年、7年で、今年度の8年度も継続して実施をしていく予定でございます。

それから、3点目ですけれども、大糸線使ってキャンペーンということで、大糸線を利用した地域内の方に対して、村内で使える利用額の75%の地域商品券を交付するキャンペーンをしました。これは令和6年度からの取組です。これも実際に利用した方からは非常に好評ですが、もう少しPRが必要かなと思っております。例えばママ友会でこの事業を使っていただいたり、これをきっかけに外出をしたいというような声も聞こえてきますので、PRをしながら引き続き取り組んでいきたいと考えています。

それらの効果としますと、利用者数という点では、当然限界はあろうかと思っておりますけれども、まずはこの地域を知っていただいて、二度、三度来ていただくようなことを説明して、これからも取り組んでいきたいと考えているところでございます。

(委員 長野県交通政策局青木局長)

続いて白馬村さん、お願いいたします。

(オブザーバー 白馬村吉田副村長)

オブザーバーとして参加しております白馬村副村長の吉田でございます。よろしくお願いいたします。

白馬村では、白馬駅前を中心とした賑わいの創出とおもてなしの取組について、ご説明をさせていただきます。まず1点目は、JR白馬駅前の白馬通りストリートフェスです。これは白馬駅前か八方の入り口までの主要道路におきまして、無電柱化の推進と駅前の活性化を主な目的に実施してきているイベントで、地元の住民や観光関係者、来訪者が一体となって交流する場として開催をしております。

イベントでは毎年、JR白馬駅と白馬駅前において、大糸線のPRと利用促進を行っているところでございます。2023年に第1回を開催し、来場者が当時2,000人、2025年の第3回では約2,500人と、地域の恒例イベントとして定着をしつつある状況でございます。

2点目はJR白馬駅でのおもてなし企画になります。例年グリーンシーズンの特定日に列車で到着されたお客様に対して、地元の白馬高校生やゆるキャラによる歓迎のお出迎えや、温泉まんじゅうといった特産品の振る舞いを行うことで、白馬村らしい温かさを感じていただく取組の一環として、実施をしております。

これらの取組の効果といたしましては、まず到着時の第一印象が向上し、来訪者の満足度の向上につながっているものと考えているところでございます。また、特産品の認知向上により購買行動を促し、飲食店等への経済的効果も生まれていると認識しております。

以上のように、本村では到着した瞬間から満足度を高めることを重視し、観光の核となる駅を中心とした環境整備とおもてなしを組み合わせた取組を進めており、今後も地域と一体となったおもてなしのさらなる強化により、選ばれる観光地域づくりの取組を推進してまいりたいと考えております。

(委員 長野県交通政策局青木局長)

それでは大町市さん、お願いいたします。

(オブザーバー 大町市矢花副市長)

本日はオブザーバーとして参加させていただいております、副市長の矢花でございます。まず冒頭、4月18日に、大町市に震度5強の地震がございました。ご心配いただき、感謝申し上げます。

さて、大町でございますけれども、大町市は大糸線輸送強化利用促進期成同盟会の事務局を務めており、その立場から取り組んでいることをご説明申し上げたいと思います。まず同盟会でありますけれども、これは大糸線の利用促進のための組織ということで、昭和40年から実施されている長い歴史があり、資料に書いてございますように、令和6年から2年間、大糸線プロモーション事業としての初の取組として、大糸線の特設サイト、「いとしの大糸線」を開設したところでございます。

また、謎解きイベントでは約2,500人の参加をいただいたところでございまして、大糸線の認知度向上に効果があったものと考えております。

(3) 意見交換

(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。それではここから意見交換の時間となります。ここからの進行は会長にお願いいたします。

(流通経済大学 板谷会長)

流通経済大学の板谷です。皆様には現状についてご紹介いただき、ありがとうございます。これまで大変な取組をしてきていただいていると思えました。ここからは皆様と意見交換をしていきたいと考えております。特に自治体として、鉄道の活性化に限る話だけではなく、課題、それから思い、伝えておきたいことについて、要は共通認識を作るということが、今回非常に大事なところだと思っておりますので、検討会議のメンバーの方々にそれぞれの思いを共有して次に進めていきたいと考えています。

まずは、地元の基礎自治体としてのお考え・意見について、糸魚川市さん、よろしいでしょうか。

(委員 糸魚川市井川副市長)

糸魚川市副市長の井川でございます。

まず、国鉄の分割民営化後の1995年の7月に豪雨災害がありまして、大糸線も斜面崩壊や土石流で寸断をいたしました。それから約2年4か月かけて国・県を合わせて約360億円という莫大な費用を投じて、復旧した経過がございます。これまで沿線自治体等と連携をして利用促進を実施してきたことは評価をいただいておりますが、一方で、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も公表されております。

また、強風、大雨、大雪などの気象条件下で、2025年度運休日数は33日、運休本数が347本ということでありまして、安全対策は重要でありますけれども、公共交通機関としての機能を完全に果たしているとは言えない状況ではないかと考えております。

また、市民の考えですけれども、交通手段としての鉄道はあった方が良く考える市民の方が多いというように考えますが、駅までは遠いし、人口も少ないので利用につながらないといった実情もございます。

しかしながら、定期利用している市民も一定数おられます。また、買い物や通院等の際は、自家用車を利用している市民が多い実情もございます。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考えますと、自宅から目的地まで直通となる、より便利な、例えばデマ

ンドバス等の運行の検討が必要な状況と捉えております。この点については、現在、市内の特定地域で実証実験中でございます。

鉄道ファンから寄せられている声としまして、大糸線のロケーション、車窓からの景色が最高ですか、鉄道は一度廃線にしてしまうと二度と復活できないので守ってほしいとの思いを聞いてはおります。なお、糸魚川市が募集しております大糸線応援隊員には、47都道府県から現在3,980人が登録をされているといった状況でございます。

これらを踏まえた、現時点で糸魚川市の考えは、1995年7月の災害からの復旧は、当時必要なインフラとして判断された経過があるとのことから、簡単に廃止して良いというものではないという考えを基本的には持っております。また、大糸線は鉄道ネットワークとして整備をされており、東京まで乗り入れできる路線であります。2019年の10月の大雨、令和元年の台風19号で新幹線の車両が浸水し12日間運休となった際は、代替線としての機能を発揮した経過がございます。災害時にリダンダンシーとしての役割を果たしたと認識をしております。

一方、沿線住民のマイレール意識は、決して高いとは言えない状況と捉えております。沿線住民の減少による利用者の減は、事業者だけにその責務を負わせられないということは認識をしております。しかしながら、北陸新幹線の糸魚川駅と直結している路線であり、観光利用、特に訪日外国人利用が見込める路線でもあると思っております。

最後になりますが、このような状況下で、国としての大糸線に関する評価やスタンスをまずは確認をさせていただきたい。先ほど先生から国家幹線ではないという話でしたが、そういったことであれば沿線自治体として負担をすることや複数の交通モードも含めた案について、市民、市長、議会、知事、皆様のご意見をいただく中で、最終判断をしたいと考えております。以上であります。

(流通経済大学 板谷会長)

ありがとうございました。30年前は大変大きな災害であったと、改めて理解いたしました。300億という非常に大きい金額を出していることを考えますと、やはり鉄道の役割をについてしっかり考えることが必要だということが分かりました。ありがとうございます。

それでは続きまして、小谷村さんをお願いします。

(委員 小谷村竹内副村長)

ありがとうございます。ただいま大糸線の成り立ち等につきまして、糸魚川市からもご説明がありました、これまで強い期待も込めて、鉄道への思いを持っているところはございます。

そういう中で、先ほどの板谷先生の講演も聞いた中では、非常に申し上げにくくなってしまった部分もありますが、ローカル線に関しては、なかなか先が見えない状況である、苦しいということは十分わかるのですが、長野県は内陸にあり、大糸線は糸魚川から松本まで繋がる路線でありますけれども、地勢的には内陸と日本海を結ぶネットワークが含まれており、この鉄道路線を含め、こういった場所は、他にはないのではないかと思います。そういう意味からすると非常に重要なところではないかと。

ただ、実利用の状況が議論の中心ということは十分意識をしております。ただし、これまでの経過も含めて、まずは鉄道を残したいというのが地域の方に気持ちとしてあろうかと思っております。過去にアンケートを取った経緯がありますけれども、鉄道としてあったほうがいいという人が大多数ですが、では乗りますかと聞くと、なかなか不便だからという意見がやはり多くて、これは何か解決していかないと、と感じているところです。

それから、先ほど利用者のほとんどは観光客だったというお話がありました。観光客については現在この地域で非常に増えていて、村には3つのスキー場があり、それぞれ経営は分かれています。今その3つのスキー場が一体化してグレードの高いスキー場を目指そうと、民間が自ら投資して開発をこれから進めようとしている動きがあります。村としても積極的に協力をして、官民連携でまちづくりをやっていききたいというところで、まちづくり計画を策定したところです。こういったことから、観光客については、より幅広い観光客層に向けて、グレードの高い観光地を開発していきたいと考えています。そういった背景からも利便性の高い鉄道としての利用促進を私も期待しているところであります。

皆さんの話を聞きながら、必要な交通手段として、どのような形がいいのか、知恵を出し合いながら考えていききたいと思います。

(流通経済大学 板谷会長)

ありがとうございました。

国家幹線については講演で申し上げましたけれども、今回議論の中心となるのは地域の中で重要かどうかという話でありまして、この検討会議とは別の位置づけになろうかと思えます。

市村から、非常に強い思いをいただきありがとうございます。今回は委員として、基礎自治体に加えて、新潟県・長野県にご出席いただいているところでございます。何かご意見いただけるとありがたいと思っています。

糸魚川地域振興局長さん、もし何かありましたらお願いします。

(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。白沢と申します。糸魚川市は地元でございしますが、数十年ぶりに地元に戻ってまいりました。大糸線は昔から非常に美しい景色の中で走る姿というのは、目に焼き付いておりましたし、そういう思いに関する感想でございます。

まずは先生の方から、講演がございましたけれども、一言で申しますと、あの様々な観点から議論を尽くすべきということは理解しましたが、非常に難しいなという感想を持ちました。また、この地域で重きを置くべき視点をしっかりと考え、共有しながら、必要な交通について考えていくことが重要。観光振興の視点のほか、少ないながら一定のニーズを満たすための生活路線を維持するには多額の費用がかかると、そういう視点での議論をしていく必要がある、と感じたところでございます。

(流通経済大学 板谷会長)

ありがとうございます。次に北アルプス地域振興局の企画振興課長さんお願いします。

(委員代理 長野県北アルプス地域振興局企画振興課岩野課長)

代理出席させていただきます北アルプス振興局の企画振興課長の岩野と申します。

JR西日本さんから非常に厳しい利用状況をお聞きする中で、それに対して利用促進の取組を自治体の皆様からいろいろお聞きしたところでございます。県の現地機関としましても本庁と連携してこの会議を有意義なものにしていきたいと考えておりますので、よろしくをお願いします。

(流通経済大学 板谷会長)

他にぜひお話したいという方がおりましたら、いかがでしょうか。

(委員 JR 西日本金沢支社廣田副支社長)

先ほど糸魚川市様から、運休が多い点について、公共交通機関としての機能を発揮して欲しいとのご指摘をいただきましたが、まずもってご迷惑おかけしていることをお詫び申し上げます。直近で申しますと、大雪の時期もございましたが、そうした大雪や雨風の環境の中で鉄道を運行するというのは、安全面における配慮が必要となります。そこで、大雪あるいは大雨等が見込まれる際には事前にアナウンスをさせていただき、計画運休をすることがスタンダードとなりつつあります。

お客様の安全をお守りすること最優先に考えている故の事象であることは、ご理解をいただきたいと考えております。加えて、最近では動物との衝突事案もあります。こうした事象につきましては、様々な対策は講じているところではありますが、結果追いついておらず、安定輸送という観点でご迷惑をおかけしている状況もございます。弊社といたしましては、厳しい環境下においても、なんとか安全と安定輸送を守っていき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。天候の原因の場合は、鉄道に限らず道路などでも通行止めの措置を講じることも当然ありますよね。そういうことは真にやむを得ないということになります。

今回は、各自の立場を踏まえて、ご意見を表明していただき、建設的な意見交換として目的は果たせたと思います。課題や現状はおそらく皆さん共通で感じていると思いますので、それを基にして、では何を目指していきたいかというところを今後考えていかないとはいけません。

ですので、次の段階として、今日いただいた思い、問題意識を踏まえて課題整理、それから現状の客観的な分析を行い、目指す姿を議論し、最終的な目指す姿を共有することが次のステップとして重要になっていくと思っております。これまでの活性化の結果等についても検証し、次につなげていくという部分だと思っております。

今後の会議でも皆様と丁寧に意見を交わせるように、私もお協力させていただこうと思っておりますので、ぜひ引き続き十分な意見交換をいただきますよう、よろしくお願ひしたいと思っております。どうもありがとうございました。時間がちょうどきましたので、進行を事務局へお戻します。

4 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。ただいま会長に整理していただいた通り、次回は課題整理、現状の分析、目指す姿の議論とさせていただければと考えております

以上をもちまして、第1回大糸線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。