

第2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6月1日（月）
午後1時30分～午後2時50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、ただいまから第2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。よろしくお願いいたします。

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っております。板谷会長よろしくお願いいたします。

2 会長あいさつ

（流通経済大学 板谷会長）

流通経済大学の板谷です。よろしくお願いいたします。

今回は各地域の状況や思いについて幅広く協議をいたしました。今日はその議論を一步進めてまいります。まず、事実関係の整理や現状の客観的な把握をしっかりとした上で、地域として何を必要としているのか、さらにそのニーズをどう確認しているかといった内容で進めていきたいと考えております。

特に、地域の内外に様々なご利用があると思えますけれども、利用実態と求められている機能の間にずれがあるかどうか、丁寧に見ていくことが今日の会議の大事な点かと思っておりますので、皆様どうぞよろしくお願いいたします。

3 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時からを見込んでおります。報道の皆様はご退席をお願いします。

（1）課題の整理、現状分析について

（委員 長野県交通政策局青木局長）

それでは議事の一つ目、課題の整理および現状分析に入ります。事務局から資料について説明をお願いします。

（事務局 長野県交通政策課酒井課長）

事務局を務めております、長野県交通政策課長の酒井と申します。よろしくお願いいたします。

着座にて説明させていただきます。お手元に配付させていただいております、大糸線沿線における課題、現状分析という資料をご覧ください。本資料につきましては第1回検討会議において共有されました、地域の課題認識やデータに基づく現状分析を事務局で整理させていただいたものでございます。

2ページをご覧ください。大糸線につきましては、日常生活での利用はもちろんですが、観光利用が

多いことが特徴である路線でございますので、生活交通と観光交通に分けて整理をさせていただいております。

まず第1回検討会検討会議の振り返りということで、各ご発言から、それぞれ課題を整理いたしました。

生活交通としての認識、課題感につきましては、人口が少なく、利用に繋がらない、定期利用者など一定のニーズがあるものの、不便であるため、通院、買い物には車を使うといったご発言がございました。そこで、青い矢印の右側ですが、人口減少下において利用減少は不可避であるものの、生活のニーズは存在している。必要だが、利用しないという乖離が存在しており、それは生活動線と鉄道が一致していないからではないか。そういった課題感が共有されたものと認識しております。

また、観光交通としての側面ですが、インバウンドの増加による鉄道利用増の可能性や、新幹線との接続や観光利用と連動していない不便さなどのご発言をいただいたことから、青い矢印の右側、観光需要による今後の利用増は期待されるものの、交通手段として選ばれておらずそれは利便性が不足しているのではないかと。といった課題感が共有されたかと思えます。

生活・観光ともに共通しているのは住民や観光客の需要と交通の現状にミスマッチが生じているのではないかと。ということかと思えます。

ここからは、この課題感について、客観的なデータと照らした場合に、現実との齟齬がないか確認をしようという趣旨で、次のデータ分析の資料を整理したところでございます。

4ページ目、5ページ目を御覧ください。大糸線沿線の地形および人口の状況です。集落が駅から離れた谷沿いや山伝いに点在していることが、特徴として見てとれます。なかなか駅にアクセスしにくい地形であるということが言えるかと思えます。

次に、6ページ、7ページを御覧ください。今後の人口と高齢化の推移を表したグラフです。今後、人口は減少していく一方で、高齢化の状況についても、2050年には小谷村、糸魚川市ともに50%に迫る見通しです。利用者となりうる人口はさらに減少していく一方で、交通弱者と呼ばれる方々は増えていくのではないかとという状況が見てとれます。

続いて8ページをご覧ください。大糸線沿線の日常生活の目的となるような場所の分布でございます。オレンジ色の大型のスーパー、あるいは赤色の病院などは糸魚川市・白馬村、あるいはこの図には出てない大町市等に目的地が立地をしており、特に小谷村は生活が村内で完結しにくいということが推察されます。

次のページをご覧ください。大糸線各駅の1日当たりの利用状況を表してございます。黄色が通勤、緑色の部分が通学の定期券利用者です。なお、定期券利用の場合は基本往復の利用ですので、実際に使われている方の数はこの半分というイメージをしていただければと思います。

小滝、平岩駅については通学定期券の利用者がゼロで、その他の駅についても、定期券利用者はひと桁の駅が多いなど、非常に限定的であることがわかります。

10ページを御覧ください。こちらは駅から半径1キロ範囲内の人口と駅の利用状況を表したものです。駅周辺の人口と対比すると、多くの駅の利用率は大変低調であることがあります。

次に11ページを御覧ください。大糸線以外の地域交通資源の状況です。11ページから13ページが糸魚川市内、14ページから15ページが小谷村村内の状況です。いずれも利用者数は多くないものの、一定の利用はされており、特に乗り合いタクシーなどデマンド交通の利用が多い状況から、地域としては、自宅近くから目的地へ直接アクセス可能な交通が求められているものと推察されます。

16ページをご覧ください。16ページから18ページまでが、住民の移動実態のデータとなっております。16ページの下段の表ですが、沿線住民が選択する交通手段として、自家用車が82.8%、家族や友

人の送迎が7.9%と車の利用が圧倒的に多い状況です。

その中で、自動車を保有していない世帯が1割未満、免許を保有していない方が2割弱ということで、現状においても、自ら運転ができず家族の運転や公共交通に頼らざるを得ない方が一定数いることがわかります。

次のページをご覧ください。将来ニーズに関する調査です。上段の棒グラフでは、将来運転できなくなったら公共交通を使うという方が半数以上、また、下段の望むサービスについては、時間の自由度や家の近くから乗れるなど、柔軟性を求める方が多い結果になっています。

次に18ページをご覧ください。上段の住民の外出範囲について、糸魚川市の方は基本的に市内へ、小谷村の方は、糸魚川市や白馬村など村外への移動が多い状況です。

また、下段の大糸線増員バスで停車してほしい場所として、病院や役所、スーパーなど日常的に利用する場所が上位となっており、先ほどのデマンド交通の利用が多いことと併せて考えますと、目的地に直接アクセスできるニーズが多いことが推察されます。

次のページをご覧ください。直近2年間の鉄道および増便バスの運休の状況です。鉄道は特に冬季の運休が多く、安定的で確実な交通とは言えない状況かと思えます。

次のページをご覧ください。生活交通のまとめとして、現在の移動手段は圧倒的に車中心ですが、今後は交通弱者が増えるものと推測されること。定期券利用や、駅を拠点とした交通も存在することから、大きいとはいえないまでも、大糸線の利用ニーズも一定数あること。また、小谷村は村外への移動手段の確保が重要であること。さらに、希望する時間帯や目的地へ直接アクセスできるニーズが高いこと。以上のことがデータから読み取れるかと思えます。

これらを踏まえ、生活交通の将来イメージとしては、鉄道単体で需要に応えることは困難であり、様々な交通手段との組み合わせの中で、地域の実情に応じた移動手段を確保していく姿が、目指す姿として考えられるかと思えます。

続きまして、観光交通についての現状分析に入りたいと思えます。

22ページをご覧ください。22ページは、糸魚川市、また23ページ、24ページについては、小谷村の観光資源を表したマップです。それぞれ多くの観光資源を有しており、域内に広く分散していることがわかります。

25ページをお願いいたします。25ページから28ページにつきましては新幹線や南小谷駅での接続時間についての表です。25ページが金沢方面の新幹線から糸魚川経由で白馬方面の接続、26ページが東京方面の新幹線から糸魚川経由で白馬方面の接続、27ページが逆に白馬から糸魚川経由で金沢方面の新幹線への接続、28ページが白馬から糸魚川経由で東京方面の新幹線への接続について、それぞれ接続時間を表しています。

接続のいい便も何本かありますが、そもそも大糸線の便数があまり多くないということもあり、接続時間がなかなか合わずに使いにくい状況であることが読み取れるかと思えます。

続いて29ページをお願いいたします。鉄道および増便バスの利用者のアンケート結果です。利用者の7割は関東、関西、外国など県外からの利用となっています。

次のページをご覧ください。30ページ、31ページは乗降した場所を表したグラフです。いずれも中間地点での乗り降りは少なく、大半が南小谷、白馬間の利用となっています。

32ページを御覧ください。利用目的と利用頻度です。観光利用が9割、利用頻度は月に一、二回以上が9割となっており、生活利用が少ない実態が窺えるかと思えます。

次のページをご覧ください。33ページ34ページは、2024年度、2025年度の増便バスの利用状況です。利用時間帯としては、白馬発糸魚川発ともに、夕方以降の利用が少ないこと、季節的には夏や冬の

観光シーズンの利用が多くなっています。

35 ページをお願いいたします。観光交通のまとめですが、運行本数や乗り換え時間などの問題から、観光地への円滑な移動手段とは言えず、新幹線等との接続性が求められていること、乗降駅の実態から拠点間の輸送ニーズが高いことなどが見てとれるかと思えます。

それらを踏まえ、観光交通としての将来イメージとしては、新幹線との接続を含めた拠点間の円滑な移動を確保し、観光客の動線に即した交通体系を構築している姿であると考えられます。

最後のまとめとして、36 ページを御覧ください。生活と観光、それぞれ課題と目指す姿を整理させていただきました。共通して言えることは、住民や観光客のニーズと現状の大糸線とが整合していない。ということではないかと思えます。

それを踏まえまして、この目指す姿を実現するためには、地域の実態や住民・観光客の動きに合わせて、交通のあり方について検討していくことが必要と考えられるところです。

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、課題の整理および現状分析について意見交換に入りたいと思います。ここからの進行は会長をお願いいたします。

(流通経済大学 板谷会長)

ここからの意見交換ですが、今ご説明いただいたデータ、分析の内容についてお感じになられたことをお話いただけるとありがたいと考えております。特に分析に関しては、同じデータを見ても人によって異なることを感じるころはあるかと思えます。ここはちょっと違うんじゃないか、もう少し別の見方があるんじゃないか、というところがあればお話しいただき、特になければいけないということによいかと思えます。

それとあわせて、行政としての実感と照らしてどうか、地域としての公共交通に対する役割などについて意見を述べていただけるとありがたいと考えています。特に最後の 36 ページのまとめに対しても、内容も含めまして自由にご意見いただければと思います。

すぐにお話しされたいという方がおられましたら挙手の上、ご発言いただければと思いますがいかがでしょうか。

[挙手なし]

そうしましたら、まず沿線自治体の皆様からご意見をいただきたいと思えます。糸魚川市さんお願いできますでしょうか。

(委員 糸魚川市井川副市長)

糸魚川市副市長の井川と申します。現状分析を聞かせていただいて、基本的にはこの通りだと思っております。生活交通としての大糸線の利用者が一定数ありますが、それほど多くないという現状でございます。また、生活動線と一致していないというお話もありましたが、私もバスを含めて住民ニーズと離れているかなと感じています。特に自宅から駅やバス停が非常に遠いので、そこまでの移動が苦勞されておられる方や、乗り換えが非常に多く、できれば自分の集落から目的地まで直通で行けるような交通体系を考えてもらえないかということで、前回も少しお話ししましたが、一定の地域で社会実験として対応しているところがございます。そういったことも、もう少し増やしていきたいと思っております。そ

ういった中で大糸線をどうしていくか、しっかり考えていきたいと思います。

また、新幹線駅が糸魚川駅にありますので、ここへのアクセスという点では、例えば大町市さんや白馬村さん、小谷村さんから糸魚川方面への一定の利用があると思っています。大事な路線ではありますが、一方で観光利用がほとんどですので、そういったところは、糸魚川市と小谷村さんだけで担えるのかというのは、若干疑問なところもございます。

(流通経済大学 板谷会長)

ありがとうございました。既に、地域のニーズにあった交通手段ということで、目的地に直接行けるようなものを運行されているということでした。特に、高齢者の方々には必要なものかと思います。若年層や車をあえて運転しないで移動されたい若年層の方においては、また別のニーズがあるかもしれないと感じたところです。観光についてはおっしゃるとおりかと思います。

続いて、小谷村さんいかがでしょうか。

(委員 小谷村竹内副村長)

小谷村副村長の竹内でございます。現状分析ということで、ご説明いただきました。データ内容については基本的に小谷村の現状と合っていると思っております。学生の通学、病院に通う高齢者、会社への通勤など、社会活動の実態と大糸線の運行が合っていないところの一つ。あとは生活動線と一致しないという話もありますが、それを担う交通が非常に弱いということかと思っております。

一番わかりやすいものとする、南小谷駅より北から通学している高校生について、大抵は大町や白馬、あるいは松本方面に通っていますが、部活動をやっている場合に、朝早い時間、それから部活動が終わってからの時間には対応しておらず、南小谷駅まで親が車で送迎している実態もあります。

背景として人口減少ということもありますが、社会活動と実態があっていないこと、それを支えるものが少ないということもあり、現在の利用率が少ない現状になっているものと考えています。

最後のまとめについても、後ほどお話をさせていただければと思っています。

(流通経済大学 板谷会長)

貴重な情報を教えていただき、ありがとうございました。私の個人的な考えとしては、鉄道の存在意義というのは、高齢者等交通弱者よりは、中高生の移動に直接寄与する交通機関だということの方が大きいです。現状だと、今おっしゃっていただいたように、部活動をする高校生が乗りたい時間帯にダイヤが設定されていないということで、仮に設定されていたとしても、一本逃すと次の運行まで時間が空いてしまうという、こういったことは結構あると思います。これを改善していくために、今後議論をしていく必要があるかと思っています。

そのほか、少し私から順番に指名をさせていただきますが、今のお話を踏まえて、実際の運行を担われております、JR西日本さんから、何かございましたらご発言をいただければと思います。

(委員 JR西日本金沢支社廣田副支社長)

JR西日本の廣田でございます。資料のご説明ありがとうございました。

まず、お詫びになってしまいますが、大糸線が大量輸送としての鉄道の特性を發揮できていないという点について申し訳なく思っております。また前回、井川副市長からご指摘いただきました運休に関する課題につきまして、増便バスと比べて、鉄道の方が多く運休してしまっている実情を改めて痛感をしたところです。加えて、ダイヤ設定についても、問題提起をいただきました。お示しいただいた事実関

係は、地域のニーズであるということだと思います。持続可能な路線としての方策を検討していくにあたっては、改めてこの地域の皆様、あるいはお客様のニーズや客観的な事実を把握し皆様と連携しながら検討してまいりたいと思った次第でございます。

(流通経済大学 板谷会長)

ありがとうございました。南小谷駅での待ち時間について、南小谷駅が目的地である場合があまり多くないということであれば、東日本さんが運行するダイヤに合わせる形にすると、少なくともその線の中では利便性が向上する形になるかと思います。乗り継ぎの時間があっていないために2時間以上、移動に時間がかかっている実態があります。少しお伺いしたいのですが、そのダイヤ調整というのはどのようにされているのでしょうか。

(委員 JR 西日本金沢支社廣田副支社長)

会社間境界の接続については、ダイヤ改正に向けて調整会議を行っております。その中で、接続する他路線の移動ニーズも考慮する等、様々な調整を図っているところです。

(流通経済大学 板谷会長)

そうすると、当然、乗り継ぎも考慮されていると思われませんが、例えば労務関係など、様々な事情であまり乗り継ぎが短くできないということもあろうかと思えます。わかりました、ありがとうございます。

続いて、糸魚川地域振興局長さんいかがでしょうか。

(委員 新潟県糸魚川地域振興局白沢局長)

現状分析については、実態と齟齬がないとお話でした。

また、目指す姿について、生活交通は直接性と柔軟性、観光交通は接続性が重要であることを認識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)

ありがとうございました。

次に、北アルプス地域振興局さん、いかがでしょうか。

(委員 長野県北アルプス地域振興局丸山局長)

5月1日付の人事異動で北アルプス地域振興局長に着任いたしました丸山と申します。

今、ご発言があった通りでございますけれども、分析の結果、生活交通の面で公共交通を利用したいという一定のニーズがあること、また、観光交通の面では拠点間を結ぶ移動のニーズが高いというところでした。生活、観光それぞれの目指す姿を踏まえた議論が今後必要になってくると感じました。

(流通経済大学 板谷会長)

ありがとうございます。皆様のご発言から、現状分析の内容については資料どおり概ねご了解いただけたかと思えます。私が見ても厳しい数字であると感じますが、これを前提条件とするのではなくて、地域の皆様により多く公共交通に乗っていただくためにどうするかということも含めて、この会議の中で議論をしていかなければいけないと感じたところです。

新潟県交通政策局長さんから、ご発言をいただいてよろしいでしょうか。

(委員 新潟県交通政策局平松局長)

皆さん感じていることだと思いますが、改めてこういう数字にしてもらおうと大量輸送もそうですけれども、鉄道だけで現状のニーズに対応しきるのはなかなか厳しいなというのが、私の客観的な受け止めです。まず、人口減少もあります。出発地側からは駅の周辺に人が住んでいないという問題があり、目的地側ではロードサイドにスーパーや病院などがあるというのが現実です。

そう考えると、鉄道が仮にそのままあったとしても、大量輸送の問題だけではなく、普通の目的地へ行くための手段としてもなかなか難しいと、データを見て感じたところです。

(流通経済大学 板谷会長)

今の鉄道のままであったとすると、かなり大変になるかと思います。鉄道が必要かという議論をするわけではありませんが、鉄道でニーズに合わせようとした場合に、相当手を入れなければいけないかと思います。ありがとうございました。

続いて、長野県交通政策局長さん、お願いできますか。

(委員 長野県交通政策局青木局長)

生活面でのニーズとして、自宅中心に身近なところ乗り場があるというところが、少しデータで分かったと感じています。

また、糸魚川市さんも小谷村さんも、観光地が非常に広く点在していることも改めてマップで見ました。

もしわかれば教えていただきたいのが、増便バスの利用者アンケートということで、両市村で観光事業者さんが多分多くて、お客さんの輸送にもご努力をされていると思います。増便バスの観光事業者さんの受け止めについて、もしわかればぜひ教えていただきたいと思います。

(糸魚川市地域協働課内山課長)

大糸線活性化協議会の事務局を務めております、糸魚川市地域協働課の内山でございます。

特に、糸魚川市の場合は、白馬という観光地への交通ということで、新幹線と大糸線の接続の無い時間に増便バスを走らせております。そういった意味では、白馬へ行く観光客の輸送は一定数まかなえていると考えております。また地元の観光事業者でいうと、白馬の夕食難民の方に夜来ていただきたいということで、夜の便を設定しましたが、周知の関係や白馬の食事の需要も大分変わってきていることもあり、なかなか利用につながらなかったというのが実態です。

また、アンケートの中で、停車してほしい場所としてスキー場各地が上位となっていたため、山へ向かうルートを設定したのですが、G T F S（公共交通機関の時刻表とルート情報のデータ）の設定の関係で、今回鉄道代替として走らせたため、検索に駅名しか出てこなかったことで、外国人の方をはじめ、日本人の方にも認知がされなかったところがございます。そういうこともあって、やはり拠点間の移動にならざるを得なかったかなという結果が出ております。

現状分析のまとめの中で、拠点間の移動という部分については、果たして本当にそれが言えるのかどうか少し疑問のあるところだと思います。やはり、観光地へ直接行けるニーズがあることは至極当然であると思いますので、そういったニーズを満足できる交通体系が必要だと感じているところです。

(流通経済大学 板谷会長)

現状の把握の仕方としては、拠点間と必ずしも言えないということで、目的地に直接行けるならそちらの方が良いというニーズがあるというのは自然なところだと思います。例えば、スキー場近くにバス停を設置すれば、そこの利用はかなり多いかもしれないというところかだと思います。ありがとうございました。

資料をご覧になって、ここはというところがございましたら、本日オブザーバーでご参加いただいている皆様にもぜひご発言いただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

北陸信越運輸局様、いかがでしょうか。

(オブザーバー 国土交通省北陸信越運輸局秋山鉄道部長)

北陸信越運輸局鉄道部の秋山でございます。

生活交通と観光交通で取りまとめていただきましたけれども、このまとめ見ると、なかなか2つの目指す姿がラップするところは少なく、様々な交通モードも含めて組み合わせで考えていかなければならないと感じました。ただ、人口規模や財政規模などを考えるとそんなに手を取るわけにもいかない状況ですので、どういった交通手段を増やせばいいのか考えていかななくてはならないので、難しい命題をいただいたような感じを受けました。

(流通経済大学 板谷会長)

ありがとうございました。大町市さんいかがでしょうか。

(オブザーバー 大町市情報交通課鷺澤課長)

課題の整理、現状分析を見させていただき、生活動線と鉄道が一致していないとか、鉄道単体では困難というような非常に厳しい説明もございましたが、大糸線は昔から変わっておらず、それだけ人口減少や高齢化、またインバウンドの状況など、環境が変わってきていることが資料やまとめから改めてわかっ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。現状の鉄道だと、そのような評価になるということかだと思います。実際に聞くかは別として、鉄道の評価について聞いてみれば、また別の結果になることもあろうかだと思います。

白馬村さんからもいかがでしょうか。

(オブザーバー 白馬村吉田副村長)

白馬村副村長の吉田です。資料のまとめの生活交通について、「他の交通資源と連携して」とありますが、これは生活に限らず観光の関係もまたがっているのかなと思いました。もう一つは観光交通でいくと糸魚川、南小谷までありますが、起点と終点といいますが、利用するニーズによって、例えば大町、白馬、小谷、糸魚川と自治体を飛ばしたニーズでもいいのかと思ったところです。全て起終点を結ぶような形を並列でやると効率性が非常に悪くなるのは自然の原理だと思いますので、その辺について各交通資源を使いながら、調整できるようなことができたらいいかなのとお話を聞いてる中で感じました。

(流通経済大学 板谷会長)

ありがとうございました。

最後にJR東日本様から、何かありましたらお願いできますでしょうか。

(オブザーバー 東日本旅客鉄道株式会社長野支社森企画部長)

JR東日本長野支社の森と申します。多くの資料を見せていただいた中で、大糸線の輸送量について、糸魚川―南小谷間はおよそ平均160人ぐらいとあります。東日本側の南小谷―白馬間ですと、234人と少し規模は大きくなりますが、ご利用状況としては少ない状況です。

また、南小谷駅の乗車人員が90人と出ておりますが、それと14ページの小谷村のバスネットワークを見たときに、南小谷駅前のロータリーがどのような機能をしているのかといったところが興味深く感じました。

あと、先ほど、JR西日本様からお話がありましたように、ダイヤにつきましては、弊社もご利用状況や松本方面の接続等も踏まえたうえで、ダイヤ設定を行っています。南小谷駅を境目として電車とディーゼルカーの違いがあることは、昔から続く状況ではあります。

(2) 住民ニーズの確認について

(流通経済大学 板谷会長)

運営の実情まで踏み込んで発言いただき、ありがとうございました。

現状認識については、資料でご説明いただいた通りで共有できたかと思えます。また、糸魚川・南小谷間の交通機能の目指す姿を示した将来イメージについては、地元の方々のニーズに応じていくということはもちろんのこと、観光の方々にも様々なニーズがあり、求められる交通のあり方を今後検討していく必要があるということで、このあたりについて皆さんの間で共有させていただいたところかと思っております。ご議論いただきありがとうございました。

これを踏まえて次の議論に移りたいと思えます。住民ニーズの確認についてです。趣旨としては現在把握している利用状況に関するデータや住民ニーズを基に、交通機能の将来イメージを確認しましたが、それぞれ皆さんの発言を受けまして、足りていないと思われること、お気づきになられた点、それから今後把握が必要と感じられる点がありましたら、意見交換をさせていただきたいと思えます。

特に議論したいのは、これで十分かどうかという点です。必要があれば追加で調査を行っていく必要があろうかと思えます。

今度は小谷村様からいかがでしょうか。

(委員 小谷村竹内副村長)

先ほど言いそびれてしまった点があります。生活交通のまとめについて、「目的地の直接性に加え、希望時間に利用できる柔軟性が求められている」とあり、間違いはないと思えますが、ただ実際に交通に求めるものと言ったときに、目的地への直接性というのはどんな公共交通であっても網羅できるものはおそろくないため、それをベースに考えるのはどうかと思っております。しっかり軸があって、それを支える別の交通体系がある。交通体系全体として、求める姿を考えていくべきではないかと考えています。目指す姿はそういう表現になっていますので、よろしいかと思うんですけども、目的地へ直接行きたいから全部繋げる手段を、という議論は非常に危険かと思っております。

公共交通の将来イメージを作るにあたって、住民ニーズの把握ということですが、小谷村でも令和2年にアンケートを実施していますが、時期が若干古いことと、住民もいよいよここまでという段階での回答となると答え方も違うのかなってところとか、住民の移動実態についてもわかっていないとこ

るもあります。利用状況などに関する調査をやったほうが良いという気はしているのですが、これを村でやるのか検討会議でやるほうが良いのか、先生のご意見をお聞きしたいと思っています。

それから、少し話がそれてしまうかもしれませんが、大糸線の将来の需要予測はしなくていいのかという気がしてまして、現状分析は確かにその通りですが、やはり将来の地域や社会も当然変わってくるのではないかなと思います。それに沿った公共交通は考える必要はないのか、それは検討会の枠組みを超えてしまっているのかもしれませんが、自動車も最近だいぶ値上がりして、車を持たない人が増えてるとか、免許証を返す人増えていて、車に頼らないという形もあったり、観光の面でいくと、小谷村や白馬もそうですが、特に冬季にインバウンドの人はレンタカーやバスで来る人が大半だという実感を持っています。そういう中で、今、外免切替が厳しくなったり、大型バスのドライバー不足の状況もあり、果たしてこういう社会がこれからずっと続くのかということをお個人的には疑問を持っています。将来、鉄道も再度見直される時期も来るのではないかという期待を持っています。

そういった将来の需要予測を考えずに、現状分析だけで交通のあり方を検討していいのかと考えておりました、そこは住民ニーズということではないんですが、将来の交通を考える上で、また先生のご意見を伺いたいと思っていますところでは。

(流通経済大学 板谷会長)

ありがとうございます。私に対してのご質問ですので、コメントをさせていただきたいと思います。

アンケート等行うに際して、費用等の面で、自治体単独での実施は結構大変です。公共交通計画を策定する際の国土交通省様の補助金を使ってやるのが一般的です。ただ、今からすぐできるものでもないため、実際にできる内容について、事務局と相談させていただきたいと思います。

需要予測については、何か事務局で考えているものはありますか。

(事務局 新潟県交通政策課鍋谷課長)

現段階では、需要予測まで想定していませんでした。もし、今後実施するようなことになれば、関係の予算を取った上で実施することになるかと思っています。

(流通経済大学 板谷会長)

わかりました。私の意見を申し上げると、需要予測をやったら正確に予想できるのかといたら、当たらないです。科学的な方法で需要予測をすれば、過去のトレンドから考えてどうなるかとか、それから、特に沿線の人口の予測にかなりの部分を依存することになります。ただ、人口予測も社会減がどうなるかは大変予想しづらいです。なので、これから人口が増えそうであれば、鉄道の利用も相対的に増えるのではないかと、そうでなければ厳しいよねというぐらいの予測にならざるを得ないと思います。

その際、前提条件を変えるとご利用が増えるのではないかと考えるんですね。例えば1時間に1本、30分に1本という頻度になったり、あるいは速度がこれまでの1.5倍から2倍になる前提で、こういったことでどれくらい利用が増えるかということをお想定しながら計算するわけですが、おそらく、予測の結果としてあまり増えないです。

ただ、おっしゃっていただいたことはその通りで、特に「若者のクルマ離れ」は都市部では顕著に出てきている事例です。免許の保有率もだんだん下がってきています。そういう方々にとっては車が運転できなければ住めないような地域は、そもそも移住先として選択肢に入らないという実態もあります。そういったことを回避しようということをお考えるのであれば、公共交通にしっかり投資をして、都市部

に近いレベルの利便性を確保していかないと、丸ごと人口がなくなってしまうということになりかねないので、そういった意味ではおっしゃっていただいたことはその通りかと思います。

需要予測に関して言えば、それをやらなければ議論ができないかという、そうではないかもしれないというのが、今回の対象となっている沿線の実態かと私は思っています。ここは議論が必要な部分もあろうかと思しますので、またご意見があればいただきたいと思います。

それでは、糸魚川市さん、お願いできますでしょうか。

(委員 糸魚川市井川副市長)

話の前に、先ほど住民ニーズに沿った交通体系という発言をして、竹内副村長さんからご指摘があったところです。糸魚川市にはえちごトキめき鉄道が走っていて、高校生の利用が多いので、そこをつなぐのはバスだと思っています。それはそれとして、大糸線は高齢化が進み、高齢者の方が、例えば市が大きな財政負担をして大糸線を残していくのか、別の方に回していった方がいいのかという議論があるのではないかとこのことを踏まえて発言したもので、そこは誤解の無いようお願いしたいと思います。

それから、アンケート調査については基本的にやった方がいいと思いますが、「大糸線はあった方がいいと思いますか」という漠然とした聞き方だと、おそらくあった方がいいとなります。本来そういった調査の際は、沿線市町村の財政状況や個人負担や利便性なども考慮する中で取ればいいんですけども、ただ時間的にも難しいと思いますが、基本的にはそういった調査をした方がいいと思っております。

(流通経済大学 板谷会長)

ありがとうございました。沿線に対する調査について、やり方については今後検討が必要となりますが、調査は実施して意向を確認した上で議論を深めていくことが必要だという意見だったかと思えます。

JR西日本様から、何か今の発言にコメントがございましたらお願いいたします。

(委員 JR西日本金沢支社廣田副支社長)

今すぐこの資料を見て、これが足りていないということは申し上げることができませんが、これで判断できるのであれば、判断すればいいと思えますし、まだ足りないということであれば、それはそれでやった方が納得感をもって進めることができると思えます。

(流通経済大学 板谷会長)

もちろん、現状のもので足りるのであればそれでよいということもあろうかと思えます。ありがとうございました。

ただ、今後沿線住民の方々にとどまらず、働いている方々など実際どの時間帯にどのくらい乗っておられるのかということが役に立つ場面もあるかもしれませんので、そういったことでご協力をいただく可能性があるということを申しておきたいと思えます。

それでは、糸魚川地域振興局様いかがでしょうか。

(委員 新潟県糸魚川地域振興局白沢局長)

住民ニーズの把握については、アンケート調査などのご意見がありました。

沿線の自治体の方々が地域の実情に応じてニーズを把握していくことは重要かと思っております。

(流通経済大学 板谷会長)

ありがとうございます。調査は必要ということで、承知をいたしました。
続いて、北アルプス地域振興局様いかがでしょうか。

(委員 長野県北アルプス地域振興局丸山局長)

今、皆さんからお話が出ている通りですけれども、沿線の自治体の方のご意向が尊重されるべきだろうと思いますし、今後の議論につきましても、その地域の実情を踏まえた議論にしていくことが、重要だろうと考えております。

(流通経済大学 板谷会長)

ありがとうございます。やはり、行政の皆様からは、一定の民意の把握といったところは必要というご意見が出ているところかと思えます。実際に何をどうやって把握していくかという話がひとつあるとともに、既に一定のデータは資料の中でお示しいただいているところでもありますので、何をするかというところは少し検討をする必要があるかと思っています。

そのあたりも含めまして、両県局長様からご意見をいただきたいと思えます。平松様、お願いできますでしょうか。

(委員 新潟県交通政策局平松局長)

私も実は先ほど竹内副村長様がおっしゃった通りで、将来の需要予測はする必要があるのかどうかというところは思っていたところです。現状は十分皆さん共有できたところであると思えますが、社会情勢は変わっていくという中で、おそらく目的地である医療についても遠隔診療が進んできたり、宅配スーパーや、授業も遠隔授業になったり、そういった社会情勢の変化が確実に出てくるだろうという中で、そこをどこまで広がるかということ予測するのはなかなか難しいなというところが一つ。ただ、現状で確実に読めるのは人口減少と、それから高齢化率も上がって免許返納者が多くなっていくとその人たちをどうするのかなというところは引っかかっています。そういった意味で、今後調査が必要かと考えると、資料の17ページにあります、「将来、公共交通を利用する可能性」のデータで、半数は車が運転できなくなれば利用する可能性があるかと回答していますので、これから増えていく利用希望者はここなんだろうなと思います。定性的には、これが残れば、自分が運転できなくなっても安心だなということで、大糸線が残ってほしいという意見のウエイトの多くを占めていると思うんですが、免許返納して実際に乗る方を定量的に予測することは難しいと感じました。

(流通経済大学 板谷会長)

ありがとうございました。需要予測は本当に読めなくて、例えば、ガソリン価格がまずどうなるかわからないということがあります。国内は税金を投入してかなり価格を抑えていますが、諸外国をみるとリッター300円、もしくは600円というところもあり、そうなると安易に車が使えなくなったり、外出の数も減ってくるのではないかなということも想定されます。であれば代替手段として利用が上がるのではないかということもありますが、実際はわからないことですので、そういったことを判断の材料としてよいかということ懸念があります。ただ、そのようなことが起こりうるということは、よく理解した上で議論をすることが必要かと思っています。

もう一つ、免許返納などにより車が運転できなくなった場合に公共交通を利用するというアンケート結果が多いということは、他の場所でもよく見る事例です。余裕をもって返納された方と、運転ができないので辞めた方とでは、だいぶ体の状況も違って、鉄道駅まで歩いたり自転車移動することもできない。バスに乗った後、座席に座らない状態で何分もいられないということが起こりうる。結局、タクシーのような交通しか使えないという方が結構多いです。ところが公共交通は、改めて説明するまでもないですが、なるべくまとめて移動していただくとスピードが速く、かつ安かったりするのですが、個別輸送であればあるほど値段が高くなりますので、全部負担していただくというわけには多分いかない場合が多いと。そうすると、個別輸送を増やしすぎると、本当に地元の自治体負担が大変なことになりますので、このあたりバランスをとった検討が必要で、たくさんの方が乗られるのであれば、鉄道を残すことも当然考えなければいけないです。その際には、今のままではいけないということがありますので、トレードオフでかなり悩ましい検討にならざるを得ないなど、お話を聞いて感じたところです。

それでは、青木様、お願いいたします。

(委員 長野県交通政策局青木局長)

まず住民ニーズを把握するというのは、言うまでもなくということかと思えます。ただ、沿線の地域における実情とか沿線のお考えというものは、県としても尊重させていただきたいと考えておりますので、どうやっていくか、既存のものがある中で、それを活用したいというのも一つの考え方だと思いますので、そういった意向も尊重させていただきたいと考えています。

あとちょっと私の個人的な問題意識とすると、住民ニーズを把握する際に、生活利用の場合は住民の視点が重要かと思えますが、観光の場合は、観光に携わっている事業者の方などの考えを拾うことができれば、それも地域ニーズの把握として活用ができるのかなと思った次第です。

(流通経済大学 板谷会長)

ありがとうございました。おっしゃる通りと思います。

地元のニーズについては、これまで他の地域でも、乗っていない方を含めた沿線住民の方々にアンケート調査を実施しています。観光の方は状況によってアンケートを取らなかったりしていて、そういった意味では、事業者さんを対象としたヒアリングなどにより観光利用の実態などについて少し確認していくことは、後々の議論に非常に参考になるものかと思えます。

これで、委員の皆様には一通りご意見をいただきました。オブザーバーの皆様からももしご意見ございましたら挙手をいただきたいと思いますと思いますが、いかがでしょうか。

[挙手なし]

ありがとうございます。それでは私の方で今のご意見を少しまとめさせていただきます。

まず、具体的な課題については整理でき、将来イメージについてもある程度共有できたかと思っております。今後把握すべき情報として、沿線の大糸線に対する利用意識について、アンケートやヒアリングなど、掘り下げた調査をしたほうがよいのではないかということが、全体の意見として集約できることかと思えます。その際には沿線住民一人ひとりに聞くとなるとなかなか時間がかかりますので、方法については事務局で整理した上で決定させていただくとともに、今、青木様からいただいた、観光利用の実態についても、関係者からしっかりお話を伺い、ニーズなどの情報収集をして、今後の会議に報告をいただいて議論を深めていくことがよろしいかと思えます。

また、需要予測についてもご意見をいただき、私も難しいとは思いつつ、特に定性的な部分では、議論において検討しなければいけないことがあるというのは全くその通りだと思いますので、このあた

りも、今後の資料作りや私からのご意見を伺う際にもこのあたりを考えた上で、ご意見を伺うようにしたいと思います。

それでは、皆様には円滑な議事進行にご協力をいただき、また率直なご意見を表明くださりましてありがとうございました。進行を青木局長にお渡しします。

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。

今回の内容は目指す姿と具体的な方策検討を軸とさせていただければと思います。次回会議は7月中の開催を予定しています。詳細別途ご連絡をさせていただきますのでよろしく願いいたします。

それでは以上をもちまして第2回大糸線検討会議設置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。