

第3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7月31日（金）

午後2時45分～午後4時10分

場所：小谷村役場 1階 多目的ホール

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3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います。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。本日はご多忙のところご出席をいただきまして誠にありがとうございます。私は今日も公共交通を使ってまいりました。

早速ですが、前回の第2回会議、2ヶ月ぐらい前になりますが、ここでは現状分析、あるいは課題整理を行うとともに、大糸線に求められる役割や目指す姿について議論をして一定の共通認識を得ることができました。

本日は前回確認が必要とされた追加調査の結果を共有いただくとともに、目指す姿を実現するために必要な交通機能やそれを支える交通モードについて意見交換を行いたいと思います。

本日の議論は具体的な方向性を決めるというところまではまだ行きませんが、今後の検討を進める上で重要となる視点や論点を共有する、整備することが目的でございます。

ですので、今日は限られた時間ではありますが、それぞれの立場から率直なご意見をいただければ大変ありがたく存じます。本日も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16時からを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）規約の改正について

（流通経済大学 板谷会長）

はい、承知いたしました。それでは私の方で司会進行を進めてまいります。

早速ですが、議事の一つ目からやりたいと思います。規約の改正ということでまず事務局からご説明よろしくお願いいたします。

(事務局 長野県交通政策課松橋主任)

はい、事務局を務めております長野県交通政策課の松橋と申します。よろしくお願いします。

資料1、規約の改正についてご説明をいたします。

今回の改正は JR 東日本様の組織改正に伴うものでございます。

令和8年7月に JR 東日本様の長野支社が廃止されたことから、検討会議規約の別表に定める委員・オブザーバー名簿について、所要の改正を行うものです。

改正内容ですが、規約本文の変更はなく、第5条関係の別表、大糸線沿線地域公共交通検討会議名簿のみを改正し、オブザーバーの「東日本旅客鉄道株式会社長野支社」の表記について「長野支社」を削除するものでございます。

次ページ以降は、改正後の規約の案をつけてございます。事務局からの説明は以上となります。よろしくお願いします。

(流通経済大学 板谷会長)

はい。ご説明ありがとうございます。ただいまのご説明の内容につきまして、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。

[発言なし]

それでは、ご説明の通り、規約を改正するという事でよろしいでしょうか。

[挙手あり]

はい。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)

JR 東日本長野事業本部の森でございます。この規約の改正は、弊社の組織改正に伴うものでありまして、このような形で手続きをしていただきありがとうございます。

その上で申し上げて恐縮ですが、左側の改正案では、「長野支社」を削除するのみとなっていますが、「長野事業本部」を追記していただければと思っております。

「東日本旅客鉄道株式会社」と記載しますと新宿の本社からメンバーが来るということになります。

私の所属が長野事業本部でございますので、「東日本旅客鉄道株式会社長野事業本部」と記載をいただけると良いかと思っております。よろしくお願いします。

(流通経済大学 板谷会長)

はい。ありがとうございます。

ご提案いただきましたのは、附則別表のオブザーバー、最後のところに「東日本旅客鉄道株式会社」のみ示すところでしたが、ここに「長野事業本部」とつけていただくことで、実態が滞りなく伝わります。私はこの方がよろしいかと思っておりますので、こちらで進めていただくのでいかがでしょうか。

[意見なし]

はい。ありがとうございます。それでは例えばご提案いただいた通り、規約の改正については、事務局でご説明いただいた内容に追加して「長野事業本部」と入れていただいた形でお願いしたいと思っております。

では次に参りたいと思っております。

(2) 現状分析における追加調査の共有について

(流通経済大学 板谷会長)

議事の2番でございます。現状分析における追加調査の共有についてということでございます。

まず小谷村竹内様からご説明をお願いいたします。どうぞよろしくお願いします。

(委員 小谷村竹内副村長)

小谷村です。先日意見交換会を実施しました。今日はその内容について報告させていただけるということで、機会をいただきましてありがとうございます。

早速ですが資料2になります。

1枚表紙をめくっていただきますと、小谷村の地図があります。

小谷村は南小谷駅を含めて4駅を利用しております。このため5会場に分けて説明会を行いました。

梅池・白馬乗鞍地区、こちらは観光事業者メインという形になります。

説明会につきましては、地元宮澤県議会議員、それから県の交通政策課、北アルプス地域振興局にご出席をいただきまして、これまでの経過や取組内容、また大糸線の現在の利用状況等を説明した上で、参加者に意見を求めた形になります。

さらに1枚めくっていただきまして、出された意見を説明会の地区ごとにまとめてあります。

取りまとめた内容は意見全てということではありませんけれども、主なものを拾ってございます。

ちょっとお時間がかかりますけれども、報告させていただければと思います。

<姫川温泉・大綱地区>

まず姫川温泉・大綱地区でございます。最寄りの駅は平岩ということになりますが、こちらの地区は大糸線のあり方によっては最も影響が大きい地域と考えているところです。

説明会には10名ほどが参加をいたしました。ポツ一つ目ですね、こちらは関東からIターン就職をされた方のご意見でありますけれども、公共交通機関が使えることは地方就職のきっかけになった、何かの形で残していただきたいという意見。その次は雨雪でよく運休する、子供が高校生のときには1シーズン止まっていたこともあったという意見。それからポツ三つ目、旅館業をやっている方ですが、列車が止まるのが一番大変、キャンセル料も取れないという切実なご意見。それから一番下が、先人たちがやっと通した鉄道であると思う、無くして欲しくないという意見がありました。

<北小谷地区>

続いて2番が北小谷地区です。最寄りの駅は北小谷駅になりますが、こちらにも影響が比較的大きい地域であると考えております。

出席者は3連休の中日、19日に行ったということで、この日三会場で行いましたけれども合わせて30名ほどの出席がございました。

内容をご説明しますが、ポツ二つ目、高齢になり電車で転換している、高齢者にとって鉄道またはそれに代わるものが必要であるというご意見です。ポツ三つ目、南小谷駅における電車の接続が悪いと糸魚川での新幹線との接続が良くないと接続に対するご意見。四つ目は、地元にとって悲願であった鉄道がもたらす地域への明るい力はすごいというご意見です。それからちょっと飛ばしますが一番下は、路線は観光で残してほしいというご意見がございました。

それから三つ目が次のページに行きまして、一番上のポツになります。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ければ行けない。糸魚川への接続をもっと便利にしてほしいといったご意見。それから下から二つ目の交通は目的地があってこそだと、そこから先に行く手段がないから結局車になるといったご意見がございました。

<中土・中小谷地区>

それから三つ目が、中土・中小谷地区になります。最寄り駅は中土駅または南小谷駅ということになります。

一番上のポツですが、9割が観光利用というデータから、自分の認識と同じであると生活路線ではない、将来像を作る上で重要な数字であると思うというご意見がございました。その下の二つ目のポツ、世界中では鉄道は利用者が増えているが全て観光である、観光に特化したもので黒字になったところもあるというご意見でした。三つ目、天候が悪くなるとすぐ止まるという不満といったような声があり、それから二つほど飛ばしまして、下から三つ目ですが、通学者、他、災害時は北陸から東京に行けたりする、また備えるためにも守っていく必要がある、こちらは防災上からのご意見ということになります。下から二つ目、大阪ルートも決まった。今廃止すると大阪ルートを断つことになるというご意見。

一番下が例えばサイクルトレインではどうかといったようなご意見がなされております。

＜南小谷地区＞

4会場目、南小谷地区になります。最寄り駅は南小谷になります。

一番下ですけれども、駅の周りに何もなく、買い物を考えると車がどうしても必要というご意見。1枚めくっていただきまして4ページですが一番上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、プラチナルートであると路線を守るのは重要であるというご意見。その下、観光地を結ぶだけのバスならよくなるかもしれないが、村民は当然残してほしいという意見。その下のポツ三つ目になります。ＪＲの方でバス路線を維持する場合、今後ですね、数十年維持してもらえるのかといった今後の持続可能かどうかといったような観点でのご意見です。一つ飛ばしまして、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その他の手段でというのもしょうがないと思うといったご意見もありました。それから下から二つ目になりますが、松本から糸魚川までの高規格道路を活用するプランも考えてはどうかといったご意見がございました。

＜梅池・白馬乗鞍地区＞

5会場目がこちらは観光事業者メインという形になります。梅池・白馬乗鞍地区になります。最寄り駅でいますと、南小谷あるいはＪＲ東日本区間の白馬大池になります。

ポツの二つ目、大糸線の可能性として、糸魚川方面は海産物がある。交通網の利便性を高め、周遊バス、宿泊チケットなど、モデルケースを示すことで観光誘客に繋がるのではないかとといったご意見。それからひとつ飛ばして、増便バス南小谷から乗ろうとしたら、白馬から来たお客さんでいっぱいに乗れなかった切実な声です。その下、社内の意見をまとめたうえで西日本と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ほしいというご意見。一つ飛ばしまして、長い間検討している課題である、早く結論を出してほしいという意見がございました。1枚めくっていただきまして5ページにあります一番上ですが、鉄路確保は現実的ではないとバスに変えて、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だという意見がございました。その下、すぐ運休するので、関西方面にお客さんを誘致するのにあてにならないと聞いている。一つ飛ばしまして、徹底的に観光列車化。それができないのであればバス路線運行の方が良い。その下、関西方面からのお客様に販売する際、やはり雪のことを考えて、冬季でも安定して使える公共交通にしてほしい。といった意見がございました。その下、新幹線が大阪まで繋がったとき、チャンスである。廃線は避けてほしいというご意見がございました。二つほど飛ばしますが、今は日本海からの玄関口である大切な入口だと、道路を整備して、新幹線との接続をしっかりと行い人が来やすくしていただきたいというご意見がございました。その下になります。生活路線である以上、安定した公共交通を望んでいる。鉄道でなくても、毎日安定した運行をしてほしいと言った。ご意見がございました。

若干省略して、お話をさせていただきましたが、概ねこういったご意見にまとまっていたんじゃないかと感じております。

その上で感想といたしましては、北に行く地域のほど鉄路を望む声が強かったのではないかとというように感じております。また全体を通して、どういうご意見が多かったかとすればやはり不安定な運行に対する不満が非常に強かったと感じました。これはＪＲさんへのお願いでありますけれども、ＪＲさんにおかれましては安全第一を基準にした運行に努めていただいているとは思いますが、おそらく運休の基準だったり理由が明確に住民に伝わっていないというところが不満に繋がっている原因でなかろうかというように考えられます。その点につきましては引き続きご尽力いただければありがたいと存じます。

また小谷村としましては意見交換を踏まえた上で、やはり観光事業者が多い地域では、バス転換という声も比較的多くございましたが、全体としては鉄路を望む声が多かったような気がいたします。今後の議論の中では、将来のリゾート開発、または新幹線の延伸、それに伴う観光増といったことを踏まえ、鉄路利用拡大の可能性を評価できるような議論を今後できればと思っております。

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。続きまして、観光事業者に対するヒアリング結果についてということで、こちら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)

事務局を務めさせていただい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。資料の3をお願いいたします。観光事業者ヒアリング結果についてご説明を申し上げます。

本調査につきましては、前回第2回の検討会議におけますご意見を受けて実施したものでございまして、本日は糸魚川市および小谷村の観光関係者の皆様から伺った内容についてご報告をさせていただきます。

1枚目の資料をご覧ください。まずヒアリング結果の概要といたしまして、調査目的としては第2回検討会議の現状分析に対しまして、観光関係者目線での大糸線に対する評価に関する情報、あるいはデータの不足があったということ、また将来の観光需要が増加する可能性についての言及がございましたので、それに補足的に大糸線に関係する観光客の動向ですとか、送迎等の実態について、観光事業者等へのヒアリングにより定性的に把握するために実施をしたものでございます。

対象といたしましては、ホテル、旅館、ペンション等の宿泊施設それから索道事業者や観光協会等の観光施設となっております。

実施方法につきましては、糸魚川市については、糸魚川市観光協会への聞き取り調査を実施し、7月24日に回答いただいたもの。また、小谷村につきましては、7月23日に拇池高原総合センターで開催されました住民意見交換会に参加をいただき、回答をいただき、観光事業者14名から聞き取りを実施したところでございます。

続いて結果についてご説明をいたします。次のスライドをお願いします。まず、観光関係者目線での大糸線の評価等についてです。

大糸線の利用に関する印象あるいは評価について、糸魚川市におかれましては、登山シーズンや根知駅の近くにあるフォッサマグナパークへの来訪など、特定の観光目的で利用されており、全面的とまではいえないものの、部分的には貢献しているといったもの。インバウンドの動きとして、白馬方面への乗り継ぎによる糸魚川駅での滞留が増加していることや鉄道から増便バスを利用している方が多いと感じているというもの。また小谷村では、地域観光への貢献を感じる一方、白馬からの来場が多く、最寄り駅の認識が小谷村内の南小谷駅より白馬駅に移ってきているというもの。一定の利用者層の来訪を支えているものの、宿泊全体への波及効果は限定的であるというもの。

また、駅からの二次交通による移動や送迎の実施についてというところですが、糸魚川市では観光地が点在しているため、車での移動以外の来訪者においては、駅から目的地までの二次交通が不可欠で、鉄道を使う客層は高齢世帯、個人夫婦など小規模であるため、タクシーやバスの充実が重要と考えるといったもの。小谷村では南小谷駅まで実際に送迎を行っているという宿泊業の方の意見、また二次交通が充実している白馬駅まで来てもらい、バスなどに乗り換えていただいた方が良いというもの。

これらを踏まえすと、まとめのところにございますけれども、本数、ダイヤが少ないことから、鉄道単体では観光地への移動手段として利用しづらいこと、また、鉄道を利用する場合は、駅から観光地宿泊地への移動を宿泊施設による送迎バスやバス、タクシー等の二次交通によって補完している実態が確認されました。

次のスライドをお願いします。

②といたしまして将来の観光需要の期待、あるいはインバウンドや観光広域観光に関する声についてでございます。

まず、インバウンドに対する声としては、糸魚川市の方では冬季と夏季ではお越しになられる方の方面が異なること、またインバウンドの中でもターゲットを絞った誘客を行っているということ、右側の小谷村では冬季を中心にインバウンド客の利用が多く、アジア圏からの来訪者が増加していること、観光需要を支える観光環境作りという意味では、外国人観光客向けの多言語による交通案内の充実を求め

る意見がございました。

次の広域観光滞在型観光に対しては糸魚川市においては名古屋方面の旅行需要の高まりや、近隣の連携による誘客を検討する、県内の大規模投資事業を踏まえた広域周遊観光の推進を目指すといったご意見がございまして、小谷村の方では、糸魚川方面へのアクセス強化による広域周遊の促進が期待できる、周遊バス等を活用した広域的な観光商品の展開が誘客に繋がる、といった声がございました。

この観光需要のまとめとしますと、インバウンドの来訪実態ですとか、誘客方針の考え方、需要増への期待感とあわせて、多言語対応などの環境整備の必要性が挙げられました。

また、地域資源を活用した広域収入あるいは滞在型観光の可能性に期待する意見も多く聞かれたところでございます。

次のスライドお願いいたします。③その他として特に多かった声を挙げております。

まず運休に対する声についてですが、糸魚川市では、運休リスクが高く、観光商品として造成しづらい、小谷村では降雪時の運休が多いため観光客への案内をためらう場面がある場合がある、観光客の足としては大変頼りにしづらい。

また次に観光資源としての活用に対しましては、糸魚川市の方では、沿線の観光資源の少なさや、他地域との差別化は課題である、地域ならではの特色ある観光コンテンツの展開に期待する意見がある。

一方の小谷村では、大糸線の車窓景観を観光資源として評価する意見、また、人を運ぶ手段としての役割と、それ自体を観光資源とする役割を区分して検討すべきといったご意見がございました。

その他の意見のまとめとしますと、運休の多さから観光客の移動手段としては利用しづらいという声がある一方で、車窓景観など、観光資源としての価値を評価する声も聞かれたところでございます。

また沿線観光資源の磨き上げ、差別化を課題としつつ、交通機能と観光資源としての活用を分けて検討すべきとの認識が確認されたところでございます。

次のスライドをお願いいたします。

最後に、観光事業者ヒアリング全体のまとめでございまして。

まず、観光関係者目線での大糸線の評価といたしましては、本数やダイヤの制約から、鉄道単体では利用しづらく、実際には宿泊施設の送迎、あるいはバスタクシーなどの、二次交通によって補完されている実態が確認されました。

次に、将来の観光需要については、インバウンド需要の拡大ですとか、広域周遊観光への期待が示されるとともに、多言語対応など受け入れ環境の充実を求める意見が挙げられました。

また、その他の意見として、運休の多さから観光客の移動手段としては利用しづらいという声がある一方で、車窓景観など、観光資源としての価値を評価する意見も確認されたところでございます。

こうしたことから、観光需要の増加、あるいは広域観光の可能性を期待する声がある一方で、観光客の移動手段としては、大糸線のみでは完結できておらず接続性や安定運行については、観光事業者の視点からも、課題であるということが改めて確認されたところでございます。

事務局からは以上です。

(流通経済大学 板谷会長)

ご説明ありがとうございました。

それではここから意見交換の時間とさせていただきたいと思います。

ご出席の委員およびオブザーバーの皆様からコメントをいただければと思っております。

どんなことをお話いただいてもいいわけですが、今日は調査の結果を出していただいたということで、今回の内容がこれまでの現状分析、あるいは課題認識と齟齬がなかったか、ご確認いただきたいと思います。私としましては大変現場の率直なニーズ等も含めて調査結果を示していただいて大変有意義だったと思っております。またそれとともに、前回目指す姿として、生活と観光の両面で移動しやすい交通を確保するというイメージを共有したと思っておりますが、このあたりについても今日の報告を受けまして修正する必要があるかどうか、あるいはそれそのものに対するご意見でも結構でございます。そういったところについてコメントをお願いできればと思っております。

まず、糸魚川市様からお願いできればと思いますがいかがでしょうか。

(委員 糸魚川市井川副市長)

お疲れ様です。糸魚川市副市長の井川と申します。

まず小谷村さんの住民意見交換会、本当にお疲れ様でございました。また観光事業者のヒアリングについてもお礼を申し上げたいと思います。

まず小谷村さんの意見交換会の内容を見させていただいた中では、やはり生活路線ということではなくて、観光路線としての思いが色濃く出ているなというように私は感じました。

また災害時における国全体としてのネットワークを構成している鉄路であるとの意見ですとか、北陸新幹線糸魚川駅との接続の改善、年間を通じた安定運行を望む声、また冬季を中心とした荒天時の運休については鉄路存続するにしても課題として残っているというように思っています。

運行に際し安全第一ということはもちろん理解しておりますが、当市の市民の中では、廃止を前提とした動きではないのかといった指摘もあるということについては、お伝えをさせていただきたいと思います。

また生活維持のための現実的な選択としてバス路線の転換という意見について重く受け止める必要があるというように思ってます。

また大糸線には乗りませんが、先人や鉄道ファンの思いを代弁して残してほしいという意見については、前回も申し上げましたが、糸魚川市と小谷村さんでこの対応を全て引き受けるのは本当荷が重いなというように感じております。

今回費用等の前提がない中での意見交換会ということで、意見が分かれるのは当然だと思っておりますし、存続と廃止の両論があることについては、糸魚川市としても認識をしております。

観光事業者さんの方につきましては、鉄道単体では観光地への移動手段となっておらず、二次交通の充実が望まれるといった意見は最もでありまして、この対応は必要であります。

また大糸線の運休のリスクが高く商品造成しにくいといった意見への対応については、現状ではできていないというふうに思っており、今後も大きな課題であると捉えております。

糸魚川市といたしましては、北陸新幹線との接続を重要視しており、観光客を運ぶ交通機能としての大糸線の役割は重要と捉えております。

以上です。

(流通経済大学 板谷会長)

ありがとうございます。続けて新潟県糸魚川地域振興局からコメントをお願いしますでしょうか。

(委員 新潟県糸魚川地域振興局 玉井地域振興監【代理】)

はい。本日局長の白沢が所用により御出席できず私玉井が代理で出席させていただいております。

何もちょっと勉強不足のところもありますが、普段、私どもどちらかというと、観光振興や広域連携での観光といったことを主にやっておるものですから、今回それぞれ住民意見交換会の内容ですとか、観光事業者さんのヒアリングの結果の中で、住民の意見だったとしても結構、観光視点の意見もあったと思いますが、普段から思っていること、何となくそうじゃないかなと思っていたことがまたこのような形である意味裏付けられたといえますか、やはりそうなんだろうという点が非常に参考になったと思っております。

先ほどの井川副市長からもその費用の話とかありましたから、さらにまたいろんな条件とか前提を与えていくとまた違ったといえますか、大きく違うことはないんでしょうけれどもまたもう少しここに修練していくんだと思うんですが、いずれにしても非常に参考になる情報をいただけたのではないかなと個人的には感じておりまして、いずれにしても、今利用している方、それから将来利用される可能性がある方、あとは大糸線の利用によって直接的な恩恵を受ける方々ですとか、実際効果を受ける方々の意

見とかそういったものをきちっと聞いていくことが重要だと改めて感じたところであります。

非常に感想めいた話ばかりで恐縮ですが、私からは以上です。

(流通経済大学 板谷会長)

はい。続きまして長野県北アルプス地域振興局の丸山様からコメントをいただきたいのですがよろしいでしょうか。

(委員 長野県北アルプス地域振興局丸山局長)

意見交換会、また観光事業者アンケートの方大変お疲れ様でございました。

今回の住民意見交換会ですとか、あるいは観光事業者のヒアリングを通じまして、やはりここに資料に記載の通り、大糸線に対する期待関心の声がある一方で利便性ですとか、安定運行の将来的な持続性などについても様々なご意見があることが確認できたと受け止めております。

また鉄道そのものに関するご意見だけではなくて、二次交通ですとか、代替交通も含めた地域の移動環境と申しますか地域の公共交通の全体に関心を向けられていることが伺えたと思います。

今後の検討に当たりましてはこうした沿線地域や関係者の声を踏まえながら検討を進めていくことが重要ではないかと感じました。以上でございます。

(流通経済大学 板谷会長)

ありがとうございます。運行事業者のＪＲ西日本様からコメントいただきたいと思いますがお願いできますでしょうか。

(委員 西日本旅客鉄道株式会社金沢支社廣田副支社長)

はい。ＪＲ西日本の廣田でございます。

まずこの会議の営み自体は線区やエリアに関する各種実態、実情、客観的な事実を把握し、その上で分析、課題整理があって、利便性向上方策を検討していくという営みの場であると理解をしているところでございます。

今回このようにして、小谷村さんの沿線全員の方ではないものの、エリア別に意見交換会にご出席いただけた方から、ご意見でありますとかご心情を聞かせていただきました。そして観光事業者様のお考えもお聞かせいただきました。

これらのご意見につきましては真摯に受け止めてまいりたいと思っております。

私自身、お客様のお声っていうのは何よりも大切だと思っておりますので、お声を寄せていただいた方にはこの場を借りて、心から感謝申し上げたいと存じます。

ご意見ですとかご心情等につきましては、この間、活性化協議会の皆様との種々の取組と一緒に進めてきたわけではありますが、こういった形でご期待に応えられていないこと、あるいは鉄道の特性を発揮できていないことについては大変申し訳なく思っておりますし、私どもとしても忸怩たる思いでございます。

今後利便性向上策を考えていく中で今回のこの貴重なご意見を心に留めて検討を深めていきたいと思った次第でございます。

鉄道運行の不安定さについても、皆様からもご意見をいただきました。本当に自然災害の激甚化あるいは先日も申し上げた通り、獣害みたいなものが広がってきている中で様々な環境変化の中で私どもとしては私どもが持っているリソースの中ででき得る限りの対処を行ってきているわけですが、行き届かず本当にこちらについてもお詫びを申し上げたいと思います。

また、ご意見の中で本数が少ないことから、お客様が乗らないのではないかというご意見もありましたが、この辺りをどのように考えるか。私ども増便バスの取組を続けてもお客様は１便当たり９人ということで、列車のご利用から増便してもなお増えなかったという事実もございますので、それらについてどのように分析していくのか、あるいは評価していくかということは難しいと思いながら、ご心情あ

るいはお考えとしては受け止めていかなければいけないと、思ったところでございます。
引き続き安全安定輸送や必要な情報発信に向けてしっかり取り組んでまいりたいと思います。
以上でございます。

(流通経済大学 板谷会長)

ありがとうございます。オブザーバーの皆様からもコメントいただければと思います。国土交通省北陸信越運輸局鉄道部様よろしいでしょうか。

(オブザーバー 国土交通省北陸信越運輸局 渡邊地方鉄道再構築推進調整官)

地方鉄道再構築推進調整官という役職を務めております渡邊と申します。よろしくお願いいたします。

大糸線の意見交換会の取りまとめや、調査ヒアリング大変お疲れ様でございました。大変興味深く聞かせていただきました。

大糸線は世界に冠たる白馬乗鞍であったりとか杣池だったりとかというウィンターリゾート地を後背地に抱えている、そのためのアクセス路線という一方で、ウィンターリゾートという観点からいうとやっぱり降雪地もつとと言うと豪雪地という、その非常に悩みを抱えている路線なんだろうと想像しているところで、まさしくそういったご意見が集まってきたのかなという感想を持たせていただきました。

バス増便事業の話今出ましたけれども、まず昨年度一昨年度とバス増便事業に取り組んできた中で、一定のデータというものが少し収集ができてきているというふうに思っております。

実態として大量輸送特性というものがなかなか発揮できていない路線だというふうな理解をしておりますが、定時性であったりとか、速達性であったりとか、利便性、経済性、そういった様々な観点からですね、この大糸線の望ましい姿というものを改めて考えるきっかけになるのではないかなというふうに思っております。

私からは以上でございます。

(流通経済大学 板谷会長)

はい、どうもありがとうございました。続きまして白馬村の吉田様お願いいたします。

(オブザーバー 白馬村吉田副村長)

はい、白馬村副村長吉田です。このヒアリングと意見交換会、大変お疲れ様でした。貴重な資料として私も拝見をさせていただきました。

まず感想的に申し上げますと、観光的にも住民の御意見としても、いわゆる不安定さというところが一番の根底にあるのかなということが私自身も伺いました。

その上で、その安定性があれば、鉄道の接続性、また二次交通としての役割を複数の実施機関が担うことで、ある程度夢が見えてくるのかなという先の見え方も何となく見えたのかなという気がいたします。

ただ、それには大きなハードルがあるということも私自身もわかっておりますがこれらの意見をしっかりとどのように捉えつつ、安定性を生かしていくのかっていうのがまずは一番の大きな課題かなと思っていました。以上です。ありがとうございました。

(流通経済大学 板谷会長)

はい。ありがとうございます。J R 東日本の森様、何かございました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)

JR 東日本でございます。今回の資料2の小谷村住民意見交換会、資料3の観光事業者ヒアリングの結果ともに極めて貴重な情報であります。意見交換会におかれましては、弊社のエリアである南小谷駅以

南や梅池方面の地域においても意見を取っていただき、まとめていただいたと思います。我々JR東日本としてもしっかりと意見を受けとめ、どうあるべきかを一緒に考えていければと思っております。

地域の皆様にとってより便利で持続可能な交通体系を続けて検討していければと思っております。

事業者としても頑張りますが、国、自治体さまと一緒に協働していければと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

(流通経済大学 板谷会長)

どうもありがとうございます。小谷村竹内さんには先ほど説明いただきましたが何か言い残し、あるいは追加などございましたらお願いいたします。

(委員 小谷村竹内副村長)

お時間いただき申し訳ありません。先ほど会長の方から将来のイメージどこか修正点がないかという話がありましたけれども、先ほど不安定な運行が非常に多いということで、第2回までにまとめた生活交通と観光と分けて、まとめのイメージ目指す姿の中に、できれば例えば公共交通としての役割を踏まえて、毎日安定して使えるとかそういう何か文言が入れられないのかなというふうに思いまして、その点についてご検討いただければありがたいと思いました。

まとめとか方向性については、今回意見交換やって、その結果を見ても矛盾はないとと考えております。以上でございます。

(流通経済大学 板谷会長)

はい。ありがとうございます。全員から伺いましたが、新潟県交通政策局長の平松様からも何かございましたらお願いします。

(委員 新潟県交通政策局長)

新潟県の平松です。小谷村の意見交換会でのご意見など私どもが真摯に受け止めなければならないけどすごく参考になるものだと思っております。生活交通というところだけ絞って述べさせていただきたいと思います。

先ほどもJRさんからお話ありました通り、本数、増便バス頑張ったんだけど、本数が増えれば利便性が上がる、そして乗客が増えるのではないかという定説に対しては、あるいは安定性が確保できれば生活路線としての利用者が伸びるのではないかということに対してはですね、3ページに書いてある列車を使うにも駅の周りに何もないから結局車を使うとかですね、交通はやっぱ目的地では駄目で、駅から近隣へいく方法がないから使わないということを見ると、生活路線としての部分で増便してもこれ以上伸びるところは、なかなか厳しいのではないかなというのが率直に受け止めたところでございます。

以上です。

(流通経済大学 板谷会長)

はい。ありがとうございます。長野県交通政策局長の青木様からも、もし何かございましたらお願いいたします。

(委員 長野県交通政策局長)

小谷村の住民の意見を聞くという部分については、長野県の交通政策局の職員が小谷村の職員さんと一緒にさせていただきました。ありがとうございました。

まず住民のご意見等を踏まえて私も持った感想としますと、正直に住民の方ということで情緒的な意見が多いのかなという色眼鏡がありましたが、実際にはバスによる代替ですとか、かなり住民の方も具体的な今後の公共交通のイメージなりお考えをお持ちだな、というような感想を持ちました。

また地域柄ですね、やはり観光部分、それから、新幹線北陸への玄関口、というものが、住民の方々にもしっかりとある程度位置づけられているというような感想を持ちました。

そして、やはり新潟の局長さんからもお話がありましたがいろいろな意見もある中で、一つ感じたのは、本数の多さというものはこれは多分、日本全国こうしたローカル鉄道だけ考える場合に住民の皆さんが必要だと考えるのは高頻度、定時性とか、速達性というのがあるんですがやはり本数の多さという便利さと、自分の家からの移動がどうなるのかところにウエイトが大きいのだと感じました。

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。

私も感想だけ申し上げますと、非常に率直な調査結果だったと、これだけ前向きに交通機関に対して必要なことが表明された調査結果は、なかなかないのではないかと思います。

そういう意味では小谷村の皆様におかれましては真摯に大糸線について向き合ってご検討いただいて多くの意見をいただいたことで私も大変感謝申し上げたいと思います。

ただ、ここに出てきた要望に全て応えるのはなかなか難しいところがあります。これから費用面も含めた議論をしていかないといけないところではありますが、こうしたニーズがあるということを念頭に置いて、目指す姿を実現する方策について考えていかなければいけないのかなと思っております。

そう考えますと、目指す姿を実現するための交通機能についての議論というのも当然必要でして、実は時間的に若干押しているところがありますので、まず必要な交通機能についての議論、説明をしていただいて、その後でその件について改めてご議論いただければ思っております。

引き続き、資料の4番からが、必要な交通機能の具体例というところであろうかと思いますので、こちらについてのご説明をお願いしたいと思います。

(3) 目指す姿に必要な交通機能について

(事務局 長野県交通政策課酒井課長)

はい。それでは資料4をお願いいたします。

議事の3、目指す姿に必要な交通機能についてお願いいたします。

前回の検討会議におきまして、大糸線の生活・観光の両面におきまして目指す姿を整理したところでございます。これらの目指す姿を実現する手段を、今後は具体的に検討し、判断していく必要があります、そのためには必要な交通機能について共通認識を持っていただくことが重要と考えています。

資料4では前回の会議で整理いたしました目指す姿に含まれる要素を必要な交通機能という切り口で少し分解しまして、あわせてその実現手段の具体例を列举したところでございます。

1枚おめくりをいただいて、まず生活交通機能についてでございますけれども、目指す姿として、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・買い物を確保できているというように整理をしたところでございます。含まれる目指す姿の要素といたしましては、矢印の下左側ですけれども病院あるいは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の二つがあらうかと考えました。また日常生活で利用ニーズの高い施設へのアクセスのために必要な交通機能として、例えば利用ニーズの高い施設付近での乗降とか、小谷村から糸魚川市、あるいは白馬村方面への施設へのアクセスができること、二次交通との円滑な乗り換え等が挙げられ、これらを実現する手段としては、新駅バス停等の設置あるいは路線バス等、他の交通とのダイヤ連携などが考えられるかと思います。生活利用者向けの利便性向上については、特に通勤通学利用者にとっての利便性の視点あるいは高齢者の負担軽減等というものを挙げてございます。

一番おめくりいただいて次に観光交通機能についてです。

目指す姿といたしましては、新幹線等との接続性が向上し、糸魚川市と小谷村白馬村方で結ぶ観光客の動線、移動時間のニーズを満たした移動を確保できているというように整理をしたところでございま

す。含まれる目指す姿の要素といたしましては、観光客の動線、移動時間のニーズ、観光客向けの利便性向上の三つがあらうと考えてございます。観光客の動線のニーズを満たすために必要な交通機能といたしましては、次期・時間帯等を問わずいつでもスムーズに移動できること、乗り換えや待ち時間を快適に過ごすことができること等が挙げられまして、これらを実現するための手段としては、季節ごとの観光ニーズに合わせた運行本数の増、大型の荷物等を収納運搬しやすい環境、宿泊施設のチェックインアウトの時間帯を考慮したダイヤ設計などが考えられるところでございます。

また二つ目の四角ですけれども、移動時間のニーズを満たすための交通機能といたしましては、一番のポイントである新幹線とのスムーズな接続、観光地や宿泊施設を繋ぐ二次交通、送迎との円滑な乗り換え、各駅や白馬方面などニーズの高い観光拠点に短時間でアクセスできることが挙げられます。それらの実現手段としては、新幹線二次交通とのダイヤ連携はもちろん、快速運行や目的地までの直通運行が考えられるところでございます。

一番下、観光利用者向けの利便性向上につきましては、インバウンド対応の視点あるいは多様な決済手段の導入などを挙げてございます。

今ほど説明をいたしました生活・観光両面で必要な交通機能、またその実現手段の具体例については事務局で限定した例を列挙したものでございます。この中で特に必要、重要と考えられるもの、また他に必要な機能等があればご意見をいただければということでもとめたところでございます。

事務局からの説明は、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。

こちらの件についても意見交換を行っていくべきところかと思いますが、若干時間を押しているということと、また機能の具体例ということで、概念的なまとめをしていただいたものということもありますので、私としてはこの件に関しては、地元の両自治体からコメントいただいた後に、何か変えるべき点あるいはここが足りないのではないかと、具体的なご意見がある委員やオブザーバーの皆様にご意見いただく形で進めていきたいと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

ではまず、小谷村竹内様からコメントいただければと思いますがよろしいでしょうか。

(委員 小谷村竹内副村長)

一つだけお願いといいますか、意見交換会で今日紹介させていただいたのが全てではなかったんですけれども、まさに運賃が高くなることを今後心配しているという声がありました。仮にバスだった場合でもですね、例えば長野線みたいに4千円とか5千円とかですね、そうなったら困るというようなご意見でした。そこで、生活機能の具体的な交通機能の例というところの下、生活利用者の利便性向上というところに、必要な交通機能等ということで高齢者の負担を感じることなく利用できるとありますが、ここに含まれる内容としてぜひともその運賃も含めた形で高齢者の負担を感じることなく利用できるという認識を含めさせていただければありがたいなというところです。

以上です。

(流通経済大学 板谷会長)

はい。私もご指摘のとおりだと思います。概念的な話ですので実際にいくらぐらいという話ではなくて、高齢者に限った話でなく、特に費用負担に関わるところについては、過度な負担にならないような配慮が必要であるという御指摘は私もこれはそのとおりですので修正をいただいてもよいかもしれないと思いました。

はい。ありがとうございます。続きまして、糸魚川市の井川様からお願いできますでしょうか。

(委員 糸魚川市井川副市長)

生活交通の機能については書いてある通りで特に異論はございません。それから観光交通機能の方で

は、やはり観光客の動線とか移動時間ニーズっていう中では、やはりこういった交通手段にしる安定した運行が必要だと思ってますので、そういった視点をもし追加していただけるならありがたいです。以上です。

(流通経済大学 板谷会長)

はい、ありがとうございます。これも先ほどの調査結果を見ても非常に多く出てきたということで、要するに運休の確率を下げろとかそういう話ではなくて、概念としてなるべく安定した輸送ができる、こういったところも大変重要な点だと思いますので追加していただきたいというご意見は私も同感でございます。この辺りももう少し修正をしていただけるとありがたいなと思います。

大変貴重なご意見ありがとうございます。その他の皆様いかがでしょうか。もしお気づきの点がありましたらどなたでも結構でございます。挙手いただけるとありがたいです。

(委員 西日本旅客鉄道株式会社金沢支社廣田副支社長)

今のご意見につきまして、私も先ほどの資料3におけるご意見、ご心情を踏まえると一番大きなキーワードは「安定性」だと思いますので、安定性を盛り込むということも全く異存はありません。ただ、資料を作ってくださった事務局の立場を考慮しますと、“スムーズに” っていう言葉が随所にでてきており、安定性を意識して、“スムーズに” と入れてくださったと考えたがいかがでしょうか。

もちろん、スムーズにという言葉では安定性という意味が伝わらないのであれば、資料修正必要なのかなと思いますが、そのような考慮がもしかしたらあったのではないかと思い確認をさせていただきます。

もう一点、概念あるいはその事例、手段の例については、このような形でまとまっていくものと受け止めました。

ただ、私達が立ち止まって考えないといけないと思うのは、例えば運行本数の増に関する記載が例に書いていましたけれども、過剰な方策を打って出ると、将来に禍根を残すことになりはしないかということ懸念しております。

利便性向上策として、具体化していく段階においては、現実的で持続可能なものにしていかないということを、心に留めて進めていただいていた方がいいのではないかという気がしました。以上です。

(流通経済大学 板谷会長)

ありがとうございます。2点ご指摘をいただきました。

スムーズの点につきましては事務局に後でご説明というかコメントいただければと思いますが、2点目の件は増加というよりは、要はニーズに合わせた形で運行していただきたいというところに力点が置かれているのかなと思っておりました。

読み方として私はそう読んだのですが実際の取り組みの検討に当たっても、私はそんな過度なサービスレベルの向上を求めているわけではなく適切な規模でやっていただくのがよろしいと思いますので、この点について意識を共通にして進めていただくべきところであるというところで、私もそういう認識でおります。

事務局から何かあればと思いますがいかがでしょうか。

(事務局 新潟県交通政策課鍋谷課長)

合同事務局の新潟県の方から回答させていただきます。

まず安定ということを入れないかというところが、目指す姿の方にも、生活交通の方でもあるということでございます。

スムーズというのは確かに安定という意味も含めてのこともあります、どちらかというとその円滑さの方が重宝される部分でございますので、安定という言葉ですね異論がなければ、修正で入れていきたいと考えております。よろしくお願いします。

(流通経済大学 板谷会長)

ありがとうございます。ということですので、よろしくお願いいたします。

(委員 西日本旅客鉄道株式会社金沢支社廣田副支社長)

全く異存ございません。

(流通経済大学 板谷会長)

はいありがとうございます。今回の件について、要は調査結果の中で一番インパクトのある回答として安定性に関わるところが多く意見が出てきましたので、それを反映していきたいということでご意見いただいていると思いますので是非よろしくお願いいたしますと思います。

その他はいかがでしょうか。何かありましたら是非お願いいたします。

[挙手なし]

よろしければこういう形で今後進めていくということでおおむね共通認識だということにさせていただきたいと思います。

(4) 各種交通モードの特徴と利便性向上事例について

(流通経済大学 板谷会長)

それでは続きまして、4番で各種交通モードの特徴と利便性向上事例についてまず事務局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)

資料5をご覧くださいと思います。各種交通モードの特徴と利便性向上事例についてというところでございます。

この資料5につきましては本検討会議におきまして、これまで大糸線区間の現状あるいは課題について議論をいただいていたところでございますけれども、この資料については、今後の検討に向けまして、交通サービスのあり方を考える際の参考資料として作成をしたものでございます。

鉄道を始めとする様々な交通モードの特徴、あるいは全国の利便性向上事例を整理しておりますので、本日はその概要をご紹介させていただきたいと思っております。

2ページ目、2枚目をご覧ください。初めに本資料の位置づけと留意点についてご説明を申し上げます。

本資料は、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していただくための材料、また参考資料として整理したものでございまして、特定の交通モードを推奨するといった性質のものではないということをまず申し上げたいと思います。

また、現状維持の事例ということではなくて、運行本数の増加や乗り継ぎ改善、新たな車両の導入など利便性向上に取り組んだ事例を中心に記載をしておりますのでございます。

なお、資料に各事例の強みですとか論点などを記載させていただいておりますが、これらはあくまで一般的な観点としてお示しをさせていただいている点についてもご留意をいただければと考えておりますのでございます。

それでは次のページ以降の各交通モードの特徴と事例についての紹介となりますけれども、こちらはJ R 西日本様からご説明をいただければと思います。よろしくお願いいたします。

(西日本旅客鉄道株式会社金沢支社地域共生室 鹿野室長)

J R 西日本金沢支社地域共生室の鹿野でございます。

では鉄道の高度化からご説明させていただきます。こちらは既存の鉄道サービスレベルを高めていくものでございまして、富山県の城端氷見線において、現在地域の皆様と再構築実施計画を推進させてい

ただいているものが一例として挙げられるかと存じます。

鉄道の特性をより発揮させるものでございまして、輸送力、定時性、速達性、環境性能、快適性などの強みをより際立たせていくものだと考えていただければと思います。

一方、イニシャルランニングコストの増加に加え、設備の制約などにより、ダイヤや新駅設置の柔軟性、こういうのが低いのが論点として挙げられるかなと存じます。

具体的な利便性向上策として次のページに記載しておりますが、城端氷見線の再構築事例で申し上げますと運行本数の増加やそれに伴うパターンダイヤ化、新型車両やＩＣカード乗車券の導入などに加え、雨晴駅の展望デッキの併設など賑わい創出に取り組むなど、沿線自治体の皆様と連携を行いながら、着実に計画を進めているところでございます。

続きまして鉄道観光列車についてでございます。

こちらは移動だけではなく、乗車自体を目的としてお楽しみいただくもので、お酒や食事などの提供を行うケースも多く観光振興や地域製品の紹介などの活性化にも繋がる列車となっております。

導入事例といたしましては、大糸線にも例年乗り入れ運行させていただいております、えちごときめき鉄道様の雪月花が有名なところかと存じます。

観光列車における強みといたしましては、主に地域活性化やブランド力の向上などが挙げられます。

一方で、通常の列車と比較し、アテンダントなど必要な要員が増加することによるコストの増加や、高価な乗車料金、あるいはゆとりある空間を共有する分、輸送効率が限られるといった論点がございます。

続きまして具体的に期待される効果でございますが、普段の列車でも味わうことができない特別な体験をご提供することで、観光列車そのものを媒体として地域の魅力の発信にも繋げることが可能な点にあると考えます。

ページめくってＬＲＴでございます。従来の路面電車を高度化した都市鉄道システムでございまして低床車両を使用しているのも特徴の一つでございます。

こちらＬＲＴの強みといたしましては、鉄道と同様の定時性、環境性能などに加えまして、バリアフリー設計がしやすいという点が大きな特徴でございます。

一方論点といたしましては、導入コストが高い点や、鉄道と比べると少し輸送力が劣る点、軌道として既存の道路に敷設する場合は道路の車線の削減なども視野に入れる必要がございます。

特にコストの面につきましては、富山市のＬＲＴのように旧富山港線として、元々架線や線路設備が整備されていたものを、極力活用した場合においても約 58 億円のイニシャルコストが発生しておりますし、記憶に新しい新規でレールや河川の敷設を行った宇都宮市のＬＲＴにおいては、大糸線の約半分の 14.6 キロで 684 億円の事業費となったことも少し気になるかなと存じます。

具体的な効果といたしましては、高頻度運行やＩＣカード導入バリアフリー対応など、モビリティそのものの利便性向上に加え、交通拠点の整備やバス路線の再編などによりまち作りという観点にも大きく寄与できるものというふうに考えております。

続きましてバス交通でございます。

こちらの既存インフラである道路を活用し、地域内外の人の移動を支える代表的な交通機関でございます。

住宅地や公共施設などへのきめ細やかなアクセスが可能な交通でございます。

バス交通の強みといたしましては、まず柔軟なダイヤ設定や路線および停留所の設置が可能、かつその導入コストが比較的低い点が挙げられるかと存じます。

一方論点といたしましては、道路を活用することから道路状況によって渋滞などの影響を受けやすく、定時性が低くなる可能性がある点、また輸送力に限界があり、大量輸送という観点では不向きな点が挙げられます。

８ページ具体的な利便性向上策といたしましては、路線の再編を行うことにより、地域のニーズに沿った運行体系を構築できること、また新型車両やバスロケーションシステムの導入による旅客案内の拡充、このようなものが挙げられるかと存じます。

9 ページにはバスの少し変わった形 B R T をご紹介しております。

走行空間、車両運行管理などに様々な工夫を施すことにより、速達性、定時輸送性について従来のバスよりも高度な性能を発揮し、他の交通機関との接続性を高めるなど利便性を提供できる次世代のバスシステムでございます。

こちらの強みといたしましては、バス交通でネックとなっていた定時性や速達性について専用レーンや信号優先システムなどを活用することによりそれらを改善する点が挙げられます。

一方論点といたしましては、輸送力や専用道の確保といった点がございます。

また導入コストにおいて、こちらも前提条件によって大きく異なるものでございますが、一般道を活用する場合は、比較的低いコストでの導入が可能です。鉄道敷を活用するなど、専用道を設ける場合はどうしても除雪などのメンテナンスについても、これまでご紹介した鉄道や L R T と同様に事業者での対応となることから、いわゆる導入コストに加え、運用のランニングに関するコストも発生してくる。

これものの強みや論点どちらにもなりうるものというように考えております。

具体的な利便性向上策としましては、専用道の整備における安定運行やバリアフリー対応、また高頻度運行、新駅・新車の設置、のようなものが挙げられるかと存じます。

11 ページです。DMV（デュアルモードビークル）でございます。

こちらは通常バスとして道路を走り必要に応じ鉄道車両と同様に線路に乗り入れるなど、二つの機能を有したモビリティであり、状況に応じた運行が可能となるモビリティでございます。

強みといたしましては、鉄道および軌道両方の走行可能であることや既存ストックを最大限活用し、かつ柔軟な運行が可能となることが挙げられるかと存じます。

また論点といたしましては、専用車両が必要なことや、鉄道とバス両方の運転資格を有する必要があること、また各々の整備運用基準での維持管理が必要となる点に加え、バスよりも輸送力が劣る点が挙げられるかと存じます。

こちら少し気になる点といたしましては、現在阿佐海岸鉄道の保有する DMV 車両 3 台全てで不具合が発生しているということ、あるいは点検が重なっているということで現在運休となっていると伺っております。

具体的な効果といたしましてはこれまで鉄道で到達できなかった観光地などへのアクセス範囲の拡大や鉄道とバス、両側面を持っていることから乗り換えが不要になり、乗り継ぎの利便性が向上する点。

また珍しい乗り物として地域の活性化に繋がることや災害時の柔軟なルート変更そのようなものが可能な点が挙げられるかと存じます。

以上でございます。

（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。

非常に多岐にわたる各種の交通モードについてご説明いただきました。内容もかなり多いというところもありますが、皆様にはぜひしっかりお読みいただいて、意見交換をここから一言ぐらいつつ以上で皆様からコメントいただきたいと思いますと思っております。

内容としてご議論いただきたいのが、今後の目指す姿の実現に向けて、これらの交通手段を使うかというところについてはフラットでございます。

ですのでその際に気をつけなければいけないところ、論点、それから考え方といったところについてコメントをいただけるとありがたいです。

もちろんそれ以外の感想等でも結構でございます。一言ずつ振っていかうと思しますのでよろしくお願いたします。

まず小谷村の竹内副村長からいかがでしょうか。

（委員 小谷村竹内副村長）

今後検討評価をしていく上での論点ってということですが、やはり先程来出ている安定的な運行というものをそれぞれどう評価していくかっていうところは評価の指標ないし項目に加えていく必要があるんじゃないかなと思っています。

そうやってきたときには、例えば、個人的にはバス、あるいは鉄道が主力な線だと思ってるんですが、例えばバスで考えてみてもやはり道路整備というのが安定的な運行には当然欠かせなくなってくるわけなんですけど、そうすると県道 148 号がすれ違いやスタック等の障害があるところなので、当然そういうものを整備というものも併せて議論に含まれてくるんじゃないかなと思いますので、そういう視点を入れていく必要があるんじゃないかなと考えております。以上です。

(流通経済大学 板谷会長)

ありがとうございます。続きまして糸魚川市井川様からお願いいたします。

(委員 糸魚川市井川副市長)

大変わかりやすい資料を示していただきましてありがとうございました。

検討だとか研究が必要だと思っておりますが、一方でやはりイニシャルコストだとかランニングコスト、それから運賃などがどのようになるかっていうのを明らかにした上で住民だとか関係者の皆さんが納得解を得る中で進めていく必要があるというように考えております。

以上です。

(流通経済大学 板谷会長)

ありがとうございます。続きまして新潟県糸魚川地域振興局から玉井様、お願いいたします。

(委員 新潟県糸魚川地域振興局 玉井地域振興監【代理】)

私からは、この資料を改めてこんないろんな選択肢があるんだというのが率直な感想だが、先ほど私申し上げたんですけど、やはり利用される方とか利用によるその効果を受ける方々の意見をしっかり聞いて、その方々にとって費用負担の面を含めて納得感のある形で進めていただけたらいいんじゃないかなというように個人的には感じますけど、とにかく色んな意見に傾けることが大事だなと改めて思いました。

(流通経済大学 板谷会長)

ありがとうございます。続きまして長野県北アルプス地域振興局から丸山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)

私もこの参考資料に記載のあるとおり、今回いろいろな交通モードをご紹介いただいたんですが、やはり技術的な実現可能性、それから主に費用面での持続可能性、さらにはここに記載はないんですが、今日の意見交換結果を踏まえたとこの地域、降雪や災害の影響を受けやすいってということからやはり安定的に利用できるかっていう視点も必要ではないかと考えております。以上でございます。

(流通経済大学 板谷会長)

ありがとうございます。続きまして運行事業者である J R 西日本の廣田様お願いいたします。

(委員 西日本旅客鉄道株式会社金沢支社廣田副支社長)

論点、考え方ということで私は 3 点大切だと思っていることがあります。

まずは安全安定であること、それから二つ目はお客様ニーズにきちんと応えていくこと、三つ目コスト面で無理をしないこと。以上の三つが大切になってくるのではないかなと思っています。

先ほど申し上げた通りですけれども、利便性向上策を検討していくにあたっては、線区ないしエリア

の実態・ニーズに即した持続可能で現実的なサイズのサービスレベル、これらを意識しておく必要があると思っています。

加えて申し上げるとすると、環境変化など今後もいろいろ続いていくと思いますので、そういうのに対応しうるようなサイズの認識を、これが将来を見据えたときには、大切になってくと思っております。

以上でございます。

(流通経済大学 板谷会長)

ありがとうございます。安全という言葉を出していただきました。非常に重要だと思います。

オブザーバーの皆様からもお願いしたいと思います。北陸信越運輸局の渡邊様からお願いできますでしょうか。

(オブザーバー 国土交通省北陸信越運輸局 渡邊地方鉄道再構築推進調整官)

北陸信越運輸局でございます。私もまずは技術的な観点から可能かどうかということ、それからインシタル等のコスト面というところを考えていかなければいけないと考えております。

J R 西日本の方から城端氷見線の鉄道高度化についてということでご案内いただきました。まさしく私これを担当させていただいておりますけれども、鉄道事業再構築に関しましては、事業構造の変更とそれから利便性向上というものが両輪で進めるということになっておりまして事業構造の変更こととなりますと、これは自治体の負担というものが当然出てくるわけでございますので、そういったところも含めた観点で検討をしていく必要があるのかなと思っております。

以上です。

(流通経済大学 板谷会長)

ありがとうございます。白馬村の吉田様からも何かございますでしょうか。

(オブザーバー 白馬村吉田副村長)

私から一点、今の資料の中で質問させていただきたいんですけども、DMVについて阿佐海岸鉄道で運休というお話ですけれども、車両の問題なのかどうなのか、何が原因で現在運休しているか教えていただきたいと思います。

(西日本旅客鉄道株式会社金沢支社地域共生室 鹿野室長)

ありがとうございます。現在車両の不具合と、点検が丁度重なっている関係で、本来は夏の稼ぎ時でお客様に提供したいのだけれども提供できていないと伺っております。

(オブザーバー 白馬村吉田副村長)

それは車両の不具合とかそういうのではなくて、点検のみということでしょうか。

(西日本旅客鉄道株式会社金沢支社地域共生室 鹿野室長)

不具合です。整備もあります。当然書き入れ時に運行できるように整備していくのが通常の事業者としての営みではあるものの、それができておらず現在運行の目途が立っていないというように伺っております。

(オブザーバー 白馬村吉田副村長)

はい、大丈夫です。以上です。

(流通経済大学 板谷会長)

J R 東日本様からも一言いただけますでしょうか。

(オブザーバー 東日本旅客鉄道株式会社長野事業本部 森ユニット長)

J R 東日本でございます。鉄道事業者として、先ほど J R 西日本の廣田副支社長からお話がありましたように、まずは安全、そして安心、利便性とコストの観点が必要だと思います。

資料5につきましては、交通モードの事例ということで拝見させていただいたところですが、交通 M a a s など I T 技術を活用した利便性の向上や安全確保も一つの観点だと思っています。

長野県でも観光 M a a S をこれから進めていくと伺っておりますので、そういったところとの歩調を合わせていくべきではないかと思った次第です。

以上でございます。

(流通経済大学 板谷会長)

貴重なご意見どうもありがとうございます。新潟県の平松様よろしくお願いします。

(委員 新潟県交通政策局平松局長)

各交通モードいろいろあつてすごく夢が広がるような形でついつい目が行きがちですけど、やっぱり決めるのは、目指す姿っていうところを、本当に何を機能重視するかっていうことを決めて、それを体現するにはどのモードがいいのかなっていう順番だけは忘れちゃいけな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。長野県の青木様お願いします。

(委員 長野県交通政策局青木局長)

まず交通モードの強みと課題を非常にコンパクトに整理いただきありがとうございます。

今後具体的なことの解決策を考えていく上で、各モードの強みっていうものが定時性、速達性あると思うのですが、それをどうやったらそれを発揮できるのかという視点から議論していきたいと思いました。

先ほど竹内副村長から挙げていただいたように、路面を使うものであれば当然道路の部分も入れていけないといけないわけで、そういった視野を持って議論していきたいと思いました。

以上です。

(流通経済大学 板谷会長)

はい、ありがとうございます。その他、話し忘れたことなどありませんでしょうか。

[挙手なし]

ありがとうございます。それぞれ大変重要な点をご指摘いただきありがとうございます。安全を前提として技術面、それコスト面からそれからニーズに合った規模がきちんと提供できるかどうか、これに加えて道路等の単に公共交通のモードだけの議論だけではなく幅広に関係者で議論していくことが必要であるとまとめられるかと思いますが、誠におっしゃるとおりだと思います。

是非その方向で今後進めていくべきではないかと私としては感じております。

意見交換いただきましてありがとうございます。

これで議事が終了になります。私から今日の内容説明それから意見交換に関する総括をさせていただきます。

本日現状分析について追加事項を確認し、それから目指す姿の実現に必要な交通機能、これを整理し、今ほどの議論で目指す姿を実現するために取り組むべきこと、それからその際の判断選択の際の論

点について確認をさせていただいたというところでございます。

現状分析は今回特にわかりやすかったです。住民の皆様からの意見聴取を丁寧にやってくださったことが非常に大きかったと思うのですが、ほぼ目指す姿それからそのために必要な交通機能については、整理でき、かつ意識も共有できたと思っております。

この次の段階では、今後の大糸線沿線のあるべき交通体系の実現に向けて具体的な手段の検討に入っていくといけないというところだろうと思います。今日の総括は短くまとめましたが、これまでの議論を改めて次回総括してもらおうとともに、今後どのようにして検討していくか、それから進め方等についてさらに意見交換を深めていきたい、このように考えたところでございます。

それでは、進行を青木局長へお返しいたします。どうもありがとうございました。

4 閉会

(委員 長野県交通政策局青木局長)

板谷会長ありがとうございました。次回会議では今お話もありましたようにこれまでの議論の総括を行うとともに、今後の検討の方向性について整理していきたいと考えております。

次回は8月17日の開催を予定しておりますが、決定次第、別途連絡をさせていただきます。よろしく願いいたします。

それでは以上をもちまして、第3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。