

大糸線利用促進輸送強化期成同盟会  
第10回振興部会 会議録（要旨）

日 時	令和7年10月31日（金）午前10時から（終了：午前11時30分頃）
場 所	大町市役所 西庁舎2階 西会議室（オンライン併用）
出 席 者	部会員 15名／28名、JR西日本金沢支社 3名（オブザーバー）、事務局
会 議 内 容 〔資料〕	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 次第／委員名簿</li> <li>▶ 報告事項</li> </ul> <p>（1）令和7年度「利用促進・利便性向上策」の取組状況等について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・各団体等の取組状況〔資料1〕</li> <li>・大糸線プロモーション事業〔資料2〕</li> <li>・大糸線バス増便事業〔資料3・4〕</li> </ul>

■部会長あいさつ（糸魚川市 内山部会長）

今年度は本格的な利用促進ということで、2年目の取り組みになっている。今日は中間報告ということで、これまでの取り組みについて報告し、さらにこの冬に向けての取り組みについてご審議いただきたい。インバウンドの状況、今年は万博もあり、JR西日本にご協力いただいて大阪での出向宣伝を実施した。非常に多くの方に大阪駅の会場で足を止めていただき、大糸線をPRするきっかけになったと考えている。

■報告事項（進行：内山部会長）

（1）令和7年度「利用促進・利便性向上策」の取組状況等について

- ・各団体等の取組状況〔資料1〕 【説明：事務局（糸魚川市）】

～資料説明～

《補足》

部会長：大阪での出向宣伝PRを実施した。大糸線活性化協議会が実施するイベント助成事業は多くの申し込みがあり、大糸線を使った秋の行楽シーズンの旅行が非常に増えている。年間の目標達成率は、秋冬の状況にもよるが目標達成に近づいていくと感じているところ。

JR西：9月22日・23日に大阪駅のアトリウム広場で出向宣伝を実施。沿線PRのステージやブースに加えて、皆様の方でアンケート等やガラポン抽選会なども実施。これを機に信越リゾートの方に行ってみたいという声もあり、出向宣伝は一定の成果を上げることができた。また、10月25日においても、鉄道の日イベントにて大糸線活性化協議会にPRいただき感謝申し上げます。今後は、広告媒体「白馬コネクト」という外国人向けの冊子やSNSなどを活用しながら、大糸線の情報発信に取り組んでいきたい考え。

【質疑無し】

- ・大糸線プロモーション事業〔資料2〕【説明：事務局（大町市）】

～資料説明～

《補足》

部会長：特設サイトの英語対応は翻訳ツールがついてインバウンド対応。謎解きも入口を増やしたこ

とによって効果が出ている。冬場のインバウンドは、早めに雪が降ると言われているので期待したい。プロモーション事業の内容についてご質問等あるか。

《質疑・意見等》

部会長：旅行商品、応募がたくさんあったということだが、何か違う取り組みをされたのか。

大町市：昨年の旅行商品はタクシーのツアープランで、日本人観光客は自動車を使うケースが多いという点があり、今年は地元住民などを対象にした商品を作った。バスツアーを作ったところ、合計で111名の参加があった。ホームページがインバウンド対応したということで、昨年からやっているタクシープランの利用にも期待を寄せているところ。

【質疑無し】

・大糸線バス増便事業 [資料3] 【説明：JR西日本金沢支社】

～資料説明～

《補足》

JR西：アンケートで、バスや施策そのものに対する好意的な意見が非常に多く見受けられた。記述回答欄では「バスと鉄道両方やってほしい」「鉄道を残してほしい」といったご意見もいただいている。利便性の観点では、鉄道・バスともに運行本数に関するご要望が見受けられた。

第10回を迎えるということで振り返りをさせていただきたい。この議論については2021年12月に大糸線の持続可能な路線としての方策について、議論の場を設置いただきたい旨を弊社からお願いさせていただき、関係する皆様のご理解のもと、2022年5月に第1回振興部会を開催・設置いただいた。

2024年度からは、北陸新幹線の敦賀開業を契機とした本格的な利用促進・利便性向上の取り組みとして、国からのご理解・ご支援もいただきJR大糸線増便バスの運行を中心とした取り組みを皆様と一緒に進めさせていただいた。ご利用実績については、輸送密度が2023年度と2024年度を比較すると、約1.4倍となっているほか、「直接観光地にアクセスできて便利」といったお声なども伺っており、ご当地の活性化という観点では一定の効果があったのではないかと受け止めている。

一方、平均通過人員（輸送密度）が大幅な改善につながるほどのご利用は見受けられず、大量輸送という観点で鉄道の特性を發揮できるレベルには至っていないというのが皆様との共通認識となっている。

こうした実情も踏まえ、前回の振興部会で今後の進め方についてご相談させていただいた。秋ごろには、具体的な議論の進め方やスケジュールについて整理いただけるというご回答をいただいたがいかがか。

《質疑・意見等》

長野県：これまでJR西日本にご協力いただきながら取り組みを進めてきた。2024年3月の5回目の振興部会において、持続可能な方策について利用促進・利便性向上策を実施した後、一定期間内に取りまとめる、ということで、沿線自治体とJR西日本と合意してきた。それに従い2024年度から国やJR西日本のご協力の中で、増便バスの運行など本格的な利用促進の取り組みを行ってきた。

取り組みの結果として、輸送密度が増えるといった一定の効果があったが、他方、大量輸送という観点では鉄道の特性を發揮できるレベルには至っていない、という結果も重く受け止めなければいけない。我々としてどのように地域の公共交通を確保していくか、さらに良いものにしていくか

という観点から、今後の進め方について自治体間で対話を重ねてきたところ。

新潟県とも調整しているが、結論、方向性としては、まず沿線自治体の事務レベルで大糸線の持続可能な路線としての方策の相談や、議論を進めるための準備を開始してはどうかと考えている。沿線で色々取り組んできたが、やはり具体的な議論を進めていく必要があると考えている。こうした議論は期限ありきで進めるものではないが、この地域のより良い交通を目指していくためにもできるだけ早期に進めていく必要があると考えている。令和8年度から公式な会議みたいなものを開き、可能であれば年度内の取りまとめを目指して取り組んでいってはどうか。

新潟県：丸山課長からのお話と同様の考えでいる。この2カ年で得られた結果を踏まえて、令和8年度から改めて具体的な議論をしていく必要があると考えている。もちろん期限ありきではないものだが、地域の交通をより良くするという事はもう早急に進める必要があると思っているので、事務レベルでそのための準備をしっかりと行っていく。

部会長：前段のバスの運行について、中間で実態を言うと昨年度より少し乗りが悪い状況になっている。昨年は6月以降毎日運行実施、今年度はハイシーズンだけということで毎日走らない、季節のいいところだけ運行しているところが昨年と違う点。運行ルート自体で、要望が多かった各スキー場を直接回るような運行ルートができています。直接ダイレクトに行けるという点に関しては好意的な意見が寄せられている。昨年度より少し乗りが悪いというのが、気になる点。昨年は初めての取り組みということで注目を浴びて報道もされた経過もある。

もう一つは万博、蓋を開けてみると万博に相当行っている。国内旅行が大阪中心に回ったのではないかと。地方エリアの観光は、少し万博の影響を受けたと考えられる。私は万博に引っぱられたかなという感触は持っているが、沿線の皆さんの感触としてどんなものか、実態の数字でもどうか。

まず前段のバスの方、中間報告の部分に関してご質問を受けたい。

松本市：2点ほど伺いたい。資料の例えば5ページの一番下に「1列車平均10.8名程度であり、輸送力としてはバスで対応可能」とあるが、バスで対応できない人数というのは何人くらいになるのか。

JR西：バスの乗車定員が大型バスで50名少々、これを上回るお客様にお越しいただくとバス1便では運び切れない。鉄道であれば1両編成の列車でも100人くらい、そういう観点で記載させていただいた。

松本市：バスで対応できないのは50人を超えるという感じか。

JR西：運行本数やダイヤによって変わるものであり一概には言えない。1つの実績として、そのように受け止めていただければと思う。一方、現在のところ乗り切れなかったという事象は、この半年間で発生はしていない。

松本市：4ページの増便バスの利用状況の表の一番右端、2025年4月から9月までの合計について、4月～9月の合計が載っていなかったのが今、電卓で計算したら1,137人だった。17ページに増便バスの利用者数の推計が5,024名と記載され、5,024と1,137の差は何なのか。17ページに1日平均47.4名とあるが、4ページの1日平均の数字は47.4名で数字が合っているのに、この1,137人と5,024人の差はどういうことなのか。

JR西：まず4ページにつきましては調査日の合計で、運行日すべての数値ではない。月に4回ずつピックアップした日のサンプリングの結果になる。1日平均の47.4という数字が、サンプリングの結果として大きな意味を持つと考えている。47.4という数字、1日平均の利用者数に4月～9月のバスの運行日が合計106日間、 $47.4 \times 106$ で求めた数字が推計の期間のご利用数ということでお示

しをさせていただいている。

松本市：5 ページの大糸線の鉄道の方の利用者数 3,918 人と出ていて、これも 17 ページの数字と合っているのか。これも調査日数（木～日）と書いてあるから毎日の調査がないので、大糸線の列車の利用者数も 3,918 人より多いということなのか。

J R 西：おっしゃる通り。この推計の数字は増便バスでどの程度のお客様をお運びしたかはかるために出したもの。

部会長：国の補助をもらう中で、毎月 4 日間調査をしている。平日 2 日・土日 2 日で、平日の平均乗車密度・週末の平均乗車密度を出し、平日の日数・週末の日数をそれぞれ掛けて、合わせてこの数字という形。昨年度も同様で、全体の推計としてその形で発表している。

沿線の観光地の皆様の入り込み状況は例年に比べてどうか教えていただきたい。大町市はどんな感じか。

大町市観光文化課：アルペンルートの観光促進を行う 2 団体からの報告では、昨年は関西電力電気バスの乗車人数が 87 万人、今年はおそらくそれを下回る状況。9 月・10 月の週末の天候が悪く、個人旅行は対前年比 90% を割ってくる。臨時駐車場のシャトルバスの運行についても用意した部分の半分もという状況。インバウンドなど団体旅行については、101～102% のような数字で伸びている。今年是对前年を上回るというのは厳しい。

部会長：万博の影響はあったのでしょうか。

大町市観光文化課：大町温泉郷の方からそういう話はちょっと出てはいる。アルペンルートの特性上、東南アジア、特に台湾・香港の方が主力。7 月の騒動の影響が意外と 9 月ぐらいあった。個人旅行も、インバウンドも少しちょっと、当地においては 7 月～9 月ちょっと厳しかったかなという印象を持っている。

部会長：松本の方、上高地とか松本城とはいかがか。

松本観光コンベンション協会：国内旅行者に關すると、数字としてまだわからないが、いっても横ばいぐらい。確実にインバウンドの海外旅行者の方が増えている。大阪・関西万博に引張られたというのは、それほど感じない。趨勢としてのインバウンドが増えてきた。特殊事情からすると、紛争があった関係でイスラムの方がたくさんお見えになった。

部会長：J R さんの金沢・北陸エリア全体で万博との兼ね合いを教えてください。

J R 西：万博についてはプラスワントリップの取り組みを実施してきた。おかげさまで、北陸新幹線のご利用状況としては、昨年度は敦賀開業効果で対前年比 124% という大きな数字だったにもかかわらず、今年度に入っても第 1 クォーターについては 104% と好調な数字を維持している。第 2 クォーターについては、昨年度、東海道新幹線で運休が多く発生した関係で迂回された方も多かったことや、7 月のインバウンド減少の影響もあって、それほど数値として特筆すべきものにはなってはいない。全体を通して波及効果というのが、少しずつ西日本から全国へ広がっていると受け止めている。ご当地までどこまで足をお運びいただいたのかは現在わかりかねるが、北陸や新幹線沿線という点においては一定の引き上げ効果につながっていたのではないかと感じている。

部会長：白馬から北陸を通過して関西、京都・大阪へ抜けるというようなことが、意外と知られていない。白馬の観光の方々のお話を聞く中でもある。「白馬コネクト」という白馬で発行する雑誌に、大糸線に乗っていただいて金沢を経由して京都・大阪に抜けるといったルートの PR をこの冬にしていきたい。2 年間の利用促進を地元一体となって取り組んできている、この結果を持った中で、い

ずれかこの交通のモードが大糸線という鉄路で良いのかどうか、議論に入らなければいけないと考えている。JRからもともとそういう申し出があった中で、沿線として利用促進にまずは取り組み、振興部会でプロモーション、それから利便性向上策ということで増便バス運行を始めてきた経緯がある。そういった中で2年間利用促進の取り組みをさせていただいて、その結果、いろんなところも見えてきている。そういったものを持って、あり方の議論に入っていくというところになるのかと考えている。これについては今、準備段階ということで、どういう形で入るかというのは、協議していく段階。形が見えてきましたら振興部会の皆様にも報告をさせていただく。

【質疑無し】

JR西：地域の交通をより良くするという議論につきまして、進め方や2026年度末までに大糸線の持続可能な路線としての方策の取りまとめを目指すという具体的なスケジュールをお示しいただき、沿線の地域の皆様方のご英断に関しまして、心より感謝と敬意を表したい。当社としても、持続可能な路線としての方策をしっかりと見出して、地域の未来に資する今よりも利用しやすい持続可能な交通体系を実現すべく、皆さんと一緒に実現できるよう真摯に議論を重ねて参りたいと考えている。

・大糸線バス増便事業 [資料4] 【説明：部会長（糸魚川市）】

～資料説明～

《質疑・意見等》

JR西：冬期間においては、山ルートを回らなくなるが、八方バスターミナルまで到着ができれば、乗り換えを行い、乗鞍や梅池、岩岳方面にも行けるということは、これは変わらないということによろしいか。

プレスリリースにつきましては、北陸信越運輸局に道路運送法第21条の届け出をさせていただいておまして、おそらく来週になると思いますが、何らかの形でお知らせをさせていただく。

また各種時刻表等につきましても、来月中旬以降発売されるものに掲載される。

部会長：HAKUBA VALLEYのシャトルバスの運行については、今年も実施するのか。

小谷村：実施する。

部会長：全体を通して、皆様方から、こういったところ聞ききたい、またご質問等あれば、どういった内容でも結構なので、Webの皆様も含めていかがか。【質疑意見無し】

小谷村：お時間いただきイベントのご案内を。11月29日の土曜日、開業90周年を迎える。感謝イベントということで、JR東日本長野支社様、JR西日本金沢支社様の共同で、記念感謝イベントを開催する。内容としては例年通りの、雪月花とリゾートビュー等の乗り入れと併せて、今回出発式には県市村の首長様や、JR東日本長野支社長さんにおこしいただき実施する。ご協力をお願いしたい。

糸魚川市：絡めて、同じイベントについて、大糸線活性化協議会の方でも企画しており、糸魚川駅から南小谷駅まで、JR西日本さん、えちごトキめき鉄道さんと3者で協力して、大糸線に乗り入れるように実施する。こちらは、糸魚川駅出発式ということで、えちごトキめき鉄道平井社長と糸魚川市長をお呼びして出発式のセレモニーをおこなう。また今回、宿泊つきのコースということでJR東日本さんが計画されているので、糸魚川に宿泊されるコースについては、糸魚川でお迎えさせていただきます。

部会長：合わせて中土駅も 90 周年を同時に迎えます。今のところ村長によるおもてなしとセレモニーなどを予定している。

糸魚川市：今回の南小谷駅 90 周年、中土駅 90 周年になる、J R 東日本びゅうツーリズム&セールスさんで販売をさせていただいている。まだチャンスがあるようですのでぜひ、PR していただきたい。

部会長：冬に向けての取り組みはまだまだある。湯めぐり手形スタンプラリーですとか、例年のそういった取り組みも継続をしていく予定にしている。冬の需要を確実にとらえて、大糸線の利用促進部分は続くので、ぜひ乗るような形で、沿線の皆様のご協力をお願いしたい。内容については以上。

事務局：事務局からの連絡です。次回の振興部会ですが来年 3 月に開催を予定している。

小谷村副部会長：中間報告などさしていただく中で、プロモーションの、去年は 0 だった商品は 100 名を超える参加があるなど一定の成果が出ているところ。これから冬に向けて、まだまだ利用促進をみんなで進めたい。エリア一体となって、観光地はお客様にとってみれば、どこの市町村がどうこうではございませんので、みんなで取り組むことが非常に大事なんじゃないかと思いますので、今後ぜひご協力をお願いしたい。