

大糸線利用促進輸送強化期成同盟会
第 11 回振興部会 会議録（要旨）

日 時	令和 8 年 3 月 1 2 日（木）午前 1 0 時から（終了：午前 1 1 時頃）
場 所	大町市役所 西庁舎 2 階 西会議室
出 席 者	部会員 1 3 名／2 8 名、J R 西日本金沢支社 3 名（オブザーバー）、事務局
会 議 内 容 〔 資 料 〕	<p>▶ 次第／委員名簿</p> <p>▶ 報告事項</p> <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"> ・各団体等の取組状況〔資料 1〕 ・大糸線プロモーション事業〔資料 2〕 ・大糸線バス増便事業〔資料 3〕 <p>（2）令和 8 年度の取組について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用促進・利便性向上策 ・持続可能な路線としての方策の検討〔資料 4〕

■部会長あいさつ（糸魚川市都市政策課 内山課長〈部会長〉）

本日は 3 月議会や年度末といったお忙しい中、部会の皆様にはお集まりいただき、感謝申し上げます。前回の第 10 回振興部会において、両県から、来年度より新たな協議会を設置し、あり方の議論を進めることが公表されている。まだ、今年度の事業完了前だが、令和 6 年度から実施し 2 年間の本格的な利用促進について、沿線一体となって取り組んだ結果、大糸線の利用者が実際に伸びている。これについては事実だというふうに感じている。これもひとえに、本日お集まりの皆様のご理解とご協力のたまものと考えている。改めて、感謝を申し上げたい。

本日は 2 月末時点での達成状況や、振り返りを踏まえ、これまでの取り組みの結果が今後の議論の材料となるような前向きな会議にしたいので、よろしくごお願い申し上げます。

（進行：糸魚川市都市政策課 内山課長〈部会長〉）

■報告事項

（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：糸魚川市）

〈補足説明〉

・年度当初、大阪万博への来場者数が不透明なか始まったが、実際には多数の来場者が訪れ活況を呈していた。大阪での出向宣伝もおこなったが、トリップ先として白馬までは足が伸びなかった。実際にバスの乗車の需要を見ても、万博期間中については前年度を下回る結果になっている。その代わりイベント助成については沿線の皆様にある程度定着してきたこともあり、非常に多くの申し込みをいただいた。実際に大糸線に乗って、沿線の皆様との住民交流という形はできたと考えている。

〈質疑・意見等〉

J R 西：糸魚川市の情報と同様となるが、万博終了後にお客様のご利用が増えたことが北陸新幹線のご利用実績等から言及できるものと考えている。

部会長：今年は夏山登山者の足も万博に引っ張られた部分があると感じた。全体として、国としての大きな観光行事がありそちらに引っ張られた。というところが全体の傾向としてあると思われる。そのような傾向があるか。松本城や上高地の状況はいかがか。

松本市：観光コンベンションの方が詳しい状況は分かると思うが、観光地については、インバウンドの影響もあり、大分増えて150万～160万人の入りだった。松本城についてもインバウンドの影響があったと思うが、その皆さんが松本のあとどちらに向かったというところまでは分からない。

大田市：令和7年度の立山黒部アルペンルートの営業概況は、全体の入り込み数で見ると、103%。2万1000人の増だが、大田市からの入り込みについては、前年比で98%、8000人の減。ということで、富山からの入り込みが約2万9000人増えている事が公表されている。

部会長：増えるところは増えて、という所か。万博後のワントリップ先として関西方面はかなり人出が増えたという話を聞いている。北陸方面はいかがか。白馬はどうか。

白馬村：直近の冬は前年並の102%前後でスキー場は推移している。夏について天候に左右された面はあるが、きわめて減少があったということはなく、少しずつコロナ禍を経て右肩上がりの傾向が続いている。しかし導線について、取りかねているが村外からの入り込みについては例年並み。どこから来てというところまでは不明。

部会長：大糸線の実績からいうと、万博の影響によるものと考えていたが、皆さん入っている地域もあるようで、各地域すべてが万博の影響と言えない部分はあるようだが、実態としては万博が終わった10月以降のバス等の入り込みについては、やはり集客が回復している感触はあり、その傾向は見られるのかな、と思っている。今、ご意見いただいた観光地に関しては、それなりにお客様、右肩上がりが増えていているという所で、そこも傾向がわかるかと思う。もう1つは大糸線を使っているルート、白馬から金沢方面の部分が、利用促進としては課題になるかと思っている。

・大糸線プロモーション事業〔資料2〕(説明：大田市)

～資料説明～

〈質疑・意見等〉

J R西：まず、大糸線の利用促進、利便性向上に向けた様々な取組みに感謝申し上げる。

この間、新たな取組みとして、関西在住者をターゲットとして北陸新幹線・大糸線（増便バス）からご当地への誘客促進と、ご当地に滞在するインバウンドをターゲットとした大糸線（増便バス）・北陸新幹線から北陸・関西エリアへの送客促進を企図した動画を作成した。

関西からご当地については、「旅する2人 | 夫婦で楽しむ旅行ガイド」というインスタグラマーにお力添えいただき、Instagram、YouTubeを展開。白馬から北陸・関西については、これとは別に全編英語の動画を作成し発信してきたところ。

部会長：これは現在も公開中ということか。

J R西：その通り。

部会長：期成同盟会総会時等に再生回数等の報告等はできるのか。

J R西：どういった情報提供が可能なのか関係各所と連携して回答したい。

部会長：せっかく作っていただいた動画であり、どのくらい視聴されているかというところは報告できればいいと思う。

・大糸線増便事業〔資料3〕(説明：JR西日本)

～資料説明～

〈質疑・意見等〉

部会長：この結果を見ると山ルートの利用が少ない。白馬八方バスターミナルを含めてご利用はどうだったか。

J R西：4月から11月においては、白馬八方バスターミナルに加えて、山の観光地も加えた数字であり、12月から2月については、白馬八方バスターミナルのみの数字である。12月から2月は、白馬八方バスターミナル単体の数字ではあるものの夏期を超えており、冬期については一定のニーズがあったものと想定される。

部会長：HakubaValleyさんのシャトルバス結節点がバスターミナルになるものなので基本的にはその接続でのスキー場のアクセスというところを考えてという形になっているかと思うが、意外と少ない感触か。実際にはチェックアウト後の移動先と、チェックインに向けた移動ということでの拠点間がやはりメインになる。直接そのスキー場にダイレクトアクセスはあまりない。ただ、GTFS設定が、今回、鉄道ダイヤという形でやっているため、白馬乗鞍が白馬乗鞍として出てこない。千国駅としか出てこないところがあって、そこが非常に課題。白馬駅にいる方へのチケット購入についても分からない部分があって、スキー場アクセスの場合にはこの切符を、というような、別の英語の表記みたいなものも用意して、対応したという実績がある。やはり外国人の方はGoogle検索を使っているので、ここを生かして、改善していきたい。

新潟県：鉄道と比べた場合に全体としてどのくらいの数字なのか、昨年度だけの中で1.4倍だったと記憶していますが昨年度輸送密度公表させていただいている数字もおしえていただきたい。

J R西：ご指摘の通り2023年度に対して2024年度は輸送密度が1.4倍程度となった。今年度はあくまで推計ではあるものの、鉄道とバスを合わせても2024年度実績には届かない見込みであり、2023年度以上、2024年度未満といった数字になると想定している。

新潟県：もうちょっと分析をした場合、例えばグリーンシーズンとスキーシーズンを比べたときにどうなのか。全体としてあまり数字としては、微増かもしれないが、冬の方が全体的に増えている傾向があるのか。

J R西：冬期は昨年(2024年度)と同程度のご利用をいただいたが、全体としては昨年ほどのご利用がなかったと認識している。

部会長：2年間、総体の取り組みの中では、利用者は増えている。やる前から比べれば増えていることは、事実である

J R西：その通り。少なくとも2023年度、2024年度を比較すると間違いなく増加している。今年度(2025年度)については2024年度ほどの勢いはないものの、着実に2023年度を上回っている状況。

部会長：取り組んできた成果というものは、実際にお客様の利用という形で現れていると言える。

■ (2) 令和8年度 of 取組について

・利用促進・利便性向上策(説明：大町市)

～資料説明～

〈質疑・意見等〉

部会長：今ほど説明があったように、この振興部会自体は一区切りという形に。あり方の議論については新しい会議体の方に移行する。同盟会のプロモーションの活動と、サイトの運営については、今まで通り同盟会の中で。この振興部会の解体自体は、全線開通 70 周年もあることから、8 年度は休止状態とし、9 年度に向けて、必要であれば開催をする。いう形ということでよろしいか。総会で図ることよろしいか。

事務局：振興部会の令和 7 年度の取り組みの中で、今年の結果として報告していきたいと考えている。

部会長：一応休止だが、部会長は新たに選任する形でよろしいか。

事務局：規約を見ると、会長の付託により振興部会を設置するとなっており、今回設置した目的については移行するという事で一区切り。また新たに付託があれば、開催したい。

・持続可能な路線としての方策の検討（説明：長野県）

～資料説明～

部会長：今の説明につきまして、部会の皆様からご質問等がございましたら、お願いしたい。最初は任意でスタートして、途中で計画策定のため、法定協議会に移行して、8 年度末までを、地域交通計画策定を目指すという目標になる。1 年やる形になり非常にタイトになるが、密な会議をしながら計画策定をする計画。これについては、総会での報告と、振興部会での報告と、あり方の議論の報告というのは、また別枠になるのか。

事務局：どうするか。

長野県：会の立ち上げ自体は、この同盟会とは別のことになるので、立ち上げについては事務的にはご了解いただいたものをお持ち帰りいただき、参画される皆様のご了解いただいたところで、事務局である長野県と新潟県と会としては別途立ち上げるのだと思うが、いずれにしても、今までこちらでの中身を引き継ぐことになるので、同盟会につきましても報告する。

事務局：今回も勉強会から振興部会報告を受けて、この振興部会で合意するとか確認するっていう形であれば、令和 7 年度事業の振興部会の中で、総会への報告をして議決受けられればそれで良いとは思う。

部会長：いずれにしても振興部会休止の話と、あり方の議論については報告の必要があらうかと思うので、それをもって承認を総会でいただければ、それでいいかと考えている。

事務局：承知した。

部会長：最後立ち上げ自体は別個の会議として立ち上げて、何らかの報告をするということでよいか。

事務局：承知した。

部会長：そういうことで、確認をさせていただければと考えている。

池田町：今度新しい枠組みでの検討は、県主導ということで、それと地域住民の声も聞くという事なので、合理的にいけばもう少し会議の会場は北部へ移るイメージか、それと、大町以南の市町村は、この枠組みからは外れるっていう理解でよろしいか。

長野県：県主導というか、事務局については長野新潟両県がする。ただ今回議論の対象となる区間が、JR 西日本、南小谷から北ということで考えているので、それで行くと、糸魚川市さんと小谷村さんが当事者として加わっていただく。住民の声も聞いていく。交通網の入口として実際に、議論はそちらの方でやっていく。

池田町：承知した。

部会長：この春の総会では報告事項だけになるが、何らかの方向性が出ているのであれば、翌年度の同盟会には、沿線の一部区間もあるので、方向性の報告というのは、同盟会の皆様も総会の席で報告をさせていただく形になる。

■ その他

部会長：全線開通 70 周年に向けて、予算組み等の兼ね合いもあるため、今事務局で持っている案はあるか。

事務局：今は白紙状態。やるとなれば振興部会でやるのも良いと考える。ただ結局負担金を負担するのは自治体になるので、それであれば担当者サイドで集まって話をするとか、課長会議を開くとかして決めて、同盟会の幹事会を開いて最終決定というか、同盟会に報告という手順もあると考えている。やる内容や取り組むものについては、ディステーションキャンペーンもあるので観光サイドとも連携が必要になると思うが、今後その部分については検討していきたい。

部会長：全線開通 70 周年の中で、JR 東日本との兼ね合い、そのあたり含めてどういうふうに、令和 9 年度の実施に向けて進めていくのか、その辺も練っていただければと考えている。

今回で振興部会は一応最終という形になる。これまで 11 回にわたり開催してきたが、皆様の利用促進という形で、実際に利用客も増えるような実績を出すことができた。今後、インバウンドのお客様、このままの世界情勢であれば、まださらに、大糸線沿線の利用というのは増えると考えている。また、70 周年等もあるので沿線の皆さんと団結して取り組み、協力をお願いしたい。

小谷村：令和 4 年から続きましたこの会も一区切りになるが、大糸線は沿線みんなで取り組んで盛り上げていく必要があるため、引き続きご協力をお願いしたい。