

大糸線（糸魚川・南小谷間）沿線地域公共交通検討会議 これまでの検討状況

令和8年8月17日

第1回・第2回検討会議の振り返り

現状分析と課題・目指す姿 まとめ ～生活交通～

〈第1回会議で共有されたJR大糸線に対する認識・課題感〉

- ・人口減少の中で利用者減少は不可避だが、一方で一定の生活ニーズは存在
- ・「必要だが利用しない」という乖離が存在
- ・生活動線と鉄道が一致していない

〈第2回会議で確認したJR大糸線の現状〉

- ・車での移動が中心であり、高齢者・学生等の移動をJR大糸線や路線バス等の公共交通で担っている。
- ・地域全体の人口は減っていくが、高齢化が進行。
- ・定期利用の状況や駅がデマンド交通との拠点となっている実情から、多くはないもののJR大糸線の地域交通としてのニーズや利用も一定ある。一方、冬季は運休が多く安定的で確実な移動手段とは言えない。
- ・コンビニ以外の商業施設（スーパー・ホームセンター）や病院は糸魚川市市街地周辺、または白馬村内に位置しており、北小谷駅周辺住民は糸魚川市内、中土駅・南小谷駅周辺住民は白馬村内の施設等を利用している割合が高い。



生活交通における課題まとめ

- ☑地域全体の人口は減っていくが、高齢化が進行し、**免許返納者などの交通弱者は増える。**
- ☑多くはないもののJR大糸線の通勤・通学等の**地域交通としてのニーズは一定ある。**
- ☑買い物・通院等の実態から、**小谷村外への移動手段の確保は重要。**
- ☑目的地への**直通性に加え、希望時間に利用できる柔軟性や安定的な運行が求められている。**



目指す姿

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）を安定的に確保できている。

第1回・第2回検討会議の振り返り

現状分析と課題・目指す姿 まとめ ～観光交通～

〈第1回会議で共有されたJR大糸線に対する認識・課題感〉

- ・観光需要はあり、今後も伸びる可能性があるにもかかわらず、鉄道は観光の交通手段として選ばれていない
- ・観光の魅力向上が図られている一方、交通の利便性が不足

〈第2回会議で確認したJR大糸線の現状〉

- ・南小谷駅での乗換が必須なこと、運行本数が少ない、新幹線や在来線との接続が悪いことなどにより、観光地である小谷村・白馬方面への円滑な移動手段とは言えない。
- ・大糸線及び増便バスの利用者の7割が県外の方、また利用目的の9割が観光である。
- ・増便バスの実証結果では、山の観光地（スキー場・バスターミナル）よりも駅での降車が多い。また、白馬発は午前中、糸魚川発は日中帯の利用が多く、夜間の利用は比較的少ない。



観光交通における課題まとめ

- ☑乗換や接続の実態から、**観光地である小谷・白馬方面への円滑な移動手段とは言えない。**
- ☑糸魚川駅から南小谷駅または白馬方面への観光地が集積する地点との**拠点間輸送の二ーズが高い。**
- ☑観光客の動線として、山の観光施設へ直接訪れるよりも、**駅等の交通拠点等を経由する傾向がある。**



目指す姿

新幹線等との接続性が向上し、糸魚川市と小谷村・白馬方面を結ぶ観光客の動線や移動時間の二ーズを満たした移動を安定的に確保できている。

第3回検討会議の振り返り

目指す姿と必要な交通機能 ~生活交通~

糸魚川・南小谷間を結ぶ交通機能の将来イメージ（目指す姿）

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）を安定的に確保できている。



具体的な交通機能等（例）

目指す姿の要素	必要な交通機能等	具体的な実現手段の例
病院・役場・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	利用ニーズの高い施設付近で乗り降りできる	新駅・バス停等の設置、大糸線と他の交通とのダイヤ連携など
	小谷村から糸魚川市や白馬村方面の施設へアクセスできる	
	二次交通（既存路線バス・デマンド交通等）とスムーズに乗り換えができる	
生活利用者向けの利便性向上	気象状況等に左右されにくく、毎日安定的に利用できる	通勤・通学時間帯のダイヤ確保、大糸線と他の交通とのダイヤ連携、他の交通事業者との定期券連携、乗降しやすい車両、利用しやすい運賃設定 など
	通勤通学時間帯にスムーズに利用できる	
	路線バスやトキ鉄等と合わせて利用しやすい環境	
	高齢者も負担を感じることなく利用できる	
	乗り換えや待ち時間を快適に過ごすことができる	

第3回検討会議の振り返り

目指す姿と必要な交通機能 ～観光交通～

糸魚川・南小谷間を結ぶ交通機能の将来イメージ（目指す姿）

新幹線等との接続性が向上し、糸魚川市と小谷村・白馬方面を結ぶ観光客の動線や移動時間のニーズを満たした移動を安定的に確保できている。

具体的な交通機能等（例）

目指す姿の要素	必要な交通機能等	具体的な実現手段の例
観光客の動線	時期や時間帯を問わず、いつでもスムーズに移動できる	観光ニーズに合わせた運行本数の増加、 荷物（キャリーケース等）を収納・運搬しやすい 車両や、駅・バス停の構造、 宿泊施設のチェックイン・アウトの時間を考慮し たダイヤ設定 など
	気象状況等に左右されにくく、毎日安定的に利用できる	
	乗り換えや待ち時間を快適に過ごすことができる	待合環境などの整備
移動時間のニーズ	新幹線とのスムーズな乗り換えができる	大糸線と新幹線・二次交通とのダイヤ連携 など
	スキー場などの観光地や宿泊施設をつなぐ二次交通や送迎とスムーズに乗り換えができる	
	糸魚川駅、南小谷駅、白馬方面の主要な観光拠点など利用ニーズの高い拠点や目的地に短時間でアクセスできる	快速化・急行化・直通化 など
観光客向けの利便性向上	運行等に関する情報を適切に収集できる	多言語案内（インバウンド対応）、 GTFSデータへの駅・バス停情報の適切な反映など による情報発信 など
	乗降方法が平易で、多様な支払い手段を選択できる	キャッシュレス化、交通系ICカード対応 など

第3回検討会議の振り返り

目指す姿を実現する交通体系の判断・選択の際に基準となる視点・論点の整理等

〈今後の検討・協議イメージ〉

第3回に整理した、大糸線の目指す姿を実現する交通体系の判断・選択の際に基準となる視点・論点ごとに交通モードを比較していく。

視点・論点

運行の安定性		
※生活・観光に共通		
糸魚川・南小谷間を結ぶ 交通機能・利便性	生活交通	病院・役場・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に関する機能
		生活利用者向けの利便性向上に関する機能
	観光交通	観光客の動線に関する機能
		移動時間のニーズに関する機能
		観光客向けの利便性向上に関する機能
	実現可能性	
※大糸線の環境における課題等		
(持続可能性) (経済性)	イニシャルコスト	
	ランニングコスト ※運賃設定含む	

交通モード

鉄道高度化

観光列車

LRT

バス交通

BRT

DMV

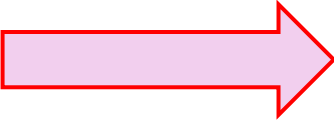


大系線沿線（糸魚川・南小谷間）地域公共交通検討会議 〈法定協議会移行案〉

- 【目的】 大系線の目指す姿を実現する交通体系の方向性を決定するため、今後の大系線のあり方等について沿線地域の幅広い関係者と協議・検討を行う
- 【位置づけ】 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第六条に基づき組織するもの※
- 【対象区間】 大系線 JR西日本区間(糸魚川駅から南小谷駅まで)
- 【協議事項】 有力な交通モードにより目指す姿を実現する具体案について、地域公共交通計画の作成と実施について など
- 【会議の公開】 公開(フルオープン)
- 【協議会の構成員】

※「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定協議会
地方自治体や交通事業者、住民代表などが集まり、持続可能な地域公共交通計画の策定や実施について協議・合意形成を行う組織
(他の事例:「糸魚川市地域公共交通協議会」・「長野県公共交通活性化協議会」など)

現在の構成員 ※はオブザーバー		改組後の構成員(イメージ)※必要に応じて関係者を調整
流通経済大学 教授 板谷和也 先生(会長)		流通経済大学 教授 板谷和也 先生(会長)
新潟県(交通政策局・糸魚川地域振興局) 長野県(交通政策局・北アルプス地域振興局)		新潟県(交通政策局・糸魚川地域振興局) 長野県(交通政策局・北アルプス地域振興局)
糸魚川市、小谷村、白馬村※、大町市※		糸魚川市、小谷村、白馬村、大町市
JR西日本、JR東日本※		JR西日本、JR東日本
国土交通省北陸信越運輸局※		国土交通省北陸信越運輸局
		JR以外の地域の交通事業者(バス・タクシー・鉄道事業者等)
		道路管理者
		公安関係者
		観光関係者(地域の観光系団体・組合等)
		利用者代表(地区代表・学校・福祉関係者等)



検討に必要な
地域の関係者を追加