

大糸線（糸魚川・南小谷間）に関するこれまでの検討状況について

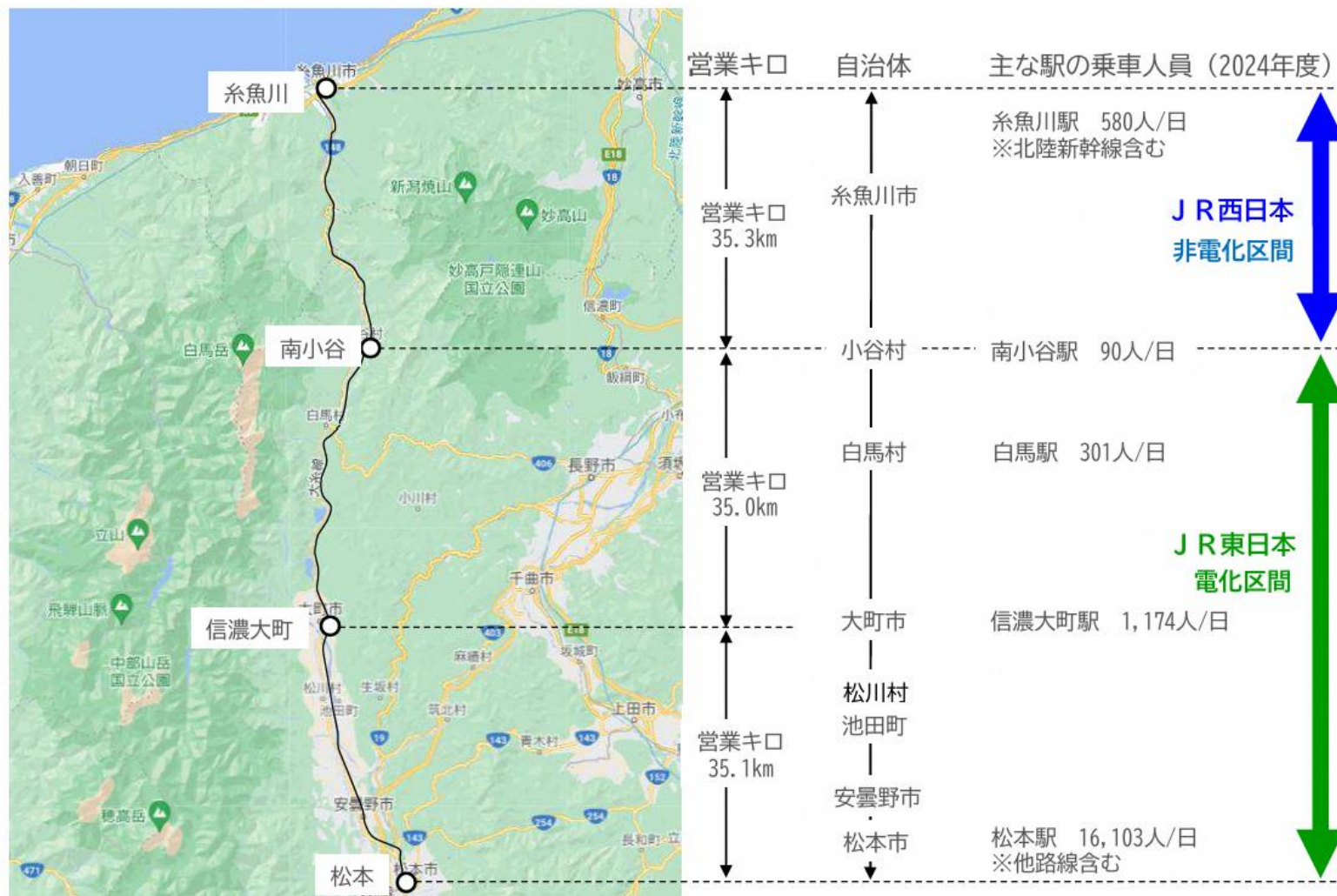
令和 8 年 9 月 25 日

大糸線（糸魚川・南小谷間）沿線地域公共交通検討会議事務局

大糸線全線（松本～糸魚川）の概況



2



JR西日本
非電化区間

JR東日本
電化区間

出典：Google Maps
JR東日本 駅別乗車人員

大系線（南小谷～糸魚川）の概況



2

- 路線諸元：単線・非電化
- 運転方式：特殊自動閉そく方式
- 営業キロ：35.3Km
- 駅数：8駅 糸魚川市 6駅
小谷村 2駅
- 駅設備：行き違い可能駅 根知駅
折り返し可能駅 平岩駅
- 配置車両：キハ120形 3両
- 車両運用：2両運用・1予備
- 最高速度：南小谷～中土 65km/h
中土～小滝 85km/h
小滝～糸魚川 65km/h
- 所要時間：最速 約58分
- 運行本数：南小谷～糸魚川 14本
平岩～糸魚川 4本
- 収支：運輸収入 22(百万円)
営業費用 642(百万円)

※2017～2019平均



大糸線のあり方検討に関する背景・経緯

1 大系線の活性化とあり方検討に関する略年表(H31～R8)

H31

平成31年2月 ～「大系線活性化協議会」

・JR西からの申し出により、沿線自治体とJRからなる大系線活性化協議会を設立し、利用促進策を実施。

R3

令和3年12月 JR西日本から「持続可能な路線としての方策検討のお願い」

・JR西から、大系線の持続可能な路線運営や沿線振興に向けた検討の場の設定について、大系線利用促進輸送強化期成同盟会に対して申し出。

R4

令和4年5月～ 期成同盟会に「振興部会」を設置(全11回)

・JR西日本からの申し出に応え、沿線活性化と持続可能なあり方の検討のため振興部会を設置。

R6

令和6年3月 持続可能な方策のとりまとめに向けた合意

・「持続可能な方策は、本格的な利用促進策等の実施後、一定期間内に取りまとめること」を合意。

R7

令和6年4月～令和8年3月 本格的な利用促進・利便性向上策の実施

(大系線ポータルサイトの設置、大系線増便バス事業、関西・首都圏におけるPR等)

令和7年10月 令和8年以降の大系線の持続可能なあり方の検討方針に合意

・令和8年度中に持続可能な方策のとりまとめを目指すことに合意。

R8

令和8年4月～「大系線(糸魚川・南小谷間)沿線地域公共交通検討会議」

・第1回～第3回において現状分析や課題整理、目指す姿等を整理
・第4回において、法定協議会への移行に合意

令和8年9月 ～ 検討会議を改組し法定協議会へ移行

2 これまでの協議による合意等事項と合意に至る背景

令和6年3月 持続可能な方策のとりまとめに向けた合意

・「**持続可能な方策は、本格的な利用促進策等の実施後、一定期間内に取りまとめること**」を合意。

- ☑まずは利用促進を進めたい自治体側と、
すみやかに持続可能な路線としての方策を議論したいJR側で認識の隔たりがあった。
- ☑JRと自治体で協議を重ねた結果、
「**まずは北陸新幹線の敦賀延伸を契機に大系線の本格的な利用促進策・利便性向上策を実施する**」という方向性 を確認。
- ☑利用促進は、一定の期間を設けて行うものと認識。

令和7年10月 令和8年以降の大系線の持続可能なあり方の検討方針に合意

・**令和8年度中に持続可能な方策のとりまとめを目指す**ことを合意。

- ☑令和6年3月の合意に基づき、沿線自治体とJR西日本で、令和6年度から本格的な利用促進・利便性向上の取組みを展開。
輸送密度はR5-R6年度比較で約1.4 倍となっており、一定の成果があった。
一方で、鉄道の特性である大量輸送性を発揮できている状態ではないことも確認した。
- ☑こうした状況を踏まえて大系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。
令和8年度から公式な会議を開き、年度内のとりまとめを目指すこととした。

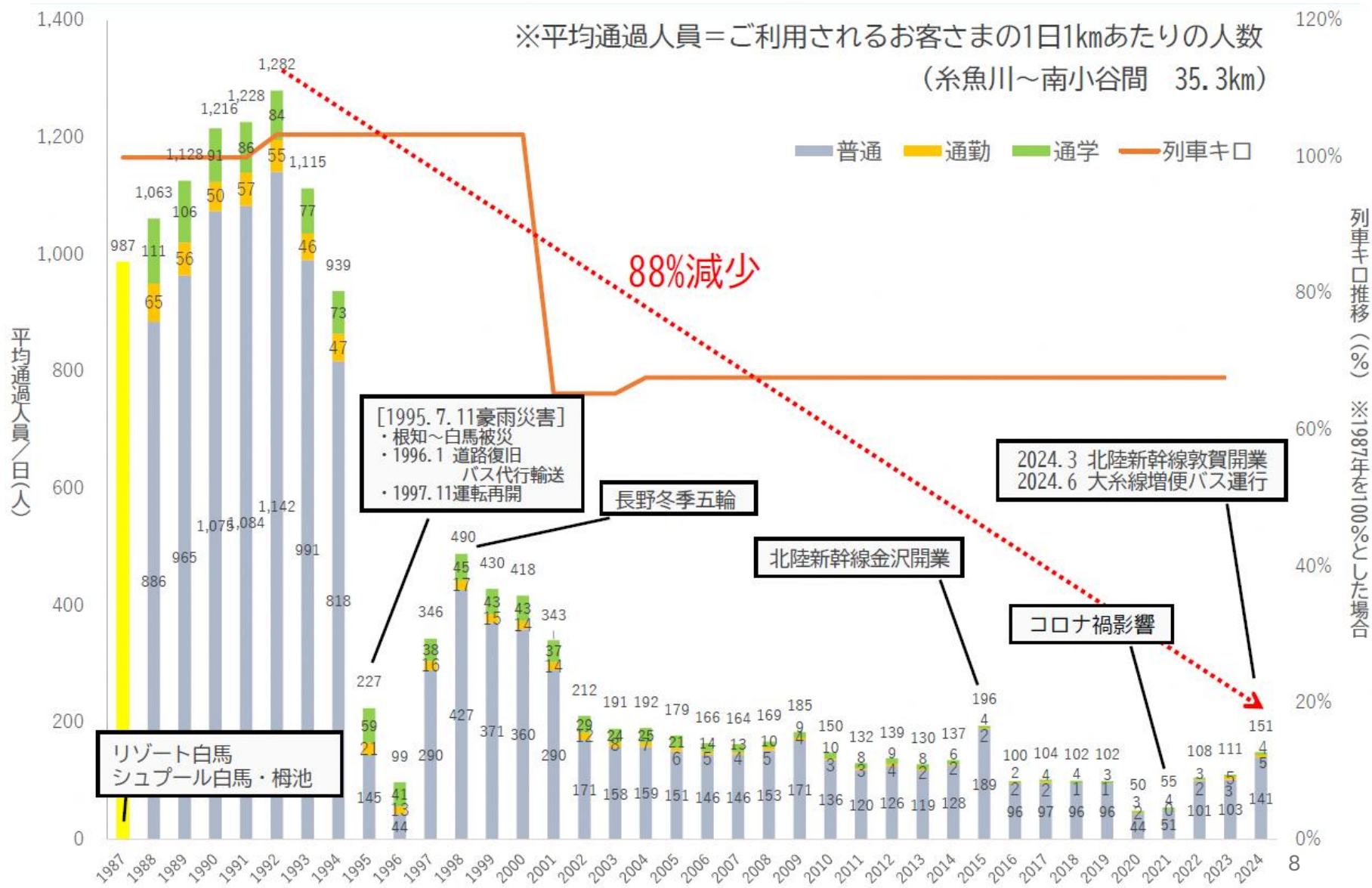
令和8年4月 ～「大系線(糸魚川・南小谷間)沿線地域公共交通検討会議」

- ☑令和8年度末までに大系線の持続可能な方策をとりまとめることをめざし、協議を開始。
なお、協議結果を地域公共交通計画としてとりまとめることにより、地域が目指す姿や関係者の役割等を明らかにしつつ、国から必要な支援を受けることも可能となる。

大糸線（糸魚川・南小谷間）沿線地域公共交通検討会議 第1回から第4回までの検討状況

1 大系線(糸魚川・南小谷間)利用者の推移

第1回会議 資料1

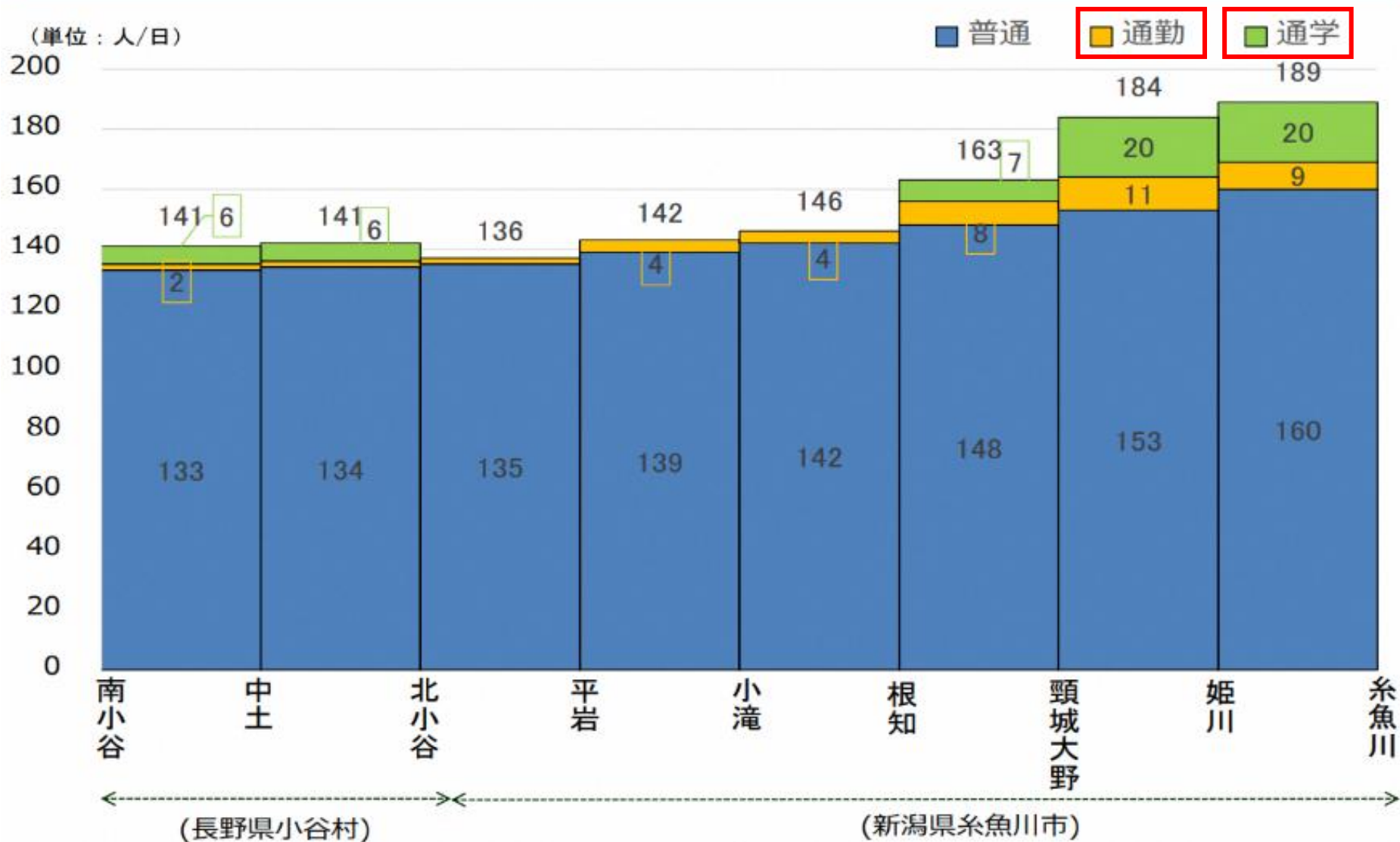


2 大系線(糸魚川・南小谷間)の利用者内訳

ご利用状況（駅間輸送断面）

2024(R6)年度

第2回会議 資料



3 大系線(糸魚川・南小谷間)沿線住民の移動範囲

第2回会議 資料

【JR大系線沿線地域住民の外出範囲】

(2) 普段の外出における移動範囲（最も頻繁に出かける場所）

(n=1,232)

		居住地の最寄り駅 回答数（うち大系線）	着地（目的地）				
			糸魚川市内	小谷村内	白馬村内	大町市内	その他
発地（居住地）	糸魚川市内発	糸魚川 321（4）	85.4%	0.6%	1.2%	0.6%	12.1%
		姫川・頸城大野 294（26）	93.9%	0.7%	0.7%	0.7%	4.1%
		根知 206（9）	94.2%	0.5%	1.0%	0.5%	3.9%
		小滝・平岩 25（5）	88.0%	4.0%	0.0%	4.0%	4.0%
	小谷村発	北小谷 61（8）	39.3%	34.4%	19.7%	4.9%	1.6%
		中土 147（10）	4.1%	19.7%	61.2%	10.2%	4.8%
		南小谷 178（7）	2.2%	14.6%	72.5%	9.0%	1.7%

出典：令和2年度 公共交通の利用促進に関する住民アンケート
（大系線活性協）

4 大糸線(糸魚川・南小谷間)の運行状況

第2回会議 資料

R6（2024）年度		
	運休日数	運休本数
JR大糸線（鉄道）	40	405
JR大糸線増便バス	2	4
R7（2025）年度		
	運休日数	運休本数
JR大糸線（鉄道）	33	347
JR大糸線増便バス	0	0

出典：R6・R7年度大糸線及び増便バスの振り返り（大糸線活性協）

○運休の主な理由：大雪、大雨、強風

○R6年度増便バス運行期間：R6.6.1～R7.3.31の間、毎日運行

R7年度増便バス運行期間：R7.4.5～R8.3.31のうち、242日間運行

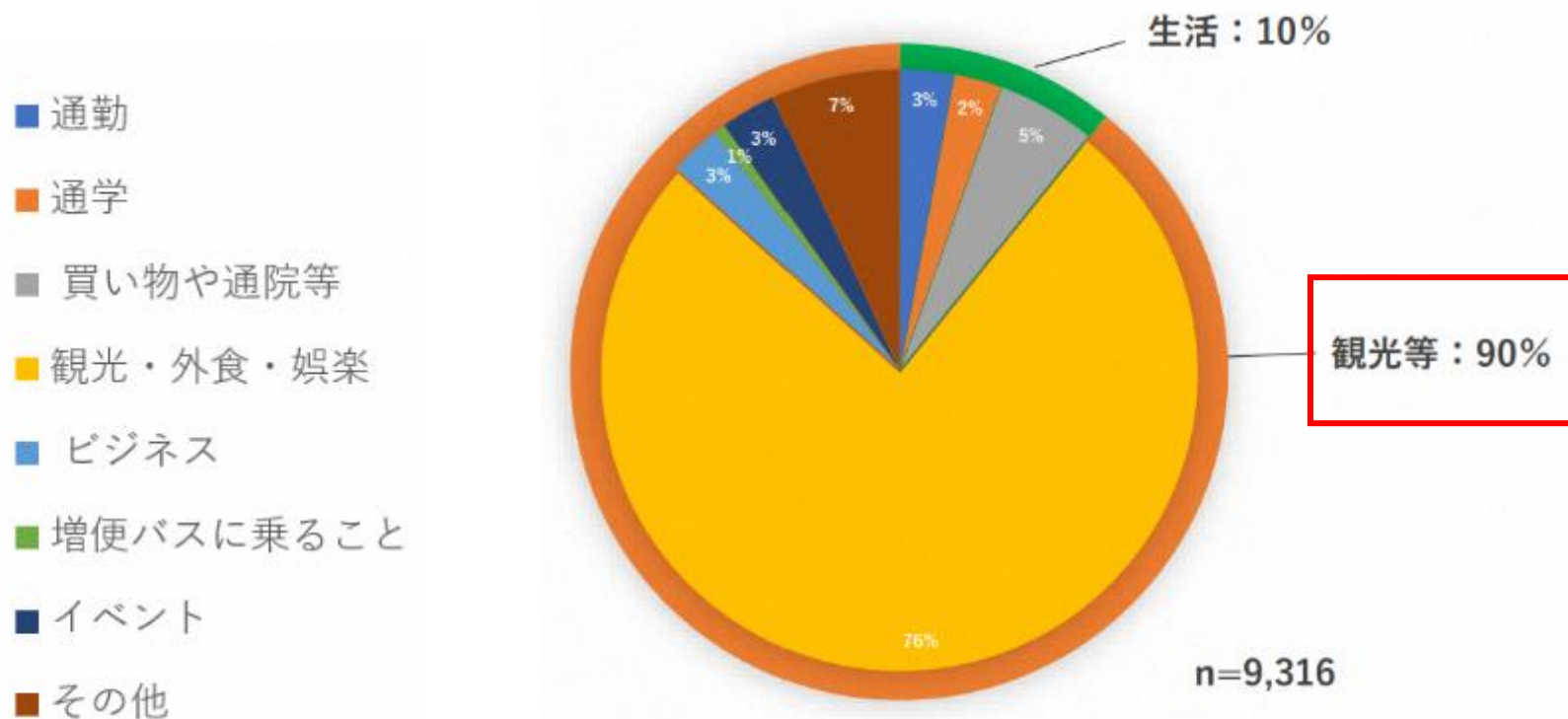
○増便バスの運休実績については、一部区間運休を除いた日数・本数

5 大系線(糸魚川・南小谷間)の利用目的

第2回会議 資料

J R 大系線および J R 大系線増便バス（アンケート）2025年4月 - 2026年3月

ご利用目的は何ですか？ <複数回答>



6 検討会議の振り返り(第1回・第2回)

第3回会議 資料1

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。**



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。

6 検討会議の振り返り(第1回・第2回)

第3回会議 資料1

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ニーズが高い。
- ☑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ニーズを満たした移動を安定的に確保できている。

7 検討会議の振り返り(第3回)

目指す姿と必要な交通機能 ～生活交通～

第3回会議 資料1

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	

7 検討会議の振り返り(第3回)

目指す姿と必要な交通機能 ～観光交通～

第3回会議 資料1

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

7 検討会議の振り返り(第3回)

各種交通モードの特徴と利便性向上事例

第3回会議 資料2より抜粋

鉄道高度化

○鉄道を高度化しサービスレベルを引き上げるもの。新車両導入・IC導入・運行本数増・パターンダイヤなど。

○導入事例：城端、氷見線

「運行本数の増加、パターンダイヤ」



「新車両導入」



「賑わい創出・利用促進」



南明駅ホーム併設展望デッキ

観光列車

○移動ではなく乗車自体を観光体験として楽しむことを目的に運行される鉄道
○導入事例：えちごトキめき鉄道『雪月花』



出典：えちごトキめき鉄道HP「雪月花パンフレット春版」

LRT

○従来の路面電車を高度化した都市鉄道システム。低床式車両（LRV）を使用。
○導入事例：富山市LRT、宇都宮LRT



出典：宇都宮ライトレール株式会社HP

バス交通

○既存インフラである道路を活用し、地域内外の移動を支える代表的な公共交通機関。細かいアクセスが可能。

○導入事例：留萌線



●バスロケーションシステム「バスキタ！」



BRT

○走行空間、車両、運行管理等に様々な工夫を施すことにより、速達性、定時性輸送力について、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高い利便性を提供する次世代バスシステム
○導入事例：ひたちBRT、気仙沼線BRTなど

BRTを構成する要素（例）

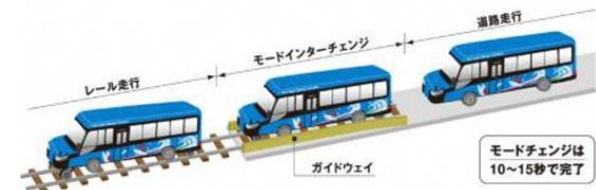


出典：国土交通省
「道路空間を活用した地域公共交通(BRT)等の導入に関するガイドライン 概要」

DMV

○通常はバスとして道路を走り、必要に応じ鉄道車両として線路に乗り入れ。マイクロバスをベースに改造し、線路走行用の鉄車輪を装備。鉄道モードでは前後の鉄車輪に加え、後輪のタイヤを使い走行する。
○導入事例：阿佐海岸鉄道

「乗り継ぎ利便の向上」



モードチェンジは
10～15秒で完了

7 検討会議の振り返り(第4回)

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

第4回会議 資料1

〈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



8 検討会議の振り返り(第4回)

法定協議会移行後の進め方(想定)

第4回会議 資料3
一部改変

9/25 第5回検討会議の議論の範囲

これまでの検討会議(第1～4回)までの協議内容確認
・課題・目指す姿・必要な交通機能、判断・選択に必要な基準等の再確認

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
・必要な機能の確保、利便性向上可能な部分の比較
・モードごとの実現可能性(大系線の環境における安定性や課題等)を確認
・モードごとの持続可能性(大まかな費用感)の確認 ほか

比較検討を基に
有力な実現手段となる
交通モードを絞り込み

10/下(予定) 第6回検討会議

有力な交通モードにより目指す姿を実現する具体案の検討
絞り込んだモードごとに、以下の要素を盛り込んだルート・停留所等の
絵図や具体的な費用精査を含む実現案を作成
○運行本数・ダイヤ
○二次交通・新幹線との接続イメージ
○ルート・停留所
○必要な設備整備
○イニシャルコストの精査
○ランニングコストの精査
○事業主体・運行主体

10月～11月頃に実施予定

目指す姿を実現する具体案について住民意見聴取の検討
住民説明会・タウンミーティング・アンケートなどについて沿線自治
体を中心に内容を検討・実施

第7回検討会議以降

大系線の目指す姿を実現
する交通体系について
方向性を決定

地域公共交通計画及び
実施計画等の必要性を判断