

# 大糸線のQ & A

Q1：輸送密度の数式について。大糸線の輸送密度 102 人／日の算出方法について。

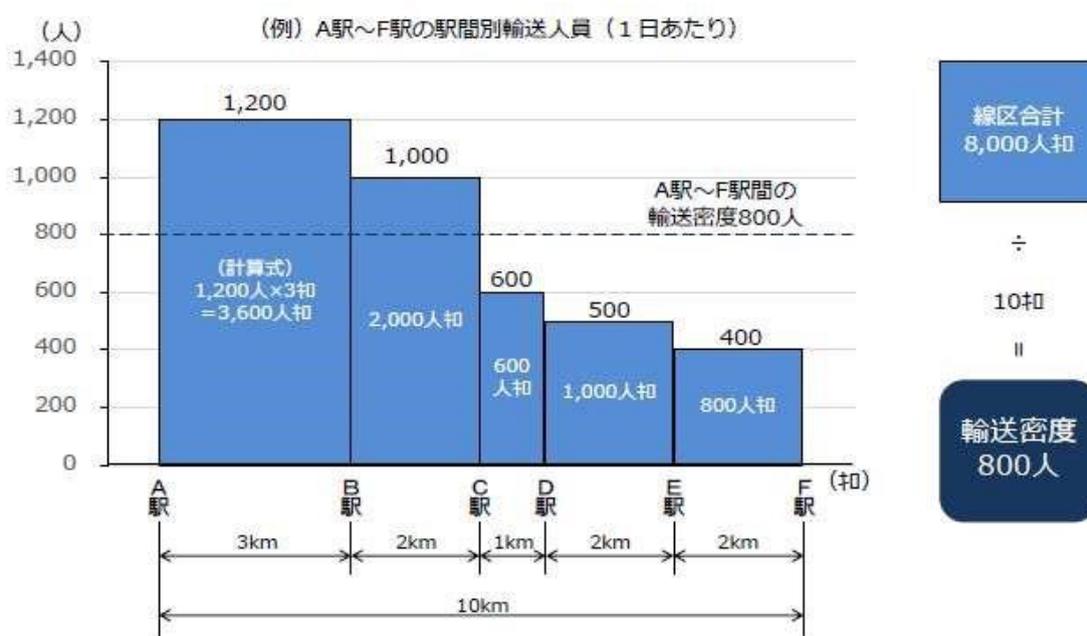
A 1：

- ・大糸線も含めた輸送密度の計算方法は以下のとおり。

$$\left[ \begin{array}{l} \text{輸送密度（平均通過人員）} = \text{各路線の年度内の旅客輸送人キロ} \div \text{当該路線の} \\ \text{年内営業キロ} \div \text{年度内営業日数} \end{array} \right]$$

- ・算出方法は下記のとおり。

- 線区全体のお客様のご利用状況には、駅間ごとに凹凸があるのが一般的です。
- この凹凸をならした、区間全体の1日1kmあたりの平均人員を「輸送密度(平均通過人員)」といいます。



Q 2：利用人員の算出方法は？直近の利用状況は。

Q 3：観光客や通過のみのカウントは。

A 2・3：

- ・ご利用人数は発売データの統計をもとに算出したものであり、その中には観光客や通過のみのカウントも含まれている。観光客の判別はデータ上できないが、普通・定期は分けて統計しており、観光客は普通に含まれる。
- ・2021年度の駅別の乗車人員（一日平均）は以下のとおり。

	糸魚川	姫川	頸城大野	根知	小滝	平岩	北小谷	中土
普通	203	2	2	2	2	2	1	1
定期	121	0	7	2	0	0	2	0
合計	323	2	8	4	2	2	2	1

※ 糸魚川駅は北陸新幹線・大糸線の合計

- ・月別の利用状況は非公表であり、2021年度の輸送密度は現時点で未集計。

Q 4 : 南小谷駅との接続が悪い・利用人数についてダイヤの理由もあるのでは。

A 4 :

- ・南小谷駅での接続についてはお客様の利便性を損ねない形で対応できていると認識。一方で単線区間であることで、北陸新幹線等との接続、JR 東日本との調整など諸条件があり、すべての列車を円滑に接続することはできない。
- ・平成 13 年度より現在の運行本数（一日 7 往復）を維持し続けている。

Q 5 : 駅のホームが未整備。（階段など）バリアフリーの状況は？

A 5 :

- ・「バリアフリー新法」において、1 日のご利用者が 3,000 人以上の施設については原則としてすべてバリアフリー化すると定められており、当社管内の駅施設においては令和 2 年度末時点で 95.9%の達成率となっている。

Q 6 : 1 車両あたりの定員は。大糸線での保有車両数は？

A 6 :

- ・大糸線で使用される キハ 120 系の定員は 100 名。着席定員は 42 名。
- ・保有車両数は 3 台のみ。

Q 7 : ペットの乗車は可能か。

Q 8 : 輸行バックについての考え。分解できない自転車の搭載可能性。

A 7・A 8 :

- ・ペットについては手回り品料金を 290 円お支払いいただくことで、乗車可能。
- ・小犬、猫、鳩またはこれらに類する小動物（猛獣やへびの類を除く）で、タテ・ヨコ・高さの合計が 120 センチ以内の動物専用のケースにいれたもの
- ・ケースと動物を合わせた重さが 10 キロ以内のもの
- ・旅客サイクリングやスポーツ大会などに使用する自転車は、解体し専用の袋に収納したものまたは、折りたたみ式自転車においては折りたたんで専用の袋に収納したものについては無料。

Q 9 : 大糸線以外の他の赤字路線に対する対応について。

A 9 :

- ・単に赤字だからということではなく、輸送密度が 2,000 人/日未満について、大量輸送という観点で鉄道の特性を十分に発揮できていないと考えられる線区について、課題提起させていただいた。
- ・線区によって、移動の特性やニーズが異なること、地域によってまちづくりが異なることから、地域の皆様と課題を共有させて頂き、地域のまちづくりに合わせた持続可能な交通体系を創り上げていきたいという考えはいずれの線区も同じである。

## ② 大糸線の振興に関する事項

Q 1 : イベント列車の運行は可能か。どのくらい前に計画し相談・協議すればよいか。

Q 2 : 大糸線を利用したお買い物ツアーを実施したい。乗車予約の可否について。

Q 3 : 昔の列車が運行するイベントの開催など JR として可能なものはあるか。

Q 8 : 臨時列車運行のための協議・計画・対応など。

Q 9 : 特別列車に追加し、特別な客の車両は運行できるか。

(託児所電車・ハロウィン列車・クリスマス列車・グルメ列車・納涼列車)

A 1 ~ A 3、A 8・A 9 :

- ・ イベント列車については、大糸線活性化協議会を通じて、これまでもサイクルトレインや車掌体験列車、ハロウィン列車など設定させていただいている。
- ・ 臨時列車を運行させるには、大糸線は単線で行き違い箇所が限られることから、雪月花乗入れの際と同様に、定期列車を運休し代行バスを設定する必要がある、上記イベント列車については、増結といった形で対応させていただいている。
- ・ 実施についてのご相談は大糸線活性化協議会や自治体の皆さまを通じて、少なくとも3か月以上前にはご相談いただき、実施可否を含めて別途協議させていただきたい。
- ・ 乗車予約は座席指定のない普通列車においては実施しておらず、貸切の形に該当するため、事前にご相談いただければ可能な範囲で対応させていただく。
- ・ 過去運行されていた車両など、現在大糸線で走行していない車両を運行する場合には、社員への教育や線路、構造物等の耐久性、建築限界の支障有無などその車両が運行するために確認が必要な事柄が多数あり、複数の関係者との調整が発生することから、容易なものではなく、年単位での時間やそれに伴うコストが発生するため、ハードルはかなり高いものと認識している。

Q 4 : 車内に観光名所などの音声ガイドを流すことは可能か。

A 4 :

- ・ 弊社の運転規則上、走行中に運転士が放送することは難しく、自動放送での対応であれば、設備上の課題はあるものの検討は可能。
- ・ 一方で、ご負担にならない範囲でボランティアガイドの方にご乗車いただき、沿線の観光案内などができれば、地域の皆様にとってもボランティアの参加者にとってもよい効果があるのではないかと思います。

Q 5 : 大糸線と北陸新幹線をセットにした旅行商品の造成等、JR の取組体制について。

A 5 :

- ・ 北陸新幹線の座席ポケットに差し込んでいる西 Navi により、信越エリアを宣伝することや、北陸新幹線を利用して信越エリアへの送客を促すキャンペーンである、グリーンリゾートキャンペーン・スノーリゾートキャンペーンを用いて、旅行商品を造成するなど、当エリアへの観光誘客に取り組んでいる。
- ・ 旅行商品の造成については過去、大糸線利用やバス利用といった設定を行っていたものの、お客様のご利用ニーズについては、沿線の観光地や宿泊施設が沿線から離れた地域に点在していることもあり、2次アクセスの観点では大糸線とのセットよりも、糸魚川

駅からバスをご利用いただき、小谷・白馬エリアをご利用されるケースが多かったと認識。旅行会社への繋ぎはさせていただきたい。

- ・大糸線については、2019年2月に大糸線活性化協議会を設立し、鉄道の厳しい状況を共有させていただきながら、小谷村はじめ地域の皆様のご支援もと、えちごトキめき鉄道の観光列車「雪月花」の乗り入れや、サイクルトレインなどの様々なイベントの設定、地域の魅力発信に向けたPRなど利用促進に向けた各種取組を重ねさせていただいており、今後も引き続き連携させていただきたい。

Q6：ラッピング列車・装飾列車の運行手続き、その手法について。

A6：

- ・ラッピング列車や装飾列車については、イベント列車と同様に大糸線活性化協議会を通じて、少なくとも半年以上前にご相談させていただきたい。
- ・耐火用のシールや塗料を使用する必要や、剥離に関する費用なども発生するため、時間とコストがかかることはご承知おきさせていただきたい。ラッピング400万円/両。
- ・代替として、車両へのヘッドマークシールや車内の窓への装飾については、比較的安価で実施可能なことから、本年度も大糸線全線開通65周年を記念して実施させていただく予定。(プレス前)

Q7：景観の良い場所に一時停止するなど、観光面でおもてなしは可能か。

A7：

- ・雪月花乗入れの際には、小滝駅付近の姫川橋梁など景観の良い場所を徐行して、運行した実績があるほか、他線区においても観光列車運行の際には同様の取り組みは行っている。
- ・一方で、鉄道には大量輸送や定時性のほか、速達性を求められており、通勤・通学利用者など生活利用者にとっては、利便性が低下するのではないかと懸念する。

Q11：南小谷駅～糸魚川駅間の場所を舞台としたアニメの作成について。

A11：

- ・鉄道事業者からアニメの作成することはないが、アニメの聖地とコラボしている地域もある。
- ・地域の皆様より、地元を舞台としたアニメとのコラボについてお話しをいただければ、勉強させていただきたいと考えている。

Q12：振興計画の個別メニューの可否や課題について。

A12：

- ・様々なアイデアをご提案いただいております、関係者で実効性のある議論を行い、必要と判断されたものについては出来る限り、連携させていただきたい。