

JR 西日本共催 大糸線住民懇談会

要旨

令和4年8月30日

小谷村役場多目的ホール

※赤色は回答

【8月29日午後6時30分開催 役場職員・議員向け懇談会】

- 輸送密度として黒字になる数字は。
赤字だからではなく、地域の移動特性やニーズに沿った議論を行いたいということが大前提である。その上で、4/11のプレスリリースでお知らせしたとおり、大糸線の収支状況は、収入が2,000万円、費用が5億9,000万円。仮に、ご利用が30倍になれば現在の費用を上回るが、必要となる経費も増えるため一概に損益分岐点とは言えない。
- 鉄路で白馬から糸魚川に行き、新幹線を利用する方はどの程度いるのか。
大糸線の輸送密度は、約100人/日。そのうち7割程度が糸魚川・南小谷間を直通で乗られているといった調査結果もある。一方で、新幹線から大糸線に乗り換えた利用人数に関するデータは持ち合わせていない。
- 夏は雨や風、冬は雪で運休になる頻度が多い。通学の面では運休になると利用しづらい。運休の判断基準は。
安全・安定輸送が最大の使命。一方で、昨今は自然災害が激甚化しておりご迷惑をかけしている。大雨については、降水量の基準が3つあり、24時間雨量・短期間雨量に加えて、それらを複合させた雨量の規制値を設けている。強風についても同様に規制値がある。また、最近は気象予報の精度が高まっており、予め計画的に運休することもある。大雪については、予見が難しく、リスクがあると判断した場合は運休となる。運休した場合、道路状況も見極めて可能な限り、バス代行輸送を実施し、地域の足を守るように取り組んでいる。
- 施設の維持管理としてトンネルやシェッド等の管理・メンテナンスは。
直ちにメンテナンスが必要な施設はないが、線路の維持管理には多額の費用がかかっている。昨今は踏切の管理費用が多額となっている。除雪についても道路と異なり事業者負担で実施している。

- 輸送密度に関して、青春 18 きっぷなどフリーきっぷは輸送密度に反映されるか。

フリーきっぷについても、按分する形でカウントしている。

- 大糸線の増便バス利用者が 2,936 人とあるが、輸送密度に直すとどのくらいの数値か。

増便バスの乗車人員総数は 32 人／日であり、ご利用区間が分からない中、申し上げづらいが、例えば全員が糸魚川から南小谷までのご利用だとすれば、32 人／日とカウントされる。

- キハ 1 台を購入するとしたらいくらか。

仕様等により価格は異なるが、新車はだいたい 1 両あたり 2～3 億円と想定している。

- 車両増結は 1 か月前程度であれば対応可能か。

100 人程度利用が見込める 8 月のお盆期間中は、増結して 2 両編成とした。お客様が多いことが予見される場合は、増結している。大糸線活性化のカギが車両不足だとすれば、車両数を増加させることが解決策になろうかと思うが、現状は 1 両でもほぼ座れてしまっている。

- 昔、台車に乗せてもらったこともあるが、そのような振興策はとれないか。

トロッコ列車というのも面白いと考えている。山陰線の旧線区間の一部をトロッコ列車で運行している例もある。安全の担保が必要になる。

- 昔はよくトロッコ列車に乗ったことがあるが、大糸線では可能か。

京都でトロッコ列車を運行している例もある。ただし、走行スピードや雨風などの対策を考える必要や、導入することで生活利用者にとっては移動速度が遅くなることも考慮する必要がある。また、大糸線区間で走行可能か検証も必要。

- バリアフリーについて、南小谷駅に何年も要望を出している。南小谷駅にエレベーターを付けてほしい。糸魚川方面の列車利用には階段を上る必要がある。サイクルトレインの利用でも不便。買い出しも支障あり。

南小谷駅は JR 東日本との共同使用駅である。バリアフリー化は費用対効果に加え、自治体の力をお借りしなければならない場合がある。バリアフリーも大きな要素であることは認識している。

- DMV(デュアルモードビーグル)の活用は。

車両自体の重量があり、乗車人員も限られるが、乗ることが目的という方に訴えるというメリットもある。一方で、導入にはコストがかかることも事実

なので、鉄道として運行しなければ効果を発揮できないのかといった議論もさせていただきたい。

- リゾートビューふるさとを糸魚川間まで走らせることはできないのか。
他社車両乗り入れというのはハードルが高い。それぞれ別の仕様（保安基準）で進化させている関係上、国鉄時代と比較しても難しくなっている。入線確認などは相当な時間をかけて検証しており、大糸線には、えちごトキめき鉄道の雪月花を乗り入れているが、多くの試験をクリアした上で、弊社からえちごトキめき鉄道（株）に出向していた運転士が、同車両の運転技術と操縦知識を有することもあって、実現につながっている。また、行き違い箇所が根知駅だけであることから、定期列車を運休させないと運行できない。
- 南小谷～糸魚川間はトンネルが多い。印象は暗い。トンネル内にプロジェクションマッピング等いかがか。また、トンネルの照明がないのはなぜか。
トンネル内の装飾は、実施やメンテナンスが難しい。他社で駅の近く等、管理が容易なトンネルで一部実施している例は存じ上げている。トンネルの長さや規模によってまちまちだが、自動車のトンネルほど明るくするのはスペース的に難しい。（また、運転士が光を眩しいと感じることもあり、運行の安全管理上、トンネル内に照明を設置することは必要ないと考えている。）
- 平成13年から本数は変わらずということ、新幹線とかの接続もあると思うが、一般利用客からすると糸魚川で食事をした後の最終列車も早く、忙しいこともある。
一つ立てると一つ立たなくなるのがダイヤ設定の難しいところ。ダイヤの見直しは地域の皆様と検討しながらすすめていくことも可能で、学校の始業時間を変えた線区もある。

※赤色は回答

【8月30日午前10時00分開催 懇談会要旨】

- 東京からの接続が悪く、9本中2本しかよい接続がない。鉄路を利用するお客様は、関東圏からのお客様の方が関西圏より多くなっている。糸魚川まで新幹線が来ていても活用されない理由はダイヤ。ダイヤが適正なのかの議論を行うことが大事。
ダイヤは、一本を立てれば一本が立たなくなる難しい調整。仮に採算を度外視すれば実現できるが、ダイヤはご利用に応じて設定せざるを得ない。大糸線は行き違い設備の関係、北陸新幹線や白馬方面からの接続といった使命もあり、今のダイヤで頑張らせていただいているところ。
- 公共交通データを集める業者がある。使いやすいダイヤ検討をするため、様々な検討をしてほしい。
今のご利用のまま運行本数を増やすことは難しい。会社では構造改革を進めており、他の線区ではダイヤの見直し（減便）をしている。様々な検討を進めるには地域の皆様や公共のお力添えも必要となる。
- 廃線ありきではないと思って良いのか、廃線ありきのプロセスなのか。
結論ありきで話をしているわけではない。弊社単独ではできないことも、地域の皆様と一緒に取り組むことで、できることがあると考えている。地域の皆様と一緒に考えながら持続可能な方策を見出していきたい。
- JRや村がイベント等で盛り上げているが、そもそも、ダイヤを見直さなければ意味がない。
【村】イベントは一過性のものであることは承知している。様々なアイデアをいただいているが、中には小谷村だけではできないこともある。周辺市町村も含めて検討していきたい。
- 北陸新幹線はいつ大阪に繋がるのか。関西空港からインバウンドを含めて利用客が増える。
早期開業を我々も望んでいる。2023年度末の敦賀開業によって地域経済が活性化するなどといった効果が早期の大阪開業につながると思う。
- ハイブリッド車両を活用し、糸魚川から大町まで運行できるのか。
JR西日本・JR東日本で安全基準をそれぞれ作って運行しているため、相互乗り入れは難しくなっている。一方で、長期的な目線でのアイデアと

いう受け止めをしている。今のご利用では難しいが、仕組みを見直せばそういった取り組みも可能となるのではないかと思う。

- キハ52の時は3両編成だったが、3両での運行はしないのか。また、自転車の乗り込みについて、座席数を減らして自転車をそのまま乗せることはできるのではないか。

現在のキハ120は車掌乗務がないと3両以上での運行ができないこともあり、実現は難しい。今のご利用状況では、お客様が多い時の増結、車両メンテナンスの際の予備として3両で十分だと考えている。フレキシブルに車両編成や車両構造を変えることは難しく、サイクルトレインについては専用車両の方が安全確保の観点でよいと考えている。

- サイクルトレインやインバウンドは、大きなキャリーケースを運ぶ場合がある。南小谷駅階段に仮設スロープを設置すれば対応できるのでは。

階段の角度が急になるので、恒常的に置くことは難しい。

- 車両1台の価格を聞いて、デュアルモードビーグルとすれば面白いのでは。駅以外にも停車できる。

振興策を勉強していく上でのメニューのひとつと思うが、鉄道を走る必然性、バスでの広がりを考えながら議論を進めていきたい。大規模な投資をするには、鉄道を走ることによって時間が大きく短縮できるなどといった、理屈を構成しながらコスト面を含めた議論を進めていくことが必要と考えている。

- 北小谷駅のトイレが使えない。駅前が交流広場になるようにトイレも使ってもらえればよい。

駅周辺の利活用は、事業者である我々だけでは難しい。トイレのメンテナンスは相当な負担となるため、無人駅のトイレはなくしていき、車内のトイレを利用していただくようお願いしているところ。

【村】小谷村大糸線振興会議でも検討したい。

- 住民向けの意見交換会は何回か開催しているが、子どもたちの意見を聞く場を設けるのはどうか。

【村】教育部会で10月後半に中有学生が実際に乗る計画をしている。

- 機械音声ではなく、子どもたちに録音してもらった案内を放送することはいかがか。

一つのアイデアかと思う。

- 自転車専用道路を作ること、自転車で糸魚川まで行き、大糸線で帰ることができるようになるのでは。スノーセット内は自転車通行に適さないの
で、姫川側に自転車専用道路を増築すればどうか。
- 駅の駐車場が足りない。

※赤色は回答

【8月30日午後2時00分開催 懇談会要旨】

- 村拠点施設で猿谷氏の写真展を行っている。猿谷氏の話やアンケートの中で、駅の活性化、駅周辺の公園化、桜を植えるといったアイデアがあった。
駅の活性化や沿線の植樹などの環境整備については、地域の皆様にもお力添えをいただき取り組んでいる線区も多く、協力させていただきたい。
- ラッセル車の撮影希望が高いので、作業時間の公開は可能か。
降雪の状況により出動するため、時間は不定期。そのため、ダイヤの公開は困難。
- 大糸線の魅力を公開してほしい。例えば、車掌さんによる今日の写真一枚をSNSで投稿するなど。
SNSでは、運休等の緊急的なものが多くなりがちであり、勉強すべき課題とは思う。利用者や地域の皆様にもSNSを活用した発信をお願いできればと考える。
- 小中学校での大糸線利用について検討している。小学校は児童に乗っていただくようにしたいこと、中学校は利用だけではなく小谷村に起こっていることを学習教材にさせていただきたいということだった。10月25日の総合的な学習の時間で講演会を計画するとのこと。
子どものうちに列車に乗るという経験はすごく大きく、公共交通の利用を習慣づけていただくことはとてもありがたい。我々は大糸線を結論ありきでどうしようとしているわけではなく、地域の皆様にもこの課題へ一緒に向き合っていただきたい、一人称で考えていただきたいと考えている。本日も一つのキッカケになればと思っている。学校にお邪魔させていただいて説明することも可能。
- 駅を活性化して、駅を中心とした地域づくりをお願いしたい。
道路整備が進展し、自動車の保有台数も急激に増加している中、鉄道は取り残されてきた。生活を豊かにするのは自動車であり、多くの人が集まる施設も国道等のロードサイドに建設されている現状。一方で鉄道利用者の減少はまちづくりの観点でも課題と認識し、駅を中心に人を戻す取り組みを進めている地域もある。

- 小谷にとっての鉄道の必要性とは何か。都会の暮らしから離れ、小谷村に住みたい移住者が増えている。地域づくりと鉄道の在り方を議論してほしい。資料にある3年間の猶予とは何か。

鉄道は一度に多くのお客様をお運びできる大量輸送が得意技である反面、それを実現させるために、車両や施設など様々なコストがかかっている。今の大糸線は、大量輸送としての鉄道の特性が発揮できているとは言い切れない状況であり、どうすれば持続可能にしていけるのかといった議論をさせていただいている。この議論は、結論ありきでも、3年間という期間に縛られるものでもないが、企業体力の問題もある。その中で地域の皆様と一緒に、大糸線を明るい未来につなげる形にしていきたいと考えており、大糸線をきっかけとして、持続可能な地域公共交通について議論していきたい。

- しなの鉄道では、車両更新ファンドをやっているが、ファンド計画を立ててはいかが

2府16県にまたがっている関係上、弊社が主体となってクラウドファンディングを実施することは難しい。

- 交換設備が廃止されており、列車の増発ができない状態。

途中まで設備が残っているので平岩駅に設備を設置できないか。

交換設備は降雪時の対応など、安全管理の労力やかかるコストが特に高く、大糸線を持続可能な形で運営を続けるために泣く泣く撤廃した経緯がある。ご利用が増えてくれば交換設備や列車の増発が想定できるが、今のままでは難しい。

- JR東日本と連携を取り、接続の良いダイヤ編成を。始発で信濃大町駅を出ても、金沢まで時間がかかる。

様々な事情の上での今のダイヤであることはお含み置きいただきたい。

- サイクルトレインをたまには企画してもらいたい。

大糸線活性化協議会が中心となって、今年9月～11月に月2回行おう。

- JR東日本をオブザーバーとして呼んでいただければ良いが

【村】利用者からすれば事業者がJR東日本、JR西日本というのは関係ない今後、機会が増えていく中で意見交換会を開催していきたい

【JR】南小谷駅は共同使用駅でもあり、連携して取り組んでいく。

- 南小谷駅エレベーターをつけなくても線路を渡れないのか。

線路の安全保安基準が高まり、線路を渡るには、列車が来ないことを担保しな

ければなければならないので、判断は難しい。

- 息子に峠の大仏を見せたかったが、雑木が邪魔をして見えなかった。
観光路線として利用するには、車窓風景など景観整備は必要。

【村】車窓景観について、多くの意見をいただいている。JRに任せきりではなく、村・広域で協力していかなければならない。

- 乗車したときの面白さとして、トンネルのイルミネーション、トンネル内にパラパラ漫画などはいかがか。

国道148号線は自転車に不向きな道なので、自転車が運べる路線であることをPRしたらどうか。糸魚川からくびき自転車ロードがあるので、そこに繋げるような形。

トンネルは、スペースが極めて限定的でメンテナンスのこともあり難しい高速で走的过程中で形として見ていただけるものは難しいのではないかと考える。

- JR西資料9ページご利用状況の推移の数字について、北陸新幹線金沢延伸時のみ増加している。この時お客さんがどこからきたのか、どうして続かなかったのか等を分析してほしい。

正式な統計データは持ち合わせていないが、新幹線開業ブームで、単純に糸魚川で降車される方が多かったこと、白馬エリアから北陸新幹線をご利用の方が多かったことが大糸線を利用する人を増加させた要因ではないかと推測している。

- 大糸線が好きで、大阪に行くとき大糸線を利用している。接続は悪いが、それも旅の一部として利用している。平成7年災害のとき復旧してもらえた良い路線である。存続に向けていってもらいたい。
- サイクルトレインの情報を積極的にリリースしてもらいたい。
- 文化で糸魚川と小谷は繋がっている

この路線が分断されてしまうと、大町まで乗る価値も薄くなってしま

※赤色は回答

【8月30日午後6時30分開催 懇談会要旨】

- 鉄道とは目的地に早く着くことだけがサービスではない。多様な旅の仕方（全国を普通列車で車窓を楽しむ等）について知ってもらいたい。JRが分割されてしまったから多様な旅が今はできない。国も鉄道という道を一つの道として考えてもらいたい。万が一、道路が通れなくなった時、線路が人と物を運ぶ道になる。大糸線の場合は観光路線としての面が強いので、楽しい路線として残してってもらいたい。

鉄道について、ご指摘の通り様々な楽しみ方がある。JR各社でも青春18きっぷがあるので、それも利用してもらいたい。一方で、鉄道の役割は「大量輸送」であり、一度で多くのお客様をお運びできることが鉄道の得意技。「リダンダンシー」と呼ばれる異常時の代替手段としての機能も認識している。

- メンテナンスや整備にコストがかかるとのことだが、国に補助をお願いしたことはあるか。

道路の除雪は国・県・市町村が連携して行っているが、線路はJRで行わなければいけない。踏切をはじめとする設備のメンテナンスなどもJRが実施している。

そもそも補助を受けることができるスキームがなかった。今後は補助も一つの方法かもしれないが、大糸線を持続可能にしていくために、様々な議論が必要と思っている。

- 今運用している列車の貨物列車を取り付けることはできるのか。

物流全般で考えると難しいように感じる。貨客混載の勉強をしている線区もあるが、駅から目的地に荷物をどう届けばよいのか、列車が遅れたらどうすればよいのか、貨物輸送は小回りが利かないこともあり、トラック輸送が発達しているのだと思う。

- JR西日本が取り組んでいる次世代バイオディーゼル燃料を使用した車両運行に期待している。山陰線等で検討しているという記事があったので大糸線も仲間に入れてもらえないか。

カーボンゼロに近づけるために勉強を始めている。2023年度以降に実証実験を始め、2025年度以降に本導入を予定している。気動車の基地が米子にあるため、山陰地方を中心に、技術者がいるところで実験したいという考え。

- 平成 17 年以降シュプール号が終了した後も、サンダーバードと新幹線でスキー客を送迎している。今後北陸新幹線の延伸もあるので、引き続き輸送にご協力いただきたい。

JR スノーリゾートという形での PR を引き続き行っていきたいと思っている。グリーンリゾートと併せ関西方面でもこの地域のファンを増やす努力をしていきたい。

- 松本から糸魚川までである大糸線の中で、なぜ南小谷で会社が分かれているのだろうか。

憶測も含むが、電化事業が南小谷までだったことから、非電化区間が残った。電化と非電化がまたがる部分を一体で運営するのは厳しいため、南小谷が区分けの駅になったのではないかと思われる。

- 大量輸送の話があるが、材木と人を運ぶ時代があった。動脈を太くするために、太平洋から日本海まで運ぶことができる輸送を考えた方が良い。

JR がご苦労されている冬季間の除雪については、国にも協力を仰いでいけばよいと思う。国の支援については、弊社が単独でこのまま維持していくことが難しいことはお伝えしたとおりであり、これからの大糸線のありたい姿を考える中で、目指すべきものを模索していきたい。

- 輸送密度が 2,000 人未満で検討するとあるが、1 両で走っている大糸線はそもそも達しないのではないか。南小谷～糸魚川間がどの程度だったら良しとするのか。

1 両で走る列車が 100% で運行すれば 1,600 人程度、夏休み期間は 2 両編成にしているためさらにプラスとなるが、実際は過去の数値を見てもなかなか厳しいと思われる。目指しているところは、鉄道でないと運びきれないくらいのお客様にご利用いただくことか、地域として鉄道がなぜ必要なのか明らかになっている状態ではないかと考える。収益の観点からいえば、4/11 のプレスリリースでお知らせしたとおり、大糸線の収益は 2,000 万円、費用は 6 億円であり、単純に計算で費用を賄うためには、今の 30 倍のご利用が必要となる。我々だけではできないものもあるので、地域の皆様と一緒に、持続可能な公共交通の形を描きたいと思っている。

- 1 か月に何人乗ればよいと言った目標、具体的な数字があった方がわかりやすいのでは。

大糸線に何を求めるかということかと思う。事業者という立場では、かけた

費用を回収したいといった思いも当然あるものの、その数字を言ったところで、あまり意味をなさないと思っている。大糸線に求めるものについては、数字で示しきれない要素もあると思う。

- 7、8年前も同じ形で意見交換会を行った。大糸線は、広域を2社で運行しているので、JR東日本も含めた議論が必要。

【村】ご指摘のとおり、大糸線はJR東も西もなく繋がるのが大切。2月の報道で「廃線」という言葉出てしまい、たくさんの反響をいただいている。しかし、廃線ありきではない。JR西日本も今日の意見交換で廃線という話はしてない。JR西東関係なく、つながった協議をしていきたい。

【JR】JR東日本様ともしっかりと連携して取り組んでいく。

- ラッセル車を運行してお客様を乗せることはできないのか。
ラッセル車のイベントは安全性の観点から難しいが、何らかのスペシャルな体験を提供できるよう地域の皆様と考えてまいりたい。
- それぞれの駅に名勝や旧跡など、平岩駅では白馬荘の露天風呂を無料で入れるとか、大網の火祭りに合わせた運行とか、駅の特徴を紹介する形をとればどうか。

とても大切なことだと思っている。

- 駅に電動自転車を置く等、周遊ができる手段を。

【村】二次交通も再検討する時期にきている。

- 糸魚川～南小谷間の利用が観光客ということだが、バスと比較して地域でどうしても必要という事態は具体的にどのような事態か。

事業者が得られる便益は運賃収入のみであり、運営が厳しい場合にはコストを削ることで持続可能性を高めてきた。列車本数を減らして地域の皆様と持続させる方法を模索している線区もある。

大糸線については、誰が運営するかは別として、列車がなくなったらこのようなデメリットがある、鉄道がこういった価値をもたらしているのか、というものを積み上げていくことが大切と考えており、鉄道の必要性について皆様からも意見をいただく中で積み上げていきたいと考えている。

- 定期利用となると通学で、高校に通学するということになるかと思うが。

【村】鉄道の必要性は検討が必要だが、高校には通わなければいけない。

民間バスが平成13年頃まで走っていたが、採算が合わず撤退し、村営バスに切り替わった。昔は、道路事情が悪く生徒はJRで通学していたが、今は状況

が逆になった。子どもたちが乗車していただくことは嬉しいので、教育面でも活用いただきたい。

- 平均通過人員、JR 売上に大糸線を含めて通過するお客様もカウントされているのか。

含まれており、売上についても按分されて含まれる。

- 特別区間という形で、自転車は分解しないで持ち込める、ペットもマナーを決めていただいて、糸魚川～南小谷間の条件緩和ができないか。

ペットが好きな人や苦手な人などいろいろな考え方があると思っている。ルールはご利用者のニーズの最大公約数を取らせていただいており、条件緩和は難しい。

- 除雪作業費用を国が面倒を見る等の対策はとれないか。

【付箋で寄せられた意見】

- デュアルモードビークルを導入して、地域・観光等様々な方向で利便性が良くなるのではないかな？
- サイクルトレインが人気らしい。冬季を除き、月2回企画したらどうか。糸魚川市民にも小谷村の中を自転車で走り回って欲しい。山道アップダウンのコース、味覚を楽しむゆったりコース。観光連盟の独自商品にも！サイクルコースが整備されている糸魚川にももちろん行きたい！
- イギリスには保存鉄道という仕組みがあって、ボランティアが鉄道を運営しているそうです。（保線作業など全て）
- 大糸線の様な状況の鉄道で乗客数が増えた例はあるのかな？
- ダイヤについて、朝夕のJR東との接続は確保し、日中は新幹線との接続のみに合わせた時間帯としてはどうか。（逆に単線だからできる。）白馬までの運行ができれば◎だが、JR東なのでムリか…。
- 冬職場、事業所で大糸線利用者（時）には、フレックス制度を可とする。
- 村がお金を出しても南小谷駅にエレベーターを
- 踏切は全て立体交差にしては？
- 南小谷駅エレベーターはクラウドファンディングでそもそもいくらかかるのでしょうか。
- SLを走らせる。
- 「サイクルトレイン」の意味がわかりませんが、自転車の乗せられる列車を検討してくれたら、トンネルも多い糸魚川の自転車事故が怖いので、この区間で自転車を乗せられたら良いと思った。
- やはり、駅のバリアフリー。エレベーター設置は早い対応をしていただきたい。
- 観光自動車として機関車を走らせてみたら？
- 1日7往復の根拠は？（閉塞の関係？）
- コロナ明け後、新幹線開業も含めて人流が変わると思う。その時になってではなく、先の見通しを立てるべきじゃないかな？
- 観光連盟は観光事業者の声をしっかり拾い、可能性を集約するべき。何をしているのかな～？
- これを機に高校の越県入学を簡単にできないか。越県通学の学生客が増えるかも。

- 国防、安全保障としての鉄道輸送としての鉄道の目線があっても良い。日本海が難しい国々に囲まれている日本。原発に近い上越経由のみでは内陸への関係が心配。これは JR のみの問題ではないので、村県あげての国の問題として取り組む。
- 塩の道トレイルラン、塩の道ウォークでの移動利用
- トンネルの中電波ない。
- 車内モニターで観光名所など流す。
- アイデア 9 各駅を拠点として…は大賛成であるが、北小谷駅のトイレが使えない。これでは拠点として使えない。なんとかしてほしい。
- 二次交通とセットで大糸線の利用率改善は考えなければ、持続可能ではありません。村が本気でしっかりあらゆる知恵を絞って、生き残りを考える好機会だと思います。
- 車両に安全なタラップをつけて、駅以外で乗降できないか。李平、石原下、宮本など
- 小谷村、糸魚川市共同によるイベント。村内、市内をまわるようなスタンプラリーやフォトコンテスト
- スキー場に行く人専用の電車。内装、外装、運行時間等をスキー場利用者に合わせた車両があれば面白いかも。
- 小滝～根知の区間でジブリにでてきそうな風景があると話題にする。
- 昔の切符の発行
- 各駅等をイルミネーション化（期間限定）
- こども向けスタンプラリー
- イベント列車をする。土日限定のトロッコなど。（通勤・通学とは別の考え）（一時的増加にしかならないかもしれませんが。）
- 季節限定でだるまストーブ列車
- 電車内専用の Wi-Fi があったら良いかと思います。
- 南小谷駅～糸魚川間のツアー
- 季節ごとの特産や目玉の発信
- レンタカーと JR 乗車のセット。小谷と糸魚川の観光には車もしくはバスが必要。大糸線の駅であれば、乗り捨て可能なレンタカーの配備。

- 現在大糸線で使われている車両の老朽化が進んでいる。⇒DMV（デュアル・モード・ビークル）を導入する！バスと鉄道の2刀流（阿佐海岸鉄道みたいに）⇒メンテナンス費や燃料費を抑えられる。⇒将来的にも安心（＾＾）
- ハードルは高いかもしれませんが、糸魚川から白馬、大町の直行便は今後利用も」多くなると思うので、検討して欲しい。
- トロッコ列車のようなここでしか乗れない列車もいい案だと思う。
- 日本中で人口が減っている。そもそも利用者減る。小谷村の学年人数は20人ほどで推移しそう。この内、電車通学圏の人数は更に少ない。100人/日の7割弱が通過（観光）等を考えると、観光利用が良いかな。「地域によりまちづくりが違う」、「地域の体制に合わせて」という意見があるので、観光的に考えた時にラッピングや型を特徴的にできたら楽しそう。車輛のデザインに規定があるのかは存じませんが、常時ラッピングとかいかがでしょう。（塩の道に合わせて「武田信玄と上杉謙信」や、登山や海水浴に合わせて「山と海」、特産に合わせて「海の幸と山の幸」等）
- SNSの発信。JR西日本公式インスタフォロワー数735人、投稿118件少なすぎない？#大糸線は1.6万件あるが、JR東が多い。写真スポットが少ないのか、遠いのか、草だらけだからか？整備が必要。スポット情報をまとめた本出す。
- 新聞に今日一枚掲載。SNSではなく、新聞世代にも響く。たんぽぽと車輛、運転席から見た風景など日常をみつめる。もっと露出を増やし、いつもそこにあること（＝電車があることがあたりまえ）も目指す。
- 車内アナウンス。ここから見えるあの石は？歴史、観光情報など。
- 65周年記念イベントの時、駅員さんが車輛の説明をしてくれた。そういうコアな情報がおもしろい。
- ハートの吊り革一個だけつける。（「カップルが一緒に手を繋ぐと…思い出＝心の中に大糸線への想いがあり続ける…また一緒に乗ろうね」）
- 駅舎の活用（地元住民）待ち合わせ時間におばあちゃんとの交流（お茶、昔話など）駅周辺を楽しめる様にカフェ、ランチ、足湯を
- 車内広告。観光情報、飲食店、ホテルなど現所在地情報がわかるSNSのQR（当日限定参加OK）
- 憧れのトワイライトエクスプレス。中のレストランで食事プランはあるが、もっと企画を発信、車内ウェディング、誕生日会など募集。JRがサポート。

- 阪神淡路大震災のとき、戦時中のような街を歩き、道もわからない状況でした。その時線路を見つけ、ひたすら線路を歩きました。母に「どこにいても迷った時は線路を探しなさい。」と教えられました。線路は必ずつながっているきっとたどりつけるからと一本の光をみつけたようでした。そこに線路があるだけで灯台となることを実感しました。
- とりあえず、急いで乗車人数を上げるべき、一人一人が乗りましょう。
- 村民一人1乗車運動を広げてみる。糸魚川での利便性もあるが。
- 何度も来てくださりありがとうございます。質問にも丁寧答えていただいて感謝します。村も村民も本気が試されますがよろしく願います。
- 今、駅を中心に歩くツアーが行われていますが、塩の道を歩くツアーはどうかと思います。
- 大糸線を含めた関西からの割引切符があると良いです。
- 信濃松川からだど、信濃大町6:09の接続ができない。JR東日本に話をし、列車を1本増やしてほしい。または、信濃大町～穂高を延長してほしい。
- 日常利用は難しいと思われるが、あと協力して観光利用促進していくしかないと思ふと思った。菅さん方面の利用を考えている。
- 奥入瀬溪谷鉄道に乗ってみました。大糸線の方が溪谷の中を走っているような気がします。名前を大糸線のあとに何か魅力ある名称をつけてみたらと思います。
- 村は大糸線利用の促進企画を村民に伝えてもらいたい。大町市、白馬村等にも呼びかけ。
- 鈍行列車をあえて走らせる。のんびり見学ができ、冬も特に良い。
- 東北の様にストーブ列車をしたらどうか。
- 道路と列車の2次交通は絶対に必要。
- NHKの小さな旅など、メディア、SNSを通じて全国に発信して小谷村、糸魚川の魅力（四季折々の山、自然、温泉）等の風情を伝えられたら誘客が少しでも期待できるのかなと思います。また、南小谷～糸魚川駅の各駅の魅力を紹介するとか（芸能人に下車してPRしてもらおうとか）
- 北陸新幹線金沢～福井延伸により、関西からスキー客を短時間で輸送できるか？

サンダーバード+新幹線→大糸線 〈スノーリゾート号〉

- 「大糸線あるある事典」作成
JR 西と東混在？⇒李平まで金沢管区
真那板トンネルのレールの長さ⇒新幹線ができるまで一番長いレールを使用した。
戦争末期トンネルに弾薬を隠していた等
- 大糸線一番長いトンネル「真那板トンネル」暗いので、列車内で短編映画を上映。
- 全国募集のコンテストを年2回実施して使用する
- 次世代バイオディーゼル燃料100% JR西日本計画（案）2025年本格導入
ぜひ大糸線へ（特注）山陰線等を検討中とのこと。ゼロカーボン2050
（2021.4.30リリース）期待が大きい！