

第7回只見線復興推進会議検討会

日 時：平成29年1月31日（火）15時45分～

場 所：杉妻会館 3階石楠花

次 第

1 開 会

2 議 題

- (1) 上下分離方式における鉄道施設等の保有・管理主体について
- (2) 県と会津17市町村とで取り交わす確認書の項目について
- (3) 検討会としての復旧方針取りまとめ経過について
- (4) その他

3 あいさつ

4 閉 会

第7回只見線復興推進会議検討会 出席者名簿

日 時:平成29年1月31日(火)15時45分～

場 所:杉妻会館 3階「石楠花」

No.	所属		役職	氏名
1	福島県		副知事	鈴木 正晃
2	会津若松市		副市長	齋藤 勝
3	会津美里町		町長	渡部 英敏
4	会津坂下町		町長	齋藤 文英
5	柳津町		町長	井関 庄一
6	三島町		町長	矢澤 源成
7	金山町		町長	長谷川 盛雄
8	只見町		町長	菅家 三雄
9	福島県	生活環境部	部長	尾形 淳一

[オブザーバー]

10	国土交通省	鉄道局鉄道事業課	課長	大野 達
11	東日本旅客鉄道(株)	総合企画本部経営企画部	執行役員経営企画部長	坂井 究

上下分離方式におけるの鉄道施設等の保有・管理主体について

1 上下分離方式とJR只見線における対応

(1) 上下分離方式

鉄道などの経営において、下部(インフラ)の管理と上部(運行運営)を行う組織を分離し、下部と上部の会計を独立させる方式である。

下部の主体となる場合は、鉄道事業法に基づく第三種鉄道事業者として国の許可を受ける必要がある。

(2) JR只見線における上下分離方式

会津川口～只見駅間について、被災を受けた鉄道施設を復旧後、鉄道施設と敷地をJR東日本から地元自治体が譲り受けて保有し、その維持管理を行う方式。

利用者は、対象区間の前後を含め、これまでと同様に利用できる。

2 鉄道施設を保有する場合の業務・責務

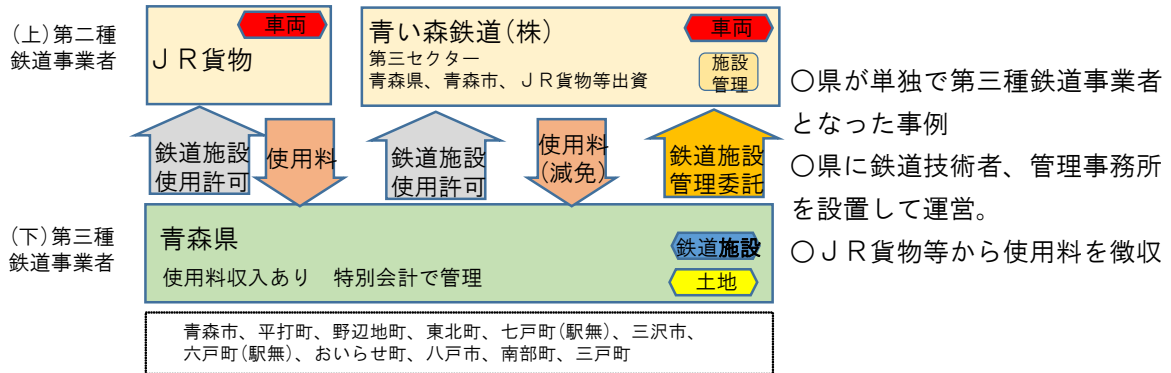
- ① **施設管理** 鉄道施設としての機能維持・向上、復旧等
- ② **運行調整** JR東日本の運行と鉄道施設に関する調整
- ③ **安全管理** 安全統括管理者の選任、安全報告書の公表義務
JR東日本との安全管理体制の構築、運用
- ④ **財産管理** 鉄道施設及び土地の管理事務
- ⑤ **事務業務** 負担金の計画策定、徴収・管理・支払等の会計管理
国庫補助充当事務（JRとの調整、計画策定他） 他

3 全国の上下分離方式時の保有・管理事例

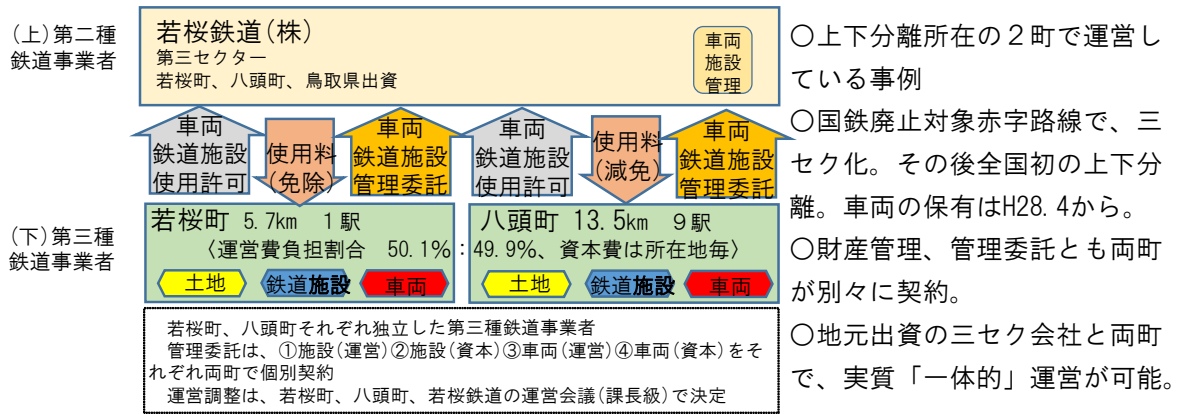
全国の上下分離方式を採用している鉄道のうち、県や市町村等が第三種鉄道事業者となり、また、路線が複数市町村にまたがっている事例を確認する。

第三種鉄道事業者	路線名	延長	所在市町村	保有(管理)項目			第二種鉄道事業者	備考
				敷地	施設	車両		
① 青森県	青い森鉄道線	121.9km	青森県内11市町	○	○	—	青い森鉄道(株)[三] JR貨物	並行在来線
② 若桜町・八頭町 [鳥取県]	若桜線 (わかさせん)	19.2km	若桜町 八頭町	○	○	○ H28~	若桜鉄道(株)[三]	特定地方交通線
③ (一社)養老線管理 機構(H29秋~)	養老線	57.5km	2県 7市町	○	○	○	養老鉄道(株)[三]	近鉄赤字路線

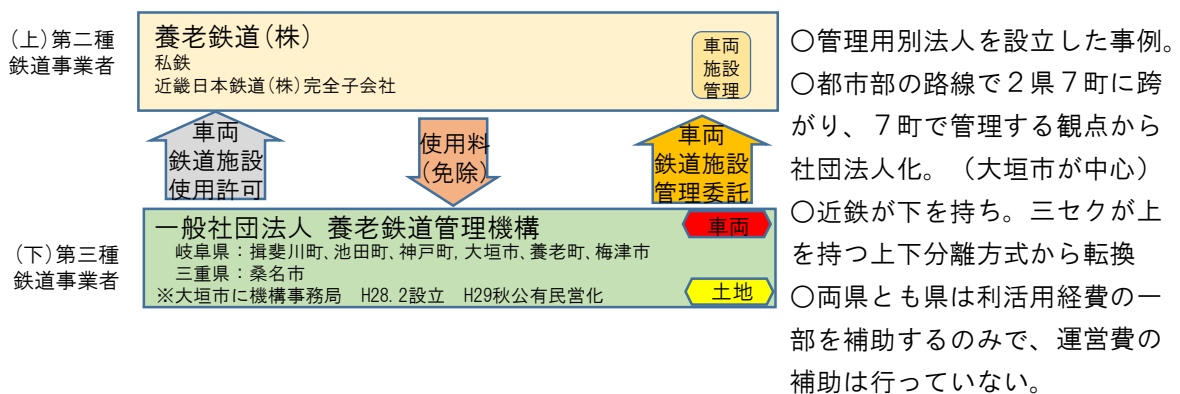
① 青い森鉄道 11市町村 〈青森県〉



② 若桜鉄道 若桜町・八頭町 〈鳥取県〉

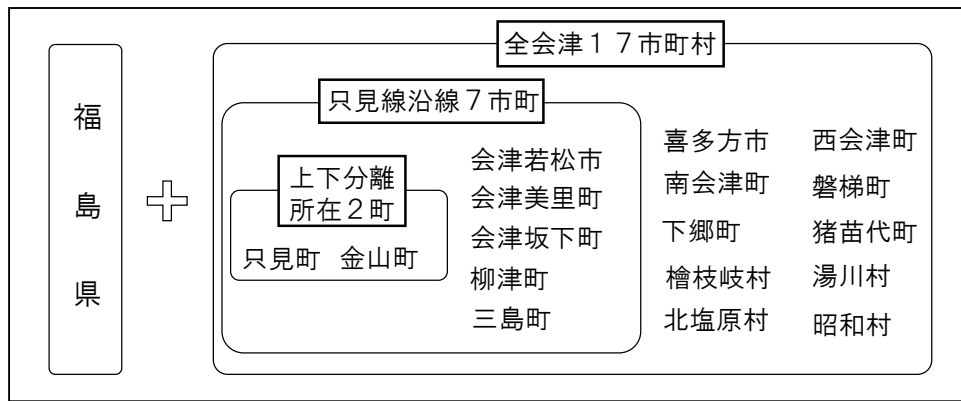


③ 養老鉄道 7市町 〈岐阜県・三重県〉



4 保有・管理主体の考え方

上下分離方式の所在町や只見線の沿線市町のみならず、福島県と全会津17市町村が一体となって連携し、運営していく体制が必要となる。



一方で、迅速な意志決定や事業展開が求められ、また、第三種鉄道事業者としての責任の明確化、さらには、複雑な財産管理や会計処理などの適正化なども不可欠であることから、関係機関の総意の元で、リーダーシップが発揮でき一元的に処理できる体制を構築することが重要である。

また、只見線の上下分離方式は、JRの既設路線の一部を上下分離化し、下部を地元自治体が保有して上部はこれまでどおりJR東日本が運行するという全国初の取組である。

5 JR只見線会津川口～只見駅間における保有・管理主体の方向性

上下分離所在町に加え、沿線市町、さらには会津全市町村一体で運営費を負担するという枠組みのもと、地元市町村の人的・財政的負担の軽減を図るため、保有・管理主体については、福島県が中心となる方向で、国やJR東日本との協議を進めていくこととする。

県と会津 17 市町村とで取り交わす確認書の項目について（案）

※ J R 只見線（会津川口・只見間）の鉄道復旧に関する確認書

1 前 文

2 復旧方針

只見線（会津川口・只見間）の復旧については、県及び会津 17 市町村が一体となって、上下分離方式により鉄道で復旧させることを記載する。

3 鉄道施設の復旧費に係る負担

鉄道施設の復旧費については、引き続き地元負担の軽減を図るという視点に立って、県として覚悟を持って取り組みを進めていくことを記載。

4 鉄道施設の所有者

鉄道施設の所有者については、県が中心となるよう、国及び J R 東日本との協議を進めていくことを記載。

5 運営費（施設の保守管理）の負担割合

県及び会津 17 市町村における運営費の負担割合について記載する。

6 大規模災害等の復旧

大規模な災害にあった場合等の対応方策について、基本的な考え方を整理する。

7 利活用・地域振興

只見線利活用プロジェクトチームを中心に、県及び会津 17 市町村が一体となって全線開通を見据えた J R 只見線の利活用に取り組み、会津地域の振興を図っていくことを記載。

8 J R 東日本との協議

上下分離方式による鉄道復旧に係る J R 東日本との協議方法、地元における調整方法等について記載。

9 疑義等の決定

本確認書に定めがない事項又は本確認書の内容に関して疑義が生じたときは、県と会津17市町村協議の上、その対応を決定することを記載。

10 確認書の作成等

この確認書を証するため、本書18通を作成し、県及び会津17市町村それぞれが押印の上、各自その1通を所持することを記載。

平成29年 月 日

福島県知事 内堀 雅雄

(以下会津17市町村長名)

・

・

・

・

検討会としての復旧方針取りまとめ経過について

「只見線復興推進会議検討会」

1 只見線復旧に向けた地元によるこれまでの取り組み

これまで、只見線の復旧に向けて、地元では様々な取り組みを行ってきた。

復旧費用への支援については、福島県と会津17市町村とで只見線復旧復興基金の積み立てを行い、平成28年度までに約21億円の積立が完了した。このほか、新潟県や魚沼市からも基金に対する御支援をいただいた。

只見線応援団については、只見線の復旧復興に対する理解と支援の輪を広げることを目的に平成26年4月に設立し、既に会員数が6万人を超え、個人や法人から1億円を超える寄附をお寄せいただいている。

利活用促進については、住民による積極的な利用のほか、子どもたちを対象としたツアーの実施、車両ラッピングや町民号の運行など、沿線自治体を中心として、地元が一丸となって取り組んできた。

観光誘客・交流人口の拡大については、県主催による只見線応援シンポジウムや只見線応援団のつどいの開催のほか、首都圏において只見線応援団フェアを開催するなど、多くの方々に只見線の魅力をPRするなど、積極的に取り組んできた。昨年度は、只見線沿線を中心とした会津地域の指定宿泊施設利用対象者に商品券を交付する事業を実施し、多くの方に奥会津に来訪いただいた。モニターツアーも毎年実施しており、本年度は、参加対象人数を大幅に拡大して実施している。

只見線の魅力は、今や国外にまで及び、中国のインターネット上では、「福島の只見線は世界で最もロマンチックな鉄道」と絶賛されるなど、ここ数年は、只見線の撮影ポイントを訪れる外国人観光客が多く見られるようになってきている。今後増加が見込まれるインバウンド需要の受け入れに向け、地元でも取り組みを始めており、昨年11月には、地元の協議会が外国人旅行者を誘致するため、上海の旅行代理店関係者らを招いての現地視察を実施するとともに、先月、上海からの団体モニターツアーを行っている。

昨年度、沿線自治体が作成した地方版総合戦略においては、只見線を重要な地域資源と位置付け、只見線を核とした地方創生に取り組むこととしている。只見町においては、平成26年6月に登録された「只見ユネスコエコパーク」をはじめとした、世界有数の豊かな自然などの観光資源と併せて、観光路線としてJR只見線を活用し、着地型旅行商品の開発や教育旅行の受け入れを推進することとしている。また、金山町においては、町内に点在する炭酸水や温泉、自然環境などの地域資源を磨き上げ、観光資源である只見線とともに、その魅力を発信し、観光による交流人口の増加を図っていくこととしている。

2 只見線復興推進会議検討会の開催状況

只見線の復旧方法や利活用促進、只見線を核とした地域振興策等の検討等を進めるため、県と沿線7市町を構成員とし、国土交通省、J R 東日本にもオブザーバーとして参加いただき、J R 只見線復興推進会議の下に検討会を設置し、これまで7回にわたり検討を重ねてきた。

○検討会構成員

会津若松市長、会津美里町長、会津坂下町長、柳津町長、三島町長、金山町長、只見町長、福島県副知事、生活環境部長

(オブザーバー：国土交通省鉄道事業課長、J R 東日本経営企画部長)

○検討会での検討事項

- (1) J R 只見線の復旧方法の検討に関する事。
- (2) J R 只見線の利活用促進に関する事。
- (3) J R 只見線を核とした地域振興策等の検討に関する事。
- (4) その他福島県 J R 只見線復興推進会議会長から指示のあった事項に関する事

<第1回検討会>

日 時：平成28年2月24日（木）14：00～15：30

場 所：会津若松ワシントンホテル

議 題：これまでの取組、復旧に向けた検討

主な内容：・地元は、早期に全線復旧してほしいという強い意思を示したが、J R 東日本からは、利用状況は非常に厳しいという回答があった。

- ・地元は、あくまで鉄道復旧に向けて、更なる支援と利活用策を具体的に検討することとした。
- ・今回は、復旧に向けた様々な選択肢を検討することとし、J R 東日本は鉄道復旧の条件とバスに転換する場合の概要を提示し、地元は更なる支援策と今後の利活用促進の取組について具体的に検討を行うこととした。

<第2回検討会>

日 時：平成28年5月19日（木）16：30～18：00

場 所：ザセレクトン福島

議 題：復旧方針決定に向けた検討

主な内容：・J R 東日本から、鉄道復旧は困難であり、バス転換が望ましいという意見があった。

- ・地元としては、復旧費用の地元負担が更に増加したとしても、是非とも鉄道復旧を目指したいという強い意志を表明し、鉄道復旧の可能性についても何とか検討するよう J R 東日本に強く要請した。
- ・その結果、次回、J R 東日本から、バス転換に加え、鉄道での復旧方策についても提案していただくこととなった。
- ・地元としては、次回、J R 東日本からバス転換による復旧提案と鉄道による復旧提

案を説明していただき、それぞれのメリット、デメリットを整理しながら、両案について議論し、検討を深めることとした。

＜第3回検討会＞

日時：平成28年6月18日（土）14：30～16：00

場所：ルネッサンス中の島

議題：上下分離方式による鉄道復旧とバス転換に係る検討

主な内容：・JR東日本から、「バス転換」と「鉄道復旧」の両案について説明があり、鉄道復旧については、全てをJR東日本が負担しての復旧は困難との考えが改めて示された上で、JR東日本が運行を継続するためには、復旧費の地元負担に加え、上下分離方式を想定して、運営費の一部についても地元の負担が必要との考えが示された。

- ・地元市町村からは、鉄道復旧に関するJR東日本からの提案は、厳しい条件ではあるがクリアしなければならない課題が明らかになったものであり、前向きに受け止めるとの意見があった。
- ・今後は、両案についてしっかりと検討を深め、地元としての考えをまとめる。また、鉄道復旧のためには、地域振興も含めた只見線の利活用が重要であることから、検討を深めるための手法について協議を進めることとした。

＜第4回検討会＞

日時：平成28年9月24日（土）14：00～15：30

場所：ホテル辰巳屋

議題：(1) 復旧費・運営費の精査・確認について
(2) 鉄道復旧とバス転換の比較検討について
(3) 地域振興策について

内容：・JR東日本から、現時点での建設従事員の労務単価や資材単価等により再積算した鉄道復旧額（約108億円）の提示があったほか、県からバス転換と上下分離方式による鉄道復旧の比較検討を行った内容について説明し、議論を深めた。

- ・また、只見線を活用した地域振興策等については、その重要性を再確認し、検討体制を構築して取り組みを進めていくこととした。
- ・今後は、第8橋梁の復旧工法見直しについてJR東日本との協議を進め、成案を得た上で、次回検討会を開催することとした。

＜第5回検討会＞

開催日時：平成28年11月27日（日）13：30～15：00

開催場所：会津若松市 ワシントンホテル 2階 双鶴

議題：(1) 第8橋梁の復旧工法・復旧経費について
(2) 上下分離方式による鉄道復旧案とバス転換案の比較について
(3) 住民懇談会について

- 内 容：・第8只見川橋りょうの工法見直しについては、上下分離方式により地元が鉄道施設を保有することを前提に、上流ダム等の水位調整や浚渫等の堆砂対策など、被災時点からの状況変化もふまえ、さらなる安全対策も講じ、補強・流出防止のための工事を行った上で、現位置で復旧することとし、その結果、工事費については総額約108億円から約81億円で、工事に着手してからの期間については約4年から約3年に短縮されることとなった。
- ・復旧費については、上下分離方式を前提として、復旧費の2/3については地元が負担し、さらに運営費の内、鉄道施設経費を地元が負担することから、JR東日本から地元負担の半分となる1/3をJR東日本が負担いただくことで了解を得た。
 - ・今後は、鉄道復旧案とバス転換案の両案について、11月30日と12月1日に開催する住民懇談会の場で地元住民の皆さんの意見も伺った上で、年末に開催予定の次回検討会において、検討会としての復旧方針を取りまとめることとした。

<第6回検討会>

開催日時：平成28年12月26日（月）14：00～

開催場所：ホテル辰巳屋

- 議 題：(1) 住民懇談会の結果概要について
(2) 検討会としてのこれまでの取り組みについて
(3) 只見線利活用プロジェクトチームの設置について

- 内 容：・検討会として、県と沿線自治体が一丸となって様々な課題を克服し、国やJRの協力を得ながら、上下分離方式により只見線を鉄道で復旧するとの方針を、全会一致で取りまとめた。
- ・また、地域が一体となって、全線開通を見据えたJR只見線の利活用に取り組み、魅力ある只見線をつくり上げていくため、学識経験者や地域づくり実践者等の参画を得て、只見線利活用プロジェクトチームを立ち上げることとした。
 - ・今後、年明けに次回検討会を開催し、上下分離方式の具体的な運営方法等について検討した上で、年度内には、上下分離方式による鉄道復旧方針を、県、会津17市町村、新潟県等で構成する只見線復興推進会議に諮り、復旧方針の成案を得ることができるよう取組を進めていくこととした。

【只見線の復旧方針】

平成23年7月、東日本大震災と原発事故に追い打ちをかけるように豪雨災害が発生した。家も道路も、そして只見線も甚大な被害を受け、我々はその大きな喪失感をいまでも抱き続けている。

特に奥会津地域については、人口減少・高齢化の進行により地域活力が低下し、今まさに有効な手立てを講じなければ、地域の衰退が加速してしまう重要な転換点

を迎えている。

只見線は、地域の将来像を描き、地方創生を成し遂げるための起爆剤として必要不可欠な存在であり、全線開通により日本一のローカル線として以前の姿を取り戻し、生活に、観光に、教育旅行に、多くの方々に利用される新たな只見線をつくりあげていかななくてはならない。

そのため、県と沿線自治体が一丸となって様々な課題を克服し、国、JR東日本の協力を得ながら、上下分離方式により只見線を鉄道で復旧させることとする。

併せて、学識経験者や地域づくり実践者等の参画を得て只見線活性化プロジェクトチームを立ち上げ、実効性の高い計画を策定し、地域と一体となって全線開通を見据えたJR只見線の利活用に取り組み、会津地域の振興を図っていく。

<第7回検討会>

開催日時：平成29年1月31日（火）15：45～

開催場所：杉妻会館

議 題：(1) 上下分離方式における鉄道施設等の保有・管理主体について
(2) 県と会津17市町村とで取り交わす確認書の項目について
(3) 検討会としての復旧方針とりまとめ経過について

内 容： ※本日の開催概要について記載。

3 上下分離方式による鉄道復旧案とバス転換案の比較検討

別紙1のとおり。

4 住民懇談会の意見

第5回只見線復興推進会議検討会において、只見線復旧の在り方として、バス転換案、上下分離方式による鉄道復旧案の両案について取りまとめたことから、その内容について、沿線市町村の住民の皆様にご説明し、生活交通の視点、観光の視点、地域振興の視点等から様々なご意見をいただいた。

只見線沿線市町村住民懇談会の結果概要については、**別紙2**のとおり。

上下分離方式による鉄道復旧案とバス転換案の比較検討

検討項目	バス転換案	上下分離方式案			
① 輸送特性	数十人規模の旅客を目的地まできめ細かに輸送するのに適した交通機関	定時性、速達性、大量輸送性に優れた交通機関			
② 運営形態	JR東日本の責任において運行を確保	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;"> <p>(第2種鉄道事業者)</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>貸与※</p> <p>メンテ委託</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>(第3種鉄道事業者)</p>  </div> </div> <p>※実質無償での貸与</p>			
③ ルート設定の柔軟性	利用者の意見や利用実態に合わせて柔軟にルートを変更することが可能	-			
④ ダイヤ特定の柔軟性・定時性	○ニーズに応じた柔軟なダイヤ設定が可能 ○道路状況による影響を受ける可能性がある。	○柔軟なダイヤ設定は困難 ○道路に比較して定時性に優れている。			
⑤ 運行形態 (会津川口～只見駅間)	本数	6.5往復	<p>※JRとして地元の要望に合わせた柔軟な対応が可能であるとともに、乗り継ぎ円滑化、フリー乗降、バス停増設、路線延伸等の新たな支援が可能</p>	本数	3往復
	停車所	11停留所		駅	8駅
	所要時間	50分		所要時間	44分
	その他	-		その他	イベント列車等の企画が可能
⑥ 復旧費	既存鉄道施設等の処理について地元との協議が必要	<p>○約81億円(※現時点での推計。今後詳細設計実施。)</p> <p>○第8只見川橋りょうについては、上流ダム等の水位調整や浚渫等の堆砂対策など、被災時点からの状況変化もふまえ、さらなる安全対策も講じ、補強・流出防止のための工事を行った上で、現位置で復旧する。</p> <p>○上下分離方式を前提として、復旧費の2/3については地元が負担し、さらに運営費の内、鉄道施設経費を地元が負担することから、復旧費の地元負担の半分となる1/3についてはJRで負担する。</p>			
⑦ 運営費	<p>代行バス経費 約0.53億円/年 (JR負担) ※2015年度ベース</p> <p>※地元の要望によって柔軟な対応が可能</p>	運行経費	約0.46億円/年 (JR負担)	2009年度ベース	
		車両経費	約0.25億円/年 (JR負担)		
		鉄道施設経費	約2.10億円/年(地元負担) ※ただし、この額は、メンテナンスの内容等に応じて変動が見込まれる。		
⑧ 運営・維持管理に関する補助金の活用(国の補助制度)	<p>(1) 赤字路線に対する欠損補助制度 ⇒事業者が国庫補助を受けられる制度あり。</p> <p>(2) 車両購入に対する補助制度 ⇒事業者が車両購入に係る減価償却費等の国庫補助を受けられる制度あり。</p>	○設備投資、大規模修繕に対する補助制度はあるものの、地元として責任を持って維持管理を行っていかねばならない。			
⑨ 地域振興への影響	<p>○復旧費として積み立てた一部を地域振興に活用することも可能 (JRとして支援を検討 例:観光誘客として周遊バスの運行など)</p> <p>○不通区間における地域振興の大きなシンボルを失うことになる。</p>	<p>○鉄道を核とした新たな地域振興策の展開が可能となる。</p> <p>○只見線の歴史的価値が守られる。</p> <p>○復旧費や運営費に多額の費用を要するため、限られた財源の中で地域振興を行っていかねばならない地元自治体にとって大きな負担になる。</p>			
⑩ 継続的な運営を確保するための課題	○ランニングコストの軽減が見込めるため安定的・継続的な運行サービスの提供が可能	<p>○「生活利用」と「観光利用」の両面で、利用者を増加させるために地元として最大限の努力が不可欠である。</p> <p>○不通区間以外の区間についてもご利用者の減少に対する歯止めが課題。</p>			
⑪ 防災	○国道252号が唯一の幹線道路であり、代替ルートが無い。	<p>○豪雪地帯である当該地域では、特に鉄道に対する信頼が厚い。</p> <p>○国道252号の通行止め時の代替ルートであり、全線復旧することで災害による影響を小さくすることができる。</p>			

只見線沿線市町村住民懇談会 結果概要

【会津美里町会場】（対象市町村：会津若松市、会津坂下町、柳津町、会津美里町）

○ 開催日 平成28年11月30日（水）

○ 出席者 各市町村から推薦いただいた地元代表者20名、一般傍聴者 約20名

【金山町会場】（対象市町村：只見町、三島町、金山町）

○ 開催日 平成28年12月 1日（木）

○ 出席者 各市町村から推薦いただいた地元代表者20名、一般傍聴者 約30名

1 上下分離方式による鉄道復旧（案）について

【必要性】

- 只見線は地域住民の足であるとともに、観光を始めとした地域振興にも不可欠である。
- 将来の地域おこし、持続可能なまちづくり、少子高齢化・過疎からの脱却のためにも、鉄道でつなげることが不可欠である。
- ローカル線日本一と評価されている只見線を鉄道復旧していただきたい。
- 過疎中山間地域において只見線の価値は大きな意味を持つ。
- 有事の際の国道252号線の代替路線としても只見線を復旧していただきたい。
- 復旧に莫大な費用をかけたとしても、その効果が疑問である。

【地元負担】

- 将来多額の地元負担が伴うことから、持続可能なのか疑問である。

2 バス転換（案）について

【利便性】

- 現在の代行バスでも公共交通の役割は果たしており、利便性も確保できる。
- 高齢者の通院などにおいては、鉄道よりもバスの方がよい面はある。
- 現実には車社会になっておりバス転換が最良の選択である。
- 日常生活においてバスは便利だが、代行バスでは地域振興の先行きが見えない。

【地元負担】

- バスの方が地元負担は軽い。

【将来性】

- バス転換になった場合、将来廃線の不安がある。

第1回只見線利活用プロジェクトチーム会議（報告）

- 1 日 時 平成29年1月30日（月）10時から11時30分
- 2 会 場 会津若松合同庁舎会議室
- 3 議 題 只見線利活用PTの進め方等
- 4 出席者 沿線7市町村担当課長
只見川電源流域振興協議会事務局長
県生活環境部政策監
酒井治子（只見町観光まちづくり協会）
高橋延昌（会津大学短期大学部産業情報科准教授）
横田純子（特定非営利活動法人素材広場）
吉岡正彦（公益財団ふくしま自治研修センター）
国土交通省東北運輸局交通企画課長
- 5 確認項目
 - （1）平成29年度中に利活用計画を策定する（年度中盤に中間取りまとめ）
 - （2）数値目標を掲げ、乗降客の増加と地域の活性化を目指す
 - （3）只見町、金山町の若者を中心とする地元の方々とともに考え、ともに進める計画とする
 - （4）東北運輸局等の協力を得て実効性の高い事業案を構築する
 - （5）計画の進行管理を適切に行い、各市町村及び県においては全庁一丸となって取り組む
- 6 主な意見
 - （1）只見線を存続させる意識を持ち続け、地域が一体となって利活用の取組を継続することが大事である。
 - （2）なぜ只見線が必要なのか。ロマンだけではなく経済性にも着目し総合的な戦略を持って取り組むべきである。
 - （3）奥会津地域は18歳で地域を出た若者が戻らないため人口が減少している。只見線全線復旧を機に、地域に戻ろうと思わせる対策が必要である。
 - （4）地元の方々が乗る（愛着を持っている）只見線でなければ、多くの観光客は呼び込めない。
 - （5）計画には具体的で実現可能な数値目標を掲げ、その達成を目指して関係機関一体となり取り組むことが大切である。

第1回只見線利活用プロジェクトチーム会議

日時：平成29年1月30日（月）

会場：会津若松合同庁舎

福島県生活環境部

只見線の復旧方針

平成28年12月26日(月)

第6回只見線復興推進会議検討会

- ▶ 全会一致で上下分離方式による
鉄道復旧方針を取りまとめ

**全線開通を見据え、地域が一体となって
JR只見線の利活用に取り組む**

只見線の復旧方針

(平成28年12月26日開催 第6回只見線復興推進会議検討会)

只見線の復旧方針について(案)

平成23年7月、東日本大震災と原発事故に追い打ちをかけるように豪雨災害が発生した。家も道路も、そして只見線も甚大な被害を受け、我々はその大きな喪失感をいまも抱き続けている。

特に奥会津地域については、人口減少・高齢化の進行により地域活力が低下し、今まさに有効な手立てを講じなければ、地域の衰退が加速してしまう重要な転換点を迎えている。

只見線の復旧方針

只見線は、地域の将来像を描き、地方創生を成し遂げるための起爆剤として必要不可欠な存在であり、全線開通により日本一のローカル線として以前の姿を取り戻し、生活に、観光に、教育旅行に、多くの方々に利用される新たな只見線をつくりあげていかななくてはならない。

そのため、県と沿線自治体が一丸となって様々な課題を克服し、国、JR東日本の協力を得ながら、上下分離方式により只見線を鉄道で復旧させることとする。

併せて、学識経験者や地域づくり実践者等の参画を得て只見線活性化プロジェクトチームを立ち上げ、実効性の高い計画を策定し、地域と一体となって全線開通を見据えたJR只見線の利活用に取り組み、会津地域の振興を図っていく。

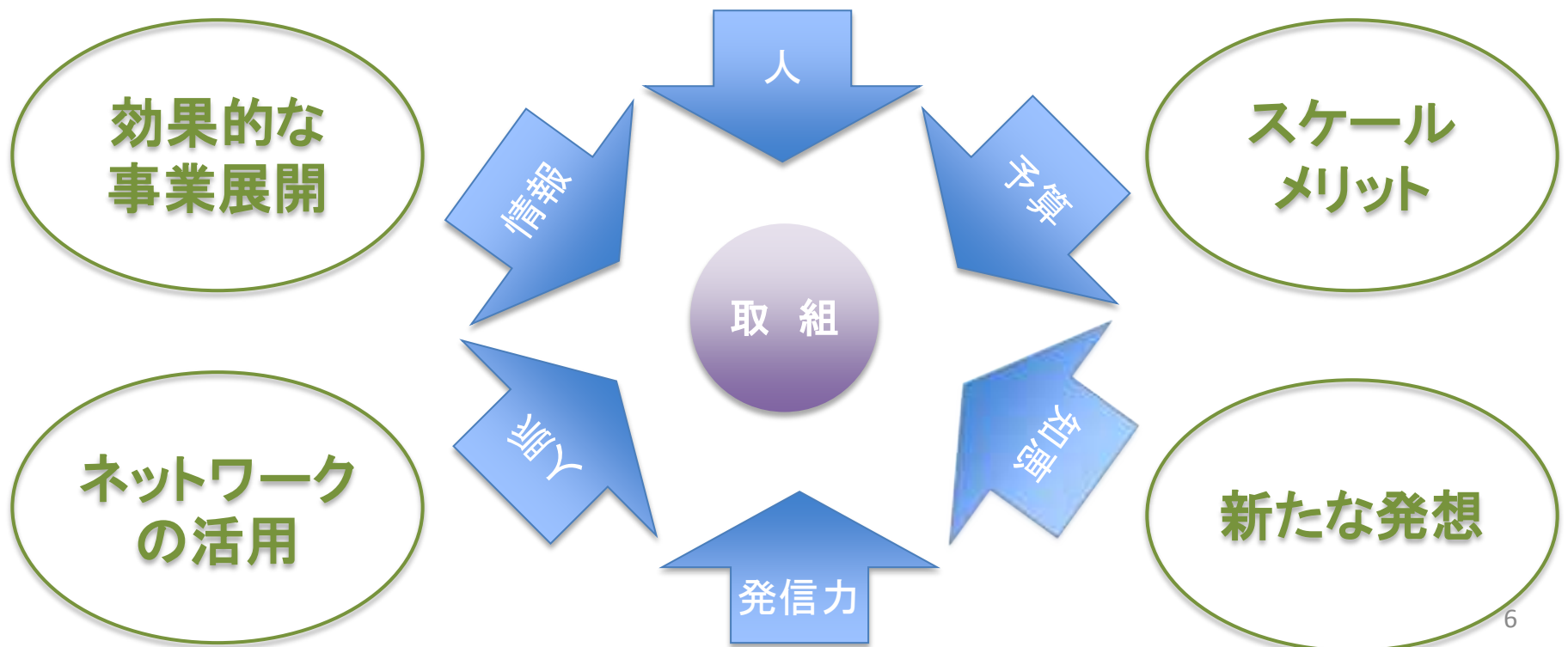
これまでの主な取組

- 1 只見線復旧支援体験ツアー(会津若松市)
- 2 職員共助会による助成事業(会津美里町)
- 3 駅長おすすめの小さな旅(会津坂下町)
- 4 誘客おもてなし事業(柳津町)
- 5 JR只見線利用促進二次交通運行事業(三島町)
- 6 JR只見線復旧応援事業(金山町)
- 7 只見線縁結びLIVE(只見町)
- 8 海外旅行会社とのタイアップ(只見川電源流域振興協議会)

▶ **各自治体がそれぞれ積極的に利活用策に取り組む**

これからの取組

自治体・企業・個人など、各自が有する資源を結集し、
地域が一体となって、より効果的な取組を実行する



これからの取組

沿線自治体、有識者等による
只見線利活用プロジェクトチームを設立し、
『只見線利活用計画』を取りまとめる



今後は、只見線利活用計画に基づき
明確なコンセプトのもと、各自が積極的
かつ効果的に事業を展開

プロジェクトチームの目的

多角的な調査・分析、斬新なアイデア等により、改めて地域の魅力と可能性を捉え、只見線を活用した地域活性化を図るための**事業実施計画**を策定

▶ **コンセプト**を明確にしたうえで、目的、ターゲット、各自の役割等を明確化(6W2H)

W h y

なぜ(事業の目的・ニーズ)

W h a t

何を(事業の内容)

W h o

誰が(事業の実施者・役割)

W h o m

誰に(ターゲット・目標数)

W h e n

いつ(事業の実施時期・期限)

W h e r e

どこで(事業の実施場所)

H o w

どのように(手段・方法)

H o w
m u c h

いくらで(数量・金額)

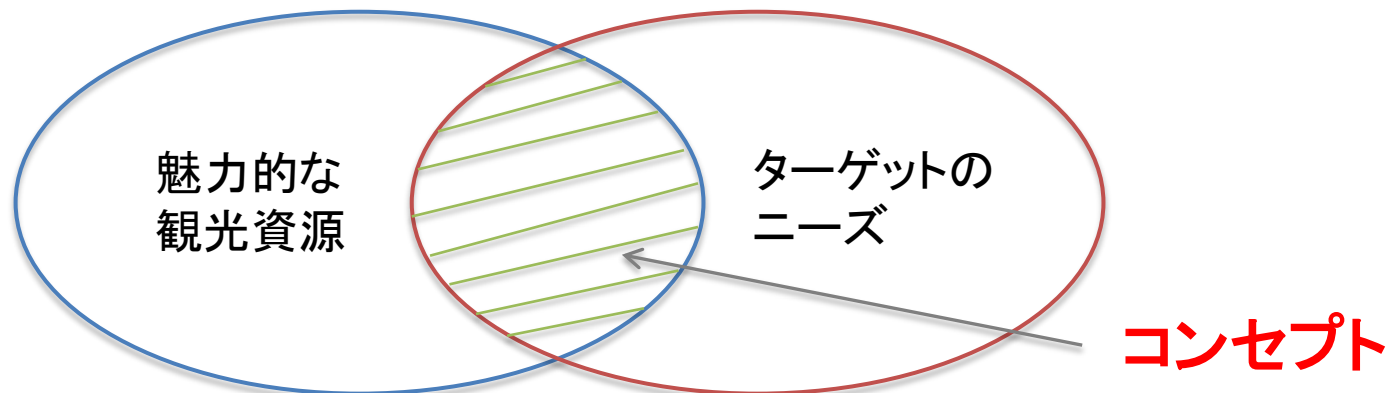
検討の視点(コンセプト)

- ・観光資源（食・自然・体験・文化・歴史）

▶ 魅力的な観光資源(強み)の洗い出し

- ・ターゲットニーズ（統計調査、観光動向分析）

▶ 狙うべきターゲット



検討の視点(マーケティング)

コンセプトを実現するためのマーケティング

- ・市場調査、ニーズ把握
- ・観光客受入基盤整備
- ・情報発信(プロモーション)
- ・集客、交流プラン企画
- ・イベント、特産品開発
- ・人材、組織育成



- ・乗る(ツアー、住民)
- ・つなぐ(二次交通、バス、特区)
- ・きれいにする(駅、線路周辺の清掃)
- ・観る(撮り鉄、樹木の管理)
- ・仲間を増やす(応援団、寄附)
- ・日本一づくり(食品・手作り)

取組の効果検証

これらの議論を積み重ねたうえで、**数値目標を設定**し、只見線利活用計画を策定する



実行後は継続的な効果・検証により、
継続的な改善を行う**(PDCAサイクル)**



地域の将来を担う若者ととともにつくる

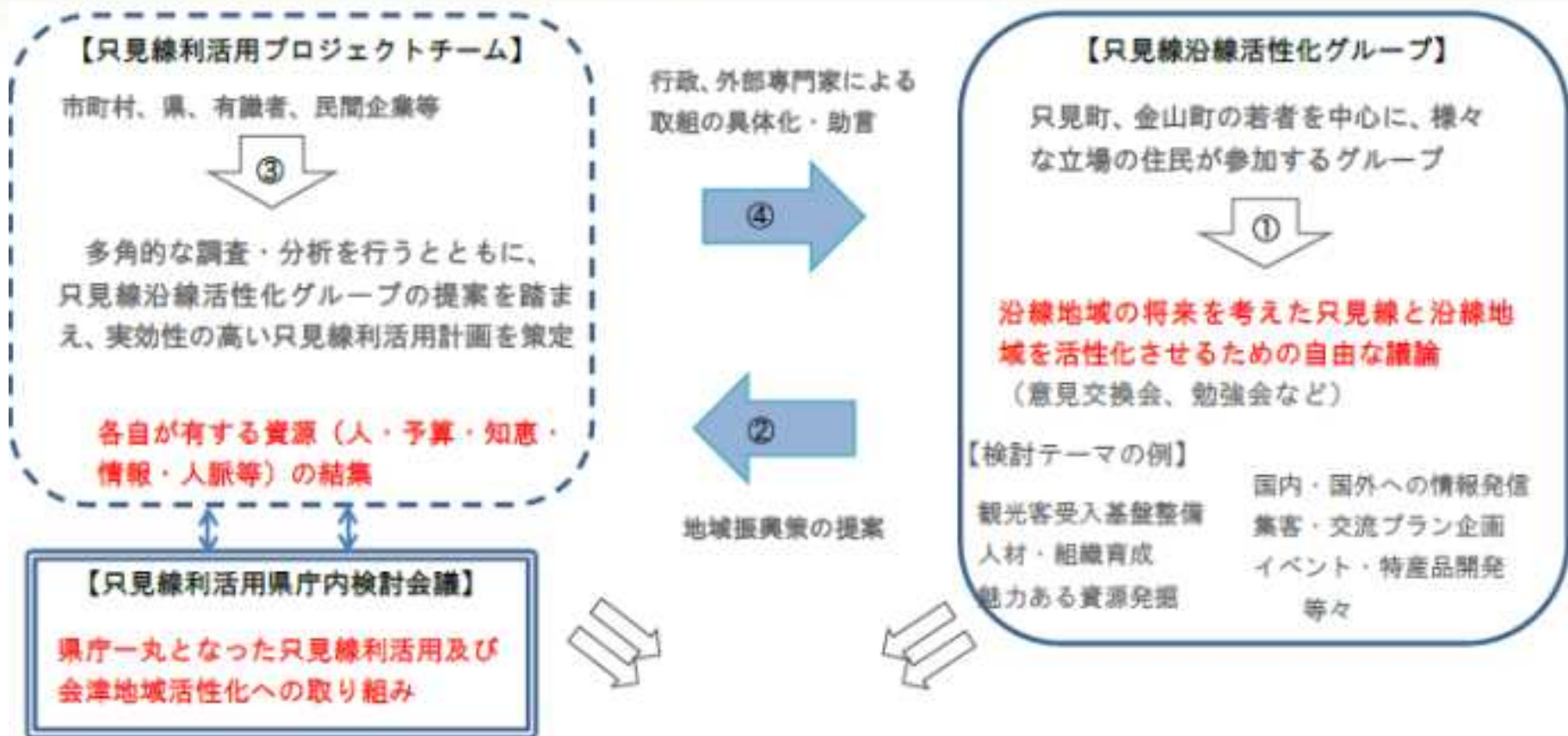
しかし、これらを実現するには、
地域住民の協力が不可欠であり、
とくに、将来を担う若い人の参画が必要



より、実効性の高い計画を目指し、

只見町・金山町の若者を中心に、
『只見線沿線活性化グループ』を設立

只見線沿線活性化グループ



数値目標を掲げて策定する計画に基づき、

総力を挙げて地域振興に取り組む

スケジュール案

只見線利活用プロジェクトチーム、只見線沿線活性化グループを両輪に、来年度から本格的に検討を開始

8～9月：中間とりまとめ 来年度中：計画策定

(策定までのスケジュール案)



最後に(事務局案)

コンセプト: 奥会津学習列車

列車内に教室を再現し、奥会津の本物の景色、教材を活用しながら、環境教育や歴史教育、体験学習等を提供してはどうか

ターゲット

首都圏の小学校5～6年生(学習旅行誘致)

魅力的な観光資源

只見町ユネスコエコパーク、只見川流域の水力発電所、奥会津の暮らし・原風景、会津若松の歴史など

最後に(事務局案)

特徴

- 1 会津若松～只見線駅間の約2時間30分を活用し、日本初の学習列車を提供(乗ることの目的化・高い宣伝効果)
- 2 学校を対象とすることで、通常のイベント列車と比べ、年間を通して安定的な利用が見込まれる
- 3 震災以降、教育旅行が低迷しつつある会津地域にとって、誘客の起爆剤になる可能性がある(相乗効果)
- 4 教育の観点から行政の支援が継続的に受けられる可能性が高い(県内小学校に対するバス代の補助など)