



只見線 利活用計画

2018.3

目次

第1章 計画策定の背景	2
1 只見線の概況	2
2 会津地域の現状	4
3 只見線の復旧	6
4 只見線復旧に向けた取組	8
5 新たな利活用	9
第2章 基本方針	10
1 目指すべき姿	10
2 コンセプト	12
3 3つの基本戦略	13
第3章 重点プロジェクト	18
1 魅力の創出と受入環境の整備	18
[観光路線] 1 目指せ海の五能線、山の只見線プロジェクト	18
[観光路線] 2 奥会津景観整備プロジェクト	20
[教育路線] 3 只見線学習列車プロジェクト	22
[教育路線] 4 奥会津サテライトキャンパス整備プロジェクト	24
[生活路線] 5 みんなの只見線プロジェクト	26
[産業路線] 6 只見線産業育成プロジェクト	28
[全路線] 7 只見線二次交通整備プロジェクト	30
2 一元的な情報発信と戦略的なプロモーション	32
[全路線] 8 只見線魅力発信プロジェクト	32
3 地域間連携と推進体制の構築	34
[全路線] 9 只見線利活用プラットフォーム構築プロジェクト	34
4 重点プロジェクトの全体像と数値目標	36
第4章 計画の進め方	38
1 推進体制及び財源	38
2 位置づけ	38
3 計画の推進期間	38
4 アクションプログラムの策定	39
5 目標達成状況の評価基準	39
6 戦略の再検討	39



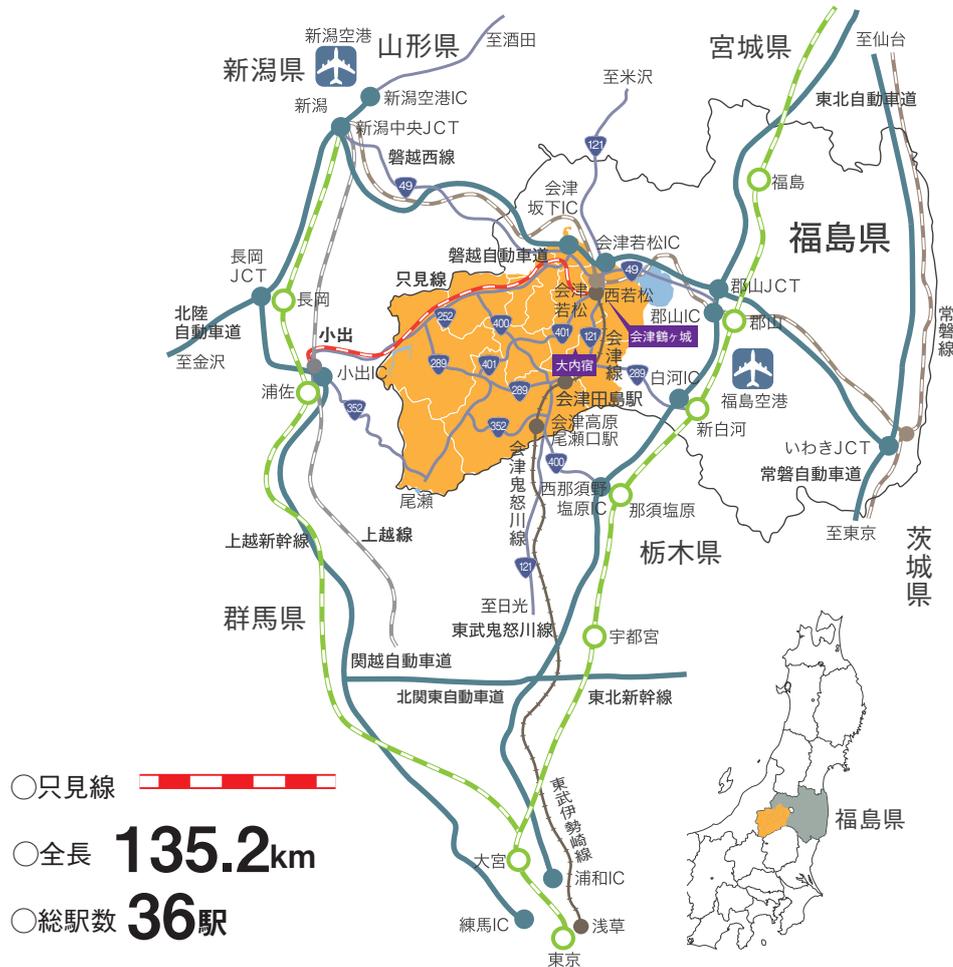
ここにしかない、
ヒト・モノ・コト・イロを活かし、
地域の未来を切り拓く

―― 只見線135.2kmの挑戦 ――

1 只見線の概況

JR只見線は、福島県の会津若松駅と新潟県の小出駅を結ぶ全長135.2kmの路線です。沿線地域は国内有数の豪雪地帯であり、只見線に並行する国道252号は、福島・新潟県境(六十里越)が冬期間通行止めとなります。

そのため、冬期間は、只見線が福島県只見町と新潟県魚沼市間の唯一の交通手段であり、地域にとって大切な生活の足となっています。



奥会津の雪景色



冬の第一只見川橋りょう(三島町)

只見線は秘境を巡るローカル線としても人気が高く、只見川や河畔に点在する集落、雄大な山々が四季を通じておりなす車窓からの絶景は、多くの旅行者に愛されています。

今や只見線の魅力は、国外にまで及び、中国のインターネット上では、「福島のみ見線は世界でもロマンチックな鉄道」と絶賛されるなど、ここ数年で、外国人観光客が多く訪れるようになりました。



秋の第一只見川橋りょう(三島町)

平成23年3月11日、東日本大震災とそれに伴う原発事故により、福島県はこれまで経験したことのない甚大な被害にあいました。こうした中で、追い打ちをかけるように平成23年7月に新潟・福島豪雨が発生し、只見線は鉄橋の流出や土砂崩れによる線路の崩壊など、甚大な被害を受けました。

なかでも、会津川口・只見駅間は被害が大きく、只見川に架かる第5、第6、第7の橋りょうが流失したほか、第8只見川橋りょう付近でも盛土の崩壊などが起きました。



流失した第七只見川橋りょう(金山町)



草に覆われた線路(只見町)

災害後、JR東日本の懸命な復旧作業により、只見線の大部分で運行が再開されましたが、被害が特に大きかった会津川口・只見駅間は、被災から6年が経った現在でも不通となっており、バスによる代行輸送が続いています。

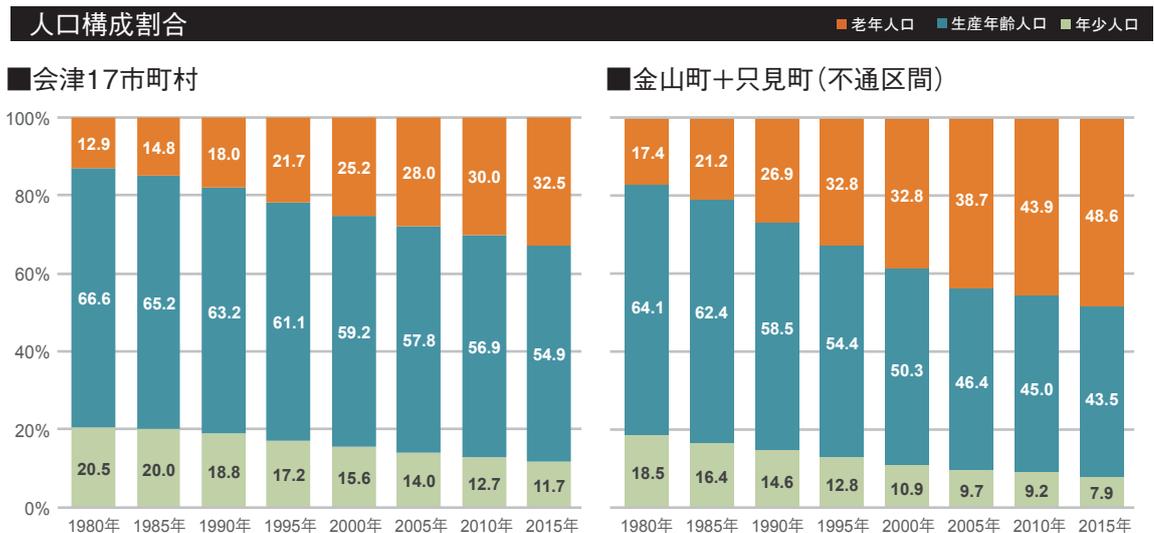
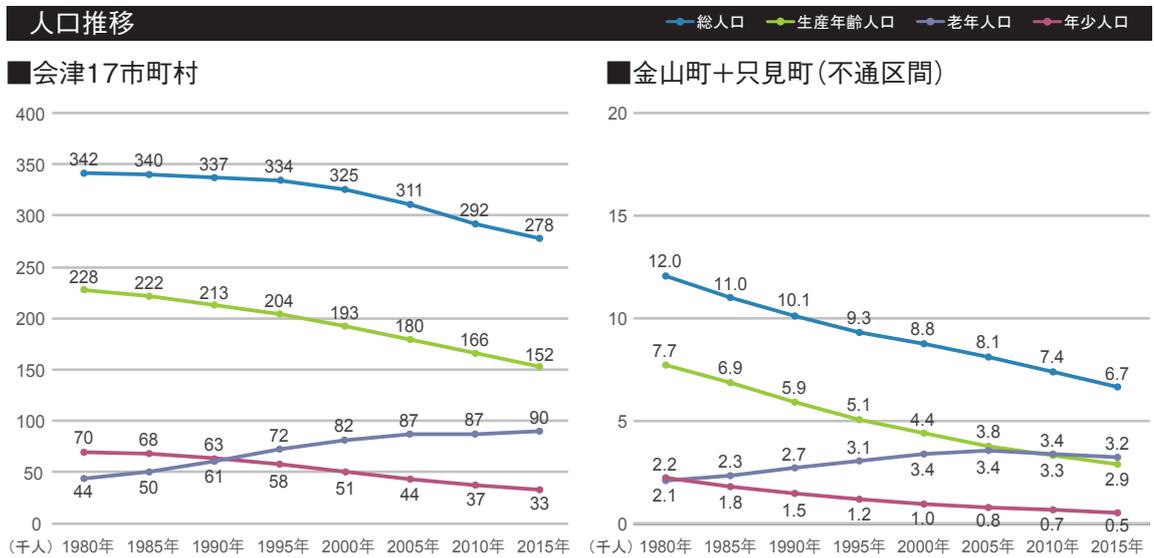


2 会津地域の現状

平成23年7月の豪雨災害により、家も道路も、そして只見線も甚大な被害を受け、その大きな喪失感をいまも抱き続けています。

特に奥会津地域においては、人口減少・高齢化の進行により地域活力が低下し、地域衰退の加速の一途を辿っている中にあり、まさに、今が地域の存続を左右する重要な転換期となっています。

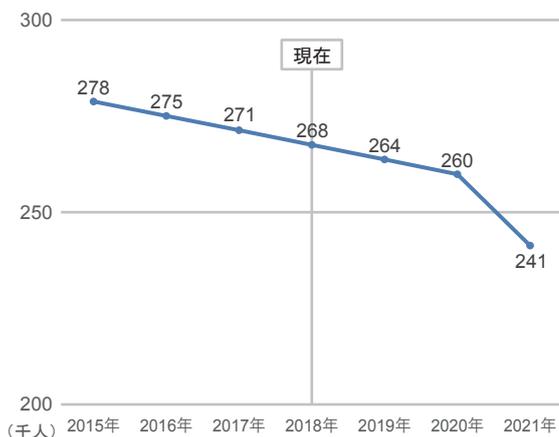
■会津17市町村の総人口 **277,754人** (2015年時点)



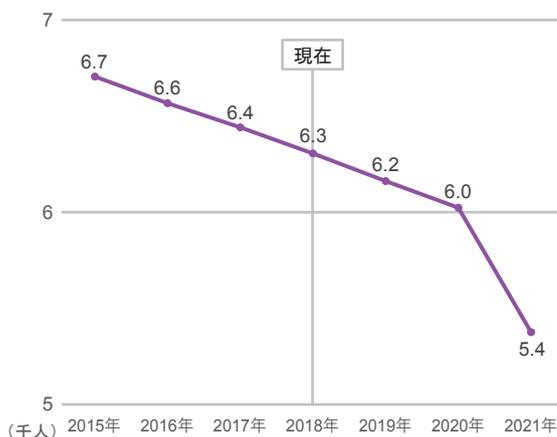
出典 ・人口構成・構成割合:地域経済分析システム(RESAS) | 総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」
 ・事業所2009年比推移:地域経済分析システム(RESAS) | 2014年(総務省「経済センサス基礎調査」、総務省・経済産業省「平成24年経済センサス活動調査」)
 ・人口推計:第7期介護保険事業(支援)計画における介護サービス見込み量推計データ(3月9日集計)

将来の人口推計

■会津17市町村

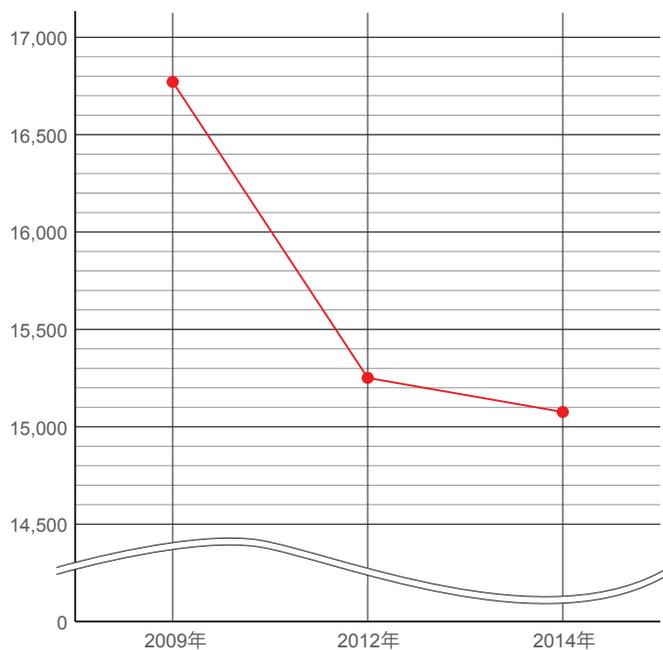


■金山町+只見町(不通区間)



会津17市町村の市町別の事業所2009年比推移

	2009年	2012年	2014年
会津若松市	7,400	6,792	6,753
会津美里町	929	834	834
会津坂下町	1,042	935	895
柳津町	217	191	191
三島町	128	102	95
金山町	183	175	169
只見町	322	289	284
喜多方市	2,852	2,627	2,533
下郷町	403	377	382
檜枝岐村	89	83	80
南会津町	1,257	1,147	1,131
北塩原村	307	220	255
西会津町	401	361	357
磐梯町	147	129	134
猪苗代町	898	803	801
湯川村	96	90	93
昭和村	100	96	89
17市町村全体	16,771	15,251	15,076



人口減少・高齢化の問題は、会津地域ひいては福島県全体の課題であり、今まさに地域が一丸となって有効な手立てを講じなければ地域衰退が加速する重要な転換期を迎えています。

出典

・人口構成、構成割合:地域経済分析システム(RESAS) | 総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」
 ・事業所2009年比推移:地域経済分析システム(RESAS) | 2014年(総務省「経済センサス-基礎調査」、総務省・経済産業省「平成24年経済センサス-活動調査」)
 ・人口推計:第7期介護保険事業(支援)計画における介護サービス見込み量推計データ(3月9日集計)

3 只見線の復旧

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す。全線開通により日本一のローカル線として、生活・観光・教育・産業面で、多くの方々に利活用される新たな只見線を創り上げていかななくてはなりません。

そのため県と会津地域が一丸となって様々な課題を克服し、国とJR東日本の協力を得ながら上下分離方式により鉄道で復旧することを決定しました。

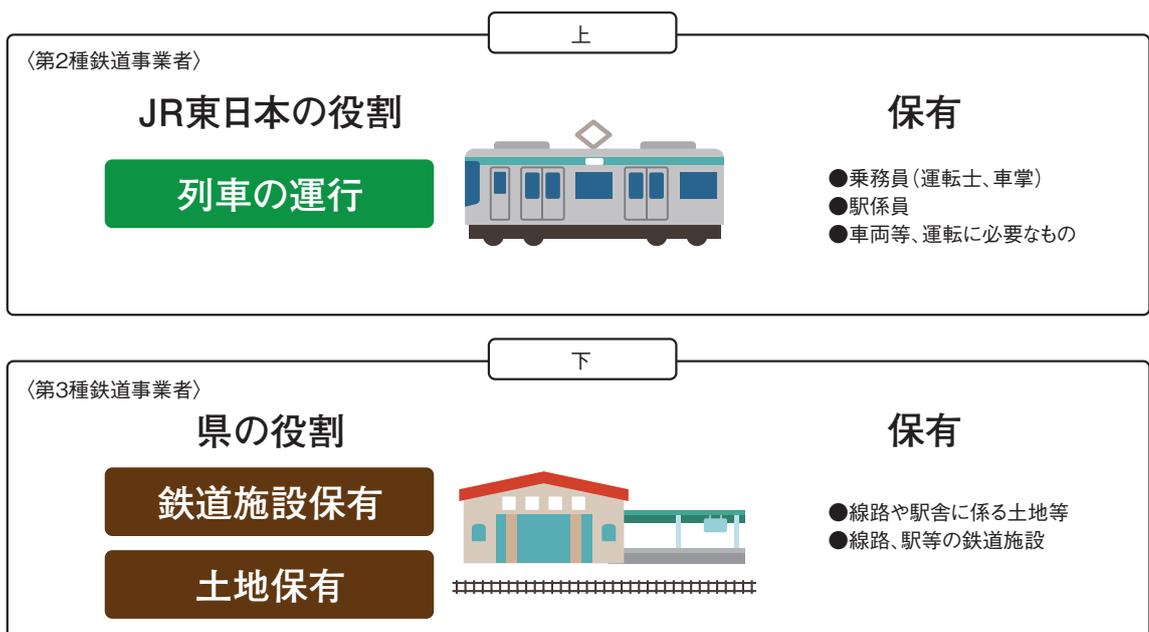


第五只見川橋りょう(金山町)※現在不通

上下分離方式

上下分離方式とは、会津川口・只見駅間について、不通区間の復旧後、県及び会津17市町村を代表して県が鉄道施設と敷地をJR東日本から譲り受けて保有し、その維持管理を行う方式です。

上を持つJR東日本は、列車の運行に係る乗務員、駅係員、車両等の運行に必要なものを保有管理し、下を持つ県は鉄道施設や土地を保有し、線路や駅舎等を管理します。



費用負担

只見線の復旧にあたり、約81億円の復旧費が発生し、地元負担が伴います。

また、上下分離方式では、県が鉄道施設等の維持管理を行うため、維持管理経費の負担が発生します。その経費は、2009年度ベースで約2.1億円かかると見込まれており、また、復旧後に大規模な災害が発生した場合には責任を持って、復旧し、その費用を負担する必要があります。



復旧スケジュール



将来にわたり負担が生じる上下分離方式を受け入れることは、大変重い決断です。

しかし、人口減少・高齢化が加速する会津地域にとって、

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という強い危機感から、

地域のシンボルである只見線を復旧し、

地域が一丸となって様々な課題を克服することを決定しました。

4 只見線復旧に向けた取組

これまで、県及び沿線の市町では、只見線の全線復旧に向けて、只見線の乗車を促すイベント、只見線を利用したツアー、広報活動、ランドオペレーターや海外ブロガーのモニターツアー等、様々な取組を行ってきました。

県・沿線市町のこれまでの取組(抜粋)	
福島県	<ul style="list-style-type: none"> ・只見線応援団を対象としたモニターツアー ・只見線おでかけガイドの作成 ・只見線PR動画の作成
会津若松市	<ul style="list-style-type: none"> ・小学生を対象とした只見線復旧支援ツアーの実施 ・共助会主催の市職員とその家族を対象とした支援ツアーの実施
会津美里町	<ul style="list-style-type: none"> ・職員共助会による助成事業 ・各種イベント時の只見線利用の広報
会津坂下町	<ul style="list-style-type: none"> ・特別列車等運行時のおもてなし ・駅長おすすめのお小さな旅 ・鉄道利用促進事業の活用
柳津町	<ul style="list-style-type: none"> ・誘客おもてなし事業 ・駅前さくらのライトアップ及び冬期のイルミネーション ・職員互助会による助成事業
三島町	<ul style="list-style-type: none"> ・第一只見川橋梁ビュースポットを活用したインバウンド事業 ・イベント時における二次交通事業 ・只見線利用促進事業
金山町	<ul style="list-style-type: none"> ・JR只見線復旧応援事業 ・只見線シンポジウムの開催 ・特別列車運行時のおもてなしイベントの開催(沿線市町村との協働)
只見町	<ul style="list-style-type: none"> ・只見線を利用した只見町の活性化計画の策定 ・「つながれつなぐれ只見線」応援事業 ・JR只見線を利用した只見ユネスコエコパークの共生・交流型観光推進事業
民間団体等	<ul style="list-style-type: none"> ・只見線を利用したツアー造成 ・只見駅お誕生日会 ・只見線を活用した親子の体験活動



5 新たな利活用

これまでの取組が実を結び、ようやく只見線の復旧が決定しましたが、
本当の意味での復興は、まさに今がスタートラインです。

只見線は全国的にも大変厳しい利用状況であり、特に会津川口・只見駅間は、利用者数の減少が続いたことで、一層厳しい状況になっています。

全国の利用の少ない路線(2010年度の低位10路線)

JR線	(人/日)	JR線以外	(人/日)
山田線(JR東日本)	377	由利高原鉄道 わたらせ渓谷鉄道	○ ○ 492
只見線(JR東日本)	370	東海交通事業	490
日高線(JR北海道)	329	三陸鉄道(北リアス線)	○ 480
名松線(JR東海)	291	津軽鉄道	455
予土線(JR四国)	248	錦川鉄道	○ 399
木次線(JR西日本)	240	長良川鉄道	○ 386
留萌線(JR北海道)	182	秋田内陸縦貫鉄道	○ 344
大糸線(JR西日本)	150	三陸鉄道(南リアス線)	○ 254
三江線(JR西日本)	66	紀州鉄道	242
岩泉線(JR東日本)	29 (※46)	阿佐海岸鉄道	○ 89

只見線不通区間(会津川口～只見)49

「○」は第三セクター

(参考)会津鉄道756人/日、野岩鉄道708人/日

※岩泉線の鉄道時代の最後の年(2009年度)の平均通過人員は46人/日

これまでの取組

只見線復旧に向けた
機運の醸成

これからの取組=新たなステージ

只見線の全線開通を見据え、
低迷している
利用者数を増やす。

+

只見線を活用した
会津地域の交流人口・
定住人口の拡大を図る。

↓

只見線を
起爆剤とした
地方創生

只見線の全線開通、そして、その先の新たなステージへ向かい、
これまで以上に地域が一丸となって、
只見線全線の利活用に取り組んでいくことが重要です。

1 目指すべき姿

只見線の全線復旧を起爆剤に地方創生を成し遂げ、日本一のローカル線として、生活・観光・教育・産業面で、多くの方々に利活用される新たな只見線を創り上げていくには、会津17市町村の住民・企業・行政が『目指すべき姿』を共有し、連携して取り組むことが重要です。

本計画では、『目指すべき姿』として、次のとおり定義します。

目指すべき姿

只見線が日本一の「地方創生路線」として生活路線、観光路線、教育路線、産業路線で利活用されるとともに、それらが循環し成長することで、何度でも乗りたい・訪れたいと思える路線・地域となる。



只見線の新たなステージに向けたチャレンジ

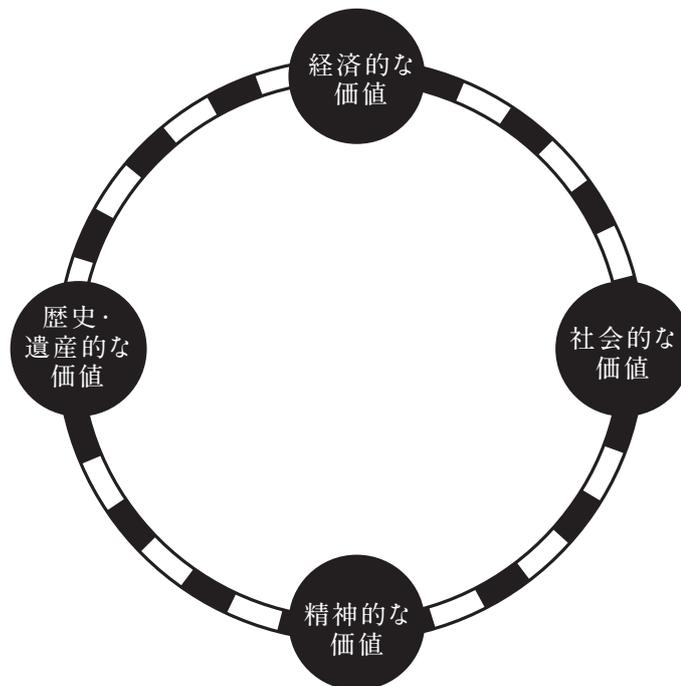
ローカル線の廃止が相次ぐ中で、全国的にも利用者数の少ない只見線の維持・再生に挑みます。

人口減少、高齢化が続く地域が、地方創生の実現に挑み、成功例として日本はもとより、世界へ発信します。



会津17市町村が一体となって、只見線を地方創生路線として、生活路線、観光路線、教育路線、産業路線で利活用することで、経済的、社会的、精神的、歴史・遺産的な価値を高め、只見線の持続的な存続や会津17市町村の地域活性化を図っていきます。

経済的な価値	只見線利用者数の増加、地元負担以上の経済効果
社会的な価値	過疎・人口減少など地域課題に対応する手段
精神的な価値	地域の象徴、地域を繋ぐ役割
歴史・遺産的な価値	電源開発の物質輸送のために敷設された歴史



2 コンセプト

目指すべき姿を実現するため、次をコンセプトとし、計画を推進します。



「ここにしかない、ヒト・モノ・コト・イロを活かし、地域の未来を切り拓く」

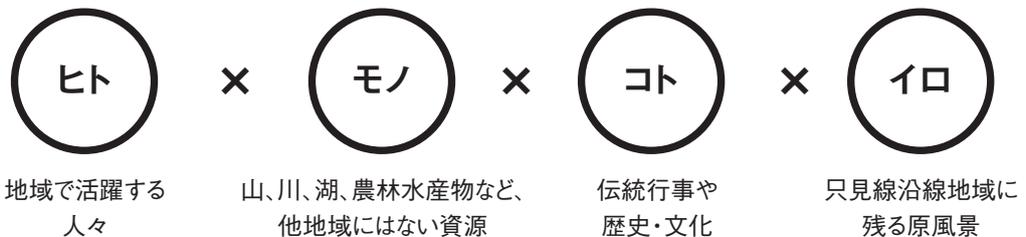
只見線135.2kmの挑戦

福島県会津若松駅から新潟県小出駅まで36駅、135.2km。
只見線全線復旧に向けた物語が動き出します。

沿線地域は、四季折々の美しい自然だけではなく、
受け継がれてきた歴史や文化があり、地域の繋がりや日々の豊かさなど、
訪れるたびに新しい気づきに出会える場所です。

この「ヒト」「モノ」「コト」「イロ」を最大限活かし、
会津17市町村の住民、企業、行政が手を取り合いながら、
未来を切り拓くための挑戦を行います。

(具体例)



3 3つの基本戦略

地域の最大の特色である「ヒト」「モノ」「コト」「イロ」は、まだ地域に埋もれたまま、十分活かされていません。

只見線の全線開通を見据え、あらためて「ヒト」「モノ」「コト」「イロ」を掘り起こし、磨き上げながら、只見線の利活用を推進していきます。具体的には、次の3つの戦略に重点を置き、会津17市町村が一体となって挑戦的なプロジェクトを積極的に実施します。



3 ① 魅力の創出と受入環境の整備



〈参考イメージ〉

(1) 地域資源を活かした魅力の創出

地域資源の再発見と魅力作りを行うことで、域外からの来訪者の満足度の向上や他地域との差別化を図ります。

- ① 地域資源の掘り起こしと磨き上げを行い、更なる活用を図る。
- ② 誰もが気兼ねなく利用できるよう、資源のコンテンツ化を図る。
- ③ 他地域との差別化を図り、オンリーワンを目指す。
- ④ 付加価値を高めるため、ストーリーを付与(可視化)する。

(2) 地域主体の受入体制整備

地元ガイドの養成や二次交通のインフラの整備を図るとともに、住民のマイレール意識の醸成を図ります。

- ① 二次交通や周遊交通ネットワークなど、交通インフラの整備を図る。
- ② 地元ガイドや現地の案内環境の整備を図る。
- ③ 住民のマイレール意識を醸成し、地域の機運を高める。

3 ② 一元的な情報発信と戦略的なプロモーション



〈参考イメージ〉

(1) 地域内外への一元的な情報発信

情報を集約、蓄積、発信するプラットフォームを構築し、地域内外へ迅速かつ効果的に情報を発信します。

- ①行政、企業、住民の情報の受け皿を作り、地域の魅力を全国へPRする。
- ②地域の連携を強化し、広域的かつ立体的なネットワークの構築を図る。
- ③地域がチャレンジする姿を発信、全国へ共感の輪を広げる。

(2) 戦略的なプロモーション

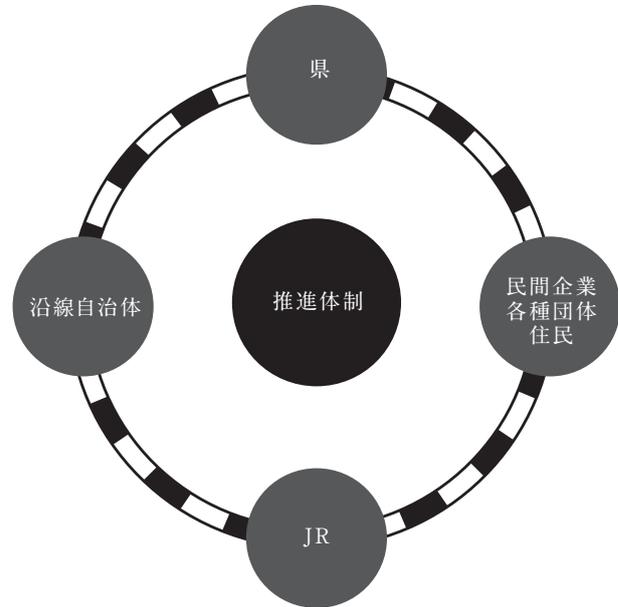
「ターゲットの設定」と「ターゲット別のアプローチ」など、マーケティングのフレームワークに基づき、的確なプロモーションを行います。

- ①地域別や年齢別、趣味・嗜好別など、目的に応じたターゲットを設定する。
- ②ターゲット別の効果的かつ的確なアプローチ手法を設定する。
- ③影響力が大きい人を起用し、新たなファン層を拡大する。
- ④「只見線全線開通」に対する注目を最大限活用する。

3 ③ 地域間連携と推進体制の構築

(1) 地域主体の推進体制の構築

只見線利活用プロジェクトチームを土台として、新たに只見線利活用プロジェクト推進チームを設立し、各主体の連携を図りながら会津17市町村が一体となってプロジェクトを推進します。また、新たに地域コーディネート機能を構築し、官民の取組の一元化を目指します。



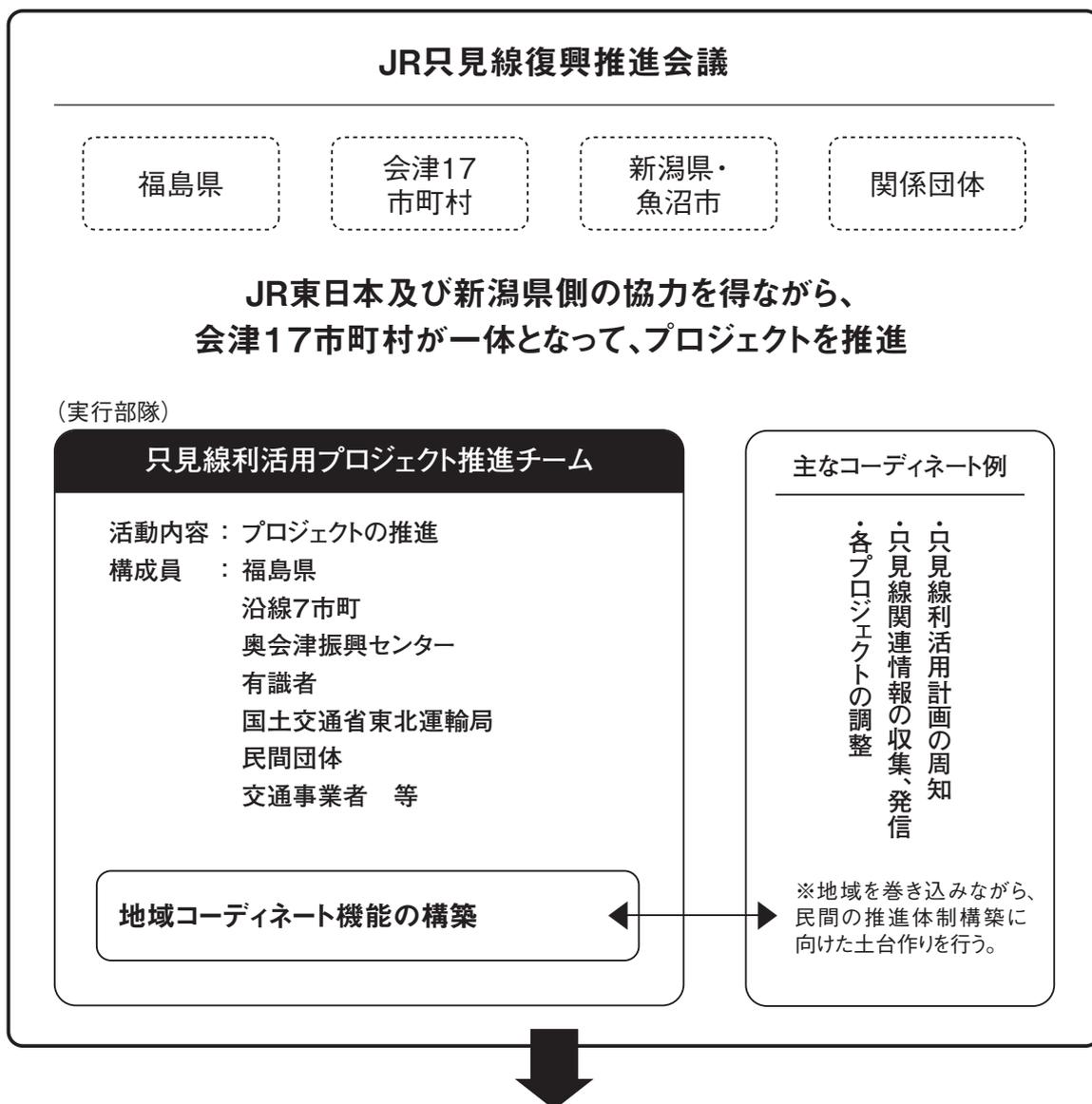
(2) 各主体の期待される役割

只見線利活用プロジェクト推進チームを中心に、住民・企業・行政などが共通認識を持ち、それぞれの立場からその役割を果たすことが必要となります。

主 体	期待される役割
県	広報(プロモーション)、土台作り
市町村 公的団体	各地域の魅力作り(掘り起こし、棚卸し)、受入体制の整備(二次交通、案内看板)、駅の美化活動・魅力向上
住民 住民団体 民間事業者	只見線の利活用(只見線に乗る、ツアー・イベントの実施、旅行商品・特産品開発、ガイド養成)、プロジェクトへの参画・協力・支援等
JR	列車の運行、地域の宣伝、地域への誘客、地域の取組への支援等

※公的団体(観光協会、商工会、各種組合等)
民間事業者(観光事業者、交通事業者、商工業者、農業者等)

当面の推進体制



只見線全線開通を見据えた新たな推進体制

**既存の地域活性化推進団体の活用も視野に入れ、
2018年度中に、県、市町村、民間団体、交通事業者など、
官民が一体となった新たな推進体制の構築を図る。**

1 魅力の創出と受入環境の整備 観光路線

実施場所
沿線地域

1 目指せ海の五能線、山の只見線プロジェクト



風っこ只見線紅葉号

背景	<ul style="list-style-type: none"> ・ 只見線沿線地域には、食・自然・風景・体験・歴史・文化など、独自性の高い資源が多くあるものの、十分に活かされてない。 ・ 埋もれている資源が多くあることから、各地域の資源を掘り起こし、磨き上げながら、各地域の魅力を改めて創出する必要がある。 ・ 資源の連携を強化し、「点」で存在する資源を「線」に、さらには「面」へと広げ、地域一丸となってPRしていくことが重要となる。
目的	<ul style="list-style-type: none"> ・ 五能線の取組を参考に、地域の資源やおもてなしをパッケージ化し、楽しみ方を分かりやすくしたサービスを造成することで、只見線利用者数の増加を図る。 ・ 将来的には海の五能線に並ぶ、山の只見線として、全国はもとより、世界に注目されるエリアとなることを目指す。
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域が主体となり、車内や停車駅で地酒やご当地の食の提供、振舞いや伝統芸能の披露など、会津地域ならではの、ものづくりや伝統文化の体験をセットにした企画列車を運行する。 ・ 地域の機運を高めながら、企画列車の需要を拡大することで、将来的にはJR五能線リゾートしらかみのように景勝地を巡り、列車内で地域の自然や文化に触れることができる、只見線ならではの企画列車の定期運行を目指す。

プロジェクトを成功させるために必要なこと	
県	企画列車の安定的な運行(利用者の確保、広報手段の確立、低コスト化) ガイドブックを通じた企画列車のパッケージ化、魅力発信
市町村 公的団体	全国に誇れる魅力の創出(例、五所川原の立佞武多) 駅を基点とした周遊ルートの確立
住民 民間事業者 住民団体	プロジェクトへの積極的な参画 企画列車を活用した旅行商品の造成

具体的アクション					
	2018	2019	2020	2021	2022
県	試験的運行(徐々に実践回数を増やす)				
	企画列車ガイドブックの作成				
市町村 公的団体	地域の魅力創出				
	リスト化	ガイド育成	キラーコンテンツ化	周遊ルートの整備	
	駅・列車内での企画		多角化		
			駅の魅力向上		
住民 民間事業者 住民団体	企画列車の協力				
	ガイド・広報協力	連動企画の実施	旅行商品の造成		
					企画列車運行
ターゲット	●インバウンド ●首都圏のシニア層 ※企画の内容に応じてターゲットを設定				
KPI (成果指標)	企画列車年間利用者数 現状値:新 → 目標値:3,600人(2022)				
KGI (最終目標)	企画列車の定期運行				

参考データ (市場調査)	<p>[只見線で観光列車が走る場合の乗車意向]</p> <p>只見線で観光列車が走る場合には是非乗ってみたい観光列車"展望窓から雄大な山々、河川の景色、四季を体感できる"観光列車(35.8%)が最も多い。特にシニア層で40.2%と多い。</p> <p>※調査方法 : インターネット調査 調査対象 : 福島県および首都圏に居住している20歳以上の男女 サンプル数 : 1,600S 調査期間 : 平成30年1月25日(木)~1月29日(月)</p>
-----------------	--

1 魅力の創出と受入環境の整備 観光路線

実施場所

2 奥会津景観整備プロジェクト

金山町・只見町・三島町・柳津町



第三只見川橋りょう(三島町)

背景	<ul style="list-style-type: none">・ 只見川と橋りょうが織り成す風景は、世界的にも注目が高まっている一方で、その大部分を杉や雑木が阻害している。・ 特に奥会津地域は、国道252号線に並行して、只見線や只見川等の美しい景観が続いており、ビュースポットを整備することで新たな観光拠点となる。・ 只見川に並行した廃道敷が未活用のまま残っているなど、地域には磨き上げが可能な資源が多く存在する。
目的	<ul style="list-style-type: none">・ 奥会津の原風景を守り、地域の更なる磨き上げを行うため、杉の伐採によるビュースポットの整備や、廃道を活かした自然散策路の整備を行い、奥会津の美しい景観を形成する。
概要	<ul style="list-style-type: none">・ 奥会津の風景を阻害している杉や雑木を伐採し、写真撮影スポットとなる視点場(ポケットパーク等)を整備することで、車窓や沿線の絶景ポイントを創出する。・ 落葉広葉樹の植樹や、耕作放棄地・森林の荒廃対策など、奥会津の里山形成も含めた、魅力ある風景を形成する。・ 廃道を活用した自然散策路を整備し、新たな観光拠点を創出する。

プロジェクトを成功させるために必要なこと	
県	県管理道路や河川敷内の景観支障木の伐採 ポケットパーク整備、散策路などの整備効果を高めるための情報発信
市町村 公的団体	伐採計画に基づく効果的な伐採 景観支障木の伐採、ビュースポット整備、林業関係団体との連携
民間事業者 住民団体 住民	伐採木材の利活用 景観支障木の伐採協力、草刈り等も含めた里山形成への参画

具体的アクション					
	2018	2019	2020	2021	2022
県		景観支障木の伐採 	案内看板の設置情報発信 		
市町村 公的団体	伐採・植樹箇所の調査 	景観支障木の伐採・植樹 	里山形成(本来の魅力ある風景) 	自然散策路整備 	
民間事業者 住民団体 住民		伐採・植樹の協力、木材の利活用 	里山形成(できることから) 		
ターゲット	●鉄道ファン(「撮り鉄」)をメインターゲットにしつつ、旅行者が気兼ねなく楽しめる環境整備を行う。				
KPI (成果指標)	杉の伐採箇所数 現状値:新 → 目標値:10箇所(2022)				
KGI (最終目標)	ビュースポット・ポケットパークの整備 自然散策路の整備				

参考データ (市場調査)	<p>[旅行時の写真撮影意向]</p> <p>旅行時の写真撮影「重視している」人(46.8%)は半数近く。特に20代で「重視している」人(60.8%)が多い。</p> <p>※調査方法：インターネット調査 調査対象：福島県および首都圏に居住している20歳以上の男女 サンプル数：1,600S 調査期間：平成30年1月25日(木)～1月29日(月)</p>
-----------------	---

1 魅力の創出と受入環境の整備 教育路線

3 只見線学習列車プロジェクト

実施場所
沿線地域



只見線学習列車の様子

背景	<ul style="list-style-type: none">・ 只見線沿線地域には、ダム・自然・暮らし・農業・食・体験など、数多くの教育資源が存在する。・ 未来を担う子どもたちに只見線と沿線地域の思い出を残してもらうことで、中長期的な利用促進に繋がる。・ 震災以降、教育旅行が低迷しつつある会津地域にとって、学習列車が呼び水になるとともに、既存の教育プログラムとの相乗効果が図られる。
目的	<ul style="list-style-type: none">・ 教育旅行等で訪れる小・中学生をメインターゲットに、会津・奥会津に人が流れる仕組みを作り、全国からの教育旅行（只見線利用者）を呼び込む。・ 学びの場としてのブランドを確立しながら、学習列車の需要を拡大することで、将来的には日本初の専用車両による運行を目指す。
概要	<ul style="list-style-type: none">・ 沿線地域の本物の景色・教育資源を活用しながら、駅や列車内で、環境教育や体験学習等を提供する。・ 既存の教育プログラムや小中学生を対象としたツアーとの連携を図り、活きた知識の習得と、郷土愛の心を育む。・ 様々な学びのメニューを造成し、地域資源を活かしたニューツーリズムと組み合わせることで、学習列車の需要を拡大する。

プロジェクトを成功させるために必要なこと	
県	学習列車の安定的な運行(広報手段の確立、低コスト化) 外部資金を活用した補助制度の創設(民間企業の巻き込み)
市町村 公的団体	地域資源を活かした教育プログラムの開発、姉妹都市など交流地域へのPR(誘致) 宿泊施設や見学施設などの受入環境整備(アレルギー対策等)
住民 民間事業者 住民団体	プロジェクトへの積極的な参画 農家民泊の推進

具体的アクション					
	2018	2019	2020	2021	2022
県	モデル校による実施(徐々に参加校を増やす) パンフレット作成	ガイドブック作成 民間企業巻き込み			
市町村 公的団体	教育プログラム開発 リスト化	講師養成 市・町内学校へ参加呼びかけ	メニュー化 姉妹都市等へのPR	キラーコンテンツ化	
住民 民間事業者 住民団体	学習列車の協力 講師広報協力	連動企画の実施	企業等の巻き込み		学習列車一部運行・営業

ターゲット	●小中学生の教育旅行
KPI (成果指標)	学習列車参加校 現状値:1校(2017) → 目標値:60校(2022)
KGI (最終目標)	学習列車の持続的な運行

参考データ (市場調査)	<p>[子どもに体験させたい教育旅行]</p> <p>子どもに体験させたい教育旅行は「自然に触れる体験」(54.5%)が最も多い。 また、「伝統文化に触れる体験」(45.0%)、「歴史に触れる体験」(44.1%)も特に多い。</p> <p>※調査方法 : インターネット調査 調査対象: 福島県および首都圏に居住している20歳以上の男女 サンプル数: 1,600S 調査期間: 平成30年1月25日(木)~1月29日(月)</p>
-----------------	---

1 魅力の創出と受入体制の整備 教育路線

実施場所
沿線地域

4 奥会津サテライトキャンパス整備プロジェクト



三島町「清匠庵」

背景	<ul style="list-style-type: none">・ 人口減少・高齢化が進行するなか、地域に活力をもたらすには、若者が地域に流入する仕組みを作ることが重要である。・ 特に奥会津地域は、空き家が多く存在し、空き家対策は喫緊の課題となっている。若者が多く訪れる場所を作り、住民と若者が交流する場の創出や、只見線の利用促進を図ることで、地域に活気生まれる。
目的	<ul style="list-style-type: none">・ 古民家を活用したサテライトキャンパスを開設し、公開講座や学生のセミナーハウス等で活用するなど、地域内外から多くの人財が集まる拠点施設を整備する。
概要	<ul style="list-style-type: none">・ 古民家を活用したサテライトキャンパスを開設し、公開講座や学生のセミナーハウス、簡易宿泊所など、地域の拠点となる場を創出する。・ 県立高校の特長化や教育機関、研究所等の誘致も視野に、学びの場としての奥会津ブランドの向上を図り、交流人口、定住人口の拡大を図る。・ 「首都圏大学生等による奥会津プロジェクト」などの大学生交流活動を発展させ、より多くの大学生等を奥会津地域に呼び込む。

プロジェクトを成功させるために必要なこと	
県	サテライトキャンパスの実現に向けた支援
市町村 公的団体	継続的に運営するための維持管理 学びの場としての機運醸成
住民 民間事業者 住民団体	サテライトキャンパスの実現に向けた調整 大学・企業の巻き込み・誘致

具体的アクション					
	2018	2019	2020	2021	2022
県	サテライトキャンパスの実現に向けた支援 				
市町村 公的団体	調査協力 	事業協力 	機運の醸成 		維持管理
住民 民間事業者 住民団体	ニーズの把握 	実現可能性調査 	詳細設計 	空き家等の改修 	
ターゲット	●県内外の学生				
KPI (成果指標)	大学生等交流活動参加者数 現状値:45人(2017) → 目標値:1,000人(2022)				
KGI (最終目標)	サテライトキャンパスの新設				

参考データ	<p>[UJターン意向]</p> <p>・都市圏に居住している地方出身の大学生男女のUJターン意向率は46.6%。</p> <p>※株式会社サーベイリサーチセンター自主調査「地方創生」[大学生・第二新卒・社会人におけるUJターンに対する意識調査]</p>
-------	---

1 魅力の創出と受入環境の整備 生活路線

実施場所
沿線地域

5 みんなの只見線プロジェクト ～只見線に乗って～



只見駅54歳の誕生日イベント(只見町)

背景	<ul style="list-style-type: none">・ 只見線利用者数の増加を図るには、住民の通勤・通学などの生活利用を促進することが最も効果的である。・ 只見線の全線開通を見据え、地域の機運を高め、地域一丸となって只見線の利活用に取り組む必要がある。・ 只見線沿線地域には、只見線を支援する様々な団体があり、それぞれの団体が活動しやすい環境を作ることで、継続的な利活用が図られる。
目的	<ul style="list-style-type: none">・ 地域の機運を高め、住民のマイレール意識を醸成することで、只見線の利用促進を図るとともに、来訪者に対するおもてなしの心を醸成する。 [全住民参加型の只見線利活用]
概要	<ul style="list-style-type: none">・ 住民による只見線の利用促進を図るため、運賃助成、只見線関連イベント、啓発事業などを行い、只見線の利用機会を創出する。・ 行政と地域が連携しながら、できるだけ多くの企業・団体・住民を巻き込み、マイレール意識を醸成するとともに、おもてなしエリアとしての認知度を高めていく。・ マイレールポイント制度の導入も視野に、只見線の付加価値を高め、利用を促進する。・ 多くの県民が只見線に親しむ機会をつくるため、「只見線の日」制定や、1年に1回只見線に乗るといった県民運動の実現を目指す。

プロジェクトを成功させるために必要なこと	
県	只見線応援団の活動を強化
市町村 公的団体	只見線利活用に関する企業・団体・住民の巻き込み 住民による只見線の利用促進
民間事業者 住民団体 住民	定期的な只見線利用 只見線利活用に関する各種活動

具体的アクション					
	2018	2019	2020	2021	2022
県	地域コーディネート機能の構築				
	只見線応援団の有志者によるプロジェクトの実施				
市町村 公的団体	運賃助成、イベント、啓発事業				
	駅周辺の魅力創出				
民間事業者 住民団体 住民	只見線利活用に関する各種活動				
	只見線の乗車				
ターゲット	福島県民				
KPI (成果指標)	住民、団体、企業等による只見線利活用企画数 現状値:新※ → 目標値:100本(2022) ※現在でも多くの団体・住民等が只見線の利活用のための企画を実施しており、今後、利活用企画数の把握を行いながら、連携を図っていく				
KGI (最終目標)	全住民参加型の利活用促進・受入体制整備、ダイヤ見直し				

参考データ (事業者調査)	<p>[従業員の只見線利用状況]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「利用している従業員はいない」(79.4%)が最も多く、次いで「1割未満」(10.3%)が多い。 [重点プロジェクトへの参加意向]・「参加したい」(30.9%)、「どちらともいえない」(49.5%) <p>※調査方法：郵送調査等 調査対象：只見線沿線市町に登記のある事業者 サンプル数：約300票配付(うち127票回収) 調査期間：平成30年2月23日(金)～平成30年3月9日(金)</p>
------------------	---

1 魅力の創出と受入環境の整備 **産業路線**

実施場所
沿線地域

6 只見線産業育成プロジェクト



米焼酎ねっか只見線特別ラベル

背景	<ul style="list-style-type: none"> 観光、教育を切り口に交流人口の増加を図っていくことと併行して、地域ならではの新しい産業の創出・育成を図ることにより、相乗効果が生まれ、正の循環が発生する。
目的	<ul style="list-style-type: none"> 只見線を活用した地域ならではの産業を育成し、各プロジェクトと連動しながら相乗効果をもたらすことで、住民が活躍できる場を創出するとともに、沿線地域への移住・定住人口の拡大を目指す。
概要	<ul style="list-style-type: none"> 各プロジェクトの成果を最大限地域経済に波及させるため、只見線関連の産業を育成することで、ガイドや講師など住民がこれまで以上に活躍できる場を創出する。 沿線地域の伝統、自然、食、文化などを活かし、只見線関連商品やサービスの開発・復活を行う。 クラウドファンディングも活用しながら、全国へ共感の輪を広げるとともに、集めた資金を各種プロジェクトに役立てる。

プロジェクトを成功させるために必要なこと	
県	各プロジェクトにおける連携
市町村 公的団体	住民が活躍できる場の創出 地域資源の掘り起こし
住民 民間事業者 住民団体	只見線関連商品・サービス開発

具体的アクション					
	2018	2019	2020	2021	2022
県					
市町村 公的団体					
住民 民間事業者 住民団体					
ターゲット	●地域住民:高齢者(伝統、歴史、技能の継承)				
KPI (成果指標)	只見線関連商品開発数 現状値:新 → 目標値:30品(2022)				
KGI (最終目標)	地域経済の活性化・住民が活躍できる場の創出				

参考データ (市場調査)	<p>[お土産等物産購入費]「2000～4000円未満」(26.4%)が最も多い。 [旅行先検討時に重視する項目(地域の名産品、酒、伝統工芸品)] 「地域の名産品」(15.2%)、「酒」(6.2%)、「伝統工芸品」(2.4%)である。</p> <p>※調査方法 : インターネット調査 調査対象: 福島県および首都圏に居住している20歳以上の男女 サンプル数: 1,600S 調査期間: 平成30年1月25日(木)～1月29日(月)</p>
-----------------	--

1 魅力の創出と受入環境の整備 ■■■

実施場所
沿線地域

7 只見線二次交通整備プロジェクト



只見駅前出発のバス

<p>背景</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 只見線利用者数の増加及び沿線地域の交流人口の拡大を図るには、駅と接続した二次交通の拡充が必要であり、只見線と沿線の観光資源とを繋ぐ交通手段を確保することで、地域の周遊が可能になる。 ・ 地域に訪れる人の多くが自動車利用者であるため、自動車利用者でも只見線に乗れる仕組みを作ることで、只見線の利用促進が図られる。
<p>目的</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 二次交通整備や駐車場対策により、只見線の利便性を向上させ、生活利用、観光利用の両面での利用促進を図る。 ・ 沿線の観光資源を磨き上げ、只見線と繋ぎ合せることで、駅を基軸とした周遊ルートを確立する。
<p>概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ デマンドバスやタクシー、周遊バスなど、駅と接続した二次交通事業を拡充し、地域住民や観光客、交通弱者などが利用できる公共交通網を構築する。 ・ 只見線及び沿線の観光資源の魅力を高め、それらをバス・タクシー等の二次交通で結びつけることで、相乗効果を生み出すとともに、 ・ 旅行者や住民が気兼ねなく地域を周遊できる仕組みを作る。

プロジェクトを成功させるために必要なこと	
県	広域的な路線の運行支援 二次交通整備に向けた支援
市町村 公的団体	公共交通網の整備 地域の魅力創出(駅を基軸とした周遊ルートの確立)
住民 民間事業者 住民団体	観光事業者:観光施設の受入環境整備 交通事業者:継続的な運行(将来的な自走)

具体的アクション					
	2018	2019	2020	2021	2022
県	二次交通整備に向けた支援				
	広域路線の運行支援(実証実験)				
市町村 公的団体	二次交通事業の実施				
	周遊化促進				
住民 民間事業者 住民団体	受入環境整備				
ターゲット	●地域住民、旅行者(只見線利用者)				
KPI (成果指標)	只見線駅と接続する新規路線数 現状値:新 → 目標値:6路線(2022)				
KGI (最終目標)	只見線を核とした公共交通網の構築				

参考データ (市場調査)	<p>[公共交通機関を利用した移動時間の範囲]</p> <p>日帰り旅行では「1時間以上2時間未満」(28.5%)が最も多く、宿泊旅行では「4時間以上」(38.4%)が最も多い。</p> <p>※調査方法 : インターネット調査 調査対象: 福島県および首都圏に居住している20歳以上の男女 サンプル数: 1,600S 調査期間: 平成30年1月25日(木)~1月29日(月)</p>
-----------------	--

2 一元的な情報発信と戦略的なプロモーション

実施場所

沿線地域

8 只見線魅力発信プロジェクト



絶景列車、只見線!奥会津魅力満載キャンペーン記者会見

<p>背景</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 只見線の復旧に向けた注目が高まっているものの、只見線の全国的な認知度は2割にも満たない状況であり、情報発信には課題がある。 ・ 東北のインバウンド増加に向けて、只見線の絶景が注目されている一方、訪日外国人に対して発信する手段が確立されていない。
<p>目的</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 只見線のプロモーションを強化し、地域の魅力を全国へPRするとともに、地域がチャレンジする姿を発信し、共感の輪を広げる。
<p>概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 情報発信の体制を強化しながら、ウェブページ、SNS、テレビなど様々な媒体によるプロモーションを行い、只見線の認知度を向上させるとともに、只見線の利用者増加に繋げる。 ・ 情報を集約、蓄積、発信する受け皿を作り、効果的に魅力を届ける。 ・ 各プロジェクトで地域がチャレンジする姿を記録し、発信することで、全国へ共感の輪を広げる。

プロジェクトを成功させるために必要なこと	
県	住民自らが魅力を発信できる環境・仕組み作り
市町村 公的団体	広報協力
住民 民間事業者 住民団体	観光素材の提供、広報協力(積極的な発信) フィルムコミッション整備

具体的アクション					
	2018	2019	2020	2021	2022
県	<ul style="list-style-type: none"> ・情報を集約、蓄積、発信するウェブページ・SNSの開設 ・地域の様々なシーンを動画で記録し、プロモーションビデオを作成 ・住民自らが魅力を発信できる環境・仕組み作り 				
	<ul style="list-style-type: none"> ・様々な機会を捉えたプロモーション活動 				
市町村 公的団体	広報協力・魅力発信				
住民 民間事業者 住民団体	観光素材の提供、広報協力				
		只見線フィルムコミッション整備			
ターゲット	●企画ごとにターゲット設定				
KPI (成果指標)	首都圏の只見線認知度 現状値:23.9%(2017) → 目標値:40%(2022) 外国人宿泊旅行者数(奥会津地域)* 現状値:1,271人(2017) → 目標値:4,800人 ※外国人宿泊旅行者数のほか、今後は外国人観光客数も指標とするため、会津宮下駅や会津川口駅等で実施している国別来訪者数の調査等も参考に、外国人観光客数の把握方法について検討する。				
KGI (最終目標)	全国から注目を集め、只見線に乗ってもらおう。				

参考データ (市場調査)	[只見線の認知度]・只見線の県内の認知度は61.3%、首都圏の認知度は23.9%である。 [只見線乗車意向]、[只見線乗車意向(説明後)]の比較 ・只見線の乗車意向は只見線の概要説明後に15ポイント高くなった。 ※調査方法：インターネット調査 調査対象：福島県および首都圏に居住している20歳以上の男女 サンプル数：1,600S 調査期間：平成30年1月25日(木)～1月29日(月)
-----------------	--

3 地域間連携と推進体制の構築 ■■■■

9 只見線利活用プラットフォーム構築プロジェクト

実施場所
沿線地域



只見線応援団

背景	<ul style="list-style-type: none"> ・ 各地域がそれぞれ積極的に只見線の利活用に取り組んでいるものの、個別の取組では限界がある。 ・ 地域の旗振り役が存在せず、取組のコンセプトが一貫していないものが多い。 ・ 全国で6万人を超える只見線応援団の協力を得ながら、地域内外の機運を高めることで、更なる利活用が図られる。
目的	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域のプラットフォームである住民主体の推進体制を構築し、行政の推進体制と協働することで、官民の活動を一元化する。
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 只見線の復旧及び利活用に対する意識が地域や個別属性ごとに異なっている状況を踏まえ、只見線沿線という帰属意識の醸成を図り、継続性のある組織を作るため、地域コーディネート機能を構築し地域を一つにする。 ・ 地域の旗振り役を明確にしたうえで、只見線応援団の活動を活発化させるとともに、各団体が活動しやすい環境を整備する。 ・ 地域を積極的に巻き込み、機運の醸成を図るとともに、地域一丸となって只見線の利活用に取り組む。

プロジェクトを成功させるために必要なこと	
県	只見線応援団活動の活発化 地域コーディネート機能の構築による機運の醸成
市町村 公的団体	住民団体の活動支援
住民 民間事業者 住民団体	只見線の積極的な利活用 各プロジェクトへの参画

具体的アクション					
	2018	2019	2020	2021	2022
県	<ul style="list-style-type: none"> ・地域コーディネート機能の構築 ・只見線利活用計画の周知 ・地域及び只見線応援団に対する情報発信の強化 				
市町村 公的団体	<ul style="list-style-type: none"> 地域コーディネート活動の支援 民間団体の活動支援 住民への参画呼びかけ 				
住民 民間事業者 住民団体	<ul style="list-style-type: none"> 只見線の利活用(只見線応援団の活用) 住民主体の推進体制構築 				
ターゲット	●地域住民				
KPI (成果指標)	只見線応援団企画参加者数※ 現状値:新 → 目標値:1,000人(2022) ※只見線応援団主催の企画等により、全国の只見線応援団員に参加いただく。				
KGI (最終目標)	住民主体の推進体制構築				

参考データ (事業者調査)	<p>[地域を魅力的にする活動等] ・「行っている」(39.2%)、「行っていない」(48.5%)</p> <p>[只見線の方向性や9つのプロジェクト] ・「賛成」と「やや賛成」の合計は、約62.6%である。</p> <p>※調査方法：郵送調査等 調査対象：只見線沿線市町に登記のある事業者 サンプル数：約300票配付(うち127票回収) 調査期間：平成30年2月23日(金)～平成30年3月9日(金)</p>
------------------	---

4 重点プロジェクトの全体像と数値目標



魅力の創出と受入環境の整備

観光路線

目指せ海の五能線、山の只見線プロジェクト

企画列車年間利用者数 現状値:新 → 目標値:3,600人(2022)



奥会津景観整備プロジェクト

杉の伐採箇所数 現状値:新 → 目標値:10箇所(2022)



教育路線

只見線学習列車プロジェクト

学習列車参加校 現状値:1校(2017) → 目標値:60校(2022)



奥会津サテライトキャンパス整備プロジェクト

大学生等交流活動参加者数

現状値:45人(2017) → 目標値:1,000人(2022)



一元的な情報発信と 戦略的なプロモーション



只見線魅力発信プロジェクト

首都圏の只見線認知度 現状値:23.9%(2017) → 目標値:40%(2022)

外国人宿泊旅行者数(奥会津地域) 現状値:1,271人(2017) → 目標値:4,800人(2022)



数値目標	只見線利用者数 (平均通過人員)	会津川口駅～只見駅	現状 37/日(2016)	2022年度 100/日
		会津若松駅～小出駅	現状 304/日(2016)	2022年度 350/日
	※平均通過人員…1日1kmあたりの利用者数 ※豪雨災害以前の会津川口駅～只見駅間の利用者数は49/日(2010)			

生活路線

みんなの只見線プロジェクト
 住民、団体、企業等による只見線活用企画数
 現状値:新 → 目標値:100本(2022)



産業路線

只見線産業育成プロジェクト
 只見線関連商品開発数 現状値:新 → 目標値:30品(2022)



只見線二次交通整備プロジェクト
 只見線駅と接続する新規路線数 現状値:新 → 目標値:6路線(2022)



地域間連携と推進体制の構築



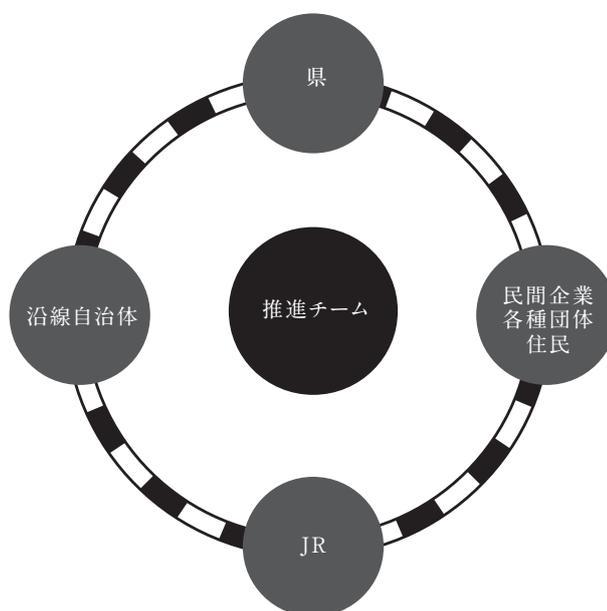
只見線利活用プラットフォーム構築プロジェクト
 只見線応援企画参加者数 現状値:新 → 目標値:1,000人(2022)



1 推進体制及び財源

各プロジェクトは当面、県、市町村、民間団体等のそれぞれの事業として実施するものの、JR只見線復興推進会議により、新潟県側の協力も得ながら関係者間の連携を強化するとともに、第2章で設定した只見線利活用プロジェクト推進チームを実行部隊として、総合的かつ効果的にプロジェクトを推進します。

また、ふるさと納税やクラウドファンディングなど、只見線の復旧に心を寄せる全国の支援者や各プロジェクトに共感する方々の協力もいただきながら、事業を実施していきます。



2 位置づけ

本計画は、只見線利活用プロジェクト推進チームの協議による独自施策を推進するとともに、行政、企業及び住民等の連携を図るための行動指針とします。

そのため、計画策定後においても、只見線利活用プロジェクト推進チームによりプロジェクトの進行管理を行い、新潟県側の協力も得ながら継続的な改善を図ります。

3 計画の推進期間

平成30年度を初年度とし、平成34年度までの5年間を計画期間とします。

只見線の全線開通を絶好の機会として捉え、積極的にプロジェクトを推進するとともに、継続的な利活用を図るため、事業の自走化を目指します。

4 アクションプログラムの策定

只見線利活用計画で位置付けた各プロジェクトについて、より実効性を高めるため、具体的な事業案を盛り込んだアクションプログラムを策定し、毎年度見直しを行いながら、各プロジェクトを推進します。

5 目標達成状況の評価基準

只見線利活用プロジェクト推進チームが定期的に連絡会議を実施し、事業の進捗確認や目標数値の達成状況など、プロジェクトの進行管理を行います。

評価内容例
KPI達成状況
KPIのKGIへの寄与度について考察
KPIの再設定
その他定性的な成果 ・事業効果の発現状況 ・未達成の要因 ・外部要因の影響 ・問題点の把握 ・目標達成

6 戦略の再検討

継続的にPDCAサイクルによる効果検証を行い、時勢や世論の状況、事業の進捗に応じてプロジェクトの再検討を行います。

再検討項目例
個別事業の拡大縮小、継続、中止、延期
各段階で実施する内容と時期
個別事業の実施状況を踏まえた戦略の方向性

只見線利活用計画

編集・発行

只見線利活用プロジェクトチーム

福島県、会津若松市、会津美里町、会津坂下町

柳津町、三島町、金山町、只見町、只見川電源流域振興協議会

只見町観光まちづくり協会

酒井 治子

会津大学短期大学部 産業情報学科

高橋 延昌

特定非営利活動法人素材広場

横田 純子

ふくしま自治研修センター

吉岡 正彦

国土交通省東北運輸局(オブザーバー)

事務局 福島県生活環境部生活交通課

〒960-8670 福島県福島市杉妻町2番16号

TEL 024(521)7158

【平成29年度電源立地地域対策交付金事業】