

第4回只見線利活用プロジェクトチーム会議

次 第

日 時：平成29年12月19日（火）10時30分

場 所：会津若松市コミュニティ施設 ピカリンホール

1 開 会

2 議 事

- (1) 第8回只見線復興推進会議検討会の開催について
- (2) 只見線利活用計画の素案について

3 閉 会

第4回只見線利活用プロジェクトチーム会議 出席者名簿

(構 成 員)

所 属	役 職	氏 名	備 考
会津若松市	地域づくり課長	斎藤 哲雄	
会津美里町	まちづくり政策課長	歌川 敏	
会津坂下町	政策財務課長	荒井 敏之	
柳 津 町	地域振興課長	菊地 淳一	
三 島 町	地域政策課長	鈴木 庄蔵	
金 山 町	復興観光課長	小野田 博芳	
只 見 町	総合政策課長	星 一	
只見川電源流域振興協議会	事務局長	馬場 一義	
只見町観光まちづくり協会	事務局長	酒井 治子	
公立大学法人会津大学短期大学部 産業情報学科	准教授	高橋 延昌	
特定非営利活動法人素材広場	理事長	横田 純子	
公益財団法人ふくしま自治研修センター	総括支援アドバイザー兼教授	吉岡 正彦	
福 島 県 生 活 環 境 部	政策監	金子 隆司	

(オブザーバー)

所 属	役 職	氏 名	備 考
国土交通省東北運輸局 交通政策部	交通企画課長	菊地 香織	
鉄道部	計画課計画係長	羽鳥 孝弘	

(県関係・事務局)

所 属	役 職	氏 名	備 考
福 島 県 生 活 環 境 部	生活交通課長	関根 昌典	
	生活交通課主幹	菅野 稔浩	
	生活交通課主任主査	太田 順也	
	生活交通課主事	安部 英亮	
福 島 県 会 津 地 方 振 興 局	企画商工部	副部長兼地域づくり・商工労政課長	水野 賢一
	県民環境部	副部長兼県民生活課長	穴澤 竜太
	県民環境部	県民環境課主事	古賀 薫
福 島 県 南 会 津 地 方 振 興 局	企画商工部	副部長兼地域づくり・商工労政課長	伊藤 裕幸
	県民環境部	県民環境課主事	富田 悠介

第8回只見線復興推進会議検討会（案）

日 時：平成29年12月27日（水）

11時00分～12時00分

場 所：ホテル辰巳屋 8階「瑠璃の間」

次 第

1 開 会

2 あいさつ

3 議 題

（1）只見線利活用計画の素案について

（会議の進め方） ※フルオープン

【座長：福島県副知事 鈴木正晃】

○只見線利活用プロジェクトチームの座長である福島県生活環境部政策監

金子隆司から只見線利活用計画の素案を説明

○沿線市町、JR東日本、国土交通省の順に、出席者一人ずつ発言

（各3分程度）

○全体で意見交換をした後、只見線利活用計画の素案を了承

（2）その他

4 閉 会



只見線 利活用計画

[素案]

2017.12

目次

第1章 計画策定の背景	2
1 只見線の概況	2
2 只見線沿線地域の現状	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	8
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
[全路線] 6 只見線二次交通プロジェクト	28
[産業路線] 7 只見線産業育成プロジェクト	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	36
第4章 計画の進め方	38
1 推進体制	38
2 位置づけ	38
3 計画の推進期間	38
4 目標達成状況の評価基準	39
5 戦略の再検討	39



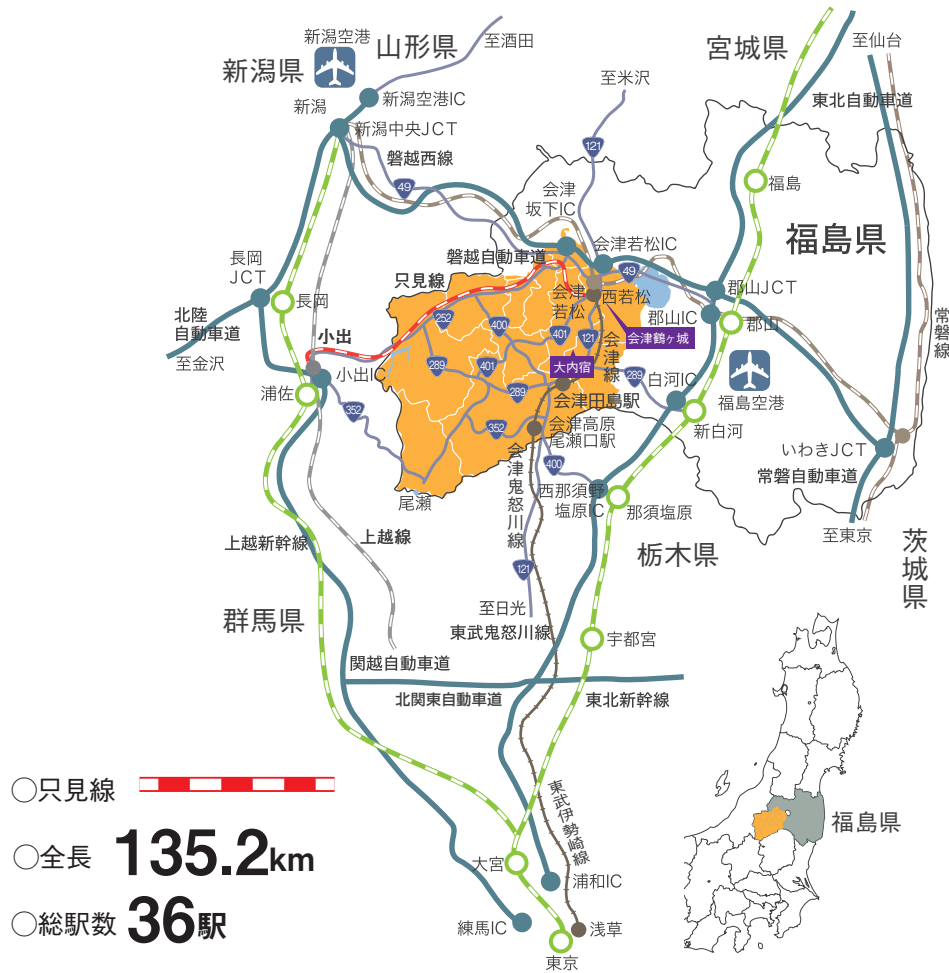
ここにしかない、
ヒト・モノ・コト・イロを活かし、
地域の未来を切り拓く

—— 只見線135.2kmの挑戦 ——

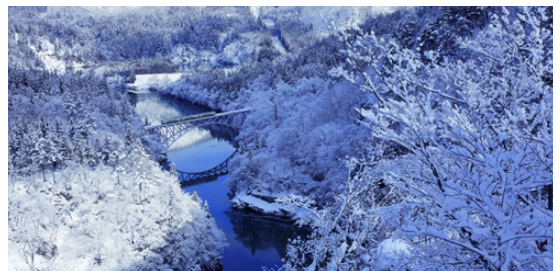
1 只見線の概況

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見ら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を被りました。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。

中でも会津川口・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。

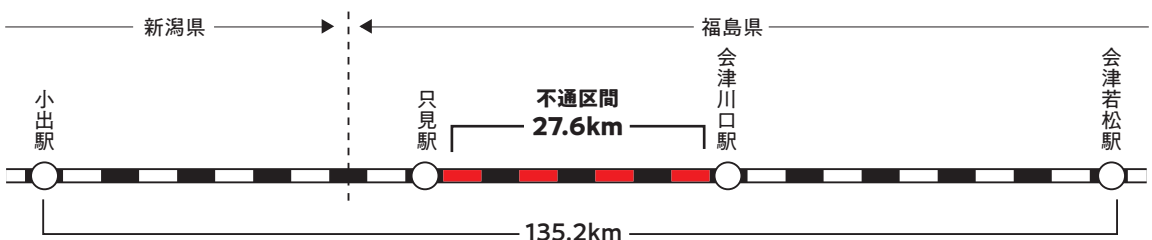


流失した第七只見川橋りょう(金山町)



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。



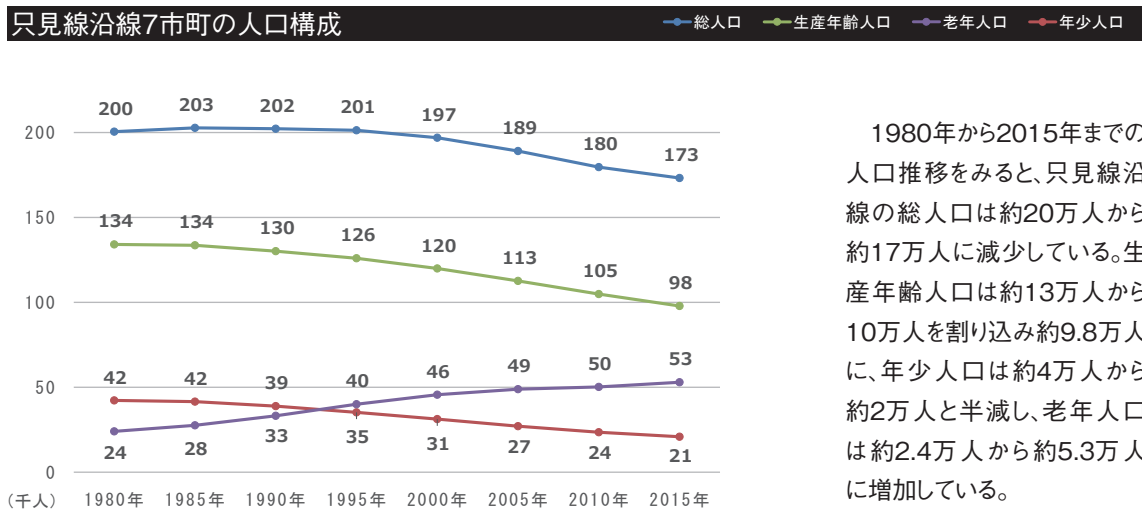
2 只見線沿線地域の現状

平成23年7月の豪雨災害により、只見線沿線地域は家屋や道路、そして只見線も甚大な被害を受けました。本地域は、被災以前から、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。

■沿線の人口の推移（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）

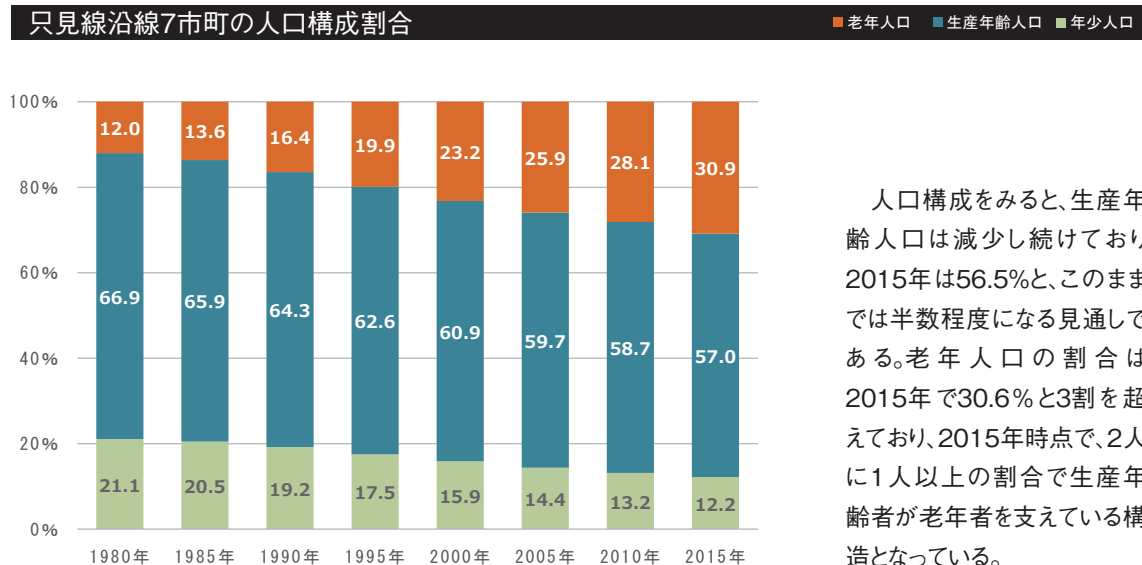
○総人口 **173,141**人（2015年時点）

只見線沿線7市町の人口構成



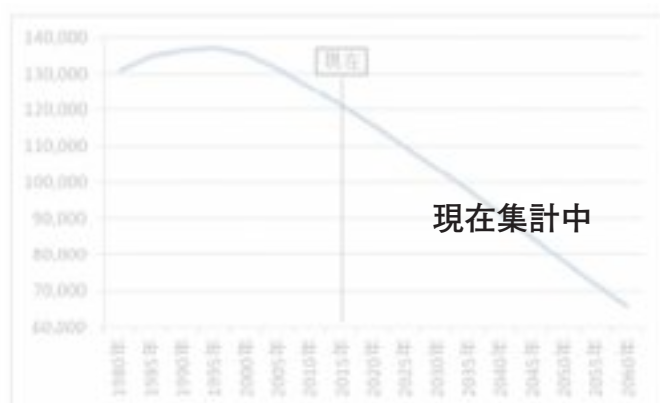
1980年から2015年までの人口推移をみると、只見線沿線の総人口は約20万人から約17万人に減少している。生産年齢人口は約13万人から10万人を割り込み約9.8万人に、年少人口は約4万人から約2万人と半減し、老年人口は約2.4万人から約5.3万人に増加している。

只見線沿線7市町の人口構成割合



人口構成をみると、生産年齢人口は減少し続けており、2015年は56.5%と、このままでは半数程度になる見通しである。老年人口の割合は2015年で30.6%と3割を超えており、2015年時点で、2人に1人以上の割合で生産年齢者が老年者を支えている構造となっている。

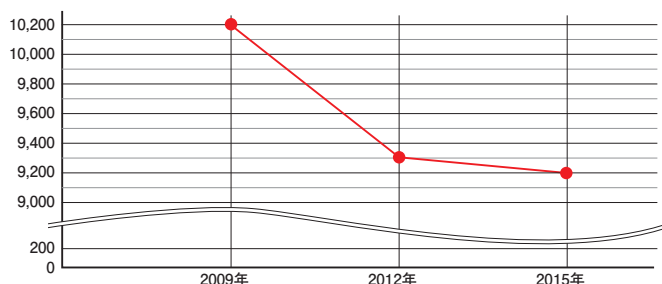
人口推計



平成7年の13万7千人をピークに減少傾向が続いており、平成27年1月現在の人口は12万3千人程度で、近年は毎年ペースでの人口減少が続いている。その内訳をみると、自然動態で600人程度の減少、社会動態で400人程度の減少となっている。

只見線沿線の市町別の事業所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
合計	10,221	9,318	9,221



只見線沿線の事業所数をみると、沿線全体では2009年が10,221事業所であったのに対し、2014年では9,221事業所と、5年で1,000事業所が減っている。

2009年の事業所数を100%とした場合の比率では、只見線沿線の全体で90%、最も減少率が大きかったのは三島町で74%となっている。

沿線地域は、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
地域衰退が加速する重要な転換期を迎えています。

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り、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。

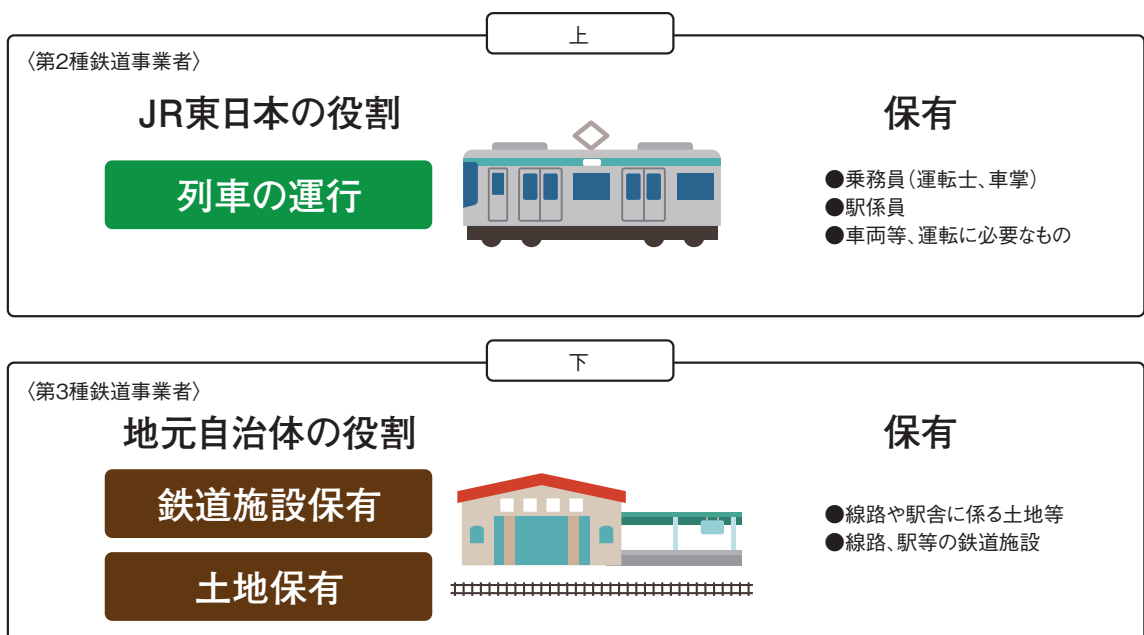


第五只見川橋りょう(金山町)※現在不通

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、地元自治体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、列車の運行にかかる乗務員、駅係員、車両等の運行に必要なものを保有管理し、下を持つ地元自治体は鉄道施設や土地を保有し、線路や駅舎等を管理します。



負担費用

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、地元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は、地元自治体が責任を持って、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、県及び各市町では、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・沿線自治体のこれまでの取組(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となっており、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
沿線地域の交流人口・
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って、
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

地域衰退の転換期を迎えた沿線地域において、只見線の全線復旧を起爆剤に地方創生を成し遂げるとともに、日本一のローカル線として、生活・観光・教育・産業面で、多くの方々に活用される新たな只見線を作り上げていくには、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、次を『目指すべき姿』として定義します。

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。



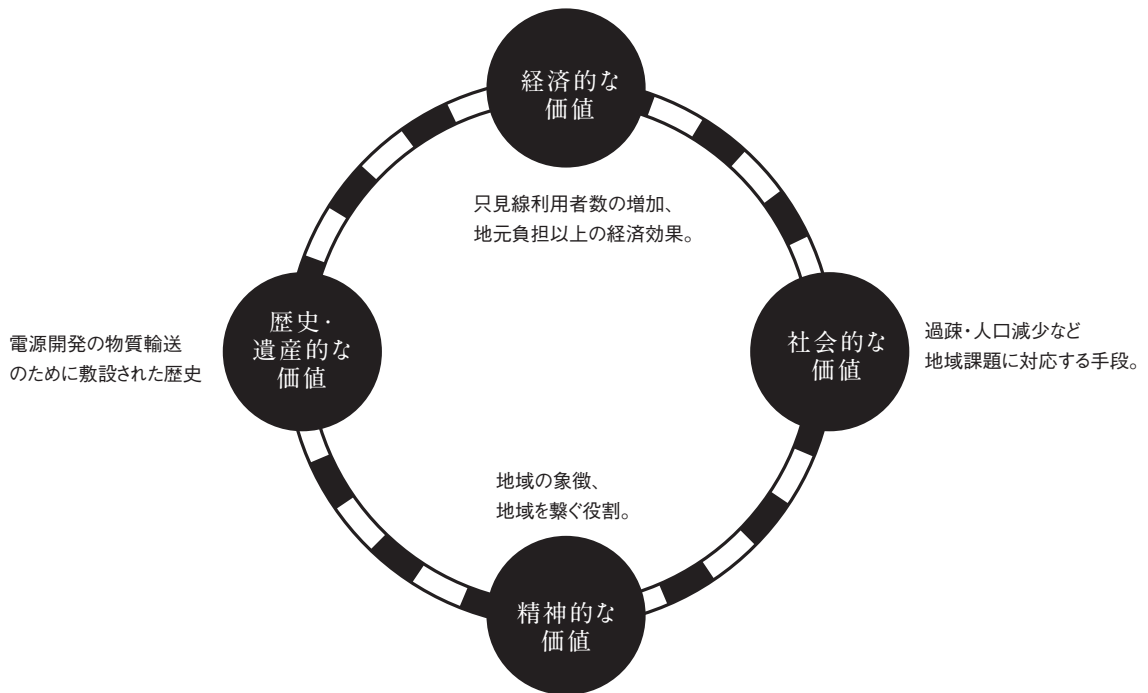
只見線の新たなステージに向けたチャレンジ

ローカル線の廃止が相次ぐなかで、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。



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、産業路線として活用することで、経済的、社会的、精神的、歴史・遺産的な価値を高め、只見線の相互的・持続的な存続を図ります。



具体的な数値目標				
		現状値	平成33年	平成34年
只見線 利用者数 <small>(平均通過人員※)</small>	会津若松駅～小出駅	370/日(2010年)		
	会津川口駅～只見駅	49/日(2010年)		
観光客 入込数	沿線7市町合計	6,509,966/年(2016年)	今後設定	
	柳津・三島・金山・只見	1,619,630/年(2016年)		
只見線認知度		19%(2015年)		

※平均通過人員…1日1kmあたりの利用者数

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」

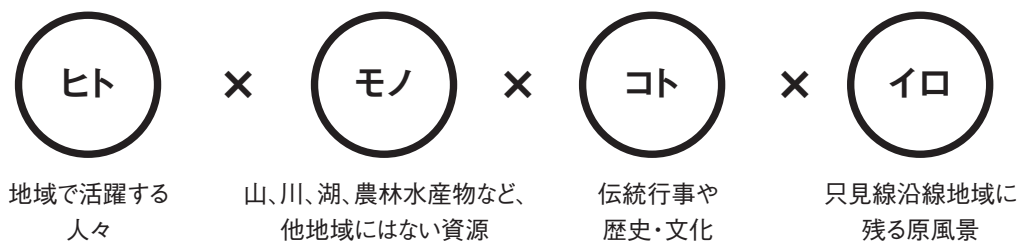
只見線135.2kmの挑戦

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、
訪れる度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、
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、地域が一丸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事で、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、さらなる活用を図る。
- 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

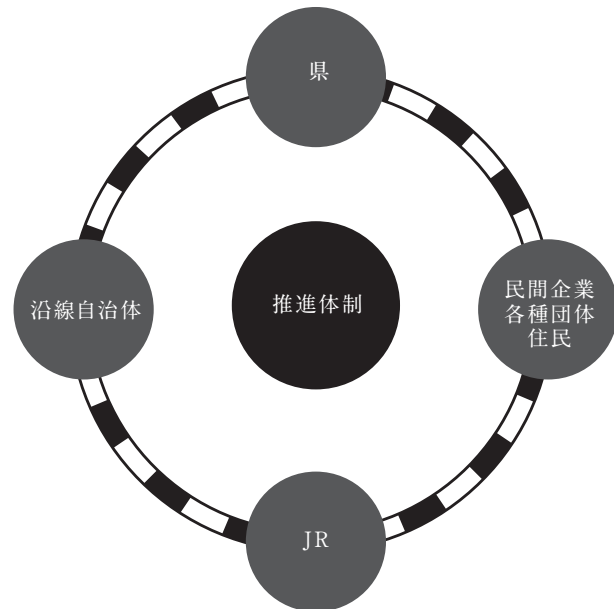
「ターゲットの設定」と「ターゲット別のアプローチ」など、マーケティングのフレームワークに基づき、的確なプロモーションを行います。

- 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、只見線利活用プロジェクト推進チームを新たに設立し、各主体の連携を図りながらプロジェクトを推進します。また、地域のプラットフォームである民間の推進組織の設立を支援し、官民の取組の一元化を目指します。

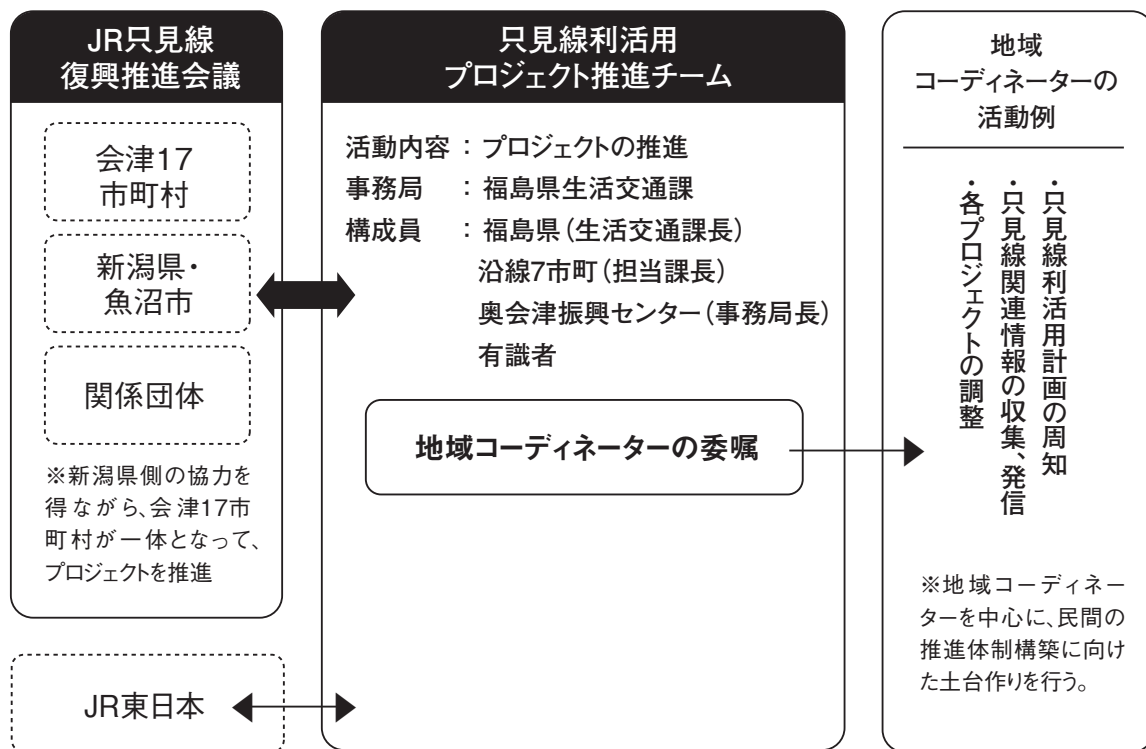


(2) 各主体の期待される役割

只見線利活用プロジェクト推進チームを中心に、只見線沿線地域の行政、企業、住民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
沿線自治体	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
民間企業・各種団体・住民	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)
JR	列車の運行、地域の宣伝等

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

既存の鉄道利活用推進団体の活用も視野に入れ、
県、地元自治体、民間団体、JRなど、
官民が一体となった新たな推進体制の構築を目指す。

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、十分に活かされていない。 ・ 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、地域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事	
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
沿線市町	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
民間等	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					
	Step 1	Step 2	Step 3	Step 4	Step 5
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				
沿線市町	地域の魅力創出 リスト化	ガイド育成	キラコンテンツ化	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		
民間等	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 今後設定				
KGI (最終目標)	専用車両の導入				

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">・ 只見川と橋梁が織り成す風景は、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、地域のさら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事	
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、散策路や視点場などの整備効果を高めるための情報発信
沿線市町	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
民間等	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					
	Step 1	Step 2	Step 3	Step 4	Step 5
県		景観支障木の伐採 			
			案内看板の設置情報発信 		
沿線市町	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 	
民間等		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)	ビュースポット・ポケットパーク箇所数 今後設定				
KGI (最終目標)	ビュースポット・ポケットパーク整備 自然散策路の整備				

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。・ 未来を担う子ども達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つくり、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の運行を目指す。
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事	
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)
沿線市町	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)
民間等	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					
	Step 1	Step 2	Step 3	Step 4	Step 5
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			
沿線市町	教育プログラム開発				
	リスト化	講師養成	メニュー化	キラーコンテンツ化	
		市・町内学校へ参加呼びかけ	姉妹都市等へのPR		
民間等	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 今後設定				
KGI (最終目標)	専用車両の導入				

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設立し、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設立し、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事	
県	サテライトキャンパスの実現に向けた支援
沿線市町	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
民間等	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					
	Step 1	Step 2	Step 3	Step 4	Step 5
県	サテライトキャンパスの実現に向けた支援				
沿線市町	調査協力	事業協力	機運の醸成		
民間等	ニーズの把握	実現可能性調査	詳細設計	空き家等の改修	維持管理
ターゲット	●県内外の学生				
KPI (成果指標)	大学生等交流活動 参加延べ人数 今後設定				
KGI (最終目標)	サテライトキャンパスの新設				

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事	
県	只見線応援団の活動を強化
沿線市町	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
民間等	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					
	Step 1	Step 2	Step 3	Step 4	Step 5
県	地域コーディネーターの設置				
	只見線応援団の有志者によるプロジェクトの実施				
沿線市町	運賃助成、イベント、啓発事業				
	駅周辺の魅力創出				
民間等	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)	只見線利用者数、只見線認知度 今後設定				
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				

1 魅力の創出と受入環境の整備 ■■■

実施場所
沿線地域

6 只見線二次交通整備プロジェクト



只見駅前出発のバス

背景	<ul style="list-style-type: none">・ 只見線利用者数の増加およ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。
目的	<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。
概要	<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。・ 只見線およ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事	
県	広域的な路線の運行支援 二次交通整備に向けた支援
沿線市町	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)
民間等	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					
	Step 1	Step 2	Step 3	Step 4	Step 5
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)				
沿線市町	二次交通事業の実施				
	周遊化促進				
民間等	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)	路線数 乗客数 今後設定				
KGI (最終目標)	只見線を核とした公共交通網の構築				

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

7 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事	
県	各プロジェクトにおける連携
沿線市町	住民が活躍できる場の創出 地域資源の掘り起こし
民間等	只見線関連商品・サービス開発

具体的アクション					
	Step 1	Step 2	Step 3	Step 4	Step 5
県					
沿線市町					
民間等					
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)	只見線関連商品数 今後設定				
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				

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

背景	<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。
目的	<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。
概要	<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するとともに、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事	
県	住民自らが魅力を発信できる環境・仕組み作り
沿線市町	広報協力
民間等	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					
	Step 1	Step 2	Step 3	Step 4	Step 5
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 				
沿線市町	広報協力・魅力発信				
民間等	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)	只見線認知度 今後設定				
KGI (最終目標)	全国から注目を集め、只見線に乗ってもらう。				

③ 地域間連携と推進体制の構築

実施場所
沿線地域

9 ■■■ 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。地域内外で6万人を超える只見線応援団が利活用面では機能しておらず、只見線応援団を活用することで、さら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民間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、地域コーディネーターを中心に地域を一つにする。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事	
県	只見線応援団活動の活発化 地域コーディネーターを中心とした機運の醸成
沿線市町	民間団体の活動支援
民間等	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					
	Step 1	Step 2	Step 3	Step 4	Step 5
県	<ul style="list-style-type: none"> 地域コーディネーターの設置 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 				
沿線市町	地域コーディネーター活動の支援 	民間団体の活動支援 			
	住民への参画呼びかけ 				
民間等	只見線の利活用(只見線応援団の活用) 			民間の推進体制の構築 	
ターゲット	●地域住民				
KPI (成果指標)	只見線応援団員 今後設定				
KGI (最終目標)	民間主体の推進体制構築				

④ 重点プロジェクトの全体像



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



奥会津景観整備プロジェクト



教育路線

只見線学習列車プロジェクト



奥会津サテライトキャンパス整備プロジェクト



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



生活路線

みんなの只見線プロジェクト



只見線二次交通整備プロジェクト



産業路線

只見線産業育成プロジェクト



地域間連携と推進体制の構築



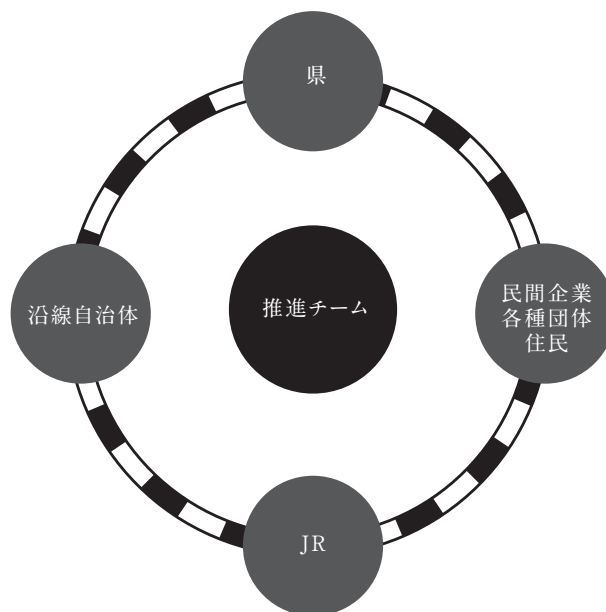
只見線利活用プラットフォーム構築プロジェクト



1 推進体制

各プロジェクトは県及び各市町の単独事業として実施するものの、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推進組織として、新潟県側の協力も得ながら各主体が連携してプロジェクトを推進します。

また、必要に応じて只見線利活用プロジェクト推進チームを実施主体として、広域的な事業を行います。



2 位置づけ

本計画は、只見線利活用プロジェクト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 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

5 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