

会津線活性化連携計画書 (案)

平成 22 年 1 月

会津若松市 南会津町 下郷町

目 次

1 . はじめに	1
2 . 会津線活性化連携計画の基本方針	2
3 . 会津線活性化連携計画の区域	3
4 . 会津線活性化連携計画の目標	4
5 . 目標を達成するために行う事業及び実施主体	5
6 . 計画期間	7
【参考資料1】方針、目標の設定について	9
【参考資料2】方針別施策メニューの設定について	14

1. はじめに

(1) 会津線および沿線の概況

会津線は、会津若松市、下郷町、南会津町の1市2町にまたがる西若松駅～会津高原尾瀬口駅間57.4kmの路線で旧国鉄の赤字路線を引き継いだ第三セクターの会津鉄道(株)により運営されている。会津若松駅～西若松駅間はJR只見線へ全列車乗り入れ、また、野岩鉄道会津鬼怒川線、東武線と接続して首都圏と結ばれている。

会津若松市を中心とした会津地域は東北でも有数の観光地であり、会津線は、地域住民の生活路線だけでなく、観光路線としての役割も担っている。しかしながら、定期外の利用者数は、近年では大型観光キャンペーンなどの効果で持ち直しがみられるものの、長期的には減少傾向にある。

加えて、会津線沿線地域は、他の地方都市と同様に少子高齢化・モータリゼーションの進展により、公共交通の定期利用は減少傾向に歯止めがかからず、交通事業者の経営は非常に厳しい状況にある。会津線と並行して運行されていた会津若松～南会津間の路線バスは既に廃止となっている。

(2) 会津線を取りまく課題

会津線を取りまく主な課題は以下の3点である。

課題 定期利用者の減少（ 安定的な経営のため生活交通需要確保が必要）

沿線人口の減少、特に少子化などの影響により通学客の減少が大きく、安定収入となる定期利用者の減少に歯止めがかからない状態にある。安定的な経営、運行の持続のためにも第一に通勤・通学などの地域住民の生活交通需要確保が必要である。



課題 観光誘客の伸び悩み（ 経営改善として観光交通需要確保が必要）

定期利用者の減少の一方、定期外の利用割合は平成19年度実績で55%を占めており、特に首都圏と直結した利点を活かした観光客の誘致は経営改善の柱となっている。経営改善の視点から、第二に来訪者による観光交通需要確保(新規+リピーター)が必要である。



課題 二次交通の整備の遅れ（ 鉄道利用促進として鉄道端末交通の確保が必要）

鉄道の利用層、非利用層をみる上で、鉄道端末交通が無いゆえに非利用層となる対象が存在する。公共交通にあわせ自動車アクセス、自転車、徒歩アクセスも含めて二次交通ととらえ、連携策をとることにより鉄道の利用促進に繋げることが必要である。



(3) 目的

本計画は、上記に示す会津線が抱える課題の解消に向けて、会津線を中心とする地域を含めた関係者が一体となって、活性化策を講じるための計画書である。

本計画書に示す方針、目標、事業内容を関係者が理解し、関係者間の連携により総合的かつ一体的に事業を実施することで、会津線および沿線地域の活性化を目指す。

2. 会津線活性化連携計画の基本方針

本計画の大前提となる理念、および、4つの基本方針を以下のように定める。なお、基本方針の設定は、会津線および沿線地域が持つ強みや弱み（課題）を踏まえ設定している。

理念

会津線は沿線地域における移動手段（交通手段）であるだけでなく、人の交流や地域の活性化など、会津地域にとって重要な役割を担っている。このため、地域や自治体関係者が主体的に関わり会津線活性化に向けた取り組みを行うことが必要である。

地域や自治体の主体性、関係者の支えあいにより会津線の未来を築き上げていくという考え方のもと、次の理念を掲げる。

地域が支え、地域を支える、“会津線”

4つの基本方針

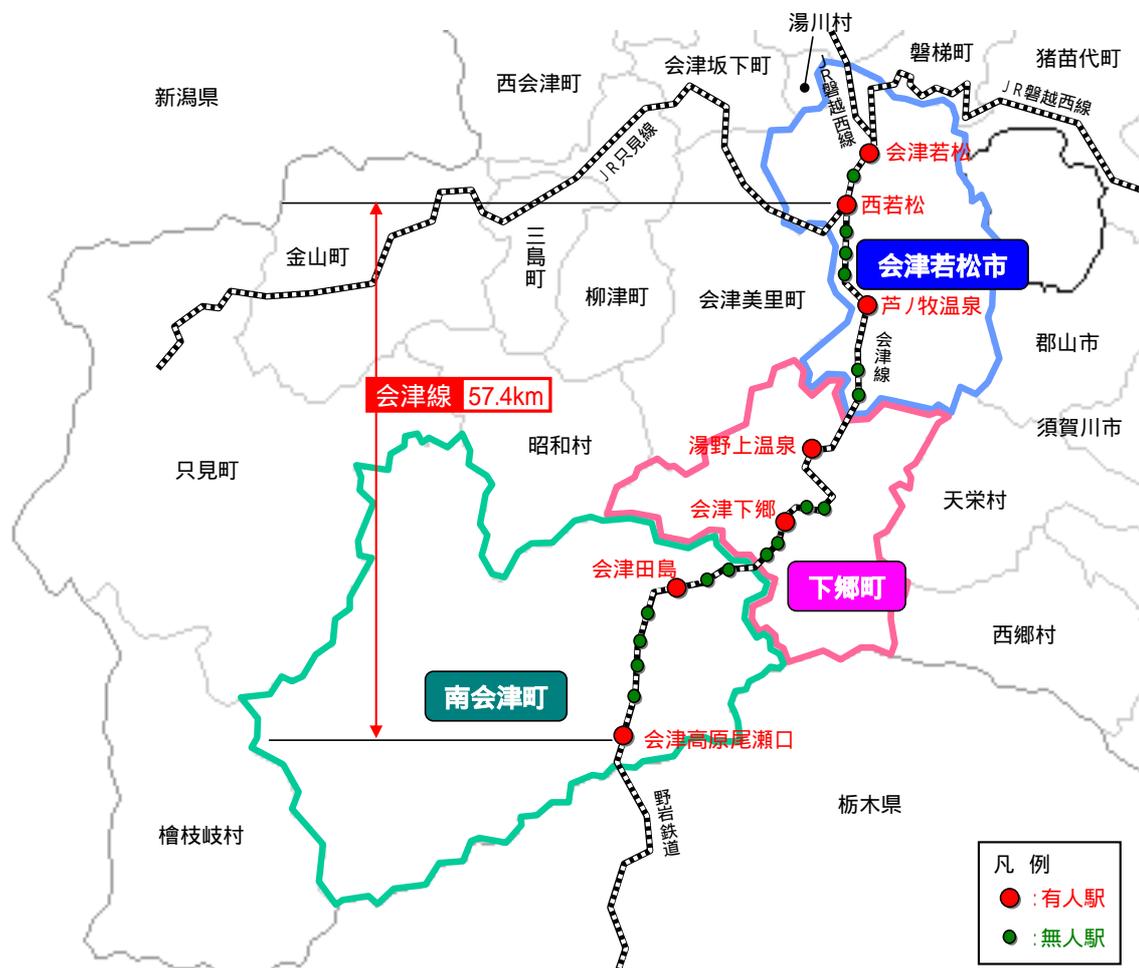
方針1	方針2	方針3
持続的運行の確保 (安定的な運営の確保)	地域生活輸送への対応 (住民ニーズ対応、利用促進)	観光輸送の強化 (来訪者ニーズ対応、利用促進)
強み 様々な誘客策の取り組み 様々な車両の保有 沿線地域の支援 課題 利用者数、収入はH3年度をピークに減少 地域の少子、高齢化、人口減少 老朽施設の要維持、更新	強み 利用者の約半数が定期利用 平日は高校生の通学利用多い 地域住民の通院、買物利用あり 課題 定期利用者減少 高校生、高齢者等地域ニーズへの対応が必要 端末交通(2次交通)の遅れ	強み 豊富な観光資源 首都圏との直通 春、秋のピーク時は利用者数増 課題 観光誘客の伸び悩み(微減) 観光客、周遊ニーズへの対応が必要 端末交通(2次交通)の遅れ
方針4		
地域の支援、連携		
強み 豊富な観光資源、首都圏との直通、会津鉄道サポーターズクラブの設立 会津鉄道の現在の非利用者の利用意向(観光や余暇目的利用) 課題 地域住民の会津線の認知度や必要性認識		

連携計画においては、事業実施にあたって主に以下関係者の連携がポイントである。

交通事業者	： 会津鉄道、バス事業者、タクシー事業者 (鉄道ネットワークとして、東武鉄道、野岩鉄道、JRとの連携も必要)
地域組織	： 観光協会や旅館組合等の地域組織
地域住民	： 沿線の地域住民
関係行政	： 福島県、会津若松市、下郷町、南会津町
その他	： 沿線学校、病院、商業施設、企業等

3. 会津線活性化連携計画の区域

会津線の沿線3市町である、会津若松市、下郷町、南会津町を計画の区域とする。



4. 会津線活性化連携計画の目標

基本方針の実現のための具体目標を、以下のように定める。

方針1 持続的運行の確保

<目標 1-1> 持続的運営体制の確保

- ・地域や自治体の主体的な関わりによる持続的運行の確保
- ・収入の最大化と経費の抑制による、損失のマイナス幅の縮小化（収入の最大化においては、運賃収入のほかに雑収入も含む）
- ・目標値は“第3次経営改善5ヵ年計画”に基づく設定

<目標 1-2> 設備の更新による安全性、利便性の向上

- ・設備の近代化、老朽施設の補修・更新を“会津鉄道輸送対策事業”に基づき実施
- ・高齢者等利用に対応した駅施設整備の実施、バリアフリー駅数の増加

方針2 地域生活輸送への対応

<目標 2-1> 定期利用者数の維持、増加【通学・通勤利用者】

- ・定期利用者にとって利用しやすい輸送環境の改善（ニーズ対応）

<目標 2-2> 定期外利用者数の維持、増加【通院、買物、余暇利用者】

- ・生活目的の利用がしやすい輸送環境の改善（ニーズ対応）

方針3 観光輸送の強化

<目標 3-1> 会津鉄道の観光資源化（会津鉄道の観光目的化）

- ・鉄道そのものの観光資源化による利用客の獲得
- ・会津鉄道及び沿線地域の認知度の向上による観光利用者数の増加

<目標 3-2> 移動手段としての利用促進

- ・他の交通手段との連携による利便性の向上

方針4 地域の支援、連携

<目標 4-1> 住民との連携

マイレール意識の醸成を図るための地域住民参画による活動の実施

<目標 4-2> 地域との連携

沿線地域や首都圏との連携による交流人口の拡大

5. 目標を達成するために行う事業及び実施主体

基本方針、目標を達成するために行う事業及び実施主体を、以下のように定める。

方針1 持続的運行の確保

計画の目標	事業	実施主体	年度					
			22	23	24	25	26	以降
＜目標 1-1＞ 持続的運営体制の確保	自治体の主体的なかかわり 沿線自治体が会津線の運行に主体的なかかわりを持つことにより、地域の活性化や地域の足としての持続的な運行を確保する。	県、沿線市町						
	経営安定化事業の実施 “経営改善 5 ヶ年計画”に基づく、増収対策、経費節減対策の着実な実施により、将来にわたる安全で安定した輸送を確保する。	会津鉄道 県、沿線市町						
＜目標 1-2＞ 設備の更新等による安全性、利便性の向上	輸送対策事業に基づく計画的設備の整備 鉄道の基本的使命である安全性の向上を図るため、“会津鉄道輸送対策事業”に基づく、設備の近代化、老朽施設の補修・更新を行う。	会津鉄道 県、沿線市町						
	高齢者等にやさしい施設、車両への改善 鉄道施設のバリアフリー化をすすめ、高齢者や障がい者の方に優しい環境整備を図り、全ての人が快適に利用できる施設の改修、車両の美化を行う。	会津鉄道 県、沿線市町						

方針2 地域生活輸送への対応

計画の目標	事業	実施主体	年度					
			22	23	24	25	26	以降
＜目標 2-1＞ 定期利用者数の維持、増加 【通学・通勤利用者】	朝夕の運行サービスの向上（通学・通勤者へのサービス向上） 通学・通勤者へのサービス向上を図るため、朝夕混雑時の車両増車等の対応を講じる。	会津鉄道						
	通学者支援のための各種定期の発行 通学者の利用ニーズに合わせた各種定期の発行をはじめとした、負担軽減策を講じる。	会津鉄道 沿線市町						
	自転車利用者へのサービス向上 自転車通学者の利用促進策として、駐輪場整備など、自転車を利用しやすい環境整備を行う。	会津鉄道 沿線市町						

計画の目標	事業	実施主体	年度					
			22	23	24	25	26	以降
<目標 2-2> 定期外利用者数の維持、増加 【通院、買物、余暇利用者】	通院利用へのサービス向上 通院者が安心して利用できる車内サービスの提供と、利用者のニーズに対応した各種乗車券の発行を行う。	会津鉄道						
	買物、余暇目的等利用へのサービス向上 沿線地域住民の買物や余暇時における鉄道利用機会が増えるよう、沿線の関係施設やイベント等と協力した割引特典の設定や情報発信などのサービス向上を行う。	会津鉄道 会津・野岩 鉄道利用促進協議会						
	鉄道と二次交通の連携 鉄道とバスの乗り継ぎがしやすいよう、運行ダイヤの連携や情報提供を行う。	会津鉄道 会津・野岩 鉄道利用促進協議会 沿線市町						
	自転車利用者へのサービス向上 【再掲】 自転車利用者の利用促進策として、サイクルトレインや駐輪場整備など、自転車を利用しやすい環境整備を行う。	会津鉄道 沿線市町						

方針3 観光輸送の強化

計画の目標	事業	実施主体	年度					
			22	23	24	25	26	以降
<目標 3-1> 会津鉄道の観光資源化（会津鉄道の観光目的化）	観光客増加に向けた車両改良と車内サービス向上 魅力ある車両とサービス向上により集客力向上を図るため、車両の改装、ラッピング化、駅員制服のリニューアル、アテンダントの配置等を行う。	会津鉄道						
	観光客増加のためのイベント企画、情報発信 会津線の認知度を高めるための魅力向上策として、イベントの企画や首都圏等への情報発信を行う。	会津鉄道 会津・野岩 鉄道利用促進協議会 観光協会						
	観光客増加のための広域連携 米沢や日光地域も含めた広域的な観光振興を図る組織との連携を強化し、誘客促進を図る。	会津鉄道 会津・野岩 鉄道利用促進協議会 観光協会						
	駅員、乗務員の対応改善 利用者への接遇サービス向上のための、社員教育の強化を行う。	会津鉄道						

計画の目標	事業	実施主体	年度					
			22	23	24	25	26	以降
<目標 3-2> 移動手段としての 利用促進	鉄道と二次交通の連携【再掲】 鉄道とバスの乗り継ぎがしやすいよう、運行ダイヤの連携や情報提供を行う。また、観光客が駅からの二次交通として、自転車を利用しやすいような環境整備を行う。	会津鉄道 会津・野岩 鉄道利用促進協議会 観光協会						
	自動車・貸切バス利用者の鉄道 利用促進 自動車や貸切バスを利用する観光客の会津線利用促進策として、自動車回送サービスや貸切バスの乗降用駐車場の環境整備を行う。	会津鉄道 沿線市町						
	鉄道間の利用のしやすさの向上 首都圏と会津間の乗り継ぎがしやすいよう、運行ダイヤの連携や情報提供を行うとともに、サービス向上のためのアテンダントを配置する。	会津鉄道						

方針 4 地域の支援、連携

計画の目標	事業	実施主体	年度					
			22	23	24	25	26	以降
<目標 4-1> 住民との連携	地域住民の参画 マイルール意識の醸成を図るため、地域住民参画によるイベントの実施、会津線利用促進活動を行う。	会津鉄道 沿線市町 会津鉄道サ ポーターズ クラブ						
	沿線地域との連携 会津線、沿線地域の一体となった集客力向上のため、情報発信やイベント開催等における連携を図る。	会津鉄道 沿線市町 観光協会 会津鉄道サ ポーターズ クラブ						
<目標 4-2> 地域との連携	広域的な地域との連携 首都圏と繋がる利点を生かした利用促進策として、広域的な地域間交流の拡大を図る。	会津鉄道 沿線市町						

6. 計画期間

平成 22 年 4 月から平成 27 年 3 月まで (当初 3 年間は国の支援あり)

參考資料

【参考資料1】方針、目標の設定について

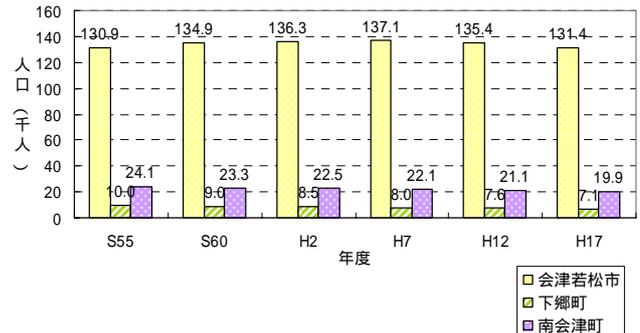
1) 会津線と沿線地域の経年的変化

沿線人口の減少、高齢化の進展

沿線3市町の人口は経年的に減少傾向にあり、近年においては平成2年の167,421人（3市町合計）をピークに、平成17年度では158,312人（対平成2年比-5.4ポイント）に減少している。一方、高齢化は各市町で進んでおり、沿線地域の高齢化、人口の減少、通学客の減少などが公共交通利用者の減少に影響を及ぼしているものと考えられる。

沿線市町の人口減少、高齢化の進展（国勢調査）

市町	分類	昭和55年	昭和60年	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年
会津若松市	総人口	130,883	134,912	136,336	137,065	135,415	131,389
	高齢者数	13,421	15,834	19,394	23,690	27,460	30,184
	高齢化率	10.3%	11.7%	14.2%	17.3%	20.3%	23.0%
下郷町	総人口	10,025	9,033	8,537	7,951	7,579	7,053
	高齢者数	1,529	1,805	2,043	2,196	2,407	2,417
	高齢化率	15.3%	20.0%	23.9%	27.6%	31.8%	34.3%
南会津町	総人口	24,119	23,288	22,548	22,059	21,095	19,870
	高齢者数	3,494	3,982	4,702	5,408	6,089	6,462
	高齢化率	14.5%	17.1%	20.9%	24.5%	28.9%	32.5%
合計	総人口	165,027	167,233	167,421	167,075	164,089	158,312
	高齢者数	18,444	21,621	26,139	31,294	35,956	39,063
	高齢化率	11.2%	12.9%	15.6%	18.7%	21.9%	24.7%

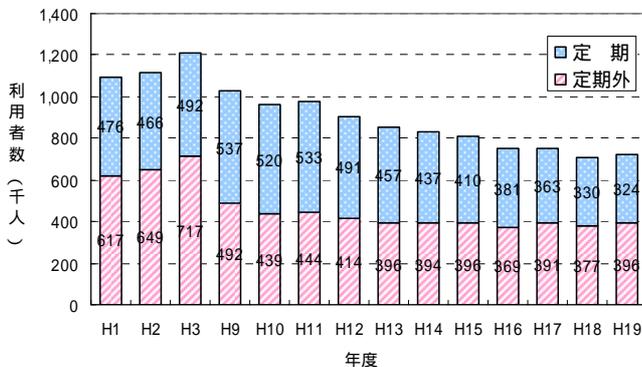


会津線の輸送人員、輸送収入の推移

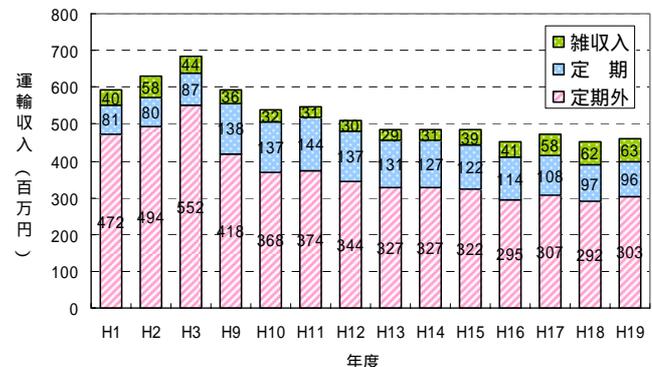
利用者全体の傾向として、平成3年をピークに減少傾向である（H3年度実績1,209千人 H17年度実績707千人と約6割減）。

定期、定期外利用を分けてみると、定期外利用者は長期的に減少傾向であり、定期利用者はH11年度からの減少が顕著である。

輸送人員の推移（H1～H19）（会津鉄道資料）



運輸収入の推移（H1～H19）（会津鉄道資料）



会津線の歴史

会津線の歴史は古く大正10年に着工され、西若松～会津田島は昭和9年、会津田島～会津高原尾瀬口は昭和28年に開通した。最も古い橋梁物は、大正13年の竣工であり土木構造物等は全体的に老朽化傾向にあると考えられる。

方針1の設定

沿線人口の減少、少子高齢化

輸送人員、輸送収入の減少

会津線の歴史（設備の老朽化）

方針1 持続的運行の確保

<目標1-1> 持続的運営体制の確保

<目標1-2> 設備の更新等による安全性、利便性の向上

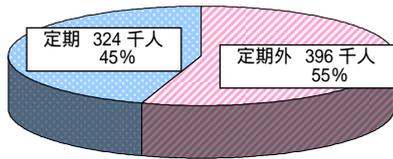
2) 地域住民の会津線利用実態

会津線の利用者の特徴(通学を中心とした生活利用実態)

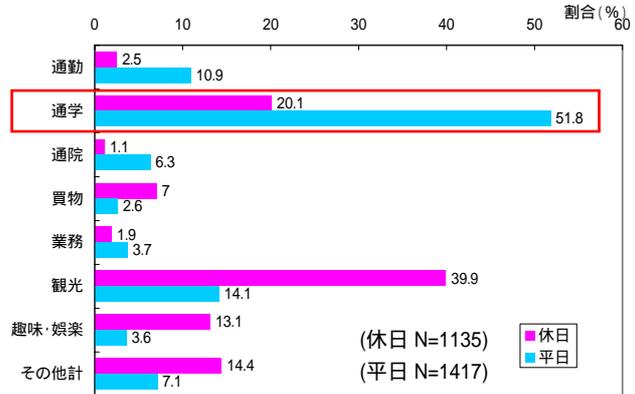
利用者の45%が定期利用であり、定期利用者の多数は通学定期利用となっている。一日の利用者割合は、平日は通学利用者が51.8%と半数以上を占めている。休日は観光利用が多いが、通学利用も20.1%と二番目に高い割合を占める。

会津線の利用者像として、通学を中心とした生活利用が重要となる。

定期利用、非定期利用の割合(H19年度)
(会津鉄道資料)



会津線の利用目的(OD調査)

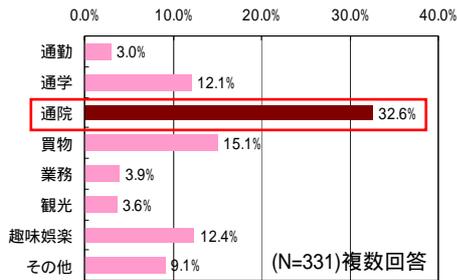


地域住民の会津線利用目的

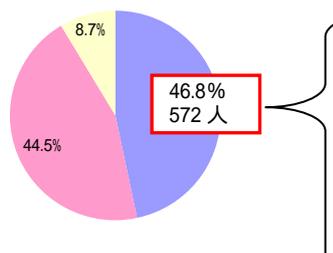
地域住民の会津線利用目的として、通院が32.6%と最も多い。次いで、買物、通学の順に沿線住民の利用傾向が示されている。一方、会津線非利用者に対して今後の利用意向を聞いたところ、観光(余暇利用)としての利用意向が最も高かった。

これより、通学の他に地域住民の今後の利用可能性も含め、通院、買物、余暇利用などの生活利用もターゲットとする利用者像として重要である。

鉄道利用者の利用目的(住民アンケート)

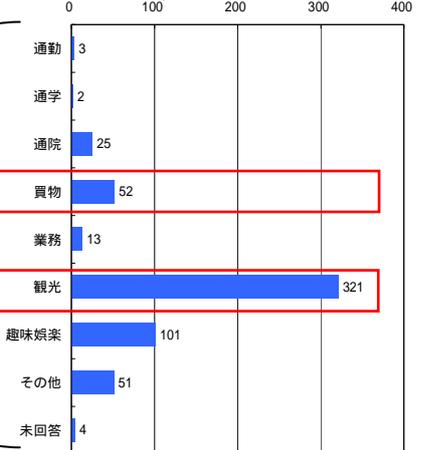


会津鉄道非利用者の利用意向(住民アンケート)



(N=1223)

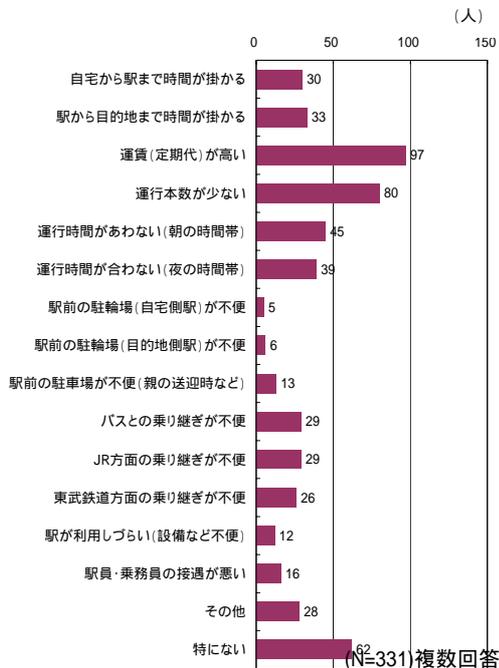
会津鉄道非利用者の目的別利用意向(住民アンケート)



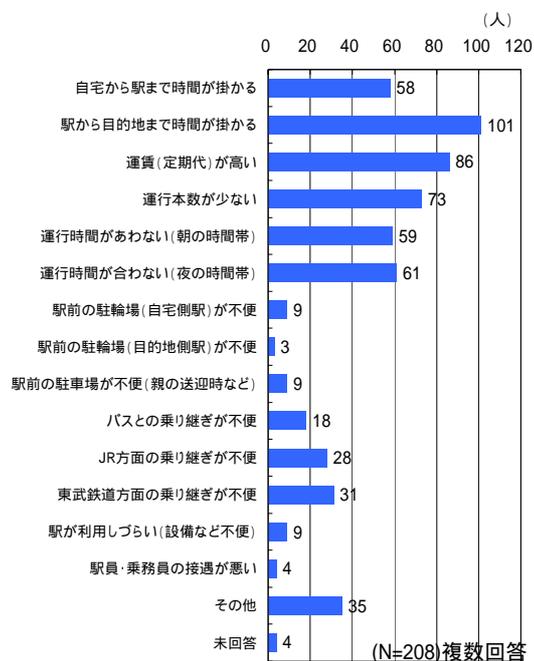
地域住民の会津線に対するニーズ・課題

会津線の利用者にとっての不満点や非利用者にとっての利用できない理由は下図の通りである。利用者ニーズに対する改善などにより、利用者においては満足度の向上や利用頻度の増加、非利用者に対しては利用につなげる取り組みが必要となる。

利用者の不満点(住民アンケート)



非利用者の利用できない理由(住民アンケート)



方針2の設定

通学を中心とした利用実態

地域住民の通院、買物等生活利用

会津線のニーズ・課題

方針2 地域生活輸送への対応

<目標 2-1> 定期利用者数の維持、増加
【通学者・通勤者】

<目標 2-2> 定期外利用者数の維持、増加
【通院、買物、余暇利用者】

3) 観光利用者の会津線利用実態

沿線地域の観光資源

会津地域は東北でも有数の観光地であり、知名度もある。会津線沿線地域には、様々な観光地。観光・文化イベントが多く分布しており、会津地域に訪れる観光客の立寄り率の高い施設も多い（大内宿、塔のへつりなど）。

会津 首都圏間県外利用者の会津の主な観光スポット立寄り率(アナリーゼふくしま)

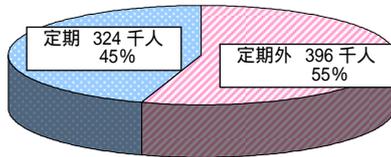


会津線の利用者の特徴(観光利用)

一日の利用割合は、休日において観光利用の割合が39.9%と最も高い。一方、平日は通学利用が51.8%と高いが、観光利用も14.1%と二番目に高い割合を占める。

利用者の特徴より、会津線の利用者像は生活交通に加え、観光利用も重要なターゲットとなる。

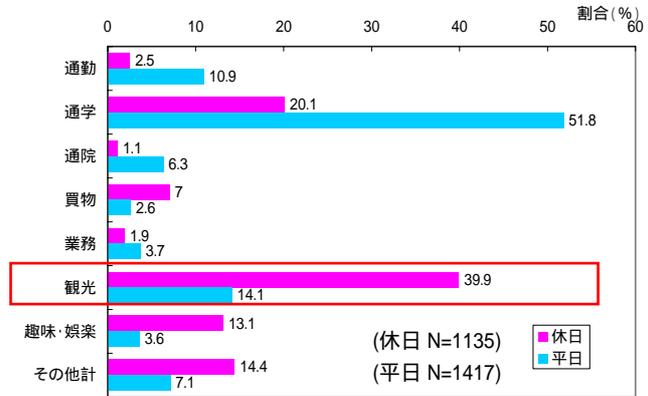
定期利用、非定期利用の割合(H19年度)
(会津鉄道資料)



観光客の特徴(H18.3 過年度調査)

- ・過去に利用経験のあるリピーターが多い。
- ・関東からの中高年

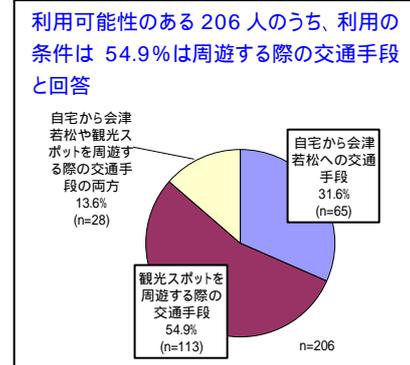
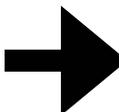
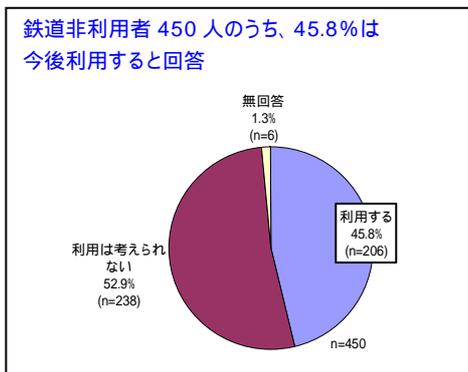
会津線の利用目的(OD調査)



観光利用者の会津線に対するニーズ

会津地域の観光客は、会津線を知らないため利用していない人も多い。一方、端末交通の不足から利用していない人もいるため、利用者増を目指した改善等の取り組みが必要となる。

会津鉄道の利用可能性[会津鉄道再活性化検討調査(H18.3 過年度調査)より]



方針3の設定

沿線地域の観光資源

会津線利用者の特徴(観光利用)

会津線のニーズ・課題

方針3 観光輸送の強化

<目標 3-1> 会津鉄道の観光資源化
(会津鉄道の観光目的化)

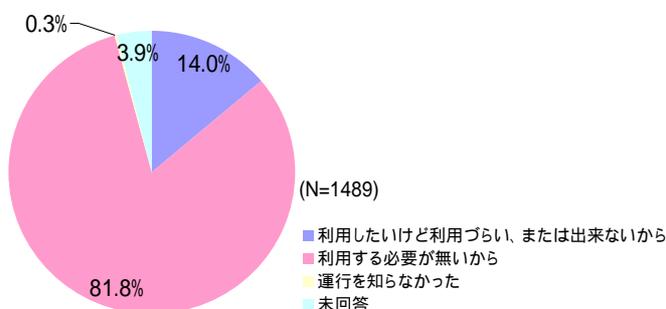
<目標 3-2> 移動手段としての利用促進

4) 会津線と地域との関わり

地域住民の会津線の認知度や関心向上の必要性

会津線の非利用者の理由としては、「利用する必要が無いから」とする意見が多く、また、運行経路や運行時刻を知らないという回答も多い。なお、非利用者については今回のアンケートの際に時刻表を堂付して配ることにより、時刻表をみて、「会津線を利用してみたい」という回答もあった。

会津線非利用者の理由(地域住民アンケート)



非利用者運行経路、運行時刻の認知(地域住民アンケート)



地域住民が会津線に関心をもってもらうことが利用促進にとって重要であり、さらに地域による支援など地域住民参画の取り組みが必要である。なお、「会津鉄道を元気に！そして地域も元気にしよう！」という目的で会津線沿線市町の有志の方々にサポーターズクラブが設立された。

会津鉄道サポーターズクラブ
H21.10.1～会員募集開始(会津鉄道 HP)



地域の観光資源との連携

会津地域は東北でも有数の観光地であり、知名度もある。会津線沿線地域には、様々な観光地、観光・文化イベントが数多く分布しており、会津地域に訪れる観光客の立寄り率の高い施設も多い(大内宿、塔のへつりなど)。会津線の利用促進と会津地域の集客力増加は、相乗効果をもたらすものであり、企画設定や情報発信による協力が必要である。

広域交流の可能性

会津線の特徴は、野岩鉄道、東武鉄道とのネットワークにより首都圏と直結していることにある。また、会津地域は東北でも有数の観光地であり、知名度もある。また、沿線においては、南会津町と東京都台東区の友好都市関係のように、首都圏と交流のある自治体が存在する。この首都圏との直結性を生かし、双方の小学生等の交流機会を増大させることで、会津線の利用者増などに結びつける取り組みが必要である。

方針4の設定

認知度や関心向上の必要性

地域の観光資源との連携

広域交流の可能性

方針4 地域の支援、連携

<目標 4-1> 住民との連携

<目標 4-2> 地域との連携

【参考資料2】 方針別施策メニューの設定について

方針1 持続的運行の確保

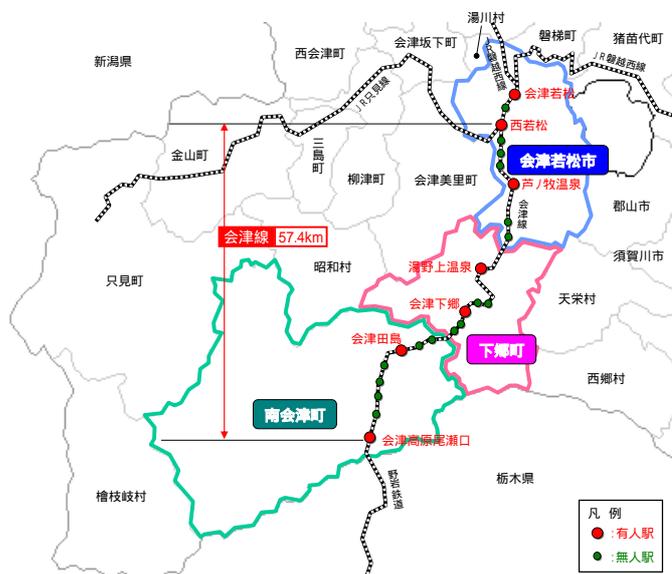
<目標 1-1> 持続的運営体制の確保

自治体の主体的なかかわり

会津線は沿線地域における移動手段（交通手段）であるだけでなく、人の交流や地域の活性化など、地域にとって重要な役割を担っている。このため、地域や自治体関係者が主体的に関わることが、会津線の持続的運営の確保や活性化に特に必要となる。このことは、本連携計画の前段において“理念”としても沿線自治体の主体的な関わりを掲げている。

今後一層、会津線の運行に対して沿線自治体（福島県、会津若松市、下郷町、南会津町）が主体的なかかわりを持つため、まずは方法や体制を検討し、その後、取り組みとして実施していくことが必要である。

会津線と沿線自治体



沿線自治体が会津線の運行に主体的なかかわりを持つことにより、地域の活性化や地域の足としての持続的な運行を確保する。

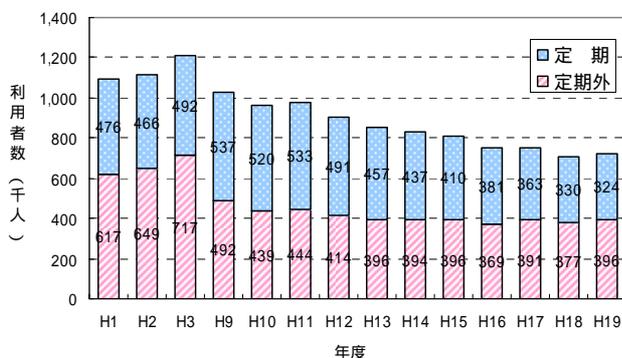
- 【施策メニュー】 ・沿線市町の会津線への主体的なかかわり方、体制の検討
・沿線市町の主体的な取り組みの実施

経営安定化事業の実施

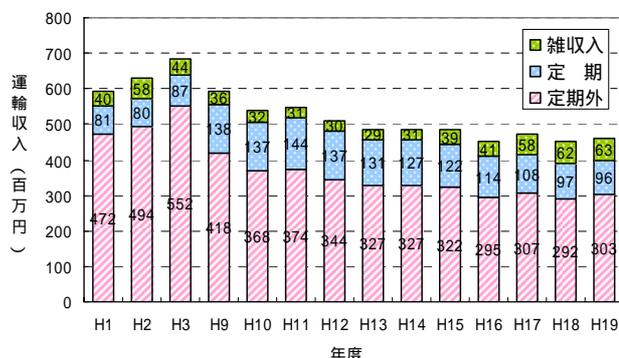
利用者全体の傾向として、平成3年をピークに減少傾向である。定期、定期外別では、定期利用者は長期的に減少傾向、定期利用者はH11年度からの減少が顕著であり、利用者減にあわせて運輸収入も減少傾向にある。

このような状況の中、将来安定的に鉄道輸送を確保し、公共交通として会津線が地域貢献していくためには、増収対策や経費節減など経常損失縮減のための経営安定化策の実施が必要となる。

輸送人員の推移(H1～H19) (会津鉄道資料)



運輸収入の推移(H1～H19) (会津鉄道資料)



“経営改善5ヵ年計画”に基づく、増収対策、経費節減対策の着実な実施により、将来にわたる安全で安定した輸送を確保する。

- 【施策メニュー】 ・“経営改善5ヵ年計画”に基づく安定化策の実施

<目標 1-2> 設備の更新等による安全性、利便性の向上

輸送対策事業に基づく計画的設備の整備

会津線の歴史は古く大正 10 年に着工され、西若松～会津田島は昭和 9 年、会津田島～会津高原尾瀬口は昭和 28 年に開通した。最も古い橋梁物は、大正 13 年の竣工であり土木構造物等は全体的に老朽化傾向にあると考えられる。

このような状況の中、国土交通省鉄道局長通達「地方中小鉄軌道事業者の安全対策について」に示された「緊急安全性評価」が平成 15 年度に土木施設、車両について実施された。その結果、A（列車運行上不可欠な措置）B（列車運行上望ましい措置）C（長期的に望ましい措置）とランク付けを行い老朽設備の補修や改良、新製車両の投入等を計画的に進めてきた。

今後も安全を確保した持続的な運行を行うために、計画的な設備投資が必要となる。

レール交換
工事の状況



ホーム嵩上げ
工事の状況



写真 安全報告書
2009 年度(会津鉄道)

➡ 鉄道の基本的使命である安全性の向上を図るため、“会津鉄道輸送対策事業”に基づく、設備の近代化、老朽施設の補修・更新を行う。

【施策メニュー】 ・“会津鉄道輸送対策事業”に基づく計画的設備投資の実施

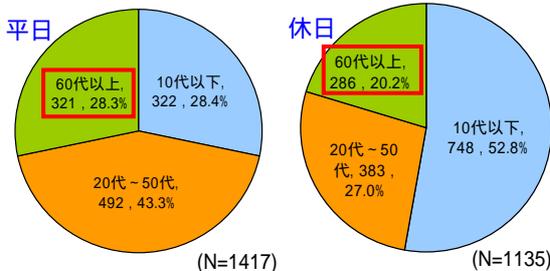
〔主な投資項目(レール交換、ホーム嵩上、PC マクラギ交換、橋梁の改修、車両保安度向上)〕

高齢者等にやさしい施設、車両への改善

沿線地域では高齢化が進んでおり、高齢化率は下郷町.34.3%、南会津町 32.5%、会津若松市 23.0%であり、いずれも全国平均の 22.6%を上回る。

会津線の利用実態（OD 調査結果）としては、60 代以上の利用割合が休日は 28.3%（286 人）平日は 20.2%（286 人）となっており、また、既存調査にて会津 首都圏間県外利用者で一番多いのは「60 代」であった。

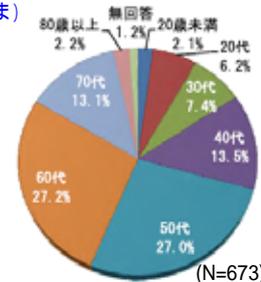
鉄道利用者の年齢構成(OD調査)



沿線市町の高齢化の進展 (国勢調査)

市町	分類	昭和55年	昭和60年	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年
会津若松市	総人口	130,883	134,912	136,336	137,065	135,415	131,389
	高齢者数	13,421	15,834	19,394	23,690	27,460	30,184
	高齢化率	10.3%	11.7%	14.2%	17.3%	20.3%	23.0%
下郷町	総人口	10,025	9,033	8,537	7,951	7,579	7,053
	高齢者数	1,529	1,805	2,043	2,196	2,407	2,417
	高齢化率	15.3%	20.0%	23.9%	27.6%	31.8%	34.3%
南会津町	総人口	24,119	23,288	22,548	22,059	21,095	19,870
	高齢者数	3,494	3,982	4,702	5,408	6,089	6,462
	高齢化率	14.5%	17.1%	20.9%	24.5%	28.9%	32.5%
合計	総人口	165,027	167,233	167,421	167,075	164,089	158,312
	高齢者数	18,444	21,621	26,139	31,294	35,956	39,063
	高齢化率	11.2%	12.9%	15.6%	18.7%	21.9%	24.7%

会津 首都圏間県外利用者の年齢構成 (アナリーゼふくしま)



➡ 鉄道施設のバリアフリー化をすすめ、高齢者や障がい者の方に優しい環境整備を図り、全ての人が快適に利用できる施設の改修、車両の美化を行う。

【施策メニュー】 ・駅施設のバリアフリー化 ・駅施設、車両の美化

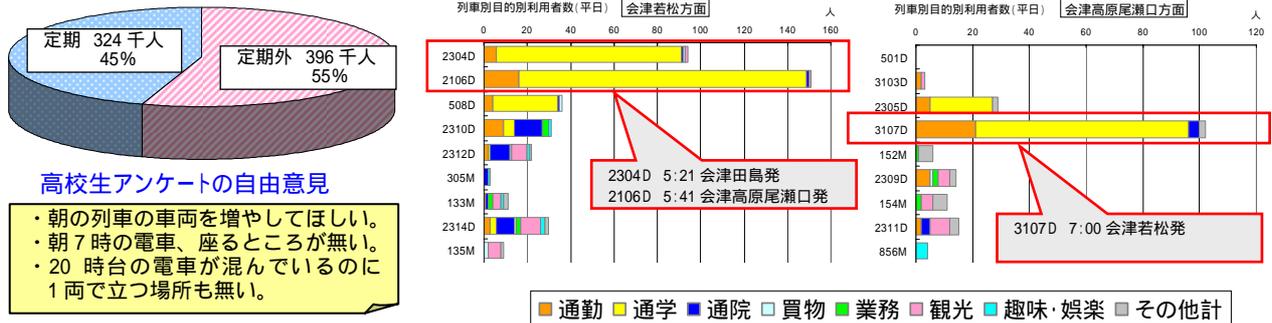
方針2 地域生活輸送への対応

<目標 2-1> 定期利用者数の維持、増加[通学・通勤利用者]

朝夕の運行サービスの向上(通学・通勤者へのサービス向上)

会津線の利用者は定期利用者が全体の45%を占め、特に平日においては10代の通学利用が多い(休日も10代の利用が多い)。通学利用区間としては会津田島 西若松間、田島高校 会津下郷間の利用が多く、利用時間帯として朝夕の特定便においては利用ピークが発生する。高校生アンケートからも朝の混雑に関する意見(増車等の希望)がある。

定期利用、非定期利用の割合(H19年度) 午前中の便別鉄道利用実態(目的別)(OD調査)
(会津鉄道資料)



高校生アンケートの自由意見

- ・朝の列車の車両を増やしてほしい。
- ・朝7時の電車、座るところが無い。
- ・20時台の電車が混んでいるのに1両で立つ場所も無い。



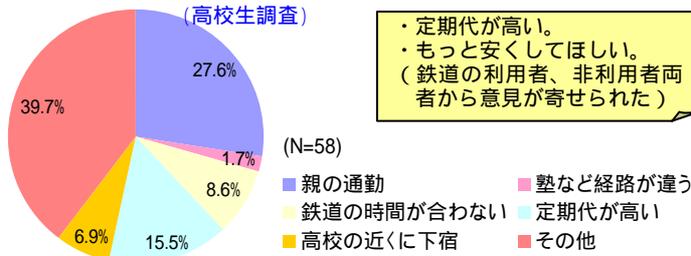
通学・通勤者へのサービス向上を図るため、朝夕混雑時の車両増車等の対応を講じる。

- 【施策メニュー】**
- ・混雑時間帯の車両の増車
 - ・朝夕の運行ダイヤの改善
 - ・P&R(パーク&ライド)促進のための駐車場整備

通学者支援のための各種定期の発行

高校生アンケートでは鉄道利用者は58.6%であった。一方、非利用者(41.4%)の理由としては、その他を除き「親の通勤にあわせて送迎利用」(27.6%)に次いで「定期代が高い」が15.5%と高い。また、鉄道利用者においても「運賃(定期代)」に対する不満の割合が高い。

会津鉄道非利用者の非利用理由
(高校生調査)



高校生調査の自由意見

- ・定期代が高い。
- ・もっと安くしてほしい。
- (鉄道の利用者、非利用者両者から意見が寄せられた)

会津鉄道への利用者の不満点(高校生調査)



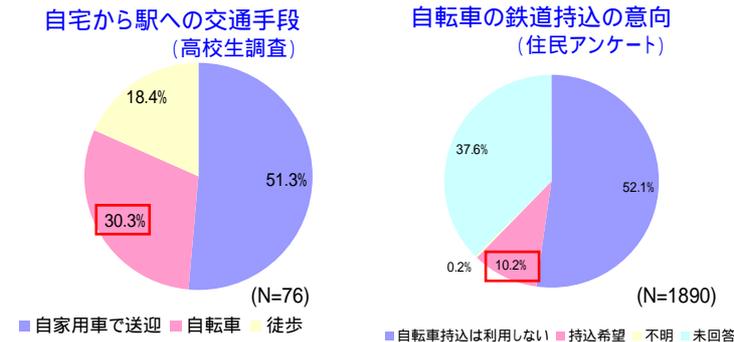
通学者の利用ニーズに合わせた各種定期の発行をはじめとした、負担軽減策を講じる。

- 【施策メニュー】**
- ・片道定期券の設定
 - ・クジ付定期券の設定

自転車利用者へのサービス向上

鉄道利用者（高校生）の自宅から駅までの交通手段は30.3%が自転車利用であり、車送迎に次いで高い割合である。

会津鉄道の非利用者の意見として、駅から目的地まで時間がかかるが最も多く、バスなどの公共交通整備に加え、レンタサイクル等の二次交通としての自転車整備の必要性も示された。また、サイクルトレイン（車両への自転車持ち込み）については、10.2%（193人）の利用意向があった。



非利用者の利用できない理由 (住民アンケート)

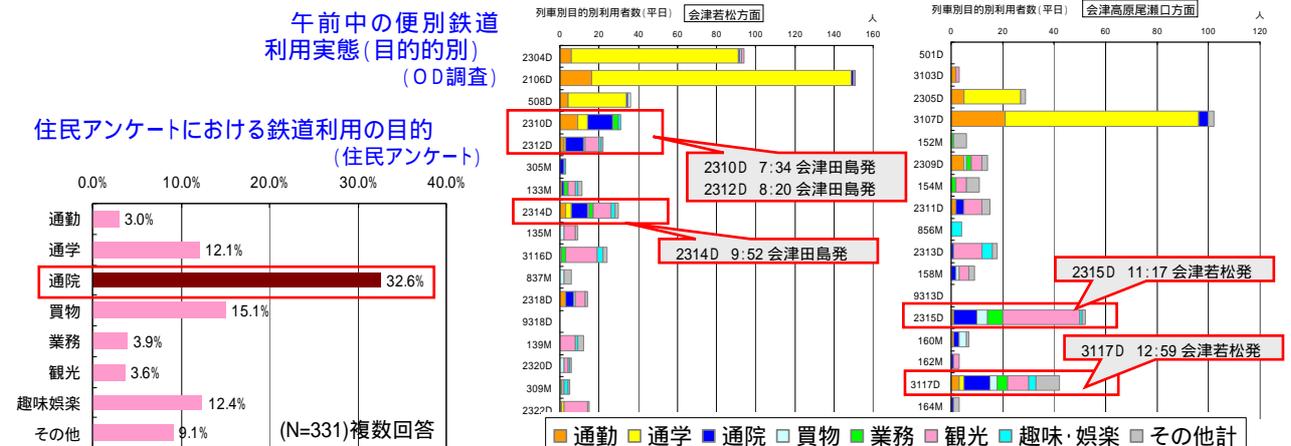


➡ 自転車通学者の利用促進策として、駐輪場整備など、自転車を利用しやすい環境整備を行う。
【施策メニュー】・駐輪場の整備
・定期通学者への自転車提供サービス(リースやレンタルサイクル)の実施

<目標 2-2> 定期外利用者数の維持、増加 [通院、買物、余暇利用者]

通院利用のサービス向上

地域住民アンケートにおいて、会津線利用目的として通院が32.6%と最も高く、利用頻度としては通学に比べ低いものの、多くの沿線住民にとって会津線を利用した通院の機会が存在していることが把握できた。実際の利用として、平日の利用実態を便別に見ると、通学・通院のピークとは異なるが、特定便（主に午前中利用）において通院利用が多いことが示された。

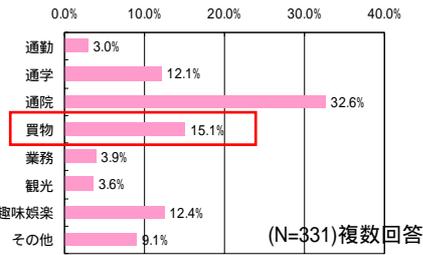


➡ 通院者が安心して利用できる車内サービスの提供と、利用者のニーズに対応した各種乗車券の発行を行う。
【施策メニュー】・駅の病院受付端末の利用可能時間の調整、利用方法の周知チラシの作成・配布
・福祉回数券の設定 **・鉄道アテンダントの配置**
・付添い乗車券(付添い者半額割引)の設定
・タクシー事業者と共同した通院割引の設定

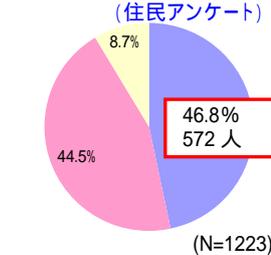
買物、余暇目的等利用へのサービス向上

地域住民アンケートにおいて、会津線利用目的として通院について買物が15.1%と高く、通院と同様、利用頻度としては通学に比べ低いが、多くの沿線住民にとって買物時の会津線利用の機会が存在していることが把握できた。一方、非利用者の今後の利用以降としては「観光」が最も多く、観光や余暇目的利用での地域住民の今後の利用促進の可能性が示された。

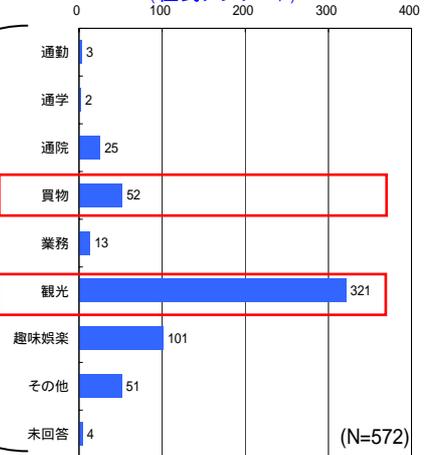
住民アンケートにおける鉄道利用の目的



会津鉄道非利用者の利用意向 (住民アンケート)



会津鉄道非利用者の目的別利用意向 (住民アンケート)



沿線地域住民の買物や余暇時における鉄道利用機会が増えるよう、沿線の関係施設やイベント等と協した割引特典の設定や情報発信などのサービス向上を行う。

【施策メニュー】・商業施設、観光施設、イベントとの連携による割引乗車券、割引施設利用券の設定

- ・中学生を対象にした土日限定割引乗車券の設定
- ・沿線情報や散策路等を掲載したマップの作成・配布
- ・金、土曜日の終電運行時間延長
- ・首都圏往復利用の助成事業の実施

鉄道と二次交通の連携

会津鉄道の非利用者の意見として、駅から目的地まで時間がかかるが最も多く、バスなどの公共交通整備によるカバーの必要性が考えられる。バスとの乗継についての指摘は、アンケートの指摘の割合は高くはないが、自由記述において駅まで、駅からの交通に対する接続性を指摘する意見は多い。

会津田島駅を例に把握した結果、平成21年7月20日に運行を開始した田島中心市街地循環バス(右回り東コース)と会津線の接続

会津田島駅におけるバスと鉄道の接続事例

【鉄道：浅草・新宿方面】				【バス：田島中心市街地巡回バス(右回り東コース)】			
会津線	バス	鉄道	バス	会津線	バス	鉄道	バス
到着時刻	出発時刻	接続時間	接続時間	到着時刻	出発時刻	接続時間	接続時間
7:16	7:25	0:09	0:09	6:03	7:25	1:22	1:22
8:07	8:55	0:48	0:48	6:12	7:32	1:23	1:23
8:08	7:45	0:23	0:23	7:34			
9:19	9:15	0:09	0:09	8:20	7:45	0:35	0:35
9:24				9:45			
12:25	12:25	0:00	0:00	9:52	9:15	0:37	0:37
12:28				11:42	12:25	0:43	0:43
13:22	12:45	0:37	0:37	11:49			
				12:46			
				13:03	12:45	0:18	0:18

接続時間が30分未満
接続時間が30分以上

30分以上の接続
12本中8本

非利用者の利用できない理由(住民アンケート)

(N=208)複数回答



鉄道とバスの乗り継ぎがしやすいよう、運行ダイヤの連携や情報提供を行う。

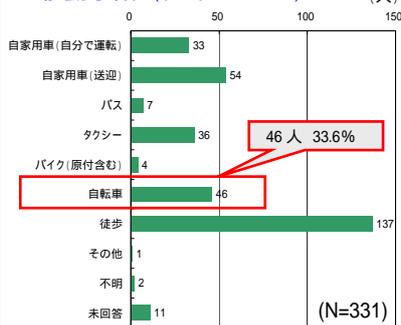
【施策メニュー】・乗り継ぎを考慮した、鉄道と二次交通間の運行ダイヤ等の連携、二次交通の路線見直し

- ・高齢者用の分かりやすい公共交通利用マップ・時刻表の作成・配布
- ・会津線を利用した通院モデルプランの作成・配布

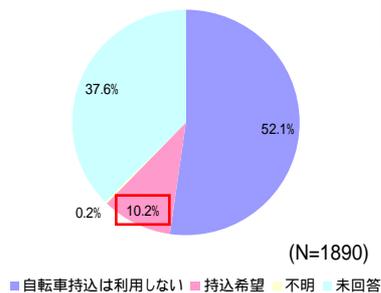
自転車利用者へのサービス向上[再掲]

鉄道利用者(地域住民)の自宅から駅までの交通手段は33.6%が自転車であり、徒歩、自動車送迎に次いで高い割合である。会津鉄道の非利用者の意見として、駅から目的地まで時間がかかるが最も多く、バスなどの公共交通整備に加え、レンタサイクル等の二次交通としての自転車整備の必要性も示された。また、サイクルトレイン(車両への自転車持ち込み)については、10.2%(193人)の利用意向があった。

鉄道利用者の自宅から駅までの移動手段 (住民アンケート)



自転車の鉄道持込の意向 (住民アンケート)



非利用者の利用できない理由(住民アンケート)

(N=208)複数回答



自転車利用者の利用促進策として、サイクルトレインや駐輪場整備など、自転車を利用しやすい環境整備を行う。

【施策メニュー】・サイクルトレイン(車両への自転車持込)の実施

・駐輪場の整備

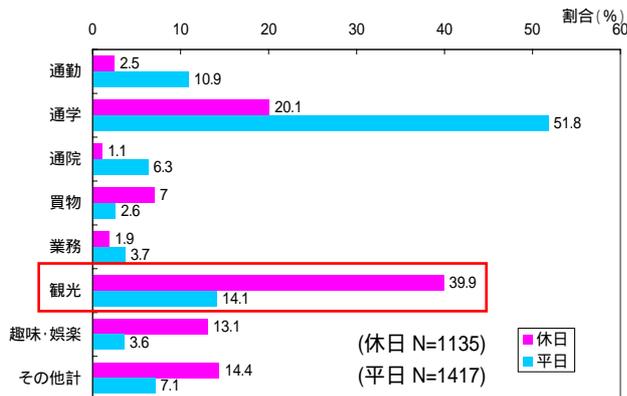
方針3 観光輸送の強化

<目標 3-1> 会津鉄道の観光資源化(会津鉄道の観光目的化)

観光客増加に向けた車両改良と車内サービス向上

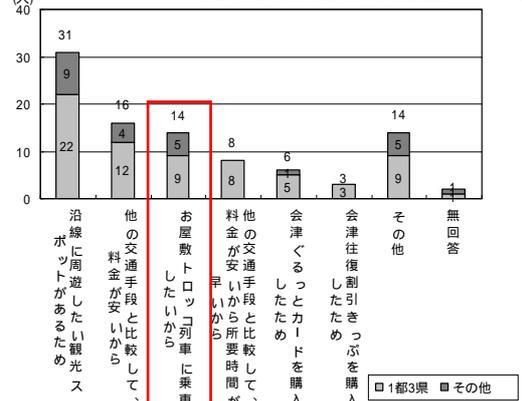
会津線の利用者は、休日においては観光利用の割合が 39.9%と最も高く、平日でも通学に次いで 14.1%の観光客利用がある。観光客は沿線の周遊のほか、お座トロ展望列車に乗りたいたいからという理由の利用者も多く、会津鉄道自体を観光資源とする観光客も多い。

会津線の利用目的(OD調査)



会津鉄道を利用した理由

【会津鉄道高速等効果調査H17.3より】



魅力ある車両とサービス向上により集客力向上を図るため、車両の改装、ラッピング化、駅員制服のリニューアル、アテンダントの配置等を行う。

- 【施策メニュー】
- ・車両のリニューアル化
 - ・車両のラッピング化
 - ・期間限定駅員制服の導入
 - ・鉄道アテンダントの配置

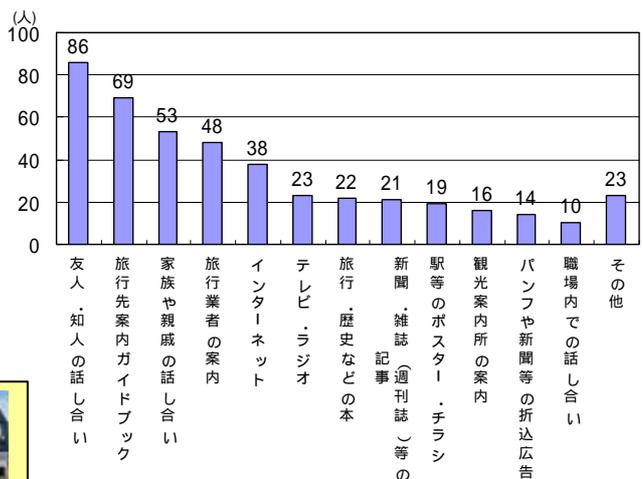
観光客増加のためのイベント企画、情報発信

会津鉄道では、お座トロ展望列車や自転車ツアーなど様々な集客の取り組みを行っている。しかし、会津線、会津地域の首都圏での認知度が十分でないという関係者ヒアリングでの指摘もあり、今後も首都圏等に発信する企画や、ガイドブック、旅行業者の案内への掲載のための地域情報の売込みが必要である。

右図は周遊先を決める際の情報入手先を示しているが、口コミのほか、ガイドブックや旅行業者の案内などへの掲載に向けた取り組みが有効である。

周遊先を決める際の情報入手先(会津鉄道利用者)

【会津鉄道再活性化検討調査(H18.3 過年度調査)より】



会津鉄道のこれまでの様々なイベント等取り組み

- ・お座トロ展望列車
- ・自転車ツアー
- ・駅からハイキング
- ・コストレ(コスプレトレイン) 等



会津線の認知度を高めるための魅力向上策として、イベントの企画や首都圏等への情報発信を行う。

- 【施策メニュー】
- ・会津線のキャラクター活用(ネコの着ぐるみ作成など)
 - ・イベント列車の企画・実施(婚活、四季、呑んでみっぺい列車など)
 - ・旅行会社等への会津線、沿線地域の企画売り込みや情報発信
 - ・首都圏などへの情報発信(ポスター、チラシ、マスコミへの情報発信など)

観光客増加のための広域連携

関東地方の北端に位置する日光市と東北地方の南端に位置する会津地域を観光を軸として有機的に結びつけ広域的な連携を図る日光-会津観光連携プロジェクト、および、歴史的にも繋がり強い米沢地域と観光圏を形成し魅力ある地域づくりを勧めていく会津・米沢地域観光圏整備計画といった、広域的な取り組みが進められている。会津線は連携形成の重要な役割を担っており、広域的な観光振興を図る取り組みとの連携を強化し、地域および会津線の誘客促進を図ることが必要である。

会津・米沢地域観光圏整備計画（会津・米沢地域観光圏整備推進協議会(H20.7～)）

「自然」「温泉」「食」「歴史」の地域資源を活かしながら、連泊プラン、朝夕の体験メニュー、滞在促進地区においては景観整備や泊食分離により「食」のPRにより、1泊2日や日帰り中心の「通過型観光」から「滞在型観光」への転換を図ることを目指して、観光圏整備法に基づく「会津・米沢地域観光圏整備計画」を定めている。

【福島県：会津若松市、喜多方市、下郷町、南会津町 / 山形県：米沢市】

日光-会津観光連携プロジェクト（日光～会津観光軸元気再生プロジェクト協議会(H20.8～)）

関東地方の北端に位置する日光市と東北地方の南端に位置する会津地域を観光を軸として有機的に結びつけ、広域的な地域連携を図ることで、新たな魅力の創出を目的とした『日光～会津観光軸元気再生プロジェクト協議会』が平成20年8月に設立された。平成21年2月10日に、これらの成果として『日光～会津観光連携サミット』を開催し日光～会津観光軸形成及び来年度実施する新プロジェクトの発表を行われている。

【日光市、南会津町、下郷町、会津若松市、国・県機関など45団体】



米沢や日光地域も含めた広域的な観光振興を図る組織との連携を強化し、誘客促進を図る。

【施策メニュー】・イベント列車の企画・実施

・首都圏などへの情報発信（ポスター、チラシ、マスコミへの情報発信など）

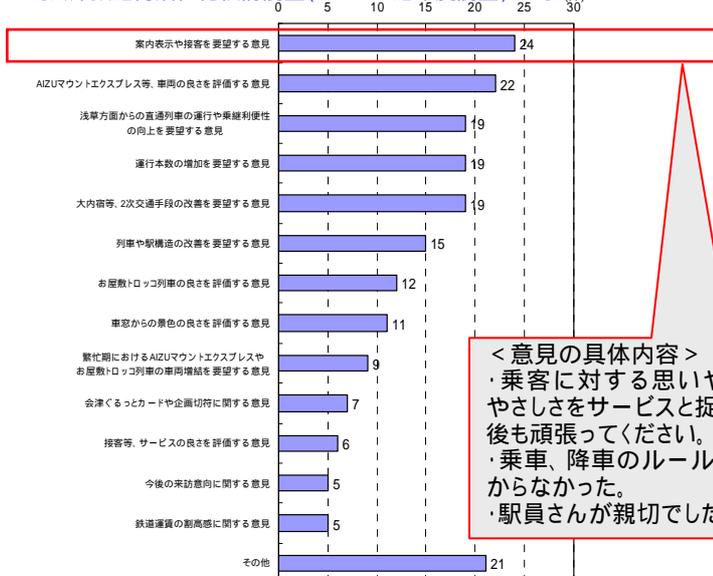
駅員、乗務員の対応改善

会津地域への観光客へのアンケートの意見の内容として、案内表示や接客態度の改善を要望する意見も多く示された。意見の内容として、接客サービスの重要性を指摘する意見もあった。

なお、観光客ではないが地域住民のアンケートにおいても、車掌、運転手、駅員の接遇に対して、車内アナウンスなど、分かりやすい案内をして欲しいといった意見があった。

鉄道利用者の自由意見

【会津鉄道再活性化検討調査(H18.3 過年度調査)より】 (件)



<意見の具体内容>
 ・乗客に対する思いやり、やさしさをサービスと捉え今後も頑張ってください。
 ・乗車、降車のルールが分からなかった。
 ・駅員さんが親切でした。等



利用者への接遇サービス向上のための、社員教育の強化を行う。

【施策メニュー】・駅員、乗務員の接遇サービス向上のための社員教育の強化

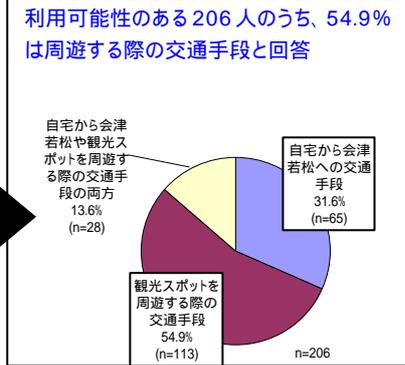
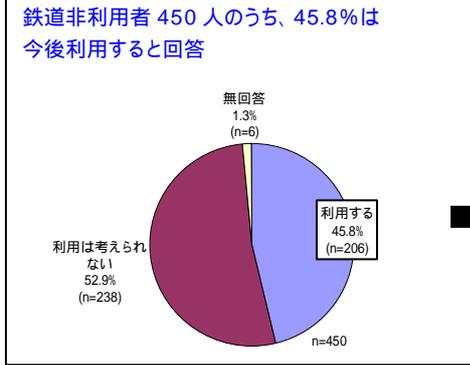
< 目標 3-2 > 移動手段としての利用促進

鉄道と二次交通の連携【再掲】

会津地域への観光客のうち、会津線非利用者の 45.8%が今後利用する意向を示しており、そのうち 54.9%は観光スポットを周遊する際の交通手段の必要性を示している。特に大内宿への公共交通手段の利便性に対する指摘が多い。二次交通の手段として主要駅からの既存バスの接続改善や案内による利用促進、および、レンタサイクル等の自転車整備の必要性も考えられる。

会津鉄道の利用可能性【会津鉄道再活性化検討調査(H18.3 過年度調査)より】

鉄道利用者の二次交通への意見【会津鉄道再活性化検討調査(H18.3 過年度調査)より】



・大内宿への公共交通手段の利便性が悪いという意見が多く、改善要望としては、「運賃が安い公共交通手段」や「運行本数が多い公共交通手段の導入」といった意見が多い。

鉄道とバスの乗り継ぎがしやすいよう、運行ダイヤの連携や情報提供を行う。
【施策メニュー】・乗り継ぎを考慮した、鉄道と二次交通間の運行ダイヤ等の連携、二次交通の路線見直し
 ・鉄道、二次交通間のダイヤ接続案内・マップ作成・配布
 ・レンタサイクル(電動アシスト自転車、各駅乗り捨て可能)の整備
 ・サイクルトレイン(車両への自転車持込)の実施

自動車・貸切バス利用者の鉄道利用促進

休日の会津線利用(利用区間)の特徴は、会津田島 野岩鉄道(鬼怒川・東京方面)間 84 人、湯野上温泉 会津若松間 53 人、野岩鉄道(鬼怒川・東京方面) 会津田島間 53 人、会津若松 西若松間 52 人といった利用が多い一方、湯野上温泉 塔のへつり間 45 人といった 1 駅間利用が多いことである。貸切バス利用者の数駅間のみの観光を目的とした鉄道利用も含まれる。

会津線の乗降区間の実態(休日) (OD 調査)

乗車駅	降車駅																				合計										
	喜多方方面	郡山方面	会津若松	七日町	只見線	西若松	南若松	門田	あまや	芦ノ牧温泉	大川ダム公園	芦ノ牧温泉南	湯野上温泉	塔のへつり	磐梯公園	会津下郷	ふるさと公園	野岩鉄道	野岩鉄道												
喜多方方面																					5	14									
郡山方面																						2	9								
会津若松	1			15	2	52	3	1	1	6			14	8	2	11			1	2	20	2	18	161							
七日町	1	3	17				2						3		1	1	1	2	1	1	9		1	10	52						
只見線																															
西若松	9	4	29	4			2			1	6	3	7	13		7	1	3	2	2	25	1	1	2	1	4	127				
南若松		1	3				1														8	1				2	16				
門田										1												2					4				
あまや			1																								3				
芦ノ牧温泉	3	4	14	2						1																	6	40			
大川ダム公園				1																								2			
芦ノ牧温泉南				3	1																							4			
湯野上温泉	2	4	53	8			6																				12	172			
塔のへつり				3																								1	18		
磐梯公園				1																								1	7		
会津下郷		2	12	2			7																					1	38		
ふるさと公園			1	1																									6		
野岩鉄道			1	2			1	1																					10		
会津長野				3			2																						5		
田島高根前				1	1		6	2																					1	32	
会津田島	1	2	26	13			44	2					5															3	6	84	214
中荒井																													2		
会津荒海			4				1																						2		
会津山村道場																													2		
七ヶ岳登山口							3																						2		
会津風見尾瀬口				1			13	1					5																7		
野岩鉄道	3	7	51	3			7						11																31		
野岩鉄道																														147	
合計	20	27	226	55	2	158	13	1	4	40	4	1	54	67	6	63	7	11	5	41	144	2	17	1	7	10	149	1,135			

自動車や貸切バスを利用する観光客の会津線利用促進策として、自動車回送サービスや貸切バスの乗降用駐車場の環境整備を行う。
【施策メニュー】・自動車回送サービス(鉄道片道利用)の実施 ・貸切バスの乗降用駐車場の整備

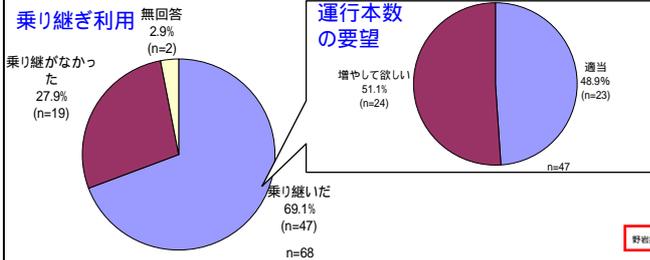
鉄道間の利用のしやすさの向上

会津線の利用区間として、野岩鉄道(鬼怒川、東京方面)と会津線区間間の利用が多く見られる(特に観光利用の多い休日に顕著である)。一方、JR方面の乗り継ぎは比較的少ない。

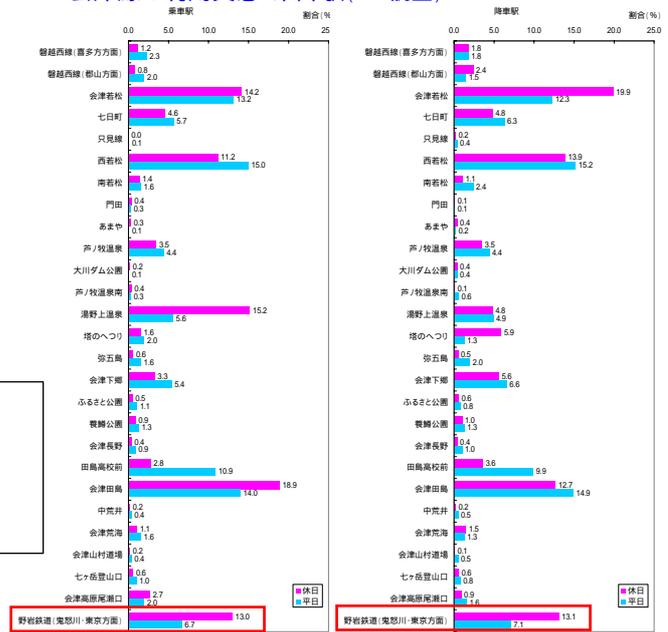
過年度のマウントエクスプレス利用者への調査では、特急スペースとマウントエクスプレスの乗り継ぎ利用が28%あり、また、接続するマウントエクスプレスの運行本数増加に対する要望も示されている。

マウントエクスプレスの乗り継ぎ状況等

【会津鉄道再活性化検討調査(H18.3 過年度調査)より】



会津線の利用実態・乗降駅(OD調査)



首都圏と会津間の乗り継ぎがしやすいよう、運行ダイヤの連携や情報提供を行うとともに、サービス向上のためのアテンダントを配置する。

- 【施策メニュー】・野岩鉄道、東武鉄道、JRとの連携
 (情報発信の共通化、車内における他鉄道の沿線情報の掲示、ダイヤ接続改善)
 ・鉄道アテンダントの配置

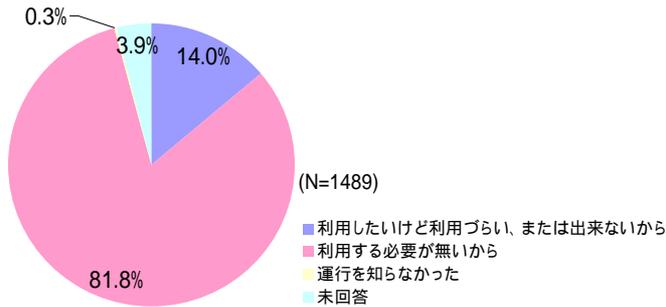
方針4 地域の支援、連携

<目標 4-1> 住民との連携

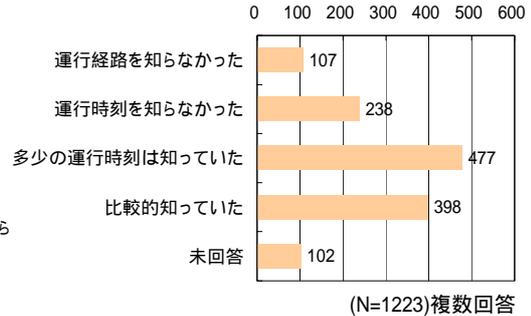
地域住民の参画

会津線の非利用者の理由としては、「利用する必要が無いから」とする意見が多く、また、運行経路や運行時刻を知らないという回答も多い。なお、非利用者については今回のアンケートの際に時刻表を堂付して配ることにより、時刻表をみて利用してみたいという回答もあった。このように、地域住民が会津線に関心をもってもらうことが利用促進にとって重要であり、さらに地域による支援など地域住民参画の取り組みが必要である。なお、「会津鉄道を元気に！そして地域も元気にしよう！」という目的で会津線沿線市町の有志の方々にサポーターズクラブが設立された。

会津線非利用者の理由(地域住民アンケート)



非利用者運行経路、運行時刻の認知(地域住民アンケート)



マイレール意識の醸成を図るため、地域住民参画によるイベントの実施、会津線利用促進活動を行う。

【施策メニュー】・会津線利用促進フォーラム、ワークショップの企画・開催

- ・地域住民による快適化サポート(駅美化活動)
- ・企業や事業所協力による通勤利用促進策(モビリティ・マネジメント)の実施
- ・鉄道ダイヤにあわせた会議開催などによる利用促進策の実施

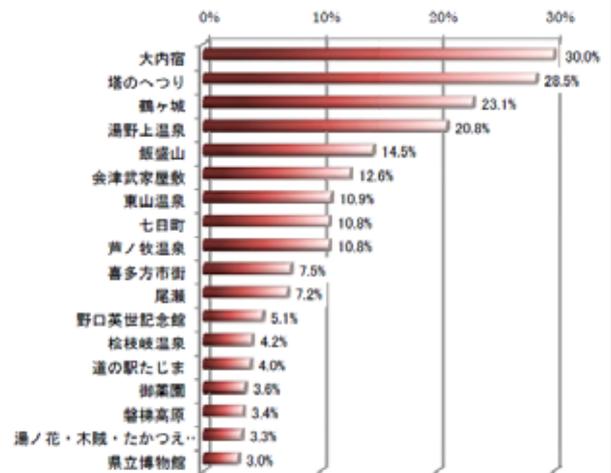
<目標 4-2> 地域との連携

沿線地域との連携

会津地域は東北でも有数の観光地であり、知名度もある。会津線沿線地域には、様々な観光地。観光・文化イベントが多く分布しており、会津地域に訪れる観光客の立寄り率の高い施設も多い(大内宿、塔のへつりなど)。

会津線の利用促進と会津地域の集客力増加は、相乗効果をもたらすものであり、企画設定や情報発信による協力が必要である。

会津 首都圏間県外利用者の会津の主な観光スポット立寄り率(アナリーゼふくしま)



会津線、沿線地域の一体となった集客力向上のため、情報発信やイベント開催等における連携を図る。

【施策メニュー】・観光、イベントチラシへの鉄道時刻表掲載

- ・会津線利用者の旅館宿泊特典サービスの設定
- ・地場産品の車内販売
- ・イベントにあわせた臨時駅の設置、臨時便の運行
- ・学校行事の鉄道活用

広域的な地域との連携

会津線の特徴は、野岩鉄道、東武鉄道とのネットワークにより首都圏と直結していることにある。沿線自治体においては、南会津町と東京都台東区の友好都市関係のように、首都圏と交流のある自治体が存在する。この首都圏との直結性を生かし、双方の小学生等の交流機会を増大させることで、会津線の利用者増などに結びつける取り組みが必要である。

会津地域と友好関係のある首都圏の都市

台東区 : 南会津町の友好都市

さいたま市 : 南会津町の友好都市

西東京市 : 下郷町の姉妹都市



首都圏と繋がる利点を生かした利用促進策として、広域的な地域間交流の拡大を図る。

【施策メニュー】・台東区、さいたま市、西東京市などとの学習交流の企画・情報発信

(首都圏側小学生のグリーンツーリズム利用、会津側小学生の上野の文化施設等利用など)