

4 地域活性化の取組み

(1) 地域活性化のあり方

高速化事業において、ハードウェアの改良だけでは地域や県民に元気をもたらすことはできない。高速化事業と広域交流・地域活性化とが車の両輪のように一体となって実施されることが必要である。

そこで、沿線地域が持つ魅力ある地域資源を活用し、沿線地域の連携を高め、交流の促進と活性化を図っていくことが重要である。

即ち、「点」としての取組みと、それをつなぐエリア「全体」としての取組みが重要であり、これを「さやえんどう」に例えると、駅単位、市町村単位の点としての取組みが「まめ」、沿線全体の一体的な取組みが「さや」ということになる。

「さや」の部分は、沿線地域全体のイメージづくりである。まず地域が一体となり、共通のイメージを作らなければならない。即ちアイデンティティを確立し、沿線地域が総力をあげて地域活性化のために取り組む必要がある。

また、沿線地域に共通したイメージを基に、各駅あるいは沿線市町村などの単位で、さらに個性を磨く必要がある。これが「さやえんどう」の「まめ」の部分である。まさしく、「さや」と「まめ」全体が美味しくなければ意味がない。

更に、「まめ磨き」を行うことによって、共通性と独自性が上手くブレンドされ、より良い地域活性化に繋がっていくものと考えられる。

本委員会の実施に合わせ、新潟、山形、秋田の沿線市町村において「さや」についての取組み案の検討がなされている。そこで検討された内容は次のとおりである。

【共通イメージ/キャッチフレーズ】

夕陽の日本海、旅のギャラリー（回廊）【仮称】

【取組みの方向性】

1 駅周辺のまちづくりの取組み

- ・沿線地域全体の活性化には駅周辺をはじめとした、各地域それぞれの個性を確立させ、もっと明確にしていくことが必要

2 交流人口の拡大

- ・地域の特性を発揮しながら交流人口を拡大させていくという目的・意識の共有が必要

3 駅、その他インフォメーション機能の充実

- ・全体的なインフォメーション機能が必要

4 地域の共通性（全体性）と独自性のブレンド

共通性：沿線地域としての全体イメージの確立

独自性：個性の切磋琢磨が必要

- ・「さや(共通性)」と「まめ(独自性)」全体が美味しくなければならない

【どのように実現していくか？】

沿線地域の組織づくり

- ・構成：地元で頑張っている民間の方々、沿線自治体など多様なメンバー
- ・時期：平成 19 年度内に速やかに協議を始め、発足を目指す

(2) 取組みの方向

本委員会は、前述のとおり沿線市町村から核となるイメージや、地域活性化プロジェクト案についての提案を受けている。

現状で対応が可能なものについては、直ちに取り組むことを基本とするが、本プロジェクトを実施するには、当面、以下の取組みを行う必要がある。

施策 沿線地域の交流促進・活性化を推進する組織の立上げ

民と官が一体となった組織を立ち上げ、ブランドの確立、発信に向けて事業を展開することが望ましい。

構成例：民間関係者（まちづくりや地域活性化の分野で頑張っている民間の方々）

JR関係者

行政関係者（交通、観光、企画部局等）

沿線市町村及び県

施策 「夕陽の日本海、旅のギャラリー（仮称）」宣言

地域活性化プロジェクトを明記し、地域全体の観光マップ、観光カレンダーを網羅したパンフレットを作成し、羽越本線沿線地域が「米どころ、日本海の夕陽の楽しみ、北前船に育まれた伝統文化、そうした旅を楽しむ回廊である」ことを対外的に宣言する。

施策 デスティネーションキャンペーンへの積極的な貢献

キャンペーンに積極的に貢献し、羽越本線として実施することがふさわしい、インパクトのあるプロジェクトを行う。

平成 21 年 10 月から 12 月にかけて、新潟県を中心に（庄内エリアを含む。）

デスティネーションキャンペーンが実施されることから、地域活性化の取組みについても、そこを一つの目標として作業を進める必要がある。

施策 特急の名称、車両の色づかいや内装などのデザインの検討

沿線地域の統一された共通イメージにふさわしい、列車の名称、色づかいや内装などのデザインについて検討する。

アイデアを一般公募することも検討に値するものと考えられる。

施策 各エリア・駅ごとの検討

新潟、山形、秋田の沿線市町村間でも検討されたとおり、沿線地域を特急列車の停車駅を中心に 10 エリアにゾーニングし、そのエリアを単位に、民と官が一体となった更なる地域活性化への取組みが必要不可欠であり、段階的に進めていく必要がある。

また、検討結果を沿線地域全体の検討にフィードバックすることが大切である。

施策 沿線地域アイデンティティーの共有化に向けた取組み

沿線地域が共有のアイデンティティーを持って連携を強めていくために、例えば、各地域の観光パンフレットサイズの共通化や、様式のスタンダード化など、沿線地域が一体となったモデル的な取組みを強力に推進する。

(3) 施策の実現に向けたスケジュール

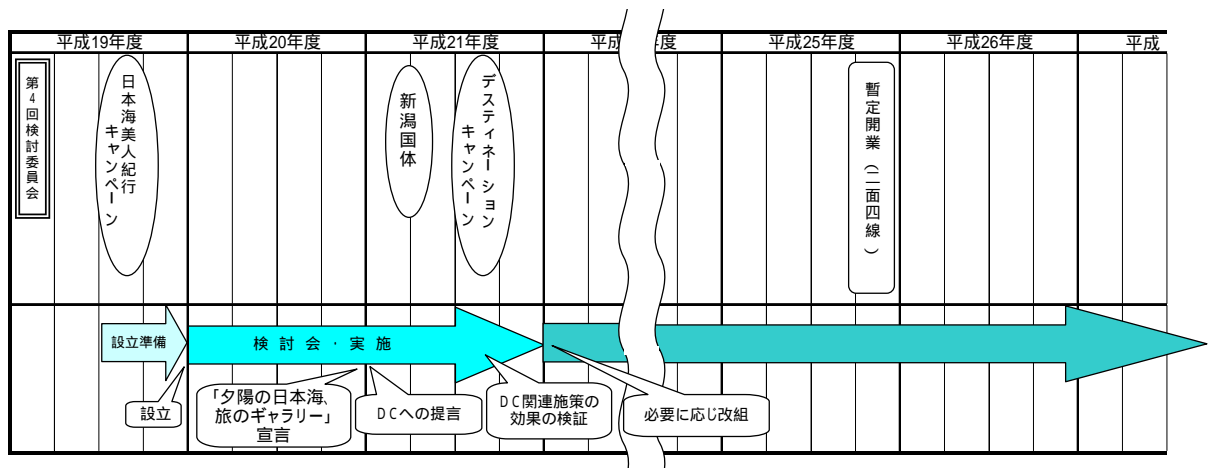
本プロジェクトを実施する際のスケジュールは以下のとおりである。

具体的には、

- ・新たな組織（検討会）を平成19年度末までに立ち上げ
- ・平成20年度末までに、
「夕陽の日本海、旅のギャラリー（仮称）」宣言
デスティネーションキャンペーンへの貢献
- ・デスティネーションキャンペーンの結果検証

といった一連の取組みが必要である。

これを図示すると以下のとおりである。



5 今後の進め方

(1) 基本的な取組みの方針

現状で対応が可能なものについてはスピード感を持って直ちに取組むものとする。

今後の課題については、順次検討していくことを基本とするが、取組み状況、実績などを勘案しながら、できるものから前倒しで取組むものとする。

(2) 課題

整備までに検討すべき短期的課題

・広域交流・地域活性化の取組み

可能なものから順次実施するように検討を進めるべきである。

・利便性を向上させた運行計画、サービスの提供

同一ホーム乗換え時における新幹線～在来線の接続時間の短縮、白新線・羽越本線以外の在来線列車のスムーズな接続や利便性向上のためには、不正乗車防止の目的で同一ホーム上に設ける予定の新幹線・在来線の乗り換え改札や区分柵をなくす等の検討が必要である。

また、上越新幹線ダイヤの見直しやスピードアップ、酒田駅での特急列車と普通列車の接続をより良いものにするなど、沿線全体で高速化改良の効果を最大限享受できるようなダイヤの工夫が必要である。

整備後も引き続き検討すべき中期的課題

・より良い車両の導入

振り子車両やフリーゲージトレインの導入についても次の課題として検討すべきである。

・より良い運行計画、サービスの提供

適宜、利用状況や快適性・利便性などに関するモニタリングを行い、特急列車の運行頻度の向上等の検討を行うべきである。

・トンネルの活用

未使用トンネル（小岩川～あつみ温泉間）については、羽越本線全体の安定輸送対策と一体的に、当該地域の道路も含めた交通のあり方等も含めて、時期をみて活用を検討すべきである。

なお、今回のプロジェクトは地元とJR東日本が一体的に進めるべきであることは言うまでもない。また、前述のとおり、白新線・羽越本線の高速化と沿線地域の活性化については、車の両輪のように一体となって実施されることが必要であることから、関係機関においてはその実現に向けて協議調整を進めていただくことを望む。