



もっとつながる。未来が動き出す。

資料 4



「持続可能で暮らしやすい地域づくり」及び それに伴う「長期的な関係・交流・定住人口拡大」の取り組み

～幹線鉄道ネットワークを中心に、デジタルを活用した地域、関係省庁、事業者との連携・協働による価値創造～

令和5年11月16日

西日本旅客鉄道株式会社
地域まちづくり本部
専務執行役員 春名 幸一

1. JR西日本グループのめざす未来

- (1) パーパス（私たちの志）と長期ビジョン
- (2) 西日本各エリアの更なる活性化

2. 幹線鉄道ネットワークの活性化に向けた取り組み

- (1) これまでの取り組み
 - ① 幹線鉄道の輸送改善によるサービス向上
- (2) 現在の取り組み
 - ① 地元との連携による需要掘り起こし、地域ファンづくり、新幹線等荷物輸送
 - ② 地方中心都市におけるコンパクト&ネットワーク、高速鉄道による地方広域都市圏の形成
 - ③ 幹線ネットワークから繋がるご利用しやすい持続可能な交通体系の推進、持続可能で豊かな地域づくり
 - ④ 鉄道のある暮らし、デジタルの活用

3. 幹線鉄道ネットワークを取り巻く環境変化を踏まえた今後の課題

- (1) 人口減少社会に対応した広域的な沿線まちづくり
- (2) 高規格道路網整備に応じた幹線鉄道のあり方の再認識
- (3) 社会行動変容（ニーズの多様化）への対応

1. JR西日本グループのめざす未来

私たちの志 人、まち、社会のつながりを進化させ、
心を動かす。未来を動かす。



私たちの志の実現と10年後（2032年）のありたい姿

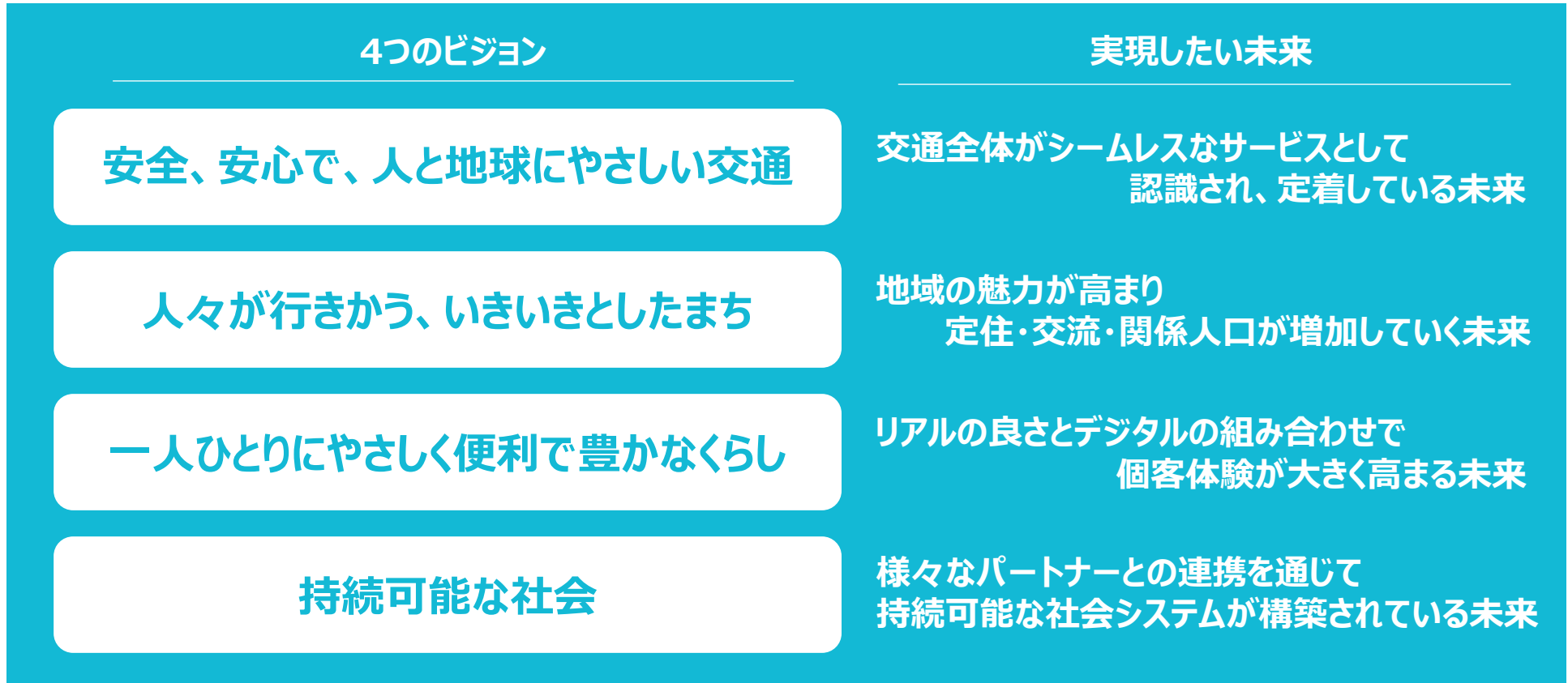
長期ビジョン2032

私たちの志

人、まち、社会の
つながりを進化させ

心を動かす

未来を動かす



「持続可能で暮らしやすい地域づくり」及び
それに伴う、「長期的に関係・交流・定住人口拡大」に向けた取り組み

西日本各エリアの更なる活性化

地域と連携した観光需要の創出により、国内及び、再び活性化するインバウンドのお客様に向けた広域周遊観光を促進

瀬戸内・中国エリア

魅力的なコンテンツの更なる発掘・発信と
周遊に便利なアクセスが整う広域観光エリア



山陰エリア

古くて新しい日本が見つかる山陰エリアに、
特急「やくも」の新型車両で快適にアクセス



北陸エリア

北陸新幹線の敦賀延伸、将来的な新大阪までの延伸にあわせて、北陸エリアの魅力がさらに向上。より一層便利な広域からのアクセス



九州エリア

西日本と九州の賑わい
をつなぐ重要なエリア



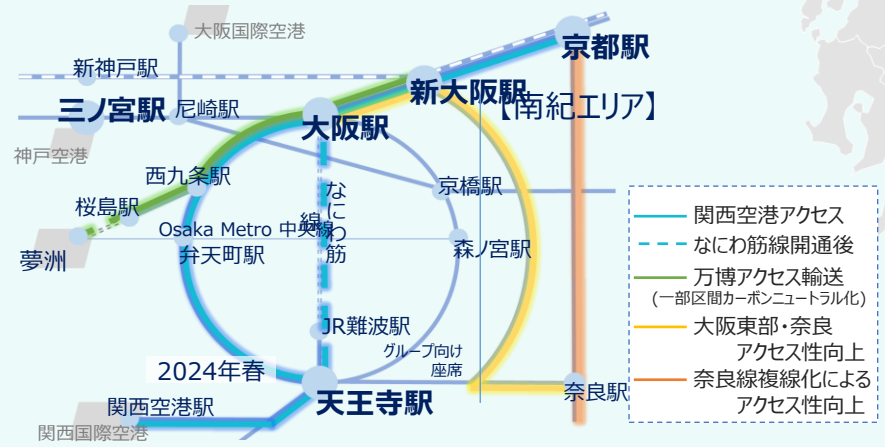
南紀エリア

豊富な観光資源で
プラスワントリップに最適



観光ナビtabiwaで
西日本エリアの旅を便利につなぐ

関西都市圏ネットワーク



デジタルの活用

- WESTERマイグルも活用したマーケティング
- tabiwaの機能拡充による観光地での利便性向上
- デジタルコンテンツと親和性の高い企画の実施

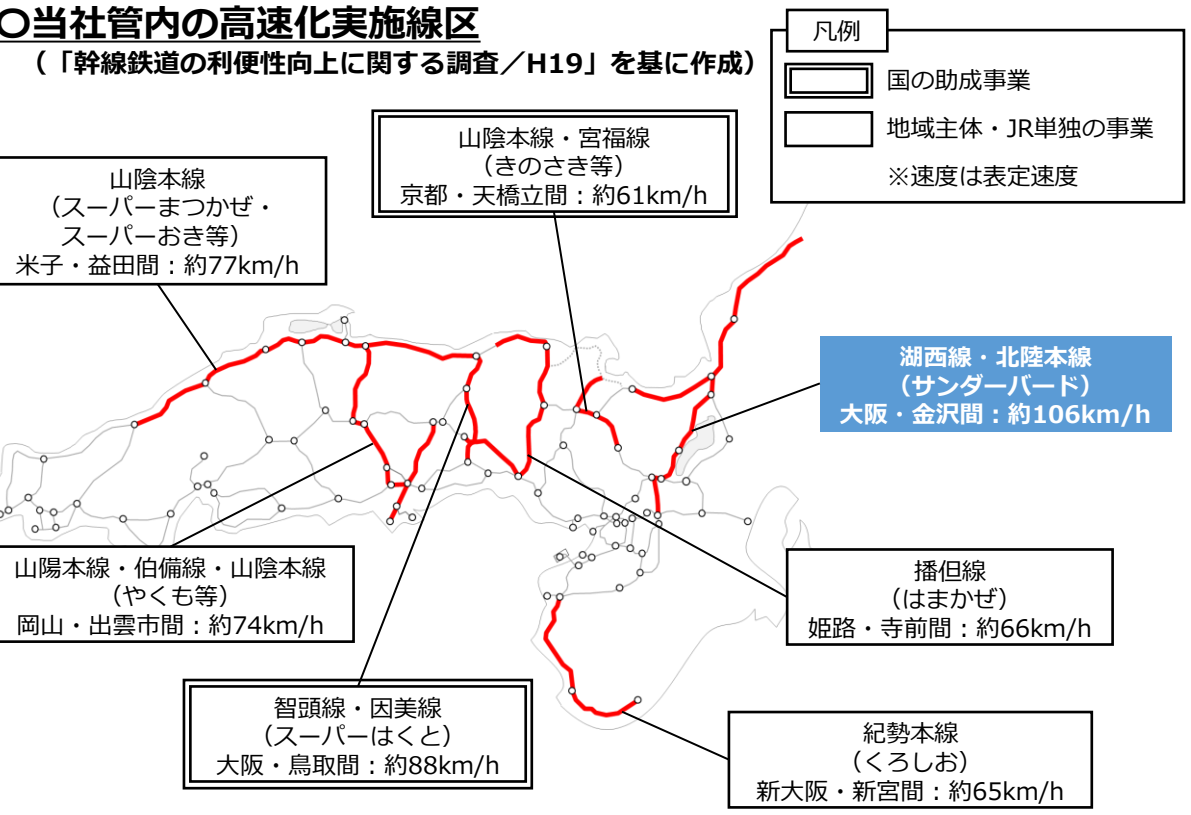
2. 幹線鉄道ネットワークの活性化に向けた取り組み（地域間流動の拡大）

（1）これまでの取り組み ① 幹線鉄道の輸送改善によるサービス向上

■ 課題：大都市圏と各都市を結ぶ特急で表定速度100km/h以下は車との競争力が弱い

○当社管内の高速化実施線区

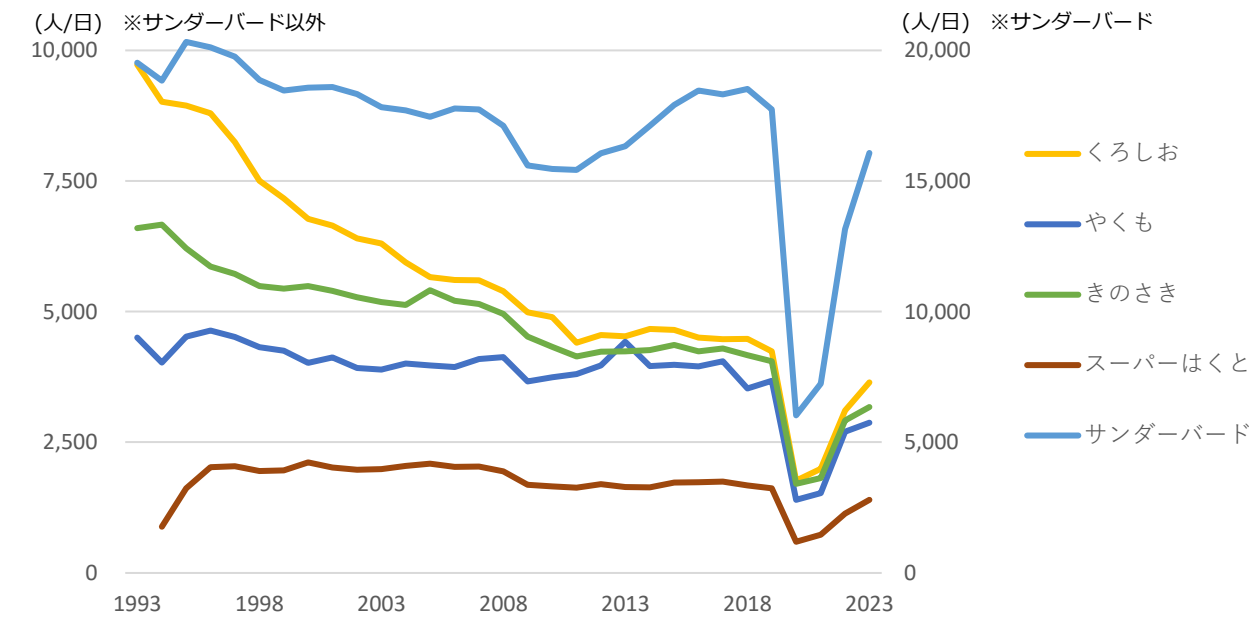
（「幹線鉄道の利便性向上に関する調査/H19」を基に作成）



○当社管内の表定速度（「幹線鉄道の利便性向上に関する調査/H19」を基に作成）



○特急列車のご利用状況



※サンダーバードは90%超、その他は90%以下の回復状況（2019年度比）

（1）これまでの取り組み ② 需要誘発による利用促進

○大量送客キャンペーン（期間限定）

- ・観光地としての魅力訴求をするプロモーション（大都市マーケット）による団体旅行誘致

○地域との連携キャンペーン

- ・地域と連携した受入れ体制整備
- ・地域と連携した魅力あるコンテンツ開発

○観光ニーズの変化

- ・個人型化・分散化（旅行形態）
- ・趣向の多様化
- ・コト消費、トキ消費の拡大

2. 幹線鉄道ネットワークの活性化に向けた取り組み（地域間流動の拡大）

（2）現在の取り組み ①地元との連携による需要掘り起し（ア）広域集客による交流拡大（敦賀延伸に伴う着地整備）

- 地域と連携した「新たな観光周遊ルート」の創出
北陸3県・信越エリアの観光コンテンツの磨き上げ
- 地域との連携によるデジタルを活用した
多様なニーズ化への変化対応
⇒観光アプリ「tabiwa」コンテンツ開発とマーケティング

観光、デジタル×交通



「新観光列車（はなあかり）」など
若狭・北近畿の周遊ルート構成



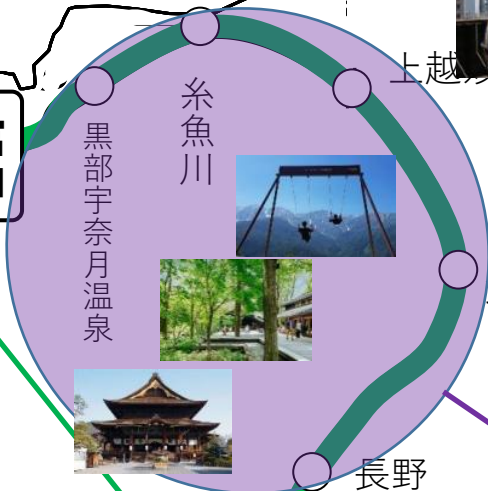
大阪



XR技術による「新感覚ツアーバス」
恐竜・一乗谷タイムスリップ



名古屋



アルパルート・キャニオンルートを通じた富山・新潟・長野の周遊

金沢・新高岡・富山を拠点とした能登や飛騨への周遊



首都圏

✓ <施策のポイント> デジタルを活用したコンテンツ開発

2. 幹線鉄道ネットワークの活性化に向けた取り組み（地域間流動の拡大）

（2）現在の取り組み ①地元との連携による需要掘り起し（イ）地域ファンづくり、荷物輸送による地域の魅力発信

●地域ファンづくり

デジタルを活用し、地域の魅力（スポーツ、文化）と「ひと、社会」を繋ぎ、地域ファン化を通じて人々の活動量拡大による地域活性化（交流・関係人口拡大）に向けた取り組み

文化、スポーツ、地域×交通



<プロサッカークラブ ファジアーノ岡山との連携>

- ホームゲームの観戦回数に応じて、選手サイン入りユニフォーム等が当たるスタンプラリーを開催。
- 加えて、試合日に対象店舗でICOCA決済された方にWESTERポイントを抽選でプレゼント。



【MaaS77°リ】



<ミュージアムぐるっとパス・関西との連携>

- 関西圏の対象美術館・博物館を巡るスタンプスタンプラリー
- ※50施設と実行委員会との連携

【連携先】

- ・スポーツチーム
- ・コンサート施設
- +
- ・周辺商店街等

関係者の協働によるプロモーションマーケティング【WESTERによるスタンプラリー】

●再来訪促進の仕掛け
例)スタンプラリー

●利用促進
例)クーポン配信・ポイント還元等

集客施設を中心にしたまちの賑わいを創出

交流拡大

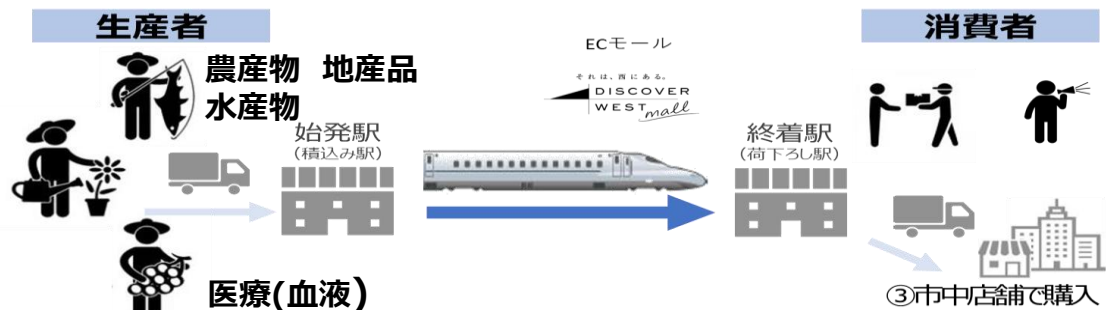
✓ <施策のポイント> 各集客施設への公共交通利用の促進

●鉄道車両を活用した荷物輸送

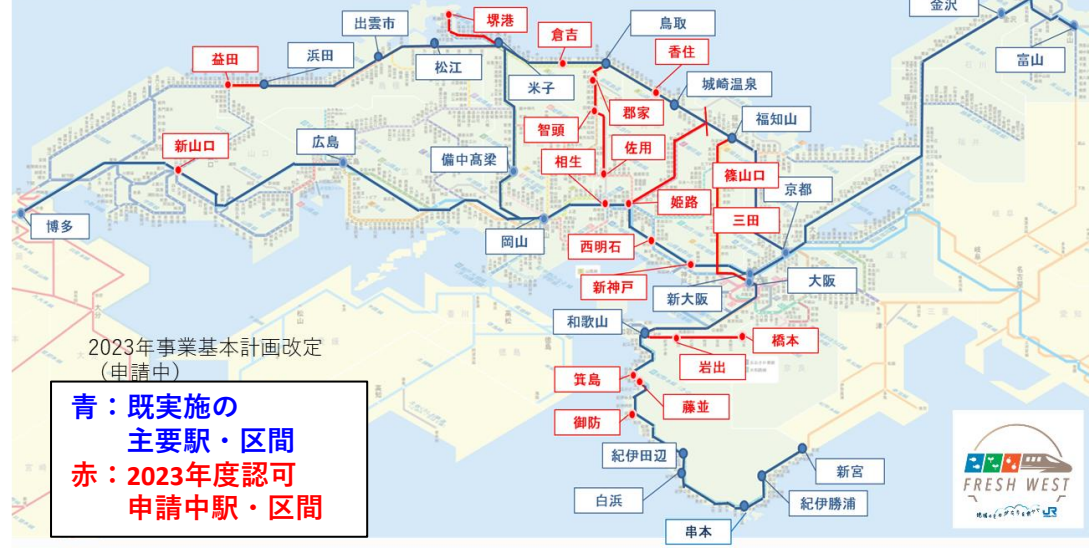
農林水産、厚生労働、物流×交通

他企業/地域との共創による地域活性化への貢献

- 即日配送
- 高品質（揺れが少ない）



- 主な輸送品目
- 北陸新幹線（金沢→東京）：鮮魚、駅弁、器械部品、血液検体
 - 山陽新幹線（新大阪～博多（～鹿児島中央））：新聞、鮮魚、駅弁、新酒
 - 在来特急（サンダーバード、やくも）：鮮魚、活けガニ、駅弁
 - 伯備線普通：農産品、パン



✓ <施策のポイント> 各産業における物流利用の促進

2. 幹線鉄道ネットワークの活性化に向けた取り組み（地域間流動の拡大）

（2）現在の取り組み ②地方中心都市におけるコンパクト&ネットワーク（ア）シームレスな公共交通とまちづくりの連携

（b）富山駅周辺における取り組み



富山駅周辺エリア
→さらなる価値向上

- 2015 北陸新幹線開業
- 2016 南口広場完成
- 2020 LRT南北接続 南北自由通路完成
- 2022 JR富山駅ビル開業 北口広場完成

賑わい創出へ向けた取り組み（2021～）

- 2021 官民協議会「**富山駅南北一体的なまちづくりプラットフォーム**」設立
 - ・市や鉄道会社等、10団体で構成
 - ・富山ターミナルビルが代表企業として就任
- 2022 LRT南北接続2周年記念イベント「つながるWeekend」
 - ・駅周辺及び路面電車沿線の計15会場にて実施
- 2023 駅周辺の**未来ビジョン「トヤマチ∞ミライ」**策定 任意団体「**トヤマチ∞ミライ ユナイテッド**」設立
 - ・市や鉄道会社等、13団体で構成、今後、一般社団法人化を予定
 - ・引き続き、富山ターミナルビルが代表に就任
 - ・駅南、富山駅、駅北各エリアの「点」の活動を繋ぎ「面」へ広げる狙い



（写真左）連携したまちづくりを行う協議会キーマンの皆様

（写真右）駅広前場での屋外映画観賞会

✓ <施策のポイント> 駅周辺まちづくりの広域連携化

2. 幹線鉄道ネットワークの活性化に向けた取り組み（地域間流動の拡大）

（2）現在の取り組み ②地方中心都市におけるコンパクト&ネットワーク（イ）駅とまち、人と人をつなぐ新しい駅まち空間の創出

まちづくり、地域×交通



「人の広場」を作り、駅やまちから人を集める

姫路駅 「Piole labo GARDEN」 「みちしば」



鳥取駅「ケヤキ広場」



広島駅「TOUCH MATCH HIROSHIMA」



大切にしたい価値観

地域の個性を表現

地域との協働

駅とまち、まちとまちをつなぐ

✓ <施策のポイント> 公共空間の柔軟な活用

2. 幹線鉄道ネットワークの活性化に向けた取り組み（地域間流動の拡大）

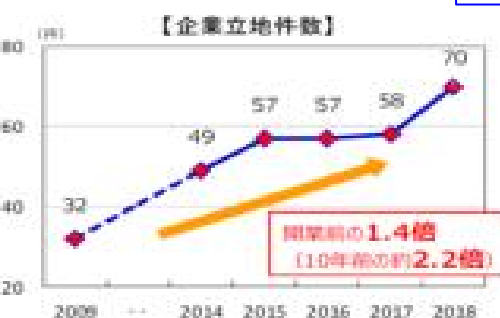
(2) 現在の取り組み ②地方中心都市におけるコンパクト&ネットワーク (ウ)新幹線を活かした地域づくり

新幹線を活かした地域づくり（北陸新幹線を事例に）

北陸新幹線の整備状況 (2015.3.14 長野・金沢間開業)



富山県域における開業前後の状況



広域まちづくり、産業×交通



【出典：とやま新幹線延伸戦略/富山県_2020年3月】

富山県の新幹線戦略

- 基本戦略1 魅力あるまちづくり・地域づくり
- 基本戦略2 ものづくり産業の拠点化
- 基本戦略3 選ばれ続ける観光地づくり
- 基本戦略4 移住・定住の促進、応援人口の創出・拡大

JR西日本の施策

- 【まちづくり】 二次交通（路面電車等）と連携した富山駅周辺エリアの交通まちづくり
➡ P7で説明
- 【ビジネス】 不動産開発（オフィスビル等）やサテライトオフィス展開
- 【観光】 北陸三県の魅力ある観光素材を首都圏・信越地方や関西圏に訴求
➡ 2023.10～ Japanese Beauty Hokurikuキャンペーン、北陸プレステーションキャンペーン
進学や就職で大都市へ出た若年層が地元へ戻りたくなるような「暮らし」と「シゴト」への取り組み
➡ P12で説明
- 【くらし】



富山県は、北陸新幹線開業効果を最大限に高め、その効果を県内各地に広く波及・拡大し、持続的に発展させていくために4つの柱を基本戦略として掲げている。
【出典：とやま新幹線延伸戦略/富山県_2020年3月】

2. 幹線鉄道ネットワークの活性化に向けた取り組み（地域間流動の拡大）

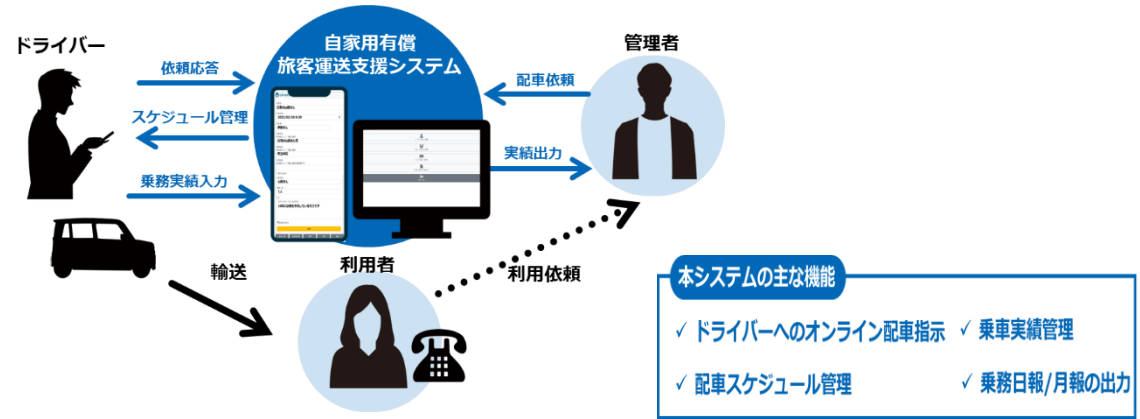
（2）現在の取り組み ③地方エリアの持続的な地域づくり（ア）ご利用しやすい持続可能な交通体系を地域ともに推進

● 地方版MaaS(島根県邑南町)

需要にあわせたデマンド交通の実現により、持続可能な交通手段をの確保。

AIを活用した自動配車システムの導入とスマホ予約
他事例：新山口、城崎温泉、津山市

地域×交通



(参考) 運行主体：NPO法人はすみ振興会
運行区域：邑南町旧羽須美村エリア



運賃：200円～500円（距離制）
利用者数：約10名/日（増加傾向）

大学×交通

● 自動運転隊列走行(BRT)

運転手不足への対応、シームレスでフラットな交通網の実現に向けた自動運転と隊列走行

STEP1 専用テストコース(滋賀県野洲市)：完了



STEP2 公道での実証実験(2023年11月開始)

2020年代半ばの「自動運転レベル4」を目指す



東広島市(西条駅～広島大学)

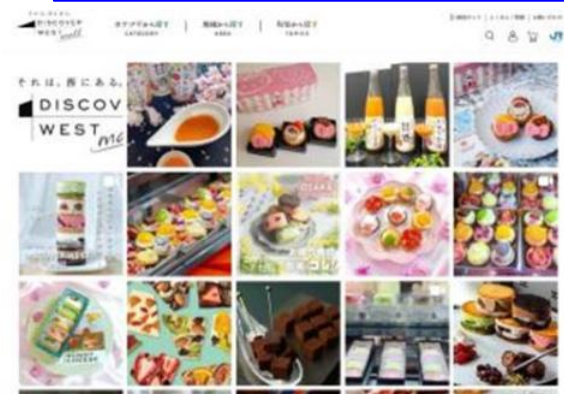
2. 幹線鉄道ネットワークの活性化に向けた取り組み（地域間流動の拡大）

（2）現在の取り組み ③地方エリアの持続的な地域づくり（イ）持続可能で豊かな地域づくりの推進

■地産品販路拡大プラットフォームとしてECモール展開

農林水産・経産×交通

- ・地産品の販路拡大を通じて
 - － 地域産業振興
 - － 経済活性化、
 - － 地域の魅力のPR
 - － 交流・関係人口の拡大
 - － シビックプライド向上



■地域ポイントによる地域内経済循環の活性化

地域経済×交通

【地域ポイント事業とは】

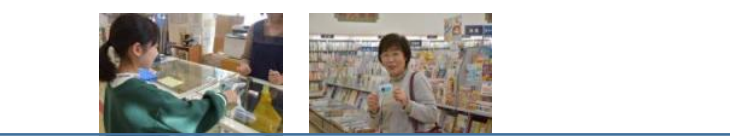
・エリア内で発行 & 利用可能な「地産地消」のポイントサービス。
 加盟店での買い物や、公共施設の利用、ボランティア・エコ活動で付与。

特定のエリア内でのみ発行 & 利用可能な「**地産地消**」のポイントサービス



<<ポイント取得方法例>>

- 加盟店での買い物
- 公共施設の利用
- 共助によるまちづくり



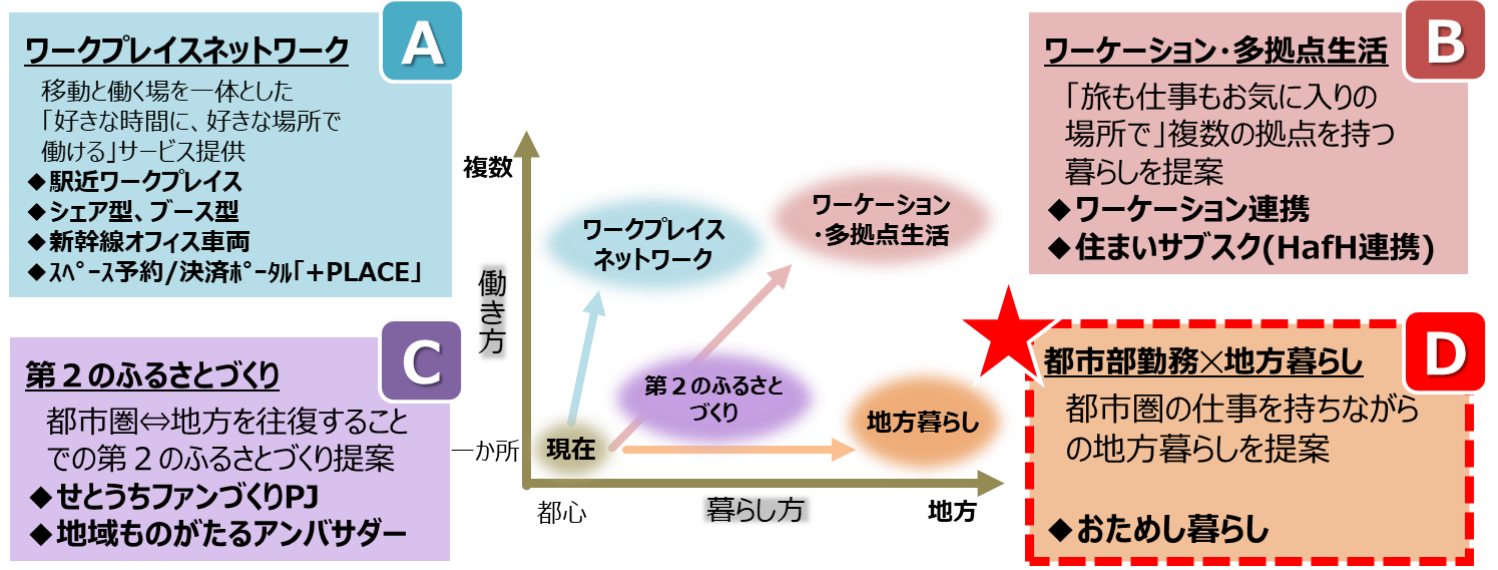
✓ <施策のポイント> 地産品磨き上げ・デジタルインフラ構築

2. 幹線鉄道ネットワークの活性化に向けた取り組み（地域間流動の拡大）

(2)現在の取り組み ④社会行動変容 (ア)コロナ後の多様な暮らし方を見据えた「鉄道のある暮らし」

仕事、地方×交通

鉄道と各種サービスを組み合わせた取り組みを、「鉄道のある暮らし」シリーズとして、4種のライフスタイル支援サービスとしてご提供



※その他：都市部モデルとして
◆きっかけエリアパス（URと今年度実証実験中）



仕事はそのまま、ローカルに暮らし、ときどき出社。
あなたに合った暮らしがここ。JR東日本の沿線自治体がお手配します。

おためし暮らし
詳しくは「おためし暮らし」JR

おためし暮らし

- 丹波篠山市・南丹市・高島市・甲賀市・和歌山市と連携
- 2週間～11か月の希望期間で移住体験（都市部での仕事をもったまま）（期間中の通勤費支援を実施）

成果

- 2021年度 3市／11組入居
- 2022年度 3市／23組入居
- 2023年度 5市／40組入居（うち23組は移住意向者）

〇おためし暮らしの体験者の声（抜粋）

・普段の生活ではできない経験を子どもにも体験させてあげることができ、**毎日元気いっぱいの笑顔を見ることができました。**

・賃貸ということで心のハードルがぐっと下がりました。**家を買う前に「やっていけそう」という感触を得られたのは良かったです**

〇おためし暮らし実施の行政の声（抜粋）

・必ずしも移住定住に繋がるのみでなく、訪れてみようと思っただけの方がいるのは成果

2. 幹線鉄道ネットワークの活性化に向けた取り組み（地域間流動の拡大）

(2)現在の取り組み ④社会行動変容 (イ)デジタルを活用した新たな誘客策

デジタル×交通

旅の計画



発売3ヶ月で24万枚の大ヒット!

【発売後の反響】

- ・ゲーム性がヒット (サイコロを振って行き先を決める)
- ・5,000円という格安さ
- ・z世代を中心に旅前、旅後の感想・思いをSNSに多数投稿、拡散



or

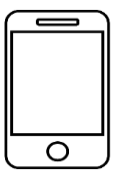


実際にサイコロを振るリアルイベントも開催

旅先の訪問



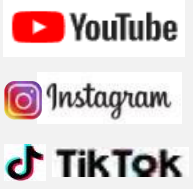
拡散



認知・検討

購入

拡散



新企画

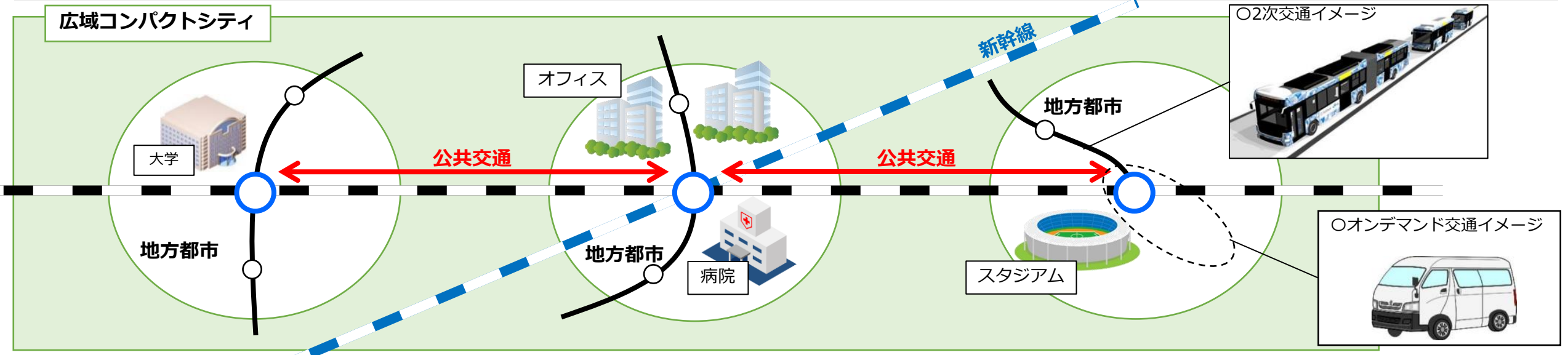


✓ <施策のポイント> デジタルを活用したコンテンツ開発

3. 幹線鉄道ネットワークを取り巻く環境変化を踏まえた今後の課題

これまでの取り組み	環境変化	現在～今後の方向性	期待・要望
公共交通を軸とした都市のコンパクトシティ	人口減少の加速	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線鉄道を軸とした<u>広域的なまちづくり</u> ・新幹線効果の最大化（まちづくり等連携） 	<ul style="list-style-type: none"> ・広域コンパクトシティ&ネットワークへの政策推進（都市機能再配置、二次アクセス等） ・新幹線等、広域まちづくりにおける地域産業基盤強化への支援
在来幹線の高速化 新幹線ネットワークの拡大	高速道路網拡大継続	<ul style="list-style-type: none"> ・新幹線とのフィードバック路線の活性化継続 ・幹線鉄道の役割変化（観光・物流） 	<ul style="list-style-type: none"> ・社会インフラとしての地方幹線鉄道の維持管理政策の推進 ・労働力不足への対応
需要喚起 マスマーケティング	社会の多様化	<ul style="list-style-type: none"> ・コロナ禍により加速した<u>多様化への対応</u> ・デジタルを活用した1to1マーケティング 	<ul style="list-style-type: none"> ・デジタルコンテンツ展開拡充の支援 ・沿線の情報インフラ整備の推進

■ 提案：公共交通を活用し、市域を超えた「広域コンパクトシティ&ネットワーク化」を形成



幹線鉄道ネットワークを取り巻く環境変化を踏まえた今後の課題

1. 人口減少社会に対応した広域的な沿線まちづくり・・・面としての役割

地方都市においては、将来にわたって持続可能な都市圏を目指し、公共交通を軸に駅周辺に都市機能と住居を立地誘導するコンパクトなまちづくりが政策的に進められている。一方で、各都市圏の人口減少傾向は地方を中心に加速しており、沿線エリア内での都市間移動のトリップ数の低下に歯止めをかけることができていない。加えて各都市は基本的に各々単独で行政施設を保持しているが、人口減少に伴い各都市圏での施設維持が困難となり、都市を跨る統廃合も発生している。

このような状況下、幹線鉄道を地域の社会インフラとして活かし、各都市圏の中核駅周辺に都市機能を分担配置し、それら都市間を特急等によって移動するエリア全体での広域まちづくりは、効率性、持続性の観点から効果的で都市間流動の活発化も期待できる。加えて公共交通はCO2削減や健康増進にも大きく寄与することから、官民一体となった「幹線鉄道を活用した広域コンパクトシティ」の政策誘導を省庁横断的にお願いしたい。例えば、①医療・教育・行政などの公的機関や民間の大規模サービス施設を、市域を超えた広域エリア単位で幹線鉄道の主要駅に沿って機能的に再配置するような取り組み、②新幹線駅を含めた地方中核駅周辺でのまちづくりの促進、③地方版MaaSやBRTのような幹線鉄道と連携した二次アクセス強化への取り組みなど、「幹線鉄道」と「人・まち・仕事」をパッケージとした有機的で面的広がりのある政策に期待したい。

2. 高規格道路網整備に応じた幹線鉄道の役割の再認識・・・線としての役割

弊社は会社発足以降、地方都市間、都市・大都市間の移動時間短縮に向けて、国や地元自治体の支援の下で幹線鉄道の高速度を積極的に推進してきたが、並行する高規格道路網の整備に伴い、輸送改善後であっても一定の表定速度を有しない線区においては、クルマ（自家用車・バス・トラック）に対する鉄道のアクセス優位性が発揮できなくなっている。結果として、国土形成の人流基盤という本来の幹線鉄道の意義が希薄になってきている中、今後の展望として、大都市圏への路線、新幹線のフィーダーとなる路線や観光路線としての活路のほか、物流基盤としての役割が高まることへの対応が必要と思われる。

このように幹線鉄道の役割は変化しているが、前述の広域まちづくりの観点を含めて、その重要性は変わらないものと思われる。このため、今後は観光や農商工等産業分野においても省庁横断的に支える仕組みや、前述の広域沿線まちづくりの観点、更には深刻さを増している鉄道を支える労働力不足への対応も含めて維持管理に対する政策強化に期待したい。

3. 社会行動変容（ニーズの多様化）への対応・・・デジタル対応

デジタル化の進展と個人のニーズ多様化に伴い、日常的な暮らし方や非日常のおでかけなどの社会行動が大きく変化してきており、幹線鉄道とその沿線のあり方にも、これに対応した変革が求められている。弊社においても、リアルとデジタルを組み合わせた「個客」体験の価値向上に向けて、データやデジタル技術を活用した移動需要の掘り起こしなど、実証実験を含めて一部施策に着手したところである。

このように移動中におけるデジタル技術を活用したサービスは不可欠となっているものの、山間部を中心に通信インフラの整備は遅れている。このため、重要幹線沿線の通信インフラ基盤整備、ならびに「個客」に応じたデジタルコンテンツ展開拡充などに関して、各省庁における今後の政策面での後押しに期待したい。