

第 10 回阿武隈急行線沿線地域公共交通協議会

- | | | |
|---|------|---|
| 1 | 日時 | 令和 7 年 1 月 22 日（水）午前 9 時 30 分から午前 10 時 30 分まで |
| 2 | 場所 | 宮城県自治会館 205・206 会議室 |
| 3 | 出席委員 | 別紙のとおり 計 25 名 |

1 開会

司会

それでは定刻になりましたので、ただ今から第 10 回阿武隈急行線沿線地域公共交通協議会を開催いたします。

議事に入る前に本日の資料を確認いたします。

本日の会議の配布資料は、次第下段に記載のとおりでございます。

資料の不足がございましたら、事務局までお申し付けください。

また、本日ご出席の委員の皆様のご紹介につきましては、お配りした名簿を持って代えさせていただきます。

なお、本日の会議は規約第 7 条第 2 項に定める定足数を満たして成立することを事務局において確認しております。

それでは議事に入らせていただきます。これからの記事進行は吉田会長にお願いいたします。よろしくお願いいたします。

吉田会長

おはようございます。

福島大学兼前橋工科大学の吉田でございます。よろしくお願いいたします。

昨年 8 月に、久しぶりにこの地域交通法に基づく、阿武隈急行線沿線地域公共交通協議会を開催しております。

その中で、在り方検討会ということで、この阿武隈急行線の輸送モードというものをどのような形にこれからしていくのかということについて、在り方検討会が立ち上がったという流れになりますけれども、その進捗状況について前回報告しながら、委員の皆様からもいろいろご意見を頂戴したということでございます。

今日の報告事項のところ、その在り方検討会、その後どうなったのか、あるいは宮城県の中でどのような形で議論されてきたのかということについてご報告をいただきながら、皆様にも併せてご確認いただきたいと思いますと思っております。

一方で、前段の議題というところですが、この阿武隈急行線沿線地域公共交通協議会は、地域交通法上の法定協議会ということで法定計画を持っております。途中、2020 年に法改正があつて地域公共交通計画という名称になっておりますけれども、その前に策定しておりますので、こちらの網形成計画というのは以前の法定計画の名称をそのまま使っております。もうこちらの前期の年次が 2023 年で終わってございますので、そこの評価というものについてもどうかということで、前回委員の皆様にご指摘いただいておりますので、そこをまず前段でお諮りいただくということになります。

限られた時間ではありますけれども、いろいろ進捗しているところ、逆にこれから皆様と一緒に考えていかなければならないこともたくさん出てくると思っておりますので、忌憚のないご意見頂戴できればと思います。

どうぞよろしくお願いいたします。

2 議題

吉田会長

では引き続き私の方で進行を務めます。

議案の第1号ですけれども、今挨拶の中でご説明差し上げました、地域交通法に基づく法定計画、「阿武隈急行線沿線地域公共交通網形成計画」前期での評価についてということになります。

事務局から説明をお願いします。

事務局
(宮城県)

【資料1、資料1別紙により説明】

吉田会長

ありがとうございました。

今のご説明というのは大まかにまとめると2件あるかと思っております。

一つは計画に定めております数値の確認をするということになっておりまして、資料1の別紙のところで再開状況が示されていますけれども、計画の策定をして、令和元年に東日本台風があり、令和3年と令和4年の冬にそれぞれ福島県沖地震があったということで、運休の期間というものが、特に東日本台風と令和4年の福島県沖地震のところで長く続いたということが影響している。それにコロナ禍というところもあったわけですから、利用者数、それから鉄道の営業収益が減少してしまっている。そういう事実を確認しつつ、運送費というものが、修繕費、それから動力費の増加ということで高くなっているというところがございます。

もう一点が、それに関わって、資料1の3「前期（2019年－2023年）における評価」で五つ記載がありますけれども、こういう形で状況が変化をしているので在り方検討会の検討結果をいただきながら新たな数値目標について検討して行きたいと。

数値を確認していくことと、新たな目標を検討していきたいというこの二点について、皆様にご確認いただくというところが議案の第1号ということになります。

では、皆様の方からご意見ご質問がありましたら、お受けしたいと思います。

吉田会長

一点確認ですが、資料1裏面の指標2の「鉄道事業営業収益」の割合ですが、営業収益は2023年の前期をベースとして2019年などと比べてみると減少はしているけれども、差し当たりは回復基調。ただ一方で運送費が増加していて、それが修繕費、動力費の増加と確認できるのですが、その動力費の増加というのは基本的にしばらく続いていくと目込まれるのですが、この令和元年の6億円あまりから今8億3,800万円あまりと増えていますが、この増額に対して、動力費がどのくらいの割合を占めているのか。そこは今後やはり見込んでいかなくてはならないと思います。どのくらい動力費がここに影響しているのかというところについて、説明を加えていただければと思います。

富田委員
(阿武隈急行)

阿武隈急行株式会社の富田と申します。

会長から、運送費、動力費が増えていることについてご指摘いただきました。

動力費につきましては、現在約1億4,000万円程度かかっている、ほとんどが電気代になります。以前、電気料金が上がる前は大体7,000万円から8,000万円でしたので、ほぼ倍増になっている状況でございます。

運送費は2019年度で2億円程度、2023年度は2億4,000万円程度まで上がっておりますが、そのうち7,000万円ぐらいが動力費の総額と考えております。

吉田会長

よく分かりました。ありがとうございます。

そうしましたらお諮りをしたいと思います。

この議案第1号ですけれども、中期2023年度までの数値を皆さんにご確認いただきつつ、今後在り方検討会の検討結果を踏まえ新たな数値目標を検討するという方向で皆様、ご理解いただいたということでお諮りしたいと思います。そのような形で進めていただいてよろしいでしょうか。

＜一同了承＞

ありがとうございます。

皆様、ご確認いただいたということで、議案第1号については了承されたということで、先に進めさせていただきたいと思います。

3 報告

吉田会長

続いては報告事項ということになりますけれども、ここがこれから皆様に御意見をいただく、あるいは一緒にこれまでの経過について共有していくというところになります。

「阿武隈急行線在り方検討会」について、事務局から説明をお願いします。

事務局
(宮城県)

【資料2、資料3により説明】

吉田会長

ありがとうございました。

事務局から説明いただいた内容に関しまして、資料としてはかなり多岐にわたっていますので、少しご覧いただきながら、もう少しこういう点掘り下げていきたいとか、いろいろあるかもしれません。今後在り方検討会の中で、今ご説明いただいたとおりに結論を取りまとめていくということが書かれていますけれども、どういったことを議論していただきたいのかというご意見でも結構ですので、少し幅広に皆様からご意見を賜ることができればと思っておりますが、いかがでしょうか。

大黒委員
(連合宮城)

連合宮城の大黒と申します。

今様々なヒアリング等々を実施しているという状況でありましたけれども、その具体的にある程度公表できることがあれば、少し教えていただきたいと思います。

事務局
(宮城県)

資料2の2ページ目にごございますとおり、令和5年5月に福島県の保原駅におきまして、利用者の方々に直接ヒアリングをしたり、駅員の方に利用状況等についてヒアリングをしたりといったことをしておりまして、福島、槻木、角田、丸森などにおいても、同様に在り方検討会の委員の先生と一緒に現地調査を行っているところでございます。あとは沿線の福島学院大学さん、角田高校さんにお伺いをして、学生さん、生徒さんの通学における利用状況ですとか、何か現在困っていること、あるいは改善してほしいこと、そういったことについてご意見を伺い、随時、阿武隈急行さんの方にお伝えをしているところでございます。

事務局
(福島県)

福島県の生活交通課長をしております、佐藤と申します。

福島口の駅のヒアリングの結果について、具体的にもう少しご紹介させていただきます。

やはり皆様、ダイヤについてのリクエストが多かったところでございます。朝や夕方方の通勤通学のお客様から、「もう少しダイヤの利便性が高くなりませんか」という声が、一番多かったところです。

それからもう一つは駅的环境について、阿武隈急行の駅が高いところにある駅が多いということで、バリアフリー化を求める声が多かったところでございます。

大きく二点として、ダイヤの話とそれから駅環境整備というところでご意見が多かったところでございます。

大黒委員
(連合宮城)

ありがとうございます。

吉田会長

ありがとうございました。

資料2の2ページ、3ページをご覧いただいて、私も在り方検討会には参加をして

いますけれども、もともとのこの現地調査のモチベーションというのは、この構成員になっている有識者の方で「阿武隈急行線在り方検討会委員 山田和昭」とありますけれども、若桜鉄道の社長をやられていた方で、やっぱりこういう地方鉄道、ローカル鉄道が何故乗られなくなっているのかというところの原因を探りたいというところで、委員と事務局有志とで現地調査を何回かしております。

その中で、やはり子供が減っているということが非常に厳しい。それでも、通学手段としてこの阿武隈急行線があることによって学生や生徒が集められているという話もありましたし、他方で工業団地はあるけれども、なかなかそのお客様が上手く掴めていない。それから福島口の場合には、ダイヤが減便されているので、以前の方が通いやすかったのではないかなど、実際、いろいろな声をいただいている、特に令和5年度にかけて省察をされていました。

令和6年度に入ってから「輸送モードをどうするか」というところに話が一旦移りましたが、先ほど事務局から説明がありましたけれども、宮城県側でも鉄路を維持するという方向に一致したということですから、どうやってこの鉄路を活かしていけるかというところが非常に大きな話題になってくると思いますので、改めてこの現地調査で出てきた内容というものをもう一度委員の皆さんと振り返ることが必要ではないかと思います。

大事なお質問をいただきました、ありがとうございました。

その他、皆様からいかがでしょうか。

吉田会長

私から一点確認ですが、今日、この数字を議論するというわけでは全くないですが、事実関係の確認です。

資料2の宮城県側のところで、昨年10月に沿線自治体の皆さんとご検討いただいた時の総括表が出てきて、想定される損失額としては大きいけれども、やはり必要だという価値を認められて鉄路維持という判断を下したと説明がありました。

気になったのは、この鉄路維持という部分の年間の運行経費、すなわち営業費用というところがありますが、これが2030年で15.3億円。2050年で21.6億円。ところが先ほどご紹介いただいた資料1のこの鉄道事業営業収益の表を見ると、2023年の前期実績で8.3億円ということですから、ちょっと開きがあるように思いますが、この15.3億円とか21.6億円というのは、どういう前提で導き出された数字でしょうか。

事務局
(宮城県)

こちらの年間運行経費などの試算でございますが、営業の経費をベースにいたしまして、そこに年間の物価上昇率等をかけまして、それを基にはじき出したものでございます。もちろん、阿武隈急行さんからいただきました、今後の施設の修繕等にかかる費用というものを加味しておりますので、かなり数字的に大きな数値となっているところでございます。

吉田会長

定期的に発生するような大規模な修繕、そういった修繕費も見込みながら物価上昇率を見て、他のモードも2030年と2050年を比べると大体1.5倍ぐらいになっているというのは、同じ考え方で比較されたということですか。

事務局
(宮城県)

その通りでございます。

吉田会長

承知しました。今回は宮城県側でも阿武隈急行線の維持というところで決められているので、差し当たり全線鉄路という形で動いているということになりますが、一方で今回その在り方検討会がこの法定協議会の分科会というところで設置をされていて、この阿武隈急行を活かしていきながら、この沿線地域をどうよくしていくのか。それと、阿武隈急行の経営自体をどうしていくのか。能率的に、かついい取り組みをやるような組織にしていく。そういうところがやっぱり問われてくるような気がし

ますが、会社として、今回存続が決まった以上、こういうことをやっていきたいとか何かコメントがありましたらお願いします。

富田委員
(阿武隈急行)

会社としましては、今回の宮城側でバス転換するかという話がありましたけども、鉄道維持で決定していただきました。この一年間そのテーマでどうなるのかといったところで、会社としても不安なものがありました。方向性を決めていただきましたので、今後は経営に特化というか、力を入れてやっていきたいと思います。

そのポイントですが、先ほど営業費用、コストがどのぐらいかかるのかといったところで15億という数字が出ていましたけれども、これはまさしく会社で修繕費が30年間でどのぐらいかかるのかといったところを見通した上で、他の物価も上がっていくだろうということで宮城県さんが試算しておりますが、我々が考えているものとはほぼ当然同じような数字になっています。

そうするとコストはどんどん増えていきますけども、沿線の人口が減っていく中で、どうやって収益を上げていくのかということになります。我々としては人口が減っていけば、それと同じ割合で鉄道を利用される方が減っていくということになると、これはまさしく営業的に本当に苦しくなっていくということなので、狙っていくのはやはり今沿線でご利用されていない方に利用していただく。要は、その地域に占める人口の中で、鉄道を利用していく人をどう増やしていくのかといったことをポイントに考えて進めていく必要があるだろうなという。先ほど福島県さんからお話ありましたけれども、そうすると何が一番売りなのかという、やはり鉄道会社なので、そこはダイヤをどういうふうに組んでいくのかというところに、知恵を用いてやっていくのが第一。

あと、定期利用の方についてはダイヤを重視されますけれども、逆に定期外でご利用の方というのは、必ずしも朝晩ダイヤがどうなっているかということではなくて、やはり日中とか、もしくはその魅力があるのか、そういう話になっていきますので、ダイヤの編成について力を入れていくことと併せて、今まで様々なイベントをやってきましたけども、やはりこういうイベントが効率的なのかといったところも併せて評価しながら進めていく必要があるのかなと会社として考えています。

吉田会長

ありがとうございました。

沿線の自治体の皆さんにも少しお伺いしたいと思います。

もちろんこの質問でもいいですし、全線が存続というところが決まった中で、こういう点議論した方がいいのではないかと、こういうことに期待して、またこういうところが課題であるとか、ご意見いただくことができればというふうに思っています。

田中委員〔代理：森様〕
(福島市)

福島県福島市の都市政策部長をしております、森と申します。

福島側はもちろん、宮城側も鉄道維持という方針が出て、今在り方検討会で様々な議論をしているところでございますが、やはり鉄道維持といってもどのような維持をしていくのかというところ、やはり県境の部分がありますので。その辺りを今後どのように考えるかというところと、今日の議論ではないかもしれませんが、再構築事業実施計画の方も今後策定していくというところもありますから、その辺りに向けて課題を整理していかななくてはならないというのがまずあるかと思っております。

今、福島県さんからもお話ありましたように、沿線の市民の皆様のヒアリングを行い、昨日も阿武隈急行さんと一緒に、福島学院大学の学生さんで行いました。やはり学院大に通っていらっしゃる方が多いですから、今後どのようにしたらいいかと聞くと、今はやはりダイヤです。朝のダイヤが悪いとか、夜は部活をしたりすれば夜遅くまでかかるとか様々な意見が出ましたので、それも今後ダイヤの考え方にも活かせるかなと思っていました。

自治体が多く支援している阿武隈急行ですから、自治体がどういう負担をしていくかということも、やはり鉄道維持ということであっても負担が増えていくわけでは

から、乗車人員を増やすことはもちろん大事ですけども、阿武隈急行の経営も含めて様々な議論が必要と思っております。

佐藤委員
(伊達市)

伊達市の佐藤です。

伊達市では、高子駅北地区の住宅団地、それから新しい工業団地もできて新しい企業も出てきております。既存の団地も含めて、そういった人口が増える、増えているところのそばにある駅の利活用というのは今後も見込まれると思います。そういった利用実態を調査しながら、広報もしながら、駅周辺の阿武隈急行を利用される方の増大を図っていきたいと思っております。

また令和8年の下期にイオンモール伊達ができますので、そういったイオンモール伊達を核とした交通体系というものをどうしていくのかという中で、阿武急の利活用というのを、今後どういった対策があるか考えていきたいと思っております。

また、利用される方、一番は通勤通学で福島市に通われる方が圧倒的に多いですけども、そういった方の利便性を向上して、多くの方に利用していただく。

また、外から来られる方、この地域の魅力を発信していくっていうのは非常に大事だと思っています。伊達市では、現在、自転車、サイクルの利用が高まっているので、阿武急のサイクルトレインというのを、もっと活用していただくにはどうしたらよいかということも課題として今後取り組んでいきたいと思っております。

牛澤委員〔代理：伊藤様〕
(角田市)

角田市まちづくり推進課の伊藤と申します。本日は代理出席させていただいております。

輸送モードの総括表の中でも、今後宮城県側の角田市で年間1.5億円、2050年までで63億円の財政支援が発生するという状況です。それでも阿武隈急行線を残していくということでございます。

この財源をどうするのかということになりますけれども、2月の市議会定例会におきまして、阿武隈急行線の応援基金を設立する予定にしております。おかげ様でふるさと納税の方も好調でございますので、そちらを活用させていただきながら、阿武隈急行株式会社を支援していきたいということで考えております。

話が逸れるかもしれませんが、角田市におきましては、一昨年の10月に阿武隈急行線の利用促進協議会というものを再開しております。様々協議しながら、利用客の増加策に取り組んでおります。その第一弾としまして、昨年の11月になりますけれども、福島市、丸森町、柴田町、角田市の少年野球チームが集まりまして少年野球大会を開催させていただいたところです。その参加条件として、まず阿武隈急行線を利用することを参加条件とさせていただきました。利用客数からすると微々たるものかもしれませんが、今後そういった市民団体等々と連携を取りながら、更なる定期外利用客の増加に向けて取り組んでいきたいと考えております。以上です。

水戸委員〔代理：沖館様〕
(柴田町)

柴田町でございます。

宮城側でも鉄道維持ということで、当面は維持していくという合意がありましたので、当然、柴田町といたしましても、阿武隈急行の利用促進を図っていかなければならないだろうと思っております。

利用者の割合などいろいろ問題はある、柴田町でもイベントをやりたい、そこで利用促進を図りたいといっても、やはりできるだけ、阿武隈急行線の奥の方、丸森、伊達でイベントを行うことによって、福島側からお客さんを運ぶという方が、利用促進としてよいだろうと思っております。

そういったことで不足の事業を何かしていくというのは、それから考えていかなければならないと。奥の方での賑わいづくりというのが必要になってくるのではないかと思います。

それから、今、町では人口ビジョンを策定しております。社人研の方からも、人口減少が著しい。人口減少がまだ拍車かかるというようなことがありますので、今までやってきた形態を維持していくというのはかなり大変だろうと思っております。人口減少は

間違いなく起きていますので、それに併せて、阿武隈急行の在り方、ダウンサイジングしていくということも必要ではないかなと考えています。

佐々木委員
(丸森町)

丸森町の佐々木でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

この阿武隈急行については、丸森町にとっては通勤通学などでの生活、それから今後のまちづくりにおいて欠くことのできないものだと考えてございます。

それで、その利用者をまず増やすことということが一番の課題になるわけですが、これまでの助成事業をもちろん進めてまいります。

丸森町は令和元年東日本台風災害で、今年で5年、3月に5年と半になるわけですが、災害復旧はすべて3月に完了します。今現在、復興事業として観光交流の拠点ということで、河川防災ステーションの建設を進めておりますし、それから齋理屋敷前の再生、道路の整備ですとか建て替えとか、そういったものを手掛けて、あるいは令和8年の完成でございまして、それを起爆剤として、観光交流人口を増やしていきたいという思いでございます。

それからもう一つ、県境の阿武隈急行線の利用ということで、丸森町にあぶくま駅がございまして、産業伝承館という施設がありますけれども、最近なかなか活用がうまくできてないということで、地元の方に、私も去年あたりお話ししたのですが、地元の方でも何とかそれを活用したいという話がありますので、それを進めて、以前はプロのディナーをということでビールを飲んで、そこに来ていただいて食事をしていただくということがございましたが、そういう形になるかわかりませんが、何かしらこの集客につながることを、地元と一緒に考えていきたいということで阿武隈急行線の利用促進を図っていきたいと考えてございます。

吉田会長

ありがとうございます。沿線市町の皆様からのご意見をいただいたところです。

私から一点、事務局に伺いたかったのですが、私も在り方検討会のメンバーでありながら、今後、この在り方検討会自体をどのような形で位置づけていくのかということについては気になっていて。

先ほど千葉さんからご説明いただいているのですが、令和7年3月までで順次検討を取りまとめるということで、当時この令和5年3月に在り方検討会がスタートしたわけですが。

今後具体的に、在り方検討会の中でこういったテーマを議論しようとしているのか、その辺りの目的や意図について、何かお考えがございましてか。

事務局
(宮城県)

令和7年3月に報告書を取りまとめるということで、今まで議論を進めていたところでございまして、一番の大きな課題が輸送モードの検討ということでかなりの時間を割いてしまっておりました。先ほどご説明したとおり、ようやくそちらの検討の方が終了いたしましたので、今からその令和7年3月までの非常に短い期間ではございますが、今後どのようにして取りまとめていくのかということを中心として、次回の在り方検討会で議論させていただければということで、現在準備中でございます。詳細につきましては、1月末に在り方検討会の開催を予定しておりますので、そちらで議論させていただければと考えています。

吉田会長

ありがとうございます。

ほか、皆様から何かご意見ございますでしょうか。

小幡委員

東北運輸局の小幡と申します。

今回、鉄道存続の方向で、沿線自治体の考え、利用促進ですとかこれから取り組んでいかれているところをお話いただきました。

今、吉田先生おっしゃられたように、鉄道をどう地域に活かすか、鉄道の持続性をどのように向上させていくのかということからは、地域交通法の趣旨でもあり、沿線自治体の皆様と連携しながら考えていきたいところとなっております。

鉄道を存続するにあたって、その地域において鉄道がどういった役割、価値を持っているのか改めて皆さんと協議していただきながら、観光分野等と連携をして鉄道の価値を高めていく。

重要なのは地域の周遊ということで、経済活動の活性化にも繋がると思いますが、いわゆる二次交通ですね。鉄道を降りた後、どのように行動してもらえるかというところ、網形成計画でも検討されていると思いますが、そういうところも含めて在り方検討会でも検討されると思いますので、引き続き協議を進めていただければと思っています。

吉田会長

ありがとうございました。

今、特に後段、駅からの交通手段、二次交通という言葉をお使いになっていましたけれども、それを考えていくことが非常に重要ではないかという話を伺いました。東北の中でローカル鉄道の沿線で同じような課題をみんな抱えていると思います。その中で、いわゆるその二次交通と呼ばれるところで、こういうやり方をしているところがあるという情報は何かおありですか。

小幡委員

二次交通というところで、今国土交通省として進めている交通空白の解消というのがありますけれども、なかなか鉄道に乗って観光地に行ったとしてもそこからどうするか分からないというところがあって、国土交通省としても課題と捉えて協議を進めてはありますが、なかなか事例というところ難しいところもございます。

例えば、デマンド運行等をされているような地域もございますし、東北ではないですけれども、全国的に観光等のシステムと連携を図っているものもありますので、さまざまな積極的な事例も確認しつつという形になると思います。

吉田会長

今、後段で重要なヒントがありまして、ある程度乗降客が多いような駅、ある程度とはどのくらいかとなると、福島駅は大丈夫ということになります。ある程度やっぱり人数が乗る駅だと鉄道の到着時刻に合わせてバスを用意しておくとかといっても、それだけ乗ってもらえる。一方乗降客が少ない駅となると、全便でそれに合わせてバスを待っていても、もう誰も乗ってくれない時間があるということになると、車内で呼び出してもらえないような、そういった仕組みを作っていくというやり方も一つ有り得るのかと思います。

近いやり方にしているのが、福島県の会津鉄道の西若松駅。一定の乗降客はあるのでバス路線もありますが、全便会津鉄道につながっているわけではないということがあるので、実はオンデマンド交通の事前予約を車内で案内していて、予約によってそれが到着するという形で、それぞれの生活交通としてお使いになられているオンデマンド交通を鉄道駅からの端末交通として位置づけているというケースも最近は出てきています。

それぞれ、今宮城口でも福島口でも地域公共交通計画、宮城口は今策定中というところも多いかと思いますが、そういうこともぜひ入れていただけると、その駅から離れたところをどうするかということに比べられます。

その時の予約とか、その辺りの情報をどう知ってもらうかという時に、やはり阿武隈さんと連携することが非常に重要になってくると思いますので、そういったことが有機的に話せるような、情報を共有して一緒にやっていけるような場づくりというのが本来必要ではないかと思っていますし、これは法定協議会ですけれども、これも在り方検討会でとりあえず令和7年3月に向けて順次結論を取りまとめという形で記載されていますけれども。

こういう検討会の場、それから協議会の場などうまく使っていただいて、そういう点の議論がたくさんできるといいと思います。

吉田会長

本日は、報告事項に関わって、皆様からいろいろ出していただきました。まず、宮城県側として阿武隈急行の存続という判断をされたこと伺いました。その中で、阿武隈

急行としてこれからどういうことに取り組んでいくのか。まず、やはり朝夕のところはダイヤの売りになっているだろうから、ダイヤに力を入れていきたい。一方でそれの付加価値をつけていく。例えば、イベントだとか、来訪者の誘致ということになると、付加価値をつけていくということが非常に重要ですから。そういうところにも力を出していきたいというところで動いていると思いました。

一方で課題もいくつかあって、福島市の森部長からも存続することは決まったけれども、その維持もどのような形で維持をしていくのかというところで、具体的に県境区間のダイヤの話というところも出てきたという話もありました。

角田市さんからは財源、基金としてふるさと納税も含めてという話がありましたけれども、どう財源を確保していくのかと話もありましたし、それから柴田町さんからは、人口減少の中でダウンサイジングという言葉もお使いになっていたというところは少し気になったところでもあります。

一方で追い風の要因として、伊達市さんからは住宅地、それから工業団地そういうところで人口が増えていく要素があり、あとはイオンモールの開業を控えるというところで、来訪者の誘致が見込めるのではないかとという話もありましたし。

丸森町さんからは、あぶくま駅の話が具体的に出てきていて、地域の皆さんもそういうところを活用して、いろんな人に来てもらいたいというところの動きというものがあるというような話も伺っていました。

ローカル鉄道の再設計については、私もここ最近いろいろ仕事をしていまして。先週はわたらせ渓谷鉄道の部会があって、来週は群馬の上毛電鉄の法定協議会というものがあって、やっぱり同様にいろいろな在り方というものを他方に提供していますけれども、やはりローカル鉄道に関わって思うのはローカル鉄道の維持を決定したっていうところで片付けていただきたくない。これがゴールだというふうに思っていたら困るということです。つまり、目的変数はローカル鉄道を維持することではないです。目的変数はこの地域を維持することです。つまり、それぞれの沿線自治体の生き残りです。その沿線自治体の生き残りのために阿武隈急行という鉄道を最大限活かすことを決めた。これが今日に至るまでの結論です。

ただ一方で、阿武隈急行をどう活かしていくのか、どうすればこの鉄道というものを地域の存続のために活かしていけるのかという、活かし方というところについてはまだまだ議論が必要ではあると思っています。

どちらかというところ今までの資料2ではありませんけれども、これだけ支出とそれから売り上げがあるというところがあった。いわゆる財務分析的なところっていうのは積み上げられてきたのですが、本来鉄道というのは外部性、鉄道があることによって、どういうふうに地域に便益をもたらしていくのかというところがありますが、そこが評価をされていなかった。

あるいは沿線の自治体が補助金を投じていく以上、第三セクターですから、当然ながら皆さん株主でもあるわけですがけれども、やはり情報の非対称性、つまり阿武隈急行株式会社というところと、沿線自治体の情報の非対称性というものをどれだけなくしていけるのか、つまり、いろいろフラットにお互いに協力するところは協力して、一方緊張関係を持って見るところは見る。そういう関係性というものがしっかり作っていけるのかどうかということも、非常に大きな要素になってくると思います。

ただ、そうしたようなことが、これまで先ほどの在り方検討会の中でも十分に議論しつつされているわけでもないと思っていますし、あとは輸送人員が減ってきた原因というものを山田さんはじめ、事務局の皆さん含めて現地を歩かれたというところで、冒頭ご質問いただいたところに回答としてあったわけですがけれども、では乗っていただけるようにするためには、基本中の基本はいいダイヤを組むことではありますけれども、どのようにすればいいのか。人口減少だから乗らなくなるわけではないです。どのみちほぼ車です。どのみち市民の人は車しか使わないです。そうすると人口が減ったとしても、その中で阿武隈急行を使ってくる割合がたった数ポイントでも上げられれば、実は利用者数としては維持できる可能性があるわけです。

そもそも来訪者も含めてお出かけしてくれる頻度というものが増えてくれれば、人

口は減ったとしても、阿武隈急行を使ってくれる人は増やせる可能性もあります。では、そのためにどういう足がかりが必要なのかということを議論していくことも必要ですし、そのようなことをしっかり議論して一緒にやり抜く場というものが、従前、この法定協議会の下に在り方検討会という部会が設置されていますけれども、それ以外にそういうことをフラットに議論するという場がなかったと。そこも非常にもったいないと思います。

ただ、今日も自治体の皆さんからもいろいろとご意見いただきましたし、質問やご意見をいただきましたけれども、やはりいろいろな問題意識、それからアイディアを持っていただいていますので、そういうことが定期的に議論できるような場を作っていくことも非常に重要になろうかと思っています。

ですから、そういうところも含めて、今後この協議会というものを一つの核としながら、どういう組織で、どういう枠組みで阿武隈急行を沿線の価値の最大化のために役立てていけるのかというところを、しっかり現場レベルで議論できる場を作っていく。そのためにどうすればいいのかというところが、実は今月末にある在り方検討会の一つの検討材料になるのかということを思った次第で、ここは取りまとめさせていただきたいと思っております。

最後取りまとめさせていただきましたけれども、その他、これで報告事項としては以上となりますが、全体を通して皆様から何かご意見、ご質問、あるいは今日これを言っておきたいということがありましたら、よろしいでしょうか。

**蒲倉委員
(福島労連)**

日本労働組合総連合会福島県連合会の会長をしております、阿武隈急行労働組合の蒲倉でございます。

私の方から、働く者の代表として話をさせていただきます。

今、社員は在り方検討会の動きを気にしております。お客様もだいたい気にしていますけれども、早く阿武隈急行が明るい話題でいっぱいになるとよいと思っております。不安を早く取り払って、阿武隈急行がこれからいい方向に向かっているというように、皆さんの力でやってもらいたいと思っております。

今、一番私が不安なことは、若者が阿武隈急行に今入ろうとしないことです。やはり、阿武隈急行どうなるか分からないということで、若者が定着しないです。これは阿武隈急行だけではないかもしれませんが、離職者も多いです。これでは、阿武隈急行の継続が決まって走るといっても、働く者がいなければ、電車を動かす者がいなければ、または線路、電車を直す人がいなければ、いくら動かしたくても動かせません。人がいないせいで動けなくなります。

阿武隈急行を明るい話題で、明るい方向に向かっているように、皆さんの知恵をよろしくお願いいたします。私からは以上です。

吉田会長

ありがとうございました。これも非常に重要なご指摘だと思います。

実は私が関わっているローカル鉄道の組合の方も、皆さん同じようにおっしゃいます。

やっぱり若い人がやっぱり定着をしない。それがこういう在り方が検討されていく過程の中で、就職をしてくれる人が少なくなってしまう。

特に若い世代と親御さんが不安になって、やっぱり勤め先として子供が選ぼうとしても、なかなか選んでいただけないという話も伺ったことがあります。

今回その阿武隈急行が存続をするにあたり、目的変数は地域の存続だと言いましたが、結局は地域にしっかりと働き口があるという、そういうことも地域の存続の一つの大きなファクターであることは間違いがないですから、どういう形にすれば阿武隈急行株式会社というところが、楽しいことをやっている会社で、地域にいいことをしている会社で、地域に明るい話題を運んでくれるから、やっぱりここで働こう、働き続けよう、この町に残って住もうという、そういうことを思っただけのような方々が一人でも増えてくるようなことも、多分非常に重要な目的変数の一つになるかと思っていますので、そういうところをまた皆様からいろいろ支援いた

きながら、現場の声というところもぜひ、またこの協議会等の場でもおっしゃっていただければと思います。ありがとうございます。

一時間ほどではありましたが、前半目標をご確認いただいて、その目標についてはまた在り方検討会の結果を踏まえながら再考していくというところのお話がありました。一方で後半は在り方検討の進捗。それから宮城県として鉄路存続するということで判断いただいたということをご報告いただいた後、それぞれ皆様と議論しました。

やはり鉄路を守る以上、その価値を最大化させて、しっかり地域を維持していくということが非常に重要かと思っていますので、そういったまなざしで皆さんも一緒に考えていただきたいというお願いを持って、最後終わりにしたいと思っております。ありがとうございました。事務局にお返しします。

4 その他

司会

吉田会長、どうもありがとうございました。
その他、委員の皆様から何かございますか。

5 閉会

司会

なければ、以上を持ちまして、第10回阿武隈急行線沿線地域交通協議会を終了いたします。

本日はお忙しい中お集まりいただき、どうもありがとうございました。