

第13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10月31日（金）午後3時00分から午後4時10分まで
2	場所
	福島県庁本庁舎5階 正庁
3	出席委員
	別紙のとおり 計23名

1 開会

司会	<p>それでは定刻となりましたので、ただいまから第13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。</p> <p>議事に入る前に本日の資料の確認をいたします。</p> <p>皆様のお手元に次第、出席者名簿がございます。</p> <p>本日の配布資料につきましては、次第の下段に掲げております資料1から参考資料までとなっております。</p> <p>資料の不足等がございましたら、事務局にお願いいたします。</p> <p>また、本日御出席の委員の皆様の御紹介については、お配りしている委員名簿をもって代えさせていただきます。</p> <p>なお、本日の会議は、規則第7条第2項に定める定足数を満たしていることを事務局において確認しております。</p> <p>それでは、これから議事進行を吉田会長にお願いいたします。</p>
吉田会長	<p>皆様こんにちは。</p> <p>福島大学、前橋工科大学の吉田でございます。</p> <p>お忙しい中、特に月末最終の金曜日の午後ということで、お忙しい中ありがとうございます。</p> <p>今日の法定協議会ですが、前回の協議会で確認をいたしました、地域公共交通計画、これは従前、地域公共交通網形成計画がこの沿線地域に存在をしていますが、それを改定していく作業を進めるという方向は確認されております。</p> <p>これに基づきまして、アンケート調査を沿線の住民の皆様にお願いしたり、あるいは別途沿線地域活性化検討分科会というものを開催いたしまして、今日、中間案の策定に至っているということでございます。</p> <p>今日はこの内容につきまして、皆様に御確認を頂き、御意見を頂いて、それを踏まえて、議案第2号にありますパブリックコメントの実施に進めていくことができればと思っております。</p> <p>本日は、パブリックコメントを実施する前の、皆様と一緒に確認ということとなりますので、忌憚のない御意見、あるいは疑問点を頂ければと思っております。</p> <p>よろしくお願ひいたします。</p> <p>それでは議事に入ります。</p> <p>議案第1号の阿武隈急行線地域公共交通計画中間案、それから議案第2号のパブリックコメントの実施について、関連がございますので事務局から一括で説明をお願いしたいと思います。</p>
事務局 (福島県)	<p>【資料1、資料2、参考資料により説明】</p>

吉田会長

ありがとうございました。

中間案について御説明頂きました。

私が少し補足と整理をさせていただいた上で、皆様から御意見を賜りたいと思っています。まず、最初の表紙の部分について、ページ15の基本理念に合わせて修正がありました。

「沿線地域の持続性向上に欠かせない基幹インフラとして」という記載に修正するということでしたが、これが目指すべき姿としての基本理念ですということが表明されている。これが、今回の計画のポイントということになろうかと思います。

計画のスタンスというのが、どのようなところにあるのかということですが、下部のページ番号に沿って説明と補足をいたします。

まず、1ページの(2)に策定の背景が書かれています。

四つほど段落がありますが、その中の三つ目の段落に厳しい経営環境にある阿武隈急行線について、在り方検討会を設置したとあります。

在り方検討会の一つの到達点が、鉄道を活かした沿線地域の価値向上等を含む阿武隈急行線の経営改善策の検討を進めていくことが確認をされて、そこで提言がまとめられました。

このため、目的変数としては、鉄道を活かした沿線地域の価値向上を図るということにあって、経営改善というところは、それを実現するための手段の一つであるという位置づけになっております。

これをもって、計画の役割が2ページ目の(1)にあって、ここに掲げてある6点が、説明頂いた計画の中に書かれているということになります。

計画の後段では、主な事業が示されています。皆様のお手元に、参考資料と書いてあります、カラー刷りの資料が現行の公共交通網形成計画となります。この現行の公共交通網形成計画の事業と比較して、今回、変わっているところが幾つかありますので、そこを補足説明したいと思います。

20ページに重点施策②と記載されていますが、持続可能な鉄道事業基盤の確保という点が書き加わっております。例えば経営の効率化で、社員の定着や民間知見の活用などに踏み込んだ記述というものがありますし、②-2で、安全・安心・安定輸送の確保というものがあって、その中に、国の鉄道事業再構築事業の活用というものが位置づけられているというところが、現行計画とは大きく変わった点の一つとなります。

それから、幾つかありますが、例えば31ページですが、関係者とのコミュニケーション強化という点も付されています

これは、この法定協議会とはまた別に、第三セクターとしての取締役会もあって、そこに各沿線の自治体の皆様も取締役として参画をしていました、あるいは阿武隈急行株式会社に対する財政的な支援というのは、再生支援協議会で議論されている。こういったところと、この法定協議会との関係を明確にした上で、コミュニケーションとは一体何なのかという点は、分科会で私も質問させていただいた点ですが、その点を強化していくという内容が31ページに記載されております。

このほかにも幾つか細かい点で変わっているところがありますので、特に阿武隈急行さんもそうですし、それから沿線の自治体の皆様もそうですし、お読みいただいているところもあるかと思いますので、事務局としては、今回、この案を踏まえて、パブリックコメントに移行したいという提案ですので、それを受け、皆様から全体を通して御意見を頂きたいと思っております。

どのページからでも結構ですので、御意見頂ければと思います。
いかがでしょうか。

徳永委員

宮城大学の徳永でございます。

分科会でも様々申し上げているので少し重なる部分もございます。2ページに、計画の役割が①から⑥まであり、これは網形成計画を引き継いでいるかと思いますが、この中で、④のネットワーク構築という部分と、①の公共交通ネットワークの姿を明らかにするという部分の違いが、分かりにくく感じます。

もし違いがあるのであれば、その違いが分かるように変えたほうが良いのではないかということも含めて、この部分について補足していただければありがたいです。

吉田会長

ありがとうございました。

2ページの①に書かれている、阿武隈急行線を中心とした公共交通ネットワークと、④の多様な交通サービスによるネットワーク構築、これが違うものなのか、同じことなのか、どのような意図なのかというところについて御質問があつたかと思います。

事務局いかがでしょうか。

事務局
(福島県)

④はどちらかというとバスとの連携をした形での記載と理解しているところです。

吉田会長

この点については、計画後段の事業についての記載があるかと思います。

例えば、18ページに施策体系について記載がありますが、基本方針と目標と事業が連なっているものがあります。

それと、徳永委員から御質問がありました、2ページの①のネットワークの姿と④のネットワーク構築、これが、どこに当てはまつていくのかを見ると、違いが見えてくるのではないかと思いますが、例えばこの④の多様な交通サービスによるネットワークの構築というのはどの辺に当たるのでしょうか。

実は現行の計画と、18ページの内容を比べていただくと分かると思いますが、現行の計画、参考資料の見開きの3ページ目をお開き頂ければと思います。

3ページ目は、実は現行の計画ですが、目標が8つあります。これが現行の計画ですが、御提案している新たな計画は、目標が一つ減って7つになっていて、どこが変わったのかということですが、現行の計画の目標5、中段のあたりに書いてありますが、沿線企業・施設等との連携による公共交通の利用拡大が、目標4に繰り上がりまして、その前の目標4 利用ニーズに対応したサービスの提供が目標1に統合されています。

ですので、現計画の目標1と目標4が、今回御提案している新たな計画の目標1に統合されている。

従前ですと、そのように計画の目標が異なっていたため、2ページ目の計画の役割と①と④というところが区別されたところがあると思いますが、今回統合されておりますので、そこをどのように扱うかというところがあるかと思います。

徳永委員

おそらく、①はハード的なネットワークというイメージなので、それに対して④がダイヤなども含めたソフト的なネットワークというイメージだったのだろうと思うのですが、これも含めて分かりにくいということで、分科会で意見させていただいて統合してもらった経過がありますので、中身は直したけどこちらはこのままという状態になった

のかと私も思っておりまして、パブリックコメントまでに対応が難しければ、どう表現すれば良いかを並行して検討いただければ良いのかなと思っております。

追加になりますが、この中で③の持続可能なまちづくりの取組との一体性を確保する、ここは非常に重要な点だと思っていて、結果としてサブタイトルにも記載していただいたと認識しています。

その一方で、その次の計画の位置付けのところを見てみると、二行目で、上位・関連計画で定める将来都市像等の実現に向けて、という記載になっていますが、関連計画も含めて全て上位計画で挙げられたことを受けて取り組みますと読めてしまうと思います。

しかし、それでは交通として手の施しようがないことが多々あって、その結果としてこれだけ利用者も減少してしまった、という反省も踏まえて、まちづくりと一体的に取り組んでいきましょう、ということですので、そういった点について、共に地域活性化や持続可能性を高めるために取り組んでいきますという趣旨の表現にしていただいた方が良いかと考えております。

吉田会長

ありがとうございました。

こちらにも御意見を頂きました。

最初の1点目で出ているところは、①と④は例えば一緒にして、阿武隈急行線を中心とした公共交通ネットワークの姿を明らかにし、地域特性に応じた多様な産業ネットワーク構築を目指す、といった修正が考えられますが、長すぎるかと思います。

今の御発言の中で、ヒントを幾つか頂きましたので、そこで、この計画の役割については、目標も再考されているところがありますので、修正することにしたいと思います。

後段で御指摘頂いた点がありますけれど、これについて事務局として何かコメントありますか。

事務局
(福島県)

御意見も踏まえて、修正も含めて検討させていただきたいと思います。

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。

確かに、この計画の役割の③、持続可能なまちづくりの取組との一体性を確保するというところが大事な点になりますので、それがしっかりと読み取れるような形で入れ込んだ方が良いと思います。

そのほか、いかがでしょうか。

長谷川委員
(梶村委員
代理)

分科会でも議論がなされたかもしれません、31ページの関係者とのコミュニケーション強化について、先ほどの説明の中で、あらゆる機会を捉えてコミュニケーションの強化を図るという説明があったかと思いますが、一番下のその他全般の部分で、各会議体の枠組みにとらわれず、関係者とのコミュニケーション強化による関係構築を図りとなっていますが、この具体的なイメージというのはどういったところでしょうか。

吉田会長

事務局からお願いしたいと思います。

事務局

分科会の中でも御意見を頂きましたが、会社任せになっている部分もありますので、

(福島県)

行政や利用者の方とのコミュニケーションをしっかりと取っていき、的確にニーズを把握していくことが重要であると考えております。

様々な組織体であるとか協議会はもちろんですが、日頃から会社と様々な関係者とのコミュニケーションをとるというのはもちろんで、顔の見える関係構築を図っていくということは大事だと考えております。今までコミュニケーションが十分取れていた部分がありますので、31ページに記載されている会議にしっかりと自治体の方も参加をして経営について考えていただくことも大事ですし、こういった会議体以外の中でも、今、具体的にこれはというものはございませんが、阿武隈急行が、いろいろな方と意見交換ができる場を作り、ニーズを踏まえたサービスが提供できるということを今まで以上にしっかりとやっていくというのが、関係者とのコミュニケーション強化ということで、大事なのではないかということで書かせていただいております。

以上になります。

吉田会長

この部分について少し思いましたが、関係者とのコミュニケーション強化の31ページの記載、中心的立場について記載がありますが、この部分が何か混乱している気がしております。一つが、私も先ほど補足説明しましたけれども、取締役会とか再生協議会というものがある中で、この法定協議会がどのような役割を担うのかということをはつきりさせましょう、というところのいわゆる組織間の関係、あるいは組織間のコミュニケーション強化、あるいは自治体と阿武隈急行株式会社という事業体の間のコミュニケーション強化という話と、利用者あるいは利用者団体とのコミュニケーション強化というところが、一緒に記載されている気がしました。

例えば、こういった取締役会や各種協議会という、阿武隈急行株式会社と行政との間の関係の話と、例えば学校にヒアリングに行きますとか、伊達の工場にヒアリングに行きますとか、例えば福島学院大学の学生さんといろんなことを一緒に考えましょうとか、新たな観光の商品造成を例えば観光物産交流協会と一緒につくりましょうなど、そういう内容も必要となります。

ですので、このコミュニケーション強化というところに、様々なものが混ざってしまっている気がしていて、むしろ何をやっていくのかというところが明確にならないと感じました。

この際、この関係者とのコミュニケーション強化というのは、阿武隈急行との、先ほど申し上げた協議会との関係というところの話、事業内容としては、最初の黒四角と2番目の黒四角の内容と、1番下の黒四角は切り分けたほうが良いように感じました。

ですから、前段の二つの事業は、関係者とのコミュニケーションの強化というよりは、それぞれの会議体の役割の明確化、あるいは有機的な連携という内容に、後者はやはり利用ニーズを引き出すためのコミュニケーションを、利用者と取っていくというよう、性質的に二つに分けた方が良いと思いました。

そうしますと、後者をどの箇所に記載するかという検討が必要です。利用者とのコミュニケーションというのは、経営改善のところなのか、前の案では(8)にコミュニケーションが記載されていたと思います。

より当てはまるのは(4)、(5)、(6)でしょうか。(4)、(5)、(6)には関連する記載が必要だと感じます。特に(4)と(6)、やはり沿線企業や大学等との連携と書いてあるところで、最初にモビリティマネジメントと来ていて、その前に、やはり関係づくりをちゃんとやっていくということが重要ですし、(4)についてもやはり同様です。

ですので、今、宮城県さんから御質問のあった、その他全般に関すること、利用者ニーズを把握し、というところは（4）や（6）にもきちんと書き込む必要がある。

むしろ、31ページの記載については、各取締役会、再生支援協議会や沿線開発推進協議会のそれぞれの組織の役割分担と有機的な連携、という形で書き換えた方が良いのではないかと思います。

私から、今口頭ではありますけれども、修正を提案しております。

それに関わる御意見が皆様からございましたらお願ひします。

徳永委員

そういう意味で、先ほど私の意見とかですね、まちづくりも一体性というところになってきますが、いわゆる都市計画マスタープランであったり、大店立地であったりですが、そういったことに取り組む際に、交通の側としては既に手の施しようがない状況になっていると感じています。

ですので、そこは意見照会が来て、最後に少しだけ意見を述べるということではなくて、計画策定の段階からしっかりと一緒になって協議をして、良いまちづくりにしていくにはどうしたら良いかという計画を一緒になって作っていく、それが非常に重要なことだと思いますので、そのようなニュアンスが出せると良いのではないかと思います。

吉田会長

確かに、各種の計画の策定という場合、それこそ学校の統廃合、例えば高校AとBを統合して、統合校をどこに置こうかというときに、青森県ですと、これは明文化されたルールがあるわけではないそうですが、基本的な判断基準として駅に近いほうに決めるそうです。

それが基本だということなんですね。

ですから、こういう公共交通の政策というところと調和してくるということになりますが、実際には、あまり関係がないところで話し合われることが他県では非常に多いと思うので、そういったところも広い意味で言えば、（4）の駅を中心としたまちづくりの推進というところや、（6）の沿線企業・施設等との連携というところに正に重なってくるところですので、そういった、ユーザーとなる人たちとのコミュニケーションの強化ということと、関連する各種計画との連携というところは一緒に書き込む必要があるのかもしれませんですね。

それを（4）とか（6）というところに書き加える方向かと思いますので、そういう形でここは修正提案をさせていただきたいと思っております。

このほかよろしいでしょうか。

それでは、そのような形にしたいと思います。

後ほど今日の修正点についてはまとめたいと思います。

蒲倉委員

私からはお願いの方が強いですが、9ページの、1番下の公共交通を取り巻く事業環境の中で、阿武隈急行株式会社においても、人手不足への対応は喫緊の課題となっていると書いてありますが、そのとおりで、なかなか若い人が入ってこないのが現状です。

そこに今、どうにかして乗客数を増やそうとしてイベントを結構やっているのですが、そのイベントを実施するためにもやはり人手が必要で、自分の仕事がある上にイベントの仕事をやっており、大分疲弊をしているという話も聞いております。

ですので、もし、各自治体の方で協力隊のような形で、イベント開催に協力していただけると、少しは違うかなと思いますので、可能な限りで差し支えありませんので、御協力いただければというのが私からの意見です。

吉田会長

ありがとうございました。

イベント実施のための人手も足りないので、そういうところで、実際、今協力隊という話も出てきましたが、自治体と連携するということも是非考えていただきたい、という御提案かと思いますので、これに関して、特に自治体の皆様など、何かコメントありますでしょうか。

これはこれから議論と思っておりますが、私として気になっているのは、イベントで疲弊するというのは本末転倒だと思います。

本業は、イベント業ではない。イベントをやるということで、奔走して、本業のやはり、例えば先ほどの地域との連携や、良いダイヤを考えていくこと、交通手段同士の連携など、そういったところに割く時間がないという話になると本末転倒になるわけですね。

これは、実は分科会のときには、もっと今のイベント列車やビアガーデンですか、そういうところの実施という内容が明確に書いてありました、削除しました。

それは、やはりそれが前提となって計画に記載されると、それをやらなくてはいけなくなってしまうからです。

もちろん、皆様に楽しんでいただけるイベントはやった方が良いのですが、その一方で、それがこの計画に書いてあるが故にやらなければいけないという話になると、これは少し厳しいので、そこで働く皆様も含めて、対話が必要だと思いましたので、そこは割愛したという経緯があります。

ですので、そういうイベントを実施するにしても、やはり沿線の自治体の皆様との協力も必要ということが表明されましたので、どういう形でやっていくのかというところについては、また今後、この協議会の中でも議論をまとめることができればと思います。

そのほか皆様からいかがでしょうか。

佐藤委員

福島県観光物産交流協会 佐藤と申します。

この計画の計画期間というのはどこに記載されているのかということと、もう一点が、今回の課題と言いますか、今後の流れの中で、イオンモール伊達における、周辺の人の流れに影響がある、また、そこにはかなりの集客が見込まれます。

さらに、福島駅東口の再開発、福島駅周辺の集客も見込まれる、そういう集客する上で核となる大きな部分、今回の計画期間中にありますので、やはりそういう方に、いかに阿武隈急行を利用していただくかということは大事な視点になってくると思いますので、そういう大きなイベントに関しても、この具体的な基本計画の中に書き込んで頂いたほうが良いのではないかと思っております。

また、観光の部分につきまして、28ページ、沿線観光資源を利用した需要開発の事業内容に、様々な施設が連携した観光資源磨き上げ、あとは観光、周遊ルートの造成もありますが、またこういった造成をした後に、地域の観光客を呼び込むことは大事でありますけが、こういったツアーも、継続することによりリピーターをしっかりと確保していくというところも書き加えていただければと思います。

吉田会長

ありがとうございました。

1点目の計画期間は2ページ目に書いてあって、2026年度から2030年度までの5年間と考えています。

この5年間というのが、地域交通法の根拠法に基づく標準的な計画期間に合わせるということになりますが、2点目、3点目、これは大事な御指摘であったと思っておりますが、例えば具体的にイオンモール伊達が、恐らくあと1年ぐらいでできるだろうというところが見込まれる中で、具体的な路線の再編であるとか、そういう連携というところに、具体的事業の中にもそのキーワードは書き込んでおいた方が良いのではないかという御提案、もう一つが観光のところについても、リピーターが大事だというお話がありました。

これについて事務局いかがでしょう。

事務局
(福島県)

ありがとうございます。

今ほど、御質問ありました2点目につきましては、21ページ、各事業内容の中で、阿武隈急行線とバス交通等の一体的なネットワーク構築とサービス提供の中で、一つ目の表の事業内容の黒四角の二つ目、駅に接続するバスネットワークの形成の2つ目で、大規模商業施設の新設など、沿線の人流に大きな影響を及ぼす事象に際しては、相互に連携して乗継バス停の位置や乗継ダイヤを調整としておりまして、こちらでイオンモール伊達についても想定して、鉄道とバス交通の接続性の改善を今後やっていくという想定で記載しているところであります。

また、最後の3点目のリピーターの確保につきましては、御指摘のとおり大事な視点だと思いますので、内容にどのように盛り込むかということは事務局で検討していくたいと思います。

以上です。

吉田会長

よろしいでしょうか。

佐藤委員

計画期間については承知いたしました。

本日、計画案を初めて拝見したものですから、事前に提供いただければ、もう少し読み込むことができたのかなと思います。

以上です、ありがとうございました。

吉田会長

ありがとうございました。

伊達のイオンモールというのはもう、向き合わなければいけないこと、やらなければいけないこと、少し裏話になりますけれど、長野県須坂市にイオンモール須坂ができまして、そのバス交通の接続のプランニングに私も関わったのですが、もう2年前には決めていました。

長野電鉄の鉄道とどのように連携するか、長野市内から直接行くと渋滞が発生するので、須坂という長野電鉄の駅まで行って、そこからイオンモール須坂まで行ったとしても運賃が変わらないという運賃政策を実施して、開業の最初の週の日曜日、1日だけ少し混雑しましたが、あとは順調になってきているという状況を聞いています。

また、鉄道をきちんと使ってもらっているという話も聞いています。ですので、やらなければいけないことだとすれば、これも具体的に21ページに大規模商業施設の新設と記載していますが、書き込んで良いのではないかと思います。

リピーターの話については、少し事務局で考える必要がありますけれども、そのような対応でよろしいかと思います。

そのほかいかがでしょうか。

徳永委員

イオンモールについての話ですが、バスとの接続を考えていただくということになります。先ほど2年前にはやったという話でしたので、今の段階だと間に合わないかもしれません、宮城でも他山の石にすることになりますが、バス停を駐車場内ですとか、施設の前につくってもらうということまでやっているのですが、残念ながらそこに至るまでに渋滞に巻き込まれてほとんど機能しないという事態が各地で起こっています。

そうなると、バス専用ルート、それを確保しないと定時性は確保できないということになりますが、航空写真で少し見ただけですが、ちょっと厳しそうだなというような印象を受けています。

さらにインター直近ですから、インターを降りたらすぐという状況ですが、恐らく、高速の本線まで出口渋滞が続くのではないかということが予想されるので、例えば高速道路を使ったら、バスなども考えられるのですが、それも渋滞に巻き込まれて機能しないのではないかという気がします。

一旦そういう形で開業してしまうと、バスも使えないという話になって、バスの場合、特に回転が悪くなつて、駅で次のバスがいつ来るのだろうとなつて待ちぼうけになるようなことになると、公共交通としてのバスの印象がすごく悪くなり、渋滞に巻き込まれたとしても車で行った方が楽だということになりかねない。

そういう意味で、出だしが非常に重要なと思っておりますので、しっかりと事前にシミュレーションをやって、対策を立てていただきないと大変なことになるかなと思います。

吉田会長

ありがとうございました。

そのようなお話をまちづくりの審議会でも議論していたと記憶しております。

そのほかいかがでしょうか。

徳永委員

実施主体の書き方について、JR等との連携は、1項目を起こしていただいているのですが、ダイヤの改正や駅の環境整備、そのほか一緒になってプロモーションをするなど、JR東日本との連携を非常に深めていかなければいけませんが、それぞれの具体的な事業のところには、JR東日本の名前が出てこないということなのですが、この協議会の正会員でもありますので、その中で、このJRの名前が一切出てこないということの在り方をどのようにしていけるかというところを考える必要があると思います。

吉田会長

例えば、どのようなところにJR東日本が入ったらよろしいかですが、利用ニーズに応じたダイヤの見直しには、多分に関係するのではないかという話がありました。

これはJRの方にお聞きしたいと思いますが、やはりJR東日本は加えた方が良いのではないかと私も思っておりますが、事務局としてはいかがですか。

事務局
(福島県)

JR東日本は非常に重要な連携先ということで認識しております。どのように書き込んでいくかはJRさんとも相談をさせていただきながら検討させていただきたいと思います。

吉田会長

JRさんとしてはいかがでしょうか。

中心的な立場はもちろん阿武隈急行かと思いますが、共同区間があるので、相談には乗っていただきたいということになると、補助的な立場に記載するのか、あるいは利用

ニーズに応じたダイヤの見直しというところで、JR東日本とも連携しながら、という一文を入れるという方法もあるかと思いますが、そのような対応について何か御意見ございますか。

木村委員
(阿部委員
代理)

JR東日本の木村と申します。

書き込むということについて、詳細につきましては事務局とも調整させていただきたいと思いますが、実施していることは今も実際に実施していることですし、今後も実施していくことだと認識しておりますので、実施することは実施していきたいと考えております。

具体的な書き方については、調整させていただければと思います。

吉田会長

具体的な調整についてはよろしくお願ひしたいと思います。

そのほか、いかがでしょうか。

パブリックコメント前の会議ですので、気になる点は今のうちに出し切っていただきするのが良いと思います。よろしいですか。

そうしましたら、これまでの議論を少し整理させていただきたいと思います。

まず、全体を通して、ここは駄目ではないかというところについては、なかつたかと思います。

ただ、より計画としての有効性を高めるために、いろいろな御提案があったかと思いますので、若干の修正が必要かと考えております。

まず修正が必要な点、1点目として、2ページ目でありますけれど、冒頭に徳永委員からの御指摘がありましたが、計画の役割、現状6点あるわけですけれども、目標が8から7に統合されたということがあるので、現行は1から6という順番になっていますが、一つの提案としては、現行の④を①の下に移動するという形で、ハードとしてのネットワークの姿ということと、ソフト政策としての④というところが一体になるということが、順序でも見えやすい、この方が現状の目標の建て付けには合ってきますので、そういう形の修正があり得るかと思っております。

この計画の役割の順序変更という点が1点目の修正です。

2点目として出てきていたのが、21ページです。先ほど議論になったイオンモール伊達についてですが、具体的にイオンモールの開業まで1年しかないということで、まだ工夫の余地があると思っています。

余談になりますが、長野のケースも、2車線道路でしたので、長野市内の長野駅東口からつながっていくので、そこで遅延が発生するのは避けたいと思ったので、長野駅から無停車の便をあえて出して、渋滞している左側を右車線ですり抜けるということで、逆に、途中の停留所で時間が余り過ぎて、時間調整のために待機したことでおしゃかりを受けたのですが、そのような形で、テクニカルなことは様々あると思いますが、その一方で、やはりイオンモールの話は現に起こっている話ですので、書き加えた方が良いだろうと思っておりますので、21ページが2点目の修正となります。

3点目の修正として、23ページですが、ただ今のJRさんとのやりとりの中で、利用ニーズに応じたダイヤの見直しという部分、現に共同区間についてJRとやりとりが行われており、JRの協力がないと進まないところがありますので、補助的立場になるのか、あるいは事業内容のところにJR東日本の名前を出すかのいずれかになるかと思っておりますが、内部で調整が必要ということですので、JRさんで御判断頂いて、事務局にお伝えいただければと思います。

これが 3 点目です。

4 点目としては、28 ページです。

これは、観光物産交流協会の佐藤委員から御意見をいただきましたが、リピーターの確保という視点が大切であるということは、確かにそのとおりかと思っておりますので、そこについても書き込みたいと思います。これが 4 点目です。

5 点目ですが、31 ページです。

関係者とのコミュニケーション強化という記載があります。

その中の、事業内容の最初の二つの黒四角、これが取締役会からこの法定協議会等の組織の役割についてですが、これを組織間の役割分担と有機的な連携という形に書き換えて、31 ページは、この二つの事業内容のみに修正する。

一方で、その他全般に関するることは、利用者とのコミュニケーションや、政策との連携という内容になりますので、その部分については、26 ページの（6）であるとか、あるいは 24 ページの（4）であるとか、そこに書き込むことになろうかと思います。

それが、大きい点ですが、5 点目の修正点となります。

このほか、イベント対応で社員の皆さんのが疲弊しているというお話があつて、協力していただきたいというお話がありましたが、これは計画本体というよりは、今後具体的に政策を議論していく際に重要な論点かと思っておりますので、議事録に残していただければと思います。

今回頂いた意見としては、主にこの 5 件を修正するということになろうかと思っております。

この 5 点の修正については、JR とのやりとりということもありますし、具体的にどのような形で修正していくのかというところについては、皆さんに御確認を頂きましたので、事務局と、会長である私にご一任頂いた上で、5 点を修正の上、これをパブリックコメントにかけさせていただけるかどうかということについて、皆様にお諮りしたいと思いますがいかがでしょうか。

＜一同了承＞

この 5 点、私の方で事務局と修正作業進めさせていただいて、パブリックコメントを実施したいと思います。

3 その他

吉田会長

ありがとうございました。

今日予定されていたのは、パブリックコメントに進んでいくための、この原案の整備ということでございましたので、議事としては以上ということとなりますが、そのほか全体を通して、皆様から御意見、あるいは、情報共有などがありましたら、最後に頂きたいと思いますがいかがでしょうか。

よろしいでしょうか、ありがとうございました。

つきましては、今日は中間案について皆様に御確認頂きましたが、またパブリックコメントを開始して、皆様から御意見が出されるかと思っておりますので、それをまた受けて、もう一度皆様としっかりと確認を取りたいと思っておりますので、お含みおきいただければと思います。

それでは皆様、多様な御意見、それからアドバイスを頂きました。

ありがとうございました。

進行を事務局にお返しします。

4 閉会 司会

吉田会長ありがとうございました。

それでは、これをもちまして、第13回阿武隈急行線沿線地域公共交通協議会を終了いたします。

本日は皆様にお忙しい中お集まり頂きまして、誠にありがとうございました。