

阿武隈急行線地域公共交通計画 (中間案)

～生活と交流に欠かせない基幹インフラとして、
「地域と共にあり」「地域をつなぐ」公共交通ネットワークの構築を目指す～

2025 年 月

福島市・伊達市・角田市・柴田町・丸森町

福島県・宮城県

目次

| | |
|----------------------------|----|
| 1. はじめに | |
| 1-1 計画の目的 | 1 |
| 1-2 計画の役割と位置付け | 2 |
| 1-3 計画の区域 | 2 |
| 1-4 計画の期間 | 2 |
| 1-5 計画の主体 | 2 |
| 2. 沿線地域の現状 | |
| 2-1 沿線地域の概要 | 3 |
| 2-2 人口 | 3 |
| 2-3 生活利便施設等の分布 | 3 |
| 2-4 沿線地域住民の移動実態 | 4 |
| 2-5 観光入込客数の推移 | 5 |
| 2-6 上位・関連計画等におけるまちづくりの方向性 | 6 |
| 2-7 沿線地域の現状にみる課題 | 6 |
| 3. 沿線地域の公共交通の現状 | |
| 3-1 鉄道路線網 | 8 |
| 3-2 乗合交通 | 8 |
| 3-3 タクシー | 8 |
| 3-4 高速バス | 8 |
| 3-5 交通事業の就業者数 | 8 |
| 3-6 沿線地域の公共交通の現状にみる課題 | 9 |
| 4. 阿武隈急行線の運行・利用状況 | |
| 4-1 阿武隈急行線の運行概要 | 10 |
| 4-2 阿武隈急行線の利用状況 | 10 |
| 4-3 阿武隈急行線の経営状況 | 11 |
| 4-4 沿線自治体による補助・支援の状況 | 11 |
| 4-5 利用促進等の取り組み状況 | 12 |
| 4-6 阿武隈急行線の現状・ニーズにみる課題 | 12 |
| 5. 阿武隈急行線地域公共交通の課題への対応の方向性 | 13 |
| 6. 基本的な方針と目標 | |
| 6-1 基本理念と基本方針 | 15 |
| 6-2 計画の目標 | 15 |
| 6-3 沿線地域における公共交通ネットワークの将来像 | 16 |
| 7. 目標達成のための事業及び施策体系 | 18 |
| 7-1 重点施策 | 19 |
| 7-2 各事業の内容 | 21 |

8. 計画目標の達成状況の評価

| | |
|-----------------------|----|
| 8－1 計画の推進体制 | 32 |
| 8－2 PDCA サイクルによる評価・検証 | 32 |
| 8－3 評価指標・数値目標 | 32 |

参考資料

| | |
|---------|----|
| 1 策定の経緯 | 33 |
|---------|----|

1. はじめに

1-1 計画の目的

(1) 地域公共交通計画とは

地域公共交通計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（2007 年法律第 59 号）」に基づく計画で、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすものである。本計画に基づき、地域公共交通に関する取組を計画的に進めることで、沿線地域と公共交通双方の持続性を高めていく。

(2) 策定の背景

阿武隈急行線は、福島県福島市（福島駅）と宮城県柴田郡柴田町（槻木駅）を結ぶ延長 54.9km の鉄道であり、地域住民の生活を支える社会基盤として通勤・通学・通院・買い物等の日常利用や、観光利用など、地域にとって重要な役割を担っている。

しかし、輸送人員は 1995 年度をピークに減少傾向にあり、人口減少、度重なる自然災害やコロナ禍の影響のみならず、利用者の多い時間帯の減便や、駅を中心としたまちづくりの不足等による利用者の減少に加え、災害復旧や施設の老朽化に伴う修繕費の増加等により、厳しい経営状況となっている。

こうした厳しい経営状況にある阿武隈急行線について、2023 年 3 月に設置した「阿武隈急行線在り方検討会」において、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、約 2 年にわたる議論を経て、阿武隈急行線の経営改善に向けた方向性（提言）を取りまとめた。

このため、「阿武隈急行線地域公共交通網形成計画」策定後の社会情勢の変化や「阿武隈急行線在り方検討会 提言」などを踏まえながら、2019 年 7 月に策定した「阿武隈急行線地域公共交通網形成計画」を見直し、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定計画として「阿武隈急行線地域公共交通計画」を策定することとした。

(3) 計画の目的

こうした背景を踏まえ、本計画では、阿武隈急行線の具体的な運行実績・利用実態、利用者ニーズ及び阿武隈急行線を取り巻く課題を踏まえ、運行継続の実現に向けた施策や利活用策の方向性について定める。さらに、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を踏まえ、まちづくりや観光振興等の地域戦略との一体性を確保し、阿武隈急行線沿線全体で、地域にとって望ましい持続可能な公共交通の実現を目指す中で、地域、交通事業者及び行政等が果たす役割を定めるものとする。

1－2 計画の役割と位置付け

(1) 計画の役割

本計画は、以下の6つの役割を担うものである。

- ① 阿武隈急行線沿線地域の“広域的”な地域公共交通のマスタープランとして、地域にとって望ましい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する（ビジョン及び施策体系）
- ② 阿武隈急行の持続可能な経営に資する
- ③ 阿武隈急行線沿線地域の持続可能なまちづくり（都市計画、商業、観光振興、教育など）の取組との一体性を確保する
- ④ 地域特性に応じた多様な交通サービスによるネットワーク構築を目指す
- ⑤ 地域・企業など多様な関係者との連携を促進する
- ⑥ 具体的な数値目標とPDCAサイクルにより、計画の達成に向けた継続的な改善を推進する

(2) 計画の位置付け

本計画は、沿線3市2町及び2県の上位・関連計画（総合計画、都市計画マスタープラン等）や公共交通関連計画等との整合・連携を図り、それら計画で定める将来都市像等の実現に向けて、地域公共交通のマスタープランとして策定する。

1－3 計画の区域

計画の区域は、福島市・伊達市・角田市・柴田町・丸森町の阿武隈急行線の沿線地域とする。

1－4 計画の期間

計画の期間は、2026年度から2030年度までの5年間とする。

1－5 計画の主体

計画の策定主体は、福島市、伊達市、角田市、柴田町、丸森町、福島県及び宮城県とする。

2. 沿線地域の現状

2-1 沿線地域の概要

(1) 位置

阿武隈急行線沿線地域は、福島県北部と宮城県南部の県境に位置し、3市2町にまたがっている。

(2) 土地利用

阿武隈急行線沿線地域における、建物用地等の都市的土地利用は、福島市・伊達市の阿武隈急行線沿線や、角田市の市役所周辺、柴田町の東船岡駅及び槻木駅の周辺に多く分布している。沿線のその他のエリアには、森林や田・農用地等の自然的土地利用が占めている。¹

2-2 人口

(1) 人口の推移及び将来展望

阿武隈急行線沿線の市町の総人口は、2020年が約41.9万人であり、2050年には約29.3万人まで減少する見込みである。²

(2) 年齢3区分別人口の推移

年齢3区分別人口推移をみると、沿線市町いずれにおいても年少人口、生産年齢人口、高齢人口ともに減少傾向にある。特に年少人口の減少が著しい一方、高齢化率は上昇しており、この傾向は今後も継続することが見込まれる。

(3) 人口分布及び駅勢圏人口

阿武隈急行線沿線地域では、福島市内は、福島駅から福島学院前駅と瀬上駅周辺に人口が集積しているほか、伊達市内の保原駅や梁川駅、やながわ希望の森公園駅周辺や、角田市の角田駅周辺、柴田町の槻木駅周辺にも一定の集積がみられる。富野駅から丸森駅間は森林が大半を占め、人口集積は他の駅に比べ少ない状況である。駅勢圏（駅から半径1km圏域）の人口は、2020年時点で約11万人であり、2035年には約9.7万人と約1.3万人減少、2045年には約8.4万人と約2.6万人減少する見込みである。³

高齢者人口は、人口分布と同様の傾向で分布している。

2-3 生活利便施設等の分布

(1) 公共施設

福島市、伊達市、角田市では、阿武隈急行線沿線に主要な公共施設が立地している。柴田町、丸森町では、役場、図書館ともに阿武隈急行線沿線からやや離れた位置にある。⁴

¹ 「阿武隈急行線地域公共交通計画 資料編」P1【資料1】参照

² 「阿武隈急行線地域公共交通計画 資料編」P2【資料2】参照

³ 「阿武隈急行線地域公共交通計画 資料編」P3【資料3】参照

⁴ 「阿武隈急行線地域公共交通計画 資料編」P5【資料4】参照

（２）教育施設

福島市には阿武隈急行線沿線に複数の高校が立地している。伊達市には１校、角田市に１校の高校が阿武隈急行線沿線にあり、丸森町と柴田町は駅から離れた位置に高校がある。^５

（３）商業施設

規模の大きい商業施設（延べ床面積 1,000 m²以上）は、福島駅、卸町駅、保原駅、梁川駅、角田駅、東船岡駅、槻木駅等の周辺に立地している。丸森町内の駅から半径 1km 圏域内には、規模の大きい商業施設が立地していない。^６

（４）医療施設

医療施設（病院）は、福島市に多く見られるが、伊達市、角田市、柴田町、丸森町には、駅 1km 圏域内に立地がない。^７

（５）事業所

主な事業所（阿武隈急行線沿線の駅から半径 1km 圏域の立地）は、福島駅周辺をはじめ、卸町駅から保原駅区間や丸森駅から槻木駅区間に立地している。^８

（６）観光資源

観光資源は点在しているが、阿武隈急行線沿線の駅から半径 1km 圏域には、年間概ね 10 万人以上の入込客を有する観光地や観光施設が福島市を除き立地していない。^９

２－４ 沿線地域住民の移動実態

（１）通勤・通学

①通勤・通学の流動

通勤は、福島市と伊達市間の流動が多くみられる。また、柴田町～角田市～丸森町間の通勤流動のほか、沿線各市町と仙台市間の通勤流動も多くみられる。¹⁰

通学は、福島市から仙台市、伊達市への流動が多くみられる。伊達市は福島市への通学流動が多く、他の市町では仙台市への流動が多くみられる。¹¹

②通勤・通学における交通手段

通勤・通学時の利用交通手段は、いずれの市町も「自家用車」の割合が最も高くなっているが、柴田町では、「鉄道・電車」の割合が比較的高くなっている。¹²

⁵ 「阿武隈急行線地域公共交通計画 資料編」P7【資料５】参照

⁶ 「阿武隈急行線地域公共交通計画 資料編」P8【資料６】参照

⁷ 「阿武隈急行線地域公共交通計画 資料編」P9【資料７】参照

⁸ 「阿武隈急行線地域公共交通計画 資料編」P10【資料８】参照

⁹ 「阿武隈急行線地域公共交通計画 資料編」P11【資料９】参照

¹⁰ 「阿武隈急行線地域公共交通計画 資料編」P12【資料10】参照

¹¹ 「阿武隈急行線地域公共交通計画 資料編」P13【資料11】参照

¹² 「阿武隈急行線地域公共交通計画 資料編」P14【資料12】参照

（２）買い物

沿線地域における最寄り品（食料品）の買い物は、丸森町以外は居住している市町内での移動がほとんどとなっており、丸森町は角田市への流動が見られる。買い回り品（衣料品）の買い物は、伊達市から福島市、丸森町から角田市のほか、角田市・柴田町・丸森町から名取市及び大河原町への流動が見られる。

なお、「イオンモール伊達」の開業（2026 年下期予定）により、周辺の人の流れに大きく影響が生じると想定される。国道 4 号経由で直接アクセスできる福島市方面からの来訪者は自動車（路線バス含む）による移動が主になると想定されるが、一方で宮城側からは、保原駅から路線バスに乗り換え、最寄りのバス停までアクセスすることが可能となる。

（３）通院

沿線地域における二次医療圏は、福島県は県北医療圏（福島市、二本松市、伊達市、本宮市、桑折町、国見町、川俣町、大玉村）に、宮城県は仙南医療圏（白石市、角田市、蔵王町、七ヶ宿町、大河原町、村田町、柴田町、川崎町、丸森町）に属している。¹³

沿線には、中核を担う医療機関として、福島県側には福島赤十字病院（福島市）、大原総合病院（福島市）、北福島医療センター（伊達市）、宮城県側にみやぎ県南中核病院（大河原町）、公立刈田総合病院（白石市）が立地している。

福島県側では、福島駅から各病院へ乗り入れるバス路線が運行されている。一方、みやぎ県南中核病院及び公立刈田総合病院へは、槻木駅から東北本線に乗り換えたうえで、さらにバスを利用する必要がある。

なお、両県の受療率（医療機関を受診した患者数を、人口 10 万人あたりで表した指標）を見ると、2020 年は新型コロナウイルス感染症の影響で、不急の治療等を控えたことから、両県ともに受療率が低下したと推測されるが、2023 年時点の調査では、入院、外来ともに概ね 2017 年時点と同程度の水準に回復している。¹⁴

2－5 観光入込客数の推移

宮城県及び福島県の観光入込客数（延べ入込客数）は、2011 年の東日本大震災の影響による大幅な減少から回復傾向となっていたが、2020 年には新型コロナウイルス感染症の影響で減少し、その後再び回復傾向となっている。

（2023 年は 2010 年比で宮城県 111.3%、福島県 94.2%）。

宮城県及び福島県の外国人延べ宿泊者数は、観光入込客数と同様に 2011 年の東日本大震災の影響で大幅に減少後、徐々に回復傾向となっていたが、新型コロナウイルス感染症の影響で急激に減少した後、再び回復傾向となっている。¹⁵

（2023 年は 2010 年比で宮城県 329.7%、福島県 205.6%）。

¹³ 「阿武隈急行線地域公共交通計画 資料編」 P14【資料 13】 参照

¹⁴ 「阿武隈急行線地域公共交通計画 資料編」 P15【資料 14】 参照

¹⁵ 「阿武隈急行線地域公共交通計画 資料編」 P16【資料 15】 参照

2－6 上位・関連計画等におけるまちづくりの方向性

各沿線自治体の上位・関連計画等において、それぞれのまちづくりの方向性が整理されている。

16

2－7 沿線地域の現状にみる課題

以上を踏まえて、沿線地域の現状を踏まえた課題を次のとおり整理した。

沿線地域における公共交通利用者の確保

- ・阿武隈急行線沿線市町の総人口は、2035年には2020年時点の人口から約5.9万人（約14%）減少（駅勢圏内1kmの人口は約1.3万人（約12%）減少）することが予測されている。中でも、沿線の15歳未満の総人口は、2020年と比較して2035年には約0.3万人（約25.6%）減少すると予測されており、特に減少が顕著である。さらに、通学利用について、沿線高校の再編等により生じる変化についても対応していく必要がある。
- ・また、阿武隈急行線の利用者は1995年度をピークに減少傾向にある（1995年度：325万人→2024年度：195万人、▲40%）。
- ・沿線の総人口と駅勢圏人口の減少が同等のレベルで進行していることは、阿武隈急行線が沿線地域そのものの価値を高めるために活用できておらず、阿武隈急行線の利用者自体の減少にも繋がっていると考えられる。
- ・阿武隈急行線の持続可能性を確保し、沿線地域そのものの衰退を防ぐため、路線を現状維持するだけでなく、阿武隈急行線の価値を最大化し、地域そのものの価値を高める方策や、利用者ニーズを踏まえた利便性向上の取組が必要である。
- ・特に、福島方の朝のダイヤ等利用者の多い時間帯の減便により利用者が減少していることから、利用者ニーズを踏まえたダイヤ見直しは喫緊の課題となっている。

市町間の広域的移動を支える公共交通ネットワークの確保

- ・沿線地域において、日常生活での移動は、買い物や通勤、通学、通院など様々な目的により、宮城県側（県南）と福島県側（県北）それぞれの生活圏内で、市町間での移動がみられることから、市町内のみならず広域的な移動手段を確保することが課題となる。

駅から沿線の生活利便施設への交通手段の確保

- ・沿線地域においては、公共・商業・医療施設等が駅から離れて立地していることから、生活利便施設までの交通手段の確保が求められている。特に医療施設は駅から500m以遠に立地している病院が多く、高齢者など、自分で移動する手段がない方の通院利用を支える移動手段を確保することが課題である。

観光需要の掘り起こし、観光施設への移動手段の確保

- ・沿線地域は、観光資源が点在しているが、集客力のある大きな観光資源がないことから、沿線自治体や観光団体と連携した観光需要の掘り起こしが求められる。

16 「阿武隈急行線地域公共交通計画 資料編」P17【資料16】参照

- ・年間概ね 10 万人以上の入込客を有する観光資源は、福島市を除き阿武隈急行沿線の駅 1 km 圏内に存在していないが、2 万 5 千以上の入込客を有する観光資源は点在していることから、駅から観光施設までの交通手段を確保することが課題となる。

沿線のまちづくりとの連携、駅を中心とした拠点機能の向上

- ・「阿武隈急行線在り方検討会」においても、駅を中心としたまちづくり、駅周辺のにぎわい創出などが不足しており、そのことによって阿武隈急行線の利用者が減少していることが明らかとなった。
- ・また、阿武隈急行線の各駅は、バス、自家用車及び自転車などから鉄道に乗り換える地域住民の身近な交通拠点として位置付けられる。
- ・阿武隈急行線は都市機能として沿線住民の通勤・通学等に欠かすことのできない路線であることから、阿武隈急行線を最大限に活かして、駅を中心としたまちづくりや交通結節機能の向上が求められている。

3. 沿線地域の公共交通の現状

3-1 鉄道路線網

福島駅を交通結節点として、阿武隈急行線とＪＲ東北本線、ＪＲ奥羽本線、ＪＲ東北新幹線、ＪＲ山形新幹線、福島交通飯坂線が接続している。また、槻木駅において、阿武隈急行線とＪＲ東北本線が接続している。¹⁷

3-2 乗合交通

(1) バス交通

阿武隈急行線の駅前にバス停留所がある駅は、福島駅、高子駅、保原駅、梁川駅、丸森駅となっている。

梁川～保原～福島間は、阿武隈急行線と路線バスが並行して運行している。¹⁸

(2) デマンド交通（乗合タクシー）

伊達市、角田市、柴田町、丸森町ではデマンド交通（乗合タクシー）が運行されている。また、伊達市では、エリア毎のデマンド交通のほか、定路線型乗合タクシーも運行している。¹⁹

(3) 阿武隈急行線と路線バス・デマンド交通の接続状況

阿武隈急行線と路線バス・コミュニティバスの接続状況（発着の合計）は、福島駅が 489 本、福島学院前駅が 216 本、高子駅が 76 本、保原駅が 54 本、梁川駅が 77 本、丸森駅が 50 本である。

デマンド交通の阿武隈急行線との接続ダイヤの設定状況（発着の合計）は、梁川駅が 12 本である。²⁰

3-3 タクシー

阿武隈急行線沿線地域で営業しているタクシー事業者は 28 社である。その多くが福島市内であり、伊達市内は 4 社、角田市内は 2 社、柴田町内は 2 社、丸森町内は 1 社となっている。²¹

3-4 高速バス

福島駅から仙台・郡山・いわき・会津方面や関東・関西方面への高速バスが運行している。²²

3-5 交通事業の就業者数

全産業の就業者数は、新型コロナウイルス感染症の影響で一時落ち込んだものの、その後は順調に増加している一方で、交通事業の就業者数は減少又は横ばいとなっており、交通サービスの担い

¹⁷ 「阿武隈急行線地域公共交通計画 資料編」P27【資料 17】参照

¹⁸ 「阿武隈急行線地域公共交通計画 資料編」P28【資料 18】参照

¹⁹ 「阿武隈急行線地域公共交通計画 資料編」P29【資料 19】参照

²⁰ 「阿武隈急行線地域公共交通計画 資料編」P30【資料 20】参照

²¹ 「阿武隈急行線地域公共交通計画 資料編」P31【資料 21】参照

²² 「阿武隈急行線地域公共交通計画 資料編」P31【資料 22】参照

手の不足感が高まっている。特に、自動車運転者を中心に労働力不足が顕在化している。²³

3－6 沿線地域の公共交通の現状にみる課題

以上を踏まえて、沿線地域の公共交通の現状を踏まえた課題を次のとおり整理した。

交通結節点としての拠点駅の機能強化

- ・福島駅と槻木駅は、広域交通と接続する重要な交通結節点であることから、駅の結節機能の強化を図ることが必要である。

駅に接続する公共交通手段の確保

- ・阿武隈急行線沿線駅で、福島駅、高子駅、保原駅、梁川駅及び丸森駅以外の駅においては、路線バスが接続していないことから、阿武隈急行線沿線駅に接続する公共交通手段の確保が課題である。
- ・阿武隈急行線沿線駅において、保原駅、梁川駅、やながわ希望の森公園前駅、角田駅はデマンド交通（乗合タクシー）と接続しているが、デマンド交通の利用は登録者に限定されていることから、観光客等の来訪者の駅からの移動手段が不足しており、交通手段の確保が必要である。

阿武隈急行線と路線バスの一部運行区間の重複

- ・阿武隈急行線と路線バスの役割分担を明確にするとともに、重複する区間は、並行して運行していることを最大限活用して、互いに補完し合った効率的で利便性の高い交通軸の形成が必要である。

公共交通を取り巻く事業環境の維持・確保

- ・交通事業者の就業者数は減少傾向にあり、特に自動車運送業の労働力不足が顕在化している。
- ・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。

²³ 「阿武隈急行線地域公共交通計画 資料編」P32【資料23】参照

4. 阿武隈急行線の運行・利用状況

4-1 阿武隈急行線の運行概要

(1) 路線の概要

福島県福島市の福島駅から宮城県柴田郡柴田町の槻木駅に至る、阿武隈急行(株)が運営する鉄道路線である。路線は、福島～矢野目信号場間を除き全線が単線区間であり、駅数は、24 駅、うち有人の駅は福島駅、保原駅、梁川駅、丸森駅、角田駅の 5 駅である。

(2) 停車本数・駅間所要時分

駅間の運行本数は、福島～梁川間が 28 往復、梁川～富野間上り 24 本・下り 25 本、富野～丸森間 17 往復、丸森～槻木間 21 往復となっている。朝夕の通勤・通学時間帯には、仙台直通運行（槻木駅での J R 東北本線乗り入れ）が 2 往復（計 4 本）ある。

駅間の距離は短いところで 0.9km、長いところで 8.1km と差があり、駅間の所要時間は 1 分から 7 分程度となっている。²⁴

全線が単線であり、列車交換可能駅が 9 駅ある。特に富野駅～丸森間は列車交換できない区間が長いので、ダイヤ設定上の制約となっている。

(3) 運賃

運賃の種類は、「普通旅客運賃」「通勤定期運賃」「通学定期運賃」の 3 種類である。

(4) 駅施設の状況

福島学院前駅と兜駅以外の駅では、駐車場が整備されている。あぶくま駅以外の駅では、駐輪場が整備されている。²⁵

(5) 車両の概要

車両は、9 編成 18 両である。片側 2 扉（1 段ステップ付）構造で、車内の座席配置は、ドア間に固定式向かい合わせのボックスシートを配するセミクロスシートとなっている。

導入時から 30 年以上が経過し老朽化が著しい 8100 形車両については、計画的に AB900 系へ更新を実施している。

AB900 系は JR 東日本の E721 系をベースに阿武隈急行線の顔として親しまれ、お客様に愛されるよう、沿線地域の四季をイメージしたデザインとなった。

4-2 阿武隈急行線の利用状況

年間輸送人員は、1995 年度をピークに、人口減少、度重なる自然災害やコロナ禍の影響のみならず、利用者の多い時間帯の減便や、駅を中心としたまちづくりの不足等により減少傾向が続いていたが、2023 年度以降回復傾向にある。

1 日当たりの乗降人員は、福島駅が 2,929 人と最も多く、次いで角田駅が 1,280 人、槻木駅が 896

²⁴ 「阿武隈急行線地域公共交通計画 資料編」P33【資料 24】参照

²⁵ 「阿武隈急行線地域公共交通計画 資料編」P34【資料 25】参照

人、保原駅が 794 人、福島学院前駅が 590 人とまとまった利用が見られる。一方、県境や一部無人駅などでは、乗降人員が 50 人以下と少ない駅がある。²⁶

4－3 阿武隈急行線の経営状況

(1) 営業損益の推移

輸送人員は 1995 年をピークに、人口減少、度重なる自然災害やコロナ禍の影響のみならず、利用者の多い時間帯の減便や、駅を中心としたまちづくりの不足等により減少し、さらには、施設の老朽化に伴う修繕費の増加等により、2024 年度は 8 億円を超える営業損失を計上している。²⁷

阿武隈急行の 2024 年度の純損益額は 3,850 万円で累積赤字が 14 億 2,660 万円、純資産残高が 7,339 万円となり、このまま赤字決算が続けば債務超過、資金不足に陥る状況にある。

資金計画やコスト削減、増収策等を具体的に検討し、実効性のある経営計画を策定する必要がある。

(2) 阿武隈急行線の収入

人口減少、度重なる自然災害やコロナ禍の影響のみならず、利用者の多い時間帯の減便や、駅を中心としたまちづくりの不足等による利用者の減少により、鉄道事業営業収益は減少傾向にある。2023 年度以降回復傾向にあるが、コロナ禍前の水準には戻っていない。²⁸

(3) 阿武隈急行線の費用

施設の老朽化に伴う修繕費の増加や燃料費高騰の影響に伴い、鉄道事業営業費は増加している。

29

(4) 車両・設備更新の必要性和今後の経営見通し

導入時から 30 年以上が経過し老朽化が著しい 8100 形車両については、計画的に更新を実施している。また、槻木～丸森駅間開業後約 50 年、福島～丸森間開業後約 30 年以上が経過し老朽化が進む土木軌道設備や電気通信設備についても、随時補修や更新を実施している。

4－4 沿線自治体による補助・支援の状況

福島県、宮城県及び沿線市町において、阿武隈急行線の施設整備等事業に対する補助や、安定した運行維持や経営改善に資するための支援を実施している。また、角田市、柴田町及び丸森町では、運賃助成事業を行っている。³⁰

²⁶ 「阿武隈急行線地域公共交通計画 資料編」P35【資料 26】参照

²⁷ 「阿武隈急行線地域公共交通計画 資料編」P36【資料 27】参照

²⁸ 「阿武隈急行線地域公共交通計画 資料編」P37【資料 28】参照

²⁹ 「阿武隈急行線地域公共交通計画 資料編」P38【資料 29】参照

³⁰ 「阿武隈急行線地域公共交通計画 資料編」P39【資料 30】参照

4－5 利用促進等の取り組み状況

阿武隈急行が主体となって各種企画切符の販売を行っている。³¹

4－6 阿武隈急行線の現状・ニーズにみる課題

以上を踏まえて、阿武隈急行線の現状・ニーズを踏まえた課題を次のとおり整理した。

阿武隈急行線の年間輸送人員の確保

- ・阿武隈急行線における年間輸送人員は、人口減少、度重なる自然災害やコロナ禍の影響のみならず、利用者の多い時間帯の減便や、駅を中心としたまちづくりの不足等により減少し、2023年度以降もコロナ禍前の水準に戻っていない。
- ・阿武隈急行線の持続可能性を確保し、沿線地域そのものの衰退を防ぐため、路線を現状維持するだけでなく、阿武隈急行線の価値を最大化し、地域そのものの価値を高める方策や、利用者ニーズを踏まえた利便性向上の取組が必要である。

日中利用・観光利用の拡大

- ・阿武隈急行線の乗車目的の多くは通勤と通学であり、通勤・通学利用時間帯以外の利用が少ないことから、今後、買い物・通院といった生活需要及び観光利用などの日中利用の拡大を図ることが課題である。

県境区間の利用拡大

- ・県境区間にあっては、両県の交流が希薄であり、福島－仙台間の移動需要も他の交通機関に劣り、都市間輸送も沿線地域住民による利用にとどまっていると推察される。
- ・県境区間の利用拡大には、両県の交流活性化や都市間輸送の優位性創出、観光需要創出も必要である。
- ・福島・宮城の両県をつなぐ鉄道としての強みを活かした利用促進の取組が必要である。

利用者ニーズに合わせたサービスの提供

- ・利用者ニーズや利用実態に合わせたサービスの提供について、沿線地域住民や利用者向けアンケートの結果を踏まえ、費用対効果を考慮しながら実施することが必要である。
- ・阿武隈急行線だけで完結しない移動も考えられることから、他交通機関との連携も重要である。

阿武隈急行株式会社の運営維持

- ・阿武隈急行株式会社の営業損益は、輸送人員の減少による鉄道事業営業収益の減少に加え、老朽化した施設設備の修繕に係る修繕費の増加等により、経営状況が悪化しており、債務超過及び資金不足に陥る状況である。
- ・将来にわたり安全で安定した輸送サービスの確保に向けて、阿武隈急行線の経営安定化と効率的なサービス提供により、運営維持を図ることが課題である。

³¹ 「阿武隈急行線地域公共交通計画 資料編」P41【資料 31】参照

5. 阿武隈急行線地域公共交通の課題への対応の方向性

先に述べた各課題への対応の方向性として、以下のとおり整理した。

【方向性①】

沿線地域の生活を支える地域公共交通の構築・拡大

- ・通勤、通学的手段、高齢者等の地域住民の生活の足としての地域公共交通を構築する。
- ・利用者ニーズに応じてサービスを見直す。
- ・通勤、通学以外の利用者を拡大する。

【方向性②】

沿線地域全体の移動を支えるための一体的ネットワークの構築

- ・他鉄道や各駅に接続する公共交通と連携した交通サービスを提供する。
- ・福島～保原～梁川間の路線バスは、並行して運行していることを最大限活用し、互いに補完し合った効率的で利便性の高い持続可能な公共交通網を構築する
- ・拠点駅の機能強化により利便性を向上する。
- ・駐車場・駐輪場、送迎車両待機場所等を確保し、他のアクセス手段との連携を強化する。

【方向性③】

沿線地域のまちづくりとの連携

- ・駅勢圏における人の往来の増加を意識しながら、居住、都市機能誘導や観光振興等のまちづくりとの連携を図る。
- ・コミュニティ拠点として駅の利活用を検討する。

【方向性④】

観光利用者の維持・拡大

- ・観光需要の掘り起こしや二次交通の整備により、観光利用者の拡大を図る。

【方向性⑤】

行政・交通事業者・地域住民等との連携

- ・関係者の連携により公共交通の維持、利用推進を図る。

【方向性⑥】

安全・快適な公共交通

- ・鉄道施設の計画的な整備、更新を実施する。
- ・車内、待合場所等の快適な環境づくりを実施する。

【方向性⑦】

阿武隈急行線の持続的な運営・運行体制の構築

- ・持続的経営体制構築のための経営改善を図る。

- ・新たな収入確保策を検討するとともに、鉄道事業再構築事業を活用し、沿線自治体による持続可能な支援スキーム構築を図る。

6. 基本的な方針と目標

6-1 基本理念と基本方針

対応の方向性をもとに、計画の基本理念と基本方針を次のとおり定める。

(1) 基本理念

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、「地域と共にあり」「地域をつなぐ」公共交通ネットワークの構築を目指す

(2) 基本方針

先に整理した7つの方向性を元に、基本方針を以下のとおり定める。

【基本方針1】

鉄道を軸とした沿線地域の一体的な交通ネットワークの形成

【基本方針2】

鉄道沿線の交通まちづくりの推進

【基本方針3】

多様な関係者との連携による公共交通の利用推進

【基本方針4】

安全・安心で持続可能な地域公共交通の構築

6-2 計画の目標

それぞれの基本方針に対応した計画の目標を次のとおり定める。

【基本方針1】目標1：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利用ニーズに対応したサービス提供

【基本方針2】目標2：駅を中心としたまちづくりの推進

目標3：生活やコミュニティ拠点としての場の提供

【基本方針3】目標4：沿線企業・施設等との連携による公共交通の利用拡大

目標5：交流人口拡大のための沿線地域の魅力創出

【基本方針4】目標6：阿武隈急行線の安全な運行の確保

目標7：阿武隈急行株式会社の経営改善

6-3 沿線地域における公共交通ネットワークの将来像

本計画における交通拠点（地域拠点）の位置付けと、鉄道やバスといったそれぞれの公共交通が果たすべき役割を次のとおり定める。

【交通拠点（地域拠点）の位置付け】

| | 中核拠点 | 主要交通結節点 | 交通結節点 | 地域拠点 |
|-----------------|------|---------|-------|------|
| 福島駅 | ○ | ○ | | |
| 高子駅 | | | ○ | ○ |
| 保原駅 | | | ○ | ○ |
| 梁川駅 | | | ○ | ○ |
| 丸森駅 | | | ○ | ○ |
| 角田駅 | | | ○ | ○ |
| 槻木駅 | | ○ | | |
| 左記以外の駅 （無人駅） | | | | ○ |

○各交通拠点（地域拠点）の役割

①中核拠点

- ・商業、医療、教育等の都市機能が集積した沿線地域の中核となる拠点
- ・鉄道相互(JR 在来線・新幹線・福島交通飯坂線)の乗り継ぎ拠点

②主要交通結節点

- ・鉄道相互(JR 在来線の仙台方面、白石方面)の乗り継ぎ拠点

③交通結節点

- ・路線バス、コミュニティバス、タクシー等の地域内交通(居住地と駅、駅と目的施設などをつなぐ移動手段)と結節する乗り継ぎ拠点
- ・福島駅～保原駅～梁川駅間を並行して運行する路線バスとの接続拠点(保原駅、梁川駅)

④地域拠点

- ・駐車場や駐輪場の設置等による自家用車等でアクセスしやすい拠点
- ・駅周辺における生活利便機能等が充実した、地域の住民が集まる拠点
- ・駅施設を利活用した交流拠点

【公共交通の機能分類】

| | 都市間広域交通 | 地域の基幹交通 | 地域内交通 | 観光交流軸 |
|---------------------------------|---------|---------|-------|-------|
| 阿武隈急行線 | | ○ | ○ | ○ |
| JR 東北・山形新幹線 | ○ | | | |
| JR 東北本線 | ○ | | | ○ |
| JR 奥羽本線 | ○ | | | |
| 福島交通飯坂線 | | ○ | | ○ |
| 福島駅～保原駅～ 梁川駅間の路線バス (福島交通) | | ○ | | |
| 路線バス (福島交通) | | | ○ | ○ |
| 高速バス | ○ | | | |
| コミュニティバス | | | ○ | ○ |
| デマンド交通 | | | ○ | ○ |
| タクシー | | | ○ | ○ |

○公共交通の機能分類の内容

①都市間広域交通

- ・沿線地域外への移動を担う。
- ・中核拠点及び主要交通結節点において阿武隈急行線と結節する。

②地域の基幹交通

- ・交通結節点及び地域拠点から中核拠点や主要交通拠点の間、交通結節点の相互間における移動を担う。
- ・基本的には、福島側地域から中核拠点への移動、宮城側地域から主要交通結節点への移動を担う。

③地域内交通

- ・居住地と交通結節点の間の移動を担う。
- ・交通結節点と目的施設の間の移動を担う。

④観光交流軸

- ・沿線地域における観光等の周遊移動を担う。

7. 目標達成のための事業及び施策体系

本計画の目標達成のために行う事業及び施策体系を次のとおり定める。

| 基本方針 | 目標 | 事業 | 重点 施策 |
|---|--|--|--------------|
| 基本方針 1 鉄道を軸とした沿 線地域の一体的な 交通ネットワーク の形成 | 目標 1 阿武隈急行線とバス交通 等の一体的なネットワ ーク構築と利用ニーズに対 応したサービス提供 | 沿線地域公共交通の路線再編 | ①－ 3 |
| | | 駅の案内表示・広報方法の改善 | |
| | | 阿武隈急行線を基軸とした一体的交通サ ービスの提供 (地域 MaaS の展開・キャッシュレスサー ビスの導入検討) | ①－ 3 |
| | | 利用ニーズに応じたダイヤの見直し | ①－ 1 ①－ 2 |
| | | 乗り継ぎ方法の案内強化・改善 | ①－ 1 |
| | | J R 等との連携 | |
| | | 駅の駐車場、駐輪場、送迎車両待機場所の 運用改善・整備 | |
| 基本方針 2 鉄道沿線の交通ま ちづくりの推進 | 目標 2 駅を中心としたまちづく りの推進 | 駅周辺におけるイベント・行催事等との連 携 | ①－ 3 |
| | | 駅周辺における居住・都市環境整備の推進 | |
| | | 駅周辺における企業・工業団地等の開発促 進 | |
| | 目標 3 生活やコミュニティ拠点 としての場の提供 | 駅における生活拠点づくり | ①－ 2 ①－ 3 |
| | | 地域と連携した駅等の美化活動 | ②－ 2 |
| 基本方針 3 多様な関係者との 連携による公共交 通の利用促進 | 目標 4 沿線企業・施設等との連携 による公共交通の利用拡 大 | 沿線企業や大学等と連携したモビリティ マネジメント | ①－ 1 ①－ 2 |
| | | 高齢者等の利用促進 | ①－ 3 |
| | 目標 5 交流人口拡大のための沿 線地域の魅力創出 | 鉄道自体の魅力向上 | ①－ 3 |
| | | 情報発信の強化 | ①－ 3 |
| | | 沿線観光資源を活用した需要開発 | |
| 基本方針 4 安全・安心で持続 可能な地域公共交 通の構築 | 目標 6 阿武隈急行線の安全な運 行の確保 | 老朽施設の更新 | ②－ 2 |
| | | 駅・待合施設の環境改善 | ②－ 2 |
| | 目標 7 阿武隈急行(株)の経営改 善 | 旅客運賃以外の収入確保 | ①－ 4 |
| | | 鉄道事業基盤の強化 | ②－ 1 ②－ 1 |
| | | 関係者とのコミュニケーション強化 | |

7-1 重点施策

阿武隈急行線の持続的な運行・運営のために、特に優先的かつパッケージで取り組むべき事項を重点施策として下記に示す。

| 重点施策① 阿武隈急行線の利用人員及び収入の維持・拡大 | |
|-----------------------------|--|
| 重点施策のねらい | 人口減少による利用者の減少に加え、度重なる自然災害、コロナ禍の影響のほか、利用者の多い時間帯の減便により減少した利用者数を増やし、運送費に対する収入の割合を増やしていくために、日常利用・観光利用の増大による利用人員の維持に努める。特に、減便等により減少した定期利用者の回復のほか、観光利用等の定期外利用の拡大を図ることで、運輸収入の確保に努める。 |
| ①-1 通勤定期の年間利用者数の維持 | 通勤利用の維持を図るために、下記の事業に取り組む。 ■関係者とのコミュニケーション強化と利用ニーズに応じたダイヤの見直し ■乗り継ぎ方法の案内強化・改善、運行状況の発信強化 ■沿線企業や大学等と連携したモビリティマネジメント |
| ①-2 沿線学生に対する通学定期の利用促進 | 通学利用の促進を図るために、下記の事業に取り組む。 ■駅における生活拠点づくり ■関係者とのコミュニケーション強化と利用ニーズに応じたダイヤの見直し ■沿線企業や大学等と連携したモビリティマネジメント |
| ①-3 定期外の年間利用者数の増加 | 昼間時間帯の生活利用（通院・買い物等）拡大を図るために、下記の事業に取り組む。 ■沿線地域公共交通の路線再編 ■阿武隈急行線を基軸とした一体的交通サービスの提供（生活 MaaS・キャッシュレスサービスの導入検討） ■駅における生活拠点づくり ■高齢者等の利用促進 観光利用の拡大を図るために、下記の事業に取り組む。 ■阿武隈急行線を基軸とした一体的交通サービスの提供（観光 MaaS・キャッシュレスサービスの導入検討） ■駅周辺におけるイベント・行催事等との連携 ■鉄道自体の魅力向上 ■情報発信の強化 |
| ①-4 運送費に対する収入割合の回復 | 収入を回復するために、下記の事業に取り組む。 ■①-1～①-3による運輸収入の維持 ■旅客運賃以外の収入確保 ■運賃改定の検討 |

| 重点施策② 持続可能な鉄道事業基盤の確保 | |
|----------------------|---|
| 重点施策のねらい | 鉄道事業を将来にわたり続けていくため、事業基盤の確保を図る。 |
| ②－１ 経営効率化 | <p>経営効率化や安定的な事業継続等を図るために、下記の事業に取り組む。</p> <p>■社員定着に向けた対策</p> <p>鉄道事業の継続のために不可欠な社員定着のために必要な人件費を確保するとともに、有効的な人材確保策を検討する。</p> <p>■若手社員の育成・資質の向上</p> <p>20～30 歳代の若手社員の育成・資質向上のため、社内での技術共有のほか社外研修に積極的に参加し人材を育成する。</p> <p>■人件費以外の経費抑制</p> <p>修繕費等の計画的・効率的な執行に努める。</p> <p>■民間知見の活用</p> <p>会社の経営課題を解決し、経営改善を図るため、専門的知見を有する人材登用を検討する。</p> <p>■減資の検討</p> |
| ②－２ 安全・安心・安定輸送の確保 | <p>安全・安心・安定輸送の確保を図るために、下記の事業に取り組む。</p> <p>■老朽施設の更新（老朽化の進む鉄道施設の維持・更新の資金援助や補助の継続）</p> <p>鉄道施設の計画的更新のため、老朽化の状況と必要な費用、更新時期を明らかにした設備更新計画をもとに、公的支援等の継続を図る。</p> <p>公的支援等の継続に当たっては、沿線自治体による安定的な支援体制の構築とともに安全性・利便性の維持向上を図るため、国の鉄道事業再構築事業を活用する。</p> <p>■地域と連携した駅等の美化活動（沿線地域・住民による会社支援体制強化）</p> <p>駅・待合施設の環境改善事業を沿線地域・住民の協力の下に推進する。特に、24 駅中 19 駅を占める無人駅においては、マイレール・ボランティア駅長の協力を得て清掃美化や植栽、花壇の手入れを進め、待合施設の環境改善に努める。</p> <p>■駅・待合施設の環境改善（駅のバリアフリー化や案内・情報提供）</p> <p>■計画的な安全点検、安全のための教育・訓練や各種事故防止策の実施</p> <p>鉄道事業において最も重要な「安全・安心・安定輸送」を継続するため、計画的な安全点検、安全のための教育・訓練や各種事故防止策の実施を継続する。</p> <p>■老朽施設の更新</p> <p>■鉄道事業基盤の強化</p> |

7-2 各事業の内容

(1) 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

| 沿線地域公共交通の路線再編 | |
|---------------|--|
| 実施主体 | <p>中心的立場：バス事業者、福島市、伊達市、角田市、丸森町</p> <p>補助的立場：福島県、宮城県、阿武隈急行(株)</p> |
| 事業目的 | <p>阿武隈急行線とともに地域の基幹交通を担う路線バスについて、阿武隈急行線と連携した機能強化や効率化を図るために、路線の再編を行う。</p> <p>また、駅から離れた居住地や目的施設等をつなぐ交通手段として、駅を拠点としたバス交通のネットワークを形成する。</p> |
| 事業内容 | <p>■ 基幹交通を担うバスネットワークの整理</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 阿武隈急行線と路線バスの役割分担を明確化 <p>■ 駅に接続するバスネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 居住地から駅、駅から目的施設までのバス路線の再編 ・ 鉄道とバス交通の接続性の改善（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、阿武隈急行線と路線バスとの相乗効果が得られるよう、相互に連携して乗継バス停の位置や乗継ダイヤを調整） ・ 駅から離れている観光資源への交通手段の確保 |

| 駅の案内表示・広報方法の改善 | |
|----------------|---|
| 実施主体 | <p>中心的立場：阿武隈急行(株)、福島市、伊達市、角田市、柴田町、丸森町</p> <p>補助的立場：福島県、宮城県</p> |
| 事業目的 | 来訪者や観光客が駅から目的施設や観光地まで迷わず移動できるようにする。 |
| 事業内容 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅及び駅周辺において、駅からのバス交通・タクシー等の案内、観光情報、案内・サインの多言語化を図る。 |

(2) 多様な交通手段をつなぎ交流を支える一体的交通サービスの提供

| 阿武隈急行線を基軸とした一体的交通サービスの提供（地域 MaaS の展開） | |
|---------------------------------------|---|
| 実施主体 | <p>中心的立場：福島県、宮城県、福島市、伊達市、角田市、柴田町、丸森町、阿武隈急行(株)、バス事業者、タクシー事業者</p> <p>補助的立場：－</p> |
| 事業目的 | <p>目的地まで複数の移動手段（鉄道・バス・タクシーなど）をパッケージ化して「1つのサービス」として提供することで、利用者の目線から分かりやすさと利便性の向上を目指す。</p> |
| 事業内容 | <p>■ 自宅から駅／駅から目的地までの一体的な交通サービスの検討（生活 MaaS）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者等の通院・買い物といった昼間時間帯における利用促進を図るため、自宅から駅まで、駅から駅、駅から目的地までの移動手段のシームレスな交通サービスを目指す。 <p>＜例＞</p> <p>平日の昼間時間帯限定で、阿武隈急行線とバス交通等をセットで利用できる定期券や、駅から指定の病院まで往路のみ格安でタクシーを利用できる定額タクシーなどの検討</p> <p>■ 鉄道・バスの観光客向け企画乗車券の検討（観光 MaaS）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 大きな集客が見込めるものの、阿武隈急行線の駅から離れた場所に位置する観光資源・イベント会場などへの利用を取り込むため、駅からの交通手段または、他の鉄道と連携した企画乗車券を発行する。（花見山、飯坂温泉、阿武隈ライン舟下りなど。） <p>■ キャッシュレスサービスの導入検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 阿武隈急行線自体の利便性向上や乗り継ぎ改善に加えて、鉄道に限らずバス交通との相互利用も考慮しながら、具体的な内容の検討を進める。 |

(3) 利用ニーズに対応したサービスの提供

| | |
|------------------|--|
| 利用ニーズに応じたダイヤの見直し | |
| 実施主体 | 中心的立場：阿武隈急行(株) 補助的立場：福島県、宮城県、福島市、伊達市、角田市、柴田町、丸森町 |
| 事業目的 | 利用者ニーズに応じたダイヤ改正により、移動需要の取り込みを図る。 |
| 事業内容 | ・最も多く利用されている朝夕の通勤・通学時間帯を始め、利用状況が異なる土休日等の移動需要を取り込むため、時間帯に限らず、区間別の利用状況を踏まえながらダイヤの見直しや運行本数の設定を行う。 |

| | |
|----------------|---|
| 乗り継ぎ方法の案内強化・改善 | |
| 実施主体 | 中心的立場：阿武隈急行(株) 補助的立場：－ |
| 事業目的 | J R 東北本線との乗り継ぎ（槻木駅）は同一ホーム又は隣のホームで可能であり、福島交通飯坂線との乗り継ぎ（福島駅）は同一ホームで可能となっているものの、支払い方法が統一されていないため、乗り継ぎ方法が煩雑かつ複雑になっている。初めての利用者でも迷わないように、乗り継ぎ方法の分かりやすさ向上を図る。 |
| 事業内容 | ・乗り継ぎ方法の案内強化（案内サイン、HP案内、チラシ作成等） ・乗り継ぎ方法の改善（キャッシュレスサービスの導入検討等） |

| | |
|-----------|--|
| J R 等との連携 | |
| 実施主体 | 中心的立場：阿武隈急行(株) 補助的立場：福島県、宮城県 |
| 事業目的 | 福島～矢野目間の共用や槻木～仙台間の乗り入れを行っている J R との協議・調整等連携を深め、「サービス向上」や「運用改善」といった方策を検討する。 |
| 事業内容 | ・阿武隈急行(株)と関係自治体、J R 等関係者で協議の場を設け、取組の方向性、実現可能な事業などについて探っていく。 |

| | |
|----------------------------|--|
| 駅の駐車場、駐輪場、送迎車両待機場所の運用改善・整備 | |
| 実施主体 | 中心的立場：福島市、伊達市、角田市、柴田町、丸森町 補助的立場：－ |
| 事業目的 | 鉄道利用者が利用できる駐車場・駐輪場・送迎車両待機場所を確保するために、運用改善・整備を検討する。 |
| 事業内容 | ・利用者や沿線住民からは、駅の駐車場台数を増やしてほしいという声がある一方、駅利用者以外が駐車場を利用している実態もあるため、パーク＆ライド推進の観点から、駅利用者が確実に駐車場を利用できるよう、運用方法見直しや再整備を検討する。 ・駅の駐輪場の環境整備や、利用状況に応じた駐輪台数の増設、送迎車両待機場所の整備などについて検討する。 |

(4) 駅を中心としたまちづくりの推進

| 駅周辺におけるイベント・行催事等との連携 | |
|----------------------|--|
| 実施主体 | <p>中心的立場：阿武隈急行(株)、福島県、宮城県、福島市、伊達市、角田市、柴田町、丸森町、地域団体等</p> <p>補助的立場：－</p> |
| 事業目的 | 地域のイベント等への交通手段として公共交通利用を促進する。 |
| 事業内容 | ・地域が行うイベント・行催等において、沿線自治体と連携して駅周辺で開催することや、アクセス方法として阿武隈急行線の案内を極力取り入れる。また、阿武隈急行線を利用したイベント参加者への特典・メリットなどを検討する。 |

| 駅周辺における居住・都市環境整備の推進 | |
|---------------------|---|
| 実施主体 | <p>中心的立場：福島県、宮城県、福島市、伊達市、角田市、柴田町、丸森町</p> <p>補助的立場：－</p> |
| 事業目的 | 駅を中心としたコンパクトなまちづくりを推進することにより、人口減少・高齢化に対応したまちづくり及び、公共交通の利用を確保することを目指す。 |
| 事業内容 | <p>・福島市立地適正化計画において、福島駅は公共交通の重要な結節点として都市機能区域の中心の位置付けており、交通利便性を活かした高次都市機能施設の誘導集約を図る。また、卸町・福島学院前・瀬上の各駅においても居住推奨地区に含まれ、利便性を活かして居住の誘導を図る。</p> <p>・高子駅周辺では土地区画整理事業等の駅周辺への住宅整備、交流施設やこども園の整備が進んでおり、角田駅には交流・情報発信拠点のコミュニティプラザ「角田自治センター」等の都市機能が整備されている。柴田町内の駅はコンパクトシティの拠点として位置付けられており、他の駅についても、各自治体の都市計画マスタープラン等において、まちづくりの拠点として位置付けられているものもある。</p> <p>・今後の人口減少・高齢化に対応したまちづくり及び、公共交通の利用を確保するという視点から、公共交通の利便性の高い駅周辺等に居住や都市機能の誘導を図り、鉄道沿線のまちづくりを推進する。</p> |

| 駅周辺における企業・工業団地等の開発促進 | |
|----------------------|--|
| 実施主体 | <p>中心的立場：福島市、伊達市、角田市、柴田町、丸森町</p> <p>補助的立場：福島県、宮城県</p> |
| 事業目的 | 駅周辺に企業・工業団地等の開発促進を図ることで、通勤利用等の増加を目指す。 |
| 事業内容 | ・新たな企業や工場の立地は通勤利用の増加につながることから、地域の活性化や賑わいづくりの観点からも企業誘致は有効であり、駅周辺への企業・工業団地等の開発促進に向けて取組を行う。 |

(5) 生活やコミュニティ拠点としての場の提供

| 駅における生活拠点づくり | |
|--------------|--|
| 実施主体 | <p>中心的立場：阿武隈急行(株)、福島市、伊達市、角田市、柴田町、丸森町、地域団体、沿線企業等</p> <p>補助的立場：福島県、宮城県</p> |
| 事業目的 | 駅を交通の乗り換え場所としてだけでなく、沿線住民が日常生活で駅に来る目的を創出することで、鉄道利用者の利便の向上とともに、駅に人が集まる拠点づくりを目指す。 |
| 事業内容 | <p>■駅の生活利便機能の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ・各駅において、下記のような沿線住民等が求める生活利便機能の充実を目指す。 <ul style="list-style-type: none"> ○荷物の配送や商品の受け取り ○食料品・日用品の販売 ○喫茶コーナー ○行政サービスの提供 など <p>■駅周辺における学生の居場所づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅を交通の乗り換え場所としてだけでなく、学生の勉強場所や交流場所として提供することで、通学利用者が駅での待ち時間を有効に活用できるとともに、駅に人が集まる拠点づくりを目指す。 <ul style="list-style-type: none"> ○図書館機能 ○学生の勉強場所の提供 ○充電設備、WiFi 無料化などの設備充実 |

| 地域と連携した駅等の美化活動 | |
|----------------|--|
| 実施主体 | <p>中心的立場：阿武隈急行(株)、地域団体等</p> <p>補助的立場：福島県、宮城県、福島市、伊達市、角田市、柴田町、丸森町</p> |
| 事業目的 | 地域と連携した駅等の美化活動により、利用者の快適性向上とともに、地域住民の愛着・マイレール意識の醸成を図る。 |
| 事業内容 | <ul style="list-style-type: none"> ・沿線地域のシルバー人材センターや市町内婦人会、老人クラブ、高校・企業等と連携し、駅の除草や清掃活動、駅構内花壇への植栽などを行う。 ・また、無人駅の近隣在住者によるマイレール・ボランティア駅長を配置し、マイボ駅長による駅構内の点検や清掃、防犯上の職務を行う取組を進めるとともに、マイボ駅長の配置（拡充）や活動団体に対する表彰制度などに取り組む。 |

(6) 沿線企業・施設等との連携による公共交通の利用拡大

| 沿線企業や大学等と連携したモビリティマネジメント | |
|--------------------------|---|
| 実施主体 | <p>中心的立場：阿武隈急行(株)、地域団体、沿線企業・大学等</p> <p>補助的立場：福島県、宮城県、福島市、伊達市、角田市、柴田町、丸森町</p> |
| 事業目的 | 沿線企業・大学等と連携した取組により、マイカーや送迎での通勤から阿武隈急行線での通勤・通学利用への転換を図る。利用頻度が少ない普通券等での通勤利用者には、定期券購入を促して利用頻度を高めることを目指す。 |
| 事業内容 | <p>・沿線企業・大学等と連携し、事業所・大学に対する情報提供とコミュニケーションを継続的に展開（エコ通勤表彰制度、企業・大学内のエコ通勤、通学推進員の配置等）するとともに、一定人数の従業員・学生が通勤・通学定期券を購入する場合の団体割引サービス（大口割引率アップ）などにより、利用促進を図る。</p> |

| 高齢者等の利用促進 | |
|-----------|--|
| 実施主体 | <p>中心的立場：阿武隈急行(株)、地域団体、沿線施設（商業施設、医療施設等）</p> <p>補助的立場：福島県、宮城県、福島市、伊達市、角田市、柴田町、丸森町</p> |
| 事業目的 | 沿線の商業・医療施設等と連携した取組により、公共交通の利用促進と施設利用者の利便性向上を目指す。 |
| 事業内容 | <p>・高齢者等の日常生活での移動を支援する。</p> <p>○医療機関と連携した交通サービス</p> <p>○シニアワンコイン切符の通年実施</p> <p>○運転免許返納割切符の継続販売</p> |

(7) 交流人口拡大のための沿線地域の魅力創出

| | |
|-----------|--|
| 鉄道自体の魅力向上 | |
| 実施主体 | <p>中心的立場：阿武隈急行(株)、地域団体等</p> <p>補助的立場：福島県、宮城県、福島市、伊達市、角田市、柴田町、丸森町、</p> |
| 事業目的 | <p>鉄道に乗ること自体を目的とした利用の促進を図る。</p> <p>また、鉄道施設を活用してニッチな鉄道ファン等の利用促進を図る。</p> |
| 事業内容 | <p>■イベント列車等の企画・実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・費用対効果を精査し、効率的な企画の運営、実施を行う。 ・イベント実施に当たっては、沿線地域の魅力が鉄道自体の魅力に直結することを意識し、自治体だけでなく、地域団体等と連携しながら、地域への効果が波及するような企画を実施する。 ・また、沿線自治体と連携して広報を実施するなど、より効率的な運営、実施をすることで、会社負担を軽減する。 <p>■鉄道施設を活用した利用目的の創出</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅や車両基地、トンネル等を活用したイベント開催等により利用促進を図る。 |

| | |
|---------|---|
| 情報発信の強化 | |
| 実施主体 | <p>中心的立場：阿武隈急行(株)、福島県、宮城県、福島市、伊達市、角田市、柴田町、丸森町、地域団体・住民等</p> <p>補助的立場：－</p> |
| 事業目的 | <p>より多くの観光客を呼び込むために、SNSを活用した情報発信等による集客の仕掛けづくり等を行う。また、地域の魅力や観光資源を発掘するとともに、その活動を通じて地域住民や地域外の応援団を増やすことを目指す。</p> |
| 事業内容 | <p>■SNS等を活用した情報発信力の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・阿武隈急行線沿線の魅力やお得なパッケージ情報等を発信するSNS等を強化・整備し、SNS担当者の設置や、専門家のサポートを受けられる体制を構築する。 <p>■SNS等を通じた沿線地域の魅力発掘</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線の魅力や観光資源を再発見し、「点」としての魅力を増やし、それらをつないでいくことで、沿線全体を観光資源として育てていくことを目指す。 ・SNS等を通じて、地域住民や地域外のフォロワーに沿線の魅力を投稿してもらう仕組みをつくり、これまで気づかなかった沿線地域の魅力発掘を行う。 <p>■他地域の鉄道事業者と連携した周知・PR</p> <ul style="list-style-type: none"> ・他地域の鉄道事業者と協力関係を結び、それぞれのPRや車内、駅舎内などにおいて、お互いの魅力や公共交通情報を周知・PRする。 |

| 沿線観光資源を活用した需要開発 | |
|-----------------|---|
| 実施主体 | <p>中心的立場：阿武隈急行(株)、福島県、宮城県、福島市、伊達市、角田市、柴田町、丸森町、 地域団体、沿線施設・企業等</p> <p>補助的立場：－</p> |
| 事業目的 | 新たな地域の魅力を創出し、鉄道利用増や地域の活性化に貢献する。 |
| 事業内容 | <p>■地域と連携した観光資源の創出・磨き上げ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線の活動団体・施設・企業等とのつながりにより、地域資源と鉄道資源を組み合わせ、新たな地域の魅力を創出する。 <p>■観光周遊ルートの造成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線の観光地等を周遊するルートや、宮城県・福島県を跨ぐ広域観光ルートなどを含めて、世代別、属性別に魅力的なルート造成やツアー企画を目指す。 |

(8) 阿武隈急行線の安全・安心な運行の確保

| 老朽施設の更新 | |
|---------|---|
| 実施主体 | <p>中心的立場：阿武隈急行(株)</p> <p>補助的立場：福島県、宮城県、福島市、伊達市、角田市、柴田町、丸森町</p> |
| 事業目的 | <p>槻木～丸森駅間開業後約 50 年、福島～丸森間開業後約 30 年以上が経過し、老朽化が進んでいる施設について計画的な整備・更新を行い、安全で安定した運行継続を目指す。</p> |
| 事業内容 | <p>・鉄道事業再構築事業等を活用し、施設の整備・更新への経費補助を行う。なお、福島県、宮城県及び沿線市町は、「鉄道事業再構築実施計画」について、2026 年度から 2035 年度までの期間で国から認定された場合には、安全で安定した運行のための施設の整備・更新等に対する支援を行う。</p> |

| 駅・待合施設の環境改善 | |
|-------------|---|
| 実施主体 | <p>中心的立場：阿武隈急行(株)、福島県、宮城県、福島市、伊達市、角田市、柴田町、丸森町</p> <p>補助的立場：－</p> |
| 事業目的 | <p>高齢者や障がい者、子ども連れに加えて、通勤・通学利用者、ビジネス客、観光客など誰もが利用しやすい駅施設の整備を目指す。</p> <p>バリアフリー推進により、高齢者の自家用車利用からの転換・安全強化・福祉増進を目指す。</p> |
| 事業内容 | <ul style="list-style-type: none"> ・待合施設やトイレ、荷物ロッカー、カフェ、売店、観光情報等の施設を整備する。 ・個人や企業から寄付を募り、記名することによる環境整備を促進する。 ・駅舎やホームのバリアフリー化やトイレの洋式化などについて、周辺の公共施設と一体的に整備する等を含めて、より効率的な整備方法を検討していく。 ・鉄道事業再構築事業等を活用し、施設の整備・更新への経費補助を行う。なお、福島県、宮城県及び沿線市町は、「鉄道事業再構築実施計画」について、2026 年度から 2035 年度までの期間で国から認定された場合には、駅・待合施設の環境整備のための施設の整備・更新等に対する支援を行う。 |

(9) 阿武隈急行(株)の経営改善

| | |
|-------------|--|
| 旅客運賃以外の収入確保 | |
| 実施主体 | <p>中心的立場：阿武隈急行(株)、旅行会社等</p> <p>補助的立場：福島県、宮城県、福島市、伊達市、角田市、柴田町、丸森町</p> |
| 事業目的 | 旅行商品の企画・販売等により、旅客運賃以外の収入確保を目指す。 |
| 事業内容 | <p>■パッケージ商品の造成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・阿武隈急行と連携した旅行商品の企画・販売を目指す。 <p>■駅施設等における物販事業</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅舎内や車内での物販事業（野菜、総菜、日用雑貨品など） ・駅舎内や車内スペースの貸し出し（飲食店、食料品店、地域活動、イベント等） ・キャラクターグッズ等の開発・販売 <p>■広告収入等の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車両ラッピング広告の継続 ・つり革オーナーや枕木オーナー制度の導入・継続 ・ネーミングライツ（駅名副呼称）や駅スペースの貸し出し（産直など） |

| | |
|-----------|---|
| 鉄道事業基盤の強化 | |
| 実施主体 | <p>中心的立場：阿武隈急行(株)</p> <p>補助的立場：福島県、宮城県、福島市、伊達市、角田市、柴田町、丸森町</p> |
| 事業目的 | 事業基盤の強化により、将来にわたり安定的な鉄道旅客輸送を持続していく。 |
| 事業内容 | <ul style="list-style-type: none"> ・企業経営に関する専門的知見を有する人材登用を検討する。 ・将来にわたる会社経営の安定化を図るため、阿武隈急行(株)、沿線自治体等関係者での協議を引き続き実施するとともに、財政支援を行う。 |

| 関係者とのコミュニケーション強化 | |
|------------------|--|
| 実施主体 | <p>中心的立場：阿武隈急行(株)、福島県、宮城県、福島市、伊達市、角田市、柴田町、丸森町、福島交通（株）</p> <p>補助的立場：－</p> |
| 事業目的 | <p>「阿武隈急行線在り方検討会 提言」で示された経営改善策を着実に実行するとともに、利用者のニーズを的確に把握し、阿武隈急行線の利便性と魅力向上に繋げるため、関係者によるコミュニケーションの強化を目指す。</p> |
| 事業内容 | <p>■主に経営改善策の着実な実行に関すること</p> <p>取締役会や、阿武隈急行線再生支援協議会を中心として、関係者間のコミュニケーションを強化し、経営改善策の実効性確保を図る。</p> <p>○取締役会</p> <p>会社の経営に関する重要事項の決定や、業務執行の監督を行うための会議体</p> <p>○阿武隈急行線再生支援協議会</p> <p>阿武隈急行株式会社の経営努力と沿線地域の支援の下に、阿武隈急行線の活性化と再生を図ることを目的とした会議体</p> <p>■主に利用者ニーズの的確な把握、阿武隈急行線の利便性と魅力向上に関すること</p> <p>自治体や会社だけでなく、学校、企業、観光など多様な分野の関係者が参画している法定協議会や、沿線自治体と会社で構成された沿線開発推進協議会の趣旨を踏まえて、沿線地域との合意形成や地域のニーズに則した事業検討の場として更なる活性化を図る。</p> <p>○阿武隈急行線沿線地域公共交通協議会（法定協議会）</p> <p>公共交通計画の策定及び実施に関する協議を通じて、阿武隈急行線沿線全体の、地域にとって望ましい持続可能な公共交通網の形成を目指す会議体</p> <p>○阿武隈急行沿線開発推進協議会</p> <p>阿武隈急行線の運営支援並びに沿線開発の促進を図るために、沿線市町と阿武隈急行(株)によって組織された会議体</p> <p>■その他全般に関すること</p> <p>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、利用者ニーズを把握し、経営改善策に反映していく。</p> |

8. 計画目標の達成状況の評価

8-1 計画の推進体制

本計画の推進は、「阿武隈急行線沿線地域公共交通協議会」が行う。

阿武隈急行(株)の鉄道事業基盤の強化等に関しては「阿武隈急行線再生支援協議会」において、阿武隈急行線の利用促進等に関しては「阿武隈急行線沿線開発推進協議会」において協議・検討・実施等を行い、その進捗状況の管理を「阿武隈急行線沿線地域公共交通協議会」が行う。

8-2 PDCA サイクルによる評価・検証

計画の推進にあたっては、PDCA サイクルにより計画の達成に向けた継続的な改善を推進する。

8-3 評価指標・数値目標

本計画の達成状況の評価するための評価指標及び数値目標を次のとおり定める。

| 重点施策 | 評価指標 | 現況値 (2024 年度) | 数値目標 (2030 年度) |
|----------------------------|--------------------------------------|------------------|-------------------|
| ① 阿武隈急行線の利用人員及び収入の維持・拡大 | 指標① 阿武隈急行線の利用者数 | 1,945 千人／年度 | 2,060 千人／年度 |
| ② 持続可能な鉄道事業基盤の確保 | 指標② 阿武隈急行線の「運送費」に対する「鉄道事業営業収益」の割合 | 43.2% | 43.2% |

(1) 指標①：阿武隈急行線の利用者数

指標設定の理由

重点施策①に対応した評価指標として、通勤定期・通学定期・定期外の総合的な利用促進の効果について「阿武隈急行線の年間輸送人員」から評価する。

指標の算定方法

阿武隈急行株式会社事業収支実績により、年間輸送人員を把握する。

(2) 指標②：阿武隈急行線の「運送費」に対する「鉄道事業営業収益」の割合

指標設定の理由

重点施策②に対応した評価指標として、基幹交通としての阿武隈急行線の安定した運行・運営の視点から、阿武隈急行線の「運送費」と「営業収益」の割合から評価する。

なお、数値目標の設定に当たっては、施設の老朽化に伴う修繕費等、安全運行に必要な費用が増大することにより、収支が悪化する想定であることから、経営改善策を講じることで、現状維持を目指す前提で目標値を設定した。

指標の算定方法

阿武隈急行線の事業収支実績により、年間の「運送費」と「鉄道事業営業収益」を把握する。

参考資料

1 策定の経緯

(1) 策定体制

【阿武隈急行線沿線地域公共交通協議会の構成員】

| 区 分 | 職名等 | 備 考 |
|-------------------|--|-----|
| 交通事業者 | 阿武隈急行株式会社 代表取締役社長 | |
| | 東日本旅客鉄道株式会社東北本部企画総務部経営戦略ユニット企画部長 | |
| | 福島交通株式会社 代表取締役社長 | |
| | 東北アクセス株式会社 代表取締役 | |
| | 一般社団法人福島県タクシー協会 県北支部長 | |
| | 一般社団法人宮城県タクシー協会 仙南支部長 | |
| 住民 | 学校法人福島学院大学 地域連携センター・地域マネジメント学科 センター長・教授 | |
| | 福島県立伊達高等学校 校長 | |
| | 宮城県角田高等学校 校長 | |
| | 福島県社会福祉協議会 会長 | |
| | 宮城県社会福祉協議会 会長 | |
| | 福島卸商団地協同組合 理事長 | |
| | 日本労働組合総連合会 福島県連合会 会長 (私鉄総連 阿武隈急行労働組合 執行委員長) | |
| | 日本労働組合総連合会 宮城県連合会 会長 | |
| 学識経験者 | 国立大学法人 福島大学 経済経営学類 教授 | 会長 |
| | 公立大学法人 宮城大学 事業構想学群 特任教授 | 副会長 |
| 道路管理者 | 国土交通省東北地方整備局 福島河川国道事務所長 | |
| | 国土交通省東北地方整備局 仙台河川国道事務所長 | |
| | 福島県土木部 県北建設事務所長 | |
| | 宮城県土木部 大河原土木事務所長 | |
| 公安委員会 ・ 県警察 | 福島県警 伊達警察署長 | |
| | 福島県警 福島警察署長 | |
| | 福島県警 福島北警察署長 | |
| | 宮城県警 角田警察署長 | |
| 計画を策定する 地方公共団体 | 福島県福島市 副市長 | |
| | 福島県伊達市 副市長 | |
| | 宮城県角田市 副市長 | |
| | 宮城県柴田町 副町長 | |
| | 宮城県丸森町 副町長 | |
| | 福島県生活環境部長 | |
| | 宮城県企画部長 | |
| その他会長が必 要と認める者 | 株式会社東邦銀行法人コンサルティング部 公務・地域商社事業課長 | |
| | 公益財団法人福島県観光物産交流協会 常務理事 | |
| | 一般社団法人宮城創生DMO CMO | |
| | 国土交通省東北運輸局 鉄道部 地方鉄道再構築推進調整官 | |
| | 国土交通省東北運輸局 福島運輸支局 企画調整部門首席運輸企画専門官 | |
| | 国土交通省東北運輸局 宮城運輸支局 首席運輸企画専門官 | |
| 事務局 | 福島県 生活環境部 生活交通課 | |
| | 宮城県 企画部 地域交通政策課 | |

(2) 策定までの経緯

| 年度 | 月 | 協議会など | 利用者・沿線住民など |
|--------|-----|---|------------------------|
| 2025年度 | 4月 | ■第11回阿武隈急行線沿線地域公共交通協議会 <ul style="list-style-type: none"> ・阿武隈急行線在り方検討会 提言について ・阿武隈急行線沿線地域公共交通協議会規約の一部改正について ・阿武隈急行線地域公共交通網形成計画の取り組みについて ・分科会（阿武隈急行線沿線地域活性化検討分科会）の設置について ・阿武隈急行線沿線地域活性化検討分科会規約の制定について | |
| | 7月 | ■第1回阿武隈急行線沿線地域活性化検討分科会 <ul style="list-style-type: none"> ・阿武隈急行線沿線地域活性化検討分科会の立ち上げについて ・分科会の進め方について ■第2回阿武隈急行線沿線地域活性化検討分科会 <ul style="list-style-type: none"> ・阿武隈急行(株)の状況について ・沿線市町の取組状況について ・分科会委員による阿武隈急行(株)の調査、分析の経過について ・利用者アンケートの検討経過について | |
| | 9月 | ■第3回阿武隈急行線沿線地域活性化検討分科会 <ul style="list-style-type: none"> ・阿武隈急行(株)の調査、分析の中間報告について ・阿武隈急行(株)の状況について ・「阿武隈急行線地域公共交通計画」の策定について ■第12回阿武隈急行線沿線地域公共交通協議会（文書開催） <ul style="list-style-type: none"> ・阿武隈急行線沿線地域活性化検討分科会の検討状況について ・令和6年度事業報告、会計収支決算について ・令和7年度事業計画(案)、会計収支予算(案)について | |
| | 10月 | ■第4回阿武隈急行線沿線地域活性化検討分科会（文書開催） <ul style="list-style-type: none"> ・阿武隈急行線地域公共交通計画（案）について ■第13回阿武隈急行線沿線地域公共交通協議会 <ul style="list-style-type: none"> ・阿武隈急行線地域公共交通計画（中間案）について | ■阿武隈急行沿線地域アンケート |