

阿武隈急行線地域公共交通計画（案）に係るパブリックコメントの実施結果について

記

実施結果

6 名の方から 6 件の意見提出があった。（宮城県への意見提出）

なお、意見及び意見に対する協議会の考え方は別紙のとおり。

（参考）

1 実施期間 令和 7 年 1 1 月 7 日（金）～ 1 1 月 2 7 日（木）

2 公表場所

（1）福島県：県ホームページ、生活交通課、県政情報センター、各地方振興局県政情報コーナー（県北地方振興局を除く）

（2）宮城県：県ホームページ、地域交通政策課、県政情報センター、各地方振興事務所県政情報コーナー（仙台地方振興事務所を除く）

3 意見の提出方法

郵送、持参、F A X 又は電子メール

	No.	頁	御意見・御提言の内容（要旨）	御意見・御提言への考え方
1件目	1	1	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」との整合性を取った上での見直しなのか、全面的に改正した内容なのか。	「阿武隈急行線地域公共交通網形成計画」をベースとしながらも、「阿武隈急行線在り方検討会 提言」において、阿武隈急行線を活かした持続可能な地域づくりを目指す方向性が示されたことなどを踏まえ、駅を中心としたまちづくりや、キャッシュレスサービスの導入、鉄道事業再構築事業の活用などに関する記載を追加しております。
	2	2	計画の役割⑥に記載している「PDCAサイクル」は誰が検証するのか。	沿線自治体、阿武隈急行株式会社、交通事業者、住民代表者、学識経験者等によって構成されている「阿武隈急行沿線地域公共交通協議会」において、検証を行うこととしております。
	3	11	資金計画やコスト削減、増収策等の具体的な検討や、実効性のある経営計画策定はいつまでに行われるのか明記すべきではないか。	経営計画につきましては、令和元年東日本台風等の影響により更新が中断しておりますが、今後、阿武隈急行株式会社において、「阿武隈急行線在り方検討会 提言」や本計画の内容を踏まえて、速やかに策定する予定となっております。
	4	12	課題のうち「阿武隈急行線の年間輸送人員の確保」に「利用者ニーズを踏まえた利便性向上」とあるが、費用を考えるとニーズに応えられない面が多々あり、ハード面は特に難しい。市町に頼るのではなく、両県でも費用を工面するのか。	利用者ニーズを踏まえた利便性の向上に当たっては、ニーズに応じたダイヤの見直しや乗り継ぎ方法の案内強化・改善といったソフト面のほか、ハードの整備なども必要となりますが、その整備費用については、国庫補助事業などを活用しながら、両県・沿線自治体で支援してまいります。
	5	15	4つの基本方針について、本当に各公共交通機関が足並みをそろえて一致団結して取り組むことができるのか疑問がある。本当に実効性のある表現にしてはどうか。	御指摘のとおり、公共交通計画の推進に当たっては、他の公共交通機関をはじめとした多様な関係者との連携が必要不可欠であると考えており、計画案に記載している各取組の実効性が担保されるよう、沿線自治体、阿武隈急行株式会社、交通事業者、住民代表者、学識経験者等によって構成される「阿武隈急行沿線地域公共交通協議会」で定期的に検証してまいります。
	6	全体	阿武隈急行線存続のため、沿線自治体（特に宮城県側）が様々な形・組織で取り組んでいる。本計画だけでなく、利用者目線で取り組むことも良いと思っている。	御指摘のとおり、阿武隈急行線存続のためには、利用者目線で阿武隈急行線の利便性と魅力向上を図っていくことが重要であると考えておりますので、沿線自治体などが設置している様々な組織との連携を図りながら、今後も利用者ニーズを的確に把握し、経営改善策や各種取組に反映させてまいります。

	No.	頁	御意見・御提言の内容（要旨）	御意見・御提言への考え方
2件目	7	全体	<p>利用者が減少する中でも鉄道を継続する必要性、鉄道以外の交通手段では不十分である理由が明確に示されていないのではないか。また、どのような状況になったら廃線とするのか、予め利用者や市民に示し、市民に危機感を持ってもらう必要があるのではないかな。</p>	<p>阿武隈急行線につきましては、福島県側、宮城県側の沿線自治体が検討を行い、沿線住民の日常生活の足として、鉄路として存続、活用していくとの結論にいたりしました。</p> <p>沿線自治体、阿武隈急行株式会社、交通事業者、住民代表者、学識経験者等によって構成されている「阿武隈急行沿線地域公共交通協議会」の場等を活用し、阿武隈急行線の現状や課題等を沿線住民や利用者の皆様と共有してまいります。</p>
	8	全体	<p>沿線市民の無関心や公金により存命できるという鉄道会社のおごりがあるのではないかな。阿武隈急行線とは無関係な地域の住民から税金投入を批判された場合、沿線自治体はどう答えるのか。</p> <p>これまでの取組が有効だったのであれば、阿武隈急行線が低迷する状況にはなっていないはずである。</p> <p>これまでの取組に対する効果検証が不足しており、評価も甘い。</p> <p>これまでの取組における反省点、これまでとの違いを事業ごとに明確に示してほしい。また、各団体の評価基準、他者が検証できる評価軸を示してほしい。</p> <p>問題の本質は沿線自治体が長年のまちづくりに真剣に取り組んでこなかったことにある。駅を中心としたまちづくりが不足していたのではなく、まちづくりに対する熱意と戦略を欠いている。</p>	<p>「阿武隈急行線在り方検討会 提言」においても、利用者減少の原因として、駅を中心としたまちづくりが不足していたこと、利用者ニーズを反映したサービス提供ができていなかったことを指摘されております。</p> <p>こうした御指摘や今回いただいた御意見を踏まえながら、阿武隈急行線が、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の役割を果たせるよう、沿線自治体、会社をはじめとした関係機関と連携し取り組んでまいります。</p>

	No.	頁	御意見・御提言の内容（要旨）	御意見・御提言への考え方
3件目	9	全体	<p>丸森町、角田市の若い世代の人口減少が、阿武隈急行線の将来見通しに暗雲を投げかけている。</p> <p>まちづくりの中心は駅であり、人が集い、語り合い、学び、憩える場になっている。しかしながら、角田市や丸森町では、駅周辺のまちづくりを行ってこなかったところに、現状の一因がある。</p> <p>本計画を確実に進めるため、以下の点に考慮いただきたい。</p> <p>①沿線自治体には本計画の基本方針・基本計画を軸にしたビジョン策定を来年度まで半ば義務づける必要があり、短期、中期、長期の実践プロセスを明記させるべき。</p> <p>②角田市では、駅周辺に公共施設、商業施設、工場などが少ないことから、産業用地や住宅団地を造成し若い世代を呼び込む施策をとるべき。</p> <p>③駅周辺に国や県の施設、専門学校等を誘致できれば、大いに弾みがつく。</p> <p>④角田駅周辺に老若男女が集い、学び、語り合い、憩える場所を計画すべき。特に若い世代が集まりやすい環境を意識して整備すべき。</p> <p>⑤角田市内には、工場の集積地がある。通勤に使える二次交通を駅と結ぶことによって、利用者は確実に増える。また、北方面からに限られていた通勤者が南方面（伊達市）にも拡大される可能性がある。</p> <p>⑥角田市内のデマンド交通制度を見直し、観光客、通勤・通学者など幅広く使えるようにすること、通勤・通学者に利便性のある車両運行をすることなどにより、阿武隈急行線の利用が増え市の活性化にも結びつく。</p> <p>⑦「宇宙」を意識した公園、施設などの整備により、市内の観光地を一層充実させ、阿武隈急行線を利用した観光客増が見込める。</p> <p>⑧イベント情報などを発信し、沿線市町の魅力を伝える組織を立ち上げる。</p> <p>⑨客数の少ない時間帯の客車を活用した荷物運搬など、旅客運賃以外の収入確保を図る。</p> <p>⑩プリペイドカードも含め、キャッシュレス化を検討すべき。</p>	<p>①この公共交通計画は、沿線3市2町及び2県が策定主体となっており、各上位・関連計画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ものになります。</p> <p>②～⑩の御意見につきましては、計画記載の各事業の趣旨に沿った、具体的な御提案をいただいたものと考えております。今後の事業展開については、今回いただいた御意見を含め、沿線自治体や関係者間で議論を重ねながら検討を進めてまいります。</p> <p><参考：計画記載事業との関連></p> <p>②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</p> <p>③駅周辺における居住・都市環境整備の推進</p> <p>④駅における生活拠点づくり</p> <p>⑤沿線企業や大学等と連携したモビリティマネジメント</p> <p>⑥阿武隈急行線を基軸とした一体的交通サービスの提供</p> <p>⑦沿線観光資源を活用した需要開発</p> <p>⑧情報発信の強化</p> <p>⑨旅客運賃以外の収入確保</p> <p>⑩阿武隈急行線を基軸とした一体的交通サービスの提供</p>

	No.	頁	御意見・御提言の内容（要旨）	御意見・御提言への考え方
4件目	10	全体	<p>阿武隈急行線の持つ基盤を十分に活かしていないように見えるため、以下の改善策を提案する。</p> <p>①沿線企業への利用呼びかけ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅から各事業所へバス便を用意し、阿武隈急行線の利用を促す。 <p>②沿線の良質住宅地の開発・中間駅の設置・沿線観光資源再着目</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅位置と関連道路の接続を改善する。 ・ 東船岡駅や横倉駅周辺の良質住宅地を開発する。 ・ 事業所や住宅の集積地がある東船岡駅から槻木駅間に駅を新設し、特別割引運賃を設定する。 ・ 東船岡駅周辺に温泉、大学施設、工場が所在していることから、二次交通の充実や中間駅の設置を検討する。 ・ 沿線観光資源に再注目し、阿武隈急行線を利用するツアーなどを企画する。 <p>③仙台直通便の増便とスイカの導入</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 仙台への乗り入れ便を増やすとともに、JR東日本車両との併結運転を実施する。 ・ ビジネス利用等の方が混乱しないよう、スイカ導入を検討する。 <p>④国鉄丸森線・阿武隈急行線記念館の設置</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 歴史資料や関連資料を収蔵する。 ・ 角田市の空き校舎や空き教室を利用する。 ・ 資料館と連動し、地元交通の歴史と鉄道や交通に関わる教育施設を整備する。 <p>⑤公的機関の沿線誘致</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 国や県の機関を沿線の徒歩圏に誘致する。 <p>⑥東北本線の補完機能の拡充</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 阿武隈急行線の特徴を活かし、東北本線が強風等で運転見合わせとなった場合の補完機能を拡充し、JR側から通行料金を徴収する。 	<p>①～⑥の御意見につきましては、計画記載の各事業の趣旨に沿った、具体的な御提案をいただいたものと考えております。今後の事業展開については、今回いただいた御意見を含め、沿線自治体や関係者間で議論を重ねながら検討を進めてまいります。</p> <p><参考：計画記載事業との関連></p> <p>①沿線企業や大学等と連携したモビリティマネジメント</p> <p>②駅周辺における居住・都市環境整備の推進 沿線観光資源を活用した需要開発</p> <p>③利用ニーズに応じたダイヤの見直し 阿武隈急行線を基軸とした一体的交通サービスの提供</p> <p>④鉄道自体の魅力向上 沿線観光資源を活用した需要開発</p> <p>⑤駅周辺における居住・都市環境整備の推進</p> <p>⑥JR等との連携</p>
5件目	11	全体	<p>①Suica導入</p> <p>②JR線仙台方面への直接乗り入れの再開（最低でも朝・夕1往復ずつ。さらに増やせば一層利便性が向上すると考えます。）</p> <p>③上記実現のための公金による補助</p>	<p>①～③の御意見につきましては、計画記載の各事業の趣旨に沿った、具体的な御提案をいただいたものと考えております。今後の事業展開については、今回いただいた御意見を含め、沿線自治体や関係者間で議論を重ねながら検討を進めてまいります。</p> <p><参考：計画記載事業との関連></p> <p>①阿武隈急行線を基軸とした一体的交通サービスの提供</p> <p>②利用ニーズに応じたダイヤの見直し</p> <p>③鉄道事業基盤の強化</p>

	No.	頁	御意見・御提言の内容（要旨）	御意見・御提言への考え方
6件目	12	全体	<p>沿線人口の減少・高齢化が進み、付近に目玉となるような観光資源は特になく、乗ることに意義を見出すことができる路線でもない。更に東北本線・バスも並走し、老朽化も進んでいる。一方、一部の駅ではそれなりの需要があり、今すぐ潰すことはできない。阿武隈急行線が瀕している内外環境では遠くない将来に事業が成立しなくなることが目に見えている。よって積極的な投資はやめ、身の丈でできる対策を総動員しながら、できる限り鉄道を延命し、今ある需要が一定程度終息するのを待ち、バスやタクシーでまかなえるレベルになった時点で交通網を切りかえるのが現実的だと考える。この計画に書かれた事業は費用に見合わない、あるいは遅きに失した、はたまた身の丈を超えたものが多々あるのが気になる。各事業の乗数効果はいかほどと試算されているのか、それぞれ説明していただきたい。</p> <p>参考までにひとまず10年程度をこの鉄道の存続目途とし、その間でできる対策を以下に示す。</p> <p>①ダイナミックプライス料金の導入</p> <p>②混雑区間は大幅値上げ</p> <p>③過疎区間は大幅値下げ</p> <p>④当面の存続と将来の交通網切りかえのために沿線自治体新税創設 税負担をきっかけに、地元で本当に必要な交通網論議が活発になる</p> <p>⑤東北本線との差別化</p> <p>⑥閑散時間帯は減便し、始発駅から終着駅まで完全ノンストップ運転、それに伴う急行料金徴収など</p> <p>⑦その他日々話題づくり</p> <p>⑧住民が日替わりで社長就任</p> <p>⑨有名人との握手会</p> <p>⑩移動歓楽街の誘致</p> <p>⑪鉄道エリートカードの発行</p>	<p>阿武隈急行線につきましては、福島県側、宮城県側の沿線自治体が検討を行い、沿線住民の日常生活の足として、鉄路として存続、活用していくとの結論にいたりしました。</p> <p>一方、「阿武隈急行線在り方検討会 提言」においても、利用者減少の原因として、駅を中心としたまちづくりが不足していたこと、利用者ニーズを反映したサービス提供ができていなかったことを指摘されております。こうした御指摘を踏まえながら、阿武隈急行線が、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の役割を果たせるよう、沿線自治体、会社をはじめとした関係機関と連携し取り組んでまいります。</p> <p>なお、その取組の効果については、沿線自治体、阿武隈急行株式会社、交通事業者、住民代表者、学識経験者等によって構成されている「阿武隈急行沿線地域公共交通協議会」において、検証を行ってまいります。</p> <p>おって、公共交通計画は2026年度から2030年度までの5年間を計画期間としておりますが、①～⑩の御意見につきましては、今後10年間の鉄道存続を目途とした具体的な御提案をいただいたものと思います。今後の事業展開については、今回いただいた御意見を含め、沿線自治体や関係者間で議論を重ねながら検討を進めてまいります。</p> <p><参考：計画記載事業との関連></p> <p>①②③④鉄道事業基盤の強化</p> <p>⑤JR等との連携</p> <p>⑥利用ニーズに応じたダイヤの見直し</p> <p>⑦情報発信の強化</p> <p>⑧⑨⑩駅周辺におけるイベント・行催事等との連携</p> <p>⑪旅客運賃以外の収入確保</p>