

第9回阿武隈急行線沿線地域公共交通協議会

- | | |
|---|------------------------|
| 1 | 日時 |
| | 令和6年8月5日（月）午前10時から正午まで |
| 2 | 場所 |
| | 宮城県行政庁舎 201会議室 |
| 3 | 出席委員 |
| | 別紙のとおり 計26名 |

1 開会

司会

定刻となりましたので、ただいまから第9回阿武隈急行線沿線地域公共交通協議会を開会いたします。

議事に入る前に、本日の資料を確認させていただきます。本日の会議の配布資料は次第の下段に記載した、資料1から8まででございます。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。

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

なお、規約第7条第2項により本日の会議は委員の過半数を持って成立することとなっておりますが、出席者数を満たしていることを事務局側で確認させていただいております。

それでは議事に入らせていただきます。これからの議事の進行を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

皆様おはようございます。本協議会の会長を務めております、福島大学の吉田でございます。よろしくお願いいたします。対面で今回のような公共交通協議会を開催するのは久々ということになります。これまでの経緯と、それから本日の開催趣旨につきまして、会長として若干申し上げてから本題に入ってもらいたいというふうに思います。

この協議会ですけれども、地域公共交通の活性化および再生に関する法律、長いので地域交通法と呼ぶようにしておりますけれども、これに関わる法定の協議会ということになります。皆様のお手元の資料の中に、概要版という形でおそらく一番下のところに資料が配られているかと思いますけれども、地域公共交通網形成計画、これがこの地域交通法に基づく法定の計画ということで、阿武隈急行の沿線地域ということで、阿武隈急行をどう活性化していけばいいのか、持続的にしていくために何をしていけばいいのかということを策定した。こういう経緯がございます。で、この策定自体は2018年度までかなり深く議論されて、2019年度からこの計画が発効しているということになりますので、今もおこの計画期間内ということになります。

しかしながら、2019年の台風19号で被害があって、長期にわたる不通ということに見舞われました。ただ、一方でこの法定の計画があったということが背景になりまして、国からの補助金をいただきながら、なんとか、再び全線での開通ということを目指したわけですが、そこから2回にわたる福島県沖の地震、それから新型コロナウイルス禍における需要の急減ということで、とにかくにも逆流の中で過ごしてきたというのが、この4、5年の間であったというふうに思います。

その中で後ほど事務局からご説明いただきますけれども、宮城県、それから福島県が両方事務局となりまして、この法定協議会のもとに在り方検討会というものを設置したということでありまして。しかしながら新聞、それからメディア等の各報道でもご案内の通りに、様々な議論というものが出ておりまして、県によって若干温度差があるのです

が、いろいろな課題というものがあって、おそらく沿線の住民の皆さん、それから阿武隈急行にお勤めの皆さんに対して、非常にご不安を与えているというふうに認識をしています。

そこで在り方検討会自体はずっとクローズ、非公開で議論してきたわけですが、やはりこの非公開の議論ばかり続けていてはしょうがない。しかも在り方検討会の場合には、この法定協議会の分科会ということになりますので、やはり一度このオープンな形で今どこまで進捗しているのか、あるいは今の論点がどこにあるのかということをご確認する場というものが必要であるということで、会長である私の方から、宮城県、それから福島県事務局の方に開催をお願いいたしまして、今日の法定協議会の開催に至ったということになります。ですので、通常の法定協議会ですと議案という議題が先にあって、で報告ということになりますけれども、今日はこの報告の部分が非常に重要なものになってまいりますので、先に報告事項でいろいろ皆様からご意見を賜った後、議題のところは事務的に進めなくてはならないところもありますので、議題を最後にご確認いただくという段取りで進めてまいりたいと思っております。

午前中の限られた時間ではありますが、普段在り方検討会に参画されておられない方々が出席されておりますので、この際いろいろな観点からご意見賜ることができればと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

2 報告

吉田会長

それではそのまま私の進行で務めさせていただきます。今日の議題ですけれども、議題の前に報告事項、今申し上げた通りであります。まず一点目、阿武隈急行線の経営状況、まず現状の数値というものがどうなっているのかということをご確認をしてから、本題の資料2在り方検討会の内容に移って参りたいというふうに思っています。では、資料1につきまして阿武隈急行株式会社からご説明をお願いいたします。

富田委員
(阿武隈急行)

【資料1により説明】

吉田会長

資料1に基づいてご説明いただきました。では今ご説明いただいた内容につきまして、ご確認されたいというご質問などありましたら、ここでお伺いしたいと思います。いかがでしょうか。

吉田会長

私の方から一点確認したかったのですが、最後の3ページ目のところにある資料で、先ほど私の冒頭の挨拶でも、今ご説明の中にもありましたが、令和元年以降、台風だったり、コロナだったり、地震だったりというところで、変動というものが大きくなった。その要因というのが、いわゆる特別利益というところと特別利益（支援金）というところと、支出に関しては特別損失というところがおのおの増えていますよね。久々に皆様お集まりいただいておりますので、この特別利益と特別利益（支援金）というものの違いが何なのかということと、その特別損失で計上している内容というものが一体何なのかということをご確認をこの後の議論とも少し関わってくる内容かと思っておりますので、この点補足説明いただけるとありがたく思います。いかがでしょうか。

富田委員
(阿武隈急行)

会長からの質問です。特別利益と特別利益の中に支援金とありますが、特別利益は施設整備をする際に、各自治体からいろいろ負担金をいただいております。例えば車両を購入する、昔からの設備、線路を変えるところですね、そういったところのお金については、自治体からお金をいただいておりますのでございます。全体的にはそういうものを特別利益ということで処理しているのですが、支援金というところは特にそのうち、令和2、3、4とコロナの関係で乗客が減ったということで、赤字補填の部分、経営面で

の赤字が出た分について、自治体の皆様から赤字を消すようにコロナ支援金を使って支援していただいたというのがあると、そこは通常の施設整備と分けて考えるということで、数字を分けて出しているということでございます。この支援金につきましては、令和2、3、4は国の補助金だったのですが、令和5年度からは各自治体の持ち出しになりまして。それは多分これから議論がなされると思います。特別損失につきましては、担当からご説明します。

千葉部長
(阿武隈急行)

阿武隈急行の千葉でございます。

特別損失につきましては、実際に支援いただいている見合いという形で、通常だと支出すれば、そのまま費用にかかわる部分がありますが、資産計上で資産の方に移る部分が別途ございまして、そのまま経費になるわけではなくて、その減価償却分については、その年度に計上しますけれども、それ以外の部分は資産の方に上がる部分がまずございます。それと別途、まさに支出する部分に分けられておりまして、その部分が別途出てくるのでその工夫をした部分で、そのまま収入があった見合いですね。支出が出てくというわけではなくて、資産計上される分が本来だと、通常収入支出になる部分の支出の方が少し減って、最終的な純利益等の方に計上されるということでございます。

富田委員
(阿武隈急行)

例えば車両を購入した場合に補助金がもらえます。もらった分を資産で計上してしまうということではなくて、見合いについては資産から落とすという処理をしています。なので、収支上悪さをしているというのではなくて、ほぼプラマイゼロで消えているということになります。最終的に赤字の部分で大きく残るのは支援金、特別利益でもらっている支援金の部分というのは、それこそ赤字の部分で全くマイナスということなので、その部分はどうかして処理しないと、キャッシュの面で枯渇の方に向かっていくという状況でございます。

吉田会長

ありがとうございました。状況をよくわかりました。

ちなみにですね。この特別利益（支援金）の部分は令和2、3、4はコロナの交付金を財源にしていたのですね。なので、コロナの交付金なので国からやってくるということにはなるのですが、いわゆる減収補填というところには、実はあれ使えない仕組みになっているので、安全な運行を継続いただけるために支援しているという感じでないといけませんので、そこは皆さんと確認しておきたいと思います。

吉田会長

その他いかがでしょうか。

次に関連して在り方検討会の中でもしかしたら今ご説明いただいた資料1についても関連してくる内容もありますので、もしもまた、そこにお気づきの点がありましたら、次の在り方検討会の報告のところでぜひ述べていただければと思います。では、資料2「阿武隈急行線在り方検討会について」という項目になります。こちらは事務局からお願いいたします。

事務局

【資料2により説明】

吉田会長

ありがとうございました。今、事務局から在り方検討会、どういう経緯で設置をされて、これまでの検討の経過というものを端的に説明いただいたということになります。他方で在り方検討会、資料を見るとこれまで6回開催をされておりますけれども、かなりいろいろな観点から、実は議論されているところがあって、私自身も先ほど冒頭の挨拶で申し上げましたけれども、これは非公開になっていましたから、皆さんもいろいろご不安があるだろう。それから普段、在り方検討会のところに入られていない方々からの意見を広くいただきたいということで、本日、この場を設定したということでございます。

これからの進め方ですけれども、特に阿武急は第三セクター鉄道事業者ということになりますので、特にその中で、いわゆる先ほど出てきた支援金等のご負担をいただいて

いる沿線の自治体の方から一言ずつ、今の点に関わって少しご意見をいただいて、そののち、広く皆様からご意見を賜うことができれば。そういう形で少し進行させていただきたいと思っておりますが、よろしいでしょうか。

ありがとうございます。では、まず沿線の自治体の皆様から、意見をいただきたいと思っております。では、一旦福島県からお願いしたいと思っております。

細川委員
(福島県)

皆さんおはようございます。福島県生活環境部長の細川でございます。大変お世話になっております。ありがとうございます。会長からご指名をいただきましたので、これまでの在り方検討会における福島県側のスタンス、考え方について、改めて皆様にご説明をさせていただきたいと思っております。

まず、やはりこれまでの度重なる災害、それからコロナ禍により、阿武隈急行株式会社の経営は非常に厳しい状況になっております。会社の一層の経営努力は必要でございますが、これだけでは限界があると考えております。やはり自治体が阿武隈急行線を含め、地域公共交通をしっかりと維持していく、これに必要な取り組みや、また協調支援を実施していこうと、こういうことが重要であると思っております。福島県としましては、阿武隈急行線は地域住民の皆様にとって欠かせない足、日常生活を支える大切な路線であると考えております。

これまでの在り方検討会の議論におきましても、福島県側の区間につきましては利便性を向上させた上で鉄路を維持していくことを確認してきたところであります。あわせて利用者数の回復、これも重要な観点でございますので、福島県側の区間におきまして増便、そして運行ダイヤの見直しなど、利用される皆様のニーズを踏まえた利便性向上策につきまして、在り方検討会に提案差し上げたところであります。

私どもがこういった提案をさせていただいた背景につきましては、やはり福島県側の利用者数が減っているということがございますが、その要因として私どもは大きく二つの点があると考えているところでございます。一つ目は、令和3年にダイヤ改正がありましたが、これによって減便の影響がやはり大きかったのではないかと考えております。当時のダイヤ改正はお客様にわかりやすいようにということで、40分間隔のパターンダイヤ化を図られたと伺っておりますが、結果的に7時台、8時台、通勤通学の時間帯が減便になってしまって、利用者数を大きく減らすというようなことにつながったものと認識しております。この点は在り方検討会の委員の皆様からもご指摘をいただいているところでございます。このため、私ども県としましては、朝方7時台、8時台、そして夕方の18時台、19時台の福島発着便を3便に増便することによる通勤や通学の皆様の取り込みについて、在り方検討会に提案しているところでございます。

また、二点目でございますが、現地調査、そして沿線の高校、企業に対してヒアリングを行いました結果、ダイヤや駅の環境への不満など、利用者の方々の満足度が低くなっているような状況が挙げられております。この点につきましては、阿武隈急行株式会社だけではなく、自治体側においても沿線の学校や企業とコミュニケーションを取りながら、利用者のニーズをしっかりとらえていくということも必要であると考えております。

福島県といたしましては引き続き、宮城県や沿線自治体、関係の皆さんとしっかりと連携させていただいて、在り方検討を進めてまいりたいと考えておりますので、今後ともどうぞ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。福島県の方からは、県内区間の維持については、県としてはもうオーサライズして、その中で利便性をアップさせて、特に、朝のピーク時間帯が令和3年のダイヤ改正で減ったので、そのところを増便させた上で維持をしたいということで、具体的に表現いただいたと思います。では福島市さんお願いします。

田中委員
[代理：宍戸様]

福島市の交通政策課長をしております、宍戸でございます。本日は代理出席ということで、委員の田中、そして私ども市長木幡の意向を踏まえた上で発言をさせていただきます。ご了承ください。

(福島市)	先ほど資料1 資料2でも報告いただいた通り、阿武隈急行線の経営状況改善が待ったなしの状況だということを福島市としては認識しております。その上で在り方検討会が立ち上がったと。 しかし残念ながら、現在思ったように進捗を図られているとは言えない状況だと認識しております。 在り方検討会の設置趣旨に立ち返りますと、今後、将来にわたってこの地域鉄道の阿武隈急行線、第三セクターの阿武隈急行線をどうしていくかということが非常に重要だと考えてございます。それは当然、沿線の利用者、地域住民の皆さん、この移動の足をどういうふうに確保していくか。 その上でまちづくりの中で、各自治体がどういった位置づけを阿武隈急行線にしているのか、ここが重要だというふうに考えておりまして。今まで福島市として、積極的にそういった利用促進策を行っていなかったというところが反省点だと考えてございます。 今後、この阿武隈急行線に関わる現在の私たちの責任として、予断を排して、あらゆる可能性を検討した上で、結論はどうあれですね。その結論を導くためのプロセスを重要視したいというふうに考えてございます。 福島市としてはこれからも阿武隈急行線を維持。そして利用促進を図ってまいりたいと考えてございます。以上でございます。
吉田会長	ありがとうございました。穴戸課長代理出席ということで、木幡市長、田中副市長からの御意向を踏まえてご発言いただきましたけれども、市としては維持していきたいと。ただ一方でこれまでまちづくりの中で、積極的に阿武隈急行線を活用していくという視点について、弱かったというところが反省材料で、いち早く在り方をどうしていくのかというところがしっかり検討できるような体制というものを望みたいという趣旨かと思います。ありがとうございました。 続いて伊達市さんからお願いします。
佐藤委員 〔代理：斎藤様〕 (伊達市)	伊達市の市民生活部長の斎藤と申します。本日、副市長の代理でまいりました。伊達市でも市長、副市長の意向を踏まえての意見を述べさせていただきます。 伊達市では福島市への通勤通学者が多い状況でございます。それで、公共交通につきましても、必要不可欠なものとなってございます。 その中で大量輸送が可能な阿武急は、市としてはなくてはならない交通手段と考えているところでございます。それと、阿武急につきましても、抜本的な、経営改善と赤字拡大の抑制にしっかり取り組んでいただいた上で、市としては持続可能な経営ができるよう沿線自治体と協調した支援を行っていききたいと考えているところでございます。 利用者の多くは、通勤通学、朝夜の時間帯に集中しているということもございまして、利用者が利用しやすい時間帯について利便性の向上を図っていききたいと考えているところでございます。それと、市では阿武急の駅の周辺の開発を行っておりまして、それにつきましても、開発とともに、阿武隈急行線の利用促進につなげていききたいと考えているところでございます。以上です。
吉田会長	ありがとうございました。伊達市さんは、同じく市長さん、副市長さんの意向を踏まえてということで、福島市への通勤・通学者が多いと。市としては大量輸送としての阿武急が必要で、阿武急のいろいろ経営改善というのを前提としながら、沿線自治体と協調して支援をしていききたいという趣旨のご発言かと思います。 では、宮城県側に入っていきたいと思います。では角田市さんいかがでしょうか。
牛澤委員 (角田市)	宮城県角田市副市長の牛澤でございます。皆さん、こんにちは。 これまでの在り方検討会の検討については、大変検討していただいて、敬意を表する次第でございます。先ほど阿武隈急行線の経営状況については、阿武隈急行線の社長さんから説明されたとおりでということで、それについてはよく認識をしているところでござ

ざいます。

令和2年から令和4年までは新型コロナウイルス感染症のうち地方創生臨時交付金が当てられたということで、赤字の目的ではないと言い切っても、赤字補填をしてきて財源はあったというような状況でございましたので、令和5年度からはやはり赤字補填ということで一般財源という形になって角田市もそこから一般財源を捻出して支援したというような経緯がございます。

角田市としてはですね、やはり、福島県側が鉄路を維持していくということを確認したということがありますので、角田市としても単体として鉄路を維持したいというような考えで市長はおります。そういった中で、やはり老朽化する施設をどうやっていったらいいのかという問題もありますが、やはり190万人まで減った乗客をどうやって維持、それ以上減らないようにしたらいいのかという部分もございますので、やはり市民一体となってですね。今、あぶきゅう応援団といった市民団体もできまして、丸森、角田、柴田、その市民団体と一緒に集客を行うように頑張っているところでございます。

そういったこともありますので、やはり宮城県側として宮城県、それから沿線市町ともしっかりとタックを組んで、これからの輸送モードですかね。秋までに目途ということになっていますが、しっかりとそこで意見交換をして取り組んでいきたいと思っております。

今公共交通計画に関し法定協議会を立ち上げて現在作っております。来年度まで作る予定でいますので、阿武急がなくなると通学する生徒、それから通勤する方。それから角田市には製造業が結構ございますので、会社の方にも企業と連携しながらですね。どうやって阿武急を使っていたか、そういったことを今後早急に詰めたいと思っております。

とりあえずこの宮城県、沿線市町の協力、首長さんの協力が前提になると思いますので、その点、宮城県さんと協力しながら進めていきたいと思えます。以上です。

吉田会長

ありがとうございます。角田市さんからは、令和5年度からは一般財源で支援をしていると。単体としても鉄路を残していきたいということがある中で、今ちょうど、角田市さん単独で地域交通計画を作っているのですね。これはいわゆる鉄道をどう利活用するのかという内容を盛り込むものですね。

続いて柴田町さんどうでしょうか。

水戸委員
[代理：沖館様]
(柴田町)

柴田町水戸副町長代理で、本日は町づくり政策課長の沖館が出席させていただいております。どうぞよろしくお願いいたします。

柴田町につきましてはですね。宮城県内の角田市さん、丸森町さんと、若干状況が違ってございまして、阿武隈急行の他にもJR東北本線が通ってございます。多くの住民の皆様が通勤通学で仙台方面もしくは白石方面にJRをお使いいただいているというような状況がまず一つございます。

ただ、柴田町の住民の方でも、角田市丸森町方面への阿武隈急行を利用されているお客様もいらっしゃるということは、重々認識しているところでございます。そういった意味からも、公共交通としての阿武隈急行の役割というのは、大変重要なものがあるのではないかと考えているところでございます。

そうしたところから、施設整備、車両更新等緊急保全事業に関する補助金、あとは沿線推進協議会での事業費等の負担をさせていただいているところでございます。

コロナウイルス感染症の特別交付金は、令和2年度、3年度、4年度の3か年において、柴田町からも支援金をお出しさせていただいていたという状況でございますが、このコロナの交付金を使った支援を始める場合に、滝口町長の方から、単純な赤字補填に関してはなかなか柴田町としてはご協力させていただくことが難しいということは、再三お話をさせていただいてきてございます。そういった意味で、令和5年度から一般財源に切り替わったというような状況がございますので、そこで、柴田町では、皆さん報道等でご存じのとおり、丸森町さん、角田市さんと、負担割合のお話をさせていただい

ているという状況で、その負担割合が決定次第、令和5年度に遡った補助金の支出の方を行っていかねばというふうに考えているところでございます。

今回のこの在り方検討会や法定協議会は、阿武隈急行の抜本的な経営改善ということを通して話合っていく協議会、会議ということでございますので、そういった議論が進むことによって赤字が圧縮でき、鉄路、駅舎、信号、トンネル、橋梁そういったことに関しましては、ある程度やはり周辺自治体の支援というのを入れていかなければならないですが、鉄道の運営部分に関しては、できるだけ黒字を期待しているところでございます。

吉田会長

柴田町は条件が違うということで、槻木や船岡があるので、JR線の利用者が多いけれども、槻木や東船岡から角田や丸森方面への阿武隈急行利用というのも一定数あるという中で、なかなか単独での赤字負担というのは厳しいということは町長さんおっしゃっているけれども。

以前に比べて進んでいるのか、今負担割合を沿線の宮城県内の他の自治体さんと協議を始めているという感じですか。

水戸委員
〔代理：沖館様〕
(柴田町)

負担割合につきましては、事務レベルで話が今は進んでいるというような状況で、首長同士の話し合いにつきましては、再生支援協議会等の中で話が進むのであろうなというふうに認識しております。

吉田会長

わかりました。よく理解できました。ありがとうございます。

ちなみに今、再生支援協議会という言葉が出てきましたけれども。今日初めて委員として参画されている方もいらっしゃるかと思います。先ほど事務局の千葉担当課長からお話いただいたこの資料2別紙のところに、法定協議会ですね。阿武隈急行線沿線地域公共交通協議会、これが協議会で、この下に分科会として今の在り方検討会が設置されたのですが、この在り方検討会を設置するにあたって、この阿武隈急行線再生支援協議会この組織から専門的な調査検討依頼というものがあって、それで在り方検討会ができたというようになりますので、こちらの再生支援協議会の場で首長の皆さんたちが集まられて議論されるということが期待されるというところでご発言いただいたかと思います。そうすると、この再生支援協議会がどういう状況になっているのかというところ、後ほど確認したいと思っております。

ありがとうございました。では続いて丸森町さんいかがでしょうか。

佐々木委員
〔代理：長門様〕
(丸森町)

丸森町でございます。副町長佐々木の代理として、企画財政課長の長門が出席しております。よろしくお願いいたします。

本町は、国鉄丸森線時代から、町民が一丸となって営業促進活動、全線開通の活動を行ってまいりました。それから阿武隈急行線の全線開通以来、町独自の利用促進協議会、これについては今までも継続をしておりまして、それに加えて、やはり人口減少の中利用者確保のために、町独自の定期助成であるとか、そういった活動も引き続き行っているところでございます。

しかしながら、開通の63年には2万人を超えておりました人口も現在1万2千を切って4割も減少しているという状況の中、この阿武隈急行線についてはやはり重要な地域公共交通機関であるというような位置づけは変わっておりません。昨年度、丸森町でも地域公共交通計画を策定いたしまして、この中でもしっかりと今後とも利用促進活動、それから継続に関する支援も行っていくことも位置づけをしているところでございます。そういった中で、そのこの在り方検討会の検討の中では、やはり一貫して、沿線自治体で協調した経営支援をどうやって行っていくかというようなスタンスで話し合いに臨んでいるというような状況でございまして、今後とも、より良いその経営と、そういった中でしっかりと支援をして、鉄道の継続ということについては話し合いを望んでいるところでございます。やはりこういった人口減少の拍車がかかっている中で、さら

に重要なそのインフラが、どうなるかという不安があると、やはりこの町民にも影響していきますので。やはり沿線協調した支援を行っていくのが、我々としてはベターであるというふうに考えているところでございます。以上です。

吉田会長

ありがとうございました。全線開通以来、丸森町でいろんな利用促進がされてきていて、重要な公共交通機関ということで、昨年作成された町の計画、公共交通計画の中でも引き続きそれを進めていくということで位置づけが出されているというところです。

最後に宮城県いかがでしょうか。

武者委員
(宮城県)

宮城県企画部長武者でございます。本日はお忙しいところお集まりいただきまして、ありがとうございます。

今までの会議で皆さんご発言されましたとおり、阿武隈急行線は、沿線住民の皆さんの生活を支える、とても大変重要な交通手段である、生活インフラであると認識しております。これまでどおり鉄路を維持していくためには、何よりも多くの方々に利用していただくことが必要だと思います。

その一方で利用者を拡大していく中におきまして、福島宮城県境の利用者がとても少ないという状態があります。一方で、この区間の橋梁、トンネルなどの老朽化に対する修繕費というのも今後多額のものが見込まれると思っております。

さらに利用者に関連しますと、もともと、阿武隈急行線は仙台福島間の東北本線のバイパスの機能ということで、槻木から分岐する丸森線のものを引き継いだ状況でございますが、宮城県側において、朝の通勤の便が経営の観点から減便されており、さらには仙台直行便の継続に対して厳しいご意見もいただいております。こういったことが続くと、さらなる利便性の減、利用者の減、そういった意味でのマイナスの循環に陥ることが起きるのではないかとということをととても懸念しているところであります。

いずれにしても、宮城県としましては、三つの自治体のご意見を伺っておりますけれども、維持するにしても、モードを転換するにしてもここ数年という短いスパンではなくて、将来にわたってどうしていくのかということを、今いる私たちが責任ある判断をしていくべきだというふうに思っております。それについては、まずは三市町のご意向を第一に考えていきたいというふうに思っています。

それから繰り返しになりますが、そういった観点から、今後どのような形をしていくのか秋ぐらいまでに、宮城県側の意見をまとめて、今後、福島県さんとも、話し合いを進めていきたいと思っております。当然その意味におきましては、宮城県側だけではなくて、福島県側との連携が重要と思っておりますので、皆様のご協力をいただいて、力を合わせて対応していきたいと思っております。

吉田会長

ありがとうございました。大きく言うと、二つあるだろうと思っていまして。一つが福島、それから宮城、いわゆる県境区間の輸送人員というものが少ない。そこに橋梁とか、そういうところがあって、その維持のコストというものをどう考えるのが論点でしょう。もう一つは、阿武隈急行の全通に関しては、そもそも仙台と福島の東北本線のバイパス線として位置づけられたという経緯から、宮城県、仙台の直行便というものがどう維持されるのかということについても、やはり重要な論点だろうと。三市町の意向というものを第一に考えて、秋口には宮城県側の方の意見を取りまとめていきたいというご趣旨ですね。

吉田会長

ということが今在り方検討会、前回開催されてから若干時間がたっておりますので、さらにその間、4、5か月ぐらいありましたけれども、その間で各市、町、県の方で考えていただいた論点について、今一連ご発言をいただいたということになります。ここまでで、それぞれの委員の皆様から何かご質問とかご意見ありますでしょうか。今の段階はとりあえず事実を確認したということですのでよろしいでしょうか。

そうしましたら、今日せっかくの機会ですので、普段在り方検討会の中に入られておられない方。特に、今回の法定協議会でまいりますと学校関係の方ですね。大学、それ

から高校、あとはお仕事されている方、組合の方々からもしもいろいろとご意見があればいただきたいと思っておりますので、もしもご意見があれば、ぜひご発言いただきたいと思います。この区分「住民」と書かれているところの上から順に、お話しただければと思っております。まず、福島学院大の桜田先生、もしもご意見があればと思うのですが、何かございますか。

桜田委員
(福島学院大学)

おはようございます。ウェブで参加させていただいております。福島学院大学理事長・学長の桜田葉子です。少し聞き取れない部分がありまして、少し理解不足のところはあるかと思いますが、お話をさせていただきます。

福島学院前で大変お世話になっておりまして、約400名以上の学生、教職員が毎日利用させていただいております。

また角田出身の学生が団長となりまして、あぶきゅう応援団を結成いたしまして、約4回の定例大会などを開きまして、阿武隈沿線の活性化を目指した活動を積極的に取り組んでおります。ですから、大学も、学生と共に活動を進めようとしている場面もあります。そんな中で令和4年でしたが、地震によりまして大変改修を余儀なくされた状態でありましたが、大急ぎで自治体の力も借りまして改修をとり行っていました。その時、梁川からバスが運行されまして、バスを使いまして福島学院大学まで来る学生が大変多くございました。

そういう中でやはり丸森町、柴田、角田、伊達市、福島市とつないでこそその阿武隈急行ということを実感したわけでありまして。今、検討事項の9項目、ご説明いただき、そしてまた自治体からご説明いただいたところではありますが、なんといってもこの自治体の皆様に連携をしていただきまして、重要な、交通機関であります。学生が学ぶ場所に来る交通機関であります。また、地域を考える、地域力につながる阿武隈急行線ありますので、ぜひこの自治体の皆さんの強い連携こそが、阿武隈急行のこれからにつながる実感をしたところでありまして。そこを深くご理解いただきたいと思っております。以上です。

吉田会長

ありがとうございました。400人の学生さん、それから教職員の方々が学院前駅で利用されていて、一時電車が止まって、バス代行になった時のことのご経験から、やはり全線つないでの阿武隈急行であるところではやはり地域力というものがついてくるのではないかと。自治体間の連携というものをぜひこの際ご確認いただきたいというご趣旨でご発言いただいたかと思っております。ありがとうございます。では続いて伊達高校の金成先生いかがでしょうか。よろしくお願いします。

金成委員
(伊達高校)

福島県立伊達高等学校校長の金成と申します。よろしくお願いいたします。

伊達高等学校は統合高でございまして、福島県立保原高校と梁川高校、こちらが統合しまして今2年目という形になっております。現在は本県の場合には、校舎方式という統合の方式を取れるために、伊達高校は保原高校の校舎を使って伊達高校という形で一年生、二年生、新入生が入っているのですが、三年生につきましては、伊達高校の生徒ではありますが、保原校舎と梁川校舎と両方に分かれまして梁川校舎も使用しております。今年度の三年生が卒業しますと梁川校舎の方は閉校舎というような形になっております。現在は保原校舎、梁川校舎の両方とも生徒がおりますので、非常にこの阿武隈急行線というのは重要な路線でありまして、伊達高校の旧保原高校の校舎を使っている方では、大泉駅、それから保原駅を両方使用している生徒がおりますけれども、どちらも生徒の方が使用する重要な路線になっております。梁川の方ですけども、梁川校舎は3月で閉校になりますが、梁川方面から今の新しい伊達高校の方に通っている生徒もたくさんおりますので、地元の生徒ももちろん使っておりますし、それから伊達高校という統合した高校になりましてからは、福島市の中学校出身者の割合が増えてきておりますので、福島市から通っている生徒というのもあります。ただ、もちろん福島市の中から通っている生徒でも、保護者との関係から、保護者が送迎する生徒ももちろんいますが、でもこの公共交通機関は非常に重要でありまして、電車を使用している生徒たちもお

ますので、本校といたしましては、生徒の通学の利便性という点で阿武隈急行線に非常にお世話になっているのが現状です。

吉田会長

ありがとうございました。福島市から来る子がちょっと増えてきた感じですかね。

金成委員
(伊達高校)

そうですね。理由は正確には把握できていないところではないのですが、この2年間は割合として見た時に、福島市の中学校から通われている生徒さんが若干増加しているというのは現状としてあります。

吉田会長

この辺りはなかなか在り方検討会の中で少し確認できていなかった情報なので、大変ありがたく存じます。ありがとうございました。

では続いてウェブでご参加いただいているかと思いますが、角田高校の井上先生いかがでしょうか。

井上委員
(角田高校)

角田高校の井上でございます。よろしくお願いいたします。

全校生徒約400名のうち、4分の1のだいたい100名ほどが阿武隈急行を利用して通学をしております。また卒業後も、仙台の大学あるいは福島市の大学に阿武隈急行を利用して通学している卒業生もいました。

また、角田丸森地区の中学生が、阿武隈急行を利用して中学校を卒業した後、高校生となって他地区の方に通学している高校生も数多くおります。

こういったところから、この阿武隈急行線の学生の通学における重要性というのは、かなり高いものがあるかなというふうに感じます。輸送モードが変わったりした場合に、かなりこう影響を受けるかなというふうに考えております。

以上でございます。

吉田会長

ありがとうございました。400人の生徒さんが角田高校おられる中で、100人ぐらい阿武隈急行を使っておられて、卒業後も仙台とか、福島市内の大学、ですからそこに定住された形で通学をされているというところについてもご発言いただいたかと思えます。ありがとうございます

では今度、働いている皆様からご意見いただきたいと思っていますけれども、阿武隈急行労働組合の副執行委員長二階堂さん、もしご意見があればと思います。いかがでしょうか。

蒲倉委員
[代理：二階堂様]
(連合福島)

阿武隈急行労働組合の組長をしております。今日は蒲倉会長が所用で出席できないため、代理の二階堂が出席しております。よろしくお願いいたします。

労働者の観点からですが、まず在り方検討会ができまして、まずこちらの従業員の方から「阿武急大丈夫ですか」とか「この先どうなるのですか」ということを聞かれまして、かなり若い従業員の方は不安、この先どうなるのかということでもかなり心配しているところでございます。そして、私たちも組合員ということで、他の企業の方たちといろいろ関係がございまして、他の会社の方からも「この先どうなるのですか」ということをいろいろ言われまして、「阿武急は大丈夫ですよ」と言いましたけれども、やっぱり要員不足の中でやっていますので。今の若い人たちは、どちらかというと安定志向なのかわかりませんが、私が電車の運転士をしているのですが、不規則な仕事は若い人が入ってこないです。そして在り方検討会ができまして、ネットなどで色々見えてくるとどうしてもマイナス的なイメージがあって、全く若い社員が入ってきていないところが心配なところであります。以上です。

吉田会長

ありがとうございました。今のご意見ですが、私事ですが、たまたま週の前半は群馬の前橋工科大学というところで教授を務めておりますので、群馬のローカル三鉄のうちの二つ、わたらせ渓谷鉄道と、それから上毛電鉄。この法定協議会の会長を務めているのですけれども、やっぱりその中でもやはり在り方を検討するということで、し

かも分科会なので公開でかなり綿密に議論しているのですが、それでもやはり働いている方々は、特に今年入られる方は保護者の方が不安というようにおっしゃられて、なかなかやっぱり入社をしていただけなかったということが、実際その中でもご披露されたところがありましたので。重なるところがあるなというように思いました。ありがとうございました。

では、日本労働組合総連合会宮城県連合会の大黒さん、よろしくお願いします。

大黒委員
（連合宮城）

働く仲間が結集をしている労働組合の団体であります。今日はですね、初会合でございますけども、雇用という観点からいけば、やはり環境の向上がすごく大事になってくると思います。

そのためにはやはり利用客を拡大していくことが一つのきっかけとなる、そのヒアリングがされているという状況でありますけども。花見など歴史的にも自然が豊かなところでもありますので、車両を丸ごと貸し切りにして、そういったイベントやチャレンジをして、何か売り上げ拡大に向けた、さらには利用客拡大に向けてこの路線はすごく素敵だというその阿武隈としての魅力の情報発信等々、何かされたことがあれば少し教えていただきたいと思います。同時にこの1月からこの7月、また8月に入るこの7か月間の間でそういった利用促進に向けたチャレンジということがあったのか、その辺り少し情報として提供していただければ幸いです。

吉田会長

ありがとうございました。こちらは今後検討していく上で重要なご指摘だと思います。そもそもいろいろ検討している中でも、やっぱり実際使っていただける皆さんというのを増やしていく努力は続けていかなきゃいけませんから。どのようなことを直近でおやりになって、どういったような手応えというものがあったのかというご質問の趣旨かと思います。阿武急さんとしても取り組みが色々あるかと思いますが、直近の取り組みの中で何かありますか。

富田委員
（阿武隈急行）

ありがとうございます。車両の貸し切りはやっていますが、やっぱり知られてないというところがございまして、イベントも結構やっているのですが、なかなか徐々にPRができてなかったということもあります。

ご利用いただくための我々側の努力ということで、PRを上手くやっていかなきゃないだろうと考えています。で、従来ツイッター、Xなどは全くやっていなかったのですが、この一年間で若手の社員を集めて、どういうのがいいのかと検討してもらって、新しくツイッターを立ち上げました。イベント関係についても、ビアガーデンなどお酒の関係のイベントや、若手社員が自分たちで計画した、車両基地内を探検する子供向けイベントを行いました。

多分皆さん、ほとんどご存知ないということは、わが社のそういうPRの弱さというところにあるのかなというふうに思っています。その辺りも含めて、ホームページのあり方とか、いろいろなことを見直していかなければならないと進めているところでございまして、イベントは結構いろんなことをやっているのですが、うまくそれが伝わってなくて、うまくお客さんが集められていないといったところが我々に欠けているところだなと感じておりますので、そこはしっかりと対応していきたいと思います。

吉田会長

ありがとうございました。あと、自治体の取り組み。私の記憶だと丸森町さんが定期券助成とか、いろんな取り組みをされていて、昨年策定された町の公共交通計画の中でも、その継続というものが書かれているという話を伺っていました。具体的にそういう取り組みがどのぐらいの方に利用されているのか、最近の動向というのが、もし今お分かりになれる範囲でご発言いただけたらぜひ。いかがでしょうか。

佐々木委員
〔代理：長門様〕

細かい数字までは無いですけども。まず今一番経費をかけて力を入れているのは、コロナ禍の時にやはり利用客が減ったということで、通学する学生さん、実は丸森町の学生さんであっても、地区によっては常磐線の方に親に送ってもらったりということが

(丸森町)	あったものですから。そういった方も阿武隈急行に取り込もうということで、阿武隈急行の定期は3分の2の助成をしまして、丸森から槻木までですとほぼ1万5,000円の定期券が5,000円で一か月分利用できるというような状況になっております。延べ人数は大体100人ぐらいの方が、この定期助成を利用しておりました。補助金については、令和5年度では1,000万円弱を想定しているという状況でございます。その他に、宮城県の沿線では元々、利用者の助成ということで、2人以上の団体については半額の助成であるとか、学生の利用、小中高校そういった方の利用については全額の助成をしているというようなことを、これまでも引き続き行ってまいりました。 その他に丸森町としてはその駅周辺の整備であるとか環境整備、あるいはその駅前の環境整備と無料駐車場。そういったものもやっておりますし、土曜日、日曜日等については週末の二次交通として、町内、あるいはキャンプ場までの100円バスを運行するというような取り組みなども行ってきた経緯がございます。 そのほか、いろいろ貸し自転車など、本当に来ていただくような取り組み、去年は阿武隈急行を利用して、町内の舟下り、齋理屋敷など観光施設を利用させていただくと、ほぼ半額ぐらいの金額で利用できるような取り組みもしております。 去年は仙台圏からのお客様を取り込みたいということで、ホームページ等にもPRをして促進を図ってきたという状況でございます。
吉田会長	大変詳細にありがとうございました。状況をよくわかりました。 ということで皆様からひとあたり、ご意見をいただいているところですけれども、構成員の皆様、どなたでも結構ですのでご意見とかご質問、もう少しこういうところ聞いてみたい、確認したいというところがありましたらお受けしたいと思います。いかがでしょうか。皆さんよろしいでしょうか。
吉田会長	ここまで確認してきたこととして、これは在り方検討会、それから数か月经ったというところの経過も含めて、まず冒頭で各沿線自治体の皆様、県も含めてご発言をいただきましたけれども、福島県、あるいは福島市、伊達市としては基本的に維持をしたい。福島市の方は少しでも利用促進と結びつけるというところが少し弱かったので、強化していきたいというご発言があったかと思えます。 一方で角田、それから丸森に関してはやはり維持をしていきたいということを鮮明としつつ、柴田町に関しては東北本線が使えるということもある。しかし阿武隈急行のところで高校通学しているという実態もあるということで、負担割合というところについて少し事務ベースでも話を始めたところだということもいただきました。 その中で、先ほど出てきた再生支援協議会ですけれども、この再生支援協議会は直近という状況で開催されているものでしょうか。事務局、どうですか。
事務局	具体的な日付の資料を持ってきていなかったのですが、今年になりましてから、まずは車両の購入に関して5月に一回幹事会を開いています。
吉田会長	幹事会だと、これは構成員の阿武隈急行と沿線自治体、つまり先ほど柴田町さんがおっしゃったような、それぞれの市長さんとか町長さんが集まっているわけではないと。
事務局	幹事会は担当課長レベルの会議となっております。
吉田会長	となってくるともしかしたら、先ほどの柴田町さんのご期待というか、ご希望というか。その辺りの論点としては、やはり今回首長さん同士の話がちらっと先ほどもあったので、これは伊達市長が会長ですから、伊達市長が招集すれば会議は開けるものなのか。
佐藤委員 〔代理：斎藤〕	幹事会、その上に会議ということで親会ということでございます。幹事会の方で調整つかないというようになれば、本会にも市長など首長がいる中での協議に入ってくるの

様]
(伊達市)

かなと思っております。

吉田会長

分かりました。やはりこの再生支援協議会の開催形式ですとか、あるいはこの法定協議会、これ、地域交通法に基づく法定協議会ですから、ほとんどどういうふうな形で機能分担をしていくのかというところは、一回ちゃんと整理をしておく必要があるかと理解しました。やはり次回の法定協議会に向けて、しっかりその点精査いただけるとよろしいかなと思いました。

それと、もう一つが宮城県さんからいただいていた秋までに宮城側の意向を取りまとめる。これは今日の資料2の中に入っているのですが、これは、そういうスケジュール感で進んでいるものと理解してよろしいですか。

事務局

秋ごろまでに取りまとめることを予定して鋭意作業を進めております。

吉田会長

という状況ですね。分かりました。その他いかがでしょうか。

私は会長職ですので、あまり自分の意見は言いませんので、最後にまとめてお話ししたいと思います。また、一番最後で振り返りたいと思いますので、この間言い残したということがあれば最後またできますので。

3 議題

吉田会長

それでは議題を先に進めて参りたいと思います。ここからが協議事項ということになりまして、規約とか予算ですとか、その辺りを確認いただくというものになります。まず、議案第1号：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でございます。事務局からお願いいたします。

事務局

【資料3により説明】

吉田会長

ありがとうございました。下線部3の2のところにアンダーラインが引かれているところになります。この件に関しまして、皆様から何かご意見、ご質問、確認などいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

こちら議案になりますので、皆様にお諮りをいたします。本議案第1号については本案を持って承認いただいたものとしてよろしいでしょうか。

＜一同了承＞

ありがとうございます。それではそのような形で進めさせていただきます。

吉田会長

では、続いて議案第2号、この協議会で2019年から発効しております、地域公共交通網形成計画、法定の計画ですね。こちらの取り組みについて事務局からお願いいたします。

事務局

【資料4により説明】

吉田会長

ありがとうございました。今年は対面でこの協議を行っておりますので、皆さん今年の資料でご確認いただいておりますけれども、令和4、5、それから今年度取り組み予定のもの、過年度取り組まれたものについては、具体的にどのくらいの方数がご利用になったのかというところに具体的な数値も挙げられているというように思います。

ではこちらご確認をいただきながら、皆様の方から確認をされたいことなどいかがでしょうか。

徳永委員

網形成計画の取り組みですが、以前から気になっていたのですが、目標1の「沿線

(宮城大学)

地域公共交通の路線再編」、それから目標４の「乗り継ぎ方法の案内強化・改善」というところがずっと空欄のままで、この５年間経過しているかなという気がしています。

それぞれ目標については、自治体で地域公共交通計画を作成したりという中で、検討課題としては挙げていただいていると思うのですが、それが進展していないのかなと心配しておりまして、この辺りより一層連携した取り組みというものをとっていただけると有難いと思います。

吉田会長

ありがとうございました。

確かにおっしゃるとおり、いろんな項目、例えば駅周辺のイベントというのが最初の一枚目の中、基本方針２の一番頭になるのですが、これも重点施策になっていて、ここはやはりコロナ禍が明けてから、いろいろな取り組みというものが結構積極的になされている。

社長さんからもそれが知られているかどうかというところの認知をどう上げていくか、話をどうやっていただけるかというところは課題でありながらも、いろいろな取組をしていただいているのかなという印象がある反面、同じ重点施策であっても、一番上の確かに沿線の公共交通とどう結び付けてつけているのかというところを、空欄というのは確かに気になるわけですね。特にやはり宮城口はそうなのかもしれないですが。

オンデマンド交通、デマンドタクシーと結びついているところは、デマンドタクシーさえあれば、どんな時間帯でも利用ができるから、結局は特に鉄道のダイヤに意図的に合わせなくてもいいのではないかというふうに思ってしまうがちですが、意外と始発の目安時刻とかが決まっていて、それで鉄道に間に合うかどうかというところが、意外と利用者にとってみたら不安。あとは駅に降り立った時にすぐに使えるわけではないというところがあって。意外と側面でやっぱり弱点があったりもします。その点がもしかしたらすでに公共交通計画とかで書かれているのかもしれないですけども、やっぱりそういう点の見直しというところも必要かというふうには思っていますし、先ほどの観光の話というのもあったりもしますが、そういうところで右折のような形で展開するやり方もあろうかと思しますので、いろんな方法があるかと思えますから。空欄ではなくて、やっぱりこういう工夫ができた、あるいはこういう工夫が検討されているというところが、事前にこう書き込まれるとさらに良くなってくるかなというふうに思っています。私からもぜひお願いしたいと思います。

吉田会長

その他いかがでしょうか。

そうしましたら徳永先生からいただいたご意見を踏まえて、少し次年度以降改善していただくとしまして、この資料４の取り組みについてはご確認いただいたということではよろしいでしょうか。

<一同了承>

ありがとうございます。そのような形で取り扱わせていただきます。

吉田会長

では、続いて議案第３号の昨年度の事業報告及びそれに関連して、議案第４号の昨年度の会計収支決算につきまして事務局からお願いします。

事務局

【資料５、６により説明】

吉田会長

ありがとうございました。今ご説明いただきました、議案第４号の令和５年度の会計収支決算ですけれども、これは監事の監査を受けておりますので、監査報告を引き続きお願いいたします。

【監事欠席のため、事務局より報告】

吉田会長	ありがとうございました。では、今ご説明いただきました、資料５の事業報告及び資料６の会計収支決算につきまして、ご意見、ご質問、確認ありましたらお受けしたいと思います。いかがでしょうか。
	よろしいでしょうか。 それではお諮りをいたします。令和５年度の事業計画及び会計収支決算につきましては、今の内容でお認めいただけますでしょうか。
	<一同了承> ありがとうございます。では、そのような形で取り扱いさせていただきます。
吉田会長	では続いて、議案第５号：令和６年度事業計画（案）及び議案第６号：令和６年度会計収支予算（案）について、これも一連関連しておりますので、引き続き事務局からお願いいたします。
事務局	【資料７、８により説明】
吉田会長	ありがとうございました。では、今ご説明いただいた内容について、ご意見、ご質問、確認ありましたらお受けしたいと思いますがいかがでしょうか。
水戸委員〔代理：沖館様〕 （柴田町）	柴田町でございます。よろしく願いいたします。 事業計画についてお話をいただきました。先ほどの交通網形成計画の概要版を見ていただければと思うのですが、この計画につきまして、計画の期間というのが右下にあるかと思えます。２０２３年度までで前期計画の方が終了してございます。２０２４年、本年度からは後期計画ということになるのですけれども、その後期計画についての策定とか、そういった部分がこの事業計画の中で確認することができませんでした。多分、在り方検討会の最中なので、そういったものも影響してきているのではないかなと考えてございます。
	また、上段部分の阿武隈急行株式会社長期経営計画、この５か年計画につきまして、２０２３年で終了しているような形になってございます。協議会の方で後期計画の方はまだ策定されておりませんし、阿武隈急行さんの計画の方も策定されているかどうか分からないですけれども、もしこの計画が未策定ということで、前期計画の延長のような形になるのであれば、その部分も今回この協議会の中で、お諮りいただくことがよろしいのではないかなと。延長ということで審議いただくのが一つの手かなと考えております。
吉田会長	確認ですが、前期が２０２３年度末で終わっているところの延長について、今日決を取ったほうがいいのかということですね。分かりました。
吉田会長	事務局にまず確認なのですが、前期後期と差し当たり分かれていますけれど、計画そのものの期間は２０２８年度までということになりますので、計画としては多分有効。つまり現在の地域交通法、今、この名前で地域公共交通計画という名前が変わっているのですが、それにみなされる計画としては有効であるということですから、法的な担保というものは問題がないはずですが。ただ今ご指摘いただいたとおり、やはり概要版にも計画書のところでも差し当たり、前期計画から２０２３年度と書いてあるのでちょっといずいです。そこのところ事務局はどうお考えでしょうか。
事務局	今会長がおっしゃったとおり、計画自体は２０１９年から２０２８年までの１０年計画となっておりますので、計画そのものは有効であると考えております。この前期と後期というのは、評価指標の目標設定をする場合で、前期で一旦評価をするとなっている中で前期と後期があると考えまして、本来であれば、先ほど柴田町さんがおっしゃったとおり、前期が終わった段階で一定の評価をすべきであったのかなと。そして今回の法定協議会において、その辺りのご報告をすべきであったかと考えておりま

す。ただですね、先ほどお話もあったとおり、令和に入ってから経営状況が非常に悪化したということで、在り方検討会をやっております。そちらの議論の行方を見ながら、改めてこちらの評価についてもやるべきではないかと考えておりますので、今回提出の方は見送らせていただいたところでございました。

吉田会長

整理しますと、法定計画としては有効と。運輸局さんそれで大丈夫ですね。ただ、前期後期で分けたのは今千葉さんからおっしゃっていただいたとおり、確かに中間年で状況を評価する。確か輸送人員だとかいくつか指標があったと思うのですが、先ほどから言っているように、やはり2019年の計画策定当初では全く見込めなかったことがたくさん起きているということになるので、そもそもこの計画の数値的な進行管理ということ自体についても改めて考えなければいけないと思います。です。で、差し当たりこの2023年というのが中間評価年次であるということだったわけですが、その中間評価年次の2023年に関わる報告というものは次回のこの法定協議会の中で皆様にご確認をいただきたいと。その後、やはり2028年度まで計画自体が有効ということになりますから、やはり状況が大きく変化していますので、そのあたりの計画の進捗の管理については、在り方検討会等の動向を見ながら、また次回以降の協議会で皆様にご確認をするというような形にしたいと思っておりますが、それでよろしいでしょうか。

やっぱり状況も大きく変化してきて、在り方検討会も動いている状況なので、今後の数値的な管理のやり方ということについては、また次回以降の協議会で皆さんにご確認いただいた上で、いわゆる後期というものに移ってまいりたいということを今日確認したいと思います。でも重要なご指摘ありがとうございます。

吉田会長

では資料7、8の話題に戻しまして、その他皆様からご意見ありましたらお願いいたします。

吉田会長

私から一つ気になったのが、資料7の1の現状及び方針の最後の一段落「また」のところですが、在り方検討会の中で検討を行い、付託先の再生支援協議会に見解をお返しするということをやらなきゃいけないのですが。

他方でやっぱり在り方検討会を進めていく中で、冒頭、私の挨拶の中で申し上げましたが、やっぱりいろんな論点がいくつかあって、やはりこの在り方検討会の中のところで、十分に判断がしきれない話なのかどうかということもあったり、あるいは先ほども出てきたように負担割合等々について再生支援協議会で首長の皆さんに揃っていただいて、いろいろご判断いただきたいというところの話もあったりしたので。

在り方検討会で、とにかく全部取りまとめてから、再生支援協議会に報告をするということをやつつも、でもやはり要所要所で再生支援協議会を開いていただいて、いろいろな点で、トップレベルで議論をしていただくということも必要なのではないかと思います。事務局の見解としてはいかがですか。

事務局

在り方検討会についての議論と再生支援協議会というのはまた別の組織と考えておりますことから、再生支援協議会は再生支援協議会でこのまま並行して議論を進めてまいる予定となっております。

吉田会長

課長さんレベルの幹事会が開かれているけれども、トップレベルのいわゆる本会議というものが多分直近では多分開かれていないと。そういう認識は持っていますので、どこかのタイミングでそれが必要なのではないかと。今日多分、傍聴関係、それからメディア報道関係の方もいらっしゃっているのですが、いわゆる重大な決断をしなきゃいけないという場面が仮に起きた場合に、この法定協議会のメンバーの中で判断するということは非常に酷です。

なので、おそらくはこの在り方検討会、それからこの会議の中の皆様のご意見とか

方針というところ。それから、株主である沿線の自治体、実は福島交通さんも株主ですけれども、意向を踏まえながら、やはり最終的には沿線の再生支援協議会のところでもやっぱり意見取りの必要があるのではないかと思いますので。

開催方法について申し上げましたけれども、その点についてもやっぱりしっかり福島県それから宮城県で打ち合わせいただいて、伊達市さんが実は事務局でなかなか複雑な構成にはなっていますが、議論していただく必要があると思っていますので、そこはご検討いただきたいと思います。

吉田会長

その他いかがでしょうか。

そうしますと、資料7それから資料8、別紙も含めてですけども、そのものの内容に対する異論というものはなかったと思っていますので、お諮りしたいと思います。

今年度の事業計画及び会計収支予算案につきましてお認めいただけますでしょうか。

<一同了承>

ありがとうございます。ではそのような形で取り扱いさせていただきたいと思います。

4 その他

吉田会長

それでは、次第の4その他になってきます。全体を通してということになります。今日全体、この協議を通して最後やっぱり発言しておきたいこととか言い残したことなどありましたか。ありましたら最後お受けしたいというふうに思っておりますが、いかがでしょうか。特によろしいでしょうか。

吉田会長

今日の協議会、久しぶりに対面で、かつ在り方検討会が並行して進んでいる中で、公開という形で開催をさせていただきました。その中で沿線の自治体の皆様、それからあとは利用者ということで、大学、それから高校、それから働く皆さんということでもご意見をいただいたというところでもあります。

地域の足はやっぱりいろいろ守っていききたいという視点がありながらも、その阿武隈急行に関わるその経営形態も含めた方法論のところについて、まだやはり色々な論点というものが残されているということは今日確認できたのではないかなと思っています。福島市長の代理ということで福島市宍戸課長さんもおっしゃっていましたけれども、本来の在り方検討会というのは、やはり持続可能な地域交通の在り方というものを模索するために、どういう体制が必要になってくるのかということを考えることが非常に重要な論点だと思っています。やっぱり想定議論というものが必要です。今日私も若干資料を拝見していて、阿武隈急行さんの資料を見ていて気になったのですが、多分、これは今の令和5年度までのデータなのです。でも、例えばやっぱり令和6年度以降、この辺りのいわゆる設備投資とか修繕ですとか、そういうところでどのくらいの費用がかかってくるのかというような、将来に向けて長いスパンで考える。ここ5年、10年ぐらいでどういう状況になってくるのかという、その辺りの見定めというものがあったり。

一方で今日、利用者の皆さん、特に高校、大学の先生方からもやはり高校生たくさん使っている、大学生や職員もたくさん使っていると話をいただきましたけれども、やっぱりこの地域に必要とされているからこそ、税金を投入しながら運行していくことが求められるわけですから、やっぱり阿武隈急行というものがどういう存在価値、存在意義を持っていて、この地域に良いメリットを与えているのかという省察。これ、実は在り方検討会の中で若干やり始めてるんですけども。そここのところが深い議論まで行き着いていないというところが実態かというふうに思っていますので、在り方検討会。それからまたこの法定協議会の中でもいろいろとご意見賜るかというものがあって、7年の3月に予定されている再生支援協議会にお返しするという段取りになってくるかと思っていますので、先ほど再生支援協議会の開催等について私も意見さしあげましたけれども、少しその在り方についても、内部の方でこういうのを議

論いただきたいということで、今日は取りまとめさせていただきたいと思っております。また、お気づきの点等がありましたら、事務局の方に寄せていただければと思います。

よろしいでしょうか。では長時間でしたがどうもありがとうございます。進行を事務局にお願いします。

5 閉会 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でしょうか。

なければ、以上を持ちまして、第9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。