

第 1 5 回阿武隈急行線沿線地域公共交通協議会

- | | | |
|---|------|---|
| 1 | 日時 | 令和 8 年 7 月 2 4 日（金）午後 1 時から午後 2 時 5 分まで |
| 2 | 場所 | 福島県庁西庁舎 1 2 階 講堂 |
| 3 | 出席委員 | 別紙のとおり 計 2 9 名 |

1 開会

司会

ただいまから、第 1 5 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。
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おり、本会議が成立することを事務局にて確認しております。
それでは、これからの議事進行を吉田会長にお願いいたします。
よろしくお願いします。

吉田会長

今回、協議会の会長を務めております、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。

この協議会ですけれども、阿武隈急行線沿線地域公共交通協議会ということで、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律、こちらの法定協議会という形で位置づけられております。

特に昨年度は地域公共交通計画の策定、それに関連して今日冒頭で御報告差し上げますけれども、鉄道事業再構築実施計画認定というものを受けたということとなります。

この路線は一時期存続が危ぶまれたという状況があったわけですが、何とかこの路線を活かしながら、沿線の価値の最大化を図っていかうという目的のもとに、改めて地域公共交通計画を見直し、そして今までいろいろと修繕等が遅れていた部分がありましたので、そういうところもサポートする、沿線自治体で協調して行っていくことを前提に、この再構築実施計画について国から認定を受けたということとなります。

ですので、これから当面のフェーズというのは、この阿武隈急行線というものをどう活かしていくか、活かしていく上でもやはり鉄道としての機能がしっかり発揮できて、より多くの皆様に使っていただけるかどうか問われます。

一方で、それを一つの引き金として、沿線の地域というものがしっかり持続可能になっていくということが本来あるべき姿と思っております。

ですので、今日以降の協議会はまさにそういうところを具体的にどう設計していくのかを議論する場ということになります。そうとは言え、いろいろと専門用語等が飛び交う場面が出てくるということが、この協議会の特徴でもございますので、ご不明な点があれば、遠慮なく発言頂いて、共通理解を深めていくことができればと思っております。

では、どうぞよろしくお願いいたします。

2 報告 吉田会長

では、私の方で議事を進めてまいりたいと思います。
まず、報告第1号として鉄道事業再構築実施計画の認定について、事務局からお願いいたします。

事務局
(福島県)

【資料1】により説明

吉田会長

ありがとうございました。

鉄道事業再構築実施計画の認定を受けたということで、計画期間は10年間となっております。冒頭私が申し上げたとおりに、やはりこの阿武隈急行線を今後どう活かしていくのかというところで、国の補助を受けながら、ただ、その前提として、地方公共団体の支援の内容が資料1－2に書いてありますけれども、鉄道施設の整備費、維持修繕費の負担であるとか、それから安定的な経営に向けた支援ですとか、それから、鉄道事業者単独では賄うことができないまちづくりや観光、広くは土地利用も含めてだと思えますけれども、そういったものと政策との連携というところが問われているということとなります。

引き続き、阿武隈急行株式会社におかれては、第一種鉄道事業者ということで、車両・施設保有、それから運行維持管理を担っていただくわけですが、福島県、宮城県、それから沿線の3市2町が共同して、施設車両の修繕費や経営の支援、それから施設車両整備費について支出していく形になりますので、いわゆるみなし上下分離という形をとる中で、阿武隈急行線を活用していくということが認定されたということとなります。

それでは皆様から御質問や確認がありましたら、この段階でお話頂ければと思いますがいかがでしょうか。

<質疑なし>

ありがとうございます。

ということでこの10年間は計画に基づいて各種事業を進めていくこととなります。

3 議題 吉田会長

では、ここから議題に入っていきますけれども、議案第1号から議題第4号のまですべても相互に関連する内容ですので、一括して事務局より説明をいただきまして、質疑を受け付けたいと思います。

では、よろしくお願いいたします。

事務局
(福島県)

【資料2】、【資料3】、【資料3別紙1、2】、【資料4】、【資料5】により説明

吉田会長

ありがとうございました。

資料2、資料3、それから別紙の監査報告も含めて、昨年度の事業報告と収支決算について御説明いただきました。

資料4、資料5が今年度の事業計画(案)と収支予算(案)ということになりますけれども、昨年度からいわゆる在り方検討会と言われていたものが、阿武隈急行線沿線地域活性化検討分科会に変わっております。この分科会と協議会双方を運営していくということで、御説明いただいた内容かと思えます。

では、御質問等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。

＜質疑なし＞

そうしましたらお諮りしたいと思います。

議案第1号の令和7年度事業報告、議案第2号の令和7年度会計収支決算、議案第3号の令和8年度事業計画（案）、議案第4号の令和8年度会計収支予算（案）、いずれも原案のとおりにお認めいただくということでよろしいでしょうか。

＜一同了承＞

では、原案のとおりに決定させていただきたいと思います。

ありがとうございました。

続いて、議案第5号となります。

阿武隈急行線地域公共交通網形成計画の総括評価についてとあります。こちらは今の計画が地域公共交通計画となつてございますけれども、これは2020年の地域交通法改正の後に作成されたものが地域公共交通計画と名乗っておりまして、阿武隈急行線に関しては、その改正前に前計画を作成しておりましたので、地域公共交通網形成計画、当時の法令用語として計画を策定していたということでございます。

網形成計画に基づく2019年から2025年までの取組について、今日、総括いただいておりますので、こちらを委員の皆様にご確認いただき、意見交換していきたいと思っております。

では、事務局から説明をお願いいたします。

事務局
(福島県)

【資料6】により説明

吉田会長

ありがとうございました。

前の網形成計画は計画期間が2019年から2028年の10年間となっていたわけですが、それが昨年度策定しました地域公共交通計画に引き継がれておりますので、差し当たり網形成計画の評価ということで事務局に作成いただいたところです。

輸送人員を見ると、2025年で久しぶりに200万人台を回復したということで、メディア等でも報道されたところではありますが、網形成計画策定直後に東日本台風があり、その後、地震があり、さらにコロナ禍ということで、需要を減らす要因というものが三度も四度も襲ってきたという傾向があったわけですので、当初の目標値は下回っておりますけれども、なんとか200万人を回復するところまで来た一方で、「運送費」に対する「鉄道事業営業収益」の割合は営業収益が若干減少しているものの、そのほかに掛かる経費が上がっているという状況も見取れますので、数値としては38.32%という形で整理されたということになります。

では、皆様から御質問、確認等がありましたら、お受けしたいと思います、いかがでしょうか。

佐藤委員
(福島県観光
物産交流協
会)

利用者数について御説明があったように、災害あるいはコロナにより利用者数が落ち込んでおりましたが、ここ3年間は増えております。

特に令和7年度は200万人を達成したということですが、それについて、通勤・通学のお客が増えたのか、イベント時に利用するお客が増えたのか、その増えた要因を教えてください。

事務局
(福島県)

災害前の 2018 年と比較すると、2022 年が非常に厳しい状況に落ち込んでおりまして、通勤は 53%、通学は 55%、定期外は 48%となっておりますが、その後、回復傾向にあり、災害前の 2018 年度と比較して、通勤は 82.3%、通学は 87.7%、定期外は 75.7%ということで、通学が一番回復しており、逆に定期外は戻りが遅いという状況になります。

また、県境をまたぐ利用も依然として低い水準であり、今後の利用促進に向けた課題であると認識しておりますので、そういったところを対策していきたいと考えております。

佐藤委員
(福島県観光
物産交流協
会)

令和 6 年度と令和 7 年度について、災害とコロナが落ち着いた中でも伸びている理由は、通勤や通学の増加など理由があるのでしょうか。というのも、子どもが減少し通学者も減っている状況にある。けれども阿武隈急行に関して利用が増えているのは、イベントが功を奏したのか、その要因についてお聞かせいただきたいと思います。

質問の理由としましては、やはり、令和 8 年度から新たに公共交通計画が始まりますので、直近のこういったところが伸びていったのかという細かい分析が今後問われてくると思いますので、関連で質問させていただきます。

事務局
(福島県)

令和 6 年度、令和 7 年度の細かい分析はできていないところです。

吉田会長

令和 6 年度と令和 7 年度の直近の状況について、富田社長からお話は可能でしょうか。

富田委員
(阿武隈急行
株式会社)

御質問いただいた件ですが、令和 6 年度は 194 万人、令和 7 年度は 201 万ということで、通勤、通学は伸びていますが、思ったほど伸びていないのが定期外ということになります。定期外の伸びというのはなかなか難しいところです。通学については、学生数によって毎年増減するところもありますので、どちらかというと我々は通勤を見ているのですが、通勤は確実に伸びていると言えます。これはやはり、我々で毎回ダイヤ改正を行うのですが、接続に気を付けてダイヤを組む、朝夕のダイヤを調整するなど、ダイヤの工夫で伸びていると思います。ただ、それ以外の定期外が思ったほど伸びていないということは、やはり、我々も様々なイベントをやっています。確かに、イベントは単発の効果はありますが、継続して利用が引っ張れるのかといったところまでは、なかなかできていない。それはなぜかということ、単発のイベントで毎年変わったことをやるよりは、同じようなイベントを定期的に確実にやって周知していくことがいいと思っておりますので、そういった中身の工夫ということが今後必要になってくると思います。

また、回復の状況で大きく違うのは、福島と宮城の県境の状況を見ますと、宮城方は平成 30 年度ベースにはほぼ戻っています。福島方は 7 割から 8 割程度と戻りが少し悪い。これはなぜなのかといったところは、まちづくりもあるとは思いますが、福島方では通勤に電車を使われていた方が、自動車に切り替え、切り替えた人が戻りにくいということがあると思います。宮城方では槻木までは行って、東北本線に乗って、仙台まで通うという方がおりますので、そういうところは戻りが早いということで、車に転換してしまった福島方の戻りが難しいと思います。

吉田会長

ありがとうございました。

分科会では比較的細かいデータまで見るということを行っているのですが、法定協議会の場には様々な立場の方が参加されておりますので、出来る限り直近の情報で、こういうところでお客が増えているとか、こういうところが思ったほど伸びていないとか、それを単年度で見られるとよいと思っていて、というのは、様々な取組は毎年変わっていくと思うのですけれども、やってみたら思ったよりも良かったというものもあれば、やってみたけれど思ったほど伸びなかったという両面があると思います。そういうところも、協議会の皆さんと一緒に振り返っていくということは非常に大事な論点だと思っておりますので、今回は網形成計画の総括という資料ですので、こういう形ですけれども、次年度以降、利用がどういった形で変化しているのかというところを皆さんと共有できるように、資料作りを工夫していただきたいと思います。思っております。

その他、いかがでしょうか。

梶村委員
(宮城県)

質問というよりは御報告になるのですが、宮城県では他の自治体の第三セクターの方と意見交換をする機会がございますけれども、ある第三セクターの社長さんと話をしたときに、非常に阿武隈急行のことを高く評価されていました。あぶQウォークや車両基地見学会等、土日を含めて、社員の方々が頑張っている、それはなかなかできないことなので、阿武隈急行のことを参考にしているという御意見がございました。引き続き、会社の皆様に経営基盤の強化をお願いしたいと思います。これは参考までの御報告でした。

吉田会長

ちょっと私からよろしいでしょうか。それは危険だと思っています。土日も出なければいけない。もしかしたら社員の皆様にかなり負担をお掛けしているところでいろいろな取組が成立しているとしたら持続可能ではなく、うちの会社ではできないという見方もあると思ったのですが、いかがですか。

梶村委員
(宮城県)

会長がおっしゃっていることは十分に理解した上での、他の第三セクターの方との意見交換を行った際の話としてお話いたしました。社員の負担等についても、経営陣の皆様には考慮いただければと思います。

吉田会長

その部分を阿武隈急行任せにするのではなく、宮城県、福島県、沿線の自治体の皆様についてそういったところを肩代わりする部分を作りながら、一緒に実施する部分を増やせないかと思っています。今の新しい公共交通計画でも、そういった思想のもとで策定されたと理解しておりますが、そのあたりはいかがでしょうか。

梶村委員
(宮城県)

今、ちょうど角田市で開催しているポケモン天文台は、宮城県が主導となり地元の角田市や丸森町と一緒にっております。定期外のお客様による営業収入向上も考えてございますので、周辺地域と一体となって、今後とも盛り上げていきたいと思っておりますし、今回のポケモン天文台につきましても、阿武隈急行には非常に御協力いただいております。そういった意味では一体となって引き続き、取り組んでまいりたいと考えております。

吉田会長

そういったところがすごく大事だと思っていますので、今年度初回ということもありますので、それぞれの自治体の皆様がどのような形で動いていくのかということについて、情報共有するということで、を最後その他のところで時間を設けたいと思いますので、今のうちにお考えを整理いただけるとありがたいと思います。

その他、よろしいでしょうか。

そうしましたら、議案第5号の網形成計画の総括評価について、皆様に御確認いただいたということでよろしいでしょうか。

＜一同了承＞

ではそのような形で進めさせていただきたいと思います。ありがとうございました。

吉田会長

続いて、議案第6号であります。

阿武隈急行線沿線地域公共交通協議会規約の改正（案）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7－1】【資料7－2】により説明

吉田会長

ありがとうございました。

御意見、御質問等はございますでしょうか。

石川委員
（代理：木村
様／東日本旅
客鉄道株式会
社）

質問ではありませんが、弊社の組織体制が変わったことでの規約改正が含まれておりますので、そのことについて説明させていただきます。

7月1日をもちまして、弊社の組織変更がございました。その関係で一部の組織が変わりまして、今まで阿武隈急行線沿線ですと、宮城県側と福島県側のどちらも仙台にありました東北本部が管轄しておりました。それが7月1日をもって、県で分かれまして、宮城県側は仙台にあります仙台事業本部、福島県側は郡山にあります福島事業本部ということで管轄が分かれております。

阿武隈急行線に関しまして、現在、法定協議会については、仙台事業本部が参加することで規約上は整理しております。一方で分科会は、仙台と福島両方がオブザーバーで参加させていただくことを検討しております。

阿武隈急行線に関しましては、様々な接続の関係であるとか、共同使用している施設の関係等がありますので、仙台と福島で弊社の組織は分かれますけれども、弊社の中では一体となって、引き続き阿武隈急行線関係の調整をさせていただきますのでよろしくお願いいたします。

吉田会長

ありがとうございました。

その他、よろしいでしょうか。

そうしましたらこちら規約の改正ということになりますのでお諮りいたします。

当協議会規約の改正（案）につきまして、原案のとおり改正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。

それでは原案のとおり改正させていただきます。

4 その他

吉田会長

続いて、4 その他の事項に入りますが、先ほど少しお話いたしましたけれども、せっかく皆様にお集まりいただいておりますので、特に沿線自治体の皆さん、どういう形で阿武隈急行に関わっていく取組を今年度予定されているのか、あるいはこういうことを考えている、こういうことに少し疑問があるということでも構いませんので、御発言いただきたいと思います。

ではまず福島市からお願いいたします。

細萱委員

(代理：赤間
様／福島市)

阿武隈急行でも乗客増加に向け、テレビにも取り上げられるなど、様々な取組をされているかと思います。福島市では、ブランドイメージアップということで、ロケ地誘致に向けた取組を行ってはどうかと思っております。私どもでも、ロケ地誘致を観光部門で取り組んでおりますので、阿武隈急行で、対応いただける条件等を整理していただければ、沿線自治体でも応援できるのではないかと、そして一緒に乗客増加に取り組んでいけるのではないかと思っております。

吉田会長

ありがとうございます。

普段使いの方も頑張っていたきたいなと思います。先ほど社長からも、どうしても福島方は運休の期間が長かった時があるので、利用者が少し減っているというのが、宮城方に比べて顕著というお話がありました。そのあたりはいかがですか。

細萱委員

(代理：赤間
様／福島市)

私どもも人員に余裕があるという状態ではないものですから、すべてに協力できると言い難いところではありますけれども、今後の取組内容によっては、一緒に沿線自治体の方々と、協力体制も整えられますし、福島市としてその時点でできることにに関して、限りなく努力はしたいと思っております。

吉田会長

普段使いと申し上げたのは、例えば福島市は、この沿線の市町では人口が一番多いということを考えると、普段通勤している方についてしっかりと阿武隈急行を利用してもらうよう重点的に取り組むことが大事な論点と思っておりますし、現行の福島市の地域公共交通計画でも、福島交通の飯坂電車と並んで、阿武隈急行を一つの幹線的な軸として位置付けられているわけですので、そういったところにも目を配っていただけるとありがたいなと思います。

続いて伊達市はいかがでしょう。

長沢委員

(代理：野田
様／伊達市)

伊達市としましては、阿武隈急行線を広域交通の要という位置づけにさせていただきまして、阿武隈急行の有人駅を中心に交通の結節点ということで、まちづくりにおいてもそういった視点を持って取り組んでおります。

市内にはＪＲと阿武隈急行という２本の鉄道がございます。今まで２本鉄道が走っているものの、そこをつなぐ部分がございました。そこで、今年度の１０月を予定しておりますが、ＪＲの伊達駅と阿武隈急行線の高子駅、上保原駅、保原駅等をつなぐ新たなフィーダー系の路線バスを運行し、その沿線上の病院や大型商業施設が今後開業しますので、そういった部分をつないで、できるだけ広域交通の中で阿武隈急行線を活用いただきながら、市内の公共交通を充実していこうと考えて取り組んでいます。

さらに阿武隈急行にかなり御協力いただき、市内で行われるイベント等の時には、近隣の市外からの利用者を考慮して、臨時列車も運行していただいておりますので、引き

続き阿武隈急行の利用増に向けて取り組んでまいりたいと思います。

吉田会長

たしかに伊達市の場合は、イオンモールの開業が間近に控えておりますので、良くも悪くもかなり人の流れが変わりますので、そこを一つのトリガーとして、鉄道をしっかり使ってもらえるようにできるかどうかというところは、結構やりようがあるものと思います。長野県の須坂市でも同規模のイオンモールが開業した時のアクセスに関して私がだいぶお手伝いしたところがあるのですが、長野駅から直接バスで持ってくるだけでは輸送力として足りないので、須坂駅まで長野電鉄の鉄道で持っていく、そこからイオンモールに戻ってくるパターンになるのですが、その場合値段が高くなってしまうので、値段を直接バスで行った場合と同じ価格にするという企画乗車券を出すことによって、須坂駅を回っていく形にしたところ、そちらが夜遅くまであって、結構鉄道を使っていただけしている。要するにバスが手薄な時間帯に鉄道を使っていただけしているということで評価されている部分もあります。ですから、いいチャンスだと思いますし、実際に開業した後も、こうすればよかったというところもあったりすると思うので、そういうところは柔軟に見直していけばいいと思いました。ありがとうございました。

続いて角田市はいかがでしょう。

牛澤委員
(代理：遠藤
様／角田市)

阿武隈急行線につきましては、本市の基幹交通ということで、運賃助成事業を中心に事業を実施しております。今年も同様に一般の方向け、学生向け、通学定期の補助ということで、引き続き実施しております。

富田社長のお話の中で、イベントは単発だとおっしゃっていましたが、角田市のようにバス自体が走っていない、つまり、一家に一台以上車があるなかで、子どもたちにとっては鉄道に乗る機会すらない。そういう状況の中で、イベントを打つことで、鉄道に乗る機会が与えられる。それで鉄道を気に入ってもらえれば、また乗りたいと子どもたちが感じることはとても大事なことで思っております。なので、単発になってしまうかもしれませんが、鉄道に乗る機会をこれからは可能な限り、イベント等により、機会を提供していきたいと考えております。

本市で7月5日から開催しておりますポケモン天文台ですが、おかげさまで当初の想定を上回るお客様に会場にきていただいております。先ほどもお話したとおり、本市はバスも走っておりませんので、鉄道でおいでになった方の二次交通が課題となっていたのですが、今は街中を周遊するバスを1日20便、週末につきましては市の北部にJAXA角田宇宙センターをはじめ、見て回れる場所がございますので、そちらを巡るコースも一つ用意しております、そういったバスで皆さまの足を確保しているところです。開始当初につきましては、角田市は交通が不便だということをご存じの方はそもそも車で来るので、なかなかバスの乗客は増えなかったのですが、土日につきましては来場者数が1,000人のうち100人くらいがバスを利用しているという状況でございました。夏休みに入りまして、その乗客が倍に近い状態に増える日もある状況です。今後、夏休みがまだまだ続きますので、これからは周知に努めまして、バス自体が阿武隈急行の時刻表に合わせて、時刻を設定しておりますので、阿武隈急行に乗って、角田にお越しいただければという形で周知を図ってまいりたいと考えております。

吉田会長

先日、配られていたチラシにもバスがあるという案内が入っていましたので、私も行ってみようかと思います。

続いて柴田町はいかがでしょう。

水戸委員
(代理：佐藤
様／柴田町)

柴田町の今年度の取組として、市内の子ども向けイベントでPRを予定しております。阿武隈急行のフリー切符等を子どもたちにお渡しして、実際に乗ってもらうことで、今後利用する可能性のある子どもたちを獲得したいと考えております。
また、角田市さんと同様に、今年度も運賃助成制度の周知を図ってまいります。

吉田会長

既存のチケットを活用して阿武隈急行を使ってもらうきっかけを作る、これは有効な戦術と思いました。
では丸森町はいかがでしょう。

佐々木委員
(丸森町)

当町では交流人口を増やすことが結果的に阿武隈急行の利用につながるだろうと考えております。今年の取組として、ハード面について話しますと、齋理屋敷前に昔からあった八雄館という直売所を建て替え、4月からリニューアルオープンし、ここにお客さんが訪れるようになったということが一つございます。

それから、宮城オルレの認定をいただきましたので、不動尊公園を出発点にして丸森駅を終点にすることで、阿武隈急行を利用して歩いていただくというコースを今年秋に設定するということが二つ目でございます。

それからもう一つ、MIZBE ステーションを阿武隈川の丸森大橋沿いに作っておりますけれども、普段は防災拠点ですが、観光交流拠点として物産品を販売する予定としており、これが来年の4月から5月を目途にオープンします。これはかなり大きな施設でございますので、この施設と阿武隈急行をどうやって二次交通で結ぶかということを検討している段階でございます。

ソフト面で言いますと、角田市と丸森町の観光施設等でデジタルスタンプラリーを実施しております。

それから9月頃にあぶくま駅のイベントをできないかということで、地元の方々と現在調整中でございます。

それからこれまでやっている通学助成を継続するとともに、町の阿武隈急行利用促進協議会も活動しておりますので、地道ではございますが、駅の清掃等を行って、利用者を増やしていきたいと思っています。

吉田会長

ありがとうございました。
両県から何かございますか。

梶村委員
(宮城県)

丸森町からお話のあった宮城オルレについて詳しく申し上げますと、オルレというのは韓国の済州島発祥でございまして、韓国ではトレイルブームの火付け役になっております。それに基づいて宮城オルレというものを始めたのですが、丸森コースは8コース目になります。鉄軌道の出発点になっているのは多賀城駅に次いで2コース目になり、鉄道利用を考えたコース設定を宮城県としても考えておりますので、引き続き、角田市、丸森町、柴田町と一体となって、定期外の収益向上を県としても頑張っていきたいですし、定期の収入力向上にも知恵を絞って何らかの施策を打っていきたいと思っています。

吉田会長

ありがとうございました。
その他、どなたか意見等ございますか。

富田委員
(阿武隈急行
株式会社)

各自治体の皆様から阿武隈急行への支援の取組についてお話いただきました。様々な御支援をいただき本当に感謝申し上げます。

イベントが単発ということでお話申しあげましたけれども、様々な人が関わって土日に実施することになりますので、マンパワーという面で大変な部分はございますが、そこは社員が一丸となって盛り上げていきたいという思いを持って取り組んでおりますので、無理のない程度にはなりますが継続していきたいと思います。単発でも継続することで効果が出ると考えておりますので、引き続きそうした考えで取り組んでまいりますので、よろしくお願いします。

今後とも、自治体、関係機関の皆様と協調しながら様々なことに取り組んでいきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

吉田会長

ありがとうございました。

今日の法定協議会ですけれど、冒頭、昨年度鉄道事業再構築実施計画が認定になったということで報告を受けました。これから10年間の認定期間ということになりますけれども、その間、沿線の自治体も、両県も、阿武隈急行の設備等の更新や運行費等の支援をしていく中で、どうやって阿武隈急行の競争力を高め、沿線の価値というものを最大化していくのかというところに向けて動いていかなければならないということになります。

そうした中で、その他の事項で皆様から急遽御発言をいただきました。ありがとうございました。やはり日々の取組の積み重ねがとても大事だと思っています。確かに車社会ではありますが、車しか選択できない都市は選ばれないということが最近よく言われております。今、2年生ゼミをやっているとして、その中でたまたま福島市の観光の話を取り上げている学生がいて、何のデータを分析してくれたかと言うと、福島市に来るのに至った交通手段は何だったか、その分担率を見てみると、車が年々下がっています。半分の人が東京に近いエリアの人ですから、よく見てみると関東、特に南関東の方は、車の保有が年々減っておりまして、そもそも車離れをしております。そうすると車社会のいけないところは、そもそも来てくれないということになります。そうなってくると、阿武隈急行線があることによって、訪れてくれることのインセンティブになるのですが、先ほど丸森町からも話しがあったのですが、駅から微妙に離れているということになると、そこまでの二次交通を考えなければならない話になる。すると、もっと駅の近くに作れなかったのかという発想が出てくるわけです。つまり、駅周辺の土地の利用をどうするかということも長期的な視点ではものすごく大事になってきますし、そうすれば二次交通のことを考える必要が全くない。ですから駅をどのように使っていくのか、駅の周辺をどのように考えていくのかということころは、阿武隈急行単体ではできないことになってくるので、そういうところは長期的な目線で、沿線の自治体がしっかり考えていかなければいけない課題の一つだと思っていますし、一方で、車社会であるからこそ、逆に東京で利用者を倍にするにはとてつもないことになりますが、小さな駅で利用者を5割増やすとなったら、10人を15人にしても5割増えるわけですから、5人くらいでしたら新しく稼げるかもしれません。そういう小さな積み重ねをすることによって、普段使いを増やしていくということも大事だと思っていますし、その普段使いをしてもらうきっかけとしてのイベントだったり、あるいは今ある企画乗車券というものの配布をして、阿武隈急行をまず使ってもらうというようにトライしてみたり、そういう取組ができと思っています。ですので、5つの基礎自治体があるなかで、それぞれ様々な取組をされていると思いますけれども、こういうところがうまく行ったとか、

うまく行かなかったとか、こういうところは課題があるというところを、この協議会あるいは分科会の中で、是非議論していただいて、良いものは様々な自治体で活用していけばいいのと思っていますし、あまりうまく行かないなというところは、一緒にどうすればよいか考えていくことによって、阿武隈急行と沿線の双方の価値が高まっていくのではないかと考えていますので、そういうところを話せる場としての分科会、あるいは法定協議会というところで、これから進めて行ければと思っていますので、事務局の皆さまもそういう形で進められるようご配慮いただきたいと思いますと思っています。

ありがとうございました。進行を事務局に戻します。

5 閉会 司会

吉田会長ありがとうございました。

以上をもちまして、第15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。