

第 1 1 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 4 月 2 5 日（金）午後 2 時 3 0 分から午後 4 時まで |
| 2 | 場所 |
| | コラッセふくしま 多目的ホール |
| 3 | 出席委員 |
| | 別紙のとおり 計 2 3 名 |

1 開会

司会

それでは定刻となりましたので、ただいまから第 1 1 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。

議事に入る前に本日の資料の確認をいたします。

皆様のお手元に次第、出席者名簿がございます。

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 1－1 から参考資料までとなっております。

また、福島大学のラーニング教材のプレス発表資料を追加しております。

資料の不足等がございましたら、事務局をお願いいたします。

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。

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。

それでは、これからの議事進行を吉田会長をお願いいたします。

吉田会長

皆様、こんにちは。

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。

今日の協議会ですけれども、年度が変わって最初の協議会になります。

初めて参加される方もいらっしゃいますので、若干の補足を差し上げたいと思っておりますけれども、地域交通法という法律がございます。正式な名称は地域公共交通の活性化及び再生に関する法律という名前になっておりますけれども、この法律に基づく法定協議会がこの場ということになります。

阿武隈急行が一連の地震、台風、それからコロナに見舞われる直前に、この協議会で、地域公共交通網形成計画、先ほど申し上げた法律に基づく法定の計画というものを立ててございます。

その進捗状況につきましては後ほど御確認頂くことになりますけれども、また他方で、阿武隈急行をこの地域のためにどう生かしていくのかの議論が進められてきたところになります。

前回、公開で行われました協議会で、宮城県側も含めて、全線存続について確認されたこととなりますけれども、他方で全線存続が決まった、これがゴールと思っでは論外で、やはり阿武隈急行線の価値をしっかりと高めていくことを通して、どうやってこの沿線地域の生き残りというものを図っていくのかという視点に立つことが非常に重要ではないかと思います。

今日の議題を御覧いただきますと、最初が報告事項で始まることになり、阿武隈急行線の在り方検討会から提言書ということで皆様に御報告いたしますけれども、まさにこの視点で、かなり時間をかけて議論してきたという成果です。

この提言につきまして、皆様にも御確認を頂き、あるいは、やはりこの協議会の中

で、もう少しこういう論点があるのではないかとということについても意見を頂きながら、取りまとめてまいりたいと考えております。

限られた時間ではありますけれども、活発に御発言いただければと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

2 報告

吉田会長

それでは私の方で進行を続けてまいります。

まず、報告第1号「阿武隈急行線在り方検討会 提言について」事務局から報告いただきます前に、私のほうから若干補足し事務局にお渡ししたいと思います。皆様のお手元に資料1-1があらうかと思います。

まず、これが案ということです。報告事項でありながら、内容を御確認頂いて、この「案」を取りたいというのが事務局からの提案になっております。

少し本文をお読み頂きますと、「令和5年1月30日付けで依頼されましたこのことについて」と書いてありますが、この阿武隈急行線沿線地域公共交通協議会に、令和5年1月30日付けで、在り方検討会の提言書の取りまとめが要請されました。

誰が要請をしたのかというと、再生支援協議会から要請を受けており、在り方検討会をこの法定協議会の下に設置いたしまして、約2年、議論を進めてきたことになります。

この議論の中では、既に皆様にもお話をしていますとおり、全線存続という話も出てまいりますけれども、一方で、沿線の価値をどう高めていくか、そこに鉄道をどう生かしていくのかというところで、今、阿武隈急行の中でされていないこと、あるいはこれから皆様と一緒に考えていかなければいけないこと、一緒に取り組んでいかなければいけないことを含めて取りまとめているというものになります。

それでは資料1-1、資料1-2に関しまして事務局から説明をお願いします。

事務局
(福島県)

【資料1-1、資料1-2により説明】

吉田会長

ありがとうございました。

在り方検討会というものが設置されていること自体については、前年度から引き続き御参画頂いている皆様には、確認を頂いていたところではありますが、最初の1ページ目に記載しておりますとおり、10回にわたって検討が行われてきました。

その中で、最初に出てきたのは、①の原因解明ということで、緑色の網掛けしているところに書いてありますけれども、なぜ阿武隈急行の利用者が減っていったのか、確かに、コロナ、台風、地震、長期運休ですとか、外出を控えなければいけないという風潮があった、そういう強烈な逆風があったわけですが、もしかしたらそれだけではないのではないかとということも含めて、いろいろと委員の皆様との事例比較もしながら、5ページ以降、原因究明というところでいくつかの論点を挙げてあります。

特にこの6ページで、現地調査から得られた知見が書いてありますけれども、最初の丸に、片道定期券や回数券の販売に対するニーズがある一方で、定期代が家計にある程度負担になっているとか、特にJR線との接続が悪いケースがあるといった声があったり、その他、様々な論点がありますので、是非ここもお読みいただきたいと思います。

その中で、7ページの阿武隈急行沿線の課題で、阿武隈急行線を現状維持という形で残すだけでは、沿線地域の人口減少やそれに伴う利用者の減少に対応ができず、結果として阿武隈急行線の持続可能性を担保することができず、沿線地域そのものが衰退する可能性がある。こういう認識の下に、やはり駅を中心としたまちづくりが重要ではないか、それから4つ目の丸のところでは、減便されているところがありますので、そういうところの内容見直しが急務ではないかといったいくつかの論点が挙げてあります。

その上で、後は説明いただきました通りに、4の経営改善の方向性ということで、沿

線の自治体の皆様が既に取り組んでいらっしゃる、直近これから取り組もうとされていること、また、ちょっと時間がかかるかもしれませんがこういう構想があるということの三段に分けて、沿線自治体の取組ということで、福島、伊達、角田、柴田、丸森でそれぞれ挙げました。

一方で、阿武隈急行株式会社としてどう取り組んでいくのか、会社の経営自体をどう健全化させていくのか、それから持続可能な支援体制をどう構築していくのか、端的ではありますけれども、いろいろな論点が綴られている、そういった内容となっています。

在り方検討会に御参加の皆様は、かなりこのことについて議論されたところでもあります、もしも抜けている点がありましたら御発言いただきたいですし、今回初めて御覧になる方もおられますので、ここはどういう意味なのだろうか、ここはもう少し言うべきではないかなど、御意見がありましたら是非、御発言いただきたいと思います。

田中委員
(福島市)

福島市の田中でございます。

会長から、資料１－１のお話がありましたが、案がついているのはこのページのみで提言自体は案ではないということでしょうか。その点がきちんと認識できなかったのです。

吉田会長

私の認識としてはこれは検討会の方に所掌されていて、在り方検討会で資料１－２の提言書が整理されたと認識しています。ですから、例えば大幅な修正が入ることになると、在り方検討会に返さなければいけないと承知しています。

ただ、今回の資料１－１と一緒に御覧頂きますと、この再生支援協議会から本協議会に付託されていますので、仮に、この在り方検討会の提言について、もう少しこういう論点が引き続き必要ではないかという意見が出てくるとすれば、それは付帯意見としてお返しすることは想定できるかと思いますが、事務局としてそのような考え方で整理してよろしいでしょうか。

事務局
(福島県)

今ほどの会長のお話のとりの整理でよろしいと思います。

吉田会長

そのような内容でよろしいでしょうか。

田中委員
(福島市)

ありがとうございます。

質問も含めていくつかあるのですが、まとめた方がよろしいでしょうか。それとも個別の方がよろしいでしょうか。

吉田会長

では、一問一答でいきましょう。

田中委員
(福島市)

分かりました。

２ページ目になりますが、福島県側の輸送人員、一日当たり 3,217 人が乗っていますが、このデータは、宮城県側や県境区間については記載がされていないですけれども、これに限らずですが、提言を求める根拠にしたデータについて、大体こういうものは参考資料で別冊が付くことが多いと思いますが、そういうものを今回付けられなかったのはなぜでしょうか。

吉田会長

まず、事務局から回答してください。私から補足します。

事務局
(福島県)

ありがとうございます。

まずデータについてですが、これまで在り方検討会や法定協議会で検討してまいりました。

直近のデータで言いますと、第１０回の法定協議会が１月末にございまして、そのと

きに宮城県の方で、鉄路維持で決まったデータを提供しております。

また、県境区間の在り方についても、第8回の在り方検討会で検討したという経過がありましたので、そちらのほうで代えさせていただいているが御回答になります。

以上でございます。

吉田会長

その上で補足しますけれども、この議論は、全10回が非公開で行われています。なぜ非公開で行われているかというと、各駅の乗車人員、それから詳細な収支、そういうところもすべて見ているということがあります。

ですから、かなり経営の根幹に関わるデータというところを見ているということと、また、他方で阿武隈急行株式会社の場合、第三セクター鉄道ですから、ホームページを御覧いただきますと、毎年の経営の状況、例えば県境区間の輸送密度、輸送量というのが、ここに書いてある輸送人員というものがどのくらいで、福島側がどのくらいでということについてもデータというものがすべて出ていると。

ですから、おおまかなデータはそちらを見ていただけるとよろしいかと思います。議論をするときには、まさに詳細のところまで議論をされているという理解でよろしいと思います。

田中委員
(福島市)

ありがとうございます。

機微情報があるということは十分承知しておりますが、例えば国の審議会などでは、こういった報告書や提言では、参考資料で根拠になっている数字やデータとか、そのほかに公開されているものは、そうだと思うのですが、やはり分かりやすい、説明責任を果たすということで、付けるべきではないかと言うことは申し上げておきたいと思います。

それから、3ページ目ですけれども、県境区間のところの、2つ目の黒丸のところ、ここで「鉄路存続が合理的であるという結論になった」という文言がございますけれども、その上で、施設設備が大きく維持管理費が多額に上がる、一方で利用者が非常に少ないということを指摘していると、それなのに存続するという結論は、やはり相応の根拠というものを示されなければ、なかなか納得感が得られないのではないかと思います。

特に、沿線の私どももそうですけれども、市民や議会に説明をしなければならないので、そこについてどう説明したらいいのか、難しいと思うわけです。

この部分について非常に重要な問題意識として、多額に費用を使う割には乗っている人が少ないということに対して、それでもなお存続ということで、この区間について引き続ききちんと維持していくということについての説明をしなければ、なかなかそこは納得を得られないと思います。

ですから、そこをきちんと明らかにしなければならない、それで、この提言を受けて、関係者の負担を将来に先送りしないということを、きちんと検討、議論しなければいけない、話をしなければいけないのではないかなということなのですが、その部分の根拠といいますか、もちろん先ほど御説明ありましたように、機微情報に当たるので出せませんということであれば、本当にそれで説明責任が果たせるのかという気がするのですが、その部分について、どのように議論があつて(という部分が)、私から見ると、途中が書いていないような文書になっているので、どのようになっているのかということをお教えいただければと思います。

吉田会長

事務局から御回答頂けますか。場合によっては宮城県からも補足いただきたいと思います。その上で私から、回答と質問を差し上げたいと思います。

まず、事務局からどうぞ。

事務局
(福島県)

今ほどの福島市さんからの御指摘、今回の提言を踏まえた上で、鉄路を維持していくためにしっかり議論した上で決めるという思いからの御発言だと理解しております。

そうした課題、様々あると思いますので、引き続き、新たな組織の中で議論を重ねな

がら、阿武隈急行線を活かして、地域の魅力向上につなげていければいいのかなと考えております。

事務局からは以上になります。

吉田会長

宮城県から補足ありますか。

事務局
(宮城県)

宮城県からは特にございません。

吉田会長

ではまず、事実をちゃんと説明しなければいけないのですが、この三番目、今御質問頂いた県境区間の話については、県境区間は長い、そして、それぞれの駅の利用人員というものは少ない。だから言ってしまうと県境の通過人員というものは一定数いる、ただ、福島口などと比べてみると断面の輸送量は少ないということが事実。一方で、これを検討していくときに、阿武隈急行線の場合は、宮城県側と福島県側の輸送の断面密度、輸送量が違う。

福島の通過人員が、3,500人ぐらいということになるわけですから、地方の多くのローカル鉄道の数字より良い、だからといって単純に代替できるものではないということから福島県の方は、早々に鉄道としての維持というものを表明したと、これは報道のとおりです。

一方で宮城口については、やはり多様な観点から考えたい。それから、各市町と、それから県も含めて、そのあたりの費用負担をどうしていくのかということについても、この間調整がなされてきた、こういう経緯があります。

ただ一方で、県境区間を仮に無くして、宮城側、福島側としたときに、物理的に非常に経費が掛かる。確かにこの中間の工事費ですとか、そういったところは浮くかもしれない。一方で、車両、それから運行関係の施設ですとか、そういった費用というものが実はかかってしまうということになるので、極端なことを言えば、全線残すか、福島側だけ残すか、そういう論点になりました。

宮城側の方も残すと、そのような結果をおっしゃったことから、結果として全部残すということになります。

一方で、こういう話は、そもそも在り方検討会、福島市も御参加いただいていると思うのですが、全然庁内でやりとりされていないということなのでしょうか。

田中委員
(福島市)

庁内でやりとりしているからこそですね、この発言をしたわけでございます。

というのは、今、おっしゃっていた、定性的にはそうだと思うのですが、例えば事業費の比較検討であるとか、そういうことを表に示していくべきではないかという意味で申し上げました。

吉田委員

一方で、(福島市は)再生支援協議会や取締役会のメンバーでもありますね。

田中委員
(福島市)

はい。

吉田会長

そこで何をやっていたのでしょか。

田中委員
(福島市)

その点については、反省すべきところはあります。

しかし、今、こうして大きな転換点になるという認識の中で、やはりきちんと説明できるような中身で説明したいというところです。

吉田会長

分かりました。

三点目、いかがですか。

田中委員
(福島市)

これは質問になりますけれども、9ページ以降の、各市町が取り組む内容についての中で、公共交通網の整備を進めていく必要があるという認識ですし、まちづくりと一体として進めていくべきだというのは御指摘のとおりで、そのようになっていかなければならないという認識ですけれども、例えば駅そのもののバリアフリー化など、鉄道会社が行うべき駅改良とかですね、所在自治体が行うと読めるようになっていますが、これは何か意図があってそうしているのかお聞きしたい。

吉田会長

事務局はいかがでしょうか。

事務局
(福島県)

バリアフリー化に関してですけれども、在り方検討会の中でも、現地調査などで高齢者から駅が使いづらいとか、そういった声があったということもお聞きしております。

バリアフリー化も含めて、その駅の利用環境改善、様々あると思いますので、そういったこともしっかり取り組んでいく必要があると考えております。

それにつきましても、繰り返しになりますが、新たな組織で議論をすることになるのかなと考えております。

事務局からは以上です。

田中委員
(福島市)

バリアフリー化や駅の改良が必要だという認識はありますし、それを所在自治体が行うというように読める書き方というのはどうしてなのでしょうかと質問だったつもりですが、特に意図が無く書かれているということでしょうか。

吉田会長

事務局から説明をお願いします。

事務局
(福島県)

もともと阿武隈急行が、コロナであったりとか、自然災害により非常に厳しい状況になった中で、どういうふうにしていくのだということで在り方検討会に至ったと思います。そういった中で会社がやるべきと表現することもあるのかと考えておまして、会社も含めて、自治体も含めて連携して取り組んでいくというような中身なのかなと理解しております。

田中委員
(福島市)

裏読みしていくと、何か上下分離を想定して書いているのかと裏読みしてしまうのですが、そういう意味ではないということでしょうか。

事務局
(福島県)

そういった想定で書いているわけではありません。

田中委員
(福島市)

課題がある以上、自らやるのか、それとも支援として行うのか、やはりきちんと書き分けるべきではないかと思います。

吉田委員

ちょっとよろしいでしょうか。

今ここまで御発言されて、少し交通整理しなければいけないと思います。

この在り方検討会の提言書を、この法定協議会が出す先というのが、再生支援協議会となります。

あくまでも、在り方検討会の中では、例えば今御発言されていた上下分離というものをやるということが前提かどうかという議論は、全く預けられていないです。全くしていません。

だからこの提言結果というものををもって、では、どうしていくのかというところを、先ほどお答えいただいていた様々なデータ、それこそ県境区間のものを含めたデータというところを交えて、本来はやはり再生支援協議会、そこでしっかりとトップレベルで議論をしてもらうということが必要なのではないかと思います。

ただ、この提言書というものをどういう形で生かしていただくのか、あるいはもう少しこういうところを専門的に、あるいは数値分析も含めて、追加的にさらに検討いただ

く必要があるのではないかというのは、むしろ再生支援協議会の方から、再びこの協議会、あるいは、また後で分科会についての提案が出てまいりますけれど、そこにお渡し頂いたほうがスムーズではないかと今聞きながら思っていたのですが、そのような整理の仕方というのはいかがでしょうか。

田中委員
(福島市)

そのとおりだと思っていまして、逆に言うと、なぜここで、主体が明らかになるような提言になっているのかというのが質問の意図だったということです。

吉田会長

ですので、在り方検討会の中では、ある意味、ペーパーを見ていただきますと、在り方検討会の中では各自治体の部長や課長、それから有識者として、私と、この協議会の委員である宮城大学の徳永先生と、それから会議のメンバーとして、近江鉄道にもいらっしゃる山田様、交通ジャーナリストの鈴木文彦様、会津鉄道の会計監査をやっておられる伊藤様、財務の関係者とか、県外の有識者というところも集めて、各自治体の意見というところを頂きながら、そういうものが私たちの中でも論点ということが有り得るというところで整理しております。

ただ実際に、阿武隈急行の経営をどうしていくのかというところの、そのものをやはり意思決定するのは、取締役会であったり、福島市も結構な株を持っていられる。一方で、今回その再生支援協議会から、専門的な見地からいろいろ検討してくださいという形で預けられていたということです。一回こういう形で提言をお返しするにしても、やはり新たに設置する分科会も含めて、これをさらに掘り下げていく検討はして頂いて、書いて出していただくということが良いと思っていますので、いったんはこの1から3についてはそのような整理とさせていただきたいと思います。

四点目、さらに御発言があればどうぞ。

田中委員
(福島市)

15ページですけれども、民間知見の活用ところでございます。

本市におきましては、民間人材を登用して経営に当たってもらふべきだという主張をこれまでもさせていただいているかと思えます。

経営改善策の一つとして、民間人の登用、外部アドバイザーの委嘱を掲げているのですが、最後のところが、「民間知見の活用について検討する必要がある」という書き方となっています。

本市の見解としましては、民間知見活用というのは必須で、知見活用を検討するのではなくて、活用することを前提に、責任を伴う登用という形なのか、助言をするアドバイザーという形にとどまるのかというところを検討するという、何かそういった方向になるのではないかと思うのですけれども。

民間知見活用そのものの検討となっているというのは、どのような経緯でこうなっているのでしょうかということをお聞きしたい。

吉田会長

事務局いかがでしょう。

事務局
(福島県)

民間知見の活用ですけれども、こちらについては提言にも具体的に盛り込まれている重要な事項であると認識しております。

民間知見の活用に当たりましては、会社の課題を分析し、それに対応できる人材をしっかりと議論して、真に必要な人材を登用することで、会社経営の改善に繋がる、そういった取組になると思います。ただ、繰り返しになりますが、在り方検討会の提言ということで民間知見の活用の検討という表現になっております。

以上であります。

田中委員
(福島市)

先ほど会長にまとめていただいたように、1から3と同じで、それに従ってきちんとやるということになるのだらうと思うのですけれども、提言の内容として、しかも検討する必要があるという必要性の認識にとどまっている。

これは例えば、民間知見を活用すべきであって、どういうことについて、どういう人

の活用を検討すべきだという話であればいいと思うのですが、必要性があるということだとどまっているのは、割と引いた表現になっているという気がしました。

吉田会長

これについては結構議論になりました。

ある委員の方は、例えば地元にもそういう会計とか企業経営に明るい人がいるから、そういう方々からアドバイスをもらえば良いのではないかと、そういうところから活用すべきという話もありました。

一方である方は、そういう方々は、鉄道に関する知識が無い。だから、全然違う方向に議論がいつてしまい、かえって引っかけ回されるのではないかと議論もありました。

またある方は、例えば公募社長のよう形を選んだとしても、その方が孤立するケースもある。ということになると、やっぱり阿武隈急の今の体制、つまり、この取締役会等も含めて、今の体制でどこの分野が足りていないかということをしつかりともう少し掘り下げた上で、この分野が足りていないなら、こういう人材を登用するという、こういう議論が必要だと。

ただ一方で取締役会とか、再生支援協議会とか、そういったところを利用しているわけではないですし、一旦お返しして、しつかりと検討していただきたいし、検討すべきと私も思っています。

五点目、いかがでしょうか。

田中委員
(福島市)

15ページ下からの支援体制のところですけども、ここで一番下のところに、緊張感のある体制構築を支援の条件とすることの必要性について、指摘をしているところですが、例えば、会社側の努力を促す仕組みのようなことを言っているのか、緊張感のある体制というものがあるのかと分らなかったの質問することになるのですけれども、例えば、会社の取組を評価し、評価が高ければ支援が受けられる、あるいは、低ければなかなか支援が十分に、助成みたいな形ではもらえないのか、そういうインセンティブのある支援対策を求めるということを言っているのか、何をもち緊張感のある支援体制構築と言っているのかということがよく分からないのですが、いかがでしょうか。

吉田会長

事務局いかがでしょうか。

事務局
(福島県)

まず、阿武隈急行線は第三セクターですので、経営的には株主でもある自治体にあると考えております。

現在、そういった中で、株主総会、それから取締役会、そして、沿線の首長さんたちが構成員となっております再生支援協議会というの設けられておりますので、それら三者がしつかりとした枠組みで、検討を重ねていって、お互いに緊張感のある取組をまずやっていこうということで記載しているところでございます。

まずはそこからというような形で、我々は考えているところでございます。

以上になります。

田中委員
(福島市)

会議を確実に執行し、その成果を評価検証して改善を図るということはある意味今もやっていることではないかと思うのですが、やっていないということはないと思うのですけれど、その上で緊張感のある体制と言っているのは、具体的には何を言っているのかという質問の趣旨です。

吉田会長

事務局から追加で説明いただけますか。できなければ私から説明します。

事務局
(福島県)

取締役会をしつかり開催してという、そういったところを想定しております。
以上になります。

吉田会長

私が言っていることがでたらめでしたら指摘してください。

私の認識だと再生支援協議会も取締役会もななあ（になっている）。

ただ実際に、ちゃんとやれてない（状況）でしょう。書面開催だったりをしているわけですね。

ですから、結局は、今までのなあなあだったのではないですか。副市長がおっしゃるとおりに、本来、阿武隈急行が何をやってきたのか、取組をしっかりと評価をしていかなければならない。

補助を出し続けるのであれば、当然ながらそういうことはやっていかなければいけないのに、一方で第三セクターの株式会社であるという実情を、阿武隈急行株式会社だけに任せている。やはり自治体も関与していかなければいけないところも多分にあると思うのです。

しかし、そういったところが、なかなか経営陣の皆様が集まる取締役会、あるいは首長の皆様とか阿武隈急行の幹部の皆様も集まるような再生支援協議会というところで、十分に議論されてきたということを私たちは確認ができなかった。

なので、ここは緊張感のある、なあなあの反対語で緊張感のあるというふうを書くべきだと、これは私が発言した内容です。だからこういった形で書きました、ということになります。

田中委員
（福島市）

ありがとうございます。趣旨がよく分かりました。

そういった意味では、先ほど言った民間知見の活用みたいなのところもある意味セットなのかもしれないと少し思いましたので、以上で私からの質問は終わりにしたいと思います。

吉田会長

ありがとうございました。

今のやりとりで、どういったところでこれが出来てきたのか、またこれが、この後、再生支援協議会の方へお出しして、どういう形で受け取っていただきたいのかというところが、読めるかなと思っておりますので、その点については、付帯意見という形で書くのと数ページ分になってしまうと思いますから、事務局にお願いしたいのは、今日この議論があったということは議事録の中でしっかり残して頂いて、この議事録とこの報告の提言を一緒にして、再生支援協議会に出して頂いて、再生支援協議会で、今後の分科会の在り方も含めて検討頂いて、またこちらの方に返していただく形で整理したいと思います。

その他、皆様からいかがでしょうか。

石川委員
（東日本旅客鉄道株式会社）

お世話になっております、JR東日本の石川でございます。

我々も、在り方検討会、オブザーバーという形で参加させていただいて、資料も拝見させていただいておりますけれども、これまでの第1回から第10回の中でも、きめ細やかに議論していただいたなと感じております。

私個人的には、弊社も地方ローカル線の議論を各所でやっている関係で、本当にそういう意味ではこういった議論も、我々も参考になりますし、逆に我々が議論できているところで、議論されているところで、もうちょっとこういった場でも議論した方がいいのではないかという視点で、ちょっと参考までにお話しさせていただければと思います。

やはり、弊社のローカル鉄道で課題になっているのは、山岳線区ですね。メンテナンスにかなり費用が掛かったり、山岳区間になると一気に採算が取れなくなったりとか、経費の部分に一番神経を使っているという実態があります。

それから、山地区間になると、防災機能が弱いというか、普通だとトンネルで通せばいいところやカーブに近いところで、橋りょうがあったりと、大きな災害、最近は大雨が多いですけれども、雨が降ると土砂崩れがあったり、大きな被害になるということがありますので、是非そういった設備上の課題であったり、メンテナンスの課題であったり、それから担い手についても、自治体それぞれの状況があると思うのですが、そういった観点でも、検証していただければいいのかなと感じます。

ただそれが全体の資料の中でいきますと、3ページと5ページ、仙台福島間の状況について申し上げますが、実際弊社の方向性であったりしますけれども、都市間輸送としてこういった位置づけを、この区間の人の移動ですね、役割を担わせるのかとか、ここは新幹線もあれば、東北本線もあれば、阿武急もあれば、高速バスもあります。

そういった中で道路整備も進展している中で、本当にこの区間をどのように位置付けるかというところの全体的な俯瞰した視点でも、是非掘り下げていただきたいと感じます。

あとは駅ですね。福島駅だったり槻木駅であったり、東京駅から、実際、皆様が乗れる機会がある駅の活用であったり、改良というのは、収支の改善にもつながるのかなと思いますので、そういったことは我々もしっかり意識していきたいなと考えました、以上です。

吉田会長

ありがとうございました。

これは内容の、さらにこれから取組を進めていくに当たって、という御助言をいただいたというところではないかと思っております。

そのほか、よろしいでしょうか。

そうすると、これは報告事項とはなっておりますけれども、一応この協議会として、再生支援協議会から預けられていることですので、皆様に御確認を頂くというところで、取りまとめさせていただきたいと思います。

先ほど少し申し上げましたけれど、この提言書については、このような形で提供させていただいて、一方で今いろいろな御意見、それからアイデアなどを頂きましたので、今日の議事録をしっかりと作って頂いて、その内容を重ねた上で、再生支援協議会のほうに、今回の内容をお戻しする。そしてこの再生支援協議会のほうで、この内容についてさらに読んで頂いて、さらに深く掘り下げるべきことを取りまとめていただくと、またその中でフィードバックをいただくと、こういった内容で取りまとめていきたいと思っておりますが、よろしいでしょうか。

では、そのような形で取り扱わせていただきたいと思いますので、いろいろと、この間議論してきたことの行間、論点というところもお分かりいただけたと思います。ありがとうございました。

3 議題

吉田会長

それでは議論を進めてまいりたいと思っております。

次が議案ということになります。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」、事務局から説明をお願いします。

事務局
(福島県)

【資料2-1、資料2-2により説明】

吉田会長

ありがとうございました。

資料2-1に改正する内容ということで8点掲げております。今の議論がありましたけれども、先ほどの提言というものを再生支援協議会にお返しをして、その結果、さらに取り組んでいくために、メンバーの構成、あるいは分科会を設置するに当たって、臨時委員に係る条文を新設するところが1番大きな点かと思います。

この件に関しまして皆様から御質問等ございますか。

特段よろしいでしょうか。

それではお諮りいたします。

当協議会の規約の改正につきまして、御了承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わせていただきます。ありがとうございました。

続いて、議案第2号であります。

阿武隈急行線地域公共交通網形成計画、これが法定計画という、先ほど冒頭の私の挨拶の中でもお話ししましたが、震災が来る前、設定をされていたわけですが、計画期間としては差し当たり10年間で設定してございますので、現在の状況について資料3に取りまとめて頂いております。この内容を御確認いただくという趣旨です。

事務局からお願いします。

事務局
(福島県)

【資料3により説明】

吉田会長

ありがとうございました。

この取組の一覧表は、昨年度この協議会というものが開催をされまして、毎年度、概要だけでも、内容について御確認頂くということになります。

ではこの資料3に関わって、皆様から確認されたいこと、さらには御質問等ありますでしょうか。

蒲倉委員
(連合福島)

福島県連合を代表してきております、蒲倉です。

私からは、目標の2の、駅周辺における企業・工業団地等の開発促進となっているのですが、私たちでいうと、阿武隈急行沿線に工業団地とかが出来ても、どうしても阿武隈急行を利用するお客様はほとんどいないんですよ。

田舎に向かってくるので、大抵皆様車で来ることが多いので、私からすると駅周辺の工業団地等開発促進より、駅周辺に専門学校や大学など、そういうものを作って乗車を促進していただきたいなと思ひまして発言させていただきました。

よろしく願いいたします。

吉田会長

まず事務局から今の発言に関して何かありますか。

事務局
(福島県)

今ほどのお話のとおり、車利用からの転換というの、非常に難しい部分もあるかもしれないのですが、駅からバスルートの接続の利便性を高めたりですとか、車から公共交通に転換していただけるような取組を引き続きやっていく必要があると思ひますし、そういった取組を今後進めていきたいと考えております。

以上になります。

吉田会長

これはもう本当に、駅周辺にいろいろな施設、企業もそうだし、住宅もそうかもしれないし、学校とかもそうかもしれないし、そういうところがいかに駅近くに来てくれるかどうかということは非常に大事だと思います。

その中の一つとして、工業団地というところが挙げられていて、多分工業団地自体もこの計画を作った2017年、そのぐらいの当時と比べてみると、やはり操業の形態が変わっている。

多分なかなか乗ってくれないというところがそこを加速化してしまっているというのは、実是在り方検討会の現地調査でも出てきている。

ただ、駅周辺の土地利用というものをどういう形で高度化できるか。

学校も、本当に高校などが駅周辺に来て欲しいなというのは思ったりもします。

できれば福島大学も駅の周辺に行きたいなと思うところですが、今日一番後ろにうちの学生たちが居ますので、きっと駅周辺に大学があったら嬉しいなと思うかもしれませんが。

そういう駅周辺の事業というものを大事にしていくことは、共通して皆様認識しているところかと思ひます。

蒲倉委員

補足としてなのですが、なぜ学校を県境あたりに作ってほしいと考えているかと申

(連合福島)

しますと、今、若者たちが専門学校や大学に行くというと、宮城県はまだ仙台という目的地がありますが、福島県に関してはそこまで大きい駅がないので、どうしても県外に行く人がだいぶ多いです。

この間の調査でも分かるとおり、福島県だと出ていく率が高いのはやはり学校が無いからなのかなと思っておりまして、いろいろな専門学校もしくは学校ができると違うかなと思っております。

どうしても、この周辺ですと、看護学校にしても、専門学校にしても、あまりないような気がしておりますので、総合職の専門学校もしくは大学、それから介護とかの大学ができると嬉し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。

やはり学生たちをどう集めていくのかというところで、県境区間が具体的に出てきましたけれども、駅を活用してくださいというところかと思えます。

福島大学も、本当に子供の減少がここ数年きついということを如実に感じます。

もしかすると福島大学もあと10年で定員割れするという可能性もあります。

また今度我々も改組、学部の建て直しをやりませうけれど、私は実は住まいが宮城県なのですが、仙台の塾を見ると、東北大学何人合格、山形大学何人合格、福島大学何人とは書いてくれないのです。

ということは、我が福島大学も魅力ある大学にしていかなければならないと思っておりますし、福島学院大学さんも、今オンラインで参加されていると思えますけれども、福島の中の学校を守っていかなければならないなということも、関わってくるところかと思えます。

そのほか、皆様からいかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

<一同了承>

ありがとうございました。

実は、これは前回一年前のものを皆様に御確認いただいたときは、結構、何枚売れたとか、何人参加したという記載が少なめだったのですけれども、今回皆様に御協力頂いて、何人買ってくれたとか、何枚売れたとか、このぐらいの反応だったという具体的な数字を入れていただきました。

是非、引き続きこういうところも意識して頂いて、毎年、この資料3を取りまとめでいただければと思います。ありがとうございました。

では、議案第3号、議案第4号に移ります。

これは関連しますので一括して取り扱いますが、この協議会の分科会の設置についてという点、それから分科会規約の制定について、この二点について、事務局からお願いします。

事務局
(福島県)

【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。

この在り方検討会の提言、これを受けて、在り方検討会という分科会が廃止をされる。

一方で、在り方検討会の提言を再生支援協議会にお返しするに当たって、さらに深い検討とか、より具体的な検討、深度化を進めていただきたいというところが、先ほどの報告事項第1号の中でもありました。

それに対応する組織として、阿武隈急行線沿線地域活性化検討分科会というものを設置して、この中にこの協議会の臨時委員というような形で、委員の方をお招きするというような体制を作っていきたい、このような提案ということになります。

では、この資料4と資料5に関わって、皆様から御意見等ございましたらお願いします。

牛澤委員
(角田市)

角田市副市長の牛澤でございます。
確認ですが、今回、在り方検討会で、提言を回答ということをするわけなのですが、その中にある経営改善策の方向性、その15ページに新たな組織という形が明示されていますので、これがこの組織でよいのか、それから、方向性の中にある、例えば鉄道事業再構築事業の活用、こういったことをこの分科会で検討していくのか。その確認をさせていただきたいと思います。以上です。

吉田会長

事務局からいかがでしょうか。

事務局
(福島県)

ありがとうございます。
今ほどの御質問のとおり、計画の策定についても、この新たな組織で検討してまいります。
以上になります。

牛澤委員
(角田市)

ありがとうございます。
分かる範囲で結構ですが、鉄道事業再構築実施事業の活用、これはいつまでにやるのか、想定されるものがあれば教えていただきたいと思います。と考えております。
再生協に回答してから、そこで協議するというのであれば、それはそれで結構です。よろしくお願いします。

吉田会長

想定されるスケジュール感というものがもし今決まっている範囲、お出しできる範囲で事務局から回答頂いて、再構築事業を適用するに当たって留意点があるということ、(東北運輸局様)お願いできますでしょうか。
まず事務局からお願いします。

事務局
(福島県)

再構築事業実施計画の策定につきましては、前提として、法定計画を作った上で、この事業計画を作るようになると思いますので、なかなかスケジュール的には厳しい想定はしていますが、今のところ、(再構築事業実施)計画につきましては、10月ぐらいの策定を目標に事務局としては考えております。
以上であります。

小幡委員
(東北運輸局)

東北運輸局の小幡と申します。
鉄道事業再構築事業につきましては、鉄道事業者、県、沿線自治体が連名で計画を策定いただくこととなりますが、今事務局の方がおっしゃっていただいたように、まず公共交通計画を策定していただきまして、その中に、鉄道事業再構築事業を盛り込んでいただく。その後、計画を策定していただいた後に、鉄道再構築事業の申請をしていただくということとなりますが、鉄道事業再構築事業の計画の内容を御検討いただき次第、地域公共交通計画を変更していただくなどの手続きをお願いできればと考えております。また、まちづくりですとか、観光振興とどう連携させていくのか、そういった各種計画との連携についても、並行して検討していただく流れになっております。
また、鉄道事業再構築事業につきましては、10年間を目安としての計画を作成していただくこととなりますので、その10年間、沿線自治体の皆様と連携出来るのか、阿武隈急行線を継続して支援していくのかという視点でも検討いただく内容となっております。

吉田会長

ありがとうございます。
今いろいろな用語が出てきましたけれども、実はこの協議会が作っている計画が、地域公共交通網形成計画と言いまして、見なしでは地域公共交通計画になるのですが、2020年の法改正以前の計画となります。

これを今回、鉄道再構築事業の実施に当たっては、今の法定計画に求められるところに合わせるという作業が必要になる。

一方で、この鉄道再構築事業というのは、例えば、阿武隈急行が普段運行されている中でいろいろな修繕とか、必要になっているというところがありますけれども、向こう10年間は少なくともちゃんとこの沿線を守っていくという意味で、例えば必要な更新をしていくなど、具体的に盛り込むということになっていきますので、どこにそれ（財源）を充てていくのかということについても当然ながら議論することが必要になってきます。

しかし、それだけではなくて、当然ながらここに書かれているいろいろな宿題、先ほど田中副市長とのやりとりの中でもありました、いろいろな論点というところがありますので、この分科会はかなり機動的かつ能動的に、動かしていかなければいけませんし、この分科会の中でいろいろ議論されてきたところというのは、できるだけ遅滞なく、この協議会の中の皆様にも集まっていいただいて、オープンな中で、しっかり議論できる出来る体制を作っていく必要があると思っていますので、その辺のスケジュール管理というのは、福島県の皆様も、あるいは関連して宮城県の皆様にも、是非お願いしたいと思います。

そのほかいかがでしょうか。

佐藤委員
（福島県観光
物産交流協
会）

福島県観光物産交流協会の佐藤と申します。

資料5、分科会規約の字句の確認ですが、事業、第2条ですけれども、（1）阿武隈急行線在り方分科会とございますが、在り方検討会ではないのかということと、（2）で、阿武隈急行沿線地域公共交通網形成計画は、阿武隈急行線ではないのかと思うのですが、こちらのほうも確認をお願いしたいと思います。

吉田会長

字句確認です、ありがとうございます。

一点目、これは阿武隈急行線在り方検討会で、御指摘のとおりです。

二点目は、阿武隈急行線地域公共交通網形成計画、この協議会は、阿武隈急行線沿線地域公共交通協議会、法定計画の名称は沿線ではなかったと思います。

御指摘のとおりということになりますので、二点、第2条の（1）が阿武隈急行線在り方分科会ではなく検討会、（2）のところについては、阿武隈急行線地域公共交通網形成計画地域、沿がないということになりますので、以上2点、字句修正をお願いいたします。

そのほかいかがでしょうか。

田中委員
（福島市）

二点ございまして、一つ目は、スケジュール感ですけれども、この分科会自体は、常設というか、何かミッションがあって何かが終わったら閉じるという性格のものではなくて、常設されるという理解でよろしいでしょうか。

要するにスケジュール感の話でいうと、提言を受けて、その上にさらに深める議論をやって、一定の結論が出たら閉じるみたいなことであれば、終わりの目安のようなものは示しておいたほうがいいのではないのかなというのが、その資料4の下に、運営のところまで4回程度と書いてあるので、どういう形になるのかというのは、疑問を持ったというのが一つ。

もう一つは、第7条の第5項、先ほどもちょっとお話したのですが、阿武隈急行線は地域の財産で、利用する沿線の方々にはなくてはならないインフラだということになりますし、一方で赤字補填であったり、あるいは会社運営に係る負担については、現在だけでなく将来の市民、町民の皆様で費用負担しなければならない性格のものになってきますので、議論や協議については、基本的にはオープンなのではないかと思っています。そういった意味で、これは裏返しということに文言上はなるのですが、けれども、会議は原則として公開、ただし、同意が得られた場合には非公開、要するに機微情報を扱わなければいけないときには、当然合意が得られるはずですので、はずというのは語弊があるかもしれませんが、原則は公開なのではないかなと、いうこと

を意見として申し上げたいと思います。

吉田会長

まず事務局から回答いただけますか。
公開非公開については私からもお答えしたいと思います。

事務局
(福島県)

まず一つ目の期間につきましては、今の想定ですと、再構築事業計画を仮に作った場合に、進行管理ということもあって、計画期間が10年になるものですから、一定程度の期間が必要かなと考えております。

二つ目のオープンな場での議論ということに関しては、取り扱う議題の性質上どうしても不確定な情報を取り扱うことが想定されますので、議論の経過の多くは、結果として非公開になり得ると思いますので、基本的には非公開ということで進めることについて御理解を頂きたいと思います。

一方で住民の皆様にはしっかりと情報発信をするということも考えてまいります。

以上であります。

吉田会長

私からも意見があるので少し聞いていただきたいのですが、私も群馬県や幾つかの県で鉄道の協議体をやっているんですけど、実はこういう分科会というのは非公開。というのは、語弊を恐れず言えば殴り合いになるから、とても見せられるものではない。ただ、これを経ないと、決まらないところがあったりします。

一方で、今回の在り方検討会の中での、一つの反省事項があるとしたら、在り方検討会は10回あったわけですけど、今回の法定協議会というもので、いろいろ皆様にお示しするというところまでは時間が掛かりすぎているのですよ。

そうすると、検討会の中で約2年間の中で何をやってきたのかというところで、沿線住民の皆様も、あるいは阿武隈急行にお勤めの皆様にとっても非常に疑心暗鬼にさせてしまった。

これやはり反省すべき材料なのかなと思います。

ですので、分科会は非公開としつつも、協議会というものを定期的にしっかり開催していくことによって、分科会で何ができているのか、何が議論されているのかということをしつかりと協議会の場でオープンにすると、私も先ほど、分科会設置はするけれど、遅滞なく協議会というものを開いて、皆様にオープンな場でお諮りする機会を確保するというふうに、遅滞なくという言葉を使ったのはそういう意図が実はありました。

ですから折衷案として、そのようなことでいいかと思ったのですが田中副市長いかがですか。

田中委員
(福島市)

ありがとうございます。

自主的な調整に入るというようなことが起きるということだと思います。外交の場でも、基本的に非公開でやるけれども、そのあとにちゃんとプレスカンファレンスというか、こういった内容だったということを毎回やっているのが外交かなと思っています。

会長がおっしゃったように、協議会が遅滞なくというのは、どのぐらいなのかというのはありますけれども、きちんと御確認いただいて、いついつ開催しますよとか、そのぐらいであれば知らせてもいいのではないのかという、中身ではなくて、ちゃんと動いていますよというような、きちんと外に向けて説明出来るようなで運営をしていただきたいという趣旨ですので、その点はよろしく願います。

吉田会長

その点については検討させていただきたいと思います。

しかし、本当にこの現場というのは殴り合いでとても見せられるものではない。

ただ、今、JRさんがやられている吾妻線の線区の会合の場合には、会議自体は頭撮りのみで非公開だけれども、この場で何かあったということ、その直後にプレスリリースする。

メディアの記者会見をするという、私も1時間半くらい毎回居るのですけれども、そういうことも行っている。ただ、皆様方にお集まり頂くには、スケジュールの問題もありますので、どういう形で公開していくのかについては、預けさせていただきたいと思います。

田中委員
(福島市)

ありがとうございます。
是非よろしくお願いします。

吉田会長

そのほか、いかがでしょうか。
そうしましたらお諮りしたいと思います。
分科会の設置そのものについては、御異論はなかったかと思います。
一方で、規約のところ、先ほど申し上げましたけれども、第2条のところで修正というところで、佐藤委員から御指摘いただいたところを修正したいと思います。
その上で今、田中副市長とのやりとりの中でもありましたけれども、分科会について非公開にしつつも、どういうふうな形で、逐次、今こういうことが議論されているというところを、皆様に公開していくのかという方法論については重要な論点だと思いますので、事務局の中できちんと検討させていただくということにしてお認め頂くということでお諮りしたいと思います。よろしいでしょうか。

＜一同了承＞

では、そのような形で取り扱わせていただきたいと思います。思っております。
ありがとうございました。

今日ここまででありますけれども、まず前段、第一点として、在り方検討会の中で出された提言について御確認をいただきました。これについても、いろいろな論点というものが出てきて、特に今後これを再生支援協議会にお出しした後、そこで御検討頂きながら、さらにまた分科会、専門的な視点から、分析をしていく必要があるのではないかという共通認識というものは得られた内容と思っております。

また、議事録も添付して頂いて、再生支援協議会には共有していただきたいということになりました。

一方で、新しい分科会設置というところについては、今取りまとめさせていただいたとおりということになります。

4 その他
吉田会長

最後、全体を通して皆様から何かございますでしょうか。
一点だけ、申し訳ありません。

本日追加で、1枚紙で配らせていただきました。

オンラインの皆様（事前共有できず）申し訳ありません。

プレス発表資料と書いてありますけれども、国土交通省で、ここ最近、共創 MaaS 実証プロジェクト、毎回名称が変わるのですけれども、人材育成のために使える予算というものがあまして、昨年度福島大学代表ということで取らせていただきました。

その中で、今日も事務局を務めていただいている福島県生活交通課の皆様、それから東北運輸局の交通企画課の皆様、それから関東や東北の自治体職員の皆様、それから市民団体の皆様からもいろいろ御意見を頂きながら、公共交通で地域をよくするための考え方、実は阿武隈急行が、あるいは沿線がこれから考えていかなければいけないということが一体どういう点にあるのかというところについて、ユーチューブによる動画教材、eラーニング教材というものを、実は撮らせていただき、今回在り方検討会のメンバーになっていただいている、日本鉄道マーケティング代表の、以前、鳥取の若桜鉄道の公募社長もやられましたけれども、山田和昭さんをはじめ、特にこの交通のトータルデザインということで、実際に宇都宮のライトライン、その辺りのところもいろいろ関わられているGKグラフィックスの北島

さんと、北島さんの指導をされているという、イノウエデザインで独立されていますけれども、井上さんと、それから私ということで、都合4時間弱ぐらいはいただきます。

1. 5倍速ぐらいでもいいのかもしれませんが、是非ゴールデンウィークがごきますので、お手すきの時がありましたら、御覧頂けると、どういうところの論点を持った人が在り方検討会の中で話していたのかというところが垣間見えるかと思っておりますので、こちらお配りさせていただきたいというところを最後をお願いしたいと思っております。

皆様よろしいでしょうか。ありがとうございました。

では、進行を事務局にお返しいたします。

**事務局
(福島県)**

吉田会長、どうもありがとうございました。

最後に、事務局から一点御連絡させていただきます。

本協議会の令和6年度決算、それから令和7年度予算、それらに関連する事業報告と事業計画につきましては、令和6年度の支出が続いておりますので、それらが完了し、それぞれの案が整った後に、次回の協議会、もしくは文書開催によりおつてお諮りさせていただきたいと思っております。

なお、予算案を承認頂くまでには、協議会運営に必要な支出が発生する場合があります、会長に確認した上で執行させていただきまして、予算をお諮りする際に御報告させていただきたいと思っておりますので、御了承頂きたいと思います。

**5 閉会
司会**

全体を通して委員の皆様から何かございますでしょうか。

よろしいでしょうか。

それでは、これをもちまして、第11回阿武隈急行沿線地域公共交通協議会を終了させていただきます。

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。