

阿武隈急行線在り方検討会 提言

令和 7 年 3 月
阿武隈急行線在り方検討会

目次

1	阿武隈急行線在り方検討会	1
2	輸送モードと車両更新数の検討	2
(1)	輸送モードの検討	2
(2)	車両更新数の検討	3
3	原因解明	5
(1)	利用状況のデータ分析結果	5
(2)	現地調査により得られた知見	6
(3)	阿武隈急行線沿線の課題	7
4	経営改善策の方向性	8
	【方向性1】 阿武隈急行線を活かした持続可能な地域づくり	9
(1)	沿線自治体の取組	9
	【福島市の取組】	9
	【伊達市の取組】	10
	【角田市の取組】	11
	【柴田町の取組】	12
	【丸森町の取組】	13
(2)	阿武隈急行(株)の取組	14
	【方向性2】 会社経営の健全化	15
(1)	収入確保策	15
(2)	減資の検討	15
(3)	民間知見の活用（民間人の登用・外部アドバイザーの委嘱）	16
	【方向性3】 持続可能な支援体制の構築	16
	まとめ	17

1 阿武隈急行線在り方検討会

- 阿武隈急行線在り方検討会（以下「検討会」という。）は、人口減少による利用者の減少に加え、度重なる自然災害やコロナ禍の影響、さらには、施設の老朽化に伴う修繕費の増加等により、厳しい経営状況にある阿武隈急行線について、赤字拡大を抑制するための抜本的な経営改善方策等を議論するため、阿武隈急行線沿線地域公共交通協議会の分科会として令和5年3月に設置された。
- 検討会における議論の過程で、鉄道を活かして沿線地域の価値を高めることが最も重要との指摘があり、阿武隈急行線の経営改善策にとどまらない視点で検討を進めることとした。
- 検討会では、9つの検討項目※について順次結論を取りまとめることとして議論を進めた。

※ 検討会における9つの検討項目

- ①原因解明、①増収策（利用促進策等）、②経営体制の変更（上下分離方式等）、③民間人の常勤役員登用、④輸送モードの合理化、⑤運行ダイヤの合理化、⑥車両更新数、⑦経常経費の妥当性、⑧その他経営改善に資する取組 の9項目

- 検討会の開催状況は、以下のとおりである。

	日付	議題
第1回	令和5年3月29日	検討会の立ち上げについて 阿武隈急行線の現状について
第2回	令和5年5月25日	経営体制の見直し 財務構造の再構築
第3回	令和5年8月3日	車両更新数 適切な運行ダイヤ
第4回	令和5年10月5日	運行ダイヤの合理化 車両更新数
第5回	令和6年1月18日	経営方式の変更(上下分離方式等) その他経営改善に資する取組（減資） 運行ダイヤの合理化
第6回	令和6年5月31日	阿武隈急行(株)令和5年度経営実績について 輸送モードの合理化
第7回	令和6年11月11日	輸送モードの合理化 車両更新数 経営改善策検討の方向性
第8回	令和7年1月31日	輸送モードの合理化 経営改善策について 阿武隈急行線に関する各会議体の在り方
第9回	令和7年3月7日 (書面開催)	阿武隈急行線在り方検討会報告書（素案）について
第10回	令和7年3月28日	阿武隈急行在り方検討会 提言（最終案）について

2 輸送モードと車両更新数の検討

- 阿武隈急行線の経営改善を議論するに当たっては、まず、9つの検討項目のうち、他の検討に最も影響を与える④輸送モードの合理化について方向性を出すこととした。この方向性の検討には、沿線が将来どのような地域となりたいかといった視点や、住民の声をよく聴くことが大切との意見及び「3 原因解明」で述べる原因解明の結果を踏まえ、福島県側、宮城県側において、県と沿線自治体がそれぞれ検討を行い、両県ともに阿武隈急行線を鉄路で存続、活用していくとの結論に至った。

(1) 輸送モードの検討

① 福島県側

- 福島県側では、令和5年10月5日に開催した第4回検討会において、輸送モードを引き続き鉄路で存続することを確認した。鉄路を選択する理由は以下のとおりである。
 - ・ 阿武隈急行線の福島側の輸送人員は、3,217人／日（R5年度）であり、また、福島行きの最も混雑する朝の列車については定員に近い乗車状況となっていることから、鉄道輸送の特性（定時性・速達性に優れ、大量輸送が可能な広域移動を支える基幹となる交通軸）の観点において、利用者が減少している現状にあっても、明らかに鉄路によることが合理的である。
 - ・ 阿武隈急行線は、福島県沿線自治体にとって、沿線住民の通勤・通学を始めとした日常生活の足として、産業、経済、文化・スポーツ振興の面からも欠くことのできない路線である。（R5年度：通学定期利用37%、通勤定期利用26%）
 - ・ 沿線自治体が鉄路を存続させていく上では、沿線自治体及び阿武隈急行(株)が利用者減少の原因を究明し早期に対処するとともに、利用者や地域住民のニーズを捉まえ阿武隈急行線が地域に寄与する価値を高め、まちづくりと連動して活かしていくことが望まれる。

② 宮城県側

- 宮城県側では、検討会の議論と並行して、令和5年8月から宮城県と沿線3市町による協議を開始し、同年10月には住民との意見交換を行った。検討会において、客観的なデータに基づいた議論が必要であるとの指摘があったことを踏まえ、宮城県と沿線3市町により、令和6年秋までに人口推計に基づく利用者推計や施設維持整備の想定経費など客観的なデータを整理し、将来の自治体負担額を試算するなどの作業を行った。

- 試算結果では、鉄道存続の場合、沿線人口の減少により将来の利用者数が減少する一方、施設維持整備の費用増が見込まれることから、運行維持のための補填を含む自治体負担額は多額となることが推計された。一方、BRT 転換やバス転換を選択した場合、バス運転手の確保や鉄道設備の撤去費用の工面、速達性の低下による利用者の逸走など、様々な課題が想定された。
- それぞれの選択肢について、想定される事態を比較検討し、更に地元議会における決議、地域における鉄道の存在意義に関する住民の声、自治体の負担増に備えた基金の設置等を総合的に勘案して宮城県と沿線 3 市町で協議を行った結果、宮城県側区間については令和 6 年 10 月に鉄道存続で合意した。

③ 県境区間

- 県境区間は、トンネルや橋りょうといった施設・設備が集中しており、維持管理費が割高でありながら、現状の利用者が限定的であるなどの課題が示された。
- 一方で、宮城県側及び福島県側区間を鉄道として存続していくことを前提にすると、県境区間を他の輸送モードに転換した場合、新たに車両基地などを整備する必要が生じ、相当なコストと期間を要すること等を踏まえ、鉄道として存続することが合理的であるとの結論に至った。
- 鉄道を存続していく上では、格安フリー乗車券「ワンコインきっぷ」の利用により東北本線よりも安価に仙台-福島間を移動できることを周知するほか、沿線に立地する学校に通学する生徒及び学生を確保するなどし、県境区間を利用する両県の交流人口をより一層増やしていくことが望まれる。

(2) 車両更新数の検討

- 阿武隈急行(株)と沿線自治体では、これまで 10 編成で運用してきた車両について、平成 30 年度から順次更新を行ってきた。検討会が始まった時点で、既に 7 編成目までの更新が決まっており、令和 5 年 10 月 5 日に開催した第 4 回検討会では、運行ダイヤの見直しを行っても 8 編成目の車両更新は必要との結論となった。
- 9 編成目については、宮城県側の検討結果次第であったが、令和 6 年 10 月に宮城県側自治体が宮城県側区間の鉄道存続で合意したことを受けて、阿武隈急行(株)と沿線自治体による検討を行った。仙台直通便の運行を含む現行サービス水準を維持するために必要な車両数を確保する必要があることを踏まえ、令和 6 年 12 月、沿線自治体及び阿武隈急行(株)で構成される阿武隈急行線再生支援協議会において、9 編成目の車両更新について支援を行うことが合意された。

-
- 車両は輸送人員及び鉄道営業収益に直結する重要な経営資源であることから、今後の利用状況や利用者のニーズ、その他ダイヤ設定に必要な諸条件を勘案しながら、利便性向上と合理化に必要な編成数としていく必要がある。

3 原因解明

- 検討会において、阿武隈急行線の経営改善策を検討するに当たっては、利用者が減少するなどした原因を度重なる自然災害やコロナ禍の影響として総括せず、徹底して解明することが大切との意見が示されたことから、新たに 9 つ目の検討項目として⑩原因解明を追加した。
- 原因解明に当たり、利用状況や利用者減少に関するデータ分析を行うとともに、沿線地域の現地調査により、駅員や沿線の大学・高校・企業へのヒアリングや利用状況、駅周辺等の状況を確認した。

(1) 利用状況のデータ分析結果

- 阿武隈急行線の利用者は平成 7 年度をピークに年々減少している。
(H 7 年度：325 万人→R 5 年度：190 万人、▲40%)
- また、将来的にも沿線地域の人口減少、利用者の減少が続くと推計される。
- ダイヤ別の利用者の推移から、令和 3 年 3 月のダイヤ変更により、福島方の朝のダイヤ等が減便されたことなどによって、利用者が減少したことが確認された。
- 利用者の県別内訳からは福島側の利用者が多く、福島方の減便による利用者減少が阿武隈急行線全体の利用状況に与える影響が大きいことから、福島方ダイヤの回復が重要かつ急務となっている。
- 後述する現地調査でも、朝のダイヤに不便を感じる高校生を確認したほか、乗換の影響による丸森駅の利用者の減少なども確認しており、利用者の多い時間帯の減便等が利用者数に与える影響が大きいことが窺われる。
- 県境区間にあっては、県域をまたぐ通勤・通学利用があるものの、両県の交流が希薄であることが窺われる。
- また、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。
- このため、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。
- 以上から、阿武隈急行線を現状維持するだけでは、鉄道路線として持続することが困難な状況となっている。

(2) 現地調査により得られた知見

- 「片道定期券や回数券の販売に対するニーズがある」、「定期代が家計や企業の負担となっている」、「ＪＲ線と接続が悪く、通勤通学に不便なダイヤである」、「令和元年東日本台風後に梁川駅以南に行く場合は乗換が必要となったことで丸森駅の利用者が減少した」などの声が複数みられ、利用者ニーズをサービスに取り込めておらず、阿武隈急行線が交通手段として意識されていない場合すらある現状が明らかとなった。
- 日頃から利用者のニーズを拾い上げ、運行に反映させる意識を浸透させることが重要であるが、阿武隈急行(株)と沿線自治体、住民、沿線企業及び学校等との意思疎通が不足し、地元関係者との連携がうまくできていないことから、今後は地元関係者を巻き込みながら利活用促進を図る取組が必要である。
- また、「待合室がない」といった声、特に高齢者から駅が使いづらいとの声がある中、実際に高架駅には階段しかなく、バリアフリー化が十分とは言えない現状から、利用者の声を踏まえた上で、駅のバリアフリー化を始めとする駅利用環境の改善を行うことも必要であることが明らかとなった。
- さらに、駅周辺に立地する企業の人員削減等によって通勤客が少なくなったこと、駅前の大規模商業施設の閉店によって従業員の通勤利用や買い物客の利用が減少していること、道の駅開業に伴い地域のイベントの開催地が鉄道駅から離れてしまったことが分かった。
- 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。
- 沿線の企業からは利用促進のためには駅周辺への集客力のある施設の立地の重要性を指摘する声、学校からは利便性だけを向上させても周辺施設や地域の魅力を併せて高めていかなければ人材の流出、人口減少、地域の衰退につながることを指摘する声や阿武隈急行線がなければ生徒が集まらず学校が存続できないなどの声があった。
- このことから、地域の存続、活性化のためには、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など地域の魅力を高めることが重要である。あわせて、阿武隈急行線が地域の価値を最大化させていくという役割をより効果的に発揮するためには阿武隈急行線の利便性を高め、利用者や地域住民のニーズに応じていく必要があることが明らかとなった。

(3) 阿武隈急行線沿線の課題

- 阿武隈急行線を現状維持するだけでは、沿線地域の人口減少とこれに伴う利用者の減少に対応できず、阿武隈急行線の持続可能性を確保することもできなくなり、沿線地域そのものが衰退するおそれがある。
- そのため、駅を中心としたまちづくりを行うなど、阿武隈急行線を活用し、その価値を最大化して、地域そのものの価値を高める方策が必要である。
- サービスに利用者のニーズを反映できていないことから、地域との意思疎通・連携を十分に行いながら、利用者のニーズを踏まえた利便性向上の取組が必要である。
- 特に減便により利用者が減少した時間帯のダイヤ見直しは急務である。また、バリアフリー化を始めとする駅利用環境改善やキャッシュレスサービス導入の検討など、阿武隈急行線の利便性や魅力向上、イメージアップなどを図る取組が必要である。

4 経営改善策の方向性

- 駅を中心としたまちづくりや駅周辺のにぎわい創出の視点が欠けていたことや、利用者のニーズを反映できていなかったことなど、利用者が減少するなどした原因を踏まえ、検討会では、阿武隈急行線の経営改善に向けた取組を検討するに当たっては、鉄道事業単体で捉えるのではなく、まちにとっての駅の存在感を高めるなど、まちづくりに鉄路を活かす視点が大切であり、そのためには住民等のニーズを踏まえた施策の検討を行うこと、さらには、阿武隈急行(株)の経営改善をしっかりと支えるための支援体制の構築が必要との意見があった。
- こうしたことから、阿武隈急行線の経営改善に向け、沿線自治体及び阿武隈急行(株)が今後取り組むべき経営改善策の方向性を以下のとおり整理した。

阿武隈急行線 経営改善策の方向性	
方向性1 阿武隈急行線を 活かした持続可能な 地域づくり	【沿線自治体】 ● 駅勢圏における人の往来の増加 ● 駅へのアクセス改善 ● 駅の利用環境の改善 ● 阿武隈急行線の利用者確保策 ● 沿線住民や学校、事業所等への意識醸成 等
方向性2 会社経営の健全化	【阿武隈急行㈱】 ● 利用しやすいダイヤ編成 ● キャッシュレスサービスの導入検討 等
方向性3 持続可能な 支援体制の構築	● 収入確保策 ・ 運賃改定の検討 ・ 利用者増・収益確保に向けた集客イベント等の開催、企画切符の販売 ● 減資の検討 ● 民間知見の活用（民間人の登用・外部アドバイザーの委嘱） 等
	● 鉄道事業再構築事業の活用 【効果】 ・ 国庫補助率の嵩上げ（1/3以内⇒1/2以内） ・ 社会資本整備総合交付金が活用可能 交付税措置（30%⇒45%） 【要件】 ・ 自治体支援（恒久的な経営安定化補助制度） ・ 利便性向上施策の実施（増便・ダイヤ改正等） ・ 事業構造の変更（みなし上下分離方式の導入）

【方向性 1】阿武隈急行線を活かした持続可能な地域づくり

(1) 沿線自治体の取組

- 沿線自治体が駅の存在感を高めるなど路線を活かした地域づくりを進めるに当たっては、人の往来を増やすといった視点に立ち、二次交通の整備など駅へのアクセスのしやすさを改善し、駅に人が集まるための環境づくりに取り組む必要がある。また、住民に対して地域にとって大切な鉄道の存在意義やその活用について知ってもらうための啓発活動に取り組むことが重要である。
- このような視点に基づき、各沿線自治体においては、地域の実情に応じて、阿武隈急行線を活かした地域づくりを進めるため、以下に掲げるような取組を検討することとしている。
 - ① 駅勢圏における人の往来の増加
 - ② 駅へのアクセス改善
 - ③ 駅の利用環境の改善
 - ④ 阿武隈急行線の利用者確保策
 - ⑤ 沿線住民や学校、事業所等への意識醸成

【福島市の取組】

(既に着手しており、今後も継続する取組)

- 地域公共交通の在り方検討の中で、市内各駅にアクセスする公共交通を検討する。(②)。

(1～2年のうちに実現を目指す取組)

- 福島学院前駅は、福島学院大学に通う通勤通学の利用を促進するため、大学との連携の取組を活用し、利用促進策、駅的环境改善など、学生の具体的アイデアを形にする取組を検討・実施するとともに、駅勢圏人口の取り込みを想定し、地域住民を巻き込んだマイレール意識醸成の方策も検討する(④)。
- 新型車両をイメージした新たなキャラクターを阿武隈急行(株)と共同で作成・展開し、阿武隈急行線の認知率向上、イメージアップを図る(④)。

(3年以上をかけて実現を目指す取組)

- 福島駅東口周辺では、官民が連携する再開発事業の着実な進捗を図り、民間エリアでは商業やオフィス、公共エリアでは駅前交流・集客拠点施設としてホールや会議室等を整備する。また、駅西口の商業施設跡地(民間所有地)についても、にぎわい創出に資する利活用がなされるよう関係者に働きかけていく(①)。

-
- 福島交通飯坂線も発着する福島駅について、JR 東北本線等への円滑な乗り継ぎ等、利用者の利便性向上のための駅舎のリニューアルを関係者と共に検討する（③）。
 - 卸町駅周辺では、公設地方卸売市場の再整備を進めており、市場ならではの買い物などが楽しめる環境として、開放スペースを導入し、人が集い、憩える空間形成を検討する。また、駅周辺には事業所が集積しているものの、従業員のほとんどが自家用車で通勤している状況であることから、通学利用に加えて通勤にも利用していただけるアプローチ方法を検討する（④）。
 - 福島学院前駅は、ホームから駅前広場までの動線が階段のみであることから、バリアフリー化を検討する（③）。
 - 瀬上駅は、駅北側は住宅地であるにもかかわらず、市内駅としては4番目の利用状況であることから、利用が伸びない原因を調査して利用促進を図るとともに、市街化調整区域である駅南側の利活用についても検討する（③・④）。

【伊達市の取組】

（既に着手しており、今後も継続する取組）

- 伊達市では駅を中心としたまちづくりを推進し、近年では高子駅前に宅地造成、交流施設やこども園の整備を行うことで、人口集約を進めてきたことから、更に居住者を増やし、駅周辺のにぎわいを創出するためには、商業施設や病院、福祉施設等、住み続けるために必要な施設整備が有効であるため、誘致を進める（①）。
- 保原駅、梁川駅、上保原駅など伊達市の主要駅に駐車場を多く整備してきたことで、パーク＆ライドが推進され、通勤者をはじめ多くの方に利用されており、自動車利用者の鉄道利用を促すには、駐車場整備が大変有効な手段であるため、整備を継続する（③）。

（1～2年のうちに実現を目指す取組）

- 伊達市においては、保原駅、高子駅を伊達市役所や北福島医療センター、イオンモール伊達（令和8年開業予定）をつなぐ路線バス「鉄道アクセス線」の経由地とすることで、駅周辺にない目的地でも鉄道利用を選択肢に入れてもらえるよう、阿武隈急行(株)及びバス事業者と連携しながら、二次交通の整備に取り組む（②）。
- 定期利用者が落ち込んでいることから、団体割引や片道定期などの制度を創設することについて阿武隈急行(株)と話し合いながら、阿武隈急行線を利用しやすいサービスにすることで、阿武隈急行線が地域の公共交通として、住

民に必要なものとなるよう、伊達市が住民の「阿武隈急行を支えていく」というマイルールに対する意識醸成を図る（⑤）。

（３年以上をかけて実現を目指す取組）

- 保原駅と上保原駅は、ホームが高所にあることから、子どもから大人まで、障がいの有無に関わらず、誰もが安全に利用できるよう、スロープ設置や、エレベーターの設置を検討する（③）。
- トイレや待合室の環境整備など駅の魅力向上が必要不可欠であることから、利用者の意見を集約し、気持ちよく駅を利用できる環境づくりを推進する（③）。
- 大泉駅は保原総合公園の利用者も多いことから、駅から公園への移動の利便性を向上させるため、駅南側にある公園への連絡通路などの整備を検討する（③）。

等

【角田市の取組】

（既に着手しており、今後も継続する取組）

- 駅周辺店舗との連携や駅前マルシェの開催など駅周辺がにぎわう機会を創出する（①）。
- 通学定期助成や学校利用運賃助成の利用を通じて、早い時期から阿武隈急行線を利用する習慣を身につけてもらう（④）。
- 「角田市阿武隈急行線利用促進協議会」などの住民の力を活用し、阿武隈急行線を我がまちの鉄道として守り育てる意識を醸成する（⑤）。

（１～２年のうちに実現を目指す取組）

- 国鉄丸森線時代から阿武隈急行線の運行を支え、惜しまれつつも引退する阿武隈急行線 8100 形車両を保存・活用し、高校生の勉強や飲食スペースの提供を行い、駅前に人が集う場所を創出する（①・④）。

（３年以上をかけて実現を目指す取組）

- 市中心部に立地する商店街の活性化に取り組むことに加え、角田駅との往来がしやすいアクセス手段を整備することにより、駅から商店街等への人の流れを創出する（①）。
- 市内で開催される各種スポーツ大会など市内外から多くの来客が見込まれるイベントに阿武隈急行線を活用した参加が可能となるようアクセス手段の整備を図る（②）。

- 角田駅ホームへのエレベーター設置や駅構内への Wi-Fi 整備など、多くの方が利用しやすい駅づくりを進める (③)。

等

【柴田町の取組】

（既に着手しており、今後も継続する取組）

- 町民の外出需要を掘り起こすため、町内で運行しているデマンド型乗合タクシーの登録や予約の仕組みをより分かりやすいものに改善する (②)。
- 町内の保育所、幼稚園及び小学校に対し、町の運賃助成制度を活用した沿線での課外授業等の実施を支援する (④)。

（1～2年のうちに実現を目指す取組）

- 災害時、槻木駅を避難所として活用することを検討する (③)。
- 東船岡駅は周辺に民家が多く、電車を待つことができる公共施設が少ないため、長時間立っていることが難しい方のためにベンチ等の増設を検討する (③)。
- 沿線自治体と連携し、観光施設などの地域資源をお出掛けスポットとして紹介するモデルコースの造成など、地域の魅力を再発見してもらうための仕掛けづくりに取り組む (④)。
- 沿線各駅で開催される「あぶQウォーク」等と同日に周遊できる連携イベントを開催するなど地域の話題づくりに取り組む (⑤)。

（3年以上をかけて実現を目指す取組）

- 東船岡駅へのアクセス改善が期待される都市計画道路新栄通線（計画中）の周辺地区に宅地の集積を促す (①)。

等

【丸森町の取組】

（既に着手しており、今後も継続する取組）

- 阿武隈急行線のダイヤに合わせた路線バスの接続を検討するとともに、地域の住民が安心して往来できるよう駅周辺の街路灯等を整備する (②・③)。
- 「丸森町阿武隈急行線利用促進協議会」のほか地域住民等の力を活用し、町の案内機能を強化するとともに、気持ちよく駅を利用できるよう駅舎等の美化活動を推進する (③)。
- 通学定期券購入費補助や運賃助成の利用を通じて町民が阿武隈急行線を利用する機会を創出し、阿武隈急行線が地域にとってなくてはならない路線であるとの意識を啓発する (⑤)。

（１～２年のうちに実現を目指す取組）

- 町内で整備が進められている「丸森町 MIZBE ステーション」や「（仮称）にぎわい交流拠点施設」等の町内主要拠点と丸森駅との往来をより気軽なものとするため、二次交通となる路線バスのほかデマンド交通の運行、無料貸出自転車を提供するなど、丸森駅からの動線を確保し、宮城県内はもとより福島県側からの誘客も含む観光にも寄与する路線として活用する（②）。
- 丸森駅及び駅周辺地区でのキッチンカーの出店など、駅に自然と人が集う機会とにぎわいを創出する（①）。
- 丸森駅に飲食スペースを設置するなど、駅に滞在する時間がより快適なものとなるための環境づくりを行い、これまで利用していなかった方を巻き込み、持続可能な地域づくりの足掛かりとする（③）。

（３年以上をかけて実現を目指す取組）

- 丸森駅前にある舘矢間地区では民間事業者による住宅開発が進められていることから、町立地適正化計画で住宅立地の流れを更に推進する（①）。

等

（２）阿武隈急行(株)の取組

- 阿武隈急行(株)においては、阿武隈急行線を活かした地域づくりに係る沿線自治体の取組と併せ、利用しやすいダイヤの編成や沿線自治体と連携して路線の認知度向上・利用者増の呼び水となるイベントを開催するなど、阿武隈急行線の利便性と魅力を高め、通勤通学者を始め、より多くの人に路線を利用してもらうための取組を進めていくことが重要である。
 - このような視点に基づき、阿武隈急行(株)では沿線関係者（沿線自治体、学校、企業等）とのコミュニケーションを強化して利用者のニーズを汲み取りながら、持てる資源を最大限活用し、ダイヤの見直しや新たな定期券等の開発を行うなど利用者増に向けた以下のような取組を検討することとしている。
 - なお、コミュニケーションについては、県・沿線自治体と最低月１回の定例情報交換、沿線住民・団体・企業とは年２回の対話などを行うとともに、取締役会に適切に報告するなど実効性のある体制を構築していく必要がある。
- ① 利用しやすいダイヤ編成
- 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、利用の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ことを検討する。

- 槻木駅でのＪＲ東北本線や福島駅での新幹線との接続について、ＪＲ東日本と調整を行い、改善に向けた検討を行う。
- 利用しやすいダイヤ編成と併せて、運行状況など利用者が知りたい情報を的確に入手できるよう、分かりやすい情報発信の方法について検討する。
- 安定的な運行を継続するために必要な人材確保策等について検討する。

② キャッシュレスサービスの導入検討

- キャッシュレスサービスの導入は、令和６年度からクレジットカード等による決済利用を開始したが、乗降時のタッチ改札まで可能となれば、乗換や定額制運賃など更なる利用者の利便性向上が図られるだけでなく、経営課題の抽出及び改善検討にとって重要な経営データの収集・分析にも貢献するものである。
- 阿武隈急行(株)と沿線自治体においては、キャッシュレスサービスについて、他地域の事例や技術動向等を調査研究し、サービス内容と初期費用及び運営費用を踏まえた費用対効果を勘案し、利用者及び阿武隈急行(株)にとって最適なサービスの導入を検討する。

等

【方向性２】会社経営の健全化

- 阿武隈急行(株)の経営の改善には、利用しやすいダイヤやイベントの実施等により路線の認知度向上・利用客の増加を図るとともに、運賃の改定など阿武隈急行(株)の収益能力を向上させるための取組が重要となる。
- また、債務超過間際まで膨らんだ累積損失の解消を図ることが必要であることから減資について検討することも重要である。
- 経営の健全化に向けた施策の検討に当たっては、沿線自治体が株主総会等を通じて阿武隈急行線や阿武隈急行(株)の経営方針に係る考えを伝えるなど、関与を更に深めていくことが重要であることに加え、民間知見の活用が有効な手段の一つであることから、民間人の登用・外部アドバイザーの導入について検討を行う必要がある。

(1) 収入確保策

① 運賃改定の検討

- 阿武隈急行線の運賃について、昨今の物価高騰により営業コストは上昇していることから、運賃改定について検討する必要がある。

- ただし、運賃を引き上げた場合、収入の確保につながる一方で、利用者離れも懸念されることから、他の鉄道事業者の動向などを踏まえながら検討を進める。

② 利用者増・収益確保に向けたイベント開催、企画切符の販売等

- これまでの取組をブラッシュアップしながら、車両基地の開放や運転体験など鉄道施設を活用したイベントの開催や他団体と提携したイベント列車を運行し、新たなあぶQファンを獲得する。
- これまで取りこぼしてきたニーズを発掘し、「週末フリー切符（仮称）」や「片道通学定期券」、「往復割引切符」の開発など、収益確保に向けた取組を検討する。
- 阿武隈急行線を普段利用していない方々や利用しなくなった方々に向け、話題性のある題材とコラボレーションしたSNS・各種メディア等を通じた情報発信することなどにより、路線の認知度向上を図る。

等

(2) 減資の検討

- 減資を実施した場合、累積損失額の解消に加え、減資の規模により法人事業税の負担軽減も期待できるため、阿武隈急行(株)の経営改善に有効な手段の一つであると考えられる。
- このことから、株主など利害関係者との話し合いを進め、減資の実施可否について判断するとともに、実施した場合の規模や時期等について検討を進める。

(3) 民間知見の活用（民間人の登用・外部アドバイザーの委嘱）

- 阿武隈急行(株)の経営課題を解決し、経営改善を図るに当たっては、企業経営において培った専門的知見を有する人材を登用することは有効な手段の一つである。
- 課題解決にマッチした的確な人材を登用するためには、どの役職にどのような能力をもった人材を登用するかをしっかりと見極めることが大切である。このことから、経営改善の実効性を担保するために、社内に民間人材を招聘するのか、外部アドバイザーを委嘱するのかなど、民間人材活用においてどのような方法が有効かも含めて、民間知見の活用について検討する必要がある。

【方向性3】持続可能な支援体制の構築

- 阿武隈急行線を活用した持続可能な地域づくりや会社経営の健全化に向け

た取組を着実に進めるためには、国の支援を受けながら、沿線自治体が安定的な支援体制を構築することが大切である。

- このため、国の鉄道事業再構築事業の活用を念頭に、沿線自治体による持続的な経営安定化補助制度の創設やみなし上下分離方式の導入など支援体制の構築を図り、利用しやすいダイヤ編成など阿武隈急行線の利便性向上に向けた施策の検討に取り組む。
- 一方で、阿武隈急行(株)による経営改善の実効性を確保するためには、改善の取組を確実に実行し、その成果を評価・検証して改善を図るなど、緊張感のある体制構築を支援の条件とすることなどが必要である。

まとめ

- この検討会では、人口減少による利用者の減少に加え、度重なる自然災害やコロナ禍の影響、さらには、施設の老朽化に伴う修繕費の増加等により、厳しい経営状況にある阿武隈急行線について、沿線地域の価値を高める方策等について検討を進めてきた。
- 検討に当たっては、阿武隈急行線の利用者が減少するなどした原因を解明し、その原因を踏まえ阿武隈急行(株)の経営改善に向けた方向性を整理し、沿線自治体や阿武隈急行(株)が検討していくべき項目を取りまとめた。
- 阿武隈急行線を活用して、地域そのものの価値を着実に高めていくには、この方向性に沿った取組の実施に向けより具体的な検討を進めていくことが重要である。
- このことから、取組の実現に向けた検討を進めていくための検討組織を阿武隈急行線沿線地域公共交通協議会の下に設置し、継続的な議論を行っていくこととする。

阿武隈急行線在り方検討会 委員

区分	所属等	役職	氏名
計画を策定する 地方公共団体	福島県	生活環境部 生活交通課長	佐藤 司
	宮城県	企画部 地域交通政策課長	大石 雅邦 (令和5年3月31日まで)
		企画部参事兼 地域交通政策課長	山田 憲彦 (令和5年4月1日から 令和6年3月31日まで)
		企画部地域交通政策課 地域鉄道担当課長	千葉 恵子 (令和6年4月1日から)
交通事業者	阿武隈急行(株)	代表取締役専務	新関 勝造
	福島交通(株)	代表取締役社長	武藤 泰典
学識経験者	国立大学法人福島大学 経済経営学類	教授	吉田 樹
	公立大学法人宮城大学 事業構想学群	教授	徳永 幸之
計画を策定する 地方公共団体	福島市	都市政策部長	森 雅彦
	伊達市	市民生活部長	斎藤 康弘
	角田市	総務部長	小湊 洋司 (令和6年3月31日まで) 玉淵 和紀 (令和6年4月1日から)
	柴田町	まちづくり政策課長	沖館 淳一
	丸森町	企画財政課長	長門 修
経営改善実績のある 地方鉄道経営経験者	(同)日本鉄道 マーケティング	代表	山田 和昭
地域公共交通有識者		交通ジャーナリスト	鈴木 文彦
財務に関する 実務経験者	伊藤公認会計士・ 税理士事務所	代表	伊藤 真大
交通事業者 (その他会長が必要と 認める者 ※ オブザーバー)	東日本旅客鉄道(株) 東北本部	企画総務部経営戦略 ユニット 担当課長	阿部 嘉貴
	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	小幡 真樹子