

阿武隈急行線地域公共交通網形成計画

～生活と交流に欠かせない基幹インフラとして、

「地域と共にあり」「地域をつなぐ」公共交通ネットワークの構築を目指す～

2019年7月

福島市・伊達市・角田市・柴田町・丸森町

福島県・宮城県

目次

1. はじめに	1
1-1 計画の目的	1
1-2 計画の役割と位置付け	2
1-3 計画の区域	3
1-4 計画の期間	3
1-5 計画の策定主体	3
2. 沿線地域の現状	4
2-1 沿線地域の概要	4
2-2 人口	5
2-3 生活利便施設等の分布	9
2-4 沿線地域住民の移動実態	15
2-5 観光入込客数の推移	17
2-6 上位・関連計画等におけるまちづくりの方向性	18
2-7 沿線地域の現状にみる課題	28
3. 沿線地域の公共交通の現状	29
3-1 鉄道路線網	29
3-2 乗合交通	30
3-3 タクシー	34
3-4 高速バス	34
3-5 バス・タクシーの就業者数	35
3-6 沿線地域の公共交通の現状にみる課題	36
4. 阿武隈急行線の運行・利用状況	37
4-1 阿武隈急行線の運行概要	37
4-2 阿武隈急行線の利用状況	41
4-3 阿武隈急行線に対するニーズ	50
4-4 阿武隈急行線の経営状況	52
4-5 沿線自治体による補助・支援の状況	58
4-6 利用促進等の取り組み状況	59
4-7 阿武隈急行線の現状・ニーズにみる課題	60
5. 阿武隈急行線地域公共交通の課題への対応の方向性	61
6. 基本的な方針と目標	62
6-1 基本理念と基本方針	62
6-2 計画の目標	63
6-3 沿線地域における公共交通ネットワークの将来像	64

7. 目標達成のための事業及び施策体系.....	66
7-1 重点施策.....	67
7-2 各事業の内容.....	69
7-3 事業の実施スケジュール.....	81
8. 計画目標の達成状況の評価.....	83
8-1 計画の推進体制.....	83
8-2 PDCA サイクルによる評価・検証.....	83
8-3 評価指標・数値目標.....	84
参考資料.....	85
1 策定の経緯.....	85
2 需要・ニーズ把握調査の実施概要.....	88
3 用語解説.....	92

1. はじめに

1-1 計画の目的

(1) 地域公共交通網形成計画とは

地域公共交通網形成計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律*（2007年法律第59号）に基づく計画で、「地域にとって望ましい公共交通ネットワークの姿」を明らかにする「地域公共交通の基本計画」としての役割を果たすものである。

本計画に基づき、地域公共交通に関する取り組みを計画的に進めることで、限られた資源を有効に活用し、持続可能な地域公共交通網の形成を図っていく。

(2) 策定の背景

阿武隈急行線は、福島県福島市（福島駅）と宮城県柴田郡柴田町（槻木駅）を結ぶ延長54.9kmの鉄道であり、地域住民の生活を支える社会基盤として通勤・通学・通院・買い物の利用や、観光客の利用など、地域にとって重要な役割を担っている。

しかし、輸送人員は平成7（1995）年度をピークに減少傾向にあり、東日本大震災以降の輸送人員及び運輸収入は回復傾向にあるものの、今後本格的な人口減少や少子高齢化の進展が予測される中、輸送人員減少等による収入減や、老朽化した鉄道設備の修繕や車両更新等による経営の圧迫などが課題となっている。

こうした状況を踏まえ、2014年3月には、持続可能な経営に資することを目的として、阿武隈急行株式会社及び沿線自治体で「阿武隈急行株式会社長期経営計画」を策定し、「沿線地域の足」としての役割を果たしながら地域振興や活性化を図り、地域社会に貢献し続けることを示している。また、「阿武隈急行株式会社長期経営計画」を支える立場として、産官学金連携による「阿武隈急行沿線地域活性化フォーラム」を立ち上げ、阿武隈急行線を継続して運行するための具体的な取り組みに関する協議を行うなど、沿線地域が共通認識を持って取り組んでいくためのプラットフォームを形成している。

(3) 計画の目的

こうした背景を踏まえ、本計画は、阿武隈急行線の具体的な運行実績や利用実態を把握するとともに、利用者ニーズ及び阿武隈急行を取り巻く課題を明らかにし、阿武隈急行線の運行継続の実現のための施策や利活用策を検討するとともに、2014年11月改正の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律*」の趣旨に鑑み、まちづくりや観光振興等の地域戦略との一体性を確保し、阿武隈急行線沿線全体の、地域にとって望ましい持続可能な公共交通網の形成を目指して、地域、交通事業者及び行政等が果たす役割を定めるものとする。

1 - 2 計画の役割と位置付け

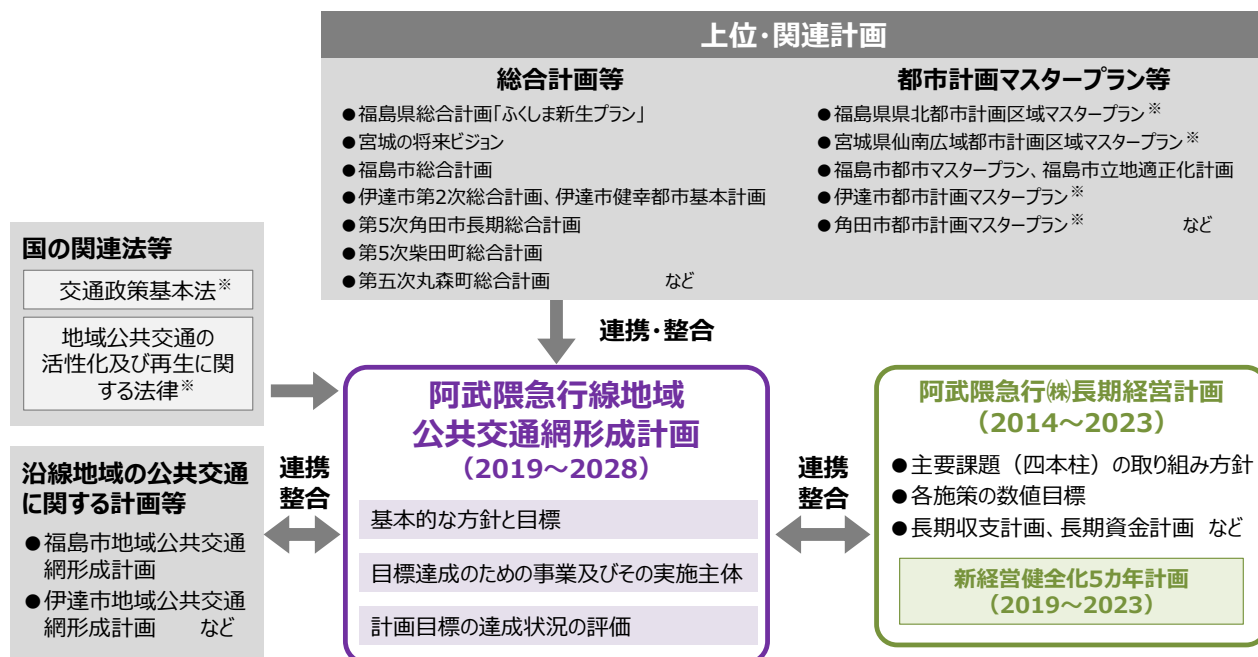
(1) 計画の役割

本計画は、以下の6つの役割を担うものである。

- ①阿武隈急行線沿線地域の“広域的”な地域公共交通のマスタープランとして、地域にとって望ましい公共交通ネットワークの姿を明らかにする（ビジョン及び施策体系）
- ②阿武隈急行の持続可能な経営に資する
- ③阿武隈急行線沿線地域のまちづくり（都市計画、商業、観光振興など）の取り組みとの一体性を確保する
- ④地域特性に応じた多様な交通サービスによるネットワーク構築を目指す
- ⑤地域・企業など多様な関係者との連携を促進する
- ⑥具体的な数値目標とPDCAサイクル*により、計画の達成に向けた継続的な改善を推進する

(2) 計画の位置付け

本計画は、沿線3市2町及び2県の上位・関連計画（総合計画、都市計画マスタープラン*等）や公共交通関連計画等との整合を図り、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。また、阿武隈急行(株)長期経営計画及び新経営健全化5カ年計画との整合を図り、阿武隈急行の持続可能な経営に資する計画とする。



2. 沿線地域の現状

2-1 沿線地域の概要

(1) 位置

阿武隈急行線沿線地域は、福島県北部と宮城県南部の県境に位置し、3市2町にまたがっている。



図 位置図

(2) 土地利用

建物用地等の都市的土地利用は、福島市・伊達市の阿武隈急行沿線及び、角田市の市役所周辺、柴田町の東船岡駅及び槻木駅の周辺に多く分布している。その他のエリアには、森林や田・農用地等の自然的土地利用が占めている。

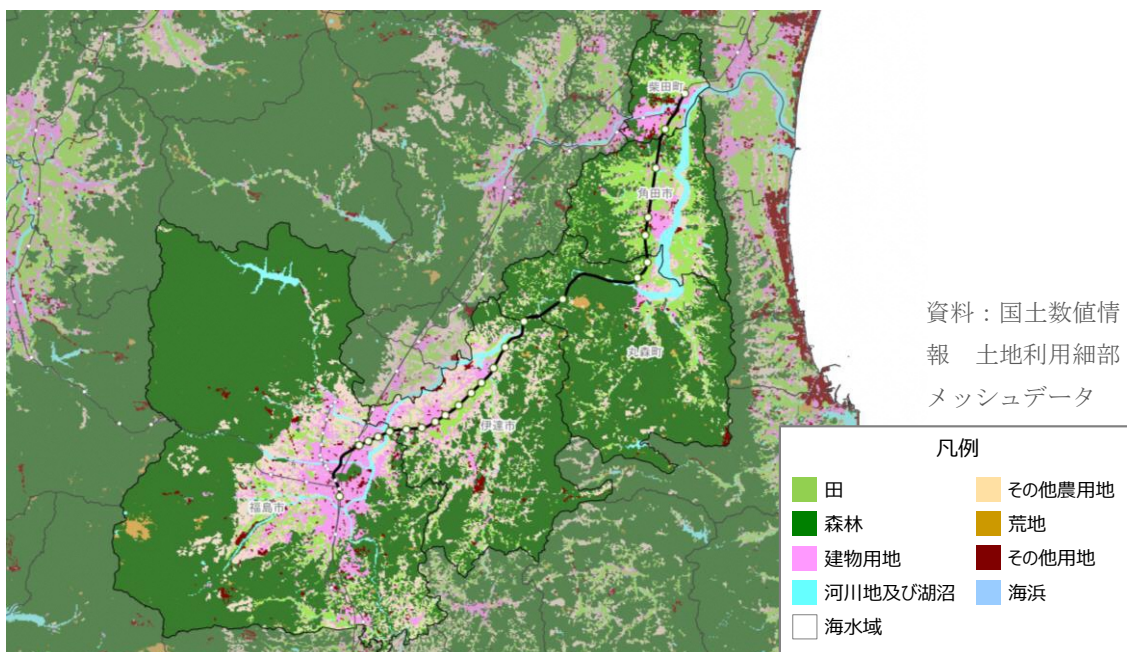


図 土地利用現況図（2014年）

2-2 人口

(1) 人口の推移及び将来展望

阿武隈急行線沿線の市町の総人口は、2015年が約44.1万人であり、2030年には約37.6万人まで減少する見込みである。

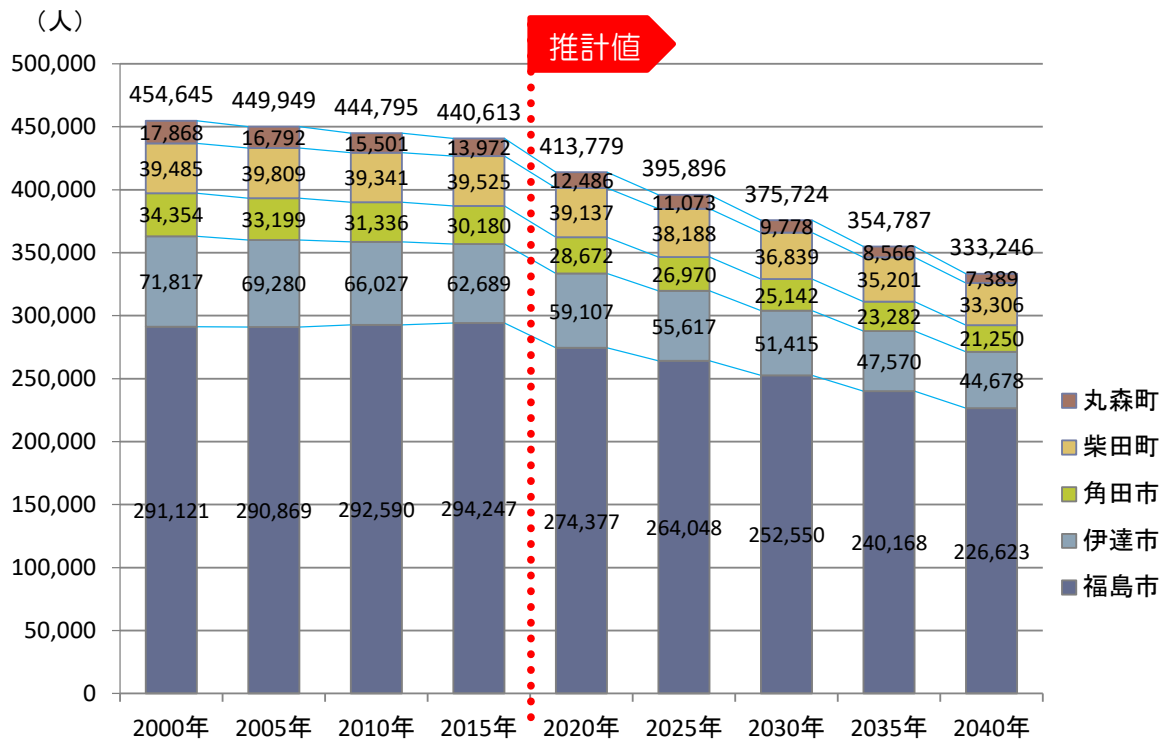


図 阿武隈急行線沿線市町の人口推移と将来推計人口

資料：国勢調査（2015年）、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（2018年推計）」^注

注）福島市と伊達市は各市の人口ビジョンの推計値を使用。

(2) 年齢3区分別人口の推移

年齢3区分別人口推移をみると、沿線市町いずれにおいても生産年齢人口は減少する一方、高齢化率は上昇しており、この傾向は今後も継続することが見込まれる。

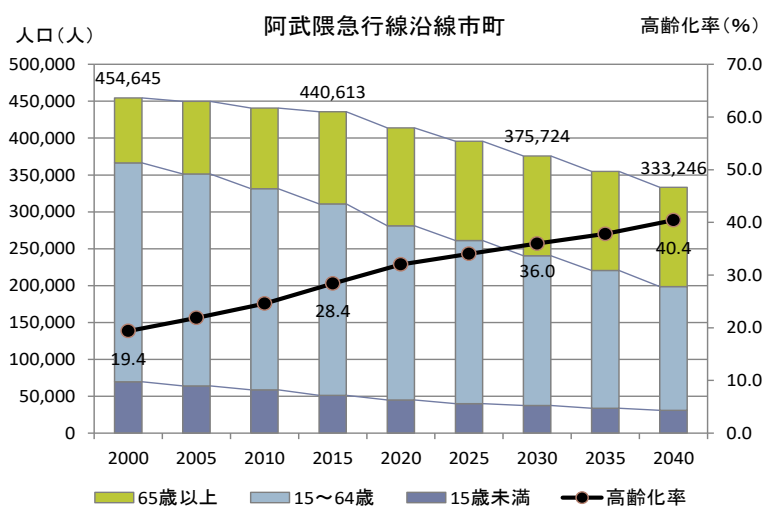


図 沿線市町の年齢3区分別人口の推移

資料：国勢調査（2015年）、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（2018年推計）」^注

注）福島市と伊達市は各市の人口ビジョンの推計値を使用。

(3) 人口分布及び駅勢圏人口

福島市内に人口が集積しているほか、伊達市の阿武隈急行線沿線（特に保原駅周辺）や、角田市の市役所周辺、柴田町の東船岡駅及び槻木駅の周辺にも一定の集積がみられる。

富野駅から丸森駅間の人口集積は他の駅に比べ少ない状況である。

駅勢圏（駅から半径 1km 圏域）の人口は、2015 年時点で 86,791 人であり、2030 年には 75,659 人と約 1 万人減少、2040 年には 67,746 人と約 2 万人減少する見込みである。

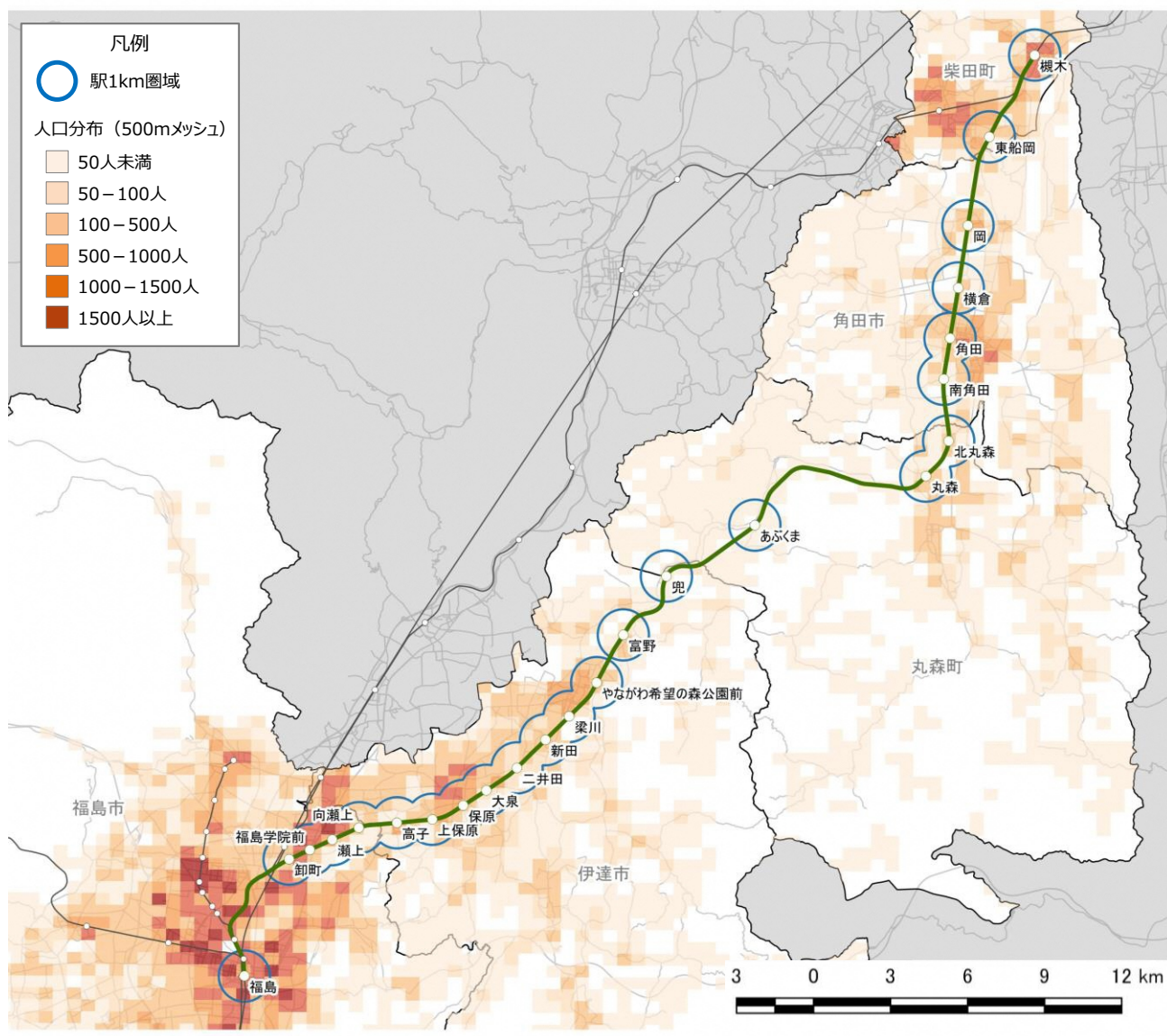


図 人口分布図（500mメッシュ）^{注）}

資料：国勢調査（2015 年）

注）500m 四方の人口密度

高齢者人口は、人口分布と同様の傾向で分布しているほか、梁川駅周辺への集積もみられる。

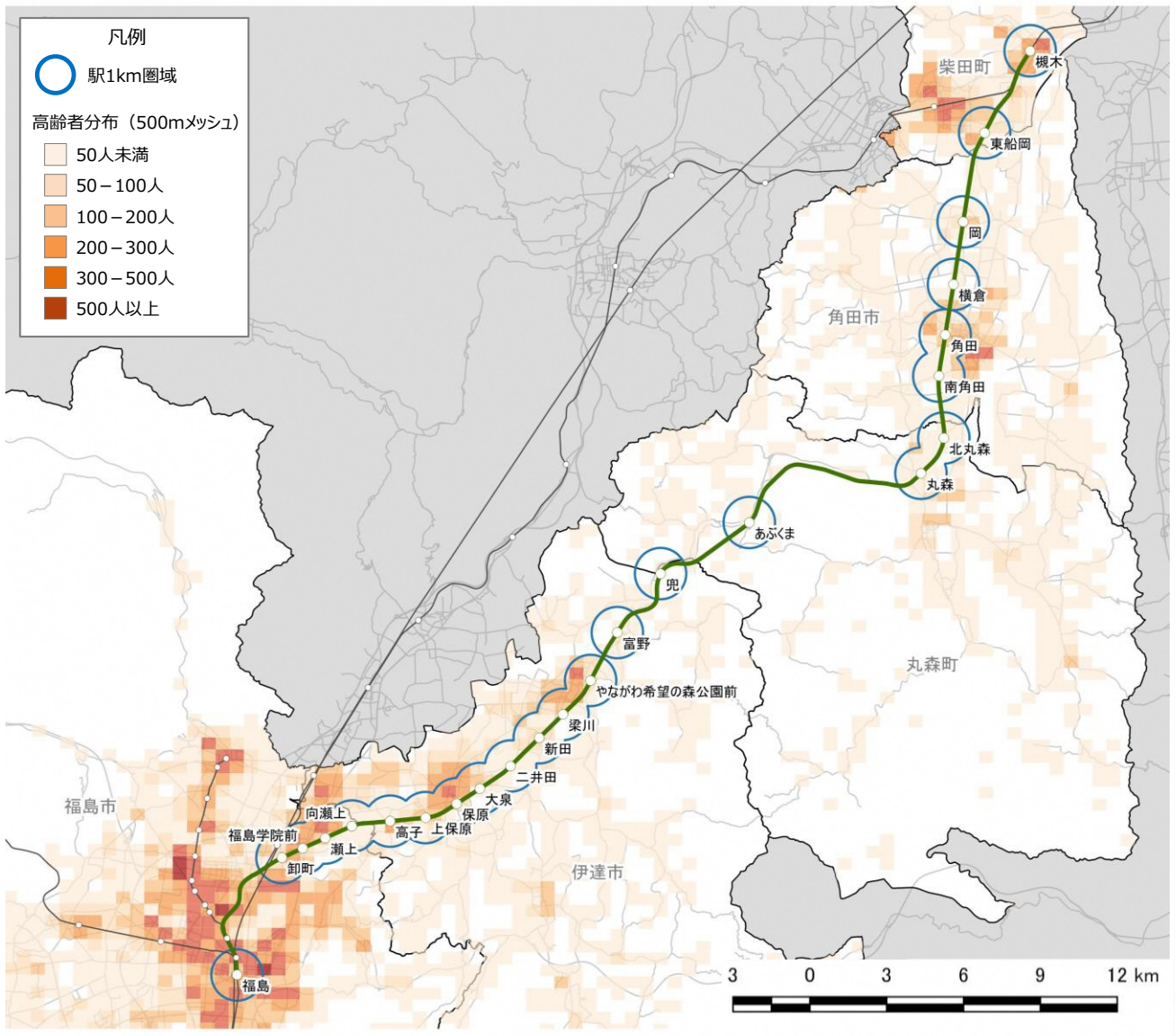


図 65 歳以上人口分布図 (500mメッシュ) 注)

資料：国勢調査 (2015 年)

注) 500m 四方の人口密度

表 駅勢圏（駅から半径1km圏域）人口の推移（実績及び予測）

		駅勢圏1km内人口(人/km)							2015からの増減率		
		2010	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2025	2030	
福島市	15歳未満	4,219	3,748	3,747	3,329	2,949	2,707	2,514	15歳未満	88.8%	78.7%
	15～64歳	19,822	19,488	17,826	17,099	16,185	14,896	13,327	15～64歳	87.7%	83.1%
	65歳以上	7,113	7,861	8,438	8,613	8,810	9,145	9,618	65歳以上	109.6%	112.1%
伊達市	15歳未満	3,216	2,773	2,485	2,189	1,908	1,725	1,568	15歳未満	78.9%	68.8%
	15～64歳	14,543	13,261	12,096	11,186	10,309	9,269	8,185	15～64歳	84.4%	77.7%
	65歳以上	6,151	6,918	7,367	7,324	7,197	7,105	7,009	65歳以上	105.9%	104.0%
角田市	15歳未満	1,297	1,321	1,090	925	819	736	666	15歳未満	70.0%	62.0%
	15～64歳	6,072	5,658	5,021	4,693	4,373	4,015	3,573	15～64歳	83.0%	77.3%
	65歳以上	2,050	2,574	2,754	2,833	2,801	2,758	2,760	65歳以上	110.0%	108.8%
柴田町	15歳未満	2,826	2,673	2,356	2,118	1,942	1,821	1,697	15歳未満	79.2%	72.6%
	15～64歳	13,396	12,898	11,743	11,432	11,005	10,465	9,600	15～64歳	88.6%	85.3%
	65歳以上	4,921	5,653	5,877	5,808	5,699	5,616	5,779	65歳以上	102.7%	100.8%
丸森町	15歳未満	288	254	227	188	168	153	139	15歳未満	73.9%	66.3%
	15～64歳	1,206	1,110	1,015	950	871	805	734	15～64歳	85.6%	78.4%
	65歳以上	578	601	633	630	623	597	577	65歳以上	104.9%	103.6%
合計	15歳未満	11,845	10,769	9,905	8,748	7,786	7,141	6,584	15歳未満	81.2%	72.3%
	15～64歳	55,040	52,415	47,701	45,361	42,744	39,451	35,419	15～64歳	86.5%	81.5%
	65歳以上	20,812	23,607	25,071	25,209	25,130	25,219	25,743	65歳以上	106.8%	106.5%
	総人口	87,698	86,791	82,676	79,317	75,659	71,811	67,746	総人口	91.4%	87.2%

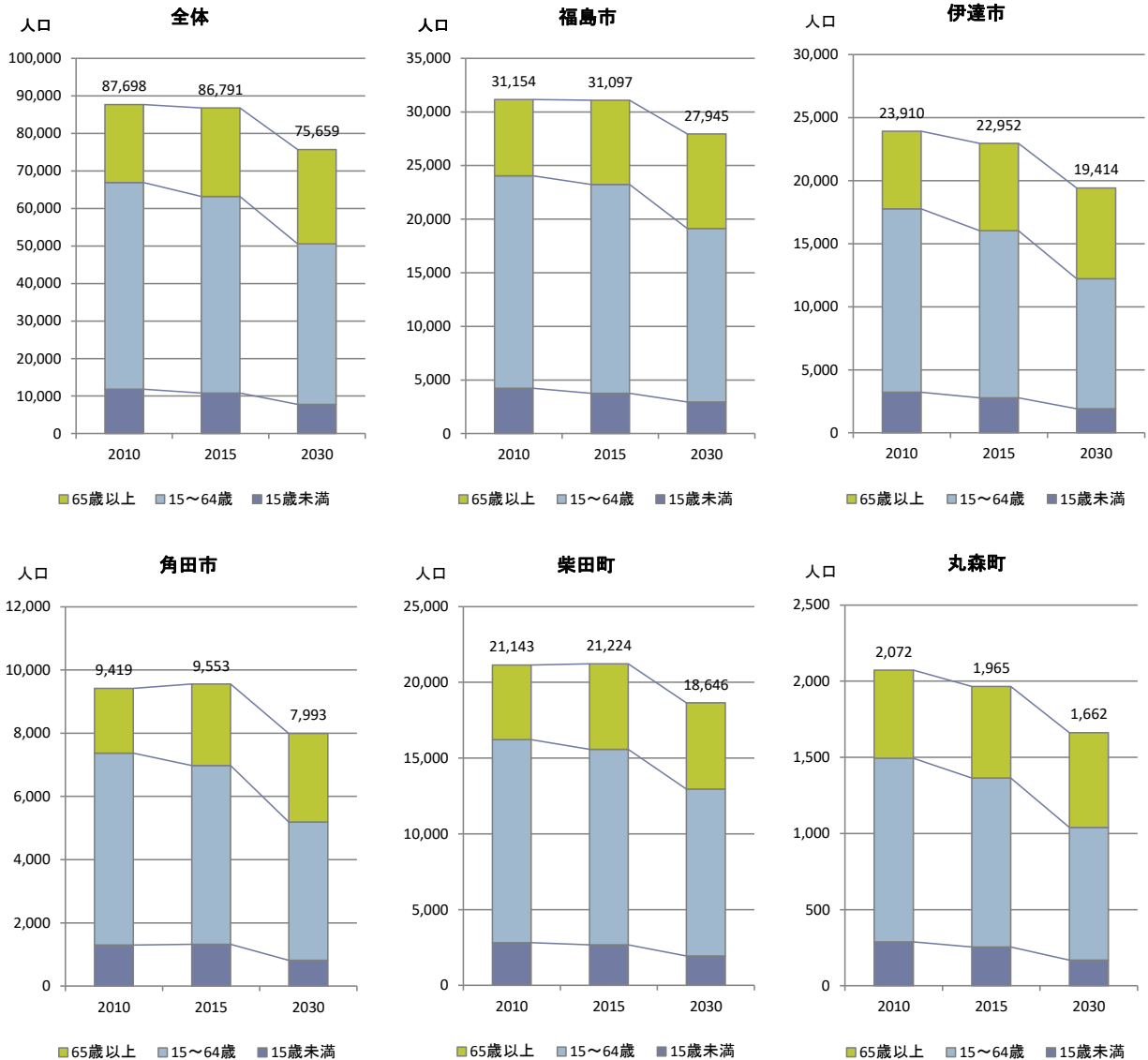


図 駅勢圏（駅から半径1km圏域）の3区分人口の推移（実績及び予測）

2-3 生活利便施設等の分布

(1) 公共施設

福島市、伊達市、角田市では、阿武隈急行線沿線に主要な公共施設が立地している。柴田町、丸森町では、役場、図書館ともに阿武隈急行線沿線からやや離れた位置にある。

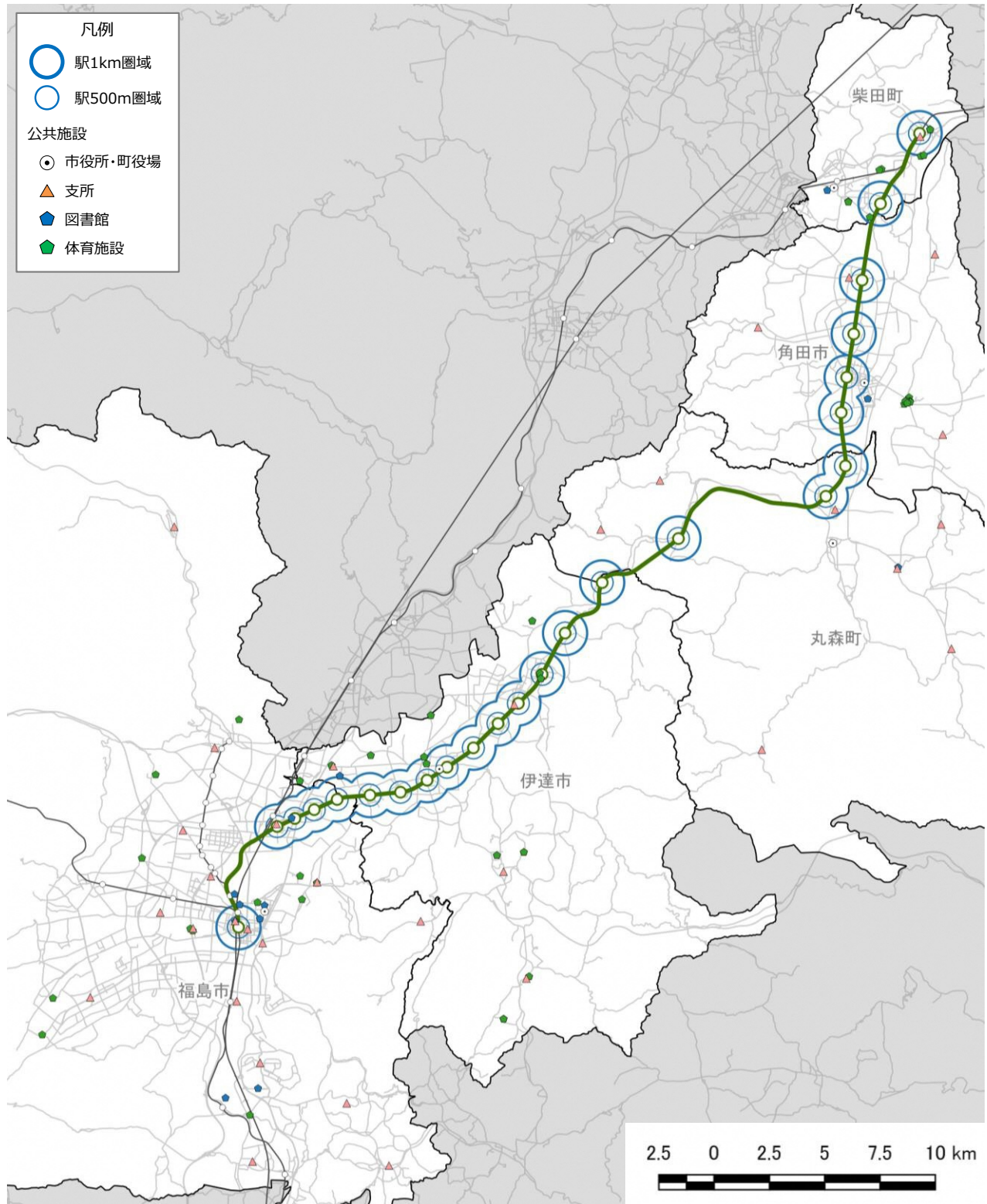
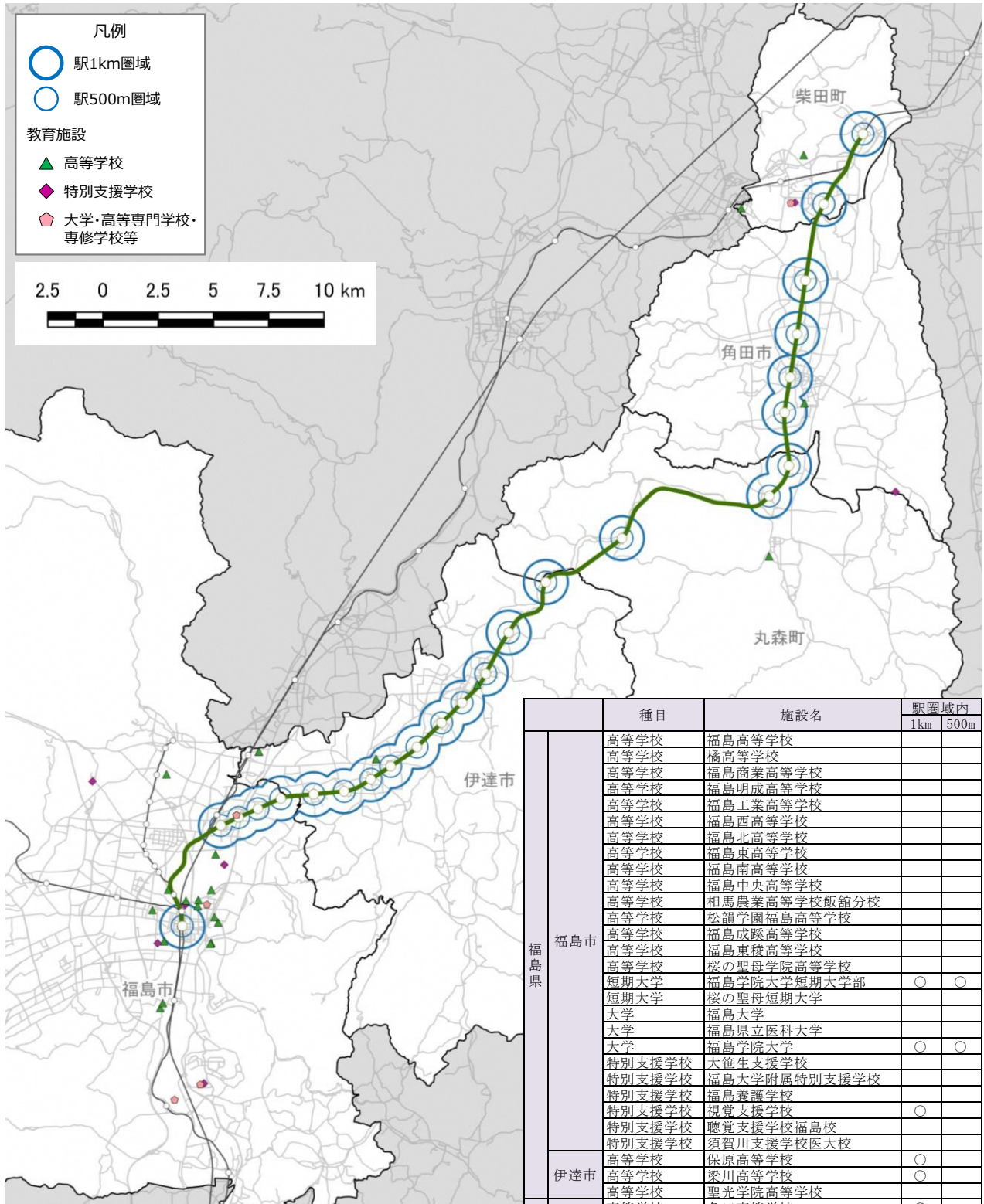


図 公共施設分布図

(2) 教育施設

福島市には阿武隈急行線沿線に複数の高校が立地している。伊達市には2校、角田市には1校の高校が阿武隈急行線沿線にあり、丸森町と柴田町は駅から離れた位置に高校がある。



	種目	施設名	駅圏域内		
			1km	500m	
福島県	福島市	高等学校	福島高等学校		
		高等学校	橘高等学校		
		高等学校	福島商業高等学校		
		高等学校	福島明成高等学校		
		高等学校	福島工業高等学校		
		高等学校	福島西高等学校		
		高等学校	福島北高等学校		
		高等学校	福島東高等学校		
		高等学校	福島南高等学校		
		高等学校	福島中央高等学校		
		高等学校	相馬農業高等学校飯館分校		
		高等学校	松韻学園福島高等学校		
		高等学校	福島成蹊高等学校		
		高等学校	福島東稜高等学校		
		高等学校	桜の聖母学院高等学校		
		短期大学	福島学院大学短期大学部	○	○
		短期大学	桜の聖母短期大学		
		大学	福島大学		
		大学	福島県立医科大学		
		大学	福島学院大学	○	○
		特別支援学校	大笹牛支援学校		
		特別支援学校	福島大学附属特別支援学校		
		特別支援学校	福島養護学校		
		特別支援学校	視覚支援学校	○	
		特別支援学校	聴覚支援学校福島校		
		特別支援学校	須賀川支援学校医大校		
		伊達市	高等学校	保原高等学校	○
高等学校	梁川高等学校		○		
高等学校	聖光学院高等学校				
角田市	高等学校	角田高等学校	○		
	特別支援学校	宮城県立角田支援学校			
柴田町	高等学校	柴田高等学校			
	大学	仙台大学			
丸森町	特別支援学校	宮城県立船岡支援学校			
	高等学校	伊具高等学校			

図 教育施設分布図

(3) 商業施設

規模の大きい商業施設（延べ床面積 1,000 m²以上）は、福島駅、卸町駅、保原駅、梁川駅、角田駅、東船岡駅、槻木駅等の周辺に立地している。丸森町の駅から半径 1km 圏域内には、規模の大きい商業施設が立地していない。

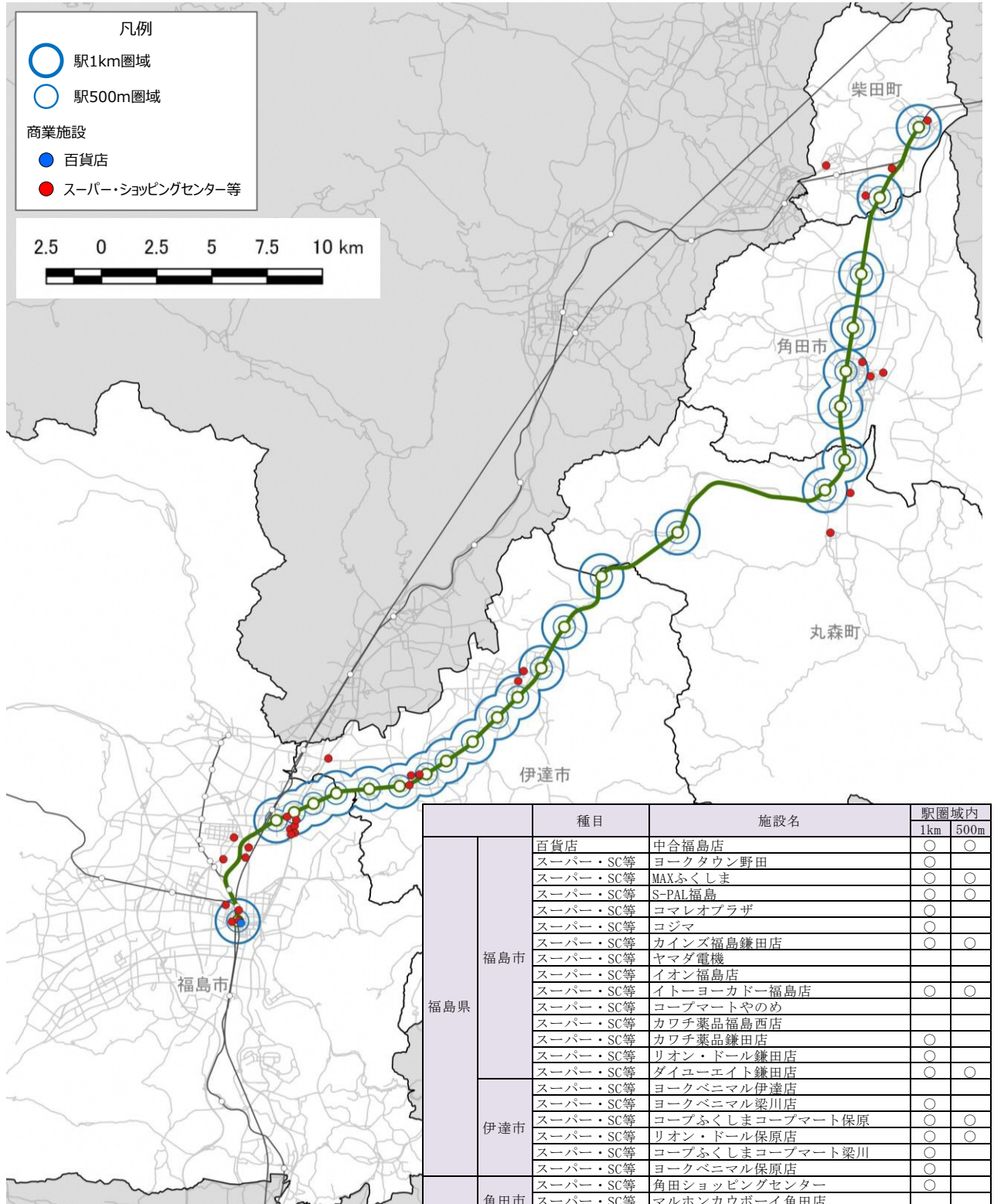


図 主な商業施設^{注)}の分布図

注) 沿線に立地する 1,000 m²以上の施設

(4) 医療施設

医療施設（病院）は、福島市に多く見られ、伊達市には駅から半径 1km 圏域内に 1 施設が立地している。角田市、柴田町、丸森町には、駅 1km 圏域内に立地がない。

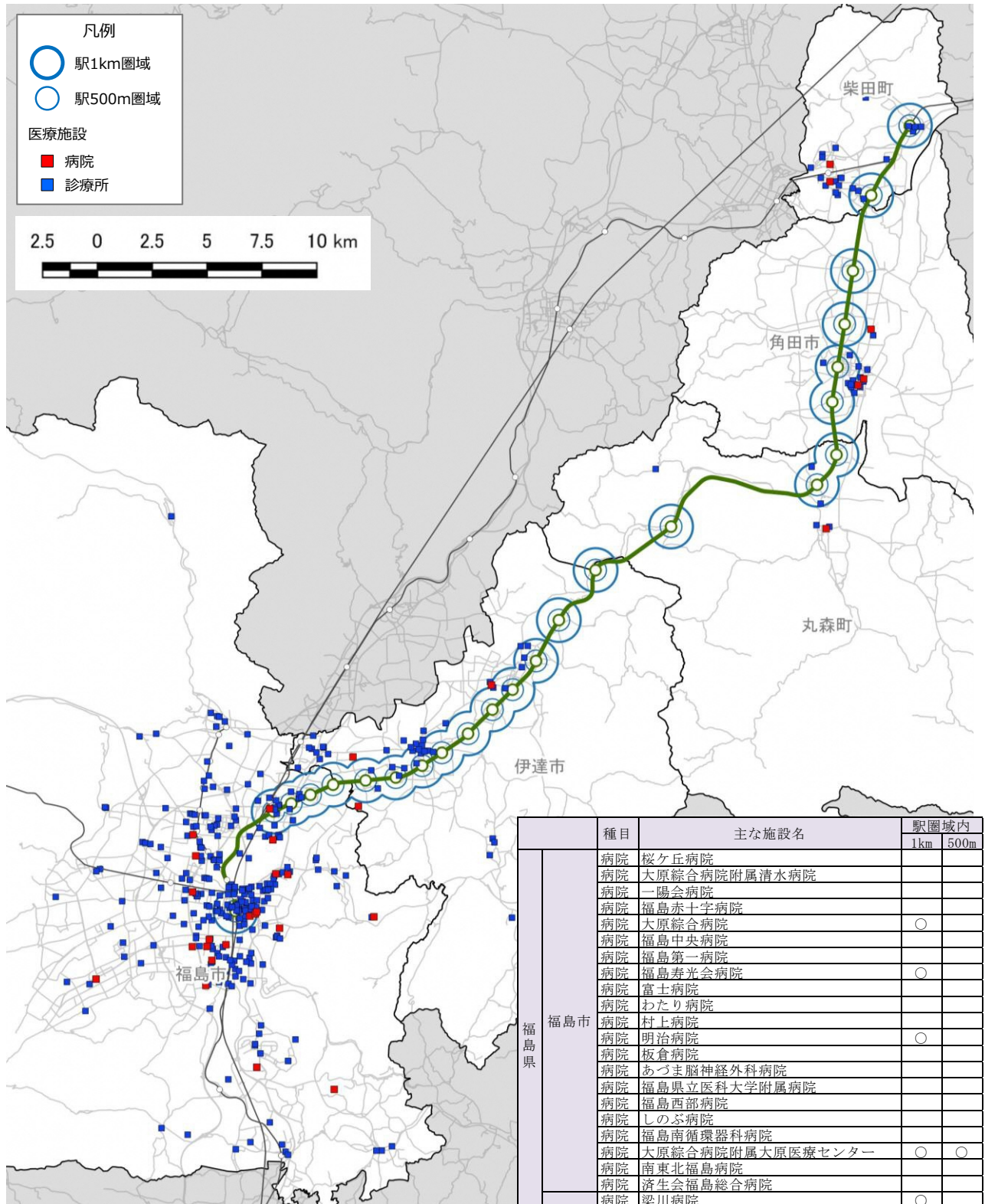


図 医療施設分布図

(5) 事業所

主な事業所（阿武隈急行線の各駅から概ね 2～3km 以内の立地）は、卸町駅から保原駅区間や丸森駅から槻木駅間に立地している。

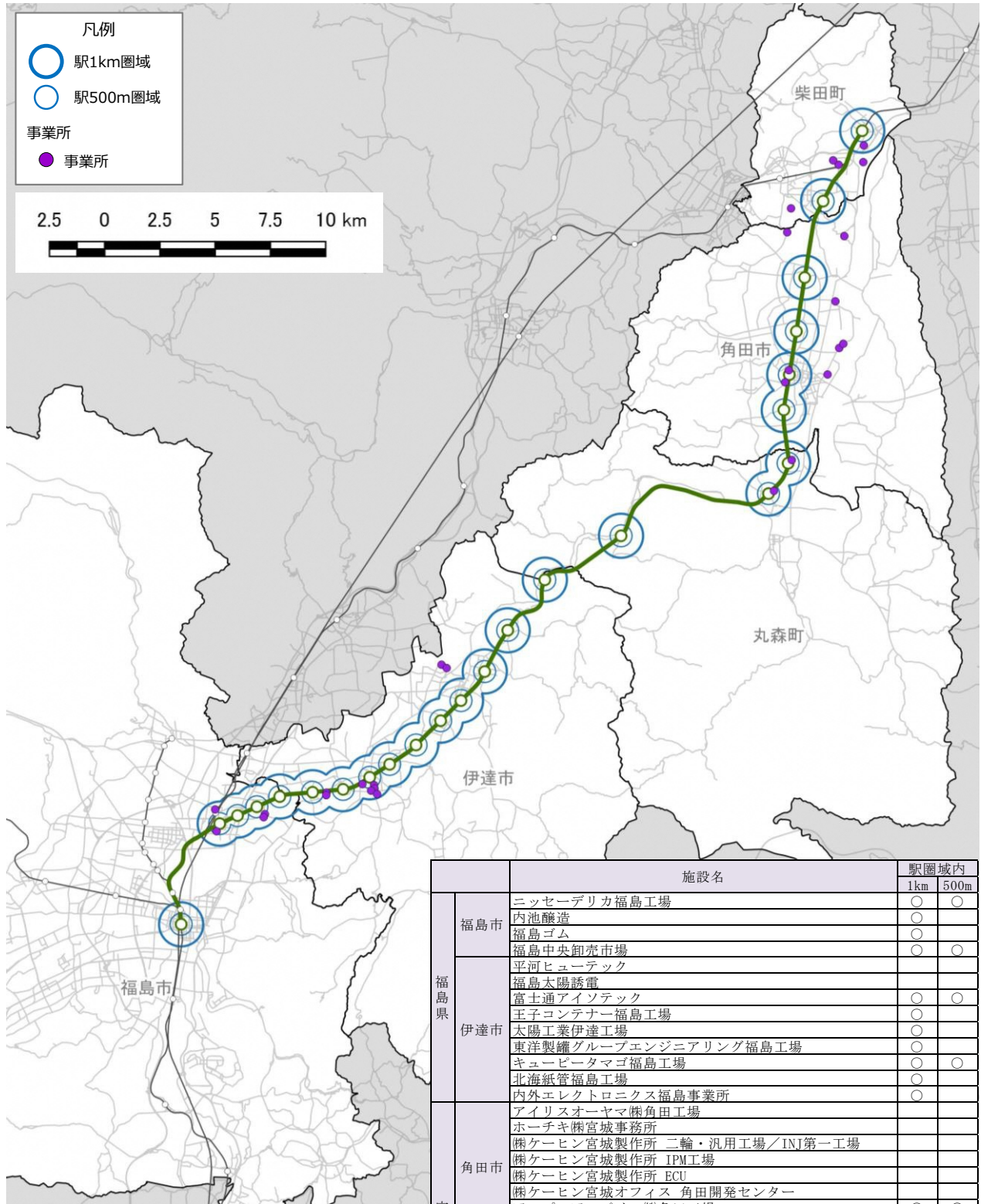


図 主な事業所分布図

		施設名	駅圏域内	
			1km	500m
福島県	福島市	ニッセーデリカ福島工場	○	○
		内池醸造	○	
		福島ゴム	○	
		福島中央卸売市場	○	○
	伊達市	平河ビューテック		
		福島太陽誘電		
		富士通アイソテック	○	○
		王子コンテナー福島工場	○	
		太陽工業伊達工場	○	
		東洋製罐グループエンジニアリング福島工場	○	
		キュービータマゴ福島工場		○
		北海紙管福島工場	○	
		内外エレクトロニクス福島事業所	○	
		アイリスオーヤマ株式会社角田工場		
宮城県	角田市	ホーキ株式会社宮城事務所		
		㈱ケーヒン宮城製作所 二輪・汎用工場/INJ第一工場		
		㈱ケーヒン宮城製作所 IPM工場		
		㈱ケーヒン宮城製作所 ECU		
		㈱ケーヒン宮城オフィス 角田開発センター		
		アルプスアルパイン株式会社角田工場	○	○
		JAXA角田宇宙センター		
柴田町	丸森町	山崎製パン仙台工場	○	
		豊屋食品工業		
		東北リコー		
		仙台森紙業		
丸森町	丸森町	陸上自衛隊船岡駐屯地		
		竜興化学工業丸森工場	○	○
		城南鋼鐵工業東北工場	○	○

(6) 観光資源

観光資源^{注)}は点在しており、阿武隈急行線沿線の駅から半径1km圏域には、年間概ね10万人以上の入込客を有する観光地や観光施設がほとんど立地していない。

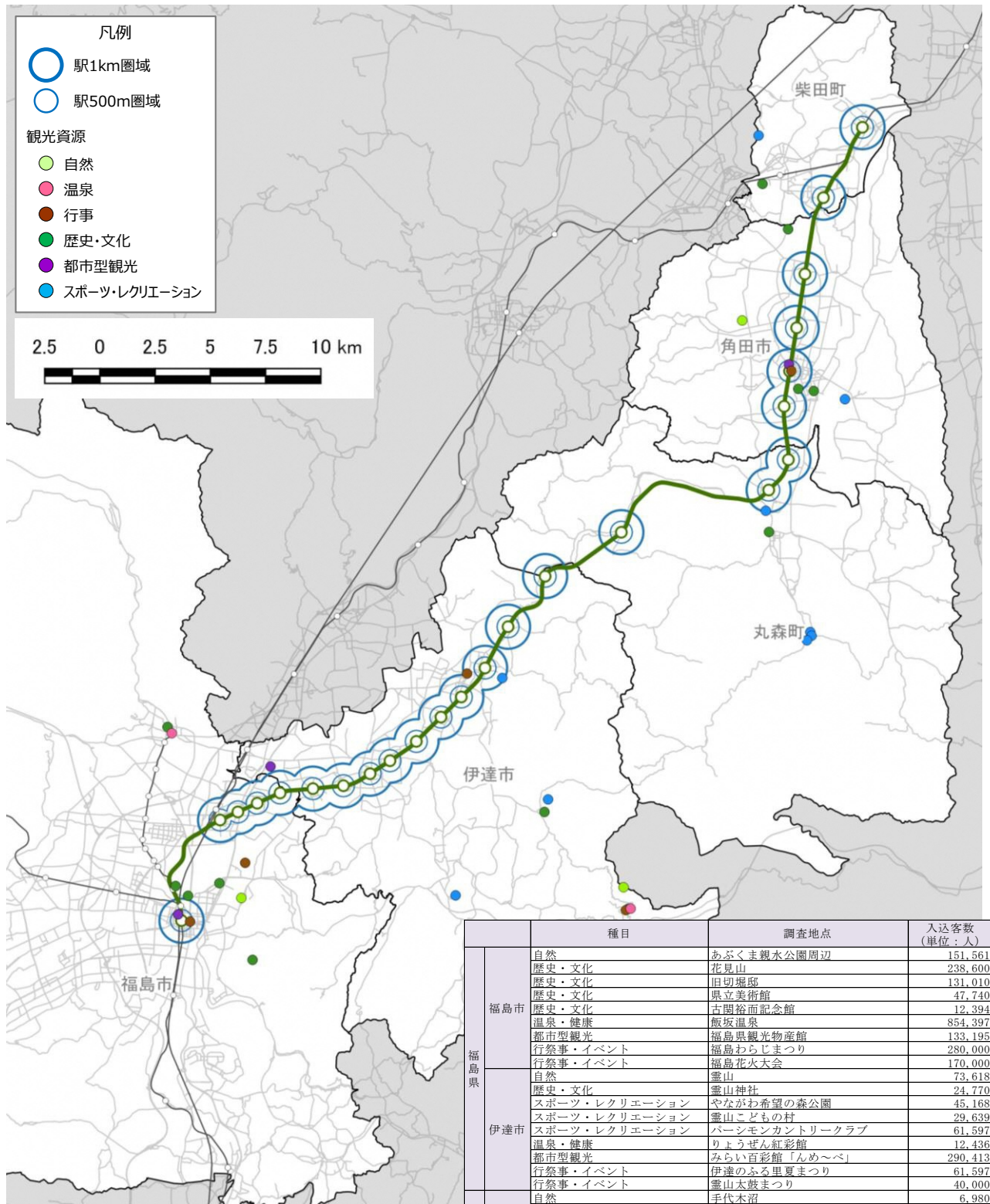


図 観光資源^{注)}の分布図

注) 福島県は、H29 観光客入込状況

注) 宮城県は、H28 観光統計概要

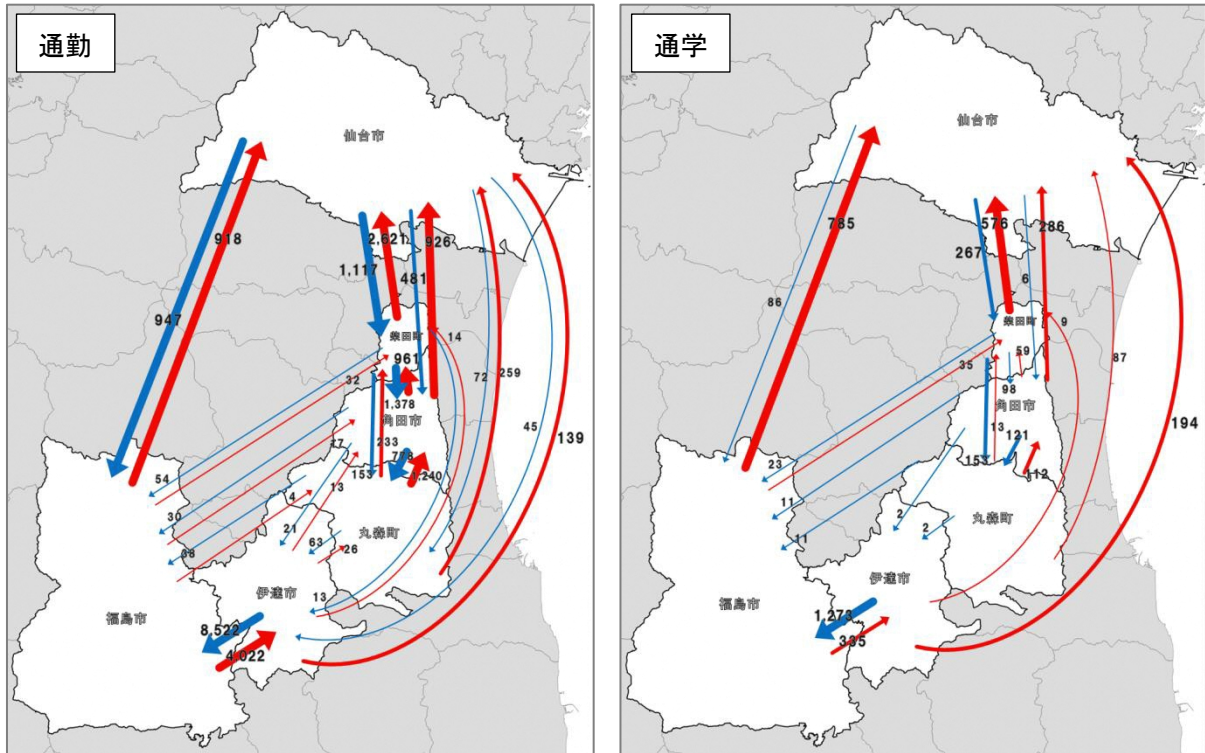
2-4 沿線地域住民の移動実態

(1) 通勤・通学

① 通学・通学の流動

通勤は、福島市と伊達市間の流動が多くみられる。また、柴田町～角田市～丸森町間の通勤流動のほか、各市町から仙台市への通勤流動も多くみられる。

通学は、福島市から仙台市、伊達市への流動が多くみられる。伊達市は福島市への通学流動が多く、他の市町では仙台市への流動が多くみられる。

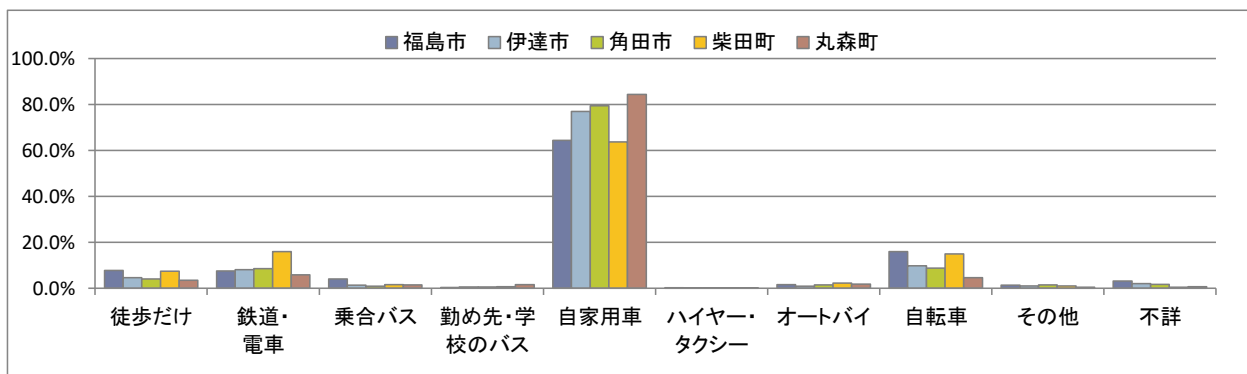


資料：国勢調査（2015年） 単位：人

図 通勤・通学流動図（左：通勤、右：通学）

② 通勤・通学における交通手段

通勤・通学時の利用交通手段は、いずれの市町も「自家用車」の割合が最も高くなっているが、柴田町では、「鉄道・電車」と「自転車」の割合が比較的高くなっている。



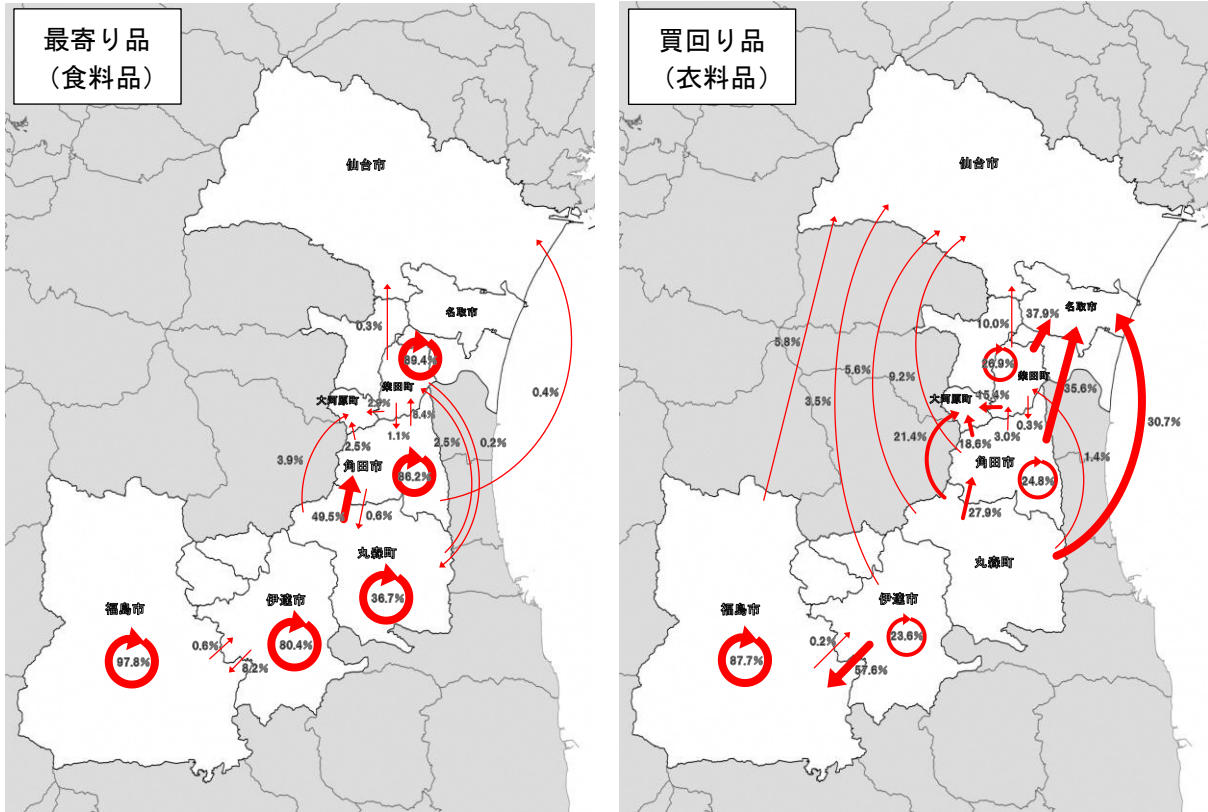
資料：国勢調査（2015年）

図 通勤・通学における利用交通手段

(2) 買い物

沿線地域における最寄り品（食料品）の買い物は、丸森町以外は居住している市町内での移動がほとんどとなっており、丸森町は角田市への流動が見られる。

買い回り品（衣料品）の買い物は、伊達市から福島市、丸森町から角田市のほか、角田市・柴田町・丸森町から名取市及び大河原町への流動が見られる。



資料：福島県第16回消費購買動向調査（2016年度）／宮城県の商圈消費購買動向調査報告書（2015年度）

図 買い物流動図（左：最寄り品、右：買い回り品）

(3) 通院

沿線地域における二次医療圏^{*}は、福島県は県北医療圏（福島市、二本松市、伊達市、本宮市、桑折町、国見町、川俣町、大玉村）に、宮城県は仙南医療圏（白石市、角田市、蔵王町、七ヶ宿町、大河原町、村田町、柴田町、川崎町、丸森町）に属している。

阿武隈急行線の通院目的での利用実態（48頁参照）をみると、福島県側は二次医療圏内での移動であり、宮城県側は二次医療圏内及び仙台医療圏への移動がみられる。

資料：第七次福島県医療計画、
第七次宮城県地域医療計画

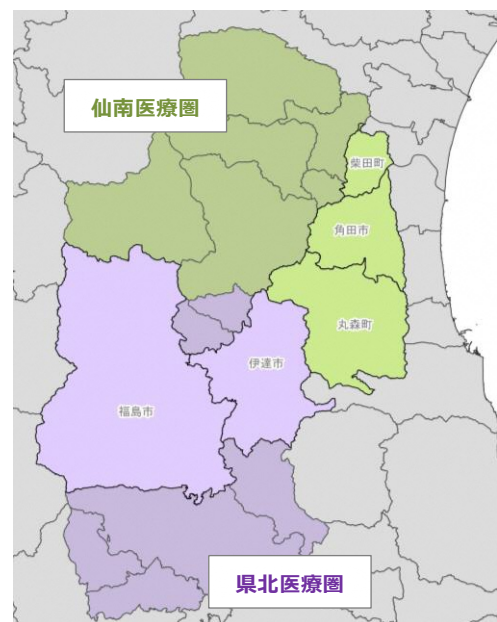
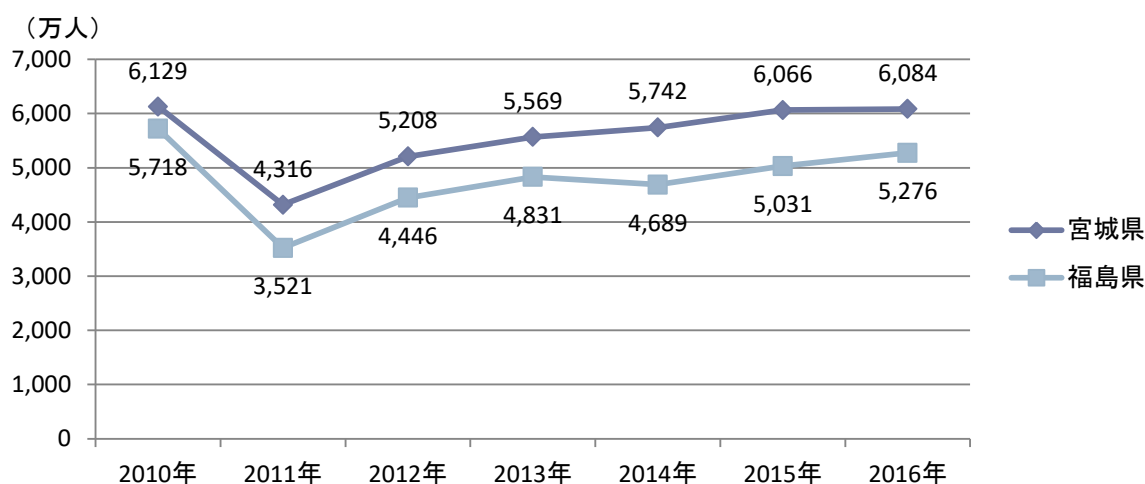


図 二次医療圏

2-5 観光入込客数の推移

宮城県及び福島県の観光入込客数（延べ入込客数）は、2011年の東日本大震災の影響で大幅に減少したが、その後徐々に回復傾向にあり、2016年には2010年比で9割以上（宮城県99.3%、福島県92.3%）となっている。

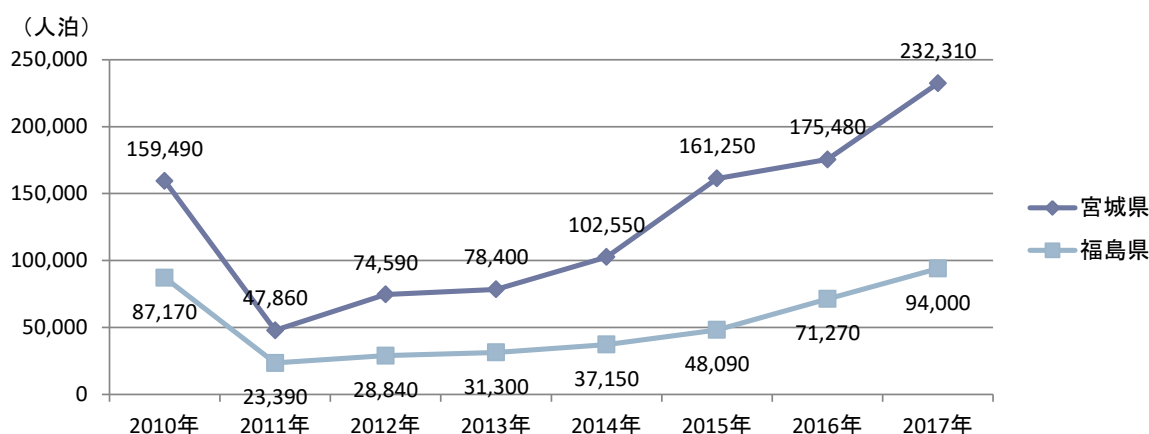
宮城県及び福島県の外国人延べ宿泊者数は、観光入込客数と同様に2011年の東日本大震災の影響で大幅に減少したが、その後徐々に回復傾向にあり、2017年には2010年比で10割以上（宮城県145.7%、福島県107.8%）となっている。



	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年
宮城県	6,129	4,316	5,208	5,569	5,742	6,066	6,084
福島県	5,718	3,521	4,446	4,831	4,689	5,031	5,276
東北6県	26,591	19,724	22,663	23,796	24,382	25,158	25,364

資料：各県観光統計資料

図 観光入込客数の推移（延べ入込客数）



	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年
宮城県	159,490	47,860	74,590	78,400	102,550	161,250	175,480	232,310
福島県	87,170	23,390	28,840	31,300	37,150	48,090	71,270	94,000
東北6県	505,400	183,910	232,930	288,760	354,250	525,640	648,430	945,560

資料：観光庁「宿泊旅行統計調査報告」（2017年は速報値）

図 外国人延べ宿泊者数の推移

2-6 上位・関連計画等におけるまちづくりの方向性

(1) 上位計画

① 福島県総合計画「ふくしま新生プラン」

項目	内容		
策定主体	福島県		
計画期間	平成 25 年度～平成 32 年度		
基本目標	夢・希望・笑顔に満ちた“新生ふくしま”		
目指す将来の姿（30年後の将来像）	ふくしまの礎	人と地域が輝く“ふくしま”	<ul style="list-style-type: none"> 子ども・子育ての視点 教育の視点 文化・スポーツ、人々の活躍の場づくりの視点 まちづくり・地域づくりの視点 過疎・中山間地域の視点 避難地域の再生・避難者の生活再建の視点
	ふくしまを支える3本の柱	いきいきとして活力に満ちた“ふくしま”	<ul style="list-style-type: none"> 農林水産業の視点 商工業・サービス業の視点 再生可能エネルギーの視点 雇用・産業人材の育成の視点 観光・交流の視点 交流基盤・物流基盤の視点
		安全と安心に支えられた“ふくしま”	<ul style="list-style-type: none"> 健康づくり・健康管理の視点 医療の視点 介護・福祉の視点 日常生活の安全と安心の視点 原子力災害対策の視点 大規模災害対策・危機管理体制の視点
		人にも自然にも思いやりにあふれた“ふくしま”	<ul style="list-style-type: none"> 人権の尊重・男女共同参画社会の視点 思いやりと支え合いの視点 自然環境・景観の保全、継承の視点 低炭素・循環型社会の視点
公共交通に関する施策・事業の概要	公共交通機関の利用促進に関する取組		パークアンドライド※システムの導入などにより、公共交通機関の利用を促進する。また、公共交通機関の利用に積極的に取り組んでいる企業・団体を認証し、社会的評価を高める。
	鉄道の輸送力改善などに関する取組		J R 東日本などに対して、新駅設置など鉄道施設の整備や輸送力の改善を要望する。
	生活交通の確保に関する取組		広域的・幹線的なバス路線やまちなか循環バス、デマンド型交通システムの導入への支援など、生活交通の確保に関する取組を行う。

② 宮城の将来ビジョン

項目	内容
策定主体	宮城県
計画期間	平成 19 年度～平成 32 年度（平成 29 年 3 月改定）
宮城の将来像	私たちが目指す将来の宮城は、県民一人ひとりが、美しく安全な県土にはぐくまれ、産業経済の安定的な成長により、幸福を実感し、安心して暮らせる宮城です。そして、宮城に生まれ育った人や住んでいる人が活躍できる機会にあふれ、国内からも国外からも人を引きつける元気な宮城です。
県政運営の理念	富県共創！活力とやすらぎの邦（くに）づくり

政策推進の 基本方向	富県宮城の実現 ～県内総生産 10 兆円への挑戦～	<ul style="list-style-type: none"> ・ 育成・誘致による県内製造業の集積促進 ・ 観光資源、知的資産を活用した商業・サービス産業の強化 ・ 地域経済を支える農林水産業の競争力強化 ・ アジアに開かれた広域経済圏の形成 ・ 産業競争力の強化に向けた条件整備
	安心と活力に満ちた 地域社会づくり	<ul style="list-style-type: none"> ・ 子どもを生き育てやすい環境づくり ・ 将来の宮城を担う子どもの教育環境づくり ・ 生涯現役で安心して暮らせる社会の構築 ・ コンパクトで機能的なまちづくりと地域生活の充実 ・ だれもが安全に、尊重し合いながら暮らせる環境づくり
	人と自然が調和した 美しく安全な県土づ くり	<ul style="list-style-type: none"> ・ 経済・社会の持続的発展と環境保全の両立 ・ 豊かな自然環境、生活環境の保全 ・ 住民参画型の社会資本整備や良好な景観の形成 ・ 巨大地震など大規模災害による被害を最小限にする県土づくり
公共交通に 関する施策・ 事業の概要	コンパクトで機能的 なまちづくりと地域生 活の充実	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通軸周辺の市街地整備や既存市街地の再開発の促進 ・ 交通弱者の通院や通学、買い物など地域住民の日常生活に不可欠な生活交通バス路線をはじめとした公共交通の維持のための市町村等への支援

③各市町の総合計画

計画名	項目	内容	
福島市総 合計画	策定主体	福島市	
	計画期間	平成 23 年度～平成 32 年度	
	将来都市像	ときめきとやすらぎ 希望にみちた人間尊重のまち 福島市	
	まちづくりのた めの基本的な考 え方	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市民との協働のまちづくり ・ 地域の個性を生かしたまちづくり ・ 土地利用の基本方針 	
	公共交通に関 する施策・事 業の概要	総合交通 網の整備	鉄道・バスなどの公共交通機関については、今後、高齢化の進展に伴い重要度が増すことから、その利用促進を図り、路線の維持や利便性の向上に努める。
伊達市第 2 次総合 計画	策定主体	伊達市	
	計画期間	平成 27 年度～平成 34 年度	
	将来都市像	健幸と個性が創る 活力と希望あふれる故郷 伊達市	
	まちづくりの 基本理念	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域が人を育て、人が地域を育てるまち ・ 伊達市らしさを大切に守り人が輝くまち ・ 新たな人材や価値を生み出す創造のまち 	
公共交通に関 する施策・事 業の概要	便利で効 率的な公 共交通体 系の構築	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道とバス路線や路線バス同士の乗り継ぎの円滑化、デマンドタクシーの利便性向上等を通じ、市民や市外からの来訪者にとって、利用しやすい地域公共交通の環境づくりを推進する。 ・ 分かりやすい公共交通網や料金体系に見直すとともに、利用の促進を図る。 ・ 現在公共交通を利用していない市民にも、利用しやすい運行ダイヤや、路線図等の周知広報活動や、ノーマイカーデーの実施等を通じ、公共交通に対する意識を醸成し、公共交通への利用の転換を促進する。 ・ 過度に自動車に依存せず、歩きたくなるようなまちづくりと一体化した取組みを推進する。 ・ 財政負担に配慮した持続可能な公共交通体系の構築を図る。 	

計画名	項目	内容	
伊達市健康都市基本計画	策定主体	伊達市	
	計画期間	平成 26 年度～平成 35 年度	
	計画の基本理念	すべての人が健康なまち すべての人が心豊かに安心して生活できるまち 放射能を正しく理解し心身の健康が守られるまち	
	健康都市の将来像	「安心して子育てができ、安心して歳がとれるまち」	
	公共交通に関する施策・事業の概要	鉄道の活用促進	<ul style="list-style-type: none"> 市内の東北本線伊達駅、阿武隈急行線 10 駅において、駅周辺の駐車場・駐輪場を活用したパーク&ライド[※]、サイクル&ライドの推進を検討する。 定路線のデマンド型交通[*]の乗合タクシーやバスの運行時刻を鉄道の運行時間に合わせるなど、利用者の利便性の向上に向け、関係者と検討を進める。 沿線の事業所や高等学校を通じてモビリティマネジメント[※]を行い、鉄道利用を促進する。
	バスの活用促進	<ul style="list-style-type: none"> 小型低床バス（ノンステップバス）の導入を進め、バスへの乗りやすさを向上する。 バスの乗り継ぎ等ひと目でわかるバスマップなどの案内冊子の作成による活用促進策を検討する。 	
第 5 次角田市長期総合計画	策定主体	角田市	
	計画期間	平成 23 年度～平成 32 年度	
	目指す都市像	「人と地域が輝く 田園交流都市 かくだ」	
	基本目標	<ol style="list-style-type: none"> ① 内発的産業の振興による安定した雇用の創出 ② 地域資源を活かした移住・定住の推進 ③ 若い世代が子どもを産み育てやすい環境の整備 ④ 安全・安心で住み続けたい「まちづくり」 	
	公共交通に関する施策・事業の概要	公共交通の利便性の向上	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者や障がい者などの交通弱者に配慮した公共交通の充実を図る。 阿武隈急行線の利便性向上のため、仙台直通便の増発、運行本数の増便、移動時間の縮減などの要望に取り組む。 ラビットくんの運行について、利便性や利用率の向上のための調査検討を進める。
	公共交通の利用の促進	<ul style="list-style-type: none"> 阿武隈急行線の利用状況を分析し、市民へのマイルール意識を醸成して、利用の拡大に向けた施策の取り組みや P R 活動を展開する。 県域を越えた広域連携による地域資源を活用した事業の展開により、阿武隈急行線の利用の促進を図る。 ラビットくんに対する市民の要望を反映し、利用者拡大に向けた取り組みを行う。 	
第五次丸森町総合計画	策定主体	丸森町	
	計画期間	平成 27 年度～平成 36 年度	
	基本理念	<ul style="list-style-type: none"> 郷土愛の醸成 地域の個性を活かした協働のまちづくり 連携と交流 	
	将来像	「人と地域が輝き 豊かで元気なまち・まるもり 一人ひとりの“郷土愛”で未来につなげるまちづくり」	
	公共交通に関する施策・事業の概要	<ul style="list-style-type: none"> 丸森町阿武隈急行線利用促進協議会の事業支援を行い、各種利用促進事業と駅前施設の環境整備を行う。 予約型乗合タクシー「あし丸くん」の運行により、町民の日常生活の交通手段を確保する。 町民バス及び、白石市民バスの運行により、町民等の移動手段を確保する。 	

計画名	項目	内容			
第5次柴田町総合計画	策定主体	柴田町			
	計画期間	平成23年度～平成30年度			
	まちづくりの基本理念	<ul style="list-style-type: none"> ・ 住民が安全に、安心して暮らせるまちづくり ・ 住民の一人一人が個人として尊重され、住民の思い及び活動が生かされるまちづくり ・ 先人が築いてきた文化、伝統等を大切に、地域の個性を生かしたまちづくり ・ 多様な団体及び個人が交流し、又は連携し、住民がお互いに助け合う思いやりのあるまちづくり ・ 住民であることの誇り及びまちの良さを子どもたちに引き継ぐまちづくり 			
	まちの将来像	「みんなで育てる 笑顔輝く 元気なまち」			
	公共交通に関する施策・事業の概要	<table border="1"> <tr> <td>阿武隈急行への支援</td> <td>阿武隈急行線については、老朽化している施設等に対して緊急保全整備事業費等補助による支援を行うとともに、阿武隈急行沿線開発推進協議会の関係市町と連携して、利用者の増加を図るための各種事業に取り組む。</td> </tr> <tr> <td>新たな地域公共交通の整備</td> <td>柴田町地域公共交通活性化協議会で、高齢者や障害者が利用しやすい新たな地域公共交通として、デマンドタクシーや巡回バス等の導入を検討し、早期の運行開始に努める。</td> </tr> </table>	阿武隈急行への支援	阿武隈急行線については、老朽化している施設等に対して緊急保全整備事業費等補助による支援を行うとともに、阿武隈急行沿線開発推進協議会の関係市町と連携して、利用者の増加を図るための各種事業に取り組む。	新たな地域公共交通の整備
阿武隈急行への支援	阿武隈急行線については、老朽化している施設等に対して緊急保全整備事業費等補助による支援を行うとともに、阿武隈急行沿線開発推進協議会の関係市町と連携して、利用者の増加を図るための各種事業に取り組む。				
新たな地域公共交通の整備	柴田町地域公共交通活性化協議会で、高齢者や障害者が利用しやすい新たな地域公共交通として、デマンドタクシーや巡回バス等の導入を検討し、早期の運行開始に努める。				

(2) 都市づくりの方向性

① 都市計画区域マスタープラン

計画名	項目	内容	
県北都市計画区域マスタープラン*	策定主体	福島県	
	策定期間	平成26年5月	
	基本理念	「都市と田園地域等の共生」	
	基本方針	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市と田園地域等が共生する都市づくり ・ 地域特性に応じたコンパクトな都市づくり ・ ひと・まち・くるまが共生する都市づくり 	
	公共交通に関する内容	広域的な連携軸の強化	本都市計画区域の交通網は、県内及び県外の主要都市を連絡する国道等の道路網、JRや阿武隈急行の鉄道網が多く結節しているため、今後とも道路交通と鉄道等の公共交通との役割分担を図りながら、これらを体系的に整備していくとともに、本都市計画区域内の都市間相互の連結強化を図ることを基本方針とする。
		交通結節機能の強化	東北新幹線、山形新幹線、東北本線、奥羽本線、福島交通飯坂線及び阿武隈急行線により、都市内軌道交通の強化を促進するとともに、これら鉄道との交通結節機能を向上させる駅前広場の充実を図る。
		駅前広場	高子駅周辺の交通結節機能の強化のため、駅前広場を位置づける。
		自転車駐輪場	自転車利用の一層の利用促進を図るため、公共交通と連携した駅周辺への駐輪施設の配置等を検討する。
	拠点の位置づけ	圏域拠点（都市拠点機能）	福島駅周辺
		地域拠点	保原駅周辺
生活拠点		染川駅周辺	

計画名	項目	内容	
仙南広域都市計画区域マスタープラン*	策定主体	宮城県	
	策定時期	平成 25 年 3 月	
	将来像	地域の魅力を高め合い、圏域内外の人と文化が交流する県南部の広域生活圏の形成	
	都市づくりの基本的な考え方	連携による個性を活かした地域づくり	<ul style="list-style-type: none"> 都市圏間の交流の促進 地域間ネットワークの充実 通年的に多くの客で賑わう周遊型観光地の形成 公共交通サービスの維持 公共公益施設等の効率的配置や相互利用の促進
		魅力ある産業地づくり	<ul style="list-style-type: none"> 蔵王連峰と調和した田園・里山景観の保全、向上 広域交通利便性を活かした工業集積地の形成 役割分担を図りながらの商業の活性化
公共交通に関する内容	公共交通サービスの維持	<ul style="list-style-type: none"> 近年、地域住民の移動手段であった路線バスの廃止が問題となっているが、道路の都市間ネットワークの整備と合わせて、住民バスの相互乗り入れの実施等による都市間公共交通の維持、向上に取り組む。 通勤、通学等の日常生活に欠かせない鉄道駅を公共交通結節機能として位置づけ、路線バスや住民バス・デマンドタクシーとの連携により、公共交通サービスの維持を図る。 	

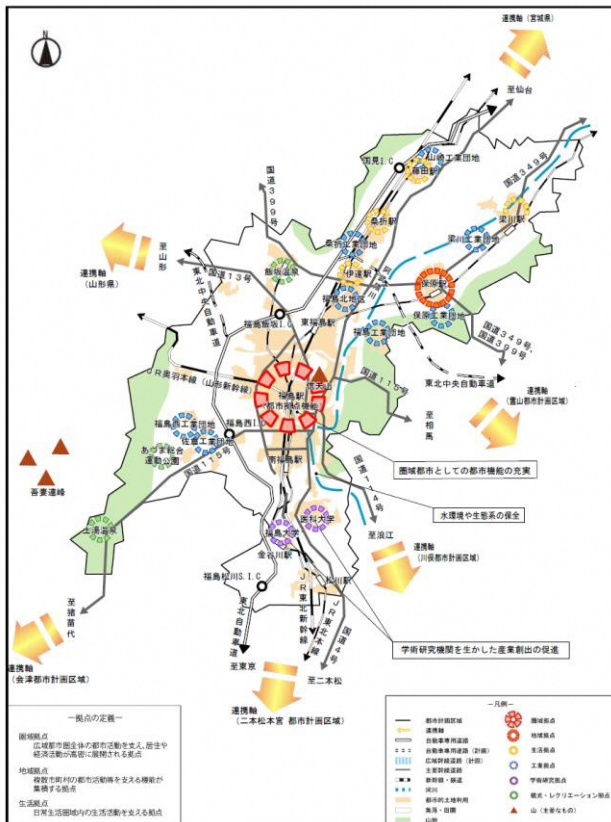


図 都市構造図
(県北都市計画区域マスタープラン)

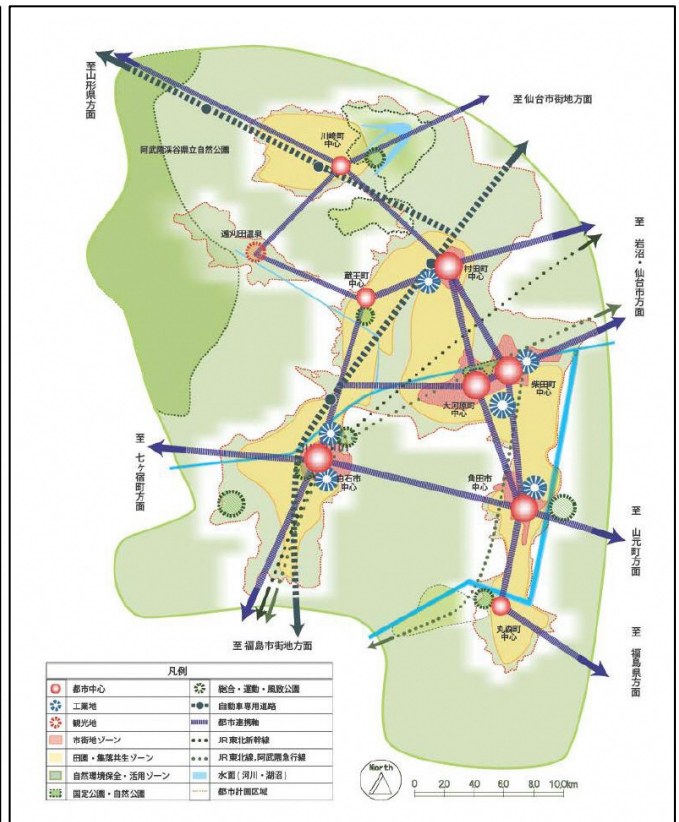
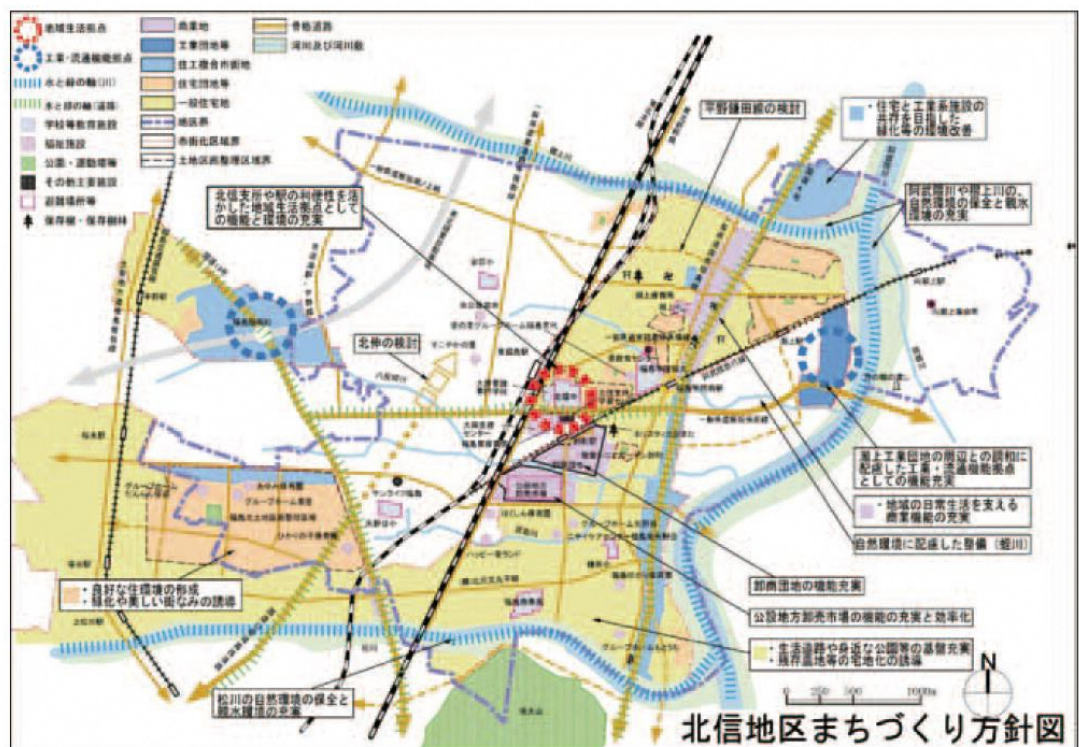


図 将来都市構造のイメージ
(仙南広域都市計画区域マスタープラン)

②各市町の都市計画マスタープラン等

計画名	項目	内容
福島市都市マスタープラン	策定主体	福島市
	策定期限	平成 29 年 3 月
	基本理念	みんなが誇れる県都ふくしまの創造
	目指す都市像	<ul style="list-style-type: none"> 安全で安心して住み続けられる都市 豊かな自然や歴史・文化などを生かし、地域の個性や活力を育む、市民が誇れる都市 県都として人々が集い、にぎわい、交流する都市
	公共交通に関する内容	<p>子どもから高齢者まで利用しやすい公共交通環境の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通機関の利用を促進するため、交通事業者との連携により駅舎やバス停・車両等の交通施設のユニバーサルデザインの視点に立ったバリアフリー化など施設整備を推進し、交通システムの充実を図る。 公共交通機関の利用を促進するため、駅へのアクセスの向上、自転車駐車場の整備、鉄道・バス等と相互の連携強化など、高齢者等に配慮した公共交通手段の充実を検討する。 <p>地域が支える公共交通システムづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> 高齢化社会を見据え、自家用自動車利用から公共交通への利用転換に向けての啓蒙活動を推進するとともに、地域内を走るバス・タクシーの効率的な運行に努め、公共交通の利用促進を図る。 地域の実情に応じた交通手段や地域との協働による持続可能な公共交通のあり方について検討を進める。
北信地区のまちづくり方針	土地利用の方針	北信支所や東北本線東福島駅及び阿武隈急行線卸町駅・福島学院前駅・瀬ノ上駅周辺地域は、住民の日常生活を支える地域生活拠点として、都市機能の充実を図る。
	道路・交通の方針	鉄道利用の促進を図るため、駅前広場や自転車駐車場の整備、踏切改良について検討するとともにバスとの連携強化を図る。



計画名	項目	内容															
福島市立地適正化計画※	策定主体	福島市															
	策定期間	平成 31 年 3 月															
	福島市が目指すまちづくりの方向性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 利便性の高いコンパクトな拠点市街地の形成 ・ 各地域の均衡ある発展に向けたネットワーク型の都市構造の形成 															
	都市機能区域の設定	福島市都マスタープランで位置づけられている中心拠点、地域生活拠点のうち、公共交通でのアクセス性が高い区域で、かつ、高次都市機能が一定程度充実している区域。															
	居住推奨区域の設定	<table border="1"> <tr> <td>居住推奨区域</td> <td>これまで構築してきた都市基盤の有効活用を図り、効率的な都市運営による持続可能な都市づくりを目指す区域</td> </tr> <tr> <td>歩いて暮らせるまちづくり骨格エリア</td> <td>車を運転しない方々についても買い物や通院、公共施設利用などの高次都市機能のサービスが利用しやすいエリア</td> </tr> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th>区 分</th> <th>区域面積</th> <th>市街化区域に対する面積割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>市 街 化 区 域</td> <td>5,043ha</td> <td>100.0%</td> </tr> <tr> <td>うち、居住推奨区域</td> <td>4,596ha</td> <td>91.1%</td> </tr> <tr> <td>うち、都市機能区域</td> <td>333ha</td> <td>6.6%</td> </tr> </tbody> </table> <p>※ 都市機能区域、居住推奨区域面積はGISによる図上求積値</p>	居住推奨区域	これまで構築してきた都市基盤の有効活用を図り、効率的な都市運営による持続可能な都市づくりを目指す区域	歩いて暮らせるまちづくり骨格エリア	車を運転しない方々についても買い物や通院、公共施設利用などの高次都市機能のサービスが利用しやすいエリア	区 分	区域面積	市街化区域に対する面積割合	市 街 化 区 域	5,043ha	100.0%	うち、居住推奨区域	4,596ha	91.1%	うち、都市機能区域	333ha
居住推奨区域	これまで構築してきた都市基盤の有効活用を図り、効率的な都市運営による持続可能な都市づくりを目指す区域																
歩いて暮らせるまちづくり骨格エリア	車を運転しない方々についても買い物や通院、公共施設利用などの高次都市機能のサービスが利用しやすいエリア																
区 分	区域面積	市街化区域に対する面積割合															
市 街 化 区 域	5,043ha	100.0%															
うち、居住推奨区域	4,596ha	91.1%															
うち、都市機能区域	333ha	6.6%															
誘導施策	<table border="1"> <tr> <td>持続可能な公共交通網の整備</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ・ 市民・事業者・行政が一体となり、公共交通施策と連携し、持続可能な公共交通網の整備を進める。 </td> </tr> <tr> <td>公共交通の利用促進</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通機関の利用を促進するため、公共交通施策と連携し、駅へのアクセスの向上、自転車駐車場の整備、鉄道・バス等と相互の連携強化など、高齢者等に配慮した公共交通手段の充実を検討する。 ・ 高齢化社会を見据え、自家用自動車利用から公共交通への利用転換に向けての啓蒙活動を推進するとともに、地域内を走るバス・タクシーの効率的な運行に努め、公共交通の利用促進を図る。 </td> </tr> </table>	持続可能な公共交通網の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市民・事業者・行政が一体となり、公共交通施策と連携し、持続可能な公共交通網の整備を進める。 	公共交通の利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通機関の利用を促進するため、公共交通施策と連携し、駅へのアクセスの向上、自転車駐車場の整備、鉄道・バス等と相互の連携強化など、高齢者等に配慮した公共交通手段の充実を検討する。 ・ 高齢化社会を見据え、自家用自動車利用から公共交通への利用転換に向けての啓蒙活動を推進するとともに、地域内を走るバス・タクシーの効率的な運行に努め、公共交通の利用促進を図る。 												
持続可能な公共交通網の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市民・事業者・行政が一体となり、公共交通施策と連携し、持続可能な公共交通網の整備を進める。 																
公共交通の利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通機関の利用を促進するため、公共交通施策と連携し、駅へのアクセスの向上、自転車駐車場の整備、鉄道・バス等と相互の連携強化など、高齢者等に配慮した公共交通手段の充実を検討する。 ・ 高齢化社会を見据え、自家用自動車利用から公共交通への利用転換に向けての啓蒙活動を推進するとともに、地域内を走るバス・タクシーの効率的な運行に努め、公共交通の利用促進を図る。 																

計画名	項目	内容		
伊達市都市計画マスタープラン*	策定主体	伊達市		
	策定期間	平成 28 年度		
	将来像	健全と個性が創る 活力と希望あふれる故郷 伊達市		
	まちづくりの基本理念	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域が人を育て、人が地域を育てるまち ・ 伊達市らしさを大切に守り人が輝くまち ・ 新たな人材や価値を生み出す創造のまち 		
	公共交通に関する内容	鉄道駅の交通結節点の機能強化	<ul style="list-style-type: none"> ・ JR 東北本線伊達駅や阿武隈急行線の各駅周辺において、需要を見極めながら駅前広場や駐車場、駐輪場の改善整備を推進し、交通結節点の機能強化を図り、公共交通機関利用を促進する。 	
		パークアンドライド*等の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通機関の利用促進環境に立ち遅れがみられる駅周辺において、駅周辺の駐車場・駐輪場を活用したパークアンドライド*、サイクルアンドライドなど、鉄道と自動車等利用の乗り換えシステムの確立を推進し、公共交通機関の利用促進を図る。 	
		阿武隈急行線の利用促進	<ul style="list-style-type: none"> ・ 周辺市町や関係団体と連携し、鉄道事業者に対して運行体制の充実などを働きかけるとともに、駅前広場の充実、パークアンドライド*駐車場の整備等により利用者の利便性向上を図る。 ・ 阿武隈急行線はローカル電車としての魅力を持っており、観光 PR による鉄道利用の促進、サイクルトレイン*の実施など、観光利用の促進に努める。 	
	拠点の位置づけ	新たな都市機能の誘導拠点	高子駅周辺	
中心都市拠点		保原駅周辺、梁川駅周辺		
産業拠点		保原駅周辺		
観光・レクリエーション拠点		大泉駅周辺		
角田市都市計画マスタープラン*	策定主体	角田市		
	策定期間	平成 24 年度		
	将来像	<ul style="list-style-type: none"> ・ 訪れる人々が安らぎと親しみを持てるまち（交流・連携） ・ 市民誰もが住む喜びと誇りを抱き、魅力あふれるまち（移住・定住） 		
	都市づくりの基本理念	<ul style="list-style-type: none"> ・ 安らぎのある都市づくり ・ 豊かさを実感できる都市づくり ・ 魅力あふれる都市づくり 		
	公共交通に関する内容	鉄道の利便性向上	阿武隈急行線について、運行本数の増便や仙台直通便の増発など利便性の向上を要請する。また、市民さらには来訪者のニーズ等を踏まえ、鉄道利用促進のための方策を検討する。	
		その他の公共交通	地域の足として市民に浸透しているデマンド型乗合タクシー（ラビットくん）は、利用状況等の調査や検証を継続して行い、更なる利便性の向上を図る。また、市外の広域的施設の利用や観光のためのバス交通等のあり方を検討する。	
拠点の位置づけ	街なか交流拠点・賑わいの交流拠点	角田駅周辺		
	産業拠点			

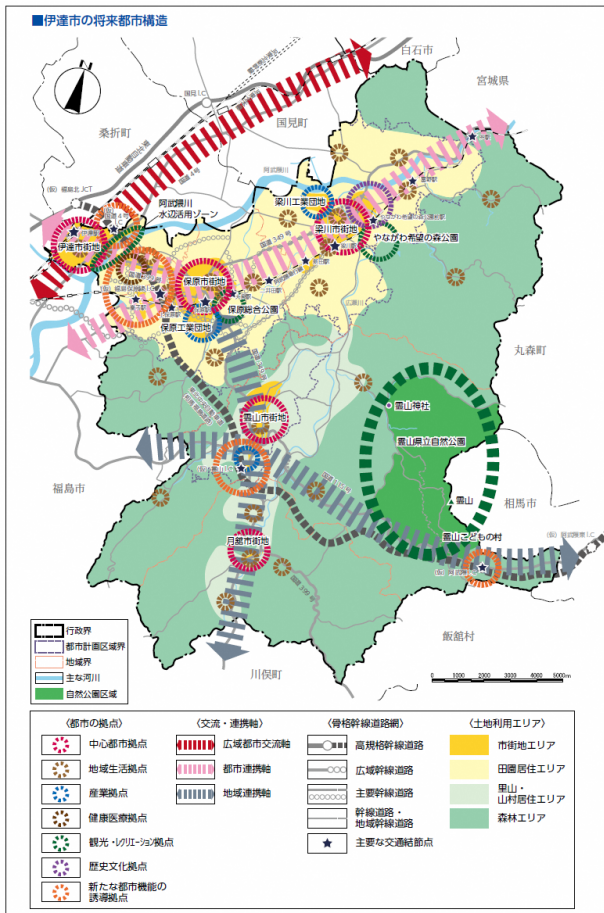


図 将来都市構造図
(伊達市都市計画マスタープラン)

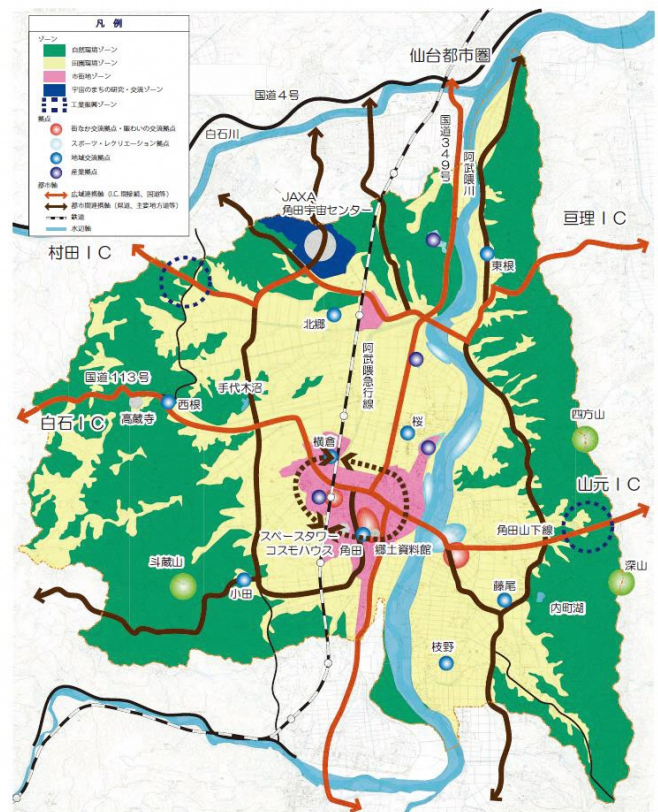


図 将来都市構造図
(角田市都市計画マスタープラン)

(3) 公共交通に関する計画等

計画名	項目	内容
阿武隈急行沿線地域活性化フォーラム 報告書 (阿武隈急行と地域の活性化について)	策定主体	阿武隈急行沿線地域活性化フォーラム
	策定期期	平成 29 年度
	今後の具体的な取り組み	<ul style="list-style-type: none"> まちづくりや賑わいづくりへの阿武隈急行の活用 安心安全なまちづくりや賑わいづくりへの活用 阿武隈急行マイルール・ボランティア駅長の配置 阿武隈急行沿線での土地開発（宅地造成） 阿武隈急行沿線での大学・企業誘致
	金融機関と連携した沿線地域の活性化に向けた取組	<ul style="list-style-type: none"> クラウドファンディングを活用した資金調達と賑わいづくり 金融機関のネットワークを活用した沿線地域の交流人口増加 金融機関のネットワークを活用した本線と沿線地域の魅力発信
	大学や地方公共団体と連携した沿線地域活性化に向けた取組み	<ul style="list-style-type: none"> 大学と連携した本線と沿線地域の魅力発信 大学と連携したキャラクターグッズの作成 地域資源を活用したパッケージ商品の提供 交流人口増加に向けたふるさと納税制度の活用
本線と沿線地域の情報発信	<ul style="list-style-type: none"> ソーシャルネットワーキングサービス（SNS）を活用した情報発信 地方公共団体の広報紙を活用した情報発信 アンテナショップを活用した広報 	
交流人口増加に向けたイベントの企画	<ul style="list-style-type: none"> 阿武隈急行開業 30 周年事業 インバウンド需要を取り込む企画 仙台圏からの利用客を取り込む企画 	

			<ul style="list-style-type: none"> シニア向け企画イベントの実施 ギネス記録に挑戦する企画イベント マイルール意識向上に向けた取組
		利便性の向上に向けた取組みほか	<ul style="list-style-type: none"> 東北本線への接続等、利便性の向上に向けた対応 利用者を対象としたアンケートの実施 多目的カード（Suica 等との連携）の発行 利便性の向上等に向けた阿武隈急行(株)社員研修の充実
福島市 地域公共交通 網形成 計画	策定主体	福島市	
	計画期間	平成 28 年度～平成 33 年度	
	基本理念	市民・事業者・行政の連携により、まちづくりと一体になった持続可能な公共交通の実現	
	基本方針	基本方針 1 日常生活を支える「使える」移手段としての公共交通の構築 基本方針 2 地域内外の交流を促進し、地域と人を元気にする公共交通の構築 基本方針 3 まちづくりと連携した公共交通の構築 基本方針 4 多様な主体の連携により、将来につなげる公共交通の構築	
伊達市 地域公共交通 網形成 計画	策定主体	伊達市	
	計画期間	平成 28 年度～平成 32 年度	
	基本理念	健幸都市づくり、まちの賑わい創出を支える、どこへでもお出かけできる持続的な公共交通圏の形成	
	基本方針	基本方針① 交通機関の適正な役割分担と連携のもと、市民の生活行動の広さや利用者の特性に適応しつつ、市民が歩いてまちへ出かけたい地域公共交通網の形成 基本方針② 既存交通資源の有効活用と整理・統合により、高齢者や観光客など、誰にでもわかりやすく、使いやすい、メリハリの効いた地域公共交通網の形成 基本方針③ 公共の財産として、行政と事業者、市民、そしてまち全体が協力して営み、地域に、そして、みんなに効果をもたらす持続的な地域公共交通事業を展開	



図 地域公共交通網の将来イメージ図
(福島市地域公共交通網形成計画)

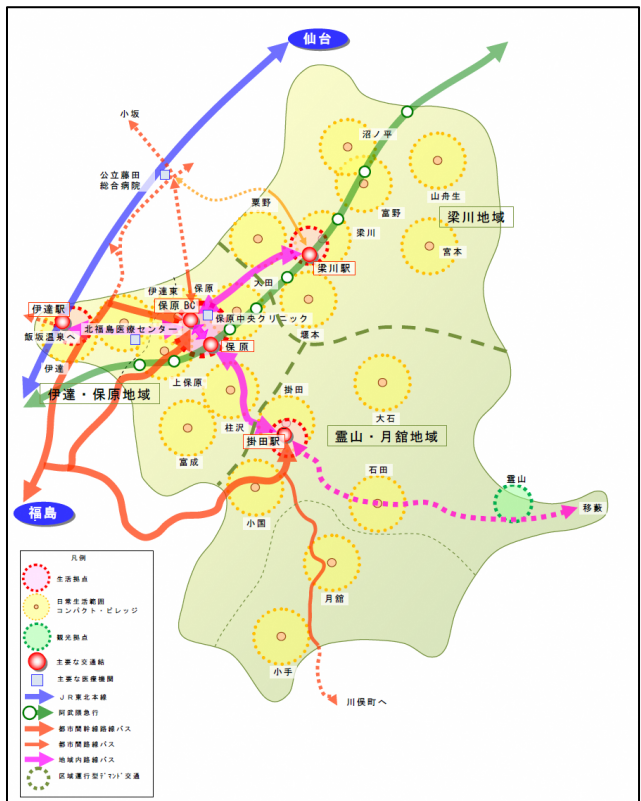


図 伊達市地域公共交通網形成の将来像
(伊達市地域公共交通網形成計画)

2-7 沿線地域の現状にみる課題

以上を踏まえて、沿線地域の現状にみる課題を次のとおり整理した。

沿線地域における公共交通利用者の確保

- ・阿武隈急行線沿線市町の総人口は、2030年には現在の人口から約6万人(約15%)減少(駅勢圏内1kmの人口は約1万人(約13%)減少)することが予測され、公共交通の利用者も減少することが予測されることから、公共交通の維持のため、公共交通利用者を確保することが課題となる。

交通弱者の移動手手段の確保・利用環境整備

- ・阿武隈急行線沿線市町の高齢化率は年々増加し、2030年には36.0%になることが予測される。高齢者の免許返納により、公共交通利用への転換が求められる中で、高齢者が自家用車の運転に頼らない生活を送ることができる環境整備が必要となる。
- ・自分で移動する手段がない交通弱者の移動手手段として、公共交通に求められる役割が高まることが予想され、住民ニーズに合うサービスの提供や環境整備が課題となる。

市町間の広域的移動を支える公共交通ネットワークの確保

- ・沿線地域において、日常生活での移動は、買い物や通勤、通学、通院など様々な目的により、宮城県側(県南)と福島県側(県北)それぞれの生活圏内で、市町間の広域的な移動がみられることから、隣接自治体を跨ぐ移動手手段を確保することが課題となる。

駅から沿線の生活利便施設への交通手段の確保

- ・沿線地域においては、公共・商業・医療施設等が駅から離れて立地していることから、生活利便施設までの交通手段の確保が求められている。特に医療施設は駅から1km以遠に立地している病院が多く(ほとんどが500m以遠)、高齢者の通院利用を支える移動手手段を確保することが課題である。

観光需要の掘り起こし、観光施設への移動手手段の確保

- ・沿線地域は、観光資源が点在しているが、目玉となるような大きな観光資源がないことから、沿線自治体や観光団体と連携した観光需要の掘り起こしが求められる。
- ・年間概ね10万人以上の入込客を有する観光資源は、阿武隈急行沿線の駅1km圏内に立地していないことから、駅から観光施設までの交通手段を確保することが課題となる。

沿線のまちづくりとの連携、駅を中心とした拠点機能の向上

- ・沿線市町及び県の上位・関連計画において、阿武隈急行線は、地域密着型の交通軸としての役割と、広域交通軸を補完する都市間交通としての役割を果たし、通勤、通学など、日常生活を支える重要な役割を担うと位置付けられている。
- ・また、阿武隈急行線の各駅は、バス、自家用車及び自転車などから鉄道に乗り換える地域住民の身近な公共交通結節拠点として位置付けられる。
- ・沿線まちづくりとの連携や、駅を中心とした交通結節機能の向上が求められている。

3. 沿線地域の公共交通の現状

3-1 鉄道路線網

福島駅を交通結節点として、阿武隈急行線と JR 東北本線、JR 奥羽本線、JR 東北新幹線、JR 山形新幹線、福島交通飯坂線が接続している。また、槻木駅において、阿武隈急行線と JR 東北本線が接続している。

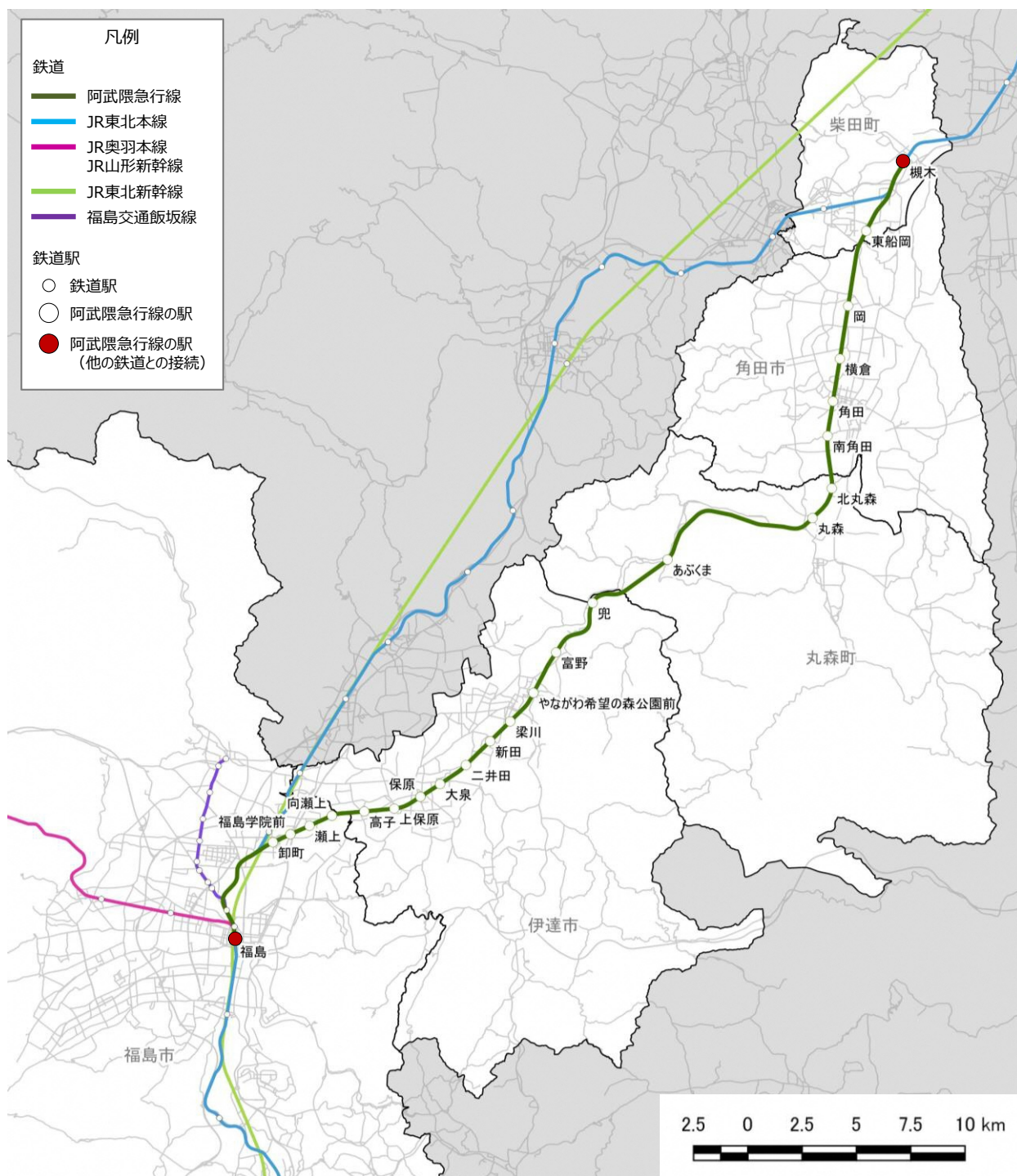


図 鉄道路線図

3-2 乗合交通

(1) バス交通

阿武隈急行線の駅前にバス停留所がある駅は、福島駅、福島学院前駅、保原駅、梁川駅、丸森駅となっている。保原駅では、北福島医療センター経由など一部の路線は駅前に乗り入れていない。

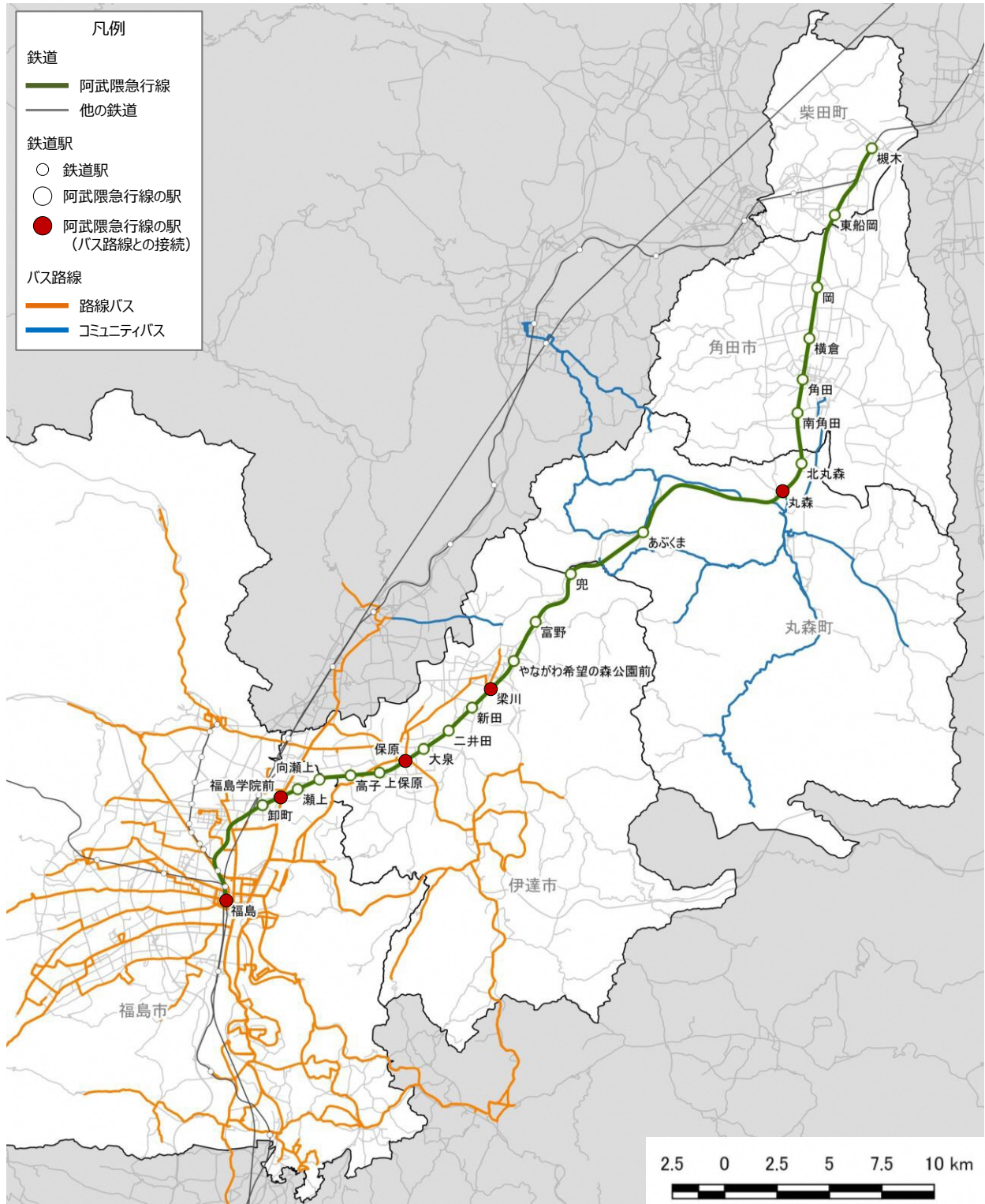


図 バス路線図

表 阿武隈急行線の駅と接続するバス路線 (2018年4月1日現在)

駅名	バス路線	起点	経由地	終点	
福島駅	福島交通	藤田	福島駅東口	桑折駅前	道の駅国見
		桑折	福島駅東口	瀬上中央	桑折駅前
		伊達	福島駅東口	瀬上中央	北福島医療センター
		藤田經由小坂	福島駅東口	藤田南	小坂
		伊達經由保原	福島駅東口	伊達長岡	猫川
		伊達經由掛田	福島駅東口	上ヶ戸	掛田駅前
		月の輪經由梁川	福島駅東口	月の輪	塩野川
		月の輪經由保原	福島駅東口	月の輪	保原バスセンター
		月館經由川俣	福島駅東口	月館	京田
		大波經由掛田	福島駅東口	文知摺	掛田駅前
		伊達經由湯野	福島駅東口	伊達長岡	湯野駅
		医大經由二本松	福島駅東口	医大病院・金谷川	若宮二丁目
		医大立子山經由飯野	福島駅東口	医大病院	飯野町
		医大・川俣經由南相馬	福島駅東口	医大病院・川俣営業所	原町駅前
		原田東	舟場町・大町	稲荷田	五月乙女団地
		中野	舟場町・大町	信陵中学校	堰場
		志田	舟場町・大町	八島田	上志田
		南沢又經由北沢又	福島駅東口	玄場	北沢又
		市役所・由添団地經由庭坂	市役所前	由添団地	庭坂荒町
		大原綜合病院・由添団地經由庭坂	大原綜合病院	由添団地	庭坂荒町
		試験場經由庭坂	舟場町・大町	運転免許センター	庭坂荒町
		上姥堂	大原綜合病院	二子塚	上姥堂
		上姥堂經由高湯温泉	大原綜合病院	上姥堂	ハイランド前
		土船	大原綜合病院	北島	土船
		土湯	福島駅東口	佐倉	土湯温泉
		荒井	福島駅東口	佐倉	自衛隊前
		佐原	福島駅東口	佐倉	荒川発電所
		佐原經由四季の里	福島駅東口	佐原	四季の里
		平田	福島駅東口	大森	平田
		鳥川	福島駅東口	大森	自衛隊前
		宮代団地	福島駅東口	本内	宮代団地
		美郷經由松川	福島駅東口	医大病院・美郷一丁目	古天神
		清水町經由医大	福島駅東口	清水町	医大病院
		蓬萊小經由荒古屋・医大	荒古屋	弁天橋・蓬萊小学校	医科大学前
		蓬萊小經由大笹生・医大	折戸	弁天橋・蓬萊小学校	医科大学前
		御山經由イオン福島	舟場町・大町	清水学習センター	谷地前
		福島・飯野	福島駅東口	舟場町	飯野町
		東浜町	福島駅東口	成蹊高校	東浜町
		ヘルシーランド經由東浜	福島駅東口	ヘルシーランド	東浜町
		森合団地	大原綜合病院	正眼寺	ヨークベニマル福島西店
		市内循環ももりん1コース太田町回り	福島駅東口	太田町・上町	福島駅東口
		市内循環ももりん1コース	福島駅東口	上町・県立美術館入口	福島駅東口
		市内循環ももりん2コース	福島駅東口	県立美術館入口	福島駅東口
		第二日東	福島駅東口	信夫橋	工業試験場
		スカイライン循環	福島駅西口	土湯温泉・浄土平	福島駅西口
		桜台經由医大	福島駅東口	桜台	医科大学前
		渡利南回り	福島駅東口	花見山入口	福島駅東口
		渡利北回り	福島駅東口	渡利中学校	福島駅東口
		月の輪台団地	福島駅東口	砂入	月の輪台団地
		蓬萊団地	福島駅東口	蓬萊東	蓬萊西口
		南バイパス經由蓬萊団地	福島駅東口	弁天橋	蓬萊西口
		蓬萊スクール循環	福島駅東口	福高前・弁天橋	蓬萊西口
		蓬萊小經由医大	福島駅東口	弁天橋・蓬萊小学校	医科大学前
蓬萊小經由庭坂・医大	庭坂荒町	弁天橋・蓬萊小学校	医科大学前		
バイパス經由南向台団地	福島駅東口	鳥谷野入口	地区センター前		
渡利經由南向台団地	福島駅東口	渡利病院前	地区センター前		
信夫山循環 4号線先回り	福島駅東口	本内・稲荷田	福島駅東口		
信夫山循環 13号線先回り	福島駅東口	稲荷田・本内	福島駅東口		
南向台循環黒岩先回り	福島駅東口	鳥谷野入口	福島駅東口		
南向台循環渡利先回り	福島駅東口	渡利病院前	福島駅東口		
福島学院前駅	福島交通	川俣高校前	福島駅東口	伊達葭田	川俣高校前
		藤田	福島駅東口	桑折駅前	道の駅国見
保原駅	福島交通	桑折	福島駅東口	瀬上中央	桑折駅前
		伊達	福島駅東口	瀬上中央	北福島医療センター
		藤田經由小坂	福島駅東口	藤田南	小坂
		伊達經由保原	福島駅東口	伊達長岡	猫川
		伊達經由掛田	福島駅東口	上ヶ戸	掛田駅前
		伊達經由湯野	福島駅東口	伊達長岡	湯野駅
		宮代団地	福島駅東口	本内	宮代団地
		蓬萊小經由桑折・医大	桑折駅前	南向台二丁目	医科大学前
		伊達經由掛田	福島駅東口	上ヶ戸	掛田駅前
		月の輪經由梁川	福島駅東口	月の輪	塩野川
		月の輪經由保原	福島駅東口	月の輪	保原バスセンター
梁川駅	福島交通	月の輪經由梁川	福島駅東口	月の輪	塩野川
丸森駅	丸森町民バス	大内線	角田ターミナル	丸森駅・丸森病院	大内
		大耕線	丸森駅	大張公民館・丸森駅	丸森駅
		脇曲線	丸森駅	丸森病院・伊具高校	川平・キャンプ場
		ウーケンドバスるんるん号(4月~11月)	丸森駅	観光交流センター	キャンプ場

※月の輪經由梁川、月の輪經由保原、伊達經由保原、伊達經由掛田は、「阿武隈急行線沿線の路線バス運賃上限 500 円サービス」として上限額を大人 500 円 (小児 250 円) としている。

(2) デマンド交通（乗合タクシー）

伊達市、角田市、柴田町、丸森町ではデマンド交通*（乗合タクシー）が運行されている。また、伊達市では、エリア毎のデマンド交通*のほか、定路線型乗合タクシーも運行している。

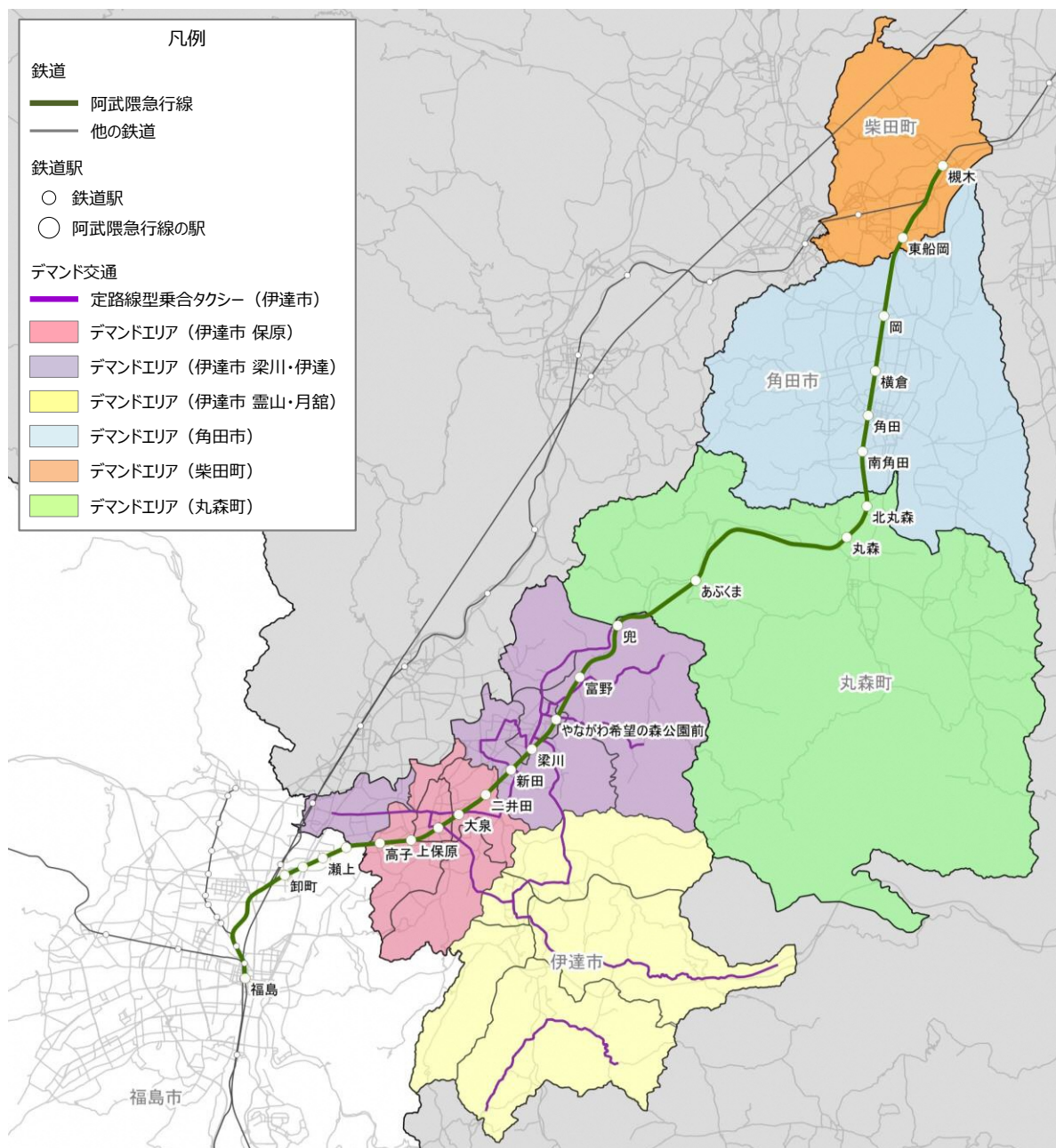


図 デマンド交通エリア

表 デマンド交通概要

地域	愛称	利用対象者	大人料金 (中学生以上)	小学生 料金	障がい者 など料金	小学生未満料金 (保護者同伴が条件)	運行日・時間	運営主体
伊達市	ほばらまちなかタクシー のってみっカー	利用登録者	300円 (まちなか内200円)	—	伊達市障がい者 タクシー料金助成 事業に適用 (H29.7月～)	—	月～金 8:30～16:00	保原町 商工会
	霊山・月館 まちなかタクシー	利用登録者	500円(まちなか内300 円、他エリア700円)	半額		1名無料(2名以上は 小学生料金)	月～金 8:30～16:00	伊達市 商工会
	梁川・伊達地域 まちなかタクシー	利用登録者	500円(まちなか内300 円、他エリア1,000円)	半額		1名無料(2名以上は 小学生料金)	月～金 8:30～16:00	伊達市 商工会
角田市	ラビットくん	利用登録者	400円 (まちなか内200円)	200円	福祉割引適用 料金 200円	1名無料(2名以上は 小学生料金)	月～金 7:30～16:30	角田市 商工会
柴田町	はなみちゃんGO	利用登録者	300円	150円	150円	無料	月～金 8:00～16:00	柴田町 商工会
丸森町	あし丸くん	町民利用登録者	400円	200円	200円	3歳から未就学児200円 3歳未満無料	月～金 8:30～16:40	丸森町 商工会

※角田市の福祉割引適用範囲:生活保護受給世帯、身体障がい者(1級～3級)、知的障がい者、精神障がい者

(3) 阿武隈急行線と路線バス・デマンド交通の接続状況

阿武隈急行線と路線バス・コミュニティバス※の接続状況（発着の合計）は、福島駅が 535 本、福島学院前駅が 193 本、保原駅が 111 本、梁川駅が 55 本、丸森駅が 20 本である。

デマンド交通※の阿武隈急行線との接続ダイヤの設定状況（発着の合計）は、新田駅が 7 本、梁川駅が 21 本、丸森駅が 29 本である。なお、角田市及び柴田町については、デマンド交通※が運行されているものの、阿武隈急行線との接続ダイヤはない。

表 阿武隈急行線の駅と接続する路線バスとデマンド交通の本数（平日）

		福島	福島学院前	保原	新田	梁川	丸森
阿武隈急行発	路線バス コミュニティバス	247	91	55	/	25	10
	デマンド	/	/	/	3	7	29
阿武隈急行着	路線バス コミュニティバス	288	102	56	/	30	10
	デマンド	/	/	/	4	14	/

表 阿武隈急行線の駅と接続する路線バスとデマンド交通の接続ダイヤ（平日）

	電車 発着時刻	福島駅	福島学院前	保原駅	新田駅	梁川駅	丸森駅		
		接続本数	接続本数		接続本数		接続本数		
			発車	到着	発車	到着	発車	到着	発車
上り (福島方面)	5時台	1							
	6時台	19	3	3	1				
	7時台	29	6	3	2	1	2(2)		
	8時台	20	4	2	4		3(1) 2 2 1		
	9時台	20	5	4	2	1	1(1) 2 2		
	10時台	11	2	3	3	4		2(1)	
	11時台	16	1	2	1	1	1(1) 2 3		
	12時台	20	2	2	4	3		1(1)	
	13時台	9	1	2	1	2		2 2 1 1	
	14時台	20	5	3		1	1(1)	1	
	15時台	14	1	1	4	2		1 1	
	16時台	10	2	2	2	1		2	
	17時台	35	4	2	2	2		2(1) 3(2) 2 1	
	18時台	35	10	9	2	2		1 1(1)	
	19時台	10	1	3		1		1 1	
20時台	12	3	2		1				
21時台	5	1	2						
22時台	2								
23時台									
下り (槻木方面)	5時台								
	6時台		3		2		1		
	7時台	24	7	4	3	4		2 3	
	8時台	37	5	4	2	3		2(1) 4(2) 1	
	9時台	25	4	2	2	1	2(2) 1(1)	1 5(5)	
	10時台	23	2	7	3	4		3 2(2)	
	11時台	8	1	1	1	2		1 3 2(2)	
	12時台	19	4	3	2	1		1 4(3) 1	
	13時台	17	5	3		1		2 2 5(5)	
	14時台	8	1	2	1	1			2(2)
	15時台	18	2	3	2	1	1(1)		1 5(5)
	16時台	9	3	5	1	2		2(2) 3(1) 5(4) 2	
	17時台	26	5	3	4	3		2(1) 3(2) 1(1)	
	18時台	23	4	7	2	4		1 1(1)	
	19時台	20	3	2	1			1 1	
20時台	6	1	1		1				
21時台	9		2						
22時台	2	1							
23時台									

※カッコはうちデマンド本数

3-3 タクシー

阿武隈急行線沿線地域で営業しているタクシー事業者は 30 社である。その多くが福島市内であり、伊達市内は 4 社、角田市内は 2 社、柴田町内は 3 社、丸森町内は 2 社となっている。

表 タクシー事業者一覧（2018 年度現在）

事業者名	所在地域	車両数
マルイチ新福島自動車(株)	福島市吉倉字万田	33
福島貸切辰巳屋自動車(株)	福島市北町	51
本田タクシー(株)	福島市太平寺字毘沙門堂	20
大和自動車交通(株)	福島市入江町	42
(株)マルイチ福島交通	福島市御山字中屋敷	29
(有)文知摺タクシー	福島市岡部字上条	16
吾妻観光(有)	福島市笹木野字内畑	5
大森貸切自動車(有)	福島市大森字南中道	20
(有)共和交通	福島市入江町	17
福島タクシー(株)	福島市成川字西谷地	21
こだま交通(有)	福島市小倉寺字中ノ内	10
(株)北福島タクシー	福島市南矢野日字桜内	42
(株)やさしいたのしいうれしい	福島市飯坂町平野字中ノ檀	21
(有)荒井タクシー	福島市荒井字高土手	11
(有)松川観光タクシー	福島市松川町字本町	12
(有)カネハチタクシー	福島市松川町浅川字笠松	14
ファミリー観光(株)	福島市南矢野目字鶴目東	9
(株)アズマエクスプレス	福島市上野寺字北ノ内	8
福島個人タクシー事業協同組合	福島市吉倉字吉田	44
(有)丸和保原タクシー	伊達市保原町字	25
(有)梁川タクシー	伊達市梁川町幸町	8
(有)ふくしま中央交通	伊達市野崎	23
(有)月館観光	伊達市月館町布川字西原	2
伊具タクシー(有)	角田市角田字町	10
(有)草間タクシー	角田市角田字町	11
柴田稲荷タクシー(有)	柴田町西船迫	16
(有)柴田観光	柴田町槻木上町	6
新盛堂タクシー(有)	柴田町船岡中央	10
越後自動車(有)	丸森町館矢間館山字坪石	7
(有)山正タクシー	丸森町大内字町	5

資料：一般社団法人福島県タクシー協会及び一般社団法人宮城県タクシー協会の HP

3-4 高速バス

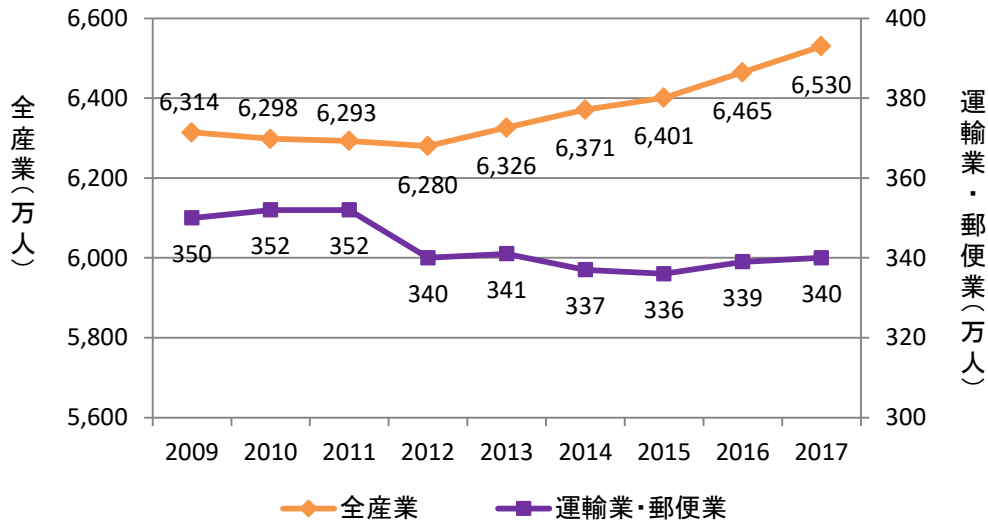
福島駅から仙台・郡山・いわき・会津方面や関東・中部・関西方面への高速バスが運行している。また、丸森・角田から仙台方面への高速バスが運行している。

表 主な高速バス

バス路線	
福島交通	福島～仙台
	福島～郡山
	福島～いわき
	仙台空港・相馬・福島～会津若松
	福島・川俣～南相馬
	福島・郡山～新宿
	福島・郡山～成田空港
	福島～宇都宮・名古屋
	福島～京都・大阪
東北アクセス	福島・南相馬線
	丸森・角田・山元・仙台線

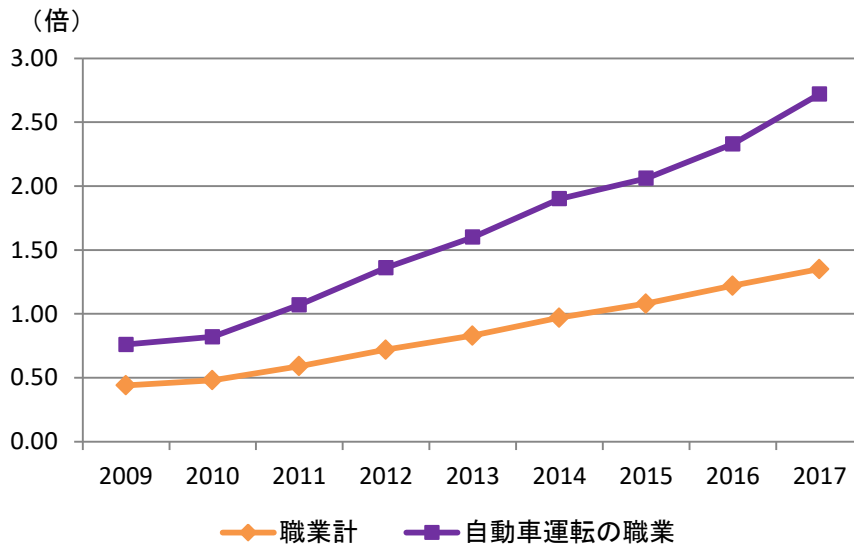
3-5 バス・タクシーの就業者数

全産業の就業者数が順調に増加している一方で、交通事業の従業者数は減少又は横ばいとなっており、交通サービスの担い手の不足感が高まっている。特に、自動車運転者を中心に労働力不足が顕在化している。



資料：総務省 労働力調査

図 全産業と交通事業の就業者数の推移



資料：厚生労働省 職業安定業務統計

図 全職業と自動車運転者の有効求人倍率の推移

3-6 沿線地域の公共交通の現状にみる課題

以上を踏まえて、沿線地域の公共交通の現状にみる課題を次のとおり整理した。

交通結節点としての拠点駅の機能強化

- ・福島駅は、阿武隈急行線と JR 東北本線、JR 奥羽本線、JR 東北新幹線、JR 山形新幹線、福島交通飯坂線が接続しており、槻木駅においては、阿武隈急行線と JR 東北本線が接続している。
- ・福島駅と槻木駅は、広域交通と接続する重要な交通結節点であることから、駅の結節機能の強化を図ることが必要である。

駅に接続する公共交通手段の確保

- ・阿武隈急行線沿線駅で、福島駅、福島学院前駅、保原駅、梁川駅及び丸森駅以外の駅においては、路線バスが接続していない。また、保原駅では、一部のバス路線が駅前に乗り入れしているが、北福島医療センターを経由する路線などは駅前に乗り入れしていないことから、阿武隈急行線沿線駅に接続する公共交通手段の確保が課題である。
- ・阿武隈急行線沿線駅において新田駅、梁川駅及び丸森駅はデマンド交通*（乗合タクシー）と接続しているが、デマンド交通*の利用は利用登録者のみであることから、観光客等の来訪者の移手段が不足しており、交通手段の確保が必要である。

阿武隈急行線と路線バスの一部運行区間の重複

- ・梁川～保原～福島間は、阿武隈急行線と路線バスが並行して運行している。また、その区間の路線バス運賃は、「阿武隈急行沿線の路線バス運賃上限 500 円サービス」として大人 500 円（小児 250 円）の上限額が設定されている。
- ・阿武隈急行線と路線バスの役割分担を明確にするとともに、互いに補完し合った効率的で利便性の高い交通軸の形成が必要である。

公共交通を取り巻く事業環境の維持・確保

- ・交通事業者の就業者数は減少又は横ばいとなっている。特に自動車運転事業の労働力不足が顕在化していることから、需要に応じた公共交通のエリアの棲み分けや、各公共交通機関の連携等による交通資源（施設・労働者等）の効率化により、公共交通を取り巻く事業環境を維持・確保することが課題である。

4. 阿武隈急行線の運行・利用状況

4-1 阿武隈急行線の運行概要

(1) 路線の概要

福島県福島市の福島駅から宮城県柴田郡柴田町の槻木駅に至る、阿武隈急行(株)が運営する鉄道路線である。

路線は、福島～矢野目信号場間を除き全線が単線区間である。駅数は、24 駅であり、うち有人の駅は福島駅、保原駅、梁川駅、丸森駅、角田駅の 5 駅である。

表 阿武隈急行線の路線の概要

営業キロ (路線延長)	全線合計：54.9km 福島～矢野目信号場間（4.7km）は、JR 東北本線と共用
軌間	1,067mm
駅数	24 駅（有人駅：福島駅、保原駅、梁川駅、丸森駅、角田駅）
踏切道数	9 箇所（第 1 種 7 箇所、第 4 種 2 箇所）

阿武隈急行(株)の会社概要

■設立年月日：昭和 59 年 4 月 5 日 第三セクター※阿武隈急行株式会社設立

■営業開始：昭和 61 年 7 月 1 日 丸森～槻木間先行開業
昭和 63 年 7 月 1 日 福島～槻木間全線電化開業

■事業内容（定款に定めているもの） ◎は営業しているもの

◎鉄道事業

- ・不動産賃貸業、不動産売買業並びに不動産管理業
- ・旅行業
- ・広告業
- ・食堂、喫茶店の経営並びに飲食料品及び日用雑貨品の販売

◎収入印紙及び郵便切手の売りさばき

- ・酒類及びたばこの販売
- ・前各号に付帯関連する一切の事業

■発行済株式総数：3 万株（2019 年 1 月 1 日現在）

【主要株主】

福島県 8,400 株 (28.00%)	宮城県 7,680 株 (25.60%)
福島交通 6,000 株 (20.00%)	福島市 1,836 株 (6.12%)
伊達市 1,568 株 (5.23%)	角田市 1,504 株 (5.01%)
丸森町 1,062 株 (3.54%)	仙台市 398 株 (1.33%)
柴田町 221 株 (0.74%)	名取市 221 株 (0.74%)
岩沼市 221 株 (0.74%)	白石市 150 株 (0.50%)
他 9 町 739 株 (2.46%)	

(2) 停車本数・駅間所要時分

駅別の停車本数は、福島駅～梁川駅間で上下線ともに 30 本、やながわ希望の森公園前駅～槻木駅間では上下線で本数が異なり 17 本から 27 本となっている。朝夕の通勤・通学時間帯には、仙台直通運行（槻木駅での JR 東北本線乗り入れ）が 2 往復（計 4 本）ある。

駅間の距離は短いところで 0.9km、長いところで 8.1km と差があり、駅間の所要時間は 1 分から 7 分程度となっている。

全線が単線であり、列車交換可能駅が 9 駅ある。特に富野駅～丸森間は列車交換できない区間が長いので、ダイヤ設定上の制約となっている。

また、朝夕の運行本数は、現在の車両編成で可能な最大の運行本数であり、増便するためには車両増と変電施設の整備が必要となる。

表 阿武隈急行線の駅間所要時分

駅名	距離 (km)	停車本数		所要時間 (分)	列車交換 可能駅
		槻木方面	福島方面		
福島駅	—	30	—	—	
卸町駅	5.6	30	30	7	
福島学院前駅	0.9	30	30	1	
瀬上駅	1	30	30	2	○
向瀬上駅	1.1	30	30	3	
高子駅	1.5	30	30	2	○
上保原駅	1.4	30	30	2	
保原駅	1.3	30	30	3	○
大泉駅	1.1	30	30	2	
二井田駅	1.5	30	30	2	○
新田駅	1.6	30	30	3	
梁川駅	1.3	30	30	2	○
やながわ希望の森公園前駅	1.7	30	27	2	
富野駅	2.1	18	27	3	○
兜駅	3.1	17	18	4	
あぶくま駅	4.2	17	18	5	
丸森駅	8.1	24	18	6	○
北丸森駅	1.7	24	24	2	
南角田駅	2.4	24	24	2	
角田駅	1.7	23	24	3	○
横倉駅	1.9	23	23	3	
岡駅	2.5	23	23	3	
東船岡駅	3.6	23	23	4	○
槻木駅	3.6	—	23	4	

(3) 運賃

運賃の種類は、「普通旅客運賃」「通勤定期運賃」「通学定期運賃」の3種類である。

福島	250	260	320	320	390	390	450	450	500	500	560	560	610	650	690	800	840	840	870	910	910	950	970
卸町		170	170	170	250	250	320	320	390	390	450	450	500	560	610	730	770	770	800	840	870	910	930
学院前			170	170	250	250	320	320	320	390	390	450	500	560	610	730	730	770	800	800	840	870	930
瀬上				170	170	250	250	320	320	390	390	450	500	560	610	690	730	770	770	800	840	870	910
向瀬上					170	170	250	250	320	320	390	390	450	500	560	690	730	730	770	800	840	870	910
高子						170	170	250	250	320	320	390	390	500	560	690	690	730	770	770	800	840	870
上保原							170	170	250	250	320	320	390	450	500	650	690	730	730	770	800	840	870
保原								170	170	250	250	320	390	450	500	650	650	690	730	730	770	800	870
大泉									170	250	250	320	320	390	500	610	650	690	690	730	770	800	840
二井田										170	170	250	320	390	450	610	610	650	690	690	730	770	840
新田											170	170	250	320	450	560	610	650	650	690	730	770	800
梁川												170	250	320	390	560	560	610	650	650	690	730	800
公園前													170	250	390	500	560	610	610	650	690	730	770
富野														250	320	500	500	560	610	610	650	690	730
兜															250	450	450	500	560	560	610	650	690
あぶくま																320	390	450	450	500	560	610	650
丸森																	170	250	250	320	390	450	500
北丸森																		170	250	250	320	450	500
南角田																			170	250	320	390	450
角田																				170	250	320	390
横倉																					170	320	390
岡																						250	320
東船岡																							250
槻木																							

- ※ 小人半額、は数切上げ
- ※ 学院前＝福島学院前
- ※ 公園前＝やながわ希望の森公園前

図 駅間普通旅客運賃表

※企画切符等は 59 頁に掲載

(4) 駅施設の状況

福島学院前駅と兜駅以外の駅では、駐車場が整備されている。あぶくま駅以外の駅では、駐輪場が整備されている。

表 各駅の設備一覧

施設等 駅名	駅前広場	駐車場			駐輪場			公衆トイレ		待合室		ホーム上屋	
		有無	台数	料金	有無	台数	料金	水洗	その他	駅舎内	ホーム	全部	一部
福島駅	◎	◎	61	30分まで 無料	◎	4,077	無料	○		○			○
卸町駅	◎	◎	5	無料	◎	115	無料	○		○			◎
福島学院前駅	◎				◎	68	無料						○
瀬上駅	◎	◎	7	無料	◎	24	無料						◎
向瀬上駅	◎	◎	5	無料	◎	20	無料				○		
高子駅	◎	◎	8	無料	◎	30	無料	◎					○
上保原駅	◎	◎	12	無料	◎	150	無料	◎			○		○
保原駅	◎	◎	65	無料	◎	290	無料	◎		◎		◎	
大泉駅	◎	◎	84	無料	◎	40	無料	◎					◎
二井田駅	◎	◎	9	無料	◎	40	無料	◎					○
新田駅	◎	◎	40	無料	◎	70	無料		◎				◎
梁川駅	◎	◎	120	無料	◎	180	無料	◎		◎		◎	
やながわ希望の森 公園前駅	◎	◎	13	無料	◎	140	無料	◎		◎			○
富野駅	◎	◎	14	無料	◎	30	無料		◎				○
兜駅					◎	10	無料		◎				○
あぶくま駅	◎	◎	18	無料				◎					○
丸森駅	◎	◎	111	無料	◎	170	無料	◎		◎		◎	
北丸森駅	◎	◎	28	無料	◎	20	無料	◎					○
南角田駅	◎	◎	31	無料	◎	40	無料		◎				○
角田駅	◎	◎	232	無料	◎	300	無料	◎		◎		◎	
横倉駅	◎	◎	22	無料	◎	40	無料		◎				○
岡駅	◎	◎	16	無料	◎	30	無料	◎			○		
東船岡駅	◎	◎	10	無料	◎	70	無料		◎		○		◎
槻木駅	(JR東日本)	駅の東西に 有料駐車場有	29	有料	駅の東西に 有料駐車場有	556	有料						○
24駅	23駅	20駅	963台		21駅	5,804台		13駅	7駅	7駅	4駅	4駅	18駅

◎:自治体設置 ○:阿武隈急行等設置

(5) 車両の概要

車両は、9編成18両である。片側2扉（1段ステップ付）構造で、車内の座席配置は、ドア間に固定式向かい合わせのボックスシートを配するセミクロスシートとなっている。

2016年3月19日より、沿線にある伊達氏ゆかりの史跡・観光地をPRする「伊達なトレインプロジェクト」ラッピング車両が運行されている。

現在の車両は、全線電化開業時に購入し30年以上経過しているため、老朽化が著しい状況であるとともに、予備車両が不足していることから、2018年度には1編成2両の車両更新を行っている。



図 阿武隈急行8100系電車

4-2 阿武隈急行線の利用状況

(1) 利用者数

年間輸送人員は、1995年度をピークに減少傾向であり、東日本大震災以降から2014年度にかけては微増しているが、2013年度以降はほぼ横ばい傾向、2016年度以降は減少傾向である。券種別内訳は、通勤定期は約26%、通学定期は約34%、定期外は40%である。2012年度からの変化は定期外と通学定期が減少している。

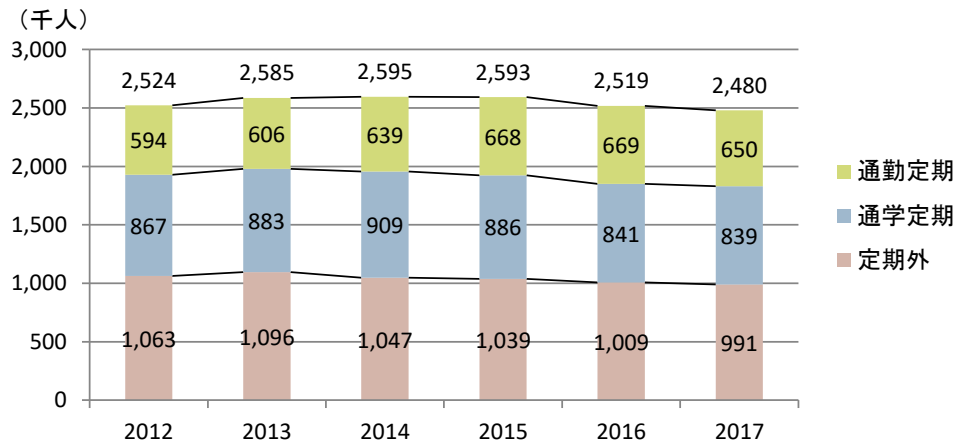


図 年間輸送人員の推移

表 年間輸送人員の2012年度からの変化率

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
通勤定期	-	2.0%	7.6%	12.5%	12.6%	9.4%
通学定期	-	1.8%	4.8%	2.2%	-3.0%	-3.2%
定期外	-	3.1%	-1.5%	-2.3%	-5.1%	-6.8%
合計	-	2.4%	2.8%	2.7%	-0.2%	-1.7%

資料：2012～2015 鉄道統計年報（国土交通省）、2016～2017 阿武隈急行(株)提供資料

1日当たりの乗降人員は、福島駅が3,000人以上と最も多く、保原駅・角田駅・槻木駅は1,000人以上、卸町駅・福島学院前駅・大泉駅は500人以上とまとまった利用が見られる。

一方、県境や宮城県側の無人駅などでは、乗降人員が50人以下と少ない駅がある。

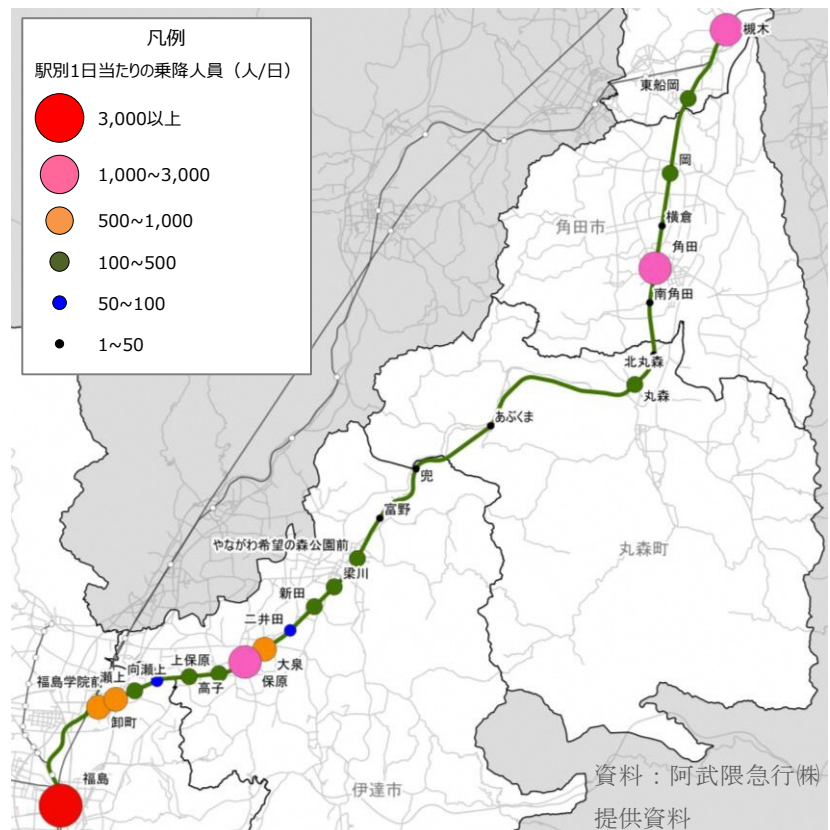


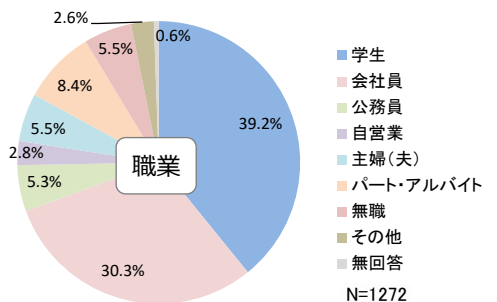
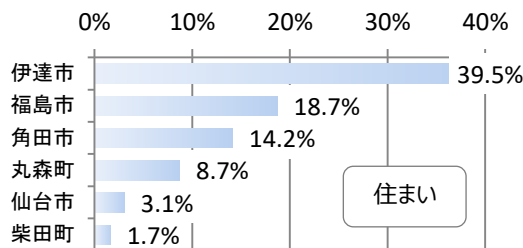
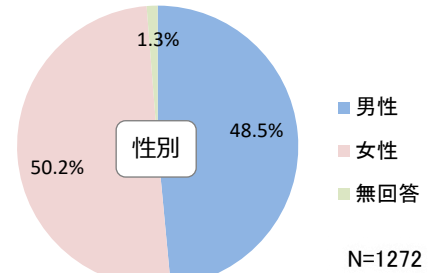
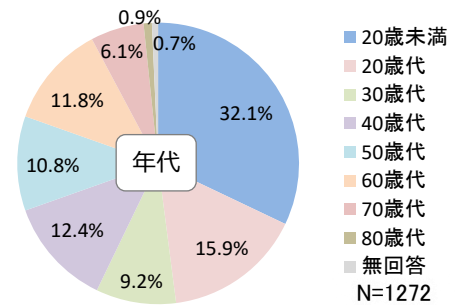
図 各駅の1日当たり乗降人員 (2017年度)

(2) 利用者の属性と利用実態 (利用者アンケート結果より)

※利用者アンケートの実施概要は 88 頁に掲載

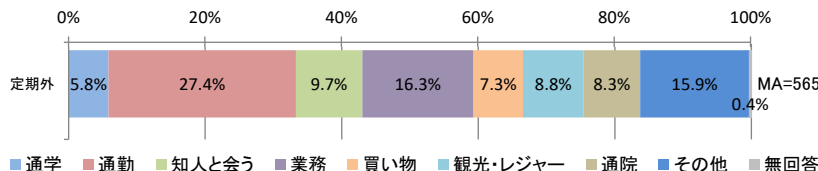
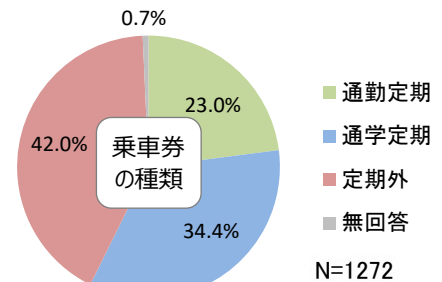
① 利用者の属性

- **年代**：「20 歳未満」と「20 歳代」を合わせると半分近くを占めている。60 歳未満を合計すると約 8 割を占める。
- **性別**：男性・女性が同程度である。
- **職業**：「学生」が約 4 割と最も多く、次いで「会社員」が約 3 割である。
- **住まい**：沿線自治体の合計が 8 割以上を占めている。内訳をみると、伊達市が 39.5%、福島市が 18.7%、角田市が 14.2%、丸森町が 8.7%、柴田町が 1.7% である。一方、沿線以外の地域では、仙台市が 3.1% となっているほか、県内外の市町村それぞれ 1% 前後となっている。

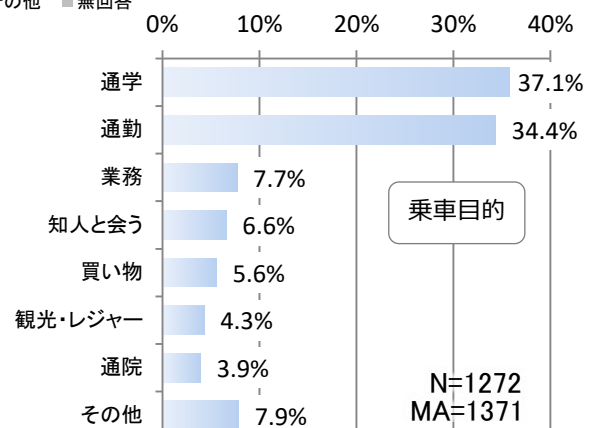


② 利用実態

- **乗車券の種類**：「通勤定期」が 23.0%、「通学定期」が 34.4%、「定期外」が 42.0% であり、年間輸送人員の実績 (41 頁) とほぼ同じ傾向である。定期外の利用は、「通勤」が 27.4%、「業務」が 16.3%、「知人と会う」が 9.7%、「観光・レジャー」が 8.8%、「通院」が 8.3%、「買い物」が 7.3% である。

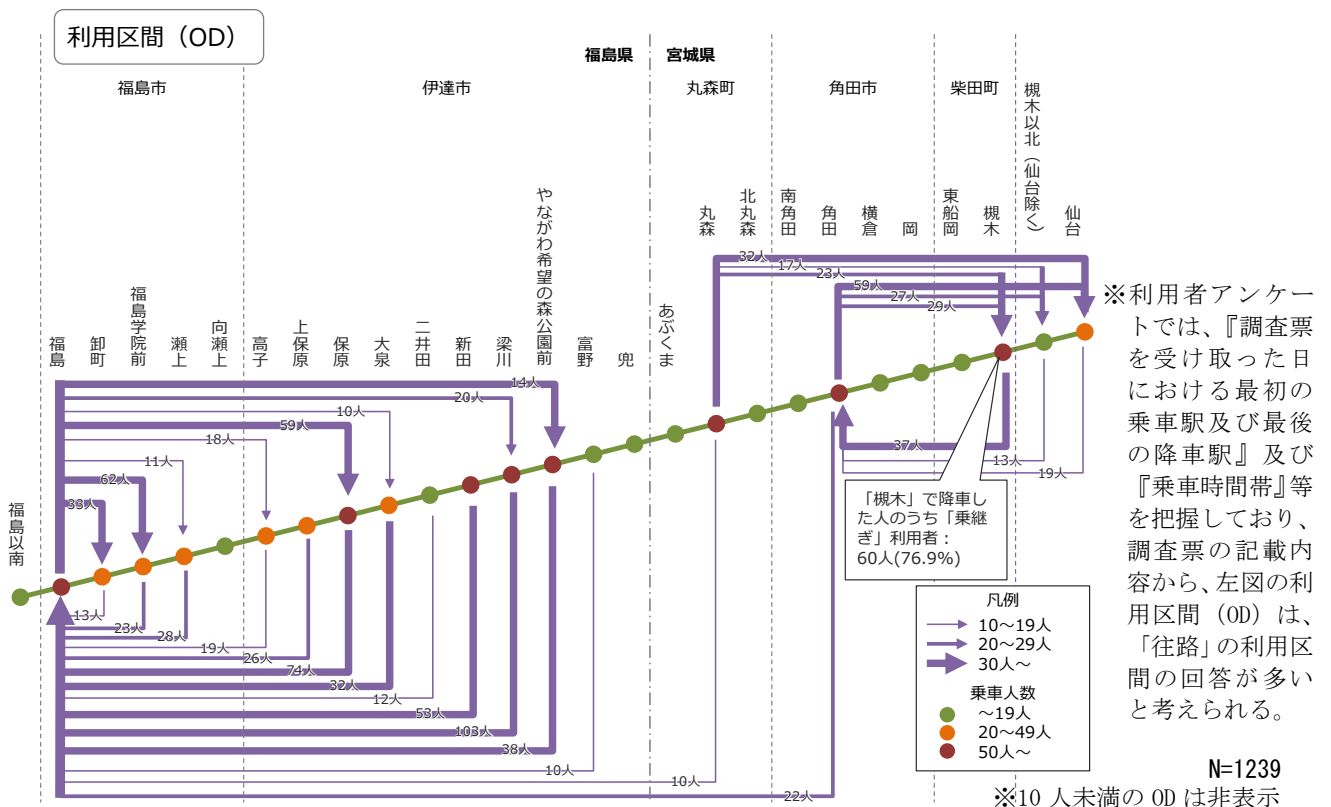
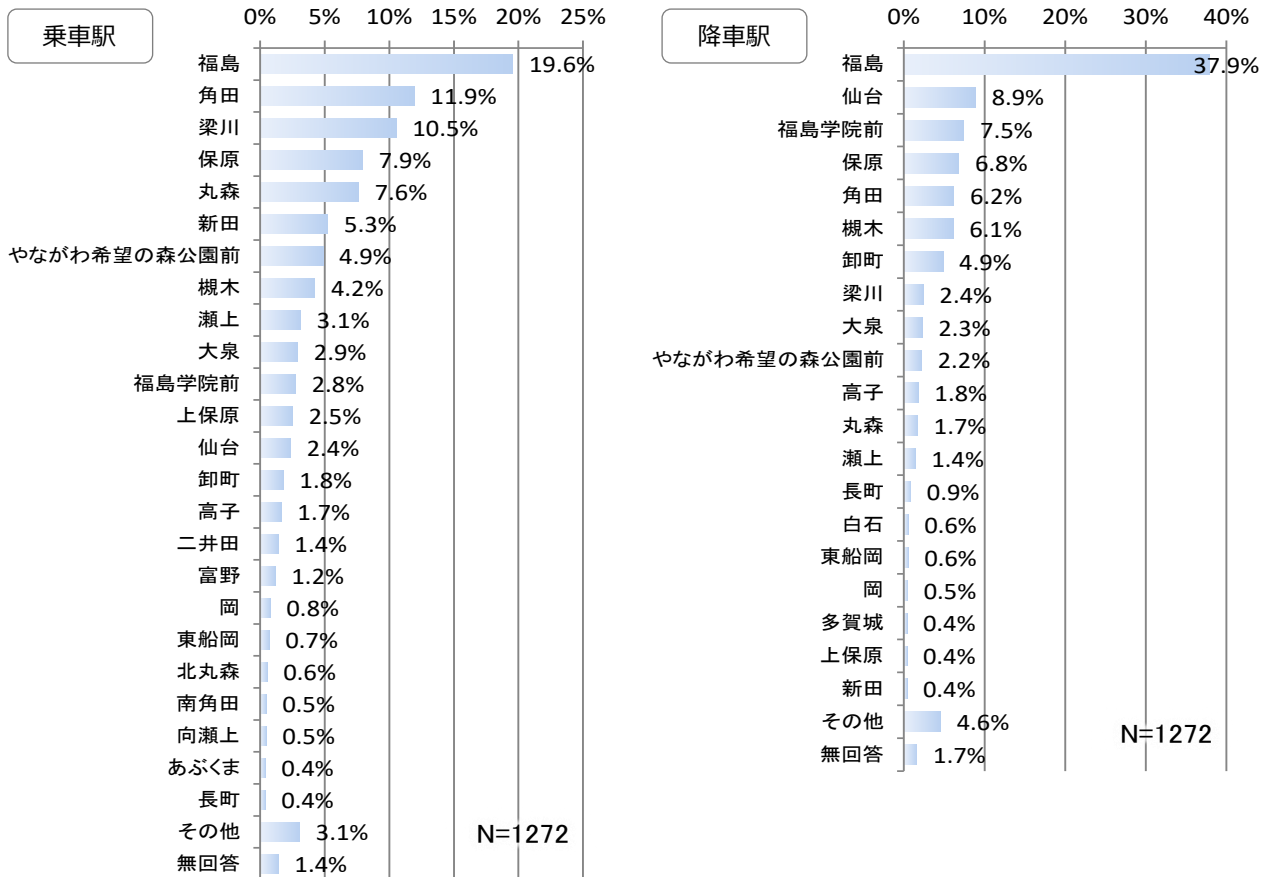


- **乗車目的**：「通学」が 37.1%、「通勤」が 34.4% であり、合わせると 71.5% を占めている。通学・通勤以外は、「業務」が 7.7%、「知人と会う」が 6.6%、「買い物」が 5.6%、「観光・レジャー」が 4.3%、「通院」が 3.9% である。

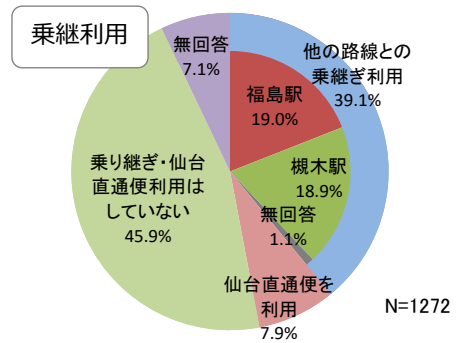


- **利用頻度**：「ほぼ毎日」の割合が約 6 割である。

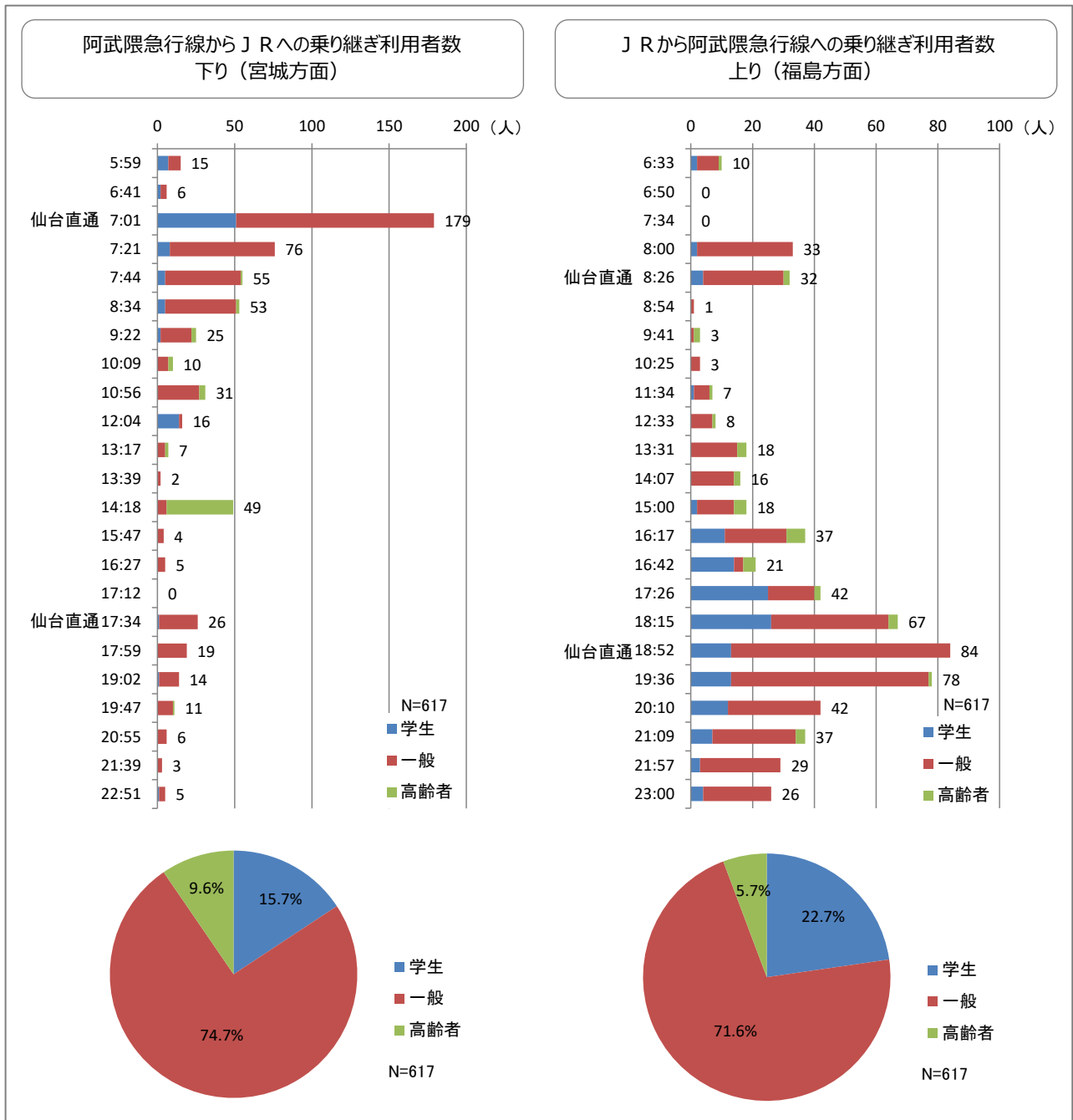
■ **利用した区間**：乗車駅は、福島駅が19.6%と最も多く、角田駅が11.9%、梁川駅が10.5%、保原駅が7.9%、丸森駅が7.6%と続いている。降車駅は、福島駅が37.9%と最も多く、次いで、仙台駅が8.9%、福島学院前が7.5%である。
 特に利用の多い区間は、保原駅・梁川駅から福島駅、福島駅から福島学院前駅・保原駅、角田駅から仙台方面である。



■ **乗り継ぎ利用**：「他の路線との乗り継ぎ利用」は 39.1%、「仙台直通便を利用」は 7.9%であり、合わせると 47.0%を占めている。乗り継ぎ駅は、「福島駅」が 19.0%、「槻木駅」が 18.9%である。



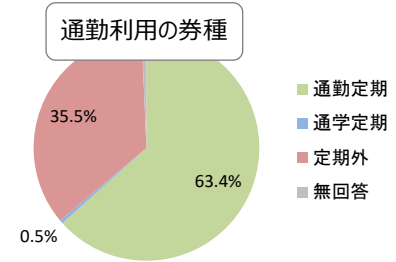
【槻木駅での阿武隈急行線と JR 東北本線の跨ぎ利用及び乗り継ぎ実態（接続流動調査結果）】



(3) 乗車目的別の利用実態の詳細

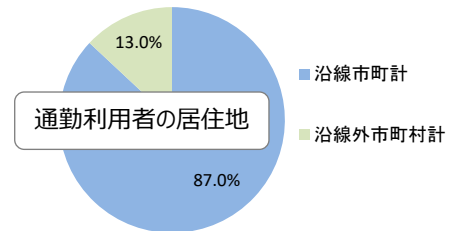
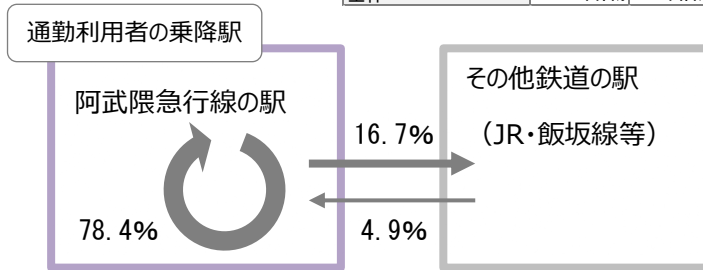
① 通勤利用

- ・通勤利用は利用全体の34.4%を占めている。
- ・券種は、通勤定期が63.4%、定期外が35.5%である。
定期外は利用頻度が比較的少ない傾向である。
- ・居住地は、沿線自治体の合計が87.0%を占めている。
- ・乗降駅は、阿武隈急行線の駅間の利用が78.4%、阿武隈急行線の駅から沿線外への利用が16.7%、沿線外から阿武隈急行線の駅への利用が4.9%である。



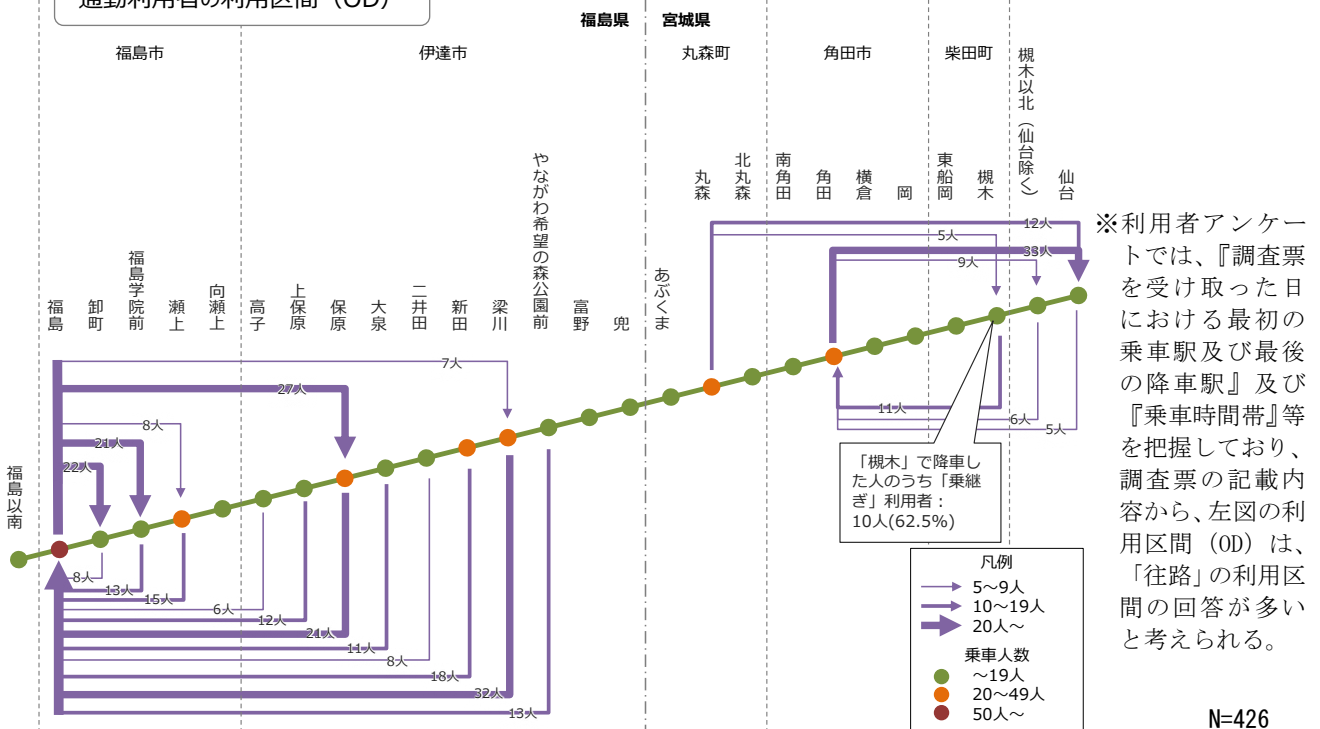
通勤利用の利用頻度別の券種

	ほぼ毎日	週に3~4回	週に1~2回	月に数回	数か月に1回程度	その他	無回答	全体
通学定期	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
通勤定期	87.7%	9.4%	0.0%	0.4%	0.0%	2.5%	0.0%	100.0%
定期外	42.6%	22.6%	10.3%	9.7%	4.5%	9.0%	1.3%	100.0%
無回答	33.3%	66.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
全体	71.4%	14.4%						



- ・特に利用の多い区間は、保原駅・梁川駅から福島駅、福島駅から卸町駅・福島学院前駅・保原駅、角田駅から仙台方面である。また、伊達市・福島市内の各駅から福島駅への利用や、丸森駅から槻木駅・仙台方面への利用、仙台方面から角田駅への利用も見られる。県境を跨ぐ利用は見られない。

通勤利用者の利用区間 (OD)

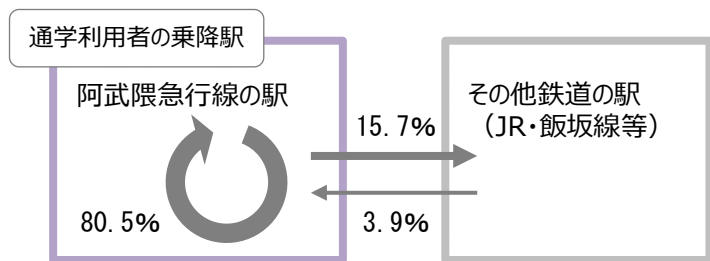
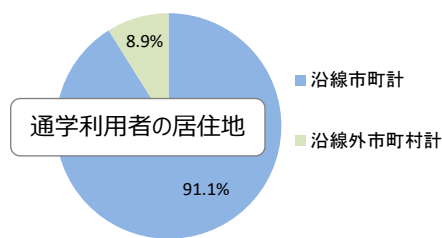
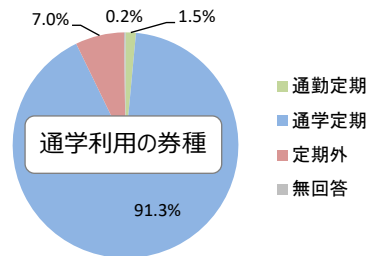


N=426

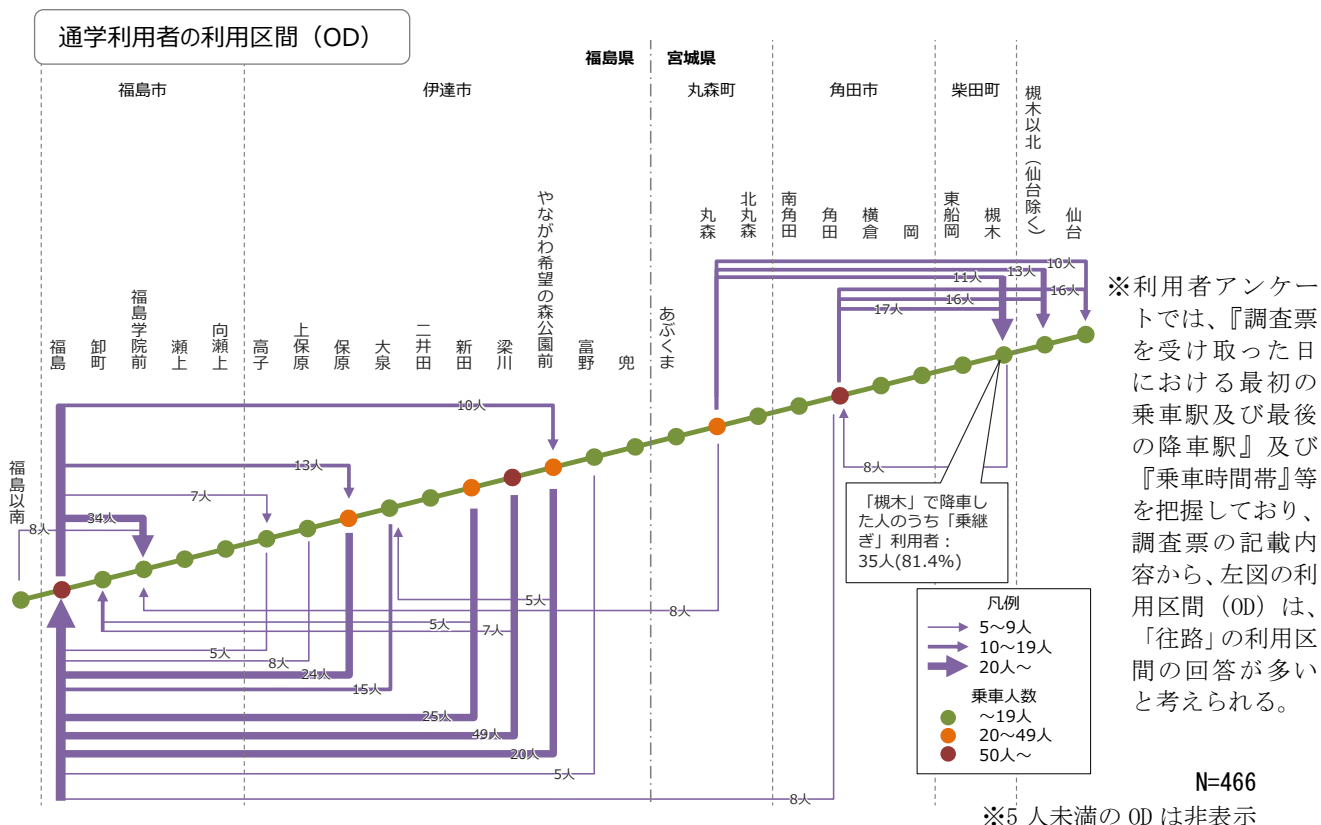
- ・通勤利用の将来的な見通しとしては、沿線の生産年齢人口の減少に伴い通勤者が減少し、阿武隈急行線の通勤利用者もそれに比例して減少することが想定される。一方で、沿線への企業立地状況や近年の通勤定期券利用者の推移を踏まえると、沿線企業への通勤利用者はある程度維持できる可能性もある。

②通学利用

- ・通学利用は利用全体の37.1%を占めている。
- ・券種は、通学定期が91.3%、定期外が7.0%である。
- ・居住地は、沿線自治体の合計が9割以上を占めている。
- ・乗降駅は、阿武隈急行線の駅間の利用が80.5%、阿武隈急行線の駅から沿線外への利用が15.7%、沿線外から阿武隈急行線の駅への利用が3.9%である。



- ・特に利用の多い区間は、保原駅・梁川駅・新田駅・やながわ希望の森公園前駅から福島駅、福島駅から福島学院前駅である。また、伊達市内の各駅から福島駅への利用や、丸森駅・角田駅から槻木駅・仙台方面への利用も見られる。県境を跨ぐ利用はほとんど見られない。

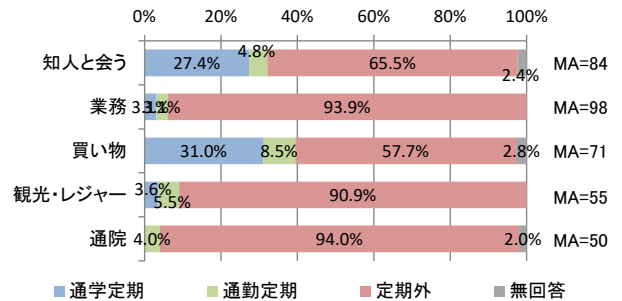


- ・通学利用の将来的な見通しとしては、沿線の年少人口の減少に伴い各学校の生徒数が減少し、阿武隈急行線の通学利用者もそれに比例して減少することが想定される。

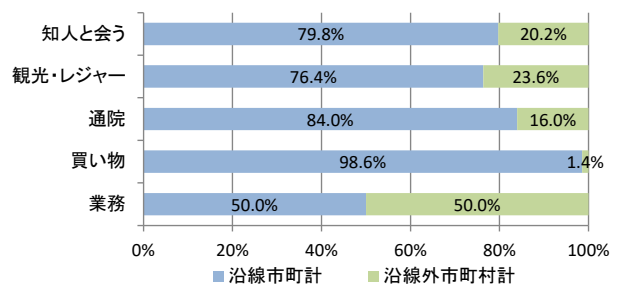
③その他の乗車目的

- ・利用全体に占める割合は、「業務」が7.7%、「知人と会う」が6.6%、「買い物」が5.6%、「観光・レジャー」が4.3%、「通院」が3.9%となっている。
- ・券種は、全般的に定期外が多いが、「知人と会う」と「買い物」については通学定期が3割前後となっている。
- ・居住地は、「知人と会う」と「観光・レジャー」は沿線自治体の合計が8割弱、「通院」は84%、「買い物」約99%を占めている。一方、「業務」は5割が沿線外市町村である。
- ・買い物・通院利用においては、特に多い利用区間は見られないが、福島市・伊達市内の各駅間の利用や、丸森駅・角田駅から槻木駅・仙台方面への利用、仙台方面から角田駅への利用が見られる。県境を跨ぐ利用はほとんど見られない。
- ・観光・レジャー利用は、特に多い利用区間は見られないが、県境を跨ぐ利用も見られる。

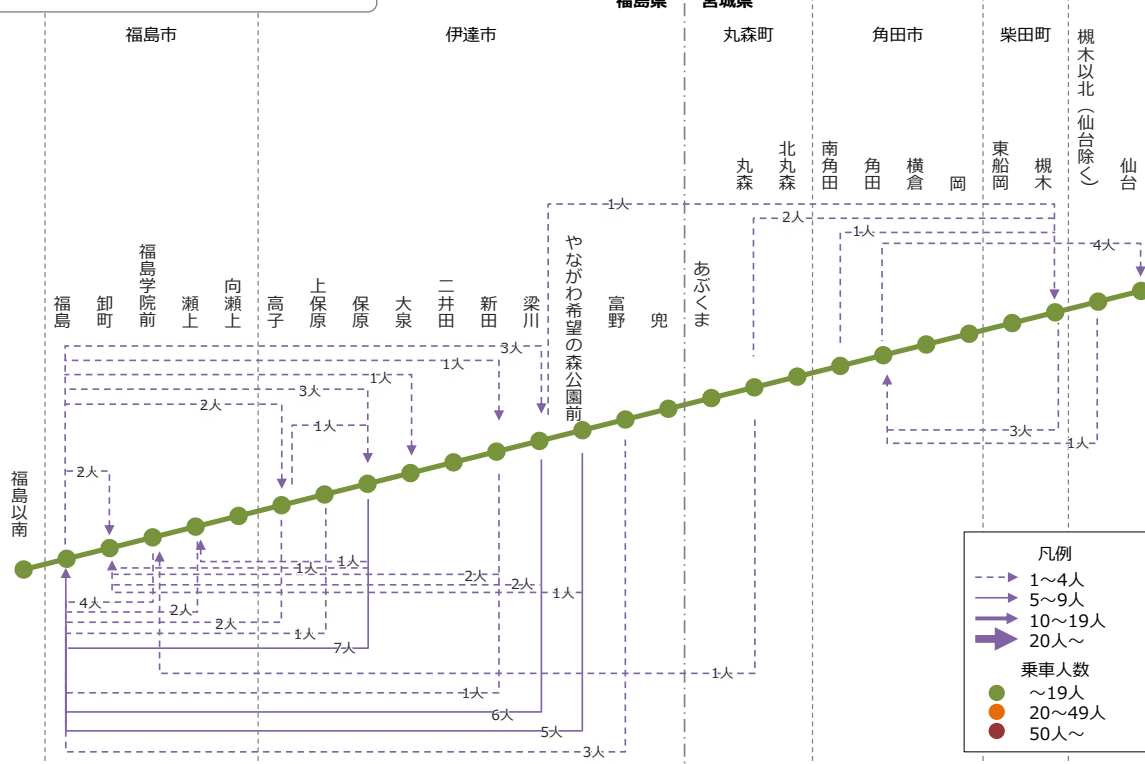
乗車目的別の券種



乗車目的別の居住地

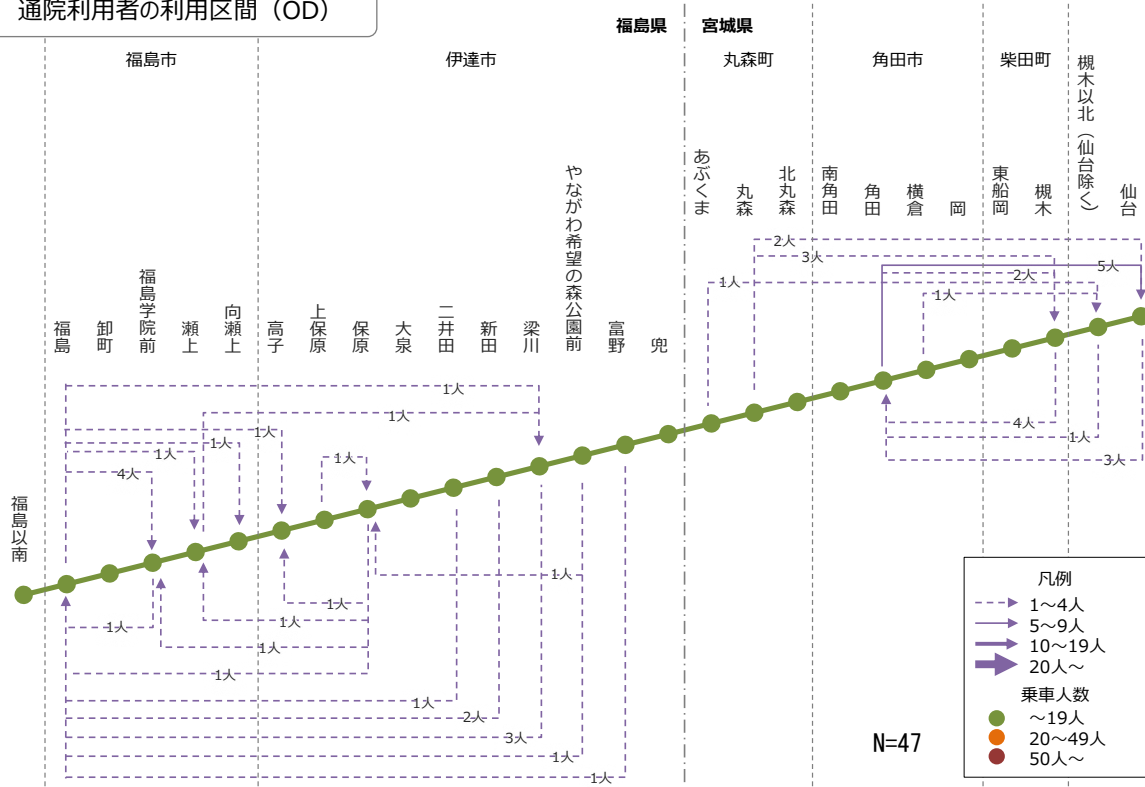


買い物利用者の利用区間 (OD)

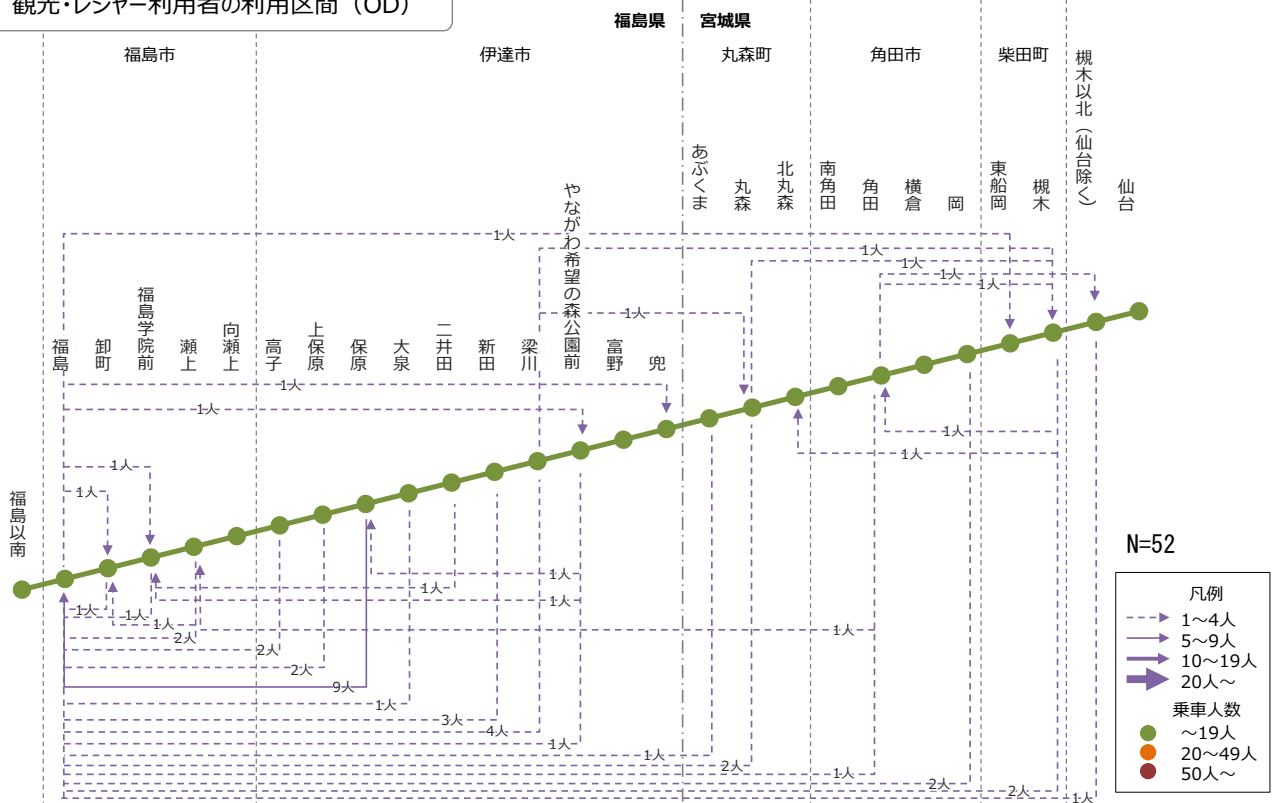


N=66

通院利用者の利用区間 (OD)



観光・レジャー利用者の利用区間 (OD)



・その他の乗車目的の将来的な見通しとしては、通院・買い物等の日常利用は、沿線の高齢者人口は当面横ばい傾向であり、現在の施策だけで追加施策を講じなければ利用は変わらない（増えない）ことが想定される。観光・レジャー利用は、宮城・福島の観光需要の回復やインバウンドが増加傾向にあるが、現状で沿線外からの観光利用が少ないため、現状の施策だけで追加施策を講じなければ利用は変わらない（増えない）ことが想定される。

(4) 利用者数の将来見通し

現在の施策だけで追加施策を講じない場合の利用者数の将来見通しを検討する。将来見通しにあたっての諸条件は次のとおりである。

- 利用者の8割以上が沿線地域の居住者 ⇒ 基本的には沿線人口に比例して変動すると想定
- 通勤定期：8割が沿線企業への通勤利用、2割が沿線外への通勤利用
⇒ 通勤定期の2割は沿線の生産年齢人口に比例して変動、8割は現状のまま推移すると想定
- 通学定期：沿線の年少人口に比例して変動すると想定
- 定期外：年齢・利用目的ともに多様
⇒ 定期外の45%（通勤の8割、業務及び観光・レジャーの10割）は現状維持、55%（その他利用）は沿線の総人口に比例して変動すると想定

		駅圏1km内人口(人/km)					
		2015	2020	2025	2030	2035	2040
福島市	15歳未満	3,748	3,747	3,329	2,949	2,707	2,514
	15～64歳	19,488	17,826	17,099	16,185	14,896	13,327
	65歳以上	7,861	8,438	8,613	8,810	9,145	9,618
伊達市	15歳未満	2,773	2,485	2,189	1,908	1,725	1,568
	15～64歳	13,261	12,096	11,186	10,309	9,269	8,185
	65歳以上	6,918	7,367	7,324	7,197	7,105	7,009
角田市	15歳未満	1,321	1,090	925	819	736	666
	15～64歳	5,658	5,021	4,693	4,373	4,015	3,573
	65歳以上	2,574	2,754	2,833	2,801	2,758	2,760
柴田町	15歳未満	2,673	2,356	2,118	1,942	1,821	1,697
	15～64歳	12,898	11,743	11,432	11,005	10,465	9,600
	65歳以上	5,653	5,877	5,808	5,699	5,616	5,779
丸森町	15歳未満	254	227	188	168	153	139
	15～64歳	1,110	1,015	950	871	805	734
	65歳以上	601	633	630	623	597	577
合計	15歳未満	10,769	9,905	8,748	7,786	7,141	6,584
	15～64歳	52,415	47,701	45,361	42,744	39,451	35,419
	65歳以上	23,607	25,071	25,209	25,130	25,219	25,743
	総人口	86,791	82,676	79,317	75,659	71,811	67,746

		2015からの増減率	
		2025	2030
福島市	15歳未満	88.8%	78.7%
	15～64歳	87.7%	83.1%
	65歳以上	109.6%	112.1%
伊達市	15歳未満	78.9%	68.8%
	15～64歳	84.4%	77.7%
	65歳以上	105.9%	104.0%
角田市	15歳未満	70.0%	62.0%
	15～64歳	83.0%	77.3%
	65歳以上	110.0%	108.8%
柴田町	15歳未満	79.2%	72.6%
	15～64歳	88.6%	85.3%
	65歳以上	102.7%	100.8%
丸森町	15歳未満	73.9%	66.3%
	15～64歳	85.6%	78.4%
	65歳以上	104.9%	103.6%
合計	15歳未満	81.2%	72.3%
	15～64歳	86.5%	81.5%
	65歳以上	106.8%	106.5%
	総人口	91.4%	87.2%

		年間輸送人員		人口の増減(2015に対する増減率)		利用者想定	
		2015	2017	2025	2030	2025	2030
通勤定期	合計	668.0	650.0	—	—	650.0	643.3
	2割	133.6	—	86.5% (15～64歳)	81.5% (15～64歳)	115.6	108.9
	8割	534.4	—	—	—	534.4	534.4
通学定期	合計	886.0	839.0	81.2% (15歳未満)	72.3% (15歳未満)	719.7	640.6
定期外	合計	1,039.0	991.0	—	—	989.8	965.7
	55%	571.5	—	91.4% (総人口)	87.2% (総人口)	522.2	498.2
	45%	467.6	—	—	—	467.6	467.6
合計		2,593.0	2,480.0			2,359.5	2,249.7

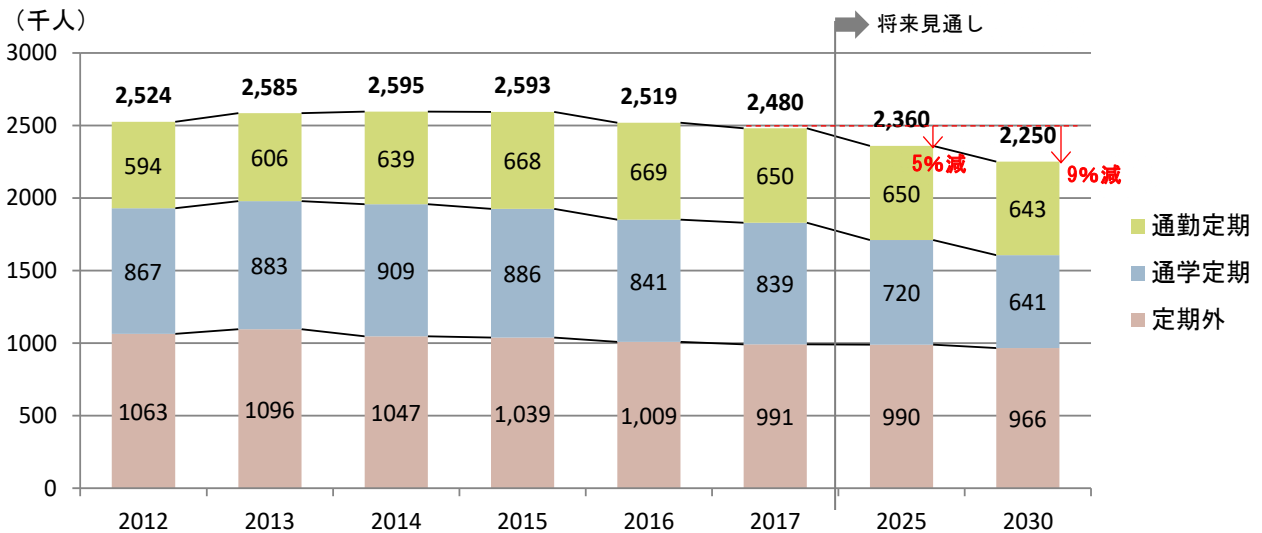


図 年間輸送人員の将来見通し

4-3 阿武隈急行線に対するニーズ（利用者アンケート結果より）

（1）福島駅・槻木駅での鉄道同士の乗り継ぎ

- ・福島駅は「乗継ぎしやすい」が「不便である」を上回っているが、槻木駅は「不便である」が「乗継ぎしやすい」を上回っている。

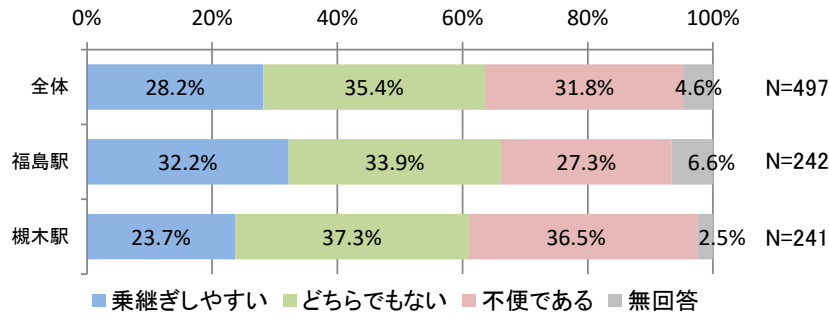


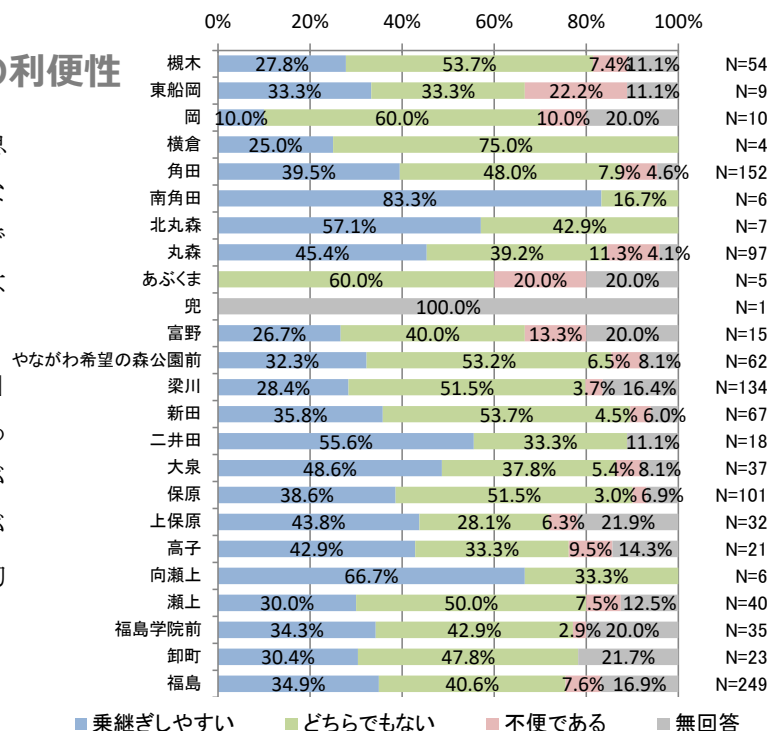
図 乗り継ぎの感想

表 乗り継ぎが不便な理由（主な意見）

駅	乗り継ぎが不便な理由（主な意見）
福島駅	新幹線との乗り継ぎが悪い
	JR 東北本線との乗継時間
	飯電と阿武急のタイミングが悪い。乗り換えしてから発車してほしい
	阿武急が遅延すると JR に間に合わない
	JR からの乗り継ぎが分かりづらい
	Suica が使用できない
槻木駅	待ち時間が長いときがある
	乗り換え時橋を渡る
	接続が少ない
	どちらかの路線が遅れた場合、乗れなくなってしまう
	エレベーターがスローなので時間に余裕がない
	待つ所が寒い
	Suica が使えない

（2）乗車駅までの交通手段の利便性

- ・乗車駅までの交通手段と阿武隈急行線の乗り継ぎは、「どちらでもない」が 45.8% と最も多く、次いで「乗継ぎしやすい」の 35.5%、「不便である」の 6.8% である。
- ・乗車駅別にみると、「不便である」の割合は、東船岡駅が 22.2%、あぶくま駅が 20.0%、富野駅が 13.3%、丸森駅が 11.3%、岡駅が 10.0%、高子駅が 9.5% と比較的高い状況である。



(3) 阿武隈急行線の満足度

- ・「運行本数」以外の全ての項目で、「満足」が「不満」を上回っている。
- ・「満足」の割合が最も高い項目は「乗務員の対応」の 55.9%、次いで「列車内の快適性」の 49.8%である。
- ・「不満」の割合が最も高い項目は「運行本数」の 37.1%、次いで「駅の快適性（ベンチ・トイレ等）」の 15.2%、「運賃支払いの手間」の 13.6%となっている。

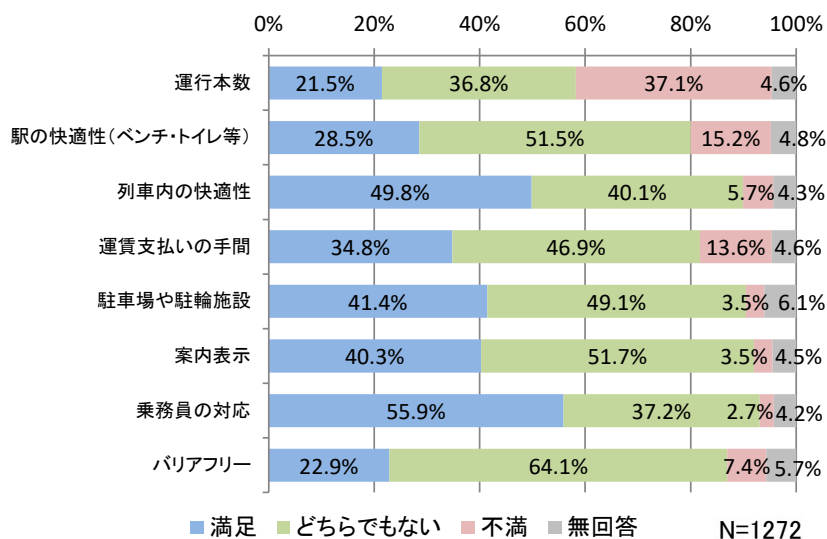


図 阿武隈急行線の満足度

(4) 改善意見・要望

- ・「運行本数（時間・乗り継ぎ等）」が 29.4%と最も多く、次いで「運賃（割引券等）」の 15.9%、「運賃支払いの手間」の 15.4%、「列車内の快適性」の 12.4%、「駅の快適性（ベンチ・トイレ等）」の 11.6%となっている。

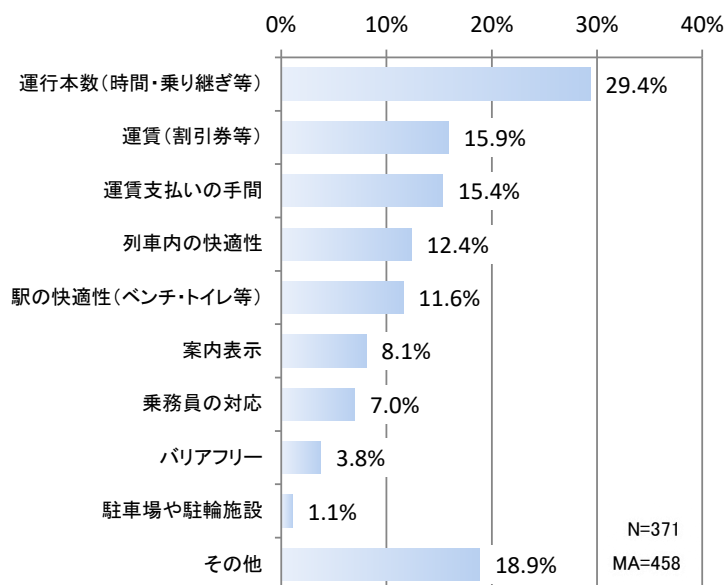


図 自由意見

4-4 阿武隈急行線の経営状況

(1) 営業損益の推移

2016・2017年度は、近年寄与してきた通勤定期利用者の増加傾向が頭打ちとなり、通学定期と定期外利用者が減少することにより1億円を超える営業損失を計上している。

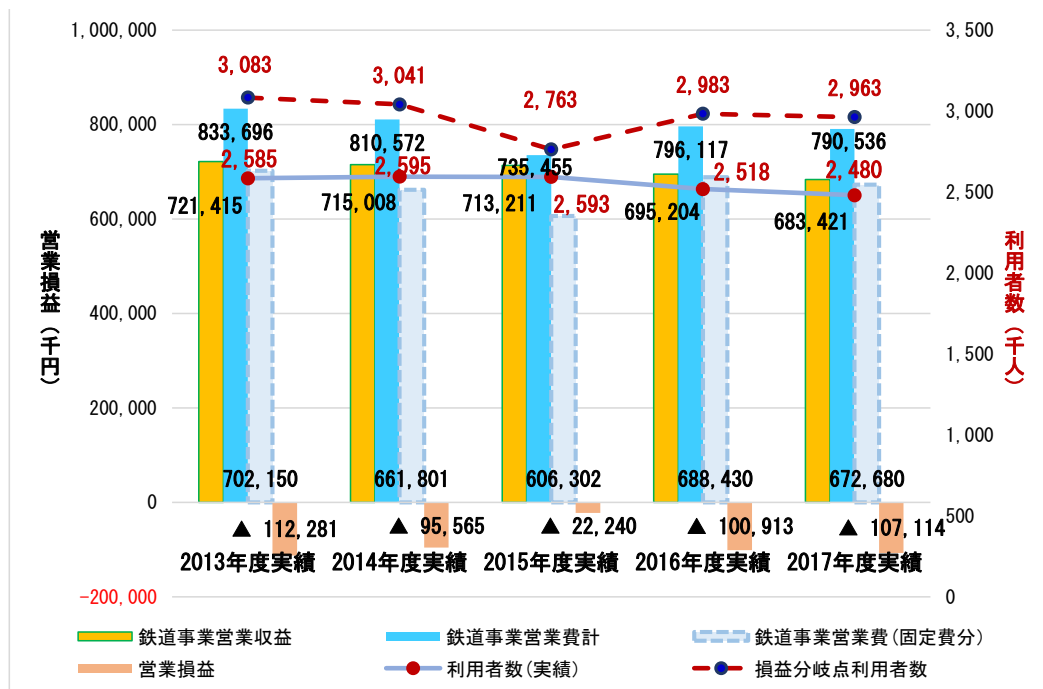
沿線の年少人口の減少トレンドにより通学定期利用者を増やすことは難しいため、通勤定期利用維持や定期外利用者の増加を図る施策が機能しないと営業損失額は拡大することとなる。

阿武隈急行の2017年度の純損失額は4,286万円で累積赤字が10億7,493万円、純資産残高が4億2,507万円となり、このまま赤字決算が続けば数年で債務超過に陥る状況である。

また、資金の残高も減少を続けることから、より早い段階で資金不足に陥る状況にある。

これらへの対応は緊急の課題であり、資金計画やコスト削減、増収策等を具体的に検討し、実効性のある中期経営計画を策定する必要がある。

一方、鉄道事業営業費のうち「一般管理費」「諸税」「減価償却費」を除いた「運送費」を見ると、「鉄道事業営業収益」により賄うことができている。



注) 営業費中、臨時雇用・動力費・水道光熱費・販売手数料を変動費、他を固定費と設定
注) 損益分岐点利用者数は各年度一人あたり運送収入より算出(2017年度例; 266.8円/人)

図 鉄道事業営業収益と利用者数及び損益分岐点利用者数の推移

資料：阿武隈急行(株)提供資料

表 営業損益と利用者数の推移

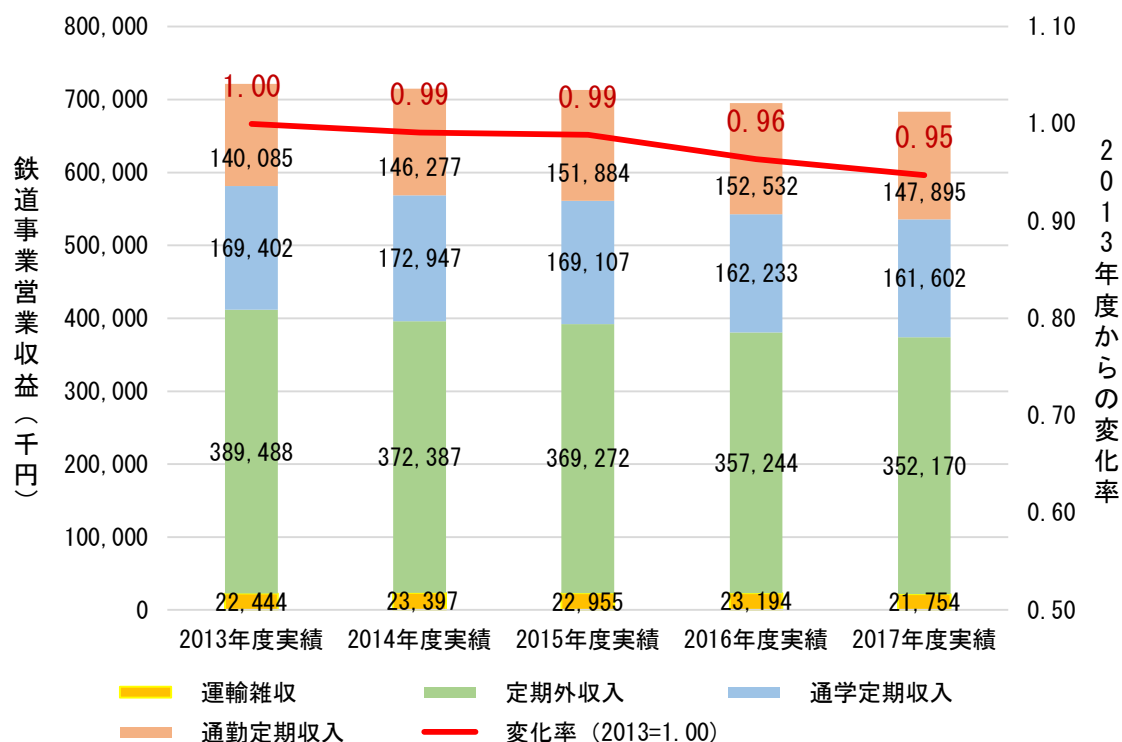
単位：千人、千円

	2013年度実績	2014年度実績	2015年度実績	2016年度実績	2017年度実績
利用者数	2,585	2,595	2,593	2,518	2,480
鉄道事業営業収益 ①	721,415	715,008	713,211	695,204	683,421
旅客運輸収入	698,971	691,611	690,258	672,010	661,668
運輸雑収	22,443	23,396	22,955	23,194	21,753
鉄道事業営業費計 ②	833,696	810,572	735,455	796,117	790,536
運送費	680,916	680,658	605,705	662,042	650,043
一般管理費	79,926	59,919	60,459	63,563	66,566
諸税	34,689	35,084	38,626	40,361	39,567
減価償却費	38,163	34,910	30,663	30,149	34,358
営業損益 ①-②	▲112,281	▲95,565	▲22,240	▲100,913	▲107,114

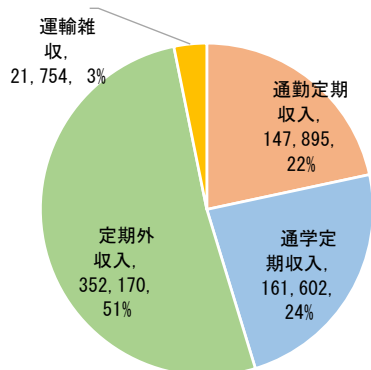
資料：阿武隈急行(株)提供資料

(2) 阿武隈急行線の収入

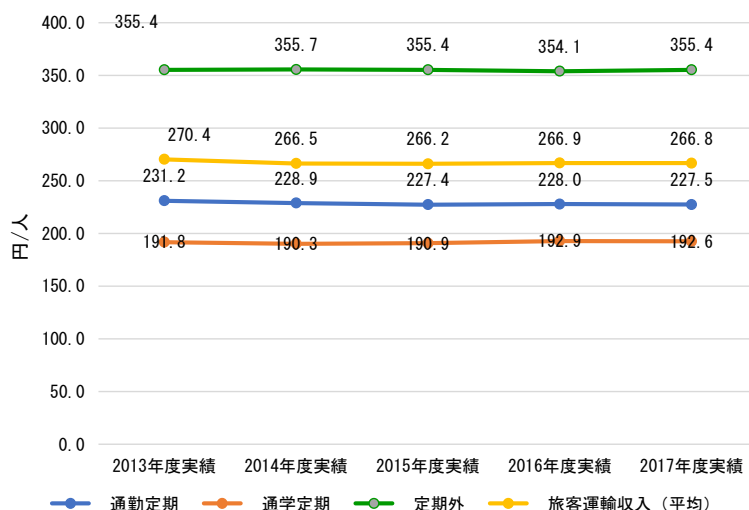
2013年度以降、定期外収入と通学定期収入の減少が大きく、2017年度の鉄道事業営業収益は2013年度比で5%減となっている。特に定期外収入は鉄道事業営業収益に占める割合が高く、かつ、単価が高いので、減少の影響が大きい。



2017年度の鉄道事業営業収益



券種別一人あたり旅客運輸収入の推移

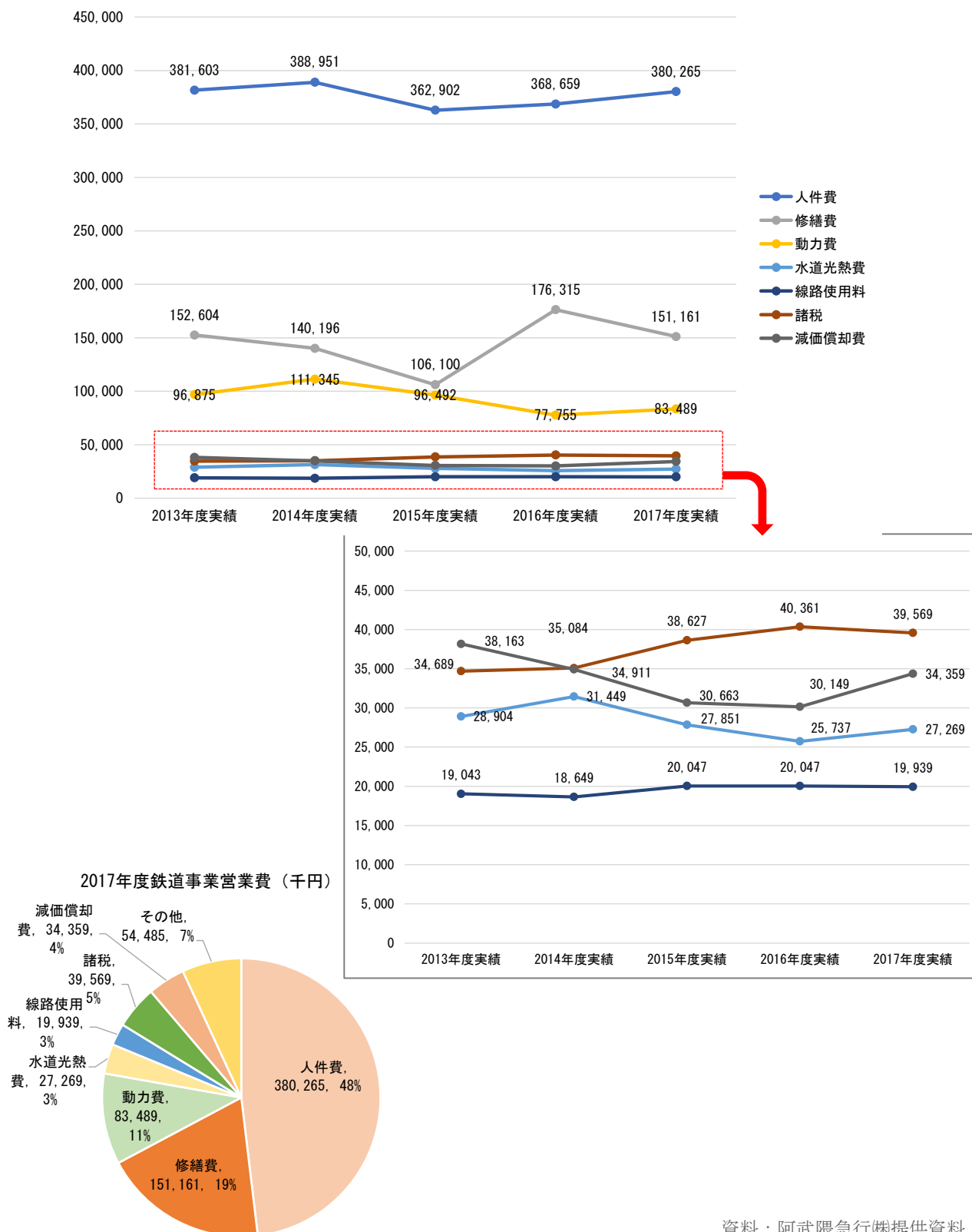


資料：阿武隈急行(株)提供資料

図 鉄道事業営業収益の推移等

(3) 阿武隈急行線の費用

2017年度鉄道事業営業費の48%を占める人件費や諸税が増加傾向である。修繕費や減価償却費は、年度ごとの変動が大きい状況であるが、施設の老朽化に伴い今後更なる増加が懸念される。



資料：阿武隈急行(株)提供資料

図 鉄道事業営業費の推移等 (千円)

(4) 車両・設備更新の必要性和今後の経営見通し

① 車両

＜現行車両の状況＞

現在の 8100 系車両は 1988 年に 9 編成 18 両が製造・導入されて以来 30 年以上を経過し、今後、車両の更新が必要になっている。

なお、2019 年には車両の老朽化が著しく、使用不可とされ 2016 年 3 月に廃車とした旧型の 417 系車両の置換えとして、今年度に新型車両 AB900 系 1 編成を導入した。AB900 系は、JR 東日本 E721 系をベースとした電車で 2019 年 7 月より 1 編成 2 両が営業運転を開始する予定である。



図 更新が必要な現行 8100 系車両



図 2019 年に導入された新型 AB900 系車両

＜車両の修繕費や検査費用＞

現行の 8100 系車両は 120 万 km 以内で法令で定められた全般検査を行う必要があり、故障し使用できなくなる前の部品交換を含め 1 編成 2 両で 27.3 百万円ほどの費用が発生しており今後も 10 年に 1 度は必要となると見込まれる。また、4 年以内に法令で定められた車体や台車、ブレーキ等の重要部検査を行う必要があり、摩耗・劣化部品の交換を含め、1 編成 2 両で 10 百万円ほどの費用が発生して今後もこの額以上の費用発生が見込まれる（AB900 系車両は、全般検査に相当する検査を 10 年に 1 度、重要部検査に相当する検査を 5 年に 1 度実施することとなる）。

＜車両更新の必要時期と必要額＞

減価償却資産としての耐用年数 13 年の倍以上に当たる 30 年以上を経過し、特に電子部品の交換ができず、安定運行に支障をきたすようになっているため、車両更新が必要となっている。AB900 系をはじめとする交流電車は車内で直流に変化することが必要になるため直流電車より高く、2019 年度の 1 編成 2 両の導入価格は 4.6 億円（2.3 億円/両）となっている。今後残りの 9 編成 18 両も更新時期にきており全車両を購入すると 41.7 億円の資金が必要となる。

なお、2019 年 7 月に営業運転を開始する車両については 1/3 の国庫補助を受けているが今後もすべての車両について国庫補助が満額措置されるかどうかは未確定である。

＜車両更新の必要性和必要額＞

- ・ 8100 系 現行車両数 9 編成 18 両 30 年以上を経過し安定運用に支障がでてきている
- ・ 車両維持・検査費 120 万 km ごとに 27.3 百万円/1 編成 4 年毎重要部検査 10 百万円
- ・ 2018 年 417 系車両の置換え 1 編成 2 両（4.6 億円）を更新（全額補助）
- ・ 2019 年以降 9 編成 18 両の更新をすると 41.4 億円が必要

②土木軌道設備

＜現行設備の状況＞

槻木～丸森駅間が開業後約 50 年、福島～丸森間が開業して以来 30 年以上が経過しているため、軌道関係では道床や分岐器の交換やトンネル、橋梁補修を随時行っている。

＜設備更新の必要時期と必要額＞

今後発生する見込みの主なものは以下の通りである。緊急保全整備工事として国庫補助を申請していく。

- ・橋梁：第一鎌田橋梁等 7 橋梁の塗装・沓座・コンクリート補修 総額 83 百万円
- ・トンネル補修：コンクリート劣化剥落 120 カ所補修 26 百万円
- ・レール枕木板バネ交換 250 百万円 等

＜軌道設備更新の必要性と必要額＞

- ・ 7 橋梁の塗装補修 83 百万円が必要
- ・ トンネル補修 26 百万円が必要
- ・ レール枕木板バネ交換 250 百万円が必要 等

③電気通信設備更新の必要性と必要額

＜現行設備の状況＞

槻木～丸森駅間が 1986 年、福島～丸森間が 1988 年に開業して以来 30 年以上が経過しているため、列車検知装置や分岐器に対する ATS-PS 設置工事を行っている。

＜設備更新の必要時期と必要額＞

今後発生する見込みの主なものは以下の通りである。緊急保全整備工事として国庫補助を申請していく。

- ・通信ケーブル：矢野目信号所～丸森間交換 370 百万円
- ・変電所：機器更新

＜電気通信更新の必要性と必要額＞

- ・通信ケーブル交換 370 百万円が必要
- ・変電所設備更新 (未算定)

④今後の経営の見通し

将来の利用者数の見込み別に2ケースの事業採算性と必要補助額を試算した。その結果、「①沿線人口減により利用者が減少するケース」では2023年度より債務超過を防ぐため経常損失額の補填が必要になり、車両等補助と合わせ最大6億円を超える負担が見込まれる。

一方、「②利用目標を達成するケース」では2023年度より債務超過を防ぐため経常損失額の補填が必要になり、車両等補助と合わせ5億円を超える負担が見込まれる。

＜主な採算性検討の前提条件＞

- ・車両更新：10編成20両を2018年度から2027年まで毎年1編成ずつ更新
- ・修繕費（工事費）：2017年度実績と同額の151百万円/年と設定
- ・営業費：人件費2%増加、退職給付金は再生支援協議会見通し、他2017年値で固定
- ・固定資産税：新規取得設備・車両課税標準5年間1/3軽減を適用
- ・工事・車両補助：2019年度以降（国庫負担1/4、市町村負担3/4）
- ・その他補助：債務超過となる年度以降その回避のため経常損失全額を補助

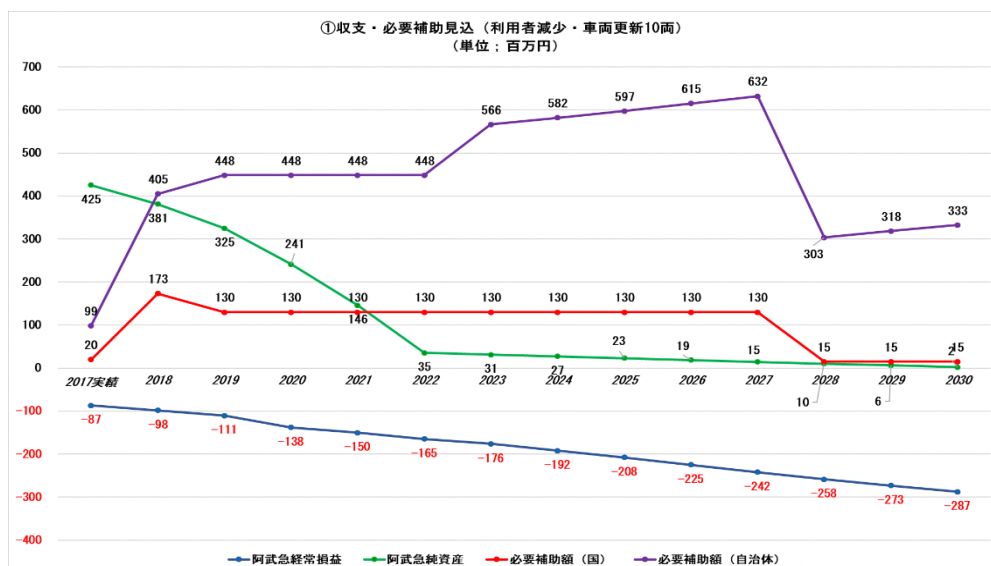


図 沿線人口減により利用者が減少（2030年225万人）

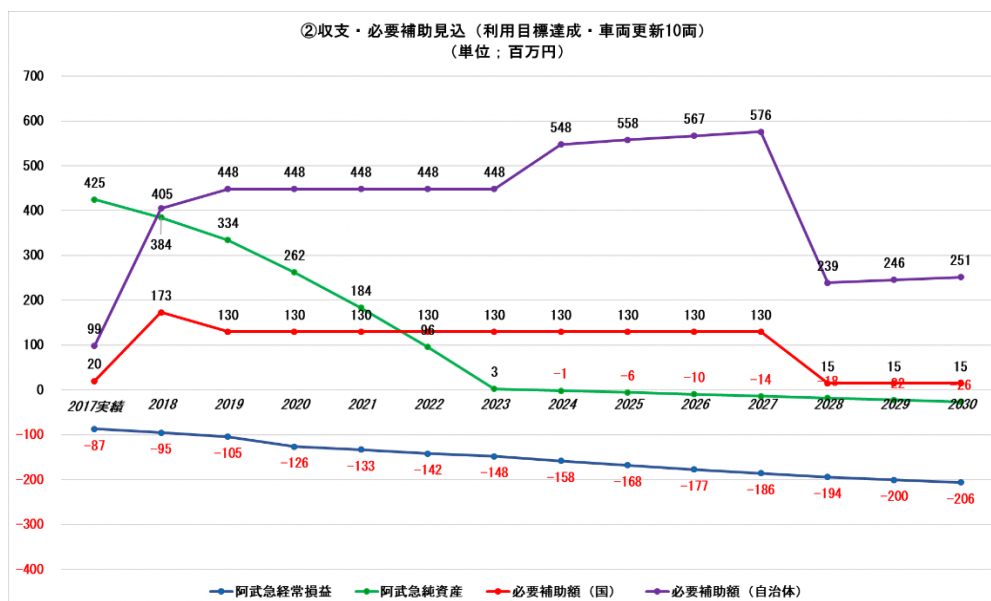


図 利用目標達成（2030年250万人）

4-5 沿線自治体による補助・支援の状況

福島県、宮城県及び沿線市町において、阿武隈急行線の緊急保全整備事業及び施設設備等整備事業に対する補助事業を行っている。角田市と柴田町、丸森町では、運賃助成事業を行っている。

表 沿線自治体による補助・支援

市町名	事業名	事業概要
福島県	阿武隈急行緊急保全整備事業費補助金	阿武隈急行(株)が実施する鉄道の安全性の向上・維持運営のために整備しなければならない緊急保全整備事業及び施設設備等整備事業に対し、宮城県及び沿線自治体と協調して補助する。
福島市	阿武隈急行緊急保全整備事業費等補助金	阿武隈急行(株)が実施する鉄道の安全性の向上・維持運営のために整備しなければならない緊急保全整備事業及び施設設備等整備事業に対し、沿線自治体と協調して補助する。
伊達市	阿武隈急行緊急保全整備事業費等補助事業	阿武隈急行(株)が実施する鉄道の安全性の向上・維持運営のために整備しなければならない緊急保全整備事業及び施設設備等整備事業に対し、沿線自治体と協調して補助する。
宮城県	阿武隈急行緊急保全整備事業費補助金	阿武隈急行(株)が実施する鉄道の安全性の向上・維持運営のために整備しなければならない緊急保全整備事業及び施設設備等整備事業に対し、福島県及び沿線自治体と協調して補助する。
	阿武隈急行利用促進支援事業	宮城側3市町が実施する運賃助成事業、通勤定期助成事業、利用促進事業に対し、補助を実施。
角田市	阿武隈急行緊急保全整備事業費補助金	阿武隈急行(株)が実施する鉄道の安全性の向上・維持運営のために整備しなければならない緊急保全整備事業及び施設設備等整備事業に対し、沿線自治体と協調して補助する。
	運賃助成事業	下記の要件を満たした方について、阿武隈急行線が半額または無料で乗車できる。 (1) 角田市にお住まいの方または角田市内の企業、学校に通勤・通学されている方 ※ただし、毎日通勤・通学での利用をしている場合は対象外となる。 (2) 阿武隈急行線の宮城県内の駅(槻木・東船岡・岡・横倉・角田・南角田・北丸森・丸森・あぶくま)のいずれかから乗車または降車すること。
	ポイント引き換え事業	通常切符・阿武隈急行(株)が発行する企画切符を購入し、角田駅で乗車または降車する方には利用するごとに1ポイントを交付し、20ポイント取得した方には年度末に抽選を行い、特典を提供。
	おもてなし事業	角田市指定のイベントに阿武隈急行を利用し来場された方に、おもてなしを受けるチャンス(抽選で「かくだ共通商品券(1000円分)」プレゼント)がある。
柴田町	阿武隈急行緊急保全整備事業費補助金	阿武隈急行(株)が実施する鉄道の安全性の向上・維持運営のために整備しなければならない緊急保全整備事業及び施設設備等整備事業に対し、沿線自治体と協調して補助する。
	運賃助成事業	下記の要件を満たした方について、阿武隈急行(槻木～福島間)が半額または無料で乗車できる。 ・柴田町にお住まいの方 ・柴田町内の企業にお勤めの方または柴田町内の学校に在学している方 ・阿武隈急行の宮城県内の駅から乗車または降車すること。
丸森町	阿武隈急行緊急保全整備事業費補助金	阿武隈急行(株)が実施する鉄道の安全性の向上・維持運営のために整備しなければならない緊急保全整備事業及び施設設備等整備事業に対し、沿線自治体と協調して補助する。
	通勤定期券助成事業	既にマイカー等により通勤されている方が、通勤手段を阿武隈急行線に切り替えた場合のみを対象として、「やまゆり商品券」を交付する事業
	しあわせおすそわけ事業	阿武隈急行線を利用して、町に訪れたお客様へのおもてなしとして、町内有料観光施設「齋理屋敷」又は「阿武隈ライン舟下り」をご利用された方を対象に『丸森からのしあわせおすそわけ(町内限定お買物券500円相当)事業』を実施
	運賃助成事業	丸森町にお住まいの方または丸森町内の企業、学校に通勤・通学されている方で、阿武隈急行線を2人以上でご利用する場合は半額で、また学校行事等でご利用する場合は無料で乗車できる。
	ポイントカード事業	通常切符を購入し丸森駅で乗降した場合に1ポイント付与。10ポイントで「やまゆり商品券(500円分)」と交換できる特典

4-6 利用促進等の取り組み状況

季節や利用者を対象に阿武隈急行が主体となって企画切符の販売を行っている。

表 阿武隈急行線の利用促進の取り組み

切符名	発売期間	使用期間	設定区間	価格	内容
櫻めぐり切符	4月1日 ～5月6日	券面指定 の1日に 限り有効	全線乗り降り 自由	大人1,000円 小児 500円	あぶ急沿線のお花見スポ ットめぐりにぴったりの お得な切符。
福馬券	福島競馬開催日	福島競馬 開催日	往復乗車券	大人 900円 小児 450円	阿武隈急行槻木駅の「ツ キ」と福島駅の「福」が ついた縁起のいい切符。 阿武隈急行往復乗車券に JRA 全国共通招待券引換 券がついたお得な切符。
あぶ急 トクだねきっぷ	毎月9のつく日	発売日当 日限り有 効	全線乗り降り 自由	大人 900円 小児 450円	900円で全線が1日乗り 放題のお得な切符。
「阿武急の日」 フリー乗車券	毎月第1日曜日、 元旦、鉄道の日(10 月14日) 年14回販売	発売日当 日限り有 効	全線乗り降り 自由	大人 600円 小児 300円	600円で全線一日乗り放 題のお得な切符。
飯坂温泉日帰り きっぷ	通年	券面指定 の1日に 限り有効	阿武隈急行線 及び福島交通 飯坂線フリー 区間	大人1,500円 小児 750円	阿武隈急行線・福島交通 飯坂線フリー乗車券+飯 坂温泉入浴券がセットに なったお得な切符。
中高生なつ割ワ ンコインきっぷ	夏休み期間	発行日の み有効	全線乗り降り 自由	500円	中学生及び高校生本人の み購入可。
中高生ふゆ割ワ ンコインきっぷ	冬休み期間				
シニア割ワンコ インきっぷ	概ね1月から3月	発行日の み有効	全線乗り降り 自由	500円	「65歳以上の方」本人 のみ購入可。
GO!かくだ切符	受験シーズン	発売日当 日限り有 効	やながわ希望 の森公園前駅 ～角田駅間	590円	「希望」と「合格」をか けた特別切符。
コロプラ乗り放 題切符	2012年4月5日～ 2019年3月31日	券面指定 の1日に 限り有効	全線乗り降り 自由	大人2,000円 小児 900円	阿武隈急行全線1日乗り 放題。大人のみコロカ付 属での発売。

4-7 阿武隈急行線の現状・ニーズにみる課題

以上を踏まえて、阿武隈急行線の現状・ニーズにみる課題を次のとおり整理した。

阿武隈急行線の年間輸送人員の維持

- ・阿武隈急行線における年間輸送人員は、2013年以降はほぼ横ばい傾向、2016年以降は減少傾向であり、定期外と通学定期利用者数が減少している。
- ・沿線人口の減少に伴い、今後年間輸送人員は減少することが予測されることから、年間輸送人員の維持を図ることが課題である。

日中利用・観光利用の拡大

- ・阿武隈急行線の乗車目的は、約7割が通勤と通学であり、通勤・通学利用時間帯以外の時間帯の利用が少ないことから、今後、観光利用などの日中利用の拡大を図ることが課題である。
- ・現状の利用は少ないものの、観光・レジャー目的では県境を跨ぐ利用が見られることから、福島・宮城の両県を繋ぐ鉄道としての強みを活かした利用促進の取り組みが必要である。

利用者ニーズに合わせたサービスの提供

- ・阿武隈急行線利用者のうち乗り継ぎ利用は47%を占めている。乗り継ぎに対する意見として、「接続ダイヤ」「乗り継ぎの手間」「支払方法」に対する要望が多い。
- ・阿武隈急行線における、改善要望として、「運行本数」「運賃」「支払方法」「列車内の快適性」、「駅の快適性（ベンチ・トイレ等）」に対する要望が多い。
- ・利用実態としては、通勤・通学及び買い物・通院利用においては、福島県側の各駅と福島駅間、宮城県側の各駅と槻木駅・仙台方面の間の利用が多く、各生活圏内の利用がほとんどである。
- ・利用者ニーズや利用実態に合わせたサービスの提供について、費用対効果を考慮しながら検討することが必要である。

阿武隈急行線の運営維持

- ・阿武隈急行線の営業損益は、輸送人員の減少による鉄道事業営業収益の減少に加え、老朽化した施設設備の修繕に係る修繕費の増加等により、2016年度及び2017年度の営業損失は年間1億円を超え、今後数年で債務超過に陥る状況である。
- ・将来にわたり安全で安定した輸送サービスの確保に向けて、阿武隈急行線の経営安定化と身の丈に合ったサービス提供により、運営維持を図ることが課題である。

5. 阿武隈急行線地域公共交通の課題への対応の方向性



6. 基本的な方針と目標

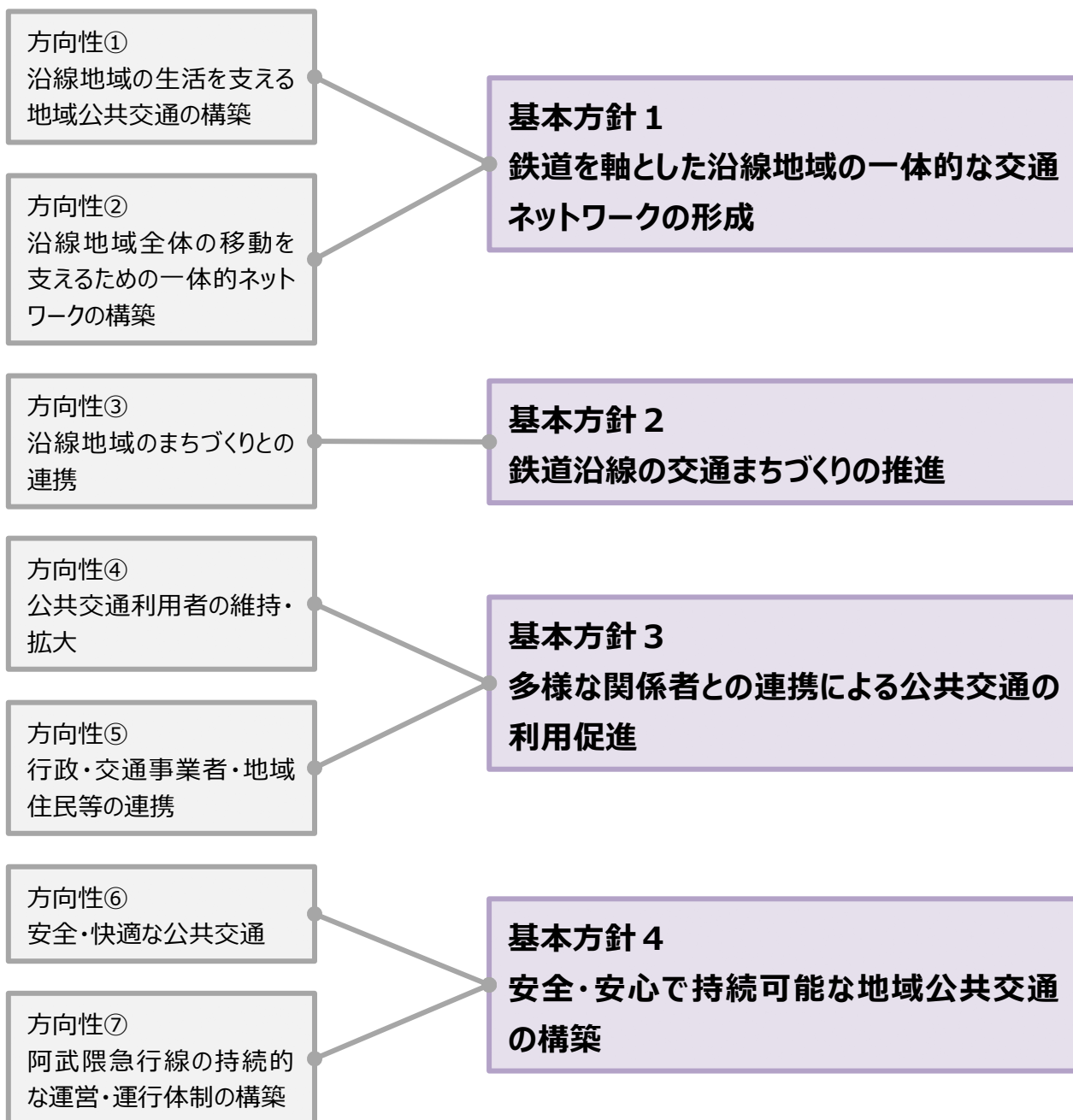
6-1 基本理念と基本方針

公共交通の課題への対応の方向性をもとに、計画の基本理念と基本方針を次のとおり定める。

(1) 基本理念

生活と交流に欠かせない基幹インフラ※として、
「地域と共にあり」「地域をつなぐ」公共交通ネットワークの構築を目指す

(2) 基本方針



6-2 計画の目標

それぞれの基本方針に対応した計画の目標を次のとおり定める。

【基本方針1 鉄道を軸とした沿線地域の一体的な交通ネットワークの形成】

目標1：阿武隈急行線とバス交通等の一体的なネットワーク構築とサービス提供

【基本方針2 鉄道沿線の交通まちづくりの推進】

目標2：駅を中心としたまちづくりの推進

目標3：生活やコミュニティ拠点としての場の提供

【基本方針3 多様な関係者との連携による公共交通の利用促進】

目標4：利用ニーズに対応したサービスの提供

目標5：沿線企業・施設等との連携による公共交通の利用拡大

目標6：交流人口拡大のための沿線地域の魅力創出

【基本方針4 安全・安心で持続可能な地域公共交通の構築】

目標7：阿武隈急行線の安全な運行の確保

目標8：阿武隈急行(株)の経営改善

6-3 沿線地域における公共交通ネットワークの将来像

本計画における交通拠点の位置付けと、鉄道やバスといったそれぞれの公共交通が果たすべき役割を次のとおり定める。

【交通拠点の位置付け】

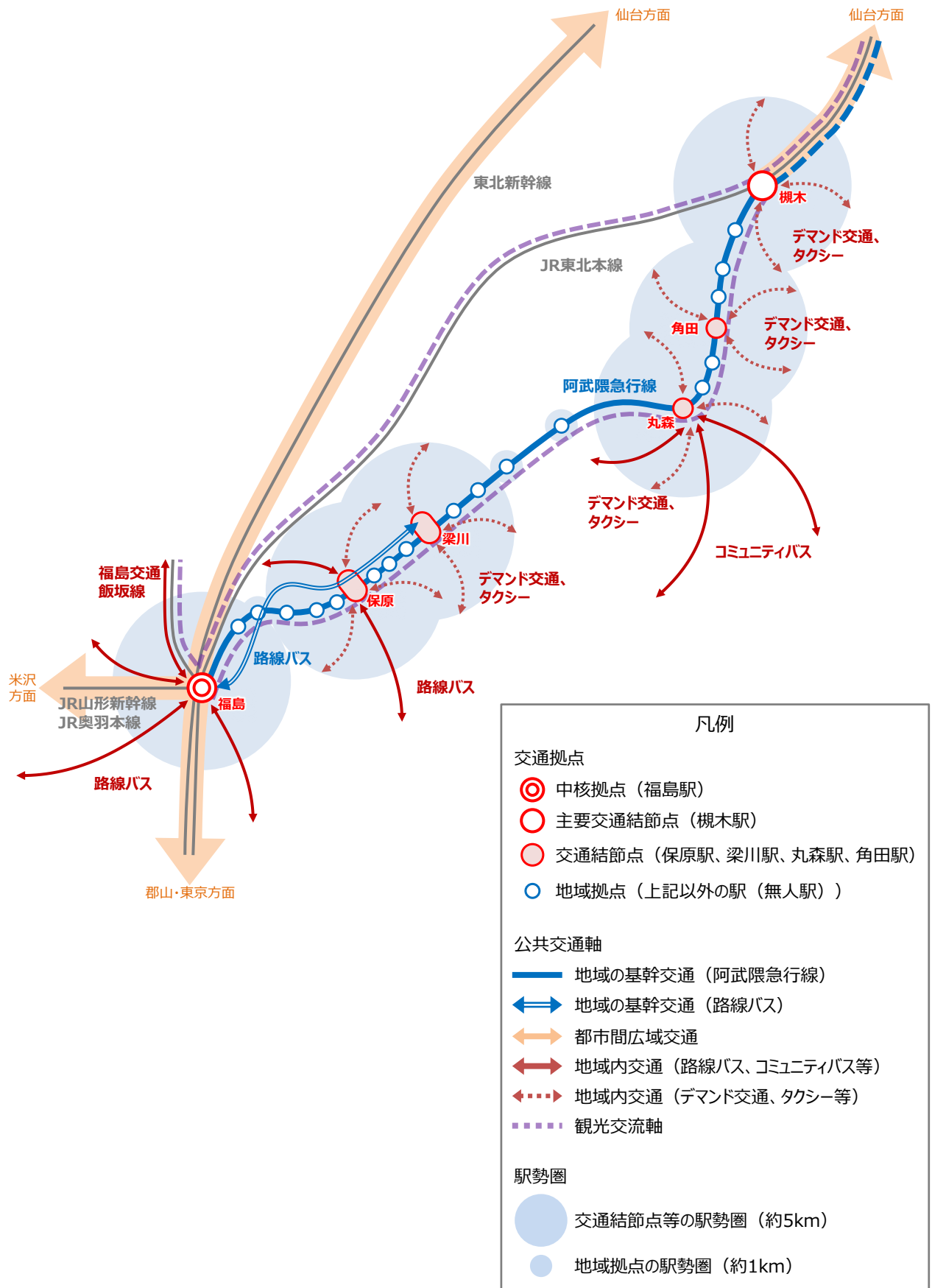
分類	位置付け	交通拠点
中核拠点	<ul style="list-style-type: none"> ・商業、医療、教育等の都市機能が集積した沿線地域の中核となる拠点。 ・鉄道相互（JR 在来線・新幹線・福島交通飯坂線）の乗り継ぎ拠点。 	<ul style="list-style-type: none"> ・福島駅
主要交通結節点	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道相互（JR 在来線の仙台方面）の乗り継ぎ拠点。 	<ul style="list-style-type: none"> ・槻木駅
交通結節点	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス、コミュニティバス[*]、タクシー等の地域内交通（居住地と駅、駅と目的施設などをつなぐ移動手段）と結節する乗り継ぎ拠点。 ・福島駅～保原駅～梁川駅間を並行して運行する路線バスとの接続拠点（保原駅、梁川駅）。 	<ul style="list-style-type: none"> ・保原駅 ・梁川駅 ・丸森駅 ・角田駅
地域拠点	<ul style="list-style-type: none"> ・駐車場や駐輪場の設置等による自家用車等でアクセスしやすい拠点。 ・駅周辺における生活利便機能等が充実した、地域の住民が集まる拠点。 ・駅施設を利活用した交流拠点。 	<ul style="list-style-type: none"> ・上記以外の駅（無人駅）

【公共交通の機能分類】

分類	機能・役割	公共交通
地域の基幹交通	<ul style="list-style-type: none"> ・交通結節点及び地域拠点から中核拠点や主要交通拠点の間、交通結節点の相互間における移動を担う。 ・基本的には、福島側地域から中核拠点への移動、宮城側地域から主要交通結節点への移動を担う。 	<ul style="list-style-type: none"> ・阿武隈急行線 ・福島駅～保原駅～梁川駅間の路線バス（福島交通）
都市間広域交通	<ul style="list-style-type: none"> ・沿線地域外への移動を担う。 ・中核拠点及び主要交通結節点において阿武隈急行線と結節する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・JR 東北新幹線 ・JR 山形新幹線 ・JR 東北本線 ・JR 奥羽本線 ・高速バス
地域内交通	<ul style="list-style-type: none"> ・居住地と交通結節点の間の移動を担う。 ・交通結節点と目的施設の間の移動を担う。 	<ul style="list-style-type: none"> ・福島交通飯坂線 ・路線バス（福島交通） ・コミュニティバス[*] ・デマンド交通[*] ・タクシー
観光交流軸	<ul style="list-style-type: none"> ・沿線地域における観光等の周遊移動を担う。 	<ul style="list-style-type: none"> ・阿武隈急行線、福島交通飯坂線、JR 東北本線、路線バス、コミュニティバス[*]、デマンド交通[*]、タクシー

交通拠点の位置付けと公共交通の機能分類に基づき、沿線地域における公共交通ネットワークの将来イメージは次のとおりである。

【沿線地域における公共交通ネットワークの将来イメージ】



7. 目標達成のための事業及び施策体系

本計画の目標達成のために行う事業及び施策体系を次のとおり定める。

基本方針	目標	事業	重点施策
基本方針 1 鉄道を軸とした 沿線地域の一 体的な交通ネッ トワークの形成	目標 1 阿武隈 急行線とバス交通 等の一体的なネッ トワーク構築とサー ビス提供	沿線地域公共交通の路線再編	①-3
		駅の案内表示・広報方法の改善	
		阿武隈急行線を基軸とした一体的交通サービスの提供 (地域 MaaS [*] の展開)	①-3
基本方針 2 鉄道沿線の交 通まちづくりの推 進	目標 2 駅を中 心としたまちづくり の推進	駅周辺におけるイベント・行催事等との連携	①-3
		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	
	目標 3 生活やコ ミュニティ拠点とし ての場の提供	駅における生活拠点づくり	①-2
			①-3
		地域と連携した駅等の美化活動	②-2
基本方針 3 多様な関係者と の連携による公 共交通の利用 促進	目標 4 利用ニー ズに対応したサー ビスの提供	利用ニーズに応じたダイヤの見直し	①-1
			①-2
		乗り継ぎ方法の案内強化・改善	①-1
		JR 等との連携	
		駅の駐車場の運用改善・整備	
	目標 5 沿線企 業・施設等との連 携による公共交通 の利用拡大	沿線企業や大学等と連携したモビリティマネジメント [*]	①-1 ①-2
高齢者等の利用促進		①-3	
目標 6 交流人 口拡大のための沿 線地域の魅力創 出		鉄道自体の魅力向上	①-3
		情報発信の強化	①-3
		沿線観光資源を活用した需要開発	
基本方針 4 安全・安心で持 続可能な地域 公共交通の構 築	目標 7 阿武隈 急行線の安全な 運行の確保	老朽施設（車両等）の更新	②-2
		駅・待合施設の環境改善	②-2
	目標 8 阿武隈 急行(株)の経営改 善	旅客運賃以外の収入確保	①-4
	鉄道事業基盤の強化	②-1 ②-2	

7-1 重点施策

阿武隈急行線の持続的な運行・運営のために、特に優先的かつパッケージで取り組むべき事業を重点施策として下記に示す。

重点施策① 阿武隈急行線の利用人員及び収入の維持・拡大																																																			
重点施策①のねらい	<p>阿武隈急行線の利用者数は、今後約10年間で約230千人（約9%）減少する見通しであるが、現状の利用者数を維持し、運送費に対する収入の割合を維持していくために、生活利用・観光利用の拡大による利用人員の維持に努める。特に、運送収入単価が355.4円/人と高い定期外利用の拡大に重点的に取り組み、運輸収入の確保に努める。</p> <table border="1"> <caption>阿武隈急行線の利用者数（千人）</caption> <thead> <tr> <th>年</th> <th>通勤定期</th> <th>通学定期</th> <th>定期外</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2012</td><td>594</td><td>867</td><td>1063</td><td>2,524</td></tr> <tr><td>2013</td><td>606</td><td>883</td><td>1096</td><td>2,585</td></tr> <tr><td>2014</td><td>639</td><td>909</td><td>1047</td><td>2,595</td></tr> <tr><td>2015</td><td>668</td><td>886</td><td>1,039</td><td>2,593</td></tr> <tr><td>2016</td><td>669</td><td>841</td><td>1,009</td><td>2,519</td></tr> <tr><td>2017</td><td>650</td><td>839</td><td>991</td><td>2,480</td></tr> <tr><td>2025</td><td>650</td><td>720</td><td>990</td><td>2,360</td></tr> <tr><td>2030</td><td>643</td><td>641</td><td>966</td><td>2,250</td></tr> <tr><td>2030'</td><td>650</td><td>700</td><td>1,150</td><td>2,500</td></tr> </tbody> </table>	年	通勤定期	通学定期	定期外	合計	2012	594	867	1063	2,524	2013	606	883	1096	2,585	2014	639	909	1047	2,595	2015	668	886	1,039	2,593	2016	669	841	1,009	2,519	2017	650	839	991	2,480	2025	650	720	990	2,360	2030	643	641	966	2,250	2030'	650	700	1,150	2,500
年	通勤定期	通学定期	定期外	合計																																															
2012	594	867	1063	2,524																																															
2013	606	883	1096	2,585																																															
2014	639	909	1047	2,595																																															
2015	668	886	1,039	2,593																																															
2016	669	841	1,009	2,519																																															
2017	650	839	991	2,480																																															
2025	650	720	990	2,360																																															
2030	643	641	966	2,250																																															
2030'	650	700	1,150	2,500																																															
①-1 通勤定期の年間利用者数の維持	<p>通勤利用の維持を図るために、下記の事業に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 利用ニーズに応じたダイヤの見直し ■ 乗り継ぎ方法の案内強化・改善 ■ 沿線企業や大学等と連携したモビリティマネジメント* 																																																		
①-2 沿線学生数に対する通学定期の年間利用率の維持（通学定期利用の微減）	<p>通学利用の減少幅の抑制を図るために、下記の事業に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 駅における生活拠点づくり ■ 利用ニーズに応じたダイヤの見直し ■ 沿線企業や大学等と連携したモビリティマネジメント* 																																																		
①-3 定期外の年間利用者数の増加	<p>昼間時間帯における生活利用（通院・買い物等）の拡大を図るために、下記の事業に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 沿線地域公共交通の路線再編 ■ 阿武隈急行線を基軸とした一体的交通サービスの提供（生活 MaaS*） ■ 駅における生活拠点づくり ■ 高齢者等の利用促進 <p>観光利用の拡大を図るために、下記の事業に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 阿武隈急行線を基軸とした一体的交通サービスの提供（観光 MaaS*） ■ 駅周辺におけるイベント・行催事等との連携 ■ 鉄道自体の魅力向上 ■ 情報発信の強化 																																																		
①-4 運送費に対する収入の割合の維持	<p>収入を維持するために、下記の事業に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ ①～③による運輸収入の維持 ■ 旅客運賃以外の収入確保 																																																		

重点施策② 持続可能な鉄道事業基盤の確保

重点施策②のねらい	鉄道事業を将来にわたり続けていくため、事業基盤の確保を図る。
②－1 経営効率化	<p>経営効率化等を図るために、下記の事業に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 社員定着に向けた人件費の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道事業の継続のために必要な社員定着のために必要な人件費を確保する。 ■ 若手社員の育成・資質の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・20～30 歳代の若手社員の育成・資質向上のため、社内での技術共有のほか社外研修に積極的に参加し人材を育成する。特に、東北鉄道協会が実施している協同化事業の取り組みやポスピタリティ向上研修に積極的に参加する。 ■ 人件費以外の経費を抑制 <ul style="list-style-type: none"> ・年度ごとに変動が大きい修繕費についてシーリングを定め、計画的・効率的に抑制に努める。 ■ 鉄道事業基盤の強化
②－2 安全・安心・安定輸送の確保	<p>安全・安心・安定輸送の確保を図るために、下記の事業に取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 老朽施設（車両等）の更新（老朽化の進む鉄道施設の維持・更新の資金援助や補助の継続） <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道施設や車両の計画的更新のため、老朽化の状況と必要となる費用と更新時期を明らかにした設備更新計画をもとに、公的支援と設備工事補助、車両購入費補助の継続を図る。 ■ 地域と連携した駅等の美化活動（沿線地域・住民による会社支援体制強化） <ul style="list-style-type: none"> ・駅・待合施設の環境改善事業を沿線地域・住民の協力のもとに推進する。特に、24 駅中 19 駅を占める無人駅においては、マイレール・ボランティア駅長の協力を得て清掃美化や植栽や花壇の手入れを進め、待合施設の環境改善に努める。 ■ 駅・待合施設の環境改善（駅のバリアフリー化や案内・情報提供） ■ 計画的な安全点検、安全のための教育・訓練や各種事故防止対策の実施 <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道事業において最も重要な「安全・安心・安定輸送」を継続するため、計画的な安全点検、安全のための教育・訓練や各種事故防止対策の実施を継続する。 ■ 老朽施設（車両等）の更新 ■ 鉄道事業基盤の強化

7-2 各事業の内容

(1) 阿武隈急行線とバス交通等の一体的なネットワーク構築とサービス提供

沿線地域公共交通の路線再編		
実施主体	中心的立場	阿武隈急行(株)、バス事業者、福島市、伊達市、角田市、丸森町
	補助的立場	福島県
事業目的	阿武隈急行線とともに地域の基幹交通を担う路線バスについて、阿武隈急行線と連携した機能強化や効率化を図るために、路線の再編を行う。 また、駅から離れた居住地や目的施設等をつなぐ交通手段として、駅を結節点としたバス交通のネットワークを形成する。	
事業内容	<p>■ 基幹交通を担うバスネットワークの整理</p> <ul style="list-style-type: none"> 阿武隈急行線と路線バスの役割分担を明確化 梁川～保原～福島間の路線バスの路線再編 <p>■ 阿武隈急行線と梁川～保原～福島間の路線バス</p>  <p>■ 駅に接続するバスネットワークの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> 居住地から駅、駅から目的施設までのバス路線の再編 鉄道とバス交通の接続性の改善（乗継バス停の位置、乗継ダイヤ等） 駅から離れている観光資源への交通手段の確保 	

駅の案内表示・広報方法の改善		
実施主体	中心的立場	阿武隈急行(株)、福島市、伊達市、角田市、柴田町、丸森町
	補助的立場	福島県、宮城県
事業目的	来訪者や観光客が駅から目的施設や観光地まで迷わず移動できるようにする。	
事業内容	駅及び駅周辺において、駅からのバス交通・タクシー等の案内、観光情報、案内・サインの多言語化を図る。	



(3) 駅を中心としたまちづくりの推進

駅周辺におけるイベント・行事等との連携		
実施主体	中心的立場	阿武隈急行(株)、福島県、宮城県、福島市、伊達市、角田市、柴田町、丸森町、地域団体等
	補助的立場	—
事業目的	地域のイベント等への交通手段として公共交通利用を促進する。	
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・地域が行うイベント・行事において、沿線自治体と連携して駅周辺で開催することや、アクセス方法として阿武隈急行線の案内を検討する。また、阿武隈急行線での来街したイベント参加者への特典・メリットなどを検討する。 	

駅周辺における居住・都市環境整備の推進		
実施主体	中心的立場	福島市、伊達市、角田市、柴田町、丸森町
	補助的立場	—
事業目的	駅を中心としたコンパクトなまちづくりを推進することにより、人口減少・高齢化に対応したまちづくり及び、公共交通の利用を確保することを目指す。	
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・福島市立地適正化計画※において、福島駅は公共交通の重要な結節点として都市機能区域の中心に位置付けており、交通利便性を活かした高次都市機能施設の誘導集約を図る。また、卸町・福島学院前・瀬上の各駅においても居住推奨地区に含まれ、利便性を活かして居住の誘導を図る。 ・高子駅周辺では土地区画整理事業等の市街地整備事業により駅周辺への住宅整備が進んでおり、角田駅には交流・情報発信拠点のコミュニティプラザ「オーク・プラザ」等の都市機能が整備されている。柴田町内の駅はコンパクトシティの拠点として位置付けられており、他の駅についても、各自治体の都市計画マスタープラン※等において、まちづくりの拠点として位置付けられている。 ・今後の人口減少・高齢化に対応したまちづくり及び、公共交通の利用を確保するという視点から、公共交通の利便性の高い駅周辺等に居住や都市機能の誘導を図り、鉄道沿線のまちづくりを推進することを検討する。 <p>■伊達市高子駅北地区土地区画整理事業 土地利用計画イメージ図</p>  <p>■角田駅コミュニティプラザ「オーク・プラザ」</p> 	

駅周辺における企業・工業団地等の開発促進		
実施主体	中心的立場	伊達市
	補助的立場	福島県、宮城県
事業目的	駅周辺に企業・工業団地等の開発促進を図ることで、通勤利用等の増加を目指す。	
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・卸町駅や保原駅周辺では、新しく工場が建設されたことなどにより、駅の乗車人員が大きく伸びている。地域の活性化や賑わいづくりの観点からも企業誘致は有効であり、引き続き駅周辺への企業・工業団地等の開発促進に向けて取り組みを行う。 	

(4) 生活やコミュニティ拠点としての場の提供

駅における生活拠点づくり		
実施主体	中心的立場	阿武隈急行(株)、福島市、伊達市、地域団体、沿線企業等
	補助的立場	宮城県、角田市
事業目的	駅を交通の乗り換え場所としてだけでなく、沿線住民が日常生活で駅に来る目的を創出することで、鉄道利用者の利便の向上とともに、駅に人が集まる拠点づくりを目指す。	
事業内容	<p>■ 駅の生活利便機能の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ・各駅において、下記のような沿線住民等が求める生活利便機能の充実を目指す。 <ul style="list-style-type: none"> ○荷物の配送や商品の受け取り ○食料品・日用品の販売 ○喫茶コーナー ○行政サービスの提供 など <p>■ 駅舎内の飲食店（左：梁川駅、右：卸町駅）</p>   <p>■ 角田駅観光物産センター</p>  <p>■ 駅周辺における学生の居場所づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅を交通の乗り換え場所としてだけでなく、学生の勉強場所や交流場所として提供することで、通学利用者が駅での待ち時間を有効に活用できるとともに、駅に人が集まる拠点づくりを目指す。 <ul style="list-style-type: none"> ○図書館機能 ○学生の勉強場所の提供 ○充電設備、WiFi 無料化（丸森町） など 	

地域と連携した駅等の美化活動		
実施主体	中心的立場	阿武隈急行(株)、地域団体等
	補助的立場	福島県、宮城県、福島市、伊達市、角田市、柴田町、丸森町
事業目的	地域と連携した駅等の美化活動により、利用者の快適性向上とともに、地域住民の愛着・マイレール意識の醸成を図る。	
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・沿線地域のシルバー人材センターや町内婦人会、老人クラブ、高校・企業等と連携し、駅の除草や清掃活動、駅構内花壇への植栽などを行う。 ・また、無人駅の近隣在住者によるマイレール・ボランティア駅長を配置し、マイボ駅長による駅構内の点検や清掃、防犯上の職務を行う取り組みを進めている。マイボ駅長の配置（拡充）や活動団体に対する表彰制度などに取り組む。 	

(5) 利用ニーズに対応したサービスの提供

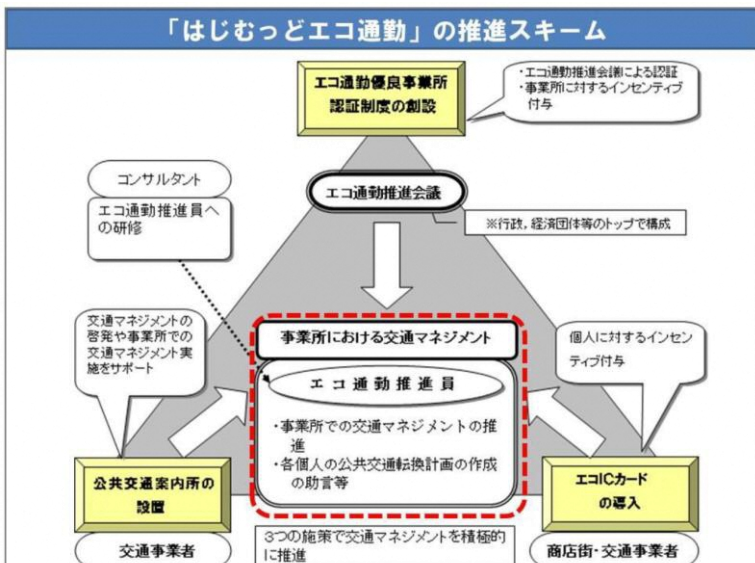
利用ニーズに応じたダイヤの見直し		
実施主体	中心的立場	阿武隈急行(株)
	補助的立場	—
事業目的	乗り継ぎ利便性向上に向けてすぐにできる対応として、現行の車両数・設備で可能な範囲のダイヤ改正を行う。	
事業内容	・利用者からの要望・ニーズを踏まえ、ハード整備を伴わない現行の編成・車両数の範囲で、ダイヤを数分ずらすことで乗り継ぎ利便性等を改善する。	

乗り継ぎ方法の案内強化・改善		
実施主体	中心的立場	阿武隈急行(株)
	補助的立場	—
事業目的	JR 東北本線との乗り継ぎ（槻木駅）は同一ホーム又は隣のホームで可能であり、福島交通飯坂線との乗り継ぎ（福島駅）は同一ホームで可能となっているものの、支払方法が統一されていないため、乗り継ぎ方法が煩雑かつ複雑になっている。初めての利用者でも迷わないように、乗り継ぎ方法の分かりやすさ向上を図る。	
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・乗り継ぎ方法の案内強化（案内サイン、HP案内、チラシ作成等） ・乗り継ぎ方法の改善（長期的にはICカードやスマホ決済等の支払方法の改善についても検討する） 	

JR 等との連携		
実施主体	中心的立場	阿武隈急行(株)
	補助的立場	福島県、宮城県、丸森町
事業目的	大きなダイヤ調整などといった「サービス向上」「運用改善」のための抜本的な改善を図るには、福島～矢野目間の共用や槻木～仙台間の乗り入れを行っている JR との協議・調整が必要となるため、長期的視点から継続的な協議・検討の枠組みを構築する。	
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・阿武隈急行(株)と関係自治体、JR 等をメンバーとする協議・検討の枠組みとして、当面は意見交換会、勉強会などを開催しながら、枠組みのあり方や取り組みの方向性、実現可能な事業などについて探っていく。 ・具体的な取り組み・事業のテーマが明確になってきた段階で、検討組織を立ち上げて、事業化に向けた具体的な協議・調整を行っていくことを目指す。 <p>【取り組み・事業のテーマ（案）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○パターンダイヤ等の検討（JR ダイヤとの調整） ○接続・直通運行のあり方検討 	

駅の駐車場・駐輪場の運用改善・整備		
実施主体	中心的立場	福島市、伊達市、角田市、柴田町、丸森町
	補助的立場	—
事業目的	鉄道利用者が利用できる駐車場・駐輪場を確保するために、運用改善・整備を検討する。	
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者や沿線住民からは、駅の駐車場台数を増やして欲しいという要望がある。一方、駅利用者以外が駐車場を利用している実態もあるため、パーク&ライド※推進の観点から定期券購入者等が確実に駐車場を利用できるよう、運用方法の見直しを検討する。その上で駐車場が不足する場合には、駐車場整備を再検討する。 ○駐車場台数増の要望駅：希望の森公園駅、二井田駅、上保原駅、卸町駅など ・駅の駐輪場の環境整備や、利用状況に応じた駐輪台数の増設などについて検討する。 	

(6) 沿線企業・施設等との連携による公共交通の利用拡大

沿線企業や大学等と連携したモビリティマネジメント※		
実施主体	中心的立場	阿武隈急行(株)、地域団体、沿線企業・大学等
	補助的立場	福島県、宮城県、福島市、伊達市、丸森町
事業目的	沿線企業・大学等と連携した取り組みにより、マイカーや送迎での通勤から阿武隈急行線での通勤・通学利用への転換を図る。利用頻度が少ない普通券等での通勤利用者には、定期券購入を促して利用頻度を高めることを目指す。	
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・沿線の企業・大学等と連携し、事業所・大学に対する情報提供とコミュニケーションを継続的に展開（エコ通勤表彰制度、企業・大学内のエコ通勤・通学推進員の配置等）するとともに、一定人数の従業員・学生が通勤・通学定期券を購入する場合の団体割引サービス（大口割引率アップ）などにより、利用促進を図る。 <p>■ 参考事例：鹿児島における職場MM「はじむっど！エコ通勤」</p> 	

高齢者等の利用促進		
実施主体	中心的立場	阿武隈急行(株)、地域団体、沿線施設（商業施設、医療施設等）
	補助的立場	福島県、宮城県、福島市、伊達市、角田市、柴田町、丸森町
事業目的	沿線の商業・医療施設等と連携した取り組みにより、公共交通の利用促進と施設利用者の利便性向上を目指す。	
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者等の日常生活での移動を支援する。 <ul style="list-style-type: none"> ○医療機関と連携した交通サービス ○高齢者に対する割引制度の実施 ○シニアワンコイン切符の通年実施 ○免許返納者への運賃割 など 	

（７）交流人口拡大のための沿線地域の魅力創出

鉄道自体の魅力向上		
実施主体	中心的立場	阿武隈急行(株)、地域団体等
	補助的立場	福島県、宮城県、福島市、伊達市、角田市、柴田町、丸森町
事業目的	<p>鉄道に乗ること自体を目的とした利用の促進を図る。</p> <p>また、鉄道施設を活用してニッチな鉄道ファン等の利用促進を図る。</p>	
事業内容	<p>■ イベント列車等の企画・実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・既存のイベント列車の継続とともに、新たなイベント列車の企画・販売を検討する。 <ul style="list-style-type: none"> ○あぶQウォーク、ビアガー電の継続実施 ○新たなイベント列車の企画・販売（おもちゃ列車、婚活列車、貸切列車など） ○サイクルトレイン[※]等の実施 <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>■ ビアガー電</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>■ あぶきゆうクリスマス号</p>  </div> </div> <p>■ 鉄道施設を活用した利用目的の創出</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅や車両基地、トンネル等を活用したイベント開催等により利用促進を図る。 	

情報発信の強化		
実施主体	中心的立場	阿武隈急行(株)、地域団体・住民等
	補助的立場	福島県、宮城県、福島市、伊達市、角田市、柴田町、丸森町
事業目的	集客力のある有名観光地ではなく、ニッチでディープなスポットを好む個人旅行客を惹きつけるために、SNS を活用した情報発信及び口コミによる情報拡散、集客の仕掛けづくりなどを行う。また、地域の魅力や観光資源を発掘するとともに、その活動を通じて地域住民や地域外の応援団を増やすことを目指す。	
事業内容	<p>■SNS 等を活用した情報発信力の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 阿武隈急行線沿線の魅力やお得なパッケージ情報等を発信する SNS 等を強化・整備し、SNS 担当者の設置や、専門家のサポートを受けられる体制を構築する。 <p>■SNS 等を通じた沿線地域の魅力発掘</p> <ul style="list-style-type: none"> 沿線の魅力や観光資源を再発見し、「点」としての魅力を増やし、それらをつないでいくことで、沿線全体を観光資源として育てていくことを目指す。 また、SNS 等を通じて、地域住民や地域外のフォロワーに沿線の魅力を投稿してもらい仕組みをつくり、これまで気づかなかった沿線地域の魅力発掘を行う。 <p>■他地域の鉄道事業者と連携した発地側での周知・PR</p> <ul style="list-style-type: none"> 阿武隈急行線沿線地域と離れた他地域の鉄道事業者等と協力関係を結び、それぞれの HP や車内、駅舎内などにおいて、お互いの地域の魅力や公共交通情報を周知・PR する。 	


沿線観光資源を活用した需要開発		
実施主体	中心的立場	阿武隈急行(株)、福島県、宮城県、福島市、伊達市、角田市、柴田町、丸森町、地域団体、沿線施設・企業等
	補助的立場	—
事業目的	新たな地域の魅力を創出し、鉄道利用増や地域の活性化に貢献する。	
事業内容	<p>■地域と連携した観光資源の創出・磨き上げ</p> <ul style="list-style-type: none"> 沿線の活動団体・施設・企業等とのつながりにより、地域資源と鉄道資源を組み合わせ、新たな地域の魅力を創出する。(仙南シンケンファクトリー、石塚養蜂園、福島学院大学の学生と連携した「はちみつビール」限定製造等) <p>■阿武隈急行開業 30 周年記念事業「はちみつビール」限定製造</p>  <p>《はちみつビール》誕生!!</p> <p>■観光周遊ルートの造成</p> <ul style="list-style-type: none"> 沿線の観光地等を周遊するルートや、宮城県・福島県を跨ぐ広域観光ルートなどを含めて、世代別のターゲット（20～30代の女性、ファミリー層、シニア）、及び属性別のターゲット（鉄道ファン、写真愛好家、訪日外国人）を想定し、「パッケージ商品」を念頭に「売れる」ルート造成やツアー企画を目指す。 	

(8) 阿武隈急行線の安全な運行の確保

老朽施設（車両等）の更新		
実施主体	中心的立場	阿武隈急行(株)
	補助的立場	福島県、宮城県、福島市、伊達市、角田市、柴田町、丸森町
事業目的	鉄道施設や車両の計画的更新を行う。特に、車両の老朽化が著しい状況であり、2022年度以降に8100系が更新時期を迎えることになる。安全で安定した運行の継続のために、順次車両の更新を行っていく。	
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・老朽化の進む鉄道施設の維持・更新の資金援助や補助の継続を行う。 ・単年度に全ての車両の更新を行うことは不可能であるため、計画的に更新を行っていく（2018年度には1編成2両の車両更新を行っている）。 	

駅・待合施設的环境改善		
実施主体	中心的立場	阿武隈急行(株)
	補助的立場	福島県、宮城県、福島市、伊達市、角田市、丸森町
事業目的	高齢者や障がい者、子供連れに加えて、通勤・通学利用者、ビジネス客、観光客など誰もが利用しやすい駅施設の整備を目指す。	
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・待合施設やトイレ、荷物ロッカー、カフェ、売店、観光情報等の施設を整備する。 ・個人や企業から寄付を募り、記名することにより環境整備を促進する。 ・駅舎やホームのバリアフリー化やトイレの洋式化などについて、必要な費用に見合った方策について検討していく。 	

(9) 阿武隈急行(株)の経営改善

旅客運賃以外の収入確保		
実施主体	中心的立場	阿武隈急行(株)、旅行会社等
	補助的立場	福島県、宮城県、福島市、伊達市、角田市、柴田町、丸森町
事業目的	旅行商品の企画・販売により、旅客運賃以外の収入確保を目指す。	
事業内容	<p>■パッケージ商品の造成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「観光周遊ルート」を踏まえて、ウェブサイト等で一般消費者に直接販売 (B to C) する旅行商品を企画・販売することを目指す。 <p>■駅施設等における物販事業</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅舎内や車内での物販事業 (野菜、総菜、日用雑貨品など) ・駅舎内や車内スペースの貸し出し (飲食店、食料品店、地域活動、イベント等) ・キャラクターグッズ等の開発・販売 <p>■阿武隈急行線のグッズ (きまぐれ鉄道ぶらり旅 ONLINE SHOP)</p>  <p>■広告収入等の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車両ラッピング広告の継続 ・つり革オーナーや枕木オーナー制度の導入 ・ネーミングライツ (駅名副呼称) や駅スペースの貸し出し (産直など) 	

鉄道事業基盤の強化		
実施主体	中心的立場	阿武隈急行(株)
	補助的立場	福島県、宮城県、福島市、伊達市、角田市、柴田町、丸森町
事業目的	事業基盤の強化により、将来にわたり安定的な鉄道旅客輸送を持続していく。	
事業内容	<ul style="list-style-type: none"> ・将来にわたる会社経営の安定化を図るため、抜本的な経営改善策や組織体制等について、両県及び沿線市町で構成する阿武隈急行線再生支援協議会等で早急に検討を行う。 	

7-3 事業の実施スケジュール

目 標	事業	実施主体						実施時期						
		阿武隈急行(株)	他の鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	県・市・町	地域団体・住民	民間事業者	前 期			後 期		
									2019	2020	2021	2022	2023	2024
目標1 阿武隈急行線とバス交通等の一体的なネットワーク構築とサービス提供	沿線地域公共交通の路線再編	●		●		●			→			→		
	駅の案内表示・広報方法の改善	●				●			→					
	阿武隈急行線を基軸とした一体的交通サービスの提供（地域MaaS [※] の展開）	●		●	●	●			→			→		
目標2 駅を中心としたまちづくりの推進	駅周辺におけるイベント・行催事等との連携	●				●	●		→			→		
	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					●			→					
目標3 生活やコミュニティ拠点としての場の提供	駅における生活拠点づくり	●				●	●	●	→			→		
	地域と連携した駅等の美化活動	●				●	●		→			→		
目標4 利用ニーズに対応したサービスの提供	利用ニーズに応じたダイヤの見直し	●							→			→		
	乗り継ぎ方法の案内強化・改善	●							→					
	JR等との連携	●				●			→			→		
	駅の駐車場の運用改善・整備	●				●			→			→		

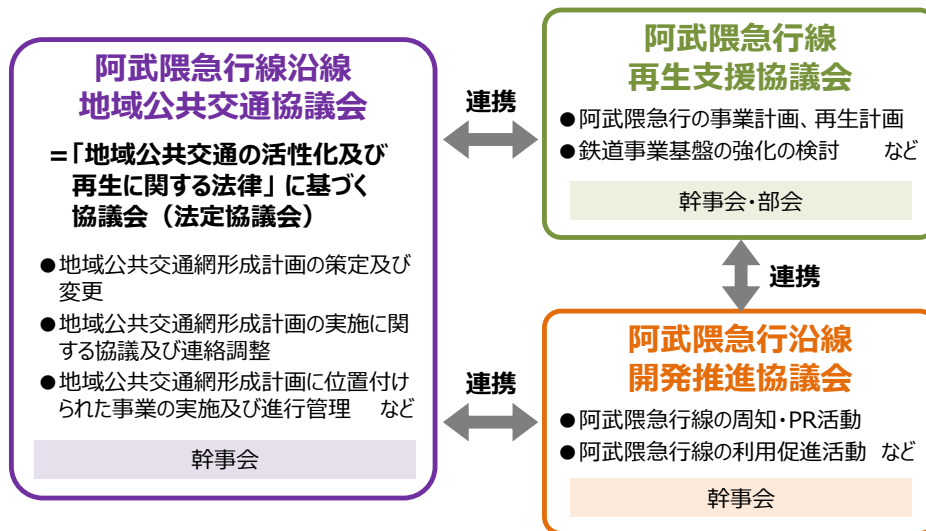
施策	事業	実施主体						実施時期						
		阿武隈急行(株)	他の鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	県・市・町	地域団体・住民	民間事業者	前期			後期		
									2019	2020	2021	2022	2023	2024
目標5 沿線企業や大学等と連携したモビリティマネジメント※ 連携による公共交通の利用拡大	沿線企業や大学等と連携したモビリティマネジメント※	●				●	●	●	→			→		
	高齢者等の利用促進	●				●	●	●	→			→		
目標6 交流人口拡大のための沿線地域の魅力創出	鉄道自体の魅力向上	●				●	●	→			→			
	情報発信の強化	●				●	●	→			→			
	沿線観光資源を活用した需要開発	●				●	●	●	→			→		
目標7 阿武隈急行線の安全な運行の確保	老朽施設（車両等）の更新	●				●	→			→				
	駅・待合施設の環境改善	●				●	→			→				
目標8 阿武隈急行(株)の経営改善	旅客運賃以外の収入確保	●				●	●	→			→			
	鉄道事業基盤の強化	●				●	→			→				

8. 計画目標の達成状況の評価

8-1 計画の推進体制

本計画の推進は、「阿武隈急行線沿線地域公共交通協議会」が行う。

阿武隈急行(株)の鉄道事業基盤の強化等に関しては「阿武隈急行線再生支援協議会」において、阿武隈急行線の利用促進等に関しては「阿武隈急行沿線開発推進協議会」において協議・検討・実施等を行い、その進捗状況の管理を「阿武隈急行線沿線地域公共交通協議会」が行う。



推進体制	構成員	役割
阿武隈急行線沿線地域公共交通協議会	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者 住民 学識経験者 道路管理者 公安委員会・県警察 福島市、伊達市、角田市、柴田町、丸森町、福島県、宮城県 等 	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通網形成計画の策定及び変更に関する協議 地域公共交通網形成計画の実施に関する協議及び連絡調整 網形成計画網形成計画に位置付けられた事業の実施及び進行管理
阿武隈急行線再生支援協議会	<ul style="list-style-type: none"> 阿武隈急行(株) 福島市、伊達市、角田市、柴田町、丸森町、福島県、宮城県 	<ul style="list-style-type: none"> 阿武隈急行(株)の事業計画、再生計画の策定及び見直し 鉄道事業基盤の強化の検討
阿武隈急行沿線開発推進協議会	<ul style="list-style-type: none"> 阿武隈急行(株) 福島市、伊達市、角田市、柴田町、丸森町 福島県、宮城県（顧問） 	<ul style="list-style-type: none"> 阿武隈急行線の周知・PR活動の企画・実施（PRパンフレット、ホームページ等） 阿武隈急行線の利用促進活動の企画・実施（モビリティマネジメント*等）

8-2 PDCA サイクルによる評価・検証

計画の推進にあたっては、10年間の計画期間を前期・後期の5年ごとに区切った「大きなPDCAサイクル*」と、毎年のモニタリングを中心とした「小さなPDCAサイクル*」を組み合わせることで、計画の達成に向けた継続的な改善を推進する。

8-3 評価指標・数値目標

本計画の達成状況を評価するための評価指標及び数値目標を次のとおり定める。

重点施策	評価指標	現況値 (基準年)	数値目標	
			前期 (2023 年)	後期 (2028 年)
重点施策① 阿武隈急行線の利用 人員及び収入の維 持・拡大	指標①：阿武隈急行 線の利用者数	2,480 千人/年 (2017 年)	2,500 千人/年	2,500 千人/年
重点施策② 持続可能な鉄道事業 基盤の確保	指標②：阿武隈急行 線の「運送費」に対 する「鉄道事業営業 収益」の割合	105.1% (2017 年)	100%	100%

(1) 指標①：阿武隈急行線の利用者数

■指標設定の理由	重点施策①に対応した評価指標として、通勤定期・通学定期・定期外の総合的な利用促進の効果について「阿武隈急行線の年間輸送人員」から評価する。
■指標の算定方法	阿武隈急行線の事業収支実績により、年間輸送人員を把握する。 【現況値（阿武隈急行線の事業収支実績）】 ・2017年の年間輸送人員：2,480千人
■将来目標の設定	・前期（2023年）の目標：現状維持の2,500千人とする。 ・後期（2028年）の目標：現状維持の2,500千人とする。

(2) 指標②：阿武隈急行線の「運送費」に対する「鉄道事業営業収益」の割合

■指標設定の理由	重点施策②に対応した評価指標として、基幹交通としての阿武隈急行線の安定した運行・運営の視点から、阿武隈急行線の「運送費」と「営業収益」の割合から評価する。
■指標の算定方法	阿武隈急行線の事業収支実績により、年間の「運送費」と「鉄道事業営業収益」を把握する。 【現況値（阿武隈急行線の事業収支実績）】 ・2017年の「運送費」に対する「鉄道事業営業収益」の割合：105.1%
■将来目標の設定	・前期（2023年）の目標：現状維持の100%とする。 ・後期（2028年）の目標：現状維持の100%とする。

参考資料

1 策定の経緯

(1) 策定体制

①阿武隈急行線沿線地域公共交通協議会の構成員

区分	職名等	備考
交通事業者	阿武隈急行(株) 代表取締役社長	
	東日本旅客鉄道(株) 仙台支社 総務部企画室長	
	福島交通(株) 代表取締役社長	
	東北アクセス(株) 代表取締役社長	
	(一社)福島県タクシー協会 県北支部長	
	(一社)宮城県タクシー協会 仙南支部長	
住民	学校法人福島学院大学 学長	
	福島県立保原高等学校 校長	
	宮城県角田高等学校 校長	
	(福)福島県社会福祉協議会 会長	
	(福)宮城県社会福祉協議会 会長	
	福島卸商団地協同組合 理事長	
	日本労働組合総連合会 福島県連合会 会長	
	日本労働組合総連合会 宮城県連合会 会長	
学識経験者	国立大学法人 福島大学 経済経営学類	会長
	公立大学法人 宮城大学 事業構想学群	副会長
道路管理者	国土交通省東北地方整備局 福島河川国道事務所長	
	国土交通省東北地方整備局 仙台河川国道事務所長	
	福島県土木部 県北建設事務所長	
	宮城県土木部 大河原土木事務所長	
公安委員会 ・県警察	福島県警 福島警察署長	
	福島県警 福島北警察署長	
	福島県警 伊達警察署長	
	宮城県警 角田警察署長	
計画を策定する 地方公共団体	福島県福島市 副市長	
	福島県伊達市 副市長	
	宮城県角田市 副市長	
	宮城県柴田町 副町長	
	宮城県丸森町 副町長	
	福島県 生活環境部長	
	宮城県 震災復興・企画部長	
その他会長が 必要と認める者	(株)東邦銀行 法人営業部 公務・地域振興室長	
	(公財)福島県観光物産交流協会	
	(一社)宮城インバウンドDMO	
	国土交通省東北運輸局 鉄道部 計画課長	
	国土交通省東北運輸局 福島運輸支局 首席運輸企画専門官	
	国土交通省東北運輸局 宮城運輸支局 首席運輸企画専門官	
事務局	阿武隈急行沿線開発推進協議会 事務局の設置自治体 (伊達市 市長直轄 総合政策課)	
	福島県 生活環境部 生活交通課	
	宮城県 震災復興・企画部 総合交通対策課	

②幹事会の構成員

区 分	所 属	備 考
交通事業者	阿武隈急行(株)	
	東日本旅客鉄道(株) 仙台支社	
	福島交通(株)	
	東北アクセス(株)	
	(一社)福島県タクシー協会 県北支部	
	(一社)宮城県タクシー協会 仙南支部	
住民	(福)福島県社会福祉協議会	
	(福)宮城県社会福祉協議会	
学識経験者	国立大学法人 福島大学 経済経営学類	
	公立大学法人 宮城大学 事業構想学群	
道路管理者	国土交通省東北地方整備局 福島河川国道事務所	
	国土交通省東北地方整備局 仙台河川国道事務所	
	福島県土木部 県北建設事務所	
	宮城県土木部 大河原土木事務所	
計画を策定する 地方公共団体	福島県福島市	
	福島県伊達市	
	宮城県角田市	
	宮城県柴田町	
	宮城県丸森町	
	福島県	
	宮城県	
その他会長が必要と認める者	国土交通省東北運輸局 鉄道部計画課	
事務局	伊達市 市長直轄 総合政策課	
	福島県 生活環境部 生活交通課	
	宮城県 震災復興・企画部 総合交通対策課	

(2) 策定までの経緯

年度	月	協議会など	利用者・沿線住民など
2018 年度	4 月	■ 第 1 回阿武隈急行線沿線地域公共交通協議会 <ul style="list-style-type: none"> ・ 法定協議会の設立等について ・ 規約、運営体制、役員選出について ・ 事業計画、収支予算について 	
	8 月	■ 第 9 回阿武隈急行線地域活性化フォーラム ワーキンググループ	
	11 月		■ 阿武隈急行線利用者 アンケート ■ 阿武隈急行線接続流 動調査
	12 月		■ 阿武隈急行線沿線施 設ヒアリング
	1 月	■ 第 1 回阿武隈急行線沿線地域公共交通協議会 幹事会（書面開催） <ul style="list-style-type: none"> ・ 計画素案について ・ 確保維持改善事業に関する自己評価について 	
		■ 第 2 回阿武隈急行線沿線地域公共交通協議会 <ul style="list-style-type: none"> ・ 計画中間報告について ・ 確保維持改善事業に関する自己評価について 	
2019 年度	5 月	■ 第 2 回阿武隈急行線沿線地域公共交通協議会 幹事会（書面開催） <ul style="list-style-type: none"> ・ 計画案について ・ パブリックコメントの実施について 	
		■ 第 3 回阿武隈急行線沿線地域公共交通協議会 <ul style="list-style-type: none"> ・ 計画案について ・ パブリックコメントの実施について 	
	6 月		■ パブリックコメント (6 月 18 日～7 月 8 日)
	7 月	■ 第 4 回阿武隈急行線沿線地域公共交通協議会 <ul style="list-style-type: none"> ・ パブリックコメントの実施結果について ・ 計画最終案について 	

2 需要・ニーズ把握調査の実施概要

(1) 阿武隈急行線利用者アンケート

①調査目的

- ・阿武隈急行線の運行継続や利用拡大に向けて、実際に利用している利用者の視点から、利用実態や改善要望等を把握し、運行継続に向けた支援策や持続可能な公共交通網のあり方を検討するための検討材料とするため、次の視点からアンケート調査を行った。
- ・阿武隈急行線が所有している既存の年別・月別の利用ODのデータを活用し、需要予測に必要な便別割合を算出するためのデータを把握した。
- ・調査項目として、他路線との接続状況、運行ダイヤ、乗務員の対応、親しみやすさなどの評価・満足度を把握した。

②調査対象

- ・阿武隈急行線の利用者を対象とした。

③調査項目

	主な調査項目	網形成計画策定上のねらい
1	阿武隈急行線利用者の特性（性別・年代・職業・住まい・利用目的・乗車駅と降車駅）	阿武隈急行線利用者の特性把握とターゲット別取り組み方針の作成
2	鉄道間の乗継利便性の向上のニーズ	他社線区を含めた広域公共交通ネットワーク形成上の課題と目指す方向の抽出
3	駅へのアクセス交通と鉄道間接続に対するニーズ	阿武隈急行線と二次交通 [*] の乗継利便性向上の課題と目指す方向の抽出
4	鉄道の快適性や魅力向上に関するニーズ	駅や車両、情報案内、接遇、バリアフリー等のニーズ把握と改善案の作成
5	自由意見	地域との連携方策や観光等の利用促進などに対する自由意見の把握

④調査手法

- ・車内に調査員を配置し、利用者へ直接手渡しにて配布・回収を行った。ただし、朝夕のラッシュ時は調査員の身動きがとれないため、福島駅のホームに調査員を配置し利用者へ配布した。また、回収のしやすさの観点から、主要な駅には回収箱を設置した。

⑤調査期間

- ・2018年11月6日（火） 5:00（始発）～16:00

⑥回収状況

- ・回収票数は1,272票であった。

【調査票】

**阿武隈急行ご利用者アンケート調査
ご協力をお願い**

阿武隈急行線をご利用いただきありがとうございます。阿武隈急行線の利便性向上や沿線地域との連携方策検討のためアンケート調査を実施することになりました。お手数をおかけしますがご協力をお願いいたします。ご記入後、駅に設置した回収箱にご投函いただくか、調査員にお渡しください。

※ご記入いただきました内容は統計的に処理し個人の特定ができないようになっておりますので今後ご迷惑をおかけすることはございません。

○調査実施主体
阿武隈急行沿線地域公共交通協議会 事務局
・福島県生活環境部生活交通課 電話 024-521-7158
・宮城県震災復興・企画部総合交通対策課 電話 022-211-2437
・伊達市総合政策課 電話 024-575-1142

質問 1 あなたご自身についてお尋ねします。

1) 年代と性別を教えてください。

【年代】 _____ 歳代 【性別】 ① 女性 ② 男性

2) ご職業を教えてください。

① 学生 ② 会社員 ③ 公務員 ④ 自営業
⑤ 主婦(夫) ⑥ パート・アルバイト ⑦ 無職
⑧ その他(具体的に _____)

3) お住まいを教えてください。

_____ 都道府県 _____ 市区町村

質問 2 調査票を受け取った日の利用状況についてお尋ねします。

1) 乗車駅と降車駅(他の列車を含め最初に乗った駅と最後に降りた駅)を記入ください。

【乗車駅】 _____ 駅 【降車駅】 _____ 駅

2) ご乗車になった時間帯を教えてください。

乗車した時間 _____ 時 _____ 分 _____ ころ

3) 乗車券の種類を教えてください。(1つに○)

① 通学定期 ② 通勤定期 ③ 普通券・その他

4) 乗車目的を教えてください。(当てはまる全てに○)

① 通学 ② 通勤 ③ 業務 ④ 買い物
⑤ 通院 ⑥ 観光・レジャー ⑦ 知人と会う
⑧ その他(具体的に _____)

5) 利用頻度を教えてください。(1つに○)

① ほぼ毎日 ② 週に3~4回 ③ 週に1~2回
④ 月に数回 ⑤ 数か月に1回程度
⑥ その他(具体的に _____)

裏面に続きます

質問 3 乗継ぎの有無や状況についてお尋ねします。

1) 他の路線との乗継ぎや仙台直通便の利用ですか。(1つに○)

① 他の路線との乗継ぎ利用
(【乗継ぎ駅に○】 福島駅 ・ 槻木駅)
② 仙台直通便を利用
③ いいえ → 質問 4 へ

2) 乗継ぎをされた方に感想をお伺いします。不便と感じた方はその理由も教えてください。(1つに○)

① 乗継ぎしやすい ② どちらでもない
③ 不便である
(理由: _____)

質問 4 駅までの交通手段についてお尋ねします。

1) 乗った駅までの交通手段を教えてください。(1つに○)

① バス・乗合タクシー ② タクシー
③ 自動車(自分で運転) ④ 自動車(送迎)
⑤ バイク・原付 ⑥ 自転車 ⑦ 徒歩

2) 駅までの交通手段から鉄道に乗継ぐ時の感想を教えてください。(1つに○)

① 乗継ぎしやすい ② どちらでもない
③ 不便である
(理由: _____)

質問 5 阿武隈急行線についてお尋ねします。以下の各項目に対する満足度を教えてください。ご不満の場合はその理由を教えてください。(各項目に1つずつ○)

運行本数	① 満足 ② どちらでもない ③ 不満 (不満理由 _____)
駅の快適性 (ベンチ・トイレ等)	① 満足 ② どちらでもない ③ 不満 (不満理由 _____)
列車内の 快適性	① 満足 ② どちらでもない ③ 不満 (不満理由 _____)
運賃支払い の手間	① 満足 ② どちらでもない ③ 不満 (不満理由 _____)
駐車場や 駐輪施設	① 満足 ② どちらでもない ③ 不満 (不満理由 _____)
案内表示	① 満足 ② どちらでもない ③ 不満 (不満理由 _____)
乗務員の 対応	① 満足 ② どちらでもない ③ 不満 (不満理由 _____)
バリアフリー	① 満足 ② どちらでもない ③ 不満 (不満理由 _____)

質問 6 阿武隈急行線を利用しやすくするためのアイデアや改善要望など、自由にご意見をお願いします。

調査は以上です。**11月8日(木)まで**に、列車内の回収箱(運賃箱付近)、もしくは福島駅・保原駅・梁川駅・丸森駅・角田駅の回収箱(改札付近)にお入れください。

(2) 槻木駅における接続流動調査

①調査目的

- ・槻木駅での JR と阿武隈急行線の跨ぎ利用や乗り継ぎ実態等を把握し、仙台駅までの直通便の必要性を検証するための材料とした。

②調査対象

- ・槻木駅における JR と阿武隈急行線の利用者を対象とした。

③調査項目

- ・便別の JR と阿武隈急行線を乗り継ぐ利用者数（学生・一般別）
- ・朝夕の仙台までの直通便で槻木駅を跨ぐ利用者数（学生・一般別）

④調査手法

- ・槻木駅構内に調査員を配置し、阿武隈急行線と JR 東北本線（上下線別）との乗継者数を目視によりカウントした。
- ・また、朝・ター便ずつの直通便に調査員が乗車し、槻木駅を跨ぐ利用者数を目視によりカウントした。

⑤実施時期

- ・2018年11月6日（火） 始発～最終便

(3) 沿線主要施設へのヒアリング調査

①調査の目的

- ・阿武隈急行線の運行継続や利用拡大に向けて、沿線の施設管理者の視点から、運行継続に向けた支援策や持続可能な公共交通網のあり方を検討するための検討材料とした。

②調査項目

- ・施設概要・企業概要（利用者数、従業員数、営業時間、駐車台数など）
- ・施設利用者の実態（居住地、利用交通手段、利用の多い時間、曜日、送迎バス等の運行状況、公共交通利用促進の取り組みなど）
- ・利用者や従業員の移動についての問題
- ・鉄道に対する意見・要望
- ・阿武隈急行や行政とのタイアップの可能性

③調査方法

- ・訪問による聞き取り。

④調査対象

- ・沿線の主要施設（企業、高校等）の管理者を対象とした。
（沿線 1km 程度以内に立地する事業所、高校・大学の中から、従業員数等を踏まえて選定）

NO	区分	対象	日時
1	高校	宮城県角田高等学校	12/20（木）13:00
2	高校	宮城県伊具高等学校	12/20（木）10:00
3	高校	福島県立保原高等学校	12/21（金）13:00
4	高校	福島県立福島商業高等学校	12/21（金）15:30
5	高校	宮城県柴田高等学校	12/17（月）9:00
6	大学	仙台大学	12/14（金）10:30
8	企業	リコーインダストリー(株) 東北事業所	12/14（金）13:30
9	企業	ホーチキ宮城工場	12/21（金）9:30
10	企業	富士通アイソテック(株)	12/20（木）15:30

3 用語解説

本文中に「※」を記した用語を解説する。

アルファベット

MaaS (Mobility as a Service)

モビリティのサービス化。利用者が多様なモビリティサービス（鉄道・バス・タクシー・自転車・自動車・カーシェアリングなど）に対して、「1つのサービス」としてアクセスし自由に選択できるようにすること。

PDCA サイクル (Plan-Do-Check-Act)

計画をたて (Plan)、それを実行し (Do)、内容を評価して (Check)、改善に結びつけ (Act)、その結果を次の計画 (Plan) に活かす、反復・継続した管理手法。このサイクルを繰り返すことによって、計画内容の維持、向上及び継続的な実施を推進する。

あ・ア行

インフラ (インフラストラクチャー)

社会資本。人々の生活に不可欠で、公共団体によって整備される基盤。都市におけるインフラとしては、道路やガス・電気、上下水道、公共交通などがある。

か・カ行

交通政策基本法

交通政策に関する基本理念と基本事項を定めた法律。2013年11月に成立し、翌12月に施行された。国や地方公共団体の責務を明らかにすることにより、交通施策を総合的・計画的に推進し、国民生活の安定向上と国民経済の健全な発展を図ることを目的とする。

コミュニティバス

地域住民の移動手段を確保するために地方自治体等が実施する乗合バス。

さ・サ行

サイクルトレイン

自宅や出先などから乗ってきた自転車を電車内に持ち込み、目的地まで行けるサービス。

た・タ行

第三セクター

地方公共団体と民間企業が共同出資して設立運営する地方公社のうち、株式会社形態をとる法人。

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 (地域公共交通活性化・再生法)

地域公共交通の活性化及び再生を一体的かつ効率的に推進するために定められた法律。2007年10月施行。改正地域公共交通活性化・再生法は2014年5月成立、11月施行。

デマンド交通

デマンド（需要・要求）に応じて運行する乗合交通をいう。事前に電話等により予約を要する場合が多く、よりタクシーに近いドア・ツー・ドアから、バス停間の移動や路線バスタイプの迂回型など形態は多岐に渡る。

都市計画区域マスタープラン

都道府県が策定する都市計画のマスタープランとして、「都市計画の目標」、「区域区分の決定の方針」、「土地利用、都市施設の整備及び市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針」などについて定めることとされている。都市計画は、この方針に即したものでなければならない。正式には都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」という。

都市計画マスタープラン

「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として定められるものであり、「市町村総合計画」や、都道府県が定める「都市計画区域マスタープラン」などの内容に即し、地域の特性に応じた将来像を明らかにし、その実現に向けた都市づくりの基本的な方針を示す指針となるもの。

な・ナ行

二次医療圏

特殊な医療を除く一般的な入院医療サービスを提供する医療圏。

二次交通

鉄道駅等の交通拠点と観光地等の目的地を結ぶアクセス交通。

は・八行

パーク&ライド（パークアンドライド）

自宅から最寄りの駅まで自動車で行き、駅近くの駐車場に車を駐車させ、鉄道に乗り換えて目的地に向かうシステム。

ま・マ行

モビリティマネジメント（Mobility Management）

市民や組織・地域のモビリティ（移動状況）が「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていくための、コミュニケーション施策を中心とした取り組み。

ら・ラ行

立地適正化計画

都市全体の観点から、居住機能や医療・商業・行政等の都市機能の立地、公共交通の充実に関する包括的なマスタープランであり、都市計画マスタープランの一部となるもの。

居住を誘導するエリア、都市機能の立地を誘導するエリア等を定め、公共交通の再編などと一体的に取り組んでいくことにより、「コンパクト＋ネットワークの都市構造」の実現を図る。

