

第2回陸羽東線の利活用促進に関する古川地域懇談会及び研修会

- 1 開催日時 令和4年12月11日（日） 午後1時30分～4時
- 2 開催場所 大崎生涯学習センター 多目的ホール
- 3 出席者

(1) 構成団体

No.	団体名	出欠
1	古川まちづくり協議会	○
2	志田東部地区振興協議会	○
3	志田中部地区振興協議会	○
4	西古川地区振興協議会	欠
5	東大崎地区振興協議会	○
6	高倉地区振興協議会	○
7	古川商工会議所	欠
8	おおさき青年会議所	○（代理）
9	みやぎ大崎観光公社	○
10	大崎市工業会	○
11	古川高等学校 PTA	○
12	古川黎明高等学校 PTA	○
13	古川工業高等学校 PTA	欠
14	古川学園高等学校 PTA	○
15	大崎中央高等学校 PTA	○

(2) 市側

No	役職	氏名	出欠
1	市長	伊藤 康志	○
2	市民協働推進部長	伊藤 文子	○

- 4 事務局 市民協働推進部まちづくり推進課主幹兼係長 千田貴憲,
同主査 青沼 智也, 同主事 氷室 友佳乃

5 会議の概要

(1) 開 会

- ・古川地域懇談会事務局が会議を進行。

(2) あいさつ

・伊藤市長

(3) 研修会 ※オンラインにて池月地区公民館，鳴子公民館と同時中継

演題：「陸羽東線の歴史と未来」

講師：宮城大学 徳永 幸之教授

【質疑応答】

Q1：モーダルシフトという考え方があると思うが，まさに大崎市は今，SDGs 未来都市を掲げているわけで，環境にやさしいモーダルシフトの導入は陸羽東線に出来ないのだろうか。また，モーダルシフトの状況はどうなっているのか。

A1：貨物のモーダルシフトについては，20年以上前から議論されており，現実問題としてなかなか進んでいない。その原因は，やはりトラックの方が，遠い地から乗り換え，荷の積み換えなしで輸送できるという利便性，それから機動力，時間の縛りに対して柔軟に対応できるという点でトラック輸送が便利であり旅客も一緒である。

車で移動できるほうが，いつ・どこにでも行けるという利便性があり，多くの方が選択しているという現状。地球環境のために鉄道を使いましょうということだけでは，なかなかシフトしてくれないという現実だと思う。

Q2. 今は太平洋物流より日本海物流の方が盛り上がっている。貨物列車を走らせて，大崎市の工業製品を海外に輸出するというような構想を持ったほうがいいのではないか。

A2. お話の通り，日本海側と太平洋側で役割分担をしましょうというのは，港の話でもある。中国，韓国，あるいはロシアは日本海側の港でやって，北米等は太平洋側を使いましょうということは昔から言っているものの，現実問題としては韓国から酒田に荷降ろしした後，仙台へも回っているというのが現実。それは，トラック輸送が高いというのがあって，船で仙台まで運んだ方が安いということ。

もう一つは，荷物を集めることに縄張り意識があって，酒田は山形，仙台・石巻は宮城県で荷物を集めるというすみ分けがされている。そこを横断して行き来するという事になってない。これはトラック輸送も同じで，いわゆる道路のウエストラインの議論も，必要性はあるのだけれども実際荷物を運ぶかというとなんか動いていないという現実。ただし，鳴子に輸送を呼んでくる戦略の一つというものに，例えばクルーズ船の人たちを連れてくるというのがあると思うが，そういう時にバスでは運べるかという問題があって，鉄道で一度に大量に運べるというのは非常に大きなセールスポイントになり得るのではないかと思われる。

(4) 懇談会

①各地域懇談会（第1回）の開催概要について

- ・資料1に基づき事務局より説明を行った。

②意見交換（概要）

・おおさき青年会議所

団体としての取りまとめに至っておらず個人の意見となるが、クルマ文化ということで、駅周辺で実施される地域行事が少ない印象を持った。鹿島台の互市のように、駅周辺で実施する行事がもっとあれば、利用促進につながるのではないかと考えていた。

二次交通のことも話に出ているが、例えば鳴子ダムライトアップの観光客向けに、臨時でバスを出すなど、二次交通を増やした方がいいのかなと感じていた。

鉄道を利用することによって、地域の魅力を感じられるようなイベントがあればいいと思う。

・みやぎ大崎観光公社

共通認識としては陸羽東線の現状というのは、どれほど地域の皆さんに理解されているかというのが大切なのかなと思う。やはり、自分事として考えていかないと、地域の皆さんに協力してください、アイデアを下さいと呼びかけても響かないと思う。

地元の方の思いをしっかりとっていただくこと、あるいは陸羽東線の現状をよく知って頂いて、今後どうしたら良いかしっかりと議論していただくことが大切なのかなと思う。

只見線を事例として紹介すると、成功の秘訣として地域の思いが強いこともあるが、情報発信していくことも大切で、陸羽東線に関わる人をどんどん増やしていくことが必要。乗ってもらう仕掛けについて、見える形をみんなで一緒に考えていきたいと思う。

・高倉地区振興協議会

地域においてワークショップを開催した。

温泉番付で鳴子温泉郷が東の横綱に選ばれた経緯があるが、JRの駅からすぐ行けるという優位性をPRしてはどうかという提案。ほかにも、四季折々の有備館などをPRして、高齢者や免許を持たない若者をターゲットに列車の小さな旅と温泉を楽しんでいただくというものはどうか。

・大崎市工業会

1点目は塚目駅の活用ということで、例えば病院に行くための駅であるという位置づけであれば、そこをPRしてはどうか。

2点目は、有事の活用ということで、陸羽東線は東西をつなぐ路線なので、万が一の有事が発生した際に人や物資を運ぶ貴重なルートになると思う。

3点目は、外国人観光客の呼び込みということで、私たちにとっては当たり前の風景が、外国人にとっては新鮮に映る。ただ電車に乗って風景を見せるだけでも、魅力的に映るのではないか。

4点目は、住んでいる私達の自覚が無いということがある。非常に貴重なものが地域にあるという自覚が我々に必要だと思う。

・東大崎地区振興協議会

区長会や地域の役員会で出た意見を「市民がやらなければならない事」、「行政がやらねばならない事」、そして「JRがやらなければならない事」の三つに分類した。

市民がやらなければならないこととしては、地域の魅力アップということで、観光の目玉になるような活動をする、あるいは住民自らが駅、鉄路を使うということが大事だと思う。

行政の方で考えることは、駅長の小さな旅のようなツアーを年間を通して組んではどうか。世界農業遺産を活用したツアーや、すでにある遺跡など名所を観光名所として磨くことと、併せてパークアンドライドを実施し、利用するとインセンティブを与えるという風にしてほしい。

JRにお願いしたいことは、駅舎のバリアフリーや古川駅のピボット撤退後のスペースの有効活用などである。

・古川高等学校 PTA

前回も話しているが、生徒が活用しているということを強く伝えたい。約700名のうち30%近くが電車を活用している。既に魅力的な高校が沿線にあるので、そのアピールをすることと、遠くからでも使いやすいダイヤ改正をお願いしたい。ETCのように、使っている時間帯あまり使われていない時間によって利用運賃に差をつければ、乗客数が増えるのではないか。

大崎市にある資源で魅力ある住みやすいまちづくり、そのアピールが必要なのではないか。

・古川黎明高等学校 PTA

古川黎明高校は、宮城県内であればどの地域からでも通学が可能で、約700名

のうち 113 名が陸羽東線を利用して通学している。113 名の内、約半数が（東北本線等を利用し継いで）小牛田駅から通学をしているが、登米・栗原地域から通学する場合は古川駅に 7 時 14 分に到着するものでしか通学できず、生徒及び保護者の負担が大きくなり、古川にある高校への進学を諦めている方々もいる。このため、ダイヤ改正をすることで、他の地域から古川にある高校への進学希望の増加が見込めるのではないかと。

通勤手段について、市町村職員の意識付け、または CO2 削減などの環境問題への取り組みの観点から、マイカー通勤を極力減らして、公共交通機関の利用推進に向けてもいいのではないかと。

・志田中部地区振興協議会

観光地としての陸羽東線の活用ではどうか。大崎市は世界農業遺産に登録された。岩出山には伊達政宗公関連や有備館があり、鳴子温泉、ゴルフ場やキャンプ場、このように、観光地が多い陸羽東線の沿線である。これを利用して陸羽東線を走らせてはどうか。

観光都市として進めるためには、高額の予算が必要となり、各地区の皆さんに十分な説明が必要と感じている。観光都市大崎市となり陸羽東線の存続に対する市の尽力に期待したい。

・古川学園高等学校 PTA

本校には 796 人の高校生がおり、その中で 199 人が陸羽東線を利用して通学している。中学生は 124 人おり、23 人利用している。今回、生徒の様々な意見を元に提案書を作成した。

陸羽東線の利用に関する良い点、悪い点への意見をまとめたが、良い点の印象的な意見としては、「昔から多くの方々に愛されている」「安心安全である」などである。悪い点では、「首都圏に比べて古い」「暗いイメージがある」などである。

具体的な意見としては、イベント開催については、「インフルエンサーや有名人とコラボした Youtube 動画の作成」「子ども向けのイベント」「小中高の授業の一環として、陸羽東線を利用して遠足」などが挙げられた。イベント開催については、PR 方法が重要となってくると感じている。

提案書の内容には、予算的に可能か不可能か不明なものもあるが、JR、大崎市、鳴子温泉の方々、一般利用者の方々がひとつになって綿密な話し合いをすれば可能なことも増えてくるのかなと感じている。陸羽東線の存続に対し、本校でも取り組めることがあれば尽力していきたい。

・志田東部地区振興協議会

今回の提案書は当地区8名の行政区長との話し合いの結果を元に作成しており、観光一本に絞った内容となっている。大きくは2点である。

1点目は、鳴子温泉駅までの特別列車を運行するというものである。外装に派手なこけしのデザインを入れた車体にして、沿線に、季節の花を咲かせて、フラワーロードといった路線にしてはどうか。土日に限っては、主要駅のホームで弁当や地場産を販売するイベントの開催、有備館駅で降車するプランとしては、歴史の勉強をしつつ、東北一の道の駅で一休みしていただくというものもある。

2点目は、鳴子温泉の七つの泉質は湯治で素晴らしい効果がある。バスなどで温泉を巡り、宿泊宿にお届けするというプランを官民一体で運営するのはどうか。また、大崎市への出張者向けのプランとして、東北新幹線を利用し古川駅に来られた方の鳴子温泉までのノンストップ列車を運行するというビジネスパックプランはどうか。

・大崎中央高等学校 PTA

本来であれば、先生や生徒から意見を伺いながらこの場で提案したかったが、今回は私個人の意見として提案させていただく。

古川学園高校や大崎中央高校では送迎バスを運行しているが、その一部を途中から陸羽東線を利用するのはどうか。例としては、加美町から通学している場合に、西古川駅から陸羽東線に切り替えて通学するというものである。ただし、学校側としては、安全面から難しいのではないかと意見を頂いている。

通勤での利用については、現行ダイヤに合わせた利用者と会社の理解が必要であることや、定期券の購入補助などを検討する必要がある。

買い物・通院での利用について、バスを利用して陸羽東線を利用する場合についてはバス料金を無料にするのはどうか。

また、スポーツ・文化イベントを沿線施設で開催することで集客はそこまで難しいものではないと感じている。

・古川まちづくり協議会

古川まちづくり協議会の役員会や全体会を開催することができなかったため、提案書については私個人の意見となっており、近々役員会を開催し、本提案書の審議をしてもらう予定である。陸羽東線の利用に対する意見は大きく言うと五点である。

1点目は、広報おおさきの一部にて、陸羽東線の無料乗車切符を提供するのはどうか。

2点目は、陸羽東線の各駅に指定管理で運用する公的な施設を増設するのはど

うか。

3点目は、各駅と遊休施設を活用した連携をするのはどうか。

4点目は、観光地でのオルレを企画し、スタンプラリーをするのはどうか。

5点目は、陸羽東線の各駅でクイズを出題し、景品を渡すのはどうか。

以上が陸羽東線のコーディネート案であり、古川まちづくり協議会の役員会にてさらに意見を募りたいと思う。

陸羽東線については、各地域単体で検討するのではなく、各地域及び行政、さらに宮城県が関係してくる問題として捉えなければならない。

企業において、利益が出ない事業を放棄するのは当然であるが、国の場合はそうはいかない。住民を守るためには利益の出ない事業だからといって放棄するわけにはいかない。このような訴えかけをしていこうと思う研修会となった。

・徳永先生

非常に多くの意見やアイデアを挙げていただき、改めて色々と考えなくてはと思う点は何点かあったため、取り上げさせていただく。

生活交通の面については、まだまだ改善の余地があると思う。特に鉄道だけの問題ではなく、バスとの連携が必要。これまでの地域公共交通活性協議会では、主に大崎市として運営されている市民バスについて議論されてきたが、地域全体の資源を鑑みていかなければならないと感じた。

まちづくりとの連携の問題について再考する必要があると思っている。鉄道が使いづらくなってしまったのは、鉄道以外のところでの開発が進んでいるということ。塚目駅の移転についても、周辺開発に合わせての移転を考えていたが、周辺開発が先行して進んだため、移転自体が思うように進まなくなってしまった。その一方で、他の事例であれば、駅を複合施設化する取り組みなどをしなければ鉄道利用には結びついていかないのかなと感じている。

観光面について、素材としては良いものが多くあると思っている。しかし、これらをうまく活用できずPRしきれていない部分が多くある。このため、観光資源を掘り起こして繋げていく作業が必要である。全国にPRするためには、類似している地域は多くあるため、それに勝るものは何かということをしっかり考えていかなければ、一過性で終わってしまう危険性がある。

最後に、鉄道のメリットについては、主に長距離輸送であること。短距離では駅までのアクセスなど鉄道に乗っている時間以外の時間が大きくなってしまいうので、車のほうが効果的となる。長距離であることと自ら運転しなくてもよい点のメリットをどのように出すかということが重要である。また、ネットワークで繋がっているということ。観光地に行き、同じ道を帰ることは非常にもったいないので、周遊ルートにすることでネットワークが機能することになる。

6 その他

- ・他の会場も含めて、本日の会議内容については、早期に出席者に報告する。
- ・1月号広報おおさきにて、アンケート調査を行う。
- ・次回懇談会の開催については、2月頃を予定している。

7 閉 会