

第2回陸羽東線の利活用促進に関する鳴子温泉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 鳴子公民館 ホール
- 3 出席者

(1) 構成団体

No.	団体名	出欠
1	鳴子まちづくり協議会	×
2	鬼首地域づくり委員会	○
3	中山地区コミュニティ連絡協議会	○
4	鳴子地域づくり委員会	○
5	東鳴子地域づくり委員会	○
6	川渡地域づくり委員会	○
7	鳴子∞地域づくりネットワーク	×
8	鳴子温泉郷観光協会	○
9	玉造商工会	○
10	鳴子中学校 PTA	○
11	鳴子小学校 PTA	○
12	鳴子御殿場駅乗車券類発売管理組合	×

(2) 市側

No	役職	氏名	出欠
1	副市長	吉田 祐幸	○
2	民生部長	渋谷 勝	○
3	鳴子総合支所長	伊藤 正幸	○

- 4 事務局 市民協働推進部まちづくり推進課長 中鉢豊，同主事 佐々木弥祐
鳴子総合支所地域振興課課長補佐 菅原直樹

5 会議・研修会の概要

(1) 開 会

- ・冒頭の市長挨拶と講演会は古川地域懇談会事務局が会議を進行。
- ・その後、各会場の事務局担当が会議を進行。

(2) あいさつ

・伊藤市長

(3) 研修会

※オンラインにて古川会場から配信

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。その原因はというと、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、多くの人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こととそんなに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）

・鳴子温泉郷観光協会

1点目は現在、陸羽東西線利用推進協議会、大崎市には陸羽東線部会、湯けむりライン協議会があったと記憶している。デスティネーションキャンペーンの際には官民挙げての連携や会議があったので、それを参考にした取り組みを復活していただきたい。

2点目は、二次交通の整備。駅を降りたお客様がどこにも行けないというのが現状である。インターネットで検索すれば、車が無ければ観光ができないエリアということは分かるので、列車で旅行を楽しみたい層からは敬遠されている。

3点目は、バリアフリー化。JR大人の休日倶楽部に入会しているシルバー層が200万人程いるが、杖をつきながら、大きな荷物を持って鳴子温泉駅の階段は昇れないので、陸羽東線に乗ることを選択肢から外してしまう。バリアフリー化を進めることは重要である。

4点目は、地元と連携した企画。持続可能な事業に展開できるような仕組みが必要。

5点目は、鳴子温泉郷を大崎市のベッドタウン化する構想を立ち上げる。鉄道の安定した高速性を通勤手段の売りにする。駅周辺の整備をすれば、市民だけではなく観光業界にも恩恵がある。地元だけではできないことなので、外部の大きな資本を獲得する必要がある。

6点目は、コロナ禍以前は、紅葉期には立ち見席ができるほど集客があった。鳴子温泉駅～中山平温泉駅間で、シャトル列車を1時間おきに走らせると飛躍的に需要が増えると思うが、安全上できないと言われている。

そして、陸羽東線を維持することだけを目的とするのではなく、交流人口や定住人口の増加に向けての武器として考えていかなければならない。JR東日本にはこの地域に投資して人口を増やし稼いでいくという欲を出してもらいたい。

また最近、自動車に乗る若者が減ってきており、維持コストなどを考えると自家用車を保有しなくなるのではないかと思っている。そうすると公共交通機関を利用することになるので、今からそれを見越して投資していく必要がある。

・鬼首地域づくり委員会

最近、鉄道関係のテレビ番組が増えており、鉄道に興味を持っている人は多くいると思うので、陸羽東線でなければ経験できない列車の運行が必要。鳴子温泉～中山平

温泉間に1本でもいいのでシャトル列車・バスを走らせることが理想的。

また、沿線の環境整備も必要。以前植えた桜の木は運行上問題があるとして伐採された。御殿湯駅周辺には新たに植樹作業を行っており、もう少しすれば大きくなると思うので、景観向上に向けた取組みを地域住民と共に行っていきたい。

新幹線では仙台駅に着くとホームで「青葉城恋唄」が流れるが、同様に、ご当地ソングを使って、集客に繋がるアピールができないかと思っている。

・東鳴子地域づくり委員会

陸羽東線の利用促進の特効薬はないと思う。テレビでは銚子電鉄のような、活性化した地方ローカル線の特集番組があるが、最終的には赤字の解消にはなっていないのが現状。やはり利用促進の活性化を図るためには、一発逆転のような話はないので、短期・長期的に考えていかなければいけない。

利用者数の減少は、日本の少子高齢化問題に関わる問題なので、ローカル線のことだけでなく、福祉や教育など様々な課題と複合的に解決していく必要があるのではないかと。また、行政の手続き上、市一県一国という流れは、時間がかかると思うので、スピード感についても勘案していただければと思う。他の地域懇談会の話にもあるように、やはり沿線地域住民が「関係無い」という姿勢ではなく、自分たちの問題として捉えて、連携していくことが大切ではないか。自分たちの財産として、地域で盛り上げる必要がある。

・鳴子中学校 PTA

猫カフェならぬ猫列車や、車内をカラフルにしたラッピング列車。落書きができる列車などのイベント列車の運行。車両内で地元の商品を景品にしたくじ引きを実施し、活性化に繋げる。車両内の様々なところにこけしを飾るなどのほか、PR動画の作成・配信や、岩出山の道の駅に手ぶらで行けるキャンプ場やバーベキュー施設を作り、若者も利用しやすくするなど、中学生らしい意見が多数出た。

また、団体としてはやはり駅からの二次交通の拡充が必要ということで、観光地までの移動手段がタクシーや車に限られており、他の手段も考えていかなければいけないという意見が出た。

地域一体ということで過疎地域をテーマに、来年2月頃に3地区の中学校でオンラインミーティングが予定されている。これからの若い人たちの意見を参考にしていきたい。

・中山地区コミュニティ連絡協議会

少子高齢化ということもあり、若い人たちが生活や仕事の拠点を鳴子から古川・仙台に移しており、生活の中での陸羽東線の利用促進は難しいという意見が出され

た。やはり、交流人口を増やすような施策やイベントが必要。しんとろの湯もコロナ禍前は9万人程訪れていたが、コロナ禍に入り5万人まで減った。今年は、紅葉シーズンが長く続いたことも影響したのか、目標の6万人を達成すると思われる。ただ、交流人口を増やすためには、その事業を行う組織や会社がないと現実的には難しいと考えている。

・鳴子地域づくり委員会

沿線住民も高齢化が進み、今後、車の運転が出来なくなる方が増えてくる。二次交通の改善について、例えば市民病院まで行く場合、塚目駅が最寄りなので、塚目駅から市民病院間にシャトルバスや循環バスを運行し、現在ある市民バスの運行ダイヤを見直せば、公共交通機関を利用しやすくなるのではないだろうか。

また、紅葉シーズンの鳴子峡の駐車場は、1カ所を除いてほとんど無料である。例えば、市の土地であれば有料化し、その収益で最終的には鳴子峡駅を作る。鳴子温泉駅のバリアフリー化についての話があったが、鳴子峡駅であれば、鳴子峡レストハウス側にエレベーターをつけ、一般の人たちには有料で利用してもらい、それを駅の建設費用や鳴子峡全体の整備費用の財源に充てることはできないか。実際に、池月や川渡に車を置いて、列車を利用して鳴子や中山平に行っている人たちがいることをヒントに考えた。

・川渡地域づくり委員会

我々が陸羽東線に乗る機会を作る、そして乗る回数を増やすことが大切。利用促進について色々なアイデアが出ていたが、早めにJRとタッグを組んで取り組むことが大切。

また、新たに市役所と一緒に、各地域づくり委員会も入れて陸羽東線ネットワークのような団体を作りたい。例えば、歴史的遺産を生かしたまちづくりを手掛けている米山淳一先生を講師に呼んで、我々の意識を共有する研修会を持ちたい。鳴子だけでなく、沿線地域の住民が「私たちの陸羽東線」という気持ちを持つために、定期的開催したいと考えている。新聞記事で、陸羽東線が「営業係数東北ワースト1」といった記事を見ると、気持ちがマイナスになるので、前向きに考えていくためにも開催したいと考えている。その際は市役所に相談したい。利活用促進アイデアの情報発信に、瓦版みたいなものがあれば、さらに良いのではないか。

・玉造商工会

駅の売店が数年前に無くなった。みどりの窓口も先日無くなり、高齢者は新幹線の切符を買うときに困ることになる。地元にも何も話がないままに変わっていく。二次交通の問題は以前からあったが、何も手を付けてこなかった。このままでは、陸

羽東線が廃止になるのか継続するのか分からないが、5年後10年後を見据えた議論をしなければならない。鳴子温泉地域の呼び込む力も落ちてきている。陸羽東線の利活用促進と並行して、他分野の課題も解決していく必要がある。

・鳴子小学校 PTA

少子化が顕著だが、子どもが減少してきているということは、その親の数も減っているということ。鳴子温泉地域の旅館は、従業員不足でコロナ禍前の6割から7割の予約しかとれない状況にある。東京の会社で運営しているホテルの時給は1,200円程。人口が多ければまた違う状況かもしれないが、昔からある既存のホテルは従業員を集められない。過疎対策や移住促進も以前から言われているが、市役所の職員も鳴子から離れてしまう状況である。JRの利用促進だけでなく、住まいの部分でのインセンティブを役所から示していただけないだろうか。そうしないと人が、子どもの数が増えない。商売も町内会や消防団の活動についても、人がいなくてどうにもならない。中心部から外れた旧町はどこも同じ状況だと思う。そのような状況だが、鳴子はJRが通っているだけでもポテンシャルがあると思われるので、各方面から知恵を借りて検討していきたい。

・玉造商工会

今行っている議論は、今後どのようにしていくのか教えて欲しい。

⇒ 現状の地域懇談会や再構築会議については、来年3月で一区切りとし、今回、皆さんから頂いた意見に基づき、来年度から始まるであろうJRや国、県などとの関係機関協議に備えるということなる。

・東鳴子地域づくり委員会

情報として事務局に確認して頂きたいのは、今年、只見線が全線開通しているが、そもそも只見線も赤字路線なので、復旧の経緯について確認していただきたい。さらに、陸羽西線については、バスによる一部区間の代替運行となっている。今後の復旧見通しについて情報収集してほしい。

6 その他

・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