

阿武急、鉄路維持を公表

経営が悪化する第三セクターの阿武隈急行(伊達市)を巡り、宮城県と同県内の沿線3市町は22日、同県側区間の鉄路を維持する方針を正式に公表した。ただ新型コロナウイルス禍以降は利用者数の低迷が続く、燃料費高騰も重なって赤字解消の見通しは立たない。今後は人口減少による利用者の減少も予想されており、さらなる利用促進の取り組みや公費負担の在り方の見直しが必要となっている。

宮城県と3市町 ようやく足並み

仙台市で開かれた阿武隈急行沿線地域公共交通協議会で、宮城県が「総合的に判断した」として鉄路維持の方針を関係者に伝えた。宮城県と県内の沿線3市町は、本県区間と比較し利用者の少ない宮城県区間について路線バスやバス高速輸送システム(BRT)への転換を含めた検討を進めてきた。鉄路維持は沿線住民の利便性を考慮したとみられ、自治体ごとの公費負担の割合を見直し、1年

半以上の議論を経てようやく足並みがそろった形だ。阿武隈急行は、2023年度の利用者数が190万人とピークだった1995年度の325万人から4割減少。さらに東日本台風や本県沖地震など近年の相次ぐ災害やコロナ禍の影響で経営が悪化、23年度も燃料費高騰の影響などから5・1億円の営業損失を計上した。宮城県の試算によると、

利用促進、公費負担 残る課題

経営改善議論は途上

沿線人口の減少によって50年度には利用者数が17万人まで減り、年間の営業損失も18億円にまで膨らむ見通しで、経営の抜本的な改善は避けられない状況だ。

しかし経営改善の議論は停滞が続いてきた。本県や宮城県などで行う検討会は当初、輸送方法の転換に加え、利用促進策や今後の経営体制、運行ダイヤの合理化などについて今年3月までに結論を出す方針だった。ただ宮城県側の鉄路維持に関する議論に時間を要し、そのほかの議論は進まなかった。鉄路維持の方針が決まり、沿線自治体からは「厳しい経営環境を考えると公費負担で支える仕組みの構築は避けられない」との声も上がる。ようやく議論は本格化するが残された時間は限られており、本年度は経営改善に向けた方向性を示すにとどまる見通しだ。

この日の協議会では、沿線自治体から「鉄路をどのように維持していくか(国から有利な交付金を受けられる)」「鉄道再構築事業実施計画に向けた課題の整理も必要」「人口減少に合わせたタウンサインなど



宮城県側も鉄路として維持する方針が決まった阿武隈急行。ただ、赤字解消に向けた見直しは不透明だ。

阿武隈急行の経営が悪化しているのは、どのような理由からですか。

阿武隈急行の経営改善策として、どのようなことが挙げられていますか。

鉄道を地域のために生かすとは、どういうことだと考えますか。