

1. 地域間・都市間交流を促進する広域的な公共交通の整備と活用

(答申「第2章」)

東北地方の交通の課題

本格的な人口減少を迎えており、地域の経済活動が縮小し、活力が失われることが懸念される。このような中、**交流人口の拡大**により地域の活力を生み出していくことが重要である。そのため、**広域的な公共交通の整備及び最終目的地までの足を確保**する。

本章に位置づけられた目標

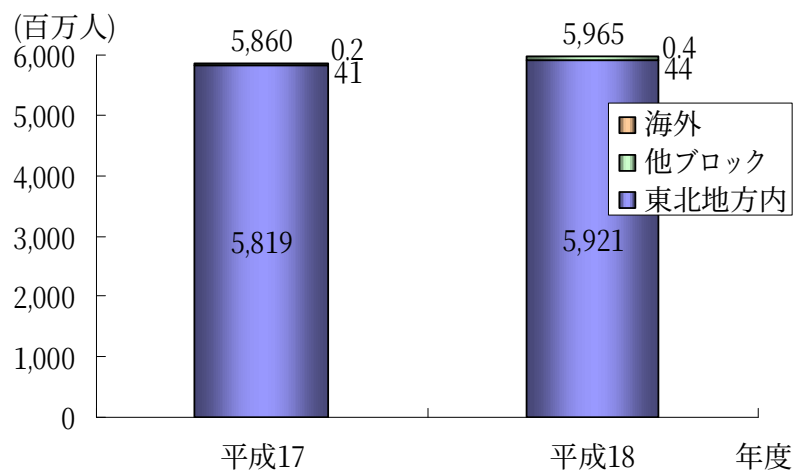
- 他の地方ブロックや海外との交流拡大のための基礎基盤の着実な推進等
- 東北地方内の都市間移動円滑化に向けた検討
- 広域的な公共交通の拠点と目的地を結ぶ公共交通の需要に応じた供給形態の見直し
- 交流人口拡大に向けた多様な関係者が一体となった取り組みの推進

【答申目標の達成状況】

■ アウトカム指標：「他ブロック・海外から、及び東北地方内の交流人口」

○海外からの旅客、国内他ブロックからの旅客、東北地方内の旅客流動ともに増加しており、交流人口の増加がみられた。

図表1-1 他ブロック・海外から、及び東北地方内の旅客流動



(資料) 旅客地域流動調査。海外からは国際航空旅客動態調査

※ 着地ベース。

同一県内の移動を含む

(1) 他の地方ブロックや海外との交流拡大のための基盤整備の着実な推進等

答申の要点

東北地方と他の地方ブロックとを結ぶ幹線的な交通や二次交通の整備を推進することにより、交流人口の拡大を図る。

本目標に位置づけられた施策

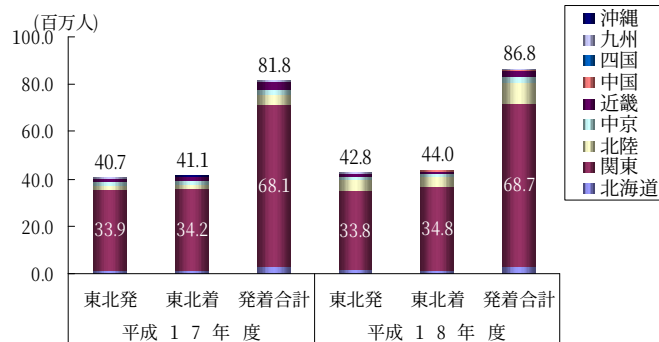
- ① 整備新幹線の着実な整備と高速化
- ② 山形新幹線及び秋田新幹線の高速化等に関する検討
- ③ 仙台空港アクセス鉄道の着実な整備の推進と仙台空港広域利用促進策の検討
- ④ 他の地方ブロックとを結ぶ高速バス路線網の充実
- ⑤ フェリーの活用に向けた検討

【答申目標の達成状況】

■ アウトカム指標：「他ブロック・海外からの交流人口」

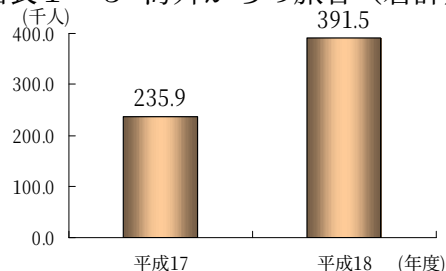
○平成18年度の旅客流動は、平成17年度に比べて東北発・着ともに増加し、交流人口の増加が見られた。しかし、地方別に見てみると、北陸地方との交流人口が増加している一方、他の地方では大きな増加は見られない。

図表1-2 他ブロックからの旅客流動



(資料) 旅客地域流動調査

図表1-3 海外からの旅客（着計）



(資料) 国際航空旅客動態調査

■ 施策の取組状況

- 幹線交通機関については、新幹線の延伸や高速化を中心に取り組みが行われている。
- 利用促進・交流人口拡大のための事業者主催のイベントや、自治体・関連団体による検討会等が開催されている。

表 交流促進のための交通整備における取り組み状況

施策	平成 20 年度の具体的な取り組み事例
① 整備新幹線の着実な整備と高速化	○新幹線延伸に向けた走行試験の実施（JR 東日本仙台支社） ○「東北新幹線新青森延伸を契機とした二次交通のあり方検討プロジェクト」（東北運輸局） ○新青森延伸に伴う交流人口の拡大等を目的とした、青森市における「鉄道シンポジウム」の開催（東北運輸局）
② 山形新幹線及び秋田新幹線の高速化等に関する検討	○山形新幹線の 400 系の老朽化に伴う車両移行、及び E5 系の導入検討（JR 東日本仙台支社）
③ 仙台空港アクセス鉄道の着実な整備の推進と仙台空港広域利用促進策の検討	○仙台空港アクセス鉄道との共同開催を含む各種イベントを実施（仙台空港ビル（株）） ○航空・空港についての出前講座を開設（東京航空局仙台空港事務所） ○いわき市・双葉郡～仙台空港への乗合タクシーの運行 ○アクセス鉄道利用促進の検討会の設置（宮城県）
④ 他の地方ブロックとを結ぶ高速バス路線網の充実	○盛岡～東京間高速バス季節便の運行 ○八戸～東京間の十和田市への直通運行の系統設定（十和田観光電鉄（株）） ○新規路線の検討・計画（H21.4 開始予定）（庄内交通（株）） ○酒田・鶴岡～東京線の新設
⑤ フェリーの活用に向けた検討	○委員会設置による広報活動（「むつ湾内航路活性化推進会議（青森県）」） ○「大間-函館航路の存続に向けた利用活性化プロジェクト（東北運輸局） ○秋田港発着フェリーを活用した旅行商品企画への助成（秋田県）

取組状況紹介（5 ページ）

取組状況紹介（6 ページ）

■ 施策実施による評価結果

- 仙台空港の利用者のうち、他県居住者の占める割合は低下し、空港利用圏域に拡大はみられなかった。
- 高速バス利用者数、フェリー利用者数は、増加傾向にある。

表 指標による評価結果

施策	評価指標	平17	平18	平19	平20
① 整備新幹線の着実な整備と高速化	所要時間 (東京ー青森) (分)	239	239	239	239
		(出典) 各年時刻表に基づき算出。 所要時間には乗り換え時間は含まない。			
② 山形新幹線及び秋田新幹線の高速化等に関する検討	所要時間(分)	東京ー秋田	150	150	150
			(出典) 各年時刻表に基づき算出。 所要時間には乗り換え時間は含まない。		
		東京ー山形	230	230	230
			(出典) 各年時刻表に基づき算出。 所要時間には乗り換え時間は含まない。		
③ 仙台空港アクセス鉄道の着実な整備の推進と仙台空港広域利用促進策の検討	仙台空港宮城県外利用者数 (全国利用者数) (千人)	42 (84)	41 (89)	—	—
		(出典)「国際航空旅客動態調査」による。 なお、データの最新年が平成18年度である。			
④ 他の地方ブロックとを結ぶ高速バス路線網の充実	高速バス利用者数 (千人)	1,878	1,922	1,950	—
		(出典) 東北運輸局データによる。			
⑤ フェリーの活用に向けた検討	フェリー利用者数 (千人)	3,537	3,589	3,688	—
		(出典) 東北運輸局データによる。			

■ アンケート調査による自治体・事業者等からの意見

施策	回答機関からの意見
① 整備新幹線の着実な整備と高速化	- 各事業者の二次交通に対する検討においては、新幹線のダイヤ・本数の公表が必要。 - 新幹線の走行試験に対する住民の理解を得ることが課題。
② 山形新幹線及び秋田新幹線の高速化等に関する検討	- 山形新幹線庄内延伸については羽越線の高速化が費用対効果において優位。 - 陸羽西線新在直通化については自治体等の相当の支援が必要。
③ 仙台空港アクセス鉄道の着実な整備の推進と仙台空港広域利用促進策の検討	- イベント予算の確保が課題。 - 仙台空港鉄道との直通化については、特に単線運転線区内における運行への影響が課題。 - 自家用車から鉄道への転換が課題。
④ 他の地方ブロックとを結ぶ高速バス路線網の充実	新幹線との住み分けが課題。
⑤ フェリーの活用に向けた検討	便による利用者数の偏りに対する対応策（低調な便への利用促進）が課題。

具体事例紹介： 東北新幹線新青森開業に向けた高速化の実施

■ 東北新幹線の現状

東京～八戸間を 3 時間 10 分程度で結んでいるが、弘前市までは 4 時間 10 分程度を所要する。

東北地方のさらなる活性化には、新幹線の青森延伸と高速化を必要とする。

現在 2010 年 12 月の開業に向け準備が進められている。

■ 新青森線開業後における高速化への取り組み

現行車両の運転速度では東京～新青森間は 3 時間 20 分程度を要する。

東北への交通についてさらなる利便性向上と交流人口の拡大を図るため、新型車両の導入により段階的に高速化を実施する。

表 高速化の実施予定

		2010 年 12 月	2010 年度末	2012 年度末	2013 年度末
最高速度	大宮～宇都宮	240 km/h (現行)	<u>275km/h</u>	275km/h	275km/h
	宇都宮～盛岡	275 km/h (現行)	<u>300km/h</u>	<u>320km/h</u>	320km/h
到達時分 (東京-新青森間)		3 時間 20 分 程度	3 時間 10 分 程度	3 時間 5 分程度	
高速運転を行う 列車			新型「はやて」 300km/h	・新型「はやて」 320km/h ・新型「はやて・こまち」 併結編成 300km/h	新型「はやて・こまち」 併結編成 320km/h

(出典：JR 東日本 2008 年 11 月 10 日発表資料)

表 八戸・新青森間 工事進捗状況 (平成 20 年 12 月末現在)

	工事延長 (km)	完成延長 (km)	完成率 (%)
土木工事 (明かり+トンネル)	81.2	81.2	99.9
明かり工事	30.8	30.8	99.8
トンネル工事	50.4	50.4	100
軌道工事	81.2	61.7	76
電気工事	81.2	57.8	71.1

(出典：青森県 HP)



E5系 エクステリアイメージ
(JR 東日本発表資料より)



八戸～新青森間
(鉄道・運輸機構資料より)

具体事例紹介：大間－函館航路のあり方検討プロジェクト

■施策の概要

大間－函館間のフェリー航路については、従来、東日本フェリー（株）が運行してきたところだが、平成20年11月末をもって同航路から撤回することとなった。同航路は、青森県大間町の住民にとっては、医療、生活の面で欠かせない航路であることから、県及び市とフェリー事業者との協議により、21年末までの間、道南自動車フェリー（株）が継続運行することで合意されたところである。

本調査においては、北海道側も交えた関係者により、22年以降の同航路のあり方を整理することによって、将来にわたっての同航路の安定的な維持を図る方向性を検討するものである。

■課題

- ・ 使用船舶の大きさや性能等の基本的事項の整理
- ・ 交流振興策を含む利用活性化に向けた取組みの方向性の整理

■関係者による検討

- 「大間－函館航路のあり方検討会」の設置
(公共交通活性化総合プログラムの活用)

推進体制：青森県、大間町、地域住民団体、
函館市、北海道開発局等、
圏域を越えての検討体制
(事務局：東北運輸局)

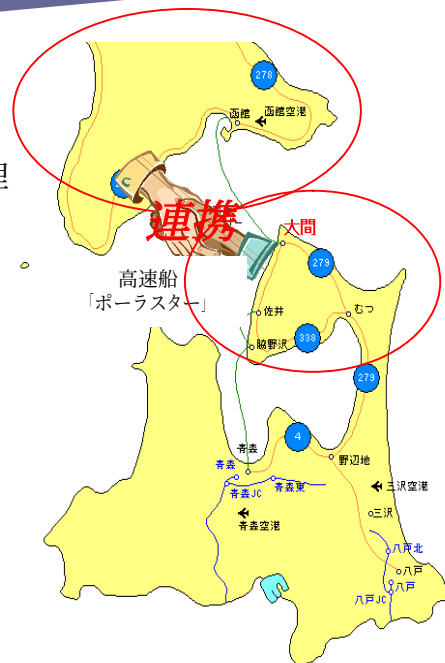
実施事項：大間－函館航路における各種運航形態の
方向性の検討

大間－函館航路の利用増加策の検討
上記検討に当たって必要な調査

- ・ 利用（旅客・航走など）実態調査
- ・ 観光動向調査 等

■今後の展開

- ・ 大間－函館航路における各種運航形態の方向性の提示
- ・ 大間－函館航路の利用増加策の方向性の提示



大間－函館間フェリー「ばあゆ」

(2) 東北地方内の都市間移動円滑化に向けた検討

答申の要点

鉄道在来線の高速化や、東北地方内の都市間を結ぶ高速バス網の充実により、東北地方内の都市間の交流人口拡大を図る。

本目標に位置づけられた施策

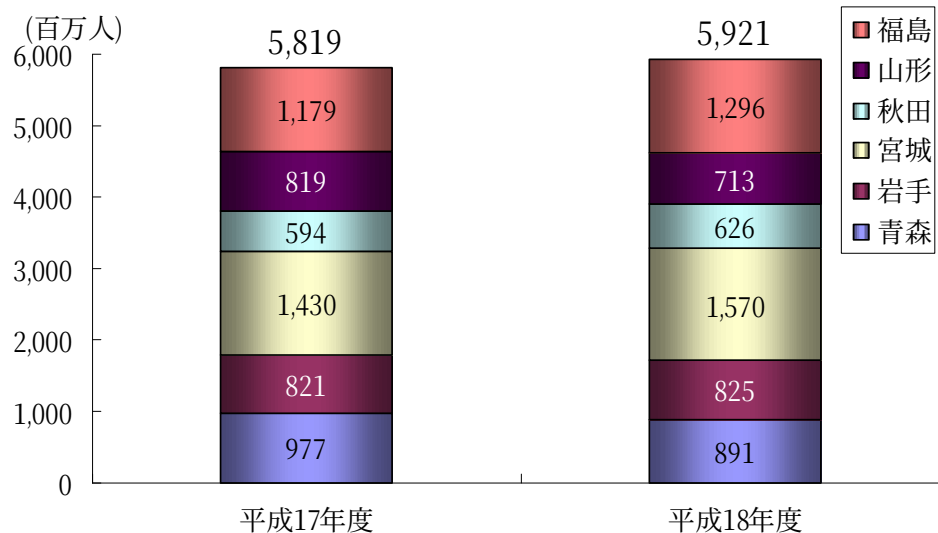
- ① 鉄道在来線の高速化等の検討
- ② 東北地方内の都市間を結ぶ高速バス網の充実

【答申目標の達成状況】

■ アウトカム指標：「東北地方内の交流人口」

○平成 18 年度の東北地方内の旅客流動は、17 年度に比べ、増加がみられた。

図表 1－4 東北地方内の交流人口



(資料) 各年旅客地域流動調査
 ※ 着地ベース
 同一県内の移動を含む

■ 施策の取組状況

- 在来線については、自治体を中心に広域的幹線路線の高速化や利用促進が検討されている。
- 仙台を中心とした高速バス網の形成が進められている。

表 東北内移動の円滑化についての取組状況

施策	平成 20 年度の具体的な取り組み事例
① 鉄道在来線の高速化等の検討	○福島県鉄道活性化対策協議会による検討（福島県）
② 東北地方内の都市間を結ぶ高速バス網の充実	○仙台～平泉線（岩手県交通・東日本急行）の開設 ○仙台まちなかバスマップの発行による高速バスの利用促進

取組状況紹介（9 ページ）

■ 施策実施による評価結果

- 鉄道利用者数は横ばい傾向にある。一方、高速バスの利用者数は増加傾向にある。

表 指標による評価結果

施策	評価指標	平 1 7	平 1 8	平 1 9	平 2 0
① 鉄道在来線の高速化等の検討	鉄道利用者数 (百万人)	267	265	267	—
(資料) 東北運輸局資料による。					
② 東北地方内の都市間を結ぶ高速バス網の充実	高速バス利用者数 (千人)	6,424	6,545	6,696	—
(資料) 東北運輸局資料による。					

■ アンケート調査による自治体・事業者等からの意見

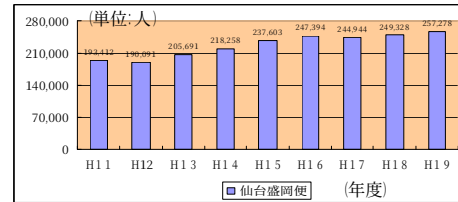
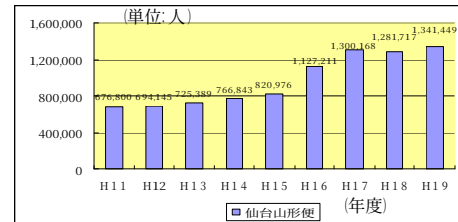
施策	回答機関からの意見
① 鉄道在来線の高速化等の検討	・設備の維持管理補修に多大な経費がかかり、予算の確保が困難。
② 東北地方内の都市間を結ぶ高速バス網の充実	・鉄道との住み分けが課題。 ・利用時間帯の偏りに対する対応策が必要。

具体事例紹介：高速バスの利用促進 ～「仙台まちなかバスマップ」の発行～

■高速バス（近距離）の現状

- ・路線バスの輸送人員が落ち込んでいる中、仙台駅前を起終点とする近距離高速バスの利用は好調で、仙台山形便、仙台盛岡便は利用客が増加している。
- ・高速バス、ツアーバス利用者において休日の利用目的は観光・娯楽がもっとも高くなっており、方面別では隣県（山形県・福島県・岩手県）からの利用が多い。
- ・一方、バス利用者において「バス停がわかりにくい」という意見が見られている。

高速バス輸送人員の推移



■「仙台まちなかバスマップ」の発行

- ・仙台・宮城デスティネーションキャンペーンを契機として、高速バス等で仙台市中心部を訪れる買い物客・観光客の利便性向上及び路線バスの利用促進のため、「仙台まちなかバスマップ」を発行。
 - 配付期間：H20年10月1日～H20年12月31日までの3ヶ月
 - ※仙台・宮城DC期間
 - 配付部数：3万部
 - 発行主体：(社)宮城県バス協会
 - 発行形態：無償配付
 - 配付機関：仙台行き高速バス車内、仙台駅前バス案内所、仙台駅総合案内所等

■特徴

- ・コンパクトな折りたたみ式サイズを使用（大きさはA2版）
- ・市内の交通・観光情報等の掲載
 - 「百円パック」適用区間、仙台駅前バス乗り場案内
 - 最寄り停留所から施設までの所要時間
 - 高速バスの運賃・所要時間
 - るーぷる仙台的運行時刻、運行ルート等
 - 市営地下鉄運賃・所要時間 等

●広告料による発行経費の獲得

※仙台まちなかバスマップは、企業からの広告料等により発行経費の一部を捻出。

▼広告効果

- ・ニーズを絞った広告戦略が可能
- ・DMとは違い、バスマップは継続使用が想定されるため、広告媒体としての価値が高い。



(3) 広域的な公共交通の拠点と目的地を結ぶ公共交通の需要に応じた供給形態の見直し

答申の要点

広域的な公共交通の拠点と目的地とを結ぶ公共交通について、来訪者のニーズに適合したルート、ダイヤへの再検討や、より少ない需要に適合した乗合タクシーへの転換などの供給形態の見直しを進めるべきである。

本目標に位置づけられた施策

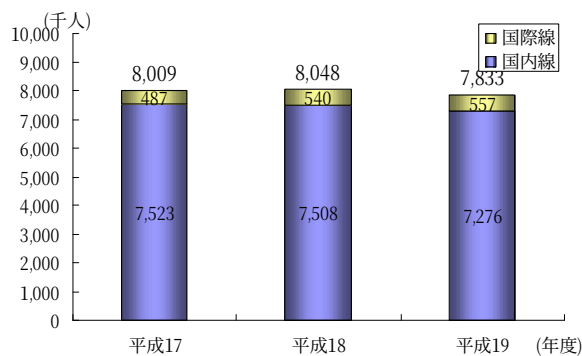
- ① ルート、ダイヤの見直し
- ② 乗合タクシーの活用

【答申目標の達成状況】

■ アウトカム指標：「主要駅、空港利用者数」

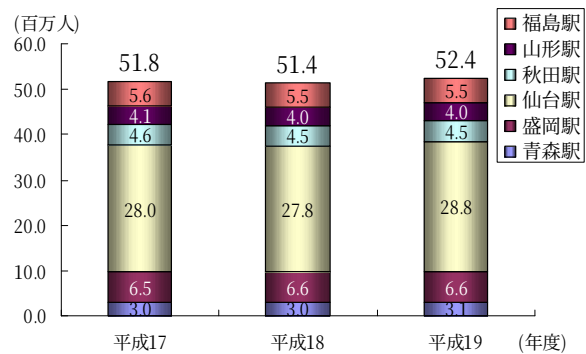
- 東北の空港利用者数は横ばいからやや減少傾向にあるが、国際線利用者は増加がみられる。
- 主要駅利用者数は、平成19年度はやや増加したものの、横ばい傾向にある。

図表1－5 東北の空港利用者数



(資料) 東北運輸局

図表1－6 東北の主要駅利用者数



(資料) JR 東日本

※ 青森駅、盛岡駅、仙台駅、秋田駅、山形駅、福島駅を主要駅とした。

■ 施策の取組状況

- 航空機や JR に合わせたダイヤ改正が各事業者において実施されている。
○様々な形態の乗合タクシーが検討・試験運行されている。

表 交通の供給形態見直しについての取組状況

施策	平成 20 年度の具体的な取り組み事例
① ルート、ダイヤの見直し	○航空機・JR 発着にあわせたダイヤ設定（各事業者実施） ○宿泊施設や観光地への路線バス運行（磐梯東都バス、岩手県） ○高速バス東京便における南相馬ルート延長（新常磐交通）
② 乗合タクシーの活用	○山形空港アクセスバスの乗合タクシーへの変更検討（山形県） ○岩手県における病院連絡バスの試験運行

■ 施策実施による評価結果

- 乗合タクシーは過疎地型を中心に運行されており、運行系統数は増加している。

表 指標による評価結果

施策	評価指標	平 1 7	平 1 8	平 1 9	平 2 0
① ルート、ダイヤの見直し		—	—	—	—
② 乗合タクシーの活用	運行系統数 (導入市町村数)	401 (—)	507 (—)	566 (85)	559 (85)
(資料)「数字で見る自動車」、東北運輸局資料による。					

■ アンケート調査による自治体・事業者等からの意見

施策	回答機関からの意見
① ルート、ダイヤの見直し	・利用者ニーズの把握、及び適切なルート設定による需要の増加が課題。
② 乗合タクシーの活用	・利用者の増加や乗合事業許可取得に向けて、業界および関係機関の連携・体制整備が必要。

(4) 交流人口拡大に向けた多様な関係者が一体となった取り組みの推進

答申の要点

複数の交通機関が組み合わされる場合における、交通機関の乗り継ぎの円滑化を図る。

公共交通と目的地の魅力を一体的にした情報発信や商品化する。そのために、多様な関係者が一体となった取り組みを推進する。

本目標に位置づけられた施策

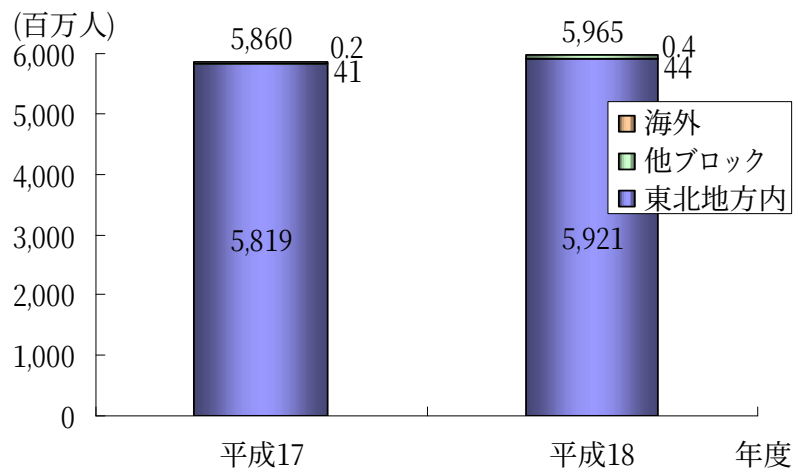
- ① 公共交通相互の乗り継ぎの円滑化や利便性の向上
- ② マイカー等によるアクセスの改善
- ③ 多様な関係者が一体となった効果的・効率的な情報発信
- ④ 多様な関係者が一体となった魅力ある旅行商品の造成

【答申目標の達成状況】

■ アウトカム指標：「他ブロック・海外から、及び東北地方内の交流人口」

○海外からの旅客、国内他ブロックからの旅客、東北地方内の旅客流動ともに増加しており、交流人口の増加がみられた。

図表1－1 他ブロック・海外から、及び東北地方内の旅客流動（再掲）



(資料) 旅客地域流動調査。海外からは国際航空旅客動態調査

※ 着地ベース。

同一県内の移動を含む

■ 施策の取組状況

- 案内表示の充実やパーク&ライド、パーク&バスライドは多くの機関で実施されている。
- 情報発信については多くの機関がホームページの活用を行っている。

表 交流人口拡大のための公共交通における取組状況

施策	平成 20 年度の具体的な取り組み事例
① 公共交通相互の乗り継ぎの円滑化や利便性の向上	○ IGR とバスの乗継企画乗車券の実証実験 (IGR いわて銀河鉄道(株)) ○ 主要バス停における外国語による音声案内(宮城交通) ○ Suica の PASMO、TOICA、ICOCA との相互利用 (JR 東日本)
② マイカー等によるアクセスの改善	○ 自治体・商業施設と連携したパーク&ライドの実施 (仙台空港鉄道(株)) ○ 庄内観光物産館の駐車場整備によるパーク&バスライドの利用促進 (庄内交通)
③ 多様な関係者が一体となった効果的・効率的な情報発信	○ あおもり交通ナビ運営協議会の設置(青森県) ○ 「市民とともに考える八戸バスマップ作成プロジェクト」実施(東北運輸局)
④ 多様な関係者が一体となった魅力ある旅行商品の造成	○ 観光地・宿泊施設・交通事業者 5 社による「燃える奥津軽」 (津軽鉄道(株)) ○ IGR 定期券所有者への優待制度(IGR いわて銀河鉄道(株))

取組状況紹介(15ページ)

取組状況紹介(16ページ)

■ 施策実施による評価結果

○パーク＆（バス）ライドは鉄道駅や主要バス停で実施されている。

表 指標による評価結果

施策	評価指標	平 1 7	平 1 8	平 1 9	平 2 0
① 公共交通相互の乗り継ぎの円滑化や利便性の向上	—	—	—	—	—
② マイカー等によるアクセスの改善	パーク&ライド [※] 実施駅数	37	35	37	72
	パーク&バスライド [※] 実施バス停数	—	—	34	34
		(資料) パーク&ライドは平成 20 年度アンケート、パーク&バスライドは東北運輸局資料による。			
③ 多様な関係者が一体となった効果的・効率的な情報発信	—	—	—	—	—
④ 多様な関係者が一体となった魅力ある旅行商品の造成	東北 6 県の宿泊者数 [※] (百万人)	—	31.7	29.1	—
		(出典) 平成 18 年は各県観光統計、平成 19 年は国土交通省「宿泊旅行統計」による。			

※ 宿泊者数については、宿泊統計の整備に伴い、平成 18 年と平成 19 年でデータが連続しない。

■ アンケート調査による自治体・事業者等からの意見

施策	回答機関からの意見
① 公共交通相互の乗り継ぎの円滑化や利便性の向上	・ IC カード等の導入については、初期投資及び維持管理費が大きいため導入が困難な事業者が多い。
② マイカー等によるアクセスの改善	・ バス利用者を減少させない形でのパーク&ライドの実施が必要。
③ 多様な関係者が一体となった効果的・効率的な情報発信	・ 事業者の積極的参加を得られる環境整備が必要。 ・ 取り組み効果の把握が困難。
④ 多様な関係者が一体となった魅力ある旅行商品の造成	・ 地域住民、交通事業者等関係者間の合意形成が課題。

具体事例紹介：バスカードによるIGRいわて銀河鉄道 利用実証実験

背景

地球温暖化対策に向けた二酸化炭素の排出の抑制及び削減を図るため、自動車需要の抑制及び公共交通機関の利用促進を図る取り組みが重要である。
そのため、IGR いわて銀河鉄道、岩手運輸支局、岩手県等の関係機関が一体となり「地球温暖化対策地域協議会」が設立された。

沿線地域の課題

利便性向上による公共交通機関の利用促進・二酸化炭素排出量の削減

事業概要

IGRいわて銀河鉄道におけるバスカード利用の実証実験

- ・バスと鉄道の利便性向上による、公共交通の相互利用を促進
- ・マイカーから公共交通機関への乗換えを促進

事業概要

- 盛岡ー青山駅間（片道200円）
- バスカードの読み取り機を利用
（盛岡駅、青山駅改札口の内外側に設置）
- 実施期間：10月1日～12月20日
- 実施時間：10時～17時
（「お買い物カード」は10～16時）

アンケート調査の実施

- ・乗降客数の状況調査
- ・実際の制度利用状況

今後の低炭素社会の地域づくり、公共交通機関の利用促進に活用



現状



八戸市においては、モータリゼーションの進展等により、バス利用者数の減少傾向が続いている。

同市内は、180系統を超える複雑な路線網を形成しており、目的地や経由地が分かりにくい複雑な系統の運行形態となっているが、八戸市内を運行しているバス事業者である、八戸市交通局、南部バス(株)、十和田観光電鉄(株)には、地図上に表示した路線図が存在せず、情報提供の不足が課題となっている。

モビリティ・マネジメントの展開

● 「バスマップはちのへ」の作成

八戸市在住の市民活動団体やバス愛好家など、一般市民が参画したワーキング会議において、八戸市民ばかりではなく、転入者や観光客にも利用しやすい、バスに関する情報提供＝※「バスマップはちのへ」を作成することで、バスの利用促進を図る。

※八戸市交通局、南部バス(株)、十和田観光電鉄(株)の路線図を一本化した、利用者利便の高いバスマップ。

地域の状況を踏まえつつ、市民・生活者の視点に立ったバスマップの作成。

● 「バスマップはちのへ」の特徴

- － バス路線のカラーリング
八戸市中心街を起点とし、方面別により路線を色別表示。
- － バス路線のナンバリング
既存の着番体系を活用し、路線(系統)に番号を付番。
- － コンパクトサイズ
A2版の大きさで、携帯しやすいよう折りたたむとコンパクトなサイズ。
- － 分かりやすい情報提供
初心者にも分かりやすい、バス・観光情報を網羅。

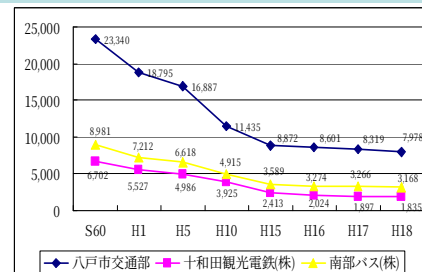


図 交通事業者輸送人員の推移

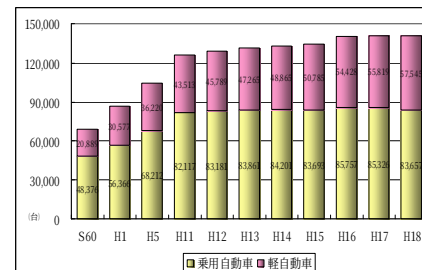


図 自動車保有台数の推移

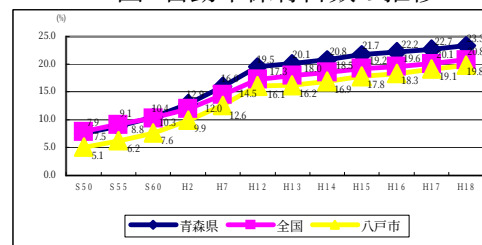


図 高齢化率の推移

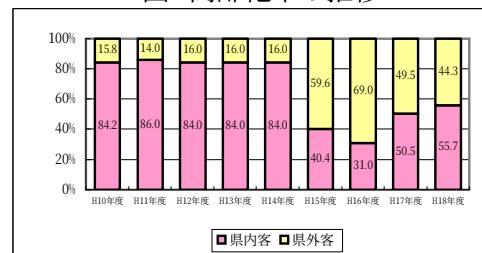
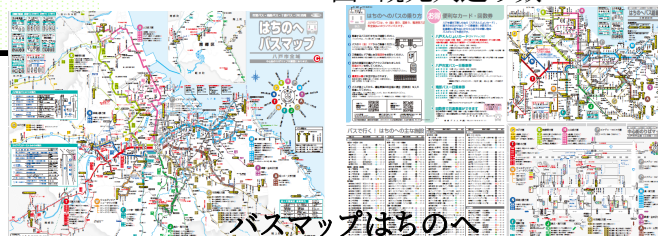


図 観光入込人数



今後の展開

バスマップはちのへを活用し、転入者等向けのモビリティ・マネジメント施策を実施予定。

2. 快適で活力を生み出す都市交通の整備・改善

(答申「第3章」)

東北地方の交通の課題

都市部においては、道路交通渋滞などの都市交通問題が深刻し、大きな社会的ロスが生じている。マイカー利用を抑制して公共交通の利便性を向上させ、都市内の移動を円滑化して快適で活力ある都市を実現させる。

本章に位置づけられた目標

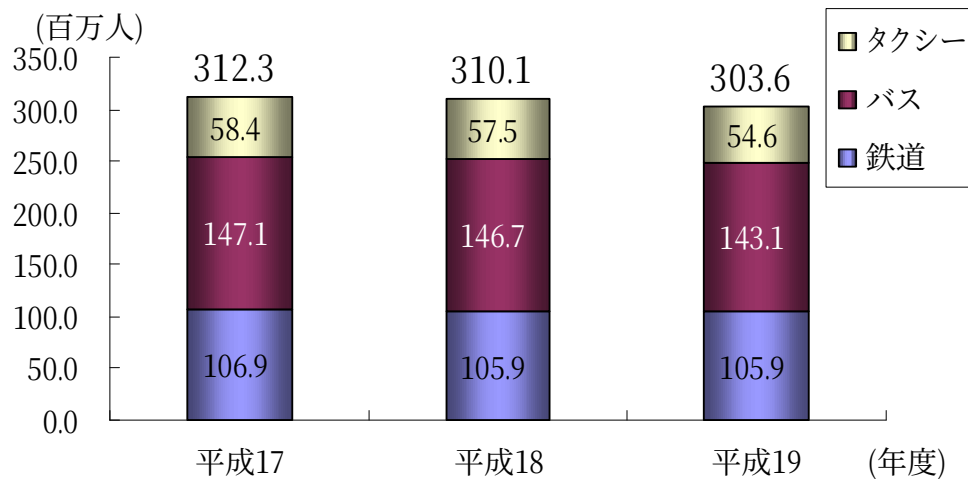
- 都市鉄道の機能強化
- バス利用環境の改善
- 都市交通改善のためのタクシーの活用
- 交通結節点の改善による乗り継ぎ利便性の向上とまちの賑わいの創出
- 新サービス導入による公共交通の活性化
- バリアフリー化の推進

【答申目標の達成状況】

■ アウトカム指標：東北地方の都市部における公共交通利用者数

○ 都市部における公共交通利用者数はやや減少傾向にある。

図表2-1 都市部における公共交通利用者数



(資料) 東北運輸局および JR 東日本

※ 鉄道は、青森、盛岡、仙台、秋田、山形、福島駅及び仙台市営地下鉄利用者とした

※ バスは、各県庁所在地に路線を持つバス事業者の輸送人員の合計とした

※ タクシーは、各県庁所在地の交通圏輸送人員の合計とした

(1) 都市鉄道の機能強化

答申の要点

仙台市地下鉄東西線の整備と沿線まちづくりを着実に推進するとともに、駅前へのバスの乗り入れやパークアンドライドの推進等により、既存の鉄道の利便性向上を図る。

本目標に位置づけられた施策

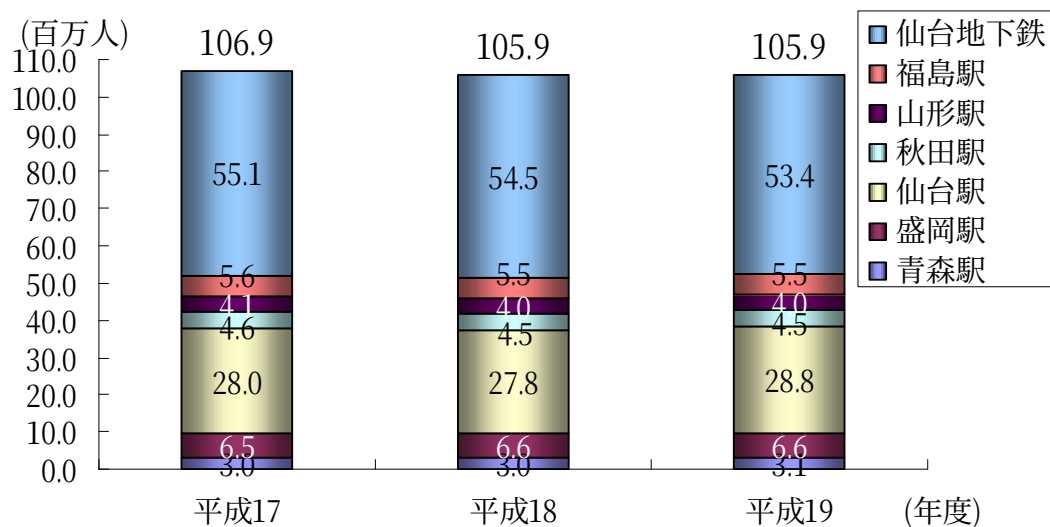
- ① 仙台市地下鉄東西線の着実な整備と沿線まちづくりの推進
- ② 新駅設置などによる鉄道の利用促進

【答申目標の達成状況】

■ アウトカム指標：都市部における鉄道利用者数

○平成19年度の都市部における鉄道利用者数は、17年度に比べて、およそ100万人減少した。18、19年度においてはほぼ変化がなく、横ばい傾向にある。

図表2-2 都市部における鉄道利用者数



(資料) 仙台地下鉄は東北運輸局。その他は JR 東日本

※ 鉄道は、青森、盛岡、仙台、秋田、山形、福島駅及び仙台市営地下鉄利用者とした

■ 施策の取組状況

○平成 20 年度における新駅の設置はみられないが、東北新幹線新青森駅延伸や地下鉄東西線を視野に、新駅設置や駅前広場の整備が検討されている。

表 都市内の鉄道移動円滑化についての取組状況

施策	平成 20 年度の具体的な取り組み事例
① 仙台市地下鉄東西線の着実な整備と沿線まちづくりの推進	○東西線沿線の一体的整備を目的とした市街地再開発準備組合や、住民主体によるまちづくり協議会の設立（仙台市）
② 新駅設置などによる既存の鉄道の利用促進	○バス・鉄道利用促進デーの設定（毎月 3 日）及び事業者との連携による企画切符の発売（福島県） ○新駅整備への助成事業である「コミュニティ・レール事業」の制度化検討（H21 年度より制度化）（東北運輸局）

取組状況紹介（20ページ）

■ アンケート調査による自治体・事業者等からの意見

施策	回答機関からの意見
① 仙台市地下鉄東西線の着実な整備と沿線まちづくりの推進	・利用者、事業者、行政の役割分担およびバス路線を機能させるためのモビリティ・マネジメント等が必要。
② 新駅設置などによる既存の鉄道の利用促進	・需要との関係からバスの運行が廃止になるなど、二次交通の確保が課題。

具体事例紹介：地下鉄東西線整備進捗状況

事業概要



仙台市内の「動物公園駅」と「荒井駅」を結ぶ、約13.9kmの仙台市地下鉄東西線の本体事業が、平成19年2月に着工した。



資料) 仙台市記者発表資料



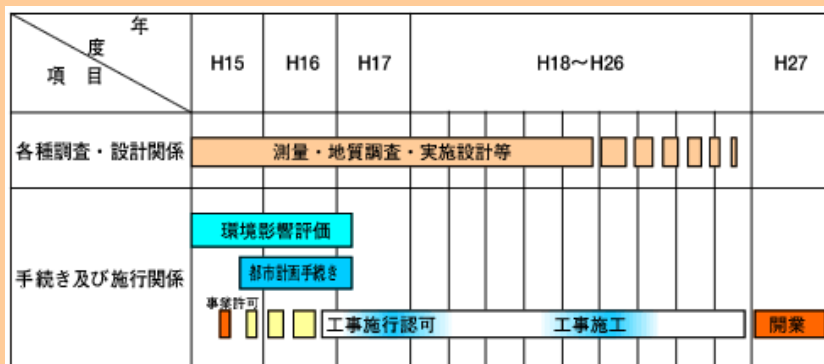
建設区間	動物公園駅～荒井駅
営業キロ	約13.9億円
建設費	2,735億円
機種	リニアモーター地下鉄
開業予定	平成27年度

進捗状況

- 平成20年3月現在、全体の8割強にあたる約12km、16工区で土工事またはその着工準備が進んでいる。



工事スケジュール



資料) 仙台市HP

(2) バス利用環境の改善

答申の要点

定時性確保や速達性の向上、利用者にとってわかりやすい路線網への改善等により、バスの利便性向上を図る。

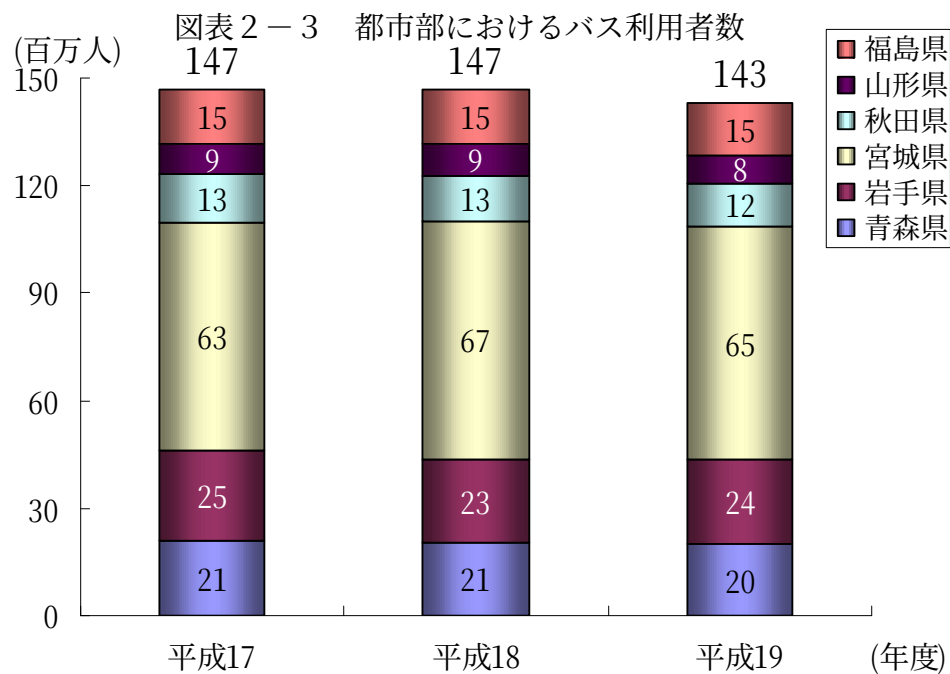
本目標に位置づけられた施策

- ① 定時性確保・速達性向上
- ② 使いやすいバス路線への改善
- ③ その他の利便性向上策

【答申目標の達成状況】

■ アウトカム指標：都市部におけるバス利用者数

○都市部におけるバス利用者数は、横ばいからやや減少傾向にある。



(資料) 東北運輸局

※ バスは、各県庁所在地に路線を持つバス事業者の輸送人員の合計とした

■ 施策の取組状況

- バスレーンや PTPS の導入に関する取組みは、すでに導入されているものを活用している。
- バスロケーションシステムについては導入が進められている。

表 バスの環境改善に対する取り組み状況

施策	平成 20 年度の具体的な取り組み事例
① 定時性確保・速達性向上	○ドライブレコーダー設置についての検討（弘南バス（株）） ○既存のバスレーン、PTPS の活用（各事業者）
② 使いやすいバス路線への改善	○弘前・五所川原・黒石市内（弘南バス）、八戸市（八戸市交通部）、長町（宮城交通）、大館・能代・由利本荘市内、盛岡市内で過年度より循環バスを運行。
③ その他の利便性向上策	○バスロケーションシステムの活用（青森市企業局、仙台市交通局、宮城交通） ○事故対策費補助金を使用した、パケット通信によるバスロケーションシステムの導入検討（八戸市交通部） ○「るるっぷ八戸」バス到着予測サービスの実施（南部バス）

■ 施策実施による評価結果

- PTPS については導入地域数に変化は見られない。
- ゾーンバス導入地域数は平成 20 年度に 1 地域増加した。
- バスロケーションシステムは平成 19 年度に仙台市等による導入系統数の大幅な増加が見られ、事業者数も増加している。

表 指標による評価結果

施策	評価指標	平 1 7	平 1 8	平 1 9	平 2 0
① 定時性確保・速達性向上	PTPS 導入地域数	3	3	3	3
		（出典）平成 20 年度アンケート調査による。			
② 使いやすいバス路線への改善	ゾーンバス導入地域数	1	1	1	2
		（出典）平成 20 年度アンケート調査による。			
③ その他の利便性向上策	バスロケーションシステム導入系統数（導入事業者数）	336 (14)	318 (14)	913 (15)	1,207 (15)
		（出典）東北運輸局資料による。（一般路線）			

■ アンケート調査による自治体・事業者等からの意見

施策	回答機関からの意見
① 定時性確保・速達性向上	・時間帯によってバス優先となることの周知、および予算の確保が課題。
② 使いやすいバス路線への改善	・採算がとれない路線もあり、その状況が続けば廃止も検討。 ・循環バスが利用しやすいとは限らない。
③ その他の利便性向上策	・システムの維持・更新に経費がかかる。

具体事例紹介：八戸市バスロケーションシステム

八戸市におけるバス利用の現況

- 1) 市内路線バスの利用状況
路線バスの利用者は20年前と比較すると約3割減少、他方で自動車の普及が進んでいる。
- 2) 八戸市民の主な外出方法
自由車（自分が自由に使える車）を所有していない人は、約4割が路線バスを利用、路線バスが重要な外出手段となっている。
- 3) 移動手段の不備による外出の潜在化
自由車がないことによって、外出を控える傾向が見られる。

（八戸市公共交通再生プランより）

八戸市におけるバスサービスの課題

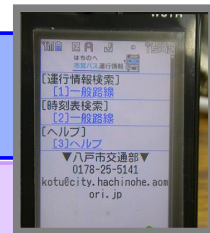
利便性向上によるバス・公共交通機関の利用促進

実施事業

バスロケーションシステムの導入

八戸市におけるバスサービス概要

- S56 「バス運行総合管理システム」を導入
- H16 市内循環線に新バスロケーションシステム（GPSによる運行状況と到着予測時刻の閲覧）を導入
- H18 八戸市交通部バスロケーションシステム検討委員会を設置
導入における省エネルギー・環境負荷軽減の効果、より使いやすいシステムの実現化方法等を検討
- H20 新型バスロケーションシステム「はちのへ市営バス運行情報」の本運用開始
HPおよび携帯端末での検索機能等においてより使いやすいシステムの実施



(3) 都市交通改善のためのタクシーの活用

答申の要点

バスの運行が困難な深夜等の需要の少ない時間帯における乗合タクシーの導入や、高齢化社会へ向けた福祉輸送分野におけるタクシーの活用等、タクシーによる多様なサービスを提供することにより、都市交通の改善を図る。

本目標に位置づけられた施策

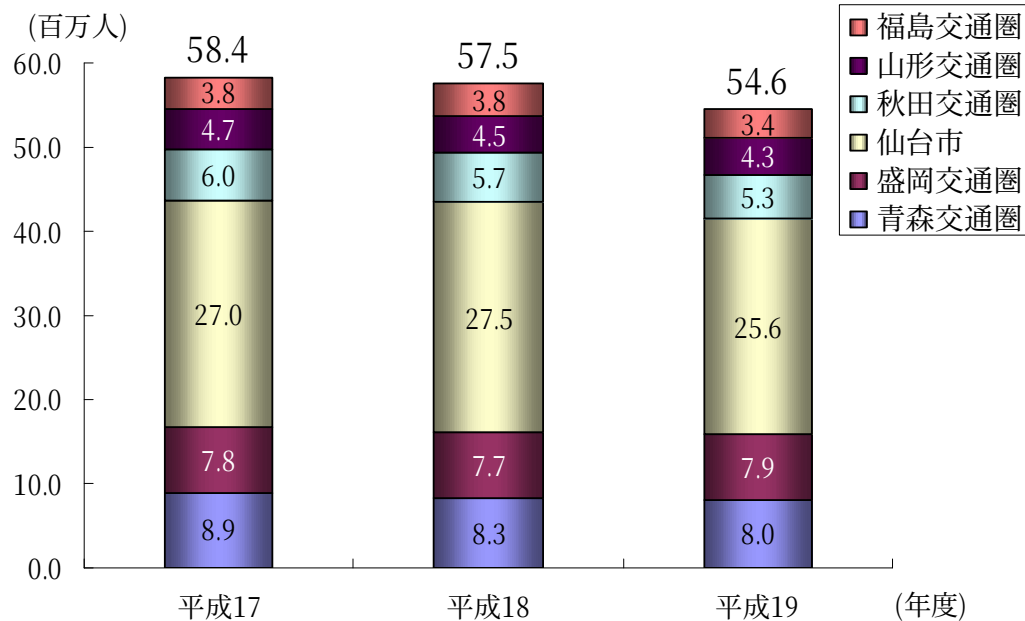
- ① 需要の少ない時間帯や地域の足としてのタクシーの活用
- ② 福祉輸送分野におけるタクシーの活用

【答申目標の達成状況】

■ アウトカム指標：都市部におけるタクシー利用者数

○平成19年度の都市部におけるタクシー利用者数は、17年度から、380万人近く減少し、減少傾向にある。

図表2-4 都市部における一般乗用旅客輸送人員数



(資料) 東北運輸局

※ タクシーは、各県庁所在地の交通圏輸送人員の合計とした

■ 施策の取組状況

○地域の足としての乗合タクシーは各地で実施されているが、利用者が伸び悩む地域も見られる。

表 タクシーによる都市交通改善への取り組み状況

施策	平成 20 年度の具体的な取り組み事例
① 需要の少ない時間帯や地域の足としてのタクシーの活用	○岩手県、福島県において路線バス運行終了後の地域の足として乗合タクシーを運行 ○「国分町 3 Way 方式プロジェクト」(東北運輸局)
② 福祉輸送分野におけるタクシーの活用	○青森県、岩手県において訪問介護事業者認定を取得の上運行 ○寝台車、車椅子、回転シート車等の導入による運行

取組状況紹介 (26 ページ)

■ 施策実施による評価結果

○福祉輸送のための介護資格取得者数は平成 16 年 3 月末で、651 人であった。

表 指標による評価結果

施策	評価指標	平 1 7	平 1 8	平 1 9	平 2 0
① 需要の少ない時間帯や地域の足としてのタクシーの活用	—	—	—	—	—
② 福祉輸送分野におけるタクシーの活用	介護資格取得数(人)	651 [※]	—	—	—
(出典) 東北運輸局資料による。(※平成 16.3.31 現在)					

■ アンケート調査による自治体・事業者等からの意見

施策	施策実施上の課題
① 需要の少ない時間帯や地域の足としてのタクシーの活用	・需要の減少が見られる地域もあり、利用者の参加による運行支援が必要。
② 福祉輸送分野におけるタクシーの活用	・介護事業専用業者との住み分けや、介護報酬の適用状況による影響等が課題。

具体事例紹介：「国分町3Way」方式（美味し街の伊達な乗場）プロジェクト

施策の概要

仙台市内歓楽街を中心とするエリアにおいて、客待ちタクシーの二重・三重駐車による交通安全問題が深刻化している。

規制緩和後の急激なタクシー車両の増加やタクシープールの不足が原因と考えられ、市民生活の安全を確保するためにも、早急な交通渋滞対策が喫緊の課題となっている。

本調査においては、国、県、市、警察、事業者等関係機関の連携のもと、平成19年3月に実施した「タクシーショットガンシステム」の検証結果を踏まえた新方式による社会実験を実施し、恒久的な改善策を検討するものである。

社会実験の実施

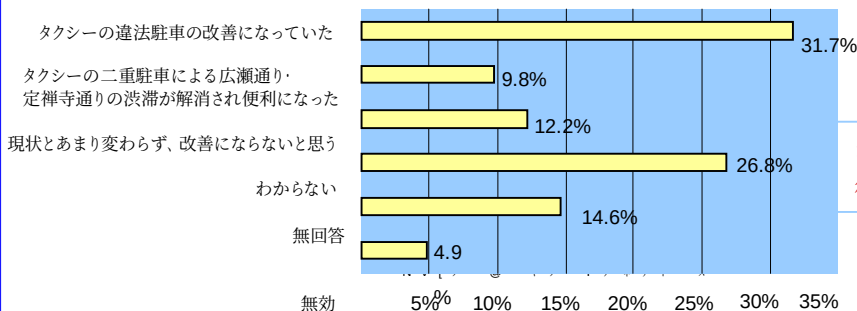
- － 実施期間：H20年4月21日（月）～5月31日（土）までの22:30～翌日2:30（日祝日除く）
（5/21より終了時間を3:00に変更）
- － 実施概要：

- ・繁華街へのタクシー進入路を3ルートに絞り、効率的な車両供給を実施
- ・タクシー乗り場の固定 ・路上待機場所の確保（駐車禁止解除）
- ・路外待機場所の確保（仙台市役所前駐車場・西公園旧仙台市立図書館駐車場の活用）



効果検証

このたびの社会実験の効果についてお聞きします



タクシー利用者に対する
街頭アンケート調査結果

●交通量の増加（定禅寺通り東進）

485台/h（実験前） → 563台/h（約1.2倍）

485台/h（実験前） → 727台/h（約1.5倍）

※5月20日まで

※5月21日以降

●苦情の減少（国分町周辺タクシー110番

苦情前年比） ※社会実験実施期間

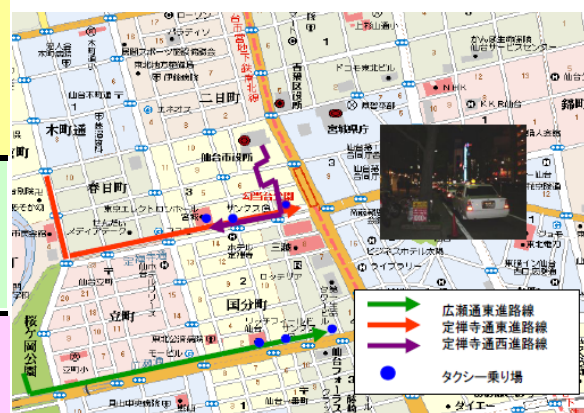
106件（前年同期間） → 32件（△76.8%）

●取締り件数 ※社会実験実施期間～6月末実績値

73件（前年同期間） → 53件（△27.4%）

宮城県警察本部資料

東北運輸局調べ



(4) 交通結節点の改善による乗り継ぎ利便性の向上とまちの賑わいの創出

答申の要点

交通事業者が一体となって交通結節点の乗り継ぎ利便性を向上するとともに、公共施設や商業施設等を誘致することにより、まちの賑わいの創出を図る。

本目標に位置づけられた施策

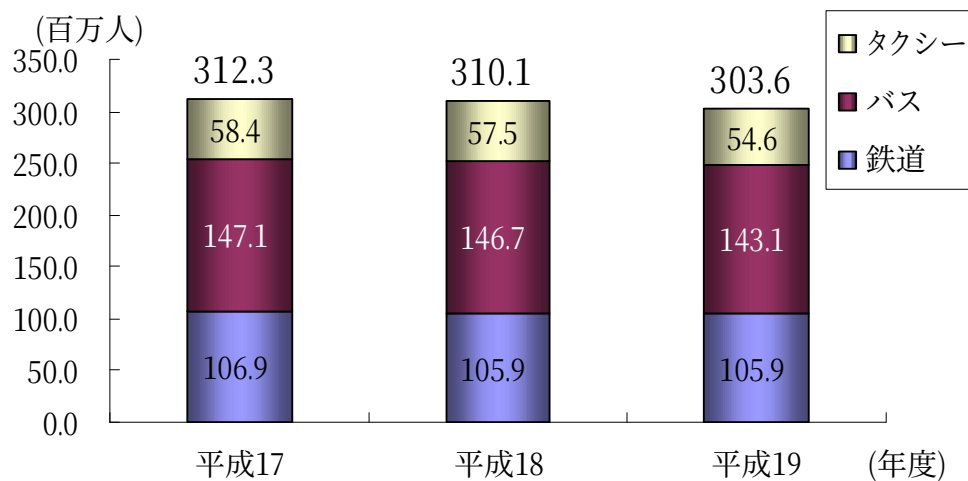
- ① 乗り継ぎ利便性の向上
- ② 交通結節点を活用したまちの賑わいの創出

【答申目標の達成状況】

■ アウトカム指標：都市部における公共交通利用者数

○都市部における公共交通利用者数はやや減少傾向にある。

図表 2－1 都市部における公共交通利用者数（再掲）



(資料) 東北運輸局および JR 東日本

※ 鉄道は、青森、盛岡、仙台、秋田、山形、福島駅及び仙台市営地下鉄利用者とした

※ バスは、各県庁所在地に路線を持つバス事業者の輸送人員の合計とした

※ タクシーは、各県庁所在地の交通圏輸送人員の合計とした

■ 施策の取組状況

○ホームページによる運行情報掲載が行われている。

表 交通結節点の改善に対する取り組み状況

施策	平成 20 年度の具体的な取り組み事例
① 乗り継ぎ利便性の向上	○乗継情報を検索できる「あおもり交通ナビ」を開設（青森県） ○仙台まるごとバス運営協議会による周遊乗車券の発売（仙台市） ○JR 仙台駅前バス乗り場案内板の設置（宮城県バス協会）
② 交通結節点を活用したまちの賑わいの創出	○盛岡市における「減クルマ・チャレンジウィーク」の実施（IGR いわて銀河鉄道） ○バス利用シンポジウムの開催（岩手県バス協会）

取組状況紹介（29ページ）

■ アンケート調査による自治体・事業者等からの意見

施策	回答機関による意見
① 乗り継ぎ利便性の向上	・他機関との連携した情報発信が必要。
② 交通結節点を活用したまちの賑わいの創出	・関係機関の連携については、予算の確保や企画の組み立てが難しい。

具体事例紹介：乗り継ぎ利便性の向上 ～J R仙台駅前バス乗り場案内板の設置～

■仙台駅前交通結節機能の現状

仙台駅については、平成19年3月に開業した仙台空港アクセス鉄道の開業等によって、東北の玄関口として今後ますます大きな役割を果たすことが期待される。

しかし、バス停が仙台駅周辺に分散し利用者にとって分かりづらい等、交通結節機能が十分に発揮されていないといった問題が顕在化しており、積極的な情報提供など乗り継ぎ利便性向上策の推進が喫緊の課題となっている。

■関係者による検討

「仙台空港鉄道アクセス鉄道開業を契機とした仙台駅及び
仙台空港の利便性向上等のための行動計画」の策定(平成18年12月策定)



公共交通活性化総合プログラム「仙台空港アクセス鉄道開業に伴う広域交流促進プロジェクト」による検討
(座長:東北大学大学院情報科学研究科 徳永准教授(当時)、事務局:東北運輸局)



同行動計画の中で「交通機関等についての積極的な情報提供」が掲げられる。

■具体的方策

「バス乗り場案内板」の設置(平成20年5月30日)

仙台・宮城デスティネーションキャンペーンに備え、同行動計画の具現化の一環として整備

●概要

設置者:社団法人宮城県バス協会

協力:宮城県、JR東日本、仙台観光コンベンション協会等

場所:仙台駅前総合案内所前

内容:仙台駅周辺バス乗り場の検索システム
地名や施設名などの行き先ボタンを押すと、
パネル上でバス乗り場のランプが点滅

課題:外国語による情報提供



仙台駅総合案内所前に設置された
「バス乗り場案内板」

(5) 新サービス導入による公共交通の活性化

答申の要点

100 円バスや鉄道・バスフリー乗車券等、新たな運賃体系の導入により、公共交通の利用促進を図る。携帯電話やパソコン、IC カード等の情報通信技術を活用した施策の導入により、利便性向上や乗り継ぎの円滑化を図る。

本目標に位置づけられた施策

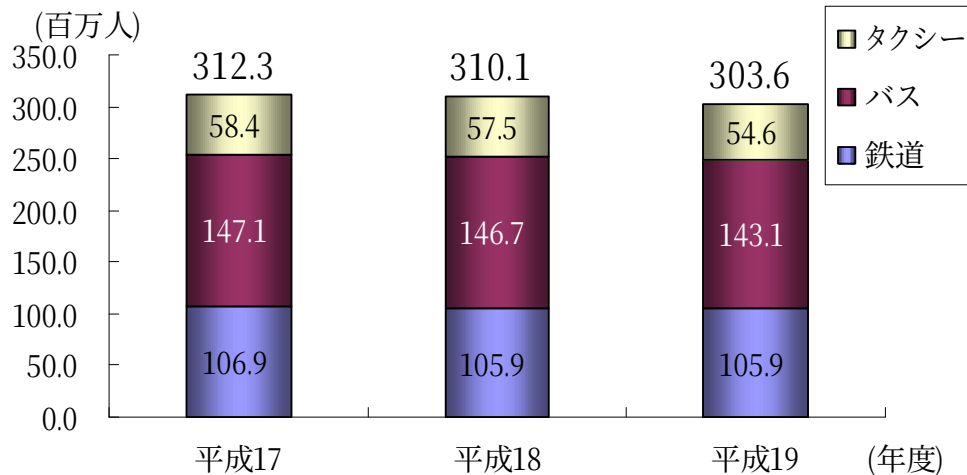
- ① 運賃の弾力化、乗車券相互利用等の新サービスの導入
- ② 情報通信技術を活用した新サービスの導入促進

【答申目標の達成状況】

■ アウトカム指標：都市部における公共交通利用者数

○都市部における公共交通利用者数はやや減少傾向にある。

図表 2－1 都市部における公共交通利用者数（再掲）



(資料) 東北運輸局および JR 東日本

※ 鉄道は、青森、盛岡、仙台、秋田、山形、福島駅及び仙台市営地下鉄利用者とした

※ バスは、各県庁所在地に路線を持つバス事業者の輸送人員の合計とした

※ タクシーは、各県庁所在地の交通圏輸送人員の合計とした

■ 施策の取組状況

- フリーパスなどは各事業者において発行されているが、利用者が伸び悩んでいるものも見られる。
- IC カード等大規模なシステムの導入は、大規模事業者以外の多くの事業者では導入は進んでいない。

表 新サービスに対する取り組み状況

施策	平成 20 年度の具体的な取り組み事例
① 運賃の弾力化、乗車券相互利用等の新サービスの導入	○「八戸えんじょいカード」(JR 東日本盛岡支社)、「岩手・三陸フリーきっぷ」(JR 東日本・三陸鉄道)、「津軽フリーパス」(JR 東日本・弘南鉄道・津軽鉄道・弘南バス)、「仙台まるごとパス」(JR 東日本、仙台市営地下鉄、るーぷる仙台、仙台航空鉄道、宮城交通)、「学都仙台フリーパス」(仙台市営地下鉄、仙台市営バス)等のフリーパス販売 ○南部バス(八戸線)における八戸交通部との共通定期券
② 情報通信技術を活用した新サービスの導入促進	○HP に各駅のページを新設。また携帯電話での運行情報が確認可能。(IGR いわて銀河鉄道) ○雪ナビシステムの実施(弘南バス) ○「あおり交通ナビ」の運営(青森県) ○「Suica」利用可能駅の拡大(JR 東日本)

■ 施策実施による評価結果

- フリーパスの導入地域数は増加しており、他業種間の連携も増加傾向にある。一方、資金面等の課題から、IC カードの導入は進んでいない。

表 指標による評価結果

施策	評価指標	平 1 7	平 1 8	平 1 9	平 2 0
① 運賃の弾力化、乗車券相互利用等の新サービスの導入	フリーパス等導入種類数	11	11	14	15
(出典) 平成 20 年度アンケート調査による。					
② 情報通信技術を活用した新サービスの導入	IC カード導入エリア数	2	2	2	2
(出典) 東北運輸局資料による。					

■ アンケート調査による自治体・事業者等からの意見

施策	回答機関の意見
① 運賃の弾力化、乗車券相互利用等の新サービスの導入	・事業者間の連携強化および利用促進対策が必要。
② 情報通信技術を活用した新サービスの導入	・予算の確保が課題。

具体事例紹介：「あおもり交通ナビ」の運用

■ 背景

2010 年
東北新幹線新青森駅開業予定

県外客の移動の利便性向上を図り、
公共交通の活性化・交流人口の増加へ

■ 事業概要

公共交通情報を一元化して提供するインターネットサイト「あおもり交通ナビ」が、平成 20 年 7 月から運営され、公共交通による移動経路等をパソコンや携帯電話で検索できる。

■ 運営主体

「あおもり交通ナビ運営協議会」（事務局：青森県企画政策部新幹線・交通政策課）
協議会メンバー：公共交通事業者や関連団体

■ 「あおもり交通ナビ」に掲載されている主な情報と機能

◆ 経路検索

駅や一部のバス停、空港等のターミナル、観光地からの経路検索。また、地図から駅等を選ぶこともできる。

◆ 時刻表検索

経路と同様、駅名や観光地名等から時刻表を検索できる。

◆ 乗り場案内

各主要ターミナル等の乗り場の案内。

◆ 運行・イベント情報等

県内公共交通機関の運行情報やイベント情報等が掲載又はリンク紹介されている。

■ あおもり交通ナビ画面

◆ 「あおもり交通ナビ」トップページ画面

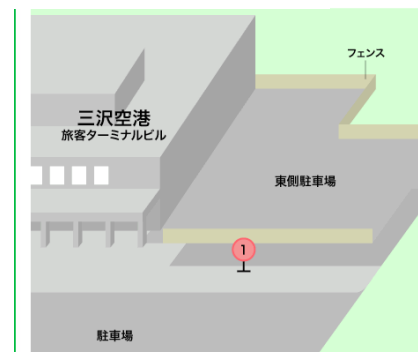
◆ 経路検索画面

出発地と目的地を入力します。入力したら次のステップへをクリックしてください。
出発地と目的地を地図から選びたい方は右のボタンをクリック。 [←地図から検索](#)

出発地	☒ 駅名(一部停留所含む) ここに入力してください ☐ 観光地 地域を絞る ☐ 主要駅・ターミナル 地域を絞る	観光地を選ぶ ☒ 県内 ☐ 県外 主要駅・ターミナルを選ぶ
目的地	☒ 駅名(一部停留所含む) ここに入力してください ☐ 観光地 地域を絞る ☐ 主要駅・ターミナル 地域を絞る	観光地を選ぶ ☒ 県内 ☐ 県外 主要駅・ターミナルを選ぶ

[次のステップへ](#)

◆ 乗り場案内画面



(資料) 「あおもり交通ナビ」ホームページ

具体事例紹介：地域公共交通活性化・再生総合事業

公共交通の利用円滑化～宮城県仙台市の取組み～



地域公共交通の現況



7事業者：JR東日本（エリア内）、仙台空港鉄道、るーぶる仙台、仙台市営地下鉄、仙台市営バス、宮城交通、阿武隈急行

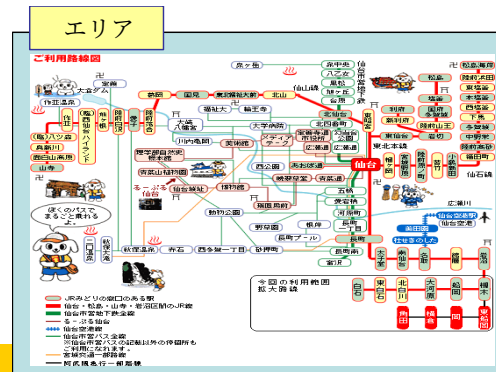


平成19年度 販売実績 約1.8万枚



地域公共交通の課題

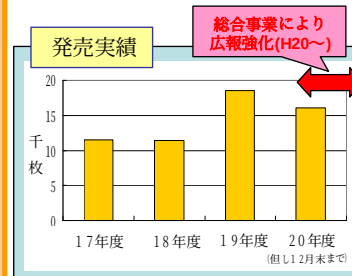
- ①「仙台まるごとパス」は、旅行者及び地域住民の公共交通の利便性向上を目的として平成16年7月から販売開始し、順調に実績を伸ばしているが、更なる販売拡大が必要。
- ②複数の交通機関を1枚のパス、且つ、割安で利用できることの利便性は高いが、全国レベルでの、或いは、外国人に対する知名度向上が課題。



計画事業の実施

- ① 国内向け広告宣伝（パンフレット作成・配付、ポスター掲出、テレビ番組や旅行雑誌活用PR）
- ② 海外向け宣伝広告（外国人用パンフレット作成）
- ③ パスの利便性と魅力向上（クーポンブック作成・配布）
- ④ 効果分析（アンケート調査）

平成19年3月から仙台空港鉄道が、平成20年10月から阿武隈急行が参加し、利便性が向上



仙台まるごとパスを活用した仙台市地域公共交通総合連携計画

目 標

- ①「仙台まるごとパス」のPRを行い、仙台広域圏に来訪する国内及び海外からの旅行者、並びに、地域住民に利用してもらうことにより、仙台市における公共交通の利用促進と活性化を図る。
- ②計画期間の終了時（平成22年度末）における年間販売目標枚数を25,000枚とする。

期 間

平成20年度～平成22年度（3年間）

事 業

- ①国内向け広告宣伝：テレビ番組、パンフレット、ポスター、旅行雑誌を活用した情報発信
- ②海外向け広告宣伝：外国語版リーフレットを活用した情報発信
- ③パスの利便性と魅力の向上：特典・割引クーポンの日本語版・外国版作成

平成20年10月～12月のパスの利用者数は対前年比23.2%増

具体事例紹介：Suica利用エリア拡大～JR～

事業概要



2009年3月14日(土)からSuicaの利用エリアが拡大し、福島や郡山でも利用できるようになった。

また、仙台エリアにおいても新たにSuica定期券により新幹線を利用できるようになった。



仙台エリア拡大駅

東北本線 白石～矢吹間 21駅
磐越東船 舞木～船弓間 4駅
常磐線 山下～原ノ町間 7駅
東北新幹線 仙台～郡山間 4駅



資料) 東日本旅客鉄道株式会社HP

(6) バリアフリー化の推進

答申の要点

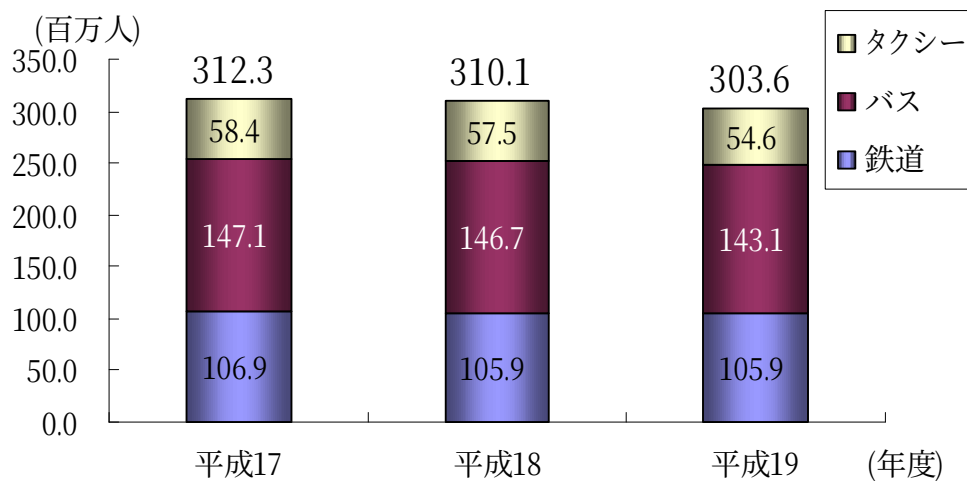
エレベーター等の設置や IC カード乗車券の導入等のハード面のバリアフリー化に加え、「心のバリアフリー」のための施策を一層強化し、高齢層の利便性向上や公共交通の利用促進を図る。

【答申目標の達成状況】

■ アウトカム指標：都市部における鉄道利用者数

○都市部における公共交通利用者数はやや減少傾向にある。

図表 2－1 都市部における公共交通利用者数（再掲）



(資料) 東北運輸局および JR 東日本

※ 鉄道は、青森、盛岡、仙台、秋田、山形、福島駅及び仙台市営地下鉄利用者とした

※ バスは、各県庁所在地に路線を持つバス事業者の輸送人員の合計とした

※ タクシーは、各県庁所在地の交通圏輸送人員の合計とした

■ 施策の取組状況

- 鉄道駅のバリアフリー化、ノンステップバスの導入等は、補助金を活用した整備促進が行われている。
- バリアフリー教室の実施等を通じて、心のバリアフリーの推進等が行われている。

表 バリアフリー化の推進における取組状況

施策	平成 20 年度の具体的な取り組み事例
① 鉄道駅等におけるバリアフリー化	○交通施設バリアフリー化設備整備費補助金を活用して整備を推進。本年度については、「古川・天童・金谷川・陸前高砂」 (東北運輸局)
② 低床式バス車両の導入	○公共交通移動円滑化設備整備費補助金を活用し、ノンステップバスの導入等を推進。 (東北運輸局)
③ 「心のバリアフリー」の推進等	○バリアフリー教室の実施。基本構想策定支援プロモーター(4 市町)。基本構想策定支援セミナー(1 回)。 (東北運輸局)

取組状況紹介(38ページ)

■ 施策実施による評価結果

- 鉄道駅の段差解消達成率及び乗合バスのバリアフリー化率は増加した。

表 指標による評価結果

施策	評価指標	平 1 7	平 1 8	平 1 9	平 2 0
① 鉄道駅等におけるバリアフリー化	段差解消達成率(%)	66	69	75	—
		(出典) 東北運輸局資料による。			
② 低床式バス車両の導入	乗合バスのバリアフリー化率(%)	11.6	12.4	13.0	—
		(出典) 東北運輸局資料による。			
③ 「心のバリアフリー」の推進等	—	—	—	—	—

具体事例紹介：鉄道駅におけるバリアフリー化

バリアフリー法の基本方針において「1日あたりの利用者数が五千人以上の駅においては、平成22年までに原則としてすべてバリアフリー化する」とされている。

東北地区における段差解消達成率(平成19年度末)

75% (49駅／65駅)

段差解消未実施の駅の中には、

- ①物理的な制約でエレベーターの設置が困難な駅
 - ②自治体の行う自由通路の整備とあわせエレベータを設置する予定であって、自由通路の構想が具体化しない駅
 - ③資金負担(国庫補助の裏負担分)について自治体との協議が整わない駅
- といった整備困難駅が多い。

目標年次まで

残り2年足らず

取組みを一層加速

取組み方針

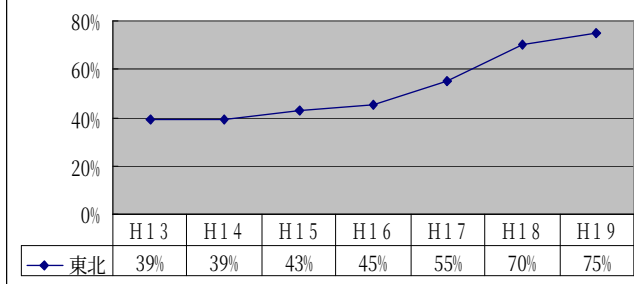
段差解消未実施の16駅について、鉄道事業者と連携しながら着実な取組みを推進。

バリアフリー補助金等の活用

現地調査、ヒアリング等の実施

沿線自治体との調整(必要に応じて)

利用者5千人以上の駅における段差解消割合
(実績はいずれも年度末の集計値)



音声案内付エレベーター
(仙台市交通局地下鉄南北線)

3. 安心して暮らし続けられる地域のための「地域の足」の確保

(答申「第4章」)

東北地方の交通の課題

地方部において、公共交通をはじめとする生活基盤が脆弱となってきた。今後、急速に人口減少や少子高齢化が進む中、必要な生活基盤を維持することが必要であり、自動車から地域の実情に応じた**持続可能な「地域の足」への転換**を図る必要がある。

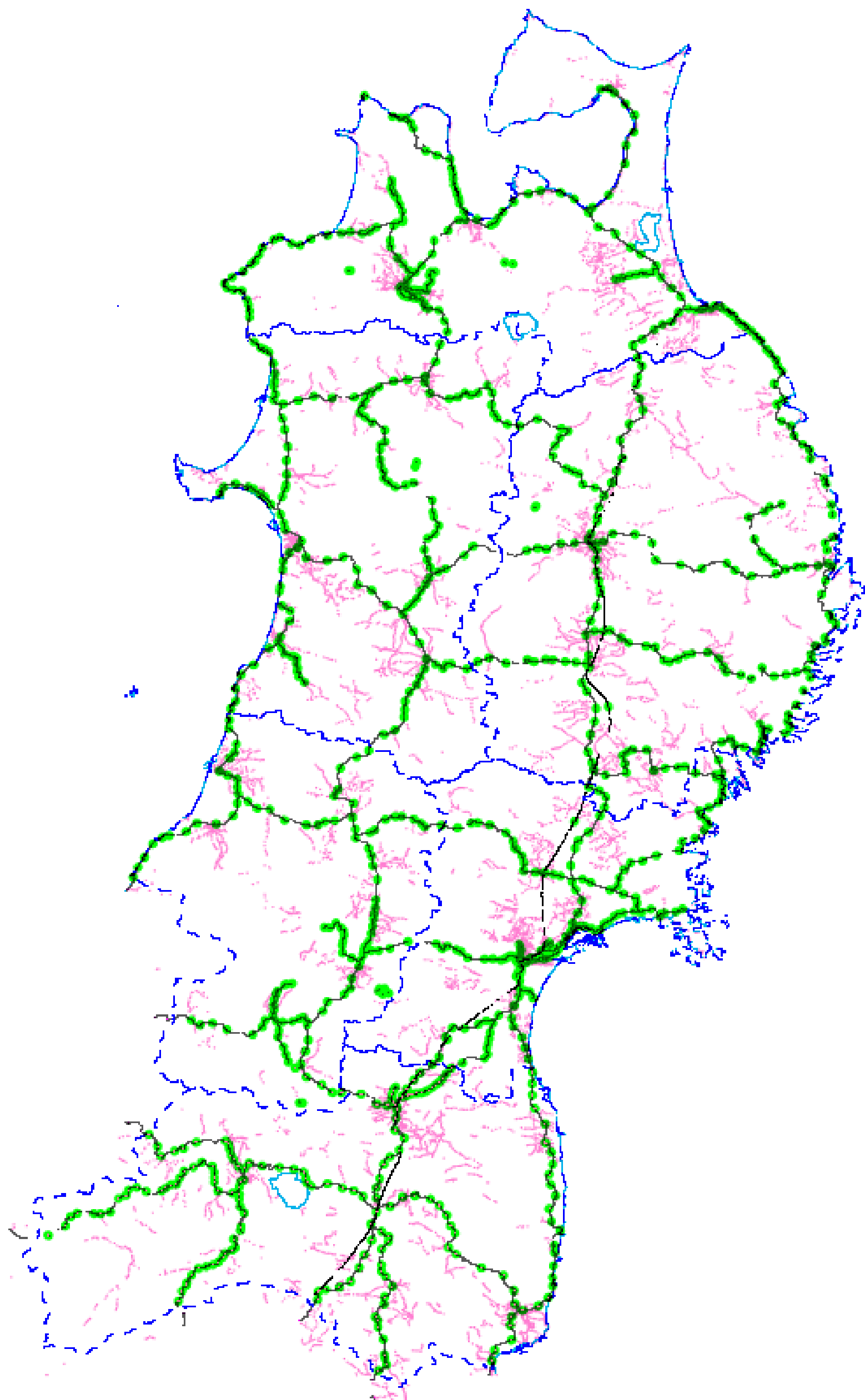
本章に位置づけられた目標

- 地域と一体となった公共交通のあり方の検討
- 地方鉄道、地方バス、離島生活航路の改善
- 新たな「地域の足」の開発と普及

【答申目標の達成状況】

■ アウトカム指標：公共交通空白地域

- 鉄道駅を中心に、バス停が放射状に分布している。
- 可住地面積に対する公共交通のカバー率は62.5%。



図表 3－1 公共交通空白地帯

注) データは平成21年3月1日現在。
バス停については、道路運送法4条定義のバスのみをプロットしている。

公共交通空白地域設定の定義	
● 駅勢圏	： 駅から 1.5km
● バス停勢圏	： バス停から 0.3km

(1) 地域と一体となった公共交通のあり方の検討

答申の要点

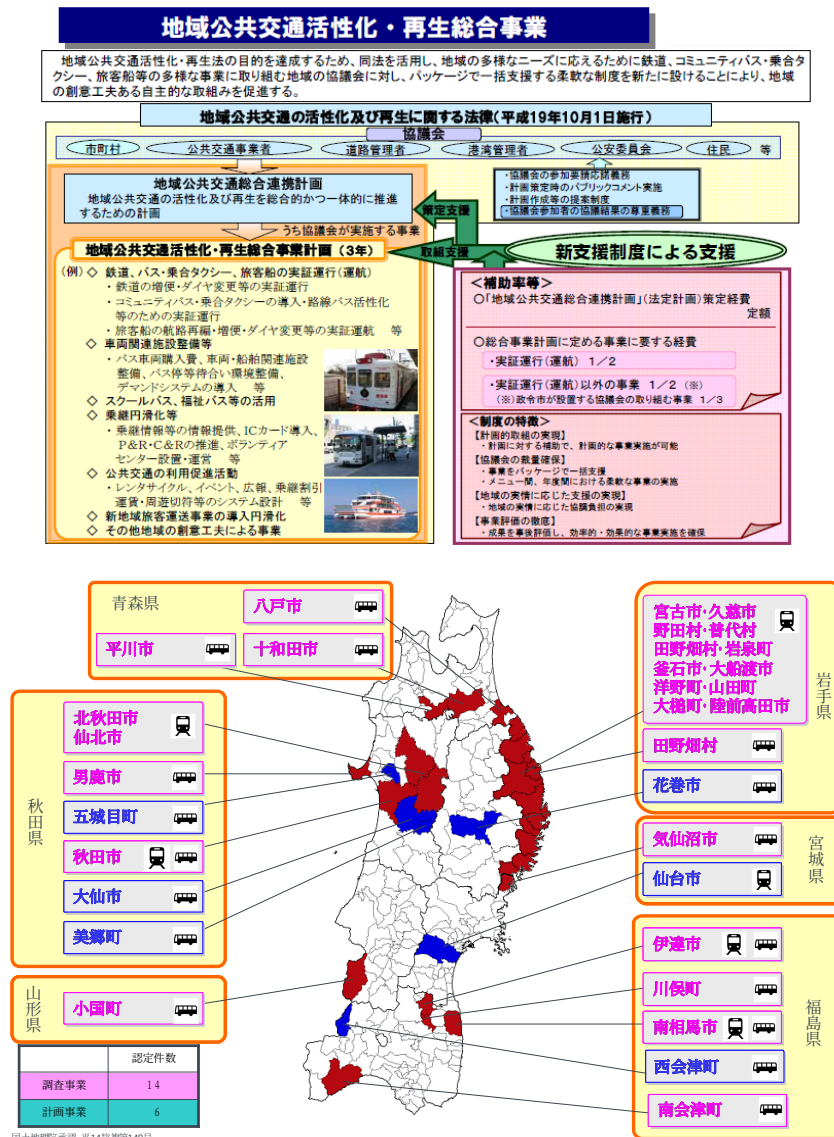
路線バス等の廃止が進む中、地域の実情にあった公共交通の見直しを、地域住民の参画のもとに行っていくことが必要。

【答申目標の達成状況】

■ アウトカム指標：連携計画策定数

○地域公共交通総合連携計画策定数は、平成20年度に調査事業14件、計画事業が6件認定された。

図表3-2 東北運輸局管内の総合事業認定件数（平成21年2月1日現在）



(資料) 東北運輸局

(2) 地方鉄道、地方バス、離島生活航路の改善

答申の要点

極めて厳しい状況に置かれている地方鉄道や地方バス、離島生活航路の改善策を、NPO や地域住民等も含めて地域一体となって取り組むことが必要。

本目標に位置づけられた施策

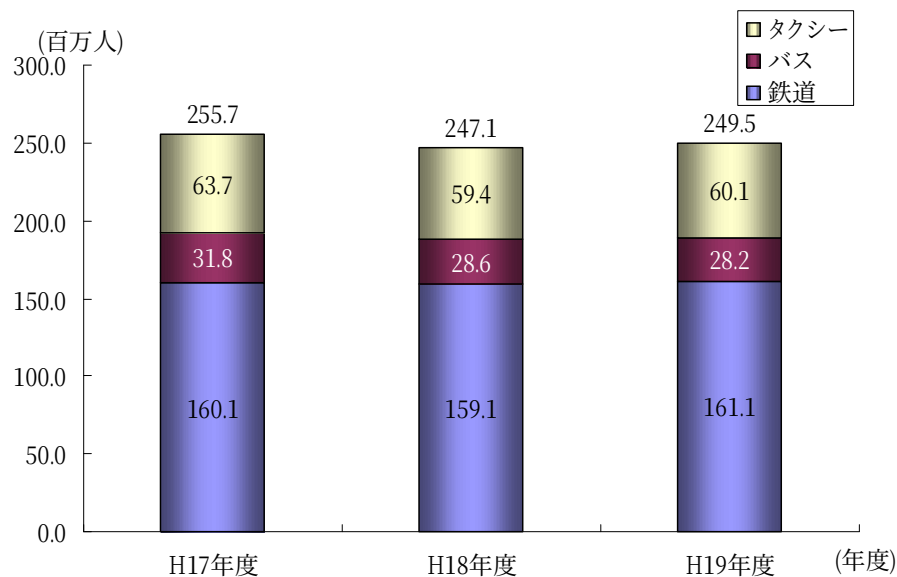
- ① 地方鉄道の改善
- ② 地方バスの改善
- ③ 離島生活航路の維持

【答申目標の達成状況】

■ アウトカム指標：地方部における公共交通利用者数

○地方部における公共交通利用者数は、横ばいからやや減少傾向にあり、平成19年度は17年度に比べ、620万人ほど減少した。

図表3-3 地方部における公共交通利用者数



(資料) 東北運輸局、JR 東日本

※ 各県の公共交通利用者数から都市部における公共交通利用者数を減じて算出した

■ 施策の取組状況

○イベント列車等の観光客に焦点をあてた事業の他、住民の利用促進の視点から、地域一体となった活性化策を実施する地域も見られる。

表 地方の交通手段における取り組み状況

施策	平成20年度の具体的な取り組み事例
① 地方鉄道の改善	○「IGR 地域医療ライン」サービス（アテンダント乗車、タクシー手配・運賃割引）（IGR いわて銀河鉄道） ○相互送客事業（東北鉄道協会） ○ジョイフルトレイン等のイベント列車を運行（JR 東日本仙台支社） ○住民対象に需要喚起のためのシンポジウムを開催（由利高原鉄道） ○「山形鉄道フラワー長井線活性化プロジェクト」の実施 ○地域公共交通活性化・再生総合事業による支援（東北運輸局）
② 地方バスの改善	○十和田市スクールバスと郊外路線の一元化（十和田観光電鉄） ○各団体や学校等と協議し利用時間帯を最適化（磐梯東都バス） ○地域公共交通活性化・再生総合事業による支援（東北運輸局）
③ 離島生活航路の維持	○「むつ湾内航路活性化推進会議」による検討（青森県） ○島の魅力について、若者からなるとびしまレポーターによる、ネット上での情報発信

取組状況紹介（45～48ページ）

取組状況紹介（49～51ページ）

■ 施策実施による評価結果

○地方鉄道利用者数は、横ばいからやや増加傾向となっている。
○離島生活航路利用者数は、減少傾向にある。

表 指標による評価結果

施策	評価指標	平17	平18	平19	平20
① 地方鉄道の改善	地方鉄道利用者数 (百万人)	160	159	161	—
		(出典) 東北運輸局資料、JR東日本公表値による。 なお、公開データは平成19年度までである。			
② 地方バスの改善	地方バス利用者数 (百万人)	32	29	28	—
		(出典) 東北運輸局資料による。 なお、公開データは平成19年度までである。			
③ 離島生活航路の維持	離島生活航路利用者数 (千人)	1,243	1,199	1,198	—
		(出典) 東北運輸局資料による。 なお、公開データは平成19年度までである。			

※ 離島航路は、以下の6航路とした。

塩竈市(塩竈～朴島)、シーパル女川汽船(株)(女川～江島)、シィライン(株)(青森～佐井)、網地島ライン(株)(石巻～長渡)、酒田市(酒田～勝浦)、大島汽船(株)(浦ノ浜～気仙沼)

■ アンケート調査による自治体・事業者等からの意見

施策	回答機関による意見
① 地方鉄道の改善	・ 利用促進および事業者と沿線住民や自治体との協働による取り組みが必要。
② 地方バスの改善	・ 利用者が減少する中での路線の維持・確保、効率的運行が課題。
③ 離島生活航路の維持	・ 利用者の安定的確保に向けた広報活動と、島民の主体性が必要。

具体事例紹介：「IGR地域医療ライン」サービス

背景

岩手県北部において

- ・ 高度医療を受診する高齢者の増加
- ・ 高度医療を実施する機関は盛岡に集中

「地域の足」として
「IGR地域医療ライン」の開始

事業概要

平成20年11月から、アテンダント添乗の「IGR地域医療ライン」が運行されており、「金田一温泉駅」～「奥中山高原駅」の各駅から盛岡方面への通院者及びその介護者1名を対象に、運賃が割引される「あんしん通院きっぷ」を販売している。

特徴

◆ アテンダントの添乗

列車に乗りなれていない人、体調や二次交通に不安を感じる人などが安心して乗車できるようアテンダントが添乗

◆ 後方車両全席が通院客等の優先席

着座して目的地まで行けるよう、後方車両の全座席が通院旅客等の優先席

◆ 運賃割引

通院旅客用のきっぷのほか、介護者の割引を盛り込んだ2人用のきっぷも発売

◆ タクシーとの連携

タクシー事業者と連携して、病院までのタクシーの手配と料金の優待

◆ 駐車場の整備

社有地を活用し、無料駐車場を増設

料金

乗車駅	一人用	通常運賃(割引率)	二人用(介護者含む)	通常運賃(割引率)
金田一温泉～二戸	3,600円	4,060円(11.3%)	5,400円	8,120円(33.5%)
一戸	3,000円	3,520円(15.0%)	4,500円	7,040円(36.1%)
小島谷・小繋	2,600円	3,020円(13.9%)	3,900円	6,040円(35.4%)
奥中山高原	2,000円	2,340円(14.5%)	3,000円	4,680円(35.9%)

チラシ



地域医療ラインイメージ図



タクシー事業者との連携

定額タクシープラン

IGR地域医療ラインご利用のお客様で下記の3つの医療機関を利用される方が対象になります。

- ・ 岩手医科大学付属病院
- ・ 谷藤眼科医院
- ・ 岩手県立中央病院

定額200円で

病院までタクシーをご利用いただけます。

詳しくはコチラ

タクシー優待(1割引)

IGR地域医療ラインご利用のお客様で病院に通院されるお客様は、盛岡駅から各病院までのタクシー料金が1割引になるタクシー優待のサービスを受けることができます。(行き、帰りとも適用)

岩手中央タクシー
で優待券(1割引)

を発行いたします。

詳しくはコチラ

(資料)「IGRいわて銀河鉄道(株)」ホームページ、「岩手中央タクシー(株)」ホームページ

具体事例紹介：地方鉄道相互の連携事例 《相互送客事業》

ねらい

東北鉄道協会等では、地方鉄道相互の連携により、沿線住民等をお互いに送客し合い、訪問先の鉄道の先進的な取組みを学び地元鉄道の活性化のアイデアに活かすとともに、訪問先の鉄道の利用促進にも貢献しようとする**全国的にも珍しい「相互送客事業」を平成20年度から本格的に実施。**



このツアーでは、列車内でのイベント開催や車両基地視察など普段の旅行では味わえない鉄道事業者主催ならではの企画も満載！

平成20年度企画旅行一覧(21年1月31日現在)

[平成20年度実施ツアー(21年1月31日現在)]

主催会社	実施月日	訪問先
山形鉄道	20. 7. 26～27	三陸鉄道
GRいわて銀河鉄道	20. 8. 5	津軽鉄道
秋田内陸縦貫鉄道	20. 8. 5	津軽鉄道
会津鉄道	20. 9. 5～6	秋田内陸縦貫鉄道 由利高原鉄道
秋田内陸縦貫鉄道	20. 10. 28～29	会津鉄道

山形鉄道(フラワー長井線)の沿線住民による三陸鉄道視察ツアー～地方鉄道相互の連携による利用促進と先進的取組みの共有～

日時:平成20年7月26日(土)～27日(日)

視察者:フラワー長井線をつなぐ会のメンバー等 約30名

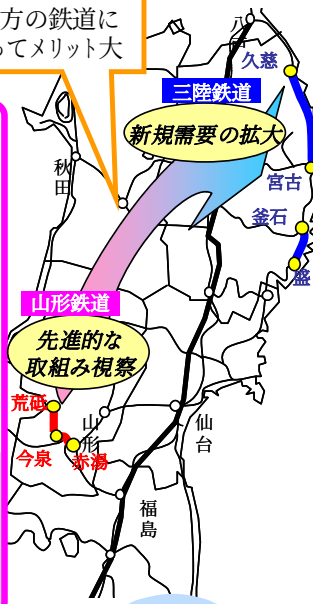
双方の鉄道にとってメリット大

山形鉄道
(フラワー長井線)

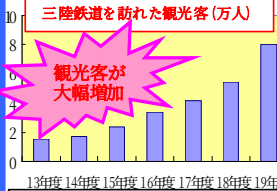
「フラワー長井線をつなぐ会」赤湯・荒砥間を結ぶフラワー長井線の利用拡大・支援を図り、地域の連携・活性化を促進する会(会員数約900名)で、駅への植栽、列車ガイド、餅つき列車の運行など様々な活動が続いている。



趣向を凝らしたPRグッズ
美しい自然を背景に疾走する列車



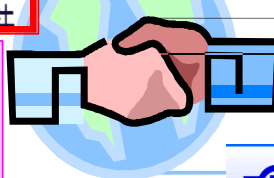
三陸鉄道



路線延長:約108km(25駅)※
年間利用者:約104万人(H18)※
※北リアス線、南リアス線合計
うち観光客:
15,000人(H13)
→84,000人(H19)
主な取組み:
・様々なイベント列車の運行
・マイル三鉄・沿線地域30万人運動
・三鉄ファンクラブの創設 など

フラワー長井線
山形鉄道株式会社

路線延長:約31km(16駅)
年間利用者:約77万人(H18)
うち観光客:
350人(H17)
→14,000人(H19)
主な取組み:
・方言を使った名物ガイド
・沿線高校生によるボランティア活動



具体事例紹介：地方公共交通活性化・再生総合事業

地方鉄道の改善（三陸鉄道）～岩手県宮古市他11市町村での取り組み～



地域公共交通の現況



三陸鉄道 北リアス線（約71km）
南リアス線（約37km）



地域公共交通の課題

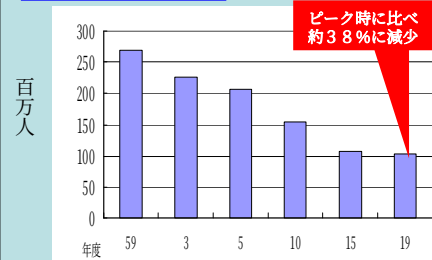
- ・開業時（S59）のピーク時（268万人）に比較して約38%（103万人/平成19年度）まで減少
- ・県市町村が赤字負担（19年度補助額 107百万円）

調査事業の実施

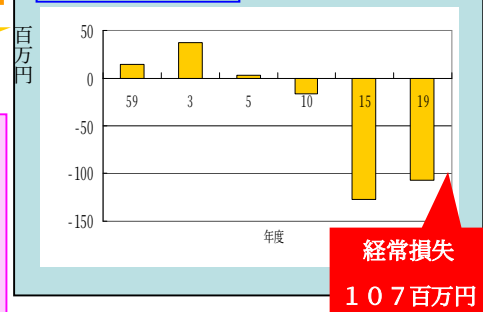
- ・利用実態調査、住民意識調査、観光・地域振興対応強化調査（需要開拓調査）など
- （沿線自治体が鉄道施設用地を保有する「上下分離方式（重要資産の譲渡）」を視野に入れ検討中）

20.7.31 第1回協議会開催 20.8.29 第2回協議会開催
20.10.23 第3回協議会開催
20.10.27～11.28 パブリックコメント実施
21.1.14 第4回協議会開催 21.2.13 第5回協議会開催
※協議会の下に「観光対応等強化研究会」を設置(H21.1.14)し、調査検討中

輸送人員推移

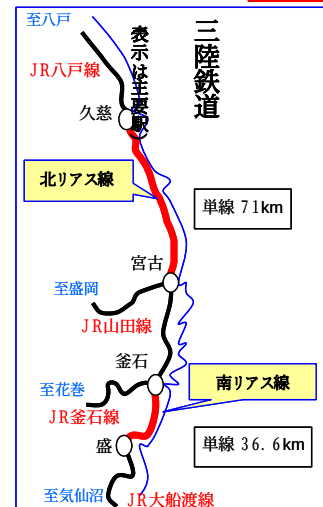


経常損益推移



三陸鉄道地域公共交通総合連携計画（案）

- 基本方針** ・生活路線、地域振興インフラとして持続可能な地域公共交通の形成
- 目標** ・持続的運営の確保
・観光対応の強化
・地域振興のための利活用の促進
- 期間** ・平成21年度～平成25年度
- 事業** ・鉄道事業者から沿線市町村へ鉄道事業用地を譲渡し、鉄道事業者へ無償貸与
・企画列車運行、旅行商品造成及び広報宣伝の支援
・利用者補助制度の実施
・鉄道を活用したイベント実施及びコミュニティ交流企画列車の運行



具体事例紹介：地方公共交通活性化・再生総合事業

地方鉄道の改善（秋田内陸縦貫鉄道）～秋田県北秋田市、仙北市の取り組み～



地域公共交通の現況



秋田内陸縦貫鉄道（約94km）



秋北バス、羽後交通



秋田内陸線

地域公共交通の課題

- ・平成元年のピーク時（約107万人）に比較して、41%（44万人/平成19年度）まで減少。
- ・地元県市が赤字負担（19年度補助額 260百万円）

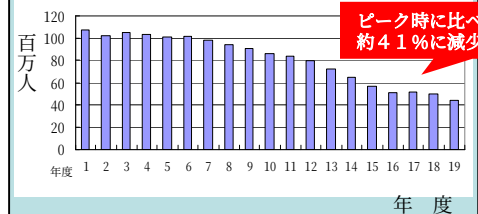
調査事業の実施

- ・交通利用実態調査、関係者アンケート、集落聞き取り調査

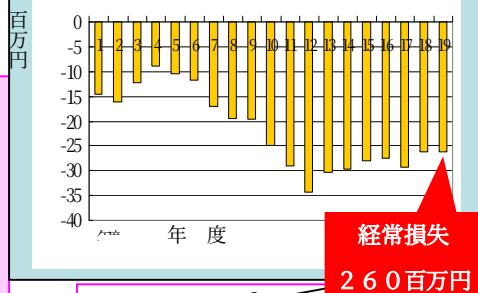
（沿線自治体が鉄道施設を保有する「上下分離方式（公有民営化）」を視野に入れ検討中）

- 20.9.9 第1回協議会開催
- 20.10.30 第2回協議会開催
- 21.1.30 第3回協議会開催
- 21.2.下旬 第1回鉄道交通部会開催

輸送人員の推移



経常損益推移



秋田内陸地域公共交通総合連携計画（骨子案）

基本方針

1. 鉄道、バス、タクシー等が連携し地域の実情に適した交通システム
2. 重複路線の再編による効率化、交通空白地域の解消に向けた交通システム
3. 本格的な少子高齢社会に対応し、生活に便利な交通システム
4. 商業観光振興と連携した交通システム
5. 現状の財政負担の範囲内で、実現可能で持続性のある交通システム

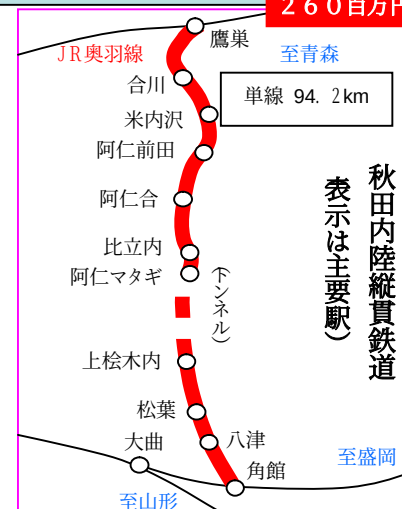
目標

- ・持続的運営の確保（欠損金2億円以内、利用者数60万人）

期間

- ・事業開始後、概ね10年程度

現在、協議会にて検討中



具体事例紹介：地方公共交通活性化・再生総合事業

地方バスの改善～岩手県花巻市の取組み～

地域公共交通の現況



JR東北新幹線、東北本線、釜石線



岩手県交通 22路線 35系統

市内循環バス「ふくろう号」ほか自主運行バス8系統



花巻市公共交通総合連携計画

基本方針

- ①全市的な視点に立った公共交通路線網の確保
- ②利用者にとって便利なサービスの提供
- ③公共交通利用促進策の継続的推進
- ④地域特性に応じた効率的で持続的な運行運営方法の選択
- ⑤参画と協働による公共交通の維持と利便性向上への取組みの実施

目標

公共交通を必要とする市民等にとって、快適で便利な公共交通サービスを実現し、これを持続可能な形で確保する

期間

平成20年度～平成27年度

事業

短期：デマンド型乗合タクシーの実証運行及び車両購入、バス路線の再編に伴う試験運行及び車両購入

中長期：デマンド型乗合タクシーの本格導入、市内循環バス等の整理、県立病院への連絡バスの運行により、中心市街地等へのアクセス向上を図る



計画事業の実施

目標

連携計画に同じ

事業の内容

デマンド型乗合タクシーの実証運行及び車両購入

事業の成果

計画時の想定利用者数 1,250人に対し、実績は 1,406人で予想を上回っている

以前の石鳥谷健康バスの利用者に近い人数の利用が確認できた。

