

東北地方交通審議会 第7回政策推進部会

## 平成17年答申の実現状況

平成28年8月4日(木)



## 平成17年答申構成

### ✚ 取り組むべき施策

- 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」)
- 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」)
- ③ 安心して暮らし続けられる地域づくりのための「地域の足」の確保  
(答申「第4章」)
- ④ 「環境に優しい」交通体系の整備  
(答申「第5章」)

## 東北公共交通アクションプラン

### ✦ 策定趣旨

○答申後5年が経過し、

- ・路線バスを中心として利用者数の減少が継続
- ・経営状況悪化から、便数削減、バリアフリー化の遅れ等、利便性が低下
- ・その結果、利用者数が一層減少するという「負のスパイラル」

○答申に記載された施策の一層の推進を図る

### ✦ 具体的取組

○従来の事業者ごと、市町村ごとといった枠を超えたより広範な次元における「連携」「協働」の観点を踏まえ、重点的に取り組む施策

- ① 合併自治体における交通体系の構築
- ② 複数市町村にまたがる生活圏に対応した交通体系の構築
- ③ まちづくりと連携した交通体系の構築
- ④ 交通モード間・事業者間の連携・協働
- ⑤ 住民との協働による公共交通の活性化・再生
- ⑥ 高速交通手段を活用した交通体系の構築
- ⑦ 東北地方の特性に対応した交通体系の構築
- ※⑧ 災害に強い安全で安心な交通体系の構築

※⑧は、東日本大震災や関越道における高速ツアーバスの事故により、平成25年度の改定で新たに追加

3

## 平成17年答申とアクションプランの関係

### 《答申での取り組むべき施策》

- 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」
- ② 快適で活力を生み出す「都市交通の整備・改善」
- ③ 安心して暮らし続けられる地域づくりのための「地域の足」の確保
- ④ 「環境に優しい」交通体系の整備

### 《アクションプランでの取組》

- ① 合併自治体における交通体系の構築
- ② 複数市町村にまたがる生活圏に対応した交通体系の構築
- ③ まちづくりと連携した交通体系の構築
- ④ 交通モード間・事業者間の連携・協働
- ⑤ 住民との協働による公共交通の活性化・再生
- ⑥ 高速交通手段を活用した交通体系の構築
- ⑦ 東北地方の特性に対応した交通体系の構築
- ⑧ 災害に強い安全で安心な交通体系の構築

4

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

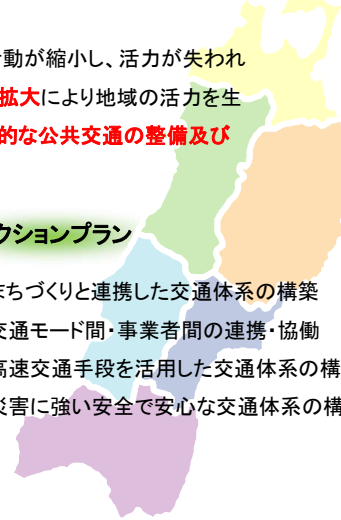
本格的な人口減少を迎えており、地域の経済活動が縮小し、活力が失われることが懸念される。このような中、**交流人口の拡大**により地域の活力を生み出していくことが重要である。そのため、**広域的な公共交通の整備及び最終目的地までの足を確保**する。

### 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

### アクションプラン

- ③まちづくりと連携した交通体系の構築
- ④交通モード間・事業者間の連携・協働
- ⑥高速交通手段を活用した交通体系の構築
- ⑧災害に強い安全で安心な交通体系の構築



5

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」)

| 内 容                                      | 具体的な内容<br>位置づけられた施策等                                                                                                            | 実現状況<br>(特に、震災以降の代表事例)                                                                                                                  | 課題                     | アウトカム<br>指標                | 指標の推移 |                |                |    |
|------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|----------------------------|-------|----------------|----------------|----|
|                                          |                                                                                                                                 |                                                                                                                                         |                        |                            | H17   | 中間             | 最終             | 傾向 |
| 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             | ○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<br>○そのため、広域的な公共交通の整備及び目的地までの足を確保する                                                                |                                                                                                                                         | ・施策に基づき整備した広域交通の維持・活用  | 他ア・ロから海外からの交流人口<br>(百万人/年) | 722   | 554<br>(H22)   | 574<br>(H26)   | 増加 |
| (1)他の地方ブロックや海外との交流拡大のための基礎整備の着実な推進       | ①整備新幹線の着実な整備と高速化<br>②山形新幹線及び秋田新幹線の高速化等に関する検討<br>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<br>④他の地方ブロックとを結ぶ高速バス路線の充実<br>⑤フェリーの活用に向けた検討 | ⇒新青森延伸・北海道新幹線開業<br>⇒秋田新幹線新型車両導入によるスピードアップ<br>⇒仙台空港アクセス線開業<br>⇒利用促進に向けたインセンティブ創出<br>⇒新高速乗合バスへの移行等による路線網の充実<br>⇒青森～函館間へのかき「1700」フェリーの就航 等 | ・東日本大震災以降低減する海外からの交流拡大 | 他ア・ロから海外からの交流人口<br>(百万人/年) | 27    | 22<br>(H22)    | 24<br>(H26)    | 増加 |
|                                          |                                                                                                                                 |                                                                                                                                         |                        | 海外からの交流人口<br>(千人/年)        | 236   | 222<br>(H22)   | 132<br>(H26)   | 減少 |
| (2)東北地方内の都市間移動円滑化に向けた検討                  | ①鉄道在来線の高速度等の検討<br>②東北地方内の都市間を結ぶ高速バス路線の充実                                                                                        | ⇒仙石東北ラインの整備・運行開始<br>⇒鉄道代替機能としての高速バス路線の新設等(仙台～南三陸・相馬等)                                                                                   | ・都市間交通機関の維持・活用         | 東北地方内の交流人口<br>(百万人/年)      | 694   | 532<br>(H22)   | 550<br>(H26)   | 増加 |
| (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 | ①ルート、ダイヤの見直し<br>②乗合タクシーの活用                                                                                                      | ⇒会津乗継ぎ利用高速バス<br>⇒周辺市町～空港間の予約型乗合タクシー導入                                                                                                   | ・目的地と空港間を結ぶ公共交通手段の充実   | 東北の空港利用者数<br>(千人/年)        | 8,009 | 6,166<br>(H22) | 6,989<br>(H26) | 減少 |
|                                          |                                                                                                                                 |                                                                                                                                         |                        | 東北の主要駅利用者数<br>(百万人/年)      | 51.8  | 49.3<br>(H22)  | 52.6<br>(H26)  | 増加 |
| (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        | ①公共交通相互の乗り継ぎの円滑化や利便性の向上<br>②マイカー等によるアクセスの改善<br>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<br>④多様な関係者が一体となった旅行商品の造成                              | ⇒icscaとSuicaの相互利用開始<br>⇒パークアンドライドの継続展開<br>⇒山形・庄内空港利用促進策<br>⇒奥津軽いまべつ駅二次交通等整備促進事業                                                         | ・施策に基づき整備した広域交通の維持・活用  | 他ア・ロから海外からの交流人口<br>(百万人/年) | 722   | 554<br>(H22)   | 574<br>(H26)   | 増加 |

6

## (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。

### 答申目標の達成状況

- 他ブロックからの交流人口は震災直後の平成23年度も大きな減少は見られず、横ばい傾向が継続している。
- 一方、海外からの旅客は震災以後、大きく低迷。

### 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

### 主なアクションプラン

#### 高速交通手段を活用した交通体系の構築

- 空港間や空港と新幹線駅等の連携施策の推進
- 空港、新幹線駅から目的地に至る利便性の高いアクセス交通の確保
- 高速バスの利便性の向上

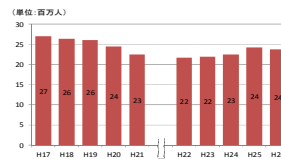


図 他ブロックからの旅客流動(東北着計)

(資料) 旅客地域流動調査

- ※1: 着地ベースでの集計。同一県内の移動を含む。
- ※2: 平成21年度までと22年度以降で調査方法が変更となったため、分けて表示している。

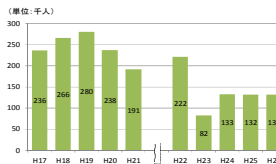


図 海外からの旅客(着計)

(資料) 国際旅客動態調査

(母数: 出入国管理統計(法務省))。7

## (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

### 主な施策の取り組み状況

- ① 整備新幹線の着実な整備と高速化
  - 平成21年度：東北新幹線八戸～新青森間の開業
  - 平成22年度：「はやぶさ」の運行開始に伴うスピードアップ
  - 平成27年度：北海道新幹線開業
- ② 山形新幹線及び秋田新幹線の高速化等に関する検討
  - 平成18年度：J R 羽越本線高速化と地域活性化に関する検討実施
  - 平成20年度：山形新幹線車両の老朽化に伴う車両移行の着手
  - 平成24年度：秋田新幹線新型車両の導入によるスピードアップ
- 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
  - 平成18年度：仙台空港アクセス線開業
  - 以後、利用促進に向けたインセンティブの創出（仙台まるごとバスのエリア拡大（平成19年）等）、各種イベントの開催、地域公共交通活性化・再生総合事業による支援実施
  - 平成24年度：仙台空港利用促進事業、山形空港利用促進策、北東北5空港合同P R事業
- ④ 他の地方ブロックとを結ぶ高速バス路線網の充実
  - 首都圏地域を中心に、東北各地との新規路線の新設、「新高速乗合バス」への移行によるさらなる路線網の充実
- ⑤ フェリーの活用に向けた検討
  - 平成18年度～：大間～函館航路の存続に向けた地域公共交通活性化・再生総合事業等による支援実施
  - 青森港発着フェリーを活用した旅行商品企画への助成
  - 「東北の船旅・遊覧船ガイド」ホームページの開設

## (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。

### 答申目標の達成状況

- 東北地方内の交流人口は震災直後の平成23年度は大きく減少したものの、その後は震災前時点を上回って推移。
- なお、直近の平成26年度は各県で若干減少。
- また、高速バス利用者数も増加傾向。

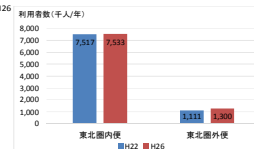
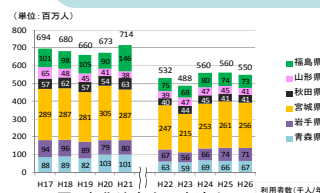
### 本目標に位置づけられた施策

- 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

### 主なアクションプラン

#### 高速交通手段を活用した交通体系の構築

- 高速バスの利便性の向上



## (2) 東北地方内の都市間移動円滑化に向けた検討

### 主な施策の取り組み状況

- ① 鉄道在来線の高速化等の検討
  - 平成21年度：福島県鉄道活性化対策協議会による検討
  - 平成27年度：「仙石東北ライン」の整備・運行開始による仙台－石巻間の時間短縮
- ② 東北地方内の都市間を結ぶ高速バス網の充実
  - 平成18年度：高速バスロケーションシステムの導入（庄内交通・山交バス・宮城交通・羽後交通）
  - 平成18～19年度：庄内観光物産館バス停及び駐車場整備事業（パークアンドバスライドの実施）
  - 平成20年度：仙台～平泉線の開設
  - 「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
  - 平成21年度：東北高速バス共通フリーバス「東北おトクバス」実証実験の実施
  - 「高速バス乗り継ぎ円滑化作業部会」による検討
  - 仙台駅前ターミナル機能の充実化

### (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

#### 主なアクションプラン

##### まちづくりと連携した交通体系の構築

- 幹線と支線の区別を明確にした路線配置、利便性の高いダイヤ設定・乗継ぎ円滑化

##### 高速交通手段を活用した交通体系の構築

- 高速バスの利便性の向上

#### 答申目標の達成状況

- 空港利用者数は、震災以後、増加傾向が継続。
- 主要駅利用者数は、平成25年度まで増加傾向にあったが、直近の平成26年度は各駅で若干減少。

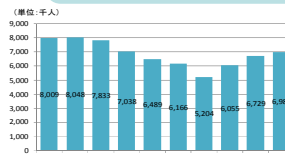


図 東北の空港利用者数

(資料) 東北運輸局

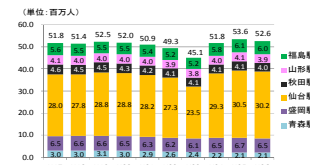


図 東北の主要駅利用者数

(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。

### (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

#### 主な施策の取り組み状況

##### ① ルート、ダイヤの見直し

- 平成19年：高速バスの青森港乗り入れ、高速バス・高速フェリー共通乗車券の販売
- 平成20年：宿泊施設や観光地への路線バスの運行
- 平成21年：空港ダイヤに接続した大館能代空港～十和田湖無料バスの試験走行
- 平成23年：既存高速バスを利用した「会津若松駅～郡山駅～福島空港間」での乗り継ぎによる利便性確保 等

##### ② 乗合タクシーの活用

- 平成18年：「いわて花巻空港エアーライナー」運行開始
- 青森空港から白神山地方方面への乗合タクシー試験運行（2次交通運行モデル構築調査）
- 平成19年：いわき～アクアマリンふくしま、いわき・ら・ら・ミュウ間乗合タクシーの実証実験実施
- 平成21年：山形空港～山形市内における予約制乗合タクシーの運行
- 平成22年：東北新幹線新青森延伸に伴う二次交通手段としての乗合タクシーの活用・運行
- 平成24年：山形空港～山形駅間を再びバス化、同時に周辺市町～空港間の予約型乗合タクシーを導入 等



## (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せられる場合における、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。

### 本目標に位置づけられた施策

- 公共交通相互の乗り継ぎの円滑化や利便性の向上
- マイカー等によるアクセスの改善
- 多様な関係者が一体となった情報発信
- 多様な関係者が一体となった旅行商品の造成

### 主なアクションプラン

#### まちづくりと連携した交通体系の構築

- パーク・アンド・ライドの実施等、マイカーとの役割分担の明確化

#### 交通モード間・事業者間の連携・協働

- 交通モードを越えた連携により、ハード・ソフト両面での乗継ぎ円滑化

### 答申目標の達成状況

- 震災直後の平成23年度は大きく減少したものの、その後は震災前時点を上回って推移。

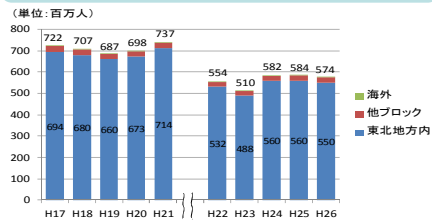


図 他ブロック・海外から、及び東北地方内からの交流人口

(資料) 旅客地域流動調査

※1: 着地ベースでの集計。同一県内の移動を含む。

※2: 平成21年度までと22年度以降で調査方法が変更となったため、分けて表示している。

#### 高速交通手段を活用した交通体系の構築

- 地域関係者一体となった空港利用促進策の推進
- 空港、新幹線駅から目的地に至る利便性の高いアクセス交通の確保

13

## (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

### 主な施策の取り組み状況

#### ① 公共交通相互の乗り継ぎの円滑化や利便性の向上

- 平成18年度: 仙台エリアでのSuica利用開始 (※19年度以降、他のICカードとの相互利用を順次開始)
- 平成20年度: IGRとバスの乗り継ぎ企画乗車券の実証実験
- 平成27年度: 仙台駅周辺地区交通結節機能強化 (駅前広場整備、自由通路整備等)
- 仙台市交通局ICカード (icsca) とSuica (仙台エリア) の相互利用開始

等

#### ② マイカー等によるアクセスの改善

- 東北各地でパークアンドライドの実施
- 平成20年度: 仙台空港アクセス線における鉄道事業者・自治体・商業施設が連携したパークアンドライドの実施
- 平成21年度: 交通結節点の駅前整備 (新青森駅、七戸十和田駅等)

等

#### 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

- 平成20年度: あおもり交通ナビ運営協議会の設置
- 平成21年度: JR東日本と中小民鉄が連携した、東北のローカル線 首都圏キャンペーンにおけるPR
- 他、各地で公共交通マップ・バスマップの作成・発行
- 平成27年度: 山形・庄内空港利用促進策の推進

#### ④ 多様な関係者が一体となった旅行商品の造成

- 平成18年度: 「津軽フリーパス」の販売 (JR・私鉄・路線バス乗り放題、対象地域内の観光施設割引)
- 平成21年度: 会津の温泉宿泊と高速バスのセットプラン「高速バスフリープラン」の実施
- 平成27年度: 奥津軽いまべつ駅二次交通等整備促進事業

等

14

## 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

まとめ(総括)

### 【これまでの主な取組等】

- 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
  - ・ 平成19年：仙台空港アクセス線開業
  - ・ 平成22年：東北新幹線八戸～新青森間の開業
  - ・ 平成23年：「はやぶさ」の運行開始に伴うスピードアップ
  - ・ 平成28年：北海道新幹線開業 等
- 東北地方内の都市間移動円滑化
  - ・ 高速バス路線網の充実、増便
  - ・ 高速バス利用促進に向けたパーク＆バスライド等の実施
  - ・ 東北地方内高速バス共通フリーバスの導入実験 等
- 広域公共交通の拠点と目的地を結ぶ公共交通需要に応じた供給形態の見直し
  - ・ 空港と乗合タクシーの運行（青森・秋田・花巻空港等）
  - ・ 高速バスの港湾への乗り入れ 等
- 交流人口拡大に向けた多様な関係者が一体となった取組の推進
  - ・ 平成18年度の仙台エリアでのSuica利用開始
  - ・ 東北地方各地でのパーク＆ライドの推進
  - ・ フリーバスの導入（津軽フリーバス等） 等

### 【成果・課題・要因等】

#### 新幹線・仙台空港アクセス線整備等による交流人口拡大

- ・ 整備新幹線の開業やスピードアップ等により、東北地域内及び国内各地からの交流人口拡大に寄与
- ・ 一方で、震災後の国際線撤退等により、海外からの交流人口は減少
- ・ 低迷する海外からの交流拡大に向けた取組が必要

#### 鉄道、高速バス網の充実により東北地方内交流人口も増加

- ・ 震災後の鉄道不通区間への高速バス網の充実等により、東北地方内の都市間交通を確保
- ・ 引き続き交通機関を維持、活用していく取組が必要

#### 様々な取組を実施も、空港利用者数が低迷

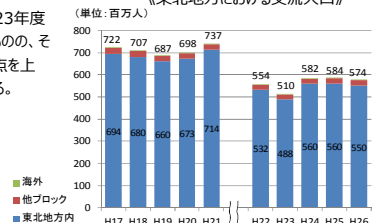
- ・ 拠点と目的地を結ぶ公共交通機関の新規導入が推進
- ・ しかし、空港利用者は減少しており、引き続き二次交通手段の整備等による交流拡大を目指す取組が必要

#### 多様な関係者の協働により公共交通サービスが向上

- ・ ICカード共通化やフリーバス導入等により交流人口の拡大にも寄与。引き続き利用を促進・維持していく取組が必要

### 【この10年間の推移・現状等】

- 震災直後の平成23年度に大きく減少したものの、その後は震災前時点を上回って推移している。



### 【将来に向けての課題】

- ・ 東北地方に限らず全国的な人口減少社会到来の中での広域公共交通機関の維持・活用
- ・ 東北地方居住者、来訪者双方にとって利用しやすい公共交通環境の整備 等

### 【今後必要な施策の方向性（例）】

- ・ 東北地方居住者にとって望ましいサービスの追求
- ・ 需要確保・安定的なサービス供給に向けた、多様な主体（訪日客等を含む）における移動性・利便性・快適性の向上 等

15

## 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化し、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

### アクションプラン

- ①合併自治体における交通体系の構築
- ②複数市町村にまたがる生活圏に対応した交通体系の構築
- ③まちづくりと連携した交通体系の構築
- ④交通モード間・事業者間の連携・協働
- ⑤住民との協働による公共交通の活性化・再生
- ⑦東北地方の特性に対応した交通体系の構築
- ⑧災害に強い安全で安心な交通体系の構築

16



## 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」)

| 内 容                               | 具体的な内容<br>位置づけられた施策等                                    | 実現状況<br>(特に、震災以降の代表事例)                               | 課題                                      | アウトカム<br>指標                 | 指標の推移       |                      |                       |     |
|-----------------------------------|---------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|-----------------------------------------|-----------------------------|-------------|----------------------|-----------------------|-----|
|                                   |                                                         |                                                      |                                         |                             | H17         | 中間                   | 最終                    | 傾向  |
| 快適で活力を生み出す<br>都市交通の整備・改善          | ○マイカー利用を抑制して公共交通の利便性を向上<br>○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 | ・公共交通利用の促進による維持・確保                                   | ・公共交通利用の促進による維持・確保                      | 東北地方の都市部における公共交通利用者数(百万人/年) | 312         | 270<br>(H22)         | 282<br>(H26)          | 減少  |
| (1)都市鉄道の機能強化                      | 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<br>②新駅設置などによる鉄道の利用促進        | ・東西線開業に合わせたバス路線網の再編<br>・県庁所在地以外の各地でも新駅設置(天童南、右巻あみ野等) | ・施策に基づき整備したインフラの維持・活用                   | 都市部における鉄道利用者数(百万人/年)        | 107         | 99<br>(H22)          | 109<br>(H26)          | 増加  |
| (2)バス利用環境の改善                      | ①定時性確保・速達性向上<br>②使いやすいバス路線への改善<br>③その他の利便性向上策           | (×震災以降主だった取組無し)<br>・都市バスと交通網形成計画の連携<br>・仙台駅帰宅困難者対策   | ・バス利用のさらなる促進による維持・確保                    | 都市部におけるバス利用者数(百万人/年)        | 146         | 125<br>(H22)         | 131<br>(H26)          | 減少  |
| (3)都市交通改善のためのタクシーの活用              | 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<br>②福祉輸送分野におけるタクシーの活用        | (×震災以降主だった取組無し)<br>・子育てタクシーの導入推進                     | ・タクシー利用の促進                              | 都市部における一般乗用旅客輸送人員(百万人/年)    | 58          | 45<br>(H22)          | 43<br>(H26)           | 減少  |
| (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創出 | ①乗り継ぎ利便性の向上<br>②交通結節点を活用したまちの賑わいの創出                     | ・東西線開業に合わせたバス路線網の再編<br>・バス乗り場、駐車場、駐輪場、駅と連結した複合施設の整備  | ・施策に基づき整備したインフラの維持・活用                   | 東北地方の都市部における公共交通利用者数(百万人/年) | 312         | 270<br>(H22)         | 282<br>(H26)          | 減少  |
| (5)新サービス導入による公共交通の活性化             | ①運賃の弾力化、乗車券相互利用等の新サービスの導入<br>②情報通信技術を活用した新サービスの導入促進     | ・icscaとSuicaの相互利用開始<br>・八戸市災害時公共交通行動指針の策定            | ・新サービスを活用したさらなる公共交通の利用促進                | 鉄道駅等の段差解消達成率(%)             | 55          | 75<br>(H23)          | 79<br>(H26)           | 横ばい |
| (6)バリアフリー化の推進                     | ○エレベーター等のハード面に加え、「心のバリアフリー」のための施策を一層強化                  | ・鉄道駅(段差解消)、バス車両(低床化)のほか、福祉タクシー等の導入推進                 | ・駅・バス等施設におけるバリアフリー化のさらなる推進と、心のバリアフリーの推進 | 乗客バスのバリアフリー化率(%)            | 11.6<br>1.8 | 17.8<br>5.1<br>(H23) | 30.4<br>12.6<br>(H26) | 増加  |

## ② 快適で活力を生み出す「都市交通の整備・改善」

### (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

- 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
- 新駅設置などによる鉄道の利用促進

#### 主なアクションプラン

まちづくりと連携した交通体系の構築

- 機能集約型まちづくりを実現するため、土地利用と一体となった効果的な公共交通の整備

#### 答申目標の達成状況

- 震災前までは減少傾向となっていたが、震災後増加に転じ、答申時点(平成17年)を上回る水準で推移。

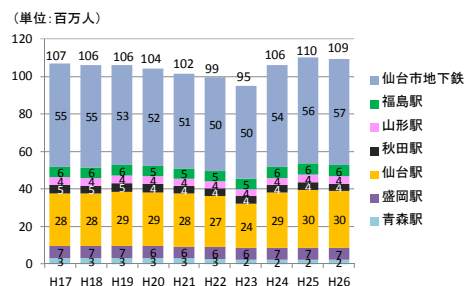


図 都市部における鉄道利用者数

(資料)東北運輸局及びJR東日本

※青森駅・盛岡駅・仙台駅・秋田駅・山形駅・福島駅及び仙台市営地下鉄利用者とした。

## (1) 都市鉄道の機能強化

### ✦ 主な施策の取り組み状況

#### 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

- 平成18年度：東西線着工
- 平成20年度：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）
- 平成27年度：仙台市地下鉄東西線開業、開業に合わせたバス路線網の再編実施 等

#### ② 新駅設置などによる鉄道の利用促進

- 東北各地でこの10年間に10駅が開設
- 平成18年度：駅との結節を強化するバス路線の検討（仙台市）
- 平成19年度：長町駅東口駅前広場整備（JR東日本）、駅周辺地区における高度利用等の促進（仙台市）
- 平成20年度：バス・鉄道利用促進デーの設定（毎月3日）及び事業者と連携による企画切符の販売（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（東北運輸局）
- 平成21年度：コミュニティ・レール化によるコンパクトシティ形成（青森市）
- 宮古市山口地区への新駅設置に向けた準備、調整の実施 等

19

## (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

### 主なアクションプラン

#### 合併自治体における交通体系の構築

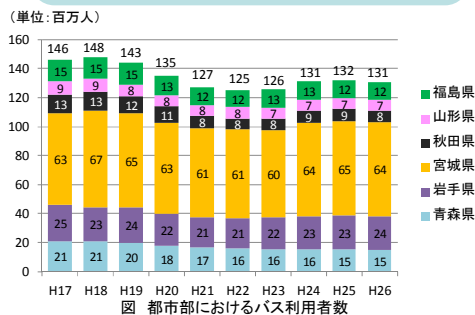
- 公共施設配置と住民のアクセス利便性の一体的な検討

#### 災害に強い安全で安心な交通体系の構築

- 災害時の応急体制・対応の明確化、補完的・多重的な交通手段の確保

### ✦ 答申目標の達成状況

- 都市部を運行するバス事業者の利用者数は、減少傾向が続いていたものの、平成23年度以降は増加に転じた。特に、宮城県での増加が多い。
- しかし、増加は一時的であり、平成25年度から26年度にかけては若干減少している。



(資料) 東北運輸局  
※各県庁所在地に路線(路線定期)を持つバス事業者の輸送人員の合計とした。

20

## (2) バス利用環境の改善

### ✦ 主な施策の取り組み状況

- ① **定時性確保・速達性向上**
  - 平成20年度：既存のバスレーン、PTPSの活用（各事業者）
  - 平成21年度：ドライブレコーダーの運用（弘南バス）
- ② **使いやすいバス路線への改善**
  - 東北各地でバックアンドフォワードの実施
  - 平成20年度：弘前・五所川原・黒石市、八戸市、仙台市長町、大館・能代・由利本荘市、盛岡市で循環バス継続運行
  - 平成21年度：郡山市まちなか循環バス社会実験の実施、花巻市市街地循環バス「ふくろう号」の改善
  - 平成26年度：中心市街地循環バス運行事業（秋田市）
  - 域内幹線と支線の役割分担による交通体系の構築（北上市）
  - 平成27年度：都市計画マスタープランと交通網形成計画の連携（郡山市）
- ③ **その他の利便性向上策**
  - 平成18年度：バスロケーションシステムの運用開始（仙台市・宮城交通）、
  - 2事業者の共通化によるバス路線の見直し（南部バス）
  - 平成19年度：「仙台バスマップ」（仙台市）
  - 平成20年度：「るるっ八戸」バス到着予測サービスの実施（南部バス）
  - 平成21年度：行き先表示のLED化、パケット通信型バスロケーションサービスの開始（八戸市）、
  - 中心街におけるバス停名称統一化の検討、及び等間隔運行路線情報戦略プロジェクト（八戸市）
  - 平成24年度～：バスロケーションシステムを活用した取り組み（山形市）
  - 平成26年度～：仙台駅帰宅困難者対策

21

## (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

### 主なアクションプラン

東北地方の特性に対応した交通体系の構築

- 高齢化に対応した新たな車両の開発・普及、駅施設等の改善

### ✦ 答申目標の達成状況

- 都市部における一般乗用旅客輸送人員は、各都市ともに減少傾向が続き、平成22年度には17年度と比較して、約13百万人/年減少。
- 以降、若干増加に転じるも、再び減少傾向となっている。

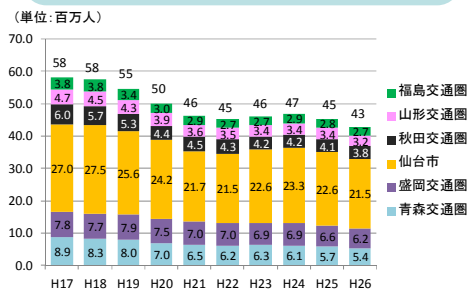


図 都市部における一般乗用旅客輸送人員数  
(資料) 東北運輸局  
※各県庁所在地の交通圏輸送人員の合計とした。

22

### (3) 都市交通改善のためのタクシーの活用

#### ✦ 主な施策の取り組み状況

##### 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

- 平成18年度：タクシーショットガン試行実験（仙台市中心部）
- 平成19年度：輸送の安全や旅客の利便の確保に向けた特定地域指定（仙台市）
- 平成20年度：路線バスの運行終了後の深夜時間帯における地域住民の足としての乗合タクシーの運行（岩手県、福島県）  
「国分町 3 way方式プロジェクト」（東北運輸局）
- 平成21年度：路線バスの運行終了後の深夜時間帯における地域住民の足としての乗合タクシーの運行（岩手県）  
タクシー特定地域協議会の開催 等

##### ② 福祉輸送分野におけるタクシーの活用

- 平成20年度：訪問介護事業者認定を取得の上で運行（青森県、岩手県）
- 平成21年度：山形県ホームページでの事業者連絡先、利用料金等の情報提供
- 平成22年度：山形県が行政主導により制度として「子育てタクシー」の導入支援  
他、東北各地において「子育てタクシー」の運行  
（フタバタクシー（仙台市）、第1交通産業（仙台市）、あいづタクシー（会津若松市等） 等）

### (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

#### 主なアクションプラン

##### 複数市町村にまたがる生活圏に対応した交通体系の構築

- 既存バス路線・鉄道の活用と新たに導入する交通手段との役割分担

##### まちづくりと連携した交通体系の構築

- 機能集約型まちづくりを実現するため、土地利用と一体となった効果的な公共交通の整備

#### ✦ 答申目標の達成状況

- 震災以後、鉄道及びバス利用者数の一時的な増加もあり、震災前から続いていた減少傾向に歯止めがかかり、増加に転じた。

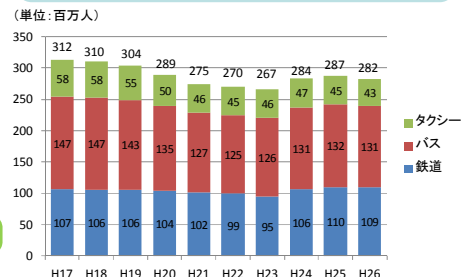


図 都市部における公共交通利用者数(再掲)

(資料) 東北運輸局及びJR東日本

※1: 鉄道は、青森駅・盛岡駅・仙台駅・秋田駅・山形駅・福島駅及び仙台市営地下鉄利用者とした。

※2: バスは、各県庁所在地に路線(路線定期)を持つバス事業者の輸送人員の合計とした。

※3: タクシーは、各県庁所在地の交通圏輸送人員とした。

## (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

### ✦ 主な施策の取り組み状況

#### ① 乗り継ぎ利便性の向上

- 平成18年度：仙台空港アクセス鉄道開業に伴う仙台駅乗換の円滑化（仙台市他）
- 平成20年度：「あおり交通ナビ」開設（青森県）、「仙台まるごとバス」販売（仙台市）
- 平成21年度：「青森市総合都市交通戦略」におけるバス路線見直し、乗り継ぎ割引等料金体系の検討（青森市）
- 鉄道とバスとの乗り継ぎ定期券の試験導入（IGRいわて銀河鉄道）
- 十和田市駅構内の表示改善（十和田市）
- 平成23年度：鉄道と新たに導入する交通手段との連携方策（北秋田市）
- コンパクトシティ形成を視野に入れた交通体系再編成の評価（北上市）
- 平成27年度：仙台市地下鉄東西線開業、開業に合わせたバス路線網の再編実施 等

#### ② 交通結節点を活用したまちの賑わいの創出

- 平成19年度：仙台駅西口整備
- 平成20年度：盛岡市での「減クルマ・チャレンジウィーク」の実施（IGRいわて銀河鉄道）
- 平成21年度：交通結節点の駅前整備（新青森駅、七戸十和田駅等）
- 駅前本社1階での地域交流施設の開設（津軽鉄道）
- 「駅の産直」の開設（青山駅・厨川駅・滝沢駅・岩手川口駅）（IGRいわて銀河鉄道）
- 「駅市」の開催、鉄道基地体験ツアー、鉄道利用による駅前商店会の割引サービス（秋田内陸縦貫鉄道）
- 平成23年度：横手駅周辺バリアフリー化・駅前再開発（横手市）
- 平成27年度：駅を中心としたまちづくり（バス乗り場・駐車場・駐輪場、駅と連結した複合施設の整備）（岩手県岩泉町）等

25

## (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

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

### 主なアクションプラン

#### 交通モード間・事業者間の連携・協働

- 交通事業者間の連携による利便性・運行効率の向上、コストの縮減

#### 東北地方の特性に対応した交通体系の構築

- 寒冷・豪雪環境に対応した新たな交通システム・車両の開発・普及

### ✦ 答申目標の達成状況

- 震災以後、鉄道及びバス利用者数の一時的な増加もあり、震災前から続いていた減少傾向に歯止めがかり、増加に転じた。

(単位: 百万人)

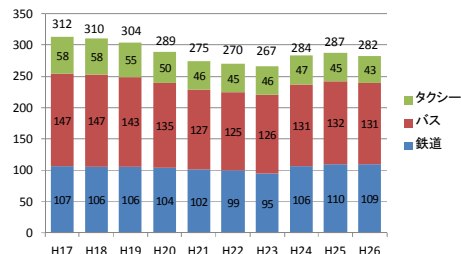


図 都市部における公共交通利用者数(再掲)

(資料) 東北運輸局及びJR東日本

※1: 鉄道は、青森駅・盛岡駅・仙台駅・秋田駅・山形駅・福島駅及び仙台市営地下鉄利用者とした。

※2: バスは、各県庁所在地に路線(路線定期)を持つバス事業者の輸送人員の合計とした。

※3: タクシーは、各県庁所在地の交通圏輸送人員とした。

26

## (5) 新サービス導入による公共交通の活性化

### ✦ 主な施策の取り組み状況

#### ① 運賃の弾力化、乗車券相互利用等の新サービスの導入

- 平成18年度：鉄道とバス乗り継ぎ乗車券発行（IGRいわて銀河鉄道、岩手県交通、岩手県北自動車）  
片道通学定期乗車券の発売（津軽鉄道）
- 平成19年度：高速バスの青森港乗り入れ、高速バス・高速フェリー共通乗車券
- 平成20年度：「八戸えんじょいカード」（JR東日本）、「岩手・三陸フリーきっぷ」（JR東日本・三陸鉄道）、  
「津軽フリーバス」（JR東日本・弘南鉄道・津軽鉄道・弘南バス）、  
「仙台まるごとバス」（JR東日本・仙台市・仙台空港鉄道・宮城交通）等
- 南部バスと八戸市交通部との共通定期券（八戸市）
- 平成21年度：「東北ローカルバス」・「エコ鉄スタンプラリー」の発行（東北6県12鉄道事業者）  
バスとハイヤーの共通利用回数券の導入（秋田県バス協会）
- 平成21年度～：「きたいやてぐるとバス」（IGR・三陸鉄道・岩手県北自動車・JRバス東北）
- 平成24年度：市内幹線循環バス、市内幹線軸共同運行・等間隔運行（八戸市）
- 平成27年度：仙台市交通局ICカード（icsca）とSuica（仙台エリア）の相互利用開始 等

#### ② 情報通信技術を活用した新サービスの導入促進

- 平成20年度：雪ナビシステムの実施（弘南バス）、「あおもり交通ナビ」の運営（青森県）
- 平成21年度：携帯情報サイトでの時刻表、運賃等の情報提供（青い森鉄道、IGRいわて銀河鉄道、秋田内陸縦貫鉄道、秋田市）  
ホームページでのイベント列車等の情報提供（山形鉄道）
- 平成24年度：八戸市災害時公共交通行動指針の策定 等

27

## (6) バリアフリー化の推進

### 答申の要点

- エレベータ等の設置や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、高齢者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

- 鉄道駅における段差解消達成率は、対象となる駅の基準変更（5,000人/日→3,000人/日）に変更したため平成23年度末に低下したが、その後は緩やかに増加している。
- バス車両の低床化は順調に進められている。

### 主なアクションプラン

#### 東北地方の特性に対応した交通体系の構築

- 高齢化に対応した新たな車両の開発・普及、駅施設等の改善

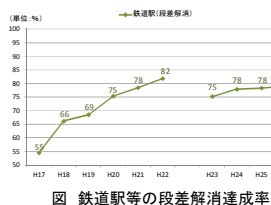


図 鉄道駅等の段差解消達成率

(資料) 東北運輸局

※1: 平成23年度から制度変更により、1日当たりの利用者数3,000人以上の鉄道駅を対象となった。

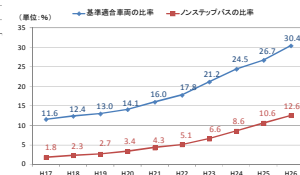


図 乗合バスのバリアフリー化率 (低床バス導入比率)  
(資料) 東北運輸局

28



## (6) バリアフリー化の推進

### ✦ 主な施策の取り組み状況

#### ■ バリアフリー化の推進

- 駅構内及びバス車両のバリアフリー化は推進、その他バリアフリー教室の実施による「心のバリアフリー」の推進
- 平成18年度：バリアフリー船の就航（シーバル女川汽船）
- 平成19年度：E721系・SAT721系の導入（JR東日本・仙台空港鉄道）
- 平成20年度：古川駅、天童駅、金谷川駅、陸前高砂駅での補助活用による整備推進
- 平成21年度：仙台市地下鉄南北線に可動式ホーム柵設置
- ・ 浜民駅・小鳥谷駅のホームかさ上げによる列車との段差解消（IGRいわて銀河鉄道）
- ・ 久慈駅トイレ等のバリアフリー化（三陸鉄道）
- ・ 山形駅等におけるエレベーター等の整備（JR東日本）
- 平成23年度：横手駅周辺バリアフリー化・駅前再開発（横手市）
- ・ バリアフリー基本構想策定、地域公共交通確保改善の合同セミナー 等

29

## ② 快適で活力を生み出す都市交通の整備・改善

### まとめ（総括）

#### 【これまでの主な取組等】

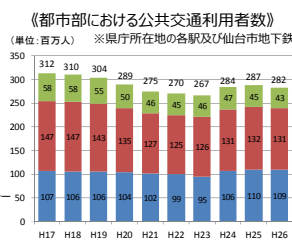
- 都市鉄道の機能強化
  - 平成27年：仙台市地下鉄東西線開業
  - 平成17年以降、東北地方内で10の新駅が開業
- バス利用環境の改善
  - PTPSやバスロケーションシステムの導入（仙台市等）
  - バスマップの作成
- 都市交通改善のためのタクシーの活用
  - 深夜時間帯における乗合タクシーの導入
  - 特定地域指定等の取組（仙台市）
- 交通結節点の改善による乗り継ぎ利便性の向上とまちの賑わいの創出
  - 駅前広場の整備
  - 駅を拠点とした回遊性向上に向けた取組
- 新サービス導入による公共交通の活性化
  - 交通系ICカードの導入・相互利用推進
  - 鉄道とバスの乗り継ぎ乗車券発行
- バリアフリー化の推進
  - 駅・バス車両のバリアフリー化の推進

#### 【成果・課題・要因等】

- 仙台市地下鉄東西線や新駅開業により利用者が増加
  - 東西線開業及びまちづくりの進捗、バス網再編、東北各地での新駅整備等により、都市部における鉄道利用者は震災以後増加傾向
- バスのサービス改善を実施も、利用者は10年間で減少
  - 震災後の仙台市等への人口集中により近年は増加傾向も見られるが、鉄道への転換、自動車交通需要の増加等を受け、10年間では減少
  - バス利用の定着に向けたサービス向上、重点配置等の取組が必要
- 様々なサービスを展開も、利用者の減少傾向が継続
  - 安全・安心の確保に向けた台数調整等を実施したこともあり、タクシー利用者は減少の一途
  - 子育てタクシー等多様なサービスの提供による利用増に向けた取組が必要
- 各地での施策を展開により公共交通利用者数増加に寄与
  - インフラ整備とあわせた取組により利用者数全体は増加
- 多様なサービス展開により公共交通利用者数増加に寄与
  - 新サービス導入による利便性が向上
  - 引き続きサービスの拡充等によるさらなる利用促進に向けた取組が必要
- 施設のバリアフリー化は順調に推進
  - 全国水準に近づけるよう、さらなる推進に向けた取組が必要

#### 【この10年間の推移・現状等】

- 鉄道利用者数、バス利用者数は震災直前の平成22年度まで減少傾向で推移していたが、震災以降には増加に転じる。
- 一方、タクシー利用者は減少傾向が続いている。



#### 【将来に向けての課題】

- 今後、概ね10数年後の将来においては、中山間地以上に都市部の人口減少が顕著に進むことが予測。

#### 【今後必要な施策の方向性（例）】

- 今後も市民生活を支える交通手段としてのサービス維持・拡充
- 広域交通との連携による利用促進 等

30

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、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

### アクションプラン

- ①合併自治体における交通体系の構築
- ②複数市町村にまたがる生活圏に対応した交通体系の構築
- ③まちづくりと連携した交通体系の構築
- ④交通モード間・事業者間の連携・協働
- ⑤住民との協働による公共交通の活性化・再生
- ⑦東北地方の特性に対応した交通体系の構築
- ⑧災害に強い安全で安心な交通体系の構築

31

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」)

| 内 容                         | 具体的な内容<br>位置づけられた施策等                                                      | 実現状況<br>(特に、震災以降の代表事例)                                                         | 課題                                           | アウトカム<br>指標                     | 指標の推移 |               |               |    |
|-----------------------------|---------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|---------------------------------|-------|---------------|---------------|----|
|                             |                                                                           |                                                                                |                                              |                                 | H17   | 中間            | 最終            | 傾向 |
| 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 | ○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<br>○自動車から地域の実情にあった持続可能な「地域の足」への転換を図る |                                                                                | ・多様な交通手段を活用しながら、関係主体の役割分担のもと、地域の足を引き続き確保     | 東北地方の地方部における公共交通利用者数<br>(百万人/年) | 256   | 249<br>(H22)  | 210<br>(H26)  | 減少 |
| (1)地域と一体となった公共交通のあり方の検討     | ○地域住民参画のもと、地域の実情にあった公共交通の見直し                                              | ⇒大崎定住自立圏における地域公共交通の取り組み                                                        | ・策定自治体(地域)の拡大(及び拡大を促進するための仕組みの構築)            | 地域公共交通総合連携計画策定件数                | —     | 41<br>(H21末)  | 55<br>(H25末)  | 増加 |
| (2)地方鉄道、地方バス、離島生活航路の改善      | ①地方鉄道の改善<br>②地方バスの改善<br>③離島生活航路の維持                                        | ⇒地域公共交通コンソーシアム創設に向けた取組<br>⇒合併市町村全体での住民の移動実態を踏まえた路線配置検討<br>⇒離島住民への運賃割引等の実施(女川町) | ・鉄道、バス等が機能発揮できる分野での維持・確保                     | 地方部における公共交通利用者数<br>(百万人/年)      | 192   | 203<br>(H22)  | 168<br>(H26)  | 減少 |
| (3)新たな「地域の足」の開発と普及          | ①A*とカッパ-の中間形態の導入(デマンド型乗合タクシーの普及促進)<br>②新たな「地域の足」の開発                       | ⇒東北各地でのデマンド型乗合タクシーの導入<br>⇒「マイバス意識」による地域主体の交通システム導入と利用拡大                        | ・多様な交通手段の活用・導入による地域の足の確保(及び確保・維持するための仕組みの構築) | 地方部における一般乗用旅客輸送人員<br>(百万人/年)    | 63.7  | 46.4<br>(H22) | 41.6<br>(H26) | 減少 |

32

## (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

- 平成25年度末時点、東北地方における地域公共交通総合連携計画の策定件数は55件
- 平成28年3月末時点、東北地方における地域公共交通網形成計画の策定件数は22件（青森県4件、岩手県1件、宮城県1件、秋田県8件、山形県4件、福島県4件）

### 主なアクションプラン

複数市町村にまたがる生活圏に対応した  
交通体系の構築

- 複数市町村が連携し、生活圏域全体の交通体系の一体的見直し

|        | 青森県 | 岩手県 | 宮城県 | 秋田県 | 山形県 | 福島県 | 計  |
|--------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|
| H21年度末 | 9   | 6   | 5   | 7   | 4   | 10  | 41 |
| H22年度末 | 10  | 6   | 5   | 7   | 5   | 12  | 45 |
| H23年度末 | 10  | 7   | 5   | 8   | 6   | 14  | 50 |
| H24年度末 | 10  | 7   | 5   | 8   | 6   | 14  | 50 |
| H25年度末 | 10  | 8   | 5   | 12  | 6   | 14  | 55 |

※ 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律の施行（平成26年11月）に伴い、既存の「地域公共交通総合連携計画」に代わり、「地域公共交通網形成計画」が法定計画となっている。

図 東北運輸局管内での地域公共交通総合連携計画策定件数

## (1) 地域と一体となった公共交通のあり方の検討

### 主な施策の取り組み状況

#### ■ 地域と一体となった公共交通のあり方の検討

- 平成25年度末時点、東北地方における地域公共交通総合連携計画の策定件数は55件
- 平成28年度末時点、東北地方における地域公共交通網形成計画の策定件数は6件（湯沢市・由利本荘市・藤里町・フラー長井線沿線・小国町・伊達市）
- 平成18年度：パートナーシップによる地域づくり推進事業（青森県）、地域交通ネットワーク会議（秋田県）
- 平成19年度：西和賀町湯川地区における地域での協働による公共交通の実現に向けた調査（岩手県）
- 地域住民と公共交通事業者が一体となって公共交通を考えていく施策（南部バス）
- 平成23年度：東日本大震災を受け、復興等の進捗に応じた被災地域のバス交通に対して支援
- 平成23年度：合併市町村による公共交通の再編（二本松市）
- 八戸圏域公共交通計画（八戸市、三戸町、五戸町、田子町、南部町、階上町、新郷村、おいらせ町）
- 地域公共交通コンソーシアムの創設
- 平成24～25年度：各地で地域公共交通シンポジウムを開催
- 平成26年度：合併市町村による公共交通の再編（五所川原市）
- 地域公共交通再構築事業による人材育成（秋田県）
- 「地域公共交通東北仕事人」制度の創設
- 平成27年度：大崎定住自立圏における地域公共交通の取り組み（宮城県大崎市、色麻町、加美町、美里町）
- おでかけ交通博2015in弘前の開催

等

## (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必要がある。

### 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

### 主なアクションプラン

#### 合併自治体における交通体系の構築

- 合併市町村全体での住民の移動実態を十分に踏まえた路線配置

#### 住民との協働による公共交通の活性化・再生

- 「地域公共交通コンソーシアム」の創設に向けた取組

### 答申目標の達成状況

- 鉄道利用者数、バス利用者数ともに横ばい傾向となっていたが、震災以後、特に鉄道について、急激に減少している。

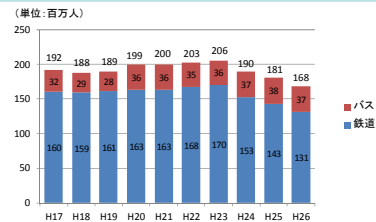


図 地方部における公共交通利用者数

(資料) 東北運輸局及び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。

#### 東北地方の特性に対応した交通体系の構築

- 寒冷・豪雪環境に対応した新たな交通システム・車両の開発・普及
- 高齢化に対応した新たな車両の開発・普及、駅施設等の改善

35

## (2) 地方鉄道、地方バス、離島生活航路の改善

### 主な施策の取り組み状況

#### ① 地方鉄道の改善

- 平成18年度：由利高原鉄道再生計画、鉄道再生支援化事業/経営健全化5か年計画（阿武隈急行）
- 平成19年度：「仙山線の宝探しワークショップ」（山形県）
- 平成20年度：I G R 地域医療ライン（IGRいわて銀河鉄道）、ジョイフルトレイン等のイベント列車運行（JR東日本）等
- 「山形鉄道フラワー長井線活性化プロジェクト」の実施
- 平成21年度：中小鉄道事業者連携プロジェクト（東北鉄道協会）、鉄道事業再構築実施計画（三陸鉄道）、マイレールキャンペーンの実施（秋田内陸縦貫鉄道）等
- 平成23年度：中小鉄道事業者間連携
- 平成24年度～：東日本大震災被災地におけるB R Tによる鉄道の仮復旧
- 平成26年度：秋田内陸縦貫鉄道の利用促進を中心に地域一体となった地域活性化の推進（北秋田市、仙北市）
- 三陸鉄道活性化にかかる取り組み（宮古市ほか）
- 平成27年度：地域公共交通コンソーシアム創設に向けた取組（弘南鉄道大鰐線）等

#### ② 地方バスの改善

- 平成19年度：ショッピングセンターと連携したバス路線の運行（八戸市）
- 平成20年度：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）等
- 平成21年度：スクールバスと路線バスの融合（会津バス）、「地域交通ネットワーク構築事業」による補助路線診断（青森県）
- 平成26～27年度：合併市町村全体での住民の移動実態を踏まえた路線配置検討（一関市）
- 平成27年度：暴風雪時でも安全にバスを待つことのできるバス待合所の整備（会津坂下町）等

#### ③ 離島生活航路の維持

- 平成20年度～：「むつ湾内航路活性化推進会議」による検討（青森県）
- 島の魅力等についてネット上で情報発信（山形県）等

36

### (3) 新たな「地域の足」の開発と普及

#### 答申の要点

- 鉄道やバスの維持の見通しが立たない地域においては、これまでのバスやタクシーといった形態にとらわれない新たな「地域の足」を模索し、普及させていくことが必要。

#### 本目標に位置づけられた施策

- ① バスとタクシーの中間形態の導入  
～デマンド型乗合タクシーの普及促進～
- ② 新たな「地域の足」の開発

#### 主なアクションプラン

##### 住民との協働による公共交通の活性化・再生

- 人材育成のためのシンポジウム・セミナーの開催
- 学校教育の現場で、公共交通の重要性に関する教育の実施
- 公共交通に関する活動を行う組織の育成・支援

#### 答申目標の達成状況

- 地方部における一般乗用旅客輸送人員数は、年々減少傾向が続いており、この10年間での減少が約22百万人(減少率約35%)に達している。

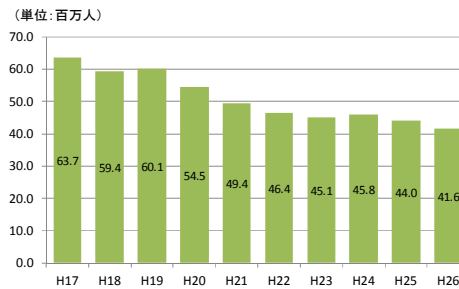


図 地方部における一般乗用旅客輸送人員数

(資料)東北運輸局

※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。

### (3) 新たな「地域の足」の開発と普及

#### 主な施策の取り組み状況

##### ① バスとタクシーの中間形態の導入 ～デマンド型乗合タクシーの普及促進～

- 東北各地で「乗合タクシー」が運行
- 平成18年度：デマンド交通促進事業（山形県）角田市での乗合タクシーの試験運行開始（宮城県）
- 平成20年度：予約乗合タクシーの運行（北上市、遠野市、一戸町、遊佐町、河北町、庄内町、三川町、藤島町、白鷹町等）
- 平成21年度：予約乗合バス・タクシーの試験運行（秋田県五城目町、一関市等） 等

##### ② 新たな「地域の足」の開発

- 平成18年度：福祉有償運送運営団体への助成（秋田県）
- 「生活交通ハンドブック」の刊行（青森県）
- 平成19年度：地域公共交通の活性化・再生に関するセミナーの開催、
- 土木学会バスサービスハンドブック講習会の開催
- 平成20年度：南部町多目的バスの試験運行（南部バス）、福祉有償運送、過疎地有償運送の実施（青森県）
- 人材育成事業（東北運輸局）
- 平成21年度：身障者と要介護者のための村営福祉有償運送サービス、NPO法人による過疎地有償運送（上小阿仁村）
- つがる乗合スクールタクシー（つがる市）
- 平成27年度：「マイバス意識」による地域主体の交通システム導入と利用拡大（鶴岡市）

等

### 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

まとめ(総括)

#### 【これまでの主な取組等】

- **地域と一体となった公共交通のあり方の検討**
  - 平成25年度末時点、東北地方における地域公共交通総合連携計画の策定件数は55件
  - 平成28年3月末時点、東北地方における地域公共交通網形成計画の策定件数は22件
  - 生活圏に含まれる複数の市町村での計画策定（八戸市等）
- **地方鉄道、地方バス、離島生活航路の改善**
  - 中小鉄道事業者連携プロジェクト（相互送客事業、山形鉄道等）
  - I G R 地域医療ライン
  - スクールバスと路線バスの融合 等
- **新たな「地域の足」の開発と普及**
  - 各市町村における「コミュニティバス」、「デマンドタクシー」の導入
  - 過疎地有償運送
  - 人材育成事業（地域公共交通活性化研修）
  - 各種セミナー、講習会等の実施 等

#### 【成果・課題・要因等】

##### 地域と一体となった検討による計画策定は推進

- 東北各市町村において計画策定、または策定予定
- 単一市町村に限らず、市民の生活圏に対応した複数の市町村での計画策定事例も発現
- 引き続き、市町村主導による計画策定を推進し、地域公共交通の維持・確保に向けた取組を広げていくことが必要

##### 様々な取組は実施されているが、利用者数は減少傾向

- 計画は策定されているものの、人口減少傾向を受け、利用者数は減少の一途
- さらなる人口減少が予測される中で、まちづくり等と連携しながら、公共交通の利点がより発揮される地域への配置等、維持・確保に向けた取組及びその支援が必要

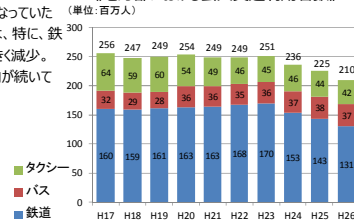
##### タクシー利用者数も減少傾向が継続

- 地域に応じた多様な交通手段の導入が推進され、デマンド型乗合タクシー等の新たな交通手段がみられるが、タクシー利用者数については減少の一途
- 地域の特性に応じて多様な交通手段を組み合わせながら、地域の足を確保、及び確保・維持するための仕組みの構築等が必要

#### 【この10年間の推移・現状等】

- 震災前までは横ばい傾向となっていたものの、平成24年度以降は、特に、鉄道、タクシー利用者数が大きく減少。
- バス利用者数は横ばい傾向が続いている。

《地方部における公共交通利用者数》



#### 【将来に向けての課題】

- 人口低密度地域における公共交通の成立可能性が極めて低い

#### 【今後必要な施策の方向性(例)】

- まちづくり等と連携しながら、多様な手段・多様な主体を活用した中での公共交通の担うべき役割等の明確化、役割に基づく運行
- 地域主導の取組を推進するための支援 等

39

## ④ 環境にやさしい交通体系の整備

(答申「第5章」)

### 東北地方の交通の課題

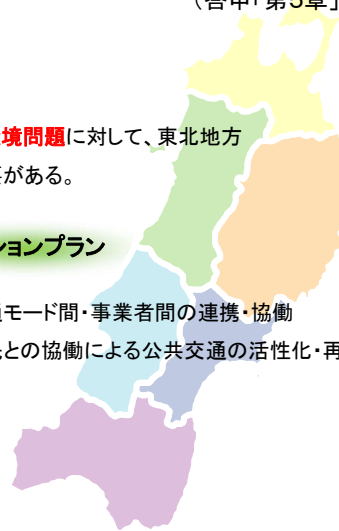
持続的な発展の大きな問題となっている**地球環境問題**に対して、東北地方の交通分野においても、**環境対策**を進める必要がある。

### 本章に位置づけられた目標

- 車両の低公害化の推進
- 効率的で環境にやさしい物流体系の整備
- 旅客部門の環境対策
- 環境負荷の小さい交通体系の構築

### アクションプラン

- ④交通モード間・事業者間の連携・協働
- ⑤住民との協働による公共交通の活性化・再生



40



# ④

## 環境にやさしい交通体系の整備

(答申「第5章」)

| 内 容                   | 具体的な内容<br>位置づけられた施策等                               | 実現状況<br>(特に、震災以降の代表事例)                                               | 課題                                     | アウトカム<br>指標                                   | 指標の推移 |              |              |    |
|-----------------------|----------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|-----------------------------------------------|-------|--------------|--------------|----|
|                       |                                                    |                                                                      |                                        |                                               | H17   | 中間           | 最終           | 傾向 |
| 環境にやさしい交通体系の整備        | ○持続的な発展の大きな問題となっている地球環境問題に対して、環境対策を進める             |                                                                      | ・震災後に増加した交通需要に対応しながら、東北全体での環境負荷のさらなる軽減 | 東北地方内における自動車による二酸化炭素排出量(万tCO <sub>2</sub> /年) | —     | 1,874( H21 ) | 1,938( H26 ) | 増加 |
| (1)車両の低公害化の推進         | ①低公害車両の普及促進<br>②低公害車両の燃料供給箇所の整備<br>③環境にやさしい鉄道車両の開発 | ⇒環境にやさしい自動車(電気バス)の導入実験<br>⇒水素ステーション設置<br>⇒仙台東北ラインにハイブリッド・ディーゼルカーを導入  | ・低公害車のさらなる普及による環境負荷の軽減                 | 低公害車両の導入台数(万台)                                | —     | 15( H24 末 )  | 36( H27 末 )  | 増加 |
| (2)効率的で環境にやさしい物流体系の整備 | ①高度かつ効率的な物流体系の整備<br>②モーダルシフトの推進<br>③静脈物流システムの構築    | ⇒震災時の支援物資が行き渡らなかった事態を踏まえ具体案を収集<br>⇒東北～盛岡間の海上コンテナ鉄道輸送<br>⇒リサイクル・ートの推進 | ・モーダルシフトのさらなる推進等環境にやさしい物流体系の構築・拡大      | 物流車両による二酸化炭素排出量(万tCO <sub>2</sub> /年)         | —     | 849( H21 )   | 790( H26 )   | 減少 |
| (3)旅客部門の環境対策          | ①ノーマイカーデーの実施等<br>②観光地等におけるマイカー規制の実施                | ⇒地域活性&健康プロジェクト「バス・アンド・ワーク」<br>⇒奥入瀬マイカー規制の継続展開                        | ・増加する自家用自動車需要への対応(二酸化炭素排出量の削減)         | 自家用乗用車による二酸化炭素排出量(万tCO <sub>2</sub> /年)       | —     | 972( H21 )   | 1,107( H26 ) | 増加 |
| (3)環境負荷の小さい交通体系の構築    | ①グリーン経営の推進<br>②環境の保全・再生・創造対策の実施                    | ⇒グリーン経営講習会の開催<br>⇒津軽鉄道体験乗車助成事業                                       | ・交通体系全体としての環境負荷軽減対策の継続・強化              | ※指標設定なし                                       |       |              |              |    |

41

## ④「環境に優しい」交通体系の整備

### (1)車両の低公害化の推進

#### 答申の要点

- 交通モードを問わず、車両を低公害化すると同時に、低公害化車両の燃料供給箇所を整備していくことが必要。

#### 本目標に位置づけられた施策

- 低公害車両の普及促進
- 低公害車両の燃料供給箇所の整備
- 環境にやさしい鉄道車両の開発

#### 答申目標の達成状況

- 低公害車(ハイブリッド・プラグインハイブリッド・電気・CNG等)の普及状況は各県とも順調に伸びてきている。

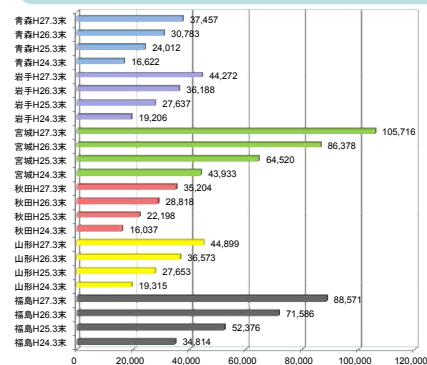


図 各県における低公害車両の導入台数推移  
(資料)「一般財団法人自動車検査登録情報協会」

42

## (1) 車両の低公害化の推進

### ✦ 主な施策の取り組み状況

#### ① 低公害車両の普及促進

- 平成20年度：ハイブリッド車両購入（山交バス）、ふくしま環境・エネルギーフェア出典による普及啓発（福島県）等
- 平成21年度：ハイブリッド車、低燃費LPGタクシーの導入（秋田県ハイヤー協会）
- 平成24年度：環境にやさしい自動車（電気バス）の導入実験（宮古市）
- 超小型モビリティの導入支援（宮古市）等

#### ② 低公害車両の燃料補給箇所の整備

- 平成20年度：CNGスタンド5箇所、昇圧供給装置12箇所設置
- 平成21年度：仙台市中央卸売市場に天然ガススタンドを設置（仙台市）
- 平成27年度：水素ステーション設置（仙台市）

#### ③ 環境にやさしい鉄道車両の開発

- 平成21年度：機関車搭載用機器の組み合わせ試験の実施と入替専用機関車の施策（JR貨物）
- 平成27年度：「仙台東北ライン」にハイブリッド・ディーゼルカーを導入等

43

## (2) 効率的で環境にやさしい物流体系の整備

### 答申の要点

- 効率化することによって環境対策に大きく貢献することが期待される物流において、高度かつ効率的な物流体系の整備やモーダルシフトの推進、静脈物流システムの構築等、グリーン化施策の一層の推進を図ることが必要。

### 本目標に位置づけられた施策

- ① 高度かつ効率的な物流体系の整備
- ② モーダルシフトの推進
- ③ 静脈物流システムの構築

### ✦ 答申目標の達成状況

- 物流車両（貨物自動車）による二酸化炭素排出量は、平成25年度まで減少傾向。
- 平成26年度は増加に転じたものの、平成21年度よりは排出量が少ない状況。

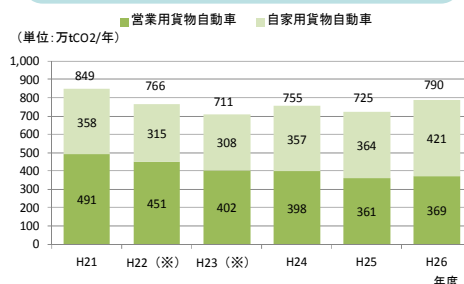


図 物流車両（貨物自動車）による二酸化炭素排出量（推計値）  
（資料）「自動車燃料消費量調査（国土交通省）」

※1：同調査データを使用し、燃料種別消費量から積み上げ法（消費量×発熱量×排出係数）により算定。

※2：なお、平成23年3月、4月のデータは含まれていない。

44

## (2) 効率的で環境にやさしい物流体系の整備

### ✦ 主な施策の取り組み状況

#### ① 高度かつ効率的な物流体系の整備

- 平成18年度：グリーン物流パートナーシップ推進事業として2件認定
- 平成20年度～：福島県グリーン物流推進研究会
- 平成24年度：東日本大震災における支援物資輸送が行き渡らなかった事態を踏まえ、具体案を収集中。等

#### ② モーダルシフトの推進

- 平成19年度：仙台市青葉区における荷さばき実験
- 平成19年度～：酒田港でのRORO船内買定期航路誘致に向けた物流調査（山形県）、
- 平成20年度：海上コンテナ貨物の利用促進のため、ポートセールスを実施（宮城県）、東北グリーン物流パートナーシップ推進協議会の開催
- 平成21年度：秋田港シーアンドレール構想パイロット事業（秋田県）、酒田港鉄道利用可能性調査（山形県）
- 秋田港駅をコンテナ取扱駅とした関西地区への鉄道貨物輸送の拡大（JR貨物）

#### ③ 静脈物流システムの構築

- 平成20年度：東室蘭へ専用コンテナによるP C B輸送開始
- 平成21年度：近隣リサイクルポートと合同勉強会の実施（山形県）

等

45

## (3) 旅客部門の環境対策

### 答申の要点

- 公共交通への転換を図るとともに、地域住民との合意形成を図りながら、生活空間や観光地においてマイカー利用を抑制していくことが必要。

### 本目標に位置づけられた施策

- ① ノーマイカーデーの実施等
- ② 観光地等におけるマイカー規制の実施

### 主なアクションプラン

#### 交通モード間・事業者間の連携・協働

- 交通モードを越えた連携により、ハード・ソフト両面での乗継ぎ円滑化

#### 住民との協働による公共交通の活性化・再生

- モビリティ・マネジメントによる住民全般への意識喚起や企業や商店街による自主的な取組の促進

### ✦ 答申目標の達成状況

- 自家用自動車による二酸化炭素排出量は、交通需要の増加等を受け、平成21年度よりも増加傾向。

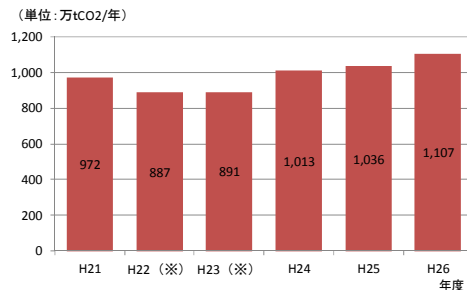


図 自家用自動車による二酸化炭素排出量(推計値)

(資料)「自動車燃料消費量調査(国土交通省)」

※1: 同調査データを使用し、燃料種別消費量から積み上げ法(消費量×発熱量×排出係数)により算定。

※2: なお、平成23年3月、4月のデータは含まれていない。

46

### (3) 旅客部門の環境対策

#### ✦ 主な施策の取り組み状況

##### ① ノーマイカーデーの実施等

- 平成18年度：転入者を対象としたモビリティ・マネジメント（宮城県渋滞対策連絡協議会）
- 平成19年度：エコ通勤定期券導入（八戸市）、仙台空港アクセス鉄道におけるモビリティ・マネジメント実施
- 平成20年度：月1回以上のエコ通勤デー実施及び情報発信（宮城県）
- 平成21年度：ノーマイカーデーとともに「バス・鉄道利用促進デー」により公共交通への転換促進（福島県）
- 仙台北部中核工業団地等エコ通勤推進協議会の開催
- 平成23年度：モビリティ・ワーク、カーフリーデーの実施（仙台市）
- 平成22年度：産官学協働による公共交通利用促進とウォーキングをコラボレーションした「バス&ワーク」の実施（大館市）
- 平成27年度：地域活性&健康プロジェクト「バスアンドワーク」（大館市、北秋田市、能代市）等

##### ② 観光地等におけるマイカー規制の実施

- 平成18年度：尾瀬周辺観光地におけるマイカー規制範囲の拡大（福島県）
- 平成20年度：奥入瀬渓流マイカー規制実施（青森県）
- ゴールデンウィークの八木山・川内地区において、一方通行規制を実施、シャトルバスの運行（仙台市）
- 平成21年度：花見山シャトルバス運行（仙台市）等

47

### (4) 環境負荷の小さい交通体系の構築

#### 答申の要点

- 公共交通への転換を図るとともに、地域住民との合意形成を図りながら、生活空間や観光地においてマイカー利用を抑制していくことが必要。

#### 本目標に位置づけられた施策

- ① グリーン経営の推進
- ② 環境の保全・再生・創造対策の実施

#### 主なアクションプラン

##### 住民との協働による公共交通の活性化・再生

- 学校教育の現場で、公共交通の重要性に関する教育の実施

#### ✦ 答申目標の達成状況

- 家用自動車による二酸化炭素排出量は、交通需要の増加等を受け、平成21年度よりも増加傾向。

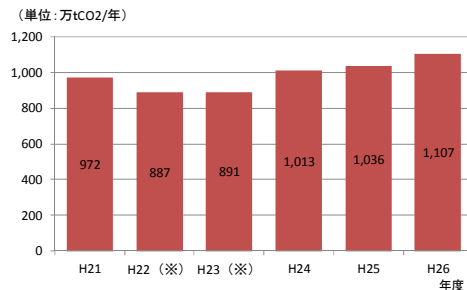


図 家用自動車による二酸化炭素排出量（推計値）  
 （資料）「自動車燃料消費量調査（国土交通省）」  
 ※1：同調査データを使用し、燃料種別消費量から積み上げ法（消費量×発熱量×排出係数）により算定。  
 ※2：なお、平成23年3月、4月のデータは含まれていない。

48

## (4) 環境負荷の小さい交通体系の構築

### ✦ 主な施策の取り組み状況

#### ① グリーン経営の推進

- グリーン経営認証事業所数は着実に増加、グリーン経営講習会の開催 等

#### ② 環境の保全・再生・創造対策の実施

- 平成18～20年度：E S Tモデル事業（仙台市、八戸市）
- 平成21年度：低炭素地域づくり面的対策推進事業（環境省委託事業）の実施
- 滝沢駅への太陽光発電新設や、大学生を中心とした利用環境改善・啓蒙活動の実施に向けた検討
- 東北 E S T 創発セミナー開催
- Eco通勤優良事業所認証制度の創設
- 平成24年度～：小中学校向けのモビリティ・マネジメントの実施（八戸市）
- 平成27年度：津軽鉄道体験乗車助成事業 等

## ④ 環境にやさしい交通体系の整備

## まとめ（総括）

### 【これまでの主な取組等】

- 車両の低公害化**
  - 鉄道・自動車・バス様々な部分で車両の低公害化（ハイブリット車両の導入促進） 等
  - 低公害車両の導入促進方策の実施
- 効率的で環境にやさしい物流体系の整備**
  - グリーン物流パートナーシップ推進事業
  - シーアンドレール等、貨物輸送における鉄道の活用
  - リサイクルボートとの連携
  - 繁華街における荷捌き実験（仙台市） 等
- 旅客部門の環境対策**
  - Eco通勤の取組
  - モビリティマネジメントの推進 等
  - 観光地のマイカー規制
- 環境負荷の小さい交通体系の構築**
  - E S Tモデル事業 等

### 【成果・課題・要因等】

#### 低公害車両は増加傾向、さらなる環境負荷低減推進

- 行政からの支援や、運輸事業者の取組等により、各交通手段における車両の低公害化が促進
- 引き続き、環境負荷の低減に向けた一層の取組が必要

#### 物流車両による二酸化炭素排出量は減少傾向

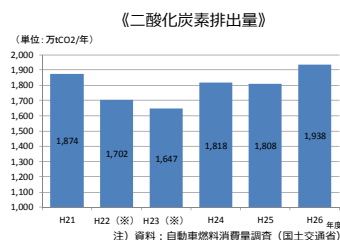
- 行政からの支援や、事業者の取組等により、物流車両による二酸化炭素排出量は減少し、効率的で環境にやさしい物流体系の整備が推進
- 引き続き、環境負荷の低減に向けた一層の取組が必要

#### 近年の自動車需要の増加を受け、二酸化炭素排出量は増加

- 震災以後の都市部への人口増加等を受け、近年、自動車（自家用乗用車）需要が増加傾向。これに伴い、二酸化炭素排出量は増加
- 人口減少、公共交通利用が伸び悩んでいる中で、自動車への依存傾向が強まるのが懸念
- 改めて環境負荷の小さい交通体系の再構築に向けた一層の取組が必要

### 【この10年間での推移・現状等】

- 震災に伴うデータ欠損等により、平成22、23年度は大きく減少しているが、平成24、25年度も平成21年度と比較すると二酸化炭素排出量は減少。
- しかし、平成26年度には増加に転じた。



### 【将来に向けての課題】

- 人口、公共交通利用が減少している中で、自動車利用に関わる指標伸びが增加（将来的に、自動車依存傾向が強まることでの環境負荷軽減の積極展開）

### 【今後必要な施策の方向性（例）】

- 増加傾向にある自動車交通需要へ対応していくために、環境負荷軽減に向けたさらなる取組の継続・強化



| 平成17年答申の概要            |                                          |                                                                                                                                 |                           | 主な施策の取り組み状況<br>(震災以降の代表事例)                                    | 成果・課題・要因等                                                    | 答申目標の達成状況                                                                   |
|-----------------------|------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|---------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|
| アクションプラン              |                                          |                                                                                                                                 |                           |                                                               |                                                              |                                                                             |
| 地域的な都市間交通の整備と活用       | (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       | ①整備新幹線の着実な整備と高速化<br>②山形新幹線及び秋田新幹線の高速化等に関する検討<br>③仙台空港近郊鉄道の着実な整備が仙台市と仙台空港周辺利用促進策の検討<br>④他の地方ブロックとを結ぶ高速バス路線網の充実<br>⑤フェリーの活用に向けた検討 | まちづくりと連携した交通体系の構築         | ○東北新幹線新青森延伸・北海道新幹線の開業<br>・新青森延伸（H22.12開業）<br>・北海道新幹線（H28.3開業） | ・整備新幹線開業やスピードアップ等により交流人口拡大に寄与<br>・震災後の国際線撤退等により、海外からの交流人口は減少 | 【他ブロックからの交流人口】<br>・震災以後、 <u>横ばい傾向が継続</u><br>・海外からの旅客は震災以後、 <u>大きく低迷</u>     |
|                       | (2)東北地方内の都市間移動円滑化に向けた検討                  | ①鉄道在来線の高速化等の検討<br>②東北地方内の都市間を結ぶ高速バス網の充実                                                                                         | 交通モード間・事業者間の連携・協働         | ○庄内観光物産館バス停及び駐車場整備（バースタンドバスライド実施）                             | ・震災後の鉄道不通区間への高速バス網の充実等により、東北地方内の都市間交通を確保                     | 【東北地方内の交流人口】<br>・震災前時点を <u>上回って推移</u>                                       |
|                       | (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 | ①ルート、ダイヤの見直し<br>②乗合タクシーの活用                                                                                                      | 高速交通手段を活用した交通体系の構築        | ○山形空港における2次交通充実<br>・山形空港シャトルの運行<br>・山形空港ライナーの運行               | ・拠点と目的地を結ぶ公共交通機関の新規導入が推進                                     | 【交通施設利用者数】<br>・空港は、震災以後 <u>増加傾向が継続</u><br>・主要駅は、 <u>H25年度まで増加傾向</u>         |
|                       | (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        | ①公共交通相互の乗り継ぎの円滑化や利便性の向上<br>②マイカー等によるアクセスの改善<br>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<br>④多様な関係者が一体となった旅行商品の造成                              | 災害に強い安全で安心な交通体系の構築        | ○奥津軽いまべつ駅二次交通等整備促進事業の実施<br>・北海道新幹線新駅「奥津軽いまべつ駅」のモデルバス実証運行      | ・ICカード共通化やフリーパス導入等により交流人口の拡大にも寄与                             | 【他ブロック・海外、東北内の交流人口】<br>・震災前時点を <u>上回って推移</u>                                |
| 快適で活力を生ま出す都市交通の整備・改善  | (1)都市鉄道の機能強化                             | 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<br>②新駅設置などによる鉄道の利用促進                                                                                | 合併自治体における交通体系の構築          | ○地下鉄東西線の開業<br>・開業に合わせたバス路線網再編                                 | ・東西線開業及びバス網再編等により、鉄道利用者数は増加傾向                                | 【都市部における鉄道利用者数】<br>・答申時点を <u>上回る水準で推移</u>                                   |
|                       | (2)バス利用環境の改善                             | ①定時性確保・速達性向上<br>②使いやすいバス路線への改善<br>③その他の利便性向上策                                                                                   | 複数市町村にまたがる生活圏に対応した交通体系の構築 | ○郡山市都市計画マスタープラン2015と交通網形成計画の連携<br>・コンパクトネットワーク都市構造形成          | ・震災後の仙台市等への人口集中により近年は増加傾向<br>・自動車増加等で10年間で減少                 | 【都市部におけるバス利用者数】<br>・震災以後は増加傾向、ただし、 <u>近年は減少に転じる</u>                         |
|                       | (3)都市交通改善のためのタクシーの活用                     | 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<br>②福祉輸送分野におけるタクシーの活用                                                                                | まちづくりと連携した交通体系の構築         | ○子育てタクシーの導入推進・支援                                              | ・安全・安心の確保に向けた台数調整等を実施し、利用者数減少                                | 【都市部における一般乗用旅客輸送人員数】<br>・震災以後、増加に転じるも、 <u>再び減少</u>                          |
|                       | (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       | ①乗り継ぎ利便性の向上<br>②交通結節点を活用したまちの賑わいの創出                                                                                             | 交通モード間・事業者間の連携・協働         | ○岩泉小本駅を中心としたまちづくり<br>・バス乗り場・駐車場・駐輪場、駅と連結した複合施設の整備             | ・インフラ整備とあわせた取組により利用者数全体は増加                                   | 【都市部における公共交通利用者数】<br>・震災前の減少傾向に歯止めがかり、 <u>増加に転じた</u>                        |
|                       | (5)新サービス導入による公共交通の活性化                    | ①運賃の弾力化、乗車券相互利用等の新サービスの導入<br>②情報通信技術を活用した新サービスの導入促進                                                                             | 住民との協働による公共交通の活性化・再生      | ○八戸市内幹線循環バス、市内幹線軸共同運行・等間隔運行                                   | ・新サービス導入による利便性が向上                                            | 【鉄道の段差解消、バス車両の低床化】<br>・共に順調に <u>増加傾向</u>                                    |
|                       | (6)バリアフリー化の推進                            | ・エレベーター等のハード面に加え、「心のバリアフリー」のための施策を一層強化                                                                                          |                           | ○横手駅周辺バリアフリー化・駅前再開発                                           | ・全国水準に近づけるよう、さらなる推進に向けた取組が必要                                 |                                                                             |
| 安らぎと心れ地を育む地域の持続的発展の確保 | (1)地域と一体となった公共交通のあり方の検討                  | ・地域住民参画のもと、地域の実情にあった公共交通の見直し                                                                                                    | 東北地方の特性に対応した交通体系の構築       | ○大崎定住自立圏における地域公共交通の取り組み                                       | ・市民の生活圏に対応した複数市町村での計画策定事例も発現                                 | 【地域公共交通総合連携計画策定件数】<br>・連携計画55件、形成計画5件                                       |
|                       | (2)地方鉄道、地方バス、離島生活航路の改善                   | ①地方鉄道の改善<br>②地方バスの改善<br>③離島生活航路の維持                                                                                              | 災害に強い安全で安心な交通体系の構築        | ○弘南鉄道大鰐線沿線における地域公共交通コンソーシアム創設に向けた取組                           | ・計画は策定されているものの、人口減少傾向を受け、利用者数は減少の一途                          | 【地方部における公共交通利用者数】<br>・震災以後、鉄道は <u>急激に減少</u>                                 |
|                       | (3)新たな「地域の足」の開発と普及                       | ①バスとタクシーの中間形態の導入（デマンド型乗合タクシーの普及促進）<br>②新たな「地域の足」の開発                                                                             |                           | ○鶴岡市における「マイバス意識」による地域主体の交通システム導入と利用拡大                         | ・「デマンド」型乗合タクシー等の新たな交通手段がみられるが、タクシー利用者数については減少の一途             | 【地方部における一般乗用旅客輸送人員数】<br>・ <u>減少傾向が継続</u>                                    |
| 環境にやさしい交通体系の整備        | (1)車両の低公害化の推進                            | ①低公害車両の普及促進<br>②低公害車両の燃料補給箇所の整備<br>③環境にやさしい鉄道車両の開発                                                                              | 交通モード間・事業者間の連携・協働         | ○環境にやさしい自動車（電気バス）の導入実験、水素ステーション設置等                            | ・行政からの支援や、運輸事業者の取組等により、各交通手段における車両の低公害化が促進                   | 【低公害車両の導入台数】<br>・各県とも <u>順調に増加</u>                                          |
|                       | (2)効率的で環境にやさしい物流体系の整備                    | ①高度かつ効率的な物流体系の整備<br>②モーダルシフトの推進<br>③静脈物流システムの構築                                                                                 | 住民との協働による公共交通の活性化・再生      | ○震災時の支援物資が行き渡らなかった事態を踏まえ具体案を収集<br>○海上コンテナの鉄道輸送                | ・物流車両による二酸化炭素排出量は減少し、効率的で環境にやさしい物流体系の整備が推進                   | 【物流車両による二酸化炭素排出量】<br>・H25まで <u>減少傾向</u> から、H26は <u>増加</u><br>・ただし、H21より低い水準 |
|                       | (3)旅客部門の環境対策                             | ①ノーマイカーデーの実施等<br>②観光地等におけるマイカー規制の実施                                                                                             |                           | ○地域活性＆健康プロジェクト「バスアンドワーク」                                      | ・近年、自動車需要増加に伴い、二酸化炭素排出量は増加<br>・自動車への依存傾向が強まることが懸念            | 【自家用車による二酸化炭素排出量】<br>・交通需要の増加等を受け、H21よりも <u>増加傾向</u>                        |
|                       | (4)環境負荷の小さい交通体系の構築                       | ①グリーン経営の推進<br>②環境の保全・再生・創造対策の実施                                                                                                 |                           | ○小中学校向けのモビリティ・マネジメントの実施                                       |                                                              |                                                                             |