

# 東北公共交通アクションプラン の取組状況

～フォローアップ結果～



# 構 成

## ④ 具体的取組

- 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 高速交通インフラ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

# 1 合併自治体における交通体系の構築

## 東北地方の課題

- 「平成の大合併」により、東北地方の市町村数は、平成21年4月現在で230と平成11年4月現在と比較すると半減。
- 合併により生まれた新たな市町村において、資源の効率的・効果的な活用を図るために病院、学校等の公共施設の統廃合を行う場合、住民の利便性の急激な低下を避ける必要がある。
- 合併後も、住民の移動実態と必ずしも適合しない旧市町村単位での交通体系が残る場合がある。

## 施策

- ① 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
- ② 公共施設配置と住民のアクセス利便性の一体的な検討



## 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

### 東北地方の課題

- 東北地方において人口3万人未満の市町村は、平成21年4月現在で154残っており、これらの多くは行財政基盤に課題を抱えている。
- 人口減少が見込まれる中であって、可能な限り財政コストを抑えながら住民の利便を維持していくためには、各市町村が単独でフルセットの都市機能を担うことには限界があり、生活圏を形成する複数の市町村が連携して都市機能の確保に取り組んでいくことが重要。

### 施策

- ①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
- ②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

# ①複数市町村が連携し、生活圏域全域の交通体系の一体的見直し

## 浜通り地区地域公共交通確保維持改善調査事業連絡協議会の取組み ～いわき市ほか双葉郡5町1村～

ひとつの自治体の中に多数の自治体(5町1村)の仮設住宅等が存在するというこれまでに類を見ない状況の中、産・学・官が協働・連携することにより、避難住民のニーズに十分に対応し、効率的な地域の足を確保。

### 1. 協議会の立ち上げ

・原発事故等の影響によりいわき市内に避難した双葉町、大熊町、富岡町、楢葉町、広野町、川内村といわき市、新常磐交通(株)、福島工業高等専門学校、福島県の産・学・官が連携し、応急仮設住宅等で生活する住民の買い物・通院等の移動の足を確保するため、平成23年9月に連絡協議会を組織。

### 2. 復興支援バスの運行

・いわき市内に避難した住民の応急仮設住宅等における生活の足を確保するため、駅・病院・商業施設・銀行等を結ぶ復興支援バスを運行。

→いわき市内の地理・道路事情に詳しくない他町村からの避難住民が目的地まで乗り換えなしで簡単に移動することが可能に

### 3. 産・学・官の連携と役割分担

・1市5町1村にあつては、住民のニーズの把握を実施。

・さらに受け入れ先いわき市は、道路状況、運行ルート等について助言。

・学識経験者は、ニーズの把握・反映方法等について助言。

・事業者は、協議会の運営、バスの運行、利用状況などのモニタリングを実施。

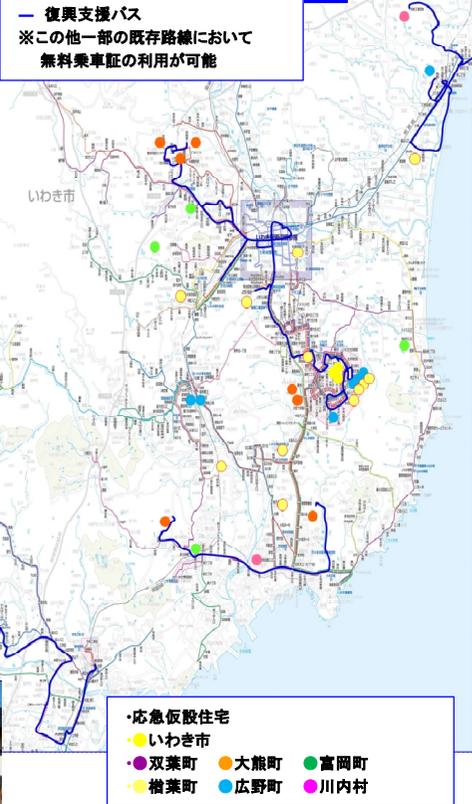
→明確な役割分担の下、産学官が連携・協働することにより、多種多様な住民のニーズに適確に対応

### 4. 復興支援バスアンケート調査の実施

・応急仮設住宅やまちなみの整備により、時間の経過とともに、住民の移動スタイルに変化が生じることから、定期的にバスに関するアンケート調査等を実施し、その結果に応じて適宜、運行ルートやダイヤ等を見直し。



### 復興支援バスの運行状況



②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

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  
～秋田県北秋田市・仙北市～

存廃論議が取りざたされていた秋田内陸縦貫鉄道の活性化を中心に、集落や各施設を結ぶ公共交通の再編及び将来的に安全で持続可能な公共交通の維持を図ることを目的として多様な施策を実施。

1. 潜在需要拡大のための利用促進策

沿線人口減少が続く中、内陸線の潜在需要拡大のための様々な利用促進事業を実施。



2. 観光利用の促進

鉄道駅と観光地を結ぶ観光型乗合タクシーの運行、臨時列車の運行、4つの乗り物をセットにしたフリーキップ発行により、観光客の誘客を図った。



観光型乗合タクシー



鉄道・観光船・タクシー・バスのフリーキップ



手作り農家料理満載の「ごっつお列車」



伝統文化を感じるイベントも開催

3. 行政と鉄道会社が一体となった活動

秋田県、北秋田市及び仙北市が一体となって、同じ場所で活動をしていくことを目的として、「秋田内陸活性化本部」を北秋田市役所阿仁庁舎に設置。さらに、鉄道会社の本社も同フロアに移転することにより、行政と会社が一体となって様々な施策をシームレスに実行できる体制を整えた。

4. 多様なPR活動による利用促進

従来からのPR不足の解消のため、新たに製作したゆるキャラの各種イベントへ参加や旅行雑誌とのタイアップによる特集記事を活用したPR活動を展開。



ゆるキャラ「ないりっくん」によるPR活動

旅行雑誌とのタイアップ記事掲載によるPR



### 3 まちづくりと連携した交通体系の構築

#### 東北地方の課題

- 東北地方は、市街地の拡大と人口拡散・低密度化が、他の地域と比べても際立って見られる地域であり、都市機能の郊外拡散も進んでいる。
- 都市機能の拡散は、人口減少が進む中、住民一人当たりの行政コストの増加をもたらすとともに、日常生活のマイカー依存を高め、大きな環境負荷となる。また、マイカーを利用できない高齢者等にとっては、生活に必要な物資の購入等をはじめ日常生活を困難にする。

#### 施策

- ①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
- ②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
- ③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

①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

中心市街地循環バス運行事業  
～秋田県秋田市～

秋田駅周辺と中心部再開発事業の「エリアなかいち」で創出されたにぎわいを、中心市街地全体に波及させ、中心市街地の一体的活性化を図ることを目的に、中心市街地の主要スポットを巡回するバスの運行。

■ワンコイン運賃の導入

運賃を100円均一とすることで、乗降時の運賃支払いの煩雑さを解消。

■定時・多頻度運行

1周20分のルートを9:00～17:00の間において20分間隔の1日21回の運行をすることで、利便性が大幅に向上。

■デザインや愛称を公募

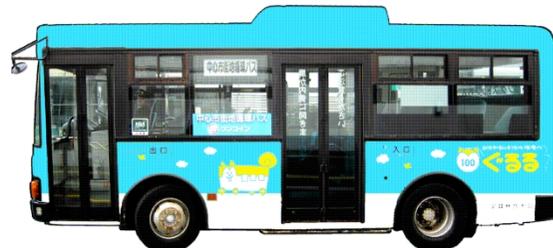
循環バスに市民が親しみを感じてもらうことを目的として、バスのデザインと愛称を公募。愛称は「ぐるる」と決まり、7月から新デザインで運行。

■市内文化施設も経由

民俗芸能伝承館や赤れんが郷土館など中心部にある文化施設付近にも停留所を設置することで、観光客利用も取り込む。



出発式の様子



公募により決まったデザイン



## ②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

# 域内幹線と支線の役割分担による交通体系の構築

### ～岩手県北上市～

『みんなで育てる地域交通で、おでかけ品質向上宣言！』と題し、これまで進めてきた交通施策を地域住民と協働した取り組みで再構築し、持続可能で地域の実情に合った施策を効果的・効率的に推進。

#### 1. 等間隔ダイヤ化と増便

・時刻表を見なくてもバスの運行時刻がわかるよう30分間隔で運行

#### 2. まちなかターミナルの整備

・市中心部の百貨店内に待合スペース・バスロケーションシステムを整備

・既存の建物等を活用し街自体をターミナルに見立て賑わいの創出

・まちなかターミナルの運用開始による利用客の戸惑いや混乱を解消するための試験的取り組み

⇒ 「まち歩き案内人」を配置し、乗り場案内や乗り換えをサポート



#### 3. まちなか経路の統一

・北上駅～まちなかターミナル間の運行経路を2路線に統合し運行密度を高めることにより、中心部の往来が便利に

・市内すべての路線が北上駅・まちなかターミナルを通過するように設定

⇒ まちなかターミナルに来ればほぼすべての路線に乗車可能

#### 4. 市の支援ルールと協働による地域生活交通づくりのモデル事業

・交通空白地域の移動を支えるため、自治協議会が主体となり運行計画を策定し、乗合タクシー・過疎地有償運送を実施

⇒ 地域座談会を実施し、利用者・地域住民の生の声を運行計画に反映。市はサポーターとなりアドバイザーとともに支援

#### 5. コミュニティバスの運行改善

・郊外へ転出した県立病院への移動のため、地区との協議を重ねルートを見直し

⇒ 幹線支線の明確化、幹線区間のルート共通化・ダイヤ統一

#### 6. 公共交通利用促進アクションプランに基づく実践と効果の把握

・①知ってもらおう → ②使ってもらおう → ③愛用してもらおうの3つのステップで、戦略的な利用促進策を実践

⇒ 誰でも見やすく使いやすい案内マップ・時刻表の配布



③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

## パーク・アンド・ライド等の実施 ～宮城県内～

仙台都市圏における渋滞等の緩和及び宮城県内の鉄道等利用者利便の向上のためにパーク・アンド・ライドやパークアンドバスライド等を積極的に実施。

### 宮城県内における主なP&R等実施状況

種 別	パークアンドライド						パークアンドバスライド			サイクルアンドバスライド
	長町南	泉中央駅地区	利府駅地区	多賀城市七ヶ浜町	杜せきのした地区	くりこま高原駅	中山地区	霞の目地区	富谷地区	
対象市町村	仙台	仙台	利 府	多賀城市・七ヶ浜町	名 取	栗原市	仙台	仙台	富谷町ほか1町1村	富谷町・大和町
乗換公共交通機関	地下鉄南北線	地下鉄南北線	JR利府線	JR仙石線	仙台空港アクセス鉄道	東北新幹線	市営バス (既存バス・快速バス路線)	市営バス (既存バス路線)	宮城交通 (既存バス路線)	宮城交通 (既存バス路線)
駐車場位置	SC(ララガーデン長町)駐車場の一部	泉区役所北側駐車場・七北田公園・泉図書館・イトヨーカ堂・パーク335(セルバ)・泉中央駐車場	駅前町営駐車場	みやぎ生協多賀城店駐車場の一部	SC(イオンモール名取)駐車場の一部	駅前駐車場	SC(イオン仙台中山店)駐車場の一部	仙台市交霞の目営業所内駐車場の一部	ジャスコ富谷店駐車場の一部	みやぎ生協大富店駐輪場の一部

## 4 交通モード間・事業者間の連携・協働

### 東北地方の課題

- 公共交通全体の利用者を増加させるためには、マイカーの持つ「ドア・ツー・ドア」の利便性を、公共交通においても可能な限り実現することが必要であるが、このためには、鉄道、バスといった交通モードや交通事業者の垣根を越えた連携が不可欠である。
- 同時に、赤字経営に陥っている各交通事業者は、早急に経営効率化を図ることが必要である。

### 施策

- ①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
- ②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

②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

# 鉄道事業者とバス事業者間の連携 ～IGRいわて銀河鉄道・岩手県交通～

盛岡市内の道路は、朝夕を中心に渋滞が発生し環境にも悪影響を及ぼしていた中、鉄道事業者のIGR岩手銀河鉄道とバス事業者の岩手県交通との連携により、盛岡市内の渋滞緩和や乗り継ぎの円滑化を図ることを目的として、IGR各駅から盛岡市内への通勤割引切符を造成。

平成25年4月1日運賃改定

IGR いわて銀河鉄道 岩手県交通

## 乗継割引通勤定期券

運賃値下げで、更におトクに、使いやすくなります!!

Point.1 **速い!**  
ラッシュ時混雑の交通渋滞もなく、岩手県交通の路線バスは乗継が分

Point.2 **安い!**  
定期だから、オンでもオフでも使えば使わなくてもお得に

Point.3 **安心!**  
鉄道運賃削減やCO2の削減で、暮らしにも優しく

例えば1ヶ月定期の場合  
IGRの通勤定期運賃に  
プラス2,000円で  
対象エリアの  
路線バス(岩手県交通)に  
乗れる!!

対象エリア

※対象エリア以外の路線バスは対象外です。また、岩手県交通のバスは、IGR各駅からの乗継割引通勤定期券は利用できません。

●発売期間 平日09時～17時 盛岡駅一好摩駅前、いわて岩手県交通、いわて岩手県交通、いわて岩手県交通

人に、共に、簡単に優しい  
公共交通をご利用ください。

IGR いわて銀河鉄道  
019-652-9151  
http://www.igr.jp

岩手県交通  
019-654-7755  
http://www.iwatekenkyo.co.jp

### 取組みの内容

マイカーと公共交通機関を上手に使い分けてもらえるよう、IGR岩手銀河鉄道と岩手県交通との連携により、鉄道の1ヶ月の通勤定期券に2,000円を追加するだけで、盛岡市内の対象エリア内岩手県交道路線バスに乗車することの出来る「乗継割引通勤定期券」を発売した。



# 5 住民との協働による公共交通の 活性化・再生

## 東北地方の課題

- これまで、公共交通については、主に、交通事業者が交通サービスを提供し、行政がこれを支えることで維持・確保を図ってきた。
- しかしながら、昨今の公共交通を取り巻く環境の変化の中で、利用者のニーズも多様化しており、公共交通の活性化・再生は、これまでの枠組みでは解決が難しい課題として、住民をはじめとする多様な主体が、行政とも協働しつつ、主導的に参画することが求められている。

## 施策

- ①人材育成のためのシンポジウム・セミナーの開催
- ②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
- ③公共交通に関する活動を行う組織の育成・支援
- ④「地域公共交通コンソーシアム」の創設に向けた取組
- ⑤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

①人材育成のためのシンポジウム・セミナーの開催

平成24・25年、各地で地域公共交通シンポジウムを開催

平成24年度仙台市において、平成25年度は弘前市において、標記シンポジウムを開催。両シンポジウム共に、東北各地より100名を超える参加があり盛況となった。仙台においては、福島大学の吉田准教授、弘前においては、岩手県立大学の元田教授にそれぞれ基調講演を頂き、行政、事業者、住民協働による、公共交通確保、維持、改善の必要性を説明。各自治体による取組み事例の発表、多様な交通関係者・有識者によるトークセッションを実施した。

平成24年11月22日 仙台市

- 国の施策説明  
「今後の地域公共交通に対する取組みについて」
- 基調講演  
「『おでかけ』を支える地域公共交通のマネジメント」
- 事例発表  
「震災後の被災地における移動手段の確保」  
「使いやすい公共交通の実現をめざした八戸市の取組み」
- トークセッション  
「みんなで考える地域の足」

平成25年11月20日 弘前市

- 国の施策説明  
「今後の地域公共交通に対する取組みについて」
- 基調講演  
「コミュニティバス計画の要点」
- 事例発表  
「官民一体となったバス事業の取組みについて」
- トークセッション  
「みんなで考える地域の足」



②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

小中学校向けのモビリティマネジメントの実施 ～青森県八戸市～

公共交通の大切さ等の意識醸成を目的として、八戸市内の小中学校を対象とした「交通環境学習・バスの乗り方教室」を実施。児童・生徒が「バスの必要性」を学ぶほか、最寄りバス停の場所の確認やバスの乗り方を体験。

八戸市 白山台小学校での実施内容

【場 所】白山台小学校 ※実車体験では、中心街を往復(中心街では”まちなか探検“実施)

【対 象】3年生全員(160名)

【日 時】平成24年10月30日(火)

【内 容】

◆出前授業 (説明者：八戸中心街ターミナルモビリティセンタースタッフ)

- ①小学校近くを通っているバス路線の話
- ②バスにはどんな人が乗っている？
- ③まちに欠かせないバス
- ④バスの乗り方

◆乗車体験(往路;小学校→中心街)

- ①乗車の際に乗り方を確認
- ②バスマップを見ながらの説明

◆乗車体験(復路:中心街→小学校)

※南部バスのご協力により路線バス車両3台を使い実車体験



座学の様子



校内に路線バス車両を乗り入れ



整理券を取って乗車

◆取組みの実績

H24年度

○小学校  
・白山台小学校

○中学校  
・市内全中学校

(資料提供含む)  
全27校

H25年度

○小学校  
・江陽小学校他 全2校

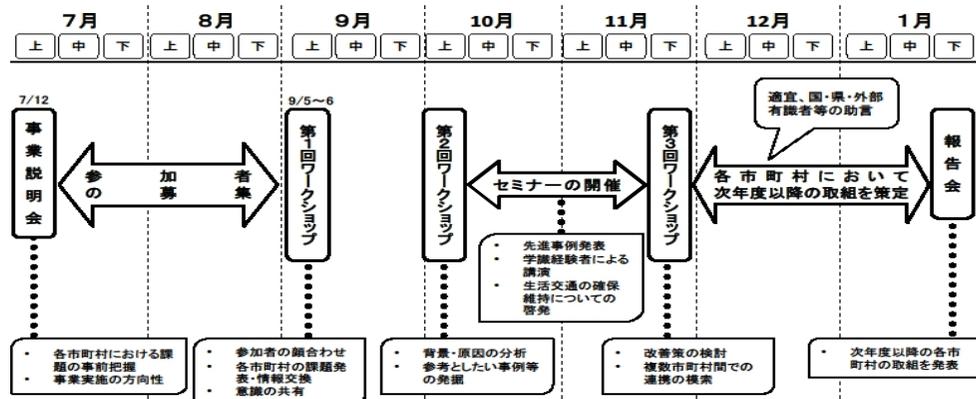
○中学校  
・豊崎中学校他 全5校

③公共交通に関する活動を行う組織の育成・支援

地域公共交通再構築推進事業による人材育成 ～秋田県～

公共交通の長期にわたる利用者数減少に伴い、路線バスの減便・廃止や路線バス補助金に係る行政負担の増大など、従来より市町村は地域公共交通の確保維持に係る課題に直面し続けているなか、有識者のコーディネートのもと、秋田県内市町村の交通政策担当職員を対象としたワークショップ形式の勉強会を行い、市町村の交通政策スキルアップを図った。

地域公共交通再構築推進事業 工程表



事業の内容

◎今年度実施した内容

1. 事業説明会
2. ワークショップ開催  
 課題抽出、解決策の検討  
 講師付きで4回の開催
3. 報告会  
 これまでの成果を元に次年度の取組みを全員発表
4. シンポジウム  
 東北運輸局による説明  
 基調講演・事例等の発表、共有
5. 先進地での現地研修
  - ① 県外(福岡県八女市)の視察
  - ② 県内(横手市)の視察

④「地域公共交通コンソーシアム」の創設に向けた取組

・目的

「地域公共交通東北仕事人」制度の創設(再掲)

○多くの地方自治体が抱える課題

交通担当職員の絶対数の不足＋地域公共交通に関するノウハウ蓄積・継続性の不足

地域公共交通を確保・維持・改善するためには、各地域において、自治体、国、交通事業者、NPO、住民に、学識経験者を加えた関係者が、連携・協働の下、知見を高め、互いに知恵を出し合うことが不可欠。

「地域公共交通東北仕事人」制度

地域公共交通に対する熱意とノウハウを有した学識者、NPO、自治体職員等の人材のネットワークをつくり、それぞれがアイデアを出し合い、お互いの情報を共有するとともに、広く地域に発信する

☆東北運輸局：地域公共交通東北仕事人と連携しながら、引き続き東北地方全体の地域公共交通の活性化に向けて取り組んでいく。

☆自治体等：本制度を積極的に活用し、地域が有する課題の解決に向けて、住民等と協働しながら地域全体で取り組んでいくことが期待される。

・役割・活動内容

①人材のデータベース構築（人材バンク機能）

- ・連絡先、専門とする分野、取組事例等をデータベース化し、東北運輸局ホームページで公表

②人材間の情報共有

- ・年1～2回、地域公共交通東北仕事人が一堂に会する意見交換会を開催（ポスターセッション、各取組みについて意見交換、事例紹介等を予定）
- ・各地域公共交通東北仕事人のメーリングリストを作成し、国の施策の最新情報や各地域における公共交通活性化の取組事例等を提供

③各事例と地域公共交通東北仕事人とのマッチング・人材派遣、情報発信

- ・自治体やNPO等のセミナーで積極的に講師として活用
- ・自治体職員等向けの相談会・交流会の開催
- ・情報発信（メールマガジン）にコラムを記載

構成員

大学等における公共交通専門の学識者、地域公共交通に熱意を持って取り組んでいる自治体有識者、NPO、交通ジャーナリスト等。

今後のスケジュール

今年度、組織立ち上げ検討準備会、第1回意見交換会を開催し、今後の取組内容等について意見交換を実施。東北運輸局ホームページにて、地域公共交通東北仕事人のデータベースを設ける予定。

## ⑤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 三陸鉄道活性化にかかるとる取組み

### ～岩手県宮古市ほか～

三陸鉄道は、東日本大震災により鉄道施設に甚大な被害を受けたが、震災後5日目に一部運行を再開し、被災住民に勇気と希望をもたらした。

その後は復興の象徴として地域住民や国内外からの支援を受け、沿線8市町村と関係する4市町村、国や県が連携し復旧に尽力。震災から3年後の平成26年4月に念願の全線運転再開を予定。

#### 1. 震災からの復旧・復興～「アワーレール」の存続のために～

大臣認定を受けた「鉄道事業再構築実施計画」により、経営の安定のため上下分離方式を実施。

「アワーレール(わたしたちの三陸鉄道)」を守るという基本方針のもと、国・自治体・沿線住民等の協力を受けて、平成26年4月6日に全線運転再開を予定。



#### 2. 多種多様な企画列車の導入

震災学習列車、こたつ列車、お絵かき列車、貸切可能なレトロ調の列車等様々な企画列車を運行し、観光客・地域住民の利用拡大につなげている。



「さんりくしおさい号」



震災学習列車

#### 3. 新たな利用促進の取組み

NHK連続テレビ小説「あまちゃん」と関連したPRの工夫や、北限の海女、琥珀、なもみといった伝統的な地域の観光資源の活用のほか、ブルーツーリズム、アニメツーリズム、三陸ジオパークモニターツアー、レールを利用したトレッキングなど体験・交流型の「ニューツーリズム」の導入など地域が一体となった新たな取組も積極的に実施している。

##### 第5回秋のさんてつ祭り

11月3日(日)10時～15時

さんてつお祭り広場  
全線開通会場(秋田駅) 10:00～14:00  
もちもち大会(昼食入り) 10:00  
お祭りグッズ特設販売  
お祭りお楽しみ抽選会  
三陸フェスタ館

車両基地公開 10:00～15:00  
三陸鉄道沿線見学(久慈駅周辺)  
おまかせメニュー  
おまかせメニュー(おまかせメニュー)  
おまかせメニュー(おまかせメニュー)  
おまかせメニュー(おまかせメニュー)  
おまかせメニュー(おまかせメニュー)  
おまかせメニュー(おまかせメニュー)  
おまかせメニュー(おまかせメニュー)

ステージイベント  
ボクらのアワーレール  
おまかせメニュー  
おまかせメニュー  
おまかせメニュー  
おまかせメニュー  
おまかせメニュー  
おまかせメニュー

平成25年11月に実施した「あまちゃん」に出演した杉本哲太氏のトークショーや、撮影に使用したロケ車両を展示



こたつ列車に登場する「なもみ」(秋田のなまはげに似た北三陸の風習)



# 6

## 高速交通インフラを活用した 交通体系の構築

### 東北地方の課題

- 空港や新幹線は、東北地方と他の地方を広域的に連携させる高速交通インフラであり、高速バスは、利便性が高く低運賃の交通手段として、東北地方の広域連携に重要な役割を果たしている。
- 人口減少、少子・高齢化が進む中で、東北地方への交流人口を増加させ、東北地方を活性化させるために、観光振興や新たな産業育成が不可欠であり、このような高速交通インフラの役割は大きい。

### 施策

- ①地域関係者一体となった空港利用促進策の推進
- ②空港間や空港と新幹線駅等の連携施策の推進
- ③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
- ④高速バスの利便性の向上

①地域関係者一体となった空港利用促進策の推進

仙台空港利用促進事業の実施  
～仙台空港国際化利用促進協議会等～

仙台空港国際化利用促進協議会(自治体, 経済団体, 航空会社や旅行会社など約100団体で構成)の活動を通じて、空港利用促進策の推進。

仙台空港国際化利用促進協議会による仙台空港利用促進事業

- ◆仙台空港利用プロモーションの実施(中部、大阪、福岡空港)
- ◆路線PR, 海外修学旅行, 旅行商品造成に対する助成・補助の実施
- ◆定期便の全線再開及び増便のPR(グッズ, チラシ及びポスターなど)
- ◆季節運航又は通年運航の早期再開等について航空会社への要望活動
- ◆「ソラ行け旅フェスタ」等旅行需要喚起イベントの実施
- ◆各種情報発信事業の実施(メディア招聘, パンフレット・DVD製作等)



ソラ行け旅フェスタ



国際線搭乗客  
対象のおもて  
なし事業



LCCの就航

仙台空港の民間への運営委託の動き

平成25年6月に「民活空港運営法」が成立、同年7月施行された。

これに伴い宮城県は概ね30年後に仙台空港の旅客数及び貨物取扱量を過去のピーク時の2倍にあたる年600万人・5万トンをするという目標に向かって、「仙台空港600万人・5万トン実現サポーター会議」を立ち上げるなど仙台空港の利活用を図るとともに、民活空港運営法による民間への運営委託の第1号を目指している。

①地域関係者一体となった空港利用促進策の推進

山形空港利用促進策の推進  
～山形空港利用拡大推進協議会～

山形空港利用拡大推進協議会(山形県や空港周辺市町村、各種民間団体等で構成)による新規路線開拓、空港利用促進策の推進。

2012.11

まだまだ応募可能!

山形～東京(羽田)便にご搭乗のお客様へ

ご利用済み搭乗券で  
**キャッシュバック**

対象期間 平成24年4月1日搭乗分～平成25年3月31日搭乗分

**リピート利用**のお客様への助成

① 対象期間中に、山形～東京便(山形発・東京発どちらでも可)を**5回(片道)**利用して、同じ名義の利用済み搭乗券の半券(チケットの場合は「ご搭乗案内」)を**5枚**集めよう!

② 裏面の応募用紙に記入して、搭乗券の半券を貼り付けて応募しよう!

➔ **10,000**円分を先着250名に **キャッシュバック!!**

対象期間中、同じ応募者からは3回までご応募いただけます。  
口頭申し込みまたはJAL旅行券・航空券やJAL旅行商品、機内販売の購入等にお誘いいただけます。

**グループ利用**のお客様への助成

① 対象期間中に、山形～東京便(山形発・東京発どちらでも可)の同じ便を**2名以上**で利用して、利用済み搭乗券の半券(チケットの場合は「ご搭乗案内」)を**2枚以上**集めよう!

② 裏面の応募用紙に記入して、搭乗券の半券を貼り付けて応募しよう!

➔ 片道の**2,000**円分を先着500名に **キャッシュバック!!**

11月以降にご搭乗の場合は2名様からOK!

11月以降にご搭乗の場合は金額アップ!

●この応募用紙は、山形空港ビル1階ロビー、旅行、県内内陸地区の市町村役場・旅行会社等でお取りするほか、山形空港ホームページ、山形県ホームページからも印刷できます。「山形空港 リーダー」にご依頼ください。

●お申込み・お問い合わせ●  
**山形空港利用拡大推進協議会**  
〒990-8570 山形市松波2-8-1(山形県交通政策課内) TEL 023-630-3081 FAX 023-630-3082

○東京便2往復、15年ぶり復活

羽田便複数便化に向けて、関係者と連携・協力の下、「羽田発着枠政策コンテスト」への提案を行い、平成26年度夏ダイヤからの2便化が1999年以来、約15年ぶりに復活した。

○名古屋便が3年半ぶりの復活

名古屋便就航に向けて、県内旅行会社と連携したチャーター便就航による実績等を示しつつ、航空会社への働きかけを行った結果、平成22年10月末に日本航空が同路線を廃止して以来3年半ぶりの就航復活。

○利用拡大へ向けた各種助成

羽田便利用に係るリピーター助成やグループ助成、羽田便・伊丹便を利用した旅行商品造成促進を図るための旅行会社に対する助成、二次交通充実に向けた予約制乗合タクシー(山形空港ライナー)の運行支援等を実施。

② 空港間や空港と新幹線駅等の連携施策の推進

# 北東北5空港合同PR事業 ～青森県・岩手県・秋田県～

北東北にある5空港のターミナルビル運営会社が連携して、PR活動を展開

青森空港、三沢空港、いわて花巻空港、秋田空港、大館能代空港の計5空港のターミナルビル運営会社が、地域へ航空旅客を誘致しようと連携し、合同で情報誌「ふらっと北東北」を作成。

B5サイズのカラーページの構成で、温泉・イベント・郷土料理などの観光情報を、写真や地図をふんだんに使用して紹介。空港店舗などで利用できる割引クーポンも盛り込む。



③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

山形空港における二次交通の充実～山形県～

定期の鉄道やバスのアクセス手段が無かった山形空港において山形周辺市町から空港までの予約制乗合タクシー「山形空港ライナー」を平成24年12月より本格運行。3月末からは5年ぶりに山形空港とJR山形駅間のアクセスバス「山形空港シャトル」の運行を再開予定。

山形市内～山形空港（乗合タクシー）

山形市内～山形空港間において出発便や到着便のダイヤにあわせて均一運賃(1,200円)で乗合タクシー運行。山形市内の一定の区域では、宿泊ホテルや旅館などご希望の場所まで、同運賃で運行。



現行乗合タクシー

空港周辺都市～山形空港  
（予約型乗合タクシー）

東根市・天童市・村山市・寒河江市・河北町(下図赤線で囲まれているエリア)～山形空港間において出発便や到着便のダイヤにあわせて完全予約方式にて指定の場所まで運行。



山形空港シャトル（乗合バス）

- 3月30日からの就航にあわせ、5年ぶりに山形空港と県内交通の結節点であるJR山形駅間のアクセスバスの運行を再開。
- 山形空港発着の全6往復(羽田2、名古屋1、伊丹3)に対応し、事前予約不要の運賃1000円(税込)で利用可能
- 車両は中型バス(又はマイクロバス)へ変更となり、「快適性」が向上。



新たに運行する乗合バス

# 7 東北地方の特性に対応した 交通体系の構築

## 東北地方の課題

- 東北地方においては、寒冷・豪雪環境に起因する渋滞、遅延、欠航等の発生により、利用者の公共交通離れの一因ともなりうることから、寒冷・豪雪対策を適切に講じることは、公共交通の利便性を高め、利用者を確保していく上で不可欠となっている。
- また、全国よりも高い割合で高齢化が進展しており、これらへの対応も必要。

## 施策

- ①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
- ②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

## ①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 バスロケーションシステムを活用した利便性向上の取組み ～山形県山形市～

冬期間における交通渋滞等が特に発生しやすい都市部を中心とした地域において、老朽化した既存システムを改め地域公共交通確保維持改善事業を活用し最新型のバスロケーションシステムを導入

### 導入前の課題

昭和63年に導入した山形市内のバスロケーションシステムは途中停留所の通過情報をアナログ無線電波を発信しバスの接近情報をランプと音声で知らせる等旧型のタイプで、正確なバス接近情報や、利用者からの運行情報問い合わせへの迅速な回答が困難などの課題が多くあった。

### 導入による効果

#### ■正確・迅速なバス運行情報の提供により利便性の大幅な向上

新バス接近表示システムの導入により、遅延状況も踏まえたより正確な到着予定時刻がLED表示され、乗客が安心してバスの到着を待つことができ、また、携帯電話・スマートフォンでも運行情報案内が可能となり、課題となっていた情報発信という観点でもサービス向上を実現。

#### ■ダイヤシステムとの連携により、運行履歴を反映したダイヤ編成が可能に

従来は朝夕の混雑時間帯で、実際の運行時間が定刻ダイヤに対してどの程度誤差がでているのかを正確に把握することができなかったが、運行実績データを活用することにより、実態に即したダイヤ編成が可能となった。

#### ■利用者から愛される"利用しやすいバス"を目指した環境の整備

停留所等に同システムのURLを記したQRコードを印字したものを掲示するなど、積極的な利用促進活動を行っているほか、病院内にバスの案内表示機を設置することによって、悪天候の中で乗客をバス停で長時間待たせない仕組みづくりを構築。



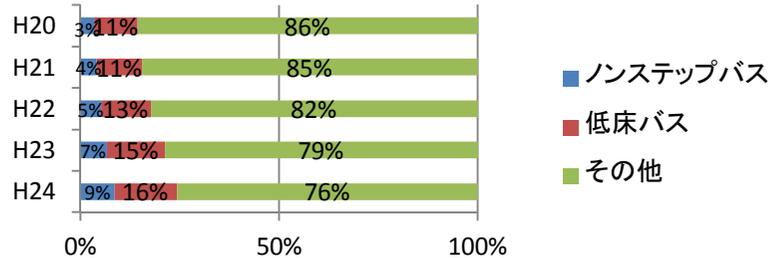
②高齢化に対応した新たな車両の開発・普及、駅施設等の改善

# ノンステップバスの導入、鉄道駅のバリアフリー化

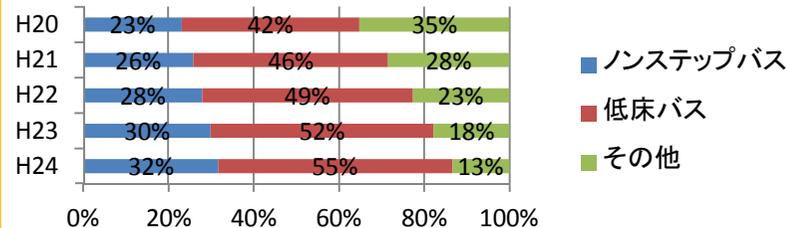
## ノンステップバスの導入率

	H24年3月末	H25年3月末
総車両数	4,768台	4,730台
低床バス	1,021台(21.4%)	1,153台(24.4%)
(うちノンステップバス)	313台(6.6%)	405台(8.6%)

### 東北6県



### 全国

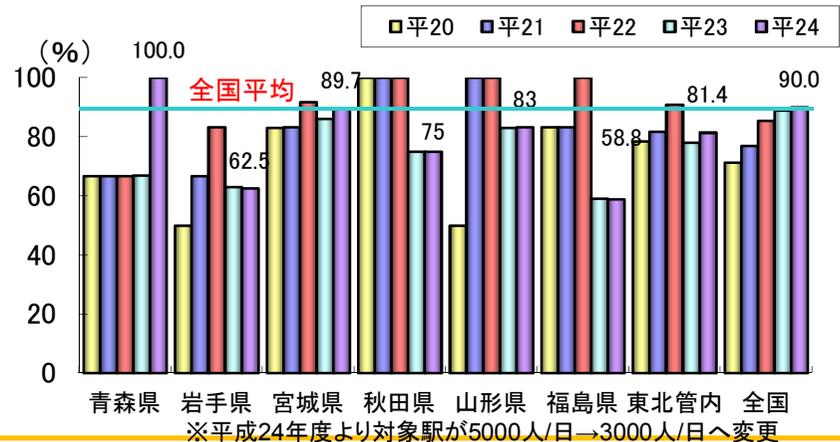


## 鉄道駅のバリアフリー化

平成24年度末現在

	JR(駅数:719)	公営(駅数:17)	民鉄(駅数:228)	合計
段差を解消している駅	159	17	57	233
エレベーターを設置している駅	77	17	12	106
エスカレーターを設置している駅	37	17	5	59
スロープを設置している駅	129	10	54	193
視覚障害者誘導用ブロックを敷設している駅	491	17	122	630
点字による案内設備を設置している駅	25	2	13	40
点字券売機を設置している駅	260	17	25	302
障害者対応型券売機を設置している駅	260	17	23	300
障害者対応型改札口を設置している駅	266	17	33	316
運行情報提供設備を設置している駅	354	17	8	379
転落防止設備を設置している駅	445	17	50	512
車いす利用者対応型トイレを設置している駅	87	17	17	121

### 鉄道駅の段差解消率



# 8

## 災害に強い安全で安心な 交通体系の構築

### 東北地方の課題

- 東日本大震災は、生活・産業のみならず交通分野にも大きな影響を及ぼした。特に太平洋沿岸の被災地域は、津波により市街地の形状が大きく変化し、今後高台移転等により居住地が分散するおそれがあることから、交通計画の策定や見直しにあたっては、将来の人口、産業構造等を見据え持続可能性を考慮しながら、安全・安心な町づくりと一体となって進める必要がある。
- 交通産業の根幹である「安心・安全」の確保の更なる徹底が必要。

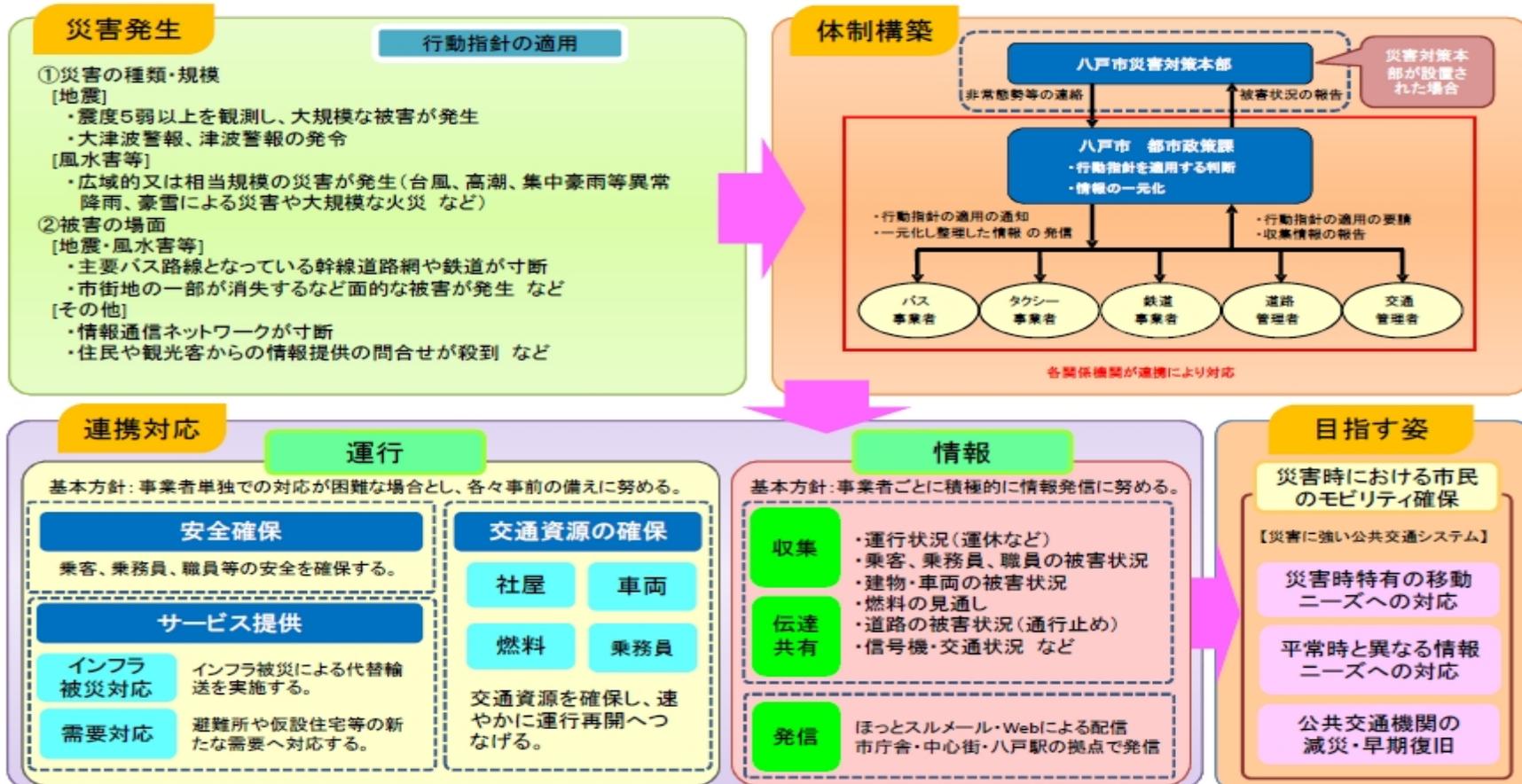
### 施策

- ①安全・安心なまちづくりと一体となった交通計画の策定・見直し
- ②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
- ③「安全・安心」の確保の更なる徹底

②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

八戸市災害時公共交通行動指針の策定～青森県八戸市～

災害により市民の移動が確保できないような状況が発生した場合に、関係機関等が迅速かつ臨機応変に公共交通サービスを運行実施するとともに、災害に起因する公共交通に関する情報を的確かつ迅速に把握・発信することを目的として策定

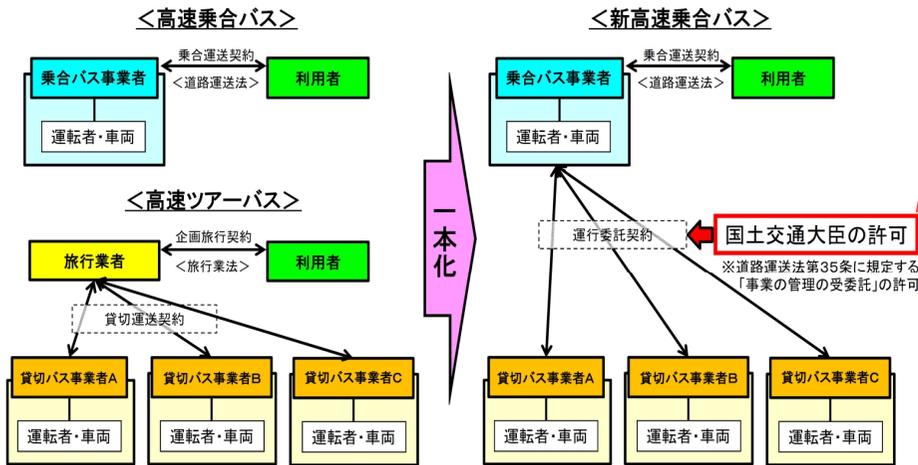


③「安全・安心」の確保の更なる徹底

新高速乗合バスへの移行 ~東北運輸局~

<基本的な考え方>

- ①高速ツアーバスから新高速乗合バスへ平成25年8月より一本化。
- ②高速ツアーバスの長所とされた柔軟な供給量調整・価格設定をできるだけ実現。
- ③関越自動車道における高速ツアーバス事故を踏まえ、安全確保の観点から、**厳格に制度設計**。



**・安全面の要件を厳格化**

委託者	乗合バス事業者 (管理の受委託に係る運送の <b>安全確保責任は委託者が負う</b> )
受託者	乗合バス事業者又は貸切バス事業者 ( <b>貸切バス事業者</b> については、 ①運輸開始後3年以上が経過、 ②過去1年間重大・悪質な法令違反の処分歴なし、 ③過去の行政処分歴が一定以内 等の <b>法令遵守状況等に関する要件を加重</b> )
内部統制	法令遵守のチェック体制を整備 ①委託者の運行管理者・整備管理者による <b>指導・助言</b> 、 ②委託者による受託者の <b>営業所の訪問調査</b> を義務付け
安全確保措置	貸切バス事業者に委託する場合 ① <b>運行管理者</b> と代表者及び運転者との <b>兼務を禁止</b> 、 ②安全管理規程に基づく委託者・受託者一体となった安全管理体制の構築( <b>運輸安全マネジメントの実施等</b> )、 ③関係する全ての事業者による安全意識の共有体制の構築( <b>安全運行協議会</b> ) 等の <b>通常求めている水準以上の安全確保措置</b> を講じることを要求
委託範囲	委託者の高速乗合バス事業の <b>原則2分の1以内</b> (一定の要件を満たす場合は3分の2以内)
使用車両	委託者又は受託者の車両

**・高速乗合バス事業者が、許可を受けて他者に事業を委託できる「管理の受委託制度」に、必要な安全確保措置を講じた上で、貸切バス事業者に対して委託できる類型を追加。**

**・需要動向に対応した運行計画・運賃設定の実現**

- ①**運行計画**の事前届出期間の短縮 ⇒ 実施の「**30日前**」から「**7日前**」に短縮。
- ②**運賃・料金**の事前届出期間の短縮 ⇒ 実施の「**30日前**」から「**7日前**」に短縮。
- ③**幅運賃**の設定 ⇒ 割引運賃について、運賃タイプ毎に、**上限額と下限額(上限額の80%以上)の幅による届出が可能**。

# モニタリング指標に係る評価結果

指標1

東北地方における人口1人当たりの公共交通利用回数

平成21年度末現在：56



平成24年度末現在：57

	乗合バス (千人)	タクシー (千人)	鉄道 (千人)	旅客船 (千人)	航空 (千人)	計 (千人)	人口 (千人)	利用回数
H20年度末	170,601	104,561	265,129	3,439	7,038	550,768	9,471	58
H21年度末	162,930	95,621	259,109	3,811	6,490	527,961	9,417	56
H22年度末	(※) 160,233	(※) 91,619	253,038	(※) 1,926	6,166	512,982	(※) 9,352	55
H23年度末	161,376	91,171	240,100	1,828	5,204	499,679	9,242	54
H24年度末	167,914	92,648	255,195	2,716	6,055	524,528	9,217	57

※乗合バス、タクシー及び旅客船の輸送人員については、東日本大震災の影響により、一部の事業者のデータが反映されていない。

※また、人口については岩手県陸前高田市のデータは平成23年2月28日現在の人口である(住民基本台帳システム流失のため)。

# モニタリング指標に係る評価結果

指標2

東北地方における地域公共交通総合連携計画策定件数

平成21年度末現在：46

平成24年度末現在：50

	青森県	岩手県	宮城県	秋田県	山形県	福島県	計
H20年度末	3	5	4	6	3	5	26
H21年度末	10	7	5	8	6	10	46
H22年度末	10	7	5	8	6	12	48
H23年度末	10	7	5	8	6	14	50
H24年度末	10	7	5	8	6	14	50