

# 東北公共交通アクションプラン の実施状況

～フォローアップ結果～



# 構 成

## ⊕ 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

# 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合併市町村全体における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一体的な検討

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

地域公共交通活性化・再生総合事業

合併市町村における公共交通の再編 ～福島県二本松市～

概要

平成17年12月に二本松市・安達町・岩代町・東和町の4市町が合併し、新「二本松市」が誕生。合併前の旧市町村間の交通サービス水準の格差、財政負担の増加等の課題を解決するため、交通システムの役割分担（広域・地域間ネットワーク、地域内ネットワーク）の見直し、既存路線の重複の改善など路線の再編・効率化を図るとともに、二本松市内の各地域においてコミュニティバス等の実証運行を行い、併せてバス路線間のダイヤの連続性の確保等を行う。



○コミュニティバスの実証運行（H23年度）

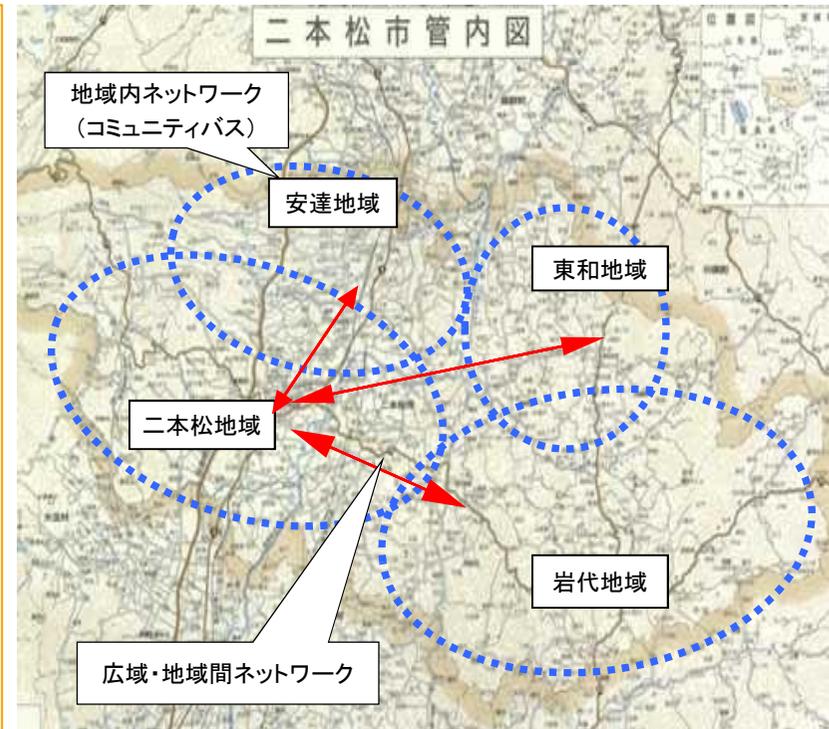
・公共交通の再編・効率化（路線バス・スクールバス・福祉バスの重複の見直し、統合）を図り、地域内ネットワークとして児童生徒の通学対応や地域住民の足を確保するため、コミュニティバスの実証運行を実施。

- ・運行区域：安達地域・東和地域・岩代地域
- ・運賃：1乗車 大人200円、小人100円、3歳未満無料
- ・運営主体：二本松市
- ・運行主体：タクシー事業者

【コミュニティバス輸送実績】(H23年度)

	4～6月	7～9月	10～12月	計
利用者数(小中学生含む)	75,501	60,329	74,159	209,989
利用者数(小中学生除く)	7,061	6,636	7,377	21,074

課題…一般利用は地区により差があり利用促進が必要。(1便あたり2人～12人程度)



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

事例なし

## 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

## 八戸圏域公共交通計画 (平成22年11月策定)

◆目的

八戸圏域定住自立圏において日常生活を営む上で、「交流」を促進し、「定住」に結びつける手段として、圏域市町村間の結びつきやネットワークを強化する地域公共交通の維持・活性化を図るため、具体的な施策や今後検討すべき課題を示す。

◆計画エリア

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  
(八戸圏域定住自立圏を構成する8市町村)

◆計画年度

平成22～25年度



◆施策

○優先実施プロジェクト

- ・広域路線バス上限運賃化実証実験
- ・**上限運賃化実証実験に伴う財政支援の実施**
- ・乗継対策情報提供事業

○中長期的に実施を検討するプロジェクト

- ・鉄道輸送サービスの活性化
- ・広域移動を支援する環境整備 (低床車両導入、ICカード導入)
- ・公共交通利用促進のためのモビリティ・マネジメントの実施
- ・圏域の公共交通をコントロールする一元管理体制の構築

◆バス上限運賃化実証実験の結果 (速報)

①乗降実態調査

平日全ダイヤ1日分の乗車人員の合計は、各バス事業者とも増加

市営バス	19,846人	→	21,698人
南部バス	8,614人	→	8,668人
十鉄バス	515人	→	542人

②病院・大規模小売店舗でのヒアリング

利便性: 「便利になったと思う」47%  
「思わない」9%

便利になったと思う理由:

「支払額が少なくなった」76%

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

地域公共交通活性化・再生総合事業

鉄道と新たに導入する交通手段との連携 ～秋田県北秋田市～

概要

本格的な少子高齢化社会へ対応するため、地域の各主体が連携し一体となって公共交通の活性化に取り組む必要がある。このため、地域づくりの観点も加味し、集落や各施設を結ぶ公共交通を再編し、地域間交流の促進や少子高齢化への対応など、地域の実情に適した公共交通体系を目指し、駅や集落、施設間をバス・乗合タクシーにより結ぶ事業や、秋田内陸線の利活用促進事業を展開。

①集落・中心街等と秋田内陸線を結ぶ2次アクセスの整備と活用

\* 増沢地区～合川駅～市民病院間の乗合タクシーによる運行

1回(往復)/日 (月～木)の運行で

233人/113日 1日あたり2.1人の利用(H22.9.1～H23.3.31)

294人/163日 1日あたり1.8人の利用(H23.4.1～H24.1.31)

※H22.4.1～H22.5.1の実証運行中は、1日4回(往復)/日の運行で

141人/24日 1日あたり5.9人の利用(1回あたり1.5人の利用)

②路線バスの利便性向上

\* 森吉支所～米内沢駅～市民病院間の路線バスによる運行

5回(往復)/日 (月～金)の運行(H23.12.1から4回(往復)/日)で

3,301人/121日 1日あたり27.3人の利用(H22.10.1～H23.3.31)

5,724人/204日 1日あたり28.1人の利用(H23.4.1～H24.1.31)

※ H22.4.1～9.30の実証運行中は、5回(往復)/日の運行で

3,588人/138日 1日当たり26人の利用



### 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

地域公共交通活性化・再生総合事業

コンパクトシティの形成を視野に入れた交通体系再編の検討  
～岩手県北上市～

概要

まちづくりと一体となった幹線及び支線の公共交通の実現と両者の効率的ネットワーク化に向けた駅やまちなかのターミナル調査、幹線の品質向上施策に関する調査、様々な公共交通手段の評価・分析等を実施する。

○地域公共交通の現況

- ・路線バス(28系統:国庫補助4系統、県補助3系統)
- ・コミュニティバス(飯豊二子更木線・飯豊立花黒岩線)
- ・JR北上線・東北本線(北上駅)
- ・乗合タクシー(和賀町地区)
- ・ボランティア有償運送(口内地区)

○地域公共交通の課題

- ・路線やダイヤなどが分かりにくい。
- ・市全体の交通ネットワークが確立されていない

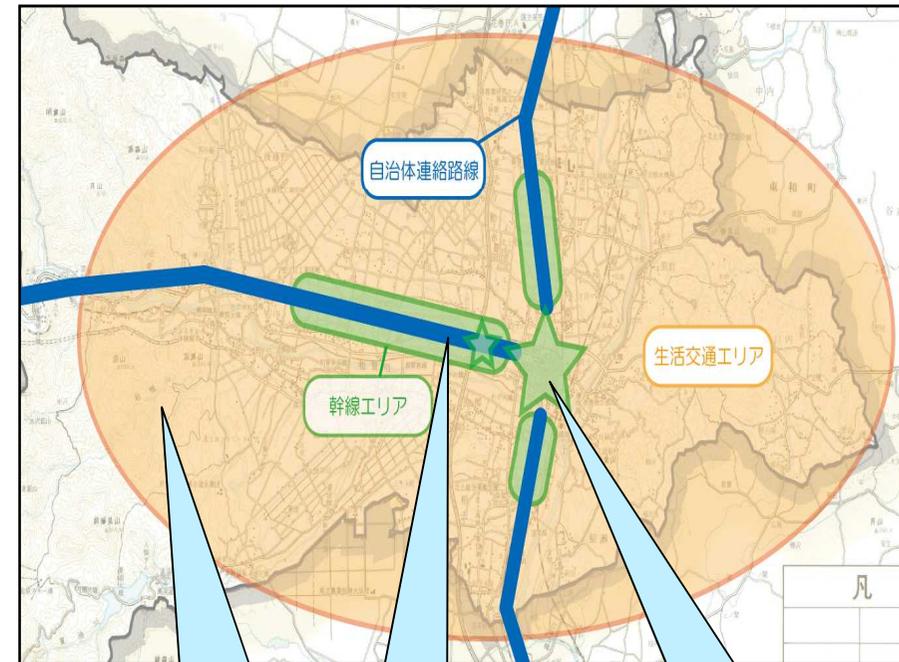
○地域公共交通総合連携計画の内容

【目標】

- (1)都市構造をつくる幹線交通の強化
- (2)生活を支える支線交通の実現
- (3)協働による継続的・戦略的な利用促進の実施

【主な事業】

- (1)①幹線交通の等間隔ダイヤ化
  - ②まちなかターミナルの再構築と交通結節点の検討
- (2)①北上市コミュニティバスの運行改善
  - ②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



◆生活交通エリア  
・コミュニティバス・乗合タクシー等の評価・分析

◆幹線エリア  
・等間隔ダイヤ導入に向けた調査

◆まちなか  
・ターミナル調査  
・運行経路調査

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

地域公共交通活性化・再生総合事業

市内幹線軸共同運行・等間隔運行 ～青森県八戸市～

【バス路線の課題】

1. 不採算系統が多く存在。
2. 不採算バス路線は公的補助により運営。
3. 市内のほぼ全域をカバーするも、分かりづらい路線網。
4. 幹線的区間において過剰な運行。
5. 支線区間における運営・運行の適材適所化が必要。

【戦略】

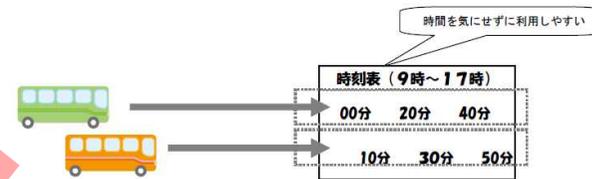
バス路線網の幹線軸を設定し、サービスの充実と運行の効率化を図る。

【施策】

◆八戸駅線（八戸駅～中心街）の共同運行・等間隔運行化

- ① 八戸市交通部・南部バスの共同運行
- ② 運行ダイヤの平準化
- ③ 共通定期券制度の創設
- ④ バス時刻表の統一化
- ⑤ バス行き先表示の共通化
- ⑥ 八戸駅前バス乗り場の再編  
「事業者別」に分かれていたバス乗り場を「行き先別」に再編。

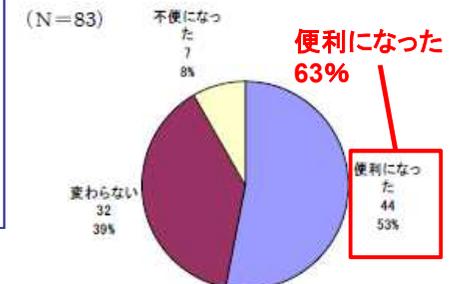
【八戸駅線共同運行概況図】



【共通時刻表の例】八戸駅

中心街(十三日町・三日町(八日町))方面 10分おきで運行	
根城大橋経由 中心街方面	9~17時台 20分おきに運行 毎時 00・20・40分発
田面本経由 中心街方面	9~17時台 20分おきに運行 毎時 10・30・50分発

八戸駅線沿線利用者の評価



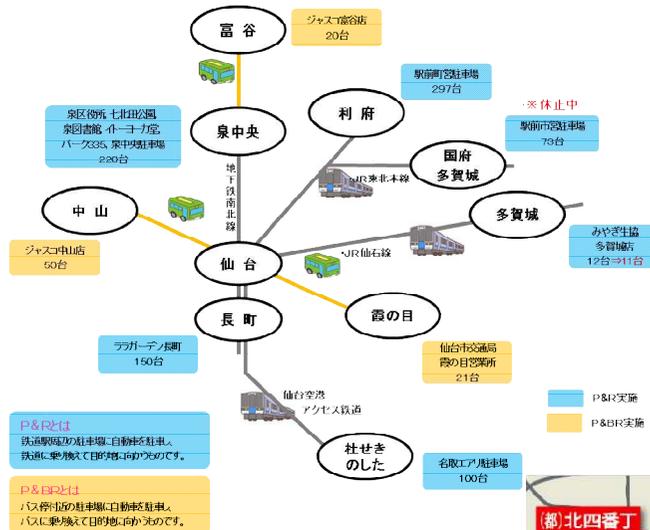
③パーク・アンド・ライドの実施等、マイカーとの役割分担の明確化

# パーク・アンド・ライド等の実施 ~仙台都市圏~

仙台都市圏における渋滞等の緩和のため、パーク・アンド・ライドを積極的に実施。

仙台都市圏における主なP&R等実施状況

地区名	利府駅地区	杜せきのした地区	長町南	中山地区	泉中央駅地区
対象市町村	利府	名取	仙台	仙台	仙台
種別	P&R	P&R	P&R	P&BR	P&R
乗換公共交通機関	JR利府線	仙台空港アクセス鉄道	地下鉄南北線	市営バス(既存バス・快速バス路線)	地下鉄南北線
駐車場位置	駅前町営駐車場	SC(名取エアリ)駐車場の一部	SC(ララガーデン長町)駐車場の一部	SC(イオン仙台中山店)駐車場の一部	泉区役所北側駐車場・七北田公園・泉図書館・イトーカ堂・パーク335(セルバ)・泉中央駐車場
導入年度	14年度	20年度	21年度	13年度	15,16年度
利用可能枠数	297	100	150	50	220
平成23年2月22日現在	277 93.30%	17 17.00%	67 44.70%	3 6.00%	213 96.80%
利用可能枠数	297	100	150	50	220
平成23年10月19日現在	284 95.60%	10 10.00%	65 43.30%	3 6.00%	177 80.50%



## P&Rの促進策

仙台市北西部の住宅団地(中山、長命ヶ丘など)と市中心部を結ぶバスが、道路渋滞に影響されずに走行できるよう、平成24年3月24日に開通する北山トンネルを含めた北四番丁大衡線の一部区間などに、路線バス等優先通行帯(バス優先レーン)の交通規制を導入し、P&Rの効果を高める。



## 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

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

JR横手駅周辺のバリアフリー化・駅前再開発～秋田県横手市～

JR横手駅のリニューアル、駅前再開発を機に、駅等をバリアフリー化し、横手バスターミナルを駅の近くに配置、新たにできた駅西口にバスを乗り入れることにより、物理的な距離を縮めるとともに、バスのダイヤの見直しや、電子掲示板の導入によるわかりやすいバス案内等により、乗り継ぎをより円滑化させた。

駅舎改築

JR横手駅の東西自由通路を設置するため、駅舎を改築。

- ・行政等公益施設が存在する西口方面の出入り口を新たに設け、東西の行き来がスムーズになった。
- ・駅舎を橋上にしたことに伴い、バリアフリーを実現。
- ・東口に交流のためのスペースを設置。

東口



西口



西口側

バスターミナル設置

駅東口第一地区再開発事業に伴い、バスターミナルを再配置した。既存のバス系統を生かしながら、歩行者の安全を考慮して、できるだけバスが駅に近い位置に停車するよう、高速バスも停車するバスターミナルを駅寄りに移転して配置。



バス案内表示板

- ・駅西口についても、新たにバスを乗り入れることとし、鉄道との乗り換えを円滑化させた。

※駅東口の整備が終了し次第、駅東口にもバスを乗り入れる。



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

## 中小鉄道事業者間の連携

### ・事業のわらいと東北運輸局の取組み

東北運輸局と東北鉄道協会（中小民鉄・三セク鉄道等20事業者で構成：会長 澤田長二郎 津軽鉄道代表取締役社長）では、技術者の高齢化、車両・設備の老朽化、利用者の減少など中小鉄道事業者の抱える幾つもの課題を解決するため、事業者間の連携による安全性の向上（合同訓練）や観光客の集客など、**地域的なまとまりのなかで人・モノ・技術・知恵を共有する「技術力共有化事業」と「相互送客事業」の枠組みを作り、積極的に支援。**

### 技術力共有化事業（異常時における合同訓練）

・鉄道事業の安全性向上のため、単独では実施困難な大規模訓練や高度な研修会を合同で実施。



・合同訓練の様子(会津鉄道)



合同訓練の様子(IGRいわて銀河鉄道)

### ・トレインアテンダント・スキルアップ講座 in 東北

平成23年12月7～8日、列車内や駅で活躍する9事業者22名のトレインアテンダント等が集い、震災を乗り越えて、お客様へのおもてなしとサービスの向上について学びました。



(会津鉄道の車内で)

### 相互送客事業

各鉄道会社が連携して企画旅行を造成し、沿線住民等をお互いに相客することで相互にメリットが！

#### 送り出し側のメリット

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

#### 受け入れ側のメリット

県外からの誘客に加え、独自のおもてなしにより知名度向上、リピーター獲得



#### 事例

山形鉄道から由利高原鉄道へ27名

会津鉄道から山形鉄道へ25名



車両基地の見学



人気の方言ガイドも登場

# 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

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支援セミナー

プログラム

1. 説明「移動等円滑化の促進に関する基本方針の一部改正について」
2. 基調講演「超高齢社会におけるバリアフリー」

東北工業大学教授石井敏氏

3. 講演:「秋田市バリアフリー基本構想について」  
秋田市都市整備部都市計画課佐藤守氏

4. 「菊池市における交通体系の見直し  
～新たな交通体系の構築まで」  
熊本県菊池市経済部商工観光課参事笹本聖一氏

「菊池市における交通体系の見直し」より

- ① 自治体は、国の『まずは乗合事業者優先、次に貸切事業者、最後がタクシー事業者。』という考え方を知らず、または理解せず事業を進めがちなため、事業者の側でも、国の力を借りる等して、主張すべき点は主張していく必要がある。
- ② 地方バスの利用者減少は、乗合バス事業者だけの責任ではない。
- ③ 全てを乗合バス事業者で...等という考え方は、今の時代ありえない。
- ④ 新規事業は何が何でも貸切事業者・タクシー事業者で...等という、乗合バス事業者を無視した考え方は、うまくいく訳が無い。
- ⑤ 事業者も事業者間の枠を越えて、一体とならなければ、地域の足としても役割をアウトソーシング(人材派遣業)系の事業者に譲り渡さざるを得なくなる。

アンケート

- ・市営バスの担当をしているので、菊池市の講演が最も参考となりました。
- ・地域ごとにケースは異なるので、身の丈に合った交通体系の構築を！という言葉が印象に残りました。
- ・バリアフリーについて、健康福祉部でも取り組んでいるようです。今日のセミナーを市町村の福祉担当者にも学んで欲しかった。

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

## バス&ウォーク ～秋田県大館市～

秋田県大館市において、公共交通の重要性に関する教育・推進のため、公共交通推進とウォーキングをコラボレーションした取組み「バス&ウォーク」を産官学連携して市民の健康増進と地球環境の保全を目指して取り組んでいる。

<実施主体>

主催：秋北バス株式会社

協賛：大館市・(社)大館北秋田医師会

後援：秋北観光(株)・秋北タクシー(株)・秋北航空サービス(株)

幹事：株式会社早稲田環境研究所・NPO469maネット

<目的>

- ① 自家用車の使用を控え、バスを利用することで環境負荷を軽減
- ② ウォーキングの啓発で健康増進



### <小学生向けの環境学習>

小学校に出前講座を行い、「エコライフゲーム」という日常の行動でどれだけCO2を排出しているのかわかるすごろくゲームを通じて、環境学習を行う。



平成23年11月～2月に6小学校で出前授業を実施。

### <ウォーキングのための環境整備>

○バス停のプレート表示

バス停に、次のバス停まで歩いた場合の消費カロリー、マイカー・バス使用時のCO2排出量を表示したプレートを設置。



○「おらほのバス停MAP」の製作

バスの路線情報、バス停情報の他、バス停付近の観光スポットの情報、お店の情報を入れたMAPを製作し、配布。



③公共交通に関する活動を行う組織の育成・支援

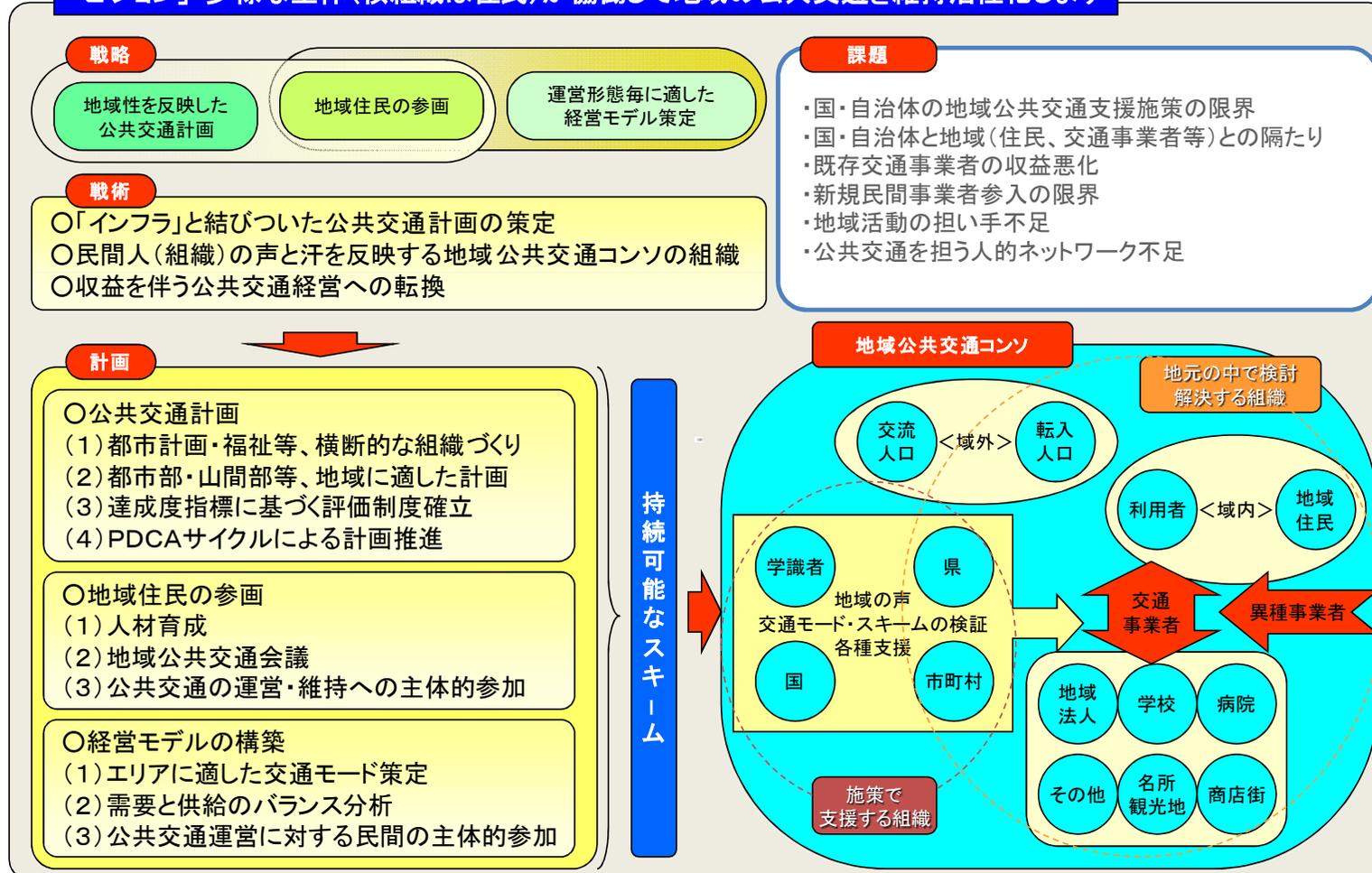
事例なし

④「地域公共交通コンソーシアム」の創設に向けた取組

## 地域公共交通コンソーシアムの創設

「理念」 地域の事情に適した、持続性の高い地域公共交通モデルの創造

「ビジョン」 多様な主体(核組織は住民)が協働して地域の公共交通を維持活性化します



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

## モビリティウィーク・カーフリーデーの実施 ～仙台市～

ヨーロッパを中心に世界2,000都市以上で、環境の観点から都市交通を見直すため、毎年9月16～22日に「ヨーロッパモビリティウィーク」という社会的なイベントが行われており、このプロジェクトの中心イベントで、毎年9月22日に「カーフリーデー」を開催。仙台市は、環境にやさしい交通手段への転換を促す交通政策の一環として、平成22年度からこのイベントを実施。

### 【せんだいモビリティウィーク2011】

○公共交通利用促進に関する資料の展示

- ・地下鉄仙台駅コンコース(終日5:20～24:25)
- ・仙台市役所本庁舎1階(平日8:30～17:00)

【展示内容】

- ・仙台市における公共交通の利用促進の取り組み紹介
- ・モビリティウィーク&カーフリーデーの理念

○宮城バスまつりでの公共交通利用促進PR

【日時】 平成23年9月19日(月曜日・祝日) 10:00～15:00

【場所】 勾当台公園市民広場



地下鉄仙台駅コンコースでの展示の様子



宮城バスまつり



カーフリー宣言(バスまつり)

### ※平成22年度のカーフリーデー

【日時】平成22年9月18日(土曜日)10時～15時  
第20回宮城バスまつりと同時開催

【場所】市道表小路線

- ・仙台市役所前庭及び議会棟前駐車場
- ・勾当台公園市民広場



市役所前の市道表小路線を通行止めにして、イベントを開催



オープンカフェ  
(路上の休憩スペース)



# 6

## 高速交通インフラを活用した 交通体系の構築

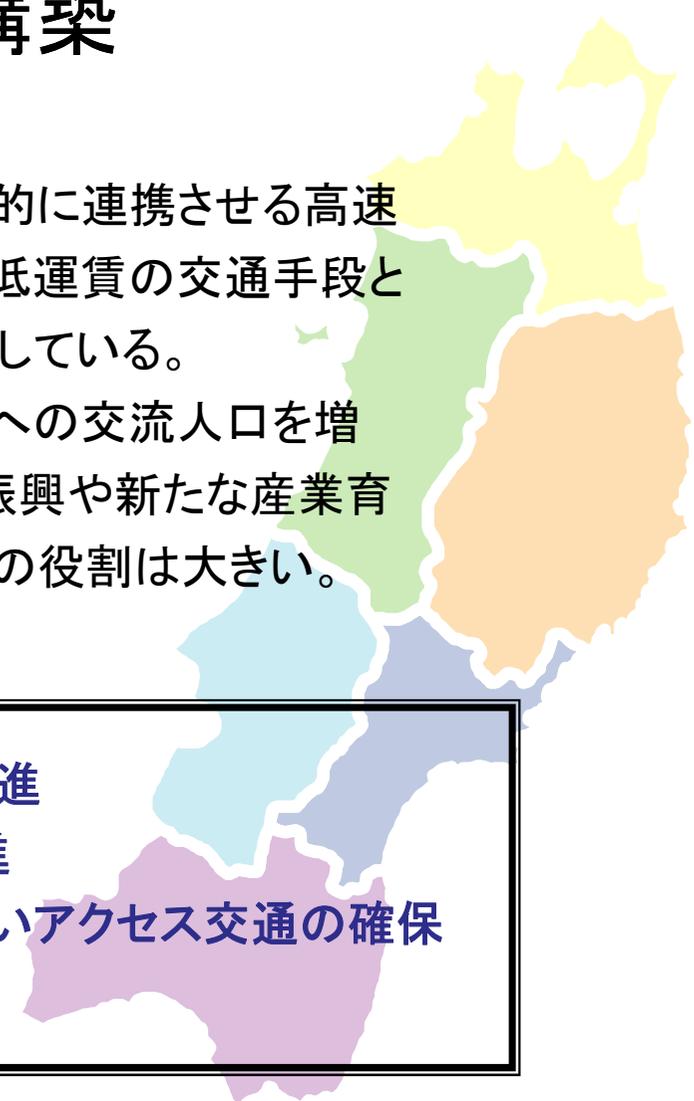
### 東北地方の課題

・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



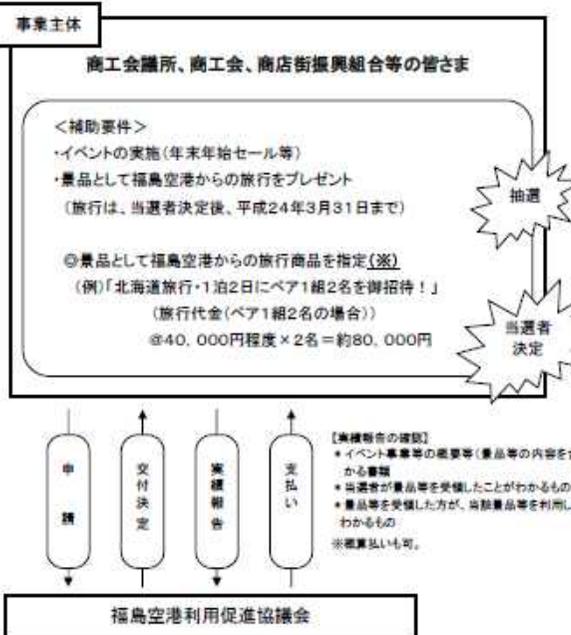
①地域関係者一体となった空港利用促進策の推進

福島空港の利用促進 ～福島空港利用促進協議会等～

○「マイエアポート福島空港」と題し、様々な空港利用促進策を推進。

- ①商工会議所、商工会、商店街振興組合等が年末年始等のイベントで景品として福島空港からの旅行をプレゼントする場合、利用者1人当たり20,000円の補助金を交付。
- ②市町村・経済団体が自ら企画する福島空港定期便の利用促進を目的とする事業について、利用者1人当たり15,000円(上限300,000円)の補助を交付

○福島県全域、北関東の一部をカバーする乗合タクシーを実施。(平成22年4月～)



運行エリア・運賃

■福島空港⇄福島県内

運行区域	1人あたり運賃
白河市 西白河郡 田村市 田村郡 岩瀬郡 石川郡(玉川村除く)	¥2,000
福島市 東白川郡 猪苗代町 二本松市 本宮市 安達郡	¥2,500
会津若松市 伊達市 伊達郡 磐梯町 湯川村 いわき市	¥3,000
喜多方市 双葉郡 会津坂下町 会津美里町 北塩原村	¥3,500
柳津町 西会津町 相馬市 南相馬市 相馬郡 下郷町 南会津町	¥4,000
三島町 金山町 昭和村 檜枝岐村 只見町	¥4,500

運行エリアマップ(県内)



②空港間や空港と新幹線駅等の連携施策の推進

## 仙台空港アクセス鉄道、仙台空港ビル等の連携

○仙台空港アクセス鉄道、仙台空港ビル等関係機関の連携により実施した各種イベント等を通じて、仙台空港の認知度を高め、誘客増加を図り、仙台空港及び仙台空港アクセス鉄道の利用促進を推進。

### ★仙台空港屋上展望デッキでビアガーデンの開催

○日時 平成22年7月30日～31日

○場所 仙台空港屋上展望デッキ



### ★仙台空港で仙台空港アクセス鉄道クリスマスイベントの開催

○日時 平成22年12月19日

○場所 仙台空港駅スタンドグラス前



### ★仙台空港・仙台空港アクセス鉄道利用促進PRテレビCM「香港近すぎ！」の作成

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

## 乗合タクシーの運行及び東日本大震災の支援 ～山形空港～

- リムジンバスの運行がない山形県内(村山地方)の地域に対し、山形空港までのアクセスを確保するため、一人から乗車可能(平成21年4月～)でかつ低廉な運賃で運行する乗合タクシー制度を実施。
- 東日本大震災発生時、津波で被災した仙台空港に代わって、山形空港が航空アクセスの中心となったところ、仙台市内までの二次交通が必要になったことから、バス等を即急に手配し、増大する旅客需要の増大に対応した。

山形空港と山形市中心部を結ぶ乗合タクシー「山形空港ライナー」が、平成24年2月2日(木)より、新たに東根市・天童市・村山市・寒河江市・河北町中心部への運行を始め、空港から県内各地域までアクセス性を高めた。



★マークで乗り降りできます。また、線で囲まれたエリア内は、自宅や会社、ホテル等まで送迎します。

○東日本大震災発生後、平常時の小型機だけでなく、臨時便として中型機(最大270人乗り)が続々と投入されるのに伴い、山形空港から山形駅への平常時の乗合タクシー(9人乗り)に代わり、3月14日からは中型バス(28人乗り)によるピストン輸送に切り替えて増大する旅客需要に対応した。



○東北新幹線や仙台空港が利用できない中、仙台方面から山形空港へのアクセス改善の要望があったため、山形空港と仙台を直通する二次交通として3月27日から5月15日まで、「がんばれ東北！！山形空港直行ライナー」を運行した。



④高速バスの利便性の向上

## 会津乗り継ぎ利用高速バス

○これまで5名からの予約制だった会津地域との福島空港リムジンバスについて、定期運行を確保するため、高速バスを利用した乗り継ぎ(会津若松駅～【郡山駅】～福島空港)に移行し、利用者の利便性を向上。

予約不要

**乗車料金** 片道 **2,000円** (税込)

小人片道1,000円(税込)

**会津若松駅** (Aizuwakamatsu Station) → **郡山駅** (Maebashi Station) → **福島空港** (Fukushima Airport)

高速バス (Express Bus) connects Aizuwakamatsu and Maebashi. 空港リムジンバス (Airport Limousine Bus) connects Maebashi and Fukushima Airport.

**チケット販売場所**

- 会津バス 若松駅前バスターミナル 神明通り案内所
- 福島空港 総合案内所
- 当日は係員はいませんので、バスの乗務員に「該当路線の乗車券」をお渡しください。

●空港リムジンバスの乗り継ぎ

	高速バス		乗継時間 (目安)	郡山 リムジンバス*		飛行機*
	発	着		発	着	
会津若松	6:25	7:50	0:10	8:00	8:45	9:15 (伊丹)
	6:50	8:15	0:30	8:45	9:30	10:15 (伊丹)
	8:50	10:10	0:35	10:45	11:30	12:30 (伊丹)
	9:50	11:10	0:15	○11:25	12:10	13:10 (仁川)
	12:20	13:40	0:40	14:20	15:05	15:50 (伊丹)
	13:45	15:10	0:25	15:35	16:20	17:05 (札幌)
	15:40	17:00	0:35	17:35	18:20	19:05 (伊丹)

○日・オ運行

	飛行機*	郡山 リムジンバス=		乗継時間 (目安)	高速バス	
		発	着		発	着
福島空港	8:45 (伊丹) /9:05(新千歳)	9:20	10:00	0:30	10:30	11:35
	9:45 (伊丹)	10:00	10:40	0:20	11:00	12:05
	12:00 (伊丹)	12:15	12:55	0:35	13:30	14:35

# 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

・東北地方は、宮城県・福島県の一部を除き豪雪地帯に指定されるなど、我が国でも北海道に次いで寒冷な地域である。  
このような東北地方の特性は、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。

## 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

積雪寒冷地域における電気バスの走行試験 ～青森県・青森市～  
(環境対応車を活用したまちづくりに関する実証実験)

- 電気自動車(EV)バスの実用化に向けて寒冷地での実用性を検証することを目的に、青森市内で走行実証実験を実施。
- 新青森駅バスターミナルに急速充電スタンドを設置し、同駅から青森駅など中心部を巡る片道7.6kmのルートを循環。

実験概要

◆実施日

平成23年3月5日(土)、3月7日(月)

◆調査内容

- ・電気バスの走行試験(新青森駅～青森駅)
- ・新青森駅バス停周辺の歩行者へのアンケート調査
- ・運転士等へのヒアリング

◆検証事項・ポイント

- ・航続距離と充電装置の配置基準・運用方法
- ・充電装置の設置によるバス待ち環境の変化
- ・運転士による充電操作の負担影響
- ・既存の公共交通機関・システム等との親和性把握
- ・空調(特に暖房)による走行距離低下の把握

◆実施結果

- ・利用実績 : 平均15人/便 (4往復/日)
- ・アンケート回収数 : 83票(歩行者等)
- ・電費 : 国土交通省が定める条件で走行した場合の電費に対して、0.8~1.2倍程度



※新青森駅前バスターミナル拡大図



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

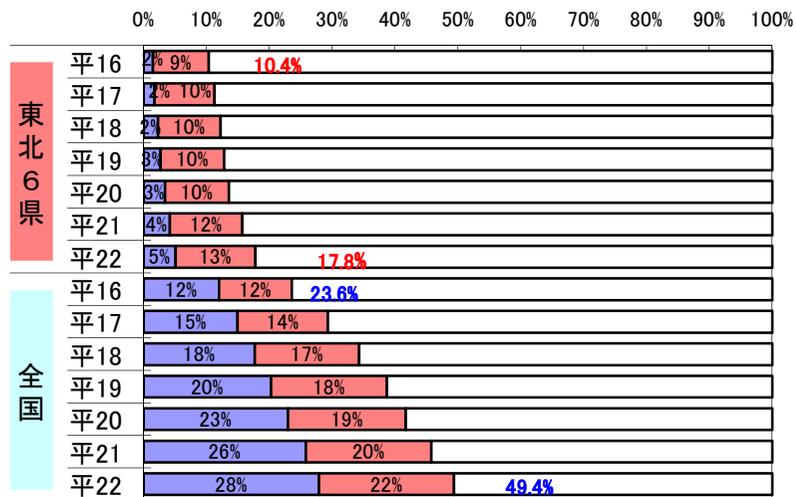
## ノンステップバスの導入率

【東北管内における低床バス導入状況】

年 度	23年3月末	22年3月末
総車両数	4,708台	4,859台
低床バス	837台(17.8%)	762台(15.7%)
うちノンステップバス	241台(5.1%)	202台(4.2%)

(注)低床バスには、ワンステップバス、リフト付バスを含む。

(資料:移動円滑化実績等報告)



(各年度末現在)

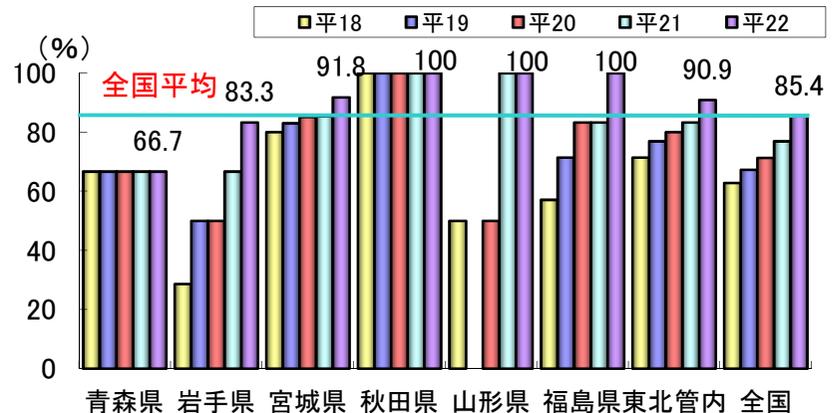
■ノンステップバス ■低床バス □その他

## 鉄道駅のバリアフリー化

平成22年度末現在

	JR(駅数:720)	公営(駅数:17)	民鉄(駅数:227)	合 計
段差を解消している駅	152	17	40	209
エレベーターを設置している駅	73	17	8	98
エスカレーターを設置している駅	37	17	3	57
スロープを設置している駅	128	10	46	184
視覚障害者誘導用ブロックを敷設している駅	492	17	111	620
点字による案内設備を設置している駅	24	2	11	37
点字券売機を設置している駅	260	17	18	295
障害者対応型券売機を設置している駅	267	17	20	304
障害者対応型改札口を設置している駅	256	17	30	303
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	446	17	69	532
車いすユーザー対応型トイレを設置している駅	86	17	17	120

## 鉄道駅の段差解消率

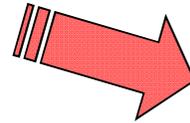


青森県 岩手県 宮城県 秋田県 山形県 福島県 東北管内 全国

# 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22年度末現在: 55

	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	9,318	55

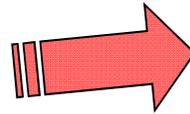
※平成22年度の乗合バス、タクシー及び旅客船の輸送人数については、東日本大震災の影響により、一部の事業者のデータが反映されていない。

# 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地域数

平成21年度末現在：50



平成22年度末現在：51

	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	14	50
H22年度末	10	7	5	8	6	15	51