

東北地方交通審議会 第8回政策推進部会

# 東北公共交通アクションプランの実現状況

平成28年9月23日(金)



# 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

# 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

# 1 合併自治体における交通体系の構築

## ✚ 主な施策の取り組み状況

### 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

- 平成23年度：地域公共交通活性化・再生総合事業に基づく公共交通の再編（福島県二本松市）
- 平成25年度：合併市町村における公共交通の再編（青森市五所川原市）
- 平成26年度：横手市地域公共交通活性化協議会の取組み（秋田県横手市）
- 平成26、27年度：一関市地域公共交通総合連携協議会の取組み（岩手県一関市） 等

### 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

- 平成25年度：翌年度の総合病院開設を見据えた公共交通の再編（青森市五所川原市）
- 平成26年度：鶴岡市地域公共交通活性化協議会の取組（山形県鶴岡市）
- 平成27年度：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（福島県郡山市） 等

## 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

## 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

### ✚ 主な施策の取り組み状況

#### ① 複数市町村が連携し、生活圏全域の交通体系の一体的見直し

- 平成22年度：八戸圏域公共交通計画（青森県八戸市ほか6町1村）
- 平成25年度：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り組み  
（福島県いわき市ほか双葉郡5町1村）
- 平成26年度：山形定住自立圏公共交通ネットワーク計画策定に向けた取り組み（山形県山形市ほか東村山郡2町）
- 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） 等

#### ② 既存バス路線・鉄道の活用と新たに導入する交通手段の役割分担

- 平成23年度：地域公共交通活性化・再生総合事業に基づく、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）
- 平成25年度：鉄道の利用促進を中心に地域一帯となった地域活性化の推進（秋田県北秋田市、仙北市）
- 平成26、27年度：仙台市営地下鉄東西線開業に伴うバス路線網の再編（宮城県仙台市） 等

### 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

# 3 まちづくりと連携した交通体系の構築

## ✚ 主な施策の取り組み状況

- 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**
  - 平成23年度：地域公共交通活性化・再生総合事業に基づく、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）
  - 平成25年度：中心市街地循環バス運行事業（秋田県秋田市）
  - 平成26年度：コンパクトなまちづくりのための公共交通の再編に向けた取り組み（山形県小国町）
  - 平成27年度：駅を中心としたまちづくりに関する取り組み（岩手県岩泉町） 等
  
- 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**
  - 平成23年度：地域公共交通活性化・再生総合事業に基づく、市内幹線軸共同運航・等間隔運行（青森県八戸市）
  - 平成25年度：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）
  - 平成26年度：幹線・支線系統の競合区間解消に向けた路線合理化の検討（山形県酒田市）
  - 平成27年度：利用しやすく持続可能な公共交通ネットワーク形成への取り組み（宮城県大崎市） 等
  
- 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**
  - 平成22～27年度：仙台都市圏のパーク・アンド・ライド等の実施（宮城県・仙台市） 等



## 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

## 4 交通モード間・事業者間の連携・協働

### ✚ 主な施策の取り組み状況

#### ① 交通モードを超えた連携により、ハード・ソフト両面での乗継ぎ円滑化

- 平成23年度：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）
- 平成26年度：福島県内での交通事業者間の連携（福島県会津若松市・郡山市）
- 平成27年度：仙台駅周辺地区交通結節機能の強化（宮城県仙台市） 等

#### 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

- 平成23年度：中小鉄道事業者間の連携（東北運輸局）
- 平成25年度：鉄道事業者とバス事業者間の連携による乗継割引通勤定期券導入  
(IGRいわて銀河鉄道、岩手県交通)
- 平成26年度：市内幹線軸等間隔共同運行等の取組み（青森県八戸市）
- 平成27年度：きたいわてぐるっとパスの取組み（IGRいわて銀河鉄道、三陸鉄道、岩手県北自動車、JRバス東北） 等

# 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

# 5

## 住民との協働による公共交通の 活性化・再生

### ✚ 主な施策の取り組み状況(その1)

#### ① 人材育成のためのシンポジウム・セミナーの開催

- 平成23年度：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（東北運輸局）
- 平成24・25年度：各地で地域公共交通シンポジウムの開催（東北運輸局、宮城県仙台市、青森県弘前市）
- 平成26年度：おでかけ交通博2015in福島開催（東北運輸局）
- 平成27年度：地域公共交通再構築推進事業による人材育成（秋田県）  
第2回おでかけ交通博2015in弘前の開催（東北運輸局）

等

#### 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

- 平成23年度：バス&ウォーク（秋田県大館市）
- 平成25年度：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）
- 平成26年度：小学校向け「バスの乗り方教室」の実施（福島県郡山市）
- 平成27年度：津軽鉄道体験乗車助成制度（津軽鉄道活性化協議会）

等

#### ③ 公共交通に関する活動を行う組織の育成・支援

- 平成25年度：地域公共交通再構築推進事業による人材育成（秋田県）
- 平成26年度：金川町・田園町住民コミュニティバスの運行とその支援（福島県会津若松市）
- 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（山形県鶴岡市）

等

# 5

## 住民との協働による公共交通の 活性化・再生

### ✚ 主な施策の取り組み状況(その2)

#### ④ 「地域公共交通コンソーシアム」創設に向けた取組

- 平成23年度：地域公共交通コンソーシアムの創設（東北運輸局）
- 平成25年度：「地域公共交通東北仕事人」制度を創設（東北運輸局）
- 平成27年度：「つながれ！大鰐線 つなごう！みんなの交通コンソーシアム ～交通まち育てを目指して～」の設立  
（青森県弘前市等） 等

#### 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

- 平成22・23年度：モビリティウィーク・カーフリーデーの実施（宮城県仙台市）
- 平成25年度：三陸鉄道活性化にかかる取組み（岩手県宮古市ほか）
- 平成26年度：弘南鉄道大鰐線の利用促進の取組み（青森県弘前市・大鰐町等）
- 平成27年度：地域活性&健康プロジェクト「バスアンドウォーク」（秋田県大館市、北秋田市、能代市） 等

# 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

# 6

## 高速交通インフラを活用した 交通体系の構築

### ✦ 主な施策の取り組み状況

#### ① 地域関係者一体となった空港利用促進策の推進

- 平成22年度：福島空港の利用促進（福島空港利用促進協議会等）
- 平成25年度：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）
- 平成25・26年度：仙台空港利用促進事業の実施（仙台空港国際線利用促進協議会等）
- 平成27年度：山形・庄内空港利用促進策の推進（山形空港利用拡大推進協議会等）

#### ② 空港間や空港と新幹線駅等の連携施策の推進

- 平成22年度：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）
- 平成25年度：北東北5空港合同PR事業（青森県・岩手県・秋田県）

#### 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

- 平成23年度：乗合タクシーの運行及び東日本大震災の支援（山形空港）  
※乗合タクシーの運行は平成21年度より
- 平成25、26年度：山形空港における二次交通の充実（山形県）
- 平成27年度：奥津軽いまべつ駅二次交通等整備促進事業の実施（青森県）

#### ④ 高速バスの利便性向上

- 平成23年度：会津乗り継ぎ利用高速バス（会津バス、福島交通）
- 平成27年度：福島空港における2次アクセス（バス）について（福島県）

# 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



# 7

## 東北地方の特性に対応した 交通体系の構築

### ✦ 主な施策の取り組み状況

#### 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

- 平成22年度：積雪寒冷地域における電気バスの走行実験（環境対応車を活用したまちづくりに関する実証実験）  
（青森県・青森市）
- 平成25年度：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）
- 平成26年度：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（青森県三沢市） 等

#### 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

- 各年：ノンステップバスの導入、鉄道駅のバリアフリー化の推進
- 平成26年度：秋田駅西口ターミナルの整備（秋田県秋田市）
- 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案内所の整備（福島県会津坂下町） 等

# 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

# 8

## 災害に強い安全で安心な 交通体系の構築

### ✦ 主な施策の取り組み状況

#### 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

- 平成24年度：JR仙石線（東名駅・野蒜駅地区）、JR常磐線（山下駅・坂本駅・新地駅付近）復旧計画に基づく高台移設の計画  
南三陸町志津川地区、歌津（伊里前）地区の土地利用構想に対応した公共交通網計画
- 平成26年度：安全・安心なまちづくりと連携した公共交通プランの策定（岩手県宮古市） 等

#### 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

- 平成25年度：八戸市災害時公共交通行動指針の策定（青森県八戸市）
- 平成26年度：在宅難病患者災害時移送システムの構築（山形県）
- 平成27年度：仙台駅周辺帰宅困難者対策（宮城県仙台市） 等

#### ③ 「安全・安心」の確保の更なる徹底

- 平成25年度：新高速乗合バスへの移行（東北運輸局）
- 平成26、27年度：貸切バス事業者安全確保対策支援事業適正化事業指導事業 等

# 施策の実施状況(まとめ)

【成果・要因等（赤字：成果あり、青字：成果なし）】

- 1 合併自治体における交通体系の構築**
  - 合併市町村全体や、公共施設の整備・再配置等にあわせた路線再編等の取組が各地で展開。
  - 市町村合併が各地で進められているが、合併前交通体系の維持優先や、財源・人材確保が困難である等により、全市町村で交通体系の再構築が行われている状況ではない。
- 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**
  - 複数市町村が連携して、生活圏全域での交通体系の見直し、利便性向上を図る取組が各地で展開。
  - 交通分野に限らず、隣接市町村間での連携実績等があまり進んでいないため、施策展開地域が、“定住自立圏”圏域等に限定。
- 3 まちづくりと連携した交通体系の構築**
  - コンパクト・プラス・ネットワーク等土地利用と一体となった公共交通整備や、震災を契機とした新たな拠点整備との連携、路線の再配置、パークアンドライド等が推進。
  - 地方部を中心に、震災やコンパクトなまちづくり等、問題の優先度が高まらなければ、財源・人材等の面から対応できないため、施策推進地域が限定的。
- 4 交通モード間・事業者間の連携・協働**
  - 乗り継ぎ円滑化に向けた拠点整備や、中小鉄道事業者間連携等が推進。
  - 多様な取組が実施・検討されているものの、人口減少に伴う利用者数の減少の影響が大きく、経営効率化には至っていない。
- 5 住民との協働による公共交通の活性化・再生**
  - シンポジウム、学校教育への展開、人材育成、コンソーシアム創設、意識喚起等様々な取組が展開。
  - 協働した取組の重要性等、意識情勢は進められつつあるものの、多様化する市民ニーズには必ずしも対応しきれず、公共交通の活性化につながっていない。
- 6 高速交通手段を活用した交通体系の構築**
  - 空港利用促進、各種PR、アクセス手段確保等に関する取組が展開。
  - 東日本大震災以降、航空会社における就航便数の減少等もあり空港利用者数は減少。
- 7 東北地方の特性に対応した交通体系の構築**
  - 寒冷・豪雪環境や高齢化への対応等に関する取組が展開。
  - 寒冷・豪雪対応等の財源確保が難しく、また、各種補助制度も有効活用されていないため、一部地域での実施にとどまり、東北全体への普及が進んでいない。
- 8 災害に強い安全で安心な交通体系の構築**
  - 東日本大震災を受けた復興過程での交通計画見直し、災害時対応の検討、新制度への移行等にあわせた対応等の取組が展開。
  - 震災対応に限らず、豪雨災害等発生時における応急対応、事業者間協力等に関しては、必ずしも連携・体制整備が進んでいないため、対応できていない。

# 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

- 人口1人当たりの公共交通利用回数は、震災後まで減少傾向であったが、平成24年度末、25年度末と増加に転じる。
- しかし、平成26年度には再び減少。引き続き、公共交通の利用促進を図っていくための施策推進、支援等が必要。

平成21年度末現在：56

平成26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
H21年度末	162,930 (17.3)	95,621 (10.2)	259,109 (27.5)	3,811 (0.4)	6,490 (0.7)	527,961	9,417	56
H22年度末	(※) 160,233 (17.1)	(※) 91,619 (9.8)		(※) 1,926 (0.2)	6,166 (0.7)	512,982	(※) 9,352	55
H23年度末	161,376 (17.5)	91,171 (9.9)	240,100 (26.0)	1,828 (0.2)	5,204 (0.6)	499,679	9,242	54
H24年度末	167,914 (18.2)	92,648 (10.1)	255,195 (27.7)	2,716 (0.3)	6,055 (0.7)	524,528	9,217	57
H25年度末	170,189 (18.4)	89,241 (9.6)	263,588 (28.5)	2,707 (0.3)	6,729 (0.7)	532,454	9,260	58
H26年度末	167,932 (18.4)	84,455 (9.2)	261,135 (28.6)	2,814 (0.3)	6,989 (0.8)	523,325	9,145	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)。

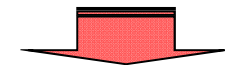
※各手段()内は、東北地方における人口1人当たりの利用回数(回/人)を示す。なお、四捨五入の関係から、各数値の合計と全手段計が一致しない場合がある。

# 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：41



平成25年度末現在：55

- 各市町村の計画策定は、施策進捗で示したとおり推進されている。
- 一方、地域公共交通の維持・確保に向けた、関係主体間の連携と協働の重要性については認識されつつあるものの、施策実施地域の偏り等が見られ、取組・実施に向けた支援の強化等が必要。

	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。

(参考)H27年度末 地域公共交通網 形成計画策定件数	4	1	1	8	4	4	22
-----------------------------------	---	---	---	---	---	---	----

# モニタリング指標に係る評価結果

(参考)

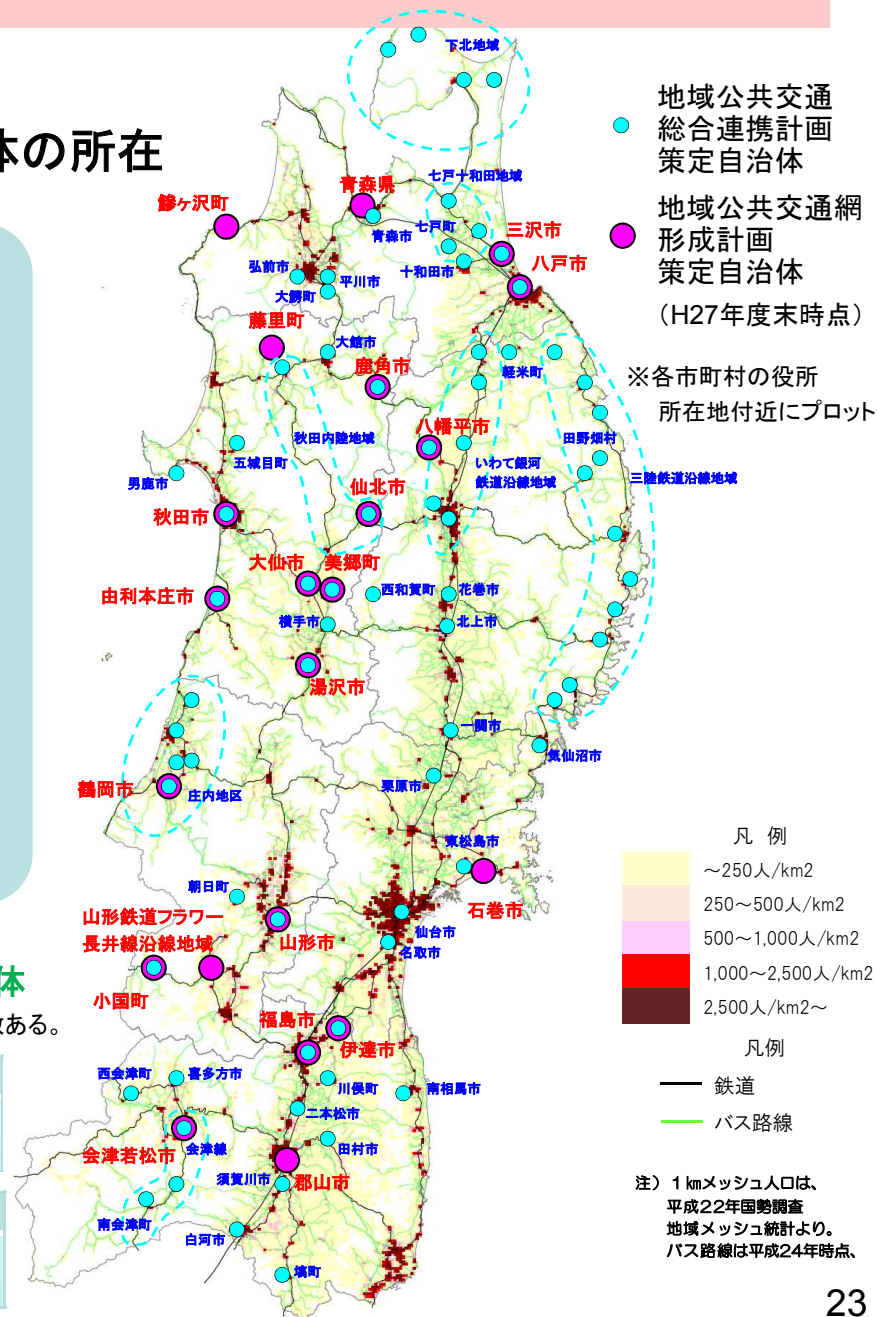
## 地域公共交通総合連携計画・ 地域公共交通網形成計画策定自治体の所在

- 地域公共交通総合連携計画については、都市部に限らず、地方部の市町村を含め、東北地方各地で策定。一部の地域では鉄道沿線等で市町村が連携して協議会を設立し、計画を策定している。
  - 一方、地域公共交通網形成計画については、現時点では、都市部や鉄道沿線地域を中心に策定。鉄道が運行されていない市町村は、秋田県藤里町のみ。
  - また、特に低密度地域については、両計画ともに策定実績のない市町村がみられる。
- 小規模市町村が単独ではなく、生活圏等の地域の中で相互連携・協働して、地域の公共交通を維持・確保していくための取組を推進(またその支援)していくことが重要。

### ◎平成27年度末以降、地域公共交通網形成計画を策定予定の自治体

※下記の他に地域公共交通網形成計画策定を予定している自治体が複数ある。

青森県	岩手県	宮城県
青森市、弘前市、五所川原市、階上町等	宮古市、大船渡市、北上市、花巻市、岩手町等	気仙沼市、大崎市、白石市、南三陸町等
秋田県	山形県	福島県
潟上市、北秋田市、横手市等	酒田市、庄内町	南相馬市、白河市、磐梯町、棚倉町、檜葉町等



# モニタリング指標に係る評価結果

(参考)

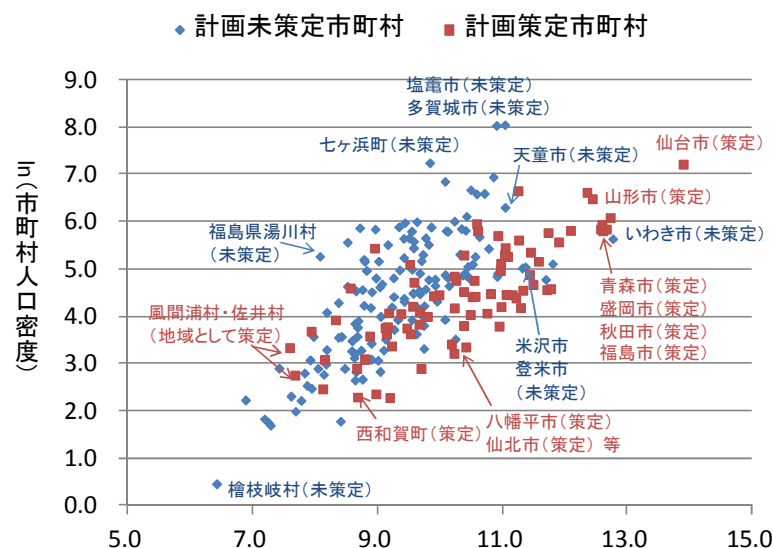
地域公共交通総合連携計画・

地域公共交通網形成計画策定自治体の特性

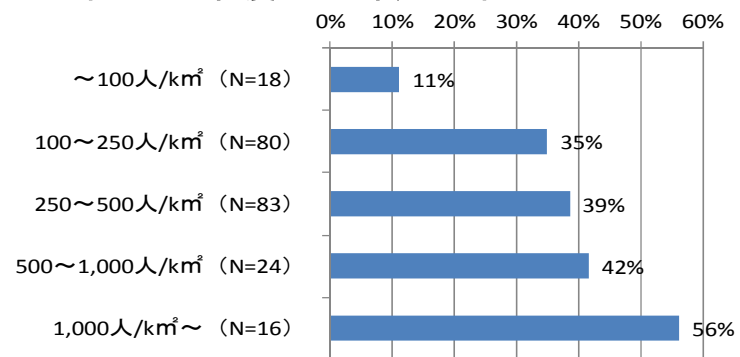
- 東北運輸局管内各自治体の人口と人口密度の関係を、計画策定有無別にみると、大きな違いは見られず、一部の極めて人口規模の少ない町村を除き、人口規模、人口密度の大小によらず、計画策定自治体がみられる。
- なお、可住地人口密度で見ると、人口密度が低い市町村ほど、策定率が低い傾向にはあった。

→ 同一人口規模・同程度の人口密度の市町村に、計画策定市町村が存在。未策定市町村においても、同規模市町村の事例を参考にすることで、地域公共交通の維持・確保に向けた取組を促進することが可能と想定される。

■各自治体の人口と人口密度の関係(策定有無※)別



■可住地人口密度による策定(※)率



※平成27年度末までに「地域公共交通総合連携計画」または「地域公共交通網形成計画」を策定した市町村を「策定あり」とした。