

# アクションプラン(案)の具体的取組の背景

---



東北運輸局マスコット  
「とうほくろっ犬」

平成21年12月  
東北運輸局企画観光部

# 1. 合併自治体における交通体系の構築

人口減少、厳しい自治体財政状況の中で、合併自治体における住民の移動ニーズを十分に踏まえた効率的な交通体系の構築を図る。

## 背景

### ➤平成の大合併の進展

400市町村  
(11年4月現在)

半減

230市町村  
(21年4月現在)

### 合併により生まれた主な市町村

岩手県奥州市（旧水沢市、江刺市等）  
宮城県栗原市（旧築館町、栗駒町等）、大崎市（旧古川市、鳴子町等）  
秋田県大仙市（旧大曲市、協和町等）、仙北市（旧角館町、田沢湖町等）  
福島県伊達市（旧伊達町、保原町等）、南相馬市（旧原町市、小高町等）等

## 合併の進展により生じた課題

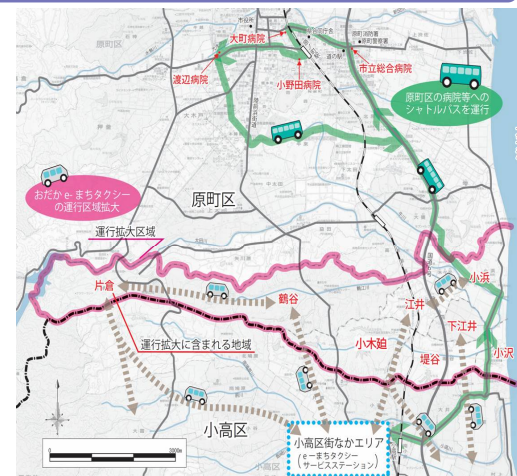
- 公共施設等の集約化
- 旧市町村間で異なる交通体系、交通サービスレベルの格差

- 住民の移動実態を十分に踏まえた合併市町村全体での路線の整理・効率化
- 公共施設等へのアクセス確保

## 最近の取組事例

### 南相馬市～地域公共交通活性化・再生総合事業の活用～

- おだかe-まちタクシーの運行区域拡大
- 小高区から原町区への病院シャトルバス運行
- 鹿島区におけるデマンドシステム導入検討
- 市街地循環バスの導入検討



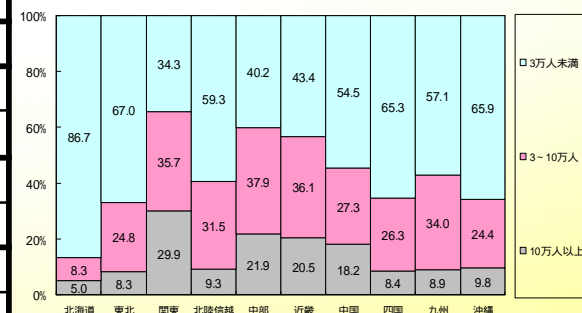
## 2. 複数市町村にまたがる生活圏に対応した交通体系の構築

人口減少、厳しい自治体財政状況の中で、複数市町村が連携して、住民の移動ニーズを十分に踏まえた効率的な交通体系の構築を図る。

### 背景

- 平成の大合併進展後も約7割は町・村であり、各自治体の人口規模も小さい。
- 東北地方は、1自治体当たりの病院数、高校数が他地方と比べて少ない。

	北海道	東北	北陸信越	関東	中部	近畿	中国	四国	九州
自治体数	180	230	162	338	169	205	110	95	247
町・村数	145	155	94	146	76	94	56	57	141
町村率	81%	67%	58%	43%	45%	46%	51%	60%	57%
病院数	588	636	556	2,135	727	1,296	680	496	1,538
自治体当たり	3.3	2.8	3.4	6.3	4.3	6.3	6.2	5.2	6.2
高校数	315	527	376	1,409	527	760	396	205	602
自治体当たり	1.8	2.3	2.3	4.2	3.1	3.7	3.6	2.2	2.4



人口規模別市町村数割合 (平成21年3月末)

合併特例法の期限である平成22年3月末をもって、合併は収束する見込み。

自治体数は平成21年3月末現在。病院数、学校数は平成21年7月調査。

### 課題

1自治体単独でフルセットの都市機能を担うことは困難であり、複数市町村の連携が必要。

- 複数市町村が連携し、生活圏域全域の交通体系の見直し
- 既存バス路線・鉄道の活用とデマンド型乗合タクシー等新たな交通手段との役割分担

### 生活圏に関する最近の動き

- 定住自立圏構想 (平成20年5月)  
日常生活圏の拡大や時間短縮をもたらす基幹交通や生活交通などの交通インフラの整備を図ることが必要
- 東北圏広域地方計画 (平成21年8月)  
都市相互、都市と農山漁村の交流・連携を支える交通サービスとして、公共交通ネットワークの確保を図る。
- 東北発コンパクトシティのすすめ (平成21年7月)  
市町村間の連携を支える広域交通ネットワークを強化することが必要。

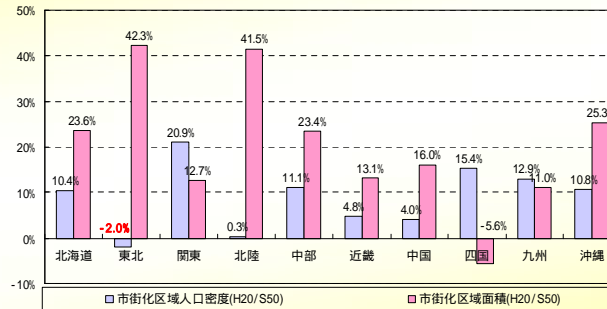
### 3. まちづくりと連携した交通体系の構築

人口減少や少子高齢化、厳しい自治体財政状況の中で、高齢者等にとって移動しやすく、効率的な、コンパクトなまちづくりを進める。

#### 背景

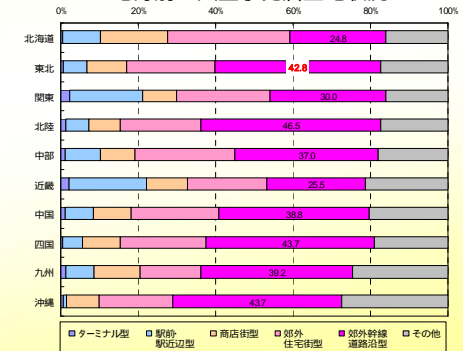
- 市街地の拡大と無秩序な土地利用
- 中心市街地の活力低下

市街化区域における人口密度及び市街化区域面積の推移



出展：都市計画年報

地方別の大型小売店立地状況



出展：全国大型小売店総覧2009

#### 課題

- 高齢化への対応、住民一人当たりの行政コスト（除雪、道路維持等）削減のためには、機能集約型都市の実現が不可欠。
- 中心市街地の活性化のため、自動車に依存しなくても日常の生活サービスを利用できるまちづくりが必要。
- まちづくりの方向性を見据えた利便性の高い交通ネットワークの整備が必要（まちづくりとの相乗効果の確保）

#### まちづくりとの連携に関する最近の動き

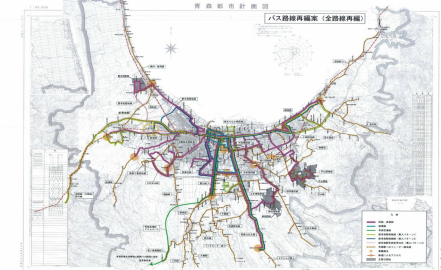
##### ➤ 東北圏広域地方計画（平成21年8月）

- 機能集約型を目指す都市においては、今後、中心市街地、旧役場周辺、鉄道駅・バスターミナルといった交通結節点等の拠点への都市機能の集積、街なか居住の推進等を図るとともに、土地利用の整序・集約化及び総合的・戦略的な交通施策を推進する。
- 公共交通機関の利便性の向上や歩行空間の整備等を行うことで、徒歩や自転車、公共交通機関の利用等、過度に自動車によることなく医療、福祉、教育等生活に不可欠なサービスを楽しむことができる、歩いて暮らせるまちづくりを推進する。

##### 青森市～コンパクトシティ実現に向けた取組～

- 機能集約型都市を実現するため、土地利用と一体となった公共交通整備
- 幹線と支線の区別を明確にした効率的な路線配置、利便性の高いダイヤ設定・乗継ぎ円滑化の推進
- 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

- 市営バスを、「骨格・幹線・フィーダー系の階層構造」のバス交通システムに再編
- 青い森鉄道の新駅設置により、同鉄道をコミュニティレール化



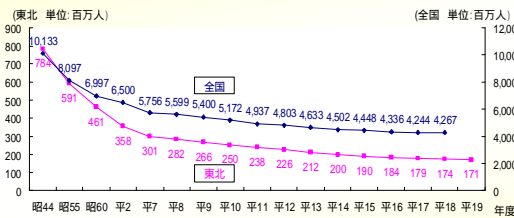
# 4 . モード間・事業者間の連携・協働

人口減少が進む中で、異なるモード・事業者の連携により、利便性が高く、効率的な交通の実現を図る。

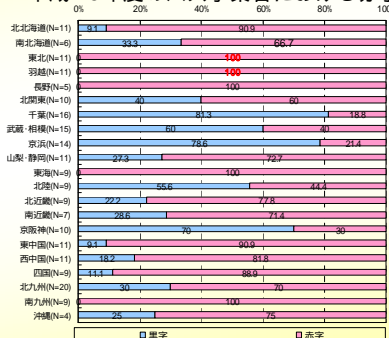
## 背景

- 減少する公共交通利用者
- 事業者の困難な経営状況

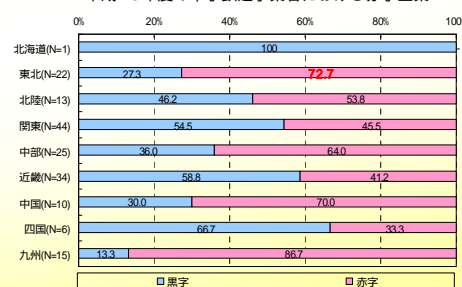
乗合バス利用者数の推移



平成18年度のバス事業者における赤字企業



平成18年度の中小鉄道事業者における赤字企業



出展：日本のバス事業

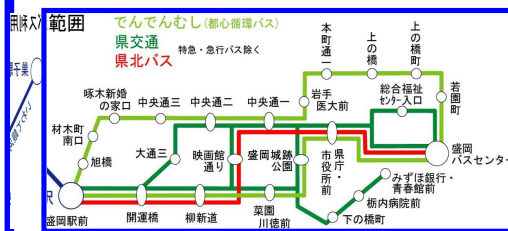
出展：鉄道統計年報

## 課題

- 少なくなる利用者の奪い合いではなく、連携して利便性を高めることを通じて自家用車から公共交通へのシフトに至る道筋をつける。
- 自動車の優位性である「ドア・ツー・ドア」の利便性への対抗策として、乗継ぎ円滑化の観点から、可能な限りシームレスな公共交通を実現することが必要。
- 利用者が減少する中、事業者の経営効率化が必要。

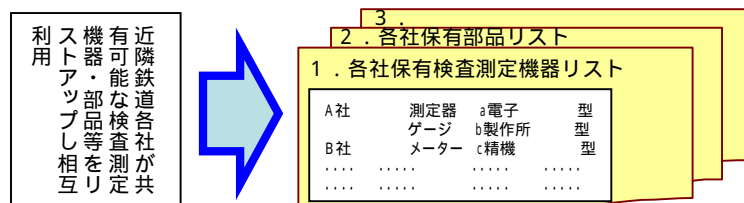
## モード間・事業者間の連携・協働の取組例

### モード間連携の例 ~ IGR すごe-きっぷ ~



- ・ IGR 菓子駅 ~ 盛岡駅間
- ・ 盛岡駅前 ~ 盛岡バスセンター、みずほ銀行・青春館前間の路線バス (都心循環バス『でんでんむし』含む)
- が1日乗り降り自由

### 事業者間連携の例 ~ 地方鉄道技術力共有化事業 ~



高価な検査機器や調達困難な部品等を共同で融通

- 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
- 交通事業者同士の連携によるコストの縮減

## 5. 住民が主体となった公共交通の活性化・再生

住民自らが、ニーズに適合した公共交通のサービスレベルを決定することで、効率的な公共交通を実現する。

### 背景

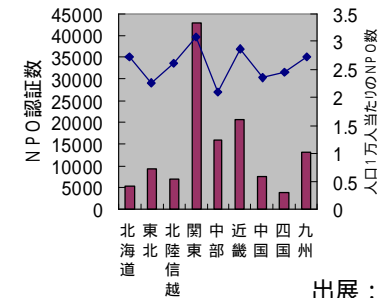
#### □ 住民主体の公共交通のメリット

- ▶ 住民主体で企画・運営することで、住民のニーズにきめ細やかに対応することができる。
- ▶ 住民の利用に関するインセンティブが生じるため、成果向上につながる。
- ▶ 住民自らが、利便性の観点から中長期的にフォローすることができる。
- ▶ 社会的認知度の高まりにより、公的支援の必要性に関する合意形成を容易にする。

### 課題

- ▶ 交通に関する専門的知識が不足している。
- ▶ 個人に依存した活動が多く、組織化により、持続的な活動を可能とする必要
- ▶ 活動が個々に行われ、連携・情報共有が不十分。

他地域と比べ、少ない  
NPO

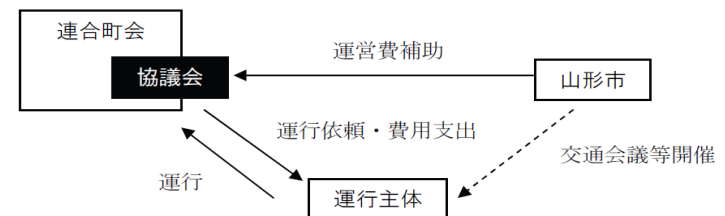


- ▶ 人材育成のためのシンポジウム・セミナーの開催
- ▶ 学校教育の現場で、公共交通の重要性に関する教育の実施
- ▶ 公共交通に関する活動を行う組織の育成・支援
- ▶ 公共交通に関わる人材の育成・知見共有を目的とした「地域公共交通コンソーシアム」の形成
- ▶ 「モビリティ・マネジメント」の実施による住民全般への意識喚起や、企業・商店街による自主的な取組の推進

### 地域住民による公共交通運営の取組事例

#### 山形市大郷明治交通サービス運営協議会

- ▶ 協議会がデマンド型交通を運行
- ▶ 運行経費を維持しつつ、本数を増加（週1日 2日）
- ▶ 市は、インセンティブを与えるため、定額補助による支援



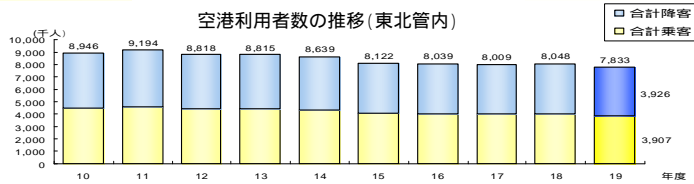
## 6 . 高速交通インフラを活用した交通体系の構築

東北地方の活性化・競争力強化に向けて、観光やビジネスにとって利便性の高い公共交通の実現を図る。

### 背景

#### 航空

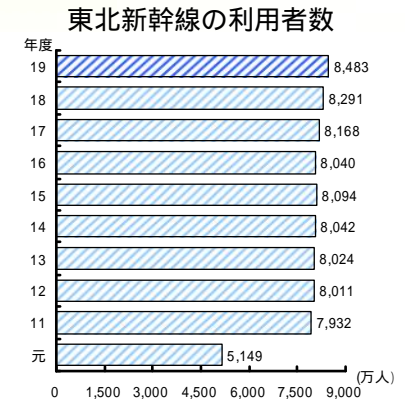
- ▶東北管内（6県）では9ヶ所の空港（青森、三沢、花巻、仙台、秋田、大館能代、山形、庄内、福島）が設置されており、全国的に見ても配置数が多い。
- ▶一方、空港の利用者数は年々減少傾向にある。
- ▶全国的にも空港整備が一巡し、その利活用が焦点に。



出展：空港管理状況調査書

#### 新幹線

- ▶東北新幹線は平成22年12月に新青森まで延伸される。
- ▶東北新幹線の利用者数は堅調に推移しているものの、東北地方の各観光地への入込客数の増加という効果が生じるには至っていない。



出展：鉄道輸送統計年報

### 課題

- ▶充実した空港インフラを有効に活用し、地域間の広域連携を活性化する必要。
- ▶新幹線新青森開業を東北地方の観光地域振興に十分に活かすとともに、効果を一過性でなく持続させることが重要。

- ▶地域関係者一体となった空港利用促進策の推進
- ▶空港間の連携施策の推進（東北へのイン・アウトに際し、複数空港を利用等）
- ▶空港、新幹線駅から観光地への利便性の高いアクセス交通の確保

### 最近の取組

#### 航空

- ・空港法において、各空港に「空港の利用者の利便の向上を図るために必要な協議を行うための協議会」を設置することが規定された。（平成21年4月施行）
- ・「仙台空港利用者利便向上協議会」の設立（平成21年4月：仙台空港事務所）
- ・仙台駅構内に仙台空港フライト情報板設置（仙台空港国際化協議会）

#### 新幹線

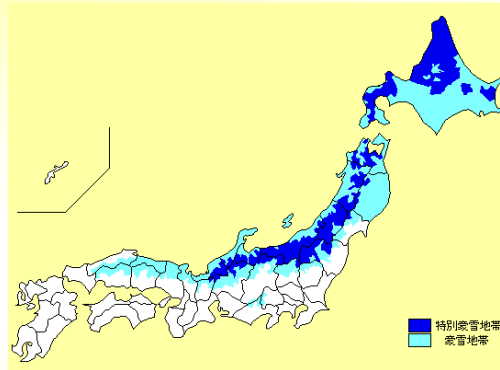
- ・東北新幹線新青森延伸を契機とした二次交通のあり方検討プロジェクト（平成20年度公共交通活性化総合プログラム：東北運輸局）

## 7. 東北地方の環境に対応した交通体系の構築

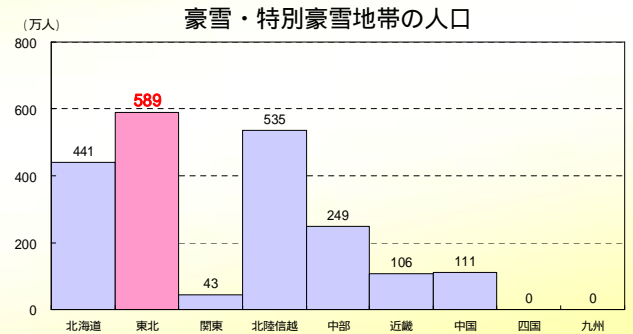
東北地方固有の環境や現状を踏まえた東北発の取組を発展・普及させる。

### 背景

- ▶東北地方は、他の地域と比較して、寒冷・豪雪地帯の割合が高く、寒冷・豪雪に起因する交通の諸問題（渋滞、遅延、欠航等）の発生
- ▶全国に先駆けて進む高齢化



豪雪地帯指定図



出典（人口）：住民基本台帳

出展（豪雪・特別豪雪地に指定されている市町村）：国土交通省

### 課題

- ▶東北地方の環境に起因する諸問題の克服により公共交通の信頼性が向上
- ▶東北発の取組について、他地域へ普及・促進を図ることが重要

### 最近の動き

#### 青森市における取組

◆積雪寒冷地域における路線バスプローブ情報を活用した安全・安心ITS実証実験モデルプロジェクト

バスロケーションシステムを活用して収集した車両位置、速度情報を利用して、交通渋滞情報等を配信。渋滞緩和によりバス交通を円滑化し、利便性向上・利用促進を図る。

#### みやぎ工業会による「E-タウンバス」の取組

宮城県の企業で構成されるみやぎ工業会は、大学、県、市等と共同で、低床型の小型電気バス「E-タウンバス」の開発を進めている。

- ▶寒冷・豪雪環境に適用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、施設等の改善