

東北地方交通審議会 政策推進部会

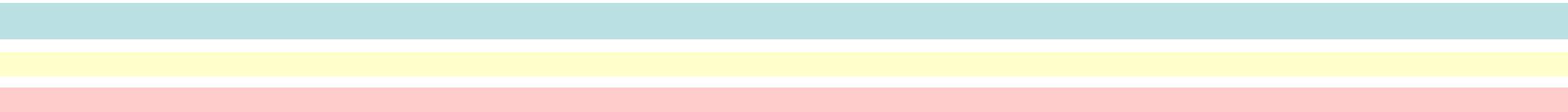
東北地方交通審議会答申
「東北地方における望ましい交通のあり方」に関する報告
<検討経過資料>

平成28年10月28日(金)



目 次

I 平成17年答申施策の実現状況	2
II 東北公共交通アクションプランの実現状況	55
III 平成17年答申以降の社会経済情勢の変化	79
IV 交通関係政策の動き	100
V 実現状況に係る参考事例	129



I 平成17年答申施策の実現状況



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

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

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

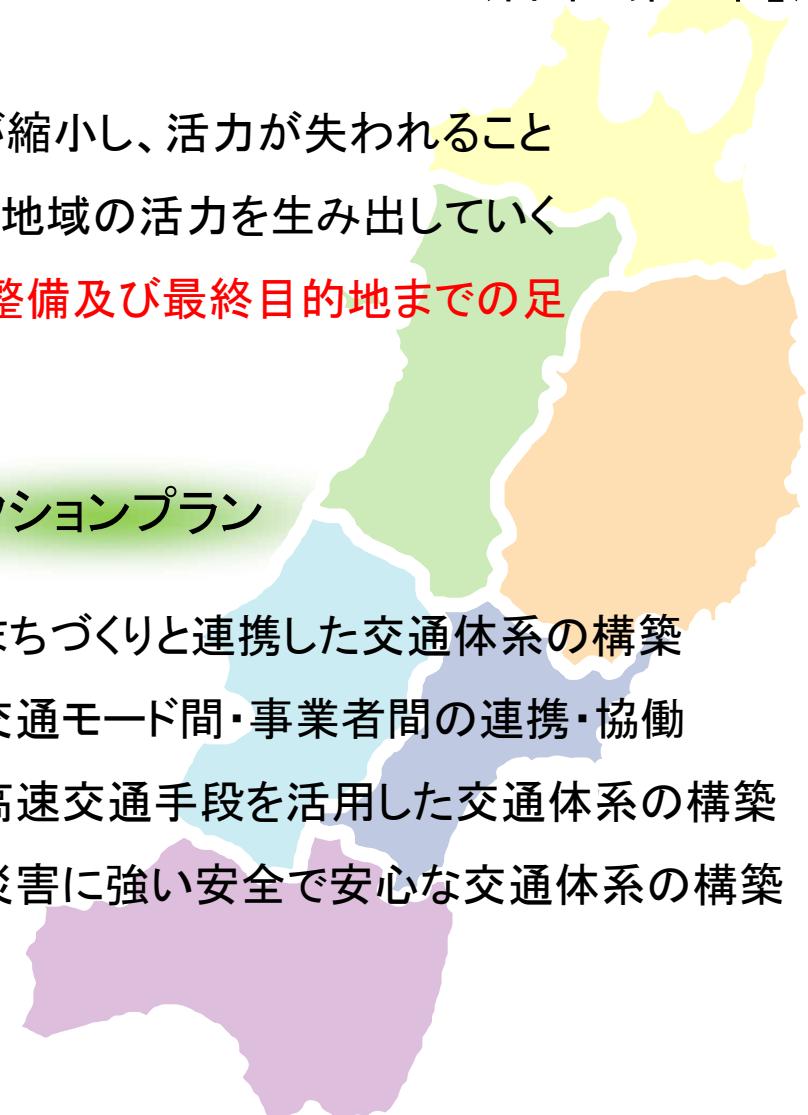
本格的な人口減少を迎えており、地域の経済活動が縮小し、活力が失われることが懸念される。このような中、**交流人口の拡大**により地域の活力を生み出していくことが重要である。そのため、**広域的な公共交通の整備及び最終目的地までの足を確保**する。

本章に位置づけられた目標

- (1)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
- (2)東北地方内の都市間移動円滑化に向けた検討
- (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
- (4)交流人口拡大に向けた多様な関係者が一体となつた取り組みの推進

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



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 位置づけられた施策等	実現状況 (特に、震災以降の代表事例)	アウトカム 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 ○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	他ブロック・海外から、及び東北地方内の交流人口(百万人/年)	722	554(H22)	574(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 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	⇒新青森延伸・北海道新幹線開業 ⇒秋田新幹線新型車両導入によるスピードアップ ⇒仙台空港アクセス線開業 ⇒利用促進に向けたインセンティブ創出 ⇒新高速乗合バスへの移行等による路線網の充実 ⇒青森～函館間へのジユアルクルーズフェリーの就航 等	他ブロックからの交流人口(百万人/年)	27	22(H22)	24(H26)	増加
			海外からの交流人口(千人/年)	236	222(H22)	132(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	⇒仙石東北ラインの整備・運行開始 ⇒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)	東北地方内の交流人口(百万人/年)	694	532(H22)	550(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 ②乗合タクシーの活用	⇒会津乗り継ぎ利用高速バス ⇒周辺市町～空港間の予約型乗合タクシー導入	東北の空港利用者数(千人/年)	8,009	6,166(H22)	6,989(H26)	減少
			東北の主要駅利用者数(百万人/年)	51.8	49.3(H22)	52.6(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 ②マイカー等によるアクセスの改善 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 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 ⇒パークアンドライドの継続展開 ⇒山形・庄内空港利用促進策 ⇒奥津軽いまべつ駅二次交通等整備促進事業	他ブロック・海外から、及び東北地方内の交流人口(百万人/年)	722	554(H22)	574(H26)	増加

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

(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。

本目標に位置づけられた施策

- 整備新幹線の着実な整備と高速化
- 山形新幹線及び秋田新幹線の高速化等に関する検討
- 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
- 他の地方ブロックとを結ぶ高速バス路線網の充実
- フェリーの活用に向けた検討

主なアクションプラン

6 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

⊕ 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、就航便数の減少を受け、大きく低迷。

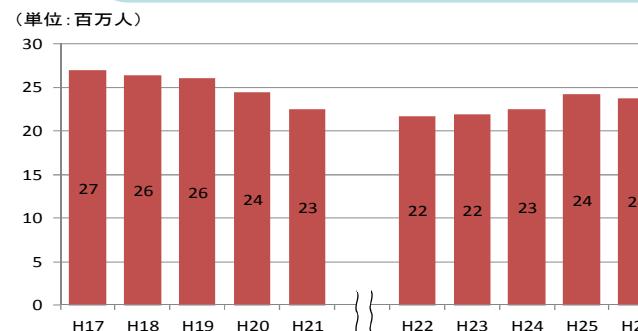


図 他ブロックからの旅客流動(東北着計)

(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つたため、分けて表示している。

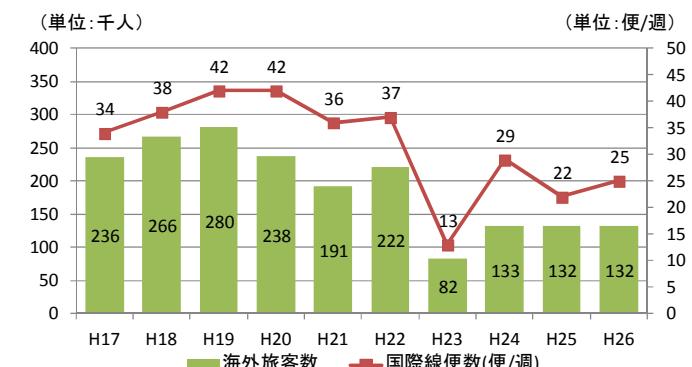


図 海外からの旅客(着計)

(資料)国際旅客動態調査(母数:出入国管理統計(法務省))、JTB時刻表。

(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（JR東日本）
 - 平成22年度：「はやぶさ」の運行開始に伴うスピードアップ（JR東日本）
 - 平成27年度：北海道新幹線開業（JR北海道）
- 等

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：JR羽越本線高速化と地域活性化に関する検討実施（山形県、新潟県ほか）
 - 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（JR東日本）
 - 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（JR東日本）
- 等

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（仙台空港鉄道、空港環境整備協会）
 - 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PR事業
- 等

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（各バス事業者）
- 等

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（大間町ほか）
 - 青森港発着フェリーを活用した旅行商品企画への助成（津軽海峡フェリー）
 - 「東北の船旅・遊覧船ガイド」ホームページの開設（東北旅客船協会）
- 等

(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。

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

6 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

- 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。

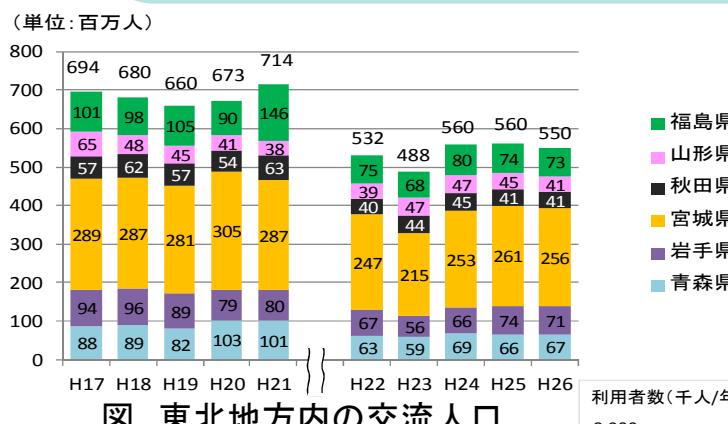


図 東北地方内の交流人口

(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。

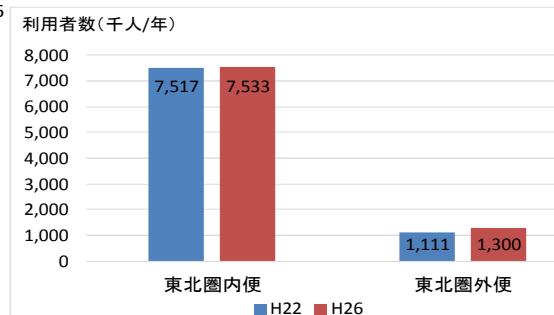


図 東北地方発着高速バス利用者数
(資料)東北運輸局

(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（福島県）
- 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（JR東日本）等

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 庄内交通）
- 平成20年度：仙台～平泉線の開設（東日本急行）
- 「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（仙台市交通局）
- 平成21年度：東北高速バス共通フリーパス「東北おトクパス」実証実験の実施（東北運輸局）
- 「高速バス乗り継ぎ円滑化作業部会」による検討（東北運輸局）
- 仙台駅前ターミナル機能の充実化（東北運輸局）等

(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

3 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

6 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と便数
(資料)東北運輸局、航空運輸統計年報

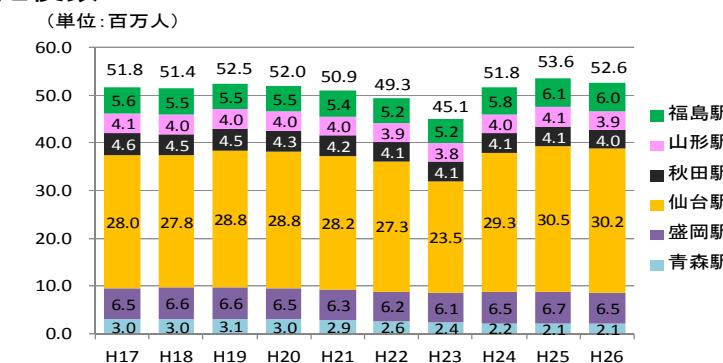


図 東北の主要駅利用者数
(資料)JR東日本
※青森駅・盛岡駅・仙台駅・秋田駅・山形駅
福島駅を主要駅とした。

(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（津軽海峡フェリー）
- 平成20年：宿泊施設や観光地への路線バスの運行（磐梯東都バス）
- 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（秋田県、秋北バス）
- 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（会津バス）等

② 乗合タクシーの活用

- 平成18年：「いわて花巻空港エアポートライナー」運行開始（いわて花巻空港エアポートライナー）
- 青森空港から白神山地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 青森県）
- 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（福島県）
- 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（山形県）
- 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（青森県）
- 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（山形県）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される場合における、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

3 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

4 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。

(単位:百万人)

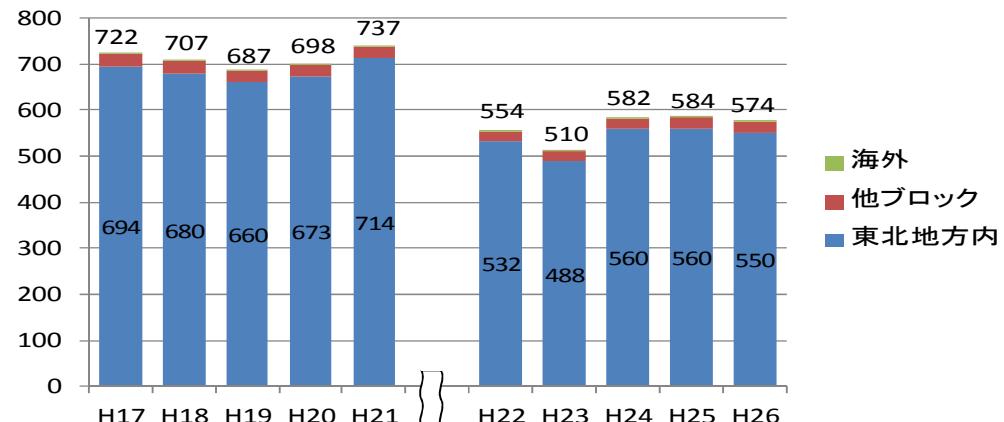


図 他ブロック・海外から、及び東北地方内の交流人口
(資料)旅客地域流動調査

※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つたため、分けて表示している。

6 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

(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 仙台市交通局)
- 平成20年度：IGRとバスの乗り継ぎ企画乗車券の実証実験 (IGRいわて銀河鉄道、岩手県交通)
- 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）
- 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（仙台市交通局） 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 青森県）
(仙台空港鉄道)
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（青森県）
- 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（JR東日本ほか）
- 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（山形県）

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 JR東日本）
- 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（会津バス）
- 平成27年度：奥津軽いまべつ駅二次交通等整備促進事業（青森県）
- 平成27年度 北海道新幹線開業を契機とした広域連携（青森県、北海道道南）
等

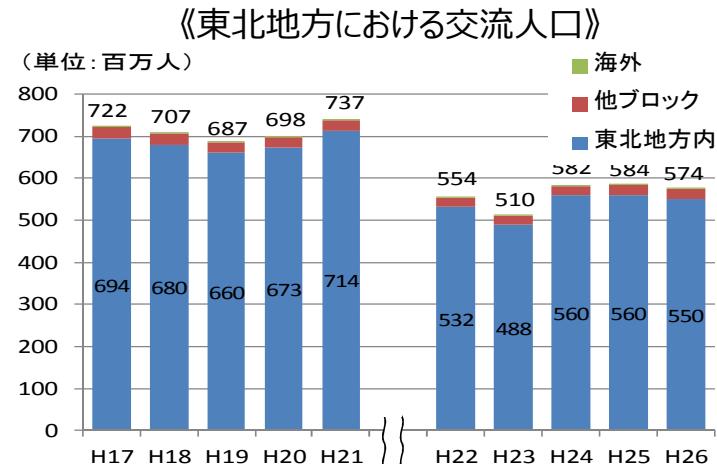
まとめ(総括) 【1/2】

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

【この10年間での推移・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。



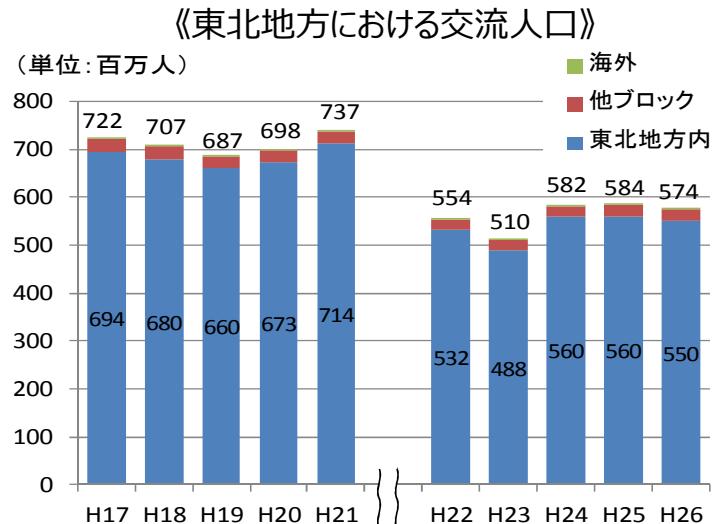
答申事項	施策	取組ができた事項	要因 (※グレー字は想定)	取組ができなかった事項	要因 (※グレー字は想定)	課題
地域間・都市間交流を促進する広域的な公共交通の整備と活用						○施策に基づき整備した広域交通の維持・活用
(1)他の地方ブロックや海外との交流拡大のための基礎整備の着実な推進	①整備新幹線の着実な整備と高速化	・整備新幹線の開業 ・新幹線のスピードアップ	・事業者の努力と新型車両導入	・開業直後における二次交通手段の整備	・ダイヤ・本数等の公表時期の遅れ	
	②山形新幹線及び秋田新幹線の高速化等に関する検討	・山形・秋田新幹線のスピードアップ	・東北・山形・秋田新幹線への新型車両導入	・奥羽本線や羽越本線等、鉄道在来線の高速化・直通運転化	・費用対効果等の問題	
	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	・仙台空港アクセス鉄道の開業 ・各種広報活動の実施 ・沿線まちづくり	・事業者の努力・連携	・仙台空港アクセス鉄道のJR仙山線への直通 ・機能強化	・仙台駅の線路配線による他路線への影響	○東日本大震災以降低迷する海外からの交流拡大（航空航路の維持・活用）
	④他の地方ブロックとを結ぶ高速バス路線網の充実	・東北↔首都圏を中心とした高速バス網の充実	・事業者の努力、新高速乗合バス制度移行	・首都圏外との高速バス路線網の充実 ・バスロケの拡充	・新幹線とのすみ分けや需要喚起等 ・費用対効果等の問題	
	⑤フェリーの活用に向けた検討	・航路の活性化支援等 ・クルーズフェリー就航等	・行政からの支援、事業者の努力等	・活性化策の継続実施 ・航路の維持	・燃料費の高騰等	
(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	・仙台～石巻間の所要時間短縮等	・仙石東北ラインの整備等	・奥羽本線や羽越本線等、鉄道在来線の高速化・直通運転化	・費用対効果等の問題	
	②東北地方内の都市間を結ぶ高速バス網の充実	・震災前の路線開設（仙台～平泉等） ・鉄道不通区間をはじめとして路線網の充実	・事業者の努力	・近距離帯や新幹線並行区間での路線網の充実	・新幹線開業・延伸後における新幹線とのすみ分けや需要喚起等	○都市間交通機関の維持・活用

まとめ(総括) 【2/2】

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

【この10年間での推移・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。



答申事項	施策	取組ができた事項	要因 (※グレ字は想定)	取組ができなかった事項	要因 (※グレ字は想定)	課題
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						
(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 ②乗合タクシーの活用	・拠点（空港・フェリー港等）への延伸・経由・乗継運行等 ・空港、新幹線駅等と目的地を結ぶ乗合タクシーの導入	・行政からの支援、事業者の努力、及び拠点利用に関する関係者の連携	・利用者ニーズに対応した適切なルート設定等	・的確なニーズ把握	○施設に基づき整備した広域交通の維持・活用 ○目的地と空港間を結ぶ公共交通手段の充実 ○航空航路の維持・活用
(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 ②マイカー等によるアクセスの改善 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 ④多様な関係者が一体となった旅行商品の造成	・ICカード共通化 ・フリーパス導入 ・バリアフリー推進等 ・パークアンドライドの展開 ・レンタカー利用の利便性向上の取組 ・関係団体と連携した空港利用促進策の展開 ・フリーパスの導入等	・多様な関係者の協働 ・行政からの支援、事業者の努力、及び拠点利用に関する関係者の連携	・ICカード未導入県の存在（青森県・秋田県） ・公共交通とのすみ分け（パークアンドライドの展開による公共交通利用者数の減少） ・事業者の積極的参加を得られる環境整備 ・取組の継続実施	・交通事業者だけでは費用負担が困難等 ・広域交通拠点へのアクセスにおける適正な手段分担 ・取組による効果の把握、明示が困難 ・関係者間の合意形成	○施設に基づき整備した広域交通の維持・活用

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

- (1)都市鉄道の機能強化
- (2)バス利用環境の改善
- (3)都市交通改善のためのタクシーの活用
- (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
- (5)新サービス導入による公共交通の活性化
- (6)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



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 位置づけられた施策等	実現状況 (特に、震災以降の代表事例)	アウトカム 指標	指標の推移			
				H17	中間	最終	傾向
快適で活力を生み出す都市交通の整備・改善	○マイカー利用を抑制して公共交通の利便性を向上 ○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	⇒東西線開業に合わせたバス路線網の再編 ⇒県庁所在地以外の各地でも新駅設置（天童南、石巻あゆみ野等）	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	275(H21)	282(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 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 ⇒県庁所在地以外の各地でも新駅設置（天童南、石巻あゆみ野等）	都市部における鉄道利用者数(百万人/年)	107	102(H21)	109(H26)	増加
(2)バス利用環境の改善	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	(×震災以降主だった取組無し) ⇒都市マスと交通網形成計画の連携 ⇒仙台駅帰宅困難者対策	都市部におけるバス利用者数(百万人/年)	146	127(H21)	131(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 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) ⇒「民間患者等輸送事業の事業者数・事業用自動車台数」が増加傾向	都市部における一般乗用旅客輸送人員(百万人/年)	58	46(H21)	43(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 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 ⇒バス乗り場・駐車場・駐輪場、駅と連結した複合施設の整備	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	275(H21)	282(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 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 ⇒八戸市災害時公共交通行動指針の策定	鉄道駅等の段差解消達成率(%)	55	75(H26)	79(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	乗合バスのバリアフリー化率(%) <small>上段:基準適合車両比率 下段:ノンステップバス比率</small>	11.6 1.8	17.8 5.1 (H23)	30.4 12.6 (H26)	増加

(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

- 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
- ② 新駅設置などによる鉄道の利用促進

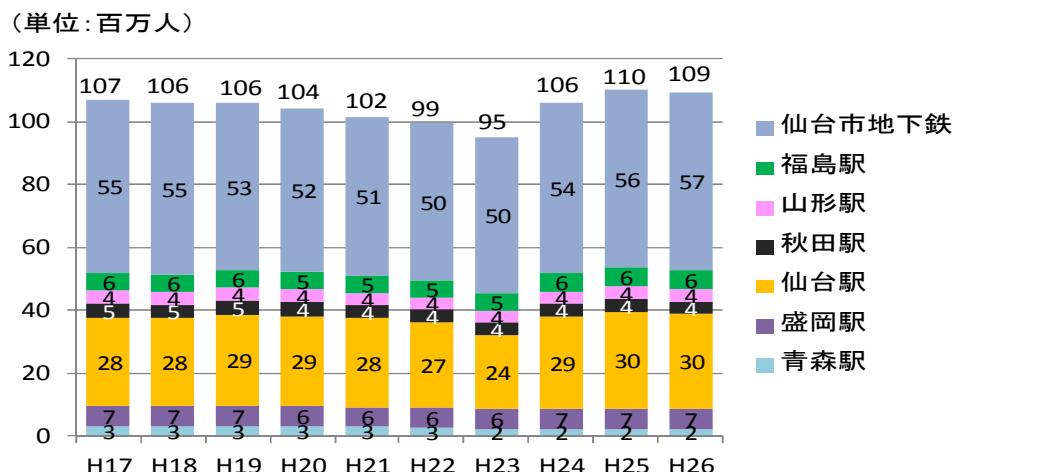
主なアクションプラン

3 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

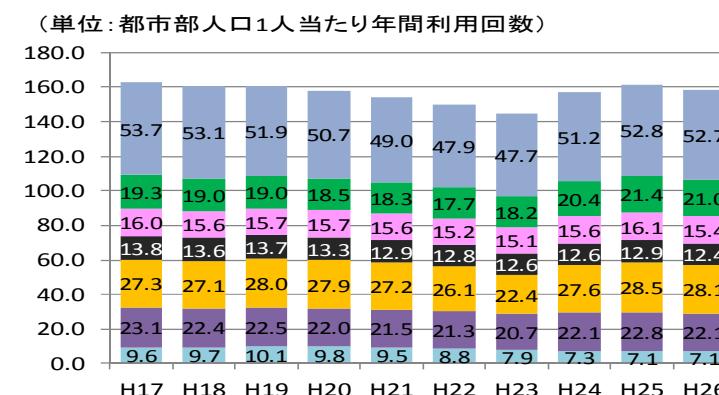
⊕ 答申目標の達成状況

- 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。



(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（仙台市交通局）
- 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（仙台市）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3月18日：IGRいわて銀河鉄道

青山駅、巣子駅

平成19年3月18日：JR東日本東北本線

太子堂駅

仙山線

東北福祉大前駅

平成19年10月13日：山形鉄道フラー長井線

四季の郷駅

平成22年10月16日：三陸鉄道北リアス線

山口団地駅

平成25年7月27日：弘南鉄道

田んぼアート駅（※利用期間は毎年4月1日～11月30日）

平成26年3月15日：青い森鉄道

筒井駅

平成27年3月14日：JR東日本奥羽本線

天童南駅

平成28年3月26日：JR東日本仙石線

石巻あゆみ野駅

- 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（仙台市）、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（宮古市）等

(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

1 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

8 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。

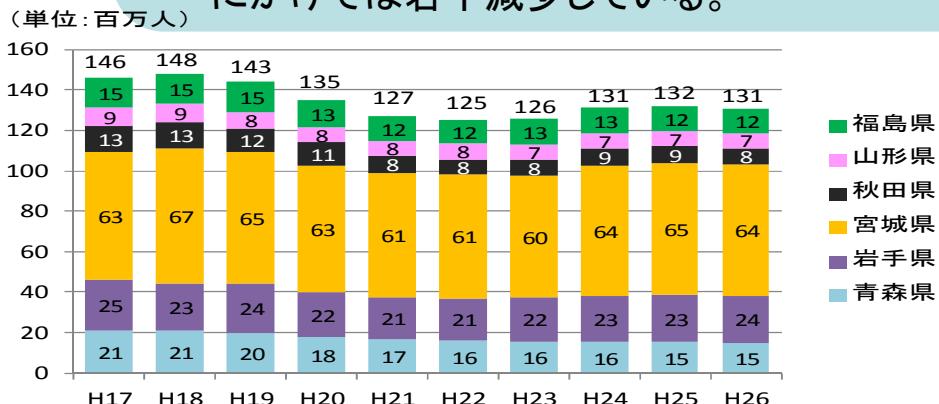
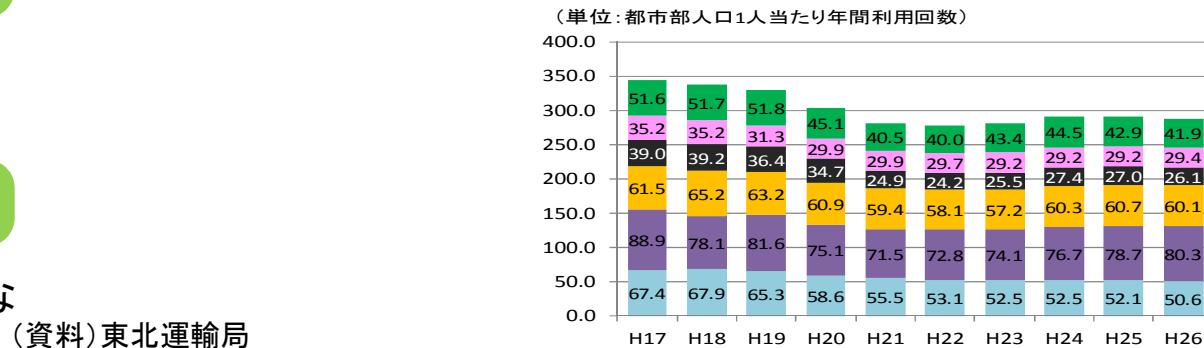


図 都市部におけるバス利用者数(上:総数、下:各都市人口1人当たり)



(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。

(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、P T P S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）等

② 使いやすいバス路線への改善

- 東北各地でパークアンドライドの実施
- 平成20年度：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）等

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：「るるっぷ八戸」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（仙台市）等

(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

7 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。(平成23年度の保険査定の震災特需の他、平成24年度は被災沿岸部の復興特需、復興要員の入込等が影響)

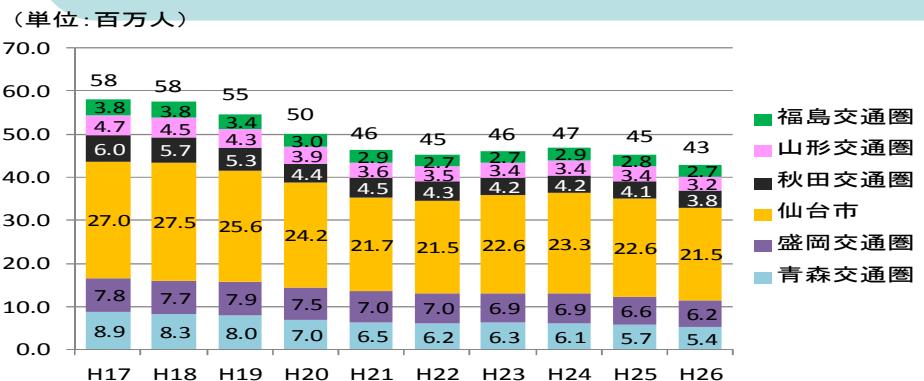
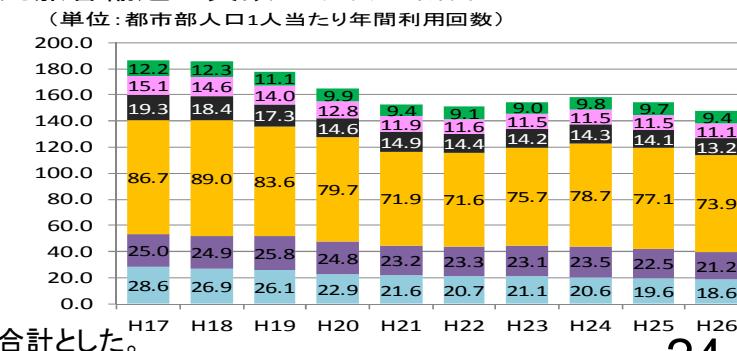


図 都市部における一般乗用旅客輸送人員数(上:総数、下:各都市人口1人当たり)



(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。

(3) 都市交通改善のためのタクシーの活用

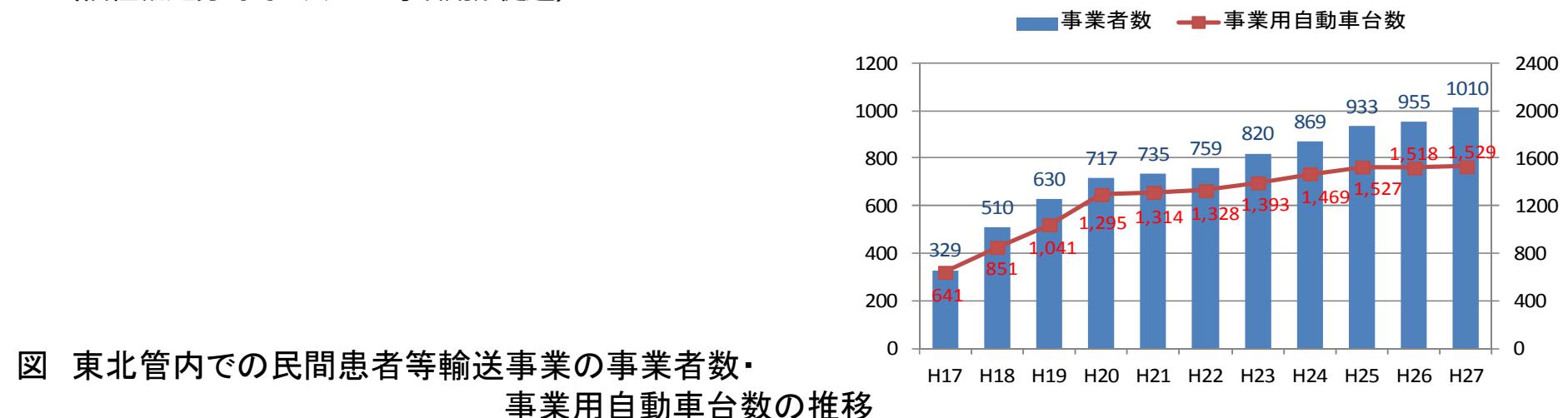
◆ 主な施策の取り組み状況

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）
- 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）
- 東北各地で「民間患者等輸送事業の事業者数・事業用自動車台数」が増加傾向
(福祉輸送分野でのタクシー等活用が促進)



(資料)東北運輸局

(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

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

- 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

3 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る減少傾向に歯止めがかかり、増加に転じた。

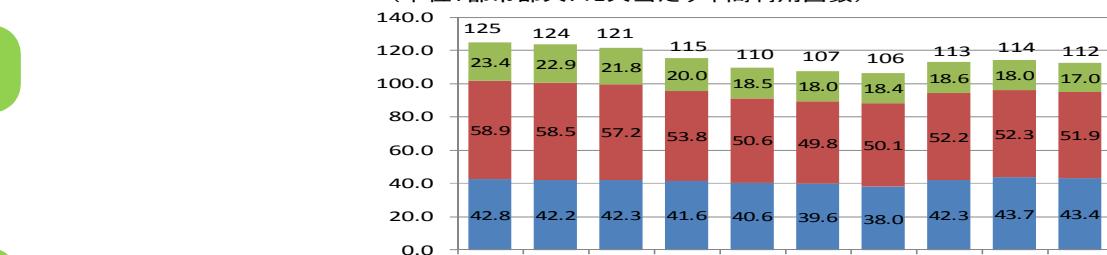
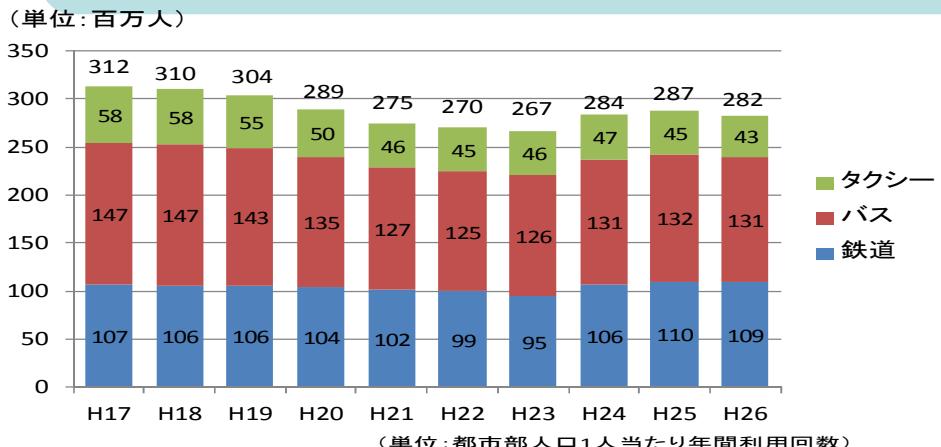


図 都市部における公共交通利用者数(上:総数、下:都市部人口1人当たり)
(資料)東北運輸局及びJR東日本

※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：「あおもり交通ナビ」開設（青森県）、「仙台まるごとバス」導入エリアの拡大（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（仙台市） 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（仙台市）
- 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 青森市、七戸町）
 - 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

(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

- ① 運賃の弾力化、乗車券相互利用等の新サービスの導入
- ② 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

4 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

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る減少傾向に歯止めがかかり、増加に転じた。

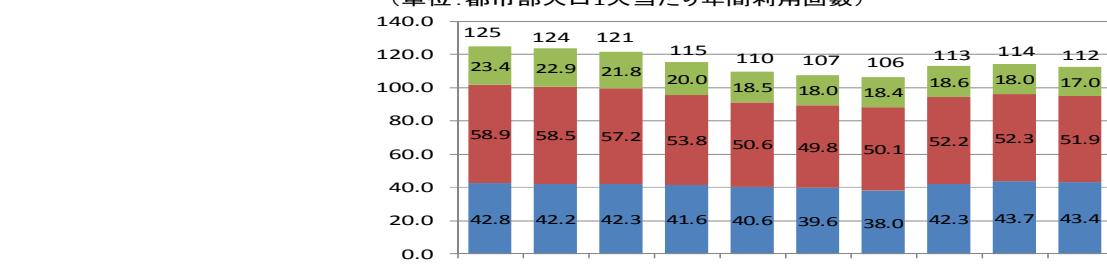
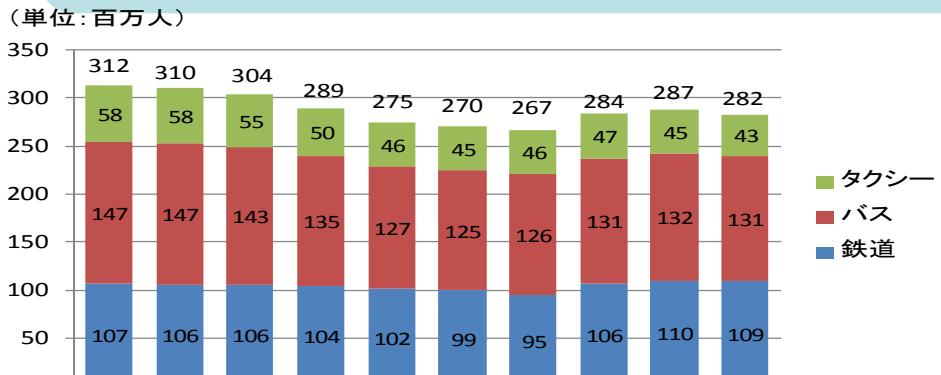


図 都市部における公共交通利用者数(上:総数、下:都市部人口1人当たり)

(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。

(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（津軽海峡フェリー）
- 平成20年度：「八戸えんじよいカード」（JR東日本）、「岩手・三陸フリーきっぷ」（JR東日本・三陸鉄道）、
「津軽フリーパス」（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：「東北ローカル線バス」・「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～：「きたいわてぐるっとバス」（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（仙台市交通局） 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（八戸市）

等

(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。



図 鉄道駅等の段差解消達成率

主なアクションプラン

7 東北地方の特性に対応した交通体系の構築

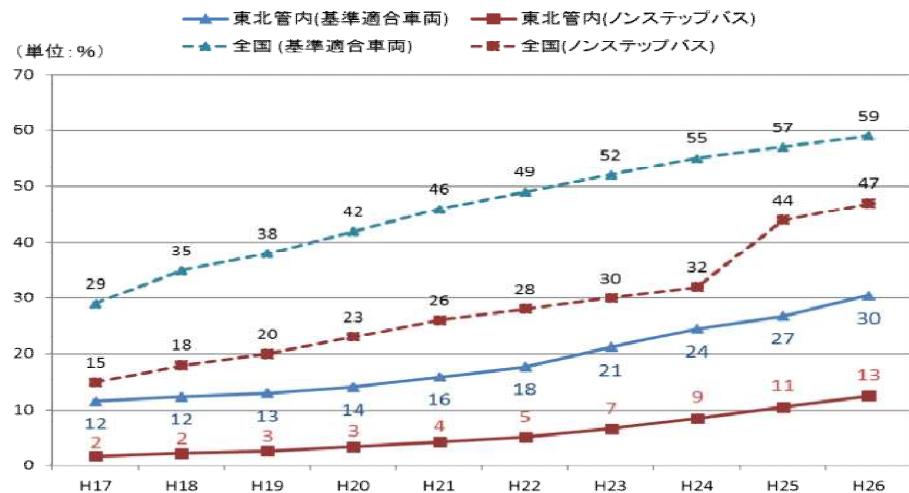
- 高齢化に対応した新たな車両の開発・普及、駅施設等の改善

答申目標の達成状況

- 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。
- 路線バス車両の低床化は順調に進められているが、全国水準と離れている他、市町村バス等での低床化が進められていないとの指摘もある。

(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

(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
(仙台市、秋田市ほか)
- 平成18年度：バリアフリー船の就航（シーパル女川汽船）
- 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（JR東日本及び各自治体）
- 平成21年度：仙台市地下鉄南北線に可動式ホーム柵設置（仙台市交通局）
 渋民駅・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（東北運輸局）等

まとめ(総括) 【1/2】

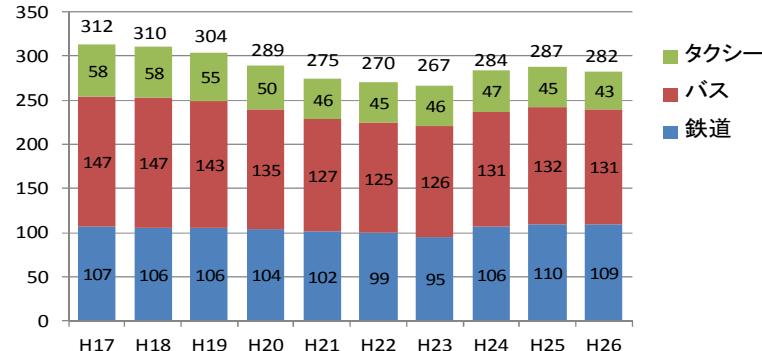
② 快適で活力を生み出す 都市交通の整備・改善

【この10年間での推移・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、タクシー利用者数は減少傾向が続いている。

《都市部における公共交通利用者数》

(単位:百万人) ※県庁所在地の各駅及び仙台市地下鉄



答申事項	施策	取組ができた事項	要因 (※グレ字は想定)	取組ができなかった 事項	要因 (※グレ字は想定)	課題
快適で活力を生み出す都市交通の改善						○公共交通利用の促進による維持・確保
(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	・仙台市地下鉄東西線の開業等 ・沿線まちづくりの推進 ・バス路線網の再編	・地下鉄や新駅整備、まちづくり等に対する行政の取組、及び事業者の努力	・地下鉄東西線の当初見込み需要の達成	・沿線まちづくりの進捗、バス路線網とのすみ分け等	○施策に基づき整備したインフラの維持・活用
	②新駅設置などによる鉄道の利用促進	・東北各地での新駅整備 ・新駅を活用したパークアンドライドの実施・		・新駅整備は青森県、岩手県、宮城県、山形県の4県にとどまっている ・鉄道への利用転換による渋滞解消	・まちづくりと一体となった取組不足 ・連携・意識醸成不足 ・自家用車からの転換が進まない	
(2)バス利用環境の改善	①定時性確保・速達性向上	・各地でPTPSが導入	・行政からの支援、及び事業者の取組等	・管内各都市への普及	・連携・意識醸成不足 ・採算性の確保	○バス利用のさらなる促進による維持・確保
	②使いやすいバス路線への改善	・各地で路線網再編やゾーンバスシステムが導入				
	③その他の利便性向上策	・各地でバスロケーションシステムが導入				
(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	・八戸市等における終発後の深夜タクシー運行等	・行政からの支援、及び事業者の取組等	・管内各都市への普及	・公共交通としての活用不足 ・連携・意識醸成不足 ・採算性の確保	○タクシー利用のさらなる促進
	②福祉輸送分野におけるタクシーの活用	・福祉タクシー等多様なサービスの提供	・行政からの支援、及び事業者の取組等			

まとめ(総括) 【2/2】

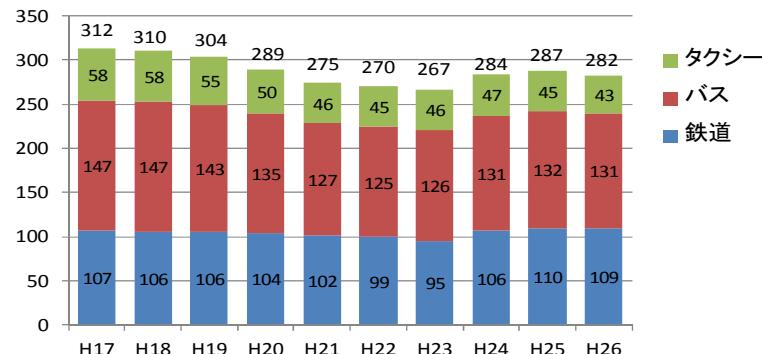
② 快適で活力を生み出す 都市交通の整備・改善

【この10年間での推移・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、タクシー利用者数は減少傾向が続いている。

《都市部における公共交通利用者数》

(単位:百万人) ※県庁所在地の各駅及び仙台市地下鉄



答申事項	施策	取組ができた事項	要因 (※グレ字は想定)	取組ができなかった 事項	要因 (※グレ字は想定)	課題
快適で活力を生み出す都市交通の改善						○公共交通利用の促進による維持・確保
(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 ②交通結節点を活用したまちの賑わいの創出	・新線開業、新駅設置等にあわせたバス網再編等の実施 ・バス乗り場・駐車場・駐輪場、駅と連結した複合施設の整備等の展開	・まちづくりとの一体化 ・交通結節点を核としたまちづくりの推進・連携	・管内各都市への普及	・まちづくりと一体化に対する連携・意識醸成不足	○施策に基づき整備したインフラの維持・活用
(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 ②情報通信技術を活用した新サービスの導入促進	・各種フリーきっぷや共通定期券・回数券等の導入 ・ICカードの導入やエリア拡大、相互利用の開始等によるサービスの拡充 ・携帯端末を用いた情報提供の充実	・行政からの支援、及び事業者の努力等	・管内各都市への普及	・利用促進に向けた事業者間調整及び行政からの支援等	○新サービスを活用したさらなる公共交通の利用促進
(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	・鉄道駅や乗合バスのバリアフリー化	・行政からの支援、及び事業者の努力等	・市町村バス等では対応少	・自治体の財源確保が困難等	○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 ○路線バス以外の市町村バス等のバリアフリー化の推進

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

- (1) 地域と一体となった公共交通のあり方の検討
- (2) 地方鉄道、地方バス、離島生活航路の改善
- (3) 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

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 位置づけられた施策等	実現状況 (特に、震災以降の代表事例)	アウトカム 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 ○自動車から地域の実情にあつた持続可能な「地域の足」への転換を図る		東北地方の 地方部における 公共交通利用者 数 (百万人/年)	256	250 (H21)	211 (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、地域の実情にあつ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	地域公共交通 総合連携計画 策定件数	-	41 (H21 末)	55 (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 ②地方バスの改善 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 ⇒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 ⇒離島住民への運賃割引等の実施 (女川町)	地方部における 鉄道・バス (路線定期・路 線不定期) 利用者数 (百万人/年)	192	199 (H21)	167 (H26)	減少
(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) 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 ⇒「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	東北管内の 区域運行 利用者数 (百万人/年)	0	0.5 (H21)	1.0 (H26)	増加

(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していくことが必要。

主なアクションプラン

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、生活圏域全体の交通体系の一體的見直し

⊕ 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)

	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（東北運輸局）
- ・ 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（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を開催（東北運輸局）
- ・ 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（東北運輸局）
- ・ 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（東北運輸局）

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ことが必要。

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

1 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

5 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、人口以上に減っている。

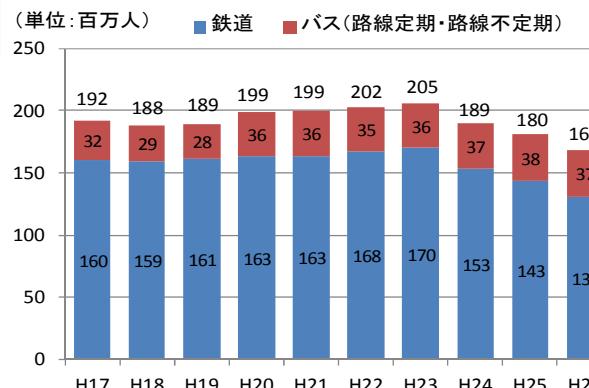


図 地方部における公共交通利用者数

(資料) 東北運輸局

※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、区域運行利用者数を減じて算出した。

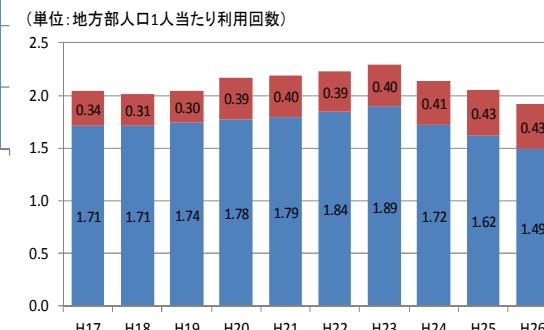


図 地方部の人口1人当たりの利用回数

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

(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ヵ年計画（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：IGR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（山形県）
- 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（東北運輸局）
- 平成24年度～：東日本大震災被災地におけるBRTによる鉄道の仮復旧（JR東日本他）
- 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

(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

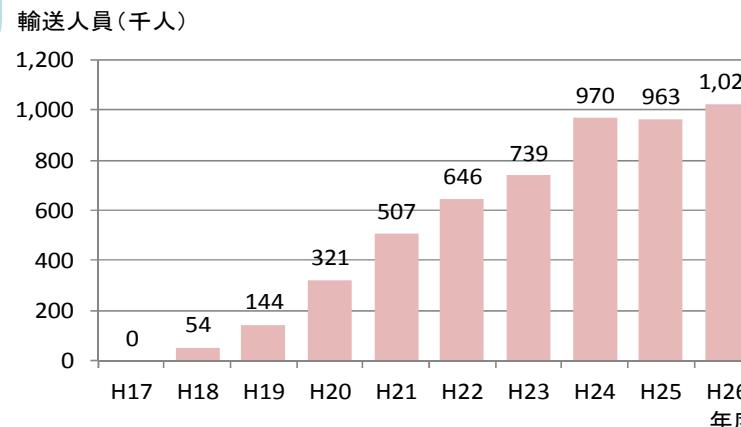
主なアクションプラン

5 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

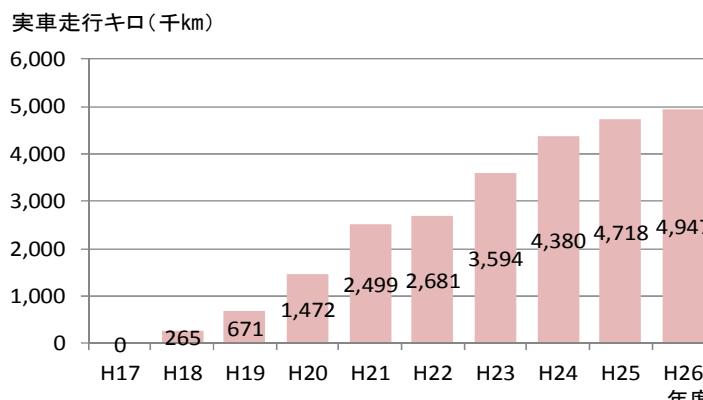
⊕ 答申目標の達成状況

- デマンド型乗合タクシー等が各地で運行され、輸送人員は増加傾向。ただし、実車走行キロほどの増加が見られない他、近年は横ばい傾向。



(資料)東北運輸局
※東北地方全体

図 一般乗合旅客自動車運送事業のうち「区域運行」の輸送人員の推移



(資料)東北運輸局
※東北地方全体

図 一般乗合旅客自動車運送事業のうち「区域運行」の実車キロの推移

(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、鶴岡市藤島、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（東北運輸局、秋田市ほか）、
土木学会バスサービスハンドブック講習会の開催（土木学会）
- ・ 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）
- ・ 平成27年度：まちづくりと一体となった取組（女川町）等

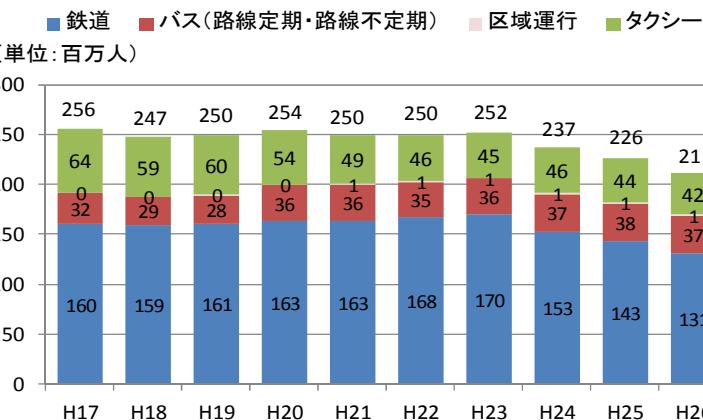
まとめ(総括)

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

【この10年間での推移・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（路線定期・路線不定期）は近年横ばい傾向が続いている。
- 区域運行利用者数は増加しつつあるものの、近年では横ばい。また、実車走行キロの増加と比較すると利用者数の伸びは小さい。

《地方部における公共交通利用者数》



答申事項	施策	取組ができた事項	要因 (※グレーは想定)	取組ができなかった事項	要因 (※グレーは想定)	課題
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						
(1)地域と一緒に 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 情にあつた公共 交通の見直し	・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市町村での 計画策定事例も発現	・国からの補助・支 援の活用 ・隣接市町村の連 携	・中山間地や低密度地域、 小規模自治体における計 画策定、協議会の設置	・地域公共交通の確保 に対する自治体の人 材や財源の確保が課 題と想定	○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
(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	・地域に密着した運賃割引や事業 者間連携によるサービス提供・拡 充を実施 ・上下分離方式の導入	・行政からの支援、 及び事業者の努 力 ・事業者間での相 互連携等	・地方鉄道の高速化 ・経営改善	・費用対効果等の問題 ・新幹線開業後の新たな需要確保等	○鉄道、バス等が機能発揮 できる分野での維持・確 保
	②地方バスの 改 善	・住民の移動実態を踏まえた路線 網再編等の実施		・管内全体への普及	・地域公共交通の確保 に対する自治体の人 材や財源の確保が課 題と想定	
	③離島生活航路 の維持	・維持に向けた運賃割引等サービ スの拡充展開		・航路の維持	・乗務員不足等	
(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)	・地域に応じた多様な交通手段の 導入 ・デマンド型乗合タクシー等の新た な交通手段の導入	・行政からの支援、 及び事業者の努 力 ・計画に基づく事業 の推進 ・関係機関の連携	・管内全体への地域に応じ た適切な交通手段の導 入・普及	・地方部の人口減少の 影響 ・地域公共交通の確保 に対する自治体の人 材や財源の確保が課 題と想定	○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)
	②新たな「地域の 足」の開発	・過疎地有償運送等が各地で展 開				

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

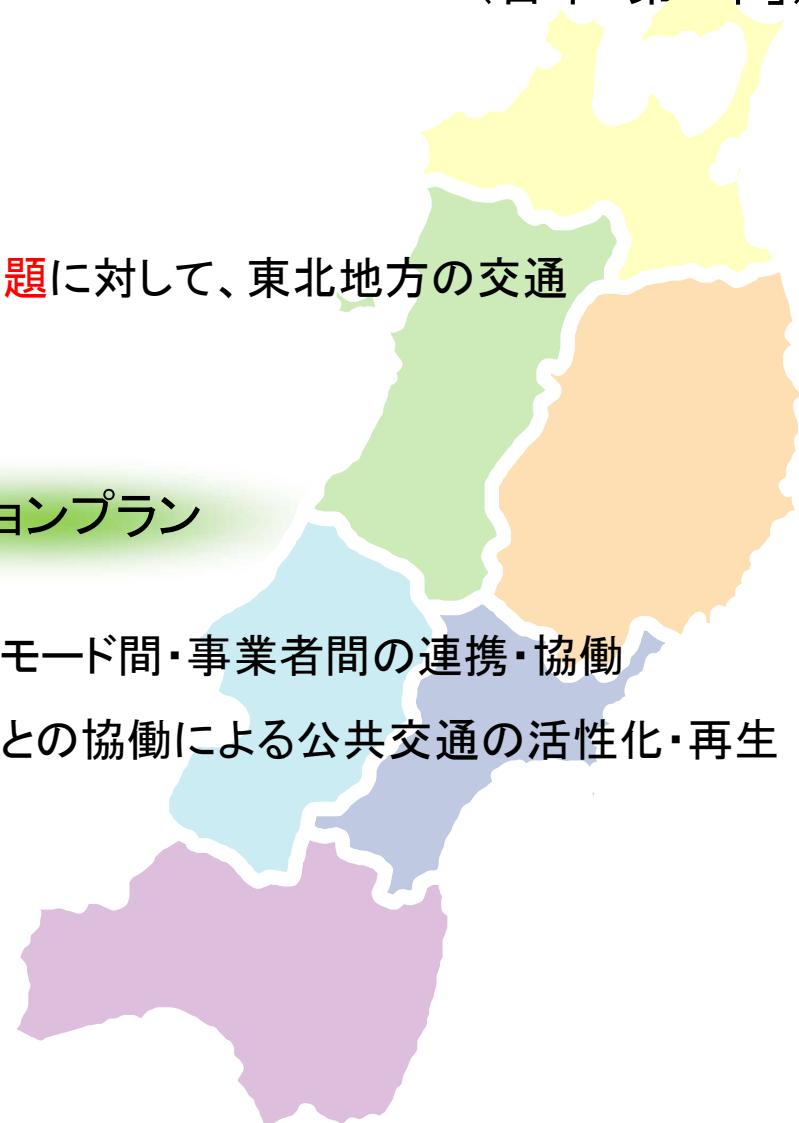
持続的な発展の大きな問題となっている**地球環境問題**に対して、東北地方の交通分野においても、**環境対策**を進める必要がある。

本章に位置づけられた目標

- (1)車両の低公害化の推進
- (2)効率的で環境にやさしい物流体系の整備
- (3)旅客部門の環境対策
- (4)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



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 位置づけられた施策等	実現状況 (特に、震災以降の代表事例)	アウトカム 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		東北地方内における自動車を起因とする二酸化炭素排出量(tCO ₂ /人・年)	-	1.99(H21)	2.12(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 ②低公害車両の燃料補給箇所の整備 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 ⇒水素ステーション設置 ⇒仙台東北ラインにハイブリッド・ディーゼルカーを導入	低公害車両の導入台数(万台)	-	15(H24) 未	36(H27) 未	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 ②モーダルシフトの推進 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つた事態を踏まえ具体案を収集 ⇒東北～盛岡間の海上コンテナ鉄道輸送 ⇒リサイクルポートの推進	人口1人あたりの物流車両による二酸化炭素排出量(tCO ₂ /人・年)	-	0.90(H21)	0.86(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 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「バスアンドウォーク」 ⇒奥入瀬マイカー規制の継続展開	人口1人当たりの自家用乗用車による二酸化炭素排出量(tCO ₂ /人・年)	-	1.03(H21)	1.21(H26)	増加
(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 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 ⇒津軽鉄道体験乗車助成事業	※指標設定なし				

※目標に対して改善傾向を赤字、悪化傾向を青字で示す。

(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

- ① 低公害車両の普及促進
- ② 低公害車両の燃料供給箇所の整備
- ③ 環境にやさしい鉄道車両の開発

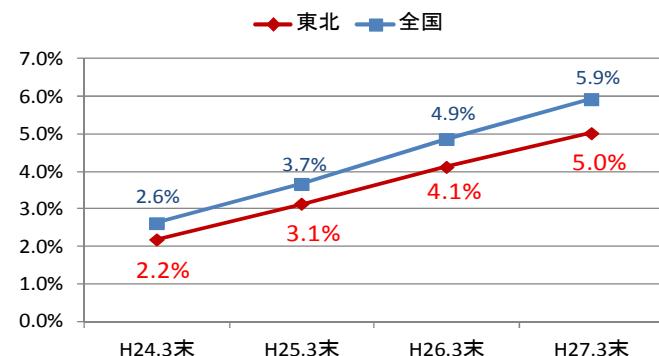


図 東北と全国の低公害車両の普及率

⊕ 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が、全国水準とは乖離が見られる。

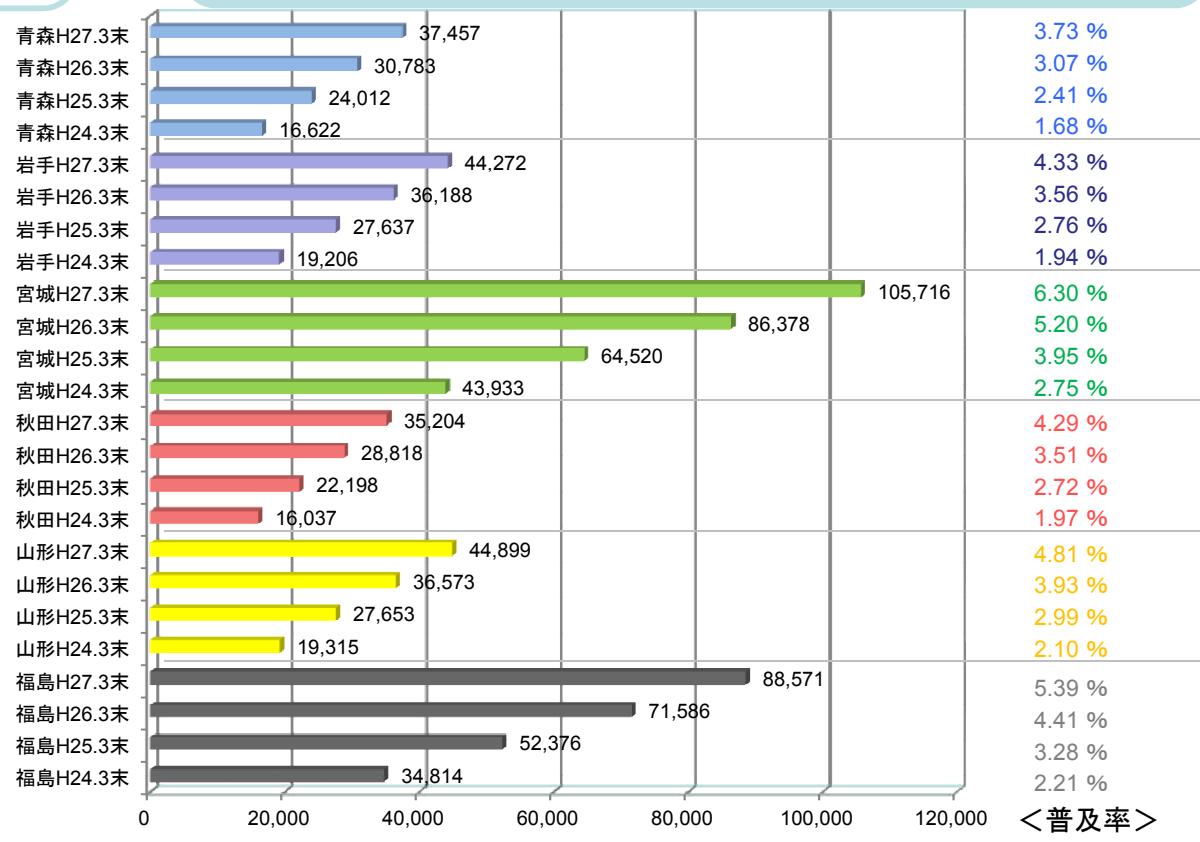


図 各県における低公害車両の導入台数推移
(資料)「一般財団法人自動車検査登録情報協会」

(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（JR東日本）

等

(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

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

答申目標の達成状況

- 営業用貨物自動車による二酸化炭素排出量は減少傾向。
- 自家用貨物車自動車は近年増加しているが、物流車両全体では平成21年度より減少している。

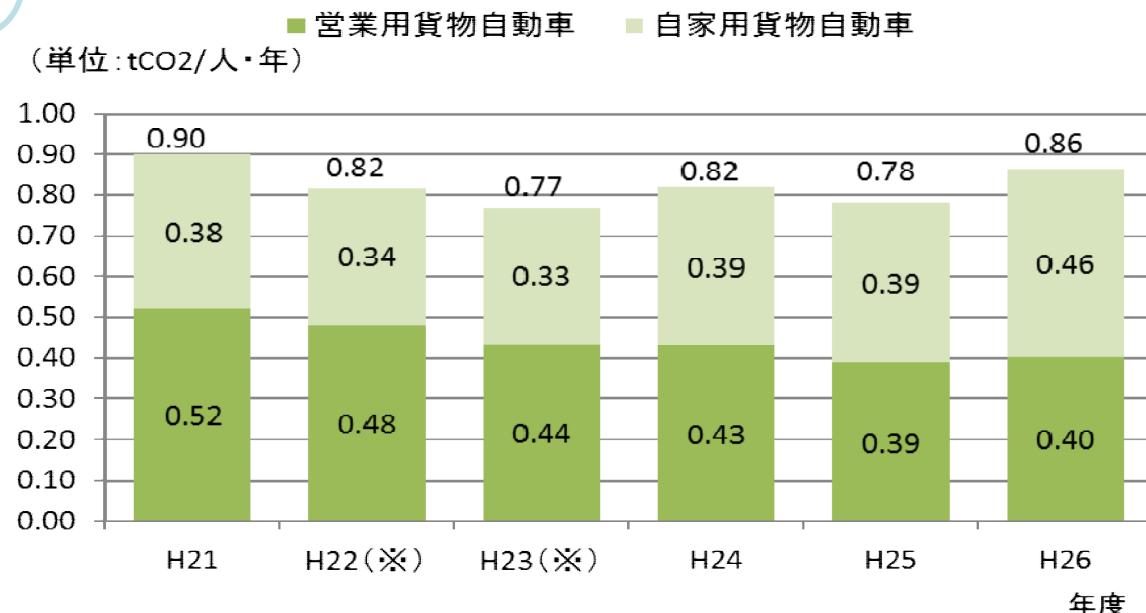


図 人口1人あたりの物流車両(貨物自動車)による二酸化炭素排出量(推計値)
(資料)「自動車燃料消費量調査(国土交通省)」

※1: 同調査データを使用し、車種別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。

(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（東北運輸局）
- ・ 平成20年度～：福島県グリーン物流推進研究会（福島県）
- ・ 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つた事態を踏まえ、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（宮城県）
- ・ 平成19年度～：酒田港でのR O R O 船内貿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（東北運輸局）
- ・ 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（JR貨物）
- ・ 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

(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

4 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

5 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。
(東北地方の自動車保有傾向として軽自動車の増加が見られ、また公共交通への転換等により、環境負荷軽減に寄与していると想定されるが、このような要因以上に自動車の走行台キロ・燃料消費量が増えていることため、二酸化炭素が増大)

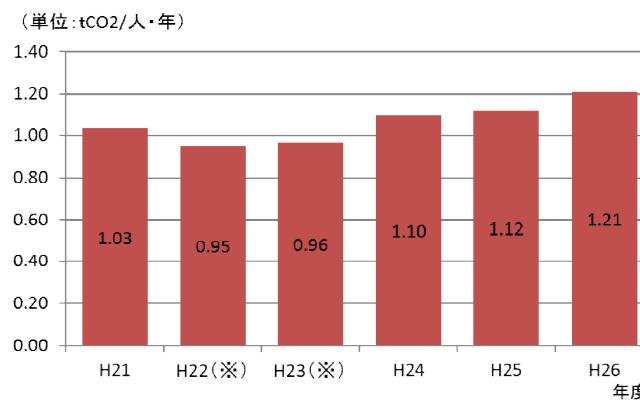


図 人口1人あたり自家用自動車による二酸化炭素排出量(推計値)

(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、車種別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。

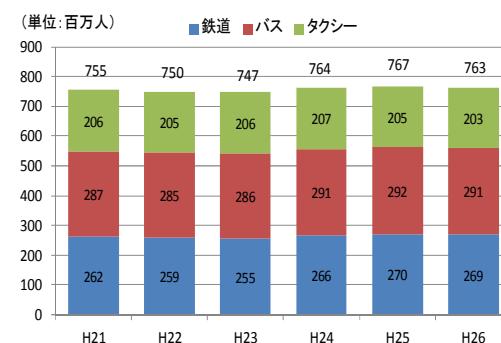


図 東北の公共交通利用者数(都市部+地方部)

(資料)東北運輸局

(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（宮城県）
- ・ 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（東北経済産業局）
- ・ 平成23年度：モビリティ・ウォーク、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＆ウォーク」の実施（秋北バス）
- ・ 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」（秋北バス） 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：奥入瀬溪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（福島市）

等

(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

- グリーン経営の推進
- 環境の保全・再生・創造対策の実施

主なアクションプラン

5 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

- 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。
(東北地方の自動車保有傾向として軽自動車の増加が見られ、また公共交通への転換等により、環境負荷軽減に寄与していると想定されるが、このような要因以上に自動車の走行台キロ・燃料消費量が増えていることため、二酸化炭素が増大)

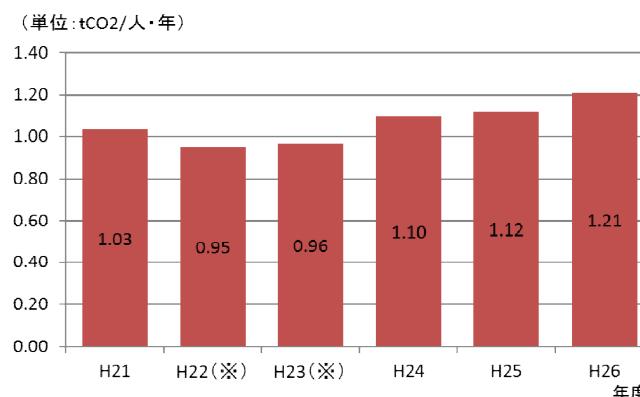


図 人口1人あたり自家用自動車による二酸化炭素排出量(推計値)

(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、車種別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。

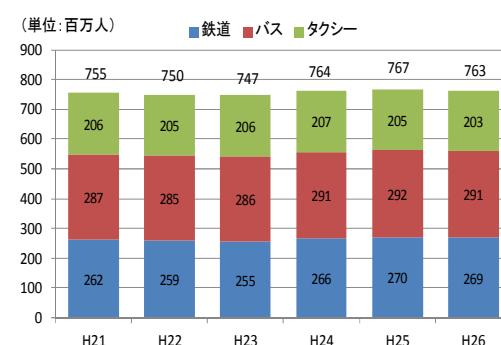


図 東北の公共交通利用者数(都市部+地方部)
(資料)東北運輸局

(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（東北運輸局）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（環境省）
　　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（東北運輸局）
　　エコ通勤優良事業所認証制度の創設（東北運輸局）
- ・ 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（津軽鉄道活性化協議会、五所川原市）
　　等

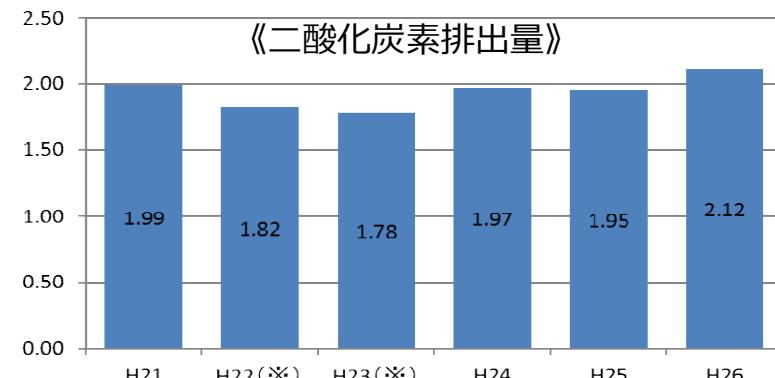
まとめ(総括) 【1/2】

④ 環境にやさしい交通体系の整備

【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。

(単位:tCO₂/人・年)



答申事項	施策	取組ができた事項	要因 (※グレー字は想定)	取組ができなかつた事項	要因 (※グレー字は想定)	課題
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	・バス、自動車における低公害車両の導入	・行政からの支援や、事業者の取組等	・車両の更新・買い換え	・財政規模、平均所得が全国と比較して低水準	○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
	②低公害車両の燃料補給箇所の整備	・CNG充填スタンドや電気自動車対応施設等の整備		・答申期間中における、低公害車の東北地方全体への普及	・車両調達に対して多額の費用を要し、事業者の努力のみによる展開促進は困難	
	③環境にやさしい鉄道車両の開発	・ハイブリッドディーゼルカーや省エネルギー車両の導入				
(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	・3PLの導入 ・海上コンテナ貨物の鉄道輸送	・行政からの支援や、事業者の努力・取組等	・自営転換の促進	・ドライバー不足等	○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
	②モーダルシフトの推進	・モーダルシフトの推進に向けた実証検討		・管内全体へのモーダルシフトの普及	・海上輸送や鉄道輸送を積極的に活用できる環境整備	
	③静脈物流システムの構築	・リサイクルポートにおける静脈物流関連施設整備等に関する取組の展開		・リサイクル物資の輸送体系の構築	・リサイクル物資の取扱に関する行政機関間での解釈・手続きの違い ・関連企業の立地促進	

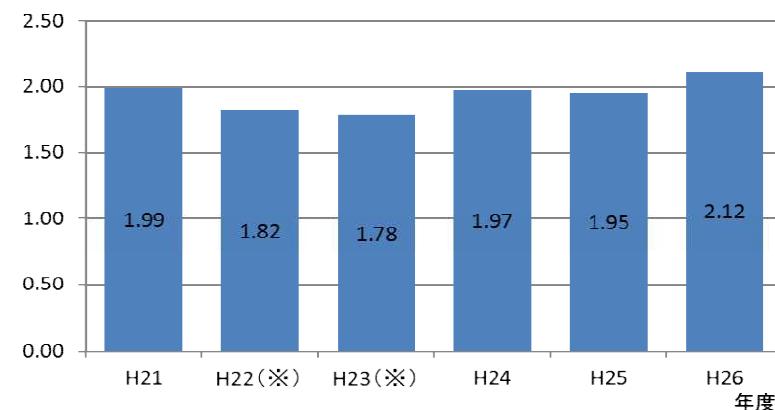
まとめ(総括) 【2/2】

④ 環境にやさしい交通体系の整備

【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。

(単位:tCO₂/人・年) 《二酸化炭素排出量》



答申事項	施策	取組ができた事項	要因 (※ グレ 字は想定)	取組ができなかった事項	要因 (※ グレ 字は想定)	課題
環境にやさしい交通体系の整備						○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
(3)旅客部門の環境対策	①ノーマイカーデーの実施等	・各地でのモビリティマネジメントの実施	・国・県等からの補助・支援の活用や、事業者の取組等 ・総合的、継続的な行政の取組	・管内全体への普及	・連携・意識醸成不足等	
	②観光地等におけるマイカー規制の実施	・各地でのマイカー規制（奥入瀬）やシャトルバス運行（花見山）等の実施		・管内全体への普及	・連携・意識醸成不足等	
						○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) ○交通体系全体としての環境負荷軽減対策の継続・強化
(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	・認証制度の普及 認定数 405事業所 (平成28年3月現在)	・国等からの支援 ・事業者の取組等	・管内全体への普及	・認知度向上、意識醸成不足等	
	②環境の保全・再生・創造対策の実施	・ESTモデル事業（仙台市、八戸市）に基づく事業展開		・ESTモデル事業終了後の継続的な取組、及び管内全体への普及	・地球環境問題への優先的対応不足等	

Ⅱ 東北公共交通アクションプランの実現状況



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

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

合併自治体における交通体系の構築

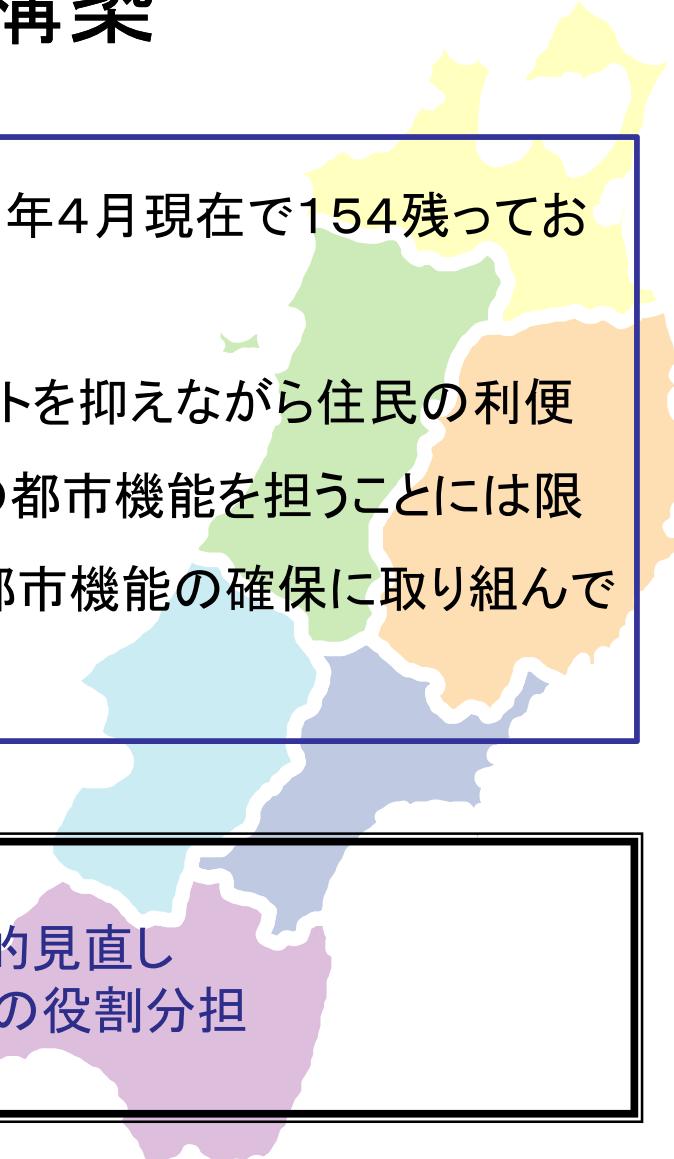
◆ 主な施策の取り組み状況

- 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plan2015と交通網形成計画の連携（福島県郡山市）等

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にとって、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

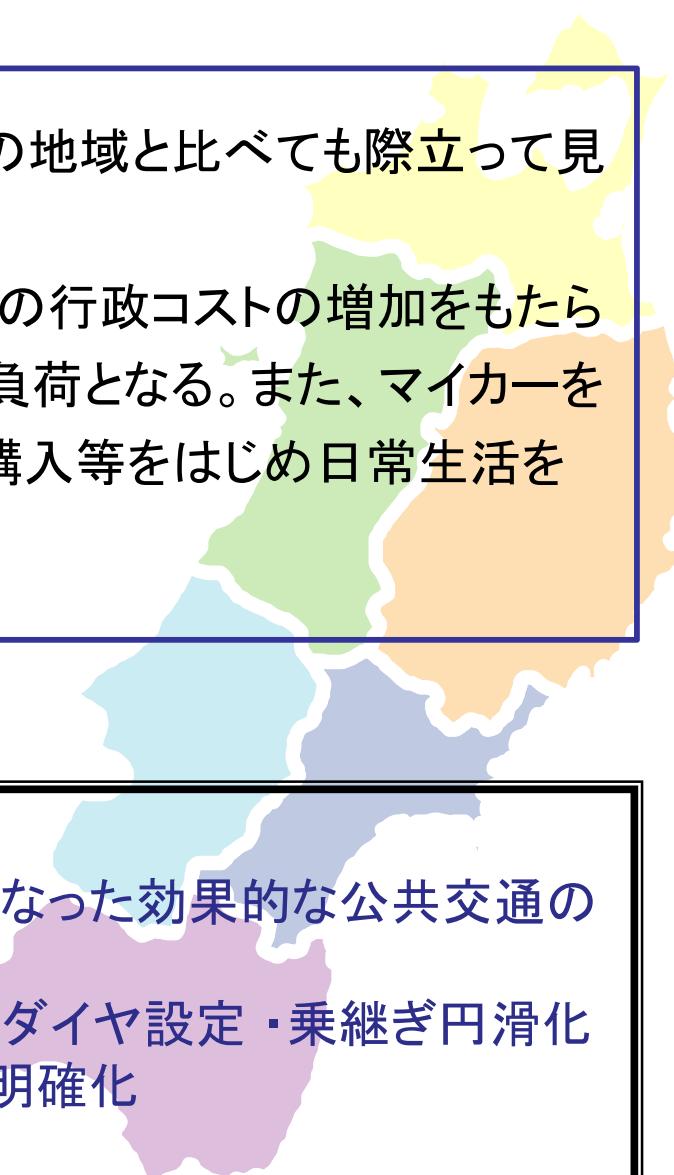
まちづくりと連携した交通体系の構築

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、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

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

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バスの取組み（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福島の開催（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

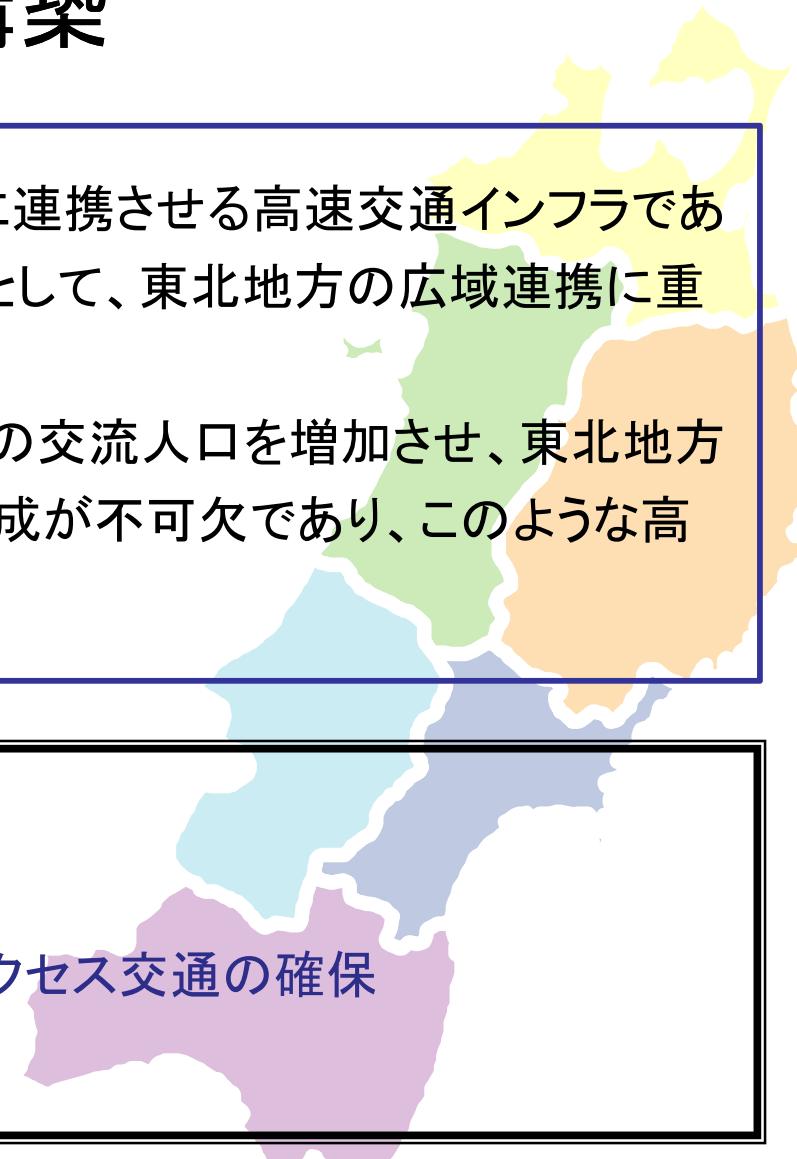
6 高速交通インフラを活用した 交通体系の構築

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）

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）

等

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）

等

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）

等

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

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

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

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。

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。

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。

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。

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。

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。

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。

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。

- ・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。

- ・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。

- ・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。

- ・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。

- ・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。

- ・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。

- ・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。

- ・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)	253,038 (27.1)	(※) 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

- 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。

平成21年度末現在: **41**

平成25年度末現在: **55**

	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)

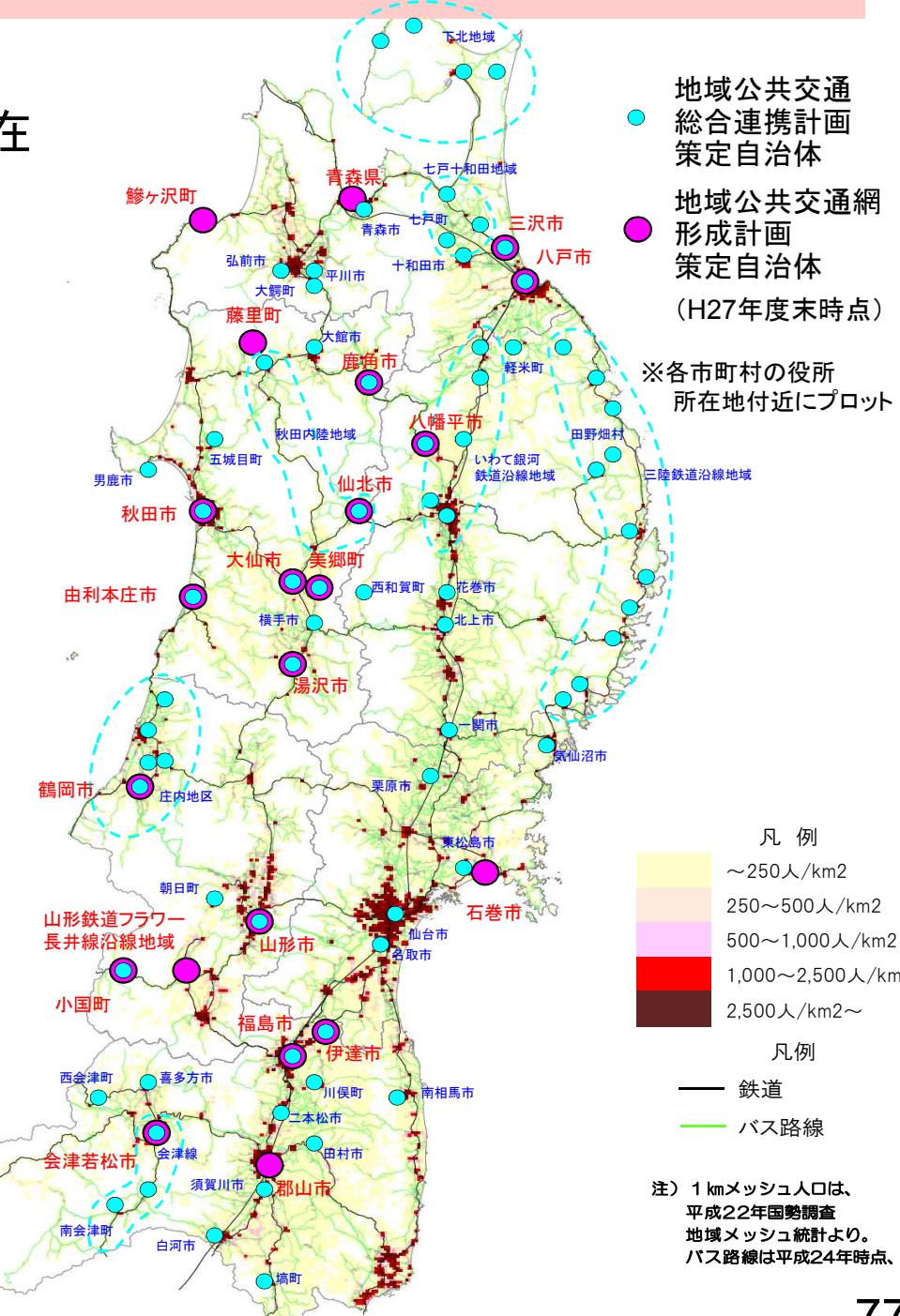
地域公共交通総合連携計画・ 地域公共交通網形成計画策定自治体の所在

- 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、楢葉町等



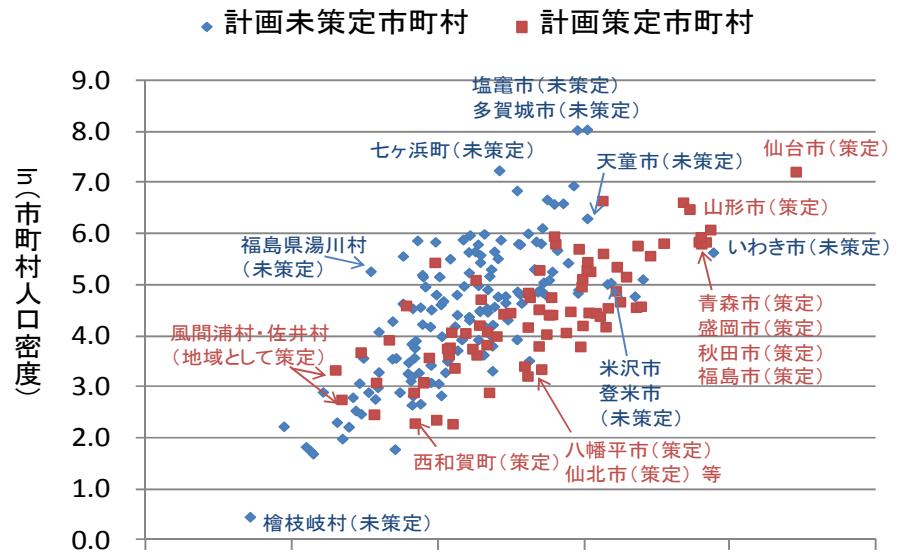
モニタリング指標に係る評価結果

(参考)

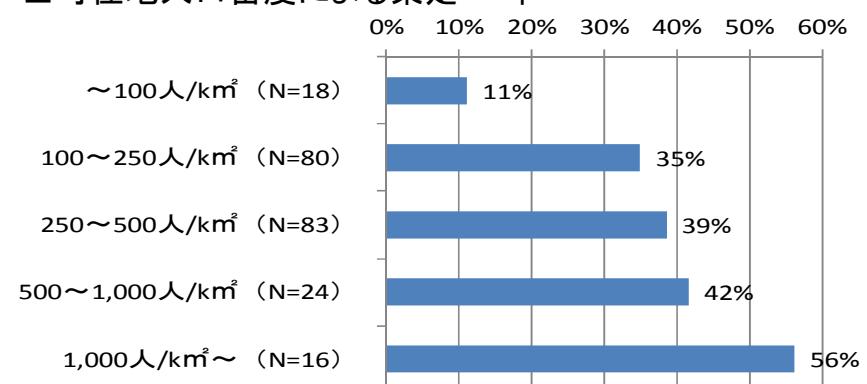
地域公共交通総合連携計画・ 地域公共交通網形成計画策定自治体の特性

- 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。

III 平成17年答申以降の社会経済情勢の変化



1. 東北の概況(17年答申以降の約10年間の比較)

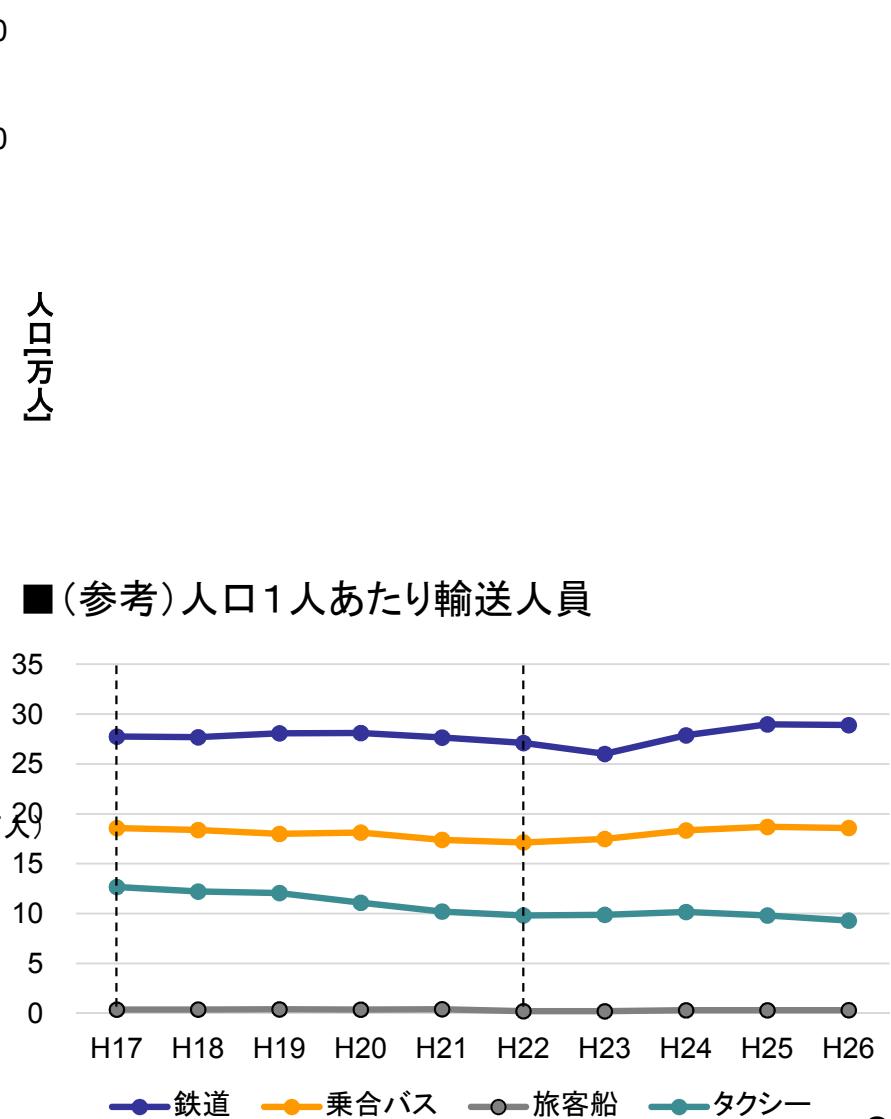
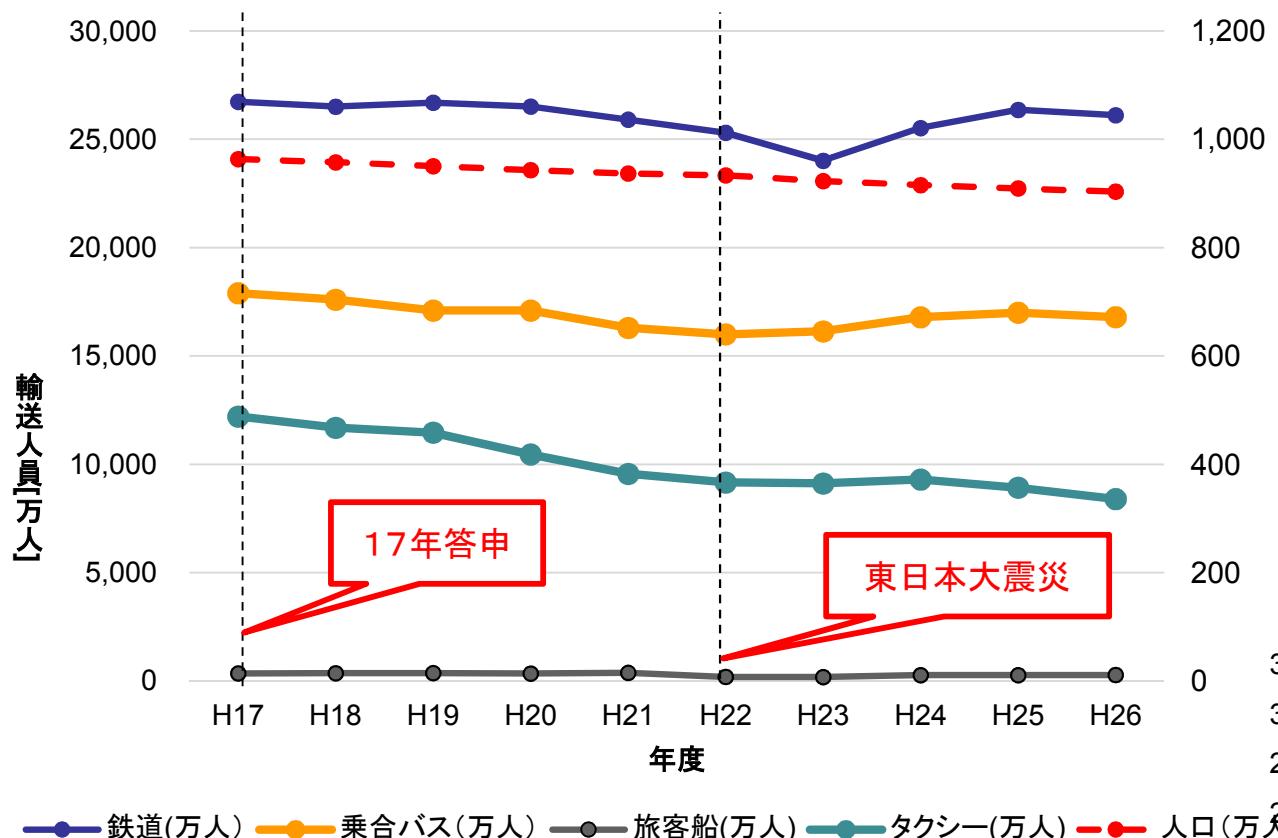
- ・人口及び鉄道サービスが減少傾向にある中で、旅客及び貨物輸送量は震災後、徐々に回復傾向にある。
- ・道路実延長及び自動車保有台数の自動車関連指標は全国と同等に増加傾向にある。

項目 種別	単位	基準年次	東北(A)	増減状況 H17年比	全国(B)	A/B(%)	資料出典
可住地面積	平方キロメートル	H17	20,267.44	—	121,384.07	16.7	総務省(社会生活統計指標ー都道府県の指標)
		H22	20,305.92	+0.0%	121,941.41	16.7	
		(最新)H26.10.1	20,345.51	+0.4%	122,203.88	16.6	
可住地人口密度	人/km ²	H17	479.6		1,045.2	45.9	可住地面積:社会生活統計指標 人口:住民基本台帳要覧
		H22	462.7	▲3.5%	1,040.2	44.5	
		(最新)	449.5	▲6.3%	1,051.0	42.8	
人口	千人	H17.3.31	9,720	—	126,869	7.7	総務省(住民基本台帳人口要覧)
		H22.3.31	9,417	▲3.1%	127,066	7.	
		(最新)H27.1.1	9,145	▲5.9%	128,438	7.1	
県民所得	十億円	H17	24,056	—	400,508	6.0	内閣府(県民経済計算)
		H22	22,400	▲6.9%	374,215	6.0	
		(最新)H25年度	24,395	+1.4%	390,172	6.3	
鉄軌道旅客 営業キロ	キロメートル	H17	3,693	—	27,635	13.4	国土交通省(鉄道輸送統計月報) ()内は長期運休路線を除いた
		H22	3,674	▲0.5%	27,643	13.3	
		(最新)H28.3末	3,621 (3,328)	▲1.9% (▲9.9%)	27,754 (27,335)	13.0 (12.1)	
道路実延長	キロメートル	H17	151,874	—	1,170,363	13.0	国土交通省(道路統計年報)
		H22	153,022	+0.8%	1,207,867	12.7	
		(最新)H26.4.1	154,279	+1.6%	1,218,772	12.7	
旅客輸送量	百万人	H17	639	—	28,548	2.2	国土交通省(旅客地域流動調査) ※平成22年度以降、自家用自動車を含まないため、自家用自動車を除く数値で整理
		H22	575	▲10.0%	28,894	2.0	
		(最新)H25年度	609	▲4.7%	29,746	2.0	
貨物輸送量	百万トン	H17	1,003	—	5,585	18.0	国土交通省(貨物地域流動調査)
		H22	897	▲10.6%	5,105	17.6	
		(最新)H25年度	993	▲1.0%	4,895	20.3	
自動車保有台数	千台	H17	6,889	—	78,278	8.8	国土交通省(自動車保有車両数)
		H22	6,815	▲1.1%	78,693	8.7	
		(最新)H28.3	7,124	+3.4%	80,901	8.8	

2. 東北における輸送人員の推移(鉄道・バス・タクシー)

- 鉄道及び乗合バスの輸送人員は横ばいから減少傾向であったが、東日本大震災の翌年(H23)以降は、増加に転じた。
- 一方、タクシーの輸送人員は、東日本大震災以降も減少し続けている。
- なお、東北地方の人口 1 人あたりでみると、鉄道やバスは震災以降増加し、その後横ばい傾向となっている。

■東北における輸送人員(総数)

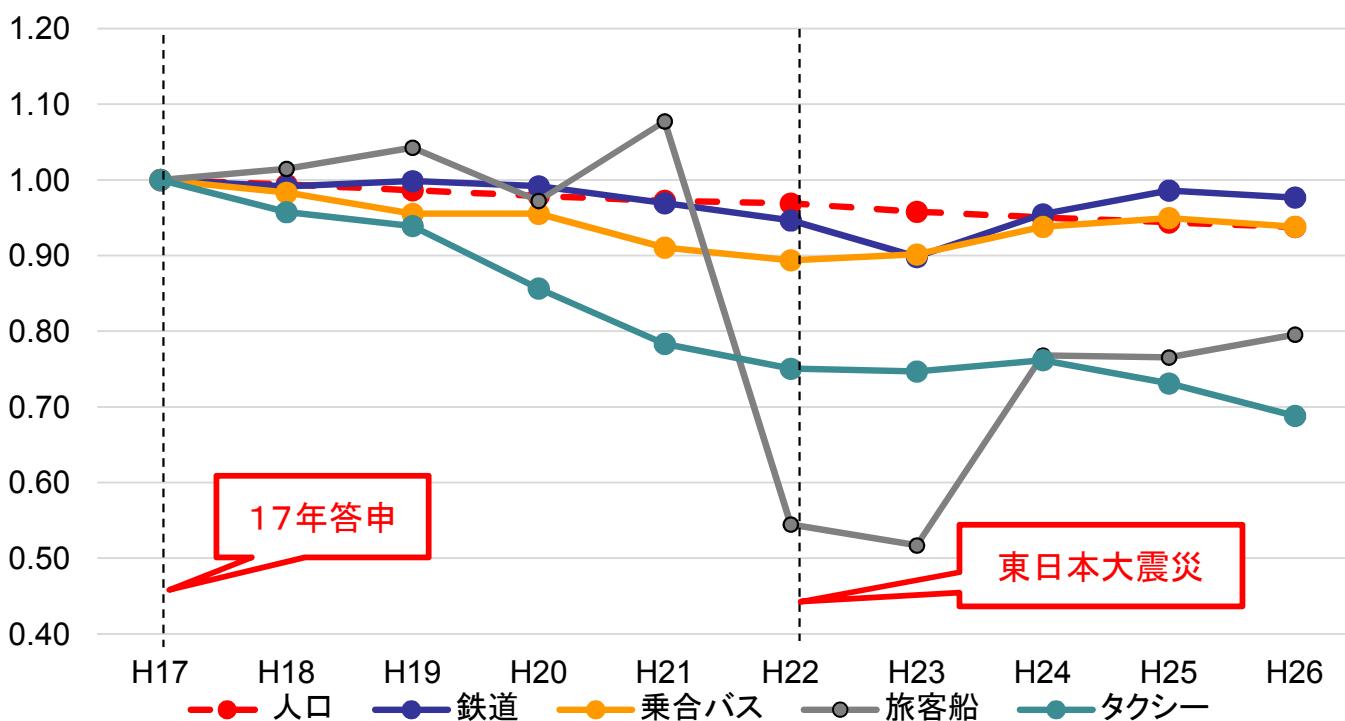


2. 東北における輸送人員の推移(鉄道・バス・タクシー)

- 鉄道輸送人員は、人口推移とほぼ同様の傾向で推移していたものの、H23に大きく減少後、H24以降は人口推移を上回っている。
- 乗合バスの輸送人員は人口推移を下回る傾向であったが、H22以降増加に転じ、現在では概ね人口推移と同等である。
- 一方、タクシー、旅客船についてはH26年度時点で、人口推移以上に大きく減少している。
- なお、人口1人当たりの利用者数でみると、鉄道とバスはH26時点でH17を若干上回っている。

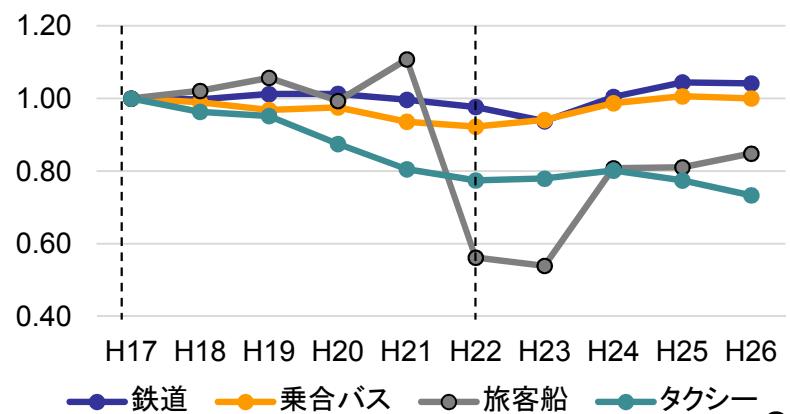
■東北における輸送人員(総数)の増減(H17=1)

指標[H17=1.0]



■(参考)人口1人あたり輸送人員の増減

指標[H17=1.0]

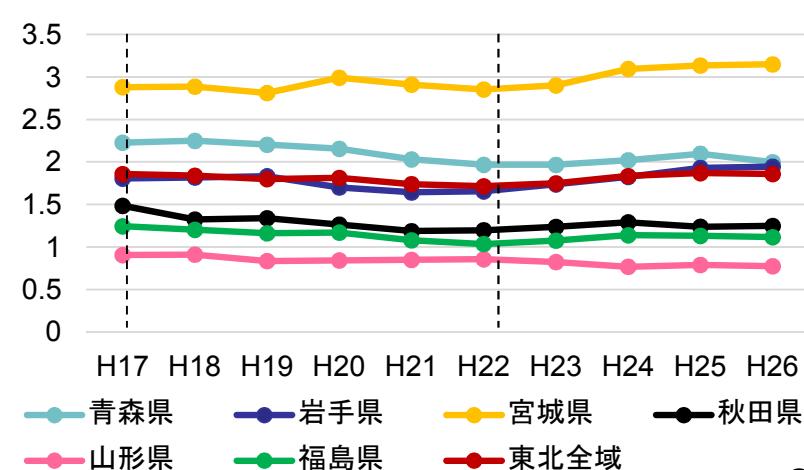
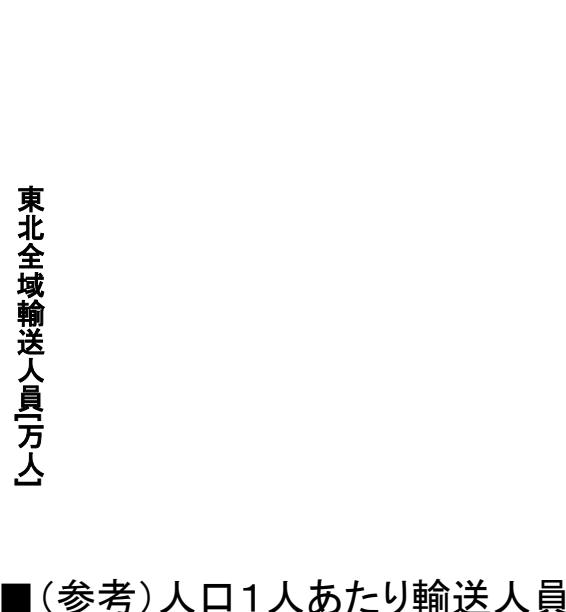
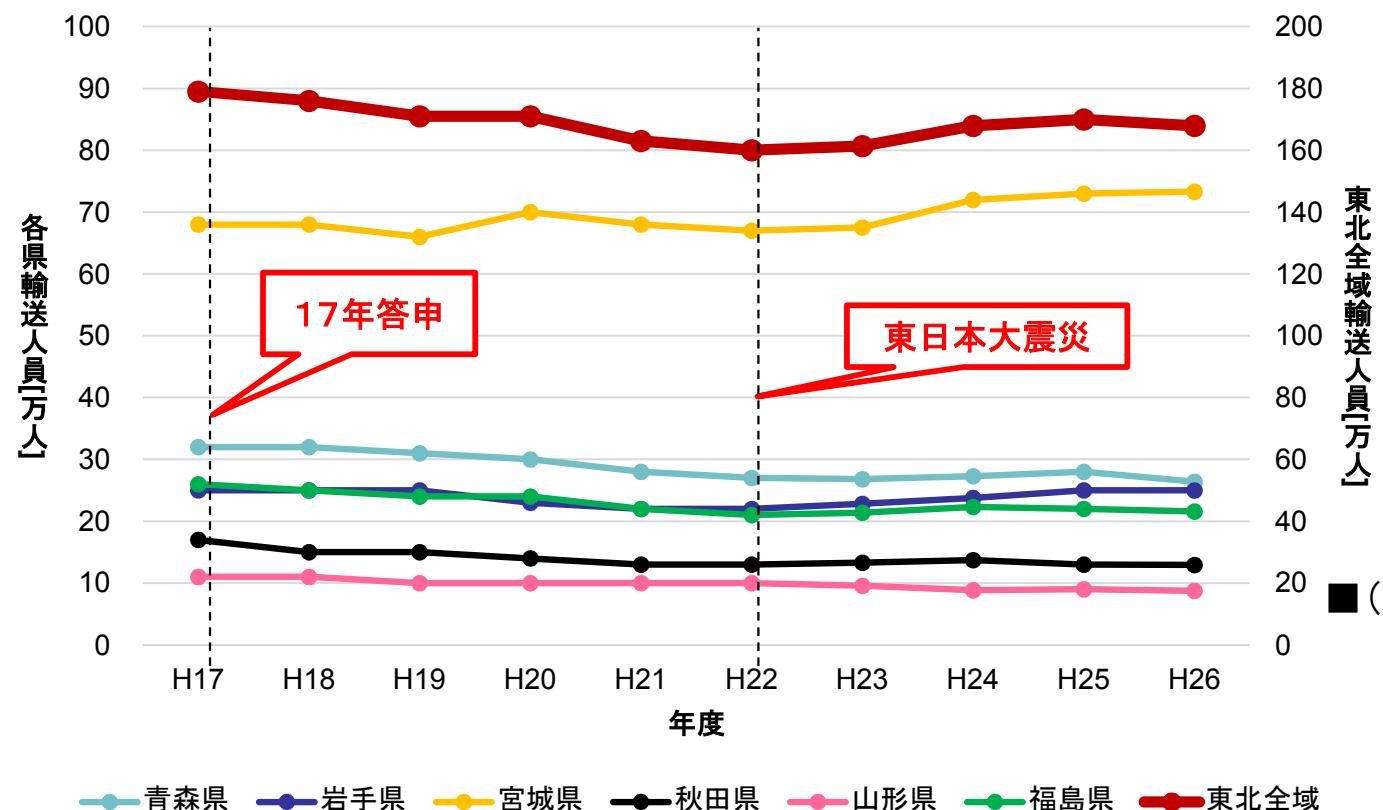


2. 東北における輸送人員の推移(鉄道・バス・タクシー)

【各県別の傾向：乗合バス】

- 輸送人員の多い宮城県や岩手県ではH23以降増加に転じたため、東北全体も同様に増加傾向となっているが、他県については、減少もしくは横ばい傾向となっている。

■東北における乗合バス輸送人員(総数)

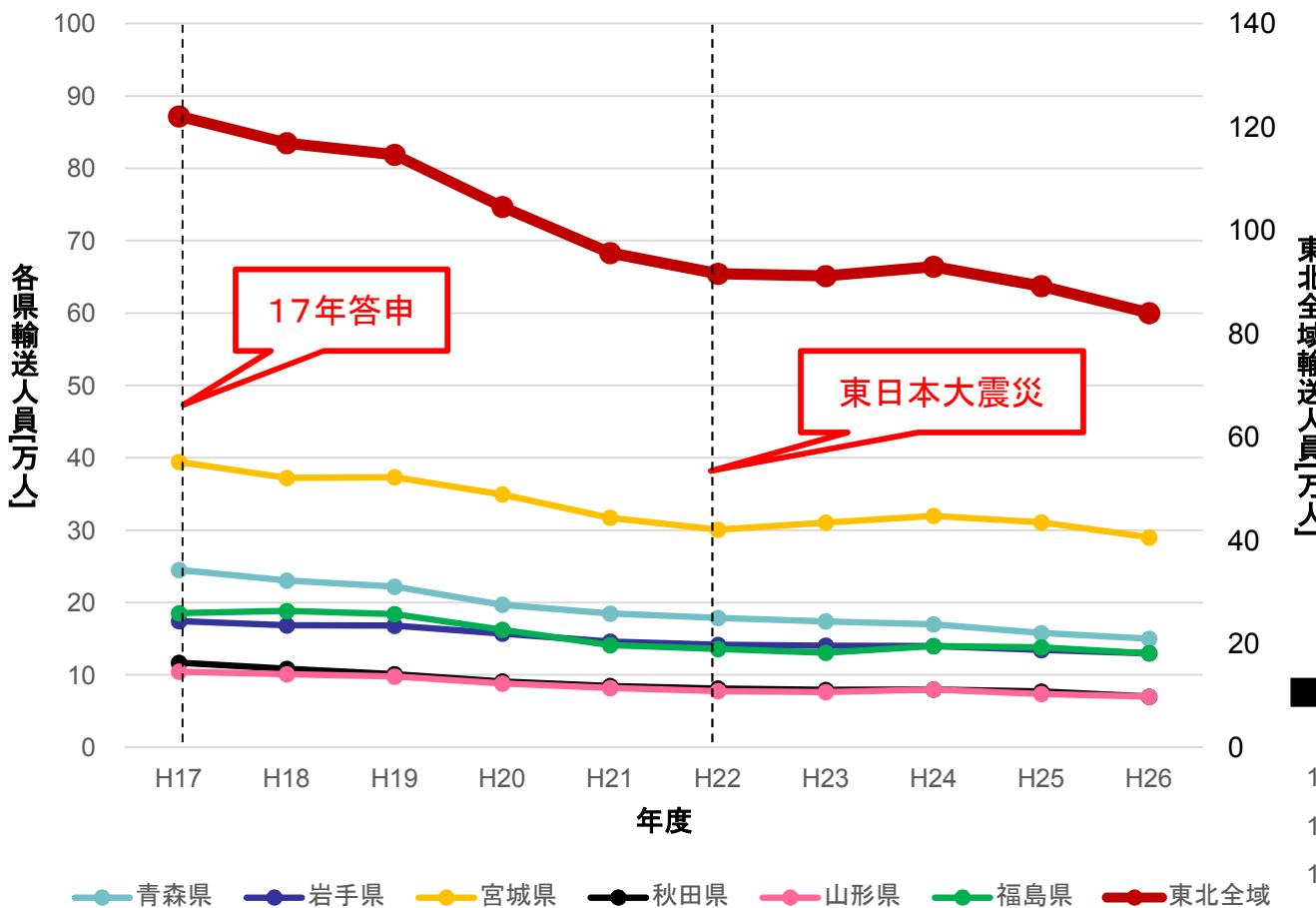


2. 東北における輸送人員の推移(鉄道・バス・タクシー)

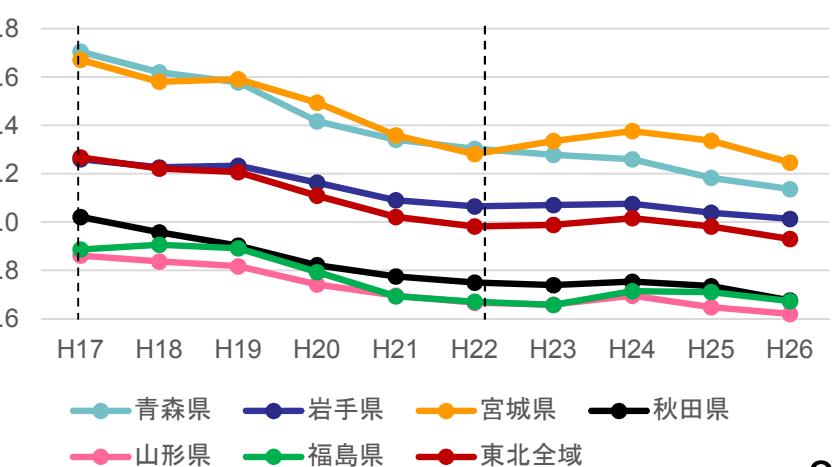
【各県別の傾向：タクシー・ハイヤー】

- すべての県において減少傾向である。

■東北におけるタクシー・ハイヤー輸送人員(総数)



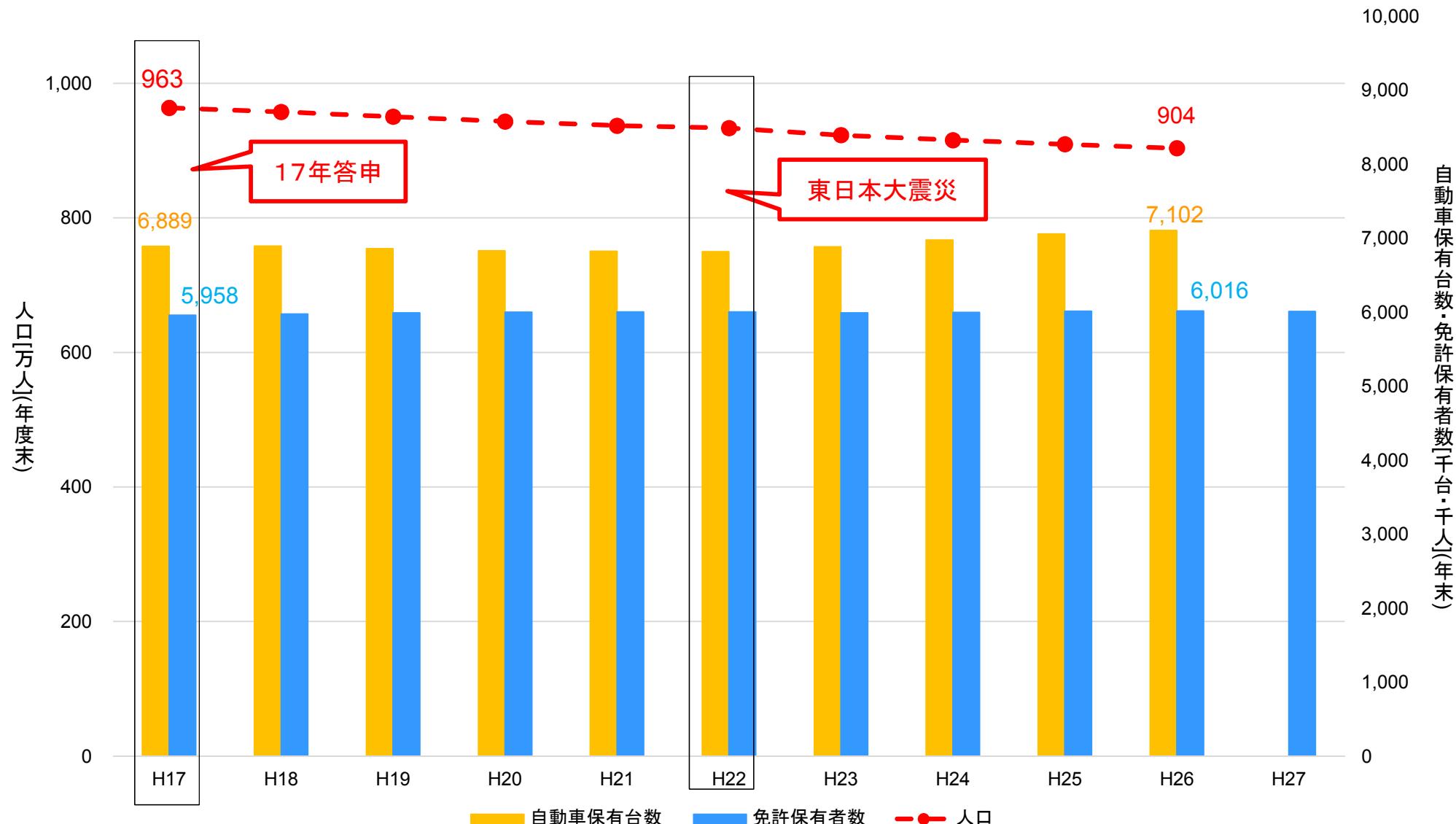
■(参考)人口1人あたり輸送人員



2. 東北における輸送人員等の推移(自動車関連)

【東北全体の傾向：自動車関連】

- H17と最新時点を比較すると、人口が減少傾向にあるのに対し、自動車保有台数及び免許保有者ともに増加傾向にある。



2. 東北における輸送人員等の推移(自動車関連)

人口が減少傾向にあるのに対し、自動車保有台数及び免許保有者数は増加傾向にある。

東日本大震災以降、特に自動車保有台数の増加率が大きい。

P8の増減率算定版(H17=100)

1.20

1.10

1.00

0.90

0.80

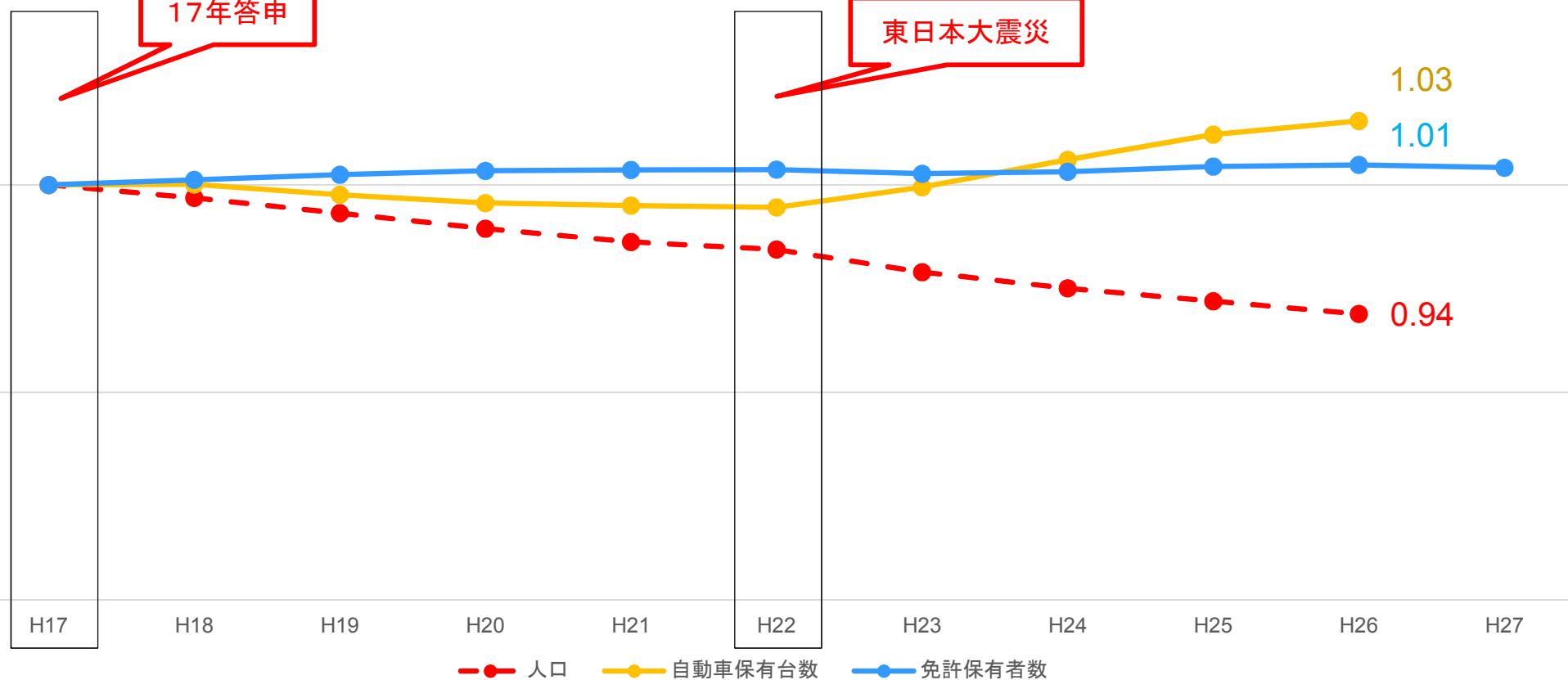
17年答申

東日本大震災

1.03

1.01

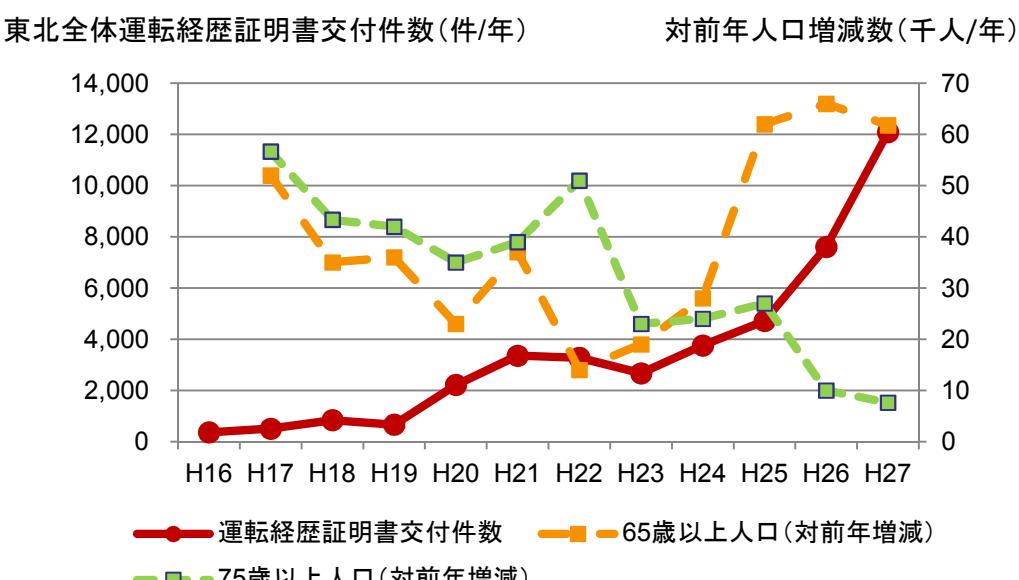
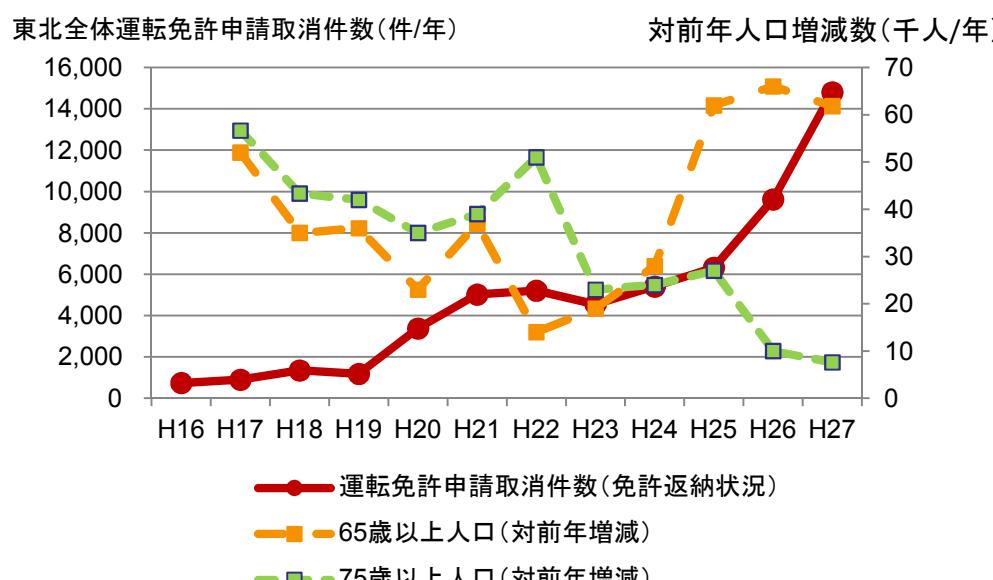
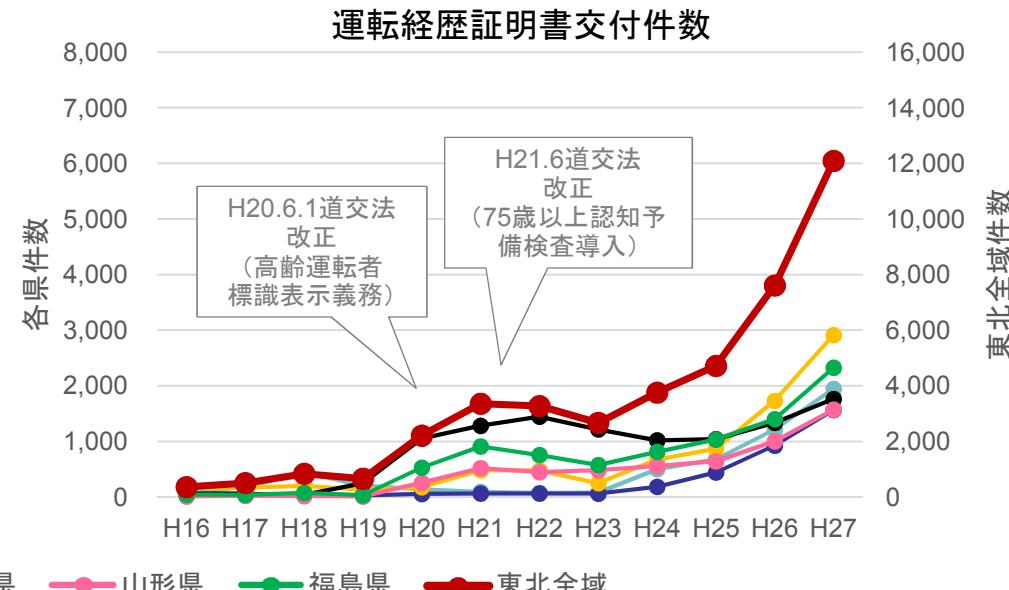
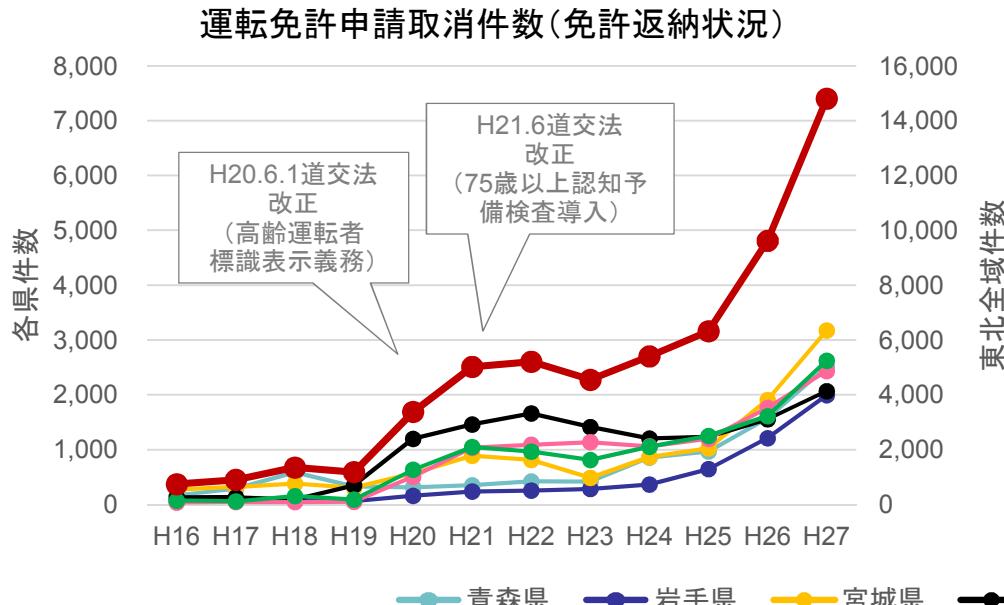
0.94



2. 東北における輸送人員等の推移(自動車関連)

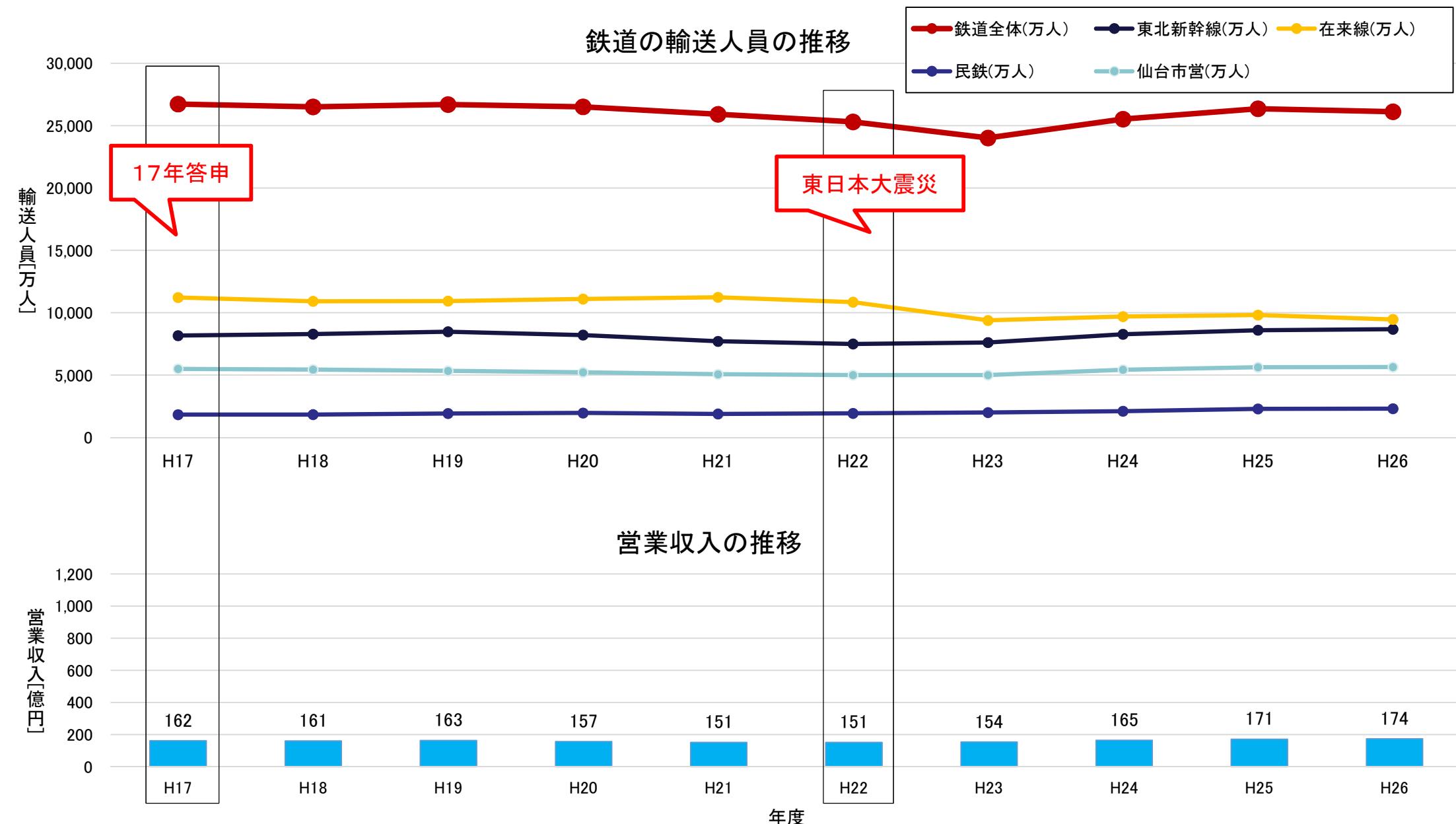
【東北全体の傾向：自動車関連】

- 免許所有者本人の申請による運転免許の取消件数、運転経歴証明書交付件数ともに、近年は急激に増加している。
- 高齢者人口の増加傾向と比較すると、近年では人口増加に呼応するように免許返納が増加しつつある。



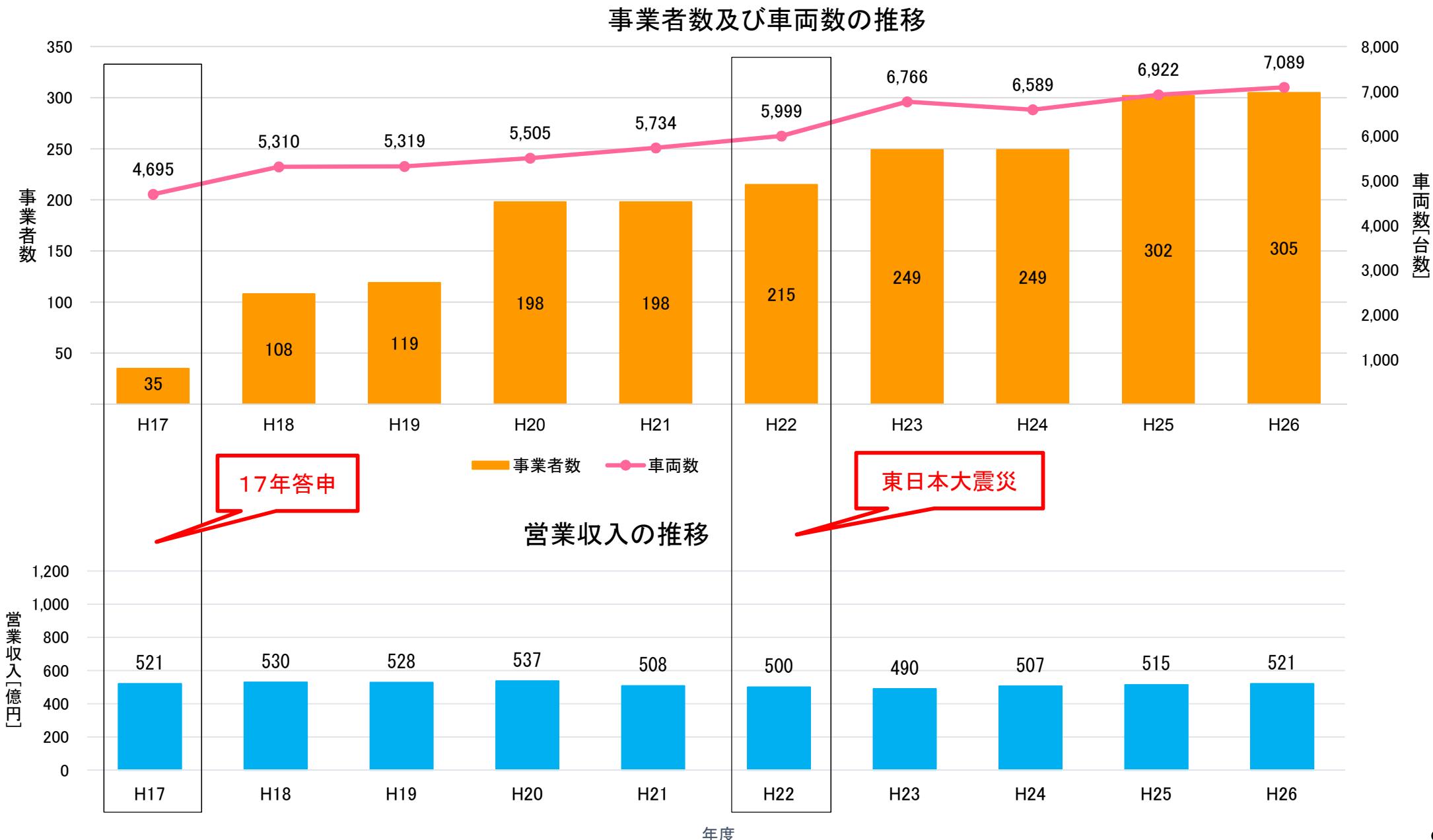
3. 東北における公共交通サービスの現状

- 震災以降、在来線は輸送人員が減少しているが、新幹線や仙台市営地下鉄は緩やかに増加している。
- 営業収入全体も、減少傾向から回復基調にあり、近年では答申時点を上回っている。



3. 東北における公共交通サービスの現状

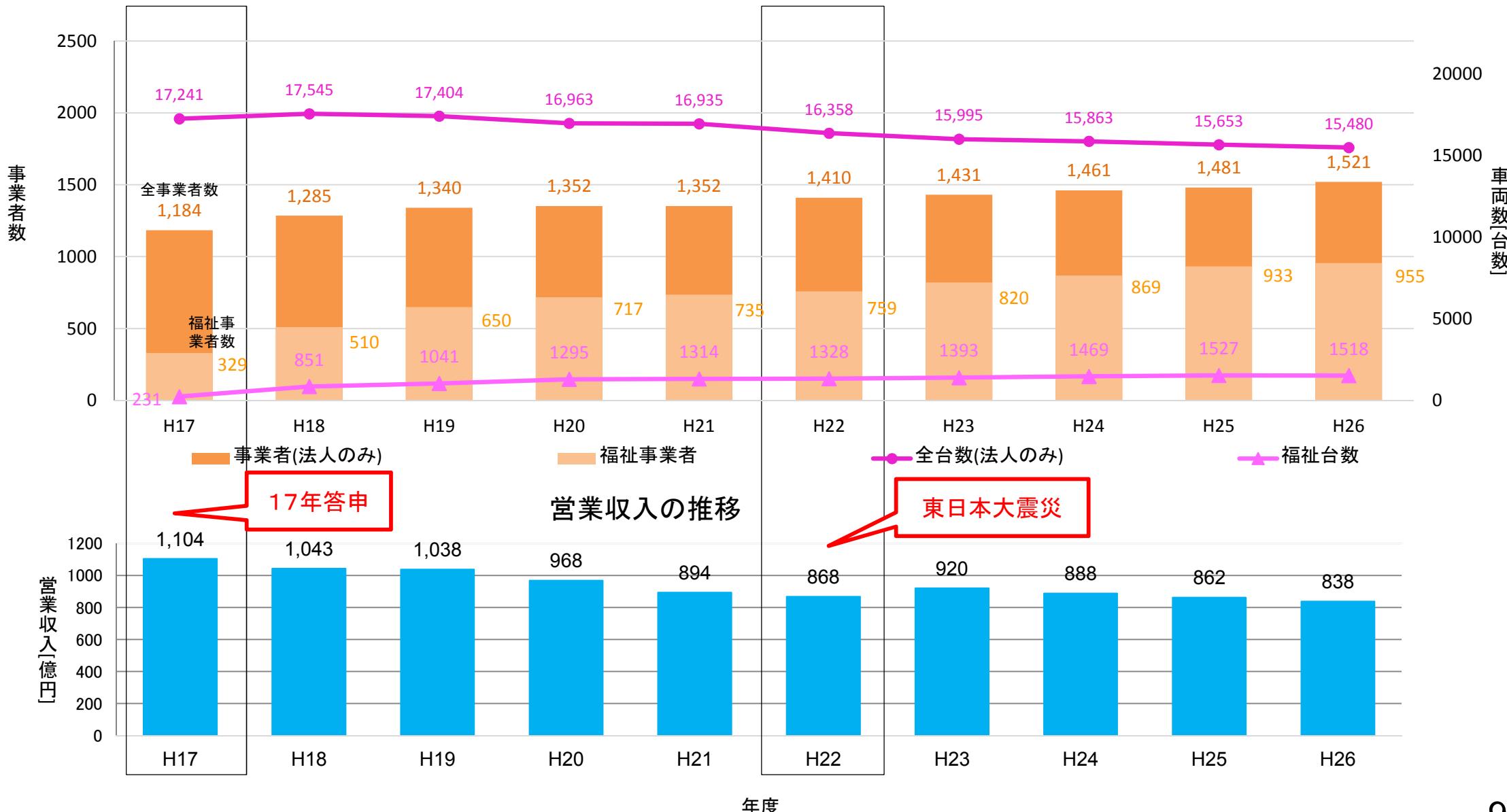
- 近年、乗合事業（バス・乗合タクシー）の車両台数、事業者数は増加傾向が続いているが、営業収入はH23まで減少、それ以降は増加に転じている。



3. 東北における公共交通サービスの現状

- 福祉限定タクシーの増加に伴い、事業者数は増加傾向にあるものの、タクシー・ハイヤーの総車両台数及び営業収入は 特定地域特措法に基づく減車・休車もあり減少傾向にある。

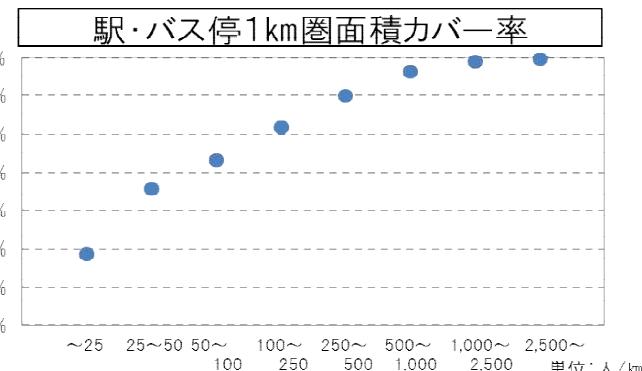
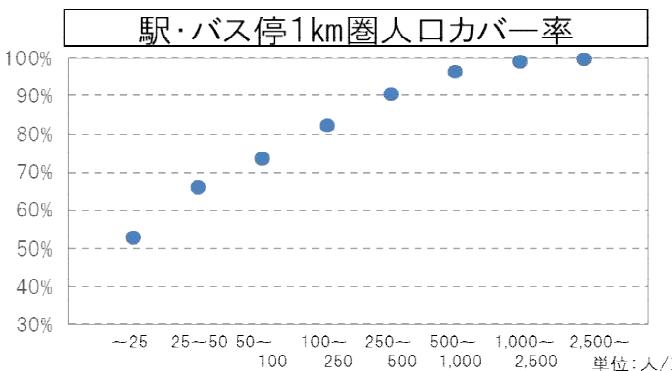
事業者数及び車両数の推移



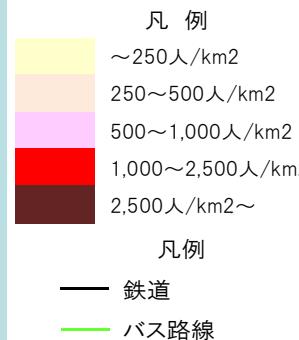
3. 東北における公共交通サービスの現状

【人口密度（H22）と公共交通ネットワーク（鉄道+路線バス）の関係】

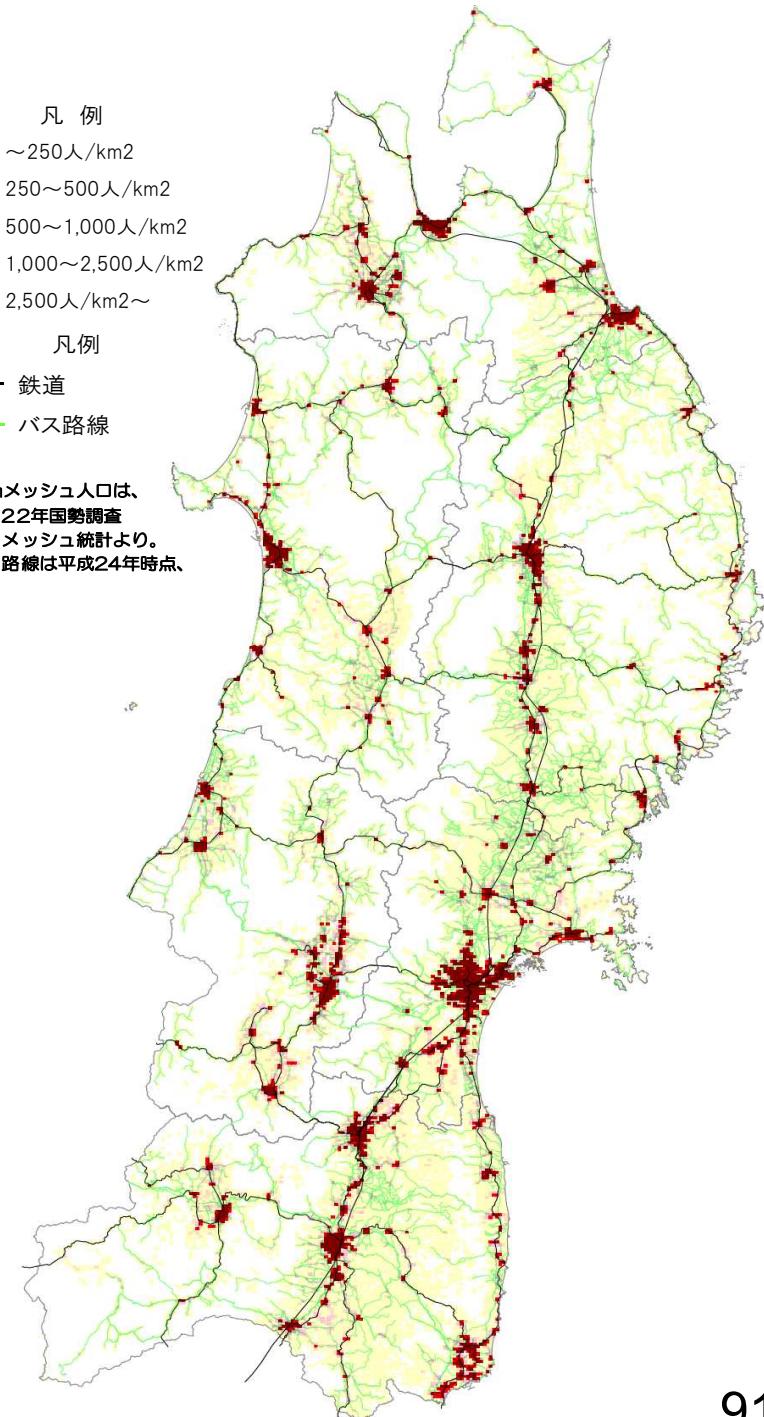
- 東北全域を見ると、人口密度の高い地域の集中する拠点間及び連担する地域間に鉄道ネットワークを形成する傾向。
- 一方、人口密度が低い地域にもバス路線を中心に運行（一部の鉄道路線沿線についても人口密度が極めて低い）。
- また、人口密度の低い地域ほど、公共交通カバー率は低い傾向。
=> 面的に網羅されつつも、低密度地域が広がる地方部を中心に、公共交通の維持・確保が困難な状況



人口密度 (人/km ²)	人口ベース(人)			面積ベース(km ²)		
	駅・バス停 1km以内	駅・バス停 1km以上	1km以内 カバー率	駅・バス停 1km以内	駅・バス停 1km以上	1km以内 カバー率
~25	28,018	24,990	52.9%	2,327	2,448	48.7%
25~50	63,912	32,661	66.2%	1,756	917	65.7%
50~100	179,564	64,023	73.7%	2,463	899	73.3%
100~250	553,943	119,547	82.2%	3,463	769	81.8%
250~500	672,853	70,637	90.5%	1,920	211	90.1%
500~1,000	758,269	26,862	96.6%	1,075	39	96.5%
1,000~2,500	1,290,429	10,105	99.2%	819	7	99.2%
2,500~	3,351,860	3,067	99.9%	751	1	99.9%



注) 1 kmメッシュ人口は、平成22年国勢調査地域メッシュ統計より。バス路線は平成24年時点、



注1)「東北運輸局管内における交通不便地域に関する実態調査報告書(平成24年度)」成果を一部加えて作成

注2)3次メッシュを対象として、最寄りバスの停留所・フリー乗降区間、鉄道駅を算出

ただし、デマンド交通が運行されている地域、岩手県、宮城県、福島県の沿岸37市町村を除く

注3)人口は平成22年国勢調査、鉄道・バス路線は平成24年時点

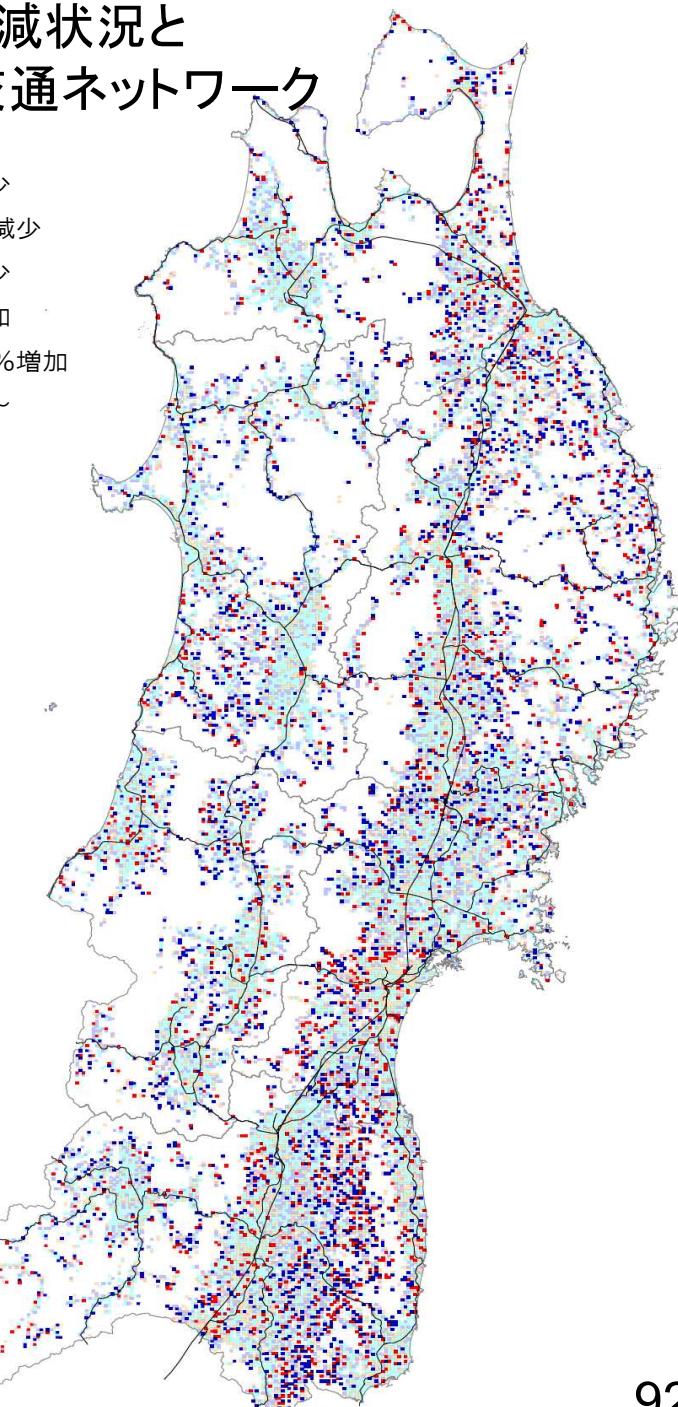
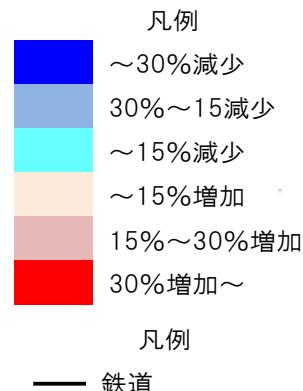
注4)面積は可住地メッシュを対象

3. 東北における公共交通サービスの現状

【人口増減状況（H17～22）と公共交通ネットワークの関係】

- 平成17年から22年の人口増減状況をみると、特に人口密度の低い地域ほど人口減少が進行。
- 平成22年以降においても、東北全体の人口減少は進んでおり、低密度地域もより一層人口が減少しているものと想定。
- よって、公共交通の維持・確保はますます困難性が高くなっているものと推察。

■ 人口増減状況と公共交通ネットワーク



■ 人口規模別に見たH17～H22の人口増減率

単位：人/km ²	メッシュ別人口（人）		増減率：(H22-H17) / H17					
	H22	H17	0%	-2%	-4%	-6%	-8%	-10%
~250	1,549,341	1,696,379						-9%
250～500	1,050,559	1,107,625						-5%
500～1,000	1,072,469	1,105,848						-3%
1,000～2,500	1,793,209	1,811,205						-1%
2,500～	3,790,702	3,824,655						-1%
6県合計	9,256,280	9,545,712						-3%

注1)各年国勢調査メッシュ別人口

注2)東北全域(6県合計)の人口は、メッシュ単位を積み上げたものであり県人口の合計とは一致しない

注3)H17時点でメッシュ人口がゼロは対象から除く

3. 東北における公共交通サービスの現状

【人口減少の将来予測】

- 平成42年には全体的に人口減少が進行。特に、人口密度の高い地域及び中低密度（250～500人/km²）地域において半減近くまで減少。
- 駅やバス停から1km内の人口も大きく減少。
=>公共交通機関を維持していくことが、地方部に限らず都市部においても厳しくなると想定

単位：人/km ²	メッシュ別人口（人）		増減率：(H42-H22) / H22			
	H22	H42推計値	0%	-20%	-40%	-60%
～250	1,552,084	1,051,555		-32%		
250～500	1,051,114	548,591		-48%		
500～1,000	1,072,469	668,782		-38%		
1,000～2,500	1,793,209	1,413,845		-21%		
2,500～	3,790,702	2,057,984		-46%		
6県合計	9,259,578	5,740,757		-38%		

注1)平成22年は国勢調査メッシュ別人口、平成42年は国土交通省国土政策局推計値

注2)東北全域(6県合計)の人口は、メッシュ単位を積み上げたものであり県人口の合計とは一致しない

単位：人/km ²	駅・バス停1km以内							
	人口ベース(人)			面積ベース(km ²)			圏内人口密度(人/km ²)	
	H22	H42	増減	H22	H42	増減	H22	H42
～25	28,018	44,690	+60%	2,327	5,798	+149%	12.0	7.7
25～50	63,912	59,249	▲7%	1,756	1,656	▲6%	36.4	35.8
50～100	179,564	134,788	▲25%	2,463	1,826	▲26%	72.9	73.8
100～250	553,943	376,174	▲32%	3,463	2,405	▲31%	160.0	156.4
250～500	672,853	376,602	▲44%	1,920	1,078	▲44%	350.4	349.4
500～1,000	758,269	486,674	▲36%	1,075	685	▲36%	705.4	710.5
1,000～2,500	1,290,429	1,089,049	▲16%	819	667	▲19%	1,575.6	1,632.8
2,500～	3,351,860	1,896,637	▲43%	751	459	▲39%	4,463.2	4,132.1

注1)「東北運輸局管内における交通不便地域に関する実態調査報告書(平成24年度)」成果を一部加工して作成

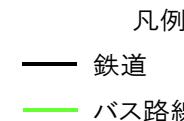
注2)3次メッシュを対象として、最寄りバスの停留所・フリー乗降区間、鉄道駅を算出

ただし、デマンド交通が運行されている地域、岩手県、宮城県、福島県の沿岸37市町村を除く

注3)人口は平成22年国勢調査及びH42推計値

注4)鉄道・バス路線は平成24年時点

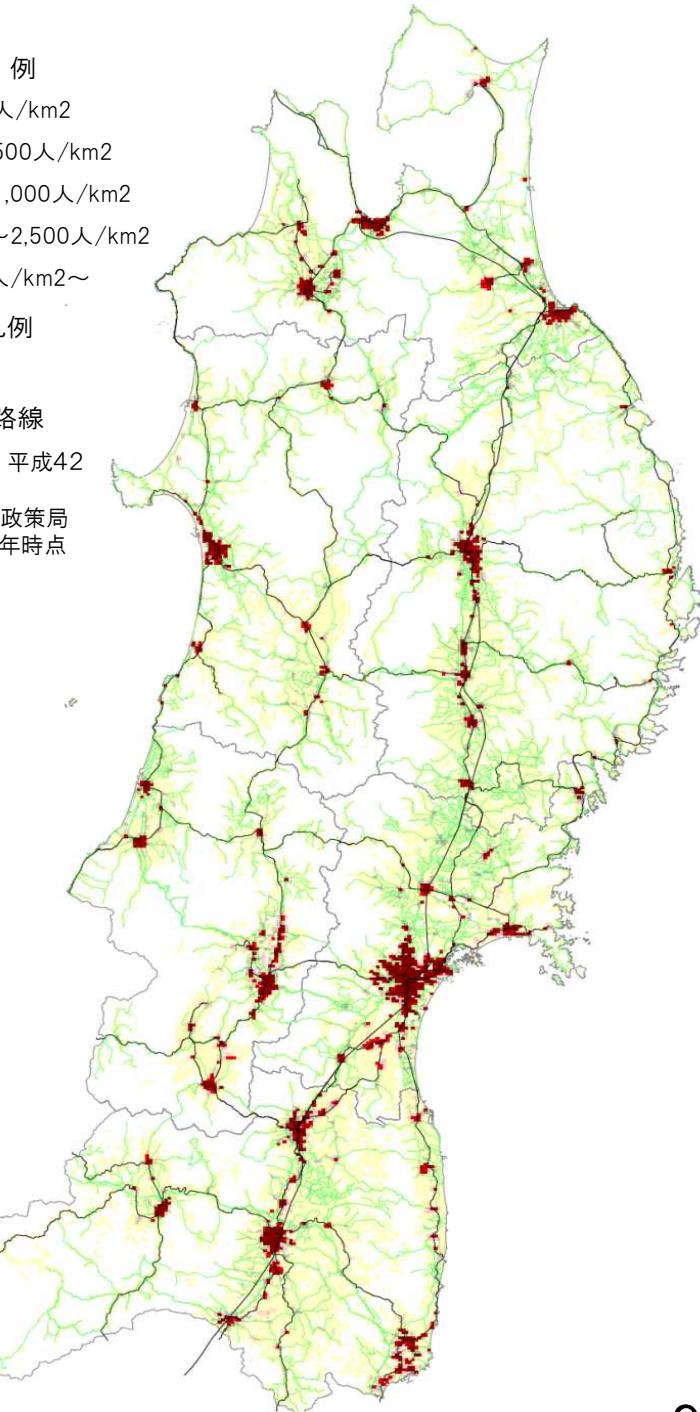
注5)面積は可住地メッシュを対象



注1)1kmメッシュ人口は、平成42年推計値

出典：国土交通省国土政策局

注2)バス路線は平成24年時点



3. 東北における公共交通サービスの現状

【公共交通が整備されていることに対する市民の満足度・重要度】

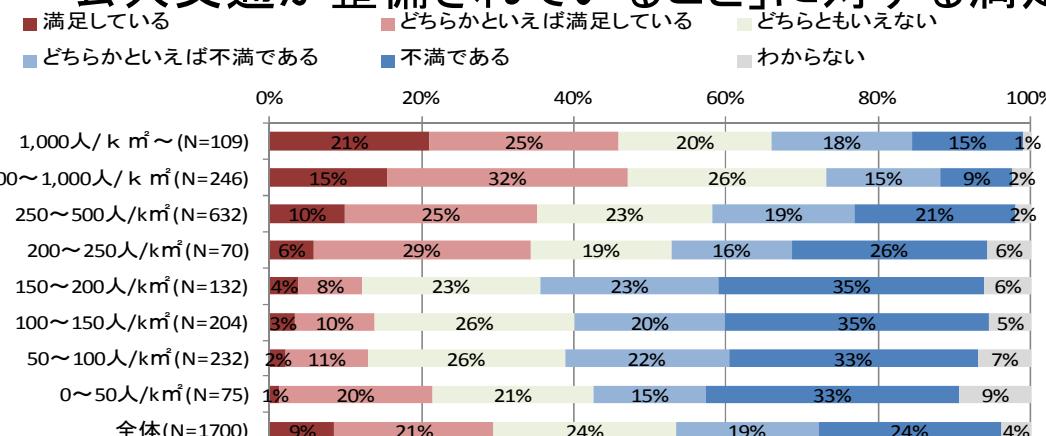
- 平成21年度に実施した「利用者アンケート（回答総数1,700人）」によると、居住地域の人口密度が低く、また、運行本数が極めて低い地域住民からも、「公共交通が整備されていること」に対して満足している層、重要と感じている層が一定割合いることを確認。

=>人口密度にかかわらず“公共交通が整備されている”ということに対する市民ニーズがあることを確認。

P87の免許返納状況等を踏まえると、今後一層の公共交通の確保ニーズが高まると推察（=維持する意義）。

■居住地市区町村人口密度(H21)別にみた

「公共交通が整備されていること」に対する満足度

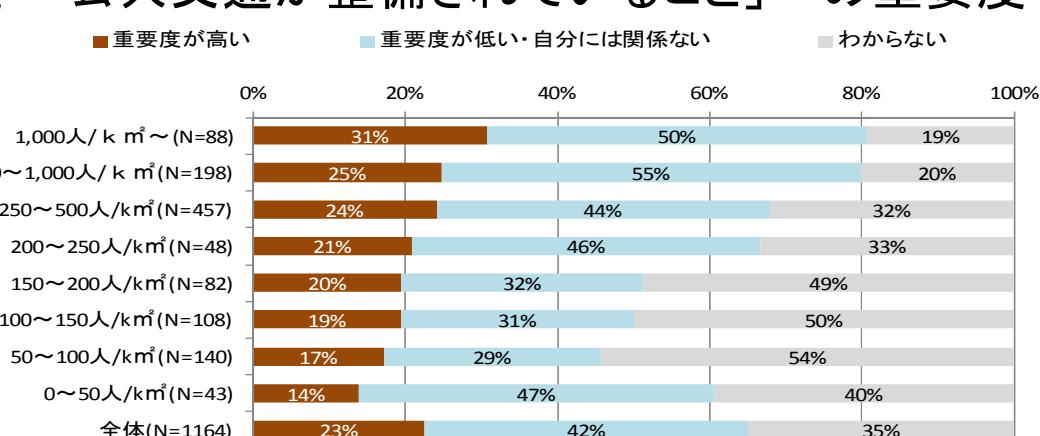


(出典)平成21年度「東北地方公共交通利用者アンケート」(東北運輸局)。

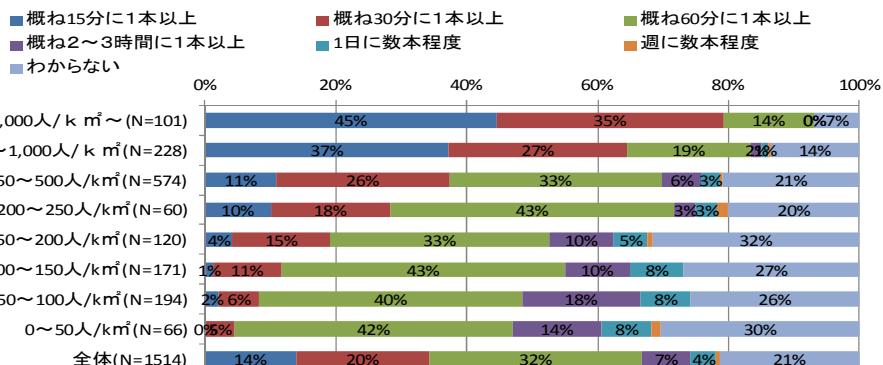
注1)居住地市区町村人口密度は、住民基本台帳に基づく人口(H21)を各市区町村総面積(国土地理院)で除したもの。

■居住地市区町村人口密度(H21)別にみた

「公共交通が整備されていること」への重要度



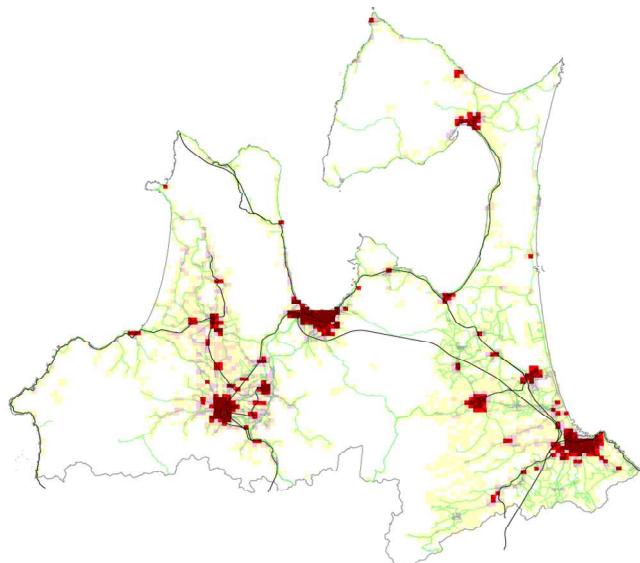
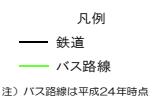
(参考)居住地市区町村人口密度(H21)別にみた、回答者の自宅周辺の公共交通(鉄道又はバス)の運行本数



3. 東北における公共交通サービスの現状

【参考】各県別の人団密度と公共交通ネットワークの現状

①青森県

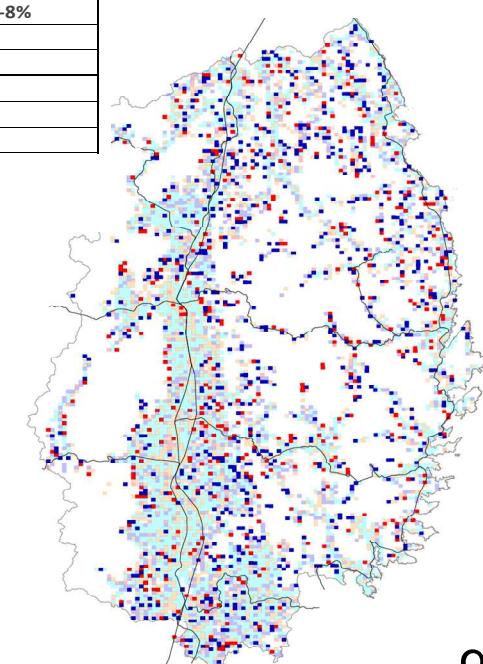
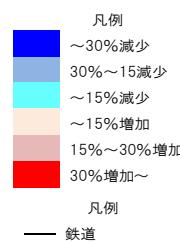
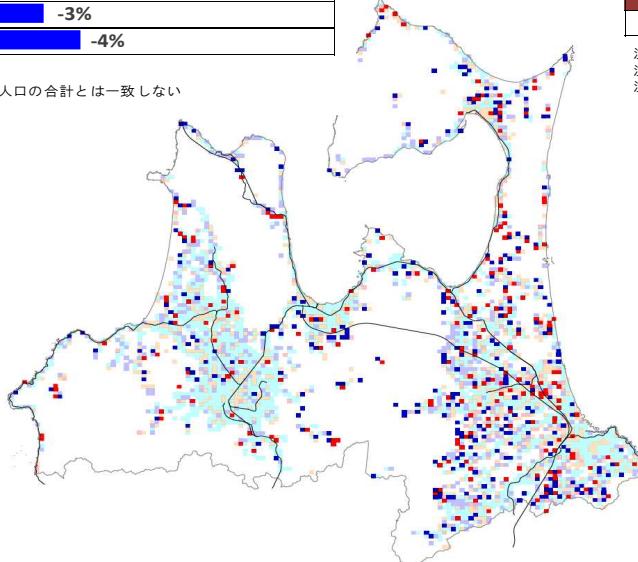
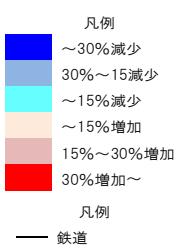


単位 : 人/km ²	メッシュ別人口 (人)		増減率 : (H22-H17) / H17						
	H22	H17	0%	-2%	-4%	-6%	-8%	-10%	-12%
~250	164,769	182,506						-10%	
250~500	158,628	168,147					-6%		
500~1,000	184,896	195,183					-5%		
1,000~2,500	257,767	263,433				-2%			
2,500~	576,369	593,438				-3%			
青森県合計	1,342,429	1,402,707					-4%		

注1)各年国勢調査メッシュ別人口
注2)青森県合計の人口は、メッシュ単位を積み上げたものであり県人口の合計とは一致しない
注3)H17時点でメッシュ人口がゼロは対象から除く

単位 : 人/km ²	メッシュ別人口 (人)		増減率 : (H22-H17) / H17				
	H22	H17	0%	-2%	-4%	-6%	-8%
~250	326,206	354,016					-8%
250~500	161,914	170,866				-5%	
500~1,000	177,773	183,393				-3%	
1,000~2,500	296,794	304,829				-3%	
2,500~	355,982	358,718				-1%	
岩手県合計	1,318,669	1,371,822					-4%

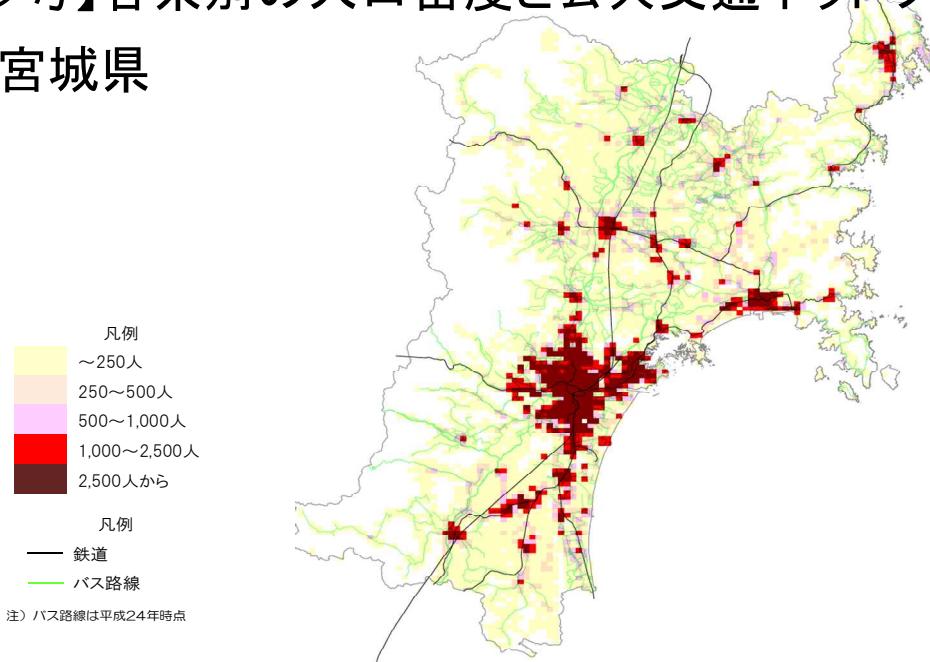
注1)各年国勢調査メッシュ別人口
注2)岩手県合計の人口は、メッシュ単位を積み上げたものであり県人口の合計とは一致しない
注3)H17時点でメッシュ人口がゼロは対象から除く



3. 東北における公共交通サービスの現状

【参考】各県別の人団密度と公共交通ネットワークの現状

③宮城県

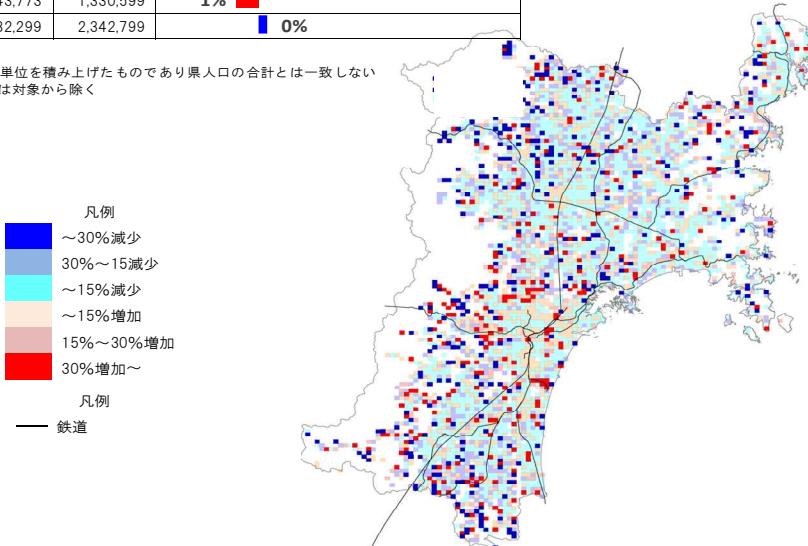


単位 : 人/km ²	メッシュ別人口(人)		増減率 : (H22-H17) / H17							
	H22	H17	4%	2%	0%	-2%	-4%	-6%	-8%	-10%
~250	252,561	276,347								-9%
250~500	175,287	183,391								-4%
500~1,000	181,636	184,028								-1%
1,000~2,500	379,042	368,434	3%	2%						-1%
2,500~	1,343,773	1,330,599	1%	1%						0%
宮城県合計	2,332,299	2,342,799								0%

注1)各年国勢調査メッシュ別人口

注2)宮城県合計の人口は、メッシュ単位を積み上げたものであり県人口の合計とは一致しない

注3)H17時点でメッシュ人口がゼロは対象から除く

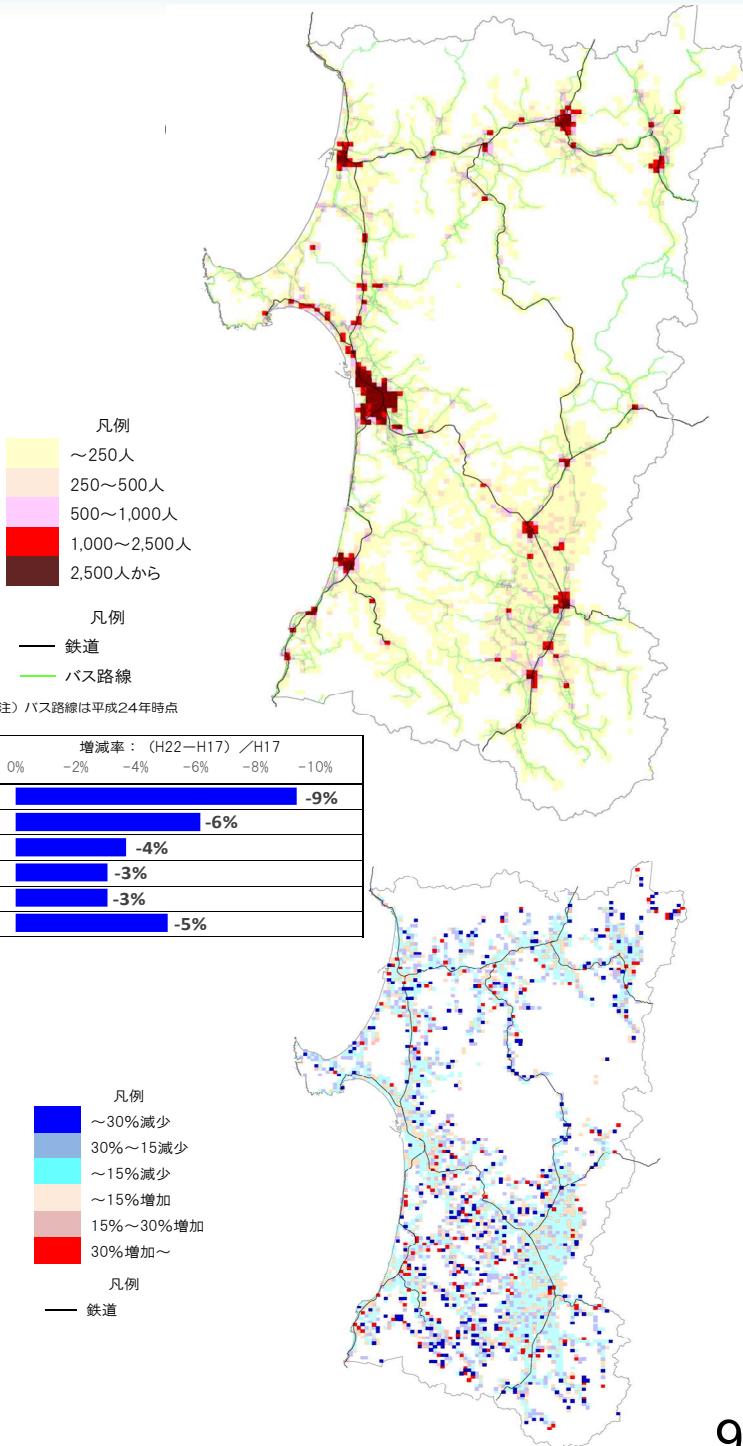


単位 : 人/km ²	メッシュ別人口(人)		増減率 : (H22-H17) / H17							
	H22	H17	0%	-2%	-4%	-6%	-8%	-10%		
~250	243,227	268,416							-9%	
250~500	162,060	172,755							-6%	
500~1,000	142,388	147,877							-4%	
1,000~2,500	209,900	216,532							-3%	
2,500~	322,670	333,045							-3%	
秋田県合計	1,080,245	1,138,625							-5%	

注1)各年国勢調査メッシュ別人口

注2)秋田県合計の人口は、メッシュ単位を積み上げたものであり県人口の合計とは一致しない

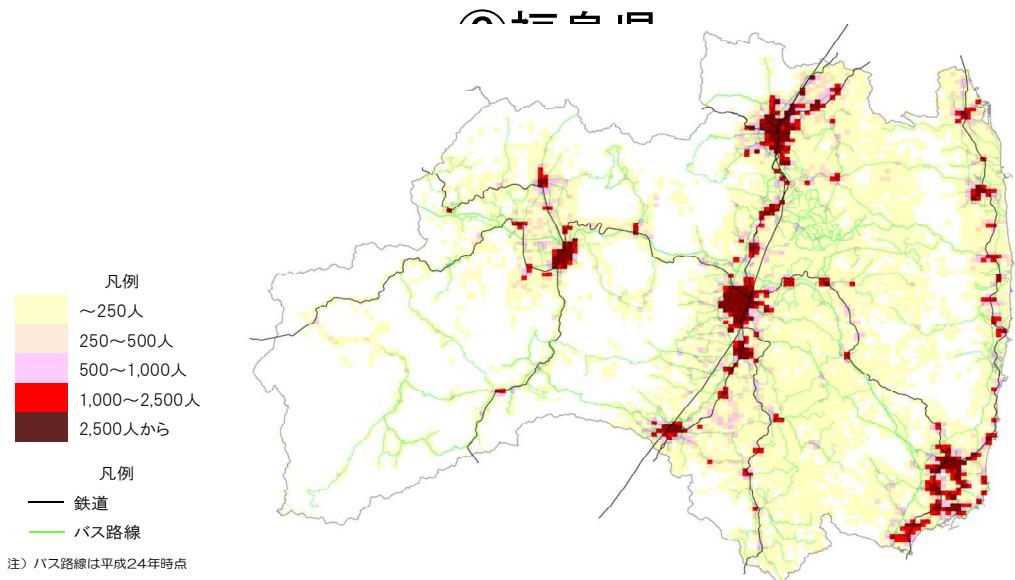
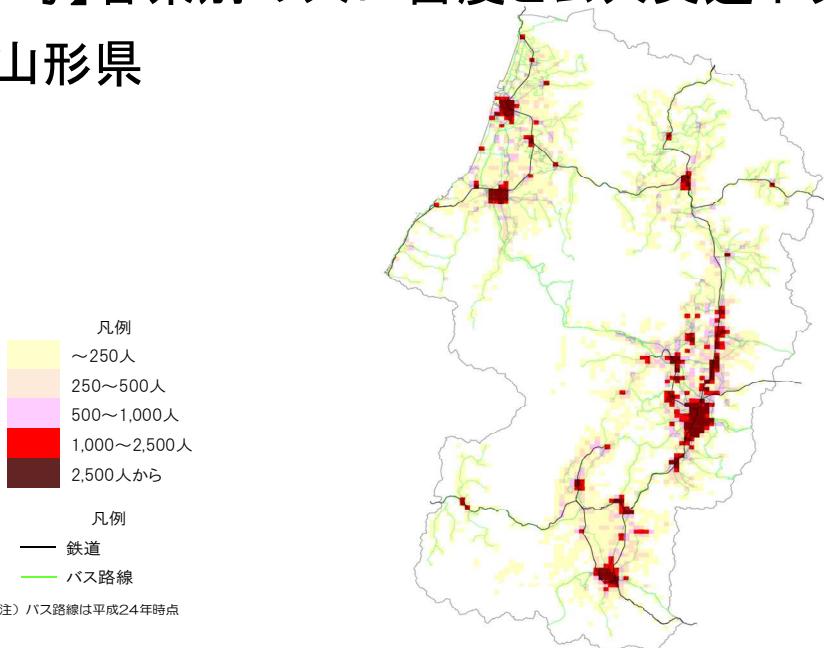
注3)H17時点でメッシュ人口がゼロは対象から除く



3. 東北における公共交通サービスの現状

【参考】各県別の人団密度と公共交通ネットワークの現状

⑤山形県

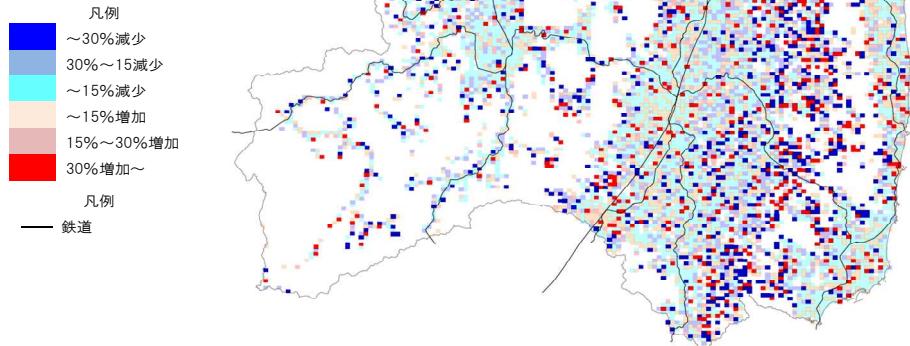
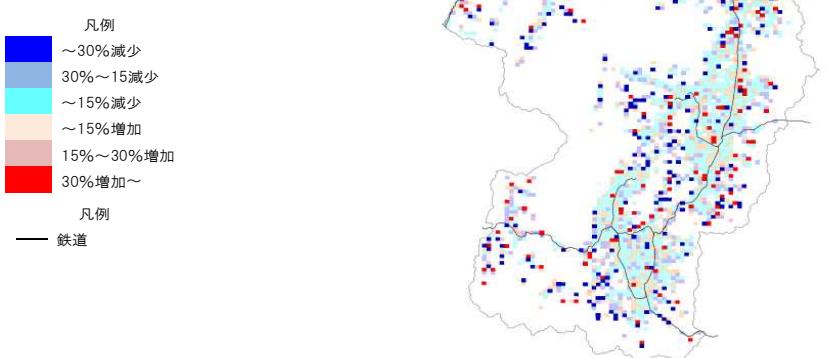


単位: 人/km ²	メッシュ別人口(人)		増減率: (H22-H17)/H17					
	H22	H17	0%	-2%	-4%	-6%	-8%	-10%
~250	180,299	198,764					-9%	
250~500	164,174	173,478					-5%	
500~1,000	162,515	170,235					-5%	
1,000~2,500	220,121	223,122					-1%	
2,500~	437,650	445,526					-2%	
山形県合計	1,164,759	1,211,125					-4%	

注1)各年国勢調査メッシュ別人口
注2)山形県合計の人口は、メッシュ単位を積み上げたものであり県人口の合計とは一致しない
注3)H17時点でメッシュ人口がゼロは対象から除く

単位: 人/km ²	メッシュ別人口(人)		増減率: (H22-H17)/H17				
	H22	H17	0%	-2%	-4%	-6%	-8%
~250	382,279	416,330					-8%
250~500	228,496	238,988					-4%
500~1,000	223,261	225,132					-1%
1,000~2,500	429,585	434,855					-1%
2,500~	754,258	763,329					-1%
福島県合計	2,017,879	2,078,634					-3%

注1)各年国勢調査メッシュ別人口
注2)福島県合計の人口は、メッシュ単位を積み上げたものであり県人口の合計とは一致しない
注3)H17時点でメッシュ人口がゼロは対象から除く



4. 東北における観光の現状

①東北各県における観光入込数の推移〔上段:実入込客数、下段:延べ入込客数〕

- 観光入込数は、宮城県、山形県を除き、この5カ年で減少。東北6県計についても減少し、実入込客数、延べ入込客数ともに約8%減少。

(単位:万人)

	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年
青森県	1,487 (3,421)	1,111 (3,154)	1,148 (3,295)	983 (3,317)	1,181 (3,396)
岩手県	1,229 (2,896)	1,178 (2,271)	975 (2,740)	830 (2,884)	792 (2,894)
宮城県	1,998 (6,129)	1,577 (4,316)	2,472 (5,208)	1,850 (5,569)	2,263 (5,742)
秋田県	1,044※ (4,389)	1,043 (2,945)	888 (3,175)	958 (3,213)	998 (3,205)
山形県	1,452 (4,039)	1,453 (3,517)	1,521 (3,799)	1,583 (3,980)	1,763 (4,017)
福島県	2,254 (5,718)	1,482 (3,521)	1,639 (4,446)	1,755 (4,831)	1,722 (4,689)
東北6県	9,464 (26,591)	7,844 (19,724)	8,643 (22,663)	7,958 (23,796)	8,720 (24,382)
新潟県	2,676 (7,082)	2,617 (6,667)	2,576 (7,086)	3,115 (7,160)	3,214 (7,299)

資料:各県観光統計資料及び観光庁「共通基準による観光入込客統計」により東北運輸局作成

※ 平成22年の秋田県の実入込客数は推計値

4. 東北における観光の現状

②東北各県における延べ宿泊者数[上段:総数、下段:うち観光目的※]

- 一方で、宿泊者数については、秋田県をのぞき、平成22年から27年までの6カ年で増加傾向。東北6県計についても約7%増加しているが、観光目的に限定すると13%減少している。

(単位:万人)

	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
青森県	354 (131)	359 (136)	354 (129)	355 (131)	378 (134)	366 (140)
岩手県	426 (265)	489 (249)	493 (266)	469 (252)	477 (250)	493 (226)
宮城県	724 (398)	818 (329)	833 (353)	849 (355)	840 (373)	859 (358)
秋田県	313 (165)	273 (124)	284 (120)	283 (112)	272 (111)	258 (112)
山形県	426 (254)	425 (235)	417 (225)	435 (230)	443 (240)	433 (231)
福島県	782 (517)	800 (424)	745 (377)	790 (405)	829 (430)	842 (432)
東北6県	3,025 (1,729)	3,165 (1,496)	3,125 (1,471)	3,180 (1,485)	3,239 (1,536)	3,251 (1,500)
新潟県	734	768	745	730	739	745

資料:観光庁「宿泊旅行統計調査報告」(平成22~26年は確定値 平成27年は暫定値)

従業員数10人以上の宿泊施設の延べ宿泊者数

※観光目的=観光目的の宿泊客が50%以上の施設における延べ宿泊者数

III 交通関係政策の動きについて

交通に関する制度の主な動きについて

平成12年度以降における各交通モードの規制緩和をはじめ、社会経済ニーズに応じた制度の創設や改正が図られている。

時期	制度名等	分類	東北地方交通審議会の主な動き
H12~H14	道路運送法、鉄道事業法、海上運送法改正（各事業の規制緩和）	地域交通	
H16. 7	国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律施行	安全	・「東北における望ましい交通のあり方及び観光振興戦略」諮問（H15.3）
H17. 8	都市鉄道等利便増進法施行	鉄道	・「東北における望ましい交通のあり方及び観光振興戦略」答申（H17.3）
10	流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（物流総合効率化法）施行	物流	
H18.10	改正道路運送法（自家用自動車による有償旅客運送制度の創設等）施行	バス	・政策推進部会設置承認（H18.3）
	運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律（運輸安全一括法）施行	安全	
H18.12	高齢者障害者等の異動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）施行	バリアフリー	
H19. 1	観光立国推進基本法施行	観光	
10	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律施行	地域交通	・政策推進部会から「地域の足となる交通手段の確保について」「観光振興に向けた二次交通の充実について」報告（H19.3）
H20. 4	京都議定書における目標期間開始	環境	
	地域公共交通活性化・再生総合事業創設	地域交通	
H21.10	特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適性化及び活性化に関する特別措置法（タクシー適正化・活性化法）施行	タクシー	
H23.4	「地域公共交通確保維持改善事業（生活交通サバイバル戦略）」創設	地域交通	・「東北公共交通アクションプラン」策定（H22.3）
H24.12	都市の低炭素化の促進に関する法律（エコまち法）施行	環境	
H25. 1	超小型モビリティの認定制度運用開始	地域交通	・「東北公共交通アクションプラン」一部改定（H25.3）
7	新高速乗合バス制度運用開始	バス	
12	交通政策基本法施行	交通全般	
H26.1	改正タクシー適正化・活性化法（タクシー「サービス向上」「安全利用」推進法）施行	タクシー	
H26.5	改正地域公共交通の活性化及び再生に関する法律、改正都市再生特別措置法成立	地域交通	

(参考)各事業法の規制緩和について

		自動車(旅客) 【道路運送法】			旅客鉄道 【鉄道事業法】	旅客船 【海上運送法】	航空 【航空法】
		乗合バス	貸切バス	タクシー			
		H14.2施行	H12.2施行	H14.2施行	H12.3施行	H12.10施行	H12.2施行
参入	前	免許 (路線毎)	免許 (事業区域毎)	免許 (事業区域毎)	免許 (路線毎)	免許 (航路毎)	免許 (路線毎)
	後	許可 (事業者毎)	許可 (事業者毎)	許可 (事業者毎) (緊急調整措置の発動あり)※1	許可 (路線毎)	許可 (航路毎)	許可 (事業者毎)
退出	前	許可	許可	許可	許可	許可	許可
	後	事前届出 (6月前。旅客の利便を阻害しない場合は30日前)	事後届出 (30日以内)	事後届出 (30日以内)	事前届出 (1年前。公衆の利便を阻害しないときは繰り上げ可)	事前届出 (30日前。指定区間にについて、6月前)	事前届出 (6月前。利用者の利便を阻害しない場合は2月前)

※1:著しい供給過剰のため輸送の安全や旅客の利便を確保すること等が困難となるおそれがあると認められる地域等を「緊急調整地域」等として指定し、新規参入等を禁止。

目的：船舶及び港湾設備におけるテロの防止

9. 11 アメリカ同時多発テロ事件



米国提案にてSOLAS 第XI-2章及びISPSコード新設

国際海事機関(IMO)において「1974年の海上における人命の安全のための国際条約(SOLAS条約)附属書」を改正(平成14年12月)

国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律
(平成16年法律第31号)

海事における脅威



仏・油タンカー
リンバーグへの攻撃(2002)



旅客船Super ferry 14
自爆テロ(2004)

円滑な経済活動

テロの標的 ⇒ 国家

世界規模での対策

各国の情勢の違い

船舶:

- ・保安(自己警備)計画の作成・実施
- ・船舶警報通報装置の設置
- ・保安管理者の選任 等

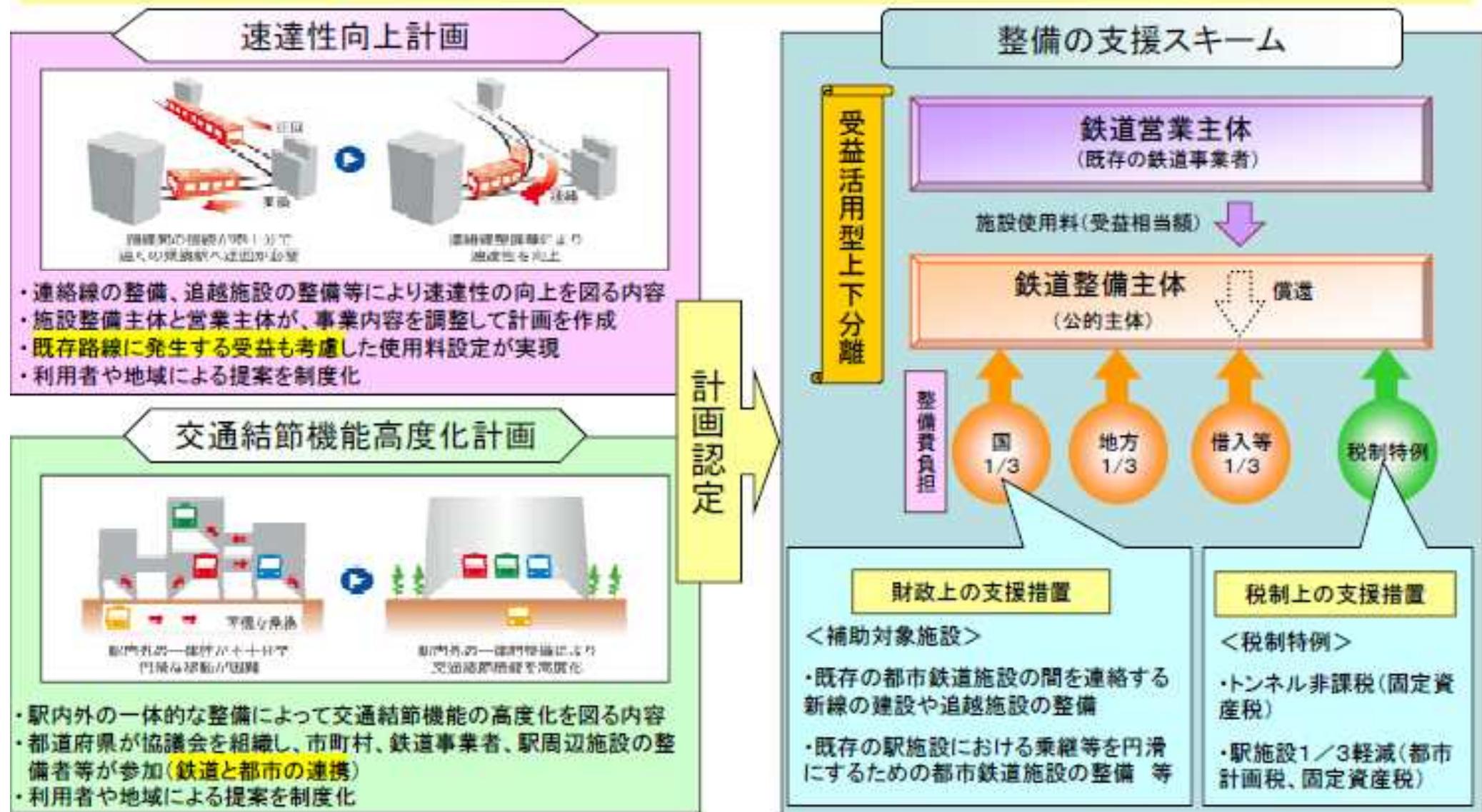
港湾:

- ・保安(自己警備)計画の作成・実施
- ・フェンス、照明等の設置
- ・保安管理者の選任 等

外国から入港する全ての船舶に事前通報を義務付け 103

都市鉄道等利便増進法(平成17年8月施行)

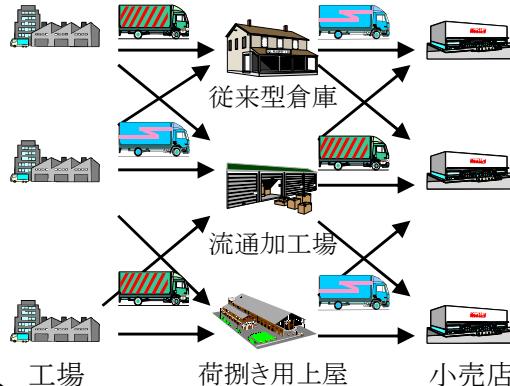
- 都市鉄道等利便増進法（H17.8施行）に基づき、既存ストックを有効活用しつつ都市鉄道ネットワークの機能を高度化する施設の整備により、都市鉄道等の利便を増進
- 施設を借りて営業する主体が、施設整備主体に対し、当該施設整備による受益の範囲内で使用料を支払う「受益活用型上下分離方式」を採用



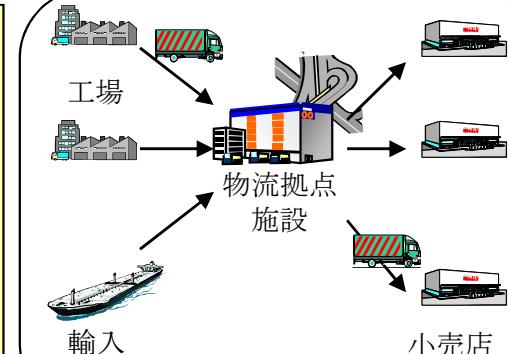
流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律(平成17年10月施行)

法律の概要

非効率的な物流



効率的で環境負荷の小さい物流



<基本方針>

- 輸配送・保管・流通加工を総合的に実施すること
- 物流拠点を集約化し、高速道路・港湾等の近傍への立地を促進すること
- 共同輸配送等による配送ネットワークを合理化すること 等

<総合効率化計画>

- 流通業務総合効率化事業の目標、内容、実施時期、物流拠点施設の概要、必要な資金の調達方法を記載
- CO₂排出量の削減効果を(計画実施前との比較が可能な場合には)定量的に記載

総合効率化計画の基本方針適合性等を審査→認定

支援措置

物流事業の総合的実施の促進

- 事業許可等の一括取得
倉庫業・貨物自動車運送事業・貨物利用運送事業の許可等のみなし

社会資本と連携した物流拠点施設の整備

- 物流拠点施設に関する税制特例
法人税・固定資産税等の特例(営業倉庫等)
- 立地規制に関する配慮
市街化調整区域における施設整備のための開発許可についての配慮

中小企業者等に対する支援

- 資金面等の支援
中小企業信用保険の保険限度額の拡充
- 政策金融
中小企業金融公庫等による低利融資
中小企業基盤整備機構等による高度化融資

効 果

物流改革の推進

- 総合物流事業の展開による国際競争力の強化
- 物流拠点施設の集約化や配送ネットワークの合理化等により、コストを2割程度削減

環境負荷の低減

- CO₂排出量が2割程度削減
- 物流部門におけるCO₂排出量削減に寄与

地域の活性化

- 低未利用地の活用(工業団地、流通業務団地)
- 物流拠点施設における地域雇用の創出

17年7月15日法案成立
17年7月22日公布
17年10月1日施行

道路運送法の一部改正(平成18年10月施行)

○ 乗合旅客の運送に係る規制の適正化

背景

過疎化の進行や少子高齢化の進展を受け、コミュニティバスや乗合タクシー、デマンド交通など、地域のニーズに応じて乗合旅客の運送形態は多様化してきており、こうした運送サービスの普及を促進することにより旅客の利便の向上を図る必要がある

乗合事業に関する現行制度

事業区分

定期定路線以外の乗合運送は「一般貸切旅客自動車運送事業」

- 定期定路線以外の乗合運送を行う場合には、貸切事業の許可を受けた上で、さらに乗合旅客の運送許可を受ける必要

運賃及び料金の規制

上限認可制

- 定期定路線の乗合運送は地域住民の日常生活との関連が極めて密接な公共性の高い事業であるため、不当に高額な運賃・料金設定を予め防止する必要

ニーズに応じた多様な形態の運送サービスの普及を促進し、旅客の利便を向上するため、乗合旅客の運送に係る規制の適正化を図り、多様化する運送形態に柔軟に対応できる制度が必要

改正後

一般乗合旅客自動車運送事業の対象範囲の拡大

定期定路線以外の乗合運送についても「一般乗合旅客自動車運送事業」に分類



ニーズに応じた多様な形態の運送サービスの普及を促進し、旅客の利便を向上

○ 自家用自動車による有償旅客運送制度の創設

背景

- 過疎化の進行等により路線バスの撤退が進み、生活交通の確保が大きな課題
- 少子高齢化の進展等により、単独では公共交通機関を利用する事が困難な移動制約者に対する個別運送サービス(STS:スペシャル・トランスポート・サービス)への需要急増

一般旅客自動車運送事業者によっては十分な運送サービスが確保できない場合に、市町村バスやNPO等によるボランティア有償運送がこれを補完する役割を果たしており、今後その需要は更に増加

現行制度

- 一般旅客自動車運送事業者によっては十分な運送サービスが確保できない場合には、地域の生活交通を確保する重要性にかんがみ、「公共の福祉を確保するため やむを得ない場合」として、自家用自動車による有償運送を例外許可
- 例) 市町村バス、NPO等によるボランティア有償運送
- 例外許可であるため、旅客の利便や輸送の安全の確保のための措置は法令上未整備

現在の道路運送法は、こうした新たな形態の運送サービスの普及を想定しておらず、需要の増加に対応して安全・安心な運送サービスの普及を促進していく上で十分な制度とはなっていない

安全・安心な旅客運送サービスの普及が促進されるよう、自家用自動車による有償旅客運送に係る一般的な制度が必要

改正後

地方公共団体、一般旅客自動車運送事業者、地域住民等地域の関係者の合意が得られている場合

- 一般旅客自動車運送事業者によることが困難
- 地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保する必要

市町村やNPO等による自家用自動車を使用した有償旅客運送が可能（登録制）

<運行主体の遵守事項>

- 運送の対価の掲示、登録自動車である旨の車体表示
- 運転者の要件、運行管理の体制
- その他旅客の利便・輸送の安全の確保措置等



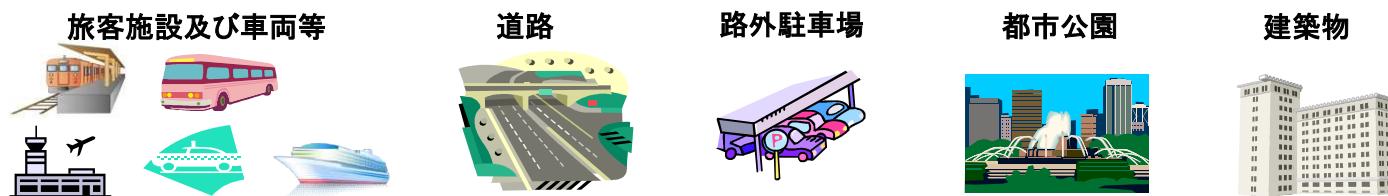
安全・安心な旅客運送サービスの普及を促進し、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(平成18年12月施行)

【高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（概要）】

1. 公共交通施設や建築物等のバリアフリー化の推進

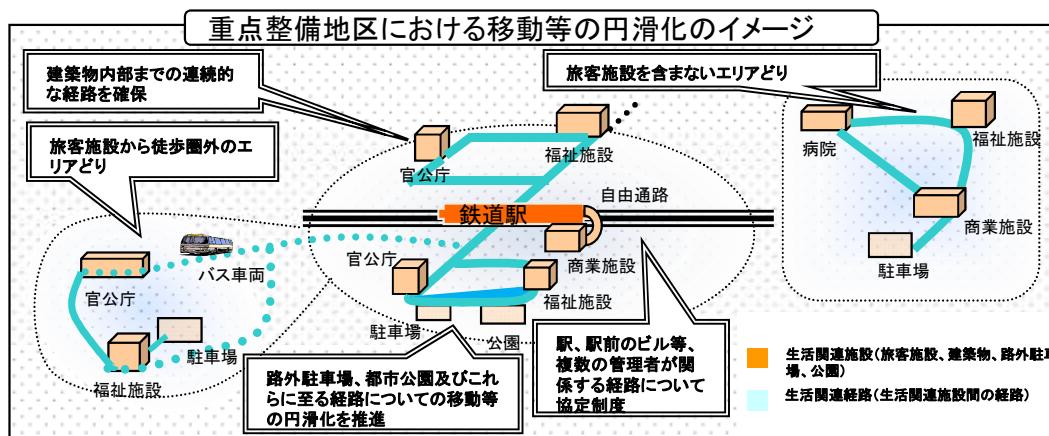
基本方針において各施設の整備目標を設定／新設等に際し移動等円滑化基準の適合義務(既設については努力義務)／公共交通事業者等の職員に対する教育訓練の努力義務



2. 地域における重点的・一体的なバリアフリー化の推進

市町村が作成する基本構想に基づき、重点整備地区において重点的かつ一体的なバリアフリー化事業を実施

★住民等の計画段階からの参加の促進を図るための措置



3. 心のバリアフリーの推進

バリアフリー化の促進に関する
国民の理解・協力の促進等



【基本方針（概要）】※平成23年3月改正

○移動等円滑化の意義及び目標

- ・旅客施設、車両、公園、建築物等について、平成32年度までの整備目標を設定

旅客施設：
3000人以上/日の施設について原則100%
(従前:5000人以上/日)

○施設設置管理者が講ずべき措置

- ・利用者のニーズに応じた適切な情報の提供
- ・適切な対応を行うよう継続的な教育訓練の実施の必要性

○基本構想の指針

- ・市町村が重点整備地区を定め各種事業を重点的かつ一体的に推進することの意義
- ・基本構想の作成・フォローアップに当たり、当事者の参画や提案制度の活用
- ・段階的かつ継続的発展を図る「スパイラルアップ」の推進

○その他移動等円滑化の促進

- ・国の責務として、スパイラルアップ及び心のバリアフリーの推進等
- ・地方公共団体の責務として、必要な条例等の制定等の推進

基本方針

計画の作成・実施

協議会

市町村、公共交通事業者、道路管理者、港湾管理者、公安委員会、住民等

地域公共交通総合連携計画

地域公共交通のあらゆる課題について、当該地域にとって最適な公共交通のあり方について合意形成を図り、合意に基づき各主体が責任を持って推進。

連携計画に定めることが
できる地域公共交通特定事業

- ・LRTの整備
- ・BRTの整備
- ・海上運送サービスの改善
- ・乗継の改善
- ・鉄道の再構築
- ・鉄道の再生

法律上の特例措置

- ・LRT整備に関する軌道事業の上下分離制度の導入
- ・LRT・BRT車両購入費等について自治体助成部分の起債対象化
- ・鉄道再生実施計画作成のための廃止予定期日の延期
- ・鉄道事業における「公有民営」方式の上下分離を可能とする特例
- ・関連交通事業法の事業許可等の手続きの合理化 等



新たな形態による輸送サービスの導入円滑化

関連交通事業法の
事業許可等の手続き
の合理化等

DMV (デュアルモードビークル)
軌道と道路の両方の走行が可能な車両

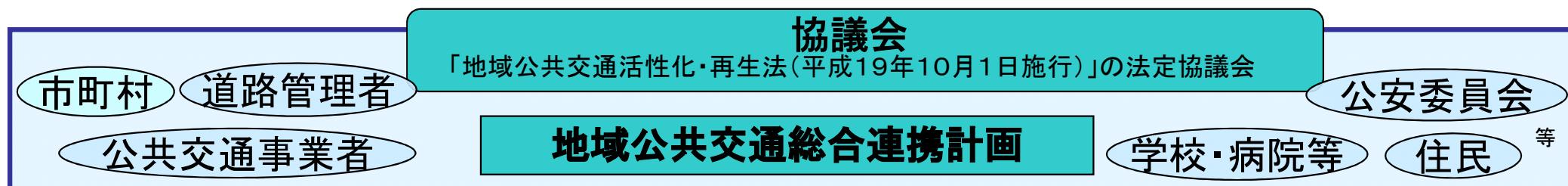
IMTS (インテリジェントマルチモードトラック)
磁気誘導による専用道路部分と一般道路
の両方を走行する車両

水陸両用車

等

地域公共交通活性化・再生総合事業(平成20年度創設)

地域公共交通活性化・再生法を活用し、鉄道、コミュニティバス・乗合タクシー、旅客船等の多様な地域公共交通の活性化・再生に取り組む地域の法定協議会に対し、パッケージで一括支援を行う。



うち協議会が取り組む事業

地域公共交通活性化・再生総合事業計画

【事業例】

- ◇鉄道の増便・ダイヤ変更等の実証運行
- ◇コミュニティバス・乗合タクシー、路線バス活性化の実証運行
- ◇空港アクセス改善(空港アクセスバスの実証運行等)
- ◇コミュニティバス・乗合タクシーの導入の車両整備等
- ◇旅客船の航路再編・増便・ダイヤ変更等の実証運航
- ◇鉄道、バス、旅客船、地域航空の利用促進活動等
(広報、イベント等)
- ◇乗継円滑化(乗継情報等の情報提供、ICカード導入等)
- ◇LRV(低床式軌道車両)の導入

など



協議会に対して支援

補助率

- ①「地域公共交通総合連携計画」
(法定計画) 策定経費 定額
- ②総合事業計画に定める事業に要する経費
 - ・実証運行(運航) 1／2
 - ・実証運行(運航)以外の事業 1／2※
※政令市が設置する協議会の取り組む事業1／3

制度の特徴

- ・計画的取組の実現
- ・協議会の裁量確保
- ・地域の実情に応じた支援の実現
- ・事業評価の徹底

特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法 (タクシー適正化・活性化法)

① 国土交通大臣による特定地域の指定

特定地域…供給過剰の進行等によりタクシーが地域公共交通としての機能を十分に発揮できていない地域
地方公共団体の長は、国土交通大臣に対して、特定地域の指定を要請することが可能

② 国土交通大臣による基本方針の策定

基本方針に基づいて、特定地域において取組み

特定地域

i) 特定地域における取組み

① 地域の協議会による取組み…地域計画の作成

協議会構成員
(地域の関係者)

地方運輸局長

関係地方公共団体の長

タクシー事業者・団体

タクシー運転者の団体

地域住民

その他
(学識経験者、関係行政機関等)

地域の関係者により組織される協議会が地域計画を作成し、タクシー事業の適正化・活性化の推進に向けて総合的・一体的に取り組む

○タクシーサービスの活性化

○事業経営の活性化、効率化

○タクシー運転者の労働条件の悪化の防止、改善・向上

○交通問題、環境問題、都市問題の改善

具体例



など

※国は、地域計画に定められた事業の推進を図るために必要な資金の確保等に努める

② タクシー事業者による取組み…特定事業計画の作成

タクシー事業者は、地域計画に即してタクシー事業の適正化・活性化に資する取組み(特定事業)を実施するための特定事業計画を作成し、国土交通大臣の認定(※)を受ける

必要に応じて、計画に減車等(事業再構築)を記載

(※)国土交通大臣は、認定をする際、①基本方針に照らし適切なものであること ②特定事業を確実に遂行するため適切なものであること
③道路運送法の基準・独占禁止法と適合することを審査し、必要に応じて公正取引委員会と調整

認定を受けた計画

国土交通大臣は、計画を実施しない事業者には実施勧告、道路運送法の手続きの特例

ii) 特定地域における措置

①新規参入要件を厳格化

②増車を事前届出ではなく、認可制に

③減車実施事業者に対する監査の特例

④行政処分の特例

全国で適用される措置

○運賃料金の認可基準の改正

道路運送法の改正により、運賃料金の認可基準を当分の間、「適正な原価に適正な利潤を加えた者を超えないもの」

「適正な原価に適正な利潤を加えたもの」

地域公共交通確保維持改善事業～生活交通サバイバル戦略～(平成23年度創設)

地域公共交通確保維持事業

- ・存続が危機に瀕している生活交通のネットワークについて、地域のニーズを踏まえた最適な交通手段の確保維持のため、地域の多様な関係者による議論を経た地域の交通に関する計画に基づき実施される取組みを、一体的かつ継続的に支援
- ・支援にあたっては、運行(航)欠損額の事後的な補填方式から効率化された標準的な事業費等を前提とした事前算定方式に変更する等により、より効果的・効率的な支援を実施

陸上交通

- ・地域特性や実情に応じた地域最適な地域間生活交通
ネットワークと、同ネットワークに密接な地域内の生活交通等を一体的に、その運行を支援

«事前算定方式等への変更»

«広域的・幹線的バスの補助要件緩和»

«幹線交通と密接な一定の地域内バス・
デマンド交通の運行について支援対象
を拡充»



離島交通

- ・島民の生活に必要不可欠な離島航路・航空路の運航を支援
- ・離島航路の構造改善促進に資する公設民営化のための船舶建造等を支援

«離島航路:事前算定方式等への変更とともに、全体の補助充足率や移動環境改善への取組支援を充実»

«離島航空路:支援に制約のある特別会計から一般会計へ移行»



地域公共交通バリア解消促進等事業

バリアフリー化

- ・ノンステップバス、福祉タクシーの導入を支援
- ・旅客船、鉄道駅、旅客ターミナルのバリアフリー化等を支援

利用環境の改善

- ・バリアフリー化されたまちづくりの一環として、LRT、BRT、ICカードの導入等を支援

地域鉄道の 安全性の向上

- ・地域鉄道の安全性向上に資する設備の整備等を支援

地域公共交通調査事業

- ・地域の公共交通の確保・維持・改善に資する調査の支援等



«個別のモードごとの支援から公共交通のバリアフリー化等を一体的に支援する制度へ改善»

(参考)東日本大震災に係る「地域公共交通確保維持改善事業」の対応措置

基本方針

- ・地域間輸送は確保維持事業の要件緩和で対応。地域内輸送は調査支援事業の要件緩和で対応。(下記)
- ・手続面での最大限の弾力化(事業実施主体、協議会、計画策定・変更、申請書類、申請期限等)

対象地域

東日本大震災で直接的に甚大な被害を受け、生活交通の確保維持が必要な市町村を地方運輸局長が毎年度指定。

地域間輸送

○補助対象事業

- ・「地域間幹線系統確保維持事業」(新制度)及び「地バス補助経過措置」(旧制度)の各種要件を緩和した地域間輸送

〈補助率〉

収支差等の1/2

(1)特例措置

①輸送量要件の緩和:

「1日当たり輸送量15人以上」の要件を既に地バス補助を受けている系統と下記②の系統には不適用

②補助対象系統の緩和等:

地域間幹線系統機能を一時的に分担する系統を補助対象化するとともに、これらの系統を貸切・乗用乗合許可や自家用有償旅客運送により運行する場合も補助対象化

③密度カットの緩和: 平均乗車密度5人未満でもカットせず

④競合カットの緩和: 競合区間部分をカットせず

⑤バス車両補助の弾力化:

バス車両の取得について、現行の減価償却費等補助に加え、購入費補助を追加し、選択可能に。中古車の補助対象化。

(2)特例措置の期間

- ・平成23~32年度予算(10年間)

地域内輸送

○補助対象事業

- ・避難所・仮設住宅・残存集落や新規住宅と、医療・買い物・公的機関等の間の日常生活の移動確保を目的とする地域内輸送等

〈補助率〉

定額補助

(1)特例措置

①上限額の緩和: 一地域の上限額を緩和

②実証調査期間の緩和:

短期間を緩和し、調査期間中の実証調査(無償運行を含む。)可能化

③補助対象期間の弾力化: 1年間から、最大10年間に緩和

④補助対象者の弾力化:

協議会に加え、企画・検討・調査実施主体等を補助対象化

(2)特例措置の期間

- ・平成23~32年度予算(10年間)

背景

東日本大震災を契機とするエネルギー需給の変化や国民のエネルギー・地球温暖化に関する意識の高揚等を踏まえ、市街化区域等における民間投資の促進を通じて、都市・交通の低炭素化・エネルギー利用の合理化などの成功事例を蓄積し、その普及を図るとともに、住宅市場・地域経済の活性化を図ることが重要

法律の概要

●基本方針の策定（国土交通大臣、環境大臣、経済産業大臣）

●民間等の低炭素建築物の認定

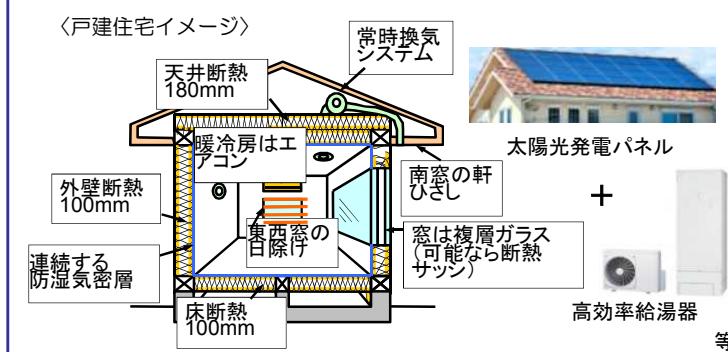
【認定低炭素住宅に係る所得税等の軽減】

居住年	所得税最大減税額 引き上げ(10年間)	登録免許税率 引き下げ(~H30.3)
保存登記	500万円 (一般400万円)	0.1% (一般0.15%)
移転登記		0.1% (一般0.3%)

【容積率の不算入】

低炭素化に資する設備（蓄電池、蓄熱槽等）について通常の建築物の床面積を超える部分

【認定のイメージ】



●低炭素まちづくり計画の策定（市町村）

都市機能の集約化

- 病院・福祉施設、共同住宅等の集約整備
 - △民間事業の認定制度の創設
- 民間等による集約駐車施設の整備
 - △建築物の新築等時の駐車施設附置義務の特例
- 歩いて暮らせるまちづくり
 - （歩道・自転車道の整備、バリアフリー化等）

公共交通機関の利用促進等

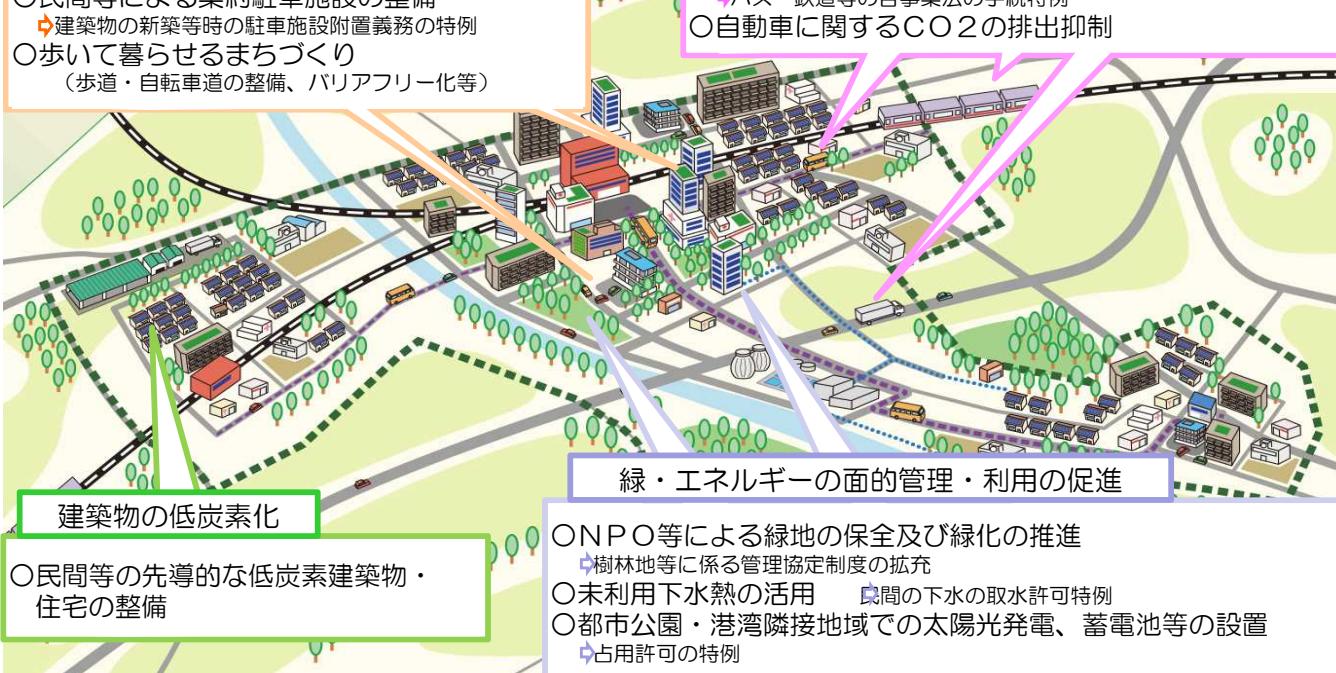
- バス路線やLRT等の整備、共同輸配送の実施
 - △バス・鉄道等の各事業法の手続特例
- 自動車に関するCO₂の排出抑制

建築物の低炭素化

- 民間等の先導的な低炭素建築物・住宅の整備

緑・エネルギーの面的管理・利用の促進

- NPO等による緑地の保全及び緑化の推進
 - △樹林地等に係る管理協定制度の拡充
- 未利用下水熱の活用
 - △間の下水の取水許可特例
- 都市公園・港湾隣接地域での太陽光発電、蓄電池等の設置
 - △占用許可の特例



超小型モビリティの認定制度創設(平成25年11月)

超小型モビリティは、交通の省エネルギー化に資するともに、高齢者を含むあらゆる世代に新たな地域の手軽な足を提供し生活・移動の質の向上をもたらす、少子高齢化時代の「新たなカテゴリー」の乗り物。

その普及や関連制度の検討に向け、成功事例の創出、国民理解の醸成を促す観点から、地方公共団体等の主導によるまちづくり等と一体となった先導導入や試行導入の優れた取組みを重点的に支援。

人口減少・少子高齢化時代に向けた

創造的イノベーションの提案

～クルマ、まちづくり、ライフスタイルの調和的革新に向けて～



写真：日産「ニューモビリティコンセプト」

「超小型モビリティ」

自動車よりコンパクトで、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両
(エネルギー消費量は、通常の自動車に比べ1／6 (電気自動車の1／2)程度)

超小型モビリティの導入により期待される効果

- ① 省エネ・低炭素化への寄与
- ② 生活交通における新たな交通手段の提供、新規市場・需要の創出
- ③ 子育て世代や高齢者の移動支援
- ④ 観光地や地域活動の活性化を通じた観光・地域振興

規制改革：公道走行をより簡便な手続きで可能とする新たな認定制度を創設(平成25年1月)

地方公共団体等の主導によるまちづくり等と一体となった先導・試行導入の加速
(超小型モビリティの特性・魅力を引き出し、かつ創意工夫にあふれる優れた取組みを選定し、重点的に支援(※))

※事業計画を公募、外部有識者により評価。優れた計画を選定して、重点的に支援。

＜先導・試行導入に係る事業計画の実施費用(車両導入、事業計画立案及び効果評価費等)の1／2(民間事業者等にあっては1／3)を補助＞

超小型モビリティの特性を最大限活かした
「成功事例の創出」

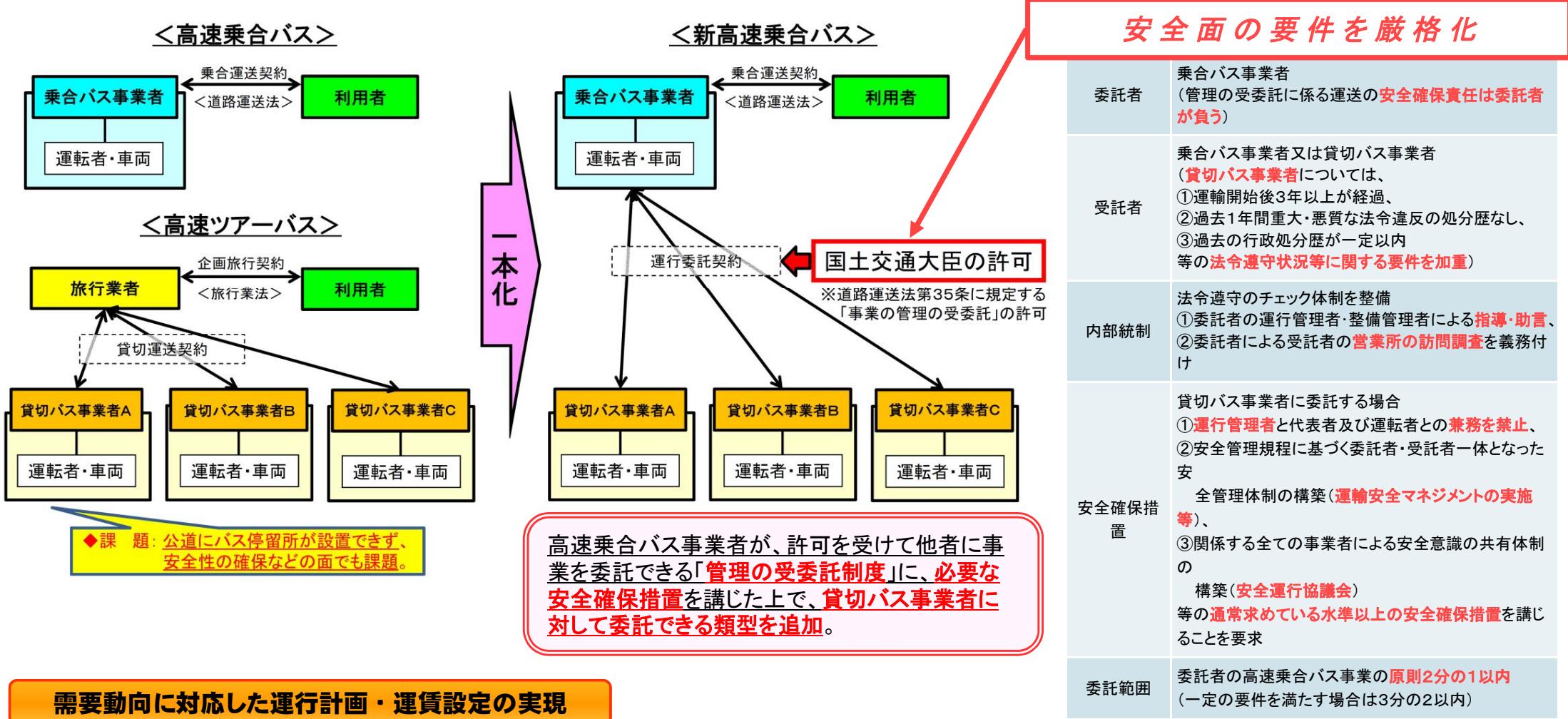
幅広い市民の方々に実際に車両を見て乗っていただきつつ
「生活・移動スタイル再考機会の創出」
「広範な国民理解の醸成」

幅広い普及に向け社会受容性を高めつつ、車両区分等関連制度の整備、これを活用した低炭素・集約型まちづくりに関する検討を加速。超小型モビリティの市場を創出。

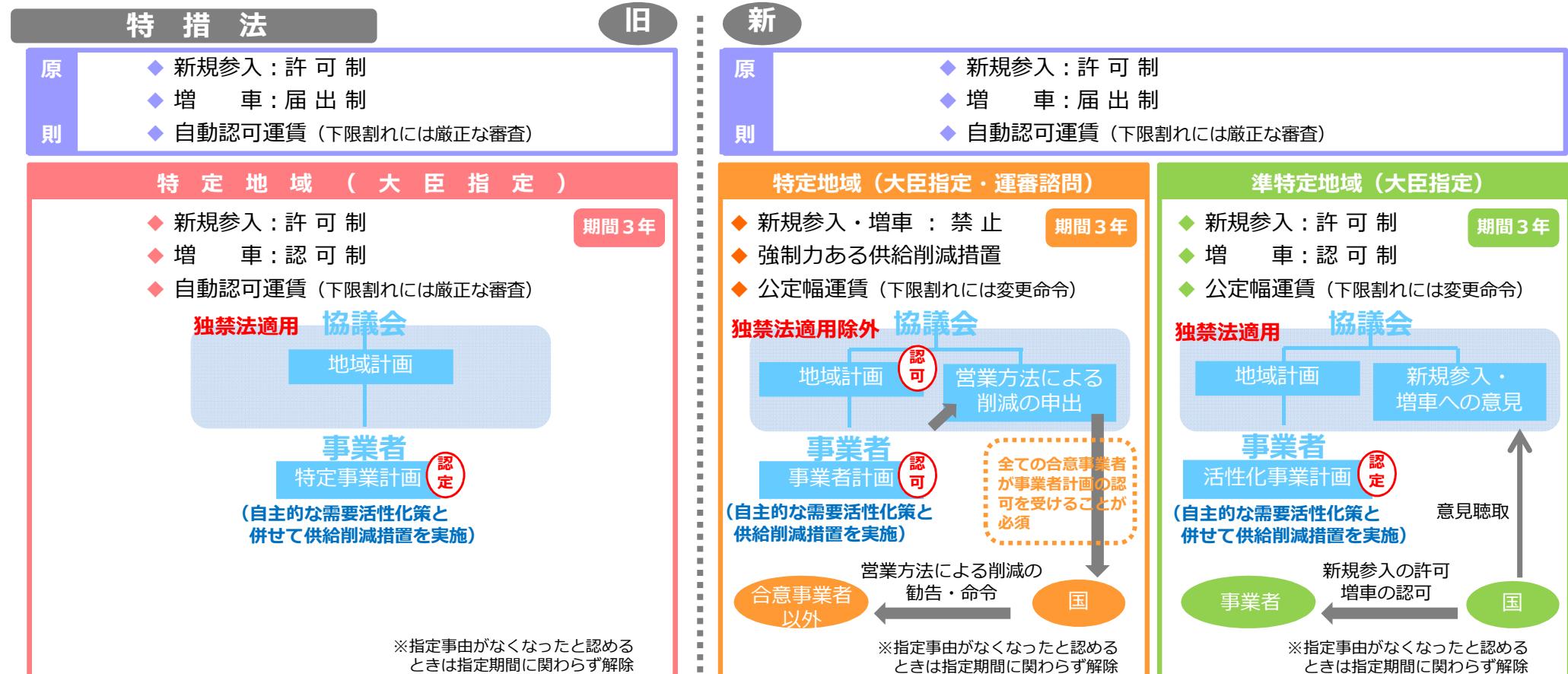
新高速乗合バス制度の運用開始(平成25年7月)

<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早期に一本化。
- 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。



タクシー「サービス向上」「安心利用」推進法(平成26年1月施行)による制度変更のポイント



タク特法		
全国	指定地域 (政令で指定)	特定指定地域 (政令で指定)
—	登録制 〔講習〕	登録制 〔試験〕
道路運送法		

全国	指定地域 (告示で指定)	特定指定地域 (告示で指定)
登録制 〔講習〕	登録制 〔試験〕	登録制 〔試験〕

◆ **過労運転防止措置の義務付け**
過労運転の防止に関する規定を省令から法律に引き上げ

◆ **事業者に対する適正化事業の実施**
貨物自動車運送事業法と同主旨の規定を整備

近年の地域公共交通に関する国の施策

H25.12:「交通政策基本法」施行

- ・交通に関する施策について、基本理念及びその実現を図るのに基本となる事項を定め、並びに国及び地方公共団体の責務等を明らかにするための、**交通政策基本法**が平成25年12月に公布・施行された。

(交通政策基本法の規定)

- ・基本理念等(§ 2～§ 7)
 - 基本的認識、様々な交通手段の適切な役割分担と連携、交通の安全の確保 等
- ・国の施策
 - 豊かな国民生活の実現(日常生活の交通手段確保、高齢者・障害者等の円滑な移動)
 - 適切な役割分担と連携(総合的な交通体系の整備、まちづくり、観光等との連携) 等

H27.2:「交通政策基本計画」閣議決定

- ・交通政策基本法に基づき、交通に関する施策の「**基本の方針**」、「**目標**」、「**講すべき施策**」を定める**交通政策基本計画**が平成27年2月に閣議決定された。
- ・3つの基本の方針(A～C)の下、施策毎に具体的な数値目標を定めている。
例) 地域公共交通網形成計画の策定総数【2013年度 → 2020年度 100件】

調和
連携・整合

H27.8:「国土形成計画」閣議決定

H27.9:「社会資本整備重点計画」閣議決定

H27.6:「交通政策白書」閣議決定

- ・交通政策基本法第14条に基づき、交通の動向及び政府が交通に関して講じた施策に関する報告等を毎年作成する。
- ・平成27年6月に、同法に基づく初めての「**交通政策白書**」が閣議決定された。

H19.10:「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」施行

H20:「地域公共交通活性化・総合事業」創設

H23:「地域公共交通確保維持改善事業」創設

H26.1:地域公共交通部会 中間とりまとめ

- ・地域公共交通活性化再生法の改正の方向性の提示
(解決の方向性)
 - ・まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保 ・地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの形成
 - ・地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ ・広域性の確保
 - ・住民の協力を含む関係者の連携 ・具体的で可能な限り数値化した目標設定

H26.7:国土のグランドデザイン2050

・コンパクト・プラス・ネットワークの考え方の提示

H26.11:「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」施行

- ・「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律案」と一括審議(コンパクト・プラス・ネットワーク)
- ・**交通政策基本法**の基本理念に則り、地方公共団体が中心となり、まちづくりと連携し、持続可能な地域公共交通ネットワークの形成を図るための、**地域公共交通網形成計画**の作成制度を創設
- ・地域公共交通の再編を進めるための地域公共交通再編事業を創設し、同事業を実施するための地域公共交通再編実施計画の認定制度を創設。

H27.8:「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律及び独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の一部を改正する法律」施行

- ・地域公共交通活性化再生法の枠組みに基づく取組の実効性を担保していくために、国土交通大臣の認定を受けた取組に対し、(独)鉄道・運輸機構を通じた出資等を行う制度を創設。

(今後の取組)

- ・関係省庁、地方運輸局等と連携・協働しつつ、交通政策基本計画に基づく施策を着実な実施及び同計画のフォローアップを実施
- ・相談対応、手引き等の充実や地域公共交通確保維持改善事業、出資等を通じた地域公共交通網形成計画等の作成や同計画に基づく事業実施の支援

交通政策基本法の概要(平成25年12月4日公布・施行 法律第92号)

基本理念等(第2条～第7条)

基本的認識(第2条)

- 交通の果たす機能
 - ・国民の自立した生活の確保
 - ・活発な地域間交流・国際交流
 - ・物資の円滑な流通
- 国民等の交通に対する基本的需要の充足が重要

交通機能の確保・向上(第3条)

- 少子高齢化の進展等に対応しつつ、
 - ・豊かな国民生活の実現
 - ・国際競争力の強化
 - ・地域の活力の向上
- に寄与
- 大規模災害に的確に対応

環境負荷の低減(第4条)

様々な交通手段の適切な役割分担と連携(第5条)

交通の安全の確保(第7条)

交通安全対策基本法に基づく交通安全施策と十分に連携

国、地方自治体、事業者等の関係者の責務等(第8条～第11条)

関係者の連携・協働(第6条、第12条)

法制上、財政上の措置(第13条)

国会への年次報告等(第14条)

「交通政策基本計画」の閣議決定・実行(第15条) <パブリックコメント、審議会への諮問等>

国の施策(第16条～第31条)

【豊かな国民生活の実現】

- 日常生活の交通手段確保(第16条)…離島等の地域の諸条件への配慮
- 高齢者、障害者等の円滑な移動(第17条)…妊産婦、ベビーカー等にも配慮
- 交通の利便性向上、円滑化、効率化(第18条)…定時性確保、乗継ぎ円滑化等

【国際競争力の強化】

- 国際海上・航空輸送のネットワークと拠点の形成、アクセス強化(第19条)

【地域の活力の向上】

- 国内交通ネットワークと拠点の形成(第20条)
- 交通に関する事業の基盤強化、人材育成等(第21条)

【大規模災害への対応】

- 大規模な災害が発生した場合における交通の機能の低下の抑制及び迅速な回復等(第22条)…耐震性向上、代替交通手段の確保、多人数の円滑な避難

【環境負荷の低減】

- エコカー、モーダルシフト、公共交通利便増進等(第23条)

【適切な役割分担と連携】

- 総合的な交通体系の整備(第24条)…交通需要・老朽化に配慮した重点的な整備
- まちづくり、観光等との連携、関係者間の連携・協働の促進(第25条～第27条)

○調査研究(第28条)

- 技術の開発及び普及(第29条)…ICTの活用
- 国際的な連携の確保及び国際協力の推進(第30条)…規格標準化、交通インフラの海外展開
- 国民等の意見を反映(第31条)

交通政策基本計画の概要(平成27年2月13日閣議決定)

○計画期間：2014年度(平成26年度)～2020年度(平成32年度)

○「まち・ひと・しごと創生総合戦略」、「国土強靭化基本計画」等他の国の計画とも密接に連携

【本計画が対応すべき社会・経済の動き】

- (1)人口急減、超高齢化の中での個性あふれる地方創生 (2)グローバリゼーションの進展 (3)巨大災害の切迫、インフラの老朽化
(4)地球環境問題 (5)ICTの劇的な進歩など技術革新の進展 (6)東日本大震災からの復興 (7)2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催

基本的方針

A. 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現

基本法上の施策

- 【日常生活の交通手段確保】(16条)
【高齢者、障害者、妊産婦等の円滑な移動】(17条)
【交通の利便性向上、円滑化、効率化】(18条)
【まちづくりの観点からの施策推進】(25条)

施策の目標

- ①自治体中心に、コンパクトシティ化等まちづくり施策と連携し、地域交通ネットワークを再構築する
②地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押しする
③バリアフリーをより一層身近なものにする
④旅客交通・物流のサービスレベルをさらなる高みへ引き上げる

B. 成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築

- 【産業・観光等の国際競争力強化】(19条)
【地域の活力の向上】(20条)
【観光立国の観点からの施策推進】(26条)
【国際連携確保・国際協力】(30条)

基本法上の国の施策

- 【関係者の責務・連携】(8～12、27条)
【総合的な交通体系の整備】(24条)
【調査・研究】(28条)
【技術の開発及び普及】(29条)
【国民の立場に立った施策】(31条)

施策の推進に当たって特に留意すべき事項

- ①適切な「見える化」やフォローアップを行いつつ、国民・利用者の視点に立って交通に関する施策を講ずる
(本計画には、56の数値指標を盛り込んでいるところ)
②国、自治体、事業者、利用者、地域住民等の関係者が責務・役割を担いつつ連携・協働する
③ICT等による情報の活用をはじめとして、技術革新によるイノベーションを進める
④2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催とその後を見据えた取組を進める

基本の方針A. 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現

(注)目標年度は記載のないものは2020年度。社会资本整備重点計画等の他計画や、参考とする他の指標との関係から、目標年度は必ずしも統一されていない。

目標① 自治体中心に、コンパクトシティ化等まちづくり施策と連携し、地域交通ネットワークを再構築する

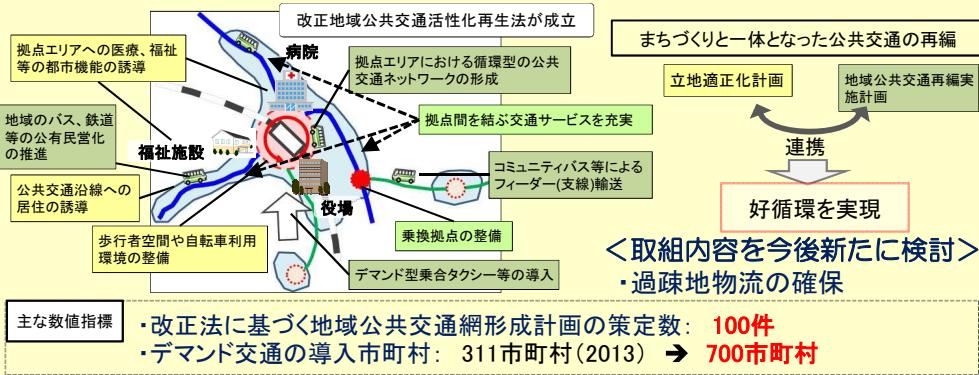
(趣旨)

人口急減、超高齢化、クルマ社会の進展等を踏まえつつ、関係施策との連携の下に地域公共交通を活性化し、活力ある地域社会の実現、個性あふれる地方の創生に資する。

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- ・「コンパクト+ネットワーク」の形成に資するため、「地域公共交通網形成計画」と「立地適正化計画」の着実な策定を促し成功例の積み上げにつなげる。



目標② 地域の実情を踏まえた多様な交通サービスの展開を後押しする

(趣旨)

人口急減、超高齢化等の社会の構造変化に的確に対応し、利便性、快適性、効率性を兼ね備えた新たな交通サービスを提供する。

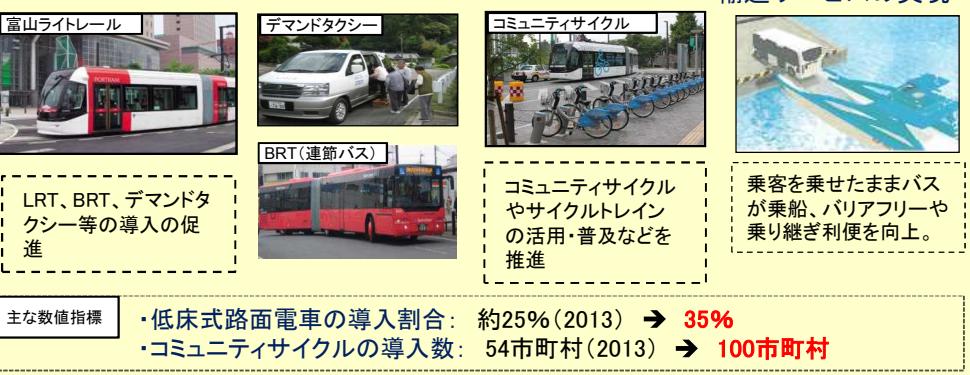
(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- ・人口減少に対応した持続可能な交通手段の導入
- ・自転車の活用に向けた取組を推進

<取組内容を今後新たに検討>

- ・バスフロート船の開発等によるシームレスな輸送サービスの実現



目標③ バリアフリーをより一層身近なものにする

(趣旨)

東京オリンピック・パラリンピックも踏まえ、すべての人が参画できる社会を実現するとともに、超高齢化社会におけるスムーズな移動を実現する。

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- ・現行の整備目標を着実に実現する
- ・ベビーカーマークの普及等による「心のバリアフリー」の推進



- 主な数値指標
・ノンステップバスの導入割合[*]: 44%(2013) → 約70%
・主要鉄道駅の段差解消率[*]: 83%(2013) → 約100%
・ホームドアの設置数[*]: 583駅(2013) → 約800駅

目標④ 旅客交通・物流のサービスレベルをさらなる高みへ引き上げる

(趣旨)

ヒト・モノの移動に関し世界をリードする分野をさらに拡大・充実し、豊かな国民生活の実現に資する。

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- ・都市鉄道のネットワークの拡大・利便性の向上

<取組内容を今後新たに検討>

- ・公共交通機関のサービスレベルの見える化
- ・交通系ICカードの利用エリア拡大や事業者間での共通利用、エリア間での相互利用の推進
- ・ITS技術等の活用による道路利用の効率化



- 主な数値指標
・相互利用可能な交通系ICカードが利用できない都道府県[*]: 12県(2013) → 0県
・バスロケーションシステムが導入された系統数: 11,684系統(2014) → 17,000系統

[*] 2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催とその後を見据えた取組にも関連する指標

基本の方針B. 成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築

(注)目標年度は記載のないものは2020年度。社会资本整備重点計画等の他計画や、参考とする他の指標との関係から、目標年度は必ずしも統一されていない。

目標① 我が国の国際交通ネットワークの競争力を強化する

(趣旨)

アジアをはじめ世界の成長を取り込み、我が国の成長に結びつけるために不可欠の前提条件として、航空交通・海上交通の基盤を整備する。

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- ・我が国の国際航空ネットワークの一層の拡充
- ・LCCの普及に向けた環境整備(専用ターミナル整備、空港関連コスト低減、就航・稼働率向上等)

<取組内容を今後新たに検討>

- ・首都圏空港の更なる機能強化



成田空港のLCC専用ターミナル整備

主な数値指標

- ・首都圏空港の年間合計発着枠[*]: 71.7万回(2013) → **74.7万回+最大7.9万回**
【※関係自治体等と協議中】
- ・国際線旅客のうちLCC旅客の占める割合[*]: 7%(2013) → **17%**

・国際コンテナ戦略港湾の機能強化(港湾運営会社への国の出資、広域貨物集約、港湾周辺の流通加工機能強化、渋滞対策等)



主な数値指標

- ・国際コンテナ戦略港湾における大水深コンテナターミナルのバース(埠頭)数: 3バース(2013) → **12バース(2016)**
- ・三大都市圏状道路整備率[*]: 63%(2013) → **約75%(2016)**

目標④ 我が国の技術とノウハウを活かした交通インフラ・サービスをグローバルに展開する

(趣旨)

我が国の最先端の交通関係技術とノウハウを海外で活用し、世界各地の交通問題の解決に貢献するとともに、我が国の経済発展や交通産業の成長に寄与する。

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- ・株式会社海外交通・都市開発事業支援機構(JOIN)を活用し、海外の交通事業に、出資と事業参画を一体的に実施



高速鉄道車両更新計画
日立製作所 受注額: 約4,600億円

主な数値指標

- ・交通分野における日本企業の海外受注額推計: 0.5兆円(2010) → **7兆円**

[*] 2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催とその後を見据えた取組にも関連する指標

目標② 地域間のヒト・モノの流動を拡大する

(趣旨)

定住人口が減少する中で、高速化やネットワークの活用により、外国人も含めた交流拡大、地方への産業立地や移住の促進等を図り、我が国全体の活性化に資する。

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- ・新幹線ネットワーク(整備新幹線、リニア中央新幹線)の着実な整備と地域鉄道等との連携
- ・高速道路ネットワークの整備と既存の道路ネットワークの有効活用(スマートICの整備等)

<取組内容を今後新たに検討>

- ・鉄道貨物輸送の拡大

主な数値指標

- ・整備新幹線の開業を通じた交流人口の拡大[*]
【北陸新幹線(長野-金沢間2015年開業予定)】: **20%増(2014-17)**
【北海道新幹線(新青森-新函館北斗間2016年開業予定)】: **10%増(2015-18)**
- ・道路による都市間速達性の確保率[*]: 48%(2012) → **約50%(2016)**



国内における鉄道による海上コンテナ輸送量は、約0.12%。
(国土交通省公表資料より)

目標③ 訪日外客2000万人に向け、観光施策と連携した取組を強める

(趣旨)

2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催やその後を見据えた対応も念頭におきつつ、交通手段の利便性の向上と充実を図り、訪日外国人旅行者、さらには、国内観光客の日本各地への来訪促進に資する。

加えて、交通が我が国の豊かな観光資源への内外からのアクセスを容易にし、その価値を高めるのみならず、交通そのものが観光資源となる可能性にも着目した施策展開を図る。

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- ・交通分野での外国人受入環境整備(ICカードシステム、Wi-Fi環境、多言語表記・案内、駅ナンバリング、タクシー・レンタカーの利用環境等)
- ・クルーズ振興を通じた地域の活性化
- ・免税店の飛躍的拡大にも対応した運送サービスの充実
- ・「道の駅」のゲートウェイ機能の強化・充実

主な数値指標

- ・無料Wi-Fiの導入割合[*]:
【主要空港】87%(2013) → **100%**
【新幹線主要停車駅】52%(2013) → **100%**
- ・クルーズ船で入国する外国人旅客数[*]: 17.4万人(2013) → **100万人**



認定ドライバーによる観光タクシー(東京では外国语研修を実施)



基本の方針C. 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

(注)目標年度は記載のないものは2020年度。社会资本整備重点計画等の他計画や、参考とする他の指標との関係から、目標年度は必ずしも統一されていない。

目標① 大規模災害や老朽化への備えを万全なものとする

(趣旨)

東日本大震災の経験を踏まえ、首都直下地震、南海トラフ地震、集中豪雨等の大規模災害に向けた対策をすみやかに実施する。

また、持続可能な輸送サービスを確保する観点から、インフラに加えて、車両等の老朽化についても対応する。

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- ・交通インフラの耐震対策、長寿命化対策
- ・代替ルート確保、輸送経路啓開等の輸送手段確保
- ・避難誘導、帰宅困難者対策(自治体・民間企業との協力体制)



<取組内容を今後新たに検討>

- ・車両等の老朽化への対応

主な数値指標

- ・今後想定される大規模地震に備えた主要鉄道路線の耐震化率: 91%(2012) → **概ね100%(2017)**
- ・緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率: 79%(2013) → **82%(2016)**
- ・港湾BCP(事業継続計画)が策定された主要港湾の割合: 3%(2012) → **100%(2016)**
- ・長寿命化計画に基づく港湾施設の対策実施率: 36%(2013) → **100%(2016)**

目標③ 交通を担う人材を確保し、育てる

(趣旨)

交通の各分野における深刻な労働力不足や技術力低下のおそれに対して、女性の活躍推進等により交通事業の担い手を確保・育成し、交通ネットワーク確保と良質なサービス提供の環境を整えるとともに、特に地方において安定した雇用を創出する。

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- ・輸送を支える技能者、技術者の確保
(航空機操縦士)

世界的に操縦士需要が急増。
アジア／太平洋地域においては、
2030年には2010年の4.5倍必要。
…民間養成機関の供給能力拡充等
(バスドライバー)

バス事業の運転者(男性)の労働環境
・労働時間…全産業平均の約1.2倍
・所得……全産業平均の約0.8倍

主な数値指標

- ・主要航空会社への航空機操縦士の年間新規供給数[*]: 120人(2012) → **約210人**
- ・自動車関連の女性労働者の数(バス:1.4%(2011)、タクシー:2.3%、トラック:2.4%(2013)、整備士:0.85%(2009)): **倍増**

[*] 2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催とその後を見据えた取組にも関連する指標

目標② 交通関連事業の基盤を強化し、安定的な運行と安全確保に万全を期する

(趣旨)

関越道高速ツアーバス事故(2012)、JR北海道問題(2013)、韓国フェリー事故(2014)等を踏まえ、交通関連事業者のサービス提供に関する十分なチェックと事業基盤の強化、健全な経営倫理の確立を図る。

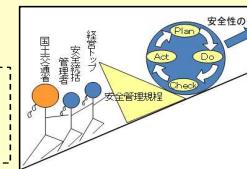
(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- ・事業者に対する監査の充実強化による悪質事業者の排除
- ・運輸安全マネジメント制度の充実強化
- ・新技術の活用

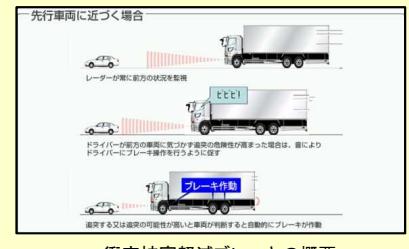
運輸安全マネジメント制度

事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善し、国がその実施状況を確認



主な数値指標

- ・運輸安全マネジメント評価実施事業者数: 6,105事業者(2013) → **10,000事業者**
- ・大型貨物自動車の衝突被害軽減ブレーキの装着率: 約54%(2013) → **90%**



<取組内容を今後新たに検討>

- ・交通関連事業の基盤強化方策

目標④ さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める

(趣旨)

我が国の運輸部門のCO₂排出量は、全体の約2割を占めることから、その削減により低炭素社会の実現に資するとともに、東日本大震災以降の我が国のエネルギー需給の脆弱性に鑑み、一層の省エネ化を進める。また、交通分野の大気汚染対策や騒音対策、生態系への配慮など、各種の環境対策を推進する。

(施策の例)

<これまでの取組を更に推進>

- ・次世代自動車の一層の普及
- ・充電インフラ・水素ステーション整備



電気バス
CNG(圧縮天然ガス)トラック

地球温暖化対策、大気汚染対策などを推進する観点から、自動車運送事業による環境対応車への購入等を促進

主な数値指標

- ・新車販売に占める次世代自動車の割合: 23.2%(2013) → **50%**
- ・モーダルシフトの推進【鉄道】187億トンキロ(2012) → **221億トンキロ**
【貨物輸送トンキロ】
【海運】333億トンキロ(2012) → **367億トンキロ**



燃料電池自動車の本格的な普及

及ぼす影響、車両の保安基準の見直し等を検討



CO₂排出原単位を比較すると、
鉄道はトラックの1/8、船舶は1/5であり、モーダルシフトによってCO₂排出量を削減

施策の推進に当って特に留意すべき事項

① 適切な「見える化」やフォローアップを行いつつ、国民・利用者の視点に立って交通に関する施策を講ずる

(趣旨)

本計画に基づき施策を推進するに当たり、PDCAサイクルを確実に実施することが重要となっている。

(進め方)

- 交通の動向・交通政策等に関する調査・研究の充実
- サービス水準等の見える化と比較（地域間、国際間等）
- 利用者、さらには地域住民等の関係者のニーズの把握
- 施策の推進状況、本計画の達成状況等の確認と数値指標による評価
- 他の計画の改定等による関連する数値指標の見直しを踏まえた評価
- 評価結果を施策や本計画の見直しに適切に反映

② 国、自治体、事業者、利用者、地域住民等の関係者が責務・役割を担いつつ連携・協働する

(趣旨)

専ら事業者が交通サービスを提供する時代から、住民・利用者も含め幅広い関係者が社会経済環境の変化に的確に対応した交通のあり方を共に考え、支える時代へ転換する。

(進め方)

- サービス水準の見える化、比較、評価等の前提となる情報の共有等
- 地域公共交通再編に係る地元協議会の実効性確保、住民の意識啓発・交通教育、モビリティ・マネジメントによる公共交通の利用促進、交通に関するマナーの普及・啓発、交通インフラの適切な利用促進 等
- PPP/PFIの推進
- 複数のモード間の役割分担・連携(ベストミックスの実現)、事業者、施設管理者等の関係者の連携等によるサービス向上の推進 等

③ ICT等による情報の活用をはじめとして、技術革新によるイノベーションを進める

(趣旨)

交通サービスの高度化及び信頼性・利便性の向上や交通に関する諸課題の解決を進めるに当たり、情報通信技術をはじめとする各種技術の開発・活用が極めて重要である。

(進め方)

- 交通計画策定、各種案内やサービスの高度化等に係るICTの活用方策、交通統計情報の充実
- 高齢者、移動困難者を含め利用者が使いやすい情報の提供の推進
- 先端技術の積極的な導入
- 先進的な取組の普及のための方策（コストダウンの推進、汎用システムの開発等） 等

④ 2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催とその後を見据えた取組を進める

(趣旨)

東京オリンピック・パラリンピックを契機に、開催後も見据えた我が国の交通サービスレベルの飛躍的な発展を目指す。

(進め方)

- 開催期間前後を通じた円滑な受入・輸送体制、サービスレベルの一層の向上（首都圏移動ネットワークの充実、海外旅客への情報提供等）
- 東京だけでなく全国各地への波及
- 先駆的な取組の世界への発信 等

はじめに

1. 地域公共交通の現状

- ・モータリゼーションの進展と輸送人員の減少
- ・地域公共交通サービスの衰退
- ・将来の人口減少

2. 地域公共交通に対する社会的要請の増大

- ・地域住民の移動手段の確保
- ・コンパクトシティの実現
- ・まちのにぎわいの創出や健康増進
- ・人の交流の活発化

3. 地域公共交通に係る問題点とその背景

地域公共交通サービスの衰退の背景

我が国の地域公共交通は基本的には企画から運行まで、民間事業者もしくは独立採算制の公営事業者により実施

経営が厳しくなった結果、

- ・サービス水準の低下が顕在化
- ・既存の地域公共交通ネットワークを検証・改善する経営余力の喪失
- ・地域住民のニーズやまちづくりの構想とのミスマッチの発生

地域公共交通総合連携計画(現行計画)の課題

- ・まちづくりや観光振興など地域戦略との一体的な取組みが不十分
- ・総合的な交通ネットワークの計画づくりに欠け、個別・局所的な事例のみに対応
- ・地域特性等を踏まえた地域公共交通ネットワークを構築するための方策が不十分
- ・計画が自治体の行政区域で分断され、交通ネットワークの実態と非適合
- ・関係者(特に住民)の役割が不明確
- ・計画の達成状況の評価が不十分

4. 解決の方向性

民間事業者の事業運営にともすれば任せきりであった従来の枠組みからの脱却

- ▶ 地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って
- ▶ 関係者の合意の下で
- ▶ まちづくりと一体で
持続可能な地域公共交通ネットワーク・サービスを再構築

ポイント

- ① まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体性の確保
- ② 地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの形成
- ③ 地域特性に応じた多様な交通サービスの組み合わせ
- ④ 広域性の確保
- ⑤ 住民の協力を含む関係者の連携
- ⑥ 具体的で可能な限り数値化した目標設定

交通政策基本法の考え方

新たな制度的枠組みの方向性

地方公共団体が先頭に立って、持続可能な公共交通ネットワークを実現するための実効性ある枠組みを整備するため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく枠組みの見直しが必要。

ポイント

- ① 交通政策基本法を踏まえた地域公共交通の目指すべき方向性の明確化
- ② まちづくり等の地域戦略と一体となった総合的な地域公共交通ネットワークの形成
- ③ 地域公共交通ネットワークの再編の実効性を確保する仕組みづくり

改正地域公共交通活性化再生法(平成26年5月成立、11月施行)の概要

交通政策基本法(平成25年12月4日公布・施行)の具体化

日常生活等に必要不可欠な
交通手段の確保等

まちづくりの観点からの
交通施策の促進

関係者相互間の連携と
協働の促進

目標

本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上

ポイント

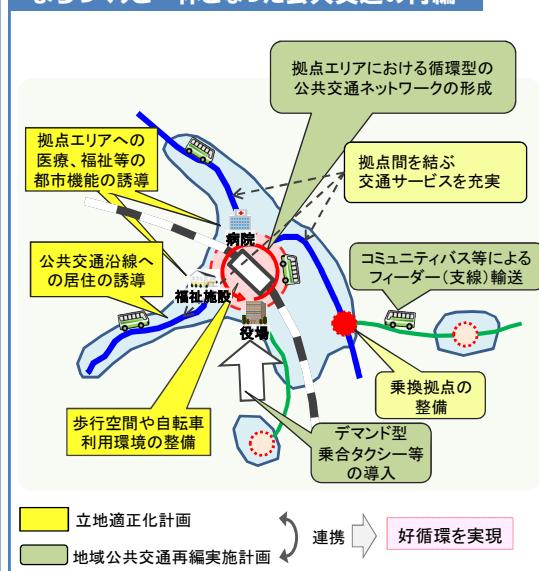
- ①地方公共団体が中心となり、
- ②まちづくりと連携し、
- ③面的な公共交通ネットワークを再構築

コンパクトなまちづくりと一体となった公共交通の再編のイメージ

現状



まちづくりと一体となった公共交通の再編



※富山市、熊本市、豊岡市、三条市等の取組を参考として作成

改正地域公共交通活性化再生法の基本スキーム

基本方針

国が策定
まちづくりとの連携に配慮

地域公共交通網形成計画

- コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携
- 地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築

地域公共交通特定事業

地域公共交通再編事業

面的な公共交通ネットワークを再構築するため、事業者等が地方公共団体の支援を受けつつ実施

地域公共交通再編実施計画

地方公共団体が事業者等の同意の下に策定

軌道運送
高度化事業
(LRTの整備)

鉄道事業
再構築事業
(上下分離)

実施計画

実施計画

国土交通大臣が認定し、計画の実現を後押し

都市再生特別措置法等の一部を改正する法律の概要

平成26年5月21日公布

背景

- ・地方都市では、高齢化が進む中で、市街地が拡散して低密度な市街地を形成。大都市では、高齢者が急増。

法律の概要

●立地適正化計画（市町村）

- ・都市全体の観点から、居住機能や福祉・医療・商業等の都市機能の立地、公共交通の充実に関する包括的なマスタープランを作成
- ・民間の都市機能への投資や居住を効果的に誘導するための土俵づくり（多極ネットワーク型コンパクトシティ）

都市機能誘導区域

生活サービスを誘導するエリアと当該エリアに誘導する施設を設定

◆都市機能（福祉・医療・商業等）の立地促進

○誘導施設への税財政・金融上の支援

- ・外から内（まちなか）への移転に係る買換特例 税制
- ・民都機構による出資等の対象化 予算
- ・交付金の対象に通所型福祉施設等を追加 予算

○福祉・医療施設等の建替等のための容積率等の緩和

- ・市町村が誘導用途について容積率等を緩和することが可能

○公的不動産・低未利用地の有効活用

- ・市町村が公的不動産を誘導施設整備に提供する場合、国が直接支援 予算

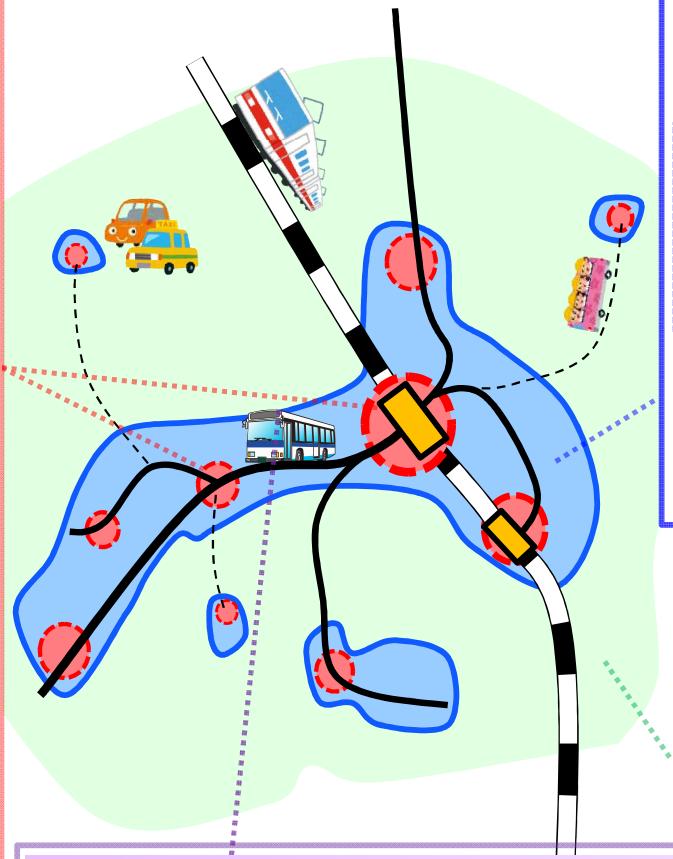
◆歩いて暮らせるまちづくり

- ・附置義務駐車場の集約化も可能
- ・歩行者の利便・安全確保のため、一定の駐車場の設置について、届出、市町村による働きかけ
- ・歩行空間の整備支援 予算

◆区域外の都市機能立地の緩やかなコントロール

- ・誘導したい機能の区域外での立地について、届出、市町村による働きかけ

◆誘導施設への税制支援等のための計画と中活法に基づく税制支援等のための計画のワンストップ申請



居住誘導区域

居住を誘導し人口密度を維持するエリアを設定

◆区域内における居住環境の向上

- ・区域外の公営住宅を除却し、区域内で建て替える際の除却費の補助 予算
- ・住宅事業者による都市計画、景観計画の提案制度（例：低層住居専用地域への用途変更）

◆区域外の居住の緩やかなコントロール

- ・一定規模以上の区域外での住宅開発について、届出、市町村による働きかけ
- ・市町村の判断で開発許可対象とすることも可能

◆区域外の住宅等跡地の管理・活用

- ・不適切な管理がなされている跡地に対する市町村による働きかけ
- ・都市再生推進法人等（NPO等）が跡地管理を行うための協定制度
- ・跡地における市民農園や農産物直売所等の整備を支援 予算

公共交通 維持・充実を図る公共交通網を設定

◆公共交通を軸とするまちづくり

- ・地域公共交通網形成計画の立地適正化計画への調和、計画策定支援（地域公共交通活性化再生法）126
- ・都市機能誘導区域へのアクセスを容易にするバス専用レーン・バス待合所や駅前広場等の公共交通施設の整備支援 予算

※下線は法律に規定するもの

(参考)コンパクトシティ・プラス・ネットワークの形成

- 平成26年に改正した都市再生特別措置法及び地域公共交通活性化再生法に基づき、都市全体の構造を見渡しながら、居住機能や医療・福祉・商業等の都市機能の誘導と、それと連携した持続可能な地域公共交通ネットワークの形成を推進。
- 必要な機能の誘導・集約に向けた市町村の取組を推進するため、計画の作成・実施を予算措置等で支援。

立地適正化計画（市町村が作成）

【改正都市再生特別措置法】(平成26年8月1日施行)

都市機能誘導区域

生活サービスを誘導するエリアと当該エリアに誘導する施設を設定

◆都市機能（福祉・医療・商業等）の立地促進

- 誘導施設への税財政・金融上の支援
- 福祉・医療施設等の建替等のための容積率の緩和
- 公的不動産・低未利用地の有効活用

◆歩いて暮らせるまちづくり

- 歩行空間の整備支援

◆区域外の都市機能立地の緩やかなコントロール

- 誘導したい機能の区域外での立地について届出、市町村による働きかけ

居住誘導区域

居住を誘導し人口密度を維持するエリアを設定

◆区域内における居住環境の向上

- 住宅事業者による都市計画等の提案制度

◆区域外の居住の緩やかなコントロール

- 一定規模以上の区域外での住宅開発について、届出、市町村による働きかけ

拠点エリアへの
医療、福祉等の
都市機能の誘導

歩行空間や自転車利
用環境の整備

公共交通沿線への
居住の誘導

多極ネットワーク型 コンパクトシティ

拠点間を結ぶ
交通サービスを充実

乗換拠点
の整備

立地適正化計画

地域公共交通
再編実施計画

好循環を実現

地域公共交通網形成計画

【改正地域公共交通活性化再生法】
(平成26年11月20日施行)

- 地方公共団体が中心となり作成
- まちづくりとの連携
- 地域全体を見渡した
面的な公共交通ネットワークの再構築

地域公共交通再編実施計画

(地方公共団体が
事業者等の同意の下作成)

拠点エリアにおける循環型の
公共交通ネットワークの形成

コミュニティバス等による
フィーダー(支線)輸送

デマンド型
乗合タクシー等の導入

国土交通大臣の認定

関係法令の特例・予算支援の充実

→加えて、地域公共交通ネットワークの再構築を図る事業
への出資等の制度を創設するための地域公共交通活性化再
生法等の一部改正法が平成27年5月に成立

地域公共交通活性化再生法及び(独)鉄道・運輸機構法の一部改正法の概要

(平成27年5月成立、8月施行)

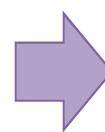
平成26年度における地域公共交通活性化再生法の改正(平成26年5月成立、11月施行)

- ①地方公共団体が中心となり、②まちづくりと連携し、
③面的な公共交通ネットワークを再構築する仕組みの創設

こうした仕組みを用いた取組のうち、

- ・LRT・BRT等の新たな交通システムの導入
- ・路線やダイヤの見直しと一体となったICカードや情報案内システムの導入

などは、初期段階で集中的に資金が必要。



特に大都市圏や一定規模を有する地方都市では、中長期的な収益性が見込まれるため、出資等により効果的な支援が可能。

- ◆地域公共交通活性化再生法に基づく国土交通大臣の認定を受けた
- ◆地域公共交通ネットワークの再構築を図る事業に対する
- ◆産業投資による鉄道・運輸機構を通じた出資等の仕組みを創設し、支援の充実・多様化を図る。

基本スキーム



(LRT)



(BRT)



(ICカード)

地域公共交通網形成計画(自治体が作成)

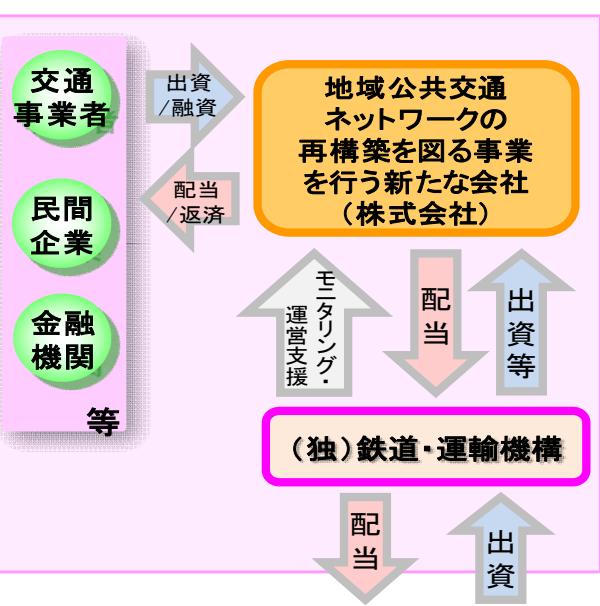
軌道運送高度化実施計画等(事業者等が作成)

地域公共交通再編実施計画(自治体が作成)

認定

国交大臣

財政投融資特別会計



具体的な事例のイメージ

1. LRTの整備・運行の例



地元企業・
金融機関等

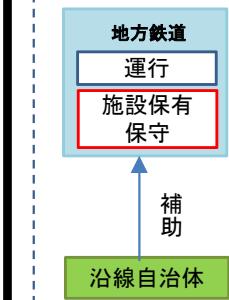
鉄道・
運輸機構

出資/融資
配当/返済

出資等
配当

モニタリング・
運営支援

2. 地方鉄道の上下分離と情報案内システム等の導入の例



地元企業・
金融機関等

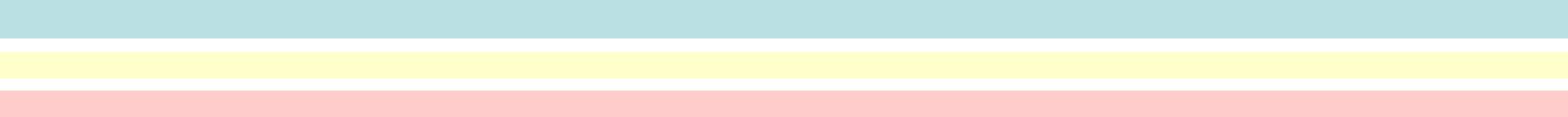
鉄道・
運輸機構

出資/融資
配当/返済

出資等
配当

モニタリング・
運営支援

情報案内システム等も導入



V 実現状況に係る参考資料



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」)

詳細事例 －1－

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

(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

東北新幹線新青森延伸・北海道新幹線の開業等)～国交省～

«平成19～21年度フォローアップ結果を加筆修正»



東北新幹線の高速化状況

時 期		H22.12	H22年度末	H24年度末	H25年度末
最高速度	大宮～宇都宮 (H21時点:240km/h)	240km/h	275km/h	275km/h	275km/h
	宇都宮～盛岡 (H21時点:275km/h)	275km/h	300km/h	320km/h	320km/h
到達時分 (東京～新青森間最速列車)		3時間 20分程度	3時間 10分程度	2時間59分	

東北新幹線各駅



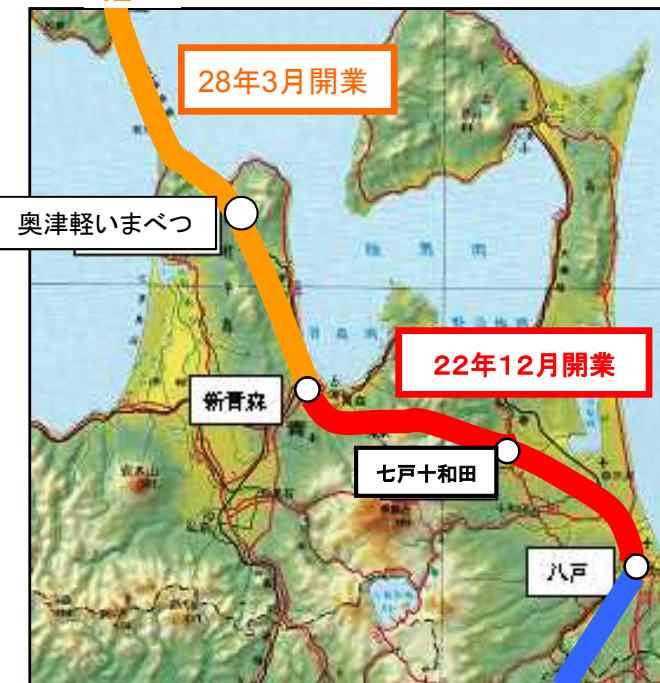
新青森駅



新青森駅付近



七戸十和田駅付近



資料：JR東日本

詳細事例 －2－

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

(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

仙台空港アクセス鉄道の開業と関連する取組み～仙台空港鉄道～

■事業の概要

JR東北線名取(なとり)駅と、仙台空港(せんだいくうこう)駅とを結ぶ約7.1kmが平成19年3月18日に開業し、JR仙台駅から仙台空港駅まで約17.5kmが開通した。JR東北線との相互直通運転により、仙台駅と仙台空港駅は、最速17分で結ばれた(従来の空港連絡バスは仙台駅から約40分)。新幹線との乗り継ぎにより、福島や一関が、新たに1時間圏となった。

■関連する取組み

【共通乗車券への組み込み】「仙台まるごとバス」での乗車も可能。

【山形県による出資】
直通臨時列車の運行を受け、山形県が、仙台空港アクセス線の運営主体である第三セクター「仙台空港鉄道」への出資準備金5,000万円を執行した。これにより、仙山交流の流れが強まるとみられる。

【山形－仙台空港駅直通の臨時列車】
4月30日と5月4日に運行され、JTBが主催するハワイ旅行商品の行程に組み込まれる。

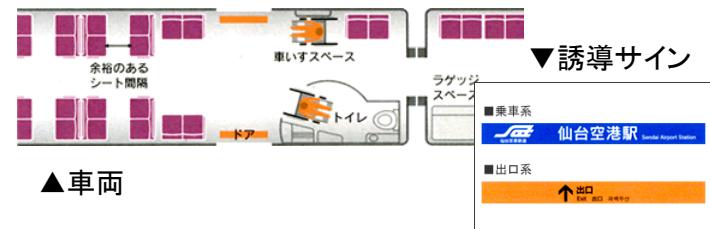
【機内でのアナウンス】
ANAが3月16～22日まで、JALが3月18～31日まで、仙台空港に到着する全ての機内で、仙台空港アクセス鉄道の利便性についてPRするアナウンスを行った。

【沿線新駅周辺でのまちづくり】

「杜せきのした駅」周辺では、大型SC(2月28日オープン)とエリア東側の低層戸建住宅地区を中心としたまちづくりが行われている。
「美田園(みたぞの)駅」周辺では、国際交流や物産施設を備えた臨空エリアとしてまちづくりが行われている。

«平成18年度フォローアップ結果を加筆修正»

《ユニバーサルデザインの導入》



《路線図》



(2) 東北地方内の都市間移動円滑化に向けた検討

庄内観光物産館バス停及び駐車場整備事業～庄内交通～

■事業の概要

«平成19年度フォローアップ結果»

- 高速バスと路線バス、自家用車、観光乗合タクシー等の乗り継ぎ施設として、バス待合所の整備や現行駐車場の拡大整備を行い、パーク&バスライド施設としての庄内観光物産館バス停の機能強化を図った。
- 平成17年度には、公共交通活性化総合プログラムの一環として「庄内地域高速バス活性化プロジェクト事業」が実施され、国、県、バス事業者、観光関連等の関係者が集まり、高速バスによる観光振興やバス利用者の増加に向けての検討が行われた。
- 平成18年度からは高速バスロケーションシステムが導入され、平成19年度には駐車場等の整備が完了した。

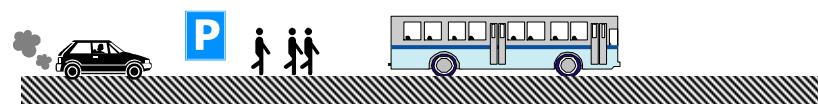
《整備箇所》



パーク&バスライドの推進による 高速バス利便性向上

《パーク&バスライド》

- ①駐車場に自家用車を止めて ②バスで目的地まで向かう



《実施事業》

- 駐車場の設備整備
(増設、舗装、案内標識等の整備)
- 庄内観光物産館バス停・待合所設備整備
(上屋、窓口、ベンチ、電飾ポール、トイレ等)
- バス運行通路の整備

(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

山形空港における二次交通の充実～山形県～

«平成25年度フォローアップ結果»

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。



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



(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

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～

«平成27年度フォローアップ結果»

北海道新幹線の開業に伴って青森県に設置される「奥津軽いまべつ駅」の県民及び県外観光客等の利活用を図るため、同駅からの二次交通整備に向けたモデルバスの実証運行と関係者による協議を実施。

「太宰と奥津軽号」の運行（H25～27の実施）

◆事業概要

- JR蟹田駅を仮想「奥津軽いまべつ駅」とする周遊型バス「太宰と奥津軽号」を実証運行（運行主体：弘南バス株。完全予約制の観光バス。予約がある場合のみ運行）
- 夏季（7～9月）、秋季（10～11月）の土・日・祝日等に運行

◆主な宣伝・販売

- JR東日本：「青森・函館」青森県・函館観光キャンペーン商品等
- JR北海道：「東北旅物語」東北向けレギュラー商品等
- 弘南バス：「太宰と奥津軽号」自社単独販売商品



奥津軽いまべつ駅からの二次交通整備に向けた検討（H25～27の実施）

◆奥津軽いまべつ駅二次交通整備推進会議

二次交通の整備推進に向け、東北運輸局、関係市町村、交通事業者（鉄道、バス、タクシー）、県等をメンバーとする推進会議を開催。具体的な検討に当たっては、東北運輸局、地元関係市町村、交通事業者、県の担当者による会議を実施。

◆奥津軽いまべつ駅・津軽中里駅間バス運行協議会

上記モデルバスの実証運行や推進会議での検討を踏まえ、関係市町村、交通事業者、県（交通、道路管理、警察）、東北運輸局で構成する道路運送法に基づく法定協議会を設置し、奥津軽いまべつ駅と津軽鉄道「津軽中里駅」を結ぶ路線バスの実証運行を平成28年3月26日から実施することを決定。



弘南バス



津軽鉄道

(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

北海道新幹線開業を契機とした広域連携～青函DC～

北海道新幹線の開業を契機とした青森県と北海道道南との連携による青函DCの実施や、新たにサイクルツーリズム、まぐろ女子会による海峡を越えた連携により誘客に取り組む。また、フェリーと高速バスの連携によりセット券を造成を行う等、交通モードの連携も進めている。

青森県・函館デスティネーションキャンペーン（H28.7～9の実施）

◆事業概要

- 平成28年7月1日から9月30日まで、青森県内並びに北海道道南エリア(11市町の観光事業者等)と連携し実施(道南エリアとの共催は初)。
- 津軽海峡でつながる物語」をキーワードに、その魅力を実感できる旅行商品を造成。
- 「津軽海峡マグロ女子会」(※)と連携し旅行商品を造成(マグ女の青函博)。
- (※)北海道道南と青森県の地元愛にあふれたパワフルな女性達が結成。行政の枠組みを超えて連携し、「津軽海峡圏」に観光客を呼び込むためにマグ女の視点で地域の魅力を掘り起こし、まだ知られていない魅力を発信するツアーを企画・実行。

サイクルツーリズムの連携（H27～H28）

- 北海道新幹線開業を契機として青森と北海道道南地域と連携してサイクルツーリズムをテーマに青函圏に台湾のアウトドア雑誌や旅行会社を招請し、青函圏の観光魅力を発信(青森県・東北運輸局・北海道運輸局等)。

津軽海峡マグロ女子会 生息図



フェリーの高速バスの連携

◆事業概要

- 津軽海峡フェリーは北海道新幹線開業後も函館～大間、青森間にともにH27年より増加。
- 盛岡～(青森)～函館、上野、東京～(青森)～函館、青森～(函館)～札幌で高速バスとフェリーをセットにした乗車券を販売。
- 盛岡からの販売が好調で、利用者は学生が多い。

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」)

地下鉄東西線の開業 ~仙台市交通局~

«新規作成»

仙台市地下鉄 SENDAI SUBWAY

地下鉄東西線

平成27年12月6日 開業

地下鉄東西線のキーワードは

- 時短 (じだん)
- ラクノリ (ラクノリ)
- 楽乗 (らくじょう)

詳しくは中をチェック!

駅構内写真:

- 八木山動物公園駅 (Interior view of the station platform)
- 薬師堂駅 (Exterior view of the station building)
- 荒井駅 (Exterior view of the station building)

地下鉄 200円均一運賃

仙台駅から東西南北3駅までのエリア内ならどの駅との駅で乗り降りしても**200円**!

学都仙台 フリーバスの価格
(大人1ヶ月あたり)

料金	内容
5,140円	市バスのみ
6,950円	南北線のみ
6,950円	東西線のみ
8,340円	南北線+東西線
10,280円	南北線+市バス
10,280円	東西線+市バス
11,460円	南北線+東西線+市バス

*※は東西線開業時から発売する新しいフリーバスです。
※フリーバスは「宮城交通バス」「るーぶる仙台」と「コボスタ宮城シャトルバス」には利用できません。

ICカード乗車券 icSCa イクスカ

icSCaは、事前にチャージ(入金)しておけば、改札機等の読み取部にタッチするだけで運賃の支払いができる便利なICカード乗車券です。また、同じカードを定期券としてもご利用いただけます。さらに、月ごとの乗車回数や利用金額に応じてポイントが貯まるのでお得です。

利用エリア

- 地下鉄南北線
- 地下鉄東西線
- 仙台市営バス
- るーぶる仙台
- 宮城交通・ミヤコーバス

▶平成28年春から仙台SuicaエリアのJR線と仙台空港アクセス線でも利用可能に！

方針1 :「安全安心で暮らしやすい街」の創造

公共交通を中心に移動が便利で、暮らしを支える施設が整い、市民が日常生活を安全安心に送れる街を創ります。

- ① 生活サービス施設や商店街に配慮した住宅など の立地を誘導します
- ② 育児支援機能の立地を誘導します
- ③ 駅を中心とした歩行で移動できる便利な住宅地を形成します
- ④ 駅の整備を契機として、コミュニティ活性化を推進します
- ⑤ 全駅共通
- ⑥ 駅を中心とした移動しやすい交通環境を形成します
- ⑦ バスの結節による利用しやすい便利な公共交通を構築します
- ⑧ 駅の整備を契機として、コミュニティ活性化を推進します
- ⑨ バスの結節による利用しやすい便利な公共交通を構築します

パーク・アンド・ライド等の実施 ~仙台都市圏~

«平成27年度フォローアップ結果»

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。

仙台都市圏における主なP&R等実施状況

地域	東 部					南 部			西 部	北 部	利 用 合 計 台 数	
地区名	①多賀城駅北地区	②国府多賀城駅地区	③利府駅地区	④東部(霞の目)地区	⑤荒井地区	⑥杜せきのした地区	⑦長町南	⑧八木山地区	⑨中山地区	⑩富谷大清水地区	⑪泉中央駅地区	
種別	P&R	P&R	P&R	P&BR	P&R	P&R	P&R	P&R	P&BR	P&BR	P&R	
乗換公共交通機関	JR仙石線	JR東北本線	JR東北本線	市営バス(既存バス路線)	地下鉄東西線	仙台空港アクセス鉄道	地下鉄南北線	地下鉄東西線	市営バス(既存バス・快速バス路線)	宮交バス(既存バス路線を増便及び延伸)	地下鉄南北線	
駐車場位置	SC(生協多賀城店)駐車場の一部	駅前市営駐車場(無料)	駅前町営駐車場	交通局霞の目営業所内駐車場	荒井駅前駐車場	SC(名取エアリ)駐車場の一部	SC(ラガーデン長町)駐車場の一部	仙台市八木山動物公園駅駐車場	SC(イン中山店)駐車場の一部	SC(イン富谷店)駐車場の一部無料・駐車場内に新設した始発(終点)バス停を利用	泉区役所北側駐車場・七北田公園・泉図書館・トヨカ堂・パーク335(セルバ)・泉中央駐車場	
導入年度	13年度	13年度	14年度	15年度	27年度	20年度	21年度	27年度	13年度	15年度	15、16年度	
利用可能枠数	11	0	311	21	-	100	150	-	50	20	220	883
H24.10.15現在	9	0	287	21	-	21	89	-	4	12	197	640
	81.8%	0.0%	92.3%	100.0%	-	21.0%	59.3%	-	8.0%	60.0%	89.5%	72.5%
利用可能枠数	11	0	311	14	-	100	150	-	50	20	220	876
H25.11.7現在	10	0	288	14	-	25	90	-	5	9	204	645
	90.9%	0.0%	92.6%	100.0%	-	25.0%	60.0%	-	10.0%	45.0%	92.7%	73.6%
利用可能枠数	11	0	311	12	-	100	150	-	50	20	200	854
H26.12.24現在	10	0	299	12	-	33	86	-	3	9	190	642
	90.9%	0.0%	96.1%	100.0%	-	33.0%	57.3%	-	6.0%	45.0%	95.0%	75.2%
利用可能枠数	11	0	311	12	90	100	150	300	50	20	190	1234
H.27.12.23現在	10	0	309	12	83	31	77	133	5	9	190	859
	90.9%	0.0%	99.4%	100.0%	92.2%	31.0%	51.3%	44.3%	10.0%	45.0%	100.0%	69.6%
備考	来年度から店舗の建替えを行うため休止する予定	震災の影響により当面の間休止	H24.2.15に利用可能台数297台→311台に増加		H27.12.4~開始利用台数はH28.3.1現在			H27.12.1~開始利用台数はH28.3.8現在			開発に伴い東中央駅駐車場の利用ができることから、200台→190台に減少	

*1 実施状況は、平成11年度に行った仙台都市圏における「P&R、P&BRの交通実験」の後から本格的に導入している地区(箇所)であり、以前から駅周辺の民間駐車場を利用して鉄道や地下鉄に乗り換えている実態は把握していない。

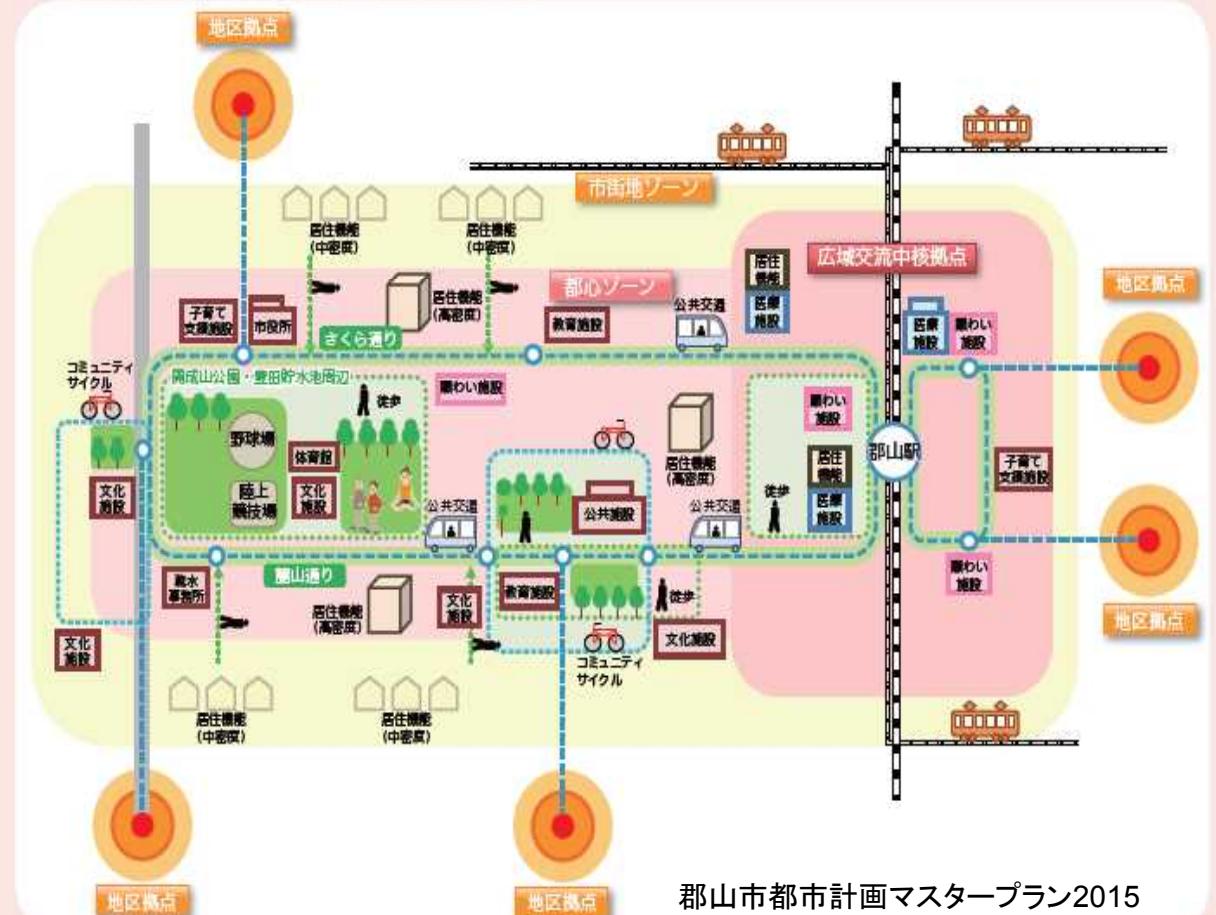
*2 利府駅地区の町営駐車場を利用してのP&Rについては、利用者を特定していないので、2~3ヶ月の利用実績(集計)を基に1日あたりの平均利用台数を算出している。

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

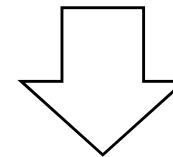
«平成27年度フォローアップ結果»

郡山市都市計画マスタープラン2015と連携し「郡山型 コンパクト&ネットワーク都市構造」を目指す交通網形成計画の策定を目指す。

●「歴史と緑の生活文化軸」の展開イメージ



都市計画マスタープランの方針の一つとして【市街地を東西につなぐ「歴史と緑の生活文化軸」】の形成を掲げている。この方針に沿って、公会堂、合同庁舎等の近代建築や歴史・文化的な景観資産が多く存在する郡山駅周辺部を軸とし、公共施設や居住施設等の機能集積や交通結節点として機能強化等を行っていく。



上記を踏まえ、交通網形成計画では【交通結節点の機能強化及びバス路線の見直し】を目標の一つとしており、駅やバス停留所での乗換利便性の向上やパークアンドライド、サイクルアンドライドなどの自動車・自転車とバスを組み合わせて使いやすい公共交通体系づくり、郡山駅前の利用環境向上、といった施策を掲載する予定である。

バスと鉄道の連携～バスカードによるIGR利用実証実験 IGRいわて銀河鉄道～

«平成20年度フォローアップ結果»

背景

地球温暖化対策に向けた二酸化炭素の排出の抑制及び削減を図るため、自動車需要の抑制及び公共交通機関の利用促進を図る取り組みが重要である。

そのため、IGRいわて銀河鉄道、岩手運輸支局、岩手県等の関係機関が一体となり「地球温暖化対策地域協議会」が設立された。

沿線地域の課題

利便性向上による公共交通機関の利用促進・二酸化炭素排出量の削減

事業概要

IGRいわて銀河鉄道におけるバスカード利用の実証実験

- ・バスと鉄道の利便性向上による、公共交通の相互利用を促進
- ・マイカーから公共交通機関への乗換えを促進

事業概要

- 盛岡－青山駅間（片道200円）
- バスカードの読み取り機を利用
(盛岡駅、青山駅改札口の内外側に設置)
- 実施期間：10月1日～12月20日
- 実施時間：10時～17時
(「お買い物カード」は10～16時)

アンケート調査の実施

- ・乗降客数の状況調査
- ・実際の制度利用状況

今後の低炭素社会の地域づくり、公共交通機関の利用促進に活用



«新規作成»

「子育てタクシー」の運行



幼稚園や塾の送迎、子供一人での移動、夜中の急なトラブルへの対応など、子育ての様々な場面において、専用の教習と保育実習を修了した運転手による「子育てタクシー」が、仙台市や会津若松市等で運行されている。
また、山形県では行政主導により制度として「子育てタクシー」の導入支援を実施。

■フタバタクシー(仙台市)

- ・会員登録有無にかかわらず利用可能
- ・一方、会員サービスとして、スムースな予約手続きが可能となるほか、入会金無料、タクシー運賃10%割引、各種ポイントサービス等を実施



(出典)フタバタクシーホームページ

■あいづタクシー(会津若松市等)

- ・「一般財団法人全国子育てタクシー協会」主催の養成講座を修了した子育てタクシー専門ドライバーが乗務
- ・事前登録制度を導入
- ・出発地、目的地のどちらかが会津若松市内の移動において利用可能



(出典)あいづタクシーホームページ

■山形県の導入支援

- ・子育て家庭の多様なニーズに応えるとともに、出産や急な通院等、緊急時のサポート体制を充実させ、安心して出産や子育てができる環境の整備を図ることを目的として、『子育てタクシー』の導入を支援
- ・事前登録制度を導入
- ・県内各地で18事業者にて展開中
(県HPにて紹介)

かんがるーコース (保護者と一緒に) ●ベビーカーの収納などもお手伝い ●玄関先まで荷物を運搬	
ひよこコース (子ども一人で) ●指定の場所に安全に確実に送迎 ●終了後、電話で報告があるので安心	
ふくろうコース (夜中の移動など) ●夜間救急病院や当番医へご案内	
こうのとりコース (陣痛や妊婦健診) ●荷物の積み降ろしや受付もサポート	

※こうのとりコースは、タクシー会社により運行状況が異なりますので、ご確認ください。

(出典)山形県ホームページ

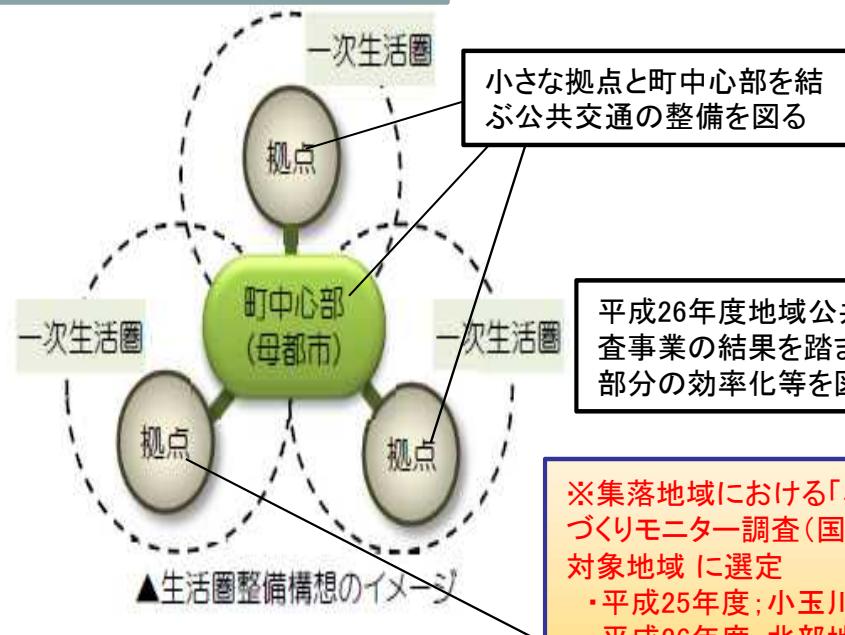
(4) 交通結節点の改善による乗り継ぎ利便性の向上とまちの賑わいの創出

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組み～山形県小国町～

町営バス・スクールバス等の重複部分の効率化、過疎地有償運送の導入による交通空白地域の解消等、幹線・支線機能を強化する。また、町中心部には情報発信機能等を高めた中心拠点を整備、各地区には各種生活機能を集約した「小さな拠点」を設定し、乗り継ぎ拠点として整備。

《課題》

◇ 中山間地で広大な面積(山形県で第2位)を有し、生活圏域が広いため、運行距離の長い地域公共交通の確保維持が必要
◇ 高齢化率(34.7%)(うち独居高齢化率は13.7%)が全国平均を大きく上回っており、過疎地における交通空白地域が生じないよう住民の足の確保が必要

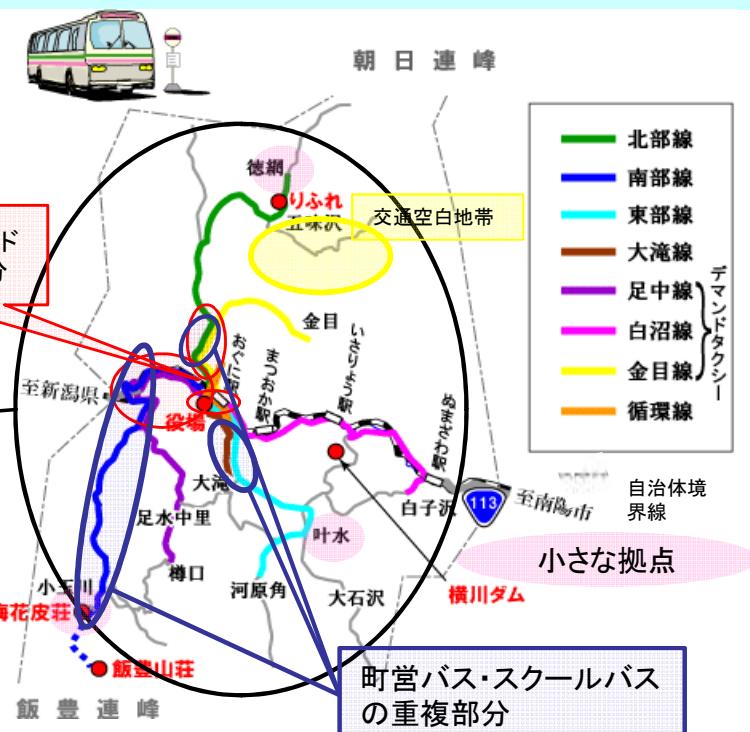


地域公共交通の再編検討内容

(a) 町営バス・デマンド交通・スクールバスの重複部分の効率化

(b) 過疎地有償運送の導入による交通空白地域の解消

(c) 町中心部の乗り継ぎ拠点の整備、小さな拠点に併設されるバス待合所等の整備



(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

駅を中心としたまちづくりに関する取組 ~岩手県岩泉町~

«平成27年度フォローアップ結果»

東日本大震災により被害を受けた岩泉町小本地区の新たな拠点として、バス乗り場、駐車場及び駐輪場を整備するほか、三陸鉄道岩泉小本駅と連結し、防災機能等を備えた複合施設「小本津波防災センター」を整備。



岩泉小本駅周辺整備の概要

小本津波防災センターの概要

- 1階: 岩泉町役場小本支所
待合室・物販(観光物産)
切符売場
防災倉庫ほか
- 2階: 三陸鉄道岩泉小本駅ホーム連絡通路に接続
小本診療所
大津波資料館、会議室(現地対策本部)
防災備品庫
- 3階: 調理室、和室、研修室
集会室兼多目的室(一時避難所)
防災倉庫、自家発電室ほか
- 屋上: 太陽光発電設備



公共交通整備の概要

- 鉄道… 小本津波防災センターにおける三陸鉄道岩泉小本駅連絡通路への接続、三陸鉄道・JRの切符販売
- バス… バス乗り場の設置
- パークアンドライド… 駐車場、駐輪場の整備



市内幹線軸共同運行・等間隔運行 ~八戸市~

«平成26年度フォローアップ結果»

平成21年度より市内幹線軸等間隔共同運行(公営と民間バス事業者の連携)を実施し、利便性の向上と運行コストの削減を実現。平成26年度の地域協働推進事業(国交省補助)を活用し利用促進を実施。

平成25、26年度の取組

- 等間隔運行・共同運行路線の共通時刻表・路線案内チラシ・リーフレットの制作・配布。
- 深夜乗合交通の利用促進を目的とした乗り場案内サイン、チラシ・リーフレットの制作・配布。
- 公共交通で目的地までスムーズに移動できるようなWEBサイトの制作・情報発信。
- 公共交通路線図・情報ツールラック、乗り場案内サインの制作・設置。
- 路線バス案内ツールとしてのバスマップはちのへの制作・配布。
- 「まちバス300」企画乗車券・チラシの制作。
- 交通ターミナルにおける公共交通アテンダントによる乗継案内等や乗務員接遇サービス向上キャンペーン、幼児・児童のバス乗り方教室、コミュニケーションアンケート等のMM実施。

路線ナンバリング設定



市内幹線軸等間隔共同運行



JR横手駅周辺のバリアフリー化・駅前再開発～横手市～

«平成23年度フォローアップ結果»

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。



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。



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」)

(1) 地域と一体となった公共交通のあり方の検討

大崎定住自立圏における地域公共交通の取組 ～宮城県 大崎市、色麻町、加美町、美里町～

«平成27年度フォローアップ結果»

平成22年10月に大崎定住自立圏形成協定を締結し、通勤、通学、通院、買い物等における移動需要が高く、中心市である大崎市との協調路線を運行している3町（色麻町、加美町、美里町）が連携し、地域公共交通の効率的な運行体系を確立することを目的として、大崎圏域公共交通検討研究会を開催。

1. 概要

圏域住民の自家用車への依存度が高く、路線バス等の公共交通の利用が伸び悩む中で、今後進行する人口減少や少子高齢化社会に向けて、通勤、通学、通院、買い物等に必要な高齢者や学生等、交通弱者の移動手段の確保が圏域全体の課題となっている。特に、二次医療圏（大崎医療圏）における基幹病院や新幹線駅、高校、工場や事業所等の都市機能が集積している大崎市への移動需要が高いことから、大崎市と色麻町、加美町を結ぶ路線バス（広域路線）や大崎市内を運行する美里町の路線等について協議する大崎圏域公共交通検討研究会を定期的に開催し、各自治体が運行している住民バス等の情報共有を図るとともに、広域路線に関する課題の共有化等を行っている。

2. 大崎圏域公共交通検討研究会

大崎市、色麻町、加美町、美里町の公共交通担当者による研究会を毎年定期的に開催。



3. 構成各市町の状況

大崎市

人口：133,430人（平成27年国勢調査速報値）
面積：796.80平方キロメートル
高齢化率：26.4%（平成27年度高齢者人口調査）

※平成22年国勢調査
通勤・通学（3町へ）
【流入】6,167人
【流出】4,973人

色麻町

人口：7,240人（平成27年国勢調査速報値）
面積：109.28平方キロメートル
高齢化率：29.5%（平成27年度高齢者人口調査）

※平成22年国勢調査
通勤・通学（大崎市へ）
【流入】461人
【流出】616人（19.23%）

加美町

人口：23,741人（平成27年国勢調査速報値）
面積：460.67平方キロメートル
高齢化率：32.1%（平成27年度高齢者人口調査）

※平成22年国勢調査
通勤・通学（大崎市へ）
【流入】2,273人
【流出】2,423人（23.01%）

美里町

人口：24,865人（平成27年国勢調査速報値）
面積：74.90平方キロメートル
高齢化率：30.7%（平成27年度高齢者人口調査）

※平成22年国勢調査
通勤・通学（大崎市へ）
【流入】2,239人
【流出】3,128人（29.46%）

詳細事例 - 17 -

(2) 地方鉄道、地方バス、離島生活航路の改善

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

「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

弘南鉄道大鰐線沿線において、住民・鉄道事業者・バス事業者・行政が連携し、協働により公共交通に対する機運を醸成し公共交通活性化を図るためのコンソーシアムを設立。



《平成27年度フォローアップ結果》

目的

住民・鉄道事業者・バス事業者・行政が協働・地域連携し、公共交通を身近なものととらえる機運を醸成するとともに、弘南鉄道大鰐線（以下、「大鰐線」という。）をはじめとする公共交通の活性化を図る。



コンソーシアムの概要

①構成

- 住民：弘前大学学生サークルH·O·T Managers、大鰐線沿線の住民・商店街・学校の生徒・利用者など（メンバーを固定するものではなく、公共交通を利用したまちづくり事業を実施するなど、それぞれの目的に合わせて活動を行い、公共交通をテーマとした取組内容によって構成メンバー同士がゆるやかにつながり、自由に形を変えかかわっていけるもの）
- 公共交通機関：弘南鉄道株式会社、弘南バス株式会社
- 行政：弘前市、大鰐町

②主な活動内容

- ご用聞き事業：
各種地域の集まりに出向いて公共交通に対する情報提供や意見集約等を行ない、大鰐線活性化や公共交通を活用したまち育て活動に反映させる。
- 大鰐線活性化事業：
大鰐線の利用を促進し、活性化を図る取組を実施する。
- 公共交通を活用したまち育て活動（交通まち育て事業）：
住民が公共交通の関わる「機会」や「場」を提供し、公共交通を活用したまちづくり事業を実施する。「ご用聞き」において抽出された課題・問題点を踏まえながら、地域交通に関心のある住民で事業を実施する「小グループ」を組織し、事業を実施する。

平成27年度の活動

- H27. 7. 3 設立準備会
H27. 7. 4 「ひろさきバル街」参加：2つの駅舎を活用した出店など
※バル街とは、複数の飲食店をハシゴして飲み歩き・食べ歩きするイベントのこと。大鰐線沿線の商店街も参加。
H27. 8. 10 設立会
H27. 10. 31 車両検修所等を活用したハロウィン＆コスプレイベント実施
「ぽっぽや体験イベント」実施：
子どもを対象に大鰐線シールラリーを実施し、集めたシールの枚数に応じて鉄道員（ぽっぽや）体験ができるイベントを開催



スタッフ	役割
東北女子短期大学保育科	イベント企画・シール台紙作製・イベント設営・運営
弘前実業高校服飾手芸部	ぽっぽや制服＆制帽作製
弘南鉄道・弘前市ほか	シール作製・周知・運営

- H28. 2. 6 「ひろさきバル街」参加：2つの駅舎を活用した出店など
H28. 3月 東北コンピューター専門学校によるホームページ開設予定



「IGR地域医療ライン」サービス

■ 背景

岩手県北部において

- ・高度医療を受診する高齢者の増加
- ・高度医療を実施する機関は盛岡に集中

「地域の足」として

「IGR地域医療ライン」の開始

■ 特徴

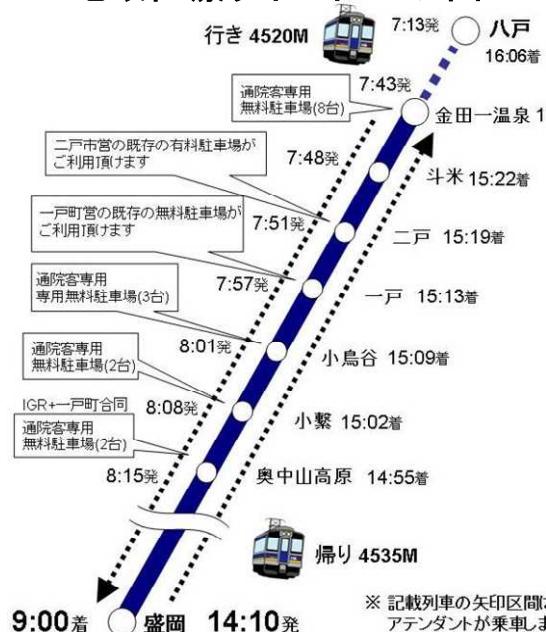
◆ アテンダントの添乗

列車に乗りなれていない人、体調や二次交通に不安を感じる人などが安心して乗車できるようアテンダントが添乗

◆ 後方車両全席が通院客等の優先席

着座していくよう、後方車両全座席が通院旅客等の優先席

■ 地域医療ラインイメージ図



■ 料金

乗車駅	一人用	通常運賃(割引率)	二人用(介護者含む)	通常運賃(割引率)
金田一温泉～二戸	3,600円	4,060円(11.3%)	5,400円	8,120円(33.5%)
二戸	3,000円	3,520円(15.0%)	4,500円	7,040円(36.1%)
小鳥谷・小繫	2,600円	3,020円(13.9%)	3,900円	6,040円(35.4%)
奥中山高原	2,000円	2,340円(14.5%)	3,000円	4,680円(35.9%)

■ タクシー事業者との連携

定額タクシープラン

IGR地域医療ラインご利用のお客様ごと下記の3つの医療機関を利用される方が対象になります。

- ・岩手医科大学付属病院
- ・谷脇眼科医院
- ・岩手県立中央病院

定額200円で
病院までタクシーをご利用
いただけます。

詳しくはコチラ

◆ 運賃割引

通院旅客用のきっぷのほか、介護者の割引を盛り込んだ2人用のきっぷも発売

◆ タクシーとの連携

タクシー事業者と連携し、病院までのタクシーの手配と料金の優待

◆ 駐車場の整備

社有地を活用し、無料駐車場を増設

■ チラシ



(資料)「IGRいわて銀河鉄道(株)」、「岩手中央タクシー(株)」ホームページ

«平成20年度フォローアップ結果»

■ 事業概要

平成20年11月から、アテンダント添乗の「IGR地域医療ライン」が運行されており、「金田一温泉駅」～「奥中山高原駅」の各駅から盛岡方面への通院者及びその介護者1名を対象に、運賃が割引される「あんしん通院きっぷ」を販売している。

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組 ～宮城県大崎市～

«平成27年度フォローアップ結果»

廃止代替バスの一部路線の廃止への対応と併せ、機能的な交通ネットワークの確立と効率的なサービス提供、各地域のサービス水準格差の是正等の課題を解決するため、平成22年1月に公共交通の再編を実施。さらに、その後の市民バス利用の停滞や公共交通を取り巻く状況の変化に対応するため、利用しやすく持続可能な公共交通ネットワークの形成に向けて、平成27年度に地域公共交通網形成計画の策定を進めている。

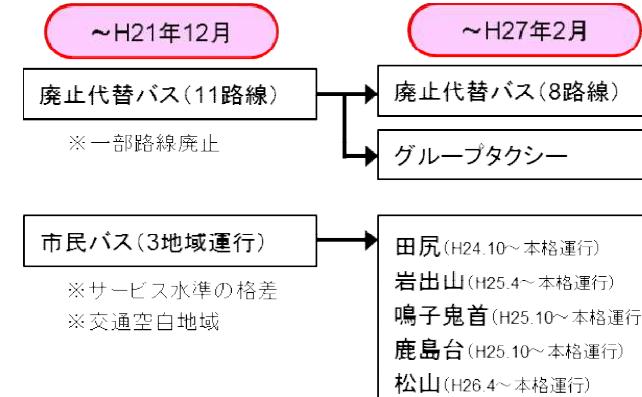
<平成22年1月再編>

廃止代替バスの位置付けを整理・再編。また、地域内の住民バスを廃止し、地域内路線(定時定路線・デマンド)として再編。

- (1) 広域路線 …本市と隣接他市町を結び、市域を越えた通勤や通学、通院等、広域的な交通需要に対応する路線。
- (2) 幹線路線 …総合支所や主要鉄道駅等、各地域の中心部と、都市機能が集積している本市中心部(古川駅)を結ぶ路線。
- (3) 地域内路線 …地域内で完結する生活路線。地域事情や住民の状況をよく知る「地域」が主体となり運行する路線。
- (4) 料金見直し …初乗り200円、5km毎に100円を加算する簡易距離制運賃。最大500円(一部路線を除く)
- (5) グループタクシー運行事業 …廃止代替バスが廃止された地域に対し、グループタクシー利用助成券(600円・24枚)を交付。

<平成26年7月～>
シャトルバス(事業者路線)運行 …市民病院移転に伴う交通アクセス確保

地域公共交通網形成計画策定へ



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~

«平成27年度フォローアップ結果»

平成17年9月に一関市、花泉町、大東町、千厩町、東山町、室根村、川崎村が合併、平成23年9月には藤沢町と合併し、岩手県内2位の広大な市域になり、日常生活における移動距離が長い都市構造となっている。

バス利用者が減少する中、持続可能なバス公共交通体系の実現を目指すため、平成26年2月、一関市地域公共交通総合連携計画を策定し、平成26・27年度の地域協働推進事業(国交省補助)を活用してバスの利用促進を図っている。

一関市内バス公共交通の現状



〔アクション3〕継続的な利用促進策の推進

地域協働推進事業を活用した事業の展開し、国庫補助路線を中心としたバスの利用促進を図る。

ワークショップを通じて、現行路線の見直しのほか、スクールバスの併用や将来的な地域間交通ネットワークについて、市民とともにあり方を検討していく。

- ・ 地域公共交通改善モデル地区の指定
- ・ ワークショップを開催し、共通理解を図り、見直し案を検討する。
- ・ 地域の見直し計画を策定する。

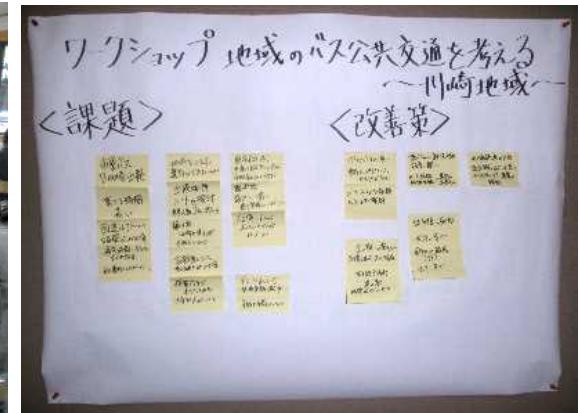
一関市地域公共交通総合連携計画

○目的 持続可能なバス公共交通体系の実現
○計画期間: 平成26年度から平成30年度(5年間)

- ① 地域との協働
- ② 料金体系と負担軽減制度の再構築
- ③ 継続的な利用促進策の推進
- ④ 新たな運行方式の試行(デマンド型乗合タクシー)
- ⑤ 地域計画の推進

5つのアクションの一つとして

利用者・事業者・行政によるワークショップの開催



「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～

«平成27年度フォローアップ結果»

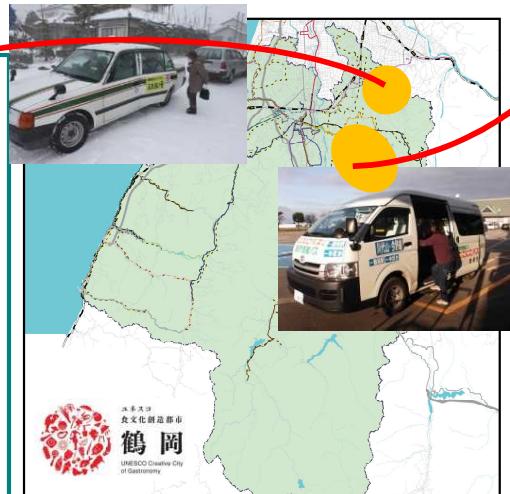
交通空白地域において、市民とともに公共交通のあり方を考えるとともに、地域が主体となって交通手段の確保、利便性向上、利用促進に取組み、「マイバス意識」による地域特性に見合った持続可能な公共交通の導入を推進する。市は交通事業者など関係機関との調整を図りつつ、その取組を支援する。

藤島東栄地区デマンド交通

藤島地域では、地域の足を自ら創り守ることを目的とし、藤島東栄地区デマンド交通等を導入・運行しています。

▶ 運行概要

運行主体	藤島東栄地区デマンド交通運営協議会
運行形態	一般乗合旅客自動車運送(4条)
車両	受託事業者のタクシー 愛称「ふれあい号」
運行回数	月～土曜日・1日3便
地域負担	200円/世帯 (H26:269世帯)
利用料金	地域内400円、市街地800円 (小学生等半額)
運行経緯	H21.1～路線バス廃止代替
協議会設立	地区が主体となりH20.5設立
主な取組 (H26)	・地域のニーズ調査 ・高校生通学利用のモニタリング ・潜在需要の掘り起し



市の支援

◆補助金

運行経費から運賃収入を差引いた金額を補助。(財源の一部は県交付金)

◆協議会

運営費

地域負担

◆人的支援

協議会の事務補助

◆運行経費

全て市の負担。
(財源の一部は県交付金)
運賃収入は市の歳入。

◆協議会

運営費

地域負担

◆人的支援

協議会の事務補助

羽黒地域市営バス

羽黒地域では、地域内を運行する市営バスの維持を目的に、沿線地域が主体となり利用拡大協議会を設立しています。

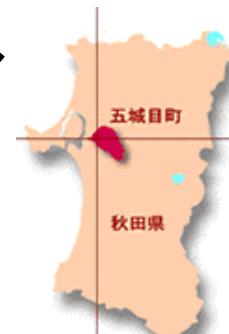
▶ 運行概要

運行主体	鶴岡市
運行形態	市町村運営有償運送(79条)
車両	15人乗り・愛称「にこにこバス」
運行回数	2路線を隔日運行・週3日・1日3便
利用料金	150円～650円(小学生等半額)
運行経緯	H58～路線バス廃止代替1路線、 H19～同様に1路線追加
協議会設立	沿線地域が主体となり、羽黒地域市営バス利用拡大協議会をH24.12に設立
主な取組 (H26)	・運行経路とダイヤの見直し ・「にこにこバスの日」制定 ・ポイントカード発行 (温泉施設とタイアップ) ・体験乗車、利用の呼びかけ



地域公共交通活性化・再生総合事業 新たな「地域の足」の導入 ~秋田県五城目町~

«平成21年度フォローアップ結果»



概要

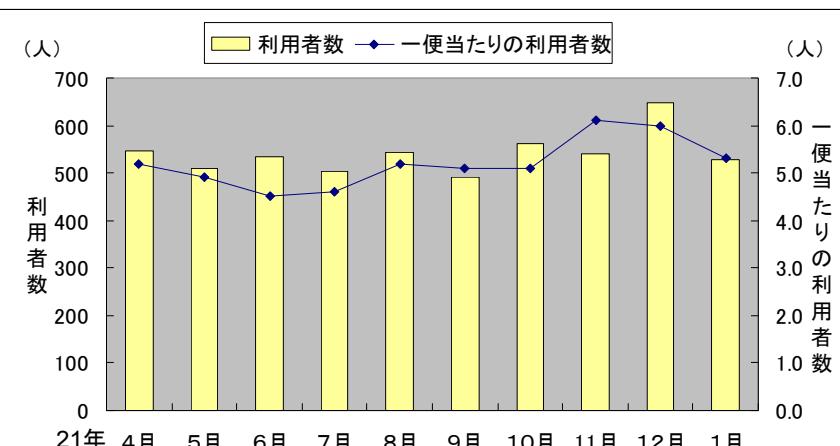
少子・高齢化や自家用車の普及によるバス利用者の減により、一部バス路線廃止を受けて、代替交通手段として、公共交通の空白地域を解消し経費削減を図りながら効率の良い交通システムが検討された。「法定協議会」を立ち上げ、国の「地域公共交通活性化・再生総合事業」の支援を受けながら、地域住民や交通弱者の生活の足の確保、町中心部との交通確保を図るため、デマンド型乗合タクシーの実証運行を一年間行なった後、利用状況を踏まえて、運行内容等を見直し、本格運行を行なっている。

○乗合タクシー馬場目線の運行

- ◆平成20年10月～21年9月まで実証運行後、10月から本格運行
- ・運行日 1日5往復(原則として平日のみ)
- ・運行形態 区域運行
- ・運行車両 ジャンボタクシー(9人乗り)
- ・利用料金 距離等に応じて300円／500円／600円
- ・登録料 2,000円／人
- ・予約 2時間前まで

○特徴

- ・利用促進キャンペーンを実施(利用回数に応じて粗品を進呈)
- ・地区懇談会の実施(11会場)
- ・協賛金の徴収(医療施設、商業施設、金融機関から3,000円／月)
- ・スクールバス兼用



1便当たりの利用者数 5.6人(本格運行後)
行政負担 400万円／年(収支率40%)
→ バスと比べて半減

まちづくりと一体となった取組 ~宮城県女川町~

復興まちづくり事業に広く町民の意見を反映させることを目的として、平成23年度に女川町まちづくり推進協議会、平成24年度にまちづくりワーキンググループを設置し、町民と行政が一体となってまちづくりを進めており、女川駅前の見直しや高台造成等の復興状況にあわせて、町民のバスの運行を行っている。

震 災 前

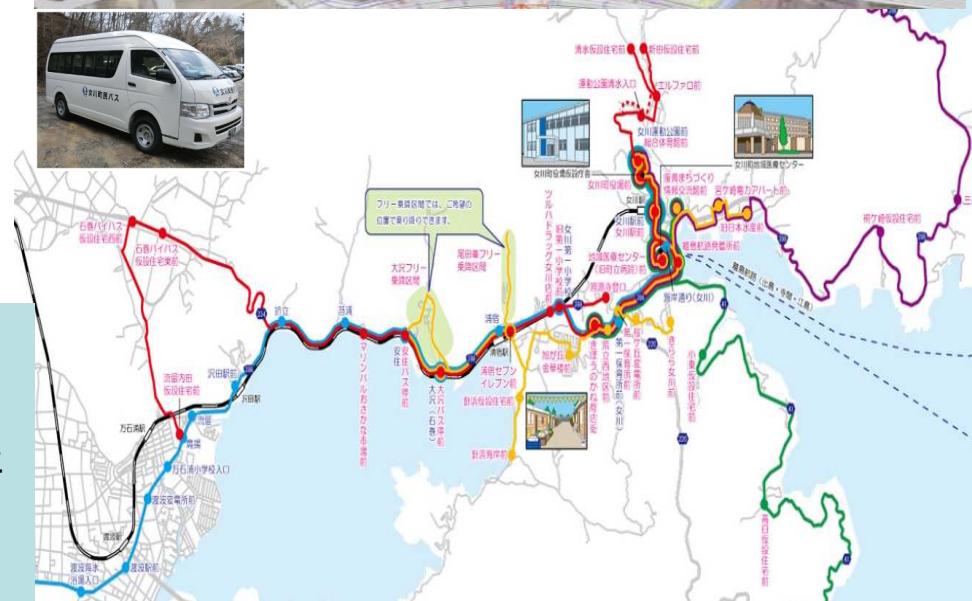
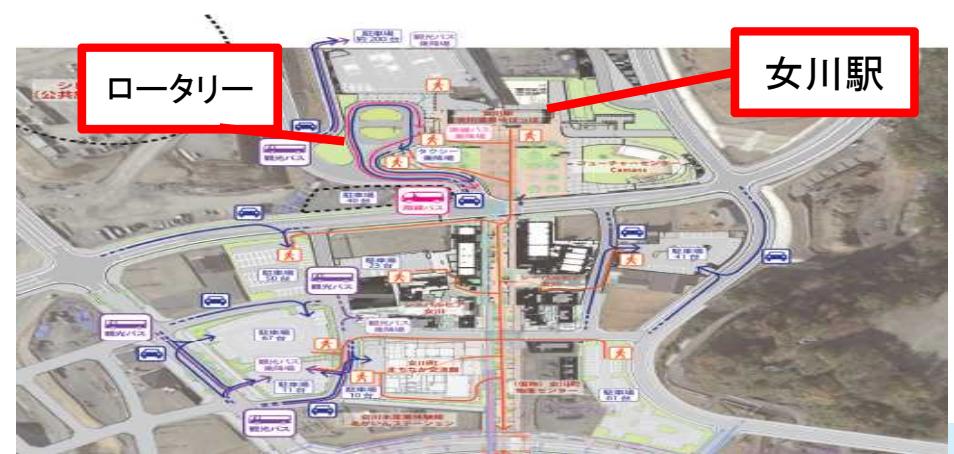
- 震災前はロータリーが整備されてはいたが、当初バスは入れず、タクシー乗り場と一般乗降のみ対応。
- 消防署を建設することとなりバス停をロータリーに移設したが、ロータリーのスペースが狭く、バスを発着の障害となっていた。

震 災 後

- 女川駅にロータリーを整備に関しては、あらかじめバスの乗り入れを前提とした設計を行い、共用。
- 駅周辺における交通導線を整理、観光バス、路線バス、タクシー、自家用車を区分し、駐車場も確保することで、バスの駅への接続を改善。

復興の状況に合わせた町民バスの運行

- 被災で運休していたR石巻線の代替バス運行開始に合わせ、避難所から代替バスの発着地点にアクセスするバスを運行。
- その後、仮設店舗の建設等まちの復興に合わせ、運行ルートの変更及び増便を行い、高台に移設された仮設町役場を中心に仮設住宅や仮設店舗を結ぶ町民バスを運行。
- 「特定被災地域交通調査事業」を活用し、無償運行としていたが、持続可能な運行を目的とし、28年10月より有償運行に切替。



④

環境にやさしい交通体系の整備

(答申「第5章」)

JRハイブリッド・ディーゼルカーの導入計画 ~JR東日本~

«平成21年度フォローアップ結果»

計画概要

- 実施主体 : JR東日本
- 導入予定期 : 平成22年秋~
- 導入目的 : 2010年12月を目標としている東北新幹線八戸~新青森間の開業にあわせ、ハイブリッドシステムを搭載した新型車両を導入
- 導入路線 : 五能線、津軽線、大湊線

ハイブリッドシステム導入効果

低燃費	燃費約	$\Delta 10\%$
低騒音	駅停車時アイドリング音 $\Delta 20\text{dB}$	発車時エンジン音 $\Delta 30\text{dB}$
低公害	(NOx、PM)の排出減約 $\Delta 60\%$	

車両概要

- 環境にやさしいハイブリッドシステムを搭載
(ディーゼルエンジンとリチウムイオン蓄電池を併用)
- 観光地の走行に相応しい車体構造や車内設備(全席リクライニングシート)
- 展望室の設置

※現行しらかみ編成との比較



▲展望室



▼一般客室



仙台市青葉区における荷捌き実験～宮城県～

実施概要

«平成18年度フォローアップ結果»

- ・市中心部の貨物車の荷さばきによる路上駐車に起因する道路混雑や通行の安全性低下の改善に向けた、地域にふさわしい駐車施策を検討するため実施した。

実験1

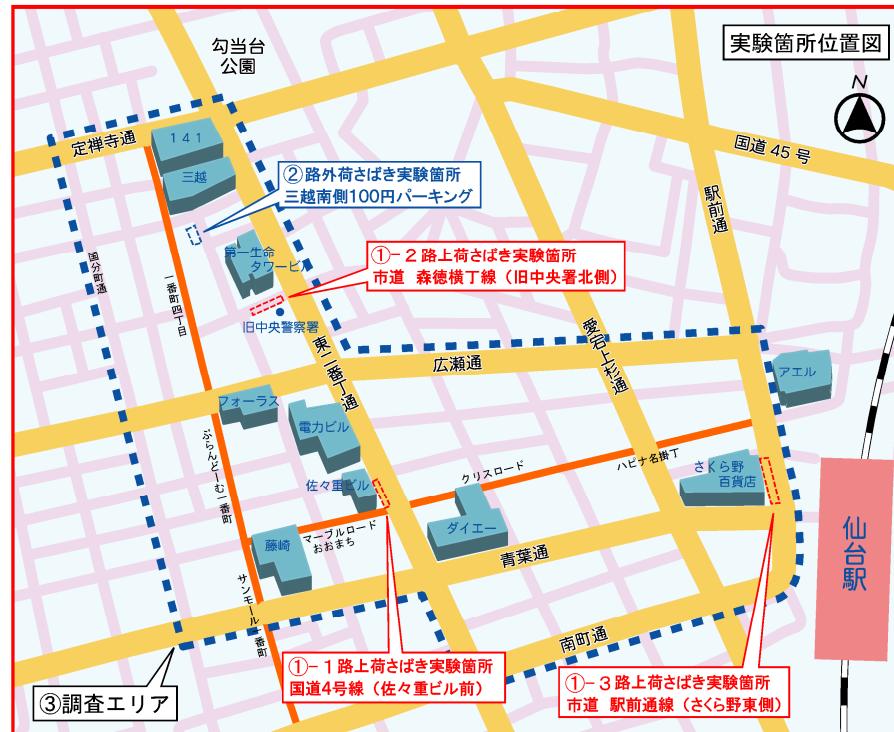
公道の一部を貨物集配中の貨物車に限り駐車可能とした交通規制の緩和を行い、利用時間は24時間、利用料金は無料とし、多くの貨物車の利用を考慮して1車両の荷さばき駐車時間は15分程度の利用を目安とした。

【幹線道路2箇所、細街路1箇所計3箇所(11台分)】

実験2

民間の時間貸し駐車場の一部を貨物車の集配専用駐車場として確保の上、利用時間は午前8時から午後5時までの9時間、利用料金は30分あたり100円とし、車両の荷さばき駐車時間は30分程度の利用を目安とした。

【一番町4丁目民間駐車場1箇所(4台分)】



その他(本格実施)

平成18年2月の昼夜間を通じた実験結果をもとに、平成19年7月9日から、国分町の定禪寺通り～広瀬通り間を北進一方通行規制とし、あわせて、駐車マスを設け、貨物集配中の貨物車のみ駐車可能とした。



仙台北部中核工業団地におけるエコ通勤の取り組み

■現状

仙台北部中核工業団地には、約40社の企業が進出し、約4,300人の従業員が勤務しているが、公共交通の乗り入れがなく、その殆どがマイカー通勤を行っている。さらに、2010年度には、第二仙台北部中核工業団地に従業員約1,200名のセントラル自動車(株)が進出予定であり、マイカー通勤の急激な増加が予想され、CO2排出増加や交通渋滞、大気汚染等地域環境問題の発生が懸念されている。

«平成21年度フォローアップ結果»

■目的

低炭素社会の実現に向け、企業、交通事業者、行政等が協働して、従業員の交通手段をマイカーから公共交通(バス)へシフトするよう誘導することにより、当該地域の交通渋滞緩和とマイカーから排出されるCO2の量の削減に資することを目的とする。



■取組概要

●仙台北部中核工業団地等エコ通勤推進協議会の設置(平成20年9月4日) (座長:宮城大学 徳永教授、事務局:東北運輸局)

●H20年度の取組

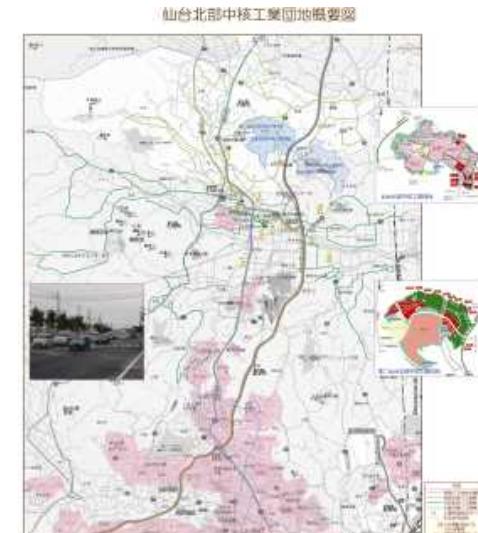
- ・通勤形態の現状調査
- ・アンケート調査結果に基づくバス運行計画の策定(路線網計画・運行計画)
- ・事業所及び従業員へのエコ通勤に対する意識調査・条件調査

仙台北部工業団地線運行開始(平成21年10月1日)

平成21年度アンケート実施結果



仙台北部中核工業団地概要図



●H21年度の取組

- ・仙台北部工業団地線利用状況調査
- ・事業所及び従業員へのバス利用意向調査・条件調査
- ・アンケート調査結果に基づく新運行ダイヤ等の策定(運行本数・運行時刻・団体購入手数料支払)

仙台北部工業団地線ダイヤ改正予定(平成22年3月23日)

■今後の展開

仙台北部中核工業団地をエコ通勤推進のモデル地域とし、関係者の協力のもと持続可能な運行体制・エコ通勤推進体制の構築を目指す。

(3) 旅客部門の環境対策

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 ～

«平成27年度フォローアップ結果»

秋田県の3つの自治体(大館市、北秋田市、能代市)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

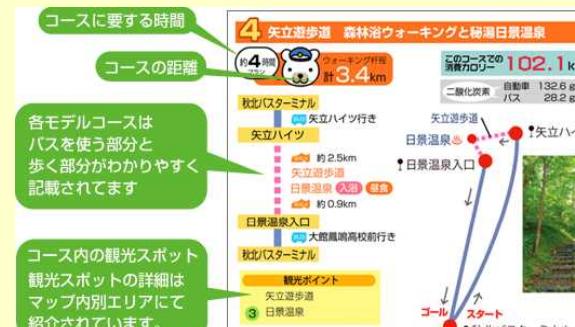
協賛: 大館市・北秋田市・能代市・(社)大館北秋田医師会

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、バスを利用して環境負荷を軽減
- 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24年11月に14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、お店の情報を入ったMAPを製作し、配布。



(4) 環境負荷の小さい交通体系の構築

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25年度フォローアップ結果»

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実体験。

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



座学の様子

◆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



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

◆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