

詳細編＜交通＞

参考資料 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

(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

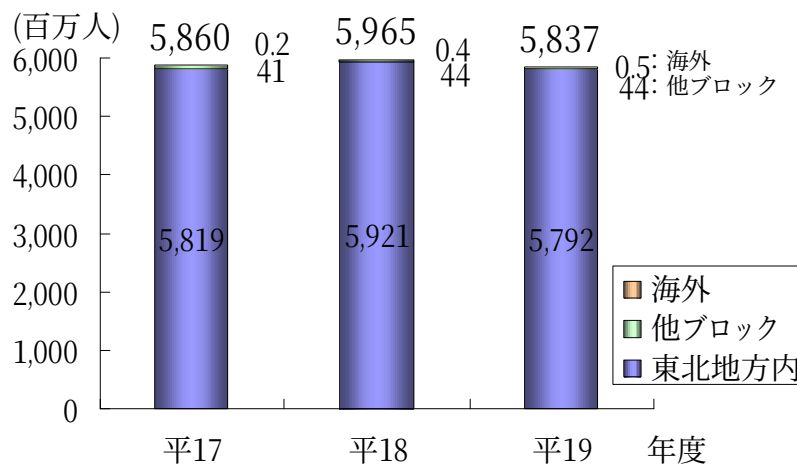
- 他の地方ブロックや海外との交流拡大のための基礎基盤の着実な推進等
- 東北地方内の都市間移動円滑化に向けた検討
- 広域的な公共交通の拠点と目的地を結ぶ公共交通の需要に応じた供給形態の見直し
- 交流人口拡大に向けた多様な関係者が一体となった取り組みの推進

【答申目標の達成状況】

■ アウトカム指標：「他ブロック・海外から、及び東北地方内の交流人口」

○海外からの旅客、国内他ブロックからの旅客はやや増加傾向にあるものの、平成19年度の交流人口は減少した。

図表1－1 他ブロック・海外から、及び東北地方内の旅客流動



(資料) 旅客地域流動調査。海外からは国際航空旅客動態調査

※ 着地ベースで集計。
同一県内の移動を含む

(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

- 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を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

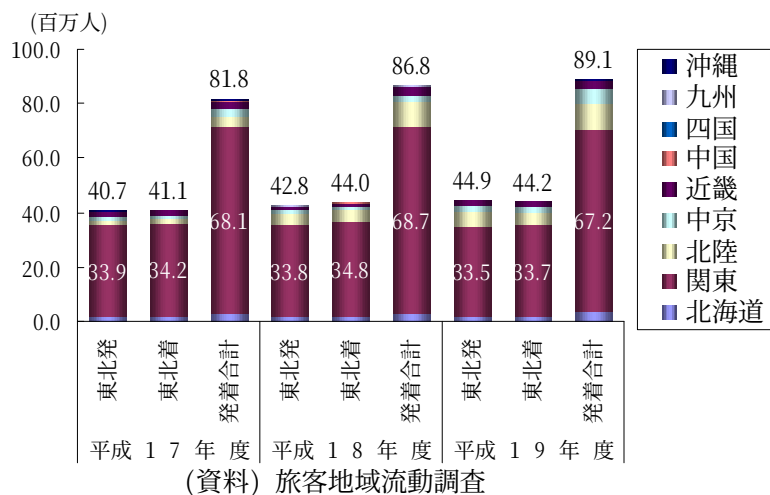
【答申目標の達成状況】

■ アウトカム指標：「他ブロック・海外からの交流人口」

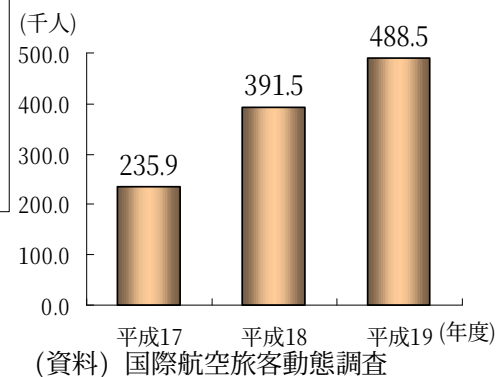
○平成 19 年度の他ブロックからの旅客流動は、平成 17 年度に比べて東北発・着ともに増加し、交流人口の増加がみられた。地方別にみると、中京及び北陸地方との交流人口が増加している。

○海外からの旅客も、平成 19 年度までは増加傾向にある。

図表 1－2 他ブロックからの旅客流動



図表 1－3 海外からの旅客(着計)



■ 交流促進のための交通整備における取り組み状況

施策	平成 21 年度の具体的な取り組み事例
① 整備新幹線の着実な整備と高速化	○新幹線高速化に向けた検討、調整 <J R 東日本> ○東北新幹線新青森開業プレキャンペーン <青森県観光連盟>
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	○仙台空港アクセス鉄道の利用促進に向けたインセンティブの創出（定期券購入者への特典、ポイントサービス等）<宮城県> ○仙台空港アクセス鉄道における緊急時の代替輸送への対応（マニュアル作成）<宮城県バス協会> ○地域公共交通活性化・再生総合事業による支援<東北運輸局>
④ 他の地方ブロックとを結ぶ高速バス路線網の充実	○酒田-上野・東京線の運行開始 <庄内交通>
⑤ フェリーの活用に向けた検討	○「東北の船旅と遊覧船ガイド」ホームページの開設<東北旅客船協会> ○地域公共交通活性化・再生総合事業による支援（大間・函館航路）<東北運輸局>

※ <> は実施団体を示す

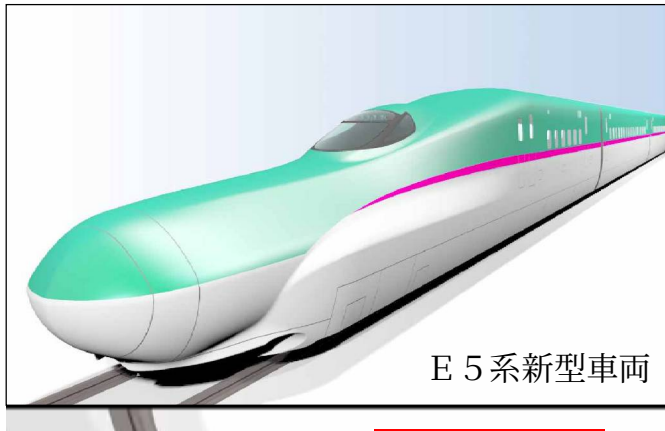
■ 施策実施による評価結果

- 仙台空港の利用者数は、平成 17 年度と比較して平成 19 年度は増加し、また、他県居住者利用も増加がみられる。
- フェリー利用者数は、平成 17 年度と比較して平成 19 年度は減少した。

表 指標による評価結果

施策	評価指標	平 1 7	平 1 8	平 1 9	平 2 0	平 2 1
① 整備新幹線の着実な整備と高速化	所要時間 (東京－青森) (分)	239	239	239	239	239
		(出典) 各年時刻表に基づき算出。 所要時間には乗り換え時間は含まない。				
② 山形新幹線及び秋田新幹線の高速化等に関する検討	所要時間 (分)	東京－秋田	230	230	230	230
		(出典) 各年時刻表に基づき算出。 所要時間には乗り換え時間は含まない。				
		東京－山形	150	150	150	150
		(出典) 各年時刻表に基づき算出。 所要時間には乗り換え時間は含まない。				
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	仙台空港宮城県外利用者数 (全国利用者) (千人)	42 (84)	41 (89)	46 (85)	—	—
		(出典) 「国際航空旅客動態調査」による。 なお、データの最新年が平成 19 年度である。				
④ 他の地方ブロックとを結ぶ高速バス路線網の充実	高速バス利用者数 (千人)	1,878	—	—	—	—
		(出典) 東北運輸局データによる。				
⑤ フェリーの活用に向けた検討	フェリー利用者数 (千人)	1,836	1,806	1,871	1,818	—
		(出典) 東北運輸局データによる。				

具体事例紹介：東北新幹線新青森延伸時の高速化計画・進捗状況



新幹線の高速化



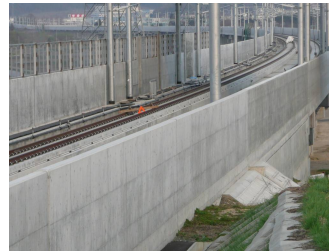
平成21年5月、仙台港に陸揚げされたE5系車両

時 期 (予定)	2010年12月	2010年度末	2012年度末	2013年度末
最 高 速 度				
大宮～宇都宮 (現行: 240km/h)	240km/h	275km/h	275km/h	275km/h
宇都宮～盛岡 (現行: 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	3時間5分程度	
高速運転を行う車両		新型「はやて」300km/h	新型「はやて」320km/h 新型「はやて・こまち」 併結編成300km/h	新型「はやて・こまち」 併結編成320km/h

東北新幹線の建設状況



新青森駅



新青森駅付近



七戸十和田駅付近

駅設備：七戸十和田駅 22年3月概成
新青森駅 22年2月概成
※ 現在、外構工事等実施中

土木構造物（トンネル・橋梁等）：完成
電気設備（変電所、電車線等）：完成
軌道（レール敷設）：完成

現在、構造物や設備の各種試験を実施中。
E5系車両については、平成21年6月より、仙台～北上間で走行試験を実施中。
平成22年4月以降、八戸以北での試験走行を実施予定。

資料：J R東日本

(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

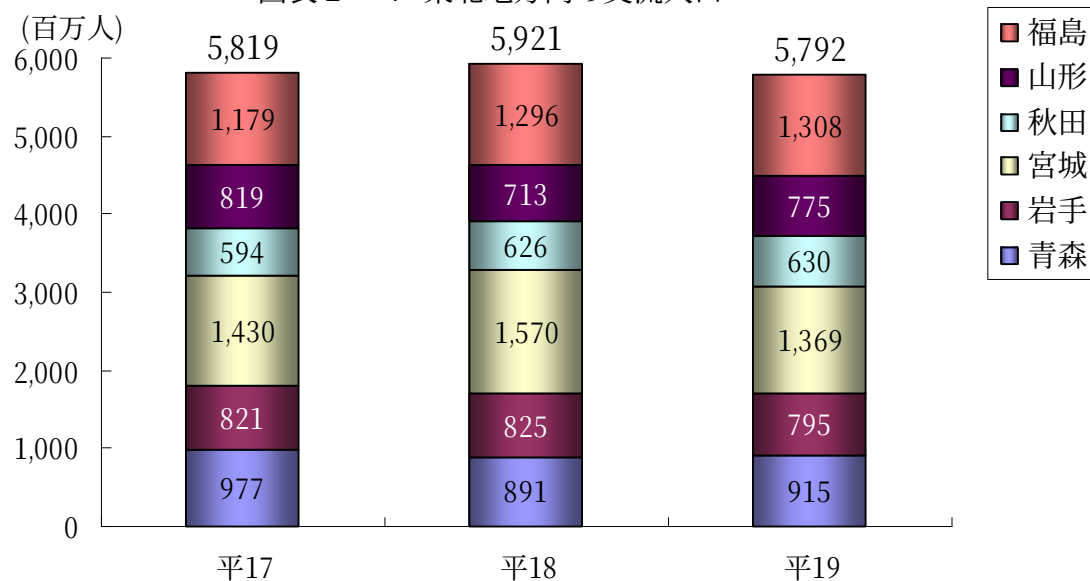
- ① 鉄道在来線の高速化等の検討
- ② 東北地方内の都市間を結ぶ高速バス網の充実

【答申目標の達成状況】

■ アウトカム指標：「東北地方内の交流人口」

○東北地方内の旅客流動は、平成 19 年度は減少した。

図表 1－4 東北地方内の交流人口



(資料) 各年旅客地域流動調査
 ※ 着地ベースで集計。
 同一県内の移動を含む。

■ 東北内移動の円滑化についての取組状況

施策	平成 21 年度の具体的な取り組み事例
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	○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 <東北バス協議会、東北観光推進機構、東北経済連合会、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 <東北地方整備局、東北運輸局> ○仙台駅前ターミナル機能の充実化 <宮城交通>

■ 施策実施による評価結果

○鉄道利用者数は横ばい傾向にある。

表 指標による評価結果

施策	評価指標	平 1 7	平 1 8	平 1 9	平 2 0	平 2 1
① 鉄道在来線の高速化等の検討	鉄道利用者数 (百万人)	267	265	267	265	—
		(資料) 東北運輸局資料による。				
② 東北地方内の都市間を結ぶ高速バス網の充実	高速バス利用者数 (千人)	6,424	—	—	—	—
		(資料) 東北運輸局資料による。				

※ 〈〉は実施団体を示す

具体事例紹介：東北高速バス共通フリーパス「東北おトクパス」実証実験

背景

- ・東北地方における広域的な連携を支える公共交通機関としての役割の増加
- ・観光地域振興に必要な交通手段として重要性の増加

平成 20 年度 「東北圏高速バス等利用促進プロジェクト」における
高速バスの利用円滑化について調査・検討

平成 21 年 12 月～ 東北 6 県内発着の高速バス路線及び一部都市間バス路線
について使用できる共通フリーパスの実証実験

実験概要

- 実施主体：東北バス協議会、東北観光推進機構、東北経済連合会、東北運輸局
- 実施期間：平成 21 年 12 月 1 日～平成 22 年 2 月 28 日
- 実施目的：需要の把握
利用者の利便性を高める改善方策等の提案
- 実験内容：東北 6 県内発着の高速バス路線及び一部都市間バス路線について使用できる
共通フリーパスの試験的発売
- 検証手法：全旅客を対象としたアンケート調査の実施
(利用実態・満足度等に関する情報収集)
モニターアンケート
(詳細な利用実態、課題等の把握)

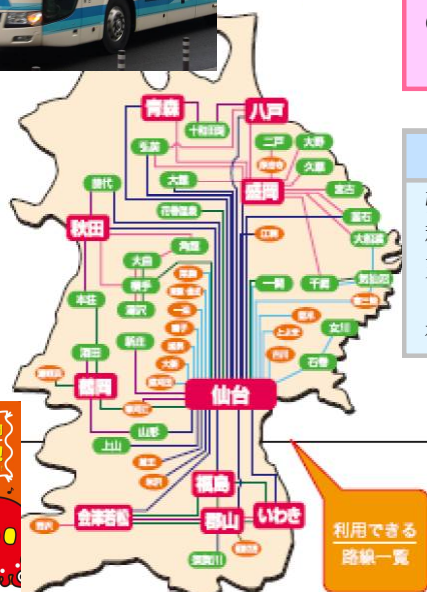


パスの内容

- 一枚 9,000 円
- 3 日間有効
- 東北 6 県内発着の高速バス路線と一部都市間バス路線で利用可能
- 主要高速バスきっぷ売り場、旅行代理店、コンビニエンスストア

参加事業者

弘南バス、十和田観光電鉄、南部バス、秋北バス、秋田中央交通、羽後交通、岩手県北バス、岩手県交通、岩手急行バス、宮城交通、ミヤコーバス、J R バス東北、庄内交通、山交バス、会津バス、福島交通、新常磐交通



(出典) 東北運輸局記者発表資料

(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

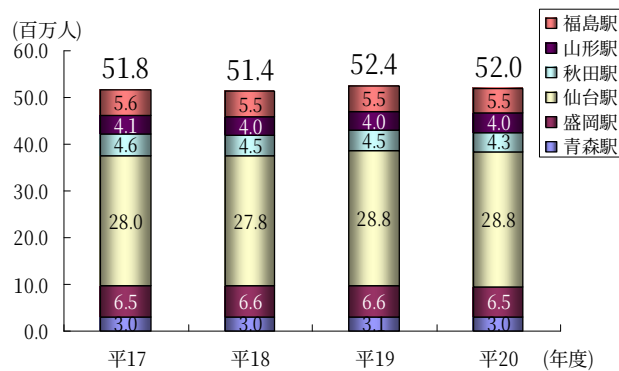
- ① ルート、ダイヤの見直し
- ② 乗合タクシーの活用

【答申目標の達成状況】

■ アウトカム指標：「主要駅、空港利用者数」

- 主要駅利用者数は、横ばい傾向にある。
- 東北の空港利用者数は国内線・国際線ともに減少傾向にある。

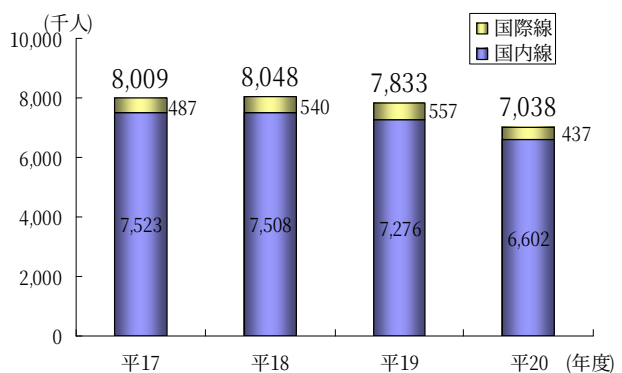
図表 1－5 東北の主要駅利用者数



(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。

図表 1－6 東北の空港利用者数



(資料) 東北運輸局

■ 交通の供給形態見直しについての取組状況

施策	平成 21 年度の具体的な取り組み事例
① ルート、ダイヤの見直し	○東北新幹線全線開業に向けた、新幹線二次交通ネットワーク整備の検討・協議 <青森県> ○航空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>
② 乗合タクシーの活用	○山形空港～山形市内における予約制乗合タクシーの運行 <山形県ハイヤー協会、山形県> ○東北新幹線新青森駅、七戸十和田駅開業に向けた二次交通手段としての乗合タクシー運行の検討、調整 <青森県>

※ ◇ は実施団体を示す

■ 施策実施による評価結果

○乗合タクシーは過疎地型を中心に運行されており、運行系統数・導入市町村数は増加している。

表 指標による評価結果

施策	評価指標	平 1 7	平 1 8	平 1 9	平 2 0	平 2 1
① ルート、ダイヤの見直し	—	—	—	—	—	—
② 乗合タクシーの活用	運行系統数 (導入市町村数)	507 (—)	566 (85)	559 (85)	567 (90)	—
(資料)「数字で見る自動車」、東北運輸局資料による。						

具体事例紹介：大館能代～十和田湖無料バスの運行

背景・目的

- ・大館能代空港利用者数は年々減少し、2009 年では開港以来初めて 12 万人を下回るなど厳しい状況
- ・十和田湖の冬季観光客誘致イベントとして「十和田湖冬物語」の開催
- ・秋田県側から十和田湖へのアクセス改善の必要性

十和田湖までの無料バス試験運行による大館能代空港利用促進の検討

実験概要

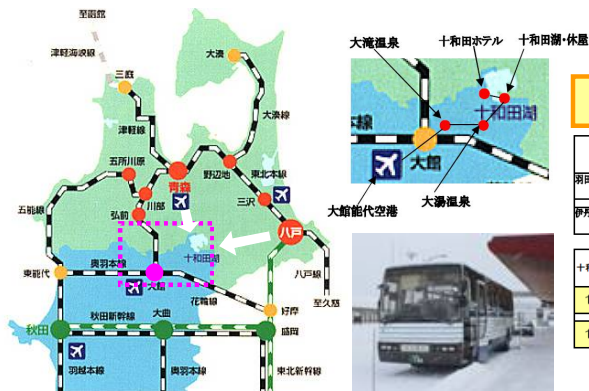
- 実施主体：秋田県、秋北バス
- 実施期間：平成 22 年 2 月 4 日～3 月 1 日
(「十和田湖冬物語」2 月 5 日～28 日)
- 実施目的：大館能代空港利用促進、次年度以降の路線バス運行の可能性の検討
- 実験内容：大館能代空港～十和田湖間を 1 日 2 往復運行
- 検証手法：全旅客を対象としたアンケート調査の実施

運行内容

- 無料シャトルバス（45 人定員）
- 東京、大阪便に接続したダイヤ運行
- 大滝温泉、大湯温泉を経由
- 利用条件としてアンケートへの回答



十和田湖冬物語



運行ダイヤ

東京 大阪	大館能代空港	大滝温泉 (湯野温泉の裏側)	大湯温泉 (ホテル鹿角前)	十和田湖 (休屋)	十和田ホテル
7:30	ANA787 8:40	8:55	9:35	10:05	10:50
11:10	ANA1887 12:45	13:00	13:40	14:10	14:55
15:10					

十和田ホテル	十和田湖 (休屋)	大湯温泉 (ホテル鹿角前)	大滝温泉 (湯野温泉の裏側)	大館能代空港	大阪 東京
10:10	10:25	11:10	11:40	12:20	13:20
14:50	15:05	15:50	16:20	17:00	18:00
					ANA790 19:20

アクセス状況

発地	交通手段	所要時間	片道運賃
八戸駅	路線バス	2.3 時間	2,600 円
青森駅		約 3 時間	3,000 円
十和田市駅		1.5 時間	1,730 円
大館能代空港	予約制乗合タクシー	約 2 時間	4,700 円
	無料シャトルバス	約 2 時間	無料

(出典) 十和田湖冬物語
ホームページ
青森県ホームページ

(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。そのために、多様な関係者が一体となった取り組みを推進する。

本目標に位置づけられた施策

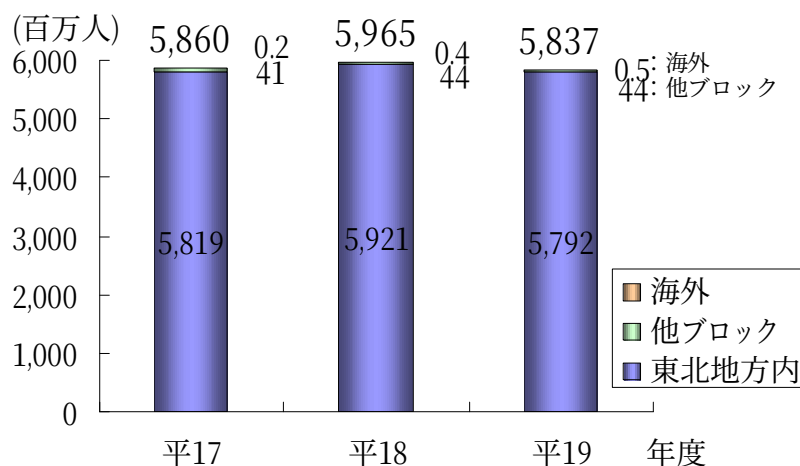
- ① 公共交通相互の乗り継ぎの円滑化や利便性の向上
- ② マイカー等によるアクセスの改善
- ③ 多様な関係者が一体となった効果的・効率的な情報発信
- ④ 多様な関係者が一体となった魅力ある旅行商品の造成

【答申目標の達成状況】

■ アウトカム指標：「他ブロック・海外から、及び東北地方内の交流人口」

○海外からの旅客、国内他ブロックからの旅客はやや増加傾向にあるものの、交流人口は横ばい傾向にある。

図表1－1 他ブロック・海外から、及び東北地方内の旅客流動（再掲）



(資料) 旅客地域流動調査。海外からは国際航空旅客動態調査

※ 着地ベースで集計。

同一県内の移動を含む

■ 交流人口拡大のための公共交通における取組状況

施策	平成 21 年度の具体的な取り組み事例
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	○交通結節点の駅前整備の実施（新青森駅、七戸十和田駅、浪岡駅）〈青森県〉 ○パークアンドライドの整備（長町南地区、薬師堂駅）〈仙台市交通局、由利高原鉄道〉
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	○弘前市公共交通マップの作成 〈弘前市〉 ○バスマップはちのへの発行 〈八戸市地域公共交通会議〉 ○十和田市バスマップの作成 〈十和田市地域公共交通会議〉 ○第3セクター鉄道総合情報サイトの開設 〈秋田県〉 ○東北のローカル線首都圏キャンペーンの実施 〈J R 東日本〉
④ 多様な関係者が一体となった魅力ある旅行商品の造成	○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〉 ○入浴券・お買い物券と乗車券のセットプランの導入 〈弘南鉄道〉 ○フリーパスに地元商品プレゼントや地元宿泊施設等の割引クーポン等、地元と連携した特典の追加 〈J R 東日本〉

※ 〈〉 は実施団体を示す

■ 施策実施による評価結果

○パーク＆（バス）ライドは鉄道駅や主要バス停で実施されている。

表 指標による評価結果

施策	評価指標	平 1 7	平 1 8	平 1 9	平 2 0	平 2 1
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	パーク&ライド [※] 実施駅数	37	35	37	72	83
	パーク&バスライド [※] 実施バス停数	—	—	—	17	—
		(資料) パーク&ライドは各年度アンケート、パーク&バスライドは東北運輸局資料による。				
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魅力ある旅行商品の造成	東北6県の宿泊者数 [※] (百万人)	—	31.7	29.1	28.0	—
		(出典) 平成 18 年は各県観光統計、平成 19 年以降は国土交通省「宿泊旅行統計」による。				

※ 宿泊者数については、宿泊統計の整備に伴い、平成 1 8 年と平成 1 9 年でデータが連続しない。

具体事例紹介：ＪＲ東日本と中小民鉄との連携

～東北のローカル線 首都圏キャンペーン～

東北地区『鉄道の日』実行委員会（委員長：澤田長二郎/津軽鉄道社長）では、首都圏等からの需要喚起策として、東北地方のローカル鉄道を、温泉・祭など東北の優れた観光資源とともに特大ポスターにし、**ＪＲ東日本の協力により、首都圏等で大々的にＰＲ**（平成２１年７月～）。



- ①種類：北東北編、南東北編の２種類
- ②サイズ：Ｂ０版（約１．５ｍ×約１ｍ）
- ③掲示場所：新宿駅、東京駅、横浜駅等首都圏ＪＲ主要駅（約２７０駅）へ掲示
- ④掲示枚数：首都圏のＪＲ主要駅：約１０００枚
東北地区の主要駅等：約１０００枚
- ⑤掲示期間：平成２１年７月２５日（土）～
（首都圏では約１ヶ月間）



ＪＲ上野駅



ＪＲ大森駅



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」)

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

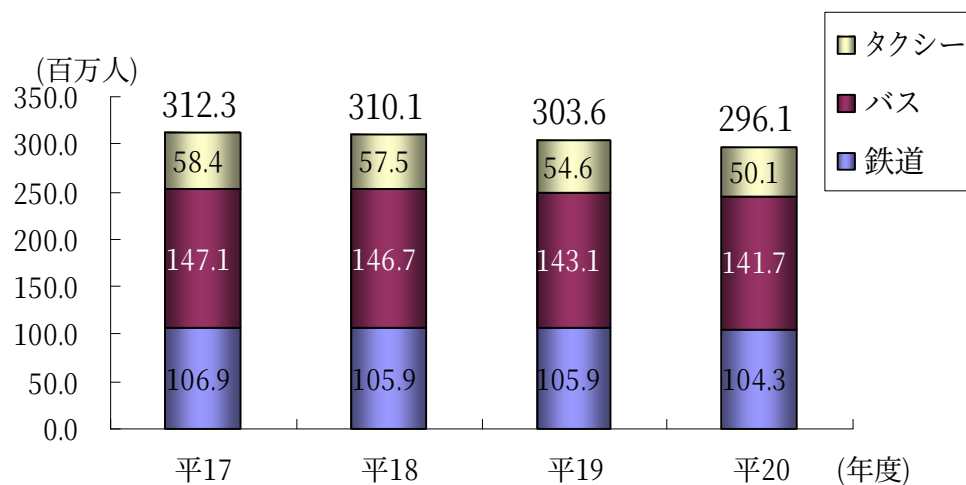
- 都市鉄道の機能強化
- バス利用環境の改善
- 都市交通改善のためのタクシーの活用
- 交通結節点の改善による乗り継ぎ利便性の向上とまちの賑わいの創出
- 新サービス導入による公共交通の活性化
- バリアフリー化の推進

【答申目標の達成状況】

■ アウトカム指標：東北地方の都市部における公共交通利用者数

○都市部における公共交通利用者数は減少傾向にある。

図表2-1 都市部における公共交通利用者数



資料) 東北運輸局および JR 東日本

※ 鉄道は、青森、盛岡、仙台、秋田、山形、福島駅及び仙台市営地下鉄利用者とした

※ バスは、各県庁所在地に路線を持つバス事業者の輸送人員の合計とした

※ タクシーは、各県庁所在地の交通圏輸送人員の合計とした

(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

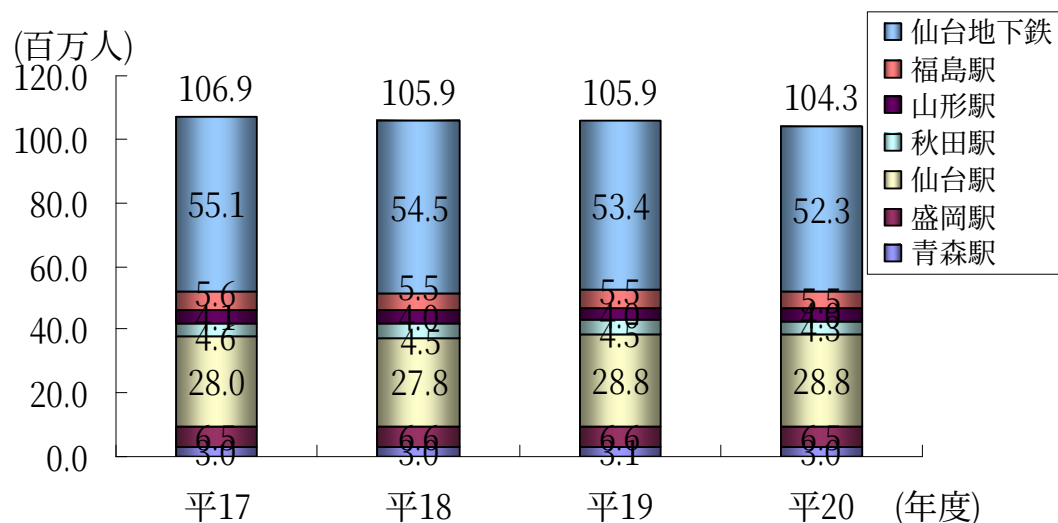
- ① 仙台市地下鉄東西線の着実な整備と沿線まちづくりの推進
- ② 新駅設置などによる鉄道の利用促進

【答申目標の達成状況】

■ アウトカム指標：都市部における鉄道利用者数

○平成 20 年度の都市部における鉄道利用者数は、17 年度に比べて、やや減少傾向にある。

図表 2－2 都市部における鉄道利用者数



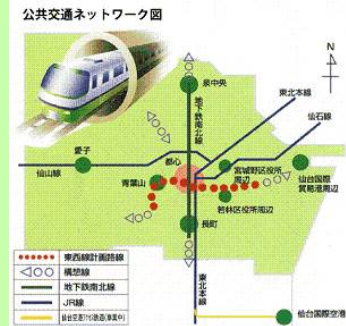
(資料) 仙台地下鉄は東北運輸局。その他は JR 東日本

※ 鉄道は、青森、盛岡、仙台、秋田、山形、福島駅及び仙台市営地下鉄利用者とした

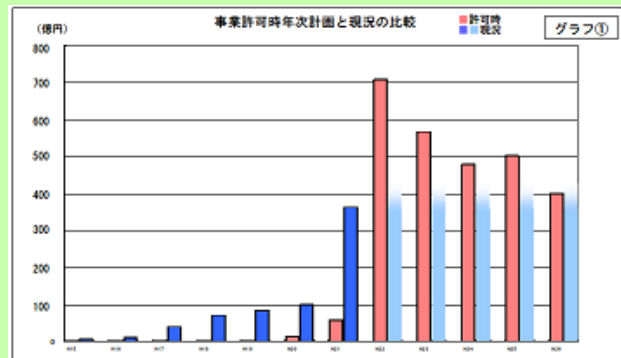
■ 都市内の鉄道移動円滑化についての取組状況

施策	平成 21 年度の具体的な取り組み事例
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 27 年開業に向けた整備 <仙台市>
② 新駅設置などによる既存の鉄道の利用促進	○コミュニティ・レール化によるコンパクトシティの形成 <青森県、青森市、東北運輸局> ○宮古市山口地区への新駅設置に向けた準備、調整の実施 <三陸鉄道>

区 間	動物公園駅～荒井駅
営業キロ	約 13.9km
総建設費	2,735 億円
機 種	リニアモーター地下鉄
開業予定	平成 27 年度 (事業期間 平成 15～26 年度)



- 進捗率（事業費ベース）：11.3%
- 全線約 14.4km のうち約 12.4km の区間の本体土木工事に着手（着工率約 86%）
- 全 13 駅のうち 10 駅について着工
- 平成 20 年度は工法の工夫等により事業費を低く抑えつつ、順調に進捗

[illegible]

▲地下鉄東西線 路線図
▼沿線まちづくり方針

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。

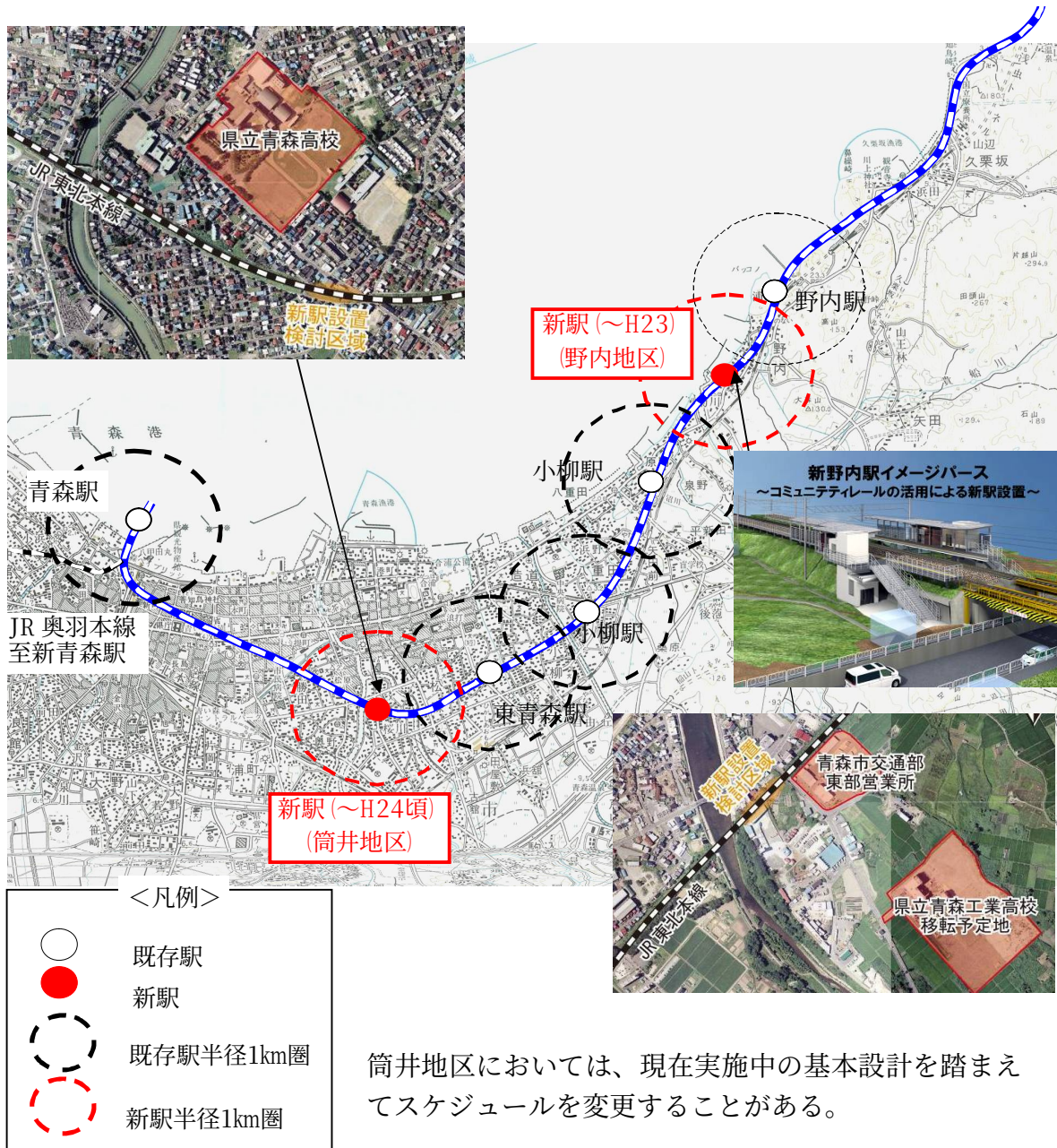
4



19

具体事例紹介：コミュニティレール化によるコンパクトシティの形成 (青森市・青森県・青い森鉄道)

青森市では、市内における駅の新設等により鉄道の利便性向上を図り、公共交通への転換を促すことで、**マイカーに過度に依存しないコンパクトシティの形成**を推進。(新駅整備には国の補助事業「コミュニティレール化」を適用)



(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

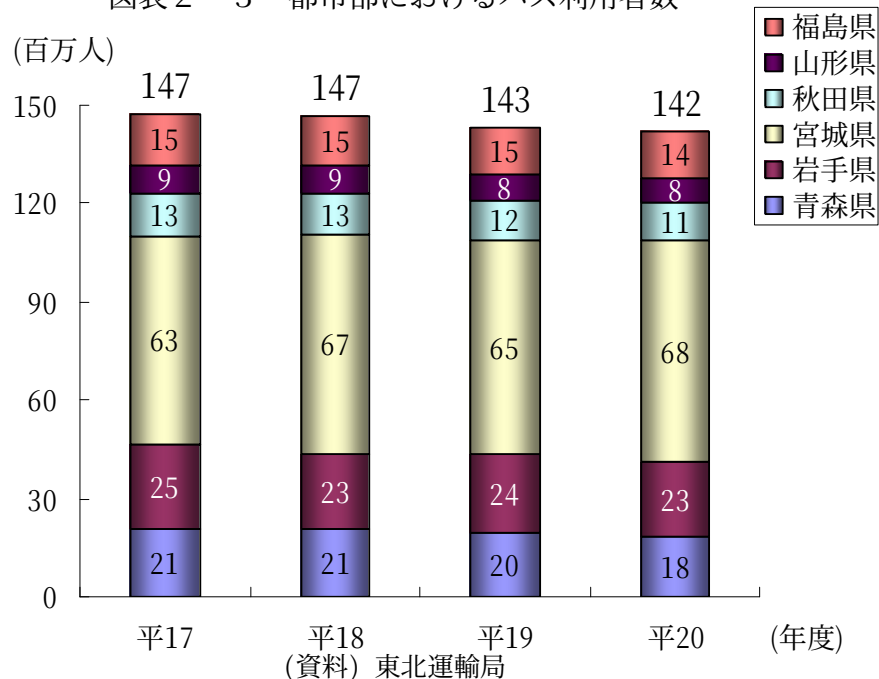
- ① 定時性確保・速達性向上
- ② 使いやすいバス路線への改善
- ③ その他の利便性向上策

【答申目標の達成状況】

■ アウトカム指標：都市部におけるバス利用者数

○都市部におけるバス利用者数は、やや減少傾向にある。

図表 2－3 都市部におけるバス利用者数



※ バスは、各県庁所在地に路線を持つバス事業者の輸送人員の合計とした

■ バスの環境改善に対する取り組み状況

施策	平成 21 年度の具体的な取り組み事例
① 定時性確保・速達性向上	○ドライブレコーダーの運用 <弘南バス>
② 使いやすいバス路線への改善	○郡山市内まちなか循環バス社会実験の実施 <福島交通> ○花巻市市街地循環バス「ふくろう号」の改善 <花巻市>
③ その他の利便性向上策	○行先表示のLED化の推進 <弘南バス、磐梯東都バス> ○パケット通信型バスロケーションシステムの開始 <八戸市交通部> ○八戸市中心街におけるバス停名称統一化の検討 <八戸市地域公共交通会議> ○八戸市等間隔運行路線情報戦略プロジェクト <八戸市地域公共交通会議>

※ ◇ は実施団体を示す

■ 施策実施による評価結果

○PTPS については導入地域数に変化はみられない。
○ゾーンバス導入地域数は一時的には増加がみられたが、平成 21 年度は平成 17 年度と同数である。
○バスロケーションシステムは平成 19 年度に仙台市等による導入系統数の大幅な増加がみられたが、導入事業者数は減少した。

表 指標による評価結果

施策	評価指標	平 1 7	平 1 8	平 1 9	平 2 0	平 2 1
① 定時性確保・速達性向上	PTPS 導入地域数	3	3	3	3	3
		(出典) 各年度アンケート調査による。				
② 使いやすいバス路線への改善	ゾーンバス導入地域数	1	3	1	2	1
		(出典) 各年度アンケート調査による。				
③ その他の利便性向上策	バスロケ導入系統数(導入事業者数)	318 (14)	913 (15)	991 (13)	1,079 (11)	—
		(出典) 東北運輸局資料による。(一般路線)				

具体事例紹介：まちなか循環バス（郡山市）

背景・経緯

- ・人口の減少、急速な高齢社会の進行、自然環境への負荷の増大
- ・『環境への負荷の少ない持続可能なまちづくり』、『歩いて暮らせるコンパクトなまちづくり』をまちづくりの方向性として検討（福島県）

2006年7月 郡山まちなかに欲しいもののリクエスト調査 実施
⇒交通環境について、「低料金バス」「小型バス」への要望

まちなか循環バスの社会実験実施

実験概要

- 実施主体：福島県
- 実施期間：平成21年10月13日～10月15日、11月3日～11月5日
- 実施目的：高齢者や子供連れ、障がい者を含めて快適に移動できるまちなかをつくるために、歩行者支援のためのバスを運行
- 実験内容：歩行者が多い通りにコミュニティ型小型バスを無料運行

運行内容

- 無料循環バス
- 小型バス運行（定員19人）
- 停留所
病院、デパート、駐車場 等
- 10時～16時半まで30分おきに運行

①にぎわいモール
コミュニティ(循環)バス

無料

運行日
10月 13日(火) 14日(水) 15日(木)
11月 3日(土) 4日(日) 5日(月)

発車時刻のご案内	ルートのご案内
時間 分	
11時 00 30	
12時 00 -	
13時 00 30	
14時 00 30	
15時 00 30	
16時 00 -	

総合支庁 TEL 024-925-7360・7366



(出典) 福島県ホームページ

(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

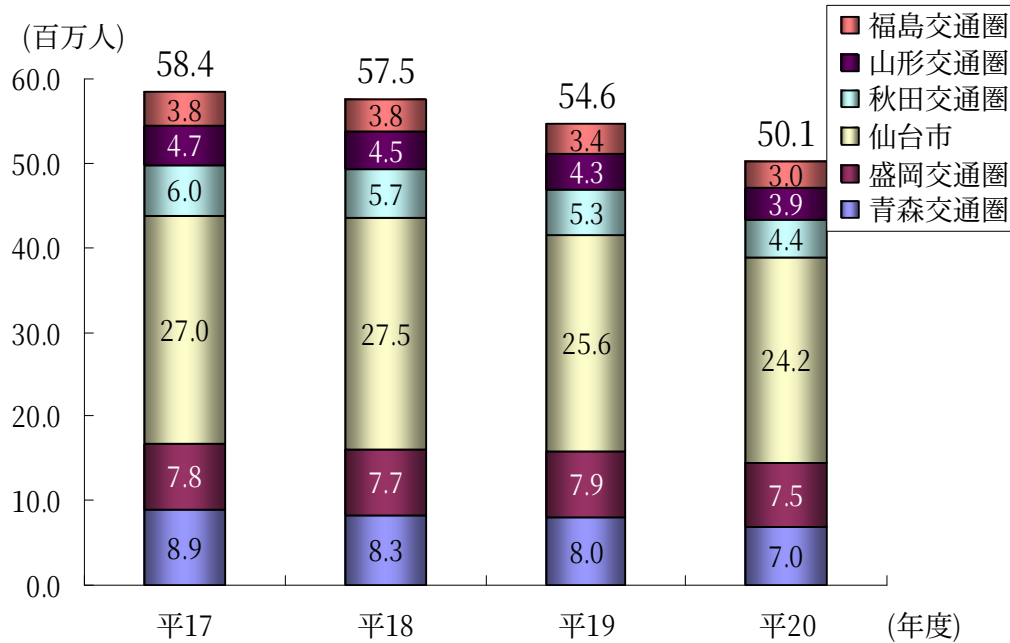
- ① 需要の少ない時間帯や地域の足としてのタクシーの活用
- ② 福祉輸送分野におけるタクシーの活用

【答申目標の達成状況】

■ アウトカム指標：都市部におけるタクシー利用者数

○平成20年度の都市部におけるタクシー利用者数は、17年度から830万人近く減少し、減少傾向が続いている。

図表2-4 都市部における一般乗用旅客輸送人員数



(資料) 東北運輸局

※ タクシーは、各県庁所在地の交通圏輸送人員の合計とした

■ タクシーによる都市交通改善への取り組み状況

施策	平成 21 年度の具体的な取り組み事例
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	○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継続実施 <岩手県タクシー協会> ○タクシー特定地域協議会の開催 <東北運輸局>
② 福祉輸送分野におけるタクシーの活用	○山形県ホームページでの事業者連絡先、利用料金等の情報提供 <山形県>

※ ◇ は実施団体を示す

■ 施策実施による評価結果

○福祉輸送のための介護資格取得者数は平成 16 年 3 月末で、651 人であった。

表 指標による評価結果

施策	評価指標	平 1 7	平 1 8	平 1 9	平 2 0	平 2 1
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	介護資格取得数(人)	651※	—	—	—	—
(出典) 東北運輸局資料による。(※平成 16.3.31 現在)						

具体事例紹介：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

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

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

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

具体例



〔乗り場の整備等による
利用者サービスの充実〕

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**

○東北運輸局管内15地域で協議会を設立済み → 地域計画作成に向けて協議中

(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

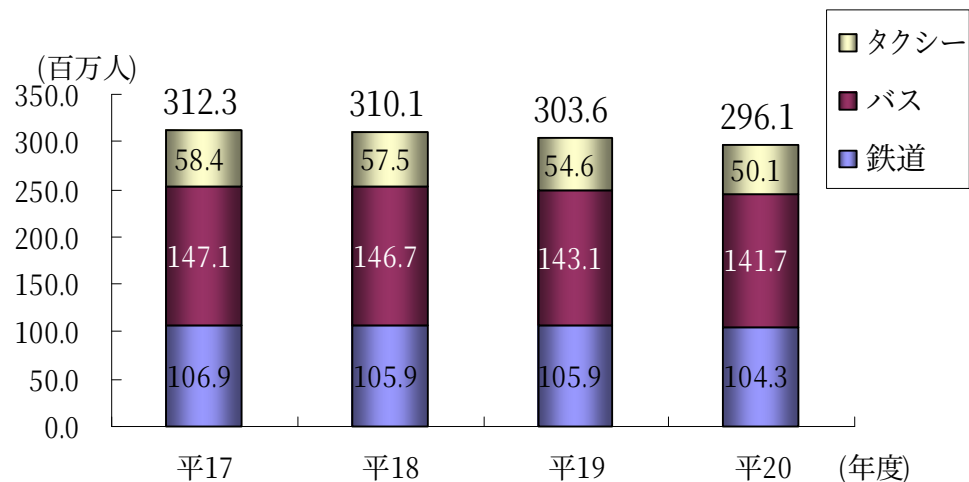
- ① 乗り継ぎ利便性の向上
- ② 交通結節点を活用したまちの賑わいの創出

【答申目標の達成状況】

■ アウトカム指標：都市部における公共交通利用者数

○都市部における公共交通利用者数はやや減少傾向にある。

図表 2－1 都市部における公共交通利用者数（再掲）



(資料) 東北運輸局および JR 東日本

※ 鉄道は、青森、盛岡、仙台、秋田、山形、福島駅及び仙台市営地下鉄利用者とした

※ バスは、各県庁所在地に路線を持つバス事業者の輸送人員の合計とした

※ タクシーは、各県庁所在地の交通圏輸送人員の合計とした

■ 交通結節点の改善に対する取り組み状況

施策	平成 21 年度の具体的な取り組み事例
① 乗り継ぎ利便性の向上	○「青森市総合都市交通戦略」におけるバス路線見直しや、乗り継ぎ割り引き等料金体系の検討 <青森市> ○鉄道とバスとの乗継定期券の試験導入 < I G R いわて 銀河鉄道 > ○十和田市駅構内の表示改善 <十和田市地域公共交通会議>
② 交通結節点を活用したまちの賑わいの創出	○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、滝川駅、岩手川口駅） < I G R 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等の実施 <秋田内陸縦貫鉄道>

※ ◇ は実施団体を示す

具体事例紹介：地方の元気再生事業

秋田内陸縦貫鉄道を軸に『駅』を拠点とした回遊性による地域再生 ～秋田県仙北市の取組み～

概要

衰退しつつある秋田内陸縦貫鉄道沿線地域の再生を図る上で、内陸線や駅舎を積極的に活用し、地域の人材・資源を活かした回遊性・着地型観光を根付かせることで農山村の地域再生と内陸線の活性化を図るため、駅市の開催、個性的な駅舎づくり、各種連携イベントを実施。



秋田内陸縦貫鉄道

○駅市の開催

◆商工会、農協、加工グループの協力支援を受けながら、モデル駅及び近隣施設において、農産物、手作り品、特産品の販売所、駅カフェなどを開設し、駅を地域のたまり場的なコミュニティ拠点に。

・実施時期 平成21年12月～22年3月



八津駅「餅バイキング」

■八津駅

・地場産品の売店づくりを目指して、「杵つき餅つくり体験」、「餅バイキング」、「どんと焼き」を実施

■阿仁合駅

・沿線合同駅市の開催

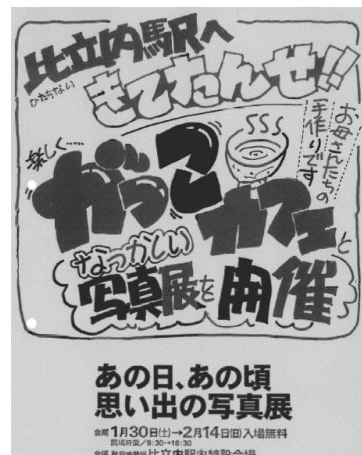
■比立内駅

・駅となりの空き家を活用した「がっこ(漬物)カフェ」と「なつかしい写真展」を開催



阿仁合駅「合同駅市」

「駅舎ビジネス」の展開



(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

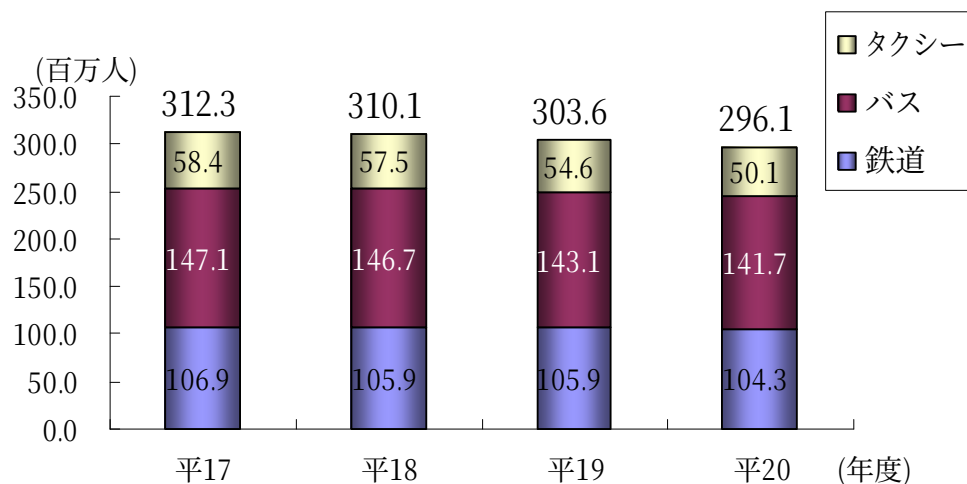
- ① 運賃の弾力化、乗車券相互利用等の新サービスの導入
- ② 情報通信技術を活用した新サービスの導入促進

【答申目標の達成状況】

■ アウトカム指標：都市部における公共交通利用者数

○都市部における公共交通利用者数はやや減少傾向にある。

図表 2－1 都市部における公共交通利用者数（再掲）



(資料) 東北運輸局および JR 東日本

※ 鉄道は、青森、盛岡、仙台、秋田、山形、福島駅及び仙台市営地下鉄利用者とした

※ バスは、各県庁所在地に路線を持つバス事業者の輸送人員の合計とした

※ タクシーは、各県庁所在地の交通圏輸送人員の合計とした

■ 新サービスに対する取り組み状況

施策	平成 21 年度の具体的な取り組み事例
① 運賃の弾力化、乗車券相互利用等の新サービスの導入	○「東北ローカル線パス」・「エコ鉄スタンプラリー」の発行 ＜東北 6 県 12 鉄道事業者＞ ○「きたいわてぐるっとパス」の発行 ＜I G R いわて銀河鉄道、三陸鉄道、J R バス東北、岩手県北バス＞ ○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＞ ○仙台まるごとパスへの支援 ＜東北運輸局＞
② 情報通信技術を活用した新サービスの導入促進	○携帯電話サイトでの時刻表、運賃等の情報提供 ＜青い森鉄道、I G R 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＞

※ ◇ は実施団体を示す

■ 施策実施による評価結果

○フリーパスの導入地域数は増加しており、他業種間の連携も増加傾向にある。一方、資金面等の課題から、IC カードの導入は進んでいない。

表 指標による評価結果

施策	評価指標	平 1 7	平 1 8	平 1 9	平 2 0	平 2 1
① 運賃の弾力化、乗車券相互利用等の新サービスの導入	フリーパス等導入種類数	11	11	14	15	18
(出典) 各年度アンケート調査による。						
② 情報通信技術を活用した新サービスの導入	IC カード導入エリア数	2	2	2	2	2
(出典) 東北運輸局資料による。						

具体事例紹介：J R東日本と中小民鉄との連携

「東北ローカル線パス」と「エコ鉄スタンプラリー」

J R東日本の在来線とほとんどの民鉄線・3セク線を1枚のパスで乗り継ぐことができる「**東北ローカル線パス（第2弾）**」を販売。これにあわせ、抽選で各鉄道会社沿線の特産品等が当たる「**エコ鉄スタンプラリー**」を実施。

東北を自由に旅する。風土を楽しむ。

東北ローカル線パス

金・土・日曜日または土・日・月曜日の連続する3日間乗り放題!

IGRいわて銀河鉄道 ● 青い森鉄道 ● 弘南鉄道 ● 十和田観光電鉄

三陸鉄道 ● 秋田内陸縦貫鉄道 ● 山形鉄道 ● 山形新幹線

阿武隈急行 ● 福島交通 ● 会津鉄道 ● 東北ローカル線パスフリーエリア

オレンジ色の駅はスタンプラリーのチェックポイントです。
※特急(新幹線含む)・急行列車はご利用になれません。(一部除く)

こども **3,000円** おとな **6,000円**

東北6県のJR東日本線および
11の鉄道会社線の「普通列車 普通車自由席」

乗り降り自由!

金・土・日曜日または土・日・月曜日の連続する3日間乗り放題!

●IGRいわて銀河鉄道 ●青い森鉄道 ●弘南鉄道 ●十和田観光電鉄 ●三陸鉄道
●秋田内陸縦貫鉄道 ●山形鉄道 ●山形新幹線 ●阿武隈急行 ●福島交通 ●会津鉄道



東北各地の77駅を巡って
特産品やオリジナルグッズを当てよう!

エコ鉄スタンプラリー

抽選で合計115名様に当たる!!

実施期間 平成22年2月1日(月)~4月19日(月) 応募期間 平成22年2月1日(月)~4月30日(金)

各鉄道沿線特産品等が賞品に

各鉄道沿線特産品等が賞品に
各駅でスタンプを収集し、77駅をクリアするとWチャンスで「オリジナルエコTシャツ」が抽選で当たります!
※1駅につき1ポイントとなります。※7ポイントごとに1口応募可能です。

※イメージ
チェックポイント一覧(1駅につき1ポイント・1駅1回限り)

期間中、各ページ記載の東北各駅チェックポイントに提出してある
各駅の特産品をプレゼントから77駅をクリアすると抽選で
オリジナルエコTシャツ(※デザインは限定されます)が抽選で当たります!
※抽選は各駅ごとに実施します。

抽選で合計115名様に当たる!!

7ポイント集めてプレゼントを当てよう!

IGRいわて銀河鉄道 オリジナルエコTシャツ 500円	青い森鉄道 オリジナルエコTシャツ 500円	弘南鉄道 オリジナルエコTシャツ 500円	十和田観光電鉄 オリジナルエコTシャツ 500円
三陸鉄道 オリジナルエコTシャツ 500円	秋田内陸縦貫鉄道 オリジナルエコTシャツ 500円	山形鉄道 オリジナルエコTシャツ 500円	山形新幹線 オリジナルエコTシャツ 500円
阿武隈急行 オリジナルエコTシャツ 500円	福島交通 オリジナルエコTシャツ 500円	会津鉄道 オリジナルエコTシャツ 500円	東北ローカル線パスフリーエリア オリジナルエコTシャツ 500円



具体事例紹介：地域公共交通活性化・再生総合事業

公共交通の利用円滑化～宮城県仙台市の取り組み～



概要

交通事業者や沿線自治体・観光協会により構成される運営協議会において、下記エリアが2日間乗り放題とする乗車券を販売。パスの掲示により、観光、飲食施設等で割引・特別優遇サービスがある。販売価格は、大人2,600円、小人1,300円

【主な事業内容】

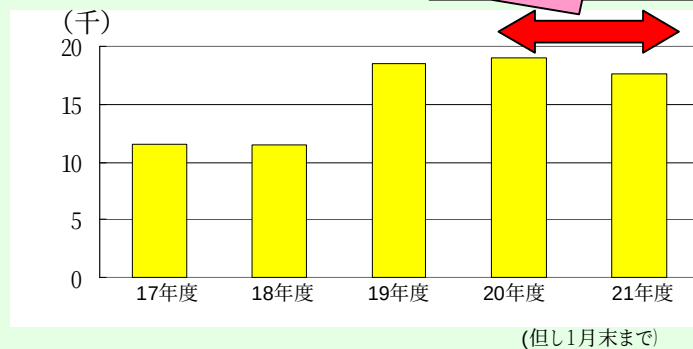
●販売促進ツールの作成

- ・リーフレット・ポスターの作成
- ・外国人向けリーフレットの作成 (英・韓・繁・簡)
- ・クーポンブックの作成
- ・クーポンブックの英語版利用ガイド作成

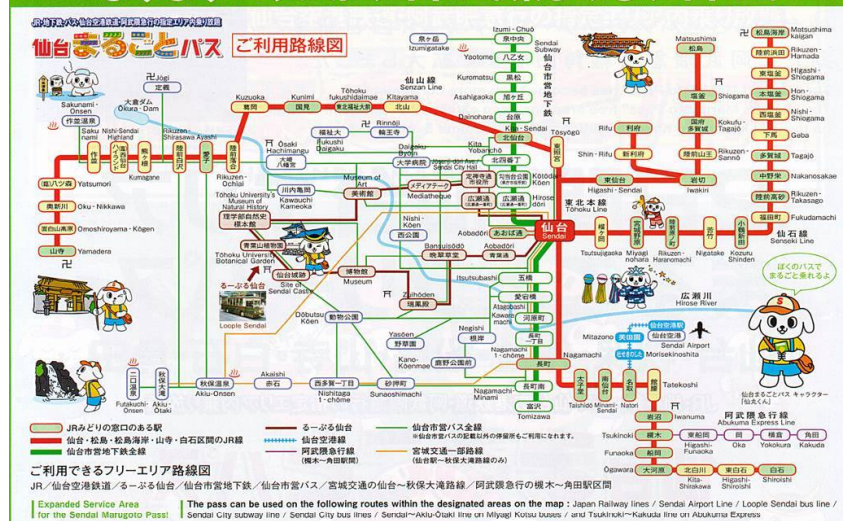
●販売促進・情報発信

- ・まるごとパスを利用した旅行商品造成に対する助成
- ・販売手数料の設定
- ・旅行会社、出版社へ掲載用データ (CD-ROM) の配布
- ・雑誌、テレビを活用した情報発信
- ・キャンペーン、イベント時におけるリーフレットの配布

【販売実績】



ますますエリアがワイドに。楽しみもワイドに。



(6) バリアフリー化の推進

答申の要点

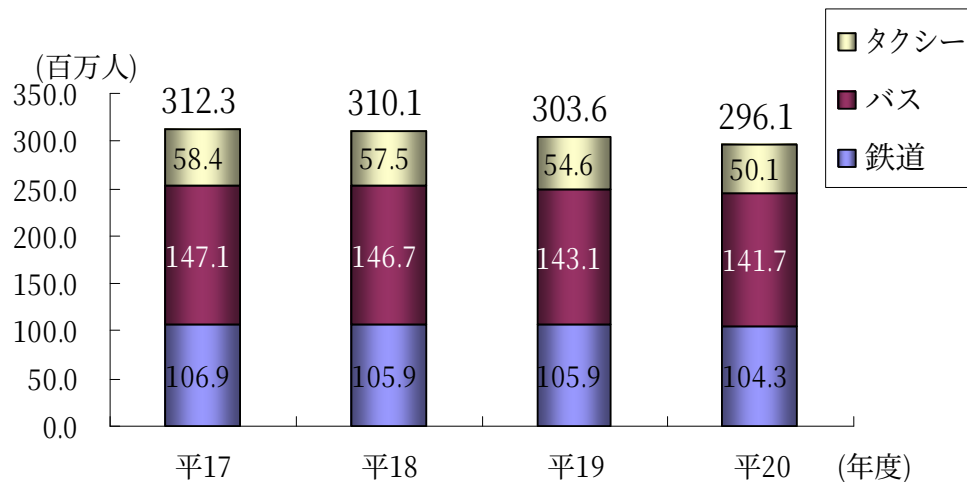
エレベーター等の設置やICカード乗車券の導入等のハード面のバリアフリー化に加え、「心のバリアフリー」のための施策を一層強化し、高齢層の利便性向上や公共交通の利用促進を図る。

【答申目標の達成状況】

■ アウトカム指標：都市部における鉄道利用者数

○都市部における公共交通利用者数はやや減少傾向にある。

図表 2－1 都市部における公共交通利用者数（再掲）



(資料) 東北運輸局および JR 東日本

※ 鉄道は、青森、盛岡、仙台、秋田、山形、福島駅及び仙台市営地下鉄利用者とした

※ バスは、各県庁所在地に路線を持つバス事業者の輸送人員の合計とした

※ タクシーは、各県庁所在地の交通圏輸送人員の合計とした

■ バリアフリー化の推進における取組状況

施策	平成 21 年度の具体的な取り組み事例
① 鉄道駅等におけるバリアフリー化	○仙台地下鉄南北線に可動式ホーム柵設置 <仙台市> ○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 <さんりく鉄道> ○山形駅等におけるエレベーター等の整備 <JR東日本>
② 低床式バス車両の導入	○ノンステップバスの導入促進 <東北運輸局> ○更新車両を原則ノンステップ車両とし、13 台導入 <仙台市交通局> ○公共交通移動円滑化設備整備費補助金等を活用し、ノンステップバスの導入等を推進 <東北運輸局>
③ 「心のバリアフリー」の推進等	○バリアフリー教室の実施（開催 11 回、参加者 477 名） <東北運輸局> ○基本構想策定支援プロモーター（4 市町）、基本構想策定支援セミナー（1 回） <東北運輸局> ○仙台圏公共交通バリアフリー情報提供プロジェクト <東北運輸局>

※ ◇ は実施団体を示す

■ 施策実施による評価結果

○鉄道駅の段差解消達成率及び乗合バスのバリアフリー化率は増加した。

表 指標による評価結果

施策	評価指標	平 1 7	平 1 8	平 1 9	平 2 0	平 2 1
① 鉄道駅等におけるバリアフリー化	段差解消達成率 (%)	66	69	75	78	—
	(出典) 東北運輸局資料による。					
② 低床式バス車両の導入	乗合バスのバリアフリー化率 (%)	10.9	11.8	12.4	13.5	—
	ノンステップバス導入率 (%)	1.8	2.3	2.7	3.4	—
	(出典) 東北運輸局資料による。					
③ 「心のバリアフリー」の推進等	—	—	—	—	—	—

具体事例紹介：バリアフリー化の推進 ホーム上の安全対策

～仙台地下鉄南北線に可動式ホーム～

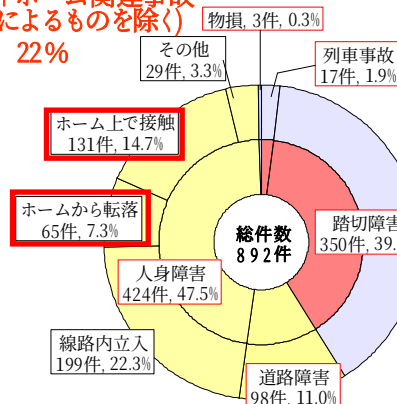
視覚障害者等に対するバリアフリーの向上、ホーム下への転落などの人身障害事故の防止を図り、より安全で安定的な輸送を実現するため、平成22年2月、南北線全線（17駅）に可動式ホーム柵を設置（現在建設中の地下鉄東西線においても可動式ホーム柵設置を予定）。

地下鉄南北線/可動式ホーム柵 平成22年2月全線供用開始

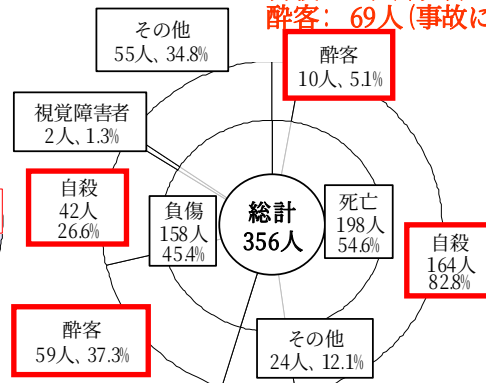


参考：増え続けるホーム関連事故（全国計）

プラットフォーム関連事故
(自殺によるものを除く)
196件 22%

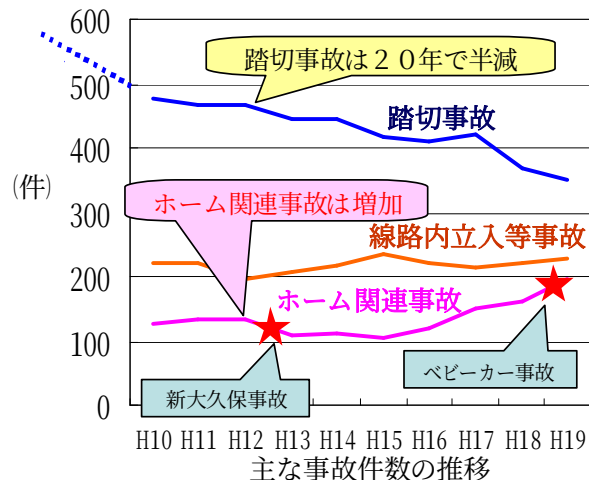


死傷者のうち
自殺:206人(事故に含まず)
酔客: 69人(事故に含む)



運転事故の発生状況（H19）

ホーム関連事故等の原因（H17）



具体事例紹介：ノンステップバスの導入促進

バリアフリー新法の基本方針において、「乗合バス車両の総車両数の約30パーセントに当たる約1万8,000台については、平成22年までに、ノンステップバスとする」とされている。



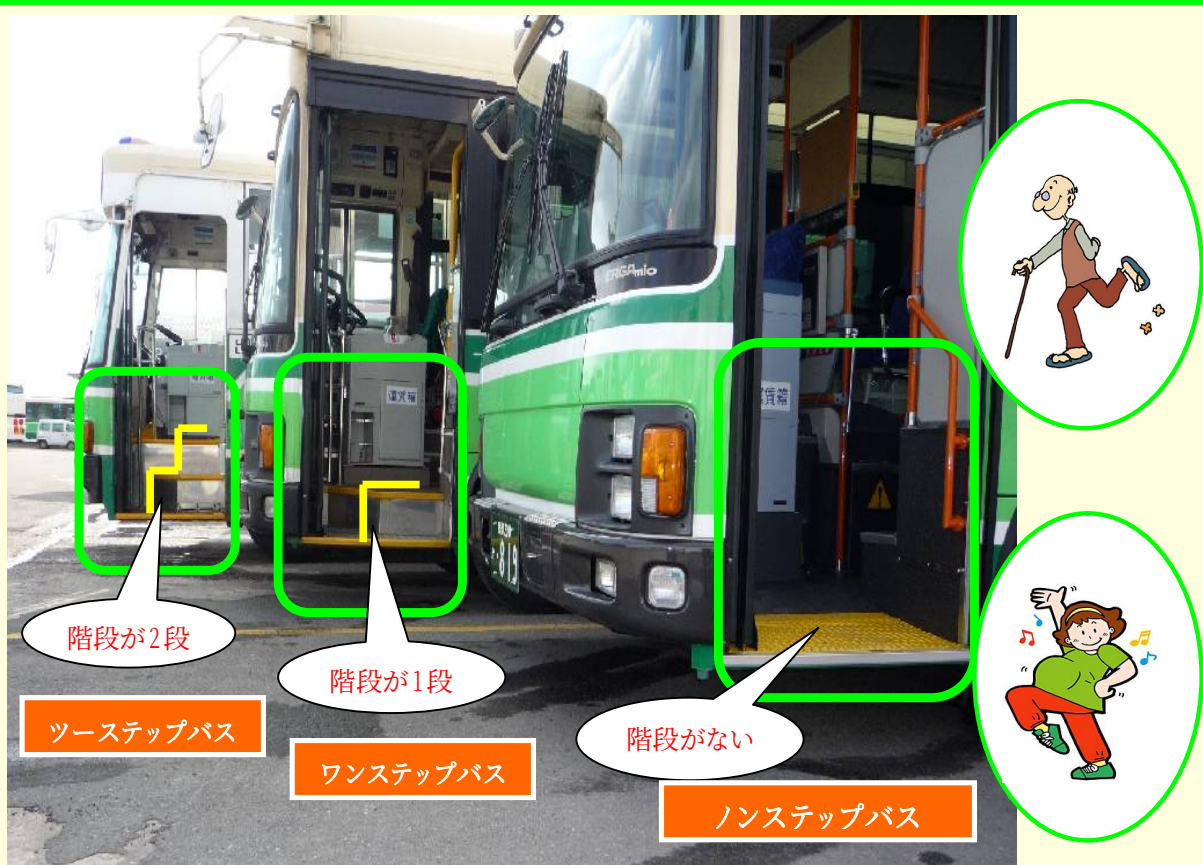
東北地域におけるノンステップバスの導入率(平成21年3月31日現在)

3.4% (ノンステップバス 168台 / 総車両数 4,997台)

(全国 23.0% (ノンステップバス 13,822台 / 総車両数 59,973台))



- 乗合バス事業者及び関係自治体にノンステップバス導入促進を働きかけ
- 公共交通移動円滑化設備整備費補助金等を活用し、ノンステップバスの導入等を推進



ノンステップバスは、乗降口に階段がなく乗り降りが容易

具体事例紹介：「心のバリアフリー」の推進

バリアフリー新法

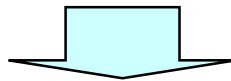
〔国の責務〕

教育活動、広報活動等を通じて、**移動等円滑化の促進に関して、国民の理解と協力を求める**よう努めなければならない。

〔国民の責務〕

高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保することの重要性について理解を深め、円滑な移動・施設の利用の確保に協力するよう努めなければならない。

「心のバリアフリー」の推進



小学生、交通事業者等を対象にバリアフリー教室を開催

〔東北管内の開催状況〕

平成21年度	11回	参加者	477名
平成14年度から累計	71回	参加者	3,047名



高齢者や障害者の擬似体験・介助体験などを通じて、バリアフリーに対する理解を深める

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」)

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、自動車から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

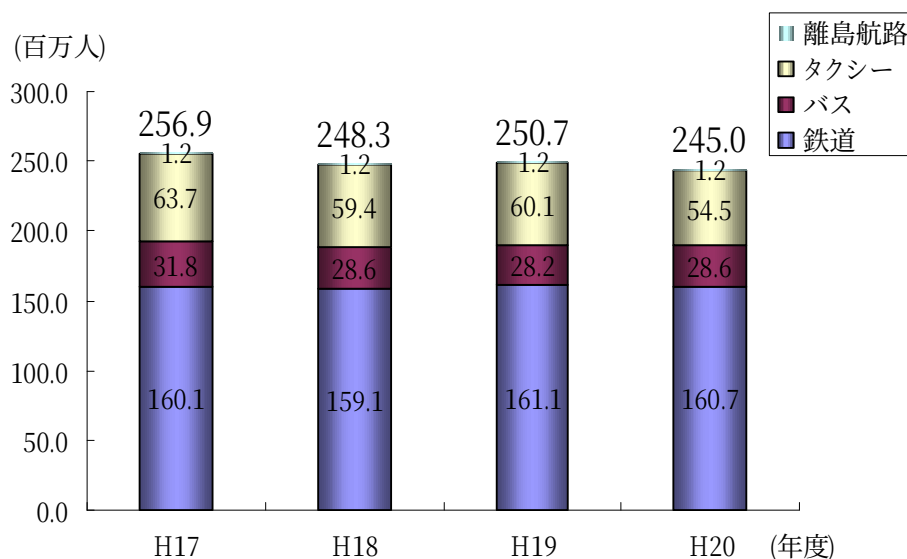
- 地域と一体となった公共交通のあり方の検討
- 地方鉄道、地方バス、離島生活航路の改善
- 新たな「地域の足」の開発と普及

【答申目標の達成状況】

■ アウトカム指標：地方部における公共交通利用者数

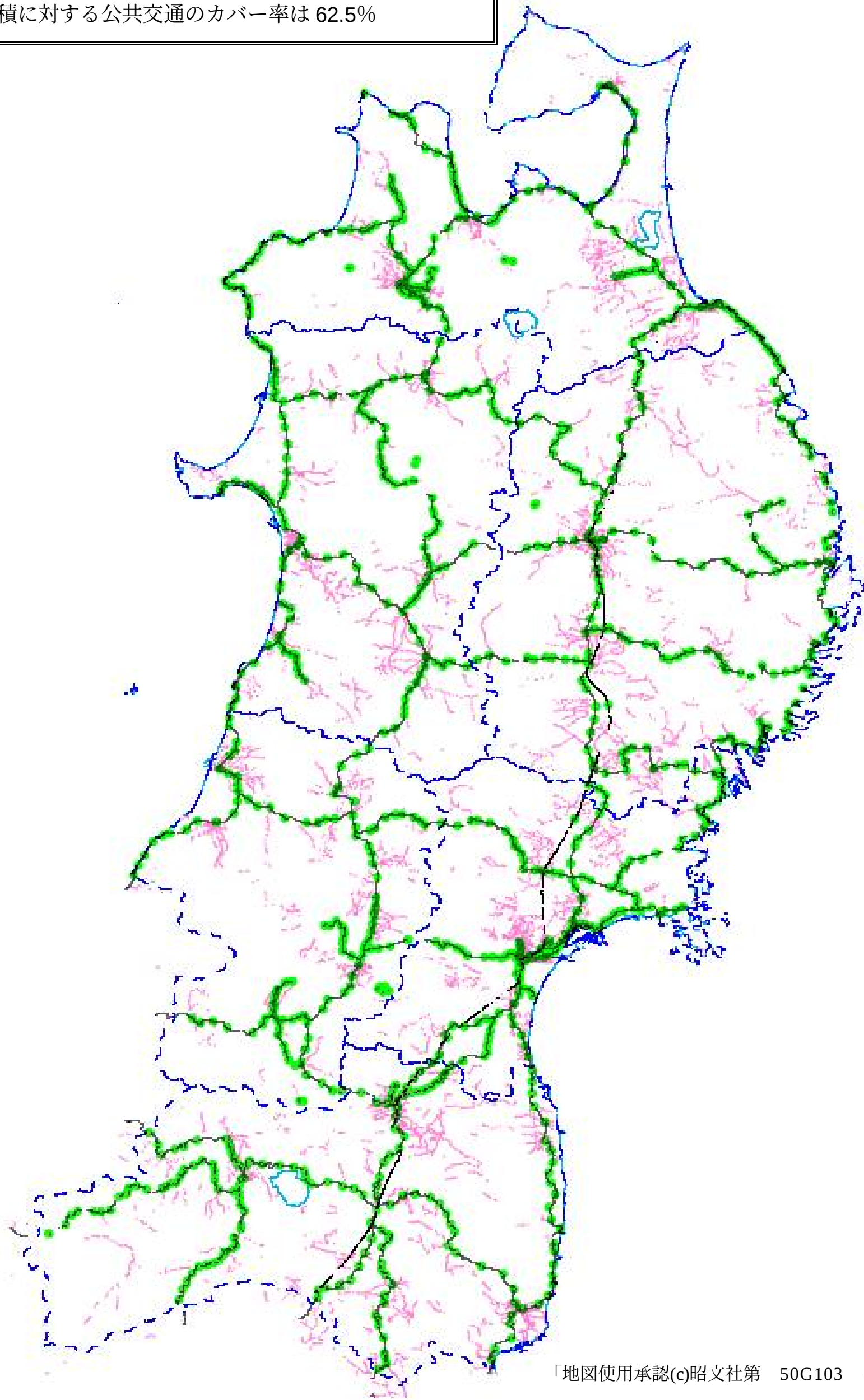
○地方部における公共交通利用者数は、横ばいからやや減少傾向に転じ、平成20年度は17年度に比べ1,200万人近く減少した。

図表3-1 地方部における公共交通利用者数



※ 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を減じて算出した

- 鉄道駅を中心にバス停が放射状に分布している。
- 可住地面積に対する公共交通のカバー率は 62.5%



「地図使用承認(c)昭文社第 50G103 号」

図表 3－2 公共交通空白地帯

※ データは平成22年 3 月 1 日現在。
バス停は、路線バス事業者の全バス停をプロットしている。

公共交通空白地域設定の定義	
● 駅勢圏	： 駅から 1.5km
● バス停勢圏	： バス停から 0.3km

(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

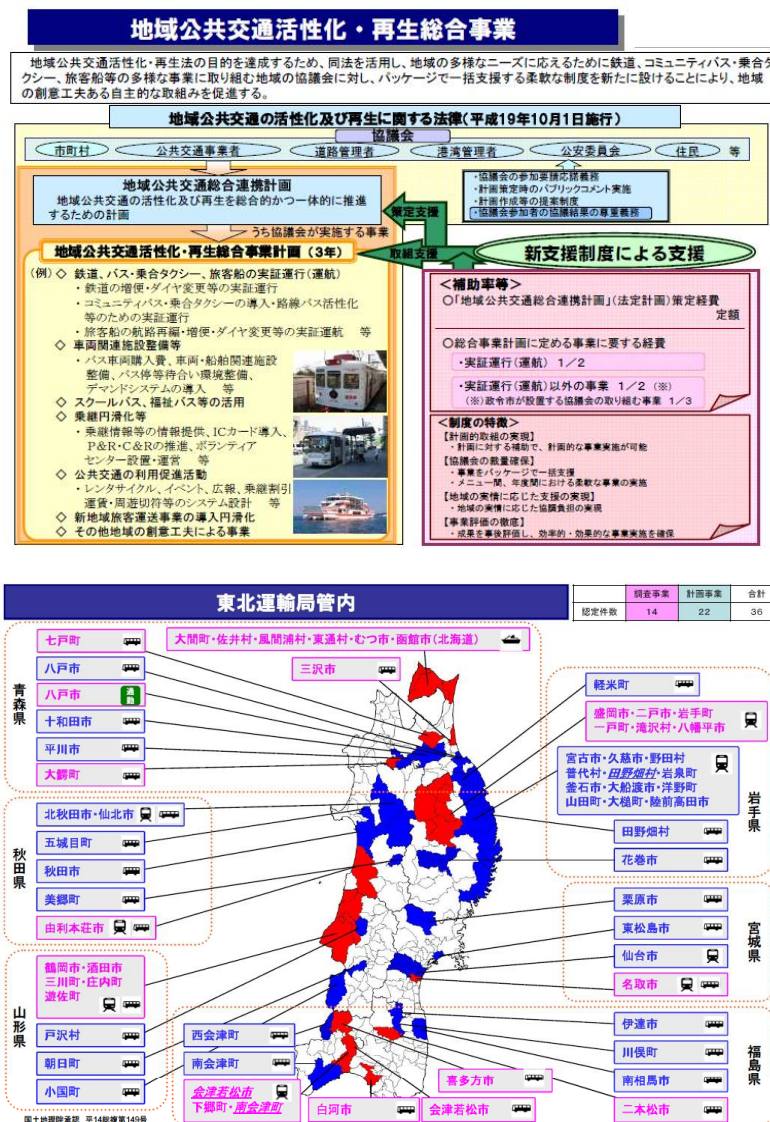
路線バス等の廃止が進む中、地域の実情にあった公共交通の見直しを、地域住民の参画のもとに行っていくことが必要。

【答申目標の達成状況】

■ アウトカム指標：連携計画策定数

○地域公共交通活性化・再生総合事業により、平成 21 年度は調査事業 14 件、計画事業 22 件が認定され、これまで地域公共交通総合連携計画が 27 地域で策定された。

図表 3-3 東北運輸局管内の総合事業認定件数（平成 22 年 1 月 21 日現在）



(資料) 東北運輸局

(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

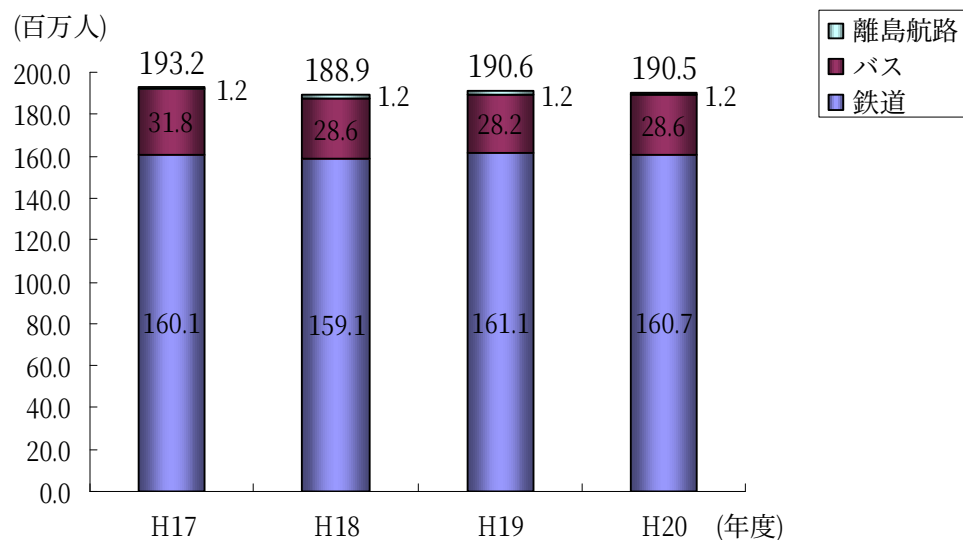
- ① 地方鉄道の改善
- ② 地方バスの改善
- ③ 離島生活航路の維持

【答申目標の達成状況】

■ アウトカム指標：地方部における公共交通利用者数

○地方部における公共交通利用者数は、横ばい傾向にある。

図表 3－4 地方部における公共交通利用者数



(資料) 東北運輸局、JR 東日本

※ 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を減じて算出した

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

表 地方の交通手段における取り組み状況

施策	平成 21 年度の具体的な取り組み事例
① 地方鉄道の改善	○地域公共交通活性化・再生総合事業による支援 <東北運輸局> ○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> ○I G R地域医療ライン <I G Rいわて銀河鉄道> ○国の制度を活用した自治体等による鉄道会社への支援 ○マイレールキャンペーン（一人3回乗車運動）の実施 <秋田内陸縦貫鉄道> ○駅名の改称（小石浜駅から恋し浜駅へ） <三陸鉄道> ○沿線高校への出前授業 <山形鉄道> ○野田玉川駅、田野畑駅の改修による移動の円滑化<三陸鉄道>
② 地方バスの改善	○地域公共交通活性化・再生総合事業による支援<東北運輸局> ○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」による補助路線の診断の実施 <青森県>
③ 離島生活航路の維持	○「むつ湾内航路活性化推進会議」による検討の継続 <青森県> ○島の魅力について、若者からなるとびしまレポーターによる、ネット上での情報発信の継続 <山形県>

※ ◇ は実施団体を示す

■ 施策実施による評価結果

○地方鉄道利用者数は、横ばい傾向となっている。
○離島生活航路利用者数は、減少傾向にある。

表 指標による評価結果

施策	評価指標	平 1 7	平 1 8	平 1 9	平 2 0	平 2 1
① 地方鉄道の改善	地方鉄道利用者数 (百万人)	160	159	161	161	—
		(出典) 東北運輸局資料、J R東日本公表値による。 なお、公開データは平成 20 年度までである。				
② 地方バスの改善	地方バス利用者数 (百万人)	32	29	28	29	—
		(出典) 東北運輸局資料による。 なお、公開データは平成 20 年度までである。				
③ 離島生活航路の維持	離島生活航路利用者数 (千人)	1,243	1,199	1,198	1,165	—
		(出典) 東北運輸局資料による。 なお、公開データは平成 20 年度までである。				

※ 離島航路は、以下の6航路とした。

塩竈市(塩竈～朴島)、シーパル女川汽船(株)(女川～江島)、シィライン(株)(青森～佐井)、網地島ライン(株)(石巻～長渡)、酒田市(酒田～勝浦)、大島汽船(株)(浦ノ浜～気仙沼)

具体事例紹介：地域公共交通活性化・再生総合事業

地方鉄道、バスの改善～秋田県由利本荘市の取り組み～

概要

由利高原鉄道やバスの活性化、都市機能集積地への周辺地域からのアクセス向上等住民の生活の質的向上、行政コストの抑制等を図るため、由利本荘市地域公共交通活性化再生協議会は、地域公共交通総合連携計画の策定に向けて、公共交通乗降調査、ヒアリング調査、住民アンケート調査等の調査を行った。

○地域公共交通の現況

- ・JR羽越本線（駅：羽後本荘駅・西目駅・羽後岩谷駅・羽後亀田駅・岩城みなと駅・道川駅）・鳥海山ろく線（三セク）
- ・羽後交通（株）路線バス（55系統）
- ・コミュニティバス（運行地域：岩城地域・本荘地域・鳥海地域）



○地域公共交通の課題

- ・モード間の乗継が不便
- ・三セク鉄道の観光資源としての利活用と経営方式の検討
- ・高齢化社会に対応する公共交通施設の環境整備
- ・バス路線維持のための行政コストの増加

○調査の主な内容

- ・現況交通実態調査
- ・利用者ニーズ把握調査
- ・三セク鉄道経営分析等調査
- ・計画案の検討

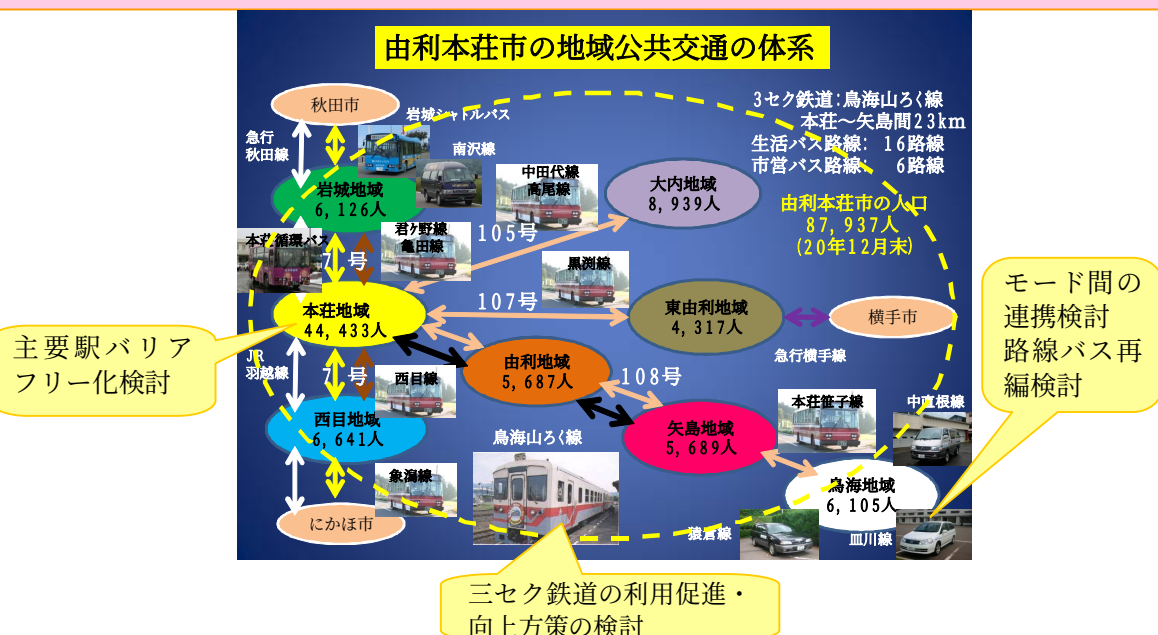
○地域公共交通総合連携計画の内容

【目標】

- (1) バス利用者の現状維持 77万人／年を維持
- (2) バス運行費用の現状維持 5.8億円／年を維持
- (3) 由利高原鉄道の定期以外的一般利用者数の増加 7.1万人／年→9.0万人／年

【主な事業】

- (1) バス路線の再編
- (2) ①羽後本荘駅の交通結節点機能の向上②鉄道とバスの乗継割引③列車内への自転車持ち込み
- (3) ①観光客誘致のための活動実施②沿線行事と連携したイベントの継続実施
- (4) ①鉄道・バスの一元的な情報提供②鳥海山麓への二次アクセス情報提供
- (5) ①商店街との連携②支援協力組織（アシストクラブ）の設置③啓発活動の実施



具体事例紹介：地域公共交通活性化・再生総合事業

地方バスの改善～青森県平川市の取り組み～

概要

市内を運行する循環バスについては1日3本から5本で運行されているが、沿線住民からの要望も多いことから、循環バス2路線について運賃値上げとともに利用者ニーズに応じた増便、公募制により新屋町会をモデル地区として選定し駅直下の通学バスの運行を実施した。

○新屋地区をモデル地区とした通学バスの運行

自家用車による弘南鉄道平賀駅への送迎に係る親の負担を軽減するため、高校生の通学時間帯にバスを11月2日から運行した。

①運行区間 平賀駅⇔新屋地区(5.2km)

②運行時刻 朝1本、夕方2本

③運行日 土日祝日除く登校日 ④運賃 100円

結果によりH22から他の地区でも実証運行を展開する。

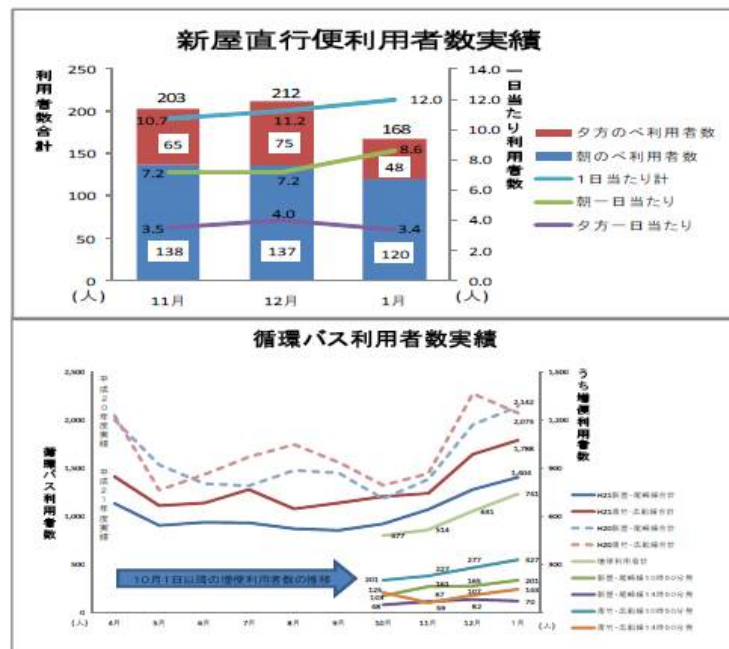
○循環バス新屋・尾崎線、唐竹・広船線の増便、運賃値上げ

平成16年度の運行以来、1日15本から5本まで減便したが、減便により不便を生じている利用者のため、利用者や地域の声を反映させ午前と午後2便の増便と100円から200円の運賃値上げを10月1日から行った。



○利用促進策の実施

今回増便した循環バスを中心に、起終点となる弘南鉄道平賀駅からの乗換案内、鉄道沿線の病院へのバスによるアクセス方法、市中心部のお出かけマップ、買い物や大学病院へのお出かけパターンを盛り込んだチラシを作成し、全戸配布した。



具体事例紹介：地域公共交通活性化・再生総合事業

地方バスの改善～福島県喜多方市の取り組み～

概 要

バス利用者の減少に伴う財政負担の増加 や合併前の旧市町村間の交通サービス格差等、多くの公共交通の課題 を解消するため、現況交通実態調査 や利用者ニーズ 把握調査を行い、デマンド型乗合タクシー やスクールバスへの一般住民の混乗等、地域の状況に合った新たな運行形態の導入について検討 した。

○地域公共交通の現況

- ・JR磐越西線 (主な駅: 塩川駅、喜多方駅、山都駅、荻野駅)
- ・委託バス5路線(雄国川前線、真木線、平沢線、一ノ木線、荻野線)
- ・路線バス6路線(塩川線、熊倉線、坂下線、千石沢線、夢の森線、裏磐梯線)
- ・コミュニティバス (運行地域: 山都地区)
- ・巡回福祉バス (運行地域: 塩川地区)
- ・スクールバス (運行地域: 山都地区、高郷地区、塩川地区の一部)



○地域公共交通の課題

- ・利用者の減少に伴う財政負担の増加
- ・利便性の低さ
- ・合併前の地域で異なる交通体系

○調査の主な内容

- ・現況交通実態調査
- ・利用者ニーズ把握調査 (アンケート調査)
- ・住民懇談会



デマンド型交通の導入



スクールバスの混乗化



バス路線の再編



○地域公共交通総合連携計画の内容

【目標】

- | | | |
|-------------|------------------|----------------|
| (1) 路線の再編 | (2) 新しい交通システムの導入 | (3) 運行サービスの見直し |
| (4) 乗り継ぎの改善 | (5) 利用促進 | (6) 運営の効率化 |

【主な事業】

- (1) 重複路線の再編、路線の廃止減便
- (2) デマンド交通の導入
- (3) 運行ダイヤの見直し、料金体系の見直し
- (4) 鉄道ダイヤとバスダイヤの接続の見直し、乗り継ぎ環境整備
- (5) 定期券・回数券、割引制度、バスマップ・乗り継ぎマップの作成、公共交通に関するイベント開催
- (6) 運行経費の維持、運行資金の支援

具体事例紹介：人・モノ・技術・知恵の共有

～中小鉄道事業者連携プロジェクト～

平成21年10月 日本鉄道賞「地方鉄道技術連携賞」を受賞！！

今なぜ、連携が必要か？ 東北地方のローカル鉄道を巡る厳しい状況

過疎化に伴う
利用者数の減少

鉄道会社職員の
減少・高齢化

施設の老朽化に伴う
維持管理費の増加

「中小鉄道事業者連携プロジェクト」のねらいと取組み

東北鉄道協会では、鉄道事業者間の連携による技術者の育成や技術の継承、車両や設備の維持管理の効率化など、地域的なまとまりのなかで人・モノ・技術・知恵を共有した取組みを実施中。

技術力共有化事業

高度な研修や大かりな訓練を共同で実施



非常用ハシコを使い避難するお客さま



合同訓練

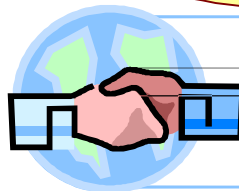
他社へ出張講習

事業者間の業務の受委託



業務の受委託

相互にメリット！



高価な機器や枯渇する部品を融通

近隣鉄道各社が共有可能な検査測定機器・部品等をリストアップし相互に利用

3. ○○○○○○○○
2. 各社保有部品リスト
1. 各社保有検査測定機器リスト

A社	○測定器	a電子	○型
	○ゲージ	b製作所	○型
B社	○メーター	c精機	○型
...	...	...	...
...	...	...	...



機器の貸与・譲渡

相互送客事業

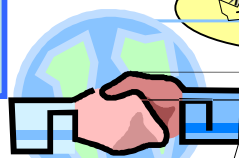
沿線住民をお互いに送客

事例：山形鉄道の沿線住民による
三陸鉄道視察
～連携による利用促進と
先進的取組みの共有～



フラワー長井線
山形鉄道株式会社

相互にメリット！



先進的な
取組み視察

荒砥
今泉
赤湯



久慈
宮古
釜石
盛



イベント列車でお迎え

具体事例紹介：収支均衡と輸送の維持に向け、“コスト面での上下分離”を実現

～三陸鉄道「鉄道事業再構築実施計画」～

三陸鉄道では『地域公共交通活性化・再生法』に基づき、沿線8市町村が鉄道用地を保有するとともに県及び関係12市町村が鉄道施設の維持管理費を負担することで「コスト面での上下分離」を実現し、収支の均衡と輸送の維持を確保（平成21年11月）。

三陸鉄道の再構築実施計画のポイント

1. 経営の改善に関する事項

- (1) 安全・便利な輸送サービスの確保
（老朽設備の計画的な更新投資、新駅設置及び駅設備の改善等）
- (2) 利用促進による収入確保
（沿線自治体オリジナル観光列車の企画、エージェントへの販売促進活動強化）

2. 市町村等による支援

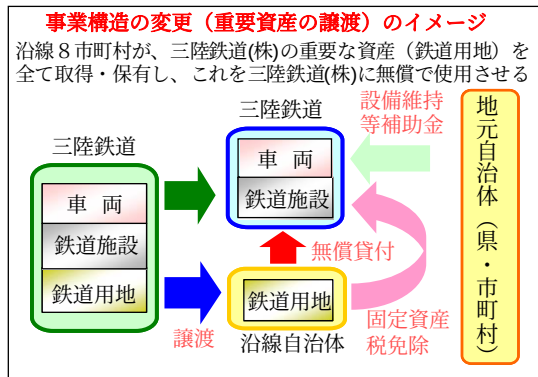
- (1) 沿線自治体による鉄道用地の保有
- (2) 関係自治体による施設の更新、維持管理費等の負担

3. 事業の効果

関係自治体による鉄道施設等に係る修繕・維持管理費及び設備投資費の負担（コスト面での上下分離）、地域関係者の積極的な支援による収入確保等の経営改善施策の実施により、概ね収支の均衡を達成し、安全で安定した運行の維持が可能

4. その他（安全投資に関する国からの支援）

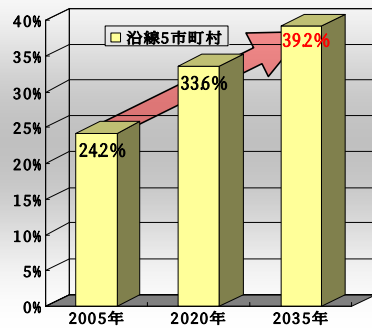
老朽化設備の改修及び計画的更新について、国の鉄道軌道輸送対策事業費補助金の重点配分



具体事例紹介：IGR地域医療ライン

平成21年10月 日本鉄道賞「特別賞」を受賞！

高齢化の進展と盛岡医療圏への流入



岩手県北地域からの盛岡医療圏への流入率(入院患者)は28.6%に上り、3人に1人は盛岡の総合病院へ通院。

5つのサービスで通院不安を安心へ

①アテンダントが乗車



列車内でアテンダントがお客様をサポート！ブランケットや飲料水を提供します。もちろん話し相手にも！！

②タクシー会社との連携で安心のリレー

7:13	金田一温泉	15:28
7:48	斗米	15:23
7:51	二戸	15:20
7:57	一戸	15:15
8:01	小鳥谷	15:10
8:08	小繋	15:03
8:15	奥中山高原	14:56
9:00	盛岡	14:10



駅のホームでアテンダントからタクシードライバーに安心のリレー！これで病院までの道のりも安心！！



総合病院

③専用無料駐車場の設置



各駅に無料駐車場を設置！駅まで送迎していたご家族と安心して通院！

④後方車両が全席優先席



後方車両は全席優先席！座れるので安心！

⑤お得な企画乗車券の発売



ご家族と安心して通院していただくために、2人用は付添いの方の片道無料の割引設定！

具体事例紹介：国の制度を活用した県・沿線自治体による鉄道会社への支援

「地域交通活性化・再生法」や「鉄道軌道輸送対策事業費補助（旧：鉄道軌道輸送高度化補助）」以外にも、国の補正予算を活用した車両購入や新駅整備、ふるさと雇用制度を活用したアテンダントの配置等が進んでいる。

地域活性化・生活対策臨時交付金を活用して車両購入



福島県では「地域活性化・生活対策臨時交付金（平成20年度補正予算）」を活用して、新型トロッコ車両（1両）を購入する会津鉄道を支援。また、平成21年度末に会津鉄道が購入する新型マウントエクスプレス車両（3両）は、「地域活性化・経済危機対策臨時交付金（平成21年度補正予算）」を活用して、県、沿線3市町で支援。

地域活性化・経済危機対策臨時交付金を活用して新駅整備

岩手県及び宮古市では「地域活性化・経済危機対策臨時交付金（平成21年度補正予算）」を活用して、三陸鉄道に新駅（宮古市内）を整備（平成22年10月供用開始予定）



ふるさと雇用制度特別交付金を活用してサービス・集客力を向上



奥津軽トレインアテンダント（津軽鉄道）

多くの自治体が「ふるさと雇用再生特別交付金」を活用して、沿線案内等を行う列車アテンダント、イベントや企画切符の企画・販売を担う職員等を鉄道会社に雇用し、地域と密着したサービス向上や企画力向上を図ることで、利便性向上、集客拡大を図る取組みが進められている。

ふるさと雇用制度を活用している鉄道事業者)

津軽鉄道、三陸鉄道、IGRいわて銀河鉄道、秋田内陸縦貫鉄道、山形鉄道、会津鉄道、由利高原鉄道

(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

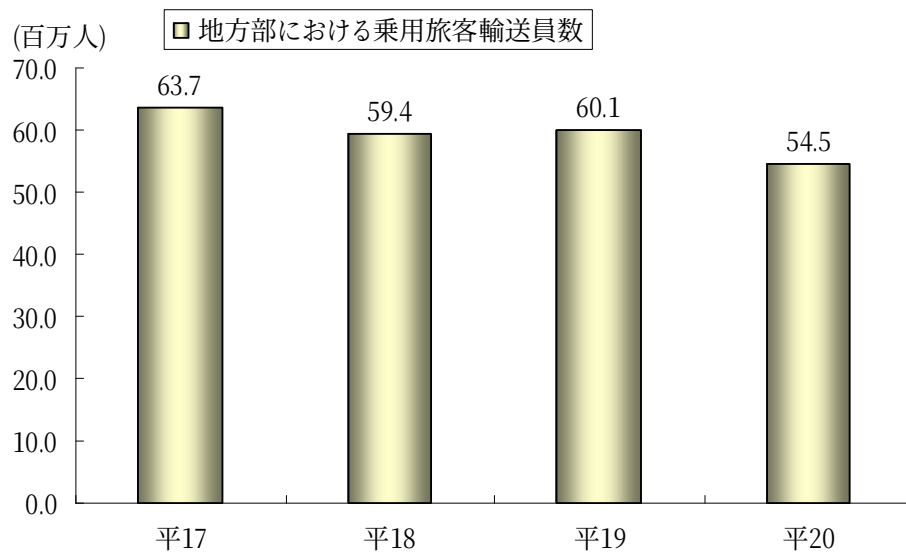
- ①バスとタクシーの中間形態の導入
～デマンド型乗合タクシーの普及促進～
- ②新たな「地域の足」の開発

【答申目標の達成状況】

■ アウトカム指標：地方部におけるタクシー利用者数

○地方部における乗用旅客輸送員数は減少傾向にある。

図表 3－5 地方部における乗用旅客輸送員数



(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を減じて算出した

■ 新たな「地域の足」の開発・普及に対する取り組み状況

施策	平成 21 年度の具体的な取り組み事例
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～	○地域公共交通活性化・再生総合事業による支援（五城目町等） ＜東北運輸局＞ ○予約乗合バス・タクシーの試験運行（一関市）＜岩手県＞ ○乗合タクシー実証運行（十和田市）＜十和田観光電鉄＞
② 新たな「地域の足」 の開発	○身障者と要介護者の為の村営福祉有償運送サービス、NP0 法人による過疎地有償サービスの実施＜上小阿仁村＞ ○つがる市乗合スクールタクシーの継続運行＜つがる市＞ ○過疎地有償運送の実施＜大仙市＞ ○人材育成事業（地域公共交通活性化研修）＜東北運輸局＞

※ ◇ は実施団体を示す

■ 施策実施による評価結果

○デマンド交通導入地域数は増加を続けている。
○過疎地有償運送の導入地域数は平成 21 年度に増加がみられた。

表 指標による評価結果

施策	評価指標	平 1 7	平 1 8	平 1 9	平 2 0	平 2 1
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～	デマンド 交通導入 地域数	12	19	26	37	47
		(出典)各年度アンケート調査による。				
	コミュニ ティバス 導入 地域数	—	—	163	220	290
		(出典)東北運輸局資料による。				
② 新たな「地域の 足」の開発	過疎地 有償運送 導入市町 村数	4	4	4	4	5
		(出典)東北運輸局資料による。				

具体事例紹介：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～秋田県五城目町の実証～

概要

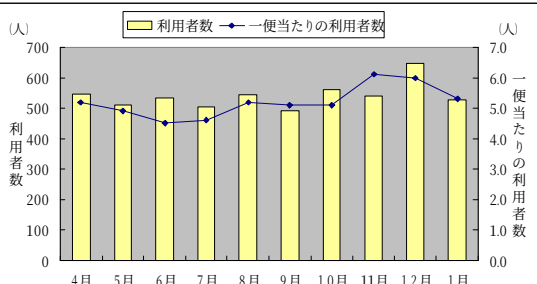
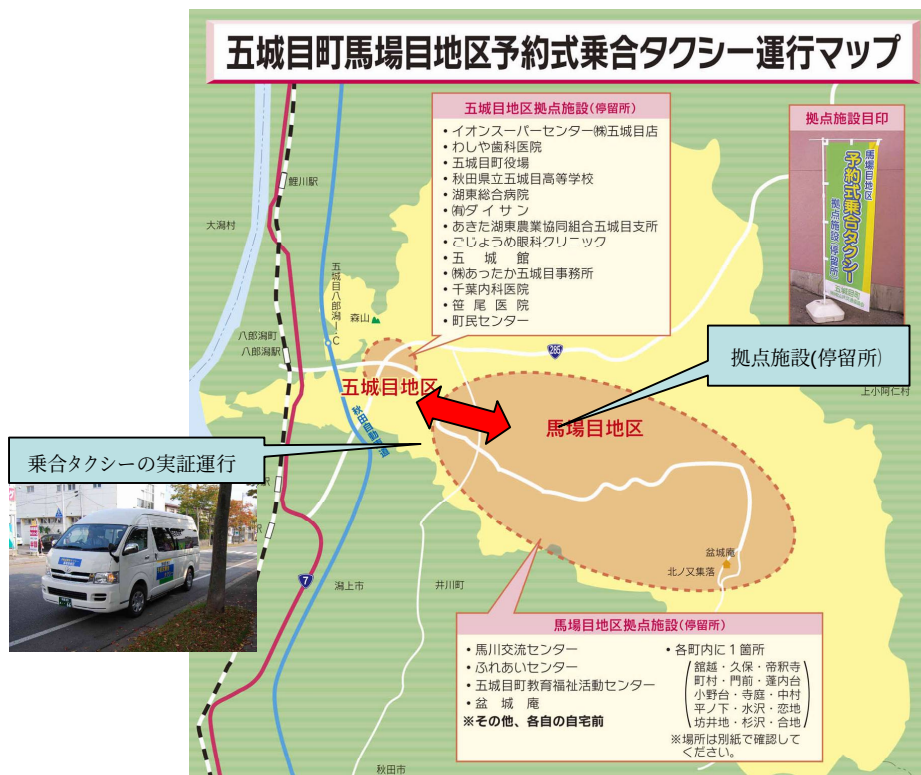
少子・高齢化や自家用車の普及によるバス利用者の減により、一部バス路線廃止を受けて、代替交通手段として、公共交通の空白地域を解消し経費削減を図りながら効率の良い交通システムが検討された。「法定協議会」を立ち上げ、国の「地域公共交通活性化・再生総合事業」の支援を受けながら、地域住民や交通弱者の生活の足の確保、町中心部との交通確保を図るため、デマンド型乗合タクシーの実証運行を一年間行なった後、利用状況を踏まえて、運行内容等を見直し、本格運行を行なっている。

○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

具体事例紹介：平成21年度地域公共交通活性化研修（秋田県）

◎平成21年12月15日、秋田県庁において標記研修を開催しました。この研修は、地域公共交通の活性化に取り組む自治体職員の実務的知識の向上を図ることを目的として開催したものであり、今回は、秋田県内の自治体職員を対象に行いました。講師として、岩手県立大学総合政策学部の 元田 良孝教授、美郷町の飯田班長、平川市の工藤係長をお迎えし、研修員22名での研修会となりました。概要は以下のとおりです。

研修カリキュラム

1. 講演「自治体のバス計画作成のポイント」
講師：岩手県立大学総合政策学部 教授 元田 良孝 氏
2. 説明「地域公共交通活性化のための諸制度について」
東北運輸局企画観光部交通企画課 課長 日下 雄 介
3. ①事例報告「美郷町予約制乗合タクシーの運行実績から」
講師：美郷町総務課まちづくり班 班長 飯田 洋 氏
②事例報告「公募型町会募集による実証運行とNPOとの協働」
講師：平川市企画財政部企画財政課 企画調整係長 工藤 慎一 氏
- ④グループディスカッション「講演・研修をどんな方向で実践に活かしたいか」



元田先生の講演より～

- 交通計画策定にあたっては、目的と対象を明確にし、まちづくり計画との整合性を。
- 成功事例を真似したくなるが、地域によって条件も違うので、手段にこだわらず、地域で自ら考える。
- 既存路線については、評価軸を設定し調査を行うなど、定期的な評価とそれによる見直しが重要。
- アンケート調査の落とし穴。「公共交通に乗るか」・・・Yesは本当に乗るとは限らない。

研修風景



研修員の声（グループディスカッション）より～

【講演・事例発表を聞いて参考にしたと思ったこと】

- 住民に対するアンケート調査の方法や結果の捉え方・活かし方。
- 地域住民との話し合いがいかに大切か。住民が出来ることは住民で。
- 公共交通は運行して終わりではなく、定期的に評価を行い、改善していくことが重要。
- 評価にあたっては、需要充足率などの具体的な数値を活用する。



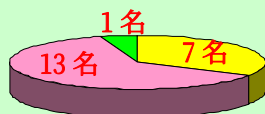
【今後取り組みたいと思ったこと】

- ◆地域住民に公共交通についての現状を伝え、直接、要望を聞くことの出来る様な話し合いの場を設けたい。
- ◆実証運行について、周知徹底を図るべく、高齢者等に対し説明会（PR）を行いたい。
- ◆地理的条件の把握や利用者の声をよく聞いたうえで、地域の実情に見合った総合交通計画を策定したい。

研修アンケート

1. 研修全体の感想について

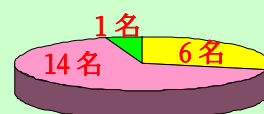
■大変満足 ■満足 ■どちらともいえない □不満 ■大変不満



（回収21名／研修生22名）
※ 研修アンケート票より抜粋

2. 教科目の編成について

■大変満足 ■満足 ■どちらともいえない □不満 ■大変不満



4. 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**地球温暖化問題**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

- 車両の低公害化の推進
- 効率的で環境にやさしい物流体系の整備
- 旅客部門の環境対策
- 環境負荷の小さい交通体系の構築

【答申目標の達成状況】

■ アウトカム指標：東北地方内における二酸化炭素排出量

○平成17年度の乗用車及び物流車両の二酸化炭素排出量は1,609（万 t-CO₂/年）と推計される。

図表4－1 東北地方内における二酸化炭素排出量（推計値）

年度	平17	平18	平19	平20	平21
二酸化炭素排出量 (万 t-CO ₂ /年)	1,069	—	—	—	—

(資料) H17 道路交通センサス（一般交通量調査）に基づき、車種別原単位を乗じて算出。

(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

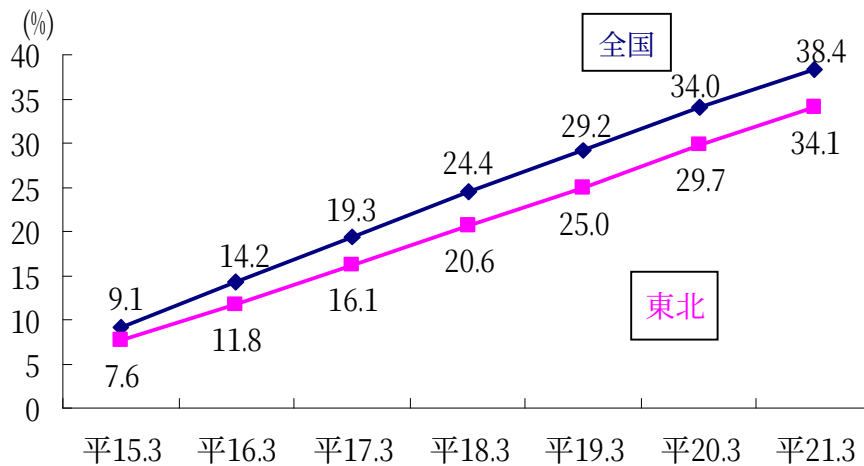
- ① 低公害車両の普及促進
- ② 低公害車両の燃料供給箇所の整備
- ③ 環境にやさしい鉄道車両の開発

【答申目標の達成状況】

■ アウトカム指標：低公害車両の普及率 （図表 4－2）

○低公害車普及率は増加傾向にあり、平成 21 年 3 月時点で、普及率は約 34%となった。
しかし、全国の普及率と比較すると、低い水準にある。

図表 4－2 低公害車普及率



(資料) 東北運輸局

■ 車両の低公害化に対する取り組み状況

施策	平成 21 年度の具体的な取り組み事例
① 低公害車両の普及促進	○ハイブリッド車、低燃費 L P G タクシーの導入 ＜秋田県ハイヤー協会＞
② 低公害車両の燃料供給箇所の整備	○仙台市中央卸売市場に天然ガススタンドを設置 ＜仙台市＞
③ 環境にやさしい鉄道車両の開発	○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試作 ＜日本貨物鉄道＞ ○ハイブリッドディーゼルカーの導入決定 ＜J R 東日本＞

※ ◇ は実施団体を示す

■ 施策実施による評価結果

○低公害車の普及率は上昇傾向にある。
○燃料補給箇所数は、平成 21 年度に増加した。

表 指標による評価結果

施策	評価指標	平 1 7	平 1 8	平 1 9	平 2 0	平 2 1
① 低公害車両の普及促進	普及率(%)	20.6	25.0	29.7	34.1	—
		(出典)東北運輸局資料による。				
② 低公害車両の燃料供給箇所の整備	燃料供給箇所数	5	5	5	5	6
		(出典)社団法人日本ガス協会による。				
③ 環境にやさしい鉄道車両の開発	低公害車両※導入割合(%)	39	43	49	54	56
		(出典)各年度アンケート調査による。				

※ 低公害車両

電車：回生ブレーキやVVVFインバータ搭載車両
気動車：低燃費エンジン搭載車両

具体事例紹介：JRハイブリッド・ディーゼルカーの導入計画

計画概要

- 実施主体：JR東日本
- 導入予定時期：平成22年秋～
- 導入目的：2010年12月の東北新幹線八戸～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

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

ハイブリッドシステム導入効果

低燃費	燃費約	△10%
低騒音	駅停車時アイドリング音	△20dB
	発車時エンジン音	△30dB
低公害	(NO _x , PM)の排出減約	△60%

※現行しらかみ編成との比較



◀展望室

一般客室▶



津軽線、大湊線への新型トレインの導入に当り、多くの人に親しんでもらえるよう愛称を募集

**ハイブリッドシステム搭載
新型リゾートトレイン
愛称名募集!**

省エネルギー!騒音低減!!環境に優しい!新型トレイン。

津軽線・大湊線に導入する
新型リゾートトレインに
素敵な愛称名を付けてください!!

2010年12月東北新幹線新青森開業にあわせ、JR東日本
車両支社では、ハイブリッドシステムを搭載した「新型リゾート
トレイン」を導入します。そこで、この新型リゾートトレインのデ
ビューに向け、多くの方から親しんでいただける愛称名を募集
します。誰でもまわりの皆さんのご応募をお待ちしております。

外観はイメージです。実際の
色と異なる場合があります。

**RESORT
HYBRID
TRAIN**

新型リゾートトレイン

JR東日本では「環境負荷低減」などのコンセプトのもと、新しい動力
システムであるハイブリッドシステムを開発しました。環境に優しく、
観光地などを走行するに相応しい車体構造や車内設備を備えた新型
車両です。眺望の良い大型の窓や広めの座席間隔など、観光を目的と
したお客さまに列車の旅を満喫していただくための設備を備えます。

【ハイブリッドシステム】とは
ディーゼルエンジンとリチウムイオン蓄電池を組み合わせた、駆動力に両方からエネルギーを供給し
ます。発車時は蓄電池から電力を供給し、走行中はディーゼルエンジンを駆動して発電機を
動かして、蓄電池を充電しながら走り続けます。減速時はモーターを発電機として
利用し、ブレーキエネルギーを電気に変換して蓄電池に充電するシステムです。

**HYBRID
SYSTEM**

(資料) JR 東日本ホームページ

(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

- 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

【答申目標の達成状況】

■ アウトカム指標：物流車両の二酸化炭素排出量（小型貨物、普通貨物）

○平成 17 年度の物流車両の二酸化炭素排出量は 644（万 t-CO₂）と推計される。

図表 4－3 物流車両の二酸化炭素排出量(推計値)

年度	平 1 7	平 1 8	平 1 9	平 2 0	平 2 1
二酸化炭素排出量 (万 t-CO ₂)	6 4 4	—	—	—	—

（資料）H17 道路交通センサス（一般交通量調査）に基づき、車種別原単位を乗じて算出。

■ 環境負荷の低い物流体系への取り組み状況

施策	平成 21 年度の具体的な取り組み事例
① 高度かつ効率的な物流体系の整備	○福島県グリーン物流推進研究会の継続開催 <福島県>
② モーダルシフトの推進	○秋田港シーアンドレール構想パイロット事業 <秋田港湾事務所> ○酒田港鉄道利用可能性調査の実施 <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 <日本貨物鉄道>
③ 静脈物流システムの構築	○近隣リサイクルポートと合同勉強会の実施 <山形県>

※ <> は実施団体を示す

■ 施策実施による評価結果

○自動車分担率は低下傾向にあるが、依然として高い水準にある。

表 指標による評価結果

施策	評価指標	平 1 7	平 1 8	平 1 9	平 2 0	平 2 1
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	物流における自動車分担率 (%)	94.1	93.5	92.5	—	—
(出典) 各年貨物地域流動調査による。 なお、公開データは平成 19 年度までである。						
③ 静脈物流システムの構築	リサイクル化率 (%)	93.4	—	—	—	—
(出典) 建設副産物実態調査 (国土交通省) による。 なお、平成 17 年度に実施後、次の調査は平成 20 年度 (平成 21 年度末結果公表予定) である。						

(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の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

【答申目標の達成状況】

■ アウトカム指標：乗用車の二酸化炭素排出量（図表４－４）

○平成 17 年度の乗用車の二酸化炭素排出量は 425（万 t-CO₂）と推計される。

図表 4－4 乗用車の二酸化炭素排出量（推計値）

年度	平 1 7	平 1 8	平 1 9	平 2 0	平 2 1
二酸化炭素排出量 （万 t-CO ₂ ）	4 2 5	—	—	—	—

（資料）H17 道路交通センサス（一般交通量調査）に基づき、車種別原単位を乗じて算出。

■ 旅客部門に対する取組状況

施策	平成 21 年度の具体的な取り組み事例
① ノーマイカーデーの実施	○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 <東北運輸局>
② 観光地等におけるマイカー規制の実施	○各観光地でのマイカー規制等の実施（尾瀬でのマイカー規制、花見山でのシャトルバス運行 等） <福島県> ○奥入瀬溪流マイカー規制の継続実施 <青森県>

※ ◇ は実施団体を示す

具体事例紹介：仙台北部中核工業団地におけるエコ通勤の取組

■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。

■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
- ・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
- ・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)

仙台北部工業団地線運行開始
(平成21年10月1日)

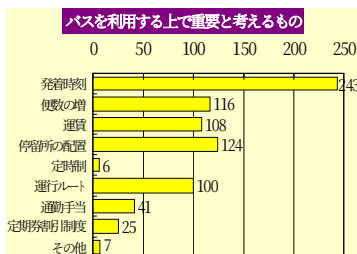
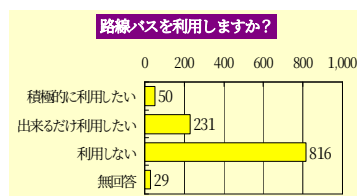
●H21年度の取組

- ・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)

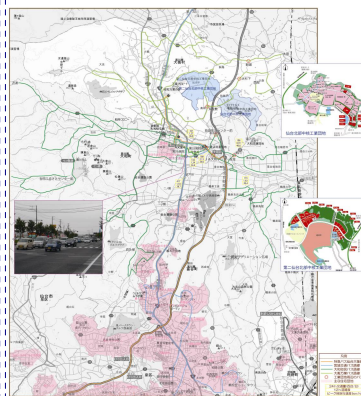
仙台北部工業団地線ダイヤ改正予定
(平成22年3月23日)



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



■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。

(4) 環境負荷の小さい交通体系の構築

答申の要点

二酸化炭素排出量の削減、排出ガスによる大気汚染等の被害防止を図るなどの持続的な環境対策の観点から、貨物・旅客の両分野において輸送効率が良く、環境負荷の小さい交通体系を実現させることが必要。

本目標に位置づけられた施策

- 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

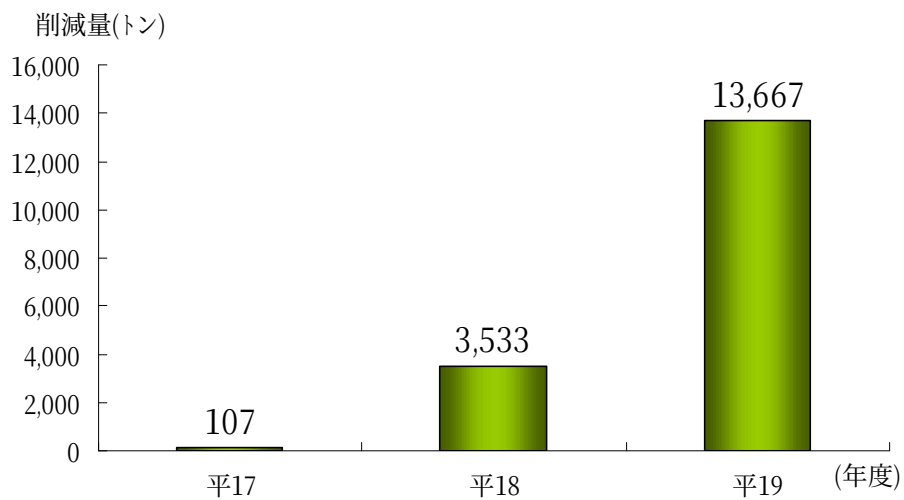
【答申目標の達成状況】

■ アウトカム指標：二酸化炭素排出量の削減

(仙台市・八戸市の二酸化炭素排出削減量合計)

○二酸化炭素排出削減量は増加しており、平成 19 年度において 13,667 (t-co2) 削減された。

図表 4-5 二酸化炭素排出削減量 (仙台市・八戸市の合計)



(資料) 東北運輸局

表 環境負荷の小さい交通体系構築に対する取組状況

施策	平成 21 年度の具体的な取り組み事例
① グリーン経営の推進	○グリーン経営講習会の実施 <東北運輸局>
② 環境の保全・再生・創造対策の実施	○低炭素地域づくり面的対策推進事業（環境省委託事業）の継続実施 <岩手県> ○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 <I G Rいわて銀河鉄道> ○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>

※ <> は実施団体を示す

■ 施策実施による評価結果

○グリーン経営認証事業者数は増加傾向にある。

表 指標による評価結果

施策	評価指標	平 1 7	平 1 8	平 1 9	平 2 0	平 2 1
① グリーン経営の推進	認証事業所数	1 3 5	2 2 6	2 9 3	3 5 0	3 8 8
		(出典)交通エコロジー・モビリティ財団資料による。				
② 環境の保全・再生・創造対策の実施	—	—	—	—	—	—

具体事例紹介：エコ通勤優良事業所認証制度

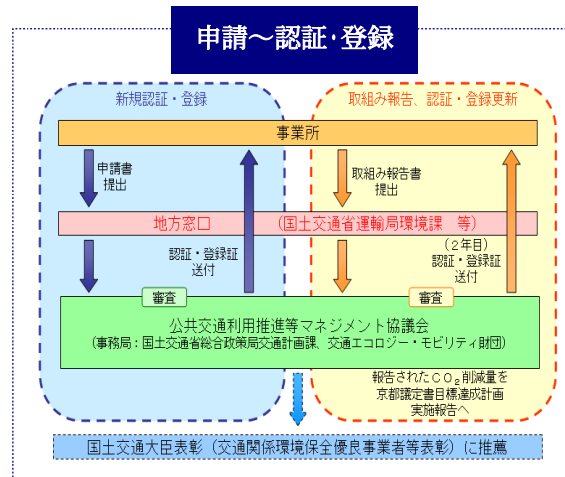
■制度の概要

- **目的** エコ通勤の取組みを自主的に、また積極的に取り組む事業所を認証・登録し、その事例を広く周知することにより、エコ通勤の普及促進を図る。
- **認証機関** 公共交通利用推進等マネジメント協議会
(認証制度事務局：国土省総政局交通計画課、交通エコモ財団)
- **その他**
 - ・ 認証・登録の有効期間は2年。1年毎に取り組み状況を報告し、2回（2年分）の報告内容により、有効期間を2年延長する。
 - ・ 認証にかかる費用は無料。
 - ・ 認証を受け、登録された事業所の情報はホームページ等で公表する。
 - ・ 登録事業所には登録証が送付され、ロゴマークの使用が認められる。

■対象事業所

- (1) エコ通勤推進担当者が指名されていること
- (2) 従業員の通勤実態を把握していること
- (3) エコ通勤に関する具体的な取組みを実施していること
 - ・ コミュニケーション・アンケートの実施
 - ・ 従業員に対するエコ通勤の奨励 等
- (4) エコ通勤プランが作成されていること

■ **認証登録事業所数** 平成22年2月末現在
 (全国) 73社207事業所
 (東北) 2社2事業所



■東北管内の認証事業所

株式会社 山形銀行本店

- ・ マイカー通勤原則禁止
- ・ 自転車通勤者への補助制度の導入 等

会津オリンパス 株式会社

- ・ バス会社と協議し通勤時間帯の増便や新規路線の開設を行い、平成21年4月から1,128人のマイカー通勤者の内251人（約22%）がバス通勤に転換
- ・ エコ通勤キャンペーンの実施 等

山形銀行登録証

