

第14回 東北地方交通審議会 議事要録

日時：平成24年3月22日（木） 13:30～15:30

場所：仙台サンプラザホテル 3階 宮城野

出席委員：

高橋委員

鎌田委員

土方委員

里見臨時委員

澤田臨時委員

齋藤臨時委員

工藤臨時委員

倉茂臨時委員

湯村臨時委員

神崎臨時委員

菊池臨時委員

氏家臨時委員

三村臨時委員（武田 企画政策部次長）

佐竹臨時委員（菅生 建設交通部建設交通課政策監）

村井臨時委員（後藤 震災復興・企画部次長）

吉村臨時委員（竹内 企画振興部交通政策課長）

佐藤臨時委員（中村 生活環境部生活交通課副課長）

※（ ）は代理出席者

会議次第

1. 開 会
2. 議 題
 - (1) 会長選任
 - (2) 東日本大震災後の東北運輸局の取組み（ご報告）
 - (3) 東北の交通に関する取組み（ご報告）
 - (4) 東北の観光に関する取組み（ご報告）
 - (5) 東北観光基本計画策定委員会（仮称）の設置について
3. 閉 会

添付資料

- | | |
|-----|--------------------------------|
| 資料1 | 東日本大震災後の東北運輸局の交通に関する取組みについて |
| 資料2 | 東北地方における交通・観光等に関する現況 |
| 資料3 | 東北公共交通アクションプランの実施状況 ～フォローアップ結果 |
| 資料4 | 交通基本法案概要 |
| 資料5 | 東日本大震災後の東北運輸局の観光に関する取組みについて |
| 資料6 | 観光立国推進基本計画（案）概要 |
| 資料7 | 東北観光基本計画策定委員会（仮称）設置について |

議事要録

1. 開 会

事 務 局

まず始めに委員の出席状況についてご報告いたします。本日は委員及び議事に関係のある臨時委員25名のうち、ただ今16名の方々がそろっていらっしゃいます。今、土方先生が遅れて参加されるというところです。16名というところで地方交通審議会規則第7条1項の定足数を充足しておりますので、これより開始させていただきます。

次に、委員の皆様のご紹介ですが、お手元の出席者名簿に代えさせていただきますのでご了承頂ければと思います。

なお、一力委員、石森委員、奥村委員、佐藤臨時委員、熊崎臨時委員、達増臨時委員、奥山臨時委員、および齋藤正寧臨時委員におかれましては、本日ご都合によりご欠席と頂いています。

つづきまして本日の議事についてご説明させていただきます。お手元の議事次第をご覧いただければと思います。

1番といたしまして東北地方交通審議会の会長を選任させていただきます。次に、2つ目といたしまして東日本大震災後の東北運輸局の取組みについてご説明させていただきます。

その後、議題3と致しまして、東北の交通に関する取組みのご報告。この中で、平成22年3月に本審議会において決定させていただきました東北公共交通アクションプランについてのフォローアップ、具体的には、東北地方における交通観光等に関する現況、答申施策進捗状況等についてご報告させていただきます。引き続き議題の4といたしまして、東北の観光に対する取組み

のご報告。

最後に、議題5といたしまして、東北観光基本計画策定委員会の設置についてご審議いただければと思います。

それでは、本審議会の開催にあたりまして、東北運輸局長の清谷よりご挨拶申し上げます。

東北運輸局長

東北運輸局長の清谷でございます。本日は皆様方には、年度末の大変お忙しいところご出席いただきまして誠にありがとうございます。また、日頃から、皆様方には運輸行政全般にわたり多大なるご理解とご協力、ご支援を賜っておりますこと、本席をお借りしまして厚く御礼申し上げます。

このたびの東北地方交通審議会におきましては、新たに委員就任をご快諾くださった方々、そして引き続き委員にご就任いただいた方々がいらっしやいまして、ご協力に感謝申し上げますとともに、貴重なご意見を賜りたいと考えておりますので、よろしくお願い致します。

東北運輸局は、平成17年3月に答申いただいた「東北地方における望ましい交通のあり方及び観光振興戦略について」と、平成20年3月に答申いただいた「東北観光基本計画の策定について」並びに平成22年3月に決定いただいた「東北公共交通アクションプラン」に則って、東北地方における交通及び観光の施策に取り組んできているところでございます。

交通に関しましては、少子・高齢化、モータリゼーション等の進展によりまして、公共交通をめぐる環境が厳しさを増す中、昨年の震災によりましてますます厳しさを増しておりますが、平成23年4月に施行された「地域公共交通確保維持改善事業」に基づく「地域の足」の確保・維持・改善に向けた取組みを加速させております。また、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために理念等を定めた「交通基本法」案を今通常国会でご審議いただけるように提出しているところであります。

観光に関しましては、平成20年3月に策定していただいた「東北観光基本計画」に則って推進しているところですが、国全体の観光方針を定めた「観光基本計画」が見直されているところであり、また、昨年の東日本大震災によって甚大な被害を受けた観光の復興を図るため、「東北観光基本計画」の見直しを進めて、観光立国の実現にむけて取り組んで参りたいと考えているところでございます。

この審議会におきましては、東日本大震災後の私ども運輸局の取組みをご報告、東北公共交通アクションプランを受けた東北地方の取組みといったことについてご報告後、東北観光基本計画の策定委員会の設置について、皆様のご意見を頂戴したいと考えております。

最後になりましたけれども、それぞれの地域、分野で様々な問題に取り組まれている皆様にお集まり頂いておりますので、忌憚のないご意見を賜りたいと思っております。

よろしくお願い致します。

2. 議 事

(1) 会長選任

- 事 務 局 それでは、早速議事に入らせて頂きます。
本日最初の議題は東北交通審議会会長の選任です。つきましては、地方交通審議会規則5条第1項の規定により、委員の互選によることとされていますので、どなたか会長を推薦頂けますでしょうか。
- 鎌 田 委 員 高橋委員を推薦いたします。高橋委員は皆さんご存じのとおり東北経済連合会会長として東北地方の経済、社会情報に極めて深い造詣をお持ちの方でいらっしゃいますので、東北地方交通審議会の会長に最適であると思ひ、推薦申し上げます。以上です。
- 事 務 局 ありがとうございます。どなたか他にご意見はございますか。高橋委員をご推薦頂きましたが、異議がないようですので、高橋委員に会長にご就任頂きたいのですが、高橋委員よろしいでしょうか。
- 高 橋 委 員 皆様からご推薦を賜りましたので、就任させていただきます。ありがとうございます。
- 事 務 局 それでは、本審議会は高橋委員を会長として審議を進めさせて頂きます。恐れ入りますが、高橋会長におかれましては、議長席までご移動お願い致します。
それでは早速、高橋会長からご挨拶を賜りたいと思ひます。高橋会長お願いいたします。
- 高 橋 会 長 只今、委員の皆様のご推薦により、東北地方交通審議会会長を務めることとなりました高橋でございます。どうぞよろしくお願い致します。
昨年3月の東日本大震災から、はや1年がたちました。この大震災により多くの方が亡くなられ、また、多くの方々が故郷を離れ、仮設住宅などで厳しい冬を過ごされており、東北の地に刻まれた大震災の深い爪痕は今なお残っております。
東北の観光産業の状況について申しますと、震災直後は、全国的に自粛ムードが蔓延し、その後も風評によって東北を敬遠するという大きな影響を受けております。
一方、大震災前からの課題でありました、人口減少や少子高齢化なども歯止めがかからず、交通や観光を取り巻く環境は、年々厳しくなっております。
このように大震災からの1日も早い復旧・復興や、地域の活性化が求められる中であって、本審議会における検討事項は、これまで以上に、その重要度を増すものと考えております。

本日は、近く策定予定の「観光基本計画案」を受けた「東北観光基本計画策定委員会（仮称）」の設置についても、審議の予定となっております。

今後の東北経済を浮揚させ、地域の活性化を図るためには、観光振興が極めて重要でございます。

そういう意味で、今度立ち上げる委員会が、今後の東北観光の復興に大きく寄与するよう、大いに期待しているところでございます。

本審議会においては、こうした問題意識のもとに、皆様方のご協力を頂き、望ましい交通のあり方や、観光振興戦略について、活発なご議論を頂きたいと思っております。どうぞ、よろしくお願い致します。

以上、簡単ですが私の挨拶とさせていただきます。よろしくお願い致します。

事務局

ありがとうございました。

それではこれからの進行は、高橋会長にお願いします。よろしくお願い致します。

(2) 東日本大震災後の東北運輸局の取組み（ご報告）

高橋会長

それでは早速議題2に入らせて頂きたいと思っております。

議題2は、東日本大震災後の東北運輸局の取組みについて事務局の方から説明をお願い致します。

事務局

私、東北運輸局総務部東日本大震災復興推進室の猶野から資料1に基づき、東日本大震災後の東北運輸局の交通に関する取組みについてを中心にご説明させていただきます。

お手元の資料1を1枚めくって頂いてよろしいですか。

最初の3枚では東北運輸局の被害状況について簡単に記載しております。幸い、東北運輸局職員には犠牲者が出ませんでした。

しかし、写真のとおり、施設については、仙台の東北運輸局本局でも、資料が散乱するなどの被害がありました。そのような中、地震発生直後の15時02分に一時避難した庁舎外の駐車場において、東北運輸局災害対策本部を設置・開催して、緊急対策をスタートしました。

1枚めくって頂くと、2ページ、3ページ目のところで、東北運輸本局以外の沿岸の庁舎、海事事務所の被災状況の写真等を掲載しています。沿岸にあったこともあり、津波により大きな被害を受けました。現在も仮設庁舎での業務を余儀なくされています。

4ページ目からは本日の説明の中心である、現在の東北運輸局の復興に向けた取組みについて、記載しております。

東北運輸局は、大きく5つの観点から取り組んでおります。1つ目が鉄道、2つ目が観光、3つ目が地域公共交通の確保、4つ目が関係事業者の業務再開への支援、5つ目が原発事案への対応。この5つです。それでは順番に説明させていただきます。

1ページめくって、5ページをご覧ください。このページでは、津波により大きな被害を受けた鉄道の再開状況等について記載しております。左側にある地図のうち、赤くなっているラインが、現在でも運休の区間です。東日本大震災で甚大な被害を受けた鉄道の復旧においては、安全なルートを前提に沿線地域の復興する「まちづくり」と整合をとりながら、ルート変更、駅の移設等を検討する必要があります。そのため、JRの被災6線区において、JR東日本、関係自治体、国等からなる「復興調整会議」を線区に設置して、再開のための協議を行っています。（5ページの真ん中と右にある）JR仙石線やJR常磐線については、ルート変更の具体的な線区の方角性が決まっています。（5ページの左側の真ん中あたりにある）JR気仙沼線については、BRT（バス高速輸送システム）による仮復旧についても現在協議されています。

（6ページ目）鉄道の事業者のうち大きな被害を受けた三陸鉄道の状況について記載しています。三陸鉄道では、津波や地震の被害において、108億円もの甚大な被害を生じました。この復旧においては、国では三陸鉄道の負担を極力少なくするための財政措置を講じています。この支援により三陸鉄道では、順次路線の再開をしつつあります。平成26年4月を目標に全線再開を目指して、工事が進められています。なお、直近の再開予定ですが、本年4月1日に岩手県の陸前野田駅から田野畑駅まで一部再開の予定です。その他の線区でも、現在もう再開を果たしている線区がいくつかあります。

（7ページ目）7ページ目では、観光復興に向けた取り組みについて記載しております。ただ、観光については、後ほどの議題にあるように、観光について別途詳細な説明がありますので、ここでは詳細な説明は省略させていただきますが、書いてあるとおり、国内観光資源の発掘、創出、観光客の受入環境の整備、正確な情報発信といった観点から、風評被害に苦しんでいる観光の復興に向けた取り組みを進めています。

（8ページ目）地域公共交通の確保について説明しております。被災地では仮設住宅、病院、スーパー、学校等を結ぶための足の確保として、交通手段の確保が被災直後から重要なテーマになってきています。こういった公共交通手段を確保するために、東北運輸局では、地域公共交通確保維持改善事業という従来の事業を活用・拡大して、被災地のバス交通、乗り合いタクシーの確保・維持を支援しています。

（9ページ目）支援事例として、陸前高田市の事例について説明しております。本制度を使いまして、既存バスルートをスーパーの仮設店舗を通るようにルート変更をしたり、仮設住宅を通る

ルートを新たに創設したりといった取り組みを行っています。ページ下に、陸前高田市と同じように、他の市町村においても、本制度などを使い、公共交通の確保に取り組んでいます。

さらに運輸局では被災市町村が、マンパワー不足に陥っている状況があるなかで、これらをサポートするために運輸局から頻繁に出張を行いまして、支援制度の概要説明や、各種相談に応じるなど、きめ細やかな対応を行うように心がけて取り組んでいます。

(10ページ目) 関係事業者の再開への支援について。復興のために雇用確保の観点からも、地域の事業者の1日も早い再建が必要不可欠です。東北運輸局では、被災した事業者の再建を支援するために中小企業庁が中心となって行っている中小企業等グループ補助制度を関係事業者に対し情報提供をし、活用して頂くよう取り組んでいます。資料に掲載しているいくつかのグループをはじめとし、多くの運輸局関係グループにおいて、この制度を活用した再建の取り組みが進められています。

なお、本制度については、昨日、中小企業庁から第四次の認定が発表され、追加的に福島県と宮城県のグループについても新たに認定を受けました。第4次を含め来年度も本制度の実施が予定されていますので、引き続き関係事業者の再建のために取り組んで参りたいと思っております。

(11ページ目) 関係事業者のうち特に被害の大きかった、造船所の取り組みについて記載しております。造船業でも、中小企業等グループ補助制度といった各種支援制度を活用して再建の支援を行っています。大きな被害を受けた沿岸の造船所37社中、33社が、既存施設の改修や、外務施設の活用により一部事業を再開しています。2社についても再開に向けて作業を進めているところ です。

(12ページ目) 原発事案への対応について説明させていただきます。福島第1原子力発電所の警戒区域に残された自動車を、区域外に持ち出す作業が進められています。この中で、東北運輸局としまして、そのような車両を区域外に持ち出す際に、当該自動車の自動車検査期間の有効期間の延長手続きを行っています。これについては、今後も持ち出し作業が続いていくと聞いているので、運輸局としても継続した取り組みを行っていきたいと考えているところ です。

以上5つの観点から説明した取り組みを含め今後も復興に向けた取り組みを行っていきたい。復興についてはこれからが本番なので、復興庁や各県をはじめとする関係機関とも連絡を取り合い、1日も早い復興に向けた取り組みをさせて頂きたいので、皆様には引き続きのご協力をお願い致します。

なお、13ページ目以降では、これまでの取り組みとして、行った様々な活動について、記載させて頂いていますが、本日は時間の関係上説明を割愛させて頂きます。会議後にでもご覧いただければありがたいです。

以上私からのご報告は終わりです。ありがとうございます。

(3) 東北の交通に関する取組み（ご報告）

高 橋 会 長 ありがとうございます。それではただ今の説明につきまして、ご質問等ございましたらどうぞお願い致します。
特にないようですので、それでは次の議題の3、東北の交通に関する取組みに移りたいと思います。
それでは引き続き、事務局からご説明お願いいたします。

事 務 局 企画観光部長の坂本です。いつもお世話になっております。
また年度末の大変忙しい時間帯にこれだけたくさんお集まり賜りまして誠にありがとうございます。
それではまず、議題3の東北の交通に関する取組みの中で、資料2、東北地方における交通・観光等に関する現況につきましては私から、それから資料3、4につきましては課長の山崎からご説明をさせていただきます。それではスクリーンをご覧ください。

（1 ページ目）東北地方の社会経済情勢等の動向ですが、まず人口の推移です。平成7年、下のグラフをご覧ください。下の赤い実線が、東北の数字、左側の数字の単位は千人ということで、例えば平成7年ならば、983万人となります。因みに上の方は、全国の数字で、1億2千数百万人ということで、この年はまだ、日本全体では人口が増えている状況でしたが、東北地域におきましては、平成7年をピークに、983万人、それから、平成12年は、981万人、さらに平成17年、963万人、さらに平成22年933万人という状況で減ってきているということで、全国に比べて、早い段階から人口の減少が進んできています。その中で今後も人口減少が全国に比べて早く進むと予測されています。

（2 ページ目）2 ページの高齢化率ですが、65歳以上の高齢者の状況ですが、全国の予測と致しまして、平成22年の段階で、青い線、23%となっています。東北の方がより高齢化率が高い状況で25.5%。今後も同じようなトレンドで、高齢化率が高まっていくとみられています。

（3 ページ目）マイカーの保有台数、保有率を示したものです。まず下の方、こちらが実際の保有台数です。これは今まで増加傾向でしたが、平成18年の689万台、平成19年に685万台、平成20年682万台というわずかながらの減少という状況です。上の赤い折れ線グラフが保有率です。こちらは増えているのですが、実は人口の方が減っているため、（分母の減少）相対的

に率というものは、数字として高くなっています。

(4 ページ目) 旅客流動の動向です。下の棒グラフで、青い自家用車の部分が、やはり多いですが、全体の輸送人員の推移を見ますと、平成19年まで一旦減少傾向でしたが、平成20年で増えています。しかし21年度に再び減少しました。

(5 ページ目) 旅客流動の動向の中で、輸送機関別の分担率を表したグラフです。右が全国で、自家用車について、平成21年、67.0%という数字に対して、東北の場合は、90.3%と、自家用車の割合が非常に高い状況です。これはやはり首都圏や関西圏の鉄道、バスの部分を含めた公共交通機関のネットワークが張り巡らされているエリアでは利用率が非常に高いです。仙台近辺でも、比較的公共交通機関も健闘していますが、更に小さな都市、町村部に関しては、かなり自家用車の利用率が高い状況です。

(6 ページ目) 旅客流動の鉄道輸送の部分の推移を示したものです。ここで平成13年、14年のところで連続性がないですが、これは下の注釈のとおり、平成14年、東北運輸局が管内4県(青森から太平洋側の3県、岩手、宮城、福島)から、管轄が変わり、新潟運輸局から、秋田、山形が入りまして、数字が変わっております。平成14年度に運輸局の管轄地域の見直しが行われまして、その後は6県の数字になっております。従いまして、13年度から14年度で数字が純粋に増えたわけではありません。一方で平成14年度から15年度にかけて若干増えた時期もありましたが、最近では、横ばいから減少傾向の状況です。

(7 ページ目) 乗合バスの輸送人員です。こちらでもやはり、昭和の時期、特に30、40年代は非常にバスの利用が多かったのですが、マイカーの利用が増えたなど、いろいろな理由で、バスの輸送人員が減ってきています。全国では、近畿圏など、輸送人員が多い場所もある。最近では、公共交通機関の見直しにより、減少幅は小さいです。東北においては、都市部である仙台周辺では公共交通機関は健闘していると思うのですが、残念ながら東北全体でみると下がってくる。なお、全国の例では、下げ止まりという傾向であります。

(8 ページ目) 貨物輸送の動向です。今回、貨物関係の方にもご出席を賜っておりますが、国内の貨物輸送量が非常に興味深い数字になっています。興味深い点とは、GDP国内総生産自体そのものは、むしろ増えています。

バブル崩壊後はよく失われた20年といいますが、現在GDPは500兆円ぐらいの状況です。

しかし、本来GDPに併せて物流も増えていってしかるべきですが、国内の貨物輸送量自体は、減少傾向にあります。なぜなら、企業間の輸送の効率化という努力が行われているからです。

例えば JR の貨物のコンテナ列車もそうですが、赤い、12フィートコンテナという1つの貨車に5個コンテナが乗るものと、31フィートコンテナという2つしか乗らない長めのコンテナもあ

ります。31フィートコンテナというものは、企業が自分で保有する、要するに、コンテナを購入して、その企業専用のコンテナとして使うことが多いのですが、実際に市場に向けて製品を積み込んで運んだ場合に、空のコンテナをまた移動させなければならないということで、空のコンテナの輸送費もかかります。中に商品が入っているときの輸送費に比べると、割引にはなりますが無料ではありません。

電気を供給する電線で、ライバル企業で、関西と関東でお互いの地域に製品を送りあえる2社が協力し、それぞれ空で運んでいる部分について、お互いの製品をそれぞれ乗せることにより、往復ともに荷物が乗る状況を作っている。湯村委員の内航の部分では、例えばタンカーが典型的ですが、国内でもいろんなタンカーで石油が運ばれてきたわけです。その石油を全国の大きな精油所から全国に輸送することがありましたが、これを企業間の提携で、お互い相手企業の工場、精油所の方で作ってもらった。精油所の場合だと北海道の中では融通し合うとか、そういった提携の動きがかなり進んでいまして、輸送量そのものが少なくなるということが進んできています。

あと、街中の輸送等でもトラックで集配を行うものもありますが、これも色々なライバル企業同士でもお互いに融通し合い1台1台のトラックで、その他の会社に手数料を払い、ついでに持って行ってもらうなどが行われて、積載率等も上がってきている。最近、平成21年度は、平成20年度に比べて増加に転じたところでございます。

(9ページ目) 貨物輸送の動向ですが、こちらでも自動車の分担率が高く、特に東北においては、全国の平均に比べて自動車による輸送の割合が高い状況です。

(10ページ目) 低公害車についてですが、CNG(圧縮天然ガス)で走るトラック、バス、ハイブリッドがありますが、その普及率が上がっています。最近では電気自動車も出てきて、全国ほどではないが、東北でも伸びてきています。

(11ページ目) 乗合バスのバリアフリー化の進み具合についてですが、東京の交通局等ではほとんどの車両がノンステップですが、東北六県では雪が多く低床のバスが馴染まない点や、経営的に新しいバスを入れる設備投資の面でも難しく、なかなか進んでいない状況です。しかしながら、着実に伸びてはいます。

(12ページ目) 鉄道の駅でのエレベーター、エスカレーターの導入の進み具合です。

(13ページ目) 観光客数です。観光の動向ですが、県別の観光入込客数は増加傾向になっています。一方宿泊客数は、平成20年度に減少傾向でしたが、21年度は若干増えています。

(14ページ目) 外国人の観光客ですが、平成19年度までは順調に伸びていきましたが、平成20年の後半のリーマンショック

の影響もあり、一気に外国人の来訪が全国的にも東北的にも少なくなりました。円高の影響もあり、平成21年も厳しい状況です。平成22年には若干持ち直していますが、平成23年は東日本大震災の影響で、外国人観光客の来訪は落ち込んでいます。これを持ち直していくために後ほど詳しくご説明いたします。

長くなりましたが、以上資料2の説明を終わります。資料3、4は山崎からご説明いたします。

改めまして、企画観光部交通企画課の山崎です。資料3、4について説明させていただきます。座ってご説明させていただきます。

黄色い冊子は、一昨年度東北地方交通審議会で策定させて頂いた東北公共交通アクションプランです。こちらに7つ施策を載せています。そのフォローアップとして資料3のご説明をします。

黄色い冊子の作成経緯をかいついで説明します。平成17年3月に、この審議会において、東北地方における望ましい交通のあり方の10カ年計画が策定されました。先ほどの坂本の言葉どおり、路線バスを中心として、乗車人数等、より一層厳しさを増しています。

利用者数の減少が続いている中で、便数の削減、バリアフリー化の遅延といった深刻な負のスパイラルが起きていました。それをどのように回復させていくのか、後半の5年のあるべき施策について説明させて頂いたのが、このアクションプランです。

この5年間の重点施策について、大まかに7つの施策を立てました。

(1ページ目) 7つの施策を記載しています。具体的取り組みと書いてあります。

- 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 高速交通インフラ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

それぞれの取り組みにおいて、2、3、具体的な事例を掲げています。1から7まで順を追って説明します。

1 合併自治体における交通体系の構築について

平成11年に、平成大合併が行われ、市町村数が半減しましたが、市町村がカバーするところが大きくなりました。

これにより、公共福祉施設等の統廃合が行われることにより、利便性が急激に低下する。これを避けるために、交通としてできる施策は、①合併市町村全体における住民の移動実態を十分に踏まえた路線を配置する。要は、路線を適切に配置する。②公共施設配置と住民のアクセス利便性一体的な検討。A、B、Cが合併した場合、Aに病院、Bに市役所、Cには小児施設という形で作り、それぞれがコネクタされるよう公共交通を整備していく。

実際に①に対し、とりわけ良かった事例は、福島県の二本松市です。平成17年12月に二本松市、安達町、岩代町、東和町の四市町が合併し、二本松市が誕生しました。しかしカバー範囲が広がってしまい、交通事業者、交通システムの偏りがありました。

また広域、地域間ネットワーク、地域内ネットワーク等色々重なっている部分の見直しを行う。また路線の再編を行い効率化を図る。二本松市内において、コミュニティバスを実証運行し、併せてバス路線化のダイヤに連続性を持たせる。

連続性がないと、地域内と地域間が結ばず不便になるので計画を定めました。地域は、管内図にあるとおり四つに分かれていました。その上でネットワークを地域の中心である二本松地域から各地域に結び、コミュニティをこれからどうしていくか実証運行をしたところです。二本松地域以外では、1乗車大人200円、小人100円、3歳未満無料として実験。タクシーのような形でコミュニティバスを運行。季節により差はありますが、順調に伸びていると見えます。多数の方に乗って頂いているということです。課題は、地区により利用に差、ムラがあるので、促進する必要があります。②公共施設については、新たにまちづくりをしなければならないということで、今のところ事例は見当たりませんでした。東日本大震災によって、かなり多くのところが被災したことで、公共施設も再配備しなければならない状況です。

このような形で効率的な方向性を検討しながら公共施設を配置し、交通ネットワークを結び、その支援をしていこうと考えています。

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

複数市町村にまたがる生活圏に対応した交通体系の構築。1つずつの市町村は人口3万人未満が多く、普通に交通体系の構築を図れば、財政コストが多くかかる。これには限度があるので、財政をにらみながら生活交通の確保に取り組むためには、複数市町村のブロック体系が必要ではないかと提言しました。その中で具体的にすべきことは、①複数市町村が連携し、生活圏域全域の交通体系の一体的見直しを行う。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を効率的に行う。①の事例で、複数市町村が連携しているところでは、八戸圏域が考えられます。八戸市、三戸町、五戸町、田子町、南部町、階上町、新郷村、おいらせ町の8市町村、八戸圏域定住自立圏といっています。そこで、どのように交通ネットワークを結ぶのか様々なプロジェクトをしています。

そのうち目を引いた施策は上限運賃で、初乗りが150円です。150円以上になると、1キロごとに順々に上がっていき、最後には上限が500円です。普通ですと、1000円以上にまで上がるところが、500円で留めてしまうよう頭打ちをしました。これならば遠くからでも気軽に中心部に行きやすくなります。これを実験してみた結果、この地域にある3社のバス運行会社の、平日全ダイヤ1日分の乗車人員の合計は、それぞれ増えました。市営バスが、19,000人から、21,000人に増え、南部バスでは、8,614人から8,668人に増えました。微増で

はありますが、少しでも周辺部の方々が、中心部に來れる状態を作れました。またヒアリング結果は、「便利になったと思う」が47%いらして喜ばれています。②の既存バス路線、鉄道の活用で、面白い、いい施策だと思ったのは、北秋田市です。北秋田市には、秋田内陸縦貫鉄道があり、これを盛り上げていこうという動きがあります。その動きの中の一環として、内陸線と二次アクセスを的確に結んでいくことにより便利にしていくことが1つ、あと、路線バスの利便性を向上させることが2つ目です。こうして、秋田内陸線の利活用、促進事業を行っています。具体的には資料の①にある、病院とのアクセスを向上させようというところで、徐々に増えてきているところですが、平成22年9月1日から23年3月31日だと、1日あたり2.1人で、その以前はより少なかったです。効果が出ているものと思います。今年度、下がってはいますが、初めて飛びついた方が離れて、安定してきた数字だと思われます。それから路線バスでは、森吉支所から米内沢駅-市民病院間の路線バスを運行したところ、平成22年10月1日から平成23年3月31日では、1日あたり27.3人が利用しました。今年度に入ってから、1日あたり28.1人と、少し増えました。バスの利用イコール秋田内陸縦貫鉄道の利用にも寄与しているのではと思います。

3 まちづくりと連携した交通体系の構築

まちづくりと連携した交通体系を構築しなければ、住民のニーズと合わない。東北では、基本的にはマイカー依存が進んでいます。マイカーの特性であるドア・ツー・ドアですが、高齢者の方があまり運転できないようです。日常生活で高齢者の方々が困難を窮めるので、少なくとも交通網を便利にしていき、困らないようにしていかなければならない。そのために三つの施策を考えました。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を行う。②幹線と支線の区別を明確にした路線配置をする。利便性の高いダイヤを設定する。乗り継ぎの円滑化を行う。③パークアンドライドを行う。①機能集約型まちづくりでは、コンパクトシティの形成を視野に入れて、岩手県北上市が取り組んでいます。北上市では、人口が年々減少していき、徐々にコンパクトシティにしていきたいと考えています。

その中で幹線と支線を住み分けて、きちんと公共交通の利便性を向上させるよう計画を立て実行に移そうとしています。取り組みの基本方針は、行政、事業者、市民の役割分担と、みんなで育てる地域公共交通です。地域公共交通をみんなで育てていこうと3つの基本目標を立てています。(i)都市構造を作る幹線交通の強化。図の青い部分を強化していく。(ii)生活を支える支線交通の実現。資料の黄色全体の部分をセーフティネットとして街中まで結びつけられるようにする。(iii)協働による継続的、戦略的な利用促進を図る。この三つの目標を掲げ、実現に向けて取り組んでいます。具体的にしていることは、資料下のとおり、幹線交通の等間隔ダイヤ化。等間隔だとわかりやすくすぐ飛び乗れる。まちなかターミナルの再構築と交通結節点の検討。ターミナルをしっかりとさせ、交通をいいものにするために再構築を図っている。北上市のコミュニティバスをセーフティネットとして運

行改善していく。住民と地域交通の生活交通作りをしていき、モデル事業を行い、普及させていこうと取り組んでいる。②幹線と支線の区別を明確にした路線配置。乗り継ぎの円滑化をいろいろ考えているのが八戸市です。先ほどのとおり八戸市では乗車人数がだんだん減っています。その一因として考えられるのは、市内ほぼ全域をカバーしているにもかかわらず路線網がわかりづらい。あとは過剰な運行です。

幹線については八戸市内で三線運行されているが、各々でダイヤを組んで運行していたので、重なる時間帯と、運行されない時間帯が出ていた。これの改善を図るため、八戸市交通部、南部バスの共同運行を行い、運行ダイヤの平準化、バス時刻表の統一化をし、利用者がわかりやすくなった。10分から20分間隔で運行する。今までは10分で3本、50分に2本などでダイヤが組まれていた。利用者アンケートでは、「便利になった」が63%でした。

利用者増にも一役買ったのはパーク・アンド・ライドの実施。仙台市が取り組んでいます。東北で一番大きな都市圏である仙台では日常的に渋滞が発生している。そのなかで、パーク・アンド・ライドを進めていく。主に稼働率の高いところでは「杜せきのした」のイオンモール名取エアリ、長町モール-ララガーデン等周辺地域からバス、電車を利用してもらうよう進めています。明日、仙台市北西部の住宅団地の中心部、北四番町にトンネルが開通します。そこでは、バス専用レーン、優先レーンを設け、スムーズにバスが運行できるようにバスの利用促進を図る。パーク・アンド・ライドとともに進めることにより、より一層渋滞の緩和、公共交通の推進促進ができるのではと思います。

4 交通モード間・事業者間の連携・協働

交通モード間・事業者間の連携・協働です。交通モードを超えた連携により、ハード・ソフト両面での連携を行う。マイカーのドア・ツー・ドアの利便性を超えるためには交通モードや事業者間の垣根を超えなければならない。事業者間の連携により利便性・運行効率を向上させる。各社毎ならば、赤字が増え、コストがかさむけれども、事業者間の連携によりコストが下がる。これにより赤字が緩和されるよう協働を行う。

現在進んでいる施策は、交通モードを超えた連携により、ハード・ソフト両面での乗り継ぎ円滑化です。最新事例は横手駅周辺のバリアフリー化・駅前再開発です。駅舎の改善により人の行き来がスムーズになった。従来はバスターミナルが駅東口にあり、駅西口にある市役所等に行きづらく不便であった。それを改善することにより、東口でバスターミナルが利用しやすくなる。

バスターミナル自体も再配置し、駅に近づけ、バスと電車の乗り継ぎがしやすいようにした。バス案内表示板等を配置し、心理的バリアフリーを行い、視覚的にも時刻の明瞭化することにより乗り継ぎの円滑化を図った。交通事業者間の連携の良い例は、中小鉄道事業者間の連携です。運輸局管内のいわゆる地方鉄道では、技術者の高齢化、車両・設備の老朽化、利用者減少等の悩みを抱えていました。各事業者に関してはコストがかさむばかりでした。そこで、事業者間で連携をし、安全性向上、観光客の集客等を図るといった取り組みを東北運輸

局と東北鉄道協会は積極的に支援しています。今年度の事例として、技術力共有化事業-各社でやる訓練を合同化しノウハウの共有化・コストの削減をした。トレインアテンダント・スキルアップ講座-各社でトレインアテンダントを雇い観光客に好評だが、スキルアップを図るにあたり、コストを下げるため、おもてなし等の向上について学ぶ機会を共同で持ち、他社の事例を見ることにより触発され、より高いスキルの習得に励んでいる。

宣伝効果では、観光客の受入について鉄道間での誘客をしている。事例として、会津鉄道から山形鉄道に25名。誘客促進をすることにより、他の地域の認知、リピーターを作り、増客を図っているところだ。

5 住民との協働による公共交通の活性化・再生

住民との協働による公共交通の活性化・再生です。①人材教育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」の創設に向けた取り組み。⑤モビリティ・マネジメントによる住民全般への意識喚起や企業や商店街による自主的な取組の促進。

①人材教育のためのシンポジウムですが、昨年度山形県庁において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を行いました。基本的にバリアフリーに関するプログラムになっていますが、熊本県菊池市における交通体系の見直しについて講義を受けました。その中で地方バスの利用者減少は、乗合バス事業者のみの責任ではないという話でした。

自治体の方たちを集めてのアンケート、セミナーを行ったところ、研修生からも好評でした。

②学校教育の現場で、公共交通の重要性について、教えていく取り組みです。子供の頃から公共交通に親しんでもらいたい。

バス、電車の乗り方を知らず、マイカーでの移動に慣れてしまっている可能性が高い。公共交通機関への乗り方を周知させなければ大人になったときに利用しない。ですので、学校教育の現場で公共交通について教えている。特に面白い事例は大館市の事例です。顔の絵のパフレットですが、秋北バスではバスと徒歩を使い、健康、環境の面で良いという啓発を行っています。小学生向けには、「エコライフゲーム」を使い日常の行動でどれだけCO2を排出しているか、すごろくゲームでわかりやすく学んでいる。またウォーキングのためインフラの設備等を作っている。観光用のマップを作り、身近なところでも楽しくウォーキングできるよう作成配布した。③公共交通に関する活動を行う組織の育成・支援については事例が見つかりませんでした。引き続きこの活動の出来るよう取組や事例発掘に努めます。

④地域公共交通コンソーシアムの創設をしたい。地域の事情に適した、持続性の高い地域公共交通モデルの創造方法。行政側、事業者側だけでなく、共にできるものを作成しなければならない。また住民をいかに参画させ考えていくか、効率の良い公共交通を維持させる形での構築に転換したい。来年度から進めていきたい施策として絵を作成しております。⑤モビリティ・マネジメントによる住民全般への意識喚

起を行う。事例として仙台では、面白い取組が行われています。昨年9月、モビリティウィーク・カーフリーデーの実施。ヨーロッパでは9月16日から22日に社会的イベントとして「モビリティウィーク」が行われています。特に22日には街の中心部でマイカー乗り入れのカットをし、公共交通のみになるイベントです。要はモビリティ・マネジメントの啓発です。昨年仙台市でも「カーフリーデー」を行いました。仙台市役所前の通りを通行止めとし、カフェや道路への落書き等を行いました。今年度は「モビリティウィーク」として、バス祭りと併せて展示、PRを行いました。

6 高速交通インフラを活用した交通体系の構築

高速交通インフラを活用した交通体系の構築です。①空港利用促進策。②空港間や空港と新幹線駅等の連携。③新幹線、空港から目的地に至る利便性の高いアクセス交通の確保。④高速バスの利便性の向上。

①空港利用促進策ですが、福島空港で利用促進を行っています。特に、商工会議所、商工会、商店街振興組合等の場所で、年末のイベントで景品として福島空港を利用した場合、利用者1人あたり2万円の補助金を交付するものです。景品として当選するような景品を作った場合には支援するというものです。加えて、福島県の至るところから、2,000円から4,500円までで結べるような乗合タクシーの実施による利用促進の実施。

②仙台空港アクセス鉄道、仙台空港ビル等の連携。空港、新幹線、駅の連携です。仙台空港や仙台空港アクセス鉄道の利用促進策として、仙台空港屋上展望デッキでビアガーデンの開催やアクセス鉄道に乗ってもらうPRを行っています。CM「香港近すぎ！」の放映。香港は近いから、アクセス鉄道に乗って、空港を利用して飛んでくださいという利用促進をしていた。③空港から目的地に至る二次交通のアクセス。例として山形空港です。

山形市内だけではなく、山形空港と山形中心部を結ぶ乗合タクシー、「山形空港ライナー」が、平成24年2月2日より、新たに東根市・天童市・寒河江市・河北町中心部への運行を始め、利便性を高めた。特に、昨年の中日本大震災の時に、仙台空港の被災により空路として生き残っていたのは山形空港だけであった。新幹線も動かなかったので山形空港が一番早いルートだった。

しかし山形空港までは早く行けてもそこから仙台へ早く動かすためにはどうするのか。今まででは乗合タクシーのみでしたが、それでは今のところ二次交通として捌ききれないので、仙台までを中型バスのピストン輸送に切り替え仙台まで行きやすくした。

後は、3月27日から5月15日の間、仙台から山形空港までを、大型バス「がんばれ東北！山形空港直行ライナー」を直通運行。それにより仙台までの高速交通を実現した。④最後に高速バスの利便性の向上として、会津乗り継ぎ利用高速バスです。福島空港から郡山駅、会津若松までを片道二千円で、すぐ乗り継ぎできるよう利便性を向上させ、かつダイヤも編成し直した。

7 東北地方の特性に対応した交通体系の構築

東北地方の特性に対応した交通体系の構築。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、を掲げています。①の新しいバスに関してはEVバスが考えられます。電気バスは環境に優しく、今大々的に国を挙げて取り組んでいます。果たして豪雪地域に対応できるのかという実証実験を青森県で行いました。平成23年3月5日、3月7日に行ったところ、おおよそ大丈夫であろうという調査結果が出ました。②の高齢化に対応したものと致しまして、ノンステップバス、鉄道駅のバリアフリー化を挙げます。東北管内におけるノンステップバスの導入率としては低いところですが、着々と進めています。駅のバリアフリー化についても、徐々に伸びてきています。

以上が施策のご紹介になります。最後に、実はこのアクションプランですが、モニタリング指標として、どれだけ達成しているのか定量的に把握しなければならないところがあり、その結果をここに掲げました。指標ですが、1つ目が1人あたりの公共交通利用回数。もう1つが、地域公共交通総合連携計画策定地域数。この2つを定量的なものとしてしました。公共交通利用回数では、21年度末56回、22年度末55回と少し減っていますが、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おらず、不正確な数字ではありますが、もう少し伸びるのではと考えております。利用回数も急激に落ち込んでいるわけではない。2つ目のモニタリング指標の連携計画策定地域数では、少し増えていますが、この元となった、総合事業が事業仕分けにより廃止されてしまい、今後はこの数については伸びないものと思っています。地域公共交通活性化再生総合事業は廃止されましたが、新たに地域公共交通確保維持改善事業として生まれ変わり、現在、地域公共交通の維持の確保のために取り組んでいます。アクションプランのフォローアップについては以上です。

申し訳ございませんが、少し長引いてしまいましたので、資料4については、簡略的にお話しさせていただきます。資料4の交通基本法案について説明させていただきます。

先ほど清谷からも説明がありましたが、本国会において、交通基本法を提出しています。この法律については、今まで交通の色々な施策の法律はありましたが、交通全体の法律がなかった。よって、交通に関する施策について基本理念、その実現を図るのに基本となる事項を定めて、国の責務を明らかにしたりすることにより国民生活の安定性の向上、国民経済の健全な発展を図ることを目指し、法律として策定しました。なかなか地域公共交通などを巡る状況は厳しいところがありますが、交通については、国民生活の安定向上、国民経済の健全な発展に必要不可欠なことです。従って、交通に関する取組みについて骨格となる枠組みを作る。理念として、交通の機能の確保向上、環境への負担の軽減、関係者の連携と協働を基本にしている。日常生活に必要な交通手段の確保、高齢者、障害者の円滑な移動のための施策、利便性向上、円滑化、効率化等を謳っているところです。この交通基本法において、実は交通基本計画を定めようというのが定められているところです。もしこれが実現すれば、この交通基本計画を閣議決定して定める予定です。交通基本計画として何を定めるの

かという、交通に関する施策についての基本的な方針、交通に関し政府が総合的かつ計画的に講ずべき政策、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項等を策定する予定です。このようなものをこれから定めていこうとしているところです。まず国会での審議を経ないと、法案も成立しないので、予断を許さない状況ですが、今この法案、交通基本法に取り組んでいるところで、ご紹介させていただきます。以上です。

高橋会長

ありがとうございました。大分バラエティに富んだ内容、法案の内容のご説明が終わりましたが、ご質問ご意見等ございましたらお願いいたします。

神崎臨時委員

よろしいですか。

高橋会長

はい、どうぞ

神崎臨時委員

東北港運協会の神崎です。この資料2について、現況について書かれておりますが、その中の資料が年度であったり、暦年であったり、これは出てくる出典が違うと思うのですが、この現況というのは、我々は平成23年の東日本大震災を踏まえての資料かと思えば、平成22年度までしか出ていないですね。本当に東日本大震災から東北は一変しました。それと福島原発事故においても、人口動態が大きく変わってきている。それを今後の方針としてどう捉えていくのか。私、この資料を見ていまして、今までの平時の資料だなと。今後の東北の復興について、このような資料を参考にして本当に復興成るのかと思いました。以上です。

高橋会長

事務局、何かございますか。はい、どうぞ。

事務局

神崎臨時委員の仰るとおりでございます。やはり震災後に状況は一変しています。まさにそのような数字をお出しできれば良かったのですが申し訳ありません。なにしろ平成23年度も終わっていない状況です。後ほど補足させて頂く形で観光の話と併せて最近の状況について、色々なところから聞いた話ではありますが、統計的な数値としてはまだあがってきていないのですが、そこを後ほどご紹介できればと思います。

神崎臨時委員

お役所という立場上、底打ちとか推定値はなかなか出せないと思うので、そこは察しているわけですが、我々としてはやはりこれから東北を考える場合には、平成23年度を基盤にした考え方で立てていかないと。平成22年度までの基盤で考えていると、色々な計画は変わってくるのではと思

います。

(4) 東北の観光に関する取組み（ご報告）

高橋会長

ありがとうございます。その他いかがでしょうか。はい、統計的な時期の問題もあり、なかなか難しいとは思いますが、確かに神崎臨時委員の仰るとおりだと思います。よろしいですか。次に議題4、「東北の観光に関する取組み」に進みたいと思います。これにつきましても事務局から説明をお願いします。

事務局

それでは引き続き坂本から説明させていただきます。まず神崎臨時委員からお話のあった、震災後どうなったのかというところを、簡単に補足させていただきます。

その前に先ほどの資料1におきまして復興推進室長の猶野から説明したところですが、震災後のことについて時間の都合で割愛した14ページ以降の部分で若干書いてあります。そこを簡単に触れてみます。資料1に戻って下さい。

15ページをご覧ください。まず物流の部分で資料は付いておりませんが、ご案内のとおり、サプライチェーンの寸断という言葉がよく震災後に言われたと思います。物流の方の前で失礼ですが、残念ながら世の中には物は届いて当たり前と考える方が多いです。その中で、非常に衝撃的な状況、物が、材料が、製品、半製品も運べない。当然、製品も作れないということで、特に自動車関係の裾野がとてつもなく広がったので、生産が大きく落ち込み日本経済全体に大きなマイナスとなった。その後については、私が色々ところから伺っている限りの情報ですが、物流に関しては、復興需要の関係があり、かなり戻ってきた部分があります。

例えばニュースでも流れているように、仙台港で自動車専用船から自動車の積み込み、積み出しが行われています。そういったように、生産については、エコカー補助金なども相まって、大分戻ってきた。

一方で、タイで昨年末近くに洪水がありました。タイは人件費の安い仏教の国で治安もよく、日本企業も多くタイで操業していました。しかし洪水により工場も水浸しになり、生産不能になった。日本経済での牽引役となっていた自動車産業をはじめ色々打撃を受けた。これがまたマイナス要因になった。

その中で色々な要因はありますが、全体として東北関係、特に復興需要のある沿岸部、岩手、宮城、福島については、かなりの回復状況で、実際

に後ほど観光の話もしますが、例えば福島県の中通り。ここでは若干放射線量も高く、風評被害も大きくて、観光客宿泊客が少ないという中で、今年の企画観光部の旅行会を福島県の飯坂温泉に決め、部の皆と年末に行ってきました。その旅館の方の話では、だいぶ復興関係の費用が回るようになってきたと仰っておいりましたし、同じ旅館に私達以外に2組旅行会で泊っておいりました。復興関係の方々のようにでした。

他にも例えば、一昨日20日の祝日、塩竈から松島まで運航する遊覧船に乗船したところ、ここにも復興関係者のような作業着を着用した男性のグループが多くいました。女性1人の方も3人いらしていたり、復興への動きは出てきている。

一方で、非常に厳しい風評被害が出ているのが山形と秋田です。震災の影響としては直接的にはあまり出ていませんが、風評被害により観光客が減少している。その中で、昨年8月9日、山形でタクシーに乗った際、タクシーの運転手から、仙台の景気向上について聞いたが、山形等にはその恩恵はまだ来ていないとのことでした。2月に秋田に行ったところ、こちらでも厳しい状況で、タクシーの運転手も厳しいと言っていた。東北の中でも地域間で観光客等の復興へのばらつきがある。

そういった中で東北全体に観光客を呼び込むために、東北全体の魅力のある地を1つずつ発信していく。旅客輸送についてはJR東日本でも、東北新幹線の需要の五割は観光需要だという。なので、観光客には新幹線で来てもらい、二次交通としてバス、タクシーで移動をしてもらう。東北域内で出かけてもらうことが大事であり、復興に向けての大きな要素になるのではと思っています。

長くなりましたが、資料1の中で、お礼も兼ねて申し上げたいのが、運輸局として色々な所に働きかけて、救援物資の輸送の状況などを把握する中で、物流のトラック関係等の事業者のプロの方々のノウハウを、実際に各自治体の方々に教えて頂き、輸送の際に大変役に立ったということで、厚くお礼申し上げます。それからJR貨物の輸送についても、JR貨物のご協力はもちろんのこと、レールもJR西日本のレールを使い迂回輸送したりしており、JR東日本の方々を含め大変ご尽力賜りました。

18ページ、山崎からもありましたが、仙台空港、新幹線が使えない状況の中、山形空港が非常に大きな役割を果たしました。その中で、山形空港の輸送については当然、宮城交通、宮交バス、山交バス、福島交通、JRバス東北、新潟交通等、本当にバス事業者の皆様にご尽力賜りました。本日お見えになっている山形県庁の竹内課長にも仙台・山形間の、山形空港を使った輸送に際しては大変ご尽力を頂きました。この場をお借りまして御礼申し上げます。ありがとうございます。

資料5、6の簡単な説明をさせていただきます。

まず資料5ですが、先ほど猶野からもありましたが、正しい観光情報の発信、そして受入環境の整備等、柱をいくつか設けまして取り組んできました。

(1ページ目)正しい観光情報の発信として、東北観光復興ポータルサイトを立ち上げました。アクセス数が下部にあります。引き続き多いで

す。こちらには放射線量の数値も出ております。福島は0.7マイクロシーベルトくらいの数値も、24時間365日、ずっと屋外でも年間の被曝線量には及ばない状況です。そういったところも発信しています。後ほど2ページになりますが、東北観光推進機構、東北経済連合会、仙台商工会議所、観光関係各団体をメンバーにワーキンググループを設置し、その成果を出しました。海外メディアを通じた情報発信。震災を通じたニュース、あるいは原発のニュースは全世界に報道されています。

一方で、過剰な報道により、間違った認識を生むのは好ましくない。沿岸部では実際、津波により被害を受けたところもありますが、多くのところでは、以前と変わらないという所もあります。それを含めて、しっかりと本当の現在の状況を発信する。その方法として2つあります。1つ目は、現地に赴きいろいろ説明する。

もう1つは、海外メディアの方、或いは旅行代理店の方に日本に実際に来てもらい、事実をみてもらったうえで本国に戻ってから情報を発信してもらうということです。

旅行代理店の方々には、日本旅行の商品を企画立案してもらい、その旅行者にはカウンターで説明して頂くということもしております。これについては、主な招請事業として力を入れております。台湾、シンガポール、中国、韓国、香港、タイ、それから一番下のVISIT JAPAN東北復興記念2011年度事業。左の東北地図のものです。私自身、赤いラインの北東北を回るルートの一部に参加しました。2月4日から6日の午前中の間、青森、十和田湖、田沢湖、そして田沢湖の側のアイリスミュージアムまで同行しました。先ほど山崎から秋田内陸縦貫鉄道の話がありましたが、この鉄道に実際に韓国、中国の方に乗車してもらったところ、すばらしいと感動して頂いた。また秋田の阿仁合駅の側にある阿仁スキー場の上までゴンドラで上り、樹氷を見たりもしました。

帰国の際ですが、仙台のアンパンマンミュージアムをぜひ見たいというリクエストを受け、11時台の新幹線に乗るために9時にホテルメトロポリタンを出発、短い間でしたがしっかり買い物もしてもらい喜んで頂きました。そして本国に戻ってから早速、エバー航空で仙台に入ってくる商品を作って頂いた。アンパンマンミュージアムも行程に入っていました。こうして地道にしていくことが観光の復興にとって重要ではと思います。

(2ページ目) ワーキンググループ。がんばろう！東北のロゴ、JR東日本とのタイアップによる情報発信をしました。東北に行くことが支援になるということです。昨年11月21日金曜日に、野田総理に時間をいただき、東北6県各2人、合計12人の女将がアピールした。東北観光推進機構の齋藤本部長、三浦副本部長、そして運輸局からも出向きました。各県の女将会でも紹介され、総理を訪問した2人だけでなく訪問しなかった女将たちの間で非常に励みになったようです。それから東北六県の物産展も行いました。

(3ページ目) 観光需要創出に向けた事業への支援として、被災三県、岩手、宮城、福島には1,500万円、それ以外の青森、秋田、山形には1,000万円で色々な事業について支援いたしました。

(4ページ目) 観光客の受入環境を整備するとして、平泉、仙台・松島、会津若松の3地域を「外客受入地方拠点」として指定し、ソフト事業としてパンフレットを作成。また類似事業として、言語バリアフリー化事業があります。こちらでは主にハード面である案内板、停留所の表記の訂正等です。昨日、私も平泉に行き実際にどう変更するのか確認してきました。現在、資料の修正作業を進めています。ハード事業として、酒田エリア、平泉世界遺産エリア、塩竈・松島エリア、会津若松・喜多方エリアの四カ所行っています。あと、観光振興を目的とした受入環境整備事業として、地域の祭りを行ううえで、外国人も含め観光客に満足頂けるよう取り組んでいます。更には、東北内の外国人留学生方にサポーターとして、観光圏を回ってもらい、本国の人たちに発信してもらおうということも行っています。

(5、6ページ目) 地域再生のための観光業支援事業。地域再生に意欲のある地区にアドバイザーを派遣し、議論を行っています。3月18日に本格スタートしました東北観光博では、東北6県を観光博覧会会場と見立てて、東北エリア全体の魅力的な観光資源を、首都圏を初めとし色々な地域にアピールする。こちらでもポータルサイトを立ち上げたり、パスポートを発行しています。パスポートは、スタンプを集めて特典と引き替えられたり、提示によりサービスを受けられる。

(7ページ目) 東北観光博の具体的なゾーンです。28ゾーンあります。資料6の説明に入ります。観光立国推進基本計画(案)概要は国のものです。冒頭からお話している策定委員会は、東北の基本計画です。東北の観光基本計画を作るうえでの委員会です。それより若干先に、国の観光立国推進基本計画が今進んでいます。こちらの内容として、2ページに目標があります。(2ページ目) これまでの観光立国推進基本計画では、2011年までを目標としていました。その中で、計画期間が五年ですので、次に2016年を目標年次とする新たな基本計画を現在、国として策定しているところです。

具体的な目標として、1. 観光による国内消費の拡大として、国内における旅行消費額については、2016年までに30兆円としている。

2. 外国人観光客、国際観光のところで、2016年までに1,800万人に増やそうとしています。昨年の震災後の数字は622万人にまで落ち込んでいますが、これを元に戻し、増やしていくために力を入れ目標を掲げている。

3. 訪日外国人の満足度として、大変満足を45%、必ず再訪したい、また行きたいという方を60%に上げていきたい。

4. 国際会議の開催件数ですが、平成28年までに5割以上増、アジア最大の開催国を目指す。

5. 日本人が海外に行く人数としても、2,000万人を目標としている。

6. 国内宿泊観光旅行の年間平均宿泊数を、2.5泊を目標にしている。

7. 国内観光地域の旅行者満足度を、大変満足・必ず再訪したいを25%にしていく。根拠としては右側にあります。かなり目標としては高く設定

されています。しかし、全く不可能という数字ではないので、達成に向けて進む。

11ページ以降には、それに向けて何をしていくかというところが記されています。魅力ある観光地を作る、オール・ジャパンでやっていく、国際会議、休暇改革の推進。休暇改革については、できるだけ平日でも休みを取り、日帰りでも良いので旅行に出る。東北にも魅力的な観光資源がたくさんある。その魅力を100%知られていない。

この前、中尊寺の山田貫首の説明を聞きました。藤原清衡がなぜ中尊寺を平泉に作ったのかを知ったうえで平泉を観るのでは満足度が全く違う。それを踏まえて、観光地の情報発信をし、何度も足を運んでもらえるよう努力していく。以上でございます。

事務局から提案致します。時間も押しておりますので、議題の5についても続けてご説明したいと思いますがいかがでしょうか。

(5) 東北観光基本計画策定委員会（仮称）の設置について

高橋会長 それでは、引き続き議題の5 東北観光基本計画策定委員会（仮称）の設置について、事務局から説明願います。

事務局 それでは資料7をご覧ください。これは全国ではなく東北ブロックの観光立国推進基本計画になります。目標とする時期は、全国の計画と同じで、2016年を目標にしています。現在の東北観光基本計画は、平成20年の3月、東北地方交通審議会において答申されたものです。全国を見据えて作っている観光立国推進基本計画策定後速やかに、東北でも策定委員会を立ち上げ、1年以内に策定していきたい。以上です。

高橋会長 それでは、資料5、6、7併せまして、ご質問、ご意見をどうぞお願い致します。

ちょっと確認ですが、資料6の、観光立国推進基本計画は、もう国会を通過しているのですか。法制化されているのですか。

事務局 申し訳ございません。説明しておりませんでした。資料7の2ページ目に、国のスケジュールが載っております。一番下に、来週の月曜日、3月26日に国交省本省で交通政策審議会の観光分科会において、この改定基

本計画（案）が了承される予定です。それを踏まえ閣議決定・国会報告となります。なので、もう間もなく策定される予定となります。

高橋会長　　そうですか。では、この予定と合わせて、東北の資料7の計画を作るといことですね。

事務局　　はい、そうです。

高橋会長　　はい、それではどうぞご質問、ご意見ありましたら。

事務局　　ご質問ありましたら仰ってください。あと1点、資料7の3ページ目の説明をしなければなりません。東北観光基本計画策定委員会（仮称）について（案）の体制というところです。そこの委員構成（案）に、①学識経験者というところがあります。本日都合がつかずお休みではありますが、委員名簿の中の北海道大学観光学高等研究センター長教授でいらっしゃる石森秀三先生に、この学識経験者のところのお願いをしたいと、先日お伺いし快諾頂いております。こちらについてもご議論賜りたい。②観光団体関係者には、東北観光推進機構、東北六県商工会議所連合会会長である鎌田会長のスタッフである仙台商工会議所のご担当の方にもご参加賜りたいと相談中です。③交通関係者、組合関係についても、ご相談させていただきます。また、⑤自治体関係者についても各県の観光担当の方々に相談させて頂ければと思います。ありがとうございます。

高橋会長　　何かありましたら。そうすると先ほど神崎委員から話があった、去年の3月以降の件について、震災以後の数字を盛り込み、考慮しながらこれから計画すべきではないかという話ですが、これはこの策定委員会の中でそのことを踏まえて作るということでしょうか。

事務局　　仰るとおりです。こちらの観光については、外国人観光客の数字などもかなり落ち込んでいますので、まずこれをいかに戻すか。国内の観光客もそうです。震災以後、観光目的の来訪者、国内観光についても、6、7割ほどと言われています。これをどう戻していくか、そこからスタートしていくこととなります。

高橋会長　　特にございませんか。よろしいですか。一どうぞ。

吉村臨時委員代理　山形県です。今、話を伺っている中で、山形県の状況についても簡単に

お話しさせていただきます。今回、東日本大震災のあとで、特に観光で言いますと、津波、原発事故といった震災による直接的な被害、それと観光にとってとても影響のある間接的な被害、要は原発事故の風評被害があります。その風評被害の及んでいる地域は、岩手、宮城、福島の三県だけでなく、青森、秋田、山形、新潟、栃木にまでできています。数字でみると、秋田県が最も落ち込んでいる。山形県も共に落ち込んでいる。福島はまた数字の要因が別になりますが。岩手、宮城については数字上は実は秋田、山形ほど落ちていない。先ほど部長からお話し頂きましたように、特に日本海側の件について、直接的な被害がなかっただけに全国的に注目されづらいですが、数字をみると深刻な状況であることを周知して頂き、実際に基本計画、取組みを進めて頂きご支援頂きたいと思っています。

あともう一点、震災のあと、岩手、宮城、福島が注目を集めています。山形県の中で私が聞く範囲ではありますが、被災3県には補助金が入って、なぜ山形には来ないのかと耳にします。このあとについては、東北観光博があります、東北6県が非常に大きな注目を集めて、様々な支援、全国的な取組等が東北に集中される。東京や名古屋で耳にするのは、仙台は景気が良くていいという話です。ゆくゆく、場合によっては、東北に対する目線が羨望に変わるのも十分にあり得ると個人的に思っています。その中で、今後の心構えとして、どうしていくのか意識しなければならないと思いますが、これまでの全国的な取組みに対する感謝の気持ちをどうやって全国に伝えていくのか。こういったこともこちらの観光の取組みと併せて、認識しておかなければならないと思っています。以上です。

高橋会長

ありがとうございました。その他いかがでしょうか。私もそうですが、皆さん感謝の気持ちはそれぞれその場その場で言っていると思いますが、確かに、全体としてどう表現していくのかといった問題はありますね。

事務局

もう1点よろしいですか。時間も押している中で申し訳ありません。先ほど少し説明させて頂いた、委員の体制の案ですが、委員会委員は後日、会長が指名ということで、会長に一任させて頂くことについてこの場でご了承賜りたいのですが、それを含めこの場でご相談ください。

高橋会長

はい、それでは、東北観光基本計画策定委員会（仮称）の委員長は北海道大学観光学高等研究センター長教授である石森秀三先生で、その他の委員についてはこういったメンバーから会長が指名するという事でよろしいですか。

はい。ありがとうございます。それでは、ただ今の事務局の提案について、了承とさせて頂いてよろしいですか。

はい。（全会一致）

高 橋 会 長

ありがとうございます。それでは国の観光基本計画案の決定の後に、ただ今承認頂いた策定委員会を立ち上げるということにさせていただきます。本日は各委員の方々から、貴重な意見を賜りましてありがとうございます。運輸局の方では、本日あがった意見を踏まえながら交通観光行政を進めて頂きたいと思います。それでは、本日予定されました議事はこれにより終了とさせていただきます。事務局にお返しいたします。

3. 閉会

事 務 局

ありがとうございました。それでは以上をもちまして、第14回東北地方交通審議会を閉会いたします。本日はお忙しい中、誠にありがとうございました。

〔了〕