

東北地方交通審議会 交通部会  
～ 活力ある21世紀の東北を目指して ～  
(骨子(案))

## はじめに

### 本報告の趣旨・目的

- ・ 少子高齢化等をはじめとする社会経済構造の変化や、新幹線をはじめとする広域ネットワークの整備の進展などを踏まえつつ、多様な関係者との意見交換を通じながら、東北6県を一体として捉えた交通の中長期ビジョン(望ましい交通のあり方)を策定するもの。
- ・ 東北地方の活性化のための交通分野の重要論点、取組みの指針を明らかにする。  
具体的には、  
自家用車の普及や人口減少・少子高齢化といった社会状況の変化を踏まえつつ、「公共交通が果たすべき主要な役割」を明らかにする。  
公共交通がその役割を果たすために、進めるべき「施策の方向性」及び「具体的施策」を明らかにする。  
施策の推進のため、「国(東北運輸局)」が担うべき役割を明らかにする。

### 検討の枠組み

- ・ 目標年次： 概ね2015年(平成27年)
- ・ 対象地域： 東北6県(青森、岩手、秋田、宮城、山形、福島)
- ・ 検討課題：  
都市間・地域間交流を促進する **幹線ネットワークの整備と活用**  
快適で活力を生み出す **都市交通の整備・改善**  
安心して暮らし続けられる地域づくりのための **地域交通の維持・整備**  
**環境に優しい交通体系の整備**

# 第1章 東北地方の社会経済構造及び交通の現状・動向と課題

## 第1節 東北地方の地域概況及び交通の現状

### 1 東北地方の地域概況

- (地勢) 広大な面積(全国の約16%。四国・九州の合計より大)  
山がちな地形、三方を囲む海  
関東地方・北海道と隣接
- (気候) 全般的に寒冷  
日本有数の豪雪地帯
- (人口) 6県合計で約980万人(全国の約8%)  
都市が分散(山脈・山地により隔てられる。長い都市間距離)  
人口減少が全国平均と比べても急速(過疎化の進展)  
少子高齢化が全国平均と比べても急速
- (産業) 特色として、第一次産業の比率が全国と比べ大きい(コメどころ)  
(産業別人口: 第一次11%(全国5%)、第二次30(30)、第三次59(66))
- (その他) 豊富な観光資源

### 2 東北地方の交通の状況

#### (1) 交通基盤の状況

- (新幹線) 東北新幹線(新白河-八戸) 447km [全国(九州含む)比19%]  
ミニ新幹線(秋田・山形)を含めて 722km [全国比27%]
- (鉄道) 4,193km [全国比15%]
- (空港) 9空港・飛行場(8空港、1飛行場) [全国比10%]
- (高速道路) 1,134km [全国比16%]

#### (2) 交通需要(2000年)

- (ブロック間) 8,254万人/年  
関東(72%)が主。次いで北陸信越(13%)。  
観光等目的の比重が高い(観光15.1万人/日。業務8.9)
- (県間) 6,742万人/年  
観光等目的の比重が高い(観光12.2万人/日。業務7.3)
- (県内々) 5,581百万人/年  
うち、鉄道265百万人/年(分担率4.7%)、バス376(6.7%)

#### (3) 公共交通の利用者数の動き

- ・ 高い自家用車分担率(クルマ社会)
- ・ バス、地方鉄道、旅客船の輸送量は減少傾向。
- ・ 新幹線、航空、高速バスの輸送量は増加傾向。

#### (4) 貨物輸送の状況

(貨物流動) 706 百万トン (うち、域外 139 百万トン(20%)、域内 568(80))

(域外流動) 東北「発」に比べて「着」の比重が高い (発 60 百万トン(44%)、着 78(56))

関東の比重が高い (発 39 百万トン(64%)、着 44(57%))

モード別では、自動車の比重が高い(分担率：東北発 69%、東北着 54)。

次いで海運(発 27、着 43)、鉄道は、少ない(発 4、着 3)

(域内流動)モード別では、ほとんどが自動車(分担率 98.6%)。海運(1.1)、鉄道(0.2)

### 3 東北地方の社会経済構造と交通の将来見通し

#### (1) 社会経済構造の将来見通し

- ・人口減少は引き続き全国を上回るペースで進む。
- ・少子高齢化も引き続き全国を上回るペースで進む。

#### (2) 交通の将来見通し

(交通基盤の整備)

現在、事業許可を受けている鉄道は次のとおり。

- ・東北新幹線の延伸(八戸 - 新青森)
- ・仙台空港アクセス鉄道(仙台空港 - 名取)
- ・仙台市地下鉄東西線

(交通需要の見通し)

- ・ブロック間流動(東北発着)は、1.24 倍に増加。

目的別では、観光等が 1.27 倍と業務(1.09)に比べ大きい。

- ・県間流動は、1.16 倍に増加。

目的別では、観光等が 1.18 倍と業務(1.15)に比べ大きい。

- ・県内流動は、1.13 倍に増加。つ t y t r

ただし、鉄道 0.88 倍、バス 0.90 倍と公共交通機関は減少。

## 第 2 節 東北地方の交通の課題と検討のポイント

### 1 東北地方の交通の課題

「活力ある 21 世紀の東北」を実現するための検討課題を次の通り整理。

#### **都市間・地域間交流を促進する幹線ネットワークの整備と活用**

- ・人口減少の進展による地域の活力の低下のおそれ。
- ・新幹線、空港アクセス鉄道といった高速交通体系の整備計画あり。
- ・高速交通基盤と目的地の間の二次交通整備の取組みが進められている。

幹線ネットワークの整備と活用による交流人口の増加を図る。

#### **快適で活力を生み出す都市交通の整備・改善**

- ・マイカー依存の高まりにより道路渋滞等の都市交通問題が深刻化。
- ・地下鉄東西線整備など都市交通インフラの整備計画あり。

- ・ 公共交通利用促進のための新たな取組みが進められている。  
公共交通を中心としたまちづくりにより都市の快適性・活力を増進。

#### **安心して暮らし続けられる地域づくりのための地域交通の維持・整備**

- ・ 少子化の進展等により地域交通の一層の需要減退のおそれ。
- ・ 「地域の足」の維持のための新たな取組みが行われ始めている。  
地域の特性に応じた地域交通の維持・整備による地域づくりを促進。

#### **環境に優しい交通体系の整備**

- ・ 旅客部門ではマイカー、物流部門ではトラックの比重が著しく高い。
- ・ 地球環境問題への対応、東北の特色である美しい自然の保持が必要。  
公共交通への転換、モーダルシフトの推進による環境対策の推進。

## 2 検討のポイント

### (1) 「マイカー社会」「人口減少・少子高齢化」の中の、「公共交通の主な役割」

- ・ マイカーの普及が進む中で公共交通の利用者は伸び悩みから減少。  
さらに、人口減少・少子化もあいまって、公共交通の維持が困難な地域も。
- ・ こうした中であっても、交通弱者の存在、交通混雑への対応等公共交通が不可欠な分野が存在。
- ・ 「公共交通の主な役割」を明らかにし、施策の推進を重点化。

### (2) 公共交通の活用のための、「取組みの方向性」「取り組むべき施策」

- ・ 需要構造が変化し、従来型の公共交通の維持が厳しくなる中で、新たな取組みの方向性が必要。

例) 需要に応じた「供給形態の見直し」

需要を喚起する「新サービスの展開」

「多様な主体の連携」による効果的・効率的な施策の推進

「NPO、住民等の参画」による公共交通の計画立案・運営支援

### (3) 施策を推進するための、「国（東北運輸局）が担うべき役割」

- ・ 施策の推進にあたり、国（東北運輸局）の行政資源を効果的に活用。

例) 多様な連携の仲介

新たな取組み（社会的ニーズがあるが、リスクを伴う）への支援

制度改正（規制の弾力化）に伴う新たな取組みの積極推進

## 第2章 都市間・地域間交流を促進する幹線ネットワークの整備と活用に向けて

### 1 都市間・地域間交流を促進するための公共交通の主な役割

- ・ 定住人口の減少が進む中で東北地方の活性化を図るためには、交流人口の拡大がカギ
- ・ 東北地方は、豊富な観光資源、国内最大限の需要発生源である関東地方と隣接・新幹線網で直結、9つの空港・飛行場を擁し関西や海外等との交流基盤も整っているなど、高いポテンシャルを有している。
- ・ 従って、都市間・地域間交流を促進する幹線ネットワークの整備と活用を図るべき。
- ・ 都市間・地域間交流を促進するための公共交通の主な役割として、

#### 高速交通手段の提供

- ・ 新幹線、航空、高速バスといった高速・広域的公共交通は、「所要時間の短縮」や「長距離移動に伴う疲労感低減」の面でマイカーより優れており、都市間・地域間交流の促進には不可欠。

#### 高速交通拠点と目的地を結ぶ二次交通手段の提供

- ・ 都市間・地域間交流の促進のためには、高速交通手段の提供に加え、新幹線駅や空港といった高速交通拠点と最終目的地を結ぶ二次交通手段の提供が不可欠。
- ・ 特に、域外からの「来訪者」のニーズが強い。

(ex. 仙台空港アクセス調査： 「来訪者」は約8割が公共交通を利用)

### 2 高速交通手段の整備促進

#### (1) 現状等

- ・ 新幹線、空港といった高速交通基盤の整備に伴い、新幹線・航空旅客は着実に増加。
- ・ 高速バスについても、路線・本数・利用者とも増加傾向。

#### (2) 取組みの方向性

- ・ 高速交通基盤の整備については、東北地方の活性化に大きく貢献することから、現在実施されている事業を着実に実施。
- ・ また、既整備の高速交通基盤についても可能な範囲で高度化。
- ・ 新たな整備については、地元と交通事業者の間で費用対効果、整備手法等について調査・検討を推進。

#### (3) 取り組むべき施策と国の役割

##### 東北新幹線の着実な延伸

- ・ 現在、延伸事業中の東北新幹線については、着実に整備を進めるべき。

##### 東北新幹線の高速化の検討

- ・ 現在、JRにおいて検討が進められている東北新幹線の高速化については、実現が望まれる。

### ミニ新幹線の高度化の検討

- ・ 現在、山形新幹線については、地元地方公共団体・JR等で調査・検討が進められており、引き続き調査・検討が深度化されることが望まれる。

また、秋田新幹線については、調査・検討の開始が予定されており、同様に調査・検討が実施され、深度化されることが望まれる。

- ・ 国（東北運輸局）は、調査・検討の場に参画し、その深度化に協力すべき。

### 高速バス網の充実

- ・ 高速バス網については、引き続き、路線・本数の拡充が望まれる。
- ・ 国（東北運輸局）は、高速バス網の拡充に伴い生じた、高速バス発着所周辺の車庫不足に起因する路上駐車問題など、高速バス網の発展を阻害する要因の除去に努めるなど、バス事業者による高速バス網の拡充を支援すべき。

## 3 二次交通手段の維持・充実

### (1) 現状等

- ・ バス・タクシー等の二次交通手段については、東北新幹線八戸延伸を契機として、新幹線新駅からの二次交通が多数新設されるなど、その整備が進んでいる。
- ・ ただし、二次交通手段については、利用者数が少なく、運行事業者単独の取組みでは、維持が困難になっているものも少なくないのが実情。
- ・ なお、乗合タクシーのように、利便性が高く効率的な新たな形態の二次交通手段が広がりつつあることも注目すべき。
- ・ また、仙台空港に関しては、仙台空港アクセス鉄道の整備が進められている。

### (2) 取組みの方向性

- ・ 多様な主体の「連携」（二次交通、高速交通、観光、行政）による需要喚起。
- ・ 需要に見合った効率的な運行形態の導入（乗合タクシーへの移行、ダイヤ・運行経路の見直し等）

### (3) 取り組むべき施策と国の役割

#### 多様な主体の「連携」による需要喚起

- ・ 豊富な観光資源等を活かして、域外からの「来訪者」の需要を一層喚起するため、地元交通事業者、広域的な交通事業者、観光関係事業者・団体、行政が一体となって、新幹線・航空・高速バスや宿泊と二次交通がセットとなった「魅力ある企画商品の造成」、「観光地や二次交通のPR（情報発信）強化」などの施策を推進すべき。
- ・ 国（東北運輸局）は、こうした「連携」の場を設定し調査・検討段階での支援を行うとともに、施策の実験・実施段階でも先進的な施策に対しては支援を行うべき。

また、情報提供については、二次交通情報提供・検索システムの一層の活用を図るべき。

#### 需要に応じた効率的な運行形態の導入

- ・ 例えば、ダイヤについて新幹線や航空の発着時刻に合わせる、運行経路について

は宿泊施設等を経由するなどの取組みを一層推進すべき。

- ・ また、規制の緩和により乗合タクシーなど少ない需要に応じた効率的な運行形態の導入が容易になり、活用事例も現れてきていることから、地域の実情に応じ、こうした新たな運行形態の導入を積極的に推進すべき。
- ・ 国（東北運輸局）は、こうした運行形態の変更等の動きに対しては、迅速かつ適切に対応しそのタイムリーな実現を図るのみならず、新たな運行形態の導入を促進するため制度の周知や事例紹介などを積極的に行うべき。

#### 交通結節点の改善

- ・ 駅・空港において、二次交通の乗車場の案内表示の充実を図るなどして、高速交通と二次交通の乗り継ぎの円滑化を図る必要。また、今後、中高年齢層や外国人の観光需要拡大が見込まれることも踏まえ、こうした人々の利便性に配慮すべき。
- ・ また、高速交通基盤の活用のためには、地域住民にとってはマイカーも重要な高速交通拠点へのアクセス手段となることから、P & R（パークアンドライド：駅等の駐車場に自動車を駐車し、公共交通機関に乗り換えて目的地へ向かうこと）用の駐車場の整備を推進するとともに、域外からの来訪者の移動円滑化のため高速交通の結節点におけるレンタカー利用の利便性向上も図るべき。
- ・ 国（東北運輸局）は、交通結節点の改善については多様な関係者間の調整が必要となることを踏まえ、こうした関係者の「連携」の場の設定に努めるべき。

#### 仙台空港の広域利用の促進

- ・ 仙台空港については、現在進められている仙台空港アクセス鉄道の着実な整備が必要。
- ・ また、仙台空港アクセス鉄道については、その広域利用を促進するため、仙台以遠への在来線との相互直通化や県境をまたがる広域的な関係者の連携による開業イベントの実施などについて検討すべき。

なお、山形方面への相互直通化のためには、JR仙山線の輸送力増強が必要となるので、仙山線の機能強化について検討すべき。

- ・ また、仙台空港アクセス鉄道開業に伴い、現在運行中の仙台空港アクセス手段について見直す必要。
- ・ 国（東北運輸局）は、仙台空港アクセス鉄道整備を引き続き支援するとともに、開業後の広域利用促進のため多様な関係者の「連携」の場を設け、具体的施策の実施に向けた検討を推進すべき。

## 第3章 快適で活力を生み出す都市交通の整備・改善

### 1 都市交通における公共交通の主な役割と取組みの方向性

#### (1) 公共交通の主な役割

- ・ 都市部においては、マイカー依存の高まりに伴い、道路交通渋滞等の都市交通問題が深刻化。  
その結果、移動時間増加による社会的ロスや都市の環境悪化等の弊害発生。
- ・ また、マイカー社会化とあいまって大規模商業施設等の集客施設の郊外立地が進み、駅前など中心市街地が空洞化。
- ・ 都市交通における公共交通の主な役割として、  
通勤・通学の足  
都市部における交通の円滑化のためには、特に交通需要が集中する通勤・通学時間帯を中心に、大量輸送手段である鉄道やバスの活用が必要。  
買い物・通院等日常生活の足  
駅前等の再活性化を図る等のため、鉄道やバスの活用が必要。

#### (2) 取組みの方向性

- ・ 利便性・快適性を高め、マイカーに負けない魅力を創出することが必要。
- ・ そのため、多様な新サービスの導入に事業者・行政が一体となって取り組むことや、公共交通事業者相互の連携による乗継ぎの円滑化、さらに住民・NPOとの連携によるサービス改善も必要。

### 2 取り組むべき施策と国の役割

#### 都市鉄道の機能強化

- ・ 定時性・大量性に優れた鉄道の利用を促進し、都市交通問題の緩和を図るため、
  - ・ 仙台市における東西交通軸形成のための地下鉄の建設
  - ・ 都市部の駅間距離の長い区間などで「新駅」の設置を促進など、都市鉄道としての機能の強化を進めるべき。  
また、「新線」「新駅」の設置に際しては、その整備効果を最大限活かすため、新駅へのバス路線の再編や鉄道を基軸としたまちづくりなどについて検討すべき。
- ・ 国（東北運輸局）は、仙台市における地下鉄建設を引き続き支援するとともに、「新線」「新駅」の活用のためのバス路線再編等の検討の場に参画し、支援を行うべき。

#### バス利用環境の改善

##### ）定時性確保・速達性向上

- ・ 都市部におけるバスの利用者数の減少の大きな要因は、マイカー社会化に伴いバスの定時性・速達性が失われたこと。そのため、  
バス専用レーンの設定やカラー舗装化、PTPS（公共交通優先システム：信号制御による交差点通過時間短縮等）の導入といった取組みが進められ、相



応の効果があがっているところであり、こうした取組みを一層拡充すべき。

- ・ 国（東北運輸局）は、補助制度を用いるなどして、こうした取組みを支援・推進すべき。

#### ）使いやすいバス路線網への改善

- ・ 利用者に分かりやすく使いやすいバス路線網への改善の取組みとして、各地で「循環バス」や「ゾーンバスシステム」の導入が進められ、相応の効果があがっているところであり、こうした取組みを一層拡充すべき。
- ・ 国（東北運輸局）は、実験段階においても積極的に補助制度を用いるなどして、こうした取組みを支援・推進すべき。

#### ）その他の利便性向上策

- ・ 「バスロケーションシステム」の導入が各地で進められ、利用者増にも貢献している。また、バス車両の行き先表示板の電光掲示化やバス待ち空間の改善の取組みも進められているところであり、こうした取組みを一層拡充すべき。
- ・ 国（東北運輸局）は、補助制度を用いるなどして、こうした取組みを支援・推進すべき。

#### タクシーの活用

- ・ ドアツードアで24時間利用可能という利便性を持つ公共の足として、タクシーの一層の活用を図るべき。

例えば、高齢化社会に向けて介護輸送への活用を図るべきであり、そのため、運転者の教育・バリアフリー車両の導入を推進する必要。

また、深夜・早朝や都市の外縁部への交通など、需要が少なくバスの運行が困難な時間帯・地域の公共の足として活用を推進すべきであり、乗合タクシーの導入や割引制度の活用による需要喚起なども視野に入れ、タクシーを活用した都市交通体系の検討を進めるべき。

- ・ 国（東北運輸局）は、タクシー事業の弾力化等を踏まえた制度の適切な運用、制度改正の内容や各地の先進事例の周知を行う等により、地域の実情に応じた公共の足としてのタクシーの活用を支援すべき。

#### 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

##### ）交通結節点の改善による乗り継ぎ利便性の向上

- ・ 鉄道・バスの乗り継ぎ利便性の向上のため、「鉄道・バスの乗り換え経路等の表示の充実」、「駅前広場の整備」、「バス路線の鉄道との結節強化」等を推進すべき。

また、公共交通利用促進のため、交通結節点の「パークアンドライド」「キスアンドライド」駐車場の整備を推進すべき。

- ・ 国（東北運輸局）は、交通結節点改善のためには、多様な関係者の連携が必要となることを踏まえ、こうした「連携」の場の設定や検討の支援を行うべき。

##### ）交通結節点を活用したまちの賑わいの創出

- ・ 駅前活性化と公共交通利用促進の「起爆剤」として、駅及び周辺の集客機能の向上（商業施設の整備、イベントの開催等）を促進すべき。
- ・ まちの中心部に位置するバスターミナルについては、商業施設との連携強化等による活用を図るべき。

#### 新サービス導入による公共交通の活性化

##### ）運賃弾力化、乗車券共通化等の新サービス導入

- ・ 各地で 100 円バスや低廉な価格の鉄道・バス共通フリー乗車券といった新サービスの導入が進められ、利用者増には相応の効果があがっている。  
但し、運賃引き下げによる減収を補うほどの増客とはなっていない。
- ・ こうした取組みは、都市交通問題の緩和に資するものであり、一層推進すべきであるが、一方で事業者単独の取組みとしては維持が困難であることから、地域一体となって支援していくことが必要。
- ・ 国（東北運輸局）は、こうした取組みが多様な関係者の連携が必要となることを踏まえ、こうした「連携」の場の設定や検討の支援を行うとともに、先進的な取組みについては実験段階の運行支援を行うべき。

##### ）IT 技術を活用した新サービスの導入促進

- ・ 携帯端末、パソコンによる運行情報の提供など IT 技術の活用が進んできており、その一層の推進を図るべき。
- ・ 首都圏・近畿圏等では、IC カード乗車券の導入が進み、複数事業者の共通化も図られつつある。  
東北地方でも、利便性の高い IC カード乗車券の導入・共通化について検討すべきであるが、投資額が大きいこと、共通化にあたっては精算方式等について調整が必要になるなどの課題も存在。
- ・ 国（東北運輸局）は、IC カード乗車券の共通化については、精算方式など事業者間の調整が必要となることから、そのような検討・調整の場を設定するなどの支援を行うべき。

#### バリアフリー化の推進

- ・ 高齢化社会の到来に伴い、高齢者等の利便性向上・利用促進が必要であることから、「鉄道駅」や「バス車両」のバリアフリー化を推進すべき。  
また、その効果を一層拡大するため、駅周辺やバス停車場等と一体的に整備することが望ましい。
- ・ また、高齢者等の移動円滑化のためには、周りの利用者の支援が望ましく、こうしたボランティア的な取組みを推進するなど、ソフト施策・心のバリアフリーが進展していくことが望ましい。
- ・ 国（東北運輸局）は、鉄道駅等のバリアフリー化について、引き続き支援措置を講じるべきであり、また、周辺との一体整備についても貢献することが望ましい。  
また、ソフト施策の推進のため、バリアフリーに関する啓発・教育活動を引き続き

き行うとともに、利用者等のボランティアの活発化の支援を行うことが望ましい。

## 第4章 安心して暮らし続けられる地域づくりのための地域交通の維持・整備

### 1 地方部の交通における公共交通の役割と取組みの方向性

#### (1) 公共交通の主な役割

- ・ 地方部においては、マイカーの普及に加え、少子化・人口減少が急速であり、公共交通の利用者が大幅に減少し、その維持が厳しさを増している。
- ・ 地方部の交通については、ドアツードアの利便性を有するマイカーが中心となっている。こうした中、  
地方部の交通における公共交通機関の主な役割は、  
高齢者や学生・生徒等マイカーを利用できない者（交通弱者）の移動手段。

#### (2) 取組みの方向性

- ・ 需要構造が大きく変動し、供給主体（事業者・自治体）の体力が著しく低下したことを踏まえ、各地域の特性に応じて供給形態を抜本的に見直す必要。
- ・ その結果、現状の交通手段の維持を図る場合には、公共交通の運営に地域住民やNPOなどが参画し、支援していくことも必要。
- ・ 一方、現状の交通手段の維持が困難な地域については、新たな交通手段の導入を進める必要があり、そのため先進事例の開発と普及が必要。

### 2 取り組むべき施策と国の役割

#### (1) 地域一体となった公共交通のあり方の検討

- ・ 需要構造の大きな変動を踏まえると、公共交通について現状維持は非常に厳しく、見直しが不可避。  
そのため、地域の足として望ましい公共交通のあり方について、各地域の実情を踏まえた検討を行うことが必要。その際、利用者・住民も一体となった検討が必要。
- ・ 国（東北運輸局）は、こうした検討を促進するため、各地の先進事例等の紹介に努めるとともに、意欲的かつ先進的な取組みを行おうとする地域については、モデル事業として調査・検討の支援を行うべき。

#### (2) 公共交通の維持

- ・ 現在存在する公共交通の維持を図る場合には、地域一体となった支援が必要。  
地方鉄道の維持・活性化
- ・ 鉄道は、高速性・定時性・大量輸送能力といった利点があるが、一方で地方鉄道は利用者の減少により経営悪化しているとともに、今後老朽化した設備の更新等の負担も生じるため、非常に厳しい状況。
- ・ 地方鉄道の維持のため、引き続きコスト削減に取り組むとともに、沿線地方公共団体や住民も含めた地域が一体となって地方鉄道の快適性・利便性の向上や公共施設・集客施設の駅周辺への配置、イベント列車の運行などによる観光需要の喚起、マイレール意識の醸成による地域住民の利用促進の取組みを進めるべき。

- ・ 国（東北運輸局）は、住民等も含めて地域が一体となって再生に意欲的に利組む地方鉄道を中心として、引き続き施設整備等の支援を行うとともに、地方鉄道の情報発信の充実等を図るべき。

#### 地方部におけるバスの活用

- ・ 地方部において維持すべきバス路線については、補助制度の活用を図るとともに、需要に適合したバス路線の再編やスクールバス等との一体的運行などにより、少ない需要を効果的・効率的に拾い上げる取組みを進めるべき。
- ・ 国（東北運輸局）は、国庫補助対象のバス路線については、引き続き同制度による支援を行うとともに、路線再編等についても地域の取組みが円滑に進むよう支援すべき。

#### 離島生活航路の維持

- ・ 離島生活航路については、離島住民にとって不可欠な足であることから、引き続きコスト削減などに取り組みつつ、その維持を図るべき。
- ・ 国（東北運輸局）は、引き続き、国庫補助制度の適切な運用により離島生活航路の維持を支援すべき。

### (3) 新たな地域交通手段の開発と普及

- ・ 地方部においては、今後も引き続き人口減少や少子化による需要減少が見込まれ、一層、従来型の公共交通の維持が厳しくなると考えられる。  
そのため、地域の実情に応じた新たな形態の地域交通手段の開発と普及が必要。
- ・ 既に進められている取組みとしては、需要が少なくかつ分散している地域の生活の足として、利用者の要望に応じ路線を柔軟に変更することによりドアツードアの利便性をもち、乗合形式とすることで運賃を低廉化するとともに地方公共団体の負担を押さえた「デマンド型乗合タクシー」の取組みが普及しつつあり、一層の拡大が期待される。
- ・ また、16年度より新たに設けられた過疎地有償運送の制度を活用し、ボランティアを主体として地域の足の確保を図る取組みが検討されている地域もあり、先行事例としてその実現が期待される。
- ・ 今後も引き続き、地域の実情に応じ、高齢者や学生・生徒等の交通弱者の足となる、効率的・効果的な新たな地域交通手段の開発と普及を促進すべき。
- ・ 国（東北運輸局）は、行政や地域住民などが一体となって新たな地域の足の確保を図ろうとする先進的かつ意欲的な地域を対象として、モデル事業として調査・検討の支援を行うべき。また、こうしたモデル事業の成果を広く情報発信し、その普及に努めるべき。

## 第5章 環境に優しい交通体系の整備

### 1 環境に優しい交通体系の整備の必要性

- ・ 以下の観点から、環境に優しい交通体系の整備を推進する必要がある。
  - 地球温暖化対策
  - 大気汚染の防止
  - 東北の貴重な自然や都市の魅力の保全
  - リサイクル社会への貢献

### 2 車両の低公害化の推進

- ・ 車両の低公害化については、車両や装置の価格が高いことや低公害車用の燃料スタンドの不足などが障碍となっているが、引き続き低公害車両の導入に努めるべきであり、導入の障碍の除去を図る必要。
- ・ 国（東北運輸局）は、引き続き、低公害車両の導入促進のため、補助制度の活用を図るべき。

### 3 効率的で環境に優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

- ・ 物流におけるロスを軽減するため、3PL（サードパーティー・ロジスティクス。物流業者等が荷主から物流を一貫して請け負う高品質サービス）等の物流の高度化・効率化の取組みを推進すべき。
- ・ 国（東北運輸局）は、こうした取組みの普及促進のため、事例や研究の結果について、広く周知するとともに、高度化に向けた人材育成のための研修の実施等を行うべき。

#### (2) モーダルシフトの推進

- ・ 地球環境問題への対応のため、モーダルシフトを推進すべき。
  - そのためには、荷主企業の理解を得る努力やリードタイム・コストの増加への対応の検討を進めるべき。
- ・ 国（東北運輸局）は、荷主と物流事業者の連携の場の設定に努めるとともに、意欲的な取組みに対し、表彰による動機付けや他事業者への周知、さらには支援を行うべき。

#### (3) 静脈物流システムの構築

- ・ 各種リサイクル法の制定等リサイクル社会が到来する中、物流分野でもリサイクル社会の進展に貢献するとともに、新たな物流需要獲得のため、静脈物流分野における取組みを積極的に進めるべき。
- ・ 国（東北運輸局）においては、事例やこれまでの検討の成果を周知するとともに、その具体化に向けた取組みを支援すべき。

#### 4 マイカー利用の抑制

- ・ 公共交通はマイカーに比べCO<sub>2</sub> 排出量が少なく地球環境に優しいという特性を持つことから、その利用を促進し、マイカー利用の抑制を図るべき。  
そのため、第2～4章の施策の推進に加え、「ノーマイカーデー」等の取組みを進めるべき。  
また、東北地方の貴重な自然資源や都市の魅力を保全するため、マイカー規制の実施等を推進すべき。
- ・ 国（東北運輸局）は、公共交通の利用促進策に取り組むとともに、マイカー規制など先進的な取組みについては積極的に支援すべき。

以上