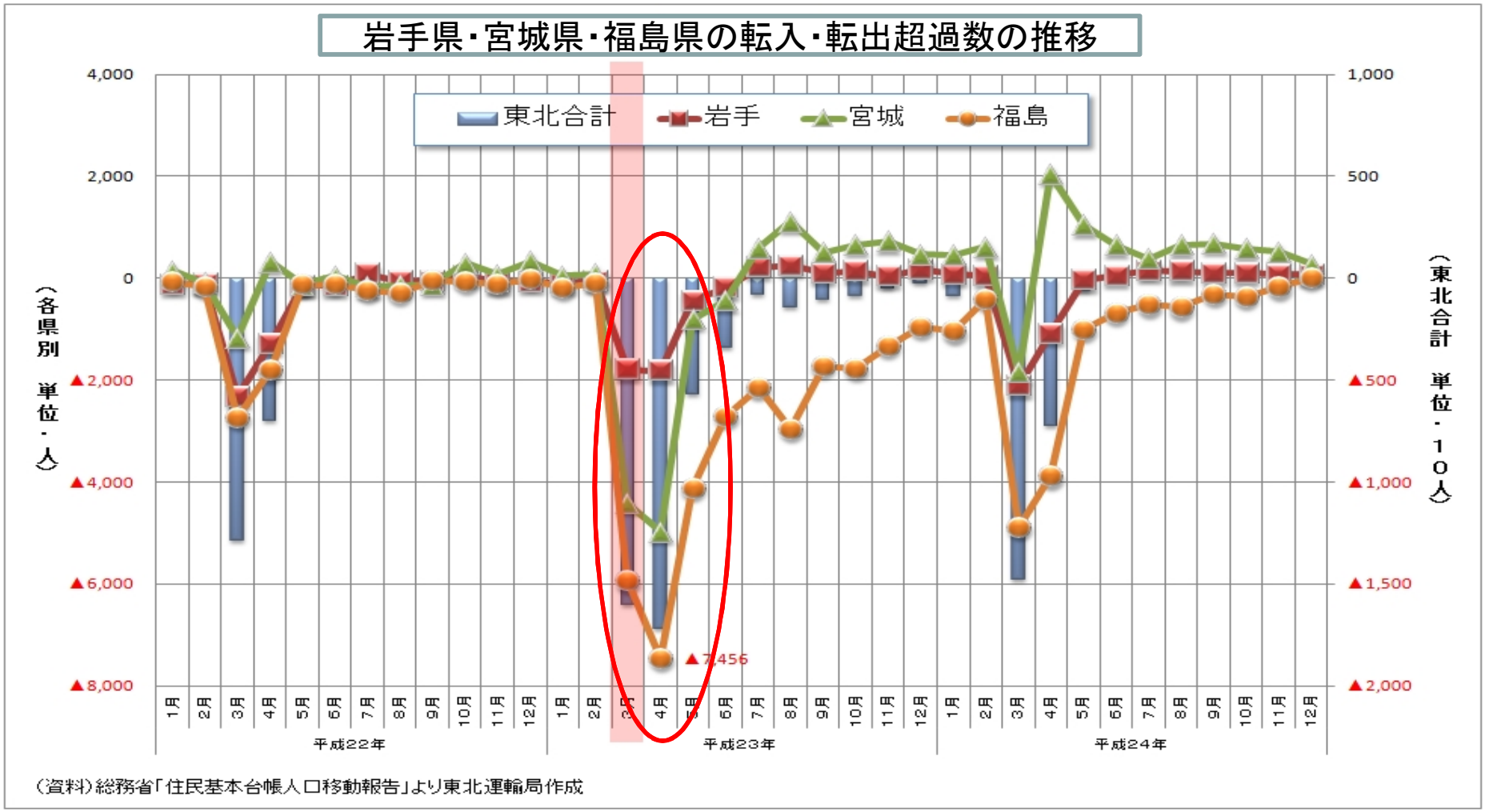
資料1

東北運輸局における
最近の取組みについて



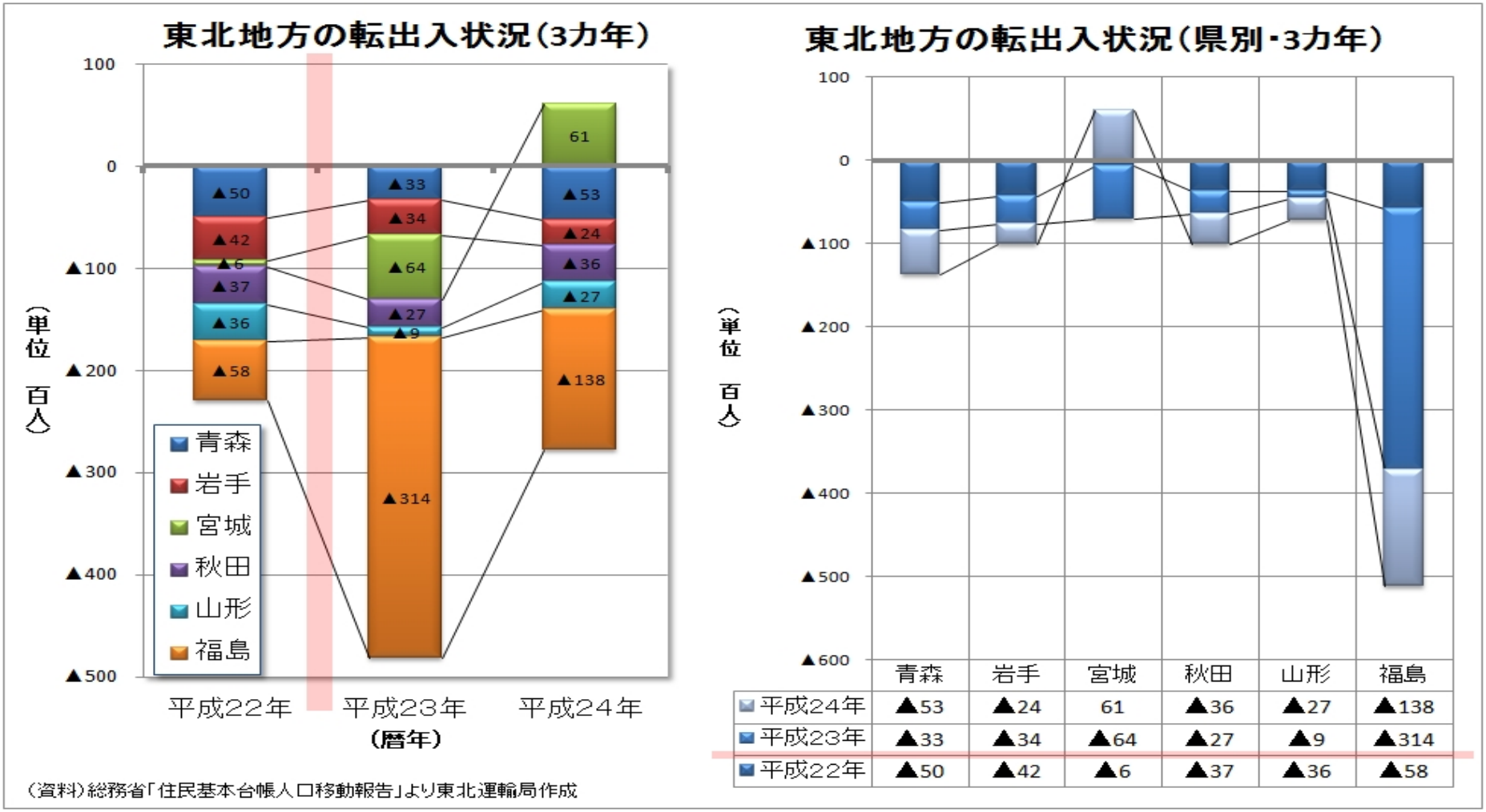
１．東北地方における現況

東北地方の社会経済情勢等の動向（転入・転出超過数の推移）



岩手県、宮城県、福島県の3県においては、東日本大震災の発生直後は大きな転出超過があったものの、岩手県では落ち着き、宮城県では転入超過に変化。一方、福島県では依然として転出超過が継続。

東北地方の社会経済情勢等の動向（転出入状況）

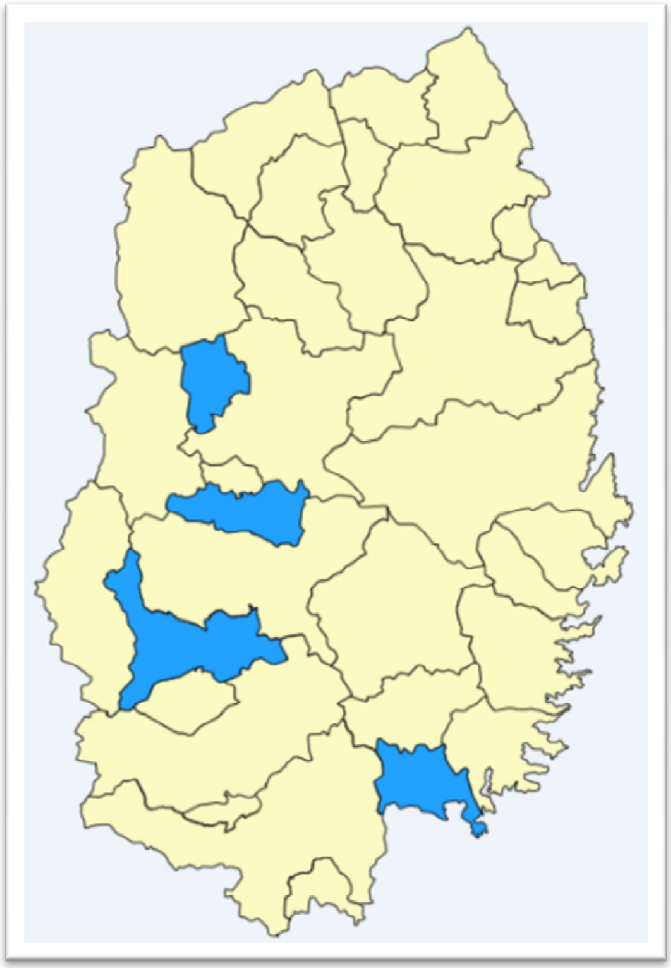


（資料）総務省「住民基本台帳人口移動報告」より東北運輸局作成

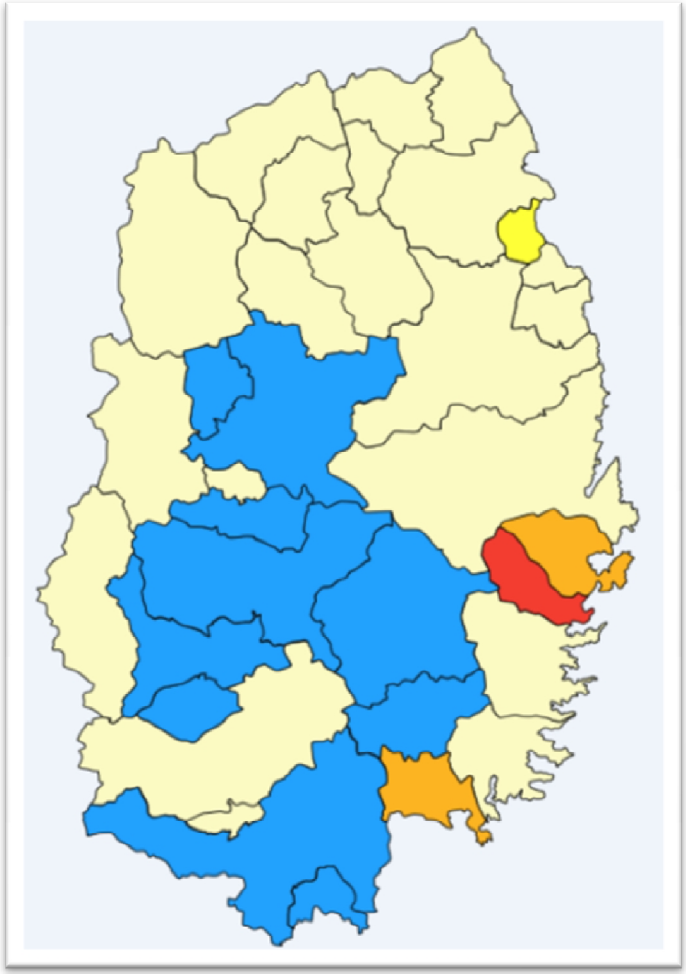
平成23、24年の福島県の転出超過が顕著である一方、岩手県では震災前に比べ転出超過数が縮小し、宮城県では平成24年に転入数が超過。

東北地方の社会経済情勢等の動向（岩手県の市町村別転入・転出超過率）

平成22年



平成23年

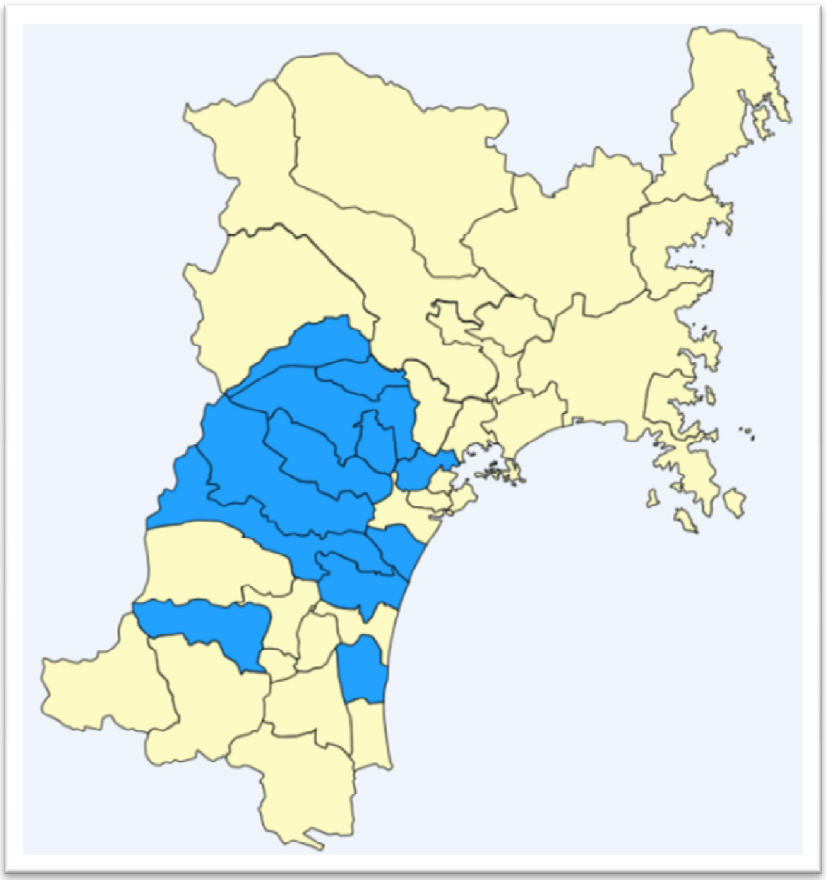


沿岸部の被災市町村では転出超過となった一方、震災前に転出超過だった内陸部の一部の市町村では、転入超過に転じている。

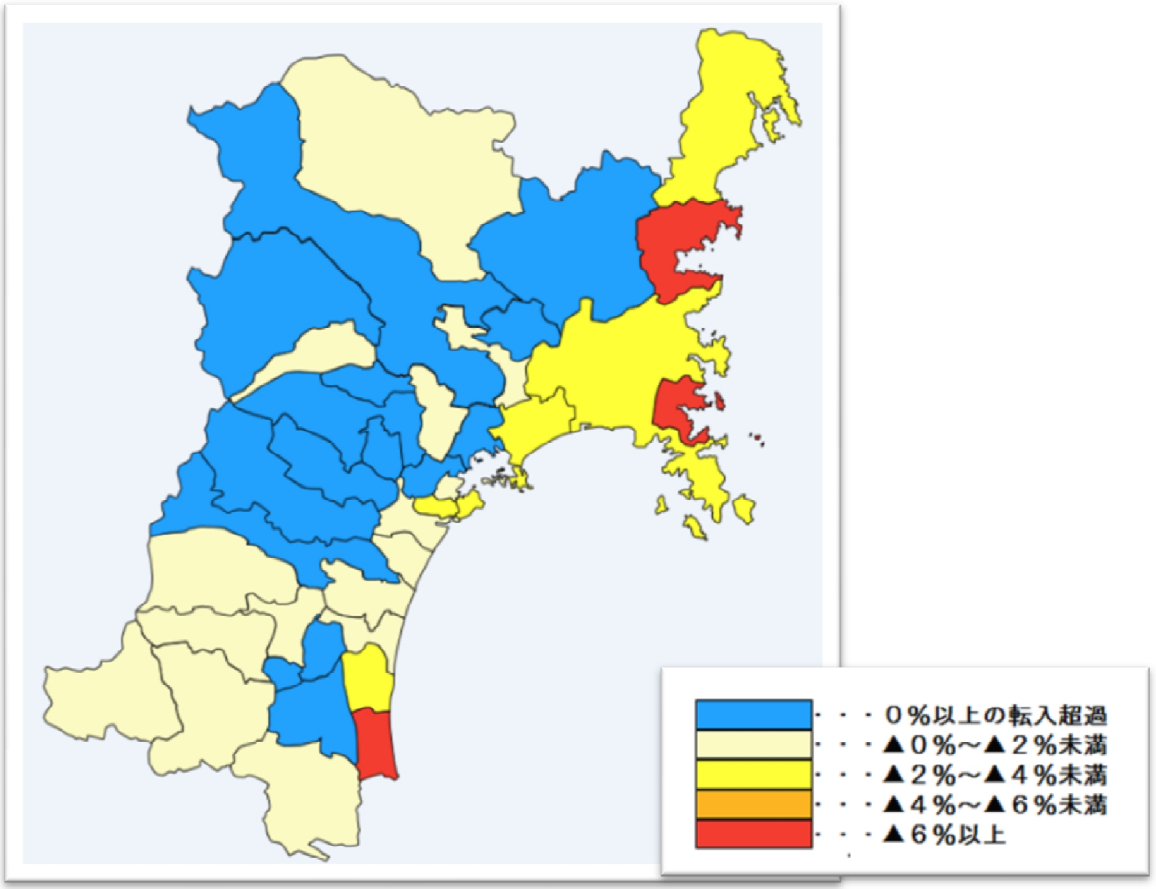
（資料）総務省統計局「住民基本台帳人口移動報告（平成23年結果）」

東北地方の社会経済情勢等の動向（宮城県の市町村別転入・転出超過率）

平成22年



平成23年

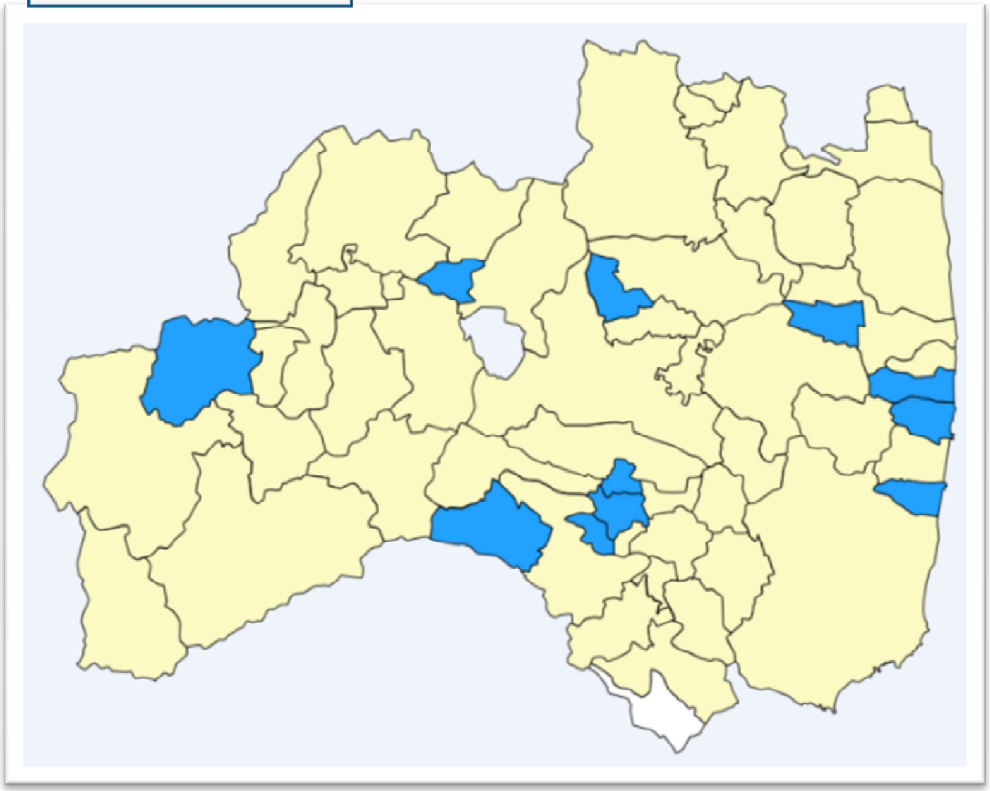


沿岸部の被災市町村では転出超過となった一方、震災前に転出超過だった内陸部の一部の市町村では、転入超過に転じている。

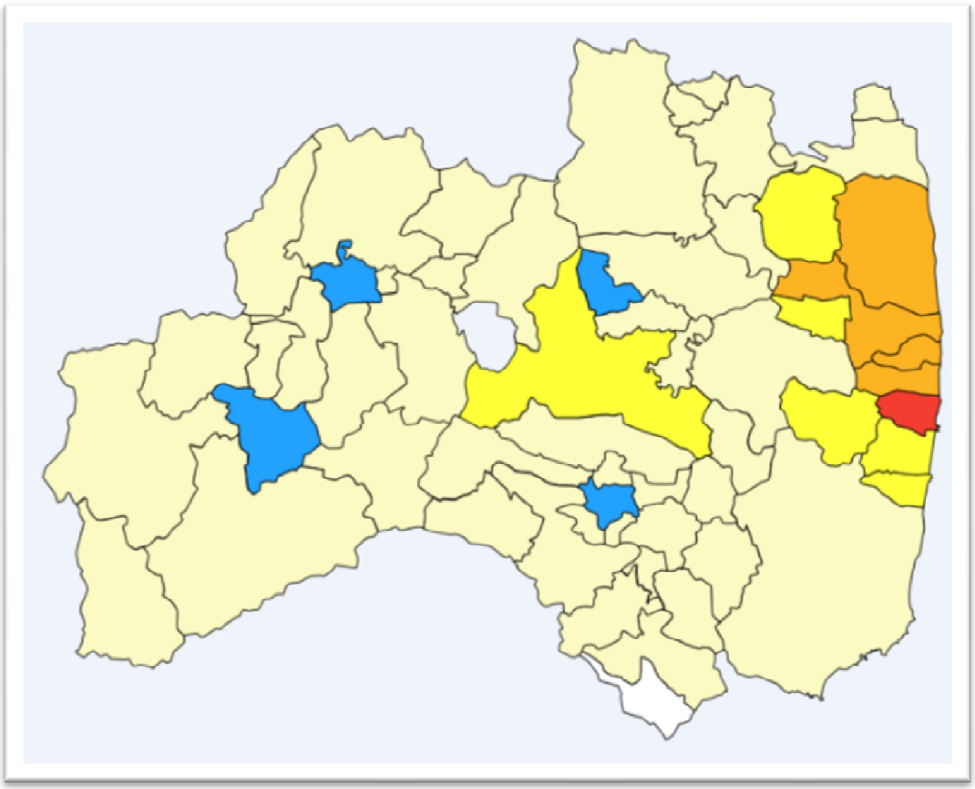
（資料）総務省統計局「住民基本台帳人口移動報告（平成23年結果）」

東北地方の社会経済情勢等の動向（福島県の市町村別転入・転出超過率）

平成22年



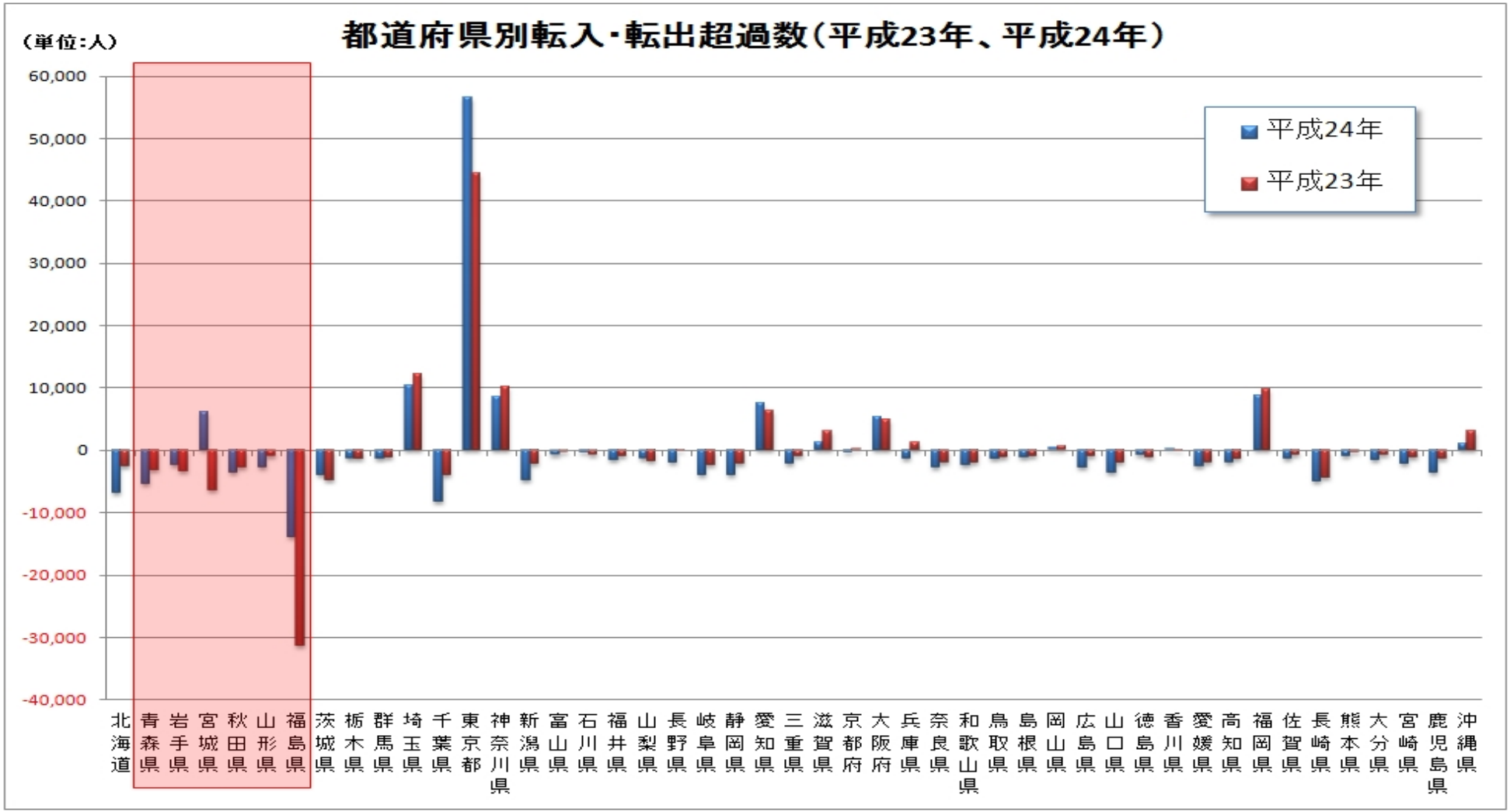
平成23年



震災前に転入超過だった沿岸部の市町村も震災後に転出超過に転じている。

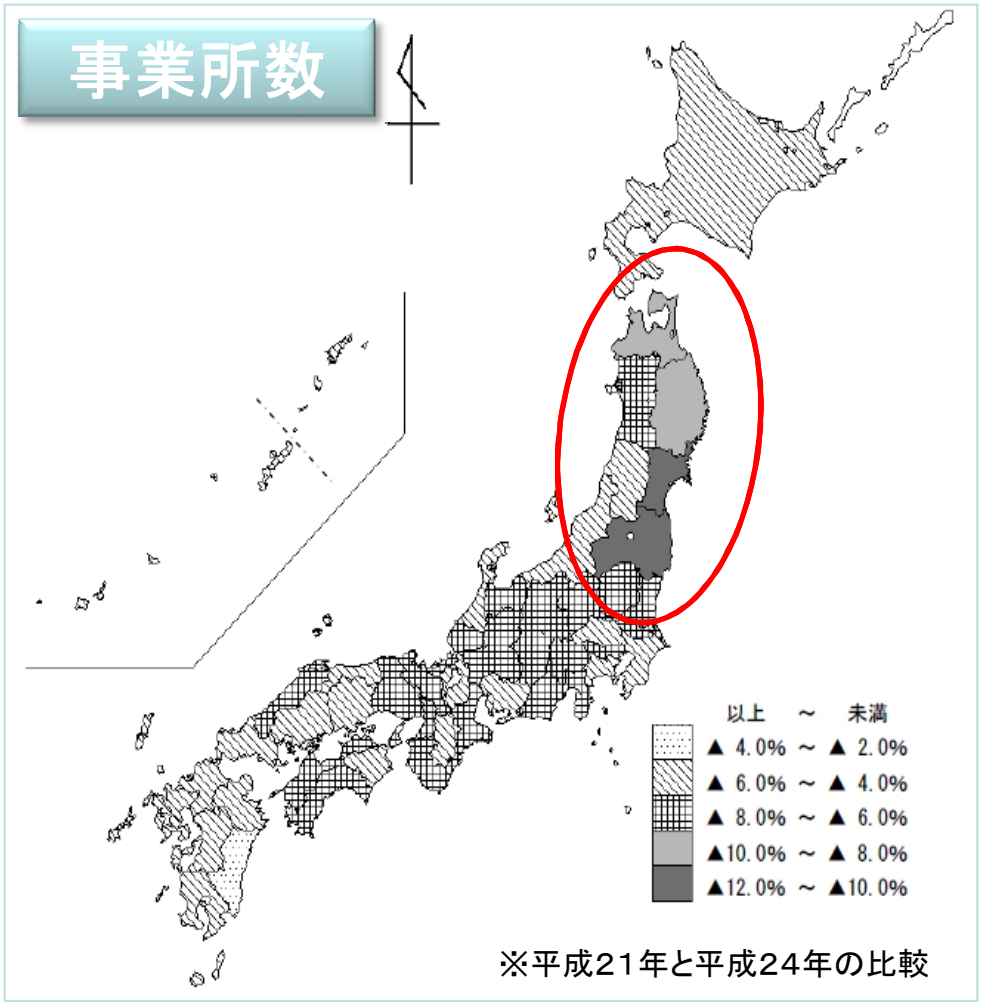
（資料）総務省統計局「住民基本台帳人口移動報告（平成23年結果）」

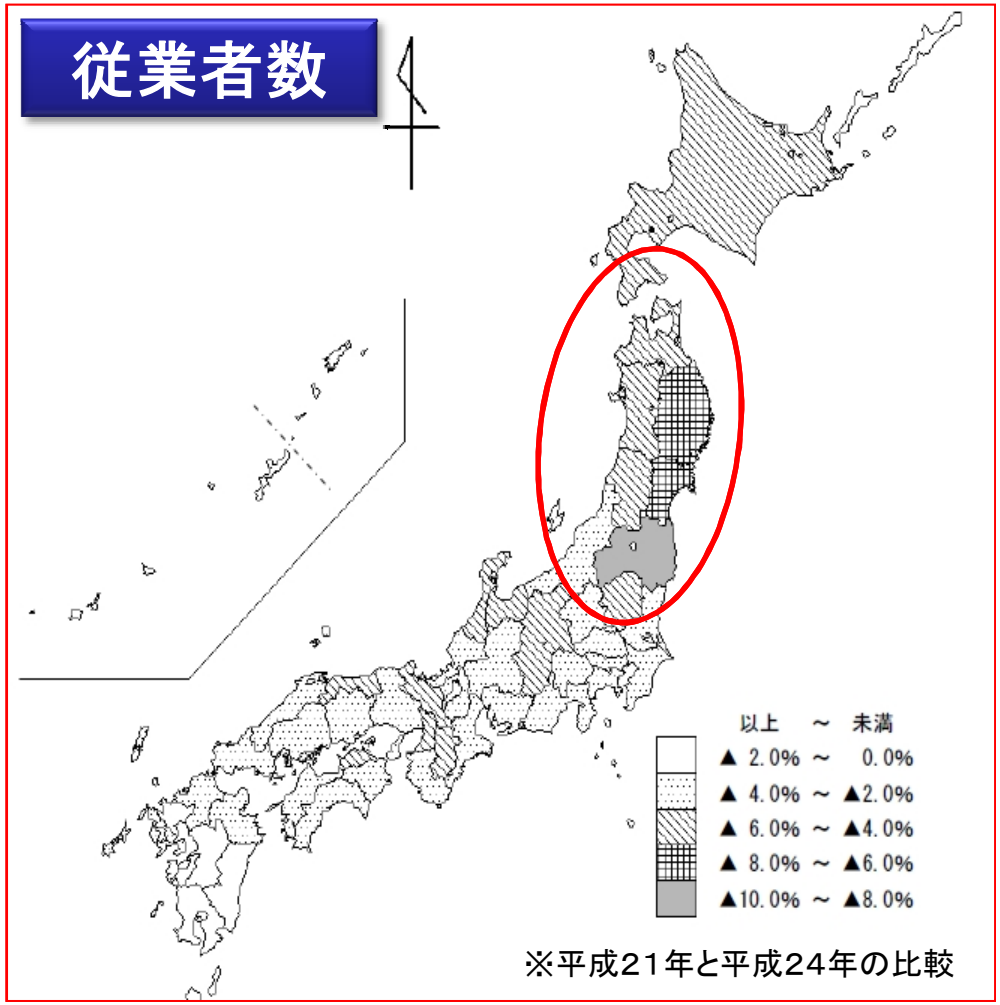
東北地方の社会経済情勢等の動向（都道府県別転入・転出超過数）



（資料）総務省統計局「住民基本台帳人口移動報告（平成24年結果）」

東北地方の社会経済情勢等の動向（震災前後の事業所数・従業者数の変化）

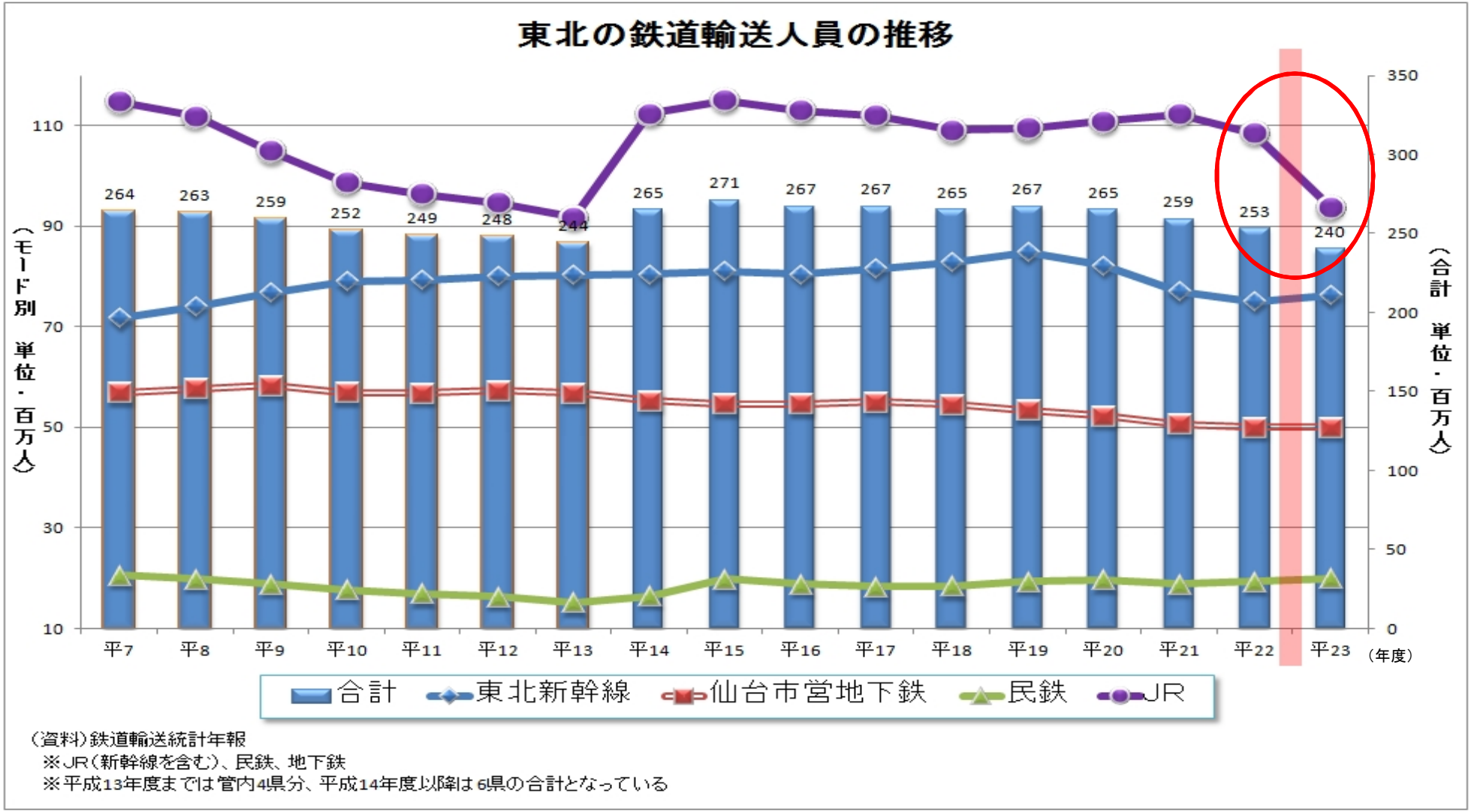




全国の事業所数のうち、▲8%を超える減少率の自治体は東北のみ（青森、岩手、宮城及び福島）。また、従業者数においても▲6%を超える減少率の自治体は東北のみ（岩手、宮城及び福島）。

（資料）平成24年経済センサス

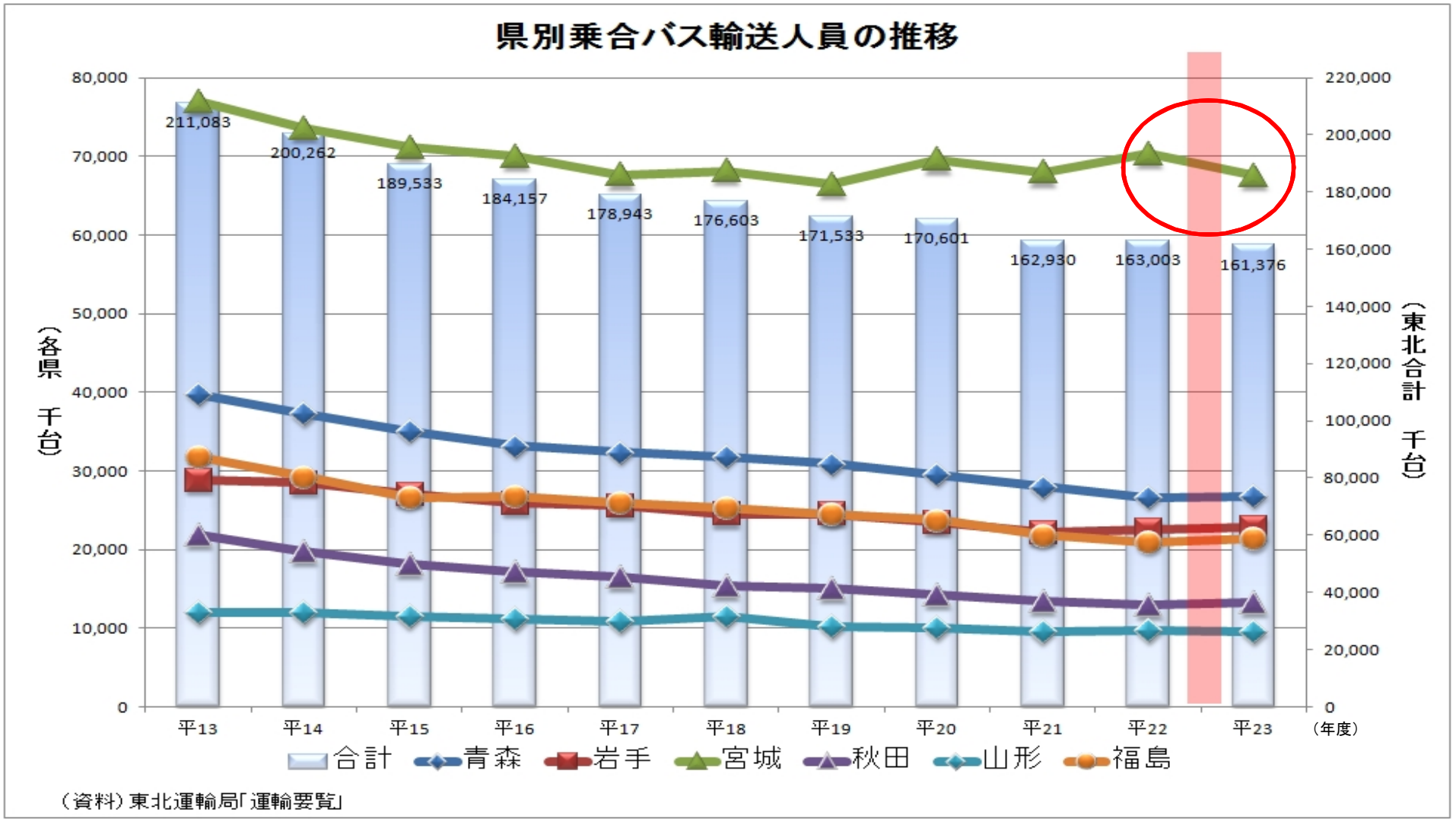
旅客流動の推移（鉄道輸送人員の推移）



（資料）鉄道輸送統計年報
※JR（新幹線を含む）、民鉄、地下鉄
※平成13年度までは管内4県分、平成14年度以降は6県の合計となっている

鉄道輸送人員全体では、横ばい傾向から平成20年以降、減少傾向となっていたが、震災後、JR在来線の輸送人員が大幅に減少したことにより、東北地方全体でも平成23年度は前年度から大幅に減少。

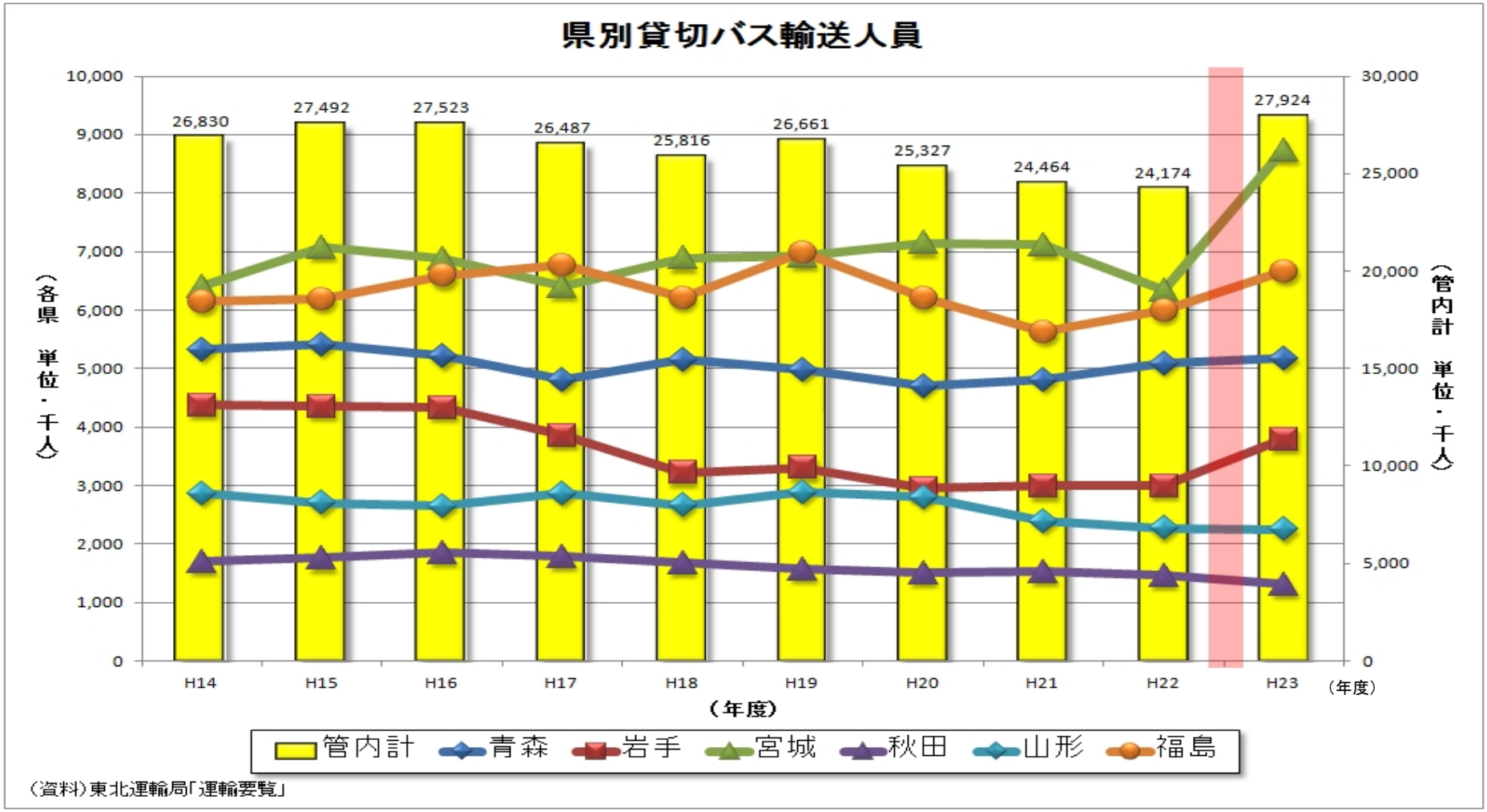
旅客流動の推移（県別乗合バス輸送人員の推移）



（資料）東北運輸局「運輸要覧」

東北地方の乗合バス輸送人員は減少傾向。県別で震災前後の輸送人員を比較すると、宮城県を除き、ほぼ横ばいとなっている。

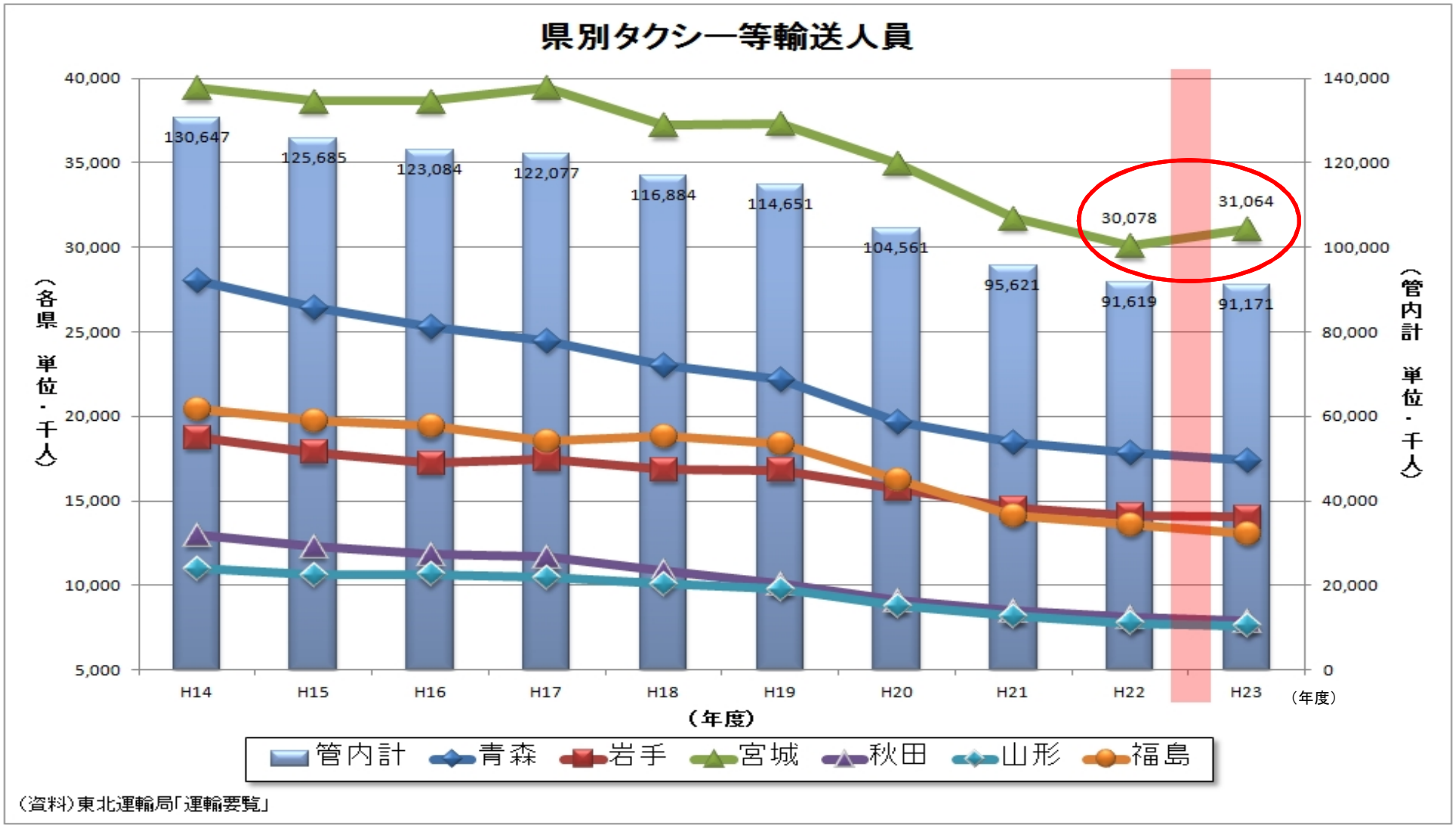
旅客流動の推移（県別貸切バス輸送人員の推移）



（資料）東北運輸局「運輸要覧」

岩手県、宮城県、福島県及び青森県では、震災後の平成23年度に貸切バス輸送人員が増加。

旅客流動の推移（県別タクシー等輸送人員の推移）



（資料）東北運輸局「運輸要覧」

タクシー等輸送人員は各県ともに減少傾向が続いていたが、震災後の平成23年度に、宮城県のみ増加。

２．国土交通省予算概要
（東北運輸局関係）

平成２４年度　国土交通省　補正予算概要（東北運輸局関係）

Ⅰ．復興・防災対策

○事前防災・減災のための国土強靱化の推進、災害への対応体制の強化等

1．命と暮らしを守るインフラ再構築
（老朽化対策、事前防災・減災対策）

（1）老朽化対策等の推進

⑤鉄道の老朽化対策

中小の鉄軌道事業者が保有する鉄道施設の緊急老朽化対策費用の補助等を実施。

→　49億円

（2）事前防災・減災対策

【地震・津波対策等の推進】

⑨災害に強い物流システム構築事業

広域物資拠点となる民間物流施設に対して、非常用電源設備等の整備を支援。

→　2億円

○東北地域における旅行需要創出事業

東日本大震災で多大な津波被害を受けた東北地域の太平洋沿岸エリア及び福島県において、旅行需要の喚起を図るため、現状の正確な情報や魅力の発信強化等を推進。

→　2億円
（※復興庁計上）

Ⅱ．成長による富の創出

Ⅱ－1　エネルギー対策の推進
（省エネ促進、資源・海洋開発）

1．まちづくり・交通分野におけるエネルギー・環境問題への対応

（1）地域交通のグリーン化を通じた電気自動車の加速度的普及促進

地域や自動車運送事業者による電気自動車の集中的導入等であって他の地域や事業者による導入を誘発・促進するような先駆的取組について、重点的に支援。

→　32億円

（2）超小型モビリティの導入促進

超小型モビリティ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、地方自治体、観光・流通関係事業者等の主導による先導導入や試行導入の優れた取組を重点的に支援。

→　4億円

Ⅱ－2　成長力強化

6．訪日旅行者の誘致強化

「桜」の季節及びその後の需要喚起や地域経済の活性化を図るため、主要市場からの個人旅行の促進と、東南アジア市場の拡大を通じた送客元の多様化、またビジネス観光のうち、短期的に効果の出やすい会議分野等について、地域と連携しつつ積極的な取組を図ることにより、リスクに強い訪日外客構造への転換を促進。

→　10億円

Ⅲ．暮らしの安心・地域活性化

Ⅲ－2　地域の特色を生かした地域活性化

4．公共交通の活性化など地域経済・産業の活力向上に資する取組の推進

（2）地域公共交通確保維持改善事業
（ホームドア等バリアフリー施設の整備等）

地域公共交通の確保維持改善を図るための鉄道駅に係るホームドア等バリアフリー化設備整備等の補助を実施。

→　13億円

（6）官民協働した魅力ある観光地の再建・強化

地域の特色のある素材の発掘や地域と旅行会社、交通事業者、旅行メディア等の総力の結集のための枠組みによる確実な商品化と情報発信等を行い、魅力ある観光地づくりを推進。

→　16億円

※金額は全国計

平成２５年度　国土交通省予算概要（東北運輸局関係）

Ⅰ．復興・防災対策

（1）東日本大震災からの復興加速

被災地域の早期復興を最優先に、全力で取り組む。その際、単なる「最低限の生活再建」にとどまることなく、創造と可能性の地として「新しい東北」をつくりあげる。

○被災した公共交通の復興の支援

被災状況・復興状況や地形等の地域の特性に応じ、鉄道の復旧、バス交通等の確保維持を支援。

・被災した三陸鉄道の復旧支援

→　9億円(0.4)

・被災した公共交通の復興の支援

→　27億円(1.05)

○被災した中小造船業の復興の促進

被災地域の水産業の復興を促進するため、造船関連事業者の集約等を支援。

→　160億円(皆増)

○被災地の観光振興

・東北地域観光復興対策事業

東北観光博の仕組みを踏まえた地域の自立的な滞在交流型観光の実施に向けた支援。

→　2億円(皆増)

・福島県における観光関連復興支援事業

福島県が実施する風評被害対策及び震災復興に資する観光関連事業に対して支援。

→　4億円(皆増)

（2）事前防災・減災のための国土強靱化の推進、災害への対応体制の強化等

2）命と暮らしを守るインフラ総点検・再構築

①総点検、老朽化対策

○鉄道施設の老朽化対策

地域鉄道におけるトンネル等規模の大きい老朽化施設の改良・補修等を推進。

→　1億円(1.00)

Ⅱ．成長による富の創出

（1）エネルギー対策の推進

①まちづくり・交通分野におけるエネルギー・環境問題への対応

○地域交通のグリーン化を通じた電気自動車の加速度的普及促進

地域や自動車運送事業者による電気自動車の集中的導入等であって他の地域や事業者による導入を誘発・促進するような先駆的な取組について重点的に支援。

→　3億円(1.31)

○超小型モビリティの導入促進

超小型モビリティの普及や関連制度の検討に向け、地方自治体、観光・流通関係事業者等の主導による先導導入や試行導入の優れた取組を重点的に支援。

→　2億円(皆増)

（2）成長力強化

①基幹的交通インフラ等の整備推進

○整備新幹線の着実な整備

我が国の基幹的な高速輸送体系を形成する整備新幹線について、着実に整備を進める。

→　706億円(1.00)

②観光立国戦略

○訪日外国人3,000万人プログラム

訪日個人旅行の促進、MICE誘致・開催の推進、送客元の多様化により、リスクに強い外客構造への転換を図るとともに、訪日促進や訪日ブランドの強化等により、安定的で着実な訪日外国人旅行者数の増加に取り組む。

→　82億円(0.99)

Ⅲ．暮らしの安心・地域活性化

（1）生活空間の安全確保・質の向上

○高速ツアーバス事故を受けた安全対策の強化

自動車運送事業者等に対する監査体制及び運輸安全マネジメント制度の充実・強化等。

→　13億円(1.31)

○安全と安心のためのホームドアの充実

ホームドアの設置を促進するとともに、鉄道の安全性等に資する技術開発を推進。

→　16億円(1.10)

（2）地域の特色を生かした地域活性化

①公共交通の活性化など地域経済・産業の活力向上に資する取組の推進

○地域公共交通確保維持改善事業

生活交通の存続が危機に瀕している地域等において、地域の特性・実情に最適な移動手段が提供されるよう、地域の関係者の取組を支援。

→　333億円(1.00)

○鉄道による地域活性化

地下高速鉄道ネットワークの充実等を推進。

→　230億円(0.83)

○観光を核とした地域の再生・活性化

地域独自の「ブランド」の確立を通じた日本の顔となる観光地域の創出に向けた取組の支援等。

→　4億円(1.45)

○観光産業の再生・活性化

宿泊産業再生のための仕組みの構築等について、専門家を交えた検討・試行的実施を行う。

→　2億円(1.03)

※金額は全国計、（　）は対前年度比

３．東北運輸局における最近の主な取組み

１．被災地の足の確保

　１－１　沿岸部の鉄道の復旧に向けた取組み

　１－２　地域公共交通の確保

２．造船業に対する復旧・復興支援

３．環境に優しい自動車社会の実現

４．安全・安心の確保

１－１　被災地の足の確保　　～沿岸部の鉄道の復旧に向けた取組み（ＪＲ在来線）～

○東日本大震災においては、沿岸部の鉄道のみならず鉄道沿線地域も大きく被災しており、鉄道の復旧にあたっては、まちづくりと一体となった復旧計画（駅位置やルートの変更等）の策定が必要。

○国土交通省（東北運輸局）が事務局となり、沿線自治体、ＪＲ東日本、復興局等で構成する「復興調整会議」を被災６線区毎に設置し、被災自治体が策定する復興計画にあわせて鉄道の復旧計画が策定されるよう支援。



【三陸鉄道北リアス線（田野畑～小本間）】
・**平成２６年４月頃全線運行再開予定**

【ＪＲ山田線（宮古～釜石間）】
・「ＪＲ山田線復興調整会議」において復旧方針を検討中

【三陸鉄道南リアス線（釜石～盛間）】
・**盛～吉浜間　平成２５年４月３日運行再開予定**
・**平成２６年４月頃全線運行再開予定**

【ＪＲ大船渡線（盛～気仙沼間）】
・「ＪＲ大船渡線復興調整会議」において復旧方針を検討するとともに、**ＢＲＴによる仮復旧について関係者で合意し、平成２５年３月２日運行開始**

【ＪＲ気仙沼線（気仙沼～柳津間）】
・「ＪＲ気仙沼線復興調整会議」において復旧方針を検討するとともに、**ＢＲＴによる仮復旧について関係者で合意し、平成２４年８月より暫定運行、同年１２月２２日に本格運行開始**

【ＪＲ石巻線（渡波～女川間）】
・渡波～浦宿間は**平成２５年３月１６日運行再開予定**。女川駅については、女川町のまちづくりを踏まえて移設等を検討中（ＪＲ仙石線・石巻線復興調整会議）

【ＪＲ常磐線（原ノ町～広野間/警戒区域等）】
・被災状況、除染の状況、住民の帰還状況等を踏まえ検討

①ＪＲ常磐線（亘理～相馬間）
・浜吉田～駒ヶ嶺間を内陸へ移設、用地取得等が順調に進めば**概ね平成２９年春頃に運行再開**、関係者は早期運行再開に協力（ＪＲ常磐線復興調整会議）
・亘理～浜吉田間は**平成２５年３月１６日運行再開予定**
・平成２４年１２月、鉄道事業法に基づく事業基本計画の変更認可
・現在、用地買収及び環境影響評価に係る手続き中

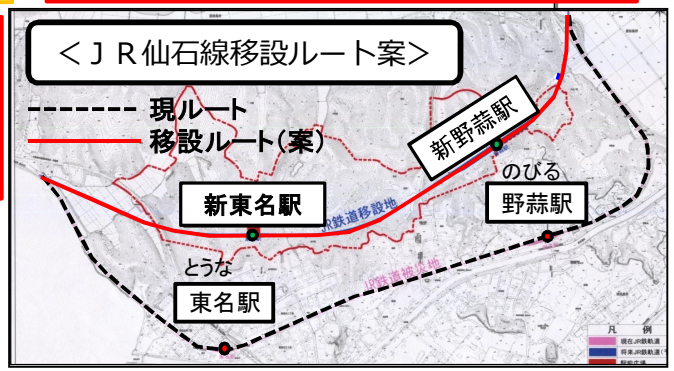
＜ＪＲ常磐線移設ルート案＞

亘理～浜吉田間については、平成２５年３月１６日運行再開予定



②ＪＲ仙石線（高城町～陸前小野間）
・東名・野蒜駅周辺を高台に移設のうえ、**平成２７年内の全線運行再開を目指す**（ＪＲ仙石線・石巻線復興調整会議）
・鉄道事業法に基づく事業基本計画の変更認可（平成２４年１２月）、鉄道施設の変更認可（平成２５年２月）

＜ＪＲ仙石線移設ルート案＞



注）移設ルート図については、今後の調整を踏まえて変更することがある。

出典）山元町資料を一部加筆

１－１　被災地の足の確保　　～ＪＲ気仙沼線におけるＢＲＴ仮復旧について～

「第５回ＪＲ気仙沼線復興調整会議（平成２４年５月；事務局 東北運輸局）」において、津波により甚大な被害を受けた気仙沼線の復旧に係る当面の措置として、ＢＲＴによる「仮復旧」を行うことで、ＪＲ東日本及び沿線自治体（気仙沼市、南三陸町、登米市）間で合意。平成２４年８月より暫定的なサービスを開始し、同年１２月２２日から本格運行開始。



１．ＢＲＴの特徴

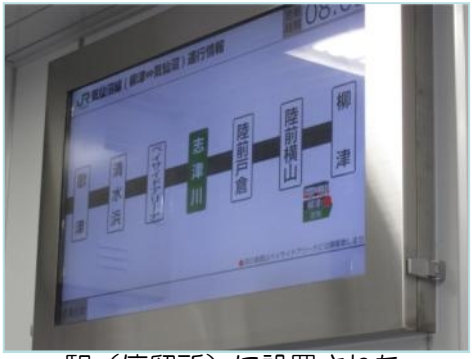
① 専用道路・レーンを走行するため、通常の路線バスに比べて定時性・速達性が高い。
② 利用状況により比較的容易に路線の設定・変更が可能。
③ 建設コストが鉄道と比較して安価。
④ **地震発生から津波来襲までの間の避難が、鉄道と比較して容易。**

２．気仙沼線ＢＲＴ仮復旧の特徴

① 鉄道運休中の柳津～気仙沼間（約５５ｋｍ）の**約６割を専用道化**。
② 沿線高校の２学期が始まる昨年８月２０日にあわせ暫定的なサービス運行開始（専用道区間：約２．１ｋｍ）、並行して専用道区間の延伸・ハイブリット車両の導入・駅舎整備等の準備を進め、同年１２月２２日に本格運行開始。
③ **運行便数は震災前（鉄道）の約１．５倍～３倍程度**。
④ ロケーション・システムにより携帯電話等で運行状況を確認することが可能。
⑤ **沿線高校生など地元の要望を踏まえ、増便等ダイヤ改正、駅（停留所）の新設・移設**。
⑥ ＪＲ東日本が事業主体（道路運送法に基づく一般乗合旅客自動車運送事業者）となる（ＪＲ東日本としては初）。



沿線高校生の乗車状況



駅（停留所）に設置された
バス・ロケーションシステム



バス・ロケーションシステム
（携帯電話からも確認可能）


沿線「ゆるキャラ」のラッピング

地元高校生の声（新聞報道より）

「早朝や夜遅い便が増えたのはうれしい。受験生なので授業前の課外授業を受けられたり、遅い時間まで教室で勉強したりできる。」
「バスは雨の日にかなり混み、学校の開始に間に合わないこともあった。ここの区間（陸前階上～最知）は特に混むので、時間短縮に期待したい。便数も増えて感謝している。」

１－１　被災地の足の確保　　～気仙沼線ＢＲＴ仮復旧スケジュール（案）～

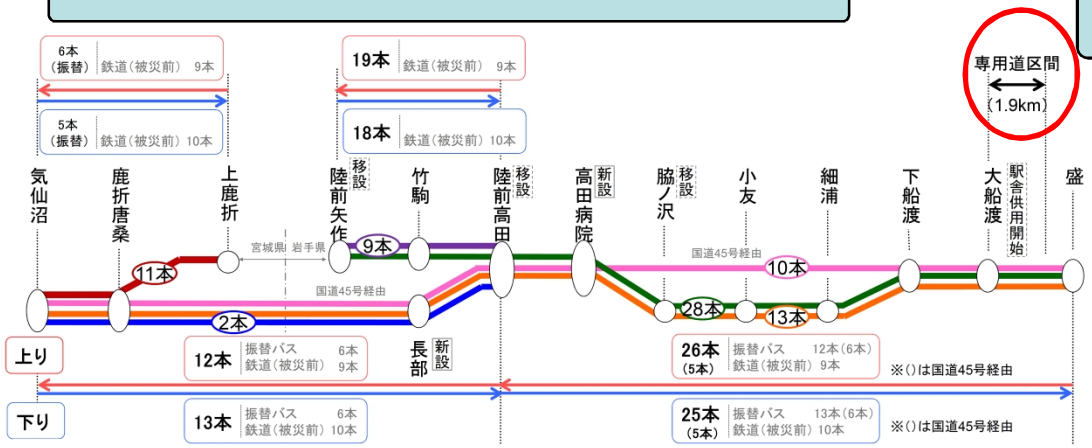


第4回 JR気仙沼線復興調整会議資料（JR作成）をもとに東北運輸局作成

１－１　被災地の足の確保　　～ＪＲ大船渡線におけるＢＲＴ仮復旧について～

鉄道運休中の代替交通について協議する「ＪＲ大船渡線公共交通確保会議（事務局 大船渡市）」において、ＪＲ東日本から提案のあった「ＢＲＴによる仮復旧」について沿線自治体が合意（平成２４年１０月）。一部区間（約１．９ｋｍ）を専用道化のうえで、平成２５年３月２日に運行開始。

運行計画等（平成２５年３月２日～）

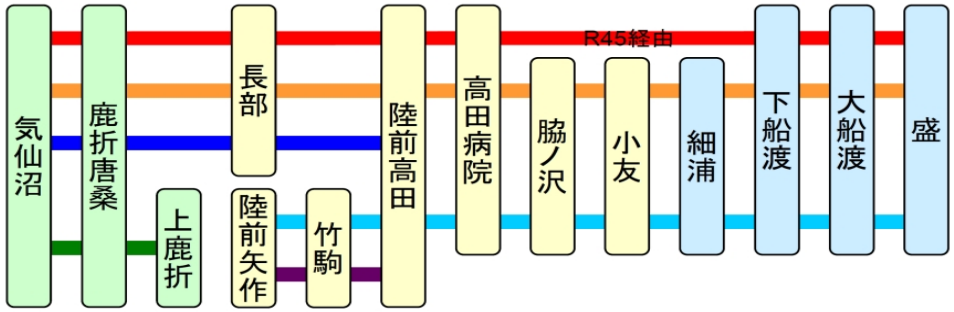


大船渡線ＢＲＴの特徴

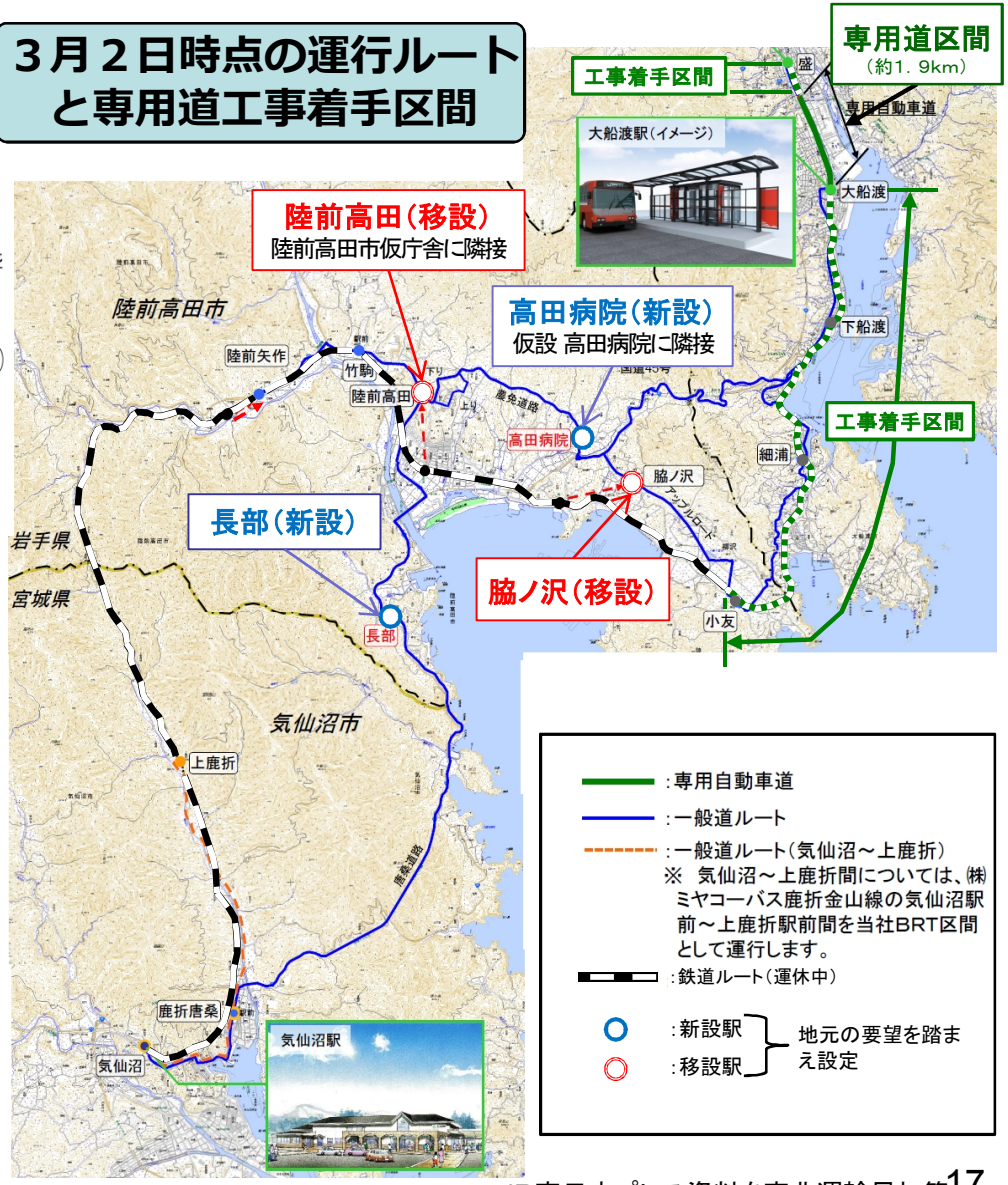
○気仙沼線ＢＲＴ同様に、ロケーションシステムの導入、地元の要望を踏まえた増便や駅（停留所）の新設・移設。
○ハイブリッド車両４台を含む１４台のバスを導入。　など

運行系統

※運行本数は、平成25年3月2日時点のダイヤによる
※鹿折唐桑～上鹿折間は、(株)ミヤコーバス鹿折金山線の気仙沼駅前から上鹿折駅前間をBRT区間として運行



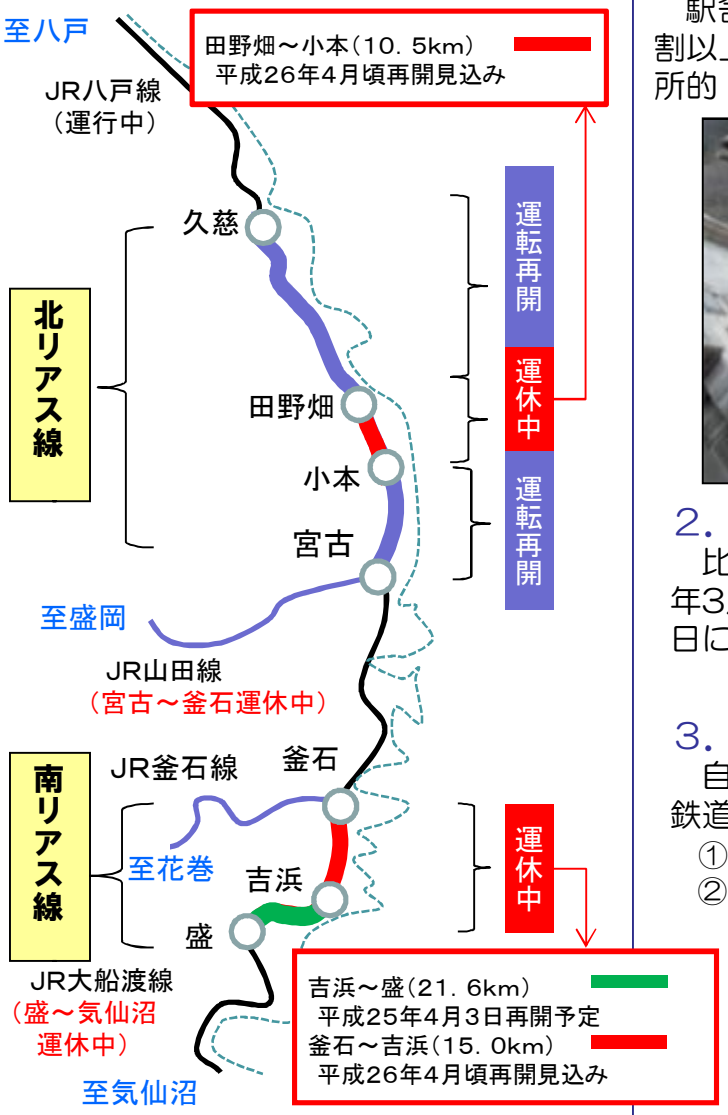
３月２日時点の運行ルートと専用道工事着手区間



JR東日本プレス資料を東北運輸局加筆

１－１　被災地の足の確保　　～三陸鉄道の被害と復旧について～

三陸鉄道（路線イメージ）



三陸鉄道：日本初の第三セクター鉄道として昭和59年開業。北リアス線（約71km）、南リアス線（約37km）の合計108km。

１．東日本大震災による被災状況

駅舎や橋梁の流失など甚大な被害が発生しており、被害額は約１０８億円。ただし、全線の６割以上がトンネルであり、比較的標高の高い位置にレールが敷設されていたことにより被害は局所的（線路の流失は約６ｋｍ）であり、現位置で復旧。


被災状況
（島越駅付近）


レールが寸断されたため陸送される車両（平成２３年５月）

２．復旧状況、運転再開見込み

比較的被害の小さかった北リアス線/久慈～陸中野田間、小本～宮古間を震災直後の平成２３年3月中に運行再開。平成２４年４月１日には北リアス線/陸中野田～田野畑間が、本年４月３日には南リアス線/吉浜～盛間が運行再開予定。全線での運行再開は平成２６年４月頃を予定。

３．復旧に向けた財政支援措置（Ｈ２３第三次補正予算、Ｈ２４予算等）

自治体が積極的に関与する支援制度とし、地域の足を維持する姿勢を明確にすることで、鉄道事業者の負担を極力なくするとともに自治体の負担軽減を図る。

①自治体が被災した施設を復旧のうえ保有した場合の国の補助率：１／２（現行：１／４）

②地方負担については、震災復興特別交付税により手当て


陸中野田～田野畑延伸開業式典（平成２４年４月）


急ピッチで進む復旧工事（陸中野田駅付近）

１－２　地域公共交通の確保

『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～
２５年度予算額　３３３億円

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であるバス交通、デマンド交通、離島航路・航空路の確保維持のため、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等に基づき実施される取組みを支援

〇都道府県を主体とした協議会の取組みを支援
：　地域をまたがる幹線バス交通ネットワーク、離島航路・離島航空路の確保・維持　等

〇市町村を主体とした協議会の取組みを支援
：　幹線バス交通等幹線交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通等の確保・維持　等

〇東日本大震災被災地域における幹線バス交通ネットワーク等の確保・維持の取組について、特例措置により支援(注)

地域公共交通バリア解消促進等事業



・ バス、タクシー、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
・ 地域鉄道の安全性向上に資する設備整備等を支援
・ バリアフリー化されたまちづくりの一環として、LRT、BRT、ICカードの導入等公共交通の利用環境改善を支援

地域公共交通調査等事業



・ 地域の公共交通の確保・維持・改善に資する調査の支援
・ 地域ぐるみの利用促進に資する取組みを支援
・ 東日本大震災被災地域における地域内の生活交通の確保・維持のあり方について、特例措置により支援(注)

(注)東日本大震災の被災地域におけるバス交通等生活交通の確保・維持のため、復旧・復興対策に係る経費として、復興庁に計上される27億円を含む。

１－２　地域公共交通の確保（東日本大震災によって被害を受けた地域公共交通に対する支援）

■ 地域公共交通確保維持改善事業を活用して、被災地のバス交通、乗合タクシー等の確保・維持を支援。

◇東日本大震災により、バス交通等に甚大な影響
◇被災による地域の移動ニーズの大きな変化
◇被災地の復旧・復興状況等に応じて日々変化するニーズ

○被災地域におけるバス交通等を支援するために、既存制度の補助要件の緩和等の特例措置を平成23年度より実施。

○平成25年度においても、引き続き、復興等の進捗に対応した被災地域のバス交通等を支援。

事業内容

＜地域間輸送＞（被災地域地域間幹線系統確保維持事業）
・地域間幹線系統確保維持事業の各種要件を緩和した地域間輸送

＜地域内輸送＞（特定被災地域公共交通調査事業）
・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
※平成25年度、有償運行を行う場合に限り補助上限額を3,500万円から4,500万円に引き上げ

特定被災地域公共交通調査事業の支援事例
（被災地域を走行するバス・乗合タクシー）

【既存バス系統のルート変更等】
・既存バス路線を活用しつつ、仮設住宅・残存集落等と病院、商店等の日常生活の移動確保。

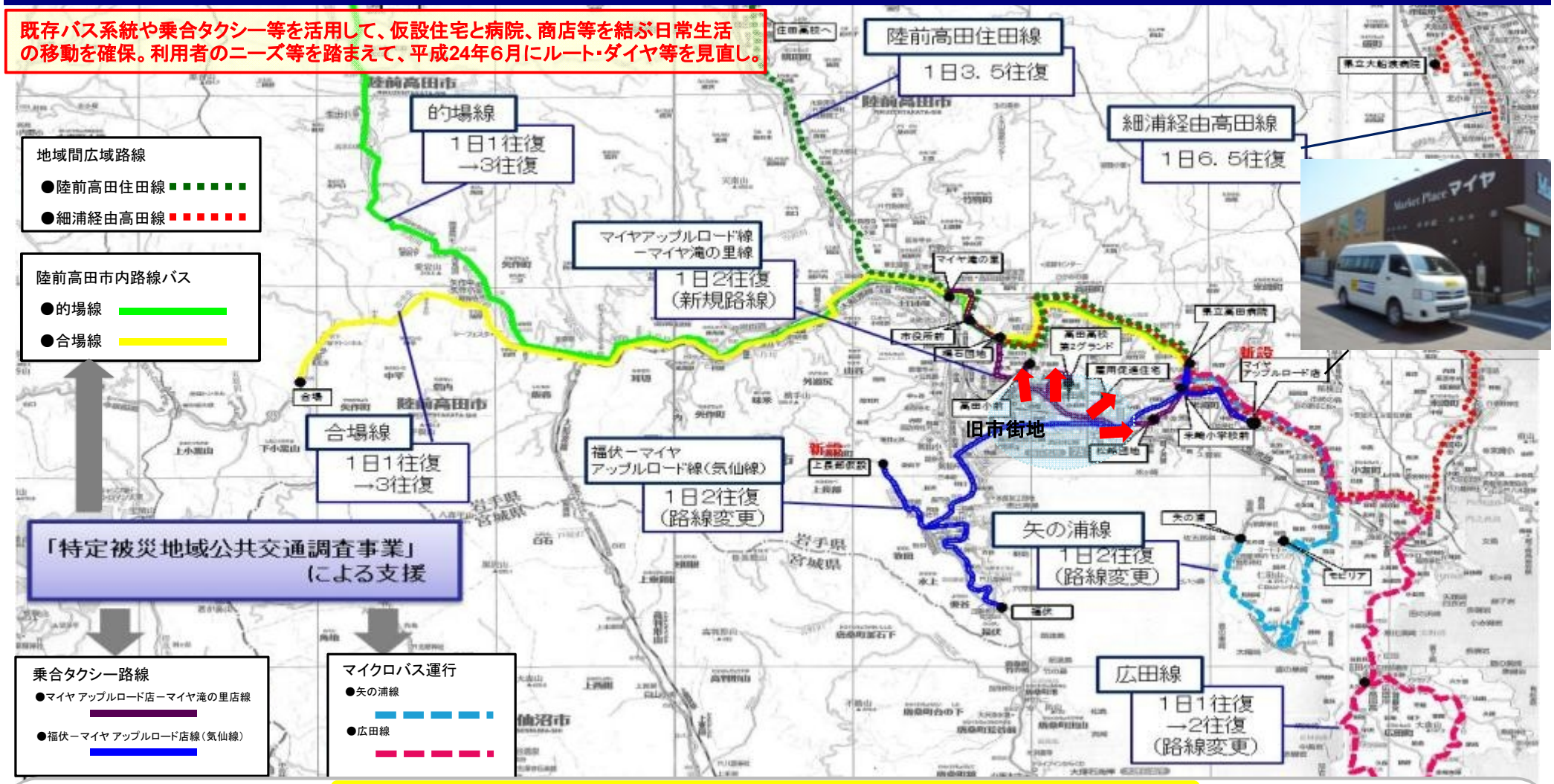



【乗合タクシー】
・仮設住宅住民等の生活交通の確保。




１－２　地域公共交通の確保　～岩手県陸前高田市～

既存バス系統や乗合タクシー等を活用して、仮設住宅と病院、商店等を結ぶ日常生活の移動を確保。利用者のニーズ等を踏まえて、平成24年6月にルート・ダイヤ等を見直し。



各地において、生活交通の確保に向けた取組が進行中。

岩手県	田野畑村、岩泉町、宮古市、山田町、大槌町、釜石市、大船渡市、陸前高田市	宮城県	気仙沼市、南三陸町、女川町、石巻市、東松島市、塩竈市、七ヶ浜町、多賀城市、仙台市、名取市、岩沼市、亘理町、山元町	福島県	相馬市、浪江町、双葉町、大熊町、富岡町、楢葉町、広野町、須賀川市、川内村
（8市町村）		（13市町）		（9市町村）	

※特定被災地域公共交通調査事業を活用中

2．造船業に対する復旧・復興支援

被災状況

○被災造船所の多くは、東北地方の地域基幹産業である水産業のインフラとして、漁船の建造や修繕を行っていたが、**全37造船所が被災**し、建屋、クレーン及び船台などの施設が**壊滅的被害を受けた**。





被災造船所

現状（復旧状況）

○「中小企業等グループ施設等復旧整備補助金」等を活用し、多くの事業者が当面の復旧を終え、事業再開をしている。

○一方、一部地域では地盤は沈下したままであり、応急的復旧のままでは本格的な復興が困難となっており、また、単独での復興の取組には限界がある事業者も存在。

○このため、中長期的戦略として、気仙沼や石巻といった地域では、**複数の造船所を集約化し、共同で復興する案が検討されている**。

＜気仙沼地域の例＞

平成24年8月に、地元の関係事業者、宮城県、気仙沼市、国土交通省等による「気仙沼造船施設高度化検討会」を設置。造船所の**集約・協業化を行うための具体の事業計画を作成中**。

復興支援

○地域基幹産業である水産業に貢献し、かつ、集約化を目指す被災造船所の復興を支援する「造船業等復興支援事業費補助金」（160.2億円、補助率2/3以内）を平成25年度当初予算（復興庁一括計上）で措置。

2．造船業に対する復旧・復興支援　～造船業等復興支援事業費補助金～

東日本大震災復興特別会計：160.2億円　（平成25年度予算）

事業概要・目的

■東日本大震災津波被災地域において、**地域の水産業等に大きく貢献**する地元造船産業の復興を促進するため、被災による**地盤沈下により復興が困難**となっている造船関連事業者が**集約等**により本格的な復興を図ろうとする取り組みに対して補助を行う。

事業内容

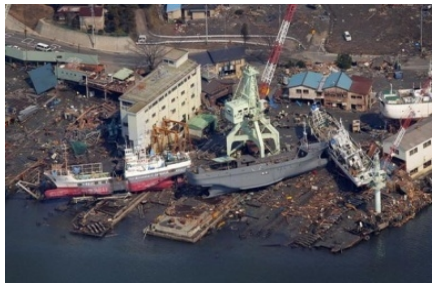
対象主体：主として漁船の建造・修繕を行う造船関連中小企業等からなる組合　等

対象経費：事業者により共有される建造・修繕施設等の建設費 等

補 助 率　：2／3以内

期　　間　：申請期間：2年間

気仙沼地域の例



復興に向けた
集約化



●：現在の造船所所在地



■造船業の集約高度化　**■気仙沼の水産基地の機能強化**

3．環境に優しい自動車社会の実現　～宮古市周辺観光路線への電気バス導入～

- 岩手県北自動車（株）が、宮古駅と浄土ヶ浜（国立公園）を結ぶ新規路線を開設し、電気バスを運行するもの（繁忙期には浄土ヶ浜地域内周遊シャトルバスとして運行）。
- 陸中海岸国立公園の主要観光資源である浄土ヶ浜を中核とした路線に電気バスを導入し、自然環境に配慮しつつ観光資源の付加価値向上を図ることで、宮古市の復興と地域・観光振興に貢献することが期待される。

補助対象：電気バス1台、急速充電設備1基
（事業費52,300千円のうち1/2（26,150千円）を補助）
※中古車を購入し、電気自動車に改造する予定（改造費の1／2を補助）。

導入車両



電気バス運行予定路線の概要

- ○ 宮古駅前～奥浄土ヶ浜間の路線を設定。
- ○ 1日6便程度
  （往復約　11.1km、所要時間往復約　41分）
- ○ うち電気バスの運行は、4回／日の運行。



- ○ 車内ディスプレイを通じ、電気バスの仕組みや特性について情報発信。浄土ヶ浜を訪れる観光客等に対し、電気自動車を効果的にPR。
- ○ 森・川・海の資源を活用した体験型観光の環境整備事業と電気バスを連携させた、新たなエコツーリズム旅行パッケージを企画する予定。

3．環境に優しい自動車社会の実現　～超小型モビリティの導入促進～

超小型モビリティは、交通の省エネルギー化に資するとともに、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」

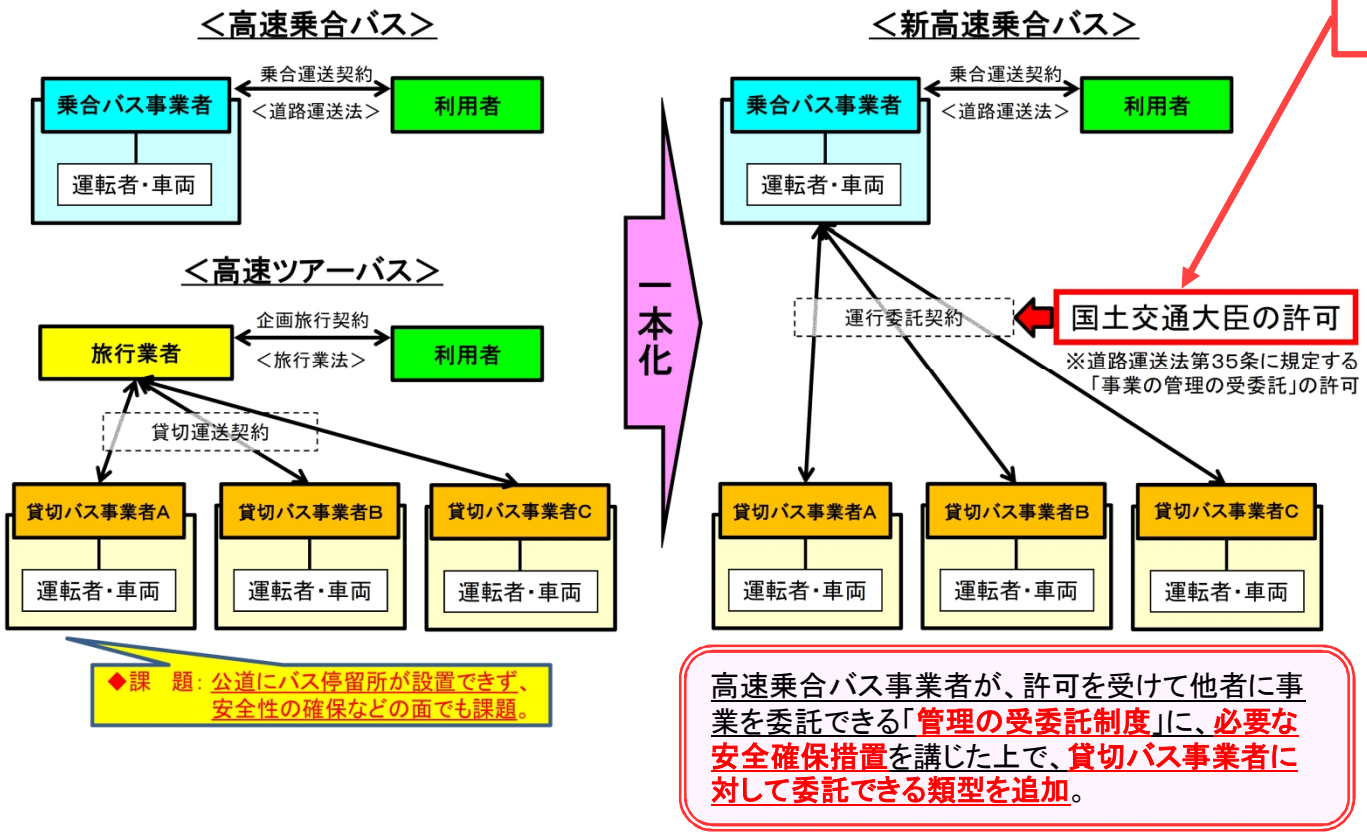
幅広い普及に向け社会受容性を高めつつ、車両区分等関連制度の整備、これを活用した低炭素・集約型まちづくりに関する検討を加速。超小型モビリティの市場を創出。

平成24年度補正予算額：381百万円（平成25年度予算額：201百万円）

※　都市局「先導的都市環境形成促進事業」、住宅局「環境・ストック活用推進事業」等との連携を予定

4．安全・安心の確保　～「新高速乗合バス」への移行について～

＜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**。（平成25年7月末目標）
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**。



高速乗合バス事業者が、許可を受けて他者に事業を委託できる「**管理の受委託制度**」に、**必要な安全確保措置**を講じた上で、**貸切バス事業者に対して委託できる類型を追加**。

安全面の要件を厳格化

委託者	乗合バス事業者 （管理の受委託に係る運送の**安全確保責任は委託者が負う**）
受託者	乗合バス事業者又は貸切バス事業者 （**貸切バス事業者**については、 ①運輸開始後3年以上が経過、 ②過去1年間重大・悪質な法令違反の処分歴なし、 ③過去の行政処分歴が一定以内 等の**法令遵守状況等に関する要件を加重**）
内部統制	法令遵守のチェック体制を整備 ①委託者の運行管理者・整備管理者による**指導・助言**、 ②委託者による受託者の**営業所の訪問調査**を義務付け
安全確保措置	貸切バス事業者に委託する場合 ①**運行管理者**と代表者及び運転者との**兼務を禁止**、 ②安全管理規程に基づく委託者・受託者一体となった安 全管理体制の構築（**運輸安全マネジメントの実施等**）、 ③関係する全ての事業者による安全意識の共有体制の 構築（**安全運行協議会**） 等の**通常求めている水準以上の安全確保措置**を講じることを要求
委託範囲	委託者の高速乗合バス事業の**原則2分の1以内** （一定の要件を満たす場合は3分の2以内）
使用車両	委託者又は受託者の車両

需要動向に対応した運行計画・運賃設定の実現

①**運行計画**の事前届出期間の短縮　⇒　実施の「30日前」から「**7日前**」に短縮。
②**運賃・料金**の事前届出期間の短縮　⇒　実施の「30日前」から「**7日前**」に短縮。
③**幅運賃**の設定　⇒　割引運賃について、運賃タイプ毎に、**上限額と下限額（上限額の80%以上）の幅による届出**が可能。

4. 災害に強い物流システムの構築

災害に強い物流システムの構築

■ 東日本大震災における支援物資輸送の状況

以下の要因等により、支援物資が各地の避難所まで円滑に届かない等、混乱が発生

物資拠点

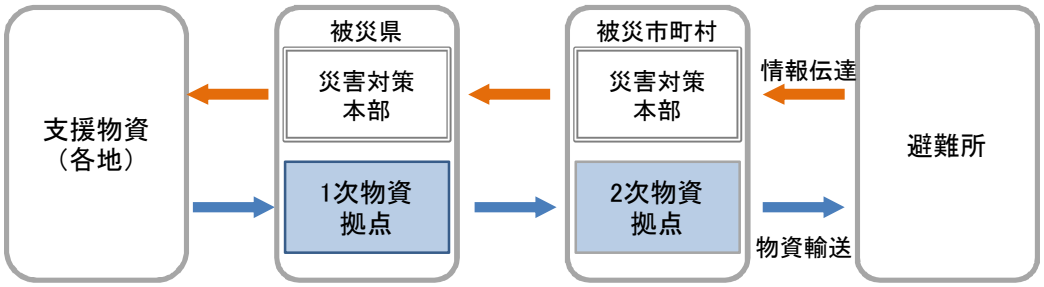
- 物資拠点として想定していた公共施設が、被災や避難所等への転用で使用できず、民間施設を活用して対応したが、拠点の絶対数が不足
- 支援物資の仕分けや在庫管理等の業務に精通した者が不十分であったため、円滑な輸送や物資拠点運営等に支障
- 必要量を超える大量の物資や中身のわからない混載物が送り込まれたため、大量の物資が滞留し、保管スペースを圧迫するとともに、拠点運営が非効率化

物資輸送

- 物流事業者が道路の啓開情報を正確に把握できなかったため、物資輸送が非効率化
- 車両・燃料等が確保できず輸送能力が低下
- 緊急通行車両確認標章の発行に際して、遅延や混乱が発生

オペレーション・情報伝達

- 広域災害時を見据えた情報収集・管理体制が明確に定められておらず、物資搬入の調整窓口が混乱する等、指揮系統が錯綜
- 物資要望把握時や物資調達、在庫管理の品目分類が統一されていなかったため、ニーズと在庫のマッチングに時間を要した
- 物資拠点への入庫情報が不足、あるいは不正確であるケースがあり、拠点運営が非効率化



■ 協議会の開催

東北地域における災害に強い物流システムの構築に関する協議会

事務局：東北運輸局

第1回　平成24年　7月10日（設立）

座長：　苦瀬 博仁　東京海洋大学教授



〈メンバー〉
- 学識経験者
- 関係自治体
- 物流団体、関係団体
- 物流事業者
- 国の機関

第2回　平成24年10月　9日

被災時の支援物資の実態を調査し、課題を抽出

第3回　平成24年12月18日

協議会メンバーのご意見や教訓等をもとに、課題に対する具体的な対応策を取りまとめ

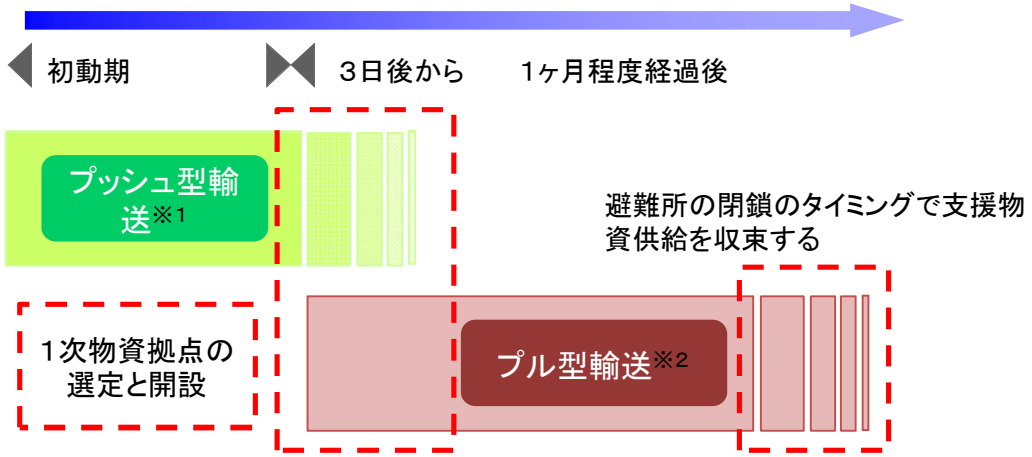
第4回　平成25年　2月26日

対応策の最終取りまとめ

災害に強い物流システムの構築

平成24年度に協議会で取りまとめた対策の主な内容

■ 初動期の支援物資輸送の実施方法とプル型輸送への移行

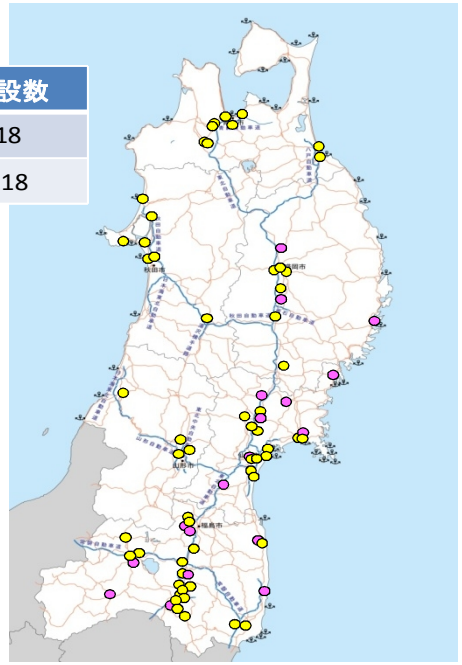


※1プッシュ型輸送：事前に想定した量・品目の支援物資を被災市町村に直接送り込む輸送
※2プル型輸送：避難所の要請に応じた量・品質の物資を供給する輸送

■ 物資拠点のリストアップと県外設置も含めた開設手順の設定

種　別	施設数
県指定の候補施設	18
民間候補施設	118

【凡例】
1次物資拠点候補施設
県指定の候補施設
民間候補施設



東北地域の1次物資拠点候補施設マップ

■ 物流事業者のオペレーション参画と協定締結の促進

■ 滞留物資集積所の開設と残った滞留物資の処理方法

■ 送り手側のルールの設定と全国展開

■ 大判地図を用いたインフラ復旧情報の共有と緊急通行車両の事前届出制度の活用

■ 在庫情報管理システムの作成と品目分類の標準化