

東北地方交通審議会の平成17年答申
(東北公共交通アクションプランを含む)
の進捗状況等に関する調査業務
報告書

平成29年3月
国土交通省東北運輸局

東北地方交通審議会の平成17年答申（東北公共交通アクションプランを含む）の
進捗状況等に関する調査業務 報告書

目 次

序章 調査の背景・目的	序-1
(1) 目的	序-1
(2) 業務フロー	序-2
第1編 東北地方交通審議会答申「東北地方における望ましい交通 のあり方」に関するフォローアップ報告	1-1
(1) 東北地方における交通の現況調査	1-1
(2) 平成17年答申に示された施策及び東北公共交通アクションプラン の進捗状況の把握	1-1
(3) 東北地方交通審議会答申「東北地方における望ましい交通のあり方」 に関するフォローアップ結果	1-2
(4) 東北地方交通審議会答申「東北地方における望ましい交通のあり方」 に関するフォローアップ結果（報告資料）	1-5
第2編 「東北地方における望ましい交通のあり方」に関するフォ ロアアップ結果を踏まえた今後の交通施策の推進に向けた 視点について	2-1
(1) 市町村アンケートの実施	2-2
(2) 東北地方管内外の工夫事例の調査	2-2
(3) 今後の交通施策の推進に向けた視点について	2-3
(4) 今後の交通施策の推進に向けた視点について（報告資料）	2-6
第3編 東北地方交通審議会（政策推進部会を含む）の開催に係る 事務補助	3-1

序章 調査の背景・目的

(1) 目的

平成17年3月24日に東北地方交通審議会から「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（以下「平成17年答申」という。）」と題して、概ね2015年（平成27年）を年次目標とする東北6県の交通・観光に関する中長期的なビジョンが答申され、少子高齢化、人口減少、マイカー社会の進展といった社会の構造変化の中で、東北地方の活力を引き続き維持していくための課題及び課題解決のために、交通・観光に携わる官民の関係者が連携し取り組むべき指針が示されている。

平成17年答申に示された政策目標の実現に向けては、P D S（Plan・Do・See）マネジメント手法を用い、適宜各地域における施策の進捗状況やその効果検証、さらに検証結果を踏まえて施策の方向性や具体的な内容の見直しといったフォローアップを実施していくこととなっている。

また、平成22年3月23日の東北地方交通審議会において、平成17年答申に記載の施策のうち、重点的に実施すべき施策について、答申期間の後半期において取り組むプログラムを「東北交通アクションプラン」として策定し、本アクションプランを毎年フォローアップ（改定を含む）してきたところである。

本調査においては、目標年次の2015年（平成27年）が経過したことから、東北地方における交通に関する現況の把握及び平成17年答申等に示された施策の進捗状況分析・評価し、総括的なフォローアップを実施するとともに、フォローアップ結果を踏まえ、今後の東北における交通施策に関する今後の方向性等についての検討及び提案を行う。

(2) 業務フロー

本業務の業務フローは、次に示すとおりである。

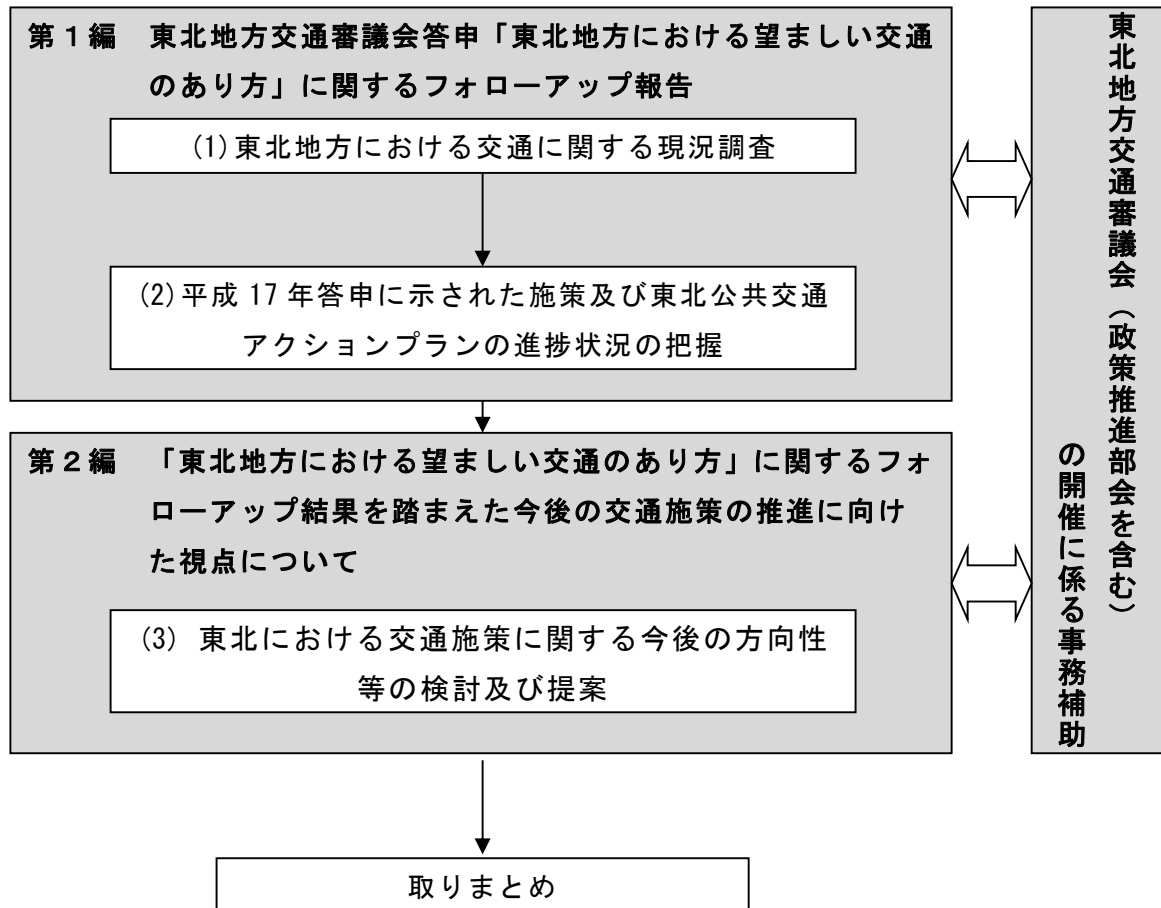


図 序-1 業務フロー

第 1 編 東北地方交通審議会答申「東北地方における望ましい交通のあり方」に関するフォローアップ報告

平成 17 年 3 月に開催した第 8 回東北地方交通審議会より答申された「東北地方における望ましい交通のあり方」、及び、平成 22 年 3 月の第 13 回東北地方交通審議会において策定された「東北交通アクションプラン」に関して、東北地方における現況等を把握しながら、17 年答申及びアクションプランに位置づけられた施策の進捗状況を整理した。

具体的には下記に示す項目に従いフォローアップを実施した上で、平成 28 年 11 月に開催された第 19 回東北地方交通審議会に、フォローアップ結果として取りまとめ報告した（報告資料については、P1-2 以降に整理）。

(1) 東北地方における交通の現況調査

東北の交通に関する状況の変化を捉えるため、過去の東北地方交通審議会の資料のうち、現況整理の部分を最新の内容に更新するとともに、東北地方の交通をとりまく新たな交通課題等を把握するため、各種統計データに基づき資料を収集整理した。

なお、整理結果については、「(5) 参考資料 検討経過資料」に取りまとめた。

(2) 平成 17 年答申に示された施策及び東北公共交通アクションプランの進捗状況の把握

平成 17 年答申について、過年度に設定した目標毎のアウトカム指標等を用い、施策の進捗状況について評価するとともに、アクションプランについて同様に位置づけられているモニタリング指標の状況を把握・評価した。

これらの結果に基づき、東北地方における施策の進捗状況と今後の交通施策の推進を図っていく上での課題等を検討し、フォローアップ結果として取りまとめた。

取りまとめ資料については、P1-2 以降に整理している。

(3) 東北地方交通審議会答申「東北地方における望ましい交通のあり方」に関するフォローアップ結果

東北地方交通審議会答申 「東北地方における望ましい交通のあり方」に関するフォローアップ報告(概要)

政策推進部会では、「東北地方における望ましい交通のあり方」の目標年次の2015年(平成27年)が経過したことから、東北地方における交通に関する現況の把握及び17年答申等に示された施策の進捗状況を分析・評価し、総合的なフォローアップを実施し、今後の東北における交通施策に関する方向性等について検討していくための基礎資料として、本報告をとりまとめた。

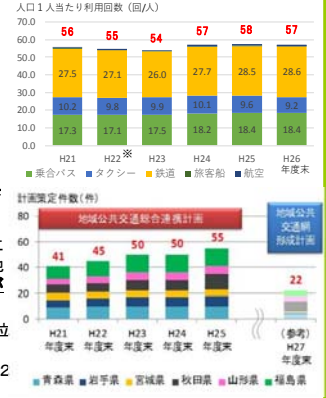
施策の実現状況

「東北地方における望ましい交通のあり方」(17年答申)

- 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**
 - 平成22年の東北新幹線延伸をはじめとして、整備新幹線や仙台空港アクセス鉄道といった**広域流動を支える公共交通基盤が着実に整備**
 - また、既存の交通基盤を含め、これらの基盤を活用した二次交通網の整備や利用促進方策、情報発信等が各地で展開
- ② 快適で活力を生み出す「都市交通の整備・改善」**
 - 平成27年の仙台市地下鉄東西線開業や東北各地での新駅設置等、**都市内移動を支える公共交通基盤が着実に整備**
 - また、行政支援の活用や事業者の努力等により、バス利用環境の改善や都市交通におけるタクシーの活用、交通結節点の改善、ICカードをはじめとした新サービスの導入、バリアフリー化等が推進
- ③ 安心して暮らしかつ続けられる地域づくりのための「地域の足」の確保**
 - 国からの補助や支援の活用により、東北各市町村において地域公共交通の維持・確保に関する計画が策定され、**地域の実情に応じた取組が推進**
 - また、厳しい経営環境の中での地方鉄道に向けた官民が連携した取組や、バス路線網の再編、デマンド型乗合タクシーをはじめとした新たな交通手段の導入が推進
- ④ 「環境に優しい」交通体系の整備**
 - 車両の低公害化の推進や、モーダルシフトの推進、ノーマイカーデーの実施等、物流・旅客流動の両面から、**環境に優しい交通体系の取組が展開**

「東北公共交通アクションプラン」

- ①合併自治体における交通体系の構築
 - ②複数市町村にまたがる生活圏に対応した交通体系の構築
 - ③まちづくりと連携した交通体系の構築
 - ④交通モード間・事業者間の連携・協働
 - ⑤住民との協働による公共交通の活性化・再生
 - ⑥高速交通手段を活用した交通体系の構築
 - ⑦東北地方の特性に対応した交通体系の構築
 - ⑧災害に強い安全で安心な交通体系
- ・アクションプランに位置づけられた重点的に取り組むべき施策については、行政からの支援を活用しながら、**地域の実情に応じた取組が推進**
- 指標1「東北地方における人口1人あたりの公共交通利用回数」
- 震災後まで減少傾向が続いていたものの、平成24年度末及び25年度末では増加に転じ、**アクションプラン策定時点を上回った。**
- 指標2「東北地方における地域公共交通総合連携計画策定件数」
- 地域公共交通の維持・確保の必要性に対する意識が深まったことを受け、各地での取組が進められ、**計画策定件数が平成25年度末時点で55件に達した。**
- (※法律改正を受け、新たな法定計画と位置づけられた「地域公共交通網形成計画」については、平成27年度末時点で22件策定)



今後の交通施策に向けて

➡ **施策の実現状況のフォローアップの結果、各地で施策・取組が展開されたことを確認。一方で、必ずしも東北地方全域で展開されていない。**

1 東北地方の交通をとりまく厳しい局面

東北地方の交通をとりまく情勢は答申当時と比較して大きく変化。以下に示すような課題に直面している状況をかんがみ、答申当時よりも一層、厳しい状況を踏まえた対応が求められる。

① さらなる人口減少・地域の低密化の進展

- 平成7年以降一貫して人口が減少し、都市部を除き低密度な地域が広がる
- 近年でも低密度な地域ほど人口減少が進み、**公共交通の維持・確保がますます厳しい**

■平成22年の人口密度と鉄道・バスネットワーク
■平成17年～22年の人口増減状況

人口密度	2007年(人)	2017年(人)	増減率
100人以上	422	407	-4%
50-100	1,563,341	1,598,376	+3%
20-50	1,551,559	1,410,525	-9%
10-20	1,072,485	1,058,846	-1%
5-10	1,781,209	1,811,255	+2%
1-5	1,781,702	1,824,655	+2%
その他	5,592,200	5,846,712	+5%

(資料) 各年「国勢調査」

② 交通に関わる人材の不足

- バスやタクシー、トラック、船舶等の運転者・乗務員・船員数が不足
- 自治体職員や地域公共交通のアドバイザーの不足も叫ばれ、**交通の維持・確保への体制整備が困難**

■職業別有効求人倍率(パートタイムを除く常用)の推移

(資料) 国土交通省

③ 自然災害の頻発

- 東日本大震災では甚大な被害をもたらす。現在でも代替交通手段により運行せざるを得ない状況の路線もある
- 地震災害に限らず、豪雨・豪雪災害も頻発する傾向が高まっており、鉄道路線の廃止や未だ復旧の目処が立っていない路線など、**自然災害の発生が利用者数の少ない地域交通の維持・確保に大きく影響を与えている**

■東日本大震災による鉄道施設等の被害

④ 経済情勢変化の影響

- 平成20年のリーマンショックによる世界経済の低迷や、外国為替相場の変動に応じた物価の上下等、交通需要の増減に影響
- 公共交通の運行に必要な原油価格も大きく変動し、**燃料費高騰による離島航路の存廃問題の発生等影響をきたしている**

■燃料費(軽油店頭小売価格:東北)の推移

(資料) 経済産業省「石油製品価格調査」

■今後の交通施策に向けて(つづき)

2 制度・法律の変化による新たな展望

答申以後の10年間で、交通施策の推進に当たって、様々な制度・法律が変更・改正。これにより地域が主体となった取組の促進等、制度・政策面の整備は進展。制度・法律の変化を受けた新たな展望を踏まえ、地域の実情に応じた交通施策の推進が求められる。

① 交通政策基本法制定(H25)・交通政策基本計画の閣議決定・実行

- 交通施策の推進に当たっての基本理念や国の責務等
- 交通政策基本計画における基本的方針
 - A. 豊かな国民生活に資する使いやすい交通の実現
 - B. 成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客・物流ネットワークの構築
 - C. 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり

② 道路運送法の一部改正(H18)

- 乗合旅客の運送に係る規制の適正化
- 自家用自動車による有償旅客運送制度の創設
 - コミュニティバスや乗合タクシー等の運行をはじめ、地域のニーズに応じた多様な形態の運送サービスの提供が可能



③ 改正地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等(H19施行・H26改正)

- まちづくりやネットワークとの連携をより重視し、自治体主導によって取組を推進できるよう、平成26年に改正
 - 地方公共団体が「地域公共交通網形成計画」を策定し、取組を推進していくことが求められる



④ 改正タクシー適正化・活性化特措法等(H21施行・H26改正)

- 協議会による特定地域計画の作成、これによるタクシー事業者による供給輸送力の削減及び活性化措置等の実施
 - タクシーが公共交通機関として役割を果たし、より活性化することが期待



3 自治体・事業者の創意工夫

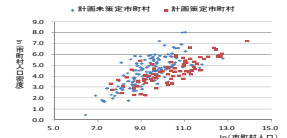
答申以後の10年間で、多様な連携による取組が推進。また、地域公共交通の維持・確保に向けた計画策定は、人口規模・密度等に偏りなく、多様な地域で展開。このような自治体や事業者の創意工夫を参考としつつ、交通施策の推進について、東北全体に波及・拡大していくことが重要。

■地域公共交通の維持・確保に対する多様な連携の主な視点

- まちづくりと交通の連携
- 旅客交通と物流の連携
- 交通事業者間や多様な関係主体間の連携
- 福祉をはじめ、交通施策以外との連携



■人口規模・人口密度と計画策定有無の関係



■おわりに

- ▶ 17年答申及びアクションプランは、関係主体の努力のもと、位置づけられた施策が**各地で施策・取組が展開されたことを確認**。今後の東北地方において、さらなる情勢変化が予想される中で、交通が地域の持続的発展において果たすべき役割は大きく、**取組の継続は不可欠**。
- ▶ 時代に即応し効果的に取組を推進していくに当たっては、**本報告で得た施策の経験や成果等を有効に活用することが重要**。一方、公共交通の維持・確保に対する地方公共団体等の抱える問題とその対応状況等、**より詳細な情報収集、分析を進めていくことが求められる**。
- ▶ **地域の実情に応じてなされた創意工夫を踏まえ**つつ、東北地方全体に交通の重要性の認識と施策に関する取組を推進する。引き続き、**検討を進めていくことが求められる**。

(4) 東北地方交通審議会答申「東北地方における望ましい交通のあり方」に関するフォローアップ結果（報告資料）

第 19 回東北地方交通審議会報告資料

東北地方交通審議会答申
「東北地方における望ましい交通のあり方」に関する
フォローアップ報告

平成 2 8 年 1 1 月

目 次

I	はじめに	1
II	「東北地方における望ましい交通のあり方」の概要	2
	1 東北地方における望ましい交通のあり方	
	2 東北公共交通アクションプラン	
III	施策の実現状況	4
	1 地域間・都市間交流を促進する「広域的な公共交通の整備と活用」	
	2 快適で活力を生み出す「都市交通の整備・改善」	
	3 安心して暮らし続けられる地域づくりのための「地域の足」の確保	
	4 「環境に優しい」交通体系の整備	
	5 「東北公共交通アクションプラン」の実現状況	
	6 17年答申及びアクションプランの実現状況からみた成果と課題	
IV	今後の交通施策に向けて	14
	1 東北地方の交通を取り巻く厳しい局面	
	2 制度・法律の変更からみる新たな展望	
	3 自治体・事業者の創意工夫	
VI	おわりに	21

参考資料

Ⅰ はじめに

平成17年3月に東北地方交通審議会から「東北地方における望ましい交通のあり方」(以下「17年答申」という。)と題して、概ね2015年(平成27年)を年次目標とする東北6県の交通・観光に関する中長期的なビジョンが答申され、少子高齢化、人口減少、マイカー社会の進展といった社会の構造変化の中で、東北地方の活力を引き続き維持していくための課題及び課題解決のために、交通・観光に携わる官民の関係者が連携し取り組むべき指針が示されている。

17年答申に示された政策目標の実現に向けては、PDS(Plan・Do・See)マネジメント手法を用い、適宜各地域における施策の進捗状況やその効果検証、さらに検証結果を踏まえて施策の方向性や具体的な内容の見直しといったフォローアップを実施していくこととなっており、平成18年以降の東北地方交通審議会にフォローアップ結果を報告してきたところである。

また、平成22年の東北地方交通審議会において、17年答申に記載の施策のうち、重点的に実施すべき施策について、答申期間の後半期において取り組むプログラムを「東北公共交通アクションプラン」(以下「アクションプラン」という。)として策定し、本アクションプランを毎年フォローアップ(改定を含む)してきたところである。

答申以後の10年間では、東北地方全体の人口は減少傾向が継続するとともに、全国水準以上であった高齢化率もさらに高まっている。近年では東北地方の公共交通機関における年間旅客輸送人員において回復基調が見られつつあるが、地方部をはじめ、低密度な地域が広がっており、公共交通機関の維持・確保はより厳しい状況となっている。また、平成23年の東日本大震災をはじめとした自然災害により、安定的な公共交通機関の運行に影響を来している。一方で、地域公共交通活性化再生法の制定、改正や、交通政策基本法の制定をはじめとして、交通施策の推進に当たっての法制度面は整備されつつある状況となっている。

政策推進部会では、このような背景を踏まえ、17年答申の目標年次の2015年(平成27年)が経過したことから、東北地方における交通に関する現況の把握及び17年答申等に示された施策の進捗状況を分析・評価し、総合的なフォローアップを実施し、今後の東北における交通施策に関する今後の方向性等について検討していくための基礎資料として、本報告を取りまとめた。

II 「東北地方における望ましい交通のあり方」の概要

1 東北地方における望ましい交通のあり方

17年答申については、東北地方の活性化のための交通分野、特に公共交通に関する取組の指針として策定された。

東北地方の特徴である広大な面積や分散する都市、人口減少や少子高齢化の進展、公共交通の動向等を踏まえ、17年答申は、東北地方の活性化に向けた課題として、①地域間・都市間交流を促進する広域的な公共交通の整備と活用②快適で活力を生み出す都市交通の整備・改善③安心して暮らし続けられる地域づくりのための「地域の足」の確保④環境に優しい交通体系の整備、の4つの課題を整理した。そして、これらの課題について、公共交通の果たすべき役割を明らかにしながら、以下のとおり、施策の方向性や具体的施策を示した。

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

交流人口の拡大により地域の活力を生み出すことを目的として、整備新幹線、仙台空港アクセス鉄道等の基盤整備の着実な推進、高速バス網の充実等都市間移動の円滑化や、公共交通相互の乗継ぎの円滑化等の取組を掲げた。

② 快適で活力を生み出す都市交通の整備・改善

公共交通の利便性向上と利用促進を目的として、都市鉄道の機能強化、バスロケーションシステム等のバス利用環境の改善、乗車券相互利用等の新サービスの導入を掲げた。

③ 安心して暮らし続けられる地域づくりのための「地域の足」の確保

自動車を自ら運転できない地域住民のモビリティ確保を目的として、地域一体となった公共交通のあり方について検討を行うことや、地方鉄道・地方バス・離島生活航路の改善、デマンド型乗合タクシー等の新たな「地域の足」の開発と普及を掲げた。

④ 環境に優しい交通体系の整備

京都議定書に定められた二酸化炭素(CO₂)排出量削減等を目的として、車両の低公害化、マイカー利用の抑制、環境負荷の小さい交通体系の構築等を掲げた。

これらの施策について、概ね平成27年を目標年次として、関係者が一体となって取り組むこととした。

2 東北公共交通アクションプラン

アクションプランは、公共交通を巡る状況が大きく変化する中で、17年答申に記載された施策の一層の推進を図るため、後半期5年間において重点的に取り組むべき公共交通に関する施策を明らかにし、東北運輸局のみならず、各地方自治体、地域住民、交通事業者等公共交通に関わる各主体の指針となるべく、平成22年3月に策定された。

東北地方の活性化に向けて、人口減少や少子・高齢化の進展、厳しい自治体財政、地球温暖化対策、都市機能の拡散、観光振興等の公共交通をとりまく環境変化に対応するため、従来の事業者ごと、市町村ごとといった枠を超えたより広範な次元における「連携」「協働」を図りながら、公共交通分野において以下の7つの施策を重点的に取り組むべき施策として掲げることとした。

- ① 合併自治体における交通体系の構築
- ② 複数市町村にまたがる生活圏に対応した交通体系の構築
- ③ まちづくりと連携した交通体系の構築
- ④ 交通モード間・事業者間の連携・協働
- ⑤ 住民との協働による公共交通の活性化・再生
- ⑥ 高速交通手段を活用した交通体系の構築
- ⑦ 東北地方の特性に対応した交通体系の構築

また、平成22年の策定以後に発生した東日本大震災や、関越自動車道における高速ツアーバスの事故の発生により、防災・減災や安全・安心の確保の推進の必要性が一層高まったことを受け、平成25年3月にアクションプランを一部改定し、重点的に取り組むべき施策として以下を追加している。

- ⑧ 災害に強い安全で安心な交通体系の構築

これらの施策について、概ね平成27年を目標年次として、国、地方公共団体、交通事業者、地域住民、NPO等の関係者が、地域一体となって取組を進めることとした。

また、モニタリング指標として「東北地方における人口1人当たりの公共交通利用回数」及び「東北地方における地域公共交通総合連携計画策定地域数」を設定し、本アクションプランに記載された取組の進捗状況を中心としたフォローアップを行っていくこととした。

III 施策の実現状況

1 地域間・都市間交流を促進する「広域的な公共交通の整備と活用」

(1) 他の地方ブロックや海外との交流拡大のための基礎基盤の着実な推進等

① 整備新幹線の着実な整備と高速化

行政からの支援や事業者の努力等により、整備新幹線の着実な整備が進められ、平成22年に東北新幹線が延伸、また平成28年に北海道新幹線が開業した。また、新型車両が導入され高速化が実現された。

② 山形新幹線及び秋田新幹線の高速化等に関する検討

事業者の努力等により、新型車両が導入され、山形・秋田新幹線のスピードアップが実現された。

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

事業者の努力や関係者間の連携により、平成19年3月に仙台空港アクセス鉄道が開業したほか、各種広報活動の実施及び沿線まちづくりの推進が図られた。

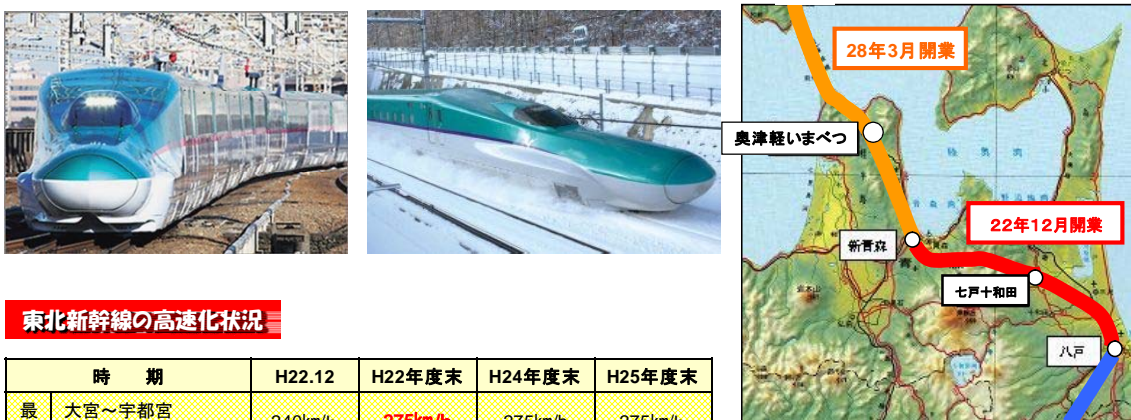
④ 他の地方ブロックとを結ぶ高速バス路線網の充実

事業者の努力や「新高速乗合バス」制度への移行により、東北と首都圏を中心とした高速バス網が充実された。

⑤ フェリーの活用に向けた検討

行政からの支援や事業者の努力等により、航路の活性化方策の実施やクルーズフェリーの就航等が進められた。

図1 「整備新幹線の整備と高速化」



東北新幹線の高速化状況

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

資料:JR東日本・JR北海道

(2) 東北地方内の都市間移動円滑化に向けた検討

① 鉄道在来線の高速化等の検討

事業者の努力等により、平成27年5月に仙石東北ラインが整備され、仙台～石巻間の所要時間が短縮するなど、高速化が進められた。

② 東北地方内の都市間を結ぶ高速バス網の充実

事業者の努力等により、仙台～平泉間等の路線開設が進められたほか、震災後においても鉄道不通区間をはじめとして路線網が充実された。また、仙台駅前ターミナル機能の充実や仙台～山形間高速バスの山形駅への乗り入れ、山形県鶴岡市の庄内観光物産館を活用した高速バスターミナルの整備など、高速バス利用を促進する環境整備が進められた。

(3) 広域的な公共交通の拠点と目的地を結ぶ公共交通需要に応じた供給形態の見直し

① ルート、ダイヤの見直し

行政からの支援や事業者の努力等、及び拠点利用の関係者間での連携により、空港やフェリー港等の拠点への高速バス等の延伸及び高速バスと高速フェリーの共通乗車券の発売や、既存高速バスの乗継運行等が実施された。

② 乗合タクシーの活用

行政からの支援や事業者の努力等、及び拠点利用の関係者間での連携により、空港や新幹線駅等と目的地を結ぶ乗合タクシーの導入が各地で実施された。

(4) 交流人口拡大に向けた多様な関係者が一体となった取り組みの推進

① 公共交通相互の乗り継ぎの円滑化や利便性の向上

多様な関係者の協働により、ICカードの共通化やフリーパスの導入、バリアフリーの推進等が図られた。

② マイカー等によるアクセスの改善

行政からの支援や事業者の努力等、及び拠点利用の関係者間での連携により、パークアンドライドが各地で展開されたほか、レンタカー利用の利便性向上の取組が実施された。

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

行政からの支援や事業者の努力等、及び拠点利用の関係者間での連携により、空港利用促進策が各地で展開されたほか、事業者間の連携による公共交通マップの作成や、首都圏でのPR実施活動などが展開された。

④ 多様な関係者が一体となった旅行商品の造成

行政からの支援や事業者の努力等、及び拠点利用の関係者間での連携により、各地でフリーパスの導入等が進められた。

2 快適で活力を生み出す「都市交通の整備・改善」

(1) 都市鉄道の機能強化

① 仙台市地下鉄東西線の着実な整備と沿線まちづくりの推進

行政からの支援や事業者の努力等により、平成27年12月に開業し、沿線まちづくりの推進及び開業に合わせたバス路線網の再編が実現された。

② 新駅設置などによる鉄道の利用促進

行政の取組、及び事業者の努力により、東北各地で10の新駅が整備されたほか、新駅を活用したパークアンドライドの展開や駅との結節を強化するバス路線の検討・再編などが推進された。

図2 「仙台市地下鉄東西線の開業と沿線まちづくりの推進」



資料:仙台市

(2) バス利用環境の改善

① 定時性確保・速達性向上

事業者の努力等により、各地でPTPSが導入され、定時性確保・速達性向上に関する取組が実施された。

② 使いやすいバス路線への改善

行政からの支援や事業者の努力等により、各地で路線網再編やゾーンバスシステム、中心部の循環バス等が導入された。

③ その他の利便性向上策

行政からの支援や事業者の努力等により、各地でバスロケーションシステムが導入されたほか、各地でのバスマップの作成、八戸市における中心部での等間隔共同運行の実施や路線ナンバリングの設定等によるわかりやすい情報提供などが実施された。

(3) 都市交通改善のためのタクシーの活用

① 需要の少ない時間帯や地域の足としてのタクシーの活用

行政からの支援や事業者の努力等により、八戸市等においてバス終発後の深夜タクシー運行等が実施された。

② 福祉輸送分野におけるタクシーの活用

行政からの支援や事業者の努力等により、民間患者等輸送事業を担う事業者数が増加し、福祉タクシー等多様なサービスが提供された。

(4) 交通結節点の改善による乗り継ぎ利便性の向上とまちの賑わいの創出

① 乗り継ぎ利便性の向上

まちづくりとの一体的な取組により、新線開業や新駅設置等に合わせたバス網再編や、「あおもり交通ナビ」の開設をはじめとした情報提供の充実などがみられた。

② 交通結節点を活用したまちの賑わいの創出

交通結節点を核としたまちづくりの推進や関係者間での連携により、交通結節点の駅前整備や駅周辺のバリアフリー化とあわせた駅前再開発の実施、バス乗り場や駐車場・駐輪場、駅と連結した複合施設の整備等が展開された。

(5) 新サービス導入による公共交通の活性化

① 運賃の弾力化、乗車券相互利用等の新サービスの導入

行政からの支援や事業者の努力等により、各種フリーきっぷや鉄道とバスの乗り継ぎ乗車券の発行、共通定期券・回数券等が導入された。

② 情報通信技術を活用した新サービスの導入促進

行政からの支援や事業者の努力等により、仙台エリアでのSuicaの利用開始をはじめICカードの導入や利用可能エリアの拡大、仙台市交通局ICカードicscaとSuicaの相互利用の開始等のサービス拡充、福島交通による独自のICカード導入がされた。

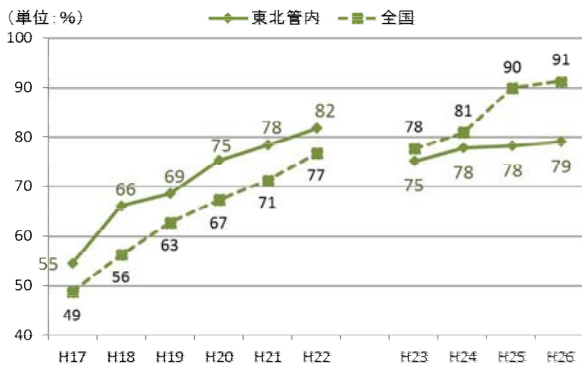
また携帯情報端末を用いた時刻表や運賃等の情報提供の充実が鉄道事業者を中心に図られた。

(6) バリアフリー化の推進

行政からの支援や事業者の努力等により、全国水準には及んでいないものの、東北地方内の鉄道駅や乗合バスのバリアフリー化、低床鉄道車両、バリアフリー船の導入が促進された。また、市民にもバリアフリーに関する理解を深めるべくバリアフリー教室が各地で実施され、「心のバリアフリー」が推進されたほか、バリアフリー基本構想に関するセミナー等が実施された。

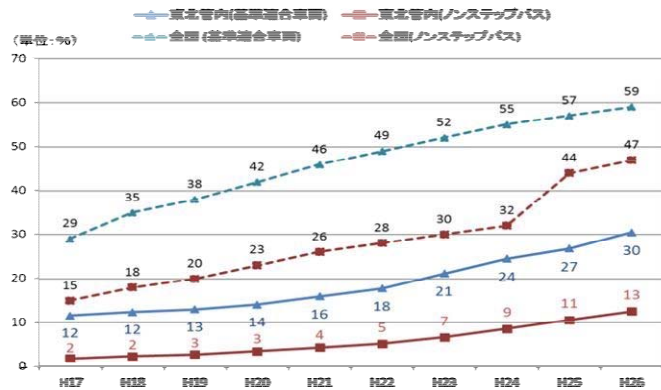
図3 「東北地方におけるバリアフリー化の推進」

鉄道駅等の段差解消達成率



乗合バスのバリアフリー化率

(低床バス導入比率)



注) 鉄道駅については、平成23年度から制度変更により、1日当たりの利用者数3,000人以上の鉄道駅を対象となった。

資料:東北運輸局

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

(1) 地域と一体となった公共交通のあり方の検討

国からの補助や支援の活用により、東北各市町村において地域公共交通の維持・確保に関する計画が策定された。また、隣接市町村との連携により、単一市町村に限らず、市民の生活圏に対応した複数市町村での計画策定事例もみられた。

(2) 地方鉄道、地方バス、離島生活航路の改善

① 地方鉄道の改善

行政からの支援、及び事業者の努力、事業者間での相互連携等により、地域に密着した運賃割引や事業者間連携によるサービス提供、拡充等が実施された。また、青い森鉄道や三陸鉄道において、上下分離方式を採用するなど、厳しい経営環境の中で官民が連携して公共交通の維持を進める動きがみられた。

② 地方バスの改善

行政からの支援、及び事業者の努力、事業者間での相互連携等により、住民の移動実態を踏まえた路線網再編等が実施された。また、スクールバスと路線バスの一元化や融合等、地域の実情に応じたバス路線の維持・確保が推進された。

③ 離島生活航路の維持

行政からの支援、及び事業者の努力等により、航路の維持に向けた運賃割引等のサービス拡充が進められた。

(3) 新たな「地域の足」の開発と普及

① バスとタクシーの中間形態の導入（デマンド型乗合タクシーの普及促進）

行政からの支援、及び事業者の努力、また、計画に基づく事業の推進等により、地域に応じた多様な交通手段が導入され、特に、デマンド型乗合タクシー等の新たな交通手段が各地で導入された。

② 新たな「地域の足」の開発

行政からの支援、及び事業者の努力、また、関係機関の連携等により、過疎地有償運送等が各地で検討、運行された。

4 「環境に優しい」交通体系の整備

(1) 車両の低公害化の推進

① 低公害車両の普及促進

行政からの支援や事業者の取組等により、バス、自動車における低公害車両の導入が推進され、全国には及ばないものの普及率が高まった。

② 低公害車両の燃料供給箇所の整備

行政からの支援や事業者の取組等により、CNG充填スタンドや電気自動車対応施設、水素ステーション等の整備が推進された。

③ 環境に優しい鉄道車両の開発

事業者の取組等により、ハイブリッドディーゼルカーや省エネルギー車両の導入が推進された。

(2) 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

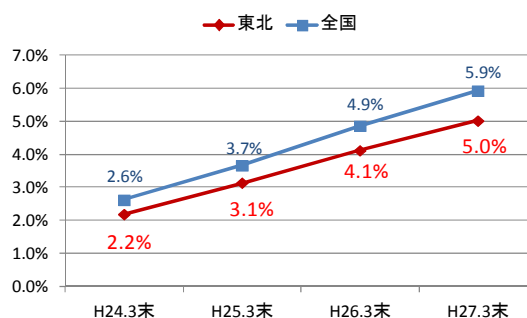
② モーダルシフトの推進

行政からの支援や事業者の取組等により、3PLの導入や海上コンテナ貨物の鉄道輸送、モーダルシフトの推進に向けた取組が推進された。

③ 静脈物流システムの構築

行政からの支援等により、リサイクルポートにおける静脈物流関連施設整備等に関する取組が展開された。

図4 「低公害車両の普及率」



資料：一般財団法人自動車検査登録情報協会

(3) 旅客部門の環境対策

① ノーマイカーデーの実施等

国・県等からの補助や支援の活用や、事業者の取組等により、各地でモビリティマネジメントやカーフリーデー等の取組が実施された。

② 観光地等におけるマイカー規制の実施

総合的、継続的な行政の取組により、各地でマイカー規制やシャトルバス運行等が実施された。

(4) 環境負荷の小さい交通体系の構築

① グリーン経営の推進

国等からの支援や事業者の取組により、グリーン経営認証制度が普及し、認証事業所数が平成28年3月時点で405事業所まで増加した。

② 環境の保全・再生・創造対策の実施

国等からの支援や事業者の取組により、ESTモデル事業に基づく事業が仙台市、八戸市で展開された。

5 「東北公共交通アクションプラン」の実現状況

(1) 施策の実施状況

① 合併自治体における交通体系の構築

合併後の市町村の全体や、病院などの公共施設の整備・再配置等にあわせた路線再編等の取組が各地で展開された。

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

定住自立圏等において、複数市町村が連携して、生活圏全域での交通体系の見直しや、仙台市地下鉄東西線開業等の新たに導入する交通手段に対応した路線再編、利便性向上を図る取組が各地で展開された。

③ まちづくりと連携した交通体系の構築

「コンパクト・プラス・ネットワーク」等土地利用と一体となった公共交通整備や、震災を契機とした新たな拠点整備との連携、路線の再配置、パークアンドライドの継続実施等が各地で推進された。

④ 交通モード間・事業者間の連携・協働

乗り継ぎ円滑化に向けた拠点整備や、中小鉄道事業者間や鉄道・バス事業者の連携による運賃割引、バス事業者同士の共同運行等が実施された。

⑤ 住民との協働による公共交通の活性化・再生

シンポジウムの開催や学校教育の現場での公共交通の重要性に関する教育の実施、人材育成、「地域公共交通コンソーシアム」の創設、モビリティ・マネジメントの実施等様々な取組が各地で展開された。

⑥ 高速交通手段を活用した交通体系の構築

空港利用の促進に係る取組や、利用促進に係るPR事業、空港や新幹線駅からの二次交通手段の整備、高速バスの乗り継ぎサービス導入等の取組が実施された。

⑦ 東北地方の特性に対応した交通体系の構築

寒冷・豪雪環境及び高齢化に対応した交通システム、車両、バス案内所の整備、開発等がすすめられた。

⑧ 災害に強い安全で安心な交通体系

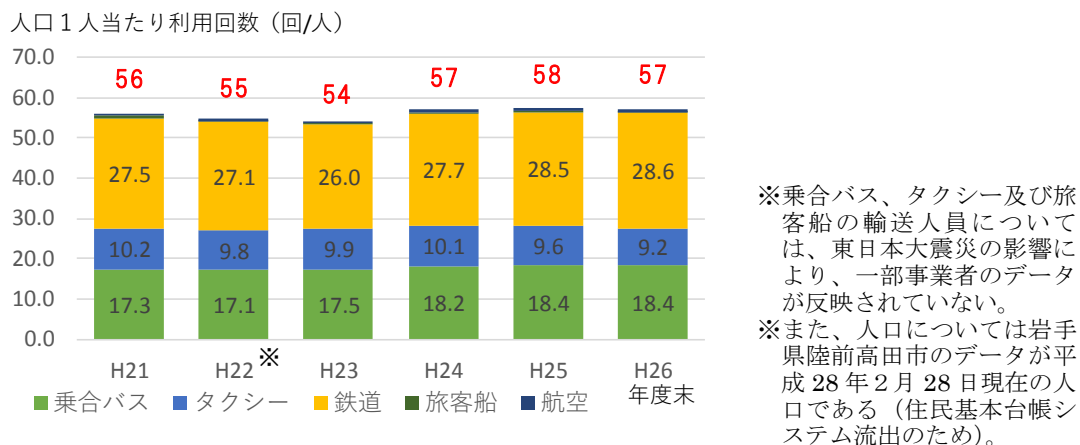
東日本大震災を受けた復興過程での交通計画の見直しや、災害発生時の公共交通確保や帰宅困難者対策の検討、高速バスにおける「新高速乗合バス」制度への移行等の安全確保などの取組が展開された。

(2) モニタリング指標に係る評価結果

① 東北地方における人口1人当たりの公共交通利用回数

人口1人当たりの公共交通利用回数は、震災後まで減少傾向が続いていたものの、平成24年度末及び25年度末については増加に転じ、アクションプラン策定時点を上回った。特に、鉄道やバスの利用者数は増加もしくは横ばい傾向にあるが、一方でタクシーについては減少傾向が続いている。

図5 「東北地方における人口1人当たりの公共交通利用回数」



資料:東北運輸局

② 東北地方における地域公共交通総合連携計画策定件数

地域公共交通の維持・確保の必要性に対する意識が深まったことを受け、各地での取組が進められ、計画策定件数は平成25年度末時点で55件に達した。また、法律改正を受け、新たな法定計画と位置づけられた「地域公共交通網形成計画」については、平成27年度末時点で22件策定されている。

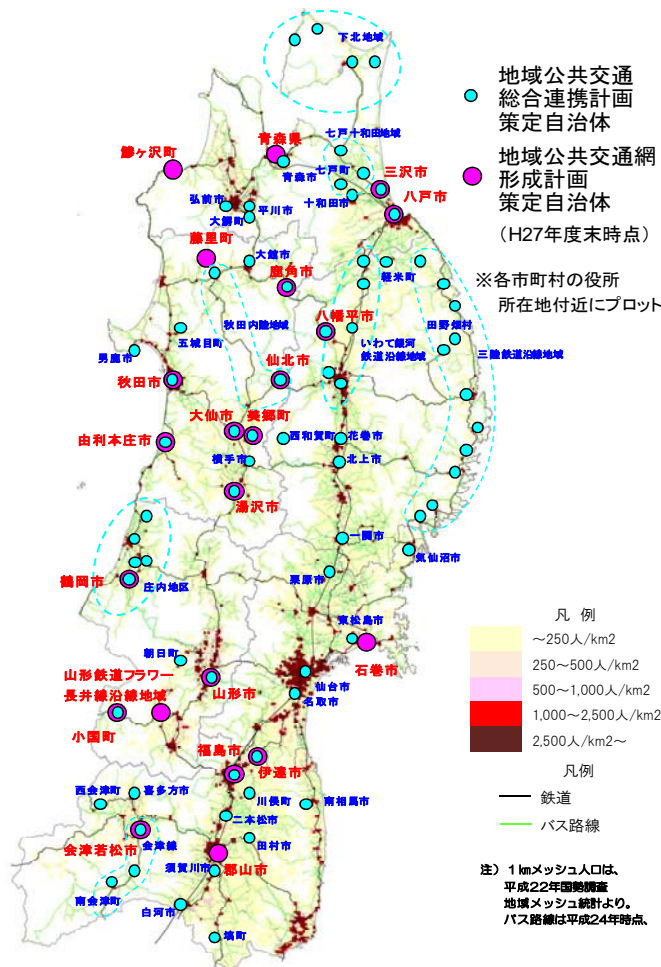
なお、計画策定自治体は、鉄道沿線の市町村に集中する傾向が見られ、特に小規模市町村や低密度地域では計画策定実績のない市町村が多くなっており、東日本大震災被災地域の三陸沿岸市町村、原発事故被害市町村においては、地域公共交通網形成計画はほとんど策定されていない。

図6 「東北地方における計画策定状況」

	青森県	岩手県	宮城県	秋田県	山形県	福島県	計
H21年度末	9	6	5	7	4	10	41
H22年度末	10	6	5	7	5	12	45
H23年度末	10	7	5	8	6	14	50
H24年度末	10	7	5	8	6	14	50
H25年度末	10	8	5	12	6	14	55

※ 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律の施行(平成26年11月)に伴い、既存の「地域公共交通総合連携計画」に代わり、「地域公共交通網形成計画」が法定計画となっている。

(参考)H27年度末 地域公共交通網 形成計画策定件数	青森県	岩手県	宮城県	秋田県	山形県	福島県	計
	4	1	1	8	4	4	22



資料:東北運輸局

6 17年答申及びアクションプランの実現状況からみた成果と課題

以上のとおり、整備新幹線や仙台空港アクセス鉄道、仙台市地下鉄東西線等、広域流動や都市内移動を支える公共交通基盤が着実に整備され、また、既存の交通基盤を含め、これらの基盤を活用した二次交通網の整備や利用促進方策が各地で展開されたところである。

また、都市内、地方部の公共交通を活性すべく、行政の支援を活用し地域の実情に応じて計画を策定するとともに、事業者の努力等による利便性の向上に資する施策が展開された。

さらに、地球環境問題への対応が叫ばれる中、物流・旅客流動の両面から環境に優しい交通体系の確立に向けた取組が展開された。

一方で、各地で施策が展開されつつあるものの、17年答申及びアクションプランに位置づけられた施策は必ずしも東北地方全域で展開されておらず、主に次のような課題もみられた。

(1) 人口減少の進展と公共交通利用者数の減少

- ・東北地方全体では人口減少傾向にある中で、公共交通利用者数は一時的な増加はみられたものの、増加傾向は継続せず、この10年間では減少に歯止めがかかっていない。特に、人口密度の低い地域が広がっている中で、輸送効率が上がらず、交通網の維持がますます厳しくなっている。

(2) 交通をとりまく人材不足による影響

- ・物流・旅客流動の両体系ともに、交通の運行に必要な乗務員等の人材が不足し、運行自体が難しくなった交通がみられる。
- ・また、公共交通の維持・確保、利便性の向上に向けた取組の必要性について、広く認識が共有され、各地で取組が推進されつつあるが、地域公共交通に対する自治体等の人材や財源の確保等が十分にできず、東北地方全体での施策推進、また取組の継続ができなかったところもみられる。

(3) 自然災害の頻発による影響

- ・平成23年3月に発生した東日本大震災をはじめ、東北地方では多くの地震災害に見舞われたほか、豪雨・豪雪などの大規模な自然災害が頻発し、休廃止や代替交通手段の確保を余儀なくされた事例がみられる。

(4) 経済情勢の変化による影響

- ・景気動向に伴う輸送需要の増減や、燃料費の高騰といった経済情勢の変動を受け、運行休止など安定的な公共交通の確保・運行に影響を及ぼしている。

IV 今後の交通施策に向けて

1 東北地方の交通をとりまく厳しい局面

Ⅲで示したとおり、17年答申及びアクションプランに位置づけられた施策に基づき、関係者が連携し様々な取組が進められたところであるが、社会経済情勢の変化や動向、未曾有の災害である東日本大震災の発生、制度・法律の変化等、東北地方の交通を取り巻く情勢は答申当時と比較して大きく変化した。

このため、以下に示すような課題に直面している状況をかんがみ、答申当時よりも一層、厳しい状況を踏まえた対応が求められる。

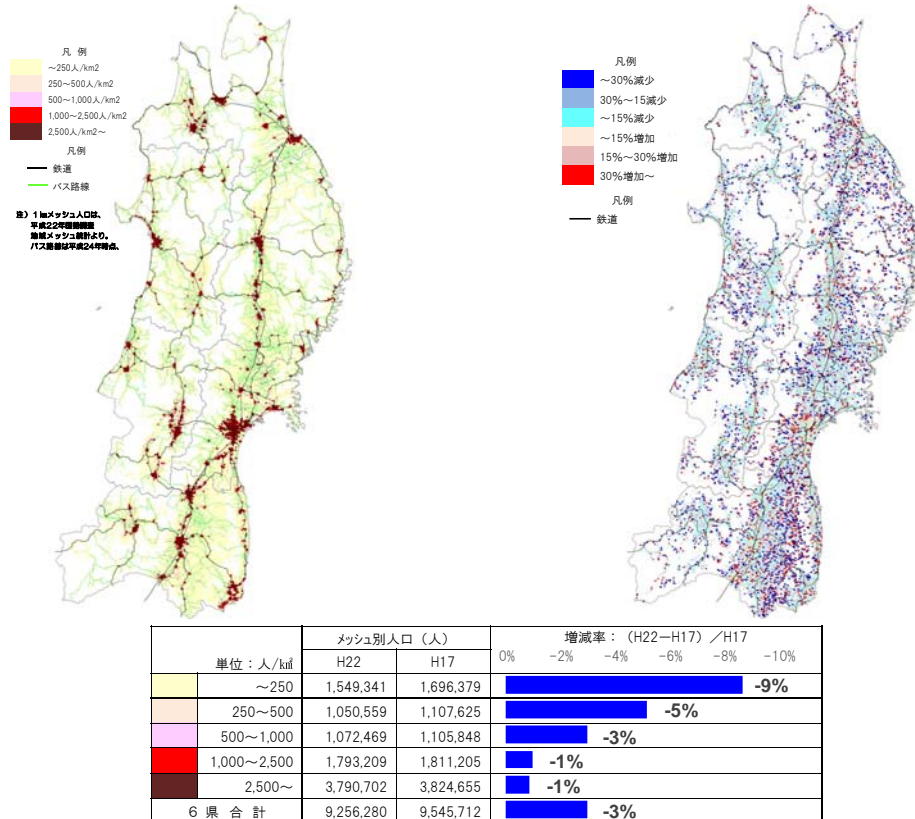
(1) さらなる人口減少・地域の低密化の進展

東北地方の人口は、平成7年の国勢調査において初めて減少して以来、一貫して減少している。このため、都市部を除き低密度な地域が広がっているが、現在、これらの地域を鉄道やバス路線が運行し、面的に網羅されている。

しかし、平成17年から平成22年にかけて、低密度な地域ほど人口減少が進んでおり、公共交通の維持・確保がますます厳しいものとなっている。

図7 「東北地方における人口密度と人口増減状況」

平成22年の人口密度と鉄道・バスネットワーク 平成17年～22年での人口増減状況



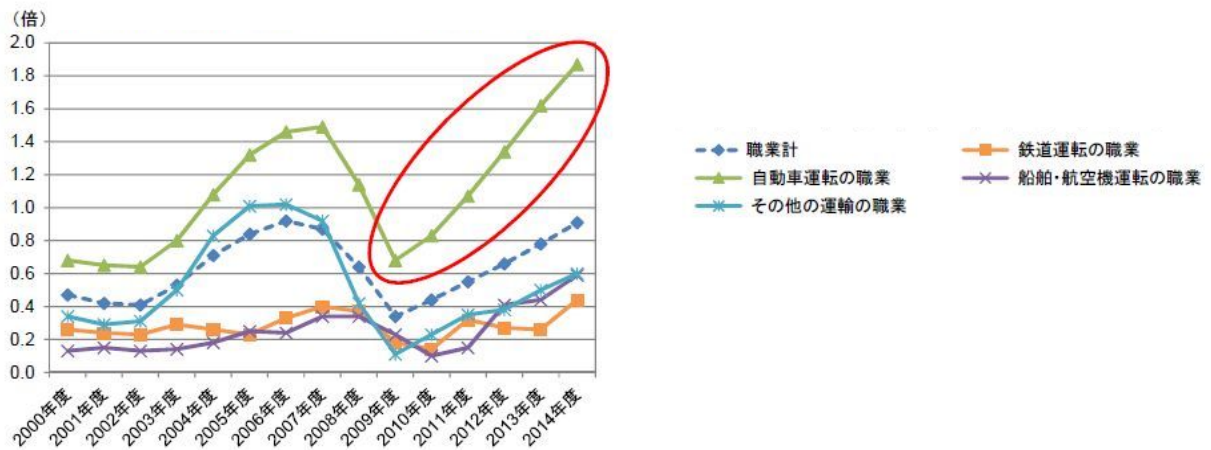
資料：各年「国勢調査」

(2) 交通に関わる人材の不足

交通産業の運転者の有効求人倍率をみると、自動車運転者は高く、かつ、ここ数年で急速に上昇している。また、高齢化の影響を受け、運転者についても中高年に依存した状況となっている。このため、近年、バスやタクシー、トラック、船舶等の運転者・乗務員・船員数が不足しつつあり、公共交通の安定的な運行に大きく影響を与えている。

さらに、公共交通の運行事業者に限らず、自治体職員や地域公共交通計画のアドバイザーについても人材不足が叫ばれており、地域公共交通の確保・維持に対する体制整備が難しい状況となっている。

図8 「運転者の有効求人倍率」 職業別の有効求人倍率（パートタイムを除く常用）の推移



資料:国土交通省

(3) 自然災害の頻発

平成23年3月に発生した、我が国でも未曾有の災害である東日本大震災は、東北地方の太平洋沿岸部をはじめ全国に甚大な被害をもたらし、広範囲で各種インフラに被害を与え、多くの交通機関が運行を見合わせた。中でも地震による大津波は、沿岸部の鉄道施設等を中心に壊滅的な被害をもたらし、数カ月から数年にわたる長期間の運休を余儀なくされたほか、現在でも、代替交通手段により運行せざるを得ない状況となっている路線もある。また、バスやタクシーなどの地域交通についても、車両・営業所等の施設や道路、都市基盤等への被害により、運行が困難となった。その後の復興過程では、事業者の努力や行政からの支援等を活用し、運行再開に至っているところが多いが、市街地や産業構造をはじめ、交通を取り巻く状況が大きく変化した中で、利用者ニーズの変化等に対応しながら、生活交通の確保等をより進めている状況にある。中でも、鉄道における壊滅的な被害からの復興復旧及び今後の復興計画やBRTの活用による運行の確保や、離島航路における被害復旧、地域交通での仮設ルートや高台移転まちづくり等の復興計画に対応・

連動した運行、被災地での特例補助等による柔軟な支援、原発事故による影響を受けた地域での避難者対応及び将来を見据えた交通計画づくり等の対応を進めている。

さらに、地震に限らず、豪雨・豪雪災害も頻発する傾向が高まっている。平成22年7月に発生したJR岩泉線での土砂災害による脱線事故は、利用の低迷状況を受け、復旧を断念することとなったほか、平成23年7月に発生した新潟・福島豪雨では、福島県内のJR只見線において橋りょうが流出し、未だ復旧のめどが立っていない状況にある等、自然災害の発生が利用者数の少ない地域交通の維持・確保に大きく影響を与えている。

(4) 経済情勢変化の影響

17年答申以後、平成20年のリーマンショックによる世界経済の低迷とその後の景気回復、東アジア地域の経済成長や、外国為替相場の変動に応じた物価の上下等については、日本全国に限らず地域経済にも大きく影響を与えている。これらの影響を受け、企業立地や製造拠点の見直し等による交通需要の増減が生じるだけでなく、公共交通の運行に必要な原油価格も大きく変動している。このため、この10年間においては、燃料費の高騰を受けた、離島航路の存廃問題が発生するなど、公共交通運行にも影響をきたしている。

2 制度・法律の変化による新たな展望

東北地方の公共交通をとりまく社会経済情勢は大きく変化し、安定的な公共交通の運行を脅かしかねない非常に厳しい局面に直面している。

その一方で、答申以後の10年間で、交通施策の推進に当たって、様々な制度・法律が変更・改正され、地域が主体となった取組の促進等、制度・政策面での整備は進みつつある。

このため、以下に示すような制度・法律の変化を受けた新たな展望を踏まえ、地域の実情に応じた交通施策の推進が求められる。

(1) 交通政策基本法の制定・交通政策基本計画の閣議決定・実行

平成25年12月に施行された交通政策基本法により、交通施策の推進にあたっての基本理念や国の責務等が示された。この中で、国民の自立した生活の確保や活発な地域間交流・国際交流、物資の円滑な流通といった交通の果たす機能を認識し、国民等の交通に対する基本的需要の充足が重要であることから、豊かな国民生活の実現、国際競争力の強化、地域の活力の向上、大規模災害への対応、環境負荷の低減、適切な役割分担と連携に向けた施策展開を位置づけている。

また、平成27年2月に閣議決定された交通政策基本計画では、「A. 豊か

な国民生活に資する使いやすい交通の実現」、「B. 成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築」、「C. 持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり」の3つの基本方針に基づき、方針ごとに設定した目標を達成すべく、交通施策を推進していくことを位置づけている。

(2) 道路運送法の一部改正

平成18年10月に施行された道路運送法の一部改正では、一般乗合旅客自動車運送事業の対象範囲が拡大され、路線バスのような定期定路線以外の乗合運送についても、「一般乗合旅客自動車運送事業」に分類されることとなった。また、運賃及び料金の規制について、地域の関係者の合意が得られている場合、上限認可制から事前届出制に緩和された。これにより、コミュニティバスや乗合タクシー等の運行をはじめとして、地域のニーズに応じた多様な形態の運送サービスの提供が可能となった。

また、過疎化の進行等により路線バスの撤退が進み、生活交通の確保が大きな課題となっていたことを受け、自家用自動車による有償旅客運送制度を創設し、地域の関係者の合意が得られている場合、市町村やNPO等による自家用自動車を使用した有償旅客運送が可能となった。

このように、地域の実情に応じた多様な交通手段の運行が可能となり、東北地方においても様々な地域で旅客の利便性を向上に寄与したところであるが、今後、より一層の取組の推進が求められる。

(3) 改正地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等

平成19年10月に施行された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律では、地域における鉄道やバスなどの公共交通のおかれた状況が厳しさを増しつつあることから、地域公共交通の活性化・再生を通じた魅力ある地方を創出するため、地域公共交通の活性化・再生に関して、市町村を中心とした地域関係者の連携による取組の推進を目指し制定された。以後、地域公共交通活性化・総合事業や地域公共交通確保維持改善事業等が創設され、各自治体が制度を活用しながら、地域の実情に合わせて地域が一体となり、公共交通のあり方として「地域公共交通総合連携計画」を策定し、計画に基づく事業を推進してきたところである。

その後、まちづくりや観光振興等の地域戦略との一体性の確保や、地域全体を見渡した総合的な公共交通ネットワークの形成の必要性等が指摘される中、都市再生特別措置法等の一部を改正する法律とともに、平成26年5月に法律改正が行われた。

これにより、地域公共交通の確保に当たっては、まちづくりやネットワークとの連携をより重視し、また、自治体主導によって取組を推進できるようになり、平成27年度末時点で東北地方の22地域において、「地域公共交通網形成計画」を策定した。今後、同法の基本方針に基づき、地方公共団体が「地域公共交通網形成計画」を策定し、地域公共交通の維持・確保に向けた

取組を推進していくことが求められる。

(4) 改正タクシー適正化・活性化法等

タクシーにあっては、需要の低迷や車両数の増加などによりタクシー事業の収益基盤の悪化や労働条件の悪化等の問題が発生し、平成21年10月、タクシー適正化・活性化法「特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適性化及び活性化に関する特別措置法」（平成26年改正）が施行され、特定地域において組織される協議会による特定地域計画の作成、これに基づくタクシー事業者による供給輸送力の削減及び活性化措置の実施等、タクシーの適正化、活性化策が図られることとなった。

17年答申では、都市部のタクシー活用が位置づけられていたが、施策展開は一部に限られていた。今後、タクシーが公共交通機関としての役割を果たし、より活性化が推進されることが期待される。

(5) その他の主な制度・法律の変化

① まち・ひと・しごと創生

人口減少と地域経済縮小を克服し、「しごと」が「ひと」を呼び、「ひと」が「しごと」を呼び込む好循環を確立するとともに、その好循環を支える「まち」に活力を取り戻すべく、地方公共団体が主体的・総合的に取り組むこととして位置づけられている。

東北地方を含む全国の地方公共団体は、各地域の実情を踏まえつつ、「総合戦略」を策定しており、その中で地域公共交通の再生・確保に関する施策を位置づけているところも多い。今後、戦略に基づき、地域が主体となった取組の推進が期待される。

② 観光立国推進

平成19年1月に施行された観光立国推進基本法の規定に基づき、観光立国推進基本計画が閣議決定され、訪日外国人旅行者数の増加等を目標に掲げ、施策を推進しているところである。

東北地方においても、交流人口の拡大等の目標に向けて、国内外から選好され魅力ある観光地域づくりを推進していくとともに、東北地方への誘客、誘致、また、東北地方内での広域連携が可能となるよう、これまでに整備された基盤の積極活用と、二次交通手段の整備・拡充や、移動しやすい環境整備等について、引き続き推進していくことが求められる。

③ 道路交通法改正に伴う高齢運転者等への対応

高齢化の進展に伴い増え続ける高齢運転者については、身体的な衰えからくる交通事故の危険性が指摘されており、これまでも道路交通法を改正しながら高齢運転者の安全確保に向けた標識表示義務や、75歳以上の高齢運転者における免許更新時の認知予備検査の導入等が進められたところである。また、平成27年3月には、高齢者の自動車事故減少を目的として、75歳以上の運転者が認知機能低下の可能性が思われる交通違反を犯

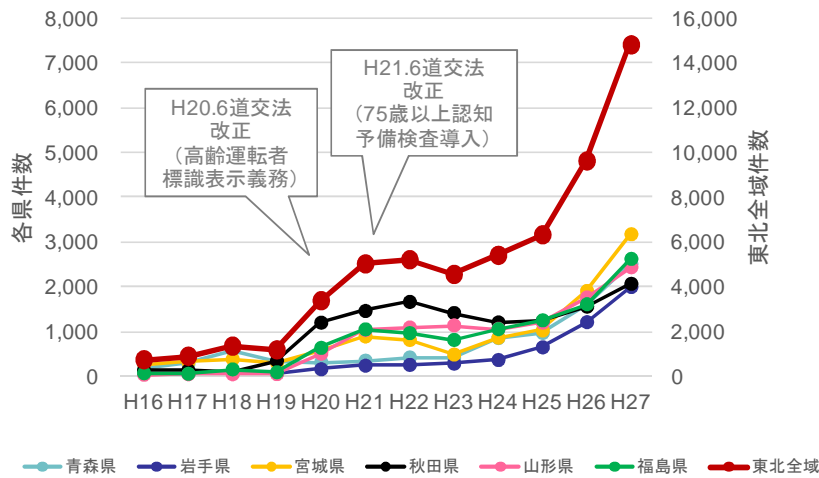
した場合に、認知機能検査を義務づける等、法改正が進められている。

これらの法改正が進められたことにより、運転免許取消件数（免許返納）が増加しつつある。また、近年では高齢者人口の増加に呼応するように免許返納が増加しつつある。

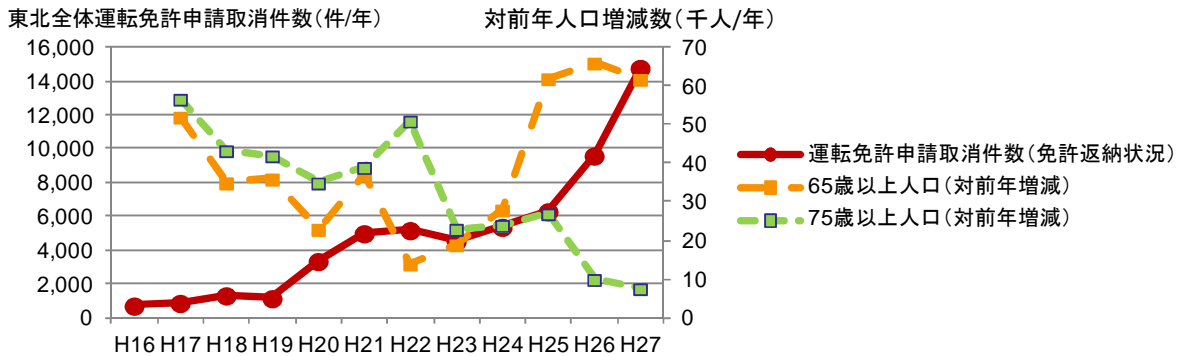
免許を持たない高齢者の生活の足は、他人による送迎か公共交通に頼らざるを得ない。今後、免許返納者数が増加していく状況を踏まえつつ、高齢者の生活の足の確保に向けた取組の推進が求められる。

図9 「東北地方における運転免許申請取消件数」

運転免許申請取消件数（免許返納状況）の推移



運転免許申請取消件数と高齢者人口増加状況との関係



資料: 運転免許申請取消件数は各年「運転免許統計(警察庁)」、人口は「住民基本台帳」

3 自治体・事業者の創意工夫

以上のように東北地方の交通をとりまく情勢は大きく変化し、特に地域公共交通の維持・確保については非常に厳しい状況となっている。その一方で、交通に関する制度・政策面での整備は進みつつあり、地域の主体性を重視し、まちづくり等と連携しながら、訪日外客や今後増加する免許を持たない高齢者等の新たな需要に対応し、多様な連携の中で取組を推進していくことが求

められる。

このような中で、答申策定後の10年間においても、次に示すような多様な連携による取組が推進された事例が、東北地方でも見られている。

事例からみられた地域公共交通の維持・確保に対する多様な連携の主な視点

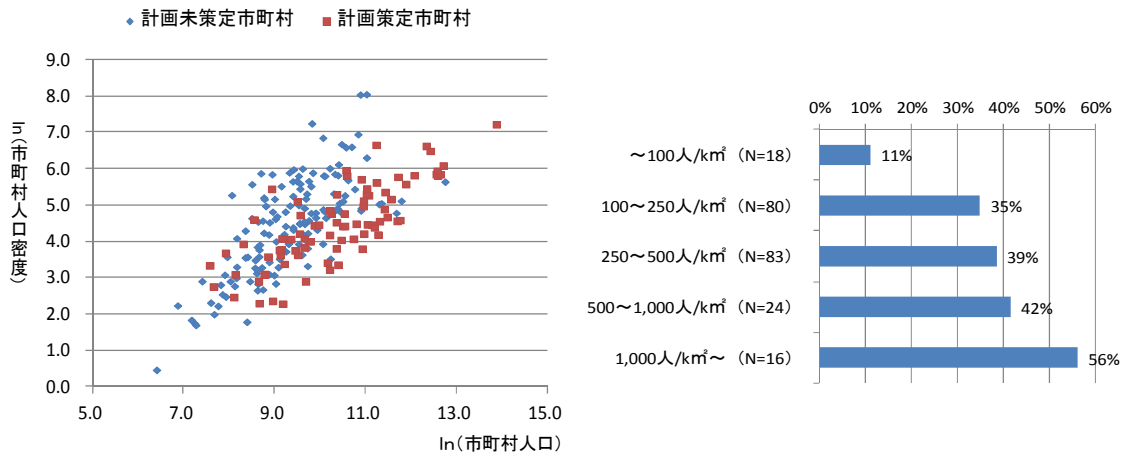
- ・まちづくりと交通の連携
- ・旅客交通と物流の連携
- ・交通事業者間や多様な関係主体間の連携
- ・福祉をはじめ、交通施策以外との連携

※事例の詳細は検討経過資料を参照。

また、図10に示すとおり、東北地方における地域公共交通の維持・確保に向けた計画の策定状況も、人口規模や密度に偏りがあるわけではなく、低密度地域を含め様々な地域で取組が行われている実態がある。

このような自治体や事業者の創意工夫を参考としつつ、交通施策の推進について、東北全体に波及・拡大していくことが重要となる。

図10 「東北地方における地域公共交通の確保・維持に関する計画策定状況」
人口規模や人口密度と計画策定有無との関係 可住地人口密度の規模別にみた策定率



注) 平成27年度末までに「地域公共交通総合連携計画」または「地域公共交通網形成計画」を策定した市町村を「策定あり」とした。

資料: 計画策定状況は東北運輸局調、人口・人口密度は「住民基本台帳」

V おわりに

政策推進部会では、17年答申やアクションプランに位置づけられた施策の実現状況と、今後の交通施策に向けた課題及び新たな展望について、本報告をとりまとめた。

位置づけられた施策については、整備新幹線や仙台空港アクセス鉄道、仙台市地下鉄東西線等の公共交通基盤の着実な整備と、二次交通網の整備や利用促進方策の展開、また、行政の支援を活用し地域の実情に応じた計画策定と施策展開、さらに、物流・旅客流動の両面からの環境に優しい交通体系の確立に向けた取組の展開等を確認することができた。

しかし、東北地方におけるさらなる人口減少や低密度化の進行、交通に関わる人材不足、平成23年3月に発生し未曾有の被害をもたらした東日本大震災をはじめとした自然災害の頻発、経済情勢変化による影響等を受け、特に東北地方における公共交通の維持・確保が、答申時点より一層厳しくなっている状況も確認することができた。

一方、「交通政策基本法」の制定により、交通施策の推進に当たっての基本理念や国の責務等が示されるなど、制度・政策面での整備が進みつつあるほか、地域の創意工夫等により成果を上げている取組を確認することもできた。

このように、17年答申やアクションプランについては、関係主体の努力のもと、位置づけられた施策が推進されている状況から、一定程度役割を果たしたが、今後、東北地方においては、ますますの人口減少や復興創生の推進等により、更なる情勢変化が予想される中、交通が地域の持続的発展において果たすべき役割は引き続き大きく、17年答申の目標期間以降においても、取組の継続は不可欠であるといえる。

このため、東北地方において時代に即応し効果的に取組を推進していくに当たっては、本報告で得た施策の経験や成果等を有効に活用することが重要であるが、取組ができた地域とできなかった地域における相違・要因等をはじめとして、本報告には盛り込めなかった、交通の維持・確保に対する地方公共団体等の抱える問題とその対応状況等、より詳細な情報収集、分析を進めていくことが求められる。

あわせて、地域の実情に応じてなされた創意工夫を踏まえつつ、東北地方全体に交通の重要性の認識と施策に関する取組の推進を拡大していくべく、引き続き、検討を進めていくことが求められる。

参考資料

1 東北地方交通審議会政策推進部会委員名簿

役 職	氏 名	所 属
委 員 (部会長)	奥村 誠	東北大学災害科学国際研究所教授
委 員	宮原 育子	宮城学院女子大学現代ビジネス学部長 教授
専門委員	今野 恵喜	八戸工業高等専門学校 環境都市・建築デザインコース教授
専門委員	徳永 幸之	宮城大学事業構想学部 教授
専門委員	日野 智	秋田大学大学院理工学研究科システムデザイン工学専攻准教授
専門委員	若菜 千穂	特定非営利活動法人いわて地域づくり支援センター常務理事

2 これまでの検討経過

第7回政策推進部会（平成28年8月4日）

- 平成17年答申フォローアップについて（検討）
- 今後のスケジュールについて（検討）

第8回政策推進部会（平成28年9月23日）

- 平成17年答申フォローアップについて（検討）
- 交通政策基本計画の推進状況について（報告）
- 今後の交通施策の進め方について（検討）

第9回政策推進部会（平成28年10月28日）

- 平成17年答申フォローアップについて（審議会報告内容の決定）
- 今後の交通施策の進め方について（検討）

第2編 「東北地方における望ましい交通のあり方」に関する フォローアップ結果を踏まえた今後の交通施策の推進に向けた視点について

17年答申、及びアクションプランに位置づけられた施策の実施状況に関するフォローアップにより、各施策について一部の市町村・地域において取組が進められていることが確認できたものの、東北地方全体への導入・波及は進んでいないことも併せて把握された。

中でも東北地方の喫緊の課題である「地方部をはじめとした地域公共交通の維持・確保」については、中山間地域や低密度地域を中心に、計画策定や実際の新たな交通手段の導入・再編等の取組に至っていないところがみられた。

第1編で整理したフォローアップ結果の報告では、引き続き17年答申やアクションプランの趣旨を踏まえつつ、取組を継続していくことが重要とされているが、このような状況を踏まえ、東北地方全体に取組を拡大していくためには、地域公共交通の確保・維持に対して主体的な役割を担う地方公共団体（市町村・県）が抱える問題・課題や、それらに対する対応状況・工夫等を把握・分析することが重要と考えられる。

これらの背景に基づき、次に示す事項を中心に引き続き検討していくために、調査を実施した。

- ① 取組をした地域としなかった地域の相違点の把握・深堀
- ② 取組をしなかった地域に対して、動機付けや参考となる取組事例の工夫点

以上の調査結果を取りまとめた上で、今後の交通施策の推進に向けた視点を中心に、第20回東北地方交通審議会に報告した。なお、結果及び報告資料については、P2-3以降に示す。

(1) 市町村アンケートの実施

各市町村における地域公共交通の確保・維持に対する取組状況及び段階を進む際の課題・工夫点等を把握することを目的として管内全市町村を対象にアンケート調査を実施した。

具体的には、運輸局から各県交通担当部署を通じて、全市町村へメールにて調査票等を配布し、回答後、コンサルタントの調査回収専用アドレス宛に返送する形で実施した。

なお、配布した調査物件については、資料編（資料2）に示す。

○配布：平成29年1月5日

○回収：返送期限を平成29年1月27日に設定、以後も返送を受け付けた結果、198市町村より回答（回収率：87.2%）

(2) 東北地方管内外の工夫事例の調査

今後の東北地方において全域に施策を推進していくにあたり、各地方公共団体等が地域公共交通の確保・維持に関する取組を進めていく上で、参考となると想定される「工夫点」及び「課題解決の手法」等を把握するために、管内に限らず全国の先進的な事例について調査した。

具体的には、特に東北地方における地域公共交通の確保・維持に対して有効性が高いと想定される先進事例を抽出し、管内外計25事例に関する情報を収集し、一部ヒアリング等も実施しながら、下記に関する特徴的な視点を取りまとめた。

<事例調査における主な把握項目>

- ・各工夫事例の背景・課題認識
 - ・施策検討段階における課題及び課題解決の過程・方法、協議・調整方法
 - ・施策実施段階における見直し・評価等の実施状況
 - ・今後の施策推進上の課題
- 等

(3) 今後の交通施策の推進に向けた視点について

「東北地方における望ましい交通のあり方」(東北地方交通審議会答申)に関するフォローアップ結果を踏まえた今後の交通施策の推進に向けた視点について(概要)

政策推進部会では、第19回東北地方交通審議会にて報告した17年答申等のフォローアップ結果を踏まえつつ、取組ができた地域とできなかった地域における相違・要因等をはじめとして、交通の維持・確保に対する地方公共団体等の抱える問題とその対応状況等、より詳細な情報収集、分析を進めていくために、東北地方内全市町村を対象としたアンケート調査及び、東北内外の工夫事例の調査を実施し、より詳細な分析を行った。

・東北地方管内の市町村(公共交通担当部署)に対するアンケート調査

- ・平成29年1月5日配布、1月27日回収期限
- ・全227市町村へ配布、198市町村から回収(回収率:87.2%)

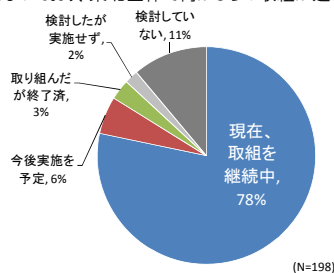
・東北地方管内外の工夫事例の調査

- ・管内外24事例についての調査
- ・一部ヒアリング調査等も実施

■地域公共交通の確保・維持に係る市町村の取組の現状(アンケート調査結果)

「地域公共交通の確保・維持へは多くの市町村が取組中」

- ・地域公共交通の確保・維持に対して、東北地方内の市町村では、主に地域公共交通の運行に関する取組が進められている一方で、「地域公共交通総合連携計画」や「地域公共交通網形成計画」といった総合的な計画を策定している市町村は少なくなっている。
- ・「コミュニティバスの運行」「デマンド交通」「市町村有償運送」といった、市町村が主体となった地域公共交通の運行に係る取組に対して、いずれかを現在継続して取組中である市町村が78%を占めている。
- ・今後実施を予定している市町村や、取り組んだが終了済みの市町村等をあわせると87%となっており、東北全体で何からの取組が進められている。



「一方で、各段階を進めていくに当たって課題も確認」

アンケート調査からみた地域が抱えるな課題

○必要性の認識段階

- ・住民や事業者から指摘がないので検討・課題認識に至らない
- ・必要性の検討着手に至っていない市町村の特徴として、人口規模の小さい自治体が多く、地域からの課題指摘がないことで、現状調査まで行えず、状況を的確に把握し切れていない可能性

○計画の策定段階

- ・計画策定に向けた予算や人材・体制の確保が困難、また、策定に必要な知識・情報不足

○事業化段階

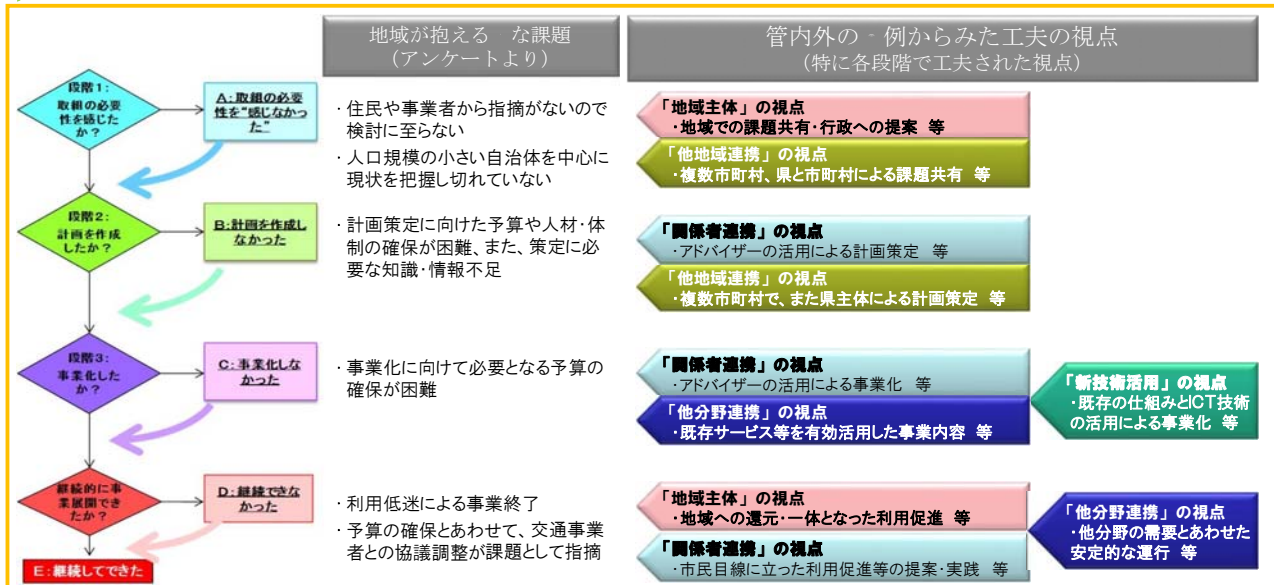
- ・計画策定段階と同様に、事業化に向けて必要となる予算の確保が困難

○事業継続段階

- ・利用低迷や採算性確保が困難なためによる事業(地域公共交通の運行)の終了
- ・予算の確保とあわせて、交通事業者との協議調整が課題として指摘
- ・事業継続できていない市町村において、関係者との事前協議を行っていない比率が高まっている

■取組を進める上での工夫の視点

各段階において予算・人材体制確保・知識不足等の課題を市町村が抱えている中で、様々な工夫により交通を確保していることを把握。



■東北地方での施策の推進に向けて取り組むべき方向性(案)

■各段階で取り組むべき方向性

必要性の認識

- ・地域の課題を的確に把握
- ・市町村、地域住民、交通事業者、学識経験者、国、県の関係構築と関係者の責任所在の明確化
- ・地域住民の生活圏を念頭に「他地域連携」も重要

計画策定

- ・予算、人材、知識が不足する中で、アドバイザーの積極活用
- ・市町村へ他の主体からのフォロー・連携 等

事業化

- ・計画策定段階同様に、アドバイザーの積極的な活用
- ・「他分野との連携」の視点にも立ち、クロスセクターベネフィットの考え方に基づき、効果的な手法を検討

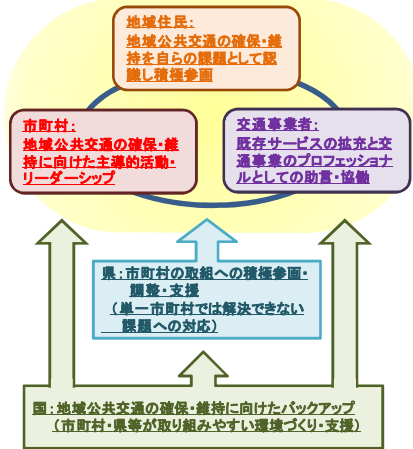
事業継続

- ・利用主体となる住民との連携(自らの課題として認識してもらうなど、意識転換をはじめとした関係構築が必要)
- ・地域の状況変化に的確に対応していくべく、継続的な見直し

■東北地方での施策の推進に向けて取り組むべき方向性(案)

■主体別の関係性と役割

・地域公共交通の確保・維持の主体的な役割を担う市町村と利用者たる地域住民、サービス提供主体となる交通事業者が一体となり、取組を推進していくことが求められる。また、県や国については、取組上の支障となる事項、課題等を解消するなど、これらの取組がしやすい環境整備を推進していくことが求められる。



○市町村の取り組むべき方向性

- ・地域公共交通の確保・維持に向けた主導的な役割の実践
- ・住民ニーズや動向、既存サービス等の協力主体の掘り起こし
- ・アドバイザーや県・国担当者等の積極的な活用、関係者連携構築に向けた仕組みづくり
- ・単一交通手段の導入にとらわれない、多様な交通手段・まちづくり・福祉・観光等の多様な分野との連携への視点転換
- ・継続的なモニタリングの実施

等

○地域住民の取り組むべき方向性

- ・地域公共交通に関する課題・重要性の認識
- ・行政に頼るだけでなく、自らが地域公共交通を支えていくという意識醸成
- ・自ら取り組める事項からの積極的な参画、実践

等

○交通事業者の取り組むべき方向性

- ・既存サービスの拡充に向けた潜在需要の掘り起こし
- ・地域住民に安心して利用していただくための、安定的な運行の確保
- ・市町村との協働を併せて、事業継続に向けた営業・利用促進に係る主体的な活動
- ・地域の問題・課題の提起を含め、市町村の取組みへの積極的な助言と協働した取組の実践

等

○県の取り組むべき方向性

- ・県としての「地域公共交通のあり方や指針」の検討・策定
- ・上記指針に基づく市町村に対する相談・支援、及び市町村との課題共有
- ・国の支援制度に該当しない路線網に対する支援等の検討
- ・市町村単独では対応困難な課題に対する計画策定や事業化等の支援、検討

等

○国の取り組むべき方向性

- ・ホームページや各種セミナー、シンポジウム開催等による法制度や支援制度、地域公共交通のあり方、計画立案手法等に関する情報の提供継続
- ・「地域公共交通東北仕事人制度」の活用促進に向けた取組
- ・市町村への相談対応・アドバイス・助言
- ・新たな技術開発動向や、これまでの交通の枠組みでは対応が困難となる他分野との連携等に対する制度、支援のあり方に関する検討
- ・各主体の役割に応じた施策の進捗状況に関するモニタリング(見える化)と、審議会等への交通政策基本計画の進捗状況の報告

等

■おわりに

- ➡ 関係主体の努力のもと、地域公共交通の確保・維持に向けた市町村による主体的な取組(実際の運行)は、**8割以上の市町村で取組に着手**。また、アドバイザーの活用、他地域連携、他分野連携、利用者たる地域住民の主体的な取組促進といった、**創意工夫がなされていることも確認**された。
- ➡ 今後、地域公共交通の確保・維持に対するニーズが高まることが想定される中、地域公共交通に係る法制度の整備も進みつつあることから、**地域が自らの生活像・地域像を思い描き、その実現に向けて地域公共交通を有効に活用していくことが重要**。
- ➡ 各主体単体の取組だけでなく、**日頃からの情報共有など連携意識を持ち、相互連携して取り組むことで、一層の効果発揮が期待**。今後の変化による課題に対して**柔軟かつ継続して取り組み、試行錯誤を繰り返していくことが**、各地域に適した交通手段の追求に向けて重要である。

(4) 今後の交通施策の推進に向けた視点について（報告資料）

第 20 回東北地方交通審議会報告資料

「東北地方における望ましい交通のあり方」（東北地方交通審議会答申）に関する
フォローアップ結果を踏まえた

今後の交通施策の推進に向けた視点について

平成 2 9 年 3 月

目 次

I	はじめに	1
II	地域公共交通の確保・維持に係る市町村の取組の現状	2
	1 市町村の取組の現状	
	2 取組を進める上での課題	
III	地域公共交通の確保・維持における、取組推進、事業化、 事業継続にあたっての工夫の視点	10
	1 アンケート調査からみた取組を進める上での市町村の工夫	
	2 管内外の事例を含めた工夫の視点	
IV	東北地方での施策の推進に向けて 取り組むべき方向性（案）	18
	1 地域公共交通の確保・維持に向けて	
	2 段階ごとの取り組むべき方向性（案）	
	3 関係主体の役割等	
VI	おわりに	24
	参考資料	

Ⅰ はじめに

平成17年3月に東北地方交通審議会から答申された「東北地方における望ましい交通のあり方」（以下「17年答申」という。）、また、平成22年の東北地方交通審議会において策定した「東北公共交通アクションプラン」（以下「アクションプラン」という。）に位置づけられた施策の実施状況に関するフォローアップにより、各施策について取組が進められていることが確認できたものの、必ずしも東北地方全域で展開されておらず、課題もみられた。

特に、東北地方におけるさらなる人口減少や低密度化の進行、交通に関わる人材不足、東日本大震災をはじめとした自然災害の頻発、経済情勢変化による影響等を受け、公共交通の維持・確保が、答申時点より一層厳しくなっている状況も確認することができた。

フォローアップ結果の報告では、引き続き17年答申やアクションプランの趣旨等を踏まえつつ、取組を継続していくことが重要とされているが、このような公共交通をとりまく状況を踏まえ、東北地方全体に取組を拡大していくためには、地域公共交通の確保・維持に対して主体的な役割を担う地方公共団体（市町村・県）が抱える問題・課題や、それらに対する対応状況・工夫等を把握・分析することが重要と考えられる。

そのため、取組ができた地域とできなかつた地域における相違・要因等をはじめとして、交通の維持・確保に対する地方公共団体等の抱える問題やその対応状況等、より詳細な情報収集・分析を進めていくために、東北地方内全市町村を対象としたアンケート調査及び東北内外の工夫事例に関する調査を実施し、分析を行った。

【調査実施概要】

- ① 東北地方管内の市町村（公共交通担当部署）に対するアンケート調査
 - ・平成29年1月5日配布、1月27日回収期限
 - ・全227市町村へ配布、198市町村から回収（回収率：87.2%）
- ② 東北地方管内外の工夫事例の調査
 - ・管内外24事例についての調査
 - ・一部ヒアリング調査等も実施

II 地域公共交通の確保・維持に係る市町村の取組の現状

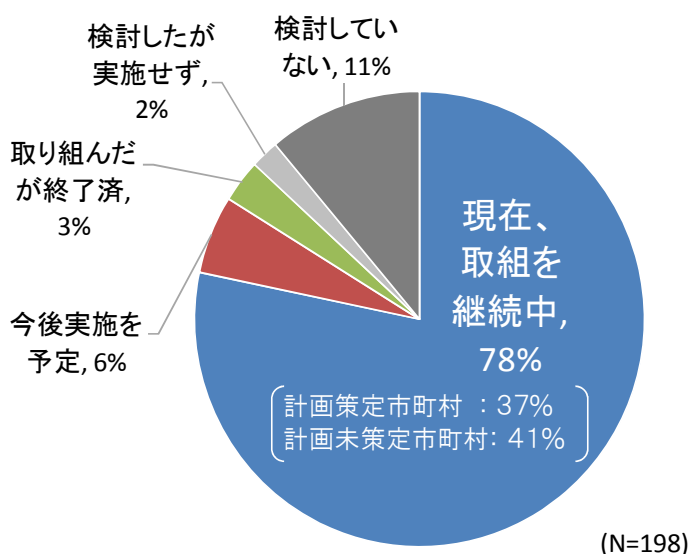
1 市町村の取組の現状

(1) 市町村の取組の現状

⇒地域公共交通の確保・維持に対して、何かしらの取組を行っている市町村が大半を占めている。

- ・地域公共交通の確保・維持に対して、東北地方内の市町村では、主に地域公共交通の運行に関する取組が進められている一方で、「地域公共交通総合連携計画」や「地域公共交通網形成計画」といった総合的な計画を策定している市町村は少なくなっている。
- ・中でも、「コミュニティバスの運行」や「デマンド交通」、「市町村有償運送」といった、市町村が主体となった地域公共交通の運行に係る取組に対して、いずれかを現在継続して取組中である市町村が78%を占めている。今後実施を予定している市町村や、取り組んだが終了済みの市町村等をあわせると87%となっており、東北全体で何かしらの取組が進められている。
- ・なお、地域公共交通の確保・維持に向けて、「地域公共交通総合連携計画」や「地域公共交通網形成計画」といった総合的な計画を策定した市町村は半数となっている。

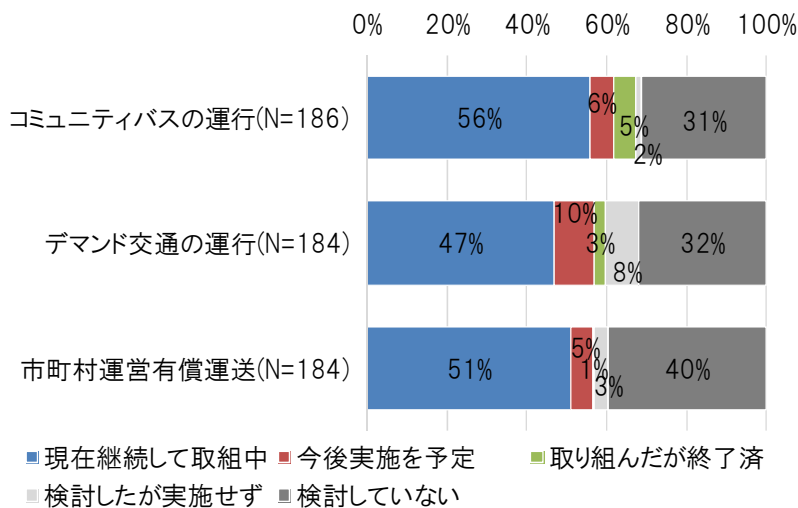
図 地域公共交通の運行に対する取組状況（東北全体）



⇒地域公共交通の運行を取組内容別にみると、「コミュニティバスの運行」が最も取り組まれている。

- ・「現在継続して取組中」と回答した比率が最も高い取組は、「コミュニティバスの運行」で東北全体の56%に達している。また、今後実施を予定している市町村や、取り組んだが終了済の市町村を含め、何かしらの取組を実施した市町村は67%に達している。
- ・次いで、「市町村運営有償運送」、「デマンド交通の運行」の順に、継続率が高い傾向となっている。

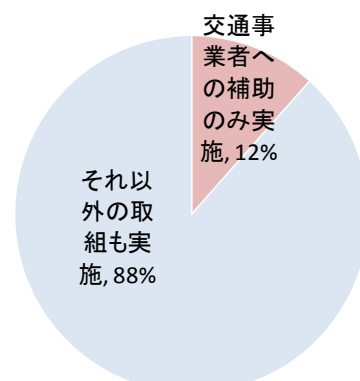
図 地域公共交通の運行に関する取組内容別にみた取組状況



⇒なお、一部の市町村では路線バスへの補助のみを実施するに留まっている。

- ・路線バスへの補助を実施している市町村のうち、コミュニティバスやデマンド交通、有償運送といった市町村による主体的な地域公共交通の運行に取り組んでいない市町村は12%となっている。
- ・補助を行っている市町村における取組の背景として、路線バスの撤退防止や交通事業者・県・近隣市町村からの要望等があげられている。

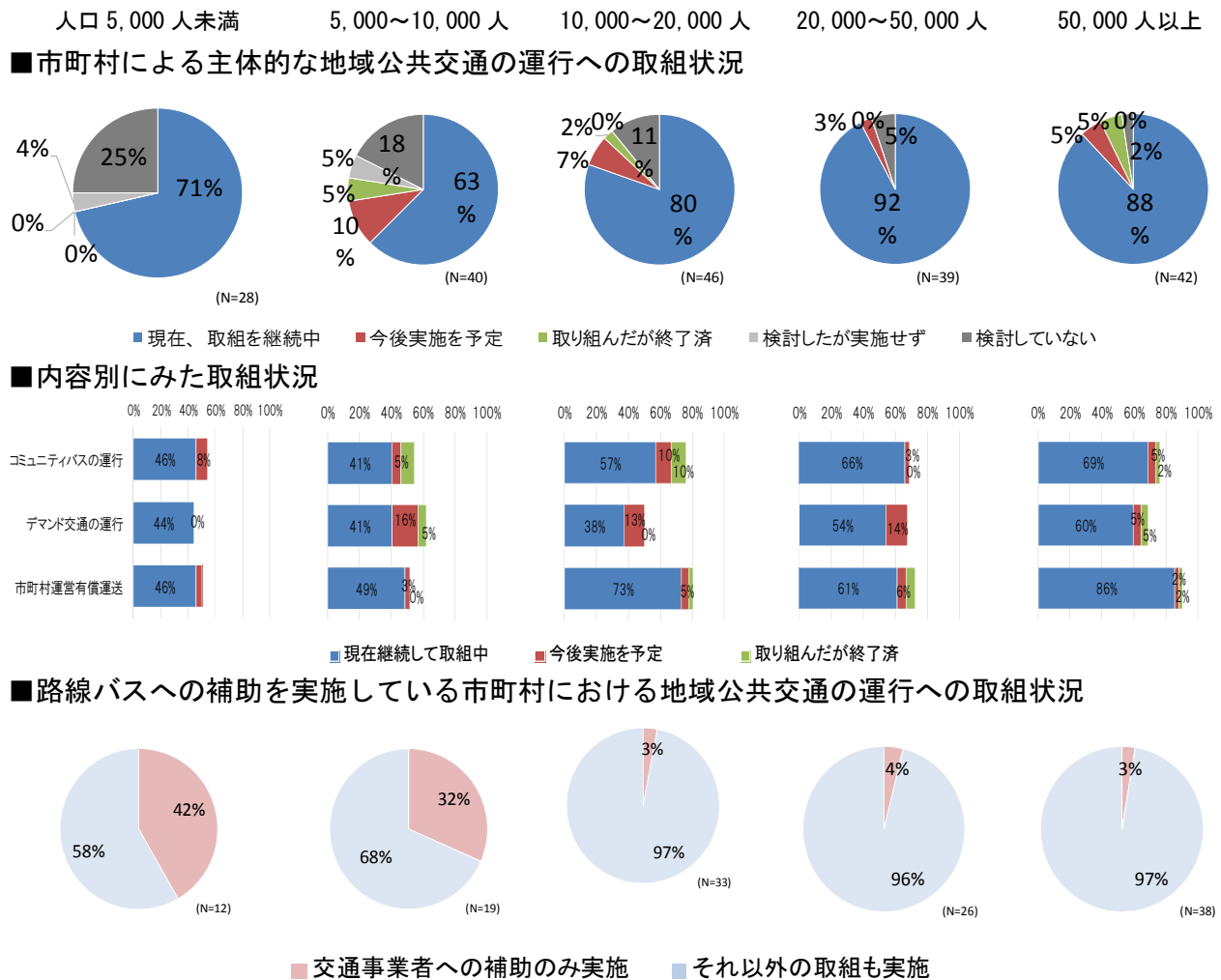
図 路線バスへの補助を実施している市町村における、地域公共交通の運行への取組状況



⇒地域公共交通の運行については、市町村の人口規模等によって取組内容・取組状況が異なっている。

- ・ 全体的な傾向としては、人口規模が大きい市町村ほど、コミュニティバスやデマンド交通の運行等の取組が進められている。
- ・ なお、人口規模の大きい市町村では、市町村合併等の影響もあり、合併前市町村の取組を継続しているなどの動きも見られると想定される。

図 人口規模別にみた地域公共交通の運行に関する内容別取組状況



2 取組を進める上での課題

(1) 取組の必要性の認識段階

⇒住民や事業者からの指摘がないために、政策の優先順位も低く、地域公共交通の確保・維持に対する必要性を認識していない可能性がある。

- ・取組の必要性を検討しなかった市町村は東北地方全体で4市町村に限られ、非常に少ない状況である。その背景として、「今後検討予定」が多いが、その他、「政策の優先順位」、「人材不足」、「住民要望や不満がない」、「交通事業者が既に取り組んでいる」等がみられた。
- ・一方、必要性の検討を行った結果として、「必要性がなかった」と回答した市町村において、「政策の優先順位が低い」、「交通不便地域が存在しない」、「住民要望や不満がない」といった回答が多い。
- ・これらの市町村については、比較的人口規模が小さい自治体が多いことが特徴としてあげられる。

図 取組の必要性を検討しなかった背景（検討未実施市町村）

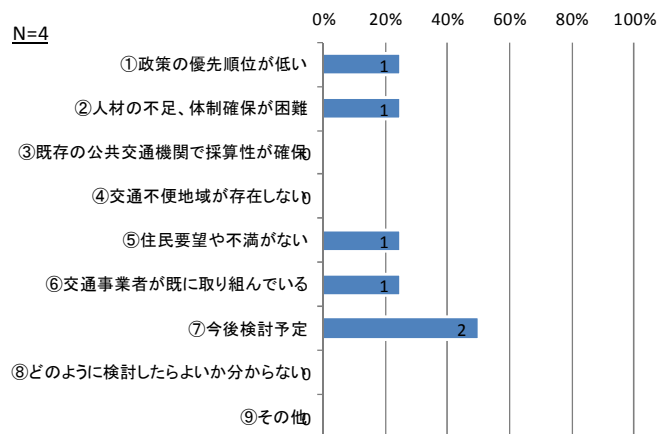
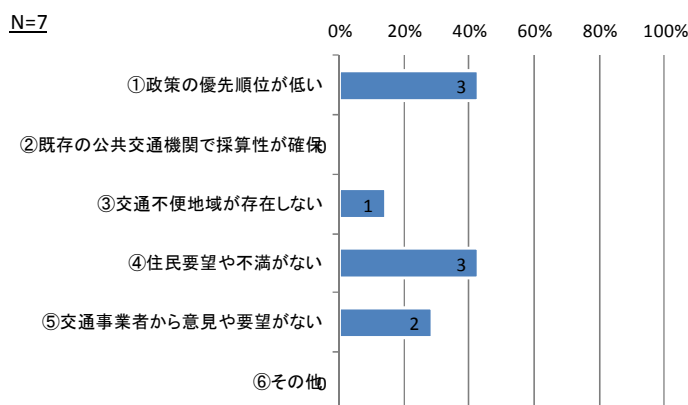


図 取組の必要性がなかった背景（取組未着手市町村）



(2) 計画策定の段階

⇒予算や人材・体制の確保が困難、また、計画策定に必要な知識・情報が不足しているなどが課題としてあげられている。

- ・計画策定が困難だった理由としては、「人材の不足・体制確保が困難」、「予算確保」、「必要となる知識・情報の不足」が多くあげられている
- ・特に、計画策定についてできなかった市町村については、サンプル数は少ないものの、「予算確保」や「必要となる知識・情報の不足」があげられている。

図 計画策定が困難であった理由（全体）

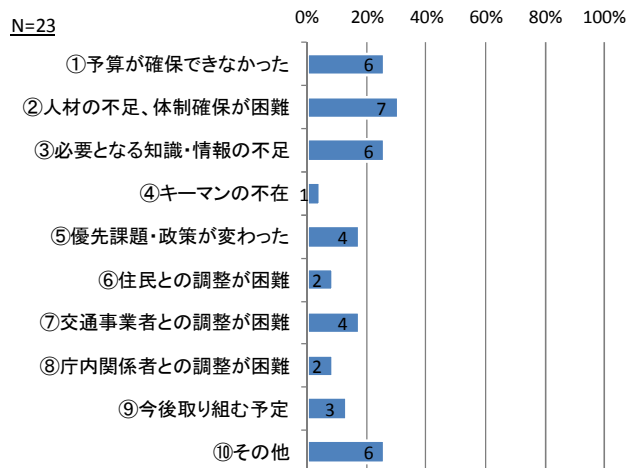
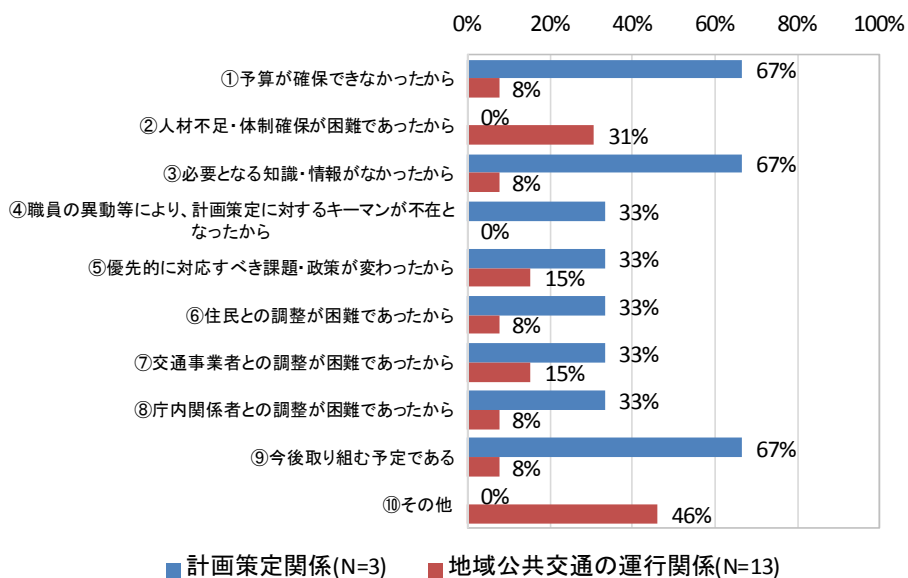


図 計画策定が困難であった理由（取組内容別）



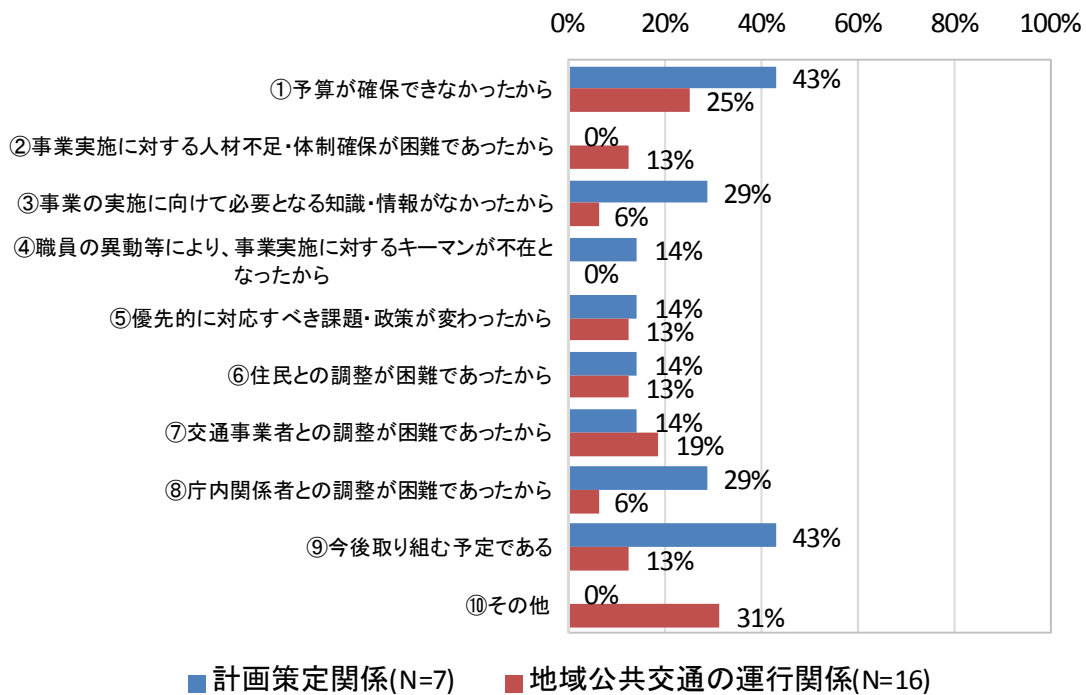
※計画策定関係：地域公共交通総合連携計画、または地域公共交通網形成計画のいずれかの計画に対して、取り組んでいる市町村
 ※地域公共交通の運行関係：コミュニティバス、デマンド交通、有償運送、事業者への補助に対して、取り組んでいる市町村
 (以下の設問でも同じ分類)

(3) 事業化の段階

⇒計画策定と同様に、事業化段階においても、予算確保が課題としてあげられている。

- ・「実施に向けて検討したが、実施まで至らなかった」市町村においては、予算確保を理由とする市町村が多い。
- ・計画策定、地域公共交通の運行関係ともに、予算確保に対する指摘比率が高くなっているが、運行関係においては「その他」の中で、調査した結果を考慮した判断もみられる。

図 取組内容別に見た事業実施困難の理由



※地域公共交通の運行関係における「⑩その他」の主な内容

- ・調査実施により、現状の運行システムの方が有効と判断
- ・都市形成と住民ニーズとの整合性があわない
- ・デマンドシステムが馴染まない

等

(4) 事業継続の段階

⇒関係者との協議・調整をあまり行っていない市町村が多いほか、利用低迷・採算性確保が困難であったために、地域公共交通の運行を継続できていない市町村がみられる。

- ・「事業を終了した」市町村においては、協議・調整段階において、「特に協議・調整は行わなかった」と回答した市町村が32%。事業継続（取組中）市町村よりも調整している比率が低い。
- ・また、取組を終了した背景として、地域公共交通の運行関係では、「利用実績がなかったから」や「採算性が乏しかったから」を挙げる市町村が多い。

図 関係者との合意形成手法

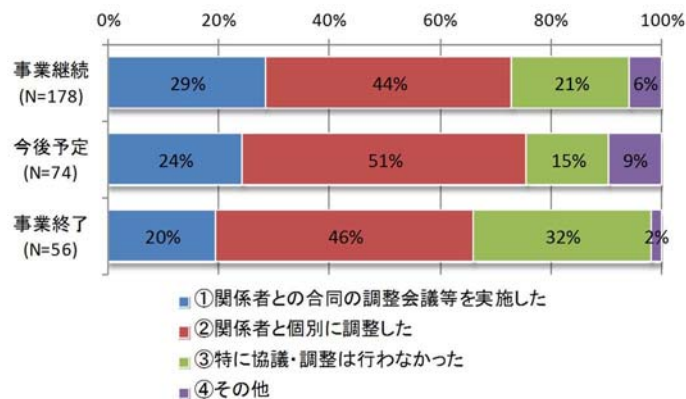
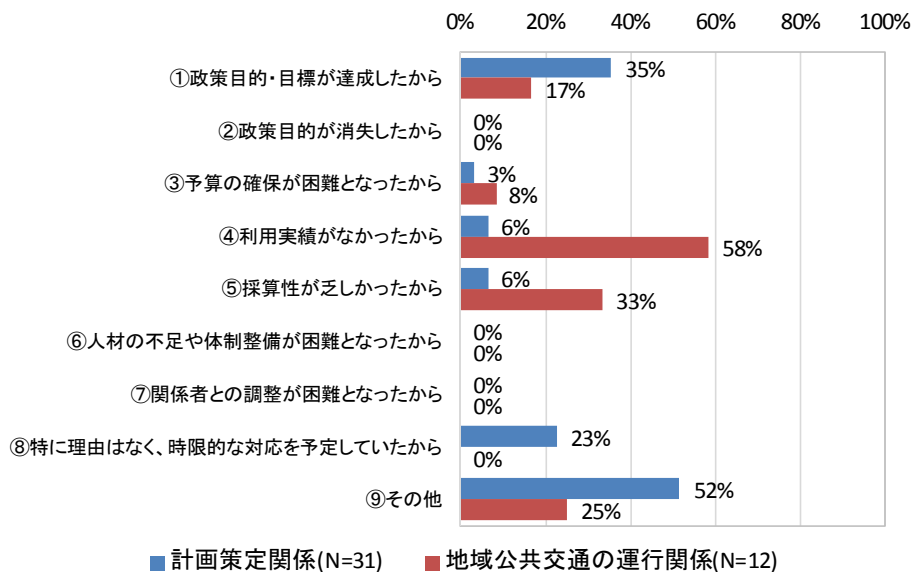
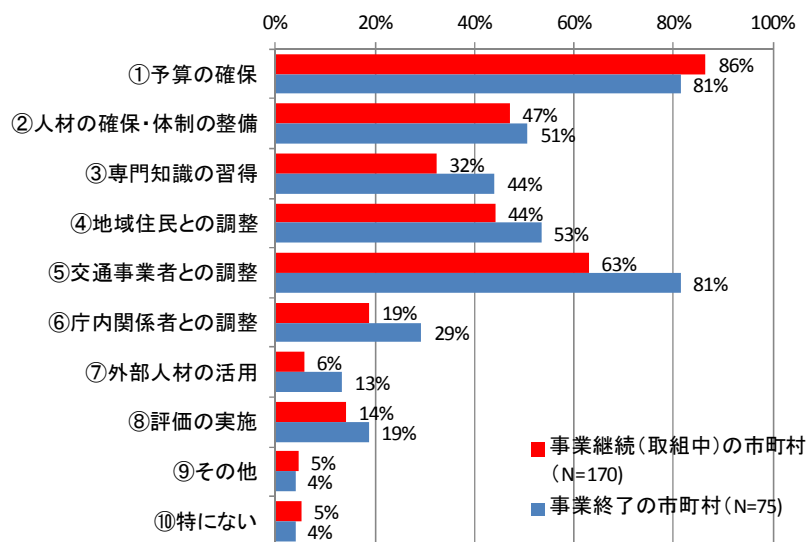


図 取組終了の背景



- ・なお、取組中の市町村及び今後取り組む予定の市町村とも、事業継続にあたっての課題として、「①予算の確保」や「⑤交通事業者との調整」をあげる市町村が多い。特に、事業終了した市町村において「⑤交通事業者との調整」の比率が高くなっている。

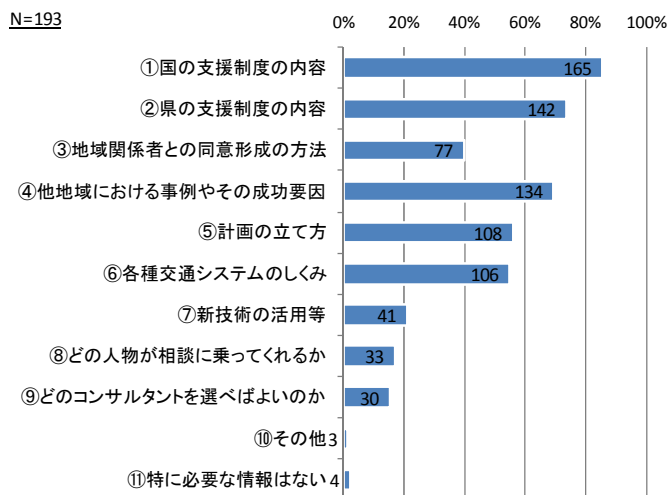
図 取組を継続する上での課題



(5) 国等に対するニーズ

- ・普段の法制度に関する情報入手について、国のホームページを通じた情報入手が多く、特に支援制度に係る情報に対するニーズが高い。
- ・なお、その他、「他地域における事例やその成功要因」や「計画の立て方」、「各種交通システムのしくみ」に関する情報ニーズも高くなっている。

図 地域公共交通の確保・維持に対して必要な情報



Ⅲ 地域公共交通の確保・維持における、取組推進、事業化、事業継続にあたっての工夫の視点

1 アンケート調査からみた取組を進める上での市町村の工夫

(1) 取組の必要性の認識段階での工夫

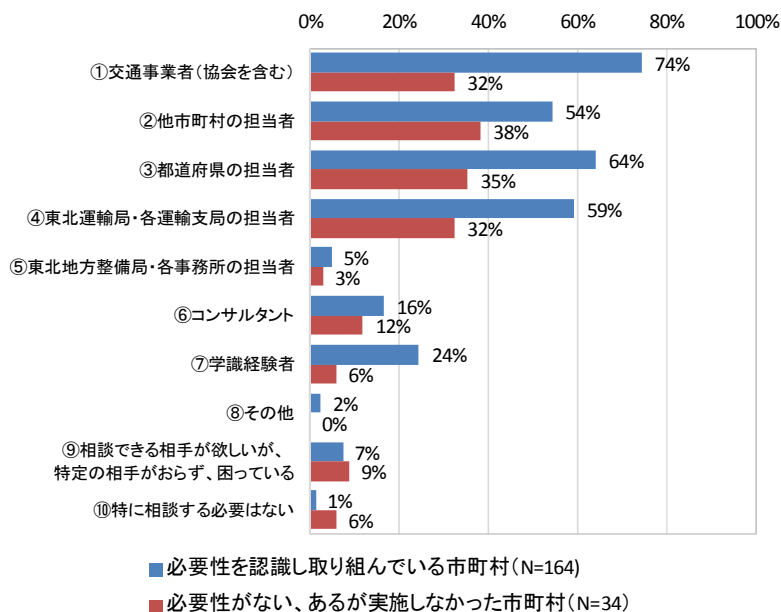
⇒予算・体制面で厳しい中、取組を進める上で、交通事業者や県・国との普段からの関係づくりが重要

- ・取組の必要性を認識する上で、地域公共交通の確保・維持に対する相談相手の有無について検証したところ、相談相手の構成には大きな差は見られなかったものの、取組を実施している市町村は①交通事業者や③県担当者、④東北運輸局・各運輸支局の担当者を相談相手としている比率が高かった。

⇒「地域からの要望がない」から取り組まないという市町村が多い中、本当に要望がないのか、ニーズ有無を的確に把握していくことが重要

- ・また、取組継続中の市町村については、「住民等からの要望」を受け、各種取組に着手している傾向があることから、いかに住民等のニーズを的確に把握するかが重要と考えられる。

図 必要性の認識状況別にみた普段からの相談相手



(2) 計画策定の段階での工夫

⇒国や学識経験者等との関係を普段から構築し、その関係性を活かして、地域住民等へアプローチしていくことが有効

- ・計画策定に取り組んでいる（予定・終了含む）市町村では、交通事業者や国、コンサルタント、学識経験者を相談相手として持つ比率が高い。また、計画策定に着手している（着手予定の）市町村では、「取組の目標の設定」や「地域住民との合意形成」、「上位計画への位置づけ」等について工夫している。

図 計画策定への取組状況別にみた普段の相談相手

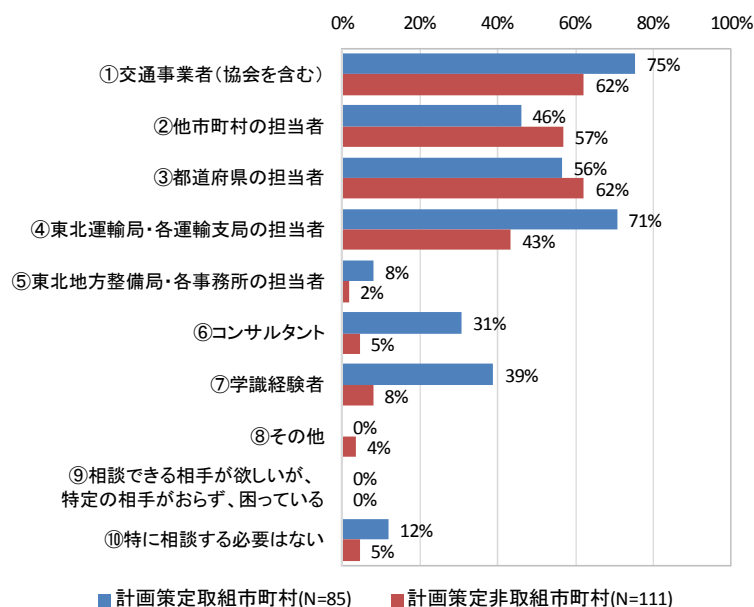
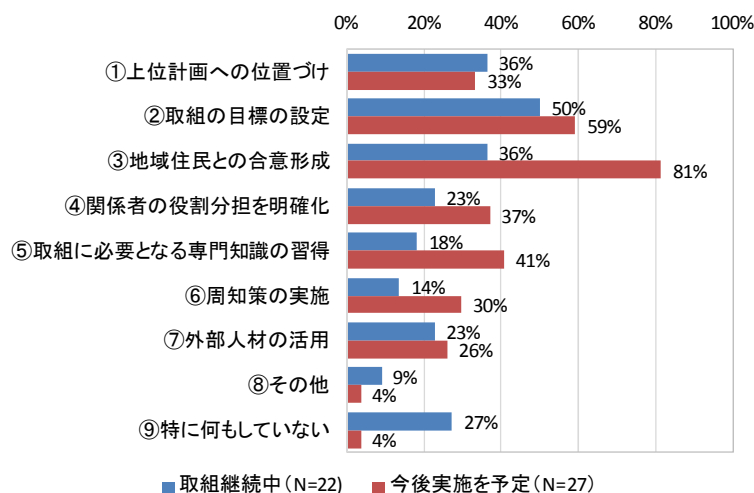


図 計画策定への取組状況別にみた工夫点

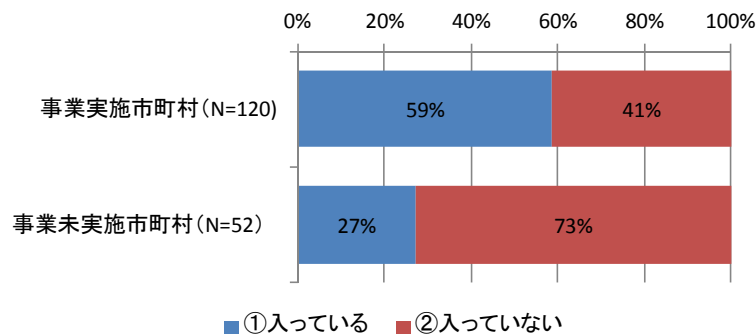


(3) 事業化の段階での工夫

⇒**予算・体制確保に課題がある中で、アドバイザー等の活用が事業化にあたって有効**

- ・取組を実施する上で関係者との協議調整状況をみると、事業化した市町村では、合同もしくは個別協議を実施した市町村が合計72%（合同26%+個別46%）と多い。
- ・また、合意形成の上で、事業化している市町村の方が、アドバイザーが入っている。

図 関係者との協議・調整上のアドバイザーの有無

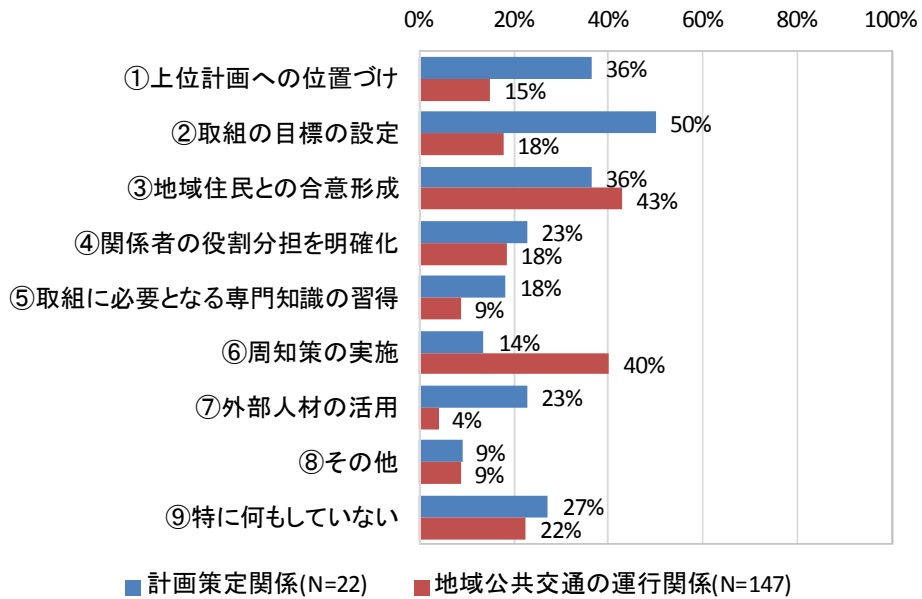


(4) 事業継続の段階での工夫

⇒**地域公共交通の主たる利用者となる住民等に対する工夫が多くなっている**

- ・事業継続市町村においては、「地域住民との合意形成」や「周知策の実施」に対して工夫した市町村が多く、特に、地域公共交通を運行している市町村において、そのような観点での工夫が挙げられている。
- ・また、財政状況が厳しい中で、運輸系の補助以外の支援制度を活用した事例もみられる。

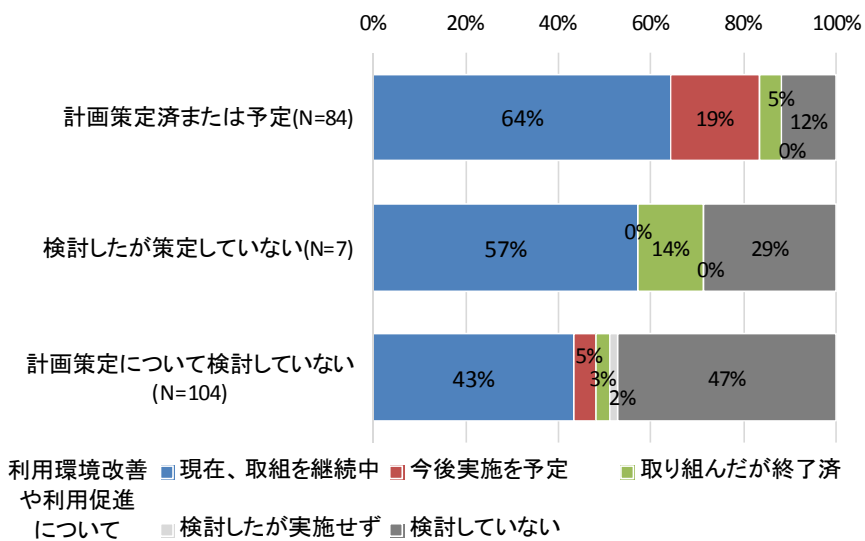
図 事業継続にあたっての工夫点



⇒計画策定市町村の方が、利用環境整備や利用促進方策をはじめとした取組に着手している。

- ・地域公共交通の運行において「地域公共交通網形成計画」等の総合的な計画策定は必須ではないものの、計画を策定することにより、運行以外の多様な取組を実施している市町村が多くなっている。

図 計画策定状況と利用環境整備等の取組状況



2 管内外の事例を含めた工夫の視点

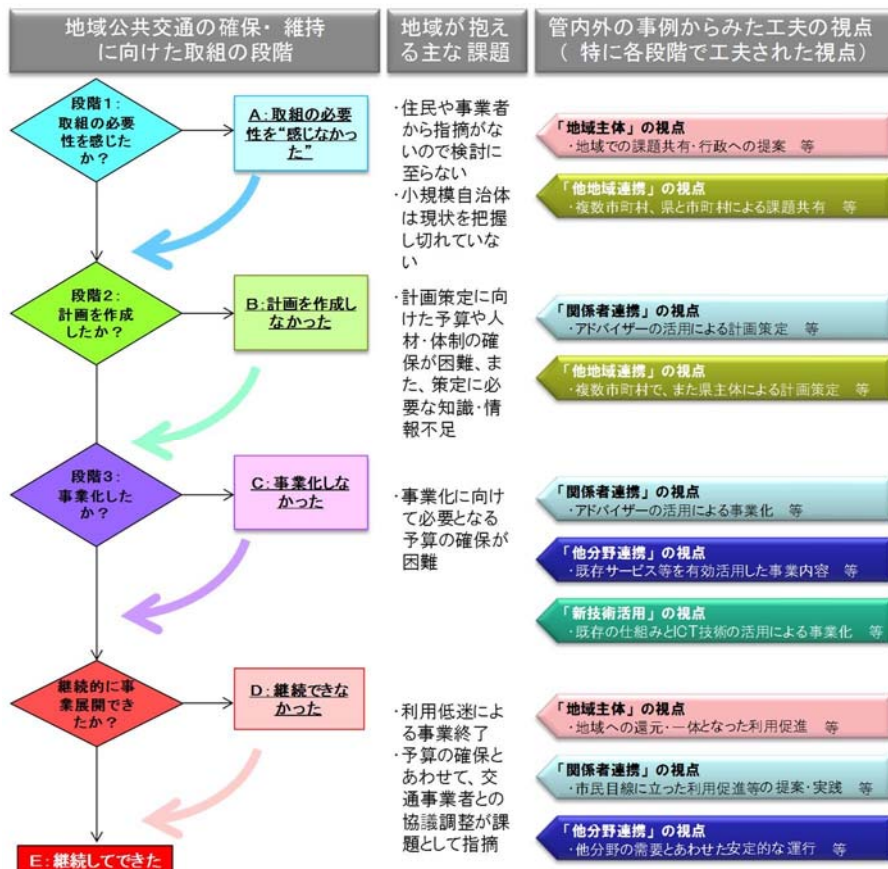
IIで整理した通り、東北地方の各市町村に対するアンケートを実施した結果、地域公共交通の確保・維持を進める取組の各段階に応じて課題があることを確認した。一方で、III 1で整理した通り、東北地方内及びその他地域において、取り組まれている事例の中には、様々な工夫によって課題を解決していることが把握された。

本節では、アンケートで把握した各段階での課題解決策を探るため、東北地方内外の地域公共交通の確保・維持に対する取組事例を調査し、次の5つの視点に基づき、その特徴や東北地方での取組の推進に有効と考えられる方向性について整理する。

《管内外の事例からみた工夫の視点》

- ・ 地域主体の取組：課題共有・事業継続へ向け意識転換・責任明確化
- ・ 関係者との連携：外部人材の積極活用による市町村の取組の支援
- ・ 他分野との連携：交通の枠組みにとらわれず、多様な資源等を活用
- ・ 他地域との連携：単一市町村のみでは対応できない課題への対応
- ・ 新技術の活用：ICT等を積極的に活用しながら運行・事業化

図 管内外の取組事例における工夫の視点（概要）



(1) 地域主体の取組を行っている事例 ⇒ 特に **必要性の認識**・**事業継続**

⇒必要性の認識段階で、住民側から市町村に訴え、市町村と課題共有を図るとともに、住民が地域公共交通の運行に主体的に取り組むことで事業継続につなげている

- ・民間路線バスが撤退する中で、地域が主体となって様々な取組を進めている事例がみられる。
- ・中でも、地域での協議会の設立や調査の実施による実態把握、運行計画の立案、地域を参画する仕組みを構築し、地域に還元することによって取組意欲の向上、継続的・定期的な見直しの実践により、利用しやすい環境を追求する事例等がみられる。
- ・特に、会津若松市の事例では、町内会など、地域住民が主体となって運行協議会を設立し、コミュニティバスの運行につなげている。
- ・東北地方の市町村において、事業継続にあたり「地域への合意形成・説明・周知」が重要な視点となる中で、このような事例を参考に、地域主体の取組を促進していくことが有効と考えられる。

図 事例（福島県会津若松市）



(2) 関係者との協働により、特にアドバイザーを有効に活用した事例

⇒ 特に **計画策定**・**事業化**・**事業継続**

⇒必要性の認識から計画策定、事業化、事業継続の全般に渡り、アドバイザーを活用することで、地域公共交通の確保・維持につなげている

- ・「地域公共交通東北仕事人」制度を有効に活用し、計画策定・事業化・事業継続にわたって、アドバイザーを有効に活用した事例がみられる。
- ・特に青森県弘前市の事例では、登録された仕事人が市民目線に立ってモビリティ・マネジメント活動に取り組んでいる。
- ・一方、東北地方の市町村においては、同制度に対する認知度・活用状況は必ずしも高いとは言い難い。
- ・事業化にあたっての合意形成においては、アドバイザーの有無が重要となっている状況をかんがみ、このような事例を参考に、取組を促進していくことが有効と考えられる。

図 事例（青森県弘前市）



(3) 交通以外の他分野と連携した事例 ⇒ 特に **事業化**・**事業継続**

⇒ 予算・体制面で厳しい中、事業化(事業化にあたっての計画策定を含む)にあたって、交通の枠組みにとらわれず、多様な分野と連携することで、地域公共交通の安定的な運行につなげている

- ・ 地域公共交通の対象となる地域住民の人口減少が進む中で、多様な分野と連携した取組により、安定的な運行を確保している事例がみられ、特に、観光分野との連携や福祉施策、まちづくり施策との連携、旅客流動に限らず物流との連携による需要の確保もみられる。
- ・ 中でも、山形県尾花沢市の事例では、観光地である銀山温泉と最寄駅との間の路線バスについて、観光客輸送の機能を持ちながら、地元住民も利用しやすく配慮し、地元住民の運賃を低減させるなどの工夫がみられる。
- ・ また、千葉県南房総市の事例では、高速バスを活用し、一部区間で一般乗降を行うことにより、一般路線バスの維持・確保につなげている。東北地方内にも高速バス路線が多数運行されており、地域公共交通に対する各種モードの導入に限らず、広域流動と組み合わせることも、維持・確保に向けた方策の一つとして想定される。
- ・ このように、東北地方全体において人口減少が叫ばれる中、多様な既存資源を活用しつつ、地域公共交通を他分野と合わせて共存させていく仕組みの構築が有効と考えられる。

図 事例(山形県尾花沢市)



図 事例(千葉県南房総市)



(4) 自地域内に限らず、他地域と連携した事例

⇒ 特に **必要性の認識**・**計画策定**

⇒ 生活圏が市町村域を跨いでいる市町村や、単一市町村のみでは課題解決が困難な状況において、必要性の認識・計画策定・事業化の各段階で、複数市町村の連携や県による主体的な取組がみられる

- ・ 財政状況や市町村における人員体制の構築が厳しい中、複数市町村間の連携や広域交通流動との連携といった視点により、一地方公共団体単独では困難な状況を多様な連携の中で対応している事例がみられる。

- ・東北地方においても、定住自立圏構想の制度を有効活用した事例がみられ、中でも山形県山形市・中山町の事例では、従前山形市内のみで乗合タクシーを運行していたところ、地域住民の生活圏等を考慮し、隣接する中山町まで運行区間を延長している。
- ・このように、地域公共交通に関する課題を共有する隣接する市町村間で、住民の生活圏に対応した地域公共交通の導入は重要であると考えられる。
- ・このような他地域連携については、県の役割も重要と想定され、市町村では対応が困難な場合における計画策定や、既存の補助制度の対象とならない路線に対する支援方策等を検討することも有効と考えられる。

図 事例（山形県山形市・中山町）



(5) 従来の枠組みでは対応が難しい場合に、IT技術等を活用した対応を図った事例 ⇒ 特に **事業化**

⇒従来の考え方の中では対応が困難な場合において、近年の新たな技術動向を積極的に活用しながら事業化を進め、地域公共交通の確保につなげている

- ・公共交通事業を担うべき事業者等が不在となる中では、地域の資源と最新の ICT 技術等を活用することによって、地域公共交通の確保を進める動きもみられる。
- ・この場合、路線バスやコミュニティバス、デマンド型交通等の交通モードにとらわれず、一般タクシーの活用・利用環境の改善や、京都府京丹後市での自家用自動車有償運送事業のように、ICT 技術を活用することで、乗降場所指定の容易化や多言語対応・クレジット決済対応等を可能にするなどの事例がある。

図 事例（京都府京丹後市）



IV 東北地方での施策の推進に向けて取り組むべき方向性(案)

1 地域公共交通の確保・維持に向けて

市町村に対するアンケート調査結果及び管内外の工夫事例調査結果から、地域公共交通の確保・維持に向けて取り組む段階ごとに、市町村が抱える課題とその対応にあたっての工夫の視点については、次の通り、整理される。

地域公共交通の確保・維持に向けては、特に工夫事例から見た視点を参考に、各段階で関係主体が取組を推進していくことが求められる。

表 取組を推進する上での課題と工夫の視点

	取組を推進する上で市町村が抱える課題	工夫事例から見た視点
必要性の認識	<ul style="list-style-type: none"> ○住民や交通事業者からの指摘がないことで検討に至っていない ○小規模自治体等が多く、地域公共交通の現状について把握し切れていない可能性が想定される。 	→取組を推進している市町村では、国や県といった外部からの働きかけではなく、地域からの要望に対して、市町村が主体的に取り組んでいくことで対応している
計画の策定	○計画策定が困難な市町村については、予算確保や人材不足、必要な知識・情報不足等が指摘されている。	→国や学識経験者等との関係を普段から構築し、その関係性を活かして、地域住民等へアプローチしていくことが有効と考えられる
事業化	○事業化に至らなかった市町村については、予算確保が困難であったことが主に指摘されている。	→予算・体制確保に課題がある中で、関係者との協議や調整の上で、アドバイザー等の活用が事業化にあたって有効となっている。
事業継続	<ul style="list-style-type: none"> ○事業継続の上でも予算確保は重要な課題として指摘がある。 ○特に、利用の低迷や採算性確保が困難なために事業が終了した市町村がある ○あわせて、交通事業者との協議調整を事業継続上の課題として指摘する市町村も多い。 	<ul style="list-style-type: none"> →地域公共交通の主たる利用者となる住民等との合意形成や周知策の実施など、地域を対象とした取組により工夫をしている事例がみられる。 →また、地域公共交通の確保・維持に係る計画を策定している市町村において、利用環境改善や利用促進策の展開等、総合的な取組が進められている。

2 段階ごとの取り組むべき方向性（案）

（1）取組の必要性の認識段階

地域公共交通の確保・維持に取り組む上でまず重要なのは、対象となる地域の課題を的確に認識することである。

利用者や交通事業者からの指摘、意見、要望がない中でも、果たして本当に課題は存在しないのか、地域住民の生活と公共交通サービスの現状が整合しているのか、等の観点から、地域の課題を把握していくことが求められる。

特に、市町村、地域住民、交通事業者、学識経験者、国、県との「関係主体間の連携」を促進していくことが重要であり、その中で関係者の責任所在を明確化しながら対応していくことが求められる。

また、地域の課題については自市町村内で対応できない可能性もあることから、地域住民の生活圏等を念頭に、「他地域連携」を図っていくことも重要となる。

（2）計画策定段階

地域公共交通の運行にあたり、地域公共交通網形成計画等の計画策定が必須条件とはなっていないものの、計画を策定した市町村については、以降の段階における総合的な取組の推進につながる有効性が確認された。

計画策定に向けては、相談相手が少ないことが関係者間の調整を難しくするだけでなく、事業の推進にあたって障壁となりかねないことから、（1）の取組の必要性の認識段階と同様に、関係者間との普段からの関係構築が重要と考えられる。

特に、予算不足、自治体内での体制確保が困難な中、また、関係者間のつながりがない中では、「地域公共交通東北仕事人制度」等を活用しながら、アドバイザーを効果的に活用していくことが有効と考えられる。その他、市町村の取組に対して、他の関係主体からのフォロー等も重要となる。

なお、人口規模の小さい市町村等については、アドバイザーに限らず、隣接市町村等の生活圏が重なる自治体間の連携も重要となる。

(3) 事業化段階

地域公共交通の運行に向けては、計画策定段階と同様に、関係者間の連携が非常に重要となる。また、事業化にあたっては、地域住民の生活交通の確保やそれに向けた交通手段の導入だけを目的とせず、自地域内に現有資源がないか、また、既存交通サービスの有効活用が図れないか、などを検証し、改善を図りつつ、活用していくことが効果的である。

特に、予算確保が課題となる中では、アドバイザーからの助言等を活用しつつ、従来の交通の枠組みにとらわれずに交通以外の福祉やまちづくり、観光等の「他分野との連携」の視点にも立ち、クロスセクターベネフィット^{*}の考え方にに基づき、効果的な手法を検討していくことが重要となる。

(4) 事業継続段階

地域公共交通については、導入することが目的ではなく、地域住民の生活の足として機能することが求められる。そのため、利用主体となる住民との連携は非常に重要であり、地域主導の仕組みを構築、展開していくことの有効性が高いと想定される。

特に、予算確保が課題となる中では、事業継続にあたっては、いかに利用してもらうかが重要であり、住民に自らの課題として認識してもらうなど、意識転換をはじめとした関係構築こそが重要となる。

また、関係主体間の役割分担のもとで、地域の課題やニーズの状況を継続的に把握していくとともに、状況の変化に対応しながら、継続的な見直しを繰り返していくことにより、より地域に適した交通の確保を追求していくことが重要である。

注) クロスセクターベネフィット：

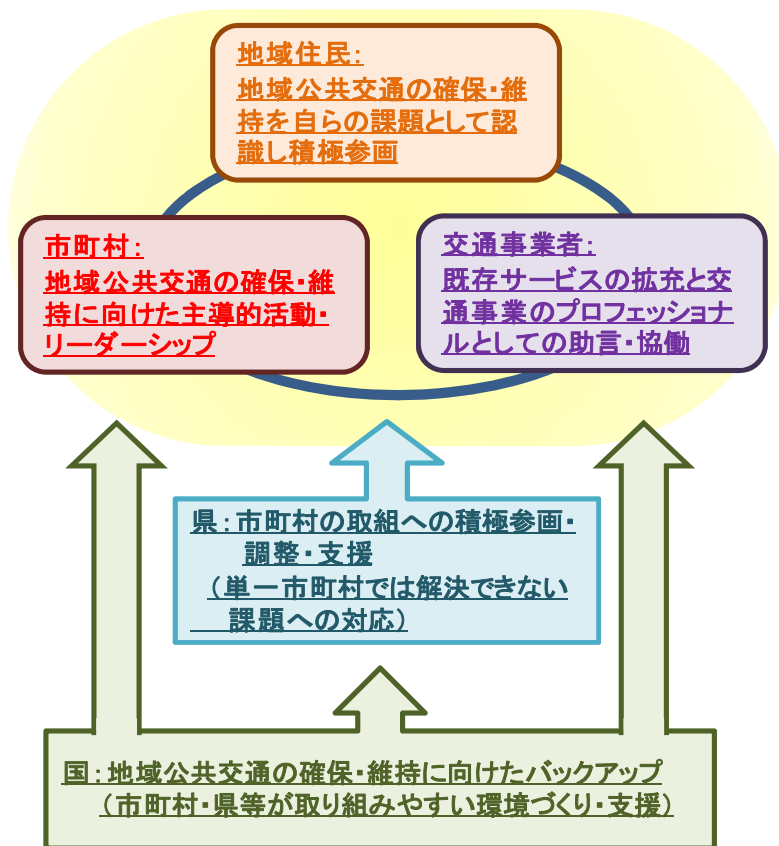
公共交通の活性化による便益が、他の部門に波及するという考え方。例えば、地域公共交通の運行により、高齢者などの外出機会が増え健康が増進されることで、自治体内部では別の担当部署である福祉・医療部門で費用が削減され、地域行政組織全体で費用が低下することが期待される。

3 関係主体の役割等

(1) 主体別の関係性

地域公共交通の確保・維持に向けては、2で整理した取り組むべき方向性に基づき、取組の主体的な役割を担う市町村と利用者たる地域住民、サービス提供主体となる交通事業者が一体となり、取組を推進していくことが求められる。また、県や国については、取組上の支障となる事項、課題等を解消するなど、これらの取組がしやすい環境整備を推進していくことが求められる。

図 取組推進に向けた各主体の関係性・役割概要



(2) 主体別の役割等

①市町村の取り組むべき方向性

地域公共交通の確保・維持にあたっては、計画策定主体や事業主体となるなど、市町村が重要な役割を担っている。よって、地域へ目を配らせることにより自地域内の課題を的確に把握しつつ、多様な連携を念頭に、関係者間の協議・調整の場を構築し、潜在需要や協力主体の掘り起こしを進めながら、以下のような視点から取組を推進していくことが求められる。

- ・地域公共交通の確保・維持に向けた主導的な役割の実践
 - ・住民ニーズや動向、既存サービス等の協力主体の掘り起こし
 - ・アドバイザーや県・国担当者等の積極的な活用、関係者連携構築に向けた仕組みづくり
 - ・単一交通手段の導入にとらわれない、多様な交通手段、まちづくり・福祉・観光等の多様な分野との連携への視点転換
 - ・継続的なモニタリングの実施
- 等

②地域住民の取り組むべき方向性

地域公共交通の利用者となる地域住民については、市町村や交通事業者から提供されるサービスの享受のみを前提とするのではなく、地域における望ましい暮らし方・生活像を想像・思考するとともに、地域内で共有しながら、地域公共交通の社会的意義・役割の重要性を認識し、望ましい暮らし方の実現に向けて地域公共交通をはじめとした社会インフラを積極的に利活用していくなど、確保・維持を自らの課題として捉え、参画していくなど、以下のような視点から取組を推進していくことが求められる。

- ・地域公共交通に関する課題・重要性の認識
 - ・行政に頼るだけではなく、自らが地域公共交通を支えていくという意識醸成
 - ・自ら取り組める事項からの積極的な参画、実践
- 等

③交通事業者の取り組むべき方向性

地域公共交通の運行を担う交通事業者については、自らの営業収入を確保していくためにも、既存サービスの拡充をはじめ、より多くの人の利用につながるような取組の推進が求められる。また、交通事業のプロフェッショナルとして、地域公共交通の確保・維持に向けた市町村や地域住民等の取組に対し、積極的に参画していくなど、以下のような視点から取組を推進していくことが求められる。

- ・既存サービスの拡充に向けた潜在需要の掘り起こし
 - ・地域住民に安心して利用していただくための、安定的な運行の確保
 - ・市町村との協働と併せて、事業継続に向けた営業・利用促進に係る主体的な活動
 - ・地域の問題・課題の提起を含め、市町村の取組への積極的な助言と協働した取組の実践
- 等

④県の取り組むべき方向性

地域公共交通の確保・維持に関しては、市町村と比較すると主体的な

取組が求められる立場ではないものの、県としての広域的な公共交通ネットワークの確保・維持にもつながる観点から、その接続するフィーダ一部分への取組に関しても、県独自の考え方を定め対応していくことが有用である。また、市町村単体では取り組むことが困難な課題に対して、例えば、支援の一環として市町村と協働して主体的に取り組んでいくなど、以下のような視点から取組を推進していくことが求められる

- ・県としての「地域公共交通のあり方や指針」の検討・策定
- ・上記指針に基づく、市町村に対する相談・支援、及び市町村との課題共有
- ・国の支援制度に該当しない路線網に対する支援等の検討
- ・市町村単独では対応困難な課題に対する計画策定や事業化等の支援、
等

⑤国の取り組むべき方向性

地域公共交通の確保・維持に対する市町村や地域住民、交通事業者等の取組をさらに推進すべく、取組に際して有効となる情報や支援がこれまで以上に各市町村へ行き渡るよう、取組やすい環境づくりを進めていくことが求められる。

また、現在、国においては、交通政策基本計画に基づき、国が講ずるべき施策等を定めた交通政策基本計画に基づく取組を行っているところであるが、取組の推進にあたっては、地域の実情を踏まえた課題への対応が必要不可欠である。そのため、今後、東北地方において交通政策基本計画を推進するにあたっては、上記の視点や方向性を踏まえ、個別課題への対処療法的な対応に限らず、計画に定める3つの基本方針全般に渡った横断的な対応や波及効果も視野に入れながら、地域住民、交通事業者、地方公共団体等と連携・協働のもと、漸進的に課題を解決するという視点をはじめ、以下のような取組を推進していくことが求められる。

- ・ホームページや各種セミナー、シンポジウム開催等による法制度や支援制度、地域公共交通のあり方、計画立案手法等に関する情報の提供
継続

(地域公共交通に限らず、他分野連携等も視野に入れた情報提供)

- ・「地域公共交通東北仕事人制度」の活用促進に向けた取組
- ・市町村への相談対応・アドバイス・助言
- ・新たな技術開発動向や、これまでの交通の枠組みでは対応が困難となる他分野との連携等に対する制度、支援のあり方に関する検討
- ・各主体の役割に応じた施策の進捗状況に関するモニタリング（見える化）と、審議会等への交通政策基本計画の進捗状況の報告等

V おわりに

政策推進部会では、17年答申やアクションプランに位置づけられた施策の実現状況と、今後の交通施策に向けた課題及び新たな展望を踏まえつつ、市町村に対して地域公共交通の確保・維持への取組状況や課題、課題解決に向けた工夫点に関する調査等を実施し、今後の交通施策の推進に向けた視点について、本報告をとりまとめた。

本調査の結果からは、コミュニティバスやデマンド交通、市町村有償旅客運送といった市町村が主体となった地域公共交通の運行については、東北全体の8割以上の市町村において、何かしらの取組が進められているほか、アドバイザー等の有効活用や、他地域との連携による課題共有及び計画策定等の取組の推進、交通以外の他の行政分野との連携による安定的な運行の確保、そして、利用者たる地域の主体的な取組の促進による地域公共交通の確保等、厳しい状況に対して様々な創意工夫がなされていることも把握された。

東北地方は大都市圏が少なく、規模の経済が機能しづらいことから、とすると公共交通における条件不利地域として捉えられる一方、本調査結果からは、地域において様々な試行錯誤が繰り返され、多様な取組が行われている実態が明らかとなった。このことは、今後、人口減少や低密度化の進行、交通に関わる人材不足をはじめとした、地域公共交通の確保・維持を取り巻く状況が厳しくなる中、東北地方における課題解決は決して困難ではないことを示しており、むしろ、厳しい条件があるからこそ、現状に甘んじることなく、地域が自ら課題解決に取り組む意識が醸成されているともいえる。

また、交通に関する制度・政策面での整備は進みつつあり、地域の主体性を重視しながら、地域公共交通の確保・維持に対する取組を推進していくことが求められている。今後も、地域が自らの生活像・地域像を思い描き、その実現に向けて地域公共交通を有効に活用していくことが重要と考えられる。

このためには、地域公共交通の確保・維持に対する関係主体が多岐にわたる中で、関係主体間の連携を強化しつつ綿密に協議・調整を図りながら、現状・課題への認識・情報を共有していくことが重要である。特に、IVでそれぞれ明記した役割に留意しつつ、関係主体が日頃からの情報共有など連携意識を持ち、地域公共交通の確保・維持に向けた各段階において相互に連携して取り組むことで、取組による一層の効果を発揮することが期待される。さらに、東北における今後の変化による課題に対して、柔軟かつ継続して取り組んでいき、様々な試行錯誤を繰り返していくことが重要である。

あわせて、本報告に示した地域の実情に応じてなされた創意工夫を踏まえつつ、地域公共交通の確保・維持に対する取組が推進されることを期待する。

参考資料

1 東北地方交通審議会政策推進部会委員名簿

役 職	氏 名	所 属
委 員 (部会長)	奥村 誠	東北大学災害科学国際研究所教授
委 員	宮原 育子	宮城学院女子大学現代ビジネス学部長 教授
専門委員	今野 恵喜	八戸工業高等専門学校 環境都市・建築デザインコース教授
専門委員	徳永 幸之	宮城大学事業構想学部 教授
専門委員	日野 智	秋田大学大学院理工学研究科システムデザイン工学専攻准教授
専門委員	若菜 千穂	特定非営利活動法人いわて地域づくり支援センター常務理事

2 これまでの検討経過

第7回政策推進部会（平成28年8月4日）

- 平成17年答申フォローアップについて（検討）
- 今後のスケジュールについて（検討）

第8回政策推進部会（平成28年9月23日）

- 平成17年答申フォローアップについて（検討）
- 交通政策基本計画の推進状況について（報告）
- 今後の交通施策の進め方について（検討）

第9回政策推進部会（平成28年10月28日）

- 平成17年答申フォローアップについて（審議会報告内容の決定）
- 今後の交通施策の進め方について（検討）

⇒ 第19回東北地方交通審議会へフォローアップ結果について報告

⇒ 管下市町村に対するアンケート調査、工夫事例の収集を実施

・配布：平成29年1月5日、回収：平成29年1月27日

第10回政策推進部会（平成29年2月6日）

- 調査結果（速報）の報告
- 東北地方における交通施策の推進に向けた視点について（検討）

第11回政策推進部会（平成29年2月24日）

- 調査分析結果
- 東北地方における交通施策の推進に向けた視点について（審議会報告内容の決定）

第3編 東北地方交通審議会（政策推進部会を含む）の開催に係る事務補助

第1編、第2編の検討に際し、東北地方交通審議会政策推進部会で計5回の会議を開催したほか、前述の通り2回の東北地方交通審議会に検討結果について報告した。具体的には、会議時の資料説明を行ったほか、会議録について取りまとめた。開催概要は下記の通りである。

表 3-1 東北地方交通審議会（政策推進部会を含む）の開催状況

会議名称	開催日時	主な議題（本業務関連）
第7回政策推進部会	平成28年8月4日 15時～17時	(1) 平成17年答申のフォローアップについて (2) 今後のスケジュールについて
第8回政策推進部会	平成28年9月23日 13時～15時	(1) 交通関係政策の動き 交通政策基本計画の推進状況 (2) 平成17年答申のフォローアップについて (3) 今後の進め方について
第9回政策推進部会	平成28年10月28日 13時～15時	(1) 平成17年答申のフォローアップについて (2) 今後の進め方について
第19回東北地方交通審議会	平成28年11月28日 13時～15時	(1) 平成17年答申のフォローアップについて (2) 今後の進め方について
第10回政策推進部会	平成29年2月6日 15時30分～17時	(1) 第19回東北地方交通審議会について（報告） (2) 調査等について (3) 東北地方交通審議会への報告（骨子案）について
第11回政策推進部会	平成29年2月24日 13時～15時	(1) 調査結果について (2) 東北地方交通審議会への報告（案）について
第20回東北地方交通審議会	平成29年3月17日 13時～15時	(1) 今後の交通施策の推進に向けた視点について

第19回東北地方交通審議会 議事要旨

日時：2016年11月28日（月） 13:30～15:30

場所：仙台サンプラザホテル 3階 「クリスタルルーム」

参加者：宇部会長、一力委員、奥村委員、松本臨時委員（代理出席：菅原東日本旅客鉄道株式会社仙台支社総務部企画室長）、澤田臨時委員、伊壺臨時委員、佐々木臨時委員、須藤臨時委員、平岡臨時委員、西宮臨時委員、新妻臨時委員、竹内臨時委員（代理出席：竹田東北管区警察局総務観察・広域調整部広域調整第二課長）、三村臨時委員（代理出席：原田青森県企画政策部長）、達増臨時委員（代理出席：大坊岩手県政策地域部地域振興室交通課長）、村井臨時委員（代理出席：大山宮城県災害復興・企画部次長）、佐竹臨時委員（代理出席：猿橋秋田県観光スポーツ部次長）、吉村臨時委員（代理出席：川合山形県企画振興部交通政策課交通政策主査）、奥山臨時委員（代理出席：鈴木仙台市都市整備局総合交通政策部部長）

議題

- (1) 平成17年答申のフォローアップについて
- (2) 今後の進め方について
- (3) 東北における観光振興の取組について
- (4) その他

○4つの議題について、それぞれ資料に基づき、事務局より説明

○主な意見・質疑等

(1) 平成17年答申のフォローアップについて（資料1～3）

(宇部会長) 取組推進の成否において、現時点で明らかなことはあるのか。

(奥村委員) 1点目として新制度等の導入に関する情報への感度の差が上げられる。運輸局から交通分野に関する専門家リストを作成している（公共交通仕事人制度）。そのような制度を活用して新しい取組を進めている場所はある。しかし、制度が十分に認知されていないかたり活用されていない場合もある。2点目は、地域の実情を鑑みた際に、現状のサービスを維持していくという場合と、その範囲を超えて抜本的な考え方が必要な場合がある。抜本的な解決策が必要な場合は取組が進みにくかったり、理解が得られにくい。このようなことから、地域の状況を見る必要があると言える。

(宇部会長) 課題として「人手不足」が挙げられているが現場の意見はどうか。

(伊壺臨時委員) 人手不足については、深刻であるが現状では打つ手が無い。震災以降、急激に人手不足が深刻化していたが、安定した職を求めて応募者も出てきており、わずかながら先が見え始めてきた実感もある。バスの運転手についてはそのような状況である。

(佐々木臨時委員) タクシーについても人材確保が喫緊の課題である。特に待遇の問題が影響しており、容易には解決しない課題である。改正タクシー適正化・活性化法により、東北では秋田市、仙台市が特定地域に指定された。それに基づき対応を粛々と進めている。それに伴う様々な課題も存在するが取組を進めていくことが重要である。

(尾関局長) 政府としても、人手不足は問題視しており、人口減少が避けられない現状で長期的な視点で捉える必要がある。国土交通省では「生産性革命」を推進しており、連結トラックや自動運転など技術革新を活用した生産性向上を目指している。また、個別地域の実態を踏まえた対策が重要である。

(澤田臨時委員) 事業者、自治体ごとに課題が異なっていることを実感している。国土交通省から新し

い政策等を照会いただき各社へ照会している。現場の勉強不足もあり、十分に活用されていない場合もあるが、更なる指導をお願いしたい。近況としては、道南いさりび鉄道（株）が参画した。

（２）今後の進め方について（資料４）

（宇部会長）このアンケートは、自治体を対照としたものとするのか。また、各自治体から意見等はあるか。

（事務局）そうである。

（原田代理）特に異論はない。

（大山代理）何故次の段階に進めないのか、取組を推進するために把握するアンケートは良いことだと考える。

（川合代理）地元の声を反映し、東北全体の状況がわかる結果になればありがたい。

（鈴木代理）仙台市においても今後人口減少が進む可能性があり、自立した公共交通の実現が難しくなると考える。今後、持続可能な地域公共交通の実現が求められる、鉄道と路線バスを組み合わせた交通ネットワークを構築しているところであるが、それだけではまかなえない地域も存在する。そのような地域をどのように補完もしくは自立させていくかが課題である。そのような視点で掘り下げられればと考える。

（猿橋代理）自動運転等の新しい技術に関する知見を得たいと考える。

（大坊代理）地域ごとに様々な課題があり、正解は１つではないと考える。街中と過疎地における交通空白地域など、その地域にあった丁寧な検討をお願いしたい。

（事務局）アンケートは自治体向け、ヒアリングは自治体の他、事業者についても対象と考えている。

（西宮臨時委員）①港湾における災害時の対応について、運輸局、整備局、海上保安庁のそれぞれが個別に検討を進めており、一本化を図って欲しい。②自治体へのアンケート調査については、批判を受けるのを避けた回答が示されるのは明らかであり、再考の必要があるのではないかと。特に、「感じた・感じない」など、定性的な評価では担当者の個人的な受け止め方の影響が生じてしまうのではないかと。③来年３月の第２０回東北地方交通審議会に日程調整は早い段階で行っていただきたい。

（事務局）①個別検討の現状の連携については実現可能か検討していきたい。②アンケート調査については、より効果的な手法を引き続き検討していきたい。③日程調整については早い段階で行えるようにする。

（宇部会長）いただいた意見に基づき提案内容を詰めて、進めていくことでよろしいか。

（一同）異議なし。

（宇部会長）本案に従って、検討を進めて欲しい。

（３）東北における観光振興の取組について（資料５）

（西宮臨時委員）クルーズ振興において、クルーズ船から観光バスへの乗り継ぎの際のバスの確保が困難という問題が生じている。地域を跨いだバスの運用が困難なためである。

（尾関局長）クルーズ船における足の確保の問題は認識している。各県と連携して体制作りを進めようとしている。

（一力委員）①東北における訪日旅行者数等の目標において、各県の個別目標の積み上げであるのか。②訪日客の効果を検証することが重要である。インバウンドの効果を検証し、効果が見込めない事業は見直しが必要である。そのためにはきめ細かな調査が求められる。

（事務局）①目標数値は東北全体の目標であり、各県に目標があるわけではない。②より細かな

分析の必要性は認識しており、ICT等を活用した効果測定を実施していきたい。また、本年度、JNTOが今後の売り込み戦略作成のための調査を実施予定であり、東北も対象地域であることから連携していきたいと考える。

- (尾関局長) ①目標数値は、各県から交付金事業に基づく概ねの見込み数は示されており、参考としている。②今後の戦略には、観光統計の充実、事業の効果の検証の2点が重要であり、現在進めている。
- (奥村委員) 観光のためだけの交通機関ではなく、日常の地域公共交通の維持にもつながる交通の導入が重要であると考え。訪日外国人は地震等の風評被害の影響を受けやすいこともあり、来訪者が多くなったから良かったというのではなく、どう来訪者を活用していくのか、と言った観点での検証が重要である。
- (尾関局長) 「足の確保」には、①地元の人「足」と、②来訪者の「足」があり、観光のみに拘らず、どのように把握していくかが重要であると考え。
- (宇部会長) 生産性向上のためには、ビッグデータやAI等の技術革新を捉えることも重要であり、現場のみならず経済全体を見直す必要性が言われている。
- (尾関局長) 日本国内全体で人口減少は進んであるが、特に東北地方はその先進地域である。東北において解決策が見出せれば日本全体を活かすことが可能である。
- (菅原代理) JRは中長距離の移動を支えているが、バス等の他の交通機関との連携が重要である。仙台支社においては新幹線が8割を占めている現状であり、これをいかに活かしていくかが重要であると考え。労働力の減少については、「技術革新中長期ビジョン」を策定し、取組を進めようとしている。成果については、明らかになり次第共有していきたいと考える。
- (尾関局長) 北海道において、JR北海道が半数以上の路線を維持できない状況であると表明しており、第2の北海道を生まず、持続可能な民鉄を実現することが重要である。
- (新妻臨時委員) 訪日外国人誘致に関して、対象とする国や地域を絞ることが戦略的に重要ではないか。現状で重点を置いている箇所はあるのか。仙台空港の民営化を踏まえると、LCCを活用した東南アジア方面からのダイレクト便の誘致が考えられるのではないかと。データからも春の桜と秋の紅葉が、集客力があることは明らかであり、さらに強化する必要性を感じる。
- (事務局) 近年、10月の紅葉シーズンと4月の桜シーズンに注力しており、東北においては雪と桜が同時に見られることが魅力になると考えている。冬については宮城・山形の蔵王の樹氷と温泉、オーストラリアに対しニセコ、白馬に続こうとPRしている。また、中国、韓国で冬季五輪が開催されウィンタースポーツに注目が集まることから想定されることから売り込みをかけようとしている。夏については、東北各地で祭があり重要なコンテンツと考える。このように様々な季節を売る出し、季節の平準化を目指している。韓国については震災以降、観光客が伸び悩んでいる状況であることから取り戻しを図りたいと考える。タイ、台湾についても訪日客が順調に増加しており伸ばしていきたい。このように東アジア地域が大きなターゲットになり得ると考える。
- (新妻臨時委員) 高齢化が進行する中で、運転免許を返納しても通院等の日常生活に支障が無いことが求められる。高齢者の交通事故が社会問題となっており対策が求められる。また、バスの確保について、登録した県内のみでしか運用できない状況と聞いており、対策を願いたい。
- (事務局) 高齢者の免許返納、安全対策および、その後の足の確保の問題は喫緊の課題と認識している。免許返納者への地域公共交通への優待制度等は広がりつつある状況である。バスの運用については制度としては整えており、周知を進めたい。
- (佐々木臨時委員) バス業界においても幹線道路は維持可能であるが、それ以外の横の線については撤退

せざるを得ない状況は把握しており、その受け皿としてタクシー業界が期待されている点は認識している。助成金制度等、自治体と協力しながら取り組みたいと考える。
(須藤臨時委員)トラック業界においても特に長距離トラックにおいて人手不足が深刻である。賃金の問題もあるが、震災からトラック輸送の重要性も明らかであり、その必要性をアピールしていきたいと考える。

(4) その他

(事務局)事務局より追加事項はない。

以上

第20回東北地方交通審議会 議事要旨

日時：2017年3月17日（金） 13:00～15:00

場所：仙台サンプラザホテル 3階 「クリスタルルーム」

参加者：宇部会長、三浦委員、宮原委員、松木臨時委員（代理出席：菅原東日本旅客鉄道株式会社仙台支社総務部企画室長）、澤田臨時委員、伊壺臨時委員、佐々木臨時委員、須藤臨時委員、白幡臨時委員、平岡臨時委員、新妻臨時委員、小池臨時委員、竹内臨時委員（代理出席：清野東北管区警察局総務監察・広域調整部広域調整第二課調査官）、三村臨時委員（代理出席：土屋青森県企画政策部交通政策課主幹）、村井臨時委員（代理出席：大山宮城県災害復興・企画部次長）、佐竹臨時委員（代理出席：相馬秋田県観光スポーツ部交通政策課地域交通対策監）、吉村臨時委員（代理出席：川端山形県企画振興部交通政策課長）、奥山臨時委員（代理出席：鈴木仙台市都市整備局総合交通政策部部长）、吉田臨時委員

議題

- (1) 今後の交通施策の推進に向けた視点について
- (2) 東北運輸局における最近の主な取組について
- (3) 東北観光基本計画の取組状況について
- (4) その他

○4つの議題について、それぞれ資料に基づき、事務局より説明

○主な意見・質疑等

(1) 今後の交通施策の推進に向けた視点について（資料1）

(小池臨時委員) 働き方について、現状を把握しつつ、改善すべき点は改善していかなければ、取組の継続、優良な施策にはつながらないと考える。今後、政策推進にあたっては、労働条件の改善・改善に向けた取組を推進していただきたい。トラック業界、バス業界は、長時間労働、時間外労働の実態が顕著である。このことが人手不足に拍車をかけているのが現状であり、社会問題でもあると認識している。

(伊壺臨時委員) 上記、バス協会として現実を重く受け止めている。人材不足等への対応策が見つからないのが現状である。地域の足を確保するという観点で、自治体、組合等と連携し、バス事業者としての役割を明確化することが重要であると考え。バス路線の適正な運行に向けて取り組んでいる状況であるが、あまり進んでいないのが現状である。

(吉田臨時委員) 定住自立圏構想のもと、自治体間で連携して路線バスの検討等を行うことは、予算、運行経費等の問題もあり、実現が困難な状況である。連携する自治体によって、高齢者やスクールバス等、形態も様々であると考え。

(川端臨時委員) 中山町の事例は、住民の移動ニーズを捉えて成立した取組事例であるが、今後も試行錯誤を繰り返しながら、運行形態等を地域のニーズに合わせて決定していくよう、継続して取組に対して支援していきたい。

(本多臨時委員) 福島県会津若松市の事例は、先進的な事例であり、同様に今後も支援していきたい。

(宇部会長) 会津若松市の事例の中で、キーマンとなり得るものがあれば説明していただきたい。

(事務局) 町内会の協議会の事務局長である。実証実験運行を経て、協議会を立ち上げ、運行につなげた経緯がある。

(宇部会長) 会津若松の事例は、地域住民主体での好事例として見させていただいたが、地域住民との合意形成を図る手法はどのようなものであるか。

(事務局) 地域住民が交通サービスに何を期待するのかということ捉える、把握することが重要であるとする。地域としての要望をまとめ、吸い上げることが重要であるとする。

(宇部会長) 今回実施したアンケート調査の結果を今後、どのように活用するのか。各市町村に情報共有という観点で、発信していただきたい。

(事務局) 結果については、HP上で公開する予定である。フィードバックしていきたい。

(2) 東北運輸局における最近の主な取組について(資料2~3)

(菅原臨時委員) 宮城県は全線復旧、岩手県については山田線の復旧に向けて、取り組んでいきたい。気仙沼線においてはBRTによる復旧を行ったが、今後も地域交通事業として推進していきたいと考えている。

(新妻臨時委員) 青森県のインバウンド増加に対する施策を今後検討していきたいと考えている。団体よりは個人(外国人)のニーズが多い傾向があるため、時刻表等を分かりやすくしていきたいと考えている。

(佐々木臨時委員) 高齢者による重大事故が社会問題となっている現状を受け、免許返納者の公共交通(タクシー)利用に対する割引制度の導入を検討している状況である。現在普及が進んでいる交通ICカード等をタクシーでも利用できるように検討していきたいと考えている。

(事務局) 運輸局を始め支局を含め、関係機関で今後、さまざまな会議の場面で情報発信、共有を図っていきたいと考えている。

(3) 東北観光基本計画の取組状況について(資料4)

(三浦委員) 韓国、台湾のトップと年2回程度会合を行っており、空港立地やアクセス道路等の改善について情報共有を図っているため、今後も継続していきたいと考えている。

(宮原委員) 感覚的に東北の形が見えにくいという観点から、地理的な情報が分かるように提供していくことが必要であるとする。資料4のP10のモデルコースについて、東北を全体的に「はしご型」で楽しむコースであっても良いのではないかと考える。

(4) その他

(事務局) 事務局より追加事項はない。

以上