

東北地方新広域道路交通計画(案)概要

令和3年7月

■目的

新たな社会・経済の要請に応えるとともに、総合交通体系の基盤としての道路の役割強化や、ICT・自動運転等の技術の進展を見据えた未来志向の計画として、東北地方における「平常時・災害時」を問わない「物流・人流」の確保・活性化を図り、今後の計画的な道路整備・管理や道路交通マネジメント等の基本として策定。

計画策定に先立ち、今後の広域的な道路交通の方向性を定めた「東北地方新広域道路交通ビジョン」の基本方針に沿って策定。

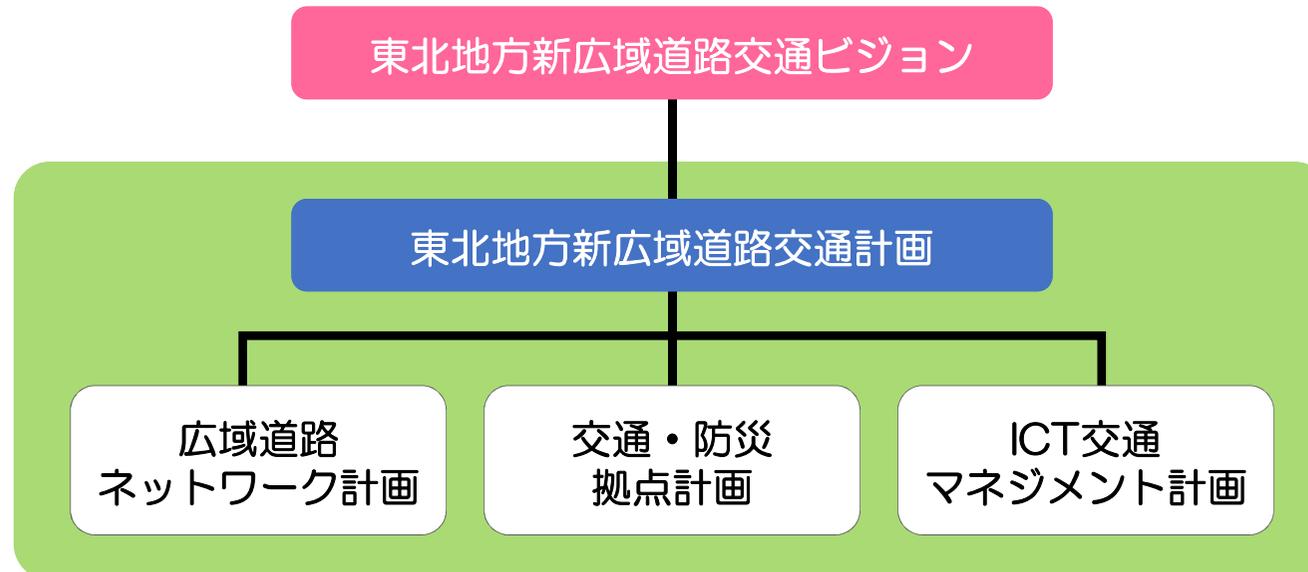
■対象地域

- 青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県を一体とした地域(東北地方)

■計画期間

- 2021年度を初年度とする概ね20～30年間

■東北地方新広域道路交通ビジョン及び計画の体系



「東北地方新広域道路交通ビジョン」において、広域的な道路交通の基本方針を以下の通り定めたため、本計画は、この基本方針に沿って策定。



出典：東北地方新広域道路交通ビジョン(案)

▲将来像実現のための広域的な道路交通の基本方針(体系図)

■広域道路ネットワーク 基本的考え方:広域道路ネットワークの階層

基幹道路は下記の高規格道路及び一般広域道路(あわせて以下、「広域道路」という。)とする。

□高規格道路

人流・物流の円滑化や活性化によって我が国の経済活動を支えるとともに、激甚化、頻発化、広域化する災害からの迅速な復旧・復興を図るため、主要な都市や重要な空港・港湾を連絡するなど、高速自動車国道を含め、これと一体となって機能する、もしくはこれらを補完して機能する広域的な道路ネットワークを構成する道路。また、地域の実情や将来像(概ね20～30年後)に照らした事業の重要性・緊急性や、地域の活性化や大都市圏の機能向上等の施策との関連性が高く、十分な効果が期待できる道路で、**求められるサービス速度が概ね60km/h以上の道路**。全線にわたって、交通量が多い主要道路との交差点の立体化や沿道の土地利用状況等を踏まえた沿道アクセスコントロール等を図ることにより、求められるサービス速度の確保等を図る。

原則として、以下のいずれかに該当する道路とする。

- ・ブロック都市圏(※1)間を連絡する道路
※1: 中枢中核都市や連携中枢都市圏、定住自立圏等
- ・ブロック都市圏内の拠点連絡(※2)や中心都市(※3)を環状に連絡する道路
※2: 都市中心部から高規格幹線道路ICへのアクセスを含む
※3: 中枢中核都市、連携中枢都市
- ・上記道路と重要な空港・港湾(※4)を連絡する道路
※4: 拠点空港、その他ジェット化空港、国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾

□一般広域道路

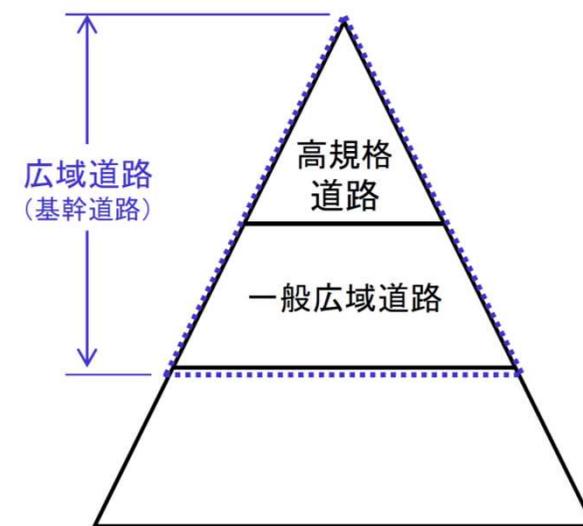
広域道路のうち、高規格道路以外の道路で、**求められるサービス速度が概ね40km/h以上の道路**。現道の特に課題の大きい区間において、部分的に改良等を行い、求められるサービス速度の確保等を図る。

原則として、以下のいずれかに該当する道路であって、高規格道路を除く道路。

- ・広域交通の拠点となる都市(※1)を効率的かつ効果的に連絡する道路
※1: 中枢中核都市、連携中枢都市、定住自立圏等における中心市
上記圏内のその他周辺都市(2次生活圏中心都市相当、昼夜率1以上)
ただし、半島振興法に基づく半島振興対策実施地域における都市への到達が著しく困難な場合を考慮する
- ・高規格幹線道路や上記道路と重要な空港・港湾等(※2)を連絡する道路
※2: 拠点空港、その他ジェット化空港、国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾、中枢中核都市の代表駅、コンテナ取扱駅

□構想路線

高規格道路としての役割が期待されるものの、起終点が決まっていない等、個別路線の調査に着手している段階にない道路。



▲新たな広域道路ネットワークの階層

第3章 新広域道路交通計画

■広域道路ネットワーク 基本的考え方:拠点設定の考え方

国の基本戦略に基づき、広域道路ネットワークの強化を図るうえで考慮すべき拠点を設定した。

□広域道路ネットワークの拠点となる都市

拠点名	青森県	岩手県	宮城県	秋田県	山形県	福島県
中枢中核都市	青森市、八戸市	盛岡市	仙台市	秋田市	山形市	福島市、郡山市、いわき市
定住自立圏における中心市※1	青森市、弘前市、五所川原市、十和田市、三沢市、八戸市、むつ市	盛岡市、宮古市、大船渡市、北上市、一関市、釜石市、奥州市	大崎市、石巻市、仙台市、気仙沼市	大館市、由利本荘市、秋田市、能代市、横手市、大仙市、湯沢市	新庄市、山形市、米沢市、鶴岡市、酒田市、東根市	二本松市、南相馬市、福島市、会津若松市、郡山市、いわき市、白河市、喜多方市
主な2次生活圏中心都市等	青森市、五所川原市、弘前市、十和田市、三沢市、八戸市、むつ市	盛岡市、二戸市、久慈市、矢巾町、岩泉町、宮古市、釜石市、大船渡市、陸前高田市、一関市、花巻市、北上市、奥州市、金ヶ崎町	仙台市、白石市、栗原市、大崎市、登米市、気仙沼市、石巻市	秋田市、由利本荘市、湯沢市、横手市、大仙市、仙北市、能代市、北秋田市、大館市、鹿角市	山形市、寒河江市、村山市、新庄市、米沢市、長井市、酒田市、鶴岡市	福島市、喜多方市、会津若松市、白河市、郡山市、南相馬市、いわき市

※1 定住自立圏構想情報に登録されている中心市(構想未策定箇所も含む)

※2 上記以外に、半島振興法に基づく半島振興対策実施地域における都市への到達が著しく困難な場合を考慮。

□重要な港湾・空港等

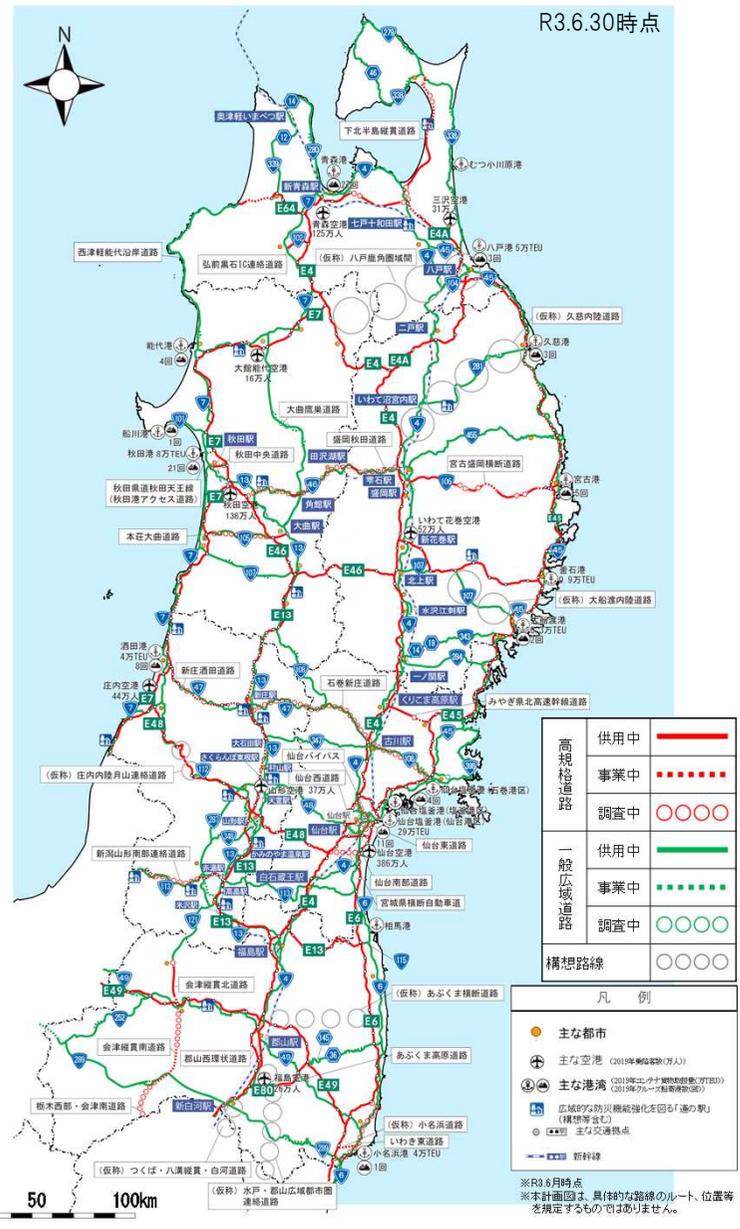
拠点名	青森県	岩手県	宮城県	秋田県	山形県	福島県
拠点空港			仙台空港	秋田空港	山形空港	
その他のジェット化空港	青森空港、三沢飛行場	花巻空港		大館能代空港	庄内空港	福島空港
国際拠点港湾			仙台塩釜港			
重要港湾	青森港、八戸港、むつ小川原港	宮古港、大船渡港、釜石港、久慈港		秋田港、船川港、能代港	酒田港	小名浜港、相馬港
コンテナ取扱駅	八戸貨物、東青森	盛岡貨物ターミナル	仙台貨物ターミナル、仙台港	秋田貨物、大館		郡山貨物ターミナル、小名浜
中枢中核都市の代表駅	新青森駅、青森駅、八戸駅	盛岡駅	仙台駅	秋田駅	山形駅	福島駅、郡山駅、いわき駅

■広域道路ネットワーク ～広域道路ネットワーク計画～

□広域道路ネットワーク計画図(案)

□広域道路ネットワーク路線

【記載している路線全線が計画区間ではない。計画区間は左図を参照】※高規格道路について、高規格幹線道路は表記していない



分類	県	路線
高規格道路	青森県	下北半島縦貫道路、弘前黒石IC連絡道路
	岩手県	宮古盛岡横断道路、三陸北縦貫道路、盛岡秋田道路
	宮城県	みやぎ県北高速幹線道路、仙台西道路、仙台東道路、仙台南部道路、石巻新庄道路、宮城県横断自動車道、仙台バイパス
	秋田県	盛岡秋田道路、本荘大曲道路、秋田中央道路
	山形県	新庄酒田道路、新潟山形南部連絡道路、石巻新庄道路
	福島県	郡山西環状道路、会津縦貫北道路、会津縦貫南道路、あぶくま高原道路、いわき東道路、栃木西部・会津南道路、(仮称)小名浜道路
一般広域道路	青森県	西津軽能代沿岸道路、一般国道4号、一般国道7号、一般国道45号、一般国道104号、一般国道279号、一般国道280号、一般国道338号、一般国道339号、青森県道今別蟹田線、青森県道鱒ヶ沢蟹田線、青森県道川内佐井線
	岩手県	一般国道4号、一般国道45号、一般国道46号、一般国道107号、一般国道281号、一般国道284号、一般国道343号、一般国道455号、岩手県道一関大東線、岩手県道一関北上線
	宮城県	一般国道4号、一般国道6号、一般国道45号、一般国道47号、一般国道48号、一般国道48号(市管理分)、一般国道108号、一般国道108号(県管理分)、一般国道113号、一般国道284号、一般国道347号、一般国道398号、宮城県道仙台空港線、宮城県道石巻港インター線、宮城県道利府中インター線、宮城県道角田山下線、宮城県道塩釜互理線、宮城県道今市福田線、仙台市道鶴ヶ谷仙台港線、宮城県道仙台松島線、仙台市道宮沢根白石線、宮城県道仙台名取線、仙台市道南小泉茂庭線、宮城県道仙台北環状線、宮城県道仙台泉線、宮城県道仙台村田線、仙台市道郡山折立線
	秋田県	西津軽能代沿岸道路、大曲鷹巣道路、一般国道7号、一般国道13号、一般国道46号、一般国道101号、一般国道105号、一般国道107号、一般国道108号、秋田県道秋田停車場線、秋田県道秋田北野田線、秋田県道秋田天王線(秋田港アクセス道路)
	山形県	一般国道7号、一般国道13号、一般国道47号、一般国道48号、一般国道112号、一般国道113号(国管理分)、一般国道113号(県管理分)、一般国道121号、一般国道287号、一般国道347号、一般国道348号
	福島県	一般国道4号、一般国道6号、一般国道13号、一般国道49号、一般国道115号、一般国道121号、一般国道252号、一般国道289号、福島県道小野富岡線、福島県道吉間田滝根線
構想路線	青森県	(仮称)八戸鹿角圏域間
	岩手県	(仮称)久慈内陸道路、(仮称)大船渡内陸道路
	秋田県	(仮称)八戸鹿角圏域間
	山形県	(仮称)庄内内陸月山連絡道路
	福島県	(仮称)水戸・郡山広域都市圏連絡道路、(仮称)つくば・八溝縦貫・白河道路、(仮称)あぶくま横断道路

■交通・防災拠点 交通拠点

広域道路ネットワークの整備とあわせ、主要都市における主要鉄道駅等の交通拠点や「道の駅」における交通結節機能を強化するとともに、SA・PA・スマートIC等も含めて、全体的に取り組んでいく。

□東北ブロックにおける主な取組み(交通結節点)

県名	取組み内容
青森県	青森駅西口サブターミナル機能整備 「道の駅」への高速バス・コミュニティバス等の交通結節機能の強化(「道の駅」しちのへ)
岩手県	盛岡駅、盛岡バスセンターを広域接続拠点として各圏域への移動が可能な「接続機能」を強化 道路とBRT の連携施策(様々なモードとの連携、交通結節機能の強化)
宮城県	仙台駅周辺の交通結節機能強化 道路とBRT の連携施策(様々なモードとの連携、交通結節機能の強化)
秋田県	港と観光地を結ぶクルーズ列車運行(秋田港) 「道の駅」を活用した「小さな拠点」の形成とネットワークの整備 「道の駅」を活用した交通結節機能強化(道の駅ふたつ) 「道の駅」を経由した周辺都市や関東、観光地を結ぶバスの運行
山形県	「道の駅」(仮)蔵王、「道の駅」天童温泉、「道の駅」にしかわ、「道の駅」米沢、「道の駅」いいで、 「道の駅」川のみなと長井、「道の駅」白鷹ヤナ公園、「道の駅」月山、「道の駅」庄内みかわ
福島県	高速道路ICに接続するバスターミナル(南相馬市 南相馬IC) 道の駅に設置された高速バス乗り場(湯川村 道の駅「あいづ 湯川・会津坂下」)

■交通・防災拠点 防災拠点

■防災拠点整備の計画は、中央防災会議による防災基本計画に基づき、ハードとソフトを組合せた一体的な災害対策の構築を図る。

■「道の駅」においても、地域住民の一時的な避難場所として非常用電源、防災倉庫等の防災機能強化を進める。

さらに、広域的な防災拠点となる「道の駅」(「防災道の駅」(R3.6.11にはじめて選定。東北では5箇所選定。))では、自衛隊基地・駐屯地や災害医療拠点、自治体の広域防災拠点などと連携、役割分担し、自衛隊、消防、警察、テックフォース等の集結、活動拠点、緊急物資等の輸送拠点として耐震化、活動スペースの確保など必要な機能強化を図る。

■また、スマートIC周辺など新たに拠点形成が期待される地域や、SA、PAなどが新設、リニューアルされる場合においても、防災拠点としての活用、機能付加について積極的に検討する。

□東北ブロックの ・広域的な防災機能強化を図る「道の駅」 (構想等含む)及びR3.6.11選定防災道の駅



※R3.6月時点
※本計画は、具体的な路線のルート、位置等を規定するものではありません。

交通・防災拠点 防災拠点計画の主な事例

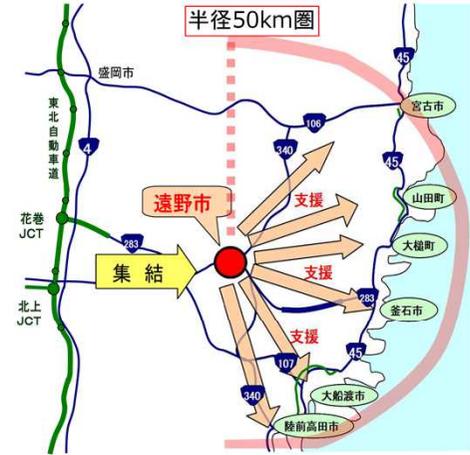
事例 道の駅「遠野風の丘」(岩手県遠野市) (R3.6.11 防災道の駅に選定)

概要: 東日本大震災時に、津波による甚大な被害を受けた沿岸各市町への後方支援拠点(扇の要)として活用され、全国の自治体等から集められた支援物資の沿岸被災地への搬送等が実施された。また、駐車場は、避難場所のほか、自衛隊、警察、消防、医療関係団体、ボランティア等の集結地として機能した。

▼ 道の駅「遠野風の丘」施設の機能・体制

施設					体制					
耐震化	無停電化	通信設備※1	貯水タンク	トイレ 防災化	防災倉庫	ヘリポート	BCP策定	災害協定※2	防災訓練	感染症 対策
○	○	○	○	○	○	×	△	○	○	○

整備済み: ○、整備予定: △、未整備: ×
 ※1 停電時にも使用できる通信機器(個人携帯は除く)がある場合に○
 ※2 道の駅が道路管理者と結んでいる場合に○



道の駅全景



復旧や救援に向かう自衛隊・消防隊やボランティアの後方支援拠点として機能

事例 道の駅「猪苗代」(福島県猪苗代町) (R3.6.11 防災道の駅に選定)

概要: 道の駅「猪苗代」は、会津地方の大規模災害発生時に派遣部隊を受け入れるなどの復旧・復興活動の最前線基地として、また、隣接地域の被災時には、後方支援の基地として活用。また、道の駅敷地内に設置されているヘリポートを利用した福島空港や県内各地の臨時着陸場との緊急物資の輸送・派遣部隊受入等の連携も図っている。

▼ 道の駅「猪苗代」施設の機能・体制

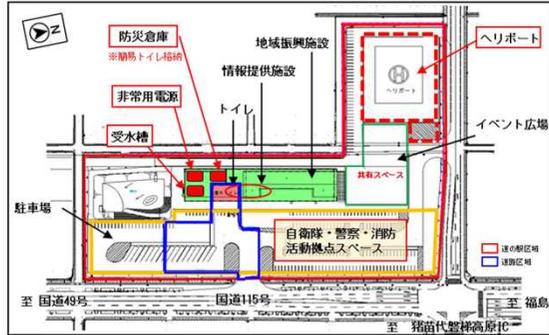
施設					体制					
耐震化	無停電化	通信設備※1	貯水タンク	トイレ 防災化	防災倉庫	ヘリポート	BCP策定	災害協定※2	防災訓練	感染症 対策
○	○	○	○	○	○	○	○	○	△(R3予定)	○

整備済み: ○、整備予定: △、未整備: ×
 ※1 停電時にも使用できる通信機器(個人携帯は除く)がある場合に○
 ※2 道の駅が道路管理者と結んでいる場合に○

▼位置図



▼施設配置図



▼施設機能



災害時の緊急輸送用ヘリポート (避難訓練の状況)



太陽光発電機・自家発電機

■ICT交通マネジメント 基本的考え方及び整備局における事例

■道路交通分野においては、従来把握が困難であった、地域や季節の特性による交通状況の変化や、車両自体の挙動などがビッグデータとして収集可能となり、道路管理や道路施策の立案、分析の基礎資料として活用。

■気象情報やSNSなど異なる分野のリアルタイム情報を組み合わせることにより、従来よりも進化・深化した道路交通マネジメントが可能、東北地方でも、冬期の円滑な交通を支援する情報提供などの取組を推進。

■高齢化、過疎化が進む中山間地域において、日常生活支援として、道の駅を拠点とした自動運転サービスの実証実験が進められており、この他にも、除雪の効率化、観光渋滞対策、グリーンスローモビリティによる地域のモビリティ確保などにICT、IoT、AI技術等を導入。

■ICT、IoT、AI技術等の積極的かつ効果的な活用に向けて、「地域道路経済戦略会議東北地方研究会」や「渋滞対策推進協議会」などの議論を通じて、産学官民が連携し道路交通マネジメントの高度化の取組を推進する。

事例 冬期気象条件に応じた所要時間情報提供、AIカメラを活用した冬期交通障害発生時の分析による検知方法等検討

概要：冬期の気象障害の多い内陸部の高速道路において、冬期の安心した移動を支援することを目的に、気象条件等に応じた旅行時間情報を提供するシステムを構築、大型車を対象にETC2.0データと降雪量を活用した所要時間予測テーブルを作成し、気象状況に応じた所要時間情報を予測・提供する研究を実施している。

また、AIを活用した画像解析等により得られるデータを活用し、冬期交通障害の状況（発生から解消まで）を分析し、早期の異常検知（異常アラート）を支援する取組みも進めている。

① 冬期気象条件に応じた所要時間情報提供の実現に向けた研究【東北地方研究会】

- ・冬季の気象障害の多い内陸部の高速道路において、冬季の安心した移動を支援することを目的に、気象条件等に応じた旅行時間情報を提供するシステムを構築
- ・大型車を対象にETC2.0データと降雪量を活用した所要時間予測テーブルを作成し、気象状況に応じた所要時間情報を予測・提供
- ・物流事業者・トラック協会へのアンケートヒアリング等を通じて、改善要望等を確認し、次期実験へ反映

■降雪状況に応じた所要時間の予測システムを構築し、精度検証・意見照会結果もふまえたPDCAサイクルの実践



・冬季に降雪や視界不良による交通障害を受ける東北道において、大型車を対象に、ETC2.0データと気象データを用いて、降雪量に応じた所要時間を予測・提供するシステム(プロトタイプ)を構築したうえで、実験を実施し、一定の精度を確認。
・システムの利用者へのヒアリングにより、「運行管理に役立つ」といった有効性に関する意見や「エリア拡大」や「気象情報の提供といった改善要望等」を確認し、今後は、本実験の社会実装に向けて、効率的なデータ更新・所要時間情報の予測手法の検討が必要。

▲冬期気象条件に応じた所要時間情報提供の実現に向けた研究

AIを活用した画像解析の研究・活用事例(東北地方整備局)

<p>背景と課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東北地方管内における冬期スタック、交通障害は、維新のみならず、冬期に限定した発生。 ・監視体制はあるものの、発生した交通障害が原因により、大規模な渋滞を引き起こすことも予想される。 <p>【実験目的】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・AIを活用した画像解析等より得られるデータを活用し、冬期交通障害の状況(発生から解消まで)を分析、早期の異常検知(異常アラート)を支援。 	<p>カメラの設置状況</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現状のカメラ画像は、5分間隔の交通量や平均速度が取得可能。 ・既存カメラの画像処理(画像認識等)、今、協力関係メーカーと連携して拡大が期待される新技術による機能も踏まえて検討する。 <p>今後の取り組み方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現状：AIを活用した画像解析より得られるデータを活用した交通状況分析、交通量・速度(0~1)・ETC2.0データと照合分析、アラートの検討。 ・将来：交通量・平均速度のほか、ETC2.0(リアルタイム)、画像解析の活用等により、冬期交通障害の早期の異常検知を検討。
--	--



▲AIを活用した画像解析等による冬期交通障害の異常検知の取組み

■ICT交通マネジメント

□東北ブロックにおける主な取組み(ICT交通マネジメント)

分類	取組み内容
AI・ICT を活用した交通量観測	<ul style="list-style-type: none"> ・除排雪車運行システムやICT除雪機械活用による除雪効率化の検討【青森県】 ・渋滞対策や生活道路等交通事故分析におけるETC2.0データやAIトラカンの活用【各県共通】 ・冬期気象条件に応じた所要時間情報提供、AIカメラを活用した冬期交通障害発生時の分析による検知方法等検討【東北管内】
渋滞対策とその他交通マネジメント	<ul style="list-style-type: none"> ・奥入瀬地域観光交通マネジメント(散策モビリティシステム、シャトルバス、駐車場予約システム等)【青森県】 ・バス事業者ICカードの導入、次世代バスロケーションシステム導入【岩手県】 ・仙台駅周辺の交通結節機能強化、観光渋滞WG(松島地区、上愛子地区)、南三陸町スマートモビリティ社会システム実証プロジェクト(超小型EVのシェアリングの導入、観光での歩行領域EV(立ち乗り型)による移動支援)【宮城県】 ・観光需要に対する交通マネジメント(赤川花火大会・さくらんぼ狩り渋滞等)【山形県】
スマートシティ	<ul style="list-style-type: none"> ・仙台市泉区におけるスマートシティ事業【宮城県】 ・仙北市のスマートシティ推進コンソーシアム【秋田県】 ・スマートシティ会津若松(会津若松市)【福島県】
自動運転・地域モビリティ・MaaS	<ul style="list-style-type: none"> ・JR東日本(気仙沼線・大船渡線)による自動運転の技術実証【岩手県】 ・道の駅「かみこあに」における自動運転サービス【秋田県】 ・高島町における自動運転実証実験【山形県】 ・グリーンスローモビリティの実証運行(陸前高田市)、JR東日本(気仙沼線・大船渡線)における自動運転の技術実証【岩手県】 ・仙台MaaS・仙台圏での観光型MaaS【宮城県】 ・会津Samurai MaaSプロジェクト(会津若松市ほか)、自動走行やMaaS等最新技術の活用による復興、住民帰還加速に資する移動サービスの構築(浪江町ほか)【福島県】 ・ダイナミックルーティングバス実証実験(会津若松市ほか)、IoT技術等を活用したグリーンスローモビリティの効果的導入実証実験(飯舘村ほか)、低速電気自動車「グリーンスローモビリティ」(通称・トイボ)の実証実験(いわき市ほか)【福島県】

ICT交通マネジメント 各県の主な事例

事例 道の駅「かみこあに」における自動運転サービス

概要:秋田県上小阿仁村は県内でも特に高齢化率が高く、自動車の自動運転により住民サービスの向上を図るモデル地区として実証実験の候補地に選定され、平成30年12月9日～平成31年2月1日まで自動運転サービスの長期実証実験を経て、令和元年11月30日より本格導入された。

道の駅「かみこあに」を拠点とした自動運転サービスの社会実装

■自動運転車両
<使用車両>

- 開発: ヤマハ発動機株式会社
- 定員: 最大7人
- 速度: 12km/h程度
- 導入台数: 1台
- 運転手: 地元の有償ボランティアが対応

走行中は乗車するがハンドル等は操作せず運行を監視

■運行体制

運営主体: NPO法人 上小阿仁村移住サービス協会

運賃・運送料: 運賃: 200円/回

運行ルート: 3ルート

運行スケジュール: 定期便: 午前1便
デマンド: 定路便の間の時間、土日

■走行ルート

- 道の駅「かみこあに」を拠点とした全長4kmのルート
- 地域の能力を待って、一部区間で期間を限定して一般車両が進入しない専用区間を確保することで実施

延長約4km(片道)
乗客10名(乗客1人1シート)
乗客10名(乗客1人1シート)
乗客10名(乗客1人1シート)

自動運転の走行ルート

- 小沢田・堂川ルート (往復54m, 45分)
- 小沢田・福龍ルート (往復46m, 35分)
- 小沢田・周田ルート (往復196m, 20分)

停留所

令和元年11月30日 自動運転サービス開始

事例 会津 Samurai MaaS プロジェクト

概要:「新モビリティサービス推進事業」で選定した「会津 Samurai MaaS プロジェクト」(福島県会津若松市)について、令和2年1月24日～3月31日にかけて実証事業が開始された。

会津 Samurai MaaSプロジェクト

主体 会津若松市 ほか

フィールド 会津若松市, 下郷町

<概要> 多用途連携型MaaS
国土交通省の「日本版MaaS推進・実証事業」の採択を受け、公共交通機関の利用をより円滑にする各種アプリを開発及び実証実験を通して「多用途連携型MaaS」の実用化を目指す。

<内容>

- 5つの機能からなる「連携基盤システム」の開発
- 運行情報のリアルタイムな反映システム及びデータ可視化ツール
- 店舗・施設等情報の管理システム (POI/CMS)
- オンデマンドによる需要側出現チケット発券システム
- 共通チケット発券システム
- ガマンD交通と連携した路線サービスを組み込んだ検索サービス
- 連携基盤システムを活用した実証実験として、7つのプロジェクトを展開

① 大内宿観光MaaS
② 会津まちなか観光MaaS
③ タクシーデリアリーMaaS
④ 会津広域観光MaaS
⑤ 高校進学MaaS
⑥ まちなかコミュニティMaaS
⑦ 観光AIオンデマンド実証

<効果>

- 迅速・リアルタイムな情報発信
- 非接触型の公共交通
- 富集・蓄積データの活用
- 多様なMaaSとの連携など

<大内宿観光MaaS>

- 乗車券がセットになった「大内宿共通連動チケット」の導入・利用がスムーズに完了
- 実証期間: 2020年1月24日(金)～3月31日(火)

<タクシーデリアリーMaaS>

- 福島大学吉田ゼミと会津若松市地域づくり課が協力して企画・推進
- 地元飲食店とタクシー事業者及び連乗者の連携により、タクシーデリアリーの仕組みの構築を目指すプロジェクト

事例 仙台 MaaS・仙台圏での観光型 MaaS

概要:2021年の東北デスティネーションキャンペーンを契機に、交通事業者や関係機関等と連携してMaaSの実証実験(観光型)を実施しており、それらの取り組みを踏まえながらMaaSの導入を検討している。観光型MaaSに加え、市民や近隣地域から仙台圏域への来訪者の公共交通の利便性向上とまちの賑わい創出を目的とした生活型MaaSを展開する「仙台 MaaS」の構築を進める。

移動手段: 鉄道, バス, タクシー, レンタカー, シェアサイクル

観光要素: 観光施設, 宿泊施設, 飲食店, 物販店, 体験プログラム

連携

使いやすいアプリ (検索・予約・決済)

駅, 空港

JR東日本, 宮城県, 仙台市

出典: 令和元年5月30日 JR 東日本・宮城県・仙台市「仙台圏における観光型 MaaS 検討会」記者発表資料
仙台圏での観光型 MaaS のイメージ

目指すまちの姿	仙台MaaSのイメージ	主なターゲット
まちの賑わい創出	都心や地域拠点など、まちなかに訪れ、仙台の魅力を感じてもらおうMaaS	仙台に遊びに来た人 観光客、出張者 市民の買物や娯楽
ミュージアム都市・学都	市内にある豊かな歴史・文化・自然を学び、体感してもらおうMaaS	仙台に遊びに来た人 観光客、出張者 生徒や学生
健康社会	生涯にわたって自らの意思で移動し、生活してもらおうMaaS	健康に配慮した移動 医療施設等への移動
子育て応援社会	子育て世代の移動しやすさを高め、まちなかの多様な都市の機能や魅力を受け取ってもらおうMaaS	子育て世代
防災環境都市・強靱化	災害時・有事にも市民の移動を支えることができる交通システムを実現し、かしく移動してもらおうMaaS	災害時や緊急時の移動 感染症対策としての3密を防ぐ移動

仙台 MaaS のイメージとターゲット 出典: 仙台市まちづくり政策局資料

■ICT交通マネジメント 推進体制

新広域道路交通ビジョンに掲げた「ICT等の活用に向けた産学官連携」の方針に基づき、ICT交通マネジメント計画の取り組みの推進に際し、地域道路経済戦略研究会東北地方研究会と連携・協力しながら、東北ブロックが一体となってICTを活用した新たな道路施策や交通マネジメントを推進するための検討体制を強化する。

□ICT交通マネジメント推進体制(案)

