2016年度　東北圏社会経済白書

2017年3月
公益財団法人東北活性化研究センター

はじめに

東北活性研（公益財団法人東北活性化研究センター）とは

東北活性研は2010年６月に財団法人東北開発研究センターと財団法人東北産業活性化センターが合併して誕生し、公益法人制度改革に伴い2012年４月に公益財団法人に移行しました。前身の財団の発祥から半世紀以上にわたって、東北圏（東北６県と新潟県）の地域振興（地域・産業活性化）に取り組んでまいりました。

東北活性研は、発足に当たり活動理念を「知をつなぎ、地を活かす～連携力で地域社会と産業を活性化する～」と定めました。今後も東北圏の皆様との連携を大切にして、実践に役立つシンクタンクとして活動してまいります。

新しいステージへ歩み始める東北

昨年、世界ではイギリス国民投票でのEUからの離脱決定や、アメリカ大統領選挙におけるトランプ大統領の誕生などに代表されるように、既存の政治・経済システムに対する不満が各地で高まりました。

一方わが国では安倍内閣が発足して４年が経過し、「地方創生」から「一億総活躍社会」、「働き方改革」とアベノミクスによる経済の好循環達成に向けた様々な取組みが行われております。地方においても翌2018年度は各自治体が策定した総合戦略の中間年に当たることから、地方創生に向けた取組みも加速化しつつあります。

東北も東日本大震災から６年が経過し、今年度から復興・創生期間が始まるなど、新たなステージへ歩みを始めました。そうした中、一昨年の北陸新幹線の開業に続いて東北と北海道を結ぶ北海道新幹線が開業したほか、東北地方最大の空港である仙台空港が全国に先駆けて民営化されるなど、他の地域との交流を生かした地域づくりも活発になってきております。

東北圏社会経済白書とは

このような時期において、東北活性研は活性化活動の前提として、改めて東北圏（７県）の社会経済の現状を定量的かつ定期的に把握することが必要であると考えるとともに、毎年大きなテーマを決めて現状分析と今後の方向性を考察することも有益であろうと考えました。そのため、2013年度から毎年「東北圏社会経済白書」を発行しております。「東北圏社会経済白書」は３部構成となっており、第Ⅰ部は「東北圏における社会経済の現状と今年の変化」です。社会経済に関する主な指標から、全国との比較、経年変化の分析を行い、東北の特徴を示すとともにこの１年における変化を明らかにしています。第Ⅱ部は今年度深く考察するテーマとして「東北圏における公共交通機関のあり方」を取り上げました。人口減少は社会の様々な分野に影響を及ぼしますが、中でも人と人との「交流」を生み出すための移動手段の確保は東北圏に限らず大きな課題であり、現状を把握し問題点を抽出し、今後の対策に向けた方向性などを論じています。第Ⅲ部は「資料編」です。東北圏の社会経済の現状を示す各種データを時系列で掲載しています。

本白書が自治体等の政策立案者、大学等の研究機関、経済団体ならびに社会経済の活性化に取り組む諸組織の参考に供されれば幸いです。

2017年３月
公益財団法人 東北活性化研究センター

目 次 »

はじめに 2
体　　制 4
【参考】「東北圏」について 5

第Ⅰ部　東北圏における社会経済の現状と今年の変化

1 東北圏の社会経済の現状 10
2 2015 ～ 2016年の東北圏 44
3 「見える化」されたデータと東北圏 60

第Ⅱ部　東北圏における公共交通機関のあり方

テーマ選定にあたり 81
1 地域公共交通の現状 84
⑴ 我が国の地域公共交通を取り巻く背景 85
⑵ 東北圏における現状 95
⑶ 鉄道駅・バス停勢圏における将来推計人口 104
2 地方自治体の取組みおよび問題・課題認識 113
⑴ 各県ヒアリング調査結果 114
⑵ 各市町村アンケート調査結果 128
3 東北圏における地域公共交通のあり方 146
⑴ 現状および問題・課題の認識 147
⑵ 今後の方向性 150
⑶ 地域住民が主体となった生活交通確保の事例 164
⑷ まとめ 176

第Ⅲ部　資料編

アドバイザリー会議委員によるコラム

東北圏における幸福と貧困 40
規制改革によって農業生産者の多様化は進むか？ ～国家戦略特区と農業経営～ 56
定住促進に求められるライフスタイルの豊かさ 75
人口減少と自動車産業 178

体 制

［アドバイザリー会議の設置］

・今後10～20年間の東北を実際に牽引しうる有識者等に制作に携わって頂くため、６名の委員からなるアドバイザリー会議を組織した。

・７月の第１回アドバイザリー会議においては、「東北圏社会経済白書」全体のストーリーラインを、９月の第２回会議には執筆のために必要な関連データと方向性を、12月の第３回会議では原稿の概要を提示し、それぞれご意見を頂戴し「東北圏社会経済白書」の内容に反映させた。

・一部の委員には東北の社会経済の課題を克服するための方向性について、コラムをご執筆頂いた。ただし、このコラムの掲載によって委員が本白書について何らかの責任を負うものではない。

［アドバイザリー会議委員］（五十音順）

○折橋　伸哉　　東北学院大学経営学部 教授
○木下　幸雄　　岩手大学農学部食料生産環境学科 准教授
○西井　英正　　弘進ゴム株式会社 取締役社長
○福嶋　　路　　東北大学大学院経済学研究科・経済学部 教授
○三宅　　諭　　岩手大学農学部 准教授
○吉田　　浩　　東北大学大学院経済学研究科
　　高齢経済社会研究センター センター長・教授

［事務局］

○渡辺　泰宏　　公益財団法人東北活性化研究センター専務理事
○佐藤　　寛　　同常務理事・事務局長
○小杉　雅之　　同調査研究部長
○木村　政希　　同調査研究部主任研究員
○高橋　正也　　同調査研究部主任研究員
○伊藤　孝子　　同調査研究部主任研究員

なお、第Ⅱ部については三菱UFJリサーチ＆コンサルティング株式会社の協力を得た。

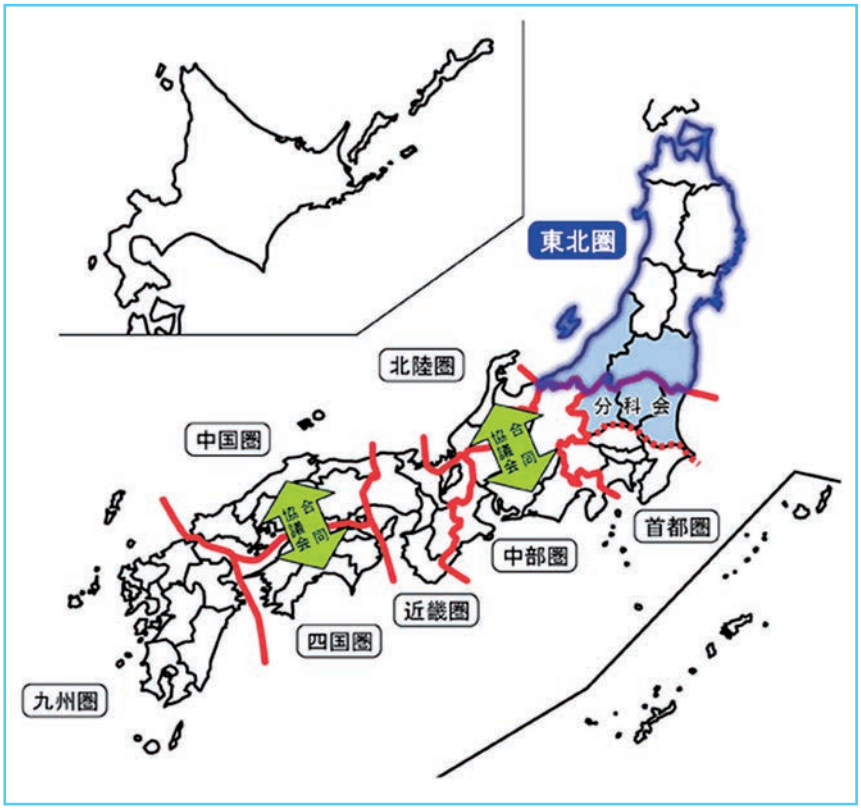
【参考】「東北圏」について

2015年８月14日に新たな国土形成計画（全国計画）の閣議決定が行われた。この計画は2014年７月に策定した「国土のグランドデザイン2050」等を踏まえ、急激な人口減少や巨大災害の切迫等、国土に係る状況の大きな変化に対応した、2015年から概ね10年間の国土づくりの方向性を定めたものである。

この計画に基づき国、地方公共団体、経済団体等で構成する「東北圏広域地方計画協議会」での検討・協議により「東北圏広域地方計画」が2016年３月29日に決定された。この「広域地方計画」の中で、青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県、新潟県は「東北圏」として一体とした区域として取扱われている。

「東北圏社会経済白書」では、この「東北圏」の取扱いにならっている。

国土形成計画



資料：国土交通省東北地域整備局

本白書の表記について

・「東北圏」、「東北６県」の使い分け：原則として上記のとおり７県を「東北圏」として論じているが、統計上の問題で東北圏のデータが取れない場合、「東北６県」としている。

・年号について：原則として西暦表示を採用している。

・2011年３月11日に発生した東日本大震災は、東日本の広範な地域に多大なる被害を与えた。特に岩手・宮城・福島の３県の被害は甚大であったことから、岩手・宮城・福島の３県をもって「被災３県（岩手・宮城・福島県)」としている部分がある。

第Ⅰ部

東北圏における社会経済の現状と今年の変化

第Ⅰ部

東北圏における社会経済の現状と今年の変化

1　東北圏の社会経済の現状

⑴ 環境	10
⑵ 人口構造	12
⑶ 産業構造	16
⑷ 主要産業の動向	20
① 農業	20
② 水産業（漁業・養殖業）	22
③ 製造業	24
④ 建設業	28
⑤ 商業	30
⑥ 観光	32
⑦ 医療・福祉	34
⑸ 文化・教育	36
① 文化	36
② 教育	38

アドバイザリー会議委員によるコラム

東北圏における幸福と貧困	40

第Ⅰ部 東北圏における社会経済の現状と今年の変化

1 東北圏の社会経済の現状

(1) 環境

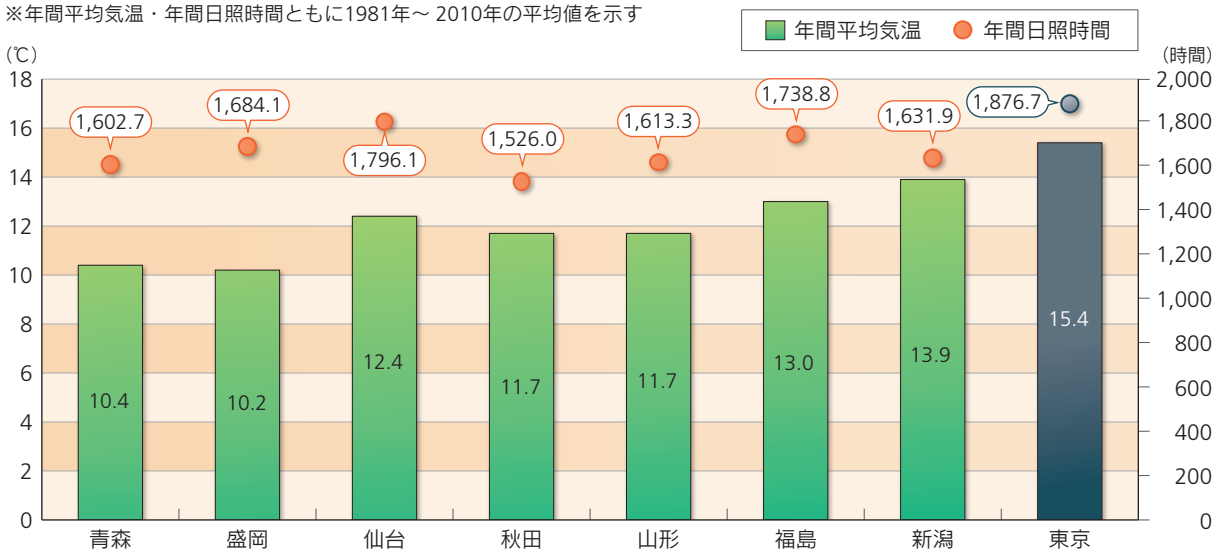
＜気候＞

東北圏はわが国のなかでも高緯度にあることから、各観測地点における年間平均気温は1.5℃から5.2℃東京を下回っている。また、年間日照時間も、東京に比べ80.6時間から350.7時間下回っている。日本海側は冬季に晴れることが少ないことから、特に日照時間が短くなる傾向がある。

東北圏各観測地点の年間降水量は、東京を下回っているにもかかわらず、年間降雪量は60cmから658cm上回っており、低温多雪の気候性が見て取れる。

東北圏各観測地点および東京の年間平均気温・年間日照時間の比較

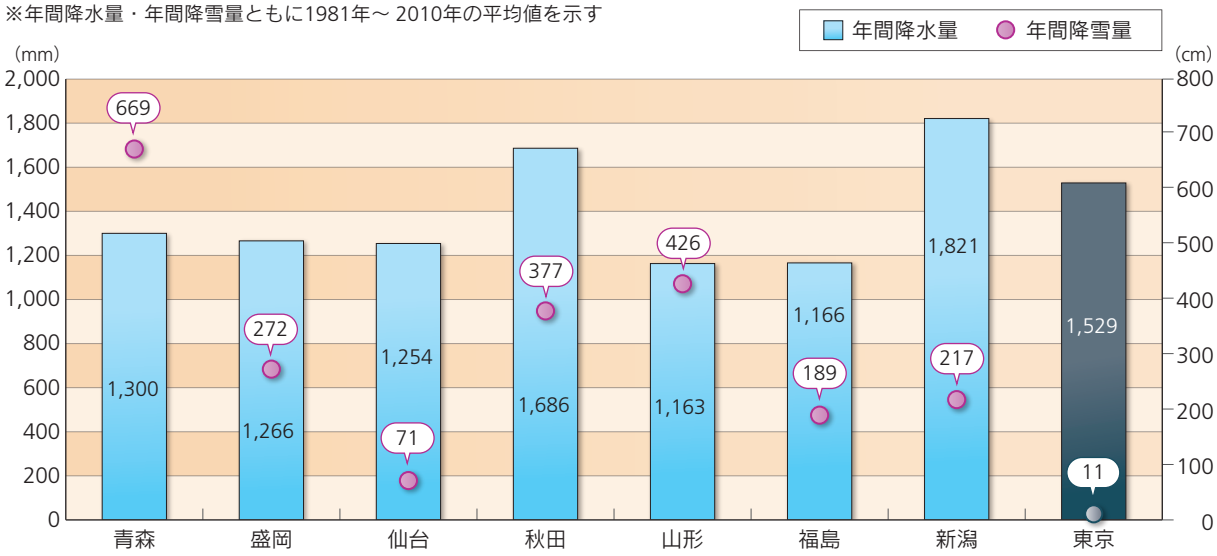
※年間平均気温・年間日照時間ともに1981年～2010年の平均値を示す



資料：気象庁「気象観測統計」

東北圏各観測地点および東京の年間降水量・年間降雪量の比較

※年間降水量・年間降雪量ともに1981年～2010年の平均値を示す



資料：気象庁「気象観測統計」

＜インフラ＞

圏内の東西南北に新幹線をはじめとした鉄道が整備され、東北圏と国内他都市の旅客輸送および物流環境が整備されている。新幹線については2015年３月に北陸新幹線、2016年３月には北海道新幹線が開業し、ネットワークが拡大している。在来線についても東日本大震災で被害を受けた常磐線の相馬～浜吉田間が2016年12月に復旧したほか、仙石線の全線復旧に併せて開業した仙石東北ラインを通じて仙台から女川への直通運転も2016年８月から開始された。

高速道路については、常磐道が2015年３月に全線開通し、三陸自動車道も今後順次開通する予定となっている。

また、各県に各種空港・重要港湾が整備されており、海外や国内他都市への物流拠点としての役割を担っている。

⑵ 人口構造

＜東北圏の人口構造＞

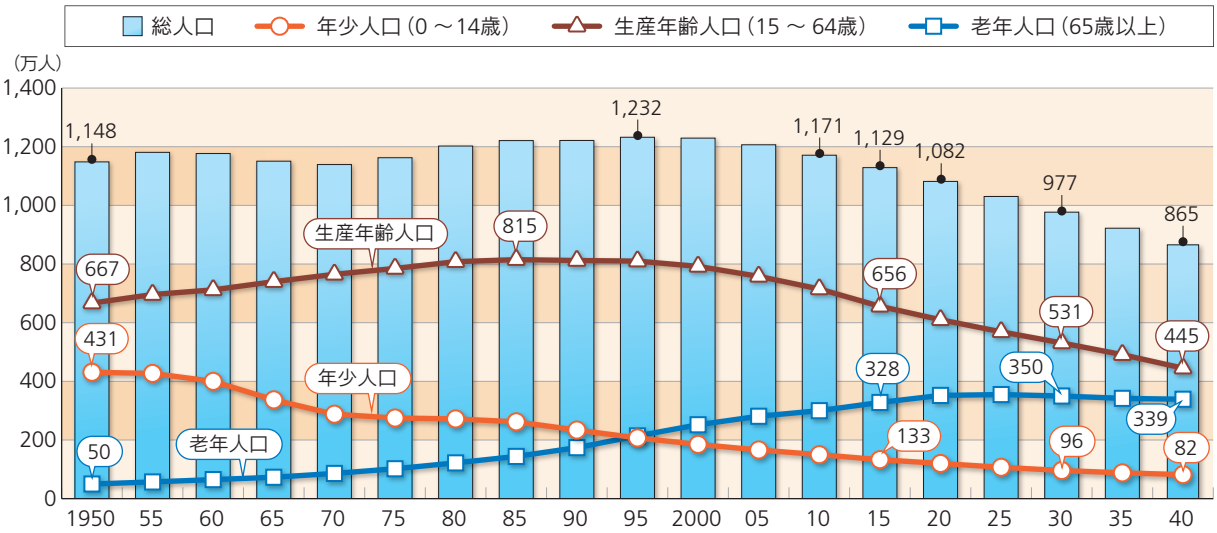
東北圏の人口は1995年の1,232万人をピークに減少しており、2015年は1,129万人となっている。

今後も人口の減少が見込まれており、2030年に1,000万人を割り込み、2040年には865万人にまで減少するものと予測されている。

人口減少が続くなか、人口構造も大きく変化していく。年少人口（14歳以下）は2015年の133万人から2040年は82万人と38％（51万人）減少、生産年齢人口（15～64歳）も656万人（2015年）から445万人（2040年）と32％（212万人）減少する見込みである。

一方、2025年まで老年人口（65歳以上）の増加は継続し、老年人口は2015年の328万人から2040年の339万人まで３％（11万人）増加となり、高齢化率も29％（2015年）から39％（2040年）に達することが予想されている。

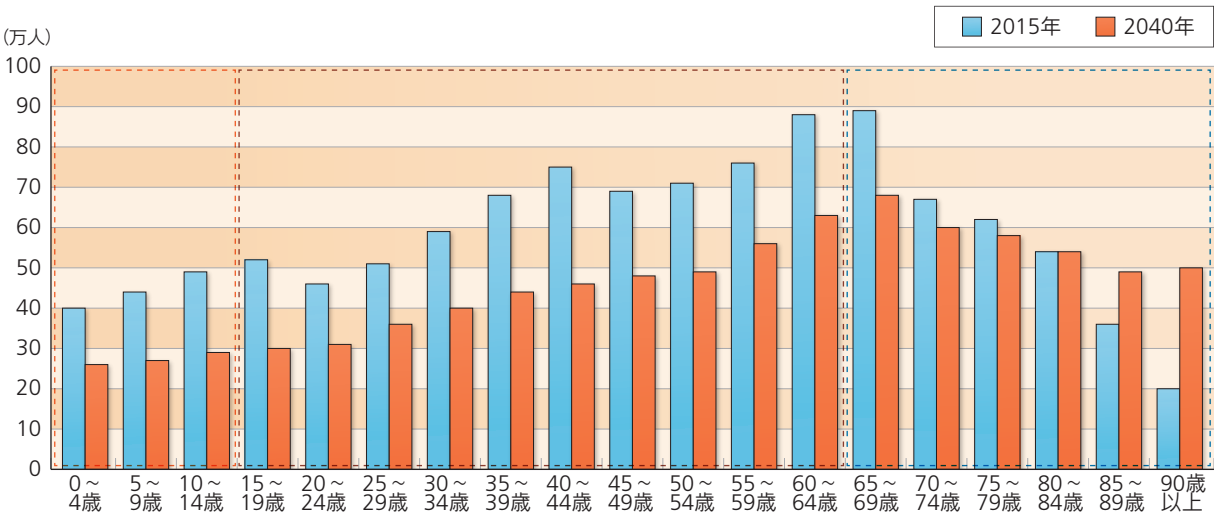
東北圏の長期人口推移



資料：総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の都道府県別将来推計人口」（平成25年3月推計）

東北圏の5歳階級別人口構成（2015年・2040年）

年少人口	生産年齢人口	老年人口	高齢化率
2015年：133万人	2015年：656万人	2015年：328万人	2015年：29%
↓	↓	↓	↓
2040年：82万人	2040年：445万人	2040年：339万人	2040年：39%
（▲51万人・▲38%）	（▲212万人・▲32%）	（+11万人・+3%）	（+10ポイント）



資料：総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の都道府県別将来推計人口」（平成25年3月推計）

＜人口の分布＞

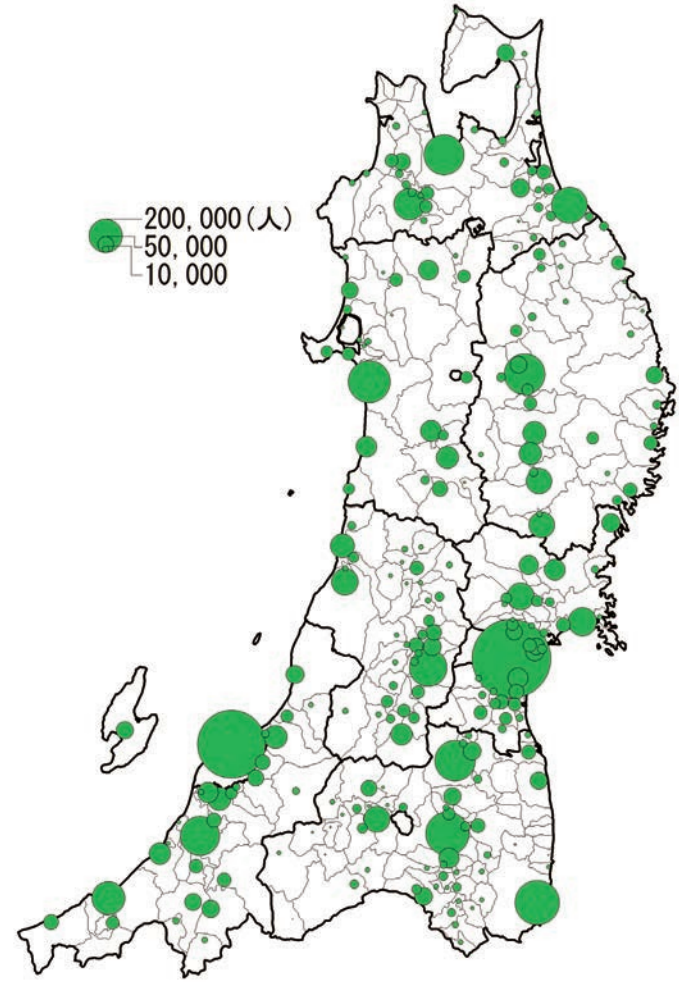
東北圏内には仙台・新潟の２政令指定都市、青森・盛岡・秋田・郡山・いわきの５中核市があり、これらの都市へ人口の集中がみられる。また、沿岸・河川沿いの平野部には人口10万人前後の小規模な都市が分散している。

山間部及び沿岸部の大部分の地域は人口規模が小さく、下に示すように高齢化の進行が顕著となっている。

＜高齢化の進展＞

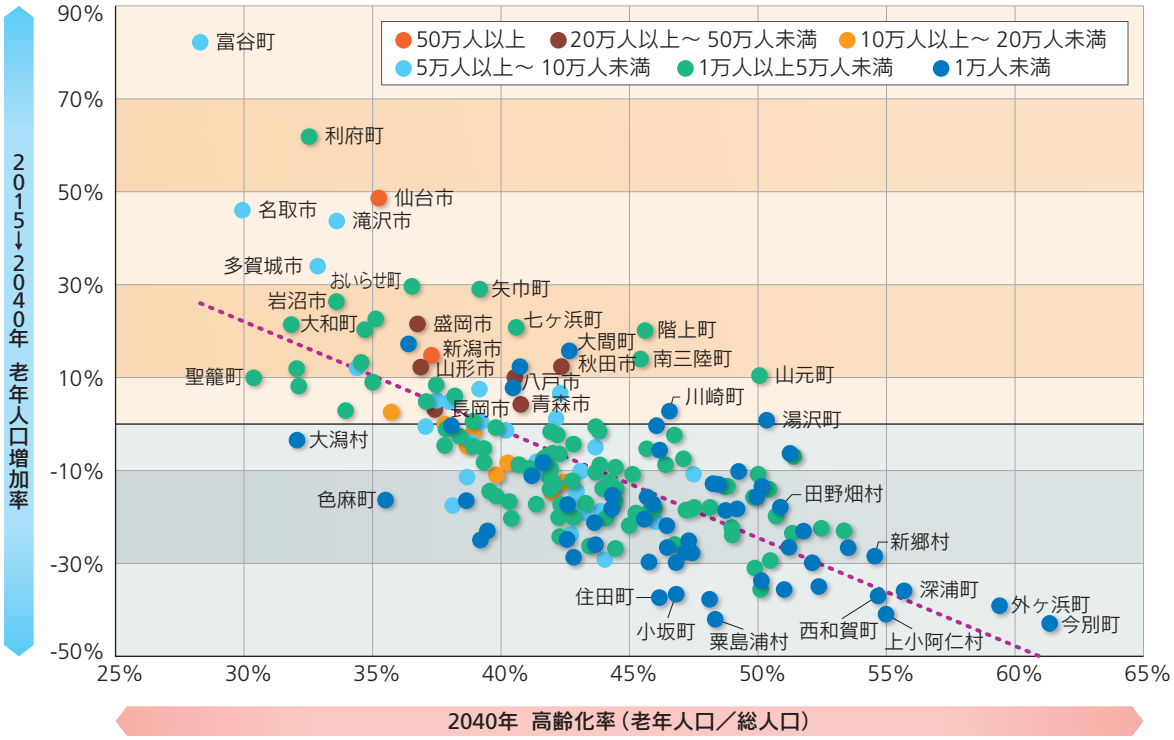
東北圏全体で高齢化が進むなか、圏内での高齢化の進展には地域差がある。人口規模の小さい自治体については、高齢化がすでに進行している自治体も多いことから高齢化率の上昇はわずかに留まる。一方、比較的人口規模が大きい自治体では、現在の高齢化率は低いものの、高齢者の数そのものは大幅に増加することから、高齢化率の上昇幅は大きくなることが予想される。したがって、東北圏内でも今後の高齢化には地域によって異なる対応が求められることとなる。

東北圏内市町村の人口分布



資料：総務省「国勢調査」

東北圏内市町村の高齢化の進行度



資料：総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の都道府県別将来推計人口」（平成25年3月推計）

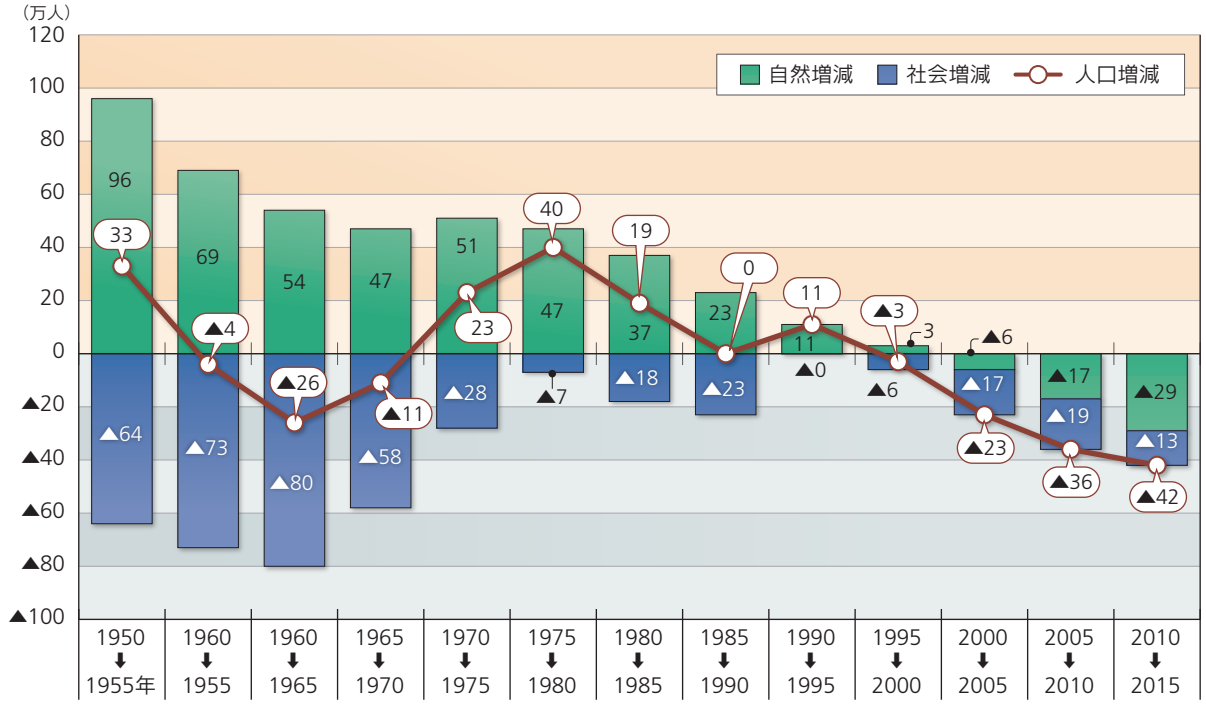
＜人口動態＞

東北圏全体の長期的な人口動態を要因別にみると、まず社会動態は戦後一貫して減少傾向にある。

特に1950～1960年代の高度経済成長期には関東（主に首都圏）への人口流出が顕著であった。この首都圏への人口流出は近年に至っても東北圏の社会減の主因となっている。

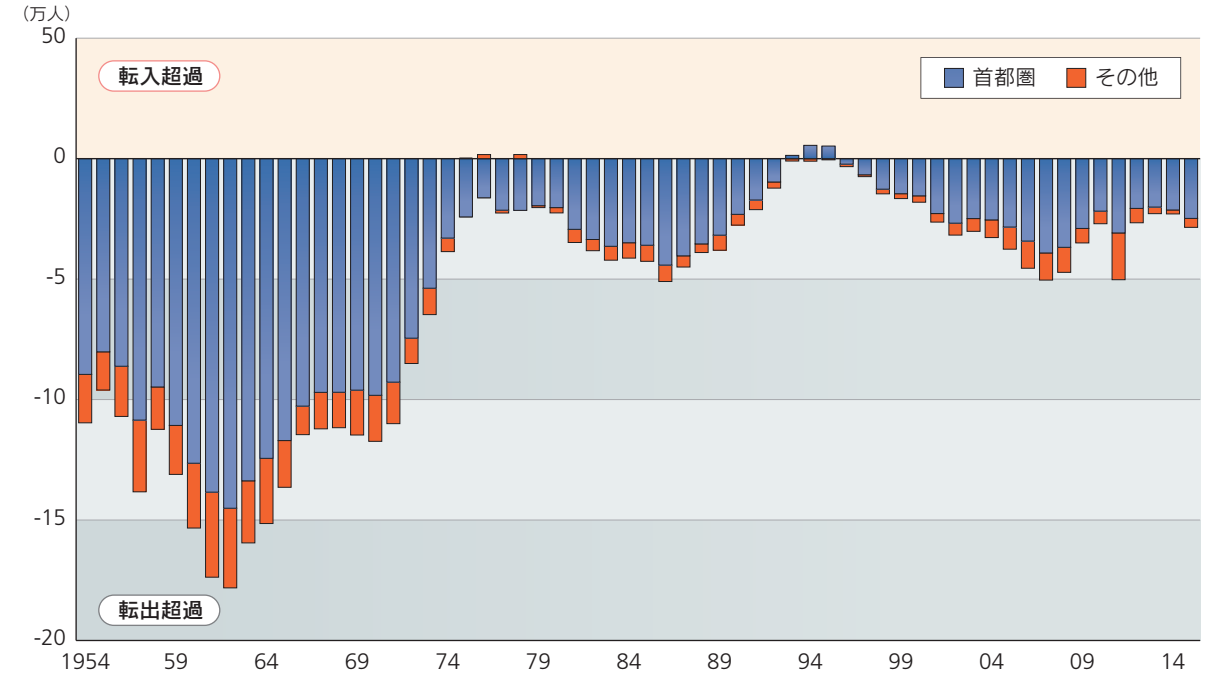
また、自然動態は2000年までは出生者が死亡者を上回る自然増であったが、高齢化・少子化が進展した結果、2000年以降は自然減となっている。

東北圏の人口動態（1950年～2015年）



資料：総務省「国勢調査」・「住民基本台帳人口要覧」・「人口動態調査」より作成

東北圏の社会移動（1954年～2015年）



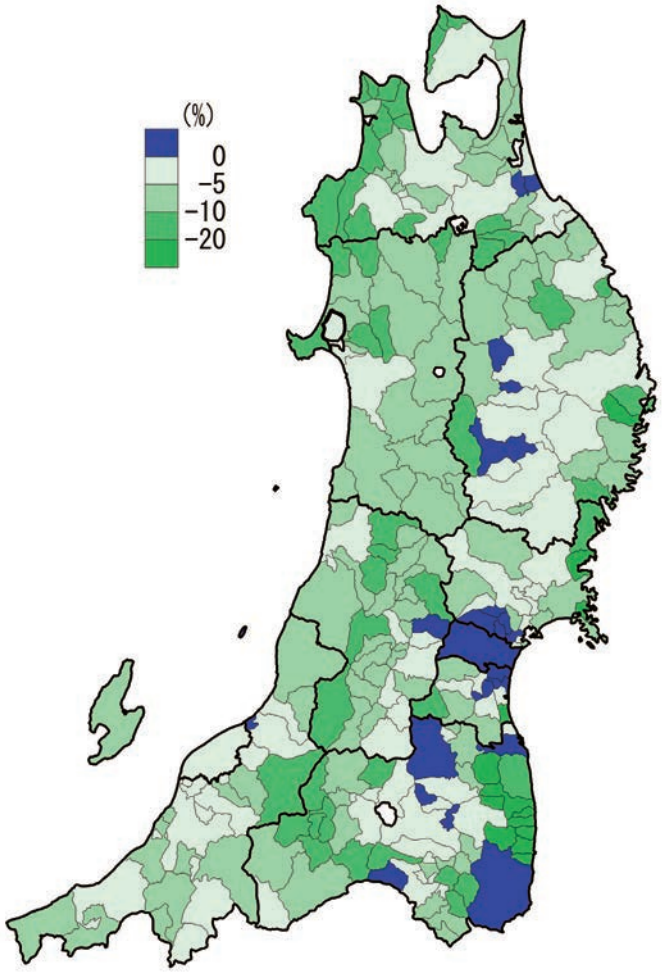
資料：総務省「住民基本台帳人口移動報告」　2014・15年は日本人移動者の数

＜東北圏内の人口動態＞

東北圏内の257市町村について2010年～2015年の人口動態をみると、人口が増加したのは、仙台市・新潟市・盛岡市等の23市町村であり、その他234市町村の人口は減少している。

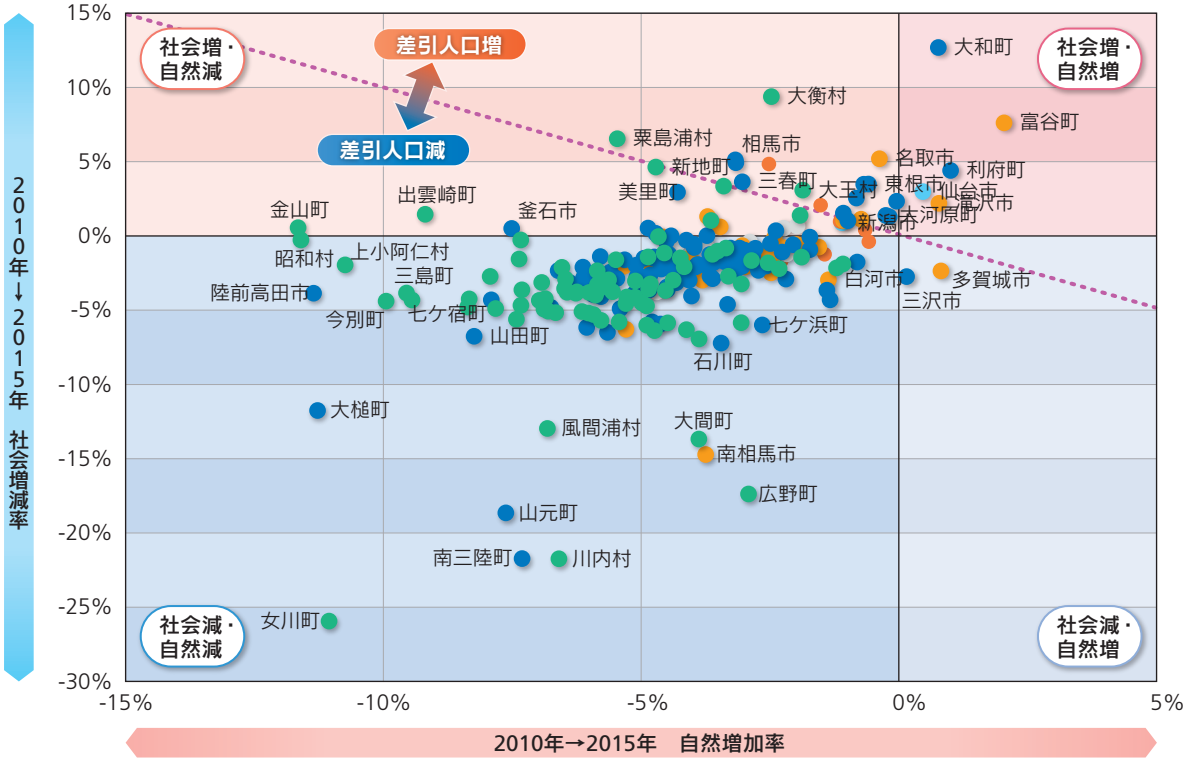
人口が減少している市町村のほとんどでは、社会減かつ自然減であり、東北圏は深刻な人口減少局面を迎えているといえる。

2010～2015年の人口増減



資料：総務省「国勢調査」

東北圏市町村の人口動態（2010年～2015年）



資料：総務省「国勢調査」、厚生労働省「人口動態報告」

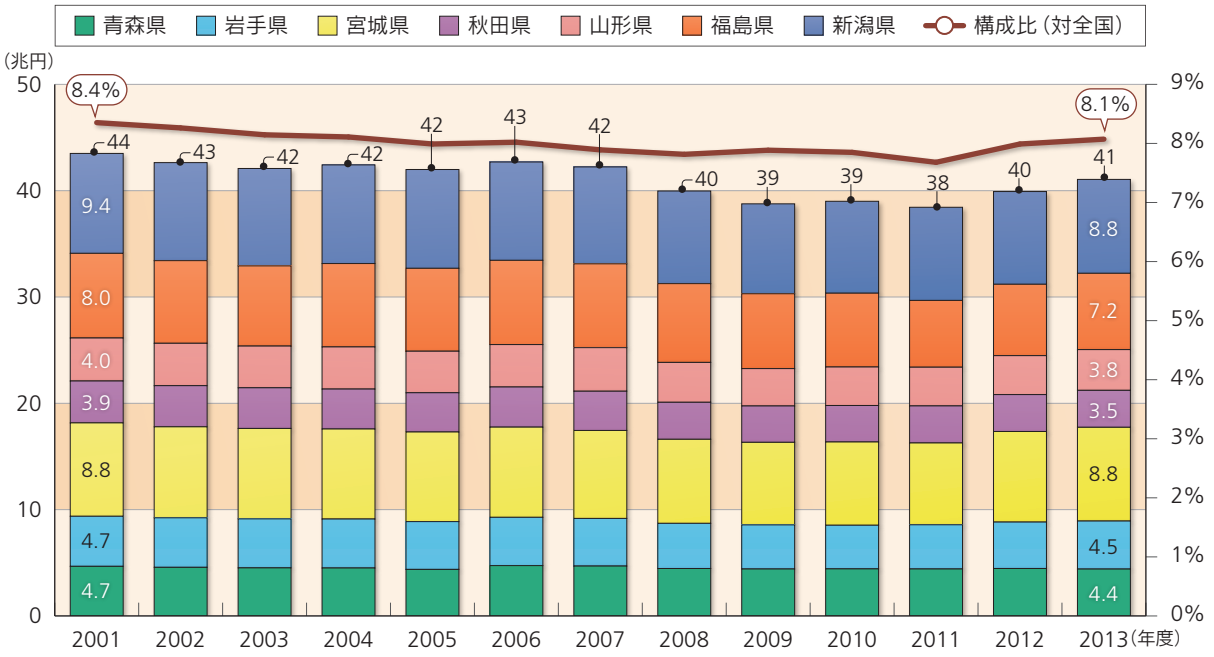
(3) 産業構造

＜東北圏内総生産の推移＞

東北圏の圏内総生産（名目値）は概ね40兆円前後となっている。2008年の世界金融危機及び2011年の東日本大震災の影響で減少となった一方、2012年以降は復興需要の高まりから、震災前の水準に回復しつつある。

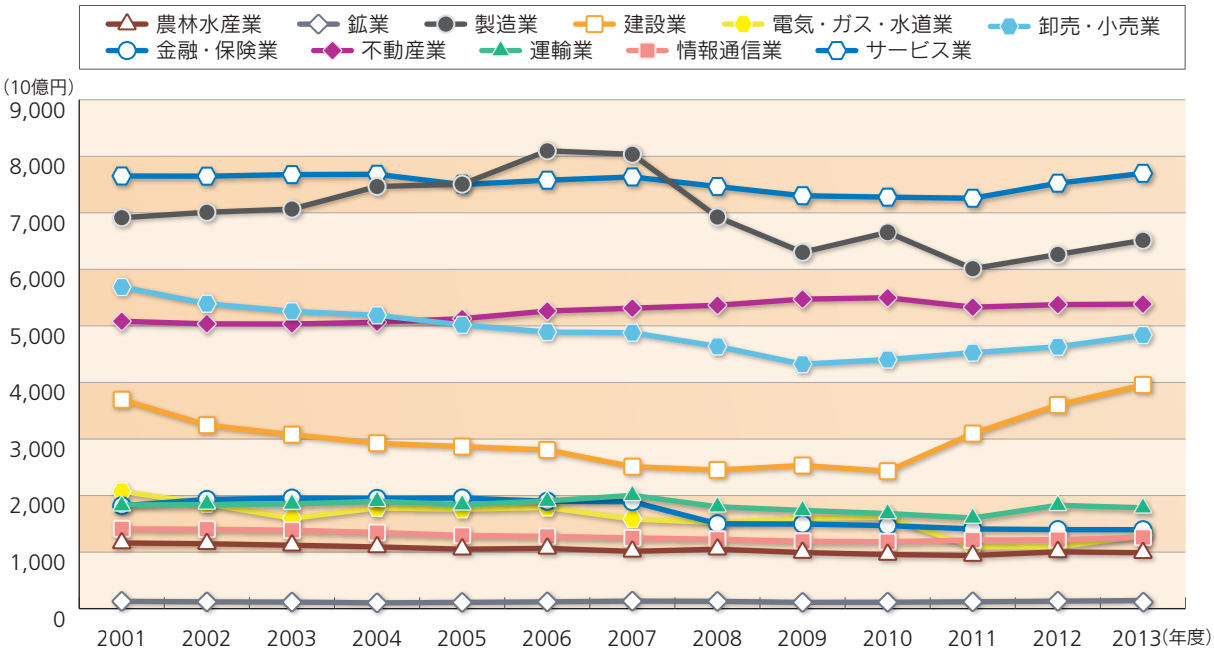
産業別では、世界金融危機や東日本大震災の影響により、製造業、電気・ガス・水道業での落ち込みが大きく見られたものの、2012年には復興需要を受け、ほぼ全業種にて増加となった。特に、サービス業、卸売・小売業、建設業、不動産業での伸びが大きい。

東北圏の総生産（名目）の推移



資料：内閣府「県民経済計算」

東北圏の産業部門別総生産（名目）の推移



資料：内閣府「県民経済計算」

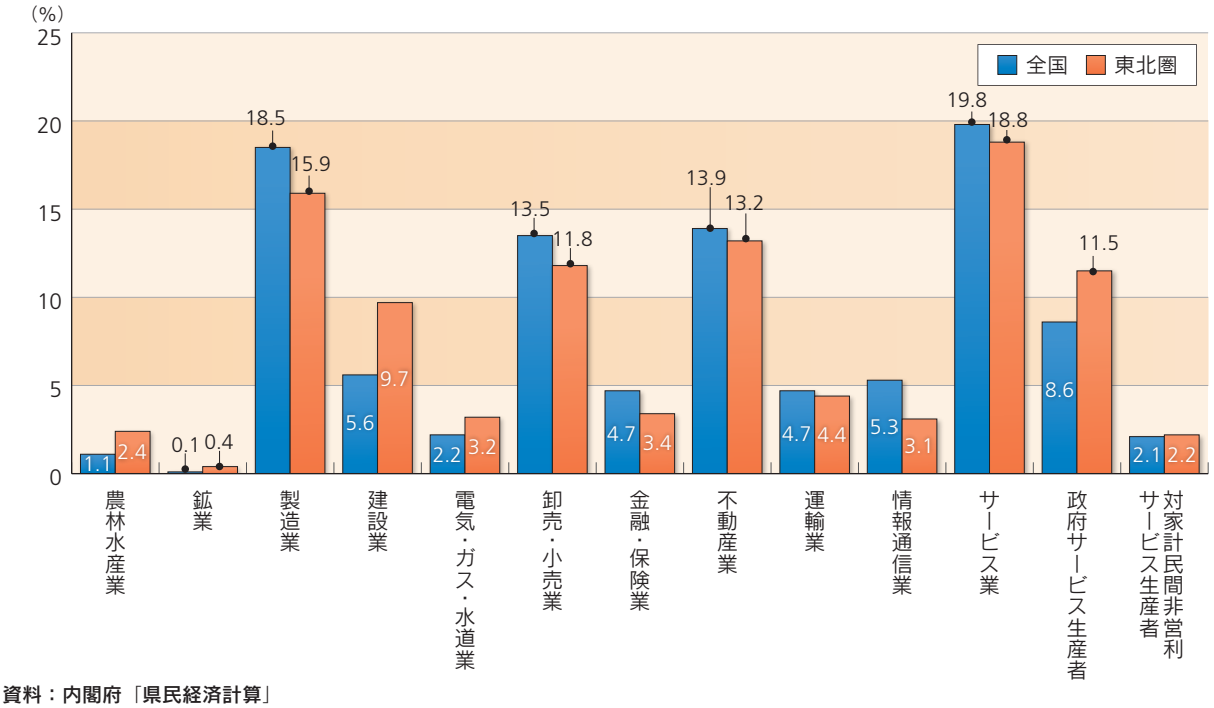
＜産業構造＞

2013年度の域内総生産においては、サービス業（18.8%）、製造業（15.9%）のウェイトが高く、次いで不動産業（13.2%）、卸売・小売業（11.8%）となっている。

全国と比べ特化しているといえる産業は農林水産業、建設業、電気・ガス・水道業である。このうち農林水産業は全国の構成比を２倍以上上回っており、東北圏の大きな特徴となっている。

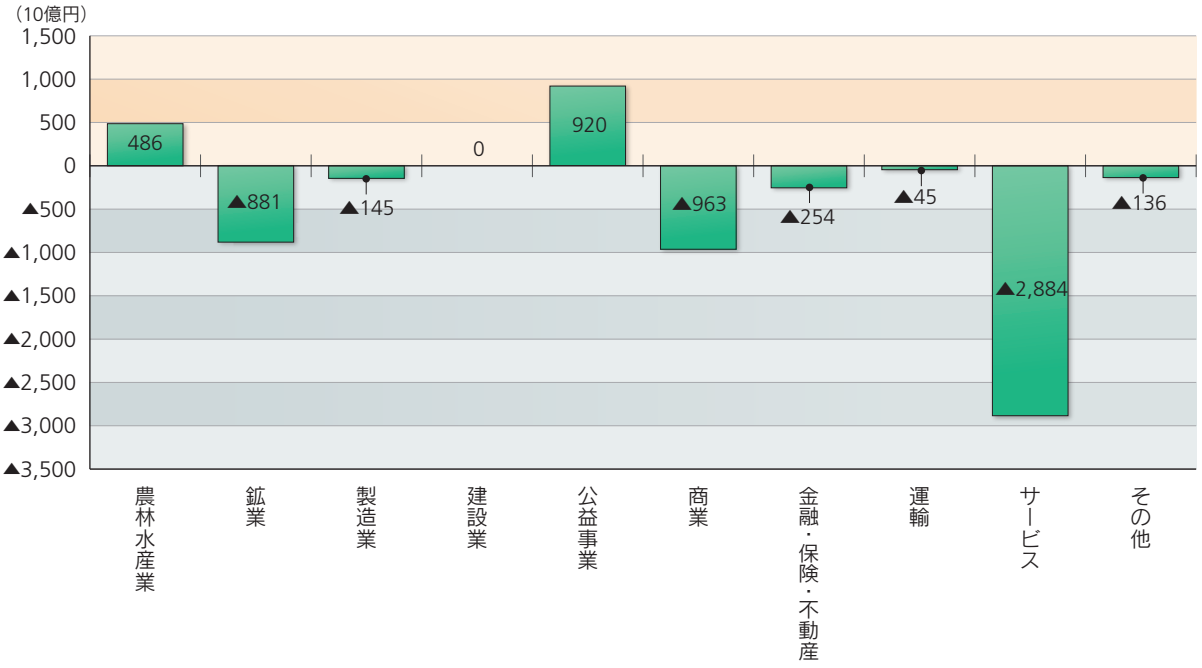
産業別の域際収支（2005年）では、農林水産業・公益事業（電力含む）のみが域外からの所得を稼ぎ出す産業となっており、２次・３次産業では輸移入が超過している。特に、サービス業の輸移入超過が大きくなっている。

東北圏内総生産の産業別構成比（2013年度、東北圏・全国）



資料：内閣府「県民経済計算」

東北圏の産業別域際収支（2005年）



資料：東北活性化研究センター「平成17年東北地域県間産業連関表」により作成

＜就業者の状況＞

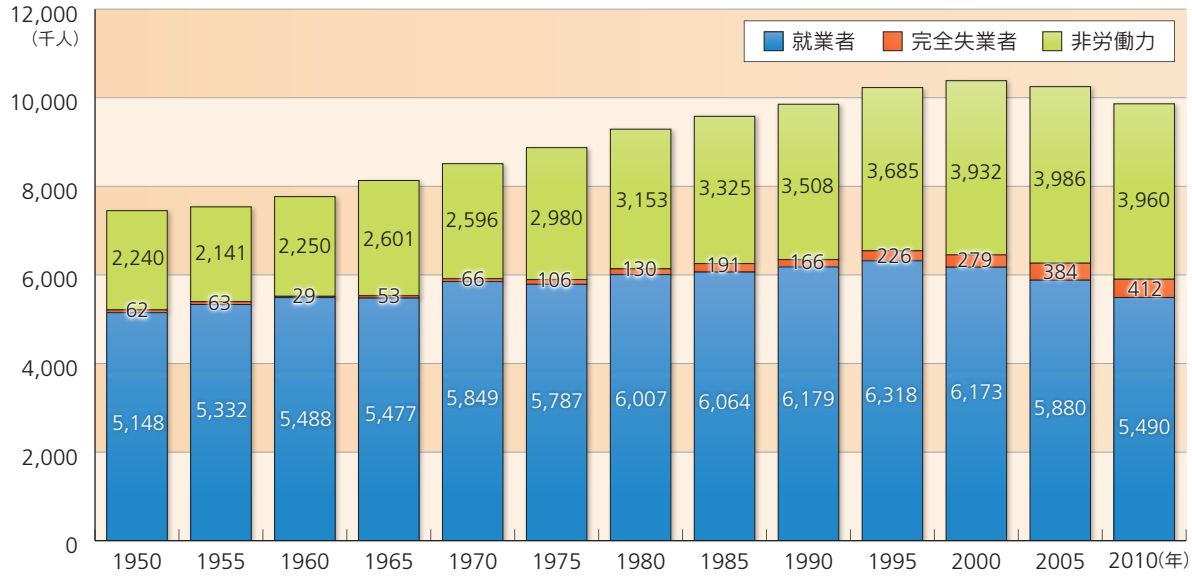
東北圏内の就業者数は1995年の632万人をピークに減少が始まっており、2000年には1995年比15万人減、2005年は588万人（同44万人減）、そして2010年は549万人（同83万人減）と、５年毎の減少人数も増加している。

完全失業者は長期的にはわずかであるが増加が続いている。

就業者のうち雇用者については、正規雇用者が減少する一方、非正規雇用者は増加している。しかし、全国に比べ非正規雇用者の割合は依然低いままである。

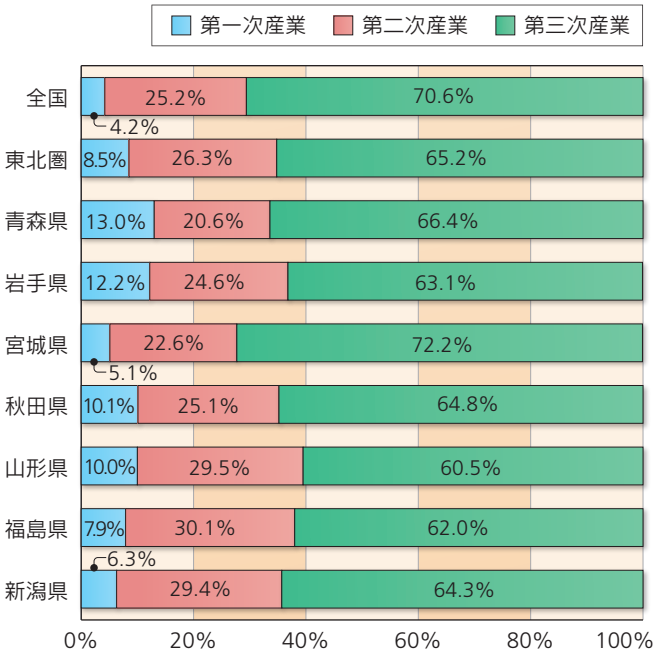
産業別には全国に比べ第１次・第２次産業の就業者が多く、特に、第１次産業については全国における就業者の割合が４％であるの対し、東北圏は９％と、第１次産業の集積が確認される。一方、東北圏は第３次産業が少ない状況である。

東北圏の労働力状況の推移



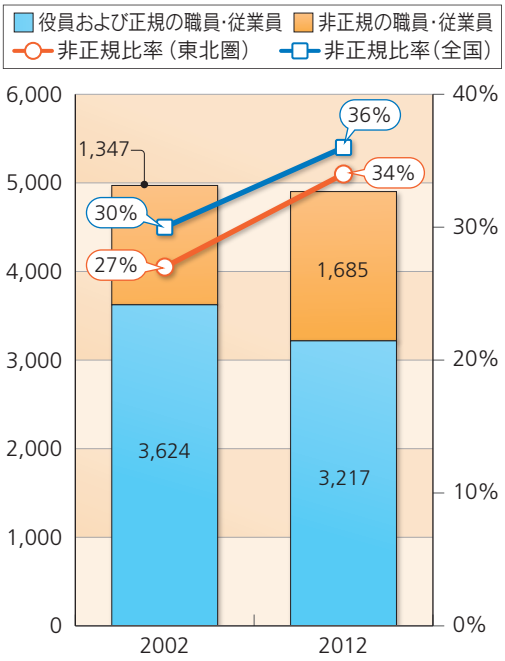
資料：総務省「国勢調査」

就業者の産業別構成（2010年）



資料：総務省「国勢調査」

正規・非正規雇用の割合（2002・2012年）



資料：総務省「就業構造基本調査」

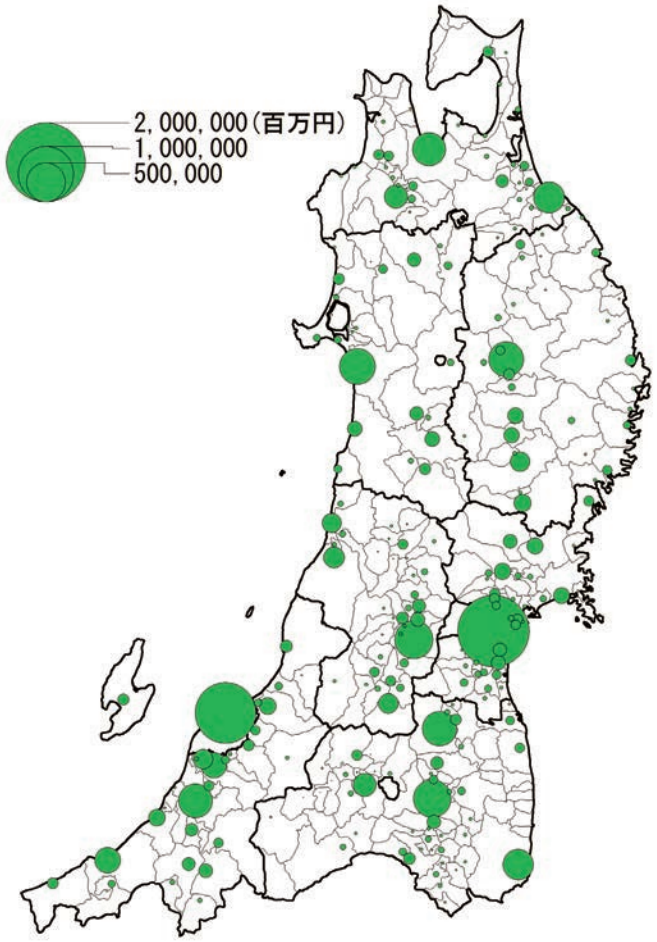
＜東北圏内市町村の産業構造＞

東北圏内市町村の経済規模を各市町村に立地する事業所が生み出す付加価値額からみると、仙台・新潟等の都市部が目立つとともに、製造業の集積が進む新潟県中越地域や岩手県北上川流域が存在感を持っている。

また、市町村別に第１次～第３次産業の就業者ベースでの特化係数をみると、東北圏全体では第１次産業と第２次産業へ特化した市町村が多いといえる。

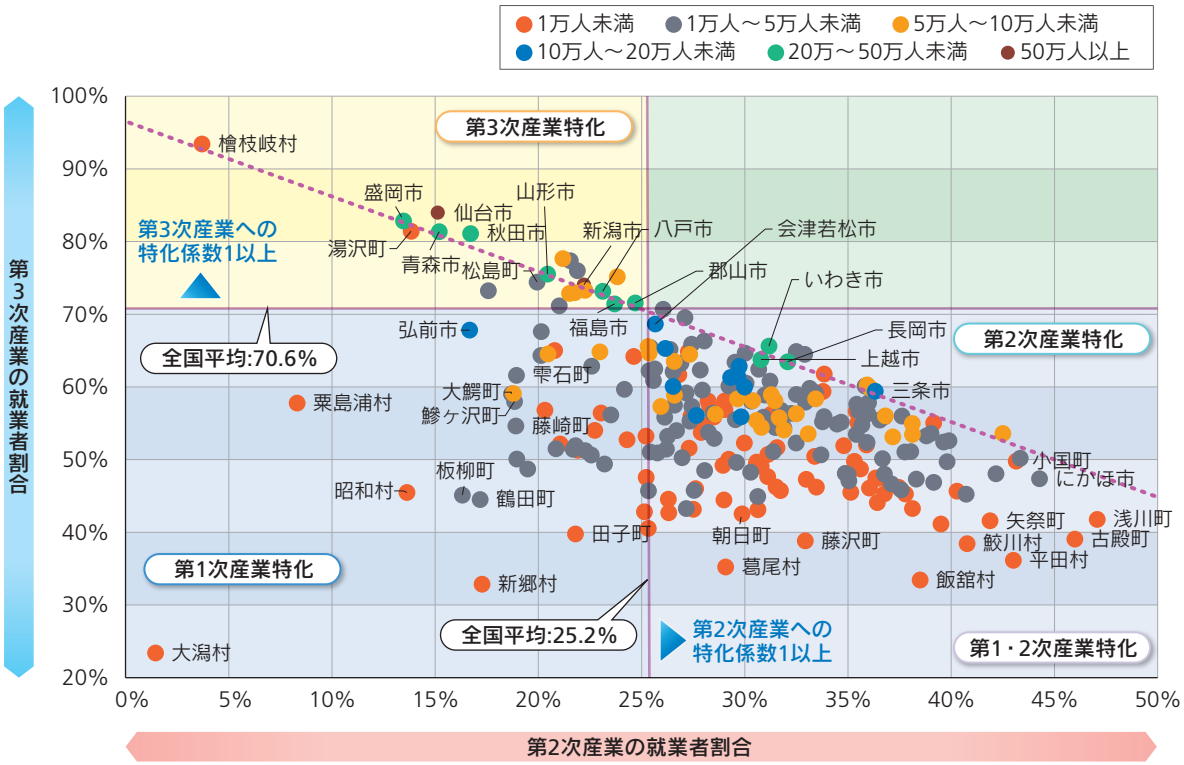
第３次産業へ特化している市町村は少なく、主に県庁所在地のような商業・サービスの中心地や観光が主要産業である地域となっている。

東北圏市町村の付加価値額（2014年）



資料：総務省・経済産業省「経済センサス－活動調査」
※各市町村に立地する民営事業所における付加価値額の合計

東北圏市町村の産業特性



資料：総務省「国勢調査」より作成

⑷ 主要産業の動向

① 農業

＜農業産出額＞

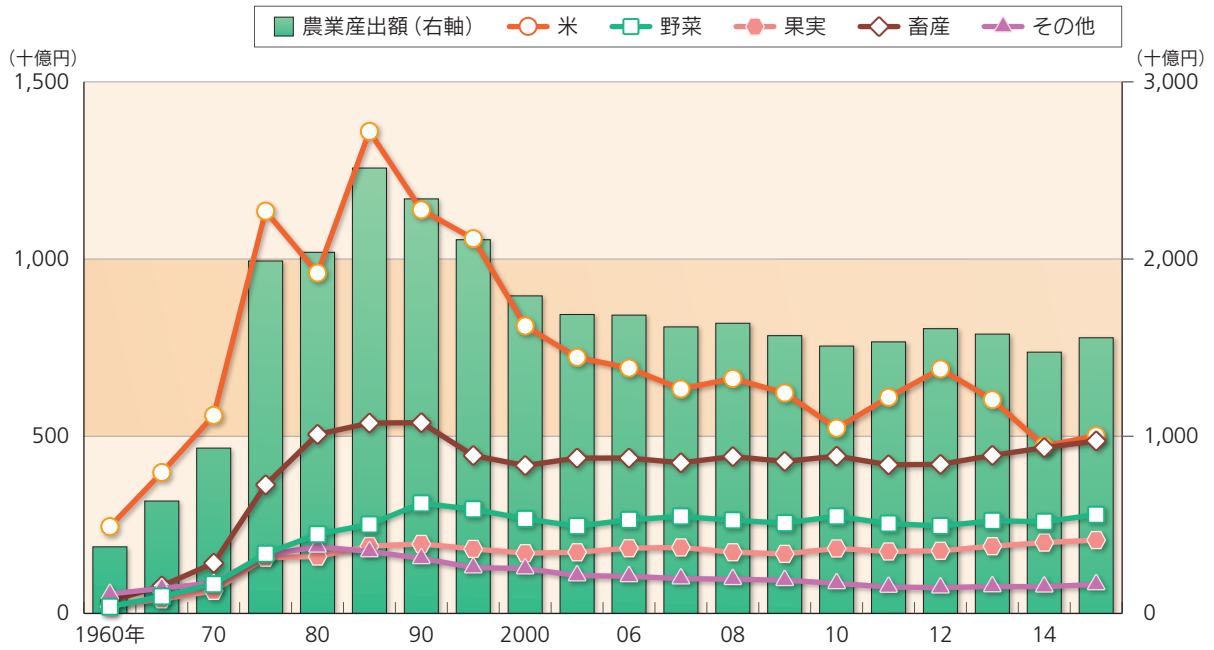
東北圏の主要産業である農業の産出額は1980年代をピークとし、1990年代を通じて大きく減少した。2000年に入り、引き続きの減少傾向ではあるものの、減少幅は縮小し、近時においてはわずかながら増加も確認されるなど、一定の歯止めがかかっている状態である。

2015年の農業産出額は１兆5,558億円であり、全国の18％を占める。

品目別には産出額の32％を占めるのが米であり、最も重要なものとなっている。また、米における全国シェアも33％と東北圏は我が国の食料生産にとって不可欠な役割を担っている。

米以外には果実・畜産（豚・鶏）が全国の中で東北圏の特色のある品目となっている。

東北圏の農業産出額の推移



資料：農林水産省「生産農業所得統計」

東北圏の農業生産構造（2015年）

	農業	耕種				畜産					加工
	産出額	米	野菜	果実	その他	肉用牛	乳用牛	豚	鶏	その他	農産物
全国	88,631	15,005	23,916	7,838	9,686	6,656	8,599	6,305	9,438	634	555
		17%	27%	9%	11%	8%	10%	7%	11%	1%	1%
東北圏	15,558	5,016	2,785	2,070	801	966	747	1,216	1,901	35	20
		32%	18%	13%	5%	6%	5%	8%	12%	0%	0%
全国シェア	18%	33%	12%	26%	8%	15%	9%	19%	20%	6%	4%
特化係数		1.9	0.7	1.5	0.5	0.8	0.5	1.1	1.1	0.3	0.2

単位：億円、カッコ内は構成比

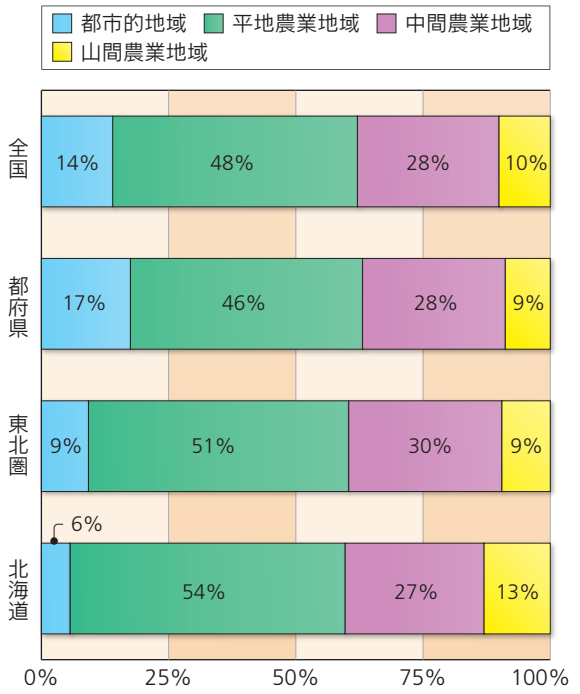
資料：農林水産省「生産農業所得統計」

＜農業経営の状況＞

農家数は減少が続いており、2000年に52万戸あった販売農家は2015年までに29万戸へと23万戸減少している。また、農業就業人口の高齢化も続いており、今後の農業の持続性が危ぶまれるところである。

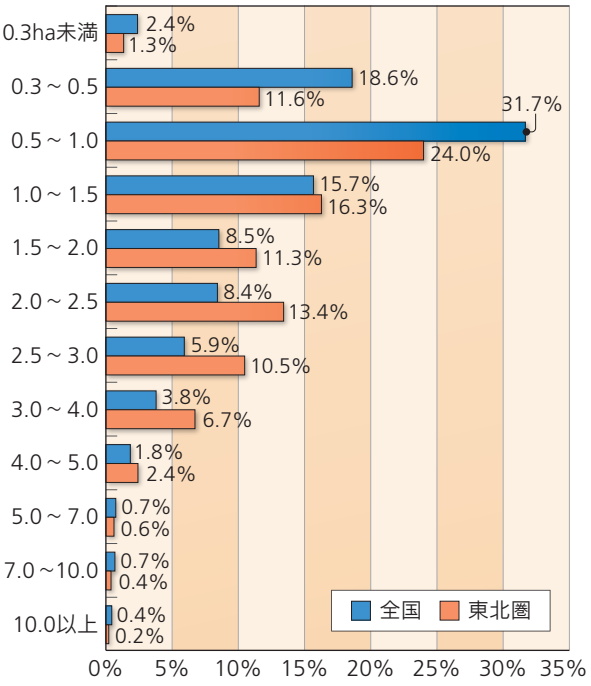
ただし、東北圏は比較的大規模な農業に適した平野部の農地が多く、経営体あたりの農地規模別（経営耕地面積）でみると、1.0ha以上の農業経営体の割合は、全国を上回っている。今後も農業の担い手不足が懸念されることから、さらなる経営の大規模化に向けた取組みが求められる。

農業地域類型別の経営耕地面積割合（2010年）



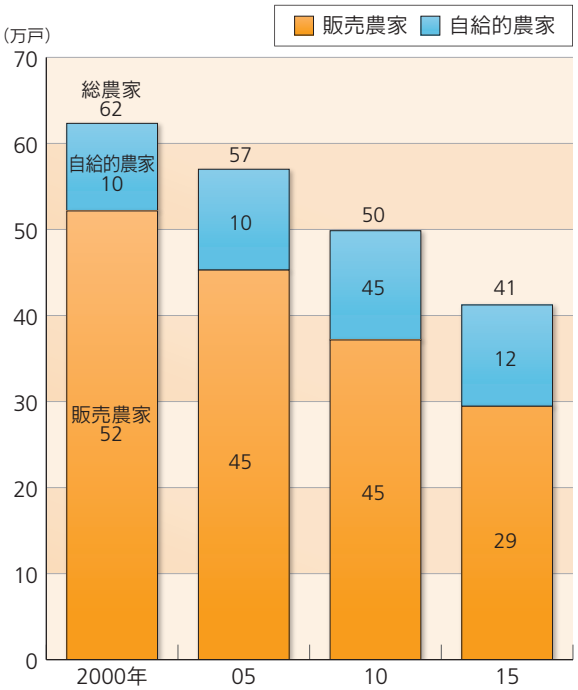
資料：農林水産省「農林業センサス」

農業経営体の経営耕地面積規模別構成



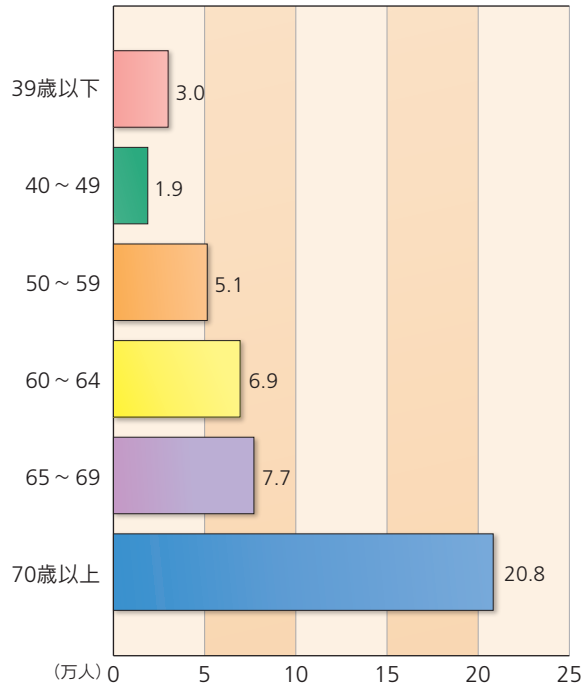
資料：農林水産省「農林業センサス」

東北圏の農家数の推移



資料：農林水産省「農林業センサス」

東北圏の農業就業人口の年齢構成（2015年）



資料：農林水産省「農林業センサス」

② 水産業（漁業・養殖業）

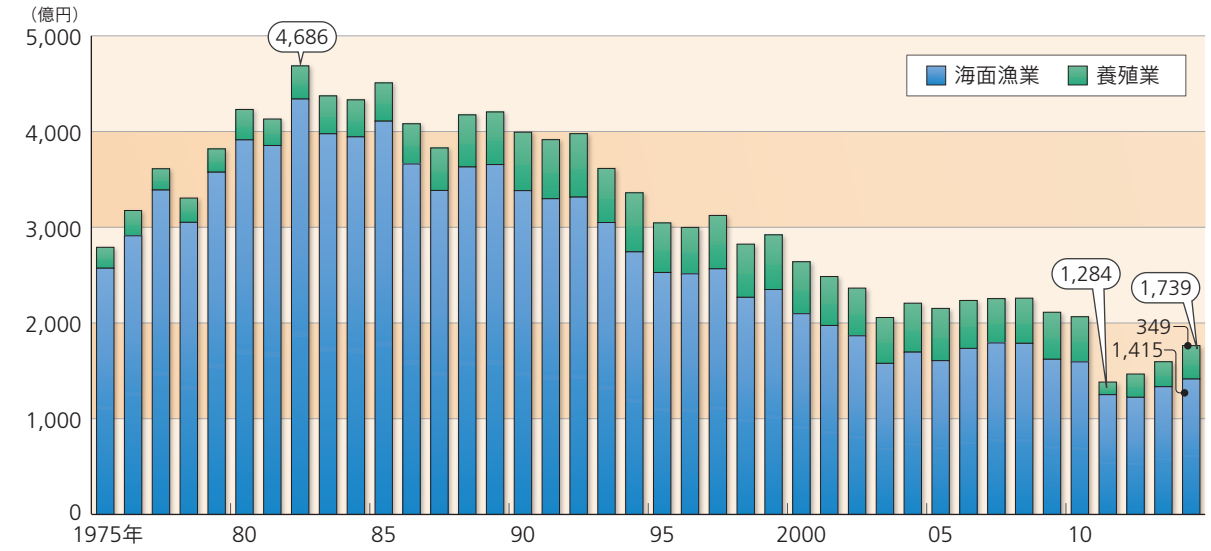
＜就業者の動向と漁業生産額＞

東北圏の漁業生産額は1980年代前半をピークとして減少傾向にある。特に東日本大震災では大きな被害を受け、2011年には過去最低の1,284億円と前年比717億円の減少となった。生産施設の復旧などにより2015年は1,739億円まで回復しているものの、まだ震災前の水準までには至っていない。

東北圏の漁業生産の全国シェアが15％であるのに対し、養殖業の同シェアは３％にとどまっている。一方、魚種別には全国で高いシェアを持つ品目も多く、太平洋側では、まぐろ・さんま・いか・さめ等、日本海側では、かに・はたはたが目立っている。また、養殖業では、ぎんざけ・ほたて・かき・わかめ・ほや等が高いシェアを有する品目である。

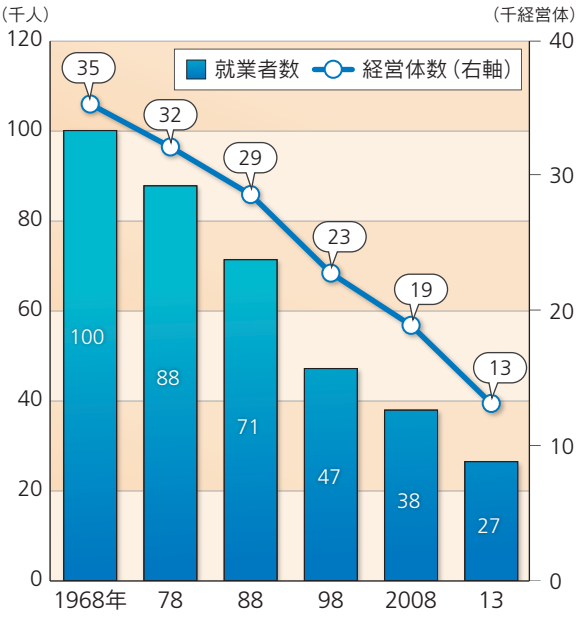
ただし、農業と同様に担い手の減少は深刻であり、1968年には10.0万人であった就業者数は、2013年に2.7万人と実に３分の１以下の水準まで落ち込んでいる。同様に担い手の高齢化も深刻な状況にある。

東北圏の漁業生産額の推移



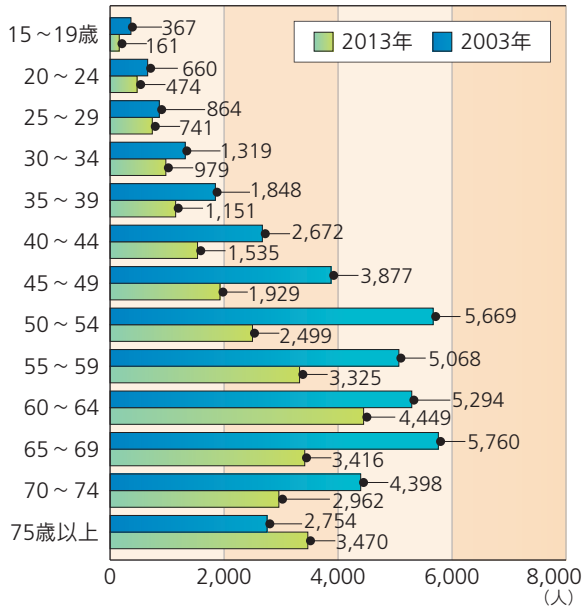
資料：農林水産省「漁業生産額」

漁業経営体・就業者数の推移



資料：農林水産省「漁業センサス」

漁業就業人口の年齢構成



資料：農林水産省「漁業センサス」

東北圏の漁業生産構造（単位：億円）

魚介種		全国	東北圏	全国シェア	東北圏内シェア						
					青森	岩手	宮城	秋田	山形	福島	新潟
魚類	計	6,642	1,415	15%	18%	20%	42%	2%	1%	8%	8%
	まぐろ類	1,167	279	24%	16%	14%	56%	0%	0%	8%	5%
	かつお類	609	81	13%	21%	1%	52%	-	-	7%	20%
	さけ・ます類	726	123	17%	16%	61%	19%	2%	1%	-	2%
	さんま	256	73	29%	-	29%	41%	-	-	29%	0%
	たら類	291	84	29%	22%	34%	39%	2%	2%	0%	2%
	ひらめ・かれい類	255	43	17%	34%	-	39%	6%	4%	-	17%
	さば類	486	63	13%	37%	10%	18%	0%	0%	33%	1%
	かじき類	96	36	38%	3%	13%	74%	0%	-	10%	0%
	いわし類	593	9	2%	-	-	98%	-	-	-	2%
	ぶり類	340	36	11%	11%	27%	21%	2%	2%	0	36%
その他	さめ類	43	23	54%	7%	9%	83%	0%	0%	1%	0%
	はたはた	20	8	38%	-	-	0%	79%	15%	-	7%
いか類	計	716	228	32%	67%	17%	11%	1%	2%	1%	2%
	するめいか	488	198	40%	68%	18%	9%	0%	3%	1%	2%
	あかいか	11	9	87%	95%	5%	0%	-	-	-	-
貝類	計	992	63	6%	12%	46%	24%	4%	3%	0%	11%
	あわび類	91	32	35%	-	90%	0%	4%	2%	0	5%
	さざえ	43	3	8%	-	-	-	12%	9%	-	79%
かに類	計	257	17	6%	7%	7%	8%	14%	9%	0%	55%
	べにずわいがに	45	8	18%	7%	-	-	22%	8%	0	64%
たこ類		210	19	9%	29%	33%	19%	7%	2%	0%	11%
うに類		111	20	18%	25%	63%	11%	0%	0%	-	0%

※全国シェアは20%を超えている魚介種、東北圏内シェアは上位１県に赤で色づけ
資料：農林水産省「漁業生産額」

東北圏の養殖業生産構造（単位：億円）

魚介種		全国	東北圏	全国シェア	東北圏内シェア						
					青森	岩手	宮城	秋田	山形	福島	新潟
魚類		2,337	70	3%	-	-	100%	-	-	-	-
	ぎんざけ	75	70	93%	-	-	100%	-	-	-	-
貝類		781	180	23%	53%	14%	33%	-	-	-	1%
	ほたてがい	412	137	33%	69%	10%	21%	-	-	-	-
	かき類	363	42	12%	-	23%	74%	-	-	-	3%
海藻類		912	89	10%	0%	33%	67%	0%	-	-	-
	わかめ類	66	43	66%	0%	43%	56%	1%	-	-	-
	のり類	728	35	5%	-	-	100%	-	-	-	-
	こんぶ類	78	11	14%	0%	93%	6%	0%	-	-	-
ほや類		7	5	79%	78%	6%	16%	-	-	-	-

※全国シェアは20%を超えている魚介種、東北圏内シェアは上位１県に赤で色づけ
資料：農林水産省「漁業生産額」

③ 製造業

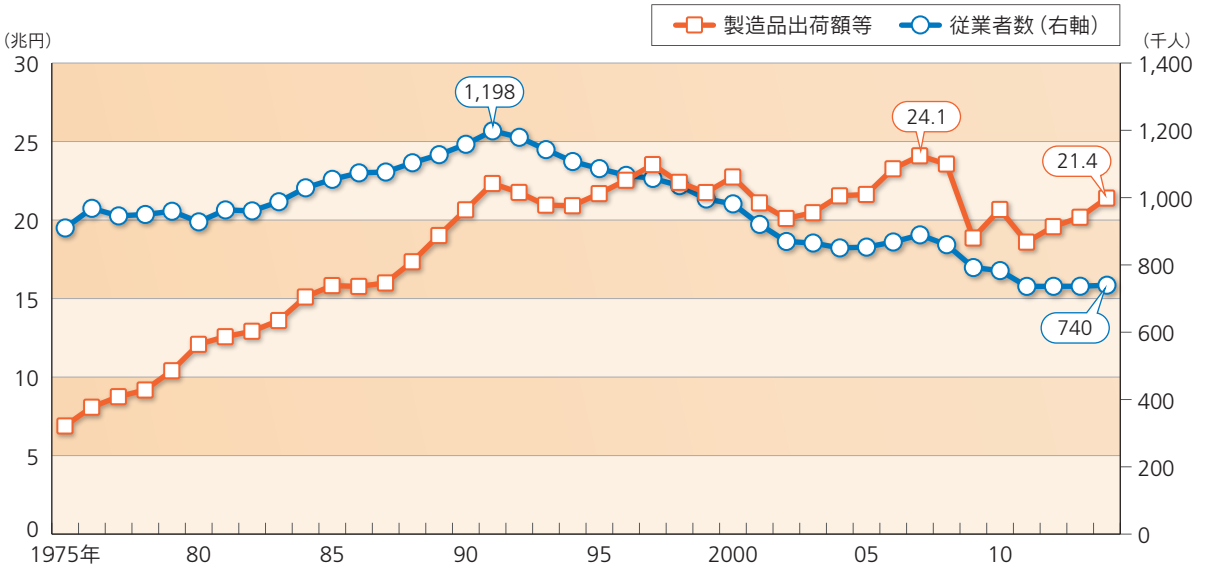
＜東北圏全体の動向＞

東北圏全体の製造業出荷額は2008年までは増加傾向にあり、24.1兆円まで達した。しかし、2008年の世界金融危機、2011年の東日本大震災の影響で20兆円を割り込むほどのダメージを受けた。近年は回復に向かっており、2014年には21.4兆円まで回復した。

従業者数は1991年の119.8万人をピークに長期減少傾向が続いており、2013年は74万人と、ピーク時比46万人の減少となっている。

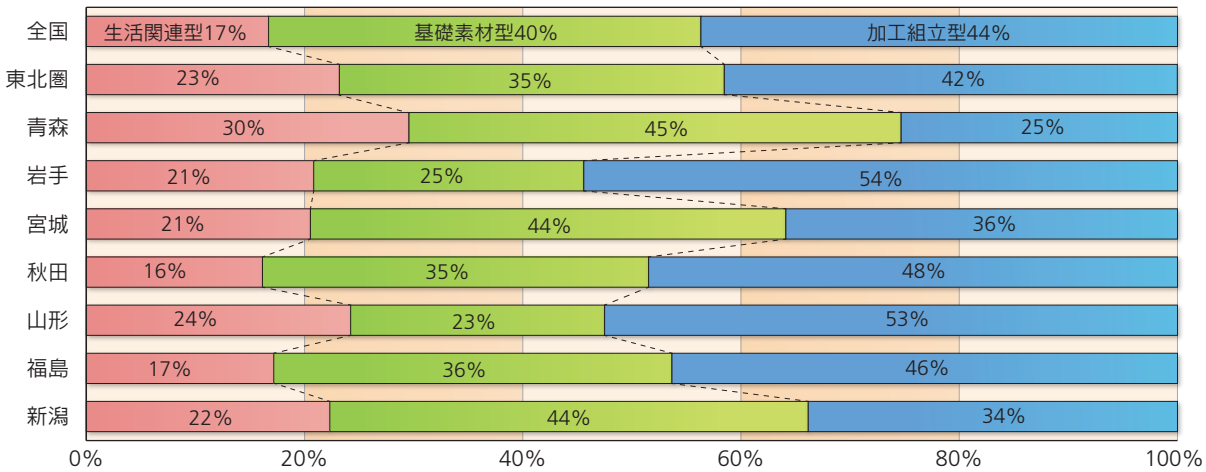
産業３類型別にみると、東北圏全体では食料品製造を主とする生活関連型に特徴があり、多くの県で全国平均を上回っている。基礎素材・加工組立型は東北圏全体では構成比は比較的低いものの、基礎素材型は青森・宮城・新潟、加工組立型は岩手・秋田・山形・福島で集積がみられる。

東北圏の製造業出荷額等・従業者数の推移



資料：経済産業省「工業統計調査」

産業3類型別の製造品出荷額の構成比



類型	業種
生活関連型	食料品、飲料・たばこ・飼料、繊維、家具・装飾品、印刷・同関連、なめし革・同製品・毛皮、その他製造業
基礎素材型	木材・木製品、パルプ・紙・紙加工品、化学、石油製品・石炭製品、プラスチック製品、ゴム製品、窯業・土石製品、鉄鋼、非鉄金属、金属製品
加工組立型	はん用機械器具、生産用機械器具、業務用機械器具、電子部品・デバイス・電子回路、電気機械器具、情報通信機械器具、輸送用機械器具

資料：経済産業省「工業統計調査」

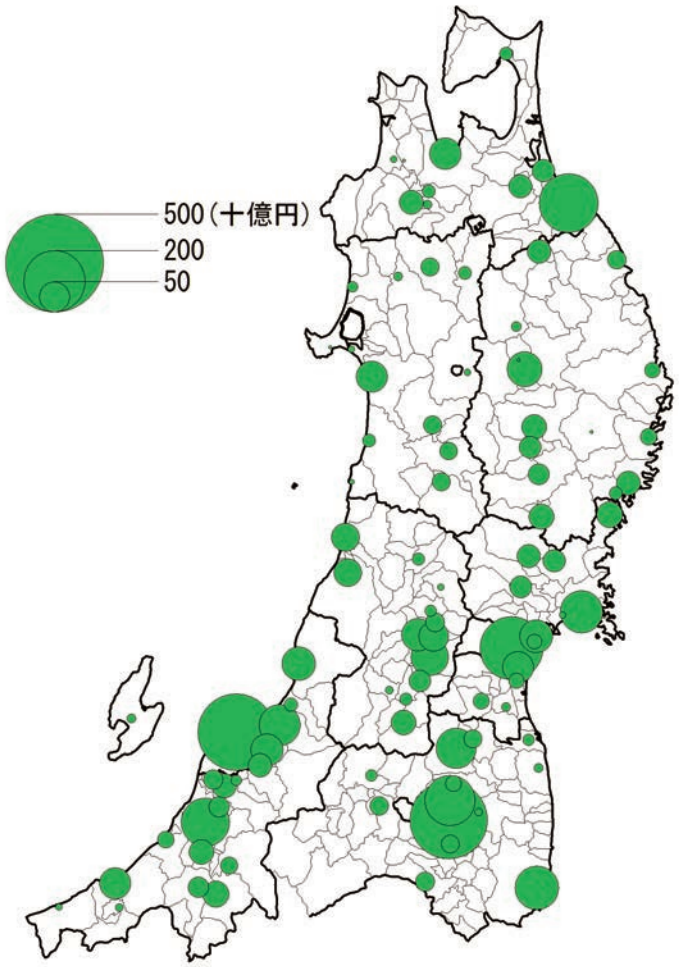
＜生活関連型＞

生活関連型製造業全体の2014年出荷額は４兆5,005億円と、東日本大震災直前である2010年の同出荷額４兆4,817億円を上回る水準まで回復してきている。

同製造業では豊富な農林水産品を背景に食料品製造業が高いウェイトを占めている。三陸沿岸の水産業が東日本大震災により大きな被害を受けたことにより2011年に大きく出荷額を減らしたが、着実に回復傾向にある。同様に飲料・たばこ・飼料についても回復している。

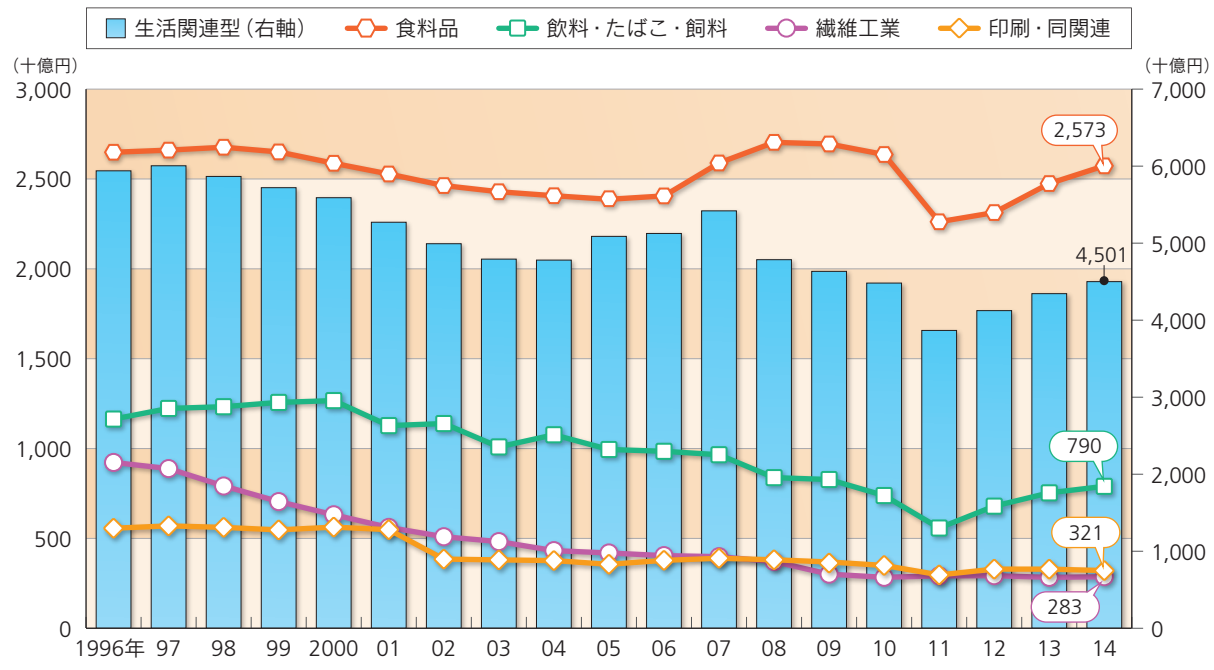
一方、繊維工業については、東日本大震災の大きな影響は認められないものの、減少傾向を示している。東北圏内全域での生活関連型製造業の集積は、三陸沿岸の水産都市、日本海側での米関連企業等と地域により特色があり、東北圏の大きな特徴となっている。

東北圏の製造業の集積（生活関連型・2014年）



資料：経済産業省「工業統計調査」

生活関連型製造業の製造品出荷額等の推移



資料：経済産業省「工業統計調査」

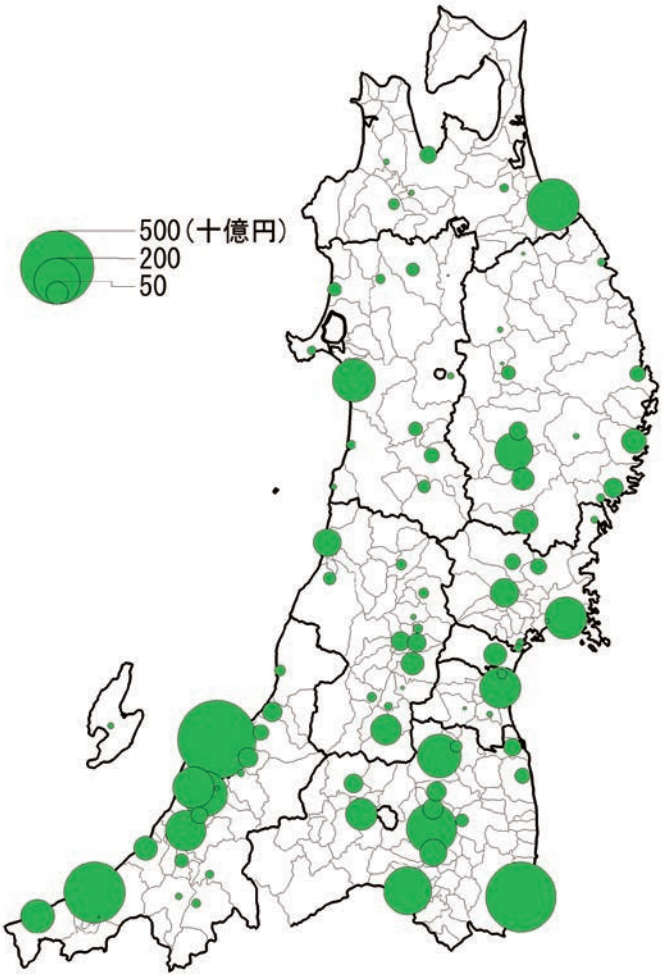
＜基礎素材型＞

基礎素材型製造業は、東日本大震災で太平洋沿岸に立地する事業所が大きな被害を受けたものの、出荷額は順調に回復している。2014年の出荷額は７兆9,457億円と、東日本大震災直前である2010年の同出荷額７兆２,318億円を1割ほど上回っている。

同製造業は、東北圏の主要港湾である八戸、新潟、小名浜等の周辺に集積が進んでいる。

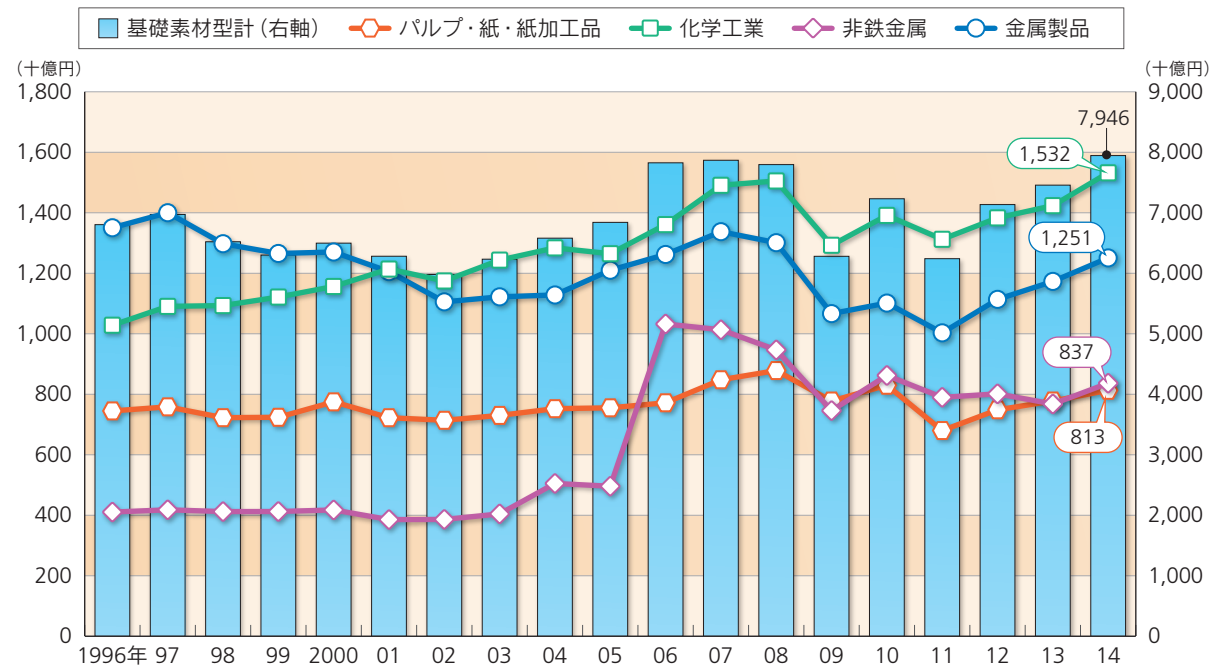
産業別には化学・金属製品のウェイトが高く、それにパルプ・非鉄金属・鉄鋼が続いている。

東北圏の製造業の集積（基礎素材型・2014年）



資料：経済産業省「工業統計調査」

基礎素材型製造業の製造品出荷額等の推移



資料：経済産業省「工業統計調査」

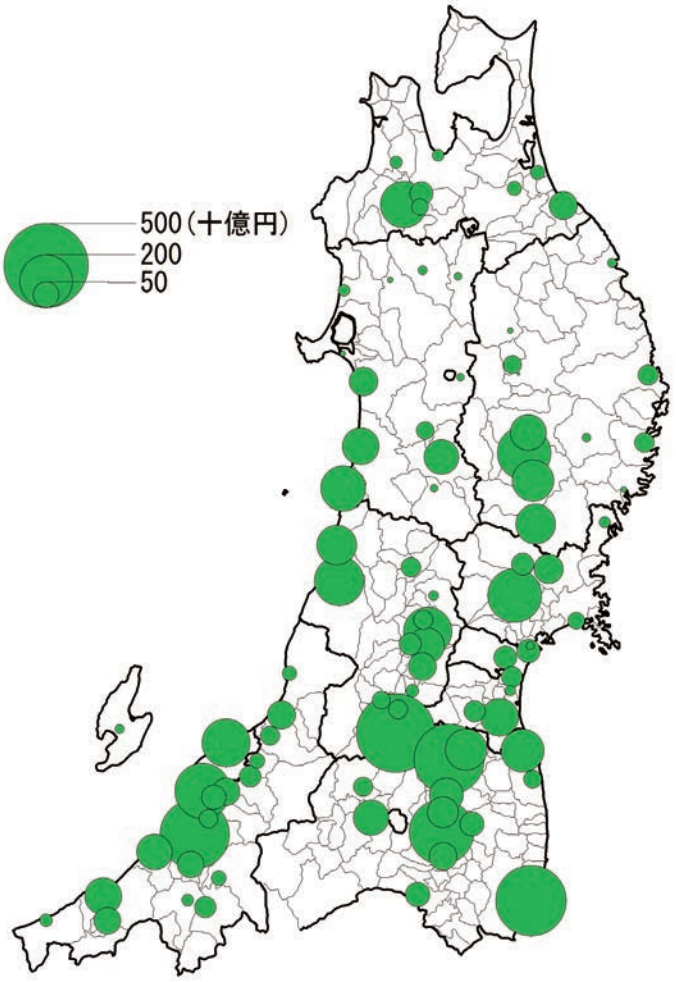
＜加工組立型＞

加工組立型製造業の2014年出荷額は８兆9,564億円と、東日本大震災直前の2010年出荷額のほぼ同水準まで回復してきている。同製造業は、福島県全域、宮城・岩手県の北上川流域、山形県置賜地域、新潟県日本海沿岸に一定の集積がみられる。

産業別には、電子デバイス、電子機器製造を中心とした電気機械のウェイトが高いが、2008年の世界金融危機の影響を強く受け、当該分野の製造品出荷額は大きく減少しているが、持ち直しの動きが見られる。

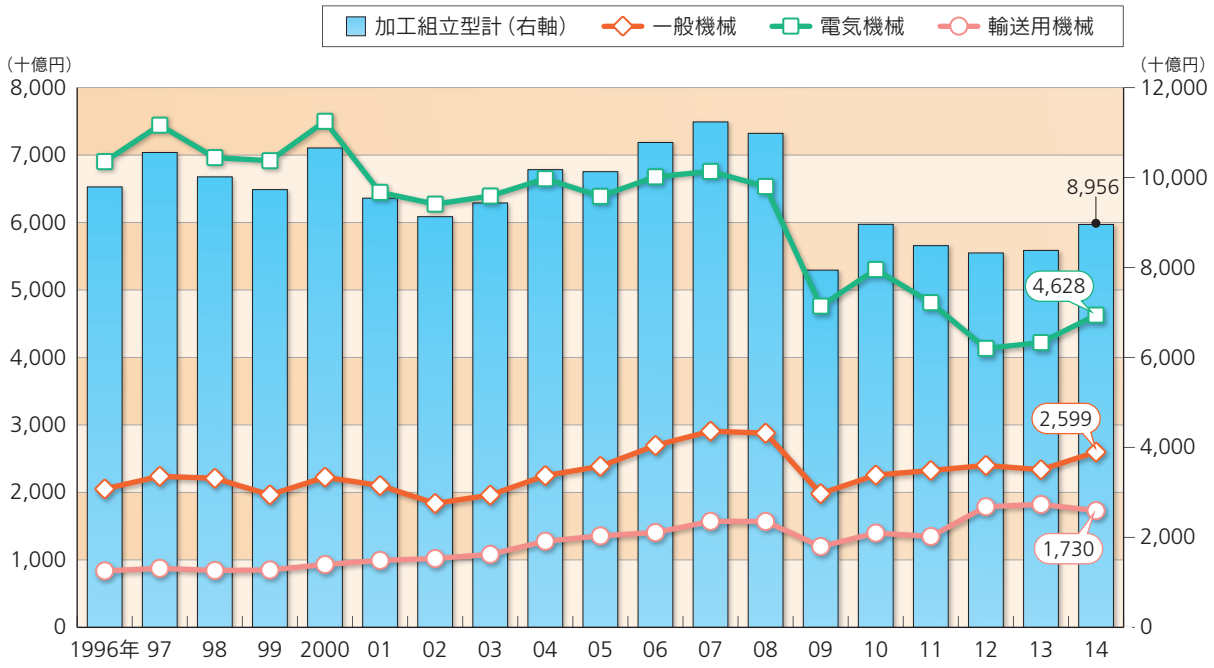
一方、輸送用機械は世界金融危機・東日本大震災以前の水準以上に成長する唯一の産業であり、ウェイトは未だ小さいものの東北圏の製造業の特色ある分野の一つとなっている。

東北圏の製造業の集積（加工組立型・2014年）



資料：経済産業省「工業統計調査」

加工組立型製造業の製造品出荷額等の推移



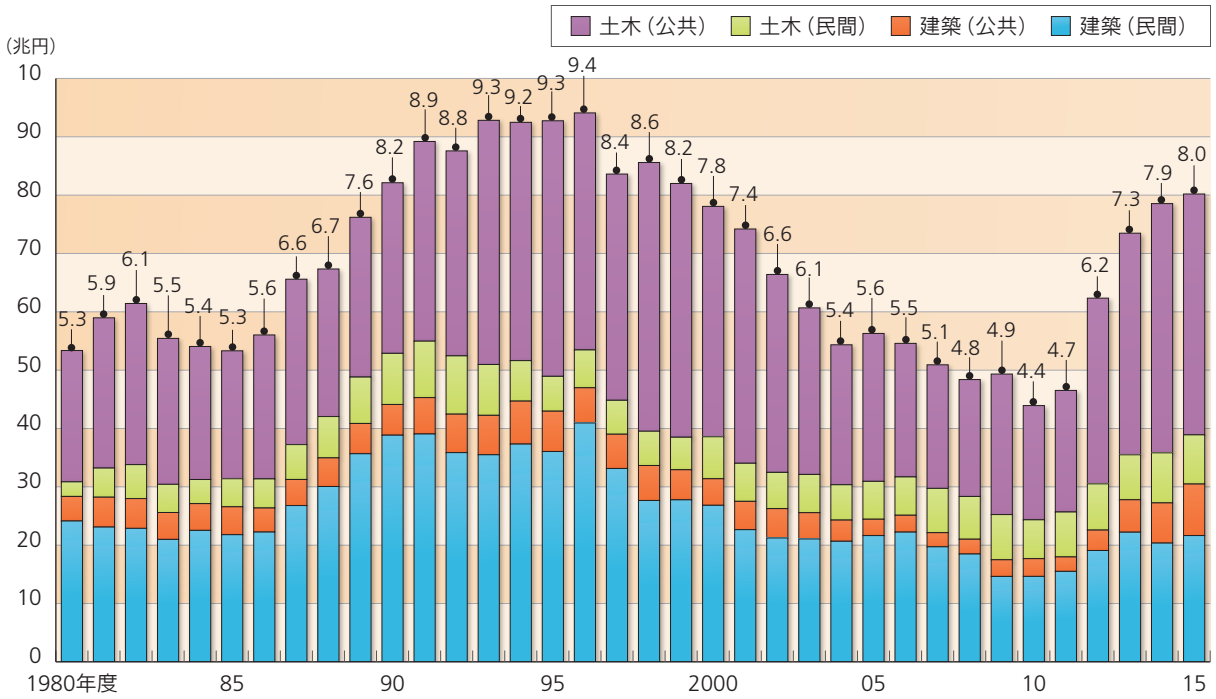
資料：経済産業省「工業統計調査」

④ 建設業

東北圏の建設投資額は、公共投資の増加及び住宅需要の高まりから1990年代半ばに９兆円超とピークを迎えたが、その後、公共投資の減少に加え、住宅・産業ともに建物投資が減少したことにより2000年代に入ると４兆円台まで落ち込んだ。

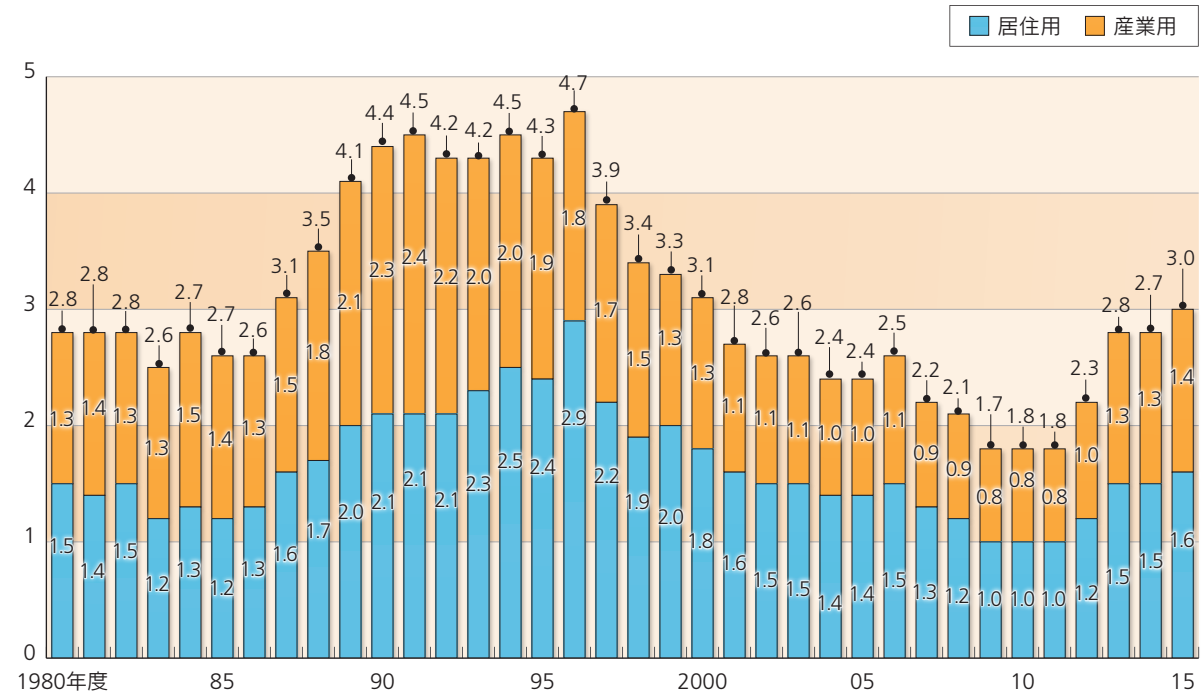
しかし、2011年の東日本大震災からの復旧・復興関連により投資額は大幅に伸び、2015年度は8.0兆円まで増加している。

建設投資額の推移



資料：国土交通省「建築総合統計」より作成

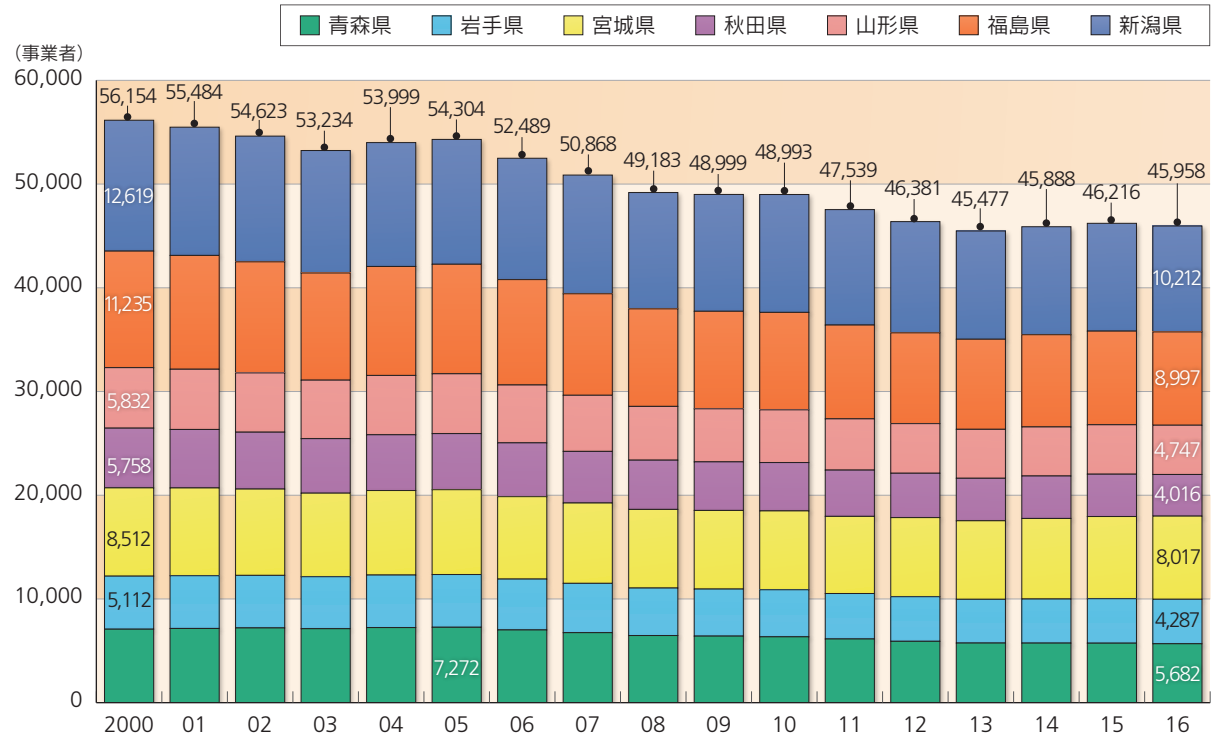
建物投資額の推移



資料：国土交通省「建築総合統計」より作成

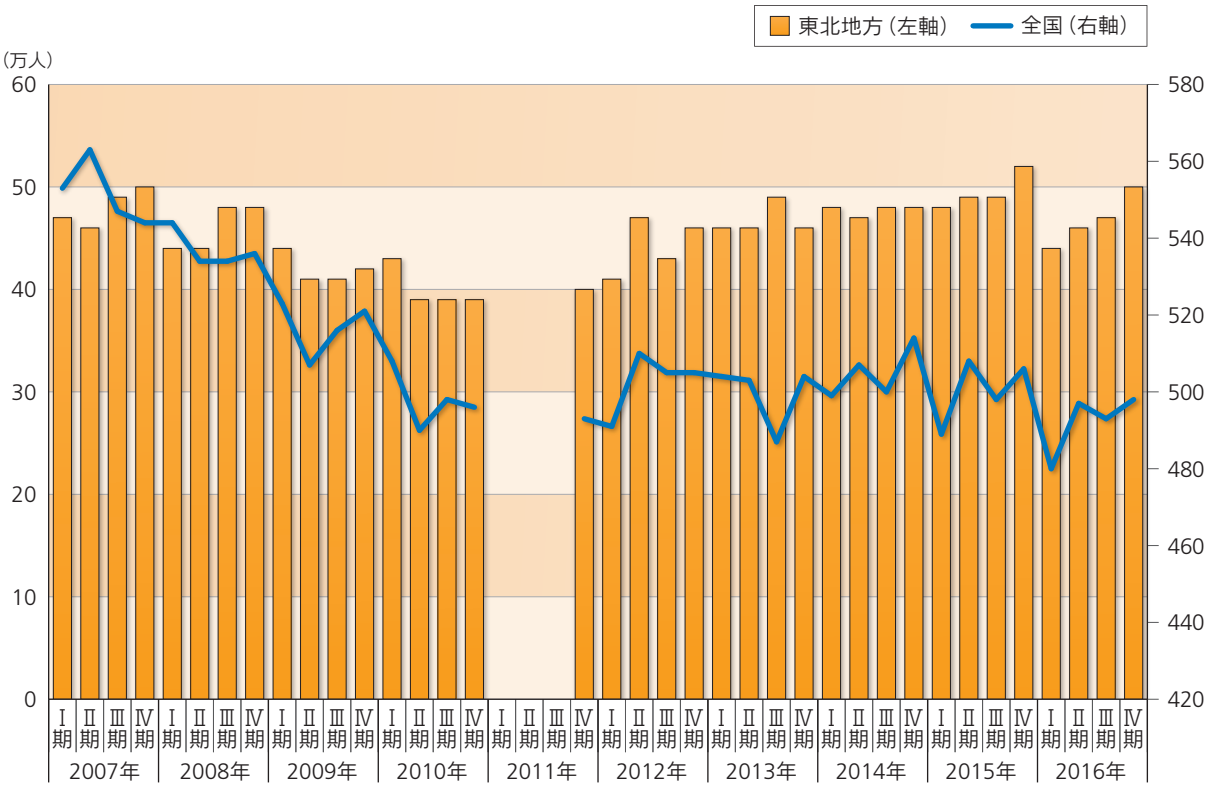
建設業の事業者数についても、青森県以外の各県では2000年をピークに減少基調にあったが、東日本大震災をきっかけに宮城県など増加する県も見受けられる。従業者についても全国との比較では伸びを示している。

建築業事業者数の推移



資料：国土交通省「建設業許可業者数調査」

東北6県の建設業就業者数の推移



資料：総務省「労働力調査」より作成

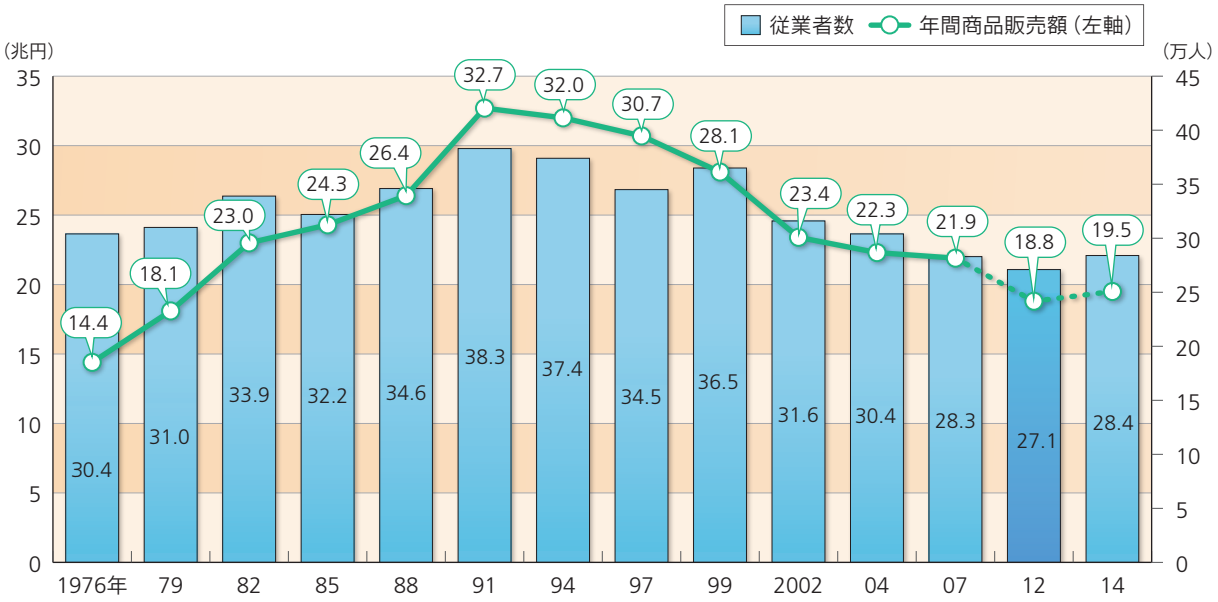
⑤ 商業

＜東北圏全体の動向＞

東北圏の卸売販売額は1991年の32.7兆円を境に減少が続いたが、2014年は19.5兆円と微増となっている。一方、就業者数は1991年の38.3万人から減少基調で推移しており、2007年以降は30万人を切る水準で推移している。

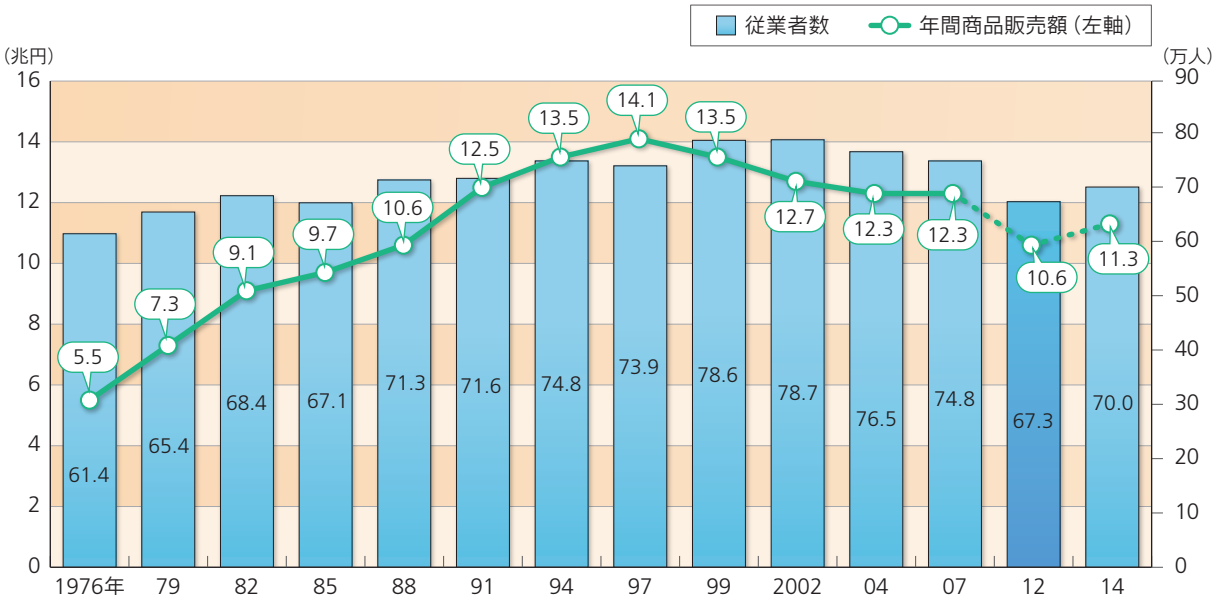
小売販売額は1997年の14.1兆円をピークに減少が続いており、2014年は11.3兆円となっている（統計上の問題で2007年以降の数値は直接比較できない）。従業者数は1990年代以降の大規模小売店舗の増加に伴い一時増加を見せた。しかし、販売額が伸びない中で減少に転じ、2001年の78.7万人をピークに減少基調に転じ、2014年は70.0万人となっている。大規模小売店舗数は震災後再び増加に転じている。

東北圏の卸売販売額・従業者数の推移



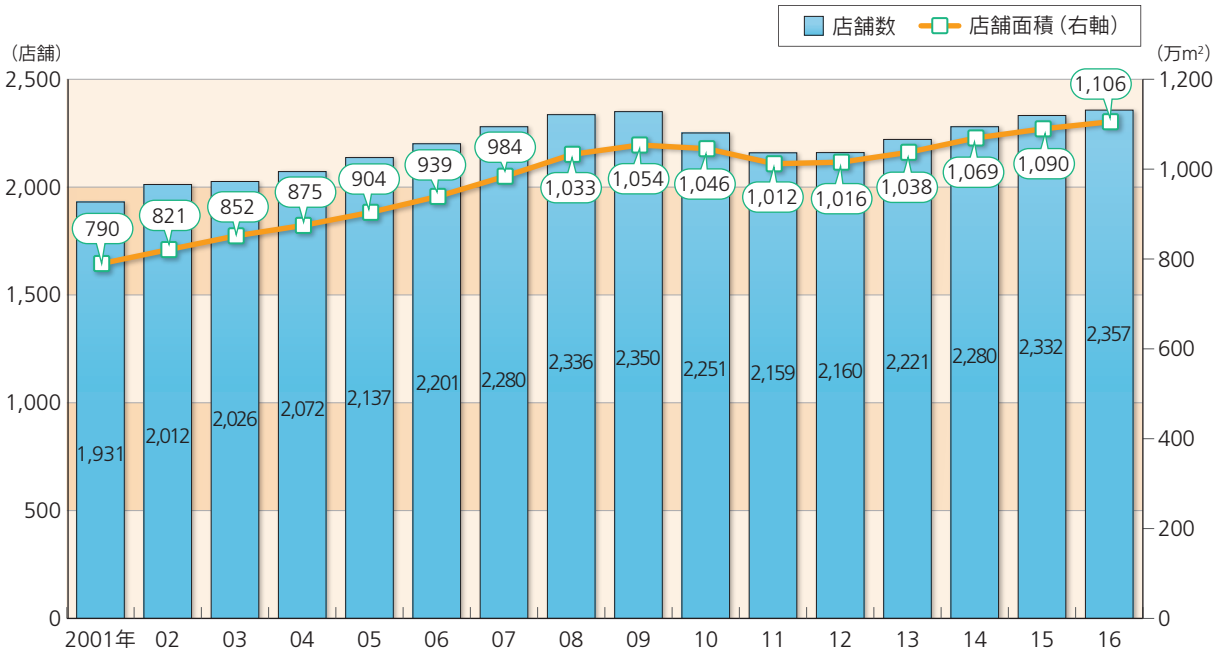
資料：総務省・経済産業省「経済センサス－活動調査」（2011年）および「商業統計調査」（1975～2006年、2014年）
※なお両統計は調査方法が異なるため直接接続しない

東北圏の小売販売額・従業者数の推移



資料：総務省・経済産業省「経済センサス－活動調査」（2011年）および「商業統計調査」（1975～2006年、2014年）
※なお両統計は調査方法が異なるため直接接続しない

東北圏の大型小売店の店舗数・面積の推移



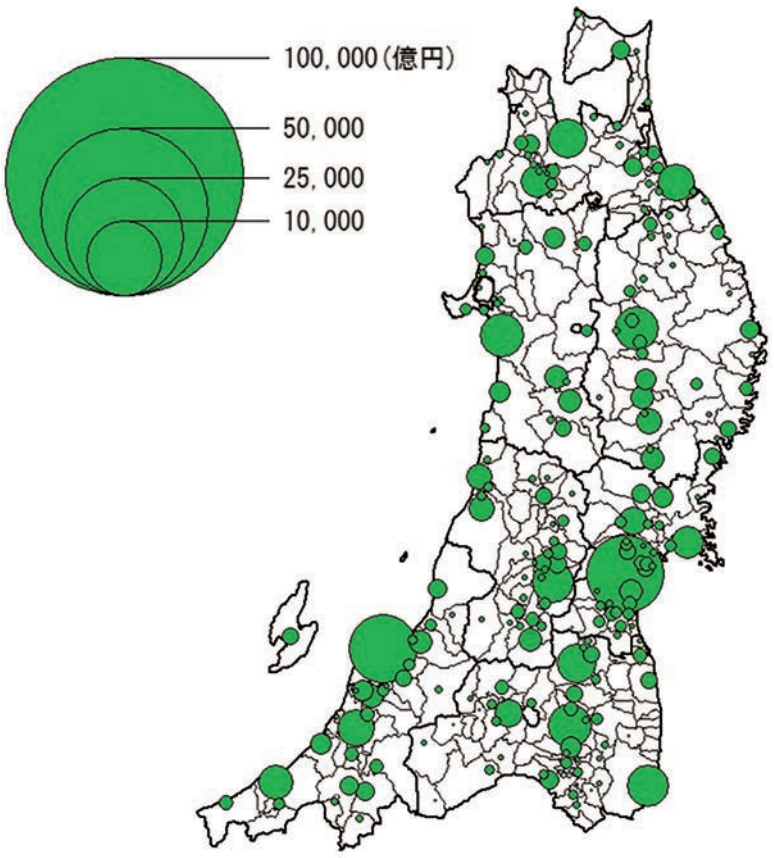
資料：東洋経済新報社「大規模小売店総覧」により作成

＜東北圏内での集中度＞

小売販売額は基本的に人口規模に比例することから、東北圏内の主要都市への集中が見られる。特に仙台・新潟の2都市の商業集積は、東北圏内でも大きな存在感を有している。

青森県（青森市・八戸市・弘前市）と福島県（郡山市・いわき市・福島市）には、県下に複数の小売集積都市が並立している特徴を見ることができる。

東北圏内市町村の小売販売額



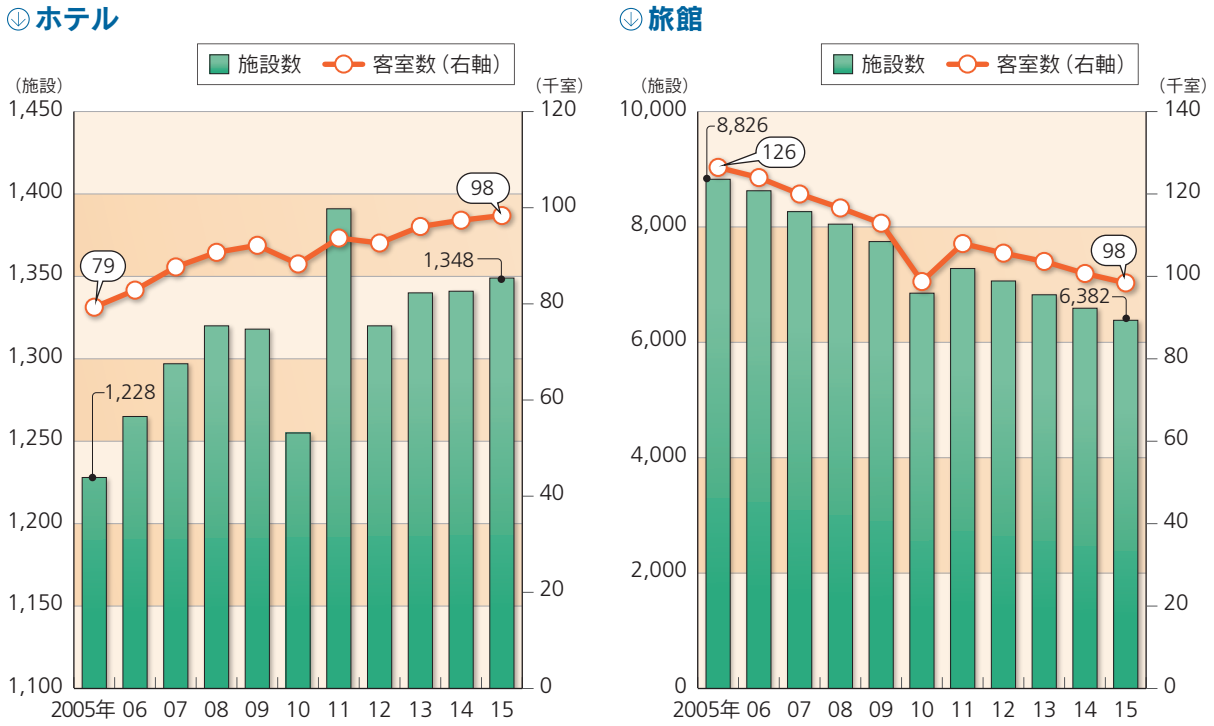
資料：総務省・経済産業省「経済センサス－活動調査」

⑥ 観光

＜宿泊施設数＞

観光客の受け皿となる宿泊施設について、ホテルは施設数・客室数ともに増加傾向にある。一方、旅館は施設数・客室数ともに減少が続いている。

ホテル・旅館の施設数と客室数の推移

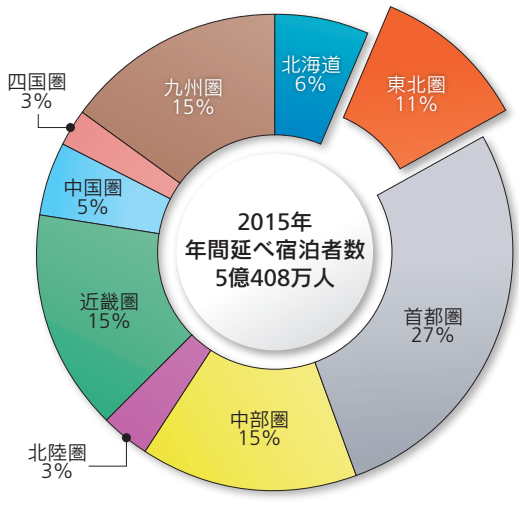


資料：厚生労働省「衛生行政報告」

＜宿泊者数の推移＞

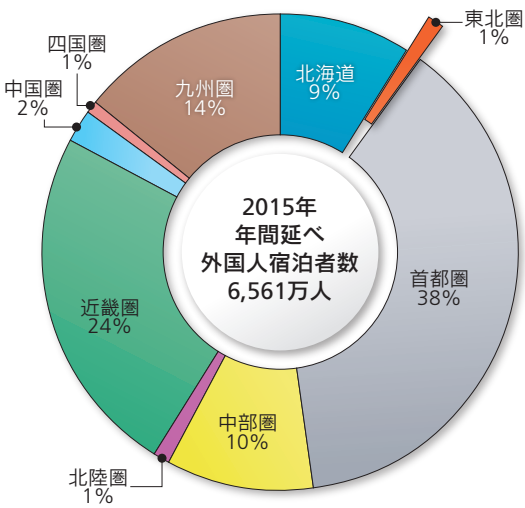
東北圏での宿泊者数は約5,000万人と全国の11％を占め、経済規模以上のシェアを獲得している。そのうち外国人宿泊者は87万人であるが、これは全国の１％にとどまり、東北圏は四国圏・北陸圏とならび外国人宿泊者数が少ない圏域となっている。

延べ宿泊者数の地域別シェア



資料：観光庁「宿泊旅行統計調査」

外国人延べ宿泊者数の地域別シェア

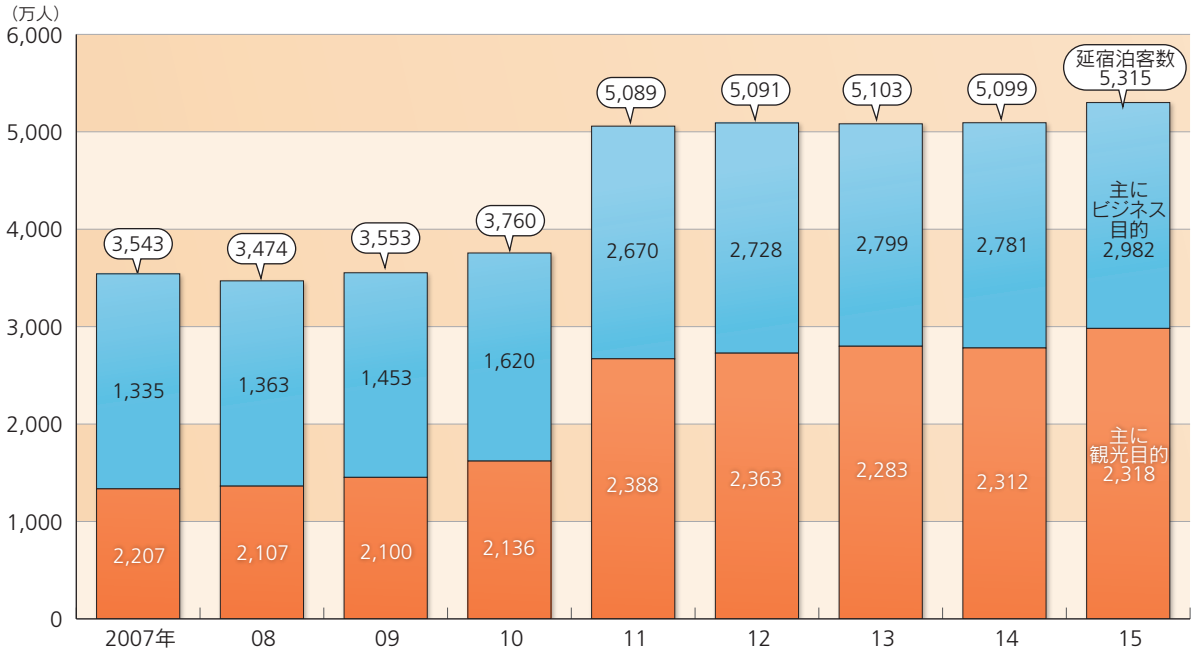


資料：観光庁「宿泊旅行統計調査」

宿泊者数の推移を見ると、東日本大震災を契機に大きな変化が見られる。2010年までは年間4,000万人に満たなかったが、2011年以降は主にビジネス目的での宿泊者が大幅に増加（年間1,000万人超の増加）し、年間宿泊者数は5,000万人を超えることとなった。これも復旧・復興需要の一つの表れといえよう。観光目的の宿泊者数はほぼ2,300万人で推移しており、震災前に比して年間200万人増加している。

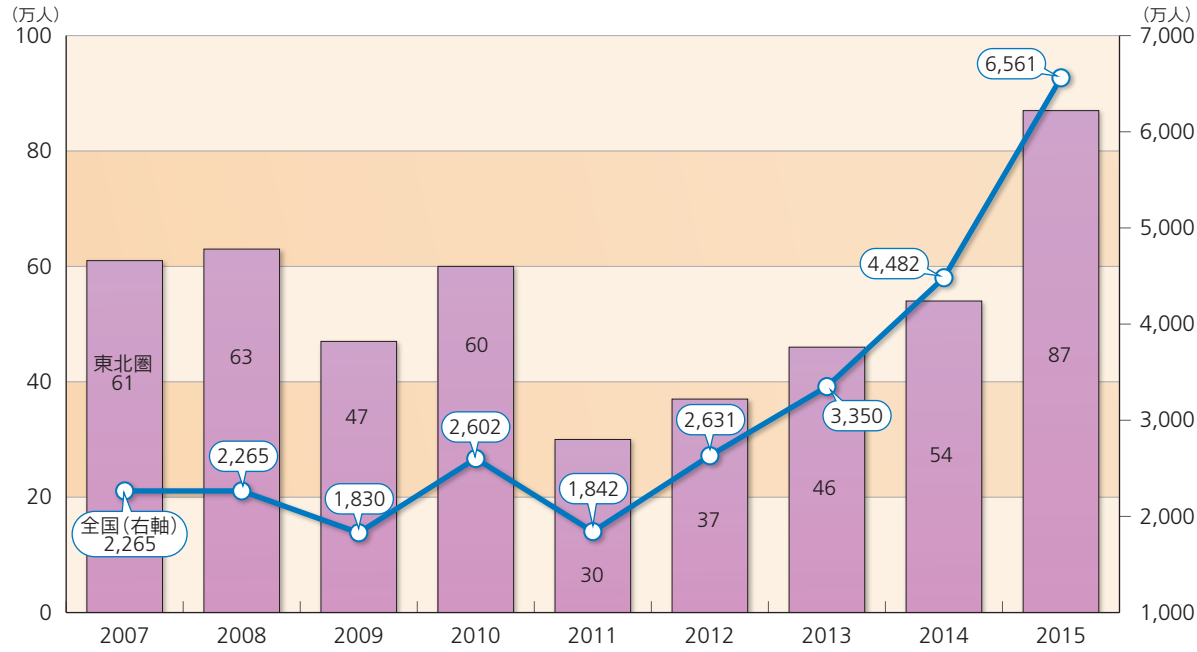
外国人宿泊者数は東日本大震災で大きく減少したものの、インバウンドブームの流れにより急速に回復し、2015年には震災前である2010年の水準を超えるまでにいたった。震災の影響で全国的に宿泊者は減少したが、2015年の外国人宿泊者数は2010年比で約２倍にまで増加していることを鑑みれば、外国人旅行者の受け入れに対し東北圏はまだ拡大の余地があるものと思われる。

延べ宿泊者数の推移



資料：観光庁「宿泊旅行統計調査」

延べ外国人宿泊者数の推移



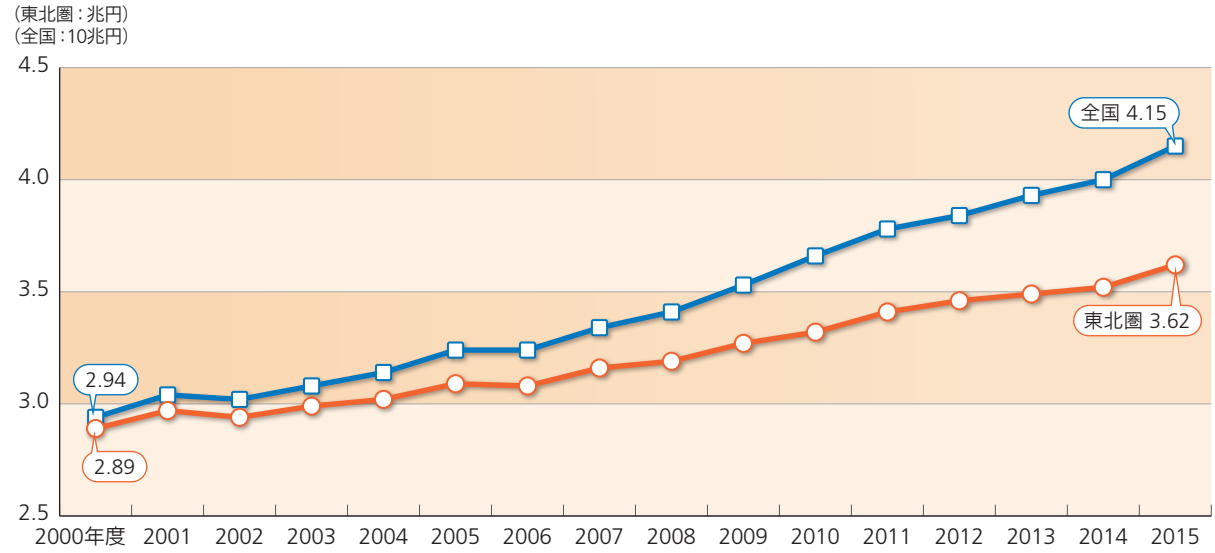
資料：観光庁「宿泊旅行統計調査」

⑦ 医療・福祉

＜医療費の推移＞

高齢化が進むなかで医療費は全国的に増加を続けている。全国では2000年度に29兆円だった医療費は2015年度には42兆円と約1.4倍に、東北圏では全国ほどの増加ではないものの、2000年度の2.9兆円から2015年度は3.6兆円と約1.3倍になっている。

全国と東北圏の医療費の推移



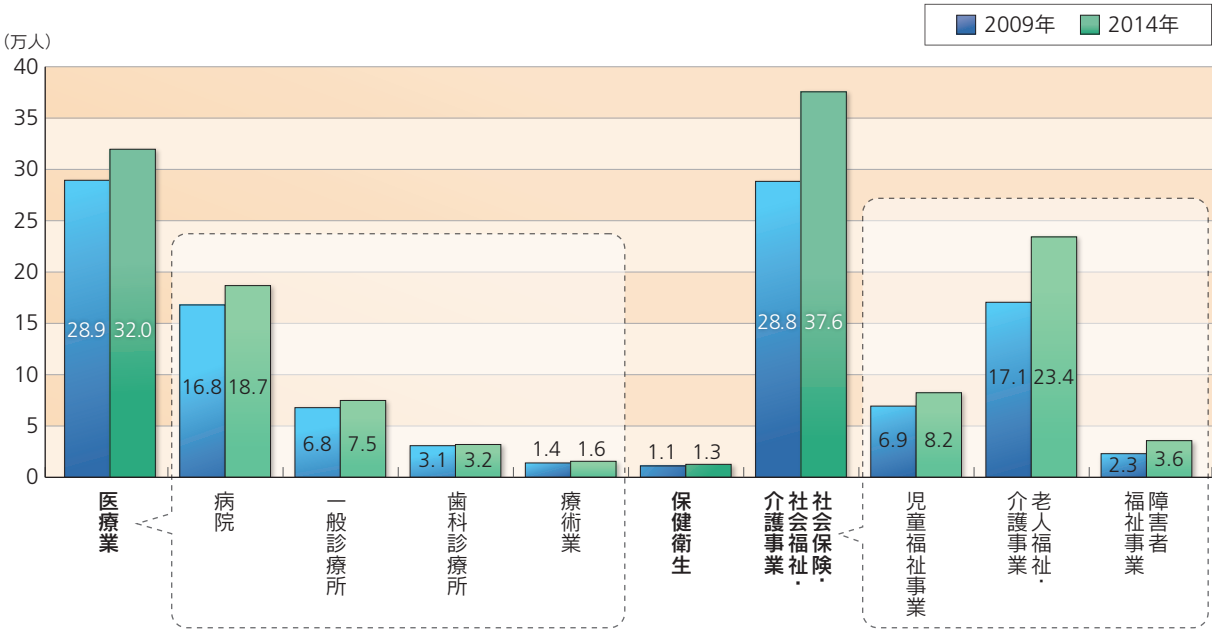
資料：厚生労働省「医療費の動向調査」

＜医療・福祉分野の従業者数＞

医療・福祉需要の増加を受けて、東北圏における医療・福祉分野の従業者数は増加している。

2009年から2014年にかけて医療分野では28.9万人から32.0万人へと3.1万人の増加、福祉分野では28.8万人から37.6万人へと8.8万人の増加である。特に福祉分野のうち老人福祉・介護事業の従業者数は、2009年においては17.1万人と病院事業とほぼ同水準であったが、2014年においては6.3万人の増加となり、病院事業との従業員数差も4.7万人に拡大、当分野での雇用拡大が顕著である。

医療・福祉従業者数の推移



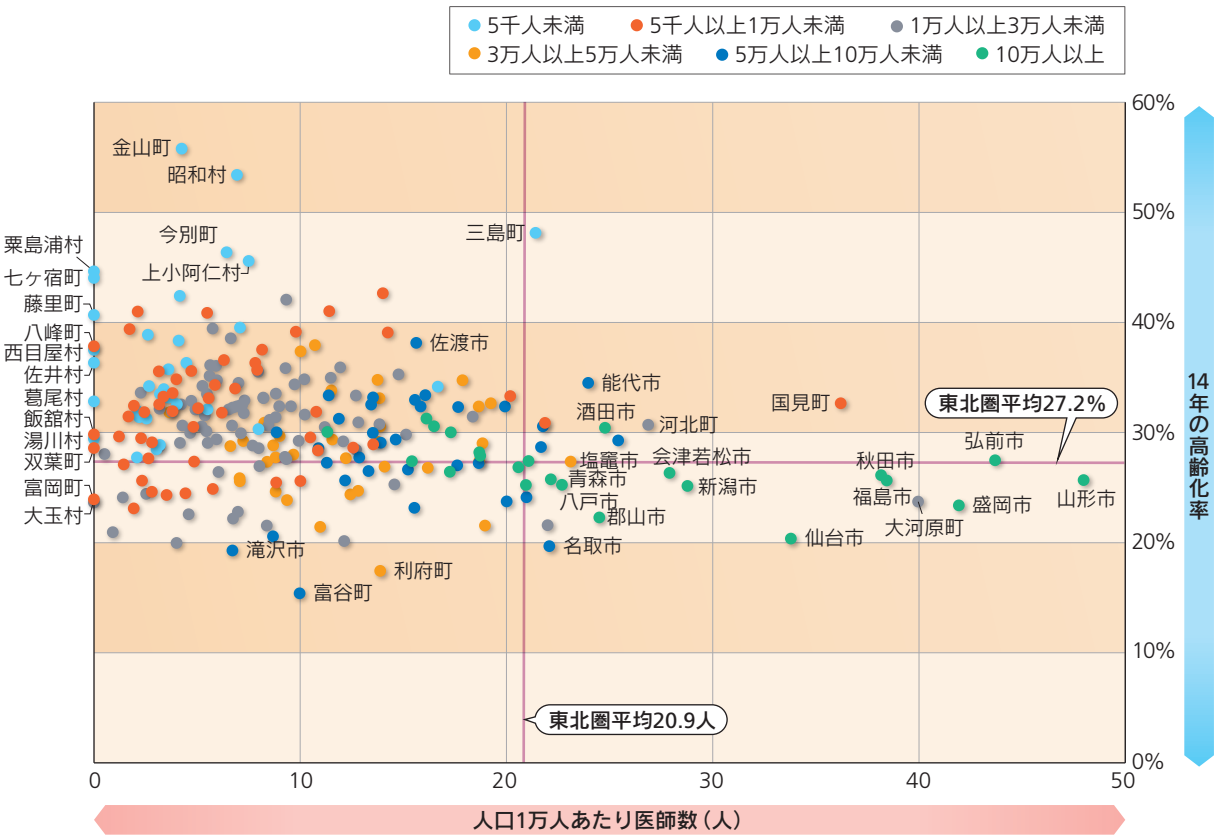
資料：総務省・経済産業省「経済センサス－基礎調査」

＜市町村別の医師数の状況＞

高まる一方の医療需要であるが、東北圏内市町村では医療環境に大きな差が見られる。人口１万人当たりの医師数は平均20.9人であり、この平均値を超える自治体は各県の県庁所在地や中心的な市および比較的大きな医療機関が立地する28市町に限定され、残りの市町村は平均を下回るなど、医療制度の階層性を表したものとなっている。

人口規模が小さく、高齢化の高い地域で医師数が５人に満たない自治体は60町村あり、うち医師がいないのは12町村（原子力事故による避難地域を含む）となっている。

東北圏内市町村の医師数（2014年）



資料：総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」、厚生労働省「医師・歯科医師・薬剤師調査」

⑸ 文化・教育

① 文化

東北圏は、古くは縄文時代から近現代に至るまで多様な文化が織り成されてきた地域であり、国宝に指定されている文化財28件には、様々な時代の文物が含まれている。

2011年６月には世界遺産委員会で「平泉－仏（浄土）を表す建築・庭園及び考古学的遺跡群－」がユネスコ世界文化遺産に登録されるなど、世界的にも評価の高い文化財を有している。また、2015年には岩手県の「橋野鉄鋼山」を含む「明治日本の産業革命遺産」が世界文化遺産へ登録された。

東北圏の国宝指定状況

分野	件数	文化財の名称	所在地
美術工芸品	22		
絵画	2	紺紙著色金光明最勝王経金字宝塔曼荼羅図	岩手県
		紙本金地著色洛中洛外図〈狩野永徳筆／六曲屏風〉	山形県
彫刻	2	金色堂堂内諸像及天蓋	岩手県
		木造薬師如来及両脇侍像	福島県
工芸品	9	赤絲威鎧〈兜、大袖付〉	青森県
		白絲威褄取鎧〈兜、大袖付〉	青森県
		孔雀文磬	岩手県
		中尊寺金色堂堂内具	岩手県
		中尊寺経蔵堂内具	岩手県
		螺鈿八角須弥壇	岩手県
		線刻千手観音等鏡像	秋田県
		太刀〈銘信房作〉	山形県
		太刀〈銘真光〉	山形県
書籍	4	紺紙金字一切経（内十五巻　金銀交書経）	岩手県
		史記〈孝文本紀第十〉	宮城県
		類聚国史巻第廿五	宮城県
		一字蓮台法華経〈開結共（巻第六欠）〉	福島県
古書	1	上杉家文書	山形県
考古	3	土偶／青森県八戸市風張１遺跡出土	青森県
		土偶／山形県西ノ前遺跡出土	山形県
		新潟県笹山遺跡出土深鉢形土器	新潟県
歴史	1	慶長遣欧使節関係資料	宮城県
建造物	6	中尊寺金色堂	岩手県
		瑞巌寺（庫裏及び廊下、本堂）	宮城県
		大崎八幡宮	宮城県
		羽黒山五重塔	山形県
		阿弥陀堂（白水阿弥陀堂）	福島県

資料：文化庁「国宝重要文化財データベース」

東北圏内には各地方の特色ある歴史・文化を活かした美術館・博物館があり、情報発信や文化活動の拠点として重要な役割を担っている。

東北圏の主な博物館・美術館

	施設数	総合博物館	美術館	歴史文化財	文学	動植物園 水族館	科学 自然
青森県	6	青森県立 郷土館	青森県立 美術館	弘前城天守	青森県近代 文学館	青森県営 浅虫水族館	青森県立三沢 航空科学館
			十和田市 現代美術館	三内丸山遺跡 縄文時遊館	太宰治記念館 「斜陽館」		青森市森林 博物館
			棟方志功 記念館	立佞武多の館	三沢市寺山修 司記念館		むつ科学 技術館
				青函トンネル 記念館			
岩手県	22	岩手県立 博物館	岩手県立 美術館	もりおか 歴史文化館	宮沢賢治 記念館	盛岡市 動物公園	盛岡市 子ども科学館
		岩手大学 ミュージアム		遠野ふるさと村	石川啄木 記念館		岩手県立 水産科学館
				中尊寺讃衡蔵			久慈琥珀 博物館
宮城県	17	仙台市博物館	宮城県美術館	仙台市歴史 民俗資料館	仙台文学館	仙台うみの杜 水族館	スリーエム 仙台市科学館
		東北大学総合 学術博物館	東北福祉大学 芹沢銈介 美術工芸館	東北歴史 博物館		仙台市八木山 動物公園	三居沢電気 百年館
				伊達政宗公 霊屋瑞鳳殿			唐桑半島ビジ ターセンター・ 津波体験館
秋田県	11	秋田県立 博物館	秋田県立 美術館	秋田市立 赤れんが郷土館	新潮社 記念文学館	秋田市 大森山動物園	秋田県立 農業科学館
			秋田県立 近代美術館	大潟村干拓 博物館		男鹿水族館 GAO	白神山地世界 遺産センター 藤里館
				マタギ資料館			マインランド 尾去沢
山形県	16	山形県立 博物館	東北芸術工科 大学美術館 大学センター	山形県郷土館 文翔館	斎藤茂吉 記念館	山形市野草園	山形県産業 科学館
			土門拳記念館	出羽三山歴史 博物館	山寺芭蕉 記念館	鶴岡市立 加茂水族館	山形県立 自然博物園
				米沢市上杉 博物館			
福島県	17	福島県立 博物館	福島県立 美術館	福島県文化財 センター 白河館	いわき市立 草野心平記念 文学館	ふくしま海洋科 学館アクアマリ ンふくしま	郡山市ふれあい 科学館スペース パーク
			CCGA現代グラ フィックアー トセンター	鶴ヶ城天守閣 郷土博物館		東北サファリ パーク	尾瀬ブナの森 ミュージアム
				野口英世 記念館			
新潟県	39	新潟県立 歴史博物館	新潟県立 近代美術館	佐渡金山 展示資料館	鈴木牧之 記念館	新潟県立 植物園	新潟県立 自然科学館
		新潟市歴史 博物館 みなとぴあ	新潟市美術館	日本スキー 発祥記念館		新潟市水族館 マリンピア 日本海	内水面漁業 資料館
				北方文化 博物館			フォッサマグナ ミュージアム

資料：施設数は文部科学省「平成23年度社会教育調査」、施設名は各施設ウェブサイトなどにより作成

② 教育

＜高校卒業後の進路＞

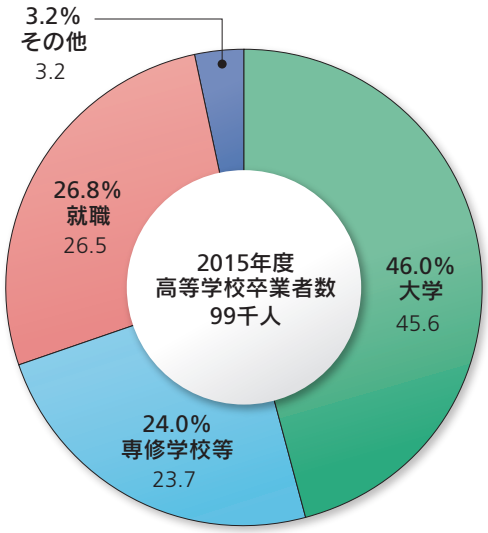
2015年度の東北圏における高校卒業者は99千人である。卒業後の進路は、卒業生の70.0%にあたる69.3千人が大学・専修学校などへ進学し、26.8%にあたる26.5千人が就職となっている。

就職者26.5千人のうち８割にあたる21.1千人は東北圏内に就職しているが、その他の5.4千人が東北圏外に就職している。東北圏外からの就職者は0.2千人であることから、就職では約5.2千人が流出していることになる。

また、大学への進学者45.6千人のうち53.9%（24.1千人）が東北圏内に、46.1%（20.6千人）が東北圏外に進学している。一方、東北圏外からの進学者は7.4千人にとどまっており、大学への進学では13千人が流出していることになる。

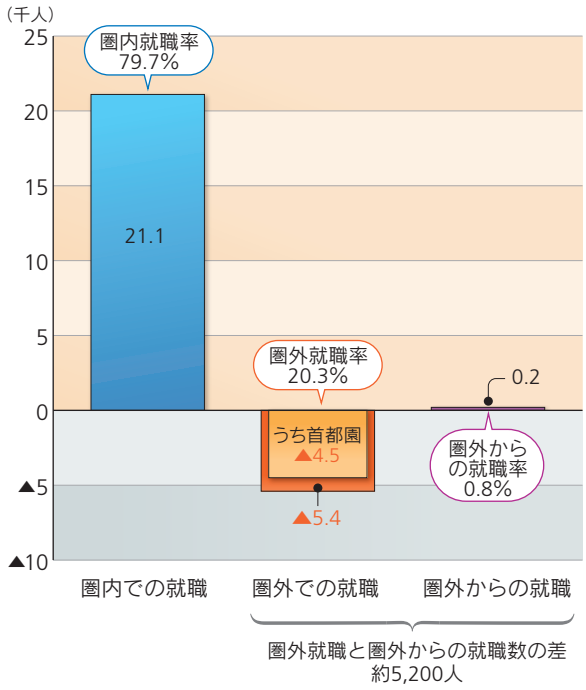
専修学校等については、統計データが不在のため、圏内外への進学状況は不明であるが、高校卒業後の進路選択を契機に少なくとも18千人以上の若者が圏外に流出している状況である。

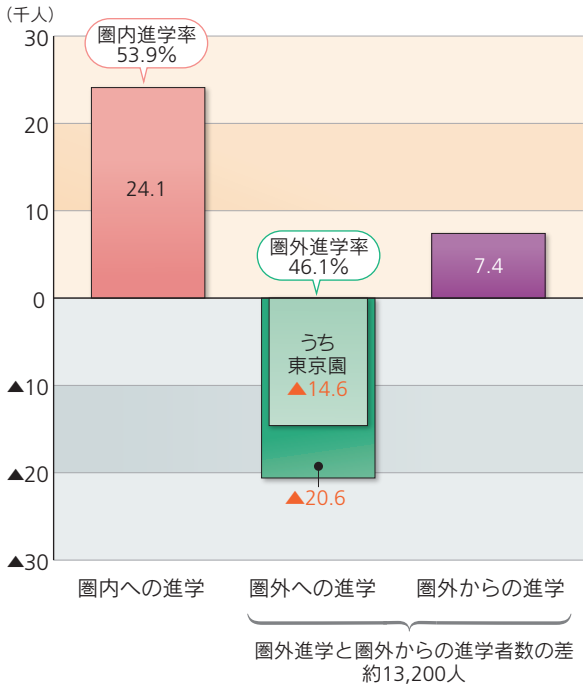
東北圏における高校卒業後の進路



資料：文部科学省「学校基本調査」

東北圏における高校卒業後の進路





資料：文部科学省「学校基本調査」（速報値）

＜東北圏内の大学＞

東北圏内の高等教育機関は大学68校、大学院51校、短期大学31校、高等専門学校７校となっている。

このうち大学は、グローバル化と地方創生という２つの流れの中で、グローバルに活躍する人材の育成や大学における世界ランキング上位を目指す大学と、地域に密着して地域課題の解決を志向する大学という方向での役割が期待されている。

東北圏では、前者については国の「スーパーグローバル大学創生支援事業」で選定された５大学の取組、後者は「地（知）の拠点大学による地方創生推進事業」で７大学が中心となったプログラムが推進されている。

東北圏内の高等教育機関の数

	大学			大学院			短期大学		高等専門学校
	国立	公立	私立	国立	公立	私立	公立	私立	国立
東北圏	10	14	44	10	12	29	4	27	7
青森県	1	2	7	1	2	3	0	5	1
岩手県	1	1	3	1	1	3	2	3	1
宮城県	2	1	11	2	1	9	0	4	1
秋田県	1	3	3	1	2	1	0	4	1
山形県	1	2	3	1	1	2	1	2	1
福島県	1	2	5	1	2	4	1	4	1
新潟県	3	3	12	3	3	7	0	5	1

資料：文部科学省「学校基本調査」、原書房「全国学校総覧」等

東北圏内大学の動き

㋑スーパーグローバル大学創生支援を受けている大学

大学名
東北大学
長岡技術科学大学
国際教養大学
会津大学
国際大学

資料：文部科学省HP等

㋺地（知）の拠点大学による地方創生推進事業（COC+）の採択状況

大学名	参加教育機関・自治体（拠点大学除く）
弘前大学	9教育機関 5自治体
岩手大学	6教育機関 17自治体
秋田大学	2教育機関 1自治体
東北学院大学	11教育機関 2自治体
山形大学	5教育機関 14自治体
福島大学	3教育機関 1自治体
新潟大学	6教育機関 2自治体

東北圏における幸福と貧困

東北大学大学院経済学研究科
高齢経済社会研究センター　センター長・教授　**吉田　浩**

1. 東北における幸福の重要性

本コラムでは、「東北圏における幸福と貧困」と題して、東北圏に住む人々の幸福に焦点を当てて検討を行うこととする。東北圏に住む人々の幸福に焦点を当てる理由は、本『東北圏社会経済白書』の本旨にかかわる問題であるからである。『東北圏社会経済白書』は東北圏における、経済、産業の特徴や実態を各種統計資料やヒアリング等の根拠資料をもとに、浮き彫りとする調査報告書である。

このような調査は、東北圏における経済的実情を明らかにするという目的もあるが、それはモノ・カネに象徴される東北圏社会の物的なあり方が、最終的にはこの東北圏に住むヒトの暮らしを通じて、幸福を増進するために役立てられるべきだと考える。そこで、『東北圏社会経済白書』の最終的な到達ポイントとして、「東北圏における幸福」を考える必要がある。

2. 東北地方の住民の幸福

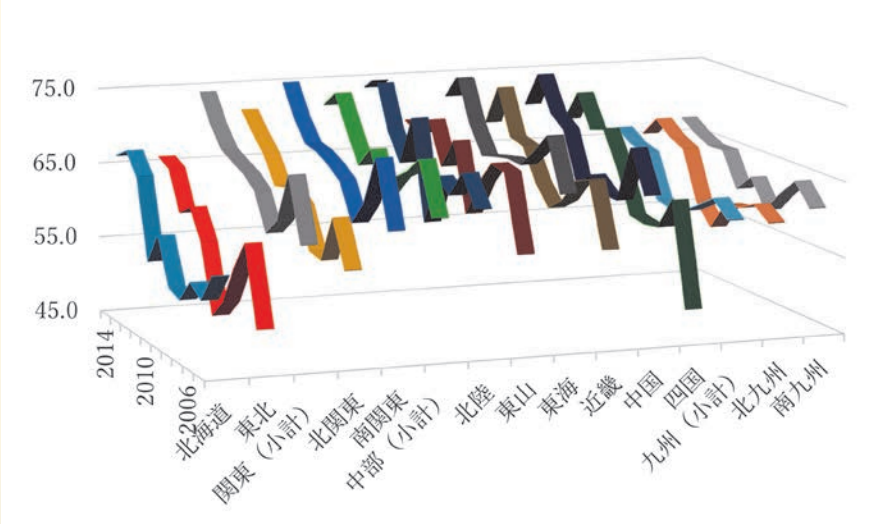
以下では、実際に東北地方の住民の幸福に関するデータを概観する。ここでは、内閣府「国民生活に関する世論調査」の2005年から2014年までに公表された集計結果の中から、東北地方の住民の幸福についてみることとする。当該調査における幸福関連のデータとして、ここでは以下の生活満足度の結果を用いることとする。

Q２　あなたは、全体として、現在の生活にどの程度満足していますか。この中から１つお答えください。

(ｱ) 満足している　(ｲ) まあ満足している
(ｳ) やや不満だ　(ｴ) 不満だ
(ｵ) どちらともいえない　(ｶ) わからない

ここでは、上記質問票のうち、「(ｱ) 満足している (ｲ)まあ満足している」の回答数の全体に占める割合を、時系列かつ地域別に示したものが以下の図である。

図1　地域別生活満足度（2005年から2014年）



資料：内閣府「国民生活に関する世論調査」各年版より筆者作成
注：図中の東山とは、山梨県・長野県・岐阜県の三県の総称である。新潟県は東北には含まれていない。

図１を見ると、東北地方は歴史的にも地域的にも低い満足度となっていることがわかる。2011年の東日本大震災の影響を加味しても、他地域に比してこの差は大きく、解決されるべき東北圏の課題のうちの１つということができる。

3. 貧困（所得・収入）と生活満足との関係

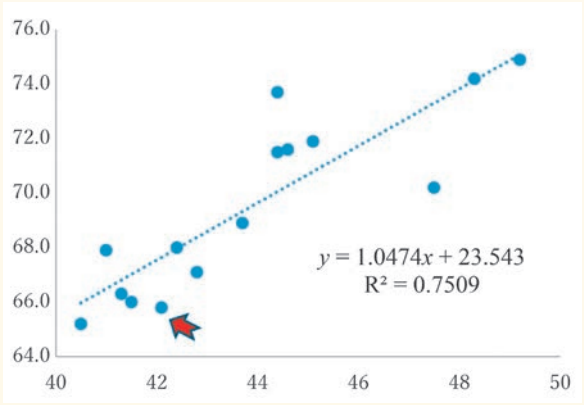
図１に示された東北圏の生活満足度の低さに、経済的要因がどの程度関与しているかを知るため、ここでは、同じ内閣府の「国民生活に関する世論調査」の2014年の結果のうち、所得や収入に対する満足度の部分を取り出してみることとする。ここでも、「(ア) 満足している (イ)まあ満足している」の回答数の全体に占める割合を集計した。図２は、この結果を地域別に示したものである。

図2 所得や収入に対する満足度（2014年）

資料：内閣府「国民生活に関する世論調査」各年版より筆者作成
注1：図中の東山とは、山梨県・長野県・岐阜県の三県の総称である。新潟県は東北には含まれていない。
注2：縦軸は「(ア) 満足している (イ) まあ満足している」の回答数の全体に占める割合（%）。

図２を見ると東北地方の所得や収入に対する満足度は関東圏に比して低く、「貧困」が生活満足度、ひいては東北圏の住民の幸福に大きな影響を及ぼす原因となることを感じさせる。そこで、2014年調査の結果を用いて生活全般の満足度と所得や収入に対する満足度の関係をプロットし、簡単な線形回帰分析を行った結果が図３である。

図3 所得・収入満足度と生活満足との関係



資料：内閣府「国民生活に関する世論調査」各年版より筆者作成

図３は横軸に所得・収入満足度（x）、縦軸に生活満足度（y）をパーセントで示したものである。一見して、両者は右上がりの関係にあることがわかる。また、xの偏回帰係数は1.1474であるから、所得・収入満足度（x）の１%の増加は、生活満足度（y）を1.15%増加させることとなり、所得はかなりストレートに生活満足度に影響を及ぼすことがわかる。

ここで、東北地域のポジション（図３中の矢印の点）に注目すると、全国の平均的な傾向より、同じ所得満足度でも、生活満足度がやや低いことがわかる。このことから、東北圏の住民の幸福を考えるためには、所得や収入といった「モノ・カネ」の指標、すなわち経済変数が重要であるといえるものの、それだけでは東北圏の幸福は十分に改善されず、今後より幅広い生活指標に注目しながら考えていくことが重要であるといえる。

第Ⅰ部

東北圏における社会経済の現状と今年の変化

2　2015～2016年の東北圏

⑴ 人口の動向	44
⑵ 経済の概況	45
⑶ 生産・投資活動の動向	46
⑷ 雇用および所得の動向	50
⑸ 消費活動の動向	51
⑹ 2016年の主な出来事	54

アドバイザリー会議委員によるコラム

規制改革によって農業生産者の多様化は進むか？ ～国家戦略特区と農業経営～	56

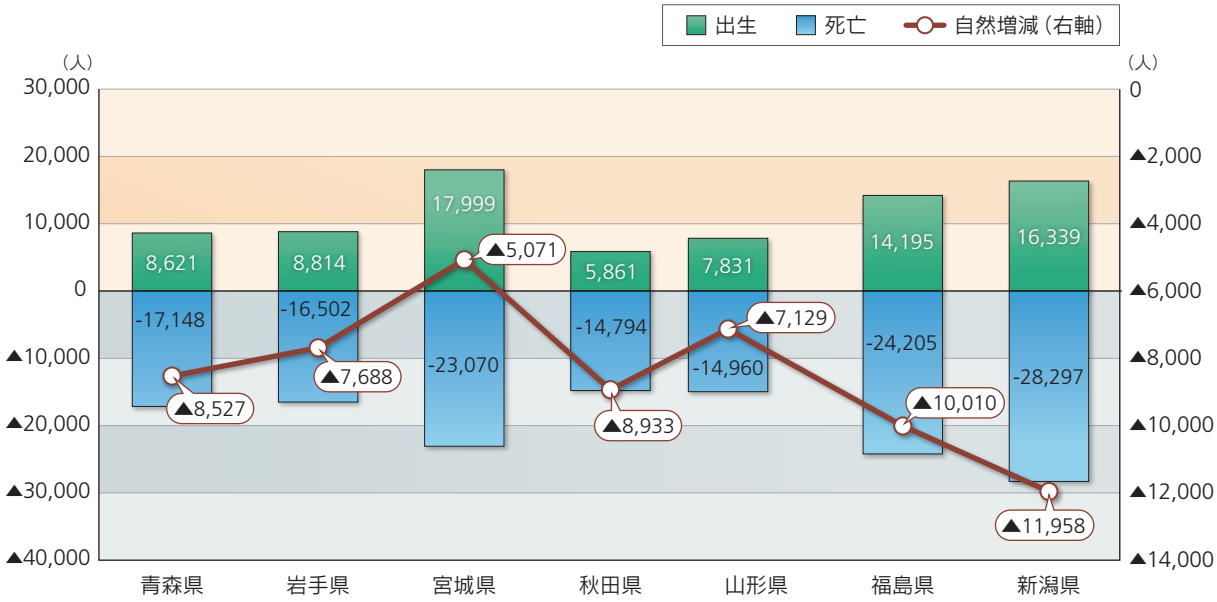
2　2015~2016年の東北圏

(1) 人口の動向

＜人口の自然動態＞

2015年、東北圏は全県で死亡者数が出生者数を上回る自然減の状態が続いている。

自然増減（東北7県）

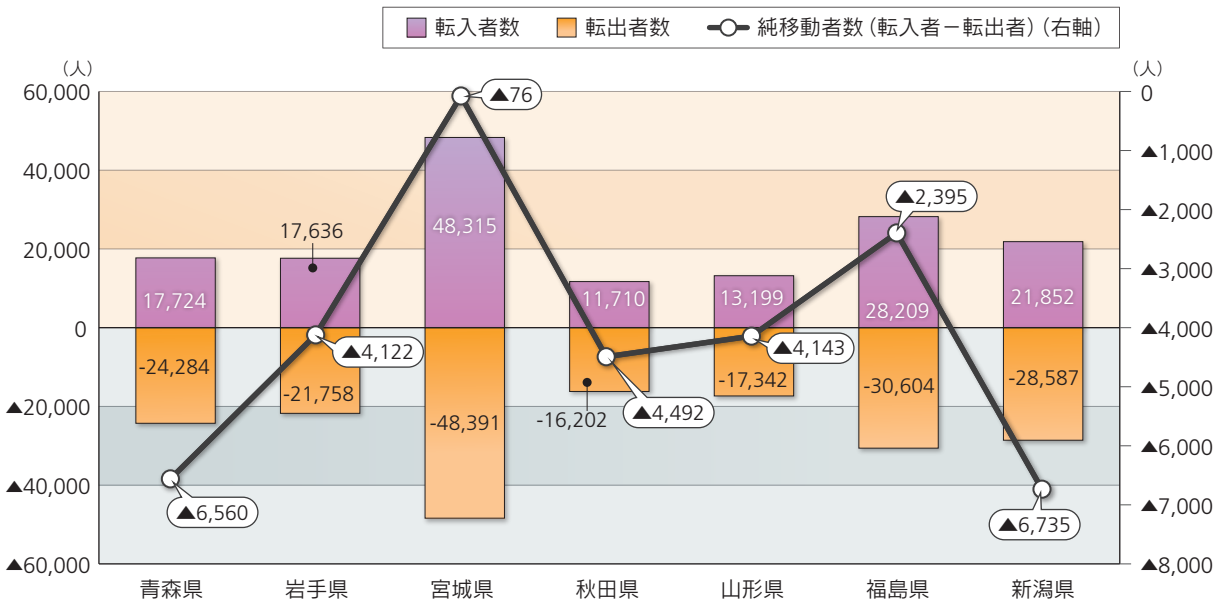


資料：厚生労働省「人口動態調査」

＜人口の社会動態＞

2012年以降３年連続で社会増となっていた宮城県も社会減となり、東北圏は全県で社会減の状態となった。

社会増減（東北7県）



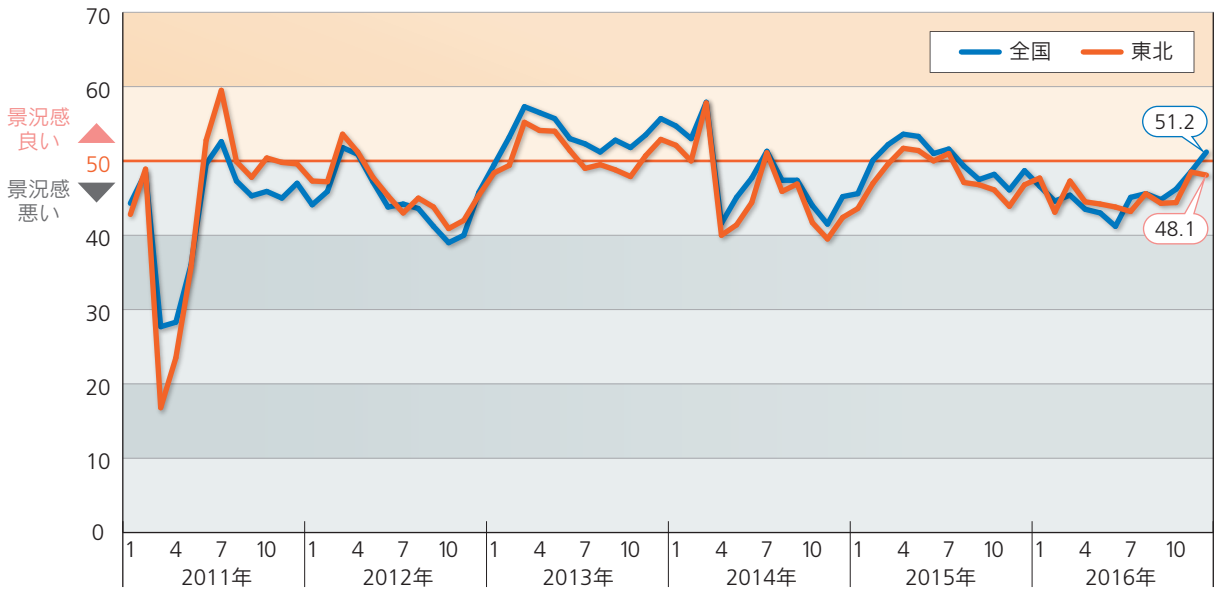
資料：総務省「住民基本台帳人口移動報告」

(2) 経済の概況

＜景気の現状判断（指標）＞

全国・東北ともに2014年は４月の消費税増税前の駆け込み需要の反動があり、景気判断は悪化した。一方消費税率引き上げに備えた経済対策と税制措置による設備投資や雇用環境の改善により、2015年前半の景気判断は全国的に回復傾向にあったものの、中国経済の減速をきっかけとした株価下落により、設備投資や個人消費の足踏みがみられ、それ以降東北圏では17カ月連続で景気判断の基準となる50を下回る状況となっている。

景気の現状判断DI（家計動向関連＋企業動向関連＋雇用関連）の推移



資料：内閣府「景気ウォッチャー調査」

＜景気の現状判断（分野別判断）＞

内閣府の地域経済動向では、2016年を通じ東北圏の景気は概ね回復傾向にあるが、個人消費を中心に弱さが見られると判断されている。

東北圏についての景気判断

	2015年				2016年			
	2月	5月	8月	11月	2月	5月	8月	11月
全体景況	緩やかな回復基調が続いているが、このところ一部に弱さがみられる。	緩やかな回復基調が続いているが、一部に弱さがみられる。	緩やかな回復基調が続いているが、一部に弱さがみられる。	弱さがみられるものの、緩やかな回復基調が続いている。	弱さがみられるものの、緩やかな回復基調が続いている。	一部に弱さがみられるものの、緩やかな回復基調が続いている。	弱さがみられるものの、緩やかな回復基調が続いている。	一部に弱さがみられるものの、緩やかな回復基調が続いている。
生産及び企業動向	おおむね横ばいとなっている。	持ち直しの動きがみられる。	おおむね横ばいとなっている。	弱含んでいる。	弱含んでいる。	おおむね横ばいとなっている。	弱含んでいる。	持ち直しの動きがみられる。
個人消費	持ち直しの動きが続いているものの、このところ足踏みがみられる。	持ち直しの動きが続いているものの、このところ足踏みがみられる。	持ち直しの動きが続いているものの、足踏みがみられる。	持ち直しの動きが続いているものの、足踏みがみられる。	持ち直しの動きが続いているものの、足踏みがみられる。	持ち直しの動きがみられる。	持ち直しの動きが続いているものの、足踏みがみられる。	足踏みがみられる。
雇用情勢	着実に改善している。	着実に改善している。	着実に改善している。	着実に改善している。	着実に改善している。	着実に改善している。	着実に改善している。	着実に改善している。

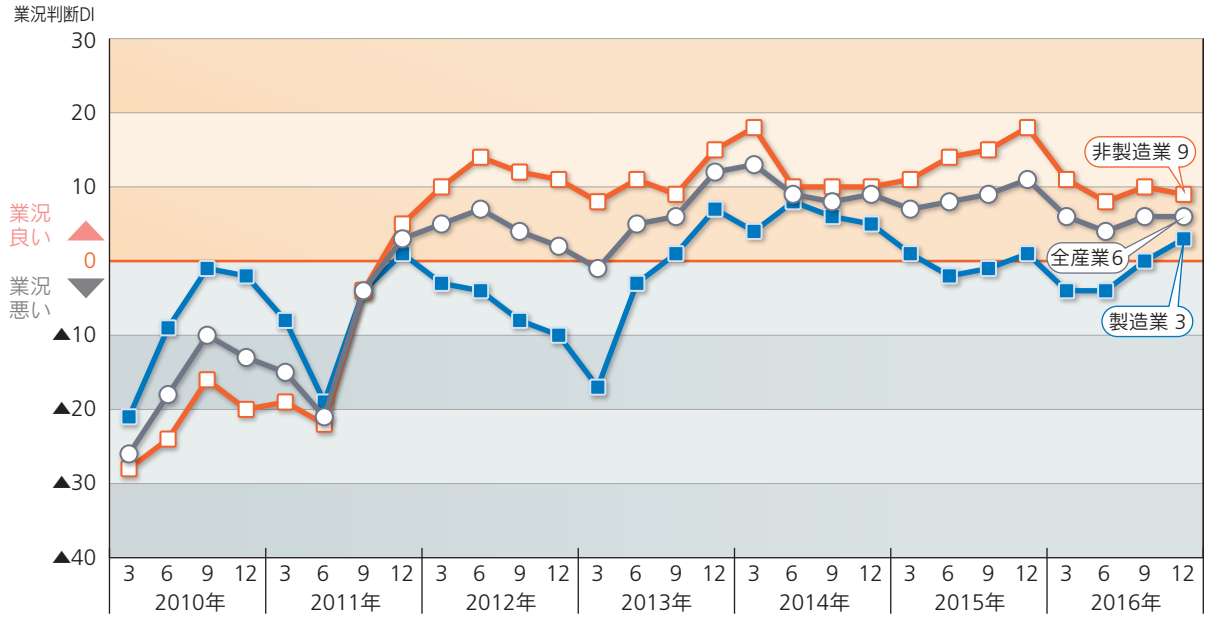
資料：内閣府「地域経済動向」

(3) 生産・投資活動の動向

＜企業の景況感＞

2015～2016年の企業の景況感については、非製造業は復興需要を背景に建設・不動産に牽引され、依然として高い水準で推移している。製造業についても、2016年に入り回復の兆しが見えてきている。

業況判断DIの推移（東北6県）

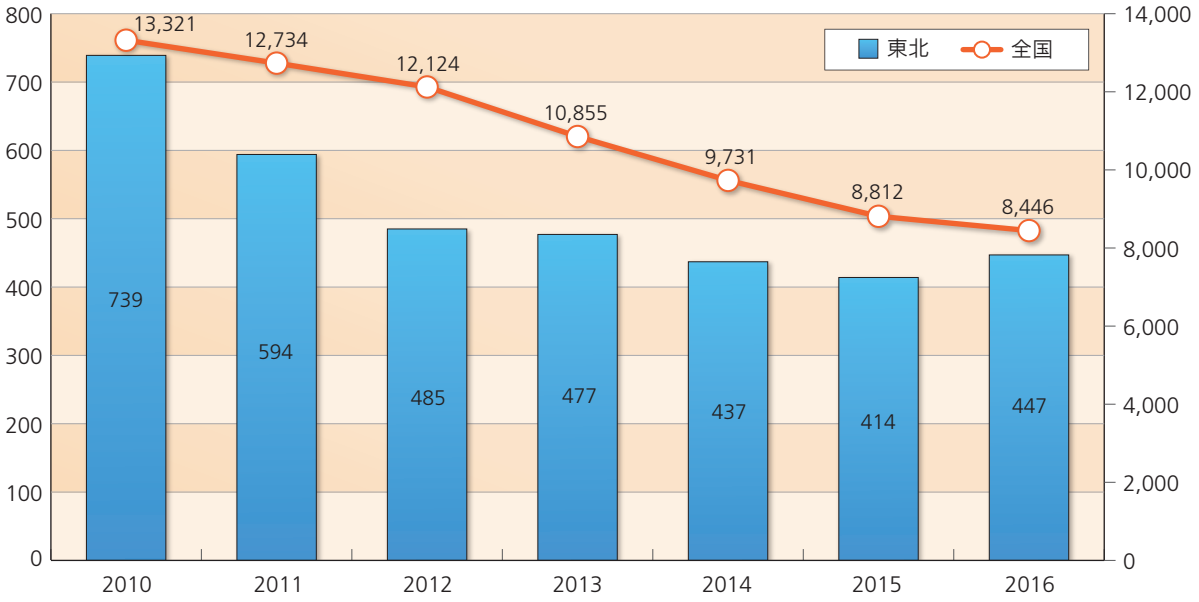


資料：日本銀行「全国企業短期経済観測調査結果」

＜企業倒産状況の推移＞

2009年以降、全国の企業倒産件数は減少基調にあり、2016年の倒産件数は8,446件と1990年以来の低水準となった。一方、東北圏においては、建設業や水産物加工などを含む製造業などの倒産件数の増加により、2016年は倒産件数が増加している。

企業倒産件数の推移

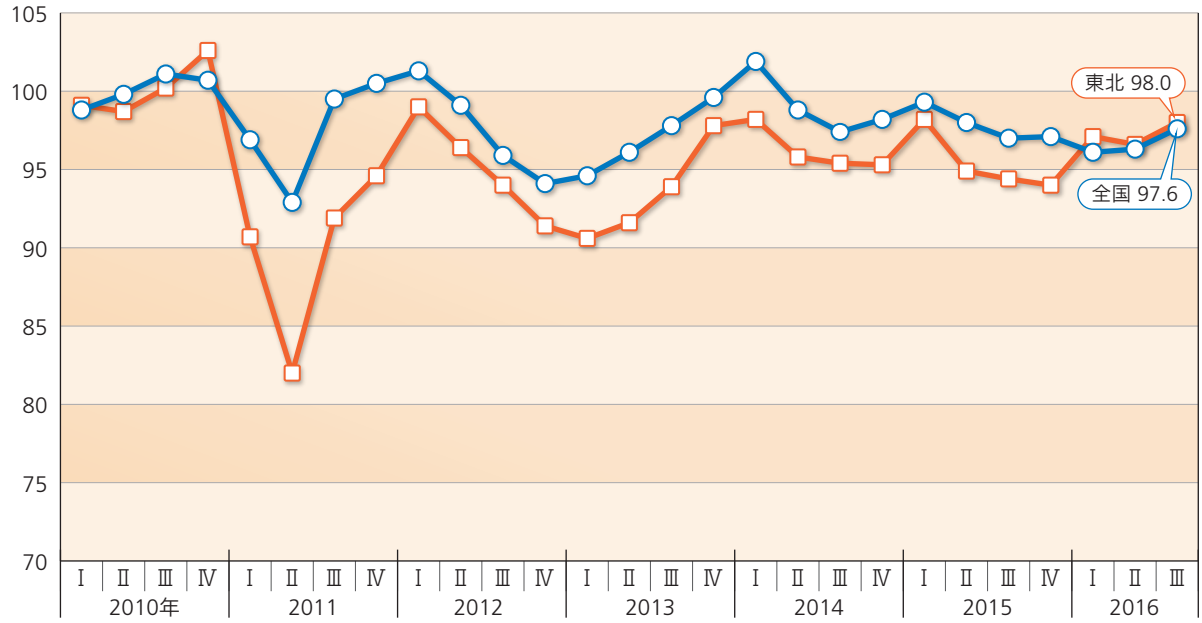


資料：東京商工リサーチ「年間全国企業倒産状況」

＜製造業の動向（全体）＞

2015年、東北６県の季節調整済鉱工業生産指数は95.4と前年を下回った。2015年第１四半期は前年の反動によりやや持ち直したものの、それ以降は弱含みで推移することとなった。2016年に入り、やや持ち直しの傾向が見られ、至近の値は全国値を上回っている。

鉱工業指数（全体）の推移（東北6県）



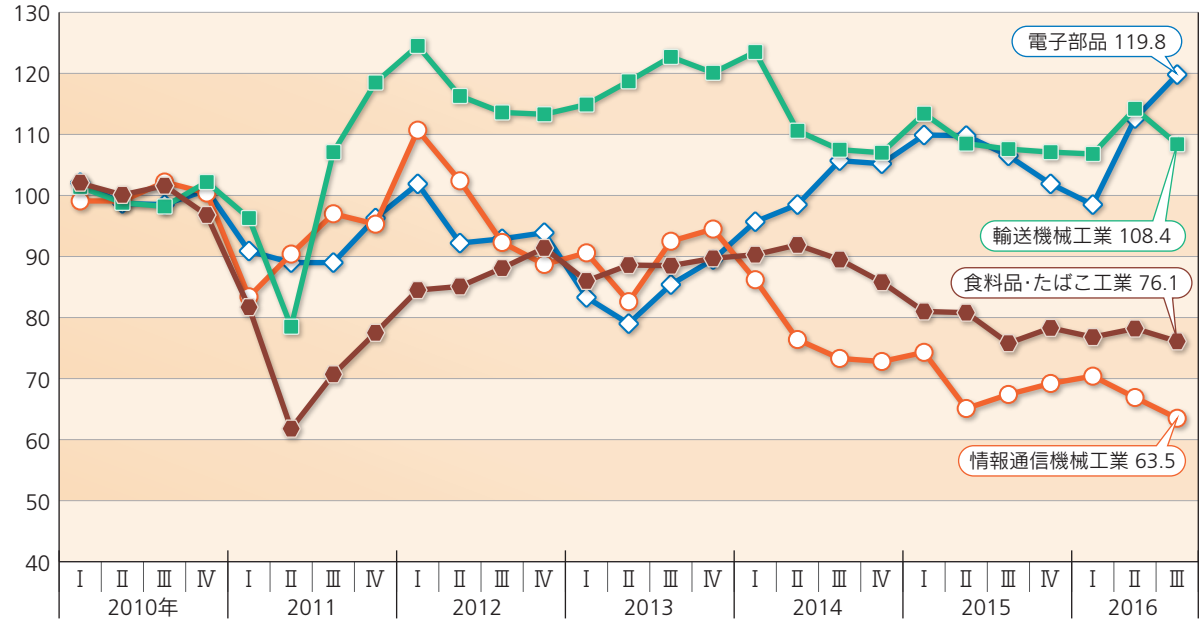
資料：経済産業省「鉱工業生産指数」

＜製造業の動向（分野別）＞

東北６県の鉱工業生産指数を主要業種別に見てみると、電子部品を中心とする電子部品・デバイス工業などが携帯端末向けの生産が好調を維持し、弱含む時期はあったものの好調を維持している。

一方、食料品・たばこ工業は横ばいで推移し、情報通信機械工業は弱含みで推移している。

鉱工業指数（部門別）の推移（東北6県）



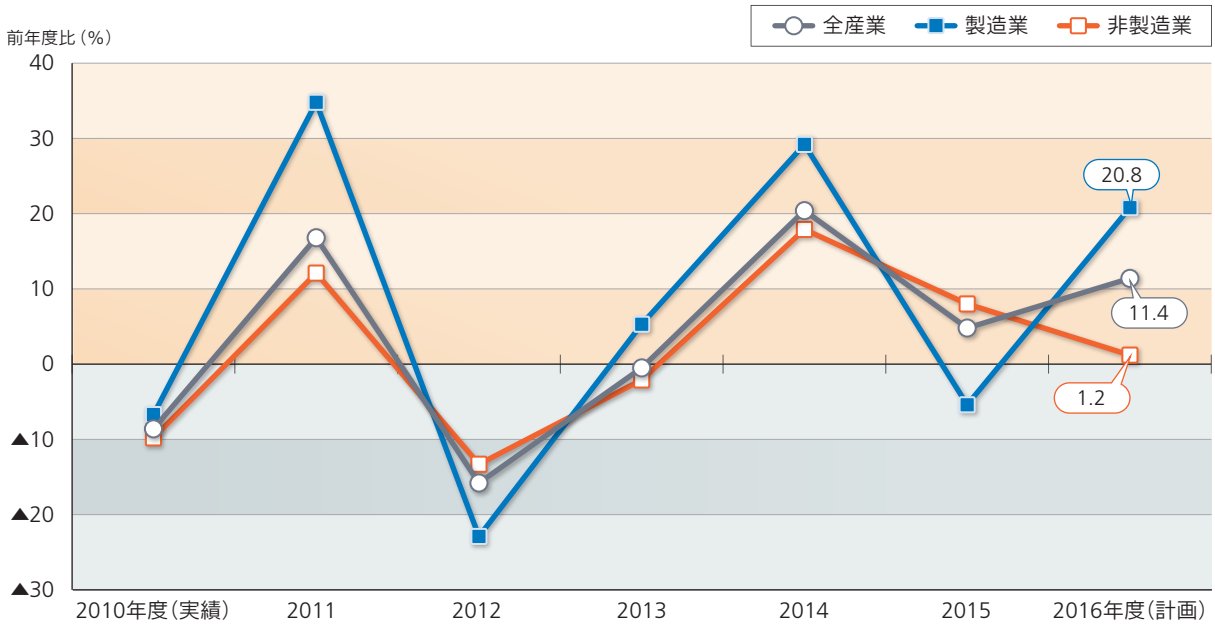
資料：経済産業省「鉱工業生産指数」

＜設備投資（全産業）＞

東北圏の2015年度の設備投資実績は、製造業が３年ぶりの減少になったものの、非製造業において２年連続増加となったことから、前年比4.8%増となる11,427億円（全産業）となった。

2016年度については化学、食品をはじめとした多くの業種で設備投資額が増加することにより製造業は２年ぶりの増加、非製造業でも３年連続の増加と、全産業を通じて３年連続の増加となることが想定されている。

企業設備投資実績・計画の推移（東北7県）

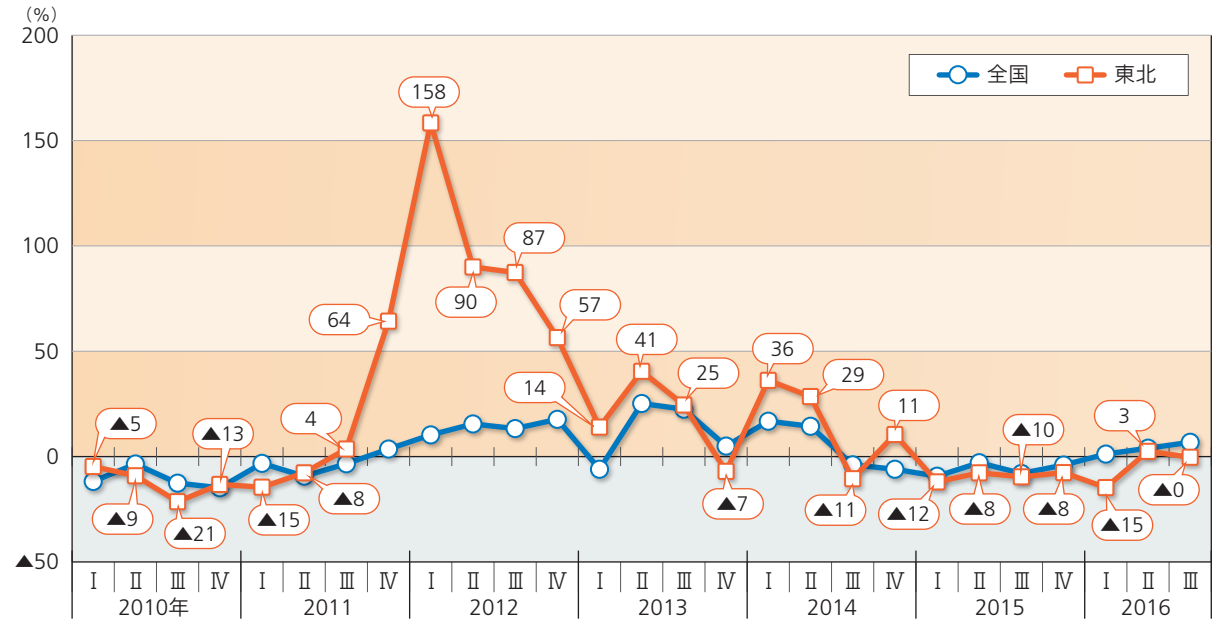


資料：日本政策投資銀行「東北地域設備投資計画調査」

＜公共投資＞

東北６県の公共事業は、震災復興のための公共投資により大幅に増加し、2014年前半まで全国的にも高い水準で推移した。しかし、2015年以降は復興投資が一段落し、減少に転じている。

公共工事の推移（東北6県）



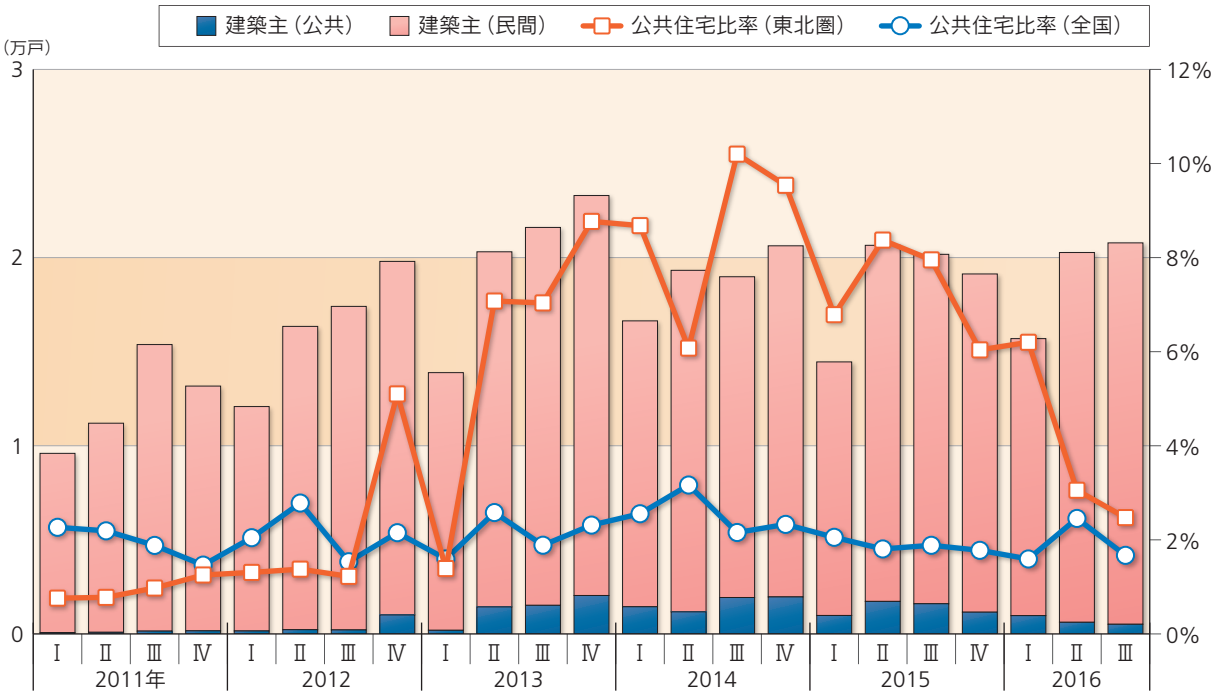
資料：東日本建設業保証「公共工事前払金保証統計」

＜住宅投資＞

2012年以降、復興需要の高まりを受けて、東北圏の住宅着工戸数は大きく増加している。

住宅投資の中で公共住宅の占める割合は2015年まで全国と比較して高い水準にあったが、2016年に入り全国と同等程度に落ち着いてきている。

住宅投資の推移（東北7県）



資料：国土交通省「住宅着工統計調査」

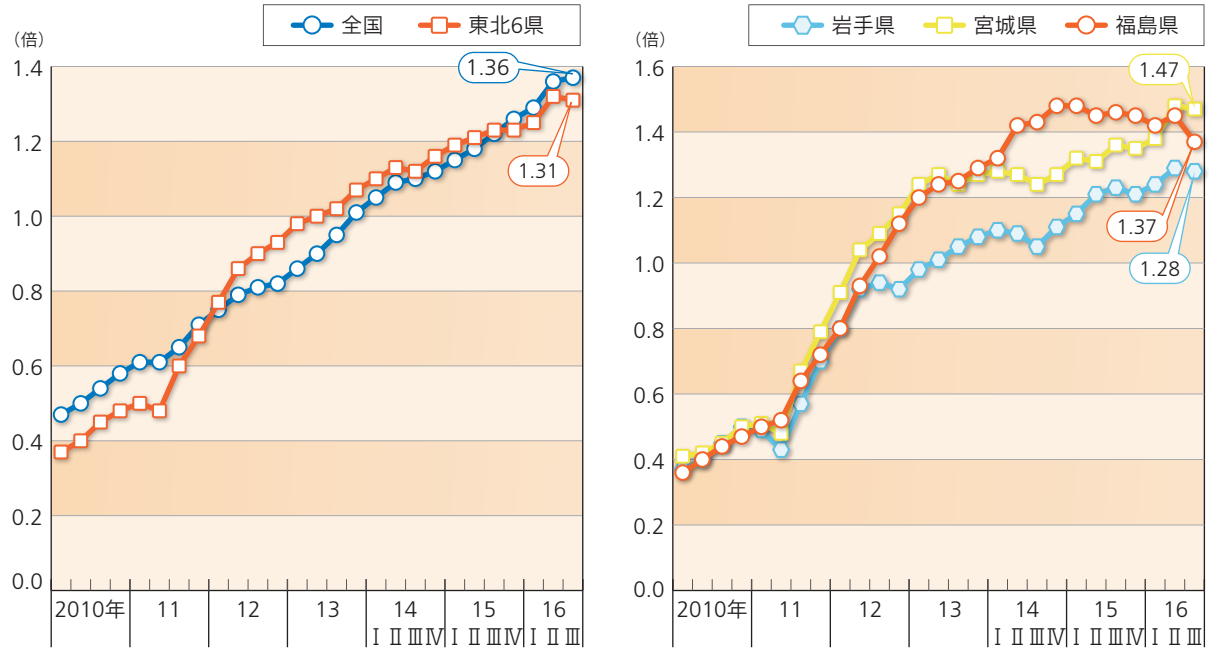
(4) 雇用および所得の動向

＜有効求人倍率＞

有効求人倍率は2008年の世界金融危機後から回復傾向にあり、2011年の東日本大震災後も上昇し続けている。全国・東北ともに１倍を超えており、人手不足の状況にあるといえる。

被災３県では、宮城・福島両県の求人倍率は、東北６県の中でも高い状況にある。

有効求人倍率の推移（左：全国・東北、右：被災3県）

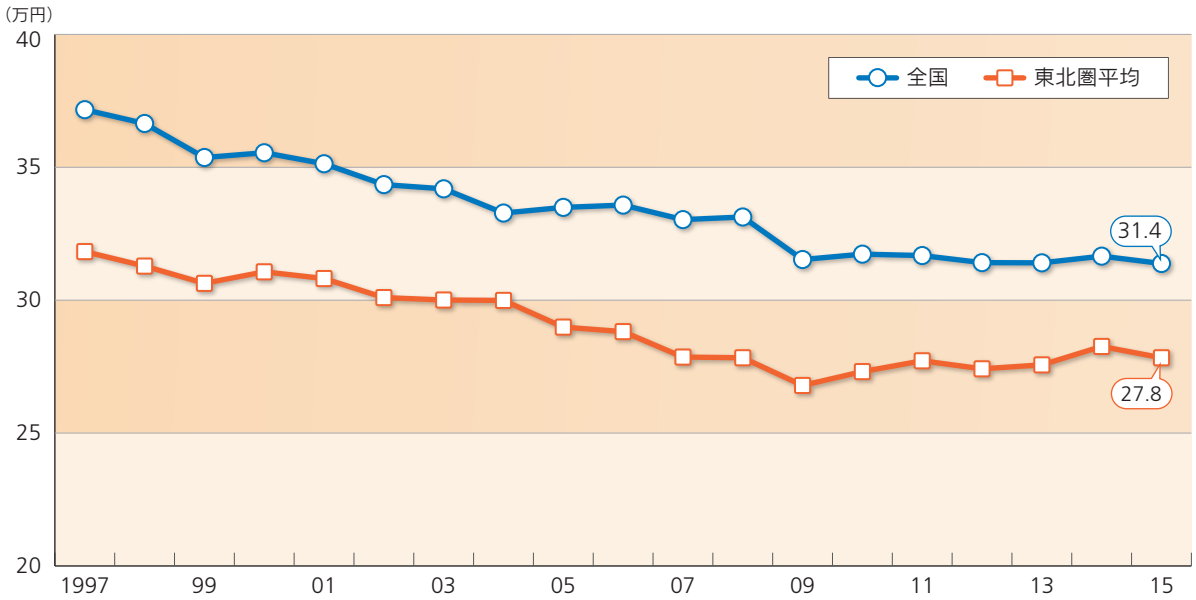


資料：厚生労働省「職業安定業務統計」

＜雇用者所得＞

2013年までは伸び悩んでいた東北圏の平均給与は、2014年に上昇に転じたものの、2015年は全国とともに再び下落に転じた。下落幅も全国より大きく、全国との給与水準の差は開いたままである。

現金給与総額（労働者１人当たり）**の推移**



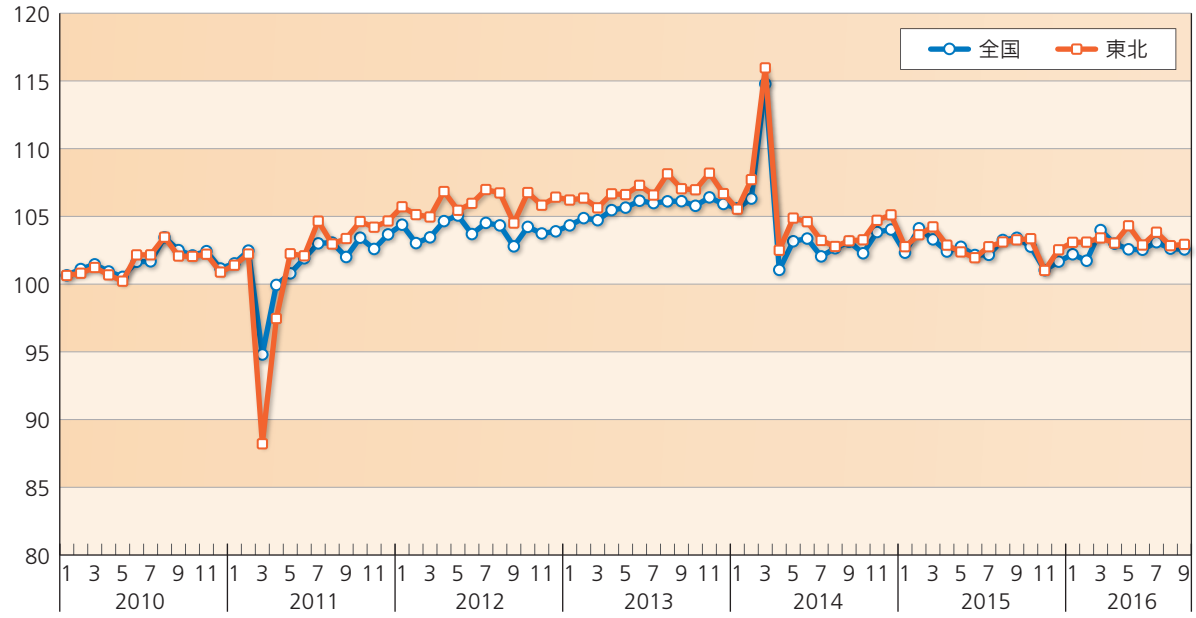
資料：厚生労働省「毎月勤労統計調査」

⑸ 消費活動の動向

＜個人消費＞

消費総合指数は、2014年４月の消費税増税前の駆け込み需要の影響で大きく上昇したが、その後の反動により急速に低下した。その後は持ち直しの動きが続いているものの、依然足踏み状態が続いている。

地域別消費総合指数の推移

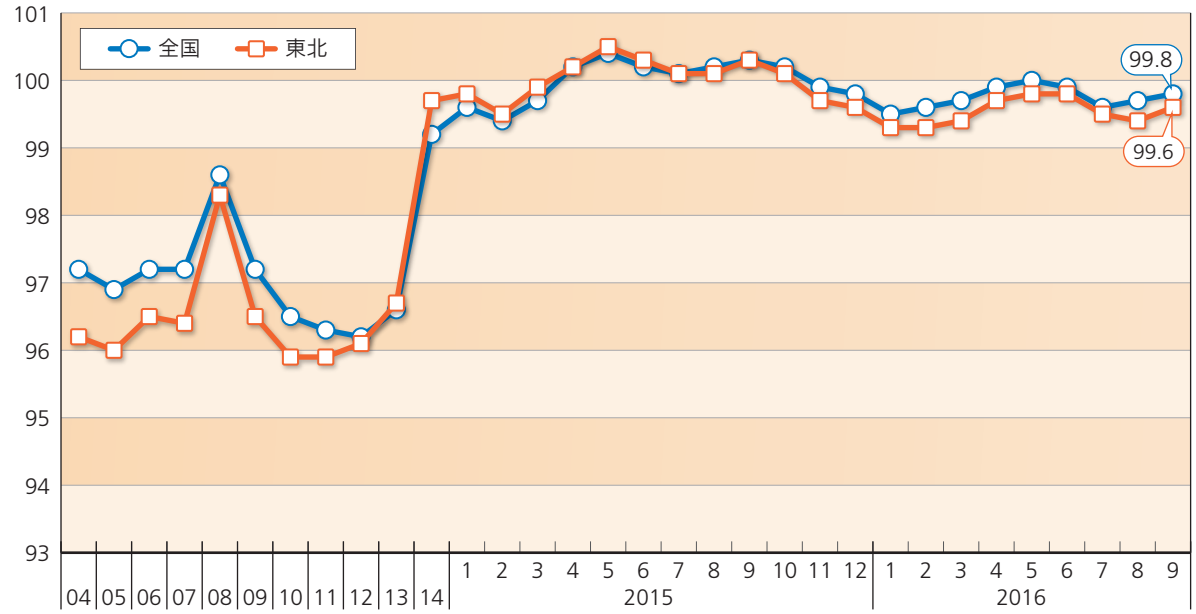


資料：内閣府「地域別支出総合指数（RDEI）」

＜物価＞

2015年基準による消費者物価指数は、前年比の下落幅がおおむね横ばいになるなど下落傾向が続いている。東北地方は全国と比較してやや物価の下落幅が大きい状態となっている。

消費者物価指数の推移（2015年基準）

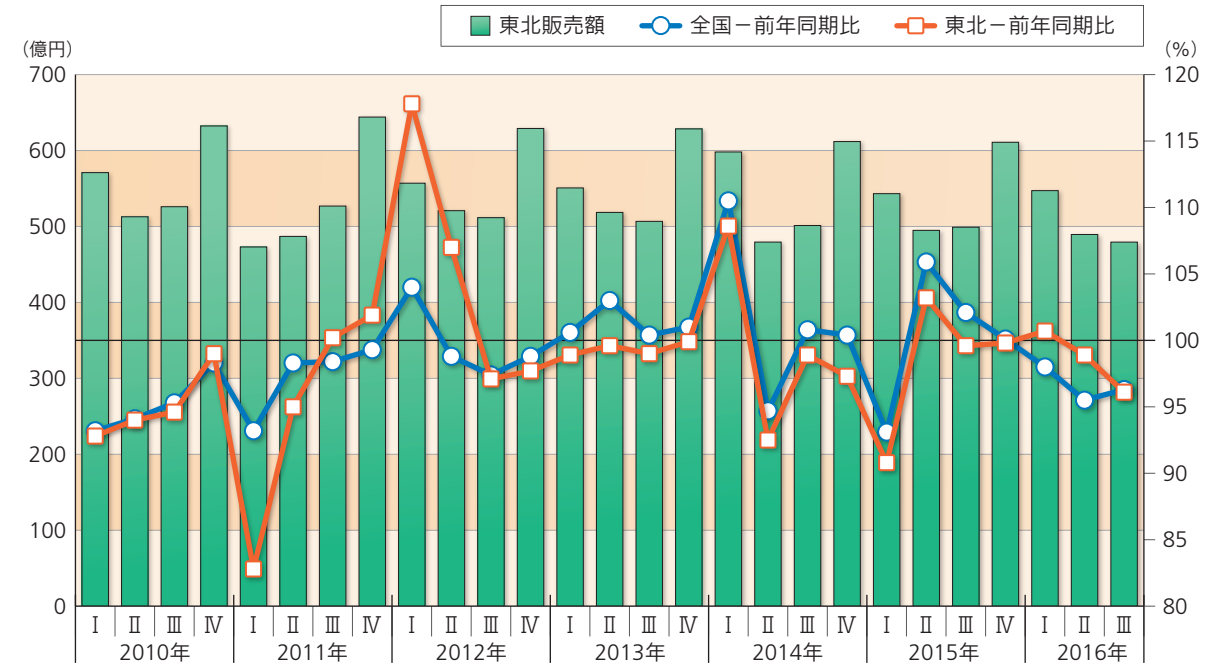


資料：総務省「消費者物価指数」

＜商業販売（百貨店）＞

2015年第２四半期は消費税増税前の駆け込み需要の反動により大きく落ち込んだ2014年第２四半期の水準を上回ったものの、それ以降は足踏み状態となっている。

百貨店販売額の推移（東北6県）

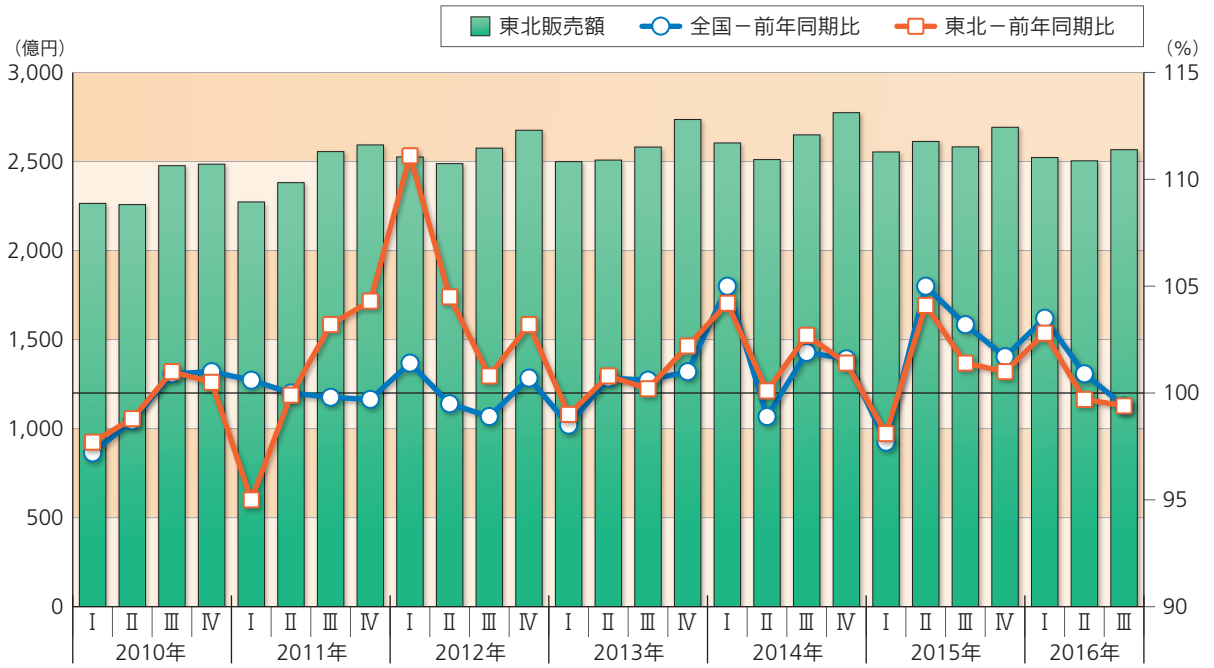


資料：経済産業省「商業動態統計」

＜商業販売（スーパーマーケット）＞

2015年第２四半期以降、前年同期比でプラスに推移してきたものの、ここのところややその動きが鈍り、2016年第３四半期には前年を下回る水準となった。

スーパーマーケット販売額の推移（東北6県）

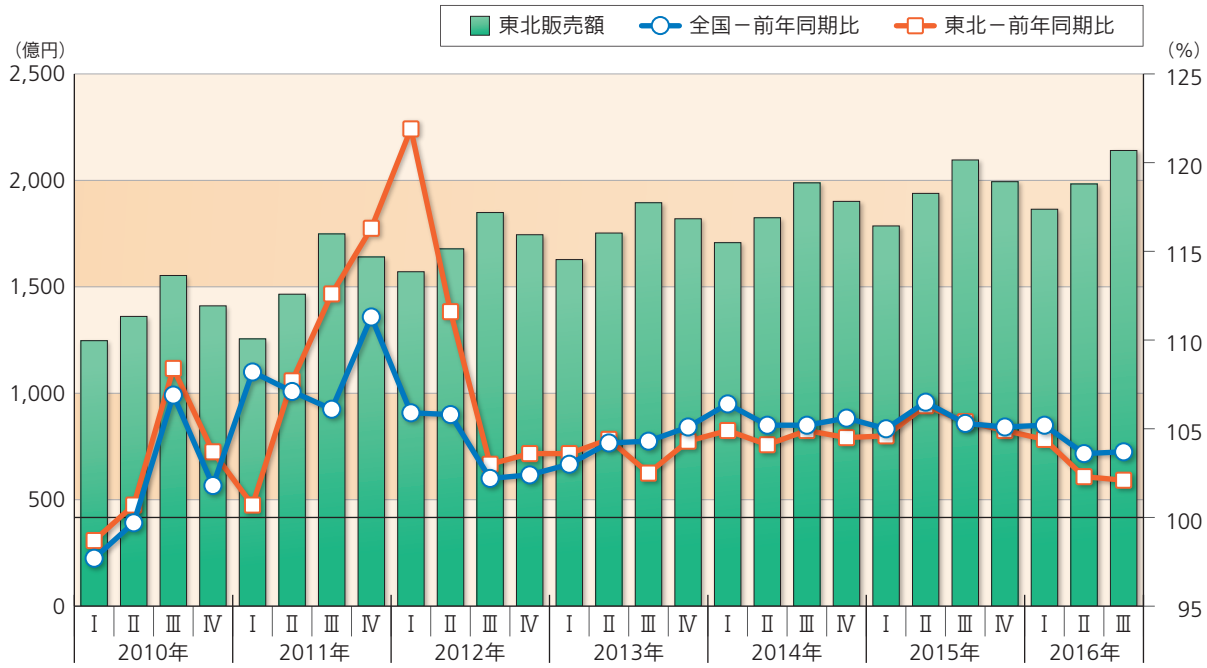


資料：経済産業省「商業動態統計」

＜商業販売（コンビニエンスストア）＞

コンビニエンスストア（全店ベース）の商品販売額およびサービス売上高は、2011年以降増加基調で推移している。しかし、2016年に入るとその伸びはやや鈍くなってきている。

コンビニエンスストア販売額の推移（東北6県）



資料：経済産業省「商業動態統計」

⑹ 2016年の主な出来事

月	日	地域	出来事
1	1	全国	マイナンバー制度運用開始（社会保障分野の一部除く）
	27	東北	東北の中小景況3期ぶりに悪化
	29	全国	日本銀行がマイナス金利導入を決定
2	5	海外	日本を含む環太平洋連携協定（TPP）参加12カ国が協定文に署名
	23	福島	楢葉町に「福島SiC応用技研」（福島県いわき市）が進出決定。17年4月操業開始予定
	25	岩手	岩手県産の米の新品種「銀河のしずく」が特Ａ取得
	26	全国	2015年国勢調査の人口速報値発表。総人口は1億2711万人で前回比95万人減少。東北圏は1129万人で前回調査から42万人減
3	7	山形	県内3つの農業共済組合と県農業共済組合連合会の合併案が各臨時総代会で可決
	10	全国	東日本大震災の復興推進会議において2016 ～ 2020年度の復興基本方針が決定
	11	山形	山形大学工学部（米沢市）内に「有機材料システムフロンティアセンター」開所
	18	宮城	仙台駅東西自由通路（「杜の陽だまりガレリア」）使用開始。「エスパル仙台東館」開業
	18	東北	日銀仙台支店が東北の景気の基調判断を1年5カ月ぶりに引き下げ
	25	秋田	秋田市中心部に15階建てマンションの建設計画。県内では6年ぶりの着工
	26	東北	北海道新幹線（新青森―新函館北斗間）が開業
4	1	全国	電力小売の全面自由化が開始
	14	全国	熊本県で14日、16日と2度にわたり最大震度7の地震が発生
5	6	秋田	秋田市役所新庁舎が開庁
	19	福島	全国新酒鑑評会において、福島県が金賞受賞銘柄数18で都道府県別最多となり、4年連続で日本一を達成
	26	東北	三重県伊勢市で第42回主要国首脳会議（伊勢志摩サミット）開幕（～ 27日）。東北では新潟市で農業大臣会合（4月23 ～ 24日）、仙台市で財務大臣・中央銀行総裁会議（20 ～ 21日）を開催
6	1	全国	安倍首相が2017年4月に予定していた消費税率10%への引き上げの延期を表明
	2	青森	国土交通省が2015年のクルーズ船の寄港回数を発表。東北最多は青森港の21回（全国13位）
	7	岩手	マルカン百貨店（花巻市）が閉店
	12	福島	葛尾村の避難指示解除。14日は川内村、7月12日には南相馬市も解除
	19	全国	改正公職選挙法施行。選挙権年齢が「20歳以上」から「18歳以上」に
	24	海外	英国のEU離脱の是非を問う国民投票が23日に投開票され、離脱派が勝利
	25	青森	青森市で東北六魂祭開催（～ 26日）

月	日	地域	出来事
7	1	宮城	仙台空港民営化
	1	青森	青森県・函館デスティネーションキャンペーン開始（～ 9月30日）
	10	全国	参院選で与党大勝。衆参両院で改憲勢力3分の2超となる
8	3	全国	第3次安倍再改造内閣発足
	5	海外	第31回オリンピック競技大会（リオデジャネイロ）開幕（～ 21日）
	30	岩手	台風10号が東北地方太平洋側に直接上陸。史上初。岩手県と北海道を中心に甚大な被害
	31	宮城	第6回国際災害・リスク会議（IDRC）において、仙台市で世界防災フォーラムを隔年開催することが発表
9	7	海外	第15回パラリンピック競技大会開幕（～ 18日）
	10	山形	第36回全国豊かな海づくり大会が酒田市、鶴岡市で開催（～ 11日）
	13	青森	女子個人種目で五輪史上初の4連覇を果たした伊調馨選手（八戸市出身）に国民栄誉賞の授与が決定
	30	岩手	盛岡バスセンターの営業終了
10	1	岩手	第71回国民体育大会（希望郷いわて国体）開幕（～ 11日）
	3	全国	ノーベル医学生理学賞に東京工業大学大隅良典栄誉教授
	10	宮城	富谷町が富谷市に昇格
	16	新潟	県知事選　米山隆一氏が初当選
	21	全国	鳥取県中部で最大震度6弱の地震が発生
	21	山形	第54回技能五輪全国大会開幕（～ 24日）
	28	山形	第36回全国障害者技能競技大会（アビリンピック）開幕（～ 30日）
11	2	東北	仙台市と山形市が分野を限定しない包括的な連携協定を締結
	4	海外	地球温暖化対策の国際的枠組みである「パリ協定」発効
	7	青森	ホテルニュー薬研（むつ市）が閉館
	7	海外	モロッコ・マラケシュで国連気候変動枠組み条約第22回締約国会議（COP22）開幕（～ 18日）
	9	海外	米大統領選挙が8日投開票され、共和党候補のドナルド・トランプ氏が選出
	27	青森	青森市長選挙　小野寺晃彦氏が初当選
	30	全国	「山・鉾・屋台行事」（18府県33件の祭礼行事）がユネスコの無形文化遺産に登録決定
12	5	岩手	盛岡市でLCWS（リニアコライダーワークショップ）2016が開催（～ 9日）
	10	東北	東日本大震災で不通となっていたJR常磐線の相馬（福島県相馬市）―浜吉田（宮城県亘理町）間で運行再開
	22	新潟	糸魚川市の中心部で出火。強風による被害拡大で10時間で約7万5000平方メートルが焼失

規制改革によって農業生産者の多様化は進むか?
～国家戦略特区と農業経営～

岩手大学農学部准教授　木下　幸雄

国家戦略特区とは

国家戦略特区は、第２次安倍内閣が成長戦略の柱の１つとして、地域振興・地方創生と国際競争力の向上を目的に設置された経済特区である。特区では、規制緩和や税制措置を総合的・集中的に展開し、いわゆる岩盤規制の改革の突破口として、果たして経済成長に結びつく汎用的な成果をあげることができるかが問われている。展開地域としては、東京圏から地方都市までと広っているが、全国10指定区域（2016年１月時点）のうち、東北圏では仙台市、新潟市、そして秋田県仙北市の３区域が指定されている。すなわち、国家戦略特区の３割が東北圏に集中している。

また、国家戦略特区での改革分野は、起業・創業、雇用から教育、医療、観光までとこれも幅広いが、農業もその１つに挙げられる。農業関連のプロジェクトが、大規模農業の改革拠点として新潟市、中山間地農業の改革拠点として兵庫県養父市、農林・医療ツーリズムの改革拠点として仙北市、産業の総合改革拠点の一環として愛知県常滑市と全国４指定区域において、それぞれの地域性を色濃く出しながら計画されているが、その半分が東北圏から選定されていることは興味深い。

農業の規制改革

農業分野での規制改革事項は、①農業生産法人に係る農地法等の特例、②農家レストラン設置に係る特例、③農業への信用保証制度の適用、④農業委員会と市町村の事務分担に係る特例、のおよそ４つにメニュー化されている。いずれも、農業・農村の衰退局面をいかに打破するかという観点から、日本農業のこれまでの経緯の中で設置・運用されてきた、優良農地の維持や農業振興を目的とした農業資源（主に農地）の利用方法などに関連した細かな規制に対して、現場に一定の裁量を与え、新たな農業のビジネスの可能性をどう創造するか、試行錯誤の機会を提供するものである。

なお上記①については、新潟市の経験などを踏まえて、今では全国の制度改正へと展開している。

新潟市「革新的農業実践特区」は、地元の高品質な農産物と全国有数の食品製造力を活かし、農業の国際競争力の強化のための拠点形成を目指して、2014年５月に指定された。全国の市町村別順位で農業産出額３位、食料品製造出荷額６位を誇る同市は、農業・食品産業の集積地としての存在感を高めるため、ニューフードバレー構想を打ち出し、地域全体で食産業の連携体制

表　東北圏の国家戦略特区における農業法人経営多角化等促進事業

区域名	事業主体名	主な営農作物	創意工夫
新潟市	ローソン 新潟麦酒 新潟クボタ WPPC セブンファーム新潟 ars-dining アイエスエフネットライフ新潟 東日本旅客鉄道 ひらせいホームセンター	米、野菜 養豚、牧草・ビール麦栽培 小麦、米 苔栽培 カブ、ダイコン エダマメ、イチゴ イチジク、施設栽培トマト 酒米、野菜 スイカ、ダイコン	弁当製造、無洗米 豚肉加工 耕作放棄地再生、輸出 輸出向け研究 食品残渣活用 飲食店経営 障がい者雇用 日本酒原料 もみ殻堆肥施用
秋田県仙北市	メディカルファーム仙北 グランビア	キクイモ、大豆 米、養豚	ハーブ（予定） 豚肉加工

資料：事業紹介パンフレットおよび聞き取りより作成

を築きつつ、農商工連携・６次産業化、食産業集積･創造、フードデザイン、技術･研究の高度化、ブランド力発信、食品リサイクルを推進している。さらには、農業を核とした地方創生の先端モデルとして、福祉、教育、環境など生活に密着した分野と食産業との融合にもチャレンジしようとしている。

農業生産法人に係る農地法等の特例にもとづいて、農業法人経営多角化等促進事業（表）が展開され、農地所有適格法人（農地法上、農地所有が許される法人）の役員に関して、本来、役員総数の１/４以上は農作業（販売・加工は含まない）に従事する者が占めなければならないという要件があったが、同事業ではこの要件を緩め、農作業に従事する役員が１人いればよいこととなった。

2016年までに新潟市では９事業主体が認定されており、販売先を持った実需者と連携した農業や商品開発・加工・販売力の強化、加えて耕作放棄地の解消も期待されている。実際に、地域内外の幅広い業種からの農外企業が、地域の農業者と共同で農業法人を設立して農業生産事業に参入し、農産加工や輸出など高付加価値化や創意工夫に富んだ農業経営への挑戦を始めている。

また仙北市「地方創生・近未来特区」は、田沢湖・玉川温泉などの豊かな観光資源を中核として、農林・医療ツーリズム振興のための拠点形成を目指して、2015年８月に指定された。温泉活用・湯治型の医療ツーリズム、食のトータルプラン、医療・観光拠点開発のための公共施設・交通を展開する意欲的な構想を打ち出している。食のトータルプランでは、多様な生産者が農林業に参入するとともに、地域資源を活用しながら農食林観が連携する６次産業化を創出することが期待されている。同市では２事業主体が、新潟市と同様に、農業法人経営多角化等促進事業に認定されており、高機能の農作物の生産・加工に取り組み始めたところである。

農業経営にとっての意義と課題

とりわけ規制が厳しく閉鎖的と見られてきた農業界や農村地域に対して、規制改革の結果、農外企業の参入を活発にし、新しい風を吹かせるのではないかと注目が集まっている。制度の善し悪しはさておき、最後に農業経営の視点から、国家戦略特区の意義と課題について述べておきたい。

農業経営にとって規制緩和に伴って大きく変わる点は、経営資源の調達である。従来的な家族経営で後継者不足を抱える農業界にとって、家族内、地域内にとどまらない幅広い人材を獲得する可能性が高まった。一方、農地（モノ）を利用しようとしても農業者でなければそれが極めて難しかったが、農地所有適格法人の要件が緩和されたため、農地調達がしやすくなってきた。また、農業への信用保証制度の適用によって、系統金融・制度金融のほかにも、資金調達手法の選択肢が増えた。このように、ヒト、モノ、カネの調達に柔軟性が高まることは、農業経営にとって有利なことである。それに、農外分野からの生産管理やマーケティングの技術・ノウハウも重要な経営資源となる。

今後の問題は、競争環境下で培った企業のマネジメントを導入し、経営資源を効率的に運用することで競争力ある農業経営を実践できるかである。筆者が行った全国の農外参入法人に対する調査（『農外参入企業の農業経営力』2016年、調査数156）によれば、農家を出自とする農業法人と比較して、マネジメントの水準が必ずしも優位とはいえなかった。マネジメント能力の向上と経営のしくみづくりは、従来的な農業経営、農外参入企業の双方にとって共通の課題であろう。

3 「見える化」されたデータと東北圏

⑴ はじめに	60
⑵「見える化」されたデータから見る東北圏	62
① 人口	62
② 産業	64
③ 観光	66
⑶ 行政・教育分野における取組み	68
① 行政	68
② 教育	70
⑷ 展望と課題	74

アドバイザリー会議委員によるコラム

定住促進に求められるライフスタイルの豊かさ	75

3 「見える化」されたデータと東北圏

(1) はじめに

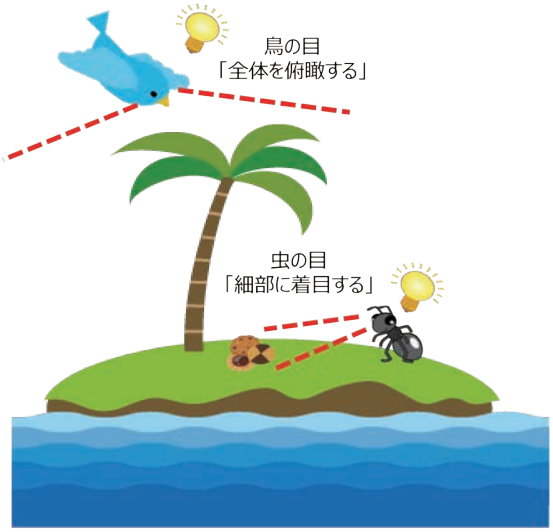
地域を元気にし、より良いものにしていくためには自らの地域を客観的に把握することがまず必要である。社会の姿を数字で表す統計はこうした活動にとって無くてはならないものである。

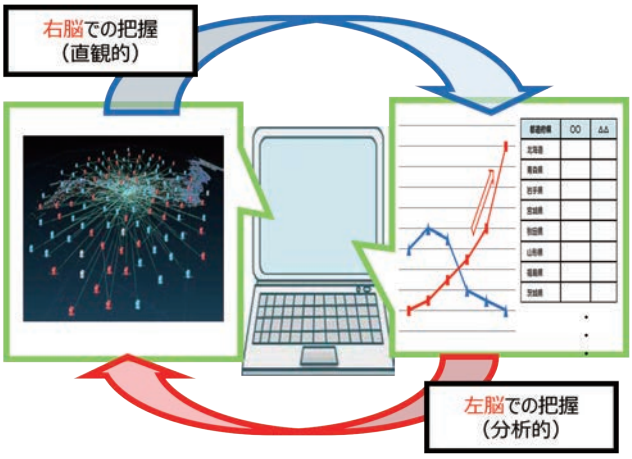
しかし、従来こうした情報源である各種統計は「統計表」による公表が主流であり、予備知識のある者以外は公表されたデータから現状把握や他地域との比較を行うことは困難であった。

最近は情報機器の進歩に伴い、こうした統計表を視覚的に表現できるような取組みがなされている。

代表的な例として挙げられるのが、政府が2015年から提供を始めた「地域経済分析システム(RESAS：リーサス)」である。RESASとは、人口減少や過疎化が進展する地域を真の意味で活性化させるため、国が地域に係わる様々なビッグデータ（企業間取引、人の流れ、人口動態等）を収集し、かつ、わかりやすく「見える化（可視化）」するシステムを構築して運営するものである。なお、RESASの詳細な内容については第３節においてRESAS教育の第一人者である金沢大学の松浦先生による寄稿で詳細に解説いただいている。

RESASにおける「見える化（データ可視化）」のイメージ





資料：内閣官房まち・ひと・しごと創生本部事務局

サービス開始以降多くのデータが追加・更新されるとともにマニュアルなどの整備も行われ、使い勝手も向上している。こうしたサービスを利用して地域づくりに活用する地域も多い反面、東北圏に限らず多くの自治体では総合戦略の立案以降、あまり積極的に利用されていないというのも事実ではないだろうか。

RESASマップの更新の推移

リリース日	合計マップ数
2015年４月	4マップ25種
2015年９月	5マップ35種
2015年12月	6マップ43種
2016年３月	7マップ52種
2016年９月	7マップ67種

資料：内閣官房まち・ひと・しごと創生本部事務局資料より東北活性研作成

そこで本章では、RESASに代表される新しいデータ・切り口から東北を見るとともに、こうした情報を利活用する取組みを紹介し、情報を活かした地域づくりの方策について展望する。

⑵「見える化」されたデータから見る東北圏

① 人口

それでは、地域の「見える化」について、人口・産業・観光関連のデータをRESASで紹介されているマップから見ていくことにしたい。

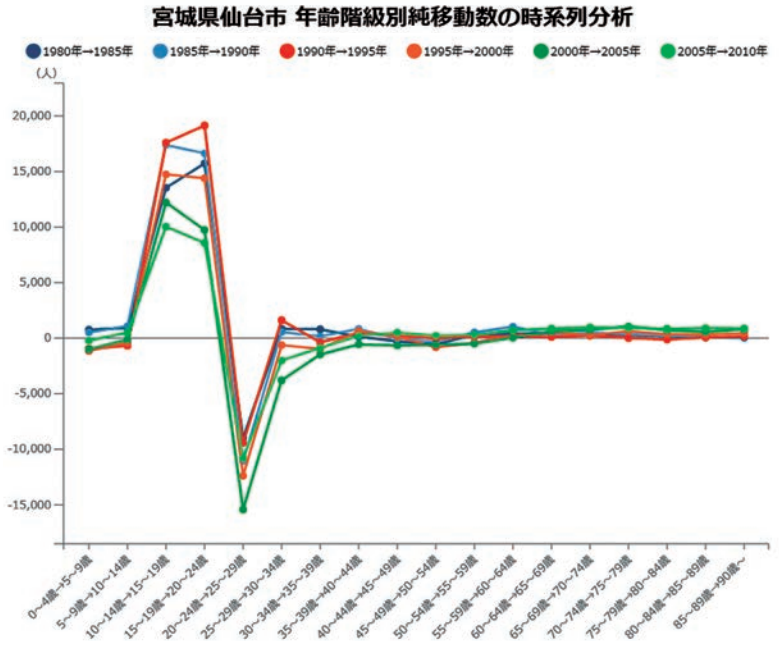
地方創生施策において定住人口の拡大は最大の課題と言っても過言ではなく、各自治体でも力を入れて対策を検討している。そのような検討の一つとして活用が期待出来るのがRESASの人口マップにある「年齢階級別純移動数時系列分析」というグラフである。

これは国勢調査の年次間における世代別の人口の変化をグラフにより全市町村単位で【図表1-1】のように「見える化」したものである。

各地域に言えることであるが概ね人口移動は進学・就職にかかる10代から20代前半にかけて大きな動きを見せ、それ以降は落ち着いた形となっている。

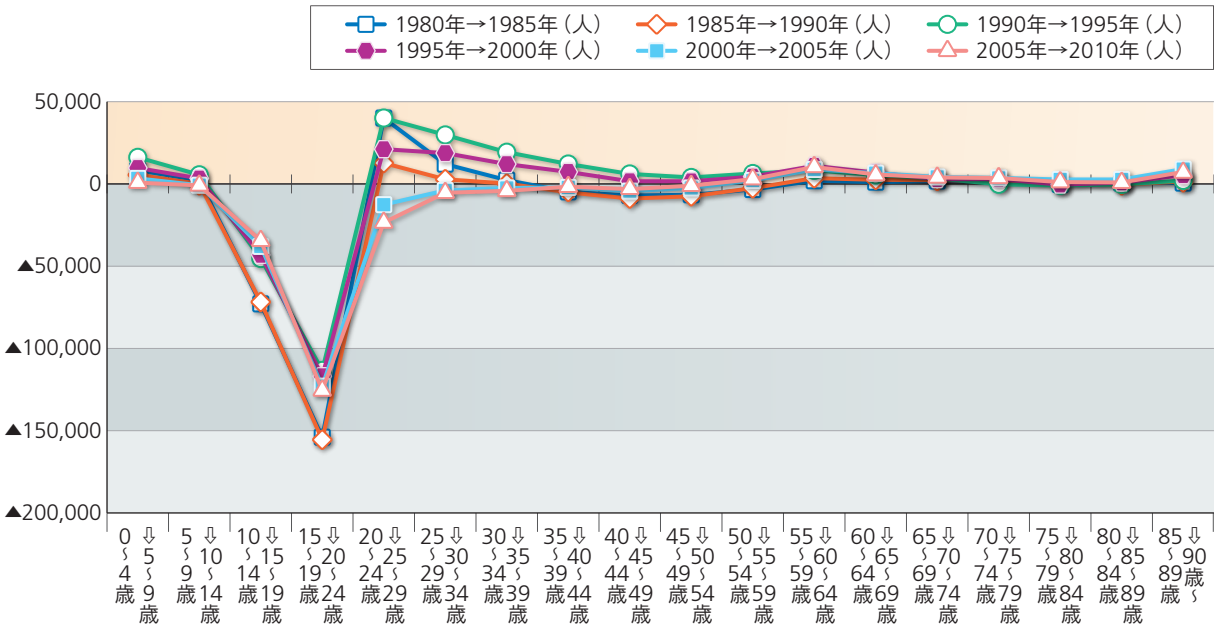
東北の全市町村を集計したものを【図表1-2】に示す。東北全体では進学などで大きく人口が流出し、就職などを契機として一部は戻ってくるものの、その数は流出者の３割程度であることがこの図からわかる。

図表1-1　RESAS上の年齢階級別純移動数の時系列分析



資料：RESAS

図表1-2　東北圏における年齢階級別純移動数の時系列分析

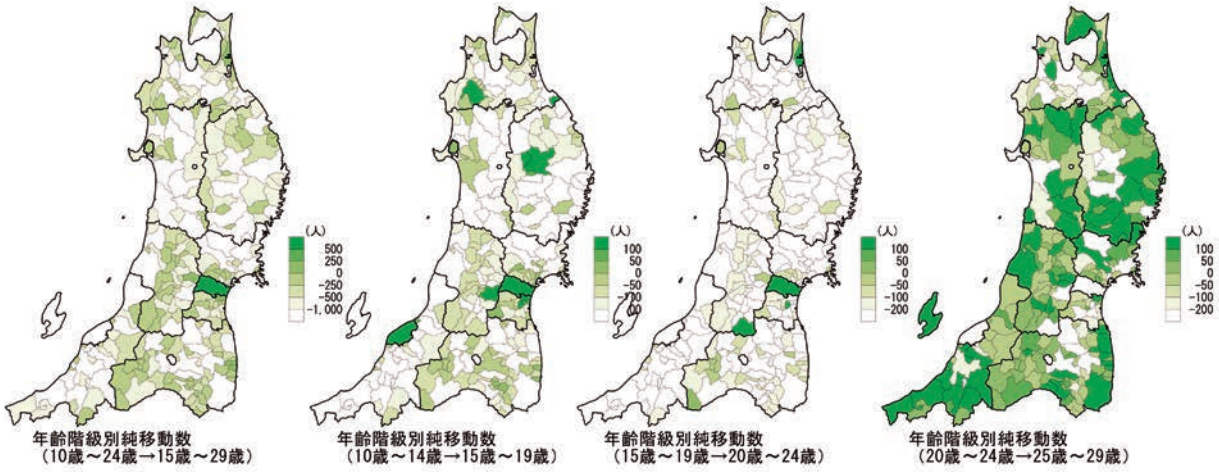


資料：RESASデータに基づき東北活性研作成

しかし、市町村別にみると対策の「打ち所」が変わってくることも見ることが出来る。

例えば10代から20代のなかでも低年齢層の流入が多く高年齢層の流出が多い都市部などにおいては、就職先の量的・質的な確保が重要な対策であるといえる。それとともに、地域に産業が集積している都市に見られるような、低年齢層は流出するものの高年齢層の流入が多い地域では、自宅から通学出来るようなメニューを検討することが優先課題として考えられる。【図表1-3】

図表1-3　若年層における純移動数（2005年→2010年）

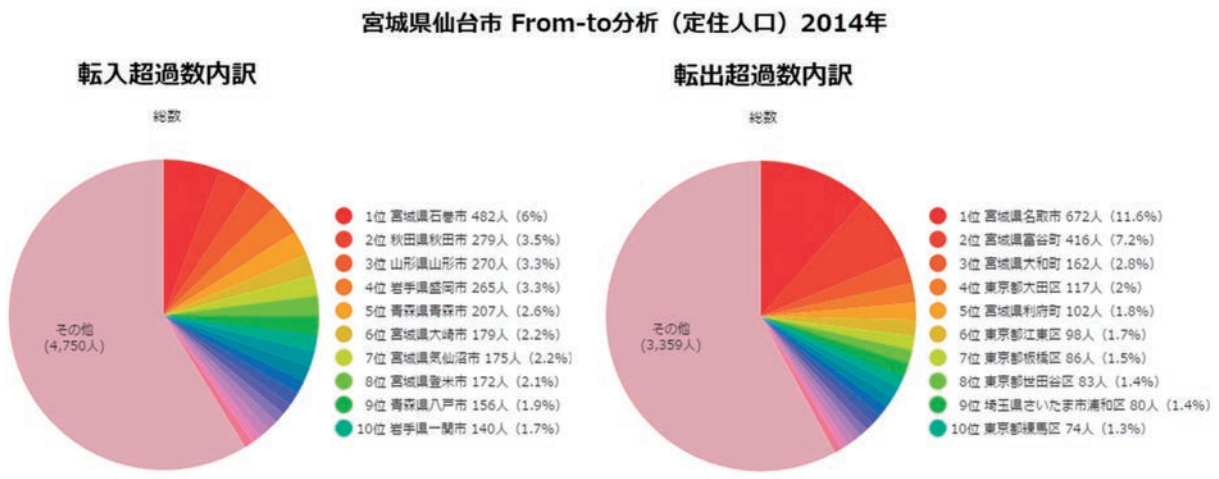


資料：RESASデータに基づき東北活性研作成

また、RESASには「人口の社会増減From-to分析」という、各自治体からどこへ移動したのか、またどこから転入したのかがわかるグラフも存在するため、これらをあわせて考えることで具体的な策が打てるものと思われる。

比較的人口流動が少なくなる30代以降においても、育児・教育環境を整えることで近隣市町村からの呼び込みをはかるなど、自治体全体として「人口を増加させる」というだけではなく、より細かい施策を打ち出すために、「見える化」されたデータを利用することも出来るのではないだろうか。

図表1-4　RESAS上のFrom-to分析



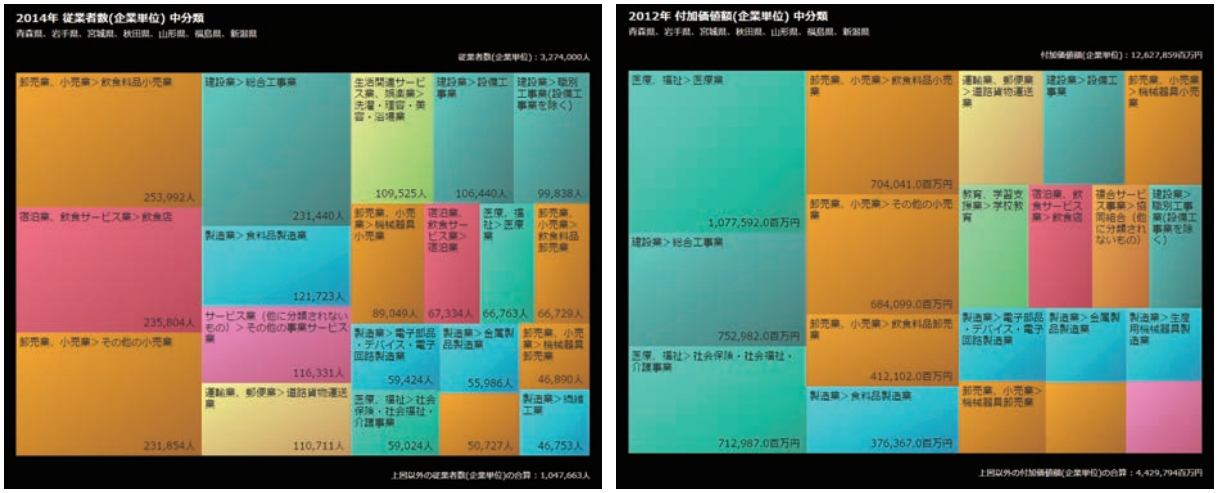
資料：RESAS

② 産業

続いて、産業面における状況について、同様にRESASで紹介されているマップを用いて見ていくことにする。

RESASでは県・市町村単位で産業の状況がひと目で理解出来る「全産業花火図」というマップが提供されている。【図表１-５】は東北圏における従業者数･付加価値額を示したものである。これらのマップから従業者数が多い産業が付加価値が高い産業とは限らないということがわかる。

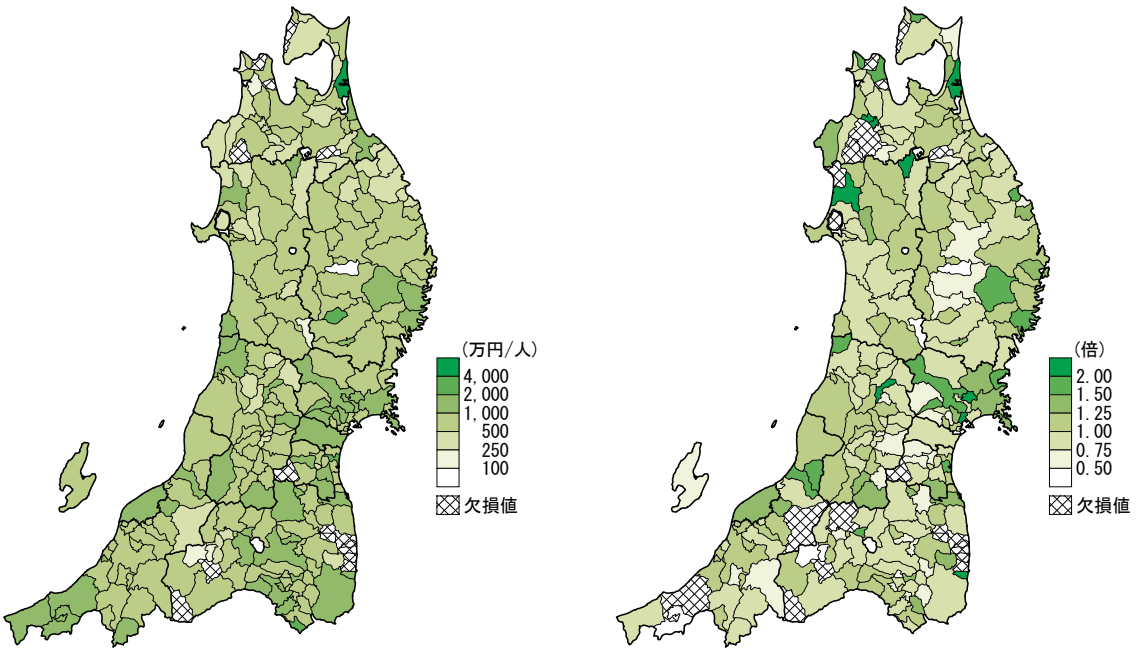
図表1-5　RESAS上の東北圏における従業者（左）・付加価値額の状況（右）



資料：RESAS

【図表１-６】は付加価値額を従業者数で除した労働生産性という値に変換し、市町村単位の値および2000年からの上昇幅を示したものである。工場の移転等の影響により、以前と比較して労働生産性が低下している自治体が多く見受けられる。

図表1-6　東北圏における労働生産性（左）と2000年から2012年までの上昇率（右）



資料：RESASデータに基づき東北活性研作成

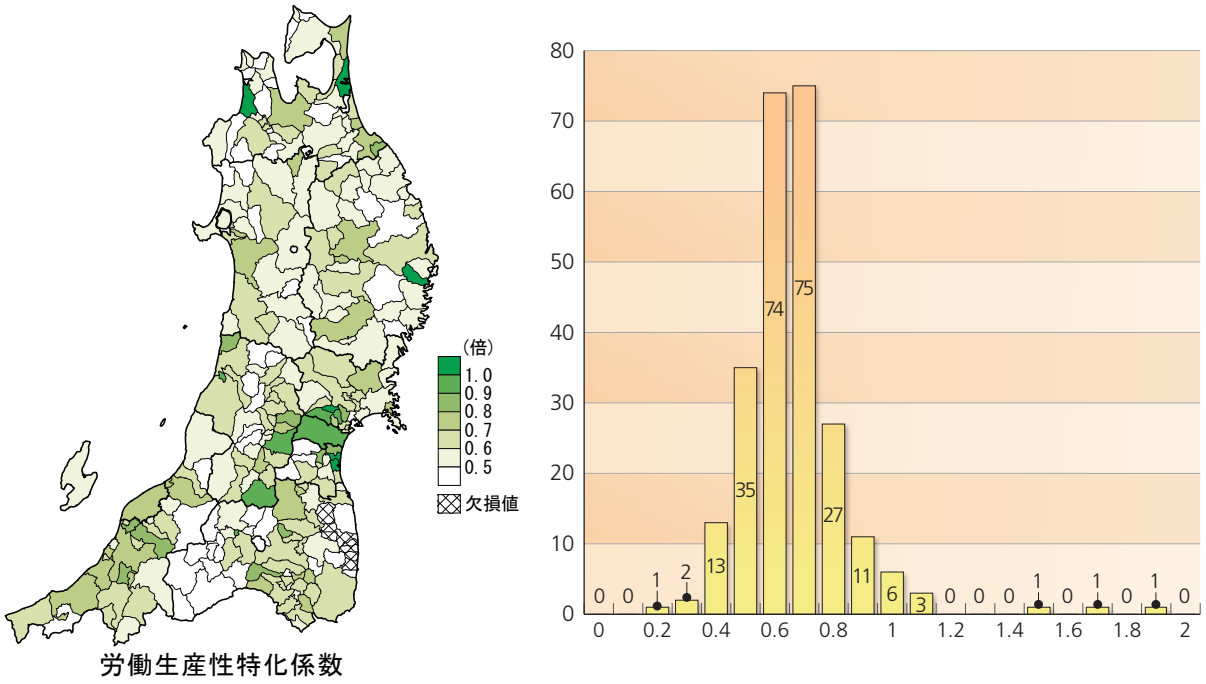
しかし、こうした「絶対額」だけではどのようにして地域の産業を活性化していくかという策を講じていくのは難しい。

そこで、RESASでは「地域の稼ぐ力分析」というマップにおいて、「特化係数」を利用し自治体ごとの立ち位置をより明確にするツールを提供している。

特化係数とは付加価値額を例にすると域内におけるある産業の付加価値額の全産業に占める割合と全国の当該産業における比率を比較したもので、１より大きければ全国より高く、１より小さければ全国よりも低いということを示す。全産業における労働生産性の特化係数を示したものを【図表１-７】（左）に、東北圏の自治体の労働生産性における特化係数の分布を【図表１-７】（右）に示す。

これらの図からもわかるとおり、東北圏における労働生産性は全国と比較して７割程度に留まっていることがわかる。

図表1-7　東北圏の労働生産性特化係数の分布（左）と特化係数別自治体分布（右）

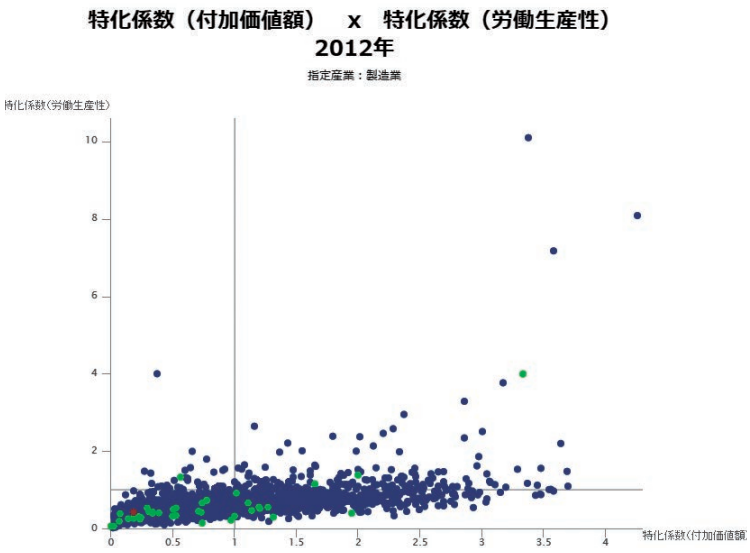


資料：RESASデータに基づき東北活性研作成

また、実際の政策立案に際しては、類似の特徴を有する自治体がどのような対策を行っているかを学ぶことも重要である。

RESASでは散布図等で他の自治体との関係がわかるデータも「見える化」している（【図表１-８】）。実際にRESASを地域の政策に活用している自治体においては、RESAS上で自分の自治体のポジショニングを確認し、他の自治体での取組みを参考にしているところが多い。

図表1-8　RESAS上の自治体比較散布図



資料：RESAS

③観光

RESASでは従来の公的統計に加え、データホルダーといわれる民間の事業者が保有しているビッグデータも一部「見える化」し公開されている。

ここでは「観光マップ」に掲載の「外国人消費花火図」というマップを用いて、東北圏における外国人の消費動向を見ていくことにしたい。

「外国人消費花火図」とは、外国人訪問客によるクレジットカードの消費額を月別、部門別に見ることができるものである。外国人訪問客がいつ、どの地域で、どのような消費をしているかを把握し、今後力を入れるべきサービスや他の地域と連携したサービスなどの施策に役立てることが出来る。

東北圏における外国人消費の状況を【図表１-９】に示す。外国人消費花火図では四角形の面積の大小で金額の多寡を示しており、面積が大きいほど消費金額が大きいことを表している。東北圏における外国人消費は宿泊やデパート、家電品の購入などで利用されていることが花火図から読み取れる。

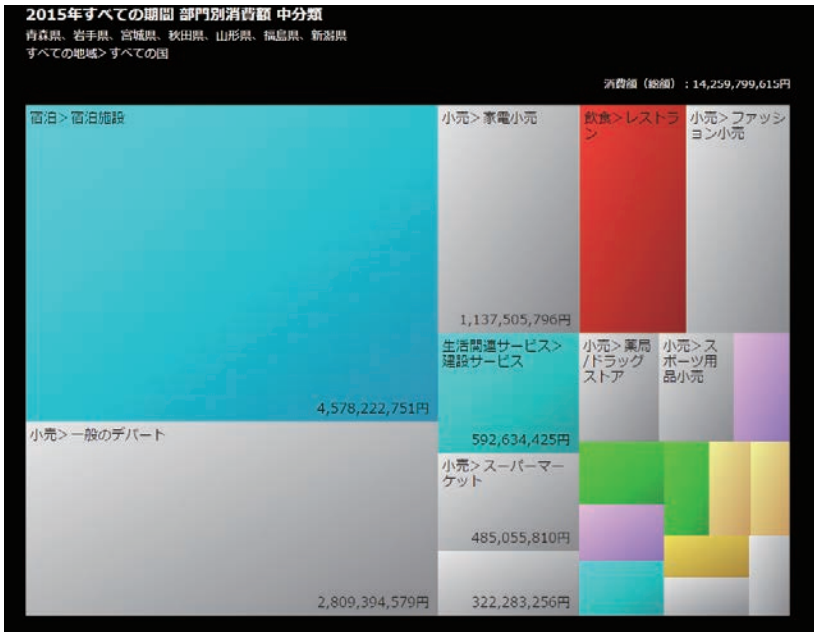
東北圏における月間平均消費額を示したグラフが【図表１-10】である。訪日外国人の増加と歩調を合わせるように急速に消費金額が増加していることを数値的にも読み取ることができる。

それでは、各県別での消費金額の伸びや使途の違いを見ていく。

【図表１-11】に各県別の金額と伸び率を示す。

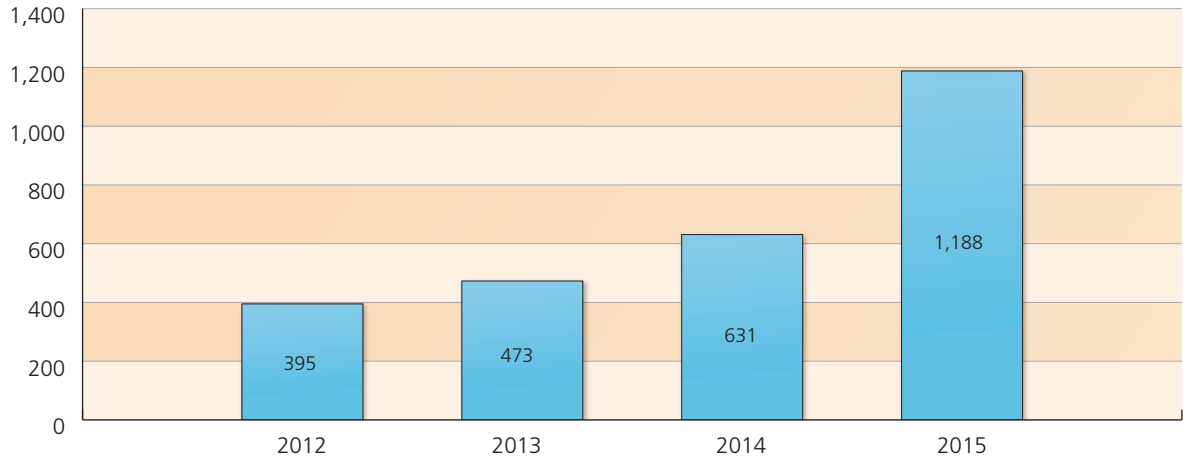
こちらから、インバウンド旅行客の恩恵を大きく受けている県とそれ以外に分けて考えることができる[1]。前者は３年で４倍近い伸びとなっている新潟・宮城・岩手の各県である。

図表1-9　RESAS上の外国人消費花火図



資料：RESAS

図表1-10　東北圏におけるひと月当たりの外国人消費額（単位：百万円）の推移

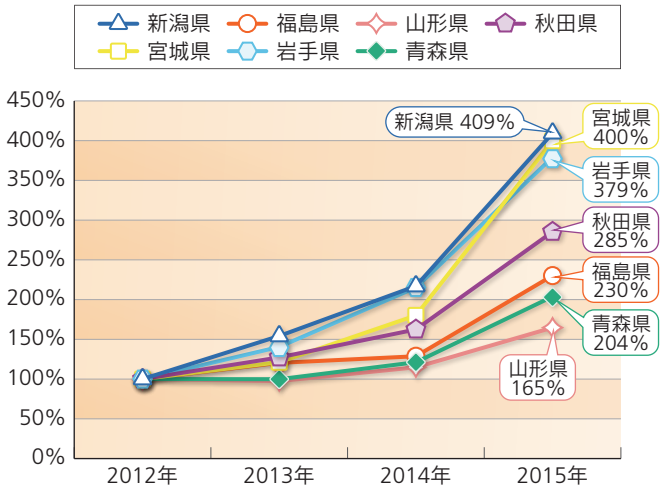


資料：RESASデータに基づき東北活性研作成

1　青森県の利用額が以前から多いのは、カード利用額の多くがアメリカ合衆国発行のカードによるものとされていることから、青森県に多く居住している在日米軍人等の影響によるものと推測される。（資料：防衛省「在日米軍人等の施設・区域内外における都道府県別居住者数」による。）

図表1-11　東北各県のひと月当たりの外国人消費額（単位：百万円）の推移（左）と伸び率（右）

	2012	2013	2014	2015
青森県	120	120	146	245
岩手県	18	26	39	69
宮城県	98	119	176	392
秋田県	19	24	30	54
山形県	33	32	38	54
福島県	34	41	44	78
新潟県	72	112	157	296



資料：RESASデータに基づき東北活性研作成

一方、消費先であるが、【図表1-9】の花火図でも示したとおり、宿泊・小売・飲食が高い割合を占めているが、小売業における内訳を【図表1-12】に示す。デパート、家電、ファッション小売が高い割合を示している。しかし、この状況は各県で異なっており、2015年の実績では、一般のデパートが各県とも構成比トップであることは変化が無いものの、スーパーマーケットの比率が高い福島、スポーツ用品小売の比率が高い山形県、レジャー用品小売の比率が高い岩手・秋田県、家電製品の比率が高い宮城県など県毎に高い構成率を占める業態が異なっていることがわかる。

従来の公的統計では入込客数に代表されるように数値しか把握することができなかった。しかし、RESASには前述の消費実態に加え、携帯電話の位置情報から時間帯別の人口流動を把握するデータやインターネットのナビゲーションデータから観光客の往来を把握したデータなど、IT技術を利用した多岐に渡る民間のデータも掲載されている。これまでにない新しい観点から観光戦略を立案するには非常に強力な道具になるものと思われる。

図表1-12　東北圏における業態別ひと月当たり小売消費額（単位：千円）

	2012	2013	2014	2015
薬局・ドラッグストア	4,458	6,182	10,392	25,171
食品小売業	2,108	2,386	4,902	9,295
家電小売	21,376	28,767	35,038	94,792
スーパーマーケット	13,388	18,042	23,163	40,421
ファッション小売	18,909	23,779	34,645	68,905
一般のデパート	63,813	85,633	118,809	234,116
レジャー用品小売	9,343	10,771	12,704	26,857
高級品小売	2,769	3,267	4,874	9,319
スポーツ用品小売	18,519	17,164	15,281	23,505

資料：RESASデータに基づき東北活性研作成

⑶ 行政・教育分野における取組み

新しいデータを活用した取組みはあらゆる分野で始まりつつあるが、本節では行政における活用と教育現場における活用について、弘前市と金沢大学の取組みを紹介したい。

① 行政

オープンデータ化により行政の「見える化」を目指す

～弘前市経営戦略部「ひろさき未来戦略研究センター」の取組み～

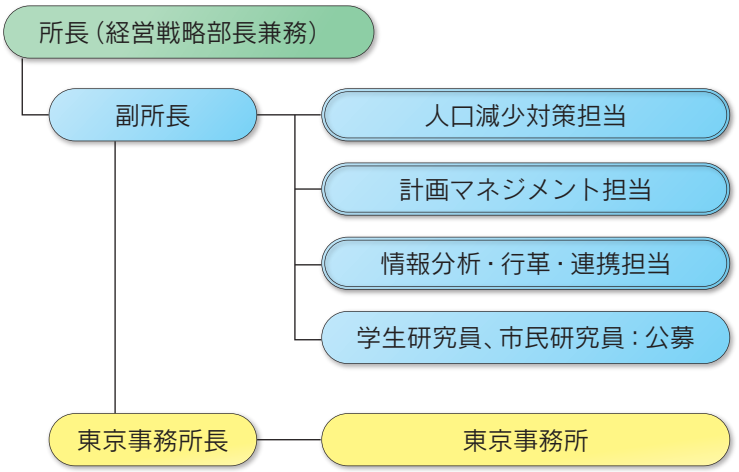
ひろさき未来戦略研究センター

ひろさき未来戦略研究センター（通称「H･I･F」）は、弘前市の重要課題解決に向けた情報分析や政策立案などを担う庁内シンクタンクである。2014年から推進する弘前市経営計画の中で、効果的・効率的な地域経営を実現する戦略推進システムとして位置づけられ、2015年１月から業務を開始した。

研究体制として、人口減少対策、弘前市経営計画のマネジメント、情報分析・行政改革・広域連携に関わる３つのセクションを設ける。それぞれに配置された行政職員が実践的なフィールド研究やマンスリーレポートの公表などを実施している。

人口減少対策担当は人口減少対策フィールド研究として、移住促進、婚活支援などの事業を展開する。計画マネジメント担当は政策分野別研究の他、経営計画、地方版総合戦略の策定、経営計画の進捗管理業務、大学との連携に関する業務を担う。情報分析・行革・連携担当はビッグデータ・オープンデータ研究の他、行政改革や定住自立圏構想の推進、第三セクターの管理などを行う。

研究体制



資料：弘前市経営戦略部ひろさき未来戦略研究センター「研究計画2016」

オープンデータ活用による新ビジネス創出への期待

「H･I･F」は、様々な行政データを発信し、そのデータをもとにした新ビジネスの創出と社会の活性化を目的とし、オープンデータカタログサイト「オープンデータひろさき」を運営している。統計情報や社会資本、観光などの行政データをより分かりやすい形式でオープンデータ[2]化することにより、新たなサービスやアプリケーションが生み出され、ひいては市民の生活の質が向上することが期待されている。

2014年度にWebシステムを構築し、運用を開始。データは各部局の協力のもとに順次公開されている。サイトには１カ月あたり約1,000件のアクセスがあるが、現在のところデータを活用したビジネスへの展開は見受けられないという。利用促進に向けて、市民や民間企業のオープンデータへの理解を深めるためにアイデアソンを開催する。昨年、青森県と協働で実施したアイデアソンでは、高校生以上を対象とし、オープンデータと暮らしの気付きをつなげることで、新しい市民サービスを創出するようなアイデアを話し合った。2016年も継続して開催する予定だ。

オープンデータひろさきWebsite

資料：弘前市HP

オープンデータによる住民サービスの向上と行政事務の効率化

行政データのオープンデータ化は新ビジネスの創出と社会の活性化が見込めるだけでなく、住民サービスの向上と行政の効率化が図られる。弘前市では市民からの情報開示請求は年間数百件に上る。請求は窓口若しくは郵送などで行われ、その都度職員が対応しており、写しの交付は市民に実費を負担してもらっている。

公開可能な文書をオープンデータ化することができれば、利用者負担が軽減されるとともに、職員の対応作業も軽減され、さらに優先順位の高い業務に注力することができる。現在、公開可能な文書を「オープンデータひろさき」に公開しており、その他の文書についても順次公開を進め、情報開示請求の低減を目指す。

オープンガバメント推進協議会の活動を通じたRESASへの取り組み

弘前市では2015年にオープンガバメント推進協議会に加入した。オープンガバメント推進協議会は、オープンデータを活用し、行政の効率性の向上や市民サービスの向上に取り組む団体だ。現在、12の地方公共団体と民間企業で構成され、オープンデータの具体的活用策の検討及び活用推進に取り組んでいる。

協議会の活動として、今年度はRESAS普及促進のためにRESASを活用した地域分析・政策提案に取り組んだ。弘前市では観光活性化をテーマとし、現状分析、考察、対策を取り纏めることとした。課題として、宿泊客より日帰り客が多く、消費を促す機会を逃しているのではないかという認識のもと、観光消費額をアップさせる施策を検討。分析では、RESASと弘前市の固有データを組み合わせ、観光客の宿泊と夜の滞在時間の延長による消費額向上と、宿泊業への投資による稼ぐ力の創出という２つの可能性を明らかにした。そこで、打つべき施策の方向性として、①夜間や早朝の既存イベントのPR強化と観光客誘致、②新設・既存宿泊施設への設備投資を促すような経済的支援を打ち出した。

おわりに

これまでオープンデータに向けた取り組みは政府が中心となり推進している。オープンデータは、行政の「見える化」により、地域が抱える様々な課題に対して自治体だけでなく市民や地域社会の参画・協働を促し、一丸となった課題解決に寄与する可能性がある。弘前市の取り組みは始まったばかりだが、「H・I・F」の高い分析力に裏付けられた政策形成と市民や民間企業等の協働による持続可能な地域づくりの実現に期待したい。

2 「機械判読に適したデータ形式で、二次利用が可能な利用ルールで公開されたデータ」であり「人手を多くかけずにデータの二次利用を可能とするもの」のこと

教育現場における新しいデータの活用は、データそのものの知識に加え、システム機器の活用方法など、従来の教育プログラムとは異なる知識・技能が教員サイドに求められるため、なかなかハードルが高いのが現状である。

そうした中、全国の大学に先駆けて2016年度からRESASを活用した講義「統計学で未来を見る」に取組んでおられる金沢大学の松浦先生から取組み事例等に関するご寄稿をいただきましたのでここでご紹介いたします。

②教育

RESASを活用した地域課題解決への取り組み

金沢大学 国際基幹教育院 専任講師、内閣府RESAS専門委員 **松浦　義昭**

1. RESAS：地域経済分析システム

内閣官房まち・ひと・しごと創生本部では、地方自治体や企業の様々な取り組みを情報面から支援するため、RESAS（「Regional Economy（and）Society Analyzing System」の略；地域経済分析システム）の提供を2015年４月より行っている。このRESASの特徴の一つは、官民が保有する統計データをウェブブラウザーに「見える化」して表示できることである。また、比較や合算といった機能も備えており、各統計データの全国平均や他の自治体と比較して自らの自治体の位置付けを確認できることや、さらに、近隣の自治体のデータと合算することが可能で、広域的な視点から施策を検討することもできる。2016年12月末現在、以下の７つのマップが公開されている。[1)]

RESASのマップ一覧

1. 産業マップ
- 1－1．全産業花火図
- 1－2．産業別花火図
- 1－3．企業別花火図
- 1－4．稼ぐ力分析
- 1－5．製造業花火図
- 1－6．製造業の地域間比較
- 1－7．中小・小規模企業財務比較
- 1－8．研究開発費の地域間比較
- 1－9．特許分布図
- 1－10．事業所立地動向
- 1－11．輸出入花火図
- 1－12．企業の海外取引額分析
- 1－13．海外への企業進出動向

2. 地域経済循環マップ
- 2－1．地域経済循環図
- 2－2．生産分析
- 2－3．分配分析
- 2－4．支出分析
- 2－5．労働生産性等の動向分析

3. 農林水産業マップ
- 3－1．農業マップ
  - 3－1－1．農業花火図
  - 3－1－2．農産物販売金額
  - 3－1－3．農地分析
  - 3－1－4．農業者分析
- 3－2．林業マップ
  - 3－2－1．林業総収入
  - 3－2－2．山林分析
  - 3－2－3．林業者分析
- 3－3．水産業マップ
  - 3－3－1．海面漁業マップ
    - 3－3－1－1．海面漁獲物販売金額
    - 3－3－1－2．海面漁船・養殖面積等分析
    - 3－3－1－3．海面漁業者分析
  - 3－3－2．内水面漁業マップ
    - 3－3－2－1．内水面漁獲物等販売金額
    - 3－3－2－2．内水面漁船・養殖面積等分析
    - 3－3－2－3．内水面漁業者分析

4. 観光マップ
- 4－1．From-to分析（滞在人口）
- 4－2．滞在人口率
- 4－3．メッシュ分析（流動人口）
- 4－4．目的地分析
- 4－5．外国人訪問分析
- 4－6．外国人滞在分析
- 4－7．外国人メッシュ分析
- 4－8．外国人入出国空港分析
- 4－9．外国人移動相関分析
- 4－10．外国人消費花火図
- 4－11．外国人消費分析

5. 人口マップ
- 5－1．人口構成
- 5－2．人口増減
- 5－3．人口の自然増減
  （地域少子化・働き方指標（散布図））
- 5－4．人口の社会増減
- 5－5．将来人口推計

6. 消費マップ
- 6－1．商業花火図
- 6－2．商業の地域間比較
- 6－3．消費花火図
- 6－4．From-to分析（消費動向）

7. 自治体比較マップ
- 7－1．経済構造
  - 7－1－1．企業数
  - 7－1－2．事業所数
  - 7－1－3．従業者数
  - 7－1－4．製造品出荷額等
  - 7－1－5．年間商品販売額
  - 7－1－6．付加価値額
  - 7－1－7．労働生産性
- 7－2．企業活動
  - 7－2－1．創業比率
  - 7－2－2．黒字赤字企業比率
  - 7－2－3．経営者平均年齢
- 7－3．労働環境
  - 7－3－1．有効求人倍率
  - 7－3－2．一人当たり賃金
- 7－4．地方財政
  - 7－4－1．自治体財政状況の比較
  - 7－4－2．一人当たり地方税
  - 7－4－3．一人当たり市町村民税法人分
  - 7－4－4．一人当たり固定資産税

出典：内閣官房まち・ひと・しごと創生本部事務局「地域経済分析システム（RESAS）について＜ver.22＞」を参考に筆者作成

RESASと他の統計データを活用することにより、従来は勘と経験と思い込みに頼って施策を検討してきた状況から、客観的なデータに基づいて現状と課題を把握し、それを踏まえた施策を立案できるようになることが期待されている。さらに、政策立案の段階から数値目標を設定し、実施後も目標達成の度合いを確認し、それに応じた改善を実施するという、いわゆるPDCAサイクルを展開することも期待されている。

2. RESAS連携講座：年間1,000名の大学生が受講する必修科目

内閣官房まち・ひと・しごと創生本部事務局と連携して、筆者は大学で年間20クラス約1,000名が受講する必修科目としてRESASを活用した連携講座を担当している。

RESAS連携講座の実施に当たっては、「何を学ぶか」という学習内容と「どのように学ぶか」という学習方法に関して内閣官房とカリキュラム全体を通した議論を重ねた。

授業で扱うテーマは、RESASの各マップに対応している。具体的には、人口・観光・産業・農林水産業の各マップを中心に自治体財政や地域の消費動向の把握、地域経済循環の傾向についても論じている。授業の目標は、RESASの統計データに基づいて地域の現状と課題を把握するとともにグループでその解決策を客観的な統計データなどに基づいて議論し、地域課題の解決に向けた具体的な提言ができるようになることである。

授業では、学生に対して毎週の授業の準備と振り返りのために予習と復習、さらに期末レポートを課している。地域の現状と課題、その解決策を４名一組のグループメンバーと議論しながら、学んだ知識を活用して地域課題を分析し、改善策を練り直すといったプロセスを経て期末レポートを提出する。

期末のアンケートでは、地域に関する知識はもとより、地域への愛着や関心の高まり、卒業後に地域に貢献したいという意欲の向上が確認された。

RESAS連携講座では、地域課題の解決に向けて、学生が身に付けた知識を協働・対話を通じてどのように活用するか、学習状況や課題とその成果、授業方法について検証し、知識の習得と活用・探求を重視した授業を実施している。

RESAS連携講座の授業風景

金沢大学「統計学から未来を見る―地方創生：RESASのビッグデータで地域の課題を考える」

3. オープンデータ活用による地域課題の解決

近年、行政機関が保有するデータを公共の資産と位置づけて広く一般に提供する動きが進められている。コンピュータ等の機械判読に適したデータ形式であるとともに二次利用が可能なルールにより公開されたデータはオープンデータと呼ばれる。行政と市民が地域の状況や課題を示すオープンデータを共有することで、行政の透明性の向上や市民の行政参画につながることが期待されている。

また、オープンデータを活用した企業の新ビジネス創出による地域経済の活性化やICTスキルを持つ市民によるオープンデータを活用した地域課題解決のためのアプリの開発も期待されている。後者では、Code for Japan など各地のコミュニティでハッカソンと呼ばれる短期間でアプリを生みだすイベントが開催され、防災・医療・子育て支援等の市民生活や行政の効率化に貢献する成果も生まれている。[2)] 2016年12月には内閣府地方創生推進室が、地域活性化につながるアプリの新規創出等を目的としてRESASプログラミングコンテストを開催するとともにRESASに掲載のデータをAPIで提供するなど地域でのオープンデータを活用した取り組みを支援している。

ITに習熟し地方創生に熱意のある人材が、その専門性を活かしたアプリ開発で地域の課題解決につなげた事例は数多く生まれており、今後はその先行事例の横展開やITに習熟した人材が少ない地域で市民生活や行政の効率化に貢献するアプリを開発するための体制づくりが求められる。

4. 学校と地域の連携・協働

2015年の第１回「地方創生☆政策アイデアコンテスト」では、福島市立岳陽中学校・岳陽中学校イノベーション部（福島県福島市）が高校生以下の部で「中学生の視点から地域の魅力を再発見し、観光プランを作る」と題して、農業と観光で地域の活力を取り戻す政策アイデアを発表し、最優秀賞の地方創生担当大臣賞を受賞している。[3)]

教育分野でもRESAS を活用した「地方創生☆政策アイデアコンテスト」の開催やコンテストにかかわる教員向け研修会、受託事業者のセミナーが全国各地で開催されるなど、RESAS活用の機運はますます高まっており、新たな展開を迎えようとしている。[4)]

中央教育審議会では、次期学習指導要領の改訂の目標を「社会に開かれた教育課程」としている。2015年までに公表された答申では、チームとしての学校の在り方や教員の資質能力向上とともに、より良い学校教育を通じてより良い社会を創るという目標を学校と地域が共有することや、学校教育に当たって地域の人的・物的資源を活用するなど地域と連携した教育の実現が示されている。

従来の地域が学校を支援する立場から、地域と学校が対等なパートナーとして連携・協働して児童・生徒の教育に当たり、持続的な地方創生につなげていくという方針が打ち出されたことが注目される。

また、2016年には中央教育審議会の上記の答申内容を強力に推進すべく、「次世代の学校・地域」創生プランが公表されている。その具体的な施策のひとつに、地域課題を題材にしたアクティブ・ラーニングの視点に立った学びやICTを活用した学びの推進が挙げられている。[5)]

学校でのRESASを活用した教育活動は、児童・生徒が地域の現状をより深く理解するのみならず、地域課題を自ら発見し、その解決策を議論することで当事者意識が喚起され主体的に社会参画するきっかけともなる。

今後、各地域で展開されている活動が学校と地域の連携・協働のもと総合化・ネットワーク化され、多くの地域住民の参画を得た継続的な教育へと発展することが期待される。

5. 結び：RESAS活用人材の育成

内閣官房･内閣府では地方創生の推進に向けて、①財政支援、②人材支援、③情報支援を行っており、③の情報支援のRESAS普及に向けてオンライン教育でも様々な取り組みがなされている。

2016年11月には、RESASオンライン講座が開講している。基礎編（入門コース）が先行して開講されており、年度内には応用編が開講される予定である。RESASの操作機能をマスターすると共に分析能力や政策立案の発想力を身に付けることができる。

また、同年12月には地方創生に関する実践的な知識をインターネットで学べる地方創生カレッジも開講している。地域経済循環など地域のデータ分析方法が学習できる。

内閣官房まち・ひと・しごと創生本部事務局とのRESAS連携講座も対面での特徴を活かした授業が年間20 クラス1,000 名が受講する必修科目として実施されるなどRESAS活用人材育成の動きは広まっている。今後、RESASを出発点に地域の市民が自らの地域が抱える課題に気づき、それを共有し、自分ごととして解決策を立案し具体的な取り組みに展開していくことが重要となる。

〈脚注〉

1）2016年12月30日閲覧。https://resas.go.jp/#/13/13101

2）全国各地のオープンデータ活用の先行事例については、内閣官房情報通信技術（IT）総合戦略室のオープンデータ100の事例資料が詳しい。

3）福島市立岳陽中学校･岳陽中学校イノベーション部の政策アイデアは、コンテストの受賞後に地方創生加速化交付金の交付を受けて、実際に観光ツアーが商品化されている。

4）内閣官房及び内閣府主催の研修会で、筆者も東京大学・京都大学・九州大学等において講演の機会を得たが、RESASへの関心は高く活発な意見交換がなされた。

5）他にも具体的施策のひとつとして、郷土学習や地域との連携・協働を円滑に行うための教員養成・研修の充実も挙げられている。

〈参考文献・資料〉

内閣府 地方創生推進室（2016）「RESASポータル」、https://resas-portal.go.jp/

内閣官房まち・ひと・しごと創生本部事務局（2016）「地域経済分析システム（RESAS）について＜ver.22＞」、http://www.kantei.go.jp/jp/singi/sousei/resas/pdf/h28-09-30-zenmap.pdf

内閣官房情報通信技術（IT）総合戦略室（2016）「オープンデータ100事例資料」、https://cio.go.jp/sites/default/files/uploads/documents/od100_cases_all.pdf

地方創生カレッジ事務局（2016）「地方創生カレッジ」、https://chihousousei-college.jp/inquery

文部科学省（2016）「「次世代の学校・地域」創生プラン～学校と地域の一体改革による地域創生～」、http://www.mext.go.jp/b_menu/houdou/28/01/__icsFiles/afieldfile/2016/02/01/1366426_01.pdf

日経ビッグデータ編集部・小谷祐一朗・松浦義昭・矢崎裕一・榎本真美（2016）「RESASの教科書」、日経BP社

⑷ 展望と課題

これまで、RESASに代表される「見える化」されたデータから見た東北圏の現状と、データを積極的に活用している自治体・教育機関の取組みを簡単に紹介してきた。

これまで不慣れな人が多かった統計データをグラフなどの形で「見える化」し、誰でも地域の特徴がわかるようにした点はRESASの多大な功績であり、今後一層の広がりが期待される。

しかし、RESAS上で公開されている公的データは総務省統計局が運営している政府統計ポータルサイト（e-stat）で公開しているデータの一部にとどまっていることに加え、RESAS上のデータを利用者のニーズに応じて加工する機能についてもAPIに対応した技術が求められるなどハードルは依然高い。また、公開されている民間データは一部にとどまり、更なる活用にはそれに応じたコストが必要となるなどまだまだ使い勝手に改善の余地がある。

一方、ご寄稿いただいた金沢大学の松浦先生の取組みに見られるように、学生時代に地域の実状を映し出した統計データを見ることは、自分たちの故郷を知り、将来を考えるというプロセスにより、若者たちの「郷土」に対する意識を高め、将来的な地域への定住に結びつけることが期待できるのではないだろうか。

このようにデータから地域を知り、地域づくりにつなげる取組みはRESASの導入を契機にいっそう広まりつつある。こうした芽がさらに根を張り、地域に大輪の花を咲かせてくれることを願うばかりである。

そうするためには、まずは「実際のデータに触れて地域を理解する」ことが何よりも重要である。自治体職員をはじめ東北圏の多くの人々が地域づくりにデータを活用していただくことを期待したい。

定住促進に求められるライフスタイルの豊かさ

岩手大学農学部准教授　三宅　諭

古くからある人口減少問題

日本創成会議が2014年に発表したレポートを受けて“消滅都市”という言葉が先行した影響もあり、将来人口推計が大々的に取り上げられ、各地で急激に人口減少問題への対応が検討されている。メディアが“消滅都市”という衝撃的な呼称を大きく取り上げたことで社会全体に周知されたが、2007年をピークに人口減少に転じると予想されていたことが2005年に早まったものの、実は人口減少問題はそれ以前から指摘されていたことである。例えば2000年以降に急速に広まった“限界集落”問題もその一つで、少子高齢化と過疎化の行く末を案じて提起された一つの社会問題であった。“限界集落”という表現に対する批判もあって最近ではあまり聞かなくなっているが、元々は限界集落から危機的集落へと推移し、やがては消滅集落へ向かう可能性があることを問題提起した言葉である。社会学者の大野晃はこの時に限界自治体という表現も用いている。実際には“限界集落”が提起されたのは1990年頃であり、メディアで取り上げられるまでは社会には知られていなかった。あるいは、もっと古くは“過疎”であり“少子高齢化”である。つまり、地域の人口減少問題は古くから存在していた課題である。ただし、日本創成会議が提起した“消滅可能性都市”は従来の過疎地域や限界集落のみならず豊島区のような大都市も含まれていたことは大きな違いである。

社会的構造による人口減少

これまでの人口減少は農山漁村から都市への人口流入、地方都市から大都市への人口流入が大きく、それが地方都市、農山漁村の課題となっていた。これは戦後の経済成長期頃に盛んになった集団就職から続く大都市への人口集中とその結果が引き起こした流れである。このような人口減少問題は多くの地方地域に共通する動向であり、自治体も様々な工夫や対策を講じてきたが、日本社会が抱える構造的課題を地方自治体が変えるのは難しい。

人口流出の大きな要因は進学、就職、結婚であり、その後にUターンする機会が少なければ生産年齢人口が減少するのは当然である。さらに出生率が2.0以下であれば人口が減少するのも当然である。1960年代でも既に出生率が2.0を下回っていることに留意する必要がある。出生率が2.0を超えていた時期は戦後でも限られているのである。

また、東北地方に限らないが地方では高校進学時から親元を離れなければならない地域も多い。特に大学進学を希望する場合にはある程度進学率の高い学校を選択するため、都市部へ転出する場合もある。さらに経済成長期からの人口集中が引き起こす職業の集中は職業選択の可能性を高めることになり、若者にとって魅力ある進路先となっている。その結果、都市への人口流出は歯止めがかからないのが現状である。

したがって、定住促進や出生率アップによる人口減少問題対策を考える上で、このような日本社会全体の問題を理解しつつ、それぞれの地域が若者の流出を前提として新しい地域像を描いていく必要がある。Uターン、Iターンはその手掛かりの一つにすぎない。

Uターンの可能性と課題

地方創生が叫ばれるようになり、改めて「田園回帰」「地方移住」などがキーワードになっているが、これらの言葉も以前から定住促進策として使われていた言葉である。団塊世代が定年を迎える前には田園回帰が期待され、U・Iターン対策も本格化した。しかし、実際には予想されたほど移住は進まなかった。熟年離婚がキー

ワードになったように退職後も夫についていく妻は少なかったのではないだろうか。前近代の父性独断から、近代化を経て対等へと家族像も変化したことを考えれば当然であるし、地域コミュニティとの関わりを持つ家族と会社コミュニティにしか居場所のない父親との差ともいえる。ここにU・Iターンを考える手掛かりが示されている。それは家族の存在、地域との関係性の構築である。

2011年に岩手県内のK地区で出身者に行った調査では、戻りたい人が約３割いる一方で、戻らない人も約４割という結果であった。「戻らない」あるいは「わからない」と答えた理由としては、地域のしがらみや不便さを挙げる人もいたが、一番多かったのは家族の存在を挙げる人であった。

親の年齢を考えると近くで生活したいという人も多いし、自然豊かな環境で子育てをしたいという人も多い。しかし、40代を超えると、子どもの教育環境等を理由とする人が多くなり、配偶者や子どもの生活も含めて考えるとUターンが難しくなる。家族生活が安定するほどライフスタイルの変化を受け入れにくくなるのである。そう考えると、ライフスタイルが変化するタイミングが一番の好機になる。つまり、結婚、出産（誕生）である。

これまでもUターン・Iターンの課題として、コミュニティ、仕事、子育てが指摘されてきた。コミュニティは昔に比べれば弱くなっているが、都市に比べれば強いことは間違いない。都市で育った人の中には、身内のように接してくれるコミュニティを「居心地が良い」と感じる人もいる。また、子育てに関しても教育水準という問題は残されているが、木造校舎に通わせたい人や田舎で子育てをしたい人も多い。そう考えると仕事問題さえ解決できれば若い子育て世代が戻る可能性はまだまだ十分にある。

定住促進策の罠

東北地方でも多くの自治体が定住人口対策を講じている。空き家の紹介や住宅建設等の助成、子どもの医療費無料化、農産物栽培技術相談など様々な対策が見られる。東北以外でも同じような自治体は多いのではないだろうか。人口減少によって自治体財政が影響を受け、行政サービスが低下する可能性は否定できない。仮に人口が４割減少すると予想される場合、現在のサービスを６割の人口で維持することは困難になる。高齢社会で介護・医療費などの負担も増えるので、若者流出によって生産年齢人口が減少している地域では特に厳しい時代となる。総人口が減少する以上、定住人口増加を図り、人口の奪い合いになることは仕方のないことである。また、定住促進の取り組みを行っている地域の方が移住の事例が多いのも事実であろう。その競争を否定するつもりはないが、移住者を増やすためにサービス過剰になっていないか再検討する必要はある。

いわゆる条件不利地域でありながら定住や移住促進の事例として島根県海士町や邑南町がしばしば取り上げられる。両地域とも定住促進策を行っているし、補助メニューもあるが、それを主としていないというのが筆者の理解である。例えば海士町の場合は、新しい産業で雇用創出を目指した産業振興が基本であり、その展開上に島外出身者の必要性があってUターン・Iターンが盛んになってきたという経緯がある。このように地域の資源を見直し、魅力を磨いて雇用創出へと展開することを試行錯誤すれば、自ずと地域外の人材との交流が必要になり、移住者の受け入れにつながっていくのではないだろうか。もちろん、淘汰される地域も生じるであろう。

補助金を利用する優遇策も一つの施策であるが、既に住んでいる人からすると「そこまでし

なければならない場所なのか」と思うかもしれない。過疎地域ではやむを得ないという自治体もあるだろうが、安易なサービス提供は居住者の地域に対する誇りを損なう可能性がある。また、提供するサービスが過剰になれば、移住希望者はサービスの手厚い地域を選択する可能性もあるだろう。自治体財政が厳しくなる将来を考えると、補助サービスを施策の中心としてサービス競争をするよりも、「住み続けたい地域」として選ばれるような取組みが必要である。プライドとブランドの安易な安売りは、新しいベッドタウンを創出しても長期的には地域の持続性につながらないことを危惧する必要がある。

関東圏からの移住定住者の多い北海道伊達市は人口約３万６千人の地方都市で、大学がないため高校卒業後には進学、就職で若者が流出してしまうが、Uターン･Iターンも多い地域である。気候条件が良いこともあるが、高齢者を中心として生活の質を高めながら豊かな社会を築くことを目指したことで移住・定住促進を展開した地域である。1968年に障害者援護施設ができ、障害者福祉を進める中で、ウェルシーランド構想が立ち上がり、団塊世代の退職もあって移住・定住の問い合わせが入るようになり“お試し滞在”をはじめたのがきっかけである。最初から定住促進を目指した地域ではなかった。関東から来る人が多く、移住希望者の思考が「利便性の高いところに住みたい」、「北海道という自然の中で広い家と庭でゆっくり暮らしたい」に大別されることを踏まえて、補助金ではなく行政と民間が「利益」を考える中で取り組んでいる。伊達市の場合も、地域外の人を受け入れるコミュニティや民間開発を中心とする地域経済循環の創出のように、定住促進施策を展開する以前からの取組みが土台となっている。重要なことは地域産業の創出、経済循環を視野に入れた定住促進だろう。

定住施策に求められる視点

地方創生総合戦略が各地で作成されている。人口減少を食い止め、人口維持のためには出生率の上昇と転出人口減少、転入人口増加に取り組む必要があると書かれているが、戦後の近代化の中で構築された日本社会の構造的問題を地方小規模自治体が変えることは容易ではない。また、出生率に関しても、第１次ベビーブーム前後を除いて2.0を大きく超えた時期は非常に少ないことを踏まえると現実的な数字なのか疑問も残る。さらに、産科医不足の状況で“安心して子どもを産める”地域になることは容易ではない。しかし、子育てしやすい環境を創ることは可能であろう。また、人口減少による学校の統廃合が進むことを予想すると、若者の流出は加速するかもしれない。したがって、それを前提に若者が戻りたいと望む地域社会を睨んで施策を考える必要がある。

目標指標を掲げることは大事であるし、移住・定住者を惹きつける施策も大事であるが、都市から地方への流動性を高めるためにも、もっと地域のブランドを磨くことが必要ではないだろうか。そして、人を受け入れる土壌づくりも大切である。大都市に比べれば収入は少なくなるかもしれないが、地域に誇りを持ち、周辺環境を愉しみながら暮らせる、そんなゆとりを創り出すことが重要である。親の背を見て子は育つというように、地方での新しいライフスタイルの構築こそが定住促進に求められる取組みである。

第Ⅱ部

東北圏における公共交通機関のあり方

テーマ選定にあたり

全国的に人口減少が進む中、医療・福祉・サービスなどといった日常生活に必要不可欠な「生活インフラ」の確保が大きな問題となりつつある。そうした生活インフラの一つとして地域の足である公共交通がある。

我が国の公共交通は民間事業者がその役割を担うという諸外国と比較してもユニークな仕組みであったが、人口減少やモータリゼーションの進展等に伴う利用者の減少により、独立採算での運営が困難な地域が増加している。特に2002年の道路運送法の改正による需給調整規制の廃止に伴い、地方部を中心に路線バスの撤退が進むなど、生活に密接な交通の維持・確保が大きな課題となっている。面積が広く気象環境の厳しい東北圏では、移動手段を持たない交通弱者にとって移動手段の確保は生命にかかわる問題といっても過言ではない。

多くの地域では、赤字で運行される路線バスや地方鉄道等について、国や地方自治体による公的補助が行われているが、財政難が深刻化する中では、すべての赤字分を税金で賄い続けることは困難であると考えられる。

また、地方公共交通の維持に関しては、コストのみならず人材の不足についても深刻な問題となりつつある。人口減少の続く地方部においては、介護・福祉・社会資本の維持管理など、地域の生活基盤となる様々なサービスの担い手が不足している。地方のバス路線に関しても、運転手の担い手が十分に確保できないことから路線維持が困難になっているケースもみられる。今後2020年の東京オリンピックに向けて運転手の需要が高まることが考えられ、この問題は深刻化することが懸念される。

そこで今回の東北圏社会経済白書の第Ⅱ部では、東北圏における地域公共交通[1]が抱える問題と今後のあり方等について論じることとした。しかし、地域公共交通を網羅的に対象とするのではなく、特に今後人口減少が見込まれる地域における生活交通の維持・確保に焦点を当てる。

第Ⅱ部は３章より構成している。第１章「地域公共交通の現状」では、現在の地域公共交通を取り巻く環境と東北圏における現状について、制度の変遷と統計データから明らかにする。第２章「地方自治体の取組みおよび問題・課題認識」では、現在圏内で行われている取組みや、地域で抱える課題について、各県の交通対策部署へのヒアリング調査と市町村へのアンケート調査などから明らかにする。第３章「東北圏における地域公共交通のあり方」においては、これまでの現状・課題認識を踏まえ、東北圏における今後10～15年における地域公共交通の方向性について事例を踏まえながら提示していくこととしたい。

1「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（第二条第一号）において、「地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関」とされる。

第Ⅱ部

東北圏における公共交通機関のあり方

テーマ選定にあたり 81

1 地域公共交通の現状

⑴ 我が国の地域公共交通を取り巻く背景 85
① モータリゼーションの進展と公共交通利用者数の減少 85
② 交通運輸市場における規制緩和 86
③ 公共交通の運営におけるステークホルダーの多様化 90
④ 一体的な公共交通ネットワークの形成に向けて求められる組織間連携の強化 91
⑤ 地域が一体となって公共交通の運営を考える場「地域公共交通会議」の登場 92
⑥ すべての地域公共交通を対象とした「活性化・再生法」の誕生 93
⑦ 人口減少社会に対応した、まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの再構築 94

⑵ 東北圏における現状 95
① 東北圏の鉄道・バスの分担率は、1970年度：63.1% → 2009年度：10.1% 95
② 鉄道の利用者は、2013年度から2014年度にかけて全国ベースでも減少 97
③ 乗合バスの利用者はピーク時と比較して、全国では約4割、東北圏では約2割 98
④ 今後は、免許を保有する高齢者の割合が増加する見込み 99
⑤ タクシーの利用者は1988年度から2013年度にかけて全国で半減、東北圏で6割超減 100
⑥ タクシーの利用者は減少も、タクシー事業者数（法人）は大幅に増加 101
⑦ 福島県では、日本人の観光入込客数は震災前の水準に回復 102

⑶ 鉄道駅・バス停勢圏における将来推計人口 104

2 地方自治体の取組みおよび問題・課題認識

⑴ 各県ヒアリング調査結果 114
① 青森県 114
② 岩手県 116
③ 宮城県 118
④ 秋田県 120
⑤ 山形県 122
⑥ 福島県 124
⑦ 新潟県 126

⑵ 各市町村アンケート調査結果 128
① 地域公共交通に係る検討体制等 129
② 地域公共交通に係る計画の策定・検討状況 133
③ 地域公共交通に係る問題・課題および重点施策等 138
④「地域公共交通」の運営・運行の状況 142

3 東北圏における地域公共交通のあり方

(1) 現状および問題・課題の認識 147

現状整理

① 将来に向けて、公共交通の利用者数は大幅に減少する見込み 147

② 乗合バス・タクシーについて、民営路線から市町村運営、デマンド型への移行が進む 147

③ 鉄道・離島航路について、利用者数の減少に伴う財政負担が増大 148

問題・課題の整理

① 広域の公共交通ネットワークの構築方針が明確化されていないケースが多い 148

② 地域公共交通に係る今後の重点施策（人口規模別の比較） 148

③ 市町村営バスの利用者1人1回あたりの平均の公的負担額は約1,000円 149

④ 路線バスについて、運転手の不足が深刻化 149

⑤ 小規模自治体では、地域公共交通の検討組織の設置割合・網形成計画の検討割合が低い 149

(2) 今後の方向性 150

① 地域特性に応じた広域の公共交通ネットワークの再構築 151

② 幹線と支線を結ぶ乗継ぎ拠点の整備と「まちづくり」との連携の強化 152

③ 地域住民が主体となった生活交通確保の推進 156

④ 最適な地域公共交通ネットワークの実現に向けた資源の効果的・効率的な配分 157

⑤ 小規模自治体を対象とした問題解決、計画立案等の支援と住民への働きかけ 159

⑥ 観光も含めた地域の足の確保に向けた取組み 161

(3) 地域住民が主体となった生活交通確保の事例 164

① 八代地域活性化協議会「ますがた」（富山県氷見市） 164

② スマイルグリーン号（山形県山形市・中山町） 166

③ さわやか号（福島県会津若松市） 168

④ あいあい自動車（三重県菰野町） 170

⑤ ささえ合い交通（京都府京丹後市） 172

⑥ 花山地区「小さな拠点」づくり推進協議会（宮城県栗原市） 174

(4) まとめ 176

アドバイザリー会議委員によるコラム

人口減少と自動車産業 178

第Ⅱ部　東北圏における公共交通機関のあり方

1　地域公共交通の現状

要旨

我が国の地域公共交通を取り巻く現状

わが国では、1960年代以降のモータリゼーションの進展に伴い、交通機関分担率は大きく変化してきた。公共交通機関の分担率は徐々に低下し、2009年時点では乗用車56.0％、鉄道31.0％、バス6.9％、旅客船0.2％、国内航空5.9％である。

そのような中、従来の仕組みでは維持が困難になった交通運輸市場においては、2000年～2002年にかけて、需給調整規制の廃止を中心とした規制緩和が相次いで実施され、参入・退出に係る障壁が下げられるとともに、運賃の設定についてもその自由度が高められた。

その結果、利用者数の少ない鉄道・バス路線の廃止・退出などが進み、徐々に移動手段の確保に係る税負担が増大するとともに、市町村や地域住民・ＮＰＯ法人等が自ら運営・運行を行うケースが増大するなど、地域公共交通に関わるステークホルダーの多様化が進んだ。

そのような背景のもと、次第に地域全体で公共交通を運営していくことの必要性が高まったことなどから、2006年10月の改正道路運送法では、地域における公共交通の協議組織である「地域公共交通会議」が、2007年10月に施行された新たな法律である「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（活性化・再生法）」では、すべての地域公共交通を対象とした「法定協議会」がそれぞれ位置づけられた。

さらに、2013年12月の「交通政策基本法」の制定を受け、2014年11月に施行された改正活性化・再生法においては、「本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上」を目標としたうえで、「①地方公共団体が中心となり」、「②まちづくりと連携し」、「③面的な公共交通ネットワーク」を再構築することがポイントとして挙げられた。

東北圏における現状

東北圏を発地とする旅客の交通機関分担率をみると、1970年には17.7％であった鉄道の分担率が2009年には4.4％に、同じくバスは45.4％から6.9％に低下している。

東北圏における鉄道の年間旅客人員の変化は、2004年度から2009年度にかけては約３％の減少、2009年度から2014年度にかけてはほぼ横ばい。乗合バスの利用者はピーク時と比較して約２割にまで減少している。

タクシーの利用者数は、1988年度から2013年度にかけて約６割の減少となっている。

福島県では、日本人の観光入込客数は震災前の水準に回復したものの、訪日外国人については震災前の４割程度にとどまっている。

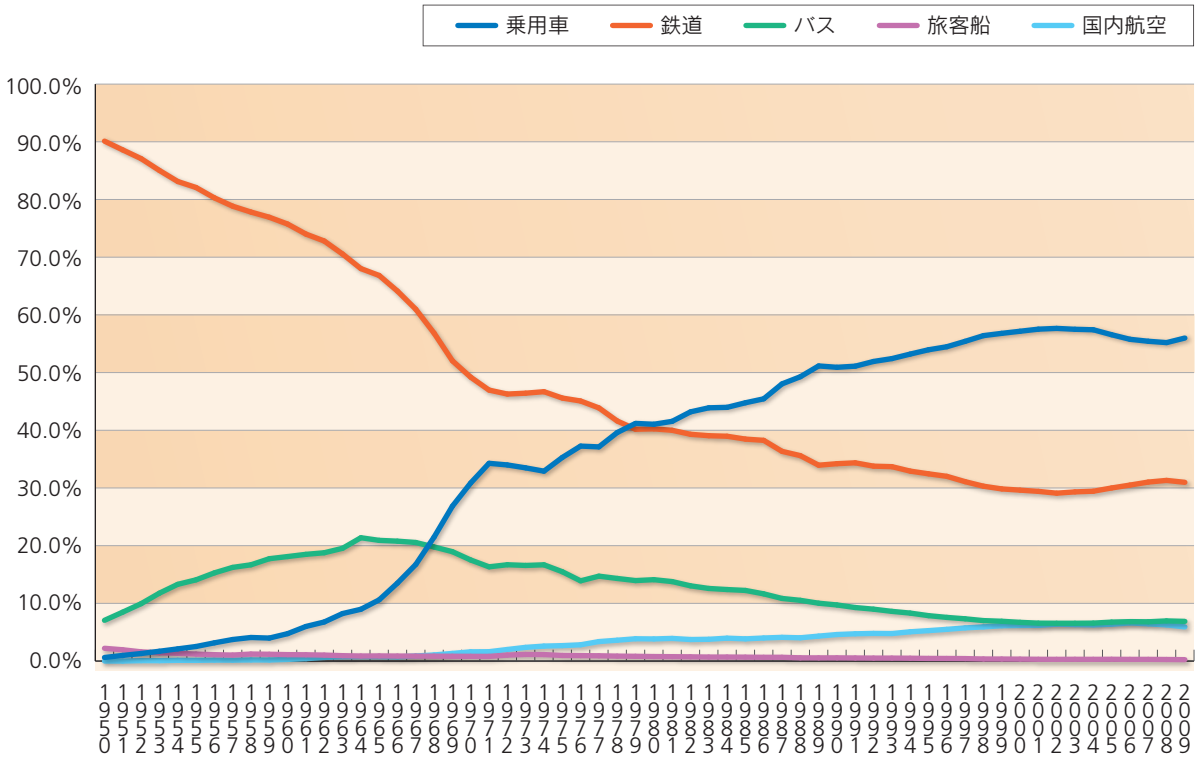
公共交通の沿線人口は、2010年から2025年にかけて約11.2％減少、さらに2010年から2040年にかけては約26.0％減少する見込み。

(1) 我が国の地域公共交通を取り巻く背景

① モータリゼーションの進展と公共交通利用者数の減少

わが国では、1960年代以降の自家用車の急速な普及とそれに伴うモータリゼーションの進展により、旅客輸送における交通機関分担率は大きく変化してきた。1950年度には（人キロベースで）９割を超えていた鉄道の分担率は徐々に低下し、1979年度には乗用車に逆転された。同じく公共交通機関であるバスについても、1964年度をピーク（21.4%）にその分担率は徐々に低下している。分担率は、2009年時点で乗用車56.0%、鉄道31.0%、バス6.9%、旅客船0.2%、国内航空5.9%となっている（図表２-１）。

図表2-1　交通機関分担率の推移（1950年～ 2009年）



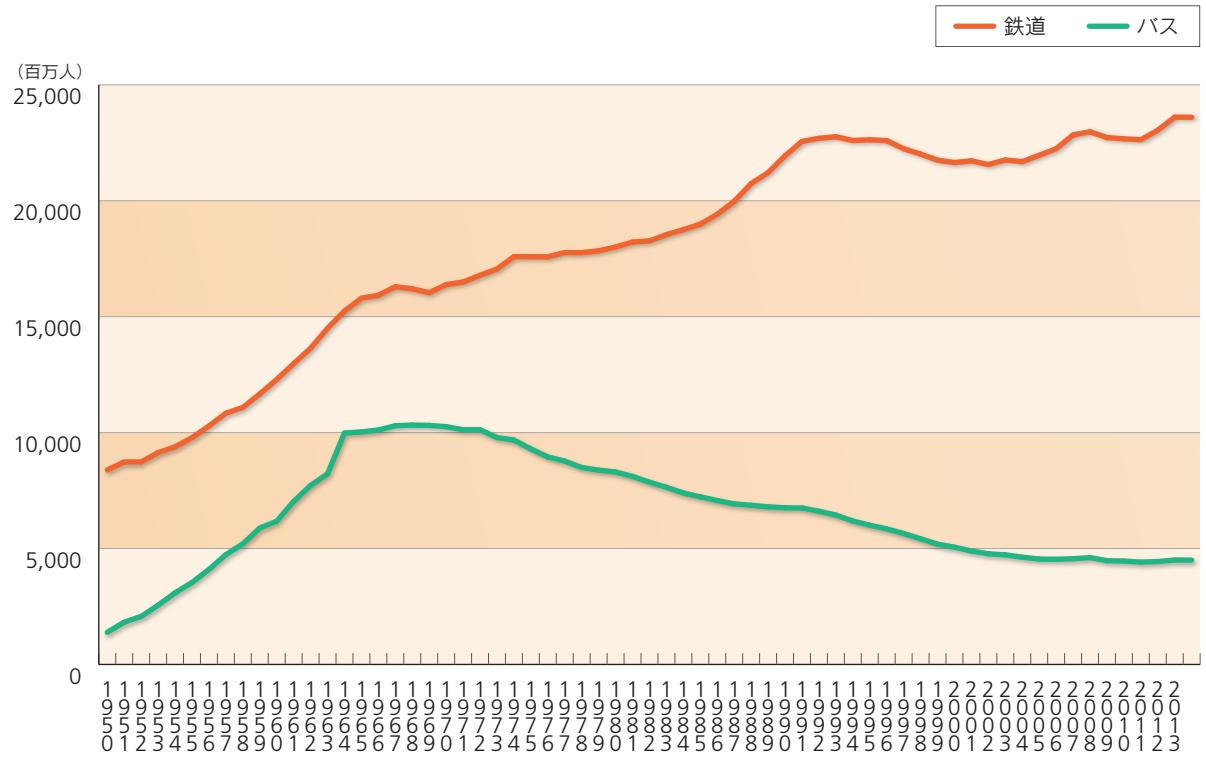
資料：国土交通省「陸運統計」、国土交通省「交通関連統計資料集」
※ 各年度の人キロの分担率

一方、鉄道の輸送人員は、（その時々の経済状況等に左右されるものの）人口の増加等を背景に長期的には増加しており、1950年度の約84億人から2014年度には約236億人と約2.8倍に増加している。

しかしながら、バスの輸送人員については1968年度の約103億人をピークに徐々に減少しており、2014年度には約45億人と、ピーク時から56.4％の減少となっている（図表２-２）。

今後は、既に我が国の総人口が減少に転じていることや、少子高齢化による１人当たりの利用回数の低下（通勤・通学に伴う定期利用の減少等）などが懸念されることから、これらの公共交通機関の利用者確保については、厳しい状況が続くといえる。

図表2-2　鉄道・バスの年間輸送人員の推移（1950年～ 2014年）



資料：国土交通省「陸運統計」、国土交通省「交通関連統計資料集」

② 交通運輸市場における規制緩和

そのような中、2000年～ 2002年にかけて、交通運輸市場においては需給調整規制の廃止を中心とした規制緩和が相次いで実施された。

具体的には、各関連事業法が改正され、従来は免許制であった新規参入が許可制に変更された。また、許可制であった退出が事前（事後）届出制となるなど、参入・退出に係る障壁が下げられるとともに、運賃の設定についてもその自由度が高められた（図表２-３）。

乗合バスについては、従来は需給調整規制を前提とした赤字事業者のみを対象とした「事業者ごと」の補助制度が設けられていたが、それは各交通事業者が採算路線の黒字分で不採算路線の赤字分を埋めること（内部補助）が前提であった。しかしながら、利用者数の減少とそれに伴う赤字路線の拡大により、従来の仕組みでは路線の確保が困難となったことから、「路線ごと」の補助制度に変更するとともに、赤字路線について、事業者の判断により退出することが可能となった。また、鉄道の退出についても、従来は国土交通省の許可が必要であったものが、１年前に事前届出をすることで可能となった。

規制緩和以降に廃止された鉄軌道は、全国で35路線、673.7kmであり（図表２-４）、多くは地域鉄道[2]である。また、乗合バスについては、総走行キロベースでは大幅な増減はみられない（図表２-５）。一方で、貸切バスとタクシーについては、規制緩和以降、供給量の大幅な増加がみられる（図表２-６、図表２-７）。タクシーについては、2009年に成立・施行された「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法（タクシー適活法）」に基づき、減車が行われている。

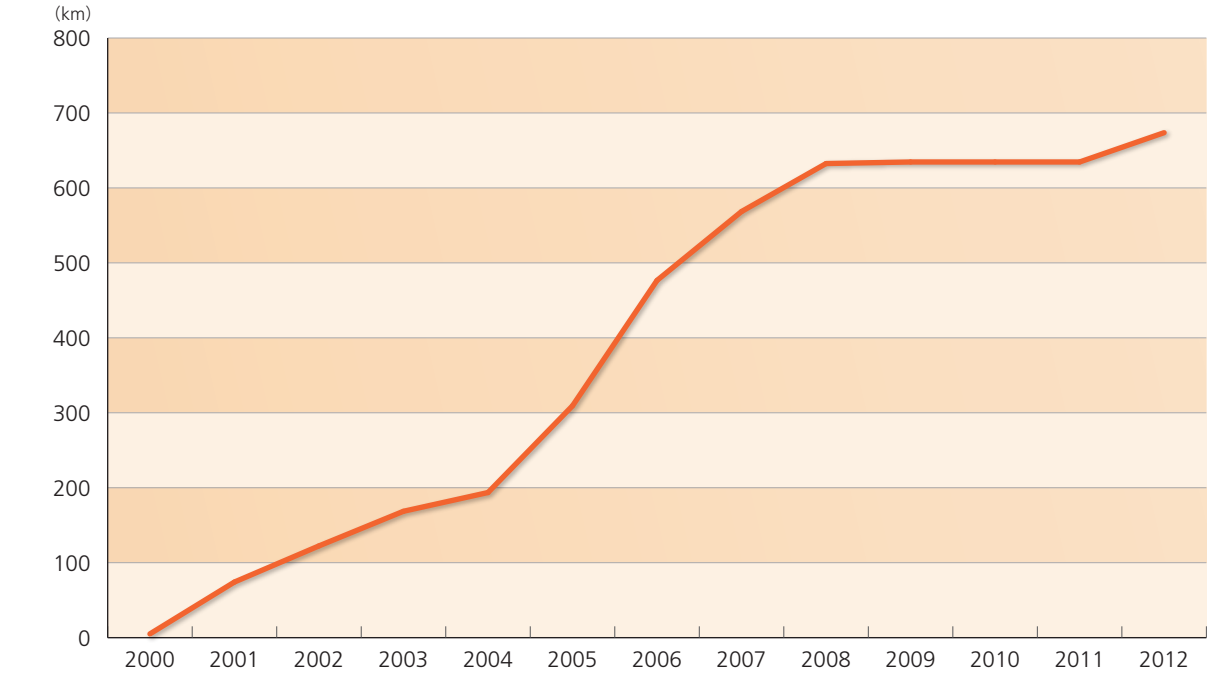
図表2-3　旅客運送事業における規制緩和の概要

<table>
<tr><th rowspan="2"></th><th rowspan="2">対象となる法律</th><th rowspan="2">改正法の施行年</th><th colspan="3">主な規制緩和の内容</th></tr>
<tr><th>参入</th><th>退出</th><th>運賃</th></tr>
<tr><td>鉄道</td><td>鉄道事業法</td><td>2000年</td><td>路線毎の免許制
→路線毎の許可制</td><td>許可制→事前届出制
（1年間）</td><td rowspan="2">許可制→上限認可制の下での事前届出制</td></tr>
<tr><td>乗合バス</td><td rowspan="3">道路運送法</td><td rowspan="2">2002年</td><td>路線毎の免許制
→事業毎の許可制</td><td>許可制→事前届出制
（6か月前）</td></tr>
<tr><td>タクシー</td><td rowspan="2">事業区域毎の免許制
→事業毎の許可制</td><td rowspan="2">許可制→事後届出制</td><td>許可制→認可制</td></tr>
<tr><td>貸切バス</td><td>2000年</td><td rowspan="3">許可制→事前届出制</td></tr>
<tr><td>旅客船</td><td>海上運送法</td><td rowspan="2">2000年</td><td>航路毎の免許制
→航路毎の許可制</td><td>許可制→事前届出制</td></tr>
<tr><td>航空運送</td><td>航空法</td><td>路線毎の免許制
→事業毎の許可制</td><td>休止の許可→路線の廃止に係る運航計画の変更届出</td></tr>
</table>

資料：国土交通省「平成14年度国土交通白書」をもとに作成

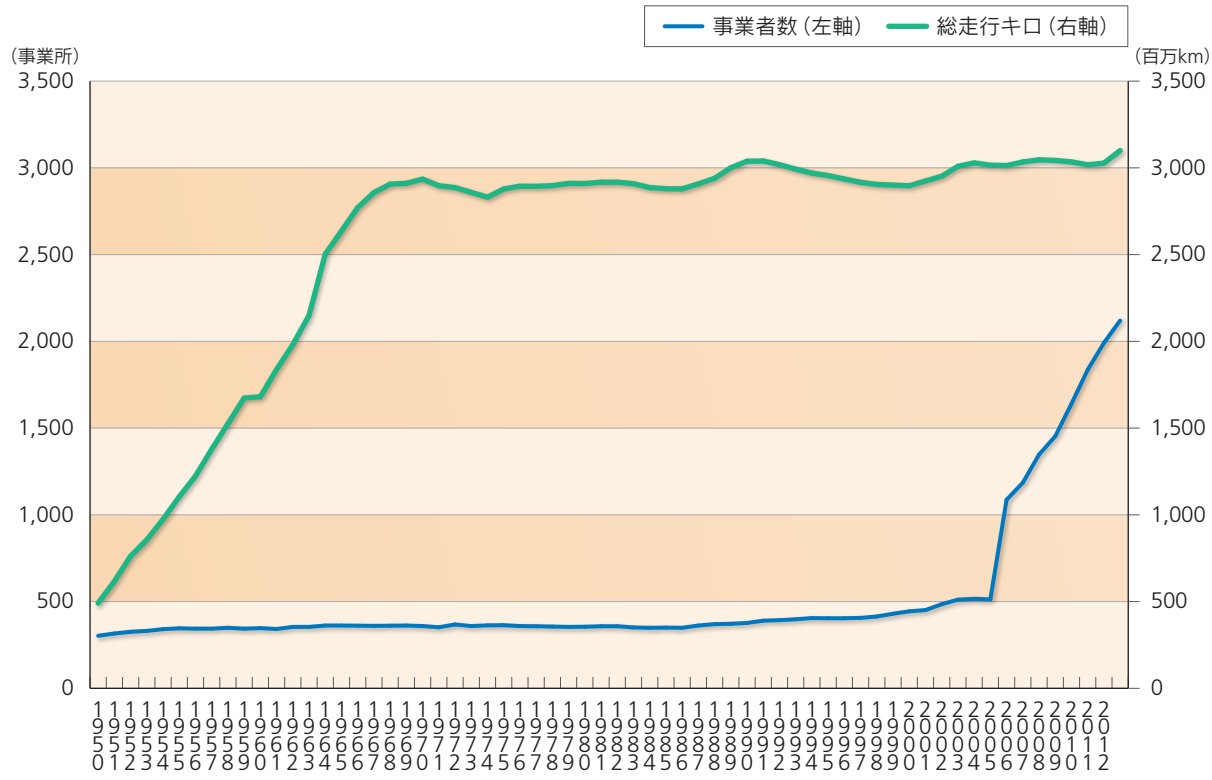
2　新幹線、在来幹線、都市鉄道に該当する路線以外の鉄軌道路線

図表2-4　全国の鉄軌道における廃止路線長の推移（2000年度～ 2012年度）※累積



資料：国土交通省資料

図表2-5　乗合バスの事業者数・総走行キロの推移（1950年度～ 2013年度）

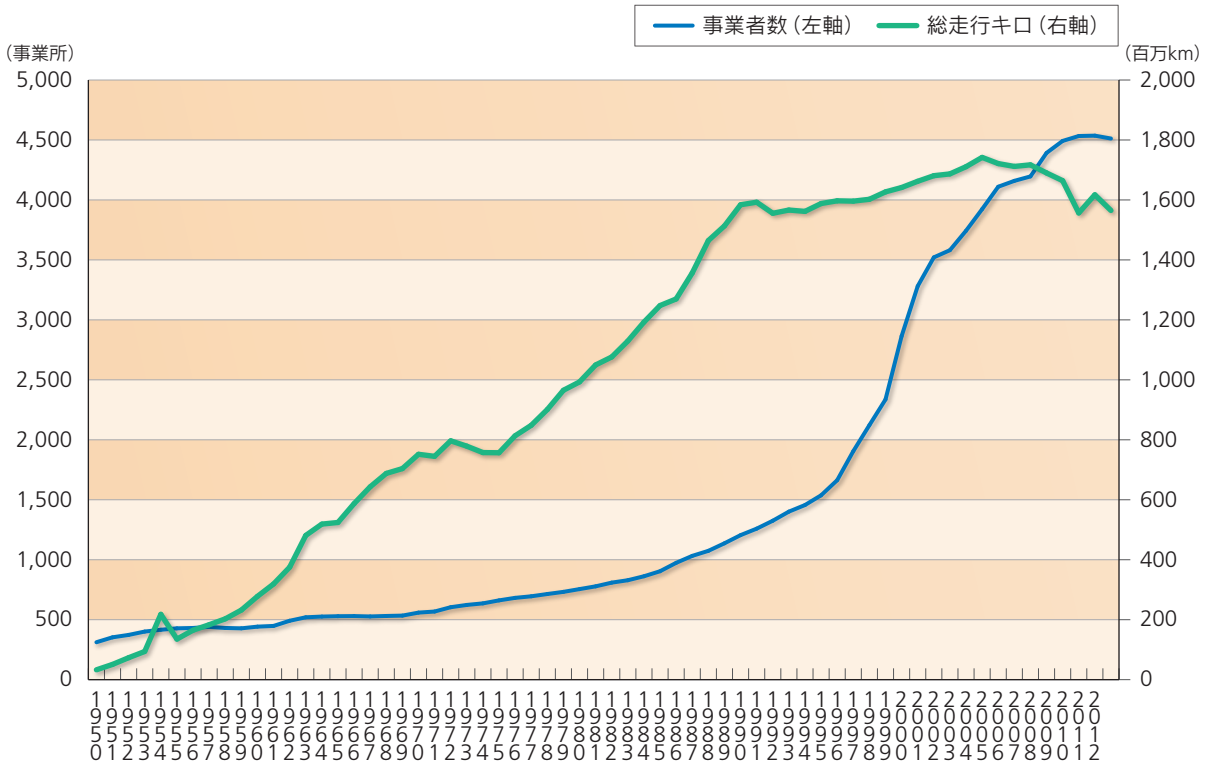


資料：日本バス協会「2015年版（平成27年）日本のバス事業」

※2006年以降に乗合バス事業者が増加しているのは、旧道路運送法21条に基づき乗合事業を行っていた貸切バス事業者等が、2006年の道路運送法の改正に伴い「みなし4条[3]」事業者となったことや、経営効率化のための分社化が進んだこと、タクシー事業者による乗合許可の取得が増加したことなどが背景として考えられる。

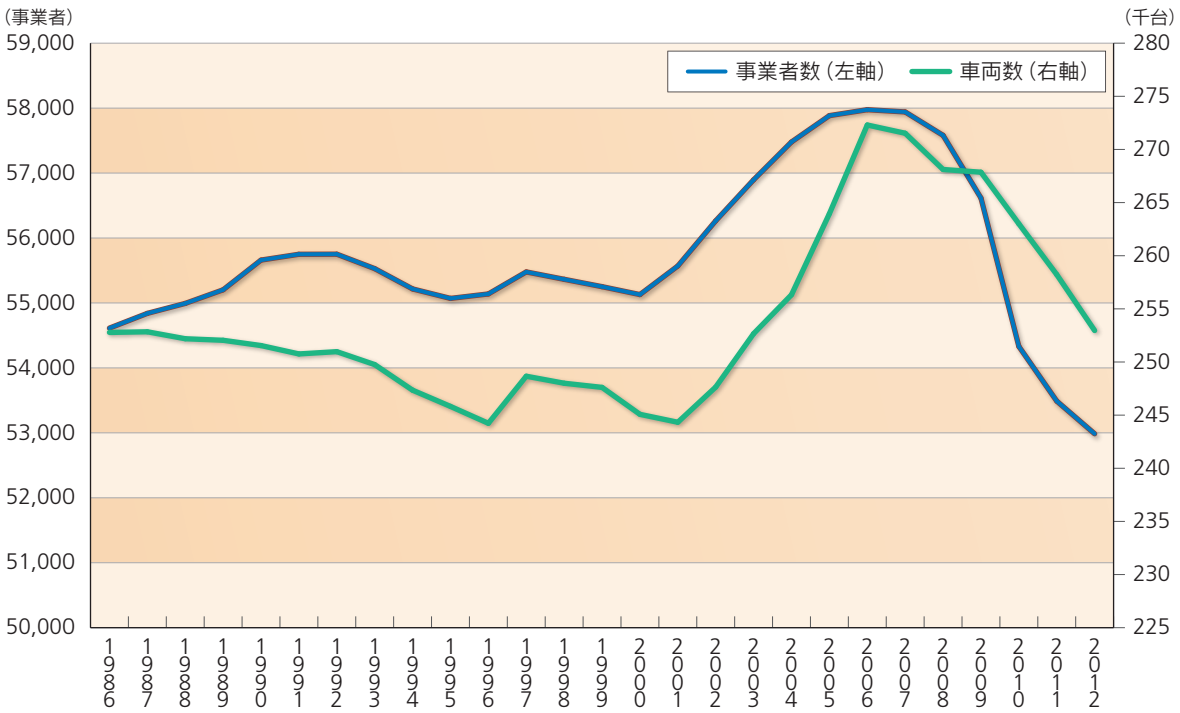
3　2006年10月の道路運送法の改正前は、旧道路運送法第21条第2項に規定される「一般乗合旅客自動車運送事業者によることが困難な場合」として貸切バス事業者が乗合バスを運行することが例外として認められていた。民間の乗合バスが廃止された後に、市町村が貸切バス事業者に運行を委託し、廃止代替バスを運行する際に適用されるケースが多くみられた。道路運送法の改正後は、この21条に基づく規定は災害などの一時的なケースのみに限定されたことから、それまで21条を根拠として乗合バスを運行していた貸切バス事業者は、「みなし4条」事業者として引き続き運行を継続するとともに、新たに必要となった4条許可の取得が徐々に進むこととなった。

図表2-6　貸切バスの事業者数・総走行キロの推移（1950年度～ 2013年度）



資料：日本バス協会「2015年版（平成27年）日本のバス事業」

図表2-7　タクシーの事業者数・車両数の推移（1986年度～ 2012年度）



資料：全国ハイヤー・タクシー連合会

※縦軸の最小値はゼロではない

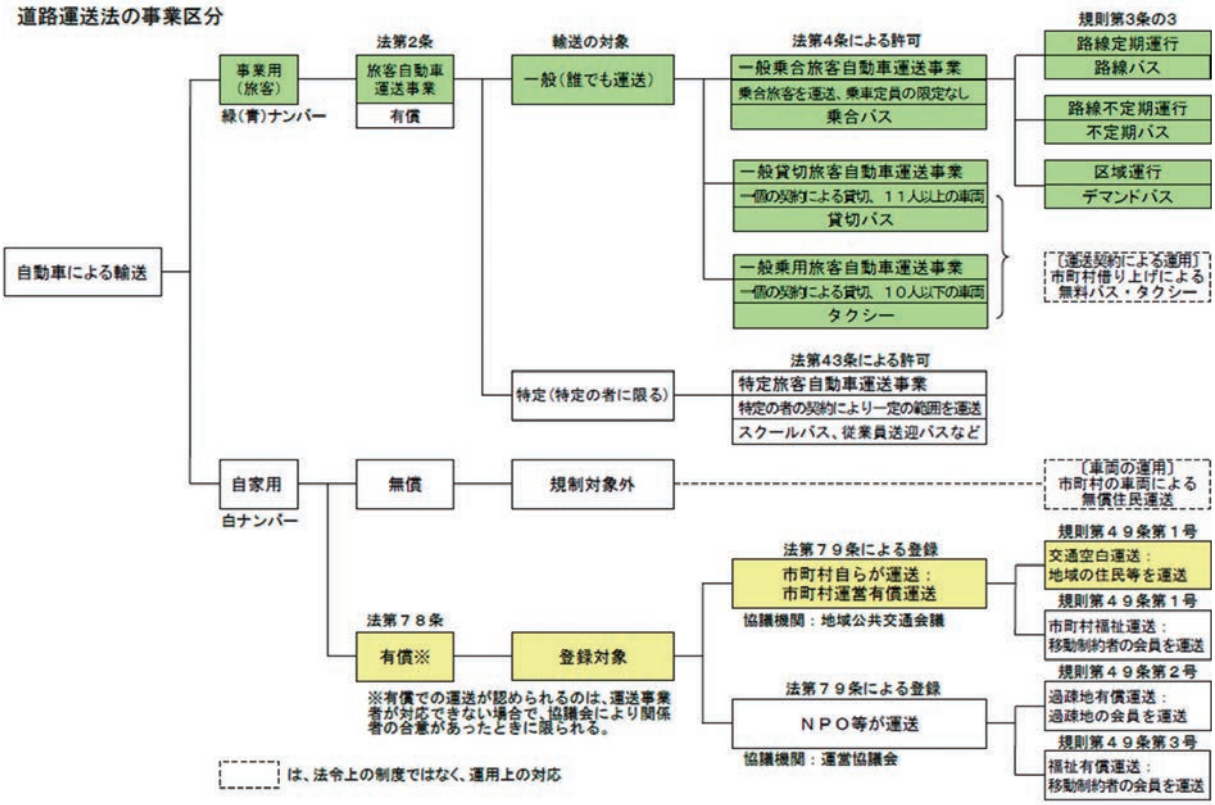
※事業者数・車両数が2009年以降に減少しているのは、同年に成立・施行された「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法（タクシー適活法）」に基づき、減車が行われたことによる。さらに、2014年には法律改正により「特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」に変更されている。

③ 公共交通の運営におけるステークホルダーの多様化

規制緩和後の乗合バスに係る国の補助の対象は、一定程度の利用があり、且つ複数市町村をまたぐ「広域的・幹線的路線」に限定され、(例えば) 単一市町村で完結する「地域内路線」の赤字分については、各都道府県・市町村が負担をすることとなった。ただし、その負担の８割は国から自治体へ特別交付税として措置されることとなっている。これは、地域公共交通の維持に係る財源の多くは国が引き続き負担するが、それをどのような形で運用していくかは各自治体の判断に委ねられたとも解され、地方分権化の一環でもあったといえる。

国庫補助対象の「広域的・幹線的路線」の多くは、民間事業者が運営・運行を行うケースが大半であるが、特に単一市町村で完結する「地域内路線」については、「民間事業者が運営する路線に、自治体が補助金を拠出するケース」に加え、「市町村が運営主体となり、民間事業者に運行を委託するケース」、「運営・運行を共に市町村が行うケース」など運営・運行の役割分担の多様化がみられた。さらに、2006年の道路運送法の改正による「自家用自動車による有償旅客運送制度[4]」の創設により、自治体・地域住民・NPO法人等が運行主体となった自家用自動車による有償運送が、広く一般的に普及するようになった。道路運送法に基づく自動車による輸送の事業区分は、図表２-８の通りである。

図表2-8　道路運送法の事業区分



資料：国土交通省資料
※現在、「過疎地有償運送」は「交通空白地有償運送」に名称が変更されている。

4　2006年の道路運送法の改正により、従来は違法とされてきた自家用車（白ナンバー）による有償運送を、一定の条件のもとで可能とする登録制度が創設された。

このうち、「事業用」の旅客運送が「道路運送法第４条による許可」に基づくものであるのに対し、「自家用」の有償運送に該当するものは、「道路運送法第79条による登録」に基づくものとなり、市町村による運送とNPO等による運送に分類されるとともに、その目的も交通空白を対象としたものと福祉運送を対象としたものに分類される。

このように、地域公共交通の利用者が多く運賃収入に基づく民間事業者による黒字経営が可能であった時代から、規制緩和を契機として徐々に路線維持のための税負担が増大するとともに、市町村が地域公共交通を運営するケースや、市町村・地域住民・NPO法人等が自ら運営・運行を行うケースが増大するなど、地域公共交通に関わるステークホルダーの多様化が進むこととなった。

④ 一体的な公共交通ネットワークの形成に向けて求められる組織間連携の強化

しかしながら、同一地域の公共交通を多様な主体が運営することになった結果、いくつかの問題・課題が発生することになった。

一つには、採算の悪い路線から交通事業者が退出する際に、退出について自治体や地域住民との情報共有が不十分であったことから、退出後にどのような形で地域住民の足を確保するかが明確に決まらないまま路線の退出について決定されるようなケースが発生した。また、退出後に市町村が廃止代替バスを運営するケースでも、民間路線のダイヤ再編の際に、市町村が運営する路線のみが取り残され、ダイヤの調整や乗継ぎ利便性が十分に担保されず、公共交通ネットワークが十分に機能しないなどの問題もみられるようになった。

これらの問題は、「地域全体が公共交通に係る共通のビジョンを持たないこと」、「主体間の情報共有・協議が不十分なこと」、「地域公共交通のマネジメントが機能しないこと」などが主たる要因であると考えられる。

したがって、運営主体の多様化により、全てのステークホルダーが共通の情報を共有し、十分な協議を行うことにより、「地域公共交通に係る共通のビジョン」を作成するとともに、そのビジョンに沿った地域公共交通の一体的な運営が強く求められるようになったといえる。

また、このステークホルダーには、利用者としての地域住民も含まれる。公共交通の利用者が減少する中で、顧客のニーズを的確に把握し、ニーズに応じたサービスを提供することについても、その重要性が高まった。

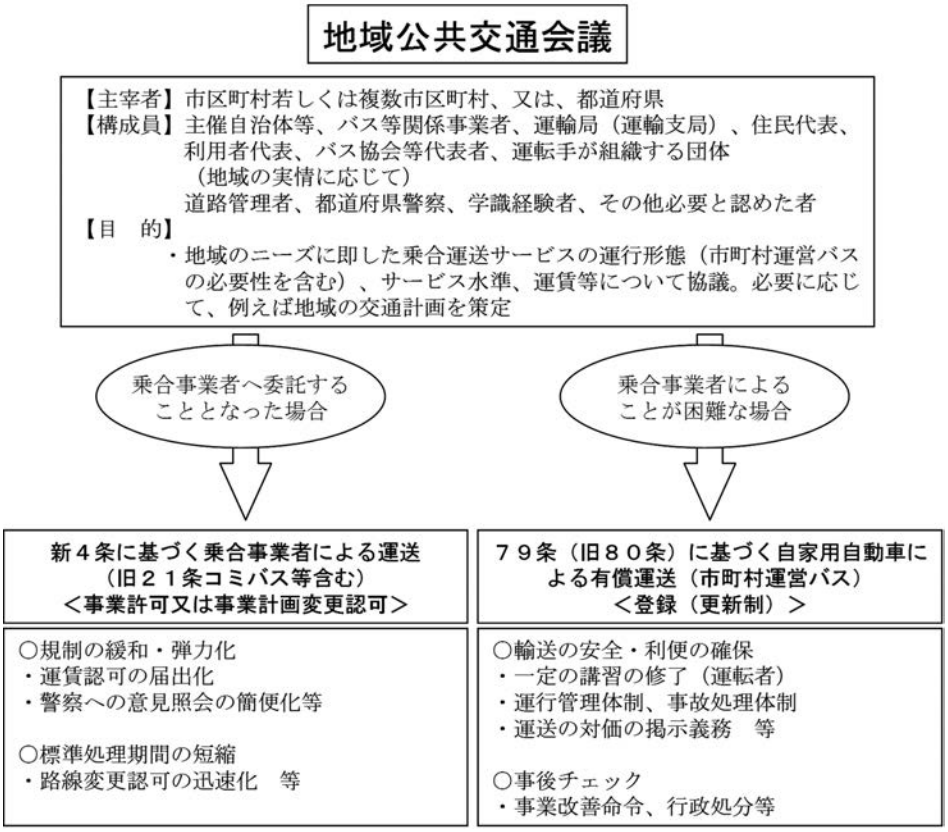
⑤ 地域が一体となって公共交通の運営を考える場「地域公共交通会議」の登場

このような問題に対応するため、2006年10月に施行された改正道路運送法により、地域公共交通に係る新たな協議組織である「地域公共交通会議」が位置付けられた。地域公共交通会議では、地域住民、利用者、地方公共団体、バス事業者、運転手組織、警察、道路管理者、学識経験者等が一堂に会し、地域のニーズに即した地域公共交通サービスについて協議を行うこととなった。また、地域公共交通会議で協議が調った場合には、各種手続きの簡略化・弾力化を受けることが可能になった（図表2-9）。

このように、地域公共交通会議の設置により、地域のステークホルダーが共同で協議を行う場が整備され、高い自由度で乗合バス・タクシーの運行形態・ルート・ダイヤ・運賃などを決定できるようになった。

しかしながら、地域公共交通会議が道路運送法に基づくものであったことから、その協議の対象が乗合バス・タクシー等に限定されることや、より実行力をもった協議を行うことができるようにすることなどを目的に、2007年10月に新たな法律「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、活性化・再生法）」が施行された。

図表2-9　地域公共交通会議の概要



資料：国土交通省資料

⑥ すべての地域公共交通を対象とした「活性化・再生法」の誕生

2007年10月に施行された新たな法律である「活性化・再生法」は、乗合バス・タクシーのみでなく、すべての地域公共交通を対象とするとともに、その第二条第一号において地域公共交通を「地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関をいう。」と初めて定義した。

道路運送法に基づく地域公共交通会議では、多様な公共交通機関を有する地域であっても「乗合バス・タクシー」に関する協議のみを「場当たり的に」行うケースが多くみられたことから、活性化・再生法では、地域公共交通に関する全体計画である「地域公共交通総合連携計画（以下、連携計画）」の策定と、さらにその連携計画を策定・実行するための法定協議会が位置付けられた。

また、連携計画の実行に係る国からの補助は法定協議会に直接行われることから、法定協議会は独自の会計をもつ公共交通の運営主体となることが可能となった。さらに、市町村から通知を受けた関係者は、正当な理由がある場合を除き協議に応じなければならない「応諾義務」と、法定協議会で協議のうえ調った事項については、法定協議会の構成員はその結果を尊重しなければならない「尊重義務」が定められており、より高い実効性を担保するための仕組みが設けられた。

このように、公共交通の利用者の減少と規制緩和を背景とした地域公共交通に関わるステークホルダーの多様化に対し、活性化・再生法の制定により「地域が一体となって、地域公共交通のあり方を検討し、実行に移していく」ための制度・体制が整えられたといえる。

⑦ 人口減少社会に対応した、まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの再構築

そのような中、2013年12月に「交通政策基本法」が施行された。交通政策基本法は交通政策に関する基本理念やその実現に向けた施策、国や自治体等の果たすべき役割などを定める基本法制であり、それまで個別法に基づき個々に進められてきた施策を、統一された基本理念のもとに総合的に推進していくことなどを目的として制定されたものとなる。

交通政策基本法では「交通の機能の確保及び向上」、「環境への負荷の軽減」、「適切な役割分担及び有機的かつ効率的な連携」、「連携等による施策の推進」、「交通の安全の確保」などがその基本理念として定められるとともに、国の施策としては以下のような事項が定められている。

・日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等
・高齢者、障害者、妊産婦等の円滑な移動のための施策
・交通の利便性向上、円滑化及び効率化
・国際競争力の強化に必要な施策
・地域の活力の向上に必要な施策
・まちづくりの観点からの施策の促進
・観光立国の実現の観点からの施策の推進　　など

また、「地方公共団体の責務」については、「交通に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する（第九条より）」とされるとともに、「交通関連事業者及び交通施設管理者の責務」および「国民の責務」については、「国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努める」こととされた。

さらに、交通政策基本法の制定を受けて、活性化・再生法の見直しも行われた（2014年11月施行）。見直しは、交通政策基本法に記載された、「日常生活等に必要不可欠な交通手段の確保等」、「まちづくりの観点からの交通施策の推進」、「関係者相互間の連携と協働の促進」等の具体化を図るため、「本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上」を目標としたうえで、「①地方公共団体が中心となり」、「②まちづくりと連携し」、「③面的な公共交通ネットワーク」を再構築することがポイントとして挙げられている。

なお、活性化・再生法の改正に伴い、従来の連携計画は法定計画ではなくなり、代わりに「地域公共交通網形成計画（以下、網形成計画）」が活性化・再生法の法定計画として位置付けられた。網形成計画においては、国が策定した基本方針に従い、「コンパクトなまちづくりの実現」を念頭に、まちづくりと連携した面的な地域公共交通ネットワークの再構築を目指すことが求められている。

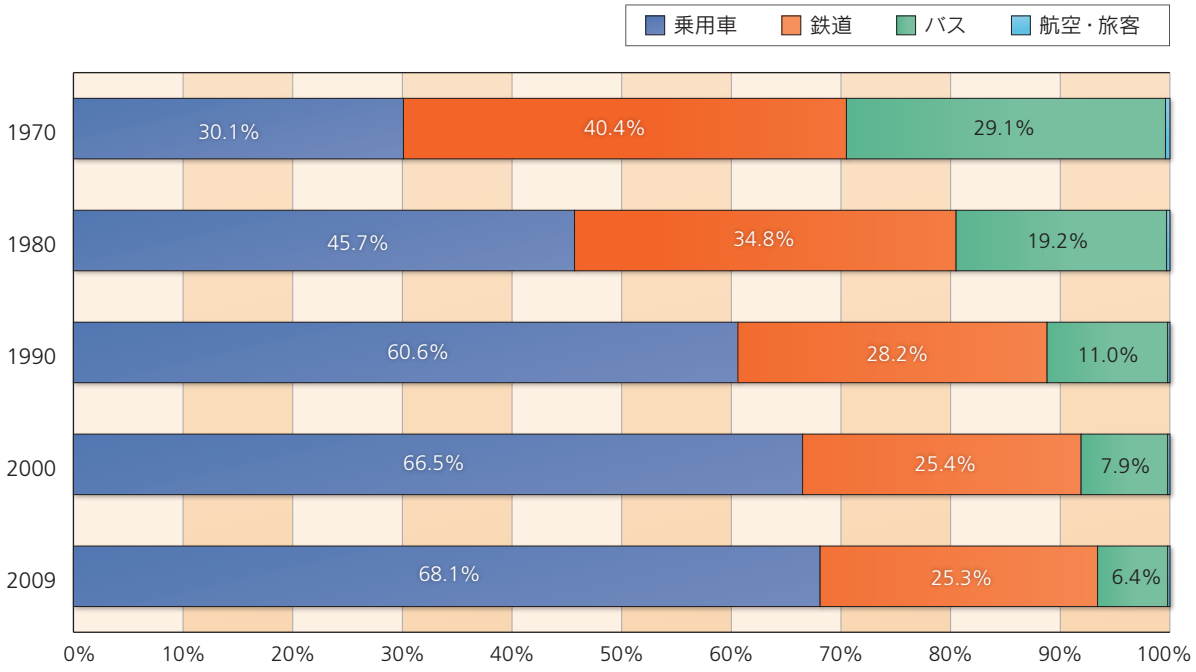
⑵ 東北圏における現状

① 東北圏の鉄道・バスの分担率は、1970年度:63.1% → 2009年度:10.1%

東北圏を発地とする旅客の交通機関分担率をみると、1970年には17.7%であった鉄道の分担率が2009年には4.4%に、同じくバスは45.4%から5.7%に低下している。

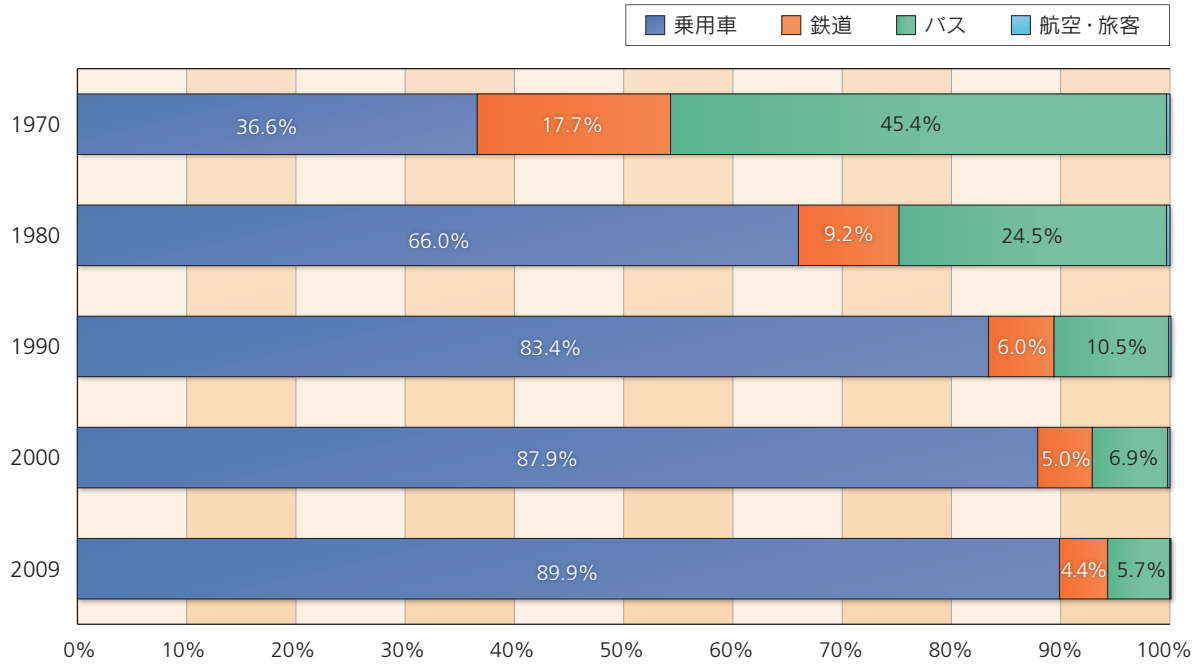
全国平均との比較では、鉄道の分担率が低く、その分乗用車の分担率が高くなっている。

図表2-10　交通機関分担率（全国）



資料：国土交通省「旅客地域流動調査」

図表2-11　交通機関分担率（東北圏を発地とする旅客）



資料：国土交通省「旅客地域流動調査」
※人キロではなく輸送人員ベースの分担率

図表2-12　都道府県別の交通機関分担率（乗用車降順）

	乗用車	鉄道	バス	航空・旅客
福井県	96.2%	2.4%	1.3%	0.0%
山形県	96.0%	2.0%	2.0%	0.1%
宮崎県	95.5%	1.3%	2.9%	0.2%
徳島県	94.8%	1.8%	3.2%	0.2%
群馬県	94.6%	3.4%	2.1%	0.0%
大分県	94.4%	2.4%	3.0%	0.2%
沖縄県	94.1%	1.0%	3.9%	1.0%
高知県	94.0%	3.3%	2.5%	0.2%
島根県	93.4%	1.8%	4.6%	0.2%
富山県	93.4%	4.3%	2.3%	0.1%
栃木県	93.2%	4.5%	2.2%	0.0%
愛媛県	93.1%	3.4%	3.0%	0.5%
山梨県	93.1%	3.7%	3.2%	0.0%
鳥取県	92.8%	3.4%	3.6%	0.1%
熊本県	92.6%	2.8%	4.4%	0.2%
佐賀県	92.4%	3.3%	4.2%	0.1%
香川県	92.2%	4.3%	3.1%	0.5%
岐阜県	92.1%	5.0%	2.8%	0.0%
山口県	92.1%	3.8%	4.0%	0.2%
長野県	92.1%	4.4%	3.5%	0.0%
秋田県	91.6%	2.6%	5.8%	0.1%
石川県	91.4%	3.0%	5.4%	0.1%
岩手県	91.4%	3.4%	5.1%	0.0%
茨城県	91.0%	6.0%	3.0%	0.0%
和歌山県	90.8%	5.6%	3.4%	0.2%
福島県	90.7%	2.8%	6.4%	0.0%
新潟県	90.6%	4.2%	5.0%	0.1%
岡山県	89.9%	6.1%	3.8%	0.2%
青森県	89.9%	1.9%	8.0%	0.2%
静岡県	89.6%	6.0%	4.4%	0.1%
鹿児島県	89.2%	3.1%	6.9%	0.9%
三重県	88.5%	6.9%	4.5%	0.1%
長崎県	84.3%	4.0%	11.2%	0.6%
宮城県	83.8%	9.7%	6.3%	0.2%
滋賀県	81.5%	14.0%	4.4%	0.1%
北海道	80.9%	10.2%	8.6%	0.3%
広島県	80.3%	10.4%	8.4%	0.8%
愛知県	77.1%	18.6%	4.3%	0.1%
福岡県	76.7%	13.0%	10.0%	0.3%
奈良県	71.9%	19.9%	8.1%	0.0%
全国	68.1%	25.3%	6.4%	0.2%
埼玉県	67.0%	28.0%	5.1%	0.0%
千葉県	64.5%	28.7%	6.8%	0.0%
兵庫県	62.9%	29.1%	7.9%	0.1%
京都府	60.3%	28.6%	11.1%	0.0%
神奈川県	45.2%	42.5%	12.3%	0.1%
大阪府	42.1%	51.6%	6.1%	0.2%
東京都	20.5%	71.2%	8.0%	0.2%

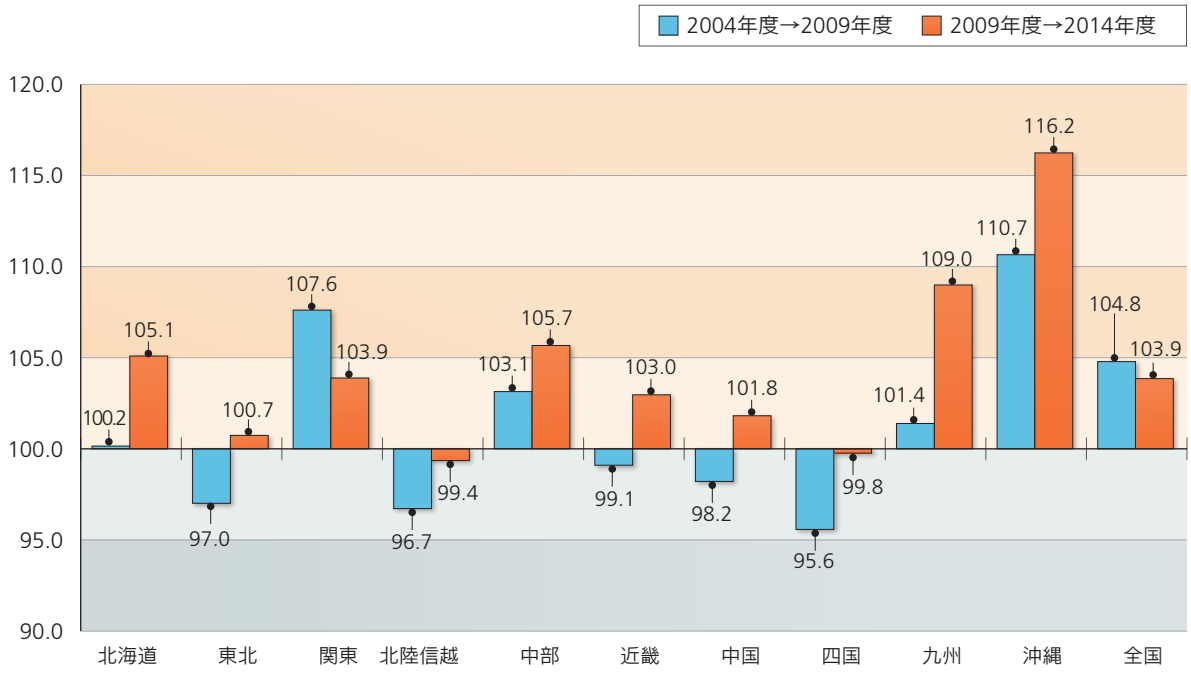
資料：国土交通省「旅客地域流動調査」

② 鉄道の利用者は、2013年度から2014年度にかけて全国ベースでも減少

東北における鉄道の年間旅客人員の変化は、2004年度から2009年度にかけては約3%の減少となっており、2009年度から2014年度にかけてはほぼ横ばいとなっている。

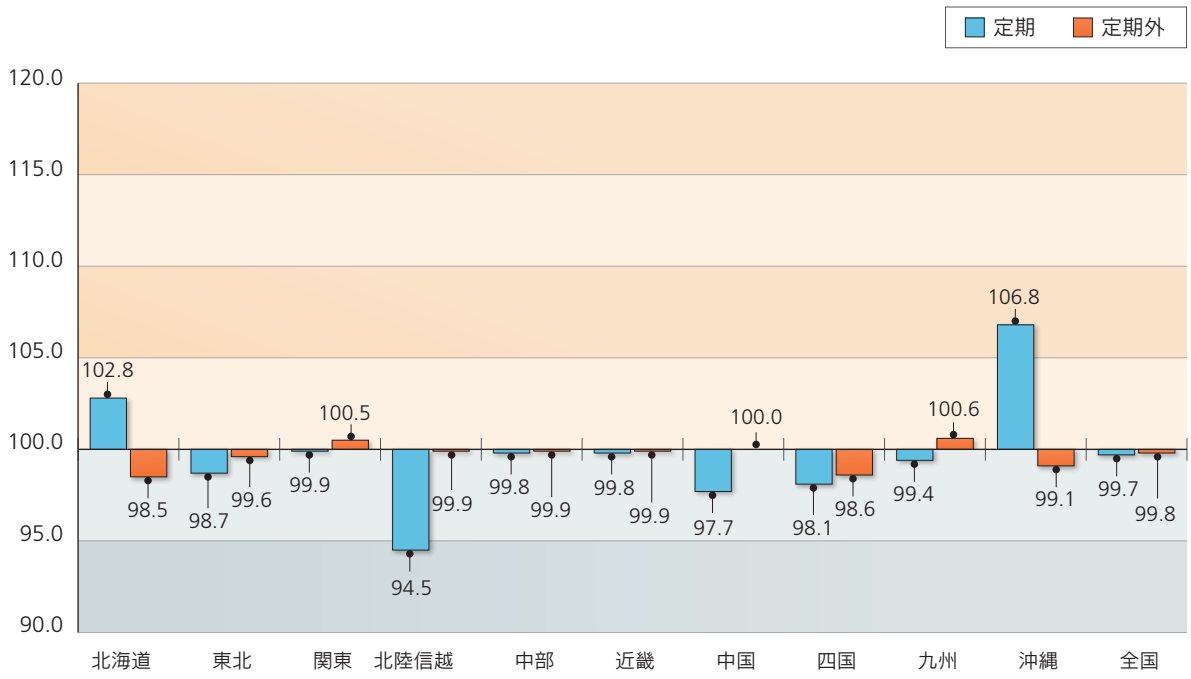
なお、全国の鉄道の年間旅客人員についても、2013年度から2014年度にかけては減少しており、関東においても定期利用については僅かではあるが減少している。既に人口の減少がはじまっている状況下においては、地方部のみでなく都市部においても公共交通の利用者を確保していくことは大きな課題であるといえる。

図表2-13　鉄道の年間旅客人員の変化



資料：国土交通省「鉄道輸送統計調査年報」

図表2-14　鉄道の年間旅客人員の変化（2013年度→2014年度）



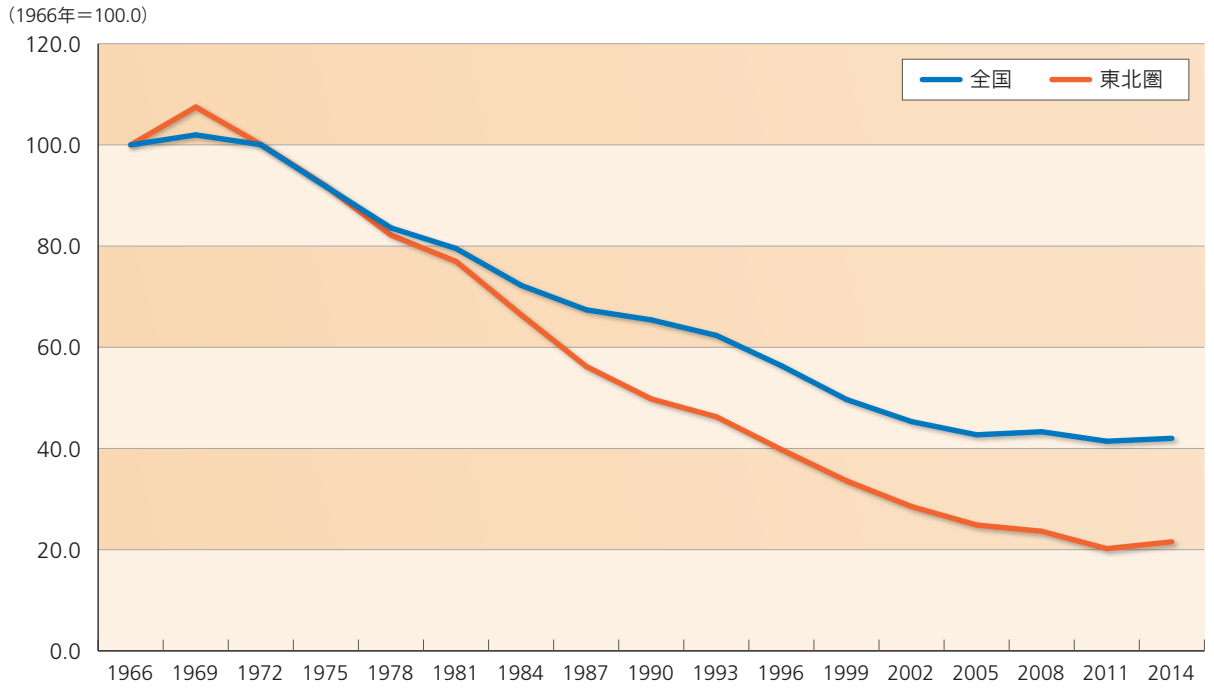
資料：国土交通省「鉄道輸送統計調査年報」

③ 乗合バスの利用者はピーク時と比較して、全国では約4割、東北圏では約2割

乗合バスの利用者はピーク時と比較して全国では約４割、東北圏では約２割となっている。県別では山形県の減少幅が最も大きく、ピーク時と比較して約９割減少している。最も減少幅が小さいのは宮城県であるがそれでも減少幅は全国平均よりも大きく、約６割の減少となっている。

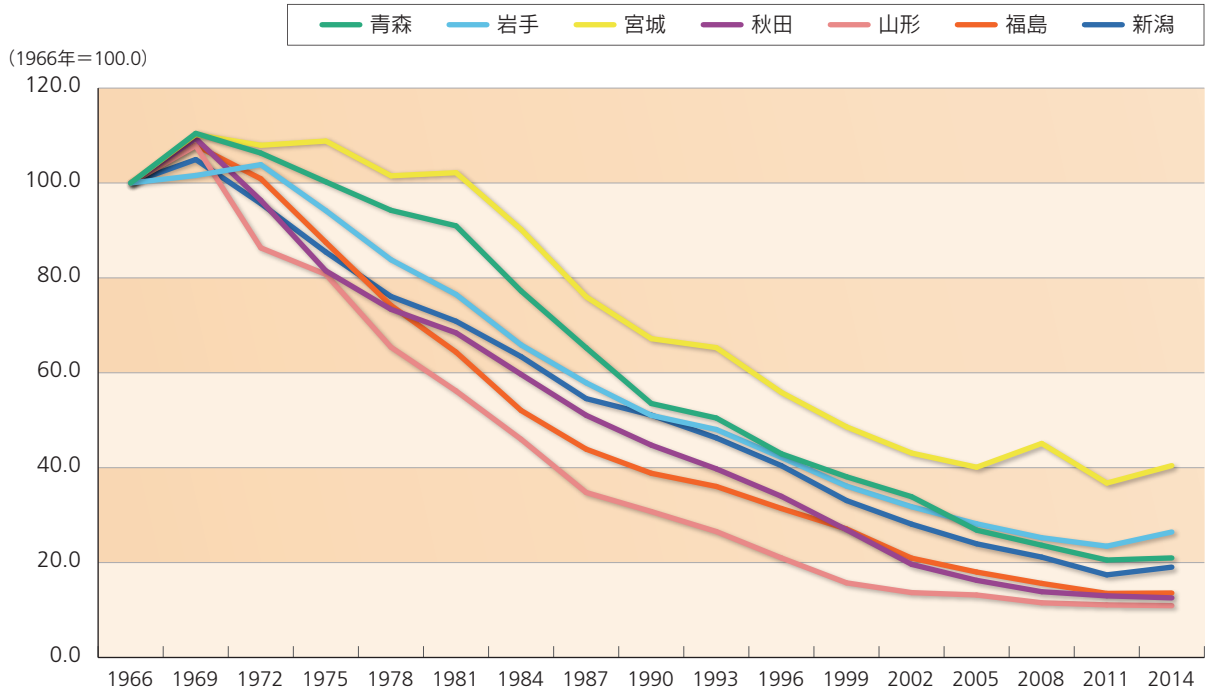
しかしながら、2011年から2014年にかけては、全国・東北圏のいずれにおいても、僅かではあるが利用者数は増加しており、下げ止まりの傾向もみられる。

図表2-15　乗合バスの年間旅客人員の変化（全国・東北圏）



資料：国土交通省「自動車輸送統計年報」

図表2-16　乗合バスの年間旅客人員の変化（県別）



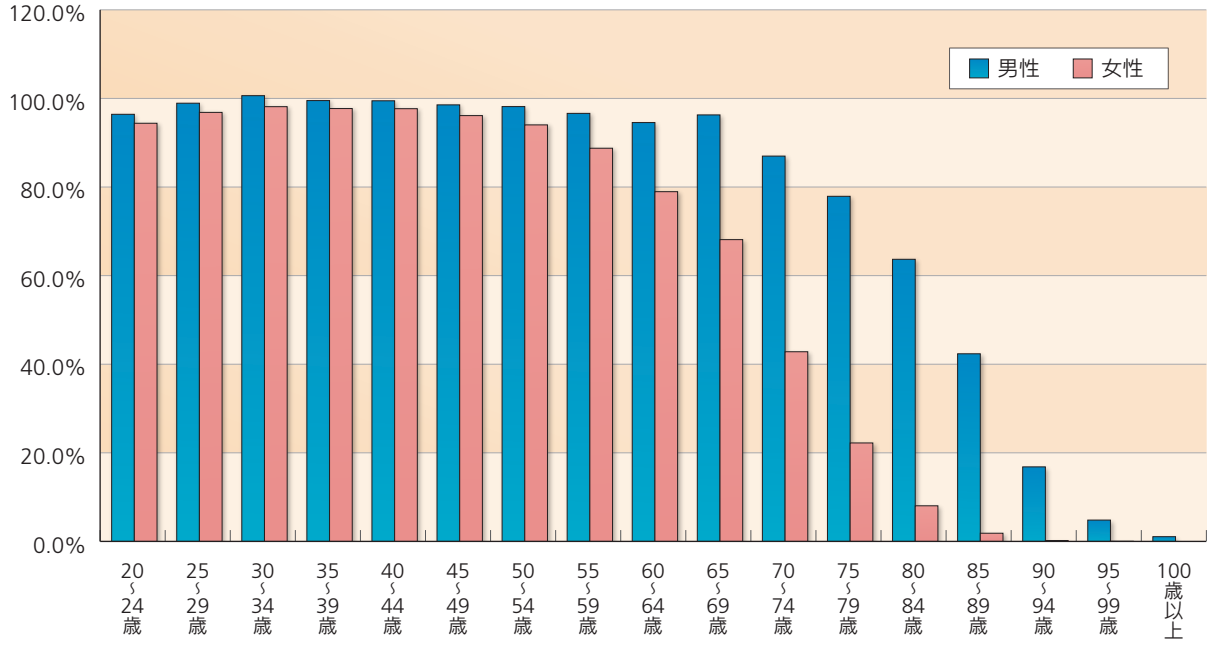
資料：国土交通省「自動車輸送統計年報」

④ 今後は、免許を保有する高齢者の割合が増加する見込み

現在、地方における鉄道・バスの利用者は通勤・通学や高齢者の通院などが多くの割合を占めるケースがみられるが、今後は少子高齢化を伴う人口減少により、通勤・通学の利用者は減少が見込まれる。また、もう一方のメインユーザーである高齢者についても、鉄道・バスを多く利用していると思われる「免許を持たない女性」の割合の減少が見込まれることから、高齢者の増加が必ずしも鉄道・バスの利用に結びつかない状況となることも予想される。

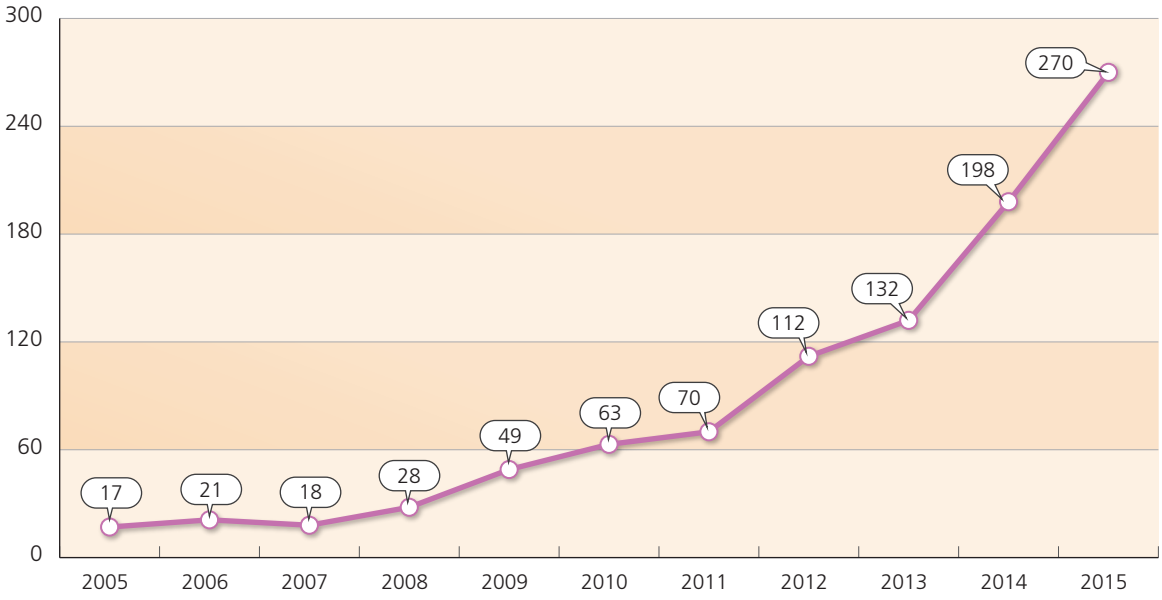
しかし、最近増加している運転免許の自主返納者数の動向によってはその流れに変化が起きることも考えられる。

図表2-17　東北圏の性別・年齢階級別の免許保有率（2015年末現在）



資料：免許保有者数は、警察庁「平成27年版運転免許統計」
　　性別・年齢階級別人口は、総務省「平成27年国勢調査」

図表2-18　65歳以上の運転免許返納者数の推移（単位：千人）



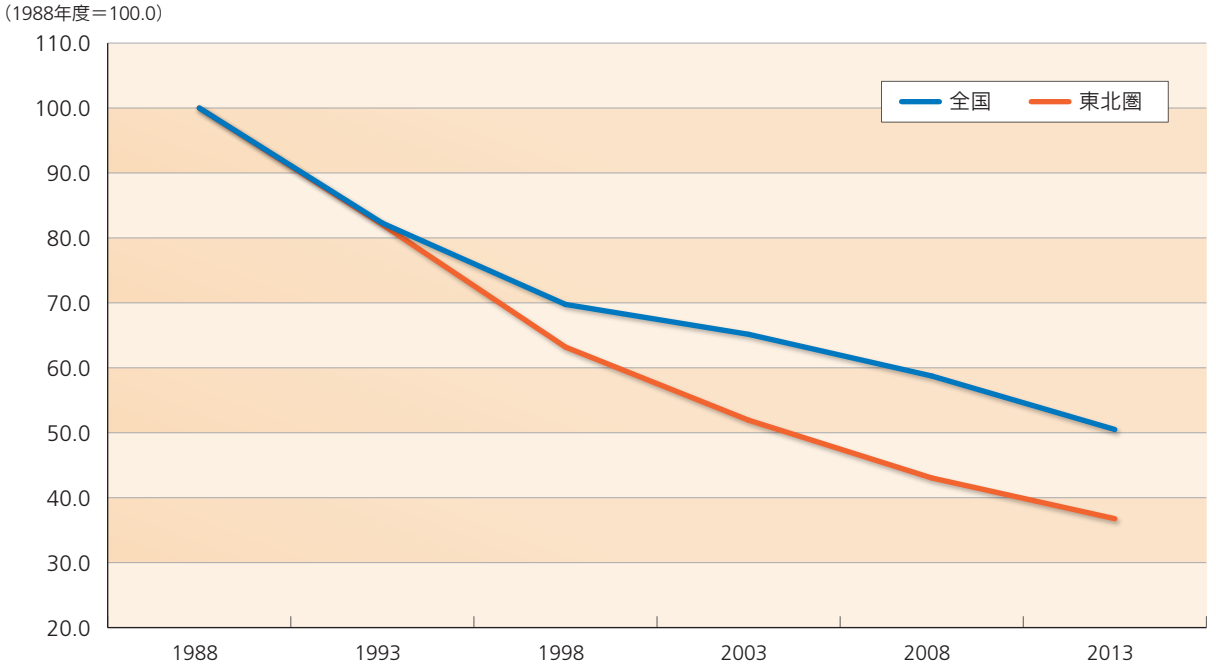
資料：警察庁「運転免許統計」

⑤ タクシーの利用者は1988年度から2013年度にかけて全国で半減、東北圏で6割超減

タクシーの利用者数は、1988年度から2013年度にかけて、全国では約５割、東北圏では約６割の減少となっている。

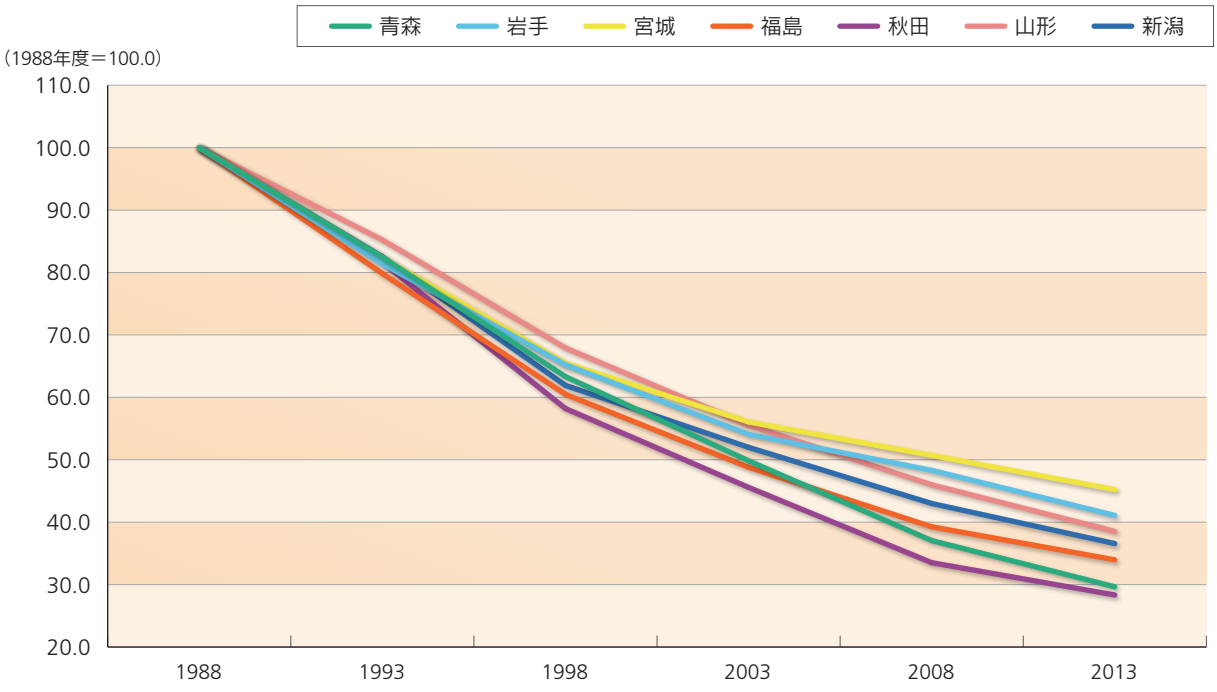
県別では、最も減少幅が大きいのは秋田県であり、約72％の減少となっている。最も減少幅が小さいのは宮城県であるが、約55％の減少と全国よりも減少幅は大きい。

図表2-19　一般タクシー（法人のみ）の年間輸送人員の変化（全国・東北圏）



資料：東京交通新聞社「ハイヤー・タクシー年鑑」

図表2-20　一般タクシー（法人のみ）の年間輸送人員の変化（都道府県）

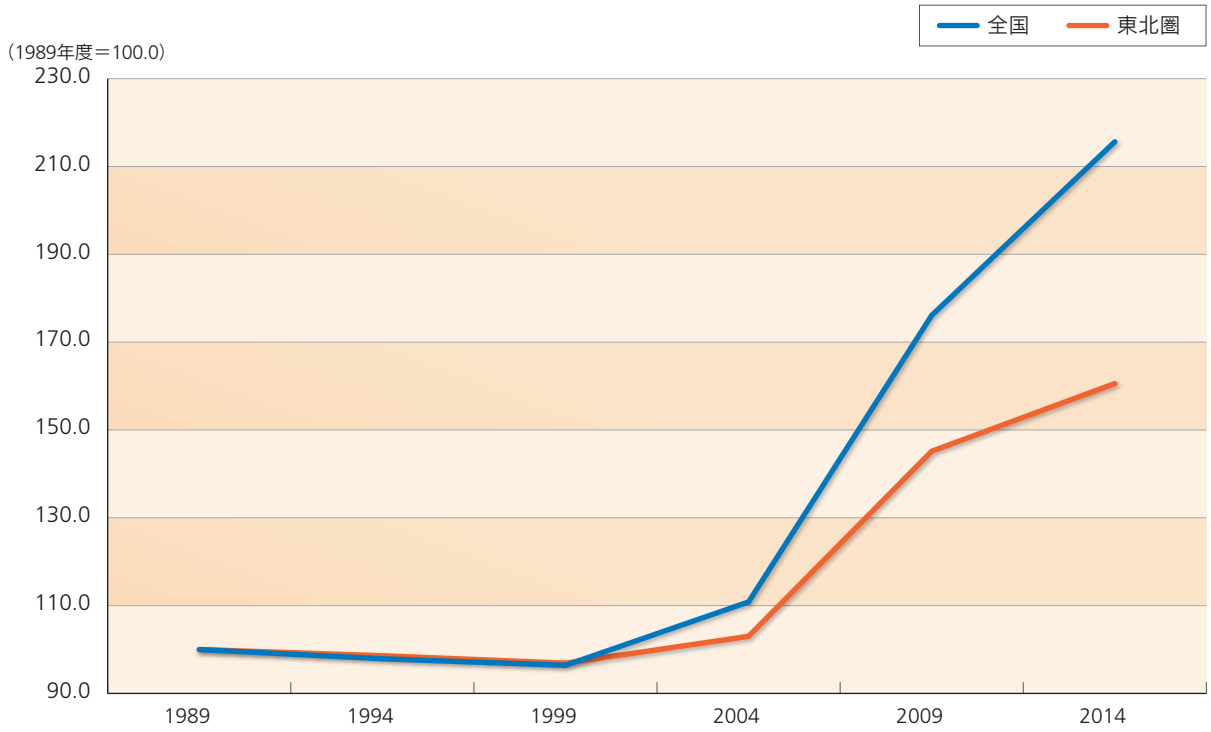


資料：東京交通新聞社「ハイヤー・タクシー年鑑」

⑥ タクシーの利用者は減少も、タクシー事業者数（法人）は大幅に増加

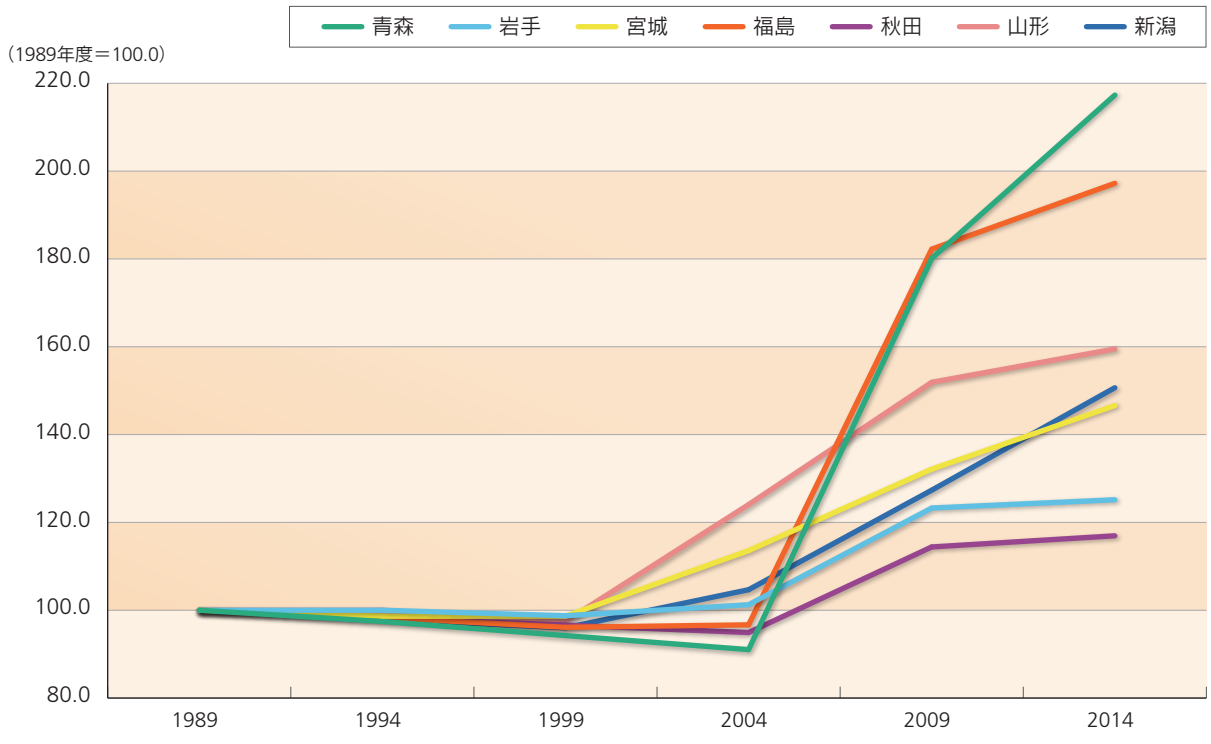
タクシー事業者数の推移をみると、利用者数が大幅に減少している一方で、事業者数は大幅に増加していることが分かる。

図表2-21　タクシー事業者数（法人）の推移（全国・東北圏）



資料：東京交通新聞社「ハイヤー・タクシー年鑑」

図表2-22　タクシー事業者数（法人）の推移（県別）



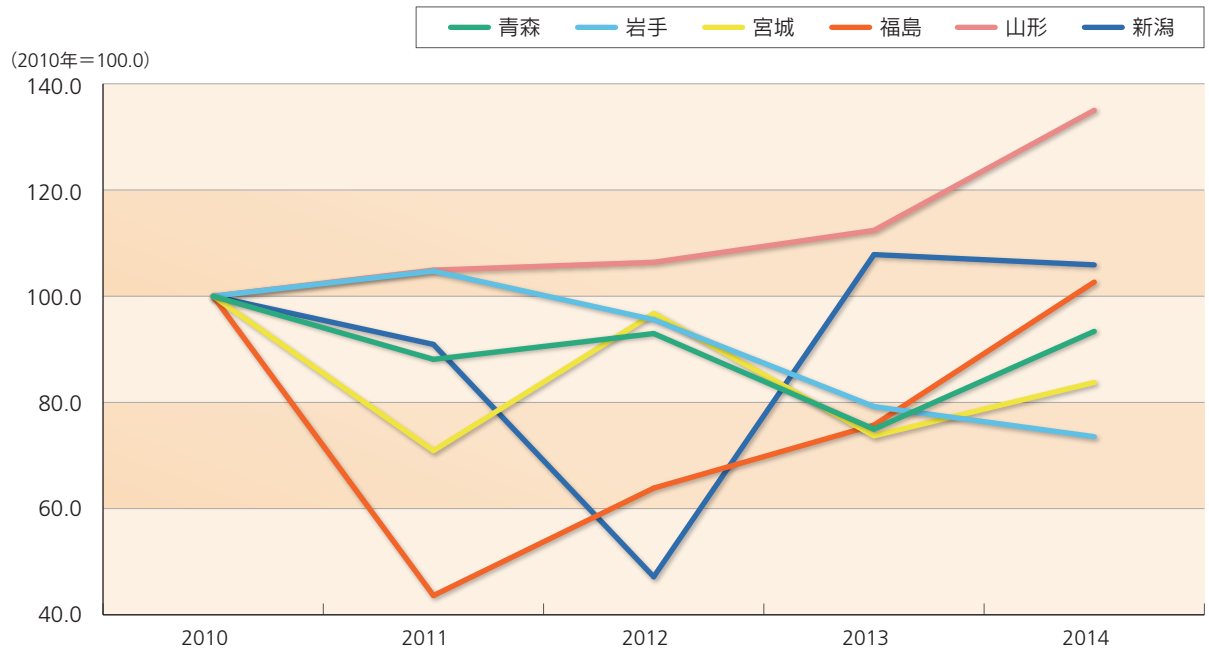
資料：東京交通新聞社「ハイヤー・タクシー年鑑」

⑦ 福島県では、日本人の観光入込客数は震災前の水準に回復

「活性化・再生法」では日常生活や社会生活にかかる移動に加え、観光客等来訪者の移動手段についても地域公共交通に包含していることから、東北圏における観光客の動向についても見ていくことにする。

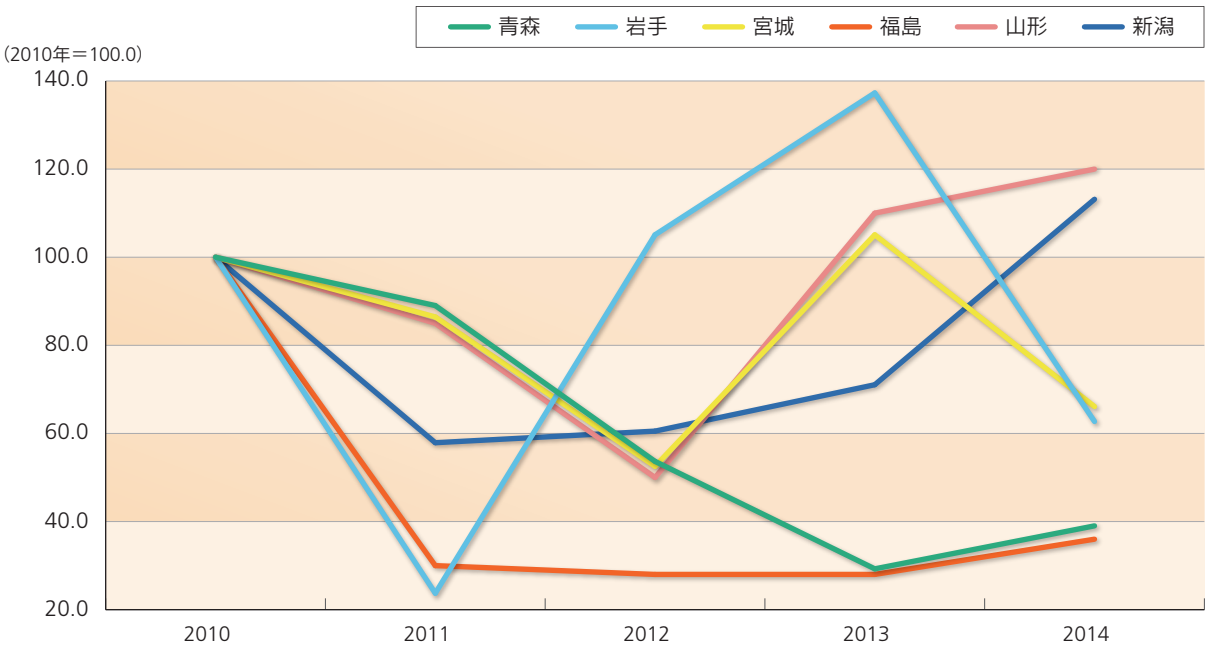
福島県では、日本人の観光入込客数は震災前の水準に回復したものの、訪日外国人については震災前の４割程度にとどまっている。

図表2-23　県外からの観光入込客数の推移_観光目的（県別）



資料：観光庁「全国観光入込客統計」
※秋田県は2010年データが欠損のため、非表示

図表2-24　訪日外国人の観光入込客数の推移_観光目的（県別）



資料：観光庁「全国観光入込客統計」
※秋田県は2010年データが欠損のため、非表示

図表2-25　日本人・訪日外国人別、観光入込客数・観光消費額（2014年度）

	日本人・観光目的		訪日外国人・観光目的	
	観光入込客数（千人回）	観光消費額（百万円）	観光入込客数（千人回）	観光消費額（百万円）
北海道	3,731	280,635	1,295	168,039
青森県	3,810	53,193	32	1,837
岩手県	3,541	60,973	37	2,091
宮城県	6,264	101,725	39	2,238
秋田県	4,651	88,695	18	1,043
山形県	10,870	114,762	24	1,376
福島県	11,691	149,827	18	1,054
茨城県	13,008	94,060	64	2,707
栃木県	29,168	308,074	65	6,764
群馬県	13,733	138,719	75	7,724
東京都	218,172	2,165,211	4,814	329,000
神奈川県	48,704	406,478	521	51,862
新潟県	13,136	176,183	43	2,954
富山県	5,287	60,129	314	6,438
石川県	7,440	130,072	149	10,086
山梨県	19,511	253,387	1,162	103,428
長野県	20,460	415,430	453	32,821
岐阜県	22,388	158,007	500	27,660
愛知県	26,494	168,899	327	20,158
三重県	14,987	179,460	82	4,895
滋賀県	12,210	102,967	138	8,381
京都府	28,964	249,128	1,168	86,995
兵庫県	36,508	360,718	241	16,163
奈良県	13,413	82,001	392	10,551
和歌山県	6,511	102,280	178	11,680
鳥取県	5,504	67,644	26	1,064
島根県	7,239	58,051	37	1,513
岡山県	5,510	72,790	57	1,806
広島県	6,158	59,748	141	5,521
山口県	6,528	66,554	22	875
徳島県	6,843	75,889	20	750
香川県	11,012	102,843	78	4,140
愛媛県	4,344	56,911	41	2,187
高知県	2,523	45,790	17	585
佐賀県	11,604	211,207	116	8,039
熊本県	9,854	180,528	341	6,119
大分県	9,643	107,639	327	5,106
宮崎県	5,215	59,020	96	4,394
鹿児島県	3,700	115,107	144	15,187

資料：観光庁「全国観光入込客統計」
※集計中の都道府県などを除く

⑶ 鉄道駅・バス停勢圏における将来推計人口

① 分析の目的

利用者数の減少が続く東北圏の地域公共交通について、鉄道駅およびバス停勢圏[5]内の将来推計人口を分析し、今後の利用者数の動向を概観する。

② 分析の概要

■分析手法

鉄道駅とバス停から、それぞれ一定距離内に居住する年齢別の人口を集計する。

分析には、ArcGIS（Esri社のGIS（Geographic Information System:地理情報システム））を用いている。

■使用データ

使用データは以下の通りである。

なお、いずれのデータについても東日本大震災による影響は反映されていないことから、簡易推計である点については注意が必要である。

図表2-26　今回使用したデータについて

	使用したデータ
基準人口	・国勢調査4次地域メッシュ（2010年）
将来推計人口	・「日本の地域別将来推計人口」（平成25年3月推計）（国立社会保障・人口問題研究所）の推計結果と、上記の基準人口に基づく4次地域メッシュの5歳階級別の将来推計人口（2025年、2040年）
鉄道駅	・国土数値情報データ（2010年） ・鉄道駅のデータは、「JR_新幹線」、「JR_在来線」、「公営鉄道」、「民営鉄道」、「第三セクター」の」5つの属性を持つ
バス停	・国土数値情報データ（2010年）

資料：国土交通省「旅客地域流動調査」

なお、以下の３点の鉄道駅については、現状に併せ、反映を行っている。（バス停については、上記のデータをそのまま使用している）。

○ 北陸新幹線駅設置とそれに伴う沿線の三セク化（越後トキめき鉄道）
○ 北海道新幹線駅の設置（奥津軽いまべつ駅設置・竜飛海底駅の廃止）
○ 仙台市営地下鉄東西線の設置

5　駅（バス停）勢圏とは、駅（バス停）を中心にその駅（バス停）を利用すると期待される需要が存在する範囲

③ 鉄道駅勢圏・バス停勢圏

鉄道駅勢圏およびバス停勢圏の設定方法については、以下などが考えられる。
ここでの分析では、条件２を採用した。

図表2-27　鉄道勢圏・バス停勢圏の設定について

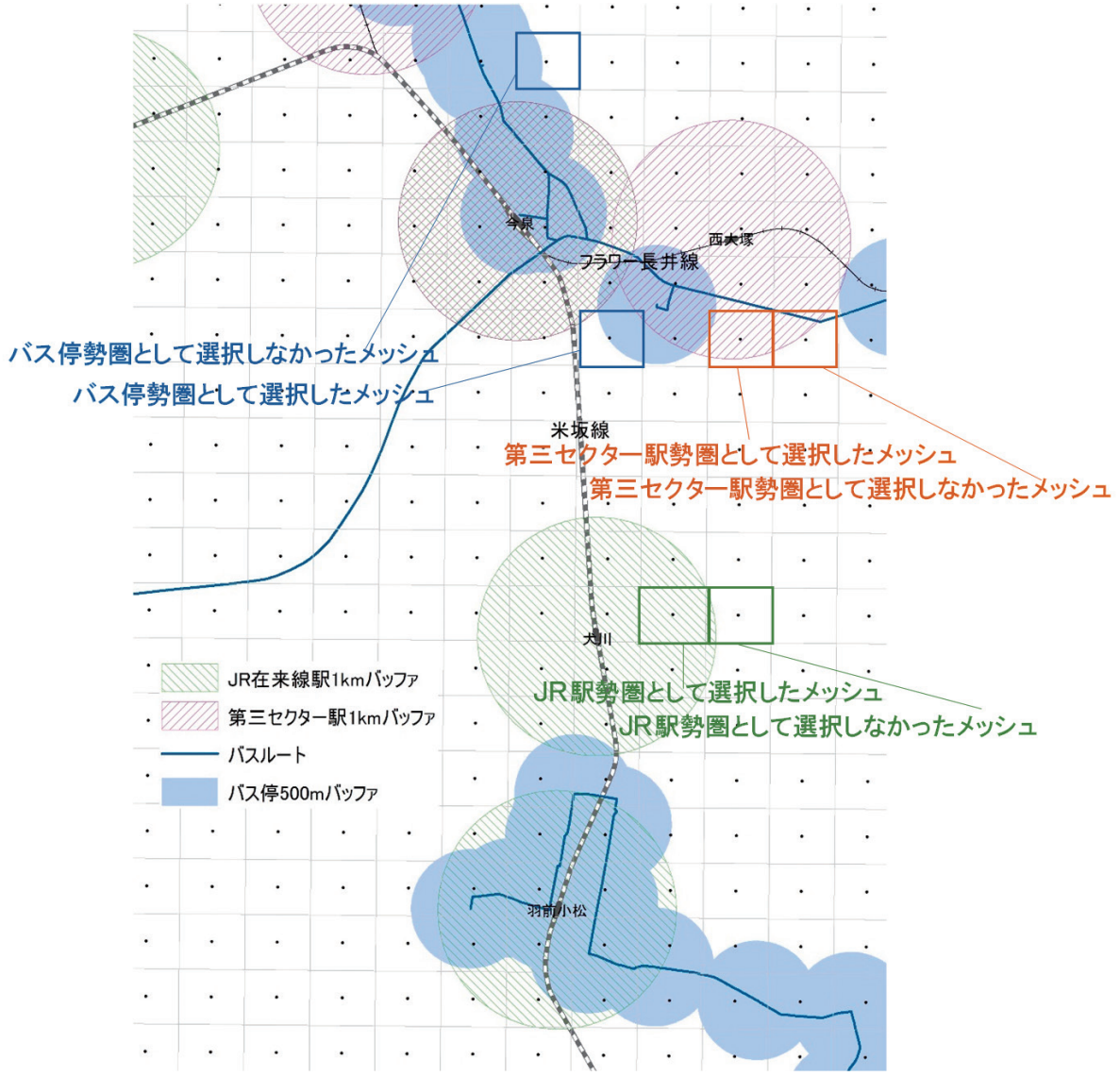
	距離圏設定		距離圏設定の考え方
	バス停	鉄道駅	
条件1	1km	1km	●地域公共交通確保維持改善事業の交付要綱の記載例を参考 ●福岡市「公共交通空白地等及び移動制約者に係る生活交通の確保に関する条例」における交通空白地の定義に基づく
条件2	500m	1km	●福岡市の条例による交通不便地域の定義 ●天候良好時に自家用車利用者の50%以上が不満を感じる距離が郡部で488m（出典：道路経済研究センター）
条件3	300m	500m	●バスおよび鉄道の後背圏人口の算出時に多く用いられる定義 ●90%の人が抵抗なく歩くことができる距離300m（出典：バスサービスハンドブック（土木学会）） ●天候良好時に自家用車利用者の50%以上が不満を感じる距離が郡部で488m（出典：道路経済研究センター）
条件4	600m	1km	●条件3の定義の2倍 ●交通の諸問題に関する検討会などにおいて、公表している交通空白地域の定義（36,433k㎡、九州島（36,749k㎡）に匹敵）

資料：国土交通省資料

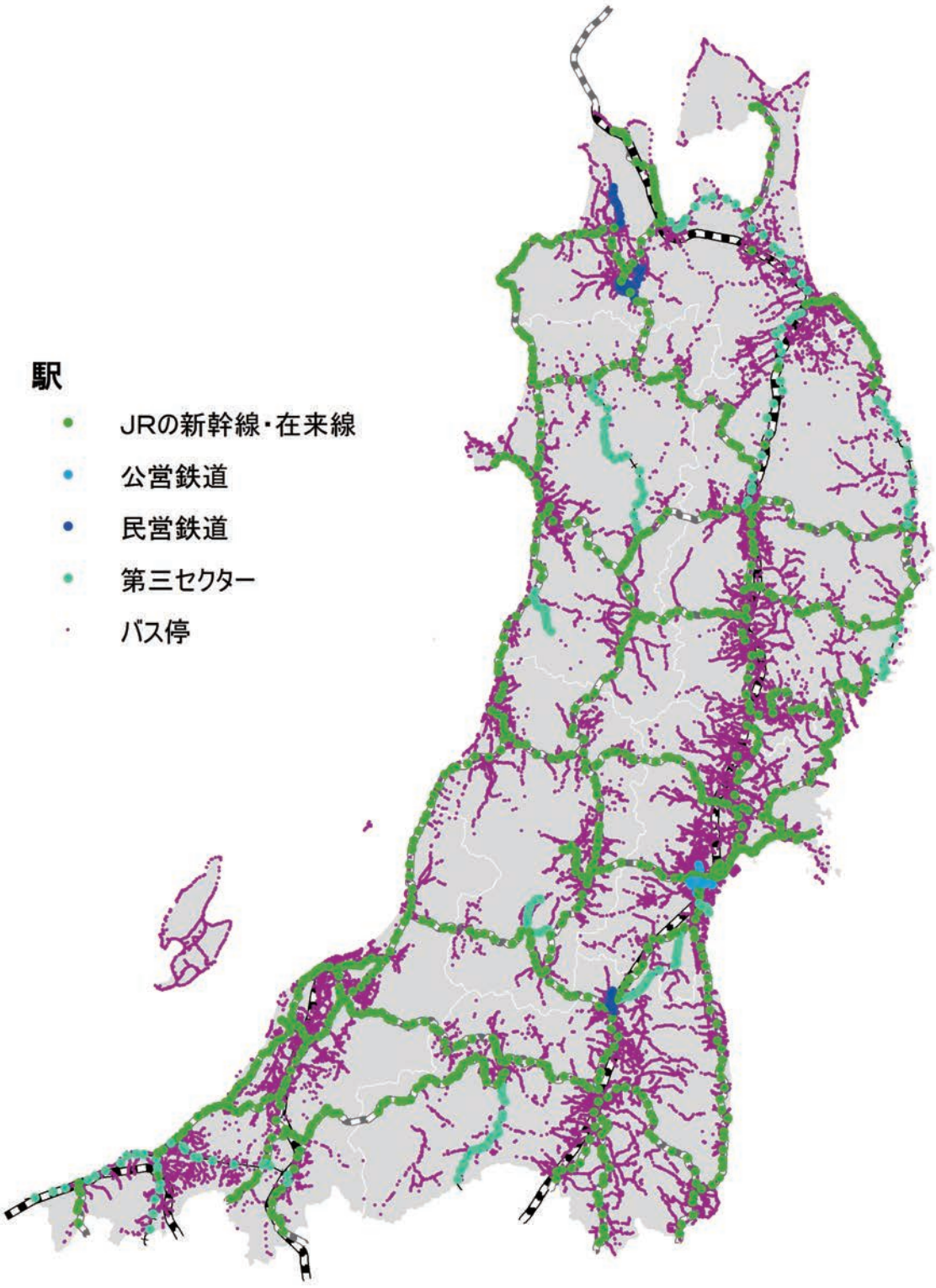
４次メッシュは概ね500m四方であるため、鉄道駅勢圏域・バス停勢圏と完全に重ならないメッシュが多く存在する。

したがって、そのようなケースでは、各メッシュの重心に鉄道駅勢圏・バス停勢圏が含まれるか否かで選択することとした。

図表2-28　鉄道勢圏域・バス停勢圏のメッシュ選択の方法（山形県長井市の今泉駅周辺の例）



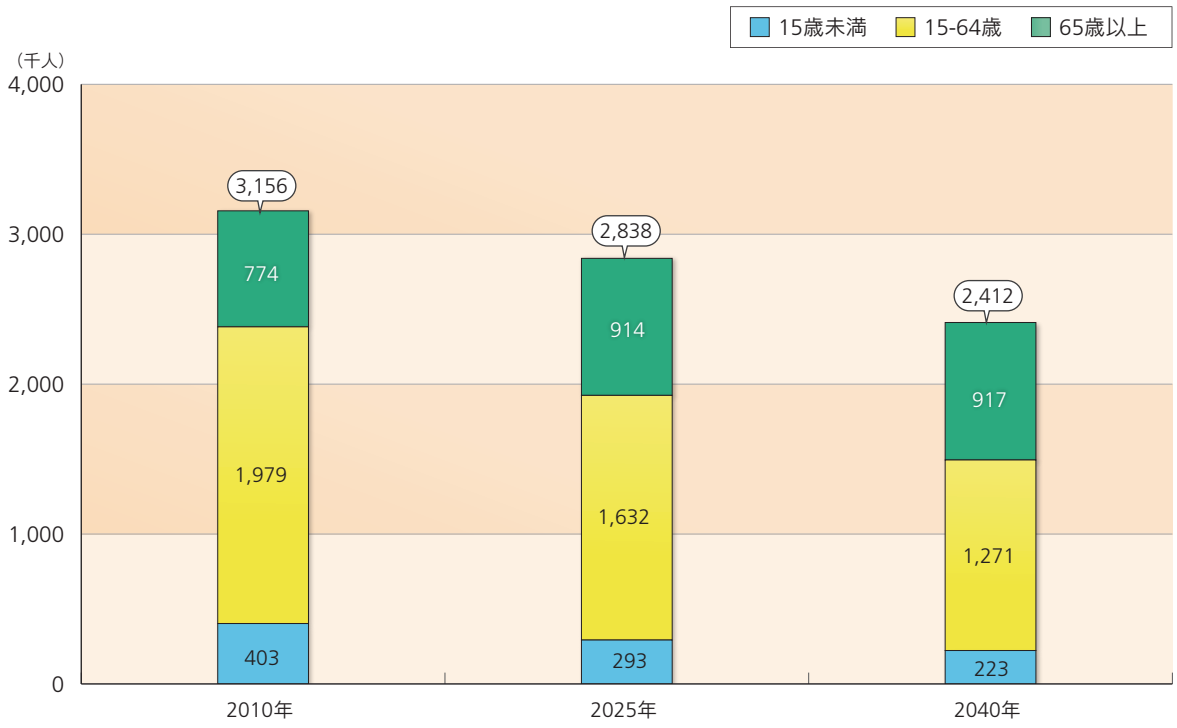
図表2-29　本分析で用いた鉄道駅・バス停



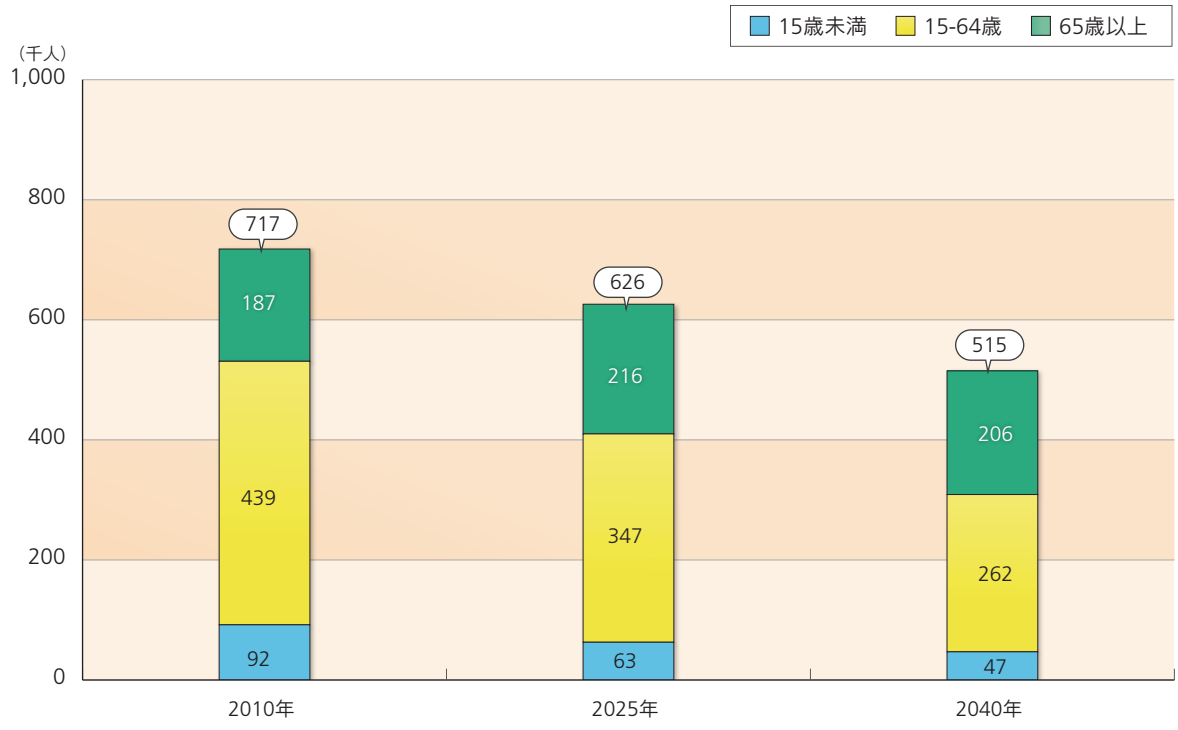
④ 分析結果

2010年時点のそれぞれの勢圏人口をみると、JR・地下鉄が3,156千人、民間鉄道・第三セクター鉄道が717千人、バスが9,302千人であった。内訳は、JR・地下鉄が24.0%、民間鉄道・第三セクター鉄道が5.4%、バスが70.6%である。

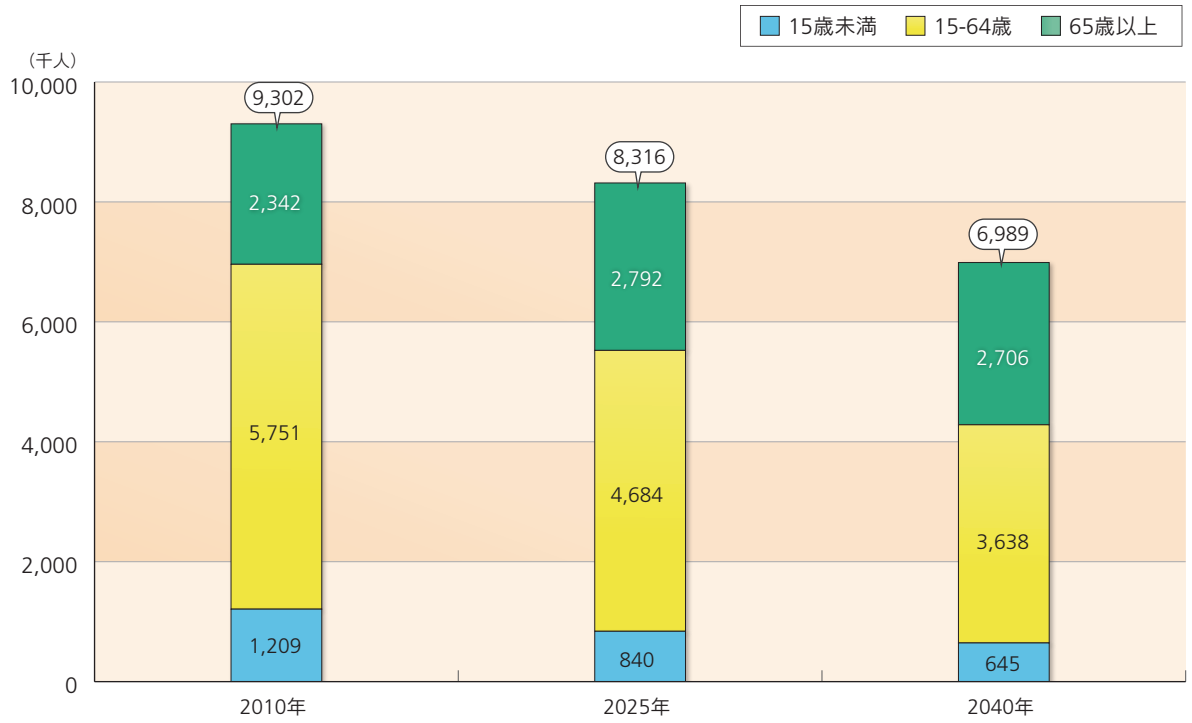
図表2-30　JR・地下鉄



図表2-31　民間鉄道・第三セクター鉄道



図表2-32　バス

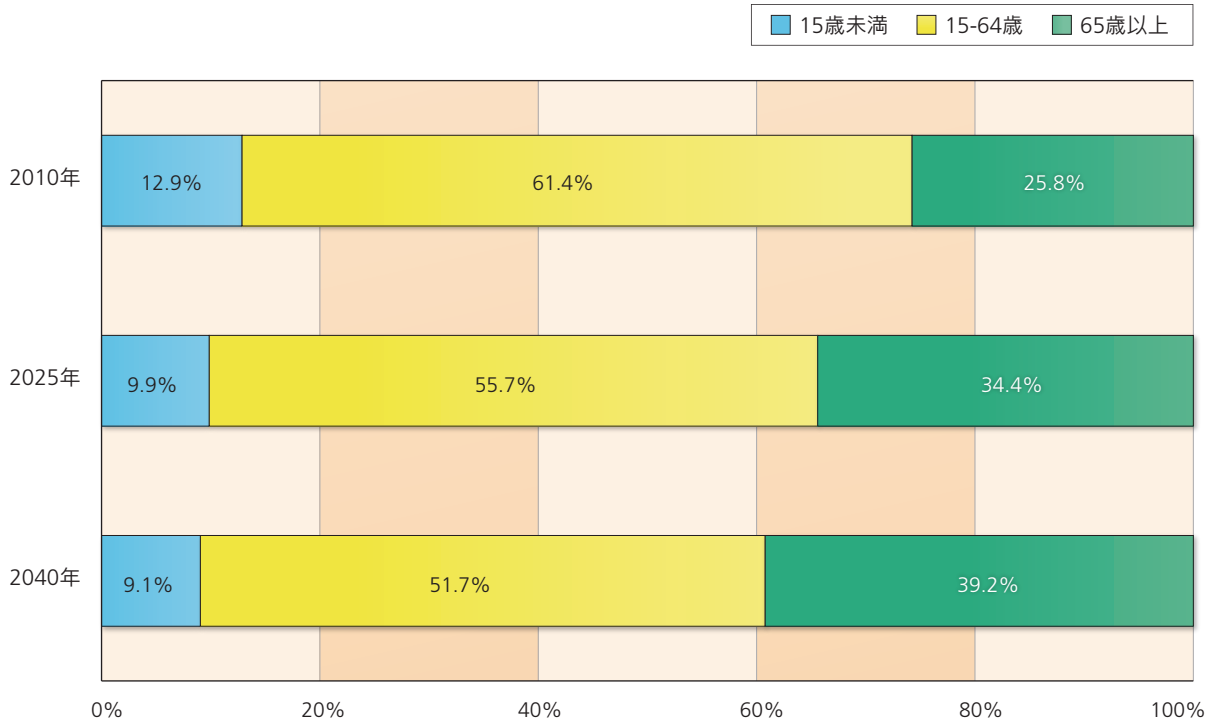

15歳未満
15-64歳
65歳以上
（千人）
10,000
8,000
6,000
4,000
2,000
0
9,302
2,342
5,751
1,209
8,316
2,792
4,684
840
6,989
2,706
3,638
645
2010年
2025年
2040年

なお、年齢３階級人口の内訳の推移をみると、65歳以上人口は2010年の25.8%から、2025年には34.4%、2040年には39.2%と徐々に増加する見込みである。

一方で、15歳未満人口と15-64歳人口の構成割合は、徐々に低下する見込みとなっている。

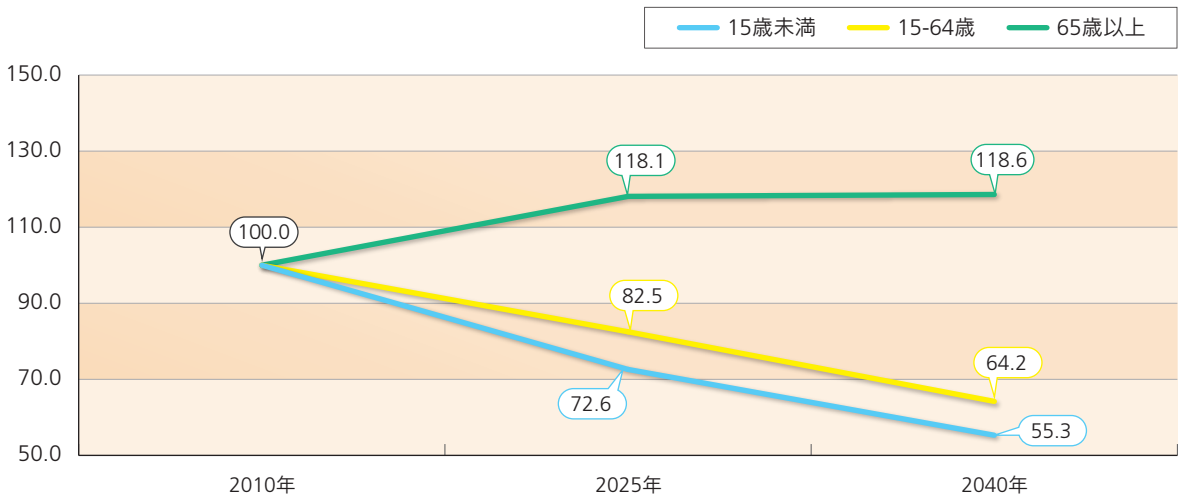
なお、この内訳については、モード間で大きな差異はみられなかった。

図表2-33　年齢3階級人口の内訳の推移

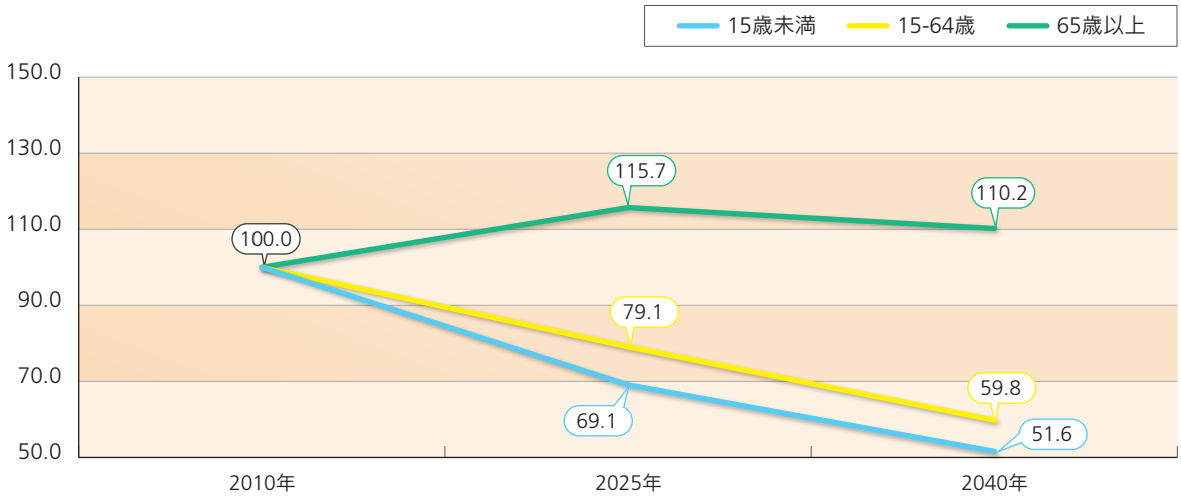


年齢３階級人口の構成割合の変化をみると、65歳以上人口の伸びが最も大きいのは2025年については「バス」、2040年については「JR・地下鉄」であった。また、15歳未満の減少幅が最も大きいのは「民間鉄道・第三セクター鉄道」であった。

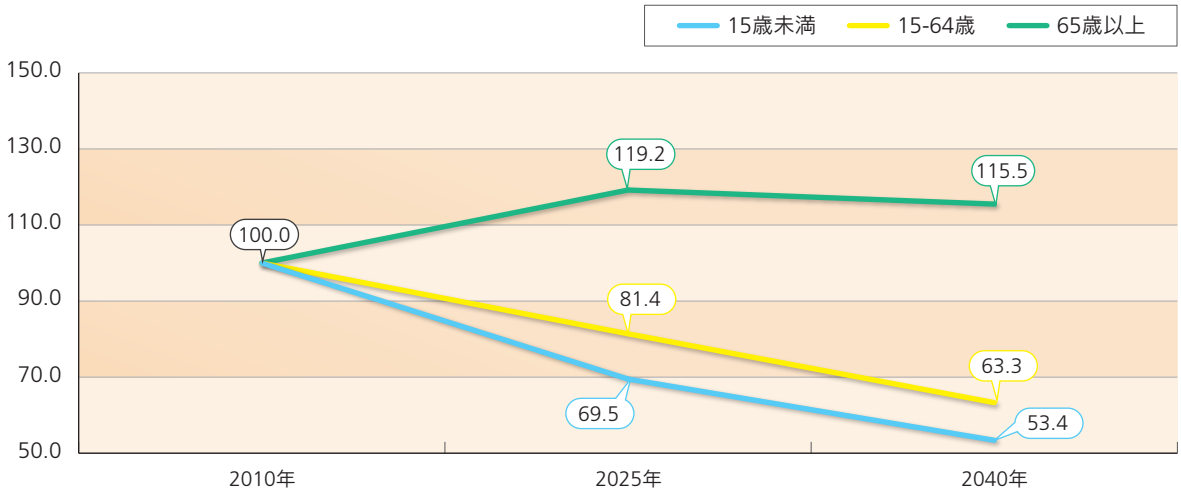
図表2-34　年齢3階級人口の構成割合の変化（2010年=100）※JR・地下鉄



図表2-35　年齢3階級人口の構成割合の変化（2010年=100）※民間鉄道・第三セクター鉄道



図表2-36　年齢3階級人口の構成割合の変化（2010年=100）※バス



2　地方自治体の取組みおよび問題･課題認識

要旨

各県ヒアリング調査結果

現状と問題・課題

路線バスのうち、国庫補助路線である地域間幹線系統について、近年では利用者数の減少などから、国庫補助の要件から外れる路線が増加。また、運転手の不足が問題となっており、運転手の不足を原因とした、路線の再編や減便なども既に顕在化している。

「鉄道の廃止や路線バスの退出」とそれに伴う「市町村運営バス・タクシーやデマンド型の運行形態の増加」など、人口減少に伴う公共交通の再編及び多様化が進んでいる。

沿線人口の減少が進む地方鉄道および離島航路については、財政負担が拡大している。

県における取組みの特徴・傾向

青森県では、東北圏内で唯一、県として網形成計画を策定し、広域ネットワークの形成に向けた拠点の設定など、県としての地域公共交通ネットワークの考え方を明確化している。

秋田県では、市町村を対象とした立地適正化計画の勉強会を、青森県では、網形成計画の勉強会等を実施。岩手県は、専門家派遣の取組みを実施するなど、県が中心となりながら域内の市町村を対象とした取組支援を行うケースがみられる。

岩手県や福島県などにおいては、公共交通の利用促進キャンペーンを実施し、利用促進に努めている。

宮城県では東日本大震災に伴う被害に伴い運行を休止していた路線の再開に際し、駅の案内等に対する整備の補助などを実施している。

交通拠点と観光地とを結ぶ２次交通アクセスについては、秋田県においては駅を拠点に、山形県においては空港を拠点に、タクシーなどを活用した新しい取組みがはじめられている。

新潟県では、北陸新幹線の並行在来線で運行されている新造のリゾート列車のPRや、体験型旅行による地域活性化に向けた取組みへの支援を行っている。

市町村アンケート調査結果

検討体制、計画の策定・検討状況

法定協議会、地域公共交通会議について、人口規模が小さい自治体では設置割合が低く、「有識者・学識経験者」や「コンサルタント」などの外部の専門家に相談する機会も少ない。

網形成計画の策定・検討状況は、2016年度（中）までの策定予定をみると、人口10万人以上の自治体では約８割であるのに対し、人口３～５万人未満では約４割、人口５千人～１万人未満では５％以下にとどまっている。

問題・課題、重点施策等

市町村営バス・タクシーは、約２割の市町村において、１人１回当たりの輸送コストが1,600円超（公的負担額）となっている。

負担額の増大・利用者数の減少につづく問題・課題は、「運転手の不足」「地域住民の関心」「交通空白地の増大」であった。

人口規模別の重点施策の比較では、人口規模の大きな自治体では、「コンパクトシティ＋ネットワーク」と「乗継ぎ拠点」の整備が、人口規模の小さい自治体では「観光客」および「要介護高齢者」への対応が重点課題として挙げられる割合が比較的高かった。

(1) 各県ヒアリング調査結果

① 青森県

1) 概要

◆ 東北圏内で唯一、県として網形成計画を策定。広域ネットワークの形成に向けた拠点の設定など、県としての地域公共交通ネットワークの考え方を明確化。

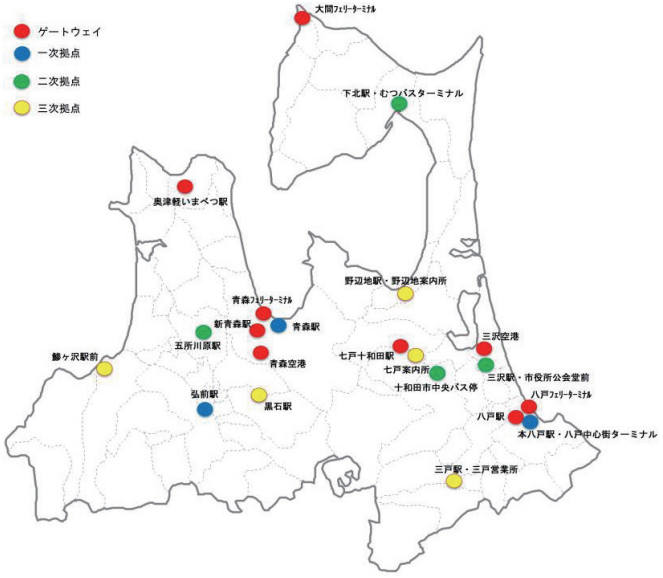
◆ また、その実現に向けて、「独自の支援制度」、「ゲートウェイからのアクセス強化」、「交通ハブ機能強化」など、具体的な検討を開始。

◆ さらに、県内全体の公共交通を中心とした交通ネットワークの形成に向けて、市町村の網形成計画の策定などを支援。

2) 公共交通関連計画、交通政策上の問題・課題など

2016年３月に「青森県地域公共交通網形成計画（以下、青森県網形成計画）」を策定している。なお、東北圏内の県の中でも網形成計画を策定しているのは青森県のみである。

青森県網形成計画では、青森県全域にかかる課題と方向性として、「①青森県における地域社会や経済、環境の持続性を高める地域公共交通網の形成」、「②社会環境変化への対応と公共交通の利用促進」、「③交通事業環境変化への対応が必要」の３点が挙げられている。



■路線バスの利用者数の減少と路線再編の必要性

「②社会環境変化への対応と公共交通の利用促進」については、特に路線バスの乗車人員がピーク時の１/５にまで減少していることから、一人当たりの利用率の増加や、一層パフォーマンスの良い系統に再編することの必要性が示されている。

■運転者不足への対応

「③交通事業環境変化への対応が必要」については、特にバス・タクシーの運転者の不足が挙げられており、そのためには運転者の確保促進に加え、路線の再編やサービス水準の見直し、他モードを含めた役割分担の検討が必要であることが示されている。

■広域ネットワーク形成のための拠点の設定

青森県網形成計画の中では、「県民が安心して移動・外出ができるネットワーク形成のための拠点設定」として、各地域に「ゲートウェイ」、「一次拠点」、「二次拠点」、「三次拠点」の場所が具体的に設定されている。

さらに、計画の中では、県内６つの圏域ごとに、「乗換拠点」や「基軸となるバス路線」などが具体的に設定されるとともに、圏域ごとの今後の方向性が示されている。

3）公共交通の維持・利用促進等を目的とした補助制度等

鉄道

青い森鉄道は、施設および鉄道設備を青森県が保有・保守管理し、第三セクターである青い森鉄道㈱がその施設等を使用して鉄道事業を営む「上下分離方式」としている。

その他、津軽鉄道と弘南鉄道については、いずれも経常収支で赤字が続いており、県としては「鉄道軌道安全輸送設備等整備事業」として、国や沿線市町村との協調補助を行っている。

乗合バス・タクシー

「地域間幹線系統」については、国との協調補助としている。ただし、利用者が少ない一部路線（平均乗車密度5.0人未満又は収支率11/20未満）への路線維持費補助は、受益者負担を考慮し、沿線市町村の負担を求める青森県独自の要件を設けている。

航路

むつ湾内航路として「蟹田～脇野沢間」（むつ湾フェリー）と「佐井～福浦～牛滝～脇野沢～青森間」（シィライン）が、また青森県～北海道間のフェリー航路として「青森～函館間」（青函フェリー/津軽海峡フェリー）と「大間～函館間」（津軽海峡フェリー）、「八戸～苫小牧間」（川崎近海汽船）が運航されている。

その内、青森･佐井航路は離島航路として国庫補助の対象になっているほか、関係市村が補助を行っている。県は、防災上の避難航路としての離島航路の維持のため、関係市村が行う補助に対する支援を行っている。

4）地域公共交通に関する県の主な取組み

県民の暮らしを支える交通ネットワーク形成プロジェクト

利用しやすい交通ネットワークの構築に向けて交通網の再編と必要なサービスレベルの確保にあたり、国の補助制度を活用するとともに、青森県独自の支援制度の構築を検討する。

ゲートウェイからのアクセス強化プロジェクト

拠点間に加え、ゲートウェイと拠点、ゲートウェイ間をつなぐネットワーク構築を検討する。

交通ハブ機能強化によるネットワークづくりプロジェクト

鉄道と広域路線バスが結節する交通ハブ機能の強化を図るため、ダイヤ調整などを検討する。

公共交通を活用したライフスタイルの推進プロジェクト

モビリティ・マネジメント等公共交通利用促進手法の普及推進や、広域路線バスマップの作成・配布等による情報提供を検討する。

有機的な公共交通ネットワークを形成する仕組みづくりプロジェクト

市町村の網形成計画策定促進に向けた勉強会の実施、地域公共交通会議未設置市町村に対する側面支援を行うとともに、鉄道・広域バスの乗継利用を円滑にするためのダイヤ調整などの実施を検討する。

② 岩手県

1）概要

◆ 利用者数の減少や運転手不足などが背景となり、路線バスの減便・休廃止などが進む。

◆ 市町村における、地域公共交通の検討に係る体制不足などに対する問題認識から、公共交通活性化支援チームによる有識者の無償派遣や情報提供などの取組みを実施。

◆「かしこい交通ライフ」チャレンジウィークなど、モビリティ・マネジメントの取組みを実施。

2）公共交通関連計画、交通政策上の問題・課題など

いわて県民計画

「いわて県民計画（2015年度～2018年度）」において、「公共交通の維持・確保と利用促進」が掲げられており、目標指標としては「三セク鉄道・バスの一人当たり年間利用回数」が設定されている。〔現状（H26）：18.3回→計画目標値（H30）：19.3回〕

また、具体的な推進方策としては、「①JR山田線の早期運行再開支援等」、「②広域的な交通基盤の維持・確保」、「③地域の実情に応じた効率的な交通体系の構築支援」、「④公共交通の利用促進・商品力の向上」が掲げられている。

岩手県ふるさと振興総合戦略

なお、2015年10月に策定された「岩手県ふるさと振興総合戦略」における、「公共交通の確保・利用促進」のKPIは以下の通りである。

①生活交通の確保	■ 広域的なバス1路線当たりの平均乗車密度：4.0人〔H26実績値3.8人〕
②公共交通の利用促進	■ 三セク鉄道・バスの一人当たり年間利用回数：19.5回〔H26実績値18.3回〕 ■ 公共交通活性化支援チームによる支援団体数：16団体（毎年度）〔H26実績値16団体〕 ■ バス路線維持のための改善検討路線数：10路線（毎年度）〔H26実績値9路線〕 ■「かしこい交通ライフ」チャレンジウィーク参加者数：36.0千人〔H26実績値18.0千人〕
③三陸鉄道・IGRいわて銀河鉄道の集客力の向上	【三陸鉄道】■ 企画列車の催行実績：108本（毎年度）〔H26実績値108本〕 【IGRいわて銀河鉄道】■ 企画列車の催行実績：39本（毎年度）〔H26実績値39本〕

交通政策上の問題・課題など

■市町村における、地域公共交通の維持・整備のための体制構築

市町村によっては専門知識やノウハウ、人的資源が不足しているため、域内交通体系の見直しや利用促進策等への対応が困難な状況となっている。

■バス路線の減便・休廃止などが進む

利用者数の減少や運転手不足などが背景となり、路線バスの減便・休廃止などが進んでいる。

3）公共交通の維持・利用促進等を目的とした補助制度等

鉄道

第三セクター鉄道「IGRいわて銀河鉄道」については、JR貨物からの線路使用料収入等により黒字での運営となっている。

三陸鉄道は、土地や鉄軌道、駅舎などの施設を沿線市町村に無償譲渡し、沿線市町村はそれを無償で三陸鉄道に貸し付けることで、固定資産税の負担を軽減し、修繕・維持管理のコストは周辺市町村が負担する「上下分離」のスキームとなっている。

乗合バス・タクシー

「地域間幹線系統」については、国との協調補助としている。

「地域バス交通支援事業費補助金」として、国庫補助の対象とならない広域・準幹線的路線（平均乗車密度４人以上）について、市町村が運行事業者に対して運行欠損額を補助する場合の経費の一部について補助を行っている。補助率は１/２で、補助対象経費の上限は450万円である。

4）地域公共交通に関する県の主な取組み

公共交通活性化支援チーム

目　的	・公共交通に関する個別の地域課題の解決支援を通じて、公共交通利用促進や効率的な地域公共交通体系の構築を図る。
支援対象	・公共交通に関して課題解決を図ろうとする市町村、団体など
支援内容	・活性化支援アドバイザー（県内外有識者）の無償派遣 ・地域における検討、取組みのコーディネートなど ・法制度、補助制度、取組事例等に係る情報提供

「かしこい交通ライフ」チャレンジウィーク

趣　旨	・自動車と鉄道やバス・自転車などのかしこい使い分けに挑戦することにより、一層の公共交通の利用促進及びCO_2の排出抑制を図る。
事業主体	・岩手県公共交通利用推進協議会
取組内容	・県内全域の企業・団体等に参加を呼びかけ、申込みにより登録。例年10月実施。 ［2016年度］28市町村、139事業所、33,139人が参加。 ・参加者の日常の生活行動（勤務体系や交通手段等の状況）に合わせて、「ムリなく」、「できる範囲」で、以下の取組みにチャレンジ **【通勤・仕事中の「かしこい交通ライフ」】** ・自家用自動車による通勤から、鉄道やバス、自転車・徒歩など環境にやさしい交通手段で通勤する。 ・仕事中において、出張等で出かける際に鉄道やバスなど環境にやさしい交通手段を利用する。 **【私生活での「かしこい交通ライフ」】** ・私生活において、買い物やレジャー等で出かける際に、鉄道やバス、自転車・徒歩など環境にやさしい交通手段を利用する。 **【ドライブ中の「かしこい交通ライフ」】** ・通勤・仕事中や私生活において、自動車を利用する際に、エコドライブを『実践』する。

③ 宮城県

1）概要

◆ 東日本大震災で運転見合わせとなっていた鉄道路線については、2016年12月の常磐線の復旧に伴いBRTによる復旧を含めて、全ての路線で復旧の目途が立った。

◆ バス路線の退出などは深刻な状況ではないものの、運転手不足から減便になるケース等がみられる。また、利用者の減少を背景に、定時定路線からデマンド型への移行が進む。

◆ バスの運行に係る県独自の補助制度は、補助金額の算出に際して、補助対象経費に収支率を乗じて算出するなど収支の改善を促すような仕組みを設定。

2）公共交通関連計画、交通政策上の問題・課題など

宮城県総合交通プラン

2011年３月11日に発生した東日本大震災は、沿岸部を中心に、多くの県民の尊い命を奪うとともに、重要な交通インフラである鉄道にも大きな被害をもたらした。

このような新たに生じた課題に対応するために「災害に強い交通基盤の整備」、「生活に必要な交通の維持と利便性の向上」などの施策を推進することを目的に、2013年３月に「宮城県総合交通プラン（2013年度～2017年度）」が改訂された。

当該総合交通プランは、宮城県災害復興計画の中の、部門別計画として位置付けられている。

公共交通に係る動向、問題・課題など

■鉄道については、全ての路線で復旧の目途が立つ

総合交通プランの中では、「鉄道の早期復旧」などが交通の復興における課題として挙げられていたが、現状では全ての路線で復旧の目途が立った。

■バス路線については、仮設住宅への対応や地下鉄東西線の整備に係る路線見直しなどを実施

バス路線については、概ね震災前の状態に戻っているが、仮設住宅の状況に対応するために細かな見直しが行われている。

また、2015年12月の仙台市地下鉄東西線の開業に伴い、最適な公共交通ネットワークを目指すため、バス路線について継続的な見直しを行う。

■バスの運転手が不足していることから、運行本数を減便するなどの動きもみられる

利用者数の減少による路線の統廃合などはみられるものの、路線の廃止が深刻なほどにまで進んでいるという状況にまでは至っていない。

バスの運転手不足を理由に、事業者が運行便数を減便するなどのケースがみられる。

■バス路線について、定時定路線からデマンド運行への移行が進んでいる

県全体の動向として、バスの利用者数の減少に伴い定時定路線の路線維持が困難になったことなどを背景に、徐々に定時定路線からデマンド運行への移行が進んでいる。

3）公共交通の維持・利用促進等を目的とした補助制度等

鉄道

「阿武隈急行緊急保全整備事業費等補助金」として、阿武隈急行株式会社が実施する鉄道の安全性の向上・維持運営のために整備しなければならない緊急保全整備事業及び施設設備等整備事業に対し、福島県及び沿線自治体と協調しての補助が行われている。

乗合バス・タクシー

バスの運営・運行に関する補助制度の概要は、下表の通りである。

補助額の算出において、補助対象経費に「収支率」や「高齢化率（当該市町村と県平均との差分）」を乗じるなど、特徴がみられる。

<table>
<tr><th colspan="2">補助制度</th><th>補助率</th><th>補助要件など</th></tr>
<tr><td colspan="2">宮城県バス運行対策費
補助金（国庫協調補助金）</td><td>1/2</td><td>・補助要件は国庫補助と同様（応急仮設住宅を経由する系統は、被災地域地域間幹線系統に該当）</td></tr>
<tr><td rowspan="3">宮城県バス運行
維持対策費補助金
（県単独補助金）</td><td>事業者路線</td><td>1/2</td><td>・運行距離5km以上、運行回数2回/以上、複数市町村にまたがり運行、輸送量10人以上150人以下、収支率55%以上など</td></tr>
<tr><td rowspan="2">市町村路線</td><td>広域路線
1/2</td><td rowspan="2">【要件】
・鉄道駅や複数のバス路線が接続するバス停留所等の交通結節点において、他の公共交通に接続するとともに、商業施設・公共施設等・病院・学校に接続し、公共交通ネットワークを構成する路線
【補助額】
補助金1＋補助金2
補助金1＝補助対象経費×収支率×補助率
補助金2＝補助対象経費×（当該市町村の高齢化率－県平均高齢化率）
※仮設住宅のある沿岸市町は収支率を乗じない</td></tr>
<tr><td>市町村完結路線 1/3</td></tr>
</table>

離島航路

「女川～江島航路」、「石巻～長渡航路」、「塩竈～朴島航路」の３航路が補助の対象となっている。「大島～気仙沼航路」は、黒字ではないものの補助の申請がなされていない。

4）地域公共交通に関する県の主な取組み

仙石東北ラインの女川駅への直通運転に係る案内の整備

2016年８月の仙石東北ラインの石巻線女川駅への直通運転が開始されたことに伴って駅の案内整備が必要となり、県と石巻市、女川町がJRに対して整備費の一部を助成した。

外国人観光客向けの高速バス共通フリーパスの整備

東北地方で高速バスを運行するバス会社19社により、外国人観光客向けの、東北の高速バスが乗り放題となる共通フリーパスの販売が開始され、空港や駅などから観光地へのアクセス利便性を高める「二次交通」の充実が期待されている。

④ 秋田県

1）概要

◆ 第三セクター鉄道「秋田内陸縦貫鉄道」、「由利高原鉄道」について、上限を設けた運営費補助を行うなど、沿線自治体との協働による維持・利用促進を実施。

◆ バス交通について、国庫補助の対象とならない広域路線・地域内路線について、平均乗車密度に応じた県独自の補助制度を設定。

◆ コンパクトなまちづくりの推進のため、研究会を設置するなど、市町村の立地適正化計画の策定を支援。

2）公共交通関連計画、交通政策上の問題・課題など

あきた未来総合戦略

「まち・ひと・しごと創生法」に基づき、今後５年間（2015年度～ 2019年度）の基本目標と施策・事業をまとめた「あきた未来総合戦略（2015年10月）」が策定されている。

当該戦略では、「観光を中心とした交流人口の拡大」のための「交流を支える交通ネットワークの充実」として、「航空路線や秋田新幹線、海上輸送の利便性向上に取り組む」とされている。

また、「地域社会の維持・活性化」のための「地域資源の活用等による地域コミュニティの再構築」として、「都市のコンパクト化の推進」、「地域公共交通の維持・確保」などが掲げられている。

公共交通に係る動向、問題・課題など

■乗合バスおよび第三セクター鉄道の利用者の減少

乗合バスの輸送人員は、1969年度のピークと比較して2014年度には１/ ８となっている。

第三セクター鉄道（旅客）については、秋田内陸縦貫鉄道と由利高原鉄道があるが、いずれも沿線人口の減少にともない、利用者数が減少している。

3）公共交通の維持・利用促進等を目的とした補助制度等

鉄道

秋田内陸縦貫鉄道の運営費補助については、「秋田内陸線の持続的運行に係る基本合意書」において、「両市（北秋田市、仙北市）は、毎年度、合計２億円を補助する。」こと、および「県が両市の補助額の１/ ４相当額を、両市に対して補助する」ことが掲げられている。これにより、県からは0.5億円/年、２市からは1.5億円/年の運営費補助が行われている。

由利高原鉄道については、「鳥海山ろく線の持続的運行に係る基本合意書」において、県は「2016年度以降は、市に対し市補助額の１/ ４以内かつ1,800万円を上限に補助する」とされており、県からは1,800万円の運営費補助が行われている。

乗合バス・タクシー

バスの運営・運行に関する補助制度の概要は、下表の通りである。

「生活バス路線維持費等補助金（生活バス）」は、国庫補助（地域間幹線）の対象とならない「民営の路線」について、県が市町村に対して補助を行うものである。

「マイタウン・バス運行費等補助金（マイタウン・バス）」は、国庫補助（フィーダー）の対象とならない市町村運営のコミュニティバス等（区域運行を除く）を対象とするもの。

運営主体	バス事業者		市町村		
運行形態	路線バス		コミュニティバス、乗合タクシー、デマンド交通 等		
補助制度 ／ 平均乗車密度	地域バス（=地域間幹線系統）	生活バス	マイタウン・バス	地域公共交通再編促進事業	フィーダー
5人以上	国1/2、県1/2（全額補填）	県1/2 市町村1/2	県1/2 市町村1/2	県1/2 市町村1/2	国&県1/2 市町村1/2
3人以上5人未満	国1/2、県1/2（一部補填）	県3/8 市町村3/8			
1人以上3人未満（市町村をまたぐ系統）		県1/8 市町村5/8			
1人以上3人未満（市町村内完結系統）					
1人未満					

※平均乗車密度以外の補助要件は割愛している。

4）地域公共交通に関する県の主な取組み

■地域関係者の協働による新たな二次アクセス整備に向けた支援

2014年度末に男鹿半島を周遊する男鹿半島定期観光バスが休止となり、男鹿半島内の主要観光スポット間を結ぶ交通アクセスが寸断されることとなった。

2015年度に、秋田県は男鹿市やJR秋田支社と連携して、危機感を共有する地元の観光事業者も巻き込みながら、二次交通アクセスの整備に向けた検討を実施。

2016年４月からJR男鹿駅を起点とする、男鹿半島あいのりタクシー「なまはげシャトル」の運行を開始。

現在、県内に同様の取組みを広げることを見据えながら、地域関係者の協働による「二次アクセス整備促進事業」等により、二次アクセスの整備・充実に向けた協議・実証実験等を支援している。

■市町村の立地適正化計画の策定等に向けた支援

「コンパクトなまちづくり推進事業」では、関係市町との協働・連携のもと、都市のコンパクト化に向けた取組みを推進している。2015年９月に、県と秋田市で検討会、2016年２月に、県と５市（大仙市、大館市、湯沢市、仙北市、横手市）で研究会を設置している。

また、研究会では、2016年度中に県版立地適正化計画策定ガイドラインを策定する。

⑤ 山形県

1）概要

◆ 第三セクター鉄道の「山形鉄道フラワー長井線」については、2016年2月に策定された網形成計画に従い、2016年12月に上下分離での運営・運行に移行。

◆ 市町村が直接運行又は運行支援を行うバス等に対する県単独補助制度については、利用者数や人口一人当たりの利用率に応じて市町村毎の配分額を決定するなど、利用促進を促すための工夫が講じられている。

◆ 山形空港と山形駅、観光地等を結ぶ二次交通（シャトルバス、観光ライナーなど）の整備など、山形空港の利便性向上に向けた取組みを推進。

2）公共交通関連計画、交通政策上の問題・課題など

やまがた創生総合戦略

2015年10月に策定された「やまがた創生総合戦略」において、「奥羽新幹線・羽越新幹線の整備実現に向けた取組みの推進」、「県内空港の利便性向上に向けた利用促進と航空事業者への働きかけ」、「地域住民自らが運営に参画する交通サービスの推進」などが掲げられている。

公共交通に係る動向、問題・課題など

県内の路線バスの利用者は、過去30年間で８割以上減少し、900万人を下回る水準となっている。利用者数は一貫して減少傾向にあり、下げ止まりには至っていない。

民間事業者運営バス108路線のうち、赤字路線は70路線であり、さらに国庫補助の対象となっているのは23路線である。

従前は、事業者撤退路線を市町村営バスとして引き継ぎ、運行を継続する例が主流であったが、特に定時定路線型運行が非効率となる地域では、デマンド型交通の導入が拡大している。

3）公共交通の維持・利用促進等を目的とした補助制度等

鉄道

■山形鉄道フラワー長井線の上下分離に伴い、拠出金を増額

第三セクター鉄道の「山形鉄道」については、開業当初、県および２市２町（長井市・南陽市・川西町・白鷹町）が総額６億円を山形鉄道運営助成基金に拠出をしたが、経営悪化に伴う基金の取り崩しにより追加拠出（2005年度～ 2007年度:毎年５千万円、2008年度～ 2015年度:毎年６千万円）も段階的に増額されており、基金枯渇の恐れが生じはじめていた。

このような背景から、山形鉄道は2015年11月に新経営計画を策定し、県および沿線２市２町もこの計画を支援していくため、2016年度以降は、毎年8,400万円が基金に追加拠出される予定となっている。

現在は、2016年12月に上下分離方式に移行しており、移行後は自治体支援のあり方についても従来の「赤字補填」から「施設の維持・修繕に対する補助」に見直される。

乗合バス・タクシー

「地域間幹線系統」については、乗合バス事業者に対して国と同額の協調補助を実施している。

「山形県市町村総合交付金（生活交通確保対策事業）」は、国庫補助要件に該当しない生活交通路線の維持確保を図るための、市町村に対する県単独の補助制度である。

利用促進を促す観点から、利用者数及び人口一人当たりの利用率に応じて交付額を算出する制度設計となっており、さらに「定時定路線型」と「デマンド型」に分けて交付額が算出される仕組みとなっている。

【定時定路線型の交付額の算定方法】
- 支援総額①＝（前々年度の市町村負担額－（県総合交付金＋特交））×1/2
- 支援単価②＝支援総額①÷前々年度の利用者数　※H28単価=38.6円/人
- 当該年度の交付額＝支援単価×前年度の利用者数×補正係数（指数）
- 補正係数（指数）　A＜1.315→0.95、1.315≦A＜2.195→1.00、2.195≦A→1.05
  利用率　A＝市町村毎の利用者数/住民数（県全体の利用率はA＝1.755）

【デマンド型の交付額の算定方法】
- 「定時定路線」の交付額の算定方法から「補正係数（指数）」を除いたもの
  ※H28単価＝129.8円/人
- なお、算出額に加え、予約受付業務に係る固定経費支援として、1市町村当たり500千円/年を基礎交付額として交付

路線バスの新設や見直し、デマンド型交通の導入や見直し、スクールバスや企業の送迎バス等との連携等、多様な手法による生活交通網の充実、利便性の向上、運行効率化等、生活交通の改善を促すため、こうした検討を行う市町村に対し、県独自の支援を行っている。

積極的な取組みを促すため、市町村の自主財源負担がなくとも取組みが可能となるよう、10/10を支援している。なお、１市町村500千円/年を交付上限としている。

4）地域公共交通に関する県の主な取組み

山形空港アクセスの整備

2014年３月から羽田・名古屋間について１日２往復の就航となった。

羽田発着枠政策コンテストにおいては、「空港アクセスバスの５年振り再開等アクセスの改善」を提案し、空港とJR山形駅を結ぶシャトルバスや、周辺市町や観光地向けの乗合タクシー等の充実に取り組んできた。

現在は、利用者が使いやすい利用料金とするため、山形空港利用拡大推進協議会から予算の範囲において補助が行われている。

⑥ 福島県

1）概要

◆ 地方鉄道および第三セクター鉄道について、沿線人口の減少に加え、震災後の観光客の鉄道利用の減少などもあり、利用者数の減少と収支の悪化などが問題。

◆ 市町村が運営するバスを対象とした、県の単独補助制度については、財政力指数によって補助率を変更するなど、市町村の財政力に応じた補助制度を設定。また、収支率が改善した場合に、補助額が上乗せされるインセンティブを設定。

◆「バス・鉄道利用促進デー」など、モビリティ・マネジメントの取組みを実施。

2）公共交通関連計画、交通政策上の問題・課題など

ふくしま新生プラン

2011年３月11日に発生した東日本大震災により、県を取り巻く社会経済情勢が大きく変化したことから、2009年12月に策定した福島県総合計画「いきいきふくしま創造プラン（2010年度～2014年度）」の全面的な改訂を行い、2012年12月に「ふくしま新生プラン（2013年度～2020年度）」を新たに策定した。

公共交通については、「広域的なまちづくり・地域づくり」を進めるため、「公共交通機関の利用促進」、「鉄道の輸送力改善」、「生活交通の確保」などが掲げられている。

「生活交通の確保」については、「広域的・幹線的なバス路線やまちなか循環バス、デマンド型交通システムの導入への支援など、生活交通の確保に関する取組を行う」とされている。

公共交通に係る動向、問題・課題など

阿武隈急行阿武隈急行線は半分以上が通勤通学の利用者、福島交通飯坂線は大半が通勤通学の利用者であるが、沿線人口の減少に伴い利用者数が減少している。

会津鉄道会津線は高校生の利用もあるが、特に野岩鉄道会津鬼怒川線についてはその大半が観光客による利用であるが、観光客について震災前のレベルに戻すことは困難な状況である。

利用促進に係る取組みは、特に市町村が中心となって行っているが、県としても「バス・鉄道利用促進デー」など、バス・鉄道利用の促進に向けた取組みを行っている。

3）公共交通の維持・利用促進等を目的とした補助制度等

鉄道

県内の地方鉄道としては、会津鉄道、野岩鉄道、阿武隈急行の３つの第三セクター鉄道と、福島交通（私鉄）がある。

会津鉄道と野岩鉄道については、経常の赤字が発生していることから、３か年計画を策定して目標を設定したうえで、県と沿線市町村で経常赤字に対する補助金を出している。

福島県から会津鉄道については約1.5億円、野岩鉄道については約0.8億円程度補助している。

乗合バス・タクシー

「地域間幹線系統」の補助要件は、国と同様の基準であり、国との協調補助としている。

「市町村生活交通対策事業補助金」は、市町村が実施する市町村生活交通対策事業に対して支援する県の補助制度であり、収支率・前年度の財政力指数に応じた補助率が設定されている。

前年度補助対象期間の収支率を一定以上上回った場合に、補助額が上乗せされるインセンティブ加算率が設定されている。

対象者	・市町村生活交通対策事業及び災害代替事業を実施する市町村で、かつ、前年度の財政力指数が1.0未満の市町村
対象事業	・市町村生活交通対策事業（①直営事業、②委託事業、③要請事業、④その他の事業） ・災害代替事業（ア災害代替直営事業、イ災害代替委託事業、ウ災害代替要請事業）とする。
対象経費	・①②④：指定路線ごとの運送費用と運送収入の差額（赤字） ・アイ　：災害代替事業ごとの運送費用と運送収入の差額。 ・③ウ　：運送費用と運送収入の差額と市町村が団体へ補助する補助金のうち低い額。

市町村生活交通対策事業の補助率

区分	路線収支率	前年度の財政力指数	補助率
一般市町村	55%以上	0.4未満	1/2
		0.4以上1.0未満	1/3
	55%未満	0.4未満	1/8
		0.4以上1.0未満	1/12
過疎地域指定市町村	40%以上	0.4未満	2/3
		0.4以上1.0未満	1/2
	40%未満	0.4未満	1/6
		0.4以上1.0未満	1/8

4）地域公共交通に関する県の主な取組み

バス・鉄道利用促進デー

モータリゼーションの進展や少子化などの影響により、バス・鉄道の利用者が年々減少しており厳しい状況となっている。

バス・鉄道は、県民の身近な足としてはもちろん、観光や地域振興の基盤として非常に重要な役割を果たすとともに、温暖化防止の観点からも環境にやさしい交通機関であることから、県ではマイカー利用を自粛し、バス・鉄道の利用を促進するための事業として「バス・鉄道利用促進デー」の取組みを行っている。

毎月１日、11日、21日を「バス・鉄道利用促進デー」として、県内のバス・鉄道利用時に多くの特典を利用することができる（阿武隈急行線において、利用促進デーに限り利用できる「エコ定期乗車券」（割引率が高い定期券）が販売されている等）。

⑦ 新潟県

1）概要

◆ 一部生活路線として利用されていた高速バス2路線（「津川／上川線（新潟駅前～津川／上川）」、「村上線（県庁～村上）」）が、2016年9月末をもって廃止。

◆ 市町村を対象とした乗合バス･タクシー等に係る補助制度は、「準広域的･準幹線的な路線」を対象とし、路線の収支率と市町村の財政力指数等に応じた補助率が設定されている（収支率が高い方が補助率は高い）。

◆ リゾート列車「雪月花」などの首都圏・関西圏向けのPRやツアー旅行商品開発を支援。

2）公共交通関連計画、交通政策上の問題・課題など

新潟県「夢おこし」政策プラン

2013年６月に見直し策定した新潟県の最上位の行政計画「新潟県「夢おこし」政策プラン（2013年度～ 2024年度）」において、「交通インフラの整備」が掲げられており、交通インフラに関する県民の満足度等の増加を目標としている。

公共交通については、「交通インフラの整備」として、「上越・北陸新幹線への直通運転化」、「新潟空港へのアクセス改善」、「新潟駅連続立体交差事業と連携した羽越本線高速化」、「新潟空港、新潟港、直江津港など交通結節点と関連後背地の機能強化と拠点性の向上」、「島民の重要な生活交通を担い、観光振興にもつながる離島の航路等の充実」などが掲げられている。

新潟県創生総合戦略

「夢おこし」政策プランの基本理念・政策目標を踏襲しつつ、国が策定した「まち・ひと・しごと総合戦略」の内容を勘案した「新潟県創生総合戦略（2015年度～ 2019年度）」を新たに策定した（2015年10月）。

「夢おこし」政策プランの内容に加え、「バス路線をはじめとする生活交通の確保・維持」などが掲げられている。

公共交通に係る動向、問題・課題など

北陸新幹線の延伸開業により、第三セクター「えちごトキめき鉄道」が「日本海ひすいライン」と「妙高はねうまライン」の２路線の営業を開始した。また、同じく北陸新幹線の延伸開業の影響（特急「はくたか」の廃止）により、「ほくほく線」を運行する第三セクター「北越急行」の運賃収入は大幅な減少となっている。

バス路線については、近年では、路線バスの退出や市町村自主運行バスへの移行等は落ち着きつつあるものの、赤字や運転手不足などを背景とした再編や減便などがみられる。

阿賀町・村上市から新潟市内の病院への通院など、一部生活路線として利用されていた高速バス２路線（「津川／上川線（新潟駅前～津川／上川）」、「村上線（県庁～村上）」）が、2016年９月末をもって廃止となった。

3）公共交通の維持・利用促進等を目的とした補助制度等

鉄道

北陸新幹線の延伸開業の影響（特急「はくたか」の廃止）により、「ほくほく線」を運行する第三セクター北越急行の運賃収入は開業前の約10分の１になるなど大幅な減少となっている。県としては今年度の補正予算で関連予算として約2,300万円を盛り込むとともに、沿線自治体からも支援が行われている。

乗合バス・タクシー

「地域間幹線系統」の補助要件は、国と概ね同様の基準であり、国との協調補助としている。

県の補助制度は、「準広域的・準幹線的な路線」を対象とし、路線の収支率と市町村の財政力指数等に応じた補助率が設定されている（収支率が高い方が補助率は高い）。

なお、車両購入費補助については、収支率の改善要件が設定されている。

趣旨		・準広域的・準幹線的な路線の維持を支援
補助対象者		・市町村
補助率		・県3/10 ～ 1/2
補助の対象となる運行		・市町村の依頼等によりバス事業者が運行するバス（デマンドバス・乗合タクシー含む）、市町村が自ら運行するバス
運行費赤字補助	補助要件	・市町村の「生活交通確保計画」に位置づけ
	広域性	・キロ程が5キロ以上（又は複数市町村を経由） ・広域の中心機能（総合病院等）にアクセス
	幹線性	・運行回数：2回／日以上（平日）、平均乗車密度：2人以上5人未満
運行費関連	車両購入費	・車両購入費
	初年度開設費補助	・車庫・停留所設置費等
調査検討支援	事業名	・生活交通再生費補助
	補助対象者	・市町村又は協議会
	対象経費	・県単バス補助路線の効率化や利便性向上に向けた取組経費

離島航路

県内の離島航路は、「佐渡航路」、「粟島航路」があり、佐渡航路は、「新潟両津航路」、「小木直江津航路」、「寺泊赤泊航路」の３つがある。いずれも人口や観光客の減少を背景とした利用者の減少が課題となっている。

「小木直江津航路」、「粟島航路」の２航路が国の離島航路運営費等補助の対象となっている。また、県は「小木直江津航路」の運営費の一部を補助している。

佐渡航路について、県は利用促進や環境整備を支援している。

粟島航路については、観光客などの島外からの利用者が８割以上を占めており、経営の安定化に向けては、年間を通じた安定的な誘客が重要となっており、県は利用促進を支援している。

4）地域公共交通に関する県の主な取組み

地方鉄道体験型地域活性化事業

えちごトキめき鉄道が運行するリゾート列車「雪月花」などの首都圏・関西圏向けのPRやツアー旅行商品開発、第三セクター地方鉄道の連携による地域活性化の取組みへの支援などを行っている。

運輸事業者人材確保支援事業

新潟県バス協会、新潟県トラック協会、新潟県ハイヤー・タクシー協会が実施する運転手確保のための取組みについて、支援を行っている（補助率２/ ３）。

(2) 各市町村アンケート調査結果

■アンケート調査の目的

本調査は、東北圏内の各自治体の地域公共交通の運営体制や課題認識、地域公共交通網形成計画の策定状況や利用者数・財源構成などを調査し、東北圏内の地域公共交通の全体像や課題等を把握することを目的とする。

■アンケート調査の実施概要

・調査の対象

青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県、新潟県内の全市町村（257市町村）

・調査の方法

郵送調査・郵送回収

・調査のスケジュール

発送：2016年８月５日㈮
投函締切日：2016年８月31日㈬

・回収率

回収数は165票、回収率は64.2%であった。

図表2-37　送付数・回収数・回収率

	送付数	回収数	回収率
青森県	40	22	55.0%
岩手県	33	23	69.7%
宮城県	35	23	65.7%
秋田県	25	16	64.0%
山形県	35	26	74.3%
福島県	59	35	59.3%
新潟県	30	20	66.7%
合計	257	165	64.2%

■調査結果

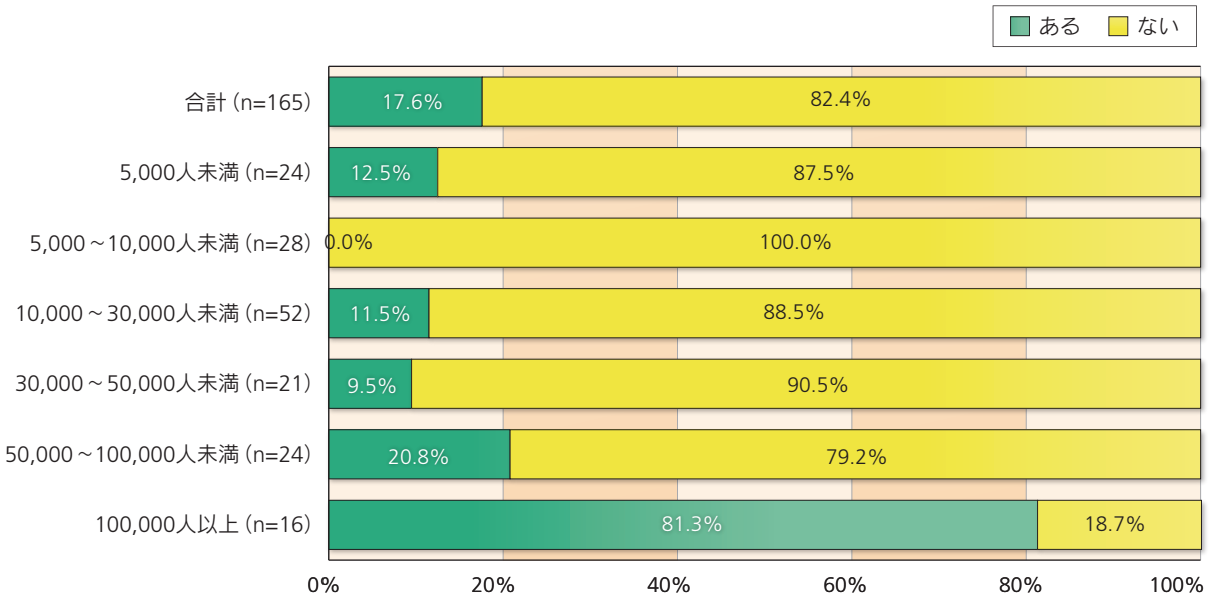
① 地域公共交通に係る検討体制等

1） 地域公共交通を専任で担当する課（室）の有無

「専任で担当する課（室）」が「ある」との回答は、17.6%（29自治体）であった。

また、人口規模別でみると、人口10万人以上の規模の自治体では「ある」との回答は81.3%（13市）と高かった。

図表2-38　専任で担当する課（室）の有無（人口規模別[6]）

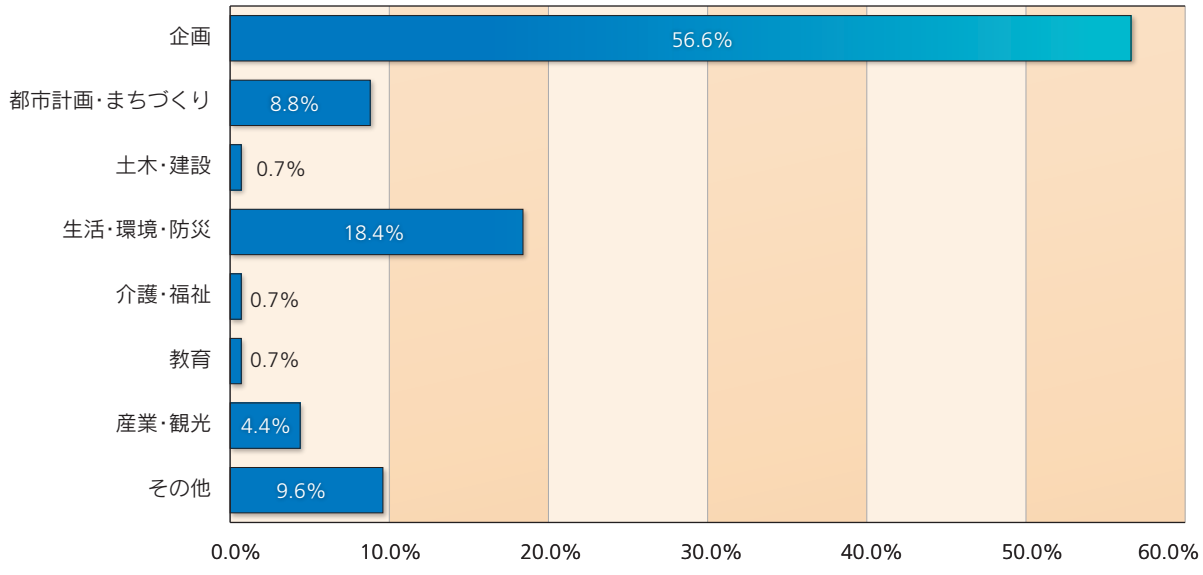


2） 地域公共交通を担当する課（室）が担当する他の主な業務

「専任で担当する課（室）」が「ない」と回答した自治体について、「地域公共交通に係る施策の担当者」が所属する課（室）が担当するその他の主な業務をみると、「企画」が最も多く56.6%であった。

ついで、「生活・環境・防災」が18.4%、「その他」が9.6%であった。「その他」としては、「総務」が８自治体と多かった。

図表2-39　担当者が所属する課（室）が担当するその他の主な業務（n=136）



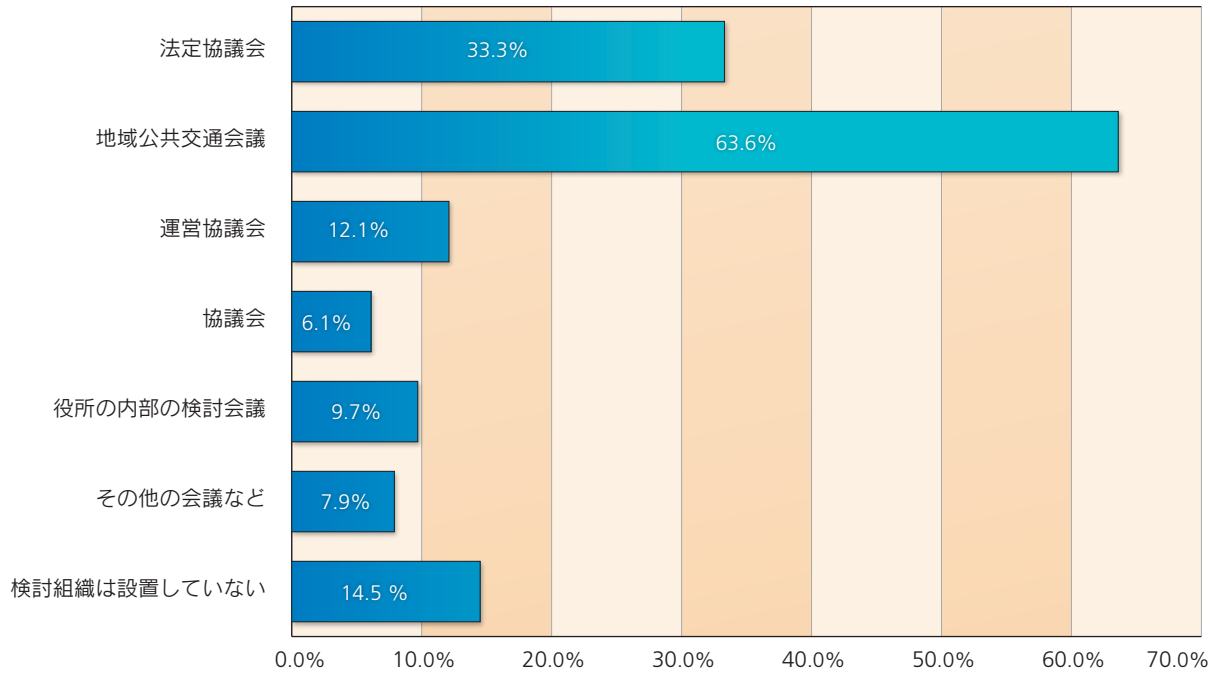
6　人口は、総務省「国勢調査」（平成27年速報集計値）を用いている（以下、同様）

3）「地域公共交通」に関する検討組織の有無

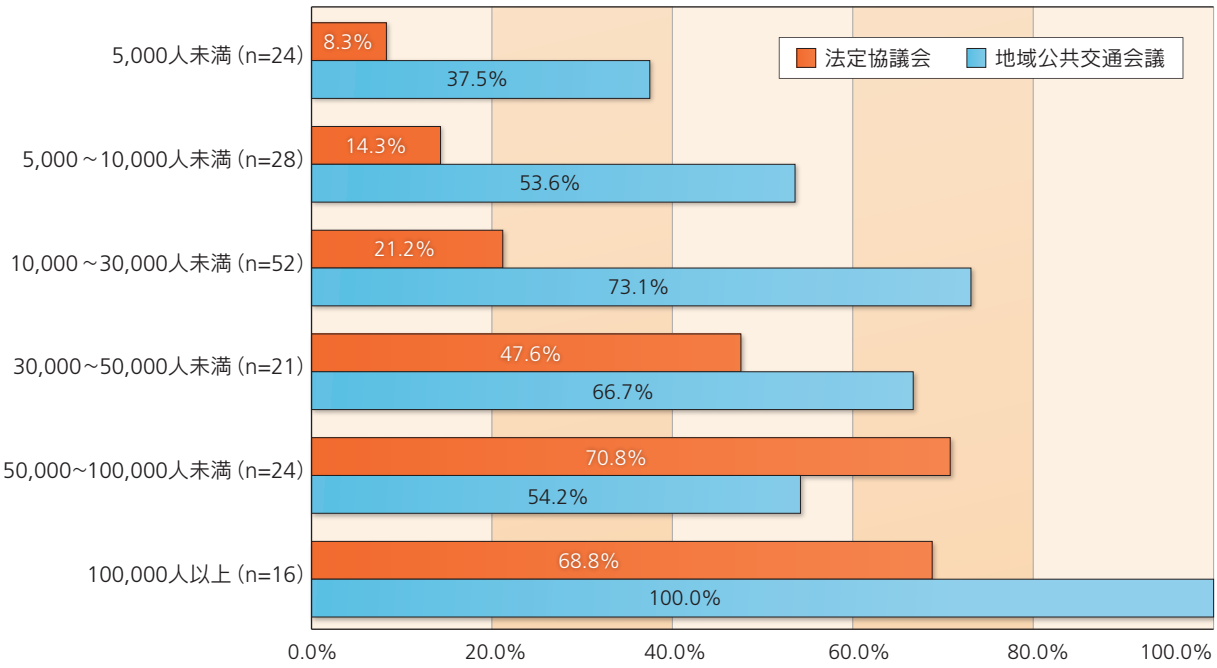
法定協議会の設置割合は33.3%、地域公共交通会議の設置割合は63.6%であった。

人口規模別にみると、人口規模の拡大とともに法定協議会・地域公共交通介護の設置割合が高まっている。

図表2-40　設置している検討組織[7]（n=165）



図表2-41　法定協議会・地域公共交通会議の設置状況（人口規模別）（n=165）

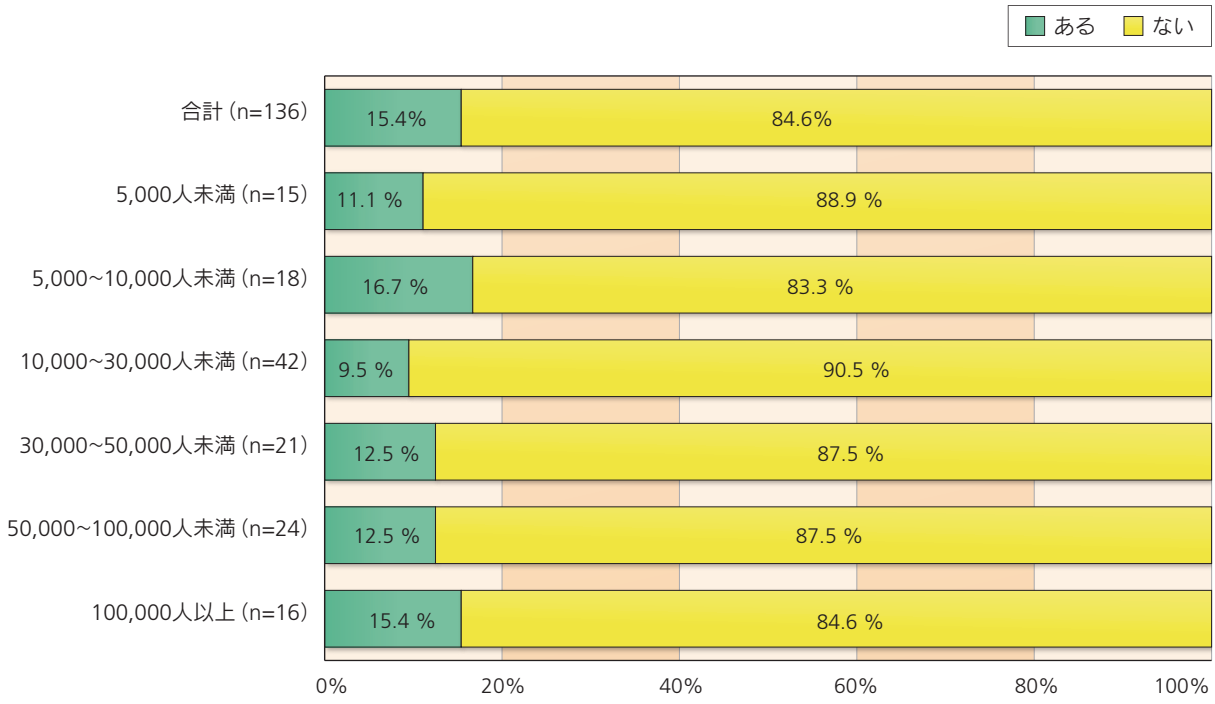


7　「法定協議会」とは「地域公共交通活性化及び再生に関する法律」に基づくもの、「運営協議会」とは「道路運送法」に基づく自家用有償旅客運送に関するもの、「協議会」とは「地域公共交通確保維持改善事業国費補助金交付要綱」に基づくものである。なお、アンケート調査では複数選択可の設問としたが、例えば「地域公共交通会議」が「協議会」を兼ねているケースなどでは、「協議会」を設置していると回答していない市町村が多くいたものと考えられる。

4）他の市町村と合同で設置する「地域公共交通」に関する検討組織の有無

他の自治体と合同で設置している会議の有無は、「ある」との回答が15.4%であった。
人口規模別には、大きな違いはみられなかった。

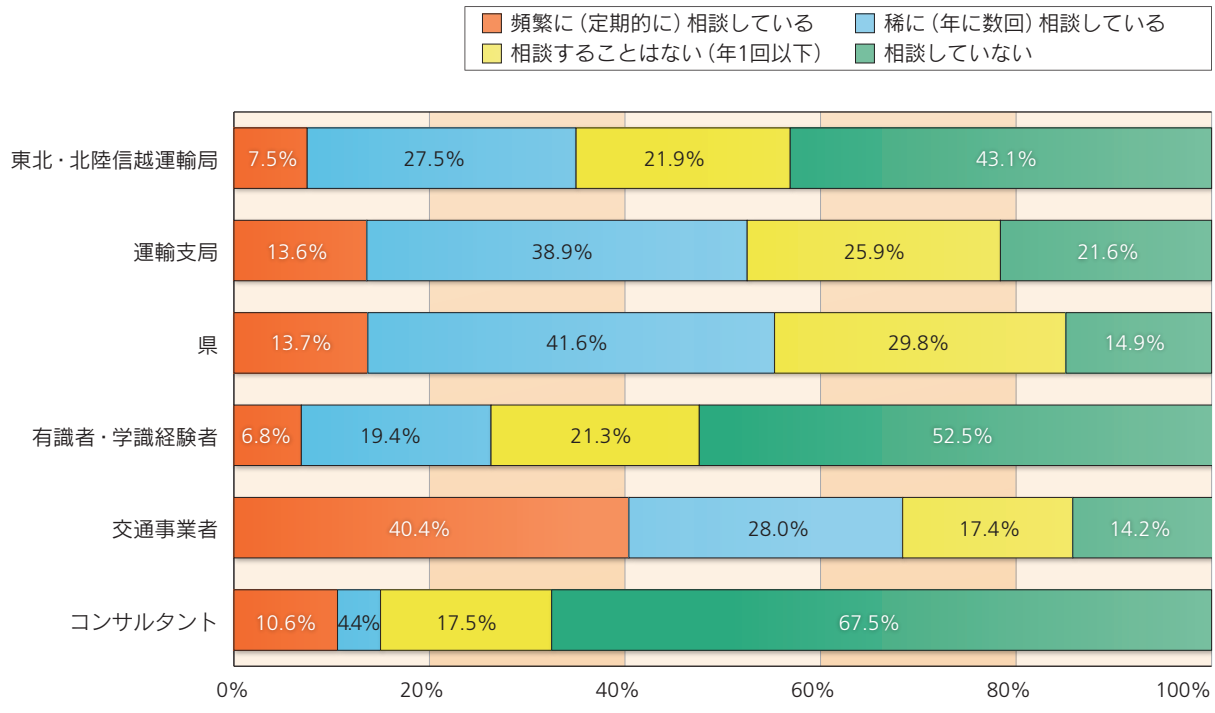
図表2-42　他の自治体と合同で設置する会議の有無（人口規模別）



5）「地域公共交通」に関する相談をする外部の人材・組織

「頻繁に（定期的に）相談している」の割合が最も高かったのは「交通事業者」で、40.4%であった。ついで、「県」が13.7%、「運輸支局」が13.6%であった。

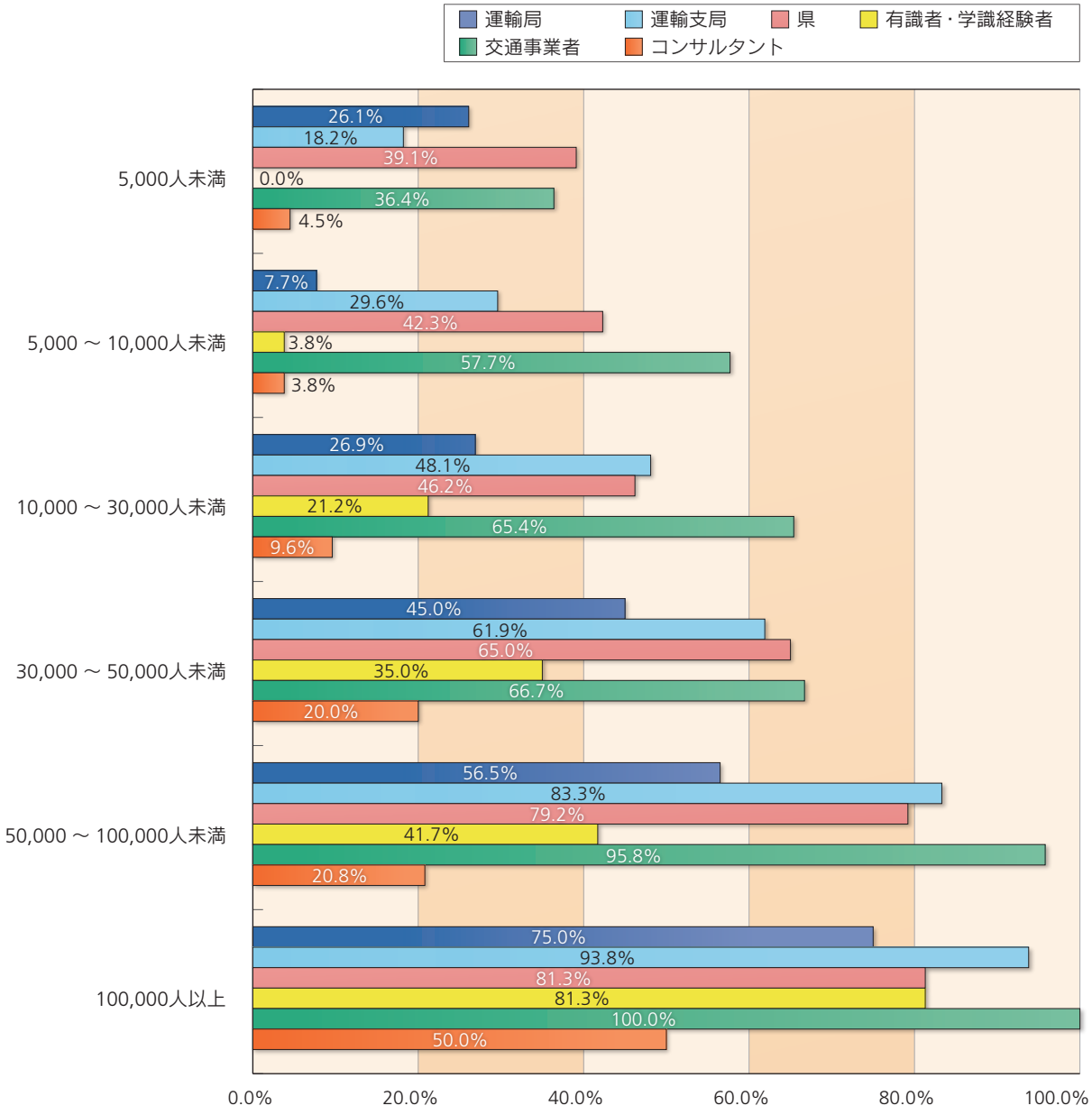
図表2-43　外部の人材・組織への相談の有無



「頻繁に相談している」と「稀に相談している」の合計の割合について、人口規模別にみると、全体として人口規模の大きな自治体は外部の人材・組織への相談の頻度が高い。

特に「有識者・学識経験者」と「コンサルタント」については、人口規模の大小で相談の頻度の差が大きい。

図表2-44 「頻繁に相談している」と「稀に相談している」の合計の割合（人口規模別）



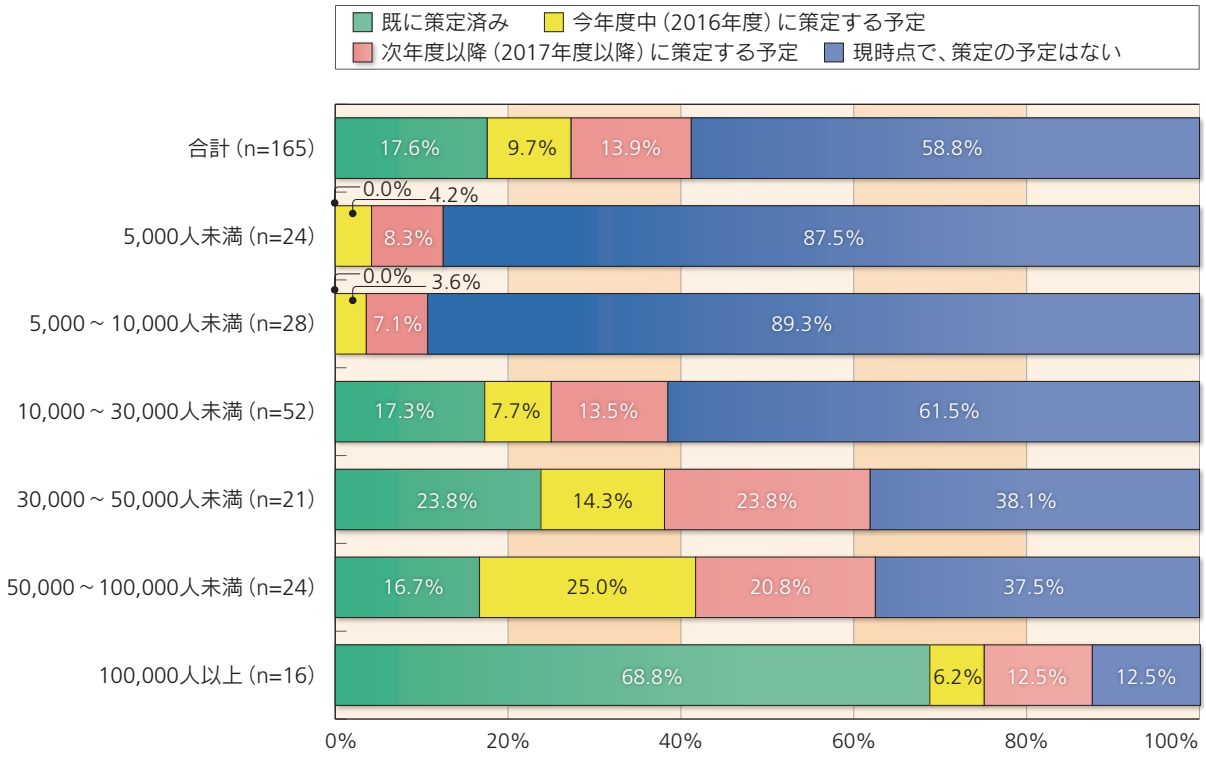
② 地域公共交通に係る計画の策定・検討状況

1）「地域公共交通網形成計画[8]」の策定・検討の有無

網形成計画の策定・検討の状況をみると、「既に策定済み」が17.6%、「今年度中（2016年度）に策定する予定」が9.7%であり、合計すると27.3%であった。また、「次年度以降（2017年度以降）に策定する予定」を合わせると41.2%となる。

人口規模別にみると、人口規模が大きくなるに伴い「現時点で、策定の予定はない」の割合が減少する傾向がみられる。なお、人口10,000人未満の自治体では「既に策定済み」との回答はなかった。

図表2-45　網形成計画の策定・検討状況



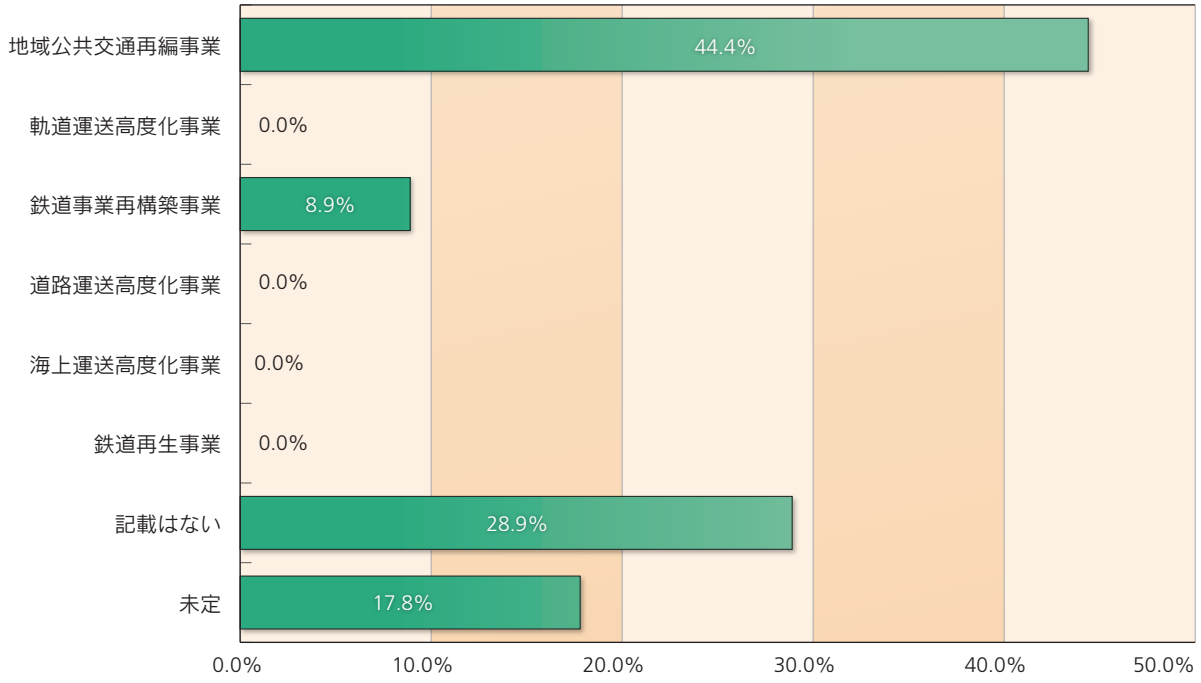
8　活性化・再生法の見直し（2014年11月施行）に伴い、従来の連携計画ではなく、新たに地域公共交通網作成計画が法定計画として位置付けられた。国が策定した基本方針に従い、「コンパクトなまちづくりの実現」を念頭に、まちづくりと連携した面的な地域公共交通ネットワークの再構築を目指すことが求められている。

2）地域公共交通特定事業について

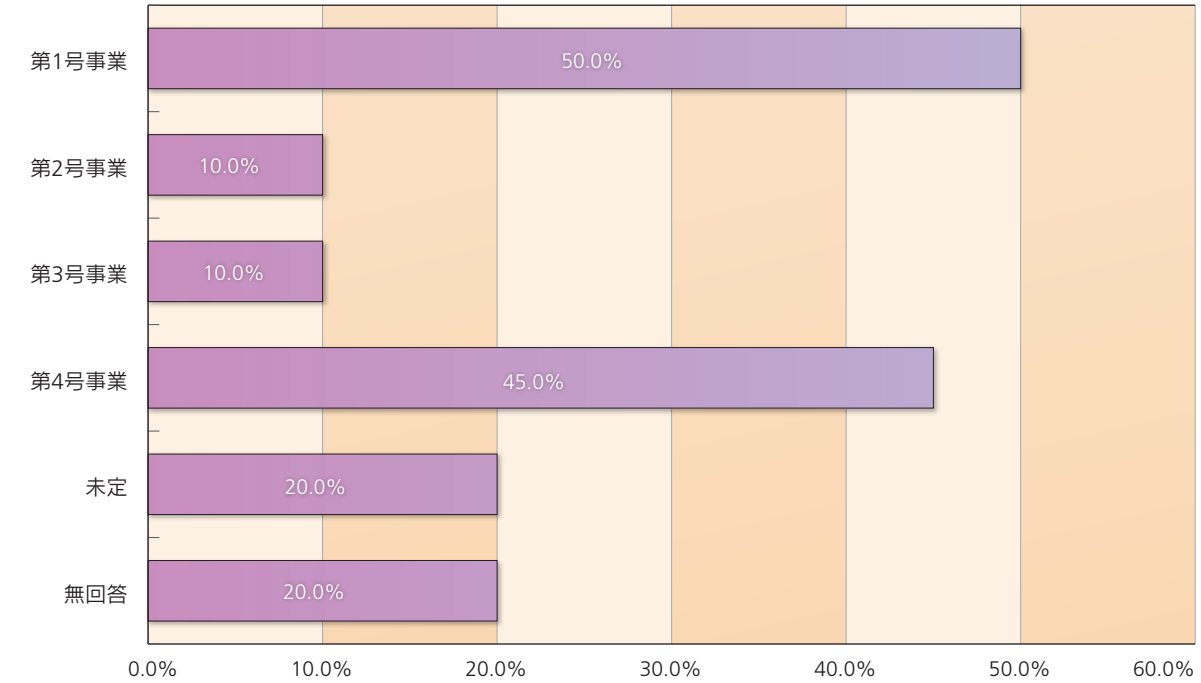
網形成計画に記載もしくは記載予定の「地域公共交通特定事業[9]」についてみると、最も多いのは「地域公共交通再編事業」の44.4%であった。ついで「記載はない」が28.9%、「鉄道事業再構築事業」が8.9%であった。

なお、「地域公共交通再編事業」の内容については、「第１号事業」が50.0%、「第４号事業」が45.0%であった。

図表2-46　網形成計画に記載もしくは記載予定の「地域公共交通特定事業」(n=45)



図表2-47　「地域公共交通再編事業」(152ページ参照)の内容 (n=20)

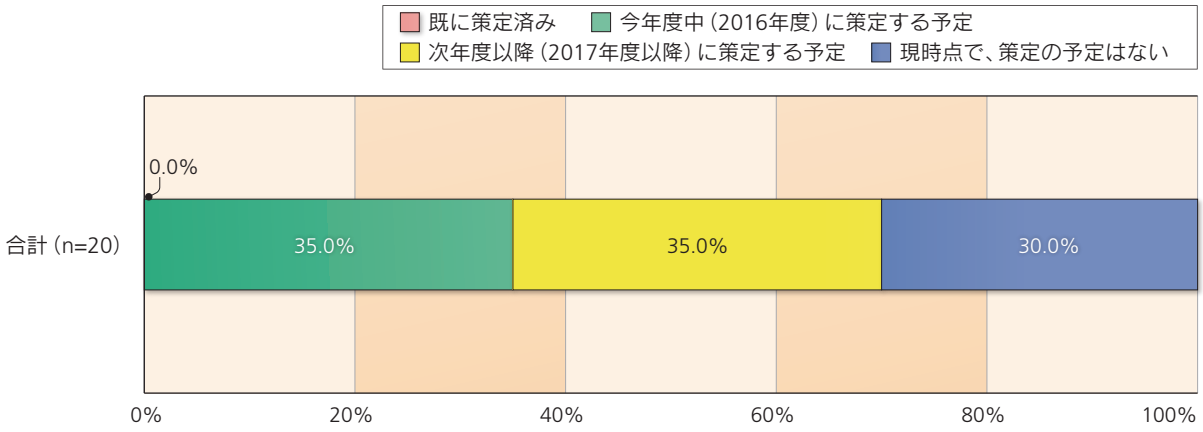


9　網形成計画に記載し、国による認定を受けることで特例による支援措置を受けることが可能となる。

3）「地域公共交通再編実施計画[10]」の策定・検討の有無

「地域公共交通再編実施計画」の策定・検討の状況をみると、「既に策定済み」との回答はなく、「今年度中（2016年度）に策定する予定」との回答が35.0%、「次年度以降（2017年度以降）に策定する予定」との回答が35.0%であった。

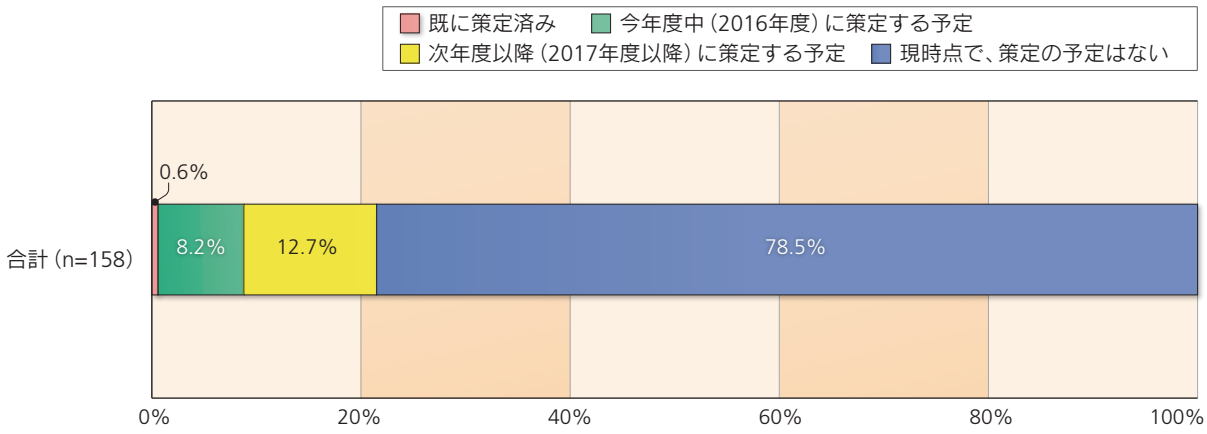
図表2-48 「地域公共交通再編実施計画」の策定・検討状況



4）「立地適正化計画」の策定・検討の有無

「立地適正化計画」の策定・検討の状況をみると、「既に策定済み」との回答は0.6%（1自治体）であり、「今年度中（2016年度）に策定する予定」との回答が8.2%、「次年度以降（2017年度以降）に策定する予定」との回答が12.7%であった。

図表2-49 「立地適正化計画」の策定・検討状況



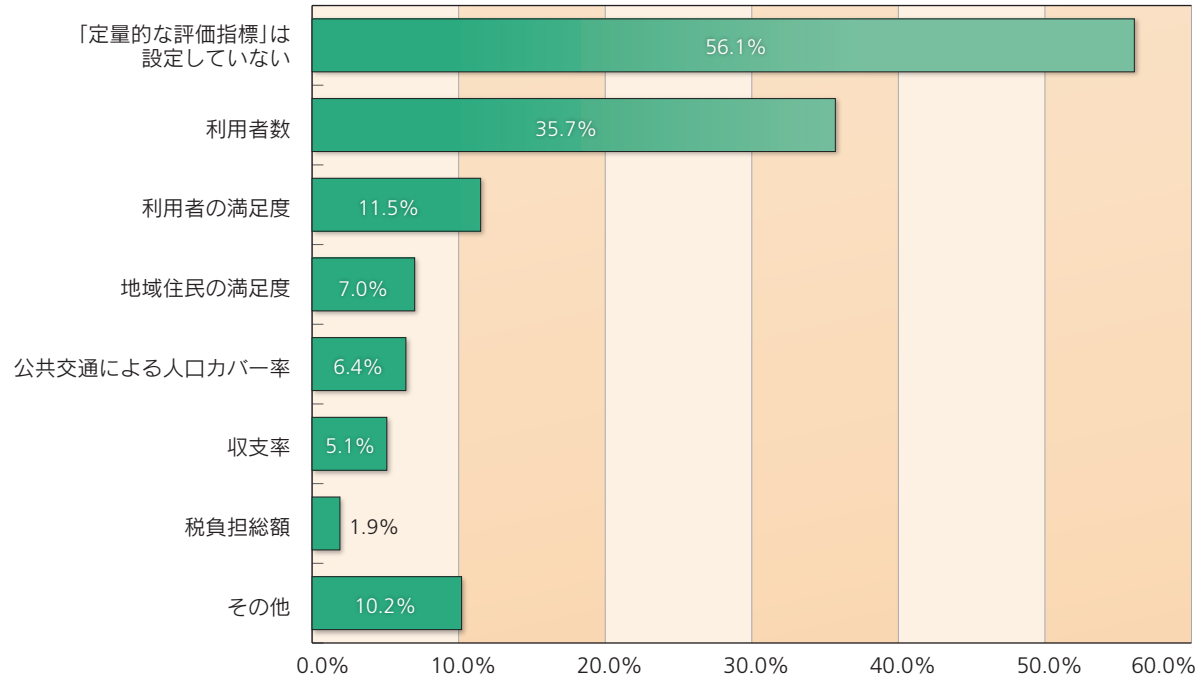
10 「地域公共交通再編事業」の実施に伴い、地方公共団体が事業者等の同意の下に策定する計画。

5）定量的な評価指標の有無

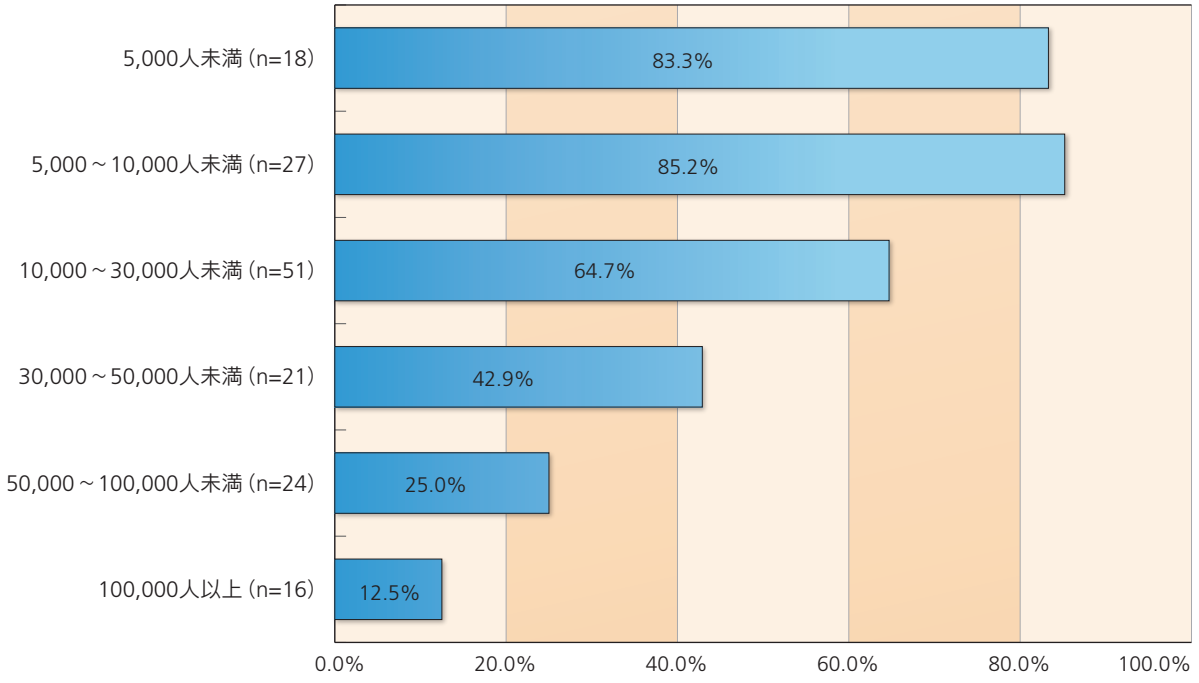
「定量的な評価指標」の設定状況をみると、「設定していない」との回答が最も多く56.1％であった。また、設定されている指標としては「利用者数」が35.7％と最も多く、ついで「利用者の満足度」が11.5％であった。

また、人口規模別に「設定していない」の割合をみると、人口規模の増加に伴って、「設定していない」の割合が減少する傾向がみられる。

図表2-50 「定量的な評価指標」の設定状況（n=157）



図表2-51 「定量的な評価指標は設定していない」の割合（人口規模別）（n=157）

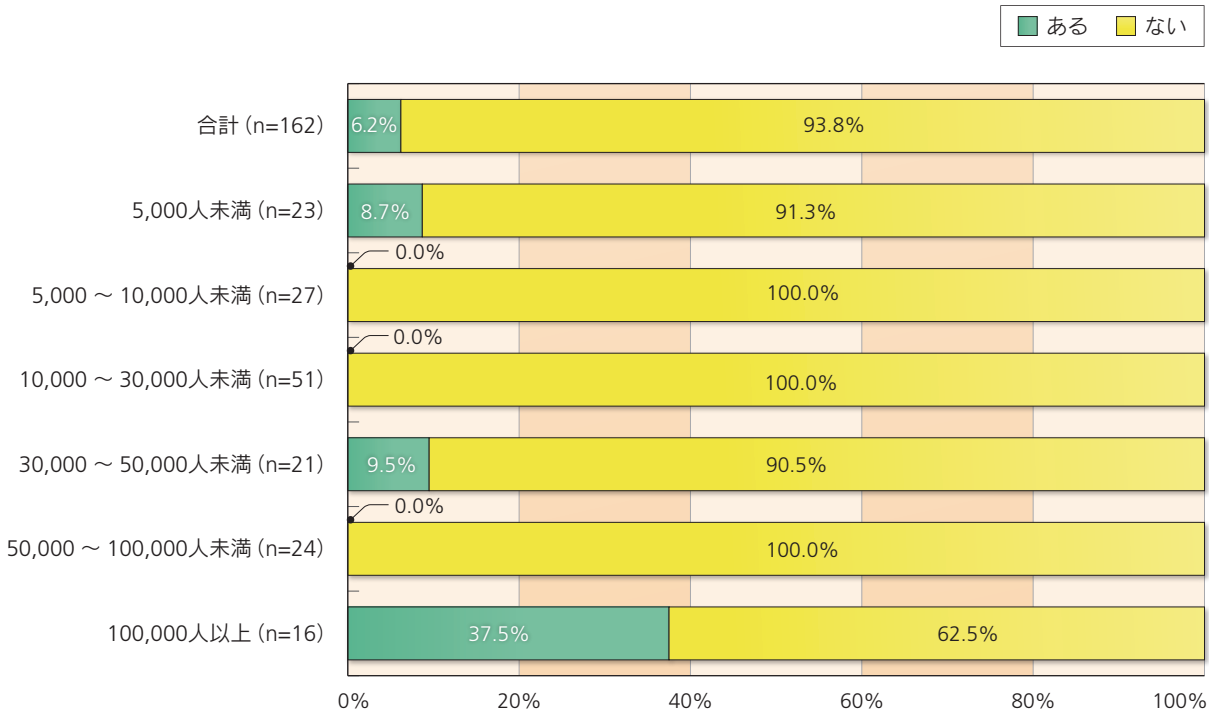


6）廃止・見直し等を検討するための定量的な評価基準の有無

地域公共交通の廃止・見直し等を検討するための定量的な評価基準については、「ある」との回答が6.2%（10自治体）であった。

人口規模別では、人口10万人以上の市では「ある」との回答が37.5%（6自治体）と高かった。

図表2-52　廃止・見直し等を検討するための定量的な評価基準の有無

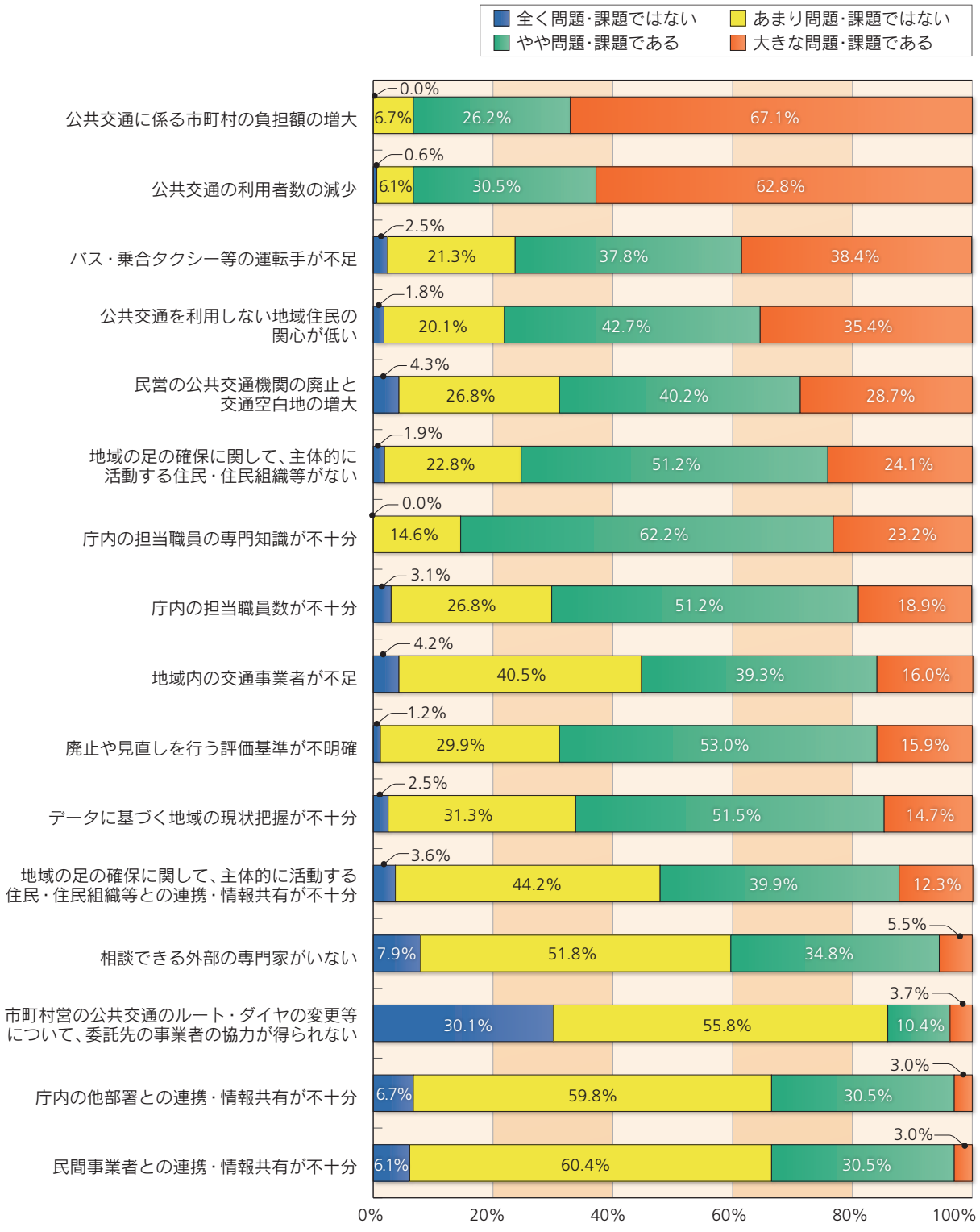


③ 地域公共交通に係る問題・課題および重点施策等

1）地域公共交通の検討・取組等に係る問題・課題の認識

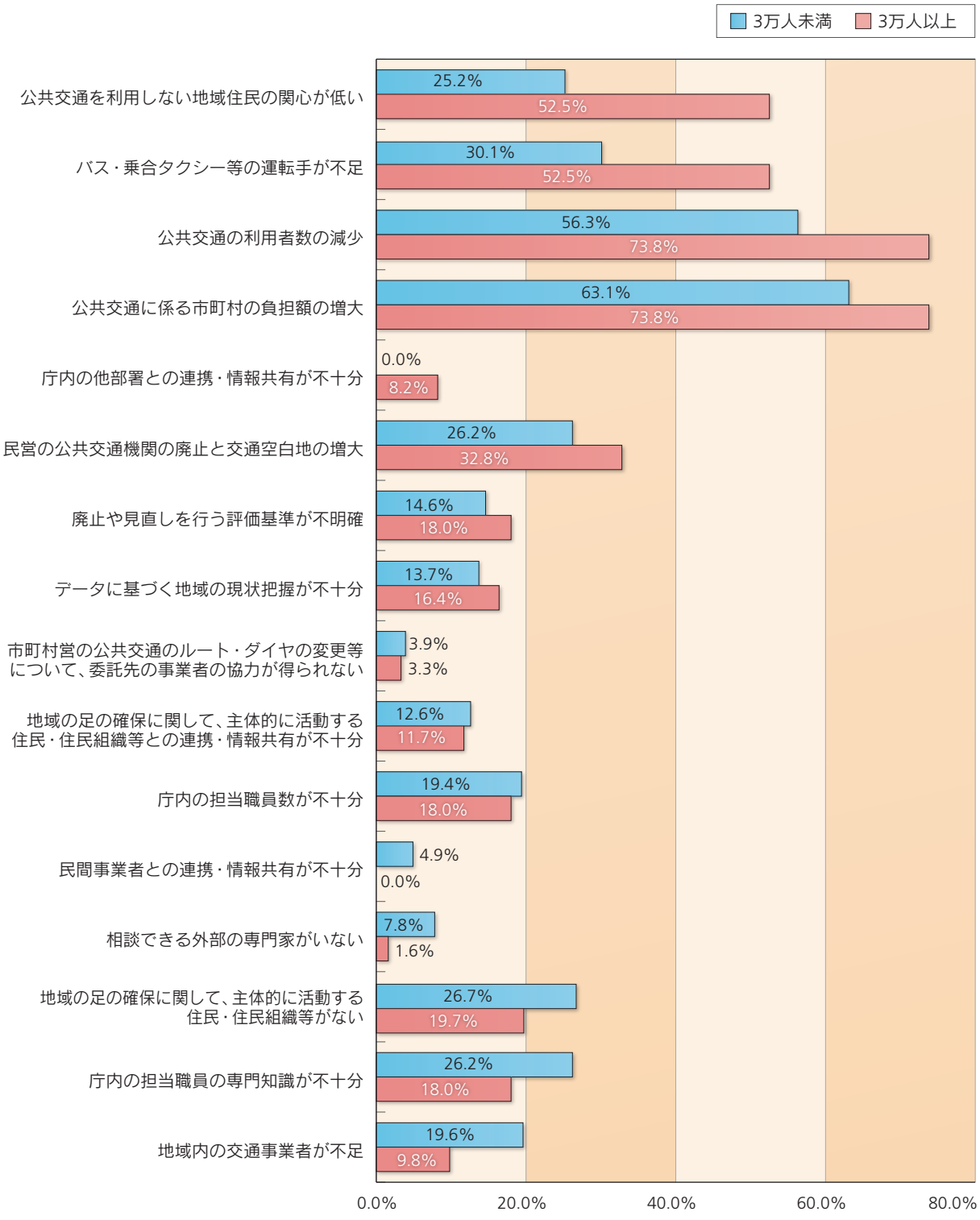
地域公共交通に係る問題･課題として､｢大きな問題･課題である｣の割合をみると､最も高いのは｢公共交通に係る市町村の負担額の増大｣であった。ついで｢公共交通の利用者数の減少｣､｢バス・乗合タクシー等の運転手が不足｣が高かった。

図表2-53　地域公共交通の検討・取組等に係る問題・課題



人口３万人未満の自治体と人口３万人以上の自治体の「大きな問題・課題である」との回答割合をみると、人口３万人以上の自治体では、「公共交通を利用しない地域住民の関心が低い」、「バス・乗合タクシー等の運転手が不足」等を、より大きな問題・課題として認識している傾向がある。一方で、人口３万人未満の自治体では、「地域内の交通事業者が不足」、「庁内の担当職員の専門知識が不十分」等をより大きな問題・課題として認識している傾向がある。

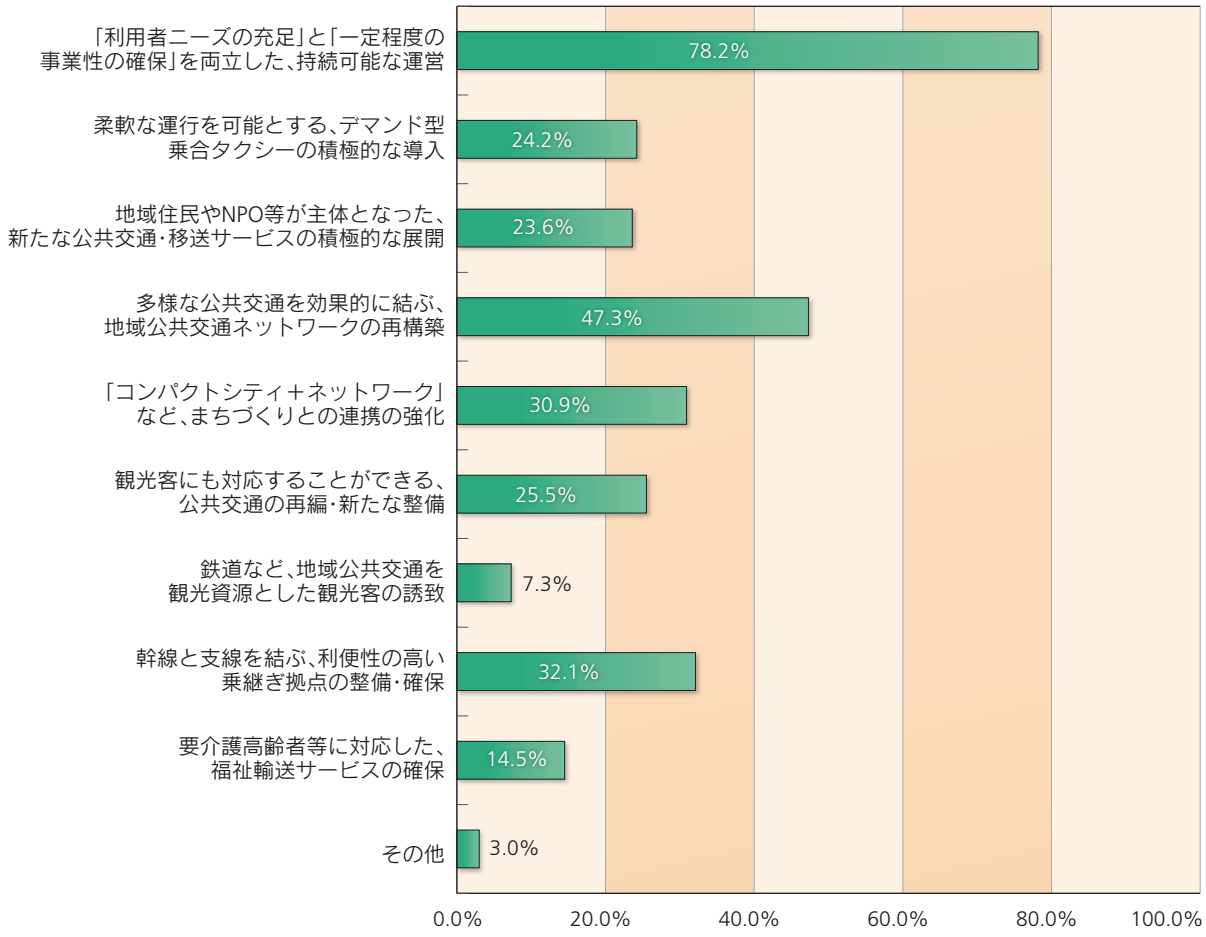
図表2-54 「大きな問題・課題である」との回答割合（人口規模別）



2）地域公共交通に係る今後の重点施策

地域公共交通に係る今後の重点施策をみると、「「利用者ニーズの充足」と「一定程度の事業性の確保」を両立した、持続可能な運営」が最も高く78.2%であった。ついで、「多様な公共交通を効果的に結ぶ、地域公共交通ネットワークの再構築」が47.3%、「幹線と支線を結ぶ、利便性の高い乗継ぎ拠点の整備・確保」が32.1%であった。

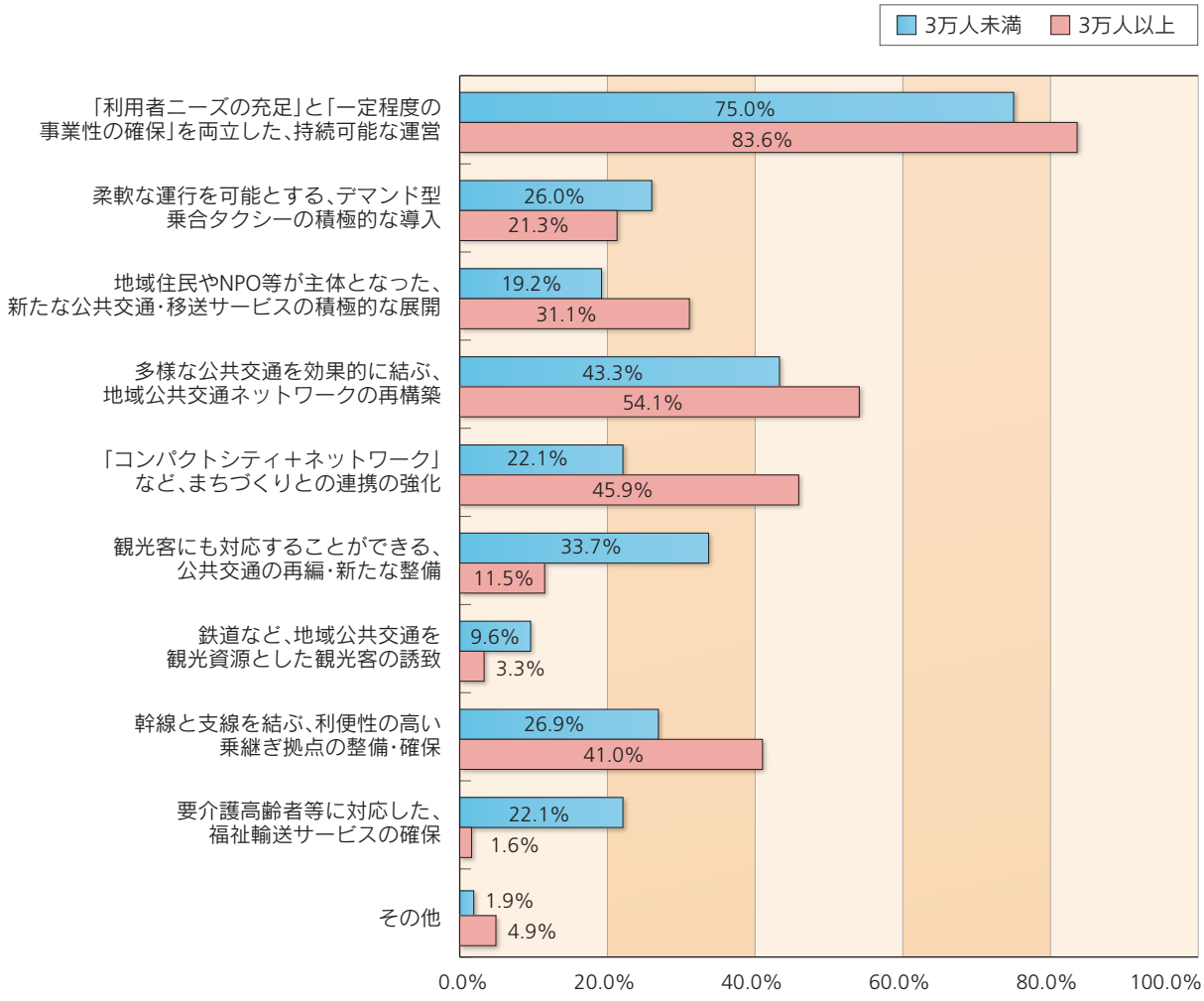
図表2-55　地域公共交通に係る今後の重点施策



今後の重点施策を人口規模別にみると、人口３万人以上の自治体では、「「コンパクトシティ＋ネットワーク」など、まちづくりとの連携の強化」や「幹線と支線を結ぶ、利便性の高い乗継ぎ拠点の整備・確保」「地域住民やNPO等が主体となった、新たな公共交通・移送サービスの積極的な展開」、などが比較的高かった。

一方、人口３万人未満の自治体では、「観光客にも対応することができる、公共交通の再編・新たな整備」や「要介護高齢者等に対応した、福祉輸送サービスの確保」などが比較的高かった。

図表2-56　今後の重点施策（人口規模別）



④「地域公共交通」の運営・運行の状況

1）運行・運航する地域公共交通

各自治体内において、運行・運航する地域公共交通は以下の通りであった。

図表2-57　運行・運航する地域公共交通（人口規模別）

	鉄道		離島航路	バス・乗合タクシー									
				4条許可						79条登録[11]			
				路線定期		路線不定期		区域運行[12]		市町村営		NPO等運営	
	民間鉄道	第三セクター鉄道		民営	市町村営	民営	市町村営	民営	市町村営	交通空白輸送	市町村福祉輸送	交通空白地有償運送	福祉有償運送
5,000人未満	29.2%	8.3%	4.2%	41.7%	33.3%	4.2%	8.3%	4.2%	8.3%	8.3%	8.3%	0.0%	12.5%
5,000～10,000人未満	39.3%	0.0%	0.0%	67.9%	10.7%	0.0%	0.0%	14.3%	17.9%	25.0%	0.0%	0.0%	10.7%
10,000～30,000人未満	38.5%	19.2%	0.0%	69.2%	34.6%	1.9%	1.9%	9.6%	17.3%	26.9%	1.9%	0.0%	17.3%
30,000～50,000人未満	71.4%	19.0%	0.0%	81.0%	19.0%	0.0%	0.0%	14.3%	23.8%	33.3%	4.8%	0.0%	9.5%
50,000～100,000人未満	66.7%	16.7%	8.3%	95.8%	50.0%	16.7%	4.2%	37.5%	20.8%	33.3%	0.0%	8.3%	20.8%
100,000人以上	93.8%	31.3%	18.8%	100.0%	37.5%	18.8%	6.3%	37.5%	12.5%	37.5%	6.3%	6.3%	56.3%
合計	50.9%	15.2%	3.6%	73.3%	30.9%	5.5%	3.0%	17.0%	17.0%	26.7%	3.0%	1.8%	18.8%

11　主に道路交通法の第4条に規定される交通事業者による旅客（緑ナンバー）に対し、自家用（白ナンバー）として運営されるもの。市町村が運営するものと、NPO等が運営するものに大別される。

12　予約等により、（例えば）自宅等から目的地まで運行するデマンド交通。

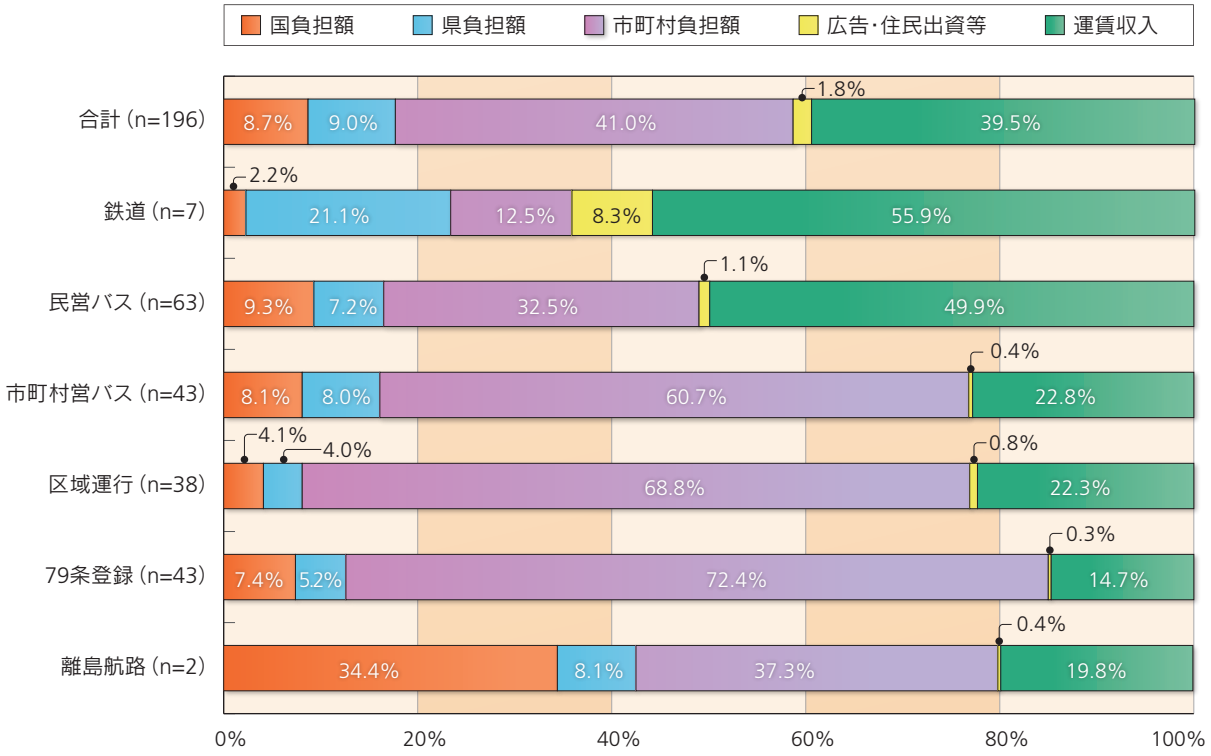
2）地域公共交通の運営に係る財源構成

地域公共交通の運営に係る財源をみると、合計では、運賃収入と市町村負担がそれぞれ約4割を占めており、国負担と県負担がそれぞれ約１割という内訳であった。

運賃収入の占める割合が最も高いのは「鉄道」で55.9%、最も低いのは「79条登録」で14.7%であった。

また、市町村負担の占める割合が最も高いのは「79条登録」で72.4%、最も低いのは「鉄道」で12.5%であった。

図表2-58　地域公共交通の運営に係る財源の内訳[13]



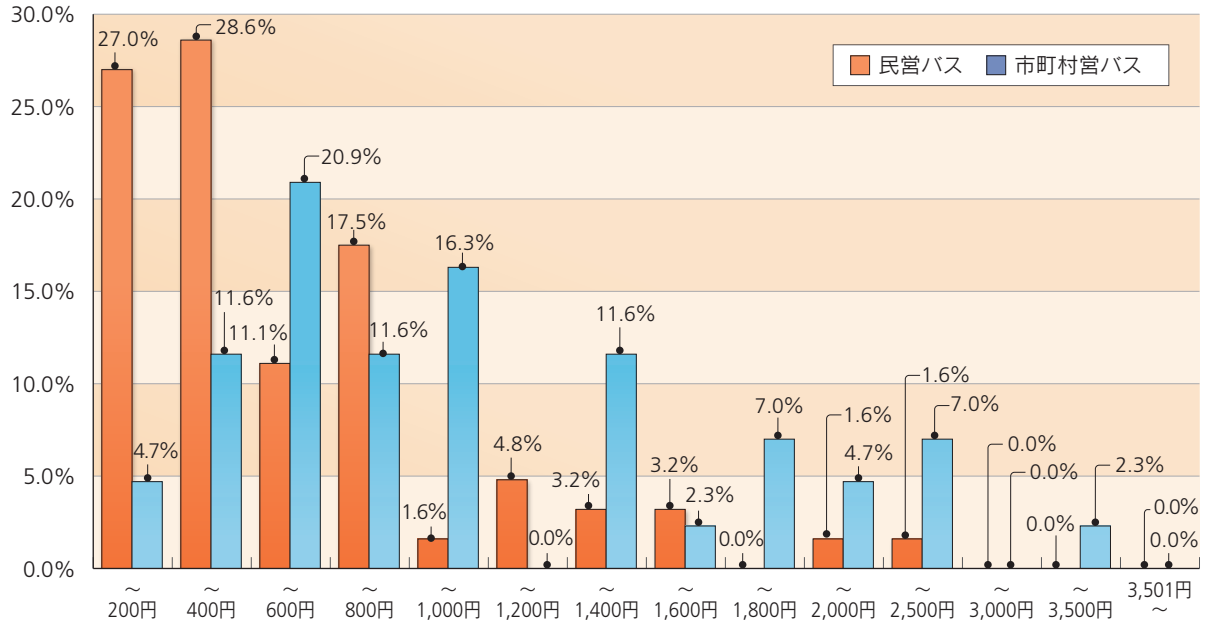
13　市町村単位で算出していることから、一部の民間路線バスについては、１つの路線が重複して計上されている場合がある。なお、経費・負担金は運行・運航経費に係るもののみを対象とし、車両整備やバリアフリー化等に係る負担金等は含まれていない。

3）利用者１人１回当たりの公的負担額

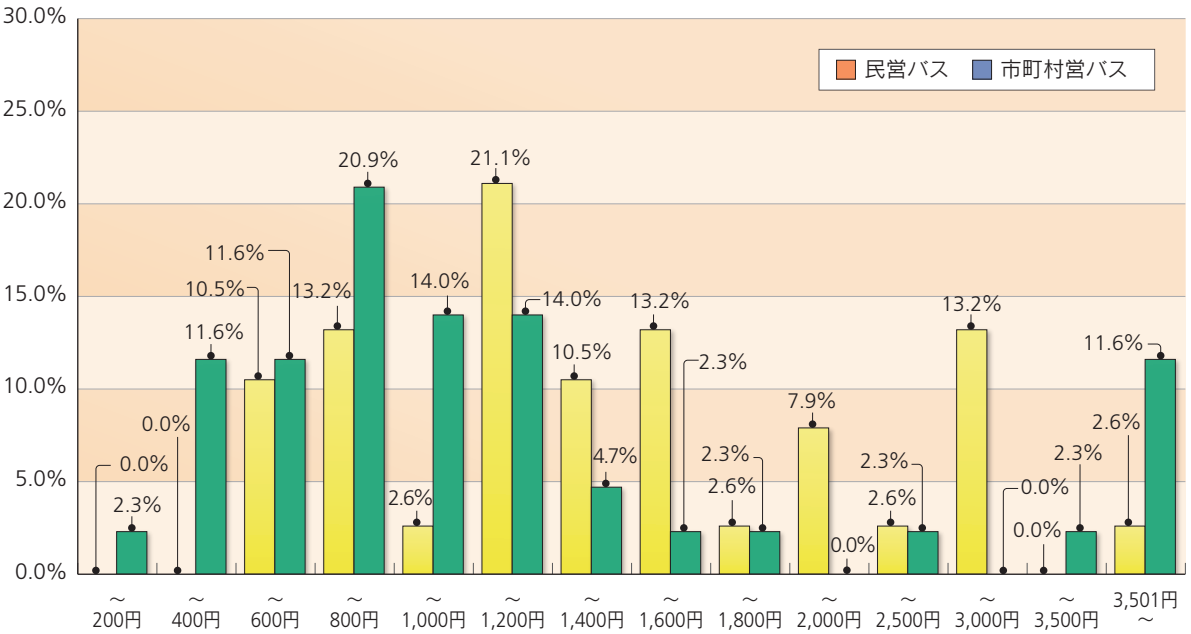
利用者１人１回当たりの公的負担額をみると、民営バスでは平均値は508円、中央値は330円であった。また、市町村営バスでは、平均値は996円、中央値は795円であり、民営路線バスと比較してやや高い水準であった。

また、区域運行の平均値は1,434円、中央値は1,243円、79条登録の平均値は1,585円、中央値は858円であった。

図表2-59　利用者１人１回当たりの公的負担額の分布[14]（民営バス、市町村営バス）



図表2-60　利用者１人１回当たりの公的負担額の分布（区域運行、79条登録[15]）



14　国・県・市町村の年間負担額を、年間利用者数で除した数値。利用者1人が1回利用する度に必要となる公的負担額を示す。市町村単位で算出している。

15　鉄道と離島航路については、対象となる自治体数が少ないことから、示していない。

3　東北圏における地域公共交通のあり方

要旨

現状および問題・課題の認識

東北圏における公共交通の沿線人口は2010年から2025年にかけて11.2％の減少、2010年から2040年にかけては26.0％の減少が見込まれる。

公共交通の利用者数の減少に伴い、乗合バス・タクシーは民営路線から市町村運営、デマンド型への移行が進み、鉄道・離島航路は公的負担が増大している。

路線バスは、運転手不足に起因する再編・減便などが既に顕在化している。

市町村営バスの利用者１人１回あたりの平均の公的負担額は約1,000円であり、さらに1,600円を超える市町村が、全体の約２割を占めている。

小規模自治体では、地域公共交通の検討組織の設置割合・網形成計画の検討割合が低い。

今後の方向性

今後の人口減少社会の到来に向けては、県が中心となって広域ネットワークの構築に向けた考え方を明確化し、より高い水準で利便性を担保すべき路線などを具体的に示していくことで、乗継ぎ拠点の整備など、効果的・効率的な投資につなげていくことが必要である。

市町村アンケート調査からは、特に人口規模の大きい自治体の今後の重点施策として「“コンパクトシティ＋ネットワーク”など、まちづくりとの連携の強化」や「幹線と支線を結ぶ、利便性の高い乗継ぎ拠点の整備・確保」などが挙げられた。

幹線・支線の明確化や乗継ぎ拠点の整備などにより、特に中心部の人口密度の高いエリアのサービス水準を高めることが必要である。

地域における支え合いの仕組みづくりの推進、公的負担の軽減、人的資源の確保などの観点から、「地域住民が主体となった生活交通」のさらなる普及・充実を図り、利便性の高い効率的な輸送手段の創出を、総合的な観点から進めていくことが必要である。

深刻化する運転手不足の中では、バス事業者の運転手はより輸送密度が高い地域の運行を優先的に担っていくことが必要であり、「地域住民の支え合いで対応可能な地域」については、安全に最大限留意しながらできるだけ地域住民が主体となって担っていくことが必要である。

市町村への支援については、自主運行バスなどを対象とした金銭的な補助から、地域住民の活躍の推進や、地域公共交通の運営・計画策定に係る支援、住民への理解活動などに軸足をシフトさせることが必要である。

輸送密度が低い地域においては生活交通に焦点を合わせつつも出来る限り観光需要も取り込んでいく取組みが必要である。

(1) 現状および問題・課題の認識

現状整理

① 将来に向けて、公共交通の利用者数は大幅に減少する見込み

わが国の公共交通は、1960年代以降の急速なモータリゼーションの進展を背景に、利用者数の大幅な減少が続いてきた。特に、東北圏については、乗合バスの利用者数がピーク時の約２割まで減少するなど、全国（ピーク時の約４割まで減少）と比較してもその減少幅はより大きなものとなっている。近年では、鉄道についても利用者数は横ばい、もしくは微減といった状況となっており、人口減少等を背景に、公共交通を取り巻く背景はより厳しいものとなっている。

また、将来に向けても、東北圏における公共交通の沿線人口は2010年から2025年にかけて約11.2％の減少、2010年から2040年にかけては約26.0％の減少が見込まれる。なお、これらの減少が少子高齢化を伴う沿線人口の減少であることを鑑みれば、通勤・通学で毎日公共交通を利用する若年層の減少幅はより大きく、公共交通の利用者の増減に与える影響はより大きくなることも考えられる。

このような状況の中で、公共交通の利用促進の取組み等は今後も引き続き重要な課題であるといえるが、一方で各地域の特性に応じて、人口減少社会に応じた公共交通ネットワークの再編や新たな運営・運行のあり方を模索していくことが、より一層重要になるものと考えられる。

② 乗合バス・タクシーについて、民営路線から市町村運営、デマンド型への移行が進む

東北圏の乗合バスについては、2002年の道路運送法の規制緩和以降、利用者の減少に伴い民営路線から市町村運営の路線に移行が進むとともに、さらにはデマンド型の運行が多くの地域に普及するなど、利用者の減少といった状況の変化に応じた運営・運行のあり方の変化が既にみられている。

また、複数市町村をまたぐ「広域的・幹線的路線」についても、国庫補助の対象から外れる路線が徐々に増加するなど、公共交通ネットワーク全体からみた場合の、いわゆる「広域的・幹線的路線」の位置付けや、運営・運行に係る負担の変化などについても、既に具体的な変化がみられるところである。

これらの変化・移行の多くは、利用者の減少などの状況変化に応じて事後的に行われているものが多いと考えられる。しかしながら、今後より一層の人口減少および少子高齢化が進むことが予想される中で、環境変化に応じた柔軟でスムーズな変化を実現していくためには、地域としてのあるべき姿やそのために必要となる取組みなどを、地域のステークホルダー全員であらかじめ共有しておくことが重要であると考えらえる。

③ 鉄道・離島航路について、利用者数の減少に伴う財政負担が増大

東日本大震災で運行見合わせとなっていた鉄道路線については、BRTによる復旧を含めて、全ての路線で復旧の目途が立ちつつある状況となっている。

しかしながら、沿線人口の減少が進む地方鉄道、および離島航路については、利用者数の減少に伴う財政負担が拡大しており、特に設備や車両等の更新に係る費用が大きな負担となっている。

地方鉄道においては、沿線人口の減少に伴う利用者の減少に対し、観光利用での利用促進の取組みが進められるとともに、上下分離での運営・運行への移行等が進んでいる。第三セクター鉄道の「山形鉄道フラワー長井線」については、2016年２月に策定された網形成計画に従い、2016年12月より上下分離での運営・運行に移行した。

図表2-61　2013年3月末時点で運転見合わせのあった鉄道区間の現状

路線名	現状・今後の予定など
常磐線	・「相馬駅 - 浜吉田駅間」は2016年12月10日に運行が再開 ・2019年度末までに全線で運転再開の見通し
仙石線	・2015年5月に「高城町駅 - 陸前小野駅間」が運転再開となり、全線で復旧
石巻線	・2015年3月に「浦宿駅 - 女川駅間」が運転再開となり、全線で復旧
気仙沼線	・2012年8月に「柳津駅 - 気仙沼駅間」において、BRTにより仮復旧 ・2012年12月より本格運行
大船渡線	・2013年3月に「気仙沼駅 - 盛駅間」において、BRTによる運行を再開 ・2015年3月に、大船渡線のBRTによる本復旧について、沿線市がJR東日本と合意
三陸鉄道（南リアス線・北リアス線）	・2014年4月に南リアス線「吉浜駅 - 釜石駅間」、北リアス線「小本駅 - 田野畑駅間」の運行が再開となり、全線で復旧
山田線	・「宮古駅 - 釜石駅間」については、2018年度内の復旧及び三陸鉄道移管に向けて工事中

資料：宮城県のヒアリング調査などをもとに作成

問題・課題の整理

① 広域の公共交通ネットワークの構築方針が明確化されていないケースが多い

東北圏内の多くの県においては、広域の公共交通ネットワークの構築に係る考え方が明確化されておらず、公共交通の計画を持たない県もみられる。乗合バス（広域的・幹線的路線）への補助制度をみると、国庫補助の対象となる地域間幹線系統に対して、国庫補助制度と同様の基準で補助金を拠出するケースが大半であり、地域特性に応じた優先度の設定などは行われていない。

複数の市町村をまたぐような広域の公共交通計画の策定は、複数市町村が協働で行うか、都道府県が中心となって策定を進める必要がある。現状では、東北圏内では、県として網形成計画を策定しているのは青森県のみであり、多くの県では広域の公共交通ネットワークの構築方針等が明確に示されている状況とはなっていない。

② 地域公共交通に係る今後の重点施策（人口規模別の比較）

市町村アンケート調査の結果から、今後の重点施策を人口規模別に比較すると、人口３万人以上の自治体では、人口３万人未満の自治体と比較して「“コンパクトシティ＋ネットワーク”など、まちづくりとの連携の強化」や「幹線と支線を結ぶ、利便性の高い乗継ぎ拠点の整備・確保」などの回答が多いのに対し、人口３万人未満の自治体では、「観光客にも対応することができる、公共交通の再編・新たな整備」や「要介護高齢者等に対応した、福祉輸送サービスの確保」などの回答が多い傾向がみられた。

人口規模が大きい市町村では、「コンパクトシティ＋ネットワーク」、「幹線と支線」などの、まちづくりと連携しながら路線の濃淡をつけていくような施策が人口規模の小さい市町村と比較してより重要視されているのに対し、人口規模が小さい市町村では、「観光客の誘致」や「地域住民の福祉輸送」などの施策が人口規模の大きい市町村と比較してより重要視されていることが分かる。

③ 市町村営バスの利用者1人1回あたりの平均の公的負担額は約1,000円

東北圏の地域公共交通の運営に係る財源構成[16]は、市町村アンケートの結果より、約４割が運賃収入であり、残りの約６割は公的負担であった。また、地域公共交通を、利用者１人が１回利用する度に必要となる公的負担額をみると、民営バスの平均値は508円、中央値は330円、市町村営バスの平均値は996円、中央値は795円、区域運行の平均値は1,434円、中央値は1,243円、79条登録の平均値は1,585円、中央値は858円であった。なお、市町村営バスについては、利用者１人１回あたりの利用にかかる公的負担額が1,600円を超える市町村が、全体の約２割を占めている。

このように市町村営バス、区域運行、79条登録の公的負担の額は、タクシーの初乗り運賃よりも高く、決して低くはない水準となっている[17]。

さらに、④で述べる通り、今後は地方自治体が財源を負担すれば生活の足が確保できるとは限らず、運転手や交通事業者が十分にいない地域では、財源を負担しても地域公共交通を運行することができなくなるといった事態も想定される。

④ 路線バスについて、運転手の不足が深刻化

路線バスについては、運転手不足に起因する再編・減便などが既に顕在化しており、利用者の減少といった需要のみの問題ではなく、供給サイドの問題も深刻化している。

市町村アンケートの結果においても、「バス・乗合タクシー等の運転手の不足」を地域公共交通の検討・取組み等に係る問題・課題の認識として「大きな問題・課題である」として選んだ回答が、「負担額の増大」、「利用者数の減少」に次いで３番目に多かった。

なお、バス事業者では貸切バス事業の収益で乗合バス事業の赤字を埋めているケースも少なくなく、運転手が十分に確保できないといった状況下にあっては、乗合バスよりも貸切バスの運行が優先されることが多い。

今後は利用者の確保、運転手の確保、輸送効率の向上といった３つの観点から地域公共交通の改善を進めていくことが一層重要になると考えられる。

⑤ 小規模自治体では、地域公共交通の検討組織の設置割合・網形成計画の検討割合が低い

①や②の通り、今後は人口減少や少子高齢化などの変化を見越しながら、地域公共交通のあり方についても、環境変化に応じた柔軟でスムーズな変化を実現していくことが求められるといえる。また、そのためには、地域としてのあるべき姿やそのために必要となる取組みなどを、地域のステークホルダー全員であらかじめ共有しておくことが重要となる。

しかしながら、市町村アンケート調査の結果から、特に人口規模の小さな自治体においては「地域公共交通に関する検討組織」の設置割合が低い傾向がみられるとともに、網形成計画の策定・検討状況も「現時点で、策定の予定はない」との回答が多い傾向がみられた。

また、地域公共交通の継続的な見直しに必要となる「定量的な評価指標」についても、小規模自治体においては「設定していない」との回答割合が高かった。

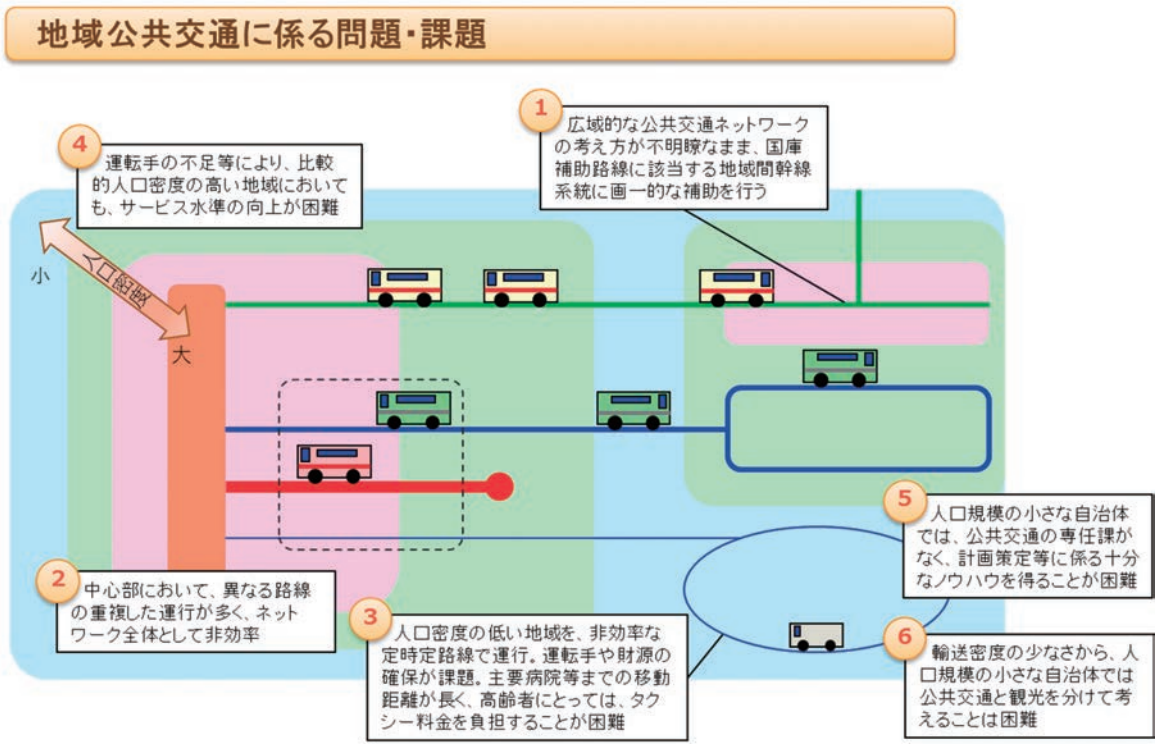
このように、特に人口規模の小さな小規模自治体においては、地域公共交通についての検討を進めていくための体制等が十分でないことなどが懸念される。地域全体で、将来の変化に対応した地域公共交通ネットワークを構築していくためには、小規模自治体における地域公共交通の検討体制の強化が必要であると考えられる。

16　市町村が負担金を拠出しているものに限っている。
17　この金額は公的負担額であるため、利用者の運賃負担額は含まれていない。

(2) 今後の方向性

前節において、東北圏が抱える地域公共交通の問題・課題についてヒアリング調査やアンケート結果をもとに整理したが、その結果をまとめると以下の図のようになる。

図表2-62　東北圏における地域公共交通に係る問題・課題



今後も人口が減少される中、2040年には東北圏のバス・鉄道の沿線人口が現在から約26.0％減少するという予想を行ったが、こうした状況下においては地域の足の問題を地域公共交通のみで解決することは非常に困難であり、これからの地域のあり方について抜本的に見直すことが求められる。

そこで、本節では現状の地域公共交通の枠組みを保ちながら地域の足を確保していくことが可能と考えられる今後10 ～ 15年間の東北圏における公共交通の方向性について、それぞれヒントとなる事例とともに検討していくことにしたい。

① 地域特性に応じた広域の公共交通ネットワークの再構築

東北圏内にはさまざまなモードの公共交通が運行されているものの、多くの県においては広域の公共交通ネットワークの構築に係る考え方が明確化されていないのが現状である。

乗合バス（広域的・幹線的路線）への補助制度に見られるように、国庫補助の対象となる地域間幹線系統に対して、国庫補助制度と同様の基準で補助金を拠出するケースが大半であり、個々の地域特性に応じた優先度の設定などは行われていない。

しかしながら、複数の市町村をまたぐ広域の公共交通ネットワークの整合性は、民間事業者のみでは担保できないケースも多いことから、県が主体となってその考え方を明確化し、民間事業者との協働によりその整備を図っていくことが必要であると考えられる。

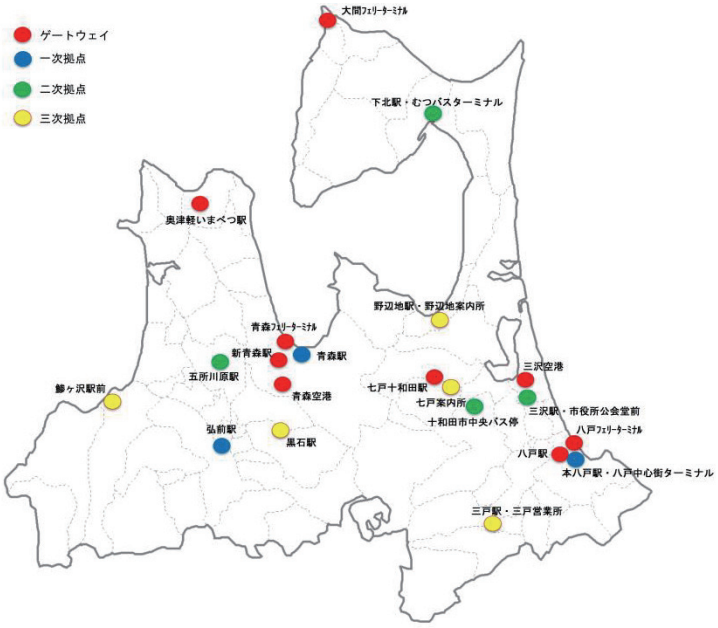
また、東北圏内においては、複数市町村をまたぐ民営路線であっても、利用者数の減少等を背景に国庫補助の対象から外れる路線が既に多くみられている。今後の人口減少社会の到来に向けては、鉄道も含む「広域的・幹線的路線」についての考え方を明確化し、より高い水準で利便性を担保すべき路線などを具体的に示していくことで、乗継ぎ拠点の整備など、効果的・効率的な投資につなげていくことが重要であると考えられる。

県に期待される役割の１つである、広域的な視点からの公共交通ネットワークの構築の役割を果たすためにも、今後はより多くの県において、同様の取組みが進められることが望ましい。

青森県における地域公共交通網形成計画

青森県は東北圏の中で唯一、県としての網形成計画を策定しており、「県民が安心して移動・外出ができるネットワーク形成のための拠点設定」として、各地域に「ゲートウェイ」、「一次拠点」、「二次拠点」、「三次拠点」の場所が具体的に設定されている。さらに、計画の中では、県内６つの圏域ごとに、「乗換拠点」や「基軸となるバス路線」などが具体的に設定されるとともに、圏域ごとの今後の方向性が示されている。

図表2-63　県民が安心して移動･外出できるネットワーク形成のための拠点設定



資料：青森県地域公共交通網形成計画

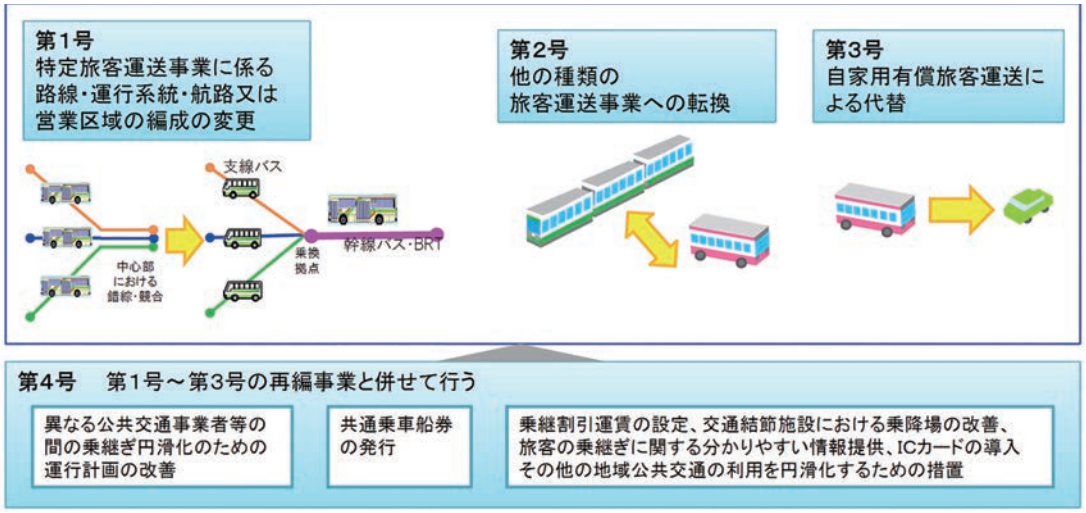
② 幹線と支線を結ぶ乗継ぎ拠点の整備と「まちづくり」との連携の強化

市町村アンケート調査からは、特に人口規模の大きい自治体の今後の重点施策として「“コンパクトシティ＋ネットワーク”など、まちづくりとの連携の強化」や「幹線と支線を結ぶ、利便性の高い乗継ぎ拠点の整備・確保」などが挙げられたところである。

2014年11月に施行された、改正地域公共交通活性化・再生法においては、「本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上」を目標としたうえで、「①地方公共団体が中心となり」、「②まちづくりと連携し」、「③面的な公共交通ネットワーク」を再構築することがポイントとして挙げられている。そのためには、「地域公共交通網形成計画」等の公共交通関連計画と「立地適正化計画」間の調整や一体的な策定等を推進してくことが重要なポイントとなるが、市町村アンケート調査の結果では、特に「立地適正化計画」は約８割の市町村が「現時点で、策定の予定はない」と回答している。「地域公共交通」と「まちづくり」の連携強化を図るためには、まずは各々の問題・課題を明確化したうえで、今後の取組方針として、どのように両者の整合性を図っていくかを検討する必要がある。今後は、公共交通単体ではなく、医療・福祉・子育て支援・商業機能等の都市機能や生活拠点との整合性を踏まえながら、一体的な検討を進めていくことが期待される。

また、幹線・支線の明確化や乗継ぎ拠点の整備については、地域公共交通再編事業の第１号事業としても位置付けられており、特に中心部の人口密度の高いエリアのサービス水準を高めることは、コンパクトシティ＋ネットワークの観点からも重要であるといえる。

図表2-64　地域公共交通再編事業



資料：国土交通省資料

交通結節点の整備とまちづくりを考慮した「区バス」の運行－新潟市における取組み

路線バスの効率的な運行にはまちなかで重複している路線を集約することで効率化を図る必要があり、そのためには、郊外とまちなかの路線との乗継ぎ拠点となる交通結節点の整備は欠かせない。

しかし、こうした場所を都市部で確保することは非常に困難であり、なかなか進んでいないのが現状である。

こうした中、新潟市では、市内中心部のBRT（Bus Rapid Transit：次世代型バスシステム）の導入に合わせ、民間事業者からの協力のもと、交通結節点における待合機能を隣接するショッピングセンター内に確保した。

具体的には、イオン新潟青山ショッピングセンター内のイートインスペースの一部を、時刻表やIC乗車券のチャージ機などを備えた「バスインフォメーション」コーナーとして併用し、店舗内で乗継ぎまでの時間を過ごせるようにした。

店舗内ということで雨風を防げるのは勿論、乗継ぎの合間に買い物が楽しめるなど、「乗継ぎ」が苦にならないような配慮がなされている。このように乗継ぎを手間ではなく、楽しみながら時間を過ごせる空間としていくことがこれからの交通結節点には求められるのではないだろうか。

新潟市の中心部を運行する連節バスと乗継拠点内部

資料：新潟市パンフレットより

また、新潟市は民間事業者による路線バス、住民の自発的な運営に基づく住民バスに加え、「区バス」と呼ばれるもうひとつの形態となるバスが運行されている。

区バスは新潟市の政令指定都市移行に伴う区制の導入により運行が開始されたもので、区役所への移動を始め、区内の各種施設など、区のまちづくりに必要と思われる施設への移動を容易にするため、運行されているものである。

区バスは現在中央区を除く７区で13路線が運行されており、位置情報システム「e区バス」など利便性を高める試みもなされている。

図表2-65　新潟市の区バスと住民バスの特徴

	区バス	住民バス
運営主体	新潟市（各区役所）	住民組織
運営方法	新潟市（各区）がバス事業者へ運行委託	地元組織がバス事業者へ運行委託 ※地元・事業者・新潟市の三者協定 運行にかかる経費の一部を市が補助
運行要件・補助基準	収支率30%以上を存続要件	地域主体の運営団体を組織し、運行計画を作成 （地域の特性に応じて、補助率最大70 ～ 85%）
目的	区役所への移動など、区制に伴う新たな移動ニーズや区のまちづくりへの対応 （複数地域を跨るなど区全体での移動）	バス路線の廃止問題を抱える地域における必要最低限の生活交通（病院、通学、買い物等）の確保 廃止地域に限らず公共交通の空白・不便地域における生活交通の確保への対応（主に単一地域内の運行）

資料：新潟市資料に基づき東北活性研作成

来訪者にも乗りやすいバスに向けて－秋田駅前バス案内サービス

最近ではバスの利便性向上のために、路線バスがどこを通って目的地に行くのかを示した「バスマップ」を作成する自治体も増えている。

デザイン性が高い地図も増え、利用者の立場に立った便利なものに仕上がっているものの、時刻の情報が無いため、どのバスに乗車すれば目的地に最も早く・安く到着するかを判断するのは難しい。

特に市役所や県庁舎などといった多くの路線が乗り入れている場所へは、駅での乗り場も多くあることから、乗り入れる路線が多ければ多いほどその難しさは深まるばかりである。

こうした問題を解消するため、秋田駅前に設置されているのが「秋田駅前バス案内サービス」の端末である。

この端末は目的地のバス停名称はもちろんのこと、主要施設・住所・地図などから行きたい場所を指定し、出発時刻を入力すると駅前バスターミナルの何番のバス停から何行きのバスに乗車すれば何時に到着し、料金はいくらかが一覧として表示されるものである。

この端末は秋田駅前の人通りの多い3箇所に設置されており、電車を降りてすぐ、もしくはバス乗り場のすぐそばで確認できるというメリットがある。

このシステムは携帯電話版やスマートフォン版もあるが、タッチパネルですぐにその場でわかるシステムは来訪者にとって優しいシステムといえるのではないだろうか。

サービス端末の初期画面（提供：秋田市）

サービスのリーフレット（提供：秋田市）

バス停を地域活性化のスタート地点に－石川県珠洲市における取組み

能登半島の先端に位置する珠洲市は、人口１万５千人ほど。高齢者人口が生産年齢人口を上回る程高齢化が進んだ自治体である。

市内を走っていたJR能登線も第三セクター移行を経て2005年に廃止となり、市内から鉄道は失われた。

市内のバス路線は中心市街地と各地を放射状に結ぶ体系となっているものの、中心部のバス停の位置がまちまちであり、市外から来た人にはバス利用は困難であった。

そこで、廃止となった旧珠洲駅跡地を活用して、公共交通ターミナルや観光情報の発信、物産販売の拠点として総事業費６億円をかけて再整備することとした。

「すずなり館」と命名されたこの施設には、金沢駅やのと里山空港の広域交通機関をはじめ、市内全域のバスの結節点となるとともにオープンにあわせて運行を開始した市内中心部循環バス「すずらん号」の拠点となった。

この結果、「すずなり館」は珠洲市の公共交通の結節拠点としての機能を十分に果たすとともに、今では市内外から年間５万人もの人が集う市内有数の集客施設となった。

また珠洲市では交通結節点だけではなく、バス停を人の集まるエリアに変える試みも行っている。「寄り道パーキング[18]寺家（じけ）」がそうである。この地区を走る北鉄奥能登バスの寺家川上停留所を整備することとなり、地域からの要望を踏まえ、人が集まれる場所にと2013年に整備が行われた。

具体的にはバスの待合室・トイレは勿論、農産物の直売会場、バスの待合室の屋上には展望台が設置され、変化に富んだ海岸線や海越しに見える立山連峰などの美しい景観を眺めることができる施設となった。

４月から12月までの土･日･祝日には直売所がオープンし、珠洲市の新しい集客スポットとなっている。

さらに、地域団体が取り組むバス待ち環境を改善する活動を支援するプログラム「バスボランティアサポート活動費補助金」という事業も行っている。これはバス待合所の修繕や周辺環境を整備することを目的に材料費等を補助する事業で、前者は100,000円、後者は50,000円を上限として地域団体に補助を行っている。

これまで10地区の団体から申し出があり、待合所の建設や修繕などが住民自らの手で行われた。

「すずなり館」と「すずらん号」

寄り道パーキング寺家

地域団体により建設された「三崎町本バス停待合所」

18　社会資本整備総合交付金により、いしかわ風景街道整備事業として石川県により実施されている事業。

③ 地域住民が主体となった生活交通確保の推進

利用者１人１回当たりの市町村営バスの公的負担額について、２割を超す市町村で1,600円以上となるなど、公的負担は増加する傾向にある。この増大する負担を抑えるためにも、人口密度が低いエリアを中心に、輸送効率をいかに高めていくかが大きな課題となってくる。

こうした地域においては、タクシーとの適切な役割分担を前提としたうえで、現在増加傾向にある「地域住民が主体となった生活交通」のさらなる普及・充実を図り、利便性の高い効率的な輸送手段の創出を進めていくことが期待される。

地域住民が主体となった取組みは移動手段の確保のみでなく、地域における支え合いの仕組みづくりなどといった、地域コミュニティの活力向上につながることも期待される。

また、バス事業者の運転手が不足している中において、地域住民が主体的に生活交通を担うことは、地域公共交通ネットワーク全体をみた場合の資源の効率的・効果的な配分にもつながるものと考えられる。

図表2-66　地域住民が主体となった生活交通確保の事例（詳細は次節参照）

地域（人口）	運営主体	概要
富山県氷見市 （約48千人）	NPO法人 八代地域活性化協議会	・定時定路線のバス路線「ますがた」を運行。 ・沿線住民からの年会費と市の補助金により運営。 ・バス車内が高齢者同士の交流の場になるとともに、高齢者の見守りにもつながっている。
山形県 山形市・中山町 （約265千人）	大郷明治 交通サービス 運営協議会	・デマンド型交通「スマイルグリーン号」を運行。 ・運行経費の見直しにより本数増を実現。 ・交通需要の変化に合わせ隣接する中山町にエリアを拡大。
福島県 会津若松市 （約124千人）	金川町・田園町住民コミュニティバス運営協議会	・実証実験の反省を踏まえ、徹底した需要の検証と創出により運行に至る。 ・行政と地域との密接な協力による運行計画の策定。 ・地域全体で楽しみながら会の運営に参画する試み。
三重県菰野町 （約40千人）	菰野町 社会福祉協議会	・事前に会員登録を行った高齢者や障がい者を、登録された運転手がリース車両で送迎。 ・会員である高齢者は、専用のタブレットで利用時間や目的地を入力して事前に予約。 ・リクルートホールディングスがシステム開発を行っている。
京都府京丹後市 （約55千人）	NPO法人「気張る！ふるさと丹後町」	・ウーバージャパンのICT技術を活用した自家用車による配車サービスの仕組みを採用。 ・利用者はスマートフォンやタブレット端末のアプリを利用して、対応可能な運転手を指名することができる。 ・地域住民のみでなく、観光客等も利用することができる。
宮城県栗原市 （約70千人）	花山地区「小さな拠点」づくり推進協議会	・急速な人口減少に危機感を抱いた行政区長が中心となり「小さな拠点」づくりモニター事業に参加。 ・第一歩として中心集落までの交通整備に取組む。 ・ロードマップを元に地域の将来に向けて時間目標を持って歩む。

④ 最適な地域公共交通ネットワークの実現に向けた資源の効果的・効率的な配分

③の「地域住民が主体となった生活交通確保の推進」は、既に記載の通り、地域公共交通ネットワーク全体をみた場合の資源の効率的・効果的な配分にもつながるものと考えられる。

特に、深刻化する運転手不足の中では、バス事業者の運転手はより輸送密度が高い「プロの運転手でなくては担うことができない地域」の運行を優先的に担っていくことが必要であり、「地域住民の支え合いで対応可能な地域」については、安全を最優先に考慮しつつも可能な限り地域住民が主体となって担っていくことが効果的であると考えられる。

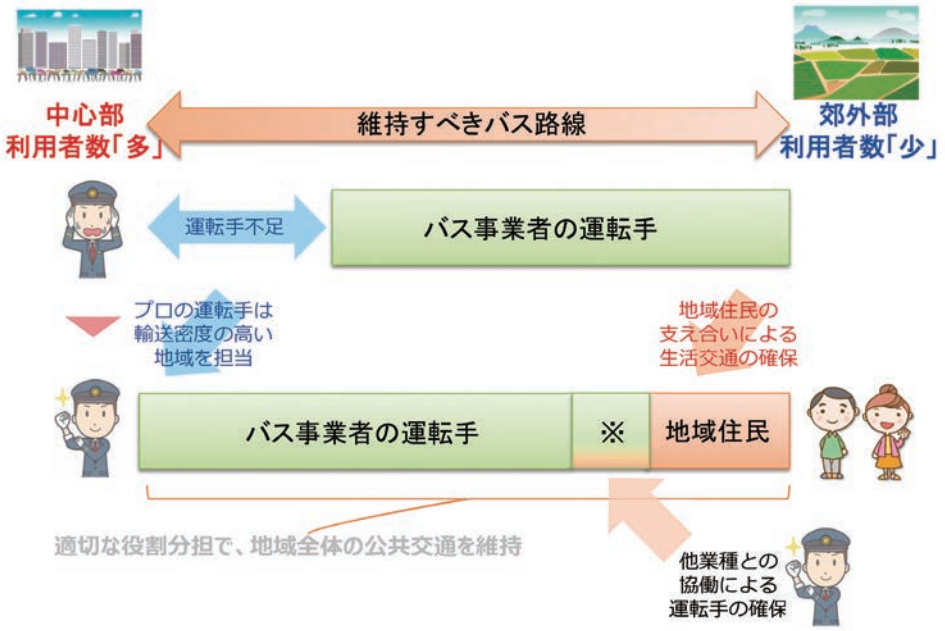
また、地域において希少資源である「運転手」の効果的な運用も考慮し、従来の「ヒト」は「ヒト」、「モノ」は「モノ」という考え方を改め、輸送密度の小さい地域に関しては貨客混載などにより車両のみならず人的資源の効率的な運用も行っていくことが求められる。

このような人的資源の効果的・効率的な配分については、単独の市町村では戦略を描くことは困難であり、市町村や県、交通事業者が協働で検討を進めていくことが重要であるといえる。

また、市町村アンケート調査では、人口規模が小さい市町村では、人口規模が大きい市町村と比較して、「観光客の誘致」や「地域住民の福祉輸送」などがより重要視されているとの結果が得られた。

これらについては、地域住民が主体となった取組みの推進に加え、それだけでは対応が困難な部分については、タクシー会社が中心となった提案を行うなど、各主体が持つ強みを活かした役割分担・協力体制を地域の実情に合わせて構築していくことが求められる。

図表2-67　適切な役割分担による資源の効果的・効率的な配分（イメージ）



「ヒトものバス」による貨客混載の取組み

全国でも貨客混載の取組みにおいて先進的な事例として有名なのが岩手県北バスとヤマト運輸により盛岡市と宮古市との間で運行されている「ヒトものバス」である。

両社は106急行（盛岡駅～宮古駅）で盛岡市から宮古市までのベース輸送を、宮古市内重茂地区への地域輸送を路線バス重茂半島線で、貨客混載事業を行っている。

盛岡～宮古間では特別な改造が施された車両を使用し貨物の輸送を行っている。従来106急行で運用されていた車両から後方３列分の座席（13席分）を撤去して専用の貨物スペースを設置し、貨物の積み下ろしも車両の外側から直接行えるよう貨物用の出入口を設けたものである。

一方、宮古市内の路線バスにおいては、輸送する貨物の量も限られていることから車両後方の一部を荷台として改造し利用されている。なお、この車両は大阪市交通局から東日本大震災における被災地支援として無償譲渡されたものが活用されている。

こうした取組みは運転手の効率的な運用のみならず、環境面での負荷低減、地域全体における輸送の効率化に寄与しているといえる。

バスを活用した貨客混載事業は徐々に全国に広がりを見せているほか、鉄道においても新潟県の北越急行が2017年からの導入を目指して現在準備が進められているところである。

図表2-68　貨客混載事業の実施路線

106急行で使用される車両と貸物の積込光景

重茂地区の路線バスで使用される車両と車内の貨物スペース

⑤ 小規模自治体を対象とした問題解決、計画立案等の支援と住民への働きかけ

現状では、人口規模が小さい市町村では公共交通の専任課がなく、網形成計画の策定などを積極的に進めていくことが困難であると考えられる。そのような中、既に秋田県では市町村を対象とした立地適正化計画の勉強会、青森県では網形成計画の勉強会が、岩手県では市町村を対象とした専門家派遣の事業が実施されている。このように、単独では十分な検討を行うことが難しい市町村については、県が広域的な観点から支援を行うことが効果的であると考えられる。

現在は、市町村の自主運行バスなどを対象に金銭的な補助を行う県が多くなっているが、今後は地域内路線における地域住民の活躍を推進することと並行して、地域公共交通の運営や計画策定等に係る支援などに軸足をシフトしていくことも考えられる。

また、計画立案とともに計画を着実に推進させるため、地域住民への周知・働きかけを行っていくことも今後ますます重要になってくる。こうしたモビリティ・マネジメント（MM）にむけた活動も今後必要となってくると思われる。

“タテ”と“ヨコ”のつながり構築に向けた支援－東北運輸局における取組み

市町村アンケートの結果からもわかるとおり、人口規模の小さい自治体では公共交通の専任課が存在せず、また業務を担当する者も限られていることから、住民のニーズに迅速・的確に対応していくことは大変厳しい。実務的には県が広域的な観点から支援を行うことが望ましいということを述べたが、多様な住民・地域ニーズに対応していくためにはより大きな視点から支援を受けることも重要である。東北６県を管轄する東北運輸局（以下「運輸局」という。）では「地域公共交通東北仕事人制度」というスキームを設け、豊富な知識を有する学識経験者と地域・自治体等を結ぶ取組みを行っている[19]。

この「仕事人」制度は地域公共交通に対する熱意とノウハウを有した学識者、NPO、自治体職員等の人材のネットワークを作り、それぞれがアイディアを出し合い、お互いの情報を共有するとともに広く地域に発信することを目的として作られたもので、現在18名・１組織が登録されている。運輸局では要望に応じてマッチングなどのサービスを行っているほか、「仕事人」リストをHPにて公開することにより、運輸局を介さずに直接「仕事人」にアドバイスを求めることも可能となっている。

また、運輸局ではこうした地域・自治体の取組みを知識面から支援する「タテ」の支援のほか、地域の足を考え、実践する当事者相互間のネットワーク作りに向け、「おでかけ交通博」と称したイベントを開催している。

公共交通利用促進キャラクター「のりたろう」

この催しは2014年から福島大学との共催で毎年行われているもので、地域公共交通の活性化や交通まちづくりなどの分野で活動を行っている団体・自治体などが各自ブースで取組み内容を説明するとともに、参加者と成果や悩みなどの共有を図るというものである。地域の足への関心の高まりから参加団体も増加し、2016年11月に山形市で開催された第３回には過去最多となる23団体が出展し、160人ほどの参加者と活発な意見交換などが行われた。

また2016年度からは地域を走るバスに体験乗車し、生活の足の現状を把握するエクスカーションも併せて行われている。

「おでかけ交通博」でのブースの様子

提供：会津若松市

19　同様の制度は関東・中部・中国の各運輸局管内でも行われている。（地域公共交通支援センター調べ）

“公共交通アテンダント”による市民への意識改革－八戸市における取組み

網形成計画に代表される生活交通の立案に際しては、計画に実態が伴わなければ意味を持たないどころか、かえって交通渋滞が激しくなるなど逆効果にもなりかねない。そこで、モビリティ・マネジメント（MM）と呼ばれる住民一人ひとりに対して自発的な行動の転換を促す活動も計画に合わせて行うことが求められる。

新幹線などの高速交通手段ではおおむね予約・発券・支払→改札→乗車→移動→下車→改札という一連の乗車に伴う流れが決まっているが、生活交通の中心である路線バスでは、前乗りか後乗りか、運賃は先払いか後払いか、乗継ぐ場合はどうするかなど多種多様なケースが存在し、普段利用していない人にとっては非常にハードルが高い。

こうした公共交通の利用に際しての問題解消を目指して先駆的な取組みを行っているのが八戸市の公共交通アテンダント（愛称：「はちこ[20]」）である。

八戸駅にある「はちこステーション」（左）と「はちこ」による案内光景（右）

「はちこ」は国の緊急雇用創出事業を活用して2012年から始められた事業で、公共交通の乗継ぎにおける情報バリアの解消と公共交通利用促進を図ることを目的に市民や来訪者のモビリティをコーディネイトする事業を実施している。

具体的には東北新幹線八戸駅の改札を出てすぐの場所に「はちこステーション」というブースを設けて市民や来訪者に対して目的地までのバスや電車の乗継ぎ方法、八戸市の観光について案内を行うほか、停留所やバス車内においても時刻・運賃の案内・両替や高齢者等の乗り降りのお手伝いなどを行っている。

また、直接的な利用者の支援に加え、アテンダントの明るいキャラクターを活かし、ファミリー層を対象とした「親子バス体験会」や、幼稚園児・保育園児や小学校低学年の児童を対象に「バスの乗り方教室」を実施し、路線バスに対する興味・関心を持ってもらい、利用促進につなげる活動も行っている。

「バスの乗り方教室」は路線バスに乗車する体験を通して公共交通への知識と理解を深め、地域の次世代を担う子供たちに公共交通の必要性を理解させることを目的としている。

MM活動は自治体や事業者などが個別に行っているケースも多いが、地域が連携して行うことで、より目的に応じた効果が発揮できるとともに、常設で公共交通ガイドを設置することで、市民に対する公共交通の利用促進に加え、来訪者に対しても地域のイメージアップにつながることが期待されるのではないだろうか。

「バスの乗り方・マナー教室」の光景

（文中写真提供：八戸市）

20　八戸の「はち」と公共交通の「こ」の頭文字をとって命名された。

⑥ 観光を含めた地域の足の確保に向けた取組み

市町村アンケートの結果に見られるように、人口の少ない自治体を中心に「観光客にも対応することができる、公共交通の再編・新たな整備」を求める意見が多かった。

人的・物的資源が限られる小規模自治体においては、観光と生活交通を独立したものとして考えるのではなく、旅行のスタイルも変化する中で「地域の日常＝観光客の非日常」という点に着目し、生活交通の確保に重点も置きながらその中に観光需要を取り込んでいくような仕組みづくりが求められるのではないだろうか。

生活交通と観光アクセスの両立

福島県の西端に位置する只見町は東京からの玄関口である会津田島駅（南会津町）と町内とを結ぶ路線バスが廃止されたことにより、都心からのアクセスが困難な地域となった。

路線バスの廃止は観光客の訪問手段だけではなく、地域住民の生活の足も失われることを意味する。

こうした諸課題を解決するため、只見町では只見町観光まちづくり協会に委託し、主として観光客の輸送ニーズに対応した予約制によるツアーバスの運行を開始した。

当初は運行日や最小催行人員なども限定され、予約受付の締切時間も早かったことから利用はあまり伸びなかったが、インターネットによる予約受付の開始や受付締切時間の延長、町内での乗降機会の増加などといった取組みが行われた結果、徐々に利用者が増加してきている。

「只見－田島ツアーバス」の使用車両と貼付されるサイン

提供：只見町観光まちづくり協会

2016年度からは料金が引下げられさらに利用しやすい形となったほか、旅行者から要望の高かったクレジット決済も可能となるなどさらなる改善が行われている。

現在では両町を結ぶ貴重な足として定着しつつある。

インバウンドと生活交通との融合

各地で外国人観光客が増加し、受入環境の整備に取り組んでいる地域も多い中、東北圏はあまりその恩恵に浴しているとは言い難い。

インバウンド対応にやや出遅れた感のある東北圏において、外国人に大変人気の高い観光地が宮城県白石市にある「宮城蔵王キツネ村」である。

この施設はキタキツネなど６種類100頭を超えるキツネが大自然に放し飼いにされている国内唯一のキツネ専門の動物園で、来訪客は自由にキツネと触れ合うことが出来ることが魅力となっている。

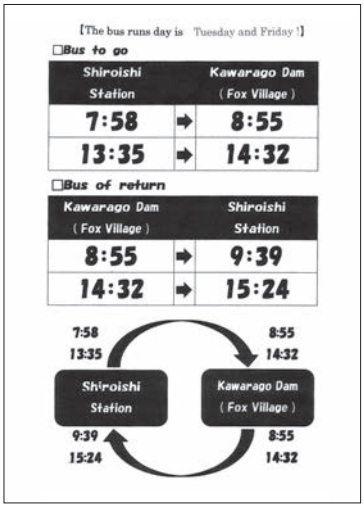
インターネットの動画サイトやSNSサイトを通じて外国人の間で話題となり、多い時で１カ月当たり1,500名を超す外国人観光客が訪れている。東北を訪れる外国人の間では欠かせない観光スポットとなっているようである。

しかしながらこうした人気施設であるものの市街地からのアクセスは良いとは言い難く、最寄り駅から利用可能な公共交通手段は週に２日（祝日を除く火曜日・金曜日）に運行されている白石市民バス「きゃっするくん」のみである。

にもかかわらず、一部の外国人観光客はバスに乗り、目的のキツネ村を目指している。正確な数は把握していないものの、市民バスの利用者にこうした外国人観光客がいることは市でも認識しており、駅の構内には上図のような外国人観光客向けの英語の案内が駅職員によって用意されている。

このキツネ村の例は、「インバウンド観光客と生活交通」という一見縁遠く見える組合せも、情報の出し方次第では組合せが可能であることを如実に表しているといえるのではないだろうか。

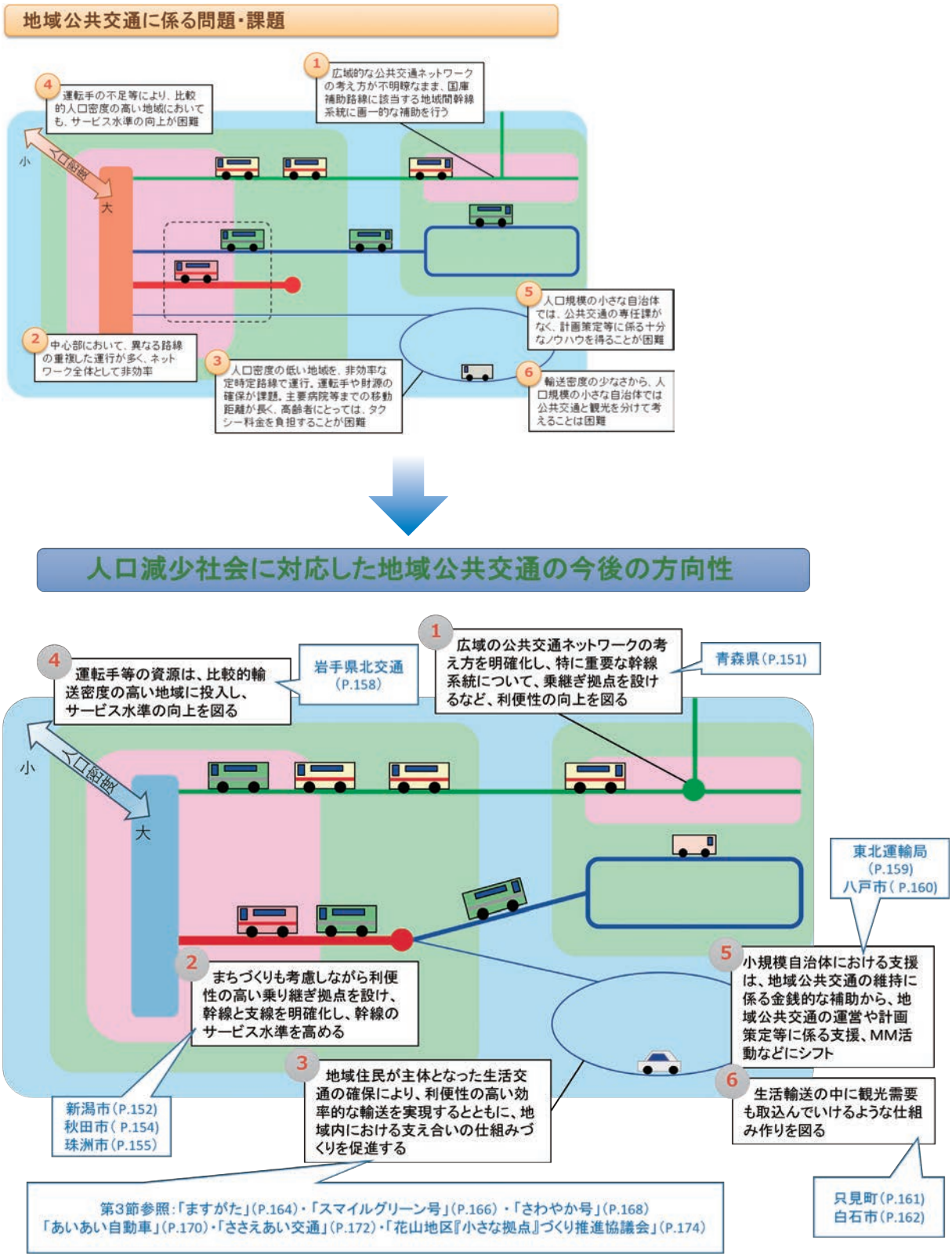
白石駅にある英語のバス案内



園内の様子（提供：宮城蔵王キツネ村）

本節では、冒頭で掲げた東北圏が抱える地域公共交通の問題・課題について、事例を踏まえつつ検討を行ってきたが、その結果をまとめると以下の図のようになる。

図表2-69　東北圏における地域公共交通に係る問題・課題と今後の方向性



次節ではこの方向性の中でも労働力（運転手）不足と財源不足を背景に今後最も重要になってくると思われる③の地域住民が主体となって、自発的に地域の足を守っている事例について、東北圏内外の６つを取り上げることとしたい。

⑶ 地域住民が主体となった生活交通確保の事例

① 八代地域活性化協議会「ますがた」（富山県氷見市）

1）概要

◆ 利用者数の低迷により、それまで市営で運行されてきたバス路線の維持を断念。市と地域住民が定期的に協議を進め、NPO法人によりバスを運営していくことを決定。

◆「年会費」を支払えば何回でもバスを利用できる仕組みとすることで、安定した運営と高齢者等の自主的な外出機会の創出を実現。バス車内が地域住民の交流の場になるなど、多くの副次的効果が生まれている。

◆ 八代地域活性化協議会の成功体験をもとに、類似の取組みを市内各地域に展開。

2）運行に至る経緯

■路線バス・市営バスの利用者数の減少を背景とした、住民主体のNPOバスの運行

NPOバス「ますがた」が運行される八代地区は、2016年10月現在で242世帯、514人が暮らす地域であり、市内でも人口減少が著しい地域となっている。

2000年３月の小中学校の廃校に伴い、八代地区を運行していた路線バスが廃止となり、同年４月よりスクールバスを兼ねた市営バスが運行された。そのような中、2005年にはスクールバスを利用する児童・生徒も大幅に減少し、市営でのバス路線の維持が困難な状況となったことから、八代地区の全世帯の同意を得て、2005年８月に「NPO法人八代地域活性化協議会」を設立し、同年10月からバスの運行が開始された。

■NPO法人設立の礎となる「八代環境パトロール隊」の地域活動

八代地区でNPO法人によるバス運行が実現された背景には、2001年に結成された「八代環境パトロール隊」の地域活動がある。八代環境パトロール隊は、地域のゴミ拾いや不法投棄の防止などを行う団体であり、16名の隊員が月２回の定期的なパトロールや、市から請け負った林道の草刈りなどを行っている。

NPO法人の理事長は、八代環境パトロール隊の隊長の森杉國作氏であり、NPO法人によるバス運行の実現には、このような長年続けられてきた地域活動がその基礎にあるといえる。

■八代地区でのNPO法人によるバス運行の取組みの、他地区への波及

八代地区での取組みをきっかけとして、2010年10月には余川谷地域活性化協議会が運営する「やまびこ」、2012年４月には八代地域活性化協議会が運営する「なだうら」、さらに2016年10月には久目地域協議会が運営する「くめバス」が運行を開始している。

それぞれのNPOバスの運行目的は様々であるが、運行の実現には、八代地域活性化協議会が蓄積したノウハウや成功体験が、大きな役割を果たしているといえる。

3）運営・運行の概要、取組みの特徴

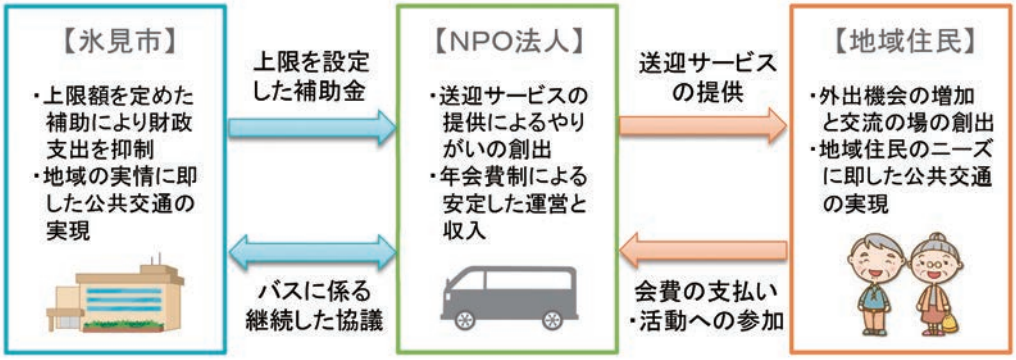
■「年会費制」による安定した運営と、高齢者等の自主的な外出機会の増加

八代地域活性化協議会が運営するNPOバスは、「運賃制」ではなく「年会費制」となっており、NPO会費５千円と、利用者の住むエリアに応じて２万円、1.5万円、５千円を支払うことにより、何回でもバスを利用することができる。

これにより、NPO法人は安定した収入を見込むことができるとともに、地域住民においては、利用すればするほど割安感を感じることになるため、高齢者等の自主的な外出機会の増加にもつながっている。また、バス車内が地域住民の交流の場になるなど、多くの副次的な効果が得られている。

なお、NPOバス「ますがた」の３人の運転手の収入は月12万円程であり、運転手も安定した収入を得ることができる仕組みとなっている。

図表2-70　氷見市におけるNPOバスの仕組みとメリット



■「財政支出の抑制」と「地域の自主的な取組みの推進」を図るための、適切な役割分担

市のNPOバスの支援制度は、補助対象路線の条件として、「代替路線」は運行収入が運行経費の40％以上、同じく「生活路線」は50％以上の路線とされており、比較的高いハードルが設定されている。また、補助金の交付額には、上限が設定されている（「代替路線」で運行経費の60％、500万円のうち、いずれか低い額）。

これにより、「本当にバスを必要とする地域」では、条件を満たすための自主的な取組みが推進されるとともに、行政においては財政支出の抑制につなげることができている。

また、市とNPO法人は、地域におけるバスのあり方について、３か月に１度の定期的な協議を行っており、地域のニーズや実情を迅速に反映することができる連携体制が整えられている。

■NPO法人八代地域活性化協議会の理事長の強力なリーダーシップ

NPO法人八代地域活性化協議会の理事長である森杉國作氏は、八代環境パトロール隊の隊長でもあり、これら一連の取組みに係る核となる役割を担っている。

行政に対して、要望や陳情をするのではなく、「まずは自らが実践」してみせることが重要であるとの考えのもと、地域全体を巻き込んだ取組みを行っている。

森杉理事長

4）利用の状況

現在、NPOバス「ますがた」の会員数は159名（賛助会員含む）となっているが、会員数は、施設入所や入院、死亡等により徐々に減少傾向にある。

2015年度の利用者は17,253人で、１日あたりの利用者数は47.2人、１便あたりの利用者数は5.3人となっている。

ますがた（磯辺線）

② スマイルグリーン号（山形県山形市・中山町）

1）概要

◆ 利用者数の低迷により山形市明治地区を走る路線バスが運行廃止。代替策として行政関与のバスが運行される。運行本数の少なさから増便を目指して地域での活動が活発化。

◆ 学識者を交えた会議を重ね、地区の住民代表者による「明治地区推進検討会」を組織。限られた予算の中で住民本位の運行体制サービスを検討。

◆ 交通需要の変化に合わせ、2016年10月からは隣接する中山町に運行エリアを拡大。

2）運行に至る経緯

■路線バスから福祉バスへの転換を経て住民主体のデマンド交通の運行へ

山形市明治・大郷地区は山形市の北部に位置した農村地帯。地域にはスーパーやコンビニ、医療機関などは立地していないため、生活には何かしらの交通手段が必要な地区。

利用者の低迷に伴い1999年この地域を走る路線バスが廃止される。代わりに山形市による65歳以上無料の「高齢者福祉バス」が週１日（２往復）運行されることに。（後に年齢制限のない有料の「地域交流バス」に変更）

しかし、運行頻度が少なくマイカーを持たない利用者のニーズを満たすことができないため、地域からは増便の要望が多く出されていた。

■学識経験者を交えた自主運行への模索

2007年11月より地域住民と学識経験者・行政当局を加えた勉強会を組織し、地域における新しい交通サービスの導入に向けた検討を開始。グループヒアリングや移動実態調査などを踏まえ新たなサービス導入に向けた検討を行う。

行政の負担額を、現行水準（地域交流バスの運行経費と同等の水準）を維持しながら運行日数を増加させるスキームを検討した結果、小型車両を用いたデマンド運行システムの採用を決定。町内会を主体に「大郷明治交通サービス運営協議会」を立ち上げ、地域自らが運営主体として責任を負う地域運営型の交通サービスの導入を目指す。

3）運営・運行の概要、取組みの特徴

■限られた資源を最大限に活用し、利用者本位の運行を目指す

「大郷明治交通サービス運営協議会」が運営主体となり、山交ハイヤーに委託する形で運行。協議会は補助上限額の範囲内に収まるように収入の確保に努める。

利用には会員登録が必要。乗車には前日の午後７時までに専用ダイヤルに予約が必要。

運行は週２日・９便で開始。中山町への延伸と同時に週３日・27便に増加。

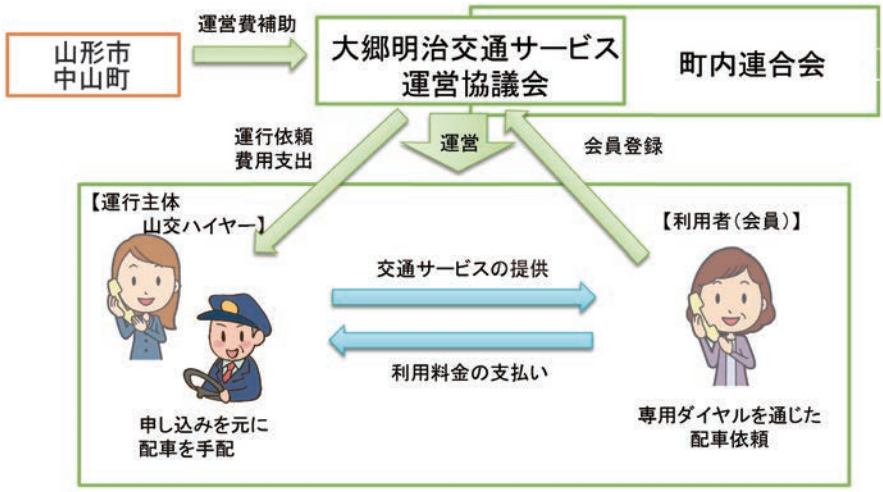
行政は、運行に係る経費から収入を差し引いた部分を対象に、協議会に対して補助金を支出し支援している。

予約システム等は導入せず、運行事業者である山交ハイヤーが運転手配等を行うことで導入コストの削減を図る。

運賃は発着地に応じて200円～ 600円。回数券は500円券× ５枚を1,500円で販売。

ミーティングポイント（バス停）については地域ごとにナンバリングを行い、わかりやすさに配慮。

図表2-71 「スマイルグリーン号」運行の仕組み



ナンバリングのあるバス停

■地域の足を目指して

明治小学校児童から愛称を募集し、「スマイルグリーン号」という名称にするとともに、車両に貼付するマーク（マグネット製）や回数券の図案についても、現在は明治小学校２年生に毎年図案を依頼し、運営委員会で２席選考して採用している。

事業者サイドも運転に従事するドライバーを固定するように心がけ、地域に密着した路線となるよう心がけている。

スマイルグリーン号

■新たな需要獲得に向けた新しい試み

利用者の通院先のニーズの変化や山形市と中山町による「山形定住自立圏の形成に関する協定」に基づいた両市町間の広域的な公共交通ネットワークとして、2016年10月より中山町へエリアを拡大。

協議会事務局が中心となり、山形市内の催事及び中山町への温泉ツアー等を企画するなどして、新たな地域での交流が生まれるとともに生活交通の維持に貢献。

4）利用の状況

ここ数年の利用者の状況は下表のとおり。

運行開始当初は順調に推移していたが、近年は減少傾向にあった。中山町への延伸に伴い、大郷・明治地区及び中山町の移動ニーズに応えることで、利用率向上に繋げて行きたいとの意向。

ルート外にある近隣ショッピングモールへの延伸を求める声があるものの、限られた資源の中でどう反映させていくかが課題である。

図表2-72 利用および補助実績

年度	2010	2011	2012	2013	2014	2015
利用者数（人）	1,797	2,006	1,940	1,835	1,679	1,564
補助金額（千円）	1,833	1,818	1,769	1,801	1,905	1,944

※千円未満四捨五入

③ さわやか号（福島県会津若松市）

1）概要

◆ 交通空白地域対策として実証実験が行われたが、利用が伸びず本格運行は見送りに。2年の歳月をかけた行政と地域の連携による徹底した検証の結果、念願の運行に至る。

◆ 毎月1回運営協議会を開催。データに基づく利用動向の詳細な検証を行うほか、持続可能な運行に向けての需要喚起策などを利用者も交えて協議。

◆ 地元スーパーから協力を得るなど、地域全体で自分たちの足を守る活動となるよう注力。

2）運行に至る経緯

■交通空白地におけるバスの実証実験運行の実施

会津若松市金川町・田園町地区は、市内中心部から北西約２キロに位置し、人口約2,800人・世帯数約1,200の地域である。市内でも高齢化率が高いエリアで、交通弱者が多く生活しているものの、道路が狭隘であることなどから公共交通の空白地域となっていた。

2011年に、町内を１日３コース・９便で運行する実証実験が１年間行われた。しかし、１日当たりの利用者は4.1人にとどまり、本格運行への移行はかなわなかった。

■2年の歳月をかけた徹底した検証と住民ニーズの把握から生まれたコミュニティバス

利用者からの継続運行を求める声に対し、「どうしたら運行が出来るか」を念頭に（実証実験時の）利用者ヒアリングに加え、地域在住の高齢者全員に対するアンケート調査を地域と行政の協働で実施し、需要動向の正確な把握に注力。

運行計画の立案に際しては、利用希望者との意見交換の機会を多く設け、乗る人の身になった計画策定を心がけるとともに、利用希望者を口コミで広げるなど運行前から継続運行に向けた道を模索。

「地域の足は地域で主体的に取り組む」という決意の下、運営協議会を設立。2014年11月運行開始へ漕ぎつける。

3）運営・運行の概要、取組みの特徴

■利用者目線に合わせたきめ細やかな対応

「金川町・田園町住民コミュニティバス運営協議会」が運営主体となり、会津バスに委託する形で運行。協議会は運行費用の20％に当たる運行収入の確保に責任を負う。

週４日（月～木）１日６便（３往復）で運行開始。住民アンケートの結果を踏まえ３年目となる2016年10月からは金曜日の運行も開始。現在は週５日・30便の運行。

運賃は１回300円。１カ月乗り放題の「会員券（専用定期券）」は2,500円で販売。

高齢者の利用が多いため、バスの乗降の際は運転手がドア口にステップを置くサービスも。

運行経路上の道路が狭隘なため、バス停の設置が困難な場所には利用者でもある所有者の協力を得て、民地にバス停を設置。

住民からのニーズに対応し、事業者と協議の末、バスダイヤの５分繰り上げを実施。

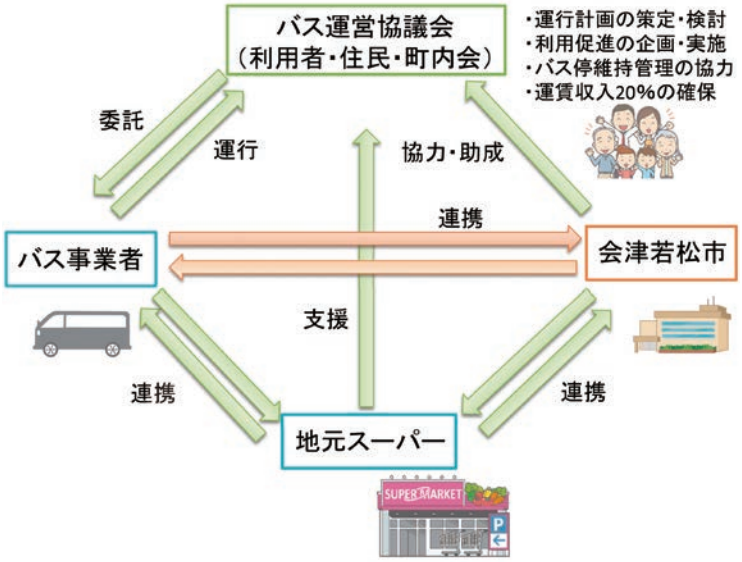
■定期的な運営協議会の開催

毎月１回運営協議会を開催。各便のバス停単位での乗降数を基にした運行実績や収支率などの確認と共有を利用者も交え実施。

利用実態に基づいた利用促進案の検討、利用者の声を基にした運行改善策も検討。

協議会の開催によりステークホルダー間の意識の乖離・齟齬をなくし、一体感・連帯感の醸成に努める。

図表2-73　「さわやか号」を支える地域の仕組み



■地域みんなで楽しみながらの運営

毎月１回定期的に誘い合って「さわやか号」で市内中心部に外出し、みんなで楽しみながらお昼を食べる「さわやか号定例ランチ会」を開催。バスの利用促進のみならず日頃利用する機会の無い人にも「さわやか号」を利用したライフスタイルを提案。

夏休み期間中には普段利用する機会のない子供連れを対象とした乗車体験イベントを開催。利用者の裾野を拡大する取組みも実施。

毎年年末には運行開始の周年イベントを盛大に実施。町内の幅広い層へ声をかけ、みんなでお昼を食べながらの楽しいイベントを開催。

さわやか号と協議会メンバー

■地域のスーパーと連携した需要喚起

地元スーパー「リオンドール」の協力を得て、「会員券（専用定期券）」の所有者に対しポイントカードに追加のポイントを付与するサービスを実施。また、会員券を割安に交換出来るサービスも実施。

運営協議会には企業の担当者も出席し、地域のニーズを汲み取る試みも。

4）利用の状況

運行開始後２年間の実績は下表の通りである。

一時利用が低迷したものの、地道な利用促進活動が実を結び、利用者は回復基調に。収支率は目標の20%を大きくクリア。

持続的な運行に向け、地域の輪の一層の拡大が課題。

図表2-74　利用実績　※第3期は10月単月値

	一日あたり利用者数	収支率
第1期（2014/11 ～ 2015/9）	13.3人	47%
第2期（2015/10 ～ 2016/9）	10.9人	39%
第3期（2016/10 ～ 2017/9）	11.7人	39%

④ あいあい自動車（三重県菰野町）

1）概要

◆ 会員登録を行った高齢者等が、専用のタブレットで利用時間や目的地を入力して事前予約し、予約状況に応じて登録運転手（地域住民）が、社会福祉協議会がリースした車両で送迎。

◆ 会員は、タブレットの月額料金約1,300円と運送対価として15分につき500円を負担し、運転者は謝礼として15分につき175円を受け取る。

◆ 移動手段の確保のみでなく、地域の支え合いの仕組みづくりの一手段として位置づけられており、地域・利用者・運転手のそれぞれに利点が生まれる仕組みの構築を目指す。

2）運行に至る経緯

■地域から求められる、利便性が高く、効率的な移動手段の必要性

町内には、三重交通のバスが２路線運行されているとともに、2005年からは町営のコミュニティバス「かもしか号（９路線）」が運行されている（路線数は2016年10月現在）が、いずれも利用者数の減少が問題となっていた。

町内のタクシー営業所には11台の車両があるが、高齢者人口あたりの車両数は近隣の自治体と比較して大幅に少なく、地域住民からも「30 ～ 40分くらい待たないと来ない」、「通院に往復タクシーを利用すると費用が嵩み生活の負担が大きい」などの意見が寄せられていた。

また、毎年実施される満足意識調査では、公共交通機関の平均点が最下位となるとともに、「菰野町から移転したい理由」として、「交通の便が悪い」が78.9％と最も高かった。

■地域公共交通会議での協議のすえ、2地区での実証実験の実施が決定

そのような中、リクルートホールディングスから「あいあい自動車」の提案があり、利便性の高い効率的な移動の実現に向けて検討を開始した。

2015年12月の地域公共交通会議において、「あいあい自動車」を公共交通空白地有償運送で実施することについて協議が調った。

2016年２月より、町内の「大羽根園地区」と「川北地区」の２地区で、１年間を目途とした実証運行が開始された。大羽根園地区は団地であり、予てから有償ボランティアの取組みが行われていたが、病院や買い物への送迎について高いニーズがあった。

2016年５月末現在で、大羽根園の会員は13名、運転者は５名、川北の会員は３名、運転者数は11名となっている。両地区では「あいあい自動車」の運営委員会が組織され、改善点についての話し合いなどがなされている。

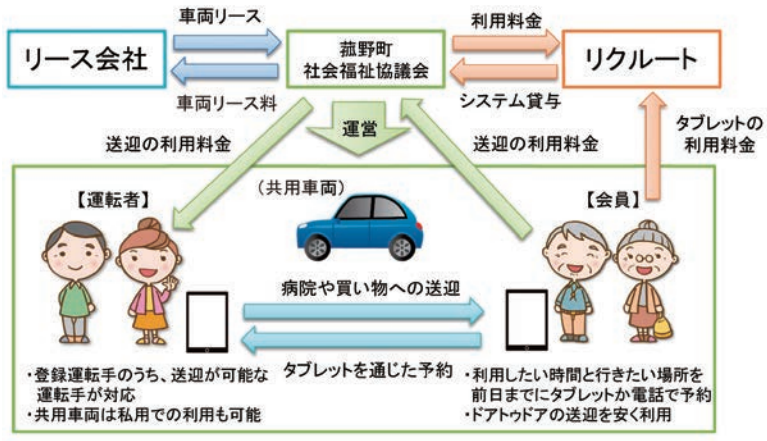
3）運営・運行の概要、取組みの特徴

■地域・利用者・運転者のそれぞれに利点が生まれる支え合いの仕組み

「あいあい自動車」は、菰野町社会福祉協議会が運営しており、リース会社に車両リース料とリクルートにシステム利用料（運転者が利用するタブレットの利用料）を支払っている。送迎の対象は高齢者もしくは障がい者であり、事前の会員登録が必要となる。

会員は、前日までに専用のタブレットで利用時間や目的地を入力して事前予約し、予約状況に応じて登録運転者が、町がリースした車両で送迎を行う。利用時間は、８時30分から17時である。

図表2-75　菰野町における「あいあい自動車」の仕組み



タブレットの画面

会員は、タブレットの月額料金約1,300円と運送対価として15分につき500円を負担することで、安い料金でドアトゥドアの送迎サービスを利用することができる。また、運転者は謝礼として15分につき175円を受け取るとともに、運転者は共用車両を私用に利用することもできるメリットがある。

なお、利用料金はタブレットで精算し口座引き落としとなるため、現金の取扱いはない。

実証実験を進める中で、会員から「電話での予約も受け付けてほしい」との要望があり、現在はコールセンターを設け、電話での予約受付も行っている。

■高齢者の移動支援を通じた、幅広い支え合いの体制づくりを目指す

「あいあい自動車」は、移動支援を通じて住民同士の新たなつながりを創出することで、中長期的には、移動支援にとどまらない幅広い支援を地域に生み出していくこと、地域住民の幸福度を高めることが目的として見据えられている。

■他の公共交通と組み合わせた、地域にとって最適な地域公共交通ネットワークの形成を図る

菰野町では、「あいあい自動車」が他のモードと競合するのではなく、路線バス、コミュニティバス、タクシー、福祉有償運送など、複数の地域公共交通を組み合わせた、最適な地域公共交通ネットワークについての検討が行われている。

4）利用の状況

実証運行の開始から2016年５月までの運行実績は下図の通りである。

利用の多くは、医療機関への通院であり、買い物や余暇での利用はまだ少数にとどまっている。今後は、より気楽な気持ちで利用してもらえるような関係性を醸成し、通院以外の買い物や余暇での利用を如何に増やしていくかが課題となっている。

利用の様子

図表2-76　利用実績

	運行回数	運行時間
H28.2	9	2.5
H28.3	28	8.5
H28.4	42	10.5
H28.5	24	6.0

⑤ ささえ合い交通（京都府京丹後市）

1）概要

◆ スマホアプリ「Uber」をインストールすることで、スマホ画面で配車依頼が可能となる。登録運転手の画面には、依頼内容が表示され、マッチングされれば配車が行われる。

◆ 運転手は、同NPO法人が雇用する運転手で、国交省の講習を受けた1種免許保有者が、運転手自身が所有する車で送迎を行う。

◆ 利用料金は、運転者とNPO法人とウーバージャパンで分配される。なお、利用者がいなければ一切の経費が発生しない仕組みとなっている。

2）運行に至る経緯

■タクシー会社の撤退地域において、市営デマンドバス・EV乗合タクシーの運行を開始

旧丹後町では、2008年にタクシー会社が撤退したが、その後、他社の参入がなかった。そこで、2014年から市町村有償運送による「市営デマンドバス」の運行を開始した。運行主体は、「NPO法人気張る！ふるさと丹後町」である。毎年の経費は、委託費が200万円、保険等で80万円程度であり、一般的なコミュニティバスに比べて費用対効果は高い。

また、2012～2013年にかけて、旧網野町・久美浜町のタクシー会社が撤退したが、これらの地域にはNPO法人がなかったため、交通事業者への委託を前提として施策を検討した。

これらの地域では、「役務の提供」の範囲で運転手が買い物代行等をしても良いこととして、2015年10月から「EV乗合タクシー」を始めた。普段はバスを運転する運転手が、日産リーフを運転している。市が約1,600万円（旧網野町・久美浜町の合計）出して、運賃や買い物代行による収入は事業者の収入になるようにしている。

■市営デマンドバスの改善・拡充を検討した結果としての、「ささえ合い交通」のはじまり

旧丹後町の市営デマンドバスは、駅に行くには乗換が必要であり、利用が困難であった。

また、デマンドバスは予約受付締切が前日の17時であったことから「締切が早すぎる」という意見もあったが、運転手は高齢であり、これ以上はシフトを増やすことができないとともに、サービスの拡充は現在のNPO法人の対応力では限界であった。

そのような中、ウーバーの仕組みを知り、導入に踏み切ることにした。

3）運営・運行の概要、取組みの特徴

■利用者がいなければ、一切の経費が発生しない仕組み

運営は、「NPO法人気張る！ふるさと丹後町」が行っている。スマホアプリ「Uber」をインストールすれば、地域住民のみでなく、観光客等も含めて誰でも利用できる。利用したいときは、アプリを通じて配車依頼を行う。乗車できる地域は「京丹後市丹後町」、降車できる地域は「京丹後市全域」である。

運転手は、NPO法人に登録された運転手であり、運転手が所有する車を活用（運行時はNPO車両扱い）して送迎をする。運行時間は8:00～20:00である。

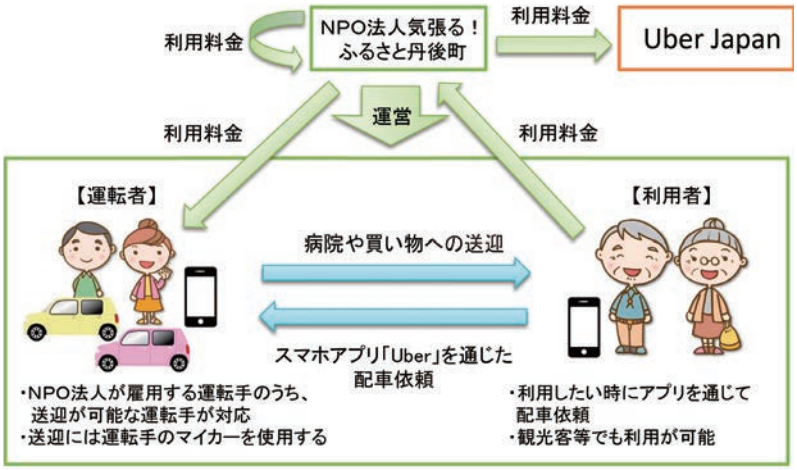
運賃は、最初の1.5kmまで480円、以遠は120円/km加算であり、精算はクレジットカードが基本だが、京丹後市の実情に合わせて現金も可能とした。運賃は距離制のみとしており、時間を気にせず安全運転を行うことができるよう配慮している。

利用者がなければ一切の経費が発生しない仕組みとなっている。

NPO法人が収受した運賃は、運転手にその大半が、運行管理をしているNPO法人に数％程度、システム使用料としてウーバージャパンに数％程度が分配される仕組みである。

デマンドバスであれば、システム維持費が発生することもあるが、そうした支出がウーバーにはない。あくまで利用料金が分配されるだけである。

図表2-77　京丹後市における「ささえ合い交通」の仕組み



車両は、運転手のマイカーを活用しているため、車の維持費も発生しない。市からは、初年度のドライブレコーダーやお揃いのベストの提供や案内チラシの印刷等を行ったのみであり、毎年の経費は一切発生しない。

■人手をかけない仕組み

配車はすべてインターネットで行われるため、電話窓口の設置の必要がない。

運転手は時間のあいたとき「オン」にするだけでよく、配車希望がなければ家でテレビを見ていれば良い。その点は、当番制であるデマンド交通とは全く異なる。当番制では１人しか運転手はいないが、ウーバーの仕組みだと同じ時間帯に何人も運転手がいることになる。

■「ライドシェア」とは異なる理由・安全性に最大限配慮

運転手は公募ではなく、NPOが信用して採用した人だけである（もちろん法定要件もクリア）。そこはライドシェアとは異なる仕組みである。安全には最大限配慮し、世界一安全なウーバーシステムを活用した運行を目指している。

最も効果的なのが、定期的に開催する運転手会議で、サービスの平準化やヒヤリハットの共有などを行っている。また、町内３か所にアルコール検知器を設置し、運転する日は最初にアルコール試験を実施して運行管理者に報告しないと、運転ができない仕組みになっている。

運転手は地元の人であることから、道には詳しい。また、マイカーを活用するため、運転手が車を大切にするという要素もある。

4）利用の状況

路線バス・デマンドバスと同じ地域を運行しているため、そもそも需要の大きなエリアでの運行ではないが、デマンドバス（３～４人/日）を超える運行実績も見られ、市の当初の想定以上の実績となっている。

クレジット決済に加え、新たに現金授受も可能としたため、利用の増加がさらに期待できる。

使用車両の例

⑥ 花山地区「小さな拠点」づくり推進協議会（宮城県栗原市）

1）概要

◆ 急速な人口減少に対し、地域存続の危機感を抱いた行政区長会が立ち上がり、協議会を設立。国土交通省が実施する“「小さな拠点」づくり”のモニター事業に参加。

◆「道の駅」の機能強化による「小さな拠点」の形成と季節居住の可能性を検討。その第一歩として「道の駅」を中心とする地区までのデマンド対応型地域交通サービスを開始。

◆ 将来的には法人化とともに、地域内交通を軸とした地域運営の担い手を目指す。

2）運行に至る経緯

■人口減少が進む花山地区

栗原市花山地区は宮城県の北西端、栗駒山の麓に位置し、2005年以前は独立した一自治体であった。

2008年の岩手・宮城内陸地震、2011年の東日本大震災と２度の震災の影響などもあり、人口は合併当時から２割以上減少。現在の人口は1,172人。高齢化率も42.6％と市内で最も高く、14ある集落のうち３つが限界集落。

人口減少・少子高齢化に伴い、診療所や小学校、郵便局、役所、バスなどといった公共サービスはもちろん、商店、給油所など生活に必要不可欠な民間のサービスも消滅する恐れがあり、地域存続の危機が現実化。

こういった状況に行政区長会が大きな危機感をもち、課題解決のため“「小さな拠点」づくり”モニター調査へ応募。

■「小さな拠点」づくりに向けた第一歩としてのデマンド交通

花山地区は中心集落（座主(ざす)地区）の直径500m範囲に主要な公共施設・店舗が集積。この集落を「小さな拠点」として活用することに。

住民アンケートからも地区外へ移住したい最大の理由として地区内で買い物等が十分に出来ないことがあげられていたため、花山地区内と座主集落を利便性の高いデマンド交通システムで結び、集落内の「道の駅」を地域住民の生活拠点として機能強化することを目指しプロジェクトが始まった。

その基盤づくりのため、既存の市民バスなどがカバー出来ない地区を中心に、補助金を活用したデマンド交通を2015年８月から開始。

3）運営・運行の概要、取組みの特徴

■最適な交通システムに向けたさまざまな試み

利用には会員登録が必要。

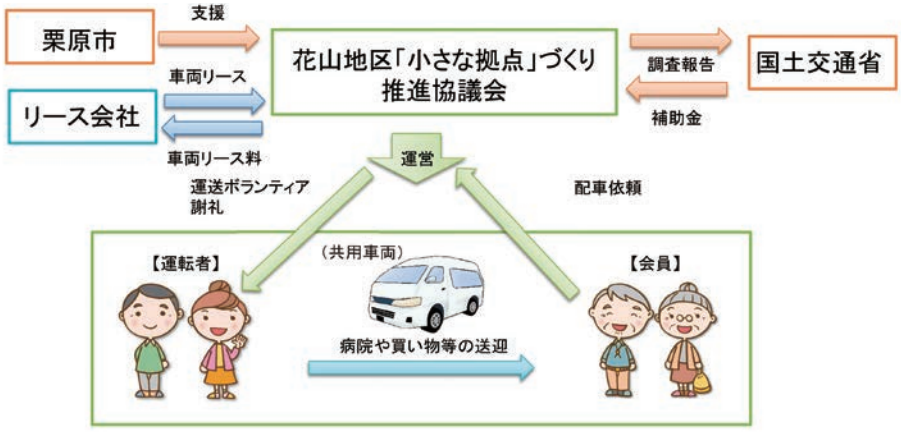
運行は開始当初週３日（月･水･金）10:00 ～ 15:00、運賃は利用者の志という形で運行していたが、2016年６月より運賃を無料化。また９月より、週５日（月～金）８:30 ～ 17:00に運転時間を拡大。

ルートについては自宅から地区中心部にある各種機関への送迎が基本。

車両は８人乗りのミニバンでリースにより調達。

ドライバーは地区の自治会長などが登録し、現在登録者数23名。ドライバーに時間給（分単位切上げ）を支払う有償ボランティアの仕組みを導入。月あたりの支払総額は6,000円～ 50,000円程度。

図表2-78　花山地区「小さな拠点」づくり推進協議会におけるデマンド交通の仕組み



■新たな住民も一緒になって参加

花山地区にはここ数年移住者も出てきているが、古くからの住民からも温かく受容され、一緒にこのプロジェクトに参加している。新住民によるアイデアも積極的に取り入れており、デマンド交通のチラシデザインをネット上のコンペで決定するなどといった取組みも新住民のアイデアによるもの。

2016年からは本プロジェクトをサポートするため、地域おこし協力隊員も配属。デマンド交通システムの受付なども担当する。

■新たな試みで需要の掘り起こし

既存の市民バス等との調整もあり、これまで重複する区間の利用は遠慮してもらっていたが、2016年12月より、公共交通機関の便がない時間に限り運行が可能となる。この結果、地区にある温泉施設へデマンド交通を利用しての往来が可能となった。

インターンシップなどで訪れる学生も一時的に会員登録をしてもらい、宿舎とインターンシップ会場までの送迎にも利用。交流人口の拡大も視野に入れる。

■将来の地区を見据えた活動

モデル事業は2016年度で終了し、今後は自立した形での活動を模索。「花山の地域づくりロードマップ」を作成し、どんな地域を目指して何をいつまでにするのかを明確化。

この計画の中でもデマンド交通は活動の中心。従来のサービスに加えてデマンド交通を活用した地域内コミュニティの活性化や農産物の出荷支援などを通じ、将来的には地域公共交通の担い手として自治体からの受託を目指す。

また、冬季共同居住施設の検討など持続的な地域経営に向けた課題についても検討。

4）利用の状況

運行開始からの会員数と利用日数は下表の通り。

スクールバスの運行がない地区の小学生の送迎も行っているため、１/３は小学生の利用。

モデル事業終了後の運行スキーム作りが最大の課題。

利用の様子

提供：栗原市

図表2-79　利用実績

年・月	2015					2016										
	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
登録者数	15	23	29	28	28	27	27	26	21	31	47	47	50	52	53	58
運転日数	5	11	20	22	17	18	22	16	19	16	23	20	16	22	21	21
利用人員	10	28	122	127	82	93	166	92	73	70	84	44	35	59	81	57

⑷ まとめ

今年度の東北圏社会経済白書の第Ⅱ部では生活の足である地域公共交通のあり方を取上げ、アンケート調査や聞き取りなどから、今後の東北圏の公共交通の方向性について論じてきた。その中でも⑶で取り上げたように、地域住民自らが自分たちの足を考え、その役割を担っていくことが重要であると考えた。

社会の高度化・複雑化に伴い、ステークホルダーの果たすべき役割も大きく変化している。地域公共交通の分野でも同様で、例えば運転手は「事故無く・時間通りに」運行することが使命とされてきたが、今日ではそれに加えて利用者への丁寧な接遇や乗降に不便が生じる方への補助、チケット販売など多岐にわたる業務を決められた運行ダイヤの中でこなすことが求められている。地方自治体も同様に活性化再生法において民間事業者に任せてきた公共交通の問題を自らが主体的に考え、構築することが求められるようになった。最も大きな変化が生じたのは利用者で、これまでは利用し対価を支払うだけの立場から、自ら路線を考え、運転手が不足しているシーンでは自らサービスの提供者としてハンドルを握る役割まで担うことになった。

このように、自らの足を守る活動は従来の立場にこだわらず、自分たちが出来る範囲で主体的に動いていく必要がある。つまり、これからの地域公共交通には一人ひとりが少しずつ自らの利益を抑え、他のステークホルダーの活動を助ける「互譲互助」の精神が求められるのではないだろうか。

今回は紙面の都合で取り上げていないものの、新潟市の住民運行バス「Qバス」では利用促進のみならず広告の勧誘活動も行い、安定運行を支える努力をしている。また、富山県高岡市の泉が丘自治会では､地域の路線バスの廃止に対して自らの足を確保すべくタクシー会社と交渉し「我が町タクシー」と称する事業を立ち上げ、自治体へ補助のスキームを提案している。人口減少が進む中、移動手段の確保に向けた住民の取組みは今後よりいっそう活発化することが予想される。

しかし、こうした取組みには継続性が求められ、一時期の情熱と勢いだけで解決できる問題ではない。そこで、自分たちが出来る範囲で、継続することができる方法を選択していくことが重要である。会津若松市の「さわやか号」の事例で示したように、楽しむことを忘れずに地域みんなで地域の課題に取り組み、解決していくことが何よりも求められる。

地域の足の確保という問題を契機に、地域の距離が物理的にも心理的にも近くなり、地域が活性化されることを祈念して第Ⅱ部の結びといたしたい。

なお、今回は車両以外に軌道や踏切、信号といった設備を自ら所有する鉄道については、保守管理費用の面で一般的な自動車による旅客運送と同一には論じることが出来ないため、あえて言及をしなかった。また別の機会にその方向性について論じることとしたい。

人口減少と自動車産業

東北学院大学経営学部教授　**折橋　伸哉**

日本においては少子高齢化が急速に進行しており、既に総人口は減少に転じている。それはあらゆる産業に大きなインパクトを与えつつある。自動車産業ももちろんその例外ではない。本欄では、少子高齢化が自動車産業に与える影響について考えていきたい。

まず、日本における少子高齢化とそれに伴う人口減少が、自動車産業に与える影響を整理しておく。第一に、日本の自動車市場の縮小。第二に、高齢化に伴う諸問題、すなわち高齢運転者と運転免許返納者の増加などである。第三に、少子化に伴う諸問題、すなわち所帯人数の一層の減少である。第四に、生産年齢人口の減少に伴う労働需給逼迫による職業運転者の不足の深刻化。以下では、そのそれぞれについてみていく。

1. 日本の自動車市場の縮小

日本の自動車市場の縮小に伴い、当然のことながら自動車メーカーおよび関連部品メーカー各社は経営戦略の見直しを迫られつつある。これまで歴史的経緯などから多チャネルを展開してきたメーカーにおいては、一部メーカーは既に実施したように、販売チャネルの整理統合を進めることで拡大しすぎたモデルラインナップを絞り込んでいくことも検討課題になりつつあるとみられる。さらに、日本は諸外国には例がないほど国内メーカー数が多いこともあって、国内市場の縮小だけが要因ではないが、セグメントの絞り込みや戦略的提携、合従連衡を迫られるメーカーも既に出てきている。

2. 高齢化に伴う諸問題

まず、高齢化に伴って増加してきている高齢運転者。高齢者をはじめとする運転者が重大事故の加害者になることを防止するための自動運転関連各種技術の開発とその普及は、近年高齢運転者による重大事故が急速に増えてきていることもあり、まさに喫緊の課題である。

また、身体機能および認知機能の低下に伴い、安全に運転できなくなったことから運転免許を自主返納する高齢者が増加してきており、そうした人々の免許返納後のモビリティをいかにして確保していくのかが大きな課題となっている。そのために、本白書でも大きく取り上げられている公共交通手段の維持・充実が求められているわけであるが、過疎化が進んでいる地方においては、一定以上の人数を同方向に輸送するのに適した在来輸送手段である乗合バスや鉄道が、その維持・運営コストに見合っただけの運輸収入を得ることはとても期待できない。したがって、民間事業者が累積赤字に耐えかねて相次いで撤退し、代わって各自治体が税金を投入してコミュニティバスを走らせるなどして公共交通手段を維持しているというのが、ごく普通の現象となっている。そして、そのコミュニティバスの多くが、わずかな乗客と、あとは空気を運んでおり、その費用対効果は極めて低い。運転者を必要としない、AI（人工知能）を含む各種自動運転技術やIoTを活用したオンデマンド型のモビリティの整備がまさに待たれるところであるが、その実現に向けては、とりわけ安全面について超えなければならない技術的ハードルが依然として高い。

ただ、完全自動運転やIoTを活用したオンデマンド型のモビリティが実現した場合、その新たな担い手となる次世代自動車には、交通事故がなくなるために頑丈なボディが必要無くなったり、シェアすればよくなることから個人が自動車を所有する必要が無くなって自動車というハードウエアの総需要が激減したりする。すなわち、その登場はクリステンセンが言うところの「破壊的なイノベーション」となることが予想され、自動車産業に与えるインパクトは極めて大きいものになることは避けられない。そうした新たな事業環境下で、自動車メーカーなら

びに自動車部品メーカーが企業として存続していくためには、自動車という「ハードウエア」を顧客に販売することで収益を上げていくという現在のビジネスモデルがもはや成り立たなくなるため、例えばモビリティサービスの提供など、何らかの「ソフト」で稼ぐ新たなビジネスモデルへと転換していくことを、現時点から考えていく必要がある。すなわち、IBMやGEなど、20世紀に一世を風靡した米国製造企業がかつて直面した課題と相通じるところがある。両社が、製造企業からソフトウエア・サービス主体の企業に転換済み、あるいは転換しつつあるのは周知のとおりである。

3. 少子化に伴う諸問題

高齢化および少子化により、１世帯あたりの人数は減少の一途をたどっている。それに伴い、日本の自動車市場の需要構造に、次第に変化が生じてくることが想定される。現在は、ファミリー層を中心に、ミニバンやステーションワゴンなどといった、７、８人乗りの乗用車に一定の需要があるが、今後は４、５人乗りの小型乗用車、さらには１人もしくは２人乗りの超小型自動車へとその需要がさらにシフトしていくことが想定される。

4. 生産年齢人口の減少に伴う労働需給逼迫による職業運転者の不足の深刻化

職業運転者の不足については既に顕在化しており、製造業ならびに食品のサプライチェーンの広域化や、ネット通販業界の急成長などに伴う宅配便の取扱個数の急増などに伴って取扱貨物量が増える一方である物流業界、ならびに運輸業界は、現にその対策に日々苦慮している。その一方で、生産拠点の広域分散や宅配便の再配達の増加、数多く走っている「回送トラック」、公共交通手段の需要と供給のミスマッチなど、「運転工数」の無駄遣いが連日全国津々浦々で行われていることは紛れもない事実である。利用可能な「運転工数」には限りがあり、しかも減り続けていることをしっかりと認識し、それを真に必要なところに傾斜配分する方向で、ビジネスモデルを根本的に見直す時期に来ているといえる。例えば、物流業界においては、自動運転技術を高速道路走行時など実現可能なところから採用していったり、「回送トラック」を可能な限りなくすための取り組みを進めたり、鉄道貨物や内航船を上手く活用したりすることが求められている。公共交通については、先にも述べたように、大都市圏など一部を除いて、多頻度大量輸送を前提としたものから、オンデマンド型への転換が求められているのではないだろうか。

まとめに代えて

以上、日本の自動車産業を事例に述べてきた日本の人口減少への諸対応は、いずれをとってみても解決へのハードルは極めて高い。ただ、今後他の先進諸国、そして中国、タイなどといった少子高齢化が既に進みつつある一部の新興国においても、そう遠くないうちに同様の問題に直面することになると考えられる。日本の各産業が現在直面している人口減少への諸対応の経験は、いずれそれらの諸国でも生かすことができると考えられることから、日本の国際競争優位の新たな源泉となっていく可能性を秘めていると考える。

第Ⅲ部

資料編

第Ⅲ部

資料編　目次

分類	資料編の項目名	ページ
1. 人口	総人口（国勢調査）	184
	将来推計人口	184
	老年化指数	184
	総人口（住民基本台帳）	186
	人口増減率	186
	出生者数	186
	合計特殊出生率	186
	転出入者数	188
2. 県民経済計算	県内総生産（名目）の推移	190
	1人当たり県民所得の状況	190
3. 産業（第1次産業）	農業産出額	192
	総農家数	192
	農家構成	192
	耕作放棄地面積	194
	農業所得	194
	米作状況（水稲）	194
	林家数	196
	生産林業所得	196
	素材生産量	196
	林業産出額	196
	漁業経営体数	198
	海面漁獲量	198
	海面漁業生産額	198
	海面養殖収穫量	198
	水産加工品生産量	198
（第2次産業）	鉱工業生産指数	200
	製造業粗付加価値額	202
	製造業従業者数	202
	食料品製造業製造品出荷額	202
	食料品製造業従業者数	202
（第3次産業）	事業所数（法人・個人・卸売・小売）	204
	従業者数	204
	年間商品販売額	206
（産業基盤）	民間企業設備投資	208
	工場立地件数	208
	工業用水量（淡水合計）	208
	特許出願件数（日本人によるもの）	210
	意匠出願件数	210
	弁理士登録人数	210
	開業率	210
	廃業率	210
4. 消費・地価	消費者物価指数	212
	地価（住宅地・商業地）	212
	家計の動向（実収入・消費支出・可処分所得・平均消費性向）	214

分類	資料編の項目名	ページ
5. 交通・物流	貨物の動き（地域流動）	216
	海上出入貨物	218
	空港乗降客数	218
	空港貨物取扱量	218
6. 観光・国際交流	観光入込客数（実数）	220
	外国人訪問率	220
	外国人登録者数（実数）	220
	海外渡航者数（日本人）	220
	年代別旅券発行数	220
	宿泊者数（実数）	220
	ホテル・旅館の現況	222
	温泉地数	222
	港別出入国者数	224
7. 労働	業種別就業人口（実数・比率）	226
	有効求人倍率（一般・新規高卒者）	228
	新規高卒者就職率	228
	完全失業率	228
	失業者数	228
	労働時間（総実労働時間・所定外労働時間）	230
	パートタイム労働者比率	230
8. エネルギー	電源別発電電力量	232
	使用電灯量	232
	再生可能エネルギーの導入状況	232
9. 文化・教育・生活	国宝・重要文化財	234
	NPOの現況	236
	学校数	238
	児童・生徒数	240
	教員数	242
	図書館数	244
	社会体育施設数	244
	公民館数	244
	保育所数	244
	老人福祉施設数	244
	有料老人ホーム数	244
	病院数	246
	従事医師数	246
	外来患者数	246
	医療費総額	246
10. 金融・財政	預金・貸出金残高	248
	都道府県財政	248
	行政投資実績	250

第Ⅲ部 資料編

1. 人口

	年次	単位	全国	東北	青森	岩手	宮城
■総人口（国勢調査）	1920年	千人	55,963	7,570	756	846	962
	1925年		59,737	8,009	813	901	1,044
	1930年		64,450	8,508	880	976	1,143
	1935年		69,254	8,980	967	1,046	1,235
	1940年		73,075	9,228	1,001	1,096	1,271
	1945年		71,998	10,659	1,083	1,228	1,462
	1950年		84,115	11,483	1,283	1,347	1,663
	1955年		90,077	11,808	1,383	1,427	1,727
	1960年		94,302	11,768	1,427	1,449	1,743
	1965年		99,209	11,506	1,417	1,411	1,753
	1970年		104,665	11,392	1,428	1,371	1,819
	1975年		111,940	11,625	1,469	1,386	1,955
	1980年		117,060	12,023	1,524	1,422	2,082
	1985年		121,049	12,209	1,524	1,434	2,176
	1990年		123,611	12,213	1,483	1,417	2,249
	1995年		125,570	12,322	1,482	1,420	2,329
	2000年		126,926	12,293	1,476	1,416	2,365
	2005年		127,768	12,066	1,437	1,385	2,360
	2010年		128,057	11,710	1,373	1,330	2,348
	2015年		127,095	11,287	1,308	1,280	2,334
■将来推計人口	2020年	千人	124,100	10,817	1,236	1,206	2,269
	2025年		120,659	10,303	1,161	1,140	2,210
	2030年		116,618	9,768	1,085	1,072	2,141
	2035年		112,124	9,221	1,009	1,005	2,062
	2040年		107,276	8,654	932	938	1,973
■老年化指数	1920年	%	14.41	12.74	10.80	16.27	12.18
	1930年		12.99	10.54	9.01	12.64	9.93
	1940年		13.10	10.75	8.84	11.02	10.04
	1950年		13.95	11.56	9.47	11.69	10.89
	1960年		18.98	16.20	12.54	15.19	16.25
	1970年		29.39	29.74	22.78	27.75	28.00
	1980年		38.71	45.01	36.71	43.99	37.60
	1985年		47.89	54.90	46.83	55.36	44.80
	1990年		66.24	74.47	66.34	76.25	60.72
	1995年		91.24	103.44	93.79	106.80	85.59
	2000年		119.12	136.77	128.66	143.07	115.74
	2005年		146.52	169.11	164.14	178.38	144.40
	2010年		174.05	200.07	205.29	213.56	168.98
	2015年		210.65	246.34	263.78	256.02	205.68

秋田	山形	福島	新潟	資料・注記
899	969	1,363	1,776	総務省「国勢調査」 注1：1940年は旧外地人（朝鮮、台湾、樺太及び南洋群島）以外の外国人（39,237人）を除く全人口。 注2：沖縄県は1945年は調査が実施されていない。
936	1,027	1,438	1,850	
988	1,080	1,508	1,933	
1,038	1,117	1,582	1,996	
1,052	1,119	1,626	2,064	
1,212	1,326	1,957	2,390	
1,309	1,357	2,062	2,461	
1,349	1,354	2,095	2,473	
1,336	1,321	2,051	2,442	
1,280	1,263	1,984	2,399	
1,241	1,226	1,946	2,361	
1,232	1,220	1,971	2,392	
1,257	1,252	2,035	2,451	
1,254	1,262	2,080	2,478	
1,227	1,258	2,104	2,475	
1,214	1,257	2,134	2,488	
1,189	1,244	2,127	2,476	
1,146	1,216	2,091	2,431	
1,086	1,169	2,029	2,374	
1,023	1,124	1,914	2,304	
959	1,062	1,874	2,210	国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成25年3月推計）」
893	1,006	1,780	2,112	
827	949	1,684	2,009	
763	893	1,587	1,902	
700	836	1,485	1,791	
10.35	11.71	12.32	14.39	総務省「国勢調査」より東北活性研算定 注：老年化指数＝老年人口（65歳以上人口）÷年少人口（15歳未満人口）×100
7.64	9.86	10.77	12.37	
8.56	10.42	11.31	12.98	
8.68	11.72	12.09	14.15	
13.45	18.10	16.85	19.13	
29.86	36.31	30.45	33.18	
50.17	55.80	45.56	49.53	
63.13	66.26	53.81	60.59	
87.22	87.49	71.45	81.69	
125.86	119.28	97.39	111.87	
171.53	153.39	126.61	143.88	
216.27	185.96	154.53	175.82	
258.30	214.83	182.73	205.89	
323.74	253.65	236.97	248.27	

	年次	単位	全国	東北	青森	岩手	宮城
■総人口（住民基本台帳）	2000年3月	千人	126,071	12,336	1,500	1,425	2,344
	2005年3月		127,059	12,169	1,473	1,397	2,352
	2010年3月		127,058	11,808	1,406	1,345	2,329
	2011年3月		126,923	11,731	1,396	1,335	2,319
	2012年3月		126,660	11,606	1,383	1,318	2,303
	2013年3月		128,374	11,578	1,372	1,314	2,319
	2014年1月		128,438	11,561	1,368	1,311	2,329
	2015年1月		128,226	11,483	1,353	1,301	2,328
	2016年1月		128,066	11,398	1,338	1,289	2,324
■人口増減率	2000年度	%	0.17	-	▲ 0.18	▲ 0.23	0.14
	2005年度		▲ 0.00	-	▲ 0.85	▲ 0.64	▲ 0.31
	2010年度		▲ 0.11	-	▲ 0.69	▲ 0.76	▲ 0.45
	2011年度		▲ 0.21	-	▲ 0.92	▲ 1.28	▲ 0.70
	2012年度		▲ 0.21	-	▲ 1.07	▲ 0.67	0.09
	2013年		▲ 0.19	-	▲ 1.01	▲ 0.68	0.10
	2014年		▲ 0.16	-	▲ 1.06	▲ 0.79	▲ 0.06
	2015年		▲ 0.12	-	▲ 1.10	▲ 0.88	▲ 0.16
自然増減率	2000年度	%	0.19	-	0.01	▲ 0.01	0.22
	2005年度		▲ 0.01	-	▲ 0.29	▲ 0.30	▲ 0.02
	2010年度		▲ 0.12	-	▲ 0.48	▲ 0.58	▲ 0.36
	2011年度		▲ 0.16	-	▲ 0.51	▲ 0.88	▲ 0.47
	2012年度		▲ 0.18	-	▲ 0.60	▲ 0.50	▲ 0.14
	2013年		▲ 0.18	-	▲ 0.58	▲ 0.51	▲ 0.14
	2014年		▲ 0.20	-	▲ 0.60	▲ 0.57	▲ 0.20
	2015年		▲ 0.22	-	▲ 0.64	▲ 0.59	▲ 0.22
社会増減率	2000年度	%	▲ 0.02	-	▲ 0.19	▲ 0.23	▲ 0.08
	2005年度		0.00	-	▲ 0.55	▲ 0.34	▲ 0.29
	2010年度		0.02	-	▲ 0.21	▲ 0.18	▲ 0.08
	2011年度		▲ 0.05	-	▲ 0.41	▲ 0.40	▲ 0.23
	2012年度		▲ 0.03	-	▲ 0.47	▲ 0.17	0.24
	2013年		▲ 0.01	-	▲ 0.44	▲ 0.17	0.24
	2014年		0.04	-	▲ 0.46	▲ 0.22	0.15
	2015年		0.09	-	▲ 0.46	▲ 0.29	0.06
■出生者数	2000年度	人	1,180,565	108,608	12,961	12,363	21,953
	2005年度		1,065,533	93,500	10,505	10,422	19,349
	2010年度		1,070,445	87,514	9,672	9,676	18,870
	2011年度		1,049,553	84,541	9,488	9,347	18,274
	2012年度		1,039,574	82,585	9,107	9,224	18,764
	2013年		1,043,118	83,379	9,125	9,232	18,989
	2014年		1,018,003	80,866	8,914	8,813	18,132
	2015年		1,024,041	80,258	8,625	8,900	18,231
■合計特殊出生率	2000年	—	1.36	-	1.47	1.56	1.39
	2005年		1.26	-	1.29	1.41	1.24
	2010年		1.39	-	1.38	1.46	1.30
	2011年		1.39	-	1.38	1.41	1.25
	2012年		1.41	-	1.36	1.44	1.30
	2013年		1.43	-	1.40	1.46	1.34
	2014年		1.42	-	1.42	1.44	1.30
	2015年		1.45	-	1.43	1.49	1.36

秋田	山形	福島	新潟	資料・注記
1,203	1,245	2,136	2,482	総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」 注1：住民基本台帳法の改正に伴い、2012年7月9日以降の統計には外国人が含まれている。 注2：2013年までは3月31日、2014年以降は1月1日現在の値。
1,167	1,221	2,110	2,450	
1,108	1,177	2,052	2,391	
1,098	1,169	2,036	2,379	
1,086	1,160	1,992	2,365	
1,076	1,156	1,980	2,361	
1,070	1,151	1,976	2,355	
1,057	1,141	1,965	2,337	
1,043	1,130	1,954	2,319	
▲ 0.49	▲ 0.29	▲ 0.14	▲ 0.22	総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」 注1：住民基本台帳法の改正に伴い、2012年7月9日以降の統計には外国人が含まれている。また、2014年より調査期間が年度から暦年に変更となっている。 注2：住民基本台帳法の改正に伴い、2012年度以降の統計には外国人が含まれるようになったが、2012年度については日本人のみの数値を採用した。
▲ 0.88	▲ 0.71	▲ 0.45	▲ 0.47	
▲ 0.96	▲ 0.68	▲ 0.75	▲ 0.51	
▲ 1.05	▲ 0.73	▲ 2.17	▲ 0.60	
▲ 1.23	▲ 0.89	▲ 1.04	▲ 0.69	
▲ 1.22	▲ 0.96	▲ 0.70	▲ 0.69	
▲ 1.28	▲ 0.92	▲ 0.54	▲ 0.74	
▲ 1.28	▲ 0.98	▲ 0.59	▲ 0.77	
▲ 0.24	▲ 0.07	0.09	▲ 0.00	
▲ 0.48	▲ 0.31	▲ 0.16	▲ 0.22	
▲ 0.69	▲ 0.50	▲ 0.41	▲ 0.38	
▲ 0.74	▲ 0.55	▲ 0.51	▲ 0.42	
▲ 0.79	▲ 0.57	▲ 0.49	▲ 0.46	
▲ 0.80	▲ 0.59	▲ 0.46	▲ 0.48	
▲ 0.85	▲ 0.61	▲ 0.46	▲ 0.50	
▲ 0.85	▲ 0.63	▲ 0.52	▲ 0.51	
▲ 0.25	▲ 0.22	▲ 0.23	▲ 0.22	
▲ 0.40	▲ 0.40	▲ 0.29	▲ 0.25	
▲ 0.27	▲ 0.18	▲ 0.35	▲ 0.14	
▲ 0.31	▲ 0.18	▲ 1.67	▲ 0.18	
▲ 0.44	▲ 0.33	▲ 0.55	▲ 0.23	
▲ 0.43	▲ 0.37	▲ 0.24	▲ 0.22	
▲ 0.43	▲ 0.31	▲ 0.09	▲ 0.24	
▲ 0.43	▲ 0.35	▲ 0.08	▲ 0.26	
8,852	10,828	20,126	21,525	総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」
7,658	9,320	17,631	18,615	
6,723	8,643	15,842	18,088	
6,637	8,462	14,663	17,670	
6,345	8,204	13,660	17,281	
6,180	8,182	14,473	17,198	
6,007	7,976	14,500	16,524	
5,875	7,875	14,303	16,449	
1.45	1.62	1.65	1.51	厚生労働省「人口動態調査」
1.34	1.45	1.49	1.34	
1.31	1.48	1.52	1.43	
1.35	1.46	1.48	1.41	
1.37	1.44	1.41	1.43	
1.35	1.47	1.53	1.44	
1.34	1.47	1.58	1.43	
1.35	1.48	1.58	1.44	

	年次	単位	全国	東北	青森	岩手	宮城
■転出入者数 転入者	2000年	人	2,813,464	207,366	26,905	24,186	56,705
	2005年		2,601,648	180,131	21,957	19,754	51,742
	2010年		2,332,392	160,831	19,963	17,893	47,358
	2011年		2,338,519	161,387	20,089	18,756	47,662
	2012年		2,317,856	165,053	19,305	19,306	53,183
	2013年		2,301,895	162,192	18,472	18,529	51,326
	2014年		2,259,688	158,439	17,792	17,845	48,951
	2015年		2,334,738	158,645	17,724	17,636	48,315
転出者	2000年	人	2,813,464	225,456	29,234	26,408	57,436
	2005年		2,601,648	217,714	29,139	25,622	55,492
	2010年		2,332,392	187,848	24,995	22,131	47,914
	2011年		2,338,519	211,642	23,345	22,199	54,064
	2012年		2,317,856	191,674	24,648	21,691	47,114
	2013年		2,301,895	185,031	24,528	20,960	46,670
	2014年		2,259,688	181,387	24,252	21,045	46,514
	2015年		2,334,738	187,168	24,284	21,758	48,391
転入超過数	2000年	人	-	▲ 18,090	▲ 2,329	▲ 2,222	▲ 731
	2005年		-	▲ 37,583	▲ 7,182	▲ 5,868	▲ 3,750
	2010年		-	▲ 27,017	▲ 5,032	▲ 4,238	▲ 556
	2011年		-	▲ 50,255	▲ 3,256	▲ 3,443	▲ 6,402
	2012年		-	▲ 26,621	▲ 5,343	▲ 2,385	6,069
	2013年		-	▲ 22,839	▲ 6,056	▲ 2,431	4,656
	2014年		-	▲ 22,948	▲ 6,460	▲ 3,200	2,437
	2015年		-	▲ 28,523	▲ 6,560	▲ 4,122	▲ 76

秋田	山形	福島	新潟	資料・注記
16,797	18,822	33,410	30,541	総務省「住民基本台帳人口移動報告」 注：日本人のみ。
14,459	15,843	29,148	27,228	
12,735	13,517	25,611	23,754	
13,169	15,259	21,741	24,711	
12,503	14,444	23,346	22,966	
11,943	13,498	25,768	22,656	
11,626	13,316	27,056	21,853	
11,710	13,199	28,209	21,852	
19,865	20,556	36,822	35,135	
19,226	20,058	35,450	32,727	
16,463	17,124	31,363	27,858	
15,859	16,172	53,122	26,881	
16,077	17,144	37,189	27,811	
16,538	17,579	30,968	27,788	
16,049	16,889	29,267	27,371	
16,202	17,342	30,604	28,587	
▲ 3,068	▲ 1,734	▲ 3,412	▲ 4,594	
▲ 4,767	▲ 4,215	▲ 6,302	▲ 5,499	
▲ 3,728	▲ 3,607	▲ 5,752	▲ 4,104	
▲ 2,690	▲ 913	▲ 31,381	▲ 2,170	
▲ 3,574	▲ 2,700	▲ 13,843	▲ 4,845	
▲ 4,595	▲ 4,081	▲ 5,200	▲ 5,132	
▲ 4,423	▲ 3,573	▲ 2,211	▲ 5,518	
▲ 4,492	▲ 4,143	▲ 2,395	▲ 6,735	

2. 県民経済計算

	年次	単位	全国	東北	青森	岩手	宮城
■県内総生産（名目）の推移 総額	2005年度	億円	5,255,197	419,917	43,788	44,958	84,277
	2010年度		4,969,201	390,026	44,281	41,029	78,311
	2011年度		5,004,825	384,388	44,186	41,576	76,941
	2012年度		4,995,840	399,186	44,648	43,656	85,200
	2013年度		5,086,456	410,602	44,115	45,162	88,166
第1次産業	2005年度	億円	57,265	10,512	1,764	1,594	1,345
	2010年度		53,017	9,572	1,642	1,474	1,171
	2011年度		52,677	9,395	1,669	1,404	961
	2012年度		54,358	10,046	1,708	1,521	1,098
	2013年度		53,561	9,885	1,724	1,523	1,081
第2次産業	2005年度	億円	1,326,811	104,826	7,157	10,637	16,798
	2010年度		1,164,471	91,987	9,742	8,573	15,033
	2011年度		1,183,397	92,295	10,010	9,763	15,008
	2012年度		1,173,159	99,969	10,029	10,877	19,051
	2013年度		1,225,232	106,141	9,450	12,167	20,207
第3次産業	2005年度	億円	3,854,660	303,615	34,977	32,497	66,094
	2010年度		3,730,219	287,366	33,004	30,746	62,021
	2011年度		3,740,844	281,649	32,646	30,163	61,200
	2012年度		3,739,370	287,604	33,016	30,933	64,933
	2013年度		3,773,364	292,595	33,081	31,092	66,720
■1人当たり県民所得の状況	2005年度	千円	3,135	2,551	2,227	2,386	2,615
	2010年度		2,922	2,445	2,328	2,299	2,448
	2011年度		2,960	2,449	2,359	2,369	2,491
	2012年度		2,981	2,588	2,418	2,558	2,747
	2013年度		3,065	2,699	2,426	2,698	2,857

秋田	山形	福島	新潟	資料・注記
36,924	39,067	77,945	92,959	内閣府「県民経済計算」 注：県民経済計算は、国民経済計算に準拠して2005年基準で作成されている。
34,335	36,199	69,398	86,470	
34,856	36,407	62,809	87,611	
34,708	36,629	67,107	87,240	
34,773	38,304	71,746	88,336	
1,186	1,293	1,380	1,949	
994	1,200	1,387	1,705	
1,144	1,287	1,123	1,807	
1,260	1,427	1,169	1,863	
1,155	1,392	1,237	1,774	
7,568	10,704	25,204	26,758	
6,799	8,928	20,052	22,860	
6,884	9,137	18,026	23,469	
6,600	8,887	21,185	23,342	
6,741	10,166	23,743	23,666	
28,261	26,916	51,050	63,821	
26,610	25,896	47,644	61,444	
26,854	25,770	43,283	61,733	
26,868	26,089	44,329	61,437	
26,867	26,466	46,225	62,144	
2,348	2,457	2,727	2,763	内閣府「県民経済計算」 注1：県民経済計算は、国民経済計算に準拠して2005年基準で作成されている。 注2：東北の1人当たり県民所得については、内閣府「県民経済計算」に準じて東北活性研が算定している。
2,289	2,369	2,534	2,625	
2,356	2,406	2,323	2,673	
2,417	2,476	2,564	2,698	
2,463	2,629	2,787	2,767	

3. 産業

（第１次産業）

	年次	単位	全国	東北	青森	岩手	宮城	秋田
農業	2000年		91,295	17,921	2,648	2,849	2,202	2,058
■農業産出額	2005年		85,119	16,870	2,797	2,541	1,997	1,866
	2010年		81,214	15,090	2,751	2,287	1,679	1,494
	2011年	億円	82,463	15,326	2,804	2,387	1,641	1,732
	2012年		85,251	16,070	2,759	2,476	1,810	1,877
	2013年		84,668	15,764	2,835	2,433	1,767	1,716
	2014年		83,639	14,746	2,879	2,352	1,629	1,473
■総農家数	2000年		3,120,215	623,317	70,301	92,438	84,959	80,563
	2005年	戸	2,848,166	569,988	61,587	86,028	77,855	72,000
	2010年		2,527,948	498,553	54,210	76,377	65,633	59,971
	2015年		2,155,082	412,293	44,781	66,099	52,350	49,048
■農家構成	2000年		2,337	522	60	76	71	70
販売農家数	2005年		1,963	453	51	67	63	60
	2010年		1,631	372	43	55	49	47
	2011年		1,561	354	41	53	47	45
	2012年	千戸	1,504	331	38	49	43	43
	2013年		1,455	321	38	48	41	42
	2014年		1,412	312	37	47	40	40
	2015年		1,330	294	35	45	38	38
	2016年		1,263	279	34	44	35	35
専業農家数	2000年		426	58	10	9	7	7
	2005年		443	67	12	11	8	8
	2010年		451	75	13	12	9	9
	2011年		439	69	12	11	8	9
	2012年	千戸	423	63	11	10	6	8
	2013年		415	62	11	10	5	7
	2014年		406	57	11	9	5	6
	2015年		443	73	13	12	8	9
	2016年		395	60	12	10	7	7
第一種兼業農家数	2000年		350	90	17	12	10	12
	2005年		308	83	14	11	9	10
	2010年		225	60	10	8	6	8
	2011年		217	58	11	7	6	7
	2012年	千戸	222	58	11	8	6	8
	2013年		205	55	10	7	5	8
	2014年		196	53	10	7	6	8
	2015年		165	45	7	6	5	6
	2016年		185	49	8	7	4	7
第二種兼業農家数	2000年		1,561	373	33	55	55	51
	2005年		1,212	303	25	45	46	42
	2010年		955	237	20	35	35	30
	2011年		905	227	18	34	33	29
	2012年	千戸	859	211	17	31	31	28
	2013年		834	205	16	31	31	26
	2014年		810	201	16	31	29	26
	2015年		722	177	14	28	24	23
	2016年		682	170	14	27	24	22

山形	福島	新潟	資料・注記
2,372	2,651	3,141	農林水産省「生産農業所得統計」
2,125	2,500	3,044	
1,986	2,330	2,563	
2,155	1,851	2,756	
2,352	2,021	2,775	
2,293	2,049	2,671	
2,128	1,837	2,448	
67,572	111,219	116,265	農林水産省「農林業センサス」
61,567	104,423	106,528	注1：2005年の全国値には火山活動で全島避難の三宅島を含まない。
53,477	96,598	92,287	注2：2015年の値には2014年4月1日時点の避難指示区域となっている福島県楢葉町、富岡町、大熊町、双葉町、浪江町、葛尾村及び飯館村の全域並びに南相馬市、川俣町、及び川内村の一部地域の結果は含まれていない。
46,224	75,338	78,453	
57	92	96	農林水産省「農林業センサス」、「農業構造動態調査」
49	81	82	注1：2015年の値には2014年4月1日時点の避難指示区域となっている福島県楢葉町、富岡町、大熊町、双葉町、浪江町、葛尾村及び飯館村の全域並びに南相馬市、川俣町及び川内村の一部地域の結果は含まれていない。
39	71	67	注2：2016年は概数値。
38	68	63	
36	60	62	
35	58	60	
35	57	57	
32	52	54	
31	49	52	
5	10	9	
6	11	11	
7	13	12	
7	12	10	
7	11	11	
7	11	10	
6	10	10	
8	12	11	
7	8	9	
13	13	13	
13	12	13	
9	9	9	
8	9	10	
8	8	10	
7	8	9	
8	7	8	
7	6	8	
7	8	9	
38	69	74	
30	57	58	
23	48	46	
23	47	43	
22	41	41	
21	40	41	
20	40	40	
18	34	36	
17	33	34	

	年次	単位	全国	東北	青森	岩手	宮城	秋田
■耕作放棄地面積	2000年	ha	342,789	70,972	12,315	11,275	8,496	4,003
	2005年		385,791	80,402	14,590	12,574	8,765	6,789
	2010年		395,981	85,565	15,212	13,933	9,720	7,411
	2015年		423,064	100,128	17,320	17,428	11,692	9,530
■農業所得	2000年	億円	35,562	6,887	1,138	990	842	816
	2005年		32,030	6,658	1,185	823	829	670
	2010年		28,395	5,906	989	815	686	522
	2011年		27,800	5,384	1,032	630	601	605
	2012年		29,541	6,245	1,103	736	781	737
	2013年		29,412	5,982	936	671	781	645
	2014年		27,965	5,176	1,002	655	573	467
■米作状況（水稲）作付面積	2000年	ha	1,763,000	575,500	56,600	62,900	84,300	95,600
	2005年		1,702,000	563,900	53,800	60,600	79,500	94,600
	2010年		1,625,000	537,200	49,400	56,400	73,400	91,300
	2011年		1,574,000	506,300	46,900	54,500	66,400	90,000
	2012年		1,579,000	514,200	47,800	54,600	70,200	91,100
	2013年		1,597,000	525,900	49,600	55,400	72,200	92,500
	2014年		1,573,000	522,600	48,600	55,000	71,100	91,700
	2015年		1,505,000	498,700	43,500	51,400	66,700	88,700
収穫量	2000年	t	9,472,000	3,253,400	339,000	349,100	458,600	549,700
	2005年		9,062,000	3,147,300	322,800	326,000	423,700	544,000
	2010年		8,478,000	2,956,500	285,500	312,500	400,000	488,500
	2011年		8,397,000	2,830,800	280,500	297,600	363,200	512,100
	2012年		8,519,000	2,943,400	295,900	305,200	392,400	522,000
	2013年		8,603,000	2,992,700	302,600	300,300	398,500	529,100
	2014年		8,435,000	3,011,300	296,500	309,100	397,400	546,500
	2015年		7,986,000	2,828,500	268,000	287,800	364,800	522,400
作況指数	2000年	—	104	-	104	106	105	101
	2005年		101	-	103	101	101	100
	2010年		98	-	100	104	103	93
	2011年		101	-	103	102	103	99
	2012年		102	-	106	105	105	100
	2013年		102	-	104	102	104	100
	2014年		101	-	104	105	105	104
	2015年		100	-	105	105	103	103

山形	福島	新潟	資料・注記
6,051	20,160	8,672	農林水産省「農林業センサス」
6,797	21,708	9,179	注1：1995年、2010年、2015年には「土地持ち非農家」面積を含む。 注2：2015年の値には2014年4月1日時点の避難指示区域となっている福島県楢葉町、富岡町、大熊町、双葉町、浪江町、葛尾村及び飯館村の全域並びに南相馬市、川俣町、及び川内村の一部地域の結果は含まれていない。
7,443	22,394	9,452	
8,372	25,226	10,560	
880	1,045	1,176	農林水産省「生産農業所得統計」
854	1,020	1,277	
750	1,047	1,097	
658	777	1,081	
951	866	1,071	
982	981	986	
851	782	846	
73,100	82,300	120,700	農林水産省「作物統計」
71,700	82,700	121,000	
68,200	80,600	117,900	
66,700	64,400	117,400	
66,800	66,200	117,500	
68,300	68,200	119,700	
67,900	68,200	120,100	
65,300	65,600	117,500	
450,300	447,700	659,000	
429,500	449,100	652,200	
406,500	445,700	617,800	
392,200	353,600	631,600	
403,500	368,700	655,700	
415,300	382,600	664,300	
423,000	381,900	656,900	
400,900	365,400	619,200	
105	104	103	
101	101	100	
100	103	97	
99	102	100	
102	104	104	
102	104	103	
105	104	101	
103	101	97	

	年次	単位	全国	東北	青森	岩手	宮城
林業	2000年		1,018,752	214,885	20,079	48,784	20,761
■林家数	2005年		919,833	202,322	17,163	47,070	19,051
合計	2010年	戸	906,805	203,452	17,950	46,553	19,713
	2015年		828,973	186,305	15,900	43,591	17,965
農家林家	2000年		657,517	157,364	13,959	35,987	15,231
	2005年	戸	597,488	145,648	11,473	34,285	13,978
	2010年		579,069	139,750	11,817	32,519	13,808
非農家林家	2000年		361,235	57,521	6,120	12,797	5,530
	2005年	戸	322,345	56,674	5,690	12,785	5,073
	2010年		327,736	63,702	6,133	14,034	5,905
■生産林業所得	2000年		3,519	791	96	167	66
	2005年		2,456	561	50	119	41
	2010年		2,255	496	45	103	32
	2011年	億円	2,237	457	54	82	23
	2012年		2,090	450	55	89	25
	2013年		2,280	506	63	104	29
	2014年		24,370	590	63	137	40
■素材生産量	2000年		17,987	4,147	612	1,155	439
	2005年		16,166	3,873	581	1,054	502
	2010年		17,193	4,401	601	1,258	471
	2011年		18,290	4,089	678	984	382
	2012年	千㎥	18,479	4,493	739	1,290	435
	2013年		19,646	4,858	779	1,370	470
	2014年		19,916	5,065	803	1,398	530
	2015年		20,049	5,276	834	1,524	537
■林業産出額	2000年		5,311	1,181	135	223	89
合計	2005年		4,168	985	71	188	83
	2010年		4,217	1,065	68	210	76
	2011年	億円	4,166	987	80	168	55
	2012年		3,917	981	81	183	61
	2013年		4,247	1,097	93	212	70
	2014年		4,515	1,201	109	233	80

				資料・注記
秋田	山形	福島	新潟	
28,737	21,114	44,204	31,206	農林水産省「農林業センサス」
27,628	20,257	42,061	29,092	
27,697	20,320	42,415	28,804	
25,750	19,351	36,643	27,105	
20,565	14,894	35,158	21,570	
19,075	13,927	33,212	19,698	
17,774	12,994	32,606	18,232	
8,172	6,220	9,046	9,636	
8,553	6,330	8,849	9,394	
9,923	7,326	9,809	10,572	
91	65	136	170	農林水産省「生産林業所得統計」
82	41	87	141	
79	40	76	121	
86	37	51	124	
80	36	43	122	
88	38	49	135	
107	42	55	146	
647	343	764	187	農林水産省「木材需給報告書」
727	260	618	131	
940	295	711	125	
994	292	636	123	
983	285	647	114	
1,106	314	695	124	
1,217	322	655	140	
1,239	315	740	87	
124	85	180	345	農林水産省「生産林業所得統計」
112	61	129	341	
132	81	125	372	
142	75	87	380	
132	71	74	378	
146	76	86	415	
177	84	93	434	

	年次	単位	全国	東北	青森	岩手	宮城
漁業 ■漁業経営体数	1998年	経営体	150,586	22,729	6,026	6,080	4,972
	2003年		132,417	20,274	5,513	5,223	4,533
	2008年		115,196	18,874	5,146	5,313	4,006
	2013年		94,507	13,106	4,501	3,365	2,311
■海面漁獲量	2005年	t	4,456,890	747,474	161,429	145,101	278,691
	2010年		4,122,102	617,660	128,491	136,416	224,588
	2011年		3,824,099	430,953	124,398	80,210	129,400
	2012年		3,746,763	462,077	115,529	103,276	152,912
	2013年		3,715,246	503,077	115,523	113,423	185,056
	2014年		3,717,258	523,399	127,791	114,031	177,428
	2015年		3,550,003	481,721	114,468	108,752	165,320
■海面漁業生産額	2005年	億円	10,590	1,607	438	277	521
	2010年		9,715	1,594	381	287	524
	2011年		9,397	1,267	382	217	385
	2012年		9,141	1,224	346	241	393
	2013年		9,436	1,335	385	265	438
	2014年		9,666	4,145	382	303	473
■海面養殖収穫量	2005年	t	1,211,987	300,716	93,175	66,221	137,785
	2010年		1,111,338	267,333	90,478	51,434	123,323
	2011年		868,720	68,448	32,879	4,530	29,689
	2012年		1,039,504	144,004	76,411	23,512	43,093
	2013年		997,097	145,327	51,300	31,195	61,753
	2014年		987,639	170,457	63,501	32,042	73,785
	2015年		1,069,017	131,935	11,091	42,754	76,752
■水産加工品生産量	2005年	t	3,715,643	752,155	103,804	122,314	390,059
	2010年		3,356,822	628,921	115,898	120,399	334,262
	2011年		2,973,201	269,278	107,583	41,574	76,558
	2012年		2,985,080	344,948	115,595	87,671	90,748
	2013年		3,098,528	507,576	119,695	106,073	172,424
	2014年		3,190,239	581,768	131,377	112,492	230,221
	2015年		3,097,811	574,965	117,311	99,515	250,904

秋田	山形	福島	新潟	資料・注記
1,099	548	1,040	2,964	農林水産省「漁業センサス」
988	504	909	2,604	注：漁業経営体とは、調査期日前1年間に海面で利潤又は生活の資を得るため、販売目的で水産動植物採補、養殖を行った経営体(世帯及び事業所)。ただし、年間漁業従事日数30日未満の個人漁業経営体は除く。
966	416	743	2,284	
758	359	14	1,798	
10,793	7,430	105,714	38,316	農林水産省「漁業・養殖業生産統計」
9,533	6,713	78,939	32,980	
9,456	7,080	49,778	30,631	
7,479	5,643	44,771	32,467	
7,713	6,245	45,248	29,869	
7,204	5,460	59,790	31,695	
7,962	5,964	45,446	33,809	
40	28	176	126	農林水産省「漁業生産額」
36	27	182	157	
37	28	87	131	
33	24	68	119	
32	27	79	109	
32	24	86	114	
87	-	1,385	2,063	農林水産省「海面漁業生産統計調査」
79	-	1,459	560	注1：種苗養殖を除く。 注2：2015年は概数値。
84	-	x	1,266	
41	-	x	947	
217	-	x	862	
150	-	-	979	
147	-	-	1,191	
3,713	4,854	44,685	82,726	農林水産省「農林水産省統計表」、「水産加工統計調査」
4,129	3,377	32,871	17,985	注1：のり類、缶詰を除く。 2010年以降は「陸上加工品生産量」のみが調査対象。 注2：2005年の全国計には都道府県に配分できない船上加工分、及び秘匿数値を含む。
4,359	3,700	16,403	19,101	
4,409	3,719	22,612	20,194	
5,270	5,318	22,515	76,280	
3,655	3,673	23,974	76,376	
3,470	4,061	24,373	75,331	

（第2次産業）

	年次	単位	全国	東北			
					青森	岩手	宮城
■鉱工業生産指数 原指数	2009年		86.5	85.7	90.3	84.8	94.6
	2010年		100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
	2011年		97.2	89.3	95.8	89.4	70.7
	2012年		97.8	95.4	104.7	95.6	96.7
	2013年		97.0	93.5	106.4	94.9	94.6
	2014年		99.0	96.1	106.9	94.7	93.2
	2015年		97.8	95.3	107.8	95.4	90.5
四半期別 季節調整済指数	2009年Ⅰ期		79.3	78.0	87.8	78.6	88.0
	Ⅱ期		83.5	81.5	85.0	81.0	94.1
	Ⅲ期		88.6	88.3	93.6	86.6	97.1
	Ⅳ期		94.9	95.4	94.3	93.6	98.7
	2010年Ⅰ期		98.8	99.1	97.0	98.9	102.3
	Ⅱ期		99.8	98.7	101.6	98.2	103.3
	Ⅲ期		101.1	100.2	100.4	100.7	97.0
	Ⅳ期		100.7	102.6	101.0	103.1	97.5
	2011年Ⅰ期		96.9	90.7	93.7	90.4	85.2
	Ⅱ期		92.9	82.0	87.9	85.1	58.5
	Ⅲ期		99.5	91.9	98.4	92.6	66.6
	Ⅳ期		100.5	94.6	103.2	91.9	72.8
	2012年Ⅰ期		101.3	99.0	103.2	97.9	88.7
	Ⅱ期		99.1	96.4	108.5	94.7	100.9
	Ⅲ期		95.9	94.0	104.3	93.8	104.0
	Ⅳ期		94.1	91.4	102.2	94.7	93.1
	2013年Ⅰ期		94.6	90.6	107.3	97.4	96.2
	Ⅱ期		96.1	91.6	107.1	92.2	94.2
	Ⅲ期		97.8	93.9	105.0	95.0	90.9
	Ⅳ期		99.6	99.6	106.5	95.6	97.2
	2014年Ⅰ期		101.9	98.2	109.8	97.5	97.4
	Ⅱ期		98.8	95.8	103.9	93.7	97.9
	Ⅲ期		97.4	95.4	107.7	93.5	88.9
	Ⅳ期		98.2	95.3	106.3	94.7	89.1
	2015年Ⅰ期		99.7	98.1	108.8	97.7	92.4
	Ⅱ期		98.3	94.2	108.5	96.3	92.5
	Ⅲ期		97.0	93.8	108.6	95.3	89.8
	Ⅳ期		97.1	94.3	105.6	92.3	87.4

				資料・注記
秋田	山形	福島	新潟	
86.1	85.0	84.9	93.3	経済産業省、東北経済産業局ホームページ、各県資料
100.0	100.0	100.0	100.0	注1：2010年＝100とした指数。 注2：東北の値は東北6県の値（東北経済産業局公表値）
95.2	97.8	88.9	101.8	
93.9	98.1	92.5	99.3	
95.2	95.7	90.0	100.4	
97.8	100.9	92.7	101.9	
98.4	97.9	88.1	100.5	
77.2	79.4	77.7	89.0	
86.8	82.0	81.4	91.4	
87.8	86.1	86.3	94.4	
91.8	92.9	93.7	98.3	
98.4	98.1	100.7	102.5	
99.9	102.0	100.6	98.1	
101.3	99.7	100.2	98.9	
100.3	100.8	98.9	100.6	
93.2	96.7	89.9	106.1	
97.8	95.0	84.0	100.6	
94.8	101.7	91.4	100.5	
95.4	98.8	91.3	100.7	
97.8	98.0	98.1	100.5	
95.8	99.0	96.9	101.2	
91.3	98.3	88.6	98.2	
91.1	96.4	86.9	96.4	
92.8	93.7	88.1	100.1	
94.4	91.9	87.0	100.4	
95.6	96.5	90.2	100.0	
98.6	100.6	94.3	101.2	
99.6	103.7	97.5	103.9	
97.1	102.6	92.4	101.2	
98.6	98.6	90.9	100.7	
96.4	99.0	89.9	102.1	
99.1	101.2	91.6	101.4	
97.2	97.3	87.6	100.6	
97.7	95.9	87.8	100.2	
99.8	97.7	85.8	100.0	

	年次	単位	全国	東北	青森	岩手	宮城
■製造業 粗付加価値額	2000年	億円	1,033,051	76,524	3,899	7,102	12,344
	2005年		1,116,542	85,824	4,822	8,239	12,454
	2010年		1,006,454	78,135	6,975	6,940	12,065
	2011年		993,498	70,372	6,697	5,740	10,160
	2012年		974,050	70,649	6,349	6,503	10,449
	2013年		978,479	72,765	6,336	6,829	11,501
	2014年		992,204	75,077	6,475	6,852	12,404
■製造業 従業者数	2000年	人	9,183,833	981,467	74,750	112,175	143,768
	2005年		8,156,992	852,942	58,843	97,616	123,882
	2010年		7,663,847	783,181	58,019	87,736	116,511
	2011年		7,472,111	736,260	54,912	81,154	102,510
	2012年		7,425,339	736,398	56,037	81,870	104,456
	2013年		7,402,984	736,663	55,647	82,077	107,580
	2014年		7,403,269	739,765	55,464	82,600	108,908
■食料品製造業 製造品出荷額	2000年	億円	238,881	25,873	3,110	3,296	6,878
	2005年		226,775	23,869	2,767	3,076	5,737
	2010年		241,144	26,361	3,115	3,315	5,732
	2011年		241,449	22,618	2,875	2,584	4,059
	2012年		243,020	23,131	2,711	3,054	4,430
	2013年		249,481	24,745	3,110	3,208	4,775
	2014年		259,361	25,731	3,274	3,391	4,944
■食料品製造業 従業者数	2000年	人	1,127,177	152,390	18,667	22,028	33,909
	2005年		1,104,292	143,751	16,762	21,092	30,503
	2010年		1,122,817	142,373	16,649	20,439	29,906
	2011年		1,041,765	122,923	14,896	16,157	20,430
	2012年		1,092,789	130,488	14,856	18,047	24,136
	2013年		1,105,813	131,468	15,520	17,547	24,506
	2014年		1,112,433	131,844	15,456	17,996	25,151

				資料・注記
秋田	山形	福島	新潟	
5,889	9,232	20,012	18,046	経済産業省「工業統計表」、総務省・経済産業省「経済センサス－活動調査」
5,663	10,586	22,997	21,063	
5,436	9,207	19,185	18,327	
5,346	8,683	15,273	18,473	
4,892	8,321	16,129	18,007	
4,688	8,794	16,966	17,650	
5,066	8,821	17,444	18,013	
92,833	128,853	201,627	227,461	
76,002	112,472	182,399	201,728	
67,965	103,642	165,236	184,072	
63,198	102,257	150,168	182,061	
62,591	99,063	151,481	180,900	
61,554	97,320	150,818	181,667	
60,659	98,434	152,768	180,932	
1,033	2,621	2,947	5,988	
987	2,765	2,750	5,786	
991	2,900	2,782	7,527	
977	2,867	2,514	6,743	
913	2,756	2,553	6,713	
932	2,816	2,874	7,031	
948	3,011	2,879	7,284	
8,732	15,458	17,854	35,742	
8,501	15,772	17,205	33,916	
8,480	15,577	16,862	34,460	
8,054	15,281	15,082	33,023	
7,778	15,217	15,892	34,562	
7,865	15,271	16,116	34,643	
7,428	15,131	16,443	34,239	

（第3次産業）

	年次	単位	全国	東北	青森	岩手	宮城
商業	2002年	事業所	1,679,606	179,137	21,030	20,295	32,733
■事業所数	2004年		1,613,318	172,705	20,214	19,516	31,706
合計	2007年		1,472,658	158,874	18,672	17,922	29,498
	2009年		1,555,333	161,652	18,588	18,068	31,110
	2012年		1,405,021	140,832	16,314	15,623	26,006
	2014年		1,407,235	141,175	16,361	15,916	27,452
法人	2002年		891,158	88,835	9,517	9,556	18,664
	2004年		883,052	88,154	9,565	9,407	18,573
	2007年		839,639	84,604	9,235	9,037	17,912
	2009年		960,886	92,230	9,906	9,739	20,311
	2012年		903,970	84,584	9,131	8,987	18,281
	2014年		943,144	88,946	9,624	9,652	19,977
個人	2002年		788,448	90,302	11,513	10,739	14,069
	2004年		730,266	84,551	10,649	10,109	13,133
	2007年		633,019	74,270	9,437	8,885	11,586
	2009年		592,105	69,078	8,644	8,271	10,766
	2012年		501,051	56,248	7,183	6,636	7,725
	2014年		464,091	52,229	6,737	6,264	7,475
卸売	2002年		379,549	35,390	3,737	3,498	8,358
	2004年		375,269	35,481	3,825	3,487	8,213
	2007年		334,799	32,185	3,517	3,201	7,442
	2009年		402,311	36,624	4,007	3,686	8,997
	2012年		371,663	33,321	3,576	3,275	8,086
	2014年		382,354	35,099	3,747	3,571	8,845
小売	2002年		1,300,057	143,747	17,293	16,797	24,375
	2004年		1,238,049	137,224	16,389	16,029	23,493
	2007年		1,137,859	126,689	15,155	14,721	22,056
	2009年		1,153,022	125,028	14,581	14,382	22,113
	2012年		1,033,358	107,511	12,738	12,348	17,920
	2014年		1,024,881	106,076	12,614	12,345	18,607
■従業者数	2002年	人	11,974,766	1,102,584	130,458	118,983	236,848
合計	2004年		11,565,953	1,069,073	125,723	115,600	227,982
	2007年		11,105,669	1,030,646	119,221	110,081	230,396
	2009年		12,695,832	1,134,834	127,451	123,426	256,175
	2012年		11,225,151	943,696	109,099	102,192	208,915
	2014年		11,618,054	984,511	112,189	110,259	224,086
卸売	2002年		4,001,961	315,555	34,597	30,689	82,193
	2004年		3,803,652	303,934	34,070	29,391	77,482
	2007年		3,526,306	282,924	30,891	27,335	74,521
	2009年		4,125,241	314,258	35,152	30,435	86,453
	2012年		3,821,535	270,979	28,907	25,830	74,159
	2014年		3,932,276	284,172	29,501	28,490	79,913
小売	2002年		7,972,805	787,029	95,861	88,294	154,655
	2004年		7,762,301	765,139	91,653	86,209	150,500
	2007年		7,579,363	747,722	88,330	82,746	155,875
	2009年		8,570,591	820,576	92,299	92,991	169,722
	2012年		7,403,616	672,717	80,192	76,362	134,756
	2014年		7,685,778	700,339	82,688	81,769	144,173

				資料・注記
秋田	山形	福島	新潟	
18,047	19,121	29,802	38,109	経済産業省「商業統計」、 総務省・経済産業省「経済センサス-基礎調査」「経済センサス-活動調査」
17,521	18,592	28,644	36,512	
15,665	16,906	26,124	34,087	
15,739	17,176	27,031	33,940	
13,947	15,281	22,512	31,149	
13,536	14,982	22,761	30,167	
8,031	8,773	14,948	19,346	
8,114	8,767	14,735	18,993	
7,578	8,360	13,930	18,552	
8,177	9,068	15,486	19,543	
7,594	8,441	13,621	18,529	
7,767	8,705	14,479	18,742	
10,016	10,348	14,854	18,763	
9,407	9,825	13,909	17,519	
8,087	8,546	12,194	15,535	
7,512	8,075	11,458	14,352	
6,353	6,840	8,891	12,620	
5,769	6,277	8,282	11,425	
3,055	3,477	5,392	7,873	
3,058	3,551	5,407	7,940	
2,656	3,196	4,869	7,304	
3,083	3,456	5,615	7,780	
2,850	3,234	4,847	7,453	
2,856	3,282	5,210	7,588	
14,992	15,644	24,410	30,236	
14,463	15,041	23,237	28,572	
13,009	13,710	21,255	26,783	
12,656	13,720	21,416	26,160	
11,097	12,047	17,665	23,696	
10,680	11,700	17,551	22,579	
100,238	107,842	178,744	229,471	
98,775	105,549	171,586	223,858	
92,958	99,082	164,752	214,156	
100,952	108,529	183,806	234,495	
84,970	92,687	145,399	200,434	
86,426	93,732	149,337	208,482	
25,166	27,934	43,768	71,208	
23,253	27,468	42,033	70,237	
20,867	24,681	39,146	65,483	
22,782	27,183	44,285	67,968	
18,926	23,769	36,330	63,058	
19,750	24,143	38,727	63,648	
75,072	79,908	134,976	158,263	
75,522	78,081	129,553	153,621	
72,091	74,401	125,606	148,673	
78,170	81,346	139,521	166,527	
66,044	68,918	109,069	137,376	
66,676	69,589	110,610	144,834	

	年次	単位	全国	東北	青森	岩手	宮城
■年間商品販売額 合計	2002年	百万円	548,464,125	36,064,982	3,693,933	3,525,821	10,933,309
	2004年		538,775,810	34,592,785	3,577,699	3,383,463	10,236,543
	2007年		548,237,119	34,128,670	3,310,311	3,188,084	10,601,386
	2012年		480,332,788	29,372,480	2,833,757	2,856,886	9,433,322
	2014年		478,828,374	30,726,512	2,994,264	2,855,776	10,044,140
卸売	2002年		413,354,831	23,403,590	2,157,924	2,129,830	8,406,629
	2004年		405,497,180	22,272,515	2,091,701	2,011,838	7,746,025
	2007年		413,531,671	21,858,921	1,870,352	1,868,268	8,069,598
	2012年		365,480,510	18,756,012	1,603,784	1,668,793	7,234,673
	2014年		356,651,649	19,458,817	1,759,232	1,605,342	7,681,458
小売	2002年		135,109,295	12,661,391	1,536,008	1,395,991	2,526,680
	2004年		133,278,631	12,320,270	1,485,997	1,371,626	2,490,518
	2007年		134,705,448	12,269,748	1,439,959	1,319,816	2,531,787
	2012年		114,852,278	10,616,470	1,229,974	1,188,093	2,198,649
	2014年		122,176,725	11,267,695	1,235,032	1,250,435	2,362,681

				資料・注記
秋田	山形	福島	新潟	
2,714,120	2,968,623	4,898,557	7,330,619	経済産業省「商業統計」、 総務省・経済産業省「経済センサス-基礎調査」「経済センサス-活動調査」
2,626,070	2,833,161	4,720,635	7,215,214	
2,470,794	2,702,748	4,670,152	7,185,195	
2,081,876	2,210,528	3,686,025	6,270,086	
2,075,476	2,359,956	4,198,631	6,198,269	
1,532,529	1,668,736	2,753,139	4,754,803	
1,452,772	1,598,686	2,641,859	4,729,634	
1,330,364	1,480,549	2,631,244	4,608,546	
1,070,848	1,133,001	1,982,050	4,062,863	
1,024,762	1,217,466	2,257,206	3,913,351	
1,181,591	1,299,887	2,145,418	2,575,816	
1,173,298	1,234,474	2,078,776	2,485,581	
1,140,430	1,222,199	2,038,908	2,576,649	
1,011,029	1,077,527	1,703,976	2,207,222	
1,050,714	1,142,490	1,941,425	2,284,918	

（産業基盤）

	年次	単位	全国	東北	青森	岩手	宮城
■民間企業設備投資合計	2000年度	億円	283,830	18,465	4,058	1,590	3,271
	2005年度		244,265	12,760	2,423	1,177	2,683
	2010年度		150,498	4,586	683	214	648
	2011年度		155,317	10,060	1,768	517	2,079
	2012年度		158,804	4,228	479	249	915
	2013年度		167,640	4,406	653	266	941
	2014年度		184,930	5,457	940	403	977
	2015年度		209,447	4,917	554	263	1,030
製造業	2000年度		91,652	7,396	347	1,016	858
	2005年度		94,339	4,735	320	710	693
	2010年度		53,338	1,822	198	112	146
	2011年度		54,885	3,054	446	243	788
	2012年度		59,050	2,256	231	149	380
	2013年度		58,971	2,084	280	148	335
	2014年度		63,268	2,638	411	126	406
	2015年度		77,909	2,563	237	116	521
非製造業	2000年度		192,178	11,070	3,711	574	2,413
	2005年度		149,926	8,024	2,103	468	1,990
	2010年度		97,161	2,764	486	101	502
	2011年度		100,432	7,006	1,322	273	1,291
	2012年度		99,754	1,972	248	101	535
	2013年度		108,669	2,322	372	118	606
	2014年度		121,662	2,819	529	277	572
	2015年度		131,538	2,352	316	147	509
■工場立地件数	2000年	件	1,126	227	9	20	60
	2005年		1,544	223	14	30	51
	2010年		786	104	4	11	26
	2011年		869	126	2	24	27
	2012年		1,227	150	12	22	31
	2013年		1,873	211	13	24	43
	2014年		2,470	240	13	18	81
	2015年		1,070	126	4	8	38
■工業用水量（淡水合計）	2000年	㎥／日	151,964,513	7,023,126	901,399	406,491	1,113,764
	2005年		141,437,233	6,821,622	890,832	414,946	1,038,272
	2010年		135,424,662	6,035,937	901,616	415,185	1,004,933
	2011年		122,987,941	5,311,634	623,713	385,393	775,925
	2012年		129,436,127	5,791,991	893,321	340,419	896,733
	2013年		126,532,188	5,769,525	878,355	343,899	954,734
	2014年		124,973,593	5,610,705	882,661	340,082	910,063

				資料・注記
秋田	山形	福島	新潟	
931	1,150	3,528	3,938	日本政策投資銀行「地域別設備投資計画調査」
715	1,230	2,166	2,365	
140	377	745	1,779	
579	436	2,442	2,239	
260	289	927	1,108	
192	248	822	1,285	
375	445	1,058	1,258	
498	394	961	1,217	
548	644	1,811	2,173	
351	807	1,085	770	
85	322	375	582	
174	295	522	586	
165	207	552	572	
95	152	568	505	
134	285	620	657	
243	266	550	632	
383	506	1,717	1,764	
364	424	1,081	1,595	
55	55	369	1,196	
405	141	1,920	1,653	
95	82	375	536	
96	96	254	780	
241	160	438	602	
254	129	411	585	
23	31	28	56	経済産業省「工場立地動向調査」
11	29	36	52	注：電気業を含む。
8	16	13	26	
8	17	13	35	
6	9	40	30	
16	22	49	44	
13	23	45	47	
9	16	16	35	
386,063	298,721	1,206,326	2,710,362	経済産業省「工業統計調査」、総務省・経済産業省「経済センサス-活動調査」
313,042	297,902	1,202,684	2,663,944	
319,087	275,125	1,121,236	1,998,755	
317,033	277,947	899,236	2,032,387	
318,869	264,668	1,078,544	1,999,437	
301,433	260,605	1,060,085	1,970,414	
300,400	256,443	1,021,339	1,899,717	

	年次	単位	全国	東北			
					青森	岩手	宮城
■特許出願件数（日本人によるもの）	2000年	件	387,364	4,744	193	292	1,481
	2005年		359,382	4,229	209	299	1,542
	2010年		290,081	2,827	119	246	730
	2011年		287,580	2,484	109	214	632
	2012年		287,013	2,632	127	197	738
	2013年		271,731	2,709	124	156	764
	2014年		265,959	2,775	119	194	831
	2015年		258,839	2,655	136	146	805
■意匠出願件数	2000年	件	36,070	1,331	16	32	421
	2005年		35,746	908	47	22	154
	2010年		28,083	756	56	25	106
	2011年		26,658	690	37	31	124
	2012年		27,934	808	44	42	142
	2013年		26,407	759	39	29	177
	2014年		24,868	793	65	31	162
	2015年		24,804	653	29	24	137
■弁理士登録人数	2000年	人	4,503	23	1	2	4
	2005年		6,552	27	2	2	5
	2010年		8,713	37	2	5	10
	2011年		9,146	43	2	3	9
	2012年		9,657	49	2	3	10
	2013年		10,171	55	4	2	13
	2014年		10,680	65	4	3	17
	2015年		10,890	73	5	3	23
■開業率	2000年	%	4.86	3.80	4.39	3.45	4.33
	2005年		4.40	3.60	3.57	3.86	4.13
	2010年		4.50	3.77	3.59	3.23	4.88
	2011年		4.47	4.43	3.52	4.54	6.87
	2012年		4.56	4.53	3.40	4.90	6.76
	2013年		4.77	4.45	3.97	3.96	5.94
	2014年		4.82	4.04	3.67	3.37	5.38
	2015年		5.14	3.96	3.59	3.37	5.22
■廃業率	2000年	%	4.01	3.82	3.32	3.09	3.79
	2005年		4.45	4.41	4.89	4.25	4.82
	2010年		4.08	3.96	4.47	3.83	4.09
	2011年		3.88	3.91	3.77	5.05	4.19
	2012年		3.80	3.49	3.67	3.51	3.13
	2013年		4.02	3.77	4.35	3.13	3.85
	2014年		3.68	3.16	3.31	3.06	2.97
	2015年		3.76	3.32	3.67	3.39	3.26

秋田	山形	福島	新潟	資料・注記
183	572	506	1,517	特許庁「特許行政年次報告書」
222	440	311	1,206	
292	195	266	979	
164	207	249	909	
110	201	268	991	
106	305	247	1,007	
108	291	273	959	
106	274	252	936	
13	148	92	609	
88	92	53	452	
14	33	85	437	
7	47	51	393	
12	67	47	454	
13	58	50	393	
16	53	70	396	
15	42	17	389	
2	4	3	7	
2	4	5	7	
4	2	6	8	
5	6	9	9	
9	4	11	10	
9	4	11	12	
8	6	11	16	
8	5	10	19	
3.49	3.44	3.96	3.44	厚生労働省「雇用保険事業年報」
3.09	3.15	3.89	3.34	
3.51	3.22	4.27	3.27	
3.72	3.41	5.16	3.15	
3.48	3.77	5.54	3.14	
3.57	3.81	5.56	3.51	
3.18	3.37	4.93	3.4	
2.81	3.39	5.22	3.10	
3.91	3.71	4.52	4.03	
4.86	3.66	4.41	4.03	
3.57	4.35	3.67	3.83	
3.42	3.58	3.59	3.75	
3.17	4.18	3.26	3.65	
3.77	3.96	3.38	3.92	
3.08	3.33	3.21	3.21	
3.47	3.14	3.01	3.40	

4. 消費・地価

	年次	単位	全国	東北	青森	岩手	宮城
■消費者物価指数 (2010年＝100)	2000年	-	102.7	-	97.8	101.9	103.3
	2005年		100.4	-	100.1	100.8	100.9
	2010年		100.0	-	100.0	100.0	100.0
	2011年		99.7	-	100.1	100.0	99.3
	2012年		99.7	-	99.3	99.9	98.8
	2013年		100.0	-	99.6	100.7	99.5
	2014年		102.8	-	103.0	103.3	102.5
	2015年		103.6	-	103.2	103.8	103.4
■地価	2000年	円／㎡	-	-	27,800	37,100	52,000
住宅地 (平均価格)	2005年		-	-	25,100	33,700	40,200
	2010年		-	-	21,600	27,300	32,300
	2011年		-	-	20,300	26,700	32,800
	2012年		-	-	19,200	25,300	31,600
	2013年		-	-	17,700	24,500	31,900
	2014年		-	-	17,100	24,300	32,800
	2015年		-	-	16,700	24,500	34,000
	2016年		-	-	16,400	24,700	35,800
商業地 (平均価格)	2000年	円／㎡	-	-	98,300	96,500	248,400
	2005年		-	-	57,900	78,000	156,500
	2010年		-	-	43,500	56,300	197,100
	2011年		-	-	40,700	53,000	185,400
	2012年		-	-	38,200	49,800	175,300
	2013年		-	-	36,700	46,400	146,600
	2014年		-	-	35,400	46,400	153,200
	2015年		-	-	34,500	46,200	162,000
	2016年		-	-	33,900	45,900	176,400

秋田	山形	福島	新潟	資料・注記
104.4	102.2	102.6	103.2	総務省「消費者物価指数」
101.9	100.4	100.3	101.0	注：都道府県庁所在市のデータ
100.0	100.0	100.0	100.0	
100.0	100.0	99.5	99.5	
99.7	100.0	99.9	99.8	
100.0	100.7	99.8	99.9	
103.0	103.7	103.2	102.8	
103.4	104.3	104.0	103.4	
28,700	34,500	35,300	46,300	国土交通省「都道府県地価調査」
24,200	28,600	27,600	33,900	
18,000	22,100	22,400	30,100	
17,100	21,100	21,800	30,100	
16,100	20,400	20,800	29,400	
15,300	19,500	20,500	27,300	
14,700	19,300	21,600	26,900	
14,200	19,200	22,500	26,500	
13,800	19,300	23,000	26,200	
87,000	105,800	111,900	175,600	
53,800	62,500	62,700	105,700	
36,400	49,800	51,400	94,400	
33,700	47,400	47,600	90,700	
31,600	45,500	45,600	87,300	
29,500	41,800	43,200	79,200	
28,100	41,100	43,500	77,600	
26,900	40,700	43,900	76,300	
26,100	40,800	44,400	75,300	

	年次	単位	全国	東北	青森	岩手	宮城
■家計の動向 実収入	2000年	円	562,754	-	530,189	516,134	466,102
	2005年		524,585	-	419,311	481,391	468,466
	2010年		520,692	-	476,667	488,759	446,918
	2011年		510,149	-	452,060	503,313	362,201
	2012年		518,506	-	464,287	487,586	495,291
	2013年		523,589	-	469,162	487,293	481,676
	2014年		519,761	-	437,481	507,358	472,914
	2015年		525,669	-	433,343	500,214	395,795
消費支出	2000年	円	341,896	-	326,750	351,780	336,792
	2005年		329,499	-	286,255	311,302	325,957
	2010年		318,315	-	270,767	317,922	313,647
	2011年		308,838	-	287,873	296,854	261,659
	2012年		313,874	-	274,133	303,137	325,677
	2013年		319,170	-	267,928	317,035	303,425
	2014年		318,755	-	259,815	305,077	322,507
	2015年		315,379	-	255,240	321,998	293,511
可処分所得	2000年	円	474,411	-	452,066	434,768	399,190
	2005年		441,156	-	347,916	403,017	394,189
	2010年		429,967	-	394,378	410,721	371,769
	2011年		420,538	-	372,515	417,865	304,989
	2012年		425,005	-	381,104	409,797	401,880
	2013年		426,132	-	383,355	398,478	399,151
	2014年		423,541	-	357,329	416,686	387,961
	2015年		427,270	-	357,190	407,451	325,532
平均消費性向	2000年	%	72.1	-	72.3	80.9	84.4
	2005年		74.7	-	82.3	77.2	82.7
	2010年		74.0	-	68.7	77.4	84.4
	2011年		73.4	-	77.3	71.0	85.8
	2012年		73.9	-	71.9	74.0	81.0
	2013年		74.9	-	69.9	79.6	76.0
	2014年		75.3	-	72.7	73.2	83.1
	2015年		73.8	-	71.5	79.0	90.2

				資料・注記
秋田	山形	福島	新潟	
596,087	597,400	738,786	670,391	総務省「家計調査」
589,455	511,756	593,263	533,097	注1：県庁所在市の2人以上の世帯のうち勤労者1世帯当たりの値（農林漁家世帯を含む）。
469,960	561,092	536,706	530,616	注2：平均消費性向＝可処分所得における消費支出の割合＝消費支出/可処分所得×100
459,017	526,653	564,953	481,070	
475,335	540,570	608,083	498,458	
447,554	606,299	577,166	533,204	
435,674	565,582	606,705	503,147	
454,670	555,561	631,501	512,752	
366,252	362,747	431,925	381,762	
324,825	344,370	326,932	315,667	
294,894	338,363	320,058	323,655	
298,488	301,114	283,827	310,328	
301,381	347,812	335,354	325,272	
301,634	349,478	321,308	304,694	
281,827	335,630	319,411	313,155	
269,618	342,848	346,584	309,538	
519,381	502,354	622,628	570,126	
501,130	430,077	501,972	446,790	
394,721	460,755	448,935	436,137	
384,549	438,776	473,239	397,976	
392,670	444,018	512,695	406,228	
373,363	489,620	478,465	440,117	
361,472	461,744	509,767	413,918	
386,830	455,870	517,816	421,704	
70.5	72.2	69.4	67.0	
64.8	80.1	65.1	70.7	
74.7	73.4	71.3	74.2	
77.6	68.6	60.0	78.0	
76.8	78.3	65.4	80.1	
80.8	71.4	67.2	69.2	
78.0	72.7	62.7	75.7	
69.7	75.2	66.9	73.4	

5. 交通・物流

	年次	単位	全国	東北	青森	岩手	宮城
■貨物の動き（地域流動）発量ベース 合計	2000年度	千t	1,744,811	121,452	19,688	15,531	27,039
	2005年度		1,754,813	117,609	17,240	12,408	26,039
	2010年度		1,735,330	133,097	17,470	18,384	35,917
	2011年度		1,560,662	94,645	14,096	12,805	17,741
	2012年度		1,478,747	91,844	14,441	12,658	20,826
	2013年度		1,509,308	131,628	17,421	14,621	42,029
	2014年度		1,471,682	133,600	20,799	14,917	45,601
発量ベース（東北外）	2000年度		-	68,063	10,317	6,604	11,438
	2005年度		-	71,120	10,386	5,521	12,678
	2010年度		-	74,645	10,258	7,440	14,638
	2011年度		-	52,321	7,576	3,390	7,661
	2012年度		-	52,027	8,327	3,909	10,840
	2013年度		-	63,573	8,848	4,673	15,620
	2014年度		-	67,109	9,366	5,251	16,233
発量ベース（東北内）	2000年度		-	53,388	9,370	8,927	15,600
	2005年度		-	46,489	6,855	6,887	13,361
	2010年度		-	58,452	7,212	10,945	21,279
	2011年度		-	42,324	6,520	9,414	10,080
	2012年度		-	39,818	6,113	8,748	9,986
	2013年度		-	68,055	8,574	9,948	26,409
	2014年度		-	66,490	11,433	9,666	29,368
着量ベース 合計	2000年度		1,744,811	146,343	15,281	18,771	36,945
	2005年度		1,754,813	137,606	15,913	12,882	36,542
	2010年度		1,735,330	146,714	15,537	16,242	37,586
	2011年度		1,560,662	112,400	15,972	13,862	24,598
	2012年度		1,478,747	106,327	15,284	12,858	24,906
	2013年度		1,509,308	142,321	14,945	22,330	37,891
	2014年度		1,471,682	144,197	13,793	23,450	38,282
着量ベース（東北外）	2000年度		-	92,955	9,246	5,901	26,959
	2005年度		-	91,117	10,519	5,152	27,537
	2010年度		-	88,262	8,537	6,138	25,498
	2011年度		-	70,076	7,651	3,957	17,521
	2012年度		-	66,509	7,354	4,000	18,407
	2013年度		-	74,265	7,239	5,269	25,212
	2014年度		-	77,707	6,806	4,938	27,153
着量ベース（東北内）	2000年度		-	53,388	6,035	12,870	9,985
	2005年度		-	46,489	5,394	7,731	9,004
	2010年度		-	58,452	7,000	10,103	12,088
	2011年度		-	42,324	8,322	9,904	7,077
	2012年度		-	39,818	7,930	8,857	6,499
	2013年度		-	68,055	7,706	17,061	12,678
	2014年度		-	66,490	6,986	18,512	11,129
県内量ベース	2000年度	千t	4,683,025	666,214	97,307	104,908	97,919
	2005年度		3,829,921	478,373	82,264	72,984	71,402
	2010年度		3,369,774	456,056	54,910	56,588	73,721
	2011年度		3,456,723	374,729	45,979	33,153	41,560
	2012年度		3,426,477	381,652	48,891	35,699	42,119
	2013年度		3,385,234	487,081	66,770	63,011	86,858
	2014年度		3,392,974	511,314	70,948	59,898	95,305

秋田	山形	福島	新潟	資料・注記
7,024	8,716	25,145	18,310	国土交通省「貨物地域流動調査」
9,269	9,469	25,556	17,626	注1：発量・着量共に県内での輸送量を含まない。
9,191	8,294	24,471	19,370	注2：発量とは、当該都道府県から他都道府県への輸送量である（域内量は含まない）。
5,848	11,017	13,392	19,746	注3：着量とは、他都道府県から当該都道府県への輸送量である（域内量は含まない）。
5,591	8,453	12,010	17,866	注4：県内量とは、当該都道府県から当該都道府県への輸送量である。
7,760	9,528	21,157	19,112	
5,437	7,587	16,743	22,515	
2,550	4,375	18,041	14,739	
4,015	4,259	19,963	14,298	
4,693	4,295	17,211	16,110	
2,635	4,853	10,556	15,649	
2,584	3,256	9,364	13,745	
2,303	3,427	14,811	13,892	
1,954	3,513	11,542	19,250	
4,475	4,341	7,104	3,571	
5,254	5,210	5,593	3,327	
4,499	3,998	7,260	3,260	
3,213	6,164	2,837	4,097	
3,007	5,197	2,646	4,121	
5,458	6,101	6,346	5,220	
3,483	4,073	5,201	3,266	
12,431	12,454	28,150	22,311	
14,270	10,008	25,114	22,878	
10,094	13,289	28,421	25,545	
9,933	9,327	18,223	20,485	
9,125	7,385	18,548	18,221	
9,779	12,752	24,291	20,334	
9,264	12,126	24,668	22,614	
4,683	6,161	20,737	19,267	
5,906	4,606	18,605	18,791	
4,634	4,704	20,170	18,580	
4,055	5,542	12,755	18,595	
3,576	3,904	13,057	16,211	
3,293	2,998	14,370	15,884	
3,127	2,944	12,912	19,827	
7,749	6,293	7,413	3,043	
8,363	5,402	6,508	4,087	
5,460	8,585	8,251	6,965	
5,878	3,784	5,468	1,891	
5,549	3,481	5,491	2,010	
6,485	9,754	9,921	4,450	
6,137	9,182	11,756	2,787	
79,690	67,801	86,952	131,638	
40,896	54,935	71,554	84,337	
30,887	50,154	64,595	125,200	
36,883	54,472	37,156	125,526	
39,822	38,651	54,546	121,924	
43,335	37,894	81,248	107,966	
43,190	38,980	87,918	115,075	

	年次	単位	全国	東北	青森	岩手	宮城
■海上出入貨物合計	2014年	千t	2,264,975	135,105	22,204	5,430	36,948
外国貿易（輸出）			286,932	6,352	476	95	1,998
外国貿易（輸入）			987,987	63,266	7,261	726	12,081
内国貿易（移出）			503,558	29,831	8,468	2,009	9,677
内国貿易（移入）			486,498	35,656	5,999	2,599	13,192

	年次	単位	全国	東北	仙台	新潟	秋田	山形
■空港乗降客数 国内線	2000年	千人	189,148	9,354	2,826	1,045	1,220	378
	2005年		196,734	8,583	2,943	1,018	1,313	209
	2010年		180,130	6,727	2,554	742	1,062	156
	2011年		165,867	5,641	1,629	676	1,076	222
	2012年		180,737	6,536	2,488	782	1,122	117
	2013年		192,800	7,169	2,903	843	1,167	117
	2014年		200,974	7,535	3,046	872	1,192	187
	2015年		204,425	7,596	2,980	856	1,209	221
国際線	2000年	千人	49,485	838	466	223	10	1
	2005年		52,842	708	289	232	37	2
	2010年		53,917	646	272	199	47	7
	2011年		50,222	349	88	185	35	0
	2012年		57,052	445	178	182	34	2
	2013年		59,173	413	173	155	30	1
	2014年		63,664	391	167	140	28	1
	2015年		73,298	385	173	129	30	2
■空港貨物取扱量 国内線	2000年	t	1,871,222	41,958	19,168	4,091	6,200	1,422
	2005年		1,818,916	29,780	15,146	1,560	3,535	178
	2010年		1,837,278	19,039	10,493	393	2,038	158
	2011年		1,735,793	9,999	3,566	344	1,956	11
	2012年		1,754,493	11,385	5,339	350	1,908	-
	2013年		1,808,043	11,778	5,645	355	2,176	-
	2014年		1,859,981	11,606	5,797	386	2,103	-
	2015年		1,814,092	10,581	5,698	225	1,708	-
国際線	2000年	t	3,020,205	6,745	4,770	1,693	-	-
	2005年		3,338,605	5,136	4,069	911	73	-
	2010年		3,216,852	2,057	1,591	414	6	-
	2011年		3,039,569	675	223	420	3	-
	2012年		3,080,467	553	246	307	-	-
	2013年		3,084,393	587	285	302	-	-
	2014年		3,443,850	460	213	246	1	-
	2015年		3,497,403	533	281	249	3	-

秋田	山形	福島	新潟	資料・注記
9,454	3,382	23,129	34,558	国土交通省「港湾統計」 注：貨物に自動車航送（フェリーによる輸送車両）は含まない。ただし、商品としての車両輸送は含む。
435	230	859	2,259	
5,164	1,870	13,182	22,982	
831	609	5,137	3,101	
3,024	674	3,951	6,217	

青森	花巻	大館能代	庄内	福島	佐渡	三沢	資料・注記
1,571	520	144	426	627	8	588	国土交通省「空港管理状況調書」
1,214	486	160	409	485	10	338	
982	280	122	355	210	-	263	
800	287	109	353	222	4	263	
789	321	107	353	222	5	230	
822	360	114	350	238	1	254	
879	380	123	368	245	-	242	
955	387	125	364	246	0	253	
45	8	-	3	82	-	0	
60	20	-	1	67	-	-	
49	5	-	1	67	-	-	
23	4	1	1	11	-	-	
36	6	-	3	4	-	-	
38	9	-	1	6	-	1	
34	15	-	1	6	-	-	
38	9	-	1	4	-	-	
4,415	1,775	75	1,309	1,971	12	1,520	
5,086	1,150	154	1,131	953	13	874	
4,056	487	51	669	68	-	626	
2,658	127	76	611	90	-	560	
2,530	107	49	595	41	-	466	
2,239	139	50	683	52	-	439	
1,992	154	64	727	57	-	326	
1,762	150	65	533	52	-	388	
103	-	-	-	179	-	-	
26	-	-	-	57	-	-	
6	-	-	-	40	-	-	
-	-	-	-	29	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	

6. 観光・国際交流

	年次	単位	全国	東北	青森	岩手	宮城
■観光入込客数（実数）	2010年度	万人	-	13,303	1,771	1,490	2,584
	2011年		-	12,722	1,350	1,453	2,180
	2012年		-	13,547	1,389	1,286	3,051
	2013年		-	13,621	1,305	1,136	2,446
	2014年		-	14,730	1,497	1,150	2,987
	2015年		-	14,360	1,474	1,165	2,912
■外国人訪問率	2005年度	%	-	-	0.6	0.3	1.2
	2010年		-	-	0.7	0.5	1.8
	2011年		-	-	0.4	0.3	1.0
	2012年		-	-	0.5	0.3	1.2
	2013年		-	-	0.4	0.3	1.0
	2014年		-	-	0.5	0.3	1.0
	2015年		-	-	0.4	0.2	0.8
■外国人登録者数（実数）	2010年	人	2,134,151	62,563	4,457	6,191	16,101
	2011年		2,078,508	56,231	3,987	5,234	13,973
	2012年		2,033,656	55,825	3,930	5,372	14,214
	2013年		2,066,445	57,605	3,975	5,505	15,247
	2014年		2,121,831	59,489	4,041	5,697	16,274
	2015年		2,232,189	62,747	4,245	5,902	17,708
■海外渡航者数（日本人）	2000年	人	17,818,590	772,095	65,836	73,066	188,869
	2005年		17,403,565	653,940	49,879	57,257	164,249
	2010年		16,637,224	565,414	42,072	45,818	141,554
	2011年		16,994,200	500,894	37,821	38,076	117,832
	2012年		18,490,657	640,831	46,945	51,513	168,754
	2013年		17,472,748	588,368	42,431	46,441	157,795
	2014年		16,903,388	557,729	39,271	45,636	149,945
	2015年		16,213,789	518,778	37,543	41,663	141,505
■年代別旅券発行数（2015年）（実数）	計	冊	3,249,593	163,927	13,298	15,066	41,685
	19歳以下		749,776	36,323	2,592	3,123	8,550
	20 ～ 29		714,205	36,478	2,869	3,136	10,162
	30 ～ 39		550,469	25,545	2,097	2,418	7,001
	40 ～ 49		431,795	19,296	1,650	1,826	5,132
	50 ～ 59		353,947	20,429	1,838	1,974	4,712
	60 ～ 69		305,327	18,918	1,684	1,851	4,439
	70 ～ 79		120,581	5,854	473	619	1,412
	80歳以上		23,493	1,084	95	119	277
■宿泊者数（実数）	2010年	千人	275,239	30,784	2,961	3,622	5,974
	2011年		312,180	35,010	3,366	4,221	6,465
	2012年		331,699	38,273	3,639	4,977	7,615
	2013年		349,485	39,214	3,844	4,315	9,023
	2014年		354,745	38,441	3,472	4,489	7,720
	2015年		378,773	39,725	3,912	4,610	8,000

秋田	山形	福島	新潟	資料・注記
-	1,669	2,600	3,191	日本観光協会「数字でみる観光」、各県観光統計 注1：青森県、岩手県、福島県、新潟県は2010年から「観光入込客統計に関する共通基準」を導入。 注2：岩手県の2010年は年度。 注3：秋田県は2001年から「全国観光客数統一基準」（日本観光協会）、2011年から国の共通基準を導入。 注4：山形県は年度。 注5：新潟県の2000 ～ 2002年は年度。
1,207	1,670	1,814	3,048	
1,041	1,656	2,173	2,952	
1,168	1,816	2,216	3,534	
1,204	2,021	2,147	3,724	
1,154	1,965	2,006	3,684	
0.3	0.3	0.7	1.1	日本政府観光局「JNTO訪日外客訪問地調査」(～2010年)、観光庁「訪日外国人消費動向調査」(2011年～) 注1：訪問率＝「今回の訪日中に当該地を訪問した」と答えた回答者数÷全回答者数(N)×100 注2：2008年より暦年で集計。ただし、2011年のみ4～12月期。
0.4	0.7	0.7	0.7	
0.3	0.2	0.4	0.8	
0.3	0.3	0.5	0.7	
0.3	0.4	0.4	0.6	
0.3	0.3	0.4	0.6	
0.2	0.2	0.4	0.7	
4,061	6,591	11,331	13,831	法務省「在留外国人統計」 ※各年末現在
3,794	6,246	9,623	13,374	
3,702	6,214	9,259	13,134	
3,714	6,182	9,726	13,256	
3,622	6,131	10,249	13,475	
3,616	6,160	11,052	14,064	
49,791	78,069	147,875	168,589	法務省「出入国管理統計年報」
42,805	62,362	126,684	150,704	
38,378	53,265	106,641	137,686	
36,728	47,604	87,732	135,101	
42,370	60,117	118,956	152,176	
37,543	53,571	111,835	138,752	
34,403	51,177	107,088	130,209	
32,113	46,578	98,637	120,739	
9,861	15,962	31,074	36,981	外務省「旅券統計」 注1：全国値は外務省発行分を含む。 注2：在外公館発行分を除く。
1,668	4,196	7,127	9,067	
2,054	3,434	6,495	8,328	
1,525	2,287	4,536	5,681	
1,240	1,661	3,640	4,147	
1,533	1,929	4,206	4,237	
1,346	1,886	3,679	4,033	
397	480	1,176	1,297	
98	89	215	191	
2,423	3,481	6,355	5,969	観光庁「宿泊旅行統計調査」
2,725	4,071	6,311	7,851	
2,593	4,314	7,413	7,722	
2,632	4,371	7,801	7,228	
2,766	4,468	7,943	7,584	
2,620	4,647	8,036	7,900	

	年次	単位	全国	東北	青森	岩手	宮城
■ホテル･旅館の現況 ホテル営業施設数	2000年度	施設	8,220	831	109	137	75
	2005年度		8,990	1,228	122	157	229
	2010年度		9,710	1,255	133	160	145
	2011年度		9,863	1,391	133	160	251
	2012年度		9,796	1,320	138	160	252
	2013年度		9,809	1,340	137	164	260
	2014年度		9,879	1,341	139	168	261
	2015年度		9,967	1,349	137	170	264
ホテル営業客室数	2000年度	室	622,175	45,579	7,925	8,977	2,950
	2005年度		698,378	79,305	9,372	9,409	15,179
	2010年度		803,248	88,298	10,866	10,702	14,777
	2011年度		814,355	93,693	10,866	10,791	19,073
	2012年度		814,984	92,656	10,984	10,583	19,270
	2013年度		827,211	96,090	10,927	10,918	21,606
	2014年度		834,588	97,393	10,907	11,413	22,038
	2015年度		846,322	98,363	10,915	11,582	22,373
旅館営業施設数	2000年度	施設	64,831	9,746	1,188	1,114	775
	2005年度		55,567	8,826	926	959	761
	2010年度		46,906	6,852	789	809	98
	2011年度		46,196	7,279	773	774	609
	2012年度		44,744	7,063	752	763	597
	2013年度		43,363	6,824	715	746	571
	2014年度		41,899	6,591	684	691	555
	2015年度		40,661	6,382	631	677	551
旅館営業客室数	2000年度	室	949,956	131,551	15,074	15,582	12,305
	2005年度		850,071	126,449	12,695	13,874	14,345
	2010年度		764,316	98,744	11,370	11,238	2,846
	2011年度		761,448	107,959	11,228	10,773	12,399
	2012年度		740,977	105,637	11,056	10,677	12,159
	2013年度		735,271	103,626	10,608	10,834	11,994
	2014年度		710,019	100,703	10,200	10,181	11,672
	2015年度		701,656	98,418	9,769	10,059	11,745
■温泉地数	2000年度	箇所	2,988	784	159	88	47
	2005年度		3,162	805	147	95	54
	2010年度		3,185	767	129	89	46
	2011年度		3,108	780	138	84	45
	2012年度		3,085	792	143	97	46
	2013年度		3,098	800	142	75	82
	2014年度		3,088	787	132	75	82

秋田	山形	福島	新潟	資料・注記
49	110	143	208	厚生労働省「衛生行政報告例」 ※2010年度の数値については、東日本大震災の影響により、宮城県及び福島県の一部地域が含まれていない。
82	128	235	275	
88	135	224	370	
87	135	259	366	
87	131	259	293	
94	131	261	293	
94	132	258	289	
95	131	262	290	
2,430	6,121	7,345	9,831	
6,699	7,350	13,588	17,708	
7,522	8,279	14,643	21,509	
7,481	8,258	15,977	21,247	
7,590	8,076	16,313	19,840	
7,697	8,161	16,599	20,182	
7,684	8,257	16,585	20,509	
7,696	8,260	16,983	20,554	
697	1,120	1,638	3,214	
674	976	1,843	2,687	
565	854	1,452	2,285	
545	836	1,552	2,190	
528	796	1,512	2,115	
517	770	1,443	2,062	
506	752	1,401	2,002	
495	722	1,380	1,926	
10,339	17,230	23,282	37,739	
10,896	15,381	26,241	33,017	
9,762	13,413	21,360	28,755	
9,584	13,196	22,881	27,898	
9,151	12,899	22,621	27,074	
8,846	12,565	22,223	26,556	
8,582	12,334	21,791	25,943	
8,512	11,965	21,370	24,998	
115	99	135	141	環境省「温泉利用状況」 ※各年度末現在
124	102	138	145	
119	93	138	153	
129	94	137	153	
127	90	135	154	
127	89	135	150	
125	88	134	151	

	年次	単位		総入国者数	日本人	外国人
■港別出入国者数	2015年	人	全　国	36,100,555	16,258,889	19,688,247
			東　北	2,246	1,792	454
港湾	2015年	人	仙台塩釜	11	2	9
			青　森	151	-	151
			大　湊	-	-	-
			八　戸	40	38	2
			酒　田	-	-	-
			秋田船川	1,669	1,410	259
			能　代	-	-	-
			気仙沼	-	-	-
			石　巻	5	-	5
			小名浜	2	-	2
			相　馬	2	-	2
			原　町	2	-	2
			新　潟	351	342	9
			直江津	13	-	13
空港	2015年	人	青　森	19,324	5,047	13,861
			三　沢	4,374	46	486
			山　形	1,037	6	1,031
			庄　内	283	149	134
			秋　田	14,390	3,373	11,015
			花　巻	4,217	685	3,532
			仙　台	89,089	48,428	40,375
			福　島	2,166	1,147	1,019
			新　潟	64,495	32,260	32,235

出国者総数	日本人	外国人	資料・注記
35,842,408	16,213,789	19,473,620	法務省「出入国管理統計年報」
6,962	5,289	1,671	
37	7	30	
2	-	2	
8	8	-	
77	72	5	
4	-	4	
6,789	5,182	1,605	
1	-	1	
1	-	1	
1	-	1	
5	-	5	
2	-	2	
5	5	-	
29	15	14	
1	-	1	
18,706	5,134	13,080	
2,453	84	425	
1,161	5	1,156	
283	149	134	
15,087	3,354	11,731	
4,224	694	3,530	
84,433	47,326	36,823	
2,171	1,010	1,161	
63,563	31,895	31,668	

7. 労働

■業種別就業人口（実数・比率）

	年次	単位	全国		東北		青森		岩手	
農業、林業	2012年	人・%	2,278,800	3.5%	420,400	7.4%	75,100	11.4%	61,400	9.4%
漁業			177,800	0.3%	23,300	0.4%	9,900	1.5%	5,700	0.9%
鉱業、砕石業、砂利採取業			26,600	0.0%	5,600	0.1%	500	0.1%	600	0.1%
建設業			4,911,700	7.6%	566,900	9.9%	63,300	9.6%	64,200	9.8%
製造業			10,828,900	16.8%	920,900	16.1%	70,500	10.7%	98,900	15.1%
うち食料品・飲料・たばこ製造業			1,575,800	2.5%	158,700	2.8%	20,200	3.1%	21,100	3.2%
うち繊維工業			543,000	0.8%	68,500	1.2%	8,300	1.3%	7,400	1.1%
うち化学諸工業			1,348,800	2.1%	75,500	1.3%	2,900	0.4%	7,000	1.1%
うち金属工業			993,400	1.5%	80,800	1.4%	3,200	0.5%	5,800	0.9%
うち機械工業			4,058,300	6.3%	359,100	6.3%	20,900	3.2%	39,200	6.0%
電気・ガス・熱供給・水道業			336,700	0.5%	36,200	0.6%	3,900	0.6%	4,300	0.7%
情報通信業			1,879,700	2.9%	73,100	1.3%	6,000	0.9%	7,200	1.1%
運輸業、郵便業			3,448,200	5.4%	272,200	4.8%	30,600	4.7%	31,800	4.9%
卸売・小売業			10,022,600	15.6%	914,800	16.0%	103,200	15.7%	105,700	16.1%
卸売業			3,033,500	4.7%	244,000	4.3%	27,300	4.2%	26,600	4.1%
小売業			6,989,200	10.9%	670,800	11.8%	75,900	11.5%	79,100	12.1%
金融業・保険業			1,617,200	2.5%	110,300	1.9%	13,300	2.0%	11,500	1.8%
不動産業、物品賃貸業			1,321,400	2.1%	72,500	1.3%	6,400	1.0%	6,800	1.0%
飲食店、宿泊業			3,744,200	5.8%	302,800	5.3%	33,400	5.1%	38,900	5.9%
うち飲食店			2,711,100	4.2%	187,400	3.3%	22,400	3.4%	22,500	3.4%
医療、福祉			7,119,400	11.1%	648,200	11.4%	82,600	12.6%	71,800	11.0%
教育、学習支援業			2,992,200	4.6%	246,900	4.3%	25,400	3.9%	28,500	4.4%
複合サービス事業			519,000	0.8%	64,900	1.1%	6,900	1.1%	8,300	1.3%
サービス業			8,605,800	13.4%	671,500	11.8%	80,000	12.2%	72,200	11.0%
うち生活関連サービス業			1,597,500	2.5%	158,900	2.8%	19,800	3.0%	16,500	2.5%
うち事業サービス業			3,485,700	5.4%	282,600	5.0%	33,600	5.1%	30,900	4.7%
公務（他に分類されるものを除く）			2,187,400	3.4%	235,000	4.1%	31,900	4.9%	26,400	4.0%
分類不能の産業			2,402,900	3.7%	125,400	2.2%	14,500	2.2%	10,600	1.6%
第一次産業			2,456,600	3.8%	443,700	7.8%	85,000	12.9%	67,100	10.3%
第二次産業			15,767,200	24.5%	1,493,400	26.2%	134,300	20.4%	163,700	25.0%
第三次産業			46,196,700	71.7%	3,773,800	66.1%	438,100	66.6%	424,000	64.8%
総数			64,420,700	100.0%	5,710,900	100.0%	657,500	100.0%	654,700	100.0%

宮城		秋田		山形		福島		新潟		資料・注記
47,500	4.1%	45,600	8.9%	56,000	9.6%	63,400	6.6%	71,400	6.0%	出所：総務省「就業構造基本調査」
3,100	0.3%	900	0.2%	800	0.1%	1,500	0.2%	1,400	0.1%	
400	0.0%	600	0.1%	400	0.1%	300	0.0%	2,800	0.2%	※農業、林業を合算したデータ
126,600	10.9%	48,400	9.5%	50,700	8.7%	93,400	9.8%	120,300	10.1%	
148,400	12.8%	74,600	14.6%	115,300	19.8%	195,500	20.4%	217,700	18.3%	注：総数には分類不能の産業を含む。
29,900	2.6%	10,800	2.1%	18,000	3.1%	20,600	2.2%	38,100	3.2%	
6,100	0.5%	10,000	2.0%	10,500	1.8%	10,800	1.1%	15,400	1.3%	
16,000	1.4%	3,700	0.7%	7,200	1.2%	23,400	2.4%	15,300	1.3%	
7,400	0.6%	5,200	1.0%	8,500	1.5%	15,700	1.6%	35,000	3.0%	
58,600	5.1%	30,000	5.9%	50,200	8.6%	85,400	8.9%	74,800	6.3%	
8,600	0.7%	2,500	0.5%	2,700	0.5%	6,800	0.7%	7,400	0.6%	
25,900	2.2%	4,700	0.9%	5,600	1.0%	10,700	1.1%	13,000	1.1%	
66,300	5.7%	22,000	4.3%	21,700	3.7%	43,800	4.6%	56,000	4.7%	
205,300	17.7%	82,900	16.2%	89,300	15.3%	134,600	14.1%	193,800	16.3%	
65,700	5.7%	20,300	4.0%	21,800	3.7%	34,800	3.6%	47,500	4.0%	
139,600	12.1%	62,600	12.2%	67,500	11.6%	99,800	10.4%	146,300	12.3%	
23,400	2.0%	8,000	1.6%	11,800	2.0%	18,800	2.0%	23,500	2.0%	
23,300	2.0%	4,700	0.9%	6,300	1.1%	12,100	1.3%	12,900	1.1%	
60,600	5.2%	25,500	5.0%	30,200	5.2%	50,700	5.3%	63,500	5.4%	
38,300	3.3%	14,400	2.8%	18,800	3.2%	31,800	3.3%	39,200	3.3%	
122,400	10.6%	70,600	13.8%	66,400	11.4%	102,800	10.7%	131,600	11.1%	
57,300	5.0%	22,600	4.4%	22,900	3.9%	40,600	4.2%	49,600	4.2%	
10,400	0.9%	7,700	1.5%	7,500	1.3%	10,600	1.1%	13,500	1.1%	
148,000	12.8%	58,300	11.4%	63,400	10.9%	109,300	11.4%	140,300	11.8%	
24,400	2.1%	15,700	3.1%	15,900	2.7%	26,500	2.8%	40,100	3.4%	
68,300	5.9%	23,700	4.6%	28,300	4.9%	44,300	4.6%	53,500	4.5%	
46,100	4.0%	23,500	4.6%	22,500	3.9%	36,600	3.8%	48,000	4.0%	
34,100	3.0%	8,300	1.6%	10,400	1.8%	26,300	2.8%	21,200	1.8%	
50,600	4.4%	46,500	9.1%	56,800	9.7%	64,900	6.8%	72,800	6.1%	
275,400	23.8%	123,600	24.2%	166,400	28.5%	289,200	30.2%	340,800	28.7%	
831,700	71.8%	341,300	66.7%	360,700	61.8%	603,700	63.0%	774,300	65.2%	
1,157,800	100.0%	511,400	100.0%	583,800	100.0%	958,000	100.0%	1,187,700	100.0%	

	年次	単位	全国	東北	青森	岩手	宮城	秋田
■有効求人倍率 一般有効求人倍率 （学卒除き、パート含む）	2000年	倍	0.59	-	0.39	0.59	0.64	0.58
	2005年		0.95	-	0.40	0.59	0.85	0.56
	2010年		0.52	-	0.35	0.43	0.44	0.42
	2011年		0.65	-	0.43	0.54	0.61	0.53
	2012年		0.80	-	0.59	0.89	1.04	0.68
	2013年		0.93	-	0.69	1.03	1.26	0.72
	2014年		1.09	-	0.80	1.09	1.26	0.90
	2015年		1.20	-	0.91	1.19	1.33	1.05
新規高卒者 有効求人倍率	2005年	倍	1.46	-	0.62	0.85	1.21	0.93
	2010年		1.32	-	0.59	0.69	1.12	0.76
	2011年		1.27	-	0.68	0.75	1.09	0.76
	2012年		1.32	-	0.66	0.86	1.36	0.87
	2013年		1.38	-	0.80	1.07	1.66	1.01
	2014年		1.57	-	0.98	1.25	1.91	1.17
	2015年		1.85	-	1.11	1.44	2.22	1.40
	2016年		2.05	-	1.27	1.59	2.25	1.59
■新規高卒者就職率	2005年	%	97.2	-	94.0	99.1	94.6	99.7
	2010年		97.2	-	94.5	99.5	93.6	98.8
	2011年		97.8	-	96.2	99.3	92.5	99.0
	2012年		98.5	-	97.0	99.8	98.9	99.8
	2013年		99.0	-	98.7	99.6	99.4	99.9
	2014年		99.3	-	99.4	99.9	99.5	99.8
	2015年		99.6	-	99.7	99.9	99.7	99.8
	2016年		99.7	-	99.9	99.9	99.9	100.0
■完全失業率	2000年	%	4.7	-	5.3	3.6	5.0	4.2
	2005年		4.4	-	6.0	4.7	5.0	4.8
	2010年		5.1	-	6.3	5.1	5.8	5.2
	2011年		〈4.6〉	-	6.1	〈5.1〉	〈5.6〉	5.0
	2012年		4.3	-	5.3	3.9	4.8	4.2
	2013年		4.0	-	4.9	3.3	4.2	4.2
	2014年		3.6	-	4.4	2.9	3.7	3.7
	2015年		3.4	-	4.5	2.9	3.7	3.6
■失業者数	2000年	全国：万人 東北・各県：千人	320	274	40	28	62	26
	2005年		294	288	44	33	61	28
	2010年		334	309	44	35	70	27
	2011年		〈302〉	293	42	〈34〉	〈67〉	26
	2012年		285	245	36	26	56	22
	2013年		265	225	33	23	50	22
	2014年		236	198	30	19.0	44.0	19
	2015年		222	191	30	19	44	18

山形	福島	新潟	資料・注記
0.81	0.65	0.60	厚生労働省「一般職業紹介状況」
0.96	0.80	0.97	
0.50	0.42	0.54	
0.64	0.59	0.67	
0.88	0.96	0.83	
0.99	1.24	0.96	
1.20	1.41	1.15	
1.21	1.46	1.20	
1.00	1.14	1.30	厚生労働省「新規学卒者（高校・中学）の職業紹介状況」
0.88	0.84	1.29	※3月卒業者の各年6月末現在
0.98	0.83	1.23	注：2011年3月卒の数値には、東日本大震災の影響により集計できなかった宮城県及び福島県の求人数、求職者数及び就職者数の一部の数値が含まれていない。
1.11	0.93	1.24	
1.28	1.28	1.40	
1.39	1.63	1.62	
1.67	1.81	1.86	
1.84	1.96	2.07	
95.9	99.7	99.9	厚生労働省「新規学卒者（高校・中学）の職業紹介状況」
97.6	98.6	99.8	※3月卒業者の各年6月末現在
99.5	97.9	99.9	
99.7	98.8	100.0	
99.7	99.3	100.0	
99.7	99.6	100.0	
99.8	99.9	100.0	
99.7	99.8	100.0	
3.2	4.1	3.8	総務省「労働力調査」（モデル推計値）
3.8	4.8	3.7	※全国、岩手県、宮城県及び福島県の2011年の値は、補完推計値である。
4.5	5.1	4.4	注1：労働力調査の結果を都道府県別に時系列回帰モデルによって推計した値。
4.3	〈4.9〉	4.0	注2：労働力調査は、都道府県別に表章するように標本設計を行っておらず、標本規模も小さいことから、全国結果に比べ結果精度が十分でなく、利用に当たり注意を要する。
3.5	4.0	3.7	注3：全国、岩手県、宮城県及び福島県の2011年の数値〈〉は、補完推計値である。
3.2	3.6	3.5	注4：毎年1～3月期平均公表時に、新たな結果を追加して再計算を行い、前年までの過去5年間の四半期平均及び年平均を遡って一部改定している。
2.9	3.1	3.2	
2.7	3.0	2.8	
21	46	51	
24	51	47	
27	52	54	
26	〈49〉	49	
21	40	44	
19	36	42	
17	31.0	38	
16	30	34	

	年次	単位	全国	東北	青森	岩手	宮城	秋田
■労働時間 総実労働時間	2000年	時間／月	154.9	-	159.9	163.6	159.5	163.1
	2005年		152.4	-	159.1	162.4	150.8	160.1
	2010年		149.8	-	155.1	156.4	152.0	155.7
	2011年		149.0	-	153.7	154.6	150.9	154.1
	2012年		150.7	-	154.4	160.3	152.5	155.4
	2013年		149.3	-	153.8	159.0	152.6	154.2
	2014年		149.0	-	154.7	157.7	153.0	153.9
	2015年		148.7	-	157.8	157.3	148.9	151.3
所定外労働時間	2000年	時間／月	11.6	-	10.4	12.2	11.9	11.2
	2005年		12.4	-	10.9	12.4	11.7	11.2
	2010年		12.0	-	10.6	11.6	11.5	10.9
	2011年		11.9	-	10.4	10.6	11.3	10.1
	2012年		12.2	-	9.4	12.3	11.8	10.2
	2013年		12.4	-	9.7	12.2	12.4	10.7
	2014年		12.8	-	10.7	12.0	12.9	10.9
	2015年		12.9	-	14.9	13.0	12.7	8.9
■パートタイム 労働者比率	2005年	%	25.3	-	21.2	19.4	27.4	18.7
	2010年		27.8	-	24.1	21.3	27.6	22.4
	2011年		28.2	-	23.3	18.6	-	25.1
	2012年		28.8	-	25.2	21.6	28.2	22.7
	2013年		29.4	-	25.4	21.7	29.4	23.4
	2014年		29.8	-	25.6	18.9	28.8	23.8
	2015年		30.5	-	25.7	22.5	27.0	26.0

山形	福島	新潟	資料・注記
164.9	160.0	160.3	厚生労働省「毎月勤労統計調査」
159.9	161.6	158.3	注：30人以上の規模
158.0	156.1	155.6	
156.8	154.6	155.5	
160.1	157.1	154.9	
159.8	157.0	154.5	
160.6	157.3	155.0	
156.5	160.1	153.7	
13.3	12.3	12.3	
11.4	14.0	12.4	
11.7	12.1	11.0	
11.6	10.6	11.1	
11.8	11.2	11.6	
12.8	12.1	12.0	
13.7	12.4	12.4	
12.9	14.2	12.8	
18.5	15.7	20.0	厚生労働省「毎月勤労統計調査」
22.7	24.0	24.0	注1：5人以上の規模 注2：2011年の宮城県については震災の影響による欠損のため数値なし。
20.1	23.1	22.7	
20.6	22.4	23.9	
21.0	22.9	26.5	
21.6	23.3	26.1	
23.0	23.4	25.1	

8. エネルギー

	年次	単位	合計	水力	火力		
						バイオマス	廃棄物
■電源別発電電力量	2000年度	千kWh	940,686,594	89,328,136	526,902,494	-	-
	2005年度		969,135,183	79,778,692	581,568,728	-	-
	2010年度		918,239,380	74,174,746	553,267,442	(1,674,711)	(272,459)
	2011年度		857,405,223	74,378,178	678,527,150	(1,784,973)	(214,372)
	2012年度		821,954,671	67,359,987	735,941,778	(1,754,911)	(231,237)
	2013年度		823,668,409	68,563,820	743,117,983	(1,884,232)	(236,849)
	2014年度		790,560,896	70,254,693	717,763,968	(1,972,288)	(233,207)
	2015年度		762,446,681	74,800,524	675,659,069	(2,006,172)	(224,070)

	年次	単位	全国	東北			
					青森	岩手	宮城
■使用電灯量	2000年度	百万kWh	254,592	22,429	2,596	2,574	4,277
	2005年度		281,289	24,356	2,805	2,793	4,740
	2010年度		304,230	26,323	2,981	2,979	5,232
	2011年度		288,946	24,791	2,888	2,833	4,811
	2012年度		286,220	25,153	2,911	2,889	5,006
	2013年度		284,341	24,815	2,867	2,876	5,000
	2014年度		273,103	24,266	2,768	2,819	4,921
	2015年度		266,850	23,706	2,720	2,769	4,819
■再生可能エネルギーの導入状況 件数	2012年度	件	228,444	16,115	1,050	2,352	4,998
	2013年度		619,701	43,318	2,922	6,064	13,714
	2014年度		2,191,498	143,181	9,113	21,752	41,827
	2015年度		2,486,956	166,376	10,611	24,622	48,937
容量	2012年度	kW	1,768,057	137,761	29,504	14,638	27,904
	2013年度		8,953,520	575,875	70,713	73,897	142,323
	2014年度		27,578,337	2,615,589	505,552	300,152	411,325
	2015年度		37,265,314	3,698,022	718,724	427,059	597,375

原子力	地熱	風力	太陽光	燃料電池	その他	資料・注記
321,337,439	3,117,658	867	-	-	-	資源エネルギー庁「電力調査統計」 注1：自家用を除く。 注2：「その他」の数値は風力発電と太陽光発電である。 注3：2005年度より、特定規模電気事業者の発電量も含む。 注4：（ ）内は火力のうち、バイオマス及び廃棄物に係る発電分の再掲である。 注5：2010年3月末で卸電気事業とみなす期限の切れた者を除く。
304,754,543	3,026,519	-	-	-	6,701	
288,230,480	2,469,475	92,706	4,531	-	-	
101,761,003	2,518,472	179,636	40,784	-	-	
15,939,413	2,460,418	167,093	85,982	-	-	
9,302,750	2,435,616	162,672	85,568	-	-	
-	2,418,946	34,348	88,941	-	-	
9,437,285	2,384,103	67,165	98,535	-	-	

				資料・注記
秋田	山形	福島	新潟	
2,118	2,298	3,855	4,711	電気事業連合会「電気事業便覧」等
2,287	2,475	4,176	5,079	
2,438	2,671	4,501	5,522	
2,340	2,558	4,135	5,226	
2,346	2,573	4,187	5,242	
2,305	2,518	4,145	5,103	
2,227	2,470	4,106	4,955	
2,177	2,385	4,017	4,819	
679	1,105	4,622	1,309	資源エネルギー庁「固定価格買取制度　情報公開用ウェブサイト」 注1：年度末での導入ベース。 注2：2014年度値は新規認定分と移行認定分の合計。 注3：容量のバイオマス発電設備については、バイオマス比率を考慮したものを合計した値を利用。
1,661	2,879	12,451	3,627	
5,712	10,763	40,082	13,932	
6,453	12,316	47,593	15,844	
13,371	7,413	31,666	13,264	
39,720	33,011	156,602	59,609	
291,714	176,964	708,896	220,987	
412,523	252,383	1,002,719	287,239	

9. 文化・教育・生活

	年次	単位	種類		全国	（うち補遺）	東北	青森	岩手
■国宝	2016年10月1日	箇所	美術工芸品	絵画	160	0	2	0	1
				彫刻	131	0	2	0	1
				工芸	253	0	9	2	4
				書跡	225	0	4	0	1
				古書	60	0	1	0	0
				考古	46	0	3	1	0
				歴史	3	0	1	0	0
				計	878	0	22	3	7
			建造物	件数	223	0	6	0	1
				棟数	282	0	7	0	1
			合計		1,101	0	28	3	8
■重要文化財	2016年10月1日	箇所	美術工芸品	絵画	2,010	5	23	0	1
				彫刻	2,699	1	87	2	22
				工芸	2,452	10	99	10	17
				書跡	1,906	0	20	0	1
				古書	763	0	18	0	3
				考古	626	0	56	13	6
				歴史	198	0	7	0	2
				計	10,654	16	310	25	52
			建造物	件数	2,456	0	201	32	26
				棟数	4,825	0	388	71	49
			合計		13,110	16	511	57	78

宮城	秋田	山形	福島	新潟	資料・注記
0	0	1	0	0	文化庁「国宝・重要文化財都道府県別指定件数一覧」 注1：重要文化財の件数は国宝の件数を含む。 注2：建造物の棟数は、計に算入されない。 注3：補遺は、現在所有者の不明のもの、戦後連合国側に提出したまま、返還されないもの。 注4：美術工芸品の件数は、2016年8月現在。
0	0	0	1	0	
0	1	2	0	0	
2	0	0	1	0	
0	0	1	0	0	
0	0	1	0	1	
1	0	0	0	0	
3	1	5	2	1	
3	0	1	1	0	
4	0	1	1	0	
6	1	6	3	1	
2	5	8	5	2	
8	1	11	25	18	
11	3	33	19	6	
4	1	4	1	9	
1	0	7	3	4	
8	3	6	10	10	
3	1	1	0	0	
37	14	70	63	49	
21	24	29	35	34	
43	55	39	51	80	
58	38	99	98	83	

	年次	単位	全国	東北			
					青森	岩手	宮城
■NPOの現況							
申請数	2000年	団体	3,050	211	19	24	62
	2005年		24,776	1,706	170	220	381
	2010年		42,408	2,941	298	347	572
	2011年		45,187	3,107	317	368	607
	2012年		47,923	3,457	344	415	309
	2013年		50,013	3,722	366	448	342
	2014年		50,913	3,879	382	457	366
	2015年		51,842	3,989	392	472	384
	2016年		52,614	4,080	407	487	393
認証数	2000年	団体	2,440	179	17	21	55
	2005年		23,180	1,606	162	208	357
	2010年		40,686	2,870	289	343	558
	2011年		43,348	3,044	308	356	590
	2012年		46,153	3,391	342	408	302
	2013年		48,102	3,659	359	442	339
	2014年		49,308	3,822	378	453	364
	2015年		50,350	3,947	391	468	379
	2016年		51,190	4,056	404	482	390
不認証数	2000年	団体	12	0	0	0	0
	2005年		165	1	0	0	0
	2010年		656	3	0	0	0
	2011年		754	4	0	0	0
	2012年		687	4	0	0	0
	2013年		768	4	0	0	0
	2014年		810	4	0	0	0
	2015年		811	4	0	0	0
	2016年		811	4	0	0	0
解散数	2000年	団体	0	0	0	0	0
	2005年		490	29	3	2	11
	2010年		3,993	244	38	29	66
	2011年		4,940	307	50	42	79
	2012年		5,820	390	65	53	93
	2013年		7,469	463	77	68	99
	2014年		9,273	533	82	83	102
	2015年		10,912	650	92	95	112
	2016年		12,578	741	99	103	117

秋田	山形	福島	新潟	仙台市	新潟市	資料・注記
16	21	29	40	-	-	内閣府「特定非営利活動法人の認証数等」 ※各年8月末の値 注：2012年4月1日「特定非営利活動促進法の一部を改正する法律」施行に伴い、所轄庁が内閣府から都道府県または政令指定都市に変更された。
120	188	294	333	-	-	
258	357	561	548	-	-	
276	365	602	572	-	-	
314	387	691	390	384	223	
332	397	782	411	409	235	
346	413	831	425	416	243	
345	430	864	442	411	249	
341	435	896	451	415	255	
15	16	21	34	-	-	
116	183	270	310	-	-	
249	351	544	536	-	-	
271	361	593	565	-	-	
312	382	674	375	376	220	
327	392	764	404	400	232	
343	404	813	417	413	237	
345	425	855	430	407	247	
341	433	887	448	417	254	
0	0	0	0	-	-	
0	0	1	0	-	-	
0	1	1	1	-	-	
0	1	1	2	-	-	
0	1	1	2	0	0	
0	1	1	2	0	0	
0	1	1	2	0	0	
0	1	1	2	0	0	
0	1	1	2	0	0	
0	0	0	0	-	-	
4	0	2	7	-	-	
16	19	33	43	-	-	
18	28	39	51	-	-	
24	37	50	53	6	9	
26	45	58	60	16	14	
27	49	78	70	26	16	
46	59	94	87	41	24	
63	68	110	97	52	32	

	年次	単位	全国	東北			
					青森	岩手	宮城
■学校数	2000年度		24,106	3,358	467	483	470
小学校	2005年度		23,123	3,103	401	447	466
	2010年度		22,000	2,828	347	394	455
	2011年度		21,721	2,764	333	378	449
	2012年度	校	21,460	2,695	323	372	438
	2013年度		21,131	2,610	316	362	419
	2014年度		20,852	2,540	310	347	409
	2015年度		20,601	2,484	302	342	404
	2016年度		19,943	2,435	293	334	399
中学校	2000年度		11,209	1,420	192	215	232
	2005年度		11,035	1,376	178	204	234
	2010年度		10,815	1,331	174	193	224
	2011年度		10,751	1,319	171	189	224
	2012年度	校	10,699	1,304	170	189	220
	2013年度		10,628	1,279	169	178	216
	2014年度		10,557	1,260	168	172	215
	2015年度		10,484	1,244	166	171	213
	2016年度		10,228	1,233	165	167	213
高等学校	2000年度		5,478	678	91	99	113
	2005年度		5,418	664	91	93	110
	2010年度		5,116	621	86	82	102
	2011年度		5,060	614	85	82	101
	2012年度	校	5,022	607	85	81	100
	2013年度		4,981	599	82	81	100
	2014年度		4,963	596	82	81	98
	2015年度		4,939	593	80	81	95
	2016年度		4,845	588	80	80	95
中等教育学校	2000年度		4	-	-	-	-
	2005年度		19	4	-	-	1
	2010年度		48	9	-	-	2
	2011年度		49	9	-	-	2
	2012年度	校	49	9	-	-	2
	2013年度		50	9	-	-	2
	2014年度		51	9	-	-	2
	2015年度		52	9	-	-	2
	2016年度		52	9	-	-	2

				資料・注記
秋田	山形	福島	新潟	
325	377	591	645	文部科学省「学校基本調査」
294	361	558	576	
253	332	513	534	
246	323	504	531	
237	309	491	525	
228	292	483	510	
224	276	477	497	
213	269	467	487	
202	262	461	484	
137	138	251	255	
135	131	246	248	
132	120	246	242	
130	117	246	242	
125	114	245	241	
123	112	241	240	
123	106	238	238	
119	104	233	238	
117	101	232	238	
65	70	113	127	
64	68	115	123	
63	68	113	107	
59	68	112	107	
59	64	112	106	
58	63	112	103	
57	62	111	105	
57	62	112	106	
55	62	112	104	
-	-	-	-	
-	-	-	3	
-	-	-	7	
-	-	-	7	
-	-	-	7	
-	-	-	7	
-	-	-	7	
-	-	-	7	
-	-	-	7	

	年次	単位	全国	東北			
					青森	岩手	宮城
■児童・生徒数 小学校	2000年度	人	7,366,079	754,867	91,575	87,787	142,551
	2005年度		7,197,454	693,294	84,849	78,989	133,432
	2010年度		6,993,376	635,212	74,754	71,949	128,901
	2011年度		6,887,292	613,911	72,426	70,055	125,638
	2012年度		6,764,619	596,474	69,759	68,004	123,975
	2013年度		6,676,920	583,017	67,394	66,328	122,447
	2014年度		6,600,006	569,147	64,876	64,512	121,076
	2015年度		6,543,104	558,168	62,719	63,101	119,806
	2016年度		6,386,207	545,900	60,644	61,184	118,204
中学校	2000年度	人	4,103,751	431,606	52,895	49,230	82,598
	2005年度		3,626,420	368,853	44,934	43,263	69,960
	2010年度		3,558,166	335,446	41,203	38,010	65,480
	2011年度		3,573,821	330,310	40,509	37,709	65,063
	2012年度		3,552,663	324,501	39,374	37,079	64,906
	2013年度		3,536,182	320,259	38,452	36,764	64,862
	2014年度		3,504,334	314,953	37,540	36,137	64,499
	2015年度		3,465,215	308,135	36,719	35,404	63,782
	2016年度		3,355,877	300,085	35,505	34,239	62,855
高等学校	2000年度	人	4,165,434	443,975	55,163	51,999	84,993
	2005年度		3,605,242	379,476	46,067	43,960	71,777
	2010年度		3,368,693	336,508	41,639	39,350	63,447
	2011年度		3,349,255	328,900	40,878	38,374	62,555
	2012年度		3,355,609	323,214	40,037	37,533	62,424
	2013年度		3,319,640	314,026	38,878	36,252	61,572
	2014年度		3,334,019	311,055	38,266	35,879	61,583
	2015年度		3,319,114	305,939	37,409	35,313	61,366
	2016年度		3,309,342	302,199	36,620	35,110	61,345
中等教育学校	2000年度	人	1,702	-	-	-	-
	2005年度		7,456	998	-	-	351
	2010年度		23,759	3,631	-	-	900
	2011年度		26,759	4,247	-	-	1,148
	2012年度		28,644	4,489	-	-	1,107
	2013年度		30,226	4,597	-	-	1,053
	2014年度		31,499	4,665	-	-	1,024
	2015年度		32,317	4,676	-	-	1,035
	2016年度		32,428	4,601	-	-	1,036

				資料・注記
秋田	山形	福島	新潟	
67,681	76,761	139,637	148,875	文部科学省「学校基本調査」
60,699	69,027	127,486	138,812	注1：高等学校の生徒数には別科・専攻科を含む。 注2：中等教育学校の生徒数は前期課程・後期課程の合計。
52,503	62,972	117,668	126,465	
51,129	62,119	108,428	124,116	
49,468	61,132	103,324	120,812	
48,249	59,595	100,579	118,425	
46,982	57,993	98,037	115,671	
45,882	56,574	95,952	114,134	
44,909	55,152	93,674	112,133	
39,169	43,419	79,822	84,473	
33,002	37,420	68,382	71,892	
29,411	33,642	61,866	65,834	
28,739	33,250	59,377	65,663	
28,084	32,587	58,026	64,445	
27,154	32,214	57,446	63,367	
26,437	31,949	56,140	62,251	
25,486	31,529	54,857	60,358	
24,714	30,544	53,377	58,851	
41,567	44,055	79,634	86,564	
34,390	39,503	68,843	74,936	
30,048	34,642	61,219	66,163	
29,264	33,893	58,962	64,974	
28,724	33,511	57,343	63,642	
27,662	32,480	55,473	61,709	
26,926	31,945	54,952	61,504	
26,299	31,225	53,874	60,453	
25,530	30,861	53,279	59,454	
-	-	-	-	
-	-	-	647	
-	-	-	2,731	
-	-	-	3,099	
-	-	-	3,382	
-	-	-	3,544	
-	-	-	3,641	
-	-	-	3,641	
-	-	-	3,565	

	年次	単位	全国	東北			
					青森	岩手	宮城
■教員数	2000年度		407,598	47,417	6,160	6,119	8,100
小学校	2005年度		416,833	46,521	5,868	5,833	8,265
	2010年度		419,776	43,971	5,399	5,399	8,255
	2011年度		419,467	43,463	5,286	5,358	8,179
	2012年度	人	418,707	42,709	5,148	5,303	8,117
	2013年度		417,553	42,079	5,072	5,221	7,984
	2014年度		416,475	41,362	4,921	5,093	7,957
	2015年度		417,152	40,978	4,854	5,082	7,928
	2016年度		409,997	40,516	4,771	4,979	7,888
中学校	2000年度		257,605	28,555	3,672	3,611	5,195
	2005年度		248,694	27,564	3,501	3,453	4,989
	2010年度		250,899	26,394	3,391	3,276	4,860
	2011年度		253,104	26,537	3,362	3,326	4,918
	2012年度	人	253,753	26,377	3,322	3,346	4,921
	2013年度		254,235	26,242	3,310	3,290	4,921
	2014年度		253,832	26,056	3,272	3,235	4,930
	2015年度		253,704	25,828	3,262	3,187	4,954
	2016年度		247,831	25,544	3,250	3,111	4,985
高等学校	2000年度		269,027	30,406	3,990	3,806	5,368
	2005年度		251,408	28,351	3,658	3,511	5,126
	2010年度		238,929	25,998	3,359	3,179	4,667
	2011年度		237,526	25,616	3,334	3,159	4,628
	2012年度	人	237,224	25,267	3,258	3,109	4,628
	2013年度		235,062	24,863	3,188	3,099	4,609
	2014年度		235,306	24,663	3,163	3,091	4,573
	2015年度		234,970	24,379	3,093	3,086	4,595
	2016年度		230,770	24,155	3,078	3,067	4,556
中等教育学校	2000年度		124	-	-	-	-
	2005年度		560	80	-	-	33
	2010年度		1,893	278	-	-	87
	2011年度		2,046	312	-	-	99
	2012年度	人	2,192	336	-	-	96
	2013年度		2,369	349	-	-	91
	2014年度		2,432	345	-	-	83
	2015年度		2,509	347	-	-	85
	2016年度		2,556	356	-	-	94

秋田	山形	福島	新潟	資料・注記
4,562	5,020	8,218	9,238	文部科学省「学校基本調査」
4,319	4,786	8,407	9,043	注：教員数は本務者である。
3,880	4,554	7,775	8,709	
3,829	4,474	7,659	8,678	
3,727	4,442	7,346	8,626	
3,657	4,330	7,302	8,513	
3,581	4,220	7,201	8,389	
3,473	4,170	7,116	8,355	
3,389	4,085	7,049	8,355	
2,668	2,838	5,142	5,429	
2,533	2,763	5,080	5,245	
2,435	2,579	4,718	5,135	
2,408	2,593	4,775	5,155	
2,370	2,537	4,708	5,173	
2,323	2,526	4,707	5,165	
2,329	2,510	4,693	5,087	
2,319	2,496	4,606	5,004	
2,292	2,414	4,530	4,962	
3,038	3,137	5,282	5,785	
2,707	2,968	5,045	5,336	
2,498	2,759	4,678	4,858	
2,427	2,707	4,598	4,763	
2,382	2,660	4,505	4,725	
2,345	2,639	4,419	4,564	
2,281	2,625	4,365	4,565	
2,246	2,581	4,285	4,493	
2,199	2,559	4,270	4,426	
-	-	-	-	
-	-	-	47	
-	-	-	191	
-	-	-	213	
-	-	-	240	
-	-	-	258	
-	-	-	262	
-	-	-	262	
-	-	-	262	

	年次	単位	全国	東北	青森	岩手	宮城
■図書館数	2002年	館	2,742	276	25	44	29
	2005年		2,979	308	32	45	32
	2008年		3,165	339	34	47	34
	2011年		3,274	344	33	46	36
■社会体育施設数	2002年	施設	47,321	7,261	772	857	970
	2005年		48,055	7,306	776	843	964
	2008年		47,925	7,226	765	895	941
	2011年		47,571	7,135	799	882	907
■公民館数	2002年	館	17,947	3,416	307	387	563
	2005年		17,143	3,365	300	371	548
	2008年		15,943	3,294	289	332	500
	2011年		14,681	2,762	266	327	399
■保育所数	2000年	所	22,199	2,313	491	333	205
	2005年		22,624	2,200	486	345	215
	2010年		21,681	1,961	369	286	199
	2011年		21,751	1,788	367	268	102
	2012年		23,740	2,036	383	299	208
	2013年		24,076	2,059	384	303	225
	2014年		24,509	2,061	381	303	227
	2015年		25,580	2,104	391	308	233
■老人福祉施設数	2000年	施設	4,664	468	75	82	47
	2005年		5,214	507	88	81	59
	2010年		4,858	439	66	49	57
	2011年		4,827	389	64	45	29
	2012年		5,323	463	70	48	59
	2013年		5,308	466	73	49	61
	2014年		5,334	464	73	49	61
	2015年		5,327	460	72	50	61
■有料老人ホーム数	2000年	施設	350	8	1	-	2
	2005年		1,406	39	19	1	1
	2010年		4,144	324	97	34	27
	2011年		4,640	339	109	33	10
	2012年		7,519	522	132	73	47
	2013年		10,035	778	222	78	100
	2014年		12,323	938	253	124	113
	2015年		15,099	1,039	272	130	129

				資料・注記
秋田	山形	福島	新潟	
35	31	57	55	文部科学省「社会教育調査」
44	34	58	63	
46	36	64	78	
46	38	66	79	
890	650	1,477	1,645	
963	658	1,499	1,603	
945	646	1,473	1,561	
935	657	1,476	1,479	
481	601	428	649	
392	606	429	719	
394	623	416	740	
350	524	413	483	
212	228	195	649	厚生労働省「社会福祉施設等調査」
192	230	206	526	
194	225	210	478	
196	221	166	468	
199	241	215	491	
200	244	219	484	
199	246	223	482	
202	259	226	485	
60	49	69	86	厚生労働省「社会福祉施設等調査」 注：集計対象は養護老人ホーム（一般･盲）、軽費老人ホーム（A型・B型・介護利用型（ケアハウス））、老人福祉センター（特A型・A型・B型）である。
62	51	76	90	
62	47	70	88	
63	49	56	83	
66	50	76	94	
64	51	74	94	
64	52	72	93	
65	50	71	91	
1	-	2	2	厚生労働省「社会福祉施設等調査」
3	6	4	5	
23	67	34	42	
28	83	28	48	
45	126	38	61	
50	138	106	84	
54	187	105	102	
92	203	109	104	

	年次	単位	全国	東北			
					青森	岩手	宮城
■病院数	2000年	施設	165,451	13,937	1,651	1,547	2,624
	2005年		173,200	14,316	1,656	1,612	2,760
	2010年		176,878	14,346	1,608	1,624	2,795
	2011年		176,308	14,088	1,565	1,574	2,746
	2012年		177,191	14,178	1,558	1,600	2,802
	2013年		177,769	14,198	1,553	1,617	2,821
	2014年		177,546	14,122	1,547	1,587	2,822
	2015年		178,212	14,139	1,536	1,589	2,846
■従事医師数	2000年度	人	243,201	20,719	2,374	2,336	4,232
	2002年度		249,574	21,113	2,421	2,337	4,351
	2004年度		256,668	21,235	2,381	2,342	4,457
	2006年度		263,540	21,645	2,426	2,394	4,616
	2008年度		271,897	22,056	2,428	2,410	4,787
	2010年度		280,431	22,394	2,505	2,413	4,940
	2012年度		288,850	22,442	2,491	2,471	5,075
	2014年度		296,845	22,848	2,553	2,465	5,149
■外来患者数	2000年度	人	662,822,297	69,199,080	8,778,290	9,334,094	10,575,968
	2005年度		576,568,450	54,994,063	6,766,045	6,662,139	8,913,310
	2010年度		515,469,582	46,638,432	5,733,651	5,066,076	8,109,280
	2011年度		511,609,176	45,218,724	5,660,921	4,899,228	7,857,476
	2012年度		511,618,252	45,352,653	5,549,614	4,919,793	8,106,775
	2013年度		507,343,885	44,624,231	5,430,987	4,804,597	7,924,669
	2014年度		500,821,580	43,828,694	5,237,115	4,801,620	7,785,674
	2015年度		498,842,949	43,311,784	5,155,009	4,748,150	7,731,391
■医療費総額	2000年度	億円	294,333	28,914	3,631	3,440	5,140
	2005年度		323,990	30,944	3,820	3,567	5,708
	2010年度		366,178	33,184	4,078	3,722	6,271
	2011年度		377,666	34,072	4,214	3,836	6,541
	2012年度		384,074	34,563	4,189	3,902	6,824
	2013年度		392,556	34,926	4,267	3,972	6,790
	2014年度		399,556	35,173	4,272	3,988	6,894
	2015年度		414,627	36,186	4,433	4,067	7,164

秋田	山形	福島	新潟	資料・注記
1,349	1,404	2,368	2,994	厚生労働省「医療施設調査」 注：10月1日現在の施設数
1,357	1,467	2,468	2,996	
1,356	1,472	2,512	2,979	
1,345	1,470	2,401	2,987	
1,344	1,483	2,403	2,988	
1,344	1,489	2,386	2,988	
1,338	1,486	2,354	2,988	
1,326	1,487	2,357	2,998	
2,047	2,159	3,549	4,022	厚生労働省「医師・歯科医師・薬剤師調査」
2,098	2,215	3,613	4,078	
2,108	2,253	3,601	4,093	
2,142	2,270	3,663	4,134	
2,180	2,322	3,760	4,169	
2,213	2,411	3,705	4,207	
2,206	2,419	3,506	4,274	
2,243	2,432	3,653	4,353	
8,394,708	6,435,658	11,692,458	13,987,904	厚生労働省「病院報告」 注：東日本大震災の影響により、平成23年3月分の報告において、病院の合計11施設（岩手県気仙医療圏1施設、岩手県宮古医療圏1施設、宮城県石巻医療圏2施設、宮城県気仙沼医療圏2施設、福島県相双医療圏5施設）は、報告のあった患者数のみ集計した。
6,744,384	5,333,403	9,087,508	11,487,274	
5,464,899	4,622,168	7,867,257	9,775,101	
5,291,225	4,516,393	7,279,347	9,714,134	
5,136,146	4,507,202	7,515,654	9,617,469	
5,045,949	4,466,143	7,463,908	9,487,978	
4,892,983	4,421,531	7,371,532	9,318,239	
4,753,779	4,394,409	7,336,217	9,192,829	
3,128	2,892	5,051	5,632	厚生労働省「医療費の動向」
3,282	3,118	5,399	6,050	
3,459	3,413	5,693	6,549	
3,537	3,529	5,713	6,703	
3,528	3,558	5,860	6,702	
3,607	3,610	5,899	6,782	
3,601	3,638	5,955	6,825	
3,675	3,760	6,100	6,986	

10. 金融・財政

	年次	単位	全国	東北	青森	岩手	宮城
■預金･貸出金残高 預金	2000年度	億円	4,729,732	310,039	33,632	33,259	67,757
	2005年度		5,300,898	315,125	34,008	34,049	70,436
	2010年度		5,968,407	346,290	36,491	37,290	78,075
	2011年度		6,101,225	382,520	38,066	41,534	93,517
	2012年度		6,299,506	399,568	38,343	46,159	98,691
	2013年度		6,508,868	411,507	38,977	46,950	100,718
	2014年度		6,737,448	422,656	39,824	47,863	101,297
	2015年度		7,015,109	426,532	40,185	47,432	103,338
貸出金	2000年度	億円	4,535,283	212,904	26,197	19,006	50,129
	2005年度		3,955,617	196,299	23,076	18,865	46,461
	2010年度		4,137,799	201,141	22,194	19,732	48,965
	2011年度		4,174,237	207,197	22,346	20,509	52,017
	2012年度		4,267,291	213,063	22,546	22,226	54,900
	2013年度		4,373,622	219,229	23,213	22,447	57,085
	2014年度		4,519,437	225,394	23,903	23,142	59,863
	2015年度		4,645,609	232,039	24,891	23,133	61,659
■都道府県財政 歳入総額	2005年度	億円	486,945	56,701	7,482	7,198	8,048
	2010年度		500,661	55,433	7,430	7,312	8,564
	2011年度		521,465	88,097	7,862	13,532	19,725
	2012年度		509,372	82,534	7,329	12,248	19,879
	2013年度		515,726	79,688	7,473	11,596	16,904
	2014年度		516,950	79,347	7,119	10,826	14,378
歳出総額	2005年度	億円	478,733	55,797	7,389	7,041	7,881
	2010年度		490,595	53,652	7,273	6,883	8,175
	2011年度		509,658	84,177	7,645	12,512	18,039
	2012年度		494,818	76,777	7,094	11,118	18,278
	2013年度		500,532	74,568	7,190	10,571	15,314
	2014年度		502,154	74,575	6,877	9,751	12,942

				資料・注記
秋田	山形	福島	新潟	
29,726	32,411	44,884	68,366	日本銀行「都道府県別現金・預金・貸出金」
29,415	32,191	43,635	71,390	※年度末値
32,074	35,399	48,952	78,007	
33,241	37,124	59,601	79,436	
33,372	38,352	63,109	81,540	
34,089	39,124	70,088	81,558	
34,553	40,278	75,165	83,674	
34,940	40,867	75,168	84,600	
18,925	21,039	32,752	44,853	
17,705	20,253	29,205	40,731	
17,673	20,820	28,465	43,289	
18,048	21,454	29,743	43,077	
18,347	21,884	29,714	43,445	
19,322	22,419	30,624	44,116	
19,814	22,707	31,171	44,792	
20,075	23,574	32,433	46,273	
6,722	5,983	8,748	12,520	総務省「都道府県決算状況調」
6,590	5,915	8,585	11,038	
6,648	6,085	22,857	11,388	
6,263	5,883	17,924	13,008	
6,453	6,050	19,431	11,780	
6,338	5,821	20,346	14,518	
6,658	5,889	8,664	12,275	
6,489	5,805	8,264	10,763	
6,546	5,998	22,312	11,124	
6,148	5,775	15,773	12,592	
6,341	5,895	17,942	11,316	
6,243	5,687	19,105	13,971	

	年次	単位	全国	東北	青森	岩手	宮城
■行政投資実績合計	2000年度	百万円	41,391,349	5,181,619	682,084	738,459	707,818
	2005年度		25,469,096	3,284,197	387,531	381,231	467,368
	2010年度		21,990,079	2,512,193	343,192	299,674	322,168
	2011年度		21,465,687	3,456,047	364,611	502,414	823,555
	2012年度		21,869,825	3,627,181	387,762	593,051	868,848
	2013年度		24,749,805	4,476,871	415,600	813,482	1,162,366
生活基盤	2000年度	百万円	19,222,255	2,042,015	237,164	234,057	367,666
	2005年度		12,352,197	1,323,236	144,454	153,525	247,615
	2010年度		11,146,055	1,126,237	134,863	131,033	156,251
	2011年度		10,782,852	1,416,651	128,605	186,761	334,924
	2012年度		10,677,259	1,279,174	125,142	158,004	281,316
	2013年度		11,765,245	1,691,455	167,115	253,282	452,529
産業基盤	2000年度	百万円	9,154,507	1,179,018	131,243	146,809	119,618
	2005年度		5,040,525	713,505	75,978	83,890	74,867
	2010年度		4,292,407	522,768	59,433	62,528	49,185
	2011年度		3,932,072	582,057	63,344	78,461	76,194
	2012年度		3,985,334	615,259	66,296	108,553	79,739
	2013年度		4,706,854	731,678	68,936	148,090	101,964
農林水産	2000年度	百万円	3,752,507	724,393	105,168	137,529	86,668
	2005年度		2,130,983	368,147	52,120	55,660	56,478
	2010年度		1,522,881	233,387	37,137	38,619	23,301
	2011年度		1,422,412	258,628	43,950	47,163	26,437
	2012年度		1,449,929	286,540	48,532	42,308	41,037
	2013年度		1,783,086	374,071	49,877	60,190	81,862
国土保全	2000年度	百万円	4,053,598	598,547	69,151	76,829	59,938
	2005年度		2,529,518	365,127	30,865	39,690	37,606
	2010年度		2,041,292	263,498	29,703	37,863	30,398
	2011年度		1,905,041	287,424	36,068	41,618	48,746
	2012年度		1,925,330	295,710	46,631	42,027	44,756
	2013年度		2,472,720	378,592	43,629	41,237	48,626
その他	2000年度	百万円	5,208,482	637,646	139,358	143,236	73,928
	2005年度		3,415,872	514,182	84,114	48,466	50,802
	2010年度		2,987,443	366,299	82,056	29,630	63,031
	2011年度		3,423,310	911,285	92,643	148,410	337,253
	2012年度		3,831,972	1,150,501	101,161	242,159	422,001
	2013年度		4,021,901	1,301,074	86,042	310,682	477,386

				資料・注記
秋田	山形	福島	新潟	
566,375	569,480	785,270	1,132,133	総務省「行政投資実績」
395,918	329,548	435,405	887,196	
277,244	286,053	327,455	656,407	
274,228	285,957	517,547	687,735	
281,166	282,903	533,638	679,813	
317,285	350,423	656,286	761,429	
205,897	236,231	333,600	427,400	
146,803	127,133	195,275	308,431	
116,013	121,645	154,994	311,438	
109,088	117,624	231,628	308,021	
108,420	111,913	199,746	294,633	
108,930	128,091	253,003	328,505	
155,730	154,419	171,747	299,452	
113,944	97,774	105,044	162,008	
62,085	90,820	81,934	116,783	
63,918	92,324	92,544	115,272	
69,414	83,345	100,521	107,391	
74,431	101,139	106,749	130,369	
91,098	58,580	95,655	149,695	
50,738	25,224	51,164	76,763	
32,250	19,735	25,883	56,462	
36,449	24,520	26,585	53,524	
33,492	27,074	30,875	63,222	
47,253	34,624	33,866	66,399	
76,956	77,676	77,837	160,160	
49,495	43,540	40,427	123,504	
34,373	30,699	20,575	79,887	
34,531	30,711	28,467	67,283	
30,551	28,110	28,203	75,432	
45,845	43,709	36,189	119,357	
36,694	42,575	106,431	95,424	
34,938	35,878	43,495	216,489	
32,523	23,153	44,069	91,837	
30,242	20,778	138,324	143,635	
39,289	32,461	174,294	139,136	
40,826	42,860	226,479	116,799	

利用上の注意

1. 本編において、特に断りのない限り次の7県データおよび7県計を掲載しております。
　青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県、新潟県

2. 単位未満の処理
　単位未満は四捨五入したため、合計と内訳の計は必ずしも一致しない場合があります。

3. 符号
　－　不明または該当数字なし
　▲　負数
　x　秘匿数値

4. 2011年3月11日に発生した東日本大震災は、岩手・宮城・福島の3県に特に甚大な被害をもたらしました。このため、一部データについて、この影響を除外する措置が取られている場合があります。

5. 統計資料について、疑義がある場合には、各表に付記してある資料作成機関にご照会下さい。

2016年度　東北圏社会経済白書

2017年3月発行

発行所：公益財団法人 東北活性化研究センター
住　所：〒980-0021 仙台市青葉区中央2-9-10セントレ東北9階
Ｔ Ｅ Ｌ：022-222-3394　　Ｆ Ａ Ｘ：022-222-3395
Ｕ Ｒ Ｌ：http://www.kasseiken.jp/