真の復旧・復興を目指して
―東日本大震災から4年を経過したみちのく―

七尾　英弘
国土交通省東北運輸局次長

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

(C)Mr. Hidehiro NANAO, Institute for Transport Policy Studies, 2015

沿岸部の鉄道の復旧に向けた取組み　～JR在来線等～

○東日本大震災においては、沿岸部の鉄道のみならず鉄道沿線地域も大きく被災しており、鉄道の復旧にあたっては、まちづくりと一体となった復旧計画（駅位置やルートの変更等）の策定が必要。
○国土交通省（東北運輸局）が事務局となり、沿線自治体、ＪＲ東日本、復興局等で構成する「復興調整会議」を被災６線区毎に設置し、被災自治体が策定する復興計画にあわせて鉄道の復旧計画が策定されるよう支援。

平成27年3月21日現在

【三陸鉄道北リアス線（田野畑～小本間）】
・平成26年4月6日全線運行再開

【JR山田線（宮古～釜石間）】
・「JR山田線復興調整会議」において復旧方針を検討中
・三陸鉄道へ運営移管することで平成27年2月6日に関係自治体、三陸鉄道、JRが正式に書面により合意。3月7日に着工式を開催

【三陸鉄道南リアス線（釜石～吉浜間）】
・平成26年4月5日全線運行再開

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

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

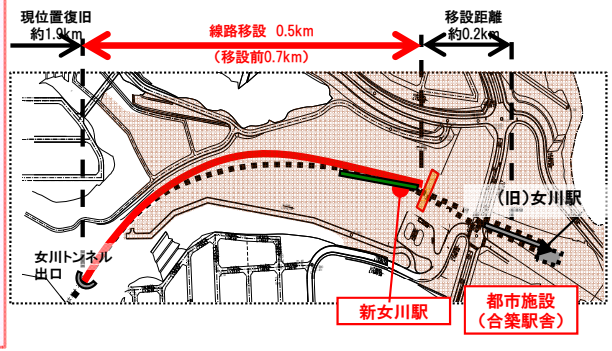
【JR常磐線（原ノ町～竜田間）】
・「浜通りの復興に向けたJR常磐線復旧促進協議会」において早期復旧に向けた協議開始
・当該区間の開通等の見通し※を平成27年3月10日に公表

※開通等の見通し
- **原ノ町・小高間：「2016年春までに開通」**
- **小高・浪江間：「遅くとも2年後の開通を目指す」**
- **浪江・富岡間：「除染や異常時の利用者の安全確保策を完了した後、開通する」**
- **富岡・竜田間：「3年以内を目途に開通を目指す」**

東日本大震災により運休中の区間（223．0km）

①JR石巻線(浦宿～女川間)
女川町のまちづくりにあわせて、ルート及び女川駅を移設し、平成27年3月21日に全線運行再開
（JR仙石線・石巻線復興調整会議）

＜JR石巻線移設ルート案＞



②JR仙石線(高城町～陸前小野間)
東名・野蒜駅周辺を高台に移設のうえ、平成27年5月30日に全線運行再開(JR仙石線・石巻線復興調整会議)

＜JR仙石線移設ルート案＞

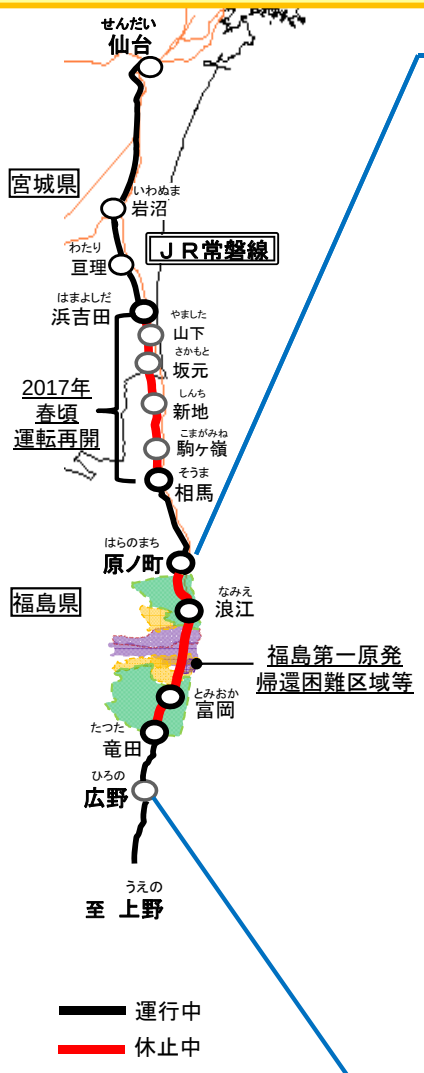
③JR常磐線(浜吉田～相馬間)
浜吉田～駒ヶ嶺間を内陸側に移設のうえ、平成29年春に運行再開予定
(JR常磐線復興調整会議)

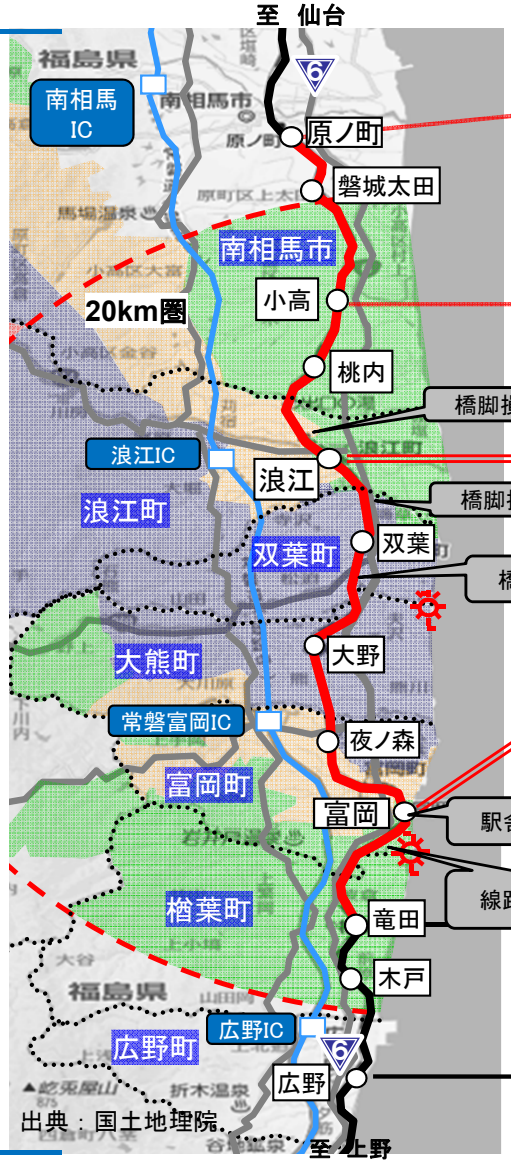
＜JR常磐線移設ルート案＞

(C)Mr. Hidehiro NANAO, Institute for Transport Policy Studies, 2015

JR常磐線（避難指示区域内）の開通等の見通し

○ＪＲ常磐線(浜吉田～相馬間)は、「常磐線復興調整会議」でまちづくりと一体となった復旧計画を策定し工事を実施中。
○原ノ町～竜田間は、当該区間での早期復旧を図るため、平成26年11月27日に「浜通りの復興に向けたＪＲ常磐線復旧促進協議会」を立ち上げ協議開始。その後、平成27年3月10日に当該区間の開通等の見通しを以下のとおり公表。





JR常磐線の開通時期等の見通しについて

『全線開通』の方針の決定	
原ノ町～小高	開通時期の初公表 『2016年春までに開通』
小高～浪江	開通時期の初公表 『遅くとも2年後の開通を目指す』
浪江～富岡	『除染や異常時の利用者の安全確保策を完了した後、開通する』
富岡～竜田	開通時期の初の公表 『3年以内を目途に開通を目指す』
竜田～広野	平成26年6月1日に運転再開済

【各区域の概要】

帰還困難区域 （年間線量50ミリシーベルト超） 立入り原則禁止、宿泊禁止	居住制限区域 （年間線量20-50ミリシーベルト） 立入り可、一部事業活動可、 宿泊原則禁止	避難指示解除準備区域 （年間線量20ミリシーベルト以下） 立入り可、事業活動可、宿泊原則禁止

(C)Mr. Hidehiro NANAO, Institute for Transport Policy Studies, 2015

避難指示区域内のJR常磐線復旧に係る検討・推進体制の強化

「浜通りの復興に向けたJR常磐線復旧促進協議会」

◎座　長：国土交通副大臣、復興副大臣

○副座長：原子力災害現地対策本部長（経産副大臣）、環境副大臣

・関係省庁（局長クラス）、地方出先機関の長

・JR東日本

【オブザーバー】

・県部長及び沿線市町副首長

※平成26年11月27日　都内で第１回協議会開催

・JR常磐線の現状報告・沿線市町の復興に向けた取組状況等

※平成27年3月27日　都内で第2回協議会開催

・JR常磐線の全線開通に向けた今後の見通しについて等

【協議事項】

JR常磐線の早期復旧及び運転再開のために必要な以下の課題等を検討

・鉄道施設の復旧作業等を進める上での課題

・関連するインフラの復旧・まちづくりの進捗

・除染の実施状況

・住民の帰還の状況

・鉄道の利用促進策

・作業員の安全管理

・JR常磐線の早期復旧等に必要なその他の事項

避難指示区域内のJR常磐線復旧に係る検討チーム（平成24年5月～）

・本省課室長クラス、JR　等

＋

・地方出先機関、県部長、沿線市町副首長

※開催は、必要に応じて、適宜、開催

【事務局】 国交省鉄道局、復興庁、支援チーム

(C)Mr. Hidehiro NANAO, Institute for Transport Policy Studies, 2015

被災地の生活交通の確保　～東日本大震災によって被害を受けた地域公共交通に対する支援～

復旧・復興の状況に応じた柔軟な対応により、被災地のバス交通、乗合タクシー等の確保・維持を支援

事業内容（主な特例措置）

地域間輸送　（被災地域地域間幹線系統確保維持事業）

○補助対象事業
・「地域間幹線系統確保維持事業」の各種要件を緩和した地域間輸送

（1）補助率
・収支差等の1／2

（2）特例措置の期間
・ 平成23～27年度（5年間）

（3）特定指定市町村（H26年度）
・岩手県、宮城県、福島県の全市町村

地域内輸送　（特定被災地域公共交通調査事業）

○補助対象事業
・ 仮設住宅等と、病院、商店、公的機関等の間の日常生活の移動確保を目的とする地域内輸送等

（1）補助率
・定額補助
　1地域の上限額は、仮設住宅等の箇所数に応じ、3,500万円、4,500万円又は6,000万円に設定

（2）特例措置の期間
・平成23～27年度予算（5年間）

（3）特定被災市町村（H26年度）
・39市町村（岩手県12、宮城県15、福島県12）

特定被災地域公共交通調査事業の活用イメージ

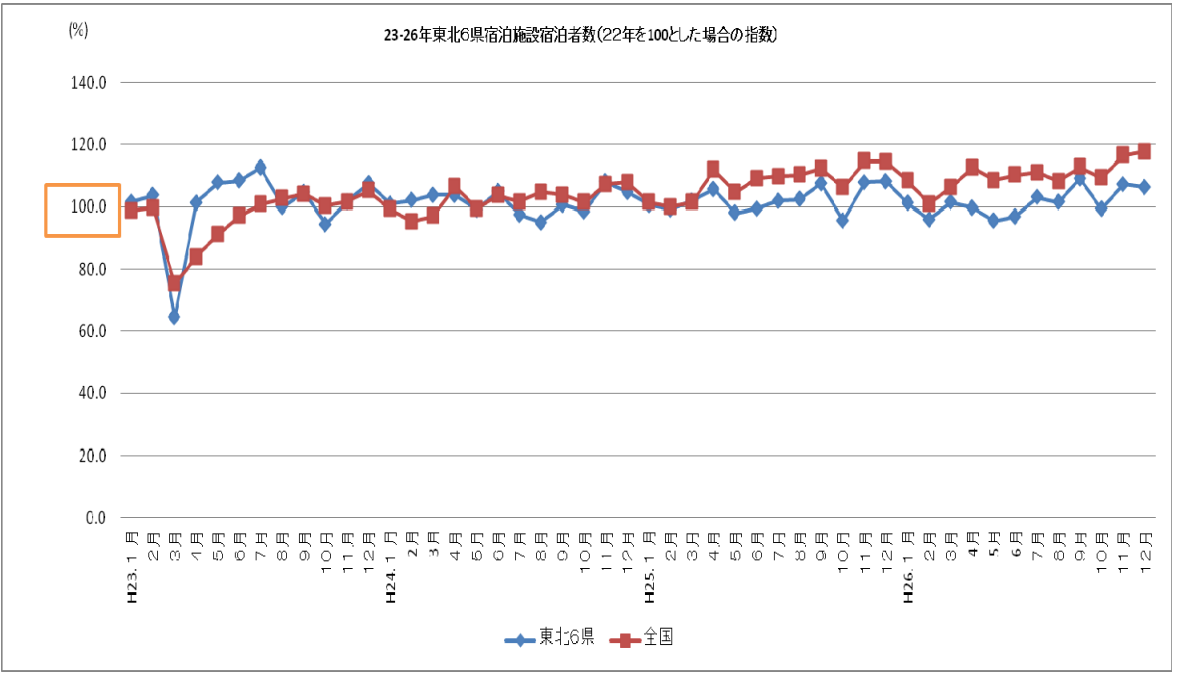
復興とともに、刻一刻と変化する病院や商店等の位置、被災者の移動ニーズの変化を把握しつつ、適時適切にバス路線の運行経路や便数等を見直し

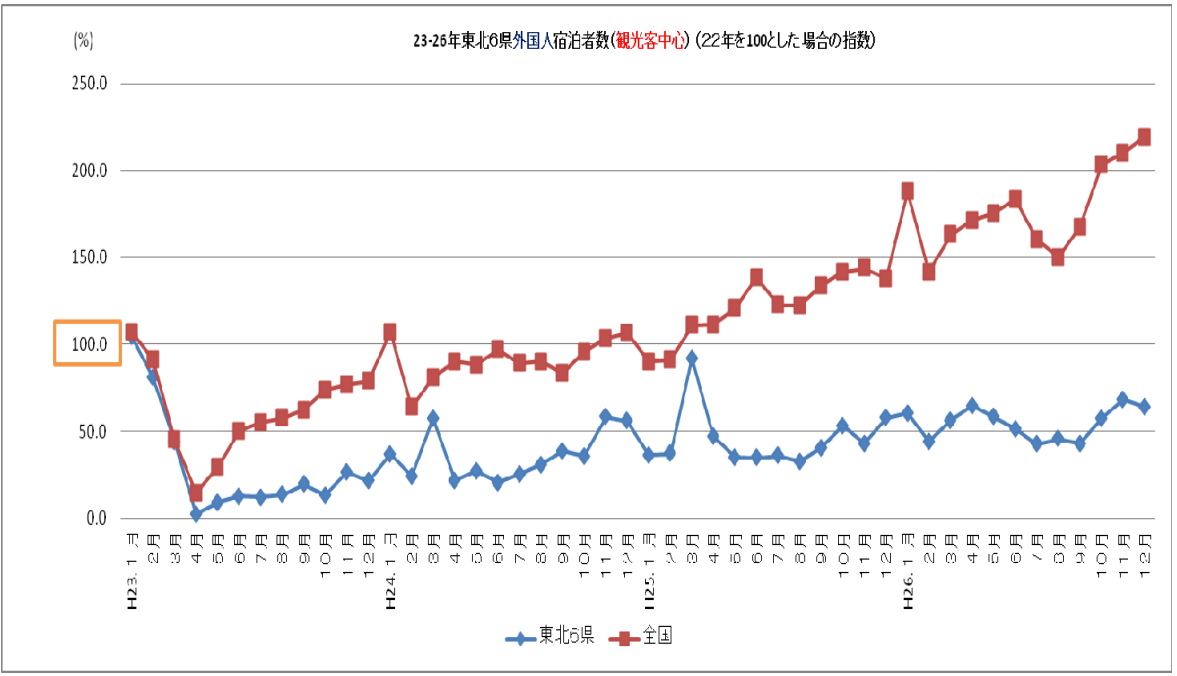
整備が完了した災害公営住宅

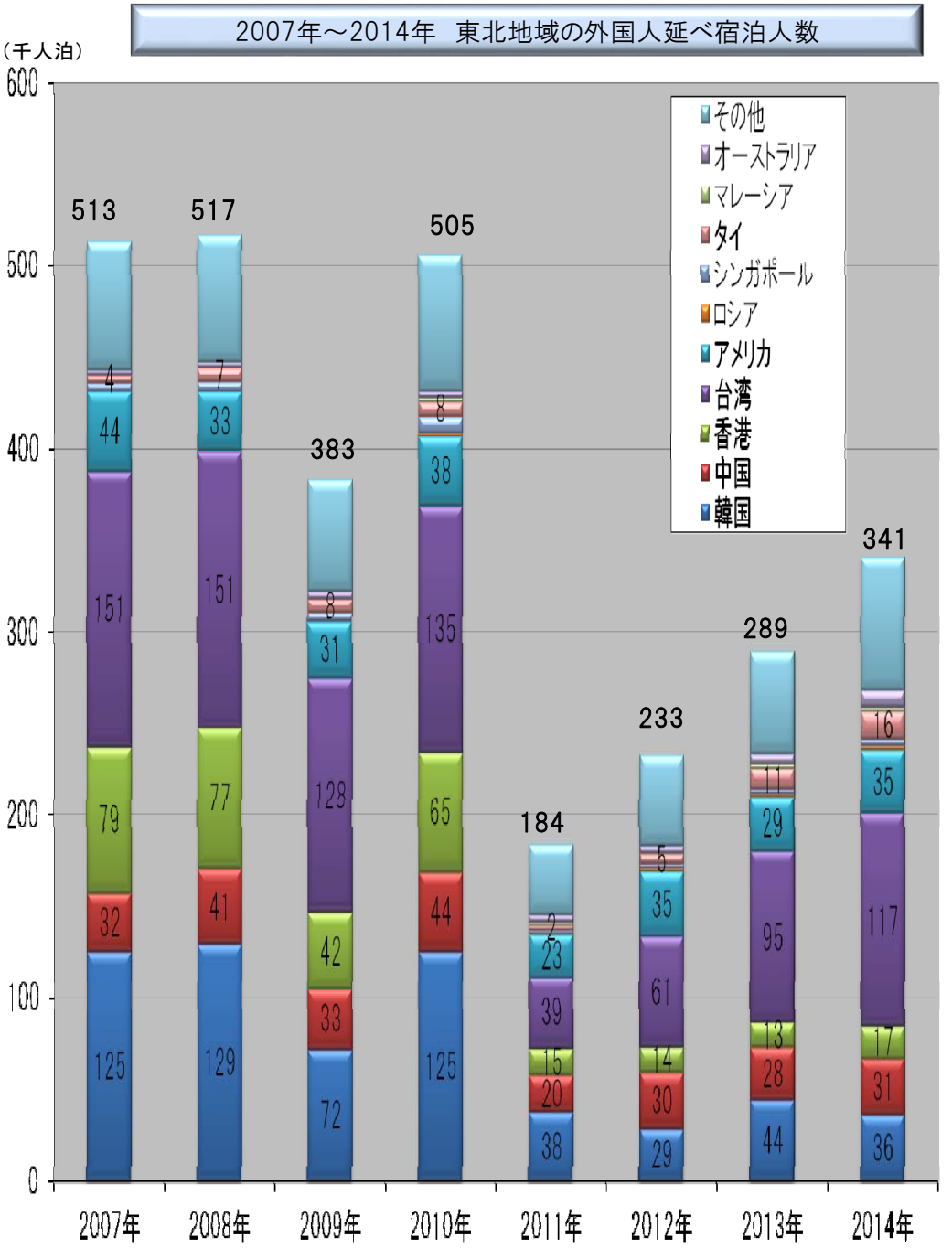
刻々と変化するまちなみ

(C)Mr. Hidehiro NANAO, Institute for Transport Policy Studies, 2015

東北地方における観光の現状　～東北6県の宿泊者数と東北地方へ来訪した外国人旅行者数～







※観光目的宿泊者が過半数を占める宿泊施設　出典:「宿泊旅行統計調査」(観光庁)

出典:「宿泊旅行統計調査」(観光庁)

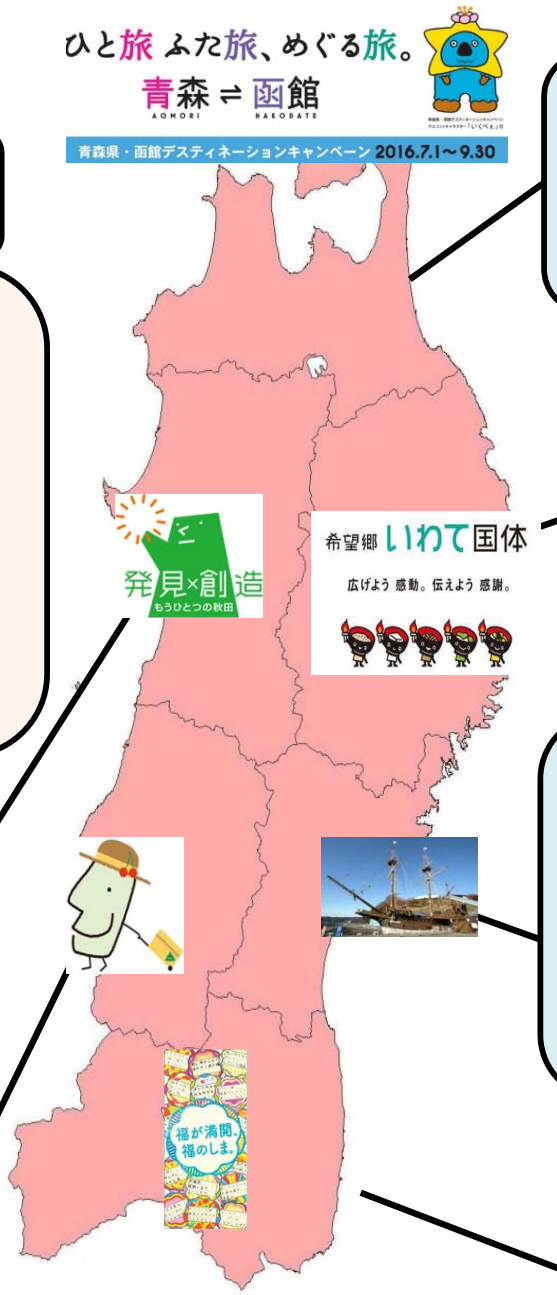
(C)Mr. Hidehiro NANAO, Institute for Transport Policy Studies, 2015

観光をめぐる最近の東北各県の動向

■日本の旬東北
東北六県　(H27.4～9)

■「東北復興祭りパレードinミラノ万博
(H27.7.11)

■デスティネーションキャンペーン
岩手（H24.4.1～H24.6.30）
仙台・宮城（H25.4.1～H25.6.30）
秋田（H26.10.1～H26.12.31）
新潟（H26.4.1～H26.6.30）
山形（H26.6.14～H26.9.13）
福島（H27.4.1～H27.6.30）
青森・函館（H28.7.1～H28.9.30）



秋田県

■東北六魂祭（H27.5.30～31）
■地域伝統芸能全国大会
（H27.10.11～12）

山形県

■日台観光サミット(H27.5.28～31)
■アフターDC(H27.6～9)

青森県

■北海道新幹線
新青森・新函館北斗間開業（H28.3）
■青森県・函館デスティネーション
キャンペーン（H28.7～9）

岩手県

■いわて国体
（冬季　H28.1～2）
（水泳・本大会H28.9～10）
■ラグビーワールドカップ（H31）

宮城県

■国連世界防災会議（H27.3）
■JR石巻線（浦宿～女川間）/JR仙石線
（高城町～陸前小野間）全線運行再開
（H27.3.21）/（H27.5.30）
■サンファンバウティスタ号
慶長使節 400年(H25～H27)
■仙台空港民営化（H28.3～（予定））

福島県

■「いわき太平洋・島サミット」
（H27.5.22～23）
■ デスティネーションキャンペーン
（H27.4～6）

画像はいずれもイベント及びDC等の公式HPから引用

(C)Mr. Hidehiro NANAO, Institute for Transport Policy Studies, 2015

観光復興に向けた取組み　～東北地域観光復興対策事業～

【事業テーマ】

復興の先にある東北の観光

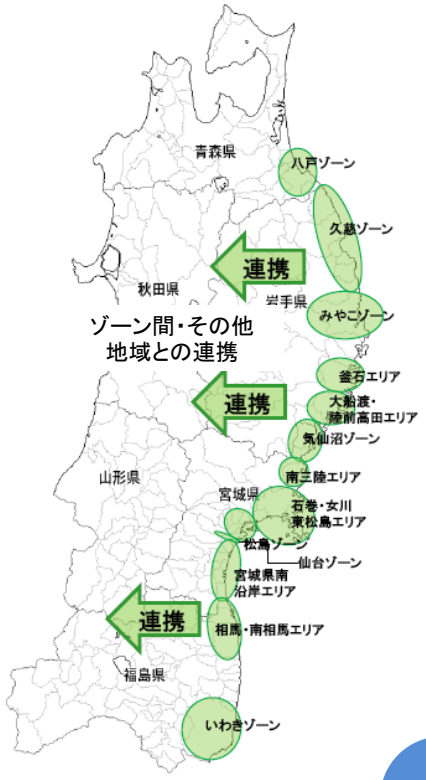
太平洋沿岸エリア情報サイト
こころ、むすぶ。
東北物語
人と人・地域・自然、ひとつひとつを「むすぶ旅」

【基本方針および取り組みの柱】

１）太平洋沿岸エリア情報サイト「東北物語」の活用による「観光情報の充実」
- ○旅行会社向け地域の滞在プログラム等の情報システム「旅の市場」を「東北物語」サイト内に整備
- ○滞在プログラム等を一般観光客向けに加え、タリフ情報など旅行会社向け（ID・パスワード付与）も掲載

２）滞在プログラム等の旅行商品化のための「コンテンツ開発とＰＲ強化」
- ○地域で開発したプログラムをテーマやゾーン別等に分類し、情報発信
- ○「旅の市場」情報の地域資源を活かした語り部等の滞在プログラムの最新情報更新と効果的な活用促進

３）モニターツアーやファムトリップ等の実施による「送客支援」
- ○JATA（日本旅行業協会）との連携により、加盟会社に対しモニターツアー等の施策で旅行商品造成支援
- ○旅行会社向けファムトリップの実施や発地における応援シンポジウム開催等で旅行商品販売促進



発地

【送客支援】

旅行会社・交通事業者・関係者の連携による支援

- ○発地側ニーズの地域への情報提供
- ○滞在プログラム等の商品化
- ○モニターツアー実施による滞在プログラム販売
- ○各種イベント・セミナーの開催による情報発信

滞在プログラム
素材情報提供

発地側と着地側の調整、マッチング

ニーズ収集
素材情報整備

着地

【滞在プログラム素材整備】

地域主体で復興を推進する観光コンテンツ整備

- ○滞在プログラムの磨き上げ
- ○情報発信および案内拠点の設置
- ○地域案内人・語り部ガイドの確保・育成
- ○滞在プログラム等の発掘と磨き上げ

AGT各社へオープンデータとして使い勝手の良い情報提供

【「東北物語」の活用】
- ○「東北物語」サイトにおける滞在プログラム情報提供
- ○旅行会社向け（タリフ・受入情報）のデータ整備
  ＜誰もが使いやすいサイト構築に向け、整備＞

旅行者
（現地スマホ利用者）
- ○個人旅行
- ○ボランティア等

(C)Mr. Hidehiro NANAO, Institute for Transport Policy Studies, 2015

日本東北六県感謝祭の概要

目　的

1. 東日本大震災からの復旧・復興に際しての台湾からの多くの支援に対する感謝の気持ちを伝える。
2. 知名度が低い東北の観光魅力について、オール東北で直接一般消費者に発信する。
3. 台湾の一般消費者への震災のイメージの払拭と東北の魅力的な観光情報を提供することで、東北への興味を喚起し、需要を高めることで、現地旅行会社、航空会社による東北旅行商品の造成・販売促進を図る。

内　容

○ 名称:「日本東北六県感謝祭」
https://www.facebook.com/2014tohoku/
○ 開催日時:平成26年12月19日(金)～12月22日(月)
○ 開催場所:台湾花博会場EXPO　Dome(台北市)
○ 主催:東北運輸局、日本観光振興協会東北支部、
東北観光推進機構、各県等で構成する日本
東北六県感謝祭実行委員会

○内容:東北から約150名が参加して、様々なイベントやPRを実施。
・東北の伝統芸能のパフォーマンス。
・東北の名産品の試食試飲。
・東北の文化体験。
・東北各地の観光魅力を発信するブース出展。
・地元旅行エージェントによる東北旅行商品
説明。　等

＊ 4日間で約4万人が入場。現地でも報道されて大盛況。

(C)Mr. Hidehiro NANAO, Institute for Transport Policy Studies, 2015

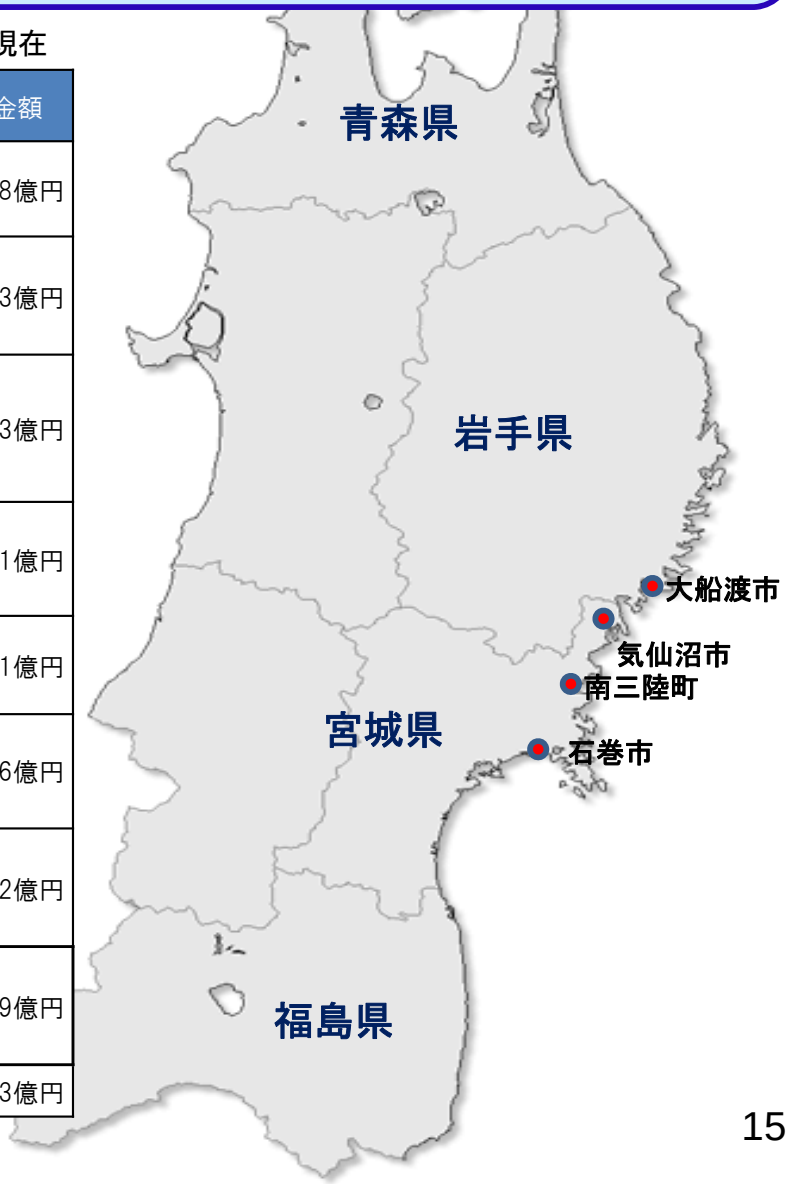
造船業の復興　～補助金交付予定の造船所～

○被災した造船所37社中35社は既存施設の改修や外部施設の活用により事業を再開しているが、地盤沈下による土地の制約が生じ、建造・修繕の能力を十分回復できていない地域もあり、地域の復興にも大きな影響。

○地域の水産業に貢献する造船業について、集約化による経営基盤を強化し、本格的な復興を図るため、平成25年8月に「造船業等復興支援事業費補助金（160億円）」制度を創設。

H27.5.26現在

地　区	造船所名	概　要	補助金額
岩手県 大船渡市	㈲大船渡ドック ㈲須賀ケミカル産業	両者で合同会社大船渡ドックケミカルを設立し、船台、工場等を整備 H27.3交付決定　H27.11竣工予定	1.8億円
岩手県 大船渡市	㈲弘伸化工 ㈲伊藤輪店（イトウマリンサービス）	両者で合同会社コーシンケミカルシステムを設立し、工場、移動設備等を整備 H27.3交付決定　H28.2竣工予定	0.3億円
宮城県 気仙沼市	木戸浦造船㈱ ㈱吉田造船鉄工所 ㈱小鯖造船鉄工所 ㈱澤田造船所	造船四社が合併し、新たに「みらい造船を」を設立、関連事業者が出資等で協力の下、船台（シップリフト方式）、工場、クレーン等を整備 H27.5補助金交付決定　　H29.3竣工予定	70.3億円
宮城県 南三陸町	㈲志津川造船鉄工所 小野造船所	両者及び関連事業者一社で㈱南三陸造船鉄工を設立し、船台、工場、上架設備等を整備 H26.9補助金交付決定　　H27.9竣工予定	1.1億円
宮城県 石巻市	㈱遠山工業 シミズモータース	両者でマリン遠山合同会社を設立し、工場、クレーン等を整備 H26.9補助金交付決定　　H27.6竣工予定	1.1億円
宮城県 石巻市	佐藤造船所	関連事業者と佐藤造船所・及川電機合同会社を設立し、工場等を整備 H26.2補助金交付決定　　H27.10竣工予定	4.6億円
宮城県 石巻市	㈱鈴木造船所 ㈱海洋技研	両者で鈴木造船所・海洋技研合同会社を設立し、船台、工場等を整備 H27.2補助金交付決定　　H28.10竣工予定	20.2億円
宮城県 石巻市	㈱聖人堀鉄工所 玉木造船化工㈱	聖人堀鉄工所に吸収合併し、上架設備、工場、係留橋桟等を整備 H27.4補助金交付決定　　H29.3竣工予定	14.9億円
合計		8件	114.3億円

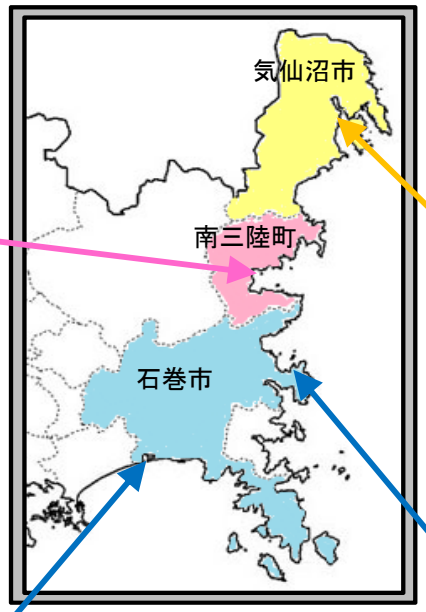


(C)Mr. Hidehiro NANAO, Institute for Transport Policy Studies, 2015

造船復興補助金の活用状況（宮城県）

●…新たに整備する造船所の場所

●…現在の造船所等の場所



南三陸町

【事業主体】
❶ ㈱南三陸造船鉄工
＜補助金額＞1.1億円
【参加企業】
a ㈲志津川造船鉄工所
b 小野造船所
c ㈲カトーディーゼル

気仙沼市

【事業主体】
❶ みらい造船㈱
＜補助金額＞70.3億円
【参加企業】
a 木戸浦造船㈱
b ㈱吉田造船鉄工所
c ㈱小鯖造船鉄工所
d ㈱澤田造船所

石巻市

【事業主体】
❶ 佐藤造船所・及川電機合同会社
＜補助金額＞4.6億円
【参加企業】
a 佐藤造船所
b 及川電機㈱

【事業主体】
❷ 鈴木造船所・海洋技研合同会社
＜補助金額＞20.2億円
【参加企業】
c ㈱鈴木造船所
d ㈱海洋技研

【事業主体】
❸ ㈱聖人堀鉄工所
＜補助金額＞14.9億円
【参加企業】
e ㈱聖人堀鉄工所
f 玉木造船化工㈱

石巻市雄勝地区

【事業主体】
❶ マリン遠山合同会社
＜補助金額＞1.1億円
【参加企業】
a ㈱遠山工業
b シミズモーターズ

(C)Mr. Hidehiro NANAO, Institute for Transport Policy Studies, 2015

気仙沼地区造船業の復興に向けた取組み　～造船業等復興支援事業費補助金の活用検討例～

- 気仙沼は造船所が浪板地区に集積して立地しているが、後背地に山裾が迫り陸側への拡張性がなく、震災による地盤沈下の影響が大きい。
- 造船所の多くは、仮復旧により造船事業を再開しているが、震災前と同等の船台の能力を得たうえで、気仙沼地区に造船事業を長期的に継続させることが必要不可欠。
- このため、造船事業者が集約化し、補助金を活用して新たな造船施設へ移転することで、震災からの復興を目指している。
- 東北運輸局は、海事局から気仙沼市に派遣されている職員とともに、海事局と連携を取りつつ、宮城県、気仙沼市ほか関係機関と調整を行いながら移転集約化を支援。

地盤沈下の影響

震災前

（船の陸揚げ時、船全体が露出している）

震災後

（地盤沈下により船全体が陸揚げできず、修理作業に影響）

移転図

移転集約化に向けての現在の状況

- 被災造船所の左記4社が合併し、新会社「(株)みらい造船」を設立(H27.5.1)。
- 「みらい造船」においては、シップリフト方式の採用等、最新鋭の造船施設・設備の整備を予定。これに必要な経費について、造船業等復興支援事業費補助金を活用(H27.5.26付交付決定済)
- 気仙沼市は、復興交付金を活用した造船施設予定地の取得・整備を行うこととしており、関係機関等と調整中(H27.6.4現在、必要資金について第12次復興交付金事業計画に申請中)。

みらい造船完成イメージ図

(C)Mr. Hidehiro NANAO, Institute for Transport Policy Studies, 2015

安全・安心の確保　～高速ツアーバス事故を受けたバス事業の安全対策の強化～

事故発生 → 構造的な問題点 → 課題と対策

事故概要

平成24年4月29日午前4時40分頃、関越道において高速ツアーバス※が乗客45名を乗せて走行中、道路の左側壁に衝突し、**乗客7名が死亡、乗客38名が重軽傷。**

※ 高速ツアーバス：旅行業者が貸切バスを使って、実態としては高速乗合バスと同様のサービスを旅行商品として提供しているもの。

利用者 ⇔（企画旅行契約）旅行業者 ⇔（貸切運送契約）貸切バス事業者

「高速ツアーバス」の業態構造に起因した問題

○　事業実施主体は旅行会社であり、そのサービスは旅行商品という位置づけ

→　利用者に対する安全性確保や利用者保護の責任が曖昧なことが最大の問題点

→　バス停留所等の設置義務を負わないため、違法駐停車や周辺環境への悪影響等の問題

→　夜間長距離のワンマン運行による過労運転の常態化

貸切バス事業者をめぐる構造問題

○　規制緩和により事業者数・車両数は大幅増加したが、需要増は限定的

→　価格競争の激化、事業者収入の低下

→　安全管理や法令遵守意識の低下、過労運転の常態化

→　届出とは異なる運賃・料金収受の取引の広がり

→　口頭による発注・取引の慣行化

○　許可審査や監査による事業者のチェックが不十分

「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」　（「バス事業のあり方検討会報告書」（平成25年3月29日）に基づき策定・実施）

高速バス

- 新高速乗合バスへの移行・一本化
  - 4月：移行（7月末完了）（8月以降は高速ツアーバスの運行を認めない）
  - 8月：委託者・受託者が一体となった安全運行の徹底・確認
  - 8月～1月：確認結果に基づく制度の改善

貸切バス

- 参入時及び参入後の安全性チェック
  - 4月：新規・既存事業者への周知徹底
  - 10月：許可審査の厳格化等を通じ不良事業者の参入を防止。また、法令遵守状況の点検、悪質事業者への集中的な監査・厳格な処分の実施により、市場を適正化
- 全ての事業者での安全優先経営の徹底
  - 4月：中小事業者への指導・運行管理体制の確立
  - 中小事業者においても、経営トップの関与の下、組織が一体となった安全管理・運行管理体制を構築
- ビジネス環境の適正化・改善
  - 4月：新運賃・料金制度への移行と旅行業者等を含めた周知
  - 安全コストを反映したわかりやすい新運賃・料金制度の導入と、新制度に基づく書面取引の徹底

長距離運行バスに係る交替運転者の配置基準の導入による過労運転の防止

25年度　26年度

6月：有識者・バス事業者等の参加する中央及び地方の会議でフォローアップ

3月：事故の再発防止、バスへの信頼の回復（各種取組みの検証）

(C)Mr. Hidehiro NANAO, Institute for Transport Policy Studies, 2015

事業用自動車総合安全プラン2009中間見直し

平成21年～25年までの5年間の事故等発生状況や施策の進捗状況等を踏まえ、平成30年に向け事業用自動車の事故等削減目標を達成するため、事業用自動車総合安全プラン2009の中間見直しを平成26年11月に行い、これまでの重点施策の更なる強化を図るとともに、新たな重点施策を追加する。

これまでの重点施策の更なる強化

（１）安全体質の更なる強化

・緊張感の維持とﾌﾟﾛﾌｪｯｼｮﾅﾙとしての自覚と誇りの再啓発
・運輸安全マネジメントの更なる実効性向上
・保安指導を担う指導的人材の育成　等

（２）コンプライアンスの徹底

・悪質事業者の徹底した排除
・市場メカニズムの更なる強化　等

（３）飲酒運転の根絶・危険ドラッグ等薬物使用による運行の絶無

・運転者の日常的飲酒に対する指導・管理
・遠隔地でのアルコールチェックの更なる実効性向上
・啓発活動推進等による危険ﾄﾞﾗｯｸﾞ等薬物の使用禁止の徹底　等

（４）より先進的なＩＴ・安全技術の活用

・衝突被害軽減ブレーキ等のより一層の普及加速
・次世代運行記録計の確立、ﾄﾞﾗｲﾌﾞﾚｺｰﾀﾞｰ等の普及加速
・更なる先進安全技術（ASV）の開発・実用化の加速　等

（６）道路交通環境の改善

・事故発生割合の高い区間等への集中的な交通事故対策
・地域の協力を得ながら、生活道路における交通安全対策 等

新たな重点施策の追加

（５）運行の現場を含めた関係者一丸となった行動、構造的な課題への対処

①きめ細やかな対策立案と現場まで分かり易い具体的ｱｸｼｮﾝの実施
（業界等による主体的な事故分析、必要な対策の検討・実施　等）

②運転者教育の強化、担い手の確保及び育成
（若年運転者の効率的・効果的な指導による質の高い運転者の育成・確保、高齢運転者の運転特性を踏まえた指導の強化　等）

③事故調査機能の強化
（各分野の専門家から構成される「事業用自動車事故調査委員会」による事故要因の調査と再発防止策の提言を踏まえた対策の実施　等）

④運転者の体調急変に伴う事故防止対策の浸透・徹底
（「運転者の体調急変に伴う事故を防止するための対策」（H26.4）の現場への浸透・徹底等の引き続きの実施）

⑤高速・貸切バスの安全・安心の確保
（「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」（H25.4）の引き続きのフォローアップの実施と対策の更なる実効性向上に向けた検討　等）

⑥訪日旅行の安全品質の確保、積極的な発信
（訪日外国人が多く利用する貸切バスの安全の確保、訪日旅行の新たな付加価値としての高い安全品質の海外への積極発信　等）

⑦トラック事業及びタクシー事業の市場構造の適正化
（適正運賃の収受、取引の書面化、荷主勧告制度等の実効性の確保、「タクシー『サービス向上』『安心利用』推進法」の着実な施行　等）

(C)Mr. Hidehiro NANAO, Institute for Transport Policy Studies, 2015

地方創生の推進　～交通網形成計画・再編実施計画の策定状況等～

1．交通網形成計画を策定した自治体

○由利本荘市（秋田県）【人口81,759人、面積1,209 km²】

・平成27年度、交通空白地帯の解消や、コミュニティバス・路線バス・スクールバスの競合地域での路線統廃合、接続ダイヤの見直し等を図るため、交通網形成計画を策定。

2．平成27年以降に交通網形成計画策定予定の自治体

○小国町（山形県）【人口8,316人、面積737 km²】

・都市的機能を有する町中心部と地域コミュニティーを活用した運行拠点とを結ぶ交通サービスの整備等を図るため、交通網形成計画を策定予定。
・再編の主な内容は、町営バス・デマンド交通・スクールバスの重複部分の効率化、過疎地有償運送の導入による交通空白地帯の解消、乗継拠点の整備等。

○藤里町（秋田県）【人口3,582人、面積282 km²】

・お出かけを楽しめる町内の交通環境をつくり、基礎生活圏の機能維持を図ることと安心して外出できる広域の交通環境をつくり、高次生活圏の機能を享受することを基本方針とし、平成27年度に交通網形成計画を策定予定。
・主な地区内のデマンド交通の導入、乗継拠点の整備、鉄道（JR線）との連携のための接続ダイヤ調整、観光交通と生活路線との調和・連携等を想定。

○青森市（青森県）【人口293,859人、面積824 km²】

・公共交通を取り巻く環境変化に対応し、立地適正化計画と連携しつつ網形成計画を策定し、「コンパクトシティ」の更なる推進を図る。
・バス路線を都市計画の区分に合わせて階層化し、需要に応じた効果的な運行を目指す。

○八幡平市（岩手県）【人口27,584人、面積862.25 km²】

・市政・まちづくりの方針に即して公共交通ネットワークを再編・構築するため交通網形成計画を策定予定。
・JR花輪線大更駅周辺開発に対応し駅を起点とした幹線・コミュニティバスの新しい路線網を策定し、スクールバスと路線バスの統合も想定。

○弘前市（青森県）【人口178,886人、面積524 km²】

・主に市中心部の公共交通ネットワーク強化を図るため、交通網形成計画を策定予定。
・市中心部にある2駅のネットワーク強化、郊外と中心部とのアクセス向上、重複路線の整理、風雪等に対応した待合環境の整備、共通乗車券の発行等を想定。

○酒田市（山形県）【人口107,174人、面積602.97km²】

・市の特性、住民実態に見合う路線再編や中山間地への新たな交通手段の転換等を総合的に計画するため交通網形成計画を策定予定。
・市街地におけるバス路線の改編や山間部等における交通モードの転換等を目指す。

○鶴岡市（山形県）【人口132,844人、面積1,312 km²】

・広大な市域の公共交通ネットワークを再編するため、交通網形成計画を策定予定。
・公共交通ネットワークの階層化（幹線・枝線の設定）、学校の統廃合に伴うスクールバスと公共交通との連携、コミュニティバス・デマンドバス・自家用有償運送の導入、乗継拠点の整備等を検討。

○会津若松市（福島県）【人口122,513人、面積383 km²】

・観光都市として観光客が利用しやすい交通体系づくり等を図るため、交通網形成計画を策定予定。
・市内商店街をハブとした路線再編、郊外部における交通空白地域の解消等を想定。

※上記の他に複数交通網形成計画策定を予定している自治体がある。

(C)Mr. Hidehiro NANAO, Institute for Transport Policy Studies, 2015