

下北地域 公共交通網形成計画

平成30年3月

むつ市・大間町・東通村・風間浦村・佐井村

目次

第1章 地域公共交通網形成計画の概要	1
1-1 計画の背景と目的	2
1-2 計画の位置づけ	3
1-3 計画の対象区域と計画期間	4
1-4 計画の対象とする交通手段	4
第2章 下北圏域の概況	5
2-1 位置・地勢	6
2-2 人口・世帯数	7
2-3 通勤・通学	9
2-4 施設立地の状況	12
第3章 下北圏域の公共交通	13
3-1 下北圏域の公共交通の概要	14
3-2 鉄道の運行状況	16
3-3 航路の運行状況	17
3-4 路線バスの運行状況	18
3-5 市町村内の公共交通の運行状況	21
第4章 住民意見・意向の把握	29
4-1 住民アンケート調査の概要	30
4-2 日常の外出行動について	31
4-3 公共交通の利用状況等について	34
4-4 今後の公共交通のあり方について	36
第5章 公共交通の問題点・課題点	37
5-1 路線バスに関する問題点	38
5-2 市町村別の公共交通に関する問題点	39
5-3 交通不便地域に関する問題点	40
5-4 利用環境に関する問題点	41
5-5 その他の問題点	42
第6章 公共交通における基本方針および目標	43
6-1 地域が目指す将来像	44
6-2 公共交通における基本方針	44
6-3 計画の目標・評価指標等	46
第7章 目標の達成に向けた施策・事業の展開	49
7-1 施策の方向性・施策体系	50
7-2 再編・見直しに関する施策・事業の内容	52
7-3 再編・見直しと合わせて実施する施策・事業の内容	62
第8章 計画の推進	67
8-1 計画の推進体制	68
8-2 計画の推進方法	69

第1章 地域公共交通網形成計画の概要



1-1 計画の背景と目的

(1) 計画の背景

全国的に少子化・高齢化が進行する中で、下北圏域においては、旧むつ市（平成17年合併以前）を除く地域が過疎地域に指定されているなど、青森県内でも特に顕著な人口減少が進行するとともに、住民のライフスタイルの多様化や生活ニーズなどの変化がみられる状況にあります。

そうした圏域を取り巻く変化に加えて、自動車等の普及、無償交通サービスの運行などの要因も相まって、鉄道や路線バス、フェリーなどの公共交通の利用者は年々減少傾向にあります。

利用者の減少により、利用が少ない路線などは運行便数の減少や統廃合などを実施せざるを得ない状況となり、公共交通のサービス水準の低下、さらに利用者の減少を招くなど、悪循環に陥っています。

一方、下北圏域では、人口減少などに歯止めをかけ、人の流れを創出することを目的として、平成27年11月に「下北圏域定住自立圏共生ビジョン（以下、共生ビジョン）」を策定しました。

共生ビジョンでは、圏域が目指す将来像の“三本柱”の一つに『地域公共交通整備の強化』を掲げ、公共交通ネットワークの強化及び活性化について取り組むこととしており、圏域の生活を支える移動手段として、持続可能な公共交通を維持・確保することを目標としています。

また、国においても、平成25年12月に交通に関する基本理念や国・自治体・事業者等の責務などを定めた「交通政策基本法」を施行、さらに、平成26年11月に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を改正し、これにより、自治体が先頭に立ち、交通事業者や住民などとの合意のもとで、まちづくりとも一体になった持続可能な公共交通ネットワークを形成するための基本計画となる「地域公共交通網形成計画」を策定できるようになりました。

下北圏域において、公共交通の問題・課題だけではなく、地域が抱える問題・課題も解決するため、圏域全体が一丸となり、公共交通のあるべき姿の検討を進めることが求められます。

(2) 計画の目的

下北地域公共交通網形成計画は、圏域が目指す将来像を実現するために、公共交通のあるべき姿を示すとともに、圏域が抱える公共交通の問題・課題に対して、将来的にも住民の生活を支える、“持続可能な公共交通体系”の構築に向けた考え、取り組みなどを定めるものです。

共生ビジョンや下北圏域を構成する各市町村における取り組みや、まちづくりや観光、商業などの他分野とも連携・整合を図りながら、まちづくりなどと連携しつつ、公共交通のマスタープランとなる「下北地域公共交通網形成計画」を策定します。

1-2 計画の位置づけ

本計画は、地域が目指す将来像を定めた「下北圏域定住自立圏共生ビジョン」を上位期計画とし、各市町村および県における計画などと連携・整合を図るとともに、国が示す法律による位置づけなども踏まえながら、推進を図ります。

なお、本計画はまちづくりなどと連携して取り組みを進めるものとしていますが、むつ市においては、平成29年2月にコンパクト・プラス・ネットワークの実現に向けた、都市機能や居住環境の集約などの考えを定めた「立地適正化計画」を策定しています。

むつ市は下北圏域における中心的な位置づけであることや、むつ市中心部には圏域全体の生活を支える機能などが集積し、移動の目的地となっていることから、特にむつ市においては、立地適正化計画との連携・整合を図りながら、コンパクト・プラス・ネットワークの実現に向けた取り組みを進めることとします。

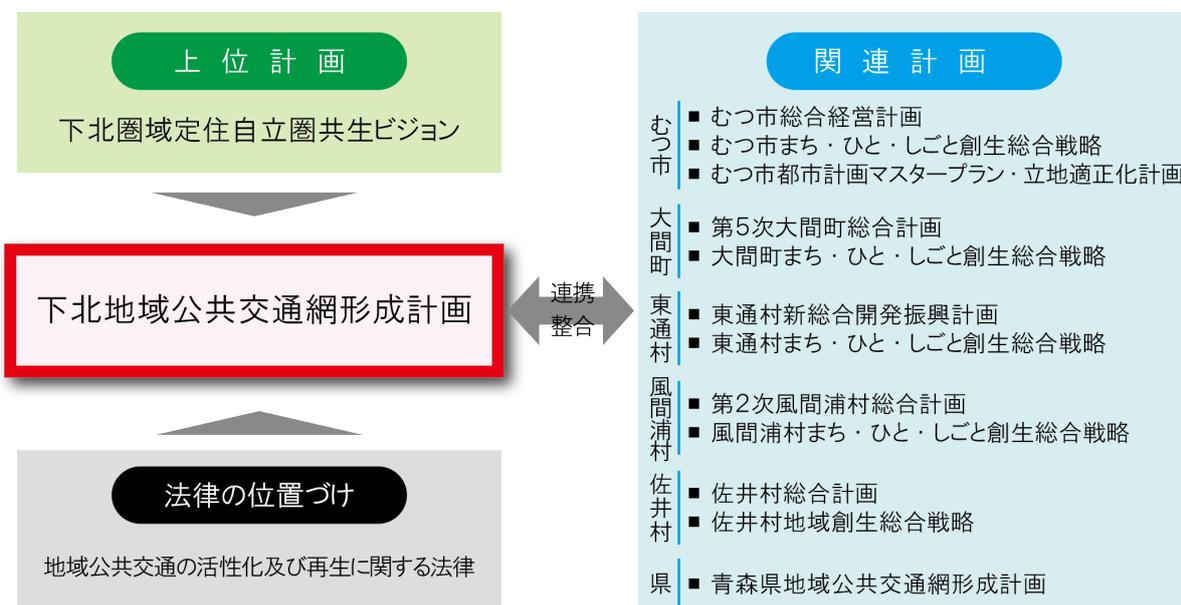


図. 下北地域公共交通網形成計画の位置づけ

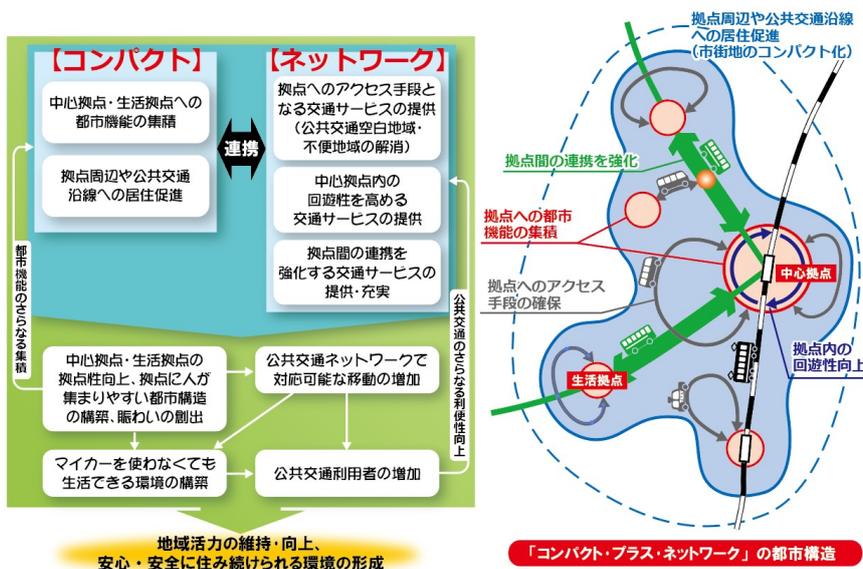


図. コンパクト・プラス・ネットワークの考え

1-3 計画の対象区域と計画期間

(1) 計画の区域

本計画は、下北圏域を構成する市町村（むつ市・大間町・東通村・風間浦村・佐井村）の全域を計画対象区域とします。

(2) 計画期間

本計画の計画期間は、平成30年度から平成36年度までの7か年とします。

なお、上位計画である「下北圏域定住自立圏共生ビジョン」の次期計画への見直しやその他社会情勢等の変化などを踏まえながら、適宜、本計画の見直しを図ることとします。

計画名	平成30年度 (2018)	平成31年度 (2019)	平成32年度 (2020)	平成33年度 (2021)	平成34年度 (2022)	平成35年度 (2023)	平成36年度 (2024)
下北圏域 定住自立圏 共生ビジョン	計画期間: 平成27年度～平成31年度 		次期計画				
下北地域 公共交通網 形成計画	計画期間:平成30年度～平成36年度(7か年計画) 						
			※見直し検討				※次期計画に見直し検討

図. 下北地域公共交通網形成計画の計画期間

1-4 計画の対象とする交通手段

下北圏域内において運行する交通手段のうち、下図に示すものを計画の対象とします。

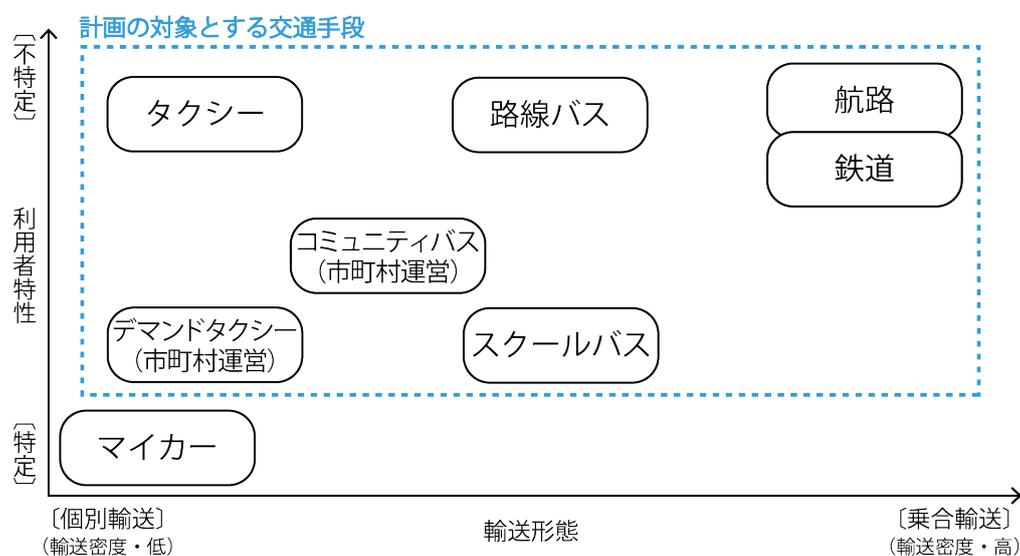


図. 地域公共交通網形成計画の対象とする交通手段

第2章 下北圏域の概況



2-1 位置・地勢

下北圏域は、本州最北端の青森県の北東部に位置し、むつ市、大間町、東通村、風間浦村、佐井村の5市町村で構成されています。

総面積は、県全体の約14.7%にあたる1,416km²で、東部は丘陵台地、中部（むつ市街地）は低地、中西部は標高700m台の山地、西部は大間・佐井の海岸丘陵地帯となっています。

中部にある恐山や宇曽利山湖をはじめ、周囲を陸奥湾、太平洋、津軽海峡に囲まれた自然豊かな地域です。

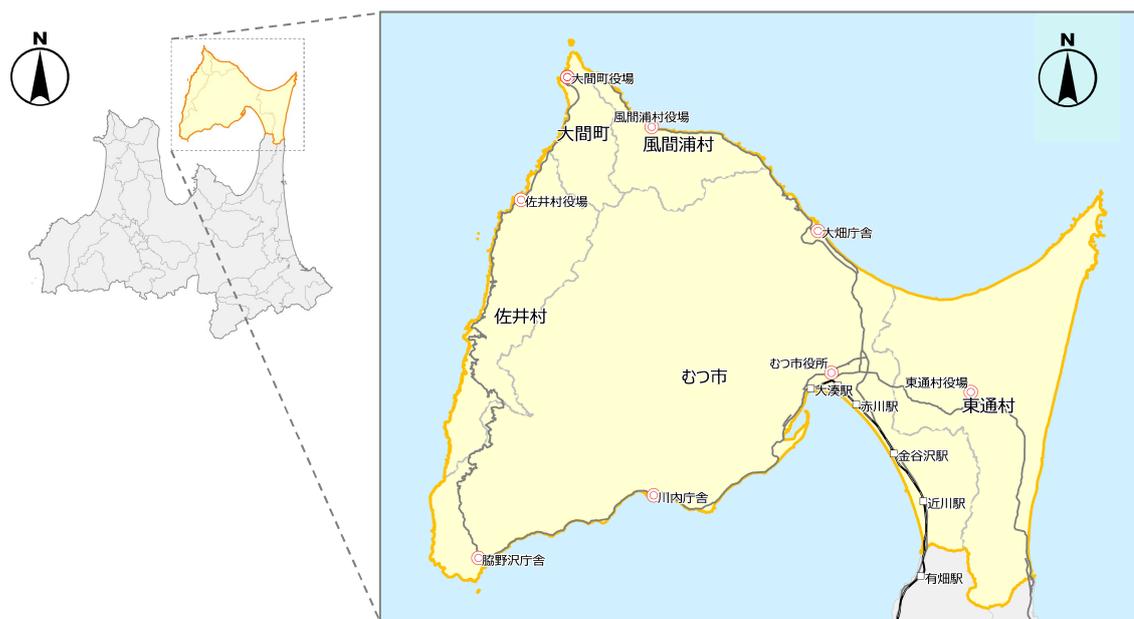


図. 下北地域の位置(左:青森県全体図、右:下北地域全体図)

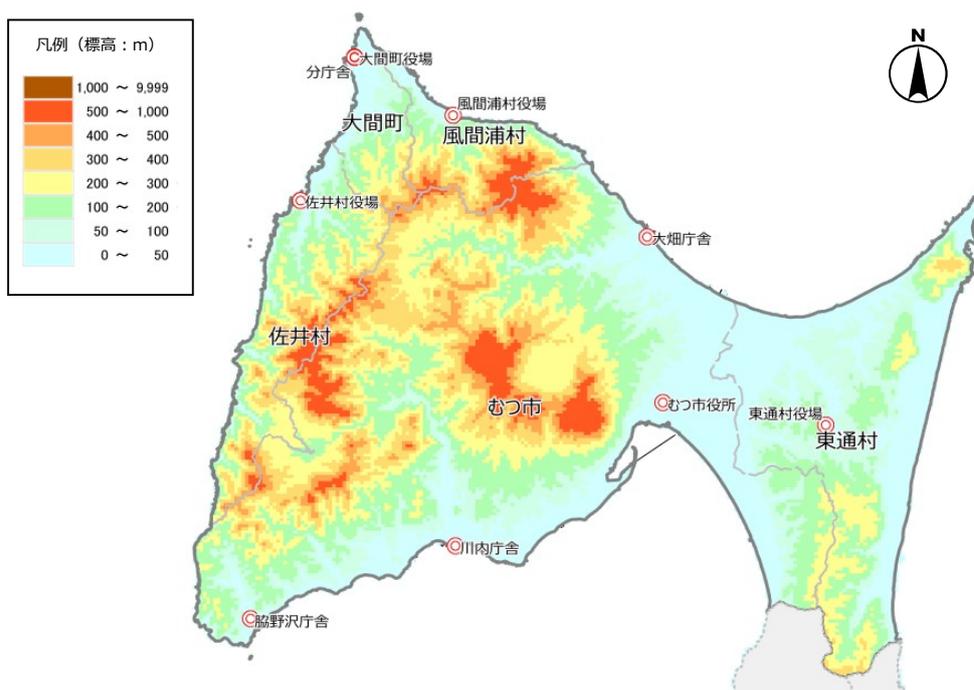


図. 下北地域の地勢図

2-2 人口・世帯数

(1) 総人口・高齢化率の推移

下北圏域の総人口は、昭和55年の97,257人をピークに減少傾向にあり、平成27年には5市町村合わせて74,451人とピーク時から約23%減少しています。

国立社会保障・人口問題研究所の推計では、概ね25年後（平成52年）には52,782人になる予測であり、平成27年と比較して約29%減少することが見込まれています。

また、下北圏域では人口減少に加え、高齢化（総人口に占める65歳以上人口割合）も顕著に進行しており、平成27年時点の高齢化率は30.3%であり、概ね25年後（平成52年）には約42.9%まで上昇することが予想されています。（特に、風間浦村と佐井村では、2人に1人が高齢者となることを見込まれる。）

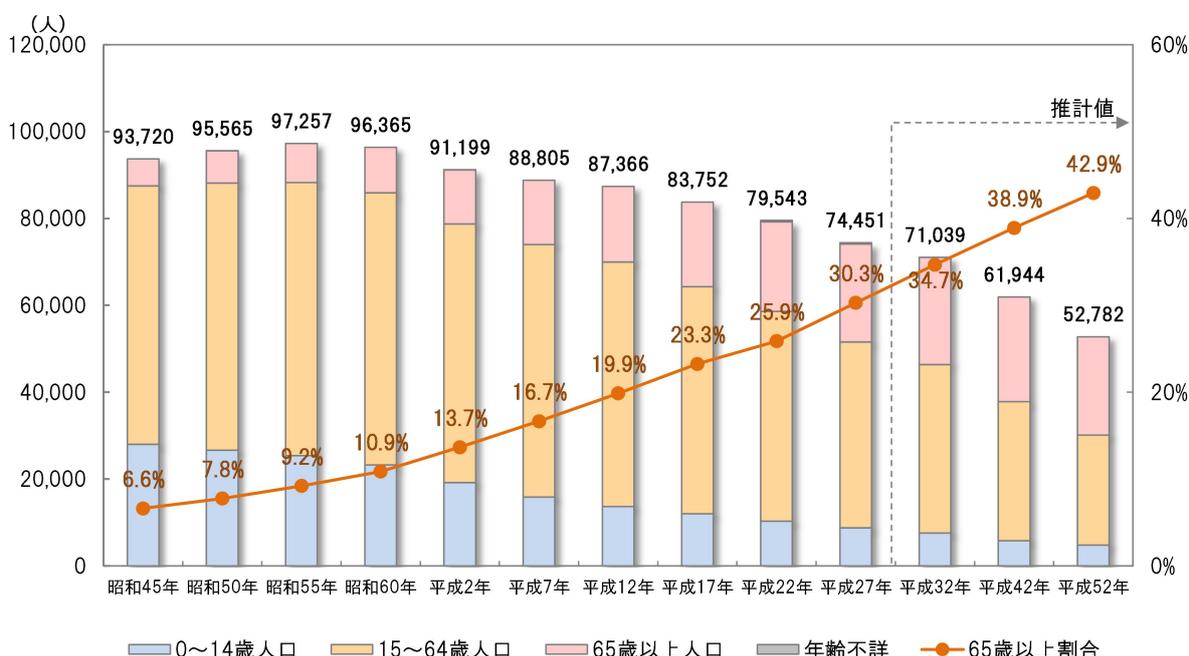


図. 下北圏域の総人口の推移(昭和45年～平成52年)

資料:(S45～H27)国勢調査(H32～H52)国立社会保障・人口問題研究所

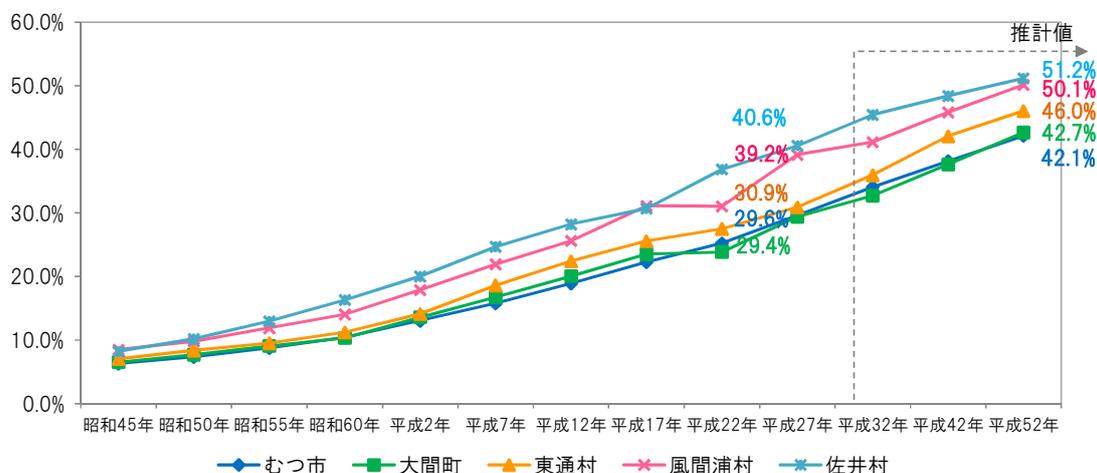


図. 下北地域の高齢化率の推移(昭和45年～平成52年)

資料:(S45～H27)国勢調査(H32～H52)国立社会保障・人口問題研究所

(2)人口分布の状況

むつ市においては中心部に集中しており、大畑・川内・脇野沢地区の沿岸部に沿って人口が分布しています。

風間浦村～大間町～佐井村においても、沿岸部に沿って人口が分布している一方、東通村においては、小規模な集落が点在している状況がみられます。

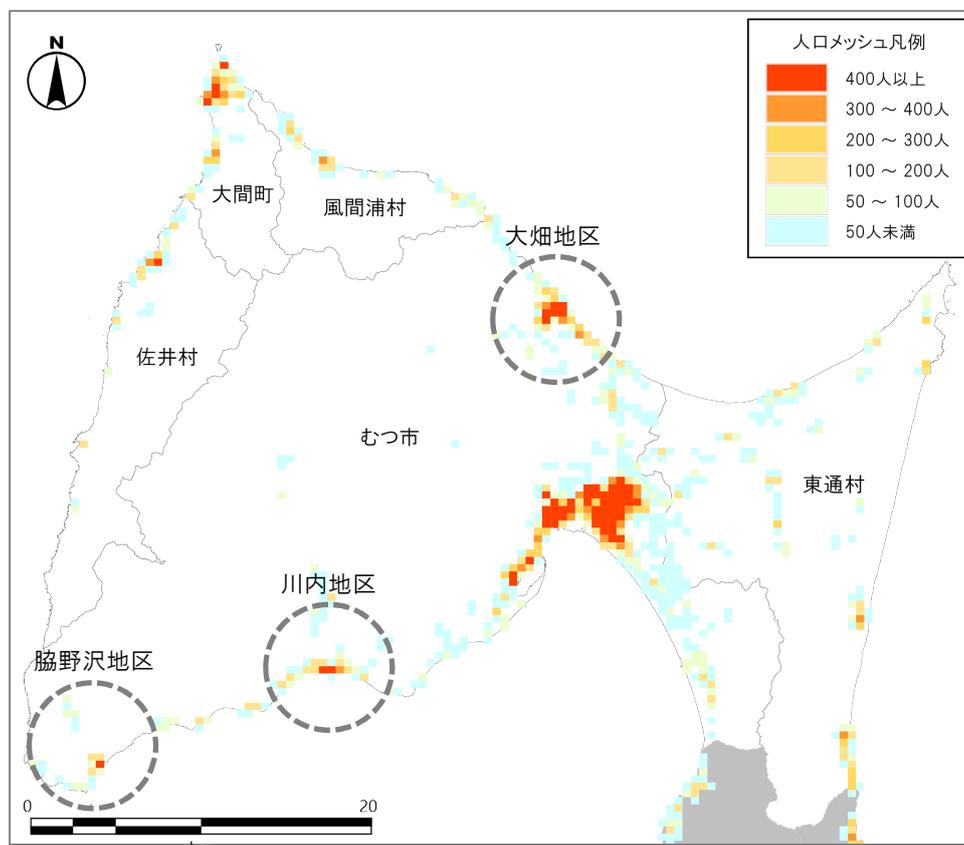


図. 下北地域の人口分布状況(平成 22 年度 500mメッシュ人口)

資料:H22 国勢調査

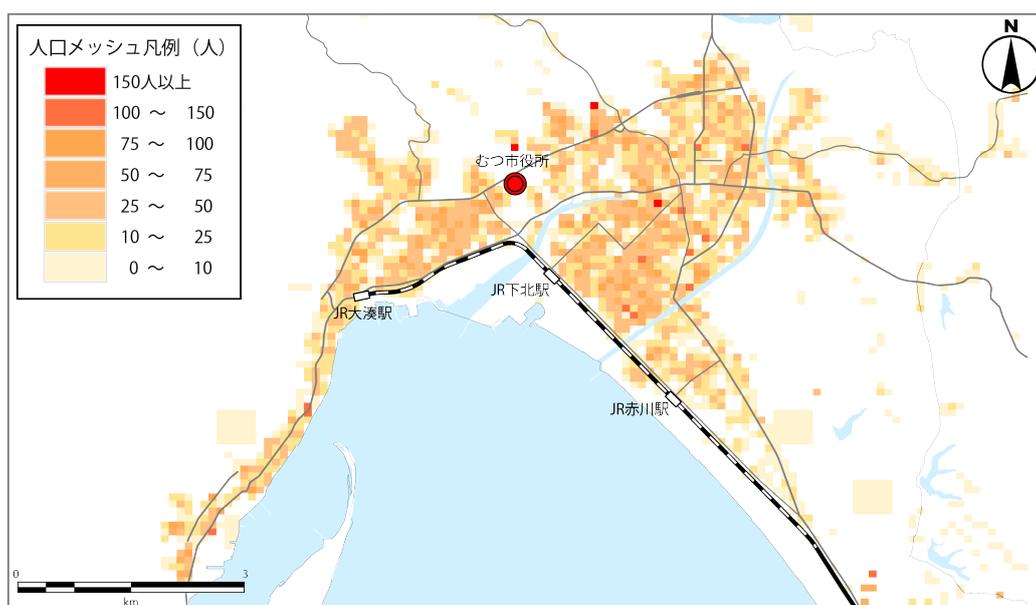


図. むつ市街地の人口分布状況(平成 22 年度 100mメッシュ人口)

資料:国勢調査

2-3 通勤・通学

(1) 通勤の状況

圏域内の各市町村において、自市町村内での通勤流動がそれぞれ多くなっており、市町村を跨いだ移動においては、むつ市と東通村で約 1,500 人の流動人口がみられます。

また、むつ市と青森市・横浜町・六ヶ所村の通勤流動がみられるなど、圏域を跨いだ広域的な流動も一定数みられます。

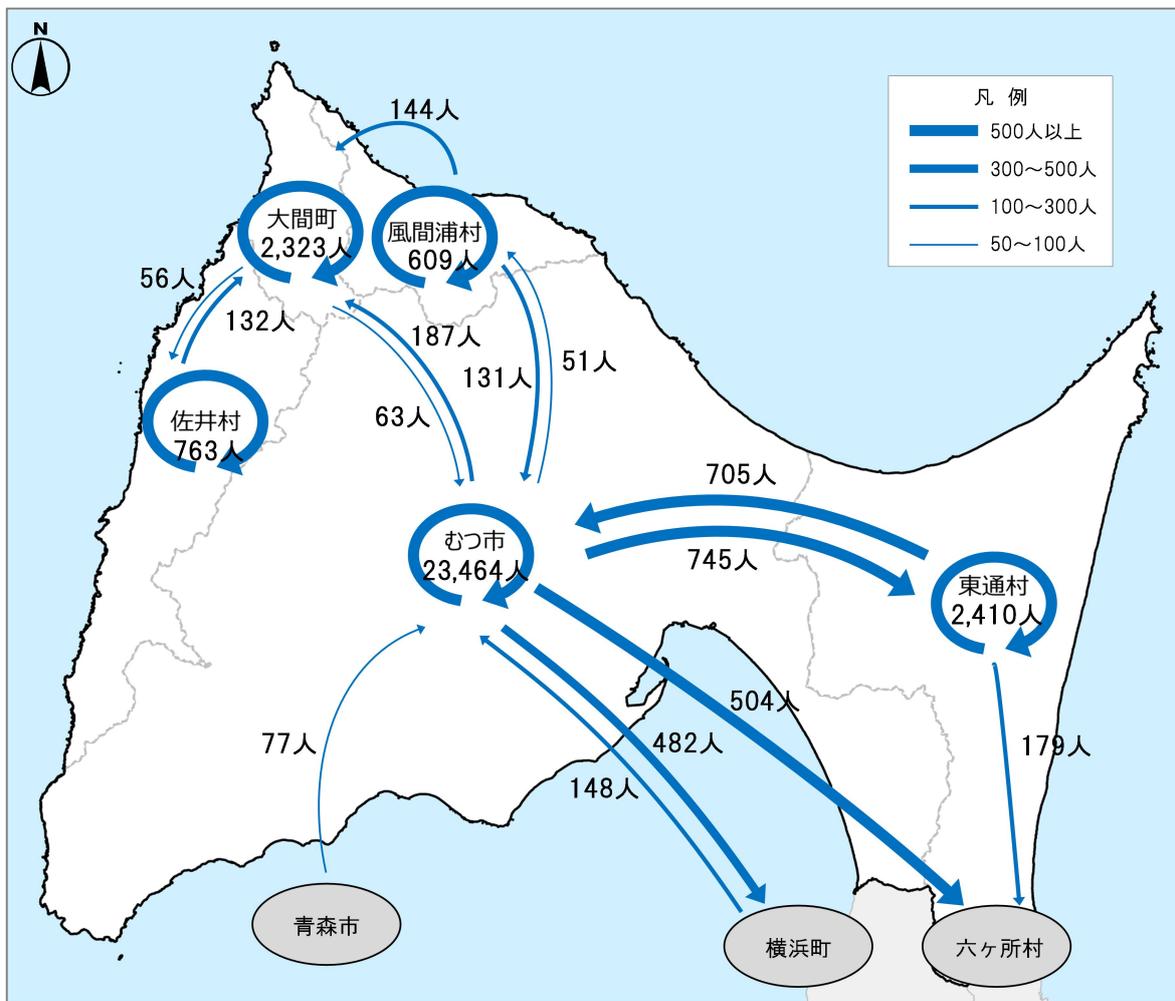


図. 通勤流動状況(平成 27 年度)

※50 人以上の流動を表示

資料:H27 国勢調査

(2)通学の状況

①国勢調査の結果概要

圏域内の高校は、むつ市に4校（うち1校は分校）、大間町に1校立地しており、むつ市および大間町においては、自市町村内での通学流動が多くなっています。

風間浦村および佐井村においては、大間町、東通村においてはむつ市へそれぞれ通学流動がみられ、大間町・風間浦村・佐井村とむつ市の間で約40人程度の通学流動がみられます。

また、むつ市と青森市・横浜町・六ヶ所村の間で約150人程度の通学流動がみられ、一定数の学生が圏域を跨いだ広域的な移動を行っていることがわかります。

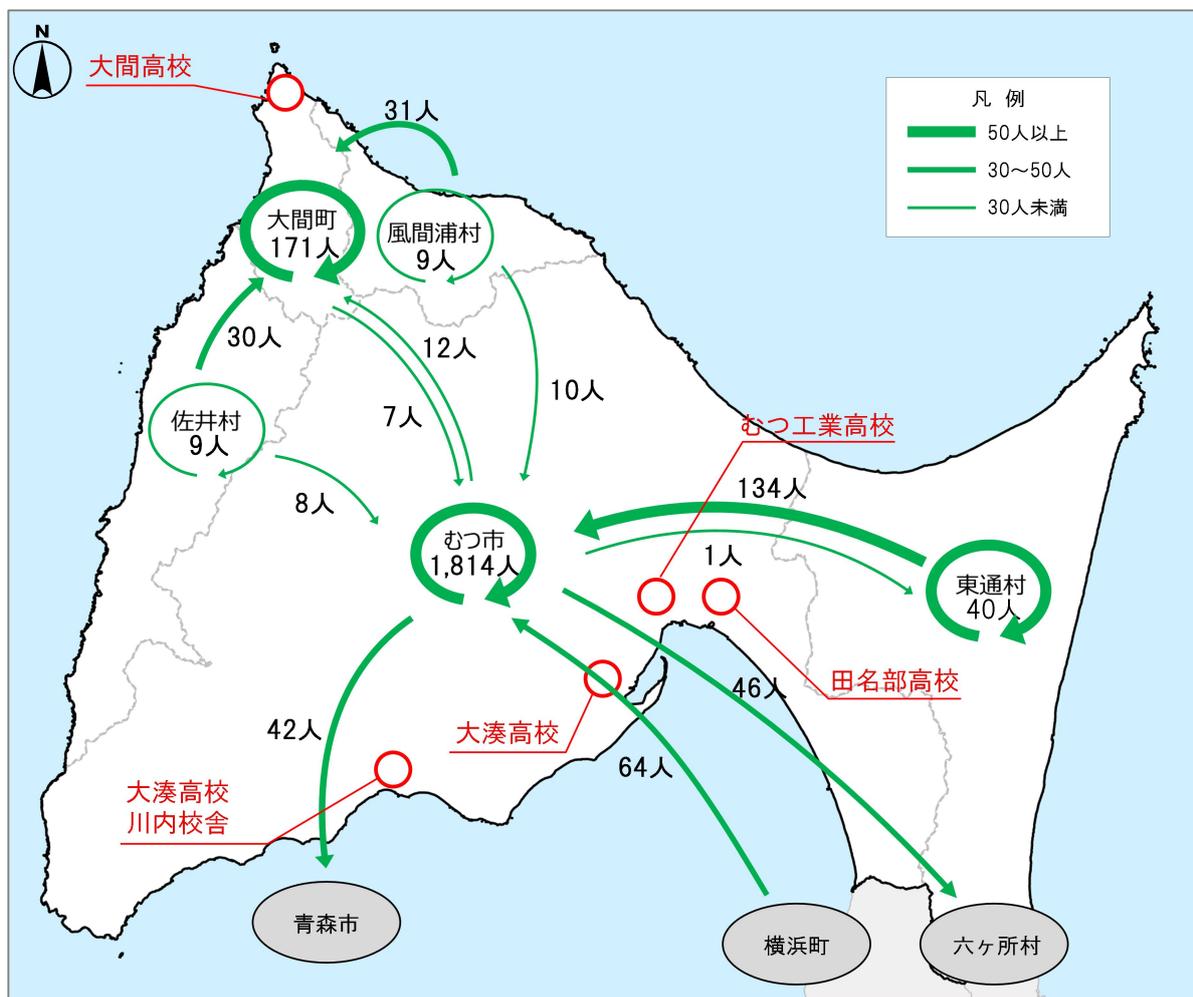


図. 通学流動状況(平成27年度)

※国勢調査の調査結果は15~20歳の通学者を対象としているため、高校が立地しない市町村内においても流動が発生する。

資料:H27 国勢調査

②高校アンケート調査の結果概要

下北圏域における高校生に通学実態などを詳細に把握するため、各校の生徒（高校2年生）を対象としたアンケート調査を実施しました。

むつ市内の高校においては、むつ市に居住する生徒の割合が多く、大間高校においても大間町内に居住する生徒の割合が高くなっていますが、大湊高校（川内校舎）においては、佐井村からの通学も約3割程度みられます。

無雪期の通学手段では、大湊高校・大間高校において路線バスの利用割合が約3～4割みられますが、他の高校では送迎やスクールバスの割合が多くみられます。

降雪期になると、スクールバスの利用割合は概ね変わらないものの、路線バスの利用割合が増加傾向にあり、同様に送迎の割合も増加傾向にあることから、徒歩・自転車の通学者が路線バスや送迎に転換していることがわかります。

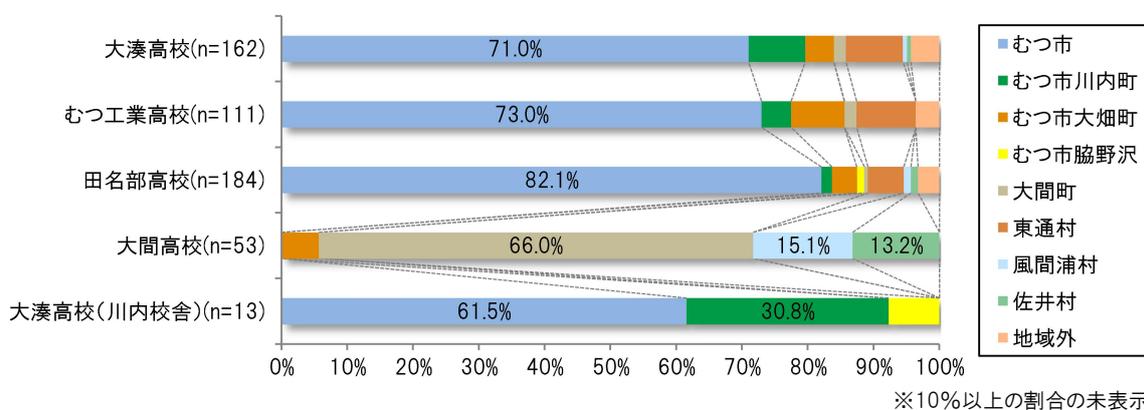


図. 高校別生徒の居住地

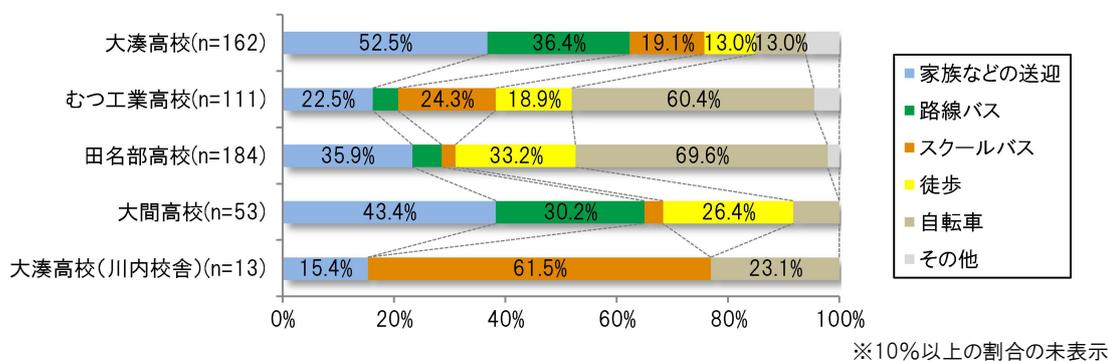


図. 高校別生徒の通学手段(無雪期)

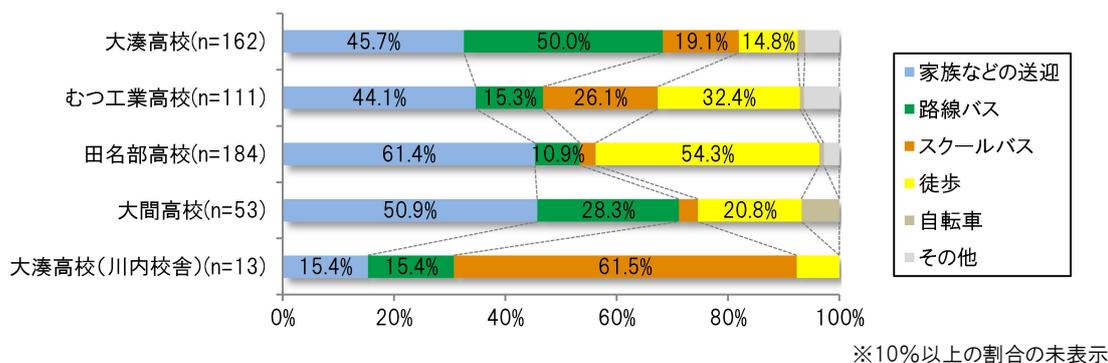


図. 高校別生徒の通学手段(降雪期)

資料:H29 高校アンケート調査

2-4 施設立地の状況

(1) 商業施設の立地状況

大型小売店やスーパーマーケットは、人口分布割合が高いむつ市の中心市街地に集中的に立地しており、大畑・川内・脇野沢地区および大間町に数店舗立地しています。

東通村・風間浦村・佐井村においては、これらの施設は立地していないため、買い物時には村外に外出する必要があります。



図. 商業施設の立地状況

(2) 医療施設の立地状況

医療施設においても、商業施設と同様、むつ市の中心市街地に集中的に立地しており、大畑・川内・脇野沢地区および他町村においては、1～2施設程度が立地しています。

むつ市の中心市街地に立地するむつ総合病院は、圏域の中核病院であり、高次な治療などを受ける場合には、当該病院へ通院する必要があります。



図. 商業施設の立地状況

第3章 下北圏域の公共交通



3-1 下北圏域の公共交通の概要

(1) 下北圏域の公共交通の運行状況

下北圏域には、鉄道、航路、路線バス、市町村内交通など複数の公共交通が運行しており、住民の日常生活の移動を支えています。

路線バスについては、むつ市の中心市街地を中心にして、放射状に各市町村に運行していますが、各市町村内で運行する公共交通と経路が重複して運行する区間がみられます。

下図に示す公共交通のほか、広域観光交通や一般タクシー、スクールバスなどが運行しており、住民の外出目的により移動に対応しています。

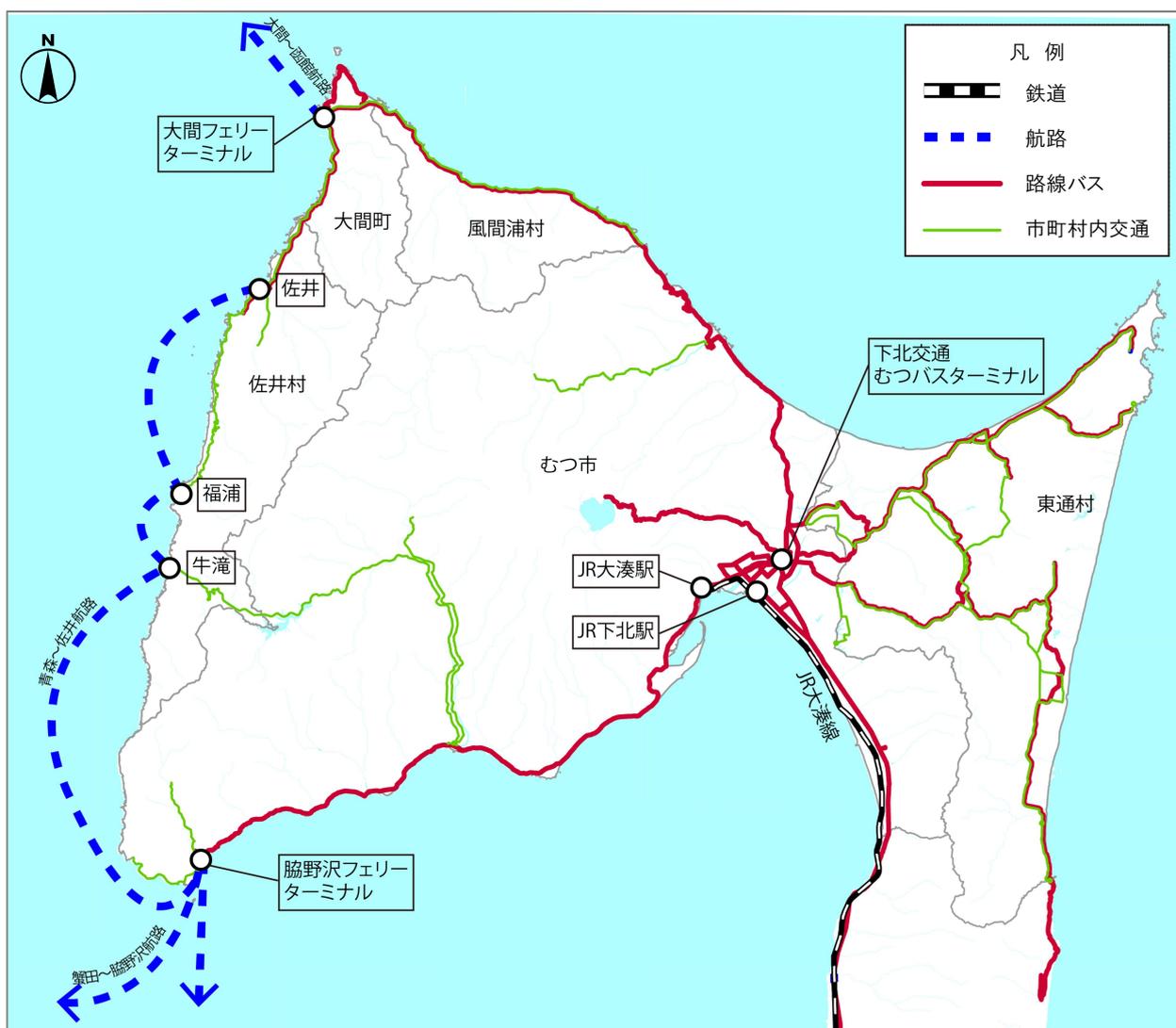


表. 下北地域の公共交通の運行状況

(2)公共交通全体の利用者数および財政負担の推移

公共交通全体の利用者数は年々減少傾向にあり、平成26年に比べて約5万人程度減少しており、特に路線バスが約3.8万人減少しており、減少幅が最も大きくなっています。

市町村別の財政負担額では東通村が約256,688千円と最も大きく、小・中学生や高校生のスクールバスや患者輸送バスの運行に対する割合が9割以上を占めます。

むつ市の151,624千円が次いで大きく、小・中学校のスクールバスや航路の運行に対する割合が9割以上を占めます。

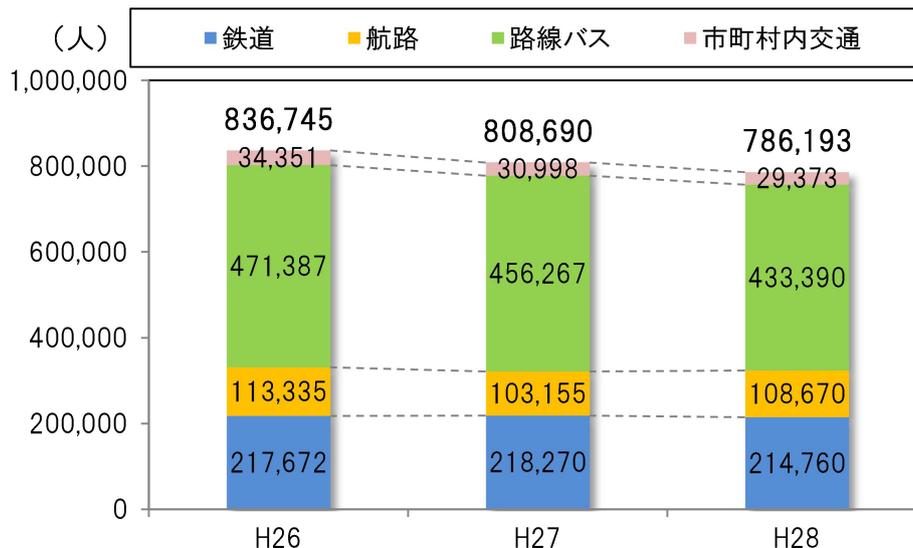


図. 公共交通全体の利用者数の推移

資料：JR 東日本(鉄道)、各市町村資料(航路、路線バス、市町村交通)
※路線バスの利用者数は市町村補助路線のみを表示

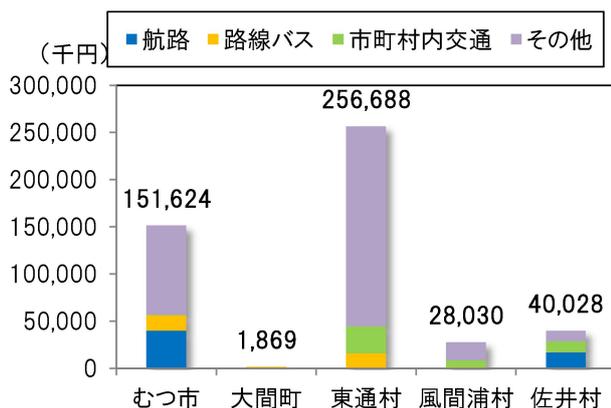


図. 市町村別の財政負担額(平成27年度)

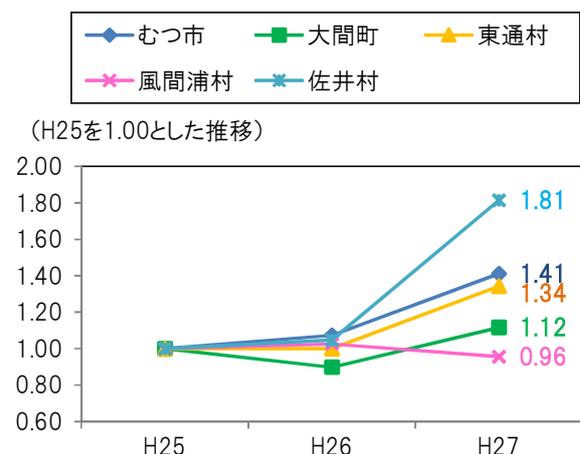


図. 市町村別の財政負担額の推移

資料：各市町村資料

3-2 鉄道の運行状況

(1) 鉄道の運行概要

東日本旅客鉄道が運行する JR 大湊線は、下北圏域と青森・野辺地方面を繋ぐ路線として運行しており、圏域内外の広域的な移動に対応しています。

9往復/日の運行のうち、2 往復/日は快速便として、新幹線接続駅である八戸駅へ直通運行を行っています。

表. 鉄道(JR 大湊線)の運行概要(平成 29 年度)

路線名	事業者名	起点	終点	便数
JR大湊線	東日本旅客鉄道	野辺地駅	大湊駅	9 往復/日

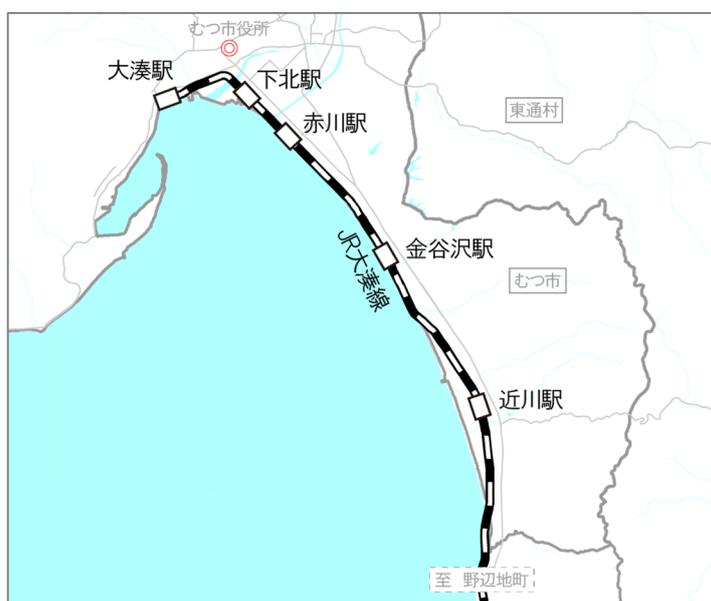


図. 鉄道(JR 大湊線)の運行経路

(2) 利用者の状況

大湊線の平均通過人員の推移は、平成 23 年度に発生した東日本大震災による、圏域内の経済活動や観光産業への影響から減少していますが、その後は横ばい傾向にあり、通勤・通学をはじめとした日常的な移動手段として利用されています。

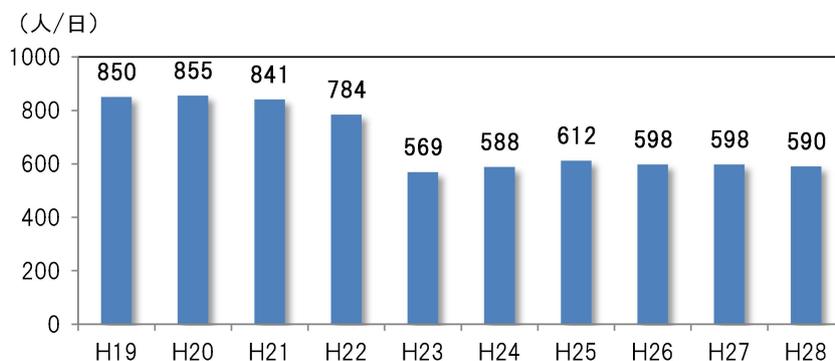


図. 大湊線(野辺地～大湊間)の平均通過人員(過去 10 年間の推移)

資料: 東日本旅客鉄道 HP

3-3 航路の運行状況

(1) 航路の運行概要

下北圏域においては3路線の航路があり、圏域から函館市や青森市、外ヶ浜町を繋ぐ路線として、広域的な移動に対応しています。

表. 航路の運行概要(平成 29 年度)

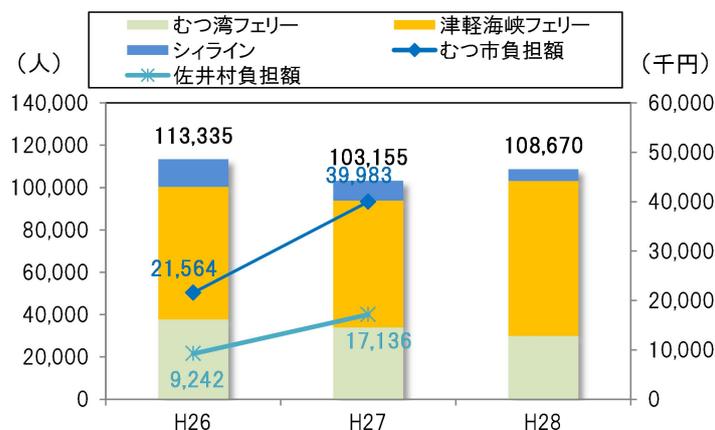
路線名	事業者名	起点	終点	便数
蟹田～脇野沢航路	むつ湾フェリー	脇野沢	蟹田	2 往復/日
大間～函館航路	津軽海峡フェリー	大間	函館	2 往復/日
青森～佐井航路	シライイン	佐井	青森	2 往復/日

(2) 利用者数・財政負担額の状況

航路の利用者数はむつ湾フェリー、シライインにおいて減少傾向にあります。津軽海峡フェリーにおいては、新幹線の北海道延伸の影響もあり、増加傾向にあります。

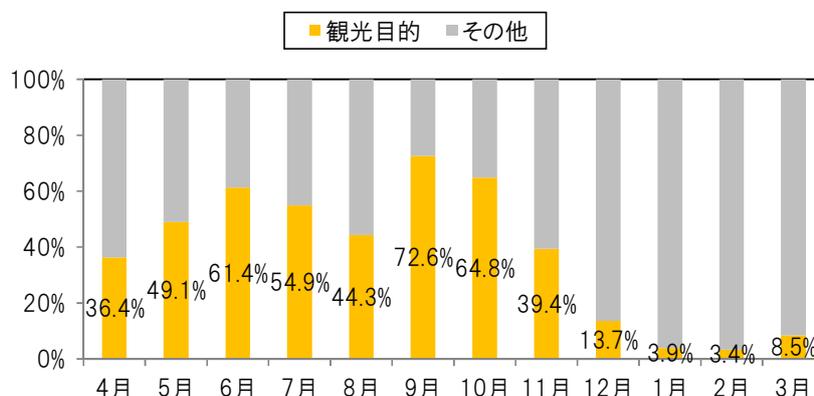
一般的な観光活動期間である4～11月において観光目的の利用が多くなり、降雪期においては観光目的の利用はほぼ無く、観光利用は一過性の利用が多いと考えられます。

シライイン航路に対しては、むつ市と佐井村が財政負担を行っており、いずれも利用者の減少などから、増加傾向にあります。



資料: むつ市・佐井村資料

図. 航路の年間利用者数の推移



資料: むつ市資料

図. 月別の利用目的割合(シライイン)

3-4 路線バスの運行状況

(1) 路線バスの運行概要

下北圏域を運行する路線バスは、2事業者により14路線（18系統）を運行しており、そのうち10系統は市町村が財政負担を行っています。

表. 下北地域の路線バスの運行概要(平成29年度)

No	路線名	系統	起点	終点	便数 (往復/日)	キロ程 (km)	財政負担主体						
							国	県	むつ市	大間町	東通村	風間浦村	佐井村
1	むつ・佐井線		むつBT	佐井車庫前	6.8	67.1	●	●	●	●		●	●
2	むつ線		大畑駅前	むつBT	6.7	17.6	●	●	●				
3	泊線		むつBT	泊車庫前	5.0	57.2	●	●	●		●		
4	野辺地線		むつBT	野辺地駅前	6.2	56.4	●	●	●				
5	青森線		青森駅前	むつBT	4.0	103.2							
6	尻屋線		むつBT	尻屋	4.3	28.7			●		●		
7	東通庁舎線		むつBT	野花菖蒲ノ里	8.5	19.9 21.3 29.7※1					●		
8	尻労線		尻労	むつBT	4.0	27.2					●		
9	むつ市内線	1	むつBT	下北駅前	2.0	3.9							
		2	むつBT	むつBT	3.0	10.5							
		3	むつBT	むつBT	1.0	4.7							
10	むつ病院・中央クリニック循環線		むつBT	むつBT	1.0	7.1							
11	恐山線※2		下北駅	恐山	5.0	18.5							
12	むつバイパス線		むつ営業所前	むつBT	1.0	5.3							
13	むつ養護学校線		むつBT	むつ養護学校前		17.7							
14	JRバス下北線		田名部	脇野沢	1.4	45.8	●	●	●				
		総合病院経由	田名部	脇野沢	1.6	46.2	●	●	●				
		運動公園経由	田名部	脇野沢	0.4	47.6	●	●	●				

※1 上から蒲野沢経由、大利経由、野牛経由の運行距離

※2 恐山の開山期間に合わせて5月～11月の期間限定で運行

(2)利用者数・財政負担額の状況

路線バスの利用者数は全体的に減少傾向にある一方で、財政負担額は横ばい傾向であるため、利用者1人あたりの運送コスト（財政負担額）は増加しているといえます。

路線別の財政負担額では、むつ・佐井線、野辺地線、泊線、下北線などの運行キロ程が長い路線において、国庫補助を含めた財政負担額が多くなっており、特に泊線においては乗車密度*が最も低くなっている状況がみられます。

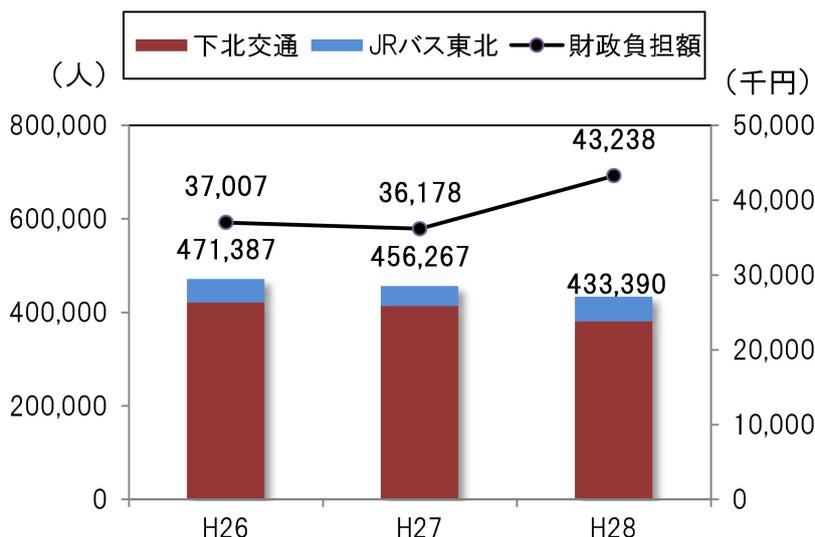


図. 路線バスの利用者数と財政負担額の推移

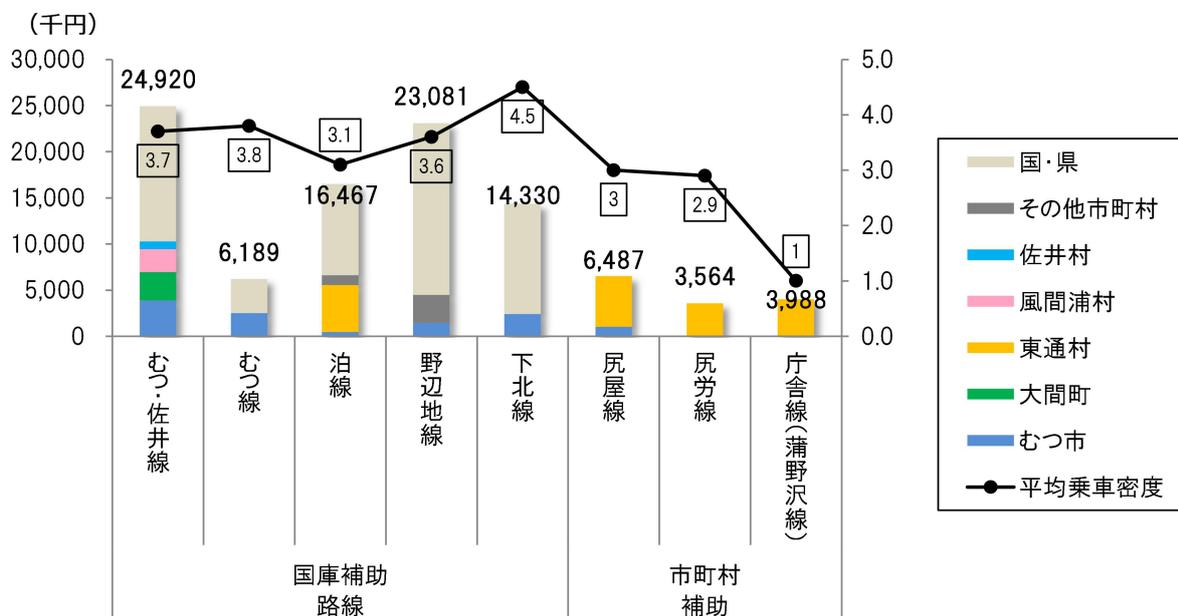


図. 路線別の財政負担額および乗車密度*

*乗車密度とは、起点から終点まで平均して何人乗車しているかを示す数値

【参考】下北圏域の路線バスの路線図(主要なバス停のみ表示)

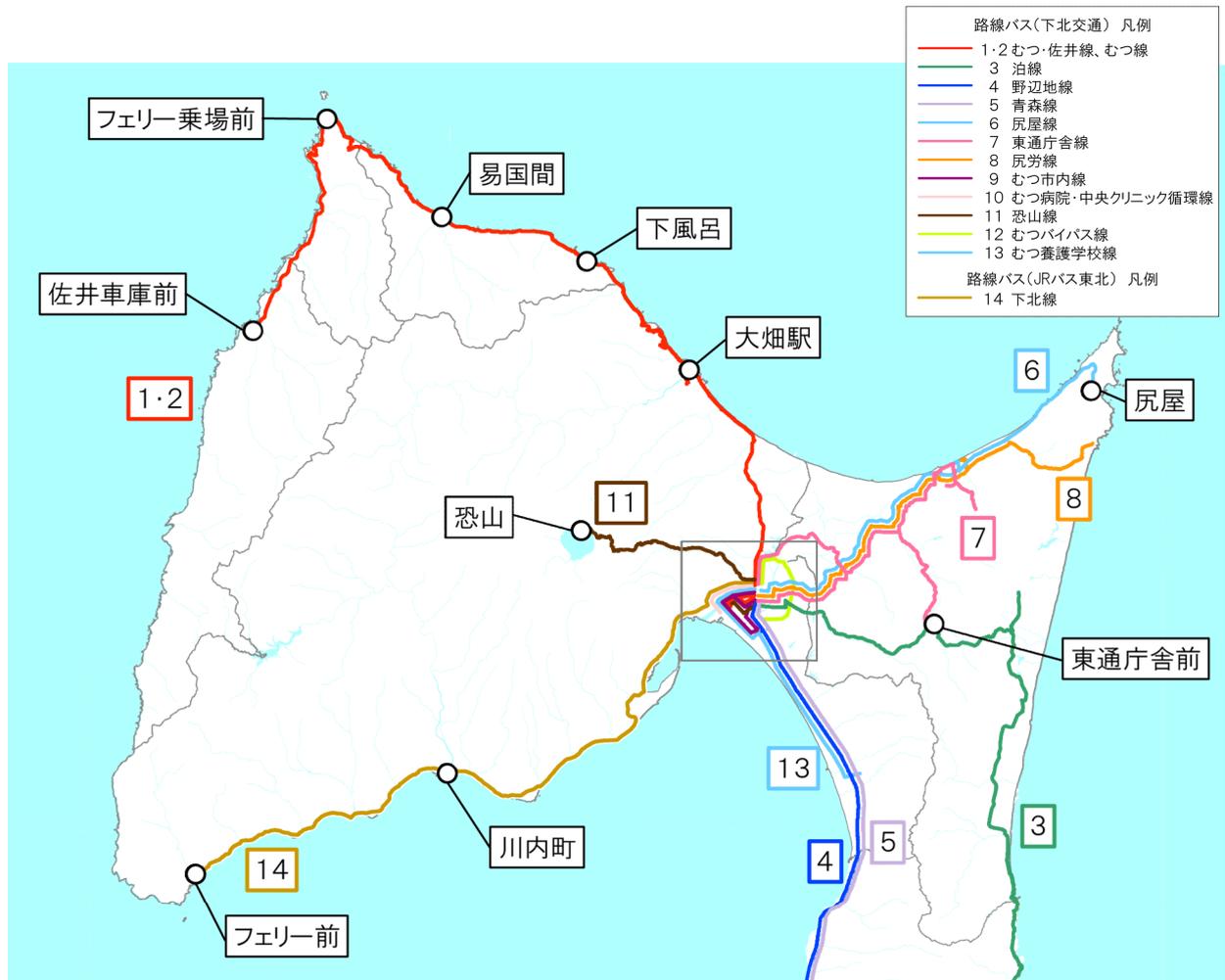


図. 下北圏域の路線バスの路線図(上:全体図、下:むつ市街地図)

3-5 市町村内の公共交通の運行状況

(1)大畑地区デマンドタクシー

①大畑地区デマンドタクシーの運行概要

大畑地区では、路線バス「薬研・小目名線」の廃止代替路線として運行を開始し、予約があった場合のみ運行するデマンドタクシーとして運行しています。

奥薬研、薬研、小目名、高橋川の各地区内のどこからでも乗降可能で、旧大畑町の中心部は3箇所停留所が設けられており、利用者は、乗車する便の始発時刻1時間前までに電話予約する必要があります。

表. 大畑地区デマンドタクシーの運行概要(平成29年度)

運行形態	事業者名	運行エリア	便数	運賃
予約制 乗合タクシー	大畑タクシー	大畑町内4地区 (奥薬研、薬研、小目名、高橋川)	8便/日 (毎日運行)	200~ 1,000円

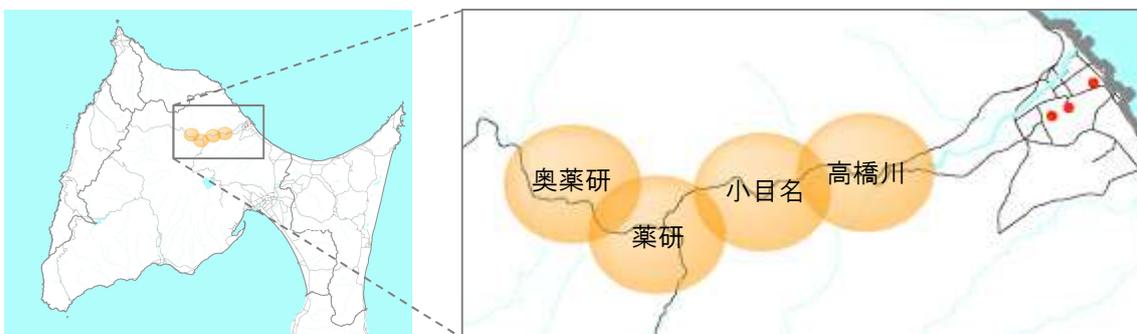


図. 大畑地区デマンドタクシーの運行エリア

②利用者数・運行委託料の推移

大畑地区デマンドタクシーの利用者数は微増傾向にありますが、財政負担額においても微増傾向にあります。

便別の稼働率(予約の受付状況)は全体的に30%を下回っているなど低く、中には10%に満たない便もみられます。

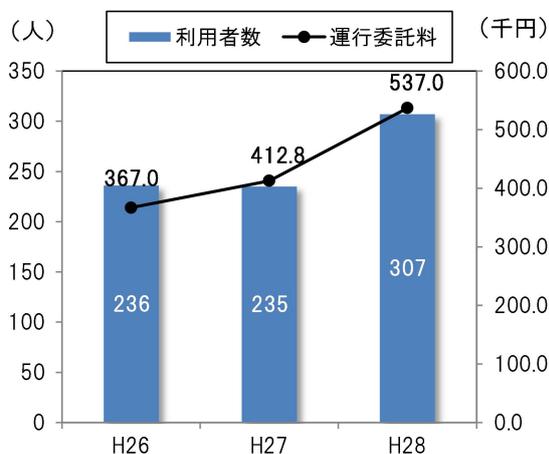


図. 利用者数と運行委託料の推移

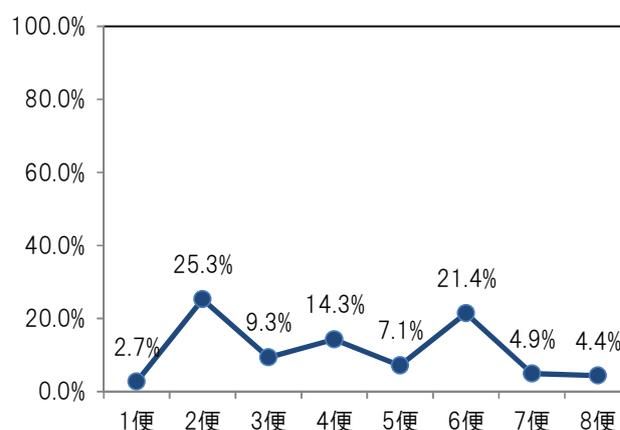


図. 運行便別の稼働率(年間)

資料:むつ市資料

(2)川内地区路線バス

①川内地区路線バスの運行概要

川内地区では、むつ市役所川内庁舎などが立地する川内地区中心部と湯野川地区を繋ぐ路線および川内町内と川内診療所を繋ぐ路線として、2路線の路線バスが運行しています。

当地区から公共交通を利用してむつ市街地に移動する場合には、JRバス東北の下北線に乗り継ぐ必要があります。

表. 川内地区路線バスの運行概要(平成 29 年度)

路線名	事業者名	運行エリア	便数	運賃
川内～湯野川線	むつ車体工業	湯野川～川内地区内 (川内診療所経由)	3往復/日 (毎日運行)	150～ 400円
川内町内線	むつ車体工業	川内地区～川内診療所	0.5往復/日 (毎日運行)	150円



図. 川内地区路線バスの路線図

②利用者数・財政負担額の推移

川内地区路線バスの利用者数は平成 26 年度に比べて約 13%増加しており、財政負担額においては横ばい傾向にあります。

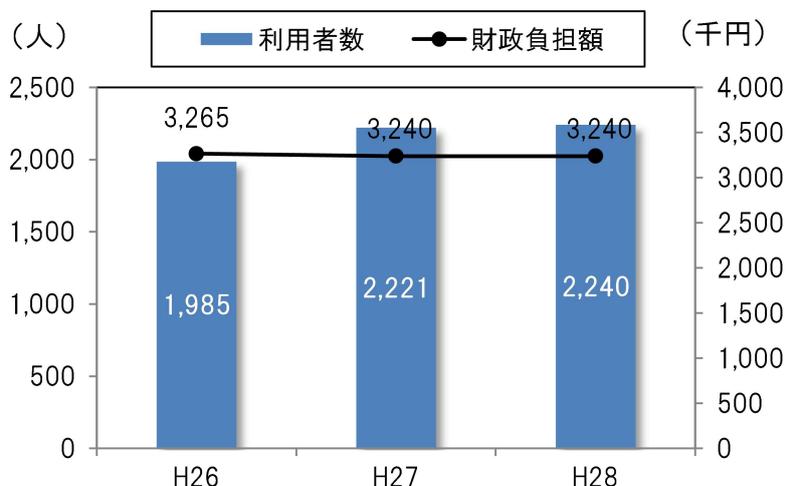


図. 利用者数と財政負担額の推移

(3) 脇野沢地区路線バス

① 脇野沢地区路線バスの運行概要

脇野沢地区では、むつ市役所脇野沢庁舎などが立地する脇野沢地区中心部と源藤城地区および九艘泊地区を繋ぐ路線として、2路線の路線バスが運行しています。

当地区から公共交通を利用してむつ市街地に移動する場合には、JRバス東北の下北線に乗り継ぐ必要があります。

表. 脇野沢地区路線バスの運行概要(平成 29 年度)

路線名	事業者名	運行エリア	便数	運賃
九艘泊線	脇野沢交通	九艘泊～脇野沢	3.5 往復/日 (毎日運行)	140 円～ 440 円
源藤城線	脇野沢交通	源藤城～脇野沢	3.5 往復/日 (毎日運行)	140 円～ 360 円

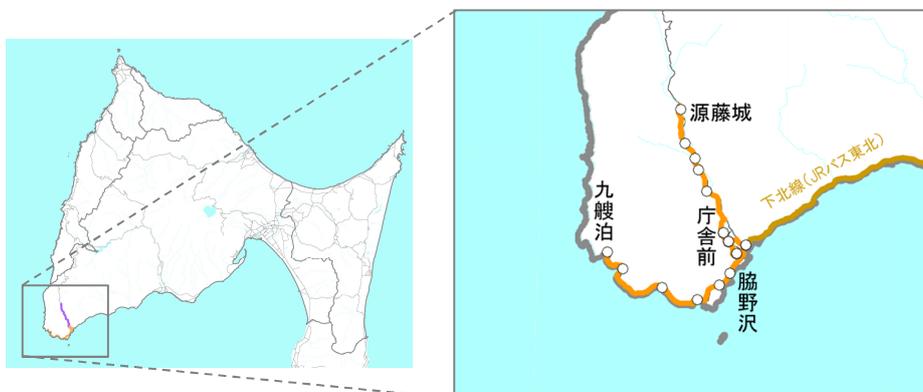


図. 脇野沢地区路線バスの路線図

② 利用者数・財政負担額の推移

脇野沢地区路線バスの財政負担額は横ばい傾向にありますが、利用者数は年々減少傾向にあり、年間約1割ずつ減少しています。

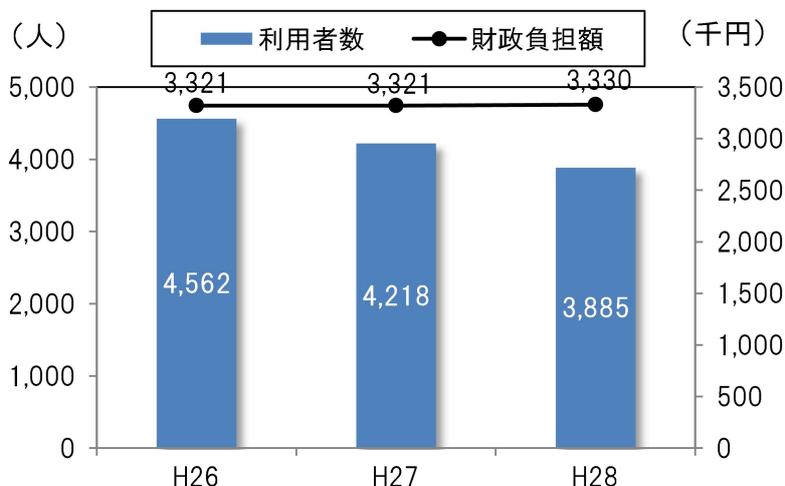


図. 利用者数と財政負担額の推移

(4)東通村患者輸送バス

①東通村患者輸送バスの運行概要

東通村では、村の中心部に立地する診療所への通院手段として、無料で利用することができる患者輸送バスを、村内の各地区から計6路線運行しています。

下北交通が運行する路線バスの運行経路と重複している区間が多くみられ、運行曜日が隔日であり、運行便数も1.0往復/日であることから、路線バスに比べて利便性が高くない状況にはありますが、無料で利用できるため、一定の利用状況下において競合化が発生しているものとみられます。

表. 東通村患者輸送バスの運行概要(平成29年度)

路線名	事業者名	運行エリア	便数	運行日	運賃
尻屋コース	尻屋観光	尻屋～診療所	1.0 往復/日	火・木・土	無料
白糠コース	尻屋観光	白糠～診療所	1.0 往復/日	火・木・土	無料
大利コース	尻屋観光	大利～診療所	1.0 往復/日	火・木・土	無料
尻労コース	尻屋観光	尻労～診療所	1.0 往復/日	月・水・金	無料
老部コース	尻屋観光	老部～診療所	1.0 往復/日	月・水・金	無料
一里小屋コース	尻屋観光	一里小屋～診療所	1.0 往復/日	月・水・金	無料



図. 東通村患者輸送バスの路線図と下北交通路線バスの路線図

②利用者数・運行経費の推移

運行目的の特性上、利用者のほとんどが高齢者であることから、自然減の影響などもあり、利用者は減少傾向にあります。

財政負担額においては、無料であるため利用者減少の影響は想定されませんが、人件費や輸送コストの増加に伴って、年々増加傾向にあります。

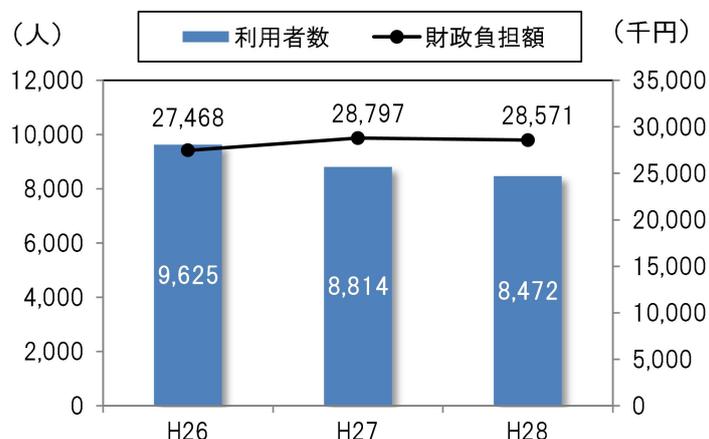


図. 利用者数と財政負担額の推移

(5)風間浦村コミュニティバス

①風間浦村コミュニティバスの運行概要

風間浦村では、村内の診療所や大間病院（大間町）への通院手段などとして、コミュニティバスを計4路線運行しています。

下北交通が運行する路線バスの運行経路と重複している区間が多くみられ、東通村同様に、利便性が高くない状況にあります。一定の競合化が発生しているものとみられます。

表. 風間浦村コミュニティバスの運行概要(平成29年度)

路線名	事業者名	運行エリア	便数	運賃
滝ノ上・大間病院線	下北交通	畠山商店前～大間病院前	1.0 往復/日	100円
甲・大間病院線	下北交通	畠山商店前～大間病院前	1.0 往復/日	100円
大間病院・診療所線	下北交通	大間病院前～風間浦診療所前	2.0 往復/日	100円
診療所・大間病院線	下北交通	風間浦診療所前～滝ノ上団地入口	1.0 往復/日	100円
診療所・大間病院線②	下北交通	風間浦診療所前～畠山商店前	1.0 往復/日	100円

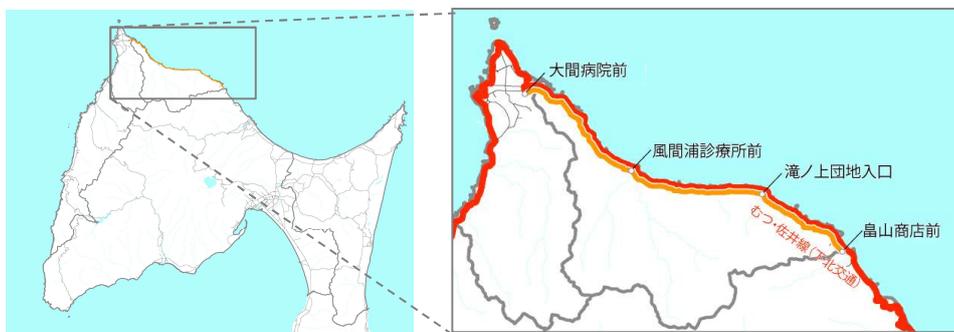


図. 風間浦村コミュニティバスの路線図

②利用者数・運行経費の推移

運行目的の特性上、利用者のほとんどが高齢者であることから、自然減の影響などもあり、利用者は減少傾向にあります。

財政負担額においては、利用者減少に伴う運賃収入の影響などもあり、年々増加傾向にあります。

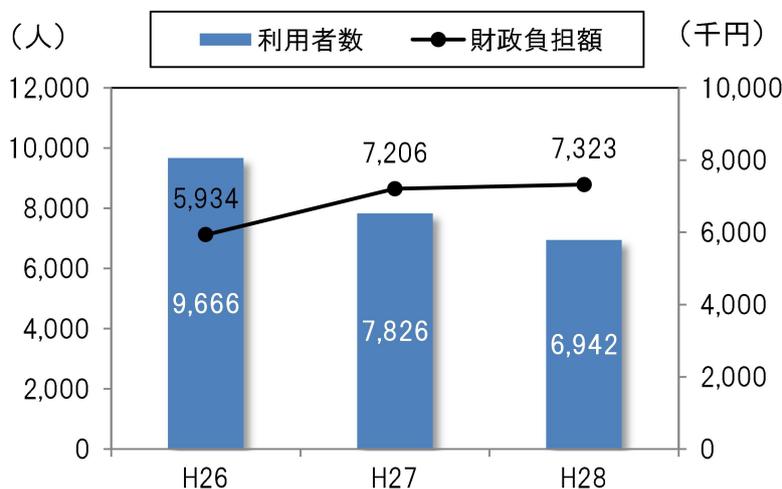


図. 利用者数と財政負担額の推移

(6)佐井村コミュニティバス

①佐井村コミュニティバスの運行概要

佐井村では、大間病院や津軽海峡文化館アルサス、川内病院（むつ市）への移手段として、コミュニティバスを計3路線運行しています。

下北交通が運行する路線バスの運行経路と一部重複していますが、コミュニティバスが唯一の公共交通となっている地区が多くみられることが特徴的です。

表. 佐井村コミュニティバスの運行概要(平成29年度)

路線名	事業者名	運行エリア	便数	運賃
大間病院ルート	下北交通	福浦～大間病院前	2.0 往復/日	100円
川目・アルサスルート	佐井村社会福祉協議会	川目～アルサス	1.0 往復/日	無料
川内病院ルート	むつ車体工業	牛滝～川内病院	1.0 往復/日	100円

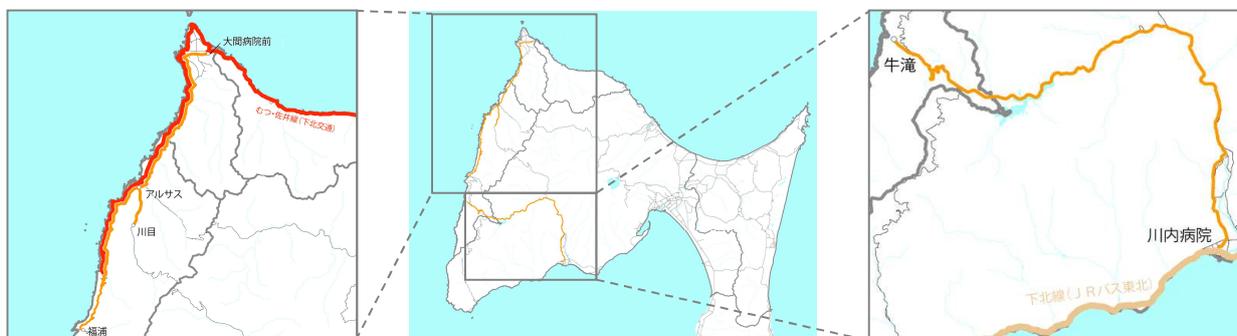


図. 佐井村コミュニティバスの路線図

②利用者数・運行経費の推移

利用者数は、自然減の影響などもあり、減少傾向にある一方、財政負担額においては、利用者減による運賃収入の減少などもあり、年々増加傾向にあります。

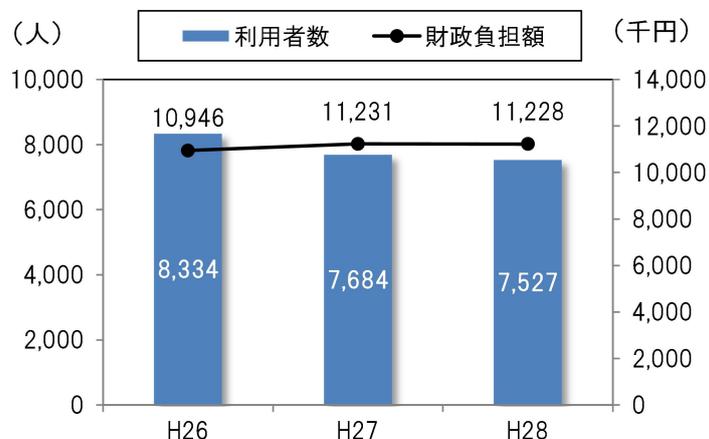


図. 佐井村コミュニティバスの路線図

(7) その他の公共交通サービスの概要

①広域観光バス

下北圏域を周遊する観光交通として、「しもきた TABI あしすと※」が運営主体となり、むつ市街地と圏域内の主要な観光地を繋ぐ、ぐるりんしもきた号が運行しています。

募集型企画旅行であり、予約があった場合にのみ1便/日運行し、通常のコースに加えて、季節によっては異なるコースを運行するなど、観光二次交通としてさまざまな企画に取り組んでいます。

表. 佐井村コミュニティバスの運行概要(平成29年度)

路線名	事業者名	運行エリア	便数	運賃
ぐるりんしもきた号	JRバス東北・ 下北交通	下北半島全域 ※主要な観光拠点	1.0 往復/日 ※予約制	4,300円～ 9,600円

②一般タクシー

下北圏域には9社のタクシー事業者がありますが、そのうち7社がむつ市内に事業所が立地しており、残りの2社は大間町・東通村に1社ずつ立地しています。

表. 市内タクシー事業者の概要

事業者名	運行エリア	車両台数				
		特大	大型	中型	小型	合計
田名部タクシー(株)	むつ市街地			1	14	15
中央タクシー(株)		2	1	1	14	18
(株)北斗タクシー		2		2	11	15
(有)むつ車体工業かぎもとタクシー		1		2	15	18
(有)大畑タクシー	大畑地区			1	3	4
(有)川内ハイヤー	川内地区	1			4	5
(有)北栄ハイヤー	脇野沢地区				1	1
(株)尻屋観光	東通村	5			12	17
(有)大間運輸	大間町	3			14	17

資料: 青森県タクシー協会 HP

③スクールバス(市町村運営)

下北圏域内には、小・中学生および高校生の通学手段として、市町村運営によるスクールバスが17校で運行しています。

特に、高校生のスクールバスにおいては、市町村運営のほかに、父兄などが運営主体となったものも運行しています。

表. スクールバスの運行概要

No.	区分	学校名	所在地	備考
1	小学校	奥内小学校	むつ市	
2	小学校	大湊小学校	むつ市	
3	小学校	関根小学校	むつ市	
4	中学校	近川中学校	むつ市	
5	中学校	大湊中学校	むつ市	
6	小学校	大畑小学校	むつ市	
7	中学校	大畑中学校	むつ市	
8	小・中学校	川内小・中学校	むつ市	
9	小・中学校	脇野沢小・中学校	むつ市	
10	小・中学校	奥戸小・中学校	大間町	
11	小・中学校	東通村小・中学校	東通村	
12	小・中学校	風間浦小・中学校	風間浦村	
13	小学校	佐井小学校	佐井村	
14	中学校	佐井中学校	佐井村	
15	高校	田名部高校	むつ市	東通村・ 父母の会が 運行
16	高校	むつ工業高校	むつ市	
17	高校	大湊高校	むつ市	

④その他の交通サービス

地域自立型買い物弱者支援事業（経済産業省）の一環として、民間商業事業者において買い物支援交通サービスを運行しています。

主にむつ市と東通村において、指定の曜日に各地域から商業施設までの移動手段として、無料で利用することができます。

第4章 住民意見・意向の把握



4-1 住民アンケート調査の概要

(1) 調査の実施概要

本計画の検討にあたり、日常生活における外出行動の実態や公共交通の利用実態などを把握するため、圏域住民を対象としてアンケート調査を実施しました。

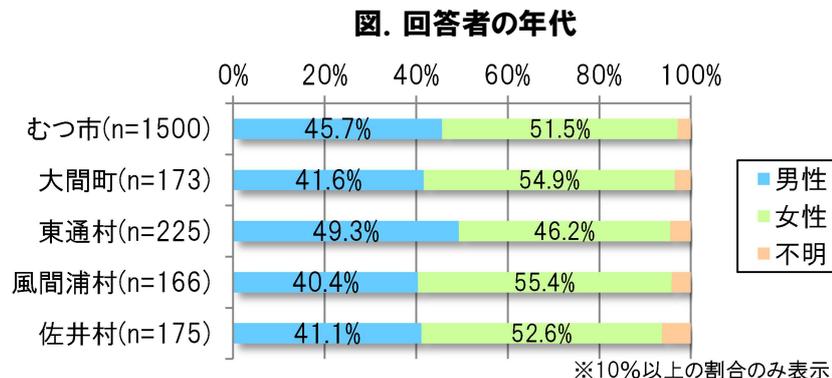
市町村の人口総数や年齢構成割合に応じて按分により配布票数を決定し、圏域全体で6,000票を配布、2,059票を回収（回収率34.3%）しています。

表. 平成29年度住民アンケート調査の実施概要

項目	内容
調査期間	平成28年9月8日(金)～平成28年9月22日(金)
配布方法	郵送配布・郵送回収
配布対象	むつ市・大間町・東通村・風間浦村・佐井村に在住の20歳以上の男女
配布数・回収数	配布数:計6,000票、回収数:2,239票(回収率37.3%) ※市町村ごとの人口・年齢構成割合に応じて、対象を無作為に抽出 ○市町村別の配布数・回収数 【むつ市】配布数:4,477票、回収数:1,500票(回収率:33.5%) 【大間町】配布数:375票、回収数:173票(回収率:46.1%) 【東通村】配布数:488票、回収数:225票(回収率:46.1%) 【風間浦村】配布数:330票、回収数:166票(回収率:50.3%) 【佐井村】配布数:330票、回収数:175票(回収率:53.0%)

(2) 調査の結果概要

各市町村において、人口構成割合が大きい60歳代の回答者の割合が大きくなっており、性別では、各市町村ともに同程度の割合となっています。



4-2 日常の外出行動について

(1) 「買い物(食料品など)」の外出行動

① 『買い物(食料品など)』の外出頻度

各市町村において、「週1～2回」の回答割合が最も高くなっていますが、商業施設などが比較的多く立地している、むつ市・大間町においては「週3～4回」の回答割合が高くなっている一方、立地が少ない風間浦村・佐井村においては、「月に数回」の回答割合が高くなっています。

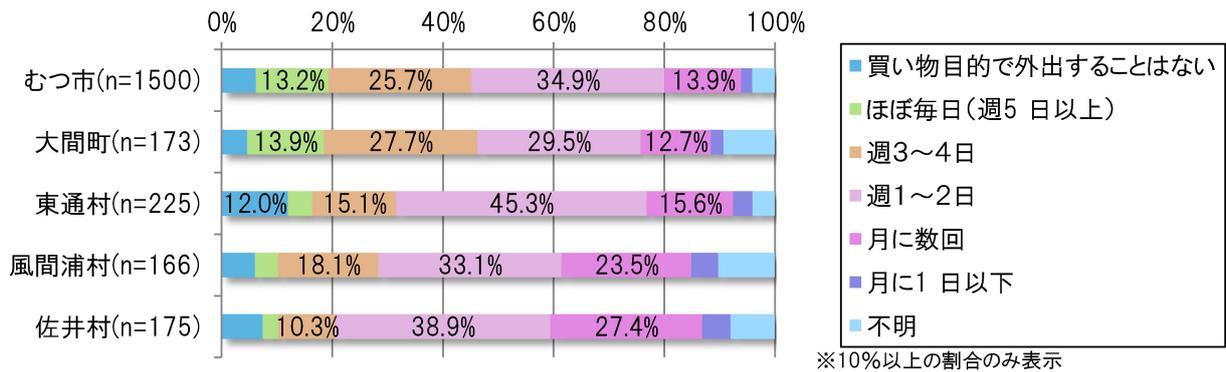


図. 買い物の外出頻度

② 『買い物(食料品など)』の目的地

各市町村において、「スーパー・ショッピングセンター等」の回答割合が最も高くなっており、市町村間の移動においては、それらの施設が立地するむつ市・大間町への流動が多くみられます。

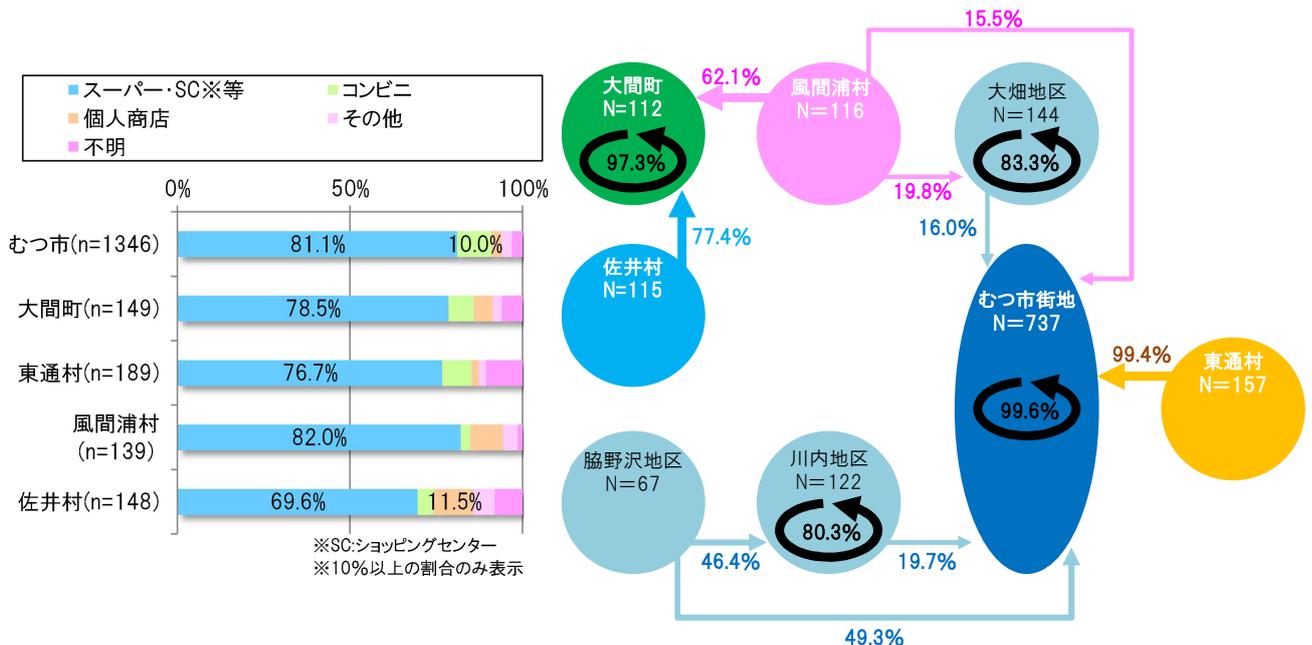


図. 買い物の目的施設と地域間の移動実態

③『買い物(食料品など)』の目的地までの移動手段

各市町村において、「自家用車(運転・送迎)」の割合が最も高くなっており、路線バスや地域内交通の利用割合は概ね10%未満となっています。

路線バス・地域内交通の利用割合において、全市町村の中で風間浦村が最も高くなっており、買い物時の外出において、一定程度公共交通を利用している実態がみられます。

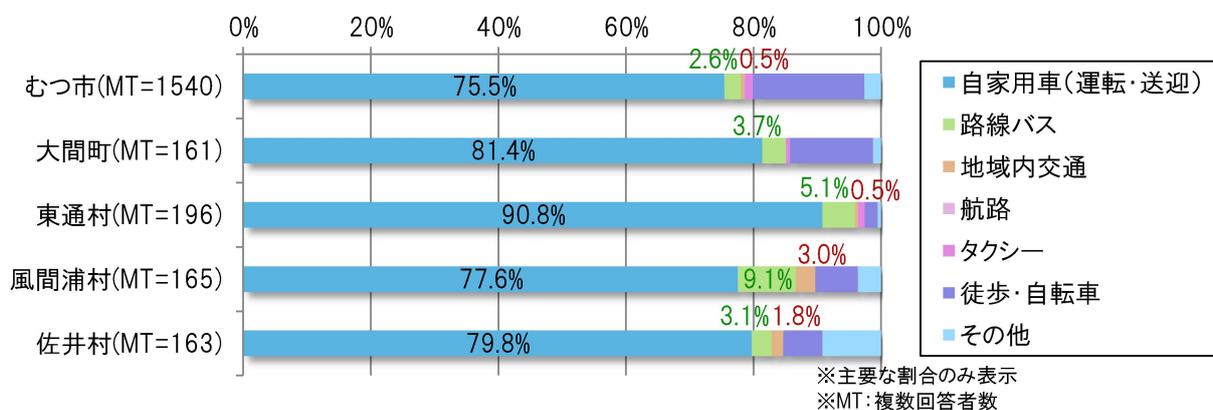


図. 買い物(食料品など)の目的地までの移動手段

(2)「通院」の外出行動

①『通院』の外出状況・外出頻度

市町村別では、通院の外出頻度に大きな差はみられないものの、全体的に「月に1日以下」の回答割合が高い中で、むつ市・東通村においては、「月に数回」の回答割合が20%を超えており、比較的通院の外出頻度が高い状況がみられます。



図. 通院の外出頻度

②『通院』の目的地

各市町村において、「総合病院（むつ総合病院）」の回答割合が高くなっていますが、むつ市においては、市内に医療機関が比較的多く立地していることから、個人病院の割合が高くなっています。

なお、大間町や風間浦村、佐井村において、「その他」の回答割合が高くなっていますが、各市町村内の診療所や圏域外（函館市、青森市など）の個人病院の回答が多くあります。

市町村間の移動においては、むつ市街地へ集中しており、買い物目的の外出に比べて、広域的な流動が発生している状況がみられます。

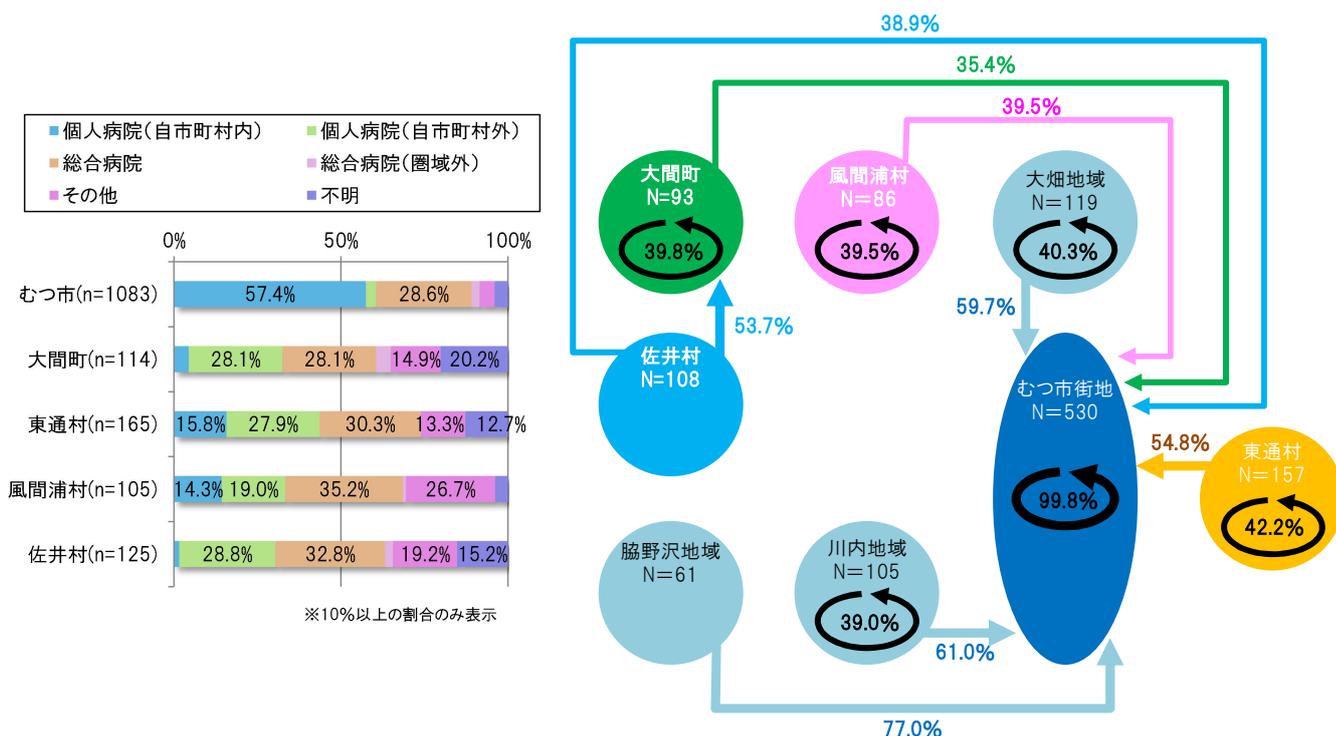


図. 通院目的の目的施設と地域間の移動実態

③『通院』の目的地までの移動手段

通院で外出する年齢層が高齢者の割合が高いことから、公共交通の利用割合も買い物目的の外出に比べて高くなっており、大間町や風間浦村、佐井村では航路の利用もみられることから、圏域外へ通院している割合が一定程度存在することがわかります。

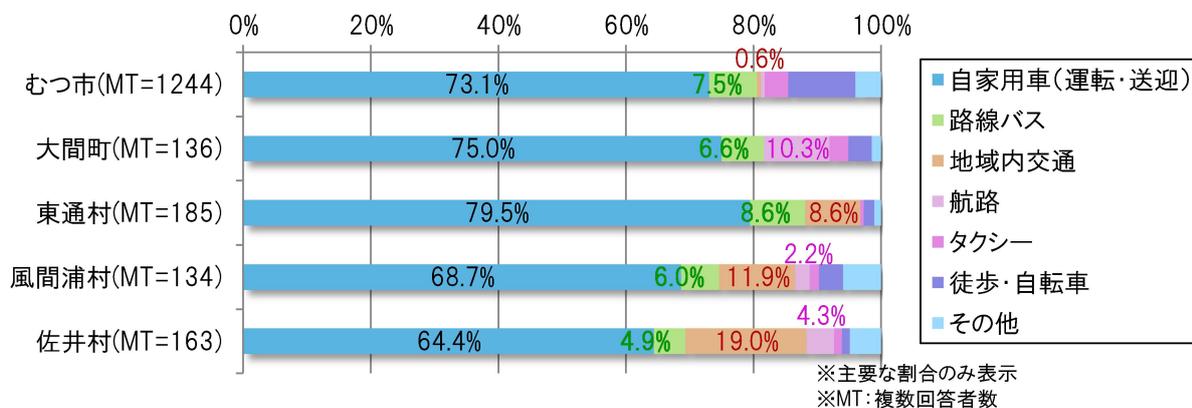


図. 通院の目的地までの移動手段

4-3 公共交通の利用状況等について

(1) 公共交通の利用状況

公共交通を1か月以内に利用した方の割合は風間浦村・佐井村において20%を超えており、当該地域では路線バスや地域内交通、航路などが主に利用されています。

特に大間町では、路線バスよりも航路の利用割合が高いことが特徴的であり、日常生活において函館市などの圏域外への移動が発生していることがみてとれます。

一方、むつ市に次いで路線バスや患者輸送バスなどの公共交通の運行本数が多い東通村では、公共交通を利用した方の割合が最も低くなっています。

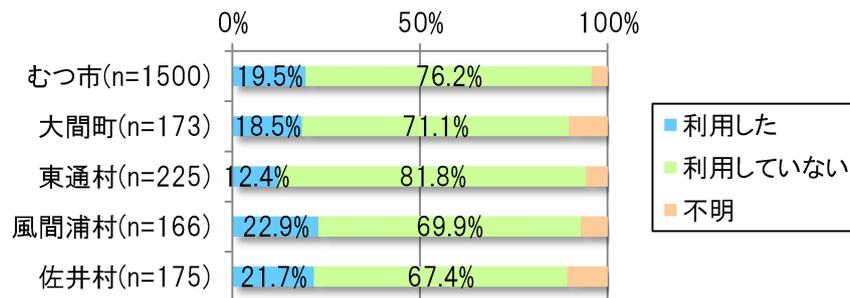


図. 過去1か月以内の公共交通利用の有無(年齢別)

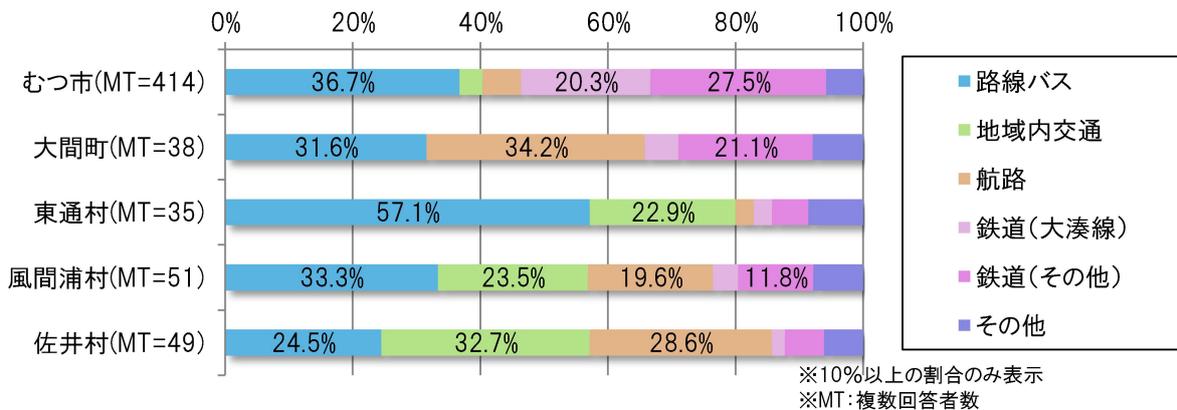


図. 過去1か月以内に利用した公共交通

資料:平成29年度アンケート調査

(2)公共交通に対する改善要望

公共交通に対する改善要望は、全体的に「運行する便数を増やしてほしい」という割合が最も高くなっています。

また、交通機関同士の乗り継ぎの改善に関する要望も多くあり、大間町や風間浦、佐井村で特に高くなっていることから、航路などへの接続性の改善に関するものとみられます。

このほか、待ち合い環境や車両などの利用環境に関する要望が多くみられます。

表. 公共交通に対する改善要望(公共交通の利用者が回答)

項目	むつ市	大間町	東通村	風間浦村	佐井村	圏域全体
運行する便数を増やす	22.5%	20.3%	22.2%	16.4%	18.0%	21.3%
交通機関同士の乗り継ぎがしやすいダイヤに見直す	9.2%	15.3%	8.3%	14.8%	14.8%	10.7%
乗り降りしやすく段差が少ない車両を導入する	9.2%	11.9%	8.3%	11.5%	11.5%	9.8%
ベンチや屋根を設置して待ちやすい停留所環境を整える	7.6%	11.9%	19.4%	9.8%	8.2%	8.9%
もっと遅くまで運行するダイヤに見直す	9.4%	1.7%	5.6%	6.6%	11.5%	8.4%
運行するルートを見直す	6.6%	6.8%	8.3%	4.9%	8.2%	6.7%
運行マップや時刻表、運賃表などの運行情報を提供する	5.5%	3.4%	5.6%	6.6%	1.6%	5.0%
どこから乗ってどこへ行くのかなどのバス停の案内・看板表示を整える	4.4%	8.5%	0.0%	4.9%	3.3%	4.4%
目的地が分かりやすいようにバスの表示方法を改善する	4.6%	1.7%	2.8%	3.3%	3.3%	4.0%
目的地となる施設の入り口近くにバス停を設置する	2.8%	8.5%	2.8%	3.3%	3.3%	3.4%
停車する場所を増やす	3.5%	1.7%	0.0%	4.9%	3.3%	3.3%
分かりやすい料金設定に見直す(定額制や50円きざみなど)	3.5%	0.0%	8.3%	3.3%	1.6%	3.3%
バスが今どこを走っているのかなどの現在の運行情報を提供する	2.8%	5.1%	2.8%	3.3%	3.3%	3.1%
もっと早くから運行するダイヤに見直す	4.1%	0.0%	2.8%	0.0%	0.0%	3.0%
乗り継ぎ割り引きや移動が不便な方を対象とした割り引き制度の充実	2.4%	0.0%	2.8%	0.0%	4.9%	2.2%
その他	2.0%	3.4%	0.0%	6.6%	3.3%	2.5%

(3)公共交通を利用しない理由

公共交通の非利用者が公共交通を利用しない理由として、「そもそも利用を考えたことが無い」の回答割合が高くなっており、現状では住民の中で公共交通に対する意識醸成が十分ではないといえます。

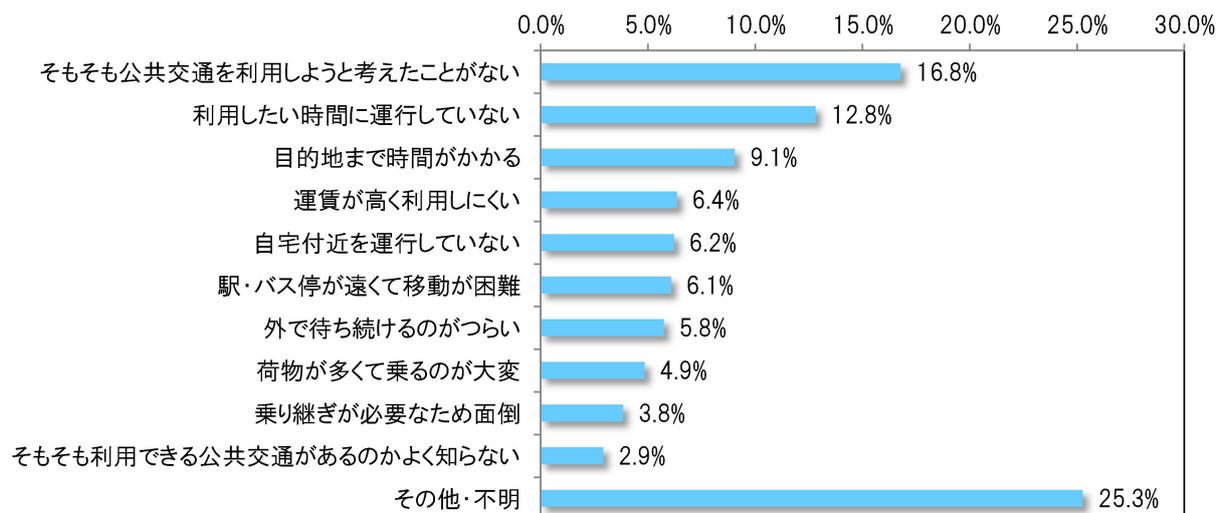


図. 公共交通を利用しない理由(公共交通の非利用者が回答)

4-4 今後の公共交通のあり方について

(1) 市町村における財政負担に対する考え方

公共交通の確保・維持における市町村の財政負担に対する考えでは、必要なサービスは維持しつつも、低利用なものを見直しなど、効率的な運行体系の確保に関する意見が多く、次いで現状維持に対する意見が多くなっています。

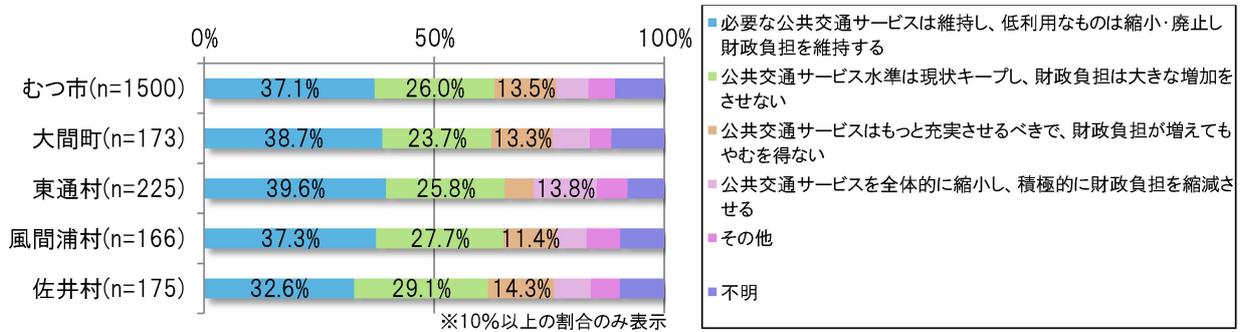
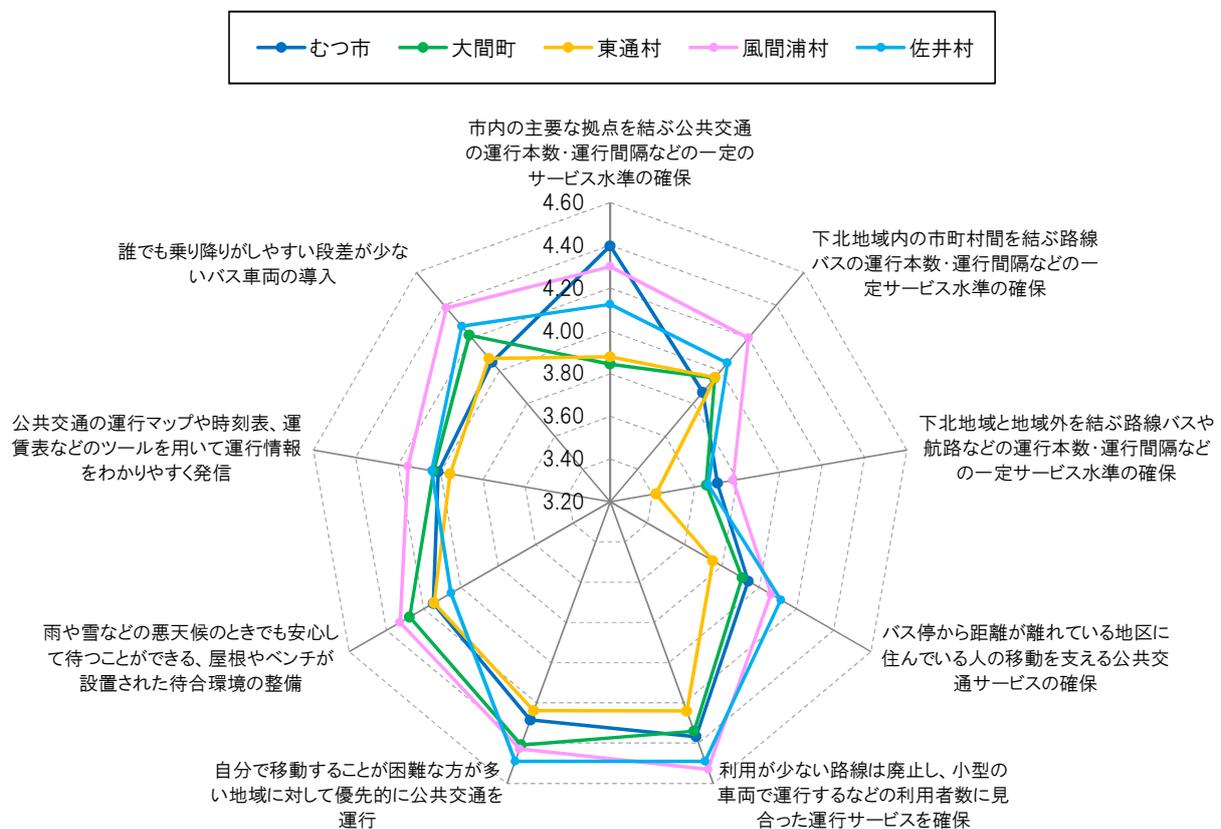


図. 財政負担に対する考え

(2) 今後圏域に必要となるサービスの重要度について

商業・医療施設などの、主要な機能が集積するむつ市では、主要な拠点間における利便性の向上に対する重要度が高くなっています。

また、風間浦村や佐井村などでは、利用者数に見合った運行サービスの確保など、効率的な運行に対する重要度が高くなっています。



第5章 公共交通の問題点・課題点



5-1 路線バスに関する問題点

(1)長大化している路線において利用が少ない区間・時間帯が存在

当圏域における路線バスは、むつ市街地とむつ市内各地域や圏域町村を結ぶようにして、放射状に運行しており、それぞれの路線の運行距離が長大になっていることが特徴的です。

これらの路線については、圏域住民における通学や通院、買い物などの日常生活の移動手段として利用されているため、重要な役割を担っている路線となっていますが、利用が少ない区間が多くみられ、特に端部などではその傾向は顕著にみられます。

また、朝の時間帯などは圏域町村からむつ市への移動需要が集中するため、一定程度の利用がみられますが、それ以外の時間帯の利用は各市町村内での移動手段として利用されているなど、広域的な移動は限定的です。

路線の維持にあたっては、国や県、市町村が財政負担をして、マイナスとなっている運行経費を補填していますが、これらは一定の利用基準を満たすことが前提であり、人口減少などの進行により利用者の減少が加速した際には、基準を満たすことができない可能性も想定されます。

圏域として住民の生活を支える上で、市町村間を跨いで運行する路線は今後も確保・維持することが重要であるといえますが、将来的な持続性を捉えた際には、利用実態に応じた適正化を図るなど効率化に向けた検討が求められます。

(2)運行頻度などのサービス水準に対して利用が少ない路線が存在

路線バスには、国や県が財政負担を行っている路線と、市町村が単独で財政負担を行っている路線があり、東通村を運行する路線の多く（泊線を除く全路線）は後者の路線にあたります。

もともと東通村役場がむつ市内に立地していたという特殊な事情などもあるため、当村においては他町村に比べて、複数の系統が運行しており、また、2～8往復の運行本数が確保されているなど、一定のサービス水準が確保されています。

しかし、全体的に乗車密度^{*}は少なく、庁舎線（蒲野沢線）においては1.0人となっており、むつ市・東通村の財政負担額は年間約1,400万円程度発生しているなど、サービス水準に対して利用が少ない、非効率な運行体系になっているといえます。

前記のとおり、市町村間を跨ぐ路線については、日常生活の移動手段として重要な役割を担っているため、将来的な維持を図る上でも、利用実態に応じた見直しを図り、効果的かつ効果的な公共交通体系を確保することが求められます。

(3)路線バスによる市街地における拠点間移動の利便性が低い

圏域の中心であるむつ市の中心市街地は、商業・医療施設などのさまざまな機能が集積しており、市内だけではなく圏域町村においても移動の主な目的地となっています。

むつ市中心市街地の路線バスは、市内地域間および市町村間を運行する路線バスが、田名部地区（むつバスターミナル等）まで運行する路線が中心となっていて、市街地内を運行する路線は4路線ありますが、いずれもむつ総合病院への通院の移動需要をカバーするように運行しているため朝の時間帯の運行が多く、それ以外の時間帯においては運行頻度

が低く、拠点間移動の利便性が低くなっています。

このため、買い物などの移動や、通院のついで移動目的などへの対応が薄く、日常生活の移動手段として路線バスが選ばれにくい状況になっているといえます。

これまで市街地内の路線バスについては、利用者の減少に伴って、便数の減少などのサービス水準の見直しによる対応を行ってきており、それによりさらに利用者が減少しているなどの負の悪循環に陥っている可能性があるため、提供可能な資源（車両・ドライバーなど）の中で利便性向上に向けた見直しを行うことが求められます。

5-2 市町村別の公共交通に関する問題点

(1) 路線バスと市町村運営交通サービスの競合化が発生

各市町村においては、路線バスでカバーしきれない日常生活の移動需要に対応するため、市町村が運営主体となり、スクールバスや患者輸送バスなどの、通学や通院のための交通サービスを運行しています。

特に東通村においては、高校生の通学手段としてむつ市まで運行するスクールバスや東通村診療所への患者輸送バスを無償で運行しており、一部では路線バスの運行経路と重複しています。

もともと路線バスでカバーしきれない移動需要に対応する目的で運行しており、曜日運行などサービス水準は比較的低く設定されているものの、無償運行であることや路線バスと経路が重複していることから、路線バスとの競合化により利用者の分散を招いていることが想定されます。

これらの無償の交通サービスの運行にあたっては、年間約 24,000 万円以上（小・中学校スクールバス含む）の運行経費が発生しており、路線バスにおいても年間約 1,500 万円程度の財政負担が発生しているなど、移動の目的に応じた移動手段確保のために二重投資になっているといえます。

将来にわたって持続的に日常生活の移動手段を確保・維持する上では、路線バスと市町村運営サービスとの役割分担を明確化し、効率的かつ効果的な地域公共交通を確保することが求められます。

(2) 日常生活の外出行動の需要に対応できていない可能性

風間浦村・佐井村においてはコミュニティバスを運行しており、主に高齢者の移動手段として、村内あるいは大間町への通院・買い物などの日常生活の移動手段としての役割を担っています。

高齢化の進行によりこれらの路線に対して求められる役割は大きくなっていることが想定され、利用者となり得る総数（高齢者数）が増加している一方、利用者は年々減少傾向にあるなど、新たな利用者層を獲得できていない状況にあります。

当該地域住民の移動特性として、一定規模の医療施設や商業施設が立地する大間町への移動需要が中心であるとともに、函館市への移動需要も一定程度みられます。

コミュニティバスの現在の運行においても大間町への運行を行っていますが、各村内での移動を想定して運行しているため、住民の移動需要に対して対応しきれない可能性があります。

一方、当地域においては、可住地域が限定されているため、国道 279 号および国道 338 号などの幹線道路に沿って人口が分布しており、コミュニティバスにおいても幹線道路に沿って運行していますが、路線バスにおいても同様の理由により幹線道路に沿って運行しているため、運行経路が重複しています。

このため、広域的な市町村間の移動を支える路線バスと、地域内の移動を支えるコミュニティバスとの役割分担を図りながら、地域の移動手段の確保および公共交通の持続性の向上を図ることが求められます。

(3) 地域間のサービス水準に格差が生じている可能性

むつ市では、旧市町村の地域ごとにデマンドタクシー（大畑地区）、および区内路線バス（川内地区・脇野沢地区）を運行しており、市としても運行の維持に対して財政負担を行っています。

区内路線バスにおいては、定時定路線で運行しており、運行頻度は 3~3.5 往復/日である一方、デマンドタクシーにおいては予約制（30 分前まで）ですが、ドア to ドアに近いサービスを受けることができ、運行頻度も 8 便/日であるなど、高いサービス水準となっており、地区間でサービス水準に格差が生じているものとみられます。

デマンドタクシーの稼働率は、8 便中 5 便が 10%に満たない状況であるなど、サービス水準に対して利用が低い実態であり、財政負担においても微増傾向にあることを踏まえると、地区間のサービスバランスを考慮しつつ、適正な運行体系への見直しが必要であるものと考えられます。

5-3 交通不便地域に関する問題点

(1) 人口が集積する市街地において路線バスの利用が不便な地域が存在

むつ市街地における路線バスは、主に田名部付近とむつ総合病院を結ぶ路線として運行しており、移動需要の高い朝の時間帯において高頻度な運行を確保しています。

これまで市街地内の路線バスについては、利用者数の減少に伴い、減便や経路の見直しなどのサービス水準の見直しによる対応が中心であった背景もあり、市街地内にはバス停からの距離が遠い地区（交通不便地区）が広く分布しており、日常生活の移動手段として路線バスが選ばれにくい状況にあります。

むつ市においてはコンパクトシティの実現に向けて、商業・医療施設などの都市機能や居住環境の集積などを進める「立地適正化計画」を策定していますが、都市機能の維持および居住環境としての魅力向上を図る上では、コンパクト+ネットワークの考えに基づき、まちづくりと公共交通が両輪となった取り組みが求められます。

こうしたことから、市街地内の公共交通におけるサービス水準に見直しを図り、交通不便地区の解消、および居住地から市街地までの移動利便性の向上を図ることが求められます。

(2)高齢者などにおいて公共交通の利用が不便な地域が存在

全国的に高齢化が進行する中で、当圏域においても同様の傾向にあり、特に旧むつ市を除く全地域が過疎地指定されるなど、圏域町村においては顕著に進行している傾向にあります。

高齢者は歩行可能距離が限られるため、高齢化が進行することでバス停まで歩くことが困難な方の増加が想定され、これにより、外出機会の減少や心身の健康への影響などが懸念されます。

一方では、人口が広く薄く分布する地域においては、路線バスなどの定時定路線型の交通サービスでは、運行距離の増加や運行経費の増大化など非効率な運行となる可能性が高く、需要に対応しきれないことが想定されます。

今後の高齢化に対応した移動手段を確保する上では、地域の特性や移動需要の総量に応じた、効率的かつ効果的な公共交通サービスの提供が求められます。

5-4 利用環境に関する問題点

(1)交通結節点において円滑に乗り継ぎ可能な環境が整っていない

市街地内の主要な交通結節点として、下北交通むつバスターミナルや JR 下北駅などがありますが、下北交通と JR バス東北が未接続であることをはじめとして、その他の交通サービスとの接続も十分ではなく、一体的かつ有機的なネットワークが形成されているとは言えず、乗り継ぎの利便性が低い状況となっています。

圏域町村あるいは市内各地区と市街地を結ぶ路線バスと市街地内の公共交通の接続性が低いため、そもそも公共交通を移動手段として選ばれず、さらなる利用者の減少を招いているものと想定されます。

複数の公共交通が接続するポイントが不明確であることは、公共交通の分かりにくさにも繋がり、特に観光客などの圏域を初めて訪れる方にとっては不便な状況にあるものと考えられます。

住民アンケート調査においても乗り継ぎ環境に対する要望が多く挙がっていることも踏まえ、住民や来訪者に対する公共交通の分かりやすさ向上を図る上でも、複数の公共交通が乗り継ぐ交通結節点の確保が求められます。

(2)各市町村内の地域内交通と広域・地域間交通との接続性が不十分

むつ市脇野沢地区や大間町、佐井村などで接続している航路は、4～11月の観光シーズンにおいては観光客などの移動手段として利用される一方、年間を通じて地域住民における圏域外（青森市・函館市等）への移動手段として利用されています。

そうした中で、路線バス・コミュニティバスと航路との接続は、ダイヤ・接続場所ともに十分であるとは言えず、乗り継ぎの利用がしにくい状況にあります。

路線バスにおいては、運行距離が長いこと、ダイヤの遅れなどが頻繁に発生することや、航路から路線バスへ乗り継ぐ利用者が観光客など一過性の移動需要が高いことから、一定の便に対する接続を考慮する対応で十分であることが考えられます。

一方、地域住民の圏域外への移動実態を踏まえると、地域内を運行するコミュニティバ

スにおいては、接続性の向上に向けたダイヤ調整および接続ポイントの設定などが必要であると考えられます。

(3)公共交通がどのように運行しているのかわかりにくい

鉄道駅やバスターミナルなどにおいては、路線バスの運行案内が示されていますが、経由地の表示などが十分に対応しておらず、目的となる施設までどのように行くことができるのかわかりにくく、特に圏域を初めて訪れる来訪者等には不案内な状況になっていると考えられます。

また、鉄道や路線バス、航路においてはそれぞれの交通事業者において時刻表を作成・配布していますが、公共交通全体の運行がわかる一体的な案内が無いため、乗り継ぎ時間などがわかりにくく、利用しづらい状況にあります。

日常的な公共交通利用者においては、移動パターンが特定のであるため、案内・情報などには頼らずに利用することができますが、新たな公共交通利用者の獲得を図る上では、案内・情報などの充実を進める必要があります。

5-5 その他の問題点

(1)公共交通に対する住民意識の醸成が図られていない

持続可能な公共交通を確保・維持する上では、地域住民における日常的な移動手段として確立することが求められますが、現状の公共交通体系では多様な移動需要に対応しきれない背景もあり、アンケート結果において「そもそも公共交通を利用しようと思わない」といった回答割合が高くみられるなど、公共交通に対する意識醸成が図られていない状況にあります。

日常的な移動手段としての確立による、新たに公共交通の利用者を獲得に向け、再編・見直しにより移動利便性の向上を図る一方で、地域の移動手段として公共交通の認識および意識付けを行うことなども必要であると考えられます。

(2)無償の移動支援サービスと公共交通の競合化が発生

圏域内には有償で運行する公共交通サービスのほかに、企業や地域などが運行する無償の移動支援サービスが運行しており、一部では競合化および利用者の分散が発生しているものと想定されます。

一方、これらの移動支援サービスは、それぞれの目的（買い物、通院など）に応じた運行を行っており、地域住民にとって利便性の高いサービスとして利用されている側面もあることから、企業や地域との認識の共有化を図りながら、公共交通との役割分担を図り、相互に支えあうあり方について検討を進める必要があります。

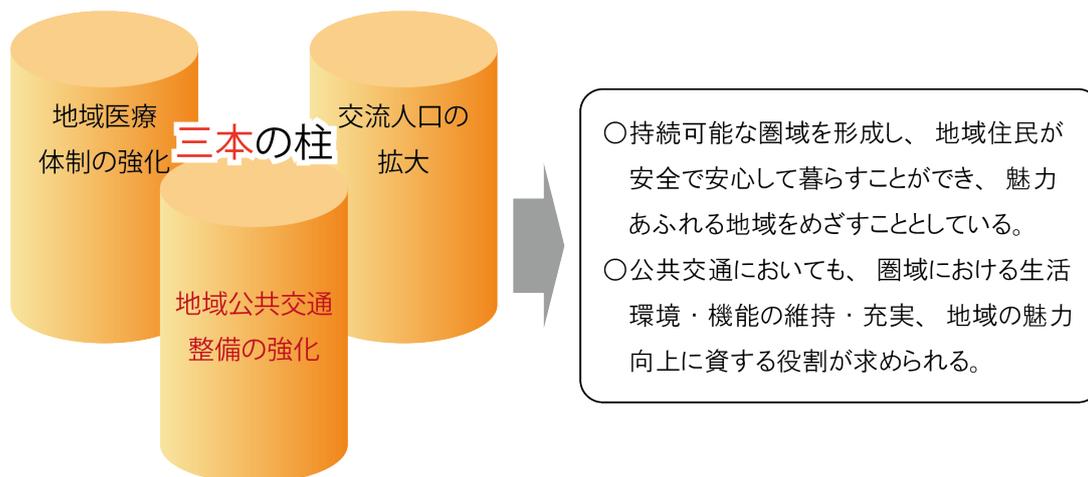
第6章 公共交通における基本方針および目標



6-1 地域が目指す将来像

上位計画「下北圏域定住自立圏共生ビジョン」では、“地域医療体制の強化”“地域公共交通の強化”“交流人口の拡大”の『三本の柱』を掲げ、これらの実現により、地域住民が安全で安心して暮らすことができる、魅力にあふれた地域を目指すこととしています。

公共交通においてもこれらを基本とした取り組みを推進し、地域が目指す将来像の実現に資することが必要です。



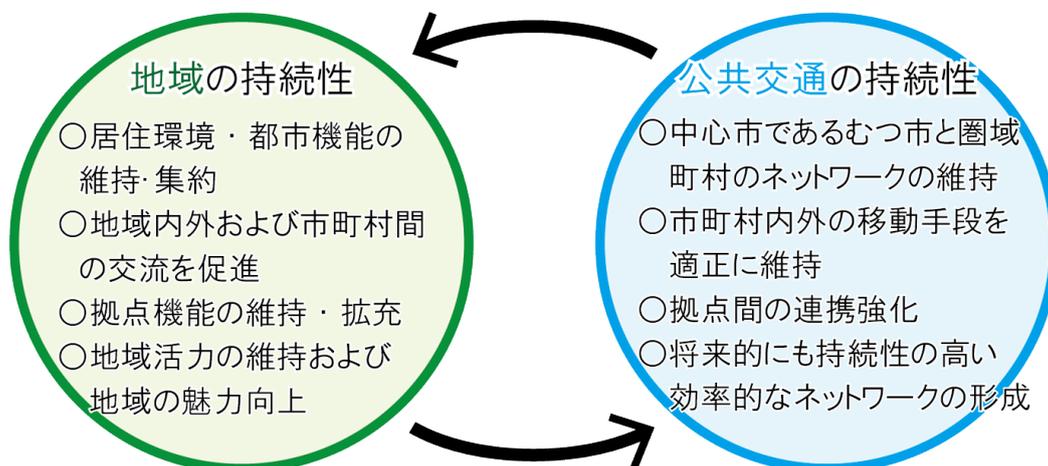
6-2 公共交通における基本方針

(1) 公共交通のあるべき姿

地域が目指す将来像の実現に向けて、公共交通の課題、地域の特性などを踏まえつつ、下北地域における公共交通のあるべき姿について以下のとおり定めます。

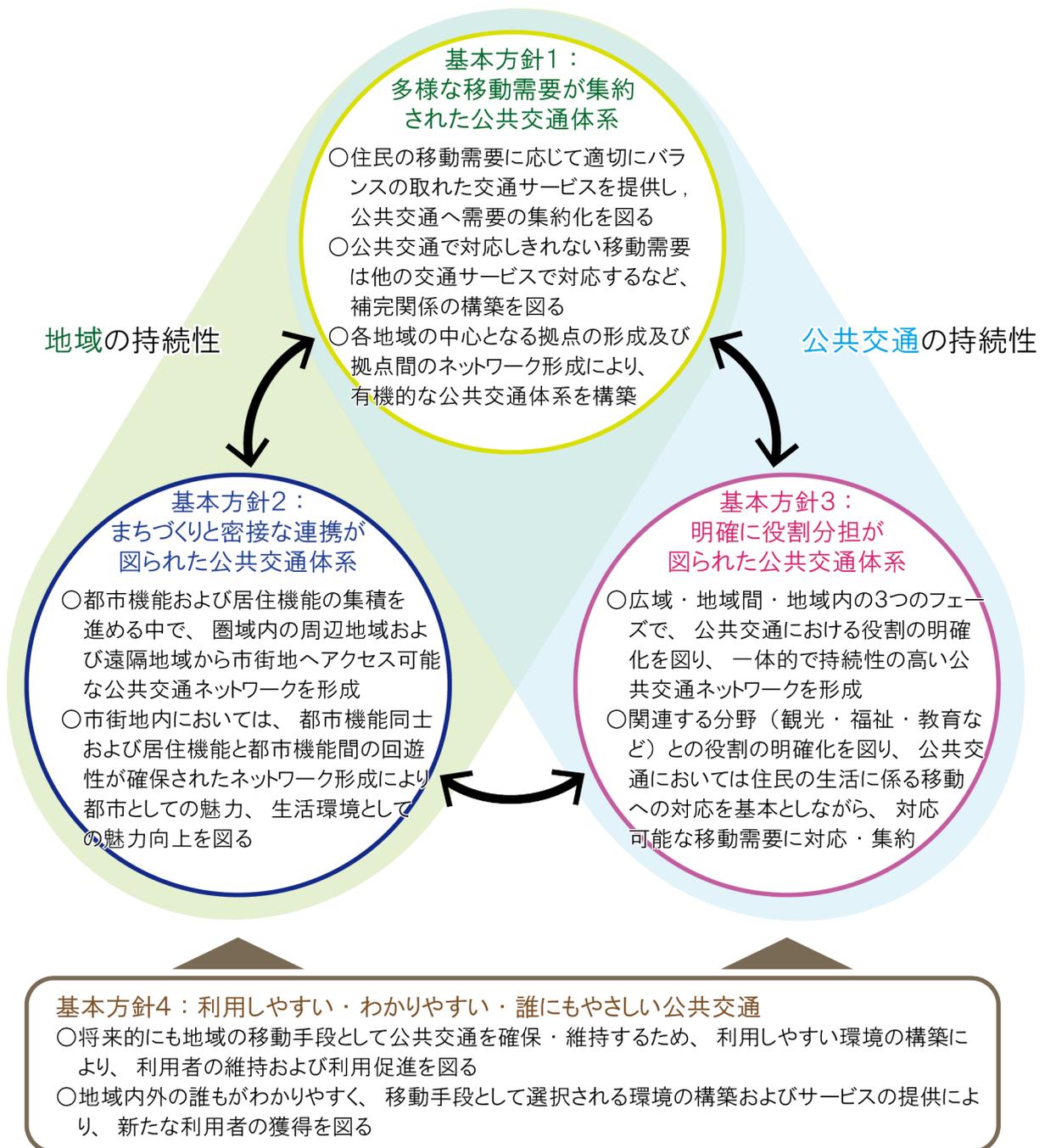
〔公共交通のあるべき姿〕

地域としての持続性を下支えする公共交通



(2)計画の基本方針

公共交通のあるべき姿『地域としての持続性を下支えする公共交通』の実現に向けて、公共交通の問題点・課題点などを踏まえつつ、以下に示す3つの計画の基本方針を定めます。



6-3 計画の目標・評価指標等

(1) 計画の目標・評価指標

公共交通のあるべき姿の実現に向け、計画の基本方針を踏まえながら、計画期間に達成すべき目標について以下のとおり定め、公共交通に関する各種施策・事業の取り組みにより、達成を目指します。

また、着実な計画の推進を図るため、目標の進捗および達成状況などを評価する指標を設定します。(数値目標については次頁以降に記載)

	基本方針の実現に向けた計画の目標	目標の達成を測る評価指標
方針1	目標1 公共交通の持続性向上 効率的かつ効果的な公共交通体系へと見直しを図るとともに、地域における移動需要を公共交通へ集約化を図り、持続性の高い公共交通ネットワークを形成	指標1: 住民1人あたりの路線バス利用回数 現況値：5.8回 / 人 (2016) 目標値：5.8回 / 人 (2024)
	目標2 有機的な公共交通体系の構築 地域の中心となる拠点を設定するとともに、拠点間を繋ぐ公共交通ネットワークを形成することで、有機的で利便性の高い公共交通体系を構築	指標2: 主要バス停での乗降者数 現況値：519人 / 日 (2017) 目標値：600人 / 日 (2024)
方針2	目標3 市街地へのアクセス性向上 圏域の中心となるむつし中心市街地と、周辺地域および圏域町村を繋ぐ公共交通ネットワークを適切に確保・維持することで、アクセス性を維持・向上	指標3: 市街地アクセス交通の利用者数 現況値：392,849人 / 年 (2016) 目標値：392,849人 / 年 (2024)
	目標4 市街地の回遊性向上 むつ市街地における、交通結節点や主要施設、居住機能などを繋ぐ公共交通ネットワークを形成し、回遊性を向上	指標4: 用途地域内の人口密度 現況値：43.9人 / ha (2010) 目標値：43.9人 / ha (2024)
方針3	目標5 公共交通の効率性向上 公共交通の明確な役割分担による、公共交通サービスの適正な配置により、効率的かつ効果的な公共交通体系を構築	指標5: 住民1人あたりの財政負担額 現況値：6,424円 / 人 (2015) 目標値：6,400円 / 人 (2024)
	目標6 地域内移動の利便性向上 地域の特性・特徴や利用者の移動需要などに応じた、適切な公共交通サービスの提供により、地域内における移動の利便性を向上	指標6: 地域内交通の利用者数 現況値：20,901人 / 年 (2016) 目標値：20,900人 / 年 (2024)
方針4	目標7 利用しやすさ・分かりやすさ向上 誰にでも分かりやすく、オープンな公共交通の利用環境を構築や、能動的な取り組みの推進により、利用しやすさ、分かりやすさを向上	指標7: 公共交通全体の年間利用者数 現況値：786,193人 / 年 (2016) 目標値：786,200人 / 年 (2024)

(2)目標の達成を図る評価指標・数値目標

前項で設定した基本目標において、計画期間内における達成度合いを評価するため、各目標に対する指標および数値目標を以下のとおり定めます。

①目標1「公共交通の持続性向上」の指標・数値目標

表. 目標1の指標・数値目標

項目	内容
指標	住民1人あたりの路線バス利用回数
現況値(2016)	5.8回/人
目標値(2024)	5.8回/人
算出方法	○路線バス(補助対象路線)の総利用者数を圏域の総人口で除する (路線バス利用者数÷圏域総人口)

②目標2「有機的な公共交通体系の構築」の指標・数値目標

表. 目標2の指標・数値目標

項目	内容
指標	主要バス停での乗降者数
現況値(2017)	519人/日
目標値(2024)	600人/日
算出方法	○バス停「むつバスターミナル」「下北駅」の乗車数・降車数の合計値 ※バス停別カウント調査結果より算出

③目標3「市街地へのアクセス向上」の指標・数値目標

表. 目標3の指標・数値目標

項目	内容
指標	市街地アクセス交通の利用者数
現況値(2016)	392,849人/年
目標値(2024)	392,849人/年
算出方法	○路線バス「むつ・佐井線」「むつ線」「泊線」「野辺地線」「下北線」の年間利用者数の合計値 ※新たに周辺居住地からアクセスする路線が追加された場合には、それらの利用者数を追加する(路線バス・デマンド等)

④目標4「市街地の回遊性向上」の指標・数値目標

表. 目標4の指標・数値目標

項目	内容
指標	用途地域内の人口密度
現況値(2010)	43.9 人/ha
目標値(2024)	43.9 人/ha
算出方法	○用途地域内人口を用途地域内可住地面積で除する ※まちづくりと相互に連携を図りつつ取り組むため、むつ市立地適正化計画で掲げる数値目標と同様の指標・数値目標を設定

⑤目標5「公共交通の効率性向上」の指標・数値目標

表. 目標5の指標・数値目標

項目	内容
指標	住民 1 人あたりの財政負担額
現況値(2015)	6,424 円/人
目標値(2024)	6,400 円/人
算出方法	○航路・路線バス・地域内交通・市町村運営サービスの財政負担額の総額を圏域の総人口で除する

⑥目標6「地域内移動の利便性向上」の指標・数値目標

表. 目標6の指標・数値目標

項目	内容
指標	地域内交通の利用者数
現況値(2016)	20,901 人/年
目標値(2024)	20,900 人/年
算出方法	○地域内を運行する有償の公共交通(大畑デマンドタクシー、川内地区バス、脇野沢地区バス、風間浦村・佐井村コミュニティバス)の年間利用者数の合計値

⑦目標7「利用しやすさ・分かりやすさ向上」の指標・数値目標

表. 目標7の指標・数値目標

項目	内容
指標	公共交通全体の利用者数
現況値(2016)	786,193 人/年
目標値(2024)	786,200 人/年
算出方法	○鉄道・航路・路線バス・市町村内交通の年間利用者数の合計値

第7章 目標の達成に向けた施策・事業の展開



7-1 施策の方向性・施策体系

施策の方向性などを踏まえつつ、本計画において展開する施策体系を以下のとおり定めます。

計画の方針・目標（再掲）

基本方針1：
多様な移動需要が集約された公共交通体系

目標1：
公共交通の持続性向上

目標2：
有機的な公共交通体系の構築

基本方針2：
まちづくりと密接な連携が図られた公共交通体系

目標3：
市街地へのアクセス性向上

目標4：
市街地の回遊性向上

基本方針3：
明確に役割分担が図られた公共交通体系

目標5：
公共交通の効率性向上

目標6：
地域内移動の利便性向上

基本方針4：
利用しやすい・わかりやすい・誰にもやさしい公共交通

目標7：
利用しやすさ・分かりやすさ向上

施策・事業の方向性

公共交通の再編・見直しに関する施策・事業

方向性1：圏域内を運行する路線バスの適正な維持

- 幹線軸となる路線バスの適正な維持
- 市町村間を運行する路線バスの再編・見直し

方向性2：交通結節点の設定・機能拡充

- 圏域の中心となる交通結節点の設定
- 各地域における交通結節点の設定・機能拡充

方向性3：交通結節点への接続性向上

- 路線バス同士のダイヤ調整
- 鉄道駅・フェリーターミナルへの接続およびダイヤ調整

方向性4：地域の特性・需要に対応したサービスの提供

- 小さな移動需要に対応した公共交通の導入
- 既存の交通資源を活用したサービスの導入

方向性5：公共交通不便地域の解消

- 市街地内路線の再編・見直し
- 市街地内の循環路線の導入

方向性6：明確でわかりやすい中心軸の形成

- 市街地における中心軸の形成

方向性7：路線バスと地域内交通の補完関係の構築

- 地域内交通の再編・見直し

公共交通の再編・見直しと合わせて実施する施策・事業

方向性8：公共交通の利用環境の改善

- 待ち合い環境の整備・機能拡充
- 利用しやすい車両環境の導入支援

方向性9：公共交通の案内・情報発信の充実

- 情報発信ツールの作成
- 公共交通の乗り方教室・イベントの企画・開催

方向性10：多様な主体と連携した取り組みの展開

- 観光・商業と連携した取り組みの展開
- 地域・企業との協働による取り組みの展開

【参考】施策・事業の対象地域一覧

- 圏域内の市町村において、該当する施策・事業が異なるため、それぞれの市町村における実施内容一覧を下表のとおり示します。
- なお、下表については実施主体ではなく、対象となる地域を示すものであり、それぞれの施策・事業については圏域全体で取り組むものとします。

表. 施策・事業の対象地域一覧

方向性	施策・事業	市町村					該当頁
		むつ市	大間町	東通村	風間浦村	佐井村	
方向性1	幹線軸となる路線バスの適正な維持	●	●	●	●	●	p.52
	市町村間を運行する路線バスの再編・見直し	●	●	●	●	●	p.53
方向性2	圏域の中心となる交通結節点の設定	●					p.54
	各地域における交通結節点の設定・機能拡充	●	●	●	●	●	p.55
方向性3	公共交通同士のダイヤ調整	●		●	●	●	p.56
	鉄道駅・フェリーターミナルへの接続およびダイヤ調整	●	●		●	●	p.56
方向性4	小さな移動需要に対応した公共交通の導入(検討)	●					p.57
	既存の交通資源を活用したサービスの導入(検討)	●	●	●	●	●	p.58
方向性5	市街地内路線の再編・見直し	●					p.59
	市街地内の循環路線の導入(検討)	●					p.59
方向性6	市街地における中心軸の形成	●					p.60
方向性7	地域内交通の再編・見直し	●	●	●	●	●	p.61
方向性8	待ち合い環境の整備・機能拡充	●	●	●	●	●	p.62
	利用しやすい車両環境の導入支援(検討)	●	●	●	●	●	p.63
方向性9	情報発信ツールの作成	●	●	●	●	●	p.63
	公共交通の乗り方教室・イベントの企画・開催	●	●	●	●	●	p.64
方向性10	観光・商業と連携した取り組みの展開	●	●	●	●	●	p.65
	地域・企業との協働による取り組みの検討	●	●	●	●	●	p.66

7-2 再編・見直しに関する施策・事業の内容

(1) 方向性1：圏域内を運行する路線バスの適正な維持

○幹線軸となる路線バスの適切な維持

概要	○圏域内を運行する地域間幹線軸の路線バスにおいて、効率化に向けた見直しなどを図りつつ、市町村間を結ぶ路線として確保・維持を図ります。
実施主体	下北圏域市町村、交通事業者

【取り組みの内容】

- 国庫補助対象路線となっている地域間幹線軸については、市町村間を移動するための重要な移動手段として利用されており、将来的にも維持することが必要です。
- このため、現行のサービス水準（運行頻度など）の維持を基本としながらも、利用実態に応じて運行経路・ダイヤ・便数などの適正な見直しを行い、生産性の向上を図りつつ、持続可能な路線として維持を図ります。



図. 維持を図る地域間幹線系統

表. 維持に向けた各主体の役割

主体	役割
圏域市町村	<ul style="list-style-type: none"> ○交通事業者とともに、利便性向上に向けた検討を進める ○国・県とともに運行維持に向けた財政負担を実施
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> ○利便性向上に向けた見直しによる生産性の向上 ○利用促進に向けた取り組みを主体的に発案

■青森県地域公共交通網形成計画における下北圏域の位置づけ

現況・課題	今後の方向性
下北駅・むつバスターミナルを中心に広域路線バスがあるが利用が限られている	→ 基幹となる広域バス路線を地域の生活を支える基幹交通の軸として維持
通学・通院では広域路線バスの乗り継ぎがみられる	→ 広域路線バスと市内路線バスの乗り継ぎ利便性の維持・向上に取り組む
通学・通院では広域路線バスが利用されているが沿線人口減もありバスの利用が減少	→ 生活交通に加え観光利用を拡大するため、事業者と行政が連携して取り組む



▲現況・課題の今後の方向性

▲拠点および基幹ネットワーク図

【実施スケジュール】

H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36
見直し方針の検討	実施計画の検討	見直し・維持				

○市町村間を運行する路線バスの再編・見直し

概要	○市町村間を運行する路線バスにおいて、利用実態を踏まえた見直しを図ります。
実施主体	交通事業者、下北圏域市町村

【取り組みの内容】

- 国庫補助対象路線以外の市町村間を運行する路線について、利用実態に応じて再編・見直しを図ります。
- 再編・見直しにあたっては、地域内交通や市町村が運営する交通サービス等との役割分担を図りながら、圏域住民の移動利便性の低下に繋がることがないように留意しつつ、効率的かつ効果的な交通ネットワークの構築を図ります。

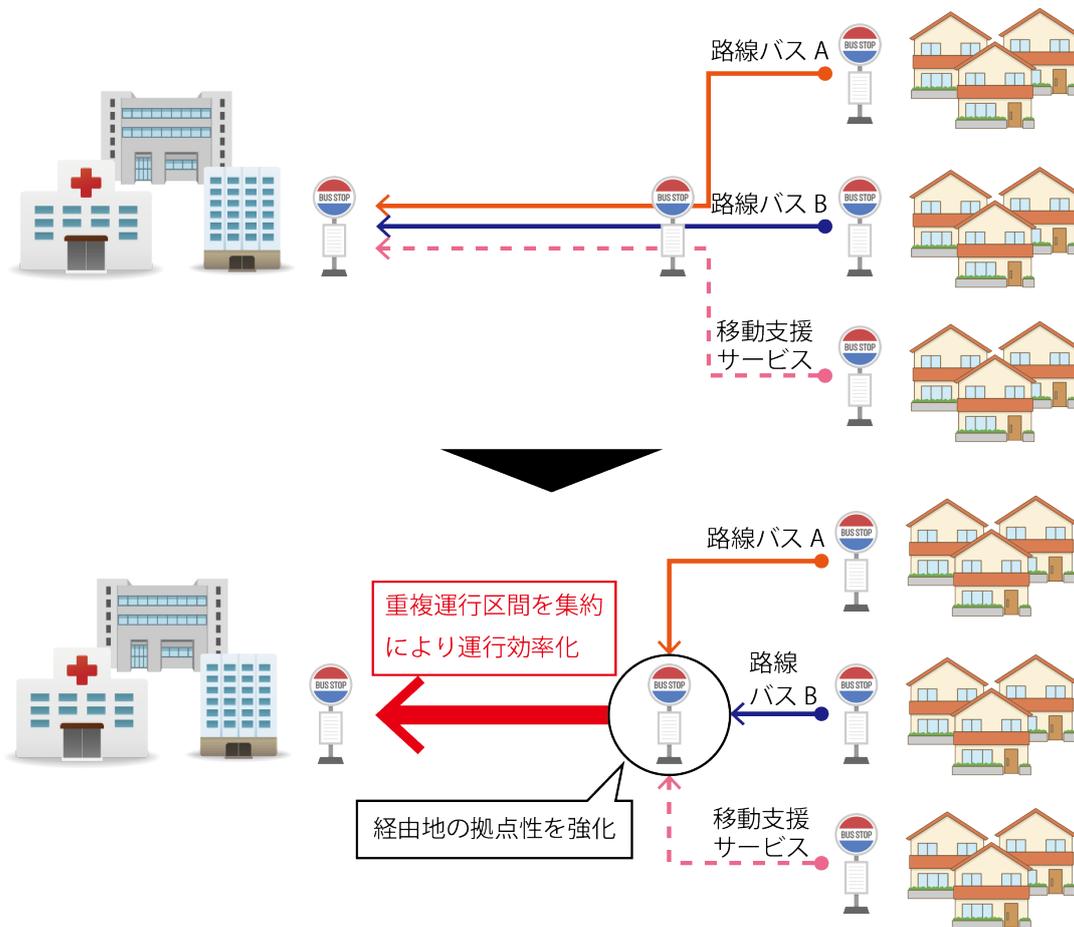


図. 路線再編・見直しのイメージ

【実施スケジュール】

H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36
見直し方針の検討	実施計画の検討	再編・見直し				

(2)方向性2:交通結節点の設定・機能拡充

○圏域の中心となる交通結節点の設定

概要	○圏域の中心であるむつ市街地において、公共交通の乗り継ぎ利便性の向上に向けて、複数の公共交通が接続する交通結節点の設定を進めます。
実施主体	交通事業者、むつ市

【取り組みの内容】

- むつ市における交通結節点として JR 下北駅と田名部付近を交通結節点として設定し、公共交通の乗り継ぎ利便性の向上を図ります。
- 田名部付近においては、交通結節点の設定を推進し、路線バス、タクシー、その他の交通などを乗り継ぐことができる環境を確保し、交通結節点としての機能強化を図ります。
- 田名部地域においては、立地適正化計画の都市機能誘導区域および都市再生整備計画の区域になっていることから、まちづくり分野などとも連携を図りながら検討を進めることとします。

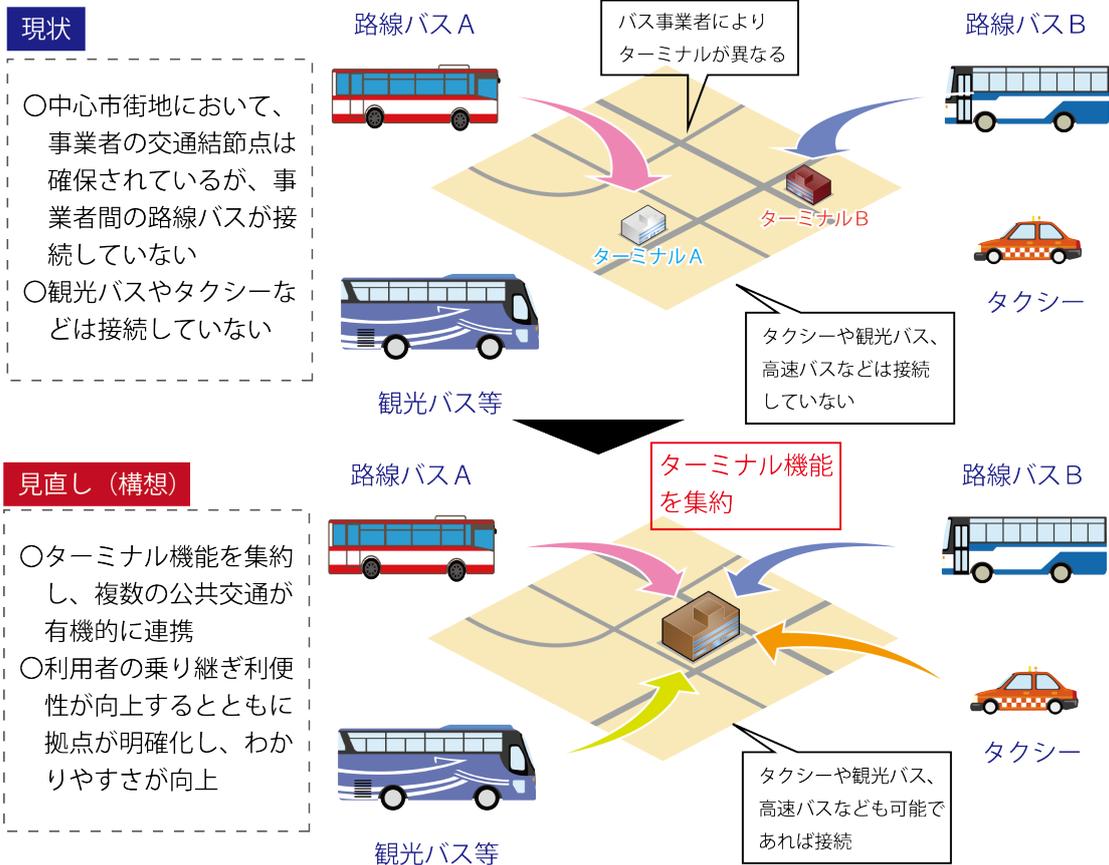


図. 交通結節点(ターミナル機能)の設定イメージ

【実施スケジュール】

H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36
結節点の設定検討	設定計画の検討		交通拠点の設定			

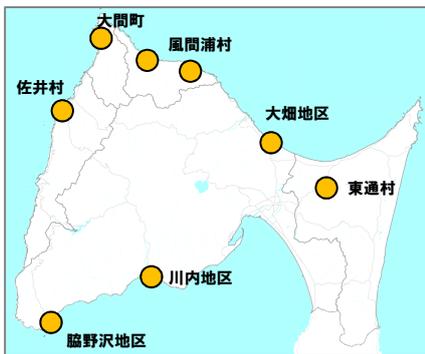
○各地域における交通結節点の設定・機能拡充

概要	○むつ市各地区および圏域町村において交通結節点を設定および機能拡充に取り組みます。
実施主体	下北圏域市町村、交通事業者

【取り組みの内容】

○むつ市内（大畑地区、川内地区、脇野沢地区）および圏域町村において、路線バスと地域内交通が接続する交通結節点を設定し、乗り継ぎ利便性の向上を図ります。

○交通結節点は公共施設や主要なバス停などの、既存の施設などの活用を基本として、ダイヤ調整などによる接続性向上や待ち合い環境の充実などの機能拡充を図ります。



市町村		場所
むつ市	大畑地区	大畑駅(下北交通大畑出張所)
	川内地区	まちなかの駅かわうち(JRバス東北:川内町)
	脇野沢地区	脇野沢フェリーターミナル
大間町		大間町役場付近
東通村		東通村役場
風間浦村		下風呂地区、風間浦村役場
佐井村		津軽海峡文化館アルサス

図. 各地区・市町村の交通結節点の設定場所

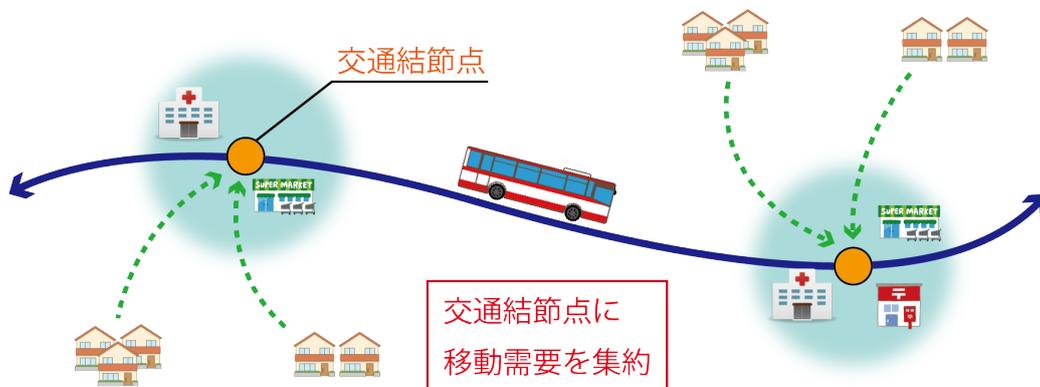


図. 交通結節点の設定イメージ

【実施スケジュール】

H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36
結節点の検討	設定・機能拡充		(適宜機能拡充)			

(3)方向性3:交通結節点への接続性向上

○路線バス同士等のダイヤ調整

概要	○交通結節点において、路線バス同士等のダイヤ調整により乗り継ぎ利便性の向上を図ります。
実施主体	下北圏域市町村、交通事業者

【取り組みの内容】

- 交通結節点の設定に合わせて、路線バスと路線バス、路線バスと地域内交通などのダイヤ調整を図ることで、乗り継ぎ利便性の向上を図ります。
- なお、地域内交通などにおいては運行便数が限られていることから、特に乗り継ぎによる需要が高い時間帯を対象として検討を進めることとします。
- ※本事業は路線の見直し時期に合わせて実施することとします。

【実施スケジュール】

H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36
	(路線の見直し検討) ※他事業		ダイヤ調整			

○鉄道駅・フェリーターミナルへの接続およびダイヤ調整

概要	○鉄道駅やフェリーターミナルにおいて接続性向上を進め、圏域内外における交流の促進を図ります。
実施主体	下北圏域市町村、交通事業者

【取り組みの内容】

- 下北駅において、住民や来訪者等の圏域内外の移動に対応して、鉄道と路線バスの乗り継ぎ利便性の向上に向けて、路線バスのダイヤ調整を進めます。
- 大間フェリーターミナルおよび脇野沢フェリーターミナルにおいて、主に住民の圏域内外の移動に対応して、フェリーと地域内交通の乗り継ぎ利便性向上に向けて、地域内交通のダイヤ調整を進めます。
- ※本事業は路線の見直し時期に合わせて実施することとします。

【実施スケジュール】

H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36
	(路線の見直し検討) ※他事業		ダイヤ調整			

(4)方向性4:地域特性・需要に対応したサービスの提供

○小さな移動需要に対応した公共交通の導入

概要	○路線バスで対応しきれない地区などの移動需要に対して新たな交通サービスの導入を検討します。
実施主体	下北圏域市町村、交通事業者

【取り組みの内容】

- 路線バスの定時定路線型の公共交通サービスでは対応しきれない地区に対して、タクシーなどの既存資源を活用した公共交通サービスの導入を検討します。
- 大畑地区で展開するデマンドタクシー（予約制乗り合いタクシー）など、需要に対応した効率的な交通サービスなど、地区に応じた方法を検討します。

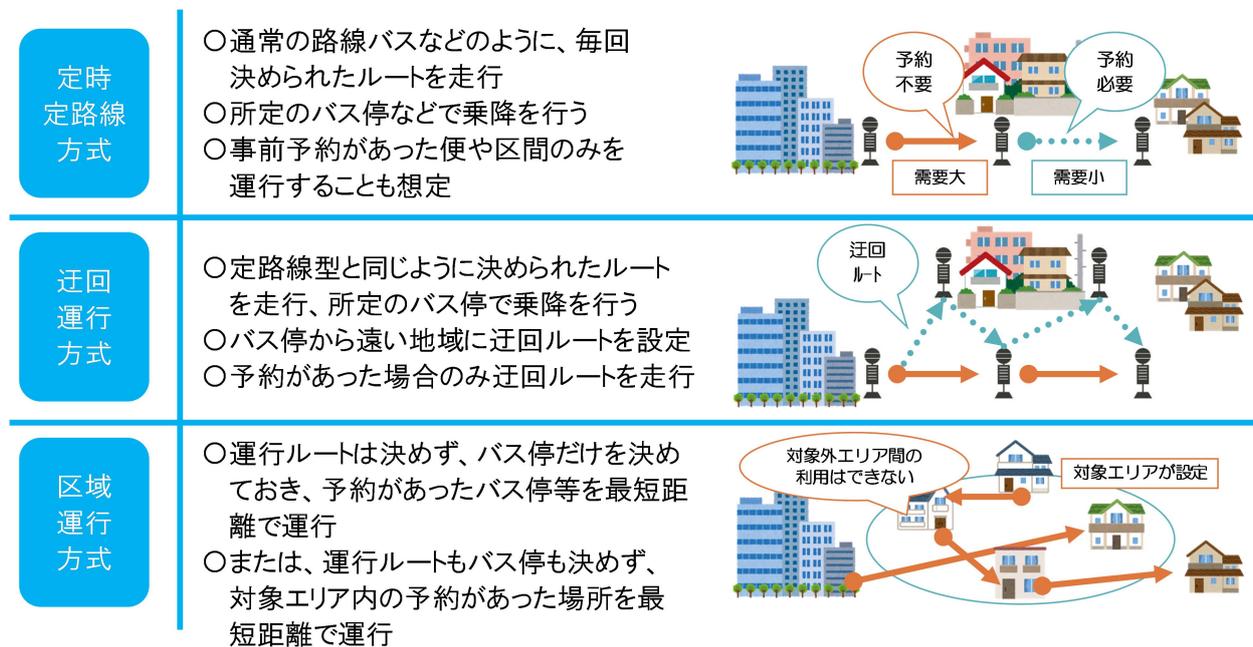


図. デマンドタクシーの導入パターン

【実施スケジュール】

H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36
展開方針の検討	実施計画の検討	実証実験	本格導入			
						※実施の場合

○既存の交通資源を活用したサービスの導入

概要	○現在運行している交通サービスを活用した移動支援のあり方を検討します。
実施主体	下北圏域市町村、交通事業者

【取り組みの内容】

- 公共交通の利用が不便な地区において、費用対効果などを踏まえて新たな公共交通サービスを導入が困難であると考えられる地区を対象として、タクシーやスクールバスなどの既存資源を活用した、各地区の移動手段確保のあり方について検討を進めます。
- 年齢や地区などにより対象を絞った上でのタクシーチケットの活用や、小・中学校のスクールバスへの一般利用者の混乗化など、現状の交通サービスを活用した移動支援のあり方などを、交通事業者や関係主体との協議・調整を進めます。
- また、高齢化に伴い免許返納を検討する高齢者層が増加することも想定するため、公共交通の利便性向上とともに、返納促進に向けた支援措置を進めます。

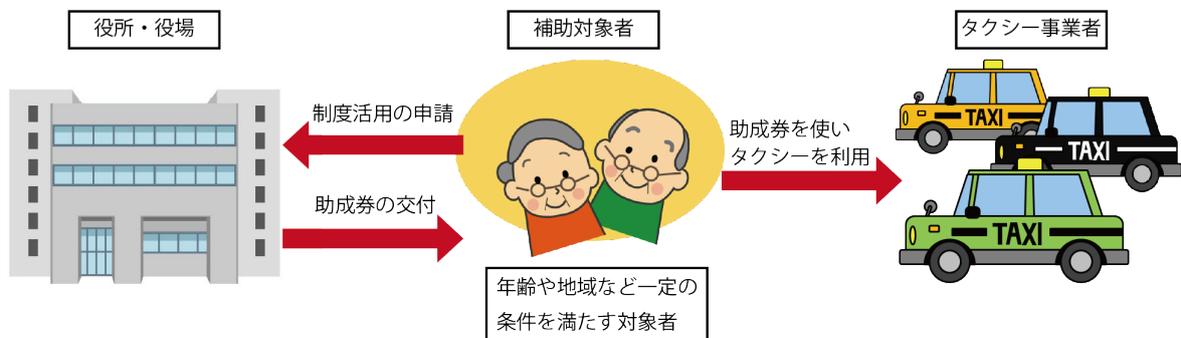


図. タクシー活用のイメージ

■グループタクシー制度の運用事例(山口県山口市)

みんなて使おう! グループタクシー

みんなで乗り合えば乗り合っただけのお得にお出かけできるグループタクシー。
また利用券をお持ちでないご近所さんがいらしゃつたら、声をかけてグループに誘って、一緒にのお出かけしましょう!
ただし、利用券をもらえる人には要件があるので注意してください。

要件って?

- 65歳以上の方
- 自宅からいっしょに目的地まで1.0km以上距離がある方
※駅やバス停などから1.0km以内であっても道路に距離がある場合は対象外です。
- 福祉タクシー、おでかけサポートタクシー料金並に割引を受けていない方
以上3つの条件をすべて満たした方が対象となります!

利用券の金額はいくら?

自宅からいっしょに目的地まで		
1.0km以上1.5km未満	⇒ 300円券	× 乗人数分
1.5km以上4.0km未満	⇒ 500円券	× 乗人数分
4.0km以上	⇒ 700円券	× 乗人数分

※再発行・再交付はできませんので、紛失にご注意!
※使用期限は、4月1日～翌年3月31日まで。
(1年ごとの更新が必要になります)

- 一定の条件を満たす方に対してタクシー利用助成券を配布(300～700円)
 - 1回のタクシー利用で1枚の助成券を使用することができ、残額は自己負担
 - 利用助成券対象者が複数人で乗り合った場合には、それぞれが1枚ずつ利用することができるため、乗り合えば乗り合うほどお得に利用できる
- ※このほか、複数人のグループによる登録・申請により、複数人の利用を促進する方法などもある

【実施スケジュール】

H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36
	あり方検討・協議		サービスの展開			
	※実施の場合					

(5)方向性5:公共交通不便地域の解消

○市街地内路線の再編・見直し

概要	○郊外部などの交通不便地域の解消およびむつ市街地へのアクセス性向上に向けて、むつ市街地を運行する路線の再編・見直しを進めます。
実施主体	むつ市、交通事業者

【取り組みの内容】

- 主にむつ市市街地周辺や郊外部などの人口集積がみられる地区における交通不便地域（路線バスの利用が不便な地域）の解消に向けて、現在運行する路線の再編・見直しを進めます。
- 圏域町村とむつ市街地を結ぶ地域間幹線軸については、路線沿線地区から中心市街地への移動を支える役割とし、地域間幹線軸がカバーしきれない周辺地区に対しては、地域内交通がカバーするなど、路線の特性に応じた役割分担を図りながら、再編・見直しを進めます。

【実施スケジュール】

H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36
再編の検討	実施計画の検討	路線の再編・見直し				

○市街地内の循環路線の導入(検討)

概要	○むつ市街地内（居住誘導区域内）における交通不便地域の解消および市街地の回遊性向上に向けて、むつ市街地内を循環する路線バスの導入を検討します。
実施主体	むつ市、交通事業者

【取り組みの内容】

- むつ市街地における居住環境の魅力向上および拠点間移動の利便性向上・回遊性向上に向けて、循環路線の導入を検討します。
- 現在もむつ市街地においては、循環路線（むつ総合病院循環線など）が運行しているため、既存路線の見直しも含め、検討を進めます。
- 新たに導入する場合には、交通事業者における資源（車両・ドライバー等）の不足状況なども勘案しつつ、共同運行の可能性についても交通事業者と協議を進めます。

【実施スケジュール】

H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36
導入検討	実施計画の検討	路線の導入または見直し				
		※実施の場合				

(6)方向性6:明確でわかりやすい中心軸の形成

○市街地における中心軸の形成

概要	○他事業で実施する路線の再編・見直しと関連して、むつ市街地における中心軸の形成を進めます。
実施主体	むつ市、交通事業者

【取り組みの内容】

- 市街地における交通結節点として設定した JR 下北駅と田名部周辺を結ぶ経路を中心軸として位置づけて、他事業で実施する路線バスの再編・見直しと関連して、一定頻度で路線バスを利用することができる区間の設定を進めます。
- 中心軸については、立地適正化計画における都市機能誘導区域に設定されている範囲を含むことから、公共交通の充実による都市機能の集積、それによる公共交通利用者の増加など、相乗的な効果発現にも期待されます。

方向性5および方向性6の事業実施による公共交通ネットワークのイメージ

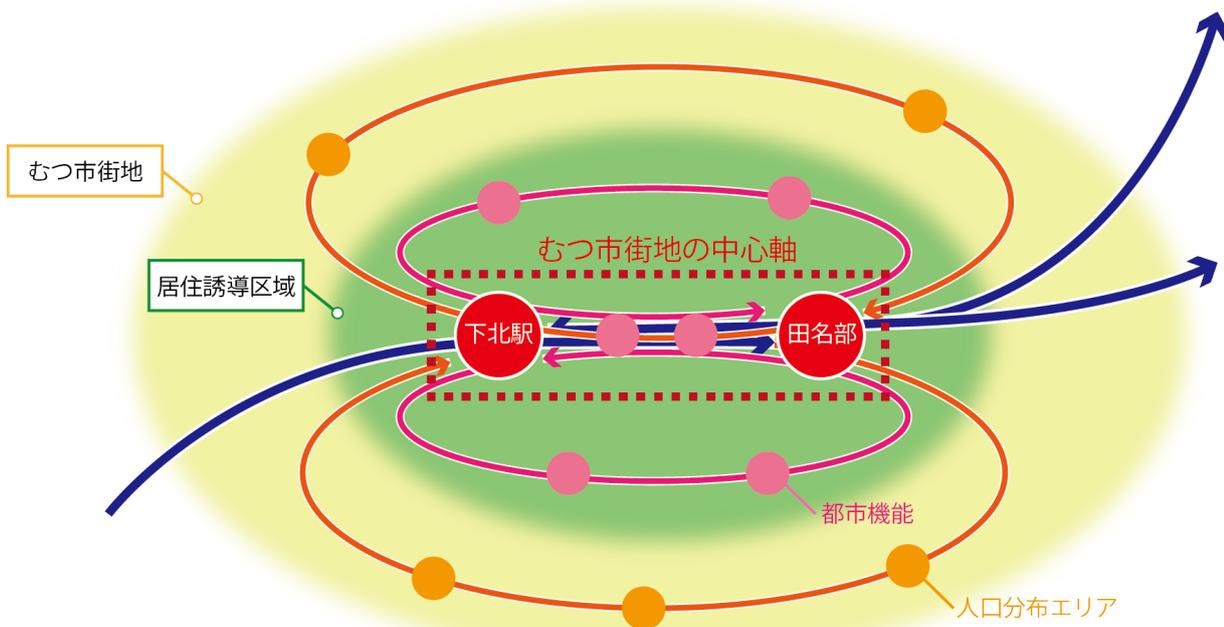


図. むつ市街地における公共交通ネットワークのイメージ

【実施スケジュール】

H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36
再編の検討	実施計画の検討	中心軸の形成				

(7)方向性7:路線バスと地域内交通の補完関係の構築

○地域内交通の再編・見直し

概要	○路線バスと地域内を運行するさまざまな交通サービスとの補完関係の構築に向けた再編・見直しを進めます。
実施主体	下北圏域市町村、交通事業者

【取り組みの内容】

- 路線バスへの移動需要の集約を基本としながら、地域内を運行する交通サービス（コミュニティバス、市町村運営交通サービスなど）との役割分担による再編・見直しを進めます。
- 再編・見直しの方向性としては、路線バスと経路が重複している区間などにおいて、他事業で実施する交通結節点の設定による乗り継ぎ利便性ととも、移動目的に応じた役割分担を図るものとしします。
- また、路線バスの運行ダイヤを基本としながら、路線バスが運行していない時間帯に地域内交通が運行するなど、運行間隔の平準化などを進めます。

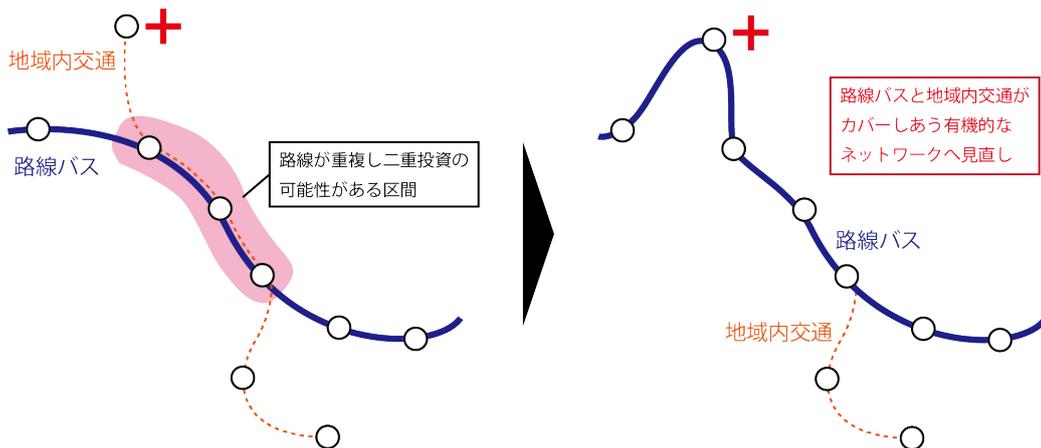


図. 路線バスと地域内交通の役割分担イメージ

※青森県地域公共交通網形成計画の考えに基づき作成

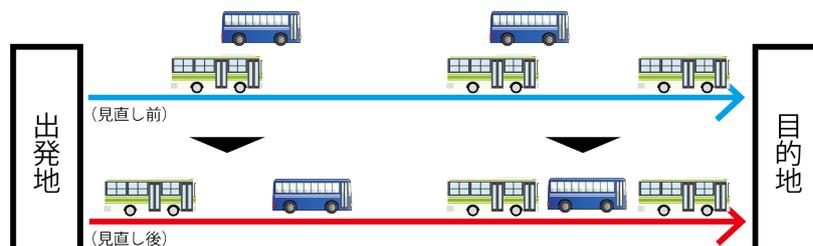


図. 運行ダイヤの調整イメージ

【実施スケジュール】

H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36
再編の検討	実施計画の検討	地域内交通の見直し				

7-3 再編・見直しと合わせて実施する施策・事業の内容

(1) 方向性8: 公共交通の利用環境の改善

○待ち合い環境の整備・機能拡充

概要	○誰もが安心して快適に待つことができる待ち合い環境の整備・機能拡充を進めます。
実施主体	下北圏域市町村、交通事業者

【取り組みの内容】

- 交通結節点として設定した拠点等を中心として、ベンチの設置や情報ラック、サイネージなどの設置などにより安心して快適に待つことができる待ち合い環境の整備を進めます。
- また、利用が多くみられるバス停・停留所などにおいては、地域との協働により沿道の施設・家屋などの活用・維持・管理による待ち合い環境の機能拡充を進めます。

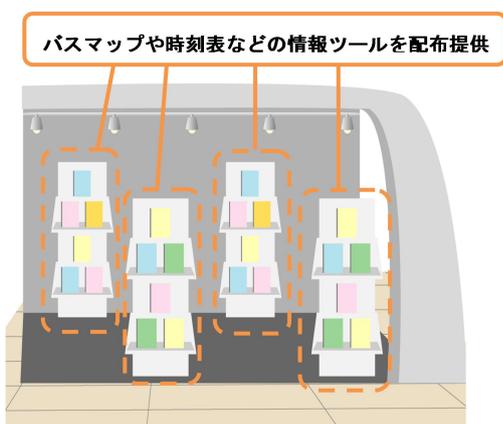
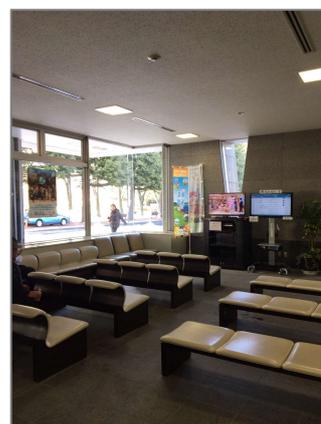


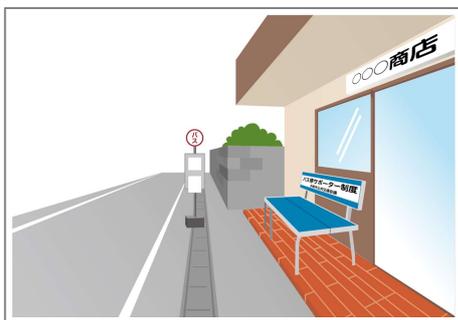
図. 情報ラックの設置イメージ



写真. サイネージによる運行情報の発信(八戸市)



■バス停サポーター制度の運用事例(岡山県井原市)



- バス停留所近くの商店や医院、事業者等を募集し、申込者所有地に公共交通会議が購入したベンチを設置
- バス停の日常の美化などは申込者が行い、補修などは公共交通会議が実施
- ベンチの背板に「バス停サポーター制度」と記載し、企業活動などをPR

【実施スケジュール】

H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36
	整備の検討		待ち合い環境の整備			

○利用しやすい車両環境の導入支援

概要	○高齢者や身体が不自由な方も安心して利用することができる車両環境の導入を検討します。
実施主体	交通事業者、下北圏域市町村

【取り組みの内容】

- 路線バスにおいては段差が少ない車両（ノンステップバスなど）、タクシーにおいてはUD（ユニバーサルデザイン）車両など、交通事業者が車両更新を行う際に、これらの車両導入を促進します。
- 導入にあたっては、国や県などの車両導入支援措置などを活用しながら、圏域市町村としても協調の補助などを検討し、事業者の車両導入を促進します。

【実施スケジュール】

H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36
導入支援の検討						

(2)方向性9:公共交通の案内・情報発信の充実

○情報発信ツールの作成

概要	○公共交通に関する分かりやすい情報発信ツールを作成します。
実施主体	下北圏域市町村、交通事業者

【取り組みの内容】

- 公共交通を分かりやすく利用できるように、バスマップや乗り継ぎ時刻表などの情報発信ツールを作成します。
- 特に普段公共交通を利用していない、不慣れな方が対象となることが想定されることから、公共交通の利用方法やモデルコースなどの情報も含めた発信を検討します。
- 乗り継ぎ時刻表については、他事業においてダイヤ調整を進める、鉄道と路線バスおよびフェリーと地域内交通の乗り継ぎに関する時刻表の作成を想定します。
- これらのツールにおいては、路線の再編・見直しやダイヤの見直しなどに合わせて適宜更新を図り、継続的に情報発信を図ります。

【実施スケジュール】

H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36
ツールの企画・作成	配布（路線の見直し等により適宜更新）					

○公共交通の乗り方教室・イベントの企画・開催

概要	○路線バスの乗り方教室や公共交通に関するイベントを企画・開催します。
実施主体	下北圏域市町村、交通事業者

【取り組みの内容】

- 今後、利用が見込まれる層や公共交通に対する意識醸成および不安などの払しょくに向けて、路線バスの乗り方教室を実施します。
- なお、他事業において循環路線の導入を実施する場合には、乗り方教室の受講により利用定期券を低廉販売するなど、利用促進に効果的な取り組みも検討します。
- 公共交通のイベントにおいては、圏域内で行われるイベント時などに、路線バスの乗車体験やその他催しの開催など、住民がバスに触れる機会を創出します。

表. 乗り方教室の実施イメージ

項目	内容
対象	○小・中学生 ○高齢者 など
開催方法	○バスの乗り方などの講習 ○車内見学・乗車体験 ○バスに関するクイズ など
備考	○高齢者などを対象とする場合、実際の利用に繋がる取り組みも検討 ※下記事例参照



←バスの乗り方などに関する講習

車内見学・乗車体験→



■バスの乗り方教室の取り組み事例(島根県松江市)



- バスの乗り方教室の申し込みがあれば、出前講座を実施
- 講習を受けた団体は、路線バスやコミュニティバスが乗り放題(1 か月間)となる「お試し定期券」を通常よりも安く購入することができるオプション付き
- さらに、さまざまな施設をお得に利用することができるようになるなどのオプションをつける場合もあり
- 新規路線を導入した場合には、導入後すぐに利用に繋がることが少ないため、周知・PR および利用促進を兼ねて、このような取り組みをすることが有効であると考えられる

【実施スケジュール】

H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36
企画・検討	実施(適宜内容を見直し)					

(3)方向性10:多様な主体と連携した取り組みの展開

○観光・商業と連携した取り組みの展開

概要	○観光分野や商業分野などと連携し、利用者に魅力的なサービス・取り組みの展開を図ります。
実施主体	下北圏域市町村、交通事業者、関係主体（観光・商業等）

【取り組みの内容】

- 新たな利用者の獲得に向けて、観光分野との連携においては、圏域内の観光拠点と公共交通がセットになった企画（バスパックなど）の検討を、観光団体などと連携して取り組みます。
- 商店街や商業施設とのタイアップにより、公共交通利用者の割引サービスや企画乗車券の展開など、利用者に魅力的なサービスの展開を検討します。

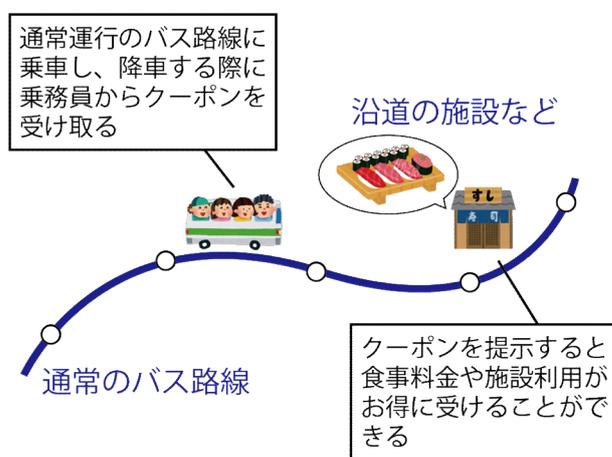


図. バスパックの実施イメージ

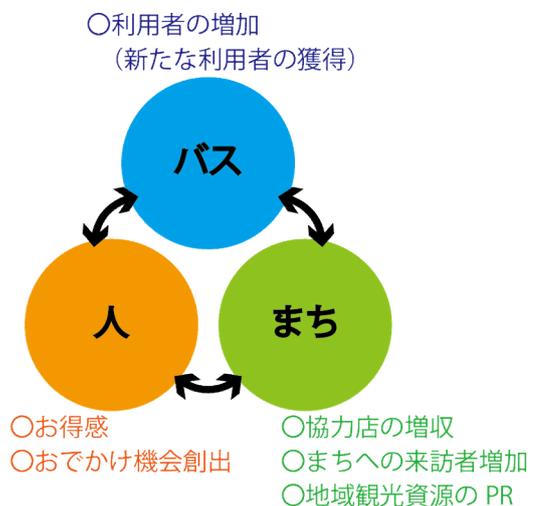
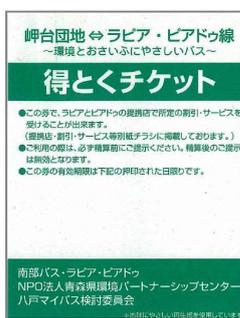


図. 実施による効果

■商業施設と連携した取り組み事例(青森県八戸市、北海道帯広市)



- 商業施設などと連携して、路線バスの利用促進に向けた取り組みを展開
- 路線バスを利用した際にチケットを受け取り、商業施設で割引を受けることができる(左・八戸市)
- 逆に、施設を活用した際にチケットを受け取り、路線バスの割引を受けることができる取り組みもある(右・帯広市)

【実施スケジュール】

H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36
企画・検討	実施	効果測定・見直し	実施(適宜内容を見直し)			

○地域・企業との協働による取り組みの展開

概要	○地域や企業と公共交通について考える場を設けるなど、協働による取り組みを展開します。
実施主体	下北圏域市町村、交通事業者

【取り組みの内容】

○アンケート調査の実施や意見交換会の開催など、地域とともに公共交通について考える場を設け、住民の意見・意向を把握するとともに、公共交通の維持に向けた地域との協働による取り組みの可能性について検討します。

○企業におけるエコ通勤や公共交通利用の推奨活動のあり方や、企業が運営する交通サービスと公共交通との役割分担などについて、企業との継続的な協議を行います。

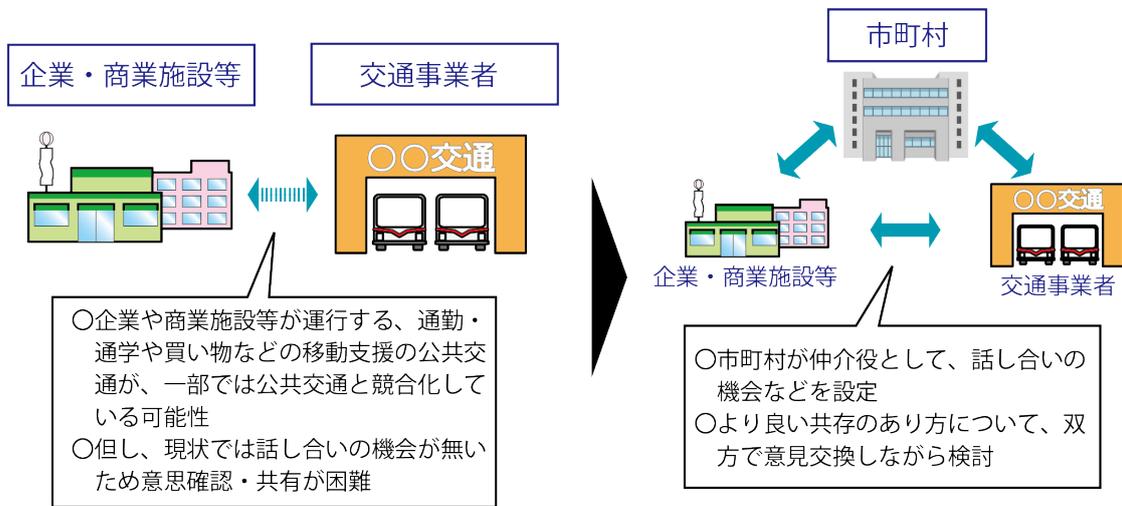


図. 企業と交通事業者の連携のイメージ

■公共交通の改善に向けた意見公募事例(青森県八戸市)

○ みんなでかいぜん意見箱 OPINION BOX



○公共交通に関する意見や要望などをホームページ上で募集する専用サイトを設置

○寄せられた意見への対応状況も公表し、自分の意見・要望への対応について確認することができる

○このほか、交通事業者や市、その他事業者などが集まる、「みんなでかいぜん会議」を定期的に行い、公共交通の環境改善に向けて協議を実施

【実施スケジュール】

H30	H31	H32	H33	H34	H35	H36
協議・意見交換			協働の取り組みの展開			

第8章 計画の推進

8-1 計画の推進体制

(1) 関係する主体と基本的な役割

本計画の推進にあたっては、市や交通事業者、関係機関などが密接に連携しながら、一体的に取り組むとともに、必要に応じて外部（有識者等）の助言・補助による客観的な視点を加えつつ、それぞれが担う役割および進捗等を確認しながら着実な推進を進めます。

表. 関係する主体と基本的な役割

主体		役割
むつ市・大間町・東通村・風間浦村・佐井村		計画全体を進行・コーディネートする役割として、主体的に計画の管理および推進を行うとともに、公共交通の維持・改善に向けた検討を行う。 また、各市町村の庁内において関係各課と適宜連絡・調整を行いながら、他分野との密接な連携を維持する。
交通事業者		公共交通の運営・運行の主体として、計画に基づいた施策・事業の実施を行うとともに、市町村と共有しながら路線などの見直しを行う。
関係機関		行政や交通事業者と連携した取り組みの検討を行う。
外部	有識者	協議会の要請に応じて、事業の実施方針、計画の進行などについて知見に基づき助言を受ける。
	国・県	全体的な統括の視点から、他地域での事例を踏まえながら計画の推進に対して助言を受けるとともに、監査的な判断を受ける。

(2) 計画の推進・管理体制

本計画は、住民代表や有識者、国・県、交通管理者などから成る「下北地域公共交通総合連携協議会」による管理のもと、計画全体の推進および事業の進捗状況の確認、目標の達成状況の確認などを行い、着実な推進を図ります。

(3) 実施計画の検討

本計画に基づき公共交通網の見直しを行うにあたり、より具体的な協議・調整や国庫補助などを活用した路線再編が必要となる場合においては、「地域公共交通再編実施計画」の策定を検討します。

8-2 計画の推進方法

計画の推進方法として、計画全体を対象としたPDCAサイクルと、各事業を対象としたPDCAサイクルを組み合わせることで、計画および事業の検証を行い、継続的な推進を図ります。

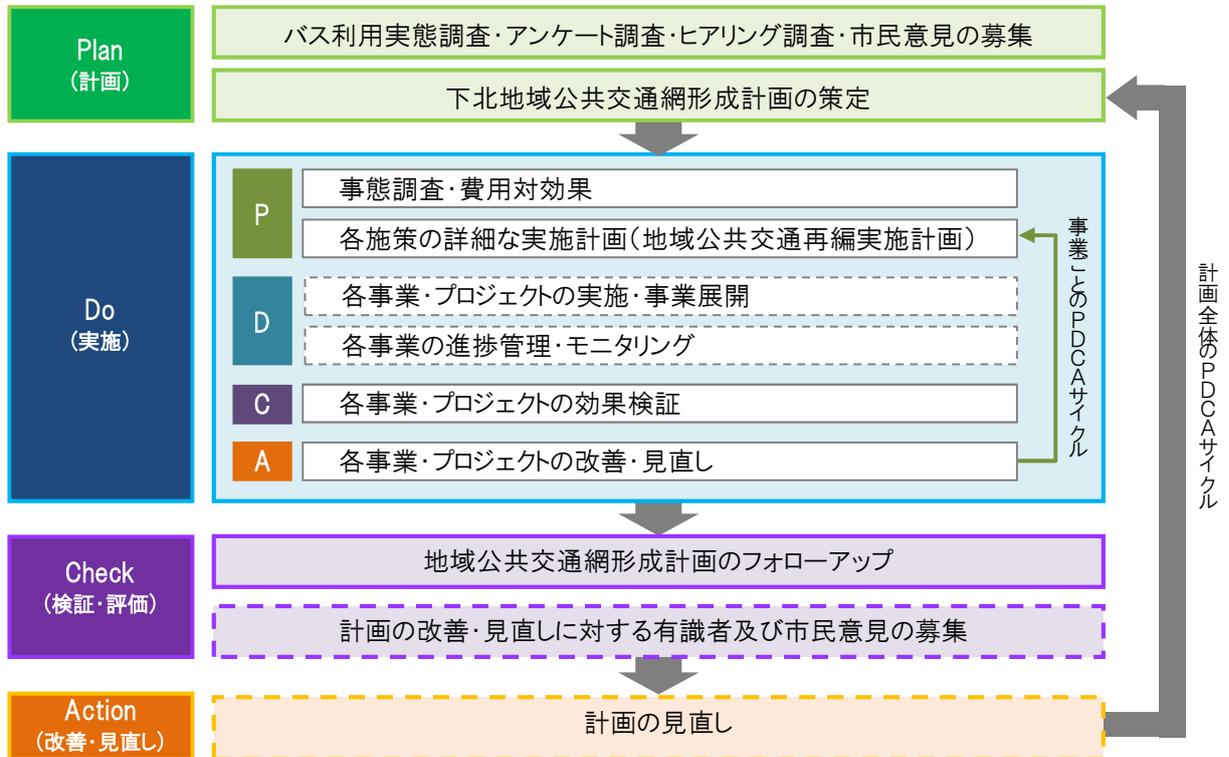


図. PDCAサイクルの構築イメージ

