

# 第3回下北地域公共交通 総合連携協議会

## 会議説明用資料

平成30年2月19日（月）  
下北地域公共交通総合連携協議会 事務局

# はじめに

## 計画の構成と本日の説明・協議事項

第1章 地域公共交通網形成計画の概要

第2章 下北圏域の概況

第3章 下北圏域の公共交通

第4章 住民意見・意向の把握

第5章 公共交通の問題点・課題点

第6章 公共交通における基本方針および目標

第7章 目標の達成に向けた施策・事業の展開

第8章 計画の推進

**内容のおさらい等**

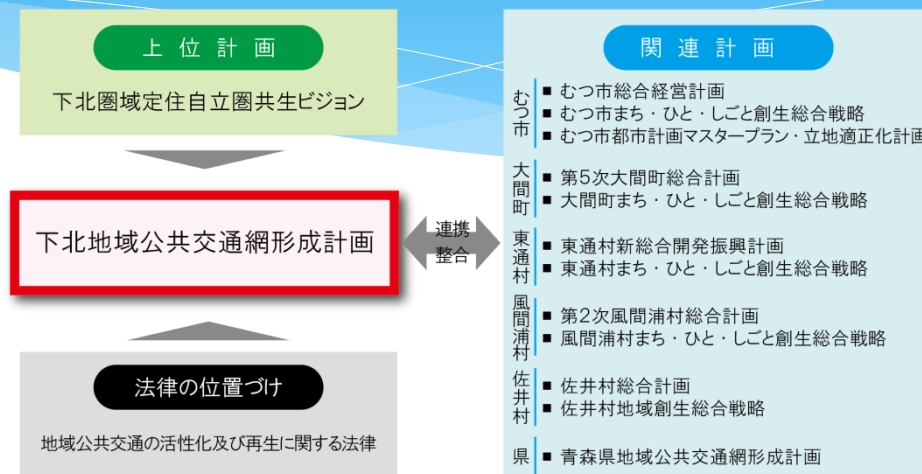
**前回会議で報告済み**  
(今回会議では説明を省略)

**内容のおさらい等**

**協議事項**

### 計画の位置づけ及び計画期間

- 本計画は「下北圏域定住自立圏共生ビジョン(以下、共生ビジョン)」を上位計画とし、圏域市町村の各種計画や県計画と連携・整合を図りながら取り組む。
- 特に圏域の中心市であるむつ市においては、コンパクトシティの実現化方策の一つである「立地適正化計画」と連携・整合を図る。



- 計画期間は平成30年度から平成36年度までの7か年計画とする。
- 上位計画の見直しや社会情勢等の変化に応じて、適宜見直しを図るものとする。

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

## 公共交通の問題点・課題点

- 圏域の概況、公共交通の現状、住民意見・意向などを踏まえて、公共交通の問題点・課題点を整理。

### ○路線バスに関する問題点

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

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

路線バスによる市街地における拠点間移動の利便性が低い

### ○市町村別の公共交通に関する問題点

路線バスと市町村運営交通サービスの競合化が発生

日常生活の外出行動需要に対応できていない可能性

地域間のサービス水準に格差が生じている可能性

### ○交通不便地域に関する問題点

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

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

### ○利用環境に関する問題点

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

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

公共交通がどのように運行しているのかわかりにくい

### ○その他の問題点

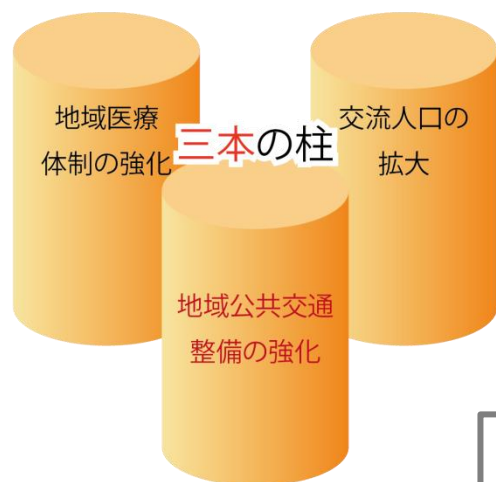
公共交通に対する住民意識の醸成が図られていない

無償移動支援サービスと公共交通の競合化が発生

## 計画の基本方針（1/2）

- 上位計画の共生ビジョンに掲げる三本の柱を“地域が目指す将来像”として設定した。
- この将来像の実現に向けて、公共交通の問題点・課題点なども踏まえつつ、公共交通のあるべき姿として『地域としての持続性を下支えする公共交通』を定める。

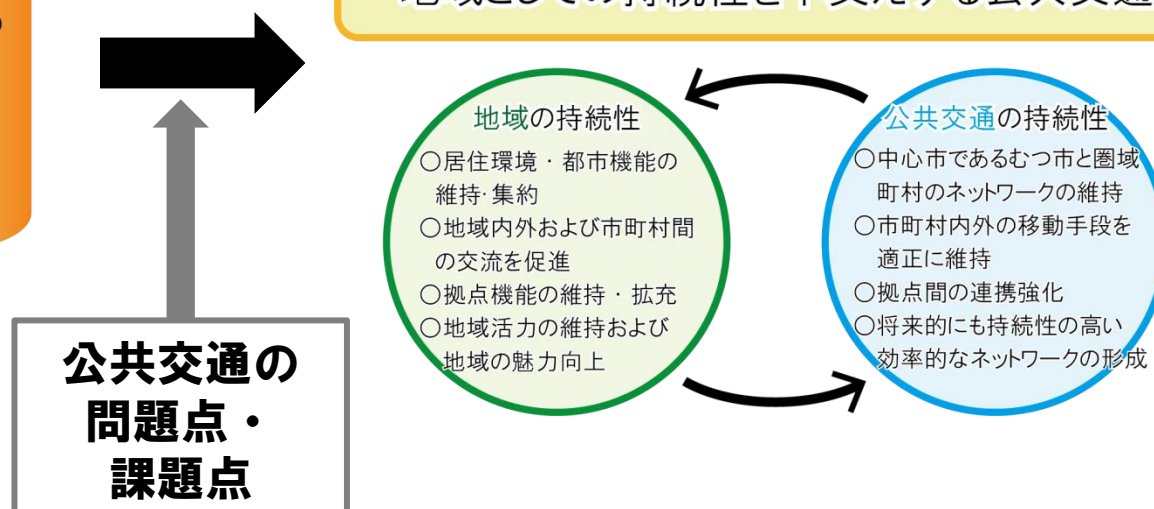
## 地域が目指す将来像



## 公共交通のあるべき姿

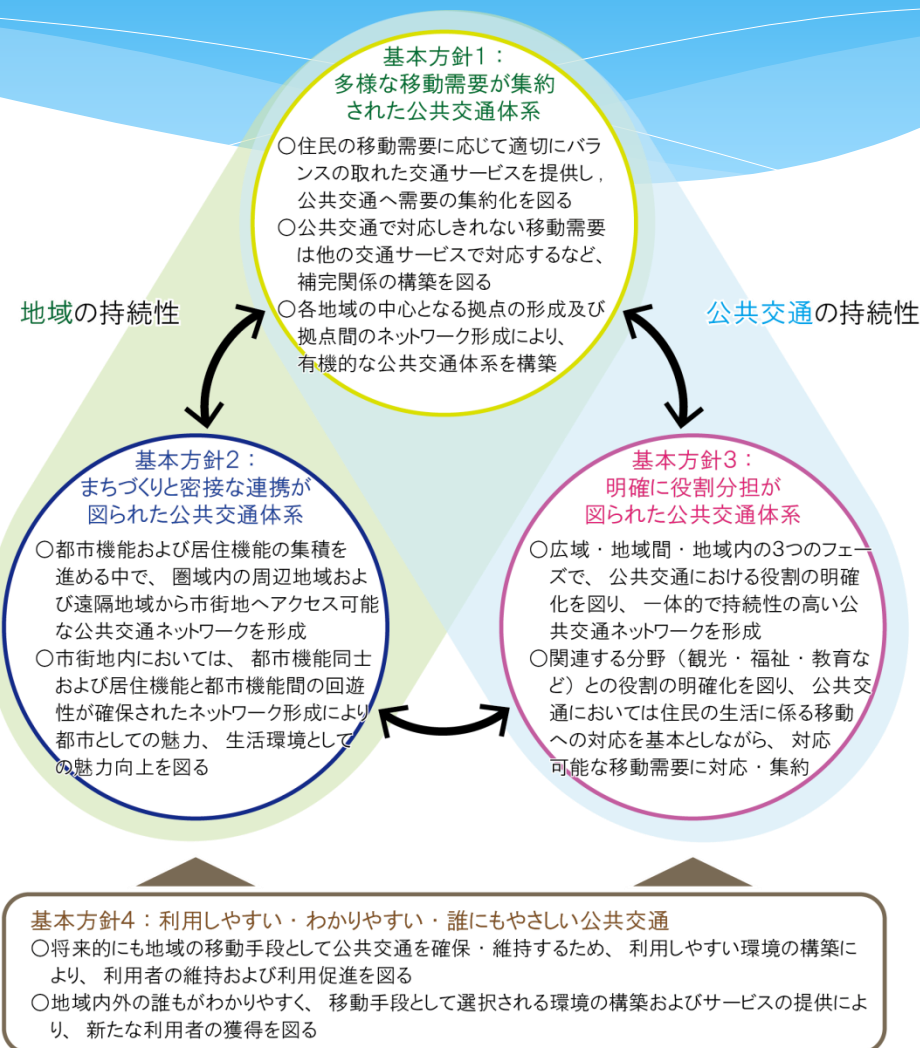
〔公共交通のあるべき姿〕

## 地域としての持続性を下支えする公共交通



## 計画の基本方針（2/2）

- 公共交通のあるべき姿の実現に向けた、本計画における4つの基本方針を定める。
- これらの方針に基づき、計画の目標の設定及び施策・事業を展開し、『地域としての持続性を下支えする公共交通』の実現を目指す。



### 計画の目標・評価指標

- 4つの基本方針に基づき、それぞれにおいて計画の目標を設定した。
- 計画の目標については、進捗度や達成度を測るため、それぞれに評価指標を設定し、計画最終年度における実現を目指す。

|     | 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 | <b>目標1</b> 公共交通の持続性向上<br>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 | <b>指標1:</b> 住民1人あたりの路線バス利用回数<br>現況値：5.8 回 / 人 (2016)<br>目標値：5.8 回 / 人 (2024)       |
|     | <b>目標2</b> 有機的な公共交通体系の構築<br>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    | <b>指標2:</b> 主要バス停での乗降者数<br>現況値：519 人 / 日 (2017)<br>目標値：600 人 / 日 (2024)            |
| 方針2 | <b>目標3</b> 市街地へのアクセス性向上<br>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 | <b>指標3:</b> 市街地アクセス交通の利用者数<br>現況値：392,849 人 / 年 (2016)<br>目標値：392,849 人 / 年 (2024) |
|     | <b>目標4</b> 市街地の回遊性向上<br>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                     | <b>指標4:</b> 用途地域内の人口密度<br>現況値：43.9 人 / ha (2010)<br>目標値：43.9 人 / ha (2024)         |
| 方針3 | <b>目標5</b> 公共交通の効率性向上<br>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                   | <b>指標5:</b> 住民1人あたりの財政負担額<br>現況値：6,424 円 / 人 (2015)<br>目標値：6,400 円 / 人 (2024)      |
|     | <b>目標6</b> 地域内移動の利便性向上<br>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            | <b>指標6:</b> 地域内交通の利用者数<br>現況値：20,901 人 / 年 (2016)<br>目標値：20,900 人 / 年 (2024)       |
| 方針4 | <b>目標7</b> 利用しやすさ・分かりやすさ向上<br>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     | <b>指標7:</b> 公共交通全体の年間利用者数<br>現況値：786,193 人 / 年 (2016)<br>目標値：786,200 人 / 年 (2024)  |

## 施策の方向性・施策体系

- 基本方針および基本目標の達成に向けて、公共交通における施策・事業を展開する。
- 施策・事業の方向性は、「再編・見直しに関する施策・事業(ハード面)」と「再編・見直しと合わせて実施する施策・事業(ソフト面)」の大きく2つに分けられる。

### 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

## 再編・見直しに関する施策・事業の内容（1/6）

### 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

- 国庫補助対象路線について、利用実態に応じた見直しなどを図りながら、生産性の向上を図りつつ、将来的にも持続可能な路線として確保・維持を図る。

※県計画の考えなども踏襲

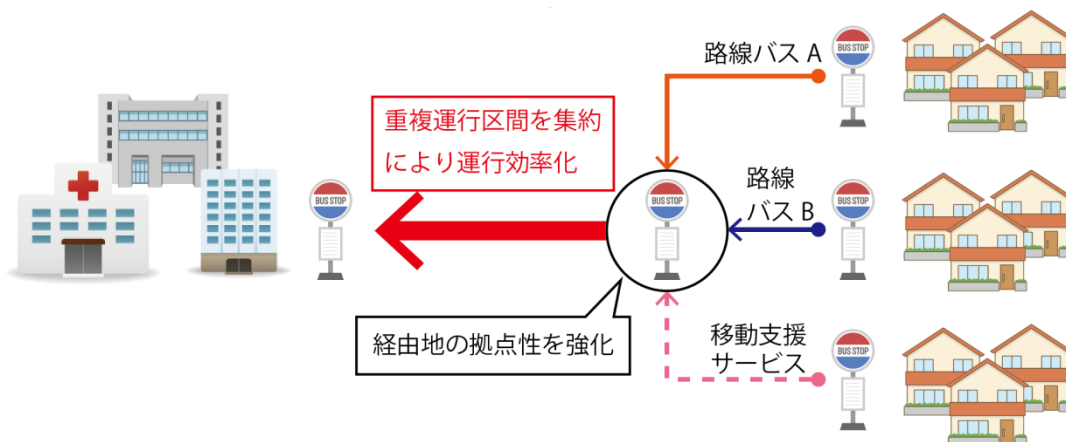


| 主体    | 役割                                                                                                            |
|-------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 圏域市町村 | <ul style="list-style-type: none"> <li>○交通事業者と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

▲維持を図る地域間幹線系統と主体ごとの役割

#### ○市町村間を運行する路線バスの再編・見直し

- 市町村間を運行する路線バスのうち、国庫補助対象路線となっていない路線については、利用実態に応じて再編・見直しを図る。
- 路線バス以外の移動支援サービスとの役割分担も踏まえながら、経路重複の解消や経由地の拠点性強化などを図る。



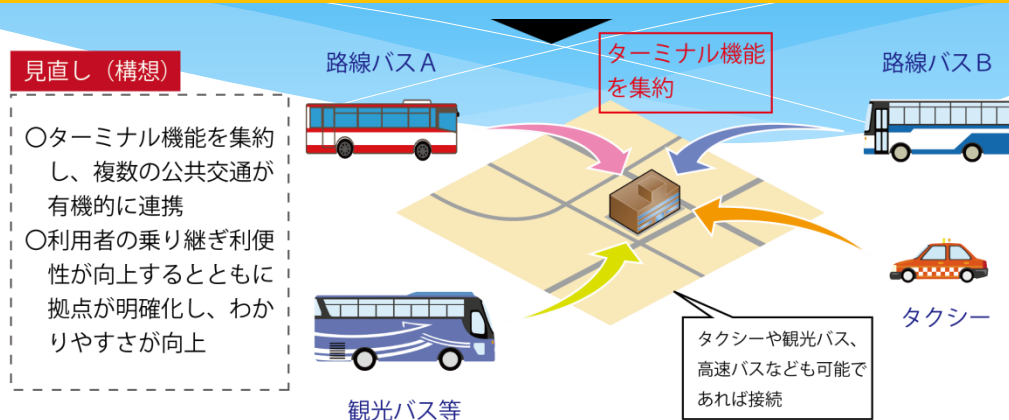
▲路線の再編・見直しのイメージ

## 再編・見直しに関する施策・事業の内容（2/6）

## 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

- 圏域の中心市であるむつ市において、複数の公共交通が接続する交通結節点を設定する。
- 公共交通の乗り継ぎ利便性、利用しやすさなどの向上を図る。



▲交通結節点（ターミナル機能）の設定イメージ

## ○各地域における交通結節点の設定・機能拡充

- むつ市内の各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する。
- 交通結節点は、既存の施設の活用を基本とし、接続性の向上や待ち合い環境の充実による機能拡充を図る。

▼各地域の交通結節点の設定場所

| 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          |

## 再編・見直しに関する施策・事業の内容（3/6）

### 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

- 交通結節点の設定に合わせて、路線バス同士や路線バスと地域内交通のダイヤ調整により、乗り継ぎ利便性の向上を図る。

#### ○鉄道駅・フェリーターミナルへの接続およびダイヤ調整

- 下北駅においては、鉄道に合わせた路線バスのダイヤ調整、各フェリーターミナルにおいては、航路に合わせた地域内交通のダイヤ調整による乗り継ぎ利便性の向上を図る。

※なお、これらの事業は、他事業で実施する路線の見直しなどと合わせて実施することを想定する。

## 再編・見直しに関する施策・事業の内容（4/6）

### 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

- 路線バスなど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、タクシー等の既存資源を活用した公共交通サービスの導入を検討する。（デマンドタクシーなど）

#### ○既存の交通資源を活用したサービスの導入

- 公共交通の利用が不便な地区に対して、地域や対象者を限定した上で、タクシーなどの既存資源を活用したサービスの導入を検討する。

※本事業や他事業の実施による、公共交通の利便性向上を図るとともに、免許返納者の返納促進に向けた支援措置を進める。

定時  
定路線  
方式

- 通常の路線バスなどのように、毎回決められたルートを走行
- 所定のバス停などで乗降を行う
- 事前予約があった便や区間のみを運行することも想定



迂回  
運行  
方式

- 定路線型と同じように決められたルートを走行、所定のバス停で乗降を行う
- バス停から遠い地域に迂回ルートを設定
- 予約があった場合のみ迂回ルートを走行

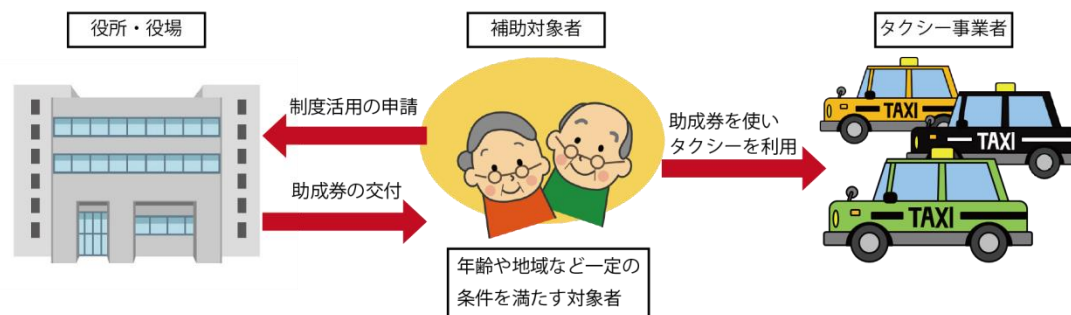


区域  
運行  
方式

- 運行ルートは決めず、バス停だけを決めておき、予約があったバス停等を最短距離で運行
- または、運行ルートもバス停も決めず、対象エリア内の予約があった場所を最短距離で運行



#### ▲デマンドタクシーの導入パターン



#### ▲タクシー活用のイメージ

## 再編・見直しに関する施策・事業の内容（5/6）

### 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

- 公共交通の利用が不便な地区の解消に向けて、現在運行する路線バスの再編・見直しを図る。

#### ○市街地内の循環路線の導入

- 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に向けて、循環路線の導入を検討する。

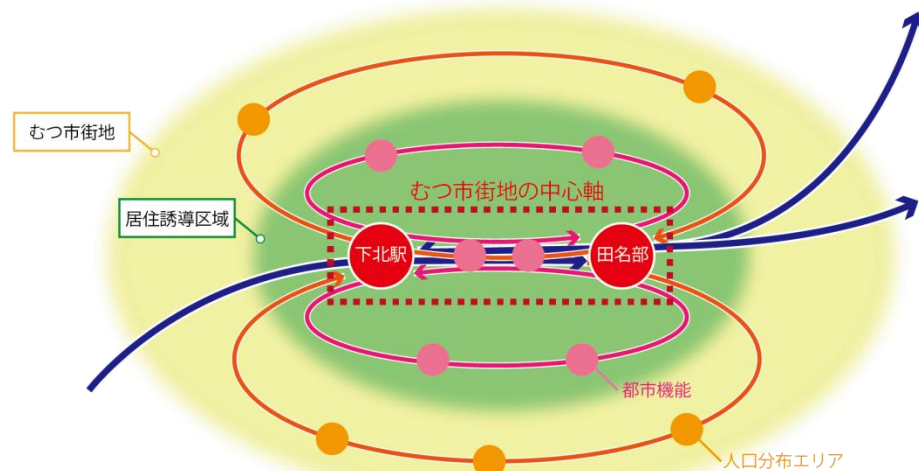
※新規整備と既存路線見直しの両パターンを検討

### 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

- 市街地の交通結節点である、下北駅と田名部付近を結ぶ経路を中心軸として位置づける。
- 路線バスの見直しなどに関連して、当該区間については一定頻度で運行するなど、利便性の向上を図る。

方向性5及び方向性6の事業実施による  
実現化される公共交通ネットワーク



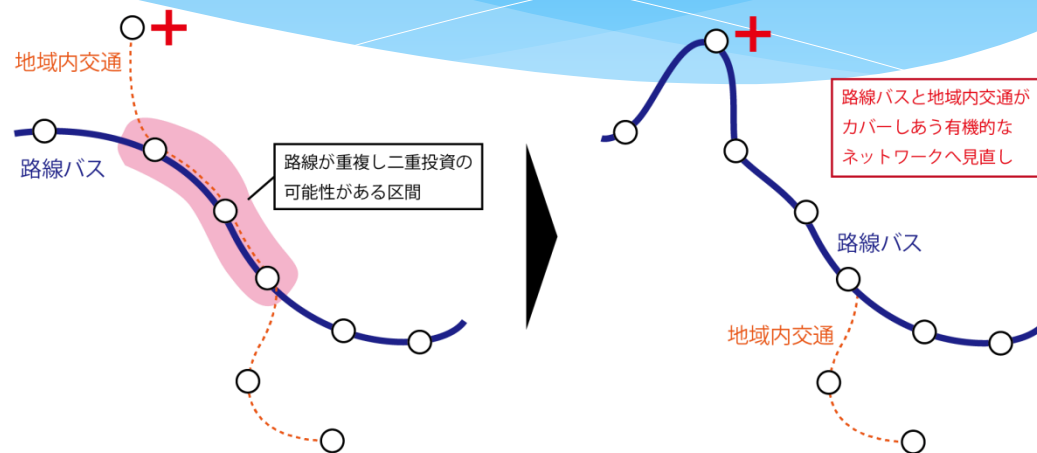
▲むつ市街地の公共交通ネットワークのイメージ

## 再編・見直しに関する施策・事業の内容（6/6）

## 方向性7：路線バスと地域内交通の補完関係の構築

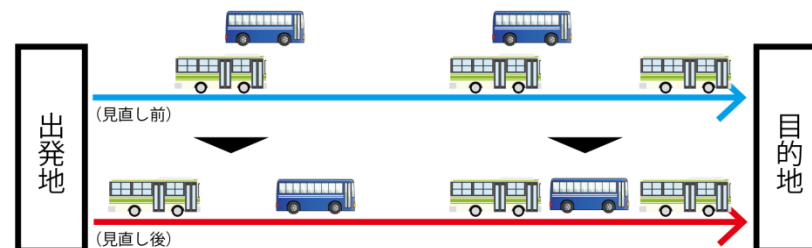
## ○地域内交通の再編・見直し

- 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との役割分担により再編・見直しを進める。



▲路線バスと地域内交通の役割分担イメージ

- 役割分担を図りつつ、地域内交通を維持する場合には、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、運行間隔の平準化を図る。



▲運行ダイヤの調整イメージ

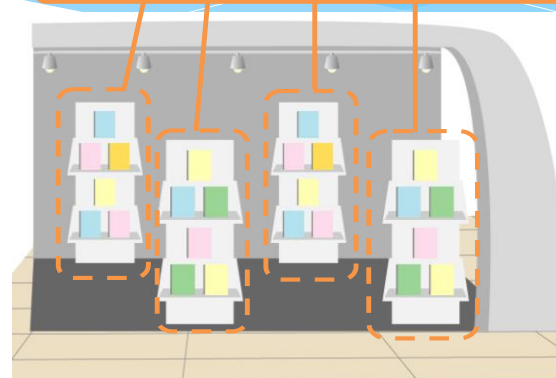
## 再編・見直しに合わせて実施する施策・事業の内容（1/3）

### 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

- 交通結節点として設定した拠点等を中心として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る。
- 利用が多くみられるバス停などでは沿道の施設などを活用した待合環境の機能拡充を進める。

バスマップや時刻表などの情報ツールを配布提供



▲情報ラックの設置イメージ

#### ○利用しやすい車両環境の導入支援

- 路線バスでは段差が少ない車両、タクシーではユニバーサルデザイン車両などについて、交通事業者が導入を検討する際の支援体制について検討する。



▲待合所へのサイネージの設置イメージ（八戸市）

## 再編・見直しに合わせて実施する施策・事業の内容（2/3）

## 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する。
- 公共交通に不慣れな人が対象となるため、利用方法やモデルコースの周知なども合わせて検討。

## ○公共交通の乗り方教室・イベントの企画・開催

- 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開催する。
- また、他事業で実施する循環路線の導入に合わせて、乗り方教室の受講により利用定期券を低廉販売する取り組みなども検討する。
- 祭りや催しなどの開催に合わせて、バスの乗車体験やイベントなどを開催する。

| 項目   | 内容                                          |
|------|---------------------------------------------|
| 対象   | ○小・中学生<br>○高齢者 など                           |
| 開催方法 | ○バスの乗り方などの講習<br>○車内見学・乗車体験<br>○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<br>※下記事例参照  |



▲バスの乗り方教室の実施イメージ

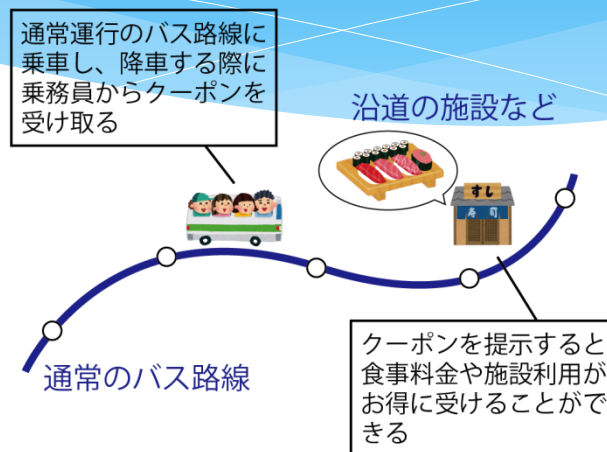
## 再編・見直しに合わせて実施する施策・事業の内容（3/3）

### 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

- 観光分野や商業分野などと連携し、路線バスとのタイアップ企画の実施により新たな利用者の獲得を進める。

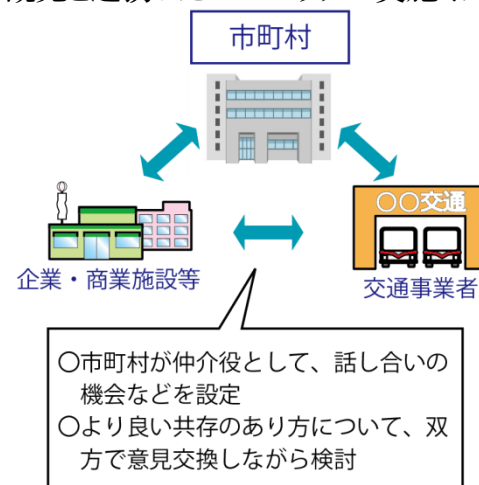
※観光団体等との積極的な連携を想定



▲観光と連携したバスパックの実施イメージ

#### ○地域・企業との協働による取り組みの展開

- 地域とともに公共交通を支える体制づくりに向け、アンケート調査の実施や意見交換会などを開催する。
- また、企業におけるエコ通勤や、企業が運行する交通サービスとのあり方について継続的な協議を行う。



▲企業と交通事業者の連携イメージ

## 計画の推進体制

- 市町村や交通事業者、関係機関などがそれぞれの役割を踏まえながら、密接に連携して一体的に取り組む。

### ▼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。<br>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。                                                              |

- 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、着実な推進を図る。
- 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」策定を検討する。※現時点では想定であり、必須ではない