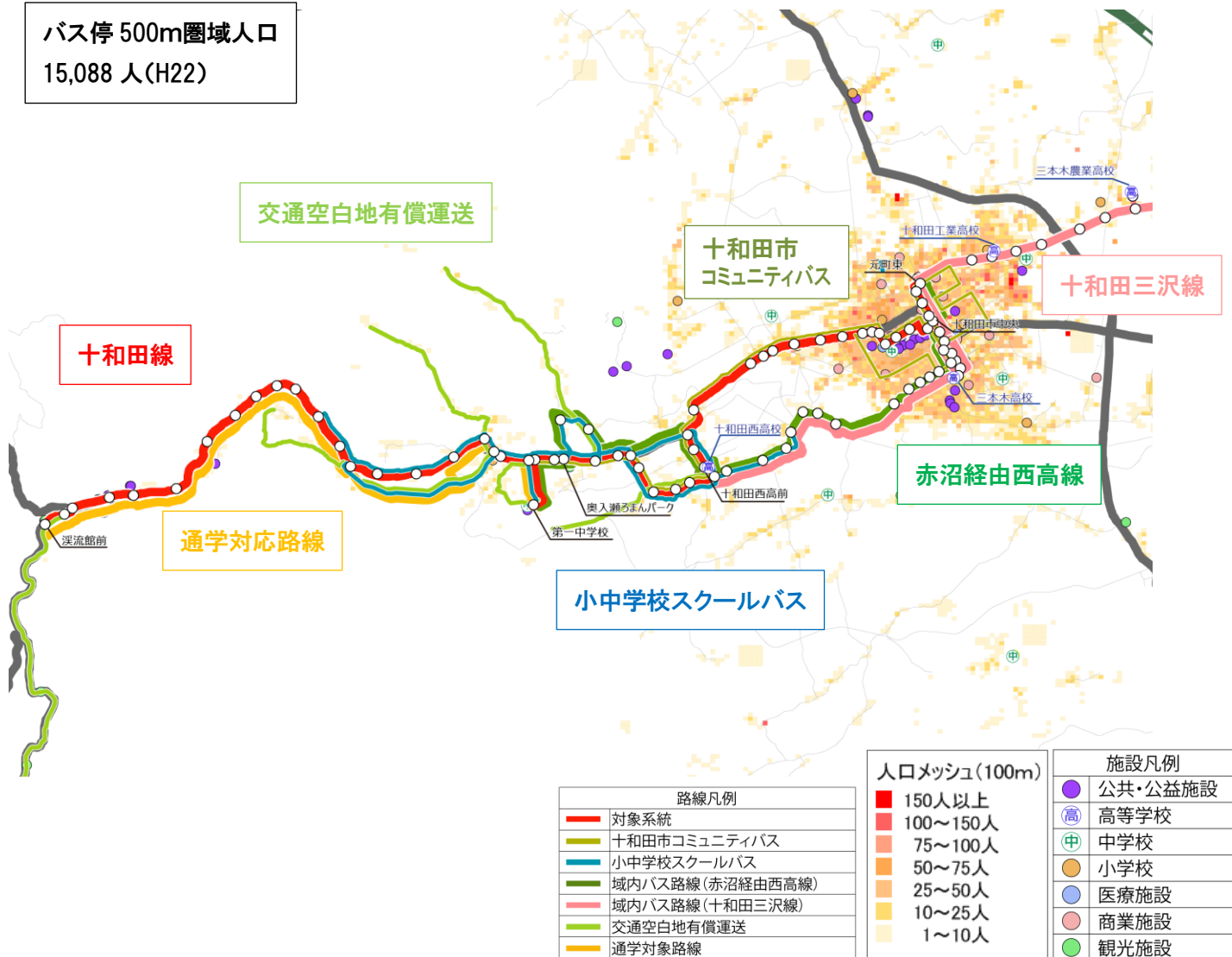


路線名：十和田線【十和田観光電鉄(株)】

■路線の概要

●運行概要							
起点・終点	元町東・溪流館前	主たる経由地	十和田市中央、十和田市西高前、第一中学校				
沿線市町村	十和田市						
運行日・運行本数（往復平均）	毎日・月～金：7本、土日：4本						
関連する公共交通	赤沼経由西高線（十和田観光電鉄(株)）、公共交通空白地有償運送（十和田市）、十和田市コミュニティバス（十和田市）、おいらせ号（JRバス東北(株)）						
その他の移動手段	小・中学校スクールバス（十和田市）						
●輸送実績							
年度	実績値			補助金額（千円）			
	平均乗車密度	運行回数	輸送量	国	県	市町村	総額
H27	2.8	5.9	16.5	551.5	551.5	524.0	1,627.0
H28	2.9	5.9	17.1	3,109.5	3,109.5	2,954.0	9,173.0
H29	3.0	5.9	17.7	2,609.0	2,609.0	5,045.0	10,263.0

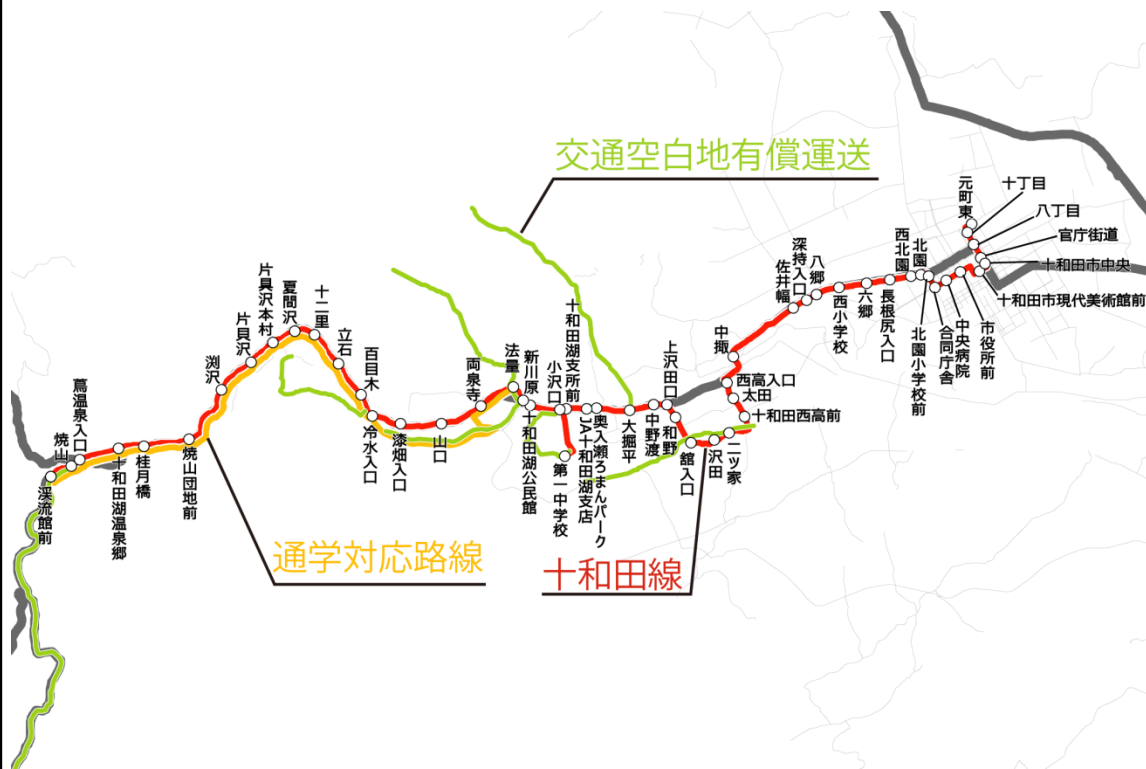
バス停 500m圏域人口
15,088 人(H22)



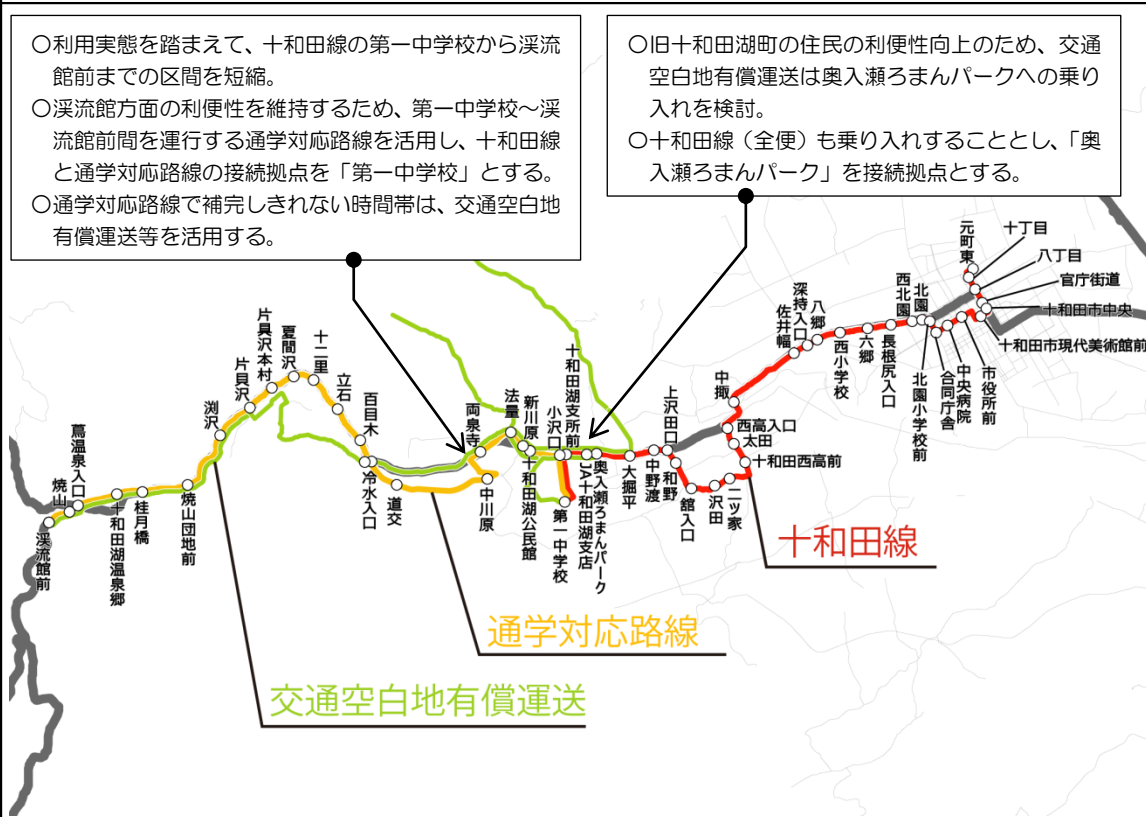
■ 路線の課題			
路線名	十和田線	事業者名	十和田観光電鉄(株)
関係市町村	十和田市		
路線の課題	<p><十和田西高校の通学利用の路線であり、十和田西高校から溪流館前までの利用者が少ない></p> <p>十和田線は主に十和田市街地から十和田西高校への通学に利用されているが、十和田西高校から溪流館前までは、利用者が少ない状況にある。</p>		
■ 路線の再編(次頁の運行ルート図を参照)			
再編の内容	<p><利用者が少ない区間の経路の短縮による運行の効率化></p> <p>第一中学校から溪流館前までの区間を短縮することにより、運行の効率化を図る。</p> <p>また、溪流館前方面の利便性を維持するため、十和田線との接続拠点を「第一中学校」として、第一中学校～溪流館前間を運行する通学対応路線を活用する。加えて、通学対応路線で補完しきれない時間帯は、交通空白地有償運送等を活用する。</p>		
実施時期(予定)	2020年4月		
■ 路線の再編前後の比較			
項目	再編後	再編前	
起点・終点	元町東・第一中学校	元町東・溪流館前	
主たる経路地	十和田市中央・十和田西高前	十和田市中央・十和田西高前・第一中学校	
運行日	毎日	毎日	
運行距離	15.4	27.6	
使用車両	中型バス車両	中型バス車両	
事業主体	十和田観光電鉄(株)	十和田観光電鉄(株)	
事業形態	一般乗合旅客運送(定時定路線)	一般乗合旅客運送(定時定路線)	
■ 年間利用者数(単位:人)			
項目	再編後の想定される効果	現状(2017.10~2018.9)	
年間利用者数	63,339	67,644	
■ 輸送量等			
項目	再編後の想定される効果	現状(2017.10~2018.9)	
平均乗車密度	3.6	2.7	
運行回数	5.9	5.9	
輸送量	21.2	15.9	
■ 補助金額(単位:千円)			
項目	再編後の想定される効果	現状(2017.10~2018.9)	
国	1,339	2,402	
県	1,339	2,402	
市町村	1,272	4,644	
総額	3,950	9,448	
■ 引き続き検討が必要な事項			
高校の統廃合に伴う対応	2022年度末に予定されている十和田西高校の閉校及び上北地区統合校による三本木農業高校の校舎の使用に伴い、通学流動の変化が想定されることから、十和田市内の高校への通学手段の確保に向け、十和田三沢線との接続性を考慮することが必要。(主体:十和田観光電鉄(株)、十和田市)		
通学対応路線の混乗化	小・中学生の通学に利用されている通学対応路線については、一般利用者の混乗について教育委員会及び住民に対する説明が必要。(主体:十和田観光電鉄(株)、十和田市)		
通学対応路線のダイヤ等の検討	通学対応路線については、移動実態を踏まえ、朝の通学を考慮したダイヤを設定し、溪流館前終点の場合には回送で第一中学校へ戻るのではなく、実車走行とする検討が必要。(主体:十和田観光電鉄(株)、十和田市)		
交通空白地有償運送の運行見直し	通学対応路線で補完しきれない朝の時間帯は、交通空白地有償運送の経路・ダイヤ等の見直しについて検討が必要。 「奥入瀬るまんパーク」への乗り入れについても検討が必要。(主体:十和田市、NPO十和田奥入瀬郷づくり大学)		
利用者等への周知・広報	十和田線の経路の短縮について、周知・広報を行うことが必要。(主体:十和田観光電鉄(株)、十和田市)		

■ 運行ルート図(十和田線)

旧



新



- 利用実態を踏まえて、十和田線の第一中学校から溪流館前までの区間を短縮。
- 溪流館方面の利便性を維持するため、第一中学校～溪流館前間を運行する通学対応路線を活用し、十和田線と通学対応路線の接続拠点を「第一中学校」とする。
- 通学対応路線で補充しきれない時間帯は、交通空白地有償運送等を活用する。

- 旧十和田湖町の住民の利便性向上のため、交通空白地有償運送は奥入瀬ろまんパークへの乗り入れを検討。
- 十和田線(全便)も乗り入れすることとし、「奥入瀬ろまんパーク」を接続拠点とする。

路線名：十和田三沢線【十和田観光電鉄（株）】

■路線の概要

●運行概要

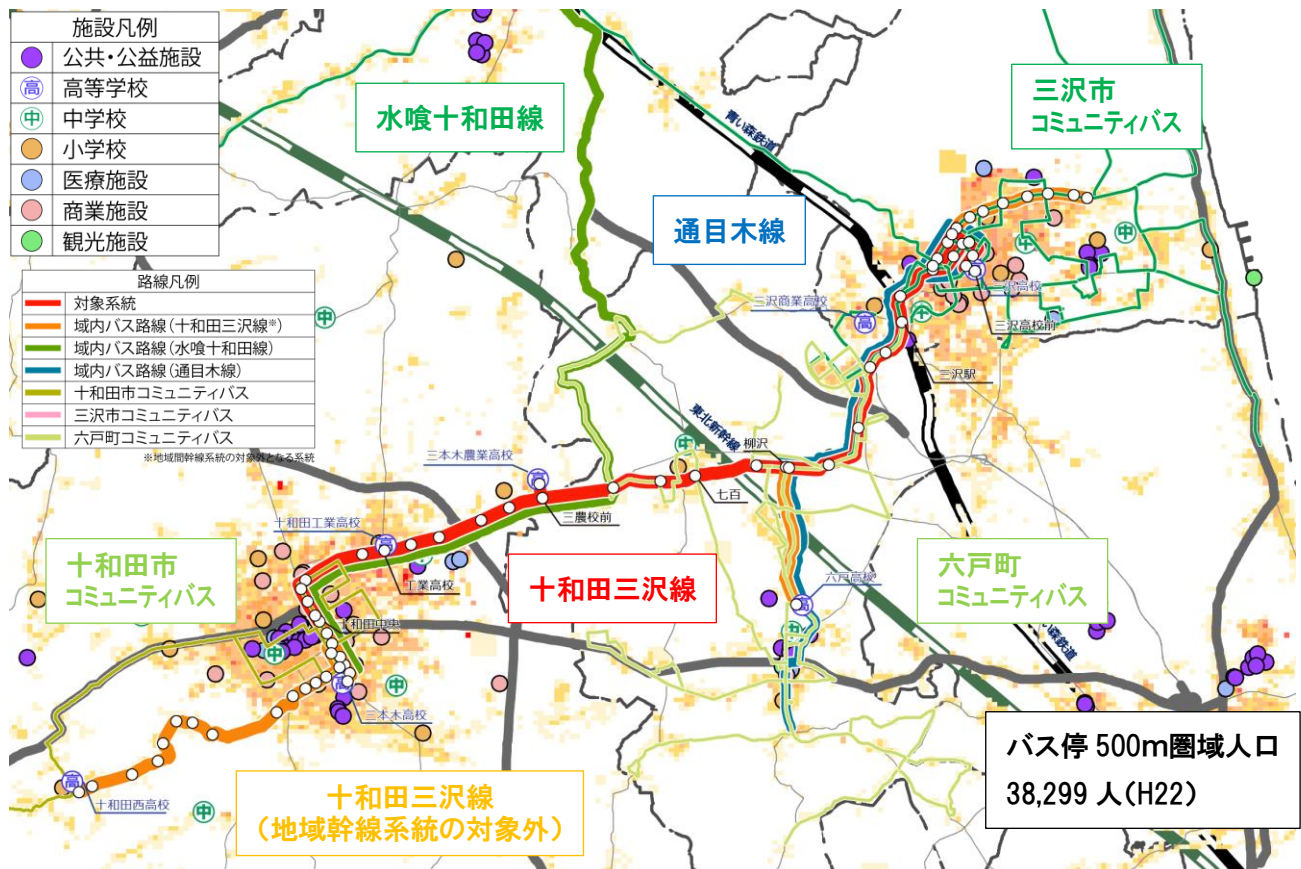
起点・終点	十和田市中央・三沢高校前	主たる経由地	工業高校、三農校前、七百、柳沢、三沢駅
沿線市町村	十和田市、三沢市、六戸町		
運行日・運行本数（往復平均）	【国庫補助対象系統①十和田市中央～三沢高校前】月～金：6本、土日2.5本 【国庫補助対象系統②十和田市中央～市役所公会堂前】月～金：9本、土日7本		
関連する公共交通	青い森鉄道、水喰十和田市線（十和田観光電鉄（株））、通目木線（十和田観光電鉄（株））、十和田市コミュニティバス（十和田市）、三沢市コミュニティバス（三沢市）、六戸町コミュニティバス（六戸町）		

●輸送実績（系統①：十和田市中央～三沢高校前）

年度	実績値			補助金額（千円）			
	平均乗車密度	運行回数	輸送量	国	県	市町村	総額
H27	3.3	4.3	14.1	補助対象外（算定上黒字）			
H28	3.8	4.3	16.3	1,699.0	1,699.0	1,472.0	4,870.0
H29	4.1	4.3	17.6	補助対象外（15人以下）			

●輸送実績（系統②十和田市中央～市役所公会堂前）

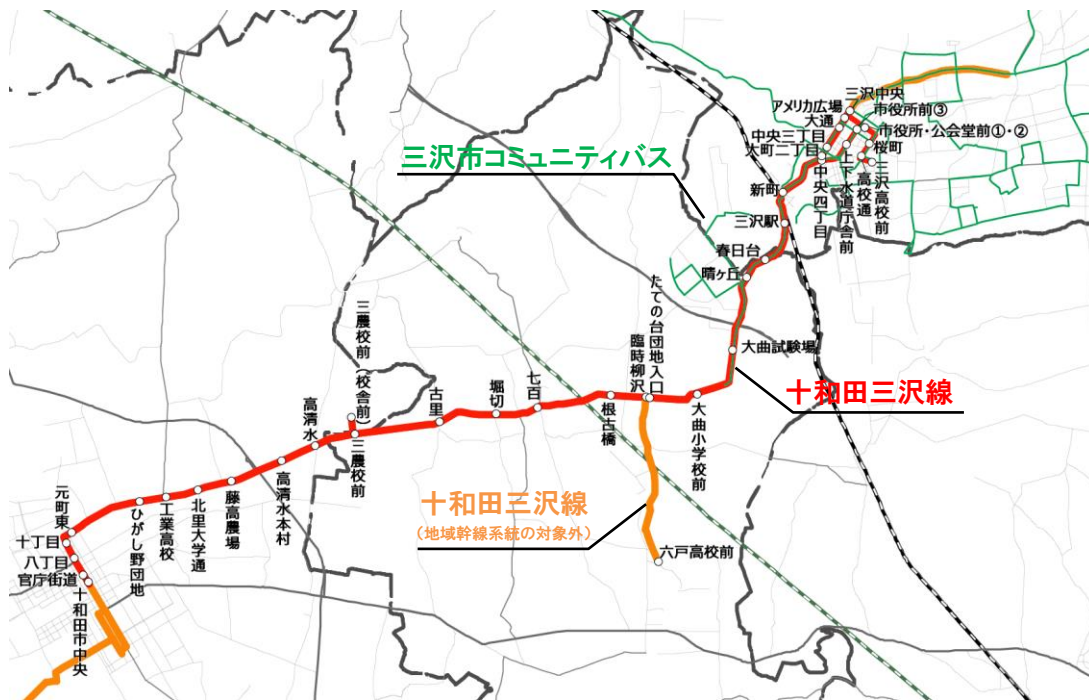
年度	実績値			補助金額（千円）			
	平均乗車密度	運行回数	輸送量	国	県	市町村	総額
H27	3.2	10.7	34.2	補助対象外（算定上黒字）			
H28	3.2	9.5	30.4	3,084.5	3,084.5	3,496.0	9,665.0
H29	3.4	8.3	28.2	2,339.5	2,339.5	3,088.0	7,767.0



■路線の課題			
路線名	十和田三沢線	事業者名	十和田観光電鉄(株)
関係市町村	十和田市、三沢市、六戸町		
路線の課題	<p><コミュニティバスとの経路の重複、六戸町内での利用者が少ない></p> <p>十和田三沢線は十和田市・六戸町・三沢市の複数市町村間の移動を支える路線であるが、三沢市内や六戸町内においてコミュニティバスとの経路が重複しており、一部の時間帯では運行時間も重複している。六戸町内での利用者が少ない状況にあり、域内交通(三沢市・六戸町)との役割分担により、利用者を適切に配分することが必要である。</p> <p>なお、十和田市が2019年度に実施予定のコミュニティバス(実証実験)においては、十和田三沢線との接続性の向上を図ることが必要である。</p>		
■路線の再編(次頁の運行ルート図を参照)			
再編の内容	<p><域内交通との適切な役割分担></p> <p>三沢市地域公共交通網形成計画で交通の軸の一つとして設定されている三沢駅～市役所・公会堂前において、十和田三沢線と三沢市コミュニティバスの路線間の一体的なダイヤの見直しによる、運行間隔の平準化を行い、当該区間の利便性の向上により利用者の適切な配分を図る。</p>		
実施時期(予定)	2019年10月(三沢市コミュニティバスの運賃改定時期に合わせて実施)		
■路線の再編前後の比較			
項目	再編後	再編前	
起点・終点	十和田市中央・三沢高校前	十和田市中央・三沢高校前	
主たる経由地	工業高校・三農校前・七百・柳沢・三沢駅	工業高校・三農校前・七百・柳沢・三沢駅	
運行日	毎日	毎日	
運行距離	19.9	19.9	
使用車両	中型バス車両	中型バス車両	
事業主体	十和田観光電鉄(株)	十和田観光電鉄(株)	
事業形態	一般乗合旅客運送(定時定路線)	一般乗合旅客運送(定時定路線)	
■年間利用者数(単位:人)			
項目	再編後の想定される効果	現状(2017.10~2018.9)	
年間利用者数	38,525	37,624	
■輸送量等			
項目	再編後の想定される効果	現状(2017.10~2018.9)	
平均乗車密度	3.9	3.8	
運行回数	4.2	4.2	
輸送量	16.4	15.9	
■補助金額(単位:千円)			
項目	再編後の想定される効果	現状(2017.10~2018.9)	
国	1,379	1,379	
県	1,379	1,379	
市町村	1,103	1,103	
総額	3,861	3,861	
■引き続き検討が必要な事項			
システムの統合(主系統・みなし系統)	国庫補助系統①十和田市中央～三沢高校前及び②十和田市中央～市役所公会堂前について、主系統・みなし系統と整理して統合する検討を国と協議の上、進めることが必要。(主体:十和田観光電鉄(株))		
域内交通の接続性の向上	十和田市が2019年度に実施予定のコミュニティバス(実証実験)において、十和田三沢線との接続性の向上のため、「十和田市中央」に接続拠点を設定した上で、ダイヤを設定することが必要。六戸町のコミュニティバスにおいて、「七百」、「柳沢」などに接続拠点を設定した上で、ダイヤを設定することが必要。(主体:十和田市、六戸町、十和田観光電鉄(株))		
高校の統廃合に伴う通学への対応	2022年度末に予定されている六戸高校の閉校及び上北地区統合校による三本木農業高校の校舎の使用に伴い、六戸町から十和田市・三沢市への通学が想定されることから、六戸町コミュニティバスと十和田三沢線の接続性の向上のため、コミュニティバスのダイヤの設定を検討することが必要。(主体:六戸町、十和田観光電鉄(株))		
三沢駅の整備に合わせた見直しの検討	2020年4月に供用予定とされている三沢駅西口の整備に伴い、利用者の利便性向上及び路線の効率化に向け、当該拠点での三沢市コミュニティバスと十和田三沢線の接続性の向上及び十和田三沢線の経路短縮(朝夕時間帯を除く)などの検討を進めることが必要。(主体:三沢市、十和田観光電鉄(株))		

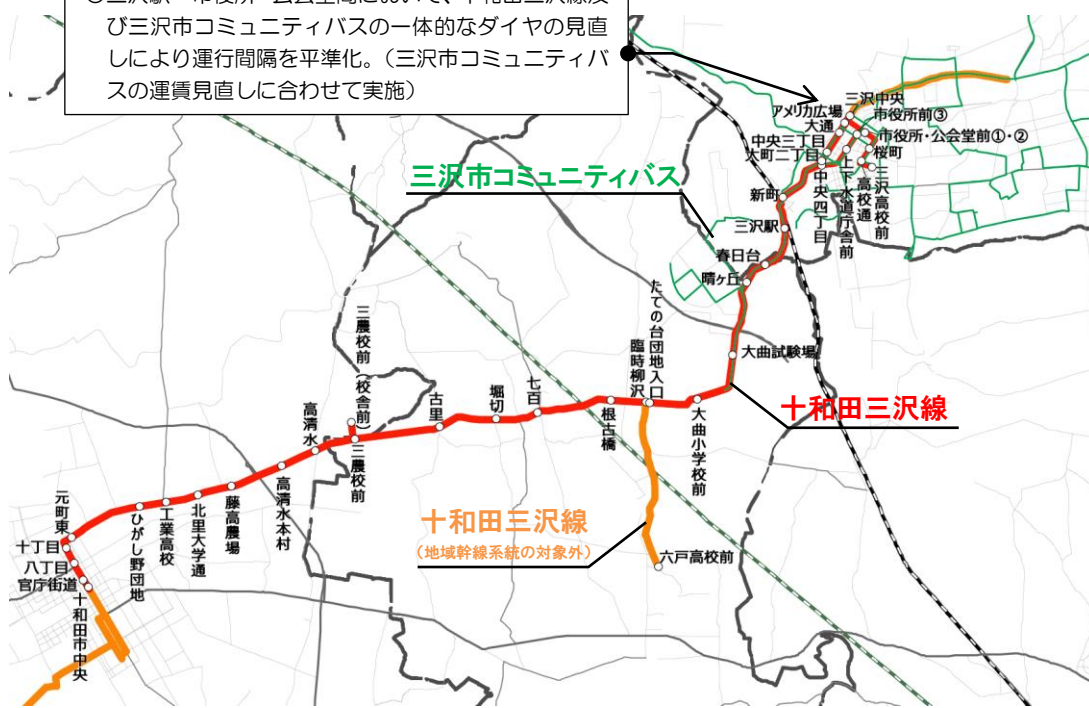
■ 運行ルート図(十和田三沢線)

旧



新

○三沢駅～市役所・公会堂間において、十和田三沢線及び三沢市コミュニティバスの一体的なダイヤの見直しにより運行間隔を平準化。(三沢市コミュニティバスの運賃見直しに合わせて実施)



路線名：泊線【下北交通（株）】

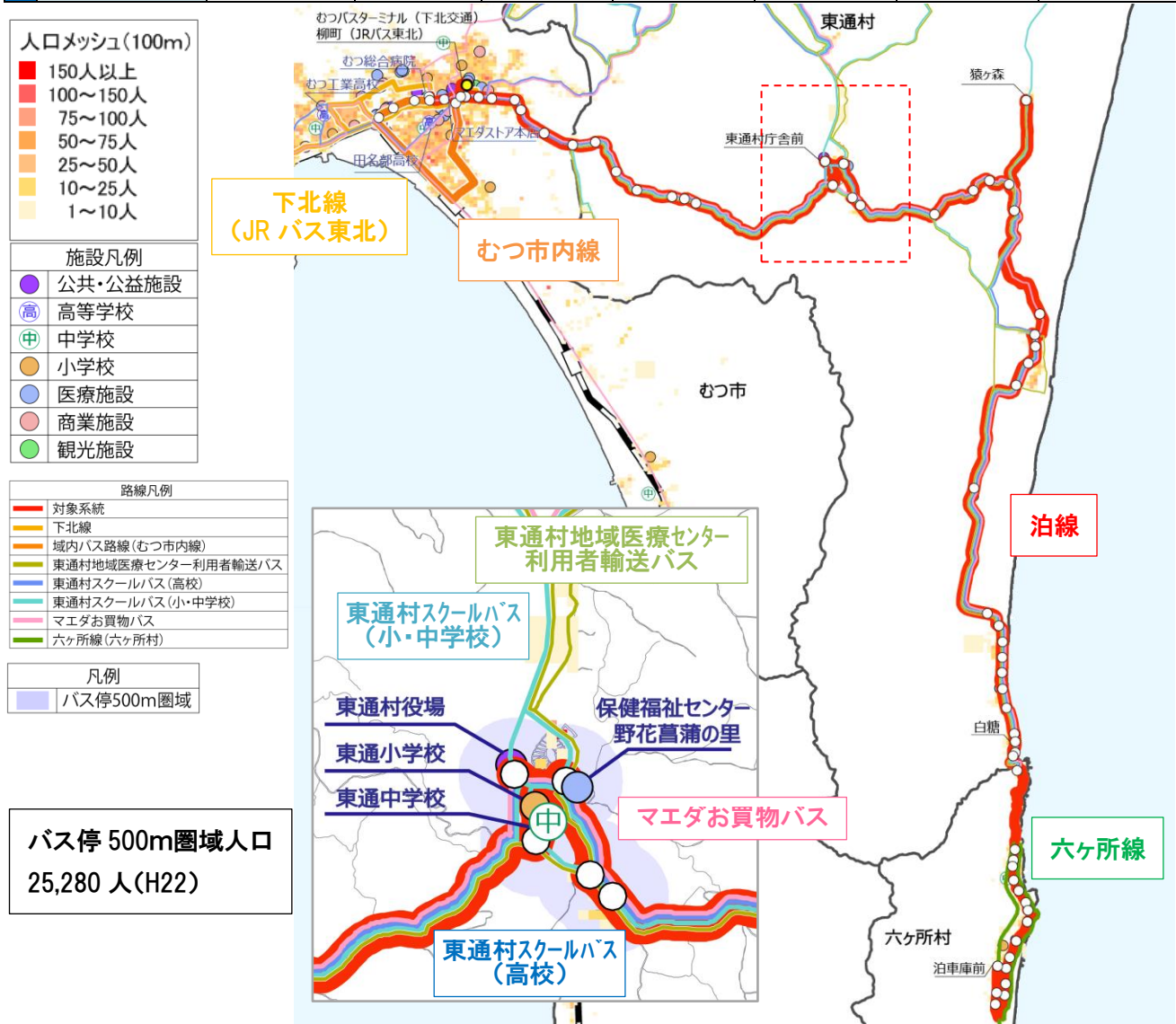
■路線の概要

●運行概要

起点・終点	むつバスターミナル・泊 車庫前	主たる経由地	東通村庁舎前、白糖
沿線市町村	むつ市、六ヶ所村、東通村		
運行日・運行本数（往復平均）	毎日・月～金：5.5本、土：5.0本、日：3.5本		
関連する公共交通	下北線（JRバス東北(株)）、六ヶ所線（下北交通(株)）		
その他の移動手段	地域医療センター利用者輸送バス（東通村）、高校スクールバス（東通村）、小・中学校スクールバス（東通村）、マエダお買い物バス（マエダ）		

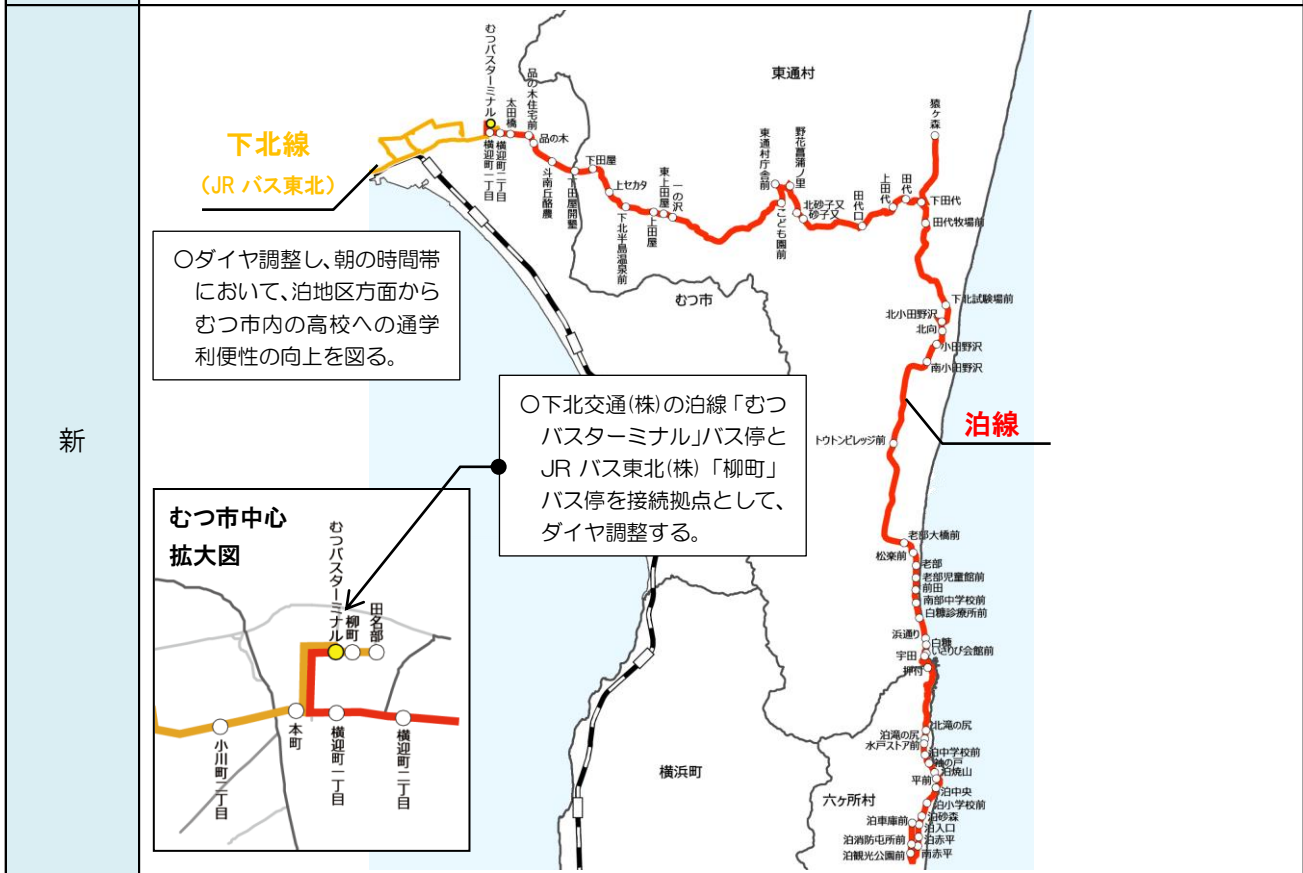
●輸送実績

年度	実績値			補助金額（千円）			
	平均乗車密度	運行回数	輸送量	国	県	市町村	総額
H27	3.2	5.0	16.0	4,646.0	4,646.0	6,195.0	15,487.0
H28	3.1	5.0	15.5	4,940.0	4,940.0	6,587.0	16,467.0
H29	3.0	5.0	15.0	2,887.0	2,887.0	3,849.0	9,623.0



■ 路線の課題			
路線名	泊線	事業者名	下北交通(株)
関係市町村	むつ市、六ヶ所村、東通村		
路線の課題	<p><全体的に利用者が少なく、長い区間を運行する東通村内において利用者が極めて少ない></p> <p>泊線はむつ市・東通村・六ヶ所村の複数市村間の移動を支える路線であるが、全体的に利用者が少ない状況にあり、長い区間を運行する東通村内において、利用者が極めて少ない。また、近い将来、輸送量が15.0を下回り、国庫補助対象外となるおそれがある。主に東通村・六ヶ所村からむつ市街地への移動に利用される路線であるため、東通村及び六ヶ所村の住民の移動実態に合わせた見直しによる利用者の確保が求められる。</p>		
■ 路線の再編(次頁の運行ルート図を参照)			
再編の内容	<p><広域バス路線間の接続性の向上による利便性の向上></p> <p>泊線と下北線(JRバス東北(株))における路線間でのダイヤ調整による接続性の向上を図り、東通村及び六ヶ所村からの通学等の利便性の向上を図る。(泊線「むつバスターミナル」バス停と下北線「柳町」バス停(徒歩1分)を接続拠点とする。)</p>		
実施時期(予定)	2019年4月		
■ 路線の再編前後の比較			
項目	再編後	再編前	
起点・終点	むつバスターミナル・泊車庫前	むつバスターミナル・泊車庫前	
主たる経由地	東通村庁舎前、白糠	東通村庁舎前、白糠	
運行日	毎日	毎日	
運行距離	57.2km	57.2km	
使用車両	中型バス車両	中型バス車両	
事業主体	下北交通(株)	下北交通(株)	
事業形態	一般乗合旅客運送(定時定路線)	一般乗合旅客運送(定時定路線)	
■ 年間利用者数(単位:人)			
項目	再編後の想定される効果	現状(2017.10~2018.9)	
年間利用者数	57,256	54,786	
■ 輸送量等			
項目	再編後の想定される効果	現状(2017.10~2018.9)	
平均乗車密度	3.2	3.0	
運行回数	5.0	5.0	
輸送量	16.0	15.0	
■ 補助金額(単位:千円)			
項目	再編後の想定される効果	現状(2017.10~2018.9)	
国	4,314	4,383	
県	4,314	4,383	
市町村	5,751	5,844	
総額	14,379	14,610	
■ 引き続き検討が必要な事項			
広域バス路線間の接続性の向上	2019年4月以降も泊線・下北線のダイヤ見直しが行われる際には、路線間の接続性を踏まえた見直しを行い、接続性が確保された状況を維持することが必要。(主体:下北交通(株)、JRバス東北(株))		
域内交通の需要集約	東通村が運行する小・中学校スクールバス、高校スクールバス、地域医療センター利用者輸送バスについて、泊線の活用が可能な時間帯については、泊線へ需要の集約を検討することが必要。(主体:東通村、下北交通(株))		
低利用な区間における効率的な運行	泊線の利用者が極めて少ない区間(猿ヶ森地区、泊地区など)の経路の短縮など、泊線全体の効率化に向けた検討を進めることが必要。(主体:東通村、六ヶ所村、下北交通(株))		
利用者に対する周知・広報	東通村及び六ヶ所村からむつ市内の高校への通学や病院への通院にあたり、泊線が活用可能であることについて、高校生や次期高校生(中学生)、住民を対象として周知・広報を行うことが必要。(主体:下北交通(株)、むつ市、東通村、六ヶ所村)		

■ 運行ルート図(泊線)



路線名：下北線【JRバス東北(株)】

■路線の概要

●運行概要							
起点・終点	田名部・脇野沢庁舎	主たる経由地	下北駅通、高校入口、宇曽利川				
沿線市町村	むつ市（旧むつ市・旧川内町・旧脇野沢村）						
運行日・運行本数（往復平均）	毎日・【国庫補助対象系統】月～金：4本、土日：3便、【国庫補助対象外系統】月～金：18本、土日：11本						
関連する公共交通	大湊線（東日本旅客鉄道(株)）、川内地区内バス（有むつ車体工業）、脇野沢地区内バス（有脇野沢交通）、脇野沢～蟹田航路（むつ湾フェリー(株)）、佐井～青森航路（シライイン(株)）						
その他の移動手段	マエダお買い物バス（マエダ）、高校スクールバス（父母の会）、小・中学校スクールバス（むつ市）						
●輸送実績							
年度	実績値			補助金額（千円）			
	平均乗車密度	運行回数	輸送量	国	県	市町村	総額
H27	4.4	3.6	15.8	6,009	6,009	2,403	14,421
H28	4.5	3.6	16.2	5,971	5,971	2,388	14,330
H29	4.4	3.6	15.8	6,141	6,141	2,456	14,738



■ 路線の課題			
路線名	下北線	事業者名	JRバス東北(株)
関係市町村	むつ市		
路線の課題	<p><むつ市街地内の利用で輸送量を確保しているが、脇野沢地区や川内地区での利用者が少ない></p> <p>下北線は主にむつ市街地内で利用され輸送量を確保しているものの、脇野沢地域や川内地域などでの利用者は少ない状況にある。</p> <p>また、近い将来、輸送量が15.0を下回り、国庫補助対象外となるおそれがある。</p> <p>現行のダイヤを基本とすると、利用者が少ない地域で利用者を増やすことが必要であり、域内交通(脇野沢地区内バス、川内地区内バス)とも連携した見直しが必要となる。</p>		
■ 路線の再編(次頁の運行ルート図を参照)			
再編の内容	<p><域内交通との接続性の向上による利便性の向上></p> <p>下北線のダイヤの見直し(夏)に合わせて、地域の移動実態(通院・通学・買い物など)を踏まえた域内交通(脇野沢地区内バス、川内地区内バス)のダイヤの見直しにより接続性を向上し、各地域とむつ市街地間の移動の利便性の向上を図る。</p>		
実施時期(予定)	2019年4月		
■ 路線の再編前後の比較			
項目	再編後	再編前	
起点・終点	田名部・脇野沢庁舎	田名部・脇野沢庁舎	
主たる経由地	下北駅通、高校入口、宇曽利川	下北駅通、高校入口、宇曽利川	
運行日	毎日	毎日	
運行距離	46.2km	46.2km	
使用車両	中型バス車両	中型バス車両	
事業主体	JRバス東北(株)	JRバス東北(株)	
事業形態	一般乗合旅客運送(定時定路線)	一般乗合旅客運送(定時定路線)	
■ 年間利用者数(単位:人)			
項目	再編後の想定される効果	現状(2017.10~2018.9)	
年間利用者数	49,140	48,045	
■ 輸送量等			
項目	再編後の想定される効果	現状(2017.10~2018.9)	
平均乗車密度	4.5	4.4	
運行回数	3.6	3.6	
輸送量	16.2	15.8	
■ 補助金額(単位:千円)			
項目	再編後の想定される効果	現状(2017.10~2018.9)	
国	5,777	6,141	
県	5,777	6,141	
市町村	2,310	2,456	
総額	13,864	14,738	
■ 引き続き検討が必要な事項			
域内交通の接続性向上	2019年4月以降も行われる下北線のダイヤ見直し(夏・冬)に合わせて域内交通(脇野沢地区内バス、川内地区内バス)のダイヤも見直し、接続性が確保された状況を維持することが必要。(主体:JRバス東北(株)、(有)脇野沢交通、(有)むつ車体工業)		
域内交通の需要集約	小・中学校スクールバス・高校スクールバス、買い物バスなど、下北線の活用が可能な時間帯については下北線への需要の集約を検討することが必要。(主体:むつ市、JRバス東北(株))		
乗り継ぎに関する周知・広報	下北線と域内交通(脇野沢地区内バス、川内地区内バス)の接続性の向上に合わせて、乗り継ぎ時刻表などの周知・広報を行うことが必要。(主体:むつ市)		
フェリーとの接続性向上	観光シーズン(4~11月)において、観光客等の移動利便性を考慮して、むつ湾フェリーとの接続性を踏まえた下北線のダイヤ設定を検討することが必要。(主体:JRバス東北(株))		

■ 運行ルート図(下北線)

旧



新



5-3 再編の効果

「5-2 再編の内容」に基づき広域バス路線の見直し等が実施された場合、各路線の輸送量の増加及び国・県・市町村による補助金総額の減少等が見込まれる。

平成 30 年度検討対象路線	輸送量		補助金額(千円) (国・県・市町村総額)	
	再編前 ^{※1}	再編後 ^{※2}	再編前 ^{※1}	再編後 ^{※2}
弘前黒石線	16.3	27.5	13,765	19,390
（大川原線）	—	—	11,665	6,972
深浦線	15.2	16.0	17,771	17,622
十和田市線	17.3	18.6	6,371	5,902
十和田線	15.9	21.2	9,448	3,950
十和田三沢線	15.9	16.4	3,861	3,861
泊線	15.0	16.0	14,610	14,379
下北線	15.8	16.2	14,738	13,864
計			92,229	85,940

（「引き続き検討が必要な事項」による効果は含まない）

※1 再編前の輸送量は 2018 補助年度（平成 30 補助年度）運行実績に基づく

※2 再編後の数値は想定値

また、輸送量や補助金額など上記に記載した定量的な効果のほかにも次のとおり利便性の向上が見込まれる。

- ・ バス路線のダイヤ調整等によって通学可能な高校が増加する（例 下北線、泊線）
- ・ バス路線のダイヤ調整等によって高校の始業時間に適した通学が可能となる（例 深浦線）
- ・ バス路線のダイヤ調整等によって通院可能な地域拠点病院が増加する（例 下北線、泊線、十和田三沢線）
- ・ 異なる交通事業者間の連携によって観光利用が促進される（例 十和田市線）
- ・ バス路線を一本に統合したことによって目的地までのバス路線が選びやすくなる（例 弘前黒石線）