

青森県地域公共交通計画

2023年(令和5年)3月

青森県

目 次

| | |
|---------------------------------|------------|
| 第1章 計画の概要 | 1 |
| 1. 計画策定の背景と目的 | 2 |
| 2. 本計画の対象区域と地域公共交通 | 3 |
| 3. 計画の位置づけ | 5 |
| 4. 計画期間 | 5 |
| 第2章 青森県の特性等 | 7 |
| 1. 県全体に係る特性等 | 8 |
| 2. 圏域別の特性等 | 19 |
| 3. 地域公共交通の状況 | 43 |
| 第3章 青森県の地域公共交通の課題 | 59 |
| 1. 青森県全体の課題 | 60 |
| 2. 圏域別の課題 | 69 |
| 第4章 地域公共交通に係る基本方針等 | 81 |
| 1. 地域公共交通に係る基本方針等 | 82 |
| 2. 基本目標 | 83 |
| 3. 地域公共交通ネットワークの将来像 | 90 |
| 第5章 具体的な施策の展開 | 119 |
| 1. 具体的な施策 | 120 |
| 2. 施策展開のスケジュール | 129 |
| 第6章 計画の推進 | 130 |
| 1. 推進体制 | 131 |
| 2. 推進方法 | 131 |

第1章 計画の概要

Ⅰ. 計画策定の背景と目的

1-1 計画策定の背景

県では、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、「活性化再生法」という。）」に基づき、2016年（平成28年）3月に将来にわたり持続可能な地域公共交通ネットワークの構築に向け、路線バスを中心とした地域公共交通のあり方や具体的な取組、行政と交通事業者の役割分担等を定めた「青森県地域公共交通網形成計画」（以下「網計画」という。）を策定し、県民が安心して移動・外出できる地域公共交通ネットワークの構築への対応を進めてきた。

網計画では、「1. 青森県民の暮らしの足を支える広域の地域公共交通ネットワークをつくる」「2. 広域的な移動を確保する有機的な連携のしくみをつくる」「3. 交通事業環境変化の中でも持続可能な地域公共交通の基盤をつくる」を基本的な方針として、さまざまな取組を進めてきた。

また、2019年（平成31年）3月には、複数市町村を跨ぐ広域バス路線を対象として、人口減少や自家用車の増加により地域公共交通の利用者が減少する中であっても、通院、通学、買い物といった地域住民の日常生活に不可欠な移動手段を確保し、また、地域外からの来訪者との交流を促進するため、網計画の基本的な方針や目標を具体化する「青森県地域公共交通再編指針」（以下「再編指針」という。）を策定し、県、市町村及び交通事業者が連携して、路線の再編・見直し等を進めてきた。

一方で、人口減少の進行や自家用車への依存の高まりなどにより、地域公共交通の利用者は減少傾向が続き、交通事業者の経営を圧迫しており、地域住民の日常生活の足として必要不可欠なバス路線などの維持が困難な状況となっている。

また、高校の統廃合や閉校、医療施設などの減少が、県民の移動ニーズへ影響を及ぼしており、さらに、今般の新型コロナウイルス感染症の感染拡大の長期化やデジタル化の進展等により、生活様式が大きく変化するなど、地域公共交通を取り巻く状況等が大きく変化している。

そのため、地域公共交通を取り巻く状況等が大きく変化する中においても、高齢者の買い物や通院、学生の通学などといった日常生活の足として、また観光やビジネスなどの移動手段として、地域内や市町村に跨る広域的な移動を確保・維持していくことが求められている。

1-2 計画の目的

以上の背景を踏まえて、本県の地域公共交通を取り巻く状況等を踏まえた、新たな方針や取組の方向性等を示す「青森県地域公共交通計画（以下、本計画という。）」を策定するものである。

また、本計画の策定にあたっては、活性化再生法の中で国が示す方針や考えなどを踏まえるものとする。

2. 本計画の対象区域と地域公共交通

2-1 本計画の対象区域

本計画の対象区域は青森県全域とする。

また、県民生活や各地域を運行する地域公共交通の特性等に応じて、適切に地域公共交通に関する取組等を進めるため、県内を6つの圏域に分類して、それぞれの圏域における課題や方向性なども併せて整理する。

※本計画では地域県民局の所管区域及び青森県都市計画マスタープランにおける分類等を踏まえて、以下の圏域に分類するものである。

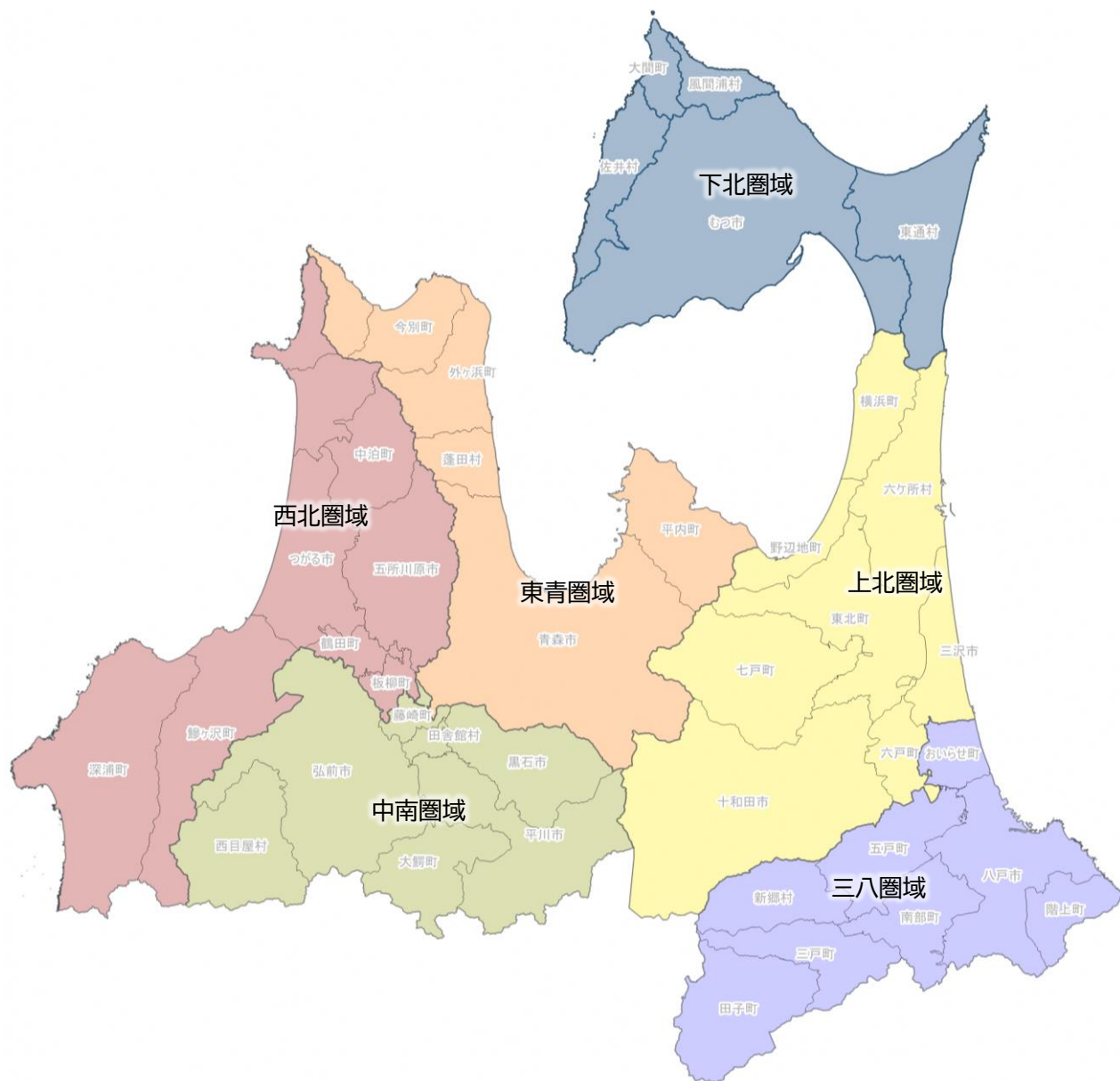


図 本計画の対象区域

※おいらせ町については、三八圏域・上北圏域の両方に属しているが、地域公共交通に関しては八戸圏域が策定する「八戸圏域地域公共交通計画」の対象区域に含めて、圏域として一体的な施策・事業の展開を進めることから、本計画の中では八戸圏域に含めて整理を行う。ただし、これによりおいらせ町における上北圏域への所属及び当該圏域としての活動に関するものではなく、制限を与えるものでもない。

2-2 本計画で取り扱う地域公共交通

本計画では、県内のさまざまな地域公共交通や移動サービスの中でも、主に複数市町村間を跨いで運行する広域的・幹線的な地域公共交通（広域路線バス・鉄道・航路）を対象とする。

特に広域路線バスの確保・維持に加え、空港・港湾・新幹線駅などのゲートウェイや広域公共交通と域内交通が繋がる地域公共交通ネットワーク上の拠点との接続を重視する。

なお、主に市町村内を運行する地域公共交通（路線バス、市町村営交通（コミュニティバス・乗合タクシーなど）、一般タクシーなど）や移動サービス（スクールバス、施設送迎バスなど）については、各市町村により異なる移動特性等を踏まえて、個別に適切な対応が求められるため、市町村単位及び圏域単位の計画で位置づけることが望ましいと考えられるが、急速に進む人口減少下においては、広域的・幹線的な地域公共交通ネットワークと市町村内の地域公共交通ネットワークの有機的な接続など、県と市町村の連携が重要となることから、域内交通に係る取組についても可能な限り本計画で取り扱うこととする。

3. 計画の位置づけ

3-1 各種計画との関係性

本計画は、「青森県基本計画『選ばれる青森』への挑戦」で示す方針や考えなどと整合を図るものとする。

また、青森県における、都市計画、観光、医療、福祉、教育などの分野の計画と適切に連携しながら取組等を進めるものとする。

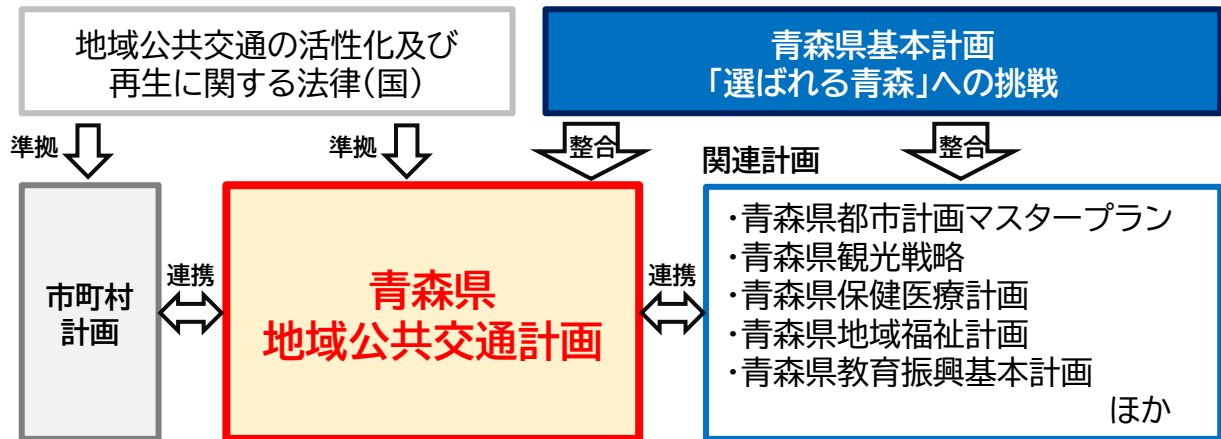


図 計画の位置づけ

3-2 市町村計画との関係性

本計画は「2. 本計画の対象区域と地域公共交通」に示すとおり、特に市町村間を跨いで運行する地域公共交通モード*や拠点との接続に重点を置いて、方針や取組の方向性を示す。

一方、市町村が策定する地域公共交通計画においては、本計画が示す広域的な地域公共交通に対する考えなどを踏まえて、広域的な地域公共交通と域内を運行する地域公共交通の役割分担や連携（接続など含む）のあり方や、市町村内で完結し域内の移動を支える地域公共交通の方針や取組の方向性を示すこととする。

なお、県は必要に応じて市町村を跨ぐ広域的な地域公共交通に係る市町村間の調整を行うものとする。

※地域公共交通モードとは、広域路線バスや鉄道などの交通手段のことを指す。

4. 計画期間

本計画の計画期間は2023年度（令和5年度）から2027年度（令和9年度）までの5か年とする。

第2章 青森県の特性等

Ⅰ. 県全体に係る特性等

1-1 人口の推移等

(1) 総人口の推移

本県の人口は減少傾向にあり、直近20年で約15%（約22.4万人）減少し、また、今後20年では約27%（約32.9万人）減少する見込みとなっている。

全国の他の道府県においても人口減少の傾向にあるものの、その中でも本県の人口減少率は、秋田県、岩手県に次いで3位となっている。（2015年（平成27年）から2020年（令和2年）の人口減少率は5.4%）

人口減少が進むことにより、地域公共交通利用者の更なる減少が見込まれることから、特に人口減少の著しい本県においては住民の移動ニーズ等を的確に把握しつつ、人口規模やそれぞれの地域の特性等に則した地域公共交通サービス等の提供が求められる。

また、年齢3区分のうち、生産年齢人口（15～64歳）及び年少人口（0～14歳）は減少傾向にあるものの、老年人口（65歳以上）は大きく変化しないことから、全体に占める老年人口の割合が増加する見込みとなっている。

老年人口割合については、2000年（平成12年）から2020年（令和2年）にかけて10.9ポイント増加するなど、他県に比べて増加率が高い傾向にあり、2045年には老年人口割合が46.8%と生産年齢人口の45.0%を上回る見込みとなっていることから、高齢化に対して早期の対応が求められる状況にあると考えられる。

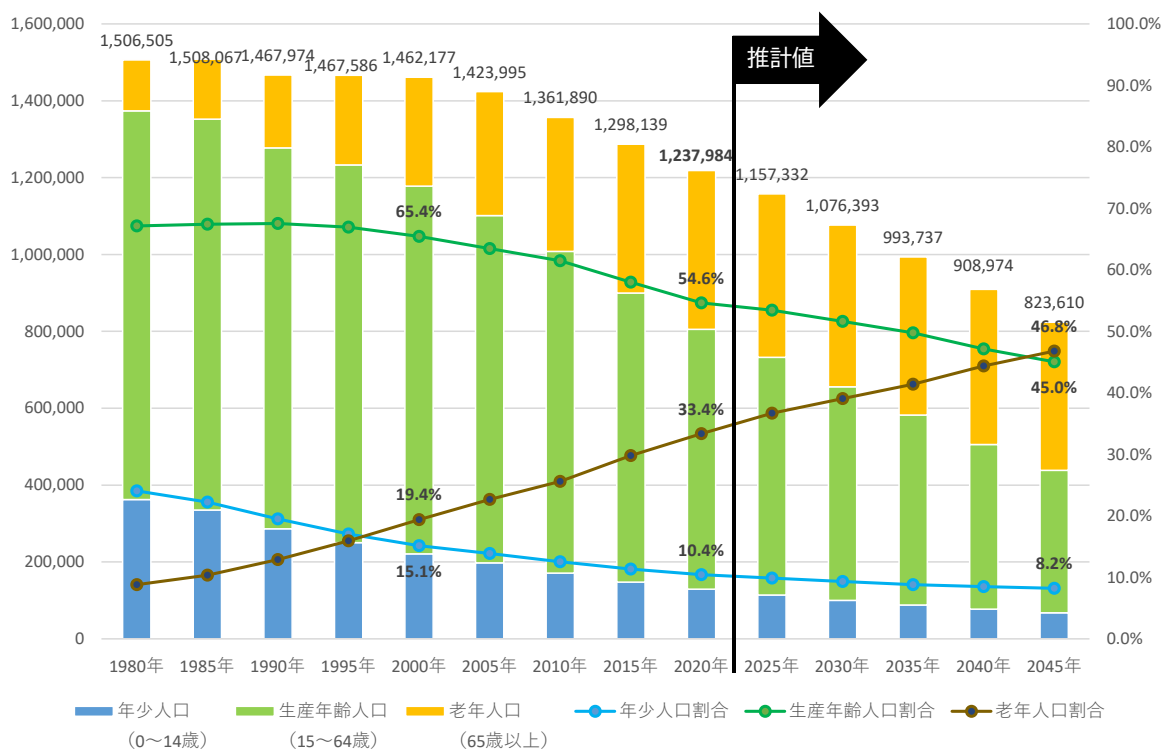


図 人口及び年齢3区分推移

出典：国勢調査、日本の地域別将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所）

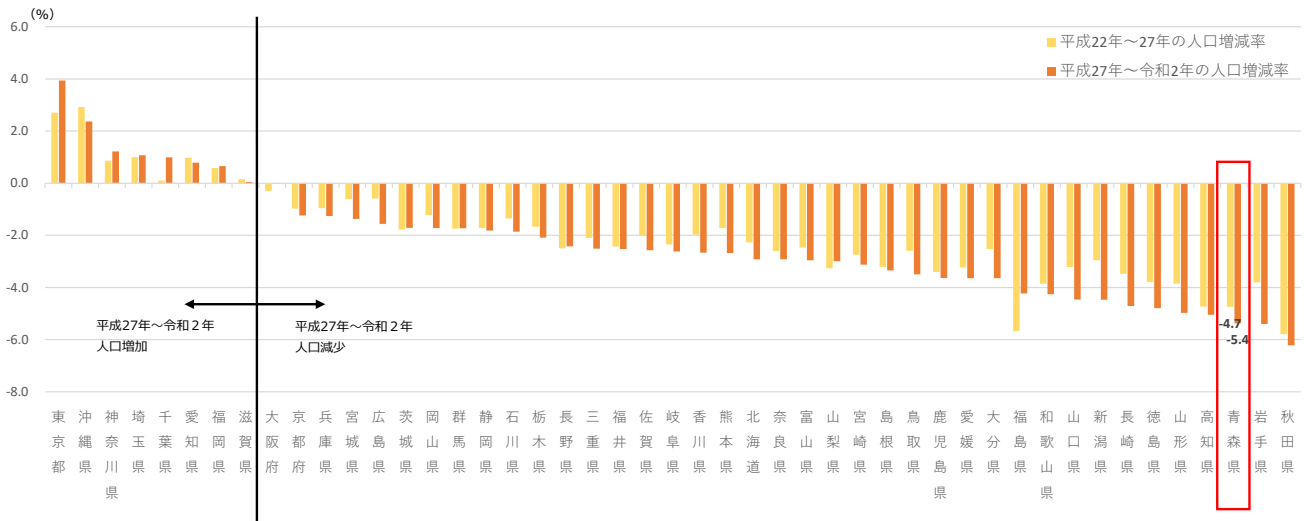


図 都道府県別人口増減率

資料：国勢調査

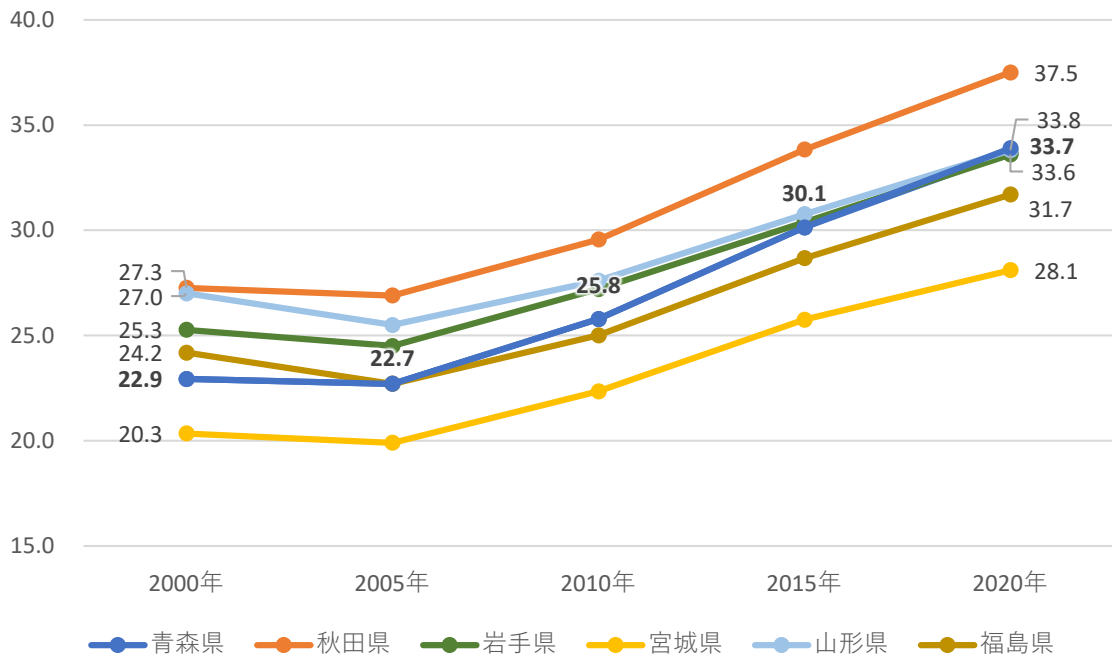


図 東北6県別老年人口割合の推移

資料：国勢調査

(2) 転入・転出の推移

過去10年の推移において、本県では転出者数が転入者数を上回る転出超過の状況が続いており、人口減少の大きな要因になっているものと考えられる。

大学への進学や就職などをきっかけに他県へ転出することなどが大きな理由になっていると考えられる。

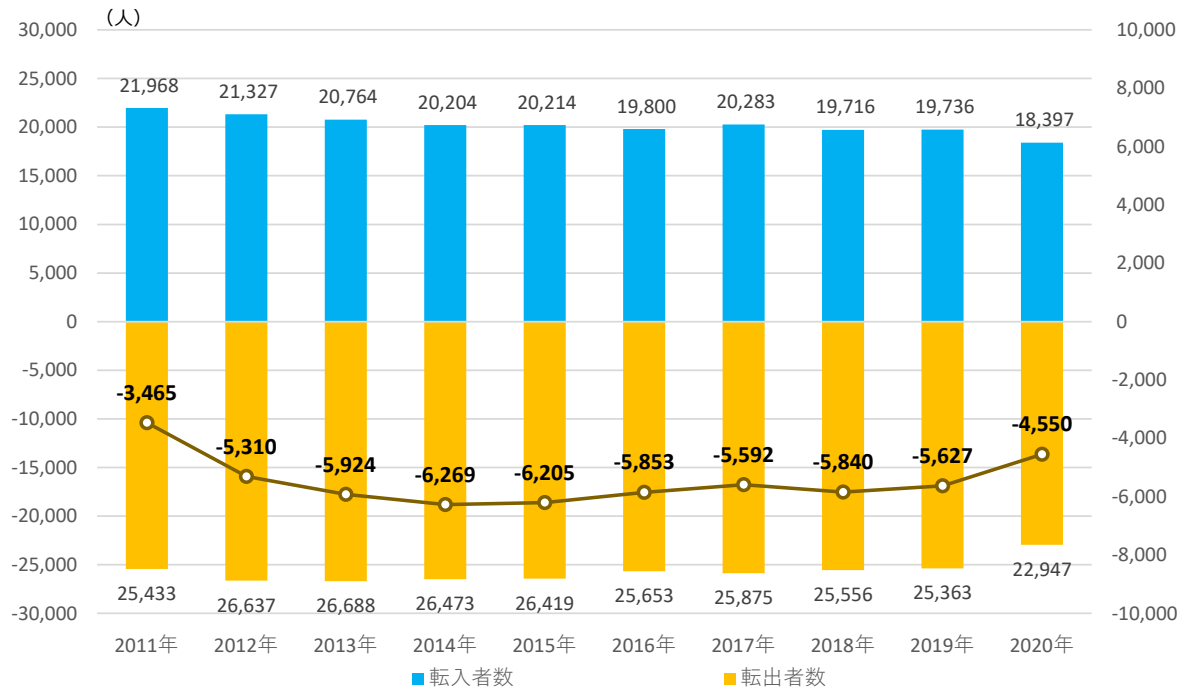


図 転入・転出(社会増減)の推移

出典：青森県の推計人口年報

1-2 県民の移動実態

(1) 目的別の移動手段

日常生活における目的別の移動手段について、全体的に「自家用車（自分で運転）」の割合が8割程度を占めているほか、「自家用車（家族等の送迎）」も含めると9割程度の割合になるなど、自家用車の選択割合が高い傾向がみられる。

なお、通勤・通学や通院などでは、一部で「路線・高速バス」や「鉄道」などを選択する割合がみられるが、全体に占める割合は1割未満であり、地域公共交通の選択割合が低い状況にある。

他方、通勤・通学時の交通手段分担率における他県との比較では、仙台市など人口規模の大きい都市を有する宮城県に次いで、「自家用車」の分担率が低い割合にある。

他県に比べて「徒歩・自転車」や「乗合バス等」の割合が高いことが要因の一つになっており、地域公共交通が比較的利用されている状況にある。

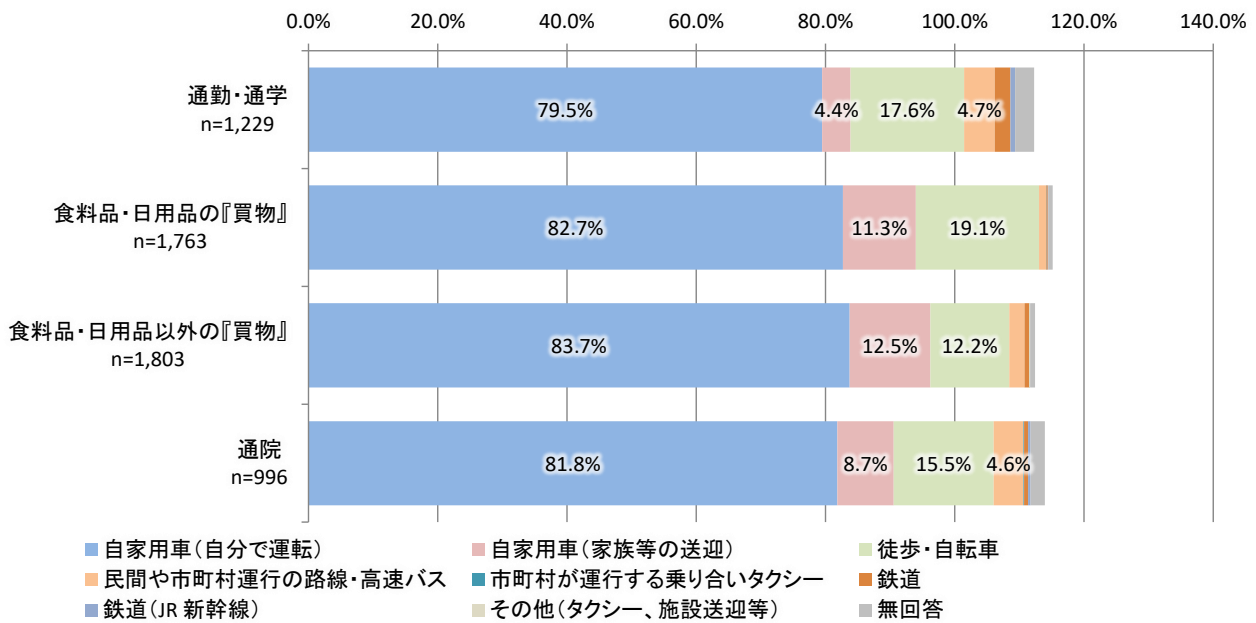


図 目的別の移動手段

出典：2021 県民アンケート調査

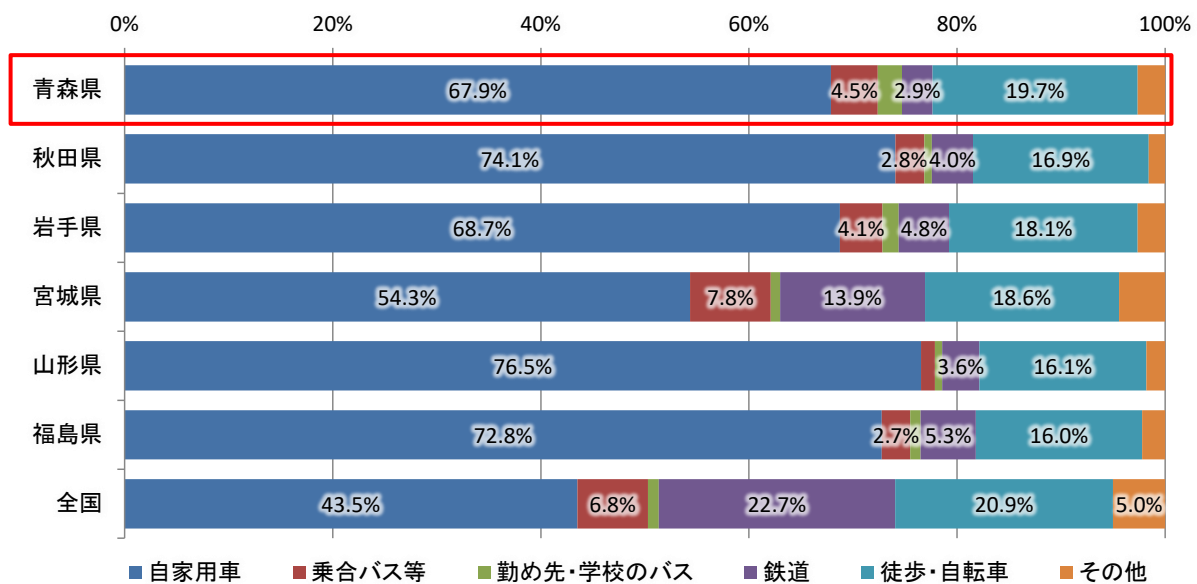


図 通勤・通学時の交通手段分担率(東北6県・全国との比較)

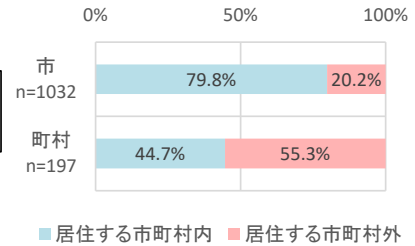
出典：2010 国勢調査

(2)目的別の移動先

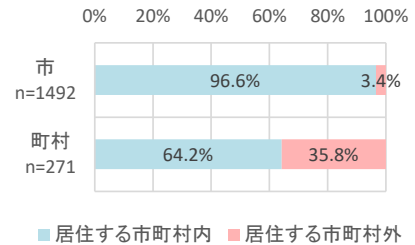
目的別の移動先について、人口の集積が比較的多く、主要な都市機能等も多く立地する「市」に居住する場合には市内での移動が多い傾向にあり、「町村」に居住する場合には、町村外への移動が多い傾向がみられる。

特に、通勤・通学や服飾等の買い物の移動においてその割合が高い傾向にある。

「通勤・通学」の移動先



「食料等の買い物」の移動先



「服飾等の買い物」の移動先

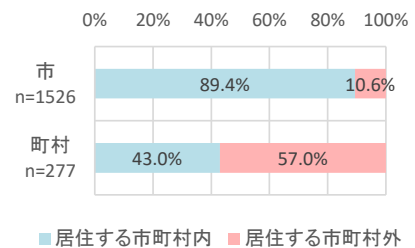


図 目的別の移動先

出典：2021 県民アンケート調査

1-3 自動車・運転免許の保有状況

(1)自動車の保有台数

青森県全体の1世帯当たりの自動車保有台数は1.69台/世帯であり、全国平均1.40台/世帯よりも多いものの、東北6県の中では、仙台市などの規模の大きい都市を有する宮城県に次いで少ない状況にある。

圏域別では西北圏域が2.03台/世帯と、最も高い傾向がみられる一方で、市町村の中でも人口が多く、地域公共交通サービスが比較的充実している青森市・弘前市・八戸市などでは県平均よりも低い傾向がみられる。

前項の交通手段の分担率において、他県に比べて自家用車の分担率が低い状況が確認されていたが、自動車の保有台数においても他県に比べて低い状況にあり、自家用車への依存傾向が比較的低い状況にあるものと考えられる。

表 圏域別の自動車の保有台数

| 圏域 | 市町村名 | 自動車保有数 | | | 世帯 | 1世帯 当たりの 保有台数 |
|-------|--------|---------|---------|------------|------------|---------------------|
| | | 乗用車 | 軽自動車 | 合計 | | |
| 東青圏域 | 青森市 | 84,019 | 82,612 | 166,631 | 118,483 | 1.41 |
| | 平内町 | 3,091 | 3,754 | 6,845 | 3,796 | 1.80 |
| | 今別町 | 656 | 899 | 1,555 | 1,127 | 1.38 |
| | 蓬田村 | 751 | 1,118 | 1,869 | 899 | 2.08 |
| | 外ヶ浜町 | 1,469 | 1,960 | 3,429 | 2,358 | 1.45 |
| | 東青圏域計 | 89,986 | 90,343 | 180,329 | 126,663 | 1.42 |
| 中南圏域 | 弘前市 | 49,883 | 61,279 | 111,162 | 71,022 | 1.57 |
| | 黒石市 | 9,160 | 14,160 | 23,320 | 11,661 | 2.00 |
| | 平川市 | 8,335 | 13,854 | 22,189 | 10,049 | 2.21 |
| | 西目屋村 | 385 | 655 | 1,040 | 437 | 2.38 |
| | 藤崎町 | 4,304 | 6,453 | 10,757 | 4,965 | 2.17 |
| | 大鱒町 | 2,409 | 3,793 | 6,202 | 3,228 | 1.92 |
| | 田舎館村 | 2,183 | 3,409 | 5,592 | 2,401 | 2.33 |
| | 中南圏域計 | 76,659 | 103,603 | 180,262 | 103,763 | 1.74 |
| 三八圏域 | 八戸市 | 78,416 | 70,446 | 148,862 | 95,671 | 1.56 |
| | 三戸町 | 2,984 | 4,694 | 7,678 | 3,566 | 2.15 |
| | 五戸町 | 5,387 | 7,571 | 12,958 | 6,059 | 2.14 |
| | 田子町 | 1,681 | 3,030 | 4,711 | 1,918 | 2.46 |
| | 南部町 | 5,671 | 8,081 | 13,752 | 6,263 | 2.20 |
| | 階上町 | 4,526 | 5,110 | 9,636 | 5,862 | 1.64 |
| | 新郷村 | 848 | 1,441 | 2,289 | 788 | 2.90 |
| | おいらせ町 | 9,148 | 9,432 | 18,580 | 9,258 | 2.01 |
| | 三八圏域計 | 108,661 | 109,805 | 218,466 | 129,385 | 1.69 |
| 西北圏域 | 五所川原市 | 15,609 | 22,862 | 38,471 | 20,908 | 1.84 |
| | つがる市 | 9,487 | 15,950 | 25,437 | 10,823 | 2.35 |
| | 鱒ヶ沢町 | 2,560 | 4,246 | 6,806 | 3,643 | 1.87 |
| | 深浦町 | 2,165 | 3,243 | 5,408 | 3,047 | 1.77 |
| | 板柳町 | 3,622 | 6,369 | 9,991 | 4,476 | 2.23 |
| | 鶴田町 | 3,257 | 6,241 | 9,498 | 4,256 | 2.23 |
| | 中泊町 | 3,052 | 4,782 | 7,834 | 3,870 | 2.02 |
| 西北圏域計 | 39,752 | 63,693 | 103,445 | 51,023 | 2.03 | |
| 上北圏域 | 十和田市 | 22,208 | 24,054 | 46,262 | 25,540 | 1.81 |
| | 三沢市 | 19,294 | 13,549 | 32,843 | 17,252 | 1.90 |
| | 野辺地町 | 4,010 | 4,093 | 8,103 | 5,433 | 1.49 |
| | 七戸町 | 5,366 | 6,261 | 11,627 | 5,447 | 2.13 |
| | 六戸町 | 3,708 | 4,599 | 8,307 | 3,840 | 2.16 |
| | 横浜町 | 1,576 | 1,596 | 3,172 | 1,813 | 1.75 |
| | 東北町 | 6,001 | 7,142 | 13,143 | 5,871 | 2.24 |
| | 六ヶ所村 | 5,593 | 3,747 | 9,340 | 5,194 | 1.80 |
| 上北圏域計 | 67,756 | 65,041 | 132,797 | 70,390 | 1.89 | |
| 下北圏域 | むつ市 | 18,056 | 19,067 | 37,123 | 24,077 | 1.54 |
| | 大間町 | 1,771 | 1,739 | 3,510 | 2,090 | 1.68 |
| | 東通村 | 2,327 | 2,300 | 4,627 | 2,559 | 1.81 |
| | 風間浦村 | 566 | 583 | 1,149 | 750 | 1.53 |
| | 佐井村 | 586 | 708 | 1,294 | 826 | 1.57 |
| | 下北圏域計 | 23,306 | 24,397 | 47,703 | 30,302 | 1.57 |
| 青森県計 | | | | 863,002 | 511,526 | 1.69 |
| 山形県計 | | | | 819,136 | 398,015 | 2.06 |
| 福島県計 | | | | 1,423,690 | 742,911 | 1.92 |
| 秋田県計 | | | | 710,744 | 385,187 | 1.85 |
| 岩手県計 | | | | 886,824 | 492,436 | 1.80 |
| 宮城県計 | | | | 1,462,506 | 982,523 | 1.49 |
| 東北 | | | | 6,886,209 | 3,512,598 | 1.96 |
| 全国 | | | | 77,991,114 | 55,830,154 | 1.40 |

出典：2020年度市町村別保有車両数（東北運輸局）、2020国勢調査

(2) 運転免許の保有状況

県内の免許保有者数は、過去5年間に於いて概ね横ばい傾向にあるが、人口10万人当たりの免許保有者数は、県全体の人口が減少傾向であることから、増加傾向にある。

なお、東北地方の他の5県との比較では、自動車の1世帯当たりの保有台数と同様、保有者数は比較的少ない傾向にある。

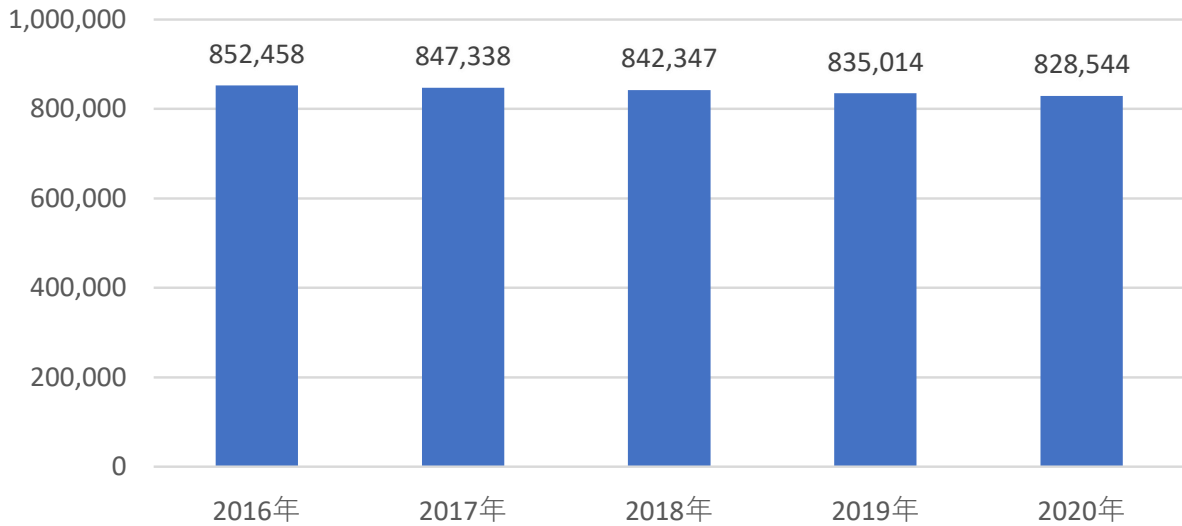


図 青森県の免許保有者の推移

出典：運転免許統計（警察庁）

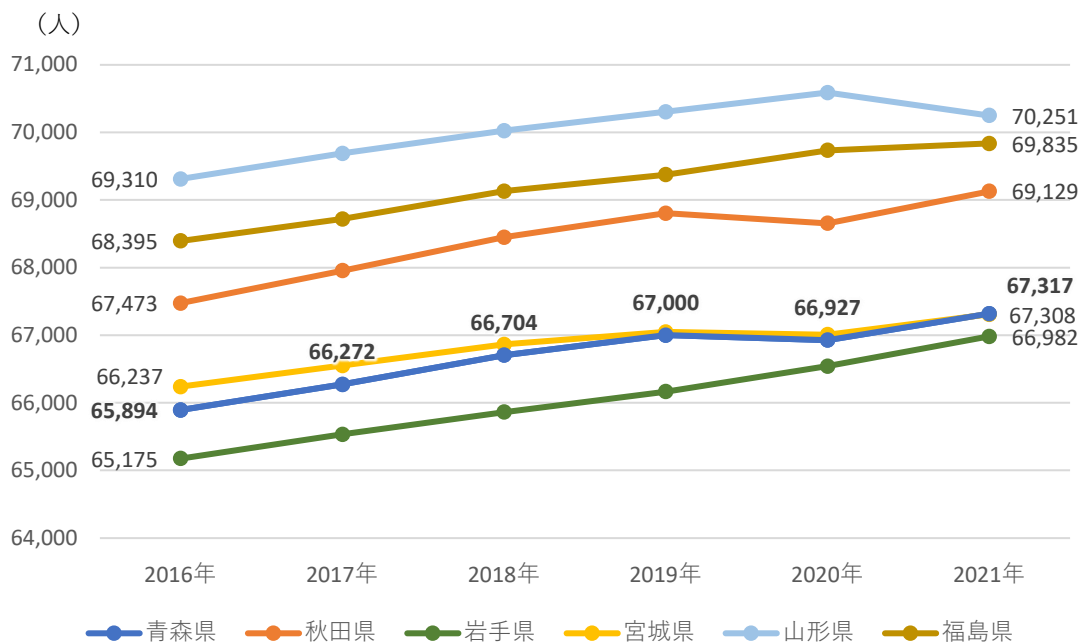


図 東北6県の人口10万人当たりの免許保有者の推移

出典：運転免許統計（警察庁）、数値算出のため各県公表資料から総人口を参照

1-4 観光動向

(1)観光入込客数

本県の観光入込客数は、コロナ禍以前の2019年(令和元年)までは増加傾向にあったが、2020年(令和2年)にはコロナ禍の影響により、東北地方の他の5県と同様、大幅に減少している。

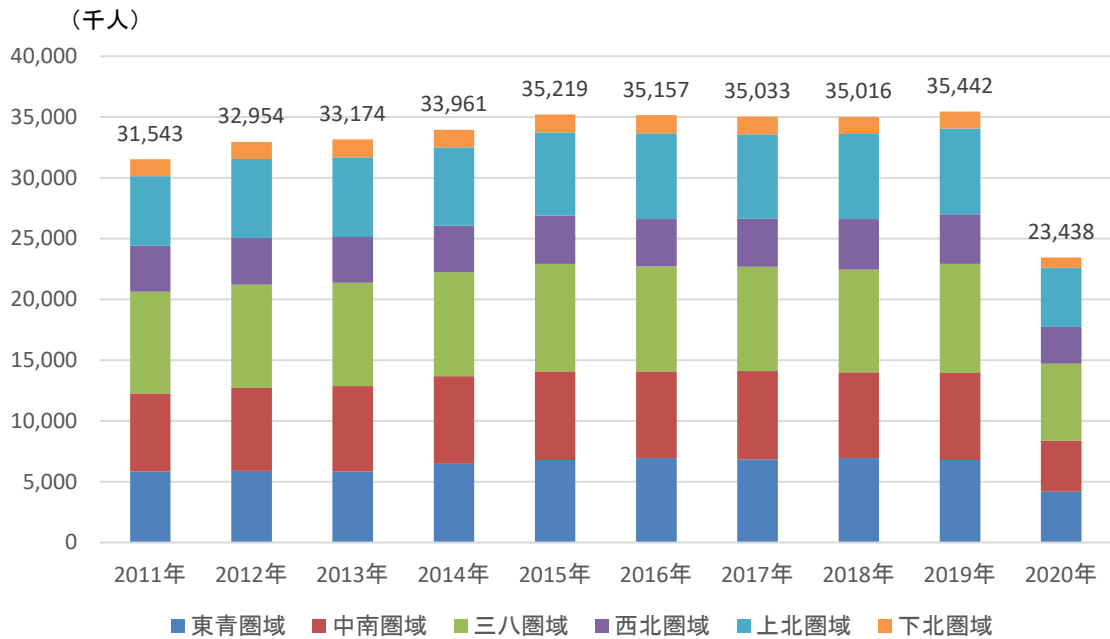


図 圏域別の観光入込客数

出典：宿泊旅行統計調査（観光庁）

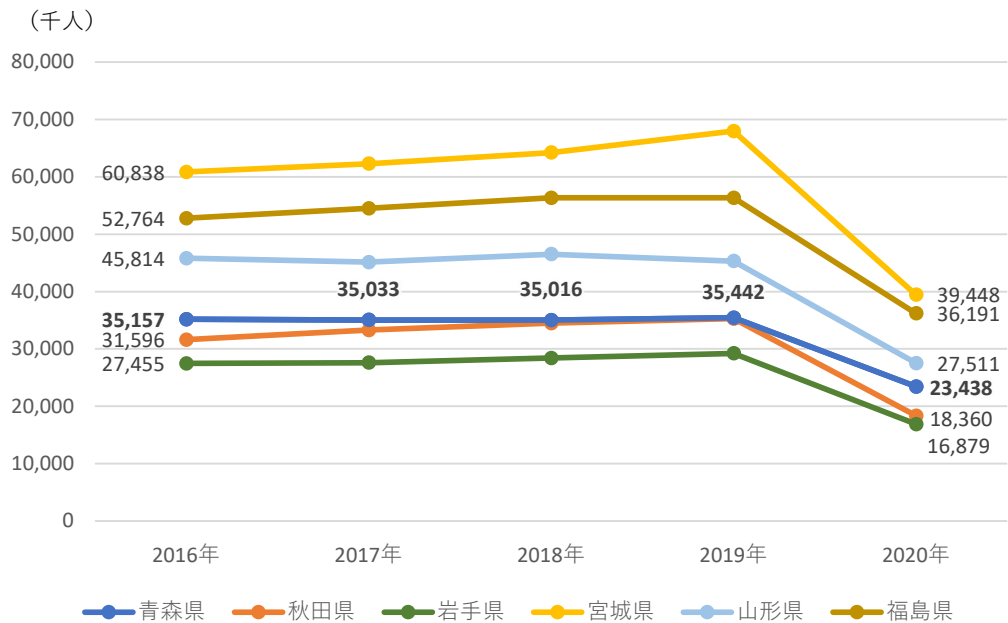


図 東北6県の観光入込客数

出典：宿泊旅行統計調査（観光庁）

(2)外国人延べ宿泊者数

外国人延べ宿泊者数については、2019年（令和元年）まで観光入込客数よりも高い増加率で推移してきたが、2020年（令和2年）には大幅に減少している。

なお、本県の外国人延べ宿泊者数は、2019年（令和元年）まで東北6県のなかで宮城県に次いで2番目に多い数値となっているなど、比較的多くの外国人が訪れる状況にあった。

今後、コロナ禍の収束に伴って観光交流などが再度活発化する際には、外国人観光客などの流動も戻ってくることが考えられる。

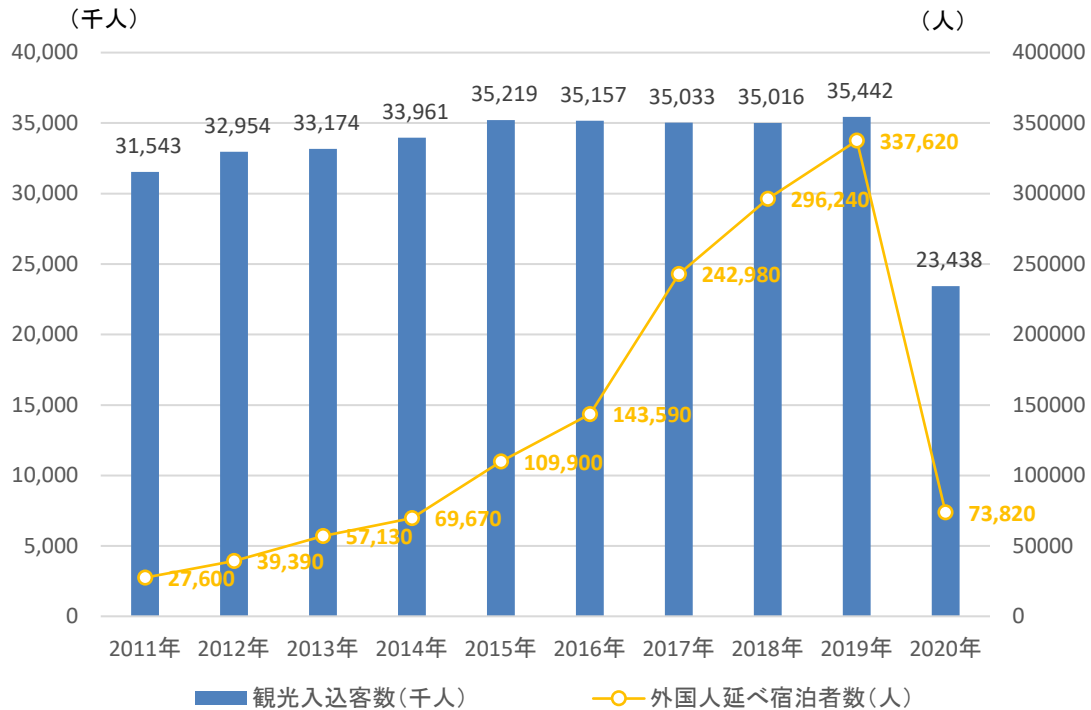


図 観光入込客数及び外国人延べ宿泊者数

出典：宿泊旅行統計調査（観光庁）

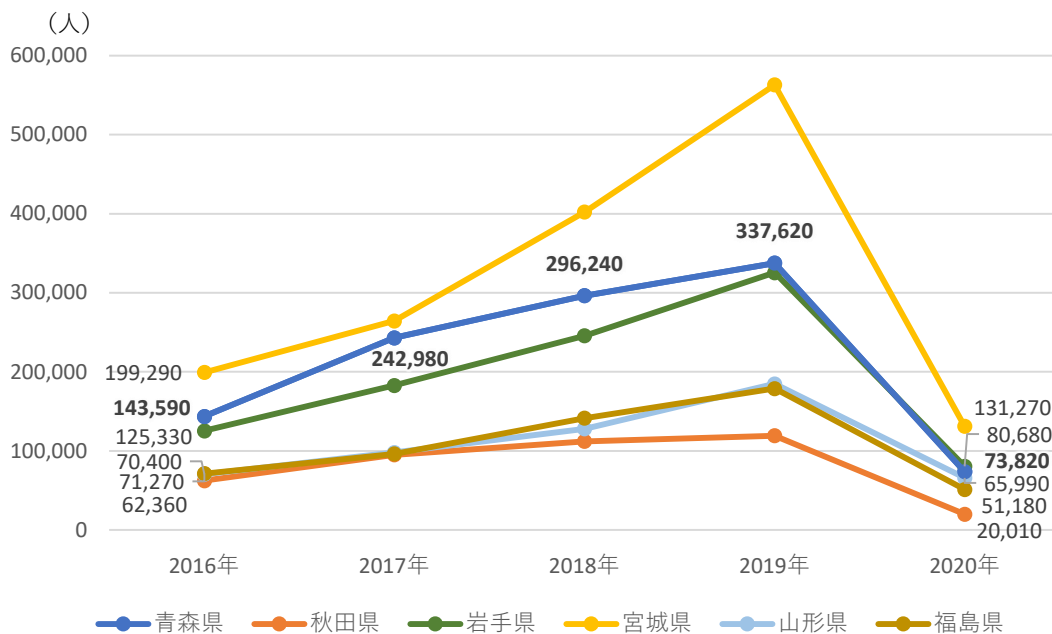


図 東北6県の外国人延べ宿泊者数

出典：宿泊旅行統計調査（観光庁）

1-5 その他

県では、社会の急速な変化や少子化に伴う生徒数の更なる減少に対応するため、2018年（平成30年）以降の概ね10年間を見据えた県立高校教育改革に関する基本的な考え方を示す「青森県立高等学校教育改革推進計画基本方針」を2016年（平成28年）に策定した。

本方針を踏まえ、「高等学校教育を受ける機会の確保」と「充実した教育環境の整備」の二つの観点を考慮し、2018年度（平成30年度）から2022年度（令和4年度）までの具体的な学校規模・配置等を示す第1期実施計画を2017年（平成29年）に策定した。

また、2021年（令和3年）には2023年度（令和5年度）から2027年度（令和9年度）までを計画期間とする第2期実施計画を策定した。第2期実施計画は、第1期実施計画に引き続き、この二つの観点到意をいながら、統合等を含む計画的な学校配置を進めることとしている。

なお、県立高校の立地数の減少に伴い、それまでは居住地内で通学可能であった生徒が、他地域（他市町村）へ通学するケースなどが生じ、市町村間を跨いだ広域的な通学の必要性が高まることが想定される。

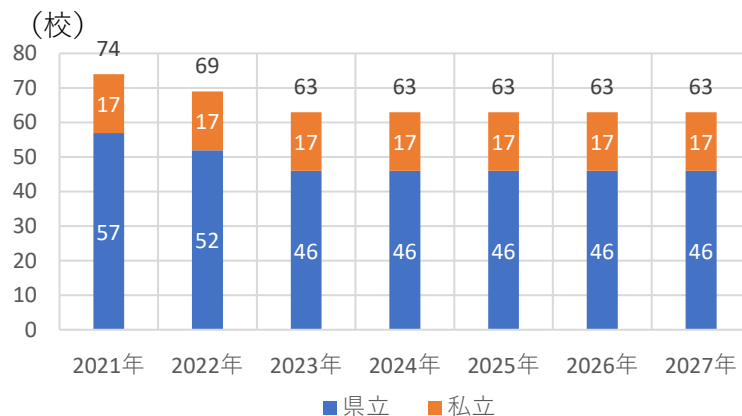


図 県内の高校立地数(直近7か年の動向)

出典：県資料より作成

※2024年以降については予定であり、変更となる可能性がある

表 県全体に係る特性等のまとめ

| 項目 | 概要 |
|---------------|--|
| 人口の推移 | <ul style="list-style-type: none"> ○本県の人口は減少傾向にあり、今後 20 年では約 27%（約 32.9 万人）の人口が減少。他方、老年人口割合が増加する見込みであり、特に 2045 年には老年人口割合（47.1%）が、生産年齢人口（44.4%）を上回る見込み。 ○移動に制約を抱える高齢者層が今後も増加することが想定され、移動手段の確保に向けた対応が、より一層求められることが想定。 ○特に、他県に比べて老年人口割合が高い傾向にあることから、高齢化に対して比較的早期の対応が求められる状況にある。 |
| 県民の移動実態 | <ul style="list-style-type: none"> ○日常生活の目的別の移動手段は、「自家用車」が 9 割程度の割合を占め、自家用車の選択割合が高い傾向。 ○「路線・高速バス」や「鉄道」などの地域公共交通の選択割合は 1 割未満であるなど低い状況。 ○目的別の移動先について、人口の集積が比較的多く、主要な都市機能等も多く立地する「市」に居住する場合には市内での移動が多い傾向にあり、「町村」に居住する場合には、町村外への移動が多い傾向。 ○通勤・通学時の交通手段分担率における「自家用車」の分担率は他県との比較では低い割合。 ○他県に比べて「徒歩・自転車」や「乗合バス等」の割合が高いことが要因の一つになっており、地域公共交通が比較的利用されている状況。 |
| 自動車・運転免許の保有状況 | <ul style="list-style-type: none"> ○青森県全体の 1 世帯当たりの自動車保有台数は 1.69 台/世帯であり、全国平均 1.40 台/世帯よりも多いものの、東北 6 県の中では、仙台市などの人口規模の大きい都市を有する宮城県に次いで少ない状況。 ○市町村の中でも人口が多く、地域公共交通サービスが比較的充実している青森市・弘前市・八戸市などでは県平均よりも低い傾向。 ○前項の交通手段の分担率と同様、自動車の 1 世帯当たりの保有台数においても他県に比べて低い状況にあり、自家用車への依存傾向が比較的低い状況にあるものと考察。 |
| 観光動向 | <ul style="list-style-type: none"> ○新型コロナウイルス感染症の影響を受け、県内の観光入込客数及び外国人延べ宿泊者数は大幅に減少。 ○他方、コロナ禍以前（2019 年まで）は、いずれも増加傾向にあり、アフターコロナ後の回復にも期待。 |
| その他 | <ul style="list-style-type: none"> ○県では、2018 年（平成 30 年）以降の概ね 10 年間を期間とする青森県立高等学校教育改革推進計画基本方針に基づき、「高等学校教育を受ける機会の確保」と「充実した教育環境の整備」の二つの観点を考慮しながら、計画を推進することとしている。これに伴い、統合等により県立高校の立地数は減少する見込み。 ○今後、他地域へ通学するケースなどが増加することも想定。 |

2. 圏域別の特性等

2-1 東青圏域

(1) 圏域の概要

| 項目 | 概要 |
|---------------------|---|
| 対象市町村 | 1市3町1村 (青森市、平内町、外ヶ浜町、今別町、蓬田村) |
| 人口・世帯数・面積 (2020) | 人口：295,593人 世帯数：126,663世帯 面積：1,478.1km ² 出典：国勢調査 |
| 計画策定状況(予定等) | 青森市地域公共交通網形成計画：2018～2027 (2024～次期計画を更新予定) 平内町地域公共交通計画：2021～2025 今別町地域公共交通計画：2023～2027 |



(2) 人口の推移等

2020年現在の総人口は295,593人であるが、2045年には192,673人となる予測である。(2020比65.1%)

2045年には老年人口割合が48.3%となり、生産年齢人口(44.1%)を上回る予測。高齢化の分布状況では、青森市郊外部や青森市以外の町村において老年人口割合が35%以上の地区が多く、特に上磯地域では老年人口割合が40%以上を超える地区がほとんどである。社会増減(転入・転出)は、直近10年では転出超過の状況にあり、2019年から2020年にかけて転入・転出いずれも減少する傾向がみられた。

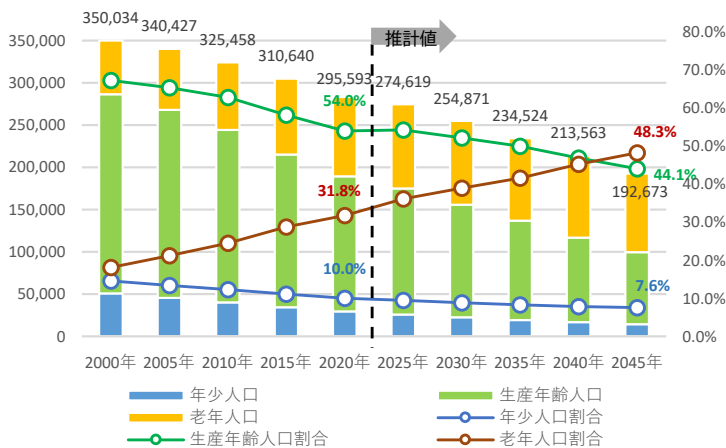


図 圏域全体の人口推移

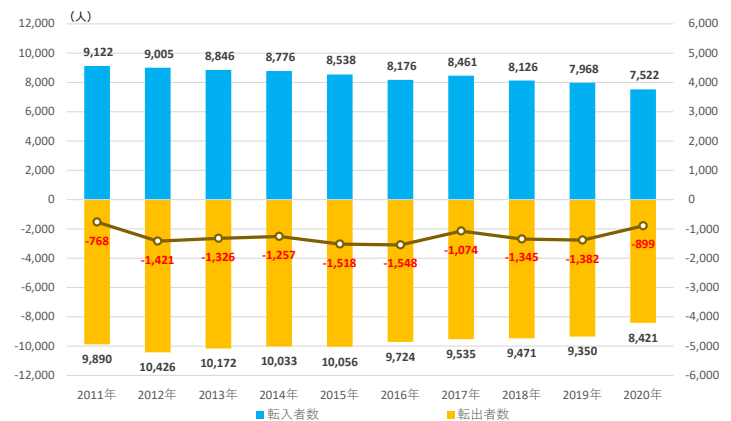


図 転入・転出の推移

出典：国勢調査、日本の地域別将来推計人口(国立社会保障・人口問題研究所)

出典：青森県の推計人口年報

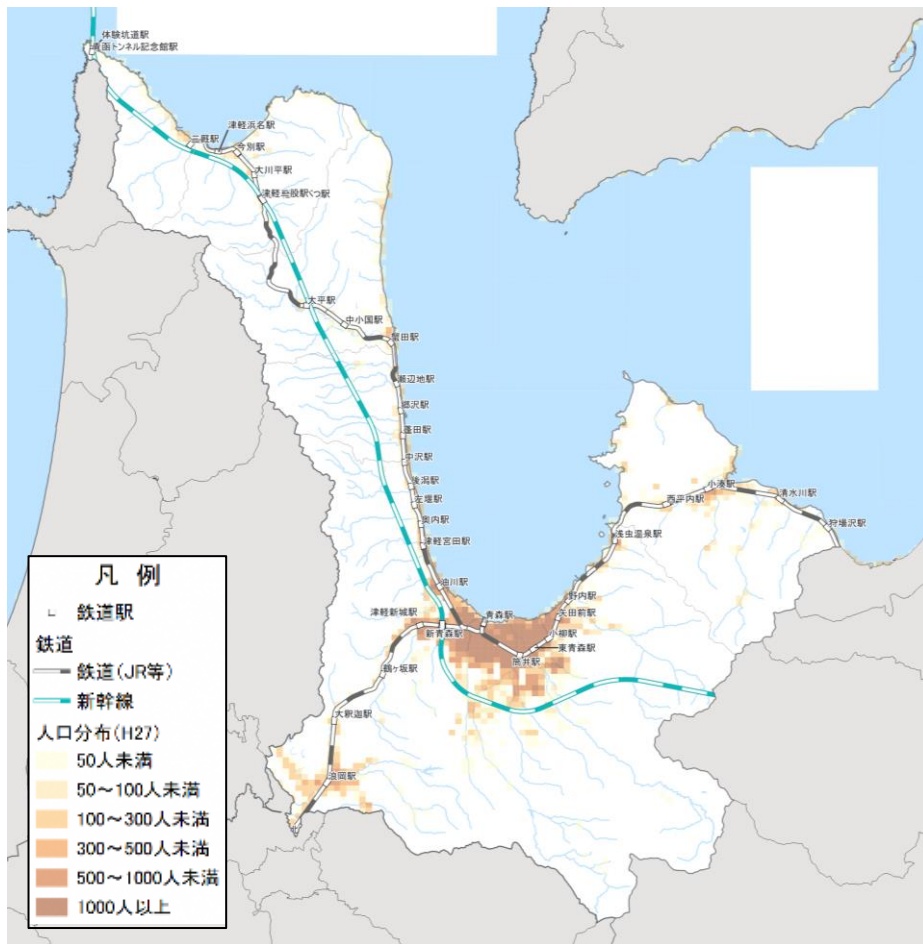


図 人口分布(2015)

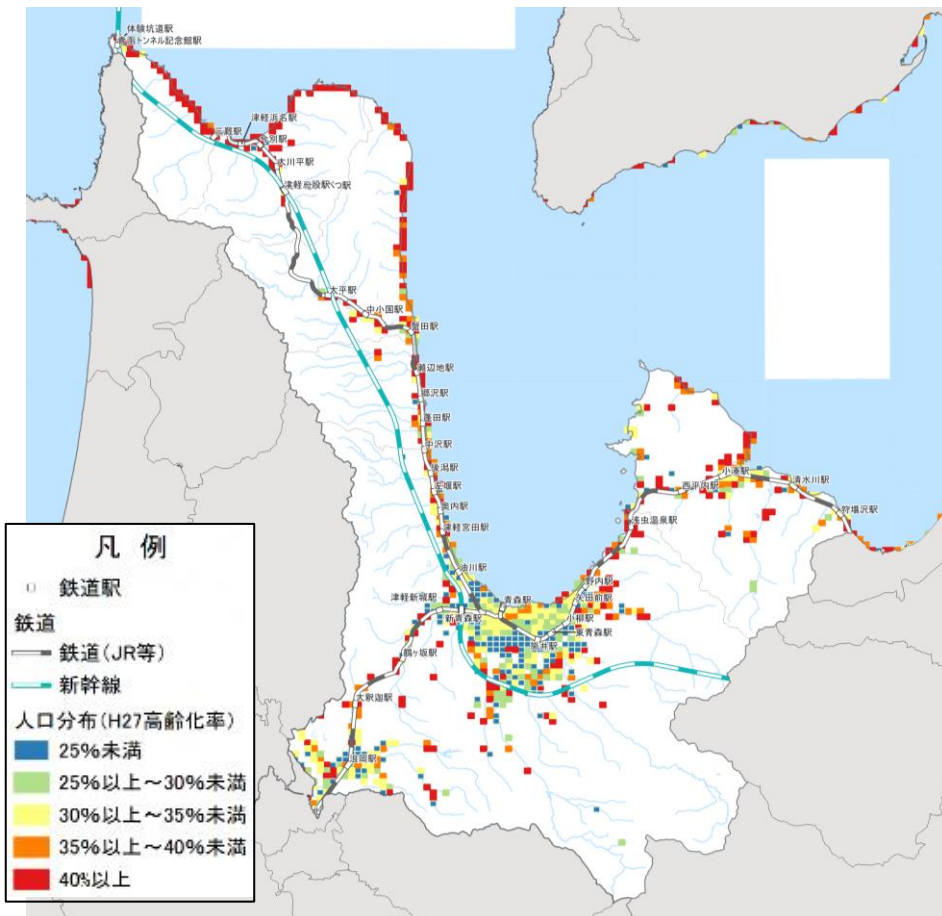


図 老年人口割合の分布状況(2015)

出典：2015 国勢調査

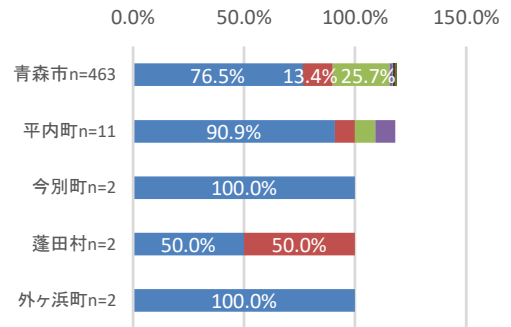
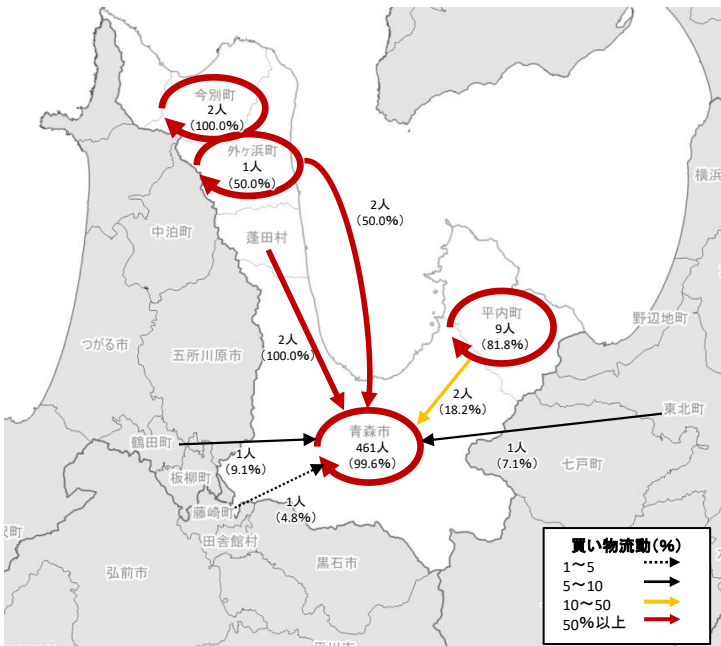
(3)移動特性等

買い物や通勤を目的とした移動では、自市町村内での移動が多い傾向にあるが、通院や通学目的では青森市への移動が多くみられ、また、圏域外の市町村から青森市への移動もみられるなど、日常生活において市域を跨ぐ広域的な移動の実態がみられる。

通学以外の目的での移動手段は「自家用車（自分で運転）」の割合が最も多いが、青森市では通院や通勤を目的とした移動において、「バス交通」や「鉄道」の利用もみられる。

通学では「鉄道」の利用が夏期で2~3割程度と、他圏域と比べて高く、また、冬期になると更に割合が増加し、圏域別では最も利用割合が高い状況となっている。なお、冬期には「保護者の送迎」の割合も増加する傾向にある。

○買い物(食料品等)目的



- 自家用車(自分で運転)
- 自家用車(送迎)
- 徒歩・自転車
- バス交通
- 乗合タクシー
- 鉄道
- 航路
- 一般タクシー
- その他

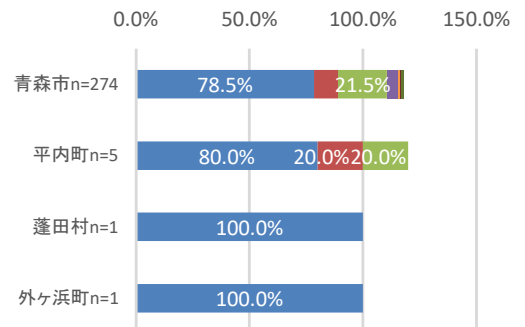
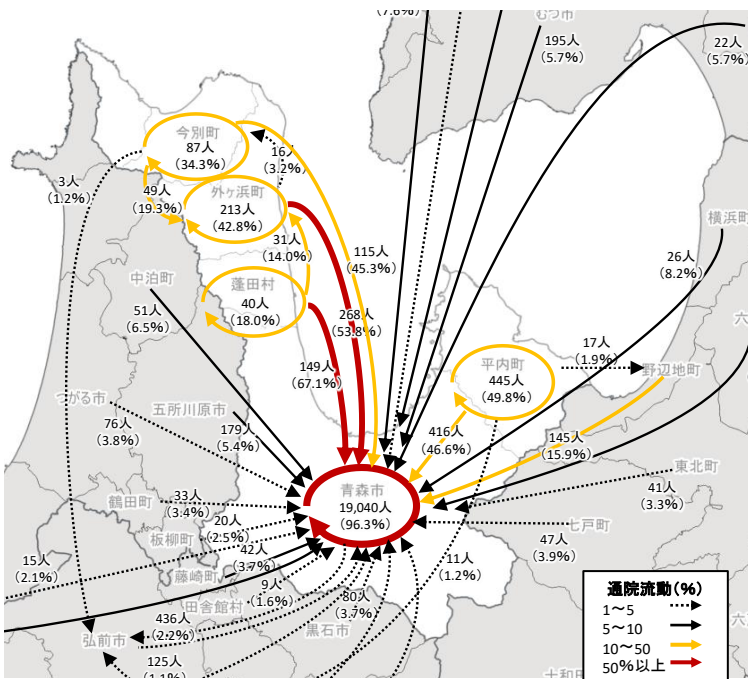
※n値は居住地の回答者数
※複数回答の為100%を超える場合がある

出典:

流動図: 2021 県民アンケート調査結果
移動手段: 2021 県民アンケート調査結果

※流入流出率1%以上表示
※地図の数値の上段は行先の回答者数
下段は行先の回答者数/居住地の回答者数

○通院目的



- 自家用車(自分で運転)
- 自家用車(送迎)
- 徒歩・自転車
- バス交通
- 乗合タクシー
- 鉄道
- 航路
- 一般タクシー
- その他

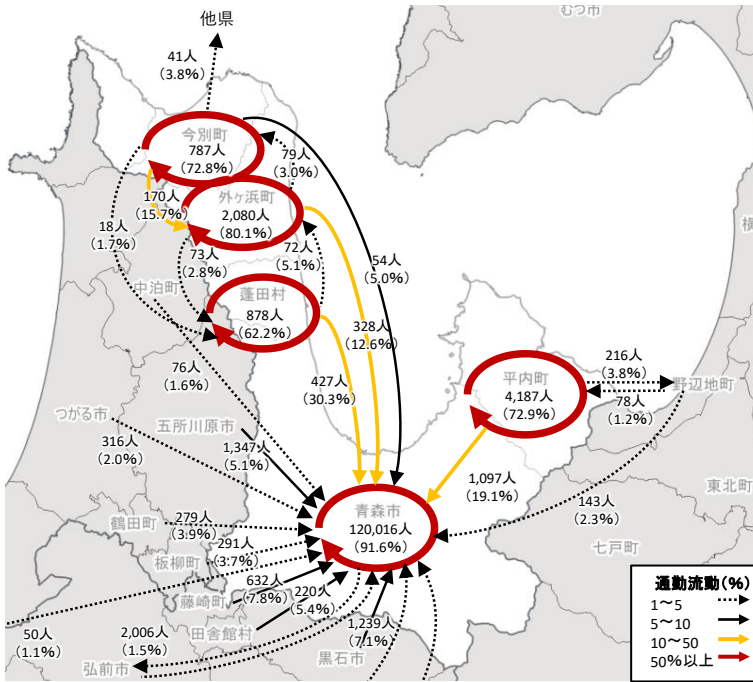
※n値は居住地の回答者数
※複数回答の為100%を超える場合がある

出典:

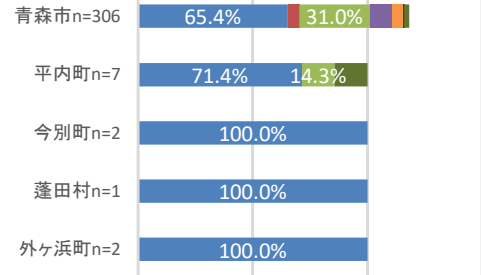
流動図: 2016 青森県受療動向調査
移動手段: 2021 県民アンケート調査結果

※流入流出率1%以上表示
※地図の数値の上段は行先の回答者数
下段は行先の回答者数/居住地の回答者数

○通勤目的



0.0% 50.0% 100.0% 150.0%



- 自家用車(自分で運転)
- 自家用車(送迎)
- 徒歩・自転車
- 乗合タクシー
- 航路
- その他
- バス交通
- 鉄道
- 一般タクシー

※ n 値は居住地の回答者数
※ 複数回答の為 100%を超える場合がある

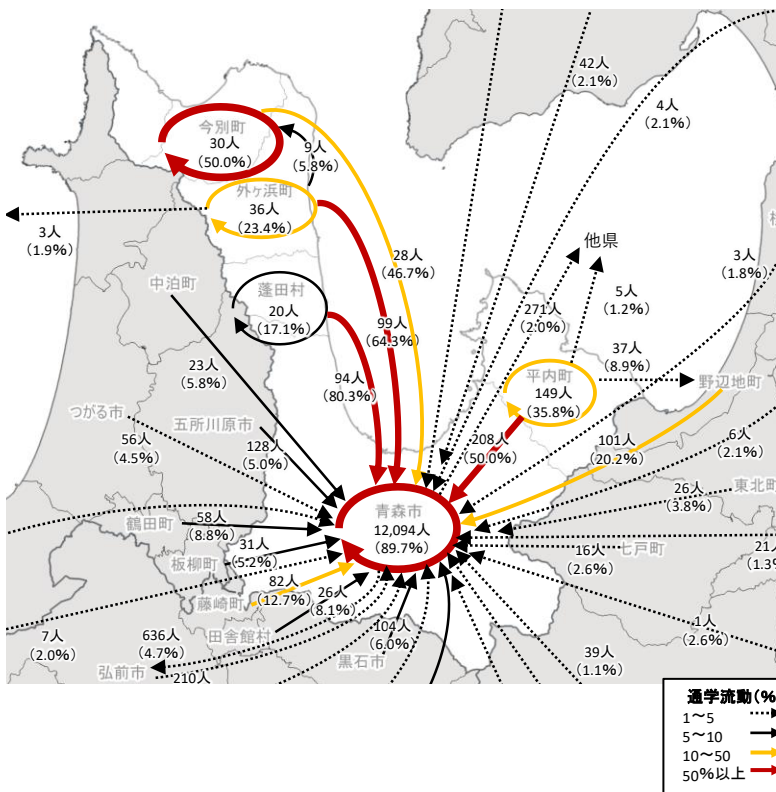
出典:

流動図: 2015 国勢調査

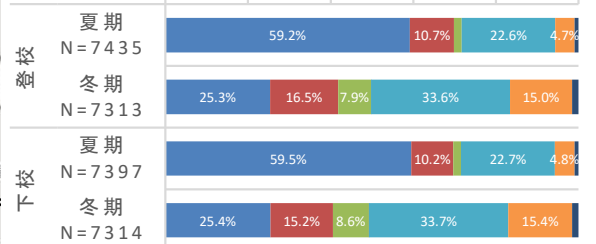
移動手段: 2021 県民アンケート調査結果

※ 流入流出率1%以上表示
※ 地図の数値の上段は行先の回答者数
下段は行先の回答者数/居住地の回答者数

○通学目的



0.0% 20.0% 40.0% 60.0% 80.0% 100.0%



※ n 値は圏域で通学手段を答えた生徒数の合計
※ 複数回答の為 100%を超える場合がある

出典:

流動図: 2015 国勢調査

移動手段: 2021 高校アンケート調査結果

※ 流入流出率1%以上表示
※ 地図の数値の上段は行先の回答者数
下段は行先の回答者数/居住地の回答者数

2-2 中南圏域

(1) 圏域の概要

| 項目 | 概要 |
|-----------------|--|
| 対象市町村 | 3市2町2村 (弘前市、黒石市、平川市、藤崎町、大鰐町、田舎館村、西目屋村) |
| 人口・世帯数・面積(2020) | 人口：262,808人 世帯数：103,763世帯 面積：1,556.4km ² 出典：国勢調査 |
| 計画策定状況(予定等) | 弘前市地域公共交通網形成計画：2016～2025(2024～次期計画を更新予定) 黒石市地域公共交通網形成計画：2019～2024(2025～次期計画を更新予定) 平川市地域公共交通計画：2021～2025 ※大鰐町：2023～新規計画を策定予定 ※藤崎町・西目屋村：策定予定(時期未定) |



(2) 人口の推移等

2020年現在の総人口は262,808人であるが、2045年には179,814人となる予測である。(2020年比68.4%)

2045年には老年人口割合が43.7%となり、2020年現在よりも10.5ポイント増加する予測。高齢化の分布状況では、弘前市外縁部や周辺市町村において老年人口割合が40%以上の分布が多くみられる。社会増減(転入・転出)は、直近10年では転出超過の状況にあるが、2018年から2020年にかけて社会減の人数が減少する傾向がみられる。

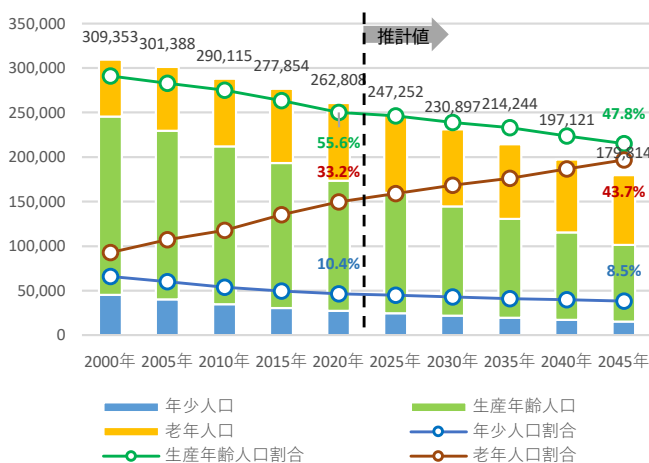


図 圏域全体の人口推移

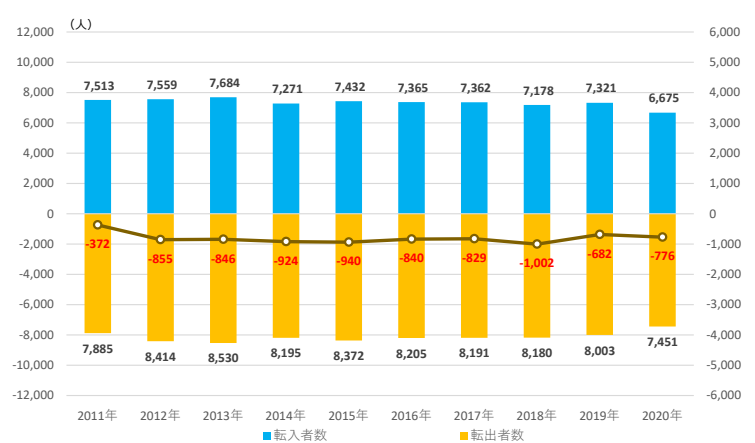


図 転入・転出の推移

出典：国勢調査、日本の地域別将来推計人口(国立社会保障・人口問題研究所)

出典：青森県の推計人口年報

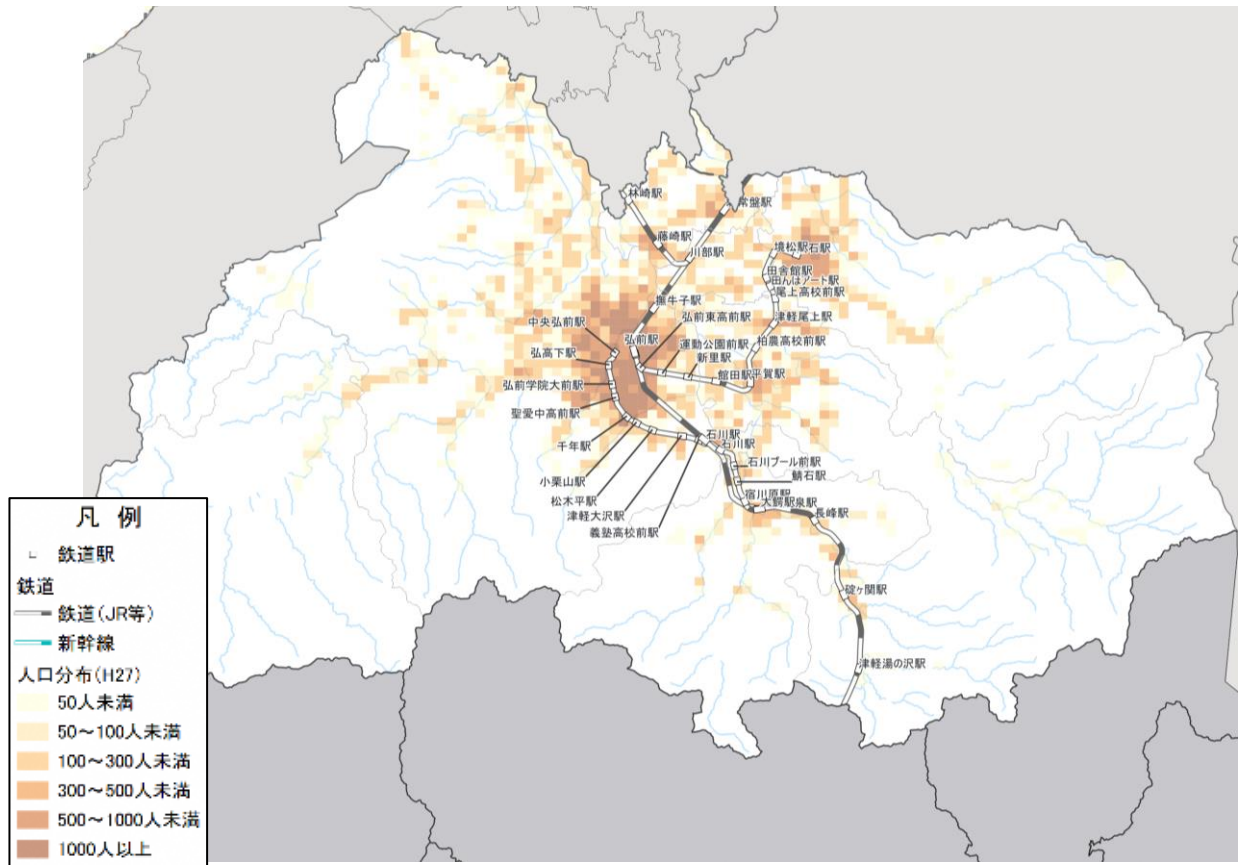


図 人口分布(2015)

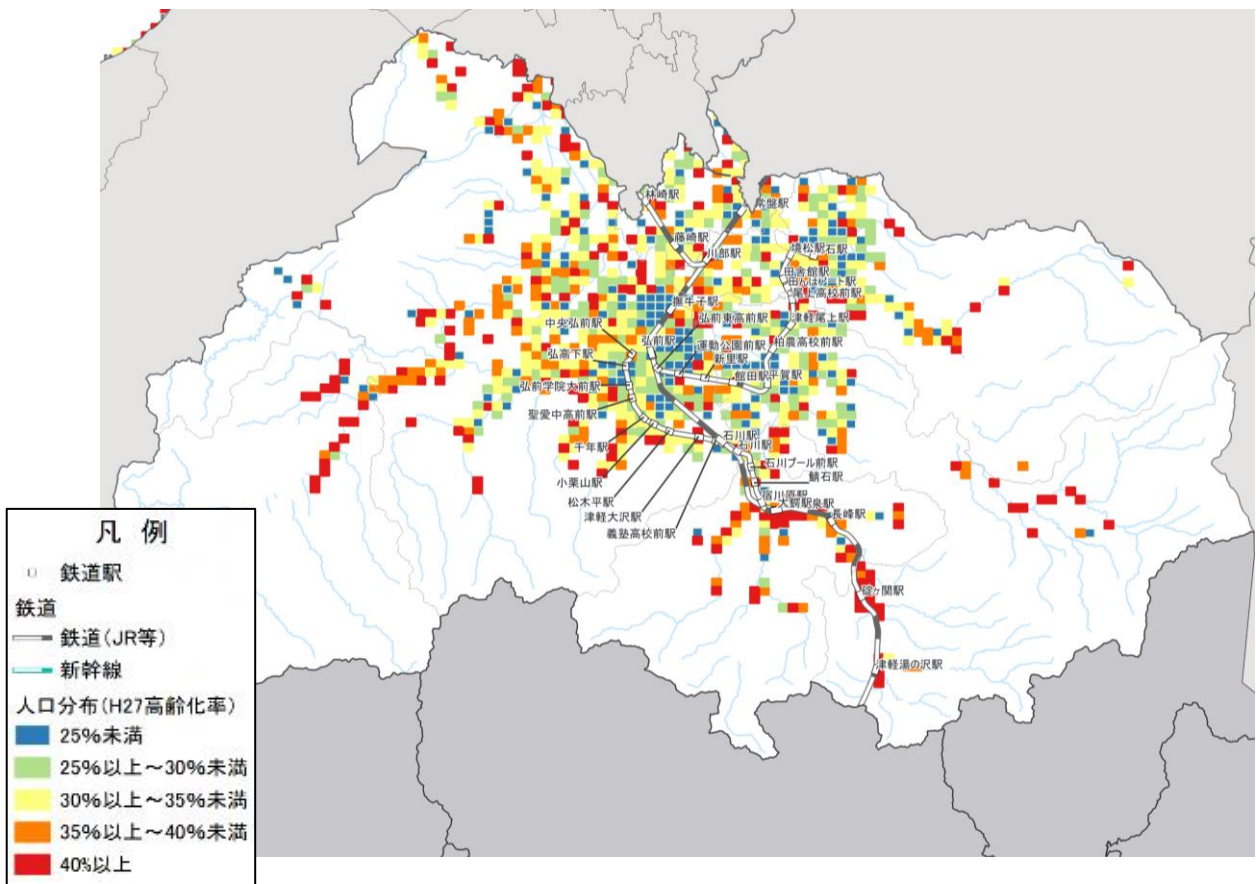


図 老年人口割合の分布状況(2015)

出典：2015 国勢調査

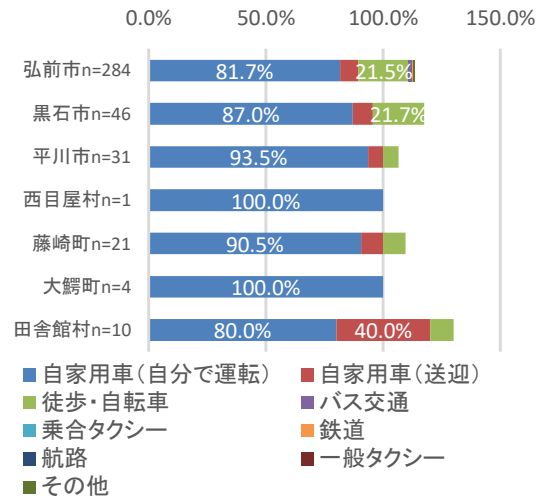
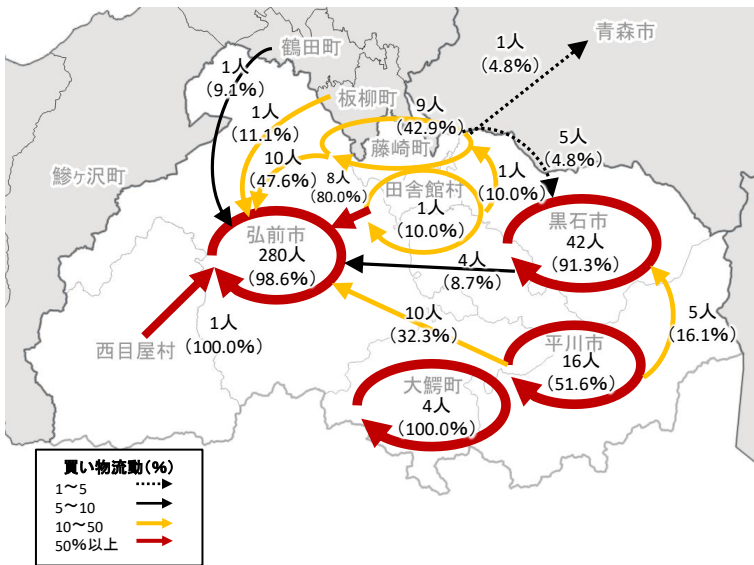
(3)移動特性等

買い物や通院を目的とした移動では、弘前市周辺の市町村から弘前市への市域を跨いだ広域的な移動が発生しており、特に通院においては高い割合で弘前市へ移動している実態がみられる。

各目的の移動手段は、通学を除いて全体的に「自家用車（自分で運転、送迎）」によるものが高い割合を占めており、「バス交通」や「鉄道」などの地域公共交通の選択は限定的である。

通学においても高校が多数立地する弘前市への移動割合が高い傾向にあり、「鉄道」や「路線バス」などの地域公共交通の選択割合は3割以上みられる。他方、冬期になると「保護者の送迎」の割合が3割程度まで増加している。

○買い物(食料品等)目的

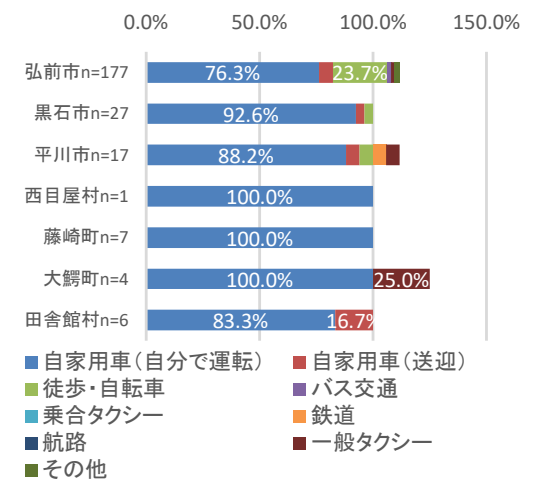
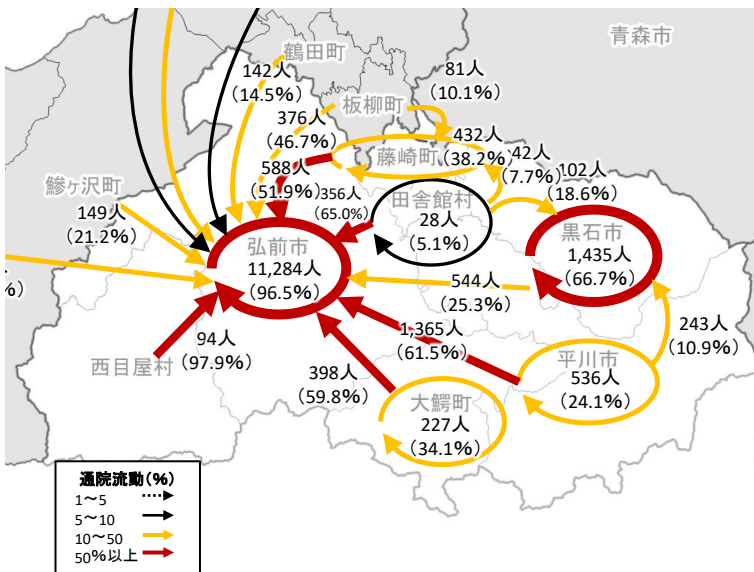


※n 値は居住地の回答者数
 ※複数回答の為 100%を超える場合がある

出典：

流動図：2021 県民アンケート調査結果
 移動手段：2021 県民アンケート調査結果

○通院目的

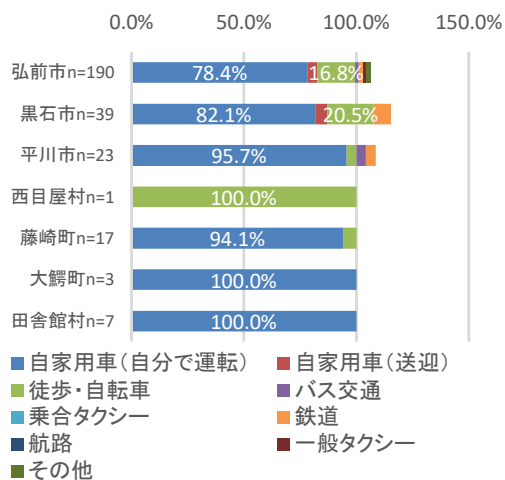
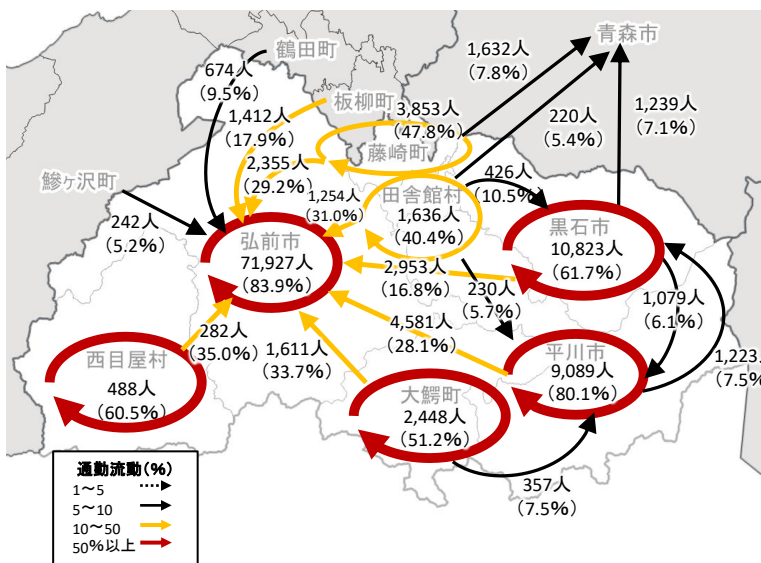


※n 値は居住地の回答者数
 ※複数回答の為 100%を超える場合がある

出典：

流動図：2016 青森県受療動向調査
 移動手段：2021 県民アンケート調査結果

○通勤目的



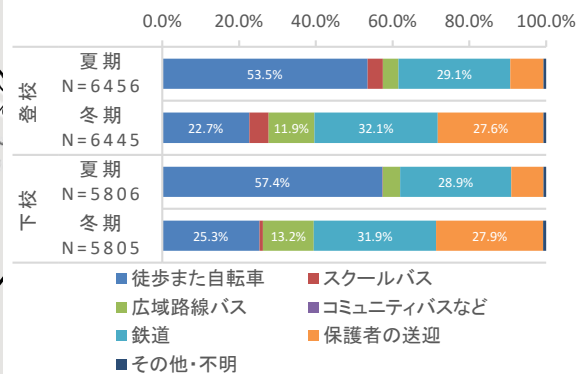
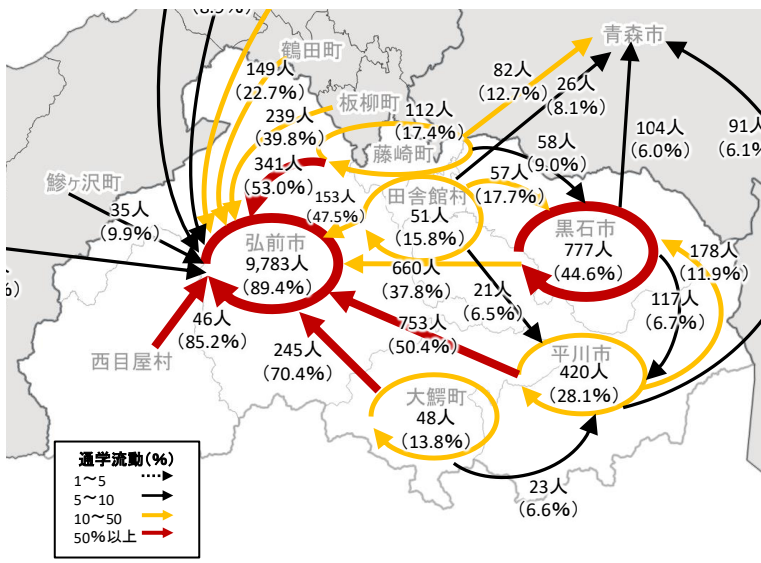
※n 値は居住地の回答者数
 ※複数回答の為 100%を超える場合がある

出典:

流動図: 2015 国勢調査

移動手段: 2021 県民アンケート調査結果

○通学目的



※n 値は圏域で通学手段を答えた生徒数の合計
 ※複数回答の為 100%を超える場合がある

出典:

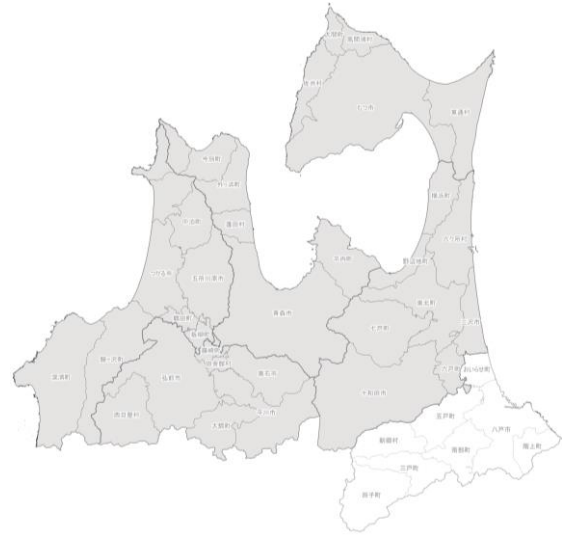
流動図: 2015 国勢調査

移動手段: 2021 高校アンケート調査結果

2-3 三八圏域

(1) 圏域の概要

| 項目 | 概要 |
|-----------------|---|
| 対象市町村 | 1市6町1村 (八戸市、三戸町、五戸町、田子町、南部町、階上町、新郷村、おいらせ町) |
| 人口・世帯数・面積(2020) | 人口：310,282人 世帯数：129,385世帯 面積：1346.9km ² 出典：国勢調査 |
| 計画策定状況(予定等) | 八戸市地域公共交通網形成計画：2016～2022 八戸圏域地域公共交通網形成計画：2019～2023(2023～次期計画を更新予定) 八戸圏域地域公共交通利便増進実施計画：2019～2023(2024～次期計画を更新予定) |



(2) 人口の推移等

2020年現在の総人口は310,282人であるが、2045年には218,568人となる予測である。(2020年比70.4%)

2045年には老年人口割合が46.2%となり、生産年齢人口(45.1%)を上回る予測。高齢化の分布状況では、八戸市以外の町村において老年人口割合が40%以上の分布が多くみられる。社会増減(転入・転出)は、直近10年では転出超過の状況にあるが、2018年から2020年にかけて社会減の人数が減少する傾向がみられる。

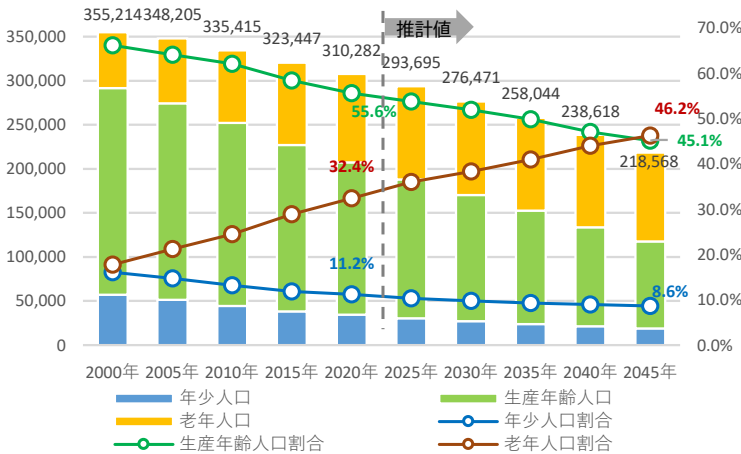


図 圏域全体の人口推移

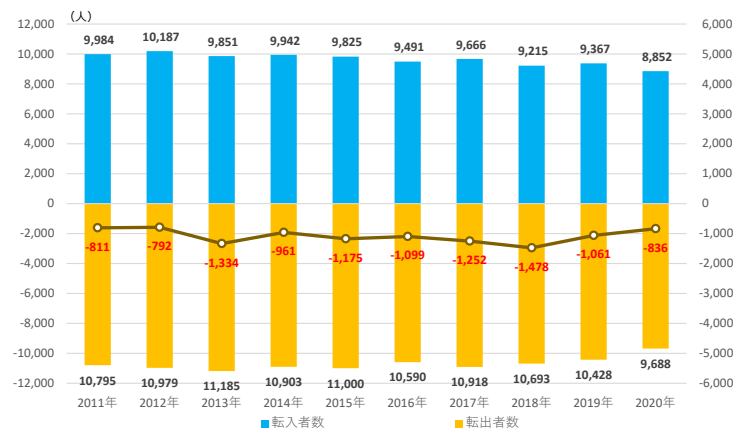


図 転入・転出の推移

出典：国勢調査、日本の地域別将来推計人口(国立社会保障・人口問題研究所)

出典：青森県の推計人口年報

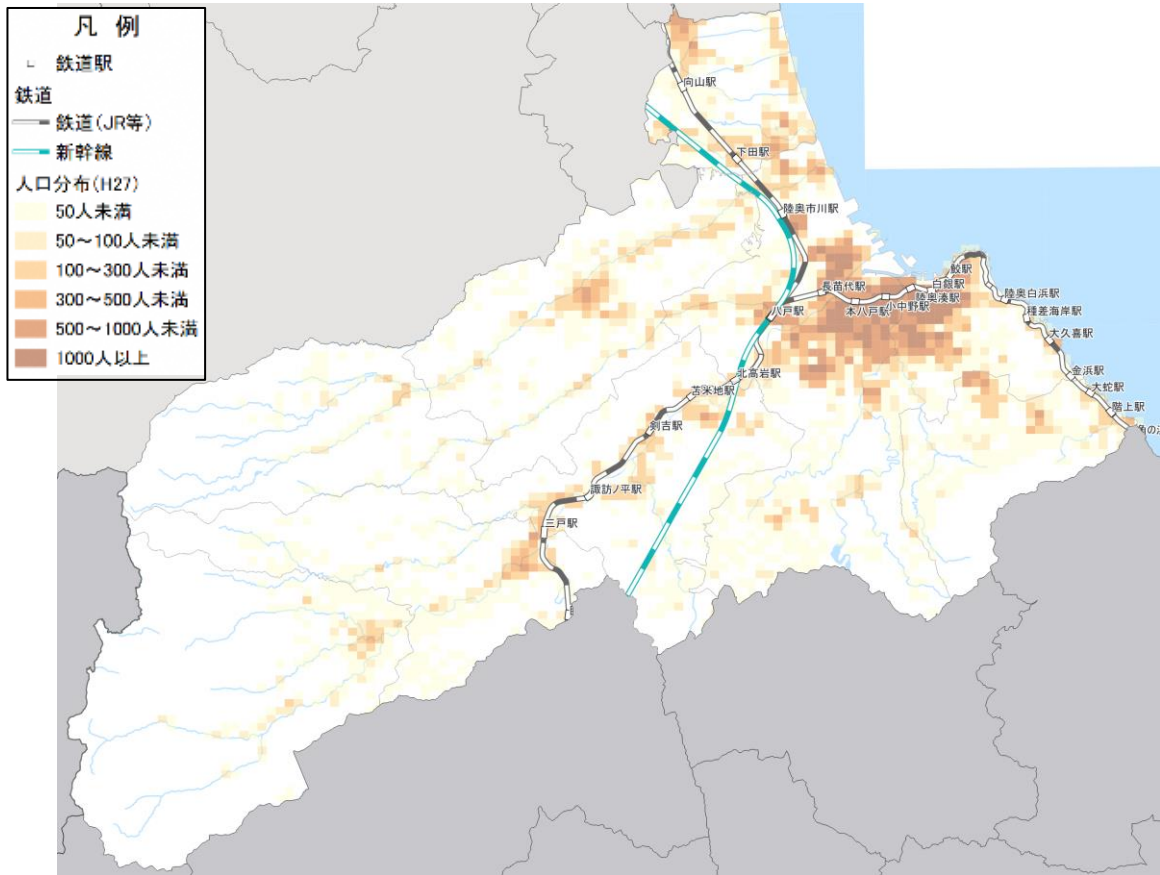


図 人口分布(2015)

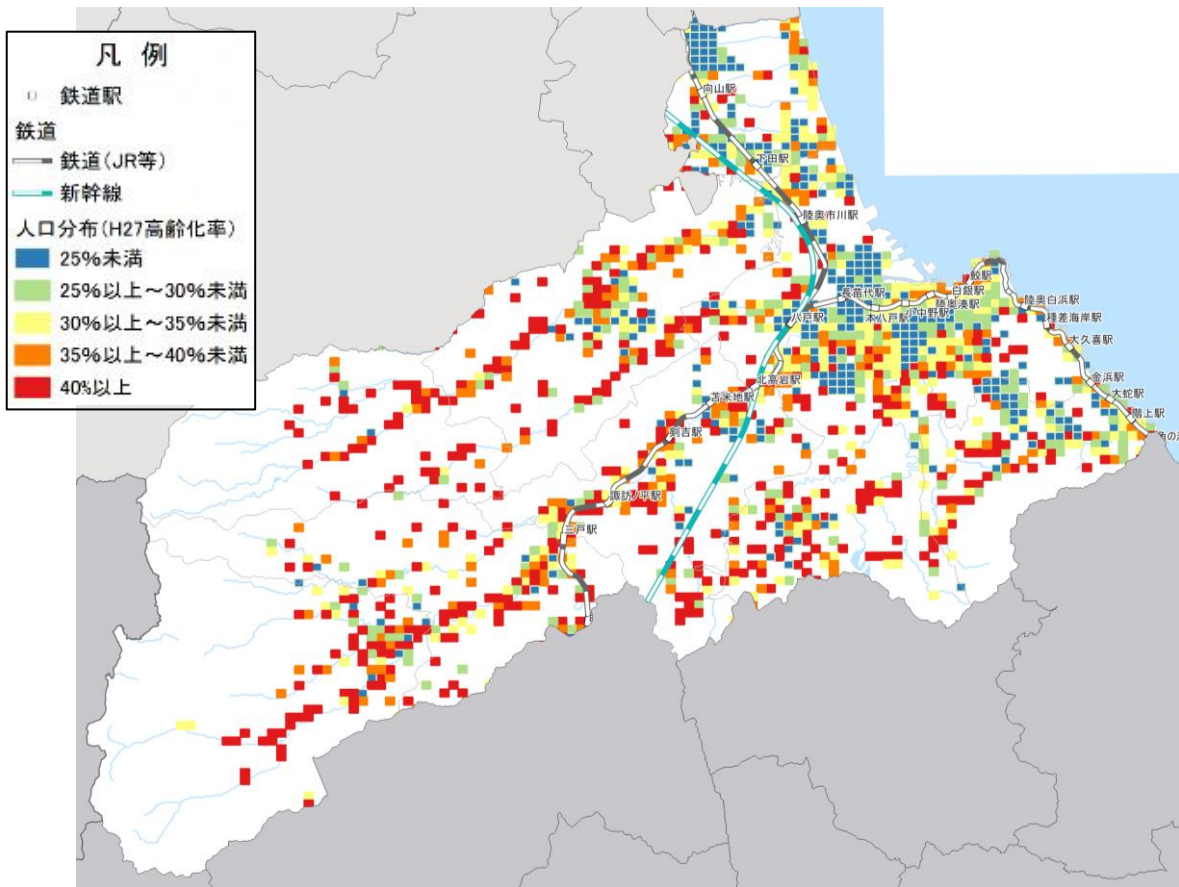


図 老年人口割合の分布状況(2015)

出典：2015 国勢調査

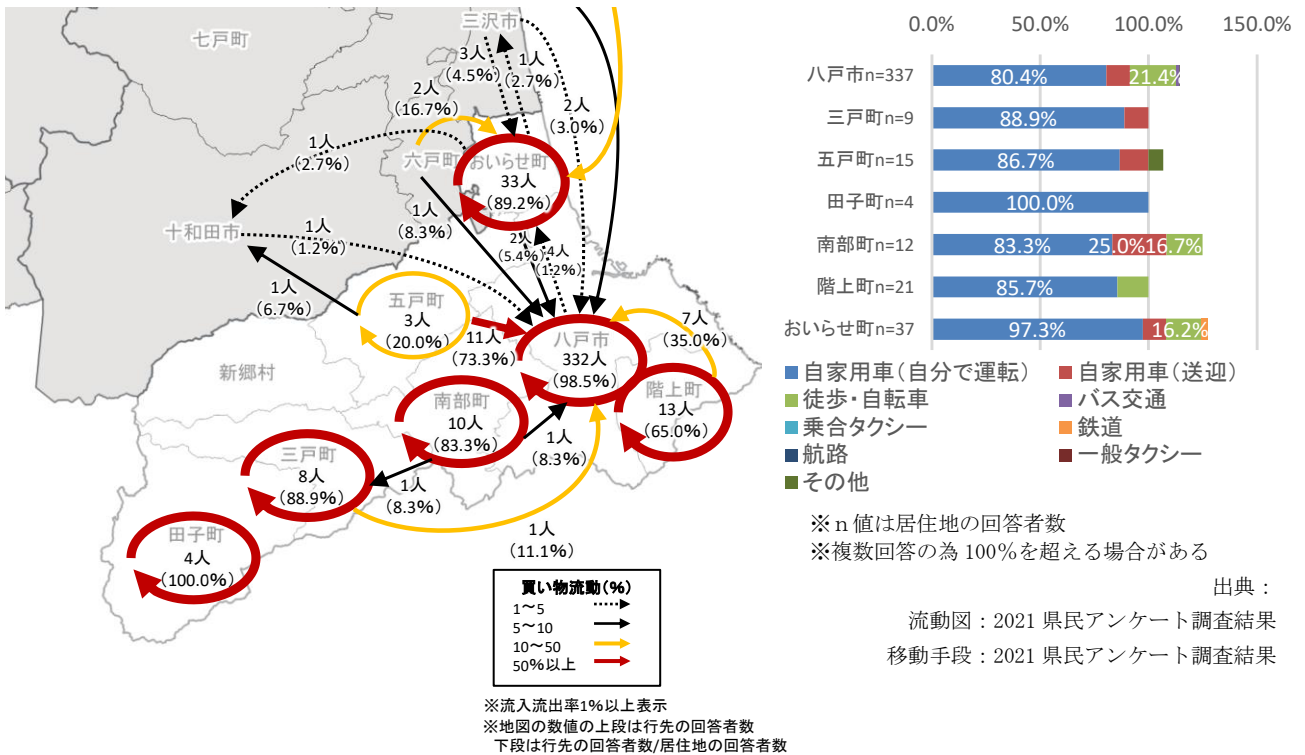
(3)移動特性等

買い物や通勤を目的とした移動では、各市町村内での移動が多い傾向にあるが、通院や通学を目的とした移動では八戸市や隣接する自治体への移動が多くみられるなど、日常生活において市域を跨ぐ広域的な移動実態がみられる。

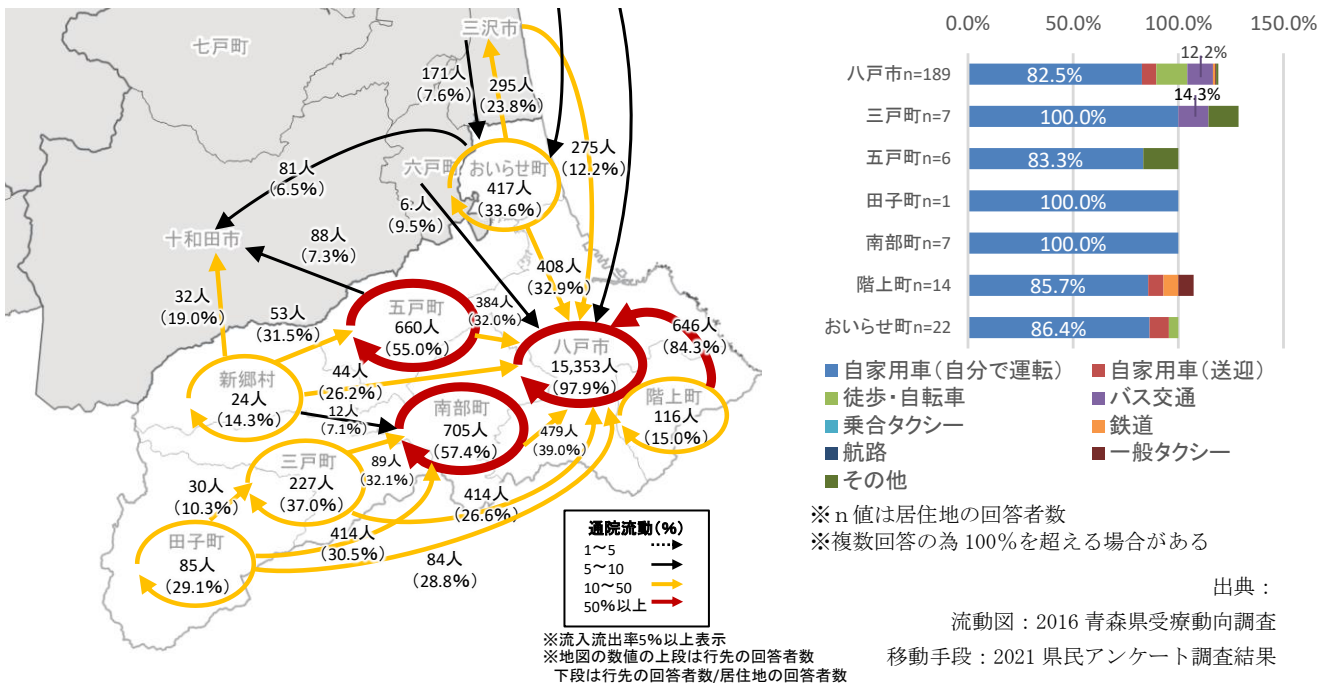
通学以外の目的での移動手段は「自家用車（自分で運転）」の割合が最も多く、通院で八戸市や三戸町において「バス交通」の利用もみられるが、全体に占める割合は1割程度である。

通学では「広域路線バス」や「鉄道」を利用するが4～5割程度みられ、地域公共交通を利用している実態がみられる。なお、「保護者の送迎」の割合も全体の2割程度を占めており、冬期には夏期に比べて利用割合が増加する傾向がみられる。

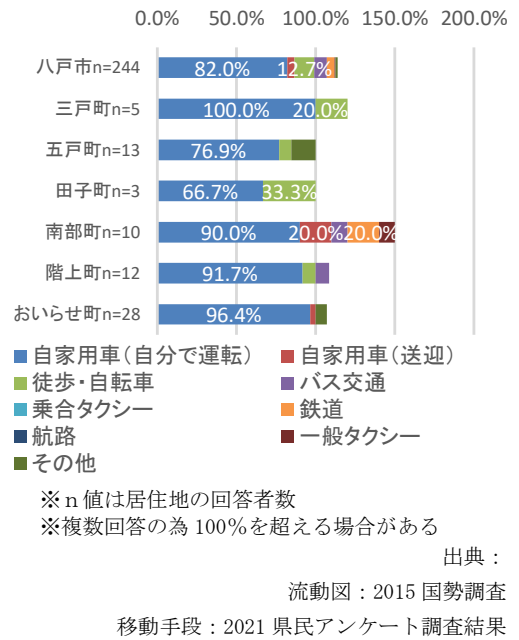
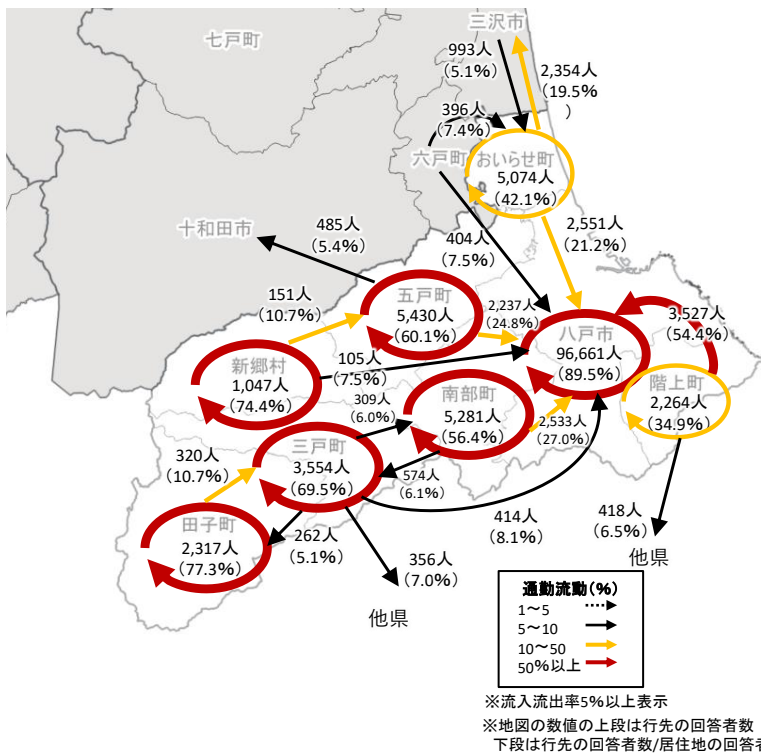
○買い物(食料品等)目的



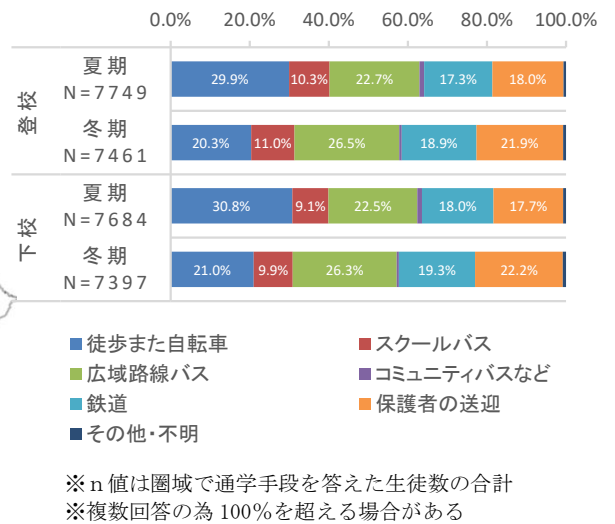
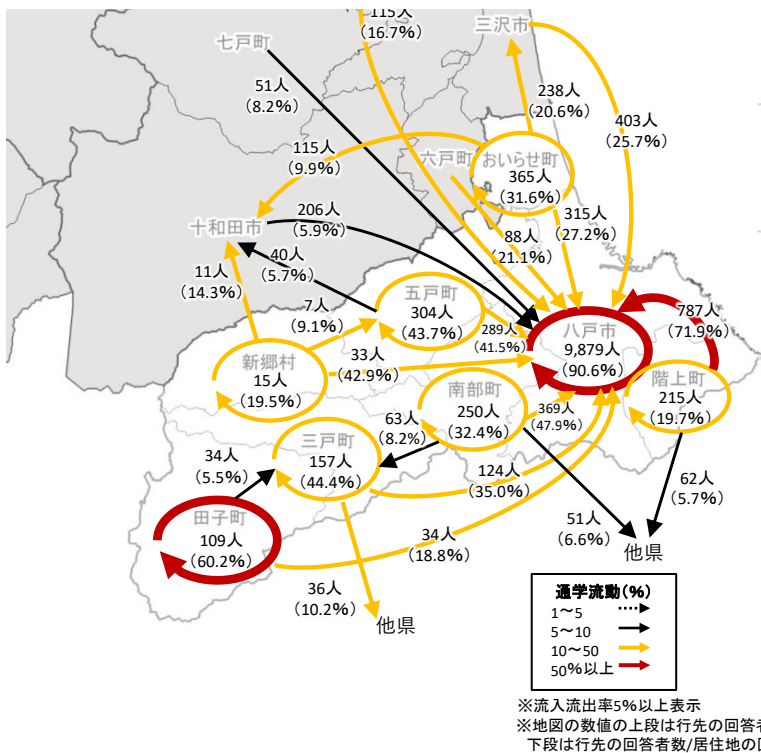
○通院目的



○通勤目的



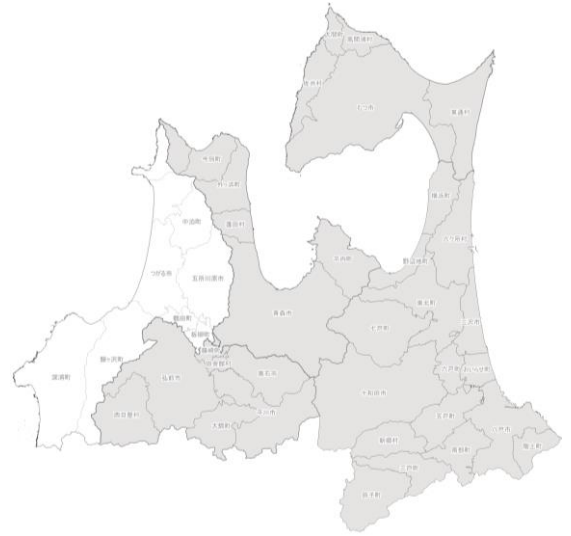
○通学目的



2-4 西北圏域

(1) 圏域の概要

| 項目 | 概要 |
|-----------------|---|
| 対象市町村 | 2市5町 (五所川原市、つがる市、鱒ヶ沢町、深浦町、板柳町、鶴田町、中泊町) |
| 人口・世帯数・面積(2020) | 人口：133,170人 世帯数：51,023世帯 面積：1,794.4km ² 出典：国勢調査 |
| 計画策定状況(予定等) | 五所川原市地域公共交通網形成計画：2017～2022(2023次期計画を更新予定) 鱒ヶ沢町地域公共交通網形成計画：2016～2020 深浦町地域公共交通網形成計画：2020～2024 ※中泊町：新規計画を策定予定(2023～) |



(2) 人口の推移等

2020年現在の総人口は133,170人であるが、2045年には71,662人となる予測である。(2020年比53.9%)

2045年には老年人口割合が55.0%となり、生産年齢人口(38.5%)を15ポイント以上、上回る予測。高齢化の分布状況では、五所川原市の中心部を除き、全体的に老年人口割合が40%以上の分布が多くみられる。社会増減(転入・転出)は、直近10年では転出超過の状況にあるが、2019年から2020年にかけて社会減の人数がやや減少している。

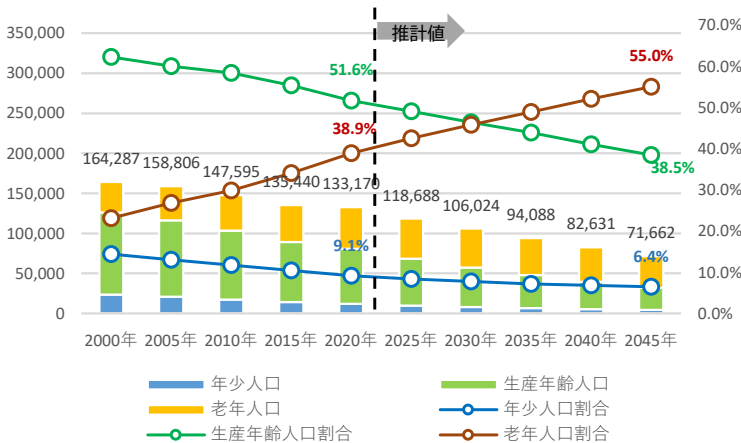


図 圏域全体の人口推移

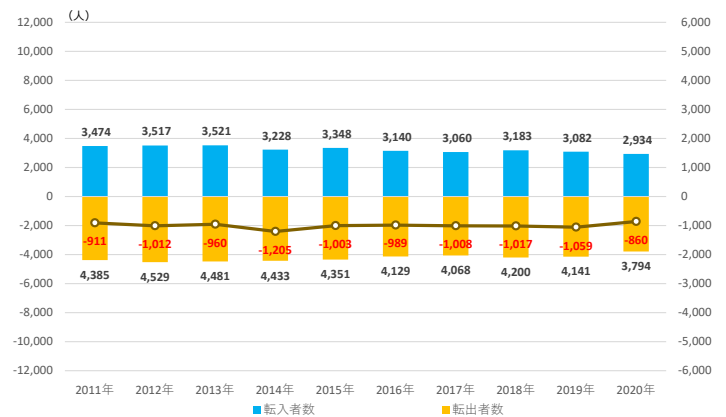


図 転入・転出の推移

出典：国勢調査、日本の地域別将来推計人口(国立社会保障・人口問題研究所)

出典：青森県の推計人口年報

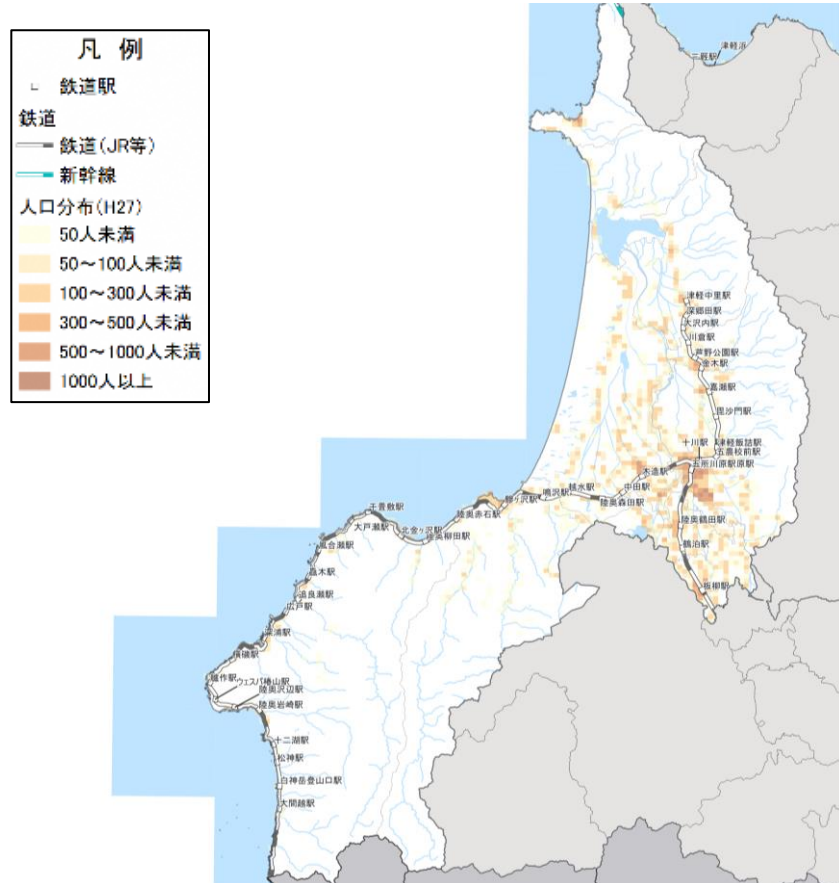


図 人口分布(2015)

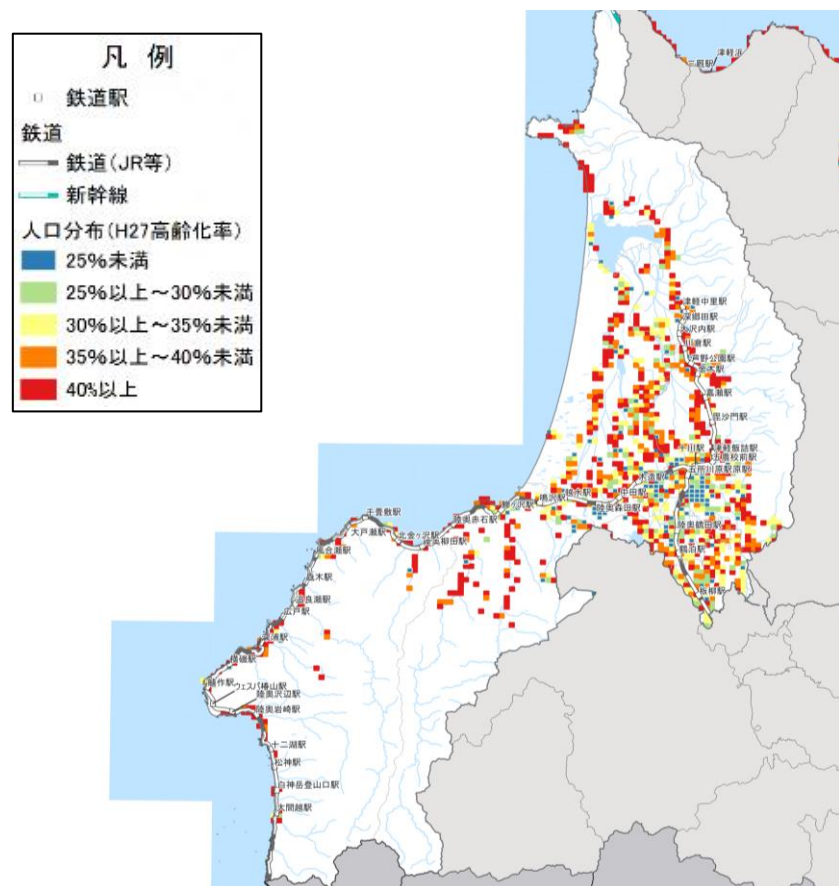


図 老年人口割合の分布状況(2015)

出典：2015 国勢調査

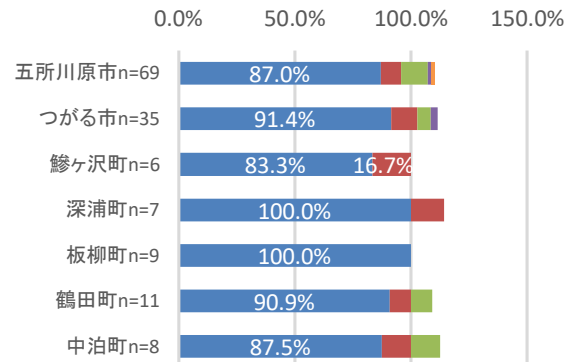
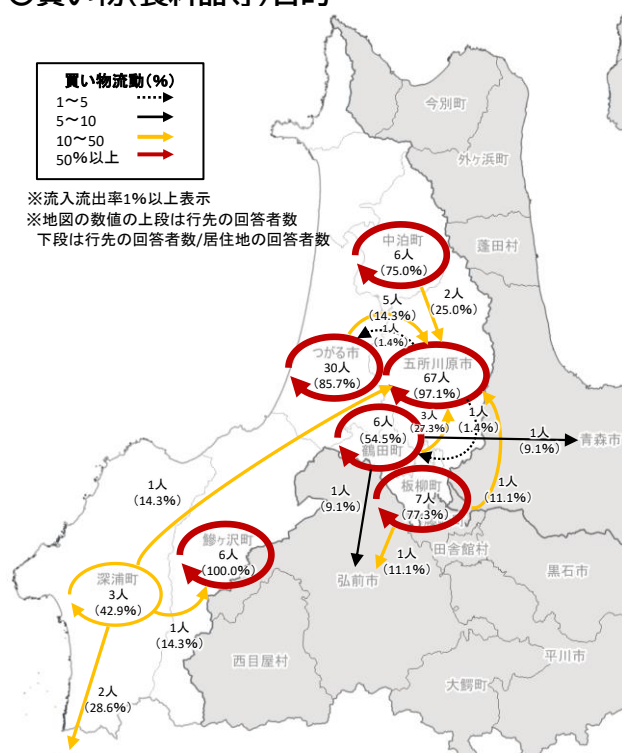
(3)移動特性等

買い物や通勤を目的とした移動では、自市町村内での移動が多い傾向にあるが、通院や通学を目的とした移動では五所川原市への移動が多くみられ、日常生活において市域を跨ぐ広域的な移動の実態がみられる。

各目的の移動手段は、通学を除いて全体的に「自家用車（自分で運転、送迎）」によるものが高い割合を占めており、「バス交通」や「鉄道」などの地域公共交通の選択は限定的である。

通学においても高校が多数立地する五所川原市への移動が多い傾向にあり、「鉄道」や「広域路線バス」などの地域公共交通の選択は2割以上みられる。他方、冬期になると「保護者の送迎」の割合が5割以上まで増加している。

○買い物(食料品等)目的



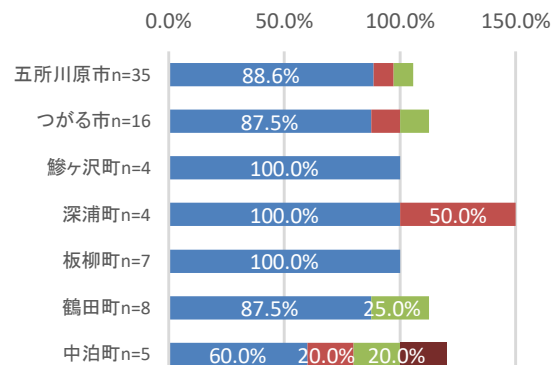
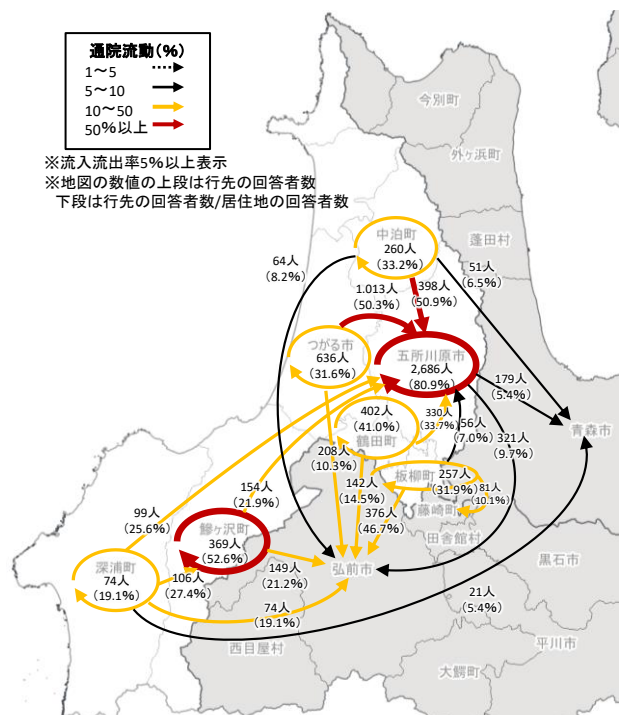
- 自家用車(自分で運転)
- 自家用車(送迎)
- 徒歩・自転車
- バス交通
- 乗合タクシー
- 航空
- 鉄道
- 一般タクシー
- その他

※n値は居住地の回答者数
※複数回答の為100%を超える場合がある

出典:

流動図: 2021 県民アンケート調査結果
移動手段: 2021 県民アンケート調査結果

○通院目的



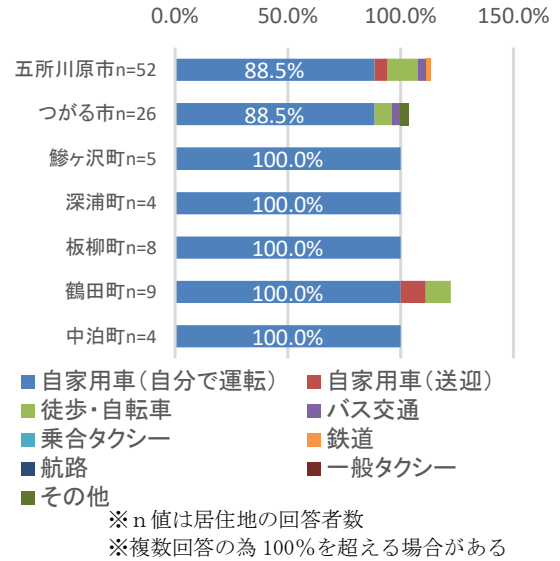
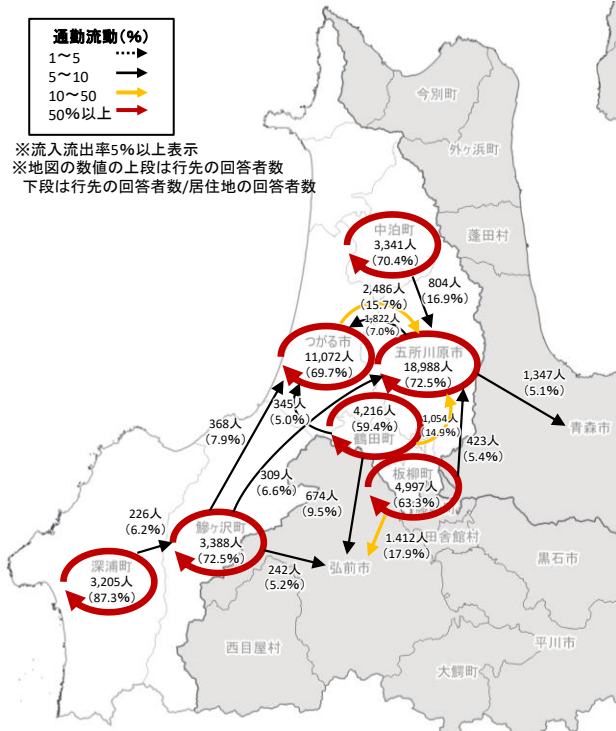
- 自家用車(自分で運転)
- 自家用車(送迎)
- 徒歩・自転車
- バス交通
- 乗合タクシー
- 航空
- 鉄道
- 一般タクシー
- その他

※n値は居住地の回答者数
※複数回答の為100%を超える場合がある

出典:

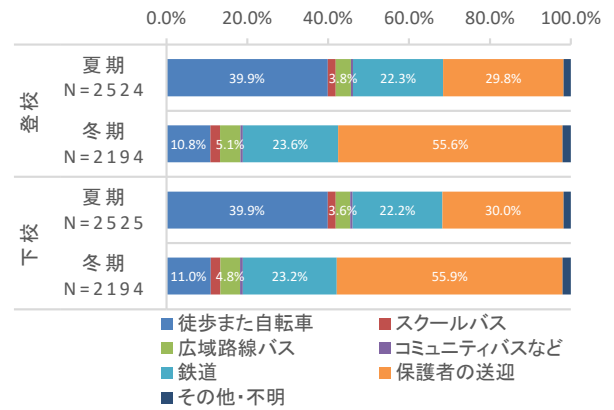
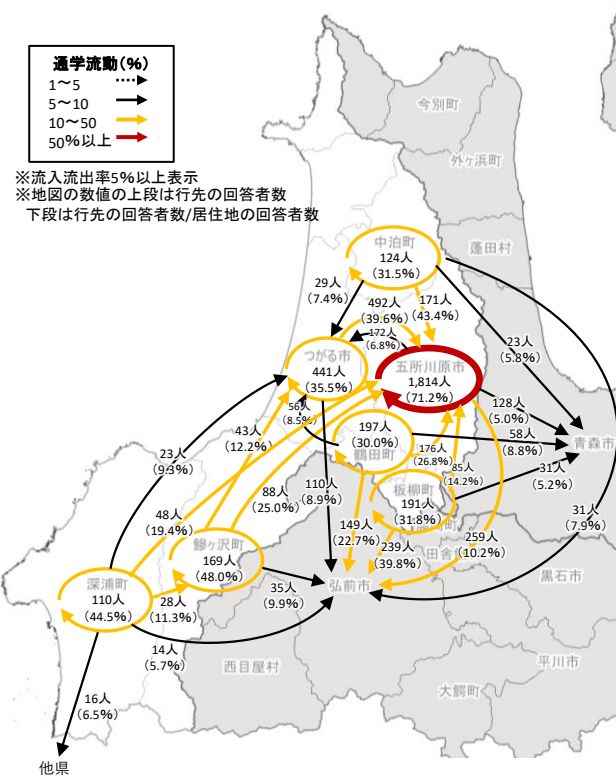
流動図: 2016 青森県受療動向調査
移動手段: 2021 県民アンケート調査結果

○通勤目的



出典：
 流動図：2015 国勢調査
 移動手段：2021 県民アンケート調査結果

○通学目的



※n値は圏域で通学手段を答えた生徒数の合計
 ※複数回答の為 100%を超える場合がある

出典：
 流動図：2015 国勢調査
 移動手段：2021 高校アンケート調査結果

2-5 上北圏域

(1) 圏域の概要

| 項目 | 概要 |
|-----------------|---|
| 対象市町村 | 2市5町1村 (十和田市、三沢市、野辺地町、七戸町、六戸町、横浜町、東北町、六ヶ所村) |
| 人口・世帯数・面積(2020) | 人口：167,931人 世帯数：70,390世帯 面積：2,053.9km ² <small>出典：国勢調査</small> |
| 計画策定状況(予定等) | 十和田市地域公共交通網形成計画：2018～2022(2023～次期計画を更新予定) 三沢市地域公共交通網形成計画：2022～2026 七戸町地域公共交通網形成計画：2018～2022 |



(2) 人口の推移等

2020年現在の総人口は167,931人であるが、2045年には115,127人となる予測である。(2020比68.6%)

2045年には老年人口割合45.6%となり、生産年齢人口(45.4%)を上回る予測。高齢化の分布状況では、十和田市及び三沢市の中心部以外の広い範囲で老年人口割合が40%以上の分布が多くみられる。社会増減(転入・転出)は、直近10年では転出超過の状況にあり、2015年から2018年にかけて社会減の人数が減少していたが、2019年以降からは増加傾向にある。

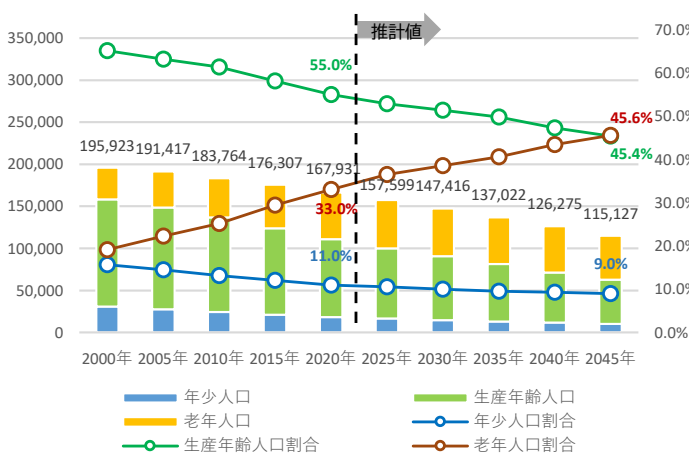


図 圏域全体の人口推移

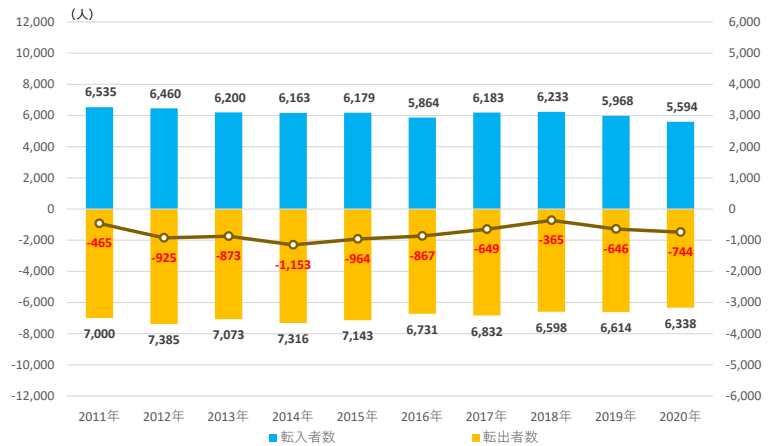


図 転入・転出の推移

出典：国勢調査、日本の地域別将来推計人口(国立社会保障・人口問題研究所)

出典：青森県の推計人口年報

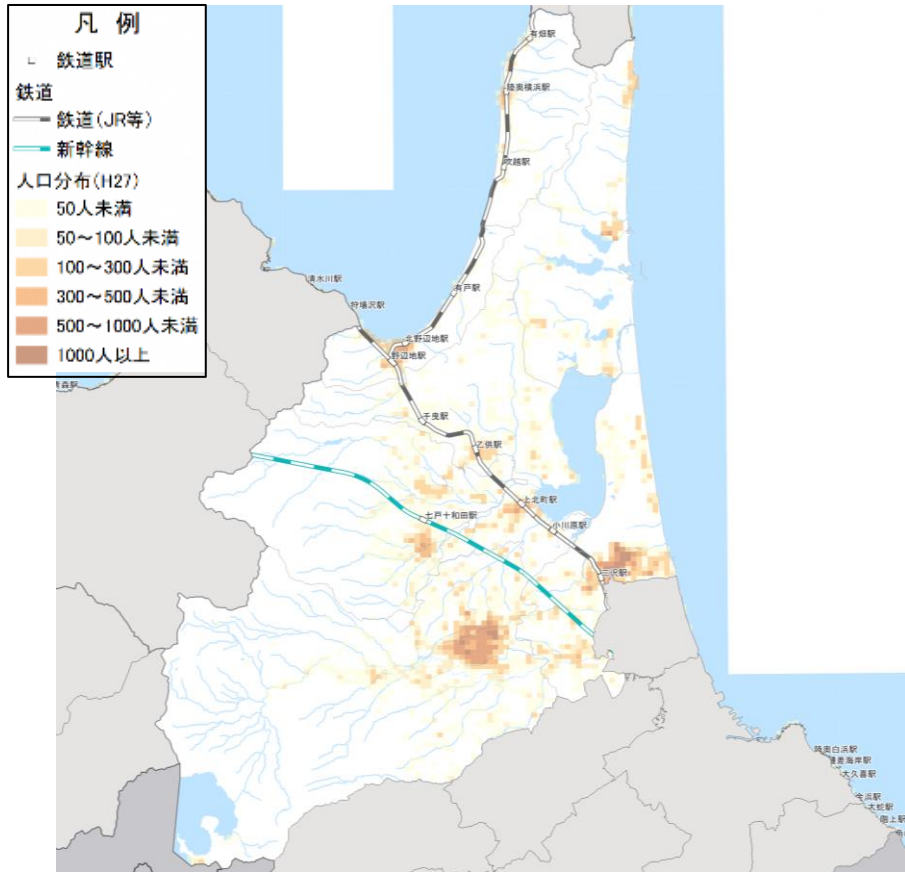


図 人口分布(2015)

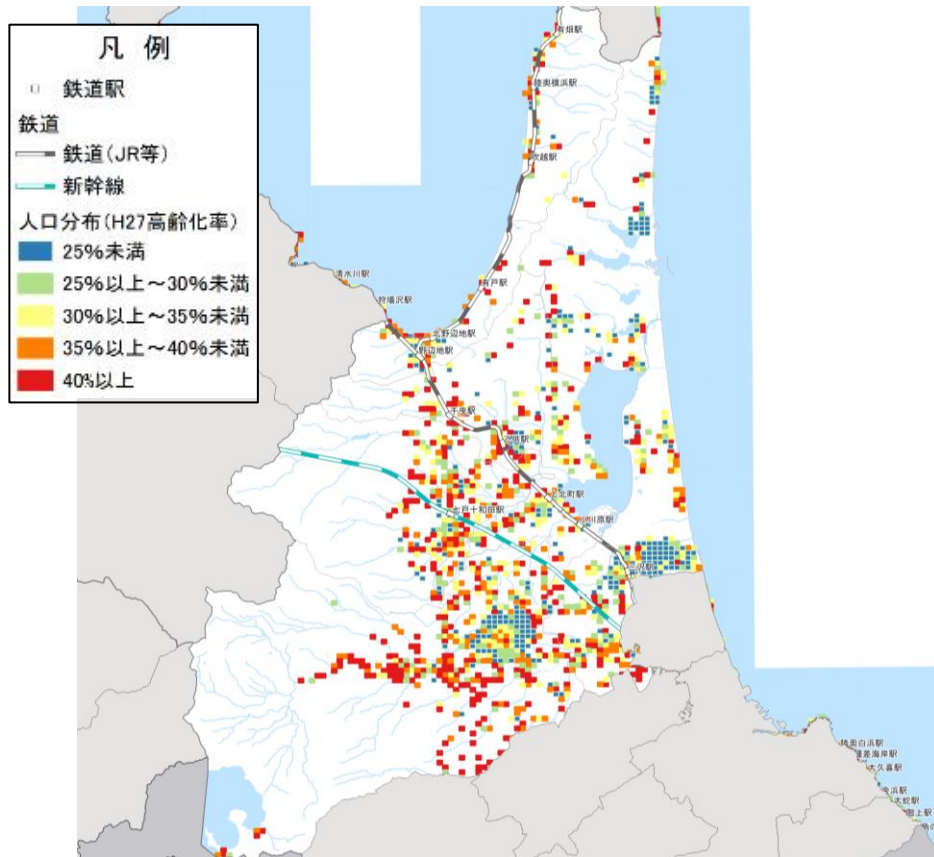


図 老年人口割合の分布状況(2015)

出典：2015 国勢調査

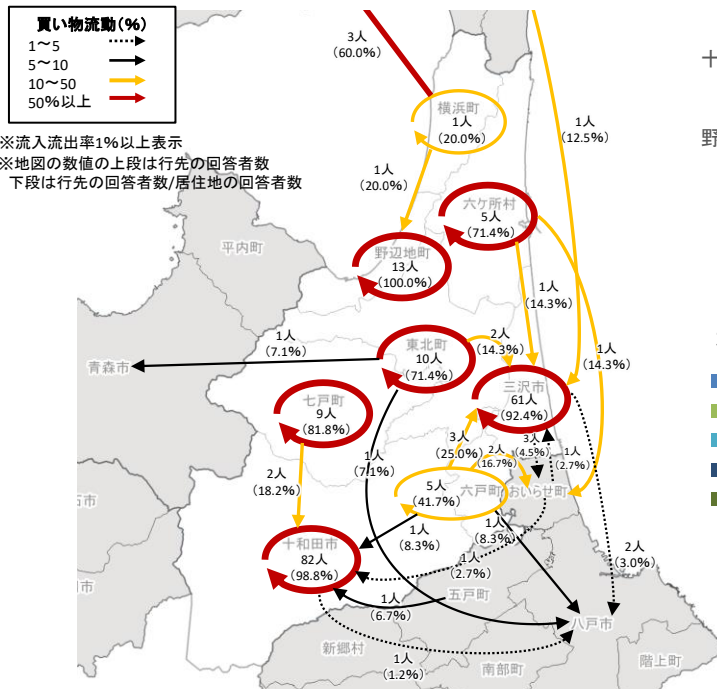
(3)移動特性等

買い物や通勤を目的とした移動では、各市町村内での移動が多い傾向にあるが、通院を目的とした移動では十和田市・三沢市・野辺地町への移動が多くみられ、日常生活において市町村域を跨ぐ広域的な移動の実態がみられる。

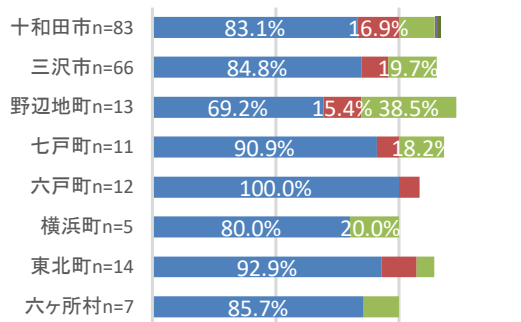
各目的の移動手段は、通学を除いて全体的に「自家用車（自分で運転、送迎）」によるものが高い割合を占めているが、三沢市では通院において1割程度が地域公共交通（「鉄道」・「バス交通」）を利用している実態もみられる。

通学においては、十和田市や七戸町、野辺地町、六ヶ所村内での移動が多くみられる一方、これらの市町村への通学流動も一定数みられる。また、圏域を跨いで八戸市方面へ通学する割合もみられる。通学手段において地域公共交通の割合は2割程度であり、「保護者の送迎」の割合が高い傾向にあることが特徴的である。

○買い物(食料品等)目的



0.0% 50.0% 100.0% 150.0%



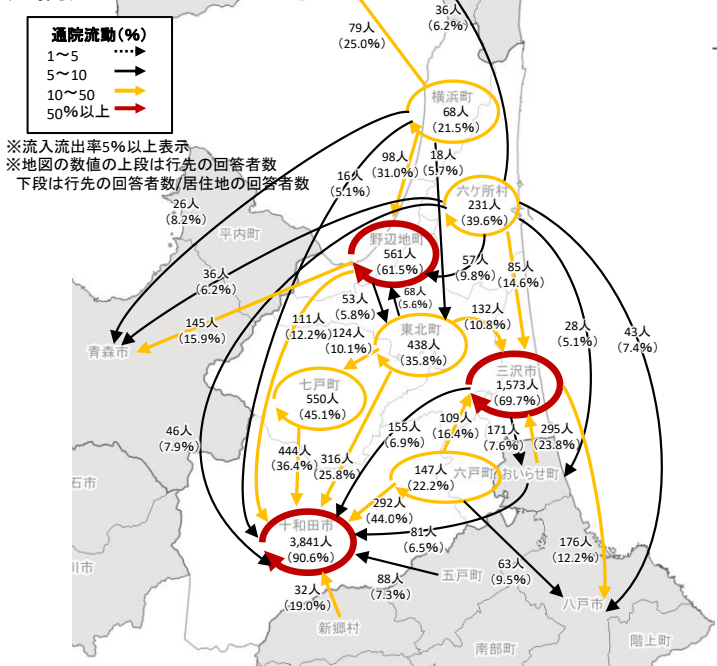
- 自家用車(自分で運転)
- 自家用車(送迎)
- 徒歩・自転車
- バス交通
- 乗合タクシー
- 航路
- 一般タクシー
- その他

※n値は居住地の回答者数
※複数回答の為100%を超える場合がある

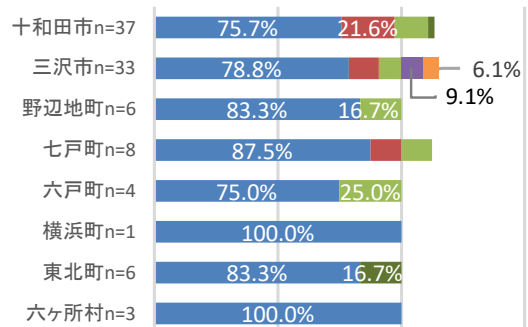
出典:

流動図: 2021 県民アンケート調査結果
移動手段: 2021 県民アンケート調査結果

○通院目的



0.0% 50.0% 100.0% 150.0%



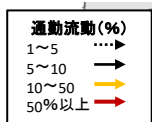
- 自家用車(自分で運転)
- 自家用車(送迎)
- 徒歩・自転車
- バス交通
- 乗合タクシー
- 航路
- 一般タクシー
- その他

※n値は居住地の回答者数
※複数回答の為100%を超える場合がある

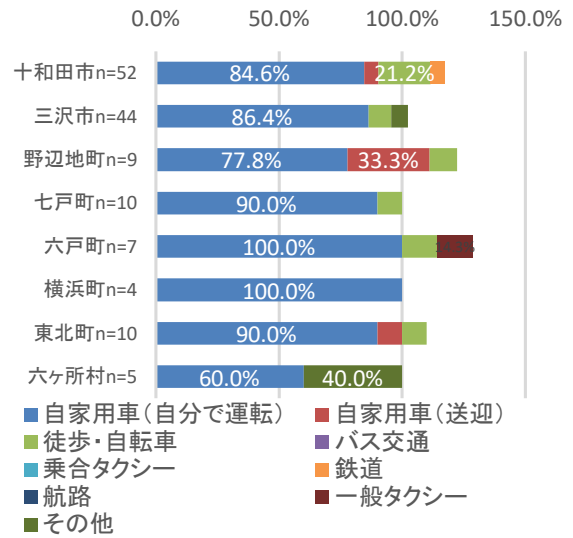
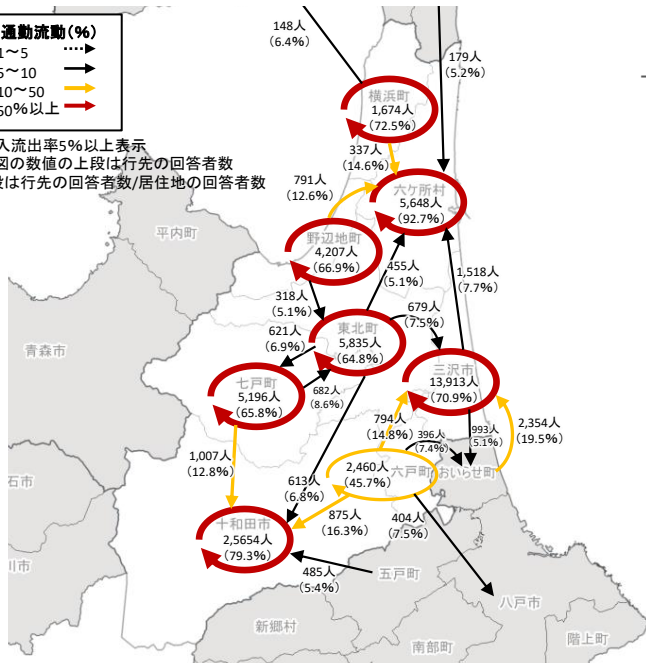
出典:

流動図: 2016 青森県受療動向調査
移動手段: 2021 県民アンケート調査結果

○通勤目的



※流入流出率5%以上表示
 ※地図の数値の上段は行先の回答者数
 下段は行先の回答者数/居住地の回答者数



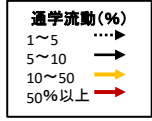
※n値は居住地の回答者数
 ※複数回答の為100%を超える場合がある

出典：

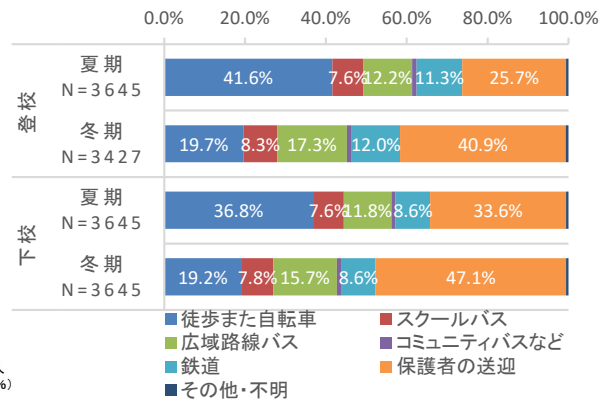
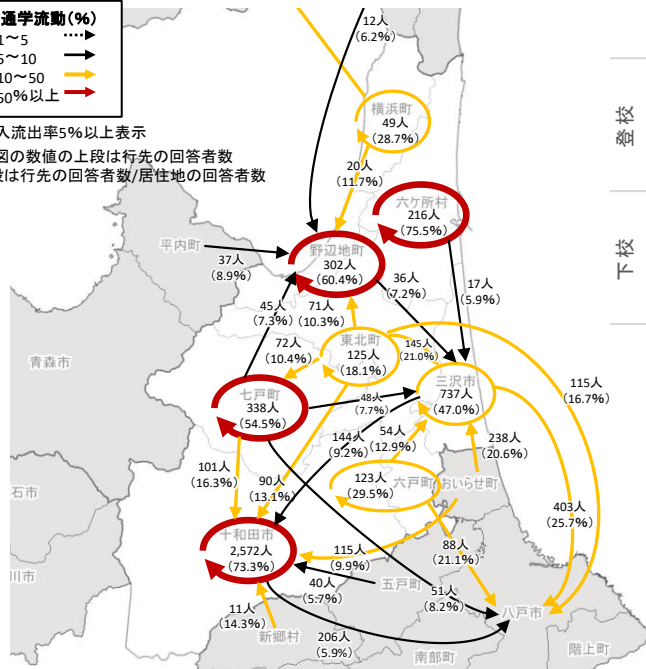
流動図：2015 国勢調査

移動手段：2021 県民アンケート調査結果

○通学目的



※流入流出率5%以上表示
 ※地図の数値の上段は行先の回答者数
 下段は行先の回答者数/居住地の回答者数



※n値は圏域で通学手段を答えた生徒数の合計
 ※複数回答の為100%を超える場合がある

出典：

流動図：2015 国勢調査

移動手段：2021 高校アンケート調査結果

2-6 下北圏域

(1) 圏域の概要

| 項目 | 概要 |
|-----------------|---|
| 対象市町村 | 1市1町3村 (むつ市、大間町、東通村、風間浦村、佐井村) |
| 人口・世帯数・面積(2020) | 人口：68,200人 世帯数：30,302世帯 面積：1,416.1km ² 出典：国勢調査 |
| 計画策定状況(予定等) | 下北圏域地域公共交通網形成計画：2018～2024(2023～次期計画を更新予定) |



(2) 人口の推移等

2020年現在の総人口は68,200人であるが、2045年には45,766人となる予測である。(2020比67.1%)

2045年には老年人口割合が45.2%となり、生産年齢人口(46.6%)と1.4ポイント差まで近接する予測。高齢化の分布状況では、むつ市や大間町の中心部以外の地域において老年人口割合が40%以上の分布が多くみられる。社会増減(転入・転出)は、直近10年では転出超過の状況にあり、概ね横ばいで推移している。

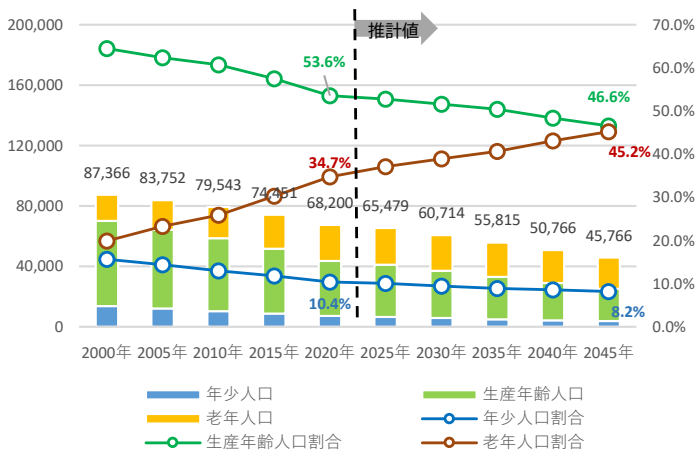


図 圏域全体の人口推移

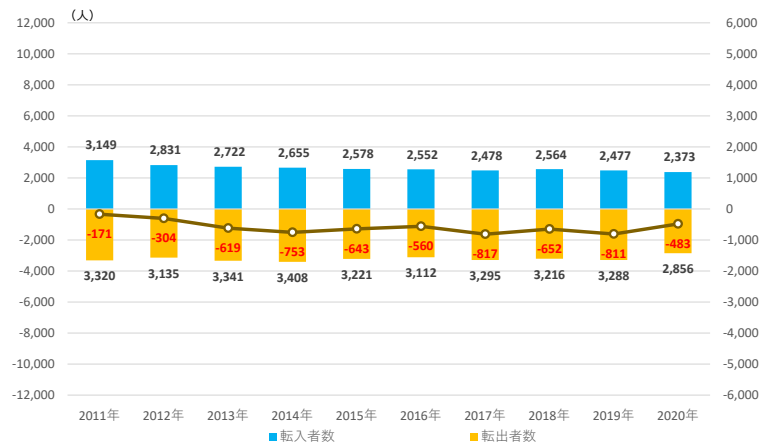


図 転入・転出の推移

出典：国勢調査、日本の地域別将来推計人口(国立社会保障・人口問題研究所)

出典：青森県の推計人口年報

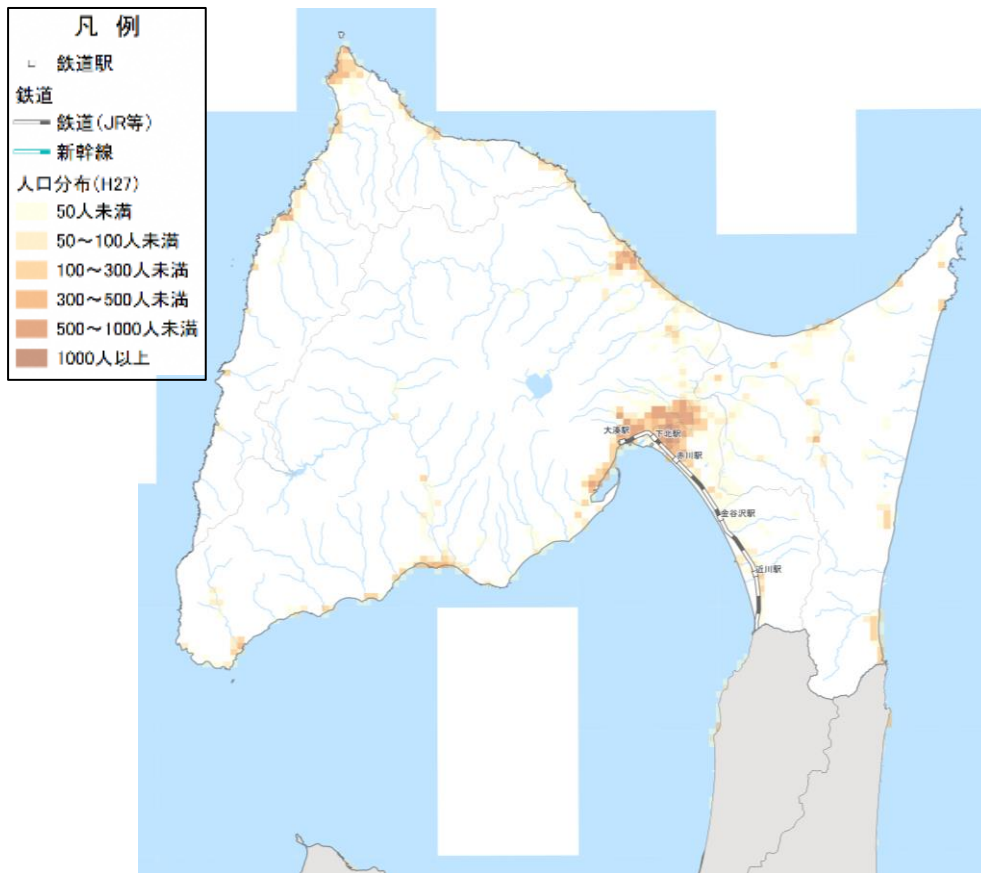


図 人口分布(2015)

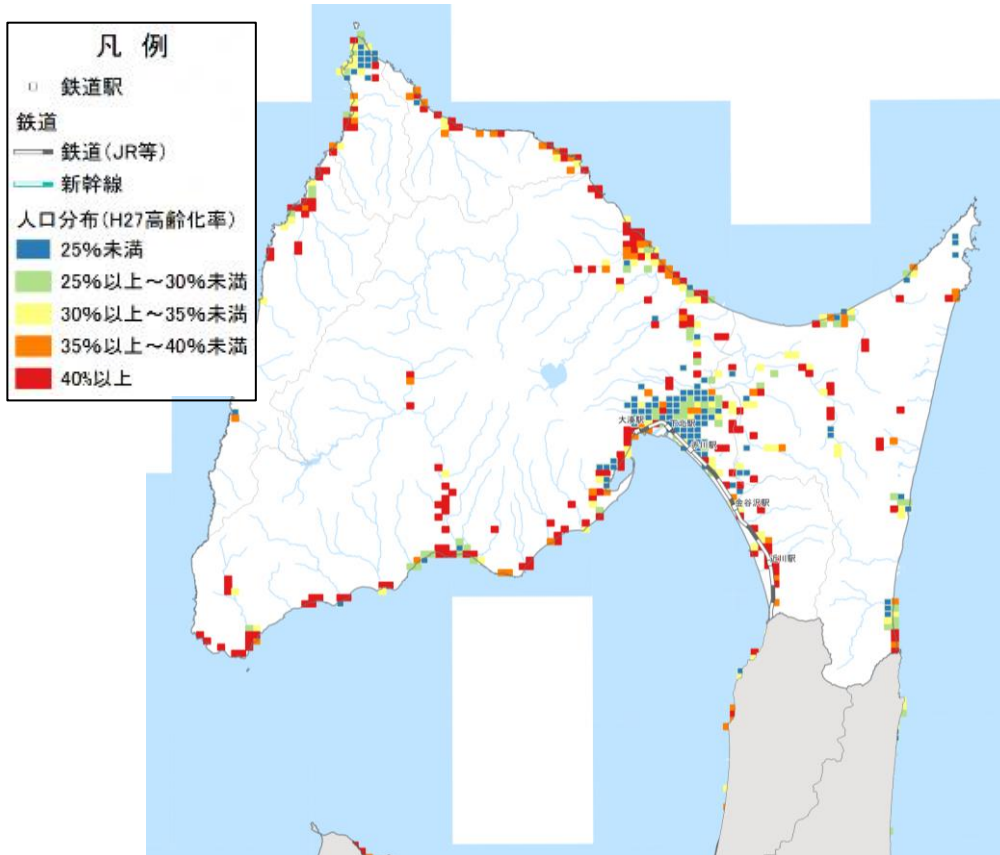


図 老年人口割合の分布状況(2015)

出典：2015 国勢調査

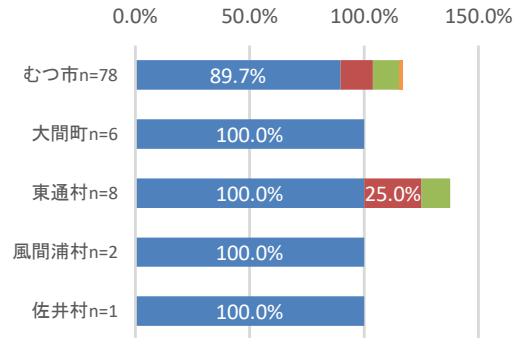
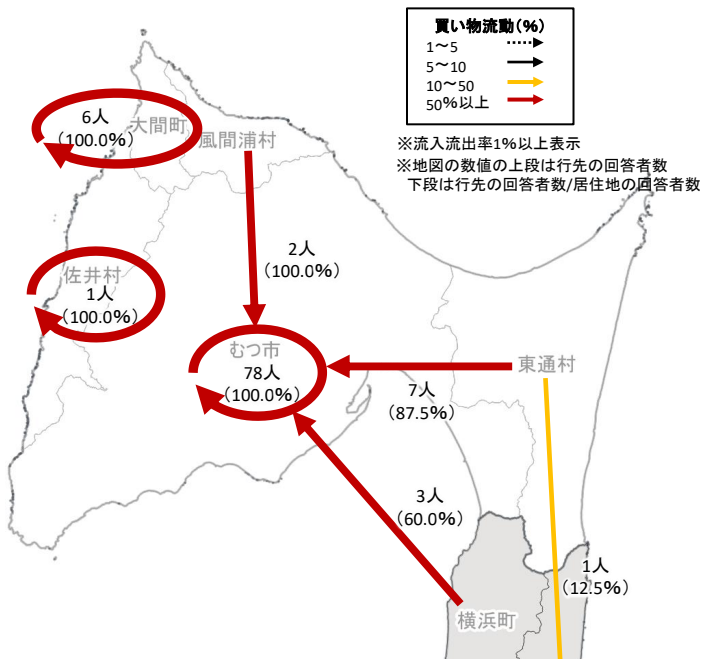
(3)移動特性等

買い物や通勤を目的とした移動では、自市町村内での移動が多い傾向にあるが、通院を目的とした移動ではむつ市への移動が多くみられるなど、日常生活において市域を跨ぐ広域的な移動の実態がみられる。

通学以外の目的での移動手段は「自家用車（自分で運転）」の割合が最も高く、地域公共交通の選択は限定的である。

通学ではむつ市や大間町へ移動しており、「広域路線バス」や「鉄道」の利用が1～2割程度みられるが、「徒歩・自転車」以外では「スクールバス」や「保護者の送迎」が占める割合が高い傾向にある。

○買い物(食料品等)目的



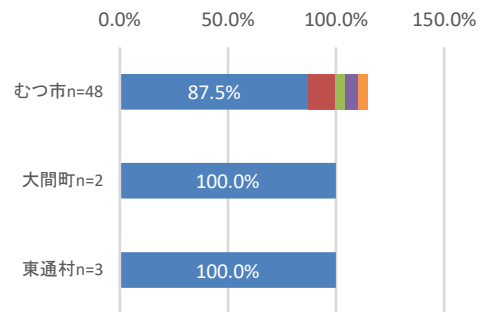
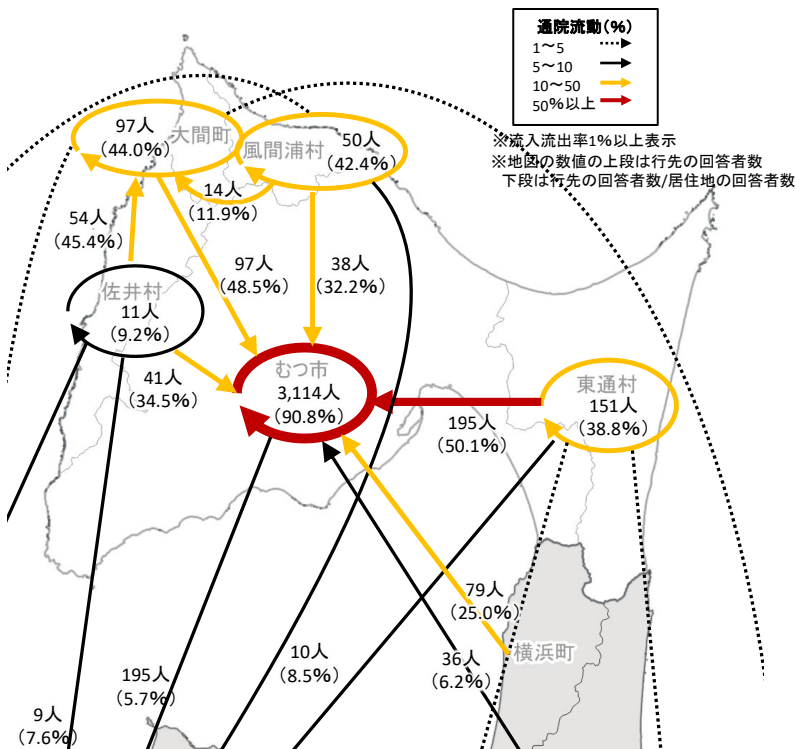
- 自家用車(自分で運転)
- 自家用車(送迎)
- 徒歩・自転車
- バス交通
- 乗合タクシー
- 航路
- 鉄道
- 一般タクシー
- その他

※n値は居住地の回答者数
※複数回答の為100%を超える場合がある

出典:

流動図: 2021 県民アンケート調査結果
移動手段: 2021 県民アンケート調査結果

○通院目的



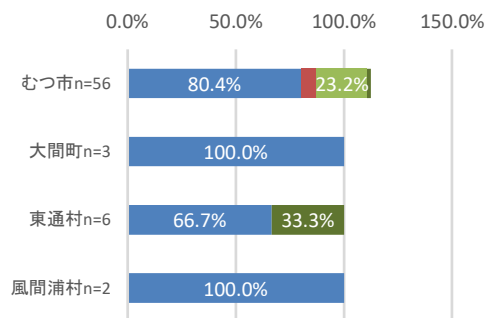
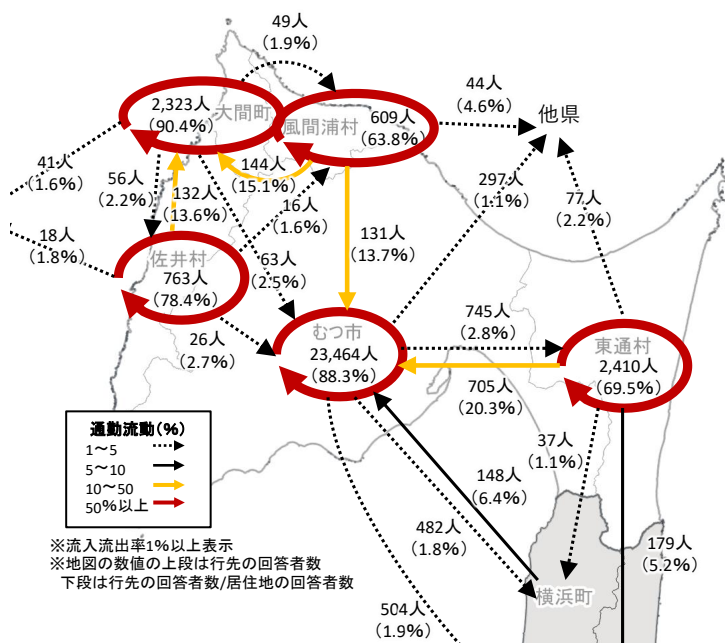
- 自家用車(自分で運転)
- 自家用車(送迎)
- 徒歩・自転車
- バス交通
- 乗合タクシー
- 航路
- 鉄道
- 一般タクシー
- その他

※n値は居住地の回答者数
※複数回答の為100%を超える場合がある

出典:

流動図: 2016 青森県受療動向調査
移動手段: 2021 県民アンケート調査結果

○通勤目的



- 自家用車(自分で運転)
- 自家用車(送迎)
- 徒歩・自転車
- バス交通
- 乗合タクシー
- 鉄道
- 航路
- 一般タクシー
- その他

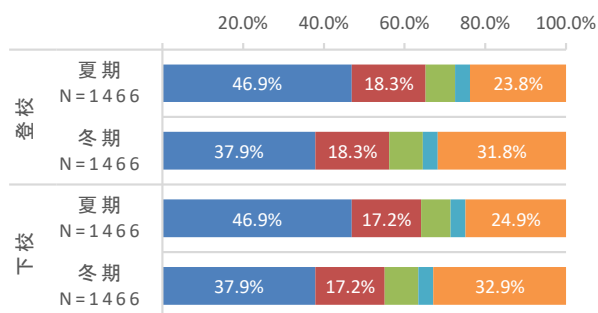
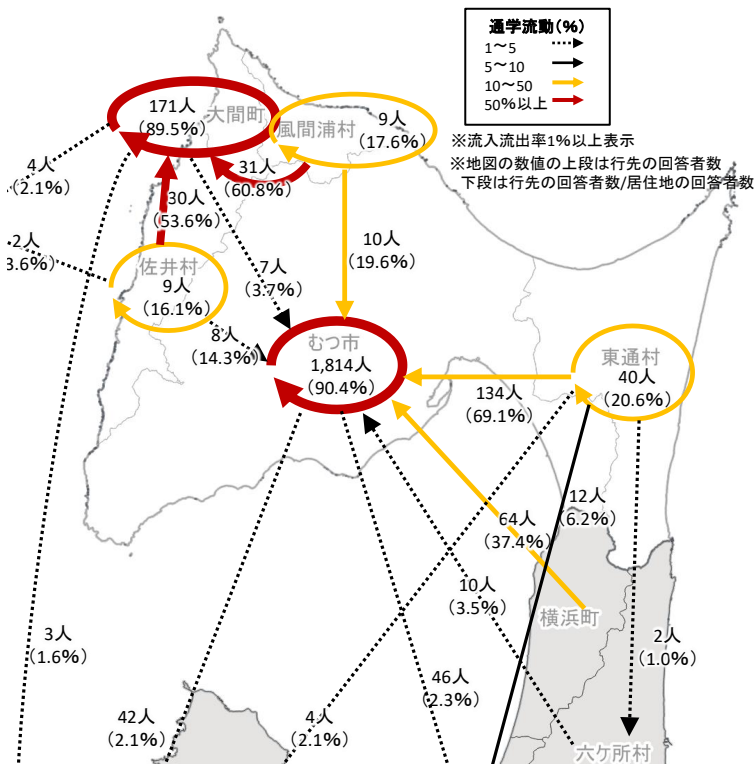
※n値は居住地の回答者数
 ※複数回答の為100%を超える場合がある

出典:

流動図: 2015 国勢調査

移動手段: 2021 県民アンケート調査結果

○通学目的



- 徒歩また自転車
- 広域路線バス
- 鉄道
- その他・不明
- スクールバス
- コミュニティバスなど
- 保護者の送迎

※n値は圏域で通学手段を答えた生徒数の合計
 ※複数回答の為100%を超える場合がある

出典:

流動図: 2015 国勢調査

移動手段: 2021 高校アンケート調査結果

3. 地域公共交通の状況

3-1 地域公共交通の運行状況

本項で示す地域公共交通の運行状況図のうち、路線バスに関する定義は以下のとおりである。なお、運行状況図には、市町村間を跨いで運行する広域的な地域公共交通を主として掲載する。

(ただし、広域的な地域公共交通である地域間幹線系統と関係性が強いフィーダー系統については掲載)

| 項目 | 概要 |
|-------------------|---|
| 広域路線バス(地域間幹線系統) | ○市町村間を跨いで運行する路線バスのうち、地域間幹線系統補助を受けて運行する路線。 |
| 広域路線バス(地域間幹線系統以外) | ○市町村間を跨いで運行する路線バスのうち、地域間幹線系統補助を受けずに、沿線市町村の補助や事業者が単独で維持する路線。 |
| 路線バス(フィーダー系統) | ○地域内フィーダー系統の補助を受けて運行する路線。(地域間幹線系統との接続を要するなど、関係性が強いため掲載) |

(1)東青圏域

1)地域公共交通の運行状況一覧

本圏域で運行する地域公共交通については下表のとおりであり、運行状況図については次頁に示す。

表 地域公共交通の運行状況一覧

| 市町村名 | 空路 | 航路 | 鉄道 (新幹線) | 鉄道 (JR) | 鉄道 (地方鉄道等) | 高速バス | 広域路線バス (地域間幹線系統) | 広域路線バス (地域間幹線系統以外) | ファイダー 系統 | 路線バス | 市町村営 乗合バス | 市町村営 デマンドタクシー | タクシー | 自家用有償 旅客運送 |
|------|----|----|-------------|------------|---------------|------|---------------------|-----------------------|-------------|------|--------------|------------------|------|---------------|
| 青森市 | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | | ● | ● | | ● | ● |
| 平内町 | | | | | ● | ● | | ● | | ● | ● | | ● | |
| 外ヶ浜町 | | ● | | ● | | | | | ● | | ● | ● | ● | |
| 今別町 | | | ● | ● | | | | | ● | | ● | ● | ● | |
| 蓬田村 | | | | ● | | | | | | | ● | | ● | |

2)地域公共交通の運行状況図

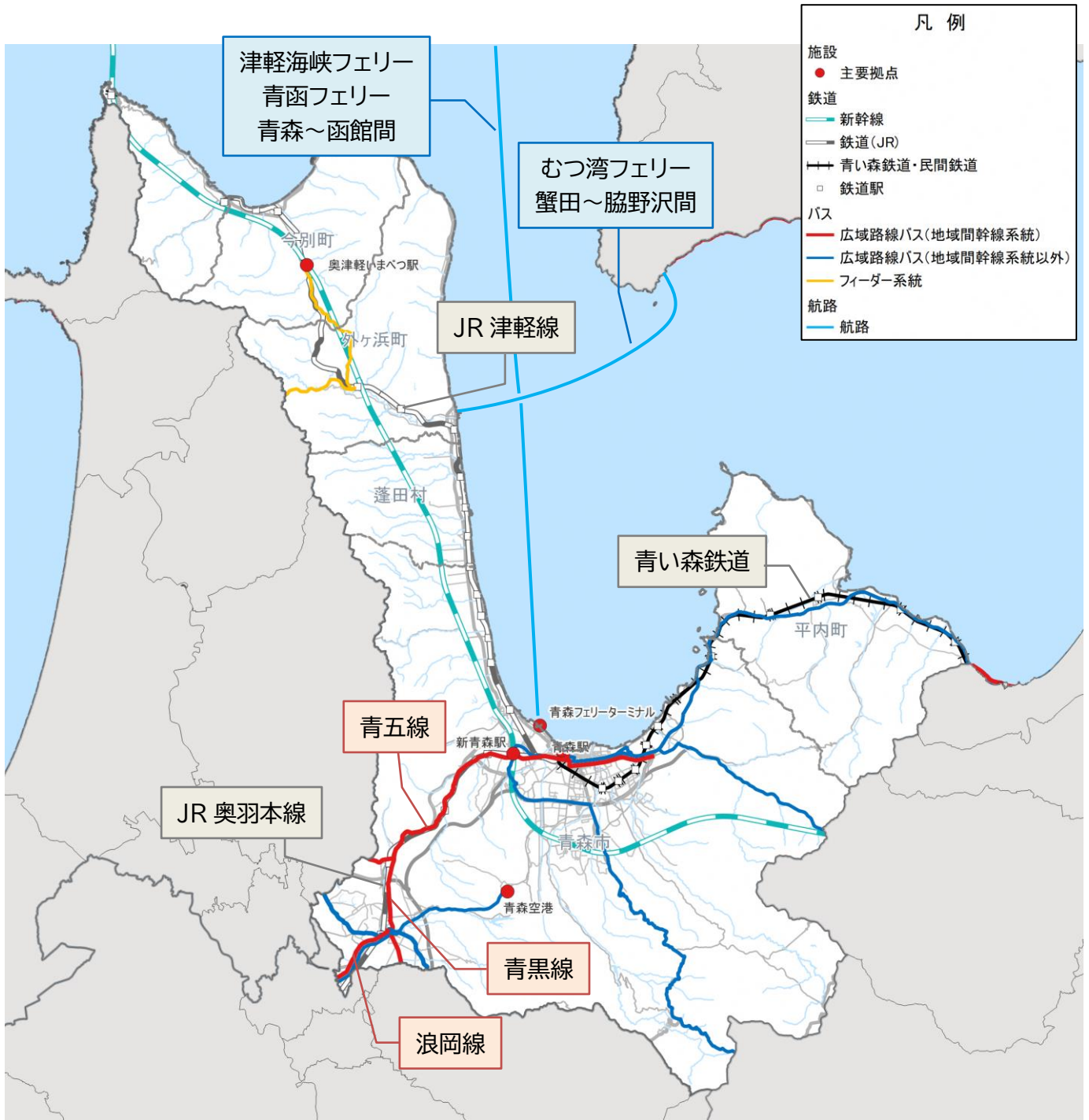


図 地域公共交通の運行状況(東青圏域)

※本計画の対象である広域的な地域公共交通と、関連性の高いフィーダー系統のみを表示

(2)中南圏域

1)地域公共交通の運行状況一覧

本圏域で運行する地域公共交通については下表のとおりであり、運行状況図については次頁に示す。

表 地域公共交通の運行状況一覧

| 市町村名 | 空路 | 航路 | 鉄道 (新幹線) | 鉄道 (JR) | 鉄道 (地方鉄道等) | 高速バス | 広域路線バス (地域間幹線系統) | 広域路線バス (地域間幹線系統以外) | ファイダー 系統 | 路線バス | 市町村営 乗合バス | 市町村営 デマンドタクシー | タクシー | 自家用有償 旅客運送 |
|------|----|----|-------------|------------|---------------|------|---------------------|-----------------------|-------------|------|--------------|------------------|------|---------------|
| 弘前市 | | | | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | | | ● | |
| 黒石市 | | | | | ● | ● | ● | ● | | ● | ● | | ● | |
| 平川市 | | | | ● | ● | ● | ● | ● | | ● | ● | ● | ● | |
| 西目屋村 | | | | | | | | | | ● | ● | | ● | |
| 藤崎町 | | | | ● | | | ● | ● | | ● | ● | | ● | |
| 大鰐町 | | | | ● | ● | ● | ● | | ● | ● | | ● | ● | |
| 田舎館村 | | | | ● | ● | | ● | ● | | ● | ● | | ● | |

2)地域公共交通の運行状況図

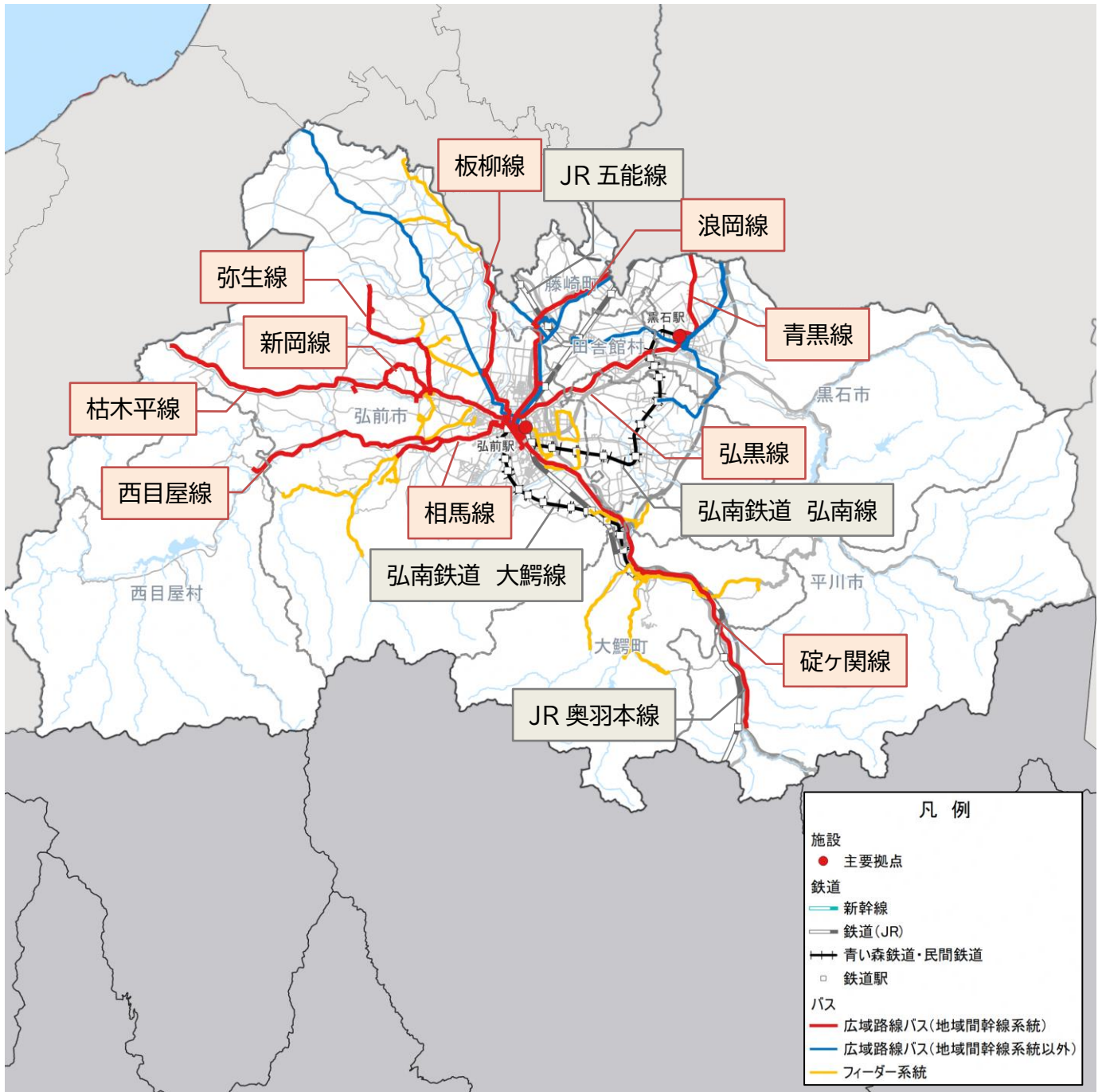


図 地域公共交通の運行状況(中南圏域)

※本計画の対象である広域的な地域公共交通と、関連性の高いフィーダー系統のみを表示

(3)三八圏域

1)地域公共交通の運行状況一覧

本圏域で運行する地域公共交通については下表のとおりであり、運行状況図については次頁に示す。

表 地域公共交通の運行状況一覧

| 市町村名 | 空路 | 航路 | 鉄道 (新幹線) | 鉄道 (JR) | 鉄道 (地方鉄道等) | 高速バス | 広域路線バス (地域間幹線系統) | 広域路線バス (地域間幹線系統以外) | ファイダー 系統 | 路線バス | 市町村営 乗合バス | 市町村営 デマンドタクシー | タクシー | 自家用有償 旅客運送 |
|-------|----|----|-------------|------------|---------------|------|---------------------|-----------------------|-------------|------|--------------|------------------|------|---------------|
| 八戸市 | | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| おいらせ町 | | | | | ● | ● | ● | ● | | ● | ● | ● | ● | |
| 三戸町 | | | | | ● | | ● | ● | ● | ● | ● | | ● | |
| 五戸町 | | | | | | | ● | ● | ● | ● | ● | | ● | |
| 田子町 | | | | | | | ● | ● | | ● | ● | | ● | |
| 南部町 | | | | | ● | | ● | ● | ● | ● | ● | | ● | |
| 階上町 | | | | ● | | | ● | ● | ● | ● | ● | | ● | |
| 新郷村 | | | | | | | | ● | | ● | ● | | | |

2)地域公共交通の運行状況図

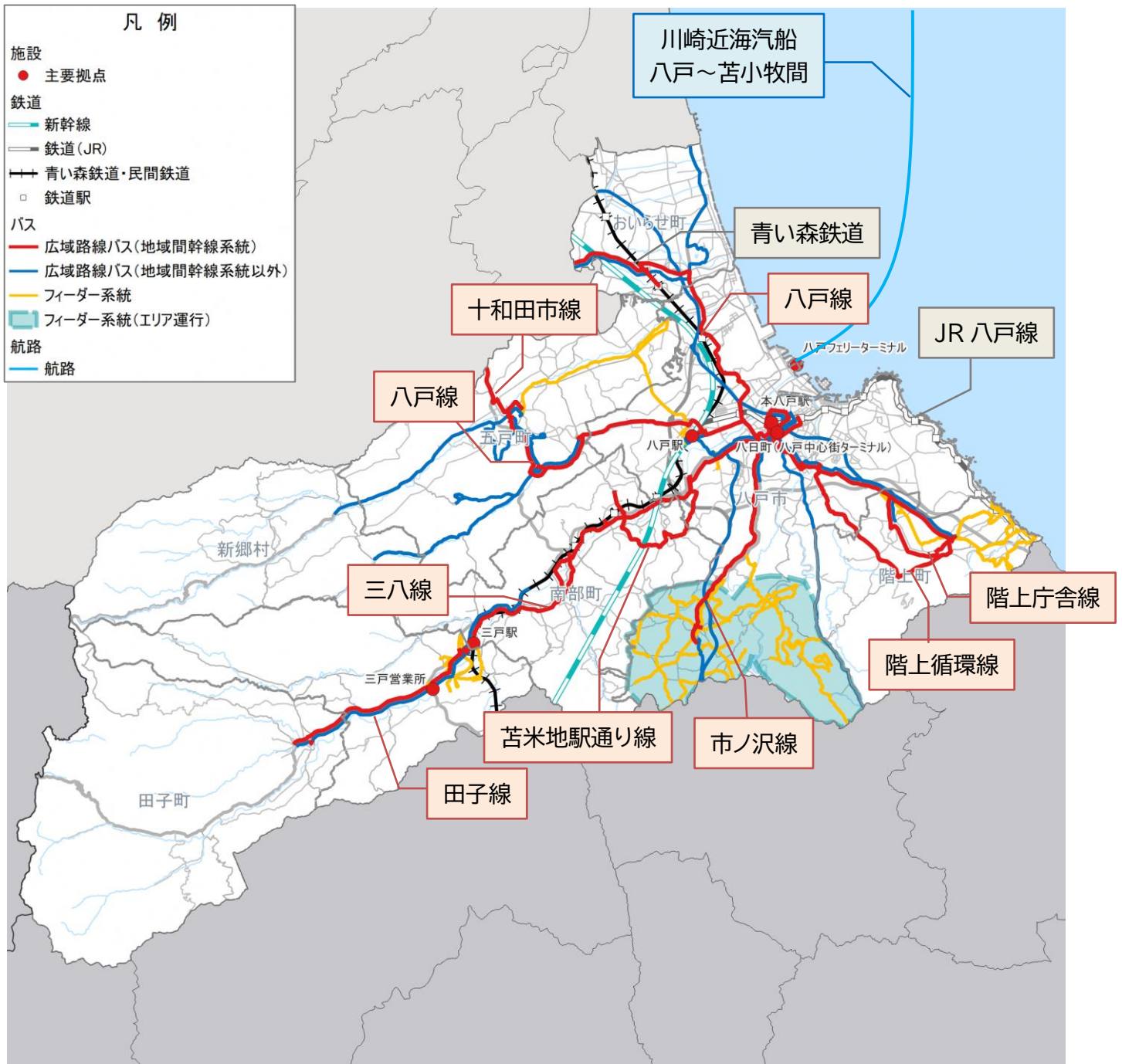


図 地域公共交通の運行状況(三八圏域)

※本計画の対象である広域的な地域公共交通と、関連性の高いフィーダー系統のみを表示

(4)西北圏域

1)地域公共交通の運行状況一覧

本圏域で運行する地域公共交通については下表のとおりであり、運行状況図については次頁に示す。

表 地域公共交通の運行状況一覧

| 市町村名 | 空路 | 航路 | 鉄道 (新幹線) | 鉄道 (JR) | 鉄道 (地方鉄道等) | 高速バス | 広域路線バス (地域間幹線系統) | 広域路線バス (地域間幹線系統以外) | ファイダー 系統 | 路線バス | 市町村営 乗合バス | 市町村営 デマンドタクシー | タクシー | 自家用有償 旅客運送 |
|-------|----|----|-------------|------------|---------------|------|---------------------|-----------------------|-------------|------|--------------|------------------|------|---------------|
| 五所川原市 | | | | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | | ● | ● | |
| つがる市 | | | | ● | | | ● | ● | | ● | ● | ● | ● | |
| 鱒ヶ沢町 | | | | ● | | | ● | ● | ● | ● | ● | | ● | |
| 深浦町 | | | | ● | | | ● | | | ● | ● | | ● | |
| 板柳町 | | | | ● | | | ● | ● | | ● | | | ● | |
| 鶴田町 | | | | ● | | | | ● | | ● | | | ● | |
| 中泊町 | | | | | ● | | ● | | ● | ● | ● | ● | ● | |

2)地域公共交通の運行状況図

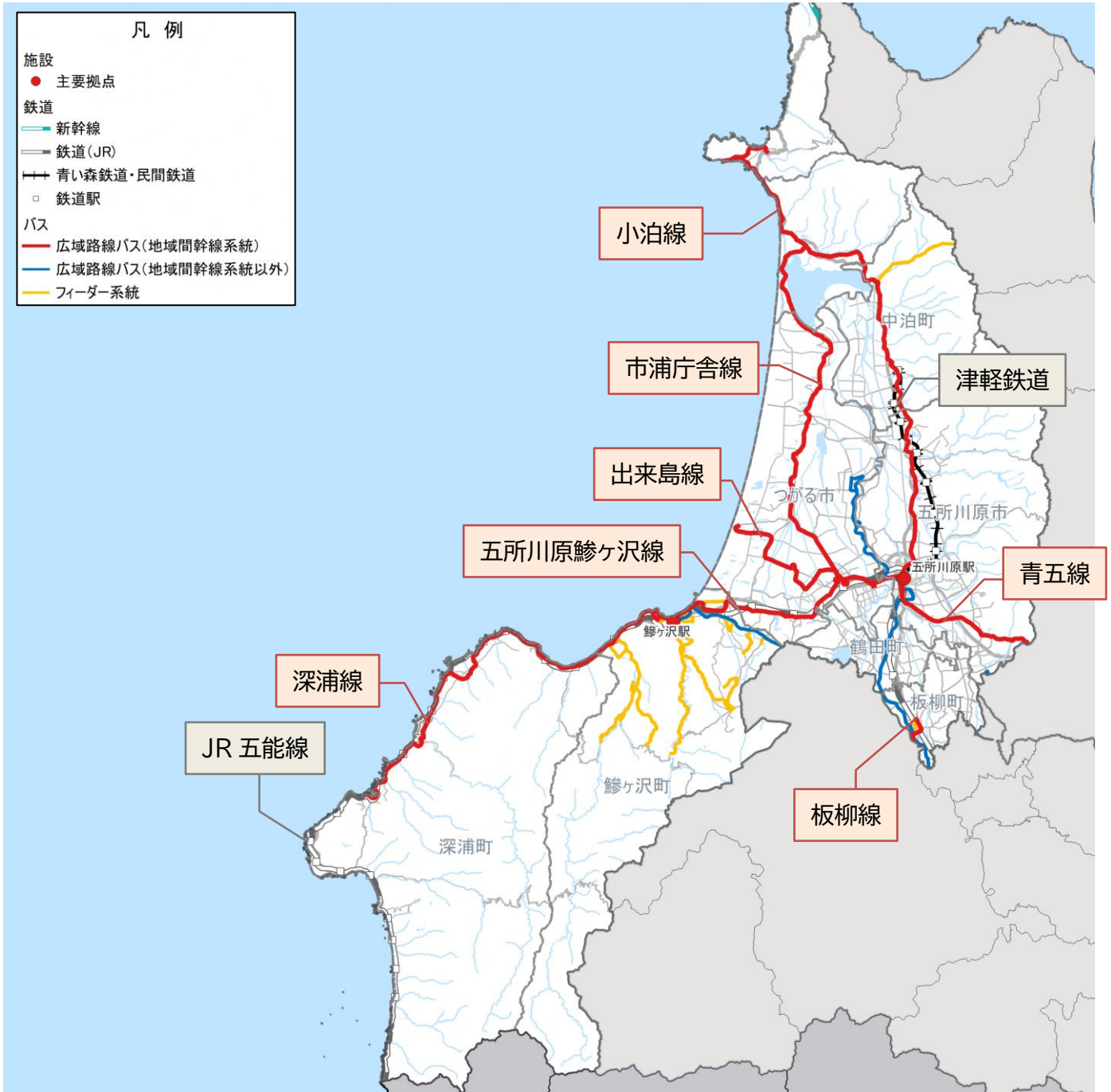


図 地域公共交通の運行状況(西北圏域)

※本計画の対象である広域的な公共交通と、関連性の高いフィーダー系統のみを表示

(5)上北圏域

1)地域公共交通の運行状況一覧

本圏域で運行する地域公共交通については下表のとおりであり、運行状況図については次頁に示す。

表 地域公共交通の運行状況一覧

| 市町村名 | 空路 | 航路 | 鉄道 (新幹線) | 鉄道 (JR) | 鉄道 (地方鉄道等) | 高速バス | 広域路線バス (地域間幹線系統) | 広域路線バス (地域間幹線系統以外) | ファイダー 系統 | 路線バス | 市町村営 乗合バス | 市町村営 デマンドタクシー | タクシー | 自家用有償 旅客運送 |
|------|----|----|-------------|------------|---------------|------|---------------------|-----------------------|-------------|------|--------------|------------------|------|---------------|
| 十和田市 | | | | | | ● | ● | ● | | ● | ● | ● | ● | ● |
| 三沢市 | ● | | | | ● | ● | ● | ● | | ● | ● | | ● | |
| 野辺地町 | | | | ● | ● | ● | ● | ● | | ● | | | ● | |
| 七戸町 | | | ● | | | | ● | ● | | ● | ● | | ● | |
| 六戸町 | | | | | | ● | ● | ● | | ● | ● | | ● | |
| 横浜町 | | | | ● | | ● | ● | ● | | ● | | | ● | |
| 東北町 | | | | | ● | | | ● | | ● | ● | | ● | |
| 六ヶ所村 | | | | | | | ● | ● | | ● | | ● | ● | |

2)地域公共交通の運行状況図

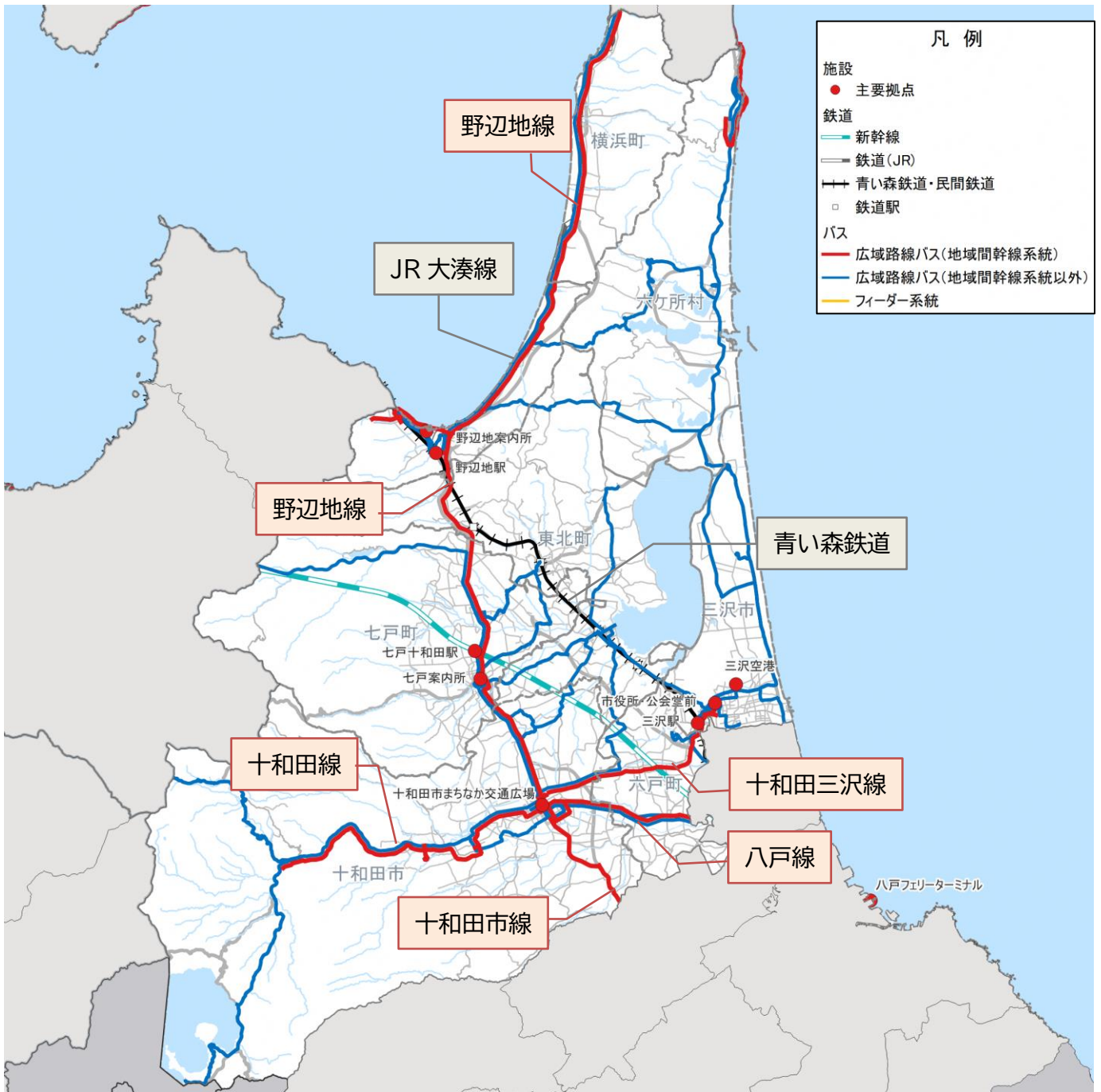


図 地域公共交通の運行状況(上北圏域)

※本計画の対象である広域的な地域公共交通と、関連性の高いフィーダー系統のみを表示

(6)下北圏域

1)地域公共交通の運行状況一覧

本圏域で運行する地域公共交通については下表のとおりであり、運行状況図については次頁に示す。

表 地域公共交通の運行状況一覧

| 市町村名 | 空路 | 航路 | 鉄道 (新幹線) | 鉄道 (JR) | 鉄道 (地方鉄道等) | 高速バス | 広域路線バス (地域間幹線系統) | 広域路線バス (地域間幹線系統以外) | ファイダー 系統 | 路線バス | 市町村営 乗合バス | 市町村営 デマンドタクシー | タクシー | 自家用有償 旅客運送 |
|------|----|----|-------------|------------|---------------|------|---------------------|-----------------------|-------------|------|--------------|------------------|------|---------------|
| むつ市 | | ● | | ● | | ● | ● | ● | | ● | ● | ● | ● | |
| 大間町 | | ● | | | | | ● | | | ● | | | ● | |
| 東通村 | | | | | | | ● | ● | | ● | | | ● | ● |
| 風間浦村 | | | | | | | ● | | | ● | ● | | | |
| 佐井村 | | | | | | | ● | | | ● | ● | | | ● |

2)地域公共交通の運行状況図

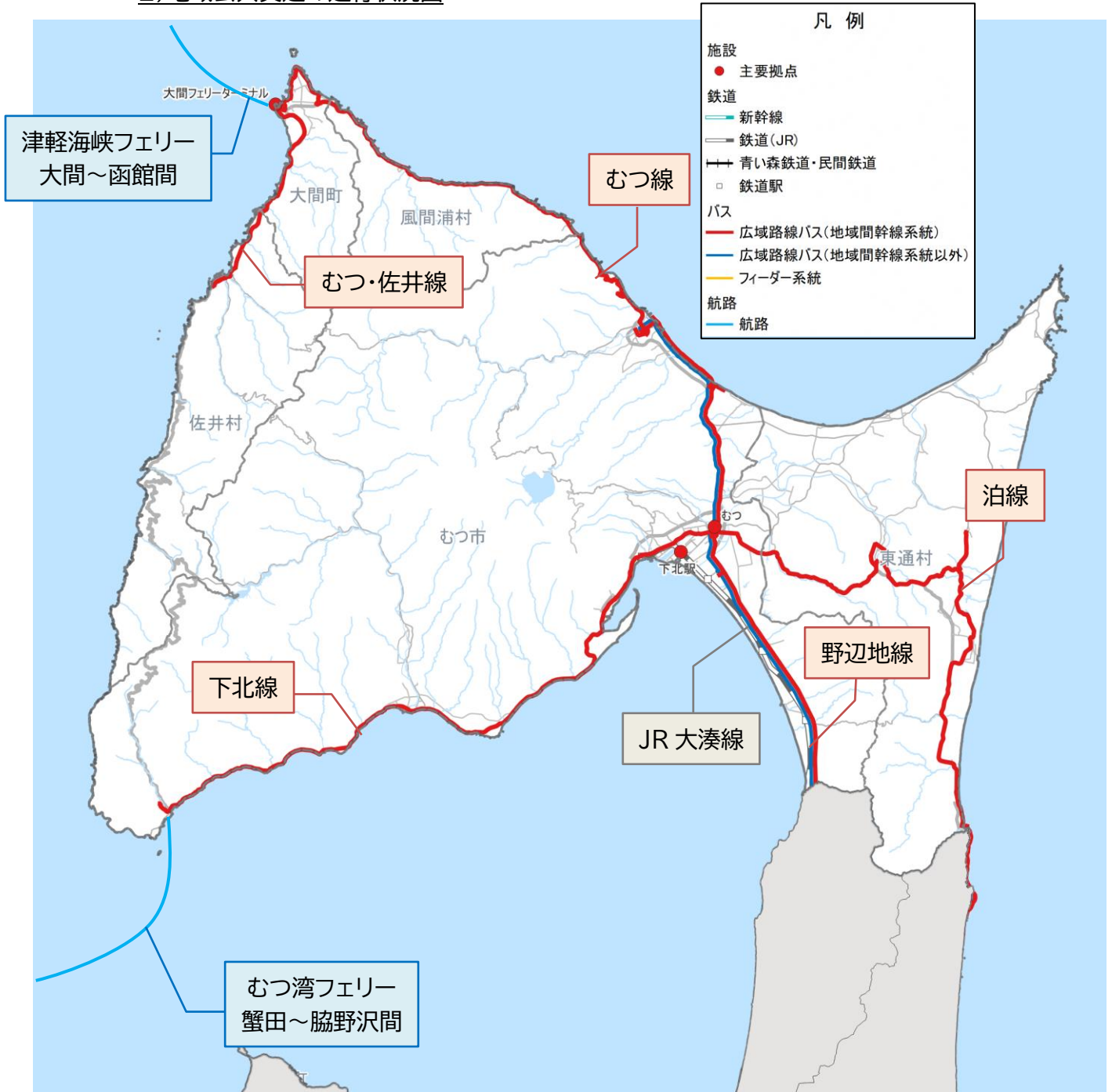


図 地域公共交通の運行状況(下北圏域)

※本計画の対象である広域的な地域公共交通と、関連性の高いフィーダー系統のみを表示

3-2 県内における地域公共交通に関する取組状況

(1)市町村における地域公共交通に関連する計画の策定状況

市町村における地域公共交通計画（旧制度上の地域公共交通網形成計画含む）の策定状況等について以下のとおり整理する。

表 計画の策定状況一覧※2023年1月時点

| 圏域 | 市町村 | 地域公共交通計画 | | 立地適正化計画 | |
|------|---|----------|-------------|---------|-------------|
| | | 策定状況 | 計画期間 | 策定状況 | 計画期間 |
| 東青圏域 | 青森市 | ○ | 2018～2027年度 | ○ | 2018～2038年度 |
| | 平内町 | ○ | 2021～2025年度 | | |
| | 今別町 | | | | |
| | 蓬田村 | | | | |
| | 外ヶ浜町 | | | | |
| 中南圏域 | 弘前市 | ○ | 2016～2025年度 | ○ | 2016～2035年度 |
| | 黒石市 | ○ | 2019～2024年度 | ○ | 2020～2040年度 |
| | 平川市 | ○ | 2021～2025年度 | | |
| | 西目屋村 | | | | |
| | 藤崎町 | | | | |
| | 大鰐町 | | | | |
| | 田舎館村 | | | | |
| 三八圏域 | 八戸市 ※単独 | ○ | 2016～2022年度 | ○ | 2018～2038年度 |
| | 八戸圏域(八戸市、三戸町、五戸町、田子町、南部町、階上町、新郷村、おいらせ町) | ○ | 2019～2023年度 | | |
| 西北圏域 | 五所川原市 | ○ | 2017～2022年度 | ○ | 2019～2039年度 |
| | つがる市 | | | | |
| | 鱒ヶ沢町 | ○ | 2016～2020年度 | | |
| | 深浦町 | ○ | 2020～2024年度 | | |
| | 板柳町 | | | | |
| | 鶴田町 中泊町 | | | | |
| 上北圏域 | 十和田市 | ○ | 2018～2022年度 | ○ | 2018～2038年度 |
| | 三沢市 | ○ | 2022～2026年度 | | |
| | 野辺地町 | | | | |
| | 七戸町 | ○ | 2018～2022年度 | | |
| | 六戸町 | | | | |
| | 横浜町 | | | | |
| | 東北町 六ヶ所村 | | | | |
| 下北圏域 | 下北圏域(むつ市、大間町、東通村、風間浦村、佐井村) | ○ | 2018～2024年度 | | |
| | むつ市 | | 同上 | ○ | 2021～2025年度 |
| | | 24/40 | | | 7/40 |

※立地適正化計画とは、コンパクトシティ・プラス・ネットワークの実現に向けて、地域公共交通とまちづくりが連携した取組に向けた方針や、居住環境や都市機能などの誘導に関する方針・区域などを定める計画のこと。

(2)地域公共交通に関する情報のデータ化の状況

地域公共交通の経路検索における主要なコンテンツでの、県内の各交通モードの検索状況について整理した。

WEB上やアプリ上などで乗車・降車場所を指定する検索方法のコンテンツ（表中のジョルダンより右側）では、一部を除き概ね検索可能であったが、国内だけではなく外国人などの利用も多い Google map では複数の路線バス事業者の経路検索ができない状況となっている。

表 主要なコンテンツでの経路検索の可否(2022年12月時点)

| 交通モード | 事業者 | コンテンツ | | | | | |
|-------|-------------|------------|-------|-----------|-------|----|-------------|
| | | Google map | ジョルダン | NAVI TIME | 駅すぱあと | 駅探 | Yahoo! 路線情報 |
| 鉄道 | 東日本旅客鉄道 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | 青い森鉄道 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | 弘南鉄道 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | 津軽鉄道 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| 路線バス | 下北交通 | × | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | JRバス東北 | ○ | ○ | ○ | ○ | × | ○ |
| | 弘南バス | ×※ | ○ | ○ | ○ | × | ○ |
| | 十和田観光電鉄 | × | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | 岩手県北自動車南部支社 | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | 青森市営バス | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |
| | 八戸市営バス | × | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ |

※一部の路線のみ対応。

県内の路線バス（民間5事業者・公営2事業者）や市町村運営のバス等（対象29市町村）においては、GTFSデータ※を作成しホームページ上などで公表（オープンデータ化）する事業者や市町村が年々増えてきており、2018年（平成30年）には路線バス1社、公営バス1社、市町村バス等0件であったが、2023年度（令和5年度）末には路線バス・公営バスの全事業者が対応予定であり、市町村バス等についても18市町村が対応予定となっている。

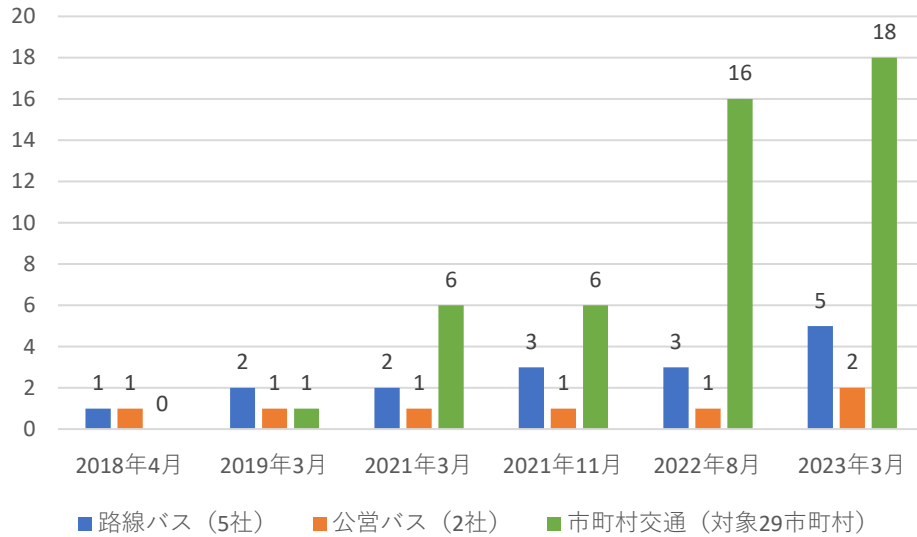


表 県内のバス等のオープンデータ化の状況(2023年1月時点)

資料：青森県交通政策課
 ※2023年3月の数値は見込み

※GTFS (General Transit Feed Specification) とは、経路検索サービスや地図サービスへの情報提供を目的としてアメリカで策定された世界標準の公共交通データフォーマットを指す。

第3章 青森県の地域公共交通の課題

1. 青森県全体の課題

1-1 今後の青森県の人口構造・都市構造の変化への対応が必要

本県の人口は1983年をピークに減少傾向にあり、2020年（令和2年）時点で約123.8万人であった人口は、2045年には100万人を大きく下回り、約82.4万人まで減少する見込みとなっている。

さらには、年少人口割合は現在の10.4%（2020年）から8.2%（2045年）となる一方、老年人口割合は現在の33.4%（2020年）から46.8%（2045年）となる予測であるなど、少子化及び高齢化の進行も見込まれる状況にある。

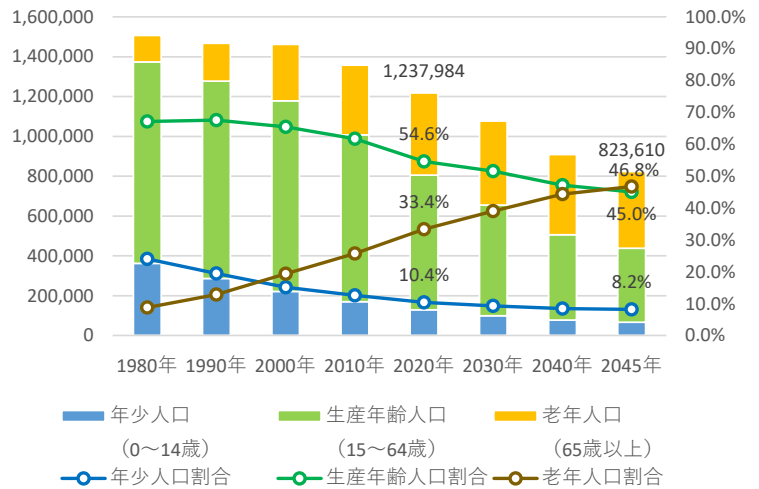


図 年齢3区分総人口の推移(現状・将来)

出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

他方で、中学校卒業生数が減少傾向にある中でも、「高等学校教育を受ける機会の確保」と「充実した教育環境の整備」の二つの観点を考慮しながら、県では県立高校の統合等を含む計画的な学校配置を進めているところであるが、特に生徒数が少ない町村等の県立高校の立地数が減少傾向にあるため、市町村を跨いだ広域的な通学が必要となる生徒が増加し、鉄道や広域路線バスなどに求められる役割が高まることが見込まれる。

また、本県では人口減少等を背景として商業施設が減少しており、また、人口10万人当たりの医療施設数が東北6県のなかで最も低い状況にあり、生活に身近な施設が少なくなることで、買い物や通院などでアクセスに不便を感じる県民が増加する可能性も考えられる。

なお、各圏域の中心的な都市では、立地適正化計画を策定する自治体も多くあり、市街地に対する主要な都市機能の集約による、機能の確保・維持を進めており、主要都市内及び周辺自治体から都市の市街地への移動ニーズが高まる可能性が考えられる。

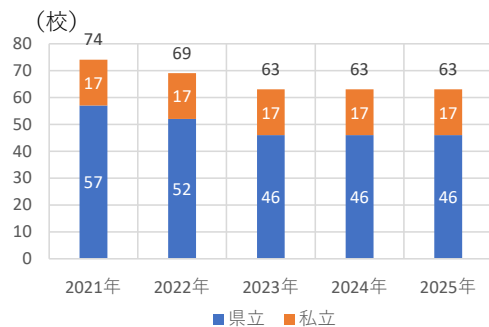


図 県内の高校立地数の推移(現状・将来)

※県資料より作成

※2024年以降については予定であり、変更となる可能性がある



図 人口10万人当たりの医療施設数

出典：医療施設調査（厚生労働省）

■課題

県立高校の立地数の減少に伴い、広域的な通学の必要性が高まる可能性があることから、本県の将来を担う高校生が、安心して高校へ通学することができる環境を確保するため、広域的な地域公共交通ネットワークを適切に維持することが必要である。

商業施設や医療施設が減少する状況においても、各地域で県民が安心して買い物や通院などができる環境を確保するため、中心的な都市の市街地へのアクセス手段を確保・維持するとともに、各自治体において移動ニーズを踏まえた生活交通の確保が必要である。

1-2 ポストコロナを見据えた、県民の移動ニーズに対応する広域的な地域公共交通ネットワークの維持が必要

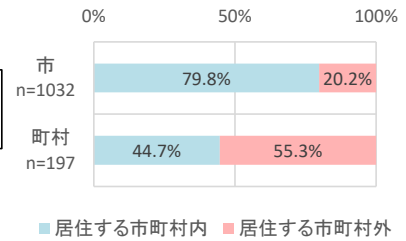
県民は、通勤・通学や買い物などの日常的な外出において、居住する市町村から別の市町村への広域的な移動を行っており、特に町・村などの都市機能等の集積が比較的少ないエリアにおいて、その傾向が顕著にみられる。(通勤・通学では町村に居住する県民の55.3%が他の市町村へ移動している)

広域的な移動が発生する現状において、こうした移動ニーズに対応する手段として、鉄道や路線バスを中心とした広域的な地域公共交通ネットワークを確保・維持することは重要である。

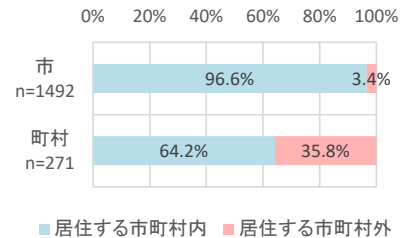
一方で、鉄道や路線バス等の利用者数は減少傾向にあり、特に今般の新型コロナウイルス感染症による外出自粛・リモート機会の増加などの影響から、地域公共交通の利用者数は激減しているなど、今後も継続的に維持することが難しい路線等も発生している。

国庫補助を受けて運行する路線バス(地域間幹線系統)においては、補助要件の一つとして輸送量[※]15.0を上回る必要があるが、令和2年度時点では46系統[※]中15系統が15.0を下回り、輸送量要件を満たしていない。また、13系統が20.0を下回り、15.0に近接した数値となっており、補助要件を満たさなくなるおそれがある。(令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響を考慮して輸送量要件の緩和措置が適用されている)

「通勤・通学」の移動先



「食料等の買い物」の移動先



「服飾等の買い物」の移動先

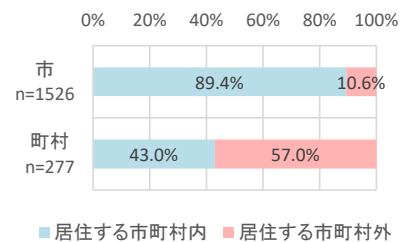


図 県民の目的別の移動先

出典：2021 県民アンケート調査

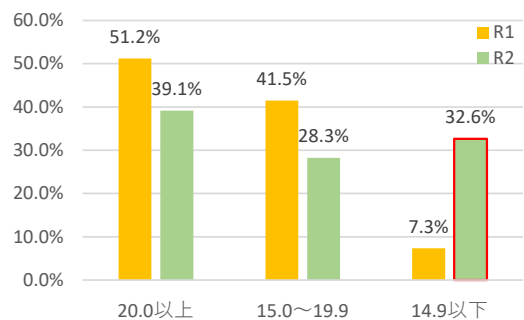


図 地域間幹線系統の輸送量の推移[※]

出典：青森県資料

[※]事業年度途中での再編された系統を含むため、実際の系統数よりも多い数量をカウント(八戸圏域の路線など)

[※]輸送量とは、路線バスが運んでいる旅客の量(規模)を表すもの

課題

コロナ禍や社会経済情勢の変化によって変容した県民の移動ニーズに対応するため、広域的な地域公共交通ネットワークを維持することが重要である。

他方、利用者数の減少等により維持が困難となっている路線等もみられることから、利用実態や地域の特性等に合わせて適切に地域公共交通ネットワークの改善を行うことで、可能な限り利便性を維持しつつ効率性を高め、今後も県民の移動手段として広域的な地域公共交通を適切に維持することが必要である。

1-3 地域公共交通間の連携強化に向けた拠点強化が必要

本県では網計画の中で、ゲートウェイ及び一次・二次・三次拠点を設定し、拠点における広域的な地域公共交通や域内交通などの複数の地域公共交通間の接続性の強化等を位置づけており、これまで交通事業者が主体となって、鉄道のダイヤに合わせて路線バスのダイヤ調整、及び市町村による鉄道に合わせたコミュニティバス等のダイヤの設定などによる接続性の改善を進めてきているところである。

多くの路線バス・コミュニティバスにおいては、限られたリソース（人的・財政的）の中で運行していることもあり、全ての時間帯で適切な接続時間を確保することは困難であることから、時間帯ごとの利用の多寡など、利用状況等に応じた検討が行われている。

他方で、主要拠点には右グラフの結果のとおり、「バスマップ」の表示や「総合案内表示」などが整備される拠点が少なく、各拠点において地域公共交通間の乗換案内や誘導などの設備が十分ではない状況も散見されており、わかりやすく乗り継ぎなどがし易い環境になっているとは言い難い状況にある。

また、待ち合い環境においても、例えば鉄道とバスなどの複数の地域公共交通に関する総合的な情報提供を行っている拠点は少ないことや、乗降場所・待ち合い環境での情報提供が少ない状況にあるため、利用者は地域公共交通の運行情報等を十分に知ることができず、安心して待つことができるとは言い難い状況にある。

なお、待ち合い環境の改善に関する取組については、弘前エリアや八戸エリアなどで行政や交通事業者が先進的に取組を進め、比較的充足する拠点もみられる状況にあることから、こうした先進的な取組事例について、事業者間・自治体間での情報共有を図り、水平展開を進めることが重要である。

■課題

地域公共交通間の円滑な乗り継ぎに向けたダイヤの調整等については、引き続き交通事業者が主体となり、利用状況等に応じて適切にダイヤ調整を行うなど、接続性の維持・向上を図ることが必要である。

なお、夏ダイヤ・冬ダイヤなどのダイヤ改正のタイミングにおいて、交通事業者間で円滑に改正情報の共有化が図られるように、必要に応じて市町村などが仲介役となるなどのスキームづくりを行うことが必要である。

地域公共交通間の乗換案内や経路案内など、特に施設規模が大きく、一定の距離の移動を必要とする高次な拠点において、より一層の案内などの充足を図ることが必要である。

また、待ち合い環境などにおいても、前述の運行情報のデータ整備等も活用しながら、複数の地域公共交通に関する情報提供を行い、利用者が安心して待つことができる環境を構築することが必要である。

拠点性の向上に係る県全体の改善に向けて、先進的に実施する事例等を水平展開しながら情報共有を図り、各エリアにおける展開に繋げることが必要である。

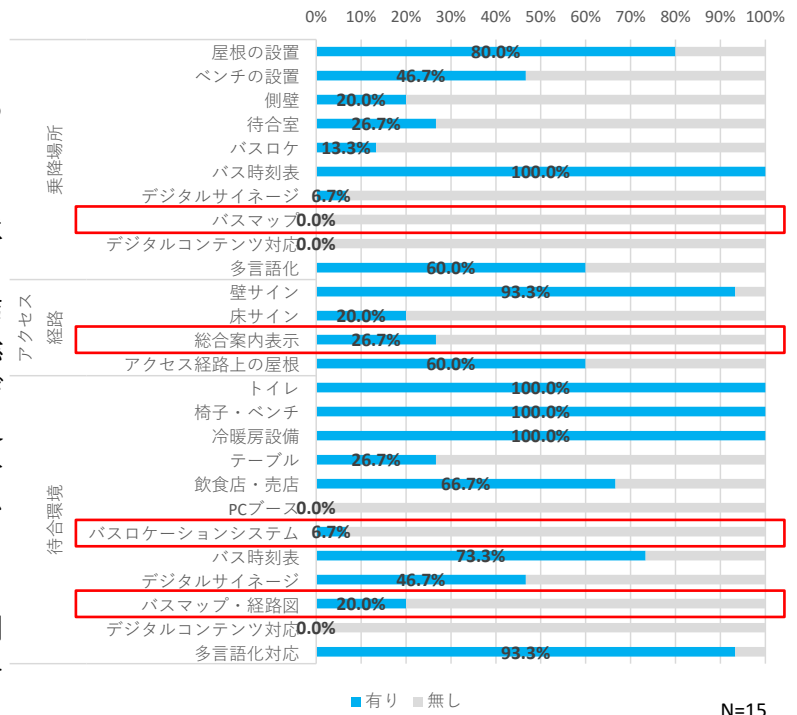


図 主要拠点(15 拠点)の設備・機能の有無

出典：2017 現地踏査による確認

※15 拠点は、新青森駅、八戸駅、七戸十和田駅、奥津軽いまべつ駅、大間フェリーターミナル、青森駅、弘前駅、本八戸駅、五所川原駅、下北駅、三沢駅、黒石駅、野辺地駅、三戸駅、鯨ヶ沢駅

1-4 県民の日々の移動手段として地域公共交通が選択されるきっかけづくりが必要

県民の日常生活の移動手段の8~9割以上が「自家用車（自分で運転・家族等の送迎）」となっており、鉄道や路線バスなどの地域公共交通の利用割合は1割に満たない状況にある。

地域公共交通は主に高校生の通学や高齢者の通院・買物などに利用されているが、高校生においては保護者等の送迎による通学も少なくない。

今後、人口減少等が進行する中で、地域公共交通の利用者はさらに減少する可能性があるなど、今後の地域公共交通の確保・維持が大きな課題となる。

他方、本県の1世帯当たりの保有車両台数は1.69台/世帯（2020年）であり、東北平均1.96台/世帯に比べて低い傾向にあることに加え、通勤・通学時の移動手段において「自家用車」分担率も東北平均に比べて低い状況にあるため、高い自家用車依存の状態までには陥っていないものとみられる。

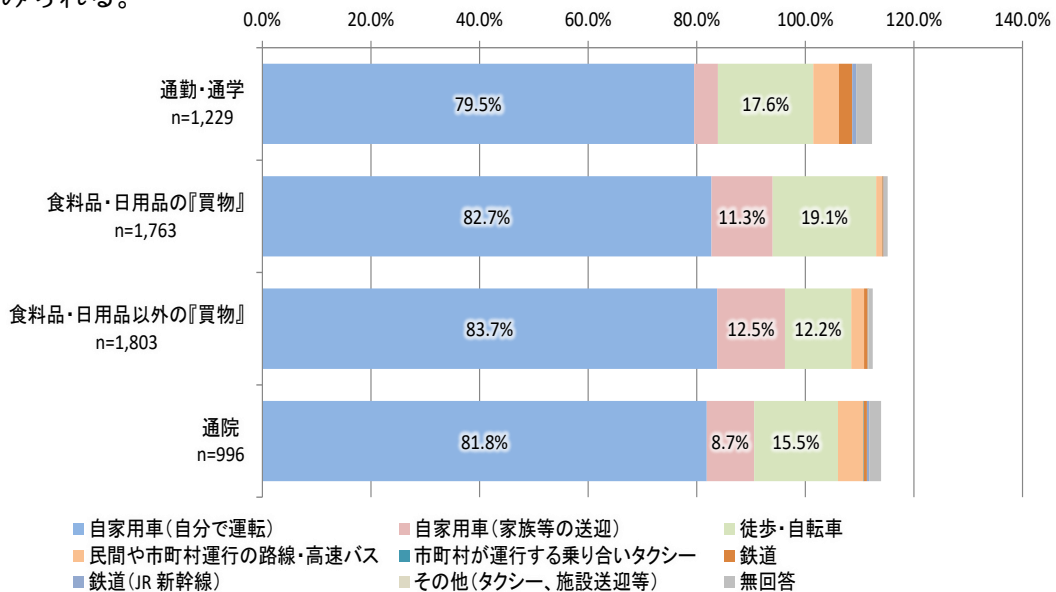


図 外出目的別の移動手段

出典：2021 県民アンケート調査

■課題

他県に比べ、徒歩・自転車や地域公共交通等を選択する傾向にある特性等を活かしつつ、地域公共交通が日常生活の移動の選択肢として選ばれるように、利用者のニーズ等に合わせた地域公共交通のサービスを見直し、利用しやすいネットワークを構築するとともに、おでかけの手段として地域公共交通が選ばれるようなきっかけづくり（動機づけ）を行っていくことが必要である。

特に、高校においては、保護者の送迎による周辺道路への渋滞等の解消などを理由として、22.9%（16校）が「地域公共交通利用を促進したい」と考えており、高校と連携した利用促進の取組等も検討することが必要である。

地域公共交通の利用を促進することにより、自家用車へ過度に依存するライフスタイルの改善に繋がるとともに、さらにはCO2排出の抑制も期待されることから、カーボンニュートラルに向けた取組としても地域公共交通の利用促進等を進めることが必要である。

また、地域公共交通に対する不満として「運賃が高い」という項目が上位に挙がっているが、八戸圏域で展開するバスパックや、青森・弘前圏域で展開するTOHOKU MaaSなどのように、施設等と連携したお得なチケットの展開など、交通政策分野と観光・商業・まちづくりなどの他分野との連携等を行いながら、割引乗車券等の設定などについても検討することが必要である。

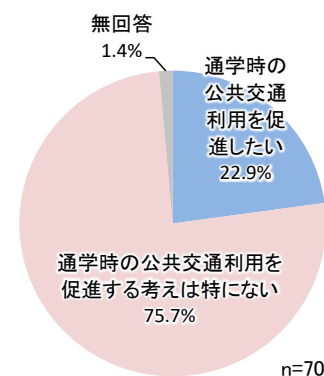


図 地域公共交通の利用促進に対する高校の意向

出典：2021 高校アンケート調査

地域公共交通を利用した方

地域公共交通を利用していない方

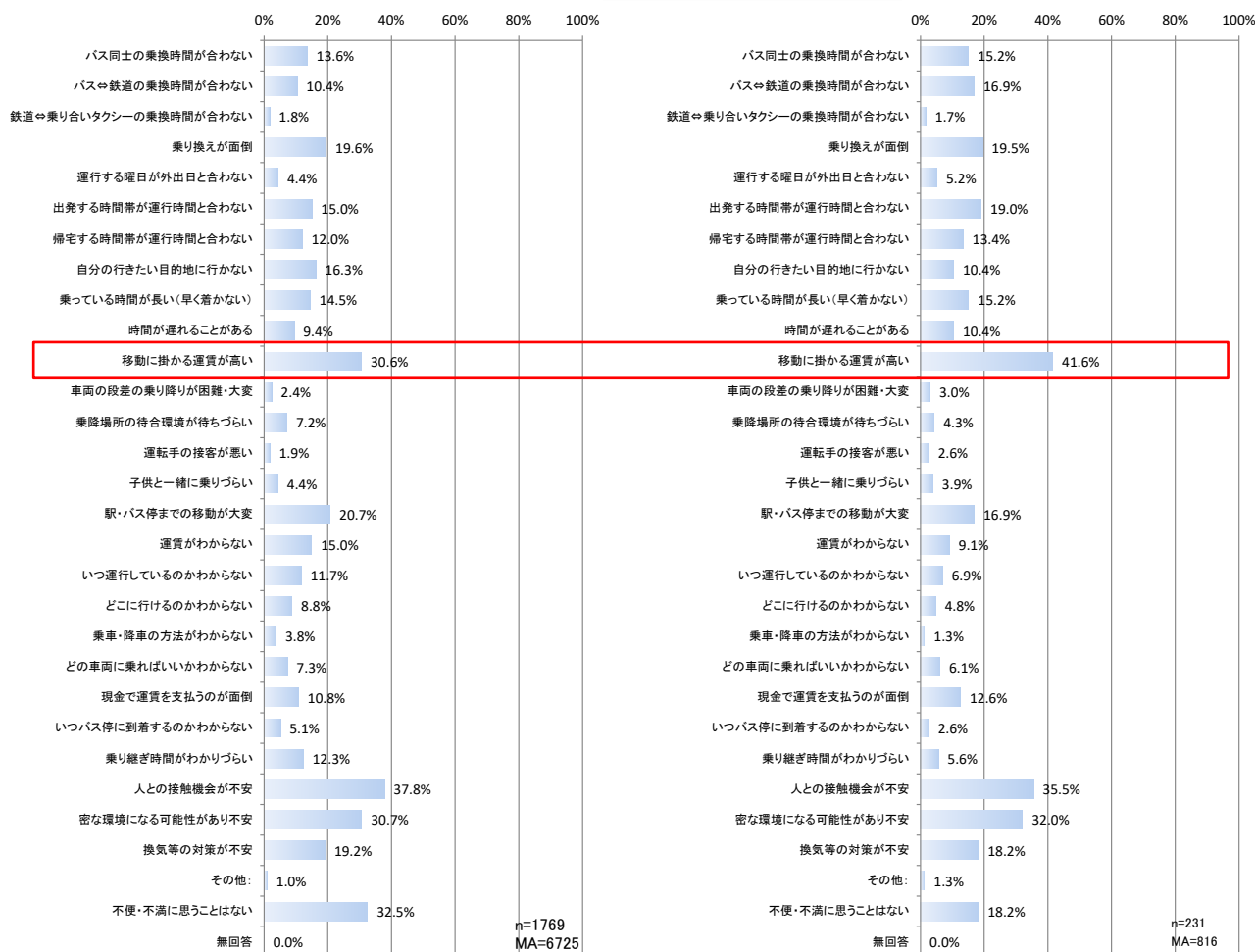


図 地域公共交通に対して不便・不満に思うこと

出典：2021 県民アンケート調査

1-5 DX 推進などを通じた地域公共交通の運行改善や、わかりやすい運行情報の提供が必要

全国的に交通系 IC カードなどのキャッシュレス決済による、運賃の支払いが一般的になっている中、これまで本県では導入が進んでいない状況にあったものの、青森エリア、八戸エリア、十和田エリア、津軽エリアでの地域連携 IC カードの導入や、2023 年 5 月の東日本旅客鉄道（JR 東日本）の奥羽本線における Suica 利用サービス拡大など、支払い時の利便性向上に向けた取組が着実に進展している。

これらの整備により、利用者の利便性が向上するだけでなく、これまで取得することが困難であった「日常的な地域公共交通の利用実績データ」など、運行計画の立案や改善などの検討に係る基礎的なデータを取得することが可能となるため、今後の地域公共交通の適切な維持に向けて、利用実績データの活用が重要となる。

また、県内の地域公共交通については、事業者の主体的な取組により地域公共交通の運行情報に関するデータ整備及びオープンデータ化が進んでおり、経路検索サービスなどの主要なコンテンツでの情報検索が可能であるエリア・事業者はあるものの、検索できないエリア・事業者もまだ多くあり、県全体としてのデータ整備は十分ではないと考えられる。

現在はスマートフォンでの経路検索が一般化しており、県民だけではなく外国人を含む県外からの来訪者の円滑な移動を支えるためにも、経路検索への対応に向けたデータ整備が求められる。

さらには、運行情報に関するデータを活用して、複数の地域公共交通間のデータだけではなく、観光施設・商業施設のデータなどと結び付けて、移動・施設利用・決済などにおいてシームレスな利用環境を実現する「MaaS」の取組も台頭しているほか、AI・ICT 技術の進展に伴う新たなサービスの展開や DX の推進など、利用者の利便性向上及び地域公共交通の利用促進を考える上では、データ整備の必要性がさらに高まっている。

■課題

交通系 IC カードや MaaS などから得られる、日常的、かつ詳細な利用実績データを用いた適切な分析を行うことにより、実状等を的確に把握するとともに、これらの検証を行うことで、地域公共交通の運行計画の立案や改善を進めることが必要である。

また、県民及び県外からの来訪者が容易に運行情報を検索することができ、県内での地域公共交通による円滑な移動を支えるため、各交通事業者及び各市町村が運行する地域公共交通のデータ整備を進めるとともに、AI や ICT などの新たな技術も応用し、誰でもわかりやすい情報提供の基盤整備を進めることが必要である。

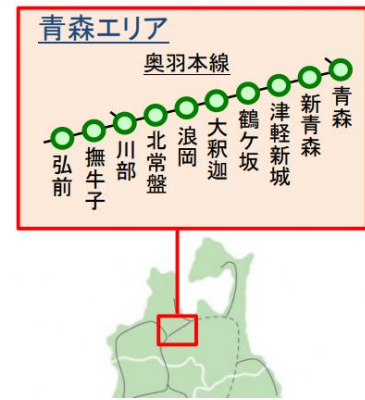


図 鉄道 青森県内の Suica 拡大範囲

出典：東日本旅客鉄道



図 路線バス 地域連携 IC カード

1-6 ウィズ・ポストコロナの需要回復を取り込むため、観光振興に向けた環境整備や分野間での連携が必要

本県の観光入込客数（PI6 参照）については、2019年度は35,442千人で、対前年比101.2%となっており、特に外国人延べ宿泊者数は2019年には337,620人と2015年に比べて約3倍に増加しているなど、特に訪日外国人の来訪者数が増加傾向にある。

2020年度には新型コロナウイルス感染症の影響により、訪日外国人だけではなく、国内旅行者も大幅に減少しているものの、ウィズコロナ・ポストコロナのフェーズにおける観光振興・活性化が期待される。

なお、訪日外国人が旅行中に困ったこととして、「無料公衆無線LAN環境」の整備や「目的地までの地域公共交通の経路情報の入手」などを挙げており、これは、訪日外国人に限らず、国内観光客においても共通した課題であると考えられる。

県内の主要な交通拠点では交通事業者によるフリーwi-fi提供のほか、wi-fiが使用可能な車両の導入等も進められているが、未整備の事業者もみられる状況にある。

また、経路案内等については、先述のとおり地域公共交通のオープンデータ化が完了していない事業者等もあることから、主要なコンテンツでの検索ができないエリアも存在する。

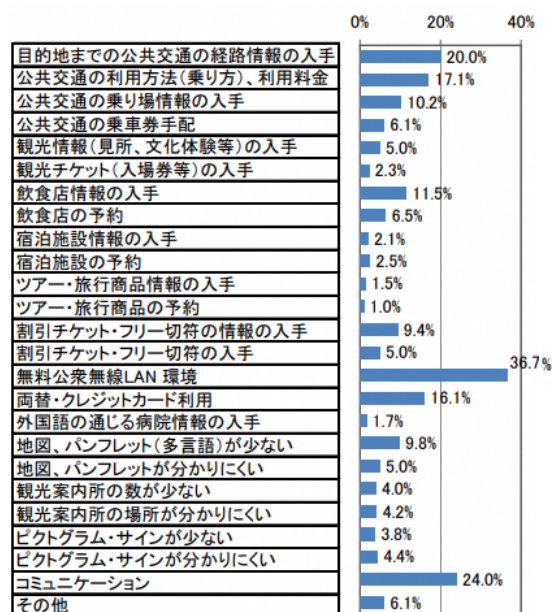
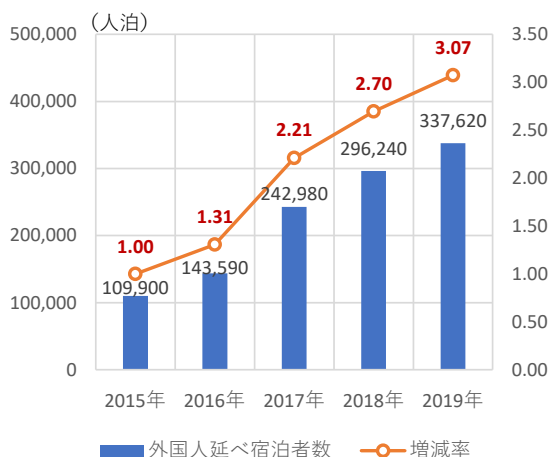


図 訪日外国人が旅行中困ったこと

出典：観光庁調査

■課題

「北海道・北東北の縄文遺跡群」の世界遺産登録などを追い風として、ウィズ・ポストコロナの観光振興・活性化などに向けて、観光客をはじめとした県外・国外からの来訪者が、分かりやすく円滑に移動することができる環境の整備を推進することが必要である。

また、本県を訪れる観光客に対して二次交通などの交通情報を案内する「あおもり旅マップ」や「あおもりナビ」などの周知等を図るとともに、地域公共交通に関するデータ整備を行いつつ、観光分野と連携した一体的な取組（観光MaaS）を推進するなど、わかりやすい情報提供を行うことも必要である。

1-7 県と市町村の役割分担の中で市町村による域内交通の位置づけが必要

網計画の中では、県は県内外及び市町村間を跨ぐ広域的なネットワーク（広域路線）や、これに関連する広域的な拠点（広域拠点）についての考えや取組等を位置づけ、市町村は市町村内で完結する路線や、広域路線と市町村内路線が接続する拠点を設定し、これに関する考えや取組等を位置づけるなどの役割分担を示している。

市町村内交通における考え等を示すものとして、市町村では地域公共交通に関する計画（地域公共交通計画など）の策定を進めており、現計画の策定時の2018年3月時点での計画策定済み市町村は4市町村であったものが、現時点（2023年1月）では24市町村まで増加している。（八戸圏域や下北圏域等の圏域単位で計画を策定している市町村も策定済みとしてカウント）

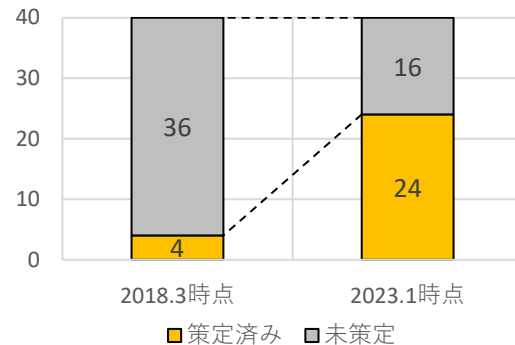


図 地域公共交通計画の策定自治体数

一方で、現時点において計画を策定していない市町村が16市町村あり、県内の4割の市町村が計画未策定であるほか、地域公共交通会議などの市町村内交通に係る検討・協議の母体となる組織が設置されていない自治体もみられる。

■課題

各市町村が、市町村内の地域公共交通に係る方針等を示す地域公共交通を策定することは、交通政策を適切に進める上でも重要である。また、地域公共交通会議等を設置し開催することについても、利用者や交通事業者、行政等の地域公共交通に関連する主体が一堂に会して協議ができる場であることから、特に重要である。

県ではこれまでも市町村の交通事業者を対象としてセミナーや勉強会などを複数回開催してきており、また、計画策定に係る調査等に対する支援も行い、計画策定や地域公共交通会議などの検討組織の設立を促している。

市町村においても、県に対して地域公共交通の制度等に関する勉強会の開催や、見直しに係るマニュアル等の配布（再編指針など）を求めていることから、今後も引き続き市町村に対する技術的な支援等を行うことが必要である。また、市町村においても地域公共交通計画の策定に向けた検討を進めることが必要である。

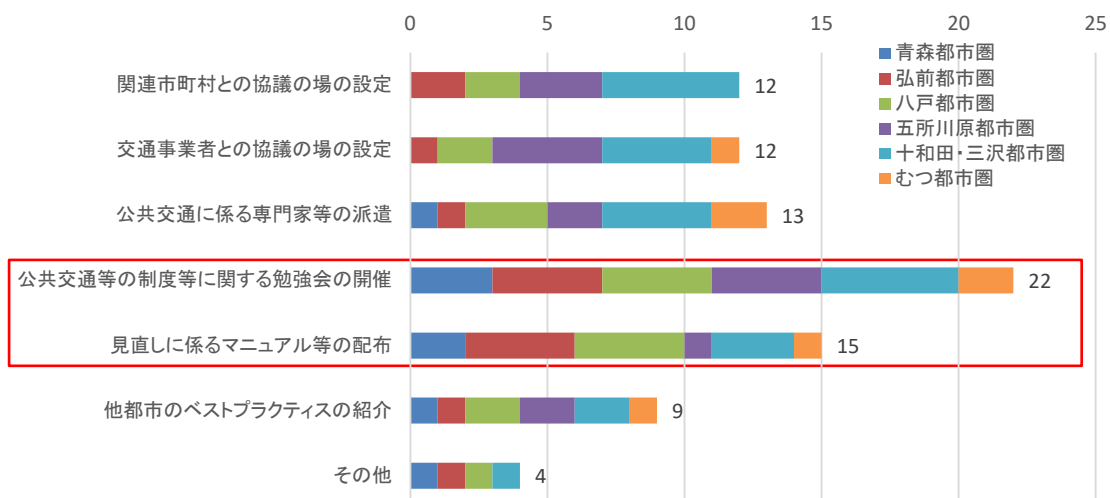


図 市町村が県に対して求める事項

出典：2021 市町村アンケート調査

1-8 担い手となる交通事業者の安定的な経営基盤の確保が必要

網計画のなかでも課題として挙げている交通事業者における乗務員不足について、事業者や行政等を中心に乗務員確保に向けた各種取組（求人説明会、求人イベント等）を進めてきたものの、十分な解決には至っていない。

また、乗務員の高齢化が進んでおり、県内の主要乗合バス事業者5社の乗務員に占める60歳以上の年齢層割合は、過去3年で7.4ポイント上昇している。

さらに、乗務員が特定の年齢（50歳代～60歳代）にまともまっていることから、数年後には一斉に定年退職を迎えることも想定されるなど、乗務員不足に拍車がかかる可能性がある。

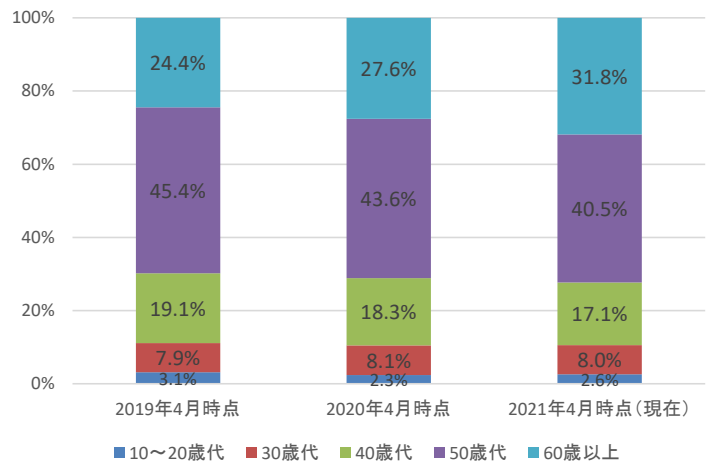


図 乗合バス事業者5社の乗務員の年齢構成

出典：2021 交通事業者アンケート調査

■課題

今後も継続して地域公共交通サービスを提供する上では、担い手となる交通事業者の安定的な経営基盤（特に人的リソース）を確保することが重要であり、交通事業者による取組に加え、行政による採用活動への支援等も行いながら、改善を図ることが必要である。

なお、全国的にはICTやAIなどの技術を活用した運行管理体制の構築に向けた検討なども進められていることから、他都市の事例等を情報収集しながら、本県での展開に向けた調査・研究等も進めることが必要である。

2. 圏域別の課題

2-1 東青圏域

(1) 広域公共交通についての課題

① 鉄道について

- JR 津軽線は今別町、外ヶ浜町及び蓬田村と青森市を繋ぐ唯一の広域公共交通であり、青森市への広域的な移動実態もみられる。また、JR 奥羽本線や青い森鉄道線についても、平内町や周辺市町村から青森市への移動や、青森市内での高校生の通学をはじめとした生活移動に利用されていることから、生活交通として機能の維持が必要。
- 各市町村においては、鉄道の利便性向上に向けて、主要な拠点においてダイヤを調整するなど接続性を高める取組を進めることが重要。
- 新幹線については、県外からの来訪者の二次交通の確保に向けて、広域路線バスや各市町村内を運行する地域公共交通等において、利用が多い時間帯等におけるダイヤの調整等を行うことが必要。

② 広域路線バスについて

- 地域間幹線系統をはじめとして、全体的に平均乗車密度が低い状況にあり、地域間幹線系統の要件を満たさなくなる可能性がある。
- 平均乗車密度の低下（密度カットの発生）や、地域間幹線系統としての要件を満たさなくなる場合には、更に沿線市町村の負担が増大することが見込まれる。
- 広域移動の実態や沿線地域の人口動向等も踏まえて、他地域公共交通機関との接続等の見直しを行うことにより、他地域公共交通機関との連携を図りながら、利便性の向上を図る必要がある。
- 2027年に青森西高校・浪岡高校の統合が予定されており、2028年度末に両校が閉校となる（統合校は青森西高校の校地に設置）。これにより青森市や青森黒石線、青森五所川原線などの広域路線バスの利用にも関連する通学流動の変化が見込まれることから、運行計画の検討が必要。

③ 空路・航路について

- アフターコロナも見据え、県外からの来訪者等の移動手段である二次交通（空港連絡バス、ねぶたん号など）について、交通事業者及び市町村の意向等を踏まえて適切に維持するとともに、更なる利便性の向上を図ることが必要。
- 航路については、観光客の利用のほか、地域住民の生活交通としても利用される実態があることから、蟹田と脇野沢間の運航を維持する必要があるほか、広域路線バスや域内交通について航路との接続性を確保することが重要。

(2) 拠点についての課題

① 拠点の設定について

- 各市町村が重要と考える拠点において、鉄道や広域路線バスとの接続の必要性などを踏まえて、市町村内の地域公共交通のダイヤ調整を行うことで、時間的な接続性の向上を図ることや、必要に応じて、拠点への乗り入れ等を行うことで空間的な接続性の向上を図ることが必要。

②拠点性について

- 新青森駅は、路線バスの乗り場が東口と南口に分かれている。施設内の各所に誘導・サインなどが設置され、どのバスがどの方面へ運行するのかといった案内はあるものの、新幹線・在来線⇄高速バス・路線バスの誘導・案内について直感的でより分かりやすいものとするなど、利用者目線で更に利用しやすいものとなるよう改善していく余地がある。
- 奥津軽いまべつ駅は、改札から路線バスの乗降場所までの距離が離れているものの、その間にバスの運行に係る情報発信が少ないため、待合室等で運行状況を確認することが困難である。
- 青森駅については、バスの乗降場所が11か所に分かれており、事業者ごとに分類されていることから、必ずしも方面別とはなっていない状況にある。現状、総合案内板や事業者ごとの窓口で案内が行われてはいるが、どのバスがどの目的地へ行くのかが、直感的に分かりやすいものとなるよう、また、事業者の横断的な情報提供や乗り場の改善などにより、利用者目線で更に利用しやすいものとなるよう改善していく余地がある。
- 市町村における各拠点の位置づけ等を踏まえて、利用環境の改善に向けた検討が必要。

(3)利用環境等の整備についての課題

- 青森市では、地域公共交通のデータ化及び経路探索コンテンツへの掲載にいち早く取り組んでいるが、周辺町村ではデータ未整備のところもあるため、エリア全体での一体的な経路検索を進めるためにも、ノウハウ等の水平展開も行いつつ、データ整備を進めることが必要。
- 2022年3月に導入されたICカード(AOPASS)及び今後民間事業者において導入予定のICカード等の運行データを用いて、圏域における日常的な利用実績データの活用についての検討を進めることが必要。

(4)利用促進等についての課題

- 県民アンケート調査の結果によれば、県民の地域公共交通の利用について、「人との接触機会が不安」や「密な環境になる可能性があり不安」など、新型コロナウイルス感染症に関する複数の事項の回答が高い割合となっているが、交通事業者及び市町村では感染拡大防止に向けた取組等を着実に進めていることから、これらの取組の周知等を図ることにより、阻害要因の緩和を図ることが必要。

(5)その他の課題

- 当該圏域の全ての市町村が地域公共交通会議を有しているが、計画を策定していない市町村もあるため、計画の策定を検討することが必要。

2-2 中南圏域

(1) 広域公共交通についての課題

① 鉄道について

- 当該圏域には、JR 奥羽本線・五能線、弘南鉄道弘南線・大鰐線など、複数の鉄道路線が運行しており、沿線地域における生活の移動手段として重要な役割を果たしている。
- 特に沿線には高校や大学等が多く立地することから、高校生や学生の通学手段として利用されている。
- なお、弘南鉄道では利用者数の減少等を背景として大幅な減便を実施しているほか、沿線市町村の鉄道に対する財政負担も直近 3 年で約 20 倍に増加（2021 年度から支援スキーム変更）しているなど、利用者の減少による影響が大きくなってきていることから、沿線の市町村の連携による路線の維持に向けた取組を進めていくことが必要。

② 広域路線バスについて

- 地域間幹線系統をはじめとして、全体的に平均乗車密度が低く、これに伴い輸送量も低くなっていることから、地域間幹線系統の要件を満たさなくなる可能性があり得る状況。
- 平均乗車密度の低下（密度カットの発生）や、地域間幹線系統としての要件を満たさなくなる場合には、更に沿線市町村の負担が増大することが見込まれる。
- 広域移動の実態や沿線地域の人口動向等も踏まえて、広域路線バスの見直し等を行うことにより、平均乗車密度の維持・増加を図ることが必要。
- なお、青森黒石線、高野線、弘前黒石線については、再編指針に基づき再編・見直しを実施した路線であるが、今般の新型コロナウイルス感染症の影響等により輸送量が低下している状況にあるため、再編による効果・影響等の分析を行うことが必要である。

(2) 拠点についての課題

① 拠点の設定について

- 各市町村が重要と考える拠点において、鉄道や広域路線バスとの接続の必要性などを踏まえて、市町村内の地域公共交通のダイヤ調整を行うことで、時間的な接続性の向上を図ることや、必要に応じて、拠点への乗り入れ等を行うことで空間的な接続性の向上を図ることが必要。

② 拠点性について

- 弘前駅では、鉄道及びバスの両方の情報を適切に発信しており、乗り継ぎに係る誘導サイン等も整備されるなど、拠点としての機能等については一定程度確保されている状況にあるが、駅舎内でのバスの運行情報の発信が少なく、バスの到着を確認することが困難となっている。
- 黒石駅では、駅の改札からバスの乗り場まで離れているものの、そのアクセス経路上に屋根等が無いことから、悪天候時には不便であることや、駅舎内でのバスの情報発信が少ない状況。
- 市町村における各拠点の位置づけ等を踏まえて、利用環境の改善に向けた検討が必要。

(3)利用環境等の整備についての課題

- 弘南バスでは、一部の路線を除き、Google mapなどの主要な経路検索コンテンツに対応していないため、観光客等の利便性向上を図るためにも、地域公共交通のデータ化及び経路検索コンテンツの掲載等を進めることが必要。
- また、市町村内の地域公共交通においても同様にデータ化を進めることで、エリア一帯で検索可能とし、周遊時の利便性を高めることが必要。
- また、民間事業者において今後導入予定であるICカード（メゴイカ）について、日常的な利用実績データの活用方策についての検討を進めることが必要。

(4)利用促進等についての課題

- 弘前市で実施される東北 MaaS の取組を踏まえて、これらを水平展開することで利用促進等の取組を推進していくことも重要。
- 県民アンケート調査の結果によれば、県民の地域公共交通の利用について、「人との接触機会が不安」や「密な環境になる可能性があり不安」など、新型コロナウイルス感染症に関する複数の事項の回答が高い割合となっているが、交通事業者及び市町村では感染拡大防止に向けた取組等を着実に進めていることから、これらの取組の周知等を図ることにより、阻害要因の緩和を図ることが必要。

(5)その他の課題

- 当該圏域では2つの市町村が地域公共交通会議を有していないため、地域の移動手段を検討する場として地域公共交通会議を設置することが必要。また、計画を策定していない市町村もあるため、計画の策定を検討することが必要。

2-3 三八圏域

(1) 広域公共交通についての課題

① 鉄道について

- 青い森鉄道は沿線地域における生活の移動手段として重要な役割を果たしており、特に沿線の高校や八戸市内の高校への通学手段として利用されている。
- JR 八戸線についても、沿線地域及び岩手県北エリアからの通学等の手段として利用されているほか、企画列車などをはじめ観光客にも利用される路線である。
- 2021 年度末に五戸高校・田子高校が閉校しており、このことにより通学流動は変化しているものと考えられるが、高校生の通学実態等を踏まえたダイヤの見直しや、域内交通等の接続性の向上を図っていくことが必要。
- 新幹線との接続について、市内の域内交通との接続性は十分確保されている。広域路線バスの接続については、新幹線利用者の移動実態等を踏まえて、必要に応じて接続性を確保することが必要。

② 広域路線バスについて

- 地域間幹線系統をはじめとして、全体的に平均乗車密度が低く、これに伴い輸送量も低くなっていることから、地域間幹線系統の要件を満たさなくなる可能性があり得る状況。
- 平均乗車密度の低下（密度カットの発生）や、地域間幹線系統としての要件を満たさなくなる場合には、更に沿線市町村の負担が増大することが見込まれる。
- 広域移動の実態や沿線地域の人口動向等も踏まえて、広域路線バスの見直し等を行うことにより、平均乗車密度の維持・増加を図ることが必要。
- なお、特に八戸線（十鉄）や大野線などの経路が長大な路線は、乗車密度が低く、自治体の問題意識も高い傾向にあるため、引き続き交通事業者と連携しつつ再編・見直しについての検討を進めることが必要。

③ 空路・航路について

- 県外からの来訪者等の二次交通である交通（空港連絡バスなど）について、交通事業者及び市町村の意向等を踏まえて適切に維持するとともに、引き続き接続性を確保することにより、利便性の維持を図ることが必要。

(2) 拠点についての課題

① 拠点の設定について

- 各市町村が重要と考える拠点において、鉄道や広域路線バスとの接続の必要性などを踏まえて、市町村内の地域公共交通のダイヤ調整を行うことで、時間的な接続性の向上を図ることや、必要に応じて、拠点への乗り入れ等を行うことで空間的な接続性の向上を図ることが必要。

② 拠点性について

- 八戸駅・本八戸駅では、乗り継ぎ等を考慮した誘導サインや総合案内等も整備されており、乗り継ぎ利便性を高める取組が行われている。バスの運行情報についてもバスロケーションシステムが導入されているものの、現在は 3 社中 1 社（市営バス）のみの表示となっていることから、バスロケーションシステムに対する各社の運行情報の一体的な表示によるわかりやすさの向上を図ることが必要。※岩手県北自動車へのバスロケーションシステム導入に合わせた共通表示を実施予定。
- 三戸駅について、バスの乗降場所が駅舎と近接しているため、駅舎内で、バスの接近等を確認しながら待つことができる。他方、駅に乗り入れをしない時間帯もあるため、引き続きバスの停車箇所などの周知を行うことが重要。
- 市町村における各拠点の位置づけ等を踏まえて、利用環境の改善に向けた検討が必要。

(3)利用環境等の整備についての課題

- 当該圏域では、交通事業者が中心となって地域公共交通のデータ化及び経路探索コンテンツへの掲載に取り組んでおり、複数の市町村営バスにおいて経路検索が可能な状態となっているが、十和田観光電鉄においては未整備となっているため、データ化に向けた取組を進めることが必要。
- 2022年2月に導入されたICカード（ハチカ）について、日常的な利用実績データの活用方策についての検討を進めることが必要。

(4)利用促進等についての課題

- 県民アンケート調査の結果によれば、県民の地域公共交通の利用について、「人との接触機会が不安」や「密な環境になる可能性があり不安」など、新型コロナウイルス感染症に関する複数の事項の回答が高い割合となっているが、交通事業者及び市町村では感染拡大防止に向けた取組等を着実に進めていることから、これらの取組の周知等を図ることにより、阻害要因の緩和を図ることが必要。

2-4 西北圏域

(1) 広域公共交通についての課題

① 鉄道について

- 当該圏域には、JR 五能線と津軽鉄道が運行しており、沿線地域における生活の移動手段として重要な役割を果たしている。特に沿線には高校が多く立地することから、高校生の通学手段として利用されている。
- 特に津軽鉄道については、利用者の減少による影響が大きく、沿線市町村の鉄道に対する財政負担が直近3年で大幅に増加(2018:247千円→2020:32,336千円)しているが、路線の維持に向けては、引き続き沿線の市町村が連携し取組を進めていくことが必要。
- なお、高校生の通学手段で「保護者の送迎」の占める割合が高いことが利用の低迷の一因となっている可能性があるため、高校生における通学時の地域公共交通利用への転換に向けた取組を進めることも必要。

② 広域路線バスについて

- 地域間幹線系統をはじめとして、全体的に平均乗車密度が低く、これに伴い輸送量も低くなっていることから、地域間幹線系統の要件を満たさなくなる可能性があり得る状況。
- 平均乗車密度の低下(密度カットの発生)や、地域間幹線系統としての要件を満たさなくなる場合には、更に沿線市町村の負担が増大することが見込まれる。
- 広域移動の実態や沿線地域の人口動向等も踏まえて、広域路線バスの見直し等を行うことにより、平均乗車密度の維持・増加を図ることが必要。
- なお、深浦線、弘前五所川原線については、再編指針に基づき再編・見直しを実施した路線であるが、今般の新型コロナウイルス感染症の影響等により輸送量が低下している状況にあるため、再編による効果・影響等の分析を行うことが必要である。

(2) 拠点についての課題

① 拠点の設定について

- 各市町村が重要と考える拠点において、鉄道や広域路線バスとの接続の必要性などを踏まえて、市町村内の地域公共交通のダイヤ調整を行うことで、時間的な接続性の向上を図ることや、必要に応じて、拠点への乗り入れ等を行うことで空間的な接続性の向上を図ることが必要。

② 拠点性について

- 五所川原駅は、路線バスの案内所が隣接しており、駅舎内と案内所のいずれの場所でも地域公共交通を待つことができるが、それぞれの拠点では単独の運行情報しか発信しておらず、情報がわかりづらい状況にある。(駅舎では鉄道のみ、案内所ではバスのみ)
- 鱒ヶ沢駅では、路線バスの乗降場所が駅舎に近接しているため、屋内からバスの到着を確認して待つことができるが、路線バスのダイヤなどの運行情報が不足しており、分かりづらい状況。
- 市町村における各拠点の位置づけ等を踏まえて、利用環境の改善に向けた検討が必要。

(3)利用環境等の整備についての課題

- 弘南バスでは、Google map などの主要な経路検索コンテンツに対応していないため、観光客等の利便性向上を図るためにも、地域公共交通のデータ化及び経路検索コンテンツの掲載等を進めることが必要。
- また、市町村内の地域公共交通においても同様にデータ化を進めることで、エリア一帯で検索可能とし、周遊時の利便性を高めることが必要。
- また、民間事業者において今後導入予定である IC カード（メゴイカ）について、日常的な利用実績データの活用方策についての検討を進めることが必要。

(4)利用促進等についての課題

- 県民アンケート調査の結果によれば、県民の地域公共交通の利用について、「人との接触機会が不安」や「密な環境になる可能性があり不安」など、新型コロナウイルス感染症に関する複数の事項の回答が高い割合となっているが、交通事業者及び市町村では感染拡大防止に向けた取組等を着実に進めていることから、これらの取組の周知等を図ることにより、阻害要因の緩和を図ることが必要。

(5)その他の課題

- 当該圏域では3つの市町村が地域公共交通会議を有していないため、地域の移動手段を検討する場として地域公共交通会議を設置することが必要。また、計画を策定していない市町村もあるため、計画の策定を検討することが必要。

2-5 上北圏域

(1) 広域公共交通についての課題

① 鉄道について

- 青い森鉄道は沿線地域における生活の移動手段として重要な役割を果たしており、特に沿線の高校や八戸市内の高校への通学手段として利用されている。
- 三沢市などでは、高校生の通学時の利便性を確保するため、鉄道のダイヤに合わせてコミュニティバスのダイヤを設定しているが、今後も利便性を維持する上で、地域公共交通のダイヤ改正等の情報共有を行いながら接続性を確保することが必要。

② 広域路線バスについて

- 地域間幹線系統をはじめとして、全体的に平均乗車密度が低く、これに伴い輸送量も低くなっていることから、地域間幹線系統の要件を満たさなくなる可能性があり得る。
- 平均乗車密度の低下（密度カットの発生）や、地域間幹線系統としての要件を満たさなくなる場合には、更に沿線市町村の負担が増大することが見込まれる。
- 広域移動の実態や沿線地域の人口動向等も踏まえて、広域路線バスの見直し等を行うことにより、平均乗車密度の維持・増加を図ることが必要。
- なお、十和田三沢線及び十和田市線については、再編指針に基づき再編・見直しを実施済みであるが、今般の新型コロナウイルス感染症の影響等により輸送量が低下している状況にあるため、再編による効果・影響等の分析を行うことが必要である。

③ 空路・航路について

- アフターコロナも見据え、県外からの来訪者等の二次交通である交通（空港連絡バスなど）について、交通事業者及び市町村の意向等を踏まえて、適切に維持するとともに、更なる利便性の向上を図ることが必要。

(2) 拠点についての課題

① 拠点の設定について

- 各市町村が重要と考える拠点において、鉄道や広域路線バスとの接続の必要性などを踏まえて、市町村内の地域公共交通のダイヤ調整を行うことで、時間的な接続性の向上を図ることや、必要に応じて、拠点への乗り入れ等を行うことで空間的な接続性の向上を図ることが必要。
- なお、十和田市には新たに地域公共交通の拠点（十和田市まちなか交通広場）が整備されたため、当該拠点への広域路線バスの乗り入れ状況等を踏まえて、接続性の向上を図ることが必要。

② 拠点性について

- 七戸十和田駅は、屋内の待合環境に飲食店やPCブース等も設置されており、快適に待つことができるほか、誘導サインなども充足している状況にある。なお、バスの運行頻度が高くないため、屋内で待つ機会が多くなることも考えられるが、運行情報等の発信が不足しているため、バスの到着などが分かりづらい状況。
- 十和田市まちなか交通広場については、屋内の待合環境において無料 Wi-Fi 等を完備しているほか、デジタルサイネージによる運行情報の発信を行っており、引き続き利用者へ分かりやすい情報発信が必要。
- 三沢駅は、2020年にみーくるが開業したこともあり、待合環境としての機能等については比較的充足する状況にある。なお、広域路線バスの乗降場所（西口）と、一部のコミュニティバスの乗降場所（東口）が異なるため、乗り継ぎが分かりづらい状況。
- 野辺地駅は、バスの乗降場所が4か所あり、事業者別かつ路線別の乗降場所となっているため、どの方面のバスがどこに停車するのかなどが分かりづらい状況。
- 市町村における各拠点の位置づけ等を踏まえて、利用環境の改善に向けた検討が必要。

(3)利用環境等の整備についての課題

- 十和田観光電鉄では、Google mapなどの主要な経路検索コンテンツに対応していないため、観光客等の利便性向上を図るためにも、地域公共交通のデータ化及び経路検索コンテンツの掲載等を進めることが必要。
- また、市町村内の地域公共交通においても同様にデータ化を進めることで、エリア一帯で検索可能とし、周遊時の利便性を高めることが必要。
- 民間事業者において今後導入予定であるICカード(TowadaBlueskyPass)、日常的な利用実績データの活用方策についての検討を進めることが必要。

(4)利用促進等についての課題

- 県民アンケート調査の結果によれば、県民の地域公共交通の利用について、「人との接触機会が不安」や「密な環境になる可能性があり不安」など、新型コロナウイルス感染症に関する複数の事項の回答が高い割合となっているが、交通事業者及び市町村では感染拡大防止に向けた取組等を着実に進めていることから、これらの取組の周知等を行うことにより、阻害要因の緩和を図ることが必要。

(5)その他の課題

- 当該圏域では2つの市町村が地域公共交通会議を有していないため、地域の移動手段を検討する場として地域公共交通会議を設置することが必要。また、計画を策定していない市町村もあるため、計画の策定を検討することが必要。

2-6 下北圏域

(1) 広域公共交通についての課題

① 鉄道について

- JR 大湊線は沿線地域における生活の移動手段として利用されており、特に青森市や横浜町、野辺地町などの他圏域の市町村との連絡手段として重要な役割を果たしている。
- 下北駅では下北交通、大湊駅では JR バス東北がそれぞれ乗り入れており、一部の時間帯では鉄道に合わせたダイヤが設定されている状況にある。
- 鉄道及び路線バスともに利便性向上を図る上で、乗り入れポイントの増加や接続時間帯の追加などについて検討を進めることが重要。

② 広域路線バスについて

- 地域間幹線系統をはじめとして、全体的に平均乗車密度が低く、これに伴い輸送量も低くなっていることから、地域間幹線系統の要件を満たさなくなる可能性があり得る。
- 平均乗車密度の低下（密度カットの発生）や、地域間幹線系統としての要件を満たさなくなる場合には、更に沿線市町村の負担が増大することが見込まれる。
- 広域移動の実態や沿線地域の人口動向等も踏まえて、広域路線バスの見直し等を行うことにより、平均乗車密度の維持・増加を図ることが必要。
- なお、泊線及び下北線については、再編指針に基づき再編・見直しを実施済みであるが、今般の新型コロナウイルス感染症の影響等により輸送量が低下している状況にあるため、再編による効果・影響等の分析を行うことが必要である。

③ 航路について

- 航路については、観光客の利用のほか、地域住民の生活交通としても利用される実態があることから、蟹田と脇野沢間の運航を維持する必要があるほか、広域路線バスや域内交通について航路との接続性を確保することが重要。

(2) 拠点についての課題

① 拠点の設定について

- 各市町村が重要と考える拠点において、鉄道や広域路線バスとの接続の必要性などを踏まえて、市町村内の地域公共交通のダイヤ調整を行うことで、時間的な接続性の向上を図ることや、必要に応じて、拠点への乗り入れ等を行うことで空間的な接続性の向上を図ることが必要。

② 拠点性について

- 大間フェリーターミナルでは、バスの乗降場所にベンチや上屋等が無い状況。屋内でバスを待つことも可能であることから、バスの運行情報などを発信するなどにより、待ちやすい環境を確保することも重要。
- 下北駅では、駅舎内に待合環境を確保しているが、バスの運行情報等が無いため、情報発信の向上が重要。
- 市町村における各拠点の位置づけ等を踏まえて、利用環境の改善に向けた検討が必要。

(3)利用環境等の整備についての課題

- 下北交通では、Google map などの主要な経路検索コンテンツに対応していないが、観光客等の利便性向上を図るためにも、地域公共交通のデータ化及び経路検索コンテンツの掲載等を進めることが必要。
- また、むつ市以外の町村部の地域公共交通においても同様にデータ化を進めることで、エリア一帯で検索可能とし、周遊時の利便性を高めることが必要。
- 交通系 IC カードの導入の検討が必要。

(4)利用促進等についての課題

- 県民アンケート調査の結果によれば、県民の地域公共交通の利用について、「人との接触機会が不安」や「密な環境になる可能性があり不安」など、新型コロナウイルス感染症に関する複数の事項の回答が高い割合となっているが、交通事業者及び市町村では感染拡大防止に向けた取組等を着実に進めていることから、これらの取組の周知等を図ることにより、阻害要因の緩和を図ることが必要。

(5)その他の課題

- 当該圏域では圏域全体で地域公共交通会議を有しているが、市町村単位で会議体を有していない自治体があるため、地域の移動手段を検討する場として地域公共交通会議を設置することが必要。

第4章 地域公共交通に係る基本方針等

1. 地域公共交通に係る基本方針等

県民の安全・安心な暮らしを確保・維持するとともに、本県の将来像の実現に向けて、本県の地域公共交通の基本的な理念を定めるとともに、地域公共交通がめざすべき姿として3つの基本方針を定める。

〔青森県の地域公共交通の基本的な理念〕

“安心”と“活力”を支える地域公共交通

- 県民や来訪者などが、車が無くても行きたい場所へ“安心”してお出かけできる環境を支える地域公共交通ネットワークを目指す。
- また、それによりさまざまな交流が促され、生業と生活の好循環を支え、さらなる“活力”を生み出す基盤を支える地域公共交通サービスを目指す。

〔青森県の地域公共交通がめざすべき姿（基本方針）〕

1. 「青森県型地域共生社会」の実現を支える地域公共交通

- 県民が安心して暮らすことができ、安全にお出かけすることができる生活環境を構築するとともに、来訪者なども含めて誰もが県内各所へ移動することができ、楽しいお出かけを支えることで、「青森県型地域共生社会[※]」の実現を支える地域公共交通を実現する。

2. 誰もが使いやすく地域を元気にする地域公共交通

- 市町村や交通事業者などの各プレイヤーと連携し、ハード・ソフトの両面から誰でもわかりやすく利用しやすい地域公共交通の構築を目指すとともに、それにより地域への好循環を生み出し、地域を元気にする地域公共交通を実現する。

3. 行政・事業者・地域が共に支え合う持続可能な地域公共交通

- 県民や来訪者等に対して、地域公共交通サービスを安定的に供給するため、担い手となる交通事業者等の安定的な運営基盤の確保や、市町村における検討体制の確立、地域における利用・支援体制の確保などを進め、持続可能な地域公共交通を実現する。

※青森県型地域共生社会とは、地域で生まれ、地域で育ち、地域を助け、地域で安心して老後を迎えることができる社会を目指して、青森県の保健・医療・福祉包括ケアシステムに「住まい」「生活支援」を取り込むとともに、「交通」「情報通信」「セキュリティ」の地域機能を加え、さらに「地域づくり」の視点を踏まえた深化を図る取組のことを指す。

2. 基本目標

2-1 基本目標の設定

地域公共交通に係る基本方針等に基づき、本県における地域公共交通の課題などを踏まえて、本計画の計画期間内において達成すべき基本目標等を定めるものとする。

〔青森県の地域公共交通の基本的な理念〕

“安心”と“活力”を支える地域公共交通

〔青森県の地域公共交通がめざすべき姿（基本方針）〕

1. 「青森県型地域共生社会」の実現を支える地域公共交通
2. 誰もが使いやすく地域を元気にする地域公共交通
3. 行政・事業者・地域が共に支え合う持続可能な地域公共交通

■地域公共交通の課題

今後の青森県の人口構造・都市構造の変化への対応が必要
(人口減少率は全国ワースト3位・他県より高い老年人口割合)

ポストコロナを見据えた、県民の移動ニーズに対応する広域的な地域公共交通ネットワークの維持が必要

地域公共交通間の連携強化に向けた拠点強化が必要

県民の日々の移動手段として地域公共交通が選択されるきっかけづくりが必要

DX推進などを通じた地域公共交通の運行改善や、わかりやすい運行情報の提供が必要

ウィズ・ポストコロナの需要回復を取り込むため、観光振興に向けた環境整備や分野間での連携が必要

県と市町村の役割分担の中で市町村による域内交通の位置づけが必要

担い手となる交通事業者の安定的な経営基盤の確保が必要

〔基本目標〕

目標1：安心・安全を維持し、お出かけしやすい地域公共交通ネットワークを構築する

- ・県民や来訪者等が安心してお出かけできるよう、県民等の広域的な移動ニーズに合わせて、地域公共交通ネットワークを構築するとともに、適切に見直し等を行いつつ、持続可能な地域公共交通サービスを提供及び維持する。
- ・交通事業者・バス協会及びタクシー協会等や道路・公安管理者と連携し、安全運行の徹底を図る。

〔指標〕

- ①路線バスの年間利用者数
現況値：7,631千人/年
目標値：8,446千人/年
県民1人当たりの年間利用回数を年1回増加
- ②広域的な路線バス（地域間幹線系統）の収支率
現況値：43.8%
目標値：45.4%以上
国庫補助要件に必要な収支を確保

目標2：モード間・路線間がシームレスに繋がり、利用しやすい環境を整える

- ・地域公共交通の交通モード間やそれぞれの路線間がシームレスに繋がり、誰もが地域公共交通を円滑に利用でき、安心して快適な利便性の高い利用環境を整える。
- ・ターゲットを明確にした能動的な利用の呼びかけなどを行い、地域公共交通を“使ってみよう”と思えるような、新たな需要の掘り起こしを図る。

〔指標〕

- ①地域公共交通のオープンデータ化の割合
現況値：3事業者・16市町村
目標値：7事業者・29市町村
- ②利用促進策の実施件数
現況値：－
目標値：5件

目標3：さまざまな主体が協働・連携して地域公共交通を支える体制をつくる

- ・行政や交通事業者、民間、地域など、さまざまな主体が連携して、地域公共交通について考え、知恵を出し合いながら検討するなど、地域公共交通を支える体制づくりを図る。
- ・県民が地域公共交通について触れて、考える機会を創出するなど、学びや体験を通じた意識の醸成を図る。

〔指標〕

- ①地域公共交通計画の策定市町村数
現況値：24市町村
目標値：40市町村
- ②広域的な路線バス（地域間幹線系統）への公的資金（県）の投入額
現況値：197,760千円/年
目標値：202,704千円/年以下
公的資金の増加割合を少なくする(5%増→2.5%増に抑える)

〔施策展開の方向性〕

●地域公共交通ネットワークの確保・維持

●地域特性や利用状況等に合わせたサービスの提供

●地域公共交通に係るデータの効果的な利活用

●安全運行の徹底

●交通拠点等における利用環境の改善

●デジタル技術を活用した地域公共交通サービスの利便性向上

●他分野連携等による地域公共交通の利用促進

●地域公共交通について学び体験する機会の創出

●市町村に対する技術的な支援

●交通事業者の体制構築の推進

2-2 指標の算出方法

基本目標に対する達成状況などを把握するとともに、計画の進捗状況などを検証・モニタリングするために指標及び数値目標を設定する。

以下に示す指標・数値目標については、基本的に毎年度において把握可能なものを設定し、特定の時点において数値を把握・整理して、バス協議会などへの報告を行うものとする。

表 指標一覧

| 区分 | 指標 | 現況値 | 目標値 (2027) | 備考 |
|-----|---------------------------------|---------------------------------|-------------------------------|----------------------------|
| 目標1 | ①路線バスの年間利用者数 | 7,631 千人/年 (2021 年度) | 8,446 千人/年 | 2025年時点の将来人口を用いて算出 |
| | ②広域的な路線バス(地域間幹線系統)の収支率 | 43.8% (2021 年度) | 45.4%以上 | |
| 目標2 | ①地域公共交通のオープンデータ化の割合 | 3 事業者 16 市町村 (2022 年 8 月) | 7 事業者 (100%) 29 市町村 (100%) | |
| | ②利用促進策の実施件数 | — | 5 件 | 1 年あたり 1 件、計画期間 5 年間で計 5 件 |
| 目標3 | ①地域公共交通計画の策定市町村数 | 24 市町村 (60%) (2023 年 1 月) | 40 市町村 (100%) | |
| | ②広域的な路線バス(地域間幹線系統)への公的資金(県)の投入額 | 197,760 千円/年 (2021 年度) | 202,704 千円/年 以下 | |

(1)目標 1 に対する指標

①指標:路線バスの年間利用者数

表 指標の概要・算出方法

| 項目 | 概要 |
|------|--|
| 概要 | <p>○県内の民間路線バス事業者 5 社の路線バス年間利用者数の総和。</p> <p>○人口減少や少子化などを背景として、路線バスの利用者数は減少傾向にあるが、路線バスのサービス水準の確保・維持や利用促進などを進めることにより、県民 1 人当たりの路線バスの年間利用回数を年 1 回増加することを目標とする。</p> <p>※目標値の算出</p> <p>○2021 年度の県民 1 人当たりの路線バスの年間利用回数は 6.25 回/人・年であるが、これに対して 1 人当たり年 1 回の利用増加を目標として、7.3 回/人・年を設定し、これに対して 2025 年時点の将来人口（社人研推計結果）1,157 千人に乗じて目標値を算出。</p> |
| 算出方法 | <p>○民間路線バス事業者から報告される年間利用者数。</p> <p>※弘南バス・岩手県北自動車・十和田観光電鉄・下北交通・JR バス東北</p> |

②指標:広域的な路線バス(地域間幹線系統)の収支率

表 指標の概要・算出方法

| 項目 | 概要 |
|------|--|
| 概要 | <p>○地域公共交通確保維持改善事業の地域間幹線系統補助を受けて運行する全ての路線を対象とした収支率。</p> <p>○利用者の減少による収入の減少や、燃料費の高騰などによる費用の増加傾向にあっても、地域間幹線系統の輸送量要件 15.0 を達成することを目標として、達成に必要な経常経費から収支率を算出。</p> <p>※現状で輸送量 15.0 を上回る系統については、現状の収支率を維持し、下回る路線を 15.0 とする場合の収益を加算して算出。</p> |
| 算出方法 | <p>○県内の地域間幹線系統における経常収益/経常費用で算出。</p> |

(2)目標 2 に対する指標

①指標:地域公共交通のオープンデータの割合

表 指標の概要・算出方法

| 項目 | 概要 |
|------|--|
| 概要 | <p>○県内の路線バス事業者（民営・公営）が運行する路線バス、及び市町村が運営する域内交通（コミュニティバス等）における GTFS データ化及び公表（オープンデータ化）の件数。</p> <p>○勉強会の開催や専門家派遣などの技術的な支援を行いつつ、全事業者及び全市町村（但し、域内交通を運行する市町村）でのオープンデータ化を目標として設定。</p> |
| 算出方法 | <p>○交通事業者及び自治体におけるデータの公表状況を確認。（交通事業者及び市町村からの報告を受けて県がとりまとめ）</p> |

②指標:利用促進策の実施件数

表 指標の概要・算出方法

| 項目 | 概要 |
|------|---|
| 概要 | ○鉄道や路線バスの利用促進に向けた県としての取組の件数。(市町村の計画に基づく取組は含まない) ○MaaS の取組の推進や、交通事業者及び市町村と連携したモビリティ・マネジメントの取組など、1年あたり最低1件の取組を行うものとし、計画期間の5か年で計5件の取組を行うことを目標に設定。 |
| 算出方法 | ○県として実施した利用促進の取組件数をカウント。 |

(3)目標3に対する指標

①指標:地域公共交通計画の策定市町村数

表 指標の概要・算出方法

| 項目 | 概要 |
|------|---|
| 概要 | ○県内の40市町村における地域公共交通計画の策定件数。 ○法制度に関する勉強会や地域公共交通に関する研修など、計画の検討に係る支援を行いつつ、全市町村において地域公共交通計画を策定することを目標として設定。(圏域単位でまとめて策定する場合も可) |
| 算出方法 | ○地域公共交通計画を作成し、法定計画として申請した件数をカウント。(市町村の任意計画ではなく、活性化再生法に基づく法定計画として策定したものを対象にカウント) |

②指標:広域的な路線バス(地域間幹線系統)への公的資金(県)の投入額

表 指標の概要・算出方法

| 項目 | 概要 |
|------|--|
| 概要 | ○県内の路線バス事業者に対して交付する県の補助金(地域間幹線系統補助の協調補助)の合計の金額。 ○燃料費の高騰などを背景として、路線バスの運行経費及び県補助金額は増加傾向にあり、過去5か年の県補助金額のトレンドを踏まえると計画最終年度(2027年度)には2021年度の105.2%に増加(約5%増)する見込みである。 ○これに対して、路線の効率性向上や利用促進等を行うことにより、路線バスの収支改善を図ることで、増加率を102.5%(想定の半分の2.5%増)までに留めることを目標として設定する。 |
| 算出方法 | ○地域間幹線系統補助に対する県の負担額を算出。 |

2-3 各分野との連携・役割分担の考え

上位計画（青森県基本計画『選ばれる青森』への挑戦）や各種関連計画などを踏まえて、特に移動支援などの観点から、各分野の取組を進めるにあたり広域的な地域公共交通に求められる役割を整理する。また、それらを踏まえて、地域公共交通分野における取組の方向性について整理する。

表 広域的な地域公共交通に求められる役割と取組の方向性

| 分野 | 役割 |
|---------|---|
| まちづくり分野 | <p>■地域公共交通に求められる役割</p> <p>○若者の還流・定住などの促進に資する役割</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 日常的な外出やお出かけを支え、利便性の高い生活を送ることができる生活環境を構築することで、本県への若者の還流や定住などの促進に資する役割 <p>○県内外・国内外の交流を支える役割</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 県内外や国内外の活発な交流の基礎となる広域的な地域公共交通ネットワークを維持し、地域の活力づくりの原動力として機能する役割 <p>○SDGsの推進に資する役割</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 誰もが利用しやすい地域公共交通ネットワークを構築することで、世界共通の目標であるSDGs（持続可能な開発目標）の推進に資する役割 <p>■地域公共交通分野の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 県民の生活圏域を踏まえ、通学や通院、買い物などの日常的な広域移動を支える、鉄道や広域路線バスなどの地域公共交通ネットワークの確保・維持を図る ・ また、市町村においては、県民の目的地となる市街地などにおける利便性を維持し、市街地などで移動しやすい地域公共交通ネットワークを構築する |
| 観光分野 | <p>■地域公共交通に求められる役割</p> <p>○県内外での円滑な周遊観光を支える役割</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 本県へアクセスする交通ネットワークを維持するとともに、地域公共交通同士の接続性（時間的・空間的）の向上により、円滑な周遊観光を支える役割 <p>■地域公共交通分野の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 交通事業者間や市町村等と、運行情報の共有に係る体制を構築し、地域公共交通同士の接続性の改善を図る ・ デジタル技術の応用などにより、地域公共交通と観光が連携した情報提供やサービス展開（MaaSなど）を検討する |
| 医療・福祉分野 | <p>■地域公共交通に求められる役割</p> <p>○医療圏における医療サービスの提供を支える役割</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 高次医療を支える医療圏において、医療施設等へのアクセス手段として地域公共交通ネットワークを確保・維持することにより、県民に対する医療サービスの適切な提供を支える役割 <p>■地域公共交通分野の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者や障害のある方など移動に対して制約の大きい県民も、安心して移動することができる環境の充実や利用するための仕組みづくりなどを検討する |
| 教育分野 | <p>■地域公共交通に求められる役割</p> <p>○高校生の通学を支える役割</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 高校の立地数の減少に伴い、市域を跨いで通学する生徒が増加傾向にあることから、高校への広域的な地域公共交通ネットワークを確保・維持することにより、高校生の通学を支える役割 <p>■地域公共交通分野の取組の方向性</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 高校生が通学することができる広域的な地域公共交通ネットワークの確保・維持を図る ・ 学校等と連携して高校生の利用促進に向けた取組を検討する |

2-4 県と市町村の連携・役割分担の考え

(1) 県の計画に位置付けるモード・拠点に係る基本的な考え

県の計画に位置付けるモード・拠点の設定及び取組等の方向性に関する基本的な考えについて下表のとおり整理する。取組等の方向性については、モード・拠点に関する内容を特記するものであり、この他の事項に関する内容は第5章などで別途記載する。

なお、市町村の計画に位置付けるモード・拠点の設定の考えについては、市町村の計画を整理する上での参考として示すものであり、市町村が実情等を踏まえて、これと異なる設定をすることを妨げるものではない。

表 県の計画に位置付けるモード・拠点の設定の考え

| 項目 | 設定の考え | 取組等の方向性の考え |
|-----|--|---|
| モード | <ul style="list-style-type: none"> ・ 県間や市町村間を跨ぐ地域公共交通（広域的な地域公共交通）を設定 ・ 県外からの玄関口となる拠点（ゲートウェイ）からの端末交通を設定 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 広域的な地域公共交通の利便性・効率性の向上等に向けた取組の方向性を設定 ・ ゲートウェイから各地域への端末交通（二次交通の一部など）の取組の方向性を設定 |
| 拠点 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 県外からの玄関口となる拠点（ゲートウェイ）を設定 ・ 市町村間を跨ぐ地域公共交通の主要な拠点（一次～三次）を設定 | <ul style="list-style-type: none"> ・ ゲートウェイや主要な拠点（一次～三次）における環境構築に関する取組の方向性を設定 |

表（参考）市町村の計画に位置付けるモード・拠点の設定の考え

| 項目 | 設定の考え | 取組等の方向性の考え |
|-----|--|---|
| モード | <ul style="list-style-type: none"> ・ 市町村内で完結する地域公共交通（域内交通）を設定 ※地域公共交通以外の移動サービス等の位置づけを併せて検討 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 市町村内で完結する路線の確保・維持に関する取組の方向性を設定 ・ 広域的な地域公共交通と域内交通の接続性や、広域的な地域公共交通の活用方策などに関する取組の方向性を設定 |
| 拠点 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 広域的な地域公共交通と域内交通が接続する拠点を設定 ・ 市町村内の地域公共交通ネットワークにおいて重要な拠点を設定 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 計画内で設定する拠点における環境構築に関する取組の方向性を設定（県が設定する拠点と重複することに問題はない） |

(2)モード・拠点の具体的な設定イメージ

前項に示した計画に位置付ける設定の考えを踏まえて、モード・拠点の具体的な設定イメージを下表のとおり整理する。

なお、下表は、圏域・市町村の計画を整理する上での参考として示すものであり、各地域の特性や実状等を踏まえて、異なる設定とすることを妨げるものではない。

表 モード・拠点の具体的な設定イメージ

| 大項目 | 小項目 | 具体的な設定 | |
|-----|--|--------|------------------|
| | | 県計画 | 圏域・市町村計画 (参考) |
| モード | 広域路線バス(市町村間を跨ぐ路線バス) ※制度上の地域間幹線系統含む | ◎ | ○ |
| | 路線バス(市町村内を運行する路線バス) ※制度上の地域内フィーダー系統含む | | ◎ |
| | 鉄道 | ◎ | ○ |
| | 航路 | ○ | △ |
| | 市町村営バス・タクシー(コミュニティバス等) | | ◎ |
| | ゲートウェイからの端末交通(連絡バス等) | ○ | ○ |
| | 一般タクシー(乗用) | | △ |
| | 自家用有償旅客運送 | | △ |
| | 民間事業者の移動サービス | | △ |
| | その他(スクールバスなど) | | △ |
| 拠点 | 鉄道駅(新幹線駅) | ◎ | ○ |
| | 空港 | ◎ | △ |
| | 鉄道駅(在来線・地方鉄道) | ○ | ○ |
| | 市町村内の重要拠点(ターミナル機能等) | ○ | ◎ |

◎：重点的に位置づけ

○：一部を位置づけ

△：位置づけを検討(市町村の考えによる)

2-5 交通事業者との役割分担

本計画の推進にあたっては、地域公共交通の担い手となる交通事業者と適切な役割分担のもと、密接に連携を取りながら進める必要があるため、交通事業者との役割分担について下表に示す。

表 交通事業者と県の役割分担

| 項目 | 役割 | |
|-----|---|---|
| | 県 | 交通事業者 |
| モード | <ul style="list-style-type: none"> 本計画に基づき、県では、県民生活において重要となる広域的な地域公共交通ネットワークに対して、引き続き維持に向けた財政的な支援や技術的な支援等を実施 | <ul style="list-style-type: none"> 県や市町村とともに地域公共交通の維持に向けて主体的な検討・提案等を行うとともに、検討に必要な運行・利用実績などのデータを適宜提供し、各主体と協働して分析・検証等を実施 |

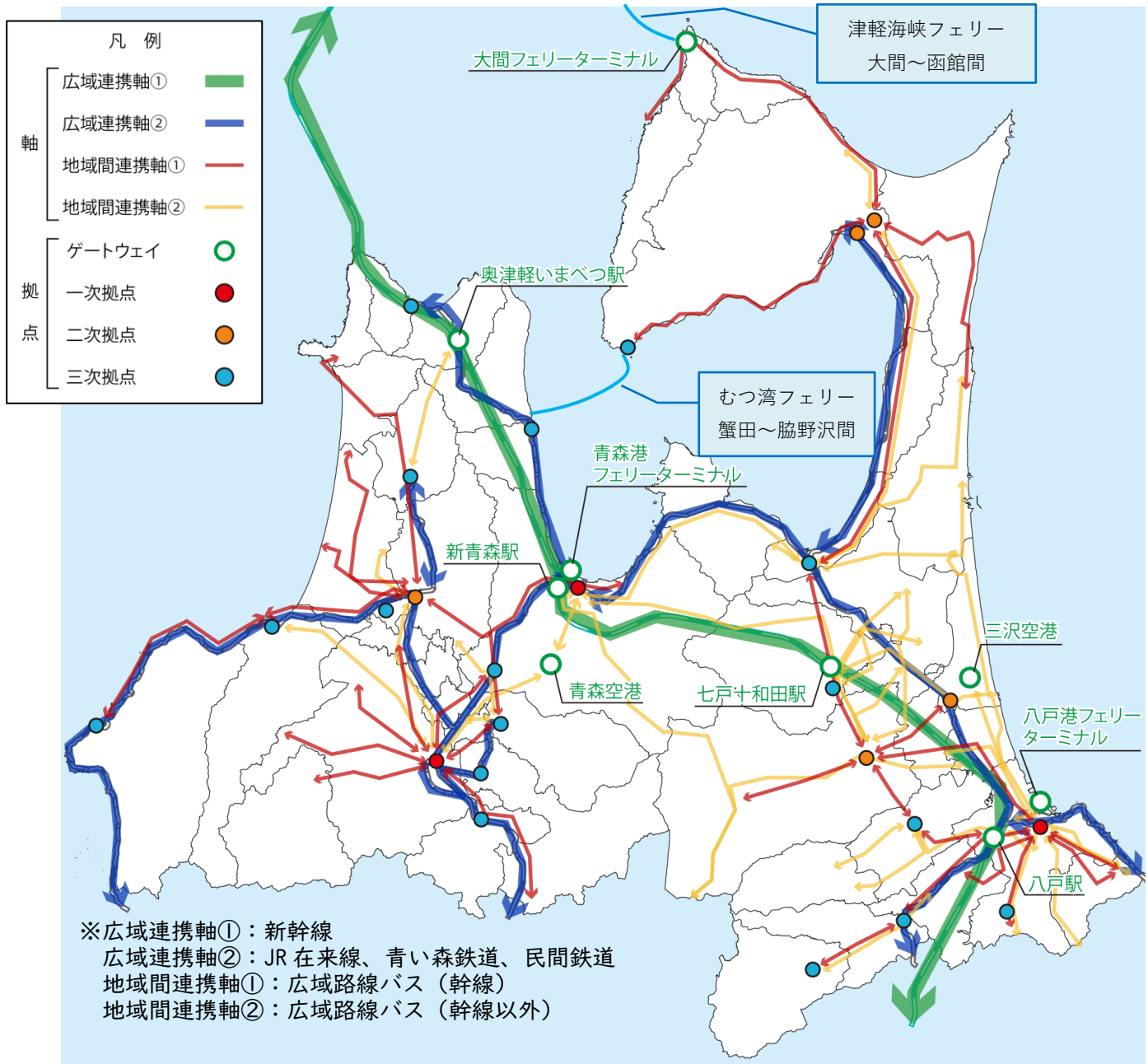
3. 地域公共交通ネットワークの将来像

本計画に基づく施策の展開等により確保・維持を目指す地域公共交通ネットワークの将来像を、県全体及び圏域別に示す。

地域公共交通ネットワークの将来像については、地域公共交通のネットワークなどを示す「軸」と、軸を束ねて一体性を高める「拠点」により構成する。

3-1 県全体の地域公共交通ネットワークの将来像

(1) 地域公共交通ネットワークの将来像(イメージ図)



(2)軸・拠点の位置づけ

①将来像における軸・拠点の位置づけや具体的な路線名・拠点名

県全体の地域公共交通ネットワークの将来像に係る軸・拠点の位置づけについては下表のとおりである。

表 軸・拠点の位置づけ等

| 大区分 | 小区分 | 位置づけ | 具体的な路線名・拠点名 |
|-----|-----------------|--|---|
| 軸 | 広域連携軸① (緑線) | <ul style="list-style-type: none"> ○本県と他県など、県を跨いだ広域的な移動・連携を支える軸 ○様々な交流の基盤となり、本県の活性化を促す重要な役割を持つため、将来的にも維持を図る | <ul style="list-style-type: none"> ・北海道新幹線（北海道旅客鉄道） ・東北新幹線（東日本旅客鉄道） |
| | 広域連携軸② (青線) | <ul style="list-style-type: none"> ○隣接する県や市町村間の広域的な移動・連携を支える軸 ○市町村間の交流や、県民の生活を支える役割を持つため、将来的にも維持を図る | <ul style="list-style-type: none"> ・奥羽本線、津軽線、五能線、大湊線、八戸線（東日本旅客鉄道） ・青い森鉄道 ・津軽鉄道 ・大鰐線、弘南線（弘南鉄道） |
| | 地域間連携軸① (赤線) | <ul style="list-style-type: none"> ○市町村間の広域的な移動・連携を支える広域性・幹線性の高い重要な軸 ○広域連携軸②と同様、市町村間の交流や、県民の生活を支える役割を持つため、将来的にも維持を図る ○一定の利便性（サービス水準）を確保 | ※圏域版ネットワーク図に掲載 |
| | 地域間連携軸② (橙線) | <ul style="list-style-type: none"> ○市町村間の広域的な移動・連携を支える、地域間連携軸①に次いで重要な軸 ○市町村内の交流や、県民の生活を支える役割を持つため、事業性や地域の意向等を踏まえて適切に維持 | ※圏域版ネットワーク図に掲載 |
| 拠点 | ゲートウェイ (緑●) | <ul style="list-style-type: none"> ○県の地域公共交通ネットワークにおいて中枢となる拠点 ○広域連携軸と地域間連携軸の一体性を高める役割を持つため、拠点性の更なる向上を図る | <ul style="list-style-type: none"> ・青森空港、三沢空港 ・青森港フェリーターミナル、八戸港フェリーターミナル、大間フェリーターミナル ・新青森駅、七戸十和田駅、八戸駅、奥津軽いまべつ駅 |
| | 一次拠点 (赤●) | ○県内の中でも特に利用者が多く、生活・ビジネス・観光などの多様な目的の中心となり、市町村間の移動を支える拠点 | ・青森駅、弘前駅/弘前バスターミナル、本八戸駅/八戸中心街ターミナル |
| | 二次拠点 (橙●) | ○各圏域の中での中心的な拠点であり、一次拠点に次いで市町村間の移動を支える拠点 | ・五所川原駅、三沢駅、十和田市まちなか交通広場、下北駅、むつ |
| | 三次拠点 (青●) | ○各圏域において、広域的な地域公共交通ネットワークと、域内を運行する地域公共交通ネットワークの接続する要所となる拠点 | ※圏域版ネットワーク図に掲載 |

②拠点間を結ぶ地域公共交通サービスの提供水準の位置づけ

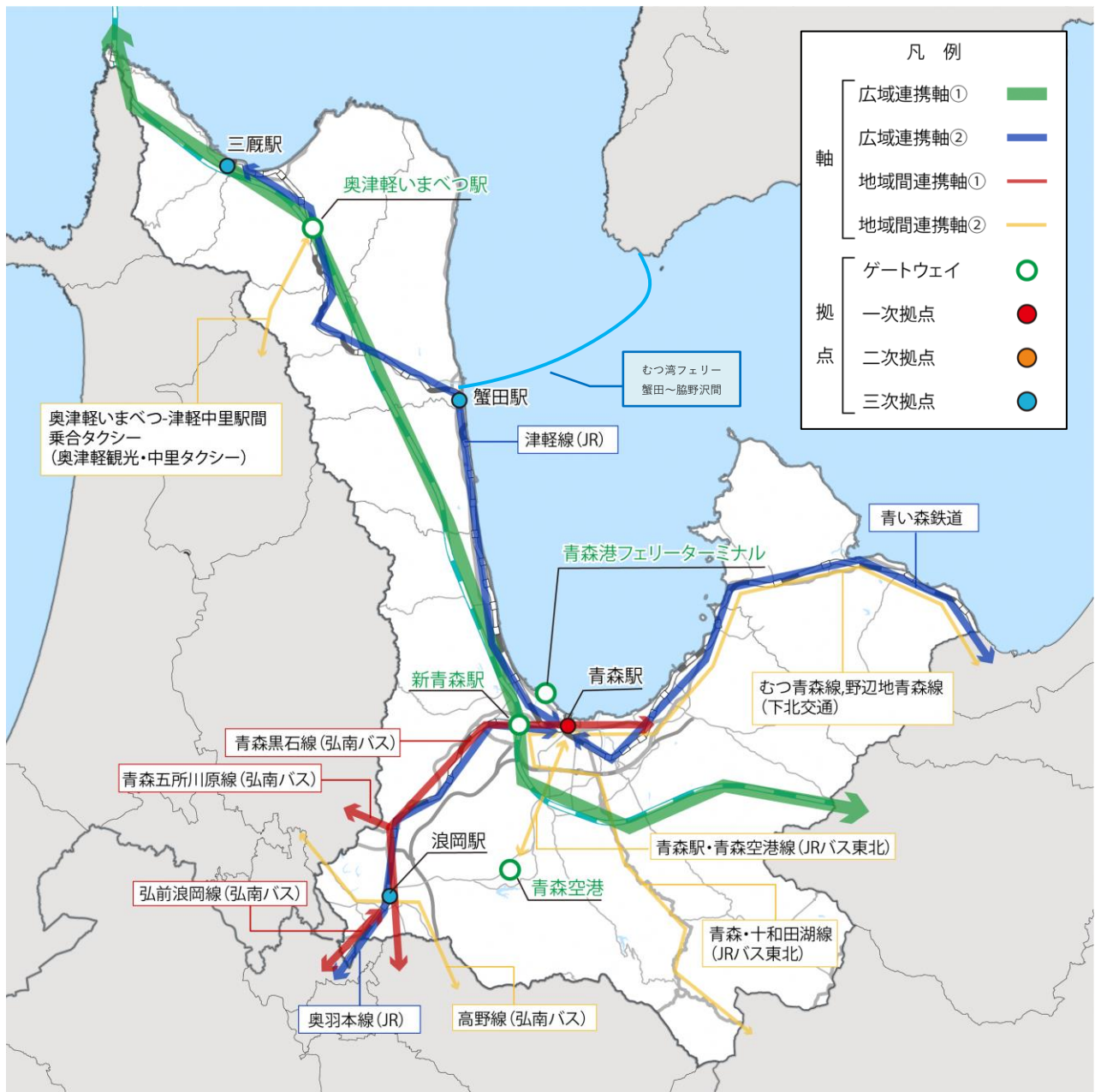
前項で示した拠点において、拠点間を結ぶ地域公共交通サービスの提供水準を以下のとおり位置づける。

表 提供水準の位置づけ

| 項目 | 提供水準の位置づけ |
|---------------------------|---|
| ゲートウェイから各拠点（一次・二次・三次） | ○鉄道や路線バスなどの複数の路線がゲートウェイへ接続し、各拠点への移動に際して一定のサービス水準を確保 |
| 一次拠点から二次拠点 | ○鉄道や路線バスなどの地域公共交通ネットワークにおいて、概ね1時間に1本以上のサービス水準を確保 |
| 一次拠点から三次拠点・ 二次拠点から三次拠点 | ○鉄道や路線バスなどの地域公共交通ネットワークにおいて、特に需要が多い時間帯において、概ね1時間に0.5～1本以上のサービス水準を確保 |
| 三次拠点から三次拠点 | ○鉄道や路線バスなどの地域公共交通ネットワークにおいて、需要の多い時間帯において、概ね1時間に0.5本以上のサービス水準を確保 |

3-2 圏域別の地域公共交通ネットワーク

(1) 東青圏域



※広域連携軸①：新幹線

広域連携軸②：JR 在来線、青い森鉄道、民間鉄道

地域間連携軸①：広域路線バス（幹線）

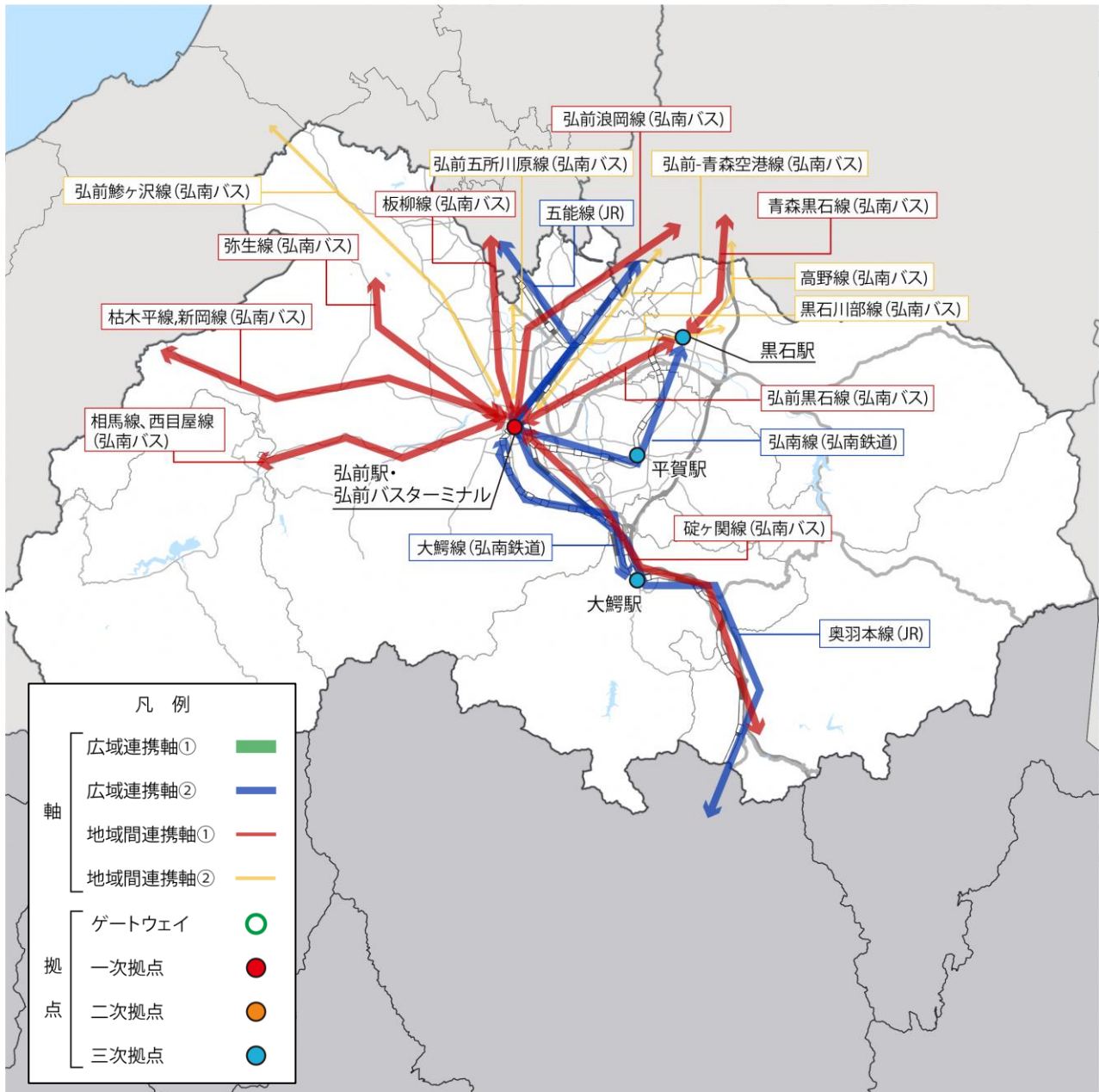
地域間連携軸②：広域路線バス（幹線以外）

※航路については、生活航路、または、県内の各圏域を結んでいる航路を記載している。

表 軸・拠点の位置づけ等

| 大区分 | 小区分 | 位置づけ | 具体的な路線名・拠点名 |
|-----|---------------------|--|--|
| 軸 | 広域 連携軸① (緑線) | <ul style="list-style-type: none"> ○本県と他県など、県を跨いだ広域的な移動・連携を支える軸 ○様々な交流の基盤となり、本県の活性化を促す重要な役割を持つため、将来的にも維持を図る | <ul style="list-style-type: none"> ・北海道新幹線（北海道旅客鉄道） ・東北新幹線（東日本旅客鉄道） |
| | 広域 連携軸② (青線) | <ul style="list-style-type: none"> ○隣接する県や市町村間の広域的な移動・連携を支える軸 ○市町村間の交流や、県民の生活を支える役割を持つため、将来的にも維持を図る | <ul style="list-style-type: none"> ・奥羽本線、津軽線（東日本旅客鉄道） ・青い森鉄道 |
| | 地域間 連携軸① (赤線) | <ul style="list-style-type: none"> ○市町村間の広域的な移動・連携を支える広域性・幹線性の高い重要な軸 ○広域連携軸②と同様、市町村間の交流や、県民の生活を支える役割を持つため、将来的にも維持を図る ○一定の利便性（サービス水準）を確保 | <ul style="list-style-type: none"> ・青森黒石線、青森五所川原線、弘前浪岡線（弘南バス） |
| | 地域間 連携軸② (橙線) | <ul style="list-style-type: none"> ○市町村間の広域的な移動・連携を支える、地域間連携軸①に次いで重要な軸 ○市町村内の交流や、県民の生活を支える役割を持つため、事業性や地域の意向等を踏まえて適切に維持 | <ul style="list-style-type: none"> ・むつ青森線、野辺地青森線（下北交通） ・青森・十和田湖線、青森駅 - 青森空港線（JR バス東北） ・高野線（弘南バス） ・奥津軽いまべつ - 津軽中里駅間乗合タクシー（奥津軽観光・中里タクシー） |
| 拠点 | ゲート ウェイ (緑●) | <ul style="list-style-type: none"> ○県の地域公共交通ネットワークにおいて中枢となる拠点 ○広域連携軸と地域間連携軸の一体性を高める役割を持つため、拠点性の更なる向上を図る | <ul style="list-style-type: none"> ・青森空港 ・青森港フェリーターミナル ・新青森駅、奥津軽いまべつ駅 |
| | 一次拠点 (赤●) | <ul style="list-style-type: none"> ○県内の中でも特に利用者が多く、生活・ビジネス・観光などの多様な目的の中心となり、市町村間の移動を支える拠点 | <ul style="list-style-type: none"> ・青森駅 |
| | 二次拠点 (橙●) | <ul style="list-style-type: none"> ○各圏域の中での中心的な拠点であり、一次拠点に次いで市町村間の移動を支える拠点 | ※該当なし |
| | 三次拠点 (青●) | <ul style="list-style-type: none"> ○各圏域において、広域的な地域公共交通ネットワークと、域内を運行する地域公共交通ネットワークの接続する要所となる拠点 | <ul style="list-style-type: none"> ・浪岡駅、蟹田駅、三厩駅 |

(2)中南圏域

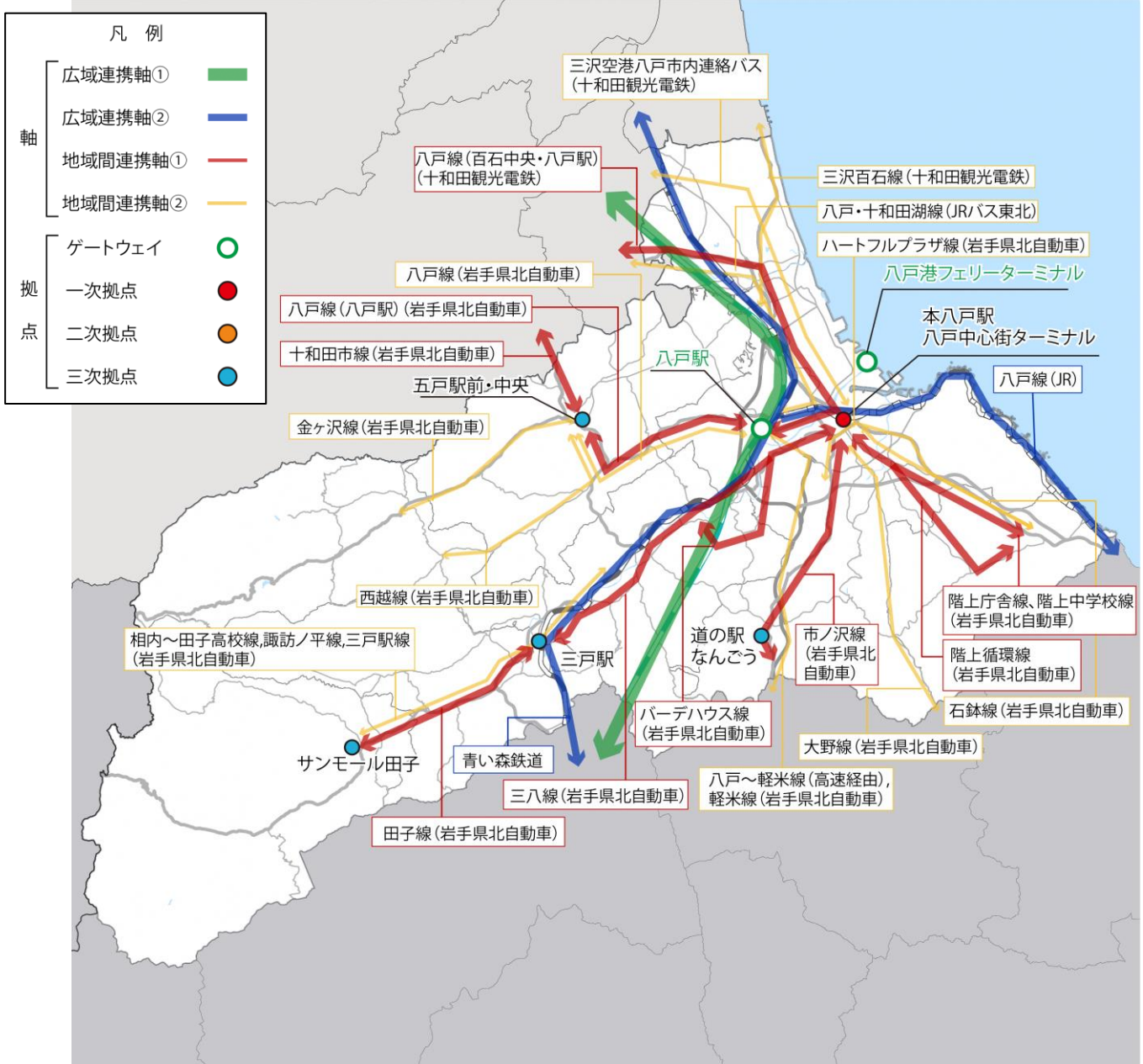


- ※広域連携軸①：新幹線
 広域連携軸②：JR 在来線、青い森鉄道、民間鉄道
 地域間連携軸①：広域路線バス（幹線）
 地域間連携軸②：広域路線バス（幹線以外）

表 軸・拠点の位置づけ等

| 大区分 | 小区分 | 位置づけ | 具体的な路線名・拠点名 |
|-----|---------------------|--|---|
| 軸 | 広域 連携軸① (緑線) | <ul style="list-style-type: none"> ○本県と他県など、県を跨いだ広域的な移動・連携を支える軸 ○様々な交流の基盤となり、本県の活性化を促す重要な役割を持つため、将来的にも維持を図る | ※該当なし |
| | 広域 連携軸② (青線) | <ul style="list-style-type: none"> ○隣接する県や市町村間の広域的な移動・連携を支える軸 ○市町村間の交流や、県民の生活を支える役割を持つため、将来的にも維持を図る | <ul style="list-style-type: none"> ・奥羽本線、五能線（東日本旅客鉄道） ・津軽鉄道 ・大鰐線、弘南線（弘南鉄道） |
| | 地域間 連携軸① (赤線) | <ul style="list-style-type: none"> ○市町村間の広域的な移動・連携を支える広域性・幹線性の高い重要な軸 ○広域連携軸②と同様、市町村間の交流や、県民の生活を支える役割を持つため、将来的にも維持を図る ○一定の利便性（サービス水準）を確保 | <ul style="list-style-type: none"> ・碓ヶ関線、相馬線、枯木平線、弥生線、板柳線、新岡線、弘前黒石線、西目屋線、青森黒石線（弘南バス） |
| | 地域間 連携軸② (橙線) | <ul style="list-style-type: none"> ○市町村間の広域的な移動・連携を支える、地域間連携軸①に次いで重要な軸 ○市町村内の交流や、県民の生活を支える役割を持つため、事業性や地域の意向等を踏まえて適切に維持 | <ul style="list-style-type: none"> ・弘前鱒ヶ沢線、弘前五所川原線、弘前－青森空港線、黒石川部線、高野線（弘南バス） |
| 拠点 | ゲート ウェイ (緑●) | <ul style="list-style-type: none"> ○県の地域公共交通ネットワークにおいて中枢となる拠点 ○広域連携軸と地域間連携軸の一体性を高める役割を持つため、拠点性の更なる向上を図る | ※該当なし |
| | 一次拠点 (赤●) | <ul style="list-style-type: none"> ○県内の中でも特に利用者が多く、生活・ビジネス・観光などの多様な目的の中心となり、市町村間の移動を支える拠点 | <ul style="list-style-type: none"> ・弘前駅/弘前バスターミナル |
| | 二次拠点 (橙●) | <ul style="list-style-type: none"> ○各圏域の中での中心的な拠点であり、一次拠点に次いで市町村間の移動を支える拠点 | ※該当なし |
| | 三次拠点 (青●) | <ul style="list-style-type: none"> ○各圏域において、広域的な地域公共交通ネットワークと、域内を運行する地域公共交通ネットワークの接続する要所となる拠点 | <ul style="list-style-type: none"> ・黒石駅、平賀駅、大鰐駅 |

(3)三八圏域

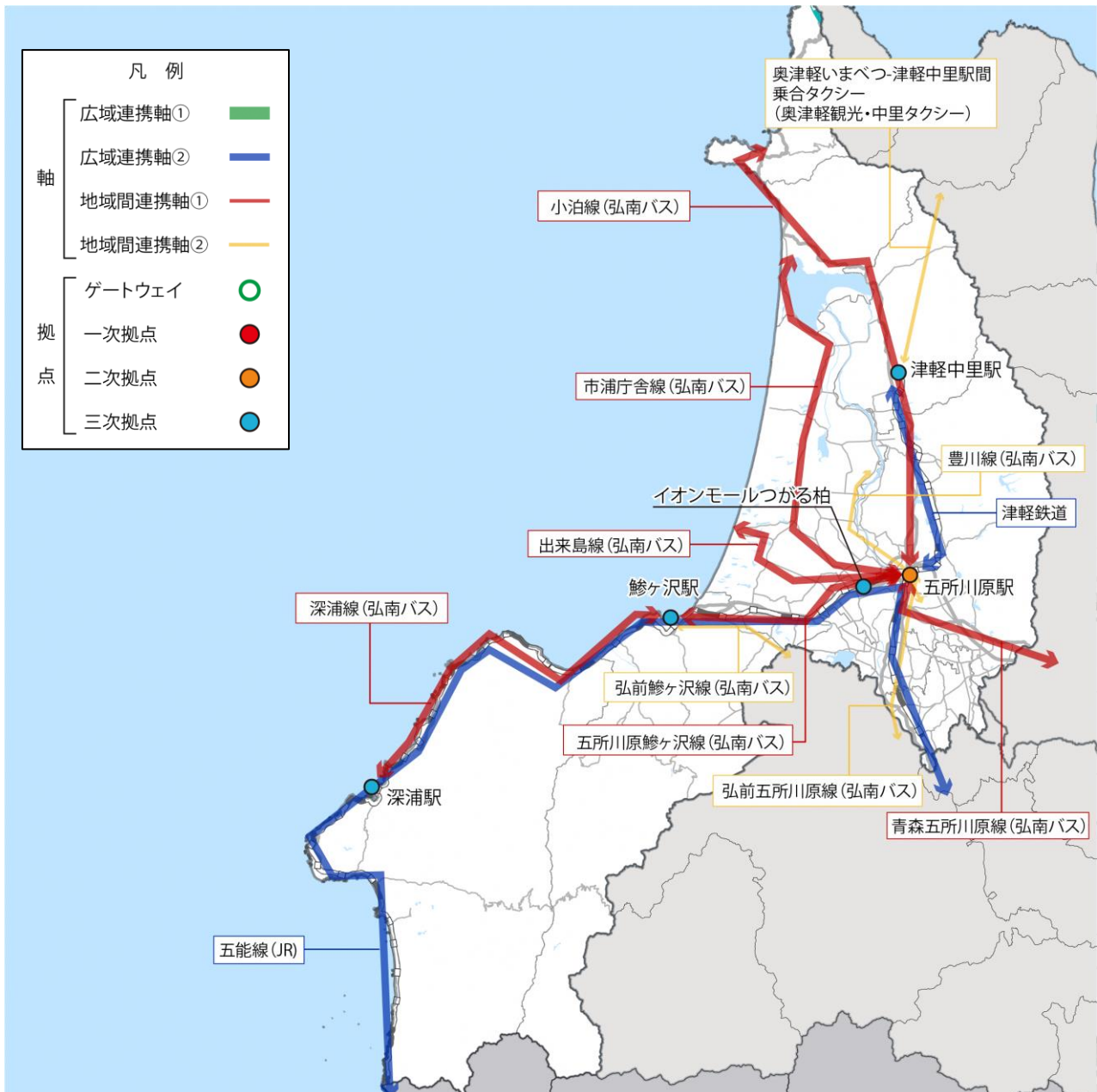


※広域連携軸①：新幹線
 広域連携軸②：JR 在来線、青い森鉄道、民間鉄道
 地域間連携軸①：広域路線バス（幹線）
 地域間連携軸②：広域路線バス（幹線以外）

表 軸・拠点の位置づけ等

| 大区分 | 小区分 | 位置づけ | 具体的な路線名・拠点名 |
|-----|---------------------|--|--|
| 軸 | 広域 連携軸① (緑線) | ○本県と他県など、県を跨いだ広域的な移動・連携を支える軸 ○様々な交流の基盤となり、本県の活性化を促す重要な役割を持つため、将来的にも維持を図る | ・東北新幹線（東日本旅客鉄道） |
| | 広域 連携軸② (青線) | ○隣接する県や市町村間の広域的な移動・連携を支える軸 ○市町村間の交流や、県民の生活を支える役割を持つため、将来的にも維持を図る | ・八戸線（東日本旅客鉄道） ・青い森鉄道 |
| | 地域間 連携軸① (赤線) | ○市町村間の広域的な移動・連携を支える広域性・幹線性の高い重要な軸 ○広域連携軸②と同様、市町村間の交流や、県民の生活を支える役割を持つため、将来的にも維持を図る ○一定の利便性（サービス水準）を確保 | ・階上庁舎線、市ノ沢線、八戸線、三八線、バーデハウス線、階上循環、田子線、階上中学校線、十和田市線（岩手県北自動車） ・八戸線（十和田観光電鉄） |
| | 地域間 連携軸② (橙線) | ○市町村間の広域的な移動・連携を支える、地域間連携軸①に次いで重要な軸 ○市町村内の交流や、県民の生活を支える役割を持つため、事業性や地域の意向等を踏まえて適切に維持 | ・金ヶ沢線、西越線、八戸線、相内～田子高校線、諏訪ノ平線、三戸駅線、八戸～軽米線、大野線、石鉢線、ハートフルプラザ線（岩手県北自動車） ・三沢百石線、三沢空港八戸市内連絡バス（十和田観光電鉄） ・八戸・十和田湖線（JRバス東北） |
| 拠点 | ゲート ウェイ (緑●) | ○県の地域公共交通ネットワークにおいて中枢となる拠点 ○広域連携軸と地域間連携軸の一体性を高める役割を持つため、拠点性の更なる向上を図る | ・八戸港フェリーターミナル ・八戸駅 |
| | 一次拠点 (赤●) | ○県内の中でも特に利用者が多く、生活・ビジネス・観光などの多様な目的の中心となり、市町村間の移動を支える拠点 | ・本八戸駅/八戸中心街ターミナル |
| | 二次拠点 (橙●) | ○各圏域の中での中心的な拠点であり、一次拠点に次いで市町村間の移動を支える拠点 | ※該当なし |
| | 三次拠点 (青●) | ○各圏域において、広域的な地域公共交通ネットワークと、域内を運行する地域公共交通ネットワークの接続する要所となる拠点 | ・五戸駅前、サンモール田子、三戸駅、道の駅なんごう |

(4) 西北圏域

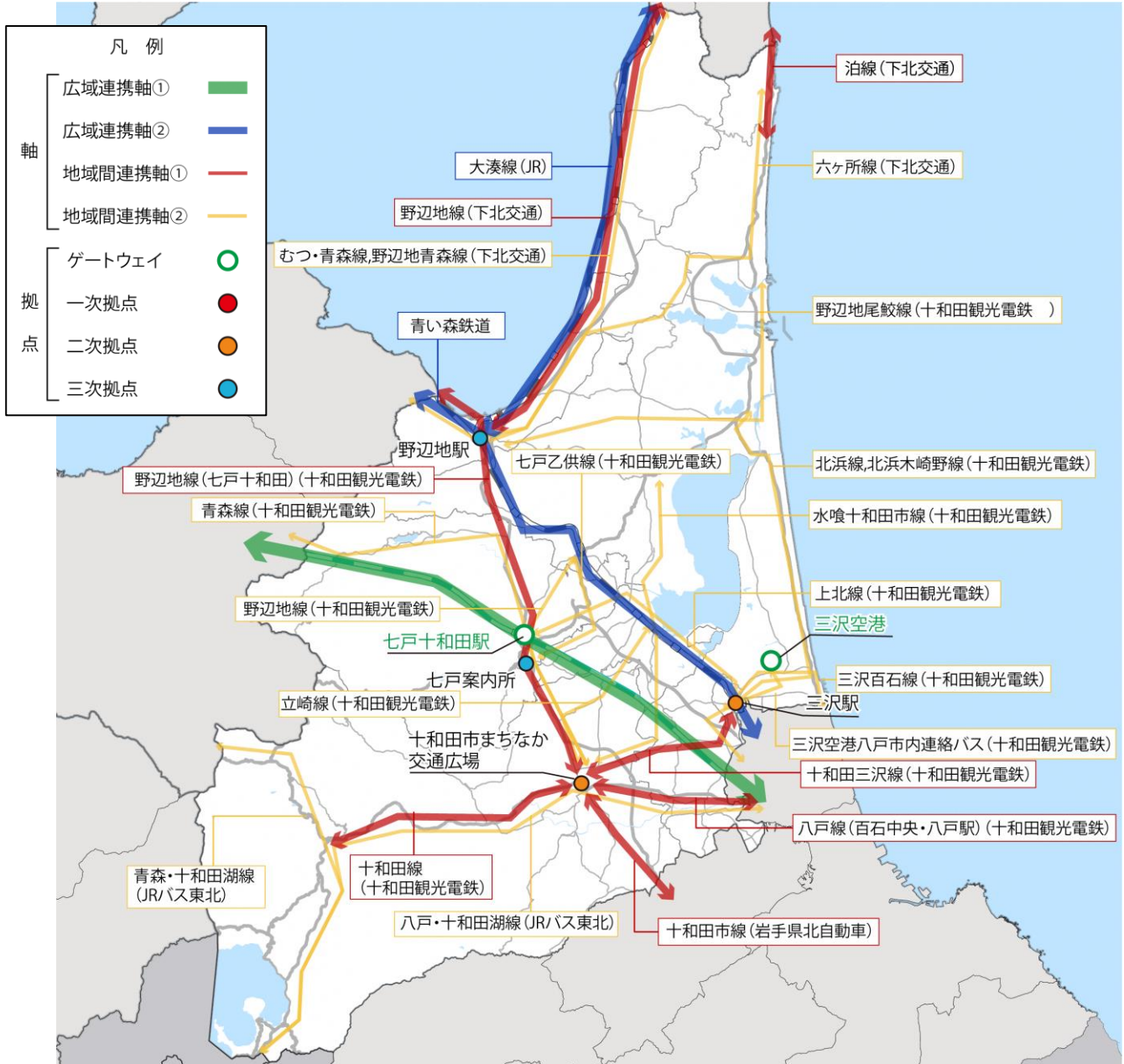


- ※広域連携軸①：新幹線
- 広域連携軸②：JR 在来線、青い森鉄道、民間鉄道
- 地域間連携軸①：広域路線バス（幹線）
- 地域間連携軸②：広域路線バス（幹線以外）

表 軸・拠点の位置づけ等

| 大区分 | 小区分 | 位置づけ | 具体的な路線名・拠点名 |
|-----|---------------------|--|--|
| 軸 | 広域 連携軸① (緑線) | <ul style="list-style-type: none"> ○本県と他県など、県を跨いだ広域的な移動・連携を支える軸 ○様々な交流の基盤となり、本県の活性化を促す重要な役割を持つため、将来的にも維持を図る | ※該当なし |
| | 広域 連携軸② (青線) | <ul style="list-style-type: none"> ○隣接する県や市町村間の広域的な移動・連携を支える軸 ○市町村間の交流や、県民の生活を支える役割を持つため、将来的にも維持を図る | <ul style="list-style-type: none"> ・五能線（東日本旅客鉄道） ・津軽鉄道 |
| | 地域間 連携軸① (赤線) | <ul style="list-style-type: none"> ○市町村間の広域的な移動・連携を支える広域性・幹線性の高い重要な軸 ○広域連携軸②と同様、市町村間の交流や、県民の生活を支える役割を持つため、将来的にも維持を図る ○一定の利便性（サービス水準）を確保 | <ul style="list-style-type: none"> ・小泊線、出来島線、深浦線、五所川原鯨ヶ沢線、青森五所川原線、市浦庁舎線（弘南バス） |
| | 地域間 連携軸② (橙線) | <ul style="list-style-type: none"> ○市町村間の広域的な移動・連携を支える、地域間連携軸①に次いで重要な軸 ○市町村内の交流や、県民の生活を支える役割を持つため、事業性や地域の意向等を踏まえて適切に維持 | <ul style="list-style-type: none"> ・市浦庁舎線、豊川線、弘前鯨ヶ沢線、弘前五所川原線（弘南バス） ・奥津軽いまべつ－津軽中里駅間乗合タクシー（奥津軽観光・中里タクシー） |
| 拠点 | ゲート ウェイ (緑●) | <ul style="list-style-type: none"> ○県の地域公共交通ネットワークにおいて中枢となる拠点 ○広域連携軸と地域間連携軸の一体性を高める役割を持つため、拠点性の更なる向上を図る | ※該当なし |
| | 一次拠点 (赤●) | <ul style="list-style-type: none"> ○県内の中でも特に利用者が多く、生活・ビジネス・観光などの多様な目的の中心となり、市町村間の移動を支える拠点 | ※該当なし |
| | 二次拠点 (橙●) | <ul style="list-style-type: none"> ○各圏域の中での中心的な拠点であり、一次拠点に次いで市町村間の移動を支える拠点 | <ul style="list-style-type: none"> ・五所川原駅 |
| | 三次拠点 (青●) | <ul style="list-style-type: none"> ○各圏域において、広域的な地域公共交通ネットワークと、域内を運行する地域公共交通ネットワークの接続する要所となる拠点 | <ul style="list-style-type: none"> ・イオンモールつがる柏、鯨ヶ沢駅、深浦駅、津軽中里駅 |

(5)上北圏域

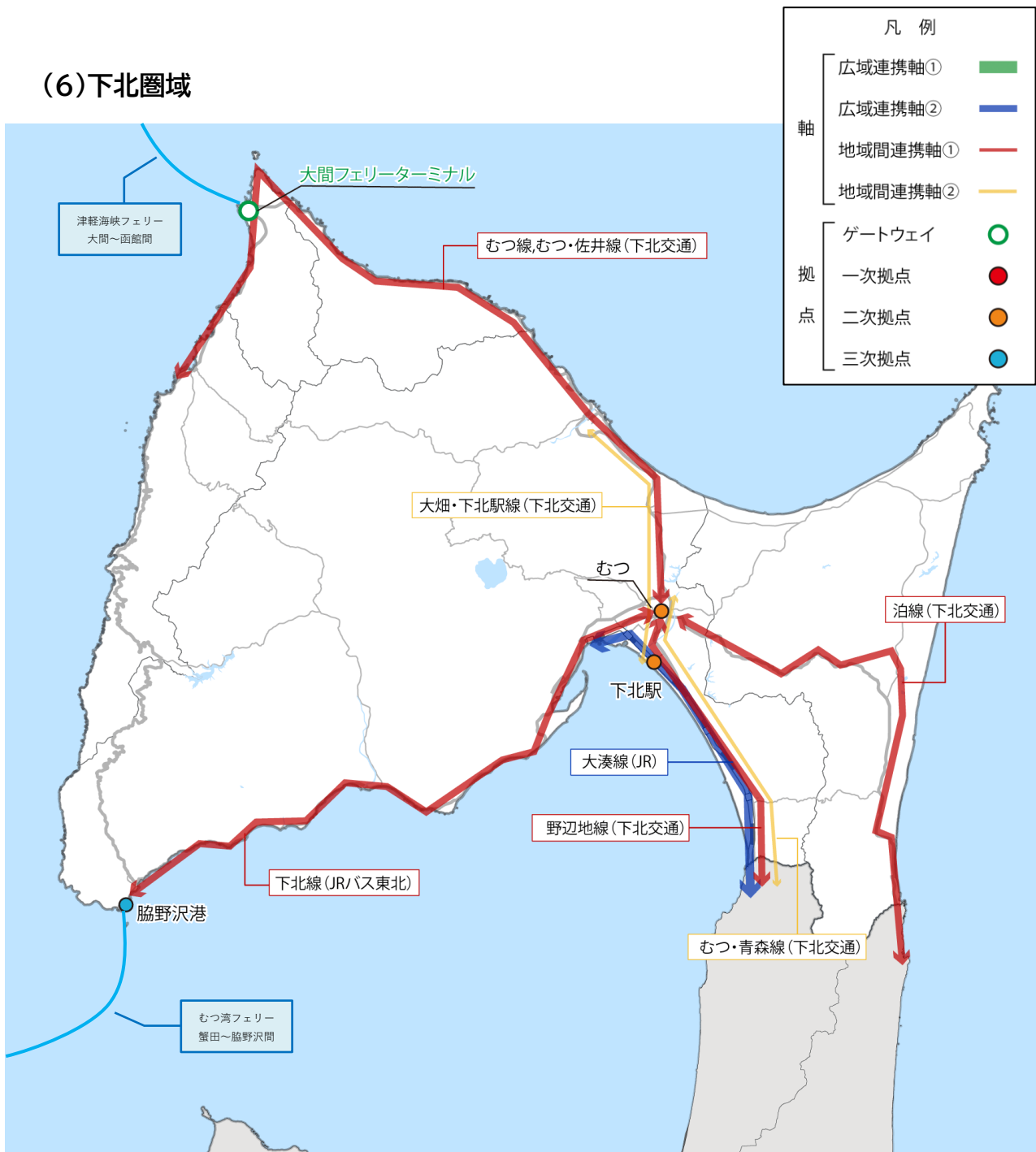


※広域連携軸①：新幹線
 広域連携軸②：JR 在来線、青い森鉄道、民間鉄道
 地域間連携軸①：広域路線バス（幹線）
 地域間連携軸②：広域路線バス（幹線以外）

表 軸・拠点の位置づけ等

| 大区分 | 小区分 | 位置づけ | 具体的な路線名・拠点名 |
|-----|---------------------|--|--|
| 軸 | 広域 連携軸① (緑線) | <ul style="list-style-type: none"> ○本県と他県など、県を跨いだ広域的な移動・連携を支える軸 ○様々な交流の基盤となり、本県の活性化を促す重要な役割を持つため、将来的にも維持を図る | <ul style="list-style-type: none"> ・東北新幹線（東日本旅客鉄道） |
| | 広域 連携軸② (青線) | <ul style="list-style-type: none"> ○隣接する県や市町村間の広域的な移動・連携を支える軸 ○市町村間の交流や、県民の生活を支える役割を持つため、将来的にも維持を図る | <ul style="list-style-type: none"> ・大湊線（東日本旅客鉄道） ・青い森鉄道 |
| | 地域間 連携軸① (赤線) | <ul style="list-style-type: none"> ○市町村間の広域的な移動・連携を支える広域性・幹線性の高い重要な軸 ○広域連携軸②と同様、市町村間の交流や、県民の生活を支える役割を持つため、将来的にも維持を図る ○一定の利便性（サービス水準）を確保 | <ul style="list-style-type: none"> ・野辺地線、十和田線、十和田三沢線、八戸線（十和田観光電鉄） ・野辺地線、泊線（下北交通） ・十和田市線（岩手県北自動車） |
| | 地域間 連携軸② (橙線) | <ul style="list-style-type: none"> ○市町村間の広域的な移動・連携を支える、地域間連携軸①に次いで重要な軸 ○市町村内の交流や、県民の生活を支える役割を持つため、事業性や地域の意向等を踏まえて適切に維持 | <ul style="list-style-type: none"> ・野辺地尾鮫線、青森線、七戸乙供線、北浜線、北浜木崎野線、水喰十和田市線、上北線、野辺地線、立崎線、三沢百石線、三沢空港八戸市内連絡バス（十和田観光電鉄） ・六ヶ所線、むつ・青森線、野辺地青森線（下北交通） ・青森・十和田湖線、八戸・十和田湖線（JRバス東北） |
| 拠点 | ゲート ウェイ (緑●) | <ul style="list-style-type: none"> ○県の地域公共交通ネットワークにおいて中枢となる拠点 ○広域連携軸と地域間連携軸の一体性を高める役割を持つため、拠点性の更なる向上を図る | <ul style="list-style-type: none"> ・三沢空港 ・七戸十和田駅 |
| | 一次拠点 (赤●) | <ul style="list-style-type: none"> ○県内の中でも特に利用者が多く、生活・ビジネス・観光などの多様な目的の中心となり、市町村間の移動を支える拠点 | ※該当なし |
| | 二次拠点 (橙●) | <ul style="list-style-type: none"> ○各圏域の中での中心的な拠点であり、一次拠点に次いで市町村間の移動を支える拠点 | <ul style="list-style-type: none"> ・三沢駅、十和田市まちなか交通広場 |
| | 三次拠点 (青●) | <ul style="list-style-type: none"> ○各圏域において、広域的な地域公共交通ネットワークと、域内を運行する地域公共交通ネットワークの接続する要所となる拠点 | <ul style="list-style-type: none"> ・野辺地駅、七戸案内所 |

(6)下北圏域



※広域連携軸①：新幹線

広域連携軸②：JR 在来線、青い森鉄道、民間鉄道

地域間連携軸①：広域路線バス（幹線）

地域間連携軸②：広域路線バス（幹線以外）

※航路については、生活航路、または、県内の各圏域を結んでいる航路を記載している。

表 軸・拠点の位置づけ等

| 大区分 | 小区分 | 位置づけ | 具体的な路線名・拠点名 |
|-----|---------------------|--|---|
| 軸 | 広域 連携軸① (緑線) | <ul style="list-style-type: none"> ○本県と他県など、県を跨いだ広域的な移動・連携を支える軸 ○様々な交流の基盤となり、本県の活性化を促す重要な役割を持つため、将来的にも維持を図る | ※該当なし |
| | 広域 連携軸② (青線) | <ul style="list-style-type: none"> ○隣接する県や市町村間の広域的な移動・連携を支える軸 ○市町村間の交流や、県民の生活を支える役割を持つため、将来的にも維持を図る | ・大湊線（東日本旅客鉄道） |
| | 地域間 連携軸① (赤線) | <ul style="list-style-type: none"> ○市町村間の広域的な移動・連携を支える広域性・幹線性の高い重要な軸 ○広域連携軸②と同様、市町村間の交流や、県民の生活を支える役割を持つため、将来的にも維持を図る ○一定の利便性（サービス水準）を確保 | <ul style="list-style-type: none"> ・むつ線、むつ・佐井線、野辺地線、泊線（下北交通） ・下北線（JRバス東北） |
| | 地域間 連携軸② (橙線) | <ul style="list-style-type: none"> ○市町村間の広域的な移動・連携を支える、地域間連携軸①に次いで重要な軸 ○市町村内の交流や、県民の生活を支える役割を持つため、事業性や地域の意向等を踏まえて適切に維持 | ・大畑・下北駅線、むつ・青森線（下北交通） |
| 拠点 | ゲート ウェイ (緑●) | <ul style="list-style-type: none"> ○県の地域公共交通ネットワークにおいて中枢となる拠点 ○広域連携軸と地域間連携軸の一体性を高める役割を持つため、拠点性の更なる向上を図る | ・大間フェリーターミナル |
| | 一次拠点 (赤●) | ○県内の中でも特に利用者が多く、生活・ビジネス・観光などの多様な目的の中心となり、市町村間の移動を支える拠点 | ※該当なし |
| | 二次拠点 (橙●) | ○各圏域の中での中心的な拠点であり、一次拠点に次いで市町村間の移動を支える拠点 | ・下北駅、むつ |
| | 三次拠点 (青●) | ○各圏域において、広域的な地域公共交通ネットワークと、域内を運行する地域公共交通ネットワークの接続する要所となる拠点 | ・脇野沢港 |

3-3 地域公共交通確保維持改善事業の活用について

地域公共交通ネットワークの将来像のうち、特に地域間幹線軸については、国の補助事業（地域公共交通確保維持改善事業：地域間幹線系統補助）を活用するものであるが、ここでは補助事業活用の必要性（各路線の役割及び確保・維持の必要性）を示す。

(1)東青圏域

表 地域間幹線系統の役割・補助事業の必要性(1/2)

| 路線名 | 起点・終点 | 事業者名 | 補助事業の必要性 |
|---------|--------------|------|--|
| 浪岡線 | 弘前バスターミナル・浪岡 | 弘南バス | <ul style="list-style-type: none"> ○当該系統は青森市浪岡地区や藤崎町と弘前市街地を結ぶ路線であり、通勤・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。 ○当該系統と並行してJR奥羽本線が運行するものの、駅から離れた地域の住民の貴重な移動手段として、市域を跨いだ広域的な移動を支えているため、運行を維持することが求められる。 ○一方、沿線人口の減少などに伴い、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であることから、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要がある。 |
| 青森五所川原線 | 青森営業所・五所川原駅前 | 弘南バス | <ul style="list-style-type: none"> ○当該系統は青森市と五所川原市を結ぶ路線であり、鉄道などを含めても、乗り継ぎなどをすることなく両市間を移動できる唯一の地域公共交通サービスである。 ○こうした事情もあり、通勤や通学、通院などの日常生活の目的や、新幹線駅の新青森駅から五所川原市方面への観光などの目的でも利用されているなど、沿線地域の生活及び活力を維持する上でも重要な役割を果たしており、運行を維持することが求められる。 ○一方、沿線人口の減少などに伴い、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であることから、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要がある。 |
| 青森黒石線 | 青森営業所・黒石駅前 | 弘南バス | <ul style="list-style-type: none"> ○当該系統は青森市と黒石市を結ぶ路線であり、鉄道などを含めても、乗り継ぎなどをすることなく両市間を移動できる唯一の地域公共交通サービスである。 ○こうした事情もあり、通勤や通学、通院などの日常生活の目的や、新幹線駅の新青森駅から黒石市方面への観光などの目的でも利用されているなど、沿線地域の生活及び活力を維持する上でも重要な役割を果たしており、運行を維持することが求められる。 ○沿線自治体・交通事業者・県が協議し、路線の維持に向けて見直し等の検討及び実施を進めてきたものの、沿線人口の減少などに伴い、沿線自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であり、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要がある。 |

(2)中南圏域

表 地域間幹線系統の役割・補助事業の必要性(1/3)

| 路線名 | 起点・終点 | 事業者名 | 補助事業の必要性 |
|------|------------------|------|---|
| 碓ヶ関線 | 弘前バスターミナル・岩淵公園前 | 弘南バス | <ul style="list-style-type: none"> ○当該系統は弘前市と大鰐町・平川市（旧碓ヶ関村）を結ぶ路線であり、主に大鰐町から弘前市への通勤・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ほか、大鰐町内の観光地（温泉など）への移動にも利用されているなど、沿線地域の生活及び活力を維持する上でも重要な役割を果たしており、運行を維持することが求められる。 ○一方、沿線人口の減少などに伴い、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であることから、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要がある。 |
| 相馬線 | 弘前バスターミナル・相馬総合支所 | 弘南バス | <ul style="list-style-type: none"> ○当該系統は弘前市街地と相馬地域（旧相馬村）を結ぶ路線であり、相馬地域から弘前市街地への通勤・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など、様々な目的で利用されており、沿線地域の生活を維持する上で運行を維持することが求められる。 ○一方、沿線人口の減少などに伴い、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であることから、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要がある。 |
| 枯木平線 | 弘前バスターミナル・枯木平 | 弘南バス | <ul style="list-style-type: none"> ○当該系統は弘前市街地と岩木地域（旧岩木町）を結ぶ路線であり、主に岩木地域から弘前市への通勤・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ほか、岩木内の観光地（温泉・岩木山など）への移動にも利用されているなど、沿線地域の生活及び活力を維持する上でも重要な役割を果たしており、運行を維持することが求められる。 ○一方、沿線人口の減少などに伴い、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であることから、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要がある。 |
| 弥生線 | 弘前バスターミナル・弥生北口 | 弘南バス | <ul style="list-style-type: none"> ○当該系統は弘前市街地と岩木地域（旧岩木町）を結ぶ路線であり、主に岩木地域から弘前市への通勤や通院、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ほか、特に沿線に複数の高校が立地することから、高校生の通学手段として多く利用されているなど、沿線地域の生活を維持する上でも重要な役割を果たしており、運行を維持することが求められる。 ○一方、沿線人口の減少などに伴い、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であることから、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要がある。 |

表 地域間幹線系統の役割・補助事業の必要性(2/3)

| 路線名 | 起点・終点 | 事業者名 | 補助事業の必要性 |
|-------|-------------------|------|---|
| 板柳線 | 板柳案内所・弘前バスターミナル | 弘南バス | <p>○当該系統は弘前市と板柳町を結ぶ路線であり、主に板柳町から弘前市街地への通勤・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など、様々な目的で利用されており、沿線地域の生活を維持する上で運行を維持することが求められる。</p> <p>○一方、沿線人口の減少などに伴い、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であることから、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要がある。</p> |
| 新潟線 | 弘前バスターミナル・葛原 | 弘南バス | <p>○当該系統は弘前市街地と岩木地域（旧岩木町）を結ぶ路線であり、主に岩木地域から弘前市への通勤・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など、様々な目的で利用されており、沿線地域の生活を維持する上で運行を維持することが求められる。</p> <p>○一方、沿線人口の減少などに伴い、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であることから、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要がある。</p> |
| 弘前黒石線 | 弘前バスターミナル・黒石駅前 | 弘南バス | <p>○当該系統は弘前市と平川市、田舎館村、黒石市を結ぶ路線であり、黒石市や田舎館村から弘前市街地への移動や、田舎館村から黒石市への移動に利用されている。</p> <p>○弘前市方面の沿線には商業施設が立地していることや、黒石市方面では高校や病院などが立地することもあり、買い物や通学、通院などの日常生活の移動に利用されているなど、沿線地域の生活を維持する上で運行を維持することが求められる。</p> <p>○沿線自治体・交通事業者・県が協議し、路線の維持に向けて見直し等の検討及び実施を進めてきたものの、沿線人口の減少などに伴い、沿線自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であり、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要がある。</p> |
| 西目屋線 | 弘前バスターミナル・西目屋村役場前 | 弘南バス | <p>○当該系統は弘前市と西目屋村を結ぶ路線であり、主に西目屋村から弘前市街地への通勤・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など、様々な目的で利用されており、沿線地域の生活を維持する上で運行を維持することが求められる。</p> <p>○一方、沿線人口の減少などに伴い、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であることから、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要がある。</p> |

表 地域間幹線系統の役割・補助事業の必要性(3/3)

| 路線名 | 起点・終点 | 事業者名 | 補助事業の必要性 |
|----------------------|---------------------|-------------|---|
| <p>浪岡線 ※再掲</p> | <p>弘前バスターミナル・浪岡</p> | <p>弘南バス</p> | <p>○当該系統は青森市浪岡地区や藤崎町と弘前市街地を結ぶ路線であり、通勤・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。</p> <p>○当該系統と並行してJR奥羽本線が運行するものの、駅から離れた地域の住民の貴重な移動手段として、市域を跨いだ広域的な移動を支えているため、運行を維持することが求められる。</p> <p>○一方、沿線人口の減少などに伴い、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であることから、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要がある。</p> |
| <p>青森黒石線 ※再掲</p> | <p>青森営業所・黒石駅前</p> | <p>弘南バス</p> | <p>○当該系統は青森市と黒石市を結ぶ路線であり、鉄道などを含めても、乗り継ぎなどを行うことなく両市間を移動できる唯一の地域公共交通サービスである。</p> <p>○こうした事情もあり、通勤や通学、通院などの日常生活の目的や、新幹線駅の新青森駅から黒石市方面への観光などの目的でも利用されているなど、沿線地域の生活及び活力を維持する上でも重要な役割を果たしており、運行を維持することが求められる。</p> <p>○沿線自治体・交通事業者・県が協議し、路線の維持に向けて見直し等の検討及び実施を進めてきたものの、沿線人口の減少などに伴い、沿線自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であり、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要がある。</p> |

(3)三八圏域

表 地域間幹線系統の役割・補助事業の必要性(1/3)

| 路線名 | 起点・終点 | 事業者名 | 補助事業の必要性 |
|-----------|------------------|---------|---|
| 階上庁舎線 | ラピアバスターミナル・階上庁舎前 | 岩手県北自動車 | <ul style="list-style-type: none"> ○当該系統は八戸市と階上町を結ぶ路線であり、階上町から八戸市街地への通勤・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ほか、八戸市内においても沿線の大学や病院などへの移動など様々な目的で利用されており、沿線地域の生活を維持する上で運行を維持することが求められる。 ○一方、沿線人口の減少などに伴い、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であることから、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要がある。 |
| 市ノ沢線 | ラピアバスターミナル・大洋公園前 | 岩手県北自動車 | <ul style="list-style-type: none"> ○当該系統は八戸市街地と南郷地域（旧南郷村）を結ぶ路線であり、南郷地域から八戸市街地への通勤・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おり、沿線地域の生活を維持する上で運行を維持することが求められる。 ○一方、沿線人口の減少などに伴い、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であることから、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要がある。 |
| 八戸線 | ラピアバスターミナル・五戸駅前 | 岩手県北自動車 | <ul style="list-style-type: none"> ○当該系統は八戸市と五戸町を結ぶ路線であり、五戸町から八戸市街地への通勤・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。 ○特に、五戸町から八戸駅付近に立地する高校などへの通学手段としても活用されているなど、沿線地域の生活を維持する上で運行を維持することが求められる。 ○一方、沿線人口の減少などに伴い、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であることから、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要がある。 |
| 三八線(虎渡経由) | ラピアバスターミナル・三戸営業所 | 岩手県北自動車 | <ul style="list-style-type: none"> ○当該系統は八戸市と南部町・三戸町を結ぶ路線であり、2町から八戸市への移動や、2町間・2町内での移動にも利用されており、沿線地域の生活を支える重要な役割を担っている。(同様の経路を運行する別系統(下名久井経由)と合わせて一定の運行頻度を確保することで、沿線地域の移動の利便性を支えている。) ○当該系統と並行して青い森鉄道が運行するものの、駅から離れた地域の住民の貴重な移動手段として、市域を跨いだ広域的な移動を支えているため、運行を維持することが求められる。 ○一方、沿線人口の減少などに伴い、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であることから、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要がある。 |

表 地域間幹線系統の役割・補助事業の必要性(2/3)

| 路線名 | 起点・終点 | 事業者名 | 補助事業の必要性 |
|-------------|-------------------|---------|---|
| 三八線(下名久井経由) | ラピアバスターミナル・三戸営業所 | 岩手県北自動車 | <ul style="list-style-type: none"> ○当該系統は八戸市と南部町・三戸町を結ぶ路線であり、2町から八戸市への移動や、2町間・2町内での移動にも利用されており、沿線地域の生活を支える重要な役割を担っている。(同様の経路を運行する別系統(虎渡経由)と合わせて一定の運行頻度を確保することで、沿線地域の移動の利便性を支えている。) ○当該系統と並行して青い森鉄道が運行するものの、駅から離れた地域の住民の貴重な移動手段として、市域を跨いだ広域的な移動を支えているため、運行を維持することが求められる。 ○一方、沿線人口の減少などに伴い、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であることから、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要がある。 |
| 階上循環 | 十一日町・ラピアバスターミナル | 岩手県北自動車 | <ul style="list-style-type: none"> ○当該系統は八戸市と階上町を結ぶ路線であり、階上町から八戸市街地への通勤・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。 ○特に八戸市内や階上町内においては、当該路線の単独運行区間となっている区間が多く、沿線地域から八戸市街地へ直接移動することが出来る唯一の移動手段であるなど、沿線地域の生活を維持する上で運行を維持することが求められる。 ○一方、沿線人口の減少などに伴い、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であることから、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要がある。 |
| バーデハウス線 | ラピアバスターミナル・バーデハウス | 岩手県北自動車 | <ul style="list-style-type: none"> ○当該系統は南部町から八戸市街地への通勤・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。 ○特に三八線が運行していない通清水付近などでは、当該地区から八戸市中心街へ移動する唯一の交通手段であり、様々な目的に利用されているなど、沿線地域の生活を維持する上で運行を維持することが求められる。 ○一方、沿線人口の減少などに伴い、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であることから、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要がある。 |

表 地域間幹線系統の役割・補助事業の必要性(3/3)

| 路線名 | 起点・終点 | 事業者名 | 補助事業の必要性 |
|--------|------------------|---------|--|
| 田子線 | 三戸駅前・田子 | 岩手県北自動車 | <ul style="list-style-type: none"> ○当該系統は田子町と三戸町を結ぶ路線であり、田子町から三戸町への通学などの目的で利用されているほか、三戸駅で青い森鉄道に乗り継ぐ移動などにも利用されている。 ○また、朝の時間帯には、三八線を乗り継ぎ無しで利用することができ（直通運行を実施）、八戸市街地への直接移動することが出来る唯一の移動手段として、生活を支える役割を担っているなど、沿線地域の生活を維持する上で運行を維持することが求められる。 ○一方、沿線人口の減少などに伴い、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であることから、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要がある。 |
| 階上中学校線 | ラピアバスターミナル・階上中学校 | 岩手県北自動車 | <ul style="list-style-type: none"> ○当該系統は八戸市と階上町を結ぶ路線であり、階上町から八戸市街地への通勤・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。 ○また、八戸市内においても沿線の大学や病院などへの移動などに利用されているほか、階上町内においても中学生の通学に利用されているなど、様々な目的に利用されており、沿線地域の生活を維持する上で運行を維持することが求められる。 ○一方、沿線人口の減少などに伴い、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であることから、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要がある。 |
| 十和田市線 | 五戸駅前・東十一番町 | 岩手県北自動車 | <ul style="list-style-type: none"> ○当該系統は十和田市と五戸町を結ぶ路線であり、五戸町から十和田市への通学や通院、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。 ○特に五戸町に立地していた高校が閉校し、十和田市方面への通学需要が高まりを見せる中において、通学手段として重要な役割を担っているなど、沿線地域の生活を維持する上で運行を維持することが求められる。 ○沿線自治体・交通事業者・県が協議し、路線の維持に向けて見直し等の検討及び実施を進めてきたものの、沿線人口の減少などに伴い、沿線自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であり、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要がある。 |
| 八戸線 | 元町東・八戸中心街ターミナル | 十和田観光電鉄 | <ul style="list-style-type: none"> ○当該系統は十和田市から六戸町・おいらせ町を経由して八戸市までを結ぶ路線であり、2市間や町から両市への移動など、様々な目的で利用されている。 ○また、沿線に立地する大型商業施設への移動手段として周辺市町村からの移動にも利用されており、沿線地域の生活を維持する上で運行を維持することが求められる。 ○一方、沿線人口の減少などに伴い、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であることから、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要がある。 |

(4)西北圏域

表 地域間幹線系統の役割・補助事業の必要性(1/2)

| 路線名 | 起点・終点 | 事業者名 | 補助事業の必要性 |
|----------|---------------|------|---|
| 小泊線 | 五所川原営業所・小泊案内所 | 弘南バス | <ul style="list-style-type: none"> ○当該系統は五所川原市と中泊町を結ぶ路線であるが、両市町ともに“飛び地”となっている土地特性を有しており、市と町間の移動はもちろんのこと、市町の飛び地の地域間の移動にも利用されている。 ○特に小泊地区から五所川原市へ直接移動することが出来る唯一の移動手段であるなど、沿線地域の生活を維持する上で運行を維持することが求められる。 ○沿線自治体・交通事業者・県が協議し、路線の維持に向けて見直し等の検討及び実施を進めてきたものの、沿線人口の減少などに伴い、沿線自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であり、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要がある。 |
| 出来島線 | 五所川原営業所・出来島北口 | 弘南バス | <ul style="list-style-type: none"> ○当該系統は五所川原市とつがる市を結ぶ路線であり、つがる市から五所川原市への通勤・通学や通院、買い物などのほか、五所川原市からつがる市への買い物などの日常生活の移動手段として利用されており、沿線地域の生活を維持する上で運行を維持することが求められる。 ○一方、沿線人口の減少などに伴い、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であることから、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要がある。 |
| 五所川原鱒ヶ沢線 | 五所川原営業所・小夜 | 弘南バス | <ul style="list-style-type: none"> ○当該系統は五所川原市からつがる市を経由して鱒ヶ沢町までを結ぶ路線であり、鱒ヶ沢町からつがる市や五所川原市への通勤・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など、沿線地域の生活を維持する上で運行を維持することが求められる。 ○一方、沿線人口の減少などに伴い、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であることから、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要がある。 |
| 市浦庁舎線 | 五所川原営業所・市浦庁舎前 | 弘南バス | <ul style="list-style-type: none"> ○当該系統は五所川原市中心部からつがる市を経由して五所川原市市浦地区までを結ぶ路線であり、つがる市や五所川原市への通勤・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など、沿線地域の生活を維持する上で運行を維持することが求められる。 ○一方、沿線人口の減少などに伴い、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であることから、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要がある。 |

表 地域間幹線系統の役割・補助事業の必要性(2/2)

| 路線名 | 起点・終点 | 事業者名 | 補助事業の必要性 |
|----------------|--------------|------|---|
| 深浦線 | 鱒ヶ沢営業所・弁天 | 弘南バス | <ul style="list-style-type: none"> ○当該系統は鱒ヶ沢町と深浦町を結ぶ路線であり、深浦町から鱒ヶ沢町への通勤・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。 ○当該系統と並行して JR 五能線が運行するものの、駅から離れた地域の住民の貴重な移動手段として、町市域を跨いだ広域的な移動を支えているため、運行を維持することが求められる。 ○沿線自治体・交通事業者・県が協議し、路線の維持に向けて見直し等の検討及び実施を進めてきたものの、沿線人口の減少などに伴い、沿線自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であり、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要がある。 |
| 青森五所川原線 ※再掲 | 青森営業所・五所川原駅前 | 弘南バス | <ul style="list-style-type: none"> ○当該系統は青森市と五所川原市を結ぶ路線であり、鉄道などを含めても、乗り継ぎなどを行うことなく両市間を移動できる唯一の地域公共交通サービスである。 ○こうした事情もあり、通勤や通学、通院などの日常生活の目的や、新幹線駅の新青森駅から五所川原市方面への観光などの目的でも利用されているなど、沿線地域の生活及び活力を維持する上でも重要な役割を果たしており、運行を維持することが求められる。 ○一方、沿線人口の減少などに伴い、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であることから、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要がある。 |

(5)上北圏域

表 地域間幹線系統の役割・補助事業の必要性(1/3)

| 路線名 | 起点・終点 | 事業者名 | 補助事業の必要性 |
|--------|--------------------|---------|---|
| 十和田線 | 元町東・溪流館前 | 十和田観光電鉄 | <ul style="list-style-type: none"> ○当該系統は十和田市と焼山地区（旧十和田湖町）を結ぶ路線であり、焼山地区から十和田市街地への通勤・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。 ○また、沿線地域の中学生の通学手段としても利用されているほか、十和田市街地から十和田湖や奥入瀬溪流などの国立公園への観光客の移動などにも利用されており、沿線地域の生活及び活力を支えるために運行を維持することが求められる。 ○沿線自治体・交通事業者・県が協議し、路線の維持に向けて見直し等の検討及び実施を進めてきたものの、沿線人口の減少などに伴い、沿線自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であり、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要がある。 |
| 野辺地線 | 三本木営業所・馬門温泉/野辺地案内所 | 十和田観光電鉄 | <ul style="list-style-type: none"> ○当該系統は十和田市から七戸町を經由し野辺地町までを結ぶ路線であり、3つの市町間の通勤・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。 ○また、沿線に立地する新幹線駅の七戸十和田駅にも經由しており、観光やビジネスなどを目的とした県外来訪者の移動手段としても利用されているなど、沿線地域の生活及び活力を支えるために運行を維持することが求められる。 ○一方、沿線人口の減少などに伴い、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であることから、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要がある。 |
| 十和田三沢線 | 十和田市中央・市役所 公会堂/三沢駅 | 十和田観光電鉄 | <ul style="list-style-type: none"> ○当該系統は十和田市から六戸町を經由し三沢市までを結ぶ路線であり、2012年（平成24年）に廃線となった十和田観光電鉄線（鉄軌道）の代替路線として運行開始した経緯がある。 ○2市間の移動や六戸町から両市への日常生活での移動手段として利用されており、特に沿線に複数の高校が立地することから、高校生の通学手段として多く利用されており、沿線地域の生活を支えるために運行を維持することが求められる。 ○沿線自治体・交通事業者・県が協議し、路線の維持に向けて見直し等の検討及び実施を進めてきたものの、沿線人口の減少などに伴い、沿線自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であり、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要がある。 |

表 地域間幹線系統の役割・補助事業の必要性(2/3)

| 路線名 | 起点・終点 | 事業者名 | 補助事業の必要性 |
|--------------|----------------|---------|--|
| 八戸線 ※再掲 | 元町東・八戸中心街ターミナル | 十和田観光電鉄 | <ul style="list-style-type: none"> ○当該系統は十和田市から六戸町・おいらせ町を経由して八戸市までを結ぶ路線であり、2市間や町から両市への移動など、様々な目的で利用されている。 ○また、沿線に立地する大型商業施設への移動手段として周辺市町村からの移動にも利用されており、沿線地域の生活を維持する上で運行を維持することが求められる。 ○一方、沿線人口の減少などに伴い、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であることから、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要がある。 |
| 十和田市線 ※再掲 | 五戸駅前・東十一番町 | 岩手県北自動車 | <ul style="list-style-type: none"> ○当該系統は十和田市と五戸町を結ぶ路線であり、五戸町から十和田市への通学や通院、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。 ○特に五戸町に立地していた高校が閉校し、十和田市方面への通学需要が高まりを見せる中において、通学手段として重要な役割を担っているなど、沿線地域の生活を維持する上で運行を維持することが求められる。 ○沿線自治体・交通事業者・県が協議し、路線の維持に向けて見直し等の検討及び実施を進めてきたものの、沿線人口の減少などに伴い、沿線自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であり、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要がある。 |

(6)下北圏域

表 地域間幹線系統の役割・補助事業の必要性(1/2)

| 路線名 | 起点・終点 | 事業者名 | 補助事業の必要性 |
|--------|----------|------|---|
| むつ・佐井線 | むつ・佐井車庫前 | 下北交通 | <ul style="list-style-type: none"> ○当該系統はむつ市から風間浦村・大間町を經由し佐井村までを結ぶ路線であり、3町村からむつ市への移動や、佐井村・風間浦村から大間町への移動などに利用されている。 ○なお、大間フェリーターミナルから運航する航路については観光などの目的のほか、住民の通院など（函館市内の病院への移動）にも利用されており、当該系統を利用した乗り継ぎなどにも利用されているなど、沿線地域の生活及び活力を支えるために運行を維持することが求められる。 ○一方、沿線人口の減少などに伴い、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であることから、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要がある。 |
| むつ線 | 大畑駅前・むつ | 下北交通 | <ul style="list-style-type: none"> ○当該系統はむつ市街地と大畑地域（旧大畑町）を結ぶ路線であり、大畑地域からむつ市街地への通勤・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など、沿線地域の生活を維持する上で運行を維持することが求められる。 ○一方、沿線人口の減少などに伴い、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であることから、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要がある。 |
| 泊線 | むつ・泊車庫前 | 下北交通 | <ul style="list-style-type: none"> ○当該系統はむつ市から東通村を經由し六ヶ所村までを結ぶ路線であり、東通村や六ヶ所村からむつ市への通学や通院、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。 ○また、東通村内においても役場付近への移動などにも利用されており、沿線地域の生活を維持する上で運行を維持することが求められる。 ○沿線自治体・交通事業者・県が協議し、路線の維持に向けて見直し等の検討及び実施を進めてきたものの、沿線人口の減少などに伴い、沿線自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であり、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要がある。 |

表 地域間幹線系統の役割・補助事業の必要性(2/2)

| 路線名 | 起点・終点 | 事業者名 | 補助事業の必要性 |
|------|------------|--------------|--|
| 野辺地線 | むつ・野辺地駅前 | 下北交通 | <ul style="list-style-type: none"> ○当該系統はむつ市から横浜町を經由し野辺地町までを結ぶ路線であり、横浜町からむつ市や野辺地町、及びむつ市と野辺地町間の通勤・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。 ○当該系統と並行して JR 大湊線が運行するものの、駅から離れた地域の住民の貴重な移動手段として、市域を跨いだ広域的な移動を支えているため、運行を維持することが求められる。 ○沿線自治体・交通事業者・県が協議し、路線の維持に向けて見直し等の検討及び実施を進めてきたものの、沿線人口の減少などに伴い、沿線自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であり、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要がある。 |
| 下北線 | 田名部・脇野沢庁舎前 | J R バス 東北 | <ul style="list-style-type: none"> ○当該系統はむつ市街地から川内地域（旧川内町）や脇野沢地域（旧脇野沢村）を結ぶ路線であり、両地域からむつ市街地への通勤・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。 ○また、路線沿線には高校が立地しているため、むつ市街地から高校への通学手段として利用されているほか、沿線に立地する国の施設への移動手段などにも利用されており、沿線地域の生活を維持する上で運行を維持することが求められる。 ○沿線自治体・交通事業者・県が協議し、路線の維持に向けて見直し等の検討及び実施を進めてきたものの、沿線人口の減少などに伴い、沿線自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難であり、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持する必要がある。 |

第5章 具体的な施策の展開

1. 具体的な施策

前項に示した施策展開の方向性を踏まえた施策内容については以下の通りであり、具体的な内容については次頁以降に示す。



※次頁より示す施策には、施策実施の関連性が高いと想定される順番に「実施主体」を記載。（ただし行政は国・県・市町村の順に記載）

1-1 目標1(安心・安全を維持し、お出かけしやすい地域公共交通ネットワークを構築する)の達成に向けた施策

施策①: 広域的な地域公共交通の確保・維持に向けた検討

| 項目 | 内容 |
|-------|---|
| 事業の概要 | <p>○鉄道や路線バスなどの市町村間を運行する地域公共交通については、県民の日常生活（通勤・通学・通院・買物など）の移動手段として欠かせない生活インフラである。</p> <p>○これらの地域公共交通を適切に確保・維持するため、交通事業者及び沿線市町村並びに県が連携し、地域特性や利用実態、その他情勢等を踏まえて確保・維持に向けた方策（交通事業者や沿線市町村からの見直しに関する提案など含む）を検討する。</p> <p>○広域バス路線の利便増進に関する取組の年次計画を定め進行・管理する。</p> |
| 実施主体 | 交通事業者・県・市町村 |

- ・広域バス路線の利便増進に向けた検討に当たっては、各路線の広域性/幹線性/事業性/生産性/機能性の分析・評価等の基礎調査を行い、実態等を把握した上で対象路線を選定する。（交通事業者・沿線市町村と連携）

表 県で実施した広域バス路線に係る評価結果(H30実施)

| 番号 | 路線名【()は主な経由地】 背景が着色されている路線は、2016年度(平成30年度)補助対象系統 | 起点 | 終点 | 乗車 走行 キロ | 運行 回数 (1日) | 平均 乗車 密度 | 輸送量 (1日) | 評価 | 広域性評価 | | 幹線性評価 | | 事業性評価 | | 生産性評価 | | 機能性評価 | | 評価結果を 踏まえた グ | |
|----|--|---------|----------|----------------|------------------|----------------|-------------|-----|-------|-----------------------------|-------|------|-------|------------------------|-------|------|-------|----------|--------------------|------|
| | | | | | | | | | 評価 | 路線長に 占める 平均乗車 キロ割合 | 評価 | 評価 | 評価 | キリ当 たり 經常収 支額 | 評価 | 通学 | 通院 | おで かけ | | |
| 1 | 弘前浪岡線(イオン藤崎) | 弘前BT | 浪岡 | 113,264.8 | 7.3 | 4.4 | 32.1 | B-1 | 広域性低 | 50.0 | 幹線性高 | 58.3 | A | 事業性高 | 52.3 | 生産性高 | ◎ | ○ | ○ | Gr1 |
| 2 | 碓ヶ関線 | 弘前BT | 岩淵公園前 | 229,143.5 | 12.0 | 3.6 | 43.2 | B-1 | 広域性低 | 46.9 | 幹線性高 | 70.1 | B-2 | 事業性低 | 48.2 | 生産性高 | ○ | ○ | ○ | Gr1 |
| 3 | 唐森平線(旧川原平線) | 弘前BT | 川原平【唐森平】 | 136,532.7 | 6.9 | 3.8 | 26.2 | B-1 | 広域性低 | 47.4 | 幹線性高 | 58.7 | A | 事業性高 | 51.9 | 生産性高 | ○ | ○ | ○ | Gr1 |
| 4 | 相馬線 | 弘前BT | 相馬総合支所 | 68,036.4 | 9.1 | 3.0 | 27.3 | A | 広域性高 | 57.7 | 幹線性高 | 52.2 | A | 事業性高 | 51.0 | 生産性高 | ○ | ○ | ○ | Gr1 |
| 5 | 枯木平線 | 弘前BT | 枯木平 | 116,557.1 | 6.8 | 2.4 | 16.3 | B-1 | 広域性低 | 49.5 | 幹線性高 | 51.0 | B-2 | 事業性低 | 45.5 | 生産性高 | ○ | | | Gr1 |
| 6 | 弥生線 | 弘前BT | 弥生北口 | 74,453.6 | 6.3 | 3.5 | 22.0 | A | 広域性高 | 50.9 | 幹線性高 | 53.3 | A | 事業性高 | 52.8 | 生産性高 | ○ | | | Gr1 |
| 7 | 板柳線 | 板柳案内所 | 弘前BT | 49,743.9 | 4.6 | 3.4 | 15.6 | B-2 | 広域性高 | 51.5 | 幹線性低 | 48.8 | A | 事業性高 | 50.7 | 生産性高 | ○ | ○ | ○ | Gr3 |
| 8 | 十三線(十三下前) | 五所川原営業所 | 小泊案内所 | 140,050.5 | 3.0 | 5.0 | 15.0 | B-1 | 広域性低 | 45.7 | 幹線性高 | 51.9 | C | 事業性低 | 49.9 | 生産性低 | ○ | ○ | ○ | Gr1 |
| 9 | 小泊線 | 五所川原営業所 | 小泊案内所 | 259,480.4 | 5.9 | 4.3 | 25.3 | A | 広域性高 | 52.1 | 幹線性高 | 54.0 | C | 事業性低 | 48.2 | 生産性低 | ○ | ◎ | ○ | Gr1 |
| 10 | 十三線(イオン柏) | 五所川原営業所 | 十三北口 | 145,620.8 | 4.4 | 3.5 | 15.4 | B-1 | 広域性低 | 48.8 | 幹線性高 | 50.3 | C | 事業性低 | 46.4 | 生産性低 | ○ | ○ | ○ | Gr1 |
| 11 | 出来島線 | 五所川原営業所 | 出来島北口 | 88,974.2 | 4.7 | 3.3 | 15.5 | B-2 | 広域性高 | 53.9 | 幹線性低 | 47.9 | C | 事業性低 | 48.4 | 生産性低 | ○ | ○ | ○ | Gr3x |
| 12 | 高野線 | 黒石駅前 | 上高野 | 49,246.6 | 3.9 | 3.9 | 15.2 | G | 広域性低 | 48.8 | 幹線性低 | 49.7 | A | 事業性高 | 51.3 | 生産性高 | ○ | | | Gr4 |
| 13 | 五所川原勢ヶ沢線 | 五所川原営業所 | 小夜 | 203,264.0 | 8.7 | 3.5 | 30.4 | B-1 | 広域性低 | 45.8 | 幹線性高 | 62.3 | B-2 | 事業性低 | 47.2 | 生産性高 | ◎ | ○ | ○ | Gr1 |
| 14 | 深浦線 | 勢ヶ沢営業所 | 井天 | 123,139.4 | 3.9 | 4.3 | 16.7 | B-2 | 広域性高 | 55.2 | 幹線性低 | 48.1 | C | 事業性低 | 44.7 | 生産性低 | ◎ | ◎ | | Gr2x |
| 15 | 笹館線 | 弘前BT | 笹館 | 87,976.0 | 4.9 | 3.2 | 15.6 | B-1 | 広域性低 | 45.2 | 幹線性高 | 52.9 | B-2 | 事業性低 | 49.3 | 生産性高 | ○ | ○ | ○ | Gr1 |
| 16 | 新岡線 | 弘前BT | 葛原 | 45,796.0 | 5.2 | 3.0 | 15.6 | B-2 | 広域性高 | 59.2 | 幹線性低 | 46.9 | A | 事業性高 | 50.4 | 生産性高 | ○ | | | Gr3 |
| 17 | 鶴田線 | 五所川原営業所 | 鶴田 | 36,344.4 | 2.6 | 0.6 | 1.5 | G | 広域性低 | 49.2 | 幹線性低 | 42.0 | C | 事業性低 | 35.8 | 生産性低 | ○ | ○ | ○ | Gr4 |
| 18 | 壺川線 | 五所川原営業所 | 壺川 | 66,332.4 | 5.8 | 2.4 | 13.9 | B-2 | 広域性高 | 61.7 | 幹線性低 | 45.7 | C | 事業性低 | 46.2 | 生産性低 | ○ | ○ | ○ | Gr3x |
| 19 | 再賀線 | 五所川原営業所 | 下葉田西口 | 68,485.2 | 2.9 | 3.1 | 8.9 | C | 広域性低 | 49.4 | 幹線性低 | 46.0 | C | 事業性低 | 46.7 | 生産性低 | ○ | ○ | ○ | Gr4 |
| 20 | 南広森線 | 五所川原営業所 | 南広森 | 64,474.4 | 3.7 | 4.0 | 14.8 | B-1 | 広域性低 | 47.3 | 幹線性高 | 50.2 | A | 事業性高 | 52.6 | 生産性高 | ○ | ○ | ○ | Gr1 |

施策②: 広域的な地域公共交通に対する支援の継続

| 項目 | 内容 |
|-------|---|
| 事業の概要 | <p>○県民の移動手段として維持が必要な広域的な地域公共交通について、県は地域公共交通確保維持改善事業（国庫補助事業）との協調補助を継続して実施する。</p> <p>○鉄道や航路などに対する支援についても継続して実施する。</p> |
| 実施主体 | 国・県・市町村 |

施策③: 広域的な地域公共交通に対する補助制度の見直し

| 項目 | 内容 |
|-------|--|
| 事業の概要 | ○広域的な地域公共交通の確保・維持に向けて、県の補助制度の見直しを検討する。 |
| 実施主体 | 県・市町村・交通事業者 |

施策④: IC カードデータを活用した検証方法の確立

| 項目 | 内容 |
|-------|--|
| 事業の概要 | ○日常的な利用実態などの IC カードデータについて、地域公共交通の取組の検証や、効率的な運行への見直しの検討材料等として活用するなど、有効・有益な活用方策の検討を進める。 |
| 実施主体 | 交通事業者・県・市町村 |

- ・ IC カードの導入により、これまで取得が困難であった、日常的な詳細な利用実績データを取得することが可能。
- ・ これらのデータを運行状況等の分析や検証に活用することで、より利便性の高いサービスへの改善等を検討するなど、データの「活用戦略」を検討。

車内断面人員
バス停別車内断面人数

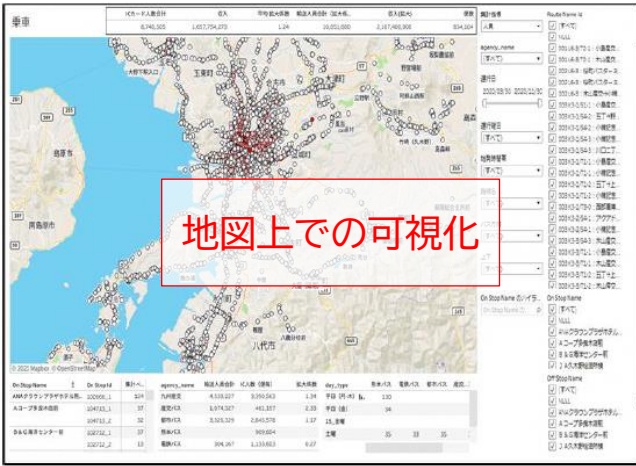


図 IC カードの利用実績データの活用イメージ

施策⑤: タクシーなど需要に応じた移動サービスの推進

| 項目 | 内容 |
|-------|--|
| 事業の概要 | ○現行の地域公共交通サービスでは対応しきれない需要に応じた移動サービス等（例えばタクシー利活用など）を推進する。 |
| 実施主体 | 県・市町村・交通事業者・県タクシー協会 |

施策⑥：バスの安全運行に係る取組の推進

| 項目 | 内容 |
|-------|--|
| 事業の概要 | <ul style="list-style-type: none"> ○交通事業者による、車内事故防止に向けた周知活動の更なる強化を図るため、県や市町村なども連携した周知活動を行う。 ○地域公共交通の安全運行に向けて、講習会や研修などを通じた運輸安全マネジメントの推進を継続的に実施する。 |
| 実施主体 | 県バス協会・NASVA・交通事業者・県・市町村 |

- ・青森県バス協会では、車内事故防止に向けてキャンペーンを定期的に行う。
- ・県や市町村も当取組と連携し、周知活動を行うなど、利用者に対するさらなる認知度の向上を図る。
- ・また、同協会では、運行管理者試験の講座開催や管理者研修など、交通事業者を対象として各種取組を実施。
- ・今後も継続してこれらの取組を行うことにより、交通事業者の運行体制の基盤確保を支援。

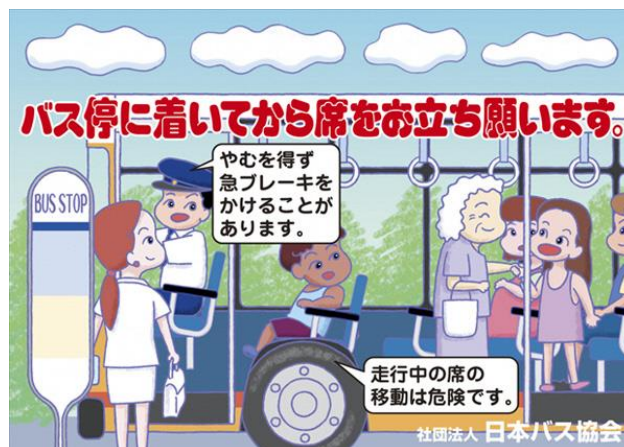


図 車内事故防止キャンペーンのチラシ
(日本バス協会)

■NASVA（独立行政法人自動車事故対策機構）とは

- ・自動車事故対策の専門機関であり、自動車事故を防ぐため、指導講習や適性診断、安全マネジメントを行っているほか、自動車事故から守るための安全情報提供などを行っている。



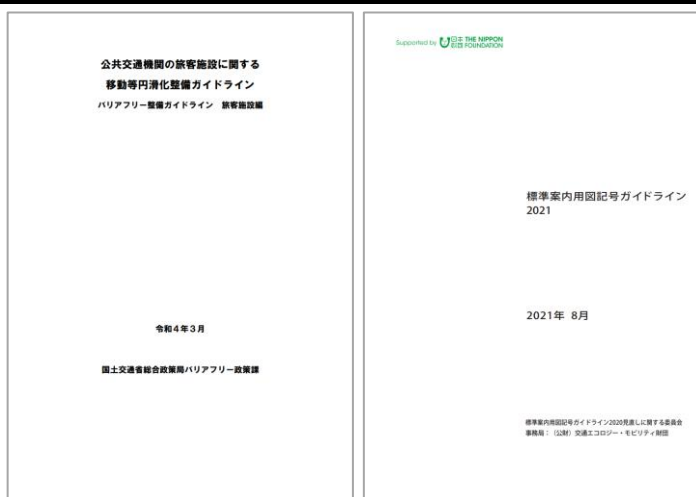
図 NASVA のコンセプト

1-2 目標2(モード間・路線間がシームレスに繋がり、利用しやすい環境を整える)の達成に向けた施策

施策⑦:交通拠点の案内等に係るガイドラインの作成

| 項目 | 内容 |
|-------|---|
| 事業の概要 | ○県内における交通拠点の案内・誘導に関する表示のわかりやすさや、待合環境などの利用しやすさなどの底上げを図るとともに、異なる事業者間での統一的なデザインや情報提供などの基準設定のため、交通拠点の案内等に係るガイドラインを作成する。 |
| 実施主体 | 県・交通事業者 |

- ・国が策定した「地域公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン」や交通エコロジー・モビリティ財団が策定した「標準案内用図記号ガイドライン」の中では案内・誘導に関する設備やデザイン等が示されている。
- ・これらも参考としつつ、青森県における統一的なデザイン等の基準を検討・設定する。



施策⑧:バリアフリー環境の整備推進

| 項目 | 内容 |
|-------|---|
| 事業の概要 | ○交通拠点や車両などにおけるバリアフリー環境・機能の整備にあたって、県が策定した「福祉のまちづくり整備マニュアル」に基づく取組を推進する。 ○また、整備にあたって活用可能な国や各種団体等の支援事業のメニューなどの情報提供を行う。 |
| 実施主体 | 交通事業者・県・市町村 |

- ・県では、「福祉のまちづくり条例」を制定し、建築物、地域公共交通機関の施設、道路、公園などの公共施設の具体的な整備項目を規定し、ノーマライゼーションの理念の実現に向けた取組を推進している。
- ・当該条例に基づき、地域公共交通機関の施設などの具体的な整備マニュアルが示されており、県内の交通拠点においても、当該マニュアルに基づく取組を推進する。

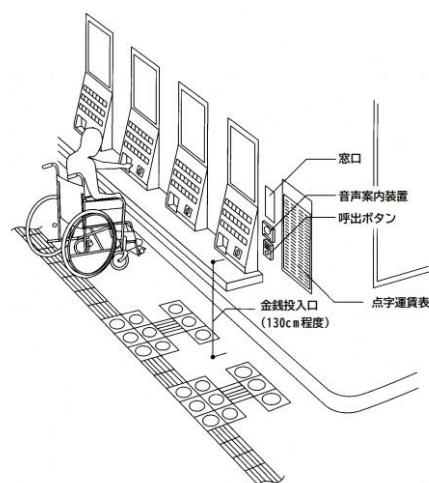


図 地域公共交通施設の整備の一例

施策⑨:交通系 IC カード等の導入促進・活用検討

| 項目 | 内容 |
|-------|---|
| 事業の概要 | <ul style="list-style-type: none"> ○交通事業者による交通系 IC カード等のキャッシュレス決済の導入を促進する。 ○また、交通系 IC カード等を活用した地域振興・地域活性化の取組について検討する。 |
| 実施主体 | 交通事業者・県 |

- ・県では、「生活交通バス IC カード導入推進事業」を創設し、これまでに県内広域路線バス 4 事業者及び公営バス 2 事業者を支援。
- ・今後も未導入地区に対する導入を促進する。
- ・また、商業・観光などの各分野とも連携して交通系 IC カード等を活用した地域振興・地域活性化の取組について検討を進める。

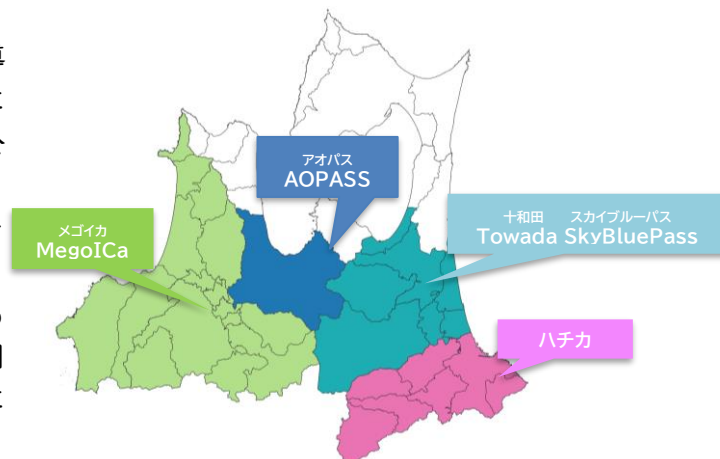


図 県内の IC カードの導入エリア

施策⑩:交通事業者間での情報共有スキームの構築

| 項目 | 内容 |
|-------|---|
| 事業の概要 | ○地域公共交通同士の時間的な接続性を維持・向上するため、ダイヤ改正などに合わせた交通事業者間での情報共有する仕組み・関係性を構築する。 |
| 実施主体 | 交通事業者・県・市町村 |

- ・交通事業者間での円滑な情報共有を促すため、県や市町村（地域公共交通会議などの協議体含む）が仲介役として事業者へ働きかけ、情報共有に向けた仕組み・関係性の構築を支援。
- ・将来的には、情報共有だけではなく、事業者間の「共創」に向けて、連携した取組の展開などに向けた働きかけも実施。

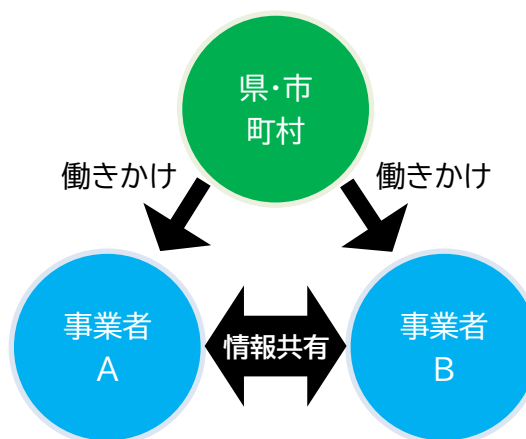


図 県・市町村の仲介イメージ

施策⑪:地域公共交通のオープンデータ化の推進

| 項目 | 内容 |
|-------|---|
| 事業の概要 | ○地域公共交通の運行情報に関するデータ化（GTFS化）及び公表（オープンデータ化）を推進するため、交通事業者や市町村の地域公共交通担当者を対象として、県主催での勉強会を開催する。 |
| 実施主体 | 県・市町村・交通事業者 |

- ・県では、市町村における地域公共交通のデータ化を推進するために、2020年度から毎年、市町村を対象とした勉強会を開催。
- ・その結果、データ整備を進める市町村の数が増加傾向にあり、今後も引き続きデータ化やデータの更新などについての勉強会を開催。



写真 過年度の勉強会の開催状況

施策⑫:あおり MaaS の推進(観光連携など)

| 項目 | 内容 |
|-------|---|
| 事業の概要 | ○県内での MaaS の推進に向けて「あおり MaaS 推進会議」を継続的に開催するとともに、県内各エリアでの取組に対して、専門家の派遣などを行う。 ○MaaS の推進に関する取組の年次計画を定め進行・管理する。 |
| 実施主体 | 交通事業者・県・市町村 |

- ・県では、2021年度から「あおり MaaS 推進会議」を開催し、交通事業者・市町村・IT事業者とともに、具体的な取組の方向性についての協議を実施。
- ・今後も継続して開催し協議を深めるとともに、モデル的な取組に対する支援を行い、県内における先進事例の創出及び水平展開を図る。



図 あおり MaaS のイメージ

1-3 目標3(さまざまな主体が協働・連携して地域公共交通を支える体制をつくる)の達成に向けた施策

施策⑬:高校・企業向けモビリティ・マネジメントの展開

| 項目 | 内容 |
|-------|--|
| 事業の概要 | ○地域公共交通の利用促進に向けて、高校生の通学や、県内企業の就業者の通勤などを対象に、交通事業者や市町村が主体となってモビリティ・マネジメント(自発的な行動変容を促す取組)を展開する。 ○また、県内の交通事業者や市町村のモビリティ・マネジメントの取組を、会議などで共有し、県全体で情報共有や水平展開を促進する。 |
| 実施主体 | 交通事業者・県・市町村 |

施策⑭:各施策と連携した移動支援の展開

| 項目 | 内容 |
|-------|---|
| 事業の概要 | ○高齢者などの移動手段の適切な確保に向け、県庁内全体で推進している「青森県型地域共生社会」に、地域公共交通も連携して情報共有などを行う。 ○また、青森県警察本部が推進する運転免許自主返納支援事業の認知向上を図るため、交通事業者や市町村とも連携して当該事業の周知活動を行う。 |
| 実施主体 | 県・市町村・交通事業者 |

- ・県では「青森県型地域共生社会」を推進し、支援を必要とする住民(障害のある人や高齢者、子育て世代など)の生活サービスの維持などに向けた仕組みづくりや、市町村との役割分担などを実施している。
- ・地域公共交通分野においても、移動支援という側面から、情報の共有などを進め連携の強化を進める。

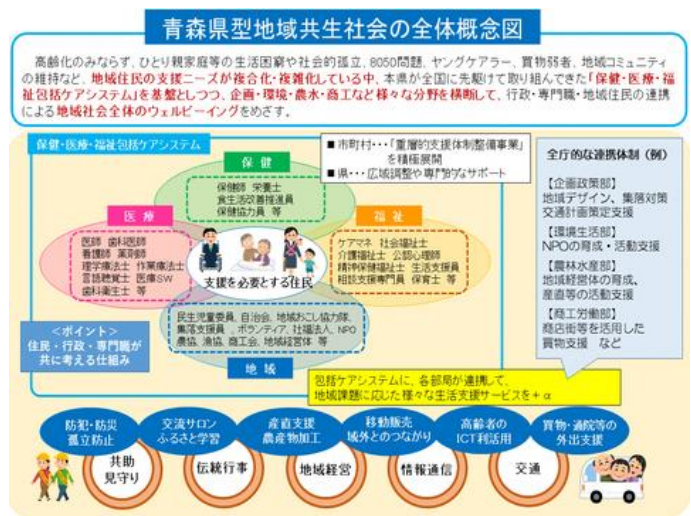


図 青森県型地域共生社会の概念図

- ・青森県警察では、運転免許を返納した高齢者に対して、地域公共交通の割引や各種サービスの提供・支援を行う企業・自治体を募集し、免許返納しやすい環境づくりを進める。
- ・この取組についての認知向上を図るため、交通事業者においては車内への掲示や、県・市町村においてはホームページや広報紙などへの掲載などを検討する。



施策⑮:地域交通デザイン講座等の勉強会等の開催

| 項目 | 内容 |
|-------|--|
| 事業の概要 | ○市町村の担当者の地域公共交通に対する基本的な知識の取得や、具体的な取組の実施方法などの共有、先進的な取組などの把握による新たな取組の促進などに向けて、県が主催する地域交通デザイン講座をはじめとした各種勉強会・研修会を継続的に開催する。 |
| 実施主体 | 県 |

施策⑯:専門家派遣制度の実施

| 項目 | 内容 |
|-------|---|
| 事業の概要 | ○市町村の地域公共交通に関する主体的な取組の推進などに向けて、取組内容に応じて専門家を派遣する制度を継続的に実施する。 |
| 実施主体 | 県 |

施策⑰:乗務員の確保の推進

| 項目 | 内容 |
|-------|---|
| 事業の概要 | ○乗務員不足などの運行面での課題を抱える交通事業者の運営基盤の確保に向けて、県や市町村のホームページ等で求人情報の発信などを行う。 |
| 実施主体 | 交通事業者・県・市町村 |

施策⑱:効率的な運営基盤の構築

| 項目 | 内容 |
|-------|---|
| 事業の概要 | ○A I や I C T などの新たな技術を活用した運営体制の確保による、効率的な運営基盤の構築に向けて、事業者間での情報共有を図る仕組みづくりや、先進事例の収集・情報提供などを進める。 |
| 実施主体 | 交通事業者・県 |

※AI (Artificial Intelligence) とは、人間の知的ふるまいの一部をソフトウェアを用いて人工的に再現したもの。
※ICT (Information and Communication Technology) とは、通信技術を活用したコミュニケーションを指す。

2. 施策展開のスケジュール

それぞれの施策については以下のスケジュールに基づき進めるものとする。

| 目標 | 事業の概要 | 年度 | | | | |
|-----|-----------------------------------|-------------------------------|-----------------|----------------------|-----------------|-----------------|
| | | 2023年 (令和5年) | 2024年 (令和6年) | 2025年 (令和7年) | 2026年 (令和8年) | 2027年 (令和9年) |
| 目標1 | 施策①: 広域的な地域公共交通の確保・維持に向けた検討 | 路線調査(初年度)、利便増進の実施、評価・見直し(各年度) | | | | |
| | 施策②: 広域的な地域公共交通に対する支援の継続 | 支援の継続・評価・見直し(各年度) | | | | |
| | 施策③: 広域的な地域公共交通に対する補助制度の見直し | 見直し検討 | 必要に応じ見直し | 評価・見直し(各年度) | | |
| | 施策④: ICカードデータを活用した検証方法の確立 | 検討 | 調査・導入 | データによる検証・評価・見直し(各年度) | | |
| | 施策⑤: タクシーなど需要に応じた移動サービスの推進 | 移動サービスの推進・評価・見直し(各年度) | | | | |
| | 施策⑥: バスの安全運行に係る取組の推進 | 取組の推進・評価・見直し(各年度) | | | | |
| 目標2 | 施策⑦: 交通拠点の案内等に係るガイドラインの作成 | 検討 | 作成 | 周知・運用 | 評価・見直し | |
| | 施策⑧: バリアフリー環境の整備推進 | 整備の推進 | | | | 評価・見直し |
| | 施策⑨: 交通系ICカード等の導入促進・活用検討 | 導入促進及び取組の検討 | | 実証・展開 | | 評価・見直し |
| | 施策⑩: 交通事業者間での情報共有スキームの構築 | スキーム検討 | | スキーム構築・運用 | | 評価・見直し |
| | 施策⑪: 地域公共交通のオープンデータ化の推進 | 勉強会の開催・評価・見直し(各年度) | | | | |
| | 施策⑫: あおもりMaaSの推進(観光連携など) | 推進会議の開催・評価・見直し(各年度) | | | | |
| 目標3 | 施策⑬: 高校・企業向けモビリティ・マネジメントの展開 | 検討・調整 | | モビリティ・マネジメントの展開 | | 評価・見直し |
| | 施策⑭: 「青森県型地域共生社会」の各施策と連携した移動支援の展開 | 移動支援の展開・評価・見直し(各年度) | | | | |
| | 施策⑮: 地域交通デザイン講座等の勉強会等の開催 | 勉強会等の開催・評価・見直し(各年度) | | | | |
| | 施策⑯: 専門家派遣制度の実施 | 専門家派遣の実施・評価・見直し(各年度) | | | | |
| | 施策⑰: 乗務員の確保の推進 | 乗務員確保の推進・評価・見直し(各年度) | | | | |
| | 施策⑱: 効率的な運営基盤の構築 | 運営基盤の構築検討 | | 運営基盤の構築・運用 | | 評価・見直し |

第6章 計画の推進

1. 推進体制

本計画の推進にあたっては、青森県バス交通等対策協議会※（以下、バス協議会という）及び同協議会の地域分科会・ワーキング会議において、定期的に進捗状況の確認を行うとともに、基本目標に対する指標・数値目標などの検証・モニタリングなどを行い、必要に応じて改善策の検討を行う。

また、各圏域の具体的な事項に対する検討などにあたっては、各地域分科会において、協議・調整を行い、本計画に示す具体施策の着実な推進を進める。

※バス協議会の構成員は以下のとおり

青森県企画政策部交通政策推進監、東北運輸局青森運輸支局長、青森県市長会会長、青森県町村会会長、代表市町村長、青森県バス協会会長、青森県タクシー協会会長、青森県商工会議所連合会会長、青森県交通運輸産業労働組合協議会議長、青森県高等学校長協会会長、青森県地域婦人団体連合会会長、青森県老人クラブ連合会会長、青森県県土整備部長、青森県警察本部交通部長、国立大学法人福島大学吉田准教授、その他議長が必要と認める者

2. 推進方法

本計画に基づき（P）、バス協議会による管理及びワーキング会議による協議・調整等を踏まえた着実な施策の展開（D）を進めるとともに、展開した施策についての検証や数値目標などのモニタリング（C）を行い、次年度以降の施策展開への反映や、必要に応じて実施内容の見直し（A）を行うなど、PDCA サイクルで計画を推進する。

なお、県基本計画で目指す方向性の大きな変化や、本計画の法的根拠である活性化再生法の見直し、本県の地域公共交通を取り巻く情勢等が大きく変わる事象等が発生する場合には、県民の安全・安心な移動手段確保を最優先事項として、計画期間内であっても、計画に示す内容等の見直しを行うものとする。

表 年間スケジュール

| 実施事項 | | 4月 | 5月 | 6月 | 7月 | 8月 | 9月 | 10月 | 11月 | 12月 | 1月 | 2月 | 3月 |
|-------------|--------------|----|-------------------|----|----|----|----|-----|-----|------------------|----|----|-------------|
| バス協議会の開催 | | | | ● | | | | ● | | | ● | | |
| 庁内調整 | | | | | | | | | ● | ● | | | |
| 地域間幹線系統関連 | | | | | | | ○ | | | ● | | | |
| 公共交通計画のPDCA | 計画・事業に関連した評価 | D | 事業の実施 | | | | | | C | 計画のモニタリング・検証 | | A | 次年度事業の見直し検討 |
| | 補助事業等に関連した評価 | P | 次年度の事業計画の検討 | | | | | | P | 次年度の事業実施に向けた最終調整 | | | |
| | | P | 地域公共交通確保維持改善計画の作成 | | | | | C | | | | | |