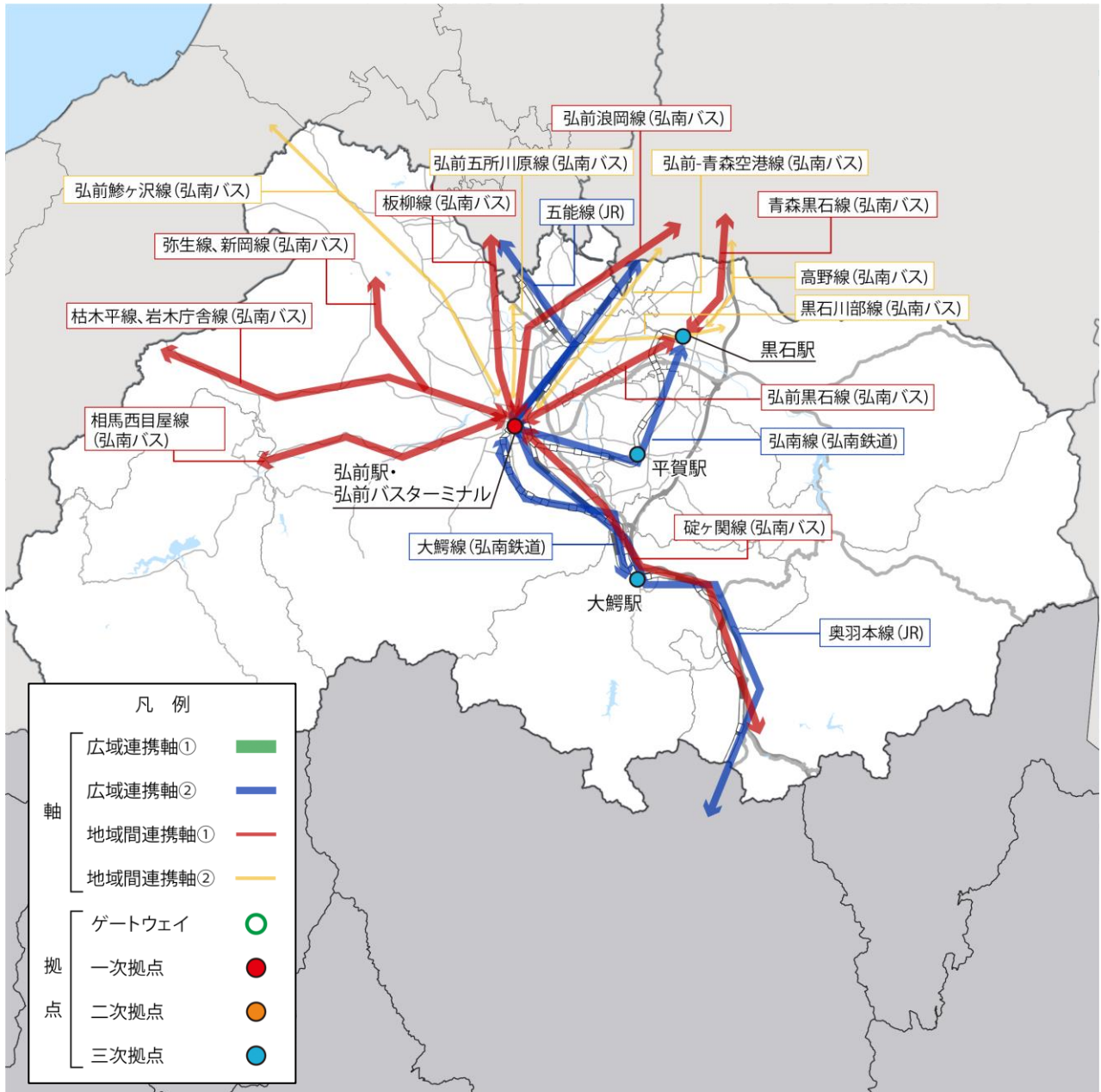


青森県地域公共交通計画 変更箇所一覧

令和6年6月変更箇所

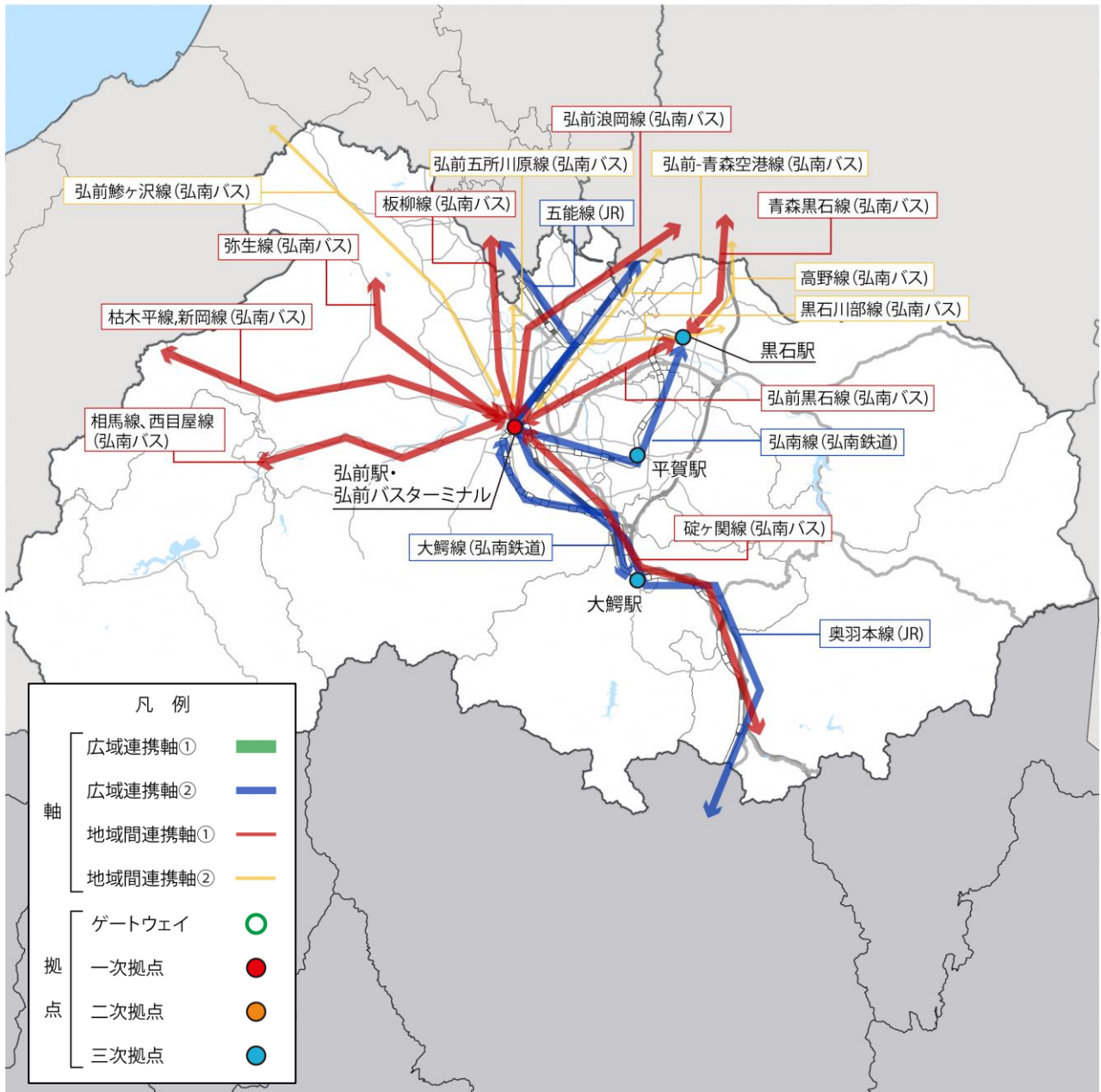
頁数	項目	新	旧	変更理由
95	中南圏域の地域公共交通ネットワーク図 路線名	相馬西目屋線 岩木庁舎線、弥生線、 新岡線	相馬線、西目屋線 弥生線、新岡線	
96	表 軸・拠点の位置づけ等 地域間連携軸①	相馬西目屋線 岩木庁舎線、弥生線、 新岡線	相馬線、西目屋線 弥生線、新岡線	
106	表 地域間幹線系統の役割・ 補助事業の必要性 (1/2) 起点・終点	青森営業所・エルム の街	青森営業所・五所 川原駅前	五所川原市循環バスと 統合し、起終点をエルム の街に変更したため
107	表 地域間幹線系統の役割・ 補助事業の必要性 (1/3) 起点・終点	弘前バスターミナル・ 道の駅いかりがせき	弘前バスターミナ ル・岩淵公園前	碓ヶ関線について、道の 駅いかりがせきまで路 線短縮したため。
107	表 地域間幹線系統の役割・ 補助事業の必要性 (1/3) 路線名	相馬西目屋線	相馬線	相馬線と西目屋線の統 合により、新たに相馬西 目屋線と名称変更とな ったため
107	表 地域間幹線系統の役割・ 補助事業の必要性 (1/3) 起点・終点	弘前バスターミナル・ 西目屋村役場	弘前バスターミナ ル・相馬庁舎	相馬線と西目屋線の統 合により、起終点に変更 となったため
107	表 地域間幹線系統の役割・ 補助事業の必要性 (1/3) 補助事業の必要性	当該路線は弘前市街 地から相馬地域(旧相 馬村)を経由して、西 目屋村役場までを結 ぶ路線であり、	当該路線は弘前市 街地と相馬地域(旧 相馬村)を結ぶ路線 であり、	相馬線と西目屋線の統 合により、起終点に変更 となったため
108	表 地域間幹線系統の役割・ 補助事業の必要性 (2/3)	※岩木庁舎線を追加 ※弥生線の記載をす べて削除	弥生線	岩木庁舎線が地域間幹 線系統の対象となり、弥 生線が地域間幹線系統 補助対象ではなくなっ たため
108	表 地域間幹線系統の役割・ 補助事業の必要性 (2/3)	※新岡線の記載をす べて削除	新岡線	新岡線が地域間幹線系 統補助対象ではなくな ったため
108	表 地域間幹線系統の役割・ 補助事業の必要性 (2/3)	※西目屋線の記載を すべて削除	西目屋線	相馬線と西目屋線の統 合により、新たに相馬西 目屋線と名称変更とな ったため
111	表 地域間幹線系統の役割・ 補助事業の必要性 (2/3) 起点・終点	八戸営業所・中心街 (八日町)／十一日町	十一日町・ラピア バスターミナル	ハートフルプラザ線と 統合し、起終点に変更と なったため

【P.95(新)】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）

【P.95(旧)】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）

【P.96(新)】中南圏域

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、相馬西目屋線、<u>枯木平線</u>、<u>岩木庁舎線</u>、<u>弥生線</u>、<u>新岡線</u>、<u>板柳線</u>、<u>弘前黒石線</u>、<u>青森黒石線</u>（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

【P.96(旧)】中南圏域

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	※該当なし
	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	・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)	○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	・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)	○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	・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●)	○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●)	○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	・弘前駅/弘前バスターミナル
	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	・黒石駅、平賀駅、大鰐駅

【P.106(新)】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・ <u>エルの街</u>	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。

【P.106(旧)】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。

【P.107(新)】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・道の駅いかりがせき	弘南バス	<p>○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。</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>
相馬西目屋線	弘前バスターミナル・西目屋村役場	弘南バス	<p>○当該系統は弘前市街地から相馬地域（旧相馬村）を經由して、西目屋村役場までを結ぶ路線であり、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。</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>
枯木平線	弘前バスターミナル・枯木平	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。</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.107(旧)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	<p>○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。</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>
相馬線	弘前バスターミナル・相馬総合支所	弘南バス	<p>○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。</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>
枯木平線	弘前バスターミナル・枯木平	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。</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>
弥生線	弘前バスターミナル・弥生北口	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。</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.108(新)】中南圏域

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	<ul style="list-style-type: none"> ○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。 ○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。
弘前黒石線	弘前バスターミナル・黒石駅前	弘南バス	<ul style="list-style-type: none"> ○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。 ○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。 ○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。
岩木庁舎線	弘前バスターミナル・岩木庁舎前	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。

【P.108(旧)】中南圏域

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>
新岡線	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>

【P.111(新)】三八圏域

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	八戸営業所・中心街(八日町)／十一日町	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。

【P.111(旧)】三八圏域

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。