

## 第2章 県内広域バス路線の現状と課題

### 2-1 路線バス利用者数及び走行キロ数の推移

本県の路線バス利用者数（高速バスを除く県内乗合バス利用者数をいう。以下同じ。）は、1969年度（昭和44年度）のピーク時には約13,398万人（県民一人あたり約94回/人）であったが、2016年度（平成28年度）には約2,565万人（県民一人あたり約20回/人）と約5分の1以下にまで減少している。

また、路線バスの走行キロ数（高速バスを除く県内乗合バスの実車走行キロ数をいう。以下同じ。）は、1983年度（昭和58年度）のピーク時には約4,185万kmであったが、2016年度（平成28年度）には約2,392万kmと約5分の3以下にまで減少している。

### 2-2 国庫補助路線数及び補助金額の推移

県では、国と協調して、地域間幹線系統確保維持費補助金により市町村とともに通学や通勤、通院、買い物など日常生活の足として都市部と周辺部とを結ぶ広域的・幹線的な路線に対する運行欠損補助等を行い、地域公共交通の維持・確保に努めてきたが、近年、補助対象路線数が減少傾向にある一方で、補助対象路線に対する行政（国、県、市町村）の補助金額は増加傾向にある（表2-1）。

表2-1 地域間幹線系統確保維持費補助金の補助路線数と補助金額(国・県・市町村)の推移

(単位:千円)

補助年度 (10.1~9.30)	路線数	補助金計		国	県		市町村	対前年
			対前年			対前年		
2009年度(平成21年度)	47	381,162	60%	133,455	133,455	59%	114,252	65%
2010年度(平成22年度)	48	372,498	98%	128,073	128,073	96%	116,352	102%
2011年度(平成23年度)	46	407,654	109%	145,529	139,878	109%	122,247	105%
2012年度(平成24年度)	51	376,703	92%	133,195	128,076	92%	115,432	94%
2013年度(平成25年度)	48	421,838	112%	151,487	145,707	114%	124,644	108%
2014年度(平成26年度)	47	394,910	94%	147,485	141,945	97%	105,480	85%
2015年度(平成27年度)	45	511,936	129%	201,019	189,420	133%	121,497	115%
2016年度(平成28年度)	47	622,681	122%	228,263	216,977	115%	177,441	146%
2017年度(平成29年度)	46	554,476	89%	199,627	191,180	88%	163,669	92%
2018年度(平成30年度)	45	560,142	101%	200,281	191,718	100%	168,143	103%
2019年度(平成31年度)*	41	590,437	105%	197,968	191,254	100%	191,602	114%

\*2019年度（平成31年度）は計画補助路線数及び計画補助金額（H31.2月末時点）

## 2-3 国庫補助路線の平均輸送量の推移

2015 補助年度（平成 27 補助年度）から 2017 補助年度（平成 29 補助年度）の間に一度でも国庫補助金の交付を受けたことがある路線に係る輸送量（バスが運んだ旅客数をいう。以下同じ。）は、年々減少しており、その平均値（以下「平均輸送量」という。）は、2018 補助年度（平成 30 補助年度）には 2015 補助年度（平成 27 補助年度）に比べ約 8%、毎年約 3.5%減少している（表 2-2）。今後も平均輸送量が年 3.5%減少するとすれば、2022 補助年度（平成 34 補助年度）には平均輸送量が国庫補助対象外となる恐れがある（P14 参照）とされる 20.0 を下回ることになる。

表 2-2 平均輸送量の推移

（単位：人）

補助年度 (10.1~9.30)	2015 年度 (平成 27 年度)	2016 年度 (平成 28 年度)	2017 年度 (平成 29 年度)	2018 年度 (平成 30 年度)
国庫補助金の交付を受けたことがある路線数	49	49	48*	47*
平均輸送量	24.26	23.90	23.12	22.32

※2016 年度（平成 28 年度）に路線廃止された板柳五所川原線及び 2017 年度（平成 29 年度）に路線廃止された大秋線については、廃止後は集計対象外としている。

交通事業者ごとに平均輸送量の推移をみると、2018 補助年度（平成 30 補助年度）の平均輸送量が 2015 補助年度（平成 27 補助年度）の平均輸送量に比べて 1.5%減少でとどまっている交通事業者がいる一方で、約 12.5%減少している交通事業者がいることがわかる（表 2-3）。

表 2-3 平均輸送量の推移<交通事業者別>

（単位：人）

補助年度 (10.1~9.30)	2015 年度 (平成 27 年度)	2018 年度 (平成 30 年度)	対 2015 年度 (平成 27 年度)比
平均輸送量	24.26	22.32	92.0
A 社	29.52	29.07	98.5
B 社	23.00	20.13	87.5
C 社	22.45	20.78	92.6
D 社	21.58	19.70	91.3
E 社	15.80	15.40	97.5

さらに、表 2-2 の国庫補助金の交付を受けたことがある路線について、2015 補助年度（平成 27 補助年度）の平均輸送量が 20.0 未満の路線と 20.0 以上の路線に分けて平均輸送量の推移をみると、ともに平均輸送量の減少スピードが増しており（表 2-4、2-5）、今後、国庫補助金の交付要件を満たせず、市町村が単独で維持しなければならなくなる路線が増加し、広域的・幹線的バス路線を軸

とした地域公共交通ネットワークの維持が困難になることが懸念される。

表 2-4 平均輸送量の推移<20.0 未満・以上の別>

(単位:人)

補助年度 (10.1~9.30)		2015 年度 (平成 27 年度)	2016 年度 (平成 28 年度)	2017 年度 (平成 29 年度)	2018 年度 (平成 30 年度)
H27 平均輸送量 <20.0	国庫補助金の交付を受けたことがある路線数	25	25	24	23
	平均輸送量	15.89	16.02	15.72	14.83
H27 平均輸送量 ≥20.0	国庫補助金の交付を受けたことがある路線数	24	24	24	24
	平均輸送量	32.98	32.11	30.53	29.50

表 2-5 平均輸送量の比較<20.0 未満・以上の別、2015 年度比・前年度比>

(単位:%)

	対 2015 年度(平成 27 年度)比			対 前年度比		
	2016 年度	2017 年度	2018 年度	2016 年度	2017 年度	2018 年度
H27 平均輸送量 <20.0	100.8 (0.8)	98.9 (△1.1)	93.3 (△6.7)	100.8 (0.8)	98.1 (△1.9)	94.3 (△5.7)
H27 平均輸送量 ≥20.0	97.4 (△2.6)	92.6 (△7.4)	89.4 (△10.6)	97.4 (△2.6)	95.1 (△4.9)	96.6 (△3.4)

## 2-4 広域バス路線の評価

網計画における現状や課題の整理(網計画 P12)に当たっては、学識経験者による協力の下、広域バス路線について、年間実車走行キロ、平均乗車密度、1日あたりの輸送量、運送収入、収支率等の実績をもとに、「広域性」、「幹線性」、「事業性」、「生産性」、「機能性」の5つの指標を設定して、各路線の実態を客観的に分析・評価している。

今回、再編案を検討するにあたり、網計画において評価対象とした広域バス路線について、2017 補助年度の運行実績に基づき、改めて路線評価を行った(表 2-7)。

その結果、網計画において、広域バス路線の中でも県全体の基軸を成すもので、その維持等について県の大きな役割が期待される「基軸バス路線」と位置づけた路線(Gr1 及び Gr2)は 48 路線(評価対象 109 路線の 44%)あった。

網計画における路線評価（2013 補助年度（平成 25 補助年度）運行実績に基づく）と、2017 補助年度（平成 29 補助年度）運行実績に基づく路線評価を比較すると、路線の廃止や新設等による対象路線の入れ替わりがあるものの、路線長に占める平均乗車キロ割合（広域性の基準）、年間利用者数（幹線性の基準）、キロあたり経常収支額（事業性の基準）、期待輸送人員との差（生産性の基準）各々の平均はいずれも低下していた（表 2-6）。

表 2-6 路線評価の比較＜対 2013 補助年度運行実績＞

（単位：%/人/円/人）

評価対象路線数		過年度評価 （2013 補助年度 運行実績）	直近評価 （2017 補助年度 運行実績）	差引
		111	109	▲2
広域性	路線長に占める平均乗車キロ割合 （平均値）	34.6	32.2	▲2.4
幹線性	年間利用者数（平均値）	43,477	40,247	▲3,230
事業性	キロあたり経常収支額（平均値）	▲58.2	▲116.4	▲58.2
生産性	期待輸送人員との差（平均値）	9,084.1	9,032.3	▲51.8

<路線評価の概要>

【指標】


指標	視点	基準
広域性	広域の移動が主体の路線か？	路線長に対して、乗客1人が乗っている距離がどれだけ長いか
幹線性	多くの乗客が利用する路線か？	より多くの乗客が乗っているか
事業性	効率的に運行されている路線か？	県内の標準的な路線に比べ、収入が確保できているか、あるいは経費がリーズナブルか
生産性	集客成果の高い路線か？	実車走行距離の割に、相対的に乗客を確保できているか →各路線の標準的な年間輸送人員（期待輸送人員）よりも、大きい数字であればより多くの乗客が獲得できている
機能性	生活と密着した路線か？	当該路線の利用で、アクセス可能な施設を抽出（主な病院・高等学校・各市の中心街）

【判定方法】

幹線性×広域性		広域性	
		高い	低い
幹線性	高い	A	B-1
	低い	B-2	C

事業性×生産性		生産性	
		高い	低い
事業性	高い	A	B-1
	低い	B-2	C

【判定に基づくグルーピング】

	グルーピング	特徴	路線維持（活用）に係る行政の役割（想定）
基軸バス路線	Gr 1	広域・幹線性がAまたはB-1の路線	 <p>県の大きな役割が期待される</p> <p>市町村の大きな役割が期待される</p>
	Gr 2	広域・幹線性がB-2で機能性が相対的に高い路線	
その他広域バス路線	Gr 3	広域・幹線性がB-2で機能性が相対的に低い路線	
	Gr 4	広域・幹線性がCで機能性が相対的に低い路線	

※広域性・幹線性が高い＝利用が多く、広域の移動に使われている、県全体の交通網における基軸を成すもので、その維持等について県の役割が大きいという考えに基づく。事業性・生産性は各路線の運行サービスに関わるものであることから特徴欄に記載しない。

表2-7 広域バス路線の評価(広域性・幹線性・事業性・生産性・機能性評価)一覧

路線番号	系統名(は主幹線由地)背景が着色されている系統は、2016年度(平成30年度)補助対象系統	起点	終点	乗客走行キロ	運行回数(1日)	平均乗客密度(1日)	乗客量(1日)	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		その他		
								評価	評価	評価	評価	評価	評価	評価	評価	評価	評価		評価	評価
								乗客に占める平均乗客率 平均乗客 乗客量	幹線性	乗客量	評価	乗客性	評価	乗客性	評価	乗客性	評価		乗客性	評価
1	弘前浜岡線(イオン浜岡)	弘前BT	浜岡	113,264.8	7.3	4.4	321	広域性低 B-1	幹線性高	58.3	77,435	A	乗客性高	▲90.9	生産性高	351.31	◎	Gr1		
2	磐ヶ岡線	弘前BT	岩瀬公園前	229,143.5	12.0	3.6	432	広域性低 B-1	幹線性高	70.1	130,268	B-2	乗客性低	▲136.6	生産性高	483.34	◎	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	262	広域性低 B-1	幹線性高	58.7	79,353	A	乗客性高	▲95.4	生産性高	289.44	◎	Gr1		
4	相馬線	弘前BT	相馬総合支所	68,036.4	9.1	3.0	273	広域性高 A	幹線性高	52.2	50,003	A	乗客性高	▲104.7	生産性高	237.77	◎	Gr1		
5	栢木平線	弘前BT	栢木平	116,557.1	6.8	2.4	163	広域性低 B-1	幹線性高	51.0	44,914	B-2	乗客性低	▲166.5	生産性高	1,457	◎	Gr1		
6	弥生線	弘前BT	弥生北口	74,453.6	6.3	3.5	220	広域性高 A	幹線性高	53.3	54,862	A	乗客性高	▲85.1	生産性高	263.22	◎	Gr1		
7	板柳線	板柳案内所	弘前BT	49,743.9	4.6	3.4	156	広域性高 B-2	幹線性低	48.8	35,049	A	乗客性高	▲108.5	生産性高	154.99	◎	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	130	広域性高 B-1	幹線性高	51.9	48,931	C	乗客性低	▲117.6	生産性高	▲2,695	◎	Gr1		
9	小泊線	五所川原営業所	小泊案内所	259,480.4	5.9	4.3	233	広域性高 A	幹線性高	54.0	58,003	C	乗客性低	▲136.8	生産性低	▲34,067	◎	Gr1		
10	十三線(イオン栢)	五所川原営業所	十三北口	145,620.8	4.4	3.5	154	広域性低 B-1	幹線性高	50.3	41,622	C	乗客性低	▲157.0	生産性低	▲11,928	◎	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	155	広域性高 B-2	幹線性低	47.9	30,756	C	乗客性低	▲134.3	生産性低	▲2,976	◎	Gr3x		
12	高野線	黒石駅前	上高野	49,246.6	3.9	3.9	152	広域性低 C	幹線性低	49.7	38,869	A	乗客性高	▲102.3	生産性高	19,503	◎	Gr4		
13	五所川原磐ヶ沢線	五所川原営業所	小夜	203,264.0	8.7	3.5	304	広域性低 B-1	幹線性高	62.3	95,601	B-2	乗客性低	▲148.3	生産性高	22,380	◎	Gr1		
14	漆浦線	磐ヶ沢営業所	弁天	123,139.4	3.9	4.3	167	広域性高 B-2	幹線性低	48.1	31,668	C	乗客性低	▲176.0	生産性低	▲14,087	◎	Gr2x		
15	荻館線	弘前BT	荻館	87,976.0	4.9	3.2	156	広域性低 B-1	幹線性高	52.9	53,319	B-2	乗客性低	▲124.7	生産性高	19,942	◎	Gr1		
16	新岡線	弘前BT	新岡	45,786.0	5.2	3.0	156	広域性高 B-2	幹線性低	46.9	26,473	A	乗客性高	▲111.6	生産性高	8,383	◎	Gr3		
17	鶴田線	五所川原営業所	鶴田	36,344.4	2.6	0.6	15	広域性低 C	幹線性低	42.0	4,530	C	乗客性低	▲275.4	生産性低	▲10,034	◎	Gr4		
18	豊川線	五所川原営業所	豊川	66,332.4	5.8	2.4	138	広域性高 B-2	幹線性低	45.7	20,925	C	乗客性低	▲159.2	生産性低	▲4,684	◎	Gr3x		
19	青森線	五所川原営業所	下繁田西口	68,485.2	2.9	3.1	89	広域性低 C	幹線性高	46.0	22,321	C	乗客性低	▲153.2	生産性低	▲4,067	◎	Gr4		
20	南広森線	五所川原営業所	南広森	64,474.4	3.7	4.0	148	広域性低 B-1	幹線性高	50.2	41,284	A	乗客性高	▲87.5	生産性高	16,349	◎	Gr1		
21	尾上線(黒石柳院)	黒石営業所	尾上駅前	61,988.8	6.3	2.3	144	広域性高 B-2	幹線性低	48.5	33,367	B-2	乗客性低	▲176.6	生産性高	9,334	◎	Gr3		
22	黒石浜岡線	黒石駅前	浜岡駅前	54,627.3	5.7	2.7	153	広域性高 B-2	幹線性低	47.6	29,356	B-2	乗客性低	▲142.2	生産性高	8,011	◎	Gr3		
23	大川原線	弘前BT	大川原	68,047.8	2.9	3.7	107	広域性低 C	幹線性低	49.9	39,695	A	乗客性高	▲106.4	生産性高	13,465	◎	Gr4		
24	尾上線(白沼八幡崎)	弘前BT	尾上駅前	36,507.0	4.6	3.1	142	広域性高 B-2	幹線性低	46.0	22,291	A	乗客性高	▲106.9	生産性高	7,666	◎	Gr3		
25	青森五所川原線	青森営業所	五所川原駅前	557,725.5	17.3	3.9	674	広域性高 A	幹線性高	79.1	170,788	C	乗客性低	▲153.3	生産性低	▲17,956	◎	Gr1		
26	青森黒石線	青森営業所	黒石駅前	176,076.0	6.0	3.8	228	広域性高 A	幹線性高	52.6	51,693	C	乗客性低	▲173.5	生産性低	▲12,300	◎	Gr1		
27	弘前黒石線	弘前BT	黒石駅前	91,392.7	8.6	2.0	172	広域性高 B-2	幹線性低	47.9	30,771	C	乗客性低	▲178.9	生産性低	▲3,820	◎	Gr3x		
28	百沢線	弘前BT	岩木荘前	47,204.6	4.1	1.3	53	広域性高 B-2	幹線性低	44.4	15,291	C	乗客性低	▲223.1	生産性低	▲3,321	◎	Gr3x		
29	弘前五所川原線	弘前BT	五所川原駅前	144,403.6	3.0	1.2	36	広域性高 B-2	幹線性低	45.6	20,358	C	乗客性低	▲236.2	生産性低	▲32,772	◎	Gr2x		
30	弘前磐ヶ沢線	弘前BT	磐ヶ沢本町	76,271.4	2.6	1.7	44	広域性低 C	幹線性低	45.1	18,376	C	乗客性低	▲236.5	生産性低	▲10,817	◎	Gr4		
31	黒石川部線	黒石駅前	川部駅前	23,922.6	3.8	0.8	30	広域性高 B-2	幹線性高	42.4	6,134	C	乗客性高	▲245.0	生産性低	▲3,703	◎	Gr3x		
32	黒高川部線	黒石商業高校	川部駅前	6,269.9	0.8	9.0	72	広域性低 B-2	幹線性低	44.8	16,775	A	乗客性高	97.0	411.1	生産性高	13,974	◎	Gr2	
33	弘前空港線	弘前BT	青森空港	279,360.0	13.1	8.0	104.8	広域性高 A	幹線性高	60.5	87,188	B-1	乗客性高	▲26.1	生産性低	▲11,484	◎	Gr1		
34	奥津軽いまべつ津軽中里駅前バス	津軽中里駅	奥津軽いまべつ	59,500.8	4.0	0.8	32	広域性高 B-2	幹線性低	41.3	1,344	C	乗客性低	▲290.1	生産性低	▲18,485	◎	Gr3x		

※: 期待利用者数Yは、各路線(系統)の実車走行キロX、年間利用者数Zとして、両辺を自然対数にとった対数式(LN(Y)=0.938\*LN(X)-0.2648)\*Zにより求められたYの推計値を採用(α=0.83)。

表2-7 広域バス路線の評価(広域性・幹線性・事業性・生産性・機能性評価)一覧

事業者	番号	系統名(は全線自由地)背景が着色されている系統は、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(1日)	輸送量(1日)	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	割合(占める乗車走行キロ割合)	評価	割合	評価	乗車当り経常収支額	評価	乗車当り経常収支額	評価	乗車当り経常収支額	乗車当り経常収支額	乗車当り経常収支額	乗車当り経常収支額	乗車当り経常収支額	乗車当り経常収支額	
																								乗車当り経常収支額
	1	三八線(相内)	ラビアBT	三戸営業所	136,034.4	57	5.6	31.9	B-1	広域性低	43.0	200%	幹線性高	67.2	117,401	B-2	事業性低	48.9	▲128.5	生産性高	67,165	◎	○	Gr1
	2	三八線(広橋)	ラビアBT	三戸営業所	135,960.0	56	6.7	37.5	B-1	広域性低	43.0	200%	幹線性高	71.9	138,468	B-2	事業性低	52.2	▲91.3	生産性高	88,258	◎	○	Gr1
	3	稲田線	ラビアBT	稲田集会所	69,811.7	52	3.6	18.7	B-1	広域性低	43.7	21.1%	幹線性高	71,709	71,709	B-2	事業性低	48.8	▲129.8	生産性高	44,842	◎	○	Gr1
	4	苔米地通り線	ラビアBT	苔米地駅通り	70,883.8	48	4.4	21.1	B-1	広域性低	44.2	22.1%	幹線性高	55.5	78,193	A	事業性高	51.0	▲105.1	生産性高	50,939	◎	○	Gr1
	5	陸上循環線	ラビアBT	陸上中学校	104,834.2	79	5.2	41.0	B-1	広域性低	41.4	17.1%	幹線性高	63.7	101,916	B-2	事業性低	49.2	▲125.0	生産性高	62,573	◎	○	Gr1
	6	陸上中学校線	ラビアBT	陸上中学校	100,072.6	78	5.3	41.3	B-1	広域性低	44.6	22.8%	幹線性高	73.0	143,328	A	事業性高	54.9	▲61.8	生産性高	105,664	◎	○	Gr1
	7	陸上庁舎線	ラビアBT	陸上庁舎	80,429.6	57	4.3	24.5	B-1	広域性低	42.7	19.4%	幹線性高	63.4	100,476	A	事業性高	50.3	▲113.1	生産性高	69,793	◎	○	Gr1
	8	市ノ沢線	ラビアBT	大洋公園前	96,252.0	71	4.2	29.8	B-1	広域性低	44.4	22.4%	幹線性高	65.3	108,954	B-2	事業性低	48.1	▲136.0	生産性高	72,640	◎	○	Gr1
	9	十和田市線	ラビアBT	東十一番町	71,265.2	56	3.3	18.4	B-2	広域性高	55.2	41.3%	幹線性低	50.0	40,211	A	事業性高	52.4	▲89.8	生産性高	12,819	◎	○	Gr2
	10	八戸線(八戸駅)	ラビアBT	五戸駅前	205,719.5	106	4.1	43.4	B-1	広域性低	43.5	20.8%	幹線性高	79.7	173,492	B-2	事業性低	48.2	▲136.9	生産性高	99,442	◎	○	Gr1
	11	田子線	ラビアBT	田子	107,653.9	100	2.4	24.0	B-1	広域性低	56.3	43.3%	幹線性高	50.8	44,014	B-2	事業性低	45.4	▲167.8	生産性高	36,779	◎	○	Gr1
	12	大野線	ラビアBT	大野	67,399.9	26	2.4	6.2	B-1	広域性低	37.1	9.5%	幹線性高	52.8	52,793	B-2	事業性低	42.7	▲198.2	生産性高	26,798	◎	○	Gr1
	13	八戸線(高館)	ラビアBT	中央	68,266.2	29	3.7	10.7	B-1	広域性低	41.9	18.0%	幹線性高	52.3	50,703	B-2	事業性低	45.0	▲172.9	生産性高	24,394	◎	○	Gr1
	14	八戸線(田面通)	ラビアBT	五戸駅前	6,074.2	0.3	7.4	2.2	C	広域性低	45.7	24.7%	幹線性低	43.1	9,196	A	事業性高	63.4	33.69	生産性高	6,477	◎	○	Gr4
	15	八戸線(田面木)	ラビアBT	五戸駅前	6,630.8	0.3	9.9	2.9	C	広域性低	42.7	19.4%	幹線性低	43.9	12,943	A	事業性高	65.9	61.7	生産性高	9,991	◎	○	Gr4
	16	ハートフルプラザ線	ラビアBT	ハートフルプラザ	18,604.4	1.7	4.9	8.3	B-2	広域性高	54.0	39.3%	幹線性低	45.4	19,882	A	事業性高	56.6	▲42.4	生産性高	11,812	◎	○	Gr3
	17	石鉢線	ラビアBT	石鉢	11,865.6	1.1	5.9	6.4	B-2	広域性高	43.8	21.4%	幹線性低	46.4	24,155	A	事業性高	59.2	▲135.3	生産性高	19,059	◎	○	Gr4
	18	荒谷線	ラビアBT	荒谷	45,021.7	3.3	3.6	11.8	B-1	広域性低	43.6	21.0%	幹線性高	50.8	43,961	B-2	事業性低	44.0	▲183.5	生産性高	26,158	◎	○	Gr4
	19	八戸～軽米線(高速経由)	ラビアBT	軽米病院	13,588.0	0.6	0.7	0.4	B-2	広域性高	79.4	83.9%	幹線性低	41.1	44.7	C	事業性低	36.0	▲273.5	生産性低	▲5,340	◎	○	Gr3x
	20	金ヶ沢線(中市)	ラビアBT	金ヶ沢	42,872.5	4.1	6.3	25.8	C	広域性低	39.1	13.2%	幹線性低	45.3	19,375	B-2	事業性低	37.1	▲260.7	生産性高	2,370	◎	○	Gr3
	21	金ヶ沢線(五戸高前・中市)	ラビアBT	金ヶ沢	3,480.0	0.2	8.6	1.7	C	広域性低	37.9	11.0%	幹線性低	42.3	5,878	B-2	事業性低	48.2	▲136.9	生産性高	4,266	◎	○	Gr4
	22	金ヶ沢線(馬沼新田)	ラビアBT	金ヶ沢	9,438.0	0.6	7.6	4.5	C	広域性低	38.0	11.2%	幹線性低	42.6	7,047	B-2	事業性低	39.8	▲231.3	生産性高	2,936	◎	○	Gr4
	23	西越線(手倉橋・荷経井)	ラビアBT	西越局前	18,817.0	1.4	5.2	7.2	C	広域性低	38.4	11.8%	幹線性低	41.8	3,367	C	事業性低	34.7	▲288.0	生産性低	▲4,487	◎	○	Gr4
	24	西越線(下豊川中央・手倉橋・荷経井)	ラビアBT	西越局前	12,898.6	0.6	5.6	3.3	C	広域性低	36.1	7.8%	幹線性低	41.8	3,294	C	事業性低	35.4	▲280.4	生産性低	▲2,217	◎	○	Gr4
	25	西越線(五戸高前・五戸中・豊間内・豊川・手倉橋・荷経井)	ラビアBT	西越局前	69.4	0.0	6.0	0.0	C	広域性低	35.8	7.2%	幹線性低	41.1	410	A	事業性高	85.4	280.9	生産性高	369	◎	○	Gr4
	26	西越線(五戸高前・手倉橋・荷経井)	ラビアBT	西越局前	4,197.6	0.2	6.2	1.2	C	広域性低	37.4	10.2%	幹線性低	41.5	1,926	B-2	事業性低	37.2	▲260.1	生産性高	4	◎	○	Gr4
	27	西越線(五戸中・豊間内・豊川・手倉橋・荷経井)	ラビアBT	西越局前	3,002.0	0.1	2.8	0.2	C	広域性低	36.0	7.6%	幹線性低	41.1	231	C	事業性低	33.8	▲298.4	生産性低	▲1,173	◎	○	Gr4
	28	西越線(五戸高前・竹原・手倉橋・荷経井)	ラビアBT	西越局前	4,316.4	0.2	7.1	1.4	C	広域性低	37.9	11.0%	幹線性低	41.6	2,779	B-2	事業性低	38.8	▲241.7	生産性高	806	◎	○	Gr4
	29	西越線(五戸高前・手倉橋・荷経井)	ラビアBT	西越局前	880.0	0.0	5.4	0.0	C	広域性低	38.0	11.1%	幹線性低	41.1	158	C	事業性低	34.7	▲287.6	生産性低	▲286	◎	○	Gr4
	30	藤防ノ平線	ラビアBT	藤防ノ平	2,274.8	0.3	0.1	0.0	C	広域性低	40.3	15.2%	幹線性低	41.1	239	C	事業性低	34.0	▲295.9	生産性低	▲843	◎	○	Gr4
	31	相内～田子高校線	ラビアBT	相内	5,178.8	0.3	6.3	1.8	C	広域性低	48.4	31.3%	幹線性低	42.4	6,034	A	事業性高	65.7	58.7	生産性高	3,693	◎	○	Gr4
	32	三戸駅前線	ラビアBT	三戸駅前	3,594.2	1.1	0.5	0.5	B-2	広域性高	77.9	81.2%	幹線性低	41.1	359	C	事業性低	35.6	▲278.2	生産性低	▲1,303	◎	○	Gr3x
	33	軽米線	ラビアBT	軽米病院	24,638.0	2.6	2.1	5.4	C	広域性高	45.7	24.8%	幹線性低	44.8	16,831	B-2	事業性低	44.7	▲175.4	生産性高	6,718	◎	○	Gr4

※(期間)特別利用者数は、各路線(系統)の乗車走行キロをX、年間利用者数をYとして、商売を自然対数にとった回帰式(LN(Y)=0.933\*(LN(X)-0.2448))により求められたYの推計値を採用(n=0.83)。

表2-7 広域バス路線の評価(広域性・幹線性・事業性・生産性・機能性評価)一覧

事業者	番号	系統名(はまなび自由地) 背景が青色されている系統は、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)	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	割合 広域性	評価	割合 幹線性	評価	割合 事業性	評価	割合 生産性	評価	割合 機能性		
																			評価	割合
	1	十和田線(法量)	元町東	深流館前	127,226.5	59	3.0	17.7	B-1	広域性低	4.7	21.1%	A	事業性高	54.7	▲64.1	生産性高	28,679	○	Gr1
	2	八戸線(百石中央・八戸駅)	元町東	八戸八日町	154,461.0	44	4.0	17.6	B-1	広域性低	4.2	22.0%	A	事業性高	55.9	▲50.2	生産性高	15,919	◎	Gr1
	3	野辺地線(七戸十和田駅)	三本木営業所	鹿門温泉	251,987.8	71	3.8	26.9	B-1	広域性低	4.2	18.9%	A	事業性高	58.0	▲27.2	生産性高	45,898	◎	Gr1
	4	立峰線(元町東)	三本木営業所	湖野棧橋前	58,800.3	29	2.0	5.8	B-2	広域性高	5.0	35.3%	C	事業性低	49.7	▲119.7	生産性低	▲7,581	◎	Gr2x
	5	上北線(上北町駅)	七戸十和田駅	湖野棧橋前	20,484.9	16	2.0	3.2	B-2	広域性高	5.8	47.6%	C	事業性低	49.6	▲121.4	生産性低	▲3,400	◎	Gr3x
	6	北浜線(市役所前・四川目)	三沢案内所	連館	56,746.4	21	2.2	4.6	C	広域性低	4.1	21.9%	C	事業性高	52.5	▲88.8	生産性高	838	◎	Gr3
	7	北浜線(市役所前・四川目)	三沢案内所	八幡	32,820.8	16	1.3	2.0	C	広域性低	4.5	22.5%	C	事業性低	46.2	▲159.0	生産性低	▲5,363	◎	Gr4
	8	瀨目木線	三沢中央	上吉田	29,624.4	29	1.4	4.0	B-2	広域性高	5.2	46.6%	C	事業性低	47.1	▲145.7	生産性低	▲5,213	◎	Gr2x
	9	乙供甲地線	七戸案内所	中村	33,145.2	13	1.6	2.0	B-2	広域性高	5.0	33.2%	C	事業性低	46.4	▲156.9	生産性低	▲8,014	◎	Gr3x
	10	青森線(七戸十和田駅・七戸案内所)	三本木営業所	新青森駅	266,451.6	47	3.5	16.4	B-1	広域性低	4.7	30.0%	C	事業性高	50.1	▲115.8	生産性低	▲53,138	◎	Gr1
	11	三沢百石線	三沢案内所・二中前	百石中央	53,484.3	26	2.0	5.2	B-2	広域性高	5.1	37.7%	A	事業性高	51.5	▲99.2	生産性高	▲10,614	◎	Gr2x
	12	西高線(赤沼)	三高前	西高・一中・法量	22,599.0	25	2.0	5.0	C	広域性低	4.6	26.2%	A	事業性高	51.5	▲99.2	生産性高	3,068	◎	Gr4
	13	野辺地線(七戸案内所)	三高前	乙供	5,643.0	0.2	3.6	0.7	B-2	広域性高	5.0	37.4%	A	事業性高	58.9	▲16.9	生産性高	180	◎	Gr3
	14	野辺地線(七戸案内所)	三高前	東郷林	5,297.4	0.3	2.1	0.6	B-2	広域性高	5.2	36.4%	B-1	事業性高	52.9	▲83.9	生産性低	▲326	◎	Gr3
	15	野辺地線(元町東)	七戸案内所・七戸十和田駅	大戸高校前	44,754.5	31	4.6	14.2	B-2	広域性高	5.0	32.6%	B-2	事業性高	57.9	▲27.9	生産性高	10,484	◎	Gr3
	16	野辺地線(幸久保)	地ノ平	大戸高校前	5,266.8	0.2	1.9	0.3	C	広域性低	4.1	17.5%	B-2	事業性低	49.2	▲125.0	生産性高	311	◎	Gr3
	17	水俣十和田市線	中村	三高前	17,641.8	0.6	2.0	1.2	B-2	広域性高	5.0	33.2%	B-1	事業性高	50.5	▲110.3	生産性低	▲3,324	◎	Gr3
	18	岡三沢六高線	七戸案内所	大戸高校前	6,061.0	0.5	2.4	1.2	B-2	広域性高	6.3	55.3%	B-1	事業性高	55.5	▲55.2	生産性低	▲327	◎	Gr3
	19	榎林六ヶ所線	七戸案内所	中志	30,229.2	1.3	1.6	2.0	B-2	広域性高	5.1	34.7%	C	事業性低	46.4	▲157.4	生産性低	▲7,516	◎	Gr2x
	20	野辺地線(尾敷線)	馬門温泉入口	大川目	24,300.0	0.6	2.9	1.7	C	広域性低	4.7	30.0%	B-1	事業性高	50.2	▲114.6	生産性低	▲5,239	◎	Gr4
	21	舟ヶ沢線(甲地)	七戸案内所	鶴ヶ崎	47,676.6	1.9	1.2	2.2	C	広域性低	4.2	25.6%	C	事業性低	44.7	▲175.7	生産性低	▲11,129	◎	Gr4
	22	北浜水崎野線	市立病院	連館	29,900.8	1.2	1.0	1.2	C	広域性低	4.0	16.0%	C	事業性低	43.8	▲185.6	生産性低	▲6,790	◎	Gr4
	23	十和田三沢線(七百・柳沢・七百バイパス)	八戸八日町	三沢空港	291,709.3	208	4.7	97.7	A	広域性高	5.6	42.7%	A	事業性高	62.7	26.4	生産性高	119,377	◎	Gr1
	24	上北線(上北町駅)	三沢案内所	七戸案内所	91,999.8	39	2.0	7.8	C	広域性低	4.7	27.1%	C	事業性低	45.6	▲165.7	生産性低	▲12,326	◎	Gr3x
	25	三沢空港八戸市内連絡バス	八戸八日町	三沢空港	94,085.0	4.2	4.0	16.8	B-2	広域性高	7.7	72.1%	B-1	事業性高	54.7	▲63.3	生産性低	▲18,287	◎	Gr3

※: 期待利用者数(系統)の乗車走行キロをX、年間利用者数をYとして、両辺を自然対数として対数変換したものをLN(X)・LN(Y)と表記し、LN(X)・LN(Y)の差を自然対数に求められた値を採用(=0.82)。



表2-7 広域バス路線の評価(広域性・幹線性・事業性・生産性・機能性評価)一覧

事業者	番号	系統名(はまな線自由地) 背景が青色されている系統は、2016年度(平成30年度)補助対象系統	起点	終点	営業走行キロ	運行回数(1日)	平均乗車密度	輸送量(1日)	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	評価	評価	評価	評価	評価	評価	評価	評価	評価	評価	評価	評価	評価	評価	評価
下北交通	1	むつ・佐井線	むつBT	佐井車庫	337,513.0	68	3.6	24.4	B-1	広域性低	39.4	13.6%	74.7	151,021	A	事業性高	57.2	▲35.6	生産性高	33,195	◎	◎	◎	
	2	むつ線	大畑	むつBT	86,363.2	6.7	3.8	25.4	A	広域性高	54.0	39.2%	52.6	51,780	A	事業性高	57.9	▲27.2	生産性高	18,978	◎	◎	◎	
	3	沿線	むつBT	沿車庫	210,724.8	5.0	3.0	15.0	B-1	広域性低	42.8	19.7%	53.9	57,700	B-1	事業性高	54.5	▲66.2	生産性低	▲18,039	◎	◎	◎	
	4	野辺地線	むつBT	野辺地駅	256,845.6	6.2	3.6	22.3	B-1	広域性低	46.1	25.3%	54.7	61,213	B-1	事業性高	51.3	▲101.8	生産性低	▲29,980	◎	◎	◎	
	5	尻屋線	むつBT	尻屋	92,491.5	4.3	2.9	12.4	B-2	広域性高	59.7	47.5%	46.3	23,821	B-1	事業性高	58.9	▲16.3	生産性低	▲11,160	◎	◎	◎	
	6	六ヶ所線	野辺地駅	沿車庫	159,188.0	3.5	2.3	8.0	C	広域性低	43.4	20.7%	47.1	27,309	C	事業性低	49.9	▲117.1	生産性低	▲30,908	◎	◎	◎	
	7	尻屋線	むつBT	尻屋	62,451.2	3.1	2.7	8.3	B-2	広域性低	46.6	26.3%	42.9	8,418	B-1	事業性高	59.4	▲10.9	生産性低	▲11,366	◎	◎	◎	
	8	むつ・青森線	むつBT	青森駅前	75,348.0	0.9	3.2	2.8	C	広域性高	45.8	37.2%	41.7	2,932	C	事業性低	47.7	▲141.8	生産性低	▲10,893	◎	◎	◎	
	9	野辺地・青森線	野辺地駅	青森駅	34,383.0	1.0	1.6	1.6	B-2	広域性高	52.8	38.9%	43.2	9,708	A	事業性高	56.2	▲47.0	生産性高	2,000	◎	◎	◎	
	10	大畑・下北線	大畑	下北駅	18,446.4	1.3	3.5	4.5	B-2	広域性高	53.8	35.7%	41.9	3,884	C	事業性低	46.7	▲153.9	生産性低	▲8,683	◎	◎	◎	
	11	青森駅前・大畑線	むつBT	野花倉浦/里	31,322.6	2.6	0.9	2.3	B-2	広域性高	52.0	35.0%	42.2	5,272	C	事業性低	46.8	▲152.1	生産性低	▲10,661	◎	◎	◎	
		青森駅前・野牛線	むつBT	野花倉浦/里	32,735.2	1.9	0.9	1.7	C	広域性低	48.2	29.0%	41.4	1,548	C	事業性低	43.7	▲186.6	生産性低	▲11,655	◎	◎	◎	

事業者	番号	系統名(はまな線自由地) 背景が青色されている系統は、2016年度(平成30年度)補助対象系統	起点	終点	営業走行キロ	運行回数(1日)	平均乗車密度	輸送量(1日)	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	評価	評価	評価	評価	評価	評価	評価	評価	評価	評価	評価	評価		
																						乗客に占める平均乗車率	年間利用者数(人)
JRバス東北	1	下北	田名部	蒲野沢	123,614.4	3.6	4.4	15.8	B-1	広域性低	45.3	24.0%	51.8	48,235	B-2	事業性低	46.2	▲158.8	生産性高	2,314	◎	◎	◎
	2	青森・十和田湖線	青森駅	十和田湖駅	187,173.8	3.0	11.8	35.4	B-1	広域性低	49.3	31.1%	59.7	83,651	A	事業性高	76.4	179.3	生産性高	15,881	◎	◎	◎
	3	八戸・十和田湖線	八戸駅西口	十和田湖駅	91,390.0	1.8	11.6	20.8	B-2	広域性高	52.4	36.4%	49.8	39,468	A	事業性高	70.1	108.8	生産性高	4,878	◎	◎	◎
	4	青森空港線	青森駅	青森空港	145,794.6	15.0	11.4	171.0	A	広域性高	85.9	95.3%	70.3	131,218	A	事業性高	80.2	222.3	生産性高	77,608	◎	◎	◎

※「期待利用者数」は、各路線(系統)の営業走行キロをX、年間利用者数をYとして、両辺を自然対数をとった回帰式(LN(Y)=0.938LN(X)-0.2648)により求められたYの推計値を採用(=0.88)。

## 2-5 広域バス路線の課題

将来にわたって持続可能な交通ネットワークを構築するためには、駅やバスターミナルなどの交通拠点を階層的・段階的に接続する階層型交通ネットワークを構築することが必要であるが、その根幹を成す広域バス路線は、「2-4 広域バス路線の評価」のとおり、近年、広域性、幹線性、事業性、生産性のいずれもが低下している。

このような中、階層型交通ネットワークの根幹を成す広域性、幹線性が相対的に高いバス路線（Gr1 及び Gr2 の路線）はもちろんのこと、広域性、幹線性が相対的に低いバス路線であっても、通院、通学、買い物など圏域における暮らしを支える移動手段として代替がない広域バス路線も、生活必需路線として今後も維持していかなければならない。

しかしながら、前述のとおり、国庫補助対象路線数が減少する一方で行政の財政負担は増加してきている。加えて、補助金交付要件である輸送量の減少スピードが増していることを踏まえれば、今後補助要件を満たすことができず、補助対象外となる路線が増加し、一層の財政負担が必要となることが想定される。

広域的・幹線的バス路線を軸とした地域公共交通ネットワークの構築に向けて、利用者の増加による収益性の向上及び国庫補助金活用による財政負担の軽減が強く求められる。