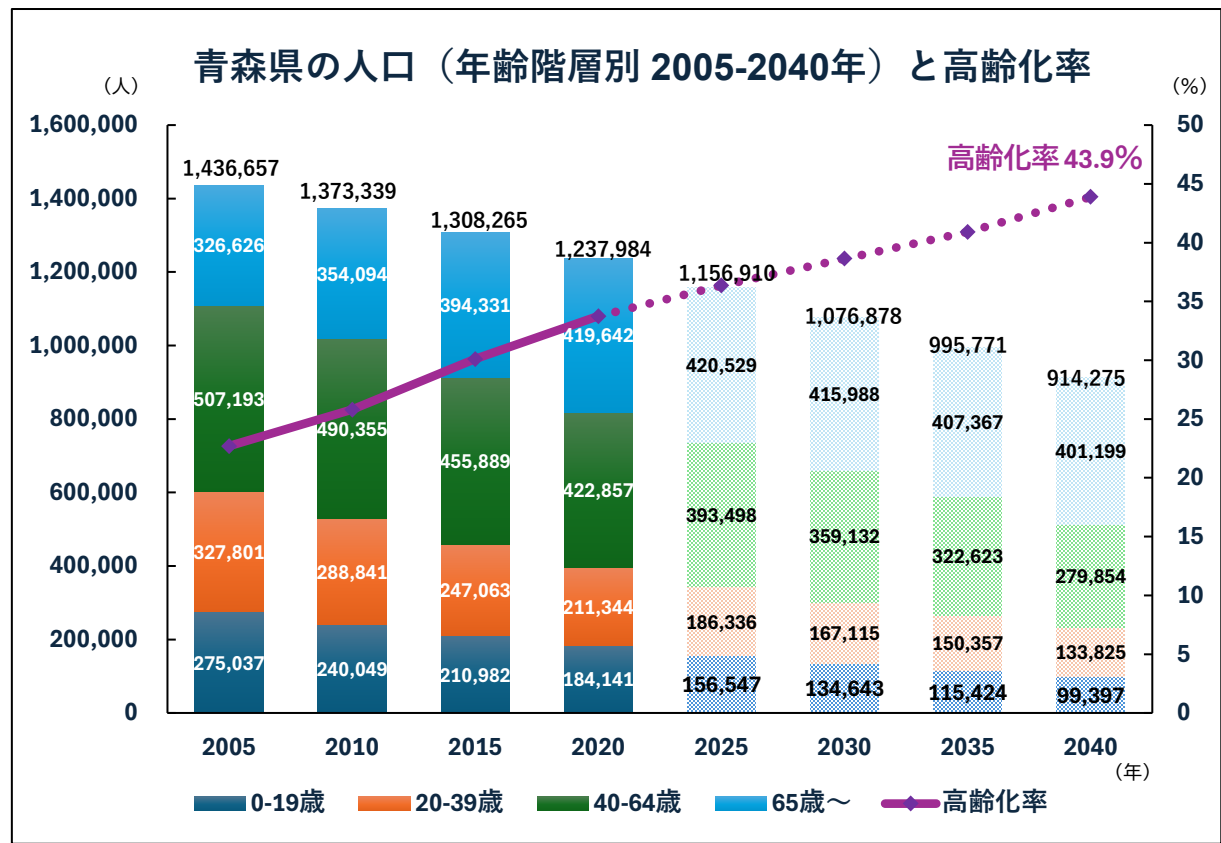
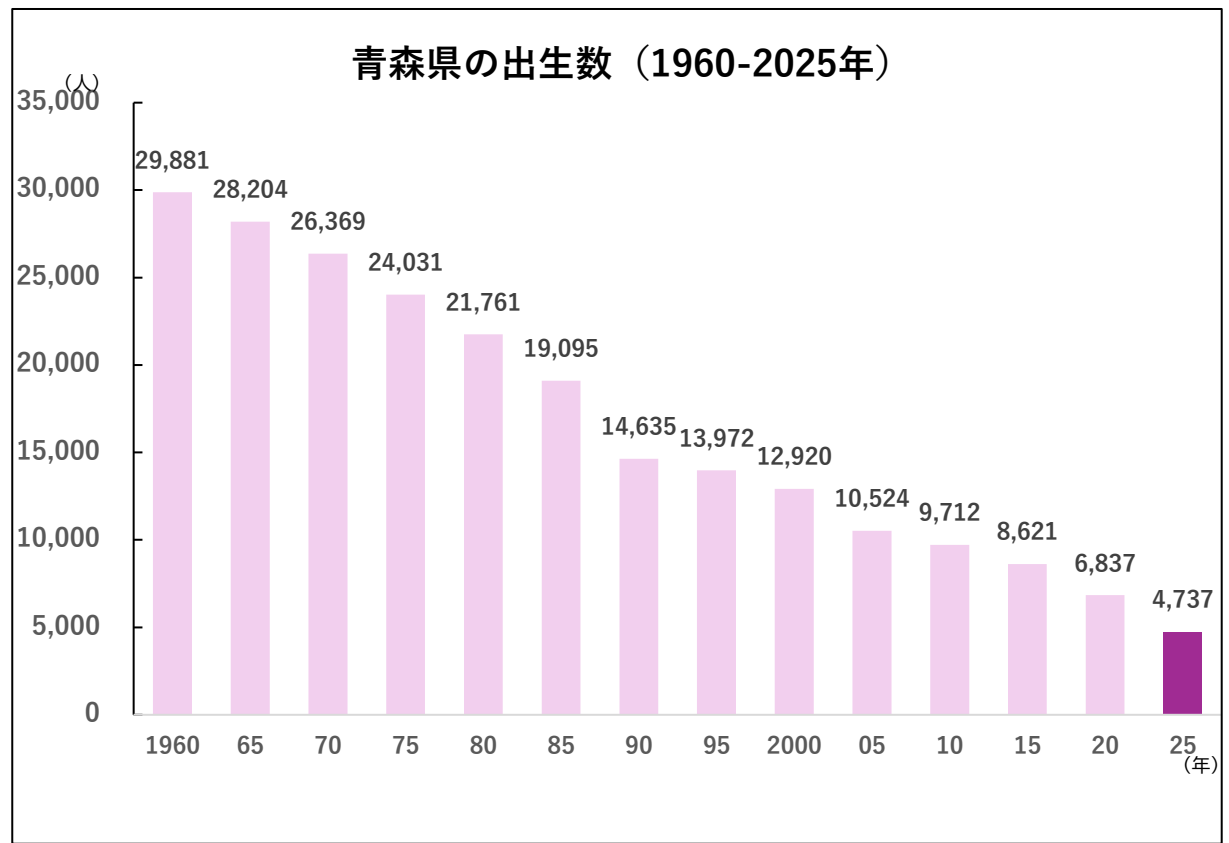


1. 2040年における地域公共交通を取り巻く環境－県人口の将来予測



2020年までは総務省「国勢調査」より、2025年以降は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（令和5(2023)年推計）」より作成



厚生労働省「人口動態統計」より作成。2020年までは確定数、2025年は概数

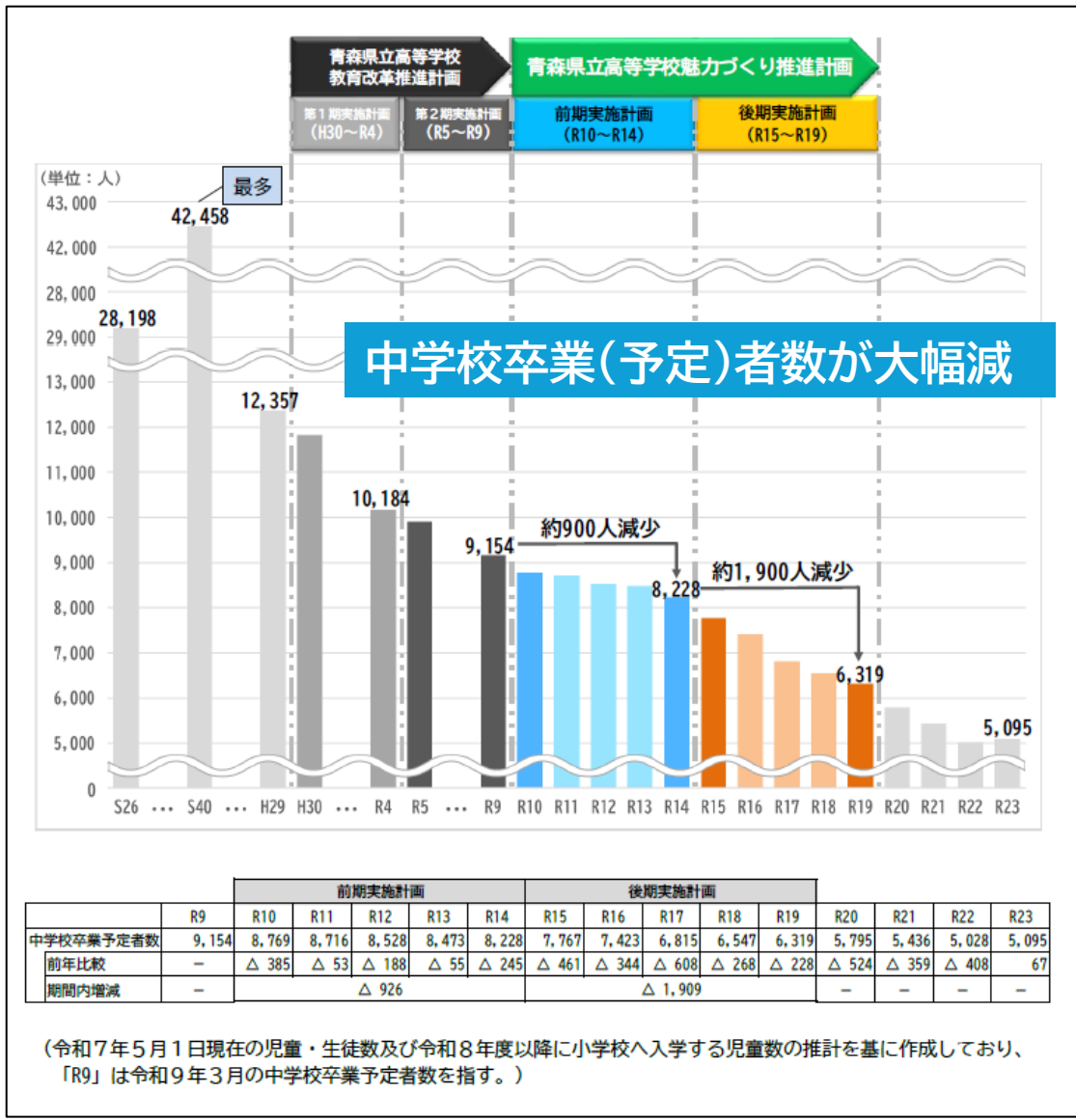
	東青地域	中南地域	三八地域	西北地域	上北地域	下北地域
15～19歳（人）	6,569	6,837	6,932	1,946	4,340	1,044
65歳以上（人）	96,237	87,357	94,092	39,849	62,307	21,357

（参考）圏域別の将来人口予測（2040年）
※国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（令和5(2023)年推計）」より

2040年には、地域公共交通の主な利用者層である高校生が 16,780人（2025年は27,041人）、65歳以上の方が 401,199人（2025年は408,861人）と予測され、地域公共交通の利用者は減少する見込み

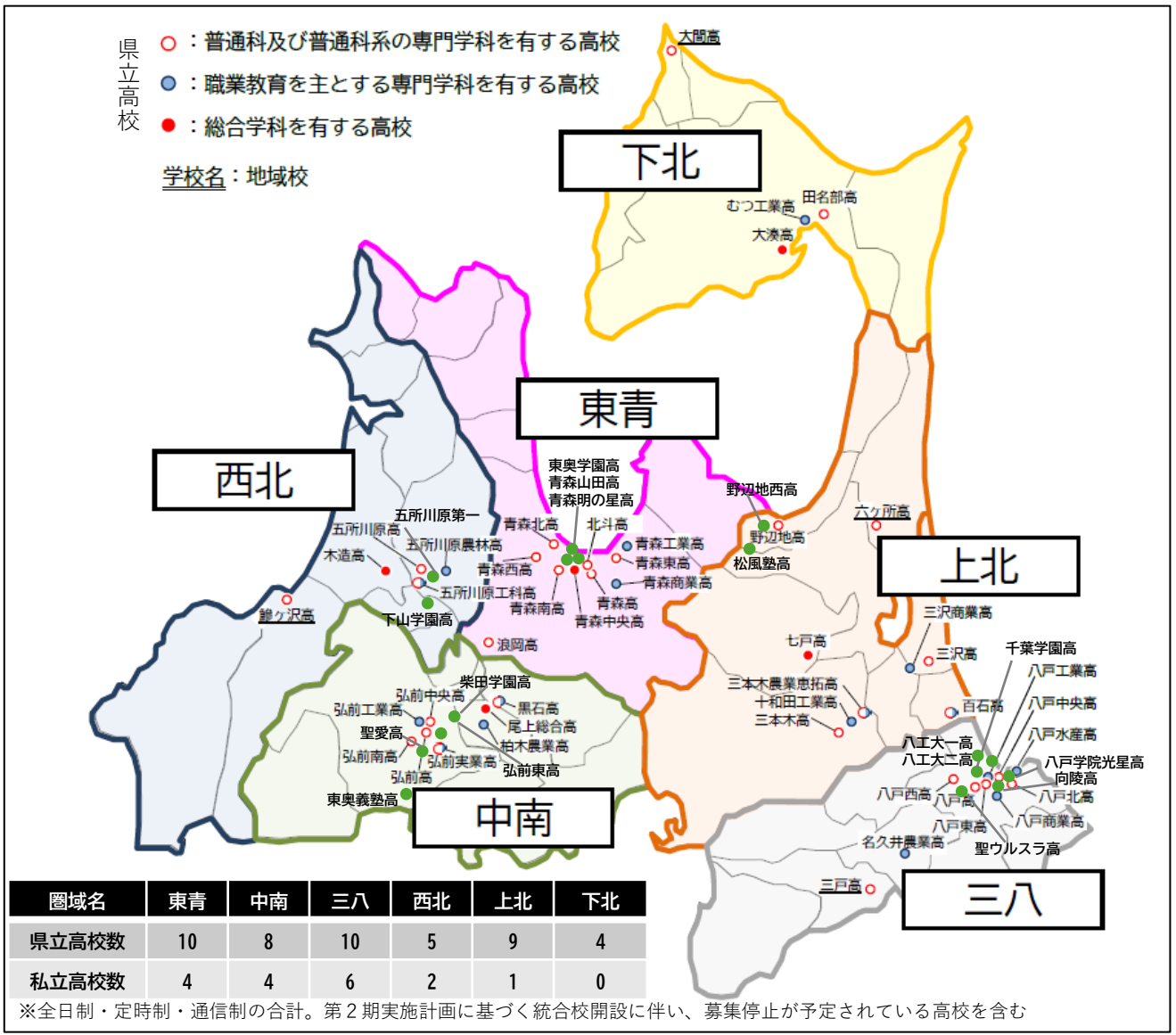
1. 2040年における地域公共交通を取り巻く環境－通学環境（高校）

中学校卒業(予定)者数



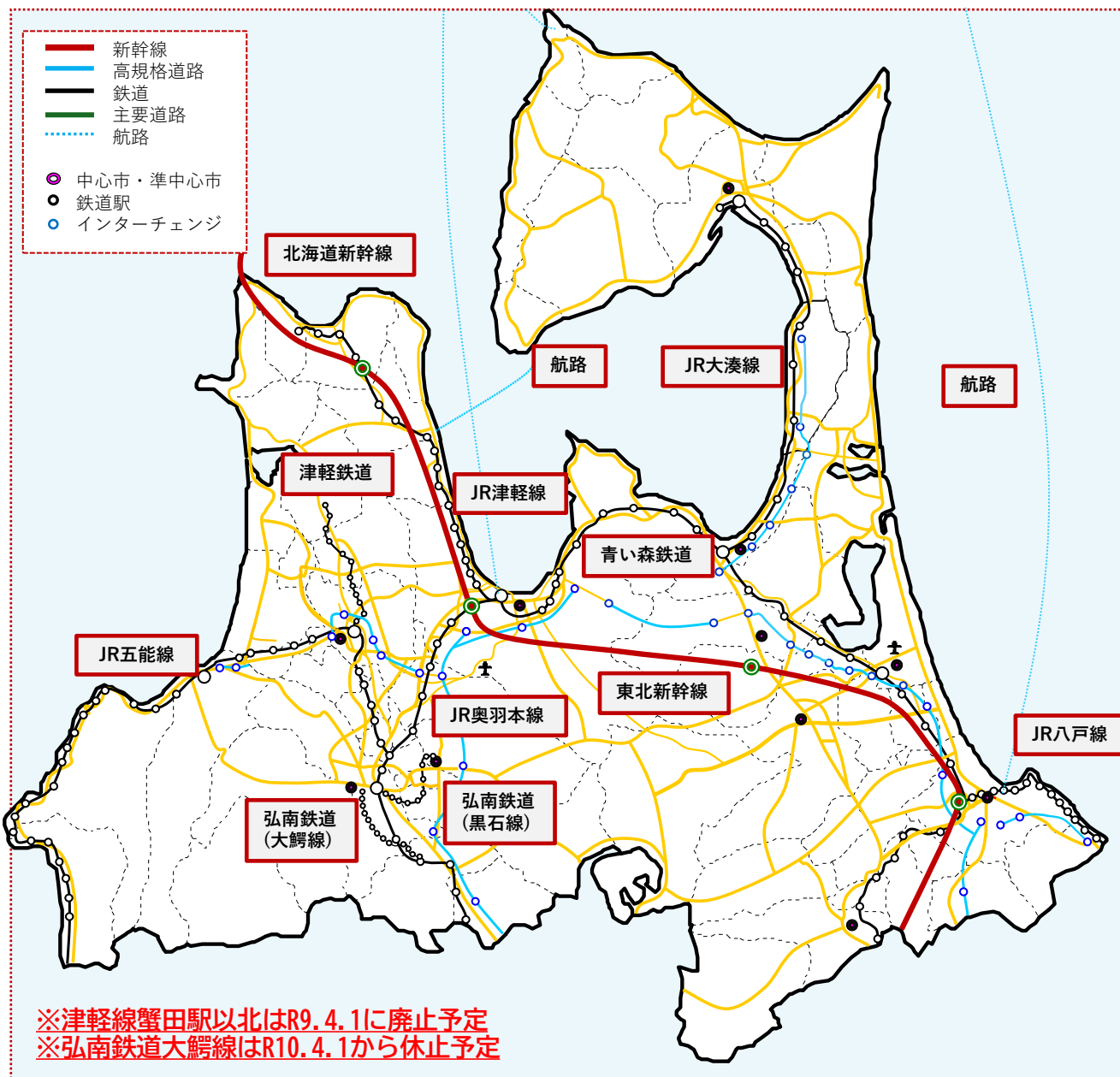
県教育委員会「青森県立高等学校魅力づくり推進計画基本方針」より抜粋

高等学校配置状況（2025年度）



県教育委員会「青森県立高等学校魅力づくり推進計画基本方針」より抜粋した図に私立高校の立地状況を追記して作成

2. 本県の地域公共交通の現状－全体



県内の事業者

<鉄道>R8.4.1時点

- ・ J R（奥羽本線、五能線、津軽線、八戸線、大湊線）
- ・ 青い森鉄道
- ・ 弘南鉄道（弘南線、大鰐線）
- ・ 津軽鉄道

<乗合バス>R8.4.1時点

※一般乗合旅客自動車運送事業許可を得ている者

- ・弘南バス
- ・岩手県北自動車（南部バス）
- ・十和田観光電鉄
- ・下北交通
- ・ＪＲバス東北
- ・脇野沢交通
- ・青森市営バス
- ・八戸市営バス
- ・ほか９事業者（市町村等からの受託路線を運行）

＜タクシー＞R7.3.31時点

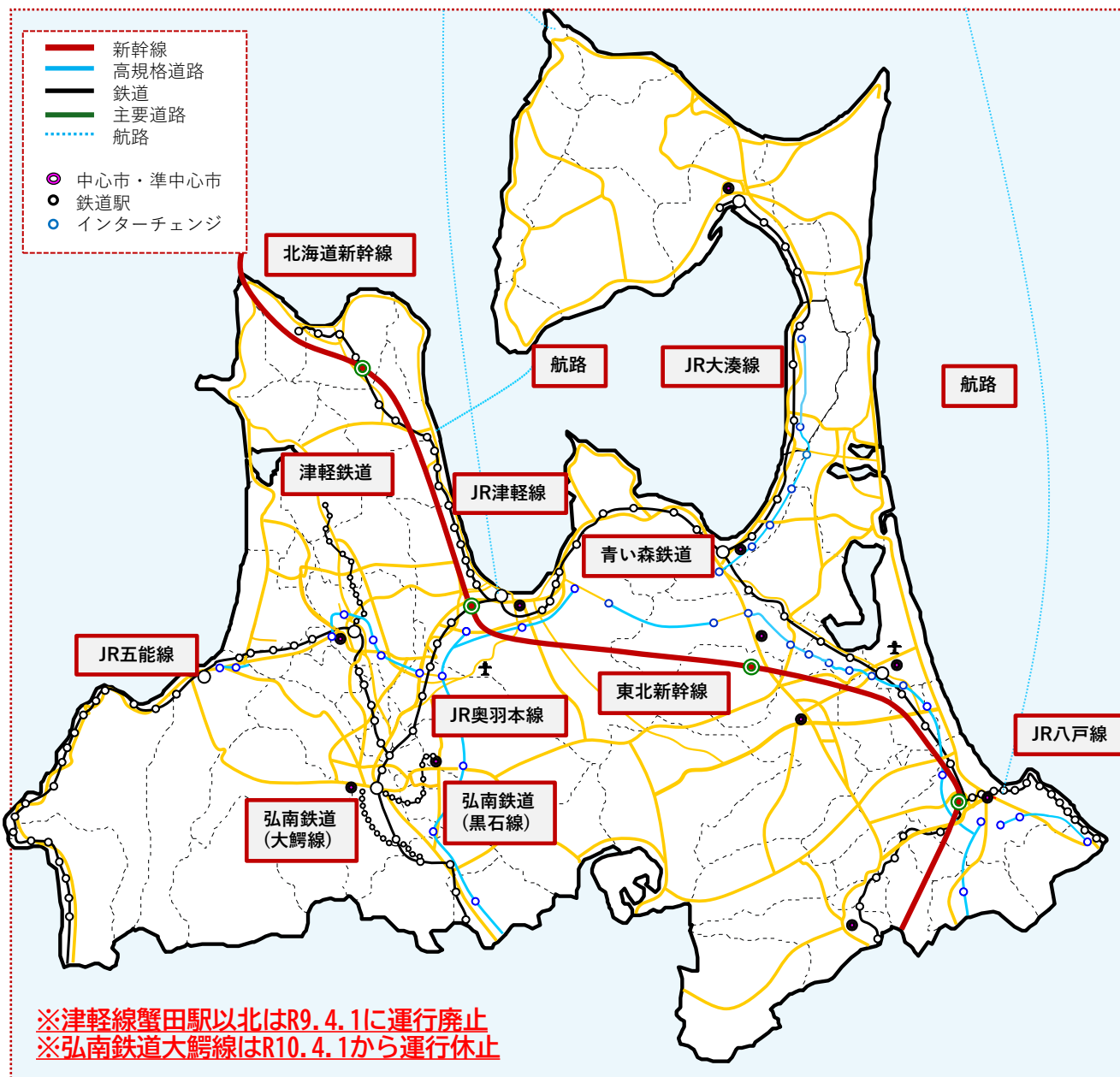
※①国土交通省調べ

②法人タクシー事業者数及び車両数は一般タクシー(ハイヤー、福祉輸送限定車両を除く)のみ

③法人タクシー事業者は複数の支局に営業区域を有する事業者を単一化して算出した値

- ・法人 91 (法人タクシー車両数2,110)
- ・個人タクシー 75

2. 本県の地域公共交通の現状－①鉄道（事業者の概要）



青い森鉄道	
営業キロ	青森・目時間 121.9キロ
運行本数	90本（定期旅客列車）
沿線市町	青森市、平内町、野辺地町、東北町、七戸町、六戸町、三沢市、おいらせ町、八戸市、南部町、三戸町
輸送人員	4,004千人/年（R5）
輸送密度	1,990人/日（R5）

津軽鉄道	
営業キロ	津軽五所川原・津軽中里間 20.7キロ
運行本数	13往復/日
沿線市町	五所川原、中泊町
輸送人員	225千人/年 (R5) (ピーク (S49) の9%)
輸送密度	358人/日 (R5)

弘南鉄道弘南線	
営業キロ	弘前・黒石間 16.8キロ
運行本数	23往復/日
沿線市村	弘前市、黒石市、 平川市、田舎館村
輸送人員	1,012千人/年 (R5) (ピーク (S42) の20%)
輸送密度	1,869人/日 (R5)

弘南鉄道大鰐線	
営業キロ	中央弘前・大鰐間 13.9キロ
運行本数	17往復/日
沿線市町	弘前市、大鰐町
輸送人員	271千人/年 (R5) (ピーク (S49) の7%)
輸送密度	335人/日 (R5)
並行路線	JR奥羽本線 (弘前～大鰐)

2. 本県の地域公共交通の現状－①鉄道（平均通過人員（輸送密度））

路線	区間	営業キロ	1987(S62)	2019 (R元)	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	【R5/S62】	【R5/R元】
東北新幹線	東京～新青森	713.7	-	59,301	20,560	26,480	42,149	55,156	-	93.0%
	盛岡～八戸	96.6	-	16,608	6,593	7,994	12,787	17,092	-	102.9%
	八戸～新青森	81.8	-	11,244	4,516	5,410	8,828	12,216	-	108.6%
北海道新幹線	新青森～新函館北斗	148.8	-	4,645	1,453	1,635	3,095	4,391	-	94.5%

(平均通過人員 人/日)

路線	区間	営業キロ	1987(S62)	2019 (R元)	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	【R5/S62】	【R5/R元】
奥羽本線	福島～青森	484.5	9,265	4,794	2,664	2,962	3,645	4,283	46.2%	89.3%
	大館～弘前	44.2	4,175	1,165	701	742	790	948	22.7%	81.4%
	弘前～青森	37.4	9,633	7,540	5,231	5,383	6,033	6,767	70.2%	89.7%
五能線	東能代～川部	147.2	1,402	597	425	430	407	499	35.6%	83.6%
	能代～深浦	63.0	764	309	177	180	160	241	31.5%	78.0%
	深浦～五所川原	58.8	1,290	548	383	389	354	447	34.7%	81.6%
	五所川原～川部	21.5	3,137	1,507	1,202	1,217	1,230	1,345	42.9%	89.3%
津軽線	青森～三厩	55.8	2,131	452	387	356	325	299	14.0%	66.2%
	青森～中小国	31.4	10,813	720	604	556	516	483	4.5%	67.1%
	中小国～三厩	24.4	415	107	107	98	80	61	14.7%	57.0%
大湊線	野辺地～大湊	58.4	965	533	288	297	392	455	47.2%	85.4%
八戸線	八戸～久慈	64.9	2,513	851	638	639	647	702	27.9%	82.5%
	八戸～鮫	11.8	6,079	2,640	2,015	2,083	2,167	2,374	39.1%	89.9%
	鮫～久慈	53.1	1,650	454	333	318	309	331	20.1%	72.9%
弘南鉄道	弘南線（弘前～黒石）	16.8	4,639	2,297	1,869	1,897	1,860	1,869	40.3%	81.4%
	大鰐線（中央弘前～大鰐）	13.9	2,917	498	390	400	406	335	11.5%	67.3%
津軽鉄道	津軽五所川原～津軽中里	20.7	1,404	380	245	280	377	358	25.5%	94.2%
青い森鉄道	青森～目時	121.9	-	2,239	1,616	1,692	1,862	1,990	-	88.9%

平均通過人員（輸送密度）とは

・当該区間の1日1kmあたりの利用者数のこと。

旅客輸送人キロ÷営業キロ÷営業日数
(例：10km区間を2日間で10人乗車
→10人×10km=100人キロ
100人キロ÷10km÷2日=5人/日)

平均通過人員（輸送密度）が…

〈8,000人/日未満〉

・旧国鉄再建特措法（S55）において、収支の均衡を確保するのが困難とされた路線（地方交通線）

〈4,000人/日未満〉

・旧国鉄再建特措法（S55）において、バス転換が適当とされた基準（特定地方交通線）

〈2,000人/日未満〉

・JR各社が線区別収支の公表対象としている路線（JR東日本はR4～）

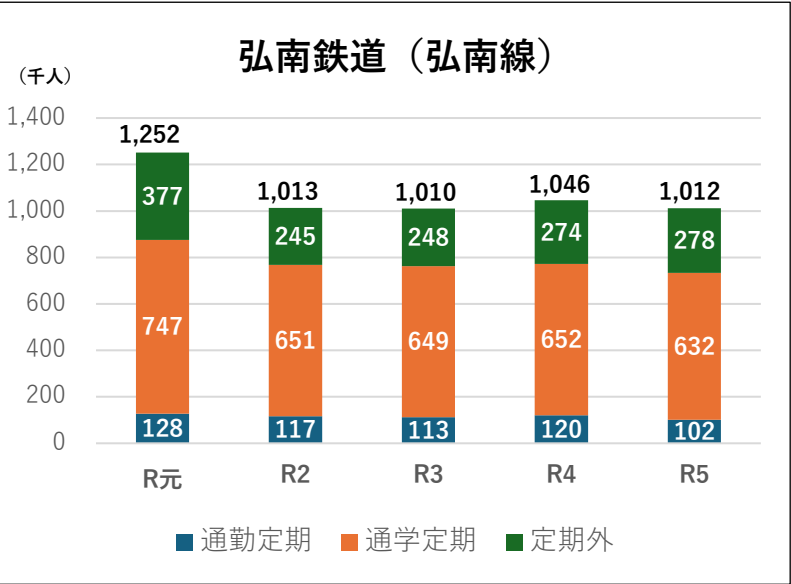
〈1,000人/日未満〉

・国交省が「地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針」（R5）において、早急な改善が求められ、沿線の地方公共団体が主体的に協議の場を設けるなどの対応が期待されたとした路線

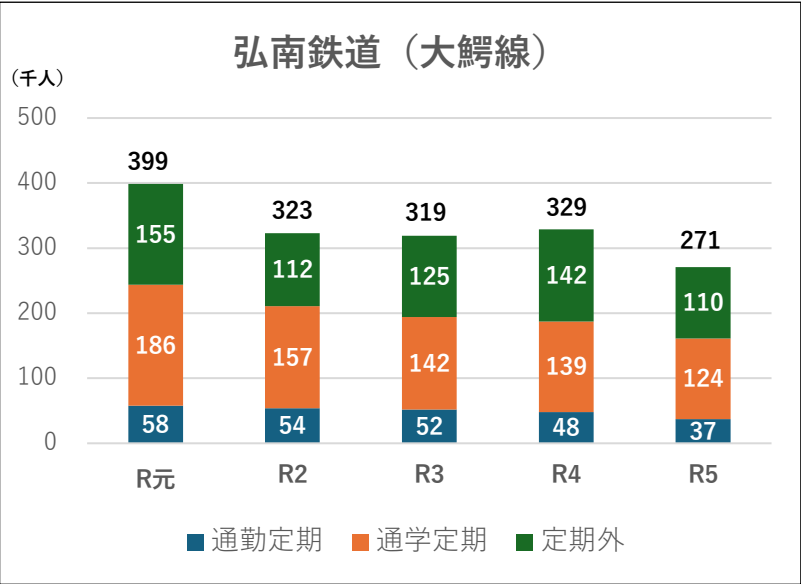
(出典：JR東日本ホームページ、JR北海道ホームページ、国土交通省「鉄道統計年報」)

東北新幹線以外の路線の利用者数は減少傾向。

2. 本県の地域公共交通の現状－①鉄道（輸送人員の推移－事業者別）

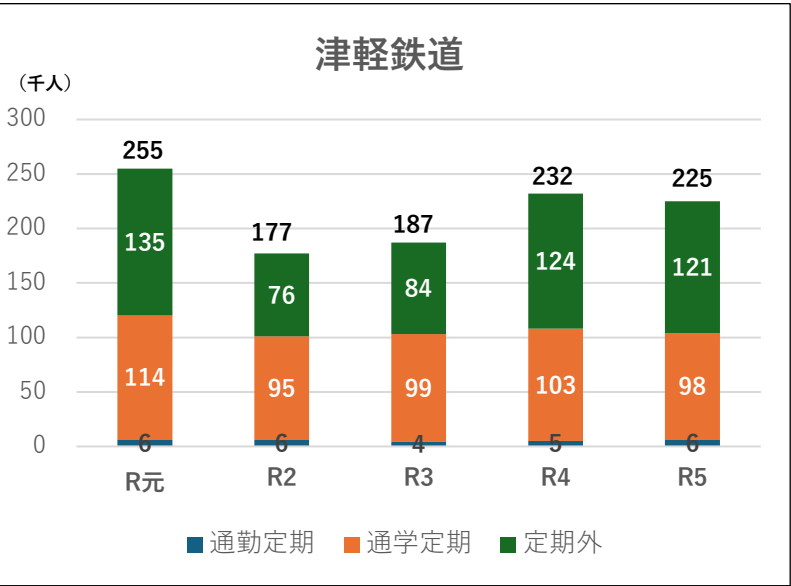


	通勤定期割合	通学定期割合	定期外割合
R元	10.2%	59.7%	30.1%
R2	11.5%	64.3%	24.2%
R3	11.2%	64.3%	24.6%
R4	11.5%	62.3%	26.2%
R5	10.1%	62.5%	27.5%

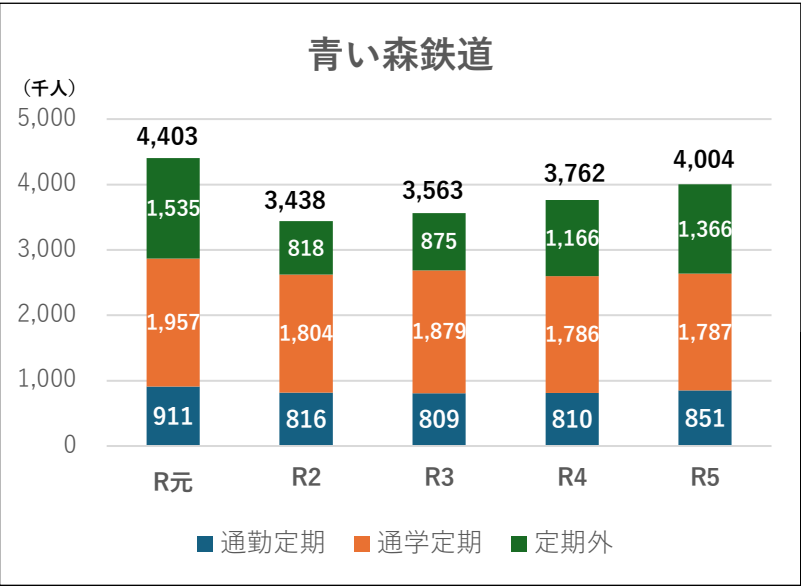


(出典：国土交通省「鉄道統計年報」)

	通勤定期割合	通学定期割合	定期外割合
R元	14.5%	46.6%	38.8%
R2	16.7%	48.6%	34.7%
R3	16.3%	44.5%	39.2%
R4	14.6%	42.2%	43.2%
R5	13.7%	45.8%	40.6%



	通勤定期割合	通学定期割合	定期外割合
R元	2.4%	44.7%	52.9%
R2	3.4%	53.7%	42.9%
R3	2.1%	52.9%	44.9%
R4	2.2%	44.4%	53.4%
R5	2.7%	43.6%	53.8%



	通勤定期割合	通学定期割合	定期外割合
R元	20.7%	44.4%	34.9%
R2	23.7%	52.5%	23.8%
R3	22.7%	52.7%	24.6%
R4	21.5%	47.5%	31.0%
R5	21.3%	44.6%	34.1%

利用割合としては、通学定期利用が多いが、これを上回る定期外利用がある路線も。

2. 本県の地域公共交通の現状－①鉄道（収支状況）

路線	区間	営業 キロ	年度	運輸収入 (億円)	営業費用 (億円)	収支 (億円)	営業係数 (円)	収支率 (%)
奥羽本線	大館～弘前	44.2	2019 (R元)	2.1	26.4	▲ 24.4	1,277	7.8%
			2020 (R2)	1.0	25.5	▲ 24.5	2,479	4.0%
			2021 (R3)	1.1	25.4	▲ 24.2	2,220	4.5%
			2022 (R4)	1.3	25.6	▲ 24.3	1,968	5.1%
			2023 (R5)	1.7	27.0	▲ 25.3	1,591	6.3%
五能線	能代～深浦	63.0	2019 (R元)	0.7	16.6	▲ 15.9	2,256	4.4%
			2020 (R2)	0.4	15.6	▲ 15.3	4,440	2.3%
			2021 (R3)	0.4	17.3	▲ 16.9	4,852	2.1%
			2022 (R4)	0.3	17.2	▲ 16.9	5,386	1.9%
			2023 (R5)	0.5	18.8	▲ 18.2	3,492	2.9%
	深浦～五所川原	58.8	2019 (R元)	1.2	15.0	▲ 13.8	1,253	8.0%
			2020 (R2)	0.7	13.8	▲ 13.1	2,001	5.0%
			2021 (R3)	0.7	16.4	▲ 15.7	2,364	4.2%
			2022 (R4)	0.6	16.4	▲ 15.8	2,556	3.9%
			2023 (R5)	0.9	16.9	▲ 16.0	1,841	5.4%
	五所川原～川部	21.5	2019 (R元)	1.2	8.0	▲ 6.8	677	14.8%
			2020 (R2)	0.8	7.9	▲ 7.0	1,011	9.9%
			2021 (R3)	0.8	8.4	▲ 7.6	1,045	9.6%
			2022 (R4)	0.8	7.6	▲ 6.7	911	11.0%
			2023 (R5)	1.0	7.4	▲ 6.4	749	13.4%
津軽線	青森～中小国	31.4	2019 (R元)	1.0	22.6	▲ 21.6	2,326	4.3%
			2020 (R2)	0.7	22.1	▲ 21.4	3,249	3.1%
			2021 (R3)	0.6	20.5	▲ 19.9	3,226	3.1%
			2022 (R4)	0.7	18.4	▲ 17.8	2,787	3.6%
			2023 (R5)	0.6	17.5	▲ 16.9	3,014	3.3%
	中小国～三厩 ※2022年度は開示なし	24.4	2019 (R元)	0.09	7.2	▲ 7.1	7,744	1.3%
			2020 (R2)	0.07	5.9	▲ 5.8	7,694	1.3%
			2021 (R3)	0.06	5.9	▲ 5.9	8,582	1.2%
			2022 (R4)	-	-	-	-	-
			2023 (R5)	0.02	3.7	▲ 3.7	13,520	0.7%
路線	区間	営業 キロ	年度	運輸収入 (億円)	営業費用 (億円)	収支 (億円)	営業係数 (円)	収支率 (%)
大湊線	野辺地～大湊	58.4	2019 (R元)	1.6	14.2	▲ 12.7	912	11.0%
			2020 (R2)	0.8	15.0	▲ 14.3	1,983	5.0%
			2021 (R3)	0.8	11.6	▲ 10.8	1,430	7.0%
			2022 (R4)	1.1	11.9	▲ 10.8	1,064	9.4%
			2023 (R5)	1.3	11.4	▲ 10.0	860	11.6%
八戸線	鮫～久慈	53.1	2019 (R元)	0.9	15.5	▲ 14.6	1,682	5.9%
			2020 (R2)	0.6	14.4	▲ 13.8	2,445	4.1%
			2021 (R3)	0.6	13.8	▲ 13.2	2,422	4.1%
			2022 (R4)	0.6	12.8	▲ 12.2	2,152	4.6%
			2023 (R5)	0.6	12.0	▲ 11.4	1,921	5.2%
弘南鉄道	弘南線 (弘前～黒石) 大鰐線 (中央弘前～大鰐)	16.8 13.9	2019 (R元)	3.2	4.2	▲ 1.0	130	76.8%
			2020 (R2)	2.4	4.1	▲ 1.7	168	59.6%
			2021 (R3)	2.5	4.8	▲ 2.3	192	52.1%
			2022 (R4)	2.6	4.9	▲ 2.3	191	52.4%
			2023 (R5)	2.5	5.0	▲ 2.6	204	49.1%
津軽鉄道	津軽五所川原 ～津軽中里	20.7	2019 (R元)	1.0	1.4	▲ 0.4	144	69.5%
			2020 (R2)	0.6	1.3	▲ 0.8	238	42.0%
			2021 (R3)	0.7	1.5	▲ 0.8	227	44.0%
			2022 (R4)	1.0	1.6	▲ 0.7	168	59.6%
			2023 (R5)	0.9	1.6	▲ 0.6	169	59.1%
青い森鉄道	青森～目時	121.9	2019 (R元)	13.5	21.8	▲ 8.4	162	61.7%
			2020 (R2)	8.4	17.9	▲ 9.4	212	47.1%
			2021 (R3)	9.1	18.6	▲ 9.5	205	48.9%
			2022 (R4)	11.3	20.6	▲ 9.3	183	54.7%
			2023 (R5)	12.8	23.5	▲ 10.7	183	54.5%

(出典：JR東日本ホームページ、国土交通省「鉄道統計年報」)

注1 JR開示対象線区…平均通過人員が2023年度実績において、2,000人/日未満の線区。本県は 5路線8区間。

注2 営業係数は営業費用÷運輸収入×100 (100円の運輸収入を稼ぐためにかかる営業費用)

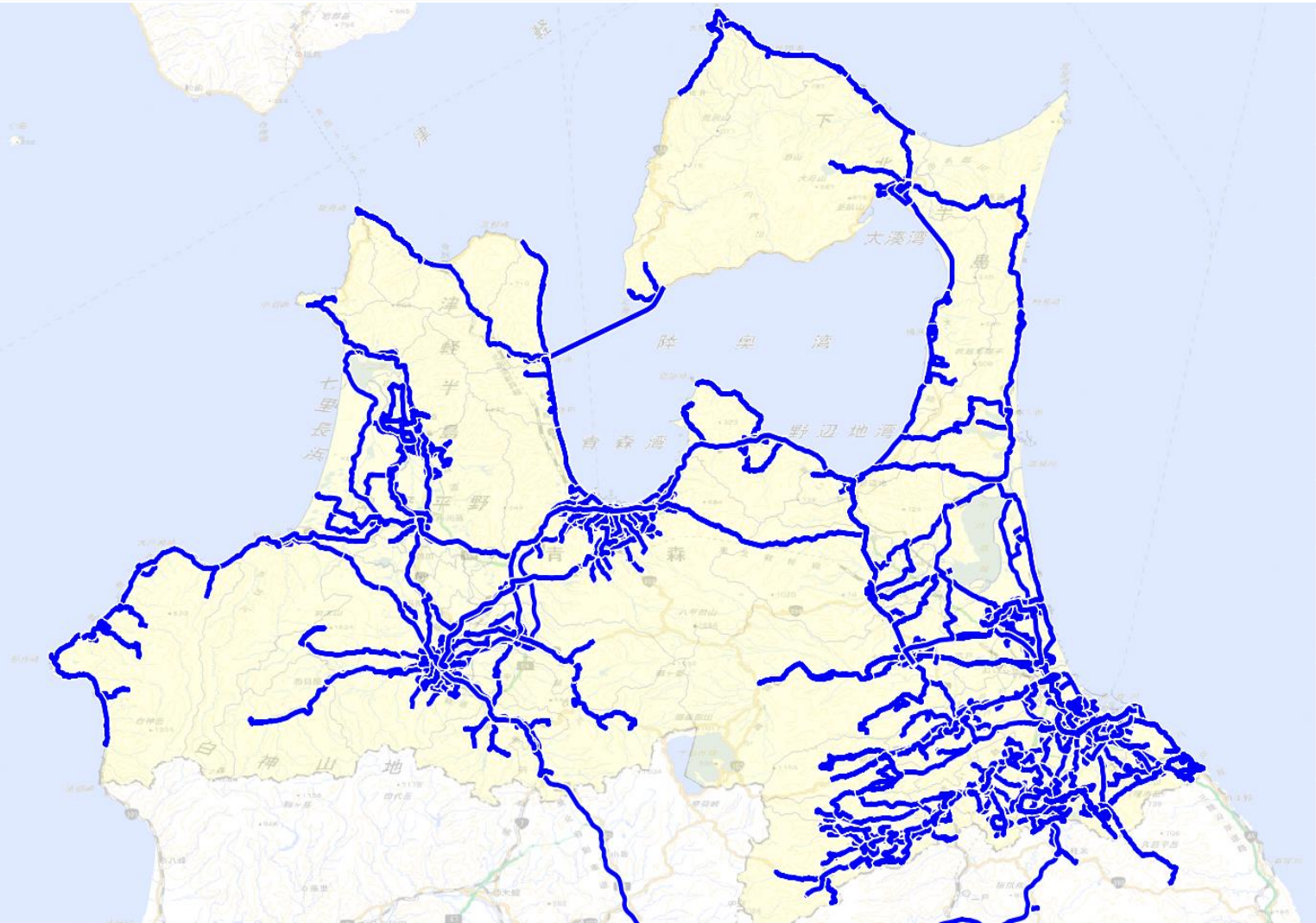
注3 収支率は営業費用に対する運輸収入の割合

注4 JR分の数値はJR東日本公表値。民鉄分は鉄道統計年報の公表値（旅客運輸収入、鉄軌道業営業費）から営業係数、収支率を県が試算。

収支が公表されている本県の鉄道路線では、運輸収入で営業費用を賄う路線はない

2. 本県の地域公共交通の現状－②乗合バス

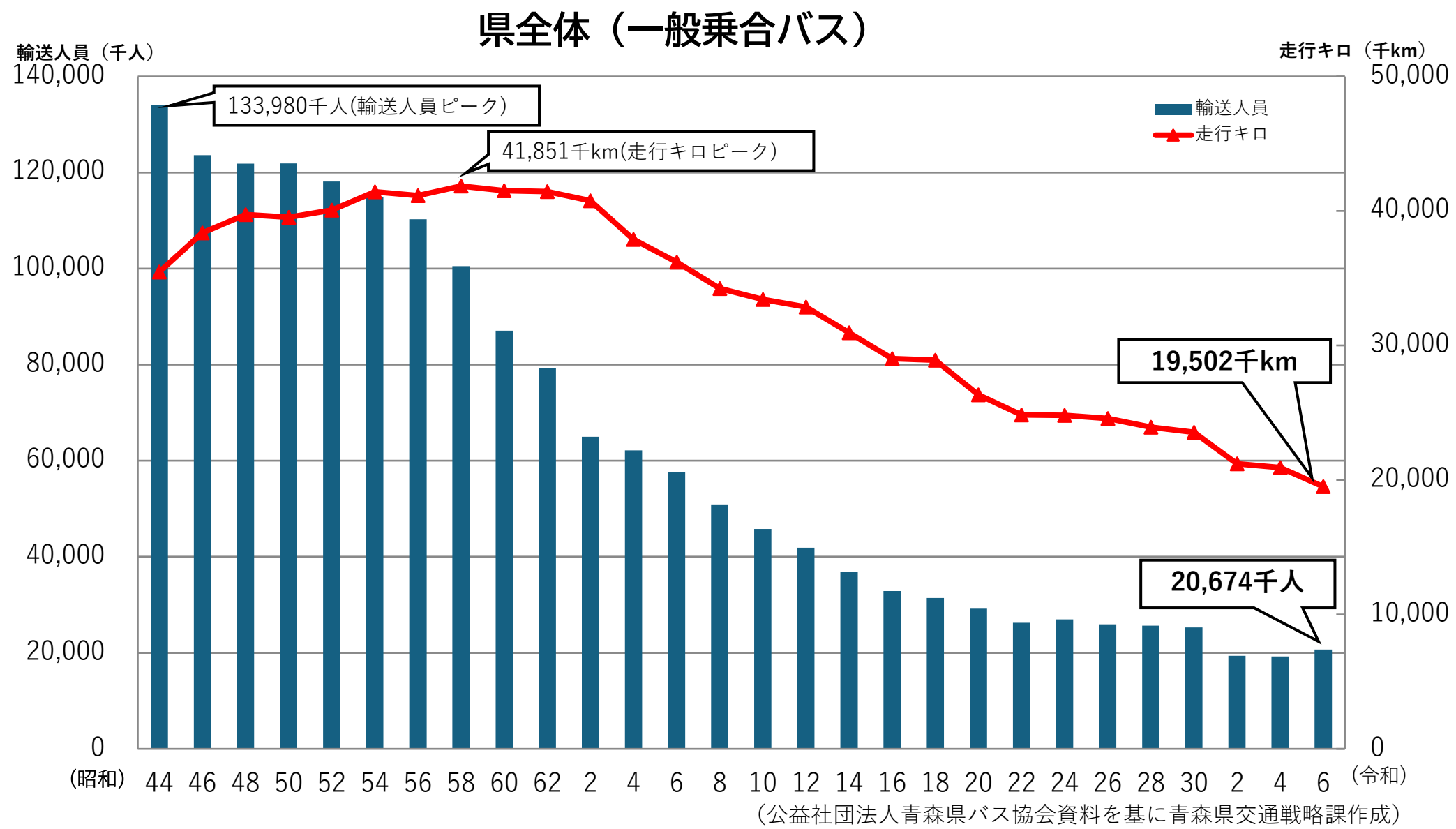
県内の主なバス路線（一部航路含む）



（オープン化されたGTFSデータを基に合同会社MoDipが作成）

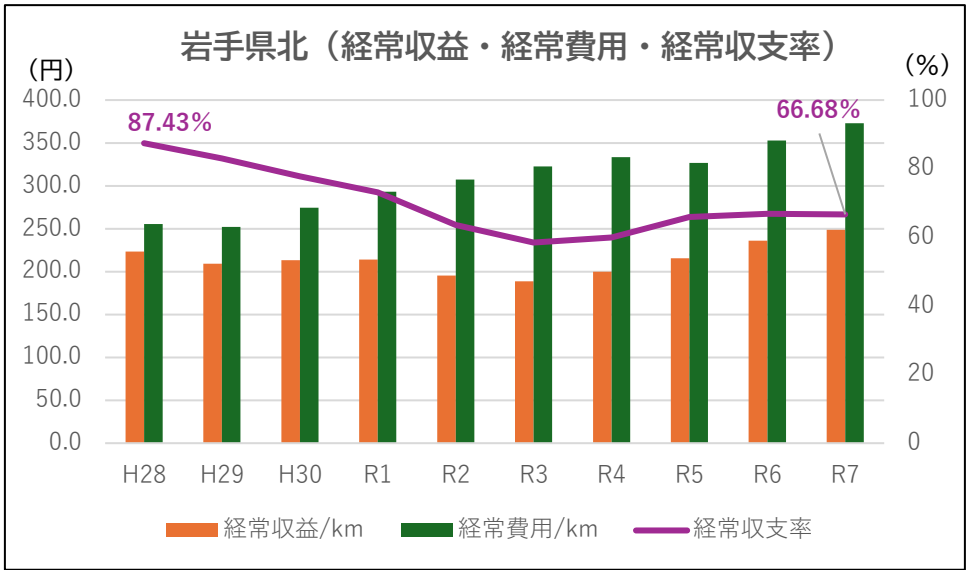
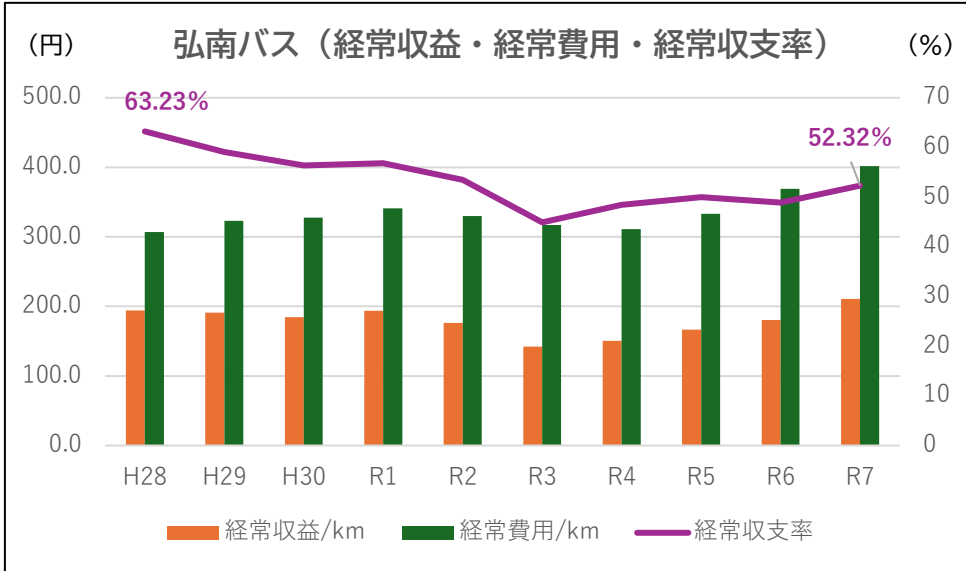
事業者名	主な運行エリア
弘南バス(株)	中南・西北・東青
岩手県北自動車(株)	三八
十和田観光電鉄(株)	上北
下北交通(株)	下北
JRバス東北(株)	東青・下北
脇野沢交通	むつ市内
むつ車体工業	むつ市内
青森市営バス (青森市企業局交通部)	青森市内
八戸市営バス (八戸市交通部)	八戸市内
ほか 8 事業者	市町村等からの受託路線のみ運行

2. 本県の地域公共交通の現状－②乗合バス（輸送人員の推移（高速バスを除く））



県全体の路線バス利用者はピーク時の約7分の1、走行キロは約2分の1にまで減少

2. 本県の地域公共交通の現状－②乗合バス（経常収支率等－事業者別）



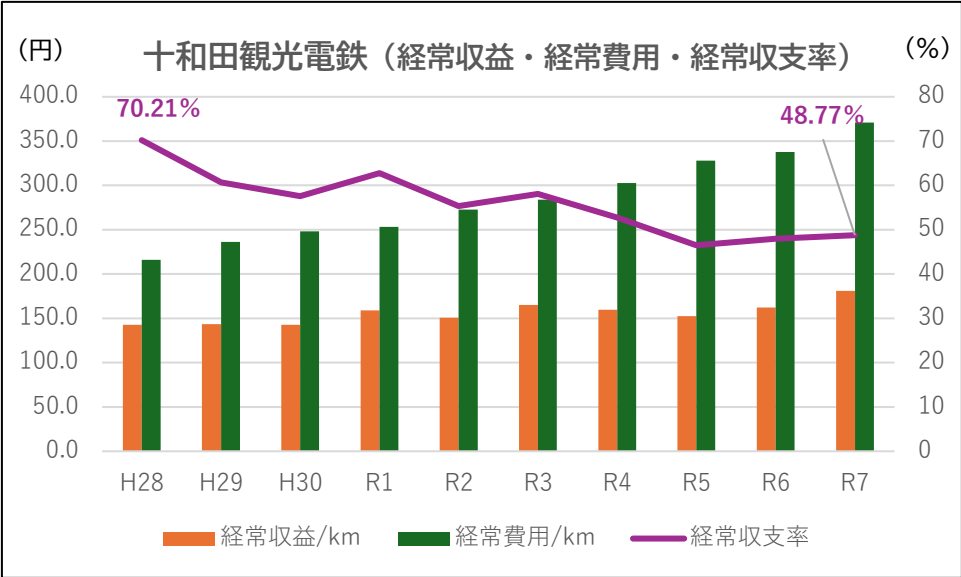
	経常収益/km(円)	経常費用/km(円)	経常収支率(%)
H28	194.2	307.05	63.23
H29	190.8	323.13	59.05
H30	184.8	327.83	56.36
R1	193.8	340.93	56.84
R2	176.5	330.06	53.46
R3	142.4	316.89	44.92
R4	150.6	311.02	48.42
R5	166.7	333.3	50
R6	180.4	369.03	48.89
R7	210.9	401.53	52.32

	経常収益/km(円)	経常費用/km(円)	経常収支率(%)
H28	223.24	255.34	87.43
H29	209.3	252.07	83.03
H30	213.28	274.35	77.74
R1	214.25	293.22	73.07
R2	195.5	307.37	63.6
R3	188.6	322.52	58.48
R4	200.04	333.45	59.99
R5	215.59	326.84	65.96
R6	236.12	353.01	66.89
R7	248.79	373.1	66.68

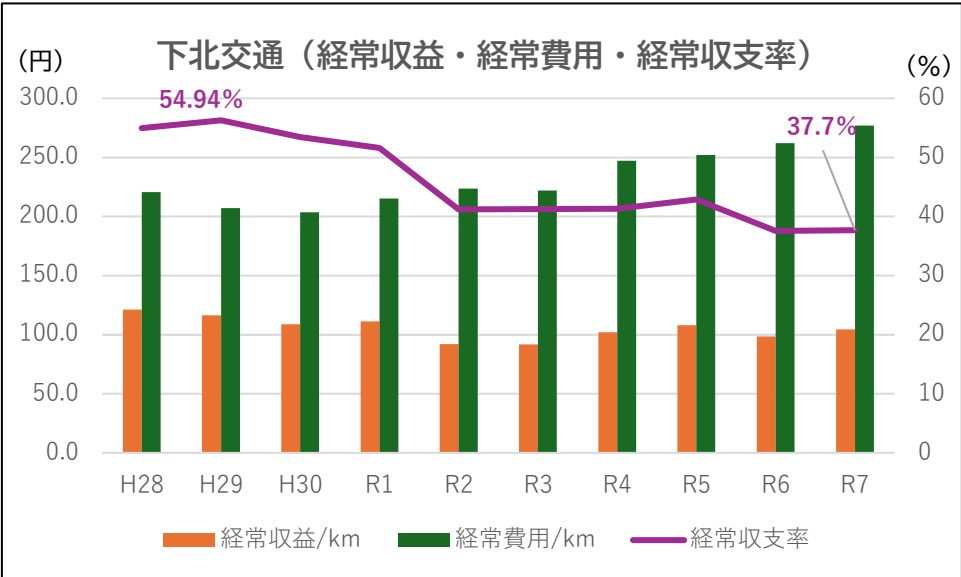
（生活交通確保維持改善計画資料を基に青森県交通戦略課作成）

経常費用/km（1キロの運行にかかる費用）が大幅に増加し、経常収支率が悪化している

2. 本県の地域公共交通の現状－②乗合バス（経常収支率等－事業者別）



	経常収益/km(円)	経常費用/km(円)	経常収支率(%)
H28	142.8	216.12	70.21
H29	143.4	236.26	60.69
H30	142.8	248.09	57.54
R1	158.8	253.09	62.75
R2	150.8	272.63	55.32
R3	165.0	284.04	58.1
R4	159.6	302.51	52.75
R5	152.4	327.82	46.49
R6	162.1	337.83	47.97
R7	180.9	370.89	48.77

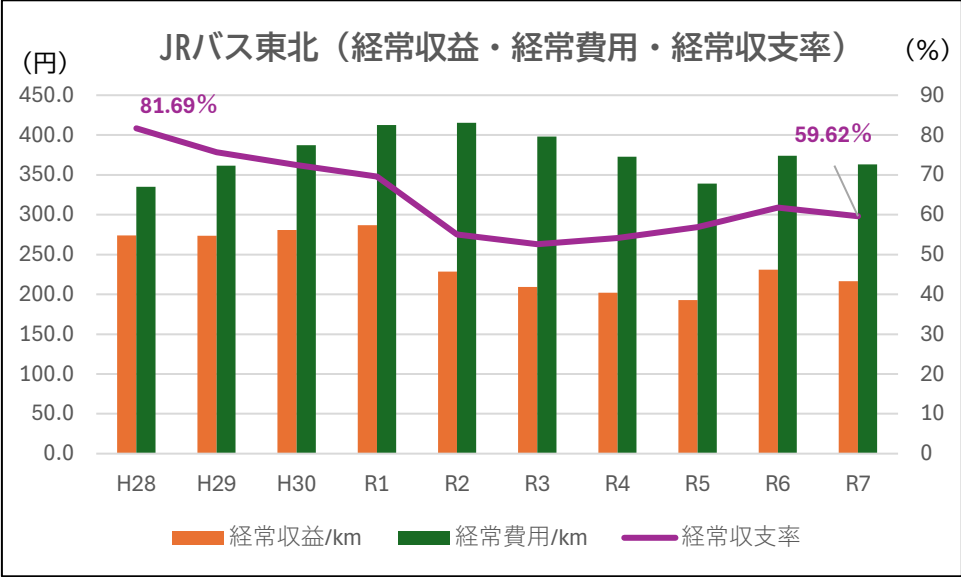


	経常収益/km(円)	経常費用/km(円)	経常収支率(%)
H28	121.26	220.72	54.94
H29	116.5	207.02	56.28
H30	108.8	203.57	53.44
R1	111.15	215.28	51.63
R2	92.1	223.55	41.22
R3	91.66	222.06	41.28
R4	102.08	247.22	41.29
R5	108.12	252.02	42.9
R6	98.4	261.96	37.56
R7	104.4	276.9	37.7

（生活交通確保維持改善計画資料を基に青森県交通戦略課作成）

経常費用/km（1キロの運行にかかる費用）が大幅に増加し、経常収支率が悪化している

2. 本県の地域公共交通の現状－②乗合バス（経常収支率等－事業者別）



	経常収益/km(円)	経常費用/km(円)	経常収支率(%)
H28	273.82	335.19	81.69
H29	273.54	361.55	75.66
H30	280.69	387.13	72.51
R1	286.89	412.45	69.56
R2	228.6	415.45	55.02
R3	209.37	398.08	52.59
R4	201.91	372.77	54.17
R5	192.73	339.04	56.85
R6	230.91	373.87	61.76
R7	216.5	363.1	59.62

（生活交通確保維持改善計画資料を基に青森県交通戦略課作成）

経常費用/km（1キロの運行にかかる費用）が大幅に増加し、経常収支率が悪化している

2. 本県の地域公共交通の現状－②乗合バス（補助金の推移）

地域間幹線系統確保維持費補助金の補助路線数及び補助金額の推移
(単位：千円)

	路線数	補助金計	対前年	国	県	対前年	市町村	対前年
平成25年度	48	421, 838	112%	151, 487	145, 707	114%	124, 644	108%
平成26年度	47	394, 910	94%	147, 485	141, 945	97%	105, 480	85%
平成27年度	45	511, 936	129%	201, 019	189, 420	133%	121, 497	115%
平成28年度	47	622, 681	122%	228, 263	216, 977	115%	177, 441	146%
平成29年度	46	554, 476	89%	199, 627	191, 180	88%	163, 669	92%
平成30年度	45	560, 142	101%	200, 281	191, 718	100%	168, 143	102%
令和元年度	41	580, 288	104%	197, 854	191, 140	100%	191, 294	114%
令和2年度	40	647, 913	112%	304, 830	196, 540	103%	146, 543	77%
令和3年度	37	696, 662	108%	315, 100	197, 760	101%	183, 802	125%
令和4年度	36	743, 821	107%	217, 497	162, 335	82%	363, 989	198%
令和5年度	36	769, 691	103%	181, 127	165, 551	102%	423, 013	116%
令和6年度	36	768, 946	100%	183, 116	172, 726	104%	413, 104	98%
令和7年度	33	789, 894	102%	168, 583	168, 583	97%	452, 728	109%

市町村をまたぐ広域的・幹線的バス路線については、一定要件の下、運行欠損額に対する補助制度（地域間幹線系統確保維持費補助）があり、国・県・市町村が財政支援することでバス路線が維持されている。近年、輸送量要件を満たせず補助落ちする路線が増加しているほか、補助額が増加し自治体負担が増大している。

2. 本県の地域公共交通の現状－③運転士の状況

(1) 運転士の年齢構成

		20代以下	30代	40代	50代	60代	70代以上
鉄道	人数(人)	14	16	7	11	24	0
	割合(%)	20%	22%	10%	15%	33%	0%
路線バス	人数(人)	9	27	107	341	440	52
	割合(%)	0.9%	2.8%	12%	34.9%	45.1%	5.3%
タクシー	人数(人)	14	35	112	425	1,061	966
	割合(%)	0.5%	1.3%	4.3%	16.3%	40.6%	37.0%

路線バス運転士

50代以上 85.3%
30代以下 3.7%

タクシー運転士

50代以上 93.9%
30代以下 1.8%

(2) 女性運転士の割合

		男性	女性
鉄道	人数(人)	66	6
	割合(%)	91.7%	8.3%
路線バス	人数(人)	961	15
	割合(%)	98.5%	1.5%
タクシー	人数(人)	2,512	101
	割合(%)	96.1%	3.9%

《調査対象》

◎鉄道

青い森鉄道、弘南鉄道、津軽鉄道

◎路線バス

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、青森市営バス、八戸市営バス

(出典) 鉄道・路線バスは、県地域交通・連携課調査 (R7.10)

タクシーは、全国ハイヤー・タクシー連合会調査 (R6.3) より

特に路線バス・タクシーについて運転士の高齢化が顕著。また、女性運転士の割合が低い。

2. 本県の地域公共交通の課題

1. 交通事業者の収支の悪化

輸送人員の減少に伴い運賃収入が減少しており、さらに、物価高騰や燃料費高騰等による経費の増加により、収支状況が年々悪化している。

2. 公的負担の増加

社会経済活動の基盤となる移動を確保するため、国・県・市町村では交通事業者への運行欠損補助等を行っているものの、年々、欠損額が増加し、特に市町村の負担額が増加している。

3. 運転士等の従事者不足

特に自動車交通（バスやタクシー）において、運転士不足と高齢化が深刻である。バスでは路線の廃止・減便、タクシーでは廃業や運行時間の短縮などが増加しており、公共交通では移動できない地域や時間帯が生じている。