
弘前圏域地域公共交通計画



弘前圏域地域公共交通会議

平成25年3月

目 次

第1章	弘前圏域地域公共交通計画の策定にあたり	- 1 -
1	計画策定の目的	- 1 -
2	構成市町村	- 1 -
3	本計画の位置づけ	- 1 -
4	計画の期間	- 2 -
5	計画の策定体制	- 2 -
6	計画策定のフロー	- 2 -
第2章	弘前圏域の公共交通の現状	- 3 -
1	地域分析	- 3 -
2	公共交通ネットワークの現状	- 13 -
3	各市町村の地域内公共交通	- 34 -
4	弘前圏域における公共交通に関する既存計画	- 38 -
第3章	公共交通の現状評価および課題抽出	- 39 -
1	方面別の鉄道路線、バス路線の現状分析	- 39 -
2	現状評価及び課題抽出のまとめ	- 88 -
第4章	地域公共交通の基本方針の設定	- 91 -
1	基本方針	- 91 -
2	目指す交通体系の設定	- 93 -
3	路線分類に伴うモビリティ確保の目標の設定	- 100 -
4	パブリックコメントの実施	- 111 -
第5章	課題路線の運行計画検討（ケーススタディ）	- 113 -
1	課題路線の設定について	- 113 -
2	課題路線の運行計画の検討	- 113 -
3	課題路線における今後の進め方	- 132 -
第6章	おわりに（計画の実現に向けて）	- 133 -

第1章 弘前圏域地域公共交通計画の策定にあたり

1 計画策定の目的

弘前市を中心とした弘前圏域（3市3町2村で構成）で策定した「弘前圏域定住自立圏共生ビジョン」（平成24年2月）に基づき、弘前圏域における地域状況及び公共交通ネットワークの現状分析等により公共交通の課題を整理するとともに、将来の弘前圏域に求められる「持続可能な公共交通体系の戦略的な構築」及び「公共交通サービスの向上・改善」に向けて総合的戦略的に取り組むための地域公共交通計画を策定します。以下に計画策定のポイントを整理します。

ポイント1 「持続可能な公共交通体系の戦略的な構築」

ポイント2 「公共交通サービスの向上・改善」

ポイント3 「3市3町2村が圏域の公共交通について持つ共通視点や課題認識」

ポイント4 「圏域の各自治体で連携した交通政策とネットワークの構築」

2 構成市町村

弘前市、黒石市、平川市、藤崎町、板柳町、大鰐町、田舎館村、西目屋村

3 本計画の位置づけ

本計画は、「弘前圏域定住自立圏共生ビジョン」（平成24年2月）を上位計画として、弘前圏域における公共交通の利便性向上に向けた効率的かつ効果的な運行や、圏域内の公共交通ネットワークの再構築や利用促進をめざし、地域間幹線の設定を中心とした取り組みの方針をとりまとめたものです。今後、本方針に基づき、個別路線の具体的な取り組み検討、関係者調整を図り、実施計画を作成し、導入や再編に着手していくことになります。

なお、本計画は、各市町村が策定する地域内を主体とした公共交通計画等と十分な連携を図りながら、圏域内の効率的かつ効果的な運行および交通ネットワークの構築を目指します。

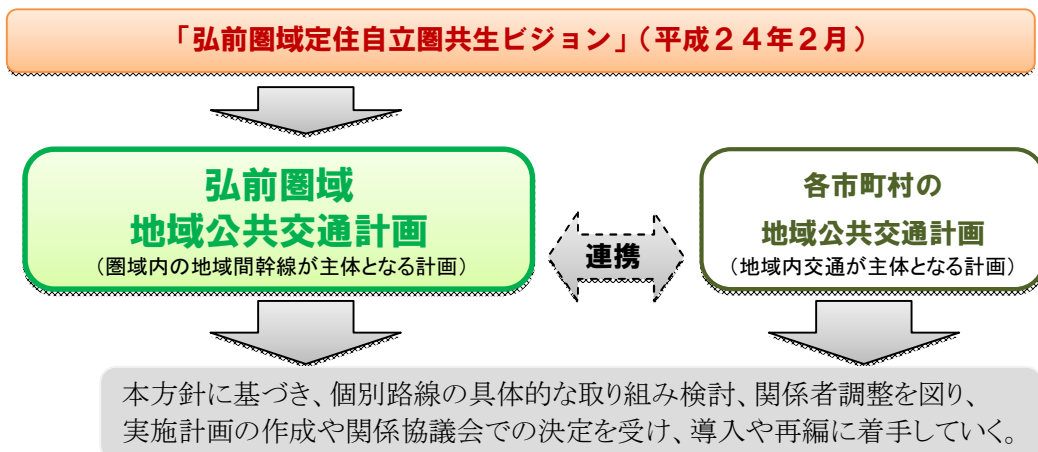


図 本計画の位置づけ

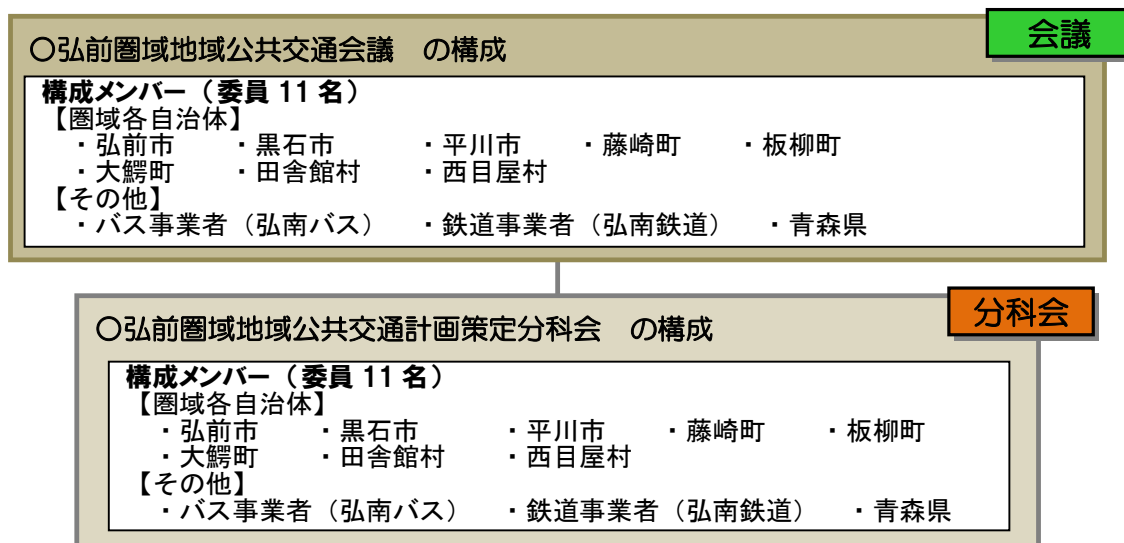
4 計画の期間

上位計画である「弘前圏域定住自立圏共生ビジョン」の計画期間と同様に、平成24年度から平成28年度までの5年間とする。

5 計画の策定体制

本計画の策定は「弘前圏域地域公共交通会議」において行うとともに、計画の実現、達成に向けては、随時、進捗状況等の計画管理や計画の見直しを図ることとします。

また、弘前圏域地域公共交通会議の下部組織として「弘前圏域地域公共交通計画策定分科会」を設置し、計画策定に向けた専門的な調査、検討を行います。



6 計画策定のフロー

弘前圏域地域公共交通計画の策定に向けては、以下の流れで行います。内容の進捗にあわせて、「弘前圏域地域公共交通会議」、及び「弘前圏域地域公共交通計画策定分科会」を開催します。

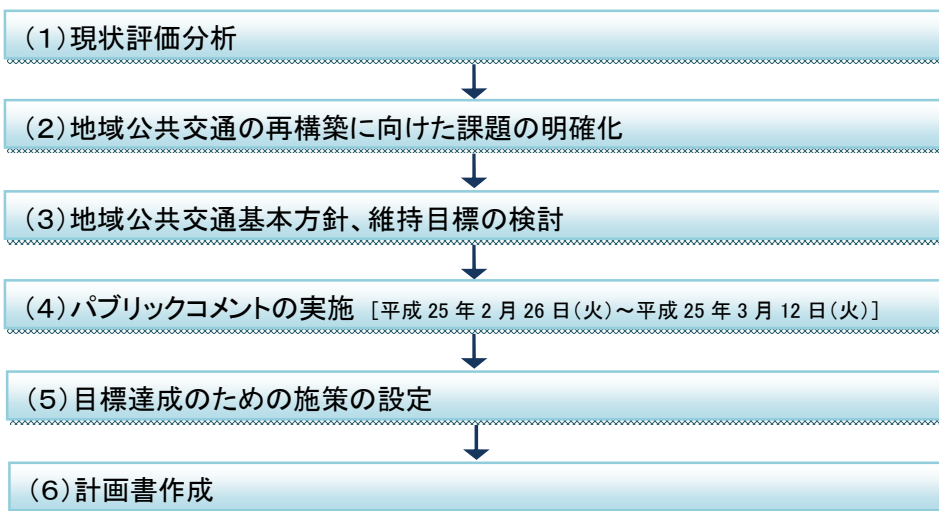


図 検討フロー

第2章 弘前圏域の公共交通の現状

1 地域分析

(1) 弘前圏域の市勢・地勢・交通ネットワーク

① 市勢・地勢

弘前圏域は、弘前市、黒石市、平川市、藤崎町、板柳町、大鰐町、田舎館村、西目屋村の8市町村からなり（以後、弘前圏域と呼ぶ）、青森県の南西部、津軽地域に位置し、弘前市中心部を中心とした比較的平坦なエリアと、山間部が存在します。

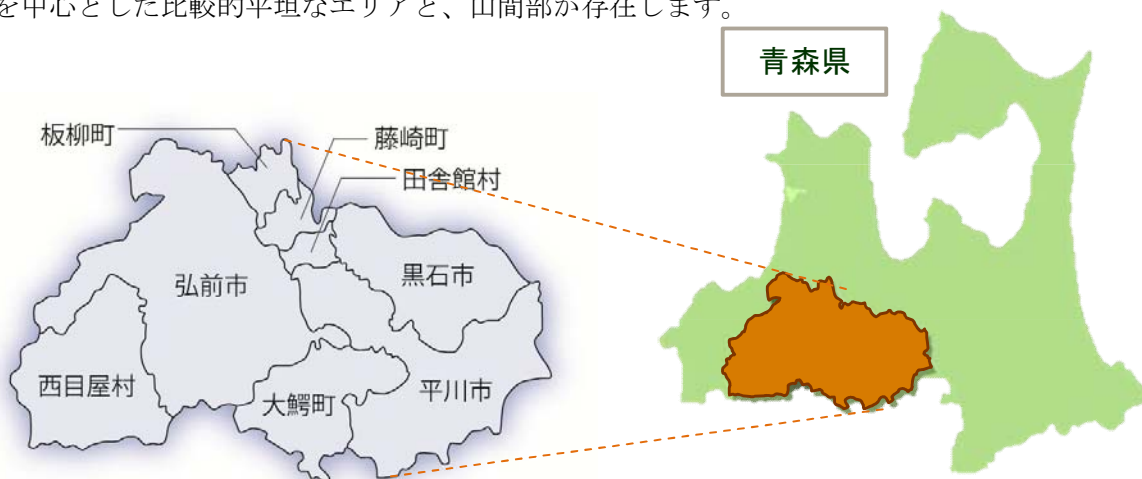


図 弘前圏域(8市町村)の位置

② 交通ネットワーク

弘前圏域は、弘前市を中心とした広域交通網を形成しており、弘前市の中心部より国道、主要地方道が広がるとともに、JR線や弘南鉄道などの鉄道路線および弘南バスのバス路線が運行し、放射状圏域全体への交通ネットワークが展開しています。

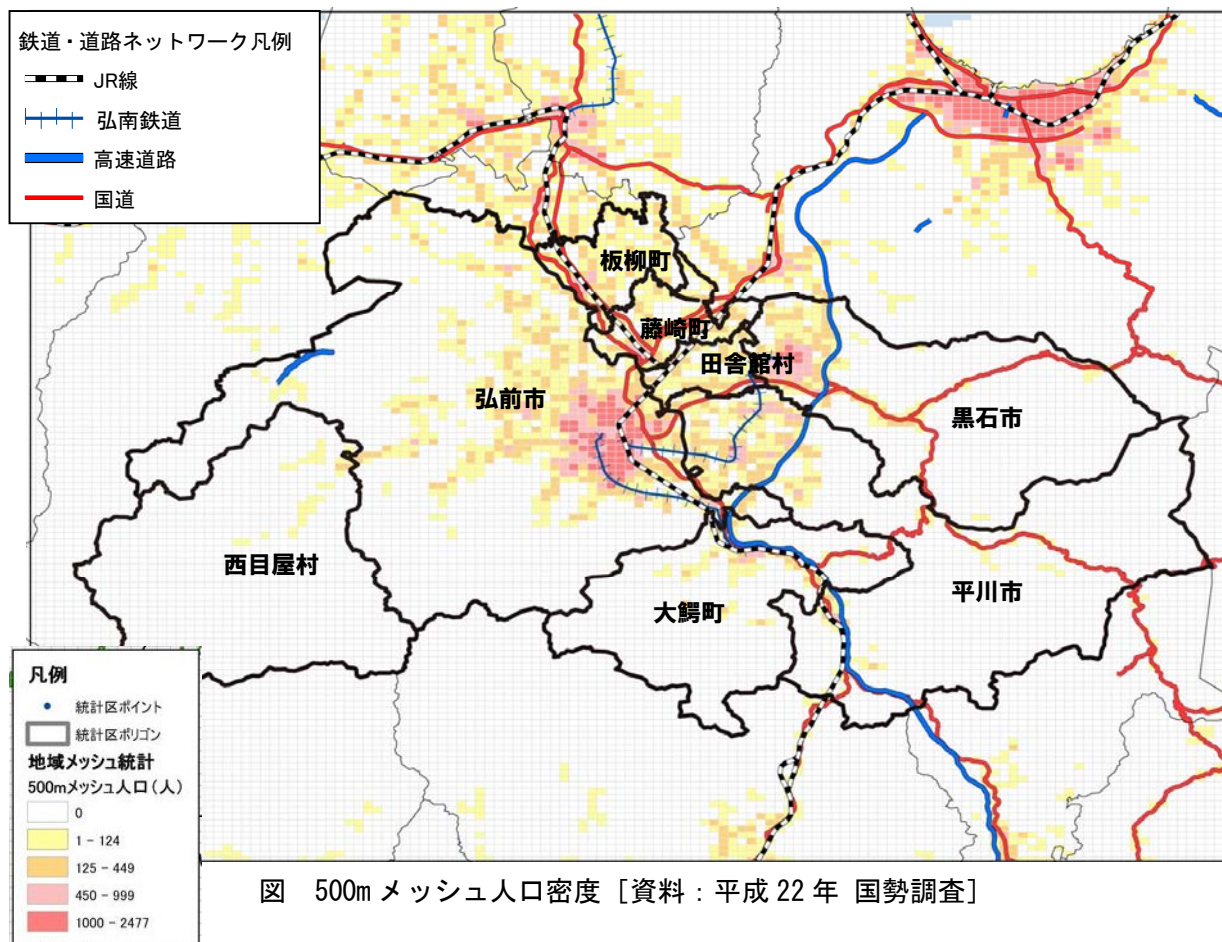


図 弘前圏域の公共交通網（出典：弘前圏域定住自立圏共生ビジョン）

(2) 人口および世帯数

① 人口分布

弘前市を中心に、黒石市や平川市で人口が多くなっており、その他の町村は道路、鉄道路線沿いに人口が分布しています。



② 市町村ごとの総人口・世帯数

人口は弘前市に集中しており、次に黒石市、平川市と続いています。

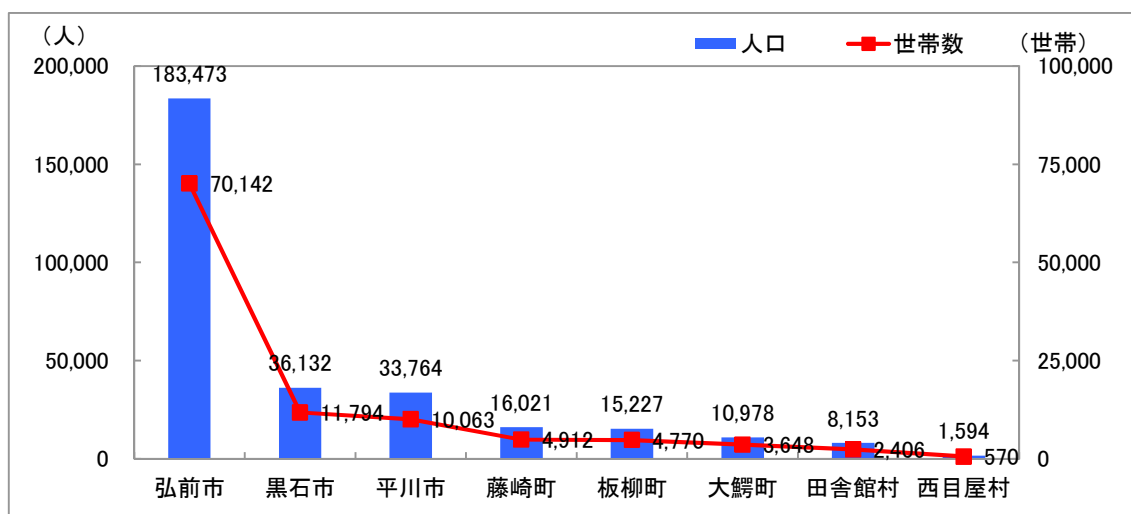


図 市町村ごとの人口及び世帯数 [資料：平成 22 年国勢調査]

③ 市町村ごとの人口の推移

弘前圏域の市町村ごとの人口推移を以下に示します。各市町村とも減少傾向にあります。



図 市町村ごとの総人口及び世帯数の推移 [資料：国勢調査（平成2年～平成22年）]

(3) 高齢化率

① 市町村ごとの高齢化率

各市町村とも高齢化率は25%を超えており、特に大鰐町や西目屋村などでは30%を超えている状況にあります。

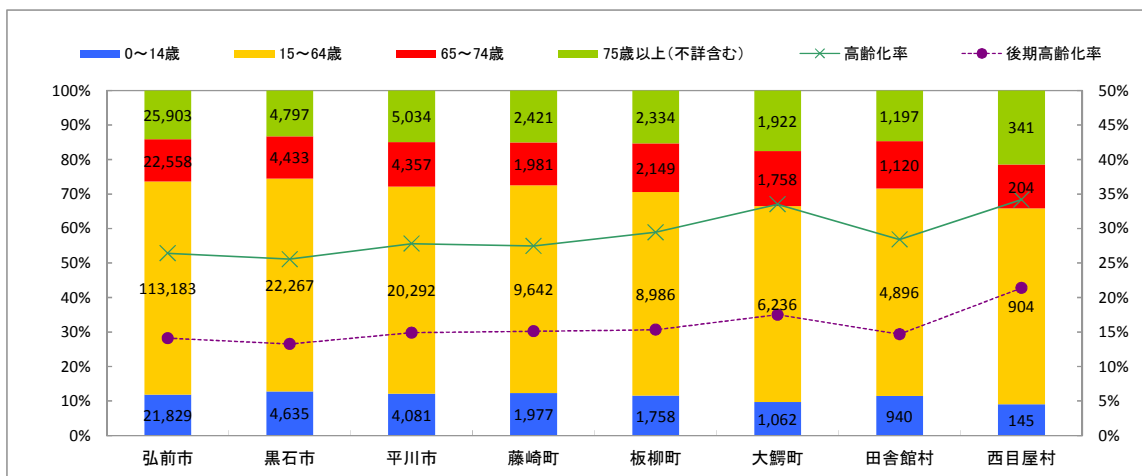


図 市町村ごとの年代別人口及び高齢化率 [資料：平成22年国勢調査]

② 市町村ごとの高齢化率の推移

西目屋村を除く市町村において、平成2年以降高齢化率は上昇を続けています。西目屋村では平成2年以降高齢化率が上昇していますが、平成17年から平成22年にかけては減少しています。

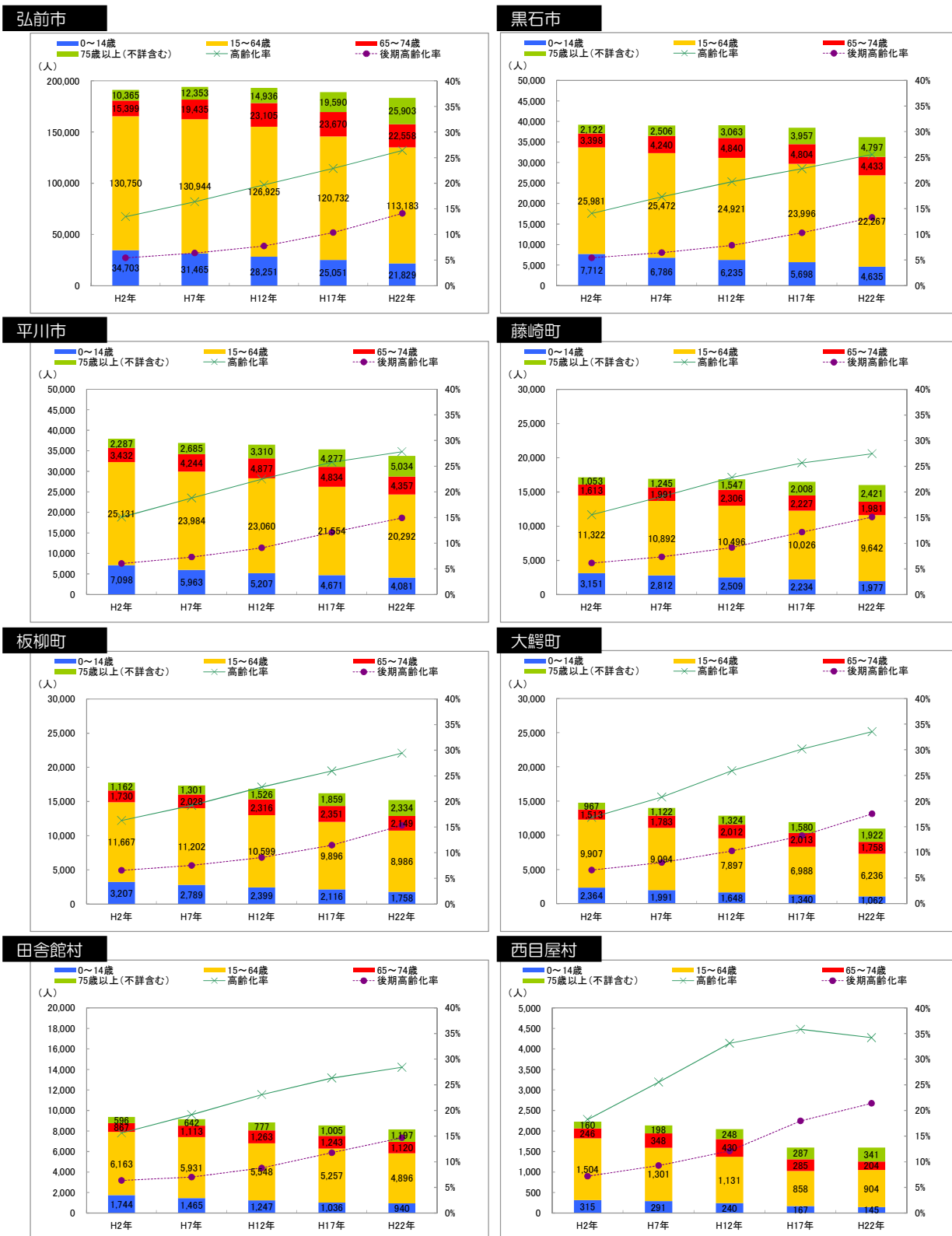


図 市町村ごとの高齢化率の推移 [資料：国勢調査（平成2年～平成22年）]

(4) 将来人口推計

弘前圏域での将来人口は、平成22年から平成47年までの25年間で、24.4%の減少が予測されており、高齢化率は37.7%まで増加することが予測されています。

表 市町村ごとの将来人口及び高齢化率の推移 [資料：国立社会保障・人口問題研究所]

		平成22年	平成27年	平成32年	平成37年	平成42年	平成47年
弘前市	将来推計人口	182,970	175,922	167,776	158,921	149,716	140,208
	増減率	100.0%	96.1%	91.7%	86.9%	81.8%	76.6%
	高齢化率	25.5%	29.4%	32.3%	34.3%	36.2%	37.6%
黒石市	将来推計人口	37,348	36,010	34,460	32,821	31,123	29,317
	増減率	100.0%	96.4%	92.3%	87.9%	83.3%	78.5%
	高齢化率	24.4%	27.7%	30.5%	32.0%	33.4%	34.4%
平川市	将来推計人口	33,930	32,371	30,667	28,887	27,107	25,297
	増減率	100.0%	95.4%	90.4%	85.1%	79.9%	74.6%
	高齢化率	28.0%	31.7%	35.0%	37.0%	38.7%	39.7%
藤崎町	将来推計人口	15,925	15,252	14,525	13,778	13,030	12,274
	増減率	100.0%	95.8%	91.2%	86.5%	81.8%	77.1%
	高齢化率	27.3%	30.1%	33.1%	35.3%	37.1%	38.4%
板柳町	将来推計人口	15,445	14,628	13,744	12,841	11,952	11,081
	増減率	100.0%	94.7%	89.0%	83.1%	77.4%	71.7%
	高齢化率	27.7%	30.8%	33.4%	35.1%	36.5%	37.9%
大鰐町	将来推計人口	10,906	9,967	9,024	8,103	7,239	6,436
	増減率	100.0%	91.4%	82.7%	74.3%	66.4%	59.0%
	高齢化率	32.8%	36.9%	40.3%	42.1%	43.8%	44.7%
田舎館村	将来推計人口	8,164	7,753	7,308	6,858	6,412	5,954
	増減率	100.0%	95.0%	89.5%	84.0%	78.5%	72.9%
	高齢化率	28.1%	31.2%	34.1%	35.6%	36.7%	36.8%
西目屋村	将来推計人口	1,407	1,230	1,070	930	804	693
	増減率	100.0%	87.4%	76.0%	66.1%	57.1%	49.3%
	高齢化率	37.9%	41.9%	44.2%	46.2%	49.6%	50.6%
圏域合計	将来推計人口	306,095	293,133	278,574	263,139	247,383	231,260
	増減率	100.0%	95.8%	91.0%	86.0%	80.8%	75.6%
	高齢化率	26.2%	29.9%	32.8%	34.7%	36.5%	37.7%

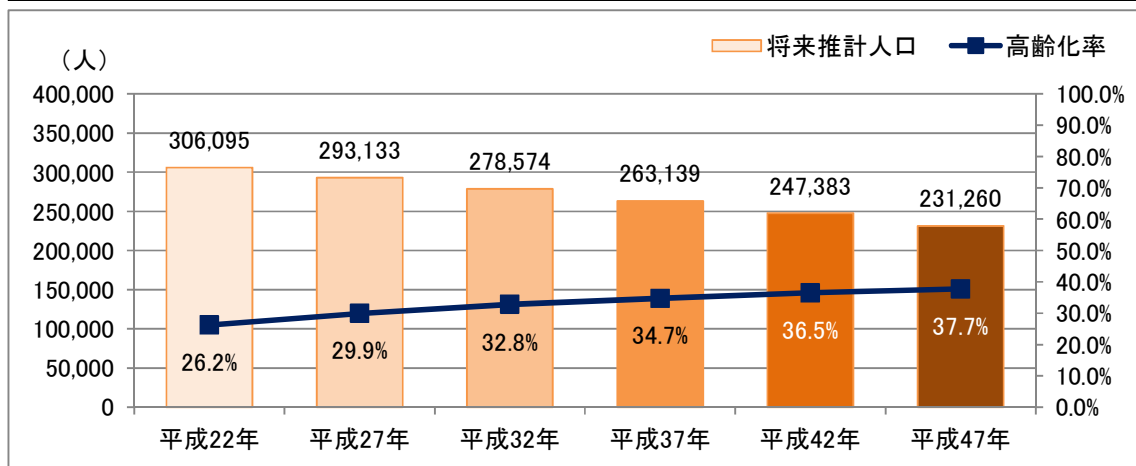


図 圏域での将来人口及び高齢化率の推移 [資料：国立社会保障・人口問題研究所]

(5) 弘前圏域での都市機能の集積、利用状況

① 昼夜間人口比率

弘前市では昼夜間人口比率（昼間人口／夜間人口）が100%を超えており、圏域を構成する周辺市町村から人の移動が集中している状況となっています。

表 市町村ごとの人口総数及び昼夜間人口比率（平成22年国勢調査）

	弘前市	黒石市	平川市	藤崎町	板柳町	大鰐町	田舎館村	西目屋村
人口総数(人)	183,473	36,132	33,764	16,021	15,227	10,978	8,153	1,594
昼夜間人口比率(%)	106.6%	93.9%	90.2%	85.9%	88.6%	83.2%	80.3%	99.5%

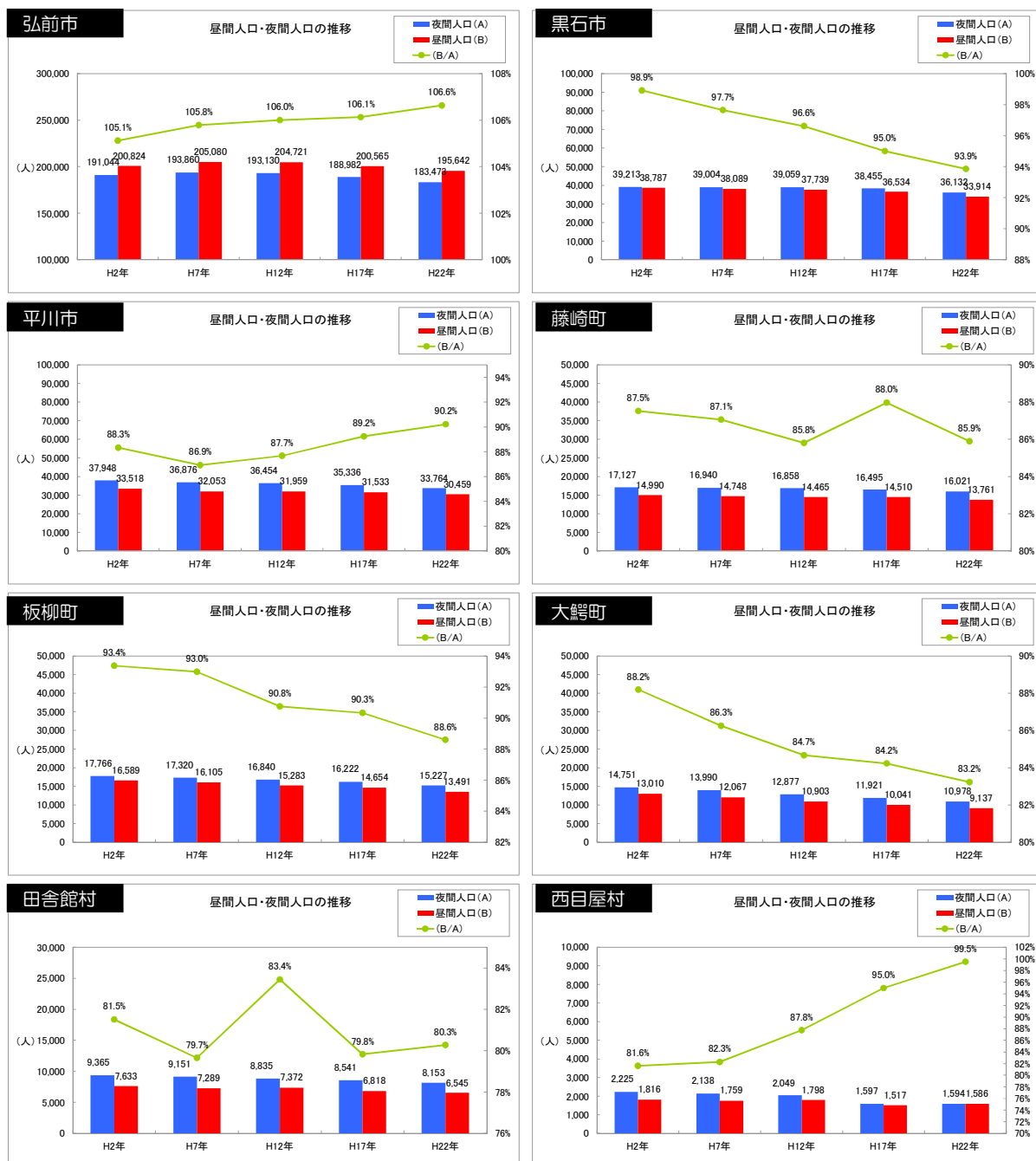


図 市町村ごとの昼夜間人口比率の推移[資料：平成22年国勢調査]

② 通勤・通学者状況

通勤・通学者は周辺7市町村から弘前市に集中する形となっており、弘前市への通勤率・通学率は、全市町村で10%を超えております。通勤率については、藤崎町、田舎館村、平川市、大鰐町、西目屋村で20%を超えており、特に大鰐町、西目屋村は30%に近い割合となっています。

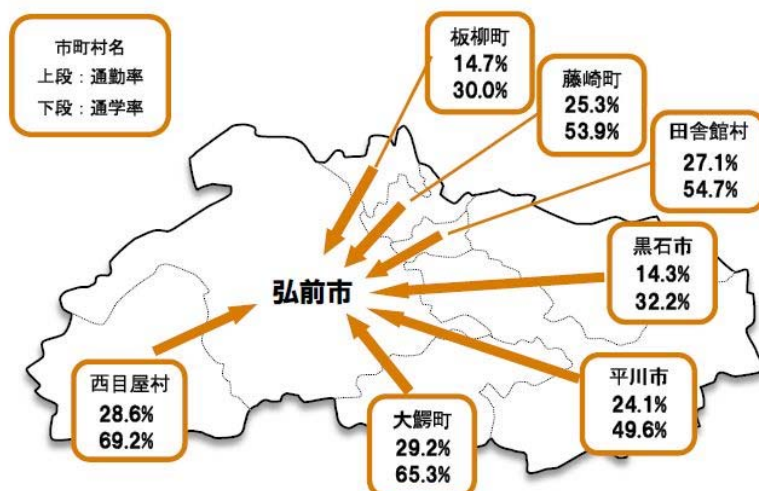


図 弘前市への通勤率・通学率 [資料：平成17年国勢調査]

表 周辺市町村から弘前市への通勤・通学割合 [資料：平成17年国勢調査]

市町村	常駐する就業者			常駐する通学者		
	※自宅において従事する 就業者を除く	うち弘前市 への就業者	通勤割合	※自宅において従事する 通学者を除く	うち弘前市 への通学者	通学割合
黒石市	19,375	2,762	14.3%	1,941	624	32.1%
平川市	18,556	4,473	24.1%	1,663	825	49.6%
藤崎町	8,540	2,159	25.3%	822	443	53.9%
板柳町	8,790	1,291	14.7%	721	216	30.0%
大鰐町	5,965	1,743	29.2%	519	339	65.3%
田舎館村	4,499	1,218	27.1%	417	228	54.7%
西目屋村	858	245	28.6%	65	45	69.2%

<参考>市町村ごとの人口動態

弘前圏域での市町村間の移動について、平成17年国勢調査をもとに各市町村の通勤・通学者の地域内移動、地域外移動の割合、および地域外移動の中での弘前市（旧弘前市）の占める割合を以下に示します。

弘前市以外の市町村は地域内での通勤の割合が40～70%となっており、地域外移動の半数程度は弘前市（旧弘前市）となっています。通学では、弘前市（旧弘前市）に集中する割合が通勤と比較して高くなっています。黒石市については、比較的地域内移動の割合が高くなっています。

全体		通勤・通学者 (単位:人)	地域内移動が 全体に占める割合	地域外移動が 全体に占める割合	域外移動のうち、弘前市 (旧弘前市)が占める割合	主な行き先
弘前市	旧弘前市	94,687	86.9%	13.1%	-	弘前市(旧弘前市)、 黒石市、平川町(旧平賀町)
	旧岩木町	7,292	61.8%	38.2%	84.3%	弘前市(旧弘前市)
	旧相馬村	2,565	64.2%	35.8%	76.6%	弘前市(旧弘前市)
黒石市		21,316	67.5%	32.5%	48.9%	弘前市(旧弘前市)、平川市(旧平賀町)
平川市	旧平賀町	12,881	58.4%	41.6%	63.4%	弘前市(旧弘前市)、黒石市
	旧尾上町	5,749	47.5%	52.5%	49.2%	弘前市(旧弘前市)、黒石市
	旧碓ヶ関村	1,589	56.8%	43.2%	60.6%	弘前市(旧弘前市)、大鱈町
藤崎町		9,362	52.3%	47.7%	58.3%	弘前市(旧弘前市)、黒石市
板柳町		9,511	65.8%	34.2%	46.3%	弘前市(旧弘前市)
大鱈町		6,484	54.9%	45.1%	71.3%	弘前市(旧弘前市)
田舎館村		4,916	41.6%	58.4%	50.4%	弘前市(旧弘前市)、黒石市
西目屋村		923	59.5%	40.5%	77.5%	弘前市(旧弘前市)

通勤者		通勤者 (単位:人)	地域内移動が 全体に占める割合	地域外移動が 全体に占める割合	域外移動のうち、弘前市 (旧弘前市)が占める割合	主な行き先
弘前市	旧弘前市	82,965	86.3%	13.7%	-	弘前市(旧弘前市)、黒石市、 平川町(旧平賀町)
	旧岩木町	6,702	64.3%	35.7%	83.3%	弘前市(旧弘前市)
	旧相馬村	2,386	67.6%	32.4%	76.3%	弘前市(旧弘前市)
黒石市		19,375	69.3%	30.7%	46.4%	弘前市(旧弘前市)、平川市(旧平賀町)
平川市	旧平賀町	11,782	61.2%	38.8%	62.3%	弘前市(旧弘前市)、黒石市
	旧尾上町	5,291	48.8%	51.2%	47.4%	弘前市(旧弘前市)、黒石市
	旧碓ヶ関村	1,483	59.5%	40.5%	57.2%	弘前市(旧弘前市)、大鱈町
藤崎町		8,540	55.8%	44.2%	57.2%	弘前市(旧弘前市)、黒石市
板柳町		8,790	67.6%	32.4%	45.3%	弘前市(旧弘前市)
大鱈町		5,965	57.6%	42.4%	68.8%	弘前市(旧弘前市)
田舎館村		4,499	44.6%	55.4%	48.9%	弘前市(旧弘前市)、黒石市
西目屋村		858	63.1%	36.9%	77.3%	弘前市(旧弘前市)

通学者		通学者 (単位:人)	地域内移動が 全体に占める割合	地域外移動が 全体に占める割合	域外移動のうち、弘前市 (旧弘前市)が占める割合	主な行き先
弘前市	旧弘前市	11,722	91.0%	9.0%	-	弘前市(旧弘前市)、黒石市、 平川町(旧平賀町)
	旧岩木町	590	33.6%	66.4%	90.3%	弘前市(旧弘前市)
	旧相馬村	179	18.4%	81.6%	78.1%	弘前市(旧弘前市)
黒石市		1,941	50.0%	50.0%	64.3%	弘前市(旧弘前市)、平川市(旧平賀町)
平川市	旧平賀町	1,099	28.5%	71.5%	69.7%	弘前市(旧弘前市)、黒石市
	旧尾上町	458	31.4%	68.6%	65.0%	弘前市(旧弘前市)、黒石市
	旧碓ヶ関村	106	17.9%	82.1%	83.9%	弘前市(旧弘前市)、大鱈町
藤崎町		822	16.2%	83.8%	64.3%	弘前市(旧弘前市)、黒石市
板柳町		721	43.8%	56.2%	53.3%	弘前市(旧弘前市)
大鱈町		519	24.9%	75.1%	86.9%	弘前市(旧弘前市)
田舎館村		417	9.8%	90.2%	60.6%	弘前市(旧弘前市)、黒石市
西目屋村		65	12.3%	87.7%	78.9%	弘前市(旧弘前市)

※弘前市、平川市については合併前の市町村を示している。

図 通勤・通学別の市町村間移動の状況 [資料：平成17年国勢調査]

③ 医療機能

圏域の中核的医療機関である弘前大学医学部附属病院をはじめとして、総合病院が弘前市に集積しており、周辺市町村から多くの入院・受診者が訪れています。

入院患者の依存率は、黒石市以外の市町村が40%を超える高い割合で、特に西目屋村は100%となっています。

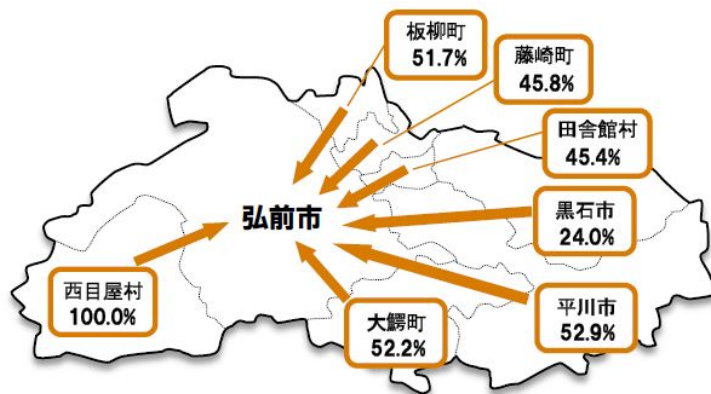


図 弘前市内の医療施設への入院患者の依存率[資料：平成20年青森県保健医療計画]

表 弘前市内の医療施設数・病床数[資料：平成21年青森県保健統計年報]

病院		一般診療所		歯科診療所	合計	
施設数	病床数	施設数	病床数	施設数	施設数	病床数
18	3,406	188	837	102	308	4,243

④ 商業機能

弘前市内の市街地及び郊外には、大規模なデパート、ショッピングセンターが立地しており、圏域を超えて秋田県北部も商圏に入っています。弘前市の買回吸収率は、周辺各市町村とも高い割合で、板柳町を除く市町村では60%を超えています。

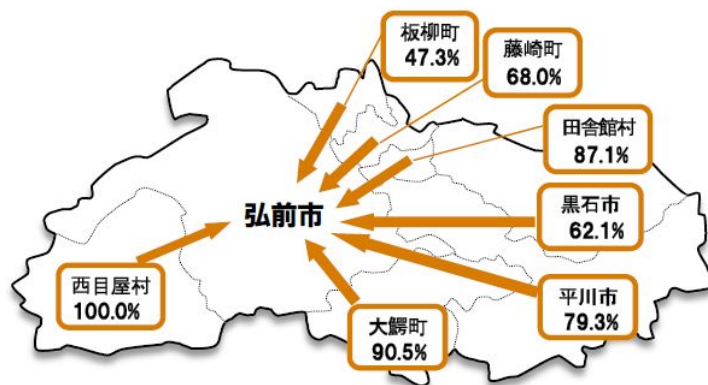


図 弘前市への消費者購買実態 買回吸収率[資料：平成18年度消費購買動向による商圏調査報告書]

弘前市内の大規模小売店舗[資料：平成23年度商工観光概要]

店舗床面積 10,000㎡以上	さくら野弘前店、イトーヨーカ堂弘前店、中三弘前店、城東タウンプラザ、ロックタウン樋の口、安原ショッピングセンター (このほか店舗床面積1,000㎡以上の店舗 37店舗 平成23年3月現在)
--------------------	---

2 公共交通ネットワークの現状

(1) 鉄道、路線バスの概況

① 対象となる路線

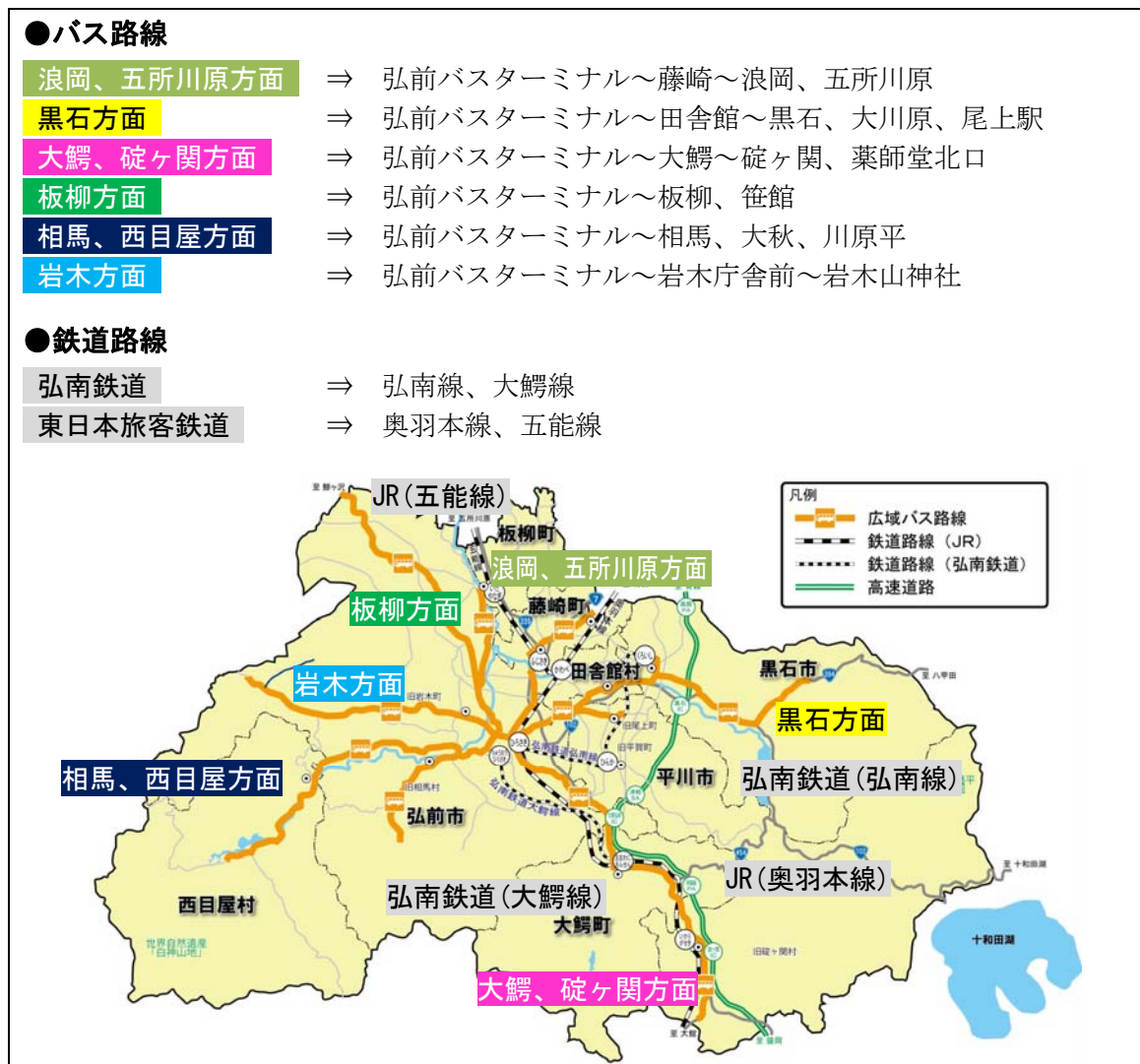
弘前圏域地域公共交通計画では、「弘前圏域定住自立圏共生ビジョン」に基づき、弘前圏域の中で地域間の移動を支える路線を対象とします。対象とする路線は、弘前圏域における複数の市町村間に跨るバス路線および鉄道路線としますが、旧岩木町から弘前市中心部への路線等、市町村内のみの運行ではあるが地域間を結ぶ路線としての役割を持つ路線も対象とすることとします。なお、旧相馬村（現弘前市）への路線については、弘前市地域公共交通計画に基づき別途路線再編の検討中のため対象路線から除外します。

路線の抽出ポイント

「弘前圏域における複数の市町村間に跨るバス路線および鉄道路線」
 ※場合により、上記以外に該当する路線も対象とする

② 定住自立圏共生ビジョンを元にした路線

定住自立圏共生ビジョンで示される広域バス路線および鉄道路線は以下の通りです。



③ 対象とするバス路線

弘前圏域地域公共交通計画において対象とするバス路線は、以下の32路線となります。なお、弘前市地域公共交通計画など、各市町村で策定されている地域公共交通計画との整合を図った上で路線の設定を行っています。(旧相馬村(現弘前市)への路線については、弘前市地域公共交通計画に基づき別途路線再編の検討中のため対象路線から除外します。)



路線バス

表 対象とするバス路線

路線番号	運行本数(往復/日)		関係市町村
	平日	休日	
浪岡方面			
1 弘前BT～浪岡	8	6	弘前市、藤崎町
2 弘前BT～浪岡(イオン藤崎店経由)			
五所川原方面			
3 弘前BT～五所川原	6	6	弘前市、藤崎町、板柳町
4 弘前BT～五所川原(イオン藤崎店経由)			
板柳方面			
5 弘前BT～板柳	4.5	3.5	弘前市、板柳町
6 弘前BT～板柳、笹館	6	3.5	
7 弘前BT～板柳～天長園	2	2	
黒石方面			
8 弘前BT～田舎館～黒石駅	8.5	9	弘前市、田舎館村、黒石市
9 弘前BT～田舎館～黒石駅～大川原	4	4	弘前市、田舎館村、黒石市
10 弘前BT～豊蒔、高田～黒石駅	3.5	4	弘前市、田舎館村、黒石市
11 弘前BT～尾上駅前	5	4	弘前市、田舎館村、平川市
12 黒石駅～尾上駅前	7	4.5	黒石市、平川市
13 黒石駅～板留～温川温泉	2	2	黒石市、平川市
14 黒石駅～川部駅	4	4.5	黒石市、田舎館村
15【高校線】黒石駅～聖愛高校	0.5	0	弘前市、田舎館村、黒石市
16【高校線】川部駅～黒石商業高校	0.5	0	黒石市、田舎館村
17【高校線】板留～黒石駅～南高校	1	0.5	弘前市、田舎館村、黒石市
大鰐、平川方面			
18 弘前BT～大鰐温泉駅～岩淵公園	12.5	11	弘前市、大鰐町、平川市
19 弘前BT～大鰐温泉駅～大鰐南団地前	1	0.5	弘前市、大鰐町
20 弘前BT～薬師堂北口	3	2.5	弘前市、平川市
西目屋方面			
21 弘前BT～川原平	7	6.5	弘前市、西目屋市村
22 弘前BT～大秋	4	3.5	
23 弘前BT～西目屋村役場	3.5	1.5	
24【高校線】川原平～聖愛高校	0.5	0	
岩木方面			
25 弘前BT～岩木庁舎～枯木平	7	6.5	弘前市
26 弘前BT～岩木庁舎～岩木荘	4.5	3.5	
27 弘前BT～岩木庁舎前～弥生北口	6.5	6	
28 弘前BT～岩木庁舎前～葛原	5.5	4.5	
29 弘前BT～真土、兼平～賀田	1.5	1.5	
30 駒越～真土、兼平～賀田	0.5	0.5	
31【高校線】藤代営業所～兼平～聖愛高校	0.5	0	
32【高校線】三本柳～高岡～義塾高校	0.5	0	

【参考】弘前市中心部のバス ※検討の対象路線ではないが参考として示す

弘前市中心部においては、中心市街地を循環型に運行する、「土手町循環 100 円バス」と「城東環状 100 円バス」が運行している。郊外部から弘前市中心部へ乗り入れているバス路線や鉄道等と接続し、弘前市中心部の商業施設、観光施設、公共施設等を利用することができる。このように、弘前市中心部のバスと、その他の中心部へアクセスするバス等が一体的にネットワークとして機能している。

表 弘前市中心部を運行する土手町循環 100 円バス、城東環状 100 円バス

路線名	運行時間・運行頻度	運賃
土手町循環 100 円バス	4/1から11/30 10:00～18:00まで10分間隔 12/1から3/31 10:00～17:00まで10分間隔	100 円
城東環状 100 円バス	大町回り 弘前 BT 発 8:30～19:30 朝・夕 60 分間隔、日中 30 分間隔 和徳回り 弘前 BT 発 8:00～17:55 朝・夕一部 55 分間隔、日中 30 分間隔	100 円

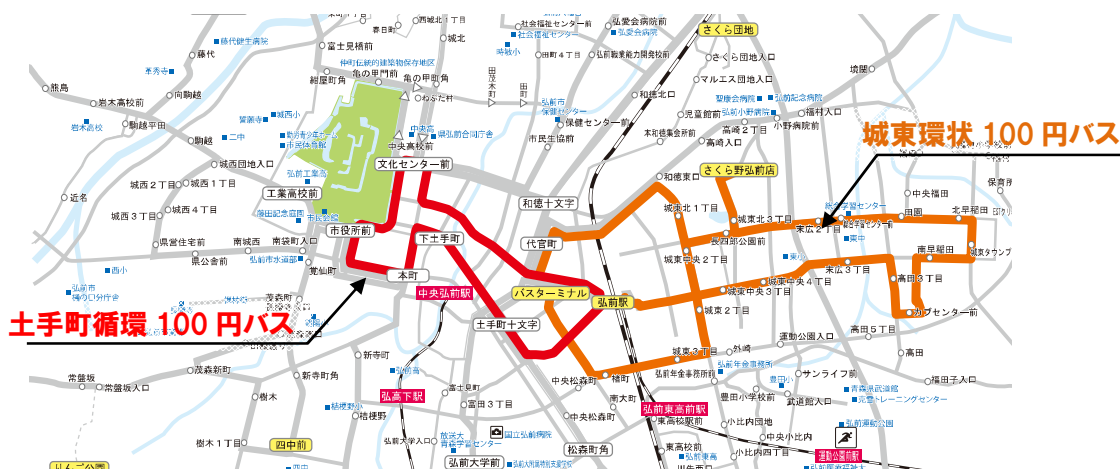


図 弘前市中心部の路線 (赤線：土手町循環 100 円バス、オレンジ線：城東環状 100 円バス)

④ 対象とする鉄道路線

対象となる鉄道路線は、弘南鉄道の 2 路線とします。ただし、弘前圏域では JR 東日本の奥羽本線、五能線があり、これらについては都市間鉄道として、幹線的な位置づけとして連携を図ります。



大鰐線

弘南線

表 対象とする鉄道路線

鉄道路線		区間	駅数 (圏域内)	運行本数	関係市町村
弘南鉄道	弘南線	弘前～黒石	12 駅	29 往復/日	弘前市、平川市、田舎館村、黒石市
	大鰐線	中央弘前～大鰐	14 駅	20 往復/日	弘前市、大鰐町
東日本旅客鉄道	奥羽本線	弘前～碓ヶ関	3 駅	32 往復/日	弘前市、大鰐町、平川市
		弘前～川部～北常盤	3 駅	19 往復/日	弘前市、田舎館村、藤崎町
	五能線	弘前～板柳	3 駅	10 往復/日	弘前市、藤崎町、板柳町

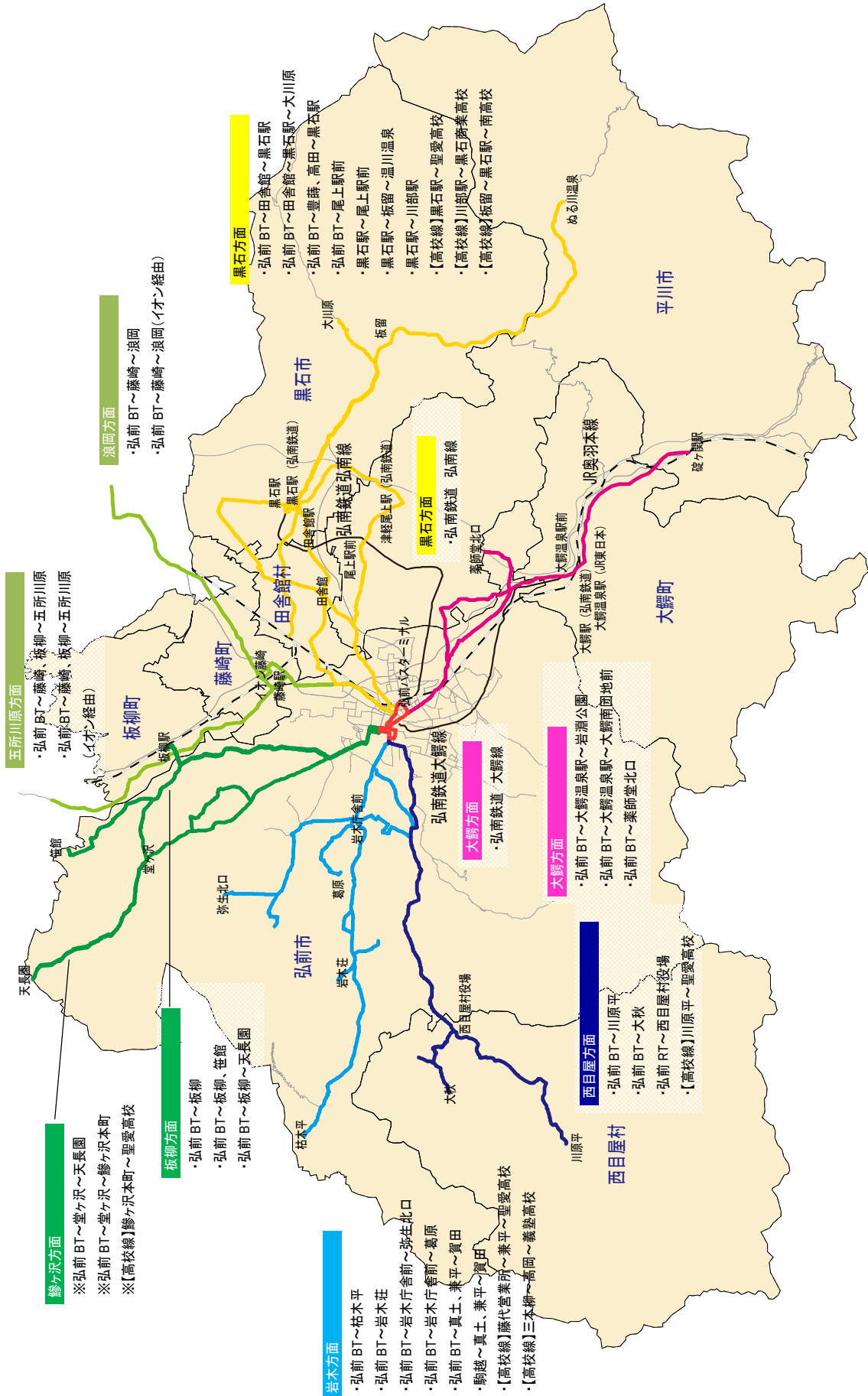


図 弘前圏域で対象とする鉄道路線及びバス路線一覧

(2) 鉄道路線の利用状況

① 弘南鉄道の各駅の乗降客数の推移

弘南鉄道の乗降客数は、平成17年度以降減少傾向にあります。大鰐線の中央弘前駅及び中央弘前駅以外の乗降客数の減少傾向が顕著となっています。

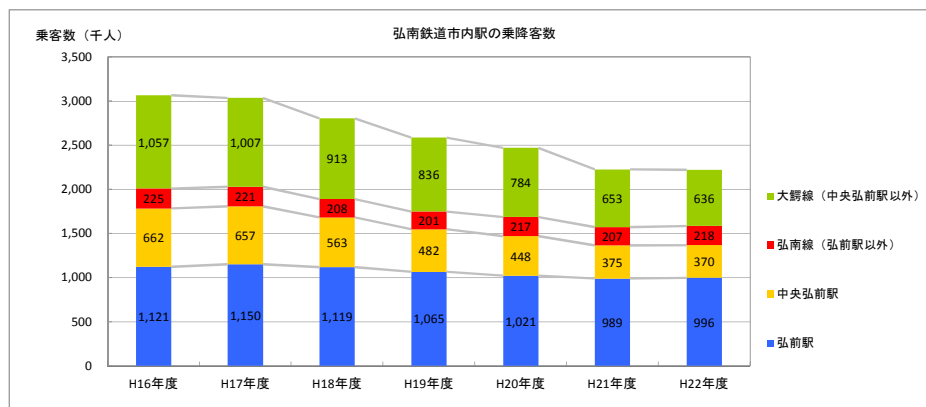


図 弘南鉄道市内駅の乗客数 [資料：弘前市市勢ハンドブック 2010 および 2008]

② JR 東日本の有人駅での乗客数

JR 東日本の奥羽本線、五能線での有人駅（弘前駅、川部駅、大鰐温泉駅）では、駅ごとの1日当たりの平均乗客数は横ばいとなっています。

表 JR 奥羽本線、五能線の駅ごとの乗客数の推移 [資料：JR 東日本 HP]

	弘前駅	川部駅	大鰐温泉駅
2007年度	4,425人/日	336人/日	218人/日
2008年度	4,333人/日	320人/日	216人/日
2009年度	4,231人/日	300人/日	208人/日
2010年度	4,348人/日	293人/日	212人/日
2011年度	4,442人/日	309人/日	200人/日

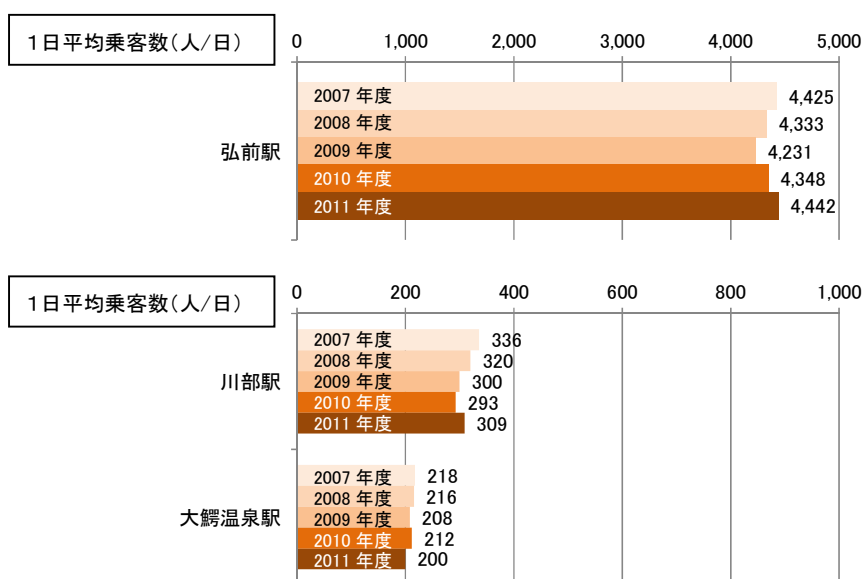


図 JR 奥羽本線、五能線の駅ごとの乗客数の推移 [資料：JR 東日本 HP]

③ 弘南鉄道弘南線および大鰐線の駅別乗降客数

弘南線は黒石や平賀、尾上から弘前までの移動が多くなっており、平川市や黒石市から弘前市へ人の移動が発生していることがわかります。大鰐線は大鰐、義塾高校前、弘前学院大学前などから中央弘前までの移動が多くなっており、大鰐町や弘前市内から弘前市中心部への利用が多いことがわかります。

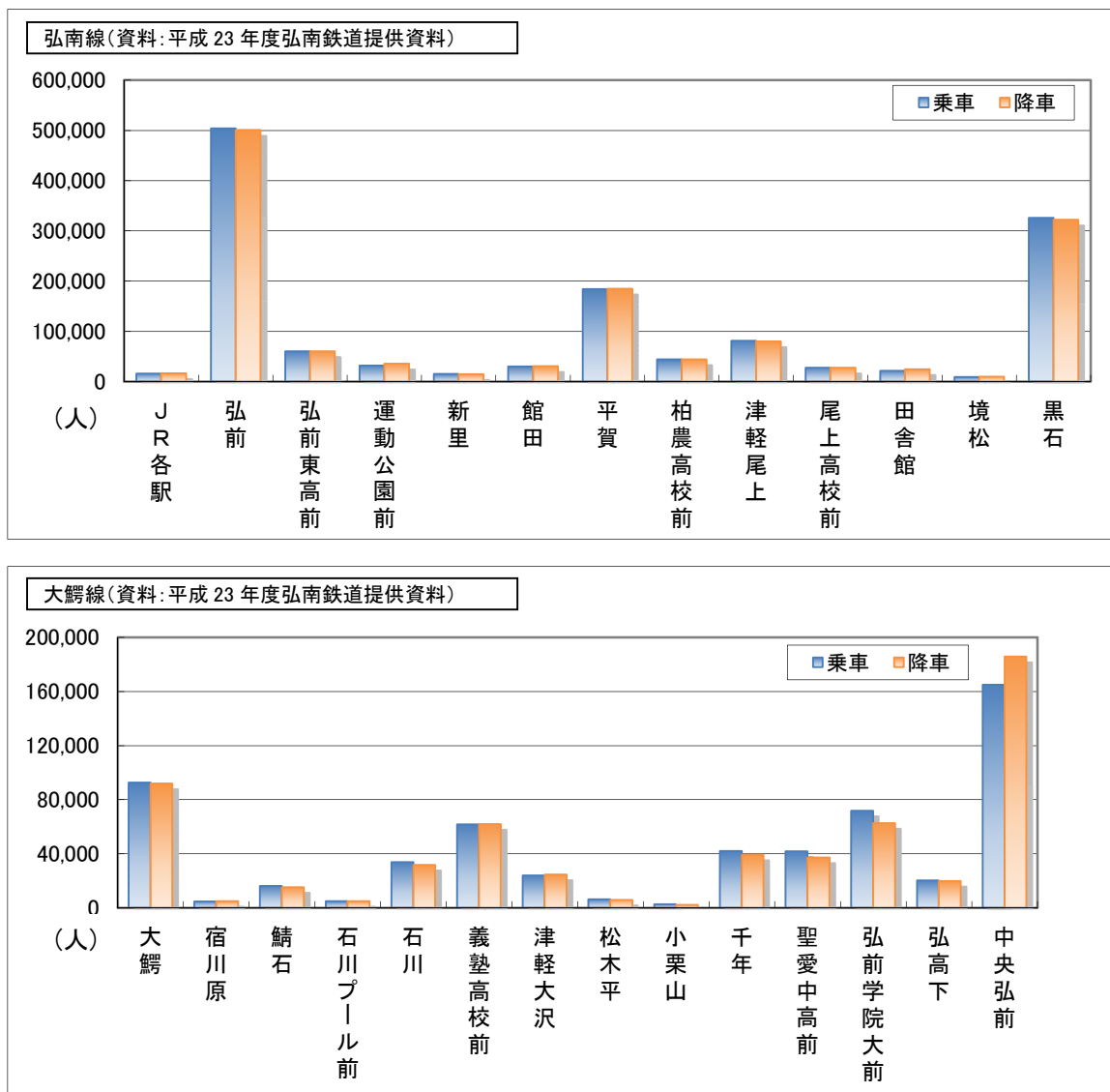


図 弘南線及び大鰐線の駅別乗降客数 [資料:弘南鉄道提供資料]

④ 弘南鉄道大鰐線の利用実態（平成21年度調査結果より）

平成21年度に実施した弘南鉄道大鰐線での利用実態調査をもとに、大鰐線利用者の年代構成、居住地、利用目的などを整理しました。（注：弘南線の利用実態調査は実施していない）

■年代構成

利用者の年代は、非積雪期では平日・休日共に、一般（平日：39.5%、休日 50.9%）が最も多いですが、平日は、中学生・高校生が33.5%、小学生が6.2%と休日に比べ多いのが特徴となっています。積雪期には、特に中学生・高校生の利用割合が高くなっていることがわかります。

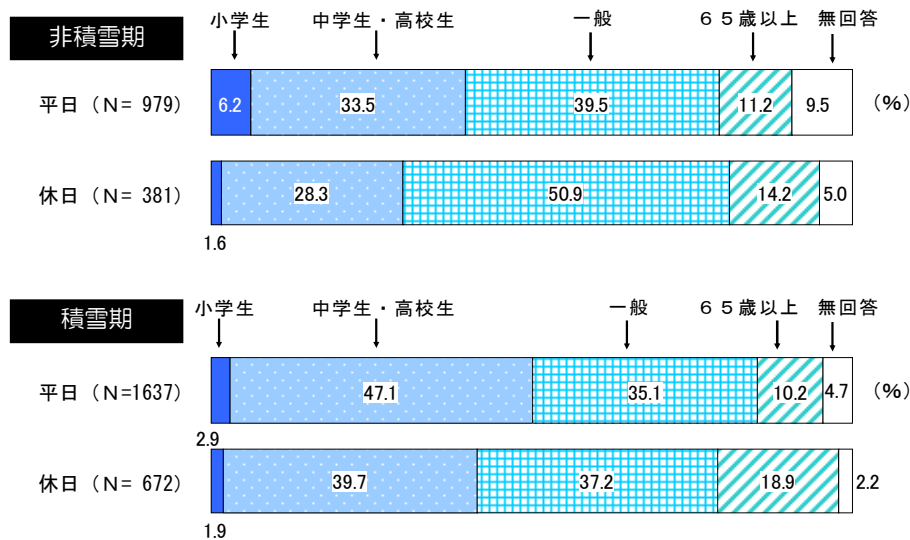


図 大鰐線利用者の年代構成（非積雪期・積雪期）

■居住地

居住地は、非積雪期では平日・休日ともに弘前市内が約7割を占め、弘前市外の利用者はおよそ4人に1人となっています。積雪期では、平日の利用については大きな特徴の差はありませんが、休日については非積雪期と比較し弘前市内居住者の利用割合が高くなっています。

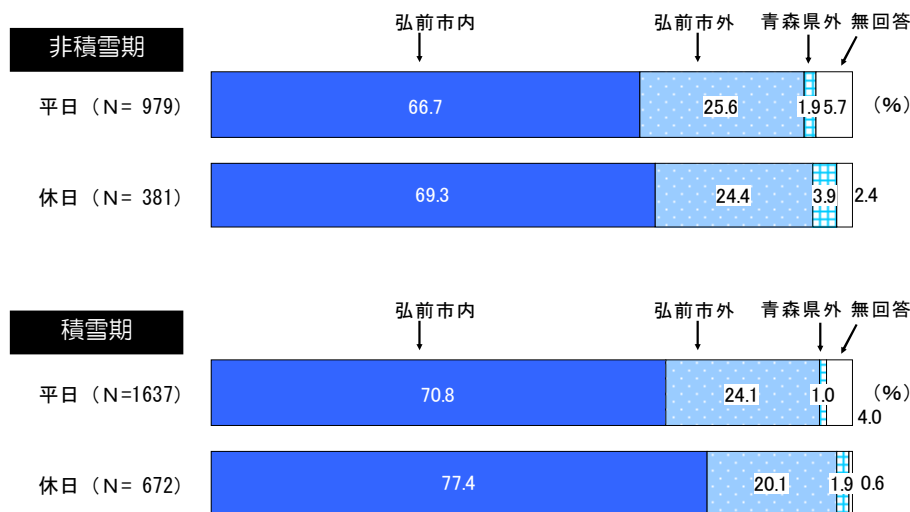


図 大鰐線利用者の居住地構成（非積雪期・積雪期）

■ 利用券種

非積雪期では、平日の利用券種は定期が47.2%と半数近くを占め、現金が29.1%、回数券が18.0%となっています。休日については、定期が28.3%に減少し、現金が50.9%と約半数を占め、回数券は13.4%という結果になっています。積雪期では非積雪期と比較し、平日、休日共に定期利用の割合が高くなっています。

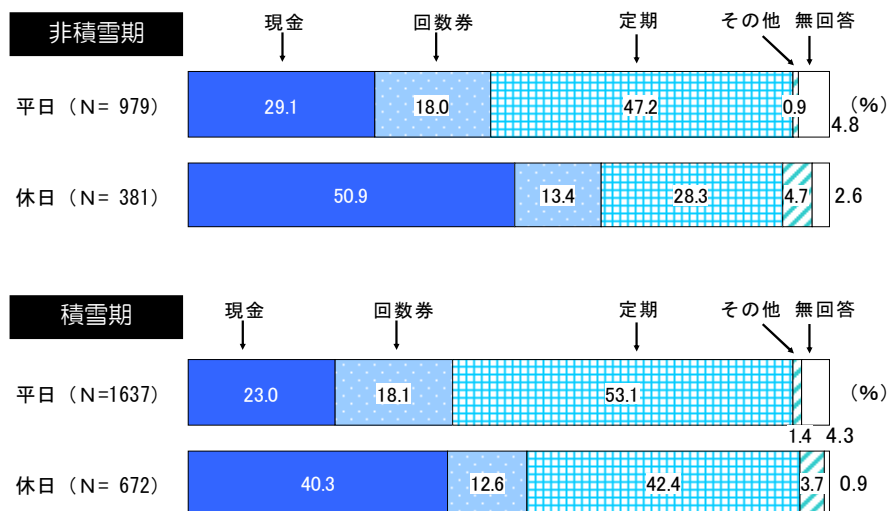


図 大鰐線利用者の利用券種構成 (非積雪期・積雪期)

■ 利用目的

非積雪期では、利用目的は平日利用者の39.0%が通学利用、34.1%が通勤利用、買い物や通院の利用は13.3%となっています。一方、休日には通勤・通学での利用割合が下がりますが、買い物や通院の比率はほぼ平日並みの構成比であり、その他(おそらくレジャー等や複合的な私用が含まれるものと推察される)が37.3%となっています。積雪期では、平日、休日共に通学での利用目的の割合が増加しています。

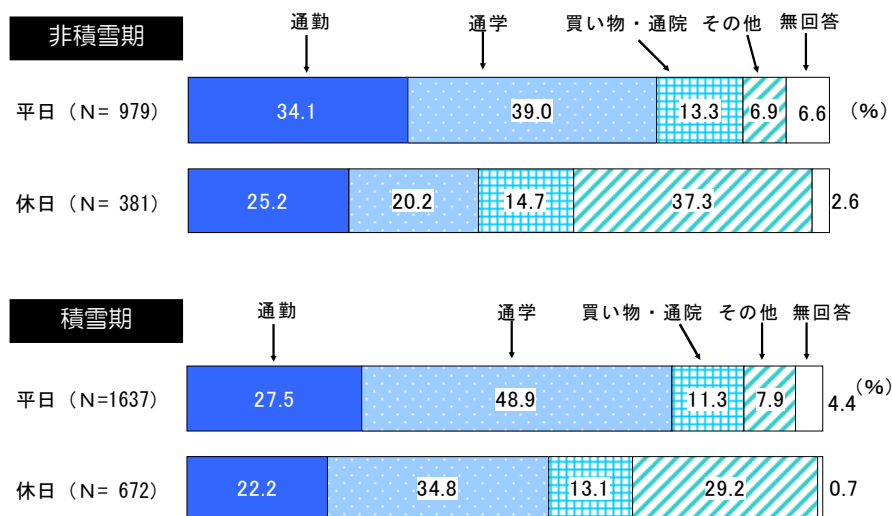


図 大鰐線利用者の利用目的構成 (非積雪期・積雪期)

(3) バス路線の現状

① 対象路線の利用者数、収支状況

対象となるバス路線の利用者数、運行経費、運賃収入、収支率等の一覧を以下に示します。
 路線単独で黒字経営となっている路線（バスの運行費用を運賃収入で賄うことができている路線）は2路線のみであり、これらの路線は聖愛高校、弘前南高校へ向かうスクールバスの位置づけを持つため、圏域全体の生活交通を支える路線は全て赤字経営となっていることがわかります。

これらの路線については、国や、青森県、関連市町村からの補助金により、赤字額を補填しています。

表 対象路線バスの利用者数および収支状況（平成23年度）

	利用者数		運行経費 年間 (千円/年)	運賃収入 年間 (千円/年)	収支額			収支率 %
	年間 (人/年)	1日 (人/日)			年間 (千円/年)	1人あたりの赤字額 (円/人)	1キロあたりの赤字額 (円/キロ)	
浪岡方面								
1 弘前BT～浪岡	29,358	80	12,373	11,079	-1,294	-44	-30	89.5%
2 弘前BT～浪岡(イオン藤崎店経由)	41,770	114	20,413	18,627	-1,786	-43	-25	91.2%
五所川原方面								
3 弘前BT～五所川原	11,816	32	19,323	8,091	-11,232	-951	-166	41.9%
4 弘前BT～五所川原(イオン藤崎店経由)	18,465	51	20,698	10,671	-10,027	-543	-139	51.6%
板柳方面								
5 弘前BT～板柳	34,934	96	14,549	10,389	-4,160	-119	-82	71.4%
6 弘前BT～板柳、笹館	45,917	126	25,889	16,297	-9,592	-209	-106	63.0%
7 弘前BT～板柳～天長園	8,578	24	12,807	4,530	-8,277	-965	-185	35.4%
黒石方面								
8 弘前BT～田舎館～黒石駅	44,992	123	25,927	16,069	-9,858	-219	-109	62.0%
9 弘前BT～田舎館～黒石駅～大川原	47,880	131	19,466	18,332	-1,134	-24	-17	94.2%
10 弘前BT～豊時、高田～黒石駅	7,752	21	11,347	2,826	-8,522	-1,099	-215	24.9%
11 弘前BT～尾上駅前	24,844	68	10,750	8,324	-2,426	-98	-65	77.4%
12 黒石駅～尾上駅前	40,564	111	18,221	11,311	-6,910	-170	-108	62.1%
13 黒石駅～板留～温川温泉	8,221	23	14,317	4,125	-10,192	-1,240	-204	28.8%
14 黒石駅～川部駅	11,659	32	7,421	3,034	-4,386	-376	-169	40.9%
15【高校線】黒石駅～聖愛高校	5,218	21	2,046	2,202	157	30	22	107.7%
16【高校線】川部駅～黒石商業高校	14,444	58	1,794	3,220	1,426	99	227	179.5%
17【高校線】板留～黒石駅～南高校	4,361	12	2,300	2,059	-241	-55	-30	89.5%
大鱈、平川方面								
18 弘前BT～大鱈温泉駅～岩淵公園	156,006	427	66,660	52,797	-13,863	-89	-59	79.2%
19 弘前BT～大鱈温泉駅～大鱈南団地前	4,204	12	3,016	1,302	-1,714	-408	-163	43.2%
20 弘前BT～薬師堂北口	9,643	26	7,713	2,818	-4,895	-508	-182	36.5%
西目屋方面								
21 弘前BT～川原平	106,689	292	45,746	41,653	-4,093	-38	-26	91.1%
22 弘前BT～大秋	48,166	132	20,844	20,603	-241	-5	-3	98.8%
23 弘前BT～西目屋村役場	17,385	48	13,119	6,996	-6,124	-352	-134	53.3%
24【高校線】川原平～聖愛高校	3,968	11	2,728	1,702	-1,025	-258	-108	62.4%
岩木方面								
25 弘前BT～岩木庁舎～枯木平	55,381	152	33,665	19,511	-14,154	-256	-120	58.0%
26 弘前BT～岩木庁舎～岩木荘	20,639	57	13,963	7,141	-6,822	-331	-140	51.1%
27 弘前BT～岩木庁舎前～弥生北口	52,280	143	21,002	17,530	-3,471	-66	-47	83.5%
28 弘前BT～岩木庁舎前～葛原	29,490	81	13,283	8,943	-4,341	-147	-93	67.3%
29 弘前BT～真土、兼平～賀田	3,144	9	4,458	957	-3,502	-1,114	-225	21.5%
30 駒越～真土、兼平～賀田	1,984	5	883	560	-322	-163	-105	63.5%
31【高校線】藤代営業所～兼平～聖愛高校	550	2	456	129	-327	-594	-205	28.3%
32【高校線】三本柳～高岡～義塾高校	4,293	12	2,715	1,209	-1,506	-351	-159	44.5%

赤字路線

黒字路線

赤字路線

(出典：弘南バス提供資料)

※1人あたりの赤字額：利用者1人に対してどれくらい赤字が発生しているかを示す

※1キロあたりの赤字額：バスが1キロ走るとにどれくらい赤字が発生しているかを示す

② バス路線の広域性、幹線性、事業性、生産性

弘前圏域でのバス路線が地域間の移動を担う交通手段として機能しているかを評価する視点として、以下の4つの視点を用います。

機能類型化の視点

- i) 広域性: 広域的な路線として機能している(複数市町村にまたがる利用者数の割合で評価)
- ii) 幹線性: 幹線的な路線として機能している(路線の年間利用者数で評価)
- iii) 事業性: キロ当たりの収入が確保できているかどうか(実車走行キロ当たりの経常収支額で評価)
- iv) 生産性: キロ当たりの利用者数を多く確保できているかどうか(実車走行キロ当たりの年間利用者数で評価)

■ 広域性および幹線性 (数値が高いほど、広域的および幹線的な路線として機能)

広域性は、利用者が市町村をまたがり広域な利用をしているかを割合で示しており、浪岡方面、五所川原方面、黒石方面(弘前～黒石線、尾上線など)、岩木方面の路線で高くなっており、板柳方面、大鰐方面、西目屋方面などが低くなっています。

	関係市町村	指標1 広域性		指標2 幹線性	
		複数市町村に跨る利用者の割合	偏差値	年間利用者数	偏差値
		%	-	人/年	-
浪岡方面					
1 弘前BT～浪岡	弘前市、藤崎町	54.0%	54.6	29,358	50.2
2 弘前BT～浪岡(イオン藤崎店経由)		58.0%	56.3	41,770	54.1
五所川原方面					
3 弘前BT～五所川原	弘前市、藤崎町、板柳町	50.6%	53.1	11,816	44.8
4 弘前BT～五所川原(イオン藤崎店経由)		52.1%	53.8	18,465	46.9
板柳方面					
5 弘前BT～板柳	弘前市、板柳町	9.8%	35.7	34,934	52.0
6 弘前BT～板柳、笹館		15.5%	38.2	45,917	55.4
7 弘前BT～板柳～天長園		5.0%	33.7	8,578	43.8
黒石方面					
8 弘前BT～田舎館～黒石駅	弘前市、田舎館村、黒石市	76.2%	64.0	44,992	55.1
9 弘前BT～田舎館～黒石駅～大川原	弘前市、田舎館村、黒石市	38.9%	48.1	47,880	56.0
10 弘前BT～豊蔭、高田～黒石駅	弘前市、田舎館村、黒石市	62.8%	58.3	7,752	43.5
11 弘前BT～尾上駅前	弘前市、田舎館村、平川市	85.2%	67.9	24,844	48.8
12 黒石駅～尾上駅前	黒石市、平川市	25.0%	42.2	40,564	53.7
13 黒石駅～板留～温川温泉	黒石市、平川市	0.0%	31.5	8,221	43.7
14 黒石駅～川部駅	黒石市、田舎館村	69.9%	61.3	11,659	44.7
15【高校線】黒石駅～聖愛高校	弘前市、田舎館村、黒石市	31.5%	45.0	5,218	42.7
16【高校線】川部駅～黒石商業高校	黒石市、田舎館村	69.9%	61.3	14,444	45.6
17【高校線】板留～黒石駅～南高校	弘前市、田舎館村、黒石市	54.0%	54.6	4,361	42.5
大鰐、平川方面					
18 弘前BT～大鰐温泉駅～岩瀨公園	弘前市、大鰐町、平川市	36.1%	46.9	156,006	89.7
19 弘前BT～大鰐温泉駅～大鰐南団地前	弘前市、大鰐町	36.9%	47.3	4,204	42.4
20 弘前BT～薬師堂北口	弘前市、平川市	20.1%	40.1	9,643	44.1
西目屋方面					
21 弘前BT～川原平	弘前市、西目屋市村	26.9%	43.0	106,689	74.3
22 弘前BT～大秋		24.9%	42.2	48,166	56.1
23 弘前BT～西目屋村役場		23.5%	41.6	17,385	46.5
24【高校線】川原平～聖愛高校		34.1%	46.1	3,968	42.3
岩木方面					
25 弘前BT～岩木庁舎～枯木平	弘前市	79.8%	65.6	55,381	58.3
26 弘前BT～岩木庁舎～岩木荘		65.0%	59.3	20,639	47.5
27 弘前BT～岩木庁舎前～弥生北口		64.4%	59.0	52,280	57.4
28 弘前BT～岩木庁舎前～葛原		70.5%	61.6	29,490	50.3
29 弘前BT～真土、兼平～賀田		44.6%	50.6	3,144	42.1
30 駒越～真土、兼平～賀田		0.0%	31.5	1,984	41.7
31【高校線】藤代営業所～兼平～聖愛高校		50.0%	52.9	550	41.3
32【高校線】三本柳～高岡～義塾高校		50.0%	52.9	4,293	42.4

広域性、幹線性→高い(偏差値 50 以上)

広域性、幹線性→低い(偏差値 50 未満)

幹線性は、多くの利用者を輸送する幹線的な路線であるかを年間利用者数を用いて示しており、浪岡方面、板柳方面（笹館線、板柳線）、黒石方面（弘前～黒石線、大川原線など）、大鰐方面（大鰐線）、西目屋方面、岩木方面（枯木平線など）で高くなっています。

■事業性および生産性（数値が高いほど、事業として効率がよい）

事業性は、効率よく路線を運用しているかを実車走行キロ当たりの経常収支額を用いて示しており、浪岡方面、板柳方面（笹館線）、黒石方面（大川原線、弘前～尾上線、高校線）、大鰐方面（大鰐・碓ヶ関線）、西目屋方面、岩木方面（弥生線、新岡線）などが高くなっています。

生産性は、効率よく利用者を運んでいるかを実車走行キロ当たりの年間利用者数を用いて示しており、浪岡方面、板柳方面（笹館線）、黒石方面（大川原線、弘前～尾上線、黒石～尾上線、高校線）、大鰐方面（大鰐・碓ヶ関線）、西目屋方面、岩木方面（弥生線、新岡線）などが高くなっています。

	関係市町村	指標3 事業性		指標4 生産性	
		キロ当たりの 収入	偏差値	キロ当たりの 利用者数	偏差値
		円/キロ	-	人/キロ	-
浪岡方面					
1 弘前BT～浪岡	弘前市、藤崎町	256.2	57.8	0.68	53.7
2 弘前BT～浪岡(イオン藤崎店経由)		261.0	58.3	0.59	51.2
五所川原方面					
3 弘前BT～五所川原	弘前市、藤崎町、板柳町	119.8	42.4	0.17	39.8
4 弘前BT～五所川原(イオン藤崎店経由)		147.5	45.5	0.26	42.1
板柳方面					
5 弘前BT～板柳	弘前市、板柳町	204.3	51.9	0.69	53.9
6 弘前BT～板柳、笹館		180.1	49.2	0.51	49.0
7 弘前BT～板柳～天長園		101.2	40.3	0.19	40.3
黒石方面					
8 弘前BT～田舎館～黒石駅	弘前市、田舎館村、黒石市	177.3	48.9	0.50	48.7
9 弘前BT～田舎館～黒石駅～大川原	弘前市、田舎館村、黒石市	269.4	59.3	0.70	54.4
10 弘前BT～豊蒔、高田～黒石駅	弘前市、田舎館村、黒石市	71.2	36.9	0.20	40.4
11 弘前BT～尾上駅前	弘前市、田舎館村、平川市	221.5	53.9	0.66	53.2
12 黒石駅～尾上駅前	黒石市、平川市	177.6	48.9	0.64	52.6
13 黒石駅～板留～温川温泉	黒石市、平川市	82.4	38.2	0.16	39.6
14 黒石駅～川部駅	黒石市、田舎館村	117.0	42.1	0.45	47.4
15【高校線】黒石駅～聖愛高校	弘前市、田舎館村、黒石市	308.0	63.6	0.73	55.1
16【高校線】川部駅～黒石商業高校	黒石市、田舎館村	513.5	86.8	2.30	98.5
17【高校線】板留～黒石駅～南高校	弘前市、田舎館村、黒石市	256.1	57.8	0.54	50.0
大鰐、平川方面					
18 弘前BT～大鰐温泉駅～岩淵公園	弘前市、大鰐町、平川市	226.6	54.5	0.67	53.5
19 弘前BT～大鰐温泉駅～大鰐南団地前	弘前市、大鰐町	123.5	42.8	0.40	46.0
20 弘前BT～薬師堂北口	弘前市、平川市	104.5	40.7	0.36	44.9
西目屋方面					
21 弘前BT～川原平	弘前市、西目屋市村	260.5	58.3	0.67	53.4
22 弘前BT～大秋		282.8	60.8	0.66	53.2
23 弘前BT～西目屋村役場		152.5	46.1	0.38	45.5
24【高校線】川原平～聖愛高校		178.5	49.0	0.42	46.5
岩木方面					
25 弘前BT～岩木庁舎～枯木平	弘前市	165.8	47.6	0.47	48.0
26 弘前BT～岩木庁舎～岩木荘		146.3	45.4	0.42	46.7
27 弘前BT～岩木庁舎前～弥生北口		238.8	55.8	0.71	54.6
28 弘前BT～岩木庁舎前～葛原		192.6	50.6	0.64	52.5
29 弘前BT～真土、兼平～賀田		61.4	35.8	0.20	40.6
30 駒越～真土、兼平～賀田		181.5	49.4	0.64	52.7
31【高校線】藤代営業所～兼平～聖愛高校		81.1	38.0	0.35	44.5
32【高校線】三本柳～高岡～義塾高校		127.4	43.3	0.45	47.5

事業性、生産性→高い(偏差値 50 以上)

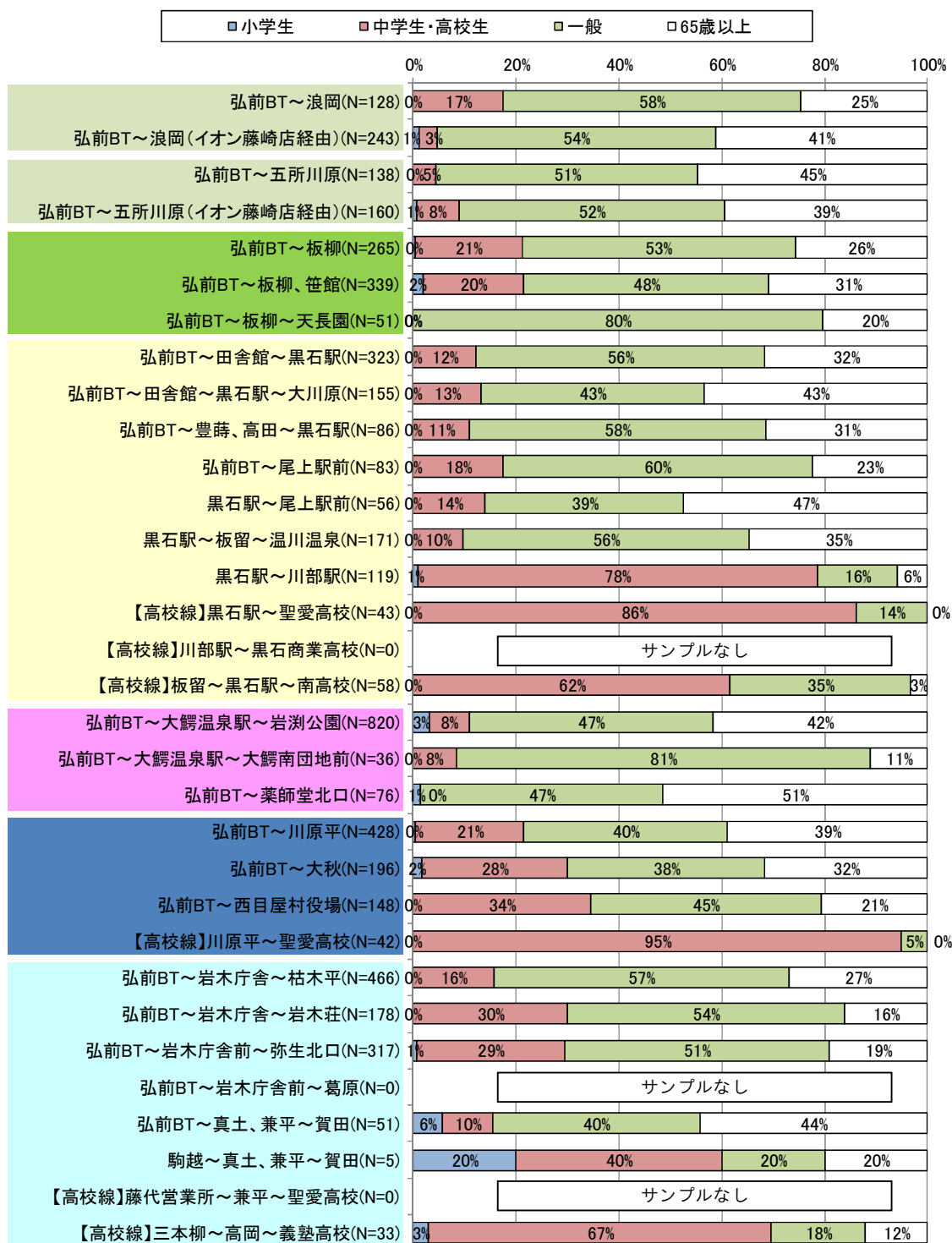
事業性、生産性→低い(偏差値 50 未満)

③ 路線別の利用実態（平成21年度弘前市調査、平成23年度黒石市調査より）

平成21年度に弘前市で、平成23年度に黒石市で実施したバス路線の利用実態調査をもとに、バス路線利用者の年代構成、居住地、バス利用の目的や頻度などを整理しました。

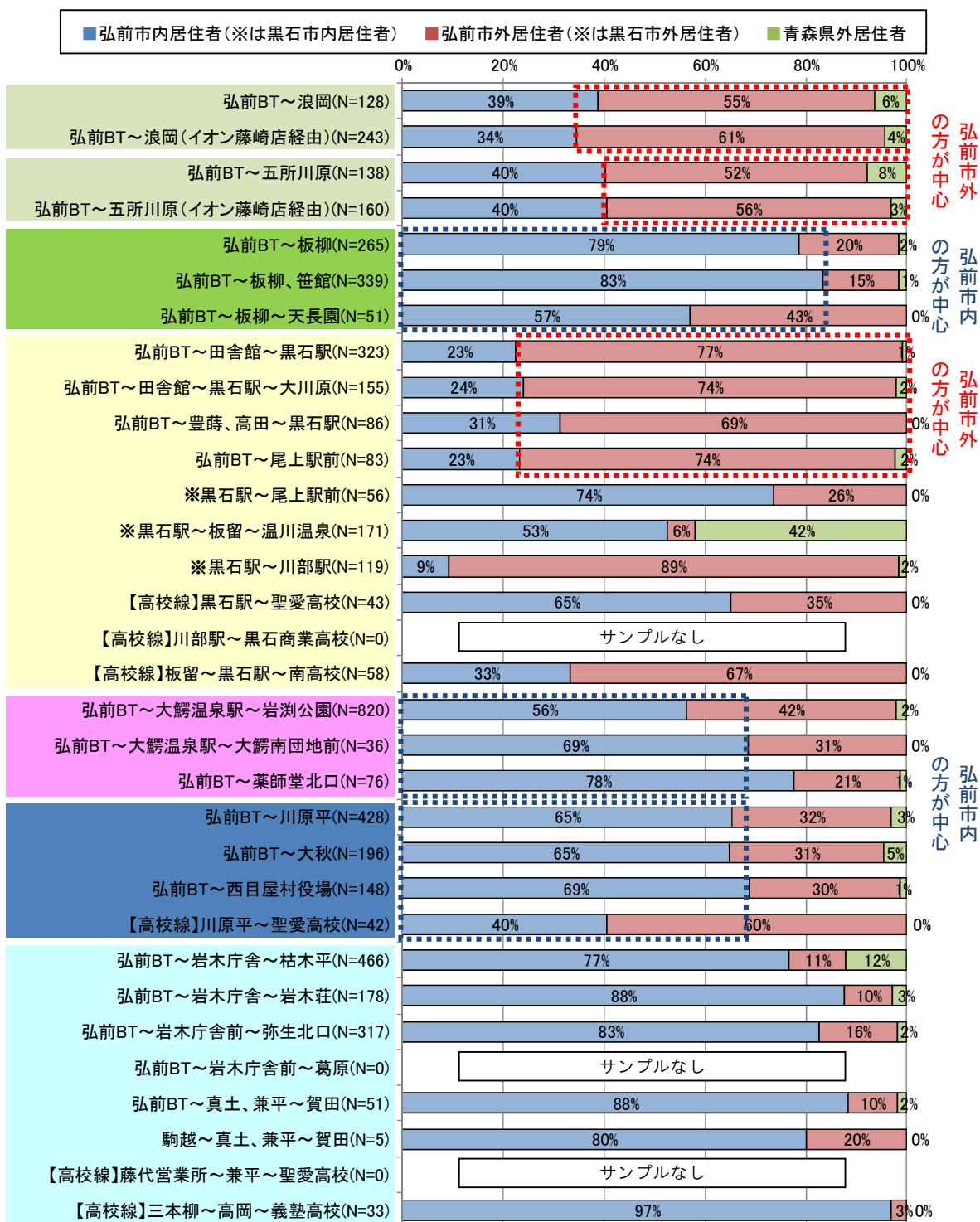
■ 利用者の年代構成

路線によっては一般の利用者の割合が高い路線、65歳以上の高齢者の割合が高い路線など様々な利用特性があります。高校線は高校生が利用の主体となる路線ですが、一般利用者についても割合が少ないものの存在します。



■利用者の居住地構成

浪岡方面や五所川原方面、黒石方面などは弘前市外に居住している方の利用が多く、広域での利用がされていることがわかります。板柳方面、大鰐方面、西目屋方面の路線は弘前市内に居住している方の利用割合が高くなっています。

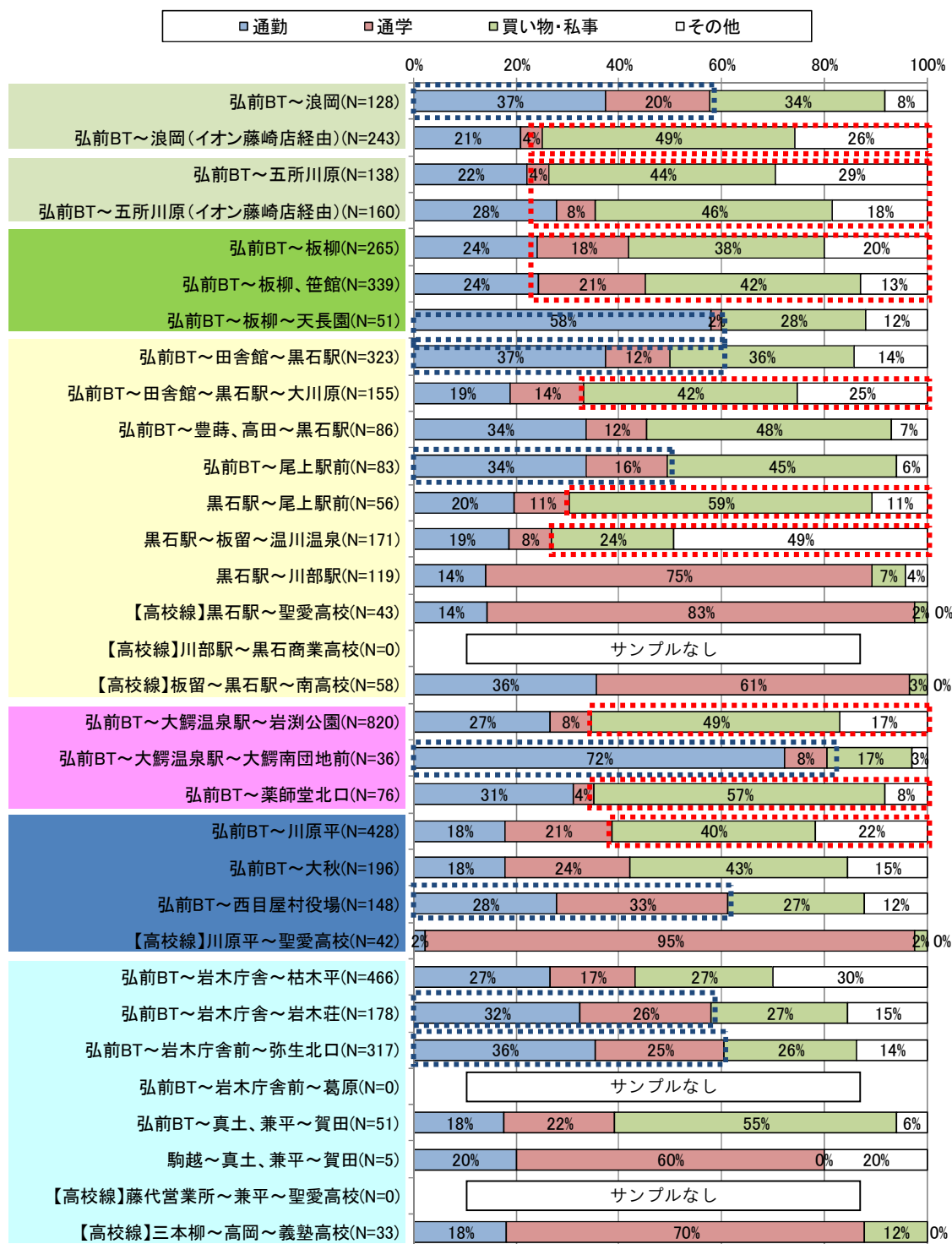


※上記の3路線は、市内居住者は黒石市を示し、市外居住者は黒石市以外を示す

■利用の目的構成

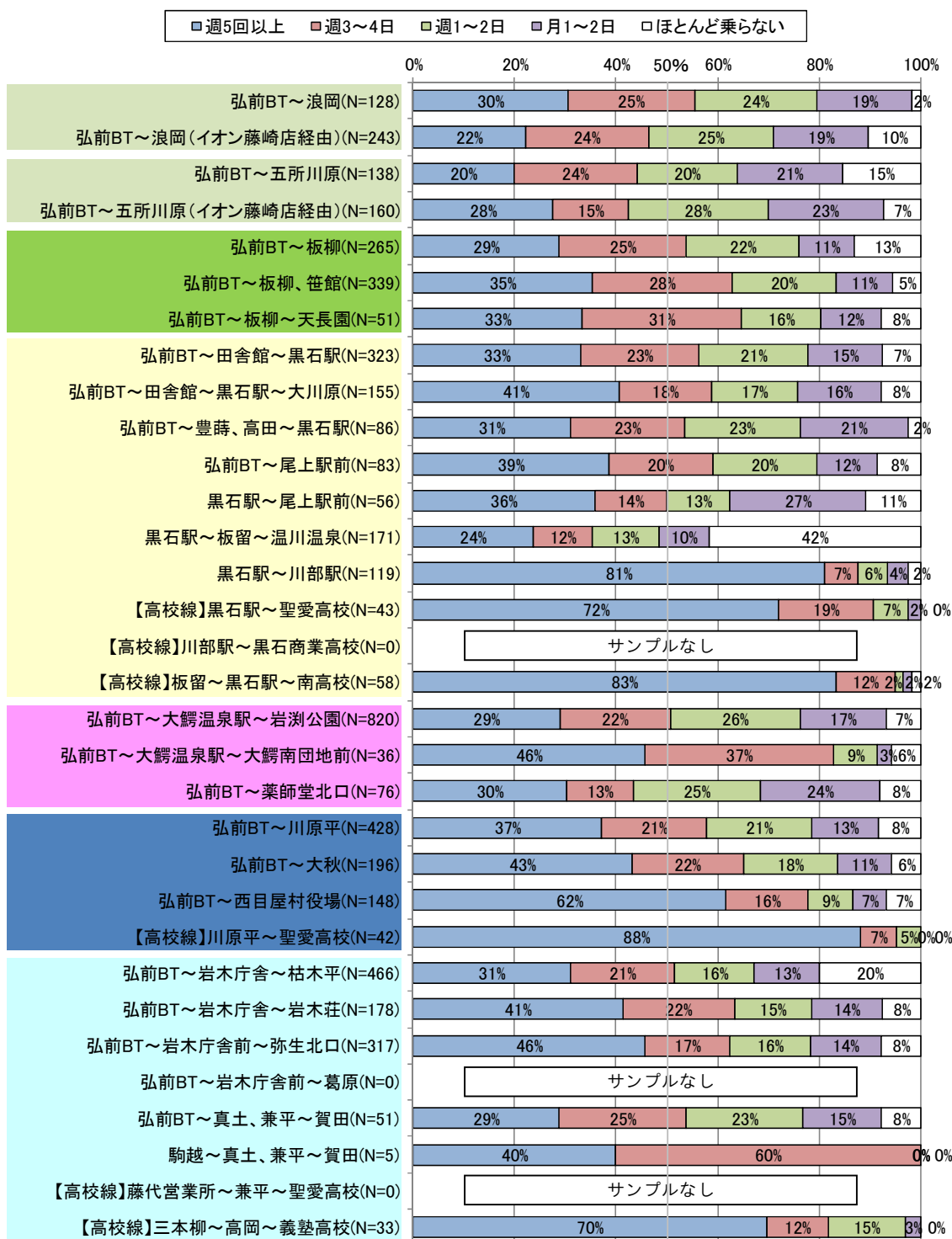
浪岡線や天長園線、弘前～黒石線、大鱈線、西目屋村役場線、百沢線、弥生線などでは通勤と通学の合計が50%を超えており、通勤・通学での利用が多くされていることが分かります。その他の路線については買い物・私事やその他の目的が多くなっています。

西目屋方面や岩木方面は、高校路線以外でも通学の割合が高くなっています。



■利用の頻度構成

概ねどの路線についても、週3日以上の高頻度で利用する方の割合が50%以上となっており、週に1日以上では80%近くになることから、利用者については、バスの利用が定着していることが分かります。



(4) 住民ヒアリングによる地域間ニーズの把握

① 地域間ニーズ把握調査の概要

■ 調査の目的

弘前圏域の各市町村の住民の移動実態について、既存調査では把握できていない、地域間の買い物や通院のニーズ等の把握を行いました。

■ 調査の方法

バス利用者や鉄道利用者、施設利用者などへの直接聞き取り調査を弘前圏域のそれぞれの市町村で実施しました。

調査自治体	調査場所	調査日時	回収サンプル数
弘前市	弘前バスターミナル	11/20日(火)、10時～14時	26名
黒石市	黒石バスターミナル	11/20日(火)、10時～14時	20名
平川市	平賀駅前	12/14日(金)、15時～16時	7名
藤崎町	イオン藤崎バス停	12/14日(金)、11時～14時	11名
板柳町	板柳十文字バス停	12/14日(金)、11時～14時	4名
大鰐町	地域交流センター 鰐 come	11/24日(土)、10時～15時	32名
田舎館村	老人福祉センター	11/19日(月)、11時～12時	9名
西目屋村	グリーンパークもりのいずみ	12/14日(金)、10時～10時半	40名

■ 調査のまとめ方について

調査は各市町村単位で実施していますが、調査のまとめについては、圏域において対象となるバス路線や鉄道路線の方面ごとに回答者を分類し、示します。

	合計	弘前市	黒石市	平川市	藤崎町	板柳町	大鰐町	田舎館村	西目屋村
		弘前BT	黒石BT	平賀駅前	イオン藤崎バス停	板柳十文字バス停	大鰐温泉(鰐come)	老人福祉センター	もりのいずみ
弘前市(中心部)	3						3		
弘前市(岩木方面)	5	5							
黒石方面	25	4	18	1			2		
平川市方面(平賀、尾上)	8		1	6			1		
藤崎方面	13	2			11				
板柳方面	7	3				4			
大鰐方面	29	5					24		
平川市方面(碓ヶ関)	2						2		
田舎館方面	14	4	1					9	
西目屋方面	43	3							40
合計	149	26	20	7	11	4	32	9	40

■ 調査項目

調査項目は、以下の点について把握しました。調査は1名ごとに各項目にそって聞き取りを行いました。田舎館村および西目屋村ではワークショップ形式で複数名を対象に聞き取りを行いました。

- ・ 鉄道および路線バスの利用状況（利用路線、目的、頻度等）
- ・ 買い物、通院、休日のお出かけの移動状況（移動頻度、交通手段、立ち寄り施設等）
- ・ 路線バスや鉄道の今後の利用意向、再編に関する要望など

② 調査結果

■弘前市中心部在住の利用者および居住者へのヒアリング結果

買い物移動については、平日はユニバースやカブセンター、ヨーカドーなど、休日はさくら野などを利用することが見て取れる。
公共交通への要望としては、城東地区から中心部の接続の向上、土手町循環の本数増加などが見られた。

ヒアリング対象者の情報	
3名（鱈 come） 弘前市在住	
項目	内容
鉄道利用について	利用していない（クルマで十分）
バス利用について	利用していない（クルマで十分）
買い物移動について	城東のカブセンターやユニバース、イトーヨーカドーを主に利用する。頻度はほぼ毎日、自家用車で移動している。
通院移動について	なし
休日の買い物について	さくら野百貨店、イトーヨーカドーあたりが主に利用する施設となる。頻度は週に1日程度で、自家用車で移動している。
今後の利用意向	<ul style="list-style-type: none"> ・クルマを利用できなくなった場合には利用したい。 ・鉄道は子供と一緒にたまに利用するが、バスは利用しない。
意見、要望など	<ul style="list-style-type: none"> ・城東に住んでいるので、市役所方面に行きやすくしてほしい（役所周辺は割と行く機会が多く、混雑や駐車場を探すことを考えると、公共交通は使いたいと思っている） ・土手町循環は現在は10分に1本となっているが、効率化すればもっと本数増やせるのではないかな？

■弘前市（旧岩木町）方面の利用者および居住者へのヒアリング結果

買い物移動については、バス利用者は平日・休日ともにヨーカドーや土手町商店街周辺などを利用することが見て取れる。
通院移動も、バス利用者は弘大病院、弘前BT近くの医療施設を利用していることがわかる。
公共交通への要望としては、弘前市中心部でのバス路線のわかりやすさの確保（中心部での乗り継ぎが増えてもいいので、路線や料金の統一など）、待合空間の充実といった意見が見られた。

ヒアリング対象者の情報	
5名（弘前バスターミナル）、弘前市在住	
項目	内容
鉄道利用について	利用していない（利用可能路線がない）
バス利用について	岩木方面路線を利用しており、頻度は週に2～3日、目的は買い物や通院など、岩木庁舎周辺のバス停から弘前BTまで利用している。
買い物移動について	イトーヨーカドーや土手町商店街を主に利用する。頻度は週に2～3日で、バス路線（岩木方面路線）を利用している。
通院移動について	弘大病院や弘前BT周辺の医療機関を利用。買い物のついでが多く、頻度は週に1日程度、バス路線を利用している。
休日の買い物について	なし
今後の利用意向	<ul style="list-style-type: none"> ・動ける限りは利用したい、あるいは自由に運転できるクルマが無いのでバスを利用するといった、バス路線を前提とした移動が成り立っていることがわかる。
意見、要望など	<ul style="list-style-type: none"> ・乗降がしんどいが、運転手がやさしい方なのでなんとかなる ・ヨーカドーまでくれば何とかなるが、それ以外にも行きたいところはある。しかし、中心部はバス路線が良くわからないので、100円バスだけにするなど、統一してほしい ・中心部でどのバスに乗ればいいのかわからない。乗り継ぎがあってもいいので（100円バス良く使うから）統一してほしい ・待合所が寒い ・バスターミナル以外では、自分の乗るべきバスがどのバスかいちいち確認するのが面倒である

■黒石方面の利用者および居住者へのヒアリング結果

買い物移動については、黒石駅周辺のユニバースやコープ、弘前市のヨーカドーなどを利用していることがわかる。また、浪岡方面から黒石までの利用者も見られる。
 通院移動については、黒石市内の診療所を利用する方、弘前市中心部(弘大病院、弘前記念病院など)を利用する方が見られる。100円バスが弘大病院の敷地内へ乗り入れたことについて、評価されている。
 公共交通への要望としては、バス停とバス車両との段差の解消、さくら野方面への路線の整備などの要望が見られた。

ヒアリング対象者の情報	
25名(弘前バスターミナル4名、黒石バスターミナル17名、鰐 come2名、平賀駅前1名)、黒石市、弘前市、青森市浪岡在住	
項目	内容
鉄道利用について	弘南線を利用しており、黒石～弘前の利用では通勤(ほぼ毎日)、黒石～平賀では買い物や私事(黒石に用事がある)での利用が見られる。バスは利用しておらず、駅から近いことが理由。
バス利用について	①浪岡から黒石まで利用する方、②黒石市内のバス(ぷらっと号)を利用する方、③黒石から弘前まで利用する方の3タイプがある。①は買い物や通院での利用が主となり、黒石駅周辺のユニバースやコープ、診療所を利用している。②の方も黒石駅周辺での買い物や通院が主となる。③の方は、ヨーカドーで買物が主な目的となっている。鉄道利用は基本的に行っていない。
買い物移動について	黒石市内が目的地の方は、ユニバースやコープが主な目的地となっている。弘前市中心部が目的地の方は、ヨーカドーを主に利用。
通院移動について	黒石市内が目的地の方は、駅周辺の診療所を目的としている。弘前市中心部が目的地の方は弘大病院や弘前記念病院などを利用。
休日の買い物について	ヨーカドーや中三、さくら野などを利用する機会が多く、自動車を利用する機会が多い。
今後の利用意向	・鉄道、バスともに体が動く限りは利用したい。
意見、要望など	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃を安くしてほしい ・鉄道を普段から利用しているが、弘前駅からバスを利用しやすくしてほしい ・弘大病院の正面口に100円バスがつくようになって、かなり便利になった ・バス車両の段差がきついため、バス停の待合空間の床を高くするなどして、乗降時の段差を解消できないか? ・黒石からさくら野への直通バスがあったらいい

■平川(平賀、尾上)方面の利用者および居住者へのヒアリング結果

買い物移動については、普段は平賀駅前のコープが多く、休日はヨーカドーや中三、さくら野へ行く方が多くみられる。
 通院移動については、市内の医療施設を利用する方が多い。
 公共交通への要望としては、平賀線などの鉄道と競合する路線の見直し、100円バスの朝時間からの運行などが見られた。

ヒアリング対象者の情報	
8名(黒石バスターミナル1名、鰐 come1名、平賀駅前6名)、平川市(平賀、尾上地区)在住	
項目	内容
鉄道利用について	弘南線を利用しており、平賀～弘前、平賀～黒石の利用が主となっている。利用目的は買い物や私事が多く、バスを利用することはほとんどない。
バス利用について	尾上線を私事目的で利用されている方が見られるが、ほとんどの方はバスを利用していない。
買い物移動について	平賀駅前のコープを利用される方が多く、徒歩や自転車での移動が中心となっている。地域内循環バスの利用は見られない。
通院移動について	市内の医療機関の利用が中心となっている。
休日の買い物について	ヨーカドーや中三、さくら野などを利用する機会が多く、自動車もしくは鉄道を利用する機会が多い。鉄道の場合は、弘前駅から100円バスを利用している。
今後の利用意向	・鉄道については、利用できる限りは利用したいという意見が見られる。
意見、要望など	<ul style="list-style-type: none"> ・弘前～尾上線の本数の増便を希望 ・弘前～尾上線(弘前BT→尾上駅)のバスは、平川市の人にとっては使い道がない

	<ul style="list-style-type: none"> ・土手町循環 100 円バスを朝 8 時から運行してほしい。弘前駅でバスどれに乗りやすいのかわからない ・バスを IC カード対応にしてほしい (Suica) ・弘前駅前で 100 円バス待つのが寒い
--	--

■藤崎方面の利用者および居住者へのヒアリング結果

買い物移動については、普段はイオン藤崎店が多く、休日はヨーカドーや中三、さくら野へ行く方が多くみられる。
通院移動については、弘前市中心部の医療施設を利用する方が多い。
鉄道を利用する方は少なく、バスまたは自家用車による移動が多くみられる。
公共交通への要望としては、土手町循環バスの朝時間からの運行、バス停やバス車両の設備の向上に関する意見が見られた。

ヒアリング対象者の情報	
13名（弘前バスターミナル2名、イオン藤崎11名）、藤崎町、青森市浪岡在住	
項目	内容
鉄道利用について	五能線（藤崎～弘前間）を利用されているが、割合としてはそれほど多くはなく、バスによる移動が中心となっている。
バス利用について	本数の多い浪岡線利用者が主であり、イオン藤崎～弘前 BT、浪岡～イオン藤崎の移動が見られる。買い物や通院、私事での利用が中心となり、弘前市中心部が目的地の方はヨーカドーや弘大病院、BT 周辺の医療機関が中心となっている。
買い物移動について	普段の買い物は、イオン藤崎店が中心となっている。浪岡からの利用者はバス移動が中心であり、町内在住のかたは自動車を中心となっている。
通院移動について	弘前市中心部に行く方は弘大病院やバスターミナル近くの医療機関を利用しており、それ以外は町内の医療機関を利用している。バスによる移動が多い。
休日の買い物について	ヨーカドーや中三、さくら野などを利用する機会が多く、自動車を利用する機会が多い。自動車で中心部に向かう方でも、中心部を回る際には 100 円バスを利用している方が見られる。
今後の利用意向	・クルマが利用できないときや、送ってもらった帰りでの利用など、限定的ではあるが利用する意向を示している。
意見、要望など	<ul style="list-style-type: none"> ・100 円バスもっと走ってほしい。また、弘前 BT での乗り継ぎがよくない ・車両の段差をなくしてほしい、バス停の設備を良くしてほしい ・自宅がイオン藤崎店のバス停から近く、イオン藤崎店を經由しない朝と夜のバスが使いづらい ・100 円バスを朝からやってほしい。BT と駅までは行けるが、そこから先が行きにくい。特に朝。 ・乗りにくいとか、高いとかあるけど、なれているので気にならない。子供にとっては乗ることはいいことなので、イベントとかあればもっと利用するのは。弘南バスのイメージも向上する。

■板柳方面の利用者および居住者へのヒアリング結果

買い物移動については、普段はヨーカドーや中三へ行く方が多くみられる。
通院移動については、弘前市中心部の医療施設を利用する方が多い。
鉄道を利用する方は少なく、バスによる移動が多くみられる。
公共交通への要望としては、板柳地区内での高齢化の進展を考慮した、路線バス停までのアクセス手段の確保、バス停やバス車内の段差の改善に関する意見が見られた。

ヒアリング対象者の情報	
7名（弘前バスターミナル3名、板柳十文字バス停4名）、弘前市、板柳町在住	
項目	内容
鉄道利用について	鉄道利用は行っていない。（調査場所の関係で、鉄道利用者がいなかったものと考えられる）
バス利用について	板柳十文字、三世寺から弘前 BT までの利用が中心となっている他、笹館から板柳十文字への利用が見られた。買い物や通院が主な目的であり、移動のほとんどでバスを利用している結果となっている。
買い物移動について	弘前市中心部に向かう方は、ヨーカドーや土手町商店街を主な目的地としている。板柳を目的地としている方は、板柳駅周辺の買い物施設を利用している。

通院移動について	板柳駅周辺や、弘大病院やバスターミナル近くの医療機関を利用している。利用の頻度はほぼ毎日の方が多く、高頻度でバスが利用されている。
休日の買い物について	回答者が高齢の方の割合が多かったため、休日の移動は少ないが、イオン藤崎店に自動車移動の方が見られた。
今後の利用意向	・鉄道とバスを比較し、バスの方が本数有り、自宅から近いため、バスを利用したいという意見が見られた。
意見、要望など	・自分の家はバス停から近いので、この歳でもバスを利用できるが、近所の知り合いではバス停までの徒歩距離がネックとなり、バスを利用できなくなっている人が増えてきている。各地区内でデマンドなどありかと思われる。 ・本数の増加を希望 ・バス停やバス車内での段差がきつく感じる時がある。

■大鱈、平川（碓ヶ関）方面の利用者および居住者へのヒアリング結果

買い物移動は、町内のマックスバリュや弘前市のサンワドー、ホームックなどに、主に自家用車で利用している。
通院移動は、弘前市中心部の医療機関が多く、鉄道やバスを利用している。
公共交通への要望は、弘前市中心部での100円バスを含めた再編に関する意見、鉄道との関係を踏まえ、バス路線大鱈線を地域バスのような形で運行するといった意見が見られた。

ヒアリング対象者の情報	
31名（弘前バスターミナル5名、鱈 come 26名）、弘前市、大鱈町、平川市在住	
項目	内容
鉄道利用について	JR 奥羽本線と弘南鉄道大鱈線を利用できる地域となっており、大鱈線沿線の教育施設や医療施設に行く方は大鱈線を利用し、弘前市中心部に買い物や通院などに行く方は奥羽本線を利用している。
バス利用について	バス路線大鱈線をされる方は、ヨーカドーや土手町商店街など、弘前市中心部への移動の中で、1本で目的地まで行けることが理由で利用している場合が多い。買い物や通院などで利用している。
買い物移動について	地域内の買い物では、大鱈町のマックスバリュや道の駅の物産店を利用されている。自動車や徒歩による移動が多い。町外では、サンワドーやホームックなどを主に利用しており、自動車での移動が中心となっている。
通院移動について	弘前市中心部の医療施設が中心となっており、弘大病院や弘前なるみ病院を利用している。
休日の買い物について	ヨーカドーや中三、さくら野が中心となっており、自動車での移動が多いが、鉄道やバスを利用する場合も見られる。
今後の利用意向	弘南鉄道大鱈線、奥羽本線、バス路線が利用できる地域であるが、大鱈線沿線への教育機関には大鱈線、弘前市中心部への移動では奥羽本線やバス路線を利用する傾向にある。バス、鉄道共に利用しやすいため今後も利用したいという意見が見られる。
意見、要望など	・バス路線は遅いので、できれば電車（大鱈線）を利用したい。中央弘前駅からバスを利用できたらいい。お金がいくらとかではなく、こうやって便利に利用できる、というイメージがわくといい。 ・100円バスは車両が小さい場合が多く、乗り降りがしにくい。かなり頻繁に利用するので、100円バスだけでも車両を大きくしてほしい。 ・中心部では100円バスを何度も乗る方が多いので、使いやすくなるのなら、バスターミナル以外でも乗継はしてもいい。 ・大鱈線は地域バスのように形とし、地域で便利な形でもいい ・バスマップは見やすいが、これとバスのカラーを合わせてほしい。

■田舎館方面の利用者および居住者へのヒアリング結果

買い物移動については、黒石中心部や弘前市中心部が多く、その他として地域内のスーパーや宅配サービスが見られる。バス利用も見られるが、多くは自家用車を利用している。
通院移動は、弘前市中心部への移動が多く、バスの利用が中心となっている。
休日の買い物は、さくら野やニトリ、ヨーカドーなどへの移動が多く、自家用車での移動が中心となっている。
公共交通への要望としては、弘前市中心部でのわかりやすさの向上のために、乗継が増えてもいいので、中心部は土手町循環に統一してほしいという意見が見られた。

ヒアリング対象者の情報	
14名（弘前バスターミナル4名、黒石バスターミナル1名、田舎館村老人福祉センター9名）、田舎館村在住	
項目	内容
鉄道利用について	鉄道利用は行っていない。（調査場所の関係で、鉄道利用者がいなかったものと考えられる）
バス利用について	田舎館村内の田舎館、川部などから弘前バスターミナルへの利用が見られる。利用目的は買い物、通院、私事が主となり、ヨーカドーが主な目的地となることから、1本で行けることが利用の理由となっている。 老人福祉センターでのヒアリング対象者は、高齢のため、バスの利用は行っていない。田舎館村は電車、バスともに利用しづらい環境にある。
買い物移動について	地域外では、黒石のユニバースやベニーマート、弘前市のヨーカドーなどが利用されている。地域内では、近所のスーパーなどの他に、生鮮食品の宅配サービスを利用しているケースも見られる。
通院移動について	弘大病院にバスを利用して行く方が見られる。バスを利用する際は、朝早くのバスで弘前市中心部に向かう場合が多い。また、川部の診療所からの出張診療を利用している場合もある。
休日の買い物について	ヨーカドーやさくら野、ニトリなど弘前市中心部への移動する方が多く、ほとんどが自家用車での移動となっている。
今後の利用意向	意見なし
意見、要望など	<ul style="list-style-type: none"> ・バスの行先案内が停留所のすぐ手前で案内されることが多く、たまに乗り過ぎそうになる ・路線がどうこうということではなく、弘前の中心部でのわかりやすさを向上してほしい。土手町を利用する人が多いので、中心部は乗換え重視でもいいのでは。 ・ほとんどバスを利用することはないが、100円バスが便利であることがわかった。

■西目屋方面の利用者および居住者へのヒアリング結果

<p>買い物移動については、地域内では自動車での物産センターへの移動、弘前市中心部に行く際にはバスでのヨーカドーなどへの移動が見られる。</p> <p>通院移動については、弘前市中心部の医療施設を利用する方が多い。</p> <p>公共交通への意見としては、現状の路線をうまく活用しながら利用しており、満足している方が多い。その中で、弘前市中心部の路線を統一し、乗継が増えてもいいのでわかりやすくしてほしいという意見が見られた。</p>

ヒアリング対象者の情報	
43名（弘前バスターミナル3名、老人クラブ連合会会員交流会40名）、弘前市・西目屋村在住	
項目	内容
鉄道利用について	利用していない（利用可能路線がない）
バス利用について	悪戸周辺から弘前 BT までの買い物利用が見られる。西目屋村の方はほとんどが利用経験ありとしており、利用頻度は、月に1日～週に2、3日ほど。買い物や通院が主な目的となる。 西目屋村では年間バスや回数券を購入している方がおり、村からの奨励金をもとに、学生などは定期代を賄っている。
買い物移動について	地域内では、西目屋村の物産店である物産センターを良く利用している。移動には自家用車を用いる場合が多い。地域外では、弘前市中心部のヨーカドーや土手町商店街に行く場合が多い。バスを利用する。
通院移動について	弘前市中心部の医療施設（弘大病院やバスターミナル周辺の医療施設）を利用。主にバスで移動している。
休日の買い物について	ヨーカドーや土手町商店街への移動が見られ、バスによる移動が中心となっている。
今後の利用意向	運転しなくて済むので、弘前市中心部への用事がある際は利用したいとする意見が見られた。
意見、要望など	<ul style="list-style-type: none"> ・土手町周辺は100円バスだけなど、わかりやすく統一してほしい。中心部ではいつも乗り継ぎがあるので、路線が変わって乗り継ぎが増えても構わない。 ・現状のバス路線については、おおむね満足しており、本数などについても、運行状況に合わせて移動を考えているので、問題ない。

3 各市町村の地域内公共交通

弘前圏域の各市町村における地域内公共交通として、市町村内のコミュニティバス※などの運行や、タクシーや福祉有償運送の状況について整理しました。

(1) 弘前市

① コミュニティバス等

コミュニティバス運行は無し。

② タクシー

会社名	住所	所有車両
グリーン交通(株)	弘前市高田1丁目5-22	計63台/特大3台、大型1台、中型3台、小型56台
(有)さくら交通	弘前市大字下白銀町21-8	計31台/特大2台、小型29台
(株)十五番タクシー	弘前市宮川1丁目1-2	計54台/特大4台、大型4台、中型1台、小型45台
(株)弘前駅前タクシー	弘前市大字境関字豊川8-2	計63台/特大1台、大型1台、小型61台
弘前タクシー(株)	弘前市大字神田3丁目1-1	計139台/小型138台、ジャンボ1台
(有)フクキタクシー	弘前市大字和徳町165	計12台/トヨタコンフォート10台、トヨタハイエース2台
北星交通(株)	弘前市大字本町64-3	計117台/小型タクシー95台、大型タクシー4台、ジャンボタクシー9台、介護福祉車5台、民間救急車1台、小型バス2台、中型バス1台
前田タクシー(株)	弘前市大字賀田2丁目11-2	計15台/特大1台、小型14台
三ツ矢交通(株)	弘前市神田4丁目1-1	計17台(弘前地区)

(市町村コミュニティバスについては各自治体HP、タクシーについては青森県タクシー協会HP、有償運送については、青森県HPにおける福祉・過疎地有償運送に係る運営協議会の設置状況等(H24.5.1現在)資料をもとに整理しました。)

一般乗用旅客自動車運送事業輸送実績

延車両数			走行料			
延実在車両数(日車)	延実働車両数(日車)	実働率(%)	実車キロ(千km)	空車キロ(千km)	計(千km)	実車率(%)
215,163	183,351	85.2	7,511	19,590	27,101	27.7

輸送回数(千回)	輸送人員(千人)	営業収入(千円)	実働1日1車当り		1車1回当り実車キロ(km)
			走行キロ(km)	営業収入(円)	
2,476	3,212	2,779,673	147.8	15,160	3.0

[出典 運輸要覧2012 東北運輸局HPより]

③ 有償運送

会社名	住所	許可
(福)弘前市社会福祉協議会	弘前市大字宮園二丁目8-1	道路運送法第79条関係
(福)抱民舎	弘前市大字高屋字安田735-3	道路運送法第79条関係
(福)桃仁会	弘前市大字城東中央4丁目1-4	道路運送法第79条関係
(福)弘前愛成園	弘前市大字豊原1丁目1番地3	道路運送法第79条関係
(福)オリーブ会	弘前市鷹匠町16-1	道路運送法第79条関係
(福)津軽富士見会	弘前市大字山崎1-3-7	道路運送法第79条関係
NPO法人光の岬福祉研究会	弘前市大字笹森町37番地21	道路運送法第79条関係

※コミュニティバスとは

既存のバス路線だけでは対応が困難な地域において、バス路線を補完しながら市民の暮らしの足を確保する目的として、自治体等が主導となり運行を行うバスとなります。車両は一般的なバス車両より小型のものを用いるなど、ニーズに対応した運行を実施します。

(2) 黒石市

① コミュニティバス等

運行形態	コミュニティバス
委託先	弘南バス(株)
市の負担形態	運行委託
運行区間	市内5つのコースで運行
運行日	毎日
時間	午前7時台～午後7時台(路線による)
運賃	1回100円
出典	黒石市役所HP「ぷらっと号メインページ」 http://www.city.kuroishi.aomori.jp/Citizen_Info/Cit_Pra_Main.html

② タクシー

会社名	住所	所有車両
(有)黒石交通	黒石市大字温湯字鶴泉16-2	
(株)黒石タクシー	黒石市大字内町61-4	計34台/ジャンボ3台、中型車1台、小型車30台

③ 有償運送

会社名	住所	許可
(福)黒石市社会福祉協議会	黒石市大字内町61番地1号	道路運送法第4条又は第43条関係
(福)報徳会	黒石市大字赤坂字池田136番地	道路運送法第4条又は第43条関係
(福)御幸会	黒石市緑町4丁目180-2	道路運送法第4条又は第43条関係

(3) 平川市

① コミュニティバス等

運行形態	コミュニティバス
委託先	弘南バス(株)
市の負担形態	運行委託
運行区間	5路線
運行日	毎日(一部休日運休)
時間	午前8時台～午後6時台(路線による)
運賃	大人一名200円 専用回数券あり
出典	平川市HP「循環バス時刻表」 http://www.city.hirakawa.lg.jp/docs/2010101402175/

② タクシー

会社名	住所	所有車両
尾上タクシー(株)	平川市原大野34-1	
昭和タクシー(株)	平川市碓ヶ関高田14-1	
(株)平賀ハイヤー	平川市柏木町藤山25-2	

③ 有償運送

会社名	住所	許可
(福)平川市社会福祉協議会	平川市柏木町藤山16-1	道路運送法第79条関係
(福)緑風会	平川市沖館和田84	道路運送法第4条又は第43条関係
(福)和洋会	平川市柏木町東田65番地2	道路運送法第4条又は第43条関係

(4) 藤崎町

① コミュニティバス等 (町内巡回バス)

運行形態	公共施設巡回バス (通称：巡回バス)
委託先	北彩観光(株)
町の負担形態	運行委託
運行区間	2路線 (常盤線：1日4便、中野目線：1日2便)
運行日	平日 (土日、祝祭日、年末年始は運休)
時間	午前8時～午後5時 (路線による)
運賃	無料
出典	藤崎町 HP http://www.town.fujisaki.lg.jp/news/index.cfm/detail.1.3289.html

② タクシー

会社名	住所	所有車両
(有)藤崎タクシー	南津軽郡藤崎町大字常盤字四西田 101-1	

③ 有償運送

会社名	住所	許可
(福)藤崎町社会福祉協議会	南津軽郡藤崎町大字常盤字富田 70-1	道路運送法第79条関係

(5) 板柳町

① コミュニティバス等

コミュニティバス運行は無し。

② タクシー

会社名	住所	所有車両
(有)坂本タクシー	北津軽郡板柳町大字板柳字土井 293-1	
(有)須藤タクシー	北津軽郡板柳町いたや町 2丁目 49-3	

③ 有償運送

会社名	住所	許可
(福)板柳町社会福祉協議会	北津軽郡板柳町大字福野田字実田 11番地 7	道路運送法第79条関係
(福)鶴住会	板柳町野中宇鶴住 102-2	道路運送法第4条

(6) 大鰐町

① コミュニティバス等

運行形態	予約制バス
委託先	大鰐交通(株)
町の負担形態	運行委託
運行区間	高野新田線 (めんちや号), 島田線 (シャモロ号)
運行日	毎日
時間	午前6時台～午後8時台
運賃	大人一名1回200円 回数券のみ販売
出典	大鰐町エコと交通検討会 http://owani-ecoandkotsu.com/?page_id=289

② タクシー

会社名	住所	所有車両
大鰐交通(株)	南津軽郡大鰐町大字大鰐字前田 68-15	計14台 / 小型タクシー13台、ジャンボタクシー1台

③ 有償運送

会社名	住所	許可
(福)大鰐町社会福祉協議会	南津軽郡 大鰐町大字蔵館字川原田 37-6	道路運送法第79条関係
(福)北光会	南津軽郡大鰐町大字大鰐字菟頭 9 番地 2	道路運送法第79条関係

(7) 田舎館村

① コミュニティバス等

運行形態	老人福祉センター、憩いの家、ふれあいセンター
委託先	(株)アップル観光バス 黒石市追子野木 3-460-1 (平成24年度)
村の負担形態	運行委託
運行区間	老人福祉センターー堂野前、新町、高田、二津屋、東光寺、鏡森 憩いの家ー高樋、十二川原、枝川、垂柳、大曲 ふれあいセンターー豊蒔、大根子、大袋、諏訪堂
運行日	平日
時間	迎え9時、送り15時
運賃	無料です。
出典	田舎館村資料

② タクシー

会社名	住所	所有車両
(有)川部交通	南津軽郡田舎館村大字川部字上西田 2-8	

③ 有償運送

会社名	住所	許可
(福)田舎館村社会福祉協議会	津軽郡田舎館村大字八反田字古館 206-1	道路運送法第4条

(8) 西目屋村

① コミュニティバス等

コミュニティバス運行は無し。

② タクシー

会社名	住所	所有車両
登録なし		

③ 有償運送

会社名	住所	許可
登録なし	-	-

4 弘前圏域における公共交通に関する既存計画

弘前圏域地域公共交通計画の策定にあたり、公共交通に係る関連計画として以下の3つについて整理しました。

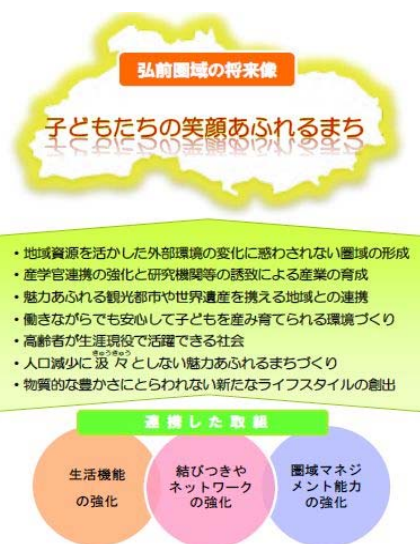
(1) 弘前圏域定住自立圏共生ビジョン【圏域各市町村】

① 計画概要

定住自立圏全体で人口定住のために必要な生活機能を確保し、自立のための経済基盤を培い、地域の活性化を図るため、中長期的な観点から弘前圏域が目指す将来像及びその実現のために必要な具体的取組等を明らかにする。

② 圏域の将来像

将来像を実現するために、定住自立圏全体の活性化を通じて人口定住を図るという観点から、様々な具体的取組についての連携を目指す。特に「集約とネットワーク」の考え方を基本として、「生活機能の強化」「結びつきやネットワークの強化」「圏域マネジメント能力の強化」の3つの視点から、人口定住のために必要な生活機能を確保する。



(2) 弘前市地域公共交通計画【弘前市】

① 計画概要

将来の弘前市に求められる「持続可能な公共交通体系の戦略的な構築」及び「公共交通サービスの向上・改善」を計画目的とする。

② 弘前圏域地域公共交通計画の策定にあたり留意すべき点

- ・市町村をまたぐ路線は地域間の移動を担う広域路線とする
- ・岩木地区：弘前BT～岩木庁舎前を幹線と位置付け、利用が少なく、人口が分散している地域ではフィーダー路線として地域に即した運行形態を検討
- ・板柳地区：弘前BT～板柳駅を幹線と位置付け、利用が少なく、人口が分散している地域ではフィーダー路線として地域に即した運行形態を検討

(3) 平川市地域公共交通総合連携計画【平川市】

① 計画概要

「みんなが元気な平川市」を計画目標とし、目標達成のために、地域住民が日常生活で感覚的に捉えやすく、ひとびとの行動規範となり得る目標を設定。

② 弘前圏域地域公共交通計画の策定にあたり留意すべき点

- ・平賀地区：バス路線の活用による平賀駅周辺と周辺地区とのつながりを維持
- ・尾上地区：弘前とのつながりを維持するために、現状のバス路線の維持と本数の増加
- ・碓ヶ関地区：弘前市都心部とのつながりを維持するために、現状の路線バスを維持する現状の生活の維持のために、地区内の移動を支える公共交通を検討

第3章 公共交通の現状評価および課題抽出

1 方面別の鉄道路線、バス路線の現状分析

これまで整理した、地域特性や公共交通の現状を踏まえ、弘前圏域における鉄道、バス路線の現状分析および評価、課題抽出を行います。

現状評価を行う際には、鉄道路線およびバス路線に対応する方面を設定し、以下に示す6つの項目（①地域概況、②公共交通の路線の運行状況、③利用状況、④路線の収支状況、⑤地域ニーズ、⑥地域間移動交通としての広域性・幹線性・事業性・生産性）に基づき現状分析を行った上で、バス路線については「路線状況」「現状の移動ニーズに供給サービスがマッチしているか」「地域間移動を担う公共交通網として機能しているか」の視点での考察を行い、課題抽出を行いました。

◎対象とする各方面（路線）

浪岡(藤崎)方面、五所川原(板柳・藤崎)方面、板柳方面、黒石・田舎館方面、黒石・平川方面、大鰐・平川方面、西目屋方面、岩木方面



◎6つの項目に基づく現状の整理

- ①地域の概況（人口、域内・域外移動等）、②路線の運行状況（路線、運行状況、サービス状況）、
- ③利用状況（路線の利用者数、利用区間、利用特性）、④収支状況（赤字額、収支率）
- ⑤地域ニーズ（ヒアリング）、⑥地域間移動交通としての広域性・幹線性・事業性・生産性

【現状分析】

- 分析1 : 路線状況（経路、運行本数、結節点等）
➡ ②路線の運行状況 で路線別に分析
- 分析2 : 現状の移動ニーズに供給サービスがマッチしているか
➡ ①地域の概況、③利用状況、⑤地域ニーズ で路線別に分析
- 分析3 : 地域間移動を担う公共交通網として機能しているか
➡ ⑥地域間移動交通としての広域性・幹線性・事業性・生産性、④路線の収支状況 で路線別に分析

【課題抽出】

圏域内の地域公共交通の再構築に向けた方面別の課題の抽出

(1) 浪岡（藤崎）方面の路線

バス路線	浪岡線、浪岡線(イオン藤崎店経由)
鉄道路線	JR 五能線・JR 奥羽本線
対象地域	弘前市、藤崎町

1) 6つの項目に基づく現状の整理

① 地域の概況

昼間人口率は 85.9%であり、通学者・就業者の多くは町外への移動している。高齢化率は現在で 27.5%と高い。今後 10 年間で人口が約 8%の減少、高齢化率が約 7%の増加と予測されている。

表 藤崎町の地域概況

	人口 (H22 国勢調査)	高齢化率 (H22 国勢調査)	昼間人口率 (H22 国勢調査)	人口推計 (H22→H32)	高齢化推移 (H22→H32)
藤崎町	16,021 人	27.5%	85.9%	8.3%減	6.8%増

通勤では約 44%が町外移動を行っており、その中でも弘前市が多くを占めており、次いで黒石市となっている。通学ではほとんどの通学者が町外へ移動しており、弘前市内はそのうち 64%を占める。これより、通勤・通学いずれにおいても弘前市への移動が多いことがわかる。

表 藤崎町の移動実態

	通勤の移動				通学の移動			
	通勤者数 (人/年)	地域外移動 の割合 (%)	地域外移動 のうち弘前 市の割合	主な行先	通学者数 (人/年)	地域外移動 の割合 (%)	地域外移動 のうち弘前 市の割合	主な行先
藤崎町	8,540 人	44.2%	57.2%	弘前市 黒石市	822 人	83.8%	64.3%	弘前市

② 路線の運行概況

<路線と沿線状況>

- ・【バス路線】 浪岡方面のバス路線は、国道 7 号や国道に並行する県道 270 号（羽州街道）沿線や藤崎駅や浪岡駅周辺など、人口や施設が多く分布するエリアに沿って運行している。就業者人口も藤崎駅や浪岡駅周辺などに集中している。
- ・【鉄道路線】 藤崎駅、浪岡駅など駅周辺の人口密度、就業者人口、施設立地が多い状況である。

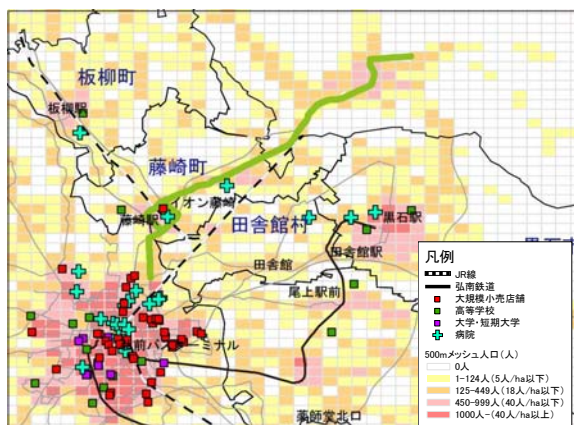


図 路線と人口、施設分布

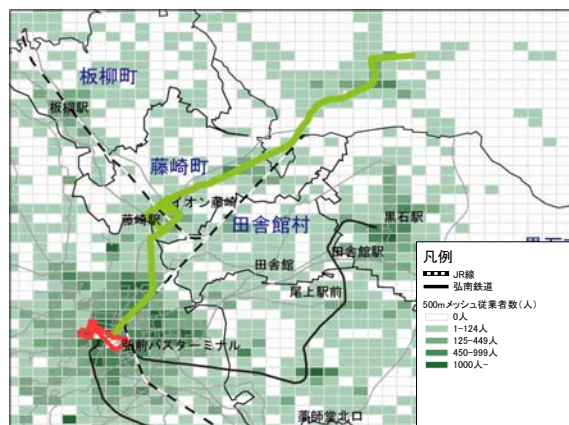


図 路線と就業者分布

<路線別サービス状況>

- ・【バス路線】イオン藤崎店経由も含む浪岡線全体としては、7～18時台において平日8往復運行(1～2時間間隔で運行)している。
- ・【鉄道路線】バス路線に並行する鉄道路線については、奥羽本線・五能線いずれの路線も、バス路線に比べれば運行本数は多く、運行時間帯も広い時間帯で運行している。

表 サービス状況

分類	路線名	起点・経由地・終点	運行本数 (往復/日)		運行時間帯 (時台)		路線長 (km)	駅・バス 停車数
			平日	休日	平日	休日		
バス 路線	浪岡線	弘前 BT～藤崎～浪岡～ザビッグ浪岡	3	3	7～18 時台	7～18 時台	21.2	35
	浪岡線(イオン藤崎店経由)	弘前 BT～藤崎～イオン藤崎店～浪岡～ザビッグ浪岡	5	3	10～17 時台	10～17 時台	20.5	36
鉄道	JR五能線	深浦～鱒ヶ沢～弘前	10	10	6～21 時台	6～21 時台	86.6	27 (6)
	JR奥羽本線	大館～弘前～青森	23	23	5～21 時台	5～21 時台	81.6	18 (8)

注意> 鉄道の運行本数は特急を除く、起点・経由地・終点は対象路線の主な行先より設定、駅数:設定対象区間の駅数を示す、()は弘前圏域内の駅数

③ 利用状況(バス)

バス路線は浪岡線で一日あたり80人利用、浪岡線(イオン藤崎店経由)で一日あたり114人利用しており、利用区間としては藤崎(イオン藤崎店)～弘前バスターミナルの区間を中心とした利用となっている。一般および高齢者の買い物利用が多い路線であることや、弘前市以外の居住者の利用、また、毎日の利用ではなく、週に3～4日、1～2日といった利用が多いことが特徴である。

表 利用状況

	運行本数 (平日)	運行本数 (休日)	利用者数 (年間)	利用者数 (1日あたり)	利用者数 (1便あたり)	備考
浪岡線	3	3	29,358人/年	80人/日	13.4人/便	
	下記のイオン経由を除く					
浪岡線(イオン藤崎店経由)	5	3	41,770人/年	114人/日	11.5人/便	

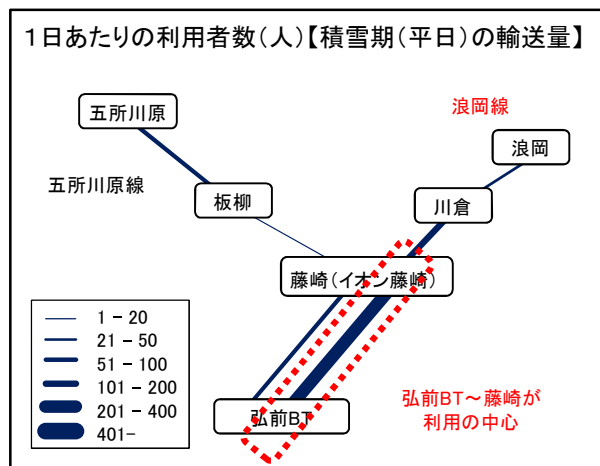


図 バス路線の区間別輸送量

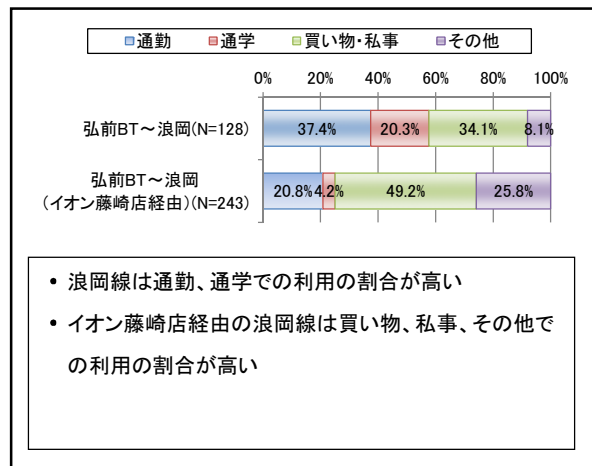


図 バス路線の利用目的

④ 収支状況(バス)

バス路線の収支率は100%に達していないが、90%前後と高く、弘前圏域の路線の中でも高い傾向にある。

表 収支状況

	運行本数 (平日)	運行本数 (休日)	利用者数 (年間)	利用者数 (1日あたり)	1人あたりの 赤字額	1キロあたりの 赤字額	収支率
浪岡線	3	3	29,358 人/年	80 人/日	-44 円/人	-30 円/km	89.5%
	下記のイオン経由を除く						
浪岡線 (イオン藤崎店経由)	5	3	41,770 人/年	114 人/日	-43 円/人	-25 円/km	91.2%

⑤ 地域ニーズ(ヒアリング調査より)

買い物移動については、普段はイオン藤崎店、休日はヨーカドーや中三、さくら野百貨店へ、通院移動については、弘前市中心部の医療施設を利用するといった意見が多く聞かれた。また、鉄道を利用するよりも、バスまたは自家用車による移動の傾向が見られた。

公共交通への要望としては、土手町循環バスの朝時間からの運行、バス停やバス車両の設備の向上に関する意見が聞かれた。

表 ヒアリングの結果

鉄道利用について	バス利用について	買い物・通院移動について	意見・要望等
ヒアリングでは、五能線の利用もみられたが、バス利用者へのヒアリングであり、弘前市中心部へはバス路線が中心であるとの意見が聞かれた。	イオン藤崎～弘前 BT や浪岡～イオン藤崎店間での利用が多くみられる。 買い物や通院、私事での利用が中心となり、弘前市中心部が目的地の方はヨーカドーや弘大病院、BT 周辺の医療機関が中心となっている。	普段の買い物は、イオン藤崎店が中心となっている。浪岡からの利用者はバス移動が中心であり、藤崎町内在住の方は自動車为中心となる。 通院は弘前市中心部あるいは町内の医療機関が多く、休日では土手町商店街周辺やさくら野百貨店に自動車で向かう場合が多い。	土手町循環 100 円バスを通勤時間帯から運行を希望する意見、イベントなどを実施し、弘南バスのイメージをもっと向上されるべきと、という意見が聞かれた。

⑥ 地域間移動交通としての広域性・幹線性・事業性・生産性(バス)

①広域性、②幹線性、③事業性、④生産性ともに弘前圏域の路線では高くなっており、地域間幹線としての機能が高い。

表 広域性・幹線性・事業性・生産性の評価

〈評価の考え方〉 偏差値 50 以上: 高 偏差値 50 未満: 低	指標①: 広域性		指標②: 幹線性		指標③: 事業性		指標④: 生産性		
	複数市町村に跨る利用者の割合	偏差値	年間利用者数	偏差値	キロあたりの収入	偏差値	キロあたりの利用者数	偏差値	
	浪岡線	54.0%	54.6 高	29,358 人/年	50.2 高	256.2 円/km	57.8 高	0.68 人/km	53.7 高
	浪岡線 (イオン藤崎店経由)	58.0%	56.3 高	41,770 人/年	54.1 高	261.0 円/km	58.3 高	0.59 人/km	51.2 高

機能類型化の視点

- i) 広域性: 広域的な路線として機能している(複数市町村にまたがる利用者数の割合で評価)
- ii) 幹線性: 幹線的な路線として機能している(路線の年間利用者数で評価)
- iii) 事業性: キロ当たりの収入が確保できているかどうか(実車キロ当たりの経常収支額で評価)
- iv) 生産性: キロ当たりの利用者数を多く確保できているかどうか(実車走行キロ当たりの年間利用者数で評価)

2) 現状分析と課題抽出

浪岡線・浪岡線（イオン藤崎経由）

□分析 1 ：路線状況

- ・弘前市でのバス路線の結節点である弘前バスターミナルを発着地とするほか、藤崎町の中心となるイオン藤崎店を経由している。また藤崎町や浪岡方面など沿線の人口が多い区間を運行している。
- ・運行本数は平日で1日8本と1～2時間間隔で運行している。

□分析 2 ：現状の移動ニーズに供給サービスがマッチしているか

- ・浪岡線は弘前バスターミナル（イトーヨーカドー）とイオン藤崎店を結んでおり、高齢者の買い物利用が多い状況や、利用者のヒアリング調査の結果より、藤崎町から弘前市中心部に向かう移動（買い物や通院など）や浪岡から弘前市中心部、あるいはイオン藤崎店までの買い物移動ニーズに概ね対応している路線と言える。

□分析 3 ：現状の移動ニーズに供給サービスがマッチしているか

- ・両バス路線の複数市町村に跨る利用者の割合は50%を超えており、広域な地域間利用がされている。また、利用者数も1日当たり浪岡線80人、浪岡線（イオン藤崎経由）114人、1便あたりも10人を超えており、圏域の路線の中では利用者数が多い。利用区間は弘前～藤崎間の利用が特に多い。
- ・収支率は赤字ではあるがいずれも90%前後であり、事業性・生産性ともに他路線に比べると高く、現状では地域間移動を担う公共交通網として概ね機能しているといえる。



<課題の抽出>

- ・浪岡線の両路線は、収支率や事業性・生産性が他路線に比べると高い。今後、利用促進やサービス改善、収支率の改善（収支率の確保）を図り、弘前圏域における地域間幹線路線として維持していくことが必要。
- ・弘前バスターミナル（イトーヨーカドー）およびイオン藤崎店といったバス利用の主となる目的地を二つ有し、また両者は他のバス路線などとの結節機能も有する。目的地への移動手段の確保にあわせ結節点における乗り継ぎ利便性を高めていくことも、地域間幹線機能の向上として必要である。
- ・今後の人口減少や高齢化の進展により、利用目的の変化（通勤・通学が減少し、買い物や通院等が増加）や利用頻度の変化（利用目的の変化に伴い、利用頻度が減少するなど）といった可能性もあり、利用ニーズの変化などに合わせ、ダイヤ等のサービスの改善などを図っていくことも必要である。

⇒[バス路線の再編]

浪岡線は地域間移動を担う公共交通網として概ね機能していると言えるため、弘前中心部と藤崎、浪岡地区を結ぶ地域間幹線路線としてサービスの維持あるいは改善を図ることが必要である。

⇒[JR 五能線との連携]

定時性に優れた鉄道（五能線）は通勤・通学移動への対応、施設へのアクセス性に優れたバス路線は買い物、私事、通院を主目的とするなど、役割分担を整理するとともに、バス-鉄道間における藤崎駅等での接続（路線およびダイヤ接続）や情報案内面における連携策の検討が必要である。

※路線再編のイメージはp.95 に紹介

(2) 五所川原（板柳・藤崎）方面の路線

バス路線	五所川原線、五所川原線(イオン藤崎店経由)
鉄道路線	JR 五能線
対象地域	弘前市、藤崎町、板柳町

1) 6つの項目に基づく現状の整理

① 地域の概況

昼間人口率はどちらの自治体も 100%以下であり、通学者、就業者の多くは町外への移動を行っている。高齢化率は現在で藤崎町 27.5%、板柳町 29.4%と高いが、今後 10 年間で人口減少と更なる高齢化の進展が予測されている。

表 藤崎町・板柳町の地域概況

	人口 (H22 国勢調査)	高齢化率 (H22 国勢調査)	昼間人口率 (H22 国勢調査)	人口推計 (H22→H32)	高齢化推移 (H22→H32)
藤崎町	16,021 人	27.5%	85.9%	8.3%減	6.8%増
板柳町	15,227 人	29.4%	88.6%	11.0%減	5.7%増

通勤では約 44%が町外移動を行っている。その中でも弘前市が多くを占めており、次いで黒石市となっている。板柳町では町外への移動は約 32%となっており、地域内での通勤の割合は約 68%と高い。通学については、藤崎町では大半の通学者が町外へ移動しており、弘前市内はそのうち約 64%を占める。一方で、板柳町では半数程度が町内の通学となっている。

表 藤崎町・板柳町の移動実態

	通勤の移動				通学の移動			
	通勤者数 (人/年)	地域外移動 の割合(%)	地域外移動 のうち弘前 市の割合	主な行先	通学者数 (人/年)	地域外移動 の割合(%)	地域外移動 のうち弘前 市の割合	主な行先
藤崎町	8,540 人	44.2%	57.2%	弘前市 黒石市	822 人	83.8%	64.3%	弘前市
板柳町	8,790 人	32.4%	45.3%	弘前市	721 人	56.2%	53.3%	弘前市

② 路線の運行概況

- ・【バス路線】五所川原方面のバス路線は国道 339 号(旧道)を中心に運行している。人口や施設が多く分布する鉄道駅周辺エリアを通過しており、その他の路線沿線においても高くはないが一定の人口分布がみられる。
- ・【鉄道路線】藤崎駅、板柳駅など駅周辺の人口密度、就業者人口、施設立地が多い状況である。

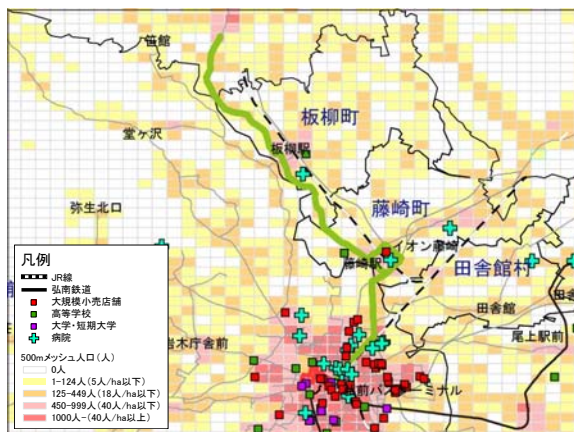


図 路線と人口、施設分布

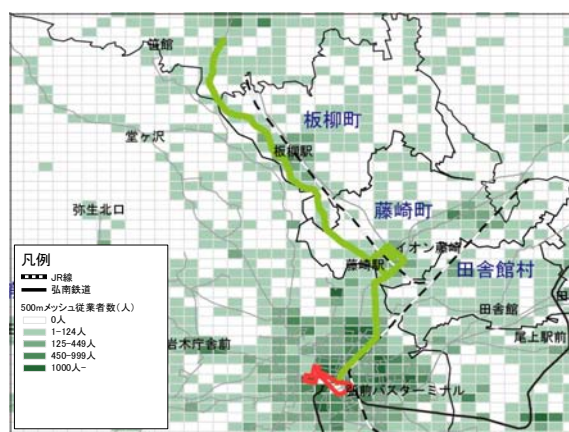


図 路線と就業者分布

<路線別サービス状況>

- ・【バス路線】 イオン藤崎店経由も含む五所川原線全体としては、6～18時台において平日6往復運行(2時間間隔で運行)している。五所川原線全体6往復の内、イオン藤崎店経由は3往復運行しているが、それ以外の3往復については藤崎町内に停車しない路線となっている。
- ・【鉄道路線】 板柳から藤崎あるいは弘前への移動において、五能線とバス路線は起終点が重なるが、バス路線に比べれば運行本数は2倍以上の運行であり、運行時間帯も遅い時間帯まで運行している。

表 サービス状況

分類	路線名	起点・経由地・終点	運行本数 (往復/日)		運行時間帯 (時台)		路線長 (km)	駅・バス 停数
			平日	休日	平日	休日		
バス 路線	五所川原線	弘前 BT～板柳十字路～ 五所川原 (藤崎町内停車せず)	3	3	8～18 時台	8～18 時台	34.4	45
	五所川原線 (イオン藤崎 店経由)	弘前 BT～藤崎～板柳十 字路～五所川原	3	3	6～15 時台	6～15 時台	32.2	52
鉄道	JR五能線	深浦～鱒ヶ沢～弘前	10	10	6～21 時台	6～21 時台	86.6	27 (6)

注意> 鉄道の運行本数は特急を除く、起点・経由地・終点は対象路線の主な先行より設定、駅数:設定対象区間の駅数を示す、()は弘前圏域内の駅数

③ 利用状況(バス)

バス路線は五所川原線で一日あたり32人利用、五所川原線(イオン藤崎店経由)で一日あたり51人利用しており、利用区間としては五所川原～板柳、藤崎(イオン藤崎店)～弘前バスターミナルの区間を中心とした利用となっている。一般および高齢者の買い物利用が多い路線であることや、弘前市以外の居住者の利用、また、毎日の利用ではなく、週に3～4日、1～2日といった利用が多いことが特徴である。

表 利用状況

	運行本数 (平日)	運行本数 (休日)	利用者数 (年間)	利用者数 (1日あたり)	利用者数 (1便あたり)	備考
五所川原線	3	3	11,816人/年	32人/日	5.4人/便	
	下記のイオン経由を除く					
五所川原線 (イオン藤崎店経由)	3	3	18,465人/年	51人/日	8.5人/便	

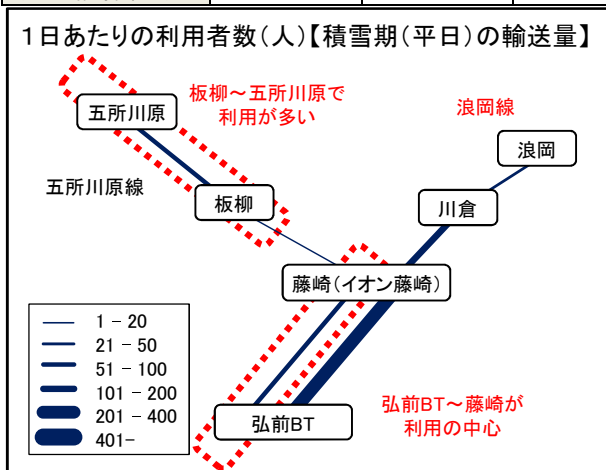


図 バス路線の区間別輸送量

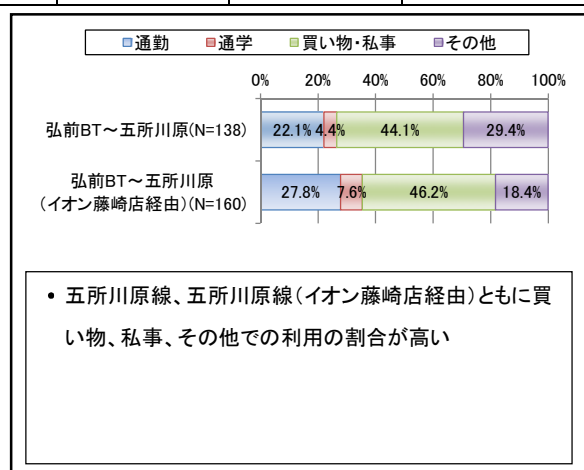


図 バス路線の利用目的

④ 収支状況(バス)

バス路線の収支率は40～50%程度と低く、弘前圏域の路線でも低い傾向にある。

表 収支状況

	運行本数 (平日)	運行本数 (休日)	利用者数 (年間)	利用者数 (1日あたり)	1人あたりの 赤字額	1キロあたりの 赤字額	収支率
五所川原線	3	3	11,816 人/年	32 人/日	-951 円/人	-166 円/km	41.9%
	下記のイオン経由を除く						
五所川原線 (イオン藤崎店経由)	3	3	18,465 人/年	51 人/日	-543 円/人	-139 円/km	51.6%

⑤ 地域ニーズ(ヒアリング調査より)

藤崎町ではイオン藤崎店から弘前市中心部までの買い物や私事でのニーズ、また町内でのイオン藤崎店までのニーズが高くなっている。板柳町については弘前市中心部や板柳駅までの移動のニーズが見られる。バスへの意見として、板柳町ではバス停から距離のある方の交通手段の確保として、地域内交通の提案があった。

	鉄道利用について	バス利用について	買い物・通院移動について	意見・要望等
藤崎町	ヒアリングでは、五能線の利用もみられたが、バス利用者へのヒアリングであり、弘前市中心部へはバス路線が中心であるとの意見が聞かれた。	イオン藤崎店～弘前BTや浪岡～イオン藤崎店間での利用が多くみられる。 買い物や通院、私事での利用が中心となり、弘前市中心部が目的地の方はヨーカドーや弘大病院、BT周辺の医療機関が中心となっている。	普段の買い物は、イオン藤崎店が中心となっている。浪岡からの利用者はバス移動が中心であり、藤崎町内在住の方は自動車を中心となる。 通院は弘前市中心部あるいは町内の医療機関が多く、休日では土手町商店街周辺やさくら野百貨店に自動車に向かう場合が多い。	土手町循環 100 円バスを通勤時間帯から運行を希望する意見、イベントなどを実施し、弘南バスのイメージをもっと向上されるべきと、という意見が聞かれた。
板柳町	バス利用者へのヒアリングであり、バス路線の利用が中心であるとの意見が聞かれた。	板柳十文字、三世寺から弘前BTまでの利用が中心となっている他、笹館から板柳十文字への利用が見られた。買い物や通院が主な目的であった。	買い物、通院ともに、弘前市に行くという意見とともに、板柳中心部への買い物や通院実態も見られた。	高齢者の中で、バス停から遠く不便なため、地域内の交通手段確保を求める声が聞かれた。 また、バス停やバス車両での段差の解消の要望が聞かれた。

⑥ 地域間移動交通としての広域性・幹線性・事業性・生産性(バス)

市町村間の移動を担う指標である①広域性の指標は高いが、②幹線性、③事業性、④生産性としての機能は低い。

表 広域性・幹線性・事業性・生産性の評価

〈評価の考え方〉 偏差値 50 以上: 高 偏差値 50 未満: 低	指標①: 広域性		指標②: 幹線性		指標③: 事業性		指標④: 生産性	
	高	偏差値	低	偏差値	低	偏差値	低	偏差値
	複数市町村に跨る利用者の割合		年間利用者数		キロあたりの収入		キロあたりの利用者数	
五所川原線	50.6%	53.1 高	11,816 人/年	44.8 低	119.8 円/km	42.4 低	0.17 人/km	39.8 低
五所川原線 (イオン藤崎店経由)	52.1%	53.0 高	18,465 人/年	46.9 低	147.5 円/km	45.5 低	0.26 人/km	42.1 低

2) 現状分析と課題抽出

五所川原線・五所川原線（イオン藤崎経由）

□分析 1☞：路線状況

- ・弘前市でのバス路線の結節点である弘前バスターミナルを発着地とするほか、藤崎町の中心となるイオン藤崎店を經由している。藤崎町から板柳町の区間では沿線の人口が少ない区間を運行する。
- ・運行本数は平日で1日6本と1～2時間間隔で運行している。

□分析 2☞：現状の移動ニーズに供給サービスがマッチしているか

- ・五所川原線は弘前バスターミナル（イトーヨーカドー）とイオン藤崎店、板柳駅～五所川原間を結んでおり、弘前市中心部からイオン藤崎店にかけては浪岡線と同様、弘前市中心部に向かう移動（買い物や通院など）のニーズに概ね対応している。ただし、イオン藤崎店経由ではない五所川原線は、藤崎町内のバス停には停まらないため、藤崎町の利用には対応できていない。
- ・藤崎以北は、五所川原-板柳間における利用はみられるが、板柳からの弘前方面は、板柳線やJR五能線と競合することもあり、板柳から弘前（藤崎）方面への移動ニーズに対応しているとは言い難い。

□分析 3☞：地域間移動を担う公共交通網として機能しているか

- ・両バス路線の複数市町村に跨る利用者の割合は50%を超えており、広域な地域間利用がされている路線である。なお、利用者数は1日あたり五所川原線32人、五所川原線イオン藤崎店経由51人であり、1便あたりにすると10人を下回っており利用者数としては少ない。なお、利用区間は弘前～藤崎間、板柳-五所川原間の利用が多くなっている。
- ・収支率は40～50%と低く、事業性・生産性ともに低い。
- ・両路線ともに広域の利用はあるものの、現状では利用状況や収支状況において課題がある。

<課題の抽出>

- ・五所川原線の両路線は市町村間利用の割合は高いが、利用区間の状況では五所川原-板柳間、藤崎-弘前間の利用が多く、路線全体として広域利用のニーズには対応していないと考えられる。
- ・利用者数は少なく、収支率や事業性・生産性は他路線に比べると低いため、今後の継続的な運行や路線改善に向け、サービス改善や利用促進が必要である。
- ・今後の人口減少や高齢化の進展により、利用目的の変化や利用頻度の変化といった可能性もあり、利用ニーズの変化などに合わせ、ダイヤ等のサービスの改善などを図っていくことも必要である。

⇒[バス路線の再編] 

五所川原線は、藤崎以北の利用が少ない状況であり、藤崎を起終点として再編を行う方法が考えられる。なお、藤崎～弘前間については利用が多く、弘前中心部への地域間幹線路線としてサービスを維持あるいは改善を図ることが必要である。また、板柳～五所川原間の利用も見られるため、この区間のサービス維持は必要である。

⇒[JR 五能線との連携] 

定時性に優れた鉄道（五能線）は通勤・通学移動への対応、施設へのアクセス性に優れたバス路線は買い物、私事、通院を主目的とするなど、役割分担を整理するとともに、バス-鉄道間における板柳駅等での接続（路線およびダイヤ接続）や情報案内面における連携策の検討が必要である。

※路線再編のイメージはp.95 に紹介

(3) 板柳方面の路線

バス路線	板柳線、笹館線、天長園線(板柳経由)
鉄道路線	JR 五能線
対象地域	弘前市、板柳町

1) 6つの項目に基づく現状の整理

① 地域の概況

昼間人口率は 85.9%であり、通学者・就業者の多くは町外への移動している。高齢化率は現在で 29.4%と高い。今後 10 年間で人口が約 11%の減少、高齢化率が約 6%の増加と予測されている。

表 板柳町の地域概況

	人口 (H22 国勢調査)	高齢化率 (H22 国勢調査)	昼間人口率 (H22 国勢調査)	人口推計 (H22→H32)	高齢化推移 (H22→H32)
板柳町	15,227 人	29.4%	88.6%	11.0%減	5.7%増

通勤では約 32%が町外移動、約 68%は地域内移動を行っており、弘前圏域の市町村の中では比較的地域内への通勤の割合が高い。町外への通勤は約半数が弘前市内となっている。通学についても、約 44%が町内への通学を行っており、弘前圏域の市町村の中では町内の通勤・通学の移動の割合が高いことが特徴である。

表 板柳町の移動実態

	通勤の移動				通学の移動			
	通勤者数 (人/年)	地域外移動 の割合 (%)	地域外移動 のうち弘前 市の割合	主な行先	通学者数 (人/年)	地域外移動 の割合 (%)	地域外移動 のうち弘前 市の割合	主な行先
板柳町	8,790 人	32.4%	45.3%	弘前市	721 人	56.2%	53.3%	弘前市

② 路線の運行概況

<路線と沿線状況>

- ・【バス路線】板柳方面のバス路線は主要地方道 37 号を中心に運行している。板柳駅周辺には人口や施設が多く分布しており、その他の路線沿線においても高くはないが一定の人口分布がみられる。
- ・【鉄道路線】板柳駅周辺において人口密度が高く、就業者人口や施設立地も多い状況である。

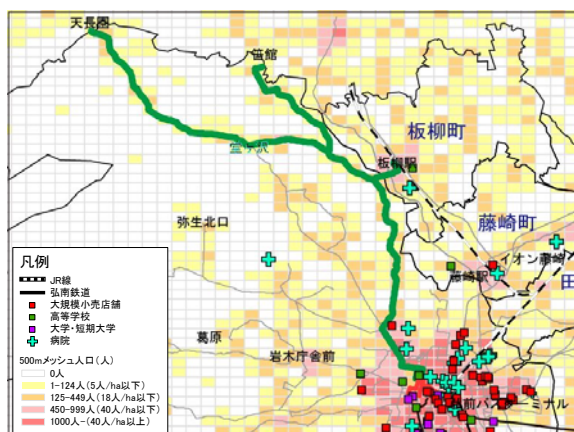


図 路線と人口、施設分布

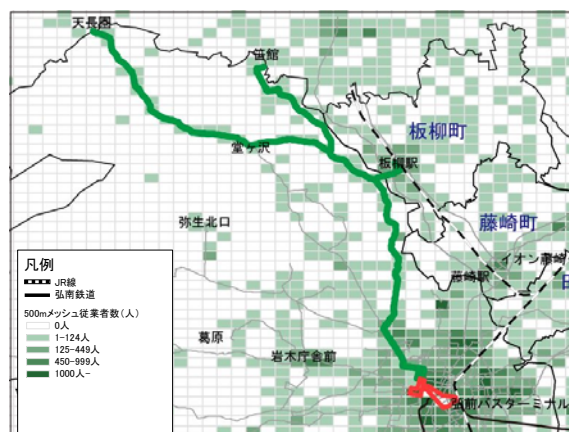


図 路線と就業者分布

<路線別サービス状況>

- ・【バス路線】弘前バスターミナルから板柳駅までは平日で 12.5 往復となっているほか、笹館から板柳駅、天長園から板柳駅を結んでいる。
- ・【鉄道路線】五能線はバス路線も並行して運行しており、バス路線と比較して運行本数が同程度であるが、運行時間帯が遅い時間帯まで運行している。

表 サービス状況

分類	路線名	起点・経由地・終点	運行本数 (往復/日)		運行時間帯 (時台)		路線長 (km)	駅・バス 停数
			平日	休日	平日	休日		
バス 路線	板柳線	弘前 BT~石渡~板柳	4.5	3.5	6~18 時台	6~18 時台	15.3	36
	笹館線	弘前 BT~石渡~板柳~ 笹館	6	3.5	7~20 時台	7~20 時台	24.5	51
	天長園線 (板柳経由)	弘前 BT~石渡~板柳~ 天長園	2	2	7~16 時台	7~16 時台	31.2	64
鉄道	JR五能線	深浦~鱒ヶ沢~弘前	10	10	6~21 時台	6~21 時台	86.6	27 (6)

注意> 鉄道の運行本数は特急を除く、起点・経由地・終点は対象路線の主な先行より設定、駅数:設定対象区間の駅数を示す、()は弘前圏内の駅数

③ 利用状況(バス)

バス路線は板柳線で一日あたり 96 人、笹館線で一日あたり 126 人利用している。天長園線は一日 2 本の本数ということもあり利用者数は 24 人である。利用区間としては飯館案内所~弘前バスターミナルの区間を中心とした利用となっており、特に、石渡~弘前バスターミナルの区間が多い。天長園線は一般の通学利用が多い、その他は買い物・私事やその他目的の利用が多く、2 割ほどの中高生の通学利用も見られる。

表 利用状況

	運行本数 (平日)	運行本数 (休日)	利用者数 (年間)	利用者数 (1 日あたり)	利用者数 (1 便あたり)	備考
板柳線	4.5	3.5	34,934 人/年	96 人/日	10.7 人/便	
笹館線	6	3.5	45,917 人/年	126 人/日	10.5 人/便	
天長園線 (板柳経由)	2	2	8,578 人/年	24 人/日	5.9 人/便	

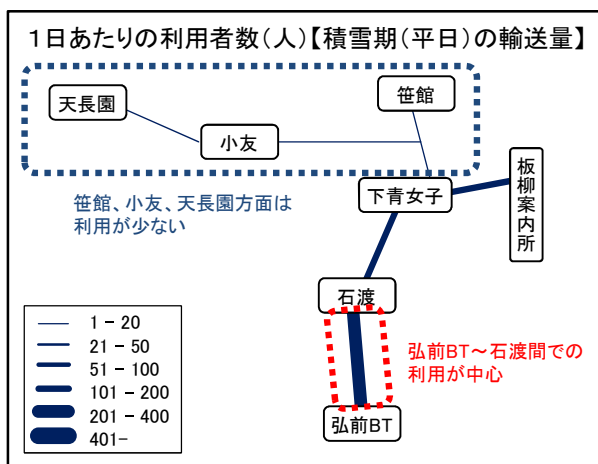


図 バス路線の区間別輸送量

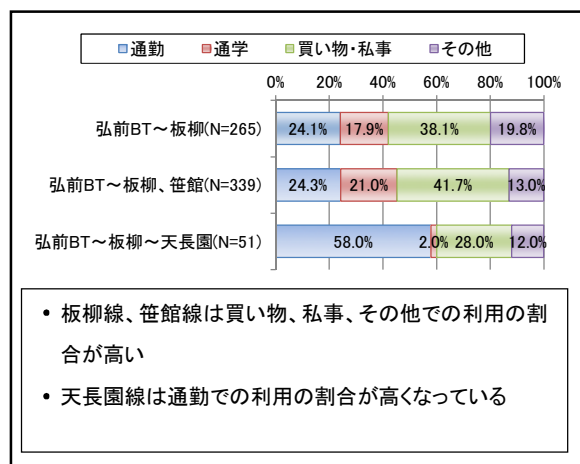


図 バス路線の利用目的

④ 収支状況(バス)

3路線合計で1日12.5往復(平日)運行しているが、収支率をもっとも高い板柳線で71%となっている。天長園線の収支率は低く、35.4%となっている。

表 収支状況

	運行本数 (平日)	運行本数 (休日)	利用者数 (年間)	利用者数 (1日あたり)	1人あたりの 赤字額	1キロあたり の赤字額	収支率
板柳線	4.5	3.5	34,934人/年	96人/日	-119円/人	-82円/km	71.4%
笹館線	6	3.5	45,917人/年	126人/日	-209円/人	-106円/km	63.0%
天長園線 (板柳経由)	2	2	8,578人/年	24人/日	-965円/人	-185円/km	35.4%

⑤ 地域ニーズ(ヒアリング調査より)

買い物移動については、普段はイオン藤崎店が多く、休日はヨーカドーや中三、さくら野へ行く方が多くみられる。通院移動については、弘前市中心部の医療施設を利用する方が多い。鉄道を利用する方は少なく、バスまたは自家用車による移動が多くみられる。

公共交通への要望として土手町循環バスの朝時間からの運行、バス停やバス車両の設備の向上に関する意見が見られた。

	鉄道利用について	バス利用について	買い物・通院移動について	意見・要望等
板柳町	バス利用者へのヒアリングであり、バス路線の利用が中心であるとの意見が聞かれた。	板柳十文字、三世寺から弘前 BT までの利用が中心となっている他、笹館から板柳十文字への利用が見られた。買い物や通院が主な目的であった。	買い物、通院ともに、弘前市に行くという意見とともに、板柳中心部への買い物や通院実態も見られた。	高齢者の中で、バス停から遠く不便なため、地域内の交通手段確保を求める声が聞かれた。 また、バス停やバス車両での段差の解消の要望が聞かれた。

⑥ 地域間移動交通としての広域性・幹線性・事業性・生産性(バス)

全体として①広域性の指標は低く、それぞれの市町内利用が多い傾向であることが分かる。②幹線性、③事業性、④生産性は板柳線においては高いが、天長園線において特に低い状況にある。笹館線は、利用者数が多いため②幹線性は高いが、その他については低い状況にある。

表 広域性・幹線性・事業性・生産性の評価

〈評価の考え方〉 偏差値 50 以上: 高 偏差値 50 未満: 低	指標①: 広域性		指標②: 幹線性		指標③: 事業性		指標④: 生産性	
	低		高~低		高~低		高~低	
	複数市町村に跨る 利用者の割合	偏差値	年間利用者数	偏差値	キロあたりの 収入	偏差 値	キロあたりの 利用者数	偏差値
板柳線	9.8%	35.7 低	34,934人/年	52.0 高	204.3円/km	51.9 高	0.69人/km	53.9 高
笹館線	15.5%	38.2 低	45,917人/年	55.4 高	180.1円/km	49.2 低	0.51人/km	49.0 低
天長園線 (板柳経由)	5.0%	33.7 低	8,578人/年	43.8 低	101.2円/km	40.3 低	0.19人/km	40.3 低

2) 現状分析と課題抽出

笹館線・板柳線・天長園線（板柳経由）

□分析1☞：路線状況

- ・弘前市でのバス路線の結節点である弘前バスターミナルを発着地とするほか、板柳町の中心となる板柳駅を経由、終点としており、地域の拠点間を結んでいる。
- ・運行本数は弘前BT～板柳間で平日1日12.5本と約1時間間隔で運行されているが、笹館方面、天長園方面の運行本数は少ない。

□分析2☞：現状の移動ニーズに供給サービスがマッチしているか

- ・板柳周辺から弘前市中心部までおよび笹館、小友、天長園などから板柳駅周辺への移動ニーズには対応しているが、板柳駅を跨いだ広域な利用者数は少ないことから、現状の移動ニーズに対応しているとは言い難い状況にある。

□分析3☞：地域間移動を担う公共交通網として機能しているか

- ・バス路線の複数市町村に跨る利用者の割合はいずれの路線も20%未満となっており、広域な地域間利用はされていない。（板柳方面の路線の大半が弘前市内を運行しており、広域性は低い）
- ・なお、利用者数は1日あたり板柳線96人、笹館線126人、天長園線24人であり、1便あたりにすると板柳線、笹館線は10人を超えているものの、天長園線は6人弱と少ない。
- ・利用区間としては板柳案内所～弘前バスターミナル間の利用が多く、その中でも弘前市内における石渡～弘前バスターミナル間の利用が特に多い。
- ・収支率は板柳線、笹館線は60～70%とやや高いが、天長園線は35%と低い。
- ・3路線は地域間移動を担う公共交通網として機能しているとは言い難い状況にあるが、板柳線は幹線性、事業性、生産性が高く、収支率も高いため路線としての機能は有しているといえる。

<課題の抽出>

- ・小友、笹館、天長園などから板柳駅周辺への移動ニーズはカバーしているが、移動量が少なく、供給サービスに見合う需要を得ることが困難と考えられる。
- ・板柳線は幹線性、事業性、生産性が高い状況より、板柳から弘前バスターミナル方面への路線は機能していると言え、継続的な運行や路線改善に向け、サービス改善や利用促進が必要である。
- ・人口減少や高齢化の進展により、利用者数の減少や、バス利用の変化などの可能性がある。

⇒[バス路線の再編]

弘前市地域公共交通計画の方針に沿って、板柳から笹館、小友などにかけては地域内のフィーダーシステムを取り入れ、弘前～板柳間は効率的に運行とすることが有効と考えられる。板柳から弘前方面については、地域間幹線路線としてサービスを維持あるいは改善を行う。

⇒[JR 五能線との連携]

定時性に優れた鉄道(五能線)は通勤・通学移動への対応、施設へのアクセス性に優れたバス路線は買い物、私事、通院を主目的とするなど、役割分担を整理するとともに、バス-鉄道間における板柳駅等での接続(路線およびダイヤ接続)や情報案内面における連携策の検討が必要である。

※路線再編のイメージはp.96 に紹介

(4) 黒石、田舎館方面の路線（高校路線除く）

バス路線	弘前～黒石線、弘前～大川原線、弘前～黒石線(高田)、黒石～川部線
鉄道路線	弘南鉄道弘南線
対象地域	弘前市、黒石市、田舎館村

1) 6つの項目に基づく現状の整理

① 地域の概況

黒石市は昼間人口率が約 94%となっており、通勤や通学で市外に移動する方も発生しているが、市外から入ってくる方も多い。田舎館村も昼間人口率がほぼ 100%となっているが、これは高齢化率が高いことが影響していると見られる。田舎館村では、今後急激な人口減少が予測されている。

表 黒石市・田舎館村の地域概況

	人口 (H22 国勢調査)	高齢化率 (H22 国勢調査)	昼間人口率 (H22 国勢調査)	人口推計 (H22→H32)	高齢化推移 (H22→H32)
黒石市	36,132 人	25.5%	93.9%	7.7%減	6.1%増
田舎館村	1,594 人	34.2%	99.5%	24.0%減	6.3%増

黒石市は、市外の通勤者が約 31%、市内が約 71%となっている。市外については弘前市が約 46%となっている。通学については市外が 50%であり、そのうち約 64%が弘前市内となっている。移動の行先としては、黒石から弘前市、平川市が多く、田舎館村からは弘前市、黒石市が多くなっている。

表 黒石市・田舎館村の移動実態

	通勤の移動				通学の移動			
	通勤者数 (人/年)	地域外移動 の割合(%)	地域外移動 のうち弘前 市の割合	主な行先	通学者数 (人/年)	地域外移動 の割合(%)	地域外移動 のうち弘前 市の割合	主な行先
黒石市	19,375 人	30.7%	46.4%	弘前市 平川市	1,941 人	50.0%	64.3%	弘前市 平川市
田舎館村	4,499 人	55.4%	48.9%	弘前市 黒石市	417 人	90.2%	60.6%	弘前市 黒石市

② 路線の運行概況

<路線と沿線状況>

- ・【バス路線】黒石・田舎館方面のバス路線は県道 268 号を中心に運行。人口や施設が多い黒石駅周辺エリアを結ぶ路線であり、その他の路線沿線で一定の人口分布がみられる。
- ・【弘南線】弘南線は、黒石駅、尾上駅、田舎館駅、平賀駅の周辺に人口密度、施設立地が多い状況にある。また沿線に弘前東高校、柏農業高校、尾上高校などが立地する。

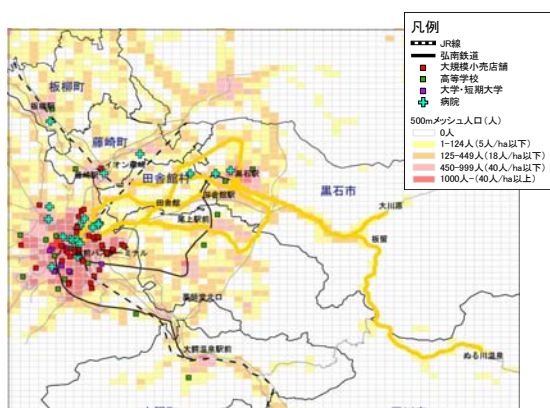


図 路線と人口、施設分布

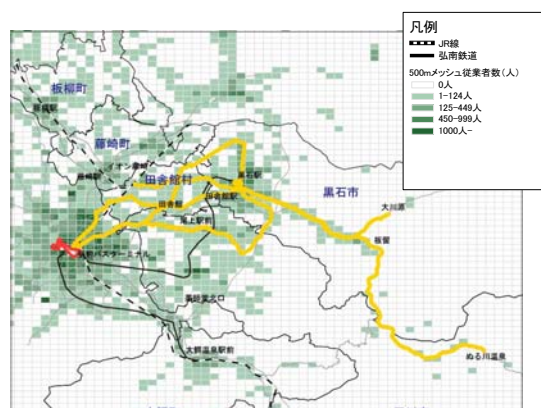


図 路線と就業者分布

<路線別サービス状況>

- ・【バス路線】弘前から田舎館を経由し、黒石に向かう区間では平日で 12.5 往復の運行となっている。高田経由の黒石線、大川原方面は本数が少なくなっている。
- ・【鉄道路線】弘南線は1日の運行本数が 29 往復となっており、バス路線と比較して 2 倍以上の運行本数となっている。

表 サービス状況

分類	路線名	起点・経由地・終点	運行本数 (往復/日)		運行時間帯 (時台)		路線長 (km)	駅・バス 停車数
			平日	休日	平日	休日		
バス 路線	弘前～黒石線	弘前 BT～田舎館～黒石	8.5	9	6～19	6～19	14.9	28
	大川原線	弘前 BT～田舎館～黒石 ～大川原	4	4	7～20	7～20	31.6	62
	弘前～黒石線 (豊蒔・高田経由)	弘前 BT～蒔内・高田～黒 石	3.5	4	7～17	7～17	21.6	34
	黒石～川部線	黒石駅～川部駅	4	4.5	7～18	7～18	10.8	18
鉄道	弘南線	弘前～平賀～黒石	29	29	5～21	5～21	16.8	12

③ 利用状況(バス)

バス路線は弘前～黒石線で一日あたり 123 人利用、大川原線で一日あたり 131 人利用しているが、弘前～黒石線（豊蒔・高田経由）は一日 21 人と少ない。利用区間としては黒石～田舎館～弘前バスターミナルの区間を中心とした利用となっている。一般および高齢者の利用が多く、弘前～黒石線は通勤および買い物・私事、大川原線は買い物・私事やその他、弘前～黒石線（豊蒔・高田経由）は通勤と買い物・私事の利用が多い。いずれの路線も黒石市や田舎館村など、弘前市以外の方の利用が多い。

表 利用状況

	運行本数 (平日)	運行本数 (休日)	利用者数 (年間)	利用者数 (1日あたり)	利用者数 (1便あたり)	備考
弘前～黒石線	8.5	9	44,992 人/年	123 人/日	7.3 人/便	
大川原線	4	4	47,880 人/年	131 人/日	16.4 人/便	
弘前～黒石線 (豊蒔・高田経由)	3.5	4	7,752 人/年	21 人/日	3.0 人/便	
黒石～川部線	3.5	4	11,659 人/年	32 人/日	4.6 人/便	

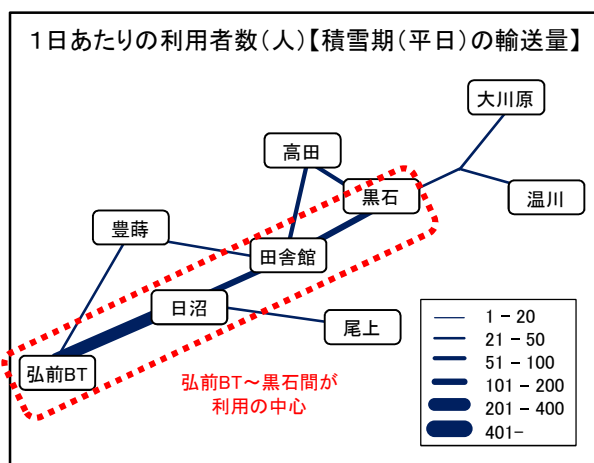


図 バス路線の区間別輸送量

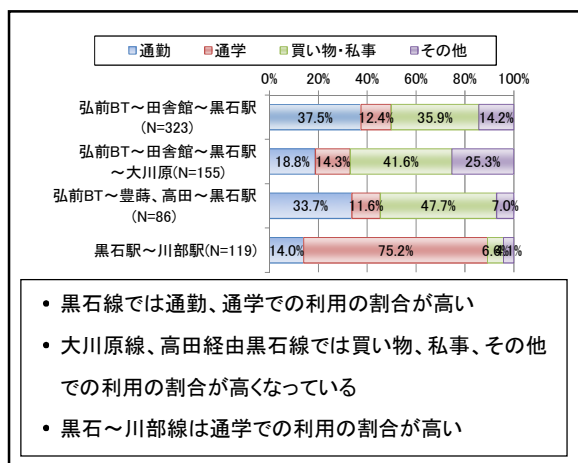


図 バス路線の利用目的

④ 収支状況(バス)

大川原線は収支率が 94.2%と高い。一方、弘前～黒石線は運行本数が黒石・田舎館方面路線の内最も多いが、収支率は 62%と低い。また、弘黒線(豊蒔・高田経由)は収支率が 24.9%と極めて低い。

表 収支状況

	運行本数 (平日)	運行本数 (休日)	利用者数 (年間)	利用者数 (1日あたり)	1人あたりの 赤字額	1キロあたりの 赤字額	収支率
弘前～黒石線	8.5	9	44,992 人/年	123 人/日	-219 円/人	-109 円/km	62.0%
大川原線	4	4	47,880 人/年	131 人/日	-24 円/人	-17 円/km	94.2%
弘前～黒石線 (豊蒔・高田経由)	3.5	4	7,752 人/年	21 人/日	-1,099 円/人	-215 円/km	24.9%
黒石～川部線	3.5	4	11,659 人/年	32 人/日	-376 円/人	-169 円/km	40.9%

⑤ 地域ニーズ(ヒアリング調査より)

黒石では市内での買い物や通院のニーズがある程度存在するほか、休日の買い物についてはイトーヨーカドーや中三など、弘前市中心部へ移動するニーズがある。田舎館村については、普段の買い物や通院などで、黒石、弘前へのニーズがあることがわかった。

	鉄道利用について	バス利用について	買い物・通院移動について	意見・要望等
黒石市	ヒアリング対象者の多くは弘南線を利用しており、黒石～弘前の利用では通勤(ほぼ毎日)、黒石～平賀では買い物や私事(黒石に用事)での利用が見られる。駅から近くに居住するためバスは利用しないという意見もあった。	バス利用者については、①浪岡から黒石まで利用する方、②黒石市内のバス(ふらっと号)を利用する方、③黒石から弘前まで利用する方の3つの傾向が見られた。	黒石駅前のユニバースやコープで主に買い物を行っており、通院などについても市内の医療機関を利用している。 休日の買い物はヨーカドーや中三、さくら野などを利用する傾向、また、休日は自動車を利用するといった意見も聞かれた。	鉄道を普段から利用しているが、弘前駅からバスを利用しやすくしてほしい。 バス車両内の段差がきついため、ターミナルくらい床を高くして、段差を解消してほしい。
田舎館村	ヒアリング対象者のうち、鉄道利用する方はいなかった。	田舎館村内の田舎館、川部などから弘前バスターミナルへの利用が見られる。利用目的は買い物、通院、私事が主となり、ヨーカドーが主な目的地となることから、1本で行けることが利用の理由となっている。	村外では黒石のユニバースやベニーマート、弘前市中心部のイトーヨーカドーなどが買い物の目的地となっている。通院は弘前市の弘大病院が多く、バスでの利用が見られる。	バスの行先案内が停留所のすぐ手前で案内されることが多く、たまに乗り過ごしそうになる。弘前の中心部での分かりやすさを向上してほしい。土手町を利用する人が多いので、中心部は乗換えをしやすくしてほしい。

⑥ 地域間移動交通としての広域性・幹線性・事業性・生産性(バス)

全体として①広域性の指標は高く複数市町村間を跨ぐ利用が多い。②幹線性、③事業性、④生産性は大川原線においては高いが、弘前～黒石線(豊蒔・高田経由)や黒石～川部線において特に低い状況にある。

表 広域性・幹線性・事業性・生産性の評価

〈評価の考え方〉 偏差値 50 以上: 高 偏差値 50 未満: 低	指標①: 広域性		指標②: 幹線性		指標③: 事業性		指標④: 生産性	
	高～低		高～低		高～低		高～低	
	複数市町村に跨る 利用者の割合	偏差 値	年間利用者 数	偏差値	キロあたりの 収入	偏差 値	キロあたりの 利用者数	偏差値
弘前～黒石線	76.2%	64.0 高	44,992 人/年	55.1 高	177.3 円/km	48.9 低	0.50 人/km	48.7 低
大川原線	38.9%	48.1 低	47,880 人/年	56.0 高	269.4 円/km	59.3 高	0.70 人/km	54.4 高
弘前～黒石線 (豊蒔・高田経由)	62.8%	58.3 高	7,752 人/年	43.5 低	71.2 円/km	36.9 低	0.20 人/km	40.4 低
黒石～川部線	69.9%	61.3 高	11,659 人/年	44.7 低	117.0 円/km	42.1 低	0.45 人/km	47.4 低

2) 現状分析と課題抽出

弘前～黒石線、大川原線

□分析 1☞：路線状況

- ・弘前市および黒石市でのバス路線の結節点である弘前バスターミナル、黒石駅前を発着地とするほか、田舎館村の中心を経由するなど、地域の拠点間を結んでいる。
- ・運行本数は弘前 BT～黒石間で平日1日 12.5 本と約 1 時間間隔で運行しているが、大川原方面の運行本数は少なくなっている。

□分析 2☞：現状の移動ニーズに供給サービスがマッチしているか

- ・弘前～黒石線は、3市村間を運行する路線として広域利用がされており、移動ニーズに対応していると考えられる。大川原線は地域間の利用は少ないが路線自体の利用者数は多い。

□分析 3☞：地域間移動を担う公共交通網として機能しているか

- ・弘前～黒石線は、弘前市、田舎館村、黒石市の3市村に跨って運行しており、3市村間での移動が多く発生していることを踏まえると、収支率は低いものの、地域間移動を担う公共交通網として概ね機能していると言える。
- ・大川原線は、広域性は低くなっており、3市村間での移動が少ないことを踏まえると、地域間移動を担う公共交通網として機能しているとは言い難いが、幹線性、事業性、生産性や収支率は高く、路線としての機能は果たしているものと考えられる。



<課題の抽出>

- ・弘前～黒石線、大川原線は地域間幹線として機能していると言えるが、一方、弘前～黒石線(豊蒔・高田経由)、黒石～川部線については利用実態や運行状況より地域間幹線の機能に課題がある。
- ・近隣に弘南鉄道弘南線も並行しているため、鉄道路線との連携などにより、地域の公共交通として一体的なサービス改善を図ることが必要である。
- ・人口減少や高齢化の進展により、利用者数の減少や、バス利用の変化などの可能性がある。

⇒[バス路線の再編] 

黒石、田舎館から弘前方面については、地域間幹線として機能しており、サービスを維持あるいは改善を図ることが必要である。(地域間幹線路線として位置付ける)

大川原線についても同様に、地域間幹線として機能しており、サービスを維持あるいは改善を図ることが必要である。(地域間幹線路線として位置付ける)

※路線再編のイメージはp.97 に紹介

弘前～黒石線（豊蔭・高田経由）**□分析 1**：路線状況

- ・弘前市および黒石市でのバス路線の結節点である弘前バスターミナル、黒石駅前を発着地とし、地域の拠点間を結んでいる。ただし、沿線は人口密度が低い地域を運行している。
- ・運行本数は平日1日4本と少なくなっており、路線も弘前～黒石間の広いエリアを迂回しながら運行する形となっている。

□分析 2：現状の移動ニーズに供給サービスがマッチしているか

- ・弘前～黒石線（豊蔭・高田経由）は、利用者数が少なく移動ニーズに対応しているとは言い難い（路線長が長く、本数も少ない路線である）。

□分析 3：地域間移動を担う公共交通網として機能しているか

- ・弘前～黒石線（豊蔭・高田経由）は、地域間での利用者の割合は高いものの、利用者数、収支率が低く、地域間の移動を担う公共交通として課題がある。特に収支率は低い。

**<課題の抽出>**

- ・弘前～黒石線（豊蔭・高田経由）については地域間幹線としての位置づけには利用実態や路線の運行状況より課題がある。
- ・沿線の人口密度が少なく、弘前～黒石間を迂回する路線となっているため、弘南鉄道弘南線や JR 奥羽本線などの鉄道路線との連携を図るなどの対応により、一体的なサービス改善を図ることが必要である。
- ・人口減少や高齢化の進展により、現状サービスを維持した場合には、今後も利用者数の減少が想定される。また、高齢化の進展と併せて、バスの利用方法がこれまでと変わる可能性がある。

⇒[バス路線の再編] 

弘前～黒石線（豊蔭・高田経由）については、地域間幹線としての機能について課題がある。このため、周辺の鉄道駅へのアクセスを中心とした地域内交通への再編を図ることが必要である。（再編案：高田方面について、弘南鉄道弘南線や黒石線のフィーダー路線としての再編など）

⇒[弘南線との連携] 

弘南鉄道弘南線との連携として、バス-鉄道間における黒石駅等での接続（路線およびダイヤ接続）や情報案内面における連携策の検討が必要である。

※路線再編のイメージはp.97に紹介

黒石～川部線**□分析 1**：路線状況

- ・黒石市でのバス路線の結節点である黒石駅前、JR川部駅を発着としており、地域の拠点間を結んでいる。ただし、沿線は人口密度が低い地域を運行している。
- ・運行本数は平日1日 3.5 本と少なくなっている

□分析 2：現状の移動ニーズに供給サービスがマッチしているか

- ・黒石市と田舎館村間の移動は、田舎館村から黒石市に通勤・通学を行う割合が高い。
- ・黒石～川部線は一便あたりの利用者は 4.6 人と少なく、通学利用が主であるが移動ニーズに対応しているとは言い難い。

□分析 3：地域間移動を担う公共交通網として機能しているか

- ・黒石～川部線は、地域間での利用者の割合は高いものの、利用者数、収支率が低く、地域間の移動を担う公共交通として課題がある。特に収支率は低い。

**<課題の抽出>**

- ・地域間幹線として位置づける場合、通学での利用が主であり、利用実態や路線の運行状況より課題がある。
- ・今後、人口減少や高齢化の進展などにより、バスの利用の変化に応じた対応が必要となる。

⇒[バス路線の再編] 

黒石～川部線は、広域利用はあるが、地域間幹線としての機能について課題があるため、ダイヤなどのサービスの見直し等や利用促進が必要である。

※路線再編のイメージはp.97 に紹介

(5) 黒石、田舎館方面の路線（高校路線）

バス路線	【高校線】黒石～聖愛高校、【高校線】川部駅～黒石商業高校、【高校線】板留～南高校
鉄道路線	弘南鉄道弘南線
対象地域	弘前市、田舎館村、黒石市

1) 6つの項目に基づく現状の整理

① 地域の概況

黒石市は昼間人口率が約94%となっており、通勤や通学で市外に移動する方もいるが、市外から入ってくる方も多く発生している。田舎館村も昼間人口率がほぼ100%となっているが、これは高齢化率が高いことが影響していると見られる。田舎館村では、今後急激な人口減少が予測されている。

表 黒石市・田舎館村の地域概況

	人口 (H22 国勢調査)	高齢化率 (H22 国勢調査)	昼間人口率 (H22 国勢調査)	人口推計 (H22→H32)	高齢化推移 (H22→H32)
黒石市	36,132 人	25.5%	93.9%	7.7%減	6.1%増
田舎館村	1,594 人	34.2%	99.5%	24.0%減	6.3%増

黒石市は市内の通勤者が約70%となっており、市外については弘前市が半数程度となっている。通学については半数が市内で、もう半数のうち6割強が弘前市内となっている。移動の行先としては、黒石から弘前市、平川市が多く、田舎館村からは弘前市、黒石市が多くなっている。

表 黒石市・田舎館村の移動実態

	通勤の移動				通学の移動			
	通勤者数 (人/年)	地域外移動 の割合(%)	地域外移動 のうち弘前 市の割合	主な行先	通勤者数 (人/年)	地域外移動 の割合(%)	地域外移動 のうち弘前 市の割合	主な行先
黒石市	19,375 人	30.7%	46.4%	弘前市 平川市	1,941 人	50.0%	64.3%	弘前市 平川市
田舎館村	4,499 人	55.4%	48.9%	弘前市 黒石市	417 人	90.2%	60.6%	弘前市 黒石市

② 路線の運行概況

<路線と沿線状況>

- ・【バス路線】黒石・田舎館方面のバス路線は県道268号を中心に運行。人口や施設が多い黒石駅周辺エリアを結ぶ路線であり、その他の路線沿線で一定の人口分布がみられる。
- ・【弘南線】弘南線は、黒石駅、尾上駅、田舎館駅、平賀駅の周辺に人口密度、施設立地が多い状況にある。また沿線に弘前東高校、柏木農業高校、尾上総合高校などが立地する。

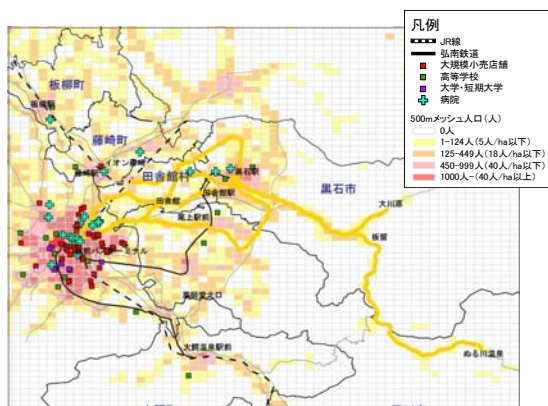


図 路線と人口、施設分布

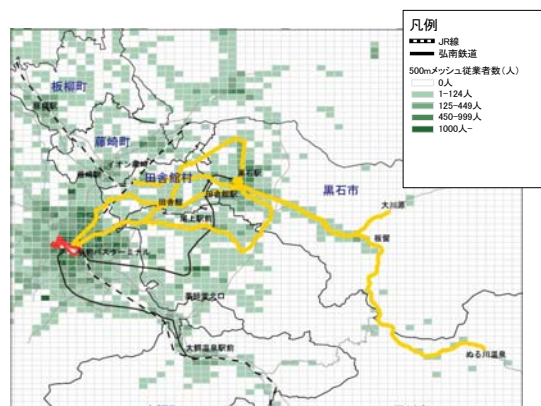


図 路線と就業者分布

<路線別サービス状況>

- ・【バス路線】各高校への路線は、1日に1便もしくは1往復となっているが、弘前市内の高校は弘前駅から距離があるため、鉄道では1本で行けない地域へ運行している。
- ・【鉄道路線】弘南線は1日の運行本数が29往復となっている。

表 サービス状況

分類	路線名	起点・経由地・終点	運行本数 (往復/日)		運行時間帯 (時台)		路線長 (km)	駅・バス 停数
			平日	休日	平日	休日		
バス 路線	【高校線】黒石 ～聖愛高校	黒石～聖愛高校	0.5	0	7時台	-	24.0	39
	【高校線】川部 ～黒石商高	黒石商高～川部駅	1.0	0.5	7～16 時台	7時台	10.8	18
	【高校線】板留 ～南高校	板留～南高校	0.5	0	6時台	-	30.0	65
鉄道	弘南線	弘前～平賀～黒石	29	29	5～21 時台	5～21 時台	16.8	12

③ 利用状況(バス)

バス路線は各路線で一日あたり10～60名程度の利用である。高校への路線ということもあり、通学利用が主となっている（一部、一般の通勤利用もあり）。

表 利用状況

	運行本数 (平日)	運行本数 (休日)	利用者数 (年間)	利用者数 (1日あたり)	利用者数 (1便あたり)	備考
【高校線】黒石 ～聖愛高校	0.5	0	5,218人/年	21人/日	21.0人/便	
【高校線】川部 ～黒石商高	1	0.5	14,444人/年	58人/日	19.3人/便	
【高校線】板留 ～南高校	0.5	0	4,361人/年	12人/日	12人/便	

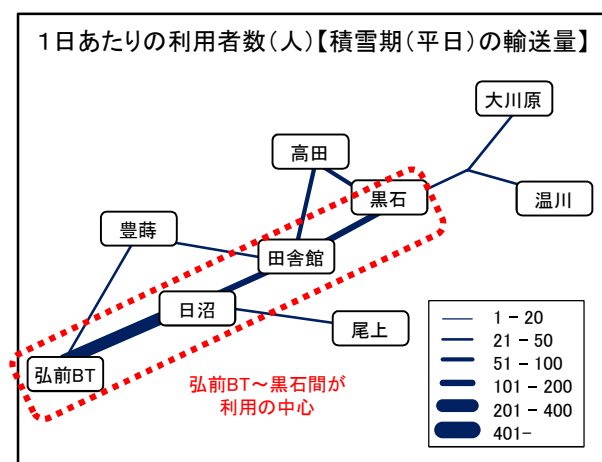


図 バス路線の区間別輸送量

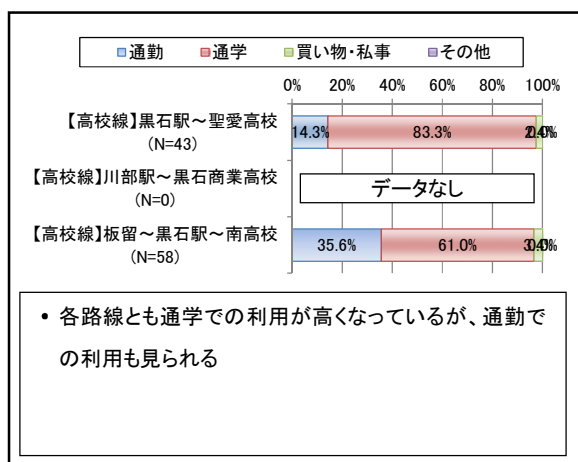


図 バス路線の利用目的

④ 収支状況(バス)

高校線は、いずれも鉄道路線1本では行くことが出来ない区間で運行されており、収支率は高い。

表 収支状況

	運行本数 (平日)	運行本数 (休日)	利用者数 (年間)	利用者数 (1日あたり)	1人あたりの 赤字額	1キロあたり の赤字額	収支率
【高校線】黒石 ～聖愛高校	0.5	0	5,218人/年	21人/日	30円/人	22円/km	107.7%
【高校線】川部 ～黒石商高	1.0	0.5	14,444人/年	58人/日	99円/人	227円/km	179.5%
【高校線】板留 ～南高校	0.5	0	4,361人/年	12人/日	-55円/人	-30円/km	89.5%

⑤ 地域ニーズ(ヒアリング調査より)

弘前圏域では弘前市中心部に教育施設や商業施設が集中している他、黒石駅周辺においても教育施設、商業施設が立地している。そのため、高校生に対してヒアリング調査は実施していないが、通学や買い物等における黒石市の各地域から黒石駅周辺および弘前市中心部への移動ニーズがあると考えられる。

⑥ 地域間移動交通としての広域性・幹線性・事業性・生産性(バス)

全体として①広域性の指標は高く複数市町村間を跨ぐ利用が多い。また、③事業性、④生産性も高い。一方、利用者が高校生に特化している路線であり、②幹線性は低くなっている。

表 広域性・幹線性・事業性・生産性の評価

〈評価の考え方〉 偏差値50以上: 高 偏差値50未満: 低	指標①:広域性 高～低		指標②:幹線性 低		指標③:事業性 高		指標④:生産性 高	
	複数市町村に跨 る利用者の割合	偏差 値	年間利用者 数	偏差値	キロあたりの 収入	偏差 値	キロあたりの 利用者数	偏差値
【高校線】黒石 ～聖愛高校	31.5%	45.0 低	5,218人/年	42.7 低	308.0円/km	63.6 高	0.73人/km	55.1 高
【高校線】川部 ～黒石商高	69.9%	61.3 高	14,444人/年	45.6 低	513.5円/km	86.8 高	2.30人/km	98.5 高
【高校線】板留 ～南高校	54.0%	54.6 高	4,361人/年	42.5 低	256.1円/km	57.8 高	0.54人/km	50.0 高

2)現状分析と課題抽出

黒石～聖愛高校線、川部駅～黒石商業高校線、板留～南高校線

□分析 1☞：路線状況

- ・黒石市および田舎館村の各地域と弘前市内の各教育施設を結んでいる。
- ・川部駅～黒石商業高校線は黒石市内と田舎館村の川部駅を結んでいる。
- ・運行本数は高校への通学を想定したものであるため、朝の1便のみとなっている場合が多い。

□分析 2☞：現状の移動ニーズに供給サービスがマッチしているか

- ・高校への路線は、地域で対象高校への通学者が多い場合に設定するため、通学という現状の移動ニーズに対応していると言える。

□分析 3☞：地域間移動を担う公共交通網として機能しているか

- ・3路線はいずれも鉄道路線などでは1本で行くことができない地域間の運行を行っており、収支率も高いため、通学の地域間移動を担う公共交通網として機能していると言える。



<課題の抽出>

- ・高校通学に特化した路線であり、利用も多く収支も確保されているが、今後、人口減少や高齢化の進展などにより、バスの利用の変化に応じた対応が必要となる。

⇒[バス路線の再編] 

今後、人口減少や少子高齢化などにより、通学者数の減少や、路線の収支確保などの課題が生じる場合には、一般の路線バスを組み合わせた対策等の検討が必要となる。

(6) 黒石、平川（平賀、尾上）方面の路線

バス路線	弘前～尾上線、黒石～尾上線、黒石～温川線
鉄道路線	弘南鉄道弘南線
対象地域	弘前市、黒石市、平川市

1) 6つの項目に基づく現状の整理

① 地域の概況

黒石市、平川市ともに弘前圏域では弘前市の次に大規模な都市であり、それぞれ昼間人口率は90%以上と高くなっている。将来人口推計では、今後10年間で7.7～9.6%の人口減少、6.1～7.0%の高齢化の進展が予測されている。

表 黒石市・平川市の地域概況

	人口 (H22 国勢調査)	高齢化率 (H22 国勢調査)	昼間人口率 (H22 国勢調査)	人口推計 (H22→H32)	高齢化推移 (H22→H32)
黒石市	36,132 人	25.5%	93.9%	7.7%減	6.1%増
平川市	33,764 人	27.8%	90.2%	9.6%減	7.0%増

黒石市は市内の通勤者が約70%となっており、市外については弘前市が半数程度となっている。通学については半数が市内で、もう半数のうち6割強が弘前市内となっている。平川市では通学者の市内通学が低く、多くは弘前市への移動となっている。

表 黒石市・平川市の移動実態

	通勤の移動				通学の移動			
	通勤者数 (人/年)	地域外移動 の割合(%)	地域外移動 のうち弘前 市の割合	主な行先	通学者数 (人/年)	地域外移動 の割合(%)	地域外移動 のうち弘前 市の割合	主な行先
黒石市	19,375 人	30.7%	46.4%	弘前市 平川市	1,941 人	50.0%	64.3%	弘前市 平川市
平川市	18,556 人	42.5%	57.6%	弘前市 黒石市	1,663 人	71.4%	69.3%	弘前市 黒石市

② 路線の運行概況

<路線と沿線状況>

- ・【バス路線】黒石・田舎館方面のバス路線は県道117号を中心に運行している。人口や施設が多い尾上駅周辺エリアを結ぶ路線であり、その他の路線沿線において一定の人口分布がみられるが、温川方面においては板留～温川温泉館においては人口密度が低い。
- ・【弘南線】弘南線は、黒石駅、尾上駅、田舎館駅、平賀駅の周辺に人口密度、施設立地が多い状況にある。また沿線に弘前東高校、柏木農業高校、尾上総合高校などが立地する。

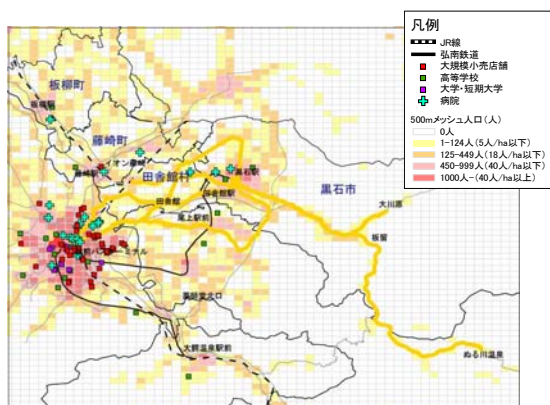


図 路線と人口、施設分布

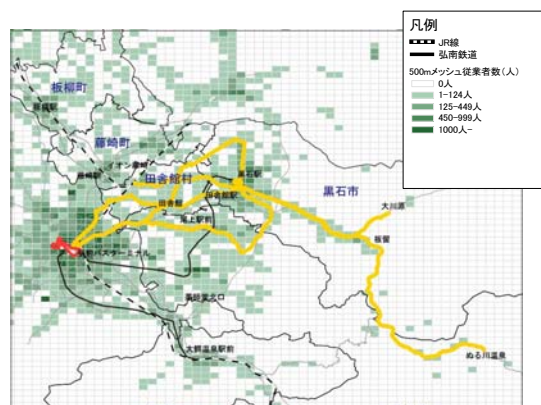


図 路線と就業者分布

<路線別サービス状況>

- ・【バス路線】弘前～尾上間、黒石～尾上間はそれぞれ平日で5往復、7往復となっており、鉄道と比較して運行本数が少なくなっている。
- ・【鉄道路線】弘南線は1日の運行本数が29往復となっており、バス路線と比較して2倍以上の運行本数となっている。また運行時間帯がバス路線と比較し長くなっている。

表 サービス状況

分類	路線名	起点・経由地・終点	運行本数 (往復/日)		運行時間帯 (時台)		路線長 (km)	駅・バス 停数
			平日	休日	平日	休日		
バス 路線	弘前～尾上線	弘前 BT～尾上	5	4	7～18 時台	7～18 時台	11.4	27
	黒石～尾上線	黒石～尾上	7	4.5	6～18 時台	6～17 時台	14.3	25
	黒石～温川線	黒石～温湯～温川	2	2	6～17 時台	6～17 時台	29.5	50
鉄道	弘南線	弘前～平賀～黒石	29	29	5～21 時台	5～21 時台	16.8	12

③ 利用状況(バス)

バス路線は1便あたり5.6～8.0人/便となっている。弘前～尾上線は通勤・通学の割合が50%となっており、通勤や通学での利用割合が高くなっている。黒石～尾上線、黒石～温川線は買い物・私事やその他の目的での利用が多くなっている。また、黒石～温川線は利用者のうち4割が青森県外居住者の利用であり、さらに利用頻度はほとんど利用しない方の利用が4割であり、観光とみられる利用があるのが特徴である。

表 利用状況

	運行本数 (平日)	運行本数 (休日)	利用者数 (年間)	利用者数 (1日あたり)	利用者数 (1便あたり)	備考
弘前～尾上線	5	4	24,844 人/年	68 人/日	6.8 人/便	
黒石～尾上線	7	4.5	40,564 人/年	111 人/日	8.0 人/便	
黒石～温川線	2	2	8,221 人/年	23 人/日	5.6 人/便	

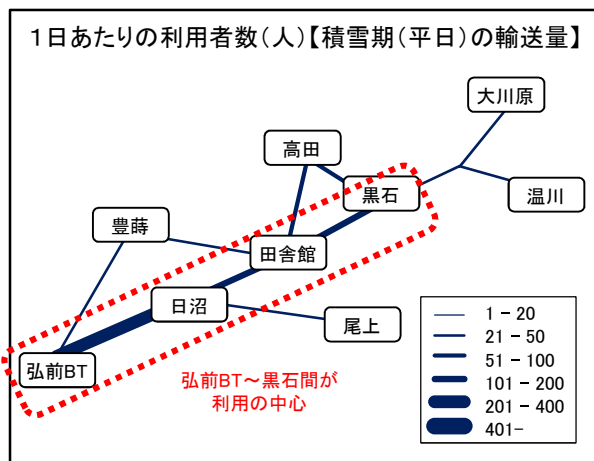


図 バス路線の区間別輸送量

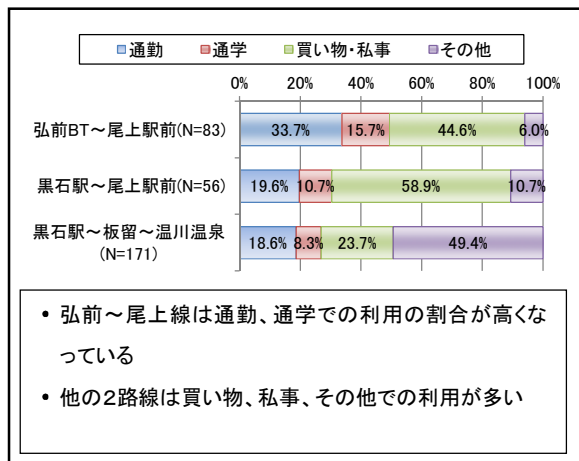


図 バス路線の利用目的

- ・ 弘前～尾上線は通勤、通学での利用の割合が高くなっている
- ・ 他の2路線は買い物、私事、その他での利用が多い

④ 収支状況(バス)

弘前～尾上間は収支率が77%と高いが、黒石～温川間は29%と低い。

表 収支状況

	運行本数 (平日)	運行本数 (休日)	利用者数 (年間)	利用者数 (1日あたり)	1人あたりの 赤字額	1キロあたりの 赤字額	収支率
弘前～ 尾上線	5	4	24,844 人/年	68 人/日	-98 円/人	-65 円/km	77.4%
黒石～ 尾上線	7	4.5	40,564 人/年	111 人/日	-170 円/人	-108 円/km	62.1%
黒石～ 温川線	2	2	8,221 人/年	23 人/日	-1,240 円/人	-204 円/km	28.8%

⑤ 地域ニーズ(ヒアリング調査より)

黒石では市内での買い物や通院のニーズがある程度存在するほか、休日の買い物についてはイトーヨーカドーや中三など、弘前市中心部へ移動するニーズがある。平川市については、普段の買い物や通院などで、市内でのニーズがあることがわかる。

	鉄道利用について	バス利用について	買い物・通院移動について	意見・要望等
黒石市	ヒアリング対象者の多くは弘南線を利用しており、黒石～弘前の利用では通勤(ほぼ毎日)、黒石～平賀では買い物や私事(黒石に用事)での利用が見られる。駅から近くに居住するためバスは利用しないという意見もあった。	バス利用者については、①浪岡から黒石まで利用する方、②黒石市内のバス(ぷらっと号)を利用する方、③黒石から弘前まで利用する方の3つの傾向が見られた。	黒石駅前のユニバースやコープで主に買い物を行っており、通院などについても市内の医療機関を利用している。 休日の買い物についてはヨーカドーや中三、さくら野百貨店などを利用する傾向が見られた。また、休日は自動車を利用するといった意見も聞かれた。	鉄道を普段から利用しているが、弘前駅からバスを利用しやすくしてほしい。 バス車両内の段差がきついため、ターミナルくらい床を高くして、段差を解消してほしい。
平川市 (平賀、尾上)	弘南線を利用しており、平賀～弘前、平賀～黒石の利用が主となっている。利用目的は買い物や私事が多い。	尾上線を私事目的で利用されている方が見られるが、ヒアリング対象者ほとんどの方はバスを利用していないとの回答であった。	買い物は平賀駅前のコープを利用する人が多い。また通院についても市内の医療機関を利用している。 休日の買い物ではヨーカドーや中三、さくら野百貨店などを利用する機会が多く、自動車もしくは鉄道を利用する人が多い。	土手町循環 100 円バスを朝 8 時から運行してほしい。

⑥ 地域間移動交通としての広域性・幹線性・事業性・生産性(バス)

弘前～尾上線においては、①広域性、③事業性、④生産性が高い状況にある。黒石～尾上線は利用者が多いため②幹線性が高いが、①広域性、③事業性は低い。黒石～温川線はいずれの指標も低い状況であり、市町村をまたがる利用も少ない。

表 広域性・幹線性・事業性・生産性の評価

〈評価の考え方〉 偏差値 50 以上: 高 偏差値 50 未満: 低	指標①: 広域性		指標②: 幹線性		指標③: 事業性		指標④: 生産性	
	高～低		高～低		高～低		高～低	
	複数市町村に跨る 利用者の割合	偏差 値	年間利用者 数	偏差値	キロあたりの 収入	偏差値	キロあたりの 利用者数	偏差値
弘前～尾上線	85.2%	67.9 高	24,844 人/年	48.8 低	221.5 円/km	53.9 高	0.66 人/km	53.2 高
黒石～尾上線	25.0%	42.2 低	40,564 人/年	53.7 高	177.6 円/km	48.9 低	0.64 人/km	52.6 高
黒石～温川線	0.0%	31.5 低	8,221 人/年	43.7 低	82.4 円/km	38.2 低	0.16 人/km	39.6 低

2) 現状分析と課題抽出

弘前～尾上線

□分析 1☞：路線状況

- ・弘前市でのバス路線の結節点である弘前バスターミナルおよび弘南鉄道弘南線の津軽尾上駅を発着地としており、地域の拠点間を結んでいる。
- ・運行本数は弘前 BT～尾上駅前間で平日1日 5 本と少なくなっている。弘前～尾上間では弘南鉄道弘南線と競合するが、途中区間の沿線ではバス路線が唯一の公共交通となる。

□分析 2☞：現状の移動ニーズに供給サービスがマッチしているか

- ・弘前市と平川市間は移動が多く、また実際に地域間での移動が発生していることから、弘前～尾上線については現状の移動ニーズにマッチしていると言える。

□分析 3☞：地域間移動を担う公共交通網として機能しているか

- ・弘前～尾上線については、収支率は 77%となっているが、広域利用の割合が高く、事業性や生産性も高いことから、地域間移動を担う公共交通網として概ね機能していると言える。一方、利用者数が少ないことは課題である。



<課題の抽出>

- ・弘前～尾上線は広域性が高く、事業性や生産性も高く地域間幹線として機能していると言えるが利用者数が少ないことが課題である。今後、人口減少や高齢化の進展により、利用者数の減少やバスの利用方法が変わるといった状況も想定される。

⇒[バス路線の再編]

弘前～尾上線間については、広域での利用の割合が高く、事業性や生産性も高いことから地域間幹線としてサービスを維持していくことが必要である。

※路線再編のイメージはp.97 に紹介

黒石～尾上線**□分析 1**：路線状況

- ・黒石市でのバス路線の結節点である黒石駅前および弘南鉄道弘南線の津軽尾上駅を発着地としており、地域の拠点間を結んでいる。
- ・運行本数は黒石駅前～尾上駅前間で平日1日7本と少なくなっている。黒石駅前と尾上駅前間を発着地とする運行は弘南鉄道弘南線と競合するが、途中区間の沿線ではバス路線が唯一の公共交通となる。

□分析 2：現状の移動ニーズに供給サービスがマッチしているか

- ・黒石～尾上線については、所要時間が短い弘南鉄道弘南線の利用が主となり、バス路線での地域間利用の実態などを踏まえると、黒石市と平川市それぞれの市内での利用が多く、現状の移動ニーズにマッチしているとは言い難い。

□分析 3：地域間移動を担う公共交通網として機能しているか

- ・黒石～尾上線については、黒石市(黒石駅)、平川市(尾上駅)間を結ぶ地域間路線であり、利用者数が多く幹線性が高い。一方、市町村を跨ぐ利用(広域性)は25%と低く地域間移動を担う公共交通網として機能しているとは言い難い状況にある。近隣の弘南鉄道弘南線と競合している状況もある。

**<課題の抽出>**

- ・黒石～尾上間については、利用者数が多いが、市町間利用が少なく各市域内の利用が高い状況にある。路線距離が短く、また鉄道と競合する面も考えられるため、地域内のフィーダー交通としての路線設定が必要と考えられる。
- ・今後、人口減少や高齢化の進展により、利用者数の減少やバスの利用方法が変わるといった状況も想定される。

⇒[バス路線の再編] 

黒石～尾上間については地域間幹線としての機能について課題がある。周辺の鉄道駅へのアクセスを中心とした地域内交通への再編を図ることが必要である。(再編案:地域内の交通サービス充実として、地域間幹線や鉄道路線に連絡するフィーダーの路線バスや、黒石市や平川市で実施しているような地域のコミュニティバス導入といった方法もある。)

⇒[弘南線との連携] 

弘南鉄道弘南線との連携として、バス-鉄道間における黒石駅等での接続(路線およびダイヤ接続)や情報案内面における連携策を検討していくことが必要である。

※路線再編のイメージはp.97 に紹介

黒石～温川線**□分析 1**：路線状況

- ・黒石市でのバス路線の結節点である黒石駅前を発着地とし、平川市の温川方面を結んでいる。黒石市中心部以外では沿線の人口密度は低くなっている。板留以降の区間は、本バス路線が唯一の公共交通となる。
- ・運行本数は平日1日2本と少なくなっている。また、路線長が長く、所要時間を要する。

□分析 2：現状の移動ニーズに供給サービスがマッチしているか

- ・黒石～温川線については、1便当たりの利用者数が5.6人と少なく、地域間利用の実態などを踏まえると、現状の移動ニーズにマッチしているとは言い難い。

□分析 3：地域間移動を担う公共交通網として機能しているか

- ・黒石～温川線については、広域性、幹線性、生産性が低く、地域間移動を担う公共交通網として機能しているとは言い難い。なお利用者のうち4割が青森県外居住者の利用であり、観光利用に対応している路線と言える。

<課題の抽出>

- ・黒石～温川線については、広域性、幹線性、生産性が低く、地域間移動を担う公共交通網として機能しているとは言い難い。
- ・ただし、板留から先の葛川、温川方面にかけては黒石～温川線が唯一の公共交通機関となり、沿線集落からの移動を支えるためにも、平川市地域公共交通総合連携計画においては本路線の維持の必要性が示されている。
- ・今後、人口減少や高齢化の進展により、利用者数の減少やバスの利用方法が変わるといった状況も想定される。

⇒[バス路線の再編]

黒石～温川線については、地域間幹線として収支状況が極めて低いという課題のある路線である。一方、県外利用者の観光目的利用が多く見られる路線であるため、観光需要対応としての維持も必要と考えられる。一日2往復の限られた路線であるが、沿線地域の利用もあるため、沿線や観光面の利用促進、弘南鉄道との連携強化、運行ダイヤの改善などを含め、利用の改善を図る必要がある。

今後の少子高齢化を踏まえると、現状路線のままでは更なる収支の悪化が予想されるが、地域住民との合意形成のもと、隔日での運行を実施する、あるいは運行区間を変更し、黒石市内の路線（黒石駅～板留間で運行する路線）と連携を図るなどし、効率的な運行の検討が必要である。

⇒[弘南線との連携]

弘南鉄道弘南線との連携として、バス-鉄道間における黒石駅等での接続（路線およびダイヤ接続）や情報案内面における連携策を検討することが必要である。

※路線再編のイメージはp.97 に紹介

(7) 大鰐、平川（碓ヶ関）方面の路線

バス路線	弘前～碓ヶ関線(岩淵公園前)、弘前～大鰐線(大鰐南団地)、弘前～薬師堂北口線
鉄道路線	弘南鉄道大鰐線、JR 奥羽本線
対象地域	弘前市、平川市、大鰐町

1) 6つの項目に基づく現状の整理

① 地域の概況

平川市の昼間人口率は 90%近くとなっている一方、大鰐町は 83%となっている。大鰐町は高齢化率が高く、さらに今後、急激な人口減少と高齢化が予測されている。

表 平川市・大鰐町の地域概況

	人口 (H22 国勢調査)	高齢化率 (H22 国勢調査)	昼間人口率 (H22 国勢調査)	人口推計 (H22→H32)	高齢化推移 (H22→H32)
平川市	33,764 人	27.8%	90.2%	9.6%減	7.0%増
大鰐町	10,978 人	33.5%	83.2%	17.3%減	7.5%増

平川市、大鰐町それぞれ地域内での通勤者は 60%弱となっており、地域外では平川市は弘前市、黒石市への移動が見られるが、大鰐町は主に弘前市への移動となっている。通学については、どちらも地域内の通学者は少なくなっており、弘前市への通学者が多くなっている。

表 平川市・大鰐町の移動実態

	通勤の移動				通学の移動			
	通勤者数 (人/年)	地域外移動 の割合(%)	地域外移動 のうち弘前 市の割合	主な行先	通学者数 (人/年)	地域外移動 の割合(%)	地域外移動 のうち弘前 市の割合	主な行先
平川市	18,556 人	42.47%	57.6%	弘前市 黒石市	1,663 人	71.4%	69.3%	弘前市 黒石市
大鰐町	5,965 人	42.40%	68.8%	弘前市	519 人	75.1%	86.9%	弘前市

② 路線の運行概況

<路線と沿線状況>

- ・【バス路線】大鰐、平川(碓ヶ関)方面のバス路線は国道7号、県道260号(羽州街道)を中心に運行している。人口や施設が多い大鰐駅、石川駅、碓ヶ関駅周辺エリアを結ぶ路線であり、その他の路線沿線において一定の人口分布がみられる。
- ・【鉄道路線】弘前～岩淵公園前線(碓ヶ関)は、大鰐駅、石川駅の周辺に人口密度、施設立地が多く、弘前学院大学、弘前学院聖愛中学・高校、東奥義塾高校などが立地する。JR 奥羽本線は、碓ヶ関駅、大鰐温泉駅、石川駅の周辺に人口密度、施設立地が多い状況にある。

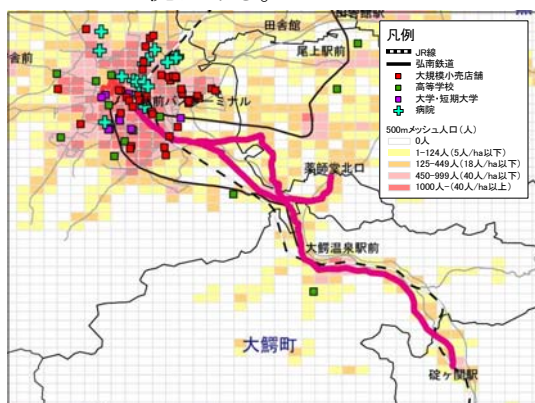


図 路線と人口、施設分布

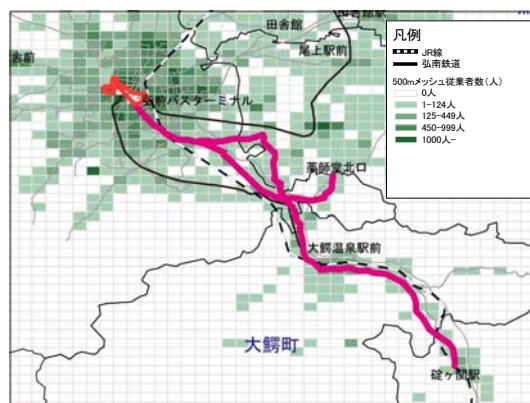


図 路線と就業者分布

<路線別サービス状況>

- ・【バス路線】弘前から大鰐、碓ヶ関への向かう路線では1日当たり平日で13.5往復の運行となっている。薬師堂北口行きの路線は3往復/日となっている。
- ・【鉄道路線】大鰐線、奥羽本線ともにバス路線の倍程度の運行本数となっている。

表 サービス状況

分類	路線名	起点・経由地・終点	運行本数 (往復/日)		運行時間帯 (時台)		路線長 (km)	駅・バス 停車数
			平日	休日	平日	休日		
バス 路線	弘前～碓ヶ関線 (岩淵公園前)	弘前BT～大鰐温泉～碓ヶ関	12.5	11	6～18 時台	6～18 時台	26.4	44
	弘前～大鰐線 (大鰐南団地)	弘前BT～大鰐温泉	1	0.5	18～19 時台	19時台	5.9	32
	弘前～薬師堂 北口線	弘前BT～薬師堂北口	3	2.5	6～17 時台	9～17 時台	12.7	24
鉄道	大鰐線	中央弘前～石川～大鰐	20	20	6～21 時台	6～21 時台	13.9	14
	JR奥羽本線	大館～弘前～青森	23	23	5～21 時台	5～21 時台	81.6	18 (8)

注意>鉄道の運行本数は特急を除く、起点・経由地・終点は対象路線の主な先行より設定、駅数:設定対象区間の駅数を示す、()は弘前圏域内の駅数

③ 利用状況(バス)

バス路線の弘前～碓ヶ関線(岩淵公園前)については、1便当たり17人の利用が見られるが、利用の多くは弘前駅から上堀越、石川などの弘前市内の区間に集中している。弘前～薬師堂北口線は1便当たり4.4人と少なくなっている。利用目的は買い物や私事、その他の利用が中心となっている。弘前～大鰐線(大鰐南団地)は運行時間帯が遅いため、通勤・通学での利用の割合が高くなっている。

表 利用状況

	運行本数 (平日)	運行本数 (休日)	利用者数 (年間)	利用者数 (1日あたり)	利用者数 (1便あたり)	備考
弘前～碓ヶ関線 (岩淵公園前)	12.5	11	156,006人/年	427人/日	17.1人/便	
弘前～大鰐線 (大鰐南団地)	1	0.5	4,204人/年	12人/日	5.8人/便	
弘前～薬師堂 北口線	3	2.5	9,643人/年	26人/日	4.4人/便	

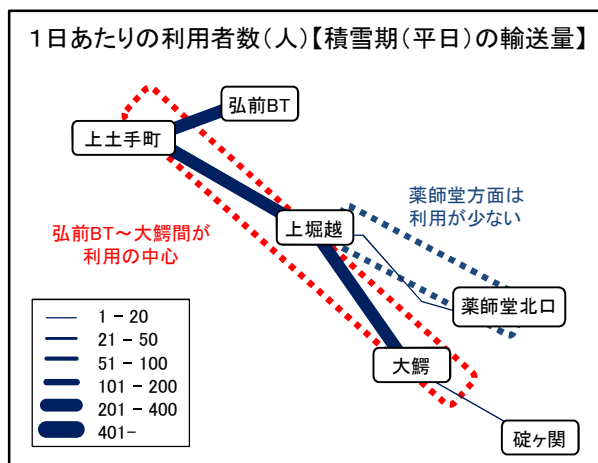


図 バス路線の区間別輸送量

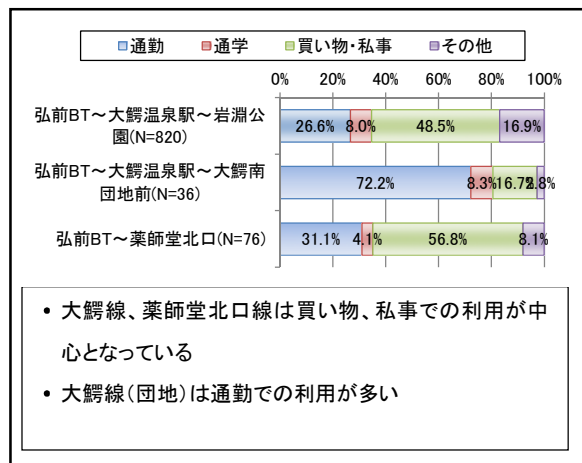


図 バス路線の利用目的

④ 収支状況(バス)

弘前～碓ヶ関線(岩瀨公園前)は収支率が79%と高いが、他の路線は4割を下回り低い状況である。

表 収支状況

	運行本数 (平日)	運行本数 (休日)	利用者数 (年間)	利用者数 (1日あたり)	1人あたりの赤字額	1キロあたりの赤字額	収支率
弘前～碓ヶ関線(岩瀨公園前)	12.5	11	156,006人/年	427人/日	-89円/人	-59円/km	79.2%
弘前～大鱈線(大鱈南団地)	1	0.5	4,204人/年	12人/日	-408円/人	-163円/km	43.2%
弘前～薬師堂北口線	3	2.5	9,643人/年	26人/日	-508円/人	-182円/km	36.5%

⑤ 地域ニーズ(ヒアリング調査より)

買い物移動は、町内のマックスバリュや弘前市のサンワドー、ホームックなどに、主に自家用車で利用している。通院移動は、弘前市中心部の医療機関が多く、鉄道やバスを利用している。

公共交通への要望は、弘前市中心部での100円バスを含めた再編に関する意見、鉄道との関係を踏まえ、バス路線大鱈線を地域バスのような形で運行するといった意見が聞かれた。

	鉄道利用について	バス利用について	買い物・通院移動について	意見・要望等
大鱈、平川(碓ヶ関)	JR 奥羽本線と弘南鉄道大鱈線を利用できる地域となっており、大鱈線沿線の教育施設や医療施設に行く方は大鱈線を利用し、弘前市中心部に買い物や通院などで行く方は奥羽本線を利用している。	バス路線大鱈線をされる方は、ヨーカドーや土手町商店街など、弘前市中心部への移動の中で、1本で目的地まで行けることが理由で利用している場合が多い。買い物や通院などで利用している。	町内での買い物はマックスバリュや道の駅が中心となる。町外ではサンワドーやホームックなどに自動車で移動している。 通院や休日の買い物は弘前市中心部への移動が多く、鉄道、バスともに利用されている。	バス路線は遅いので、できれば電車(大鱈線)を利用したい。中央弘前駅からバスを利用できたらいい。お金がいくらとかではなく、こうやって便利に利用できる、というイメージがわくといい。 大鱈線は地域バスのように形とし、地域で便利な形が望ましい。

⑥ 地域間移動交通としての広域性・幹線性・事業性・生産性(バス)

弘前～碓ヶ関線(岩瀨公園前)は広域性が低い、それ以外は高く、特に利用者が多いことから幹線性が高い。一方、弘前～大鱈線(大鱈南団地)、弘前～薬師堂北口線はいずれの指標も低い状況にある。

表 広域性・幹線性・事業性・生産性の評価

〈評価の考え方〉 偏差値 50 以上: 高 偏差値 50 未満: 低	指標①: 広域性		指標②: 幹線性		指標③: 事業性		指標④: 生産性	
	低		高～低		高～低		高～低	
	複数市町村に跨る利用者の割合	偏差値	年間利用者数	偏差値	キロあたりの収入	偏差値	キロあたりの利用者数	偏差値
弘前～碓ヶ関線(岩瀨公園前)	36.1%	46.9 低	156,006人/年	89.7 高	226.6円/km	54.5 高	0.67人/km	53.5 高
弘前～大鱈線(大鱈南団地)	36.9%	47.3 低	4,204人/年	42.4 低	123.5円/km	42.8 低	0.40人/km	46.0 低
弘前～薬師堂北口線	20.1%	40.1 低	9,643人/年	44.1 低	104.5円/km	40.7 低	0.36人/km	44.9 低

2) 現状分析と課題抽出

弘前～碓ヶ関線（岩淵公園前）・弘前～大鰐線（大鰐南団地）

□分析 1☞：路線状況

- ・弘前市でのバス路線の結節点である弘前バスターミナルを発着地とし、JR 石川駅、弘南鉄道石川駅 JR 大鰐温泉駅（弘南鉄道大鰐駅）、JR 碓ヶ関駅などを結んでいる。弘前市中心部から門外周辺までは沿線の人口密度が高くなっているが、それ以降の区間は低くなっている。
- ・運行本数は平日1日 13.5本と約1時間間隔での運行となっている。また、路線長が長く、所要時間を要する。

□分析 2☞：現状の移動ニーズに供給サービスがマッチしているか

- ・弘前～碓ヶ関線（岩淵公園前）、弘前～大鰐線（大鰐南団地）は、競合路線がない弘前市中心部から JR 石川駅までの区間にかけては弘前市中心部への移動手段として移動ニーズにマッチしていると言えるが、大鰐町、平川市（碓ヶ関）では路線長が長く、鉄道路線とも競合するため、移動ニーズにマッチしているとは言い難い。

□分析 3☞：地域間移動を担う公共交通網として機能しているか

- ・弘前～碓ヶ関線（岩淵公園前）、弘前～大鰐線（大鰐南団地）は、広域的な利用が少なく、弘前市内での利用が主となっており、JR 奥羽本線や弘南鉄道大鰐線と競合していることから、地域間移動を担う公共交通網として機能しているとは言い難い状況にある。
- ・弘前～碓ヶ関線（岩淵公園前）は、広域的な利用が少ないが利用者数が多く、収支率の 80%程度と高い。



<課題の抽出>

- ・大鰐町では今後、急速な人口減少が予測されており、人口減少や高齢化の進展により、現状サービスを維持した場合には、今後も利用者数の減少が想定される。また、高齢化の進展と併せて、バスの利用方法がこれまでと変わる可能性がある。
- ・弘前～碓ヶ関線（岩淵公園前）や弘前～大鰐線（大鰐南団地）は、路線長が長く、鉄道との役割分担を明確にした効率的な運行が必要となる。

⇒[バス路線の再編] 

バス路線は弘南鉄道石川駅・JR石川駅あるいは弘南鉄道大鰐駅・JR大鰐温泉駅までの地域間幹線とそれ以外のフィーダー路線といった役割分担を行い、大鰐町内では地域内バスなどで鉄道駅や地域間幹線のバス路線へのアクセスの向上を図る方法が考えられる。なお、弘前～碓ヶ関線（岩淵公園前）については利用者数が多いため、朝夕などの通勤・通学時間帯は弘前中心部への直通運行を残すなど、利用実態に合わせた形での路線運用を行う。

⇒[大鰐線、奥羽本線との連携] 

- ・弘南鉄道大鰐線や奥羽本線との連携として、バス-鉄道間における弘南鉄道石川駅・JR石川駅や弘南鉄道大鰐駅・JR大鰐温泉駅での接続（路線およびダイヤ接続）や、情報案内面における連携策の検討が必要である。

※路線再編のイメージはp.98 に紹介

弘前～薬師堂北口線**□分析 1**：路線状況

- ・弘前市でのバス路線の結節点である弘前バスターミナルを発着地とし、平川市内を経由した後に弘前市の薬師堂地区を結んでいる。JR 石川駅や弘南鉄道石川駅の近隣を運行するが鉄道駅とは接続していない。
- ・弘前市中心部から門外周辺までは沿線の人口密度が高くなっているが、それ以降の区間は低い。
- ・運行本数は平日1日3本と少なくなっている。

□分析 2：現状の移動ニーズに供給サービスがマッチしているか

- ・1便当たりの利用者数が4.4人と少ない。また、上堀越以降の区間での利用が少なく、特に平川市区間や薬師堂北口周辺からの利用が少ない状況から、移動ニーズとマッチしているとは言い難い。

□分析 3：地域間移動を担う公共交通網として機能しているか

- ・弘前～薬師堂北口線は、広域での利用も少なく幹线性、事業性、生産性が低いことから、地域間移動を担う公共交通網として機能しているとは言い難い状況にある。

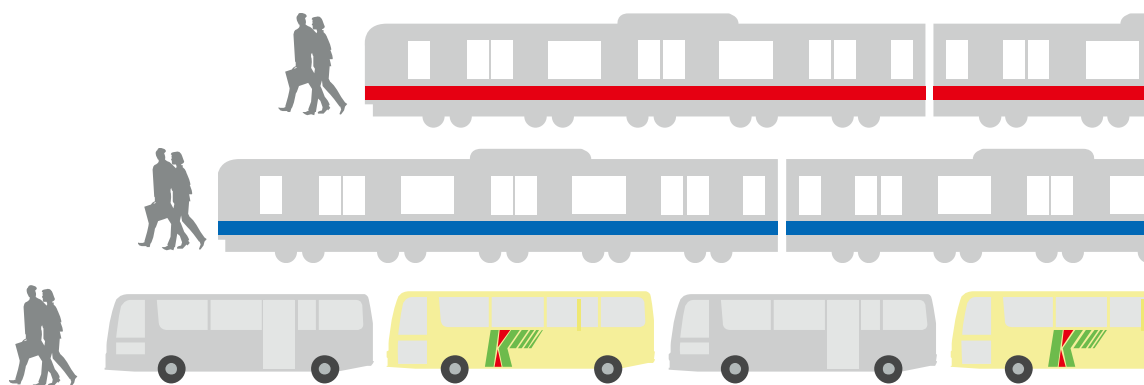
**<課題の抽出>**

- ・弘前～薬師堂北口線は、広域性、幹线性、事業性、生産性が低く、地域間幹線としての機能に課題がある。
- ・弘前～薬師堂北口線は、路線が分かりづらいこともあるため、JR 線あるいは弘南鉄道へのアクセスを主目的とした路線の変更について、検討が必要となる。

⇒[バス路線の再編・大鰐線、奥羽本線との連携]  

弘前市の薬師堂地区周辺は、弘南鉄道石川駅や JR 奥羽本線石川駅から近距離にあるが、バス路線は接続しておらず、直接弘前市中心部に向かっている。定時性確保や路線の効率化の観点から、弘南鉄道石川駅や JR 石川駅から薬師堂北口の路線に変更し、鉄道駅へのアクセスを向上する対策が考えられる。

※路線再編のイメージはp.98 に紹介



(8) 西目屋方面の路線

バス路線	川原平線、大秋線、西目屋村役場線、【高校線】川原平～聖愛高校
鉄道路線	なし
対象地域	弘前市、西目屋村

1)6つの項目に基づく現状の整理

① 地域の概況

西目屋村の昼間人口率はほぼ 100%となっている。高齢化率は 34%と高く、今後 10 年で急激な人口減少と高齢化の進展が予測されている。

表 西目屋村の地域概況

	人口 (H22 国勢調査)	高齢化率 (H22 国勢調査)	昼間人口率 (H22 国勢調査)	人口推計 (H22→H32)	高齢化推移 (H22→H32)
西目屋村	1,594 人	34.2%	99.5%	24.0%減	6.3%増

通勤者の約 4 割が村外への通勤となっており、その多くが弘前市となっている。通学者はほとんどが弘前市への通学となっている。昼間人口率はほぼ 100%であることから、村外への通勤者と同程度の通勤者が村外から来ていると考えられる。

表 西目屋村の移動実態

	通勤の移動				通学の移動			
	通勤者数 (人/年)	地域外移動 の割合 (%)	地域外移動 のうち弘前 市の割合	主な行先	通学者数 (人/年)	地域外移動 の割合 (%)	地域外移動 のうち弘前 市の割合	主な行先
西目屋村	858 人	38.9%	77.3%	弘前市	65 人	87.7%	78.9%	弘前市

② 路線の運行概況

<路線と沿線状況>

- ・【バス路線】西目屋方面のバス路線は主要地方道 28 号を中心に運行している。人口や施設が多い弘前市悪戸周辺や西目屋村役場周辺エリアを結ぶ路線であり、その他の路線沿線には一定の人口分布がみられる。

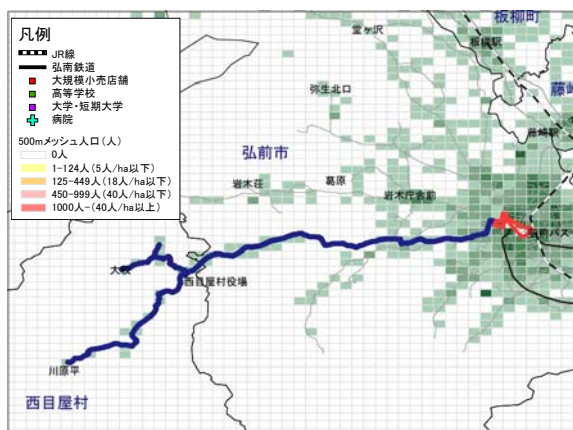


図 路線と人口、施設分布

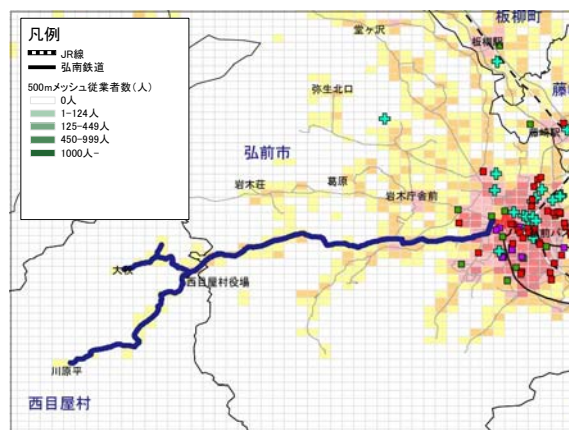


図 路線と就業者分布

<路線別サービス状況>

- ・【バス路線】川原平線、大秋線、西目屋村役場線の3路線合計で、弘前BTから西目屋村役場までの区間では平日で14.5往復となっている。また時間帯も平日は20時までと遅くなっている。

表 サービス状況

分類	路線名	起点・経由地・終点	運行本数 (往復/日)		運行時間帯 (時台)		路線長 (km)	駅・バス 停数
			平日	休日	平日	休日		
バス 路線	川原平線	弘前 BT～西目屋村役場 ～川原平	7	5.5	6～19 時台	7～19 時台	31.7	54
	大秋線	弘前 BT～西目屋村役場 ～上大秋	4	3.5	8～17 時台	8～17 時台	25.9	44
	西目屋村役場線	弘前 BT～西目屋村役場	3.5	1.5	7～20 時台	7～19 時台	20.4	39
	【高校線】川原 平～聖愛高校	川原平～聖愛高校	0.5	0	6時台	-	32	52

③ 利用状況(バス)

1 便当たりの利用者数は川原平線で 20.9 人、大秋線で 16.5 人となっているが、西目屋方面路線の利用区間は多くが弘前 BT～悪戸間での利用となっており、弘前市内での利用が中心となっていることがわかる。川原平～聖愛高校の路線は 1 便当たり 10.9 人となっている。

表 利用状況

	運行本数 (平日)	運行本数 (休日)	利用者数 (年間)	利用者数 (1日あたり)	利用者数 (1便あたり)	備考
川原平線	7	5.5	106,689 人/年	292 人/日	20.9 人/便	
大秋線	4	3.5	48,166 人/年	132 人/日	16.5 人/便	
西目屋村役場線	3.5	1.5	17,385 人/年	48 人/日	6.8 人/便	
【高校線】川原平 ～聖愛高校	0.5	0	3,968 人/年	11 人/日	11.0 人/便	

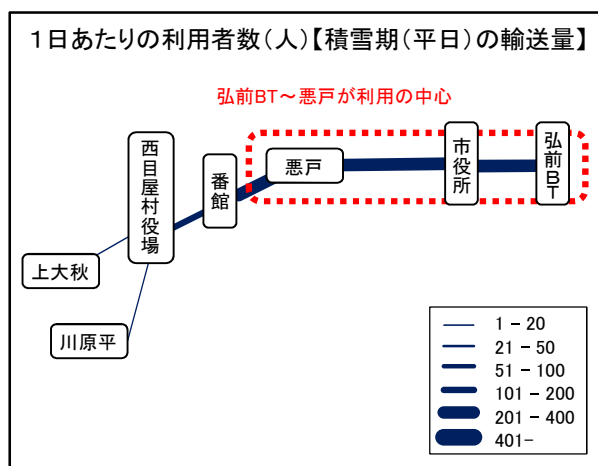


図 バス路線の区間別輸送量

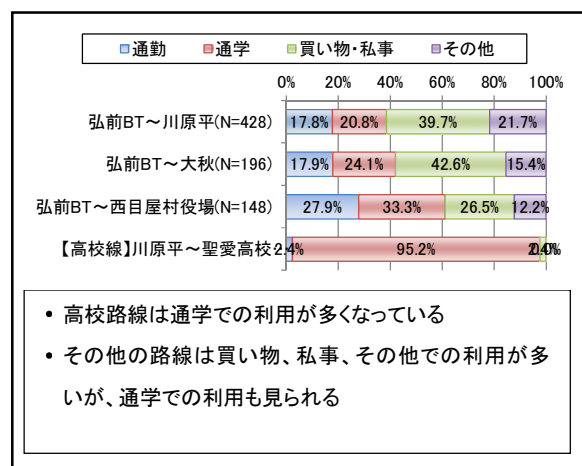


図 バス路線の利用目的

④ 収支状況(バス)

収支率が100%近くになっているが、高校路線は収支率が60%前後と低くなっている。

表 収支状況

	運行本数 (平日)	運行本数 (休日)	利用者数 (年間)	利用者数 (1日あたり)	1人あたりの 赤字額	1キロあたりの 赤字額	収支率
川原平線	7	5.5	106,689人/年	292人/日	-38円/人	-26円/km	91.1%
大秋線	4	3.5	48,166人/年	132人/日	-5円/人	-3円/km	98.8%
西目屋村役場線	3.5	1.5	17,385人/年	48人/日	-352円/人	-134円/km	53.3%
【高校線】川原 平～聖愛高校	0.5	0	3,968人/年	11人/日	-258円/人	-108円/km	62.4%

⑤ 地域ニーズ(ヒアリング調査より)

買い物移動については、地域内では自動車での物産センターへの移動、弘前市中心部に行く際にはバスでのヨーカドーなどへの移動が見られる。通院移動については、弘前市中心部の医療施設を利用する方が多い。

公共交通への意見としては、現状の路線をうまく活用しながら外出しており、満足している方が多い。その中で、弘前市中心部の路線を統一し、乗継が増えてもいいのでわかりやすくしてほしいという意見が見られた。

	鉄道利用について	バス利用について	買い物・通院移動について	意見・要望等
西目屋村	利用なし	悪戸周辺から弘前 BT までの買い物利用が見られる。西目屋村の方はほとんどが利用経験ありとしており、利用頻度は、月に1日～週に2、3日ほど。買い物や通院が主な目的となる。	村内では物産センターの利用者が多く自家用車を用いる場合が多い。 通院や休日の買い物は弘前市中心部への移動が多く、バスによる移動が中心となっている。	土手町周辺は100円バスだけなど、わかりやすく統一してほしい。弘前市中心部ではいつも乗り継ぎを行っているので、路線が変わって乗り継ぎが増えても構わない。

⑥ 地域間移動交通としての広域性・幹線性・事業性・生産性(バス)

全体として①広域性の指標は高い状況にある。川原平線、大秋線は②幹線性、③事業性、④生産性が高いが、西目屋村役場線はすべての指標において低い状況にある。

表 広域性・幹線性・事業性・生産性の評価

〈評価の考え方〉 偏差値50以上: 高 偏差値50未満: 低	指標①: 広域性		指標②: 幹線性		指標③: 事業性		指標④: 生産性	
	複数市町村に跨る 利用者の割合	偏差値	年間利用者 数	偏差値	キロあたりの 収入	偏差 値	キロあたりの 利用者数	偏差値
	26.9%	43.0 低	106,689人/年	74.3 高	260.5円/km	58.3 高	0.67人/km	53.4 高
	24.9%	42.2 低	48,166人/年	56.1 高	282.8円/km	60.8 高	0.66人/km	53.2 高
	23.5%	41.6 低	17,385人/年	46.5 低	152.5円/km	46.1 低	0.38人/km	45.5 低
	34.1%	46.1 低	3,968人/年	42.3 低	178.5円/km	49.0 低	0.42人/km	46.5 低

2) 現状分析と課題抽出

川原平線、大秋線、西目屋村役場線、川原平～聖愛高校線

□分析 1☞：路線状況

- ・弘前市でのバス路線の結節点である弘前バスターミナルを発着地とし、弘前市の悪戸地区や西目屋村の各地区を結んでいる。弘前市中心部から悪戸周辺までは沿線の人口密度が高くなっているが、それ以降の区間は低い。
- ・運行本数は川原平線、大秋線、西目屋村役場線合計で平日1日14.5本なっており、約1時間間隔の運行である。路線長は長く、所要時間を要する。

□分析 2☞：現状の移動ニーズに供給サービスがマッチしているか

- ・西目屋村から買い物や通院等で弘前市中心部への移動するニーズがあり、現状のサービスはマッチしていると言える。なお、長年路線が固定されており、住民がバスに合わせて移動を行う習慣がついている状況にある。
- ・高校線は、利用者は1日1便あたり11人であり、高校生の移動ニーズに合った路線と言える。

□分析 3☞：地域間移動を担う公共交通網として機能しているか

- ・川原平線、大秋線は、収支率は90%以上となっており、バス路線での複数市町村に跨る利用者の割合は低いものの、西目屋村の人口が少ないことを踏まえると、弘前市と西目屋村を結ぶ地域間移動を担う公共交通網として機能していると言える。
- ・西目屋村役場線は、収支率が50%程度と低く、広域性、幹線性、事業性、生産性低いことから、弘前市と西目屋村を結ぶ地域間移動を担う公共交通網として機能しているとは言い難い。
- ・川原平～聖愛高校線は、広域性、幹線性、事業性、生産性ともに低く、西目屋村から弘前市中心部への通学移動を担う公共交通網として機能しているとは言い難い。



<課題の抽出>

- ・川原平線、大秋線は、路線全体の利用者数が多いため幹線性が高く、生産性や収支率も良い。一方、川原平～聖愛高校線は、高校通学のニーズにあわせた路線であるが、幹線性、事業性、生産性が低く、収支率も低いことが課題である。
- ・西目屋村は特に人口減少が顕著であると予測されており、現状サービスを維持した場合には、今後も利用者数の減少が想定される。また、高齢化の進展と併せて、バスの利用方法がこれまでと変わる可能性がある。
- ・また、少子高齢化の進展を踏まえ、西目屋村～聖愛高校間の路線について、一般の路線バスを活用した対策などを、今後検討していく必要があると言える。

⇒[バス路線の再編] 

当該路線は西目屋村と弘前中心部を結ぶ唯一の路線であるため地域間幹線として維持あるいは改善を図る。なお、西目屋村役場どまりの路線は収支率が低いことから、今後の持続可能性確保のためにも、サービスの見直しや利用促進策を図ることが必要である。

※路線再編のイメージはp.99に紹介

(9) 岩木方面の路線（高校路線除く） ※弘前市内路線

バス路線	枯木平線、百沢線、弥生線、葛原線、真土線、真土線（駒越発）
鉄道路線	なし
対象地域	弘前市、旧岩木町

1)6つの項目に基づく現状の整理

① 地域の概況

昼間人口率はほぼ 84.4%となっており、弘前市への移動が多いことがわかる。高齢化率は 28.9%と高く、今後 10 年で人口減少と高齢化の進展が予測されている。

表 旧岩木町の地域概況

	人口 (H22 国勢調査)	高齢化率 (H22 国勢調査)	昼間人口率 (H22 国勢調査)	人口推計 (H22→H32)	高齢化推移 (H22→H32)
旧岩木町	11,422 人	28.9%	84.4%	8.3%減	6.8%増

通勤者の約 4 割が村外への通勤となっており、その多くが弘前市となっている。通学者はほとんどが弘前市への通学となっている。昼間人口率はほぼ 100%であることから、村外への通勤者と同程度の通勤者が村外から来ていると考えられる。

表 旧岩木町の移動実態

	通勤の移動				通学の移動			
	通勤者数 (人/年)	地域外移動 の割合 (%)	地域外移動 のうち弘前 市の割合	主な行先	通学者数 (人/年)	地域外移動 の割合 (%)	地域外移動 のうち弘前 市の割合	主な行先
旧岩木町	6,702 人	35.7%	83.3%	弘前市	590 人	66.4%	90.3%	弘前市

② 路線の運行概況

<路線と沿線状況>

- ・【バス路線】岩木方面のバス路線は主要地方道 3 号を中心に運行している。人口や施設が多い岩木支所周辺エリアを結ぶ路線であり、その他の路線沿線には一定の人口分布がみられる。



図 路線と人口、施設分布

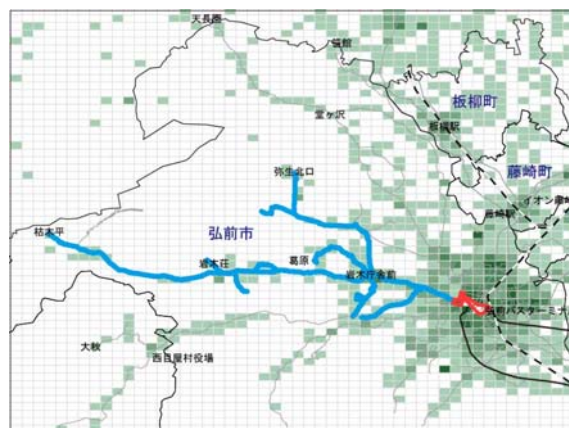


図 路線と就業者分布

<路線別サービス状況>

・【バス路線】弘前BTから岩木庁舎前までの区間では、平日1日当たり23.5往復の運行となっている。岩木庁舎前から各方面に路線が分散している。

表 サービス状況

分類	路線名	起点・経由地・終点	運行本数 (往復/日)		運行時間帯 (時台)		路線長 (km)	駅・バス 停数
			平日	休日	平日	休日		
バス 路線	枯木平線	弘前 BT～岩木庁舎前～ 百沢～枯木平	7	6.5	6～18 時台	7～18 時台	23.7	46
	百沢線	弘前 BT～岩木庁舎前～ 百沢～岩木荘	4.5	3.5	7～18 時台	7～18 時台	15.8	35
	弥生線	弘前 BT～岩木庁舎前～ 富栄～弥生	6.5	6	7～17 時台	7～17 時台	20.4	29
	新岡線	弘前 BT～岩木庁舎前～ 葛原	5.5	4.5	7～18 時台	7～18 時台	12.3	25
	真土線	弘前 BT～駒越～真土～ 津軽中学校	1.5	1.5	7～16 時台	7～16 時台	14.5	35
	真土線(駒越発)	駒越～真土～津軽中 学校	0.5	0.5	7時台	7時台	8.5	19

③ 利用状況(バス)

バス路線の1日当たりの利用者数は真土線を除き、81～152人となっており、弘前BTから岩木庁舎前の区間で利用が集中している。真土線は1便当たりの利用者数が2.9人と少ない。

表 利用状況

	運行本数 (平日)	運行本数 (休日)	利用者数 (年間)	利用者数 (1日あたり)	利用者数 (1便あたり)	備考
枯木平線	7	6.5	55,381人/年	152人/日	10.8人/便	
百沢線	4.5	3.5	20,639人/年	57人/日	6.3人/便	
弥生線	6.5	6	52,280人/年	143人/日	11.0人/便	
新岡線	5.5	4.5	29,490人/年	81人/日	7.3人/便	
真土線	1.5	1.5	3,144人/年	9人/日	2.9人/便	
真土線(駒越発)	0.5	0.5	1,984人/年	5人/日	5.0人/便	

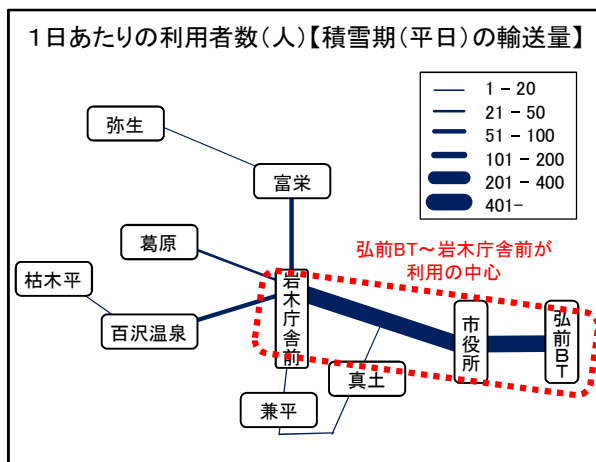


図 バス路線の区間別輸送量

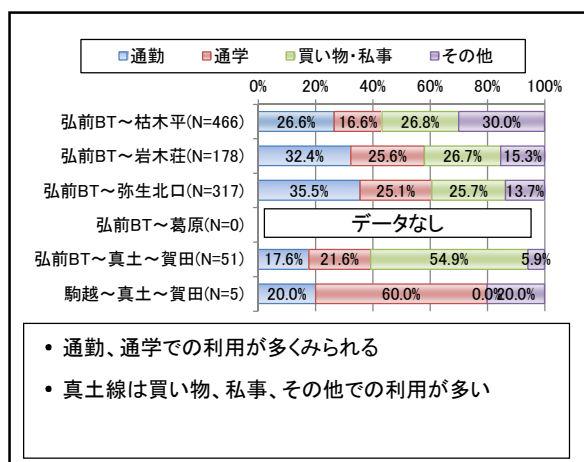


図 バス路線の利用目的

④ 収支状況(バス)

弥生線は収支率が84%と高く、その他、新岡線、真土線(駒越発)において6割を超える。一方、真土線は収支率が22%と極めて低い状況にある。

表 収支状況

	運行本数 (平日)	運行本数 (休日)	利用者数 (年間)	利用者数 (1日あたり)	1人あたりの 赤字額	1キロあたりの 赤字額	収支率
枯木平線	7	6.5	55,381人/年	152人/日	-256円/人	-120円/キロ	58.0%
百沢線	4.5	3.5	20,639人/年	57人/日	-331円/人	-140円/キロ	51.1%
弥生線	6.5	6	52,280人/年	143人/日	-66円/人	-47円/キロ	83.5%
新岡線	5.5	4.5	29,490人/年	81人/日	-147円/人	-93円/キロ	67.3%
真土線	1.5	1.5	3,144人/年	9人/日	-1,114円/人	-225円/キロ	21.5%
真土線 (駒越発)	0.5	0.5	1,984人/年	5人/日	-163円/人	-105円/キロ	63.5%

⑤ 地域ニーズ(ヒアリング調査より)

買い物移動については、バス利用者は平日・休日ともにヨーカドーや土手町商店街周辺などを利用することが見て取れる。通院移動についても、バス利用者は弘大病院、弘前 BT 近くの医療施設を利用していることがわかる。公共交通への要望としては、弘前市中心部でのバス路線のわかりやすさの確保(中心部での乗り継ぎが増えてもいいので、路線や料金の統一など)、待合空間の充実といった意見があった。

	鉄道利用について	バス利用について	買い物・通院移動について	意見・要望等
弘前市 (岩木 方面)	利用なし	岩木方面路線を利用しており、頻度は週に2~3日、目的は買い物や通院など、岩木庁舎周辺のバス停から弘前 BT まで利用している。	イトーヨーカドーや土手町商店街を主に利用。頻度は週に2~3日で、バス路線(岩木方面)を利用。 弘大病院や弘前 BT 周辺の医療機関を利用。買い物のついでが多く、頻度は週に1日程度、バス路線を利用している。	ヨーカドーまでくれば何とかなるが、それ以外にも行きたいところはある。しかし、中心部はバス路線が良くわかんないので、100円バスだけにするなど、統一してほしい。

⑥ 地域間移動交通としての広域性・幹線性・事業性・生産性(バス)

枯木平線、百沢線、弥生線、新岡線は①広域性が非常に高い。枯木平線は、利用者が多く②幹線性は高いものの、③事業性、④生産性ともに低くなっている。百沢線、真土線は、②幹線性、③事業性、④生産性共に低くなっている。弥生線、新岡線は収支率が低いが、②幹線性、③事業性、④生産性は高くなっている。は収支率が特に悪く、幹線性、事業性、生産性共に低い。

表 広域性・幹線性・事業性・生産性の評価

〈評価の考え方〉 偏差値 50 以上: 高 偏差値 50 未満: 低	指標①: 広域性		指標②: 幹線性		指標③: 事業性		指標④: 生産性	
	高~低		高~低		高~低		高~低	
	複数市町村に跨る 利用者の割合	偏差 値	年間利用者 数	偏差値	キロあたりの 収入	偏差値	キロあたりの 利用者数	偏差値
枯木平線	79.8%	65.6 高	55,381人/年	58.3 高	165.8円/km	47.6 低	0.47人/km	48.0 低
百沢線	65.0%	59.3 高	20,639人/年	47.5 低	146.3円/km	45.4 低	0.42人/km	46.7 低
弥生線	64.4%	59.0 高	52,280人/年	57.4 高	238.8円/km	55.8 高	0.71人/km	54.6 高
新岡線	70.5%	61.6 高	29,490人/年	50.3 高	192.6円/km	50.6 高	0.64人/km	52.5 高
真土線	44.6%	50.6 高	3,144人/年	42.1 低	61.4円/km	35.8 低	0.20人/km	40.6 低
真土線(駒越発)	0.0%	31.5 低	1,984人/年	41.7 低	181.5円/km	49.4 低	0.64人/km	52.7 高

2) 現状分析と課題抽出

枯木平線、百沢線

□分析 1☞：路線状況

- ・弘前市でのバス路線の結節点である弘前バスターミナルを発着地とし、岩木地区の中心である岩木庁舎前を経由し岩木荘、百沢、枯木平などの各地区を結んでいる。弘前市中心部から岩木庁舎前周辺までは沿線の人口密度が高くなっているが、それ以降の区間は低い。
- ・運行本数は2路線合計で平日1日11.5本なっており、約1時間間隔での運行となっている。また、枯木平線は路線長が長く、所要時間を要する。

□分析 2☞：現状の移動ニーズに供給サービスがマッチしているか

- ・弘前市中心部と岩木庁舎前を経由して旧岩木町内の各地域を結んでいるが、利用は岩木庁舎前から弘前市中心部に集中している。岩木庁舎前周辺から弘前市中心部までの移動ニーズには対応しているが、それ以外の区間は利用者数が少なく、移動ニーズに供給サービスが対応しているとは言い難い。

□分析 3☞：地域間移動を担う公共交通網として機能しているか

- ・枯木平線は、広域性や幹線性は高く、岩木地域と弘前市中心部を結ぶ地域間移動を担う公共交通網として概ね機能していると言えるが、収支率や事業性、生産性が低い。利用は、弘前市中心部から岩木庁舎前の区間に集中している。
- ・百沢線は、広域性は高く地域間移動は発生しているが、利用者数が少なく幹線性は低い。また、収支率や事業性、生産性が低く、地域間幹線としては課題を有する。



<課題の抽出>

- ・弘前市中心部から岩木庁舎前の区間に利用が集中しており、それ以外の区間は利用者が少ない状況にある。また、枯木平線は地域間移動を担う公共交通網として概ね機能しているが、百沢線は利用者が少なく、地域間幹線としては課題を有する。
- ・人口減少や高齢化の進展により、現状サービスを維持した場合には、今後も利用者数の減少が想定される。また、高齢化の進展と併せて、バスの利用方法がこれまでと変わる可能性がある。


⇒[バス路線の再編]

弘前市地域公共交通計画の方針に沿って、岩木方面路線全体での再編が有効と考えられる。利用の集中する弘前市中心部～岩木庁舎前および、広域性・幹線性の高い枯木平線を地域間幹線とする。また、地域間移動交通としての機能を果たしている弥生線、新岡線についても地域間幹線として設定する。その他の路線や区間は、地域内フィーダー路線への変更など、地域に即した再編を行うことが必要である。


※路線再編のイメージはp.99 に紹介

弥生線、新岡線**□分析 1**  **：路線状況**

- ・弘前市でのバス路線の結節点である弘前バスターミナルを発着地とし、岩木地区の中心である岩木庁舎前を經由し富栄、弥生、葛原などの各地区を結んでいる。弘前市中心部から岩木庁舎前周辺までは沿線の人口密度が高くなっているが、それ以降の区間は低い。
- ・運行本数は2路線合計で平日1日12本になっており、約1時間間隔での運行となっている。

□分析 2  **：現状の移動ニーズに供給サービスがマッチしているか**

- ・弥生線、新岡線は弘前市中心部と岩木庁舎前を經由して旧岩木町内の各地域を結んでいるが、利用は岩木庁舎前から弘前市中心部に集中している。岩木庁舎前周辺から弘前市中心部までの移動ニーズには対応しているが、それ以外の区間は利用者数が少なく、移動ニーズに供給サービスがマッチしているとは言い難い。

□分析 3  **：地域間移動を担う公共交通網として機能しているか**

- ・弥生線、新岡線ともに広域性、幹線性、事業性、生産性が高く、岩木地域と弘前市中心部を結ぶ地域間移動を担う公共交通網として概ね機能していると言える。利用は弘前市中心部から岩木庁舎前の区間に集中している。

**<課題の抽出>**

- ・弘前市中心部から岩木庁舎前の区間に利用が集中しており、それ以外の区間は利用者が少ない状況にある。また、弥生線、新岡線は地域間移動を担う公共交通網として概ね機能している。
- ・今後、少子高齢化で利用者がさらに減少することを踏まえ、弘前市中心部と岩木地域を結ぶ地域間路線として維持していく必要がある。

⇒[バス路線の再編] 

弘前市地域公共交通計画の方針に沿って、岩木方面路線全体での再編が有効と考えられる。利用の集中する弘前市中心部～岩木庁舎前および、広域性・幹線性の高い枯木平線を地域間幹線とする。また、地域間移動交通としての機能を果たしている弥生線、新岡線についても地域間幹線として設定する。その他の路線や区間は、地域内フィーダー路線への変更など、地域に即した再編を行うことが必要である。

※路線再編のイメージはp.99 に紹介

真土線、真土線（駒越発）**□分析 1**：路線状況

- ・弘前市でのバス路線の結節点である弘前バスターミナルを発着地とし、賀田や真土などを經由して岩木地区の中心である岩木庁舎前までを結んでいる。弘前市中心部から駒越までは沿線の人口密度が高くなっているが、それ以降の賀田、真土周辺は低い。
- ・運行本数は2路線合計で平日1日2本と低くなっている。

□分析 2：現状の移動ニーズに供給サービスがマッチしているか

- ・旧岩木町からの移動の発生については、旧弘前市への移動の割合が高いが、真土線は1便当たりの利用者数が2.9人と少なく、移動ニーズにマッチしているとは言い難い。

□分析 3：地域間移動を担う公共交通網として機能しているか

- ・真土線、真土線（駒越発）は、弘前市中心部と岩木地域を跨ぐ利用が多く広域性が高いが、収支率、幹線性、事業性、生産性も低いことから、岩木地域と弘前市中心部を結ぶ地域間移動を担う公共交通網として機能しているとは言い難い。

<課題の抽出>

- ・真土線、真土線（駒越発）は利用者数が少なく、収支率、幹線性、事業性、生産性も低く、岩木地域と弘前市中心部を結ぶ地域間移動を担う公共交通網としては課題である。
- ・人口減少や高齢化の進展により、現状サービスを維持した場合には、今後も利用者数の減少が想定される。また、高齢化の進展と併せて、バスの利用方法がこれまでと変わる可能性がある。

⇒[バス路線の再編] 

弘前市地域公共交通計画の方針に沿って、岩木方面路線全体での再編が有効と考えられる。利用の集中する弘前市中心部～岩木庁舎前および、広域性・幹線性の高い枯木平線を地域間幹線とする。また、地域間移動交通としての機能を果たしている弥生線、新岡線についても地域間幹線として設定する。その他の路線や区間は、地域内フィーダー路線への変更など、地域に即した再編を行うことが必要である。

※路線再編のイメージはp.99 に紹介

(10) 岩木方面の路線（高校路線） ※弘前市内路線

バス路線	兼平～聖愛高校線、三本柳～義塾高校線
鉄道路線	なし
対象地域	弘前市、旧岩木町

1) 6つの項目に基づく現状の整理

① 地域の概況

昼間人口率はほぼ 84.4%となっており、弘前市への移動が多いことがわかる。高齢化率は 28.9%と高く、今後 10 年で人口減少と高齢化の進展が予測されている。

表 旧岩木町の地域概況

	人口 (H22 国勢調査)	高齢化率 (H22 国勢調査)	昼間人口率 (H22 国勢調査)	人口推計 (H22→H32)	高齢化推移 (H22→H32)
旧岩木町	11,422 人	28.9%	84.4%	8.3%減	6.8%増

通勤者の約 4 割が村外への通勤となっており、その多くが弘前市となっている。通学者はほとんどが弘前市への通学となっている。昼間人口率はほぼ 100%であることから、村外への通勤者と同程度の通勤者が村外から来ていると考えられる。

表 旧岩木町の移動実態

	通勤の移動				通学の移動			
	通勤者数 (人/年)	地域外移動 の割合 (%)	地域外移動 のうち弘前 市の割合	主な行先	通学者数 (人/年)	地域外移動 の割合 (%)	地域外移動 のうち弘前 市の割合	主な行先
旧岩木町	6,702 人	35.7%	83.3%	弘前市	590 人	66.4%	90.3%	弘前市

② 路線の運行概況

<路線と沿線状況>

- ・【バス路線】岩木方面のバス路線は主要地方道 3 号を中心に運行している。人口や施設が多い岩木支所周辺エリアを結ぶ路線であり、その他の路線沿線には一定の人口分布がみられる。



図 路線と人口、施設分布

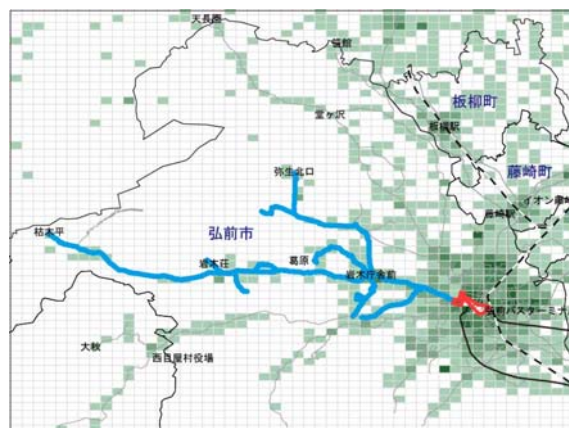


図 路線と就業者分布

<路線別サービス状況>

- ・【バス路線】岩木地区内の真土周辺から聖愛高校、三本柳、岩木庁舎前から東奥義塾高校へ路線が運行している。

表 サービス状況

分類	路線名	起点・経由地・終点	運行本数 (往復/日)		運行時間帯 (時台)		路線長 (km)	駅・バス 停数
			平日	休日	平日	休日		
バス 路線	【高校線】兼平 ～聖愛高校	藤代～真土～聖愛高校	0.5	0	7時台	-	16.6	39
	【高校線】三本 柳～義塾高校	三本柳～岩木庁舎前～ 東奥義塾高校	0.5	0	6時台	-	28.0	49

③ 利用状況(バス)

バス路線の利用者数は、聖愛高校線で1便当たり15.1人、義塾高校線で1便当たり11.8人となっている。利用目的は通学での利用が多いが、通勤や買い物での利用も見られる。

表 利用状況

	運行本数 (平日)	運行本数 (休日)	利用者数 (年間)	利用者数 (1日あたり)	利用者数 (1便あたり)	備考
【高校線】兼平～ 聖愛高校	0.5	0	5501人/年	15.1人/日	15.1人/便	
【高校線】三本柳 ～義塾高校	0.5	0	4,293人/年	11.8人/日	11.8人/便	

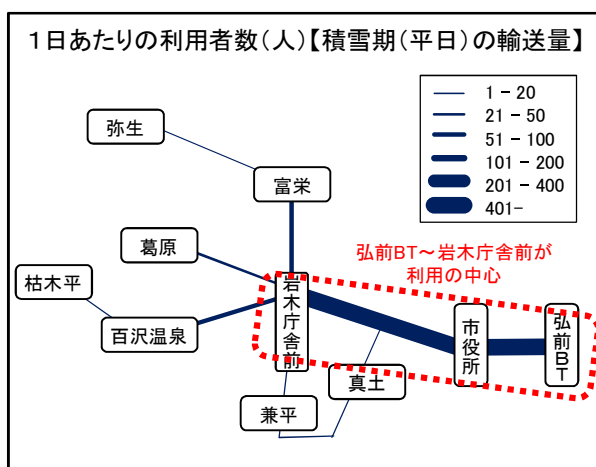


図 バス路線の区間別輸送量

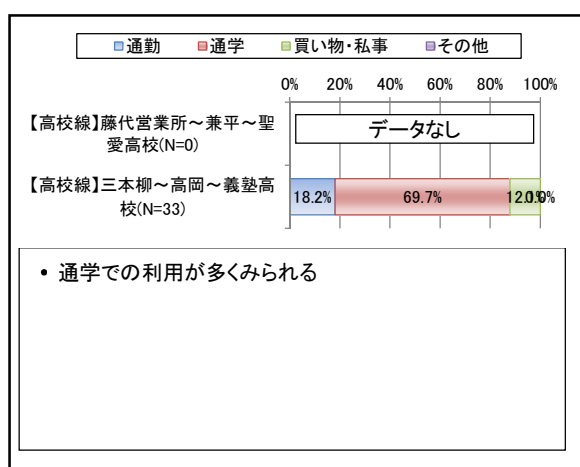


図 バス路線の利用目的

- ・ 通学での利用が多くみられる

④ 収支状況(バス)

収支率はいずれの路線も 50%以下と低くなっており、特に兼平～聖愛高校線は収支率が 28%と低い状況にある。

表 収支状況

	運行本数 (平日)	運行本数 (休日)	利用者数 (年間)	利用者数 (1日あたり)	1人あたりの 赤字額	1キロあたりの 赤字額	収支率
【高校線】 兼平～聖愛高校	0.5	0	5501人/年	2人/日	-594円/人	-205円/キロ	28.3%
【高校線】 三本柳～義塾高校	0.5	0	4,293人/年	12人/日	-351円/人	-159円/キロ	44.5%

⑤ 地域ニーズ(ヒアリング調査より)

買い物移動については、バス利用者は平日・休日ともにヨーカドーや土手町商店街周辺などを利用することが見て取れる。通院移動についても、バス利用者は弘大病院、弘前 BT 近くの医療施設を利用していることがわかる。

公共交通への要望としては、弘前市中心部でのバス路線のわかりやすさの確保(中心部での乗り継ぎが増えてもいいので、路線や料金の統一など)、待合空間の充実といった意見が見られた。

	鉄道利用について	バス利用について	買い物・通院移動について	意見・要望等
弘前市 (岩木方面)	利用なし	岩木方面路線を利用しており、頻度は週に2～3日、目的は買い物や通院など、岩木庁舎周辺のバス停から弘前 BT まで利用している。	ヨーカドーや土手町商店街を主に利用する。頻度は週に2～3日で、バス路線(岩木方面路線)を利用。 弘大病院や弘前 BT 周辺の医療機関を利用。買い物のついでが多く、頻度は週に1日程度、バス路線を利用している。	ヨーカドーまでくれば何とかなるが、それ以外にも行きたいところはある。しかし、中心部はバス路線が良くわかんないので、100円バスだけにするなど、統一してほしい。

⑥ 地域間移動交通としての広域性・幹線性・事業性・生産性(バス)

兼平～聖愛高校線、三本柳～義塾高校線ともに①広域性は高いが、②幹線性、③事業性、④生産性が低い状況にある。

表 広域性・幹線性・事業性・生産性の評価

〈評価の考え方〉 偏差値 50 以上: 高 偏差値 50 未満: 低	指標①: 広域性		指標②: 幹線性		指標③: 事業性		指標④: 生産性	
	複数市町村に跨る 利用者の割合	偏差値	年間利用者 数	偏差値	キロあたりの 収入	偏差値	キロあたりの 利用者数	偏差値
【高校線】兼平～聖愛高校	50.0%	52.9 高	5501人/年	41.3 低	81.1円/km	38.0 低	0.35人/km	44.5 低
【高校線】三本柳～義塾高校	50.0%	52.9 高	4,293人/年	42.4 低	127.4円/km	43.3 低	0.45人/km	47.5 低

2) 現状分析と課題抽出

【高校線】兼平～聖愛高校線、【高校線】三本柳～義塾高校線

□分析1☞：路線状況

- ・兼平～聖愛高校線は真土、賀田周辺から聖愛高校までを、三本柳～義塾高校線は岩木荘、岩木庁舎前周辺から東奥義塾高校を結んでおり、2路線で岩木方面から高校を結んでいる。
- ・三本柳～義塾高校線は路線長が長く、通学目的が主となる路線としては定時性の確保に問題がある。

□分析2☞：現状の移動ニーズに供給サービスがマッチしているか

- ・弘前圏域での高校が弘前市に集中しており、また沿線には岩木高校、弘前実業高校、弘前学院聖愛高校などの教育施設が立地している。利用者は1日1便あたり12～15人であり、高校生の移動ニーズに合った路線であると言える。

□分析3☞：地域間移動を担う公共交通網として機能しているか

- ・兼平～聖愛高校線：弘前学院聖愛中学、岩木高校、弘前実業高校への通学に特化した路線であり、地域間移動があるため広域性は高いが、幹線性、事業性、生産性ともに低く、収支率も低いことから、岩木地域と弘前市中心部を結ぶ地域間移動を担う公共交通網として機能しているとは言い難い。
- ・三本柳～義塾高校線：東奥義塾高校への通学に特化した路線であり、地域間移動があるため広域性は高いが、幹線性、事業性、生産性ともに低く、収支率も低いことから、岩木地域と弘前市中心部を結ぶ地域間移動を担う公共交通網として機能しているとは言い難い。



<課題の抽出>

- ・高校線としてニーズにあわせた路線であるが、幹線性、事業性、生産性が低く、収支率も低いことが課題である。
- ・今後、人口減少や高齢化の進展などにより、バスの利用の変化に応じた対応が必要となる。

⇒[バス路線の再編] 

岩木地域での通学状況を踏まえ、高校生などにとって利用しやすい路線への再編(路線の区間や経路、時間帯など)を検討していく必要がある。

2 現状評価及び課題抽出のまとめ

(1) 路線の評価および分類方法

路線評価は地域間移動交通手段としての前項の指標として整理した、①**広域性**、②**幹線性**、および④**生産性**の3つを切り口として、地域間幹線としての機能を有し利用されているか、あるいは今後の路線維持や改善の方針を設定する上で生産性などの課題は無いかといった視点により整理を行います（前項の指標として整理した③**事業性**については、④**生産性**の指標と類似する評価のため上記3つに集約しました）。なお、分類結果に対して、路線の実状などを考慮する必要があるため、現状ニーズの状況などを踏まえ、分類結果に対して考察（前項）を行い、路線のタイプ分類を設定します。

なお、高校線については地域と高校利用者に特化した路線サービスのため路線の評価は行いますが、現状維持を基本とします。

■路線分類（以下にA～Dに路線を分類する） ○の判断は各指標の偏差値50以上とする

※ B-2、C、Dは地域間幹線としては見直す路線とする

A 広域性および幹線性が高い路線[広域性○、幹線性○]

【考え方】広域な地域間利用が多く広域性が高く、さらに利用者が多く幹線性が高いため、非常に重要な地域間路線と考える。この路線は、生産性や収支率は比較的良好傾向にある。

- A-1 生産性○ 地域間幹線として機能を有す（今後も維持・強化・改善）
- A-2 生産性× 地域間幹線として機能を有すが、課題有り（今後改善が必要）

B 広域性は高いが幹線性が低い路線[広域性○、幹線性×]

【考え方】広域な地域間利用が多く広域性が高いが、利用者数が少なく幹線性が低いため、Aに準じて重要な地域間路線と考える。この路線は、生産性や収支率は低い傾向にある。

- B-1 生産性○ 地域間幹線として機能を有す（今後も維持・強化・改善）
- B-2 生産性× 地域間幹線として機能を有すが課題があり利用状況を踏まえ見直し

C 広域性は低いが幹線性が高い路線[広域性×、幹線性○]

【考え方】広域な地域間利用が少なく広域性が低いため、広域路線としての機能は低い、利用者が多く生産性や収支率は高い傾向にある。

- C-1 生産性○ 地域間幹線としての機能は有さないが利用状況を踏まえ見直し
- C-2 生産性× 地域間幹線として機能を有さず課題があるため見直し

D 広域性および幹線性がともに低い路線[広域性×、幹線性×]

【考え方】広域な地域間利用が少なく広域性が低いため、広域路線としての機能は低い、さらに利用者が少ない路線。生産性や収支率は低い傾向にある。

- D-1 生産性○ 地域間幹線として機能を有さず課題があるため見直し
- D-2 生産性× 地域間幹線として機能を有さず課題があるため見直し

地域幹線として機能を有す

路線状況、利用状況を踏まえて判断

地域幹線として機能を有さない

(2) 路線の分類結果

(1) に基づき路線を評価、分類した結果を以下に示します。

浪岡方面	【評価指標】 偏差値50以上を○、50未満を×とする				分類	評価
	広域性	幹線性	生産性	収支率		
1 弘前BT～浪岡	○	○	○	89.5%	A-1	広域路線として機能し(広域性、幹線性ともに高い)、さらに生産性の状況も良い
2 弘前BT～浪岡(イオン藤崎店経由)						
五所川原方面						
3 弘前BT～五所川原	○	×	×	41.9%	B-2	広域路線として広域性は高いが利用者が少ないため幹線性は低く、さらに生産性における課題を有する
4 弘前BT～五所川原(イオン藤崎店経由)						
板柳方面						
5 弘前BT～板柳	×	○	○	71.4%	C-1	広域路線として機能していないが利用者数は多いため幹線性が高く、生産性も高い
6 弘前BT～板柳、笹館	×	○	×	63.0%	C-2	広域路線として機能していないが利用者数は多いため幹線性が高い、一方生産性は低い
7 弘前BT～板柳～天長園	×	×	×	35.4%	D-2	広域路線として機能していない
黒石方面						
8 弘前BT～田舎館～黒石駅	○	○	×	62.0%	A-2	広域路線として機能している(広域性、幹線性ともに高い)が、生産性における課題を有する
9 弘前BT～田舎館～黒石駅～大川原	×	○	○	94.2%	C-1	広域路線として機能していないが利用者数は多いため幹線性が高く、生産性も高い
10 弘前BT～豊蒔、高田～黒石駅	○	×	×	24.9%	B-2	広域路線として広域性は高いが利用者が少ないため幹線性は低く、さらに生産性における課題を有する
11 弘前BT～尾上駅前	○	×	○	77.4%	B-1	広域路線として広域性は高いが利用者が少ないため幹線性は低いものの、生産性は高い
12 黒石駅～尾上駅前	×	○	○	62.1%	C-1	広域路線として機能していないが利用者数は多いため幹線性が高く、生産性も高い
13 黒石駅～板留～温川温泉	×	×	×	28.8%	D-2	広域路線として機能していない
14 黒石駅～川部駅	○	×	×	40.9%	B-2	広域路線として広域性は高いが利用者が少ないため幹線性は低く、さらに生産性における課題を有する
15【高校線】黒石駅～聖愛高校	×	×	○	107.7%	(高校)D-1	広域路線として機能していない
16【高校線】川部駅～黒石商業高校	○	×	○	179.5%	(高校)B-1	広域路線として広域性は高いが利用者が少ないため幹線性は低いものの、生産性は高い
17【高校線】板留～黒石駅～南高校	○	×	×	89.5%	(高校)B-2	広域路線として広域性は高いが利用者が少ないため幹線性は低く、さらに生産性における課題を有する
大鰐、平川方面						
18 弘前BT～大鰐温泉駅～碓ヶ関	×	○	○	79.2%	C-1	広域路線として機能していないが利用者数は多いため幹線性が高く、生産性も高い
19 弘前BT～大鰐温泉駅～大鰐南団地前	×	×	×	43.2%	D-2	広域路線として機能していない
20 弘前BT～薬師堂北口	×	×	×	36.5%	D-2	広域路線として機能していない
西目屋方面						
21 弘前BT～川原平	×	○	○	91.1%	C-1	広域路線として機能していないが利用者数は多いため幹線性が高く、生産性も高い
22 弘前BT～大秋	×	○	○	98.8%	C-1	広域路線として機能していないが利用者数は多いため幹線性が高く、生産性も高い
23 弘前BT～西目屋村役場	×	×	×	53.3%	D-2	広域路線として機能していない
24【高校線】川原平～聖愛高校	×	×	×	62.4%	(高校)D-2	広域路線として機能していない
岩木方面						
25 弘前BT～岩木庁舎～枯木平	○	○	×	58.0%	A-2	広域路線として機能している(広域性、幹線性ともに高い)が、生産性における課題を有する
26 弘前BT～岩木庁舎～岩木荘	○	×	×	51.1%	B-2	広域路線として広域性は高いが利用者が少ないため幹線性は低く、さらに生産性における課題を有する
27 弘前BT～岩木庁舎前～弥生北口	○	○	○	83.5%	A-1	広域路線として機能し(広域性、幹線性ともに高い)、さらに生産性の状況も良い
28 弘前BT～岩木庁舎前～葛原	○	○	○	67.3%	A-1	広域路線として機能し(広域性、幹線性ともに高い)、さらに生産性の状況も良い
29 弘前BT～真土、兼平～賀田	○	×	×	21.5%	B-2	広域路線として広域性は高いが利用者が少ないため幹線性は低く、さらに生産性における課題を有する
30 駒越～真土、兼平～賀田	×	×	○	63.5%	D-1	広域路線として機能していない
31【高校線】藤代営業所～兼平～聖愛高校	○	×	×	28.3%	(高校)B-2	広域路線として広域性は高いが利用者が少ないため幹線性は低く、さらに生産性における課題を有する
32【高校線】三本柳～高岡～義塾高校	○	×	×	44.5%	(高校)B-2	広域路線として広域性は高いが利用者が少ないため幹線性は低く、さらに生産性における課題を有する

(3) 路線の評価および課題の整理

路線別の評価、考察および課題抽出の結果について以下に示します。

表 路線別の現状評価および課題抽出のまとめ

路線	【評価指標】 偏差値50以上を○、50未満を×とする				分類	評価	路線の現状、ニーズから見た考察	地域公共交通の再構築に向けた課題の抽出
	広域性	幹線性	生産性	収支率				
浪岡方面								
1 弘前BT～浪岡	○	○	○	89.5%	A-1	広域路線として機能し(広域性、幹線性ともに高い)、さらに生産性の状況も良い	藤崎町から弘前市中心部に向かう移動(買い物や通院など)や浪岡から弘前市中心部、あるいはイオン藤崎店までの買い物移動ニーズに概ね対応している路線といえる。	・弘前中心部と藤崎、浪岡地区を結ぶ地域間幹線路線としてサービスを維持あるいは改善を図っていくことが必要である。
2 弘前BT～浪岡(イオン藤崎店経由)	○	○	○	89.5%	A-1	広域路線として機能し(広域性、幹線性ともに高い)、さらに生産性の状況も良い	藤崎町から弘前市中心部に向かう移動(買い物や通院など)や浪岡から弘前市中心部、あるいはイオン藤崎店までの買い物移動ニーズに概ね対応している路線といえる。	・弘前中心部と藤崎、浪岡地区を結ぶ地域間幹線路線としてサービスを維持あるいは改善を図っていくことが必要である。
五所川原方面								
3 弘前BT～五所川原	○	×	×	41.9%	B-2	広域路線として広域性は高いが利用者が少ないため幹線性は低く、さらに生産性における課題を有する	弘前～藤崎、五所川原～板柳の利用は多く移動ニーズに対応しているが、一方で板柳～藤崎の利用が少なく移動ニーズに対応していない状況である。	・五所川原線は、藤崎以北の利用が少ない状況であり、藤崎を起終点として再編を実施する再編方法が考えられる。なお、藤崎～弘前間については利用が多く、弘前中心部への地域間幹線路線としてサービスを維持あるいは改善を図っていくことが必要である。また、板柳～五所川原間の利用も見られるため、この区間のサービス維持は必要である。
4 弘前BT～五所川原(イオン藤崎店経由)	○	×	×	41.9%	B-2	広域路線として広域性は高いが利用者が少ないため幹線性は低く、さらに生産性における課題を有する	弘前～藤崎、五所川原～板柳の利用は多く移動ニーズに対応しているが、一方で板柳～藤崎の利用が少なく移動ニーズに対応していない状況である。	・五所川原線は、藤崎以北の利用が少ない状況であり、藤崎を起終点として再編を実施する再編方法が考えられる。なお、藤崎～弘前間については利用が多く、弘前中心部への地域間幹線路線としてサービスを維持あるいは改善を図っていくことが必要である。また、板柳～五所川原間の利用も見られるため、この区間のサービス維持は必要である。
板柳方面								
5 弘前BT～板柳	×	○	○	71.4%	C-1	広域路線として機能していないが利用者数は多いため幹線性が高く、生産性も高い	弘前～板柳、笹館・小友・天長園～板柳の移動ニーズに対応しているが、移動量が少ない。一方、板柳線は幹線性、事業性、生産性が高い状況より、板柳から弘前バスターミナル方面への路線は機能しており、今後の継続的な運行や路線改善に向け、サービス改善や利用促進が必要である。	・板柳から笹館、小友などにかけては地域内のフィーダーシステムを取り入れ、弘前～板柳間で効率的な運行(幹線的な運行)を実施することが有効と考えられる。板柳から弘前方面については、地域間幹線路線としてサービスを維持あるいは改善する。
6 弘前BT～板柳、笹館	×	○	×	63.0%	C-2	広域路線として機能していないが利用者数は多いため幹線性が高く、一方生産性は低い	弘前～板柳、笹館・小友・天長園～板柳の移動ニーズに対応しているが、移動量が少ない。一方、板柳線は幹線性、事業性、生産性が高い状況より、板柳から弘前バスターミナル方面への路線は機能しており、今後の継続的な運行や路線改善に向け、サービス改善や利用促進が必要である。	・板柳から笹館、小友などにかけては地域内のフィーダーシステムを取り入れ、弘前～板柳間で効率的な運行(幹線的な運行)を実施することが有効と考えられる。板柳から弘前方面については、地域間幹線路線としてサービスを維持あるいは改善する。
7 弘前BT～板柳～天長園	×	×	×	35.4%	D-2	広域路線として機能していない	弘前～板柳、笹館・小友・天長園～板柳の移動ニーズに対応しているが、移動量が少ない。一方、板柳線は幹線性、事業性、生産性が高い状況より、板柳から弘前バスターミナル方面への路線は機能しており、今後の継続的な運行や路線改善に向け、サービス改善や利用促進が必要である。	・板柳から笹館、小友などにかけては地域内のフィーダーシステムを取り入れ、弘前～板柳間で効率的な運行(幹線的な運行)を実施することが有効と考えられる。板柳から弘前方面については、地域間幹線路線としてサービスを維持あるいは改善する。
黒石方面								
8 弘前BT～田舎館～黒石駅	○	○	×	62.0%	A-2	広域路線として機能している(広域性、幹線性ともに高い)が、生産性における課題を有する	弘前～田舎館、田舎館～黒石の広域利用があり利用者数も多く、移動ニーズに対応している。	・黒石、田舎館から弘前方面については地域間幹線路線としてサービスを維持あるいは改善を図っていくことが必要である。
9 弘前BT～田舎館～黒石駅～大川原	×	○	○	94.2%	C-1	広域路線として機能していないが利用者数は多いため幹線性が高く、生産性も高い	弘前～田舎館、田舎館～黒石、黒石市内間の移動ニーズに対応している。	・大川原線については地域間幹線路線としてサービスを維持あるいは改善を図っていくことが必要である。
10 弘前BT～豊蒔、高田～黒石駅	○	×	×	24.9%	B-2	広域路線として広域性は高いが利用者が少ないため幹線性は低く、さらに生産性における課題を有する	鉄道駅から距離のある地区で運行されている路線であるが、利用者数は少ない状況にある。	・弘黒線(豊蒔・高田経由)については地域間幹線として機能を有しておらず課題がある。 ・周辺の鉄道駅へのアクセスを中心とした地域内交通への再編が必要(弘黒線の見直し)
11 弘前BT～尾上駅前	○	×	○	77.4%	B-1	広域路線として広域性は高いが利用者が少ないため幹線性は低いものの、生産性は高い	鉄道駅から距離のある地域において弘前～尾上の移動ニーズに対応している。	・弘前～尾上線についてはサービスを維持あるいは改善を図っていくことが必要である。
12 黒石駅～尾上駅前	×	○	○	62.1%	C-1	広域路線として機能していないが利用者数は多いため幹線性が高く、生産性も高い	地域間利用の実態などを踏まえると、現状の移動ニーズにマッチしているとは言えない。	・黒石～尾上間については地域間幹線として機能を有しておらず課題がある。周辺の鉄道駅へのアクセスを中心とした地域内交通への再編が必要である。
13 黒石駅～板留～温川温泉	×	×	×	28.8%	D-2	広域路線として機能していない	移動ニーズに対応していないが、温川地区での公共交通の確保が必要である。	・黒石～温川線については地域間幹線として機能を有しておらず収支状況が極めて低い路線である。一方、県外利用者の観光目的利用が見られる路線であるため、観光需要対応としての維持も必要と考えられる。一日2往復の限られた路線であるが、沿線地域の利用もあるため、沿線や観光面の利用促進、弘南鉄道との連携強化、運行ダイヤの改善などを含め、利用の改善を図っていく必要がある。
14 黒石駅～川部駅	○	×	×	40.9%	B-2	広域路線として広域性は高いが利用者が少ないため幹線性は低く、さらに生産性における課題を有する	地域間利用の実態などを踏まえると、現状の移動ニーズにマッチしているとは言えない。	・黒石～川部線は、広域利用はあるが、地域間幹線としての機能において課題があるため、ダイヤなどのサービスの見直し等や利用促進が必要である。
15【高校線】黒石駅～聖愛高校	×	×	○	107.7%	(高校)D-1	広域路線として機能していない	高校への路線は、地域で対象高校への通学者が多い場合に設定するため、通学という現状の移動ニーズに対応していると言える。	・今後、少子高齢化を見据え、地域からの通学状況に応じた検討が必要である。
16【高校線】川部駅～黒石商業高校	○	×	○	179.5%	(高校)B-1	広域路線として広域性は高いが利用者が少ないため幹線性は低いものの、生産性は高い	高校への路線は、地域で対象高校への通学者が多い場合に設定するため、通学という現状の移動ニーズに対応していると言える。	・今後、少子高齢化を見据え、地域からの通学状況に応じた検討が必要である。
17【高校線】板留～黒石駅～南高校	○	×	×	89.5%	(高校)B-2	広域路線として広域性は高いが利用者が少ないため幹線性は低く、さらに生産性における課題を有する	高校への路線は、地域で対象高校への通学者が多い場合に設定するため、通学という現状の移動ニーズに対応していると言える。	・今後、少子高齢化を見据え、地域からの通学状況に応じた検討が必要である。
大鰐、平川方面								
18 弘前BT～大鰐温泉駅～碓ヶ関	×	○	○	79.2%	C-1	広域路線として機能していないが利用者数は多いため幹線性が高く、生産性も高い	門外・上堀越～弘前市中心部への移動に対応しているが、大鰐・碓ヶ関～弘前の移動ニーズには対応していない	・バス路線は石川駅あるいは大鰐駅までの地域間幹線とそれ以外のフィーダー路線といった役割分担を行い、大鰐町内では地域内バスなどで鉄道駅や地域間幹線のバス路線へのアクセスの向上を図る方法が考えられる。なお、大鰐線(碓ヶ関)については利用者数が多いため、朝夕などの通勤・通学時間帯は弘前中心部への直通運行を残すなど、利用実態に合わせた形での路線運用を行う。
19 弘前BT～大鰐温泉駅～大鰐南団地前	×	×	×	43.2%	D-2	広域路線として機能していない	門外・上堀越～弘前市中心部への移動に対応しているが、大鰐・碓ヶ関～弘前の移動ニーズには対応していない	・周辺地域の鉄道駅へのアクセスを中心とした地域内交通への再編が必要である。
20 弘前BT～薬師堂北口	×	×	×	36.5%	D-2	広域路線として機能していない	利用が少なく移動ニーズに対応していない	・鉄道との役割分担、連携が必要である。
西目屋方面								
21 弘前BT～川原平	×	○	○	91.1%	C-1	広域路線として機能していないが利用者数は多いため幹線性が高く、生産性も高い	弘前市(悪戸周辺)・西目屋村～弘前の移動ニーズに対応	・西目屋村と弘前中心部を結ぶ唯一の路線であるため地域間幹線として維持あるいは改善を図っていくことが必要である。
22 弘前BT～大秋	×	○	○	98.8%	C-1	広域路線として機能していないが利用者数は多いため幹線性が高く、生産性も高い	弘前市(悪戸周辺)・西目屋村～弘前の移動ニーズに対応	・西目屋村と弘前中心部を結ぶ唯一の路線であるため地域間幹線として維持あるいは改善を図っていくことが必要である。
23 弘前BT～西目屋村役場	×	×	×	53.3%	D-2	広域路線として機能していない	弘前市(悪戸周辺)・西目屋村～弘前の移動ニーズに対応	・西目屋村と弘前中心部を結ぶ唯一の路線であるため地域間幹線として維持あるいは改善を図っていくことが必要である。
24【高校線】川原平～聖愛高校	×	×	×	62.4%	(高校)D-2	広域路線として機能していない	高校への路線は、地域で対象高校への通学者が多い場合に設定するため、通学という現状の移動ニーズに対応していると言える。	・今後、少子高齢化を見据え、地域からの通学状況に応じた検討が必要となる。
岩木方面								
25 弘前BT～岩木庁舎～枯木平	○	○	×	58.0%	A-2	広域路線として機能している(広域性、幹線性ともに高い)が、生産性における課題を有する	岩木庁舎前周辺から弘前市中心部までの移動ニーズには対応しているが、それ以外の区間は利用者数が少なく、移動ニーズに供給サービスが対応しているとは言えない。	・弘前市地域公共交通計画の方針に沿って、利用の集中する弘前市中心部～岩木庁舎前および、広域性・幹線性の高い枯木平線を地域間幹線とすることに加え、弥生線、新岡線についても地域間移動交通としての機能を果たしているため、地域間幹線として設定する。その他は地域の運行サービスへの変更など、地域に即した再編を行うことが必要となる。
26 弘前BT～岩木庁舎～岩木荘	○	×	×	51.1%	B-2	広域路線として広域性は高いが利用者が少ないため幹線性は低く、さらに生産性における課題を有する	岩木庁舎前周辺から弘前市中心部までの移動ニーズには対応しているが、それ以外の区間は利用者数が少なく、移動ニーズに供給サービスが対応しているとは言えない。	・弘前市地域公共交通計画の方針に沿って、利用の集中する弘前市中心部～岩木庁舎前および、広域性・幹線性の高い枯木平線を地域間幹線とすることに加え、弥生線、新岡線についても地域間移動交通としての機能を果たしているため、地域間幹線として設定する。その他は地域の運行サービスへの変更など、地域に即した再編を行うことが必要となる。
27 弘前BT～岩木庁舎前～弥生北口	○	○	○	83.5%	A-1	広域路線として機能し(広域性、幹線性ともに高い)、さらに生産性の状況も良い	岩木庁舎前周辺から弘前市中心部までの移動ニーズには対応しているが、それ以外の区間は利用者数が少なく、移動ニーズに供給サービスが対応しているとは言えない。	・弘前市地域公共交通計画の方針に沿って、利用の集中する弘前市中心部～岩木庁舎前および、広域性・幹線性の高い枯木平線を地域間幹線とすることに加え、弥生線、新岡線についても地域間移動交通としての機能を果たしているため、地域間幹線として設定する。その他は地域の運行サービスへの変更など、地域に即した再編を行うことが必要となる。
28 弘前BT～岩木庁舎前～葛原	○	○	○	67.3%	A-1	広域路線として機能し(広域性、幹線性ともに高い)、さらに生産性の状況も良い	岩木庁舎前周辺から弘前市中心部までの移動ニーズには対応しているが、それ以外の区間は利用者数が少なく、移動ニーズに供給サービスが対応しているとは言えない。	・弘前市地域公共交通計画の方針に沿って、利用の集中する弘前市中心部～岩木庁舎前および、広域性・幹線性の高い枯木平線を地域間幹線とすることに加え、弥生線、新岡線についても地域間移動交通としての機能を果たしているため、地域間幹線として設定する。その他は地域の運行サービスへの変更など、地域に即した再編を行うことが必要となる。
29 弘前BT～真土、兼平～賀田	○	×	×	21.5%	B-2	広域路線として広域性は高いが利用者が少ないため幹線性は低く、さらに生産性における課題を有する	岩木庁舎前周辺から弘前市中心部までの移動ニーズには対応しているが、それ以外の区間は利用者数が少なく、移動ニーズに供給サービスが対応しているとは言えない。	・弘前市地域公共交通計画の方針に沿って、利用の集中する弘前市中心部～岩木庁舎前および、広域性・幹線性の高い枯木平線を地域間幹線とすることに加え、弥生線、新岡線についても地域間移動交通としての機能を果たしているため、地域間幹線として設定する。その他は地域の運行サービスへの変更など、地域に即した再編を行うことが必要となる。
30 駒越～真土、兼平～賀田	×	×	○	63.5%	D-1	広域路線として機能していない	岩木庁舎前周辺から弘前市中心部までの移動ニーズには対応しているが、それ以外の区間は利用者数が少なく、移動ニーズに供給サービスが対応しているとは言えない。	・弘前市地域公共交通計画の方針に沿って、利用の集中する弘前市中心部～岩木庁舎前および、広域性・幹線性の高い枯木平線を地域間幹線とすることに加え、弥生線、新岡線についても地域間移動交通としての機能を果たしているため、地域間幹線として設定する。その他は地域の運行サービスへの変更など、地域に即した再編を行うことが必要となる。
31【高校線】藤代営業所～兼平～聖愛高校	○	×	×	28.3%	(高校)B-2	広域路線として広域性は高いが利用者が少ないため幹線性は低く、さらに生産性における課題を有する	高校への路線は、地域で対象高校への通学者が多い場合に設定するため、通学という現状の移動ニーズに対応していると言える。	・今後、少子高齢化を見据え、地域からの通学状況に応じた検討が必要である。
32【高校線】三本柳～高岡～養塾高校	○	×	×	44.5%	(高校)B-2	広域路線として広域性は高いが利用者が少ないため幹線性は低く、さらに生産性における課題を有する	高校への路線は、地域で対象高校への通学者が多い場合に設定するため、通学という現状の移動ニーズに対応していると言える。	・今後、少子高齢化を見据え、地域からの通学状況に応じた検討が必要である。

第4章 地域公共交通の基本方針の設定

1 基本方針

(1) 基本方針、コンセプトの設定

これまで整理した、弘前圏域における地域特性や対象となるバス・鉄道路線の現状を踏まえ、計画の目的である、将来の弘前圏域における「持続可能な公共交通体系の戦略的な構築」及び「公共交通サービスの向上・改善」に向けて、弘前圏域の公共交通計画の基本方針、コンセプトを以下のように設定します。

設定した方針に基づき、現状路線と照らし合わせて望ましい弘前圏域の公共交通体系構築に向けた取り組みを実施していきます。

●計画の目的

将来の弘前圏域における「持続可能な公共交通体系の戦略的な構築」及び
「公共交通サービスの向上・改善」

●課題と可能性

その1)

圏域の都市構造からみた望ましい公共交通ネットワーク構築が必要

その2)

バス・鉄道の整備・利用からみた望ましい公共交通ネットワーク構築が必要

その3)

市民の移動実態やニーズに合った公共交通ネットワークを構築

～コンセプト～

弘前圏域のネットワーク化・連携による持続可能なモビリティの確保

●目標達成のための基本方針

弘前市中心部と周辺市町村を結ぶ交通は 地域間幹線[弘前中心型] として…

方針1) バスと鉄道による弘前中心部を繋ぐ地域間幹線の確保

周辺市町村間を結ぶ交通は 地域間幹線[市町村連絡型] として…

方針2) 実態・ニーズに合わせた市町村間幹線路線の確保

各市町村の拠点から市町村内(郊外部等)への交通 地域内フィーダーとして…

方針3) 幹線と一体的に機能する地域内交通の連携

(2) 基本方針の内容

弘前圏域地域公共交通計画の基本方針の内容を以下に整理します。

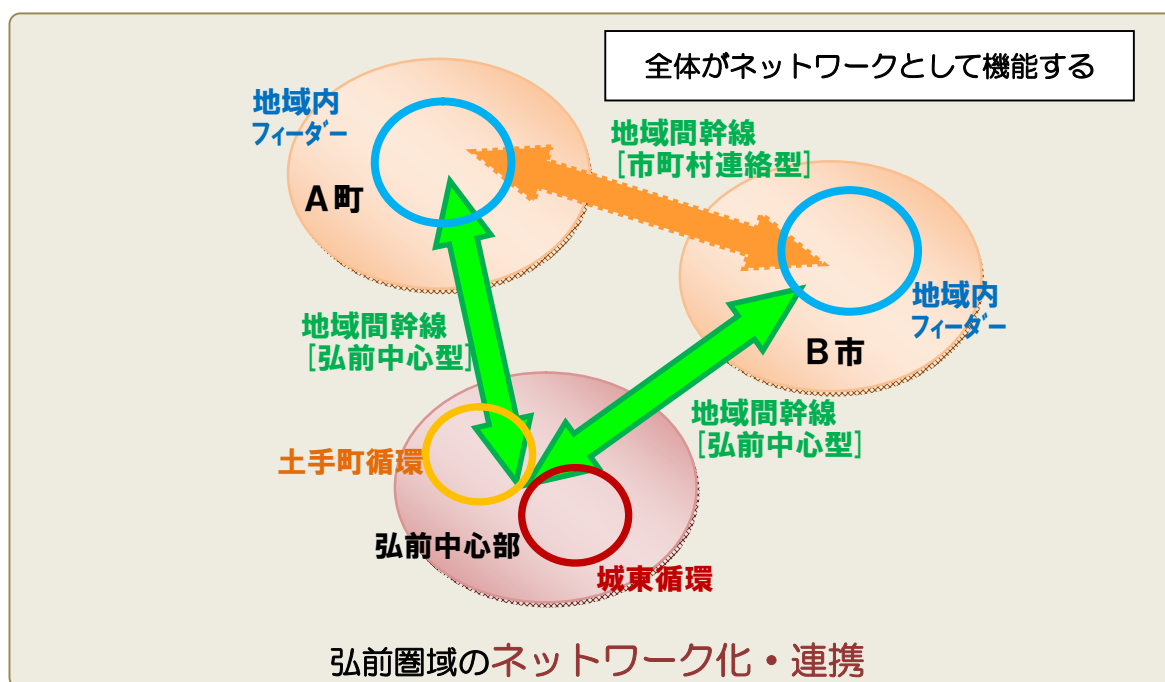
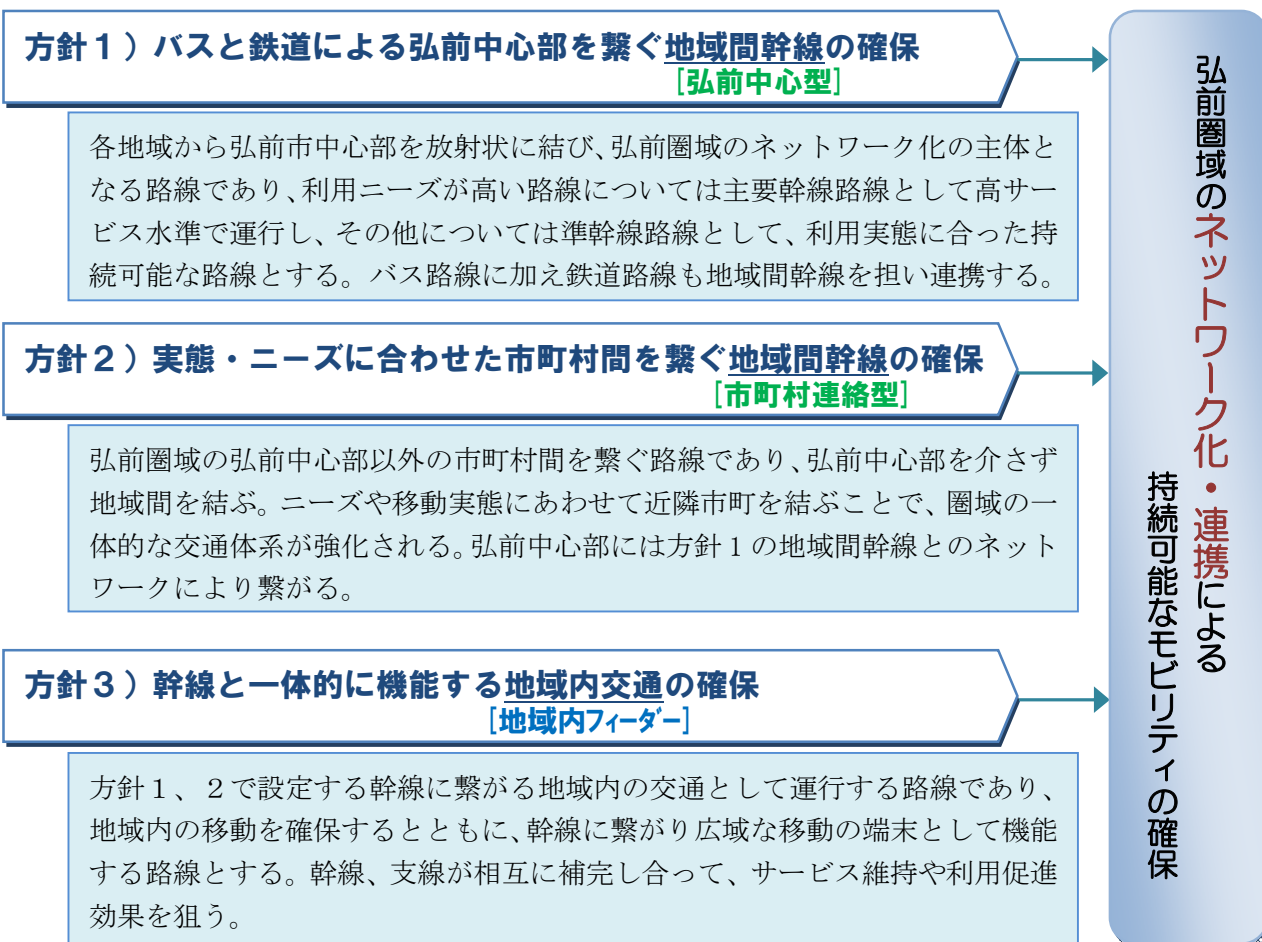


図 弘前圏域のネットワーク化・連携のイメージ

2 目指す交通体系の設定

(1) 目指す交通体系の設定

基本方針の内容を受け、目指すべき交通体系については以下の通り設定します。

<方面>

浪岡方面

- ・弘前 BT～藤崎～浪岡
- ・弘前 BT～藤崎～浪岡
(イオン藤崎店経由)

評価・課題を踏まえ
路線再編

<目指す交通体系>

地域間幹線 [弘前中心型] に
位置付ける

五所川原方面

- ・弘前 BT～藤崎、板柳～五所川原
- ・弘前 BT～藤崎、板柳～五所川原
(イオン藤崎店経由)

評価・課題を踏まえ
路線再編
+ 五能線との連携

地域間幹線 [弘前中心型] および地域
間幹線 [市町村連絡型] に分け再編
+ JR 五能線と連携

板柳方面

- ・弘前 BT～板柳
- ・弘前 BT～板柳、笹館
- ・弘前 BT～板柳～天長園

評価・課題を踏まえ
路線再編
+ 五能線との連携

地域間幹線 [弘前中心型] および地域
間幹線 [市町村連絡型] に分け再編
+ JR 五能線と連携

黒石方面

- ・弘前 BT～田舎館～黒石駅
- ・弘前 BT～田舎館～黒石駅～大川原
- ・弘前 BT～豊蒔、高田～黒石駅
- ・弘前 BT～尾上駅前
- ・黒石駅～尾上駅前
- ・黒石駅～板留～温川温泉
- ・黒石駅～川部駅
- ・【高校線】黒石駅～聖愛高校
- ・【高校線】川部駅～黒石商業高校
- ・【高校線】板留～黒石駅～南高校

評価・課題を踏まえ
路線再編
+ 弘南線との連携

地域間幹線 [弘前中心型]、地域間幹
線 [市町村連絡型] および地域内交通
[地域内フィーダー] に分け再編
+ 弘南線と連携

黒石方面

- ・弘南鉄道 弘南線

幹線として運行
+ バスとの連携

地域間幹線 [弘前中心型] に
位置付ける

大鰐方面

- ・弘前 BT～大鰐温泉駅～岩渕公園
- ・弘前 BT～大鰐温泉駅～大鰐南団地前
- ・弘前 BT～薬師堂北口

評価・課題を踏まえ
路線再編
+ 大鰐線との連携

地域間幹線 [弘前中心型]、地域間幹
線 [市町村連絡型] および地域内交通
[地域内フィーダー] に分け再編
+ 大鰐線、JR 奥羽本線との連携

大鰐方面

- ・弘南鉄道 大鰐線

幹線として運行
+ バスとの連携

地域間幹線 [弘前中心型] に
位置付ける

西目屋方面

- ・弘前 BT～川原平
- ・弘前 BT～大秋
- ・弘前 RT～西目屋村役場
- ・【高校線】川原平～聖愛高校

地域間幹線として
位置づけ運行

地域間幹線 [弘前中心型] に
位置付ける

岩木方面

- ・弘前 BT～枯木平
- ・弘前 BT～岩木荘
- ・弘前 BT～岩木庁舎前～弥生北口
- ・弘前 BT～岩木庁舎前～葛原
- ・弘前 BT～真土、兼平～賀田
- ・駒越～真土、兼平～賀田
- ・【高校線】藤代営業所～兼平～聖愛高校
- ・【高校線】三本柳～高岡～義塾高校

評価・課題を踏まえ
路線再編
+ 弘前市地域公共
交通計画との連携

地域間幹線 [弘前中心型] および地域
内交通 [地域内フィーダー] に分け再
編

(2) 目指す交通体系図

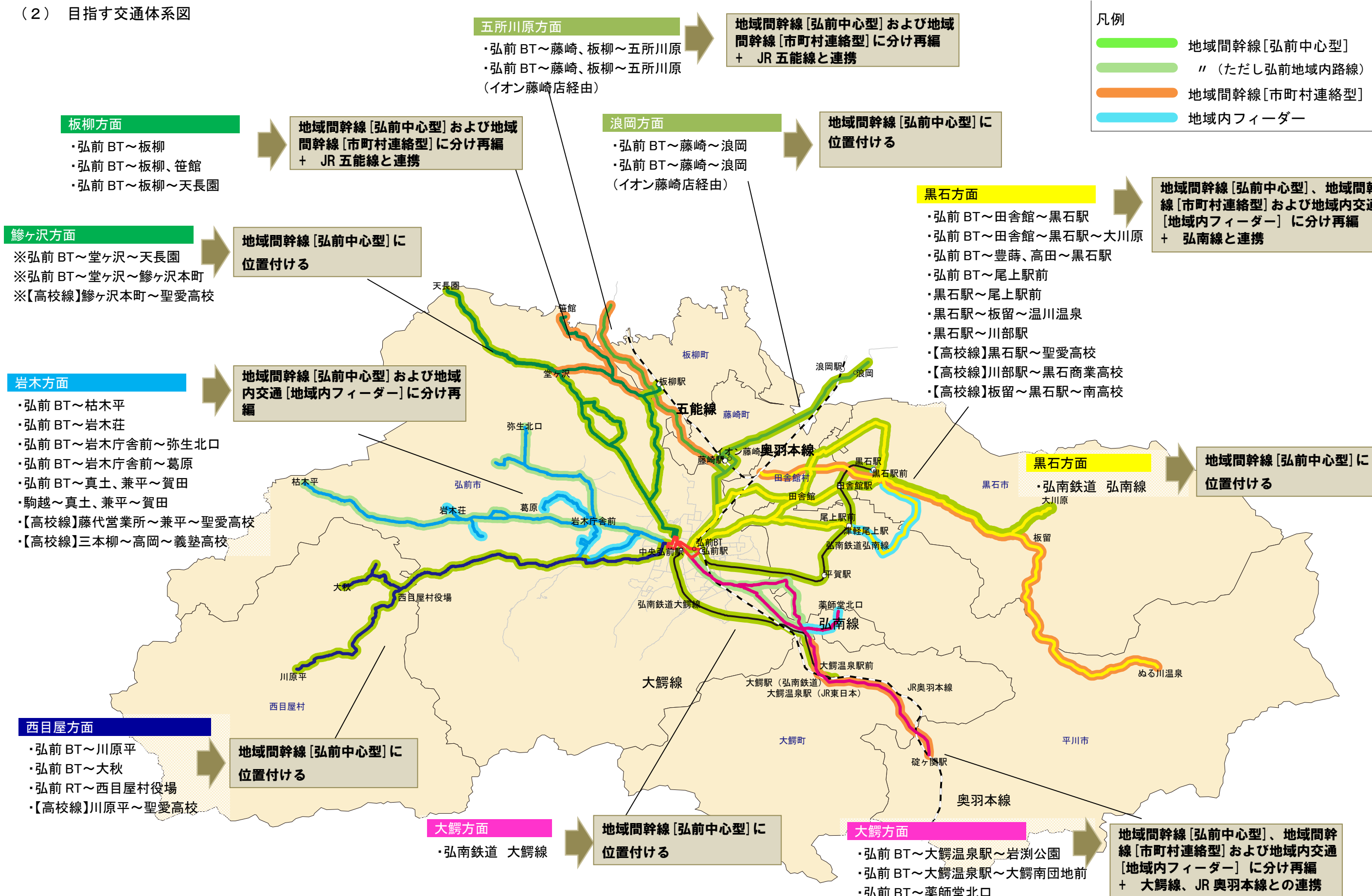
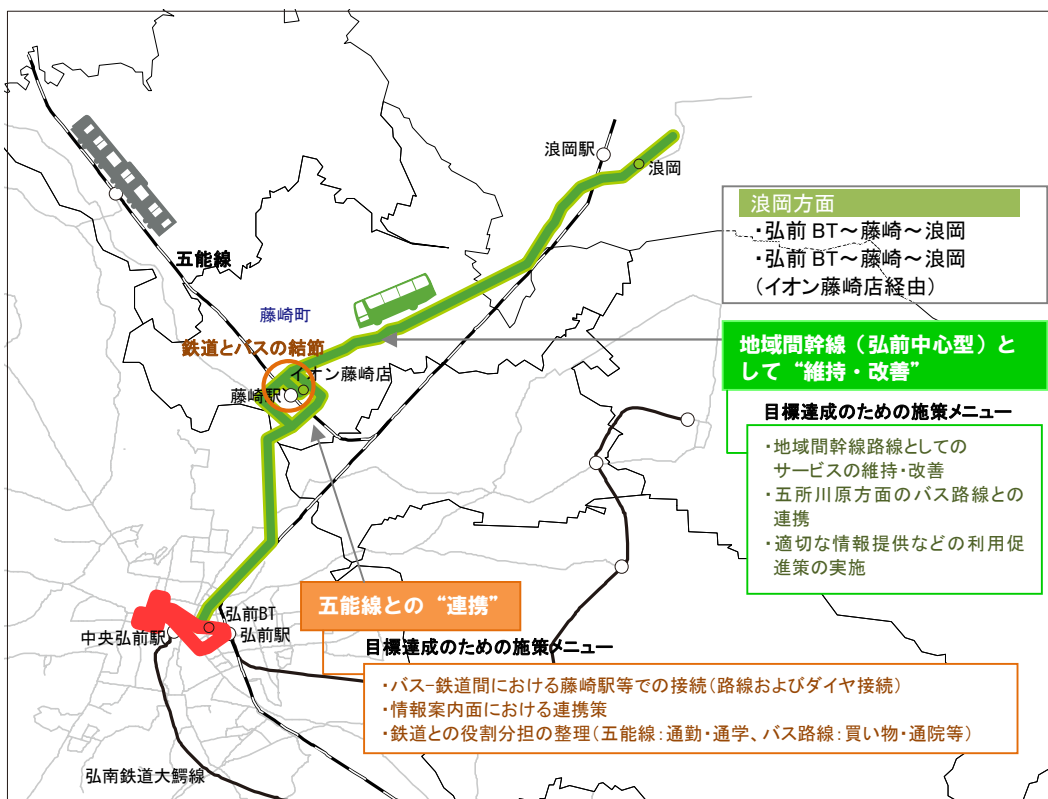


図 弘前圏域におけるネットワークの設定

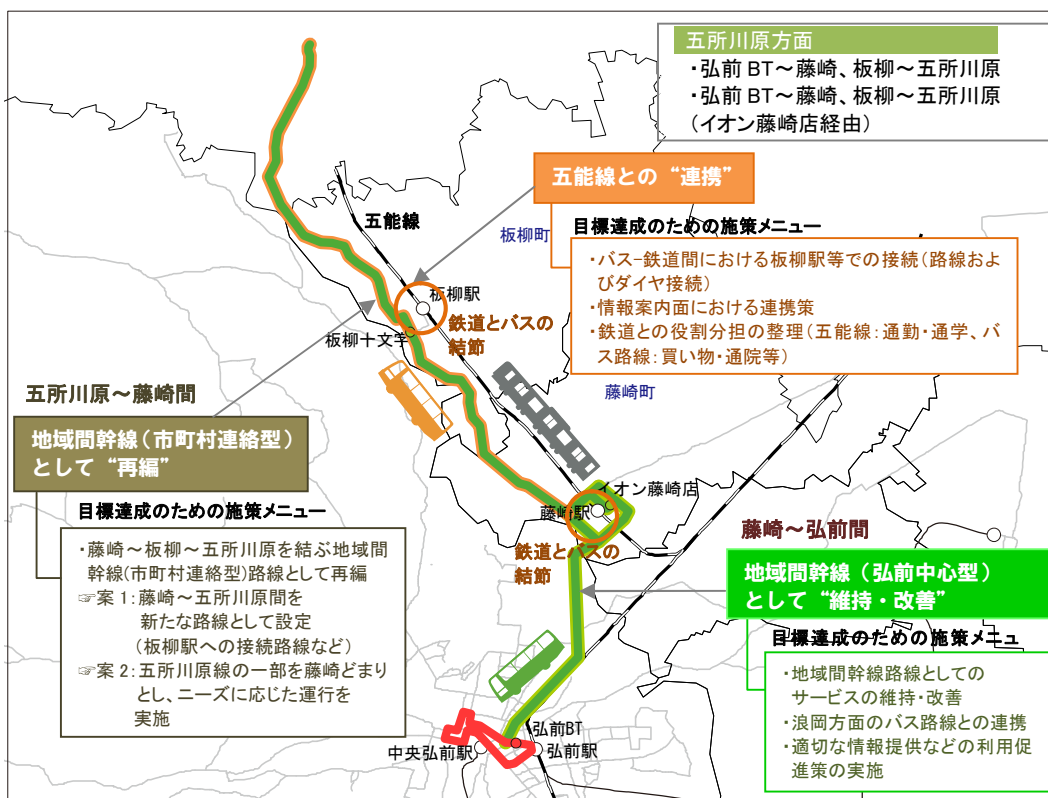
(3) 各方面の再編イメージ

各方面の再編イメージ、再編の実施に向けた施策メニューを整理しました。

1) 浪岡(藤崎)方面の路線



2) 五所川原(板柳・藤崎)方面の路線



3) 板柳方面の路線



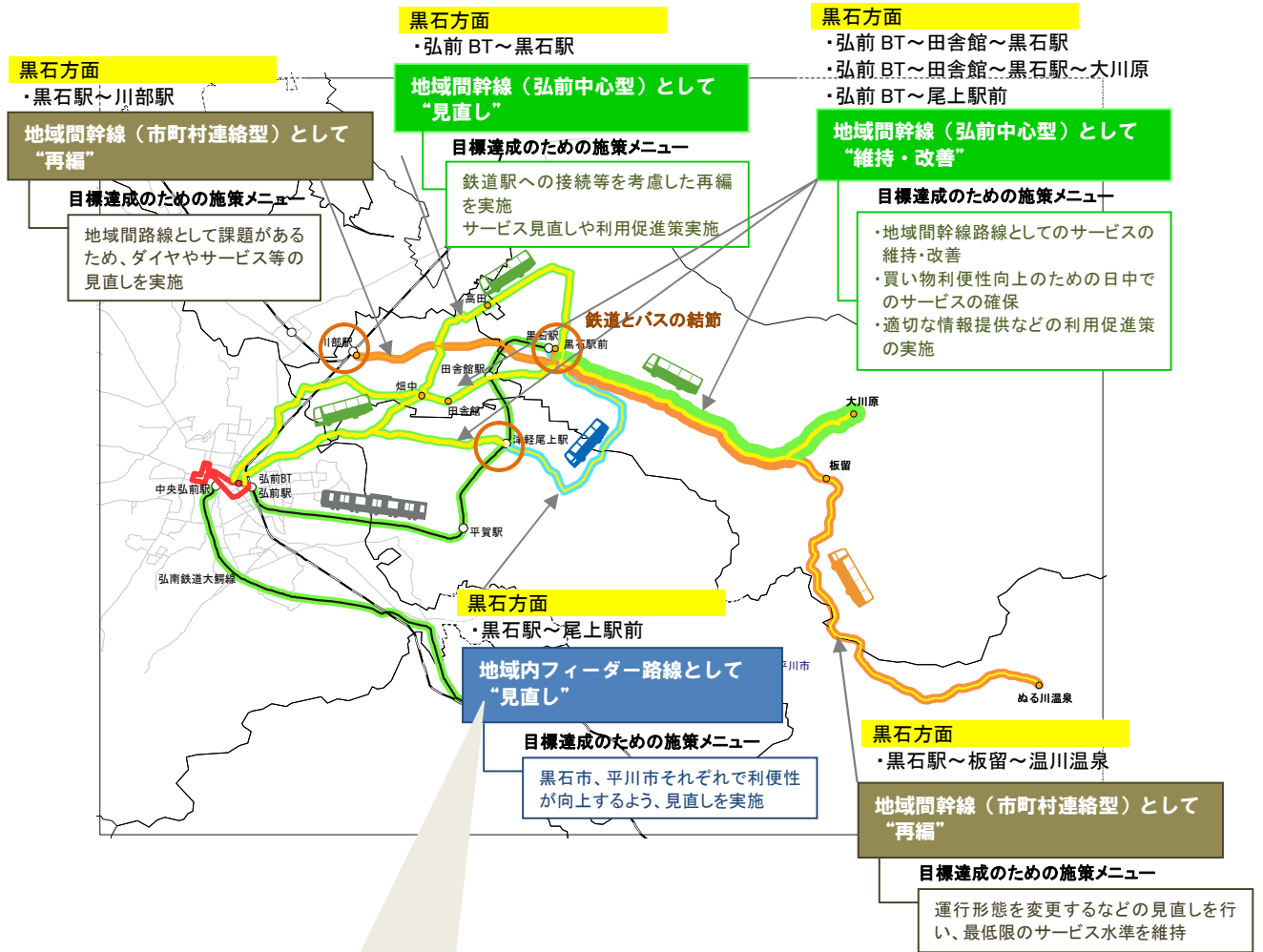
小友、笹館、天長園方面での地域内フィーダーの輸送モード例

輸送モード		特徴	運営主体	運行主体
不特定の利用 (複数利用)	乗合バス (4条)	路線バス バス事業者等により運行される乗合バス	交通事業者 市町村	交通事業者
	乗合タクシー (4条)	定時定路線 定員10人以下の小型車両を利用した乗合タクシーサービス	交通事業者 市町村	交通事業者
		デマンド交通※ 複数利用者の希望に応じ経路・ダイヤを適宜設定して運行する予約型乗合タクシーサービス	交通事業者 市町村	交通事業者

※デマンド交通

移動ニーズが少なく、既存のバス路線ではサービスの提供が困難な地域において、利用者の予約状況に応じた運行を行うシステムになります。利用の際は電話等での予約を行い、自宅周辺から利用が可能となるなど、柔軟な運行形態の設定も可能となります。

4) 黒石、田舎館方面および平川(平賀、尾上)方面



黒石～尾上線での地域内フィーダーとしての見直し案

黒石駅～津軽尾上駅前については、現在、黒石方面と津軽尾上方面に向かう需要がそれぞれある事を考慮しながら、以下の2つのような考え方に基づいて再編を行います。

- ①運行ルートが平川市と黒石市にまたがっているため、各市内の走行区間に分けてそれぞれのバス再編計画に基づいてルート変更などを行う。
- ②運行ルートは現在のままで残すが、黒石駅側と津軽尾上駅側それぞれのニーズに合わせて、全線通しでの運行だけでなく、時間帯限定の区間運行などを行う。

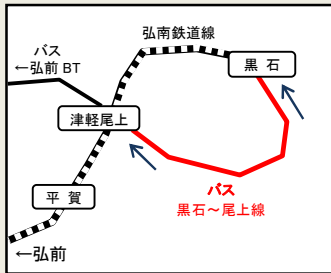


図 現在の黒石～尾上線

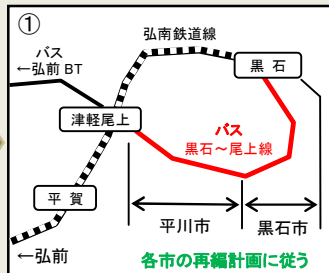
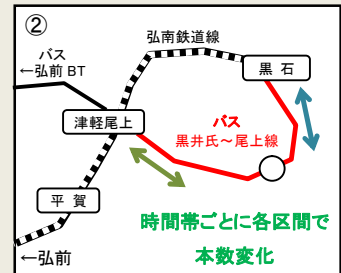
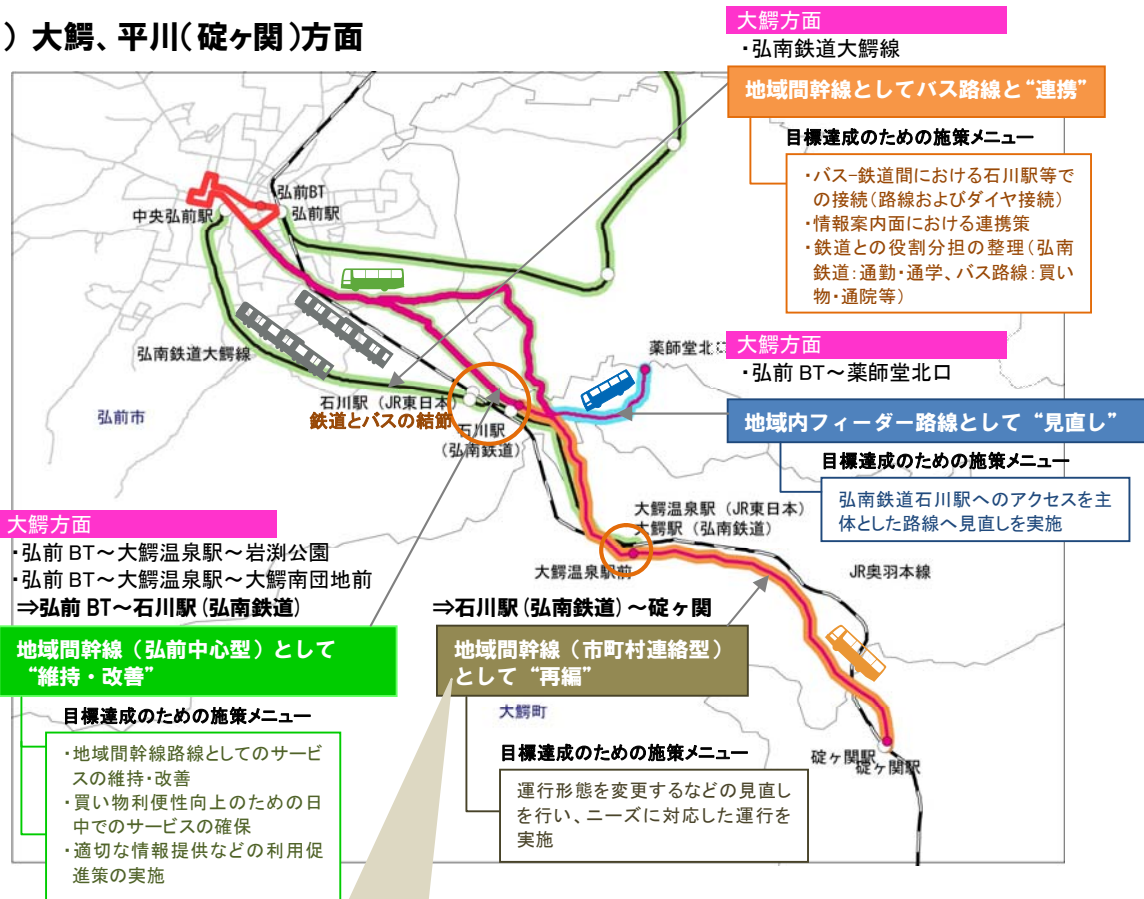


図 再編後の黒石～尾上線

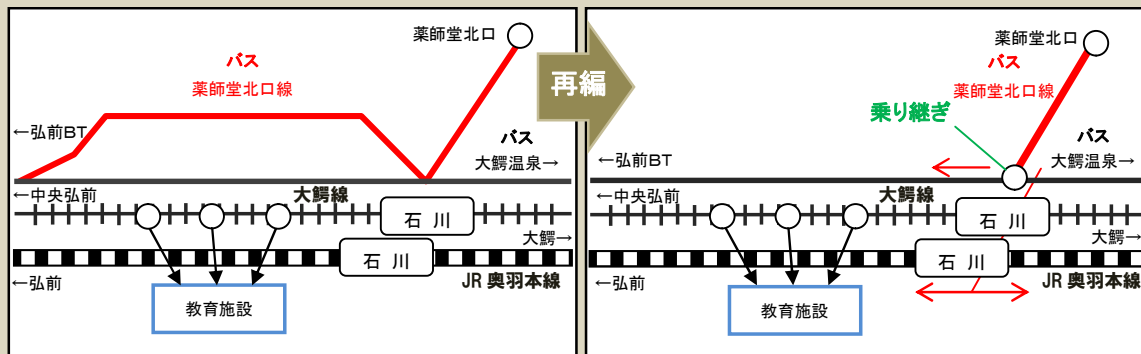


5) 大鰐、平川(碓ヶ関)方面



弘南鉄道石川駅～薬師堂北口間での地域内フィーダーの再編例

弘前BT～薬師堂北口線については、既存バス路線である弘前～大鰐線や弘南鉄道大鰐線と路線が重複している区間が多くあるため、地域内フィーダー路線として石川～薬師堂北口間の運行とし、石川から弘南鉄道やバスを利用する事で、弘前市中心部や鉄道沿線の教育施設にアクセスできるように見直しを実施。



6) 西目屋方面



7) 岩木方面



3 路線分類に伴うモビリティ確保の目標の設定

(1) モビリティ確保の目標の設定

圏域の交通体系のあるべき目標や基本方針を踏まえ、路線分類を行い、モビリティ確保の目標を設定します。

<路線分類による目標の設定>

路線分類		交通体系の考え方	目標の考え方
地域間幹線系	主幹線	各地域から弘前市中心部に高サービス水準でつなぐ 地域間幹線 [弘前中心型]	ある程度の採算確保を目指しながら高頻度で運行する幹線路線とする
	準幹線	各地域から弘前市中心部または市町村間に一定のサービス水準でつなぐ 地域間幹線 [弘前中心型] 地域間幹線 [市町村連絡型]	補助を前提として運行し、中頻度あるいは需要に沿った運行をする幹線路線とする
地域内フィーダー系	補助路線	地域内のフィーダーとして地域間幹線と連携して運行する 地域内フィーダー	補助金で運行、またはコミュニティバスとして運行し、利用に即した運行を行う地域内フィーダー路線とする

(2) サービス維持水準の設定

モビリティ確保の目標として設定した路線別に、路線の広域性・幹線性や、事業性・生産性の傾向を踏まえ、路線設定および、路線維持やサービス水準設定の考え方を設定します。

<路線のサービス水準設定の考え方>

路線の基準		サービス水準設定の考え方
広域性・幹線性	事業性・生産性	
高	高	・ 主要な 地域間幹線 [弘前中心型] として、各地域から弘前市中心部を 高頻度 で運行する。主要な幹線として特に サービス水準を上げ 、他路線からの乗り継ぎ利便性を確保する。
中	中	・ 主要な地域間幹線に準ずる 地域間幹線 [弘前中心型] として、各地域から弘前市中心部を 中頻度 で運行する。または、各市町村間を直接結ぶ 地域間幹線 [市町村連絡型] として、 中頻度 で運行する。
低	低	・ 地域内フィーダー として地域間幹線と連携して運行する路線とし、 利用実態に沿ったサービス水準 として運行維持

(3) 適正な輸送モードの選択基準の検討

地域間幹線[弘前中心型]または地域間幹線[市町村連絡型]や、地域内フィーダーを担う交通システムとしては以下のような分類が想定されます。再編を考えた場合の利点と決定や担い手となる交通事業者の可能性も踏まえ、輸送モードを選択します。

<輸送モードの選択>

路線の基準		路線分類	サービス水準 (目安※)	輸送モード
広域性・幹線性	事業性・生産性			
高	高	地域間幹線 [弘前中心型]	高頻度 (12往復/日~)	鉄道・路線バス
中	中	地域間幹線 [弘前中心型]	中頻度 (6往復/日~11往復/日)	路線バス
		地域間幹線 [市町村連絡型]	中頻度 (6往復/日~11往復/日)	路線バス
低	低	地域内 フィーダー	実態に 即した運行	路線バス コミュニティバス 乗合タクシー(定時定路線、 デマンド交通など)

※運行頻度の目安は現在の地域間を輸送するバス路線の実状を踏まえ設定

地域内フィーダーの輸送モード例

地域内フィーダーの輸送モードとしては、不特定の利用(複数の利用)を対象とした交通手段として、以下のような輸送モードがあります。

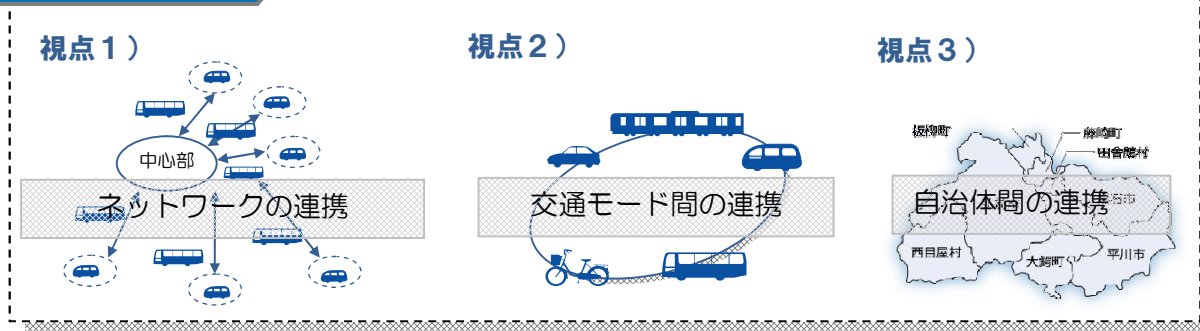
なお、乗合バス、乗合タクシーは、主に、運営主体・運行主体ともに交通事業者である場合(民間バス路線等)と、市町村が運営し運行を交通事業者に委託する場合(コミュニティバス等)があります。

輸送モード		特徴		運営主体	運行主体
不特定の利用 (複数利用)	乗合バス (4条)	路線バス	バス事業者等により運行される乗合バス 	交通事業者 市町村	交通事業者
	乗合タクシー (4条)	定時定路線	定員10人以下の小型車両を利用した乗合タクシーサービス 	交通事業者 市町村	交通事業者
		デマンド式	複数利用者の希望に応じ経路・ダイヤを適宜設定して運行する予約型乗合タクシーサービス 	交通事業者 市町村	交通事業者
	過疎地有償運送 (79条)		過疎地の交通不存地域住民を対象とした、自家用車の有償運送サービス	非営利法人	非営利法人

(4) 路線バス間、鉄道と路線バスとの異なるモード間等の連携強化

バス路線間や異なる交通モード間の連携強化について、以下に示す3つの視点をもとに方針を整理し、対象や目的を明確にした施策の設定、関連主体の役割分担を明確にします。

着目する3つの視点



視点1) ネットワークの連携

対象	具体的な方策
地域間幹線と地域内フィーダー路線との接続	<ul style="list-style-type: none"> 地域間幹線との接続を考慮した地域内路線の運行ダイヤの設定 乗継場所での待合空間整備、情報提供 バス路線の再編に関する住民への周知、利用促進活動の実施
弘前市中心部における路線間での接続の強化	<ul style="list-style-type: none"> 広域路線と土手町循環 100 円バス、城東環状 100 円バスとの接続強化 弘前バスターミナル、弘前駅での情報提供 弘前圏域全体への利便性向上の周知、広報

●広域路線と土手町循環バス、城東循環バスとの接続の強化(案)

▼土手町循環 100 円バスの通勤・通学時間帯での運行

→土手町循環 100 円バスの時間帯に通勤・通学時間帯対応に拡大することで、弘前市中心部での朝夕のバスの利便性を向上させる。(城東環状 100 円バスは 8 時台～19 時台の運行を行っている)

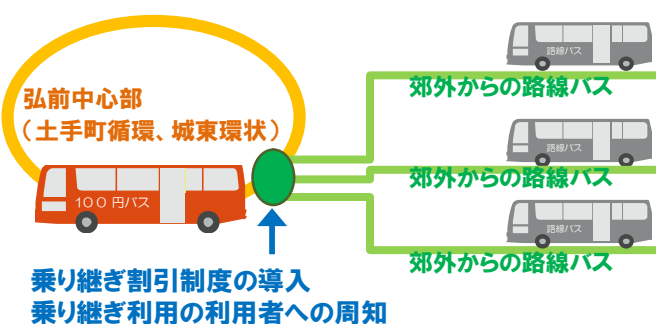
<p>土手町循環100円バス</p> <p>4/1から11/30 10:00～18:00まで10分間隔</p> <p>12/1 から 3/31 10:00～17:00 まで 10 分間隔</p>	<p>通勤通学時間帯への対応 (運行時間帯の拡大)</p> <p>※城東環状のように 8、9 時台の運行、および夕方 19 時台の運行拡大</p>
--	--

▼車両の更新等による快適性向上



観光需要にも対応する路線であり、車両の更新等による快適性や街の顔としてのシンボル性向上

▼乗継制度の導入及び乗り継ぎ利便性の周知



●幹線的な輸送システムへの接続を踏まえた支線バスの再編（案）

＜参考＞幹線的なシステムと支線バスとの連携（鳥取県鳥取市）

鳥取市のバス路線再編計画では、従来中心部まで乗り入れていたバス路線を、基幹路線と支線とに分けて運行。これにより中心部においては様々な系統のバスが1本の基幹路線になる事で利用者にとってわかりやすくなり、郊外部においては運行距離が短くなる事での定時性向上や運行本数の増加といったサービス向上を実現。

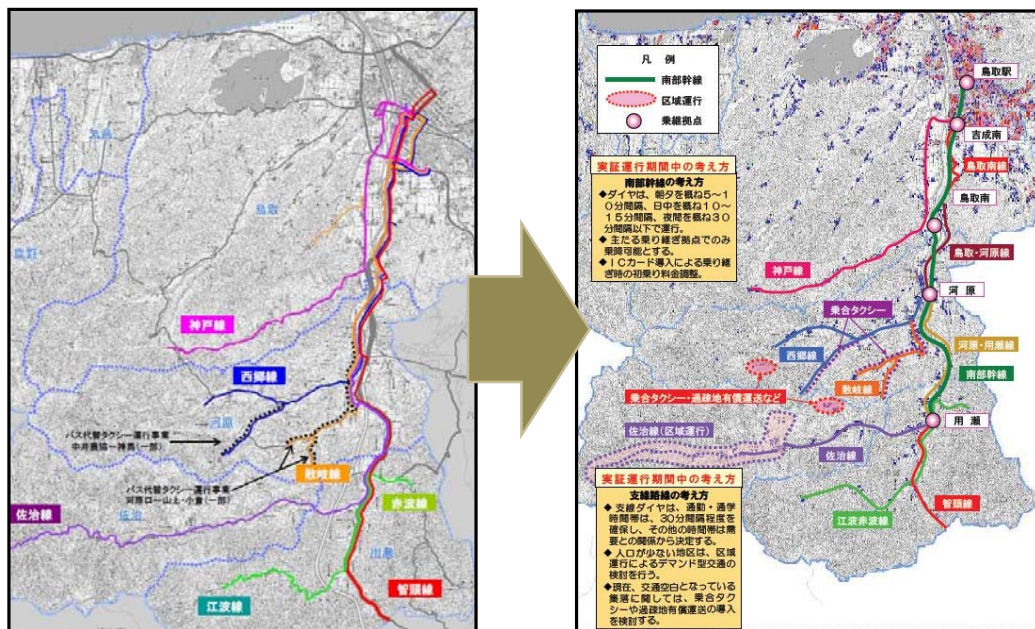


図 鳥取市における再編前後の路線計画

●地域内での生活交通路線の整備（案）

＜参考＞病院送迎バスなどの運行ルートを維持し、デマンドバスに変更（青森県大鰐町）

大鰐町では病院患者の送迎バスや福祉バスなど用途別にバスが運行されていました。更に町内の学校の統廃合も検討されていた事から、これら通学者の移動手段の確保と高齢者に限らず多くの町民の利便性を高める事を目的として、デマンドバスを導入しました。導入にあたっては、高齢者でも簡単に利用できるタッチパネル式の端末機の運用や、子供や一人暮らしの高齢者の安否確認など、単に移動するだけのツールとならない工夫がされています。



図 大鰐町
デマンドバスの
案内パンフレット

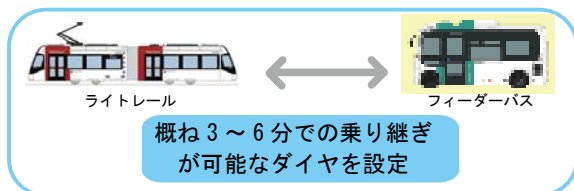
視点2) 交通モード間の連携



対象	具体的な方策
鉄道とバス路線の連携、役割分担の明確化	<ul style="list-style-type: none"> ・弘南鉄道大鰐線、JR 奥羽本線との役割分担・連携を明確にした大鰐・碓ヶ関方面路線の運行形態の設定 ・弘南鉄道弘南線との役割分担・連携を明確にした黒石方面路線の運行形態の設定 ・JR 五能線との役割分担・連携を明確にした五所川原方面路線・板柳方面路線の運行形態の設定
鉄道、バス、自転車、自動車の接続	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅、バスターミナル、集客施設の立地箇所などにおける結節点としての位置づけおよび、待合空間、自転車駐輪場などの確保

●鉄道とバス路線のダイヤ、サービス面での連携（案）

<参考>LRTとフィーダーバスの乗り継ぎ（富山県富山市）

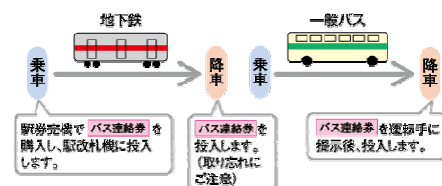
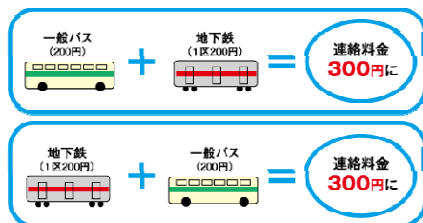


参考 URL : 富山ライトレール HP (<http://www.t-lr.co.jp/index.html>)

●鉄道路線とバス路線間の乗り継ぎ制度（案）

<参考>乗り継ぎ割引制度（大阪市交通局、静岡県富士市）

地下鉄とバスの乗継割引(大阪市交通局)



乗り継ぎ割引券・1日乗車券(静岡県富士市)

バス利用促進策の一つとして、乗り換え抵抗を軽減するため、1日乗車券及び乗り継ぎ割引券を企画し試行。(静岡県富士市)

●バスと自転車の連携（サイクル&バスライド）（案）

主要なバス停等において、サイクル&バスライド用駐輪場を整備する。

＜参考＞サイクル&バスライド（栃木県宇都宮市、東京都三鷹市、神奈川県愛川町）

宇都宮市のサイクル&バスライド



東京都三鷹市内



バス停に併設した駐輪場に自転車を止めバス利用可能

神奈川県愛川町

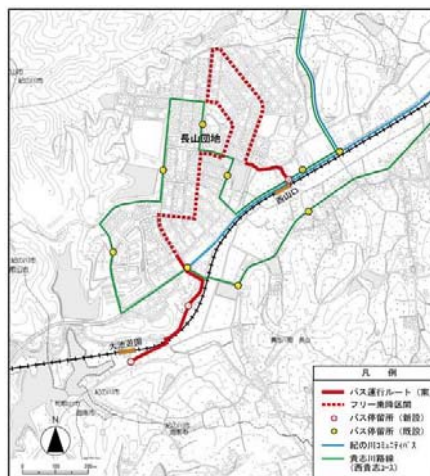


●鉄道駅へのアクセス手段確保（案）

＜参考＞住宅団地と駅を結ぶシャトルバス等の導入計画

（和歌山市・紀の川市貴志川線地域公共交通総合連携計画）

- ・西山口駅・大池遊園駅を最寄り駅とする
“長山団地”・“県営住宅”といった居住地の密集する住宅団地など、需要の期待できる住宅団地と駅を結ぶようなシャトルバスを導入することにより、新たな利用客による増加が期待できる。
- ・マイカー通勤、あるいは家族等による自動車での送迎からの転換を図ることができれば、貴志川線の安定的な運営に貢献できるだけでなく、CO2 排出量削減による地球環境問題にも貢献することができる。



住宅団地と駅を結ぶシャトルバスの運行ルート案

http://www.city.wakayama.wakayama.jp/menu_1/gyousei/koutsuseisaku/renkeikeikaku/keikaku.pdf

視点3) 自治体間の連携



対象	具体的な方策
広域路線の見直し	<ul style="list-style-type: none"> 圏域内における地域間幹線の設定をベースとした各市町村での公共交通計画の整理 対象路線についての市町村ごとの位置づけの整理、調整 具体的な再編に関する市町村間での調整
各自治体での地域内路線の見直し	<ul style="list-style-type: none"> 各市町村での地域内交通の見直しの検討 広域路線と地域内路線の接続に関する市町村間の調整

●複数市町村での公共交通再編の例

<参考> 地域公共交通計画の策定（愛知県北設楽郡（設楽町、東栄町、豊根町））

愛知県北設楽郡では、3町村それぞれでの運行が行われており、地域間の連携ができていなかったバス路線について、3町村での地域公共交通連携計画を策定し地域間のバス路線の設定や、地域内での支線およびフィーダーシステムを設定した。

■再編前



地域ごとにバス路線を設定しており、公共交通での町村間の移動が不便

■再編後

<幹線路線>



<支線路線>



<フィーダー路線>



地域間の移動を担う幹線路線、地域内の支線、フィーダー路線に再編

(5) 鉄道の活性化策

鉄道は都市間を結ぶ路線として幹線的な位置づけとして連携を図ってきますが、弘南鉄道大鰐線においては利用者が減少傾向にあり、地域の幹線としてサービスの維持や改善を図るために活性化策、利用促進策に取り組むことが必要です。ここでは、全国の地方鉄道等における活性化・利用促進の取り組み事例を紹介します。

●病院との連携の例

病院自動受付機の駅への設置（会津中央病院、会津鉄道・JR 磐越西線・只見線）



会津中央病院へは、早朝から病院に来院して受付をしたり、診察までに長時間待たなければならない状況があり、遠方から受診する場合、移動時間や待ち時間を含めると半日・1日を要するケースがあった。

このため、来院する前にお近くの駅にて受付をすれば、病院に向かっている間（移動時間）に順番待ちが出来、大幅な待ち時間の短縮が図れる。受付は画面の指示に従って、受診する科目などをタッチパネルの表示に触れるだけです。受付を完了すると、受付番号が書かれた受付票がプリントされる。

受付時間／午前7:30～午前11:30、午後1:00～午後4:30
 設置場所／JR 会津若松駅、JR 磐越西線・喜多方駅、

JR 磐越西線・猪苗代駅、JR 只見線・会津坂下駅、
 会津鉄道・会津田島駅

（資料：会津中央病院 HP <http://www.onchikai.jp/visit/station.htm>）

●深夜時間の増便の例

金曜日深夜臨時列車（上信電鉄株式会社）

金曜日深夜臨時列車
好評につき平成25年3月29日(金)まで継続!!

運行時間
 各駅停車 高崎行 下仁田駅発 21時34分 高崎駅着 22時33分
※臨時列車の後に 下仁田駅発 22時00分 の最終があります。
 各駅停車 下仁田行 現在最終列車(22時25分)の後に
 高崎駅 23時15分 発車いたします!

運行日(金曜日限定)

4月 6・13・20・27	5月 4・11・18・25	6月 1・8・15・22・29
7月 6・13・20・27	8月 3・10・17・24・31	9月 7・14・21・28
10月 5・12・19・26	11月 2・9・16・23・30	12月 7・14・21・28
1月 4・11・18・25	2月 1・8・15・22	3月 1・8・15・22・29

各駅運行時刻

下仁田行き		高崎行き	
駅名	発車時刻	駅名	発車時刻
高崎	23:15	下仁田	21:34
南高崎	23:17	千平	21:40
根小屋	23:21	南蛇井	21:42
高崎南大前	23:23	神農原	21:46
山名	23:26	上州ノ宮	21:49

金曜日の宴会等による帰宅対応のため、金曜のみ深夜臨時列車を運行している。

（資料：上信電鉄株式会社 HP

<http://www.joshin-dentetsu.co.jp/ba-na-/sinyari-njiressya.htm>）

●列車の運行増便、利用者の待ち時間縮減の例

運行増便／JR高山本線活性化社会実験（JR東海）



事例：JR高山本線活性化社会実験（第1期：H18.10.21～H20.3.14日＝富山駅～猪谷駅間、第2期：H20.3.15～H23年春予定＝富山駅～越中八尾駅間）

施策：富山～越中八尾間(例)を34本/日→60本/日(H21.3以降59本)に増発

効果：第1期実験期間で7%、第2期実験期間で17%の増加が確認され、これまで減少傾向であった乗車人数が増加に転じた。

付帯施策：フィーダーバスの運行、パーク&ライド駐車場の設置（4駅合計146台＝無料）、臨時駅（婦中鶉坂駅）の新設、駅舎の塗装、トイレの改築、駅前広場・駐輪場の整備、ラッピング列車の導入、モビリティ・マネジメントの試行、PR用ホームページの開設等

費用：増便列車運行費（団体貸切扱い）、臨時新駅整備費等は富山市が負担

（資料：JR高山本線活性化社会実験 HP）

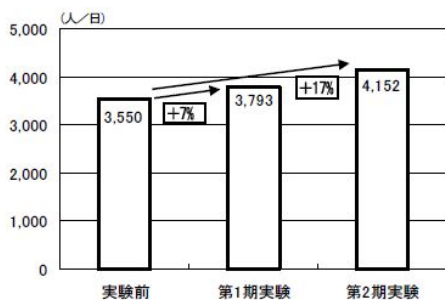


図-2 平日乗車人数の変化(富山駅～越中八尾駅)

注：富山市調査結果、実験前(H18.10月)、第1期実験(H19.7月,9月,11月)、第2期社会実験(H20.4月,7月,11月)のデータ平均

●臨時駅(仮設駅)の設置例

観光資源にあわせた臨時駅の設置（JR北海道）



イベント・観光資源に併せた臨時駅(仮設駅)を設置(JR北海道 富良野線 ラベンダー畑駅)

(資料：JR北海道旭川支社 HP)

<http://www.aizutetsudo.jp/info/?p=789>

●高齢者対象とした利用促進定期券発行の例

富山地铁 高齢者「おでかけ定期券」(富山地方鉄道)



65歳以上の市民を対象として「おでかけ定期券」(500円)を発行(富山市が実施)。定期券所持者について、富山市内の指定エリアの路線バス運賃を1乗車100円に割引。同じく、電鉄富山駅と市内の指定エリア内の駅との間の電車運賃を200円均一に割引。同じく、南富山駅経由で電車と市内電車を乗り継ぐ場合の運賃を400円均一に割引(以上富山地方鉄道が実施)。(資料：富山市 HP)

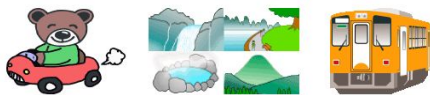
●マイカー回送サービスの例

マイカー回送サービス（秋田内陸縦貫鉄道、会津鉄道）

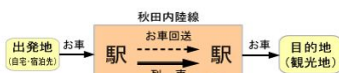
マイカーで観光に訪れた方が地域の鉄道移動も楽しめるよう、マイカーを回送するサービスを実施。マイカー利用者も片道の鉄道利用が出来る。

（資料 運輸政策研究機構 HP http://ipt.jterc.or.jp/koukyou_shien/jirei/#top）

秋田内陸線自動車回送サービス(ご案内)



- ★ 内陸線をご利用するお客様の自動車を降車駅までお届けします。自動車でのご旅行中に秋田内陸線を片道だけご利用できます。
- ★ 秋田内陸線でのくつろいだ旅とお車での自由な観光が楽しめます。



みんなで列車を楽しもう！お客様の車をお運びします！

会津鉄道では、観光で訪れたお客様の利便性と会津線沿線の自然を満喫していただくため、「マイカー回送サービス」を実施しております。

① 予約方法？
電話予約しております。

② 予約申し込み資格は？
ご予約希望の日より前までに各駅窓口にて申し込み下さい。
（営業時間：9時～17時）

③ どこに申し込むの？ 取扱駅は？
会津鉄道管内各駅、秋田内陸線にのみお取り扱いしております。
（取扱駅は各駅にてご確認ください。）

④ 利用できる駅は？
会津鉄道：新井駅、新大塚駅、新大塚駅、新大塚駅、新大塚駅
秋田内陸線：秋田駅、大館駅、大館駅、大館駅、大館駅

⑤ 料金はいくらですか？

車種	乗車	乗車	乗車	乗車
乗車	3,500	5,000	5,500	7,000
乗車	3,500	3,500	3,500	3,500
乗車	3,500	3,500	3,500	3,500
乗車	3,500	3,500	3,500	3,500
乗車	3,500	3,500	3,500	3,500
乗車	3,500	3,500	3,500	3,500

会津鉄道株式会社
Tel. 0242-28-5886 Fax. 0242-26-9730
<http://www.aburaito.co.jp/>

●サイクルトレインの例

サイクルトレイン（上毛電気鉄道株式会社）

上毛電気鉄道では、電車運賃のみで車内に自転車を持ち込むことが(持込無料)できる。平成17年4月から本格的に「サイクルトレイン」の実施を進め、今では年間38,000台以上の利用。自宅から駅まで、駅から目的地へ自転車移動でき行動範囲も広がるなど利便性が向上する。

（資料 運輸政策研究機構 HP http://ipt.jterc.or.jp/koukyou_shien/jirei/#top）

（資料 上毛電気鉄道株式会社 HP <http://www.jomorailway.com/cycletrain.html>）

サイクルトレインご利用時間について

土曜・日曜・祝祭日	
終日全電車	
平日	
下り	中央前橋発 8:17 ~ 終電まで
上り	西柳生発 8:19 ~ 終電まで

サイクルトレイン利用者数(人)

年度	利用者数(人)
平成15年	0
平成16年	0
平成17年	5,000
平成18年	15,000
平成19年	25,000
平成20年	30,000
平成21年	30,000

運輸政策研究機構資料

注意事項 — ご理解とご協力をお願いいたします —

- ・ 自転車は後部車庫にお持ち下さい。
- ・ 乗車中は自転車の転倒等ないように手で押さえて下さい。
- ・ 駅ホームでは自転車は乗車しないで下さい。
- ・ 多客時はお持ち込みをお断りする場合がございます。

上毛電気鉄道株式会社 HP

(6) 情報提供、情報発信手法の改善

連携強化策を踏まえ、当項目においては利用者における利用促進上の問題点を抽出し、利用促進の施策メニューを検討します。

情報提供、情報発信手法のメニュー（案）

分類	内容
マップ・時刻表	地域間幹線、地域内フィーダーなどが一体となった圏域内バスマップの作成 バスマップにあわせた圏域内のバスダイヤ・時刻表情報の提供(冊子、ホームページ等)
ホームページ	各自治体ホームページにおける公共交通情報の集約・発信・バスマップとの連携
結節点	地域間幹線、地域内フィーダー等が結節する交通結節点における分かりやすい路線情報、時刻表等の情報案内 分かりやすい発着バス停や待合場所の配置、または案内サインの設定
取り組み	バス路線再編にあわせた地域説明会の実施(理解および利用促進) バス利用教室、体験教室などの開催(バスへの親しみ・愛着) クルマからバス利用などの交通行動変容を促すモビリティ・マネジメントの実施

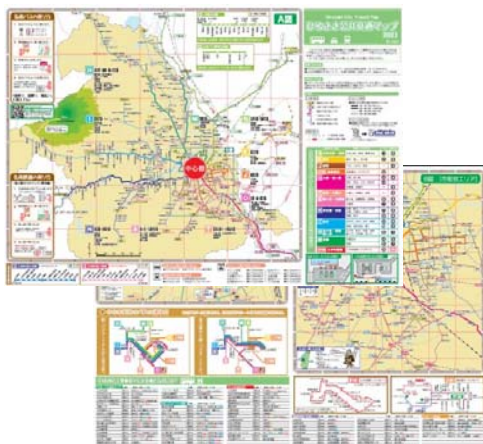
●情報提供、情報発信手法の改善（案）

バスの路線状況、運行状況（ダイヤ）、料金体系、乗り継ぎの仕方などを分かりやすく伝えるバスマップや時刻表等の情報提供を行う。

デマンド型乗合タクシーのような新しく導入するシステムについては、高齢者等にも利用方法が分かりやすく伝わる案内を作成するとともに、説明会等による周知徹底が必要となる。紙面等の情報ツールのほか、インターネットや携帯端末を活用した情報提供などの手法も有効である。

<参考>バスマップや乗り方案内（青森県弘前市、山形県鮭川村）

ひろさきバスマップ(弘前市)



鮭川村の予約制乗合バスの運行案内

鮭川村村営・予約制乗合バスの運行案内(会員登録制です) 3月14日から現住民登録簿で会員登録を受付します

片道：村内乗車500円 村外乗車700円(真室川町・新庄市)〔村民のみ〕交通手段のない人で主に高齢者の方の移動手段の確保を目的としています。(月一乗車日運行)

目的地 ① 村内利用の場合は、自宅近くから村内の公共施設(中央公民館、新療養園、児童館、役場)まで、乗りは、村内の公共施設から自宅近くまで。
② 村外利用の場合は、乗り場の乗り場となります。(行きについては、定期バスをご利用下さい)
③ 真室川町からの乗りは、真室川町の公共施設(町立公民館、役場、真室川駅等の停留所)から自宅近くまで。
④ 新庄市からの乗りは、新庄市内の公共施設(市民会館、児童館、児童館等の停留所)から自宅近くまで。

運行時間 ① 村内は、午前10時から開始、午前11時終了。 ② 運送日は、土、日、祝祭日(毎年12月29日から1月3日)
③ 村外からの乗りは、真室川町と新庄市から午前11時30分と午後2時になります。

予約受付：乗車の方は、前日の午後3時まで受付してください。受付期間は、午前9時から午後3時まで。(月一乗車日)電話55-2133(島上川交通)

出かけるとき

- ①利用者は、電話で利用まで予約(予約受付時間、55-2133 予約時間：午前9時～午後3時)し、前日の午後11時までに、村内公共施設までの乗車を予約します。乗り場の予約一覧になります。
- ②予約受付(島上川交通課) 予約受付時間(島上川交通課) 予約受付時間(島上川交通課) 予約受付時間(島上川交通課)
- ③おばあちゃん宅へ(目的地) 目的地(目的地) 目的地(目的地) 目的地(目的地)
- ④おばあちゃん宅へ(目的地) 目的地(目的地) 目的地(目的地) 目的地(目的地)

※村内の予約は、電話でもできます。

※村内の予約は、電話でもできます。

※村内の予約は、電話でもできます。

※村内の予約は、電話でもできます。

4 パブリックコメントの実施

本計画策定にあたり、第4章「地域公共交通の基本方針の設定」までの内容について、圏域内に居住する方や通勤・通学する方等を対象として広く意見を募集するため、以下の通りパブリックコメントを実施しました。

なお、パブリックコメントの結果、意見数はゼロ件であったため、本章までの基本方針に沿って、第5章の運行計画検討を行います。

■実施期間

平成25年2月26日（火）～平成25年3月12日（火）（2週間）

■実施方法

関係市町村ホームページ

各市町村庁舎、市町村施設等への資料閲覧 等

■意見数

ゼロ件



The screenshot shows the Hiroshima City website with a navigation menu and a public notice. The notice is titled "交通政策推進室からのお知らせ" (Notice from the Transportation Policy Promotion Room) and informs citizens about the public comment implementation for the "Hiroshima Area Regional Public Transport Plan (Draft)".

交通政策推進室からのお知らせ

弘前圏域地域公共交通計画(案)へのパブリックコメント実施のお知らせ
(2013年02月26日)

弘前市では、弘前圏域定住自立圏連携施策の圏域公共交通ネットワーク再構築を、今後具体的な事業として展開していくための指針として「弘前圏域地域公共交通計画」の策定を行っています。

このたび、計画案がまとまりましたので、市民の皆さんから意見や提案等を募集するため、パブリックコメント(意見公募手続き)を実施しますので、下記参照のうえご意見・ご提案をお寄せください。

1. 募集期間
平成25年2月26日(火)～平成25年3月12日(火)(必着)
2. 計画(案)の閲覧方法
市ホームページ又は都市計画課(市役所本庁舎新館5階)、岩木総合支所総務課(箕田一丁目)、相馬総合支所(五所字野沢)、市民課駅前分室(土手町分庁舎)、市民課城東分室(末広四丁目、総合学習センター内)、東目屋・船沢・高杉・裾野・新和・石川の各出張所に資料を用意しております。
3. 対象者 以下の個人・法人等が対象となります。
 - ①市内に住所を有する人
 - ②市内に事務所または事業所を有する個人及び法人その他の団体
 - ③市内の事務所または事業所に勤務する人
 - ④市内の学校に在学する人
 - ⑤本市に対して納税義務を有する人または寄附を行う人
 - ⑥弘前圏域地域公共交通計画(案)に利害関係を有する人

図 パブリックコメントの実施（弘前市 HP）

弘前圏域地域公共交通計画(案)へのパブリックコメント募集について

2013年2月26日

パブリックコメント募集の趣旨

弘前市を中心とした弘前圏域(3市3町2村で構成)では、弘前圏域定住自立圏連携施策の圏域公共交通ネットワークの再構築を今後、具体的な事業等を展開していくための指針として、「弘前圏域地域公共交通計画」の策定をおこなっています。

このたび、計画案がまとまりましたので、平川市民の皆様からも意見や提案を募集するため、パブリックコメント(意見公募手続き)を実施します。

パブリックコメントを行う計画案

[弘前圏域地域公共交通計画\(案\).pdf\(4.87MBytes\)](#)



PDF形式のファイルをご覧いただく場合には、Adobe Readerが必要です。
Adobe Readerをお持ちでない方は、バナーのリンク先から無料ダウンロードしてください。

意見の募集方法

意見は所定の様式(Word形式)(自由形式での提出でもかまいません)に、住所及び氏名、フリガナ(団体の場合は、所在地及び団体名)を記入し、窓口に直接提出していただくか、郵便、ファックス、または電子メールのいずれかの方法で提出してください。

[パブリックコメント意見提出様式.doc\(31.5KBytes\)](#)

【募集期間】

平成25年2月26日(火曜日)～平成25年3月12日(火曜日)

【提出先】

- ・郵便のあて先
〒036-0104
平川市柏木町藤山25番地6 平川市企画財政部企画財政課
- ・ファックスの送信先
0172-44-8619
- ・電子メール
kikaku@city.hirakawa.lg.jp
- ・提出先
平川市企画財政部 企画財政課

記入漏れや電話での口頭では受け付けませんのでご了承下さい。

提出された意見等に対する処理について

提出された意見などは、計画策定の参考とするほか、後日集約し、対応状況を整理したうえで、平成25年3月中に公表する予定です。

図 パブリックコメントの実施(平川市 HP)

りんごのりんごの町づくりをめざす
板柳町

町紹介 | 行事カレンダー | 申請・手続き | 公共施設の予約状況 | 業務情報 | りんごまるかじり

トップ > アンケート

★トップページ | 前に戻る

アンケート

アンケート

弘前圏域地域公共交通計画(案)に対する意見募集

りんご栽培情報公開システムに関して
新・板柳町ホームページに関して

りんごまるかじり

主旨	弘前圏域定住自立圏(弘前市、黒石市、平川市、藤崎町、板柳町、大崎町、田舎館村、西目屋村の8市町村で構成)では、圏域連携施策において、圏域公共交通ネットワークを再構築し、今後、具体的な事業等を展開していくための指針として、「弘前圏域地域公共交通計画」の策定を行っています。 このたび、計画案がまとまりましたのでこれについて意見を募集します。
期限	2013年2月27日15時00分～2013年3月12日17時00分
主催	板柳町企画財政課
添付ファイル	130220_弘前圏域地域公共交通計画(案).pdf

お名前をご記入下さい。

ご住所をご記入下さい

図 パブリックコメントの実施(板柳町 HP)

第5章 課題路線の運行計画検討（ケーススタディ）

1 課題路線の設定について

第3章における現状評価および課題抽出のまとめの結果を受け、課題となる路線を数路線抽出し、第4章に示す基本方針に沿って、具体的な再編計画についてケーススタディとして検討を行います。

(1) 課題路線の抽出の考え方

第3章における現状評価および課題抽出のまとめにおいて、各路線について広域性、幹線性、生産性を切り口として評価を行った。地域幹線としての機能を有するかなどの視点により、A-1～D-2までとして計8分類で評価しました。その中で、地域間幹線として機能を有さず、課題が最も大きい路線としてD-2の路線を対象として検討を進めることとします。

なお、D-2路線は高校線を含め6路線あるが、高校線は特定利用が主となる路線であることから運行計画検討からは除外します。

また、弘前バスターミナル～西目屋村役場の路線については、西目屋方面路線として川原平線、大秋線などの路線と重複して西目屋村役場止まりとして運行している路線であり、川原平線や大秋線などの関係も踏まえ検討していく必要があることや、今後のダム建設などに伴い路線再編が将来的に必要となることを踏まえ、現時点での検討対象としては除外することとします。

また、課題路線は各方面よりバランスよく抽出することとします。

(2) 課題路線の抽出

運行計画検討を行う課題路線として、板柳方面、黒石方面、大鱈・平川方面よりそれぞれ1路線、計3路線抽出します。なお、大鱈・平川方面はD-2路線が2路線存在しているが、収支率や1便あたりの利用者数などを踏まえ、弘前～薬師堂北口線がより課題を有するため、本路線を対象としました。

<課題路線の抽出>

検討路線1 ☞ 弘前BT～板柳～天長園線（板柳方面）

検討路線2 ☞ 黒石駅～板留～温川温泉線（黒石方面）

検討路線3 ☞ 弘前BT～薬師堂北口線（大鱈・平川方面）

2 課題路線の運行計画の検討

次頁より、抽出された課題路線について、基本方針(第4章)に沿って運行計画検討を行います。

検討路線1 弘前BT～板柳～天長園線（板柳方面）

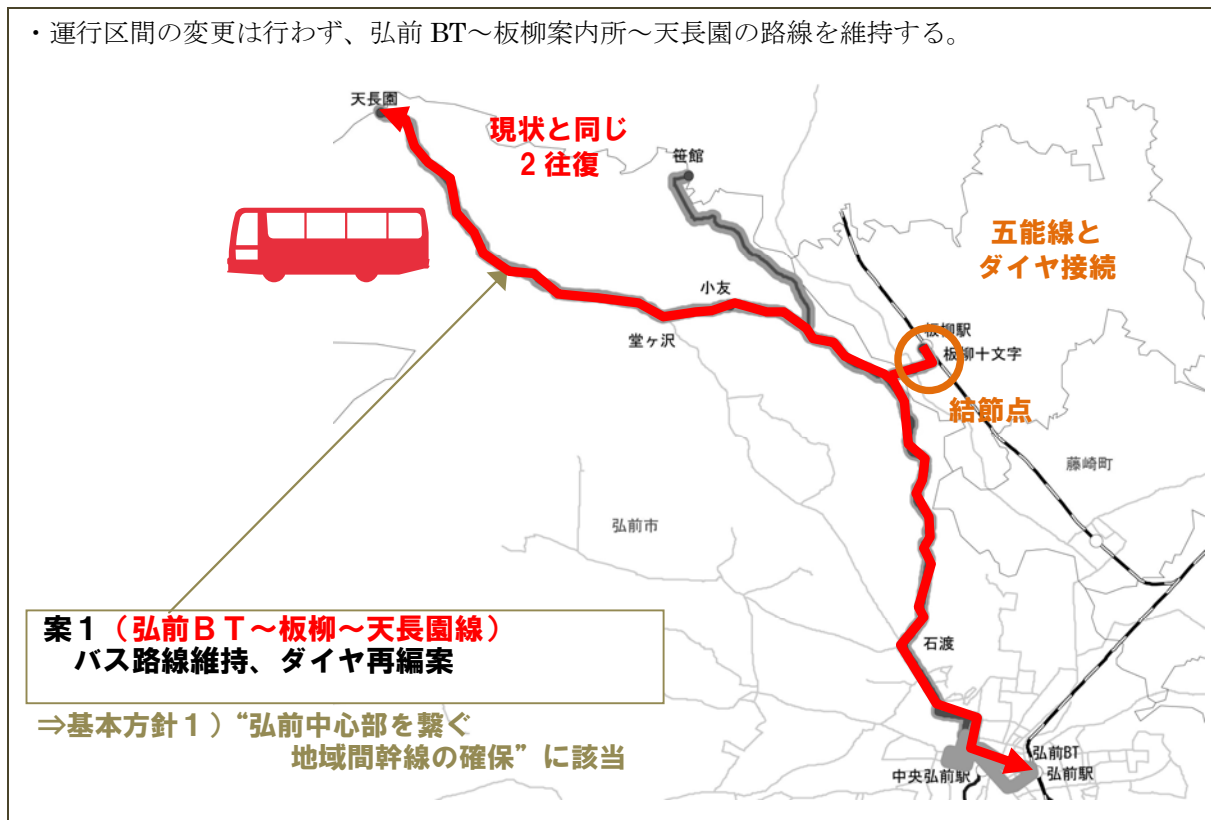
案1：現状路線の維持（ダイヤ再編等による利用促進）

■ 路線再編の考え方

- ・現在のバス路線と同様に、弘前 BT～板柳駅～天長園間の路線を維持するが、板柳駅における鉄道とのダイヤ接続および利用ニーズに合ったダイヤ再編を行うことにより利便性を向上させる。
- ・これにより、天長園方面から板柳駅方面および弘前市中心部方面への利用促進を目指すとともに、五能線との接続の強化を図る。

■ 運行形態の設定

- ・運行区間の変更は行わず、弘前 BT～板柳案内所～天長園の路線を維持する。



■ サービス水準の考え方

【現在】

- 弘前方面（第1便）：天長園（9:00 発）～板柳案内所発（9:30）～弘前駅着（10:15）
- 弘前方面（第2便）：天長園（16:05 発）～板柳案内所発（16:35）～弘前駅着（17:15）
- 天長園方面（第1便）：弘前 BT 発（7:05）～板柳案内所発（7:45）～天長園着（8:25）
- 天長園方面（第2便）：弘前 BT 発（14:25）～板柳案内所発（15:05）～天長園着（15:40）

【再編後】

- ・現在の運行本数：2往復／日を維持し、利用ニーズに合わせた運行ダイヤの変更を行う。
- ・運行ダイヤの変更については、天長園方面から板柳駅への移動ニーズの把握を行いつつ、板柳線や笹館線の運行ダイヤを考慮し、今後設定する必要がある。

■ 運行コストの比較

【運行コストについて】

- ・ 運行コストについては、現行路線は変化させず、1日の運行本数も変化しないため、運行経費は変化しないものと考え、運行ダイヤの変更による改善を図っていく。

	現在※	再編後	コストの変化
日あたり	35,088 円/日	35,088 円/日	0(変化なし)
年間	12,807 千円/年	12,807 千円/年	0(変化なし)

※現在の経費は弘南バスの実績(H23年度)より

【運行コストの算出について】

- ・ 経費は、既存路線の全体にかかる運行経費を、再編後の距離按分により単純算出したものである。なお、距離按分により全体経費を算出しているため、経費には回送などの経費も含まれると考えられるが、実際の路線再編においては、対象路線別に、それぞれの回送距離や投入する車両台数、運転士数などの状況に応じて経費が変わることを留意する必要がある。

<運行経費算出において留意すべき事項>

- ・ 再編路線における車庫や待機所と運行路線の位置関係に伴う回送による経費
- ・ 運行ダイヤなどを踏まえた投入車両台数や運転士数

■ 再編によるメリットおよび再編に向けた今後の課題の整理

【再編によるメリット】

- ・ 現状のサービスを維持したまま、ダイヤ微調整や周知により、バス利用促進や五能線利用を働き掛けるきっかけとなる。

【再編に向けた今後の課題】

- ・ 運行ダイヤの変更を検討する際には天長園方面から板柳駅への移動ニーズを把握するための調査を実施し、現在の運行ダイヤを変更した場合の想定される効果（利用者数の変化等）を把握する必要がある。
- ・ 上記の結果を踏まえ、また重複路線となる板柳線や笹館線、鯉ヶ沢方面の路線の運行ダイヤとの関係を考慮しつつ、交通事業者との協議を踏まえ、ダイヤの調整が必要となる。
- ・ 利用者や地域住民への周知・PRなど利用促進策が必要となる。

検討路線 1 弘前BT～板柳～天長園線（板柳方面）

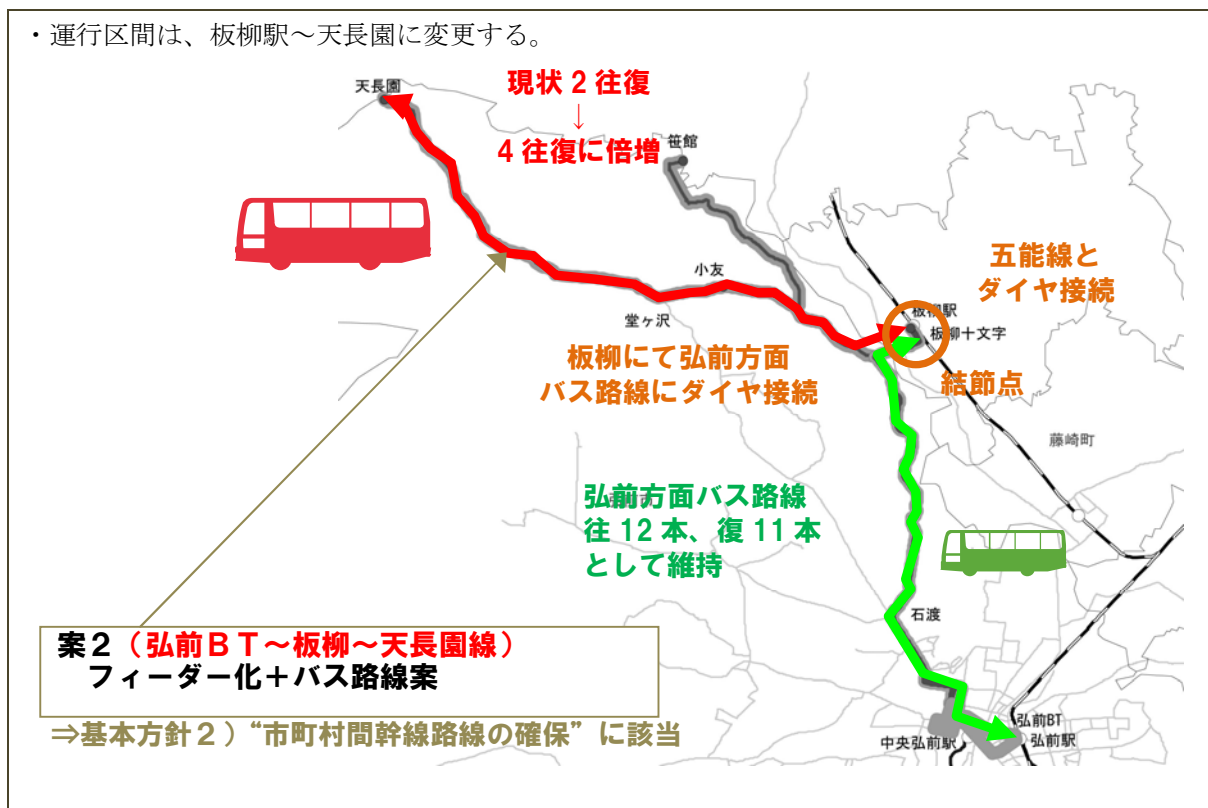
案2：板柳～天長園間での定時定路線によるフィーダー化案

■ 路線再編の考え方

- ・現在のバス路線は弘前 BT～板柳駅間が板柳線、笹館線と重複するため、板柳駅を交通結節点として、板柳～天長園間の路線をフィーダー化する。
- ・なおフィーダー化路線は定時定路線とし、路線のわかりやすさを維持するとともに、路線が短縮されることを踏まえ、フィーダー化によりサービスを倍増する。
- ・これにより、板柳～天長園間でのサービスの充実、板柳方面へのアクセス性の向上を図る。
- ・フィーダー部分のバスは弘前方面のバスと結節点においてダイヤの接続（路線間の連携）を図る。

■ 運行形態の設定

- ・運行区間は、板柳駅～天長園に変更する。



■ サービス水準の考え方

【現在】

- 弘前方面（第1便）：天長園（9:00 発）～板柳案内所発（9:30）～弘前駅着（10:15）
- 弘前方面（第2便）：天長園（16:05 発）～板柳案内所発（16:35）～弘前駅着（17:15）
- 天長園方面（第1便）：弘前BT 発（7:05）～板柳案内所発（7:45）～天長園着（8:25）
- 天長園方面（第2便）：弘前BT 発（14:25）～板柳案内所発（15:05）～天長園着（15:40）

【再編後】

- ・運行区間を変更することで、現在の運行本数の2往復/日から4往復/日へ増便を行う。
- ・運行ダイヤの変更については、天長園方面から板柳駅への移動ニーズの把握を行いつつ、板柳線や笹館線の運行ダイヤを考慮しつつ、今後設定する必要がある。

■ 運行コストの比較

【運行コストについて】

- ・ 運行コストについては、1 往復あたりの総走行距離がおよそ 1/2 となるため、本数を倍増しても総走行距離は変わらず、運行コストは変化しないと想定する。

	現在※	再編後	コストの変化
日あたり	35,088 円/日	35,088 円/日	0(変化なし)
年間	12,807 千円/年	12,807 千円/年	0(変化なし)

※現在の経費は弘南バスの実績 (H23 年度) より

【運行コストの算出について】

- ・ 経費は、既存路線の全体にかかる運行経費を、再編後の距離按分により単純算出したものである。なお、距離按分により全体経費を算出しているため、経費には回送などの経費も含まれると考えられるが、実際の路線再編においては、対象路線別に、それぞれの回送距離や投入する車両台数、運転士数などの状況に応じて経費が変わることを留意する必要がある。

< 運行経費算出において留意すべき事項 >

- ・ 再編路線における車庫や待機所と運行路線の位置関係に伴う回送による経費
- ・ 運行ダイヤなどを踏まえた投入車両台数や運転士数

■ 再編によるメリットおよび再編に向けた今後の課題の整理

【再編によるメリット】

- ・ 現路線をフィーダー化し、路線長減少分（路線長が現在のおよそ 1/2 に短縮）を運行本数の増加分に振り替るため、総走行距離および経費は変化させず、運行本数を増加させることが可能。

【再編に向けた今後の課題】

- ・ 路線の変更や運行本数の増加を検討する際には天長園方面から板柳駅への移動ニーズを把握するための調査を実施し、想定される効果（利用者数の変化等）を把握する必要がある。
- ・ 上記の結果を踏まえ、また重複路線となる板柳線や笹館線、鯉ヶ沢方面の路線の運行ダイヤとの関係を考慮しつつ、交通事業者との協議を踏まえ、ダイヤの調整が必要となる。
- ・ 板柳駅周辺における弘前方面のバス路線や J R 五能線とのダイヤ接続および乗り継ぎのための待合施設確保が必要となる。

検討路線 1 弘前BT～板柳～天長園線（板柳方面）

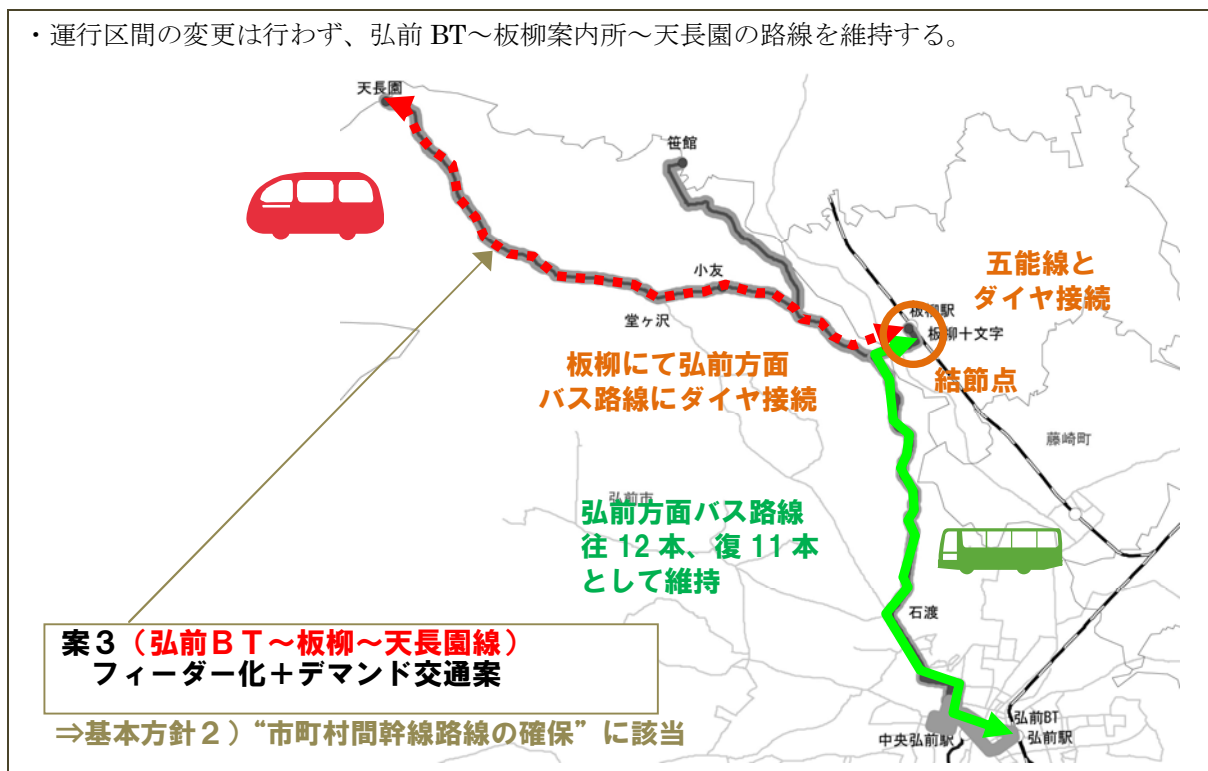
案3：板柳～天長園間でのデマンド交通等によるフィーダー化案

■ 路線再編の考え方

- ・案2と同様に、現在のバス路線は弘前 BT～板柳駅間が板柳線、笹館線と重複するため、板柳駅を交通結節点として、板柳～天長園間の路線をフィーダー化する。
- ・なおフィーダー化路線は、予約型乗合として運行することにより、運行本数の増加や利用者にニーズにきめ細やかに対応した運行が可能となる。（予約状況に応じて運行する。）
- ・これにより、天長園方面から板柳駅方面および弘前市中心部方面への利用促進を目指すとともに、五能線との接続の強化を図る。

■ 運行形態の設定

- ・運行区間の変更は行わず、弘前 BT～板柳案内所～天長園の路線を維持する。



■ サービス水準の考え方

【現在】

- 弘前方面（第1便）：天長園（9:00 発）～板柳案内所発（9:30）～弘前駅着（10:15）
- 弘前方面（第2便）：天長園（16:05 発）～板柳案内所発（16:35）～弘前駅着（17:15）
- 天長園方面（第1便）：弘前BT 発（7:05）～板柳案内所発（7:45）～天長園着（8:25）
- 天長園方面（第2便）：弘前BT 発（14:25）～板柳案内所発（15:05）～天長園着（15:40）

【再編後】

- ・現状の運行本数2往復/日からデマンド交通に変更することで、運行本数の増加を図る（運行本数は予約状況に応じて設定）

■ 運行コストの比較

【運行コストについて】

- ・ 路線バスから予約型乗合タクシーに変更することで運行経費を削減する。

	現在※	再編後※※	コストの変化
日あたり	35,088 円/日	32,392 円/日	8%減少
年間	12,807 千円/年	11,823 千円/年	8%減少

※現在の経費は弘南バスの実績 (H23 年度) より

【運行コストの算出方法】

- ・ 再編後のデマンド交通の運行コストは、1 台 1 時間当たりの費用をもとに、1 日 12 時間の運行を行うと仮定して年間の運行経費を算出している。

項目	金額	備考
1 時間当たりの運行単価	2,699.31 円/時間	a
運行時間	12 時間	b
日当たり運行経費	32,392 円/日	c=a*b
年間運行経費	11,823 千円/年	d=c*365(日/年)

※運行単価は国交省資料「H25 地域標準経常費用」より

【運行コストの算出について】

- ・ 経費は、既存路線の全体にかかる運行経費を、再編後の距離按分により単純算出したものである。なお、距離按分により全体経費を算出しているため、経費には回送などの経費も含まれると考えるが、実際の路線再編においては、対象路線別に、それぞれの回送距離や投入する車両台数、運転士数などの状況に応じて経費が変わることを留意する必要がある。

< 運行経費算出において留意すべき事項 >

- ・ 再編路線における車庫や待機所と運行路線の位置関係に伴う回送による経費
- ・ 運行ダイヤなどを踏まえた投入車両台数や運転士数

■ 再編によるメリットおよび再編に向けた今後の課題の整理

【再編によるメリット】

- ・ デマンド交通（予約型乗合バスまたはタクシー）として、板柳～天長園間における利用者ニーズに合わせたサービス提供が可能となる。

【再編に向けた今後の課題】

- ・ 運行システムや運行本数に変更となるため、天長園方面から板柳駅への移動ニーズを把握するための調査を実施し、想定される効果（利用者数の変化等）を把握する必要がある。
- ・ 上記の結果を踏まえ、交通事業者との協議を踏まえ、運行システムや運行時間帯の設定、交通事業者の選定などを進める必要がある。
- ・ また、利用に際して予約が必要となるため、地域住民や利用者への十分な周知や導入に向けた PR 活動などが必要となる。

検討路線2 黒石駅～板留～温川温泉線（黒石方面）

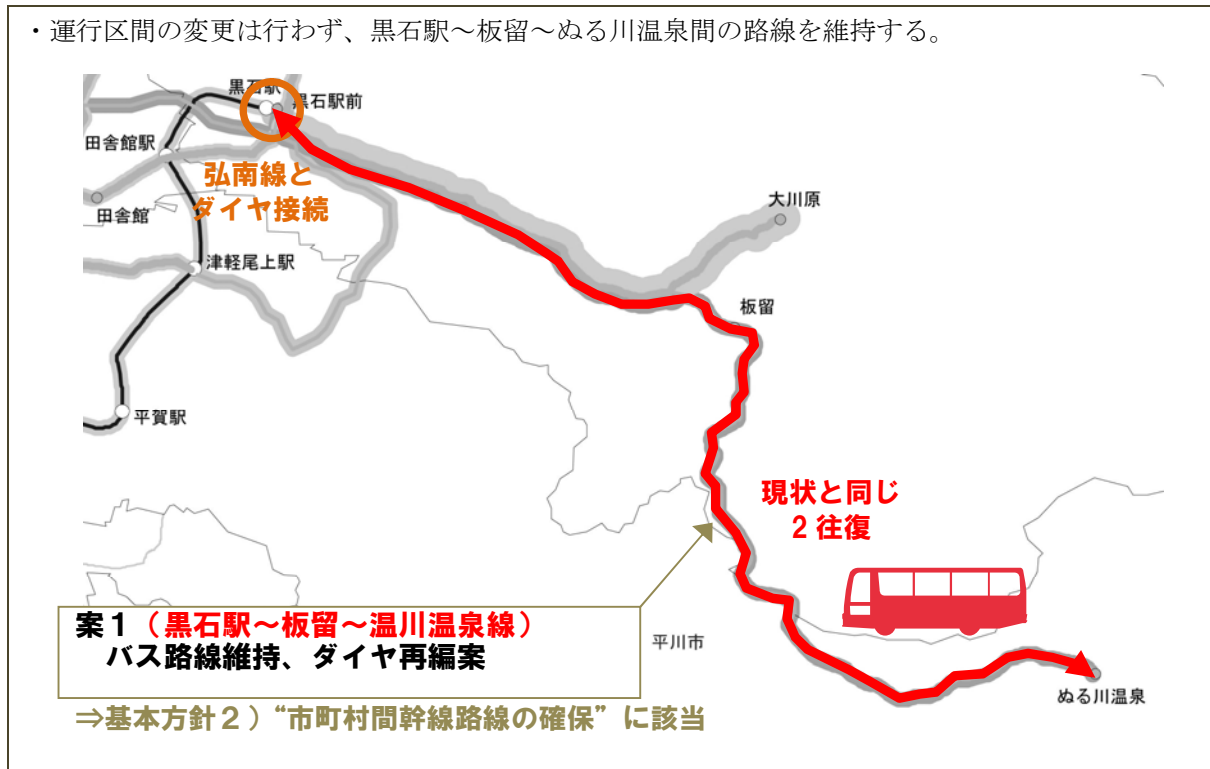
案1：現状路線の維持（ダイヤ再編等による利用促進）

■ 路線再編の考え方

- ・現在のバス路線と同様に、黒石駅～板留～ぬる川温泉間の路線を維持するが、黒石駅におけるダイヤ接続および利用ニーズに合ったダイヤ再編を行うことにより利便性を向上させる。
- ・黒石駅における接続強化による弘南線と一体となった運行する。10～15分程度での乗継時間設定とする（特に第2便往路の調整）

■ 運行形態の設定

- ・運行区間の変更は行わず、黒石駅～板留～ぬる川温泉間の路線を維持する。



■ サービス水準の考え方

【現在】

- 黒石方面（第1便）：ぬる川温泉（6:35 発）～板留（7:04）～黒石駅前（7:40 着）
- 黒石方面（第2便）：ぬる川温泉（14:40 発）～板留（15:09）～黒石駅前（15:45 着）
- ぬる川温泉方面（第1便）：黒石駅前（13:15 発）～板留（13:37 発）～ぬる川温泉（14:20 着）
- ぬる川温泉方面（第2便）：黒石駅前（17:50 発）～板留（18:12 発）～ぬる川温泉（18:50 着）

【再編後】

- ・現在の運行本数：2往復／日を維持し、利用ニーズに合わせた運行ダイヤの変更を行う。
- ・運行ダイヤの変更についてはぬる川温泉方面から黒石駅、弘前駅への移動ニーズの把握を行いつつ、今後設定する必要がある。

[参考：現在のバスと弘南線の接続状況]

- 第1便往路 7:40 黒石駅バス着 → 7:50 弘南線発（現在 10分乗継ぎ）
- 第2便往路 15:50 黒石駅バス着 → 16:20 弘南線発（現在 30分乗継ぎ）
- 第1便復路 12:58 弘南線着 → 13:15 黒石駅バス発（現在 17分乗継ぎ）
- 第2便復路 17:29 弘南線着 → 17:45 黒石駅バス発（現在 16分乗継ぎ）

■ 運行コストの比較

【運行コストについて】

- ・ 運行コストについては、現行路線は変化させず、1日の運行本数も変化しないため、運行経費は変化しないものと考え、運行ダイヤの変更による改善を図っていく。

	現在※	再編後	コストの変化
日あたり	39,224 円/日	39,224 円/日	0(変化なし)
年間	14,317 千円/年	14,317 千円/年	0(変化なし)

※現在の経費は弘南バスの実績(H23年度)より

【運行コストの算出について】

- ・ 経費は、既存路線の全体にかかる運行経費を、再編後の距離按分により単純算出したものである。なお、距離按分により全体経費を算出しているため、経費には回送などの経費も含まれると考えるが、実際の路線再編においては、対象路線別に、それぞれの回送距離や投入する車両台数、運転士数などの状況に応じて経費が変わることを留意する必要がある。

< 運行経費算出において留意すべき事項 >

- ・ 再編路線における車庫や待機所と運行路線の位置関係に伴う回送による経費
- ・ 運行ダイヤなどを踏まえた投入車両台数や運転士数

■ 再編によるメリットおよび再編に向けた今後の課題の整理

【再編によるメリット】

- ・ 現状のサービスを維持したまま、ダイヤ微調整や周知により、バス利用促進や弘南鉄道の利用を働き掛けるきっかけとなる。

【再編に向けた今後の課題】

- ・ 運行ダイヤの変更を検討する際にはぬる川温泉方面から黒石駅および弘前駅方面への移動ニーズを把握するための調査を実施し、現在の運行ダイヤを変更した場合の想定される効果（利用者数の変化等）を把握する必要がある。
- ・ 弘南鉄道弘南線との接続の強化に向け、第2便往路のダイヤ調整が必要となる。
- ・ 利用者や地域住民への周知・PRなど利用促進策が必要となるほか、他の路線も含め弘南線-バス間リレー路線として、ダイヤ接続や利便性を内外へ周知することが必要である。

検討路線2 黒石駅～板留～温川温泉線（黒石方面）

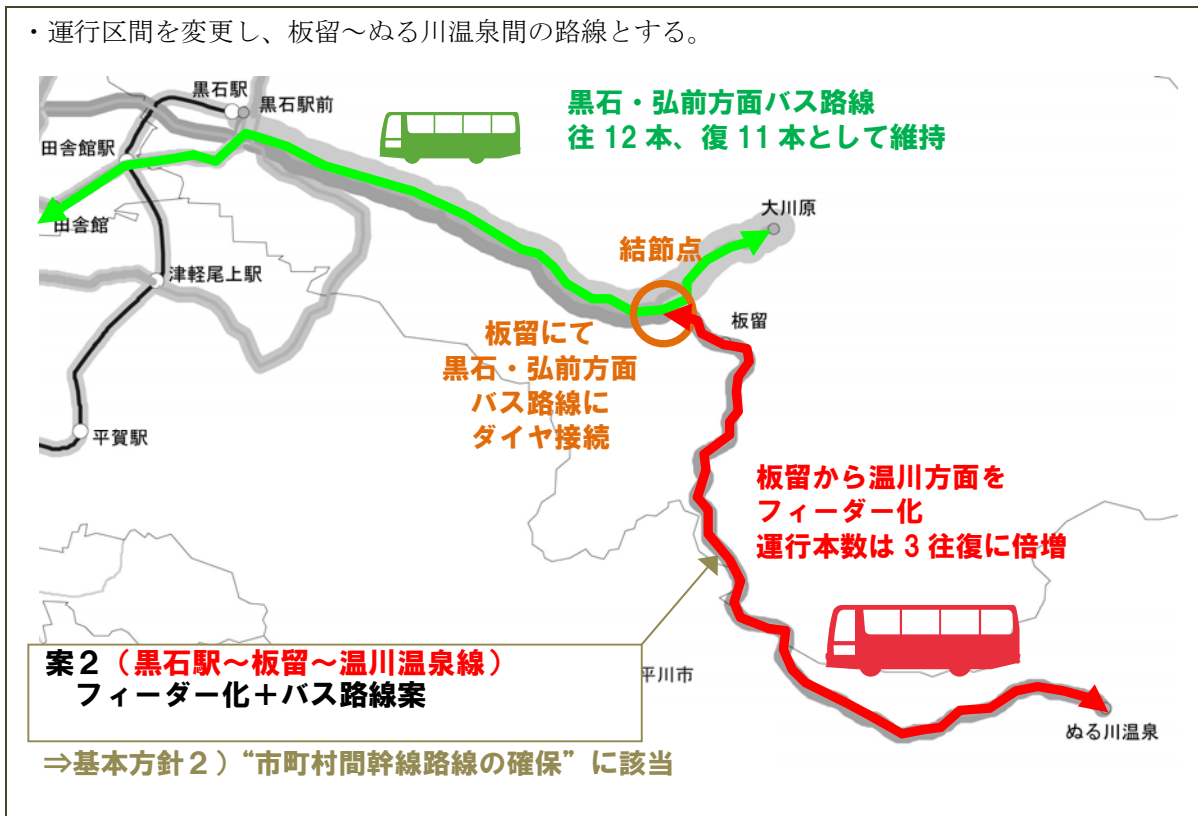
案2：板留～ぬる川温泉間での定時定路線によるフィーダー化案

■ 路線再編の考え方

- ・現在のバス路線は黒石駅～板留間が板留や虹の湖止まりの路線や大川原線と重複するため、板留を交通結節点として、板留～ぬる川温泉間をフィーダー化する。
- ・なおフィーダー化路線は定時定路線とし、フィーダー化による路線短縮分をサービス増加に振り分ける。
- ・これにより、板留～ぬる川温泉間でのサービスの充実を図る。

■ 運行形態の設定

- ・運行区間を変更し、板留～ぬる川温泉間の路線とする。



■ サービス水準の考え方

【現在】

- 黒石方面（第1便）：ぬる川温泉（6:35 発）～板留（7:04）～黒石駅前（7:40 着）
- 黒石方面（第2便）：ぬる川温泉（14:40 発）～板留（15:09）～黒石駅前（15:45 着）
- ぬる川温泉方面（第1便）：黒石駅前（13:15 発）～板留（13:37 発）～ぬる川温泉（14:20 着）
- ぬる川温泉方面（第2便）：黒石駅前（17:50 発）～板留（18:12 発）～ぬる川温泉（18:50 着）

【再編後】

- ・運行区間を変更することで、現在の運行本数の2往復/日から3往復/日へ増便を行う。
- ・運行本数の増加については、増加を行った場合の運行経費の変化等を考慮し、現在の運行経費を超えない範囲で適用可能なサービスの提供を想定する。
- ・運行ダイヤの設定については、今後地域住民と協議の中でニーズを踏まえ設定する。

■ 運行コストの比較

【運行コストについて】

- ・運行コストについては、1往復あたりの総走行距離がおよそ 2/3 となるため、1往復分増便しても総走行距離は変わらず経費の変化なしとする。

	現在※	再編後	コストの変化
日あたり	39,224 円/日	39,224 円/日	0(変化なし)
年間	14,317 千円/年	14,317 千円/年	0(変化なし)

※現在の経費は弘南バスの実績(H23年度)より

【運行コストの算出について】

- ・経費は、既存路線の全体にかかる運行経費を、再編後の距離按分により単純算出したものである。なお、距離按分により全体経費を算出しているため、経費には回送などの経費も含まれると考えるが、実際の路線再編においては、対象路線別に、それぞれの回送距離や投入する車両台数、運転士数などの状況に応じて経費が変わることを留意する必要がある。

<運行経費算出において留意すべき事項>

- ・再編路線における車庫や待機所と運行路線の位置関係に伴う回送による経費
- ・運行ダイヤなどを踏まえた投入車両台数や運転士数

■ 再編によるメリットおよび再編に向けた今後の課題の整理

【再編によるメリット】

- ・現路線をフィーダー化し、路線長減少分（路線長が現在の 2/3 に短縮）を運行本数の増加分に振り替え、総走行距離および経費は変化させず、運行本数を増加させる。

【再編に向けた今後の課題】

- ・運行区間および運行本数の変更については、黒石駅および弘前駅方面への移動ニーズを把握するための調査を実施し、現在の運行ダイヤを変更した場合の想定される効果（利用者数の変化等）を把握する必要がある。
- ・また、運行経費の変化などについて交通事業者との協議を行いながら運行本数を決定する必要がある。運行ダイヤについては、黒石駅～板留間を運行している大川原線への接続を前提を考慮したダイヤの設定が必要となる。
- ・利用者や地域住民への周知・PRなど利用促進策が必要となるほか、他の路線も含め弘南線・バス間リレー路線として、ダイヤ接続や利便性を内外へ周知することが必要である。

検討路線2 黒石駅～板留～温川温泉線（黒石方面）

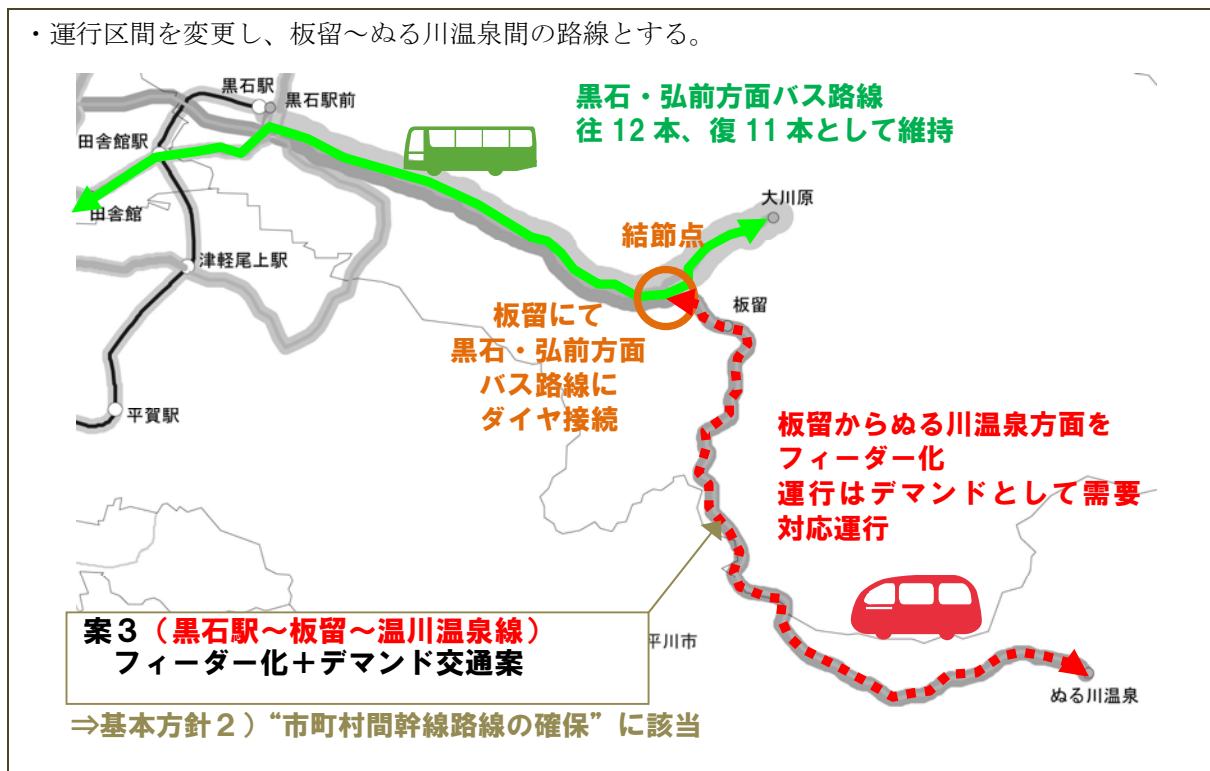
案3：板留～ぬる川温泉間でのデマンド交通等によるフィーダー化案

■ 路線再編の考え方

- ・現在のバス路線は黒石駅～板留間が板留や虹の湖とまりの路線や大川原線と重複するため、板留を交通結節点として、板留～ぬる川温泉間をフィーダー化する。
- ・なおフィーダー化路線は、予約型乗合として運行することにより、運行本数の増加や利用者にニーズにきめ細やかに対応した運行が可能となる。（予約状況に応じて運行する。）
- ・これにより、板留～ぬる川温泉間でのサービスの充実を図る。

■ 運行形態の設定

- ・運行区間を変更し、板留～ぬる川温泉間の路線とする。



■ サービス水準の考え方

【現在】

- 黒石方面（第1便）：ぬる川温泉（6:35 発）～板留（7:04）～黒石駅前（7:40 着）
- 黒石方面（第2便）：ぬる川温泉（14:40 発）～板留（15:09）～黒石駅前（15:45 着）
- ぬる川温泉方面（第1便）：黒石駅前（13:15 発）～板留（13:37 発）～ぬる川温泉（14:20 着）
- ぬる川温泉方面（第2便）：黒石駅前（17:50 発）～板留（18:12 発）～ぬる川温泉（18:50 着）

【再編後】

- ・現状の運行本数2往復/日からデマンド交通に変更することで、運行本数の増加を図る（運行本数は予約状況に応じて設定）

■ 運行コストの比較

【運行コストについて】

- ・ 路線バスから予約型乗合タクシーに変更することで運行経費を削減する。

	現在※	再編後※※	コストの変化
日あたり	35,088 円/日	32,392 円/日	8%減少
年間	12,807 千円/年	11,823 千円/年	8%減少

※現在の経費は弘南バスの実績 (H23 年度) より

【運行コストの算出方法】

- ・ 再編後のデマンド交通の運行コストは、1 台 1 時間当たりの費用をもとに、1 日 1 2 時間の運行を行うと仮定して年間の運行経費を算出している。

項目	金額	備考
1 時間当たりの運行単価	2,699.31 円/時間	a
運行時間	12 時間	b
日当たり運行経費	32,392 円/日	c=a*b
年間運行経費	11,823 千円/年	d=c*365(日/年)

※運行単価は国交省資料「H25 地域標準経常費用」より

【運行コストの算出について】

- ・ 経費は、既存路線の全体にかかる運行経費を、再編後の距離按分により単純算出したものである。なお、距離按分により全体経費を算出しているため、経費には回送などの経費も含まれると考えるが、実際の路線再編においては、対象路線別に、それぞれの回送距離や投入する車両台数、運転士数などの状況に応じて経費が変わることを留意する必要がある。

< 運行経費算出において留意すべき事項 >

- ・ 再編路線における車庫や待機所と運行路線の位置関係に伴う回送による経費
- ・ 運行ダイヤなどを踏まえた投入車両台数や運転士数

■ 再編によるメリットおよび再編に向けた今後の課題の整理

【再編によるメリット】

- ・ 予約型乗合（デマンド）バスまたはタクシーとして、板留～ぬる川温泉間における利用者ニーズに合わせたサービス提供が可能となる。

【再編に向けた今後の課題】

- ・ 運行システムや運行本数に変更となるため、ぬる川温泉方面から黒石駅への移動ニーズを把握するための調査を実施し、想定される効果（利用者数の変化等）を把握する必要がある。
- ・ 上記の結果を踏まえ、交通事業者との協議を踏まえ、運行システムや運行時間帯の設定、交通事業者の選定などを進める必要がある。
- ・ また、利用に際して予約が必要となるため、地域住民や利用者への十分な周知や導入に向けた PR 活動などが必要となる。

検討路線3 弘前BT～薬師堂北口線（大鰐・平川方面）

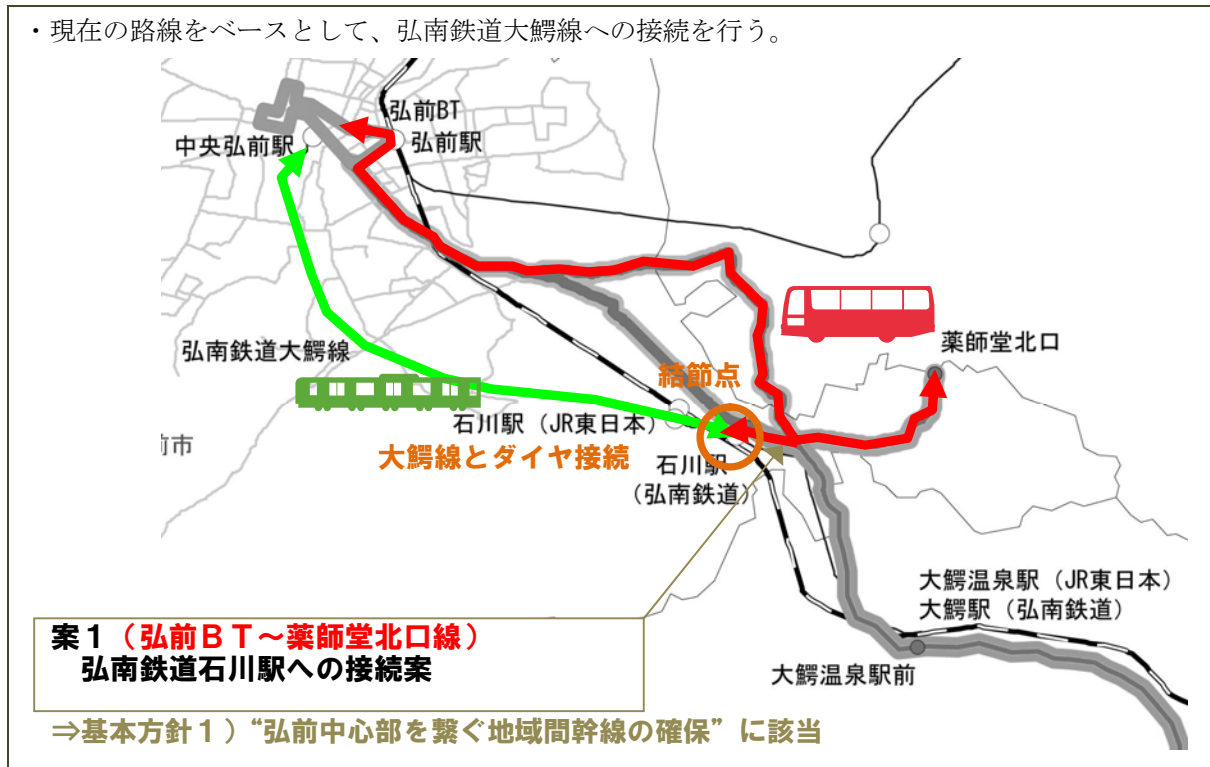
案1：路線の変更（弘南鉄道石川駅への接続による利用促進）

■ 路線再編の考え方

- ・現在のバス路線をベースとし、薬師堂北口周辺から最寄り鉄道駅として弘南鉄道大鰐線石川駅への接続を行う。
- ・これにより、弘南鉄道大鰐線との連携を通じて薬師堂北口周辺から弘前駅周辺への利便性の向上を図る。

■ 運行形態の設定

- ・現在の路線をベースとして、弘南鉄道大鰐線への接続を行う。



■ サービス水準の考え方

【現在】

- 弘前方面（第1便）：薬師堂北口（6:55 発）～弘前バスターミナル（7:35 着）
- 弘前方面（第2便）：薬師堂北口（9:00 発）～弘前バスターミナル（9:40 着）
- 弘前方面（第2便）：薬師堂北口（12:30 発）～弘前バスターミナル（13:10 着）
- 薬師堂北口方面（第1便）：弘前バスターミナル（10:20 発）～薬師堂北口（11:00 着）
- 薬師堂北口方面（第1便）：弘前バスターミナル（13:45 発）～薬師堂北口（14:25 着）
- 薬師堂北口方面（第1便）：弘前バスターミナル（17:40 発）～薬師堂北口（18:20 着）

【再編後】

- ・現在の運行本数：3往復／日を維持し、利用ニーズに合わせた運行ダイヤの変更を行う。
- ・運行ダイヤについては、利用ニーズとともに弘南鉄道への接続を考慮して設定する。

【現在のバスと大鰐線の接続状況】

- 第1便往路 7:00 着（石川学校前）→7:29 発（大鰐線石川駅）（現在 29分乗継ぎ）
- 第2便往路 9:05 着（石川学校前）→9:59 発（大鰐線石川駅）（現在 54分乗継ぎ）
- 第1便復路 10:49 着（大鰐線石川駅）→10:58 発（石川学校前）（現在 49分乗継ぎ）
- 第2便復路 13:49 着（大鰐線石川駅）→14:13 発（石川学校前）（現在 24分乗継ぎ）

■ 運行コストの比較

【運行コストについて】

- ・ 運行コストについては、現行路線をベースとし、弘南鉄道石川駅への接続を行うことで運行距離が増加するため、運行経費が 10.7%増加すると想定する。

	現在※	再編後	コストの変化
日あたり	21,132 円/日	23,407 円/日	10.7%増加
年間	7,713 千円/年	8,544 千円/年	10.7%増加

※現在の経費は弘南バスの実績(H23年度)より

【運行コストの算出方法】

	金額	備考
現在の運行距離	13.0km	
運行距離の増加分 (石川駅への接続分)	1.4km	石川学校前～石川駅を片道 0.7kmとし、往復で1.4km
再編後の運行距離	14.4km	10.7%増加
日あたり運行経費	23,407 円/日	10.7%増加
年間運行経費	8,544 千円/年	10.7%増加

【運行コストの算出について】

- ・ 経費は、既存路線の全体にかかる運行経費を、再編後の距離按分により単純算出したものである。なお、距離按分により全体経費を算出しているため、経費には回送などの経費も含まれると考えるが、実際の路線再編においては、対象路線別に、それぞれの回送距離や投入する車両台数、運転士数などの状況に応じて経費が変わることを留意する必要がある。
- < 運行経費算出において留意すべき事項 >
- ・ 再編路線における車庫や待機所と運行路線の位置関係に伴う回送による経費
 - ・ 運行ダイヤなどを踏まえた投入車両台数や運転士数

■ 再編によるメリットおよび再編に向けた今後の課題の整理

【再編によるメリット】

- ・ 現在の路線を維持しつつ、大鰐線石川駅への接続を図り、大鰐線への乗り継ぎ利用の促進も図る。

【再編に向けた今後の課題】

- ・ 路線の変更により運行経費、所要時間が増加するため、弘南鉄道大鰐線を活用した弘前市中心部への移動ニーズを把握するための調査を実施し、想定される効果（利用者数の変化等）を把握する必要がある。
- ・ 上記の結果を踏まえ、弘南鉄道大鰐線との接続に配慮し交通事業者との協議を踏まえ、ダイヤの調整が必要となる。また、コストの増加に見合う利用促進が必要となる。
- ・ 利用者や地域住民への周知・PRなど利用促進策が必要となる。

検討路線3 弘前BT～薬師堂北口線（大鰐・平川方面）

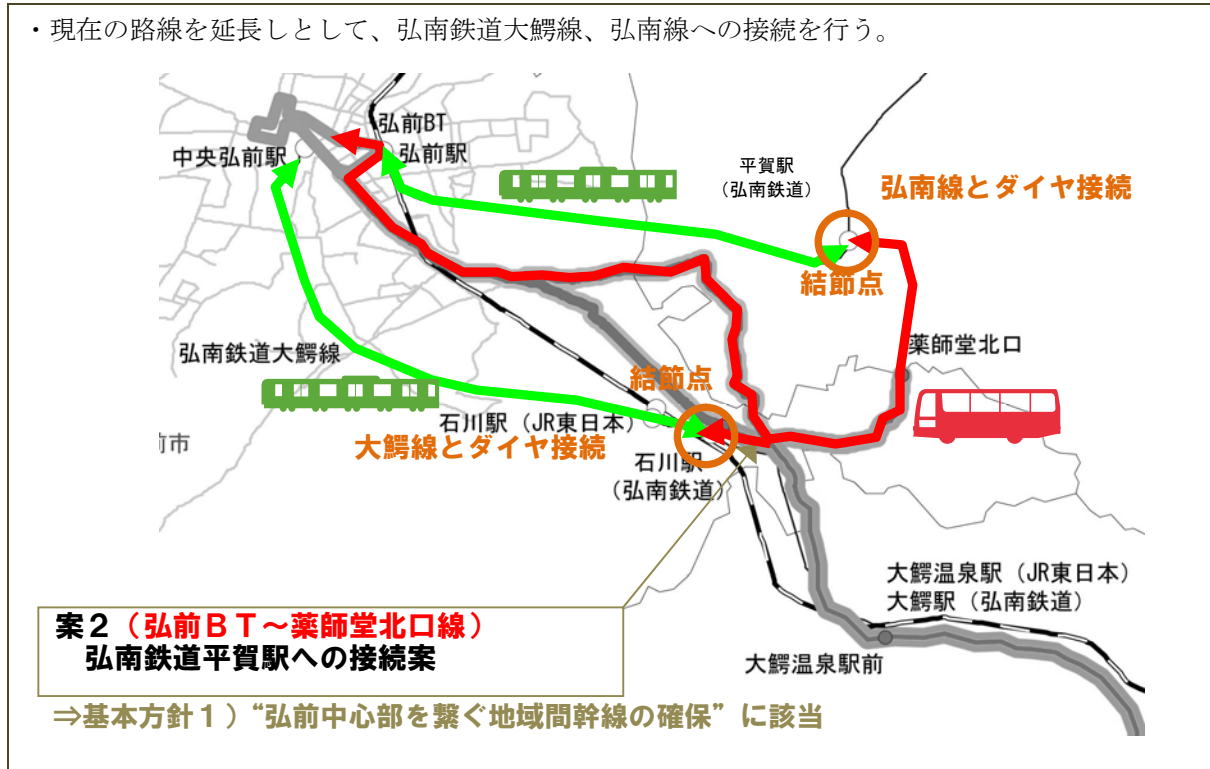
案2：路線の変更（弘南鉄道石川駅、弘南鉄道平賀駅への接続による利用促進）

■ 路線再編の考え方

- ・現状の路線を延伸し、弘南線平賀駅まで接続することで、薬師堂北口周辺から弘南線平賀駅および大鰐線石川駅へのアクセス強化を図る。また弘南鉄道石川駅への接続も併せて行うことで、薬師堂北口周辺の地区から鉄道駅へのアクセスの向上を図る

■ 運行形態の設定

- ・現在の路線を延長しとして、弘南鉄道大鰐線、弘南線への接続を行う。



■ サービス水準の考え方

【現在】

- 弘前方面（第1便）：薬師堂北口（6:55 発）～弘前バスターミナル（7:35 着）
- 弘前方面（第2便）：薬師堂北口（9:00 発）～弘前バスターミナル（9:40 着）
- 弘前方面（第2便）：薬師堂北口（12:30 発）～弘前バスターミナル（13:10 着）
- 薬師堂北口方面方面（第1便）：弘前バスターミナル（10:20 発）～薬師堂北口（11:00 着）
- 薬師堂北口方面方面（第1便）：弘前バスターミナル（13:45 発）～薬師堂北口（14:25 着）
- 薬師堂北口方面方面（第1便）：弘前バスターミナル（17:40 発）～薬師堂北口（18:20 着）

【再編後】

- ・現在の運行本数：3 往復／日を維持し、利用ニーズに合わせた運行ダイヤの変更を行う。
- ・運行ダイヤについては、利用ニーズとともに弘南鉄道への接続を考慮して設定する。

■ 運行コストの比較

【運行コストについて】

- ・ 運行コストについては、現行路線をベースとし、弘南鉄道石川駅、弘南鉄道平賀駅への接続を行うことで運行距離が増加するため、運行経費が26.9%増加すると想定する。

	現在※	再編後	コストの変化
日あたり	21,132 円/日	26,821 円/日	26.9%増加
年間	7,713 千円/年	9,790 千円/年	26.9%増加

※現在の経費は弘南バスの実績(H23年度)より

【運行コストの算出方法】

	金額	備考
現在の運行距離	13.0km	
運行距離の増加分 (石川駅への接続分)	1.4km	石川学校前～石川駅を片道 0.7kmとし、往復で1.4km
(平賀駅への接続分)	2.1km	薬師堂北口～平賀駅
再編後の運行距離	16.5km	26.9%増加
日当たり運行経費	26,821 円/日	26.9%増加
年間運行経費	9,790 千円/年	26.9%増加

【運行コストの算出について】

- ・ 経費は、既存路線の全体にかかる運行経費を、再編後の距離按分により単純算出したものである。なお、距離按分により全体経費を算出しているため、経費には回送などの経費も含まれると考えられるが、実際の路線再編においては、対象路線別に、それぞれの回送距離や投入する車両台数、運転士数などの状況に応じて経費が変わることを留意する必要がある。

< 運行経費算出において留意すべき事項 >

- ・ 再編路線における車庫や待機所と運行路線の位置関係に伴う回送による経費
- ・ 運行ダイヤなどを踏まえた投入車両台数や運転士数

■ 再編によるメリットおよび再編に向けた今後の課題の整理

【再編によるメリット】

- ・ 現在の路線を維持しつつ、弘南線平賀駅、大鰐線石川駅への接続を図り、弘南鉄道への乗り継ぎ利用の促進も図る。

【再編に向けた今後の課題】

- ・ 路線の変更により運行経費、所要時間が増加するため、弘南鉄道大鰐線、弘南線を活用した弘前市中心部への移動ニーズを把握するための調査を実施し、想定される効果（利用者数の変化等）を把握する必要がある。
- ・ 上記の結果を踏まえ、弘南鉄道大鰐線との接続に配慮し交通事業者との協議を踏まえ、ダイヤの調整が必要となる。また、コストの増加に見合う利用促進が必要となる。
- ・ 利用者や地域住民への周知・PRなど利用促進策が必要となる。

検討路線3 弘前BT～薬師堂北口線（大鰐・平川方面）

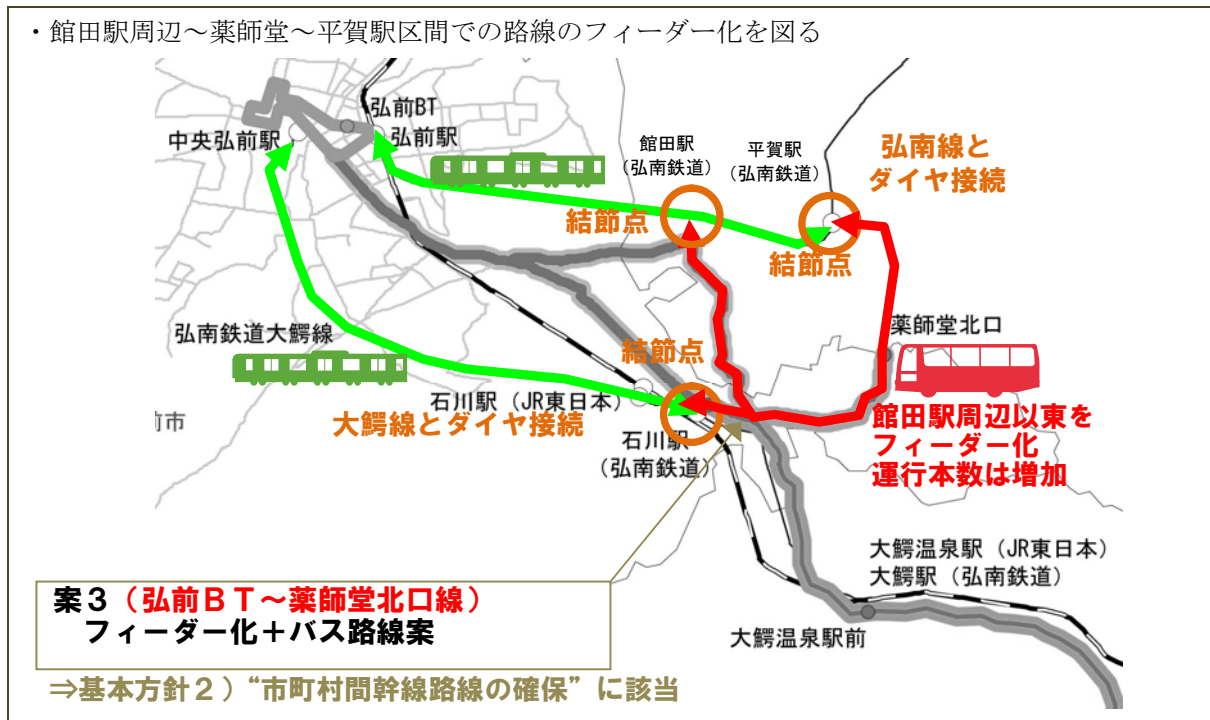
案3：薬師堂北口周辺の鉄道駅への接続を目的としたフィーダー化案

■ 路線再編の考え方

- ・現状の路線を延伸し、平賀駅や石川駅等へアクセス強化を図るとともに、館田駅周辺～薬師堂～平賀駅区間での路線のフィーダー化を図る。
- ・館田駅周辺から弘前方面において、フィーダ化により路線が通過しない区間が発生するが、平川市循環バスにおける対応、あるいは路線バス(碓ヶ関線)の運行路線のうち数本を本地区経由とすることなどによるカバーを検討する。

■ 運行形態の設定

- ・館田駅周辺～薬師堂～平賀駅区間での路線のフィーダー化を図る



■ サービス水準の考え方

【現在】

- 弘前方面（第1便）：薬師堂北口（6:55 発）～弘前バスターミナル（7:35 着）
- 弘前方面（第2便）：薬師堂北口（9:00 発）～弘前バスターミナル（9:40 着）
- 弘前方面（第2便）：薬師堂北口（12:30 発）～弘前バスターミナル（13:10 着）
- 薬師堂北口方面（第1便）：弘前バスターミナル（10:20 発）～薬師堂北口（11:00 着）
- 薬師堂北口方面（第1便）：弘前バスターミナル（13:45 発）～薬師堂北口（14:25 着）
- 薬師堂北口方面（第1便）：弘前バスターミナル（17:40 発）～薬師堂北口（18:20 着）

【再編後】

- ・現在の運行本数：3往復/日を増加し、4往復/日とする。
- ・運行本数の増加については、増加を行った場合の運行経費の変化等を考慮し、現在の運行経費を超えない範囲で適用可能なサービスの提供を想定する。
- ・運行ダイヤについては、利用ニーズとともに弘南鉄道への接続を考慮して設定する。

■ 運行コストの比較

【運行コストについて】

- ・平賀駅や石川駅接続を図るが、弘前駅までの区間は運行せずフィーダー化することで1往復分の総走行距離を減少させ、計4往復としても概ねコストは現状に収まる。

	現在※	再編後	コストの変化
月あたり	21,132 円/日	20,806 円/日	1.5%減少
年間	7,713 千円/年	7,594 千円/年	1.5%減少

※現在の経費は弘南バスの実績(H23年度)より

【運行コストの算出方法】

	金額	備考
運行距離の増加分 (石川駅への接続分)	1.4km	石川学校前～石川駅を片道0.7kmとし、往復で1.4km
(平賀駅への接続分)	2.1km	薬師堂北口～平賀駅
運行距離の減少分 (弘前BT～館田駅)	6.9km	
再編後の運行距離	9.6km	13.0-6.9+1.4+2.1(26.2%減)
運行本数の増加	3本/日→4本/日	33%増加
日当たり運行経費	20,806 円/日	1.5%減少 (73.8%×133%=98.5%)
年間運行経費	7,594 千円/年	1.5%減少 (73.8%×133%=98.5%)

【運行コストの算出について】

- ・経費は、既存路線の全体にかかる運行経費を、再編後の距離按分により単純算出したものである。なお、距離按分により全体経費を算出しているため、経費には回送などの経費も含まれると考えるが、実際の路線再編においては、対象路線別に、それぞれの回送距離や投入する車両台数、運転士数などの状況に応じて経費が変わることを留意する必要がある。

<運行経費算出において留意すべき事項>

- ・再編路線における車庫や待機所と運行路線の位置関係に伴う回送による経費
- ・運行ダイヤなどを踏まえた投入車両台数や運転士数

■ 再編によるメリットおよび再編に向けた今後の課題の整理

【再編によるメリット】

- ・現路線をフィーダー化し、路線長減少分を運行本数の増加分に振り替え、現状の総走行距離および経費内で、運行本数を増加させる。
- ・弘南線平賀駅・館田駅、大鰐線石川駅への接続が図られる。

【再編に向けた今後の課題】

- ・平川市内を運行する循環バス(1日3本循環運行)と路線、エリアが一部重なるため、循環バスと一体となった再編検討、および市町村間の調整が必要となる。
- ・弘南線平賀駅・館田駅、大鰐線石川駅への接続の確保が必要となる。

3 課題路線における今後の進め方

本計画において課題路線とした3路線については、これまでに示した改善計画の案をもとに、今後、地域住民への意向調査やワークショップなどを踏まえ、具体的な運行計画（案）の検討を行い、交通事業者（バス事業者やタクシー事業者）などを交えた協議を経て、最終的な運行計画を策定する必要があります。

また、地域住民への意向調査、ワークショップの実施に加え、住民説明会の実施や回覧資料の配布などを通して周知や意識の啓発を行い、利用促進に向けた活動を実施していく必要があります。

そこで以下では、路線ごとの運行計画策定までの標準的な進め方について示します。

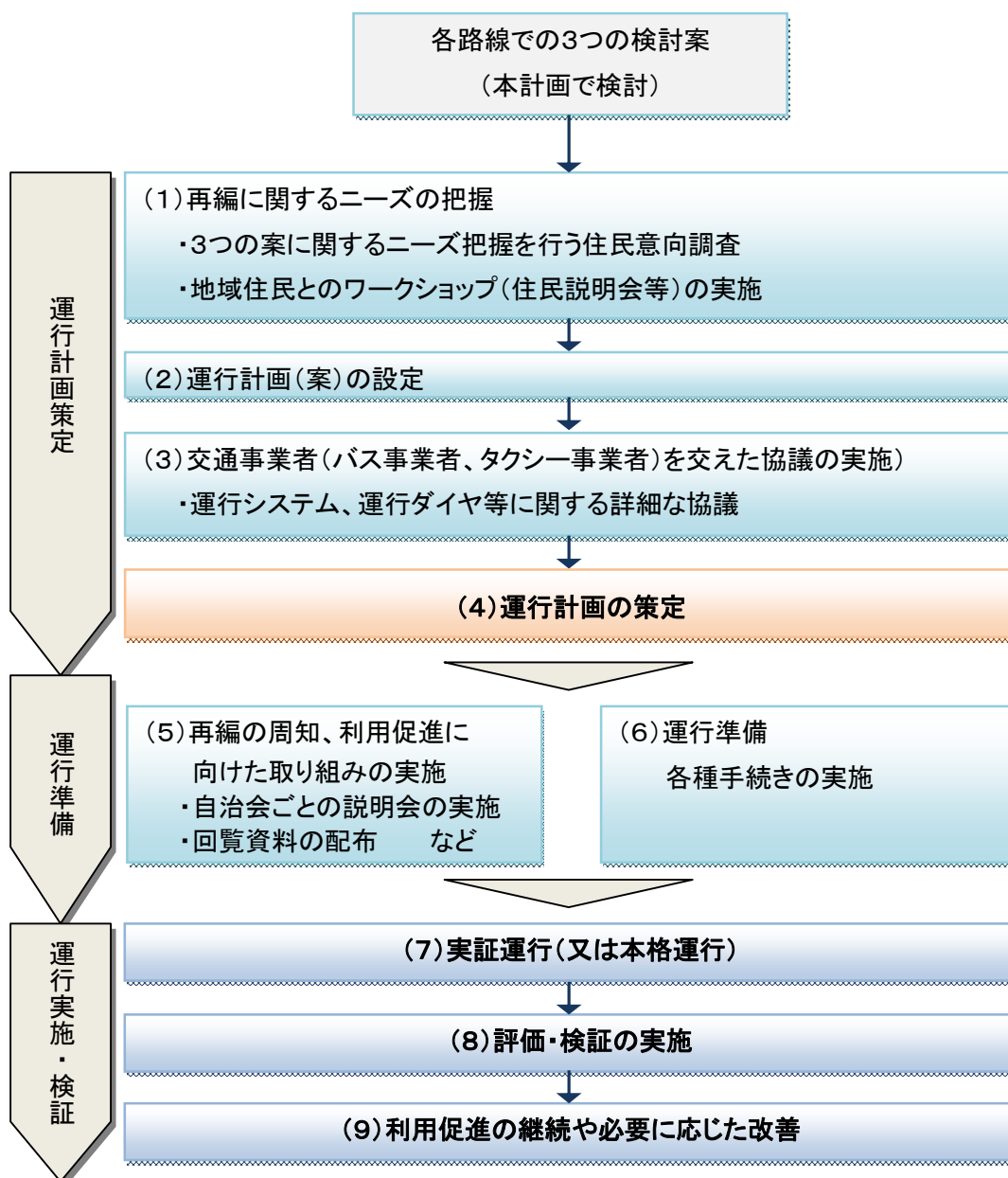


図 各路線での再編に向けた取り組みの進め方

第6章 おわりに（計画の実現に向けて）

本計画は、「弘前圏域定住自立圏共生ビジョン」を上位計画として、弘前圏域における公共交通の利便性向上に向けた効率的かつ効果的な運行や、圏域内の公共交通ネットワークの再構築や利用促進をめざし、地域間幹線の設定を中心とした取り組みの方針をとりまとめたものとなります。これをもとに、今後は本計画に基づき、個別路線の具体的な取り組み検討、関係者調整を図り、実施計画を作成し、導入や再編に着手していくこととなります。

なお、弘前圏域を構成する市町村が策定する公共交通計画や、県・各市町村の公共交通施策と十分な連携を図りながら、圏域内の効率的かつ効果的な運行および交通ネットワークの構築を目指していくことが必要となります。

計画の進捗管理として、弘前圏域における連携事業を構成する市町村が主体となり、県・交通事業者等と連携を図りながら、事業の具体化や実施における検討、進捗状況の確認、情報交換、意見交換等を継続的に行い、PDCAサイクル（PLAN、DO、CHECK、ACTION）に取り組みます。

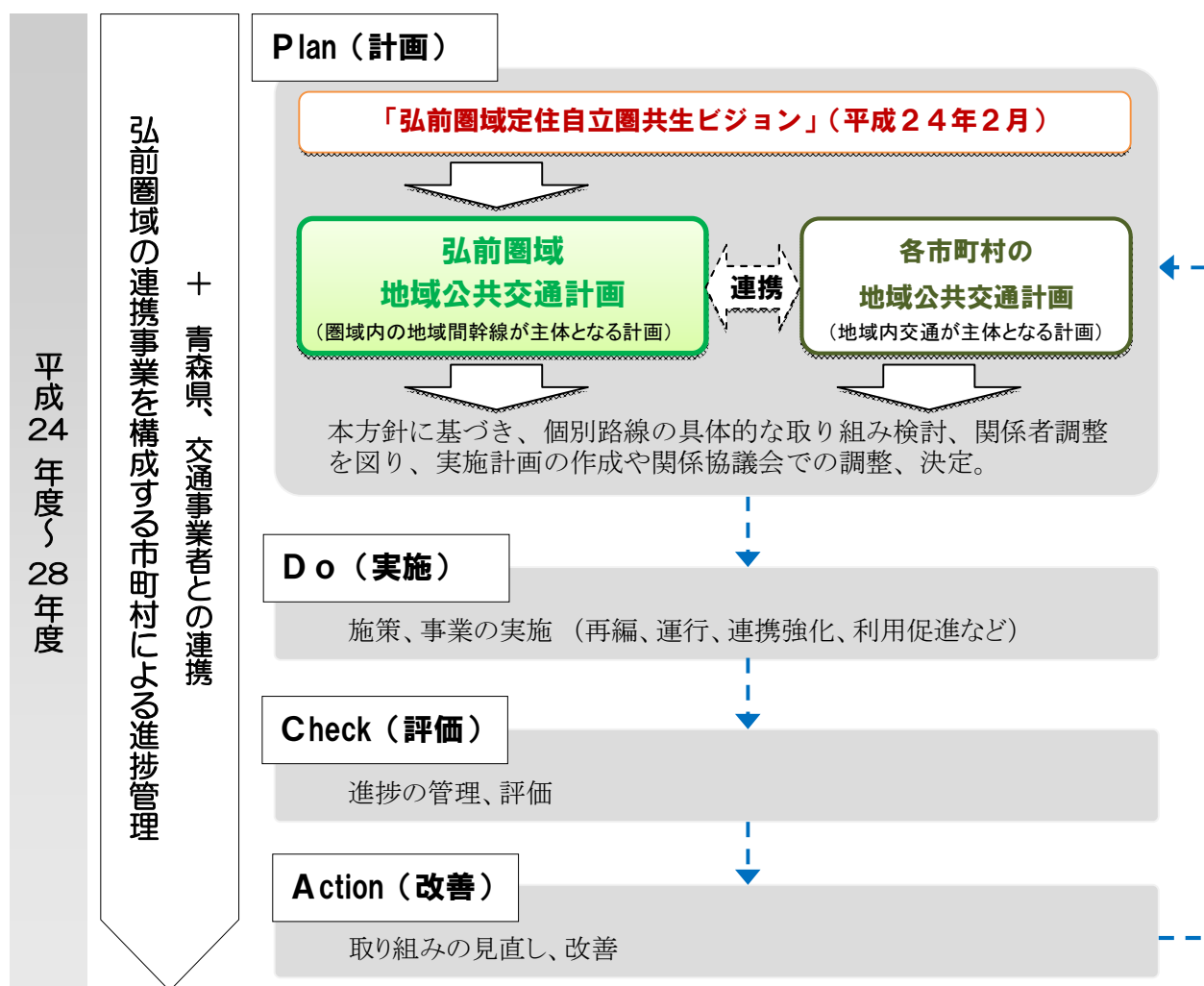


図 本計画の進め方および進捗管理