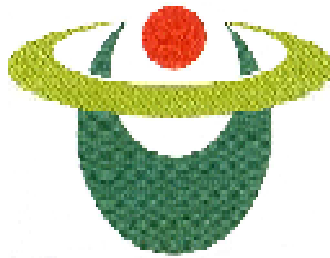


平川市地域公共交通総合連携計画



平成 21 年 3 月

平 川 市

目 次

平川市地域公共交通総合連携計画	1
1. 地域公共交通の活性化および再生に関する基本的な方針	1
2. 地域公共交通総合連携計画の区域	1
3. 地域公共交通総合連携計画の目標	1
4. 事業および実施主体	11
5. 計画期間	11
はじめに	1
1. 計画の背景と目的	1
2. 調査の全体構成	3
3. 平川市の概況	5
(1) 平川市の位置	5
(2) 平川市の人口	6
(3) 平川市の都市構造	8
4. 上位計画等との関係	10
5. 計画の位置づけ	12
計画の概要	13
■ 計画の位置づけと全体構成	13
1. 将来の生活のあり方と公共交通の貢献	14
2. 地域交通計画改善のため5項目 ～将来のあり方と公共交通の貢献～	15
3. 平川市における公共交通の将来ビジョン	16
第1部 平川市における公共交通のビジョン～みんなが元気な平川市～	19
1. 生活の現状と将来展望	19
1.1 集落別の人口分布と高齢化の見通し	19
(1) ねらい	19
(2) 行政区別年齢階層別人口の推計	19
1.2 地域別の生活の現状と将来展望	25
(1) 生活の現状と将来のあり方	25
(2) 問題の解決に向けた交通面での課題	29
(参考) 将来の生活イメージ	31

2. 平川市の公共交通の現状と将来展望	39
2.1 公共交通の現状	39
(1) 公共交通利用者数の推移	39
(2) 運転免許の保有状況	41
2.2 平川市を取り巻く交通の将来展望	42
(1) 課題認識	42
(2) 高齢化の進展に伴う公共交通ニーズの高まり	43
(3) 高齢ドライバーの増加	46
(4) 自動車利用の進展が及ぼす影響	47
2.3 平川市における公共交通改善のための課題	49
(1) 地域交通改善に向けた5つの視点	49
(2) 5つの視点に基づくすう勢展望と改善のための課題	50
3. 平川市の公共交通の目指すべき方向	55
3.1 将来ビジョンの基本的考え方	55
(1) 計画の目標	55
(2) 施策の体系	55
3.2 地域交通計画改善のための施策	57
(1) あらゆる人に対するモビリティの確保	57
(2) 地球環境の保護・改善	58
(3) 移動者の交通安全・移動中の犯罪の防止	59
(4) 地域資源の統合活用	60
(5) 地域経済の効率向上と持続的成長	62
第2部 平川市の公共交通計画	63
■ 検討の経緯	63
1. 市民やバス利用者のニーズの把握	64
1.1 新屋地区における取り組み	64
(1) 新屋地区の概況	64
(2) 懇談会の開催による住民ニーズの把握	65
(3) 住民参加への呼びかけ	68
(4) アンケート調査による高校生の意向の把握	70

1.2 尾上地区からの要請	73
(1) 経緯	73
(2) 内容	73
1.3 バス利用実態調査	74
(1) 概要	74
(2) 調査結果の概要	74
2. 公共交通の整備方針	80
(1) 基本的な考え方	80
(2) 地域公共交通活性化・再生総合事業の活用	80
3. 公共交通の改善に向けた具体策の検討	82
3.1 概説	82
3.2 平川市循環バスの活性化	83
(1) 新屋地区における通学バスの実証運行	83
(2) 利用者ニーズに応じたダイヤ設定と適切な費用負担に関する実験運行	84
(3) 利用の少ないバス路線の運行効率向上と利用促進に関する実験運行	85
3.3 新たなバスの運行	86
(1) 尾上～平賀間コミュニティバスの運行	86
3.4 利用促進策の実施	87
(1) 地域の公共交通全体に関する利用案内の作成	87
(2) 利用促進策の企画・実施にかかる支援	88
(3) ビジョンの目標達成のための取り組みの実施	88
(4) 地域資源の活用による利便性の向上	89
3.5 スケジュール（案）	90
参考資料	91
1. 平川市地域公共交通協議会名簿	91
2. 検討経過	92
3. 協議会規約	93
4. 平川市内のバス路線図	97
5. 鉄道・バスの時刻表・運賃表	99
■ 用語解説（五十音順）	108

平川市地域公共交通総合連携計画

1. 地域公共交通の活性化および再生に関する基本的な方針

65 歳以上人口比率が 25%を超え、10 年後には 3 人に 1 人が高齢者という状況が不可避の平川市において、過度に自動車に依存する生活を続ければ公共交通の衰退とともに生活が成り立たなくなり、やがては地域自体が衰退してしまうという危機感のもとで、「公共交通の維持・活用は決して他人事ではなく、将来の自分自身の問題である」と市民一人ひとりが認識し、行政・市民・関係機関が一体となって地域公共交通の活性化および再生に取り組む。

2. 地域公共交通総合連携計画の区域

平川市全域とする。

3. 地域公共交通総合連携計画の目標

平川市地域公共交通総合連携計画の目標は、「みんなが元気な平川市」とする。

そのもとで、次の 5 つの視点と 14 の個別目標を掲げる。

【地域交通計画改善のための 5 つの視点】

(1) あらゆる人に対するモビリティの確保

(2) 地球環境の保護・改善

(3) 移動者の交通安全・移動中の犯罪防止

(4) 地域資源の統合・活用

(5) 地域経済の効率向上と持続的成長

【個別の目標】

①公共交通の目標サービス水準の設定
②高齢者の外出機会の向上
③公共交通による外出機会・範囲の拡大

④ノーカーデーの実践
⑤各家庭でのマイカー走行距離の抑制
⑥公共交通利用者の増加

⑦高齢者・子供の交通事故の減少
⑧高齢者の公共交通利用への転換
⑨公共交通の安全性の向上

⑩生活サービス施設の集約立地
⑪交通機関相互の乗り換え利便性向上
⑫乗換等の情報提供の充実

⑬中心市街地のにぎわいの向上
⑭イベント開催等による地域の活性化

具体的な行動目標および数値目標は、本文 p 57～62 に示す。

4. 事業および実施主体

計画の目標達成のため、次の事業を実施する。

項目	事業実施主体
■ バスの実証運行	
(1) 新屋地区における通学バスの実証運行	・平川市 ・住民 ・バス事業者
(2) 唐竹・広船線、新屋・尾崎線の200円・増便	・平川市 ・住民 ・バス事業者
(3) 杉館・松崎線、岩館・大坊線の統合・隔日運行等	・平川市 ・住民 ・バス事業者
(4) 尾上～平賀間コミュニティバスの運行	・平川市 ・住民 ・バス事業者
■ 利用促進策の試行	
(1) 地域の公共交通全体に関する利用案内の作成	・平川市 ・住民 ・NPO法人ひらかわマイバスの会
(2) 利用促進策の企画・実施	・平川市 ・住民 ・NPO法人ひらかわマイバスの会
(3) ビジョンの目標達成のための取り組みの実施	・平川市 ・住民 ・NPO法人ひらかわマイバスの会
(4) 地域資源の活用による利便性の向上	・平川市 ・協議会関係委員

5. 計画期間

平成21年度～23年度

はじめに

1. 計画の背景と目的

公共交通は自動車を利用できない人々、とりわけ運転免許を持たない高齢者や児童・生徒にとって、通院や買い物、通学などの日常生活を営むために不可欠な交通手段である。

ところが、世帯における自動車の保有と利用が進展するとともに公共交通の利用者は減少の一途をたどり、自動車を利用できない人々の生活交通を維持することが困難になってきている。これに対し、多くの自治体では多額の補助金を支出して生活交通の確保に努めており、平川市も毎年数千万円余りの補助金を支出して路線バスや平川市循環バスの運行を維持している。しかし、厳しい財政事情の中で市の対応にも限界があり、バスの減便がさらなる利用者の減少につながるという悪循環が生じている。

図 平川市内の公共交通利用者数の推移

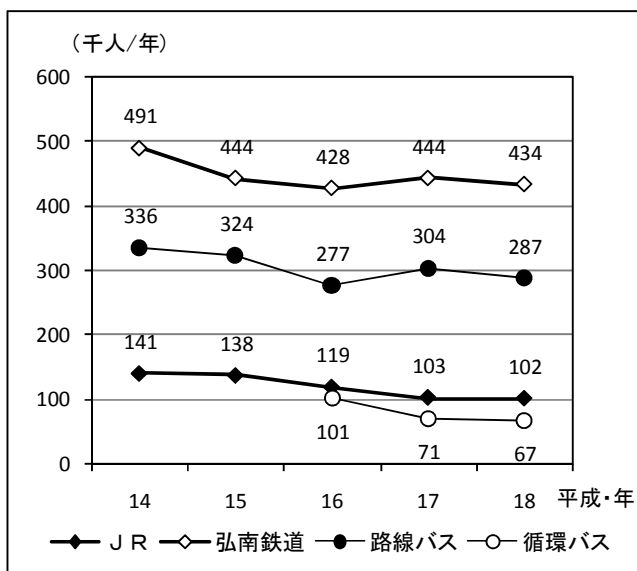
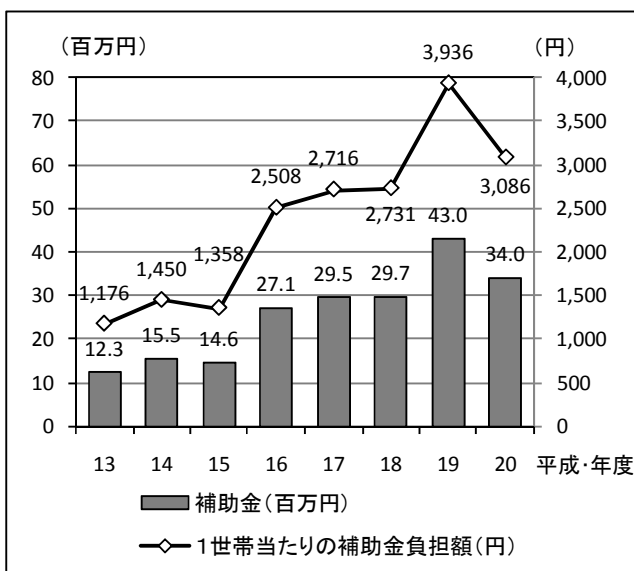
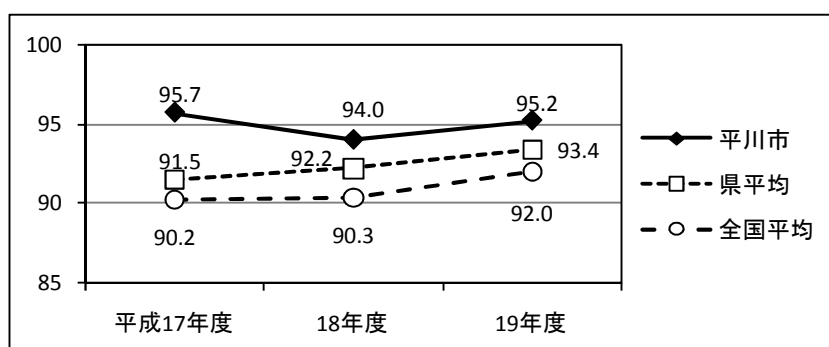


図 平川市バス補助金の推移



注：平成17年度以前は旧3町村の補助金の合計額である。

図 経常収支比率の推移



注：経常収支比率：収入の段階で使途が特定されていない財源である一般財源のうち、市税や地方交付税を中心とする毎年度の経常的な収入（経常一般財源）が、人件費、扶助費、公債費などの毎年度の恒常的な支出（経常的支出）にどの程度充当されているかを示す割合。比率が低いほど投資的経費や政策的な経費を充実することができ、財政構造が弾力性に富んでいると判断される。地方公共団体の財政構造の弾力性を図る指標の1つ。**経常収支比率が高い→自由に使えるお金が少ない**

一方、わが国では高齢社会が到来し、平川市でも市民の4人に1人は65歳以上である。市内には4人に1人が75歳以上という集落さえある。高齢化の進展とともに自動車を利用できない人が増加しており、一日数便の路線バスに合わせて生活を組み立てざるを得ない高齢者は少なくない。今後さらに高齢者が増えると見通される中、自動車への依存と公共交通離れが現在のすう勢で進展すると、「歳をとって公共交通が必要になったが、既に公共交通が無くなっていた」などということが実際に起こり、公共交通の衰退とともに地域全体が衰弱しかねない。

このような最悪のシナリオを回避するため、公共交通を維持・活用することは決して他人事ではなく将来の自分自身の問題であると市民の一人ひとりが認識し、行政・市民・関係機関が一体となって対応することが重要である。

表 平川市における高齢化の状況

項目	数値等	備考
平川市の人口	35,336人	平成17年国勢調査
平川市の65歳以上人口	9,111人	同上
65歳以上人口比率	25.8%	同上
75歳以上人口が25%以上の集落 <現在>	井戸沢 (37.8%) 温川 (30.0%) 切明 (25.0%) 湯ノ沢 (25.0%)	住民基本台帳人口 (平成20年7月)
75歳以上人口が25%以上の集落 <10年後>	温川 (57.1%) 湯ノ沢 (42.9%) 井戸沢 (37.5%) 切明 (32.7%) 山の上 (32.5%) 他6集落 (25~30%)	本協議会による平成30年の予測

このような状況の中、平成19年度にはNPO法人「ひらかわマイバスの会」が主催して、バス利用者や住民、行政、バス事業者などが集まる懇談会が開催され、平川市循環バスの一つである唐竹・広船線を題材として、平川市のバスサービスのあり方に関する検討が行われた。懇談会では、日頃の生活に必要なバスの便数とそれに対する運賃のあり方、地域住民の負担の要否や是非などについて活発に議論が行われた。その結果、利用者や住民は現状の100円という運賃を値上げしても生活に必要なバスの便数は確保してほしいという意思を明確に示し、行政も住民の意思を受け止め今後のバス運営の方針に反映させることとなった。

本調査はこのような背景や検討経緯を踏まえ、平川市内の公共交通に関する望ましい姿を展望するとともに、その改善に向けた公共交通計画を策定することを目的とするものである。

2. 調査の全体構成

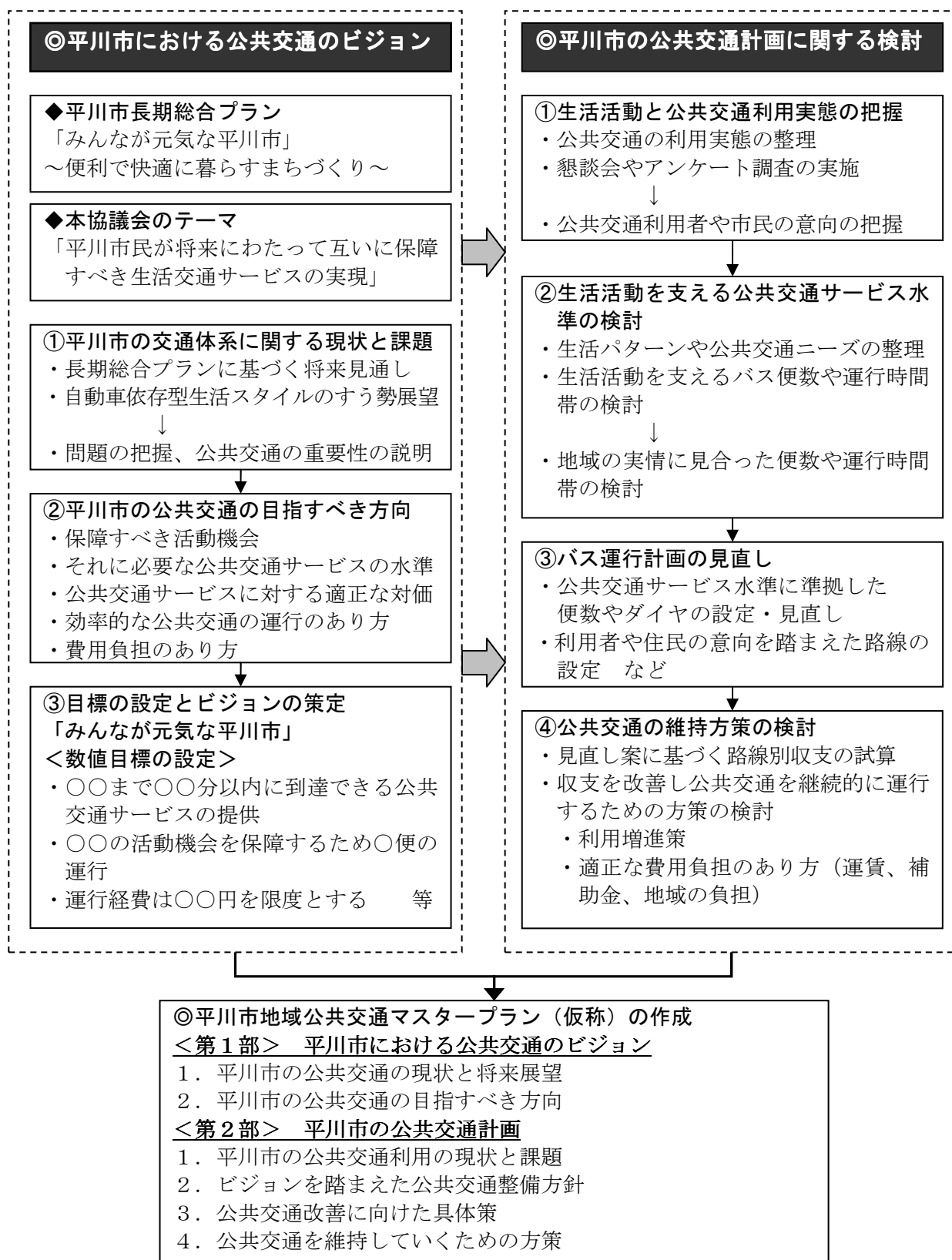
本調査の全体構成は次図に示すとおりであり、大きく2つの内容で構成される。

ひとつは、平川市の長期総合計画などを踏まえ、平川市における公共交通のビジョンを作成するものである。公共交通をとりまく平川市の現状を把握するとともに将来を展望し、「みんなが元気な平川市」という基本理念のもとで、公共交通のあるべき姿や具体的な目標を定める。

もう一つは、ビジョンを実現するための具体的な公共交通計画の具体化である。公共交通利用者や市民の意見を把握し、バス路線やサービス水準（便数、運賃など）の具体的な計画案を検討するものである。それらをまとめ、平川市における公共交通のマスタープランとする。

なお、本計画の対象区域は平川市全域、策定期間は平成21年度～23年度を予定している。

図 検討の全体構成

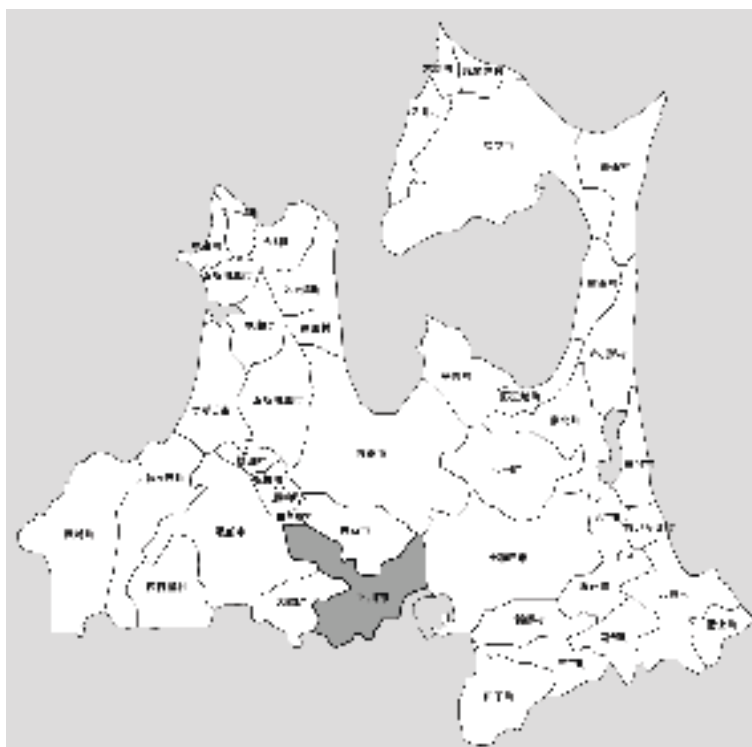


3. 平川市の概況

(1) 平川市の位置

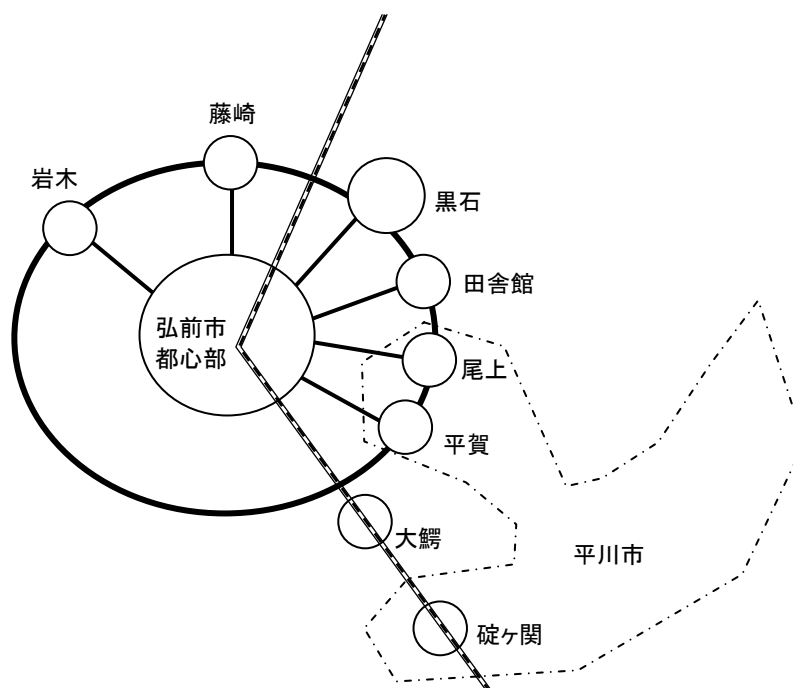
平川市は青森県津軽地方南部に位置する都市であり、平成18年1月1日に旧平賀町、旧尾上町、旧碓ヶ関村が合併して誕生した。

図 平川市の位置



広域的に見ると、平川市は、弘前市を中心とする都市圏の一翼を担う都市となっている。弘前市都心部には、商業、業務、行政、医療、学術、文化などの都市機能が集積し、その周辺部に住宅地が広がり、さらにその周りには、農業地帯と各都市の生活拠点が取り巻く構造となっている。これらの各拠点は、弘前市を中心とする放射・環状の道路網や、鉄道・バスなどの公共交通により連絡されている。平川市は、農業を基幹産業とし商工業ともあいまって地域の振興を図ってきているが、都市圏内のベッドタウンとしての役割も担っている。

図 弘前都市圏の圏域構成



(2) 平川市の人口

人口は 35,336 人（平成 17 年国勢調査）であり、そのうち 65 歳以上は 9,111 人、65 歳以上人口比率は 25.8%である。

表 平川市の人口と世帯数（平成 17 年国勢調査）

	世帯数 (世帯)	人口(人)			65歳以上	
		男性	女性	合計	人口(人)	比率
平賀町	6,158	10,331	11,729	22,060	5,382	24.4%
尾上町	2,865	4,723	5,387	10,110	2,589	25.6%
碓ヶ関村	1,027	1,432	1,734	3,166	1,140	36.0%
合計	10,050	16,486	18,850	35,336	9,111	25.8%

国勢調査による旧町村間の通勤通学流動を見ると、旧平賀町、旧尾上町、旧碓ヶ関村の 3 町村とも弘前市との関わりは強いが、旧 3 町村相互のつながりは相対的に弱い状況にある。

図 平川市常住者の就業地・通学地（15歳以上、平成17年国勢調査）

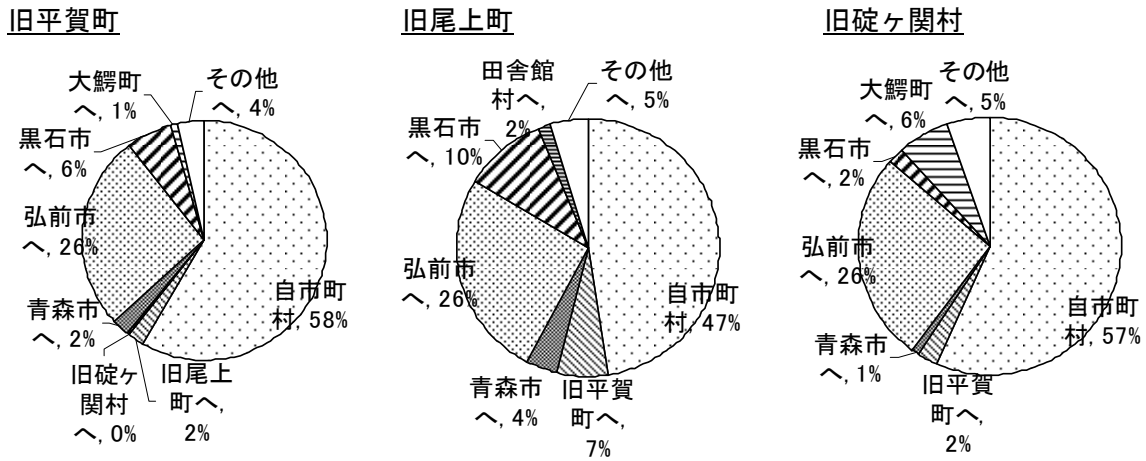
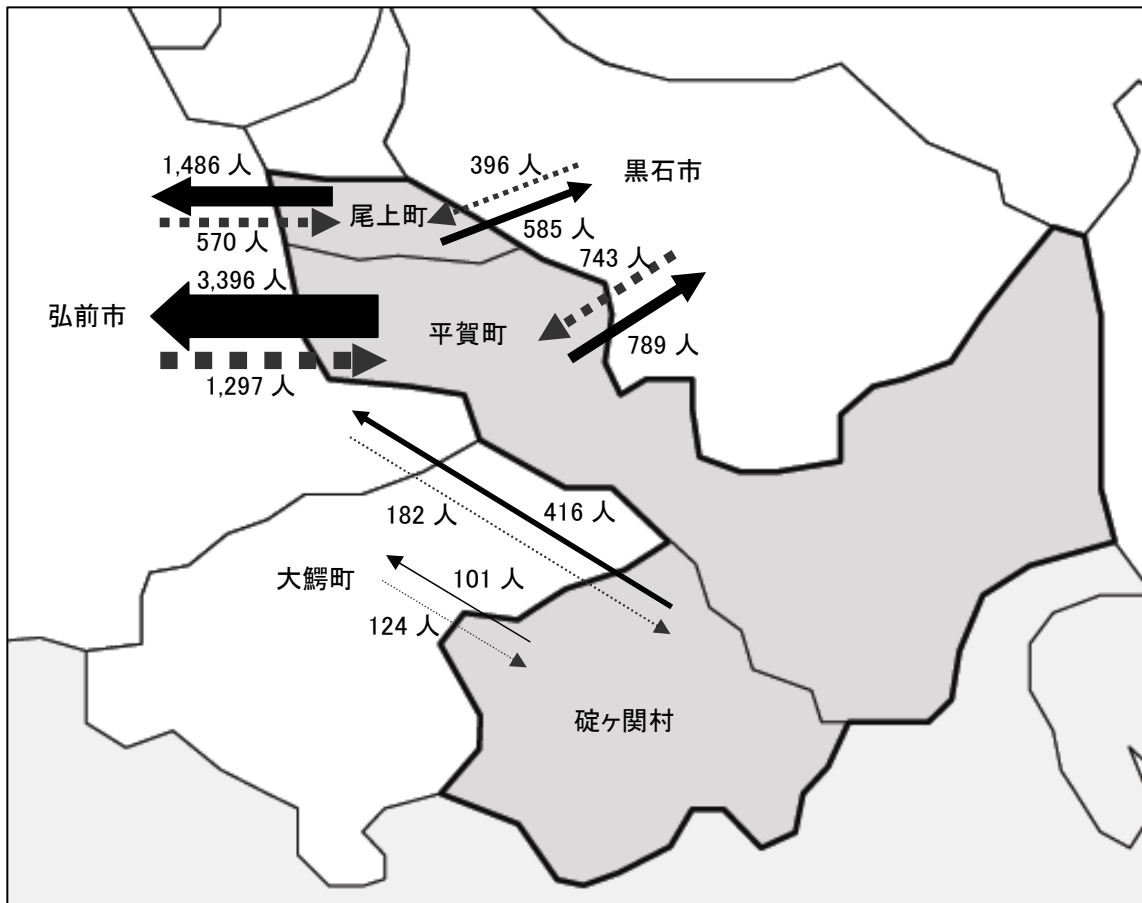


図 平川市の通勤・通学流動図（平成17年国勢調査）



凡 例	
	平川市から他市町へ通勤・通学
	他市町から平川市へ通勤・通学 (自町村を除く上位2市町を图示)

(3) 平川市の都市構造

平川市は、大きく平賀地域、尾上地域、小国・葛川地域、碓ヶ関地域の4地域に分けられる。

平賀地域は、水田として利用されている平坦地とリンゴ栽培が行われている台地部からなり、旧来からの街道筋に沿って集落が点在している。弘南鉄道平賀駅東側には、市役所、病院、商業施設などが集積し、地域の生活拠点が形成されている。また、近年、東北縦貫自動車道弘前線を生かした松崎工業団地も形成されている。

尾上地域は、平坦地の農業地帯に県道尾上日沼線・尾上金屋線を軸として東西に細長く集落地が連なり、その中心部の津軽尾上駅の東側周辺では、商業・業務機能が集積し地域の生活拠点が形成されている。国道102号バイパス沿道には、日沼農工団地も立地している。

小国・葛川地域は、国道102号に沿って集落地が点在しており、支所、小中学校が立地する葛川地区が地域の中心となっている。主たる交通動線は国道102号であり、黒石市との結びつきが強くなっている。

碓ヶ関地域は、津軽地域への玄関口に位置しており、JR碓ヶ関駅周辺の平地部がこの地域の中心であり、支所、小・中学校などが集積している。その他は山地となっており、谷筋に集落が点在している。この地域の主たる交通動線である国道7号、JR奥羽本線はともに弘前市に連絡しており、大鰐町や弘前市との結びつきが強い。

図 平川市の都市構成

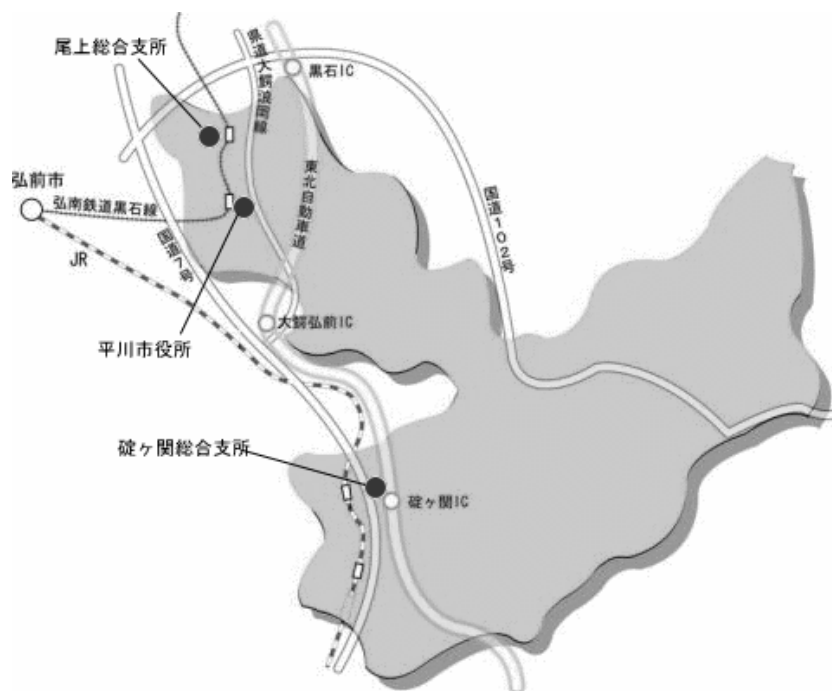
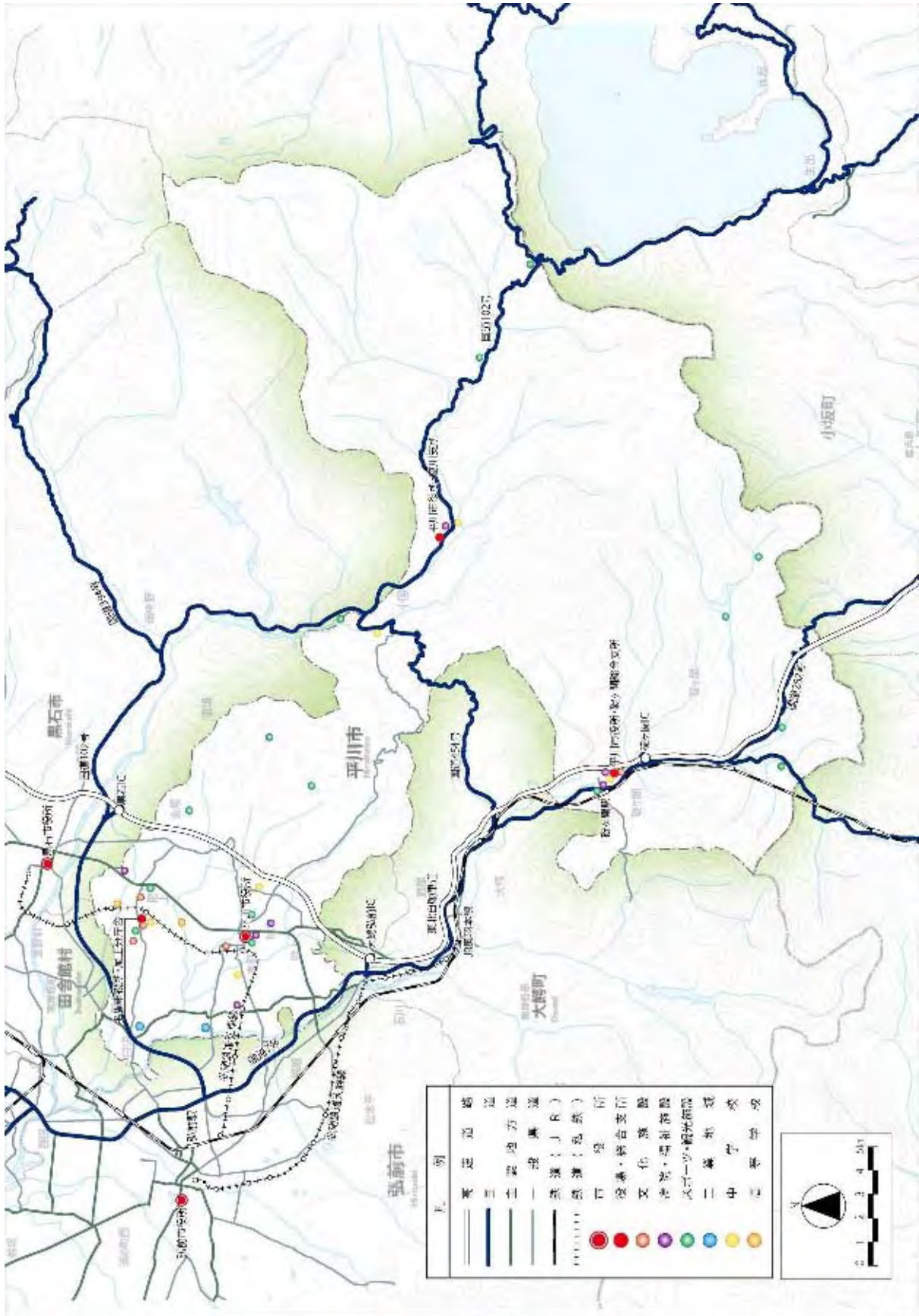


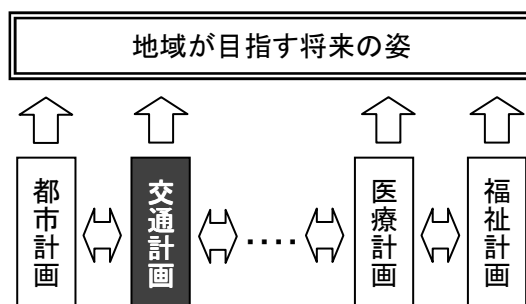
図 平川市の交通網及び主要施設立地状況



4. 上位計画等との関係

平川市では、町村合併後の新しいまちづくりを総合的かつ計画的に進めていくため、「平川市長期総合プラン」を平成19年6月に策定している。本調査では「平川市長期総合プラン」を上位計画として位置づけ、地域がめざす将来の姿を踏まえ計画検討を行う。

図 下位計画としての交通計画



出典：喜多秀行「過疎地における生活交通の確保に関する課題と展望」（運輸と経済平成19年3月）

表 平川市長期総合プランの概要（交通計画に関する記述）

名称	平川市長期総合プラン（平川市、平成19年6月）
構成・期間	基本構想：平成19～28年度（2007～2016年度）の10年間 基本計画：前期 平成19～23年度（2007～2011年度） 後期 平成24～28年度（2012～2016年度） 実施計画：3年間（毎年度見直すローリング計画）
計画フレーム	計画人口：35,000人（平成27年度（2015年度）） 世帯数：10,600世帯 1世帯あたりの人員：2.93人
公共交通体系の整備に関する方針 基本目標6 便利で快適に暮らすまちづくり 個別目標6-2 利用しやすい公共交通体系の整備	<p><基本方針> バス路線体系の整備 既存バス路線の運行形態の見直しや、市民、NPOなどの意見を取り入れた新たな路線・運行手法の検討・導入など、効率的で利便性の高い移送サービスの確保に努めます。</p> <p><主要施策> ①バス路線の検討 路線バスについては、市民の生活路線として重要な役割を果たしており、今後も運行確保について、関係機関に継続的に要望していきます。</p> <p>②バス利用の促進 環境に配慮し、自家用車から公共交通機関への利用を促進します。</p>

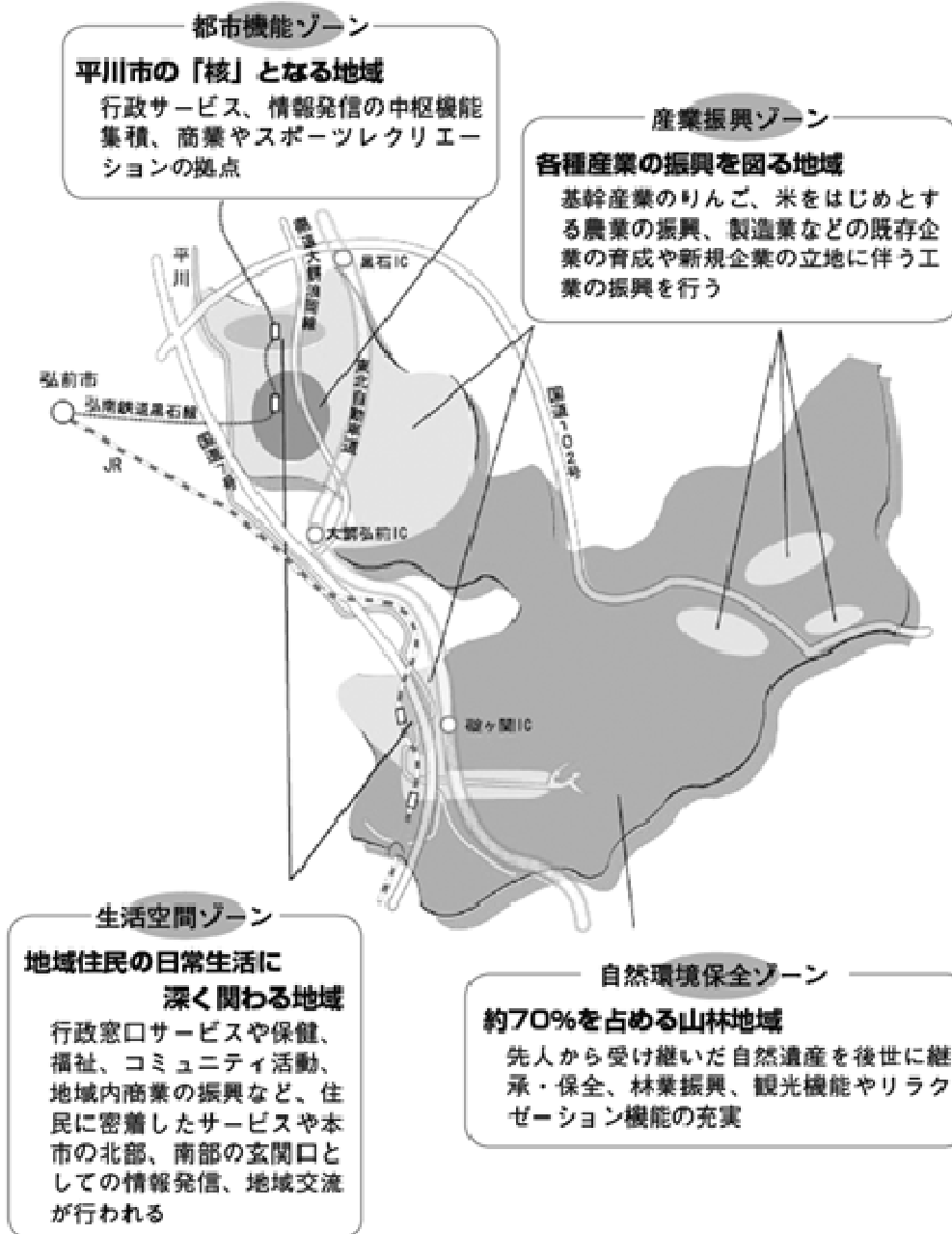
出典：平川市長期総合プラン

図 平川市の将来像（平川市長期総合プランによる）

○市民の希望（基本理念）

『ひと・地域・産業がきらめくまちをめざして』

- 理想のまち 1； 個性が尊重され、ひとがきらめくまち
- 理想のまち 2； 地域住民との協働作業できらめくまち
- 理想のまち 3； 快適な生活空間が確保され、地域がきらめくまち
- 理想のまち 4； 地域の特性を生かした産業がきらめくまち



5. 計画の位置づけ

平川市地域公共交通マスタープランは、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（平成19年10月1日に施行）に基づく地域公共交通総合連携計画として策定するものである。

同法の目的（法第1条の記載内容）および同法による「地域公共交通活性化・再生総合事業」の概要を次に示す。

表 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の目的

近年における急速な少子高齢化の進展、移動のための交通手段に関する利用者の選好の変化により地域公共交通の維持に困難を生じていること等の社会経済情勢の変化に対応し、地域住民の自立した日常生活及び社会生活の確保、活力ある都市活動の実現、観光その他の地域間の交流の促進並びに交通に係る環境への負荷の低減を図る観点から地域公共交通の活性化及び再生を推進することが重要となっていることにかんがみ、市町村による地域公共交通総合連携計画の作成及び地域公共交通特定事業の実施に関する措置並びに新地域旅客運送事業の円滑化を図るための措置について定めることにより、地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫を総合的、一体的かつ効率的に推進し、もって個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的とする。

図 「地域公共交通活性化・再生総合事業」の枠組み



出典：国土交通省ホームページ

計画の概要

■ 計画の位置づけと全体構成

生活の現状と将来展望

(背景) 公共交通サービス水準の低下

- ・ 自動車の保有・利用の進展→公共交通利用者の減少
- ・ 厳しい財政状況→公共交通に対する補助金の限界
- ・ バスの減便→さらなる利用者減少という悪循環

○平川市における生活の現状

- ・ 高齢化が進展…4人に1人が75歳以上という地区も
- 車を利用できない高齢者が増加
- ・ バスの時刻に合わせた生活(買物や通院)の組立て
- 文化センターや温泉施設などに行けない
- バスの減便により外出がさらに困難に
- ・ 通勤・通学…朝夕・駅までのバスがなく車を使えない
- い人や高校生は家族の送迎に頼らざるを得ない状況

○このまま進んでしまえば…(将来の悪いシナリオ)

- ・ 送迎できる人がいなくなり、外出できなくなった…
- ・ 歳をとって運転できなくなったが、家の近くにはもうバスは走っていない…バスがないと買物にも行けないことに気づいたが既に手遅れ…

→このままでは高齢化とともに地域が衰弱してしまう

- ・ その他にも…
- 80歳を過ぎて運転しているが、高齢者の交通事故が続発… 地球温暖化が進み最高気温が40℃を超える日も… 他に使う予算が増え、市が公共交通に使える予算は年々減少… など様々な問題が発生

こうならないために…

- 公共交通の活用・自動車に依存し過ぎない生活の実践
- ・ 公共交通の維持・活用(みんなで守り・利用する)
- 今は他人事でも将来は自分自身の問題、バス利用者だけでなく地域の問題という意識の涵養
- ・ 自動車に頼り過ぎない生活の実践
- 行政・市民・関係機関が一体となって、できることから少しずつでも

◆平川市のまちづくりの目標(平川市長期総合プラン)

<基本理念:ひと・地域・産業がきらめくまちをめざして>

◇分野別の計画



◆平川市地域公共交通連携計画

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく計画

<計画の目標:みんなが元氣な平川市>

【地域交通計画改善のための5つの視点】

(1)あらゆる人に対するモビリティの確保

- ①公共交通の目標サービス水準の設定
- ②高齢者の外出機会の向上
- ③公共交通による外出機会・範囲の拡大

(2)地球環境の保護・改善

- ④ノーカーダーの実践
- ⑤各家庭でのマイカー走行距離の抑制
- ⑥公共交通利用者の増加

(3)移動者の交通安全・移動中の犯罪防止

- ⑦高齢者・子供の交通事故の減少
- ⑧高齢者の公共交通利用への転換
- ⑨公共交通の安全性の向上

(4)地域資源の統合・活用

- ⑩生活サービス施設の集約立地
- ⑪交通機関相互の乗り換え利便性向上
- ⑫乗換等の情報提供の充実

(5)地域経済の効率向上と持続的成長

- ⑬中心市街地のにぎわいの向上
- ⑭イベント開催等による地域の活性化

実現のための取り組み

■ 施策の実施に向けて

○取り組み方針

- ・ 市民や関係者のみんなが共通の問題意識をもって
- ・ 市民や町会などが主体的に参画しながら
- ・ 少しずつでも良いから目標に向かって進んでいく。

○地域公共交通協議会の役割

- ・ 各機関が関連する部分について、目標達成のための施策を具体化する。
- ・ 市民の協力を得ながら主体的に施策を実施する。
- ・ 定期的に施策を評価し、必要な見直しを行う。

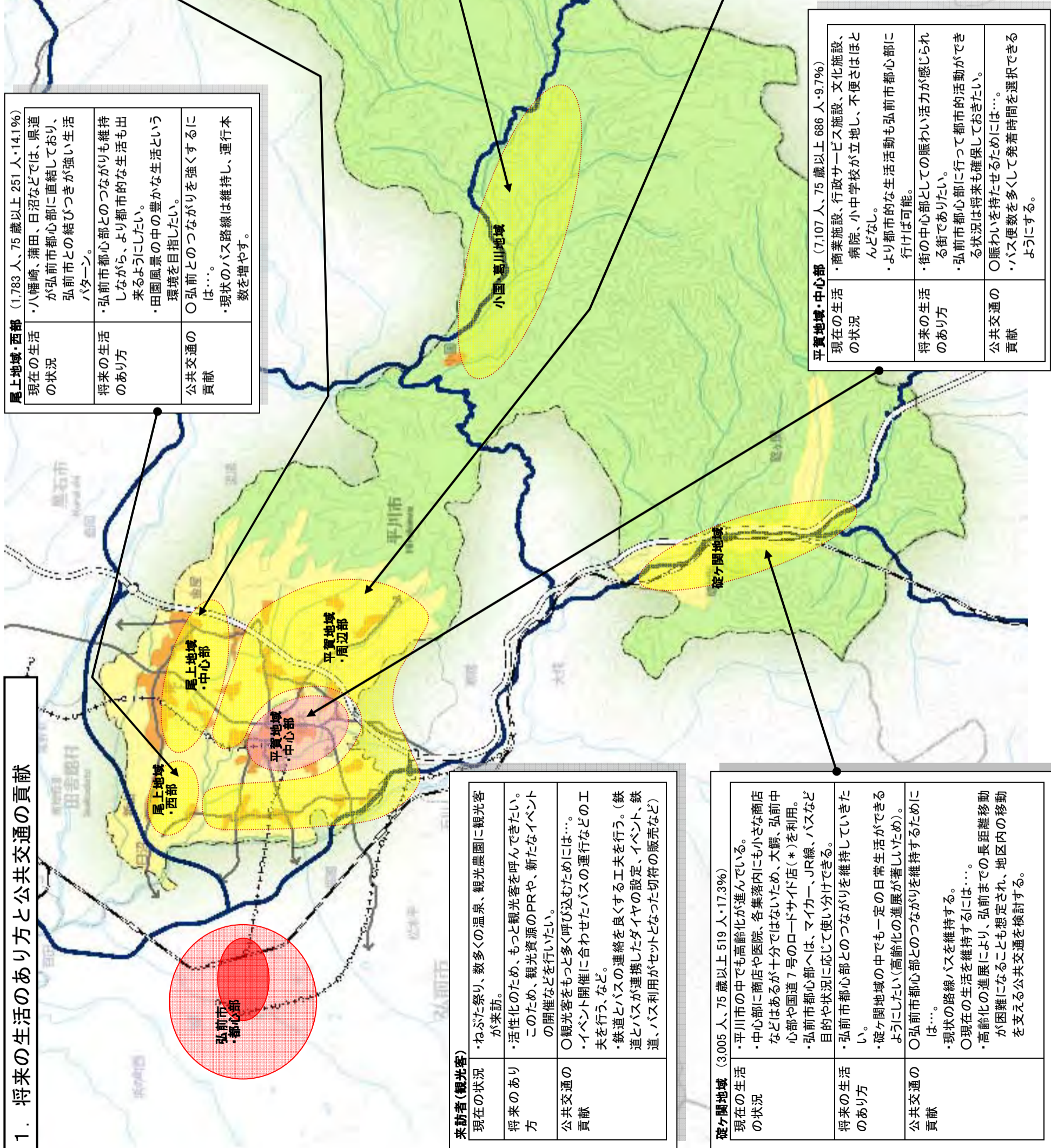
○地域公共交通活性化・再生総合事業計画による取組

- ・ 国の補助を受け実施(平成21年度～最大3カ年)
- ・ 市民の意見の反映、定量的な評価などを実施
- 施策の見直し・改善を図り、より良いものに。

【活性化・再生総合事業のメニュー(案)】

- (1) 平川市循環バスの活性化
 - ①通学バスの実証運行(新屋地区)
 - ②増便と適切な費用負担(運賃200円)に関する実証(唐竹・広船線、新屋・尾崎線)
 - ③利用の少ない路線の統合と増便・隔日運行の実証(杉館・松崎線、岩館・大坊線)
- (2) 新たなコミュニティバスの運行(尾上⇄平賀)
- (3) 公共交通の利用促進策の実施
 - ①地域の公共交通の利用案内(チラシ)の作成
 - ②公共交通利用促進のためのイベント等の企画
- (4) ビジョンの目標達成に向けた取組
 - ①地域におけるノーカーダーなどの実践
 - ②バスを使った高齢者の外出機会の支援策の企画

1. 将来の生活のあり方と公共交通の貢献



尾上地域・西部 (1,783人、75歳以上251人・14.1%)

現在の生活の状況	・八幡崎、蒲田、日沼などでは、県道が弘前市都心部に直結しており、弘前市との結びつきが強い生活パターン。
将来の生活のあり方	・弘前市都心部とのつながりも維持しながら、より都市的な生活も出るようにしたい。 ・田園風景の中の豊かな生活という環境を目指したい。
公共交通の貢献	○弘前とのつながりを強くするに は…。 ・現状のバス路線は維持し、運行本数を増やす。

尾上地域・中心部 (8,300人、75歳以上994人・12.0%)

現在の生活の状況	・尾上駅を中心に商業施設、行政サービス施設、文化施設、病院、小中学校が立地。 ・商店や病院は数少ないので、平賀や黒石の商業施設や病院を利用。
将来の生活のあり方	・日常生活において、平賀の中心部とのつながりを強くしたい。 ・弘前市都心部とのつながりも維持しながら、より都市的な生活も出来るようにしたい。
公共交通の貢献	○平賀中心部とのつながりを強くするには…。 ・平賀中心部に至るコミュニティバスの運行を行う。 ○弘前とのつながりを強くするには…。 ・尾上駅へのバスによるアクセスを便利にする。

小国・葛川地域 (631人、75歳以上120人・19.0%)

現在の生活の状況	・小さな商店などはあるが、黒石中心部や弘前市都心部を利用。地域内には高校がなく、黒石、平賀、弘前に通学。 ・週末のまとめ買い、買い物ついでに病院、通勤・通学ついでに買い物といったパターン。 ・小国と葛川以外は、100人未満の集落で若い人が少なく、高齢者中心の生活パターン。
将来の生活のあり方	・現在の生活のあり方を維持していきたい。 ・豊かな自然環境の中での生活を目標したい。 ・ただし、高齢化の進展でマイカーが使いにくい状況を考えなくては生活支援策が必要。 ・“限界集落”では生活支援策が必要。
公共交通の貢献	○マイカーが使えなくても現在の生活を維持していきたいためには…。 ・現状のバス路線を維持する。 ○限界集落の生活を支援するための最小限の公共交通は維持する。

平賀地域・周辺部 (13,992人、75歳以上1,912人・13.7%)

現在の生活の状況	・集落内に商店はあるが、平賀中心部やロードサイド店を利用。 ・西側集落は、弘前市との結びつきが強くなり、工業団地などにより生活環境が変化。 ・唐竹、広船、尾崎などでは、マイカーを持たない高校生や高齢者は、生活に制約が多い。特に、冬期は苦勞が多くなる。
将来の生活のあり方	・現在の生活のあり方を維持していきたい。 ・田園風景の中の豊かな生活という環境を目指したい。 ・ただし、高齢化の進展でマイカーが使いにくい状況を考えなくてはならない。
公共交通の貢献	○マイカーが使えなくても現在の生活を維持していくためには…。 ・生活の時間帯に見合ったバスを運行する。 ○良好な環境を維持していくためには…。 ・地域全体で環境に配慮した暮らしをする。 →中高生のマイカー送迎を自粛。 →日常生活において、できるだけバス利用。

平賀地域・中心部 (7,107人、75歳以上686人・9.7%)

現在の生活の状況	・商業施設、行政サービス施設、文化施設、病院、小中学校が立地し、不便さはほとんどなし。 ・より都市的な生活活動も弘前市都心部に 行けば可能。
将来の生活のあり方	・街の中心部としての賑わい活力が感じられる街でありたい。 ・弘前市都心部に行って都市的活動ができる状況は将来も確保しておきたい。
公共交通の貢献	○賑わいを持たせるためには…。 ・バス便数を多くして発着時間を選択できるようにする。

来訪者(観光客)

現在の状況	・ねぶた祭り、数多くの温泉、観光農園に観光客が来訪。
将来のあり方	・活性化のため、もっと観光客を呼んできたい。このため、観光資源のPRや、新たなイベントの開催などを行いたい。
公共交通の貢献	○観光客をもっと多く呼び込むためには…。 ・イベント開催に合わせてバスの運行などの工夫を行う、など。 ・鉄道とバスの連絡を良くする工夫を行う。(鉄道とバスが連携したダイヤの設定、イベント、鉄道、バス利用がセットとなった切符の販売など)

碓ヶ関地域 (3,005人、75歳以上519人・17.3%)

現在の生活の状況	・平川市の中でも高齢化が進んでいる。 ・中心部に商店や医院、各集落内にも小さな商店などはあるが十分ではないため、大鰐、弘前中心部や国道7号のロードサイド店(*)を利用。 ・弘前市都心部へは、マイカー、JR線、バスなど目的や状況に応じて使い分けできる。
将来の生活のあり方	・弘前市都心部とのつながりを維持していきたい。 ・碓ヶ関地域の中でも一定の日常生活ができるようにしたい(高齢化の進展が著しいため)。
公共交通の貢献	○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。 ○現在の生活を維持するには…。 ・高齢化の進展により、弘前までの長距離移動が困難になることも想定され、地区内の移動を支える公共交通を検討する。

* : 巻末の用語解説を参照

2. 地域交通計画改善のため5項目 ～将来のあり方と公共交通の貢献～

5つの視点	現在の状況	すう勢展望（望ましくないシナリオ）	将来のあり方	[公共]交通が貢献できること
<p>① あらゆる人に対するモビリティの確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域に住むみんなが日常の生活を営むために目的とする場所に移動できること（モビリティの確保）が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> マイカー族（自動車保有し、自由に使える車がある人）は自動車の利用によりモビリティ（*）を確保している。 送迎族（自身は運転免許を持たないが、家族や知人に気軽に送迎を頼める人）は自動車による送迎によりモビリティを確保。 公共交通族（自動車を自由に使えない人や送迎してもらえない人がいない人）は徒歩や自転車、公共交通によりモビリティを確保しているが、バスの時刻に合わせて生活を組み立てるなどの制約がある。特に、バスの便数が少ない地域では制約が大きい。 	<ul style="list-style-type: none"> 女性や高齢者の免許保有率が一層向上し、マイカー族が増加する。 高齢化の進展により免許を持たない高齢者も増加、高齢単身世帯の増加などにより公共交通族の増加が見込まれる。 自治体の財政状況が一層厳しくなり、公共交通の維持に対する自治体の補助金が減少、公共交通サービスが低下する。 それによって公共交通族のモビリティは低下、移動に対する制約が厳しくなる。 	<ul style="list-style-type: none"> 自家用車利用が出来ない人に対して、心身の健康のために商店、病院、学校、公共サービス、スポーツ、温泉など日常必要とするところへのアクセス（*）できるよう、バスをはじめとする地域の公共交通体系の改善が必要となる。 行政、利用者、地域（町会や地域住民）が一体となって、公共交通の運営・維持に努めることが重要になる。 	<ul style="list-style-type: none"> 自動車を利用できない人のモビリティを確保するためには… 生活パターンに応じたバスの運行などにより、日常生活に最低限必要な移動手段を確保する。
<p>② 地球環境の保護・改善</p>	<ul style="list-style-type: none"> マイカー族は自動車を自由に使っている。 近距離の移動や通学の送迎など、徒歩、自転車、公共交通が利用できる（利用すべき）移動にも自動車を使っている人が少なくない。 	<ul style="list-style-type: none"> 女性や高齢者の免許保有率が一層向上し、マイカー族が増加する。 それに伴って自動車利用は一層増加する。 低公害車が普及し1台当たりのCO₂の排出量は低下するが、自動車利用の増進とあいまってCO₂の排出総量は大きく減少しない。 	<ul style="list-style-type: none"> 地球環境に影響を及ぼすCO₂の削減に向け、過度に車に頼らないライフスタイルを実践する。 	<ul style="list-style-type: none"> 過度な自動車依存から脱却するためには… 生活パターンや移動ニーズに応じた公共交通を運行する。（通学に利用できるバスの運行など） ノーカーデーの設定に合わせたバスの運行などをを行い、自動車利用者も公共交通を利用する機会を作る。
<p>③ 移動者の交通安全・移動中の犯罪の防止</p> <ul style="list-style-type: none"> 安全・快適に移動できるよう交通安全や犯罪防止などにも配慮しておく必要がある。特に、高齢者や子供に対する安全確保の対策が重要である。 	<ul style="list-style-type: none"> 交通事故は全体的に減少する中で、高齢ドライバーの増加などに伴い、高齢者の交通事故が増加している。 全国的に見れば、通学中の交通事故や通学中に巻き込まれる事件が発生している。 	<ul style="list-style-type: none"> 10年後、65歳以上の運転免許保有者は1.9倍に増加（保有率53%）、75歳以上では2.6倍（同34%）に。 それにより、現状でも増加している高齢者の交通事故が一層増加する。 社会的な風潮の変化により、外出中の子供が巻き込まれる事件は増加する。 	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者が車に頼らなくても良い生活スタイルやまちづくりを整える。 子供が安全に歩いたり自転車に乗れる環境を整える。また、鉄道やバスを安心して利用できる乗り物にする。 	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者が車に頼らなくても良いためには… 生活パターンに応じたバスの運行や、地域の有志による輸送サービスの実施などにより、高齢者自らが運転しなくても日常生活に必要な移動ができるよう、地域の実情に応じて対応する。 通学時間帯の路線バス運行などにより、遠距離通学の児童・生徒の安全性を高める。
<p>④ 地域資源の統合活用</p> <p>a) 土地利用計画との統合</p> <ul style="list-style-type: none"> 土地利用計画と交通計画とを相互に整合的に策定することが、全体効率、利用する住民の立場からみると重要である。 	<ul style="list-style-type: none"> 交通計画が自動車中心に作られてしまっている。ロードサイド店（*）の無秩序な立地、中心市街地からの商業施設撤退などが生じている。 その結果、自動車利用を助長し、環境負荷やエネルギー消費の大きくなると不便なまちなり、自動車利用が出来ないと不便なまちなりもなっている。 	<ul style="list-style-type: none"> 高齢化の進展や人口減少などを背景に、中心市街地からの商業施設撤退はもとより、ロードサイドの大規模商業施設が統合・集約される。 ますます自動車利用が出来ないと不便なまちなりになる。 	<ul style="list-style-type: none"> 商業機能や生活に必要な機能（医療、金融、行政など）を市の中心部に集約して配置する。 （古くなった施設の更新や統廃合などを契機に、公共施設などを集約して配置する）。 	<ul style="list-style-type: none"> 機能的でまとまりのあるまちづくりを目指すためには… 市内の各地域と市の中心部をバスなどの公共交通で結び、自動車を利用しなくても良いまちづくりを目指す。
<p>b) 交通手段間の統合</p> <ul style="list-style-type: none"> 近隣市町との連携による利用しやすい鉄道・バスのネットワークやダイヤを確立することが重要である。 	<ul style="list-style-type: none"> 弘南鉄道は概ね30分間隔の分かり易いダイヤで運行している。 J R奥羽本線も碓ヶ関～弘前間は1時間に1本程度の運行頻度である。 弘南鉄道に接続する路線バス（黒石尾上線、弘前尾上線）のダイヤは必ずしも鉄道と接続していない。J Rとバスの接続はない。 	<ul style="list-style-type: none"> 弘南鉄道は30分～1時間に1本、J Rは1時間1本程度の運行は維持。 鉄道に接続するバスが減少（減便または路線廃止に）。 	<ul style="list-style-type: none"> 車に頼らなくても良いライフスタイルの実現、公共交通族のモビリティ確保のため、鉄道とバスがうまく接続したダイヤや設定が必要。 乗換の物理的抵抗の軽減、バス～鉄道～出先での滞在時間を含めた一体的な情報提供などにより、より結びつきを強くする。 	<ul style="list-style-type: none"> 交通機関の連携をより強めていくには… 駅を発着するバスは、鉄道の発車・到着時刻との連携を図る。 バスの時刻+乗換の鉄道時刻+滞在先での時間などを一体的に表したカード状のチラシなどを作成・配布するなど、情報提供の連携も図る。
<p>⑤ 地域経済の効率向上と持続的成長</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通アクセス面で賢い配慮をすることによって、生活者のQOL（Quality of Life）（*）を高め、地域・生活者の経済的地位の向上が可能となる。 	<ul style="list-style-type: none"> 自動車利用を前提とした生活が浸透、郊外の道路沿いに商業施設などが立地し、中心部の活力が低下している。 生活のための移動距離が長くなるなどの非効率が生じている。（自動車が利用できる人はそれを非効率と思っていない）。 	<ul style="list-style-type: none"> 郊外の道路沿いの商業施設の立地などが進展、中心部の商業機能などが衰退。 発展途上国のガソリン消費量の増加などにより国内の燃料供給が逼迫、燃料費の高騰などによって自動車利用が困難に。 自動車利用前提の土地利用が地域発展の足かせに。 	<ul style="list-style-type: none"> 商業機能や生活に必要な機能（医療、金融、行政など）を市の中心部に集約して配置することにより、移動の効率化を図る。 それによって中心部の発展を図るとともに、自動車に過度に依存しないまちなり、持続可能なまちなりの発展が期待できる。 	<ul style="list-style-type: none"> 地域経済の活性化や効率向上のためには… 市内の各地域と市の中心部をバスなどの公共交通で結び、自動車を利用しなくても良いまちづくりを目指す。

3. 平川市における公共交通の将来ビジョン

「平川市民が将来にわたって互いに保障すべき生活交通サービス水準」の決定

「みんなが元氣な平川市」の実現に向けて、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、定期的な調査を通じて目標達成状況をチェックする。

5つの視点	現状と課題	目標	目標値、評価方法など	施策<実施・推進主体>
① あらゆる人に対するモビリティの確保	<ul style="list-style-type: none"> マイカー族は自動車を自由に利用してモビリティを確保できるが、高齢化の進展や高齢単身世帯の増加により公共交通族の増加が見込まれる。 自治体の財政が一層厳しくなり、公共交通サービスの維持が難しくなることが懸念される。 自動車を利用できない人に対し、日常生活で必要な場所への移動ができるよう、地域の公共交通体系の改善が課題となる。 行政、利用者、地域が一体となって公共交通の運営・維持に努める。 	<p>①日常生活に必要な公共交通サービス水準の設定</p> <ul style="list-style-type: none"> 集落の人口や交通目的に応じた公共交通サービス水準の設定 <p>②高齢者の外出機会の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 身体的には元気でも交通手段がないために外出できない高齢者の人数を減らす（外出率を高める）。 一人当たりの外出頻度を増やす。 <p>③公共交通による外出範囲・外出時間帯の拡大</p> <ul style="list-style-type: none"> ダイヤの改善等により、公共交通を利用した外出の範囲を拡大する。 公共交通を利用して外出できる回数を増やす。 公共交通を利用して外出できる時間帯を拡大する。 	<p>目標値、評価方法など</p> <ul style="list-style-type: none"> 例えば、人口1,000人に対し通勤・通学用のバスを1便、買い物・通院用のバスを3便運行することを目安とするなど。 外出できない高齢者の割合を10%以下に抑える。 1週間のうち3日以上は買い物・娯楽等の外出をする。 公共交通を利用して弘前に16時まで滞在できるようにする。 公共交通を利用して買い物や通院に1日最低2回は外出できる機会を設ける。 	<p>施策<実施・推進主体></p> <ul style="list-style-type: none"> 利用者のニーズ・利用したい時間帯を踏まえた公共交通のダイヤ設定。 地域に関連する公共交通機関の情報を網羅し1冊にまとめた案内書の作成、乗継や帰宅時刻・滞在時刻もわかるような冊子・チラシの作成などによりわかりやすい情報提供。 外出機会を創出する催しの企画・開催 市、交通事業者、ひらかわマイバスの会、老人クラブ、各町会
② 地球環境の保護・改善	<ul style="list-style-type: none"> 自動車が生活のあらゆる面に浸透、自動車の利用を前提とした生活が一般化。 さらに自動車を自由に使い続けられれば環境負荷がさらに増加。 環境負荷を軽減するには、自動車依存型のライフスタイルから転換する必要がある。 一方で、自動車を全く使わない生活も考えにくく、日常生活の中で少しでも自動車を使わない生活を実践する。それを習慣づけ、頻度・範囲を拡大していく。その「参加者」を増やす。 	<p>①ノーカーデー等の実践</p> <ul style="list-style-type: none"> 週に1日、月に1日、自動車を使わないノーカーデー（*）を一人ひとりが自らの生活スタイルに合わせて設定し実践する。 例）ノーカーデー、ノー送迎デー、バス買い物デー、公共交通お出掛け休日等 <p>②マイカー走行距離の抑制</p> <ul style="list-style-type: none"> 各世帯でマイカーの走行距離の上限（月間・年間）を定め、それ以上使用しないことを実践する。 <p>③公共交通利用者の増加</p> <ul style="list-style-type: none"> 弘南鉄道、市内循環バスの利用者数を減少させないようにする。 	<p>それを実践する世帯数・人数を毎年増やす。</p> <ul style="list-style-type: none"> 5年後に50%の世帯が実施することを目指す。 住民アンケート調査を年に1回実施し、実践の状況を把握する 各世帯の走行距離を毎年3%ずつ減少させ、5年後には15%の削減を目指す。 毎年の利用者数を減少させせない。 	<ul style="list-style-type: none"> ノーカーデーの帰宅時間帯にバスを運行し、ノーカーデーへの取り組みを促進する。 市内中心部等の商業施設において、バス利用者に対する割引販売を行う。 日や曜日を定め、買い物物の時間帯に便利なバス（買い物お出掛けバス）、商業施設や病院を巡回するバスなどを運行し、公共交通を利用した外出を支援する。公共交通利用を習慣づける。 市、交通事業者、商工会、各町会、住民
③ 移動者の交通安全・移動中の犯罪の防止	<ul style="list-style-type: none"> 交通事故は全体的に減少する中で、高齢者の交通事故が増加している。 今後高齢ドライバーは一層増加、交通事故の増加も懸念され、高齢者が車に頼らなくても生活できる環境づくりが求められる。 また、児童・生徒の移動中の安全などにも配慮する必要がある。 	<p>①高齢者の交通事故の減少</p> <ul style="list-style-type: none"> 高齢者の関わる交通事故率を減少させる。 <p>②高齢者の公共交通利用への転換</p> <ul style="list-style-type: none"> 自動車の利用を取りやめ、公共交通を利用する高齢者を増やす。 <p>③子供の交通事故の減少</p> <ul style="list-style-type: none"> 児童・生徒の交通事故率を低下させる。 <p>④公共交通の安全性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> 誰もが安全に安心して利用できる公共交通を実現する 	<p>高齢者に対する安全運転講習の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> 運転免許証返納の推進 生活パターンに応じたバスの運行や、地域の有志による輸送サービスの実施など、高齢者自らが運転しなくても日常生活に必要な移動ができるよう、地域の実情に応じて対応する。 通学時間帯の路線バス運行などにより、遠距離通学の児童・生徒の安全性を高める。 交通安全指導、交通安全キヤンペーンの実施 警察、運輸支局、交通事業者、学校、老人クラブ 	<p>高齢者に対する安全運転講習の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> 運転免許証返納の推進 生活パターンに応じたバスの運行や、地域の有志による輸送サービスの実施など、高齢者自らが運転しなくても日常生活に必要な移動ができるよう、地域の実情に応じて対応する。 通学時間帯の路線バス運行などにより、遠距離通学の児童・生徒の安全性を高める。 交通安全指導、交通安全キヤンペーンの実施 警察、運輸支局、交通事業者、学校、老人クラブ

*：巻末の用語解説を参照

5つの視点	現状と課題	目標	目標値、評価方法など	施策<実施・推進主体>
④地域資源の統合活用 a) 土地利用計画との統合	<ul style="list-style-type: none"> 交通計画が自動車中心に作られ環境負荷やエネルギー消費の大きなまち・自動車利用が由来しないと不便なまちもなっている。 放置すれば中心市街地が衰退、ロードサイド型の施設が増加するなど、ますます自動車がないと不便なまちになる。 	①生活サービス施設の集約立地（土地利用） <ul style="list-style-type: none"> 中心市街地において生活サービス施設の集約立地を図る。 集落内の生活サービス施設数を増加させる。 	<ul style="list-style-type: none"> ロードサイドに立地する生活サービス施設の数、店舗の延床面積を一定範囲内に抑制する。 集落内のロードサイド型施設を除いた施設の数を増加させる。 	<ul style="list-style-type: none"> 市内の各地域と市の中心部をバスなどの公共交通で結び、自動車を利用しなくても商業施設や医療機関などに容易にアクセスできるまちづくりを目指す。 市、交通事業者、商工会
b) 交通手段間の統合	<ul style="list-style-type: none"> 弘南鉄道やJR奥羽本線は市民のモビリティ確保には充分な運行水準である。 バスの運行頻度や鉄道とバスの連携には改善余地もあり、鉄道・バスのダイヤ上の接続や乗換における物理的な抵抗の軽減等により、公共交通の利用のしやすさの向上、車に頼らないライフスタイルの実現に寄与することが望まれる。 	①交通機関相互の乗り換え利便性の向上 <ul style="list-style-type: none"> 鉄道とバスの乗換え時間が一定範囲内に納まるようにダイヤを設定する。 ②乗換情報提供の充実 <ul style="list-style-type: none"> 乗り換え情報の提供を充実させ、鉄道・バス利用における利便性の向上を図る。 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道～バスは原則として接続するように努める。 <ul style="list-style-type: none"> 地域密着型の時刻表やチラシなどを制作し市域全戸配布する。 情報提供資料を年1回は更新する。 鉄道・バス時刻表、利用手引などのHPへのアクセス数を毎年増やす。 	<ul style="list-style-type: none"> 駅を発着するバスは、鉄道の発車・到着時刻との連携を図る。 バスの時刻＋乗換の鉄道時刻＋滞在先での時間などを一体的に表したカード状のチラシなどを作成・配布するなど、情報提供の連携も図る。 市、交通事業者、ひらかわマイバスの会
⑤地域経済の効率向上と持続的成長	<ul style="list-style-type: none"> 自動車利用を前提とした生活が浸透、郊外の道路沿いに商業施設などが立地し、中心部の活力が低下している。 生活のための移動距離が長くなるなどの非効率が生じている。 放置すれば沿道立地がさらに進展し中心部の商業機能は衰退。 	①中心市街地のにぎわいの向上 <ul style="list-style-type: none"> 中心市街地への来訪者数を増加させる。 それを通じて地域経済の活力向上を図る。 ②地域の活性化 <ul style="list-style-type: none"> 集客等に結びつくイベントを開催し、来訪者数の増加を図る。 集客等に結びつくイベント等を一定回数以上実施する。 イベントへの参加人数・来訪者数を一定数以上集める。 	<ul style="list-style-type: none"> 平賀駅前の歩行者交通量を増加させる。 中心市街地の店舗の売り上げを増加させる。 <ul style="list-style-type: none"> イベント等を一定回数以上実施する。 温泉めぐりバスのイベント開催 温泉めぐりバスの実施回数、参加人数を増やす。(市民のイベントへの参加を増やす) 例) 集客イベントの開催 公共交通を用いて「ねぶた祭り」に参加する人数を増やす 公共交通を用いて「りんご狩り」などに参加する人数を増やす 	<ul style="list-style-type: none"> 市内の各地域と市の中心部をバスなどの公共交通で結び、自動車を利用しなくても良いまちづくりを目指す。 公共交通機関を有効に活用した集客イベントを企画し、地域の活性化と公共交通利用の利用率向上を図る。 市、交通事業者、ひらかわマイバスの会、商工会、観光協会

第 1 部 平川市における公共交通のビジョン～みんなが元気な平川市～

1. 生活の現状と将来展望

1.1 集落別の人口分布と高齢化の見通し

(1) ねらい

公共交通が自動車を利用できない人々の生活を支える交通手段としての役割を果たすなか、公共交通の将来ビジョンを考える際には、人々の生活の実態を把握し、その将来のあり方を見通すことは重要な課題である。そのため、本調査では平川市をいくつかの地区に区分し、それぞれの地区における生活実態の把握やそのすう勢展望を行い、現在の傾向のまま推移した場合に起きるであろう問題点を明らかにするとともに、その改善に向けて公共交通がいかに貢献できるかを明らかにする。

その際、公共交通の利用者の多くは運転免許を持たない高齢者、とりわけ高齢女性であることを考慮し、検討の基礎情報として平川市内の集落別（行政区別）の人口分布や各集落における高齢者の人口やその割合について整理した。

(2) 行政区別年齢階層別人口の推計

まず、現況の人口について、平川市住民基本台帳データに基づく平成20年7月1日現在の行政区別・年齢階層別人口を整理した。

次に、以下の考え方および方法に基づき、5年後、10年後（平成25年、30年）の行政区別・年齢階層別（5歳階級別）人口を予測した。

- ① 現在 n 歳の人は5年後に $(n+5)$ 歳となるが、平成12年～17年の5年間における平川市全体の同じ年齢階層の人口減少率（または増加率）と同じ率で減少（または増加）するとした。

例) 平川市の平成12年・40～44歳の人口=2,371人 → 平成17年・45～49歳=2,312人
減少率=2,312÷2,371=97.5%

石郷地区の平成20年・40～44歳=29人 → 平成25年・45～49歳=29×97.5%=28人

- ② 次の5年間に新たに出生する人口は、現在の20～49歳の人口に比例すると考えた。

具体的には、平川市全体の平成12年・20～49歳人口に対する平成17年・0～4歳の人口の割合を現在の20～49歳人口に乗じることによって5年後の0～4歳人口とした。

例) 平川市の平成12年・20～49歳の人口=13,261人 → 平成17年・0～4歳=1,294人
その割合=1,294÷13,261人=9.8%

石郷地区の平成20年・20～49歳=151人 → 平成25年・0～4歳=151×9.8%=15人

※なお、この方法は将来人口推計においてよく用いられる「コーホート要因法」の考え方

に準じたものであるが、年齢階層別の人口の増減率を考慮する際に社会移動も含まれていること、新たな出生数を男性も含めた人口に対する比率として求めていることがコーホート要因法と異なる。

平川市内の行政区ごとにこの計算を行い、平成 25 年・30 年の集落別・年齢階層別人口を推計した。推計結果として、平川市全体の人口および年齢階層別の割合を次表に示す。また、各集落の現在の人口と 75 歳以上人口およびその比率、平成 30 年の人口およびその比率を次頁以降の図に示す。

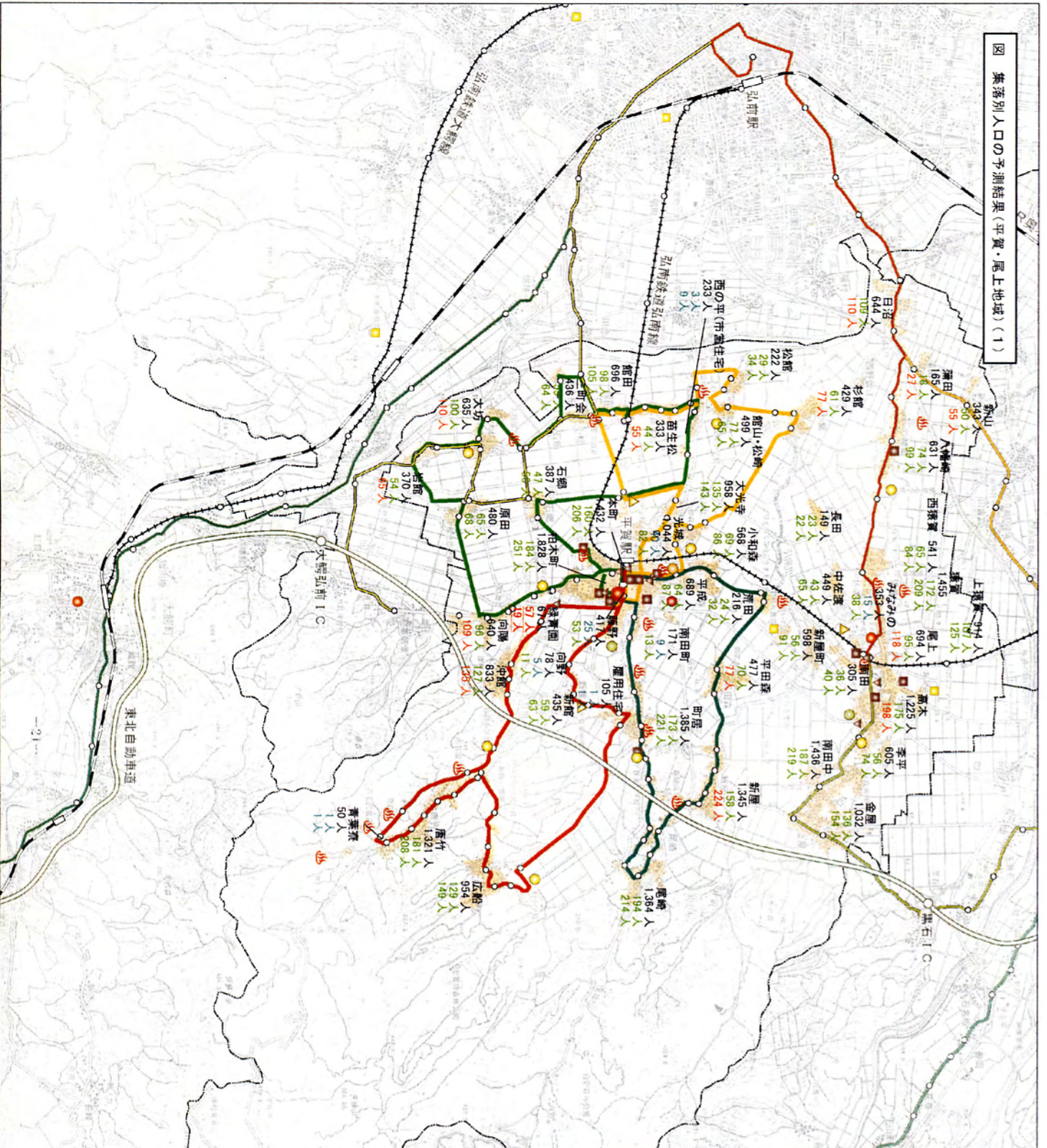
推計結果によると、平成 17 年国勢調査では 25.8%であった 65 歳以上人口比率は平成 20 年時点で 26.2%となっており、平成 30 年には 33.1%、すなわち 3 人に 1 人が高齢者となる。また、後期高齢者と呼ばれる 75 歳以上人口の比率は、平成 20 年の 12.9%が平成 30 年には 16.9%に上昇すると見込まれる。反面、年少人口（0～14 歳）や生産年齢人口（15～64 歳）はともに減少する。

行政区別に見ると、平川市中心部や尾上地域において平成 30 年に 75 歳以上人口比率が 20%近くに達する集落が散見されるほか、周辺部の小国・葛川地域や碓ヶ関地域では 75 歳以上人口比率が 25%を超える地区が少なくない。中にはそれが 40～50%に及ぶ地区さえ見られる。

表 平川市の将来人口と年齢階層別の人口比率（推計値）

	0～14歳	15～64歳	65歳以上	75歳以上	人口(人)
平成20年	12.5%	61.3%	26.2%	12.9%	34,818
平成25年	11.7%	59.6%	28.7%	15.8%	33,344
平成30年	11.2%	55.7%	33.1%	16.9%	31,551

図 集落別人口の予測結果(平賀・尾上地域)(1)



凡 例

- 商業施設
- 文化施設
- エホーツ施設
- 市役所
- 役場・支所
- 小学校
- 中学校
- 高等学校
- 医療施設
- 医療施設(歯科)
- 温泉

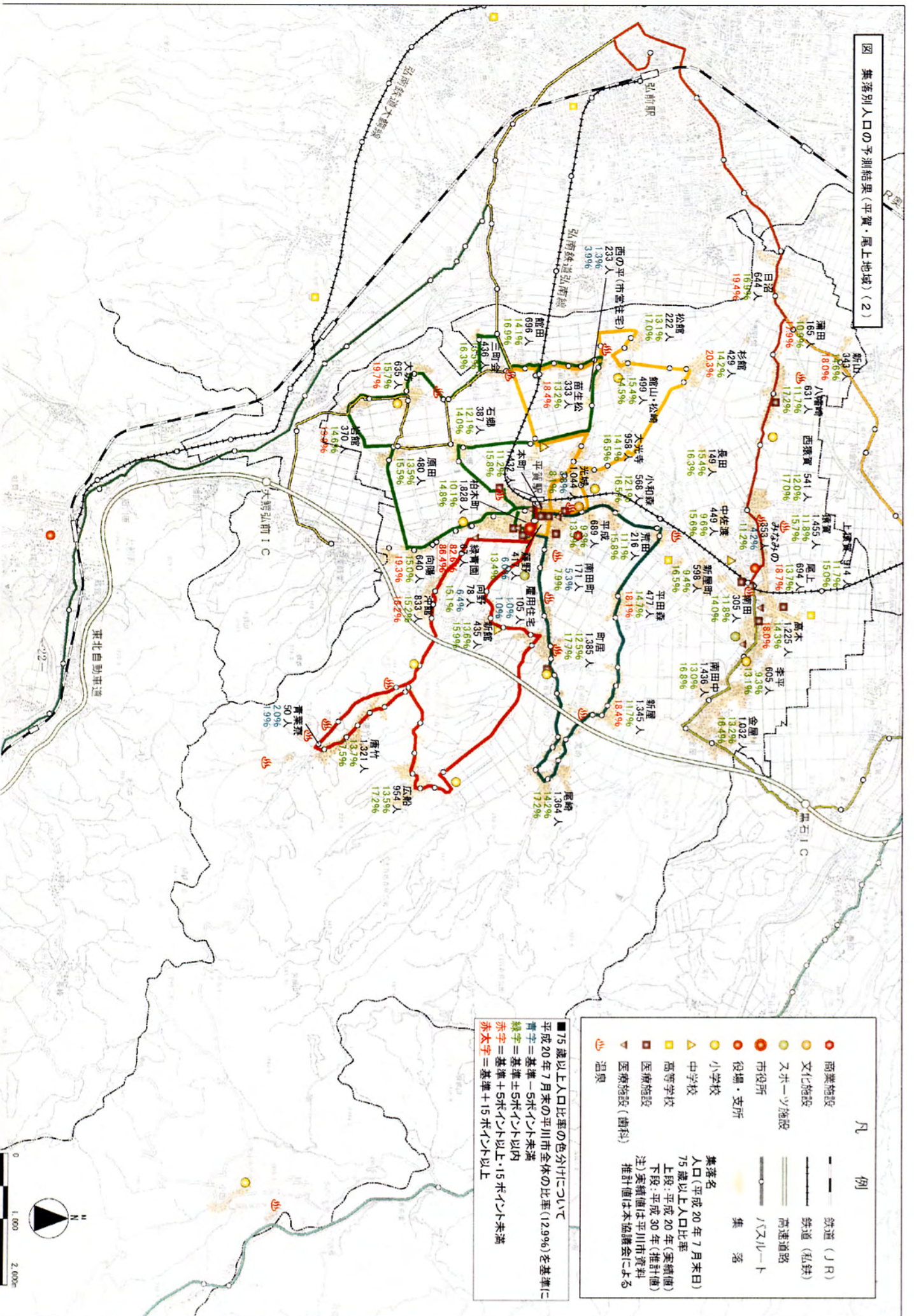
集落名
 人口(平成20年7月末日)
 75歳以上人口
 上段:平成20年(実績値)
 下段:平成30年(推計値)
 注)実績値は平川市資料
 推計値は本協議会による

鉄道(JR)
 鉄道(私鉄)
 高速度道路
 バスルート
 集落

■75歳以上人口の色分けについて
 平成20年7月末日の平川市全体の比率(12.9%)を基準に
 青字=基準-5ポイント未満
 緑字=基準±5ポイント以内
 赤字=基準+5ポイント以上・15ポイント未満
 赤太字=基準+15ポイント以上



図 集落別人口の予測結果(平賀・尾上地域)(2)



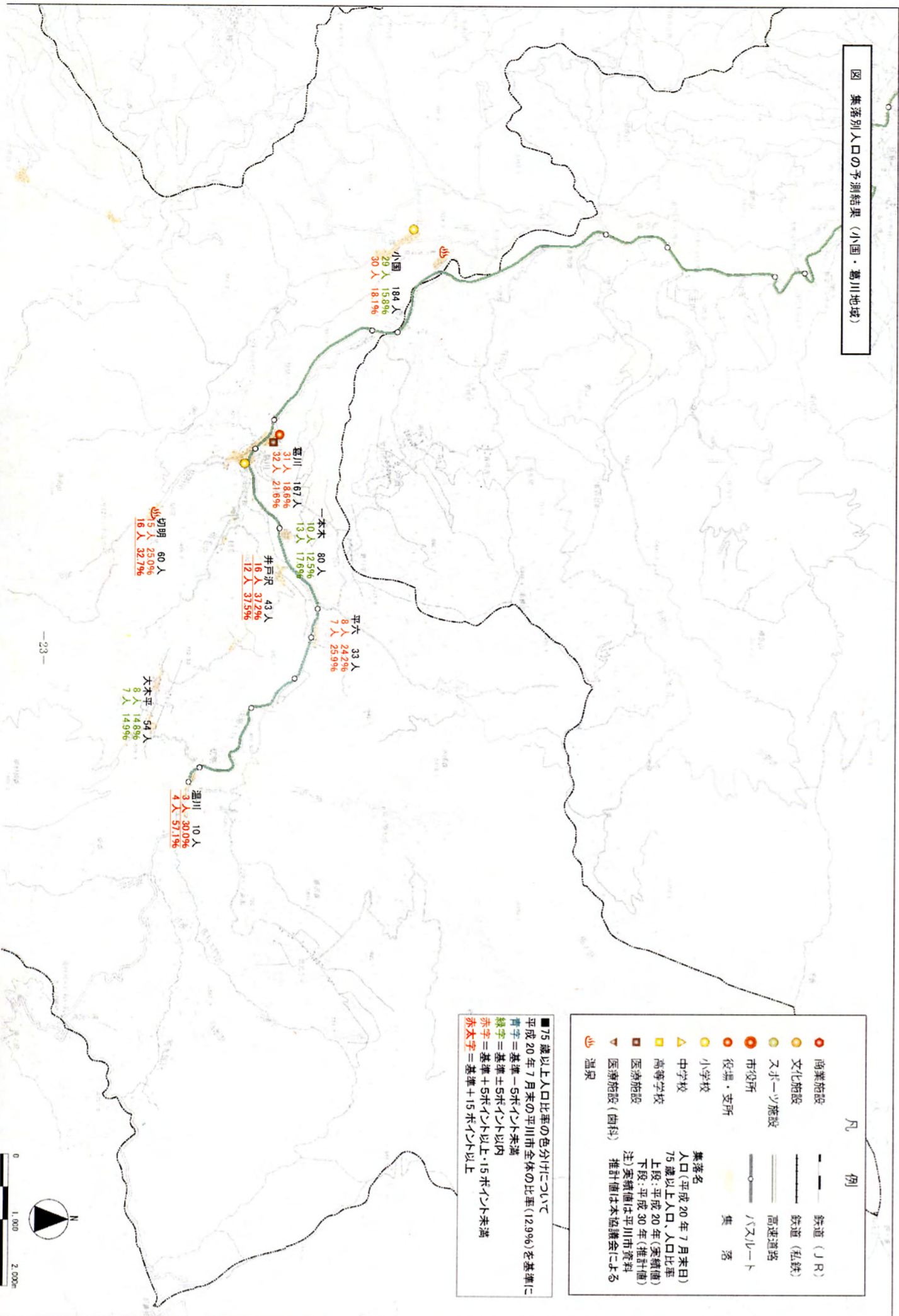
凡 例

- 商業施設
- 文化施設
- エアーツ施設
- 市役所
- 役場・支所
- 小学校
- 中学校
- 高等学校
- 医療施設
- 医療施設(歯科)
- 温泉

集落名
 人口(平成20年7月末日)
 75歳以上人口比率
 上段:平成20年(実績値)
 下段:平成30年(推計値)
 注)実績値は平川市資料
 推計値は本協議会による



図 集落別人口の予測結果（小国・葛川地域）



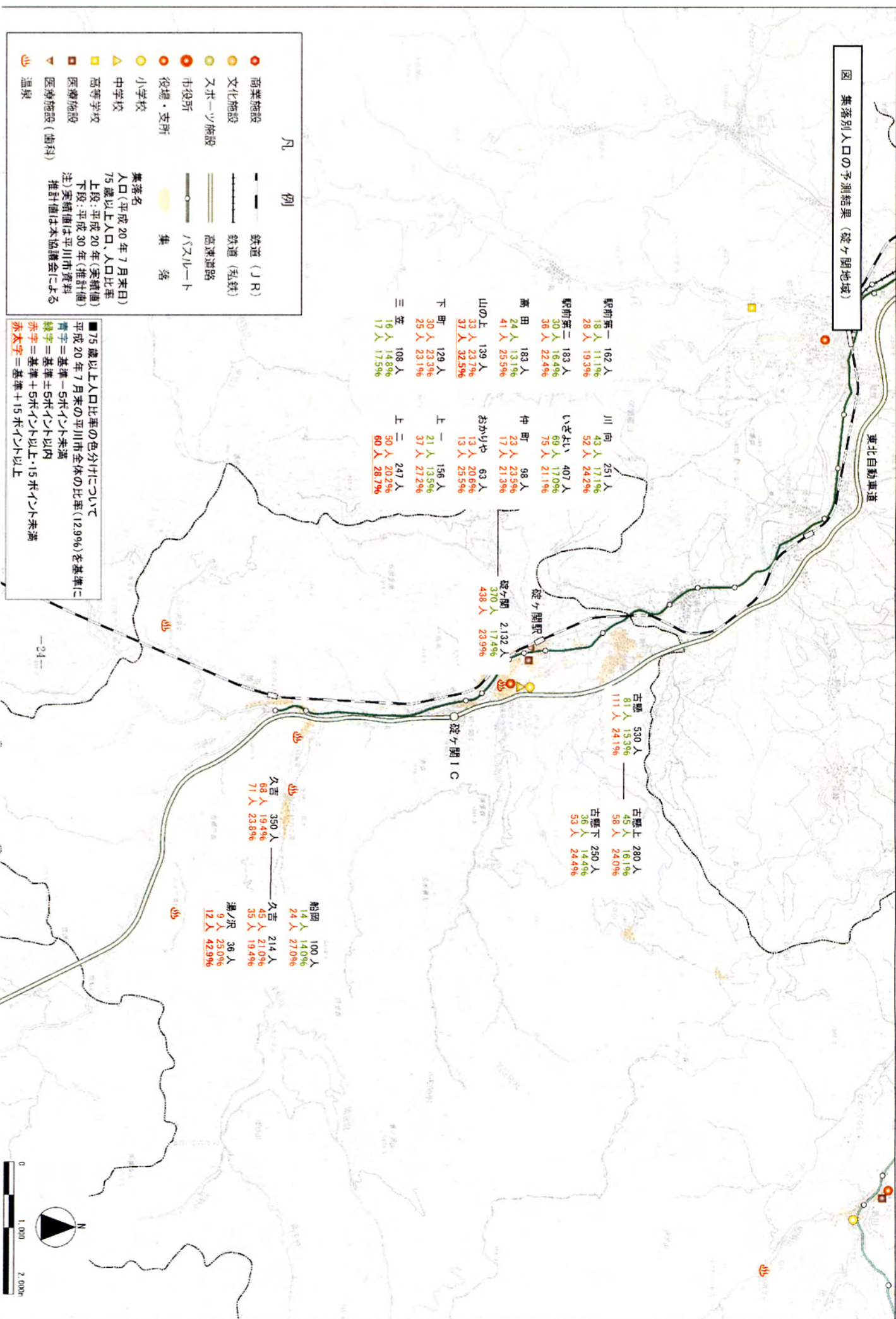
凡 例

- 商業施設
 - 文化施設
 - スポーツ施設
 - 市役所
 - 役場・支所
 - 小学校
 - ▲ 中学校
 - 高等学校
 - 医療施設
 - ▼ 医療施設（歯科）
 - ♨ 温泉
- 鉄道（JR）
 - 鉄道（私鉄）
 - 高速道路
 - バスルート
 - 集 落
- 集落名
人口（平成20年7月末日）
75歳以上人口、人口比率
上段：平成20年（実績値）
下段：平成30年（推計値）
注）実績値は平川市資料
推計値は本協議会による

■75歳以上人口比率の色分けについて
平成20年7月末日の平川市全体の比率（12.9%）を基準に
青字＝基準－5ポイント未満
緑字＝基準±5ポイント以内
赤字＝基準＋5ポイント以上・15ポイント未満
赤太字＝基準＋15ポイント以上



図 集落別人口の予測結果（旋ヶ間地域）



駅前第一 162人
18人 11.1%

駅前第二 183人
30人 16.4%

高田 183人
41人 25.5%

山の上 139人
33人 23.7%

山下 129人
25人 23.1%

三幸 108人
17人 17.5%

川向 251人
43人 17.1%

いざよい 407人
69人 17.0%

仲町 98人
17人 21.3%

おかりや 63人
13人 20.6%

上二 247人
50人 20.2%

旋ヶ間 2132人
370人 17.4%

旋ヶ間IC 438人
23.9%

古懸 530人
81人 15.3%

古懸上 280人
45人 16.1%

古懸下 250人
36人 14.4%

久吉 350人
68人 19.4%

船間 100人
14人 14.0%

久吉 214人
45人 21.0%

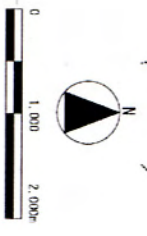
湯ノ沢 36人
9人 25.0%

凡 例

- 商業施設
 - 文化施設
 - スポーツ施設
 - 市役所
 - 役場・支所
 - 小学校
 - 中学校
 - 高等学校
 - 医療施設
 - 医療施設（歯科）
 - 温泉
- 鉄道（JR）
 - 鉄道（私鉄）
 - 高速道路
 - 高速道路
 - バスルート
 - 集落

集落名
人口（平成20年7月末日）
75歳以上人口、人口比率
上段：平成20年（実績値）
下段：平成30年（推計値）
注）実績値は平川市資料
推計値は本協議会による

■75歳以上人口比率の色分けについて
平成20年7月末の平川市全体の比率（12.9%）を基準に
青字＝基準－5ポイント未満
緑字＝基準±5ポイント以内
赤字＝基準＋5ポイント以上・15ポイント未満



1.2 地域別の生活の現状と将来展望

(1) 生活の現状と将来のあり方

ここでは、地域別に生活の現状と将来展望を行い、現状の傾向が続けば生じるであろう問題点を指摘するとともに、望ましい将来のあり方について整理した。

① 平賀地域（中心部）

平賀駅を中心とする平賀地域中心部には日常的な生活を営むのに必要な商業施設、行政サービス施設、文化施設、病院、小中学校が立地し、日常生活の不便さはほとんどない。また、より都市的な生活活動（買回り品購入、飲食、イベント参加、就業など）も弘前中心部に行けば可能である。しかし、近年は自動車利用を前提とした生活スタイルの浸透により、商業施設は幹線道路の沿道に立地してきており、自動車を運転できる人は国道沿いの大規模店舗に行っている。

現状の傾向で推移すると、中心部の商業施設は数えるほどになってしまう可能性があり、そのような状況になると、高齢化の進展とともに歩いて通院や買い物をする人が増えると考えられるが、平賀地域中心部での買い物の行き先が限られるなどの問題が発生しかねない。

将来の生活のあり方については、住民としてあまり不便は感じないが、街の中心部としての賑わい活力が感じられる街でありたいと考える。たとえば、中心部に魅力ある商店や飲食店が増えると、もう少し便利に楽しい生活が送れるだろう。また、現在の弘前中心部に行って享受している都市的活動ができる状況は、将来も確保しておきたい。

② 平賀地域（周辺部）

現在、平賀地域周辺部の集落内には小さな商店などはあるが、それだけでは日常生活が成り立たないので、平賀中心部やロードサイド店（*）を利用している状況にある。平賀中心部から4km離れている唐竹、広船、尾崎などの集落では、マイカーを持たない高校生や高齢者は、行きたい時にいつでも行けるわけではなく、生活の仕方が移動手段に制約される部分が多い。特に、冬期は苦労が多くなる。

西側の幹線道路沿線の集落（松館～岩館）では、弘前市に近いことから、住民の仕事や買い物などは弘前市との結び付きが強くなりつつある。また、松崎工業団地の立地などに伴い、通過する自動車が増え、従来の田園の中の生活環境が変化してきている。

現状の傾向で推移すると、集落内の小さな商店はなくなり、買い物に行くにも平賀中心部やロードサイド店に行かないと用が足せなくなくなり、唐竹、広船、尾崎などの集落では循環バスの便数が減って、マイカーを持たない高齢者は中心部への通院や買い物でさえ苦労する、冬

*：巻末の用語解説を参照

場の高校生の通学も苦勞が多いといった状況が懸念される。

また、西側の集落では、仕事も買い物も弘前中心になって、平賀の中心部には出てこなくなった、通院も弘前が主になり平賀中心部との結びつきは弱くなってしまった、それとともに西側の集落はついに循環バスが無くなってしまったといった状況が発生する可能性がある。

将来の生活のあり方については、基本的に現在の生活のあり方を維持するとともに、田園風景の中の豊かな生活という環境を目指したい。また、集落内の小店舗は無くなっても、平賀の中心部にいけば日常生活に必要な買い物、通院、娯楽の用は足すことができるようにしたい。特に、高齢化の進展により、現在の生活を支えている自動車が使いにくくなる状況での生活のあり方、たとえば、生活関連の宅配サービス、病院からの看護師の巡回などを考えておく必要がある。

③ 尾上地域（中心部）

尾上地域の中心部は、東西方向の県道に沿って集落が連なる地域であり、尾上駅を中心に日常的な生活を営むのに必要な商業施設、行政サービス施設、文化施設、病院、小中学校が立地している。しかし、商店や病院は数少ないので、日常的には平賀や黒石の商業施設や病院を利用している状況にある。

現状の傾向で推移すると、尾上駅周辺の商業施設は減少し、平賀、黒石、弘前に出ないと日常の買い物さえ不自由になる、自動車を使えない高齢者が増えてきて、通院は徒歩圏でなんとかなるが、買い物は電車で弘前に出ないといけないといった状況が発生する可能性がある。

将来の生活のあり方については、日常生活はなるべく尾上駅周辺で完結するようにするとともに、平賀の中心部とのつながりを強くしたい。また、弘前中心部とのつながりも維持しながら、より都市的な生活も出来るようにしたいと考える。

④ 尾上地域（西部）

尾上地域西部は、八幡崎、蒲田、日沼などでは県道が弘前中心部に直結しており、弘前市との結びつきが強い生活パターンとなっている。

現状の傾向で推移すると、日常生活は仕事、買い物、通院ともに弘前が中心になり、自動車を使えない高齢者が増え、一方で国庫補助により維持されていた路線バスが廃止になり、弘前までの移動ができなくなって困るといった問題が発生する可能性がある。

将来の生活のあり方については、現在の弘前中心部とのつながりも維持しながら、田園風景の中の豊かな生活という環境を目指したいと考える。特に、高齢化の進展により自動車が使い

にくくなる状況での生活のあり方を将来的にも考えておく必要がある。

⑤ 小国・葛川地域

小国・葛川地域は、東西方向の国道 102 号に沿って集落が点在する地域で、各集落の人口は数十人～百数十人程度で、若い人が少なく高齢者中心の集落である。現在、小国と葛川には小さな商店などはあるが、それだけでは日常生活が成り立たないので、黒石中心部の商業施設・病院などを利用している。また、地域内には高校がないので、黒石、平賀に通学している。小国・葛川地域から黒石や弘前までは遠く時間を要するので、週末のまとめ買い、買い物ついでに病院、通勤・通学ついでに買い物といった生活パターンとなっている。

現在、集落の半数は 65 歳人口比率が 50%を超え、75 歳以上人口比率も 30%を超えるなど、限界集落（*）に近い集落ばかりであり、現状の傾向で推移すると、一部の集落は高齢者が数人残る程度となり、集落消滅の危機にさらされることになる。

また、買い物は黒石まで出ないとできなくなり、葛川診療所は診療科目が減り、黒石まで行かないと診てもらえないことが多くなる、たとえ葛川まででも通院や買い物に出掛けられる世帯は良い方で、外出さえままならぬ世帯が散見され、生活そのものが立ち行かないといった状況の発生が懸念される。

こうした状況の中、将来の生活のあり方については、基本的に現在の生活のあり方を維持するとともに、豊かな自然環境の中での生活を目指したい。このためには、生活関連の宅配サービスや病院からの看護師の巡回など限界集落への生活支援策を行う必要があると考える。

⑥ 碓ヶ関地域

碓ヶ関地域は、平川市の中でも高齢化が進んでいる地域で、南北方向の国道 7 号に沿って古懸、碓ヶ関、久吉の 3 地区が連なる地域である。地域内には碓ヶ関中心部に商店や医院があり、各地区内にも小さな商店などはあるが十分ではないため、大鰐、弘前市中心部、国道 7 号のロードサイド店を利用している。また、弘前市都心部へは、マイカーをはじめ 1 日に 12～13 本運行されている JR 線やバスなど、その時々々の目的や状況に応じて使い分けできる便利さを有している。

現状の傾向で推移すると、通院は碓ヶ関中心部で何とか可能であっても、買い物客が国道 7 号沿道や弘前中心部に流出し、碓ヶ関中心部の商店はごくわずかになって、買い物は大鰐や国道 7 号のロードサイド店に行くか、弘前中心部に出るかになってしまうという状況が発生しかねない。また、自動車を使えない高齢者が増えたが、国庫補助で維持されていた路線バスが廃

*：巻末の用語解説を参照

止になり、J Rに乗れば弘前に出られるが、碓ヶ関駅までの移動ができなくなって困っている、といった問題の発生も懸念される。

将来の生活のあり方については、基本的に、弘前中心部とのつながりを維持していきたいと考える。特に、著しい高齢化の伸展に対応するため、碓ヶ関地域の中でも一定の日常生活ができるようにしたい。

⑦ 来訪者（観光）

現在、平川市内には、ねぶた祭りや観光農園に、観光客が来訪している。また、数多くの温泉がありキャンペーンなども実施している。

しかしながら、現状の傾向で推移しても、平川市内を中心に知っている人が来る程度で、市外・県外からの来訪者はほとんど見当たらないといった状況が続くものと想定される。

将来の来訪者のあり方については、平川市の活性化のためもっと観光客を呼んできたい、このため、観光資源のPRや、新たなイベントの開催などを行いたいと考える。

(2) 問題の解決に向けた交通面での課題

地域別の望ましい将来の生活のあり方を実現に向けて、公共交通でどのように貢献していくべきかという視点から、課題を整理する。

① 平賀地域（中心部）

○中心部に賑わいを持たせるためには…。

平賀地域の中心部では、道路も整備され、駐車場不足もないことから、自動車でのアクセス（*）は可能であり、特に問題はない。

一方、公共交通では、周辺部から中心部に至るバスにおいては、中心部での活動や滞在時間を考慮したバス運行、中心部を巡回するバスルートの設定などにより、中心部での滞在・移動の利便性を高めていくことが必要となる。

② 平賀地域（周辺部）

○良好な環境を維持し、マイカーが使えなくても現在の生活を維持していくためには…。

良好な環境を維持してくため、地域全体として環境に配慮した暮らしをすることが必要である。たとえば、中学生、高校生のマイカー送迎を自粛して公共交通や自転車の利用を行う、日常生活でも出来るだけマイカー利用からバス利用に転換する、通勤マイカーからバス利用に転換することなどがあげられる。また、出来るだけバスの利用機会を高めていくためには、地域の人々の生活の時間帯に見合ったバスを運行することが必要となる。

③ 尾上地域（中心部）

○平賀中心部や弘前とのつながりを強くするには…。

尾上地域と平賀中心部とのつながりを強化するためには、公共交通面では平賀中心部に至るコミュニティバスの運行を行うことが必要となる。また、弘前とのつながりを強化するためには、尾上駅へのバスによるアクセスを便利にする、尾上駅での鉄道とバスの乗り換えを便利にするといった取り組みが必要となる。

④ 尾上地域（西部）

○弘前とのつながりを強くするには…。

尾上地域西部と弘前とのつながりを強くするには、弘前中心部に近接する地理的条件を活かし、現状のバス路線は維持しつつ生活活動に見合った運行を行う、たとえば、通学利用に便利なダイヤ設定、弘前での滞在を考慮した便数・ダイヤの設定などが必要となる。

*：巻末の用語解説を参照

⑤ 小国・葛川地域

○現在の生活を維持し、限界集落の生活を支援するためには…。

高齢者中心の小規模な集落が点在する小国・葛川地域では、利便性の高い公共交通サービスの提供は難しいが、たとえば隔日（または週2日）でも良いから3往復のバスを運行するなど、生活を維持するための最小限の公共交通を運行し、地域の移動手段を確保することが必要である。

⑥ 碓ヶ関地域

○現在の生活を維持し、弘前中心部とのつながりを維持するためには…。

平川市の中でも高齢化が進んでいる碓ヶ関地域では、高齢化が進んでも買い物や通院など日常生活が営めるように、地区内の移動を支えるバスを運行することが必要である。また、弘前中心部とのつながりを維持するためには、現状の路線バスを維持するための工夫が必要である。

⑦ 来訪者（観光）

○観光客をもっと多く呼び込むためには…。

平川市を訪れる観光客を増やすためには、公共交通では、イベント開催に合わせたバスの運行などの工夫や、鉄道とバスの連絡を良くする工夫を行う必要がある。たとえば、鉄道とバスが連携したダイヤの設定、イベント、鉄道、バス利用がセットとなった切符の販売などが考えられる。

(参考) 将来の生活イメージ

例 1. 唐竹地区の高校生 (通学)

<現 状>

弘前市内の高校に通学する女子高生。毎朝、平賀駅 7 時 36 発の電車で通学している。

家から駅まで、電車に間に合う時間にバスは走っていないし、自転車で行くのも大変だから、おじいちゃんに毎日車で送ってもらっている。おじいちゃんも時間があるし、喜んで送ってくれるみたい。

帰りは、部活のある日は 18 時頃、部活のない日は 16 時頃、弘前発の電車で帰ってくる。

電車に乗る前に電話しておけば、おじいちゃんかお母さんが平賀駅まで迎えに来てくれる。平賀駅 16 時 20 分発のバスに乗ろうと思えば乗れる日もあるけれど、時間はかかるし、面倒だから、だいたい毎日迎えに来てもらう。

<望ましい姿>

弘前市内の高校に通学する女子高生。毎朝、平賀駅 7 時 36 発の電車で通学している。

家を 7 時 10 分に出ると、ちょうど平賀駅に行くバスがあつて、それに乗って通っている。早出の日も、7 時 6 分の電車に間に合うバスがあつて、それに乗っている。

おじいちゃんに「車で送って」って頼んでも、お母さんが「バスで行け」って言って、おじいちゃんは送ってくれない。

帰りは、平賀駅 16 時 20 分か 18 時 20 分のバスで帰ってくることが多い。学校を出るとき時間を調整すれば、平賀駅で待つ時間も短くて済むし。雪が降ったり、体調が思わしくないときは迎えに来てもらうけれど、だいたいはバスに乗っている。

バスの定期も買った。電車と一緒に売ってくれるので、少しは便利かな。

<必要な改善点>

- ・朝・夕の通学時間帯に利用できるバスの運行（早出の時間帯、部活の時間帯にも対応）
- ・鉄道とバスの連携（ダイヤ、鉄道・バス一体型の学期定期券の発行など）
- ・バス通学の習慣づけ（家庭での対応、学校での指導）

<期待される効果>

- ・循環バス利用者増 → 一定数以上の利用があればバスの収支改善につながる。
- ・環境負荷の軽減（送迎をやめることによる自動車交通の削減）

例2. 新屋地区の高校生の親（通学の送迎）

<現 状>

弘前市内まで車で通勤している。息子が弘前市内の高校に通学しているので、平賀駅まで毎朝送っていつている。

残業がなければ18時頃に帰宅する。帰ったら「まずビールを一杯」といきたいところだが、息子から迎えに来てくれという電話があるまで待っている。循環バスは平賀駅15時50分発が最終なので、誰かが迎えにいつてやらないといけない。

夕方にもバスがあれば便利なんだが・・・

<望ましい姿>

弘前市内まで車で通勤している。息子が弘前市内の高校に通学しているので、平賀駅まで毎朝送っていつている。バスの便数が増えて、朝もバスが走っているのだが、通勤の時間をちょっと調整すれば一緒に車に乗って行ける。息子をバスに乗せると出費が増えるので、送っていくほうが経済的。

残業がなければ18時頃に帰宅する。帰ったら「まずビールを一杯」が楽しみ。息子は平賀駅18時20分発の循環バスで帰るようにいつてある。通学用の片道定期（帰り用）も買った。早めに終わったときも時間調整して、そのバスで帰れといいつている。

<必要な改善点>

- ・夕方の下校時間帯に利用できるバスの運行
- ・鉄道とバスの連携（ダイヤ、鉄道・バス一体型の学期定期券の発行など）
- ・バス通学の習慣づけ（家庭での対応、学校の指導）

<期待される効果>

- ・循環バス利用者増 → 一定数以上の利用があればバスの収支改善につながる。
- ・環境負荷の軽減（送迎をやめることによる自動車交通の削減）

例3. 新屋地区の一人暮らしの老婦人（日常的な買い物）

<現 状>

子供たちは独立し、夫は他界して、現在は一人暮らし。2日か3日に1回、平賀駅前まで買い物に出掛ける。自動車が利用できないので、利用できる交通手段は循環バスしかない。

朝、9時32分に新屋を出るバスに乗ると平賀駅前には10時ちょうどに着く。食料品や日用品の買い物はだいたい生協で済ませている。

朝買い物に出かけると、帰りのバスは平賀駅11時50分発しかない。平賀駅に着いてから1時間50分もある。ゆっくり買い物できるのは良いのだが、自宅に着くのが12時を過ぎ、それから昼の用意をすると12時半を過ぎてしまう。もう少し早い時間帯にバスがあれば良いのだが……。

また、冬場は待ち時間が寒い。駅前の待合室で待っている。新しくできたスーパーにもバスが寄ってくれたら便利なんだが。

<望ましい姿>

子供たちは独立し、夫は他界して、現在は一人暮らし。2日か3日に1回、平賀駅前まで買い物に出掛ける。自動車が利用できないので、利用できる交通手段は循環バスしかない。

朝、9時32分に新屋を出るバスに乗ると平賀駅前には10時ちょうどに着く。以前は生協か平賀駅前の店にしかいけなかったが、新しくできたスーパーの前にバスが停まるようになったので、スーパーにも行けるようになった。

帰りのバスは10時50分と11時50分の2便あるので、生協だけに行くときは10時50分に乗れば良いし、スーパーに行くときには11時50分で帰れば良い。

スーパーから平賀駅まで1時間に1回バスが走っているので、スーパーに行った後で生協や平賀診療所に寄ったり、先に診療所に行った帰りにスーパーに立ち寄ることもできるようになった。

<必要な改善点>

- ・利用者ニーズを考慮した循環バスの運行
- ・増便に伴う費用負担（運賃、行政、地元）の検討
- ・平賀中心部を循環するバス（平賀駅、市役所、診療所、商店街、新たな商業施設などを結ぶバス）の運行（駅前のみならず新たな商業施設も利用可能になる）

<期待される効果>

- ・買い物、通院の利便性向上
- ・高齢者の外出機会の向上、引きこもりの減少

例 4. 杉館地区の老夫婦（日常的な買い物）

<現 状>

子供たちは独立し、夫婦 2 人で暮らしている。2 日に 1 回、平賀駅前まで買い物に出掛ける。自動車が利用できないので、利用できる交通手段は循環バスしかない。食料品の買い物は毎日行きたいのが本音だけれど、2 日に 1 回で我慢している。

よく行くのは平賀駅前の生協。行こうと思うと、杉館 8 時 43 分のバスか、12 時 3 分のどちらかしか利用できない。

朝、8 時 43 分のバスに乗ると平賀駅前には 9 時 10 分に着く。10 時に生協が開くまで小一時間待たないといけない。帰りのバスは平賀駅 12 時ちょうど発なので、ゆっくり買い物をしても帰りのバスを待つ時間が長い。月に 1 回、病院に行くときは病院と買い物でちょうどどの時間になるけれど、買い物だけの日は待ち時間が長い。

館田の駅で降りて電車に乗って、弘前まで行ってもいいけれど、帰りが困る。杉館に帰るには平賀駅からバスに乗らないといけない。それなら平賀駅前で用事を済ませる方がまだ楽だ。

<望ましい姿>

子供たちは独立し、夫婦 2 人で暮らしている。2 日に 1 回、平賀駅前まで買い物に出掛ける。自動車が利用できないので、利用できる交通手段は循環バスしかない。食料品の買い物は毎日行きたいのが本音だけれど、2 日に 1 回で我慢している。

以前は毎日走っていた循環バスは月・水・金しか走らないようになった。その代わりに、バスが走る日には 6 便走るようになった。

朝、9 時半過ぎのバスに乗ると、平賀駅には 10 時ちょうどに着く。帰りのバスは平賀駅 11 時半なので、ゆっくり買い物をしても少し待てばバスがある。月に 1 回、病院に行くときは、診察と買い物を済ませて 13 時半のバスで帰ればよい。

<必要な改善点>

- ・ 1 日 3 便運行の平川市循環バス（杉館・松崎線、岩館・大坊線）の見直し。毎日運行・1 日 3 便を隔日運行・1 日 6 便に変更することについて検討する。
- ・あるいは、両路線を一体的に運行し、利用機会を増やす工夫をする。

<期待される効果>

- ・生活時間に見合ったバスの運行による生活利便性の向上。

例5. 尾上のサラリーマン（通勤）

<現 状>

尾上の南田中に住むサラリーマン。弘前市内までマイカー通勤している。

自宅近くのバス停で朝7時45分のバス（黒石～尾上線）に乗り、津軽尾上駅で電車に乗り換えれば弘前の会社に9時前に着くことができる。帰りも、弘前駅18時発の電車に乗れば、尾上駅前18時25分発のバスに間に合い、バスと電車で通勤できないわけではない。

しかし、定時に帰れる日は良いが、残業で18時の電車に乗れなければ津軽尾上駅まで迎えに来てもらわないといけないし、自動車だと家から会社まで30分で行けるのに、バスと電車を使い続けると1時間近くかかってしまう。そもそも、自動車の方が楽だし・・・。

飲み会のときは、代行を呼ばないといけないが、それは仕方ない。

<望ましい姿>

尾上の南田中に住むサラリーマン。以前は弘前市内までマイカー通勤していた。

最近では、自宅近くのバス停で朝7時45分のバス（黒石～尾上線）に乗り、津軽尾上駅で電車に乗り換えて通勤するようになった。忙しくて残業が予想される日や出張のときなど、帰りが遅くなるときはマイカーで通勤するけれど。

帰りは弘前駅18時発の電車に乗り、津軽尾上駅から18時25分のバスに乗るように心掛けている。飲み会のときは弘前か尾上駅からタクシーで帰るけれど、代行よりは安く済む。

マイカー通勤をやめたら、家にある車を1台減らすことができた。

<必要な改善点>

- ・通勤に利用できる時間帯のバスダイヤの設定（19時以降の便の設定など）
- ・ノーカーデーの設定の実践などの取り組み推進

<期待される効果>

- ・鉄道・バスの利用増進（バス事業の経営の健全化）
- ・自動車交通量の削減、エネルギー消費量・温室効果ガスの排出量の減少
- ・家計の改善

例6. 尾崎地区の高齢者（交友活動）

<現 状>

尾崎地区に住む農家のご主人。子供たちはみんな独立し近所には住んでいない。農作業の合間を見ては弘前にある碁会所にちょくちょくマイカーで出かけている。ただ最近、年のせいか、運転していて「ヒヤリ」とすることが多くなった。周りからはそろそろ運転を止めたらどうかとされている。

<将来（10年後）>

【悪いシナリオ】

去年80になり足腰もかなり弱ってきたが、歩くより車の方が楽なので、まだ車の運転を続けている。趣味の囲碁の会に出る機会は減ったけれど、何とか弘前まで運転して行く。国道を走るのはちょっと怖くなってきたけれど、紅葉マークをつけているのでみんな避けてくれる。仲間に送り迎えしてもらうこともできるけど、自分が運転できる間は自分で行こうと思っている。

…という調子で運転を続けていたら、先日、車ごと田んぼに落ちた。足の骨を折ってしまい、今はベッドから出られない。寝たきりにならねば良いのだが。

【良いシナリオ】

車の運転は75歳の誕生日できっぱり止めた。趣味の囲碁の会には、仲間の送り迎えがあれば、碁会所まで送ってもらっている。一緒に行ける仲間がいないときは、バスと電車を出かけている。平賀駅からのバス、夜の便が走るようになったので、6時頃まで碁を打っていただけるようになった。

例7. 広船地区の母親（送迎）

<現 状>

広船に住んでいる子供を持つ母親。息子はやっと小学校に上がったばかり。この子は生まれたときから、どこに行くにもマイカーだったので、子供にせがまれるとついつい車で送ってあげている。近所のお母さん方からは、「そのうち、毎日のように習い事や塾に送って行かなくなさなくなるので大変だよ。」と聞かされている。

<将来（10年後）>

【悪いシナリオ】

息子は高校生になった。バスは電車の時間と合わなく不便なのだが「高校へはバスと電車で行け」といっているのに、相変わらず車で駅まで送ってもらうのを当たり前だと思っている。挙句の果ては、「小遣い少ないし、バス代がもったいないから送ってくれ。」という。ガソリン代高くつくのに、何考えてんだか・・・。

【良いシナリオ】

息子は高校生になった。小学校から中学校の授業で地球環境問題とかの勉強をしたせいなのか、自分から「高校へはバスと鉄道で通う。」といって朝早くから出掛けて行く。確かに、バスも、以前よりは便数も増えたし便利になった。そして「お母さん、古い車はCO₂が多く出るので、少しは歩いたら。」と偉そうに言っている、何考えてんだか・・・。

例8. 岩館地区の高齢者（通院）

<現 状>

息子の嫁さんに車で平賀地区にある病院まで送ってもらっていたが、最近、嫁さんもパートに出るようになって、なかなか、病院に行きたい日と合わない時が多くなった。しょうがないので、先生の専門は少し違うようだが、送迎バスを出してくれる病院の方に変えた。

でも、嫁さんに送ってもらっていた時のように、ついでに買い物して帰るとか出来なくなっ
てしまった。

<将来（10年後）>

【悪いシナリオ】

このごろ、あちこち調子悪くなって、以前から通っている病院ともう一つの病院にも通い出した。さすがに、違う病院に行った後で前の病院の送迎バスに乗るのも都合が悪いので、2か所回るときは、嫁さんの都合に合わせて送ってもらおうようにしている。バスは3便しか通っていないので使いようがない。

【良いシナリオ】

このごろ、あちこち調子悪くなって、以前から通っている病院ともう一つの病院にも通い出した。以前は病院ごとに送迎バスが出ていてほかの病院に回った時は使いにくかったが、最近
は、いろいろな病院とスーパーにも回ってくれるバスがあるので、そのバスを利用している。

おかげで、嫁さんをわずらわすことが少なくなって、最近嫁姑の間もうまくいっている。

2. 平川市の公共交通の現状と将来展望

2.1 公共交通の現状

(1) 公共交通利用者数の推移

① 鉄 道

平川市は、碓ヶ関地域にJR奥羽本線が通っており、津軽湯の沢駅および碓ヶ関駅が配置されている。また、弘南鉄道弘南線が弘前市と黒石市を結び、館田駅、平賀駅、柏農高校前駅、津軽尾上駅および尾上高校前駅がある。

鉄道は高校生の通学や通勤などに利用されているが、利用者数はJR、弘南鉄道ともに減少傾向にある。

図 鉄道利用者数の推移（年間の乗降客数）

（単位：人／年）

	平成14年	15年	16年	17年	18年
JR 碓ヶ関	134,718	132,958	115,094	99,704	98,566
JR 津軽湯の沢	5,924	4,610	4,138	3,464	3,332
JR計	140,642	137,568	119,232	103,168	101,898
弘南 館田	53,671	50,728	44,615	48,093	44,179
弘南 平賀	245,168	219,024	207,913	210,924	211,360
弘南 柏農高前	47,160	40,197	41,312	39,204	36,076
弘南 津軽尾上	99,975	88,881	85,186	94,598	94,005
弘南 尾上総合高校前	45,140	44,895	49,073	51,066	48,549
弘南鉄道計	491,114	443,725	428,099	443,885	434,169

出典：市勢要覧（原典：JR東日本、弘南鉄道）

② 路線バス

平川市では、尾上地域、小国・葛川地域、碓ヶ関地域と弘前市や黒石市を結ぶ路線バスが運行されているほか、平賀地域では平川市循環バスが運行されている。また、弘前市内から青森空港や盛岡方面への高速バスが運行されている。

平川市内の路線バスの利用は高校生の通学や運転免許を持たない高齢者などが主体であり、乗降客数は減少傾向にある。

図 バス利用者数の推移（年間の乗降客数）

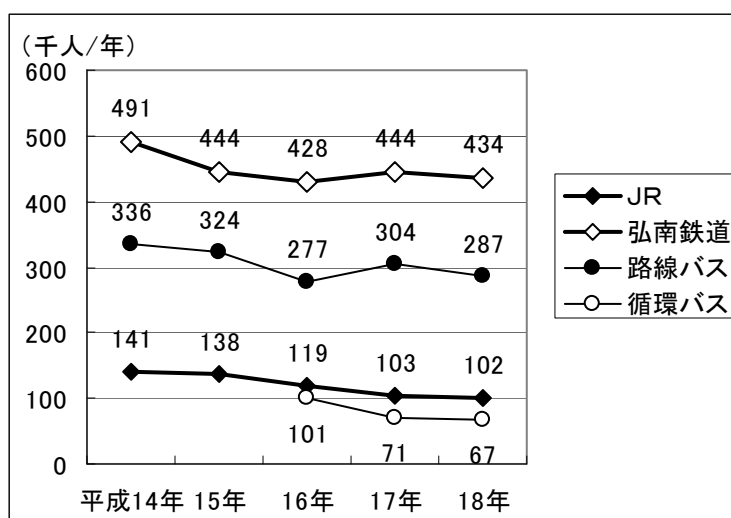
（単位：人／年）

	平成14年	15年	16年	17年	18年
杉館・松崎線	-	-	12,594	6,383	6,655
岩館・大坊線	-	-	17,196	9,622	8,863
新屋・尾崎線	-	-	36,678	26,867	25,014
唐竹・広船線	-	-	34,770	27,911	26,666
循環バス計			101,238	70,783	67,198
弘前～平賀線	24,063	20,291	15,502	15,405	13,336
弘前～大鱈・碓ヶ関線	216,976	205,199	185,481	197,249	193,141
弘前～尾上線	31,068	31,080	19,816	26,237	25,623
黒石～大鱈線（平賀経由）	17,228	16,008	14,669	13,510	12,070
黒石～尾上線	47,027	51,303	41,042	51,879	43,320
路線バス計	336,362	323,881	276,510	304,280	287,490

注：黒石～大鱈線（平賀経由）は現在廃止。

出典：市勢要覧（原典：弘南バス）

図 平川市における公共交通利用者の推移



注：JRは碓ヶ関駅と津軽湯の沢駅、弘南鉄道は館田～尾上高校前駅、路線バスは市内を通る5路線、循環バスは平川市循環バス4路線の利用者数。

(2) 運転免許の保有状況

経済成長に伴う所得の増加やライフスタイルの多様化などを背景として世帯に自動車が行き渡り、日常生活において自動車はなくてはならない存在となっている。また、昨今では、女性や高齢者の運転免許保有率が高まる傾向にあり、自動車は「一家に一台」から「一人に一台」の時代が到来している。

このような状況のなかで、平川市においても、男性の73.4%、女性の51.5%が運転免許を保有している（平成17年）。

表 平川市における運転免許保有状況（平成17年）

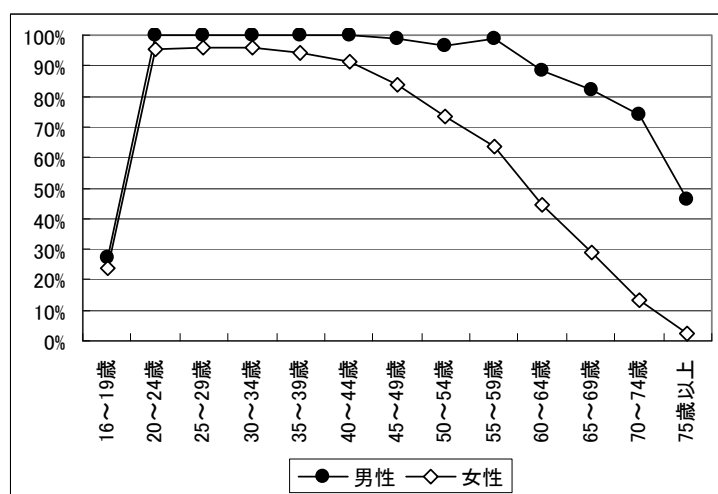
地域	運転免許保有者数 ①			人口 ②		免許保有率 ③=①÷②	
	男性	女性	合計	男性	女性	男性	女性
平賀町	7,500	6,201	13,701	10,331	11,729	72.6%	52.9%
尾上町	3,504	2,779	6,283	4,723	5,387	74.2%	51.6%
碓ヶ関村	1,103	734	1,837	1,432	1,734	77.0%	42.3%
合計	12,107	9,714	21,821	16,486	18,850	73.4%	51.5%

資料：運転免許保有者数は青森県警察本部HP、人口は平成17年国勢調査

統計データの整っている青森県全体について、年齢階層別に運転免許の保有率を見ると、20～44歳の男性はほぼ100%、同世代の女性も90%以上が運転免許を持っている。男性は60代の80%超、70～74歳でも70%以上が運転免許を持っており、高齢者の多くが免許を持っていることを示している。

他方、女性は年齢が高まるにつれて運転免許保有率が減少し、70歳以上ではわずかである。

表 年齢階層別の運転免許保有率（青森県・平成17年）



資料：運転免許保有者数は青森県警察本部HP、人口は平成17年国勢調査

2.2 平川市を取り巻く交通の将来展望

(1) 課題認識

経済成長に伴う所得の増加やライフスタイルの多様化などを背景として世帯に自動車が行き渡り、日常生活において自動車はなくてはならない存在となっている。その一方で、平川市における公共交通の利用者は減少の一途をたどっており、とりわけ路線バスや平川市循環バスの利用者は、交通手段を持たない高齢者や通学の高校生などに限られている。

こうした中で路線バスや循環バスを維持するために、平川市は補助金を支出しているが、その支出にも限界があり、利用者や行政のみならず、地域が一体となって公共交通をいかにして維持・運営していくかが重要な課題となっている。

こうした認識のもとで、ここではいくつかのデータに基づき、平川市をとりまく交通の現状と将来について検討する。

(2) 高齢化の進展に伴う公共交通ニーズの高まり

① 高齢単身世帯の増加

平川市においても、高齢化は着実に進展している。

高齢化の進展に伴い、高齢単身世帯（65歳以上の人だけが1人だけの世帯）が増加している。昭和60年には旧3町村合わせて200世帯程度であった高齢単身世帯は、平成17年には738世帯となり、20年間で3.7倍に増加した。

旧碓ヶ関村では高齢単身世帯の割合が高く、平成17年には一般世帯の14%が高齢単身世帯となっている。

また、高齢単身世帯の男女比を見ると、女性が約80%を占めており、高齢単身世帯の多くは女性、すなわちおばあさんの一人暮らしということになる。

図 高齢単身世帯の推移（世帯数・平川市）

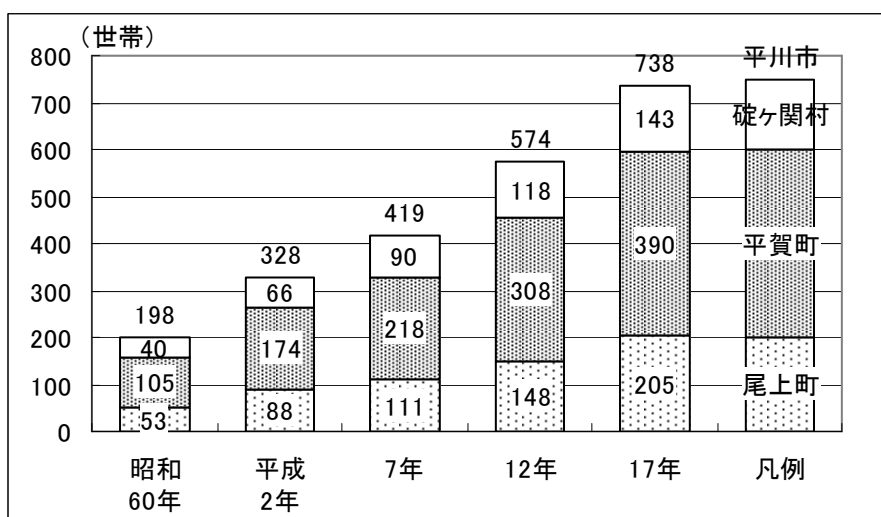
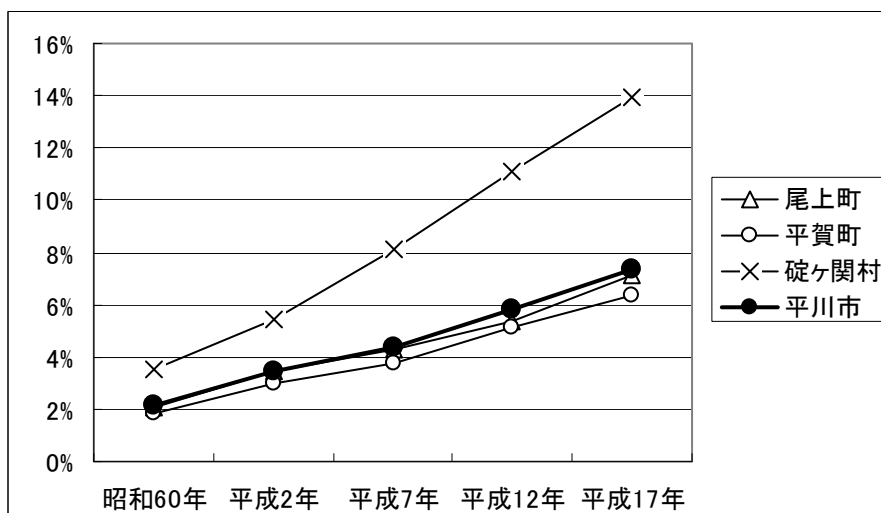


図 高齢単身世帯の推移（一般世帯に占める割合・平川市）



② 公共交通の不可欠な高齢者の増加

平成 17 年度に旧平賀町で実施されたアンケート調査によると、利用できる交通手段の関係から「マイカー族」「送迎族」「公共交通族」に分類すると、年齢が高まるにつれて公共交通族、すなわち、「自由に利用できるマイカーがなく、しかも送迎を頼める人もいない」という人の割合が増加する。

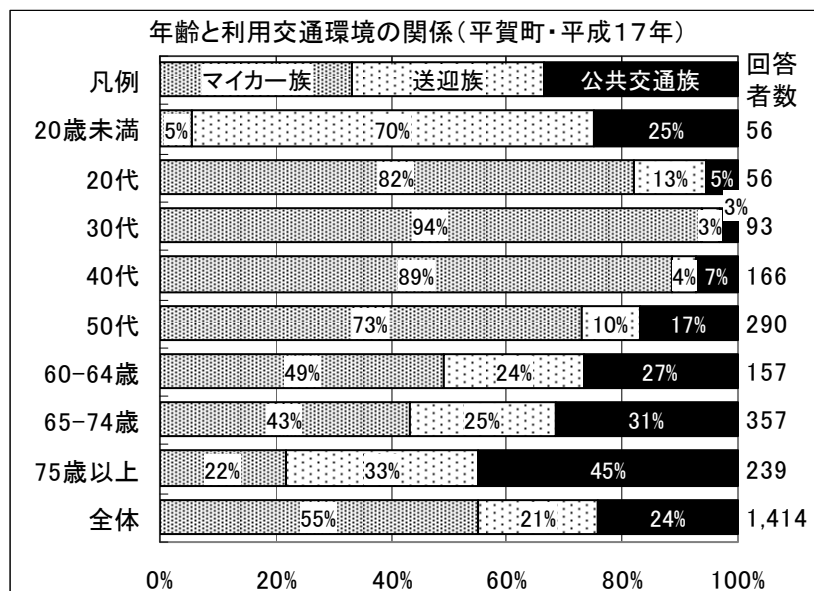
同じアンケート調査において、平賀町（当時）循環バスの利用頻度について尋ねたところ、マイカー族はほとんど循環バスを利用していないのに対し、公共交通族では約 40%の人が週に 1 回以上は循環バスを利用し、利用しない人は 20%に過ぎないという結果が得られている。

これらのことと、①に示したことを合わせると、

- ① 年齢が高まるにつれて公共交通族の割合は増加し、
- ② 公共交通族にとって、バスは欠くことのできない交通手段となっている。
- ③ その高齢者、とりわけ一人暮らしのおばあさんの数は年々多くなっている。

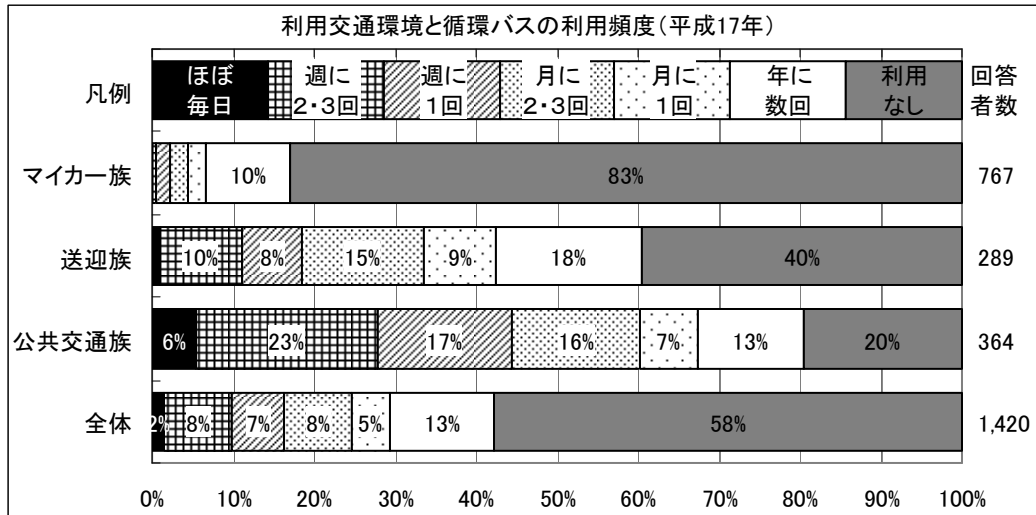
ということがわかる。このように、移動手段の限られる高齢者にとって公共交通の重要性がますます高まると考えられる。

図 年齢と利用交通環境の関係（平賀町・平成 17 年）



出典：平成 17 年度「平賀町循環バス」報告書（宮崎耕輔）

図 利用交通環境と循環バス利用頻度（平賀町・平成17年）



出典：平成17年度「平賀町循環バス」報告書（宮崎耕輔）

(3) 高齢ドライバーの増加

将来の年齢構成や運転免許保有率を想定し、運転免許の保有について将来を見通すと、

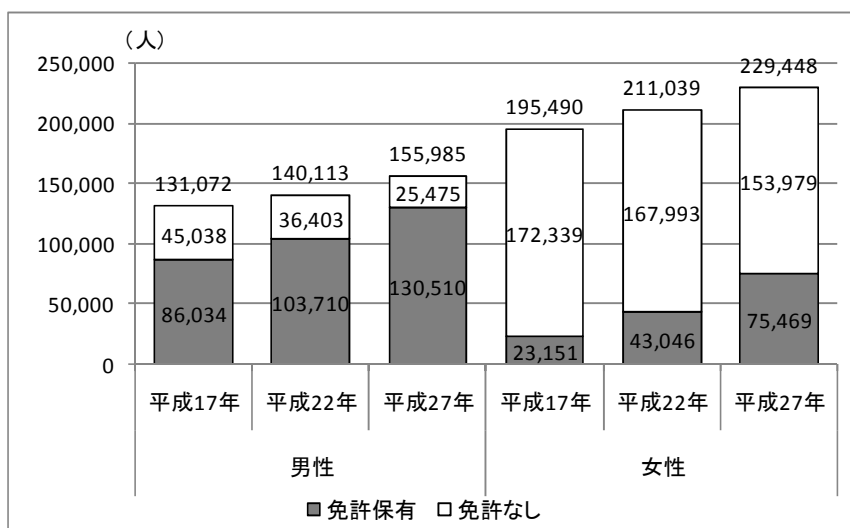
- ・高齢化の進展により高齢人口が増加し、高齢ドライバーが増加する。
- ・現状では50歳を超えると運転免許保有率が低くなる女性についても、免許保有率の高い20～40代の世代が運転免許を保有したまま年齢を重ねることにより、今後、運転免許保有者が大幅に増加する。
- ・たとえば、現在の50代・60代・70代の女性の免許保有率はそれぞれ70%前後、40%前後、10%前後であるが、10年後の50代（＝現在の40代）の免許保有率は80～90%に、60代は70%前後に、70代は40%前後に増加する。

などの変化が予想される。

高齢者（65歳以上）に着目し、将来の人口と運転免許保有者数を青森県のデータに基づいて見通すと、次図の結果が得られる。これより、次のように見通される。

- ・平成17年の高齢人口は約327千人（男性131千人＋女性195千人）、免許保有者数は約109千人（男性86千人＋女性23千人）となる。
- ・平成27年には、高齢人口は約385千人（男性156千人＋女性229千人）、免許保有者数は約206千人（男性131千人＋女性75千人）となる。
- ・10年間で高齢人口は約1.17倍に増加するのに対し、高齢ドライバーは1.89倍（ほぼ2倍）に増加する。
- ・運転免許を持たない高齢者は、平成27年には平成17年（217千人、男性45千人＋女性172千人）の約0.82倍に減少すると見込まれるが、平成27年においてなお179千人（男性25千人＋女性154千人）と見込まれる。

図 将来の高齢人口と免許保有者数（65歳以上、青森県）



(4) 自動車利用の進展が及ぼす影響

このような女性や高齢者の運転免許保有の進展は、日常生活における自動車利用を一層助長し、現在の状況のまま進展すると、次のような問題を巻き起こすと考えられる。

① 地球環境への影響

自動車の排出するCO₂は、地球温暖化の原因であるとされている。現在、ハイブリッド車の普及にみられるように低公害車の開発や実用化は進んでいるものの、自動車に依存した生活を続けることは、徒歩や自転車、公共交通機関を利用した生活に比べて、地球環境への負荷が大きいことには変わりはない。

ある試算によると、CO₂の排出量を現状の半分に抑制しても50年後の平均気温は2℃上昇するとされている（ナショナルジオグラフィック日本版2008.7）。地球環境問題に真剣に取り組むためには、CO₂の排出量の大幅な削減が必要であることを物語っている。

② 交通事故の増加

青森県警察本部のデータによると、シートベルトの着用義務化、飲酒運転への罰則強化などの取組成果により、近年、交通事故の死者数は減少傾向にある。しかしながら、高齢者（65歳以上）の交通事故死者数は横ばい傾向にある。平成9年には交通事故死者数（129人）に占める高齢者の死者数（47人）の割合は36%であったのに対し、平成18年には65%（68人中44人）になっている。

年齢別に交通事故の原因を見ると、高齢者の事故の多くは車両対車両であることが他の年齢にはない特徴であり、咄嗟の判断や瞬時の対応が求められる自動車の運転や操作に対し、高齢ドライバーが十分に対応できない場合があることが、原因の一つであると推察される。

先に示したように、このまま運転免許保有が進展すると、平成27年には65歳以上の運転免許保有者（高齢ドライバー）は平成17年の2倍近くに増加することが見通され、高齢者の事故が今後さらに増加することが予想される。

図 交通事故死者数の推移（青森県）

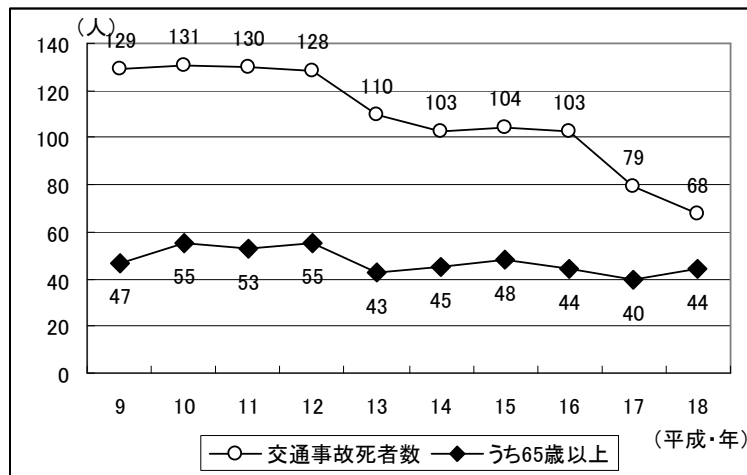
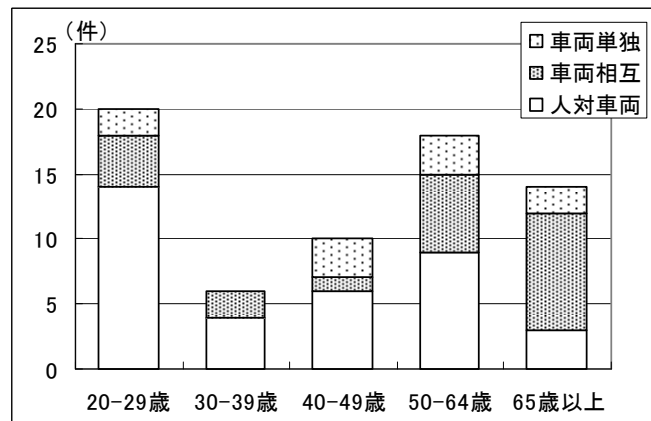


図 第1当事者の年齢別事故類型別発生件数（死亡事故・平成18年・青森県）



資料：青森県警察本部ホームページ

2.3 平川市における公共交通改善のための課題

(1) 地域交通改善に向けた5つの視点

前節では平川市をとりまく交通の現状と将来についてみたが、地域が一体となって地域の交通の改善を図っていくための課題を、あらゆる人に対するモビリティ（*）の確保、地球環境の保護・改善、移動者の交通安全・移動中の犯罪の防止、地域資源の統合活用、地域経済の効率向上と持続的成長という5つの視点から捉え、将来の生活のあり方の実現に公共交通が貢献できることを明確にする。地域交通改善に向けた5つの視点を以下に示す。

① あらゆる人に対するモビリティの確保

- ・地域に住むみんなが日常の生活を営むために目的とする場所に移動できること（モビリティの確保）が必要である。

② 地球環境の保護・改善

- ・地域の生活環境を維持していくためには、地球環境に影響を及ぼすCO₂の削減を考慮した移動手段の選択が必要である。

③ 移動者の交通安全・移動中の犯罪の防止

- ・安全・快適に移動できるよう交通安全や犯罪防止などにも配慮しておく必要がある。特に、高齢者や子供に対する安全確保の対策が重要である。

④ 地域資源の統合活用

a) 土地利用計画との統合

- ・土地利用計画と交通計画とを相互に整合的に策定することが、全体効率、利用する住民の立場からみると重要である。

b) 交通手段間の統合

- ・近隣市町との連携による利用しやすい鉄道・バスのネットワークやダイヤを確立することが重要である。

⑤ 地域経済の効率向上と持続的成長

- ・交通アクセス面で賢い配慮をすることによって、生活者のQOL（Quality of Life）（*）を高め、地域・生活者の経済的地位の向上が可能となる。

*：巻末の用語解説を参照

(2) 5つの視点に基づくすう勢展望と改善のための課題

5つの視点に基づき、現在の状況で推移した場合のすう勢（望ましくないシナリオ）を展望するとともに、将来の望ましいあり方に向けた改善のための公共交通の課題を示す。

① あらゆる人に対するモビリティの確保

（現状とすう勢展望）

モビリティの状況をマイカー族（自動車を保有し、自由に使える車がある人）、送迎族（自身は運転免許を持たないが、家族や知人に気軽に送迎を頼める人）、公共交通族（自動車を自由に使えない人や送迎してもらえない人がいない人）別にみると、マイカー族は自動車の利用によりモビリティを確保し、送迎族は自動車による送迎によりモビリティを確保し、公共交通族は徒歩や自転車、公共交通によりモビリティを確保している状況にある。

しかしながら、公共交通族には、バスの時刻に合わせて生活を組み立てるなどの制約があり、特に、バスの便数が少ない地域では制約が大きい。

現状の傾向で推移すると、今後、女性や高齢者の免許保有率が一層向上しマイカー族が増加する、高齢化の進展により免許を持たない高齢者も増加し、高齢単身世帯の増加などにより公共交通族の増加が見込まれる。一方で、自治体の財政状況が一層厳しくなり、公共交通の維持に対する自治体の補助金が減少し、公共交通サービスが低下することが懸念される。それによって公共交通族のモビリティはさらに低下し、移動に対する制約が厳しくなる。

（将来のあり方と公共交通貢献）

公共交通族のモビリティの低下が予想されるため、自家用車利用が出来ない人に対して、心身の健康のために商店、病院、学校、公共サービス、スポーツ、温泉など日常必要とするところへのアクセスできるよう、バスをはじめとする地域の公共交通体系の改善が必要となる。

この改善を進める上では、行政、利用者、地域（町会や地域住民）が一体となって、公共交通の運営・維持に努めることが重要になる。

○自動車を利用できない人のモビリティを確保するために・・・

- ・生活パターンに応じたバスの運行などにより、日常生活に最低限必要な移動手段を確保する。

② 地球環境の保護・改善

(現状とすう勢展望)

現在、マイカー族は自動車を自由に使用しており、近距離の移動や通学の送迎など、徒歩、自転車、公共交通が利用できる、あるいは利用すべき) 移動にも自動車を使っている人が少なくない。女性や高齢者の免許保有率が一層向上し、マイカー族が増加する傾向で推移すると、それに伴って自動車利用は一層増加することが予想される。今後、低公害車が普及し1台当たりのCO₂の排出量は低下したとしても、自動車利用の増進とあいまってCO₂の排出総量は大きく減少しない。

(将来のあり方と公共交通貢献)

地域の生活環境を維持していくためには、地球環境に影響を及ぼすCO₂の削減に向け、過度に自動車に頼らないライフスタイルを実践することが必要である。

○過度な自動車依存から脱却するために・・・

- ・生活パターンや移動ニーズに応じた公共交通を運行する。(通学に利用できるバスの運行など)
- ・ノーカーデーの設定に合わせたバスの運行などを行い、自動車利用者も公共交通を利用する機会を作る。

③ 移動者の交通安全・移動中の犯罪の防止

(現状とすう勢展望)

青森県では、交通事故は全体的に減少する中で、高齢ドライバーの増加などに伴い、高齢者の交通事故が増加している。また、全国的に見れば、通学中の交通事故や通学中に巻き込まれる事件が発生している。

現状の傾向で推移すると、10年後には65歳以上の運転免許保有者は1.9倍に増加(保有率53%)、75歳以上では2.6倍(同34%)になることが予想され、現状でも増加している高齢者の交通事故が一層増加するものと考えられる。

(将来のあり方と公共交通貢献)

移動者の交通安全・移動中の犯罪の防止のためには、高齢者が車に頼らなくても良い生活スタイルやまちづくりを整えることや、子供が安全に歩いたり自転車に乗れる環境を整えること

が必要である。また、鉄道やバスを安心して利用できる乗り物にすることも重要である。

○高齢者が車に頼らなくても良く、子供たちの安全が確保されるために…

- ・生活パターンに応じたバスの運行や、地域の有志による輸送サービスの実施などにより、高齢者自らが運転しなくても日常生活に必要な移動ができるよう、地域の実情に応じて対応する。
- ・通学時間帯の路線バス運行などにより、遠距離通学の児童・生徒の安全性を高める。

④ 地域資源の統合活用

a) 土地利用計画との統合

(現状とすう勢展望)

高度経済成長期以降、わが国の交通計画が自動車中心であったため、平川市周辺地域も自動車の移動を前提にした地域となった。この交通計画により、土地利用計画でめざした機能配置と異なり、自動車にとって利便性の高い幹線道路沿道へのロードサイド店の無秩序な立地が進み、反対に中心市街地からの商業施設の撤退などが生じている。その結果、自動車利用をさらに助長し、環境負荷やエネルギー消費の大きなまちの造りになり、自動車利用が出来ないと不便なまちにもなっている。

現状の傾向で推移すると、高齢化の進展や人口減少などを背景に、中心市街地からの商業施設の撤退がさらに進み、ロードサイドの大規模商業施設も統合・集約され、ますます自動車利用が出来ないと不便なまちになることが予想される。

(将来のあり方と公共交通貢献)

土地利用計画と交通計画を相互に整合させ、古くなった施設の更新や統廃合などを契機に、商業機能や生活に必要な機能（医療、金融、行政など）を市の中心部に集約して配置するなど機能的でまとまりのあるまちづくりを目指す必要がある。

○機能的でまとまりのあるまちづくりを目指すために…

- ・市内の各地域と市の中心部をバスなどの公共交通で結び、自動車を利用しなくても良いまちづくりを目指す。

b) 交通手段間の統合

(現状とすう勢展望)

鉄道のバスの交通手段間の統合状況をみると、弘南鉄道は概ね 30 分間隔の分かり易いダイヤで運行しており、J R 奥羽本線も碓ヶ関～弘前間は 1 時間に 1 本程度の運行頻度である。しかし、弘南鉄道と路線バス（黒石尾上線、弘前尾上線）は、ダイヤ上接続していない場合もある。

今後、現状の傾向で推移すると、弘南鉄道は 30 分～1 時間に 1 本、J R は 1 時間 1 本程度の運行は維持されるとしても、鉄道に接続するバスが減便または路線廃止となり、交通手段間の適切な接続が出来なくなる恐れがある。

(将来のあり方と公共交通貢献)

車に頼らなくても良いライフスタイルの実現、公共交通族のモビリティ確保のためには、鉄道とバスという異なる交通手段がうまく接続したダイヤ設定が必要である。また、バリアフリー化などによる乗換の物理的抵抗の軽減や、バス～鉄道～出先での滞在時間を含めた一体的な情報提供などにより、より結びつきを強くすることも必要となる。

○交通機関の連携をより強めていくには…

- ・ 駅を発着するバスは、鉄道の発車・到着時刻との連携を図る。
- ・ バスの時刻＋乗換の鉄道時刻＋滞在先での時間などを一体的に表したカード状のチラシなどを作成・配布するなど、情報提供の連携も図る。

⑤ 地域経済の効率向上と持続的成長

(現状とすう勢展望)

現在、平川市においても自動車利用を前提とした生活がすでに各方面に浸透している。また、郊外の道路沿いに商業施設などが立地し、中心部の活力が低下している状況となっている。

こうした地域のあり方は、生活のための移動距離が長くなるなどの非効率が生じているが、自動車が利用できる人々はそれを非効率とっていない現状がある。

今後とも現状の傾向で推移すると、郊外の道路沿いの商業施設の立地などが進展し、反対に中心部の商業機能などが衰退することが予想される。また一方では、発展途上国のガソリン消費量の増加などにより国内の燃料需給が逼迫、燃料費の高騰などによって、自動車利用が困難になり、自動車利用が前提の土地利用が地域発展の足かせになるような状況も懸念される。

(将来のあり方と公共交通貢献)

地域経済の効率向上と持続的な成長のためには、商業機能や生活に必要な機能（医療、金融、行政など）を市の中心部に集約して配置することにより、移動の効率化を図ることが必要である。それによって中心部の発展を図るとともに、自動車に過度に依存しないまちづくり、持続可能なまちの発展が期待できる。

○地域経済の活性化や効率向上のためには・・・

- ・市内の各地域と市の中心部をバスなどの公共交通で結び、自動車を利用しなくても良いまちづくりを目指す。

3. 平川市の公共交通の目指すべき方向

3.1 将来ビジョンの基本的考え方

(1) 計画の目標

平川市のまちづくり目標（長期総合プラン）の基本理念「ひと・地域・産業がきらめくまちをめざして」を実現するため、平川市地域公共交通総合連携計画（「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく計画）の計画目標を、次のように設定する。

☆計画の目標☆

「みんなが元気な平川市」

(2) 施策の体系

平川市の各地域における生活とそれを支える交通の現状及び将来のあり方の検討を踏まえ、地域が一体となって地域の交通の改善を図っていくための施策を、①あらゆる人に対するモビリティの確保、②地球環境の保護・改善、③移動者の交通安全・移動中の犯罪の防止、④地域資源の統合活用、⑤地域経済の効率向上と持続的成長の5つの柱で表した。

さらに、この計画では、「平川市民が将来にわたって互いに保障すべき生活交通サービス水準」を設定し、「みんなが元気な平川市」の実現に向けて、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、定期的な調査を通じて目標達成状況をチェックできるような構成とした。

◆平川市のまちづくりの目標（平川市長期総合プラン）

<基本理念：ひと・地域・産業がきらめくまちをめざして>

◇分野別の計画

生活・福祉

教育・文化

まちづくり・交通

産業・経済

等々

◆平川市地域公共交通総合連携計画

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく計画

<計画の目標：みんなが元気な平川市>

【地域交通計画改善のための5つの視点】

【個別の目標】

(1) あらゆる人に対するモビリティの確保

- ①公共交通の目標サービス水準の設定
- ②高齢者の外出機会の向上
- ③公共交通による外出機会・範囲の拡大

(2) 地球環境の保護・改善

- ④ノーカーデーの実践
- ⑤各家庭でのマイカー走行距離の抑制
- ⑥公共交通利用者の増加

(3) 移動者の交通安全・移動中の犯罪防止

- ⑦高齢者・子供の交通事故の減少
- ⑧高齢者の公共交通利用への転換
- ⑨公共交通の安全性の向上

(4) 地域資源の統合・活用

- ⑩生活サービス施設の集約立地
- ⑪交通機関相互の乗り換え利便性向上
- ⑫乗換等の情報提供の充実

(5) 地域経済の効率向上と持続的成長

- ⑬中心市街地のにぎわいの向上
- ⑭イベント開催等による地域の活性化

3.2 地域交通計画改善のための施策

(1) あらゆる人に対するモビリティの確保

【取り組み方針】

自動車を自由に利用できるマイカー族は今後もモビリティを確保できるが、高齢化の進展や高齢単身世帯の増加により、自動車を自由に利用できない公共交通族の増加が見込まれるとともに、自治体の財政が一層厳しくなる中で、公共交通サービスの維持が難しくなることが懸念される。このため、自動車が利用できない人に対し、日常生活に必要な場所への移動ができるよう、行政、利用者、地域が一体となって公共交通の運営・維持に努め、地域の公共交通体系の改善を図る。

【具体的な施策】

- ・利用者のニーズ・利用したい時間帯を踏まえた公共交通のダイヤ設定を行う。
- ・地域に関連する公共交通機関の情報を1冊にまとめた案内書の作成、乗継や帰宅時刻・滞在時刻もわかるような冊子・チラシの作成などによるわかりやすい情報提供を行う。
- ・外出機会を創出する催しの企画・開催を行う。

○実施・推進主体・・・ 市、交通事業者、ひらかわマイバスの会、老人クラブ、各町会

【行動目標】

目 標	行動の内容	目標値・評価方法
①日常生活に必要な公共交通サービス水準の設定	・集落の人口や交通目的に応じた公共交通サービス水準を設定し、公共交通族のモビリティ確保を図る。	・例えば、人口1,000人に対し通勤・通学用のバスを1便、買い物・通院用のバスを3便運行することを目安とするなど。
②高齢者の外出機会の向上	・身体的には元気でも交通手段がないために外出できない高齢者の人数を減らし(外出率を高める)、一人当たりの外出頻度を増やす。	・外出できない高齢者の割合を10%以下に抑える。 ・1週間のうち3日以上は買い物・娯楽等の外出をする。
③公共交通による外出範囲・外出時間帯の拡大	・ダイヤの改善等により、公共交通を利用した外出の範囲を拡大する。 ・公共交通を利用して外出できる回数を増やす。 ・公共交通を利用して外出できる時間帯を拡大する。	・公共交通を利用して弘前に16時まで滞在できるようにする。 ・公共交通を利用して買い物や通院に1日最低2回は外出できる機会を設ける。

(2) 地球環境の保護・改善

【取り組み方針】

自動車が生身のあらゆる面に浸透し、自動車利用を前提とした生活が一般化しているが、今後も自動車を自由に使い続ければ環境負荷がさらに増加していくことが予想される。環境負荷を軽減するには、自動車依存型のライフスタイルから転換する必要があるが、一方で、自動車を全く使わない生活も考えにくい。このため、日常生活の中で少しだけでも自動車を使わない生活を実践し、それを習慣づけ、頻度・範囲を拡大し、その「参加者」を増やしていく。

【具体的な施策】

- ・ノー残業デーの帰宅時間帯にバスを運行し、ノーカーデー（*）への取り組みを促進する。
- ・市内中心部等の商業施設において、バス利用者に対する割引販売を行う。
- ・日や曜日を定め、買い物の時間帯に便利なバス（買い物お出掛けバス）、商業施設や病院を巡回するバスなどを運行し、公共交通を利用した外出を支援する。公共交通利用を習慣づける。

○実施・推進主体・・・ 市、交通事業者、商工会、各町会、住民

【行動目標】

目 標	行動の内容	目標値・評価方法
①ノーカーデー等の実践	・週に1日、月に1日、自動車を使わないノーカーデーを一人ひとりが自らの生活スタイルに合わせて設定し実践する。例) ノーカーデー、ノー送迎デー、バス買い物デー、公共交通お出掛け休日等	・ノーカーデー等を実践する世帯数・人数を毎年増やす。 ・5年後に50%の世帯が実施することを目指す。 ・住民アンケート調査を年に1回実施し、実践の状況を把握する。
②マイカー走行距離の抑制	・各世帯でマイカーの走行距離の上限(月間・年間)を定め、それ以上使用しないことを実践する。	・各世帯の走行距離を毎年3%ずつ減少させ、5年後には15%の削減を目指す。
③公共交通利用者の増加	・弘南鉄道、市内循環バスの利用者数を減少させないようにする。	・毎年の利用者数を減少させない。

*：巻末の用語解説を参照

(3) 移動者の交通安全・移動中の犯罪の防止

【取り組み方針】

交通事故が全体的に減少する中で、高齢者の交通事故が増加している。今後、高齢ドライバーは一層増加し、交通事故の増加も懸念される。また、児童・生徒の移動中の安全などにも配慮する必要が生じている。このため、高齢者が車に頼らなくても生活できる環境づくりを進めるとともに、子供の交通安全性を高めるための指導等を行う。

【具体的な施策】

- ・高齢者に対する安全運転講習を実施する。
- ・運転免許証返納の推進を図る。
- ・生活パターンに応じたバスの運行や地域の有志による輸送サービスの実施など、高齢者自らが運転しなくても日常生活に必要な移動ができるよう、地域の実情に応じて対応する。
- ・通学時間帯の路線バス運行などにより、遠距離通学の児童・生徒の安全性を高める。
- ・交通安全指導、交通安全キャンペーンを実施する。

○実施・推進主体・・・ 警察、運輸支局、交通事業者、学校、老人クラブ

【行動目標】

目 標	行動の内容	目標値・評価方法
①高齢者の交通事故の減少	・高齢者の関わる交通事故率を減少させる。	・高齢人口1人当たりの交通事故件数、同死傷者数を現状より減少させる。 ・高齢ドライバーが原因となった事故件数・死傷者数を現状より減少させる。
②高齢者の公共交通利用への転換	・自動車の利用を取りやめ、公共交通を利用する高齢者を増やす。	・高齢・後期高齢者の運転免許の返納と自主的な不更新を呼びかける。
③子供の交通事故の減少	・児童・生徒の交通事故率を低下させる。	・年少人口1人当たりの交通事故件数、同死傷者数を現状より減少させる。
④公共交通の安全性の向上	・誰もが安全に安心して利用できる公共交通を実現する。	○交通事業者の安全対策実施回数を増やす。 ・職員の安全講習会の実施回数、参加人数など ・職員の犯罪防止講習会の実施回数、参加人数 ・交通安全・犯罪防止キャンペーンの実施回数、同イベントへの参加人数 ○公共交通での移動中の安心度 ・公共交通の車内や駅・バス停における迷惑行為等への苦情件数を減らす(アンケート等の実施)

(4) 地域資源の統合活用

a) 土地利用計画との統合

【取り組み方針】

交通計画が自動車中心に作られてきたため、環境負荷やエネルギー消費の大きなまち、自動車利用が出来ないと不便なまちにもなっている。この状態で放置すれば、中心市街地が衰退、ロードサイド型の施設が増加するなど、ますます自動車がないと不便なまちになる。このため、生活サービス施設の集約立地や、バスなど公共交通による市内各地域と市中心部の連絡を強化する。

【具体的な施策】

- ・市内の各地域と市の中心部をバスなどの公共交通で結び、自動車を利用しなくても商業施設や医療機関などに容易にアクセスできるまちづくりを目指す。

○実施・推進主体・・・ 市、交通事業者、商工会

【行動目標】

目 標	行動の内容	目標値・評価方法
①生活サービス施設の集約立地（土地利用）	・中心市街地において生活サービス施設の集約立地を図る。 ・集落内の生活サービス施設数を増加させる。	・ロードサイドに立地する生活サービス施設の数、店舗の延床面積を一定範囲内に抑制する。 ・集落内のロードサイド型施設を除いた施設の数を増加させる。

b) 交通手段間の統合

【取り組み方針】

弘南鉄道やJR奥羽本線は、市民のモビリティ確保には十分な運行水準である。しかしながら、バスの運行頻度や鉄道とバスの連携には改善余地もある。このため、鉄道・バスのダイヤ上の接続や乗換における物理的な抵抗の軽減等により、公共交通の利用のしやすさの向上を行い、車に頼らないライフスタイルの実現に寄与する。

【具体的な施策】

- ・駅を発着するバスは、鉄道の発車・到着時刻との連携を図る。
- ・バスの時刻+乗換の鉄道時刻+滞在先での時間などを一体的に表したカード状のチラシなどを作成・配布するなど、情報提供の連携も図る。

○実施・推進主体・・・ 市、交通事業者、ひらかわマイバスの会

【行動目標】

目 標	行動の内容	目標値・評価方法
①交通機関相互の乗り換え利便性の向上	・鉄道とバスの乗換え時間が一定範囲内に納まるようにダイヤを設定する。	・鉄道～バスは原則として接続するように努める。
②乗換情報提供の充実	・乗り換え情報の提供を充実させ、鉄道・バス利用における利便性の向上を図る。	・地域密着型の時刻表やチラシなどを制作し市域全戸配布する。 ・情報提供資料を年1回は更新する。 ・鉄道・バス時刻表、利用手引などのHPへのアクセス数を毎年増やす。

(5) 地域経済の効率向上と持続的成長

【取り組み方針】

自動車利用を前提とした生活が浸透しており、生活のための移動距離が長くなるなどの非効率が生じている。また、郊外の道路沿いに商業施設などが立地し中心部の活力が低下し、放置すれば沿道立地がさらに進展し、中心部の商業機能は衰退する状況にある。このため、バスなどの公共交通の利便性を高めるとともに、地域の活性化と公共交通の利用促進に寄与する各種の施策展開を行う。

【具体的な施策】

- ・市内の各地域と市の中心部をバスなどの公共交通で結び、自動車を利用しなくても良いまちづくりを目指す。
- ・公共交通機関を有効に活用した集客イベントを企画し、地域の活性化と公共交通の利用増進を図る。

○実施・推進主体・・・ 市、交通事業者、ひらかわマイバスの会、商工会、観光協会

【行動目標】

目 標	行動の内容	目標値・評価方法
①中心市街地のにぎわいの向上	<ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地への来訪者数を増加させる。 ・来訪者の増加を通じて、地域経済の活力向上を図る。 	<ul style="list-style-type: none"> ・平賀駅前の歩行者交通量を増加させる。 ・中心市街地の店舗の売り上げを増加させる。
②地域の活性化	<ul style="list-style-type: none"> ・集客等に結びつくイベントを開催し、来訪者数の増加を図る。 ・集客等に結びつくイベント等を一定回数以上実施する。 ・イベントへの参加人数・来訪者数を一定数以上集める。 	<ul style="list-style-type: none"> ・イベント等を一定回数以上実施する。 例) 温泉めぐりバスのイベント開催 ・温泉めぐりバスの実施回数、参加人数を増やす(市民のイベントへの参加を増やす)。 例) 集客イベントの開催 ・公共交通を用いて「ねふた祭り」に参加する人数を増やす。 ・公共交通を用いて「りんご狩り」などに参加する人数を増やす。

第2部 平川市の公共交通計画

■ 検討の経緯

第1部に示したビジョンに基づき、本計画では次のようなプロセスによって公共交通計画の具体化を図った。

<町会長会における呼びかけ>

- ① 平川市内の町会の町会長が一堂に会する場において、平川市の公共交通の現状やすう勢展望について説明し、このままの状況で推移すれば公共交通が衰退し、高齢者を中心とする地域住民の生活に著しい影響が生じかねないことを説明した。
- ② 同時に、地域公共交通活性化・再生総合事業の内容について説明し、公共交通の改善に取り組む意欲のある町会があれば、公共交通の改善計画を町会も交えて検討し、実証運行を実施してその実現を目指すことを訴えかけた。

<取り組み意欲を示した町会での懇談会の開催>

- ③ その結果、新屋町会が前向きに取り組む意向を示した。そこで後日、新屋地区において懇談会を開催して住民やバス利用者と意見交換し、バス利用のニーズ、改善を希望する点、新たなバス運行の可能性などについて議論した。
- ④ また、懇談会の際に意見のあった通学時間帯のバス運行について、その実現可能性を探ることを目的としたアンケート調査を新屋地区の高校生を対象に実施した。

<平川市内路線バスの利用者ニーズの調査>

- ⑤ 他方、平川市内の路線バスの全便に市役所の職員が乗り込み、利用者にヒアリングを行って平川市内の路線バスの利用者ニーズを聞き取った。

<計画案の検討>

- ⑥ これらの取り組みの結果を踏まえ、平川市における公共交通の改善計画を具体化した。

これらの検討結果について、次章以降に示す。

1. 市民やバス利用者のニーズの把握

1.1 新屋地区における取り組み

(1) 新屋地区の概況

新屋地区は平賀駅の東北東約4kmに位置する集落で、人口は1,345人（平成20年7月）、うち65歳以上人口は366人、75歳以上人口は158人で、65歳以上人口比率・75歳以上人口比率はそれぞれ27.2%、11.7%である。

新屋地区には平川市循環バス新屋・尾崎線が通っている。平賀駅→新屋地区→尾崎地区→平賀駅という循環ルートで、平賀駅→中央新屋は13分、中央新屋→平賀駅は約30分、運賃は100円均一である。平成19年9月までは1日8便が運行されていたが、平成19年10月1日から1日5便に減便された。

表 平川市循環バス新屋・尾崎線のダイヤ

便	平賀駅発		中央新屋発		平賀駅着
1便	8:20	→	8:30	→	9:00
2便	9:20	→	9:33	→	10:00
3便	11:50	→	12:03	→	12:30
4便	13:50	→	14:03	→	14:30
5便	15:50	→	16:03	→	16:30

図 新屋地区の位置



(2) 懇談会の開催による住民ニーズの把握

① 懇談会の開催経緯と参加者

検討の経緯にも記したように、平成20年8月に開催された町会長との意見交換会において、公共交通の改善に取り組む意欲のある町会を募ったところ、新屋町会から「公共交通をこのまま放置すればやがては衰退し、地域の生活が成り立たなくなる可能性がある。」という危機感のもとで、公共交通の改善に積極的に取り組みたいという意思が示された。

こうした町会の意向を踏まえ、平成20年11月20日、新屋多目的集会所において懇談会を開催した。事前に町会長から町会の組織を通じて住民に参加を呼び掛けたところ、新屋地区の住民24人が参加した。参加者は若い年齢層（概ね20歳台）から高齢者に及び、職業の有無、性別、普段のバス利用の有無などの点で、特定の層に偏ることはなかった。

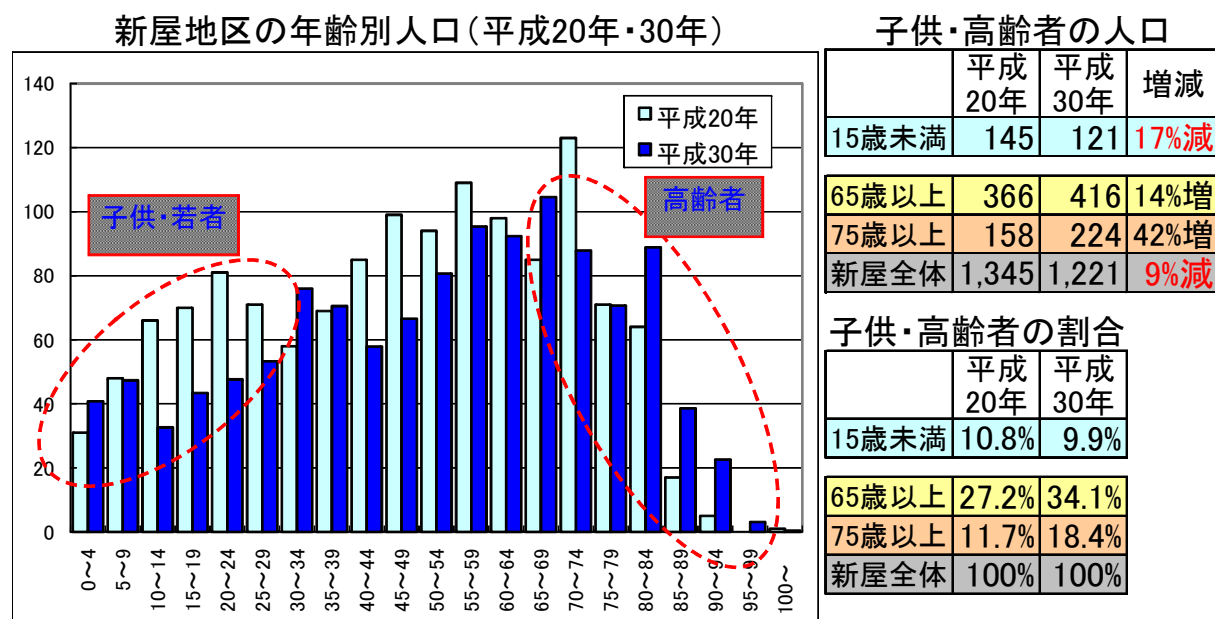
② 問題提起

懇談会では、地方のバスのおかれている現状やバスの役割、バスが運行されなくなった場合の問題点などに対する理解を深めるため、地方のバスのあり方について特集したNHKテレビの番組「クローズアップ現代－最終バスが出たあとは」を参加者全員で観た。

次に、新屋地区の現状や高齢化の進展に伴って発生する問題点について、

- ・新屋地区における将来の年齢階層別人口の推計値を示すとともに、
 - ・10年後には65歳以上人口比率が34%になり、75歳以上人口は20%近くに達すること、
 - ・同時に少子化が進行し、10年間で子供の数（15歳未満の人口）は17%減少すること
- などを説明した（次図参照）。

図 新屋地区の状況と将来の問題点



③ 計画代替案の提示

そのうえで、新屋・尾崎線に関する意見や新屋地区における今後のバスサービスのあり方、バス利用者の外出に関する事項など、幅広く意見を聴取するとともに意見交換した。意見交換の途上では、平川市循環バス新屋・尾崎線を対象とした収支検討のシミュレーション（*）を行い、サービス水準（運行本数）と費用、運賃、補助金の不足額とそれを新屋地区の全戸が負担した場合の年間負担額などを明示して、住民や利用者が享受できるサービスと負担の関係をつぶさに理解できるようにした。

シミュレーションの概要を以下に示す。図はシミュレーション各ケースの試算内容を示す。

<現状>

100円5便の現状では、補助金の限度額（5,042千円）に対して運行費用と運賃収入の差額は5,343千円の赤字となり、赤字の額が補助金の限度額を301千円上回る。

この不足額をカバーするため、新屋町会の各世帯が一律に負担すると1世帯年間859円の負担となる。

新屋・尾崎線 収支計算表			
運賃	100円	高校生通学便	0なし
便数	5便	利用者数	20人
利用者	0%増		
費用単価	287円/km		
運行費用	7,123千円		
運賃収入	1,781千円		
収支	▲5,343千円		
補助限度	5,042千円	市の補助金限度額(推計)	
不足	301千円	補助限度に対する不足額	
(1世帯当り負担)	859円/年	350世帯で負担すると仮定	

<200円7便の場合>

運賃を200円に値上げするとともに、7便に増便した場合を試算すると、運行費用と運賃収入の差額は5,175千円の赤字となる。これは補助金限度額に対して赤字が133千円上回る。

新屋・尾崎線 収支計算表			
運賃	200円	高校生通学便	0なし
便数	7便	利用者数	20人
利用者	0%増		
費用単価	287円/km		
運行費用	9,973千円		
運賃収入	4,798千円		
収支	▲5,175千円		
補助限度	5,042千円	市の補助金限度額(推計)	
不足	133千円	補助限度に対する不足額	
(1世帯当り負担)	380円/年	350世帯で負担すると仮定	

<200円7便+高校生通学便1便>

上記に加え、高校生の通学便を1便運行した場合を試算すると、高校生11人が定期券を購入して新屋・尾崎線を利用すると赤字の金額は補助金の限度額以内に収まる。一定数の高校生が通学に利用することにより、収支の改善が見込まれる。

新屋・尾崎線 収支計算表			
運賃	200円	高校生通学便	1運行
便数	7便	利用者数	11人
利用者	0%増		
費用単価	287円/km		
運行費用	10,257千円		
運賃収入	5,243千円		
収支	▲5,014千円		
補助限度	5,042千円	市の補助金限度額(推計)	
不足	0千円	補助限度に対する不足額	
(1世帯当り負担)	0円/年	350世帯で負担すると仮定	

*：巻末の用語解説を参照

④ 意見交換

懇談会では、このような運賃・便数の条件設定と収支の関係、補助金の限度内で対応するために必要な条件、通学バスを多数利用することによる収支改善の効果などに関する情報を具体的に提示しつつ、自由に意見交換を行った。

その結果、バスの利用者をはじめ、高校生の親など地域の住民から活発な意見が出された。懇談会における主な意見は次のとおりである。

表 新屋地区懇談会における主な意見

区 分	意見の概要
バス路線	・ イベント（老人クラブの大会等）に合わせてバスを運行してほしい。9時頃にあればよい。
	・ 学区外にある図書館などに出かけるため、小学生が利用できるバスを運行してほしい。
	・ 文化センターで年に4～5回イベントがあり、子供の参加募集があるが、バスがないので参加できない。近くの子供は参加できるのに、新屋の子は親が送迎しないと参加できない。
通学バスの運行	・ 通学バスを運行するのなら、朝よりも夕方に運行するのが良い。弘前までマイカー通勤しているが、朝は時間を合わせて送ってあげればよい。車で出勤するのに、わざわざバス代を払ってまでバスに乗せるのはもったいない。
	・ 一方で、夕方は帰宅時刻が会社と学校では異なるし、一度家に戻ってから子供を駅まで迎えに行くのは面倒である。帰宅しても酒を飲まずに待っていないといけない。子供には、バスの時刻に合わせて帰宅するように言えば良いだろう。このようなことから、通学バスを運行するのなら夕方が望ましい。
	・ 通学バスが運行されるのなら、親が高校生の送迎を止めて定期を購入すればよい。
バスのダイヤ	・ 今のダイヤでは、最終が平賀駅発 15:50 なので通勤には使えない。
	・ 子供が部活をしているので、夕方以降のバスがあればうれしい。
	・ 子供たちが土曜日・日曜日に利用できるバスを運行してほしい。
	・ 8便が5便になったときに 10:50 平賀駅発のバスがなくなった。朝8時の便で病院または買い物に行くと、帰宅する便は 11:50 までない。それでは昼食の準備に間に合わないのが困っている。10:20 か 10:50 にもう1便運行してほしい。
バスの運賃	・ 現状の100円は安すぎる。200円になっても構わないので減便はやめてほしい。これ以上減便されると困る。
	・ 循環バスになる以前のバスはもっと高かった。運賃は200円でも全然かまわない。

写真 懇談会の様子



⑤ 住民の選択

このように懇談会で住民に情報を提供しながら意見交換した。その結果、次のような結論を得た。

- ・新屋から平賀駅に直行する通学バスを運行する。運行時間帯は帰宅時間帯を希望する。
- ・平川市循環バス新屋・尾崎線について、運賃を 200 円に値上げするとともに、6～7 便程度に増便する。

⑥ 懇談会の意義

このような結論に至った要因として、町会長をはじめ住民が公共交通の重要性を認識するとともに、このままでは地区の公共交通は不便になる一方でやがては衰退するという危機感を持ち、積極的に公共交通の改善に取り組もうとしたことがあげられる。

また、従来は、行政や交通事業者が運賃やサービス内容を決め、利用者や住民はそれに従わざるを得なかったのに対し、新屋地区では、様々な情報を得た住民が、負担（運賃）と享受できるサービスの水準の組み合わせをいくつかの代替案の中から選択したことに意義がある。

(3) 住民参加への呼びかけ

新屋地区では、公共交通に関する問題を地区の将来に関わる重要な問題であると認識し、懇談会の開催に加え、町会全世帯に対して今後実施を計画している実証運行の仕組みを説明するとともに、地域の公共交通は地域で守ることの重要性を訴え、実証運行への参画の呼びかけを行った。具体的には、町会の全世帯に次頁に示す内容の回覧を行った。

実験バスに参加しませんか。

いま新屋町会を走っているバスは1日8本から5本に減り、その利用者は車の運転ができないお年寄りばかりです。1本当たりの利用者は6～7人で、このままでは、さらに便数が減るかもしれません。新屋町会では、1日5本の本数をこのまま残し、効率よく、使いやすいバスをめざして、平川市役所と一緒に来年から実験バスを運行する予定です。

新屋町会長 齋藤 博美

■実験バスは3年間行うことができます。

この実験バスは、下の地図にある現在の循環バスの増便をしたり、新たな路線も作ることができます。実験なので1カ月だけの運行や冬だけの運行も可能です。



■支えあい大切です。

現在のバスは、始発が新屋発8時30分、平賀駅着9時で高校生が朝の電車に間に合わず、最終も平賀駅発15時50分となっており、バスで家に帰ることのできないダイヤとなっています。雨の日や冬は高校生にとって通学が大変なものとなり、駅から新屋まで送迎する親の負担はそれ以上に大きなものとなっています。

町会ではまず、新屋と平賀駅を直接結んで高校生が利用できるバスを運行したいと思っています。もし、その結果、高校生のほとんどが乗ることとなれば、バスを1便増便できる可能性があります。つまりバスにみんなで乗れば、バスが増えて免許のないお年寄りが出かける機会も増え、地域が活性化することとなります。また、その路線は実験終了後も残る可能性があります。

高校生ばかりではなく免許のないお年寄りはもちろん、車の免許がある人も車で出かけずに積極的にバスに乗るようにしてください。地域の中での支え合いが大切です。

■アンケートを行います。

12月に中学校3年生と高校1・2年生のいる家を訪問してアンケートを行います。アンケートの結果、どんなバスがあれば高校生が利用しやすいのか検討していきます。



(4) アンケート調査による高校生の意向の把握

① アンケート調査の概要

懇談会での意見を踏まえ、高校生を対象とした通学バスを試験的に運行する機運が高まったが、当事者である高校生の意見を把握するため、平川市の助言や支援のもとで、新屋町会が主体となって地区内の中学3年生と高校1～2年生を対象にアンケート調査が実施された。

アンケート調査では、平川市循環バスの置かれている現状を簡単に説明するとともに、次の項目について調査した。

- ・現状の通学交通手段（天気の良い日／雨の日や冬）
- ・送迎の場合の送り先
- ・朝や夕方以降にバスを運行した場合の利用可能性
- ・通学バスとしての運賃
- ・実証運行に参加する意思の有無

② アンケート調査結果の概要

アンケート調査の対象者は35人であり、そのうち34人から有効回答が得られた。回答の概要は次のとおりである。

a) 通学の交通手段

- ・天気の良い日は、自転車（28人・82%）、電車（往路12人・35%、復路13人・38%）、親の送迎（往路8人・24%、復路5人・15%）、徒歩（2人・6%）の順であり、自転車が80%を占める。（複数回答、パーセンテージは有効回答の34人に対する割合）
- ・雨の日や冬は、親の送迎（往路32人・94%、復路30人・88%）、電車（往路10人・29%、復路12人・35%）などとなっており、ほとんどの生徒が親の送迎に依っている。
- ・送迎先は平賀駅が最も多く（22人）、直接学校までという回答が9人であった。

b) バス利用の可能性

- ・「どんなバスがあれば利用しますか」という質問に対しては、
 - ・朝の電車に間に合うバス（24人・71%）
 - ・午後5～6時ころ平賀駅発のバス（18人・53%）
 - ・午後7～8時ころ平賀駅発のバス（17人・50%）
 - ・新屋から直接平賀駅に直行するバス（15人・44%）

などという回答が得られており、平賀駅に直行する朝および夕方以降のバスを運行すれば利用される可能性があることが示唆される。

c) 運賃

- ・バスの運賃については、100円なら利用する（23人・68%）、200円でも利用する（5人・15%）、無料なら利用する（5人・15%）という回答が得られており、現状の100円とする意見が多い。
- ・保護者についても同じ質問に回答を求めたところ、ほぼ同様の回答が得られている。

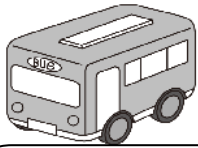
d) 実証運行への参加意向

- ・通学バスを運行した場合の参加意向を尋ねたところ、19人（56%）が参加と答え、参加しないとの回答は11人（32%）であった。

e) 自由意見

- ・自由意見として、
 - ・夏は自転車を使わせているが、悪天候の日や冬季は夕方以降にバスがあれば助かる
 - ・冬季は10月～翌5月にかけてバスがあれば助かる
 - ・新屋から弘前駅に直行するバスがあればよい
 - ・ショッピングセンターを経由するバスがあってもよいと思うなどの意見が述べられている。

アンケート調査票を次頁に示す。



バス利用アンケート

いま新屋町会を走っているバスは1日8本から5本に減らされ、その利用者は車の運転ができないお年寄りばかりです。1本当たりの利用者は6～7人で、このままでは、さらに便数が減らされるかもしれません。新屋町会では、1日5本の本数をこのまま残し、効率よく、使いやすいバスをめざして、平川市と一緒に来年から実験バスを運行する予定です。

実験バスでは、お年寄りばかりではなく、高校生も対象としております。どんなバスがあれば通学で利用したいのか、ふだん思っていることについてアンケートに答えてくださるようお願いいたします。

新屋町会長 齋藤 博美

※あなたの世帯の高校生または中学3年生の生徒さんが答えてくださるようお願いいたします。

※中学3年生の生徒さんは、志望校に通学するものとしてお答えください。

※ウラ面に現在のバス時刻表がありますが、実験バスではコースや時間帯を変更することができます。

※該当するものに○をしてください。

1. あなたが通っている高校または志望校を教えてください。

①平川市内の高校 ②弘前市内の高校 ③黒石市内の高校 ④その他 _____

2. いつもどのようにして通学していますか。(該当するものすべてに○をしてください)

天気のいい日	行き	①電車	②自転車	③親の送迎	④徒歩	⑤その他
	帰り	①電車	②自転車	③親の送迎	④徒歩	⑤その他
雨の日や冬	行き	①電車	②自転車	③親の送迎	④徒歩	⑤その他
	帰り	①電車	②自転車	③親の送迎	④徒歩	⑤その他

↓
親の送迎はどこまでしてもらっていますか。

①平賀駅 ②柏農高校前駅 ③弘前駅 ④黒石駅 ⑤直接高校まで ⑥その他 _____

3. 現在のバスは朝早いものと夕方以降のバスはありません。どんなバスがあれば利用しますか。

(該当するものすべてに○をしてください)

①朝の電車に間に合うようなバス ②午後5～6時ごろ平賀駅を出発するバス
 ③午後7～8時ごろ平賀駅を出発するバス ④午後9～10時ごろ平賀駅を出発するバス
 ⑤直接柏木農業高校まで送迎するバス ⑥直接尾上総合高校まで送迎するバス
 ⑦新屋から直接平賀駅へ直行するバス ⑧新屋から直接尾上駅へ直行するバス
 ⑨その他 _____

4. 現在のバス運賃は1回100円ですが、運賃設定についてどう思いますか。

①今までどおり100円なら利用する ②200円でも利用する ③無料なら利用する

5. 保護者の方がお答えください。運賃設定についてどう思いますか。

①今までどおり100円なら利用させる ②200円でも利用させる ③無料なら利用させる

6. 来年の夏ごろから始める実験バスについて、参加する予定がありますか。

①参加する ②参加しない

7. その他意見等ございましたらお書きください。

ご協力ありがとうございました。

1.2 尾上地区からの要請

(1) 経緯

平成 20 年 10 月、尾上町会長連合会から平川市に対し、尾上地区から平賀駅へのバス路線の新規運行について要望書が提出された。

(2) 内容

① 運行ルート

- ・尾上地区各集落～尾上総合支所～平賀駅～平川市役所～商業施設～平川市役所～尾上総合支所～尾上地区各集落

② 運行頻度

- ・午前・午後各 1 回

③ 要望の理由（必要性）

- ・尾上地区から平川市役所に直通する公共交通手段がなく、弘南鉄道と弘南バスを乗り継いで行く必要がある。
- ・経済圏は弘前市や黒石市であるが、バスの運行により平川市中心部への往来が増えると考えられる。
- ・高齢化の進展により高齢単身世帯の増加が見込まれる中、公共交通の確保が必要である。
- ・自家用車からバス利用に転換されれば、地球温暖化にも配慮できることになる。

1.3 バス利用実態調査

(1) 概要

平川市内のバス利用の実態を把握するとともに、利用者のニーズやバスに対する意見を把握するため、平川市内の路線バスおよび平川市循環バスの路線を対象として、利用者に対する聞き取り調査を実施した。

その概要は次のとおりである。

① 調査期間

- ・平成 20 年 11 月 14 日（金）～11 月 21 日（金）

② 調査対象路線

- ・弘南バスが運行する路線バスのうち、平川市内を走行する全ての路線

※ただし、起終点が平川市内に無く、平川市内を通過するだけの弘前～平賀線（大坊経由）、弘前～黒石線（日沼経由）、弘前～大川原線（日沼経由）は対象外とした。

③ 調査対象者

- ・バス利用者のうち、平川市内のバス停で乗降した利用者

④ 調査方法

- ・平川市企画財政課職員がバスに乗り込み、利用者から聞き取り調査を行った。

(2) 調査結果の概要

調査結果を路線別にまとめたものを次頁以降に示す。結果を概観すると、

- ・利用は高齢者（特に女性）の買い物・通院や高校生の通学が大半である。
- ・バスがない場合の代替交通手段として、タクシーを利用するか、徒歩で駅まで行って鉄道を利用するという回答が多い。中には、バスがないと外出できないという意見も見られる。
- ・バスは乗り換えがなくて便利であるが、JRは階段の乗降がきつい（弘前～碓ヶ関線）
- ・運賃は値上げしても構わないので、減便しないでほしい。

などの意向が示されている。

なお、路線バスの運賃が平成 20 年 12 月から値上げされることに対し、回答のあった 49 人全員が値上げしてもバスを利用すると答えている。

また、平川市循環バスの運賃を現行の 100 円から 200 円に値上げされた場合、回答のあった 108 人のうち 100 人（93%）は 200 円になっても利用すると答えている。

路線バス 黒石～温川線

1日の本数	往復2本
料金	黒石駅～温川 1,360円 温川～葛川 450円
調査日	11月17日(月)
調査日の1日当たりのべ利用者数	10人
主な利用者	高校生、お年寄り(女性)
主な最終目的	柏木農業高校、黒石市内への買い物
その他主な傾向	東部地区の利用者よりも、黒石市民(特に浅瀬石地区)の利用者が黒石駅方面へ利用している。病院利用なし。
バスがなければどうしますか	大変困る 親の送迎に頼るしかない(高校生3人) 村を出て行くしかない
その他自由意見	病院は葛川診療所に行くから困らない 朝の便が早過ぎ、昼の便があればいい

黒石～尾上線

1日の本数	往復7本
料金	尾上駅～黒石駅 520円 尾上駅～金屋 230円
調査日	11月19日(水)、21日(金)
調査日の1日当たりのべ利用者数	11人
主な利用者	お年寄り(女性)、10歳代の会社員
主な最終目的	黒石・弘前の病院、黒石へ通勤
その他主な傾向	夏場に自転車・バイクを利用している人が半数以上。冬場のみの利用者が多い。尾上駅発18時25分は利用者なし。
バスがなければどうしますか	タクシー(負担が大きい) 電車に乗る 駅が遠いのでバスがなくなると困る 家族・近所の人に乘せてもらうしかない
その他自由意見	冬にはバスが欠かせない 電話の予約(デマンド型)でもよいのでは 運賃が高すぎる。値上げすれば乗らない人が増えるのではないか タクシーが高いので、運賃は高くない。値上げしても利用する

弘前～尾上線

1日の本数	往復5本
料金	尾上駅～弘前BT 510円 尾上駅～日沼 290円
調査日	11月14日(金)、17日(月)、18日(火)
調査日の1日当たりのべ利用者数	18人
主な利用者	会社員、高校生、お年寄り(女性)の買い物客、通院、通所
主な最終目的	弘前の病院・ヨーカドー付近で買い物、通学、旭光園
その他主な傾向	1人を除いて全員が「いつもバスを利用」と回答 週5～6回利用する人が11人 バスを乗り継いで目的地へ行く人が3割(6人) 男性の乗車が3割(6人) 弘前市内の利用者が多い。
バスがなければどうしますか	日沼まで歩いて黒石～弘前線を利用する(八幡崎5人) 電車を利用(尾上駅が遠いから不便になる) タクシーしかない(高い) 考えられない。どうにもならない。通所できなくなる 親に送迎してもらう
その他自由意見	尾上駅行きは冬場尾上中学生も利用している 帰りにちょうど良い便がない。午前にもう1本あるとよい。 午後5時半頃の便がほしい。 弘前市内に比べると運賃は高いと思う。 本数・時間帯が不便なのには慣れている。なくさないでほしい。 料金は乗客が少ないので仕方ない。減らさないでほしい。 車椅子でも、予約すれば弘南バスで乗降の介助をしてくれている。 タクシーにすると料金が高いので負担が大きい

弘前～大鰐・碓ヶ関線

1日の本数	弘前行き13本 碓ヶ関行き12本
料金	碓ヶ関～弘前BT 630円 碓ヶ関～大鰐 440円
調査日	11月17日(月)、19日(火)、21日(水)
調査日の1日当たりのべ利用者数	36人
主な利用者	病院、買い物、通勤、通学
主な最終目的	弘前市内の病院、黎明郷、道の駅関の庄(入浴・買い物)、弘前市内で買い物、通学
その他主な傾向	週に3～6回利用している人はフリーパス(学生は定期券)を利用。 往復利用する(した)と答えた人は25人 バスの時間帯に関する要望・不満はなかった
バスがなければどうしますか	タクシーしかない。バスがあつて助かっている。 JRしかないが、本数が少なく不便。 タクシーとJRで行くしかない。 出てこられなくなる。
その他自由意見	バス停まで遠い(バス停までタクシー)。久吉公民館まできてほしい。 JRは階段の昇降が大変なのでバスがよい。 JRは乗り換えが面倒なのでバスにしている。
平賀線の要望について	平賀方面があれば利用したい かかりつけの医者と交通手段があればいい 弘前で用事が足りるので必要ない 平賀行ったことない(行かない)

循環バス 新屋・尾崎線

1日の本数	1日5本
料金	100円
調査日	11月14日(金)、17日(月)、18日(火)、19日(水)
調査日の1日当たりのべ利用者数	36人
主な利用者	病院を目的としたお年寄り(女性)
主な最終目的	市役所周辺の病院・スーパー、弘前の病院
その他主な傾向	学校帰り
バスがなければどうしますか	タクシーを利用する でかけられない 困る(家族に送ってもらうことがあまりできない)
その他自由意見	朝7時台がほしい 10時と3時がほしい 5時台がほしい 1時間に1本ほしい 200円でも利用する、100円で助かっている 200円でもいいので増便してほしい 増便しなくていいので、なくさないでほしい

唐竹・広船線

1日の本数	1日5本
料金	100円
調査日	11月14日(金)、17日(月)、18日(火)、20日(木)、21日(金)
調査日の1日当たりのべ利用者数	86人
主な利用者	病院(お年寄りの女性)、買い物(女性)、通勤、通学、温泉
主な最終目的	平川診療所、平賀駅付近の病院・商店、弘前市内の病院・商店
その他主な傾向	病院・買物の利用者は往復利用している。 通勤・通学の利用者は時間が合う時だけの利用。
バスがなければどうしますか	歩くかタクシー。非常に困る。 通勤に利用。仕事にいけなくなる。 外出できなくなる。
その他自由意見	バスは必要。なくなると困る。 通学・通勤に朝と夕方のバスがあれば利用する。 3時台がほしい。5時台がほしい。午前10時台がほしい。 時間帯の見直し、増便を希望。増便するなら値上げしても良い。冬に便数が多いほうが良い。 100円で減便より200円でこのままが良い。 100円は安すぎる(タクシー・路線バスと比べて)。 市の温泉にたくさん人が来ている。帰りに逆回りがほしい。 要望はない。十分だ。廃止しないでほしい。

杉館・松崎線

1日の本数	1日3本
料金	100円
調査日	11月14日(金)、19日(水)、21日(火)
調査日の1日当たりのべ利用者数	20人
主な利用者	病院を目的としたお年寄り(女性)、知的障害者授産施設通勤者
主な最終目的	市役所周辺の病院・スーパー、弘前の病院、知的障害者授産施設
その他主な傾向	館田で降りて弘南鉄道へ乗り継ぎ
バスがなければどうしますか	タクシーを利用する 館田駅まで歩いて電車で行く 弘前に行く(平賀へ行かない)
その他自由意見	時間帯を変えても、本数増やしても同じような人が乗っている 昼にもう1本あればいい 今まででよい。逆周りがあればいいが、無理は言わない。 路線が二重になっていて利用しやすい 夏は自転車でも冬は大変

岩館・大坊線

1日の本数	1日3本
料金	100円
調査日	11月18日(火)、19日(水)、20日(木)
調査日の1日当たりのべ利用者数	28人
主な利用者	買い物を目的としたお年寄り(女性)
主な最終目的	市役所周辺のスーパー、病院、農協、温泉
その他主な傾向	15:50分はわずか2人(駅→原田)
バスがなければどうしますか	タクシーを利用する 平賀に出られない。路線バスで弘前へ行く 家族に送迎してもらう
その他自由意見	弘前(薬師堂)から吹上のバス停まで歩いてきた 弘前行きのバスがあればいい 200円(150円)でもいいので増便してほしい チケットのようなものがほしい 昼前にもう1本ほしい

2. 公共交通の整備方針

(1) 基本的な考え方

前章に示した新屋地区における住民の意向や尾上地区からの要望、バス利用実態調査の結果などを踏まえ、平川市の公共交通の改善に向けた具体的な計画案を検討した。その際、次のような考え方に基づいて具体案を作成した。

- ① 今後も高齢化が進展し、10年後には平川市の人口の3分の1が65歳以上、同5分の1は75歳以上という高齢社会が到来することが確実な中で、地域の生活を支えていくためには地域に根ざした公共交通サービスの提供が必要不可欠である。
- ② 地域の公共交通は、その利用者や行政のみならず、地域が一体となって維持・運営していく…地域のみんで公共交通を守り、利用するということが重要であり、「今は他人事でも将来は自分自身の問題である」などという意識の涵養^{かんよう}が重要である。
- ③ そのため、行政が作成した計画案を一方向的に地域に押しつけるのではなく、地域が主体的に参画する中で、行政は計画代替案とそれに係る費用などの情報を提示し、地域や住民が享受できるサービス水準とその対価を考えて計画代替案から選択できるという枠組みの中で公共交通改善のための具体策を策定する。

このような考え方に基づき、新屋地区および尾上地区における路線バスや平川市循環バスの再編について、計画案を具体化した。

一方で、バス利用実態調査などから明らかになった問題点についても改善することが望まれる。そのような問題点や計画課題については、本計画では計画のアウトラインのみ検討することとし、計画の詳細については来年度以降、関係する町会などと協議をしながら内容を具体化していくこととした。

(2) 地域公共交通活性化・再生総合事業の活用

計画を具体的に推進していく際には、地域公共交通活性化・再生総合事業として国の支援を受けながら実施する。その際、次のような方針に基づき、同事業を活用して計画を進めることとした。

- ・「みんなが元気な平川市」という連携計画の目標に向けて、同事業で位置づけられる実証運行の一環として、具体的な施策を一定期間試験的に実施する。
- ・同事業の枠組みの中で、新たな路線の試験運行、既存路線の運行の見直しなど、公共交通の実証運行に関する内容に加え、利用促進策やビジョンに示した各種目標の達成に向

けた取り組みなども組み入れていく。

- 平川市地域公共交通協議会の構成メンバーがそれぞれの立場で積極的に実証運行等に参画し、ビジョンの目標達成に向けた取り組みを行う。
- 実証運行実施期間中のデータを収集し、その効果を把握するとともに、施策を実施する上での問題点を抽出する。
- その結果に基づいて施策の内容を見直し、改善を図るとともに、他の地区への適用、市域全体への施策展開の際に実験結果を反映させる。

3. 公共交通の改善に向けた具体策の検討

3.1 概 説

平川市の公共交通ビジョンの考え方を踏まえ、前章に示した公共交通の整備方針に基づき、公共交通の改善に向けた具体策を策定した。その内容を次頁以降に示す。

計画の熟度は、年次計画（スケジュール）の欄に記している。すなわち、今後3年間、地域公共交通活性化・再生総合事業として実施していくことを念頭においたスケジュールを記している。例えば、新屋地区のように既に地域の町会などと具体的な計画案の検討を始めている計画案については来年度から直ちに実施する計画としている一方、地元との協議に入っていない計画案などについては、協議などの手順を踏んだ上で実施に移す計画としている。

3.2 平川市循環バスの活性化

(1) 新屋地区における通学バスの実証運行

項目	内容
目的	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高校生の通学時間帯にバスを運行し、 ①公共交通の利用促進 ②平川市循環バスの収支改善 ③送迎による家庭の負担軽減 ④マイカー利用の抑制による環境改善への寄与などを図る。
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高校生の登下校時間帯に平賀駅から新屋地区に直行する路線バス（平川市循環バス）を運行する。 ・ 実証運行を通じて需要（利用者数）や利用ニーズ（時間帯やルートなど）を把握し、本格運行に向けた問題点を整理する。 ・ また、高校生の通学における公共交通利用を習慣づけ、マイカー送迎等の自動車依存からの脱却を図る。
実証運行の計画	<ul style="list-style-type: none"> ①運行区間：平賀駅⇄新屋（直行） ②運行時刻：1日3便程度（具体的なダイヤは今後協議する） ③運行日：登校日（春季・夏季・冬季休暇・祝日を除く月～土曜日）
実施スケジュール	<ul style="list-style-type: none"> ・ 平成21年9月～22年3月まで実証運行を実施。 ・ その結果を踏まえ、平成22年4月から運行計画を見直す。 ・ 平成22年度には他の地区にも実証運行を展開。

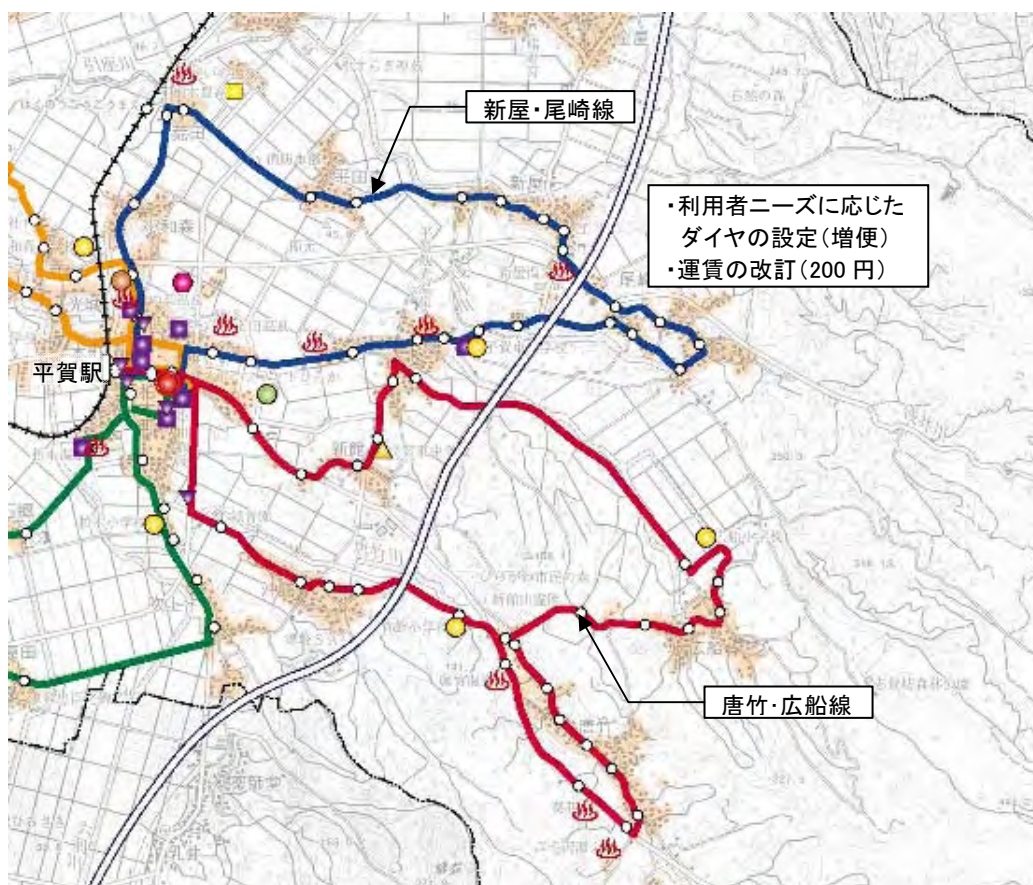
図 新屋地区通学バスの運行ルート（案）



(2) 利用者ニーズに応じたダイヤ設定と適切な費用負担に関する実験運行

項目	内容
目的	<ul style="list-style-type: none"> 平川市循環バスについて、 ①利用者のニーズに応じたダイヤの設定 ②サービス水準に見合った運賃の設定 ③運行を維持していくための利用者・行政・地域の適切な負担のあり方などについて実証的に検討し、今後も安定的に継続して運行するための具体的方策を検討する。
概要	<ul style="list-style-type: none"> 平川市循環バス（唐竹・広船線、新屋・尾崎線）を対象とし、利用者ニーズに応じたダイヤの設定（増便+生活パターンに応じたダイヤ設定）、運賃の改訂などを行う。 アンケート調査や懇談会を実施して利用者や地域の意見を聴取し、実証運行の効果を把握するとともに、本格的な具体策検討に向けた問題点や課題を抽出する。
実証運行の計画	<ul style="list-style-type: none"> ①ニーズに応じたダイヤ設定：現状の5便を7便程度に増便。利用者や地区の意向を踏まえたダイヤとする。 ②運賃の見直し：現行100円の運賃を200円とする。
実施スケジュール	<ul style="list-style-type: none"> 平成21年10月～22年3月まで実証運行を行う。 その間の利用状況や利用者の意向を整理し、平成22年4月以降、ダイヤや路線、バス停配置などの見直し・改善について検討する。

図 唐竹・広船線、新屋・尾崎線の路線図



(3) 利用の少ないバス路線の運行効率向上と利用促進に関する実験運行

項目	内容
目的	・利用の少ないバス路線について、利用者ニーズを確保しつつ運行効率を改善する方法について検証し、限られた資源や予算を効率よく活用し生活交通を確保するための方策を検討する。
概要	・平川市循環バス杉館・松崎線、岩館・大坊線を対象とし、 ①2つの路線の一体化 ②運行日を限定による運行経費の削減（毎日運行→隔日運行） ③増便による生活交通の確保・利便性の向上 ④運行を維持するための運賃設定の見直し について検討し、費用削減と生活交通確保（利便性向上）の両立を図る。 ・アンケート調査や懇談会を実施して利用者や地域の意見を聴取し、実証運行の内容への理解・協力を求めるほか、実証実験の効果を把握し、本格的な具体策検討に向けた問題点や課題を抽出する。
実証運行の計画	①路線の再編：杉館・松崎線と岩館・大坊線の路線を1つに統合する。 ②運行日の限定：隔日運行（月・水・金）とする（現在は毎日運行）。 ③ダイヤの見直し：1日の便数を3便から6便に増便する。 ④運賃の見直し：現行100円の運賃を200円とする。
実施スケジュール	・平成21年度には地元との調整、実施計画の具体案づくりを行う。 ・平成22年度に1年間実証運行を実施。状況に応じて、実験期間後半にダイヤや路線の見直しを行う。 ・その間の利用状況や利用者の意向を整理し、平成23年4月以降の運行計画に反映する。 ・なお、運賃は他の路線に合わせ、平成21年度に200円に改訂する。

図 杉館・松崎線、岩館・大坊線の路線の見直し（案）

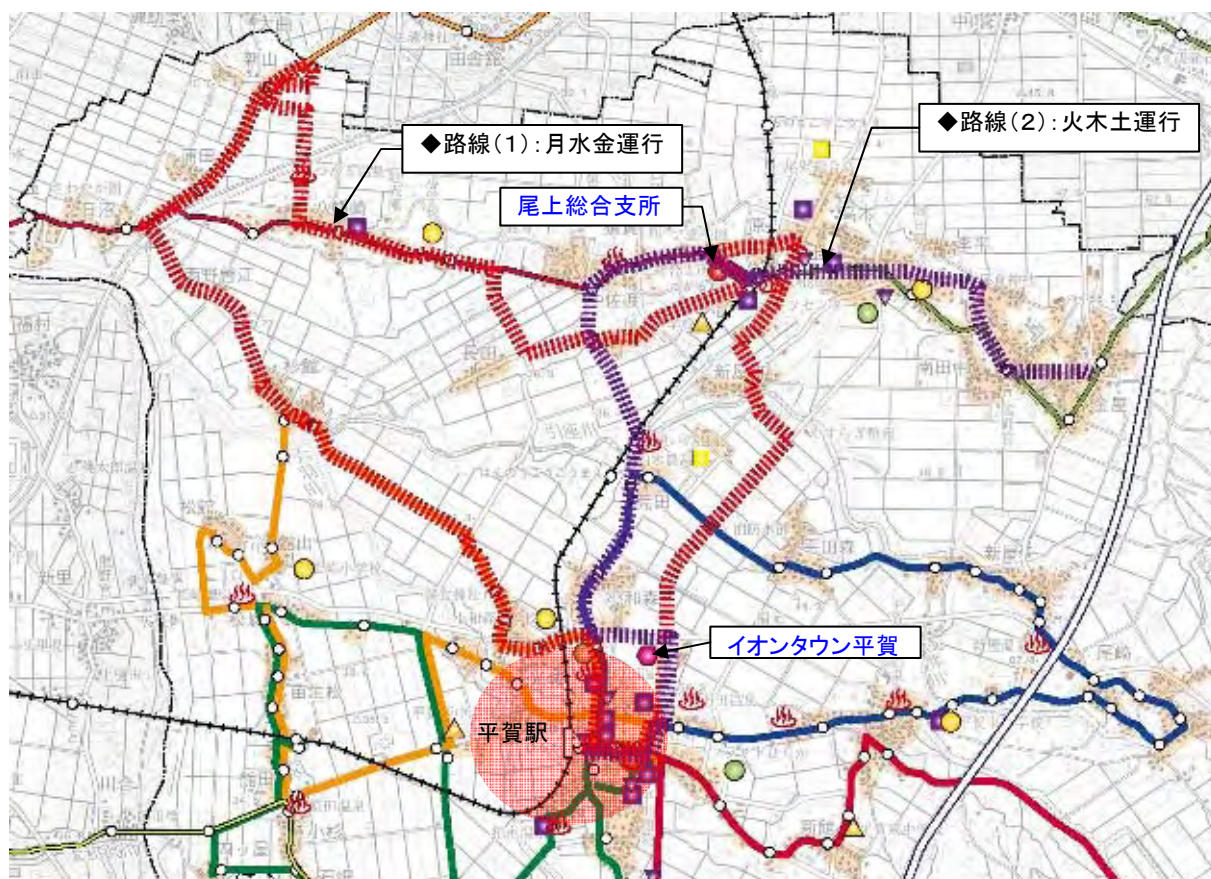


3.3 新たなバスの運行

(1) 尾上～平賀間コミュニティバスの運行

項目	内容
目的	<ul style="list-style-type: none"> ・地域から要請のあるコミュニティバス路線の新設について、需要や利用者ニーズを把握するとともに、運行に際しての課題の把握、採算性の検討などを行う。 ・その結果を平川市における公共交通サービス水準を検討するための基準づくりに反映させる。
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・尾上地域と平川市中心部を結ぶコミュニティバス路線を新設する。 ・時間帯別（便別）の利用状況を把握するほか、アンケート調査や懇談会を実施して利用者や地域の意見を聴取し、実証運行の効果を把握する。 ・その結果を踏まえ、定期路線化の可否やそれに向けた課題を整理する。
実証運行の計画	<p>①路線(1)：平賀駅→杉館→新山→長田→総合支所→尾上中心部→新屋町→イオンタウン→平賀駅（循環）</p> <p>路線(2)：金屋⇔南田中⇔尾上駅⇔総合支所⇔中佐渡⇔イオンタウン⇔平賀駅</p> <p>②運行日：路線(1)・・・月水金、路線(2)・・・火木土</p> <p>③便数：1日4便 ④運賃：200円</p>
実施スケジュール	<ul style="list-style-type: none"> ・平成21年度に地域の町会等と協議し、ルートやダイヤに関する計画検討を行う。 ・平成22年度に1年間実証運行を実施、利用状況や利用者の意向を整理し、平成23年4月以降の運行計画に反映する。

図 尾上⇔平賀中心部間のコミュニティバス路線（案）



3.4 利用促進策の実施

(1) 地域の公共交通全体に関する利用案内の作成

項目	内容
目的	・個別の機関ごとの対応になりがちな公共交通機関の情報提供について、地域に関連する公共交通機関全てに関する分かりやすい情報提供を行い、公共交通の利用促進を図る。
概要	・平川市循環バスを中心に、弘南鉄道や他の路線バスを含む地域の公共交通利用に関するチラシを作成する。 ・路線図や時刻表の掲載にとどまらず、乗り換え案内や自宅から主要な外出先、主要な外出先からの帰宅時間帯などのルート・時刻案内などを掲載し、使い勝手の良い利用案内手引きの作成を目指す。
体裁等	・平川市循環バス沿線地区や実証運行実施地区に配布することを念頭において試行・試作する。 ・大きさはA3判程度、両面印刷とする。
実施スケジュール	・平成21年度に唐竹・広船版、新屋・尾崎版の2種類を作成する。 ・利用者や地域の意見を聞き、改善点を抽出し、平成22年度には他の沿線・地域を加えた改訂版を作成する。

図 利用案内（チラシ）のイメージ

The image displays several sample transit information materials:

- 平川市循環バスお出かけマップ ~新屋・尾崎線版~**: A map showing the Hironaka Line route with various stops and transfer points.
- お出かけパターン（弘前市中心部へ）**: A table listing departure times from various bus stops to the central area of Hiogo City.
- お出かけパターン（平川市中心部へ）**: A table listing departure times from various bus stops to the central area of Hirakawa City.
- お買い物**: A table showing bus routes and times for shopping destinations.
- 通院**: A table showing bus routes and times for hospital visits.
- 通学**: A table showing bus routes and times for school commutes.
- 平川市中心部のお出かけマップ**: A detailed map of the central area of Hirakawa City with a table listing nearby bus stops and directions.
- 新屋バス（新屋・尾崎線）時刻表**: A detailed bus timetable for the Hironaka Line.
- 弘南鉄道・平野駅時刻表**: A detailed train timetable for Hiogo Railway at Hirakawa Station.
- 弘前市内バス案内**: A guide to other bus services within Hiogo City.

(2) 利用促進策の企画・実施にかかる支援

① 背景

平川市では、これまでNPO法人「ひらかわマイバスの会」が主体となって平川市循環バスにかかる利用促進策などの検討を行ってきた。例えば、平川市循環バスを利用した温泉巡り、バス回数券の発行などの取り組みを進めている。

平川市内の公共交通利用を促進するためには、このような取り組みを全市的に展開するとともに、継続して実施することが重要であると考えられるが、現状では限られた人員や費用の中で対応をしているのが実情である。

② 計画案

そこで、平川市内の公共交通利用を促進するため、公共交通を利活用した様々な取り組みを行うための企画・実施を組織的・体系的に行うことができるよう、地域公共交通活性化・再生事業の枠組みの一環として支援する。

具体的には、利用促進策の内容を具体化するとともに試行的に実施し、今後継続してそのような取り組みを行うための課題を把握する。それを通じて施策の効果や実施上の問題点を把握するとともに、継続実施のために必要な組織・体制などについて検討する。

③ スケジュール

平成 21 年度にこれまで主体的に取り組んできたNPOなどが中心となって具体的な施策内容を企画する。平成 22 年度に試行して実績や企画内容の評価を行い、平成 23 年度にはそれらの改善を図る。

(3) ビジョンの目標達成のための取り組みの実施

① 目的

平川市における公共交通の将来ビジョンでは、5つの項目に対して14の目標を掲げ、それぞれ取り組むべき主体を明記している。このビジョンで定めた各種目標を達成するため、関係機関がそれぞれの取り組みを行う。

② 計画案

ビジョンの目標を達成するための取り組み内容を具体化するとともに試行し、今後継続実施するための課題を把握する。例えば、高齢者の外出機会の向上、ノーカーデーの実践などの取り組みなど、ビジョンに示した目標達成のための取り組みを実践する。

③ スケジュール

平成 21 年度に関係各機関において具体的な施策内容を企画する。平成 22 年度に試行して実

績や企画内容の評価を行い、平成 23 年度にはそれらの改善を図る。

(4) 地域資源の活用による利便性の向上

① 背景

平川市内や弘前市内では、企業の送迎バスのように従業員や顧客のために独自にバスを運行している場合がある。しかし、路線バスと同じ時間帯や同じ方向には送迎バスが運行されている場合があるなど、地域資源の有効活用などの視点からは非効率が生じており、改善の余地があると考えられる。

② 計画案

企業などの送迎用のバスを活用し、路線バスなどと一体的な運行を行うことによって利便性の向上と運行の効率化を図る。

そのため、効率的な運行のための計画づくりやそれに必要な情報収集を行うとともに、一定期間の実証運行を行う。その結果を踏まえ、路線バスとの一体化など、平川市循環バスをはじめ平川市内の公共交通体系の再編について検討する。

③ スケジュール

平成 21 年度に企業等による送迎バスの運行に関する調査（運行ルートや時刻に関する聴き取り調査、統合等に関する意向調査など）を行う。

平成 22 年度に具体的な計画づくりと実施に向けた調整を行う。

平成 23 年度に 1 年間実証運行を実施、利用状況や利用者の意向、運営上の課題などを整理し、平成 24 年 4 月以降の計画に反映する。

3.5 スケジュール（案）

以上に示した計画案について、スケジュールを一覧的に整理すると次のとおりとなる。

表 計画の企画・実施に関するスケジュール（案）

項 目	平成 21 年度	平成 22 年度	平成 23 年度
■ 平川市循環バスの活性化			
(1) 新屋地区における通学バスの実証運行	実証運行	見直し・改善 他地区に展開	本格実施
(2) 唐竹・広船線、新屋・尾崎線の 200 円・増便	実証運行 (10月～)	見直し・改善	本格実施
(3) 杉館・松崎線、岩館・大坊線の統合・隔日運行等	地元等協議 (運賃 200 円に)	実証運行	見直し・改善
■ 新たなバスの運行			
(1) 尾上～平賀間コミュニティバスの運行	地元等協議	実証運行	見直し・改善
■ 利用促進策の試行			
(1) 地域の公共交通全体に関する利用案内の作成	実施 (先行路線)	実施 (後続路線)	見直し・改善
(2) 利用促進策の企画・実施	企画・立案	実施	多方面に展開
(3) ビジョンの目標達成のための取り組みの実施	企画・立案	実施	見直し・改善
(4) 地域資源の活用による利便性の向上	調査・分析	計画策定	実証運行

参考資料

1. 平川市地域公共交通協議会名簿

(平成21年2月27日現在)

役 職	所属・役職	氏 名
会 長	NPO法人ひらかわマイバスの会 会員	菊池 武弘
副会長	平川市行政委員連絡協議会 会長	大黒 正勝
監 事	株式会社平賀ハイヤー 代表取締役	葛西 金光
〃	平川市社会福祉協議会 会長	大川 喜代治
委 員	平川市企画財政部長	奈良 進
〃	弘南バス株式会社 乗合部長	工藤 清
〃	弘南鉄道株式会社 総務部長	下山 敏則
〃	社団法人青森県バス協会 専務理事	豊嶋 修
〃	青森県中南地域県民局地域整備部 道路施設課長	笠井 津見清
〃	平川市建設部長	八木橋 長
〃	黒石警察署 交通課長	近松 玲司
〃	平川市老人クラブ連合会 会長	船水 永一郎
〃	国土交通省東北運輸局青森運輸支局 首席運輸企画専門官	伊藤 一哉
〃	青森県交通運輸産業労働組合 幹事 (弘南バス労働組合執行委員長)	見崎 信勝
〃	神戸大学大学院工学研究科 教授	喜多 秀行
〃	弘前大学人文学部 准教授	山下 祐介
〃	平川市議会議長	小笠原 勝則
〃	NPO法人ひらかわマイバスの会 理事長	佐藤 成子
〃	NPO法人ひらかわマイバスの会 理事	小野 敬子
オブザーバー	青森県企画政策部新幹線・交通政策課 主事	大橋 大樹
事務局長	平川市企画財政部企画財政課 課長	齋藤 久世志
事務局	平川市企画財政部企画財政課 係長	工藤 慎一

2. 検討経過

年月日	内 容
平成 20 年 5 月 14 日	第 1 回協議会開催 <ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通総合連携計画認定申請及び交付決定の経緯について ・平成 20 年度実施計画案について ・平成 20 年度予算案について ・規約改正について
6 月 20 日	第 1 回幹事会開催 <ul style="list-style-type: none"> ・平川市地域公共交通協議会幹事会設置について ・平川市地域公共交通総合連携計画策定業務委託業者選定委員会設置について ・企画提案書の選定について ・委託業者の特定について
8 月 8 日	第 2 回幹事会開催 <ul style="list-style-type: none"> ・今後の実施計画について ・実証実験参加町会募集について 町会町との意見交換会（町会長 41 名出席）
9 月 17 日	バス実証運行に関する意見交換会（唐竹・尾崎・新屋・広船町会長）
10 月 30 日	尾上地域町会長連合会長より循環バス運行に関する要望書の提出
11 月 14 日	バス利用実態調査の実施
11 月 20 日	新屋町会との地域懇談会
11 月下旬	新屋地区におけるアンケート調査の実施
12 月 10 日	バス運行に関する尾上町会長連合会長との懇談会
12 月 18 日	第 3 回幹事会開催 <ul style="list-style-type: none"> ・規約改正について ・マスタープラン（案）について ・新屋町会の取り組みについて ・尾上町会長連合会からの要望について ・実証実験バスについて
平成 21 年 1 月 19 日	第 4 回幹事会開催 <ul style="list-style-type: none"> ・規約改正について ・実証実験バス（案）について ・実証運行に係る実施主体及び実施方法等について ・事後評価について
1 月 27 日	第 2 回協議会開催 <ul style="list-style-type: none"> ・規約改正について ・現在までの経過報告について ・マスタープラン（案）について ・実証運行に係る実施主体及び実施方法等について ・事後評価について
2 月 27 日	第 3 回協議会開催 <ul style="list-style-type: none"> ・平成 20 年度予算流用報告について ・平川市地域公共交通総合連携計画に関するパブリックコメントの実施報告について ・マスタープラン（案）について

3. 協議会規約

平川市地域公共交通協議会規約

(目的)

第1条 平川市地域公共交通協議会（以下「協議会」という。）は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「法」という。）第6条第1項の規定に基づき、地域公共交通総合連携計画（以下「連携計画」という。）の作成に関する協議及び連携計画の実施に係る連絡調整を行うと共に、道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため設置する。

(事務所)

第2条 協議会は、事務所を青森県平川市柏木町藤山25番地6に置く。

(事業)

第3条 協議会は、第1条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- (1) 連携計画の策定及び変更の協議に関すること
- (2) 連携計画の実施に係る連絡調整に関すること
- (3) 連携計画に位置づけられた事業の実施に関すること
- (4) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客輸送の態様及び運賃・料金等に関する事項
- (5) 市町村運営有償輸送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- (6) 前各号に掲げるもののほか、当協議会の目的を達成するために必要なこと

(組織)

第4条 協議会は、別表1に掲げる委員をもって組織する。

2 協議会に、次の役員を置く。

- (1) 会長1人
- (2) 副会長1人
- (3) 監事2人

(委員の任期)

第5条 委員の任期は、次のとおりとする。

- (1) 別表1に掲げる委員のうち行政機関の職員及び団体の役員については、その職にある期間とする。

(2) 前号以外の委員については、2年とする。ただし、欠員により新たに委員となった者の任期は、前任者の残存期間とする。

(会長)

第6条 会長は、委員の互選とする。

2 会長は、協議会を代表し、会務を総括する。

(副会長)

第7条 副会長は、会長が指名する者とする。

2 副会長は、会長を補佐し、会長不在の時は会長の職務を代理する。

(監事)

第8条 監事は、委員の互選とする。

2 監事は、会計監査の結果を協議会の会議において報告する。

(会計)

第9条 会計は、会長が指名する者とする。

2 会計は、会計事務を行う。

(事務局)

第10条 協議会は、協議会の運営に関する事務を行うため、平川市企画財政部企画財政課内に事務局を置く。

2 事務局には事務局長を置き、平川市企画財政部企画財政課長をもって充てる。

3 事務局員は、平川市企画財政部企画財政課職員をもって充てる。

(協議会の会議の運営等)

第11条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、議長となる。

2 会議は、委員の過半数が出席しなければ、開くことができない。

3 委員は、都合により会議を欠席する場合、代理の者を出席させることができることとし、その代理の者の出席をもって当該委員の出席とみなす。

4 協議会は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。

5 会議の議事は、出席委員の過半数をもって可決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。

6 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(簡易な事項及び軽微な事項に関する取扱い)

第12条 簡易な事項及び協議会において協議が調った事項についての軽微な事項の変更に関する取扱いについては、会長は、書面による賛否を求めて、会議の決議にかえることができる。

(協議結果の尊重義務)

第13条 協議会で協議が整った事項については、協議会の委員はその協議結果を尊重しなければならない。

(幹事会)

第14条 協議会に提案する事項について、協議又は調整をするため、必要に応じ協議会に幹事会を置くことができる。

2 幹事会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(経費)

第15条 協議会の運営に要する経費は、補助金及び繰越金その他の収入をもって充てる。

(財務に関する事項)

第16条 協議会の会計年度は、毎年4月1日に始まり、翌年3月31日に終わるものとする。

2 各会計年度における歳出は、その年度の歳入をもって、これに充てなければならない。

3 前各項に定めるもののほか、協議会の予算編成及び現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(報酬及び費用弁償)

第17条 委員等は、会議に出席したときは報酬及び費用の弁償を受けることができる。

2 報酬及び費用弁償の額及び支給方法は、平川市非常勤特別職職員の報酬及び費用弁償に関する条例(平成18年平川市条例第47号)の例による。

(協議会が解散した場合の措置)

第18条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(委任)

第19条 この規約に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な細則は、会長が別に定める。

附 則

この規約は、平成20年3月25日から施行する。

附 則

この規約は、平成20年5月14日から施行する。

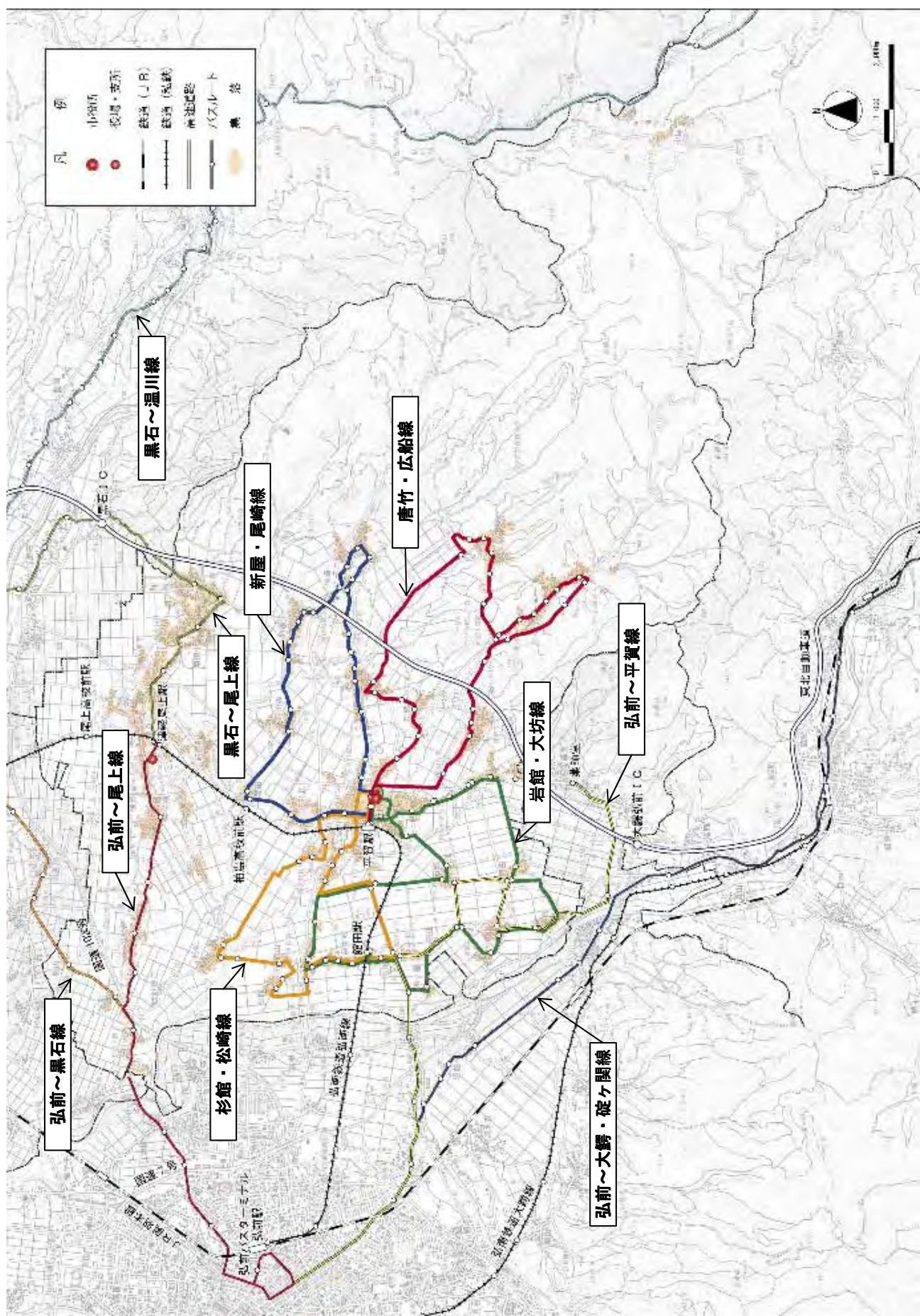
附 則

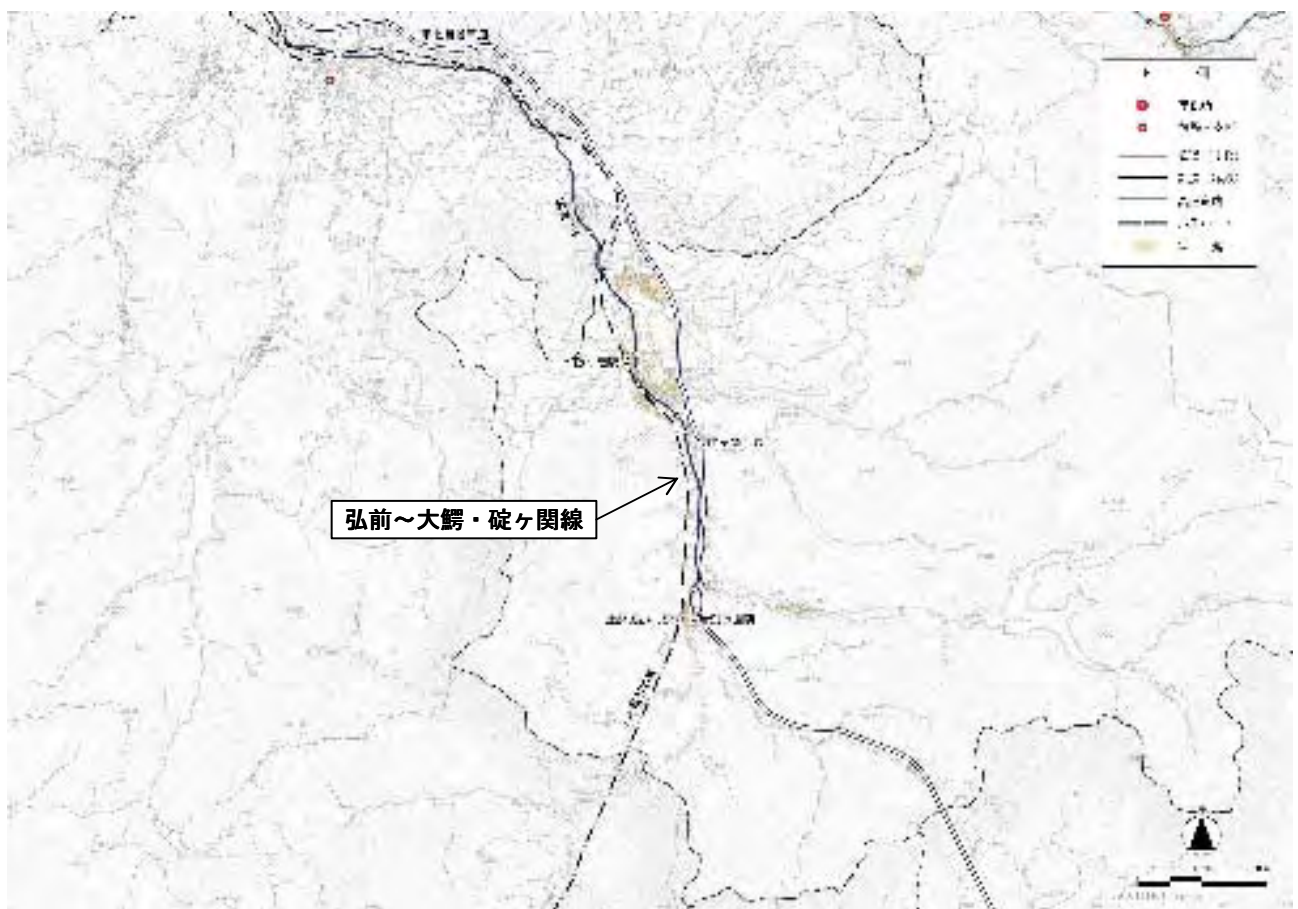
この規約は、平成21年1月27日から施行する。

別表1（第4条関係）

平川市企画財政部長
平川市建設部長
弘南バス株式会社
弘南鉄道株式会社
株式会社平賀ハイヤー
社団法人青森県バス協会
青森県中南地域県民局地域整備部
国土交通省東北運輸局青森運輸支局
青森県交通運輸産業労働組合協議会
黒石警察署
平川市議会議長
平川市老人クラブ連合会
平川市社会福祉協議会
平川市行政委員連絡協議会
特定非営利活動法人 ひらかわマイバスの会
学識経験者
その他協議会運営上会長が必要と認める者

4. 平川市内のバス路線図





5. 鉄道・バスの時刻表・運賃表

JR奥羽本線ダイヤ(弘前―石川―大鰐温泉―長峰―碓ヶ関―津軽湯の沢)

(平成21年3月14日改正)

上り				下り			
弘前駅発	大鰐温泉駅発	碓ヶ関駅発	津軽湯の沢駅着	津軽湯の沢駅発	碓ヶ関駅発	大鰐温泉駅発	弘前駅着
6:59	7:10	7:18	7:23		6:11	6:20	6:32
7:54	8:05	8:14	8:19	7:05	7:09	7:18	7:29
10:28	10:38	10:45			7:42	7:53	8:05
11:17	11:29	11:39	11:44	8:04	8:08	8:17	8:29
12:46	12:57	13:06	13:11		8:58	9:06	9:18
14:17	14:26	14:34		10:20	10:25	10:38	10:50
14:56	15:07	15:16	15:20		10:51	10:59	11:09
16:15	16:25	16:32		13:27	13:31	13:40	13:51
16:20	16:32	16:41			14:29	14:36	14:45
17:12	17:23	17:32	17:36	15:57	16:01	16:09	16:20
18:46	18:57	19:06			16:49	16:58	17:09
18:55	19:07	19:17	19:22		18:17	18:25	18:38
21:27	21:39	21:48	21:53	18:53	18:57	19:06	19:18
					19:12	19:19	19:29
					21:29	21:38	21:50
計13本(うち普通9本)				計15本(うち普通11本)			

※スミアミは特急

※所要時間(弘前駅⇄碓ヶ関駅) 普通:約20分 特急:約18分

JR奥羽本線・運賃表(津軽湯の沢～弘前)

	碓ヶ関	大鰐温泉	弘前
津軽湯の沢	180	230	400
碓ヶ関		190	320
大鰐温泉			230

弘南線時刻表 (平成21年4月1日改正)

上り 弘前ゆき		弘南鉄道株式会社																											
黒石	5:50	6:20	6:50	7:20	7:50	8:20	8:50	9:20	9:50	10:20	10:50	11:20	12:20	13:20	14:20	14:50	15:20	15:50	16:20	16:50	17:20	17:50	18:20	18:50	19:20	19:50	20:20	20:50	21:20
境	5:52	6:22	6:52	7:22	7:52	8:22	8:52	9:22	9:52	10:22	10:52	11:22	12:22	13:22	14:22	14:52	15:22	15:52	16:22	16:52	17:22	17:52	18:22	18:52	19:22	19:52	20:22	20:52	21:22
田舎館	5:54	6:24	6:54	7:24	7:54	8:24	8:54	9:24	9:54	10:24	10:54	11:24	12:24	13:24	14:24	14:54	15:24	15:54	16:24	16:54	17:24	17:54	18:24	18:54	19:24	19:54	20:24	20:54	21:24
尾上高校前	5:57	6:27	6:57	7:27	7:57	8:27	8:57	9:27	9:57	10:27	10:57	11:27	12:27	13:27	14:27	14:57	15:27	15:57	16:27	16:57	17:27	17:57	18:27	18:57	19:27	19:57	20:27	20:57	21:27
津軽尾上	6:00	6:30	7:00	7:30	8:00	8:30	9:00	9:30	10:00	10:30	11:00	11:30	12:30	13:30	14:30	15:00	15:30	16:00	16:30	17:00	17:30	18:00	18:30	19:00	19:30	20:00	20:30	21:00	21:30
柏農高校前	6:02	6:32	7:02	7:32	8:02	8:32	9:02	9:32	10:02	10:32	11:02	11:32	12:32	13:32	14:32	15:02	15:32	16:02	16:32	17:02	17:32	18:02	18:32	19:02	19:32	20:02	20:32	21:02	21:32
平賀	6:06	6:36	7:06	7:36	8:06	8:36	9:06	9:36	10:06	10:36	11:06	11:36	12:36	13:36	14:36	15:06	15:36	16:06	16:36	17:06	17:36	18:06	18:36	19:06	19:36	20:06	20:36	21:06	21:36
館田	6:09	6:39	7:09	7:40	8:09	8:39	9:09	9:39	10:09	10:39	11:09	11:39	12:39	13:39	14:39	15:09	15:39	16:09	16:39	17:09	17:39	18:09	18:39	19:09	19:39	20:09	20:39	21:09	21:39
新里	6:12	6:42	7:12	7:42	8:12	8:42	9:12	9:42	10:12	10:42	11:12	11:41	12:41	13:41	14:41	15:12	15:42	16:12	16:42	17:12	17:42	18:12	18:42	19:12	19:42	20:12	20:41	21:12	21:41
運動公園前	6:14	6:44	7:14	7:45	8:14	8:44	9:14	9:44	10:14	10:44	11:14	11:44	12:44	13:44	14:44	15:14	15:44	16:14	16:44	17:14	17:44	18:14	18:44	19:14	19:44	20:14	20:44	21:14	21:44
弘前東高前	6:17	6:47	7:17	7:47	8:17	8:47	9:17	9:47	10:17	10:47	11:17	11:46	12:46	13:46	14:46	15:17	15:47	16:17	16:47	17:17	17:47	18:17	18:47	19:17	19:47	20:17	20:46	21:17	21:46
弘前	6:19	6:49	7:19	7:49	8:19	8:49	9:19	9:49	10:19	10:49	11:19	11:48	12:48	13:48	14:48	15:19	15:49	16:19	16:49	17:19	17:49	18:19	18:49	19:19	19:49	20:19	20:48	21:19	21:48

下り 黒石ゆき																													
弘前	6:00	6:30	7:00	7:30	8:00	8:30	9:00	9:30	10:00	10:30	11:00	11:30	12:30	13:30	14:30	15:00	15:30	16:00	16:30	17:00	17:30	18:00	18:30	19:00	19:30	20:00	20:30	21:00	21:30
弘前東高前	6:02	6:32	7:02	7:32	8:02	8:32	9:02	9:32	10:02	10:32	11:02	11:32	12:32	13:32	14:32	15:02	15:32	16:02	16:32	17:02	17:32	18:02	18:32	19:02	19:32	20:02	20:32	21:02	21:32
運動公園前	6:04	6:34	7:04	7:34	8:04	8:34	9:04	9:34	10:04	10:34	11:04	11:34	12:34	13:34	14:34	15:04	15:34	16:04	16:34	17:04	17:34	18:04	18:34	19:04	19:34	20:04	20:34	21:04	21:34
新里	6:06	6:36	7:06	7:36	8:06	8:36	9:06	9:36	10:06	10:36	11:06	11:36	12:36	13:36	14:36	15:06	15:36	16:06	16:36	17:06	17:36	18:06	18:36	19:06	19:36	20:06	20:36	21:06	21:36
館田	6:09	6:39	7:09	7:39	8:09	8:39	9:09	9:39	10:09	10:39	11:09	11:39	12:39	13:39	14:39	15:09	15:39	16:09	16:39	17:09	17:39	18:09	18:39	19:09	19:39	20:09	20:39	21:09	21:39
平賀	6:13	6:43	7:13	7:43	8:13	8:43	9:13	9:43	10:13	10:43	11:13	11:42	12:42	13:42	14:42	15:13	15:43	16:13	16:43	17:13	17:43	18:13	18:43	19:13	19:43	20:13	20:43	21:13	21:43
柏農高校前	6:16	6:46	7:16	7:46	8:16	8:46	9:16	9:46	10:16	10:46	11:16	11:45	12:45	13:45	14:45	15:16	15:46	16:16	16:46	17:16	17:46	18:16	18:46	19:16	19:46	20:16	20:46	21:16	21:46
津軽尾上	6:19	6:49	7:19	7:49	8:19	8:49	9:19	9:49	10:19	10:49	11:19	11:48	12:48	13:48	14:48	15:19	15:49	16:19	16:49	17:19	17:49	18:19	18:49	19:19	19:49	20:19	20:49	21:19	21:49
尾上高校前	6:21	6:51	7:21	7:51	8:21	8:51	9:21	9:51	10:21	10:51	11:21	11:50	12:50	13:50	14:50	15:21	15:51	16:21	16:51	17:21	17:51	18:21	18:51	19:21	19:51	20:21	20:51	21:21	21:51
田舎館	6:24	6:54	7:24	7:54	8:24	8:54	9:24	9:54	10:24	10:54	11:24	11:53	12:53	13:53	14:54	15:24	15:54	16:24	16:54	17:24	17:54	18:24	18:54	19:24	19:54	20:24	20:54	21:24	21:54
境	6:26	6:56	7:26	7:56	8:26	8:56	9:26	9:56	10:26	10:56	11:26	11:55	12:55	13:55	14:56	15:26	15:56	16:26	16:56	17:26	17:56	18:26	18:56	19:26	19:56	20:26	20:56	21:26	21:56
黒石	6:29	6:59	7:29	7:59	8:29	8:59	9:29	9:59	10:29	10:59	11:29	11:58	12:58	13:58	14:59	15:29	15:59	16:29	16:59	17:29	17:59	18:29	18:59	19:29	19:59	20:29	20:59	21:29	21:59

弘南線・大鰐線 普通旅客運賃表

(平成21年3月1日現在)

(上段 キロ程)
(下段 大人運賃)

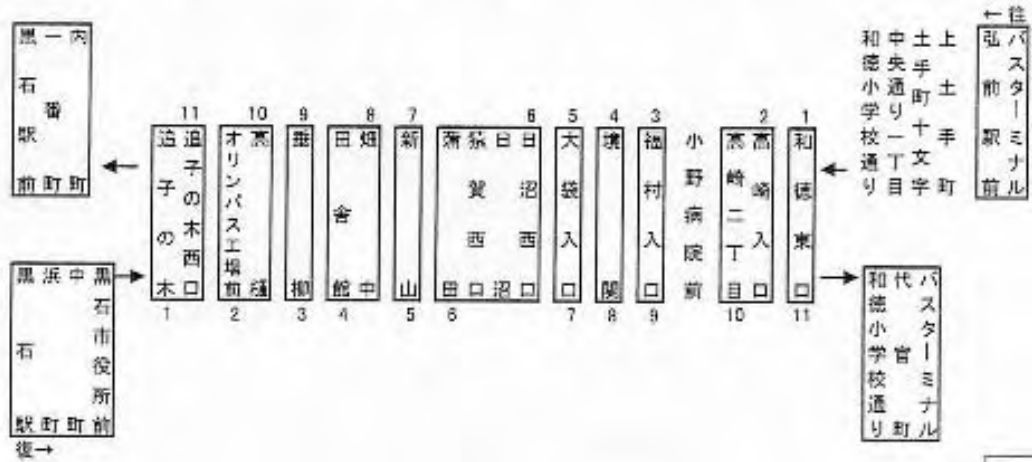
※小児運賃は、大人運賃を折半し、端数は10円単位に切り上げる

大鰐線													
13.9	13.1	12.0	11.3	10.0	9.3	8.4	6.7	5.7	4.4	3.0	2.2	0.9	大 鰐
420	420	400	400	380	380	370	350	330	310	260	260	200	
13.0	12.2	11.1	10.4	9.1	8.4	7.5	5.8	4.8	3.5	2.1	1.3	宿川原	
410	410	400	390	380	370	360	330	310	290	260	200		
11.7	10.9	9.8	9.1	7.8	7.1	6.2	4.5	3.5	2.2	0.8	鮎石		
400	390	380	380	360	360	350	310	290	260	200			
10.9	10.1	9.0	8.3	7.0	6.3	5.4	3.7	2.7	1.4	石川ブール前			
390	390	370	370	350	350	330	290	260	200				
9.5	8.7	7.6	6.9	5.6	4.9	4.0	2.3	1.3	石川				
380	370	360	350	330	310	290	260	200					
8.2	7.4	6.3	5.6	4.3	3.6	2.7	1.0	終塾高校前					
370	360	350	330	310	290	260	200						
7.2	6.4	5.3	4.6	3.3	2.6	1.7	津軽大沢						
360	350	330	310	290	260	200							
5.5	4.7	3.6	2.9	1.6	0.9	松木平							
330	310	290	260	200	200								
4.6	3.8	2.7	2.0	0.7	小栗山								
310	290	260	200	200									
3.9	3.1	2.0	1.3	千年									
290	290	200	200										
2.6	1.8	0.7	鹽巻中高前										
260	200	200											
1.9	1.1	私前学院大前											
200	200												
0.8	弘高下												
200													
中央弘前													
1.5	200												
1.5	200												
3.0	260												
4.3	310												
5.7	330												
7.3	360												
9.3	380												
11.6	400												
13.2	420												
14.7	430												
15.9	440												
16.8	450												
0.9	弘前東高前												
2.1													
1.2	200												
1.5	200												
2.7	260												
3.6	290												
5.2	330												
6.6	350												
7.5	360												
8.6	370												
9.5													
10.2	390												
11.1	400												
11.6	410												
12.5													
12.9	420												
13.8													
14.4	430												
15.3													
15.9	440												
16.8													

弘南線

弘前～黒石線

弘前バスターミナル—(口沼・追子の木)—黒石駅前 11

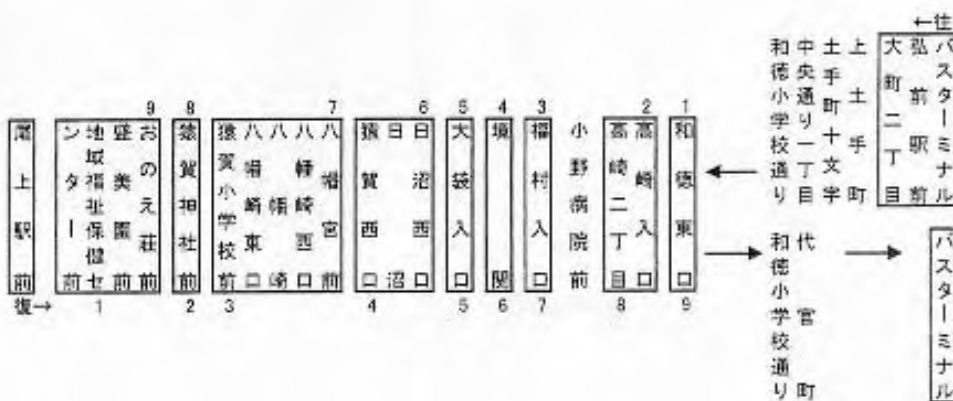


往 弘前バスターミナル	11																	
	1																	
往 和徳東口	10																	
往 高崎二丁目	9																	
往 福村入口	8																	
往 大袋入口	7																	
往 日沼	6																	
往 新山	5																	
往 畑中	4																	
往 垂柳	3																	
往 高樋	2																	
往 追子の木	1																	
往 黒石駅前	復																	
		160	220	270	360	410	480	520	570	600	630	640	640	640	640	640	640	640

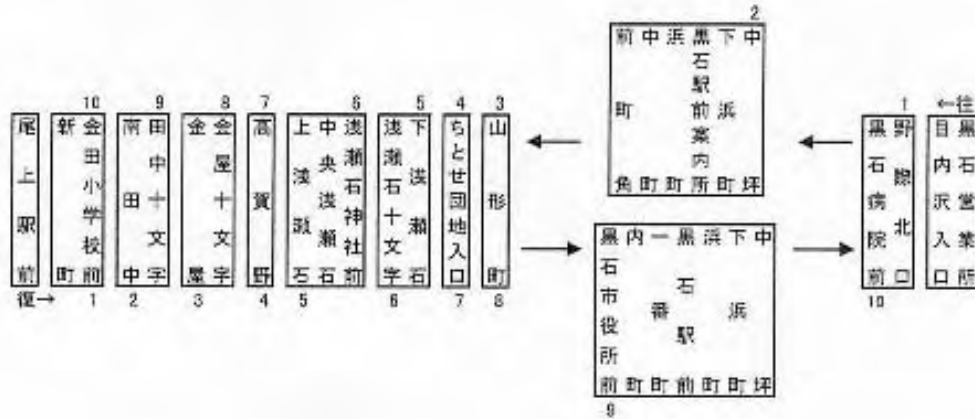
尾上線

弘前バスターミナル(境関・八幡崎)ー尾上駅前

60



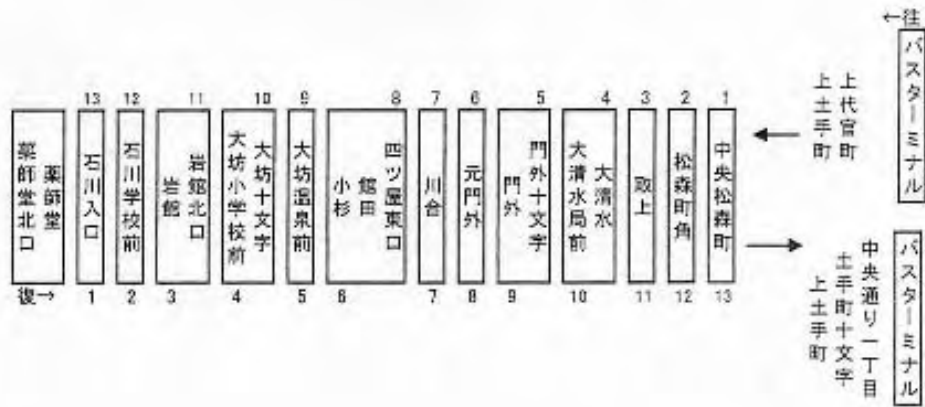
尾上駅前	復	160	盛美園前	160	250	330	370	420	450	460	490	580	往弘前バスターミナル	160
														160
														160
														160
														160
														160
														160
														160
														160
														160
尾上駅前	復	160	盛美園前	160	250	330	370	420	450	460	490	580	往弘前バスターミナル	160
														160
														160
														160
														160
														160
														160
														160
														160
160														
尾上駅前	復	160	盛美園前	160	250	330	370	420	450	460	490	580	往弘前バスターミナル	160
														160
														160
														160
														160
														160
														160
														160
160														
尾上駅前	復	160	盛美園前	160	250	330	370	420	450	460	490	580	往弘前バスターミナル	160
														160
														160
														160
														160
														160
														160
160														
尾上駅前	復	160	盛美園前	160	250	330	370	420	450	460	490	580	往弘前バスターミナル	160
														160
														160
														160
														160
														160
尾上駅前	復	160	盛美園前	160	250	330	370	420	450	460	490	580	往弘前バスターミナル	160
														160
														160
														160
														160
尾上駅前	復	160	盛美園前	160	250	330	370	420	450	460	490	580	往弘前バスターミナル	160
														160
														160
														160
尾上駅前	復	160	盛美園前	160	250	330	370	420	450	460	490	580	往弘前バスターミナル	160
														160
														160
尾上駅前	復	160	盛美園前	160	250	330	370	420	450	460	490	580	往弘前バスターミナル	160
														160
尾上駅前	復	160	盛美園前	160	250	330	370	420	450	460	490	580	往弘前バスターミナル	160



復 尾上駅前	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	往 黒石営業所
	新町	田中十字	金屋十字	高賀野	中央浅瀬石	下浅瀬石	ちとせ団地入口	山形町	黒石駅前	黒石病院前	160
											210
											270
											310
											350
											410
											500
											550
											640
										660	

弘前～平賀線

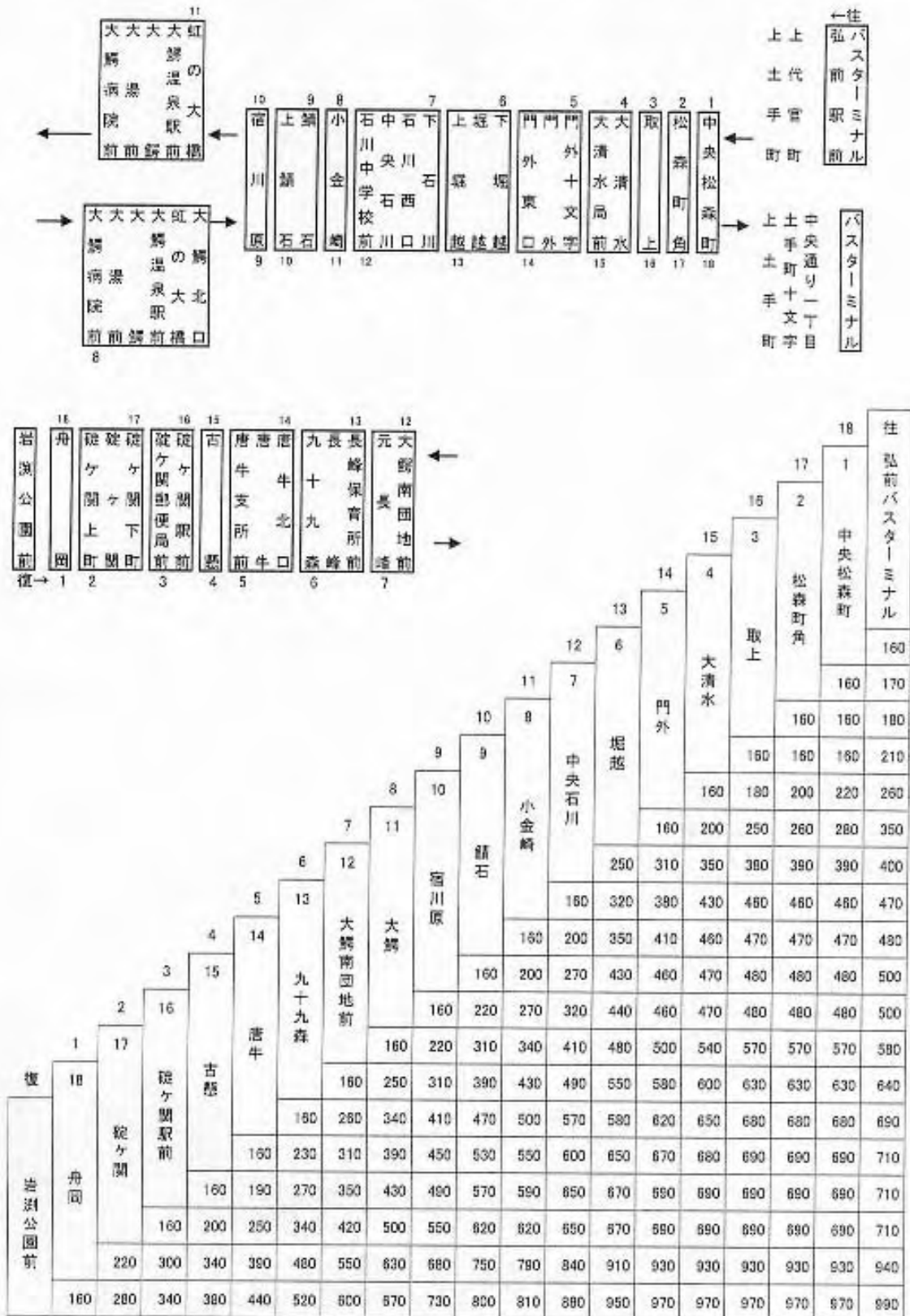
弘前バスターミナル—(川合・大坊・岩館)—薬師堂北口



復	薬師堂北口	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	往 弘前バスターミナル	
		石川入口	石川学校前	岩館	大坊十文字	大坊温泉前	館田	川合	元門外	門外	大清水	取上	松森町角	中央松森町	160	
		140	140	140	140	140	140	140	140	140	160	160	160	160	160	170
		190	190	190	190	190	200	200	200	220	220	220	200	200	200	180
		240	240	240	240	240	240	240	240	240	260	260	240	240	240	210
		280	280	280	280	280	280	280	280	280	300	300	280	280	280	260
		300	300	300	300	300	300	300	300	300	320	320	300	300	300	290
		370	370	370	370	370	370	370	370	370	390	390	370	370	370	340
		420	420	420	420	420	420	420	420	420	440	440	420	420	420	400
		460	460	460	460	460	460	460	460	460	480	480	460	460	460	450
		500	500	500	500	500	500	500	500	500	520	520	500	500	500	510
		550	550	550	550	550	550	550	550	550	570	570	550	550	550	530
		590	590	590	590	590	590	590	590	590	610	610	590	590	590	570
600	600	600	600	600	600	600	600	600	620	620	600	600	600	620		
660	660	660	660	660	660	660	660	660	680	680	660	660	660	660		

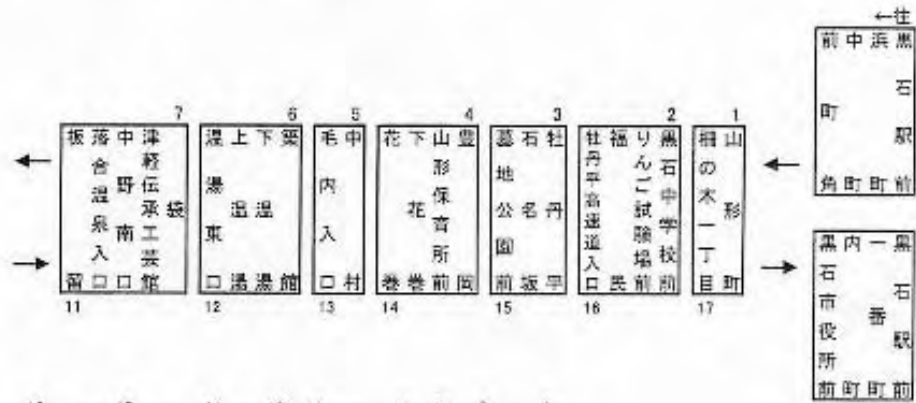
弘前～大鰐・碓ヶ関線 弘前バスターミナル(取上・石川・大鰐温泉駅前)―岩瀧公園前

26



ぬる川線

黒石駅前—(小国・葛川)—ぬる川



ぬる川	大木平入口	平六	井戸沢	葛川	厚目内沢	虹の湖温泉前	小国	虹の湖温泉前	青荷温泉入口	虹の湖公園	板留	下温湯	中村	下花巻	石名坂	りんご試験場前	山形町	黒石駅前
復	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	往
	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	
	140	250	380	450	610	640	720	640	780	800	930	1,010	1,050	1,110	1,160	1,220	1,270	1,320
	230	330	420	580	620	690	620	720	780	910	990	1,030	1,090	1,140	1,200	1,250	1,290	
	180	270	440	480	600	480	600	670	780	870	910	980	1,030	1,080	1,130	1,190		
	180	340	380	470	380	500	550	690	770	830	880	930	1,010	1,050	1,100			
	250	310	400	310	420	470	610	690	730	810	870	920	980	1,030	1,080	1,130	1,190	
	170	250	170	250	330	460	550	600	660	710	780	850	900	980	1,030	1,080	1,130	1,190
	140	280	350	460	550	600	660	710	780	830	880	930	1,010	1,050	1,100	1,160	1,220	1,270
	210	310	380	460	510	570	630	700	750	820	890	940	1,010	1,080	1,150	1,220	1,290	1,360
	160	240	310	400	490	540	620	670	740	810	880	930	1,000	1,070	1,140	1,210	1,280	1,350
	160	250	330	400	470	540	620	670	740	810	880	930	1,000	1,070	1,140	1,210	1,280	1,350
	160	260	330	400	470	540	620	670	740	810	880	930	1,000	1,070	1,140	1,210	1,280	1,350
	160	250	330	400	470	540	620	670	740	810	880	930	1,000	1,070	1,140	1,210	1,280	1,350
	160	220	310	390	470	540	620	670	740	810	880	930	1,000	1,070	1,140	1,210	1,280	1,350
	160	220	310	390	470	540	620	670	740	810	880	930	1,000	1,070	1,140	1,210	1,280	1,350

■ 用語解説（五十音順）

◇アクセス

- ・言葉自体の意味は「接近」。本計画では、駅やバス停などに行くことを表す。また、インターネットなどに接続するという意味にも用いている。

◇限界集落

- ・65歳以上の人口比率が50%以上の集落。高齢化が進み、共同体の機能維持が限界に達している状態を表す。55歳以上の人口比率が50%以上の集落は準限界集落ともいわれる。

◇シミュレーション

- ・模擬実験。実際に確かめることが不可能なことや困難なことを、コンピュータなどを使って検証すること。

◇モビリティ

- ・移動のしやすさ、移動の自由度。

◇ノーカーデー

- ・自動車を利用しないと決めた日。

◇ロードサイド

- ・道路のそば、沿道。

◇QOL（Quality of life）

- ・人の生活の質。人がどれだけ人間らしい望み通りの生活を送ることが出来ているかを計るための尺度。

平川市地域公共交通総合連携計画

発行日 平成21年3月

発行者 平川市

青森県平川市柏木町藤山25番地6 〒036-0104

電話：0172-44-1111（代表）

許可なく転載を禁じます。