

平成22年度第2回下北地域公共交通総合連携協議会

日 時：平成23年1月29日（土） 14：00～
場 所：むつ市役所本庁舎大会議室2

次 第

1. 開 会
2. 会長あいさつ
3. 議 題
 - (1) 下北地域公共交通総合連携計画（素案）について
 - (2) 下北地域公共交通総合連携計画（素案）に対するパブリックコメント（意見）募集について
 - (3) 調査事業に係る事後評価について（報告）
 - (4) その他
4. 閉 会

（配付資料一覧）

- ・ 委員名簿
- ・ 座席図
- ・ 資料－1 下北地域公共交通総合連携計画（素案）
- ・ 資料－2 同資料編（案）
- ・ 資料－3 パブリックコメント募集案内（案）
- ・ 資料－4 調査事業に係る事後評価記載様式

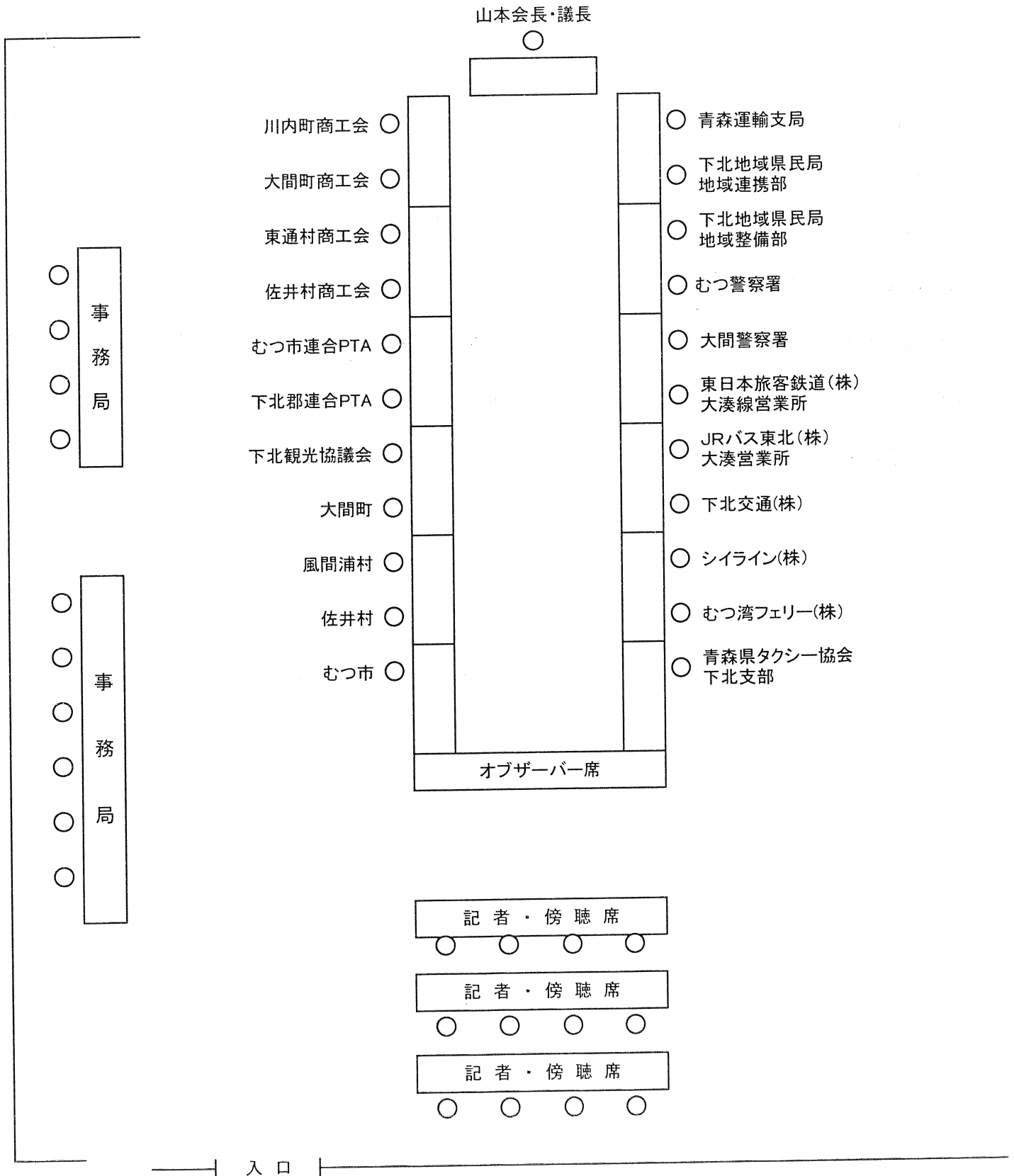
下北地域公共交通総合連携協議会委員名簿

区分	所属	職名	氏名	備考	出欠
法第6条第2項第1号 ○連携計画を作成しようとする市町村	むつ市総務政策部	政策推進監	伊藤 道 郎		
	大間町企画経営課	課長	伊藤 健 一		
	東通村経営企画課	課長	田 中 政 明		欠席
	風間浦村総務課	課長	中 津 耕太郎		
	佐井村総務課	副参事	中 村 優 子		
法第6条第2項第2号 ○関係する交通事業者等	東日本旅客鉄道(株)大湊線営業所	助役	鳥谷部 哲 治		
	JRバス東北(株)大湊営業所	所長	村 上 美 伸		
	下北交通(株)	常務取締役	杉 山 毅		
	シライン(株)	代表取締役	濱 崎 正 明		
	むつ湾フェリー(株)	常務取締役	石 川 俊 夫		
	青森県タクシー協会むつ支部	支部長	館 岡 清 貴		欠席
	青森県タクシー協会下北支部	支部長	乙 部 文 夫		
○関係する道路管理者	下北地域県民局地域整備部道路施設課	課長	松 橋 靖 之		
○関係する漁港管理者	下北地域県民局地域農林水産部下北地方漁港漁場整備事務所管理課	課長	宇 野 貴		欠席
法第6条第2項第3号 ○公安委員会	むつ警察署交通課	課長	佐 藤 克 彦		
	大間警察署交通課	課長	大 橋 次 郎		
○利用者	青森県地域婦人団体連合会下北地区ブロック	ブロック長	齋 藤 美津江		欠席
	むつ市老人クラブ連合会	会長	大 畑 敏 和		欠席
	下北郡老人クラブ連合会	会長	松 谷 幸 一		欠席
	むつ市連合PTA	会長	柴 田 文 彦		
	下北郡連合PTA	会長	野 崎 尚 文		
	むつ商工会議所	会頭	關 實	(副会長)	欠席
	川内町商工会	理事	本 間 千佳子	(監事)	
	大畑町商工会	会長	越後林 達 巳		欠席
	大間町商工会	会長	松 山 義 文		
	東通村商工会	会長	二本柳 雄 作		
	風間浦村商工会	会長	駒 嶺 剛 一		欠席
	佐井村商工会	会長	山 口 捷 夫		
	下北観光協議会	事務局長	柳 谷 孝 志		
法第6条第2項第4号 ○学識経験者等	青森公立大学	教授	山 本 恭 逸	(会長)	
	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	田 中 和 男		
	下北地域県民局地域連携部地域支援室	室長	村 上 泰 浩	(監事)	

平成22年度第2回下北地域公共交通総合連携協議会 席図

日時 平成23年1月29日(土)14:00～

場所 むつ市役所本庁舎 大会議室2



下北地域公共交通総合連携計画 (素案)

平成23年 月

むつ市・大間町・東通村・風間浦村・佐井村

目 次 (案)

はじめに	1
第1章 地域公共交通総合連携計画の概要	
1. 1 地域公共交通総合連携計画とは	2
1. 2 背景と目的	2
第2章 公共交通機関及びこれを取り巻く現況と課題	
2. 1 地勢	3
2. 2 人口	3
2. 2. 1 人口分布	3
2. 2. 2 人口の推移	5
2. 3 産業	7
2. 3. 1 従業・通学	7
2. 3. 2 公益施設	14
2. 4 交通	16
2. 4. 1 自動車交通	16
2. 4. 2 下北地域の公共交通機関	18
2. 5 観光	45
2. 6 地域住民の行動・意識	48
2. 7 来訪者の行動・意識	65
第3章 地域公共交通総合連携計画	
3. 1 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ 一体的な推進に関する基本的な方針	69
3. 2 地域公共交通総合連携計画の区域	69
3. 3 地域公共交通総合連携計画の目標	69
3. 4 目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項	69
3. 4. 1 事業検討に当たっての視点	69
3. 4. 2 事業の内容 (案)	70
3. 5 連携計画推進体制等	84
3. 5. 1 計画期間	84
3. 5. 2 計画実施スケジュール	84
3. 5. 3 法定協議会の充実強化	85
3. 5. 4 ワーキンググループの設置	85
3. 5. 5 実務担当者の配置	85
3. 6 フォローアップ計画等	86

はじめに

下北半島においては、少子高齢化社会の進展や雇用の場の確保が十分でないこと等から人口の減少が顕著となっており、モータリゼーションの普及とも相まって公共交通機関の利用者が大きく減少し、交通事業者の経営環境も悪化してきている。そして、自動車を運転できない高齢者が増加している中、むつ市内の総合病院や各地区にある診療所、医院等への通院や買物等、地域住民の重要な交通手段として公共交通機関の機能的な運行（運航）や活性化案の立案・推進が喫緊の課題となっている。

一方、平成 22 年 12 月に東北新幹線が新青森まで全線開業し、新たな国土幹線軸が形成された。青森県は交流人口の増加が見込まれていることから、この好機と捉え、新幹線利用の観光客等を下北半島に誘導し、また、下北域内の住民の新幹線へのアクセスの円滑化を図り、更には、地域内の移動の利便性向上を図る等の目的のため、地域交通を戦略的に再編し、活性化することが求められている。

こうしたことから、むつ市・大間町・東通村・風間浦村・佐井村、交通事業者、有識者、住民団体等が参画した法定協議会において、様々な方策を協議・検討し、本計画として取りまとめた。

第1章 地域公共交通総合連携計画の概要

1.1 地域公共交通総合連携計画とは

地域公共交通総合連携計画は、平成19年10月に施行された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づいて、「誰もが安全かつ自由に移動でき、安心して生活できるための地域の交通のあり方」を検討し、策定するものがある。

策定にあたっては、住民、公共交通事業者、道路管理者、警察、学識経験者等の地域関係者と行政が地域公共交通協議会を設置し、そこで検討を行う。

当地域では、平成21年12月に「下北地域公共交通総合連携協議会」（以降、「法定協議会」）を設置し、「下北地域公共交通総合連携計画」（以降、「連携計画」）は、その中で検討し策定していくものである。

1.2 背景と目的

我が国では近年、急速に進展する高齢化と地球温暖化への関心の高まり等から、次のような公共交通機関の重要性が注目されてきており、これまでの自動車への過度な依存を見直し、公共交通機関を維持するため、積極的に活用していくべきであるとの認識が広まってきている。

<公共交通機関の重要性>

●地球温暖化対策

公共交通機関は、自動車に比べて利用者一人あたりの二酸化炭素等の排出量やエネルギーの使用量が少なくて済むため、公共交通の利用は、地球温暖化対策に寄与する。

●誰もが自らの意思で移動できる

自動車や運転免許を持っていない子供、高齢者等が自分の意思で移動するために、公共交通機関は重要な役割を果たしている。

特に、高齢化の進展により、高齢ドライバーによる事故の増加が全国的に問題になっているが、公共交通機関の整備が不十分な地域では、高齢になっても自動車の運転をやめることができずにいる。

第2章 公共交通機関及びこれを取り巻く現況と課題

2.1 地勢

下北地域は本州の最北端、青森県の北東部の下北半島に位置し、むつ市、下北郡の大間町、東通村、風間浦村及び佐井村の5市町村で構成されている。

総面積は県全体の14.7%にあたる1,414.87km²であり、東部は丘陵台地、中部（むつ地区）は低地、中西部は標高700m台の山地、西部は大間・佐井の海岸丘陵地帯となっている。

2.2 人口

2.2.1 人口分布

人口密度は夜間人口、従業人口ともにむつ市むつ地区の市街地が最も高く、次いで大間町中心部が高い。

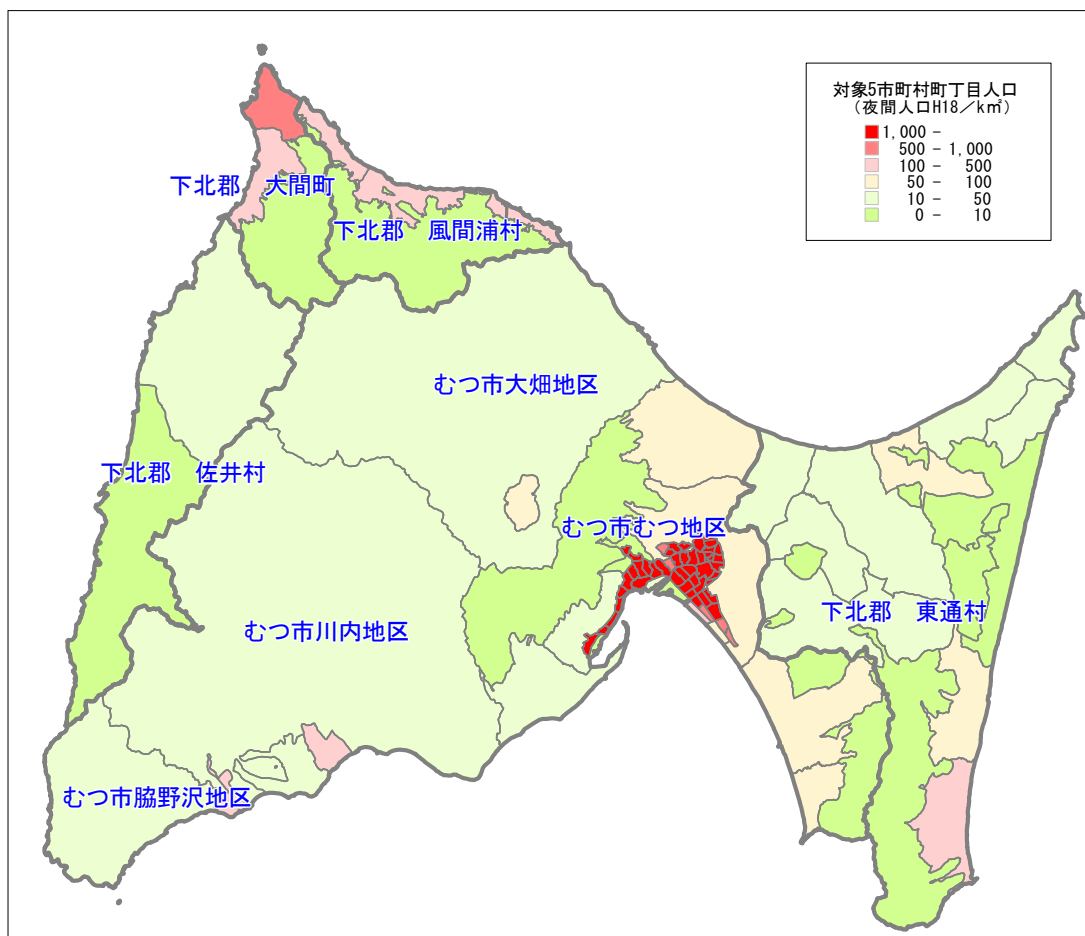


図 町丁目別夜間人口密度

※出典：住民基本台帳（平成18年）

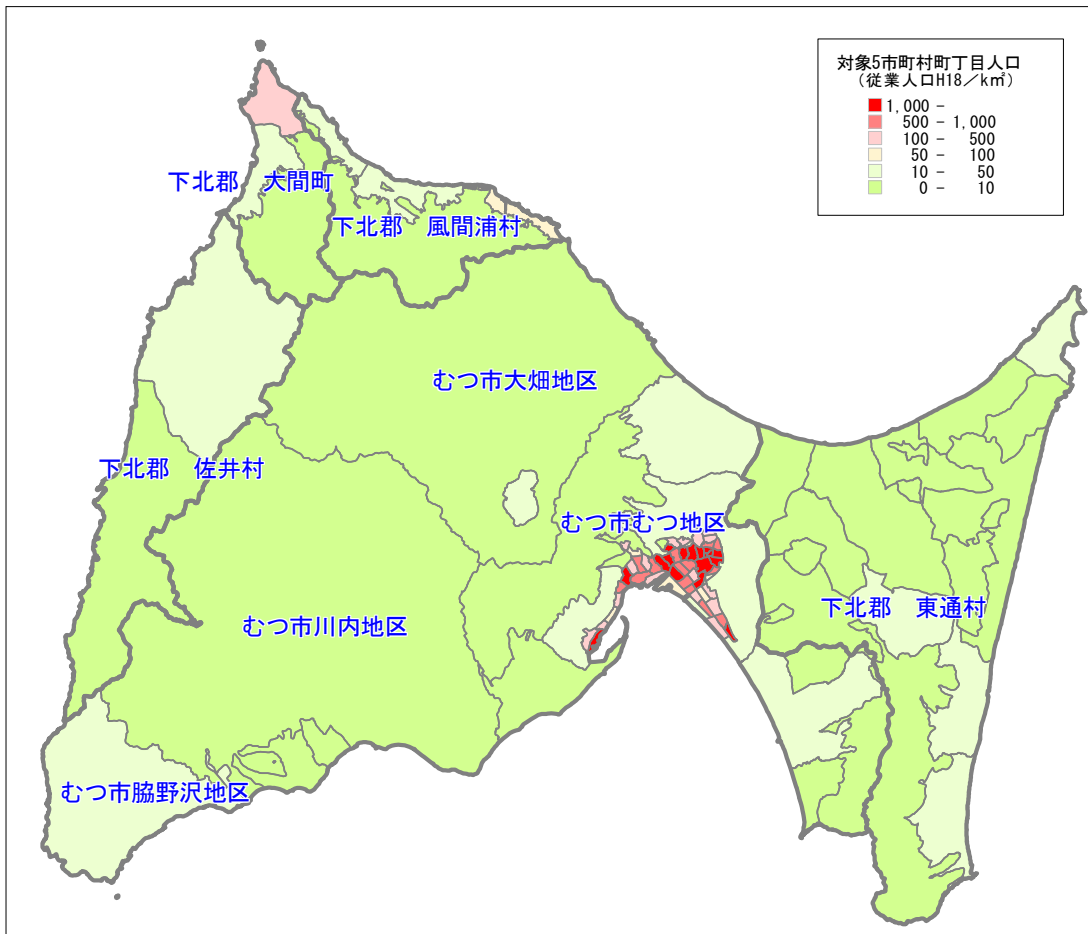


図 町丁目別従業員人口密度

※出典：住民基本台帳（平成18年）

2. 2. 2 人口の推移

5市町村の総人口は約8万3千人である（平成22年3月現在）。人口の推移をみると平成12年からの10年間で、約8千人が減少しており、10年後の平成32年には約7万4千人まで減少すると予想される。

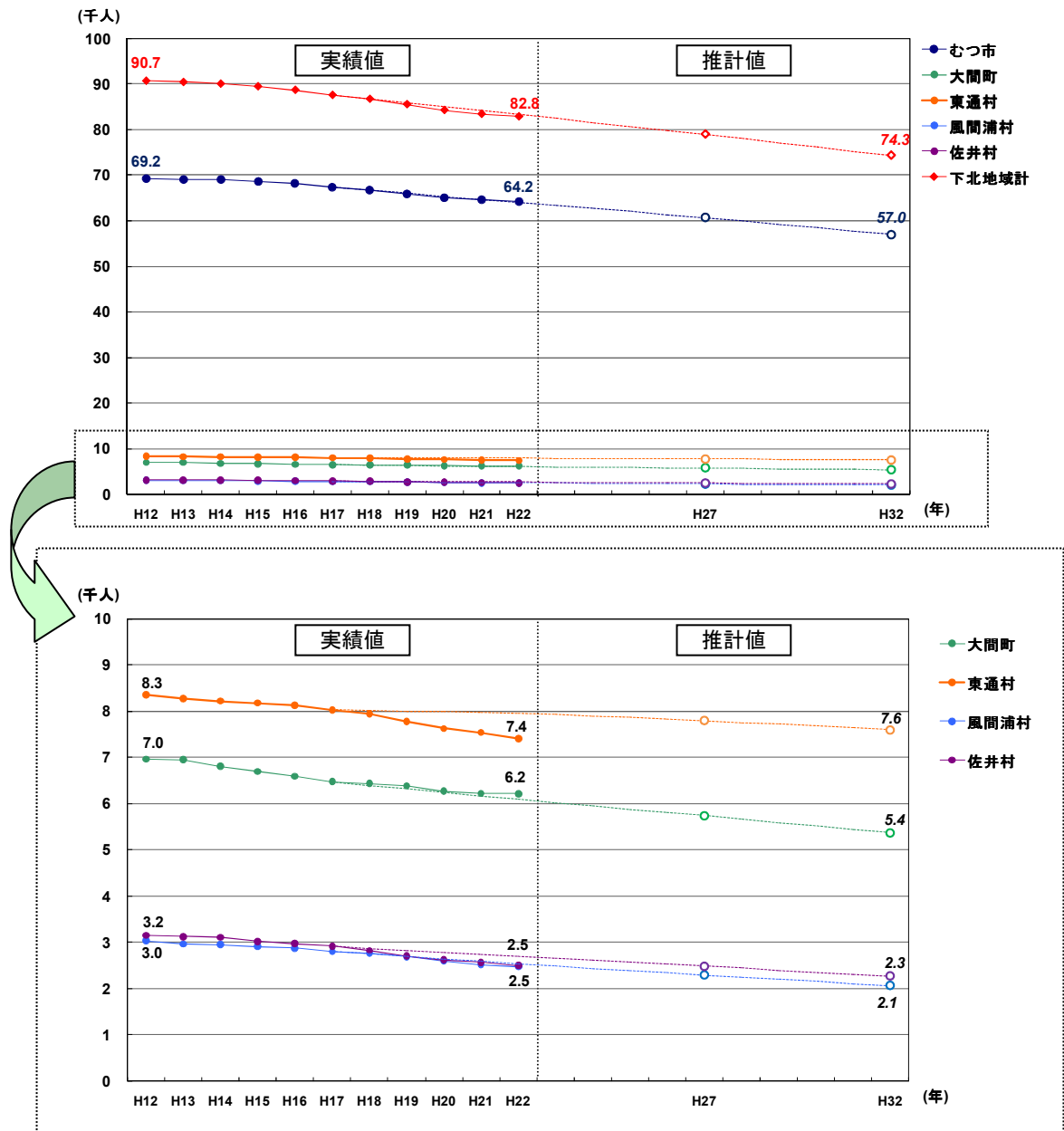


図 下北地域人口の推移

※出典：平成12年から平成22年は住民基本台帳による人口

平成27年、平成32年は国立社会保障・人口問題研究所「日本の市区町村別将来推計人口（平成20年12月推計）（平成17年の住民基本台帳の人口を平成17年の国勢調査の人口で除した値を国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口に乘じ、補正して算出した人口

年少人口（14歳以下）が総人口に占める割合の推移をみると地域全体で平成12年の約16%から10年間で約13%まで減少しており、10年後の平成32年には約10%まで減少すると予想される。特に風間浦村と佐井村の減少が著しく、平成32年には10%以下になると予想される。

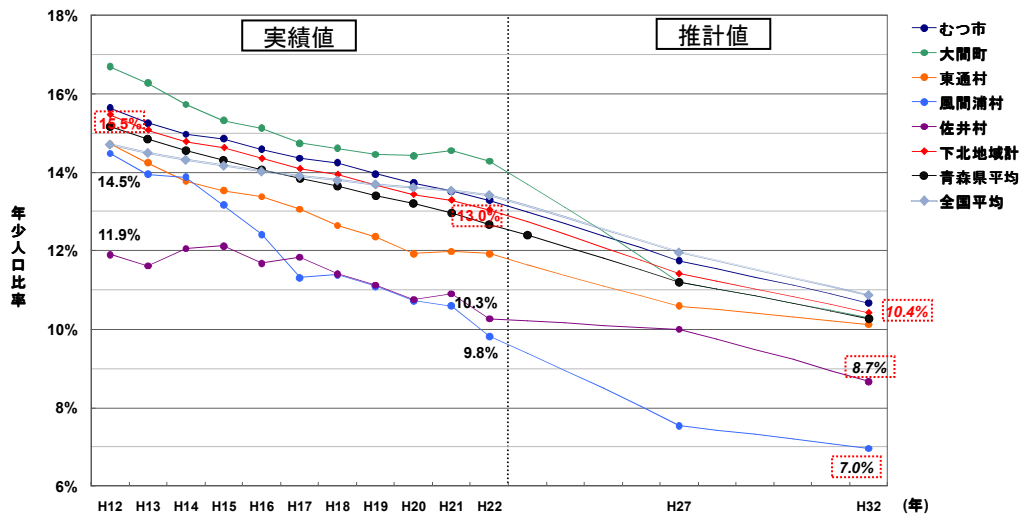


図 年少人口（14歳以下）が総人口に占める比率の推移

老年人口（65歳以上）が総人口に占める割合の推移をみると地域全体で平成12年の約19%から10年間で約25%まで増加しており、10年後の平成32年には約33%まで増加すると予想される。特に風間浦村と佐井村の増加が著しく、平成32年には40%以上になると予想される。

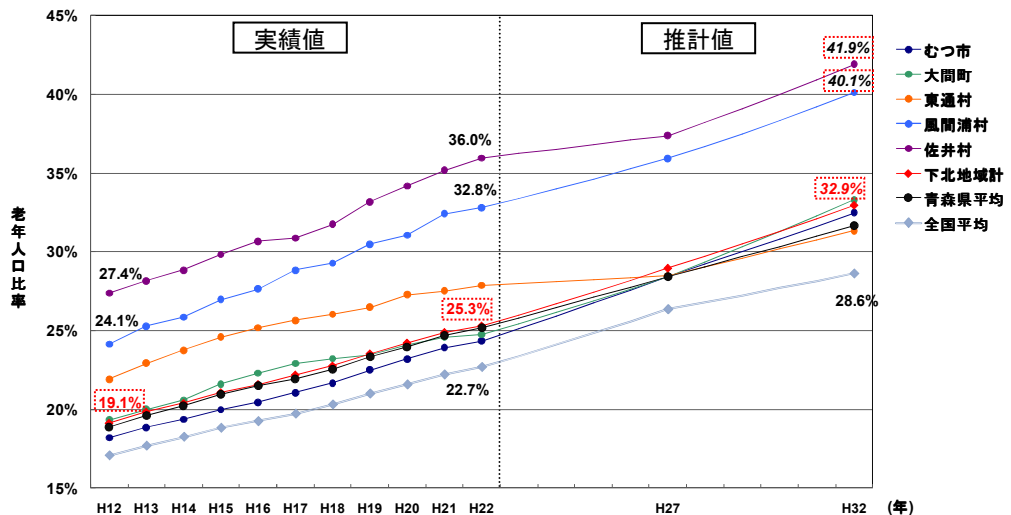


図 老年人口（65歳以上）が総人口に占める比率の推移

※出典：平成12年から平成22年は住民基本台帳による人口

平成27年、平成32年は国立社会保障・人口問題研究所「日本の市区町村別将来推計人口（平成20年12月推計）（平成17年の住民基本台帳の人口を平成17年の国勢調査の人口で除した値を国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口に乘じ、補正して算出した人口

2.3 産業

2.3.1 従業・通学

(1) 事業所・従業者数

5 市町村の産業別事業所数をみると各市町村ともほぼ同様の傾向を示している。産業別従業者数をみると大間町、佐井村で「建設業」、東通村では「電気・ガス・熱供給・水道業」が他の市町村と比較して高い割合となっている。

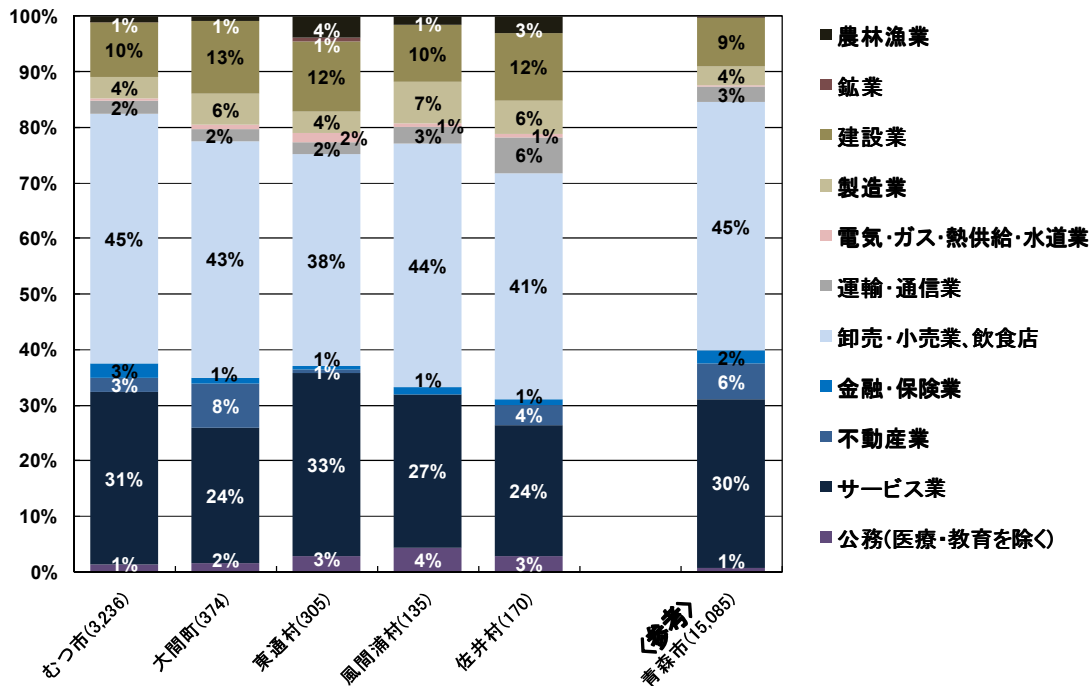


図 産業別事業所数の構成比

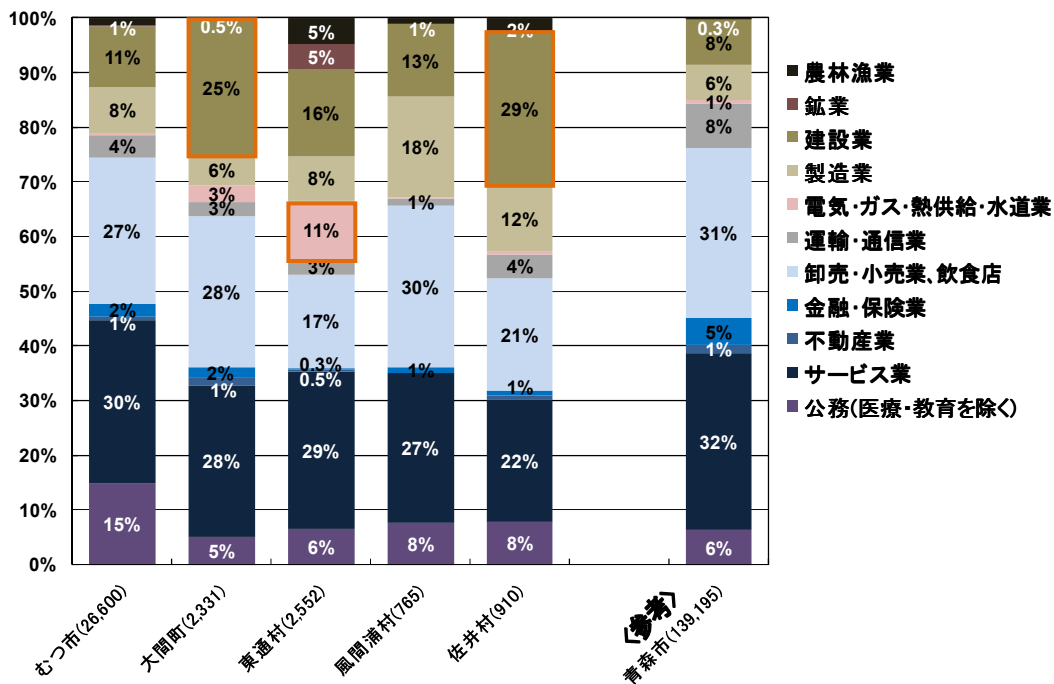
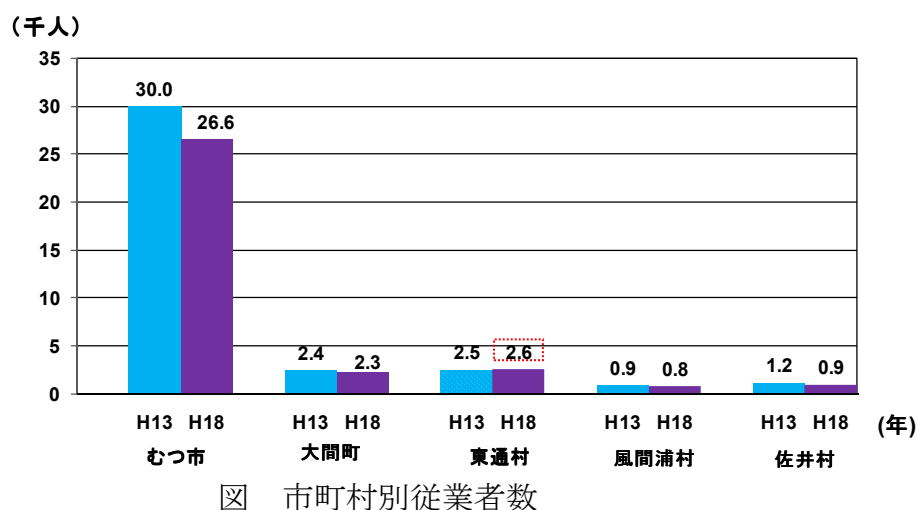
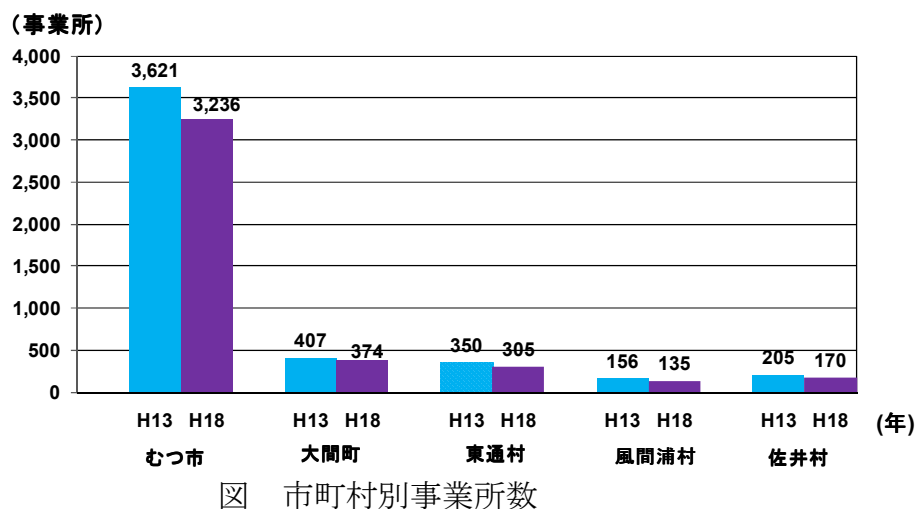


図 産業別従業者数の構成比

※出典：事業所・企業統計調査

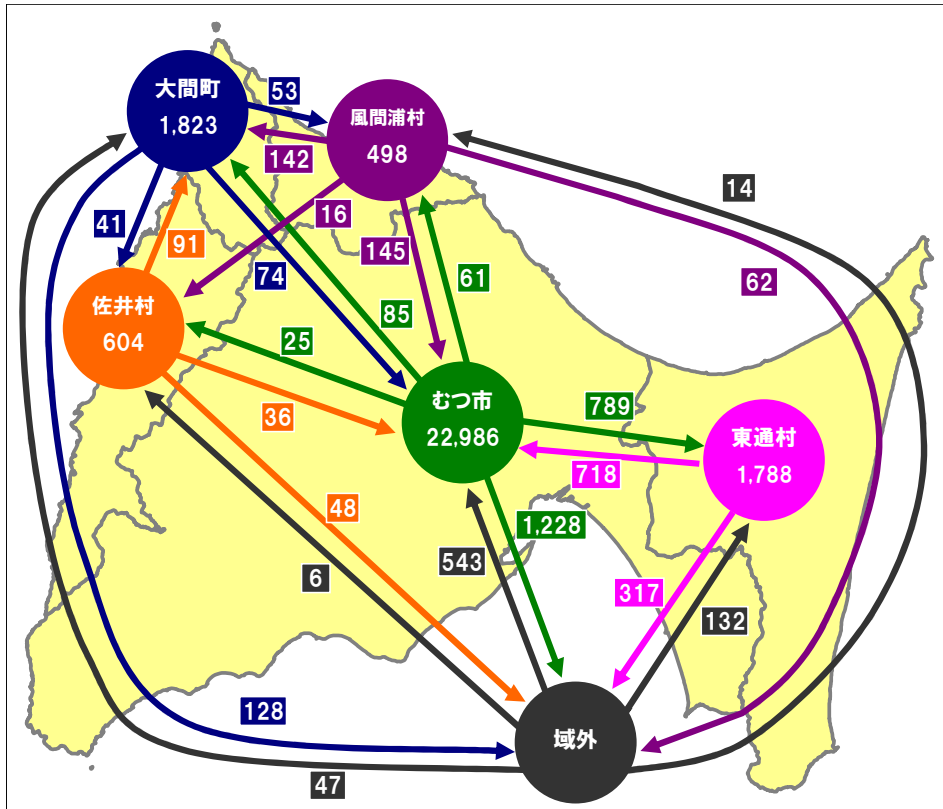
事業所数と従業者数について、平成13年と平成18年を比較すると両者とも全体的に減少している中で、東通村の従業者数のみが若干ながら増加している。これは東通原子力発電所が平成17年12月から運転開始されたためと推測される。



※出典：事業所・企業統計調査（兩年とも10月値）

(2) 従業に伴う流動

平成 17 年の国勢調査によると、5 市町村に常住する通勤者 30.9 千人（自宅内就業者、下北地域外への通勤者を除く）のうち、自市町村以外の他 4 市町村への通勤者は 2.3 千人（約 8%）であり、風間浦村では約 38%となっている。



※出典：平成 17 年国勢調査 ※円内の数値は当地内で従業する者の数（自宅での従業は除く）

図 市町村別従業者数

表 下北地域の常住地内外従業人数、比率

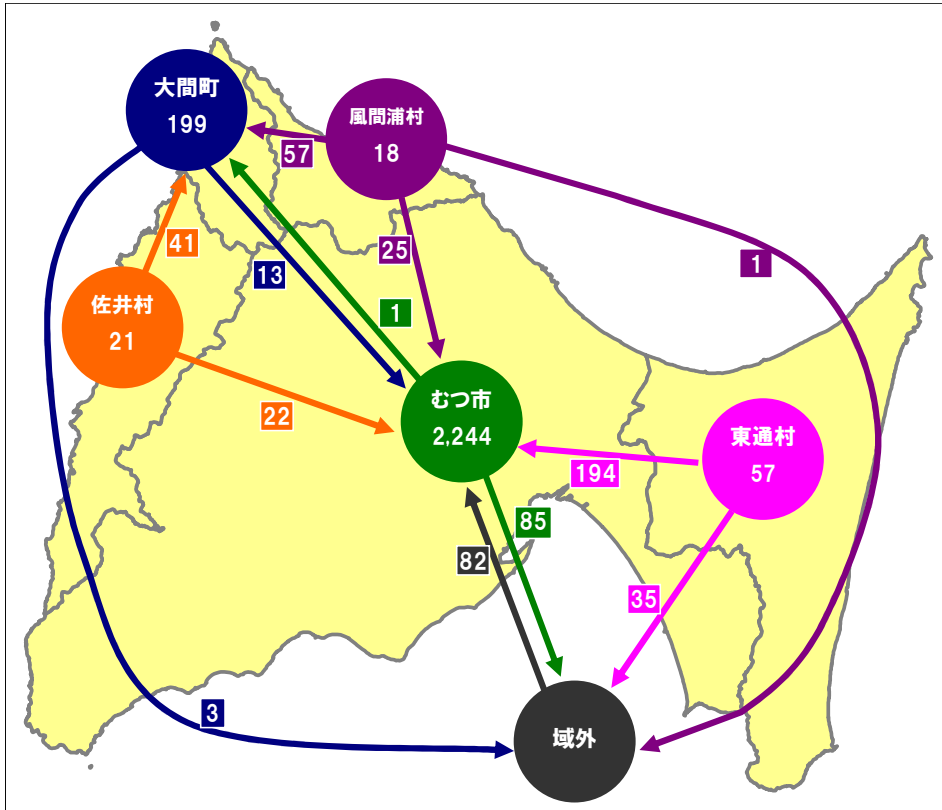
	常住地内で従業		常住地外で従業		合計 人数 (人)
	人数 (人)	比率 (%)	人数 (人)	比率 (%)	
むつ市	22,986	96.0%	960	4.0%	23,946
大間町	2,022	92.3%	168	7.7%	2,190
東通村	1,788	71.3%	718	28.7%	2,506
風間浦村	498	62.2%	303	37.8%	801
佐井村	604	82.6%	127	17.4%	731
合計	27,898	92.5%	2,276	7.5%	30,174

<参考>

下北地域常住者が域外へ従業 人数 (人)	域外常住者が下北地域内へ従業 人数 (人)
1,783	742

(3) 通学に伴う流動

平成 17 年の国勢調査によると、5 市町村に常住する 15 歳以上の通学者(中学生を含む) 約 2.9 千人(下北地域外への通学者を除く)のうち、自市町村以外の他 4 市町村への通学者は約 350 人(約 8%)であり、東通村、風間浦村、佐井村では 75%以上となっている。



※出典：平成 17 年国勢調査※円内の数値は当地内で通学する者の数

図 市町村別通学者数

表 下北地域の常住地内外通学人数、比率

	常住地内へ通学		常住地外へ通学		合計 人数(人)
	人数(人)	比率(%)	人数(人)	比率(%)	
むつ市	2,244	100.0%	1	0.0%	2,245
大間町	199	93.9%	13	6.1%	212
東通村	57	22.7%	194	77.3%	251
風間浦村	18	18.0%	82	82.0%	100
佐井村	21	25.0%	63	75.0%	84
合計	2,539	87.8%	353	12.2%	2,892

<参考>

下北地域常住者が域外へ通学 人数(人)	域外常住者が下北地域内へ通学 人数(人)
124	82

<参考>

平成 12 年の国勢調査によると、5 市町村の通勤・通学による流出交通、流入交通の利用交通手段を割合で見ると流出交通はむつ市、大間町、東通村、風間浦村で、自家用車の割合が最も多く、流入交通では 5 市町村とも圧倒的に自家用車の利用割合が高い。

公共交通機関の利用割合をみると、流出交通ではむつ市と大間町が 11% であり、利用割合が 10% 未満の東通村、風間浦村、佐井村では勤め先・学校のバスの利用が高く、各村で 30% を超えている。(船はその他に含まれていると考えられるが、詳細は不明)

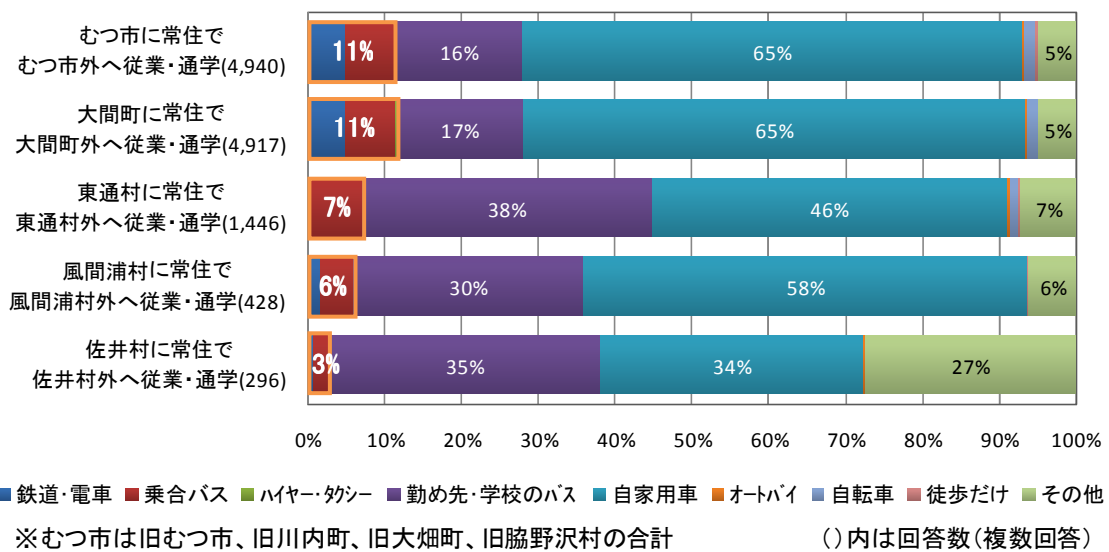


図 自市町村外への通勤、通学時の利用交通手段 (流出交通)

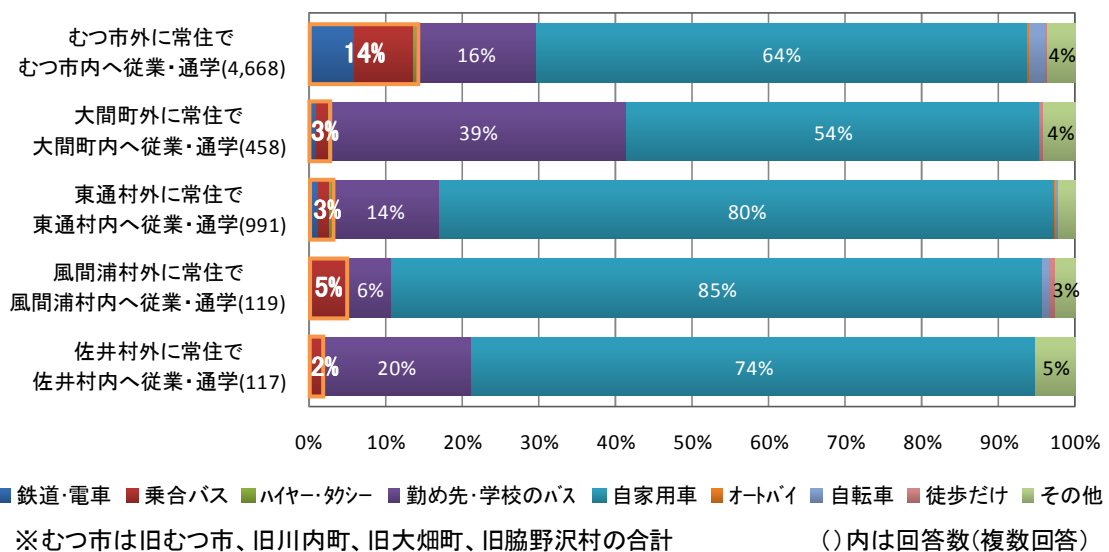


図 他市町村から域内への通勤、通学時の利用交通手段 (流入交通)

(4) 開発計画

①大間原子力発電所

電源開発株式会社（JPOWER）が大間町に 138.3 万 kW の改良型沸騰水型軽水炉（ABWR）を建設中で、平成 26 年 11 月に運転を開始する予定である。

現在、建設等に関わっている作業員は約 1,400 人であり、運転開始後も 400 人の従業員数が見込まれていることから、従業員による市町村を跨ぐ移動が多く発生すると思われる。



図 大間原子力発電所の完成予想図

表 大間原子力発電所の概要

所在地	下北郡大間町
敷地面積	約 130 万㎡
従業員数	約 400 人
原子炉型式	改良型沸騰水型軽水炉 (ABWR)
燃料	濃縮ウラン及びウラン・プルトニウム混合酸化物 (MOX)
出力	138 万 3,000kW
着工	平成 20 年 5 月
燃料装荷	平成 25 年 12 月予定
運転開始	平成 26 年 11 月予定

②東通原子力発電所

敷地を東北電力株式会社と東京電力株式会社で保有している。

東北電力株式会社が 110 万 kW の沸騰水型軽水炉（BWR）を平成 17 年 12 月から運転を開始しており、約 560 人が従事している。

東京電力株式会社は 138.5 万 kW の改良型沸騰水型軽水炉（ABWR）を建設中で、平成 29 年 3 月に運転を開始する予定である。現在、建設等に関わっている作業員は約 500 人であり、最大で約 3,000 人が見込まれていることから、作業員による市町村を跨ぐ移動が多く発生すると思われる。



図 東通原子力発電所（東京電力）の完成予想図

表 東通原子力発電所の概要（東京電力株式会社）

所在地	下北郡東通村大字小田野沢および地先
敷地面積	約 450 万㎡
原子炉型式	改良型沸騰水型軽水炉 (ABWR)
燃料	低濃縮ウラン
出力	138 万 5,000kW
着工	平成 22 年 12 月
運転開始	平成 29 年 3 月予定

<参考>

表 東通原子力発電所の概要（東北電力株式会社）

所在地	下北郡東通村大字白糠字前坂下
敷地面積	約 358 万㎡
原子炉型式	沸騰水型軽水炉 (BWR)
燃料	低濃縮二酸化ウラン
出力	110 万 kW
運転開始	平成 17 年 12 月 8 日

2. 3. 2 公益施設

(1) 教育施設

高等学校はむつ市に5校（むつ地区3校、大畑地区1校、川内地区1校）、大間町に1校、養護学校がむつ市に1校ある。他の村には高等学校がないため、生徒や教職員は市町村を跨いで、移動していると推測される。

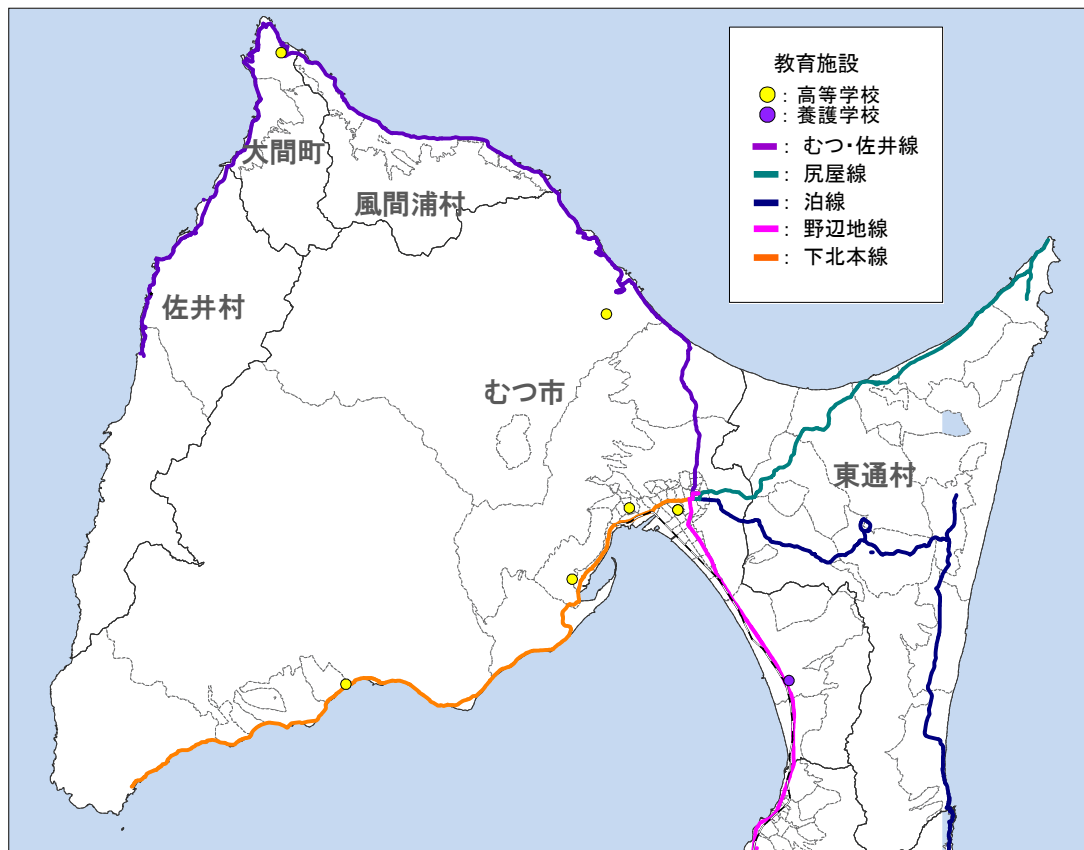


図 市町村別教育施設数

表 市町村別教育施設数

	高等学校	養護学校	生徒数	本務教員数
むつ市	5	1	2,017	224
大間町	1	-	198	19
東通村	-	-	-	-
風間浦村	-	-	-	-
佐井村	-	-	-	-
合計	6	1	2,215	243

※出典：学校一覧 平成22年度

(2) 医療施設

病院（患者20人以上の入院施設を有するもの）はむつ市と大間町にある。
 一般診療所（患者の入院施設を有しないもの又は患者19人以下の入院施設を有するもの）は各地区にあり、旧むつ市では中心部に集積している。

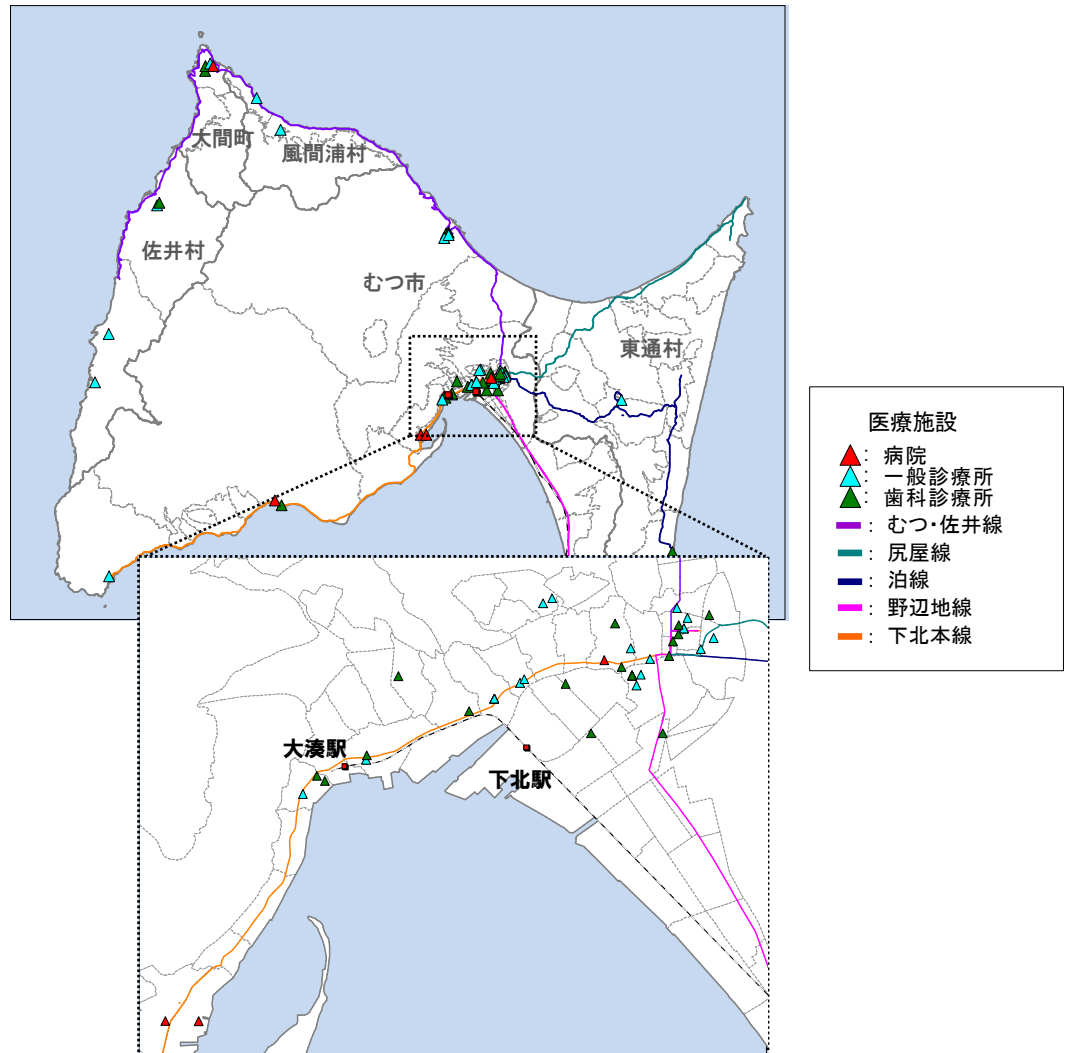


図 市町村別医療施設

表 市町村別医療施設数

	病院	一般診療所	歯科診療所
むつ市	4	33	22
大間町	1	1	2
東通村	-	2	1
風間浦村	-	1	0
佐井村	-	3	1
合計	5	40	22

※出典：平成20年青森県保健統計年報

2. 4 交通

2. 4. 1 自動車交通

(1) 乗用車保有台数

20歳以上の1人当たりの自動車保有台数は青森県平均よりも少なく、大間町、風間浦村、佐井村は全国平均よりも下回っている。

1世帯当たりの乗用車保有台数は東通村を除き県平均よりも少なく、大間町、風間浦村、佐井村は全国平均よりも下回っている。

(台/人)

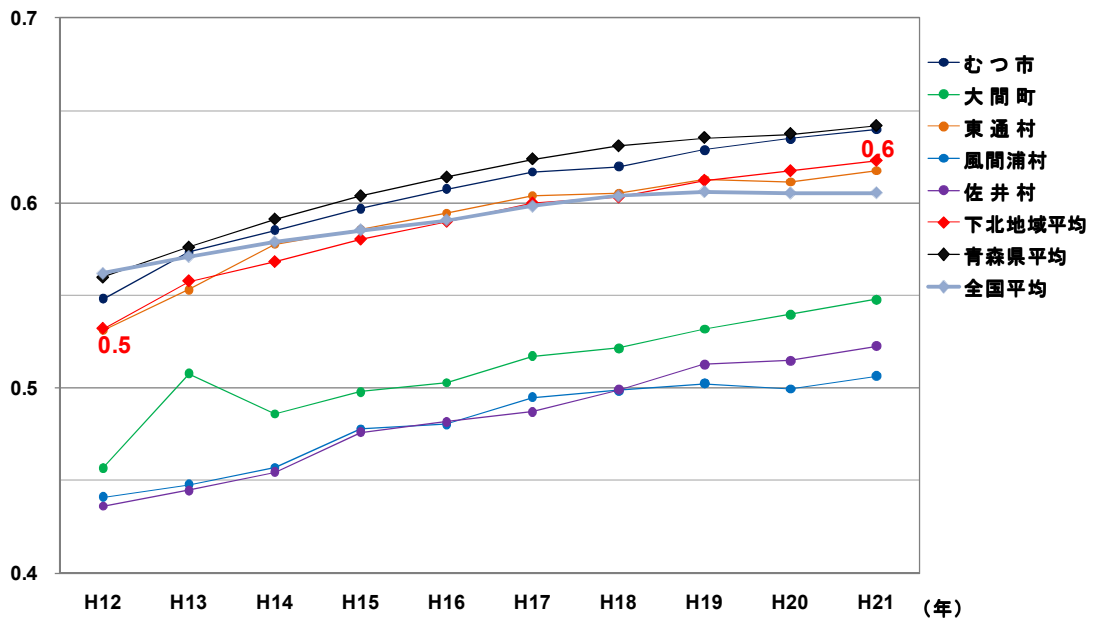


図 20歳以上の1人当たりの乗用車保有台数の推移

(台/世帯)

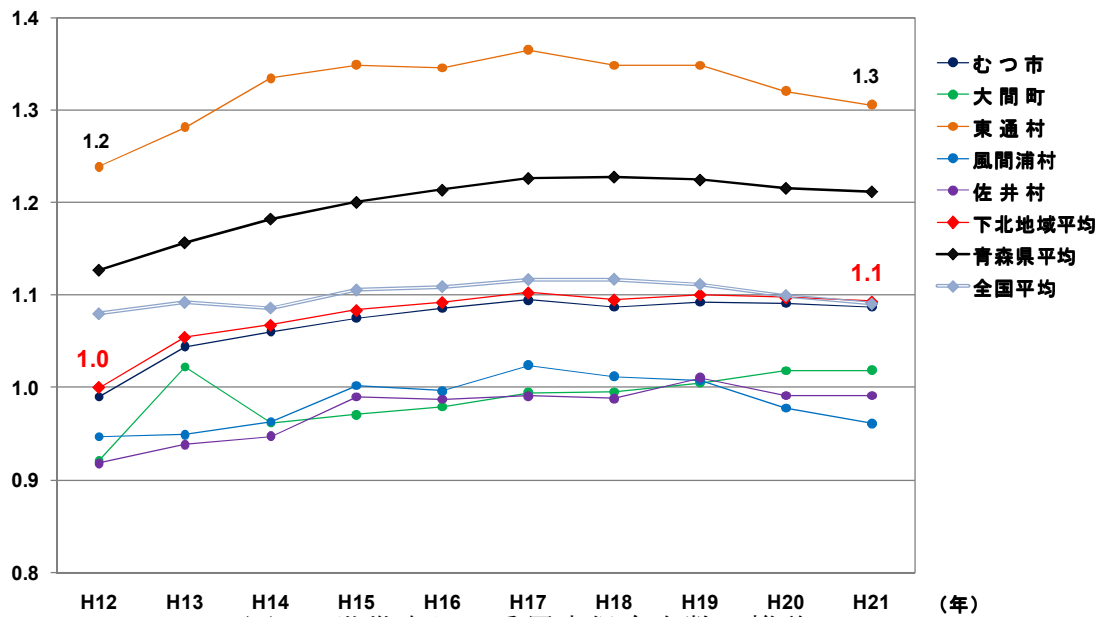


図 1世帯当たりの乗用車保有台数の推移

※出典：「住民基本台帳人口要覧」、「市町村別自動車保有車両数」、「市町村別軽自動車車両数」
全て3月末時点の値

(2) 道路状況

下北地域の道路状況は斧状の刃の部分海岸線に沿って、国道 279 号（津軽海峡側）と国道 338 号（むつ湾側）が、大間町まで通っている。また、県道が斧状の刃の部分の山間部を縦横断しているが、冬期の山地部は気象条件が厳しく、道路状況も隘路となっており、安全上の問題から冬期通行不能区間が設定されている。

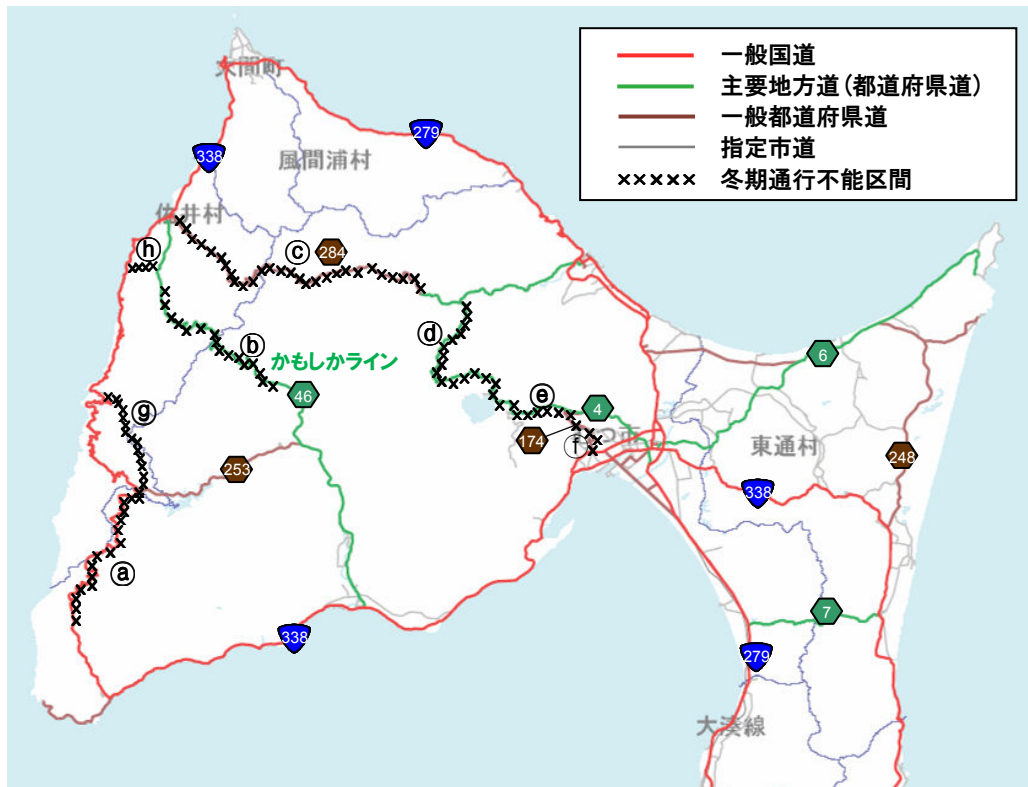


図 下北地域の冬期閉鎖道路

※出典：冬期通行不能区間：雪道安全マップ、青森県県土整備部

表 下北地域の冬期閉鎖道路

番号	路線名	閉鎖区間	区間距離 (km)	閉鎖期間※ (予定)
①	国道 338 号	佐井村野平～むつ市脇野沢源藤城	18.2	12月～4月下旬
②	(主)川内佐井線	むつ市川内町湯ノ川～佐井村川目	18.5	12月～4月下旬
③	薬研佐井線	むつ市大畑町赤滝山～佐井村古佐井川目	20.6	12月～5月中旬
④	(主)むつ恐山公園大畑線	むつ市恐山～むつ市大畑町薬研	14.5	12月～4月下旬
⑤	(主)むつ恐山公園大畑線	むつ市恐山～むつ市長坂	7.6	12月～4月下旬
⑥	長坂大湊線	むつ市長坂～むつ市落野沢	3.6	12月～4月下旬
⑦	村道福浦川目線	佐井村福浦川目～佐井村野平	9.7	12月～4月下旬
⑧	村道川磯線	佐井村磯谷～佐井村川目	2.4	12月～4月下旬

※降雪の状況によって、閉鎖期間の変更あり

2. 4. 2 下北地域の公共交通機関

5 市町村を跨ぐ公共交通機関は主に西側の海上交通と東側の陸上交通がある。

海上交通は青森～佐井航路のみ地域内に寄港地を持つ。

陸上交通はむつバスターミナルを拠点とする下北交通株式会社の路線バス（むつ・佐井線、尻屋線、泊線）がある。また、JR 東北バス（下北本線）は合併前のむつ市と川内町、脇野沢村を結んでいる。

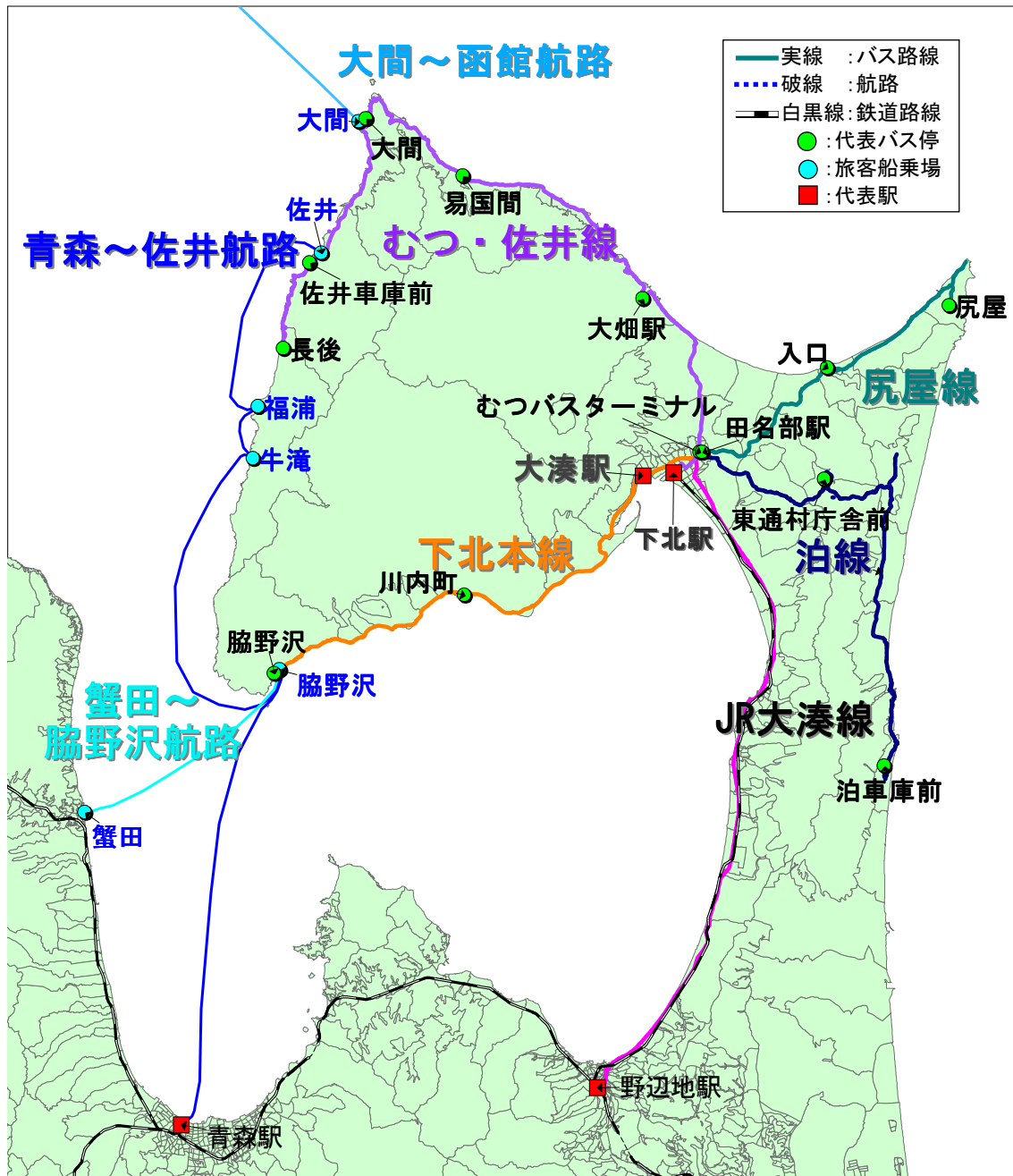


図 下北地域の市町村を跨ぐ公共交通機関

(1) 路線バス

①JRバス東北株式会社が運営する路線バス

- ・区間は田名部～脇野沢庁舎であり、営業キロは46.5kmである。
- ・運行本数は平成22年度の夏季で上り19本/日（休日は14本/日）、下り21本/日（休日は13本/日）、冬季で上り22本/日（休日は17本/日）、下り22本/日（休日は14本/日）である。
- ・所要時間は平成22年度の夏季で85分、冬季で94分である。

表 下北本線の輸送実績

	輸送 人員 (人)	夏季ダイヤ				冬季ダイヤ			
		平日		土・日・祝		平日		土・日・祝	
		運行 頻度 (便)	所要 時間 (分)	運行 頻度 (便)	所要 時間 (分)	運行 頻度 (便)	所要 時間 (分)	運行 頻度 (便)	所要 時間 (分)
平成19年度	210,921	46	87	35	87	35	87	36	98
平成20年度	249,807	43	87	34	87	44	97	34	97
平成21年度	236,052	40	88	33	88	48	97	33	97

※夏季は4月1日～11月30日、冬季は12月1日～3月31日

輸送人員の推移をみると平成21年度は前年度と比較して、減少しているものの、3年間では増加傾向にある。

表 輸送人員の推移

	輸送人員 (人)	対19年 度比	対前 年度比	対前年度 増減率
平成19年度	210,921	100%	100%	
平成20年度	249,807	118%	118%	18%
平成21年度	236,052	112%	94%	-6%
平均	232,260	110%	104%	6%

②下北交通株式会社が運行するバス路線

a. むつ・佐井線

・区間は下北駅～むつバスターミナル～佐井車庫であり、営業キロは下北駅～むつバスターミナルが 3.4km、むつバスターミナル～佐井車庫が 65.4km である。

・運行本数は平成 22 年度で上り上り 8 本/日（休日は 6 本/日、うち 6 本/日が下北駅終点）、下り 8 本/日、うち 5 本/日が下北駅始発（休日は 6 本/日うち、4 本/日が下北駅始発）である。

・所要時間は下北駅～むつバスターミナルで 10～11 分、むつバスターミナル～佐井車庫で 122～127 分の計 132～137 分である。

当該路線は補助対象路線であり、国、県、市町村からバス運行対策費補助金の交付を受け、運営を行っている。

青森県が平成 21 年度に行った調査（広域バス路線の見直しの視点～広域バス路線の維持・活性化に向けて～（以下、「県調査」））によると当該路線は、青森県内の広域バス路線で、国と県の補助路線（平成 20 年度・57 路線）のうち、相対的な評価では「幹線性は高い（＝利用者は多い）が、広域性は低い（＝複数市町村に跨る利用が少ない）」かつ「事業性は高い（＝県内の標準的な路線に比べて 1km 当りの経費が少ない）が、生産性は低い（＝実車キロの割に乗客を確保できていない）」路線とされている。

表 平成 21 年度バス運行対策費（生活交通路線維持費）補助金交付額

路線名	区間	キロ程 (km)	補助金総額 (千円)	内訳			参考	
				国 (千円)	県 (千円)	市町村 (千円)	年間輸送人員 (人)	1人当たり補助額 (円/人)
むつ・佐井線	むつBT～佐井車庫	65.4	14,607	4,508.5	4,508.5	5,590.0	158,548	92

※出典：平成 21 年度バス運行対策補助金（路線維持費）の交付実績

表 輸送実績

	平均運※ 行回数 (回/日)	輸送人員 (人)	年間輸送実績			
			平均乗車キロ (km)	輸送人キロ (人キロ)	運送収入 (円)	実車走行キロ (km)
平成12年度	8.0	192,793	9.5	1,849,537	74,443,457	369,907.5
平成13年度	7.8	184,671	9.9	1,818,117	73,405,621	358,297.5
平成14年度	8.1	190,650	10.0	1,906,500	76,645,247	381,904.5
平成15年度	8.6	204,376	9.5	1,941,572	78,501,010	405,576.0
平成16年度	8.6	191,484	9.2	1,761,652	70,909,046	406,479.0
平成17年度	8.6	171,148	9.3	1,591,676	63,572,887	405,576.0
平成18年度	8.6	159,967	9.2	1,471,696	58,337,905	405,576.0
平成19年度	8.6	148,503	9.2	1,366,227	54,802,132	406,747.2
平成20年度	8.6	161,350	9.0	1,452,150	57,599,871	412,150.8
平成21年度	8.1	158,548	8.7	1,379,367	54,505,981	386,775.6

※平均運行回数は1往復を1回

輸送人員及び運送収入の推移をみると年々減少傾向が続いており、平均すると輸送人員は4%、運送収入は6%減少している。

表 輸送人員及び運送収入の推移

	輸送人員(人)	対15年 度比	対前 年度比	対前年度 増減率	運送収入(円)	対15年 度比	対前 年度比	対前年度 増減率
平成15年度	204,376	100%			78,501,010	100%		
平成16年度	191,484	94%	94%	-6%	70,909,046	90%	90%	-10%
平成17年度	171,148	84%	89%	-11%	63,572,887	81%	90%	-10%
平成18年度	159,967	78%	93%	-7%	58,337,905	74%	92%	-8%
平成19年度	148,503	73%	93%	-7%	54,802,132	70%	94%	-6%
平成20年度	161,350	79%	109%	9%	57,599,871	73%	105%	5%
平成21年度	158,548	78%	98%	-2%	54,505,981	69%	95%	-5%
平均	165,167	81%	96%	-4%	59,954,637	76%	94%	-6%

<参考> 青森県バス運行対策費補助制度（国庫補助制度）

複数市町村を跨る広域的・幹線的バス路線の維持費や車両購入費※に対して、国と県が1/2ずつ補助を行っている。（国と県の協調補助）

ただし、利用者が少ない一部路線（平均乗車密度5.0人未満）への路線維持費補助は、沿線市町村の負担もあり。（受益者負担を考慮した青森県独自の要件。）

（※平成22年度から購入車両減価償却費及び車両購入に伴う金融費用補助が新設）

●補助対象路線

- ・ 広域的・幹線的路線

複数市町村に跨り、広域行政圏の中心市町村等にアクセスする系統。

※複数市町村とは平成13年3月31日時点の旧67市町村（むつ市大畑町、むつ市川内町、むつ市脇野沢は平成17年3月14日合併）

※合併後の新規路線は単一市町村内路線となり、補助対象外

- ・ キロ程が10km以上の系統
- ・ 運行回数3回以上
- ・ 輸送人員15人以上150人未満（平均乗車密度×運行回数）
- ・ 広域行政圏の中心市町村並びに準ずる市町村

中心市町村→青森市、弘前市、五所川原市、むつ市、十和田市、八戸市
準ずる市町村→黒石市、鱒ヶ沢町、三沢市、野辺地町、七戸町、三戸町

●補助の内容

(1) 生活交通路線維持費補助金

補助対象経費：補助系統の運行欠損額

(2) 車両購入費補助金（平成21年度）

補助対象経費：(1)の補助対象系統を主として運行する車両の購入経費

- ・ 限度額＝ノステップ[®] 15,000千円、ワノステップ[®] 13,000千円と、「実費購入費－1円」のいずれか低い方の価額（いずれも消費税を除く）。

(3) 路線維持合理化促進補助金（インセンティブ補助）

前年度と比較して、補助対象路線の収支改善を達成した場合に追加補助。

以下の①と②の合計額を路線維持費補助に追加して補助。

（各路線の実車走行キロを乗じて積算）

- ①(地域標準キロ当たり費用－事業者キロ当たり費用)×実車走行キロ×5%
- ②(今年度の補助対象路線キロ当たり収支－同前年度)×実車走行キロ×20%

出典：平成21年度バス運行対策費補助金（路線維持費）の交付実績について、青森県新幹線・交通政策課

b. 泊線

- ・区間はむつバスターミナル～泊車庫であり、営業キロは 57.4km である。
- ・運行本数は上り 5 本/日（休日は 3 本/日）、下り 6 本/日（休日は 4 本/日）である。
- ・所要時間は 93 分である。

当該路線は補助対象路線であり、国、県、市町村からバス運行対策費補助金の交付を受け、運営を行っている。

県調査によると当該路線は、青森県内の広域バス路線で、国と県の補助路線（平成 20 年度・57 路線）のうち、相対的な評価では「幹線性は高い（＝利用者は多い）が、広域性は低い（＝複数市町村に跨る利用が少ない）」かつ「事業性は高い（＝県内の標準的な路線に比べて 1km 当りの経費が少ない）が、生産性は低い（＝実車キロの割に乗客を確保できていない）」路線とされている。

表 平成 21 年度バス運行対策費（生活交通路線維持費）補助金交付額

路線名	区間	キロ程 (km)	補助金総額 (千円)	内訳			参考	
				国 (千円)	県 (千円)	市町村 (千円)	年間輸送人員 (人)	1 人当たり補助額 (円/人)
泊線	むつ BT～泊車庫	57.4	8,257	2,337.0	2,337.0	3,583.0	75,465	109

※出典：平成 21 年度バス運行対策補助金（路線維持費）の交付実績

表 輸送実績

	平均運※ 行回数 (回/日)	輸送人員 (人)	年間輸送実績			
			平均乗車キロ (km)	輸送人キロ (人キロ)	運送収入 (円)	実車走行キロ (km)
平成 12 年度	2.0	37,368	9.0	336,686	14,902,590	67,337.2
平成 13 年度※	2.0	20,643	9.2	189,915	8,365,152	33,520.2
平成 14 年度	5.6	56,760	10.4	590,304	24,891,523	118,473.6
平成 15 年度	5.6	106,502	10.1	1,075,670	45,962,982	235,454.8
平成 16 年度	5.6	93,770	10.6	993,962	41,787,867	235,914.0
平成 17 年度	5.6	82,457	10.9	898,781	37,647,845	235,454.8
平成 18 年度	5.6	85,883	10.3	884,594	37,075,408	235,454.8
平成 19 年度	5.6	90,284	9.7	875,754	36,788,552	235,225.2
平成 20 年度	5.6	85,014	10.0	850,140	35,657,438	235,914.0
平成 21 年度	5.3	75,465	10.1	762,196	31,857,028	224,491.4

※平均運行回数は 1 往復を 1 回、平成 13 年度は 182 日分の実績

輸送人員及び運送収入の推移をみると年々減少傾向が続いており、平均すると輸送人員は5%、運送収入は6%減少している。

表 輸送人員及び運送収入の推移

	輸送人員(人)	対15年度比	対前年度比	対前年度増減率	運送収入(円)	対15年度比	対前年度比	対前年度増減率
平成15年度	106,502	100%			45,962,982	100%		
平成16年度	93,770	88%	88%	-12%	41,787,867	91%	91%	-9%
平成17年度	82,457	77%	88%	-12%	37,647,845	82%	90%	-10%
平成18年度	85,883	81%	104%	4%	37,075,408	81%	98%	-2%
平成19年度	90,284	85%	105%	5%	36,788,552	80%	99%	-1%
平成20年度	85,014	80%	94%	-6%	35,657,438	78%	97%	-3%
平成21年度	75,465	71%	89%	-11%	31,857,028	69%	89%	-11%
平均	85,479	80%	95%	-5%	36,802,356	80%	94%	-6%

c. 尻屋線

- ・区間はむつバスターミナル～尻屋であり、営業キロは29.1kmである。
- ・運行本数は上り5本/日（休日は3本/日）、下り6本/日（休日は3本/日）である。
- ・所要時間は47分である。

当該路線は補助対象路線であり、国、県、市町村からバス運行対策費補助金の交付を受け、運営を行っている。

県調査によると当該路線は、青森県内の広域バス路線で、国と県の補助路線（平成20年度・57路線）のうち、相対的な評価では「広域性は高い（＝複数市町村に跨る利用が多い）が、幹線性は低い（＝利用者が少ない）」かつ「事業性は高い（＝県内の標準的な路線に比べて1km当りの経費が少ない）が、生産性は低い（＝実車キロの割に乗客を確保できていない）」路線とされている。

表 平成21年度バス運行対策費（生活交通路線維持費）補助金交付額

路線名	区間	キロ程(km)	補助金総額(千円)	内訳			参考	
				国(千円)	県(千円)	市町村(千円)	年間輸送人員(人)	1人当たり補助額(円/人)
尻屋線	むつBT～尻屋	29.1	2,978	893.5	893.5	1,191.0	31,383	95

※出典：平成21年度バス運行対策補助金（路線維持費）の交付実績

表 輸送実績

	平均運* 行回数 (回/日)	輸送人員 (人)	年間輸送実績			
			平均乗車キロ (km)	輸送人キロ (人キロ)	運送収入 (円)	実車走行キロ (km)
平成12年度	6.0	70,965	8.1	580,548	29,448,588	116,109.6
平成13年度*	6.0	35,477	8.7	308,649	15,363,048	56,397.0
平成14年度	4.8	52,679	9.8	516,254	25,665,863	101,594.5
平成15年度	4.8	39,271	11.1	435,908	21,678,725	101,455.5
平成16年度	4.7	43,266	10.4	449,966	21,739,959	101,484.2
平成17年度	5.0	33,896	10.9	369,466	18,090,818	106,738.4
平成18年度	5.1	36,169	10.8	390,625	19,054,183	109,571.6
平成19年度	5.0	37,875	10.0	378,750	18,521,924	106,769.5
平成20年度	5.0	33,298	10.3	342,969	16,764,093	107,090.0
平成21年度	5.0	31,383	10.6	332,659	16,073,121	106,623.6

※平均運行回数は1往復を1回、平成13年度は182日分の実績

輸送人員及び運送収入の推移をみると年々減少傾向が続いており、平均すると輸送人員は3%、運送収入は5%減少している。

表 輸送人員及び運送収入の推移

	輸送人員(人)	対15年 度比	対前 年度比	対前年度 増減率	運送収入(円)	対15年 度比	対前 年度比	対前年度 増減率
平成15年度	39,271	100%			21,678,725	100%		
平成16年度	43,266	110%	110%	10%	21,739,959	100%	100%	0%
平成17年度	33,896	86%	78%	-22%	18,090,818	83%	83%	-17%
平成18年度	36,169	92%	107%	7%	19,054,183	88%	105%	5%
平成19年度	37,875	96%	105%	5%	18,521,924	85%	97%	-3%
平成20年度	33,298	85%	88%	-12%	16,764,093	77%	91%	-9%
平成21年度	31,383	80%	94%	-6%	16,073,121	74%	96%	-4%
平均	35,981	92%	97%	-3%	18,374,016	87%	95%	-5%

d. むつ線

- ・区間は大畑駅～むつバスターミナルであり、営業キロは17.6kmである。
- ・運行本数は平成22年度で上り11本/日、うち市内線直通線3本/日、下北駅終点1本/日（休日は8本/日、うち市内線直通線2本/日、下北駅終点1本/日）、下り10本/日、うち2本/日が下北駅始発（休日は8本/日うち、2本/日が下北駅始発）である。
- ・所要時間は35～40分である。

当該路線は補助対象路線であり、国、県、市町村からバス運行対策費補助金の交付を受け、運営を行っている。

県調査によると当該路線は、青森県内の広域バス路線で、国と県の補助路線（平成20年度・57路線）のうち、相対的な評価では「広域性は高い（＝複数市町村に跨る利用が多い）が、幹線性は低い（＝利用者が少ない）」かつ「事業性は高い（＝県内の標準的な路線に比べて1km当りの経費が少ない）が、生産性は低い（＝実車キロの割に乗客を確保できていない）」路線とされている。

表 平成21年度バス運行対策費（生活交通路線維持費）補助金交付額

路線名	区間	キロ程 (km)	補助金総額 (千円)	内訳			参考	
				国 (千円)	県 (千円)	市町村 (千円)	年間輸送人員 (人)	1人当たり補助額 (円/人)
むつ線	大畑駅～むつBT	17.6	6,504	1,748.5	1,748.5	3,007.0	63,578	102

※出典：平成21年度バス運行対策補助金（路線維持費）の交付実績

表 輸送実績

	平均運 [※] 行回数 (回/日)	輸送人員 (人)	年間輸送実績			
			平均乗車キロ (km)	輸送人キロ (人キロ)	運送収入 (円)	実車走行キロ (km)
平成13年度 [※]	13.3	47,999	5.5	263,994	10,562,137	80,390.2
平成14年度	12.6	100,188	5.8	581,090	23,321,162	157,280.2
平成15年度	11.8	115,910	5.7	660,687	27,058,267	152,486.4
平成16年度	11.7	110,779	5.5	609,284	24,698,790	151,113.6
平成17年度	11.7	100,200	5.6	561,120	22,749,772	150,708.8
平成18年度	10.9	93,143	5.6	521,600	20,828,704	141,081.6
平成19年度	10.2	81,057	5.7	462,024	18,413,342	131,454.4
平成20年度	10.2	73,499	5.8	426,294	17,025,811	131,824.0
平成21年度	9.3	63,578	5.9	375,110	14,928,324	119,944.0

※平均運行回数は1往復を1回

輸送人員及び運送収入の推移をみると年々減少傾向が続いており、平均すると輸送人員は9%、運送収入は9%減少している。

表 輸送人員及び運送収入の推移

	輸送人員(人)	対15年度比	対前年度比	対前年度増減率	運送収入(円)	対15年度比	対前年度比	対前年度増減率
平成15年度	115,910	100%			27,058,267	72%		
平成16年度	110,779	96%	96%	-4%	24,698,790	66%	91%	-9%
平成17年度	100,200	86%	90%	-10%	22,749,772	61%	92%	-8%
平成18年度	93,143	80%	93%	-7%	20,828,704	56%	92%	-8%
平成19年度	81,057	70%	87%	-13%	18,413,342	49%	88%	-12%
平成20年度	73,499	63%	91%	-9%	17,025,811	46%	92%	-8%
平成21年度	63,579	55%	87%	-13%	14,928,324	40%	88%	-12%
平均	87,043	75%	91%	-9%	19,774,124	56%	91%	-9%

補助対象4路線の輸送人員を整理すると多少の増減はしているが、平成15年度から平成21年度の4路線の平均で毎年度5%減少している。

表 輸送人員 対前年度の増減率

	輸送人員 対前年度増減率				
	むつ・佐井線	泊線	尻屋線	むつ線	平均
平成16年度	-6%	-12%	10%	-4%	-3%
平成17年度	-11%	-12%	-22%	-10%	-13%
平成18年度	-7%	4%	7%	-7%	-1%
平成19年度	-7%	5%	5%	-13%	-3%
平成20年度	9%	-6%	-12%	-9%	-5%
平成21年度	-2%	-11%	-6%	-13%	-8%
平均	-4%	-5%	-3%	-9%	-5%

e. 尻労線

- ・区間は尻労～むつバスターミナルであり、営業キロは27.2kmである。
- ・運行本数は平成22年度で上下各4本/日、(休日は上下各3本/日)である。
- ・所要時間は50分である。
- ・当該路線は補助対象外路線である。

f. 東通庁舎線

- ・区間は野花菖蒲の里～むつバスターミナルであるが、経由地の違う、営業キロは15.7～27.0kmである。
- ・運行本数は平成22年度で上り8本/日（休日は3本/日）、下り9本/日（休日は3本/日）である。
- ・所要時間は33～56分である。
- ・当該路線は補助対象外路線である。

g. 恐山線

- ・恐山の開山時期（5月1日～10月31日）のみの運行である。
- ・区間は下北駅～恐山であり、営業キロは18.4kmである。
- ・運行本数は平成22年度で上下各4本/日、（休日は上下各4本/日）である。
- ・所要時間は40～43分である。
- ・当該路線は補助対象外路線である。

h. 市内線等

むつ市内を運行する路線を下表に示す。全路線、補助対象外路線である。

表 市内線等の一覧表

路線名	区間	所要時間 (分)	運行本数(本/日)		
			平日	土	休日
むつ市内線①	むつバスターミナル～南大曲～下北駅 ～田名部高校～むつバスターミナル	35	1	0	0
むつ市内線②	むつバスターミナル～むつ総合病院 ～第三小学校～むつバスターミナル	20～33	7	6	3
むつ市内線③	むつバスターミナル～田名部高校 ～むつ総合病院～むつバスターミナル	21	3	2	1
むつバイパス線	むつ営業所～東横柳町 ～女館～むつバスターミナル	13	上下各1	上下各1	0
市内むつ養護学校線	むつバスターミナル～むつ養護学校前	35	上下各1	上下各1	0
むつ総合病院～下北駅 ～サンデー中央店前廻り循環	むつバスターミナル～サンデー中央店前 ～むつバスターミナル	18	3	0	0
石上線	むつバスターミナル～渡部宅前	20	上3、下4	上3、下4	上3、下4
むつ総合病院循環線	むつバスターミナル～むつ総合病院 ～むつバスターミナル	10	3	0	0
関根橋・大畑校舎線	大畑駅～大畑病院～関根橋	7～9	上下各3	上下各2	上下各2

平成22年12月4日改正時点の時刻表をもとに作成

(2) その他の自動車交通

●佐井村コミュニティバス

平成20年4月から、通院患者輸送手段として、運行を開始した。

表 佐井村コミュニティバス

事業者	下北交通(株)	(有)川内交通
区間	福浦～大間病院前	川内病院～牛滝
運行本数	上下各2本(平日のみ)	上下各1本(平日のみ)

表 輸送実績

	下北交通(株)		(有)川内交通	
	輸送日数 (日)	輸送人員 (人)	輸送日数 (日)	輸送人員 (人)
平成20年度	244	8,764	51	226
平成21年度	245	10,839	50	254

●佐井村ボランティア輸送(過疎地有償運送、福祉有償運送)

住民ボランティア運転手が会員登録をした利用者の予約に応じて、自宅と目的地の間の送迎を行うシステムで、平成17年11月より運行を開始した。

表 佐井村ボランティア輸送

予約センター	佐井村社会福祉協議会内に設置
予約方法	電話で依頼(予約締切:利用前日15:00)
運転協力者	18人(平成17年11月1日現在)
利用会員登録	197人(平成17年11月1日現在)
会員登録方法	氏名、住所を予約センターへ申請
料金体系	<ul style="list-style-type: none"> ・輸送1契約につき300円 ・実車走行キロ2kmあたり、100円づつ加算 ・通常料金と相乗り料金を設定
移動範囲	制限なし(青森県内を想定)

表 輸送実績

	年間輸送実績		
	過疎地有償運(人)	福祉有償運送(人)	合計(人)
平成17年度	469	2,705	3,175
平成18年度	938	1,704	2,642
平成19年度	711	2,074	2,785
平成20年度	567	1,856	2,423
平成21年度	425	1,648	2,073

<参考>市町村内を運行する公共交通機関

●デマンド型乗合タクシー

平成 22 年 8 月から、廃止された下北交通株式会社の路線バス「薬研・小目名線」に代わる交通手段として、有限会社大畑タクシーが運行している。1 日 6 便の運行があるが、事前(前日の午後 8 時)に予約のないときは運行しない。なお、奥薬研地区～高橋川地区は希望場所で乗降可能である。

表 時刻表

	奥薬研温泉地区	薬研温泉地区	小目名地区	高橋川地区	大畑診療所	旧大畑駅	大畑庁舎
1 便	7:23	7:28	7:37	7:40	7:48	7:50	7:51
3 便	9:03	9:08	9:17	9:20	9:28	9:30	9:31
5 便	12:28	12:33	12:42	12:45	12:53	12:55	12:56

	大畑庁舎	旧大畑駅	大畑診療所	高橋川地区	小目名地区	薬研温泉地区	奥薬研温泉地区
2 便	8:29	8:30	8:32	8:40	8:43	8:52	8:57
4 便	11:54	11:55	11:57	12:05	12:08	12:17	12:22
6 便	15:49	15:50	15:52	16:00	16:03	16:12	16:17

表 運賃表

			奥薬研地区	
			薬研地区	運行なし
		小目名地区	400	600
		高橋川地区	200	600
大畑庁舎、旧大畑駅大畑診療所	300	400	800	1,000

※ 一人当たり運賃(円)

表 輸送実績

	運行本数(本)	輸送人員(人)
平成 22 年 8 月 2 日～8 月 31 日	12	25
平成 22 年 9 月 1 日～9 月 30 日	7	7
平成 22 年 10 月 1 日～10 月 30 日	4	5
平成 22 年 11 月 1 日～11 月 30 日	6	6
平成 22 年 12 月 1 日～12 月 31 日	6	6

●九艘泊線

有限会社脇野沢交通が平成7年11月から、運行するバス路線である。

- ・区間は九艘泊～脇野沢であり、営業キロは8kmである。
- ・運行本数は平成22年度で上り4本/日、下り3本/日である。
- ・所要時間は14～15分である。

表 輸送実績

	輸送人員(人)
平成 16 年度	3,335
平成 17 年度	3,569
平成 18 年度	3,572
平成 19 年度	4,087
平成 20 年度	3,363
平成 21 年度	3,580

●源藤城線

有限会社脇野沢交通が平成7年11月から、運行するバス路線である。

- ・区間は源藤城～脇野沢であり、営業キロは5.6kmである。
- ・運行本数は平成22年度で上り4本/日、下り3本/日である。
- ・所要時間は11分である。

表 輸送実績

	輸送人員(人)
平成 16 年度	3,424
平成 17 年度	3,226
平成 18 年度	2,919
平成 19 年度	3,156
平成 20 年度	3,018
平成 21 年度	3,009

●湯野川線

有限会社川内交通が平成3年10月から、運行するバス路線である。

- ・区間は湯野川～町の駅かわうちであり、営業キロは20.9kmである。
- ・運行本数は平成22年度で上り3本/日、下り3本/日である。
- ・所要時間は27～28分である。

表 輸送実績

	輸送人員(人)
平成 16 年度	6,960
平成 17 年度	4,755
平成 18 年度	2,957
平成 19 年度	2,991
平成 20 年度	2,945
平成 21 年度	3,016

(3) 鉄道

大湊線は東日本旅客鉄道株式会社が施設・車両を所有し運行する鉄道路線である。

- ・区間は野辺地～大湊で延長は 58.4km である。全区間単線である。
- ・運行本数は上り 9 本/日、2 本が青森駅まで直通運転、2 本が八戸駅まで直通運転である。下りは 9 本/日、2 本が青森駅からの直通運転、2 本が八戸駅からの直通運転である。
- ・所要時間は普通列車が 60～62 分、快速列車が 50～53 分である。
- ・東北新幹線全開業に伴い、臨時列車「リゾートあすなろ下北」が平成 22 年 12 月 4 日～23 年 2 月 27 日の指定日に新青森駅直通で上下各 2 本/日運行された（所要時間 108～119 分）。

表 JR 大湊線時刻表（上り）

列車車種	大湊	下北	赤川	金谷沢	近川	…	野辺地	備考
普通	5:14	5:17	5:21	5:26	5:31	…	6:14	
普通	6:25	6:29	6:32	6:38	6:43	…	7:26	
快速	8:01	8:05	→	→	8:16	…	8:54	八戸着 9:39
快速	10:07	10:11	→	→	→	…	10:57	
快速	11:52	11:56	→	→	→	…	12:43	青森着 13:43
快速▲	14:05	14:08	14:12	14:17	14:22	…	15:06	八戸着 15:53
普通	16:59	17:03	17:06	17:11	17:17	…	18:00	
快速▲	18:17	18:21	18:24	18:30	18:35	…	19:19	青森着 20:04
普通	19:51	19:55	19:58	20:04	20:09	…	20:52	

平成 22 年 12 月 4 日改正時点、▲大湊線内は各駅停車

※臨時列車のダイヤは除く

表 JR大湊線時刻表（下り）

列車車種	野辺地	…	近川	金谷沢	赤川	下北	大湊	備考
普通	6:27	…	7:10	7:15	7:20	7:24	7:29	
普通	7:58	…	8:40	8:45	8:51	8:55	8:59	
快速	10:06	…	→	→	→	10:53	10:57	青森発 9:22
普通	12:56	…	13:38	13:43	13:49	13:53	13:57	
快速	15:52	…	16:28	→	→	16:40	16:44	八戸発 15:04
快速▲	17:00	…	17:42	17:47	17:53	17:57	18:01	青森発 15:53
普通	18:19	…	19:02	19:07	19:12	19:16	19:21	
快速▲	19:52	…	20:35	20:40	20:45	20:49	20:54	八戸発 19:06
普通	21:03	…	21:45	21:50	21:56	21:58	22:04	

平成 22 年 12 月 4 日改正時点、▲大湊線内は各駅停車

※臨時列車のダイヤは除く

・輸送実績

下北駅と大湊駅の券種別乗降人員をみると下北駅では平成 17 年度以降、定期・定期外利用者ともにほぼ横ばいであるが、大湊駅では平成 18 年度から定期利用者はやや減少傾向にあるものの定期外利用者が大幅に増加している。

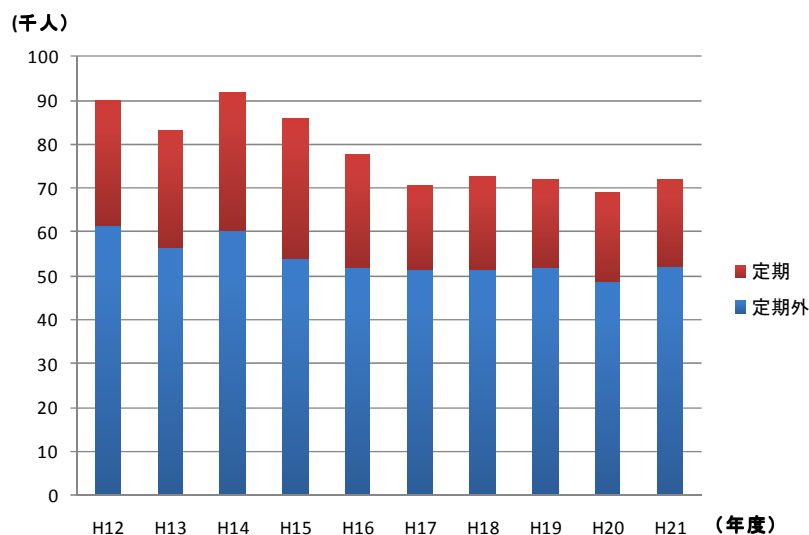


図 下北駅券種別乗降人員の推移

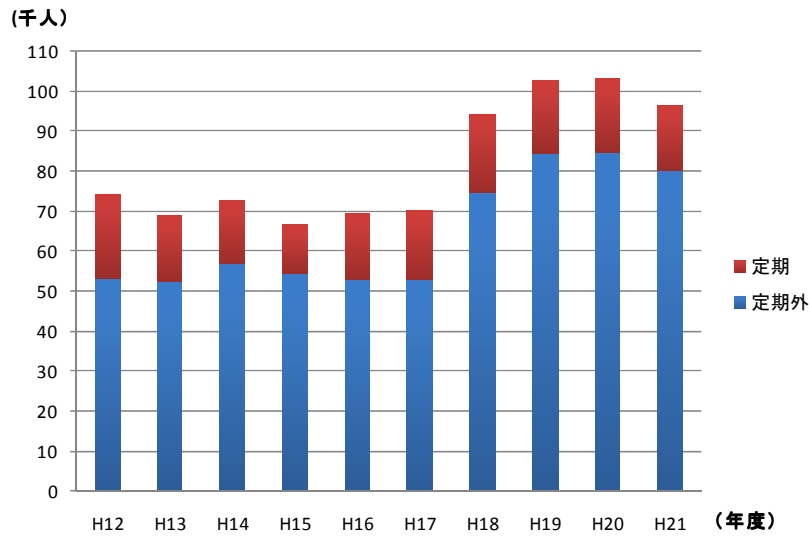


図 大湊駅券種別乗降人員の推移

●大湊線と競合する交通

①野辺地線

下北交通株式会社が運行する路線バスであり、大湊線と並走している。

- ・区間はむつバスターミナル～野辺地駅であり、営業キロは56.4kmである。
- ・運行本数は平成22年度で上り6本/日、(休日は5本/日)、下り5本/日(休日は3本/日)である。
- ・所要時間は91分である。

当該路線は補助対象路線であり、国、県、市町村からバス運行対策費補助金の交付を受け、運営を行っている。

県調査によると当該路線は、青森県内の広域バス路線で、国と県の補助路線(平成20年度・57路線)のうち、相対的な評価では「幹線性は高い(=利用者は多い)が、広域性は低い(=複数市町村に跨る利用が少ない)」かつ「事業性は高い(=県内の標準的な路線に比べて1km当りの経費が少ない)が、生産性は低い(=実車キロの割に乗客を確保できていない)」路線とされている。

表 平成21年度バス運行対策費(生活交通路線維持費)補助金交付額

路線名	区間	キロ程(km)	補助金総額(千円)	内訳			参考	
				国(千円)	県(千円)	市町村(千円)	年間輸送人員(人)	1人当たり補助額(円/人)
野辺地線	むつBT～野辺地駅	56.4	15,255	5,867.5	5,867.5	3,520.0	98,403	155

※出典：平成21年度バス運行対策補助金(路線維持費)の交付実績

表 輸送実績

	平均運※ 行回数 (回/日)	輸送人員 (人)	年間輸送実績			
			平均乗車キロ (km)	輸送人キロ (人キロ)	運送収入 (円)	実車走行キロ (km)
平成 12 年度	9.0	247,826	10.2	2,540,047	72,867,941	368,122.8
平成 13 年度	8.9	225,091	10.3	2,324,013	66,791,858	362,200.8
平成 14 年度	8.7	213,996	10.4	2,225,558	63,818,438	362,200.8
平成 15 年度	8.8	204,332	10.6	2,165,919	62,135,513	362,313.6
平成 16 年度	8.7	172,266	10.8	1,860,472	52,580,754	363,216.0
平成 17 年度	8.2	146,540	10.8	1,582,632	45,282,504	341,671.2
平成 18 年度	7.8	131,108	11.0	1,442,188	41,011,609	321,254.4
平成 19 年度	7.3	120,362	11.1	1,336,018	37,963,944	302,416.8
平成 20 年度	6.8	113,779	11.7	1,331,214	37,764,831	284,707.2
平成 21 年度	6.5	98,403	12.0	1,180,836	33,281,439	271,622.4

※平均運行回数は1往復を1回

②むつ・七戸十和田駅線

東北新幹線全線開業に伴い、新幹線の2次交通として下北交通株式会社、十和田観光電鉄株式会社が共同運行する路線バスである。

- ・区間はむつバスターミナル～七戸十和田駅であり、営業キロは81kmである。
- ・運行本数は上り2本/日、下り2本/日である。(平成22年12月4日から平成23年3月31日までの試験運行)
- ・所要時間は110分である。

2010.12.4 東北新幹線全線開業
七戸十和田駅

むつ《横浜野辺地》《七戸十和田駅》

毎日運行
直通バス1日2往復運行

運行期間
平成22年12月4日～平成23年3月31日

バス乗車所	行き先	七戸十和田駅行	バス乗車所	行き先	むつ(横浜)～むつ(野辺地)
むつバスターミナル	運行会社	下北 十和田	七戸十和田駅(北口)	運行会社	十和田 下北
むつ 野辺地	乗車のみ	8:20 15:20	野辺地 中央	乗車のみ	11:10 14:20
下北 駅	乗車のみ	8:35 15:35	野辺地 中央	降車のみ	11:40 15:00
横 浜	乗車のみ	9:05 16:05	下北 駅	降車のみ	12:15 15:35
野辺地 中央	乗車のみ	9:40 16:40	むつ 野辺地	降車のみ	12:45 16:05
七戸十和田駅(北口)	降車のみ	10:10 17:10	むつバスターミナル	降車のみ	13:00 16:20

※むつ野辺地～野辺地中央までの乗車扱いは致しません。 ※野辺地中央～むつ野辺地間の乗車扱いは致しません。

運賃	むつ(野辺地)～野辺地 横 浜	野辺地 中央
七戸十和田駅	大人 2,000円 小児 1,000円	横 浜 1,500円 野辺地 中央 500円 250円

運行会社 下北交通株式会社 十和田観光電鉄株式会社
 ■下北交通/むつ営業所 TEL 0175-22-3221 ■十和田観光電鉄 三本木営業所 TEL 0176-23-3133

図 むつ・七戸十和田駅線リーフレット

(4) 航路

①青森～佐井航路

青森市とむつ市脇野沢、佐井村を結ぶ高速船による定期航路である。平成18年1月1日に下北汽船株式会社より当該航路を譲渡され、シィライン株式会社が運営している。

離島航路に指定されており、冬期間中に閉鎖される国道338号のむつ市脇野沢～佐井村牛滝間を補完している。

・運航状況

夏期(4月1日～10月15日)は青森～佐井間の4便/日であるが、冬期(10月16日～3月31日)は4便/日のうち2便が青森～脇野沢間のみの運航となる。

表 夏期運航時刻表 (4月1日から10月15日まで)

	佐井発	福浦発	牛滝発	脇野沢発	青森着
1 便	7:05	7:30	7:45	8:30	9:25
3 便	12:35	13:00	13:15	14:00	14:55
	青森発	脇野沢発	牛滝発	福浦発	佐井着
2 便	9:40	10:40	11:20	11:35	12:00
4 便	15:20	16:20	17:00	17:15	17:40

表 冬期運航時刻表 (10月16日から3月31日まで)

	佐井発	福浦発	牛滝発	脇野沢発	青森着
1 便	—	—	—	8:30	9:25
3 便	12:35	13:00	13:15	14:00	14:55
	青森発	脇野沢発	牛滝発	福浦発	佐井着
2 便	9:40	10:40	11:20	11:35	12:00
4 便	15:20	16:15 着	—	—	—

表 旅客運賃表

				佐井
			福浦	1,420
		牛滝	760	1,730
	脇野沢	2,240	2,340	2,640
青森	2,540	3,260	3,360	3,460

・ 輸送実績

利用者数の推移をみると平成20年度は岩手・宮城内陸地震（平成20年6月14日発生）の影響により、団体割引（観光客）利用者が減少したものの平成21年度は再び増加している。輸送貨物は減少傾向にある。

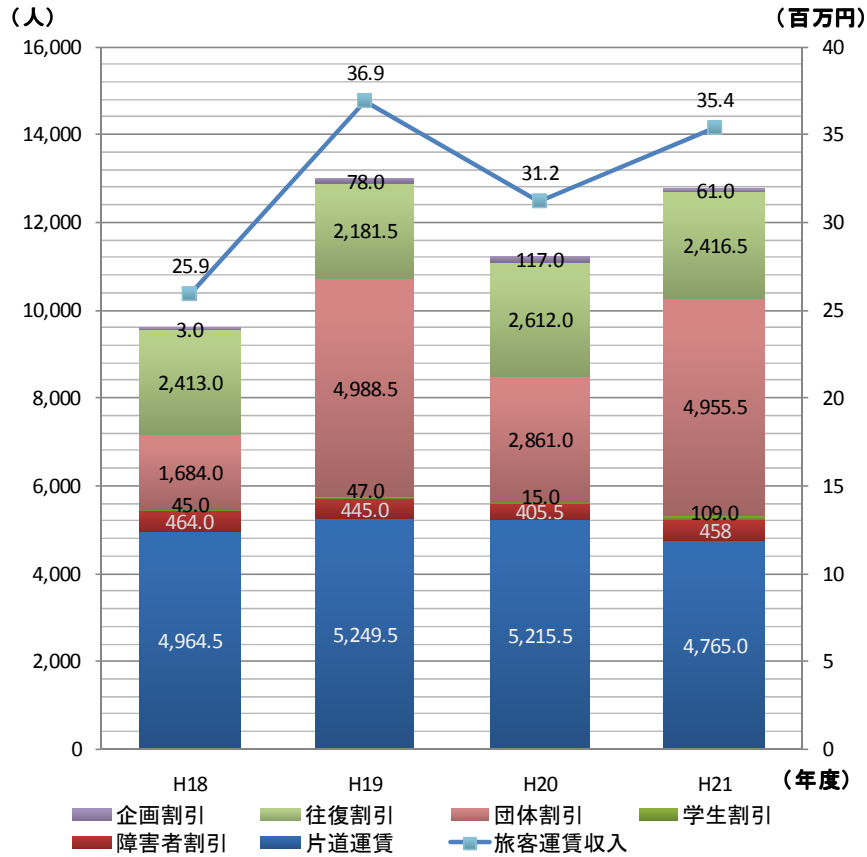


図 券種別利用者数・旅客運賃収入の推移

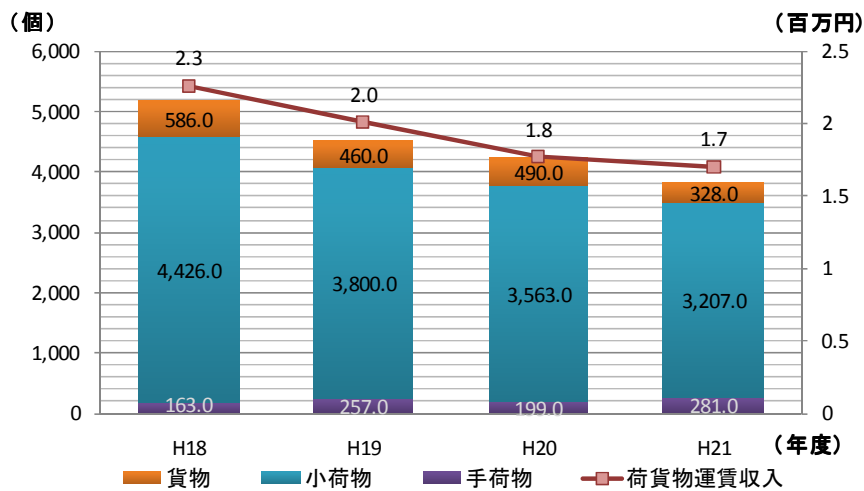


図 輸送貨物・荷貨物運賃収入の推移

※出典：シィライン株式会社決算報告書

平成 21 年度の月別便別の利用者数をみると 8 月、9 月の 2 便（青森 9:40 発）が圧倒的に多い。冬期運航期間中は 1 便（脇野沢 8:30 発）の利用が多い。

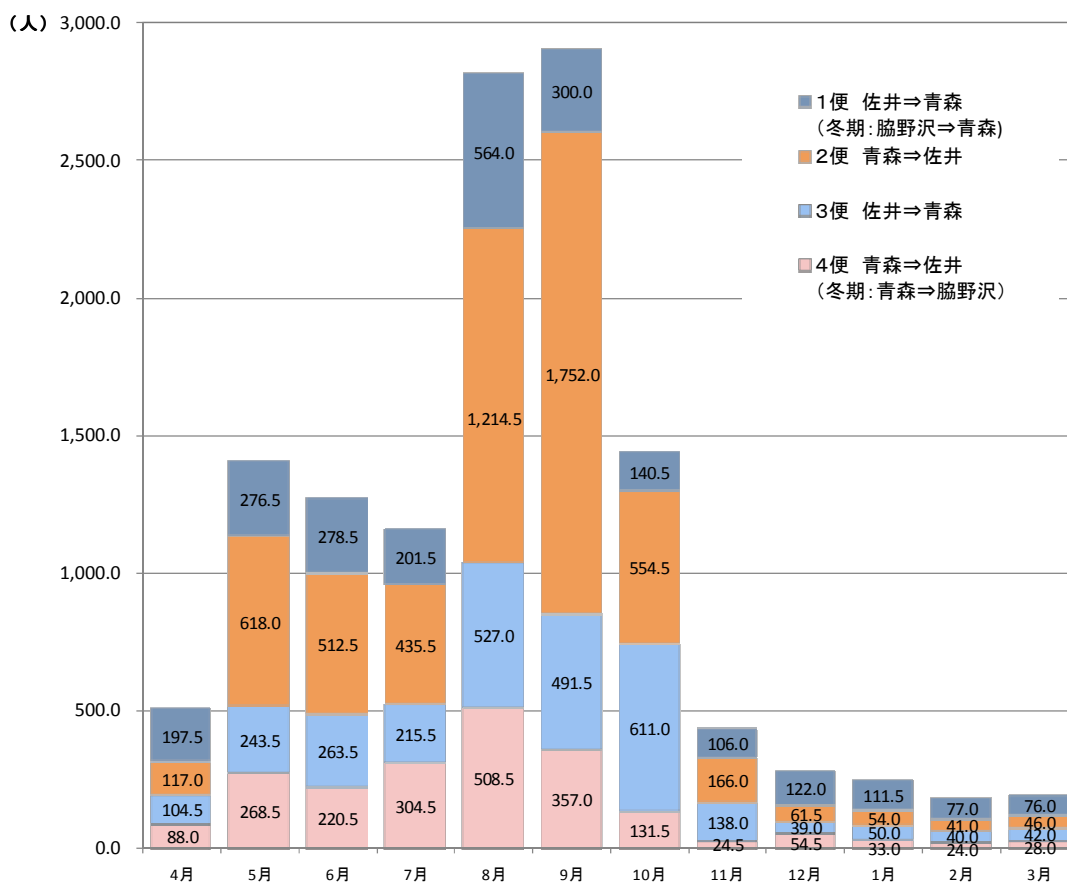


図 月別便別利用者数 (平成 21 年度)

下北地域内のみ（佐井～脇野沢間）の輸送人員及び運賃収入の推移をみると平成 19 年度（平成 18 年 10 月～平成 19 年 9 月）をピークに減少傾向が続いており、平均すると輸送人員は 1% ずつ、運賃収入は横ばいである。

表 下北地域内の輸送人員及び運賃収入の推移

	輸送人員(人)	対15年度比	対前年度比	対前年度増減率	運賃収入(円)	対15年度比	対前年度比	対前年度増減率
平成18年度	257.5	100%	-	-	604,040	100%	-	-
平成19年度	331.0	129%	129%	29%	811,810	134%	134%	34%
平成20年度	327.5	127%	99%	-1%	767,730	127%	95%	-5%
平成21年度	225.0	87%	69%	-31%	544,160	90%	71%	-29%
平均	285.3	114%	99%	-1%	681,935	117%	100%	0%

※各年度 10 月～9 月で集計

②蟹田～脇野沢航路

平成 18 年 1 月 1 日に青森～佐井航路をシィライン株式会社へ譲渡し、現在の航路となった。同年 7 月 1 日に下北汽船株式会社からむつ湾フェリー株式会社（第 3 セクター）へ商号の変更を行った。

・運航状況

季節運航（4 月 21 日～11 月 5 日）で通常は蟹田～脇野沢間を 4 便/日、お盆の前後期間（8 月 8 日～8 月 18 日）には 6 便/日の運航となる。自転車、原動機付き自転車、二輪自動車、自動車の航送が可能である。

表 運航時刻表（4 月 21 日～8 月 7 日、8 月 19 日～11 月 5 日）

	蟹田発	脇野沢発		脇野沢発	蟹田着
1 便	9 : 20	10 : 20	2 便	10 : 50	11 : 50
3 便	14 : 00	15 : 00	4 便	15 : 30	16 : 30

※運航期間は平成 22 年度参照

表 運航時刻表（8 月 8 日～8 月 11 日）

	蟹田発	脇野沢発		脇野沢発	蟹田着
1 便	7 : 50	8 : 50	2 便	9 : 20	10 : 20
3 便	10 : 50	11 : 50	4 便	13 : 30	14 : 30
5 便	15 : 30	16 : 30	6 便	17 : 00	18 : 00

※運航期間は平成 22 年度参照

表 運賃表

大人	小人
1,420	710

・輸送実績

利用者数の推移をみると平成20年度は岩手・宮城内陸地震（平成20年6月14日発生）の影響により、利用者が減少したものの平成21年度は再び増加している。自動車航送台数も同様の推移を示している。

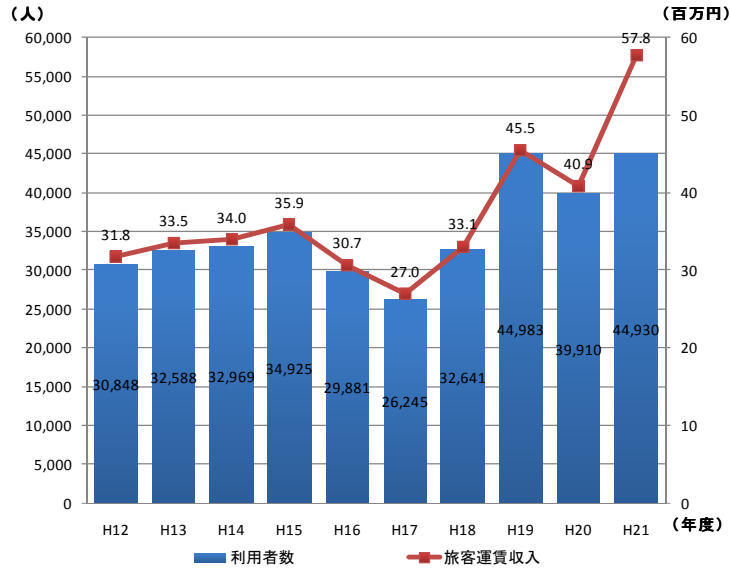


図 利用者数・旅客運賃収入の推移

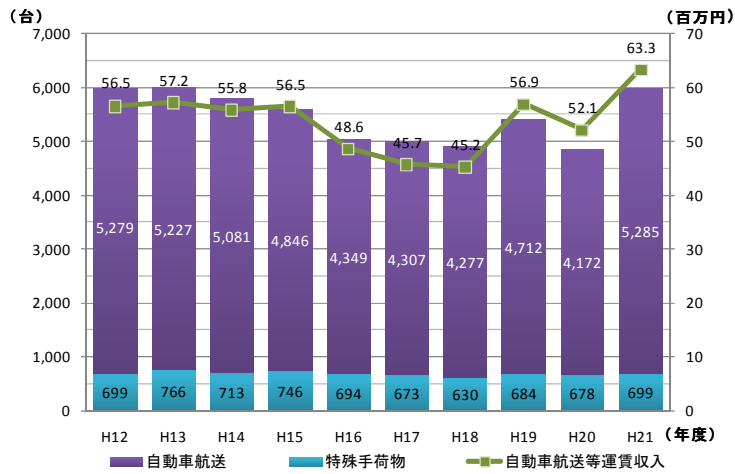


図 自動車航送台数等、運賃収入の推移

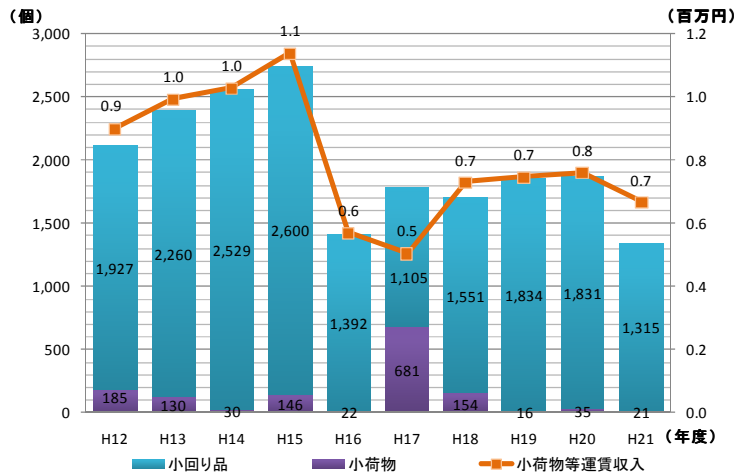


図 自動車航送台数等、運賃収入の推移

③大間～函館航路

函館市と大間町を結ぶフェリー航路であり、平成 21 年 11 月 1 日に道南自動車フェリーから社名の変更を行った。

・ 運航状況

運航は 4 便/日である。自転車、原動機付き自転車、二輪自動車、自動車の航送が可能である。

表 運航時刻表 (11 月 1 日～3 月 31 日)

	函館発	大間発		大間発	函館着
6 便	9 : 30	11 : 10	2 便	7 : 10	8 : 50
10 便	17 : 00	18 : 40	4 便	14 : 20	16 : 00

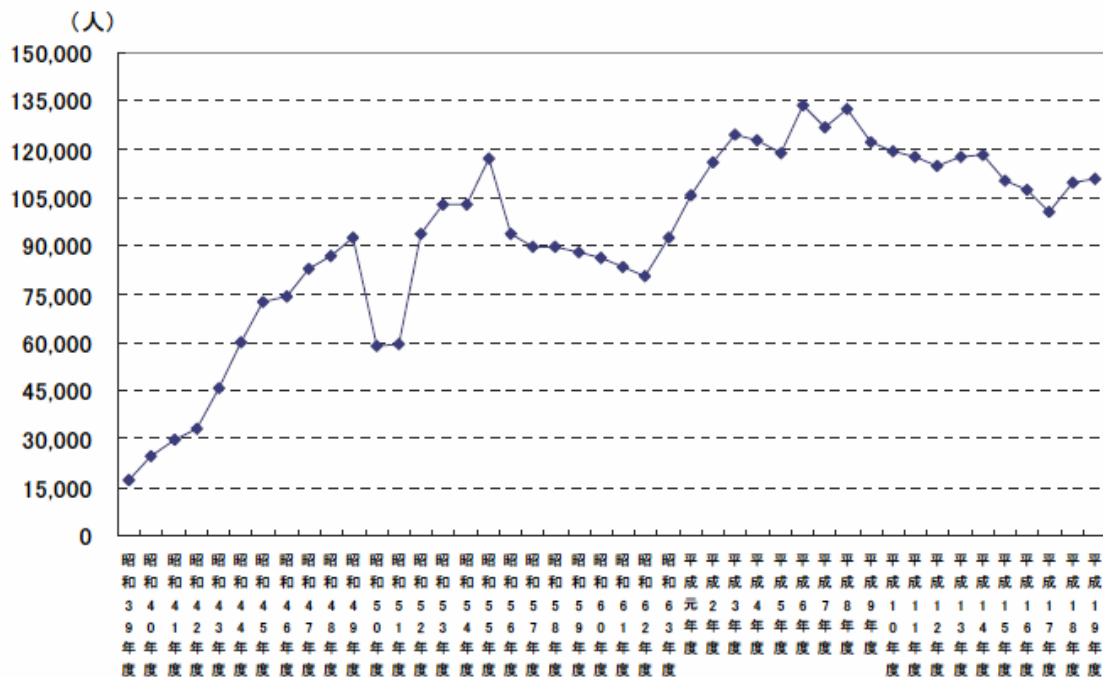
※運航期間は平成 22 年度参照

表 運賃表

	大人	小人
2 等座席指定	3,000	1,500
2 等	2,200	1,100

・ 輸送実績

る様者数の推移をみると就航以来、増加傾向にあったが、近年は平成 6 年をピークに減少傾向にある。



※出典：大間・函館航路地域公共交通総合連携計画

図 利用者数の推移

(5) 各交通機関の接続状況

①バスと航路の接続状況

a. 下北本線と青森～佐井航路、蟹田～脇野沢航路の連絡

青森～佐井航路、及び蟹田～脇野沢航路の発着時間と下北本線の発着時間をみると、まず曜日と季節で複数の組み合わせがあり、複雑になっている。

交通機関名	曜日別	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
下北本線(バス)	平日	← 夏季 4/1～11/30 →						← 冬季 12/1～3/31 →					
	土・日・祝	← 夏季 4/1～11/30 →						← 冬季 12/1～3/31 →					
青森～佐井航路	共通	← 夏季 4/1～10/15 →						← 冬季 10/16～3/31 →					
蟹田～脇野沢航路	共通	← 4/21～8/7 →			← 8/19～11/5 →								

特別ダイヤ 8/8～8/18

図 下北本線と航路のダイヤ編成

下北本線は脇野沢港に発着する航路とフェリー前停留所で乗り継ぎできる。下表に接続時間を示す。

表 下北本線と青森～佐井航路、蟹田～脇野沢航路の接続時間 (夏季)

下北本線(田名部行) 夏季ダイヤ (脇野沢) → フェリー前 → (田名部)	バスから航路への 接続時間	青森佐井航路(青森行) 夏季ダイヤ (佐井) → 脇野沢着 脇野沢発 → (青森)	航路からバスへの 接続時間	下北本線(田名部行) 夏季ダイヤ (脇野沢) → フェリー前 → (田名部)
6:37 12:57	→ 1:53 → → 1:03 →	8:25 8:30 13:55 14:00	→ 0:37 → → 1:42 →	9:02 15:37
		青森佐井航路(佐井行) 夏季ダイヤ (青森) → 脇野沢着 脇野沢発 → (佐井)		
9:02 15:37	→ 1:38 → → 0:43 →	10:35 10:40 16:15 16:20	→ 2:22 → → →	12:57 -
		蟹田脇野沢航路 脇野沢着 脇野沢発 → (蟹田)		
9:02 12:57	→ 1:48 → → 2:33 →	10:20 10:50 15:00 15:30	→ 2:37 → → 0:37 →	12:57 15:37
		蟹田脇野沢航路 特別ダイヤ 脇野沢着 脇野沢発 → (蟹田)		
6:37 9:02 12:57	→ 2:43 → → 4:28 → → 4:03 →	8:50 9:20 11:50 13:30 16:30 17:00	→ 0:12 → → 1:07 → → →	9:02 12:57 -
下北本線(脇野沢行) 夏季ダイヤ (田名部) → フェリー前 → (脇野沢)	バスから航路への 接続時間	青森佐井航路(青森行) 夏季ダイヤ (佐井) → 脇野沢着 脇野沢発 → (青森)	航路からバスへの 接続時間	下北本線(脇野沢行) 夏季ダイヤ (田名部) → フェリー前 → (脇野沢)
8:11 12:38	→ 0:19 → → 1:22 →	8:25 8:30 13:55 14:00	→ 4:13 → → 0:58 →	12:38 14:53
		青森佐井航路(佐井行) 夏季ダイヤ (青森) → 脇野沢着 脇野沢発 → (佐井)		
8:11 14:53	→ 2:29 → → 1:27 →	10:35 10:40 16:15 16:20	→ 2:03 → → 2:50 →	12:38 19:05
		蟹田脇野沢航路 脇野沢着 脇野沢発 → (蟹田)		
8:11 14:53	→ 2:39 → → 0:37 →	10:20 10:50 15:00 15:30	→ 2:18 → → 4:05 →	12:38 19:05
		蟹田脇野沢航路 特別ダイヤ 脇野沢着 脇野沢発 → (蟹田)		
8:11 8:11 14:53	→ 1:09 → → 5:19 → → 2:07 →	8:50 9:20 11:50 13:30 16:30 17:00	→ 3:48 → → 0:48 → → 2:35 →	12:38 12:38 19:05

下北本線：平成 22 年 4 月 1 日改正時点、平日ダイヤ

表 下北本線と青森～佐井航路の接続時間（冬季）

下北本線(田名部行) 冬季ダイヤ (脇野沢) → フェリー前 → (田名部)	バスから航路への 接続時間	青森佐井航路(青森行) 冬季ダイヤ (佐井) → 脇野沢着 脇野沢発 → (青森)	航路からバスへの 接続時間	下北本線(田名部行) 冬季ダイヤ (脇野沢) → フェリー前 → (田名部)
6:33	→ 1:57 →	8:30	→ 9:03 →	9:03
12:33	→ 1:27 →	13:55 14:00	→ 1:42 →	15:37
		青森佐井航路(佐井行) 冬季ダイヤ (青森) → 脇野沢着 脇野沢発 → (佐井)		
9:03	→ 1:37 →	10:35 10:40	→ 1:58 →	12:33
	→ →	16:15	→ →	-

下北本線(脇野沢行) 夏季ダイヤ (田名部) → フェリー前 → (脇野沢)	バスから航路への 接続時間	青森佐井航路(青森行) 冬季ダイヤ (佐井) → 脇野沢着 脇野沢発 → (青森)	航路からバスへの 接続時間	下北本線(脇野沢行) 冬季ダイヤ (田名部) → フェリー前 → (脇野沢)
8:18	→ 0:12 →	8:30	→ 12:00 →	12:00
12:00	→ 2:00 →	13:55 14:00	→ 0:55 →	14:50
		青森佐井航路(佐井行) 冬季ダイヤ (青森) → 脇野沢着 脇野沢発 → (佐井)		
8:18	→ 2:22 →	10:35 10:40	→ 1:25 →	12:00
		16:15	→ 3:03 →	19:18

下北本線：平成 22 年 12 月 4 日改正時点、平日ダイヤ

b. むつ・佐井線と青森～佐井航路の連絡

むつ・佐井線は佐井港に発着する航路とは佐井停留所で乗り継ぎできる。下表に最短の接続時間を示す。

表 むつ・佐井線と青森～佐井航路の接続時間

むつ・佐井線 (佐井車庫) → 佐井 → (むつBT)	バスから航路への 接続時間	青森佐井航路 (脇野沢) → 佐井着 佐井発 → (脇野沢)	航路からバスへの 接続時間	むつ・佐井線 (佐井車庫) → 佐井 → (むつBT)
6:25	→ 0:40 →	7:05	→ →	
11:25	→ 1:10 →	12:00 12:35	→ 1:25 →	13:25
	→ →	17:40	→ →	-

むつ・佐井線 (むつBT) → フェリー前 → (佐井車庫)	バスから航路への 接続時間	青森佐井航路 (脇野沢) → 佐井着 佐井発 → (脇野沢)	航路からバスへの 接続時間	むつ・佐井線 (むつBT) → フェリー前 → (佐井車庫)
-	→ →	7:05	→ →	
11:12	→ 1:23 →	12:00 12:35	→ 1:17 →	13:17
	→ →	17:40	→ 0:27 →	18:07

斜字は冬季の運行なし

むつ・佐井線：平成 22 年 12 月 4 日改正時点

c. むつ・佐井線と大間～函館航路の連絡

むつ・佐井線は大間港に発着する航路とは根田内停留所で乗り継ぎできる。下表に最短の接続時間を示す。

表 むつ・佐井線と大間～函館航路の接続時間

下北本線(田名部行) 冬季ダイヤ (脇野沢) → フェリー前 → (田名部)	バスから航路への 接続時間	大間函館航路 (函館) → 大間着 大間発 → (函館)	航路からバスへの 接続時間	下北本線(田名部行) 冬季ダイヤ (脇野沢) → フェリー前 → (田名部)
5:48	→ 1:22 →	7:10	→ →	
11:48	→ 2:32 →	11:10 14:20	→ 0:38 →	11:48
	→ →	18:40	→ →	-

下北本線(脇野沢行) 夏季ダイヤ (田名部) → フェリー前 → (脇野沢)	バスから航路への 接続時間	大間函館航路 (函館) → 大間着 大間発 → (函館)	航路からバスへの 接続時間	下北本線(脇野沢行) 冬季ダイヤ (田名部) → フェリー前 → (脇野沢)
-	→ →	7:10	→ →	
12:57	→ 1:23 →	11:10 14:20	→ 1:47 →	12:57
13:58	→ 4:42 →	18:40	→ 0:12 →	18:52

むつ・佐井線：平成 22 年 12 月 4 日改正時点

②バスと鉄道の接続状況

a. むつ・佐井線（むつ線）と大湊線の連絡

むつ・佐井線（むつ線）と鉄道とは下北駅で乗り継ぎできる。下表に接続時間を示す。

表 むつ・佐井線と大湊線の接続時間

大湊線 (野辺地) → 下北駅 → (大湊)			鉄道からバスへの 接続時間		むつ・佐井線 下北駅前発 → (佐井)		
		7:23	→	0:07	→	7:30	
		8:54	→	0:06	→	9:00	
		10:52	→	0:08	→	11:00	
		13:52	→	0:08	→	14:00	
		16:39	→	0:16	→	16:55	
		17:56	→	0:09	→	18:05	
		19:15	→	0:05	→	19:20	
		20:48	→		→	-	
		21:58	→		→	-	

むつ・佐井線 (佐井) → 下北駅前着			バスから鉄道への 接続時間		大湊線 (大湊) → 下北駅 → (野辺地)		
		-	→		→	5:17	
		-	→		→	6:29	
		7:41	→	0:24	→	8:05	
		9:45	→	0:26	→	10:11	
		11:30	→	0:26	→	11:56	
		13:35	→	0:33	→	14:08	
		15:35	→	1:28	→	17:03	
		17:50	→	0:31	→	18:21	
		19:20	→	0:35	→	19:55	

むつ・佐井線、大湊線：平成 22 年 12 月 4 日改正時点

b. 大湊線と下北本線の連絡

下北本線は鉄道と大湊駅で乗り継ぎできる。下表に接続時間を示す。

表 下北本線と大湊線の接続時間

下北本線(田名部行) (脇野沢) → 大湊駅 → (田名部)		バスから鉄道への 接続時間		大湊線 (野辺地) → 大湊駅着 大湊駅発 → (野辺地)		鉄道からバスへの 接続時間		下北本線(田名部行) (脇野沢) → 大湊駅 → (田名部)	
	-	→	-	→	5:14	→	-	→	-
	-	→	-	→	6:25	→	-	→	-
	7:45	→	0:16	→	7:29 8:01	→	0:16	→	7:45
	9:45	→	0:22	→	8:59 10:07	→	0:22	→	9:21
	10:55	→	0:57	→	10:57 11:52	→	1:23	→	12:20
	13:45	→	0:20	→	13:57 14:05	→	0:23	→	14:20
	16:55	→	0:04	→	16:44 16:59	→	0:11	→	16:55
	17:51	→	0:26	→	18:01 18:17	→	0:29	→	18:30
	19:45	→	0:06	→	19:21 19:51	→	0:04	→	19:25
		→		→	20:54	→		→	-
		→		→	22:04	→		→	-

下北本線(脇野沢行) (田名部) → 大湊駅 → (脇野沢)		バスから鉄道への 接続時間		大湊線 (野辺地) → 大湊駅着 大湊駅発 → (野辺地)		鉄道からバスへの 接続時間		下北本線(脇野沢行) (田名部) → 大湊駅 → (脇野沢)	
	-	→	-	→	5:14	→	-	→	-
	-	→	-	→	7:29 6:25	→	0:04	→	7:33
	7:52	→	0:09	→	8:59 8:01	→	0:04	→	9:03
	9:03	→	1:04	→	10:57 10:07	→	0:41	→	11:38
	11:38	→	0:14	→	13:57 11:52	→	0:27	→	14:24
	13:39	→	0:26	→	16:44 14:05	→	0:08	→	16:52
	15:52	→	1:07	→	18:01 16:59	→	0:06	→	18:07
	18:07	→	0:10	→	19:21 18:17	→	0:06	→	19:27
	19:27	→	0:24	→	20:54 19:51	→		→	-
		→		→	22:04	→		→	-

大湊線、下北本線：平成 22 年 12 月 4 日改正時点、平日ダイヤ

2. 5 観光

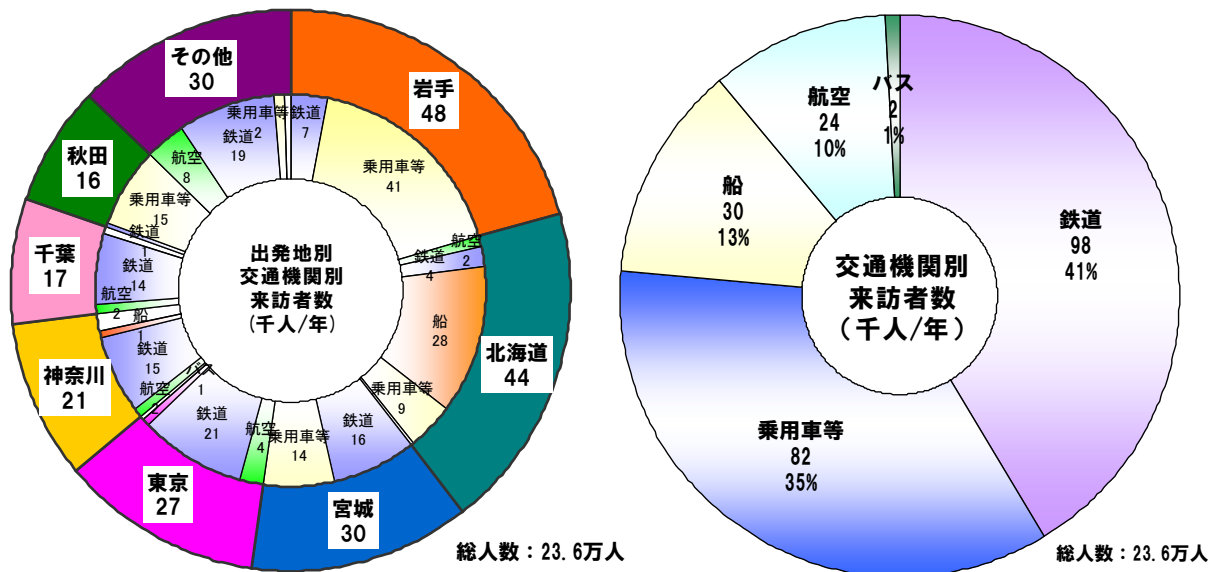
平成 17 年度全国幹線旅客純流動調査によると、下北地域を訪れる者(青森県内居住者は除く)は年間で約 23 万 6 千人である。

出発地別にみると岩手県からの来訪者は年間約 4 万 8 千人で、うち約 4 万 1 千人(約 85%)が乗用車等の利用である。

宮城県からの来訪者は年間約 3 万人で鉄道を利用して来訪した者が約 1 万 6 千人(約 53%)、乗用車等を利用して来訪した者が約 1 万 4 千人(約 47%)とほぼ同程度の割合である。

東京都からの来訪者は年間約 2 万 7 千人で、うち約 2 万 1 千人(約 78%)が鉄道利用である。

交通機関別にみると鉄道利用が約 9 万 8 千人(約 41%)、乗用車等利用が 8 万 2 千人(約 35%)となっている。平成 22 年 12 月には、東北新幹線が新青森駅まで延伸し、鉄道利用での青森県への来訪者がさらに増加すると予測される。



※出典：平成 17 年度全国幹線旅客純流動調査 全国 207 ゾーンによる集計結果

図 出発地別、交通機関別来訪者数

青森県観光統計概要によると全域が国定公園に指定されている下北地域では、地域別にみると恐山の観光客数が最も多く、平成21年で約34万8千人である。しかし、恐山の観光客数は年々減少傾向にあり、平成15年と比較すると約22%減少している。

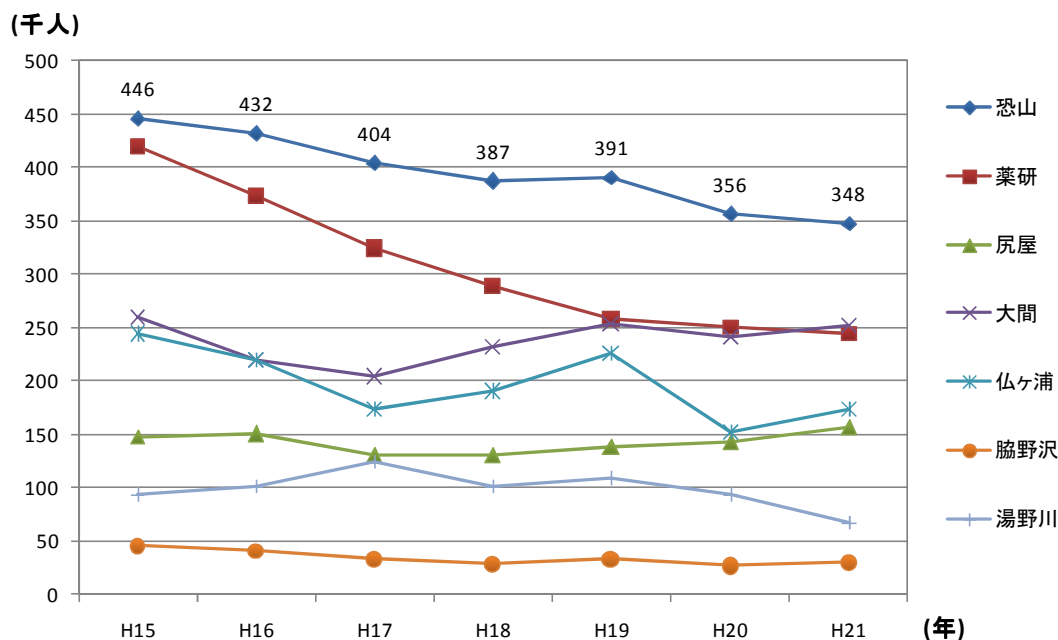


図 地域別国定公園観光客入込数の推移

※出典：青森県観光統計概要

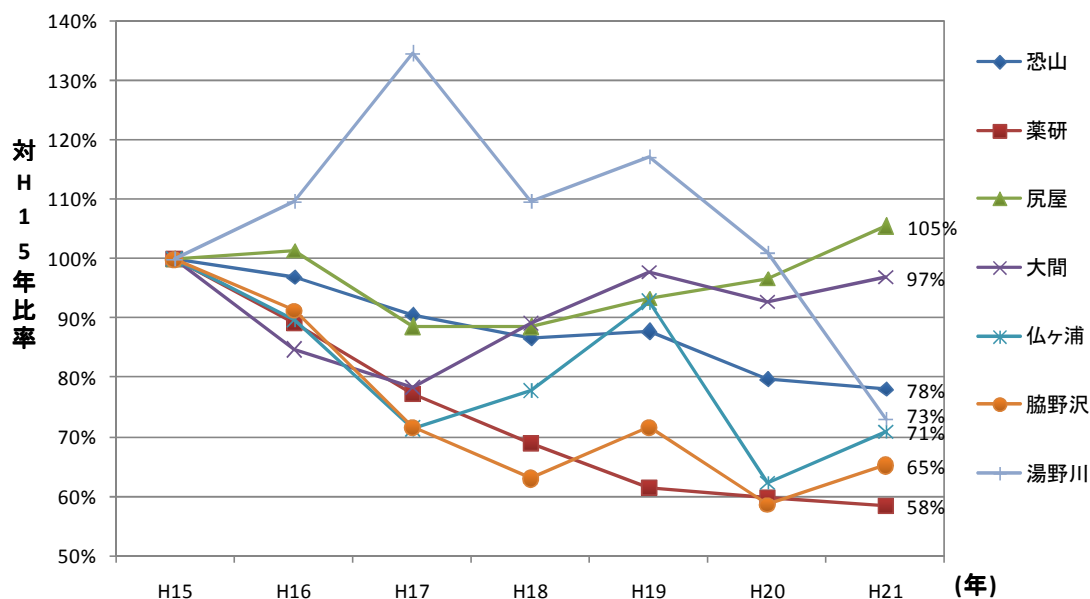


図 地域別国定公園観光客入込数の推移 (対平成15年比)

※出典：青森県観光統計概要

主要開催時の入込客数は「田名部まつり」が最も多く、平成 21 年で 9 万 5 千人であり、推移をみるとほぼ横ばい傾向にある。

「東通ふるさと祭り・ひがしどおりよさこい来さまい祭り」は平成 21 年で 3 万人の入込客数であるが、平成 15 年と比較すると 150%増加しており、年々増加傾向にある。

「大間町ブルーマリンフェスティバル」、「大間超マグロまつり」は年によって、入込客数が大きく変動している。

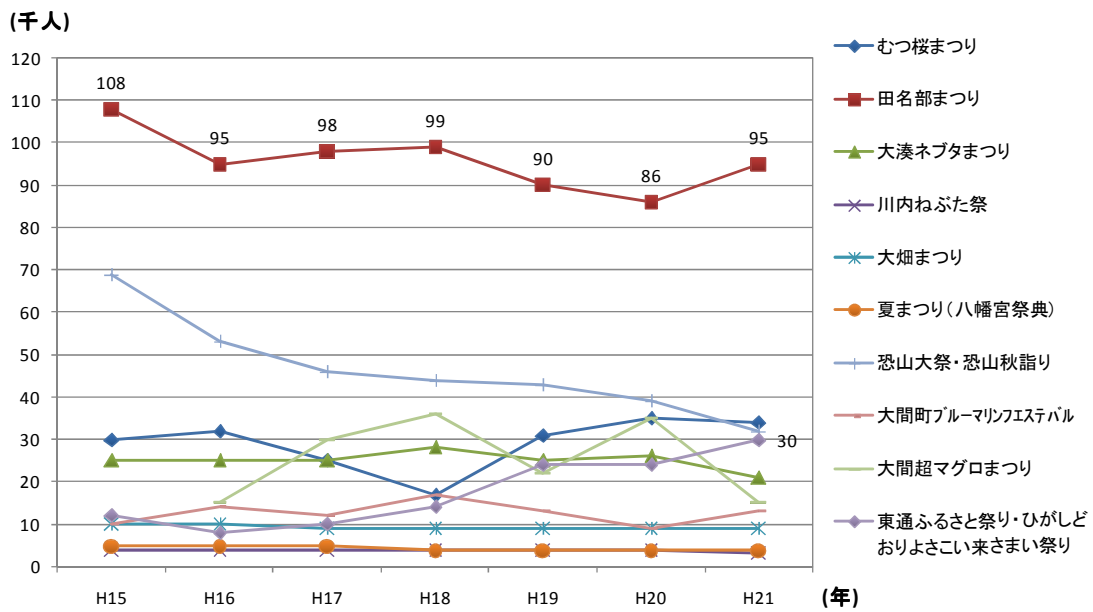


図 主要開催時の入込客数の推移

※出典：青森県観光統計概要

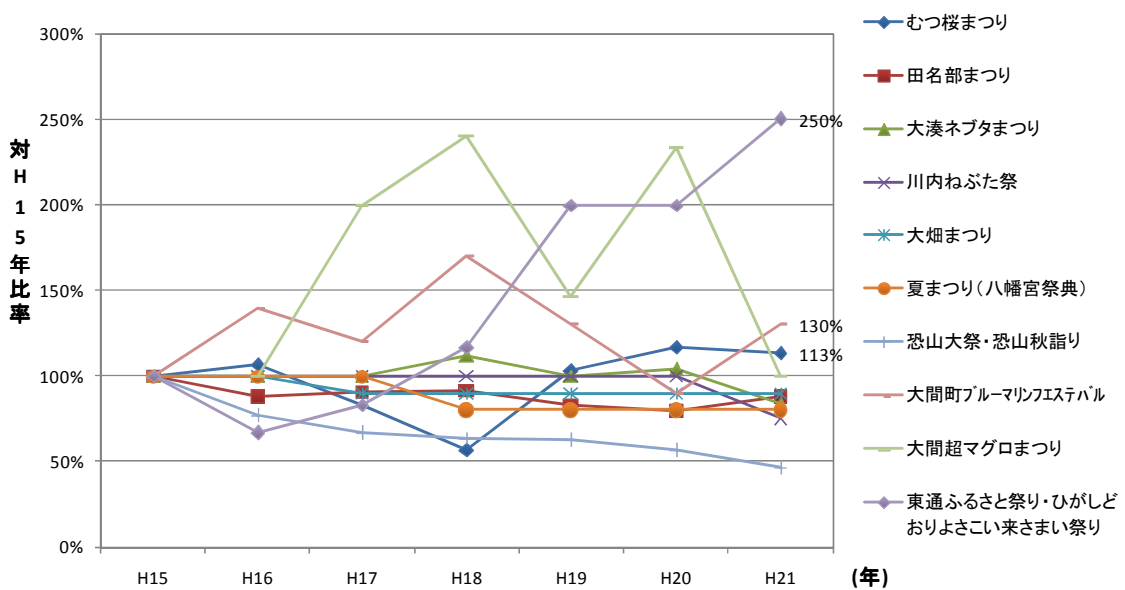


図 主要開催時の入込客数の推移 (対平成 15 年比)

※出典：青森県観光統計概要

2. 6 地域住民の行動・意識

住民の市町村（地区）を跨ぐ行動や公共交通機関維持の意識を把握するため、アンケートを実施しその結果を以下にまとめた。

(1) 地域住民の行動

目的地、移動目的はむつ市むつ地区とそれ以外の地区、町村で傾向が異なるが、60歳以上住民の過去に市町村（地区）を跨ぐ最も利用した交通手段と現在（平成22年8月～12月）利用した交通手段を比較すると全市町村（地区）で路線バスの利用率が減少し、自動車（自ら運転または送迎）が増加傾向にある。

・むつ市むつ地区住民

むつ市大畑地区、東通村、下北地域外への移動が多く、その際の交通手段は自動車（自ら運転または送迎）が大半である。移動目的は友人・親戚に会う、その他の私用（温泉やイベント参加等のレジャー）が多い。

・むつ市むつ地区以外の地区、町村住民

佐井村以外の地区、町村はむつ市むつ地区への移動が最も多く、佐井村は大間町への移動が最も多い。その際の交通手段は自動車（自ら運転または送迎）が大半であり、路線バスの利用率はむつ市大畑地区で20%程度、大間町で5%程度あるが、その他の地区、町村は10%程度である。移動目的はどの地区、町村も通院、買い物が65～80%程度である。

(2) アンケート調査結果による流動

アンケート調査結果から通勤、通院、買い物において、各市町村（地区）を跨ぐ移動の年間数（各人の移動頻度の影響を除外するために年間に変換※）及び、その際の利用交通機関を下表に示す。

通勤はむつ市大畑地区、むつ市川内地区からむつ市むつ地区（むつバスターミナル周辺、下北駅周辺、大湊駅周辺を除く）への移動が多く、その際の交通手段は自動車のみである。路線バスの分担率の高い目的地はむつバスターミナル周辺、大湊駅周辺であるが、年間の移動数は多くない。

表 通勤OD表（年間）

出発地	目的地	むつ市												大間町	東通村	風間浦村	佐井村	下北地域外	計
		むつ地区				計	大畑地区	川内地区	脇野沢地区										
		むつバスターミナル周辺	下北駅周辺	大湊駅周辺	その他むつ地区														
むつ市	むつ地区(38)						1,764	504	504	1,008	3,780	504	252	1,260	9,576				
	大畑地区(60)	1,260	2,796	252	9,832	14,140	-	-	252	-	252	-	-	-	14,644				
	川内地区(62)	-	2,520	768	10,104	13,392	-	-	756	252	252	-	-	504	15,156				
	脇野沢地区(18)	-	-	-	1,764	1,764	252	1,312	-	-	-	-	-	1,008	4,336				
	大間町(5)	-	-	-	1,008	1,008	-	-	-	-	252	-	-	-	1,260				
	東通村(24)	756	1,008	252	3,048	5,064	252	-	-	-	-	-	-	504	5,820				
	風間浦村(4)	-	-	-	-	-	-	-	-	1,008	-	-	-	-	1,008				
	佐井村(8)	-	-	-	-	-	-	-	-	1,764	-	-	-	252	2,016				
	計(278)	2,016	6,324	1,272	25,756	35,368	2,268	1,816	1,260	4,284	4,032	1,008	252	3,528	53,816				

() 内は回答者数、-は回答なし

表 通勤の交通機関分担率

出発地	目的地	むつ市																											大間町	東通村	風間浦村	佐井村	下北地域外	計								
		むつ地区									計	大畑地区	川内地区	脇野沢地区																												
		むつバスターミナル周辺			下北駅周辺			大湊駅周辺							その他むつ地区																											
自動車	路線バス	その他	自動車	路線バス	その他	自動車	路線バス	その他	自動車	路線バス	その他	自動車	路線バス	その他	自動車	路線バス	その他	自動車	路線バス	その他	自動車	路線バス	その他	自動車	路線バス	その他	自動車	路線バス	その他													
むつ市	むつ地区(38)														86%	0%	14%	100%	0%	0%	100%	0%	0%	100%	0%	0%	80%	0%	20%	100%	0%	0%	100%	0%	0%	80%	0%	20%	93%	0%	7%	
	大畑地区(60)	80%	20%	0%	91%	9%	0%	100%	0%	0%	100%	0%	0%	96%	4%	0%	-	-	-	-	-	-	100%	0%	0%	-	-	-	100%	0%	0%	-	-	-	-	-	-	95%	5%	0%		
	川内地区(62)	-	-	-	80%	0%	20%	66%	34%	0%	100%	0%	0%	94%	2%	4%	-	-	-	-	-	-	100%	0%	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	50%	0%	50%	85%	5%	10%		
	脇野沢地区(18)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100%	0%	0%	100%	0%	0%	100%	0%	0%	81%	19%	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100%	0%	0%	95%	5%	0%		
	大間町(5)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100%	0%	0%	100%	0%	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100%	0%	0%	-	-	-	-	-	-	100%	0%	0%		
	東通村(24)	67%	33%	0%	75%	0%	25%	100%	0%	0%	100%	0%	0%	91%	4%	4%	100%	0%	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100%	0%	0%	90%	6%	4%		
	風間浦村(4)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100%	0%	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100%	0%	0%		
	佐井村(8)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100%	0%	0%	93%	0%	7%		
	計(278)	73%	27%	0%	82%	3%	15%	89%	11%	0%	100%	0%	0%	96%	2%	2%	95%	0%	5%	90%	10%	0%	100%	0%	0%	97%	0%	3%	90%	0%	10%	100%	0%	0%	100%	0%	0%	86%	0%	14%	95%	1%

() 内は回答者数、自動車は自ら運転・送迎の合計、その他は送迎バス・タクシー等の合計

※年間数への拡大方法 アンケート回答で得られた移動に移動頻度を乗じて算出した。

通勤目的の1人の移動を252日/年（365日-労働統計調査による平均休日数113日）と換算して、回答者数分を足し合わせた。

通院はむつ市川内地区からむつ市むつ地区へが多く、その際の交通手段は自動車である。路線バスの分担率の高い目的地はむつバスターミナル周辺であるが、年間の移動数はむつ地区への移動と比較して少ない。

表 通院 OD 表 (年間)

出発地	目的地	むつ市											大間町	東通村	風間浦村	佐井村	下北地域外	計	
		むつ地区				計	大畑地区	川内地区	脇野沢地区										
		むつバスターミナル周辺	下北駅周辺	大湊駅周辺	その他むつ地区														
むつ市	むつ地区(15)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	624	624
	大畑地区(116)	1,268	188	-	1,772	3,228	-	176	-	12	24	-	-	-	-	-	12	3,452	
	川内地区(127)	220	60	-	3,008	3,288	-	-	12	-	-	-	-	-	-	-	432	3,732	
	脇野沢地区(79)	112	96	-	1,452	1,660	-	188	-	-	-	-	-	-	-	-	88	1,936	
	大間町(42)	136	136	-	696	968	52	-	-	-	-	-	-	-	-	-	80	1,100	
	東通村(48)	576	28	-	984	1,588	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	76	1,664	
	風間浦村(9)	24	12	-	204	240	-	-	-	12	-	-	-	-	-	-	12	264	
	佐井村(45)	212	72	-	88	372	16	-	-	1,188	-	-	-	-	-	-	-	1,576	
計(535)	2,548	592	-	8,204	11,344	68	364	12	1,212	24	-	-	-	-	-	1,324	14,348		

() 内は回答者数、-は回答なし

表 通院の交通機関分担率

出発地	目的地	むつ市																					大間町			東通村			風間浦村			佐井村			下北地域外			計						
		むつ地区												計			大畑地区			川内地区			脇野沢地区																					
		むつバスターミナル周辺			下北駅周辺			大湊駅周辺			その他むつ地区			自動車	路線バス	その他	自動車	路線バス	その他	自動車	路線バス	その他	自動車	路線バス	その他	自動車	路線バス	その他	自動車	路線バス	その他	自動車	路線バス	その他										
むつ市	むつ地区(15)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	96%	0%	4%	96%	0%	4%		
	大畑地区(116)	27%	71%	2%	66%	32%	2%	-	-	-	72%	28%	0%	54%	45%	1%	-	-	-	86%	14%	0%	-	-	-	0%	100%	0%	100%	0%	0%	-	-	-	-	-	-	100%	0%	0%	64%	35%	1%	
	川内地区(127)	35%	65%	0%	60%	40%	0%	-	-	-	77%	19%	4%	74%	23%	4%	-	-	-	-	-	-	0%	100%	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	86%	11%	3%	51%	47%	1%		
	脇野沢地区(79)	21%	79%	0%	75%	25%	0%	-	-	-	82%	17%	1%	77%	22%	1%	-	-	-	62%	38%	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	41%	59%	0%	56%	44%	0%	
	大間町(42)	35%	65%	0%	62%	38%	0%	-	-	-	100%	0%	0%	86%	14%	0%	100%	0%	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	95%	0%	5%	78%	21%	1%	
	東通村(48)	38%	60%	2%	100%	0%	0%	-	-	-	65%	34%	1%	56%	43%	2%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100%	0%	0%	76%	24%	1%	
	風間浦村(9)	0%	100%	0%	0%	0%	100%	-	-	-	88%	12%	0%	75%	20%	5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0%	100%	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100%	0%	0%	38%	42%	20%
	佐井村(45)	60%	34%	6%	100%	0%	0%	-	-	-	73%	27%	0%	71%	26%	3%	0%	100%	0%	-	-	-	-	-	-	47%	11%	42%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	56%	34%	10%			
計(535)	31%	68%	1%	66%	19%	15%	-	-	-	80%	20%	1%	70%	28%	2%	50%	50%	0%	74%	26%	0%	0%	100%	0%	16%	70%	14%	100%	0%	0%	-	-	-	-	-	-	88%	10%	2%	55%	43%	3%		

() 内は回答者数、自動車は自ら運転・送迎の合計、その他は送迎バス・タクシー等の合計

※年間数への拡大方法 アンケート回答で得られた各個人の移動頻度から年間の回数を算出し、回答者数分を足し合わせて算出した。

- 「週に2回以上」 = 1週間に2回とし、年間52週で104回と換算
- 「週に1回くらい」 = 1週間に1回とし、年間52週で52回と換算
- 「月に2~3回」 = 月に2回とし、年間12月で24回と換算
- 「月に1回くらい」 = 月に1回とし、年間12月で12回と換算
- 「その他」 = 各個人の回答を年間の回数に換算

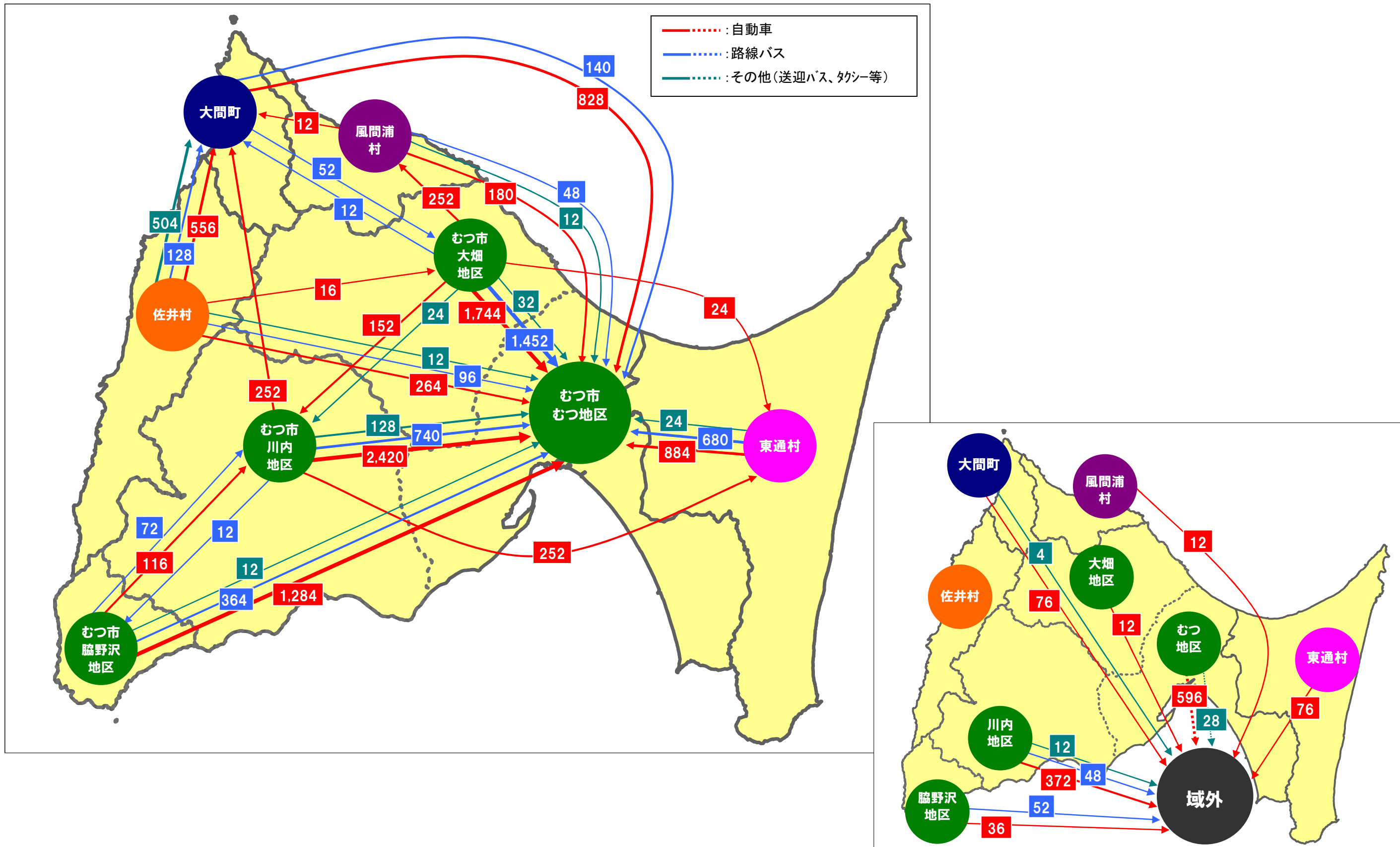


図 アンケート集計による市町村（地区）別通院（年間）

買い物は東通村からその他のむつ地区へが多く、その際の交通手段は大半が自動車である。路線バスの分担率の高い目的地はむつバスターミナル周辺であるが、年間の移動数はむつ地区への移動と比較して少ない。

表 買い物OD表（年間）

出発地	目的地	むつ市											大間町	東通村	風間浦村	佐井村	下北地域外	計
		むつ地区				計	大畑地区	川内地区	脇野沢地区									
		むつバスターミナル周辺	下北駅周辺	大湊駅周辺	その他むつ地区													
むつ市	むつ地区(121)						372	192	36	192	192	60	36	372	1,452			
	大畑地区(157)	848	488	-	4,224	5,560		88	-	12	-	-	-	5,660				
	川内地区(121)	140	440	24	3,612	4,216	-		-	-	-	-	280	4,496				
	脇野沢地区(100)	-	336	-	2,768	3,104	-	444		-	-	-	-	12	3,560			
	大間町(150)	388	1,440	-	2,728	4,556	24	-	-	-	-	-	-	76	4,656			
	東通村(162)	772	624	-	7,808	9,204	-	-	-	-	-	-	-	76	9,280			
	風間浦村(40)	24	48	-	664	736	156	-	-	848	-	-	-	52	1,792			
	佐井村(75)	100	236	-	588	924	12	-	-	2,148	-	-	-	52	3,136			
	計(949)	2,272	3,612	24	22,392	28,300	564	724	36	3,200	192	60	36	920	34,032			

() 内は回答者数、-は回答なし

表 買い物の交通機関分担率

出発地	目的地	むつ市															大間町			東通村			風間浦村			佐井村			下北地域外			計		
		むつ地区				計	大畑地区			川内地区			脇野沢地区			自動車	路線バス	その他	自動車	路線バス	その他	自動車	路線バス	その他	自動車	路線バス	その他	自動車	路線バス	その他	自動車	路線バス	その他	
		むつバスターミナル周辺	下北駅周辺	大湊駅周辺	その他むつ地区		自動車	路線バス	その他	自動車	路線バス	その他	自動車	路線バス	その他																			
むつ市	むつ地区(121)						97%	3%	0%	94%	0%	6%	100%	0%	0%	100%	0%	0%	60%	40%	0%	100%	0%	0%	87%	0%	13%	92%	5%	2%				
	大畑地区(157)	46%	54%	0%	95%	0%	5%	-	-	-	98%	2%	1%	98%	2%	1%	86%	14%	0%	-	-	-	100%	0%	0%	-	-	-	85%	14%	1%			
	川内地区(121)	63%	37%	0%	100%	0%	0%	100%	0%	0%	96%	1%	3%	96%	1%	3%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	91%	9%	0%	90%	9%	1%			
	脇野沢地区(100)	-	-	-	100%	0%	0%	-	-	-	97%	3%	0%	97%	3%	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100%	0%	0%	99%	1%	1%
	大間町(150)	100%	0%	0%	96%	3%	2%	-	-	-	99%	1%	0%	99%	1%	0%	100%	0%	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100%	0%	0%	99%	1%	0%
	東通村(162)	94%	3%	3%	100%	0%	0%	-	-	-	97%	3%	0%	97%	3%	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100%	0%	0%	98%	1%	1%
	風間浦村(40)	100%	0%	0%	100%	0%	0%	-	-	-	100%	0%	0%	100%	0%	0%	100%	0%	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100%	0%	0%	100%	0%	0%
	佐井村(75)	100%	0%	0%	100%	0%	0%	-	-	-	100%	0%	0%	100%	0%	0%	100%	0%	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100%	0%	0%	99%	0%	1%
	計(949)	84%	16%	1%	99%	0%	1%	-	-	-	98%	1%	1%	98%	1%	1%	99%	1%	0%	92%	0%	8%	100%	0%	0%	-	-	-	97%	1%	2%	98%	1%	1%

() 内は回答者数、自動車は自ら運転・送迎の合計、その他は送迎バス・タクシー等の合計

※年間数への拡大方法 アンケート回答で得られた各個人の移動頻度から年間の回数を算出し、回答者数分を足し合わせて算出した。

「週に2回以上」=1週間に2回とし、年間52週で104回と換算

「週に1回くらい」=1週間に1回とし、年間52週で52回と換算

「月に2~3回」=月に2回とし、年間12月で24回と換算

「月に1回くらい」=月に1回とし、年間12月で12回と換算

「その他」=各個人の回答を年間の回数に換算

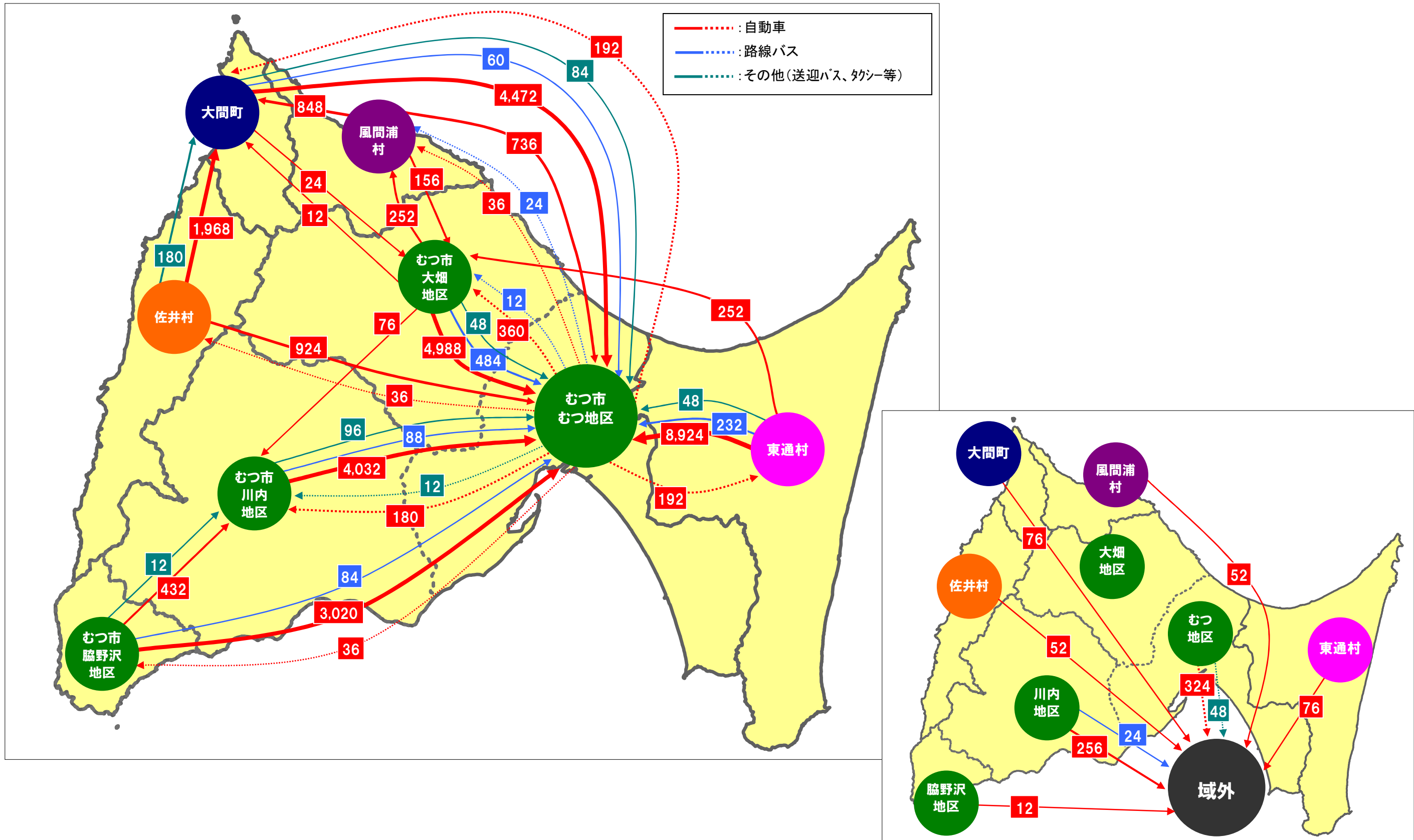


図 アンケート集計による市町村（地区）別買い物（年間）

(2) 地域住民の意識

60 歳未満住民の公共交通機関に対する意識（公共交通機関を維持するためにどう行動するか）を意識別に市町村（地区）、年齢層別に整理した。

- ・各市町村（地区）とも公共交通機関の維持のために利用すると回答した割合が 55～59 歳住民は他の年齢層より高いが、44 歳以下の住民では低い。
- ・むつ市大畑地区は市町村と比較すると公共交通機関の維持のために利用すると回答した割合が高い。これは下北交通大畑線の廃止（平成 13 年 4 月）を経験していることと路線バスの利用率が高いことが意識の高さに繋がっていると考えられる。

表 市町村（地区）別年齢層別回答者数

		15～24歳	25～34歳	35～44歳	45～54歳	55～59歳	合計
むつ市	むつ地区	17	40	69	81	49	256
	大畑地区	6	26	23	41	44	140
	川内地区	9	15	33	47	42	146
	脇野沢地区	5	8	17	27	34	91
	大間町	14	41	50	62	27	194
	東通村	20	22	44	47	33	166
	風間浦村	-	1	9	16	9	35
	佐井村	1	5	13	22	16	57
	合計	72	158	258	343	254	1,085

表 「この地域から公共交通機関がなくなると生活に困るので積極的に利用する」、「公共交通機関を残すために利用する機会を増やす」回答割合

		15～24歳	25～34歳	35～44歳	45～54歳	55～59歳	合計
むつ市	むつ地区	41%	45%	36%	52%	73%	50% (128)
	大畑地区	83%	50%	70%	51%	52%	56% (78)
	川内地区	44%	33%	36%	55%	50%	47% (68)
	脇野沢地区	20%	13%	29%	37%	56%	40% (36)
	大間町	29%	39%	50%	47%	52%	45% (88)
	東通村	30%	41%	27%	43%	58%	40% (66)
	風間浦村	-	0%	22%	56%	67%	49% (17)
	佐井村	100%	60%	62%	45%	69%	58% (33)
	合計	39% (28)	41% (65)	41% (105)	49% (167)	59% (149)	47% (514)

() 内は回答者数

表 「誰かが公共交通機関を残すために行動すると思うので特に何もしない」、「公共交通機関がなくなっても不便と感じないので特に何もしない」回答割合

		15～24歳	25～34歳	35～44歳	45～54歳	55～59歳	合計
むつ市	むつ地区	47%	53%	41%	33%	18%	36% (93)
	大畑地区	17%	42%	22%	37%	30%	32% (45)
	川内地区	44%	67%	48%	40%	40%	45% (66)
	脇野沢地区	60%	75%	47%	56%	38%	49% (45)
	大間町	71%	46%	40%	44%	44%	45% (88)
	東通村	50%	45%	52%	47%	33%	46% (76)
	風間浦村	-	100%	67%	31%	33%	43% (15)
	佐井村	0%	20%	31%	36%	25%	30% (17)
	合計	50% (36)	50% (79)	43% (110)	40% (138)	32% (82)	41% (445)

() 内は回答者数

表 市町村(地区)別住民の行動・意識の傾向(住民アンケート結果より)

	回答者	市町村(地区)を跨ぐ移動		市町村(地区)を跨ぐ移動の際の交通手段の利用率		60歳以上の交通手段の利用率				60歳未満の公共交通機関を維持するための意識	公共交通機関に対する意見等	
		8月～10月中	11月～12月中	8月～10月中	11月～12月中	過去最も利用した交通手段	現在の交通手段(8月～10月中)	現在の交通手段(11月～12月中)	増減率			
むつ市	むつ地区	回答者総数； 527人 (抽出率1.3%)	目的地： むつ市大湊地区24% 東通村22% 下北地域外22% 目的： 友人・親戚に会う30% その他の私用26% 仕事(通勤以外)15%	目的地： むつ市大湊地区25% 東通村24% 下北地域外23% 目的： 友人・親戚に会う35% その他の私用17% 仕事(通勤以外)16%	自動車(自ら運転) 81% 自動車(送迎) 15%	自動車(自ら運転) 78% 自動車(送迎) 14%	自動車(自ら運転) 53% 路線バス 18% 自動車(送迎) 18%	自動車(自ら運転) 73% 自動車(送迎) 14% 路線バス 7%	自動車(自ら運転) 69% 自動車(送迎) 15% 路線バス 8%	自動車(自ら運転) +20% 自動車(送迎) -4% 路線バス -11%	35～44歳の年齢層で公共交通維持に対する意識が低い	・バス車両の小型化(経費削減、バリアフリーの為) ・買い物へ行くのに便利なバス路線 ・公共交通機関間の乗り継ぎ利便性の向上(待ち時間の短縮) ・路線バスの最終便の時間を遅くする ・停留所以外での自由乗降
	大湊地区	回答者総数； 435人 (抽出率5.7%)	目的地： むつ市大湊・田名部地区58% むつバスターミナル周辺23% 下北駅周辺11% 目的：(回答者数400人) 買い物39% 通院26% 通勤15%	目的地： むつ市大湊・田名部地区59% むつバスターミナル周辺24% 下北駅周辺12% 目的：(回答者数381人) 買い物42% 通院26% 通勤16%	自動車(自ら運転) 61% 路線バス 23% 自動車(送迎) 13%	自動車(自ら運転) 63% 路線バス 20% 自動車(送迎) 15%	路線バス 38% 自動車(自ら運転) 31% 鉄道(大湊線) 17%	自動車(自ら運転) 45% 路線バス 32% 自動車(送迎) 17%	自動車(自ら運転) 47% 路線バス 30% 自動車(送迎) 20%	自動車(自ら運転) +14% 路線バス -6% 自動車(送迎) +5%	15～59歳の各年齢層で公共交通維持に対する意識が高いが、25～34歳ではやや意識が低い	・買い物へ行くのに便利なバス路線 ・バス車両の小型化(経費削減、バリアフリーの為) ・公共交通機関間の乗り継ぎ利便性の向上(待ち時間の短縮) ・通院しやすい路線バス(むつ総合病院直通便の増便) ・公共交通機関のPR・宣伝を強化・充実
	川内地区	回答者総数； 419人 (抽出率9.3%)	目的地： むつ市大湊・田名部地区76% 下北駅周辺8% 下北地域外8% 目的： 通院34% 買い物32% 通勤16%	目的地： むつ市大湊・田名部地区76% 下北駅周辺8% 下北地域外6% 目的： 通院35% 買い物34% 通勤16%	自動車(自ら運転) 69% 路線バス 14% 自動車(送迎) 14%	自動車(自ら運転) 70% 路線バス 14% 自動車(送迎) 12%	自動車(自ら運転) 44% 路線バス 34% 自動車(送迎) 17%	自動車(自ら運転) 57% 路線バス 22% 自動車(送迎) 16%	自動車(自ら運転) 56% 路線バス 22% 自動車(送迎) 15%	自動車(自ら運転) +13% 路線バス -12% 自動車(送迎) -1%	54歳以下の公共交通維持に対する意識が低い	・バス車両の小型化(経費削減、バリアフリーの為) ・買い物へ行くのに便利なバス路線 ・通院しやすい路線バス(むつ総合病院直通便の増便) ・公共交通機関間の乗り継ぎ利便性の向上(待ち時間の短縮) ・路線バスの最終便の時間を遅くする
	脇野沢地区	回答者総数； 247人 (抽出率12.3%)	目的地： むつ市大湊・田名部地区72% むつ市川内地区12% 下北駅周辺6% 目的： 買い物44% 通院35% 通勤10%	目的地： むつ市大湊・田名部地区74% むつ市川内地区13% 下北駅周辺5% 目的： 買い物49% 通院31% 通勤10%	自動車(自ら運転) 65% 自動車(送迎) 17% 路線バス 13%	自動車(自ら運転) 68% 自動車(送迎)19% 路線バス11%	自動車(自ら運転) 44% 路線バス 34% 自動車(送迎) 17%	自動車(自ら運転) 57% 路線バス 20% 自動車(送迎) 20%	自動車(自ら運転) 59% 自動車(送迎) 22% 路線バス 16%	自動車(自ら運転) +15% 路線バス -20% 自動車(送迎) +4%	44歳以下の公共交通維持に対する意識が低い	・バス車両の小型化(経費削減、バリアフリーの為) ・買い物へ行くのに便利なバス路線 ・通院しやすい路線バス(むつ総合病院直通便の増便) ・公共交通機関間の乗り継ぎ利便性の向上(待ち時間の短縮) ・路線バスの最終便の時間を遅くする
大間町	回答者総数； 281人 (抽出率5.3%)	目的地： むつ市大湊・田名部地区56% 下北駅周辺25% むつバスターミナル周辺11% 目的： 買い物62% 通院17% 友人・親戚に会う9%	目的地： むつ市大湊・田名部地区57% 下北駅周辺22% むつバスターミナル周辺10% 目的： 買い物63% 通院15% 友人・親戚に会う8%	自動車(自ら運転) 79% 自動車(送迎) 15% 路線バス 5%	自動車(自ら運転) 78% 自動車(送迎)16% 路線バス4%	路線バス 53% 自動車(自ら運転) 25% 自動車(送迎) 22%	自動車(送迎) 52% 自動車(自ら運転) 41% 路線バス 4%	自動車(送迎) 55% 自動車(自ら運転) 41% 路線バス 4%	自動車(送迎) +32% 自動車(自ら運転) +16% 路線バス -50%	44歳以下の公共交通維持に対する意識が低い	・バス車両の小型化(経費削減、バリアフリーの為) ・買い物へ行くのに便利なバス路線 ・路線バスの急行運転による速達性の向上 ・通院しやすい路線バス(むつ総合病院直通便の増便)	
東通村	回答者総数； 292人 (抽出率4.4%)	目的地： むつ市大湊・田名部地区70% むつバスターミナル周辺19% 下北駅周辺8% 目的：(回答者数263人) 買い物62% 通院18% 通勤9%	目的地： むつ市大湊・田名部地区70% むつバスターミナル周辺19% 下北駅周辺8% 目的：(回答者数261人) 買い物63% 通院17% 通勤10%	自動車(自ら運転) 73% 自動車(送迎) 13% 路線バス 11%	自動車(自ら運転) 74% 自動車(送迎) 12% 路線バス 12%	路線バス 40% 自動車(自ら運転) 38% 自動車(送迎) 17%	自動車(自ら運転) 52% 自動車(送迎) 26% 路線バス 17%	自動車(自ら運転) 52% 自動車(送迎) 26% 路線バス 17%	自動車(自ら運転) +13% 自動車(送迎) +8% 路線バス -21%	44歳以下の公共交通維持に対する意識が低い	・利用者ニーズに沿ったバスのダイヤ改正 ・買い物へ行くのに便利なバス路線 ・病院へ直通で行けるバス路線(午後の下り便の充実)	
風間浦村	回答者総数； 65人 (抽出率2.9%)	目的地： むつ市大湊・田名部地区45% 大間町30% 下北地域外8% 目的： 買い物64% 通院14% 友人・親戚に会う11%	目的地： むつ市大湊・田名部地区40% 大間町35% 下北地域外9% 目的： 買い物62% 友人・親戚に会う14% 通院11%	自動車(自ら運転) 79% 自動車(送迎) 11% 路線バス 8%	自動車(自ら運転) 78% 自動車(送迎) 13% 路線バス 8%	自動車(自ら運転) 52% 路線バス 36% 自動車(送迎) 8%	自動車(自ら運転) 60% 路線バス 20% 自動車(送迎) 16%	自動車(自ら運転) 60% 路線バス 20% 自動車(送迎) 16%	自動車(自ら運転) +9% 路線バス -16% 自動車(送迎) 6%	44歳以下の公共交通維持に対する意識が低い	・バス車両の小型化(経費削減、バリアフリーの為) ・買い物へ行くのに便利なバス路線 ・停留所以外での自由乗降	
佐井村	回答者総数； 158人 (抽出率6.9%)	目的地； 大間町52% むつ市大湊・田名部地区23% 下北駅周辺11% 目的： 買い物52% 通院32% 通勤6%	目的地； 大間町54% むつ市大湊・田名部地区24% 下北駅周辺9% 目的： 買い物56% 通院31% 通勤3%	自動車(自ら運転) 66% 自動車(送迎) 13% 送迎バス 10% 路線バス 8%	自動車(自ら運転) 65% 自動車(送迎) 17% 路線バス 9%	路線バス 41% 自動車(自ら運転) 30% 自動車(送迎) 17%	自動車(自ら運転) 47% 自動車(送迎) 18% 送迎バス 16% 路線バス 13%	自動車(自ら運転) 47% 自動車(送迎) 18% 送迎バス 16% 路線バス 13%	自動車(自ら運転) +14% 自動車(送迎) +4% 送迎バス +9% 路線バス -30%	15～59歳の各年齢層で公共交通維持に対する意識が高い	・バス車両の小型化(経費削減、バリアフリーの為) ・路線バスの急行運転による速達性の向上 ・路線バスの最終便の時間を遅くする ・買い物へ行くのに便利なバス路線	

※ 8月～10月中、11月～12月中は平成22年度時点、抽出率は各市町村(地区)全人口に対する抽出率、目的地のむつ市大湊・田名部地区は(むつバスターミナル、下北駅周辺、大湊駅周辺を除く)

2. 7 来訪者の行動・意識

ツアー以外の観光目的来訪者（個人観光客）の行動パターンや意識を把握するため、各観光協会にヒアリングを実施しその結果を以下にまとめた。

- ・ 60 歳前後の夫婦や女性が多く、最近は個人客が増加傾向にある。
- ・ 恐山（パワースポットとして、全国的知名度が高く、若年層の入れ込み客が増えてきている）を主目的とし、恐山を訪れた後に仏ヶ浦、大間崎等の他の観光地へ訪れる経路が大半である。
- ・ 入れ込み手段はマイカーやレンタカーが多い。また首都圏からは鉄道を利用して（下北または大湊）駅に着けば、バスやタクシー等の端末交通があるという感覚で訪れている傾向にある。大間へは函館経由（フェリー）も多い。
- ・ 公共交通機関（路線バス）を利用すると半島 1 周どころか日中に往復することも困難。
- ・ 観光目的以外来訪者の大半は原発関係者であり、域内での移動はタクシー利用が多い。

表 市町村（地区）別来訪者の行動・意識の傾向（観光協会ヒアリング結果より）

	(1) 来訪者の属性	(2) ツアー以外の観光目的来訪者が下北地域に来るまでの経路と交通手段	(3) ツアー以外の観光目的来訪者が下北地域に来てから行動パターン	(4) 公共交通に関する来訪者からの問合せ・要望など	(5) 東北新幹線新青森駅開業に伴う観光振興策	(6) 観光目的以外（主に業務）の来訪者の行動パターン	(7) その他	
むつ市	むつ地区	<ul style="list-style-type: none"> 60歳前後が大半 性別は半々 少人数のグループや夫婦が多い 仙台や福島方面からの客が増えた 	<ul style="list-style-type: none"> 個人客は鉄道利用が多い 	<ul style="list-style-type: none"> 恐山→仏ヶ浦→大間崎の経路をとる人が多い 恐山や弘前を観光後に大間へマクログロを食べに行く人が増えてきた 事前に1,2箇所は行き先を決めているが、他の行き先は、訪れてから決めるという形態の旅行をとっている様である 滞在日数は一泊二日の人が多い 	<ul style="list-style-type: none"> 都市圏からの客は駅に着けば、バスやタクシーがあると思っ てきている人が多く、実際訪れると不便を感じている レンタサイクルの有無について バスの運行本数が少ない 公共交通機関のみを利用して下北半島を1周できない 公共交通機関を利用して観光地を訪れても戻って来れない 		<ul style="list-style-type: none"> 入込み客数は季節によって変動が大きく、冬期は夏期の半数程度である。理由として、観光名所が閉ざされてしまう、寒さが厳しい、交通網の閉鎖等もあり来づらいことが要因と思われる。 訪れた観光客の評判は上々であるが、交通が不便なためリピーターを確保できない。 モデルコースは非常にお薦めできるものであるが、公共交通機関は自然環境に左右されるため、最終的な確認が必要になってしまうことが難点である。 東京方面から訪れる人がむつに到着するのは昼過ぎがほとんどである。市内循環バスは午後便が少ないので、タクシー利用を薦めるが、料金的に利用を差し控える人が多い。レンタカー利用に対しては休日まで自動車の運転をしたくないという年配の人が多い。 着地型観光（旅行目的地側の旅行会社が提案したコースをめぐるバック旅行、地元で詳しい地元の旅行会社が提案するため、独自性のあるコースを提案できるとされる）を推奨したくても交通等の不安要素（欠航、連休）があるため、なかなか推奨できない。 むつ市在住の木村藤子さん（霊能者、テレビ出演多数）に会いに来た帰りにどこか訪れたいという問い合わせがある。 	
	大畑地区	<ul style="list-style-type: none"> 50歳以上が多い 家族連れ、夫婦が多い 外国人（三沢基地の軍人）も訪れる 県外からの観光客は減少している 	<ul style="list-style-type: none"> 自動車、バイクの利用が多い 函館からフェリーで来る人はマイカー利用が多い 	<ul style="list-style-type: none"> 薬研温泉を主目的として訪れる人が多いが、恐山を訪れた後に訪れる人もいる 人数は多くないが、むつからタクシーを利用して訪れる人もいる 	<ul style="list-style-type: none"> 薬研への行き方（下北駅からの所要時間、恐山からの所要時間） 過去にバスを利用したことがある人（下北地域のバス事情を認識している人）は、バスの時刻についての問い合わせが多い 	<ul style="list-style-type: none"> 単独では行っていないが、下北観光協議会として振興策は行っている 海峡サーモン中落ち丼を考案し、販売したところ好評であった イベントへの積極的な参加や観光マップの作成を行った 開業日（12/4）には七戸十和田駅でスタッフジャンパーを着用し、PRを行った 	<ul style="list-style-type: none"> 原発関係者は下請け業者がリリースしている自動車で相乗りして行動している様である。 電源開発株式会社（JPOWER）はむつ～大間で送迎バスを運行している 新幹線全線開業前は自動車で野辺地駅へ行き、新幹線を利用していたが、全線開業後は自動車で七戸十和田駅へ行き、新幹線を利用する行動に変わると思われる 	<ul style="list-style-type: none"> 20年前と比べ観光バスより個人客の自動車が増えた。 デマンド交通の認知度を高めていきたい。 ホテルニュー薬研は自動車を利用して訪れる人が多い。 昨年度は一昨年度と比較して、入込客数が増えたが本年度はあまり増加していない。（「元祖かっぱの湯」、「隠れかっぱの湯」が入浴禁止になったためと考えられる） 大間のマクログロを目的として訪れるツアー客は薬研を訪れない。 住民は高校生が二人いる家庭であれば、親が送迎するためバス通学はない。
	川内、脇野沢地区	<ul style="list-style-type: none"> 個人客（老夫婦）が多い 県外からの観光客が多い 	<ul style="list-style-type: none"> マイカー利用が多い 	<ul style="list-style-type: none"> バス利用は『ぐるりんしもきた観光ルートバス』（財）むつ小川原地域・産業振興財団の支援を受けて実施している事業）だけである バスの本数も川内・脇野沢田名部が夏季5便から冬季4便に減少する（休日は更に1便減る）ので、利用したくても利用できない 	<ul style="list-style-type: none"> バス利用は『ぐるりんしもきた観光ルートバス』338号コース（2010年6～10月）を利用したが、同じルートを戻るコースであったので、できれば違うルート（道）を使って欲しかった 	<ul style="list-style-type: none"> 効果や影響はほとんどないと考えているが無いはあった方がよいという程度 七戸十和田駅～横浜～野辺地～下北駅～むつ市役所～むつバスターミナル間のバス（1日2往復）については、利用される可能性がある 		<ul style="list-style-type: none"> 問合せとしては、川内川渓谷や道の駅（脇野沢・かわうち湖）が多い。 むつ市内（脇野沢、川内）には観光地がほとんどない。川内川渓谷と野猿公園くらいである。 JRバスには補助が出ていないが、川内町～ふれあい温泉川内（むつ市の公設施設）までの川内交通バスはむつ市が補助を出している。 JRバスとJR大湊線、JRバスと船（ポラスター）との乗継が良くない。連携を取れば利用者は増えるはず。JRバスも大湊線も職員の対応が悪い。 JRバスも下北交通も下北駅を通過するルートに集約すると便利になると思う。 タクシーについては、『駅から観タクン』などは良いアイデアだと思う。 大湊線については、風で不通になることがあるので、防風林等を設けて改善する必要があると思う。 ポラスターについては、船が新しくなったにも関わらず欠航が多い。現在は朝から運航するかどうか案内されるので利用はしやすくなった。ただし、停留所（フェリー前）と乗船場が非常に分かりにくいので、アナウンスや案内を改善する必要がある。また、料金が安い。
大間町	<ul style="list-style-type: none"> 関東地方からの観光客が多い。 	<ul style="list-style-type: none"> マイカー、レンタカー（三沢でレンタル）利用が多い 函館からフェリー利用も多い（フェリー内でゆっくりできるため） ポラスターを利用して大間を訪れる人は数% 	<ul style="list-style-type: none"> 町内には大間崎とマクログロくらいしかなく、他の観光地とセットで行程を組んでいる ほとんどがマイカー利用 	<ul style="list-style-type: none"> 大間で（一部の）レンタカーの乗り捨てをできるようにしてほしい 	<ul style="list-style-type: none"> 特別にないが「天妃様行列」や「大間超マクログロまつり」等のイベントは継続的に行っている むしろ2015年の北海道新幹線新函館開業の方に期待している 		<ul style="list-style-type: none"> 大間高校の生徒が修学旅行先で大間町のパンフレットを持参してPRをしてきた。 テレビの旅番組などを通してPRを積極的に行っている。 	
東通村	<ul style="list-style-type: none"> 個人客（老夫婦）が多い 馬好きが寒立馬目当てで来ることも多い 		<ul style="list-style-type: none"> 半島を周遊している観光客が多い 観光客で路線バス（下北交通）の尻屋線や尻屋線（しつかり）を利用している人は非常に少ない ほぼ全てがレンタカーや観光バスを利用だが、タクシーを利用する人もいる バスを利用したとしても『ぐるりんしもきた観光ルートバス』を利用するため、路線バスは利用しない。観光客が自分で時刻表を調べることは困難 	<ul style="list-style-type: none"> 下北駅などからどのように尻屋崎に行ったら良いのかといったものが多い 	<ul style="list-style-type: none"> 効果や影響はほとんどないと考えている 	<ul style="list-style-type: none"> タクンは、特にむつ市内（下北駅やホテル）と原子力発電所との間の利用客が多い 東京方面からの原子力発電所関係者の出張の場合は、ほとんどが八戸駅からタクシーを利用するようである 	<ul style="list-style-type: none"> 下北半島は自然が豊富であるものの歴史的建造物等はほとんどない。 路線バスは観光客だけでなく、村民もむつ市内の高校や病院へ行くとき程度しか使わない。ほぼ全てが自動車を利用。29地区に分かれており、人口が点在していることもバスルートの設定を難しくしている要因のひとつ。 今後『道の駅』も作る予定。40～50億円程度の大プロジェクト。 各所でイベント（祭り等）が季節ごとに数多く開催されているため、イベント間を結ぶような観光ルートができれば良いと思う。 	
風間浦村	<ul style="list-style-type: none"> 女性客が多い（学生、家族連れ、年配者） 個人客が多い 青森県内からの客や東北地方（秋田県、山形県、宮城県）からの客が多い 	<ul style="list-style-type: none"> マイカー、レンタカー（三沢でレンタル）利用が多い JR東日本の「大人の休日倶楽部」を利用して訪れる人もいるようである 	<ul style="list-style-type: none"> 大間崎、下風呂、恐山、仏ヶ浦へ行く人がほとんどである 旅館で案内をしているため、朝一番の路線バスを利用する人もいる 恐山に宿泊施設ができたので、今はそちらに泊まる人が多い 	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスの運行本数が少ない 	<ul style="list-style-type: none"> 普段からの「おもてなし」を強化している JR、青森県と提携して鮫鱈（アンコウ）のPRをしておき「鮫鱈まつり」（12月11日～3月1日）で増客を狙っている 「布海苔採り体験ツアー」も実施（2月～3月） 	<ul style="list-style-type: none"> 村内に原発工事関係の宿舎があり200人程度が大間まで送迎車で通勤している 	<ul style="list-style-type: none"> 「ぐるりんしもきた Winter号」では下風呂温泉で、自由入浴時間として40分停車するようになった。 	
佐井村	<ul style="list-style-type: none"> 50～70代が多い 女性の比率が多い 中部、関西方面からの団体客が多い ツーリングやサイクリング目的の若年層もいる 	<ul style="list-style-type: none"> 大間からバイク（関東地方からのツーリング）や仙台方面から自転車（サイクリング）が多い 自動車利用も多い オートキャンプ場はないがキャンピングカーの利用も増えている 	<ul style="list-style-type: none"> 個人客はパンフレットにあるモデルコースに沿って行動しているようだ 個人客は朝9時の仏ヶ浦へ行く観光船利用が多く、午後は恐山へ訪れている 脇野沢から佐井へ入り、路線バスでむつ方面へ向かう人もいる 路線バスよりもポラスターを利用して訪れる人が多い 個人客は大間や薬研に宿泊している人が多い 	<ul style="list-style-type: none"> 仏ヶ浦の観光船の片道切符が販売されているが、仏ヶ浦から公共交通で帰って来れるのか（路線バスは仏ヶ浦まで走行していない） 佐井バス停留所の場所について（現在はアルサス前に移動されたが、以前は船乗り場から離れた場所にあった） 	<ul style="list-style-type: none"> 「佐井ブランド」を考案中である 仏ヶ浦の駐車場の看板は県が設置した 	<ul style="list-style-type: none"> 原発の短期工事関係者が多いが、移動手段は自動車である 	<ul style="list-style-type: none"> 仏ヶ浦の駐車場（容量30台程度）は常に満車状態である。 ぐるりんしもきたを利用した大間、下風呂からの個人客が50人程度いた。 詳細の計画を立てずに行き当たりばったりで来る個人客も多く、民宿しかない佐井では（予約なし）の宿泊を受け入れられない。 アルサス（船乗り場）でタクシーの呼び出しを行っている。 大間のフェリー港にポラスター乗場と勘違いして訪れる人がいる。 ポラスターの出航状況について、朝の5時から問い合わせの電話がある。 がんかけキャンプ場までのバスがあれば良い。 むつ市内から佐井まで路線バスは自家用車の2倍の時間がかかる。 ポラスターの最終便にあわせて路線バスがあれば良い。せめて大間町まででも路線バスを運行してほしい。 	
キーワード	<ul style="list-style-type: none"> 50代以上 夫婦 	<ul style="list-style-type: none"> マイカー フェリー 	<ul style="list-style-type: none"> 恐山、仏ヶ浦、大間 	<ul style="list-style-type: none"> バスの利便性 	<ul style="list-style-type: none"> 海の幸 	<ul style="list-style-type: none"> 原発 自動車 		

第3章 地域公共交通総合連携計画

3. 1 地域公共交通の活性化及び再生の総合的かつ一体的な推進に関する基本的な方針

地域住民が今後とも安心して生活を営めるよう、また東北新幹線全線開業による観光客誘致促進、交流人口等の増大等に寄与するため、バス、鉄道、航路等の各種交通モード間で連携を図ることにより下北地域の公共交通を有機的に機能させる方策を構築する。

3. 2 地域公共交通総合連携計画の区域

本計画の対象はむつ市・大間町・東通村・風間浦村・佐井村とする。

3. 3 地域公共交通総合連携計画の目標

第1章で示した背景と目的、第2章で示した下北地域の公共交通の現状と課題を踏まえ、目標を次のように設定する。

**誰もが利用しやすい交通体系の構築とそれを継続させるための
仕組みをつくり、輸送人員の減少に歯止めをかける
(対前年度減少比率の縮小)**

3. 4 目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項

3. 4. 1 事業にあたっての視点

利用促進は、地域住民及び、観光客を対象とする。今後更なる地域住民の人口減少が予想され、地域住民のみでは多くの利用を促すのは困難であり、公共交通機関維持には需要、収益の増加が重要であるため、地域住民の利用促進を図りつつ、観光客の需要増加を図ることが現実的である。交流人口の増加を念頭に住民ニーズに対応したサービスの提供を検討しつつ、観光客をターゲットとした利用促進策を検討する。

3. 4. 2 事業の内容 (案)

幹線交通と域内交通の接続改善																																																												
実施主体	市町村、交通事業者																																																											
現況分析	<ul style="list-style-type: none"> ・ 脇野沢地区、佐井村、大間町は青森港、津軽半島、函館からの海の玄関である。 ・ この地域を訪れる来訪者の13%が航路を利用している。(P45の図参照) ・ 東北新幹線新青森駅開業により来訪者(観光客)の増加が見込まれる。 ・ 航路を利用しない理由として「欠航が多い」、「航路と陸路(バス)の接続がよくない」と回答した人が多い。 ・ 大湊線と路線バスは概ね接続している。 																																																											
戦略	幹線交通(特に船)と域内交通(バス)の接続を改善する。																																																											
施策	<ul style="list-style-type: none"> ・ 航路と陸路の接続を30分程度に短縮する(航路事業者が乗船手続きのため出港30分前の到着を案内しているため) ・ 停留所および航路乗り場案内の充実 																																																											
データ	<p>・ 航路欠航率</p> <p>表 青森～佐井航路の運航回数、欠航率、利用者数の推移</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">年度</th> <th colspan="2">運航回数</th> <th rowspan="2">欠航率 (%)</th> <th rowspan="2">運航日数 (日)</th> <th rowspan="2">利用者数 (人)</th> </tr> <tr> <th>計画(回)</th> <th>実績(回)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H18</td> <td>730</td> <td>645</td> <td>11.6</td> <td>337.5</td> <td>9,767.0</td> </tr> <tr> <td>H19</td> <td>730</td> <td>646</td> <td>11.5</td> <td>334.0</td> <td>12,733.5</td> </tr> <tr> <td>H20</td> <td>733</td> <td>628</td> <td>14.3</td> <td>329.0</td> <td>11,470.5</td> </tr> <tr> <td>H21</td> <td>733</td> <td>621</td> <td>15.3</td> <td>325.0</td> <td>12,942.5</td> </tr> </tbody> </table> <p>※各年10月1日～翌年9月30日離島航路補助ベース (出典) 国庫補助航路(青森～佐井航路)損益計算書</p> <p>・ 航路を利用しない理由</p> <table border="1"> <caption>青森～佐井航路を利用しない理由</caption> <thead> <tr> <th>理由</th> <th>脇野沢地区</th> <th>佐井村</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>運賃が高い(93)</td> <td>48</td> <td>45</td> </tr> <tr> <td>欠航するので当てにならない(81)</td> <td>38</td> <td>43</td> </tr> <tr> <td>運航時間が出かけたい時間とあわない(65)</td> <td>33</td> <td>32</td> </tr> <tr> <td>目的地が港から遠い(46)</td> <td>19</td> <td>27</td> </tr> <tr> <td>船が苦手(船酔いしやすい)(38)</td> <td>20</td> <td>18</td> </tr> <tr> <td>ポースターを利用する用事がない(37)</td> <td>16</td> <td>21</td> </tr> <tr> <td>港まで、港からの交通手段がないため不便(26)</td> <td>10</td> <td>16</td> </tr> <tr> <td>その他(25)</td> <td>11</td> <td>14</td> </tr> </tbody> </table> <p>■ 脇野沢地区 ■ 佐井村 ()は回答数 総回答数(複数回答):411</p> <p>図 青森～佐井航路を利用しない理由 (出典) 青森～佐井航路改善計画(住民アンケート)</p>	年度	運航回数		欠航率 (%)	運航日数 (日)	利用者数 (人)	計画(回)	実績(回)	H18	730	645	11.6	337.5	9,767.0	H19	730	646	11.5	334.0	12,733.5	H20	733	628	14.3	329.0	11,470.5	H21	733	621	15.3	325.0	12,942.5	理由	脇野沢地区	佐井村	運賃が高い(93)	48	45	欠航するので当てにならない(81)	38	43	運航時間が出かけたい時間とあわない(65)	33	32	目的地が港から遠い(46)	19	27	船が苦手(船酔いしやすい)(38)	20	18	ポースターを利用する用事がない(37)	16	21	港まで、港からの交通手段がないため不便(26)	10	16	その他(25)	11	14
年度	運航回数		欠航率 (%)	運航日数 (日)				利用者数 (人)																																																				
	計画(回)	実績(回)																																																										
H18	730	645	11.6	337.5	9,767.0																																																							
H19	730	646	11.5	334.0	12,733.5																																																							
H20	733	628	14.3	329.0	11,470.5																																																							
H21	733	621	15.3	325.0	12,942.5																																																							
理由	脇野沢地区	佐井村																																																										
運賃が高い(93)	48	45																																																										
欠航するので当てにならない(81)	38	43																																																										
運航時間が出かけたい時間とあわない(65)	33	32																																																										
目的地が港から遠い(46)	19	27																																																										
船が苦手(船酔いしやすい)(38)	20	18																																																										
ポースターを利用する用事がない(37)	16	21																																																										
港まで、港からの交通手段がないため不便(26)	10	16																																																										
その他(25)	11	14																																																										

・ 航路とバスの接続状況（再掲）

表 下北本線と青森～佐井航路、蟹田～脇野沢航路（夏季）

下北本線(田名部行) 夏季ダイヤ (脇野沢) → フェリー前 → (田名部)	バスから航路への 接続時間	青森佐井航路(青森行) 夏季ダイヤ (佐井) → 脇野沢着 脇野沢発 → (青森)	航路からバスへの 接続時間	下北本線(田名部行) 夏季ダイヤ (脇野沢) → フェリー前 → (田名部)
6:37	→ 1:53 →	8:25 8:30	→ 0:37 →	9:02
12:57	→ 1:03 →	13:55 14:00	→ 1:42 →	15:37
		青森佐井航路(佐井行) 夏季ダイヤ (青森) → 脇野沢着 脇野沢発 → (佐井)		
9:02	→ 1:38 →	10:35 10:40	→ 2:22 →	12:57
15:37	→ 0:43 →	16:15 16:20	→ →	-
		蟹田脇野沢航路 脇野沢着 脇野沢発 → (蟹田)		
9:02	→ 1:48 →	10:20 10:50	→ 2:37 →	12:57
12:57	→ 2:33 →	15:00 15:30	→ 0:37 →	15:37
		蟹田脇野沢航路 特別ダイヤ 脇野沢着 脇野沢発 → (蟹田)		
6:37	→ 2:43 →	8:50 9:20	→ 0:12 →	9:02
9:02	→ 4:28 →	11:50 13:30	→ 1:07 →	12:57
12:57	→ 4:03 →	16:30 17:00	→ →	-

下北本線(脇野沢行) 夏季ダイヤ (田名部) → フェリー前 → (脇野沢)	バスから航路への 接続時間	青森佐井航路(青森行) 夏季ダイヤ (佐井) → 脇野沢着 脇野沢発 → (青森)	航路からバスへの 接続時間	下北本線(脇野沢行) 夏季ダイヤ (田名部) → フェリー前 → (脇野沢)
8:11	→ 0:19 →	8:25 8:30	→ 4:13 →	12:38
12:38	→ 1:22 →	13:55 14:00	→ 0:58 →	14:53
		青森佐井航路(佐井行) 夏季ダイヤ (青森) → 脇野沢着 脇野沢発 → (佐井)		
8:11	→ 2:29 →	10:35 10:40	→ 2:03 →	12:38
14:53	→ 1:27 →	16:15 16:20	→ 2:50 →	19:05
		蟹田脇野沢航路 脇野沢着 脇野沢発 → (蟹田)		
8:11	→ 2:39 →	10:20 10:50	→ 2:18 →	12:38
14:53	→ 0:37 →	15:00 15:30	→ 4:05 →	19:05
		蟹田脇野沢航路 特別ダイヤ 脇野沢着 脇野沢発 → (蟹田)		
8:11	→ 1:09 →	8:50 9:20	→ 3:48 →	12:38
8:11	→ 5:19 →	11:50 13:30	→ 0:48 →	12:38
14:53	→ 2:07 →	16:30 17:00	→ 2:35 →	19:05

下北本線：平成 22 年 4 月 1 日改正時点、平日ダイヤ

表 下北本線と青森～佐井航路、蟹田～脇野沢航路（冬季）

下北本線(田名部行) 冬季ダイヤ (脇野沢) → フェリー前 → (田名部)	バスから航路への 接続時間	青森佐井航路(青森行) 冬季ダイヤ (佐井) → 脇野沢着 脇野沢発 → (青森)	航路からバスへの 接続時間	下北本線(田名部行) 冬季ダイヤ (脇野沢) → フェリー前 → (田名部)
6:33	→ 1:57 →	8:30	→ 9:03 →	9:03
12:33	→ 1:27 →	13:55 14:00	→ 1:42 →	15:37
		青森佐井航路(佐井行) 冬季ダイヤ (青森) → 脇野沢着 脇野沢発 → (佐井)		
9:03	→ 1:37 →	10:35 10:40	→ 1:58 →	12:33
	→ →	16:15	→ →	-
下北本線(脇野沢行) 冬季ダイヤ (田名部) → フェリー前 → (脇野沢)	バスから航路への 接続時間	青森佐井航路(青森行) 冬季ダイヤ (佐井) → 脇野沢着 脇野沢発 → (青森)	航路からバスへの 接続時間	下北本線(脇野沢行) 冬季ダイヤ (田名部) → フェリー前 → (脇野沢)
8:18	→ 0:12 →	8:30	→ 12:00 →	12:00
12:00	→ 2:00 →	13:55 14:00	→ 0:55 →	14:50
		青森佐井航路(佐井行) 冬季ダイヤ (青森) → 脇野沢着 脇野沢発 → (佐井)		
8:18	→ 2:22 →	10:35 10:40	→ 1:25 →	12:00
	→ →	16:15	→ 3:03 →	19:18

下北本線：平成 22 年 12 月 4 日改正時点

表 むつ・佐井線と青森～佐井航路

むつ・佐井線 (佐井車庫) → 佐井 → (むつB/T)	バスから航路への 接続時間	青森佐井航路 (脇野沢) → 佐井着 佐井発 → (脇野沢)	航路からバスへの 接続時間	むつ・佐井線 (むつB/T) → 佐井 → (佐井車庫)
6:25	→ 0:40 →	7:05	→ →	
11:25	→ 1:10 →	12:00 12:35	→ 1:25 →	13:25
	→ →	17:40	→ →	-
むつ・佐井線 (むつB/T) → フェリー前 → (佐井車庫)	バスから航路への 接続時間	青森佐井航路 (脇野沢) → 佐井着 佐井発 → (脇野沢)	航路からバスへの 接続時間	むつ・佐井線 (むつB/T) → フェリー前 → (佐井車庫)
-	→ →	7:05	→ →	
11:12	→ 1:23 →	12:00 12:35	→ 1:17 →	13:17
	→ →	17:40	→ 0:27 →	18:07

斜字は冬季の運行なし

むつ・佐井線：平成 22 年 12 月 4 日改正時点

・ 鉄道とバスの接続状況（再掲）

表 むつ・佐井線と大湊線

大湊線			鉄道からバスへの		むつ・佐井線		
(野辺地)	→ 下北駅	→ (大湊)	接続時間		下北駅前発 → (佐井)		
		7:23	→	0:07	→	7:30	
		8:54	→	0:06	→	9:00	
		10:52	→	0:08	→	11:00	
		13:52	→	0:08	→	14:00	
		16:39	→	0:16	→	16:55	
		17:56	→	0:09	→	18:05	
		19:15	→	0:05	→	19:20	
		20:48	→		→	-	
		21:58	→		→	-	

むつ・佐井線		バスから鉄道への		大湊線		
(佐井)	→ 下北駅前着	接続時間		(大湊) → 下北駅 → (野辺地)		
	-	→				5:17
	-	→				6:29
	7:41	→	0:24	→		8:05
	9:45	→	0:26	→		10:11
	11:30	→	0:26	→		11:56
	13:35	→	0:33	→		14:08
	15:35	→	1:28	→		17:03
	17:50	→	0:31	→		18:21
	19:20	→	0:35	→		19:55

むつ・佐井線、大湊線：平成 22 年 12 月 4 日改正時点

データ

表 下北本線と大湊線

下北本線(田名部行)		バスから鉄道への		大湊線		鉄道からバスへの		下北本線(田名部行)	
(脇野沢)	→ 大湊駅	→ (田名部)	接続時間		(野辺地) → 大湊駅前	大湊駅前発 → (野辺地)	接続時間		(脇野沢) → 大湊駅
-			→	-			→	-	
-			→	-			→	-	
7:45			→	0:16		7:29	8:01	→	0:16
9:45			→	0:22		8:59	10:07	→	0:22
10:55			→	0:57		10:57	11:52	→	1:23
13:45			→	0:20		13:57	14:05	→	0:23
16:55			→	0:04		16:44	16:59	→	0:11
17:51			→	0:26		18:01	18:17	→	0:29
19:45			→	0:06		19:21	19:51	→	0:04
			→			20:54		→	-
			→			22:04		→	-

下北本線(脇野沢行)		バスから鉄道への		大湊線		鉄道からバスへの		下北本線(脇野沢行)	
(田名部)	→ 大湊駅	→ (脇野沢)	接続時間		(野辺地) → 大湊駅前	大湊駅前発 → (野辺地)	接続時間		(田名部) → 大湊駅
-			→	-			→	-	
-			→	-			→	-	
7:52			→	0:09		7:29	8:01	→	0:04
9:03			→	1:04		8:59	10:07	→	0:04
11:38			→	0:14		10:57	11:52	→	0:41
13:39			→	0:26		13:57	14:05	→	0:27
15:52			→	1:07		16:44	16:59	→	0:08
18:07			→	0:10		18:01	18:17	→	0:06
19:27			→	0:24		19:21	19:51	→	0:06
			→			20:54		→	-
			→			22:04		→	-

下北本線、大湊線：平成 22 年 12 月 4 日改正時点、平日ダイヤ

J Rバスと下北交通バスの乗継改善													
実施主体	市町村、交通事業者												
現況分析	<ul style="list-style-type: none"> ・ J Rバスと下北交通バスの路線は田名部地区の一部で同じ道路を走行している。 ・ 両者で隣接している停留所のうち3箇所で停留所名が異なる。 ・ 乗継の改善に関する要望が多い。 												
戦略	事業者間での路線バスの乗継改善												
施策	<ul style="list-style-type: none"> ・ 停留所名の統一 ・ 停留所案内の充実 ・ 停留所の集約の検討 												
データ	<ul style="list-style-type: none"> ・ 隣接している停留所 <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>下北交通</th> <th>J Rバス</th> <th>距離</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>むつB T</td> <td>柳町</td> <td>約 50m</td> </tr> <tr> <td>消防署前</td> <td>本町</td> <td>約 50m</td> </tr> <tr> <td>サンデーむつ中央店前</td> <td>市立図書館前</td> <td>約 0~2m</td> </tr> </tbody> </table>	下北交通	J Rバス	距離	むつB T	柳町	約 50m	消防署前	本町	約 50m	サンデーむつ中央店前	市立図書館前	約 0~2m
下北交通	J Rバス	距離											
むつB T	柳町	約 50m											
消防署前	本町	約 50m											
サンデーむつ中央店前	市立図書館前	約 0~2m											

- ・隣接している停留所



図 むつ BT と柳町停留所



図 消防署前停留所と本町停留所



図 サンデーむつ中央店前停留所と市立図書館前停留所

データ

停留所の改善																																																																																																					
実施主体	市町村、交通事業者																																																																																																				
現況分析	<ul style="list-style-type: none"> ・下北交通むつ・佐井線で航路乗り場の最寄停留所留所の名称は「佐井」、「根田内（ねたない）」となっており、利用し慣れていない人や来訪者に分かりづらい。 ・上下線（一方通行区間）で停留所留所の名称、位置が異なり、分かりづらい。 																																																																																																				
戦略	<ul style="list-style-type: none"> ・停留所名の改善 ・停留所案内の充実 																																																																																																				
施策	<ul style="list-style-type: none"> ・「佐井」→「佐井アルサス・乗船場前」、「根田内」→「函館行きフェリー乗り場前（根田内）」等へ改名し、名前だけで航路乗り場と分かるようにする。 ・車内アナウンス、停留所への貼紙、時刻表に明記する等により、上下線の停留所位置が違うことへの案内を充実させる。 																																																																																																				
データ	<p>・むつ・佐井線時刻表</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">佐井線 上り（佐井～むつ方面行き）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>佐井役場前</td><td>5:23</td><td>6:23</td><td>7:28</td></tr> <tr><td>佐井</td><td>5:25</td><td>6:25</td><td>7:30</td></tr> <tr><td>古佐井</td><td>5:27</td><td>6:27</td><td>7:32</td></tr> <tr><td>黒岩</td><td>5:27</td><td>6:27</td><td>7:32</td></tr> <tr><td>根田内</td><td>5:48</td><td>6:48</td><td>7:53</td></tr> <tr><td>マエダストアー前</td><td>5:49</td><td>6:49</td><td>7:54</td></tr> <tr><td>上町</td><td>5:50</td><td>6:50</td><td>7:55</td></tr> <tr><td>大間</td><td>5:52</td><td>6:52</td><td>7:57</td></tr> <tr><td>東浜町</td><td>5:52</td><td>6:52</td><td>7:57</td></tr> <tr><td>日和町</td><td>5:54</td><td>6:54</td><td>7:59</td></tr> <tr><td>割石</td><td>5:55</td><td>6:55</td><td>8:00</td></tr> <tr><td>潮見町</td><td>5:56</td><td>6:56</td><td>8:01</td></tr> <tr><td>大間崎</td><td>5:58</td><td>6:58</td><td>8:03</td></tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">佐井線 下り（むつ～佐井方面行き）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>大間崎</td><td></td><td>8:07</td><td>9:12</td></tr> <tr><td>潮見町</td><td></td><td>8:09</td><td>9:14</td></tr> <tr><td>割石</td><td></td><td>8:10</td><td>9:15</td></tr> <tr><td>日和町</td><td></td><td>8:11</td><td>9:16</td></tr> <tr><td>大間車庫</td><td></td><td>8:12</td><td>9:17</td></tr> <tr><td>大間</td><td></td><td>8:13</td><td>9:18</td></tr> <tr><td>上町</td><td></td><td>8:14</td><td>9:19</td></tr> <tr><td>マエダストアー前</td><td></td><td>8:15</td><td>9:20</td></tr> <tr><td>根田内</td><td></td><td>8:17</td><td>9:22</td></tr> <tr><td>上根田内</td><td></td><td>8:17</td><td>9:22</td></tr> </tbody> </table> <p>出典：下北交通株式会社ホームページ</p>	佐井線 上り（佐井～むつ方面行き）				佐井役場前	5:23	6:23	7:28	佐井	5:25	6:25	7:30	古佐井	5:27	6:27	7:32	黒岩	5:27	6:27	7:32	根田内	5:48	6:48	7:53	マエダストアー前	5:49	6:49	7:54	上町	5:50	6:50	7:55	大間	5:52	6:52	7:57	東浜町	5:52	6:52	7:57	日和町	5:54	6:54	7:59	割石	5:55	6:55	8:00	潮見町	5:56	6:56	8:01	大間崎	5:58	6:58	8:03	佐井線 下り（むつ～佐井方面行き）				大間崎		8:07	9:12	潮見町		8:09	9:14	割石		8:10	9:15	日和町		8:11	9:16	大間車庫		8:12	9:17	大間		8:13	9:18	上町		8:14	9:19	マエダストアー前		8:15	9:20	根田内		8:17	9:22	上根田内		8:17	9:22
佐井線 上り（佐井～むつ方面行き）																																																																																																					
佐井役場前	5:23	6:23	7:28																																																																																																		
佐井	5:25	6:25	7:30																																																																																																		
古佐井	5:27	6:27	7:32																																																																																																		
黒岩	5:27	6:27	7:32																																																																																																		
根田内	5:48	6:48	7:53																																																																																																		
マエダストアー前	5:49	6:49	7:54																																																																																																		
上町	5:50	6:50	7:55																																																																																																		
大間	5:52	6:52	7:57																																																																																																		
東浜町	5:52	6:52	7:57																																																																																																		
日和町	5:54	6:54	7:59																																																																																																		
割石	5:55	6:55	8:00																																																																																																		
潮見町	5:56	6:56	8:01																																																																																																		
大間崎	5:58	6:58	8:03																																																																																																		
佐井線 下り（むつ～佐井方面行き）																																																																																																					
大間崎		8:07	9:12																																																																																																		
潮見町		8:09	9:14																																																																																																		
割石		8:10	9:15																																																																																																		
日和町		8:11	9:16																																																																																																		
大間車庫		8:12	9:17																																																																																																		
大間		8:13	9:18																																																																																																		
上町		8:14	9:19																																																																																																		
マエダストアー前		8:15	9:20																																																																																																		
根田内		8:17	9:22																																																																																																		
上根田内		8:17	9:22																																																																																																		

ターミナルの改善	
実施主体	市町村、交通事業者
現況分析	<ul style="list-style-type: none"> ・バスのターミナルは下北交通がむつバスターミナル、JRバスが田名部駅 ・鉄道のターミナルは下北駅 ・航路のターミナルは脇野沢港、佐井港、大間港と分散していて、連携も十分でない
戦略	<ul style="list-style-type: none"> ・ターミナルの集約の推進 ・ターミナル間の連携強化
施策	<ul style="list-style-type: none"> ・下北駅のバス乗入れ本数を増加し、下北駅～むつバスターミナル～田名部駅の移動性を高める。 ・各ターミナル間の詳細な移動時間や手段を分かり易く記載したものを掲示する。
データ	<ul style="list-style-type: none"> ・ターミナル位置図  <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;">  <p>図 むつバスターミナル</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>図 田名部駅</p> </div> </div>



図 下北駅




図 大間港



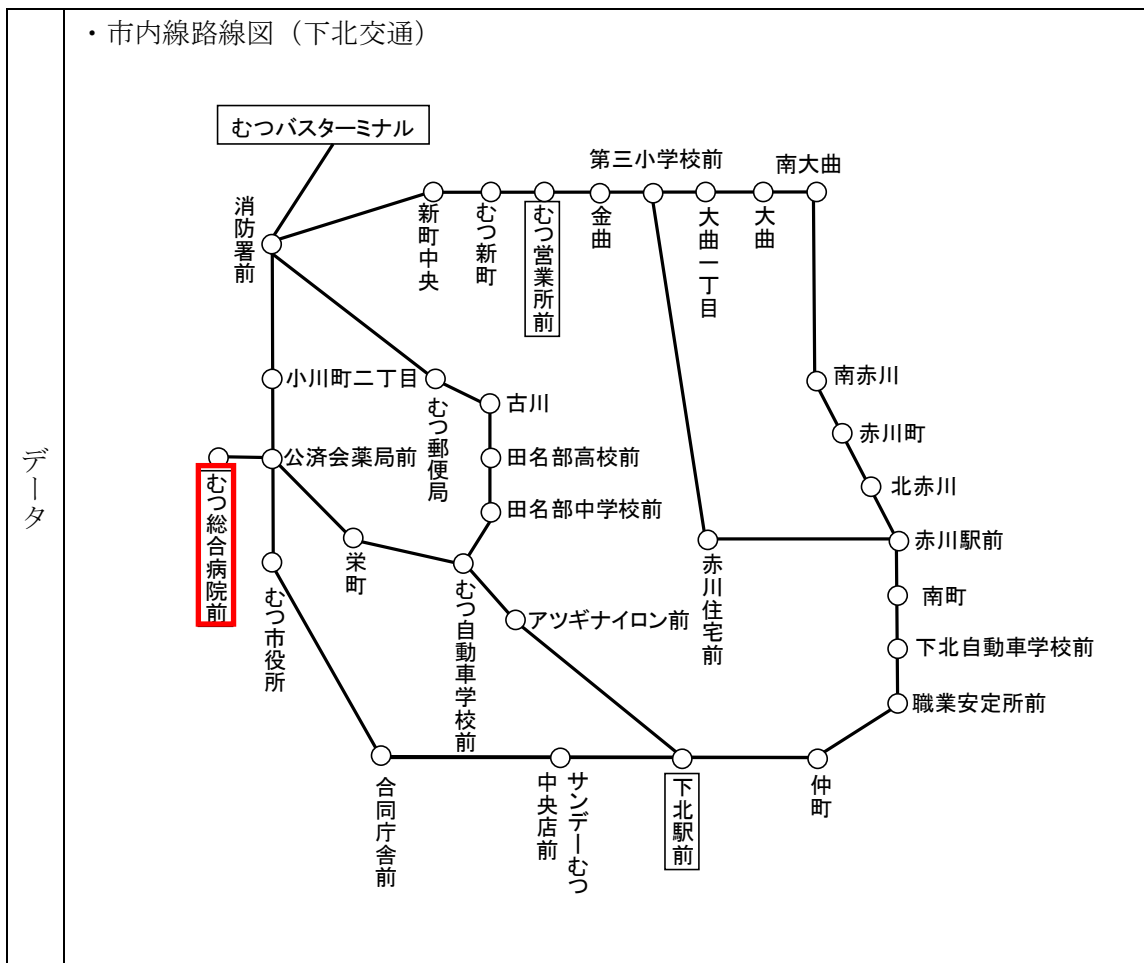
図 佐井港



図 脇野沢港

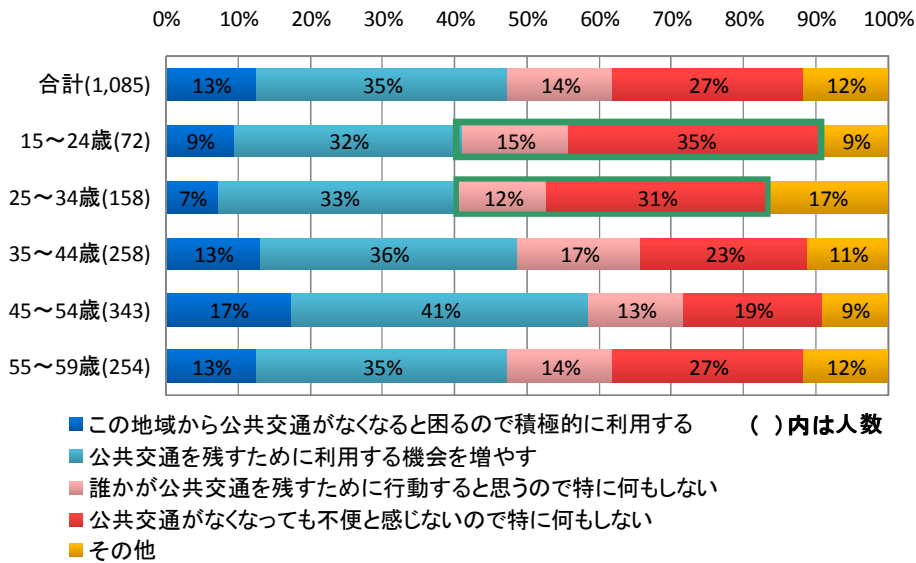
長距離路線の改善①（長距離路線の分割化の検討）	
実施主体	市町村、商工団体・観光団体、交通事業者
現況分析	<p>むつ・佐井線は下北駅・むつバスターミナルから佐井車庫まで運行 所要時間は片道約 2 時間 30 分、走行キロは約 68.8km 全区間に大型車両を使用 1 日平均利用者数は約 434 人である</p>
戦略	<ul style="list-style-type: none"> ・長距離路線の分割
施策	<ul style="list-style-type: none"> ・大畑～大間、大間～佐井に路線を分割することで走行キロを減少し、運行頻度を増やす ・車両を小型化する
データ	<p>むつ・佐井線（むつ BT～佐井車庫 65.4km）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 21 年度利用者実績 158,548 人/年 ・平成 21 年度実車走行キロ実績 386,775.6km ・走行 1km 当りの利用者 0.41 人/km <p>むつ線（大畑駅～むつ BT17.6km）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 21 年度利用者実績 63,578 人/年 ・平成 21 年度実車走行キロ実績 119,944.0km ・走行 1km 当りの利用者 0.53 人/km <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>図 中型車両</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>図 マイクロバス型車両</p> </div> </div>

長距離路線の改善②																																																																																																					
実施主体	市町村、商工団体・観光団体、地域住民、交通事業者																																																																																																				
現況分析	・下北地域の住民の市町村を跨ぐ移動は買い物、通院が主たる目的としたむつ市むつ地区への移動であるが、多くの住民は自動車（自ら運転または送迎）を利用している。																																																																																																				
戦略	・主要目的地への路線バスの直通化																																																																																																				
施策	・主要目的地（病院、商業施設）への直通便の強化（増便、新設）																																																																																																				
データ	<p>・アンケート調査調査では「買い物へ行くのに便利なバス路線」、「通院しやすい路線バス（病院直通便の増便）」への要望が多く得られた。</p> <p>また、通院の路線バス分担率は他の目的と比較して高いものの、診察が午後へ延びるとバスで帰れない等の意見も得た。</p> <p>・病院を循環する路線バス時刻表（下北交通）</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="5">むつ病院・中央クリニック循環線 むつ病院～栄町～下北駅～中央クリニック廻り 循環線</th> </tr> <tr> <th>行き先</th> <th>栄・中央</th> <th>栄・中央</th> <th>栄・中央</th> <th></th> </tr> <tr> <th>停留所/便数</th> <th>●1</th> <th>●2</th> <th>●3</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>むつバスターミナル</td> <td>8:05</td> <td>11:00</td> <td>12:30</td> <td></td> </tr> <tr> <td>消防署前</td> <td>8:07</td> <td>11:02</td> <td>12:32</td> <td></td> </tr> <tr> <td>小川町二丁目</td> <td>8:08</td> <td>11:03</td> <td>12:33</td> <td></td> </tr> <tr> <td>むつ総合病院前</td> <td>8:10</td> <td>11:05</td> <td>12:35</td> <td></td> </tr> <tr> <td>公済会薬局</td> <td>8:11</td> <td>11:06</td> <td>12:36</td> <td></td> </tr> <tr> <td>栄町</td> <td>8:12</td> <td>11:07</td> <td>12:37</td> <td></td> </tr> <tr> <td>むつ自動車学校前</td> <td>8:13</td> <td>11:08</td> <td>12:38</td> <td></td> </tr> <tr> <td>アツギナイロ前</td> <td>8:14</td> <td>11:09</td> <td>12:39</td> <td></td> </tr> <tr> <td>下北駅前</td> <td>8:15</td> <td>11:10</td> <td>12:40</td> <td></td> </tr> <tr> <td>サンデーむつ中央店前</td> <td>8:17</td> <td>11:12</td> <td>12:42</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合同庁舎前</td> <td>8:18</td> <td>11:15</td> <td>12:45</td> <td></td> </tr> <tr> <td>むつ市役所前</td> <td>8:19</td> <td>11:16</td> <td>12:46</td> <td></td> </tr> <tr> <td>公済会薬局前</td> <td>8:20</td> <td>11:17</td> <td>12:47</td> <td></td> </tr> <tr> <td>むつ総合病院前</td> <td>8:21</td> <td>11:18</td> <td>12:48</td> <td></td> </tr> <tr> <td>小川町二丁目</td> <td>8:23</td> <td>11:20</td> <td>12:50</td> <td></td> </tr> <tr> <td>消防署前</td> <td>8:24</td> <td>11:21</td> <td>12:51</td> <td></td> </tr> <tr> <td>むつバスターミナル</td> <td>8:28</td> <td>11:25</td> <td>12:55</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	むつ病院・中央クリニック循環線 むつ病院～栄町～下北駅～中央クリニック廻り 循環線					行き先	栄・中央	栄・中央	栄・中央		停留所/便数	●1	●2	●3		むつバスターミナル	8:05	11:00	12:30		消防署前	8:07	11:02	12:32		小川町二丁目	8:08	11:03	12:33		むつ総合病院前	8:10	11:05	12:35		公済会薬局	8:11	11:06	12:36		栄町	8:12	11:07	12:37		むつ自動車学校前	8:13	11:08	12:38		アツギナイロ前	8:14	11:09	12:39		下北駅前	8:15	11:10	12:40		サンデーむつ中央店前	8:17	11:12	12:42		合同庁舎前	8:18	11:15	12:45		むつ市役所前	8:19	11:16	12:46		公済会薬局前	8:20	11:17	12:47		むつ総合病院前	8:21	11:18	12:48		小川町二丁目	8:23	11:20	12:50		消防署前	8:24	11:21	12:51		むつバスターミナル	8:28	11:25	12:55	
むつ病院・中央クリニック循環線 むつ病院～栄町～下北駅～中央クリニック廻り 循環線																																																																																																					
行き先	栄・中央	栄・中央	栄・中央																																																																																																		
停留所/便数	●1	●2	●3																																																																																																		
むつバスターミナル	8:05	11:00	12:30																																																																																																		
消防署前	8:07	11:02	12:32																																																																																																		
小川町二丁目	8:08	11:03	12:33																																																																																																		
むつ総合病院前	8:10	11:05	12:35																																																																																																		
公済会薬局	8:11	11:06	12:36																																																																																																		
栄町	8:12	11:07	12:37																																																																																																		
むつ自動車学校前	8:13	11:08	12:38																																																																																																		
アツギナイロ前	8:14	11:09	12:39																																																																																																		
下北駅前	8:15	11:10	12:40																																																																																																		
サンデーむつ中央店前	8:17	11:12	12:42																																																																																																		
合同庁舎前	8:18	11:15	12:45																																																																																																		
むつ市役所前	8:19	11:16	12:46																																																																																																		
公済会薬局前	8:20	11:17	12:47																																																																																																		
むつ総合病院前	8:21	11:18	12:48																																																																																																		
小川町二丁目	8:23	11:20	12:50																																																																																																		
消防署前	8:24	11:21	12:51																																																																																																		
むつバスターミナル	8:28	11:25	12:55																																																																																																		



モビリティマネジメント教育の実施	
実施主体	市町村、商工団体・観光団体、交通事業者
現況分析	<ul style="list-style-type: none"> ・住民のほとんどが自動車運転免許を有し、20歳以上の2人に1人が自家用車を保有している ・通勤目的で公共交通機関を利用している人はごくわずである。 ・若年層（40歳台以下）は将来公共交通がなくなる可能性があることについて危機感が無い・
戦略	モビリティマネジメントの普及
施策	<ul style="list-style-type: none"> ・小中学校でのモビリティマネジメント教育（公共交通の必要性と維持に関する教育）の実施 ・エコ通勤の促進（行政関係者が率先して公共交通を利用する）

●各年齢層別公共交通機関維持の意識（アンケート集計結果）



●モビリティ・マネジメント等を通じた公共交通機関利用速に向けた取組み事例（大分市）

データ


- ・まずは行政職員から取組みをはじめるといふ考えにもとづき、平成 19 年に大分市役所内で都市交通対策課が健康課および環境対策課とプロジェクトチームを立ち上げ、市職員を対象としたモビリティ・マネジメントを実施、市職員にかしこいクルマの使い方を考えてもらう「大分市かしこいクルマの使い方を考えるプロジェクト」アンケートの実施、自動車通勤の市職員に対して公共交通等への転換を呼びかける「ヘルシー&エコ通勤ウィーク」の実施ほか、ポスター掲示などで市職員への啓発に取り組んでいる。
- ・大分市内のバス事業者毎に異なっていたバスの系統番号を、全バス事業者共通の系統番号に統一し、公共交通マップを作成した。市内全世帯（約 19 万世帯）にこの公共交通マップを配布し、目的地までの乗り継ぎや時刻表をパソコンや携帯電話で無料検索できる「バスナビ大分」のサービスを提供している。



※モビリティ・マネジメントとは個人個人の移動（モビリティ）が社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通施策である。

（参照）財団法人運輸政策研究機構「公共交通支援センター」

情報の発信	
実施主体	市町村、商工団体・観光団体、地域住民、交通事業者
現況分析	<ul style="list-style-type: none"> ・青森県、むつ市、交通事業者等がホームページで路線案内、時刻、運賃等に関する情報を提供している。 ・他事業者との乗継に関する情報が入手しづらい。
戦略	情報発信方法の改善
施策	<ul style="list-style-type: none"> ・下北地域全域を網羅した共通時刻表や公共交通マップの作製 ・図や写真を活用した案内の充実
データ	<ul style="list-style-type: none"> ・ 情報提供の実施例 <div data-bbox="284 952 1332 1691" data-label="Figure"> <p>図. 京丹後市内の公共交通路線網（実際の地図を縮小した）</p> </div> <p>出典：第4版 京丹後市バス・鉄道・空港時刻表</p>

情報提供の高度化	
実施主体	市町村、商工団体・観光団体、地域住民、交通事業者
現況分析	<ul style="list-style-type: none"> ・青森県、むつ市、交通事業者等がホームページで路線案内、時刻、運賃等に関する情報を提供している。 ・他事業者との乗継に関する情報が入手しづらい。 ・仙台や東京では駅や観光物産館以外で下北地域の情報入手は困難である。
戦略	情報発信方法の改善、高度化
施策	<ul style="list-style-type: none"> ・行政、各交通事業者のホームページの改善 ・仙台市内や東京都内を走行しているバスや電車の車体に観光 PR 用ラッピング広告を掲出
データ	<p>●ラッピングバスの事例 (特急わっかない号)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・デザイン公募し、観光PRとして各市町村の魅力をデザインしたラッピングバスを運行させている。  <p>図 特急わっかない号</p>

3. 5 連携計画推進体制等

3. 5. 1 計画期間

平成23～27年度の5ヶ年間の計画期間とする。

3. 5. 2 計画実施スケジュール

区分	施策	実施主体	実施スケジュール			
			H23	H24	H25	H26以降
幹線交通と域内交通の接続改善	航路と陸路の接続改善	◎△→	————→	————→	————→
	停留所および航路乗り場案内の充実	◎△→	————→	————→	————→
JRバスと下北交通バスの乗継改善	停留所名の統一	◎△→	————→	————→	————→
	停留所案内の充実	◎△→	————→	————→	————→
	停留所の集約の検討	◎△→→	————→	————→
停留所の改善	停留所名の改善	◎△→→	————→	————→
	停留所案内の充実	◎△→	————→	————→	————→
ターミナルの改善・連携	ターミナルの集約の推進	◎△→→	————→	————→
	ターミナル間の連携強化	◎△→	————→	————→	————→
長距離路線の改善	①長距離路線の分割の検討	◎△□→→	————→	————→
	②主要目的地への直通便の強化	◎○△ □→	————→	————→	————→
モビリティマネジメント教育の実施	小中学校でのMM教育の実施	◎△→	————→	————→	————→
	エコ通勤の促進	◎○□→	————→	————→	————→
情報の発信	公共交通マップの作成	◎○△ □→	————→	————→	————→
情報提供の高度化	ホームページの改善	◎○△→	————→	————→	————→
	観光PR用ラッピングバスの運行	◎○→	————→	————→	————→

※凡例：◎市町村、○商工団体・観光団体、□地域住民、△交通事業者、◇その他

.....→ 検討・調整・準備、————→ 実施

3. 5. 3 法定協議会の充実強化

協議会に参加していない福祉団体・教育機関等に対して、必要に応じて協議会への参加を依頼する。

3. 5. 4 ワーキンググループの設置

協議会の構成団体を中心となり事業を推進していくが、協議会に参加していない鉄道・バス・タクシー等の公共交通事業者や事業を行う上で連携が必要となる大規模小売店等の集客施設とは、個別に事業の実施・進め方等について検討・調整することとするが、多数の関係者との調整が必要な事項についてはワーキンググループの設置も検討する。

3. 5. 5 実務担当者の配置

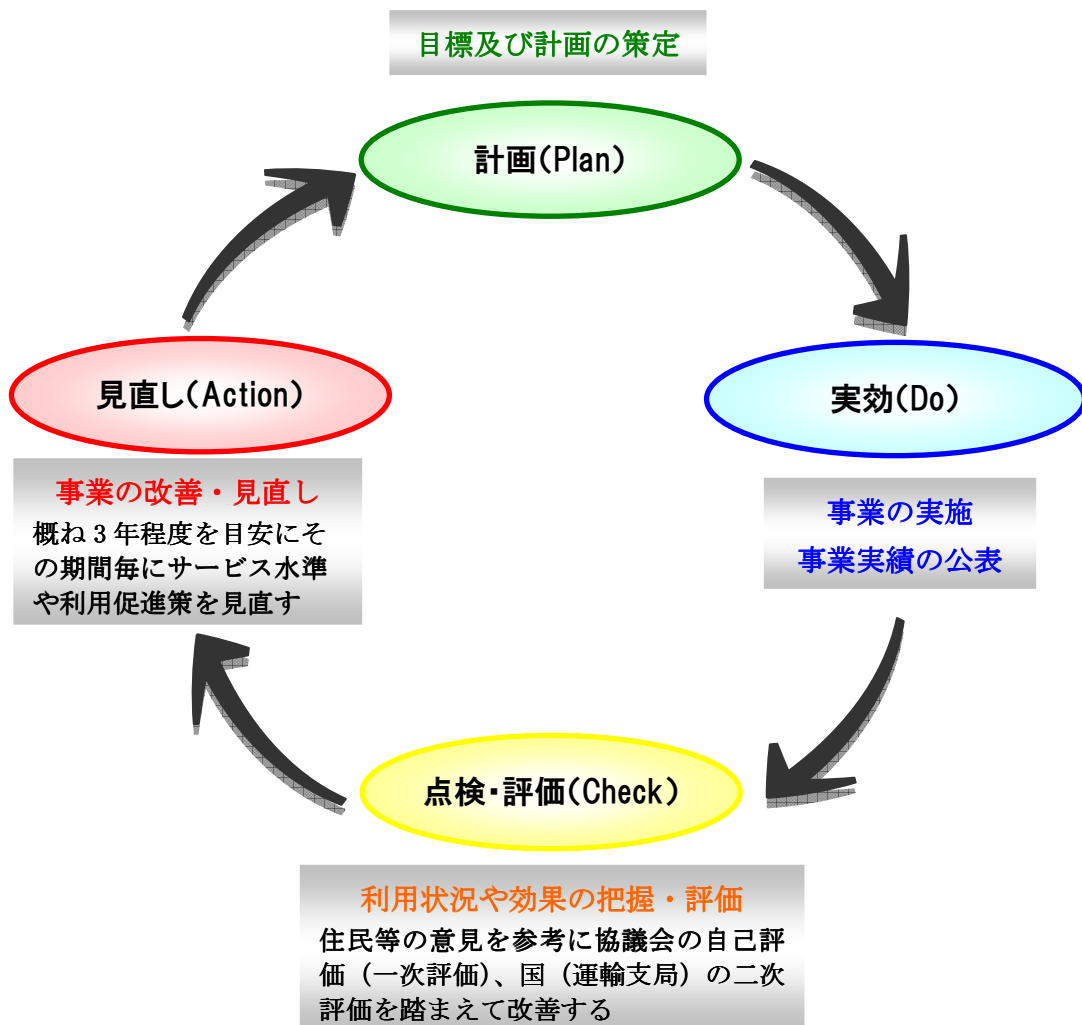
協議会委員のほか、委員の推薦団体に実務担当者を置き、個別事業の調整等を円滑に進める。

3. 6 フォローアップ計画等

連携計画・事業はP D C Aサイクルにより見直しを行い、改善を積み重ね、ブラッシュアップを図る。その際には、事業実績等を公表し、住民等の意見も参考とすることとする。

なお、国の補助対象事業については、協議会の自己評価(一次評価)に加え、国(運輸支局)において二次評価が行われるので、その結果も踏まえて改善していくこととする。

また、目標値については、その達成度を基に、概ね3年を目安に再検討することとし、併せて事業項目についてもスクラップ&ビルトにより再構築する。



※「P D C A サイクル」とは、プロジェクトの実行に際し「計画をたて(Plan)、実行し(Do)、その評価(Check)にもとづいて改善(Action)を行うという工程を継続的に繰り返す」仕組み(考え方)である。

図 P D C Aサイクル(概念図)

資料編

移動実態アンケート

1. 調査概要

(1) 目的

下北地域内の住民の移動実態及び生活交通ニーズ、そのうち、公共交通が担うべき生活交通ニーズ等を把握するとともに、特に、通勤・通学の他にも通院・買物・私事等の生活交通の実態を調査し、地域住民が公共交通機関を生活の中で「どのように利用」し、また「なぜ利用しないのか」という、既存のデータからは分かり得ない実態を把握し、公共交通機関の需要喚起策の基礎データとすることを目的とする。

(2) ねらい

- ① 公共交通機関の利用者・非利用者の交通利用実態を把握するとともに、求められるサービス改善を把握する。
- ② 特に公共交通機関を利用していない住民も調査の対象とし、利用していない理由やサービス改善に対する要望を検討・分析する。

(3) 内容

以下にアンケート調査の対象者・主旨・内容を示す。

名称	対象者	主旨	内容
移動実態アンケート	下北地域の住民	<ul style="list-style-type: none">・利用者、非利用者の交通機関利用実態、サービス改善による利用意向・現在、公共交通機関を利用していない住民の利用していない理由やサービス改善に対する要望	<ul style="list-style-type: none">○性別、年齢、住所、職業、勤務先、自動車利用環境、送迎環境○日常の市町村を跨ぐ外出頻度、目的、利用交通手段、所要時間等○公共交通機関の非利用理由○公共交通機関へのサービス改善施策

(4) 実施方法等

1) 調査対象範囲

下北地域の全域を対象とした。対象地域の総人口は約8万3千人であり、総世帯数は約3万6千世帯である。このうち、15歳以上の人口は約7万2千人であり、1世帯当たり平均約2人の居住となる。また、むつ市は広域なため、むつ地区、大畑地区、川内地区、脇野沢地区の4地区に細分化し、調査を実施した。



図 アンケート調査対象地域

アンケート調査対象地域の人口及び世帯数

対象地域	総人口 (人)	15歳以上人口 (人)	世帯数 (世帯)	1世帯当たり15歳以上人員 (人)
むつ市	64,247	55,711	28,849	1.9
大間町	6,210	5,323	2,483	2.1
東通村	7,403	6,520	2,725	2.4
風間浦村	2,475	2,232	1,033	2.2
佐井村	2,494	2,238	1,039	2.2
計	82,829	72,024	36,129	2.0

2) 調査票の配布票数

配布および回収方法の違いにより回収率が異なると考えられるため、以下の2通りとした。

① むつ市むつ地区 (大湊地区+田名部地区)

むつ市むつ地区の15歳以上人口は41,994人(平成21年9月末現在)であり、

抽出率を 1%とすると標本数（＝目標回収票数）は 420 人（票）となる。標本数を回収するためには、予想回収率を 20%と設定した場合に 2,100 票の配布が必要となる。むつ市の一世帯当たりの平均人員が 2 人であることから一世帯当たりに 2 票を配布した。配布世帯数は約 1,050 世帯となる。

表 アンケート配布世帯数、及び配布票数

調査圏域	㉑15 歳以上人口	㉒標本数 [㉑×1%]	㉓予想 回収率	㉔配布票数 [㉒÷㉓]	㉕配布世帯数 [㉔÷2 票]
むつ市 むつ地区	41,994 人	420 票	20%	2,100 票	1,050 世帯

出典：データむつ 2010

② むつ市(大畑地区、川内地区、脇野沢地区)、大間町、東通村、風間浦村、佐井村

人口の多い地区・集落のみの移動実態を把握するのではなく、下北地域全域の住民の移動実態を把握するために各集落から満遍なく、標本を採取した。そのため、各集落の総世帯数の 5%に対して調査票を配布した（5%が 10 世帯に満たない場合は、集落に最低 10 世帯に配布するよう、修正する）。下北地域のむつ市むつ地区を除いた地域の一世帯当たりの平均人員が 2 人であることから一世帯当たりに 2 票を配布した。

表 アンケート配布世帯数、及び配布票数

調査圏域	㉑集 落 数	㉒配布世帯数 [総世帯数× 5%]	㉓配布世帯数 (最低 10 票 配布)	㉔配布票数 [2 票×㉓]	㉕予想 回収率	㉖標本数 (＝目標 回収票数) [㉓×㉔]
むつ市 大畑地区	24	179 世帯	272 世帯	544 票	40%	218 票
むつ市 川内地区	26	107 世帯	265 世帯	530 票	40%	212 票
むつ市 脇野沢地区	19	43 世帯	190 世帯	380 票	40%	152 票
大間町	3	252 世帯	252 世帯	504 票	40%	202 票
東通村	29	137 世帯	321 世帯	642 票	40%	257 票
風間浦村	4	52 世帯	59 世帯	118 票	40%	47 票
佐井村	9	63 世帯	106 世帯	212 票	40%	85 票
計	114	833 世帯	1,465 世帯	2,930 票		1,172 票

3) 調査対象者への配布方法

① むつ市むつ地区（大湊地区+田名部地区）

住民基本台帳からむつ地区の下表の世帯数を抽出し郵送配布した。

表 むつ市むつ地区の町内別抽出世帯数

町名	抽出する世帯数	町名	抽出する世帯数
本町	2	金曲三丁目	14
田名部町	5	大曲一丁目	17
柳町一丁目	8	大曲二丁目	4
柳町二丁目	13	大曲三丁目	3
柳町三丁目	15	一里小屋、南那古平、清平	7
柳町四丁目	15	名古平	1
新町	56	南関根	7
横迎町一丁目	20	北関根	8
横迎町二丁目	19	高梨	1
上川町	20	水川目	1
小川町一丁目	30	美付、浜関根	6
小川町二丁目	17	出戸	3
栗山町	12	川代	4
女館	7	鳥沢	8
尻釜	1	新田	1
宮ノ後	1	上新田、大室平	5
権山	4	金谷沢	4
赤坂	13	神山、二又	1
土手内	11	今泉	1
斗南丘	3	石蔵平、奥内	6
最花	3	浜奥内	3
品ノ木	22	近川	13
酪農	1	中野沢	7
岩菜、松山町	17	中野沢開拓	1
緑ヶ丘	15	山田町	31
十二林	7	浜森町	14
美里町	3	荒川町	13
長坂	1	真砂町	1
金谷一丁目	18	文京町	21
金谷二丁目	12	旭町	22
金谷団地	1	並川町	21
中央一丁目	5	大平町	32
中央二丁目	21	大湊新町	25
越葉沢	1	大湊浜町	14
海老川町	35	大湊上町	15
昭和町	28	川守町	24
緑町	23	宇田町	15
下北町	20	桜木町	31
仲町	32	宇曾利川	4
若松町、港町	16	堺田	1
南町	10	新城ヶ沢	6
赤川町	4	城ヶ沢	4
松原町	5	泉沢	2
南赤川町	1	永下	1
菅生町一丁目	7	近沢	1
菅生町二丁目	10	角違	4
金曲一丁目	28	田名部地区小計	756
金曲二丁目	12	大湊地区小計	302
		計	1,058

田名部地区
756 世帯

大湊地区
302 世帯

※複数の町名が記載されている場合の複数町内あわせた合計の世帯数

② むつ市(大畑地区、川内地区、脇野沢地区)、大間町、東通村、風間浦村、佐井村

各集落の最低 10 世帯に対して配布できるよう広報紙に挿み、各地区の行政連絡員（大間町は町内会）が広報紙と一緒に配布した（各集落の配布世帯は無作為抽出）。

4) 調査票の回収方法

① むつ市むつ地区（大湊地区+田名部地区）

郵送回収

② むつ市（大畑地区、川内地区、脇野沢地区）、大間町、東通村、風間浦村、佐井村

各地区の行政連絡員（大間町は町内会）が直接回収

5) 配布・回収期間

調査圏域	配布日	回収日
むつ市むつ地区	11月25日	12月15日
むつ市大畑、川内、脇野沢地区	12月1日	12月15日
大間町	12月1日	12月15日
東通村	12月1日	12月15日
風間浦村	12月1日	12月15日
佐井村	12月1日	12月15日

6) 調査票

(この調査票はむつ地区用)

下北地域の公共交通に関するアンケート 調査票

質問1

「下北地域の公共交通に関するアンケート ご協力をお願い」の裏面にある説明書きを読んでからお答えください。

次の(1)、(2)の時期に当地域内の市町村(地区)の境を越えて移動(外出)したことがある方は、最も多く行った場所、その場所へ行った目的と回数を1つずつ選んで番号に○をつけてください。また、そのとき利用した全ての交通手段を選んで番号に○をつけてください。

(1) 今年の8月から10月まで

(この期間に移動(外出)をしなかった方は(2)へ進んでください)

①最も多く行った場所

- | | | | |
|-----------------------|------------|-------------|--------|
| 1. むつ市大畑地区 | 2. むつ市川内地区 | 3. むつ市脇野沢地区 | |
| 4. 大間町 | 5. 東通村 | 6. 風間浦村 | 7. 佐井村 |
| 8. その他(具体的にお書きください:) | | | |

②その場所へ行った目的

- | | | |
|-----------------------|-------|-------------|
| 1. 通勤(パート、アルバイト含む) | 2. 通学 | 3. 仕事(通勤以外) |
| 4. 買い物 | 5. 通院 | 6. 知人・親戚に会う |
| 7. その他(具体的にお書きください:) | | |

③その場所へ行った回数(その場所へ行った目的が「通勤(パート、アルバイト含む)」または「通学」の方は④に進んでください)

- | | | | |
|-----------------------|------------|-----------|------------|
| 1. 週に2回以上 | 2. 週に1回くらい | 3. 月に2~3回 | 4. 月に1回くらい |
| 5. その他(具体的にお書きください:) | | | |

④そのとき利用した交通手段

- | | | | | |
|--------------|------------|---------|---------|-----------------------|
| 1. 自動車(自ら運転) | 2. 自動車(送迎) | 3. 路線バス | 4. 送迎バス | |
| 5. タクシー | | | | 6. その他(具体的にお書きください:) |

(2) 今年の11月から12月まで(これからの予定も含みます)

(この期間に移動(外出)をしなかった(予定のない)方は質問2へ進んでください)

①最も多く行った場所

- | | | | |
|-----------------------|------------|-------------|--------|
| 1. むつ市大畑地区 | 2. むつ市川内地区 | 3. むつ市脇野沢地区 | |
| 4. 大間町 | 5. 東通村 | 6. 風間浦村 | 7. 佐井村 |
| 8. その他(具体的にお書きください:) | | | |

②その場所へ行った目的

- | | | |
|-----------------------|-------|-------------|
| 1. 通勤(パート、アルバイト含む) | 2. 通学 | 3. 仕事(通勤以外) |
| 4. 買い物 | 5. 通院 | 6. 知人・親戚に会う |
| 7. その他(具体的にお書きください:) | | |

③その場所へ行った回数(その場所へ行った目的が「通勤(パート、アルバイト含む)」または「通学」の方は④に進んでください)

- | | | | |
|-----------------------|------------|-----------|------------|
| 1. 週に2回以上 | 2. 週に1回くらい | 3. 月に2~3回 | 4. 月に1回くらい |
| 5. その他(具体的にお書きください:) | | | |

④そのとき利用した交通手段

- | | | | | |
|--------------|------------|---------|---------|-----------------------|
| 1. 自動車(自ら運転) | 2. 自動車(送迎) | 3. 路線バス | 4. 送迎バス | |
| 5. タクシー | | | | 6. その他(具体的にお書きください:) |

記入が終わったら裏面へ進んでください。

質問2

「下北地域の公共交通に関するアンケート ご協力をお願い」の裏面にある説明書きを読んでからお答えください。

現在、60歳以上の方のみお答えください。(60歳未満の方は質問3へ進んで下さい。)

あなたが30～40歳代の頃を思い出してください。当地域内の市町村(地区)を越える移動(外出)をするときに利用した交通手段のうち、多かったものから順に3つまで選んでその番号を下の回答欄に記入してください。「その他」を選んだときは回答欄に「7」と記入した後、その下の枠内に具体的にお書きください。

1. 自動車(自ら運転) 2. 自動車(送迎) 3. 路線バス 4. 送迎バス
5. タクシー 6. 鉄道(大畑線) 7. その他

(回答欄)

1番多かったもの	2番目に多かったもの	3番目に多かったもの

「その他」の内容を具体的にお書きください：

記入が終わったら質問4へ進んでください。

質問3

現在、60歳未満の方のみお答えください。

冒頭にも書きましたが、このままの状況が続くと近い将来(例えば10年以内に)、この地域から公共交通がなくなる可能性もあります(そのときあなたは今よりも年齢を重ねています)。公共交通をなくさないためには、公共交通を利用することが不可欠です。このことについてどのようにお考えですか。考えに近いものを1つ選んで番号に○をつけてください。

- | |
|---|
| <p>1. この地域から公共交通がなくなると生活に困るので積極的に利用する</p> <p>2. 公共交通を残すために利用する機会を増やす(例：自動車を5回利用するうち1回は公共交通を利用する)</p> <p>3. 誰かが公共交通を残すために行動すると思うので特に何もしない</p> <p>4. 公共交通がなくなっても不便と感じないので特に何もしない</p> <p>5. その他(具体的にお書きください：)</p> |
|---|

記入が終わったら質問4へ進んでください。

質問4

下北地域が暮らしやすく、より元気になるために公共交通がどのようになったら良いかご意見をお聞かせください。

記入が終わったら質問5へ進んでください。

質問5

あなた自身についてお答えください。

①性別	1. 男性	2. 女性	
②年齢	1. 15～24歳 4. 45～54歳 7. 75歳以上	2. 25～34歳 5. 55～64歳	3. 35～44歳 6. 65～74歳
③住所	〒 <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> - <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>		
	むつ市 () ※町名までで結構です		
④職業	1. 会社員 4. 自営業 7. 無職	2. 公務員 (自衛隊) 5. 専業主婦 8. パート・アルバイト	3. 公務員 (自衛隊以外) 6. 学生 9. その他
⑤運転 免許	1. 自動車免許を保有 3. 運転免許を返納済	2. 原付免許、自動二輪免許のみを保有 4. 免許保有なし	
⑥自家 用車の 有無	1. 自分で自由に使える自動車がある 2. 家族等と共有で使える自動車がある 3. 自分は使わないが家族等が使う自動車がある 4. 自動車は持っていない → <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 5px;"> 移動手段がないため、外出を控えられた事がありますか? 1. よくある 2. たまにある 3. あまりない 4. ほとんどない 5. その他 () </div>		
⑦送迎 環境	1. 車での送迎を頼める家族がいる 2. 車での送迎を頼める近所の人がいる 3. 車での送迎を頼める人がいない → <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-top: 5px;"> 移動手段がないため、外出を控えられた事がありますか? 1. よくある 2. たまにある 3. あまりない 4. ほとんどない 5. その他 () </div>		

質問は以上です。ご協力いただき、ありがとうございました。

2. 調査結果

(1) 配布および回収状況

調査圏域	配布票数	回収票数	回収率
むつ市むつ地区	2,116	554	26.2%
むつ市大畑地区	544	437	80.3%
むつ市川内地区	530	419	79.1%
むつ市脇野沢地区	380	247	65.0%
大間町	504	280	55.6%
東通村	642	292	45.5%
風間浦村	118	65	55.1%
佐井村	212	162	76.4%
合計	5,046	2,456	48.7%

(2) 各市町村（地区）の集計結果

①むつ市むつ地区

●回答者属性

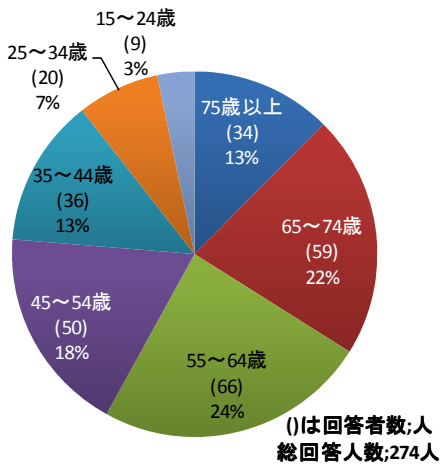


図 年齢別回答者数（男性）

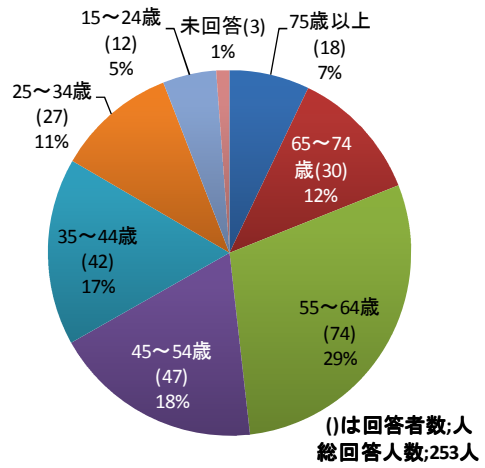


図 年齢別回答者数（女性）

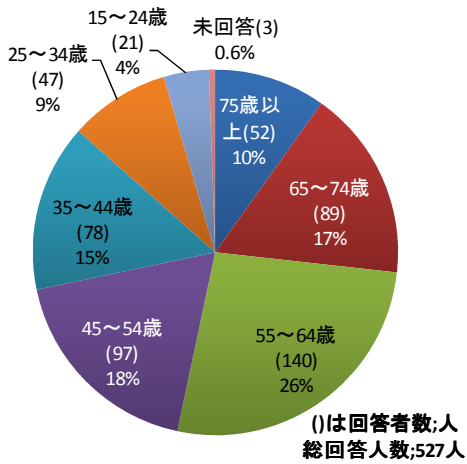


図 年齢別回答者数（男女計）

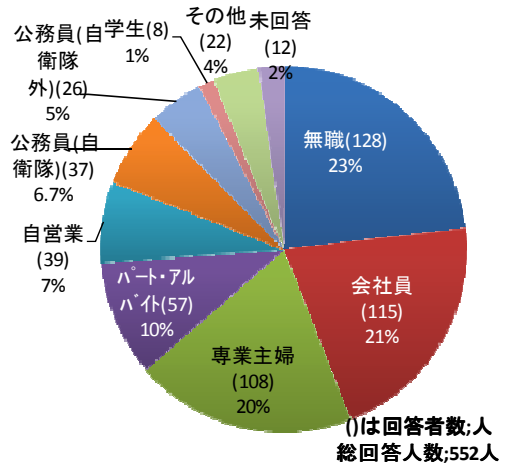


図 職業別回答者数

運転免許保有状況をみると全体で83%の人が自動車免許を保有している（平成22年全国平均63%）。

また、運転免許を返納した人は1%、運転免許を保有していない人は16%である。年齢別にみると25～54歳の免許保有率は90%以上、75歳以上の免許保有率は55%、運転免許返納率は6%である。

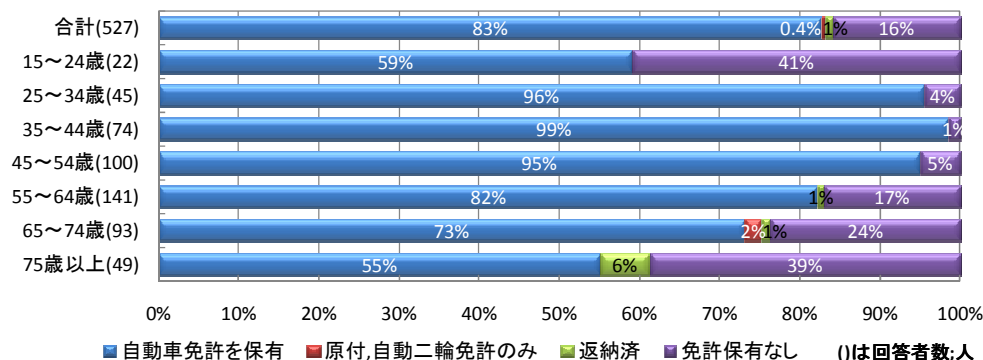


図 年齢別免許保有状況

自家用車保有状況は運転免許保有状況と同様の傾向を示している。年齢別にみると25～54歳の90%が「自分で自由に使える自動車がある」または「家族等と共有で使える自動車がある」と回答している。75歳以上では48%だが、「自分は使わないが家族等が使う自動車がある」と回答した人と合わせると83%になる。

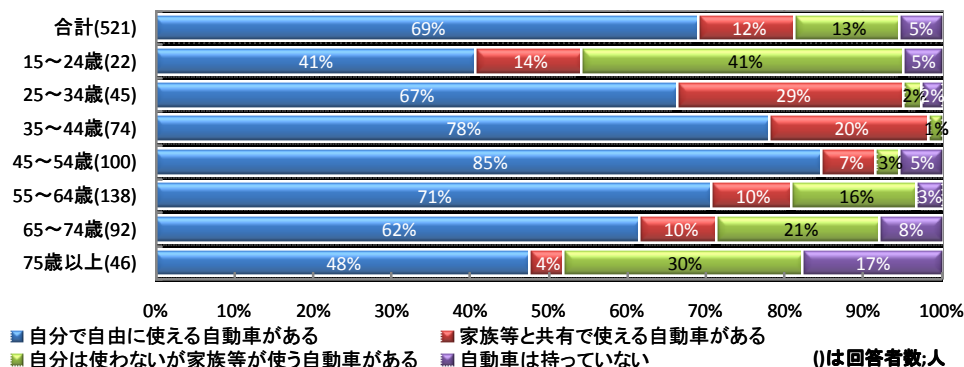


図 年齢別自家用車保有状況

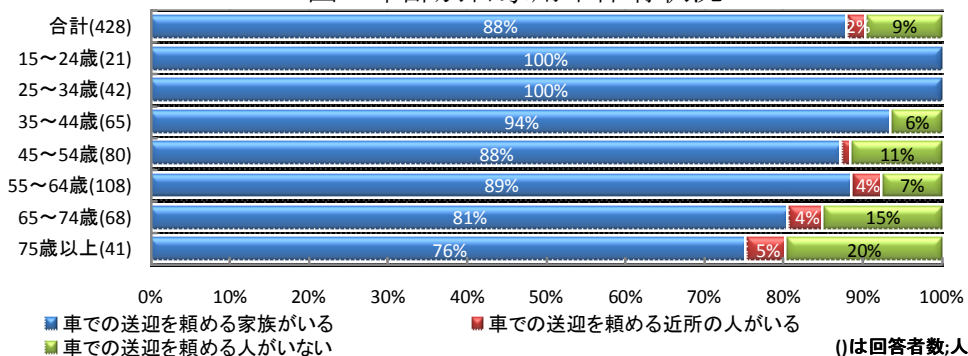


図 年齢別送迎環境

むつ市むつ地区住民の平成22年8月～10月中の市町村（地区）を跨ぐ移動はむつ市大畑地区と東通村が多く、その際の交通手段は自動車（自ら運転または送迎）が多い。

また脇野沢地区と風間浦村への移動は自動車以外の交通機関の利用が他と比べて多いが、佐井村への移動は自動車のみである。

（※下北地以外への移動の際の交通手段は下地域内での利用交通手段を指す。以下同様）

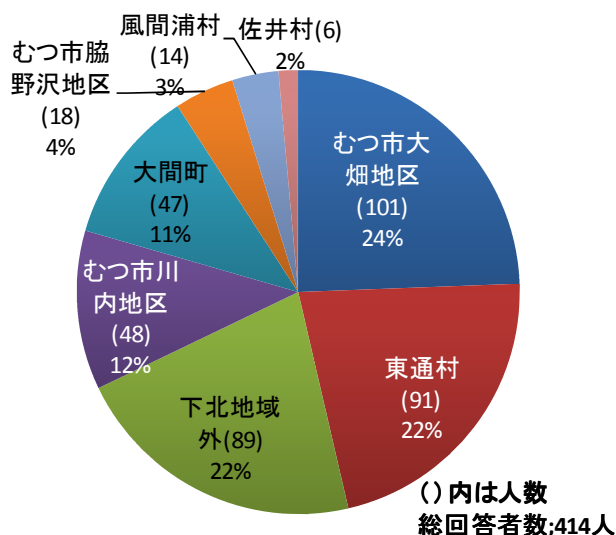


図 目的地別市町村を跨ぐ移動（平成22年8月～10月中）

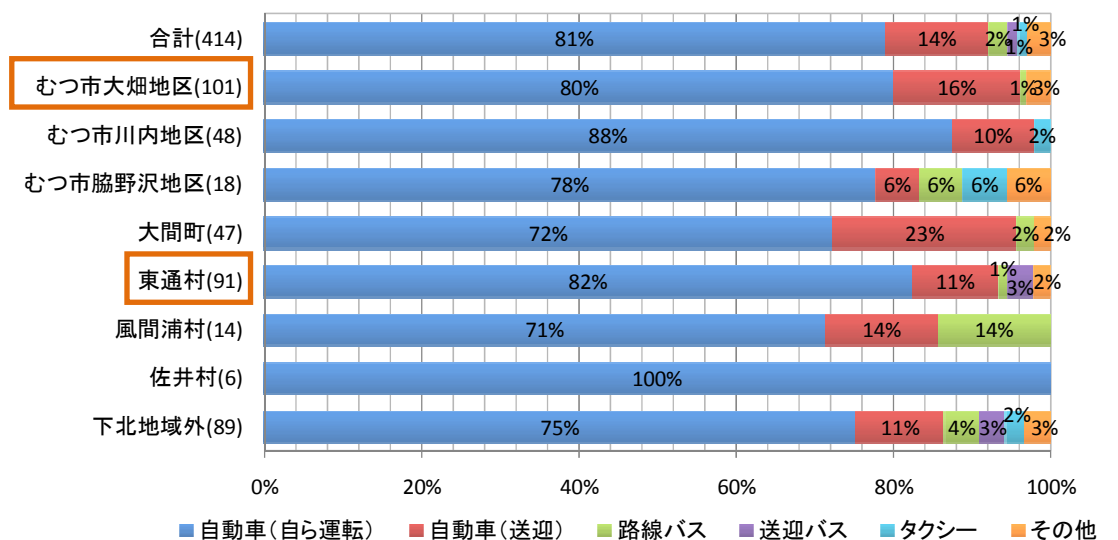


図 目的地別市町村を跨ぐ移動の際の交通手段の構成比（平成22年8月～10月中）

むつ市むつ地区住民の平成 22 年 11 月～12 月中の市町村（地区）を跨ぐ移動は 8 月～10 月中と同様にむつ市大畑地区と東通村が多く、その際の交通手段は自動車（自ら運転または送迎）が多い。

また風間浦村と佐井村への移動は自動車のみである。

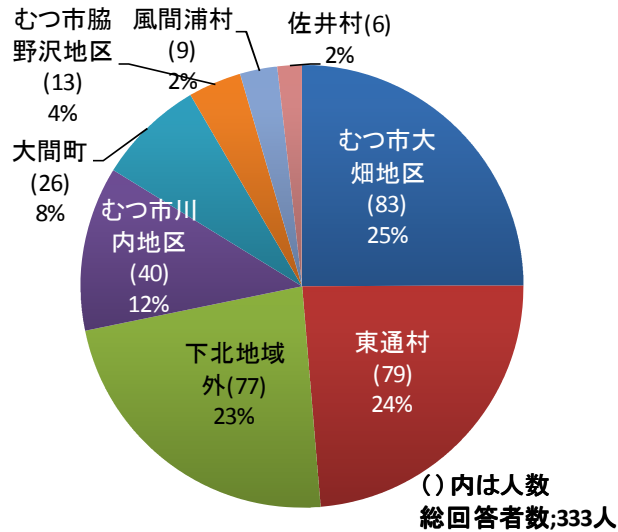


図 目的地別市町村を跨ぐ移動（平成 22 年 11 月～12 月中）

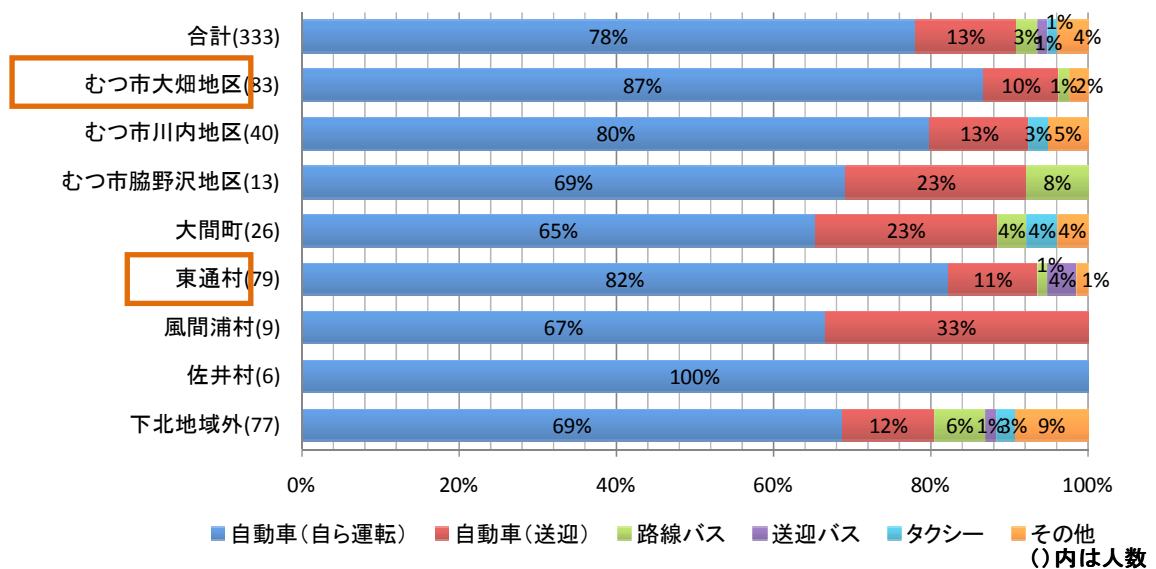


図 目的地別市町村を跨ぐ移動の際の交通手段の構成比（平成 22 年 11 月～12 月中）

むつ市むつ地区住民の市町村（地区）を跨ぐ移動の際の交通手段を年齢別にみると15～24歳、35～44歳では自動車（自ら運転、送迎）以外の利用はなく、運転免許保有率や自家用車保有率が他の年齢に比べて低い75歳以上では路線バスやタクシーの利用率が高い。

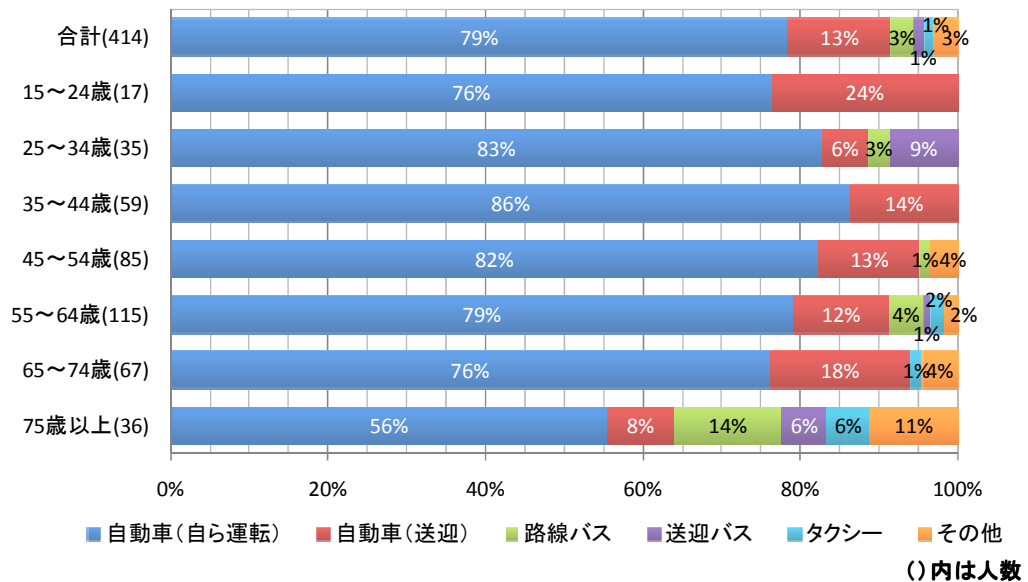


図 年齢別市町村を跨ぐ移動の際の交通手段（平成22年8月～10月中）

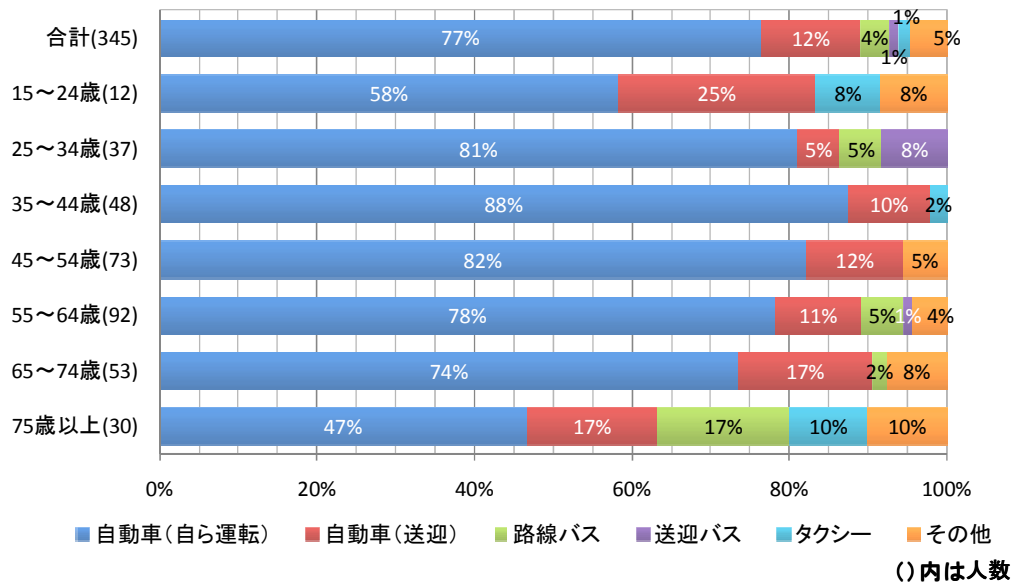


図 年齢別市町村を跨ぐ移動の際の交通手段（平成22年11月～12月中）

60 歳以上住民が過去（30～40 歳代）に市町村を跨ぐ移動の際によく利用した交通手段は自動車（自ら運転）、路線バスの順であった。

1 番多く利用した交通手段と平成 22 年 8 月～10 月中の交通手段を比較すると、路線バスが減少し自動車（自ら運転）が増加している。

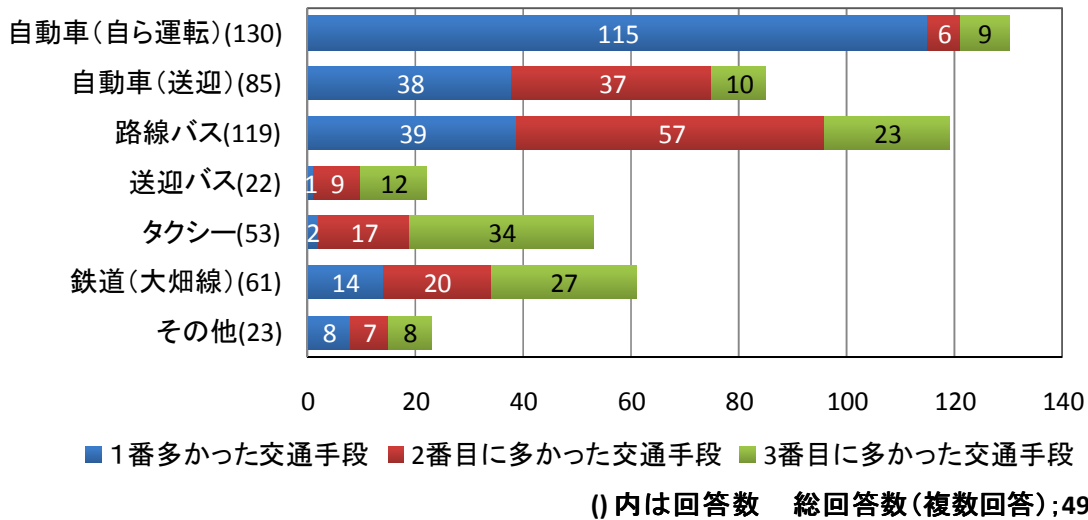
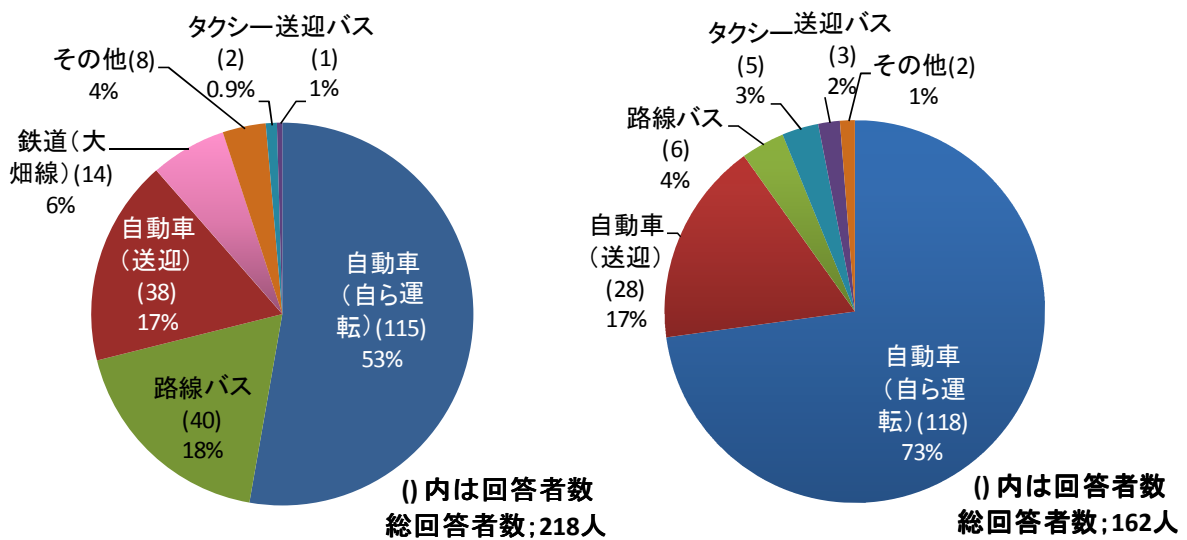


図 過去の市町村を跨ぐ移動の際の交通手段（60歳以上のみ回答）



(過去の1番多く利用した交通手段) (平成22年8~10月間の利用交通手段)

図 市町村を跨ぐ移動の際の交通手段の比較（60歳以上のみ回答）

●地域住民の意識

60歳未満住民の公共交通機関に対する意識（公共交通機関を維持するためにどう行動するか）をみると半数（50%）が「積極的に利用する」、「利用機会を増やす」と回答したが、27%の人は「特に何もしない」と回答した。

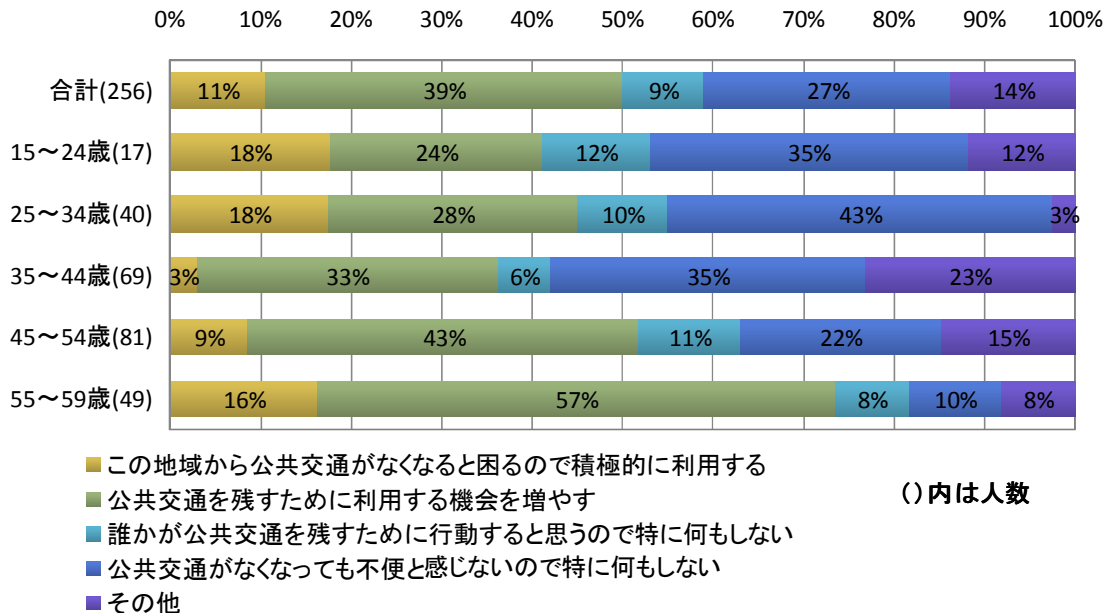


図 年齢別公共交通機関に対する意識（60歳未満のみ回答）

45～54歳の「その他」と回答した人の意識

- ・市営への切替、自治体が補助する等、最低限の公共交通を確保する。
- ・なくなると困るが、今は自家用車の方が便利で良いので、公共交通は利用しない。
- ・現在運行されているバスは大型で無駄が多いように感じるので、マイクロバスタイプ等の効率の良い手段を考える。

35～44歳の「その他」と回答した人の意識

- ・家族での外出や荷物を持って行く事が多いので、公共交通では不便だし料金もかかるので、自分での使用は難しいが、学生、年配の方はよく利用しているので全部なくなると困る。
- ・時間に追われて生活している為、現状のバスの本数・路線等では利用しにくく、目的地に着くことが出来ない。
- ・利用してみたいとは思いますが、子供がまだ小さく、鉄道に関しては遅れ・運休がよくあると聞き、なかなか利用する気にならない。
- ・公共交通を利用すると便利と思える公共交通にしてほしい。

むつ市大畑地区

●回答者属性

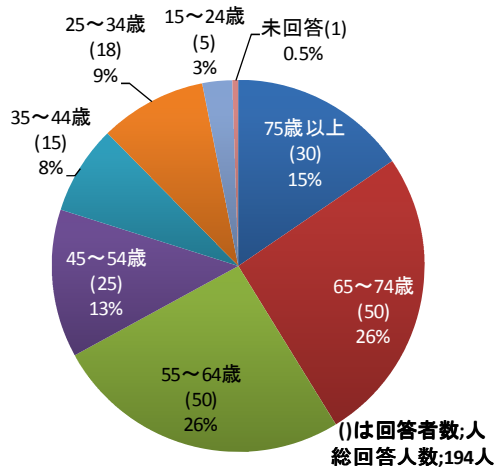


図 年齢別回答者数 (男性)

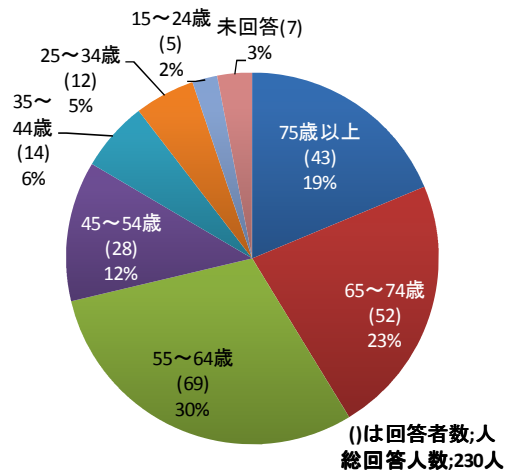


図 年齢別回答者数 (女性)

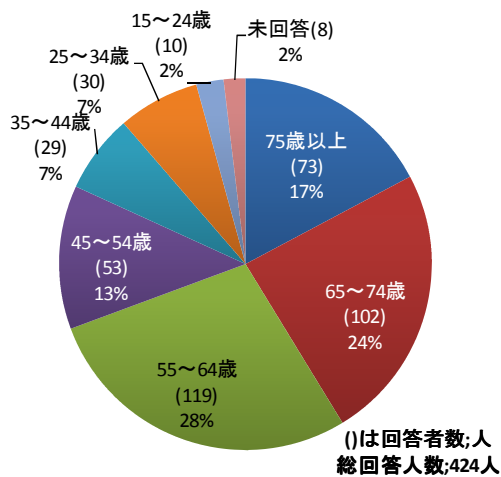


図 年齢別回答者数 (男女計)

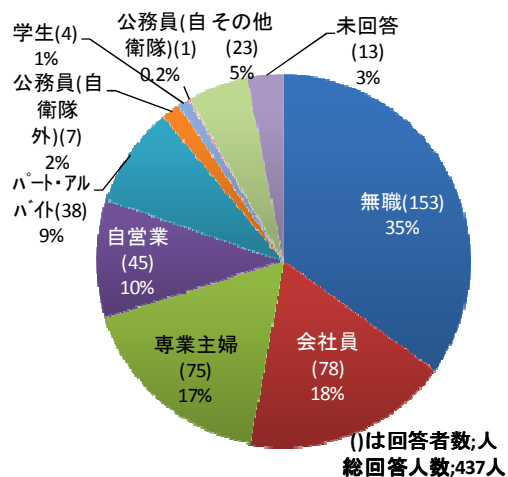


図 職業別回答者数

運転免許保有状況を見ると 69%の人が自動車免許を保有している。
 年齢別にみると 25～54 歳の免許保有率は 95%以上、75 歳以上の免許保有率は 29%、
 運転免許返納率は 5%である。

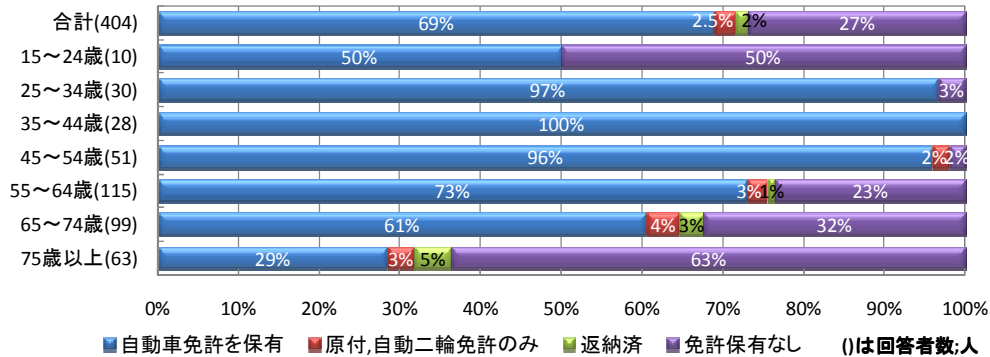


図 年齢別免許保有状況

自家用車保有状況は運転免許保有状況と同様の傾向を示している。年齢別にみると 25～54 歳では 90%以上が「自分で自由に使える自動車がある」または「家族等と共有で使える自動車がある」と回答している。75 歳以上では 24%だが、「自分は使わないが家族等が使う自動車がある」と回答した人と合わせると 64%になる。

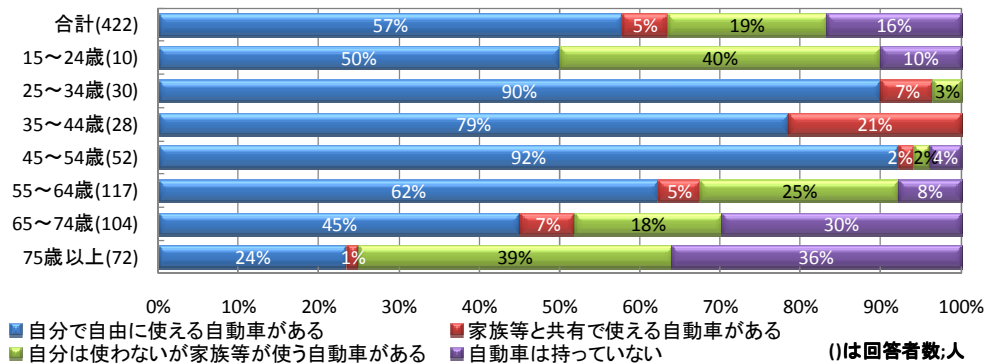


図 年齢別自家用車保有状況

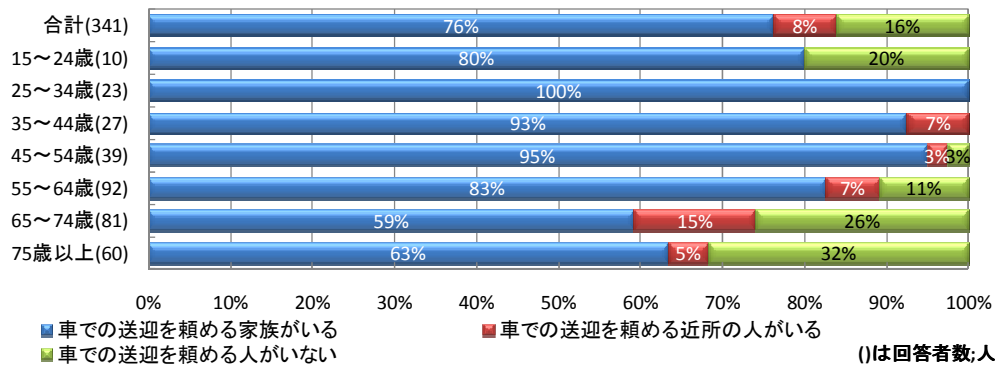


図 年齢別送迎環境

むつ市大畑地区住民の平成22年8月～10月中の市町村（地区）を跨ぐ移動はむつ市むつ地区（むつバスターミナル、下北駅周辺、大湊駅周辺含む）が圧倒的に多く、その際の交通手段はむつバスターミナル周辺へは65%が路線バスを利用しているが、その他は自動車（自ら運転または送迎）が多い。

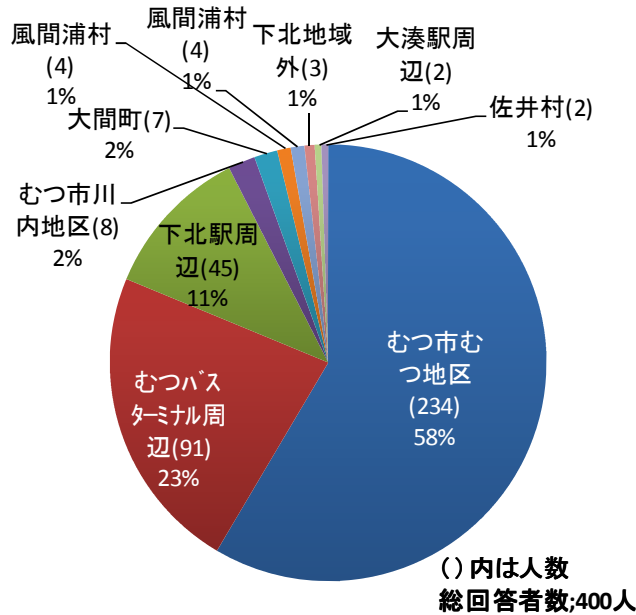


図 目的地別市町村を跨ぐ移動（平成22年8月～10月中）

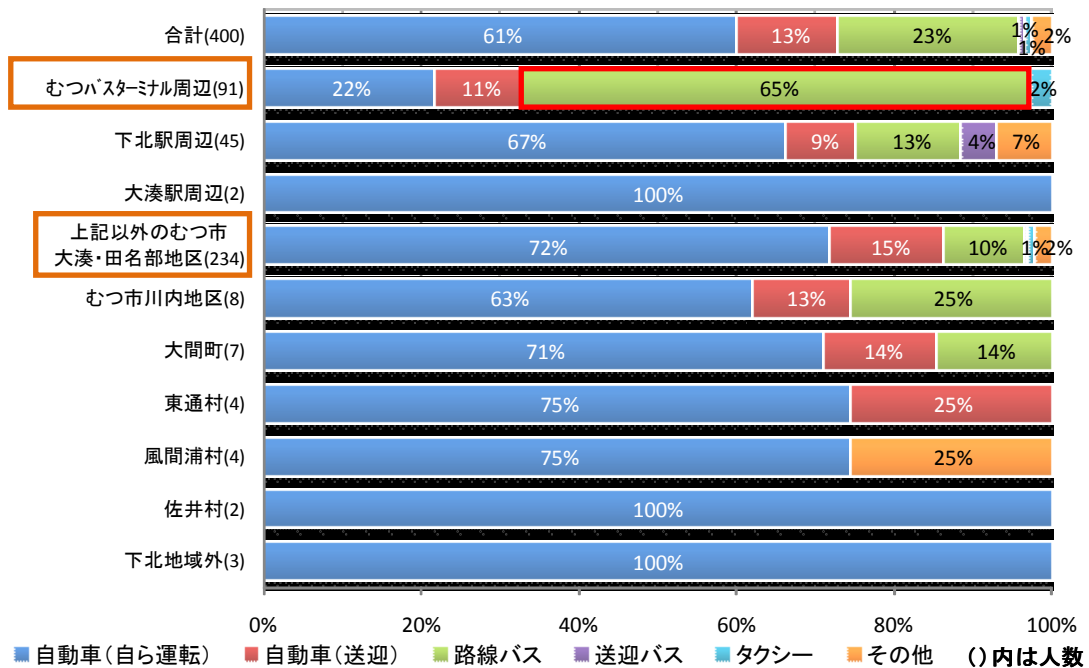


図 目的地別市町村を跨ぐ移動の際の交通手段の構成比（平成22年8月～10月中）

むつ市大畑地区住民の平成22年11月～12月中の市町村（地区）を跨ぐ移動は8月～10月中と同様にむつ市むつ地区が圧倒的に多く、その際の交通手段も同様の傾向である。

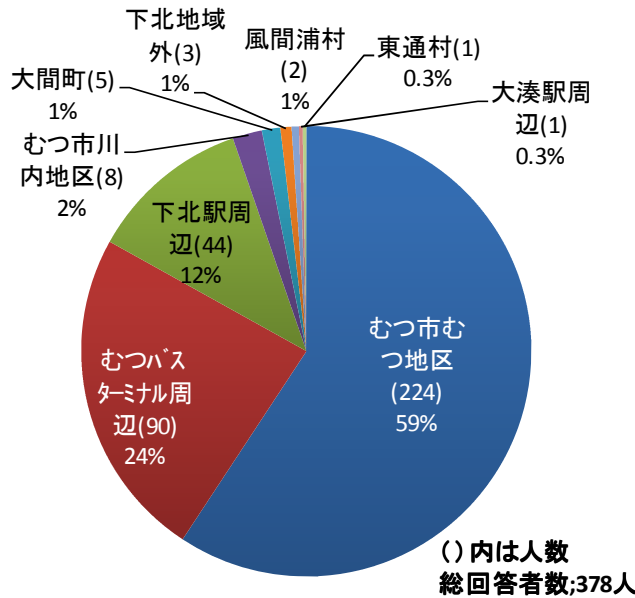


図 目的地別市町村を跨ぐ移動（平成22年11月～12月中）

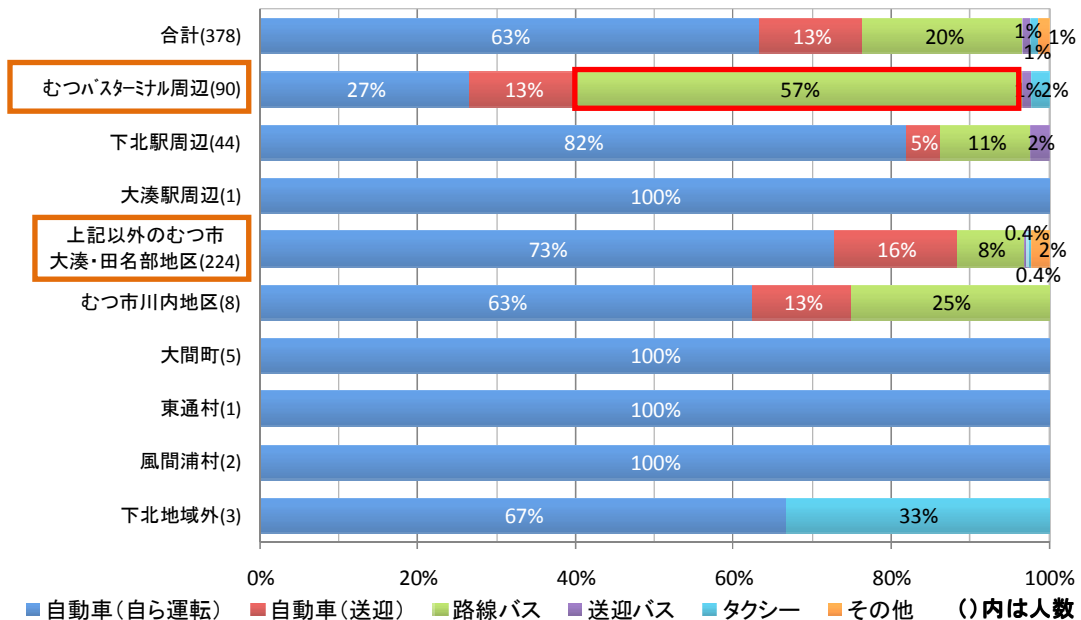


図 目的地別市町村を跨ぐ移動の際の交通手段の構成比（平成22年11月～12月中）

むつ市大畑地区住民の市町村（地区）を跨ぐ移動の際の交通手段を年齢別にみると若年層と65歳以上で路線バスが多い。若年層は通学目的、65歳以上は大畑地区からむつ地区へのバスの運行頻度が他の地区と比べて多く移動時間も短いためと考えられる。

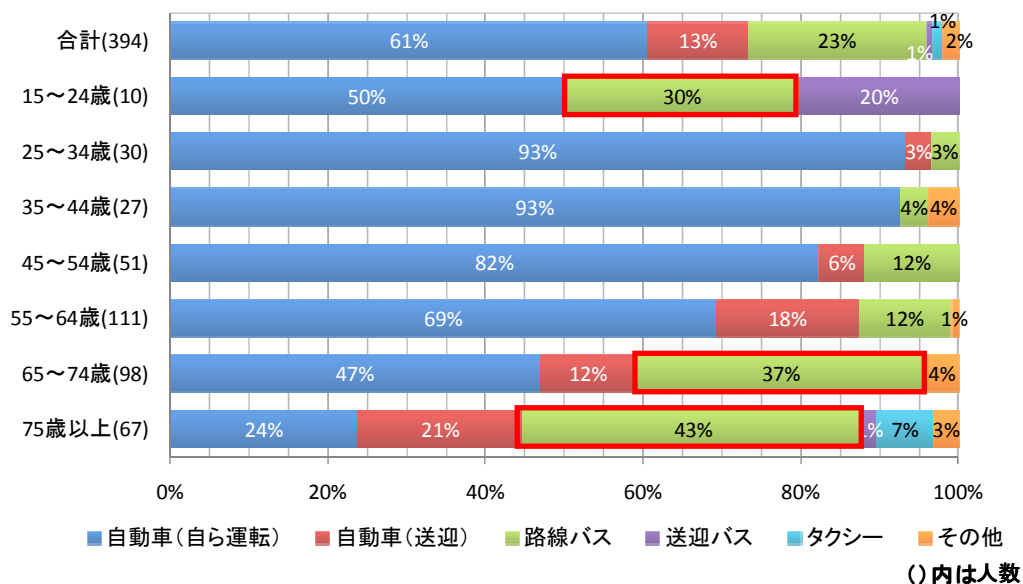


図 年齢別市町村を跨ぐ移動の際の交通手段（平成22年8月～10月中）

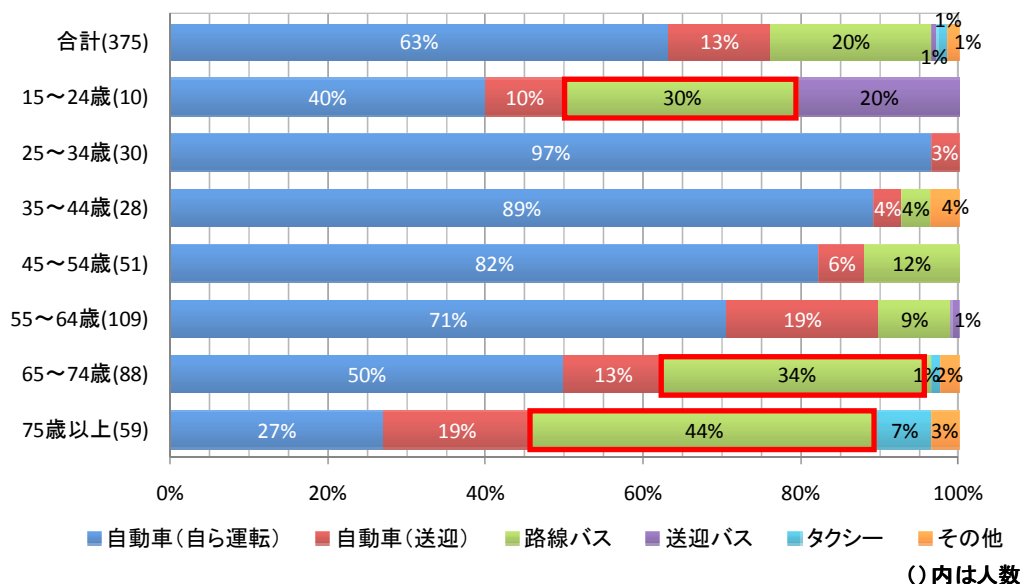
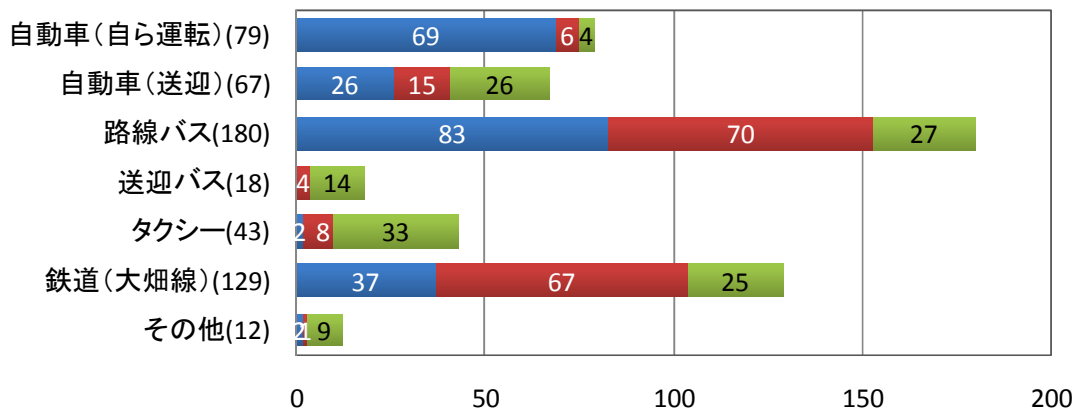


図 年齢別市町村を跨ぐ移動の際の交通手段（平成22年11月～12月中）

60 歳以上住民が過去に市町村を跨ぐ移動の際によく利用した交通手段は路線バス、鉄道（大畑線；平成 13 年 4 月 1 日廃止）の順であった。

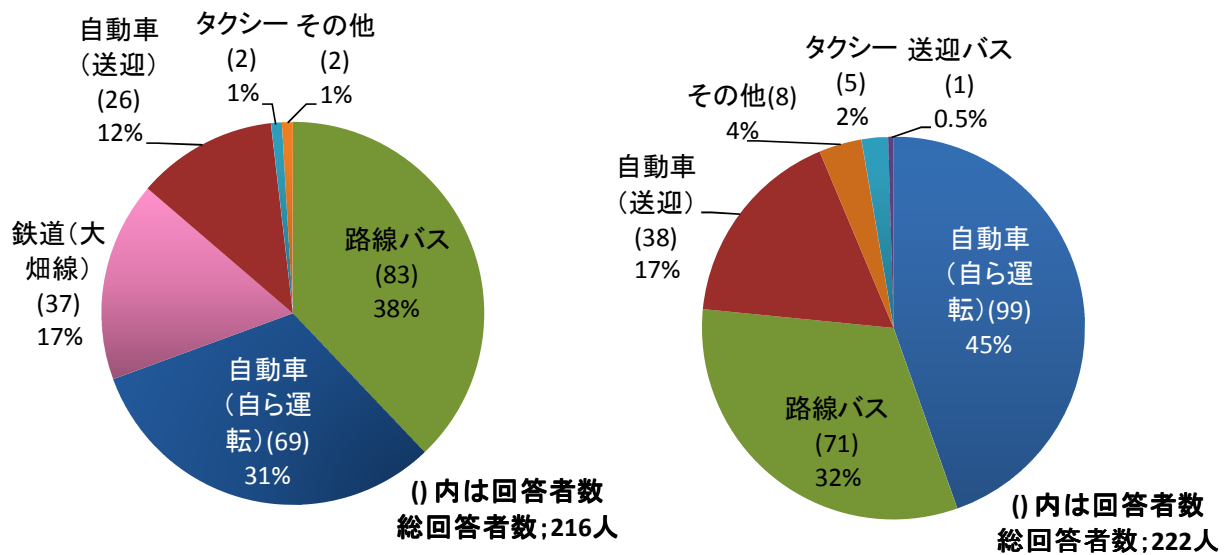
1 番多く利用した交通手段と平成 22 年 8 月～10 月中の利用交通手段を比較すると、路線バスはあまり減少しておらず、鉄道から自動車（自ら運転）に転換したと考えられる。



■ 1番多かった交通手段 ■ 2番目に多かった交通手段 ■ 3番目に多かった交通手段

()内は回答数 総回答数(複数回答);528

図 過去の市町村を跨ぐ移動の際の交通手段（60歳以上のみ回答）



(過去の1番多く利用した交通手段) (平成22年8~10月間の利用交通手段)

図 市町村を跨ぐ移動の際の交通手段の比較（60歳以上のみ回答）

●地域住民の意識

60歳未満住民の公共交通機関に対する意識をみると各年齢層で半数以上が「積極的に利用する」、「利用機会を増やす」と回答しており、特に15～24歳と市町村を跨ぐ移動では90%以上が自動車利用であった35～44歳は公共交通機関を維持することに高い意識を持っていると考えられる。

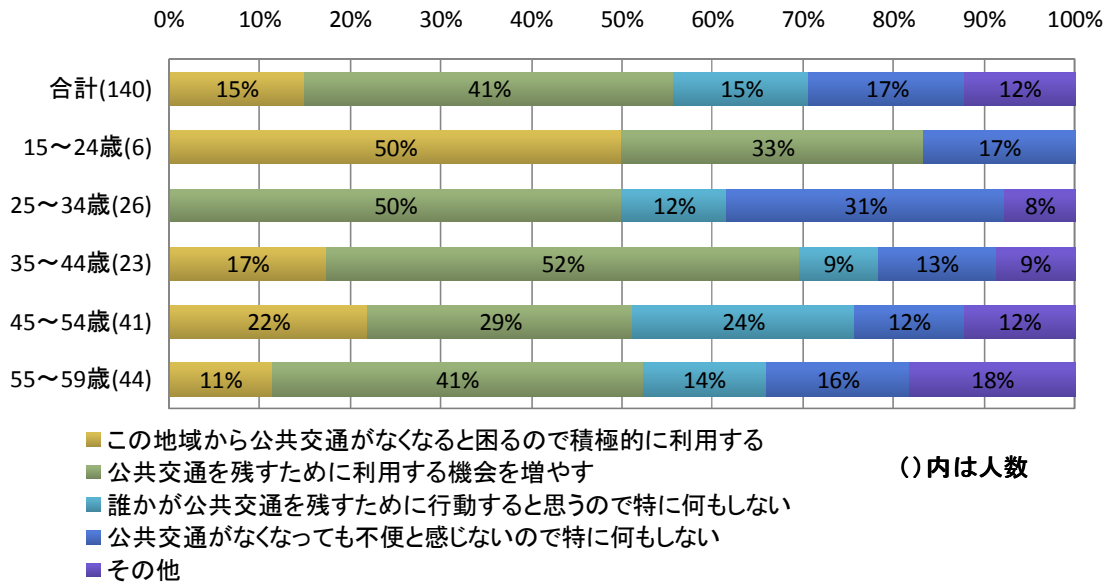


図 年齢別公共交通機関に対する意識（60歳未満のみ回答）

55～59歳の「その他」と回答した人の意識

- ・企業ももっと努力すべきである。
- ・自家用車を利用するため公共交通は利用しないが、残してほしいと思う。
- ・自家用車をなるべく確保、運転する。
- ・利用したいが、ルートと時間帯があわない。

③むつ市川内地区

●回答者属性

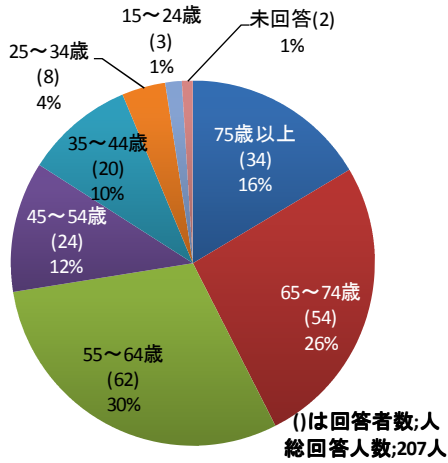


図 年齢別回答者数 (男性)

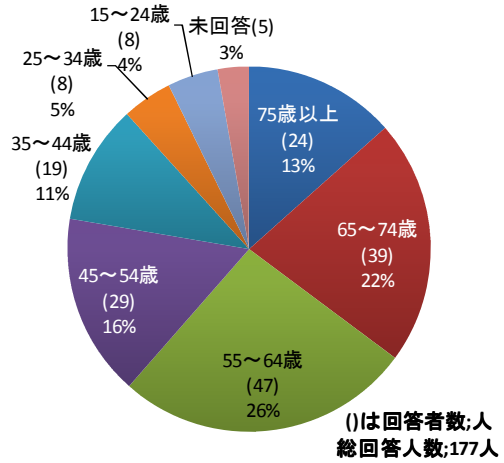


図 年齢別回答者数 (女性)

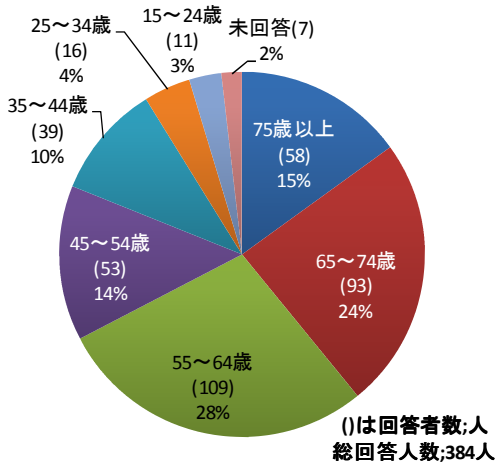


図 年齢別回答者数 (男女計)

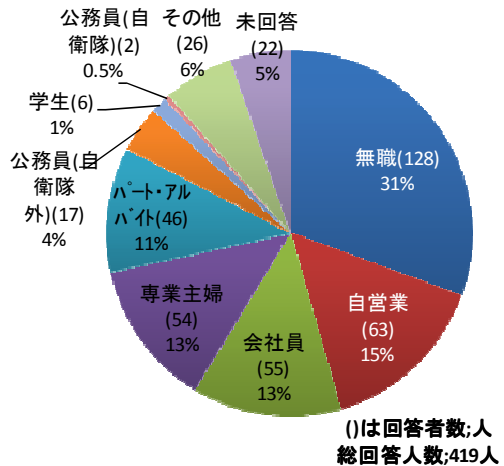
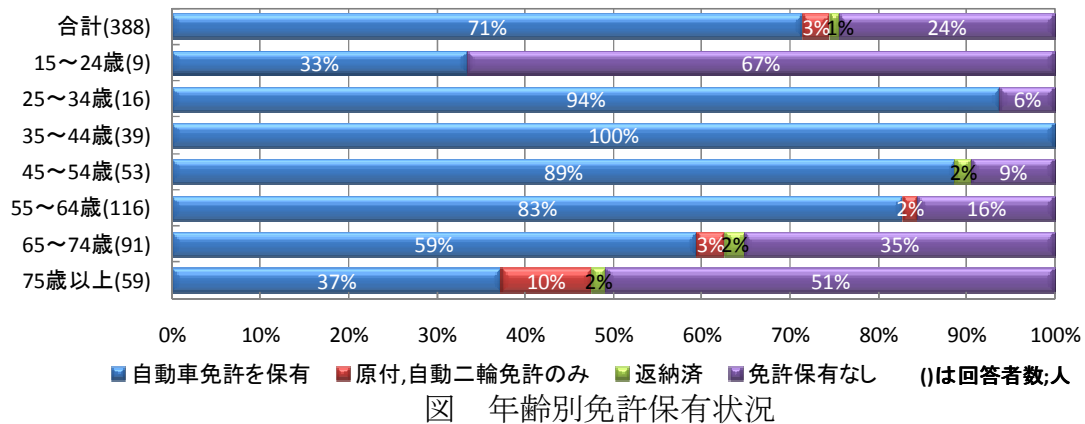


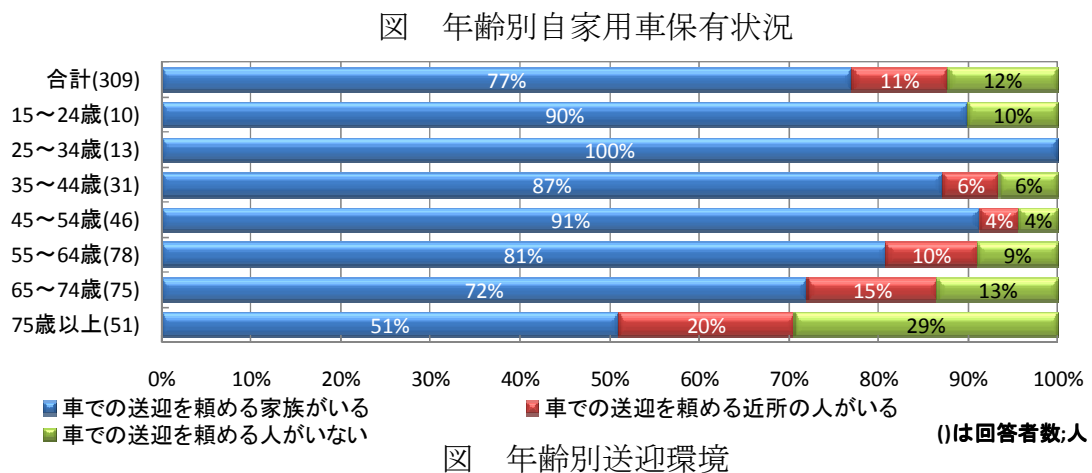
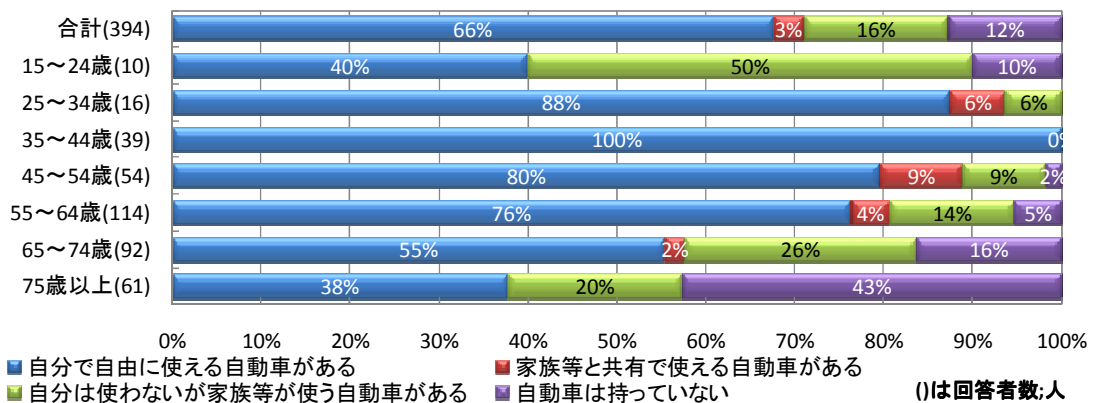
図 職業別回答者数

運転免許保有状況を見ると 71%の人が自動車免許を保有している。

年齢別にみると 25～54 歳の免許保有率は 90%以上、75 歳以上の免許保有率は 37%、運転免許返納率は 2%である。



自家用車保有状況を年齢別にみると 25～54 歳では 90%以上が「自分で自由に使える自動車がある」または「家族等と共有で使える自動車がある」と回答しているが、75 歳以上では 58%で他の年齢層に比べて低くなっている。



むつ市川内地区住民の平成 22 年 8 月～10 月中の市町村（地区）を跨ぐ移動はむつ市むつ地区が圧倒的に多く、その際の交通手段はむつバスターミナル周辺や大湊駅への移動は路線バスを利用しているが、その他は自動車が多い。

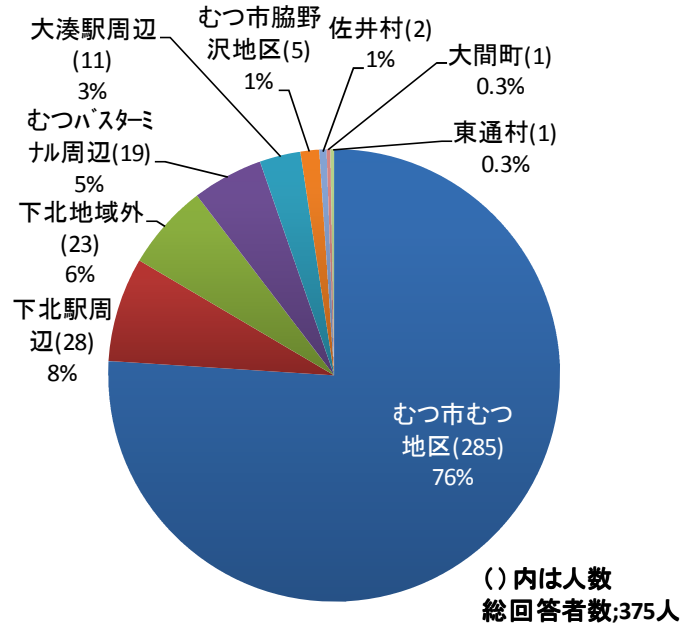


図 目的地別市町村を跨ぐ移動（平成 22 年 8 月～10 月中）

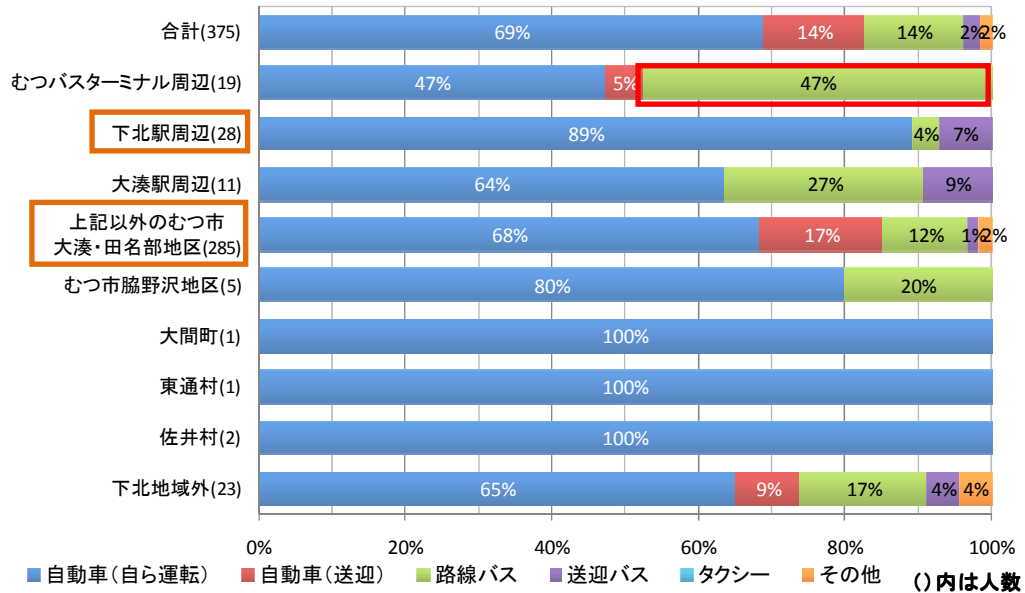


図 目的地別市町村を跨ぐ移動の際の交通手段の構成比（平成 22 年 8 月～10 月中）

むつ市川内地区住民の平成22年11月～12月中の市町村（地区）を跨ぐ移動は8月～10月中と同様にむつ市むつ地区が圧倒的に多く、その際の交通手段も同様の傾向である。

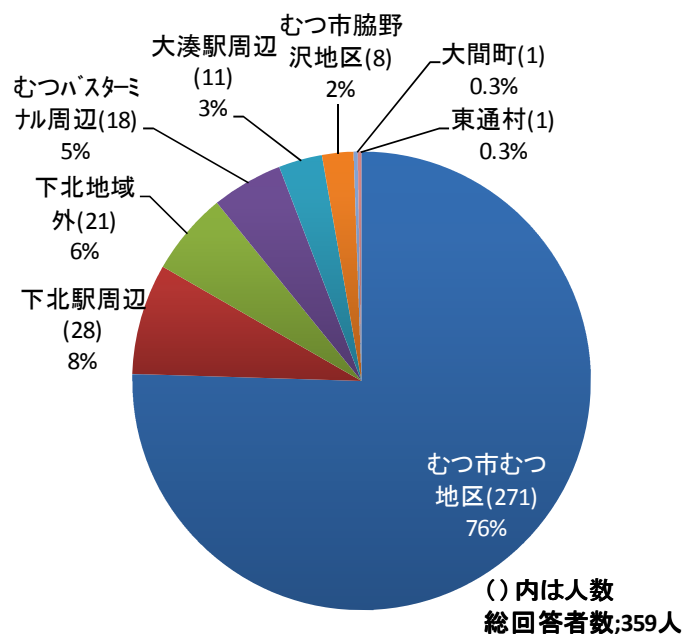


図 目的地別市町村を跨ぐ移動 (平成22年11月～12月中)

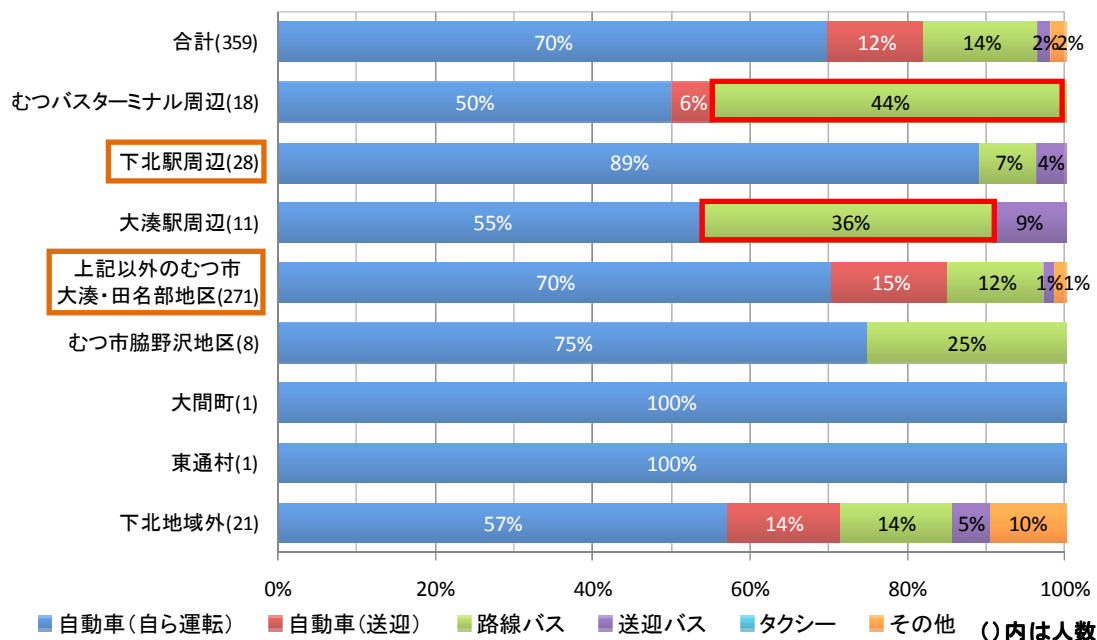


図 目的地別市町村を跨ぐ移動の際の交通手段の構成比 (平成22年11月～12月中)

むつ市川内地区住民の市町村（地区）を跨ぐ移動の際の交通手段を年齢別にみると 35～44 歳では自動車（自ら運転）以外の利用がない。また運転免許保有率、自家用車保有率が他の年齢に比べて低い 65 歳以上では路線バスやタクシーの利用率が高い。

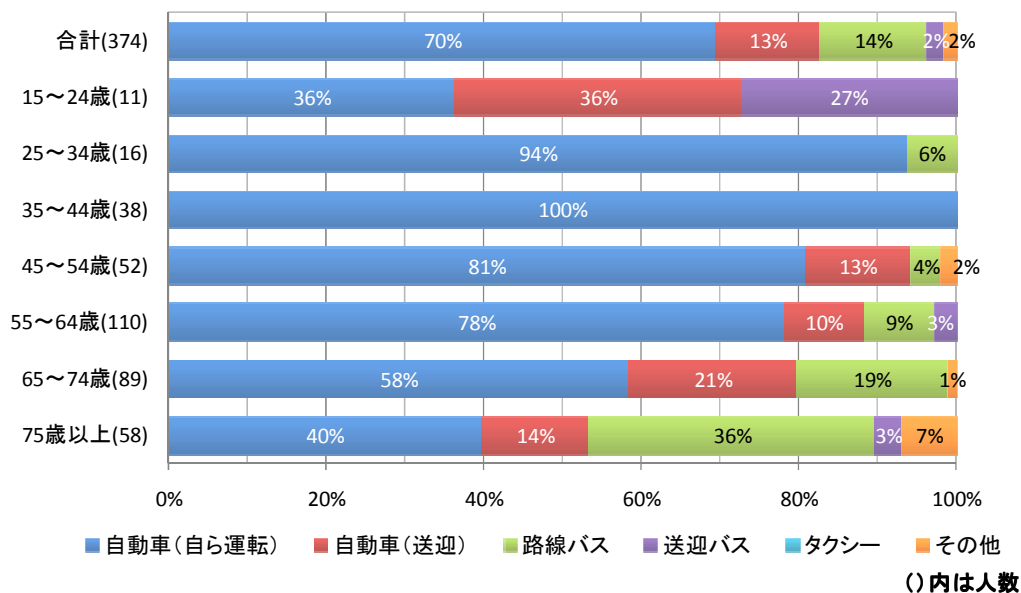


図 年齢別市町村を跨ぐ移動の際の交通手段（平成 22 年 8 月～10 月中）

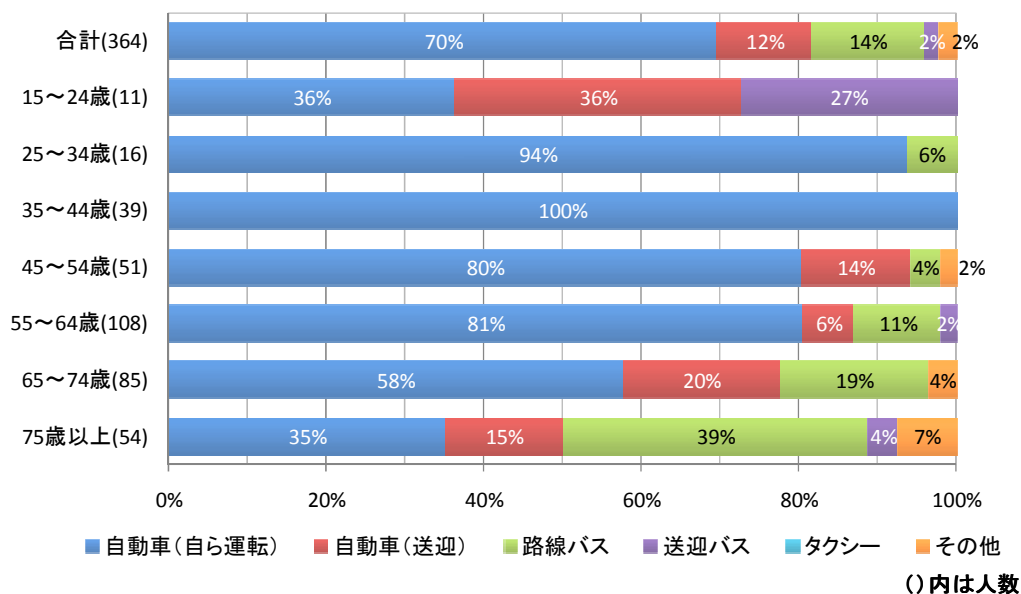
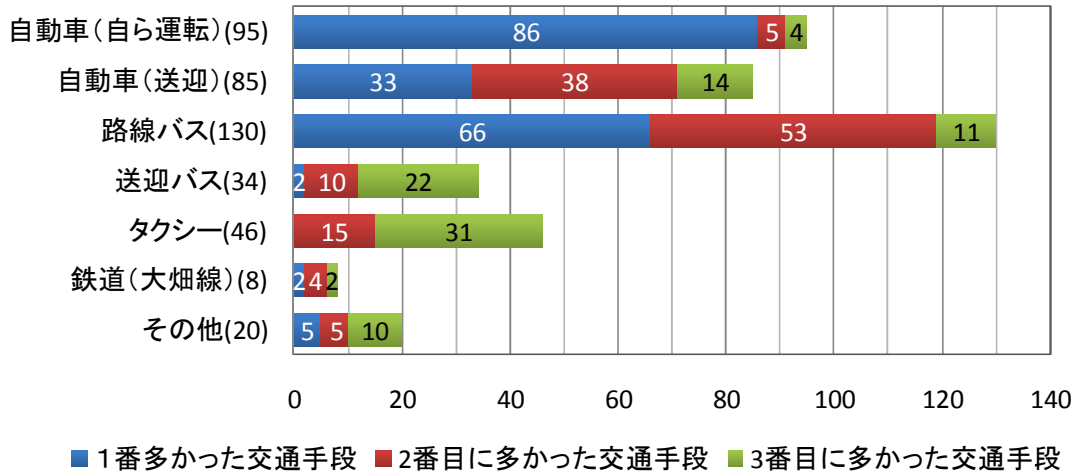


図 年齢別市町村を跨ぐ移動の際の交通手段（平成 22 年 11 月～12 月中）

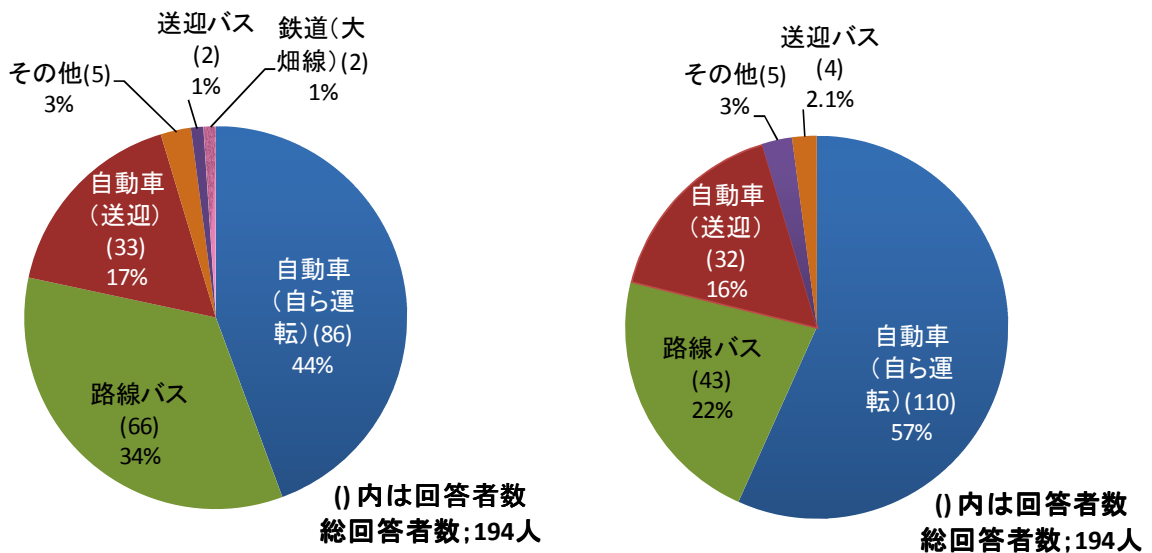
60 歳以上住民が過去に市町村を跨ぐ移動の際によく利用した交通手段は路線バス、自動車（自ら運転）の順であった。

1 番多く利用した交通手段と平成 22 年 8 月～10 月中の利用交通手段を比較すると、路線バス利用者が自動車（自ら運転）に転換したと考えられる。



()内は回答数 総回答数(複数回答);418

図 過去の市町村を跨ぐ移動の際の交通手段 (60 歳以上のみ回答)



(過去の 1 番多く利用した交通手段) (平成 22 年 8~10 月間の利用交通手段)

図 市町村を跨ぐ移動の際の交通手段の比較 (60 歳以上のみ回答)

●地域住民の意識

60 歳未満住民の公共交通機関に対する意識をみると 45 歳以上の半数が「積極的に利用する」、「利用機会を増やす」と回答しているが、45 歳未満は半数を下回り、特に 25～44 歳では約 3 分の 1 に過ぎず公共交通機関の維持に対する意識が低いと考えられる。

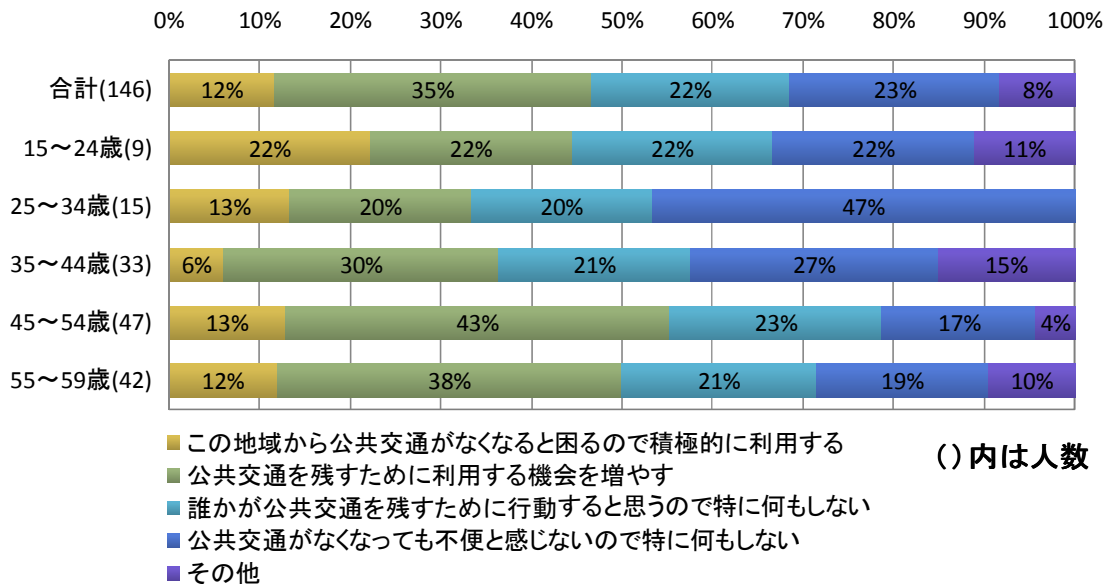


図 年齢別公共交通機関に対する意識 (60 歳未満のみ回答)

35～44 歳の「その他」と回答した人の意識

- ・しかたがない。
- ・子供(小中)に乗るように進めて、スクールバスのないときも乗せている
- ・なくなったら不便だと思うが、仕事の関係上自家用車を使わざるを得ない。
- ・公共交通がなくなるのはだめですが、時間的にタイミングが合わないので車になる
- ・バスは利用しにくい(遅い)。

④むつ市脇野沢地区

●回答者属性

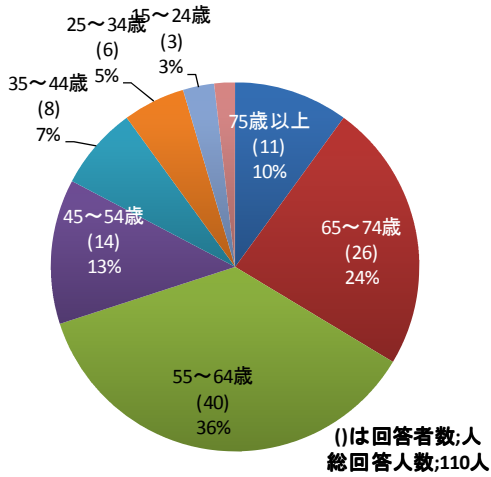


図 年齢別回答者数 (男性)

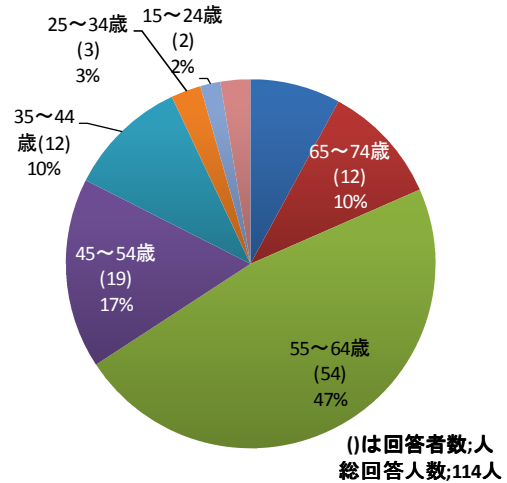


図 年齢別回答者数 (女性)

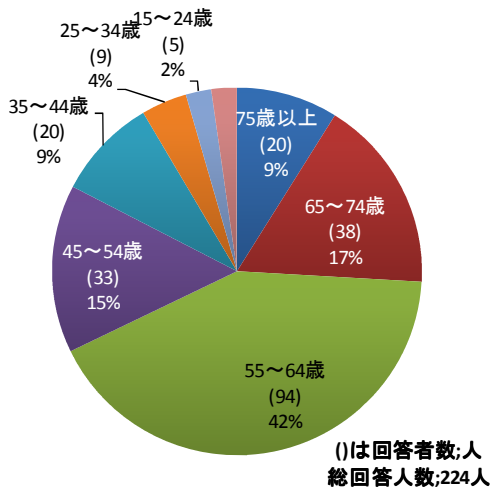


図 年齢別回答者数 (男女計)

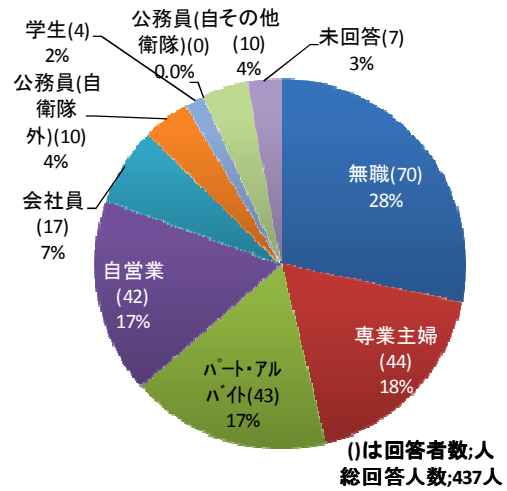


図 職業別回答者数

運転免許保有状況を見ると 70%の人が自動車免許を保有している。

年齢別にみると 25～54 歳の免許保有率は 80%以上、75 歳以上の免許保有率は 20%である。

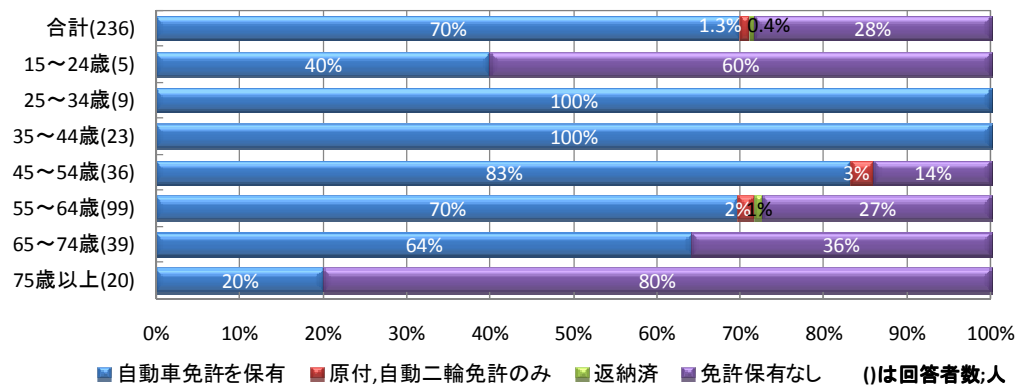


図 年齢別免許保有状況

自家用車保有状況を年齢別にみると 25～54 歳では 80%以上が「自分で自由に使える自動車がある」または「家族等と共有で使える自動車がある」と回答しているが、75 歳以上では 57%で他の年齢層に比べて低くなっている。

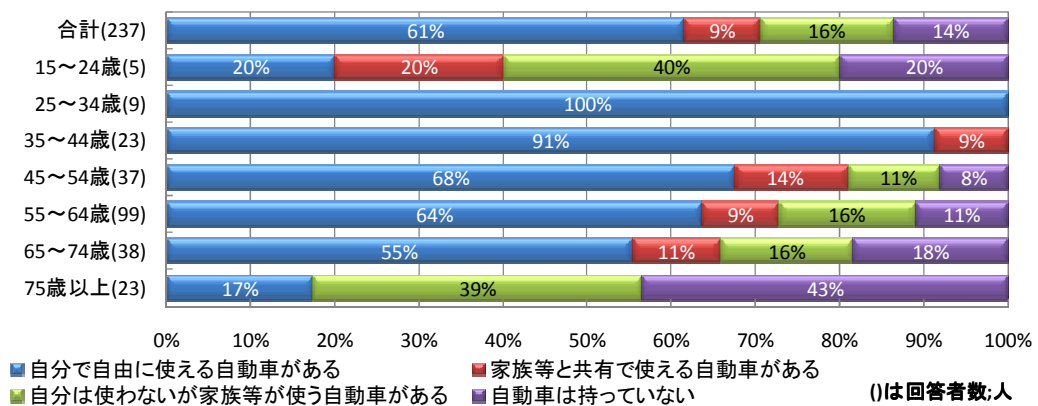


図 年齢別自家用車保有状況

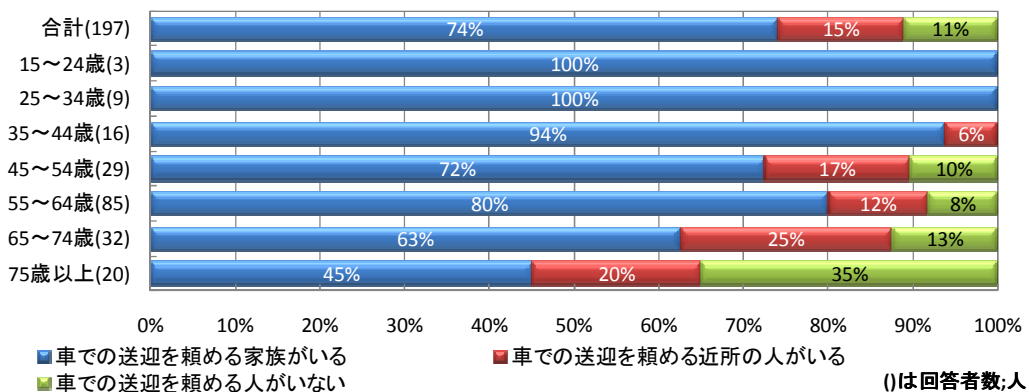


図 年齢別送迎環境

むつ市脇野沢地区住民の平成 22 年 8 月～10 月中の市町村（地区）を跨ぐ移動はむつ市むつ地区が圧倒的に多く、その際の交通手段はむつバスターミナル周辺や川内地区への移動は路線バスの利用しているが、その他は自動車が多い。

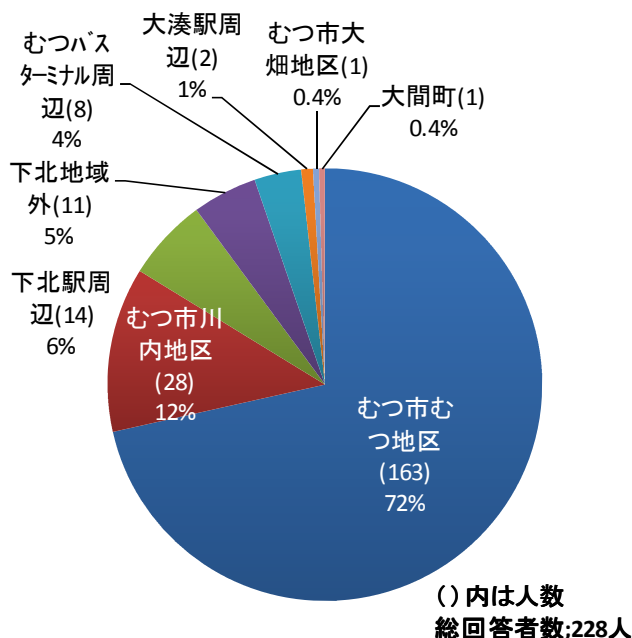


図 目的地別市町村を跨ぐ移動（平成 22 年 8 月～10 月中）

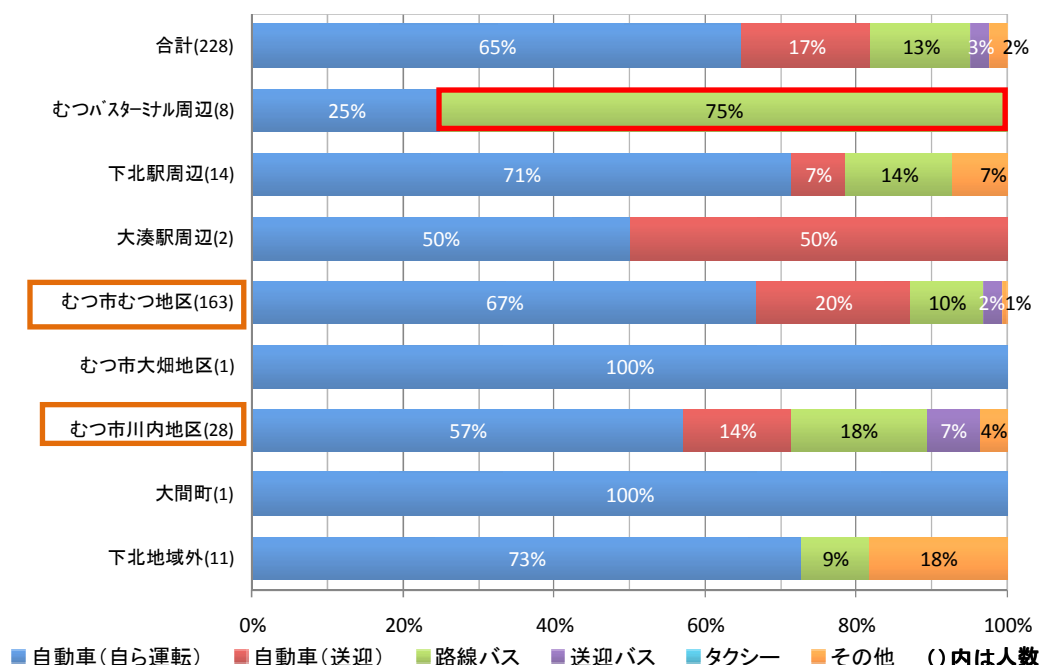


図 目的地別市町村を跨ぐ移動の際の交通手段の構成比（平成 22 年 8 月～10 月中）

むつ市脇野沢地区住民のの平成 22 年 11 月～12 月中の市町村（地区）を跨ぐ移動は 8 月～10 月中と同様にむつ市むつ地区が圧倒的に多く、その際の交通手段も同様の傾向である。

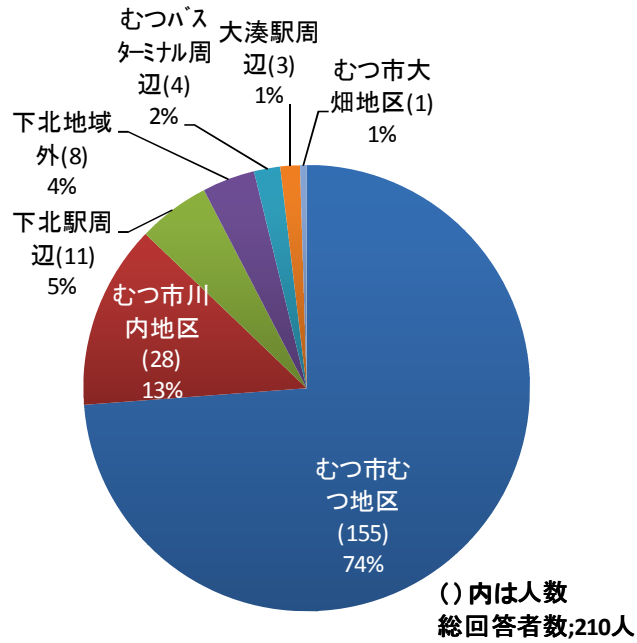


図 目的地別市町村を跨ぐ移動（平成 22 年 11 月～12 月中）

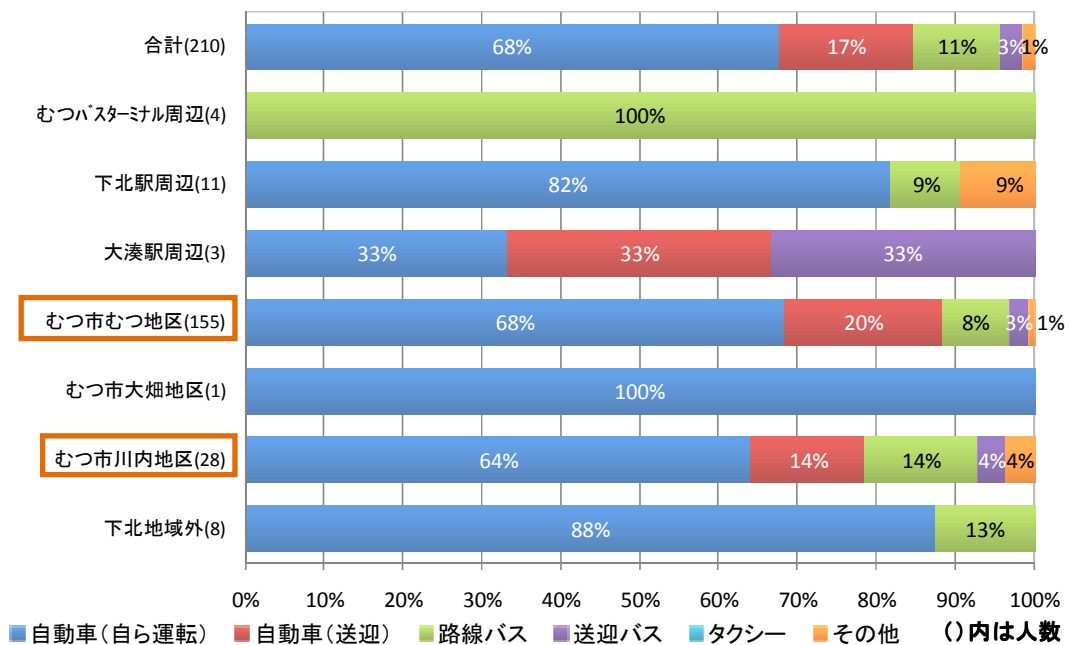


図 目的地別市町村を跨ぐ移動の際の交通手段の構成比（平成 22 年 11 月～12 月中）

むつ市脇野沢地区住民の市町村（地区）を跨ぐ移動の際の交通手段を年齢別にみると 35～44 歳では自動車（自ら運転）以外の利用がない。また運転免許保有率、自家用車保有率が他の年齢に比べて低い 65 歳以上では路線バスの利用率が高い。

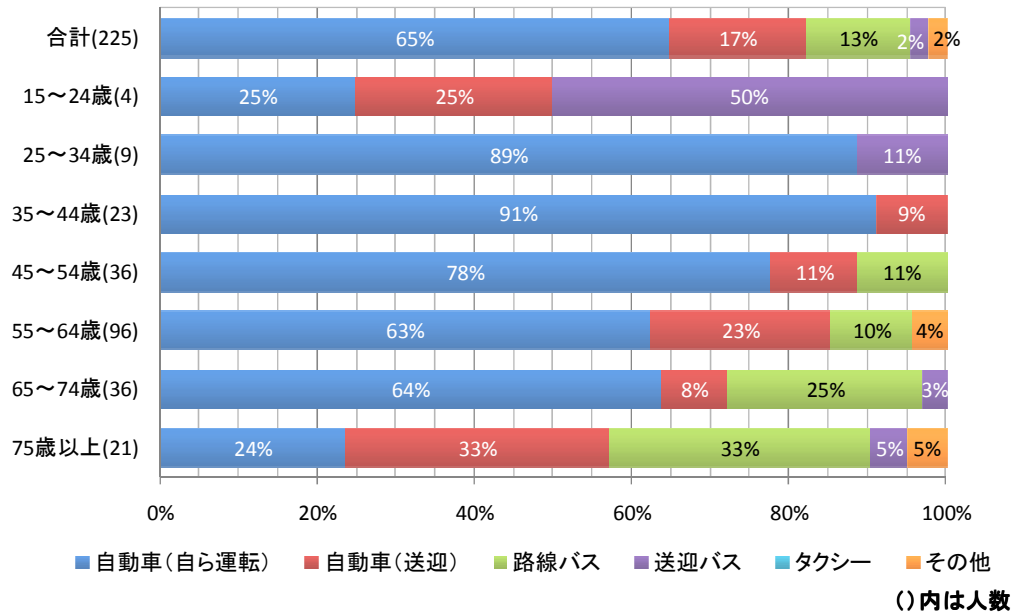


図 年齢別市町村を跨ぐ移動の際の交通手段（平成 22 年 8 月～10 月中）

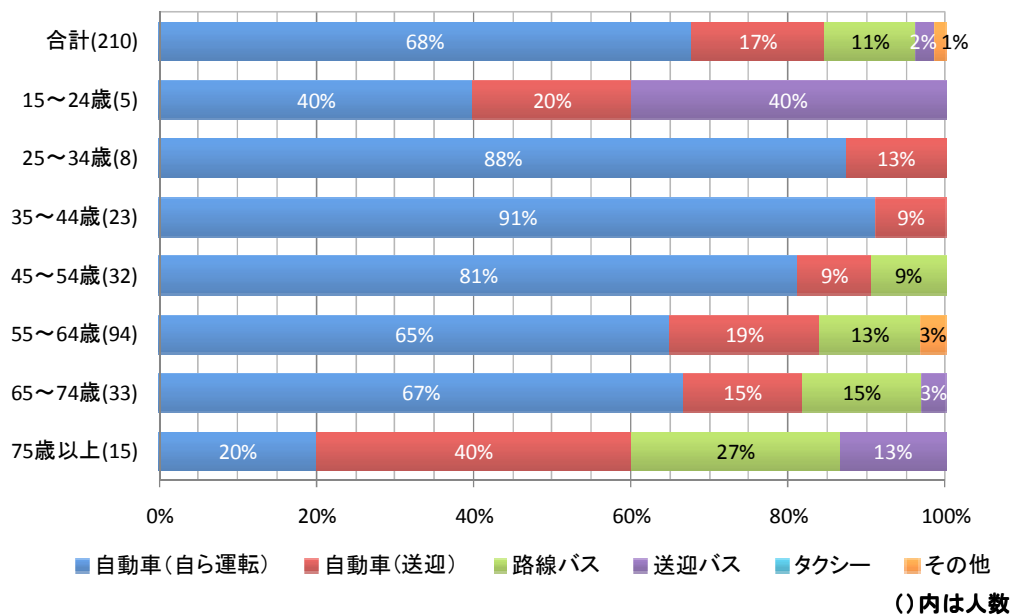


図 年齢別市町村を跨ぐ移動の際の交通手段（平成 22 年 11 月～12 月中）

60 歳以上住民が過去に市町村を跨ぐ移動の際によく利用した交通手段は路線バス、自動車（送迎）の順であった。

1 番多く利用した交通手段と平成 22 年 8 月～10 月中の利用交通手段を比較すると、路線バス利用者が自動車（自ら運転または送迎）に転換したと考えられる。

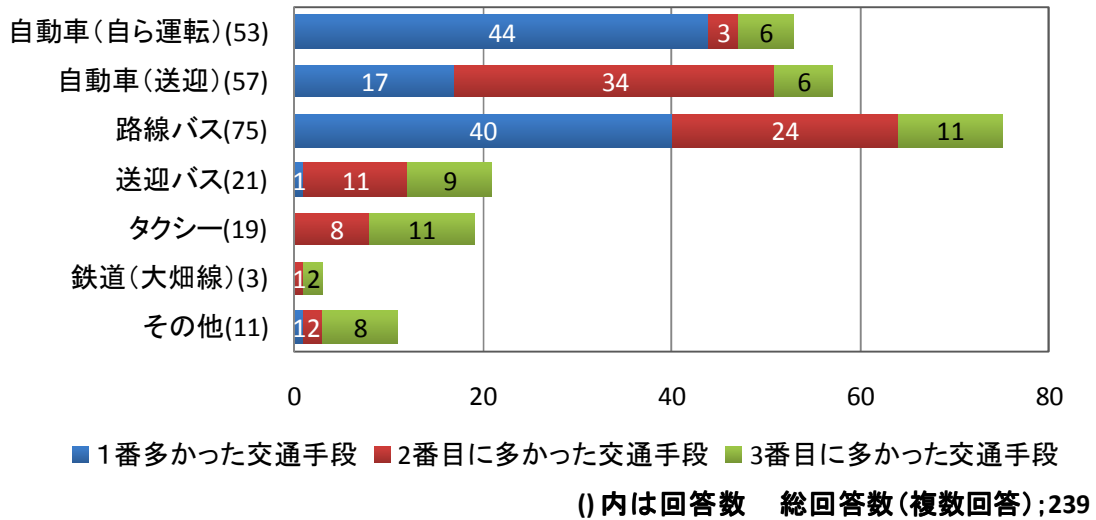
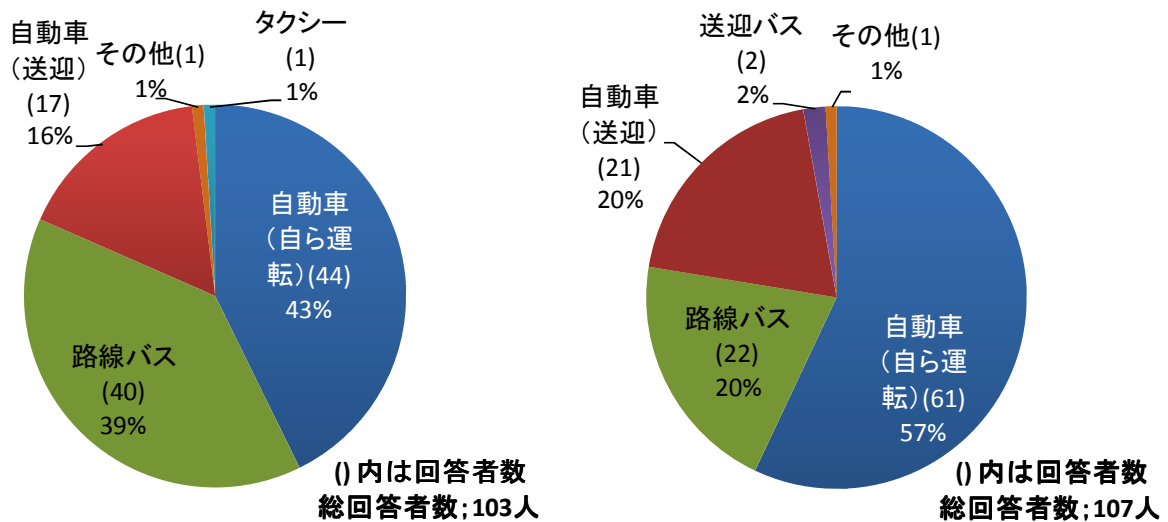


図 過去の市町村を跨ぐ移動の際の交通手段（60歳以上のみ回答）



(過去の1番多く利用した交通手段) (平成22年8~10月間の利用交通手段)

図 市町村を跨ぐ移動の際の交通手段の比較（60歳以上のみ回答）

●地域住民の意識

60歳未満住民の公共交通機関に対する意識をみると54歳以下の半数以上が「特に何もしない」と回答しており、公共交通機関の維持に対する意識が低いと考えられる。

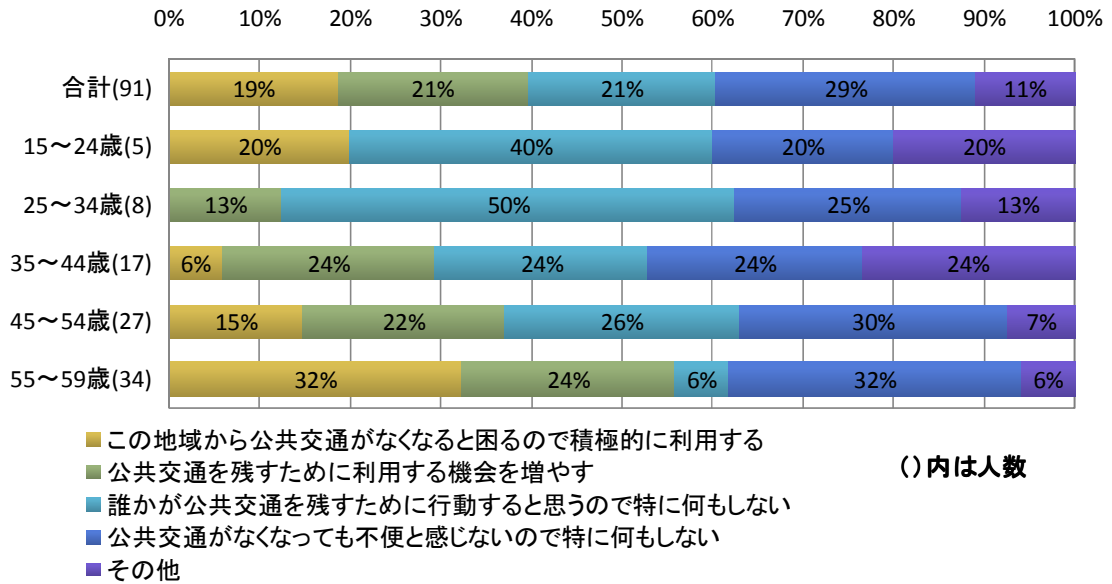


図 年齢別公共交通機関に対する意識（60歳未満のみ回答）

35～44歳の「その他」と回答した人の意識

- ・思い切ってバスの運賃を半額にする。
- ・利用する機会も少ないので仕方のないことだと思うが、なくなると不便になる。
- ・公共交通は時間的に当てにならないので、必要性が少ないと思う。

⑤大間町

●回答者属性

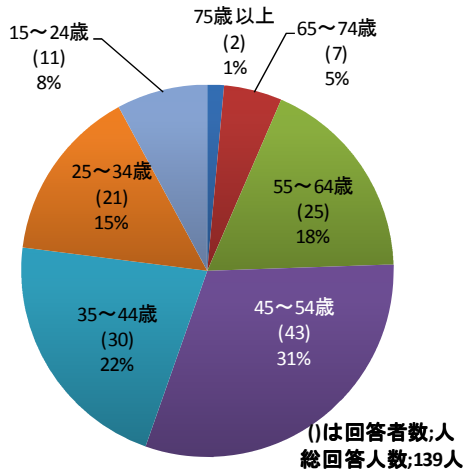


図 年齢別回答者数 (男性)

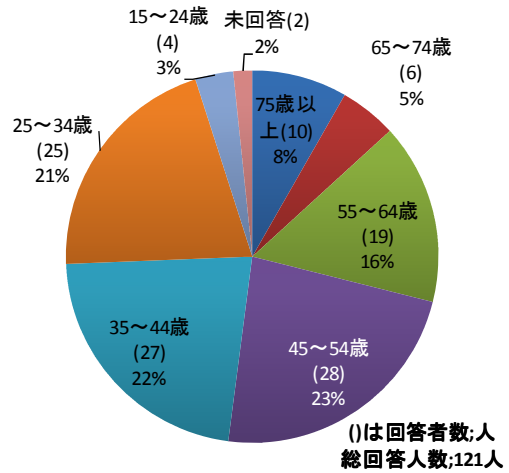


図 年齢別回答者数 (女性)

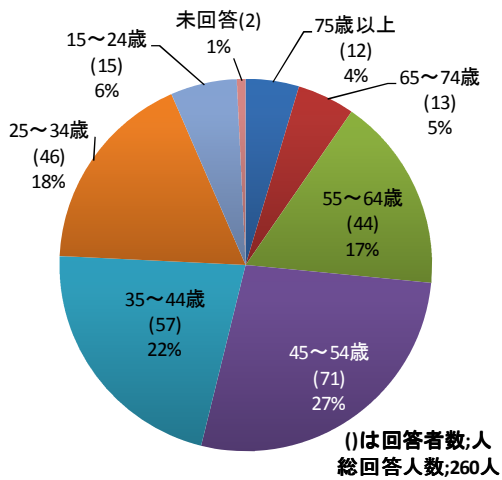


図 年齢別回答者数 (男女計)

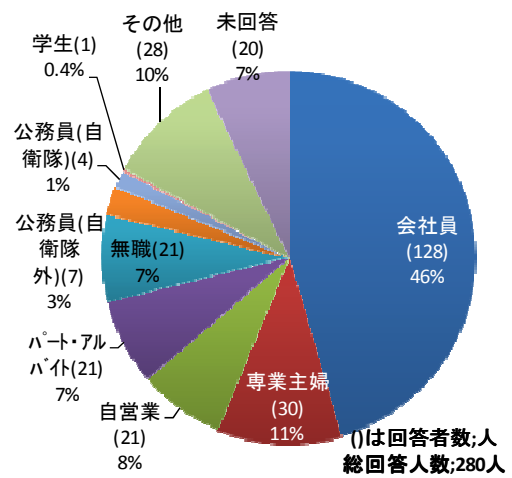


図 職業別回答者数

運転免許保有状況を見ると 89%の人が自動車免許を保有している。
 年齢別にみると 25～54 歳の免許保有率は 90%以上、75 歳以上の免許保有率は 8%、
 運転免許返納率は 8%である。

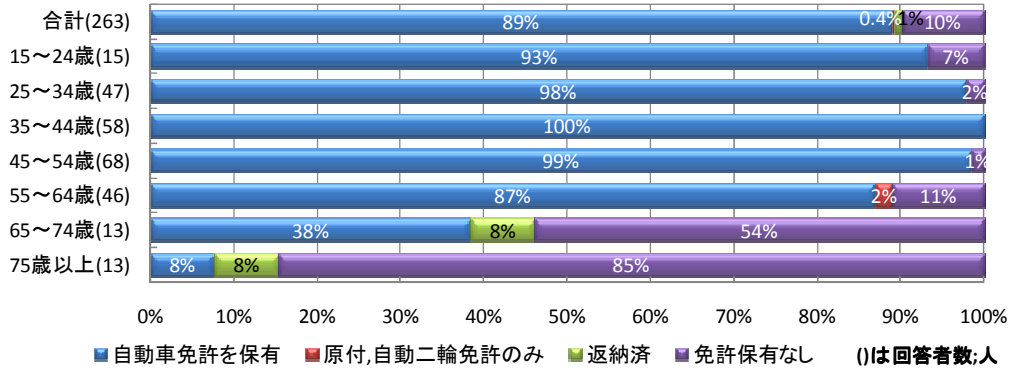


図 年齢別免許保有状況

自家用車保有状況を年齢別にみると 15～54 歳の 90%以上が「自分で自由に使える自動車がある」または「家族等と共有で使える自動車がある」と回答している。75 歳以上では 8%だが、「自分は使わないが家族等が使う自動車がある」と回答した人と合わせると約 70%になる。

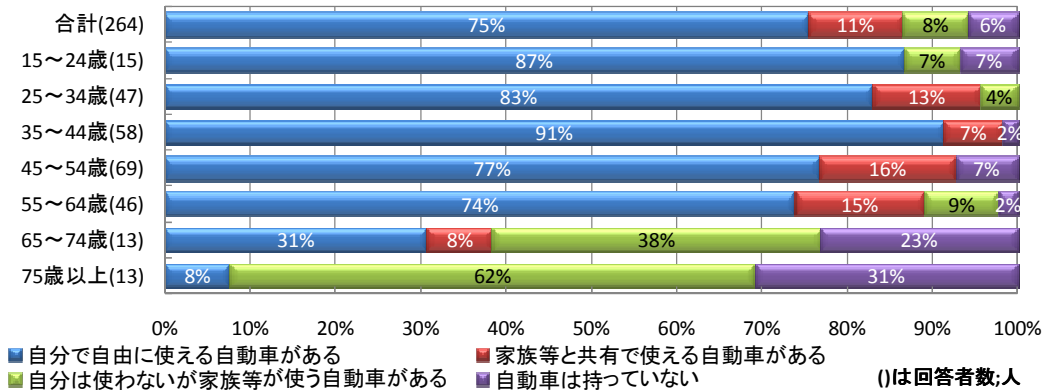


図 年齢別自家用車保有状況

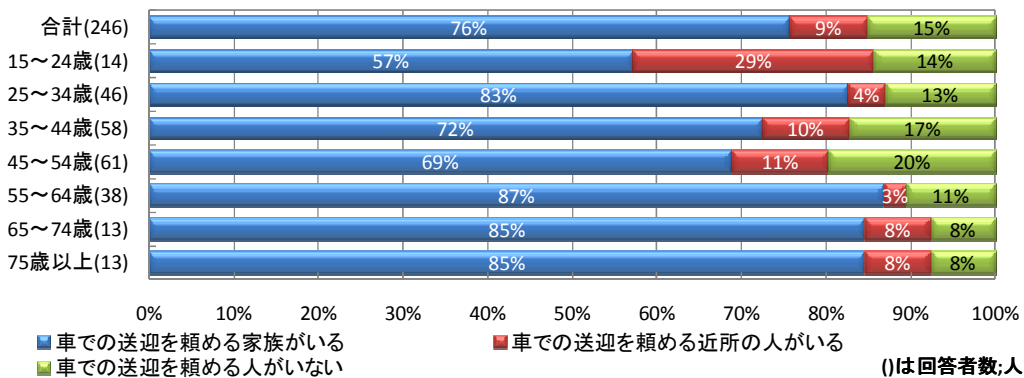


図 年齢別送迎環境

大間町住民の平成 22 年 8 月～10 月中の市町村（地区）を跨ぐ移動はむつ市むつ地区が圧倒的に多く、その際の交通手段はむつバスターミナル周辺、下北駅周辺へは路線バスの利用が約 10%あり、その他は自動車が多い。

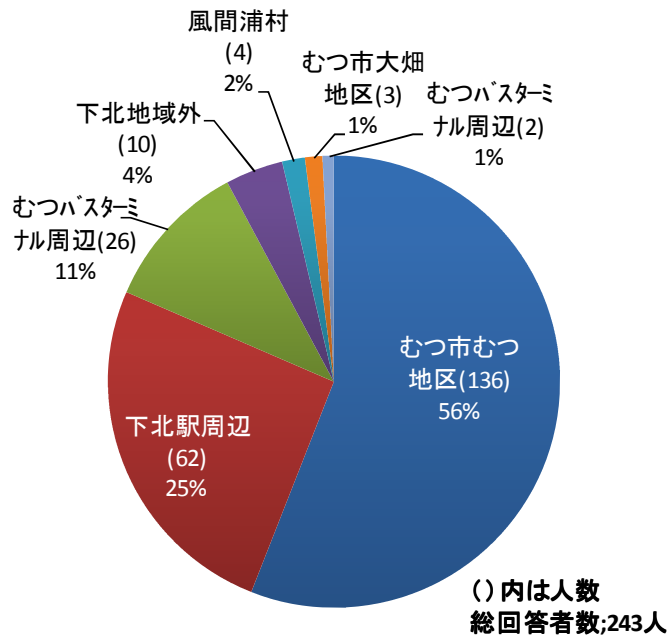


図 目的地別市町村を跨ぐ移動（平成 22 年 8 月～10 月中）

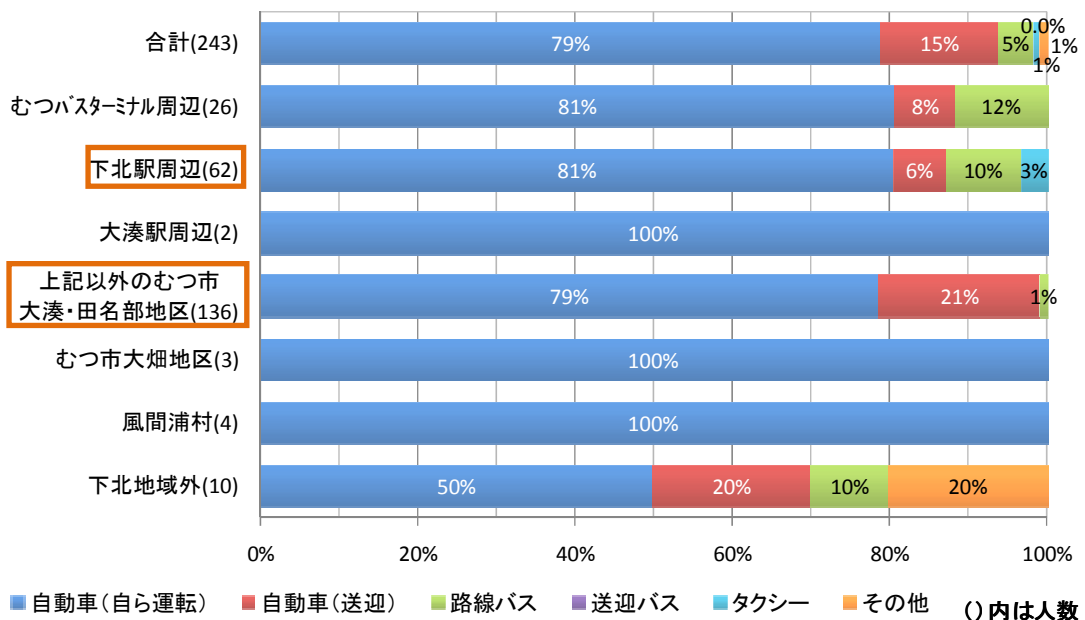


図 目的地別市町村を跨ぐ移動の際の交通手段の構成比（平成 22 年 8 月～10 月中）

大間町住民の平成 22 年 11 月～12 月中の市町村（地区）を跨ぐ移動は 8 月～10 月中と同様にむつ市むつ地区が圧倒的に多く、その際の交通手段は 8 月～10 月中と同様の傾向である。

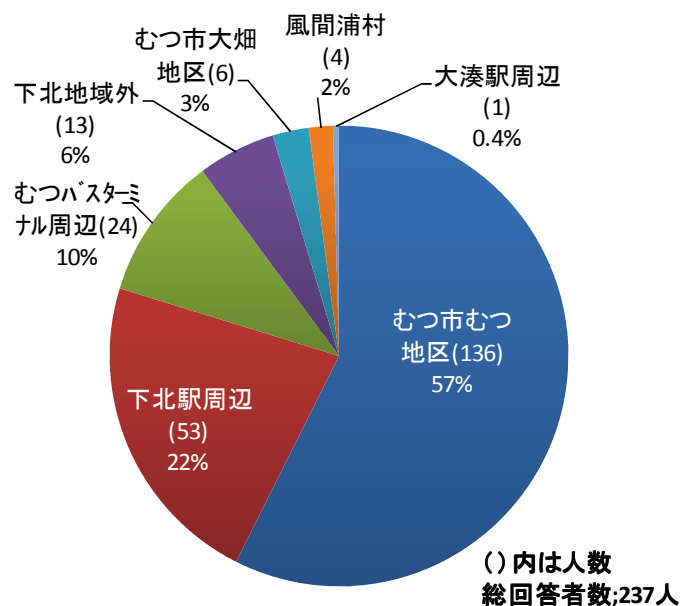


図 目的地別市町村を跨ぐ移動（平成 22 年 11 月～12 月中）

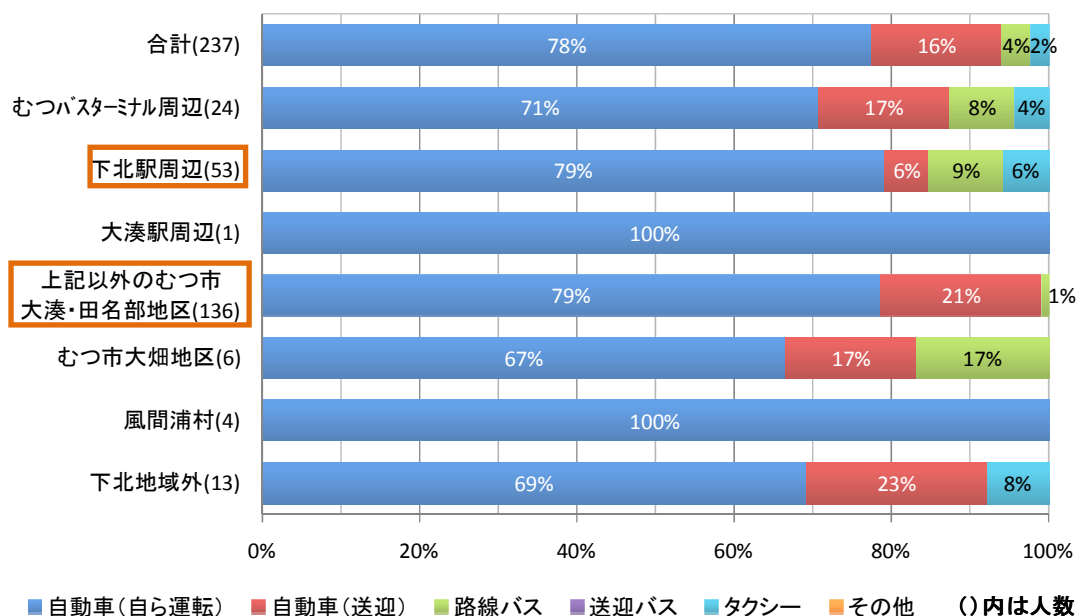


図 目的地別市町村を跨ぐ移動の際の交通手段の構成比
（平成 22 年 11 月～12 月中）

大間町住民の市町村（地区）を跨ぐ移動の際の交通手段をみると自動車（自ら運転または送迎）が圧倒的に多く、運転免許保有率、自家用車保有率が他の年齢に比べて低い 65 歳以上では公共交通機関は利用せず、自動車（送迎）の利用率が高い。

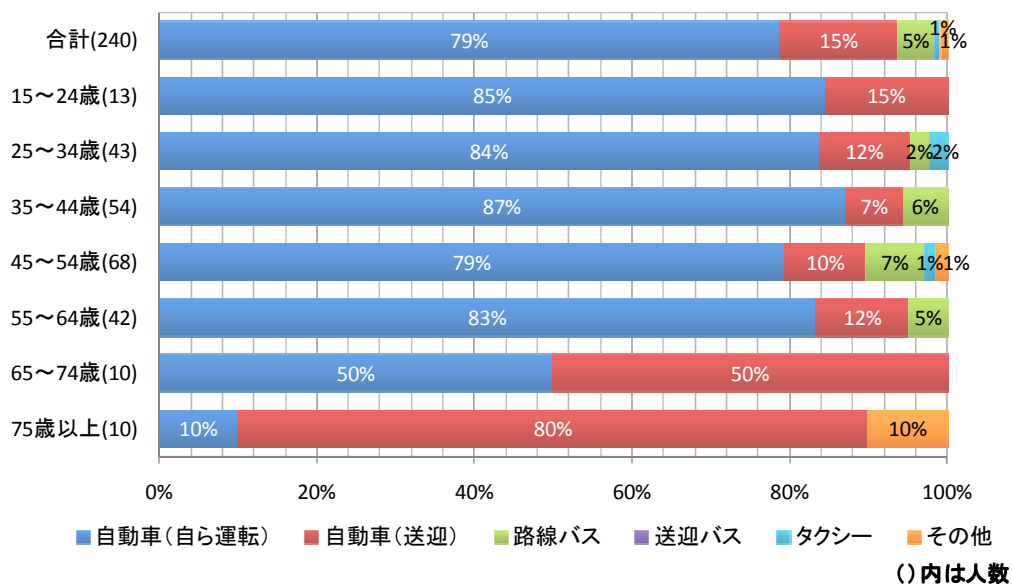


図 年齢別市町村を跨ぐ移動の際の交通手段（平成 22 年 8 月～10 月中）

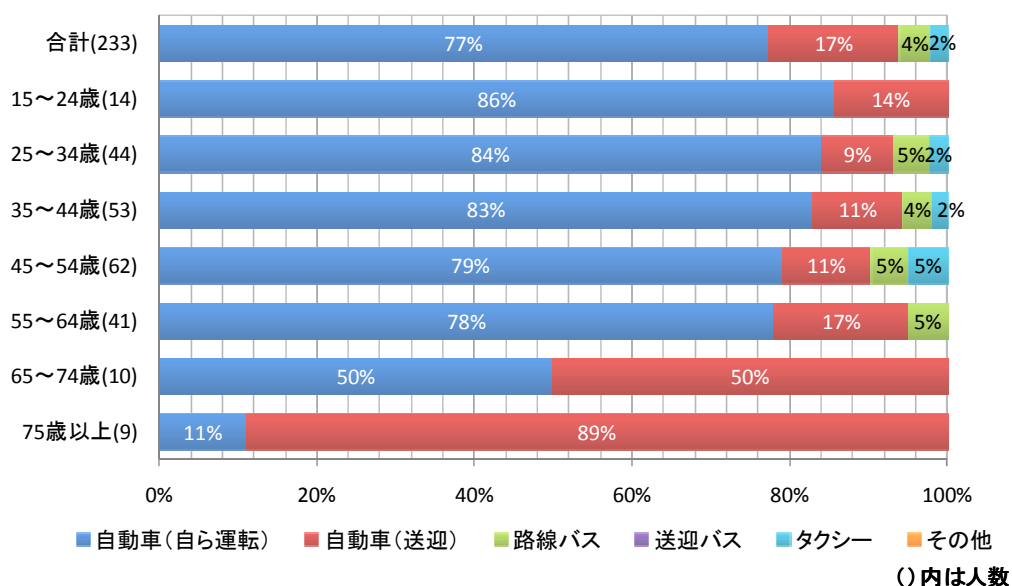
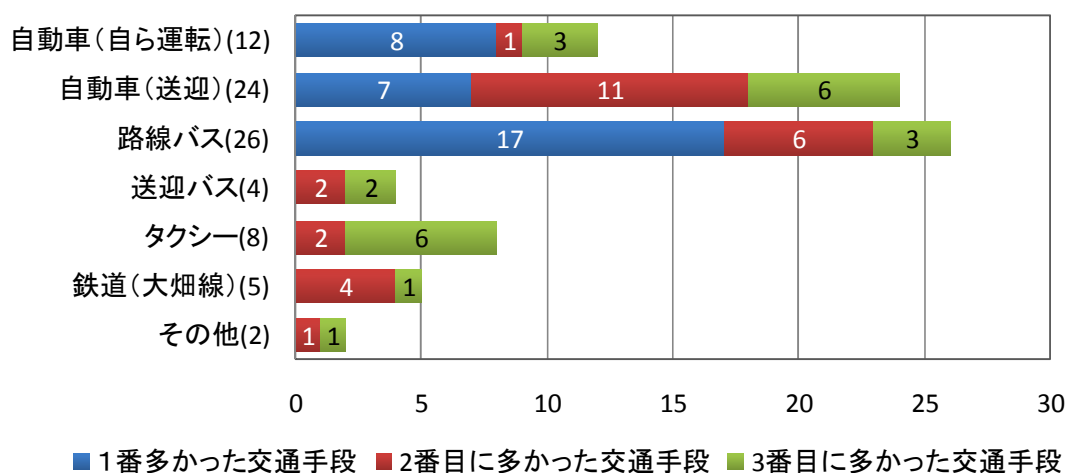


図 年齢別市町村を跨ぐ移動の際の交通手段（平成 22 年 11 月～12 月中）

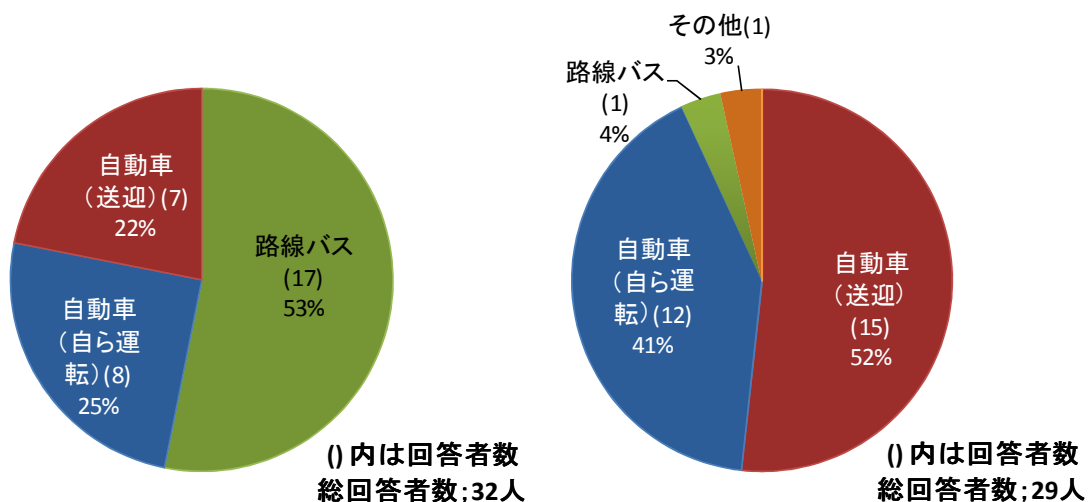
60歳以上住民が過去に市町村を跨ぐ移動の際によく利用したの交通手段は路線バス、自動車（送迎）の順であった。

1番多く利用した交通手段と平成22年8月～10月中の利用交通手段を比較すると、半数以上が利用していた路線バスは7%まで減少し、自動車（送迎）が2倍以上増加した。



()内は回答数 総回答数(複数回答):81

図 過去の市町村を跨ぐ移動の際の交通手段 (60歳以上のみ回答)



(過去の1番多く利用した交通手段) (平成22年8~10月間の利用交通手段)

図 市町村を跨ぐ移動の際の交通手段の比較 (60歳以上のみ回答)

●地域住民の意識

60歳未満住民の公共交通機関に対する意識をみると、54歳以下の半数以上が「特に何もしない」と回答しており、公共交通機関の維持に対する意識が低いと考えられる。

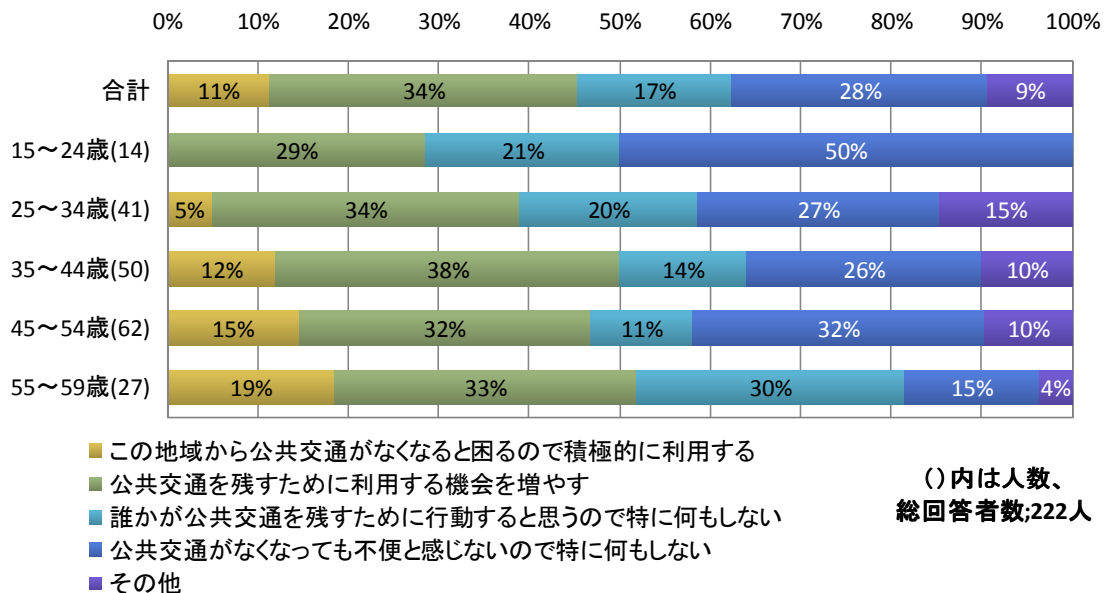


図 年齢別公共交通機関に対する意識（60歳未満のみ回答）

25～34歳の「その他」と回答した人の意識

- ・公共交通がなくなると困るが、乗り継ぎが不便、時間がかかる、お金がかかる等の理由から積極的な利用は難しい。
- ・利用する機会は少ないと思うが支援はしたい。
- ・フェリーは積極的に利用する

⑥東通村

●回答者属性

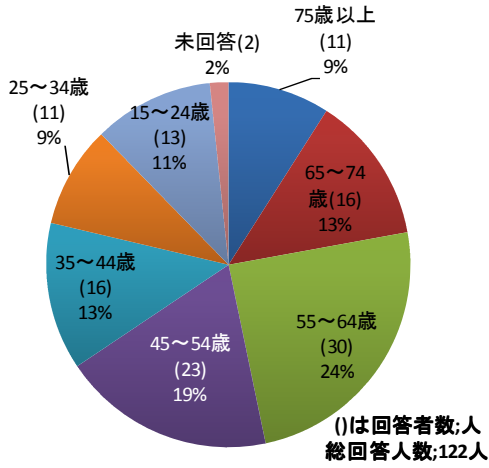


図 年齢別回答者数 (男性)

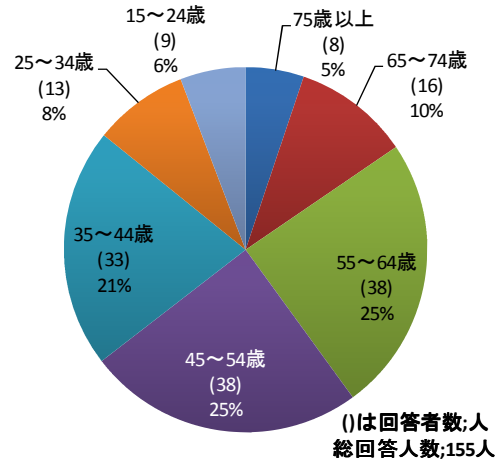


図 年齢別回答者数 (女性)

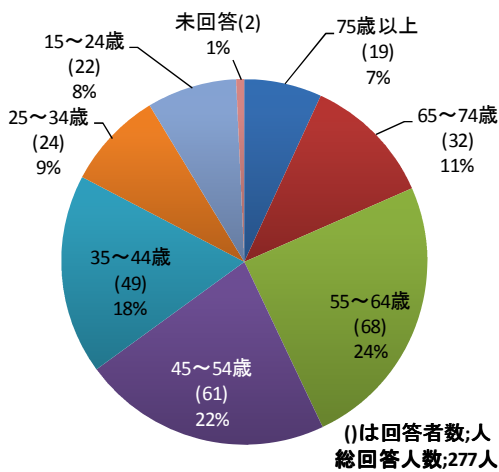


図 年齢別回答者数 (男女計)

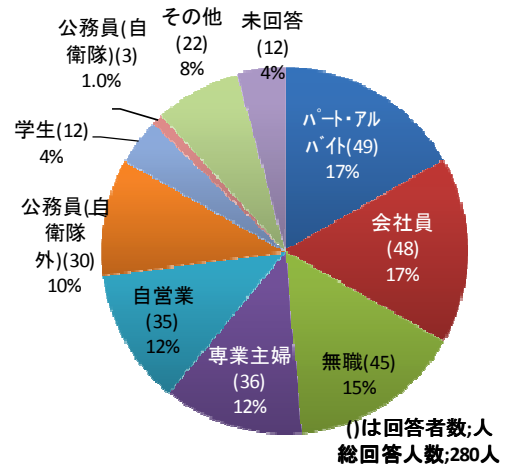


図 職業別回答者数

運転免許保有状況をみると78%の人が自動車免許を保有している。
 年齢別にみると25～54歳の免許保有率は90%以上、75歳以上の免許保有率は38%、
 運転免許返納率は5%である。

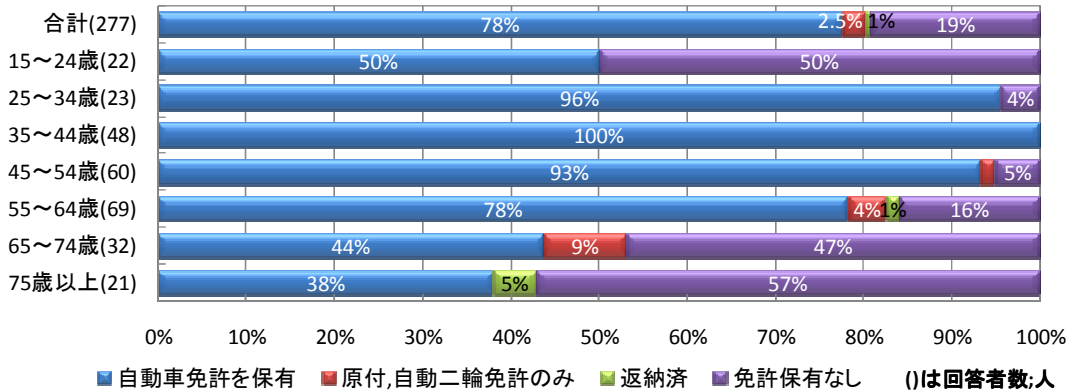


図 年齢別免許保有状況

自家用車保有状況を年齢別にみると25～54歳の90%以上が「自分で自由に使える自動車がある」または「家族等と共有で使える自動車がある」と回答している。
 75歳以上では33%で、「自分は使わないが家族等が使う自動車がある」と回答した人と合わせると77%になる。

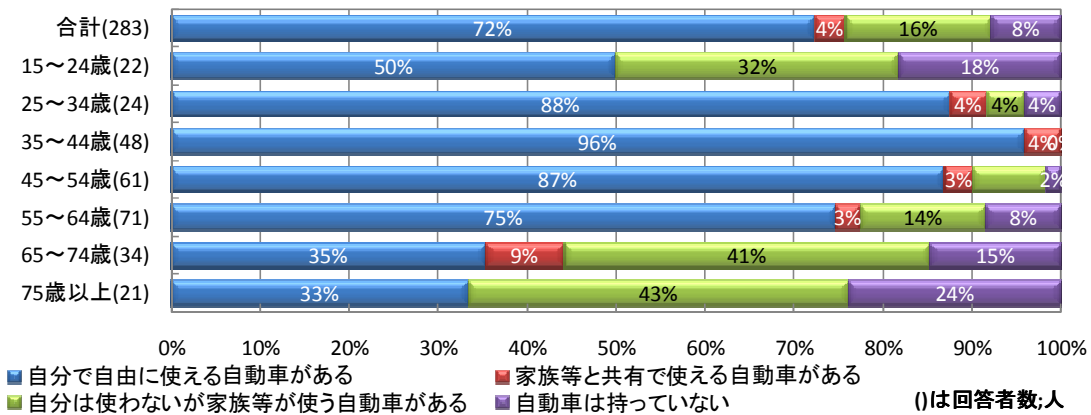


図 年齢別自家用車保有状況

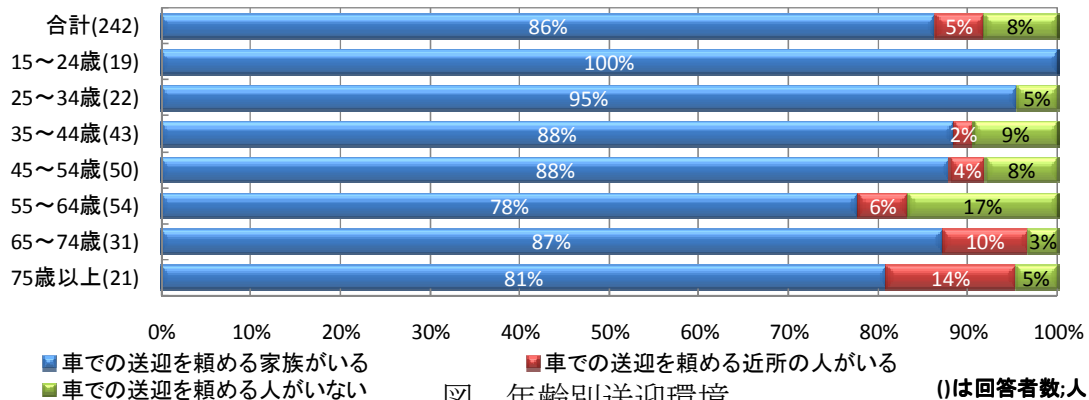


図 年齢別送迎環境

東通村住民の平成 22 年 8 月～10 月中の市町村（地区）を跨ぐ移動はむつ市むつ地区が圧倒的に多く、その際の交通手段はむつバスターミナル周辺へは路線バスの利用が多く、その他は自動車が多い。

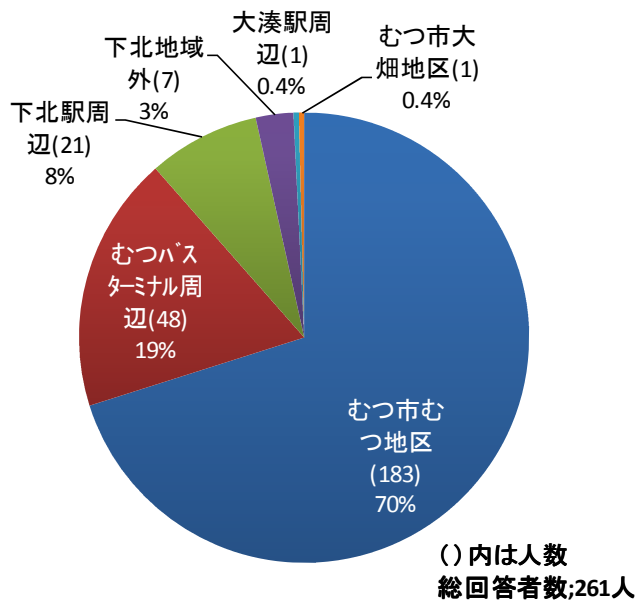


図 目的地別市町村を跨ぐ移動（平成 22 年 8 月～10 月中）

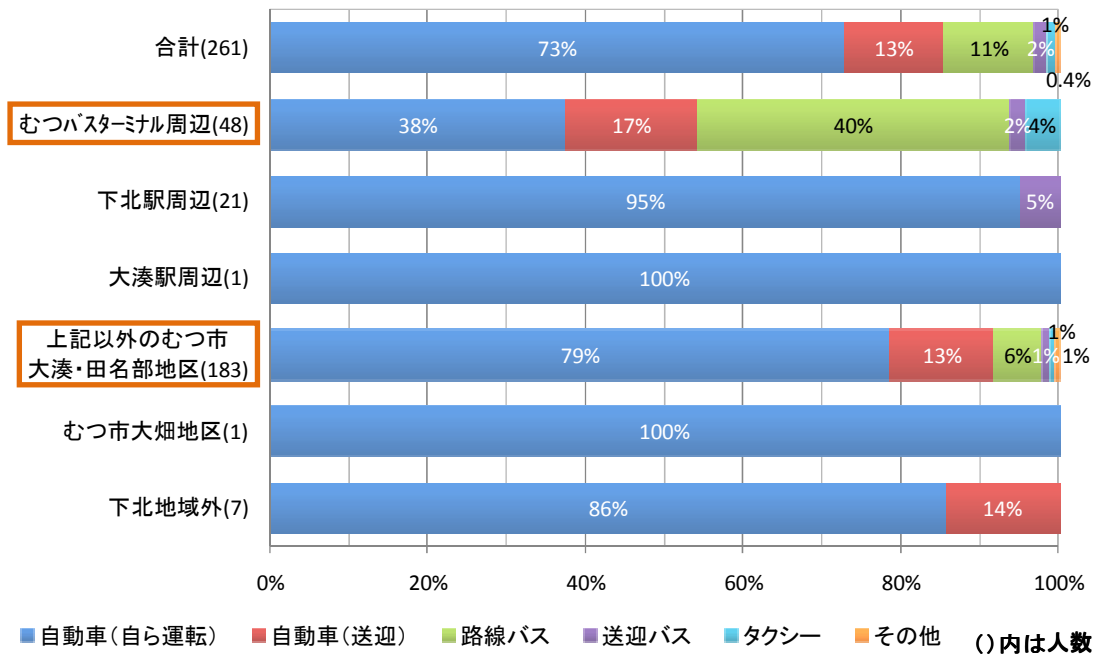


図 目的地別市町村を跨ぐ移動の際の交通手段の構成比（平成 22 年 8 月～10 月中）

東通村住民の平成 22 年 11 月～12 月中の市町村（地区）を跨ぐ移動は 8 月～10 月中と同様にむつ市むつ地区が圧倒的に多く、その際の交通手段は 8 月～10 月中と同様の傾向である。

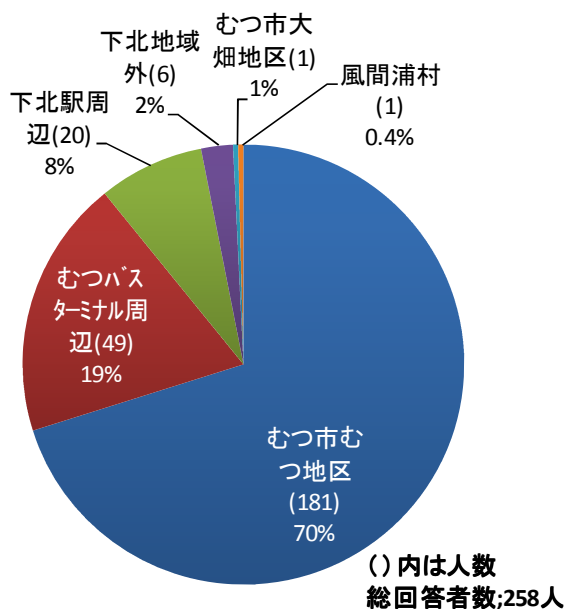


図 目的地別市町村を跨ぐ移動（平成 22 年 11 月～12 月中）

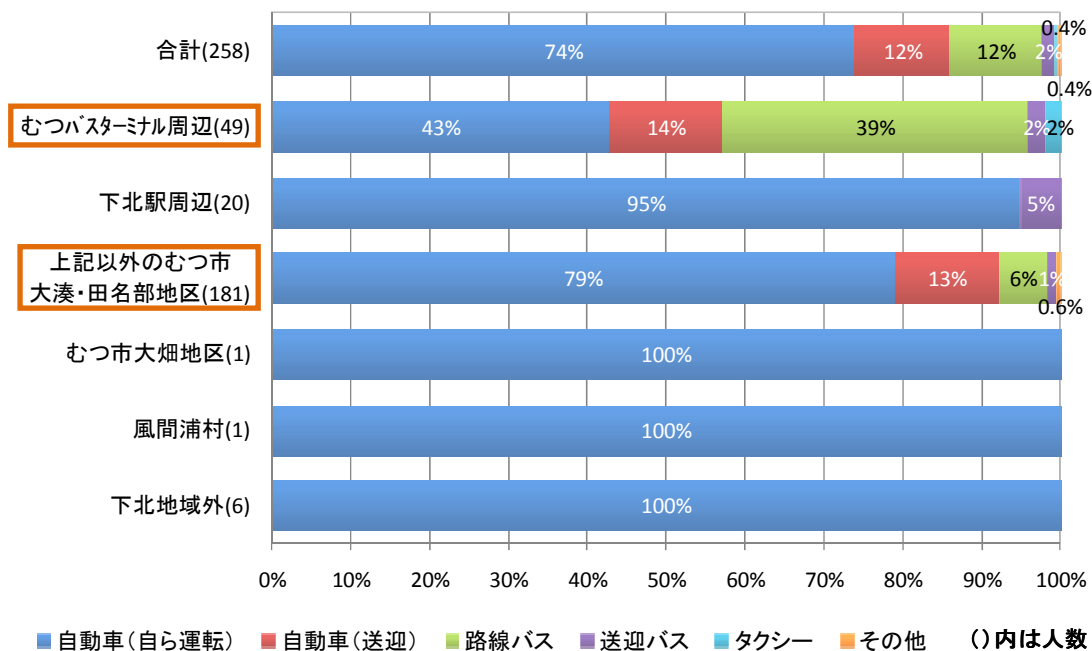


図 目的地別市町村を跨ぐ移動の際の交通手段の構成比（平成 22 年 11 月～12 月中）

東通村住民の市町村（地区）を跨ぐ移動を年齢別にみると若年層と 65 歳以上で路線バスが多い。若年層は通学目的、65 歳以上は東通村からむつ地区へのバスの運行頻度が他の地区と比べて多く移動時間も短いためと考えられる。

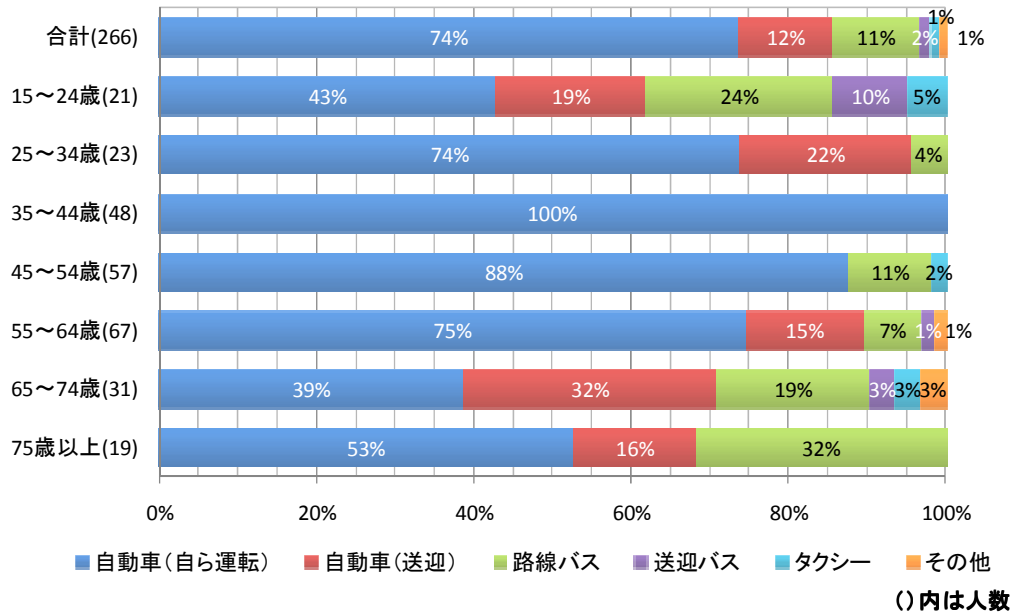


図 年齢別市町村を跨ぐ移動の際の交通手段（平成 22 年 8 月～10 月中）

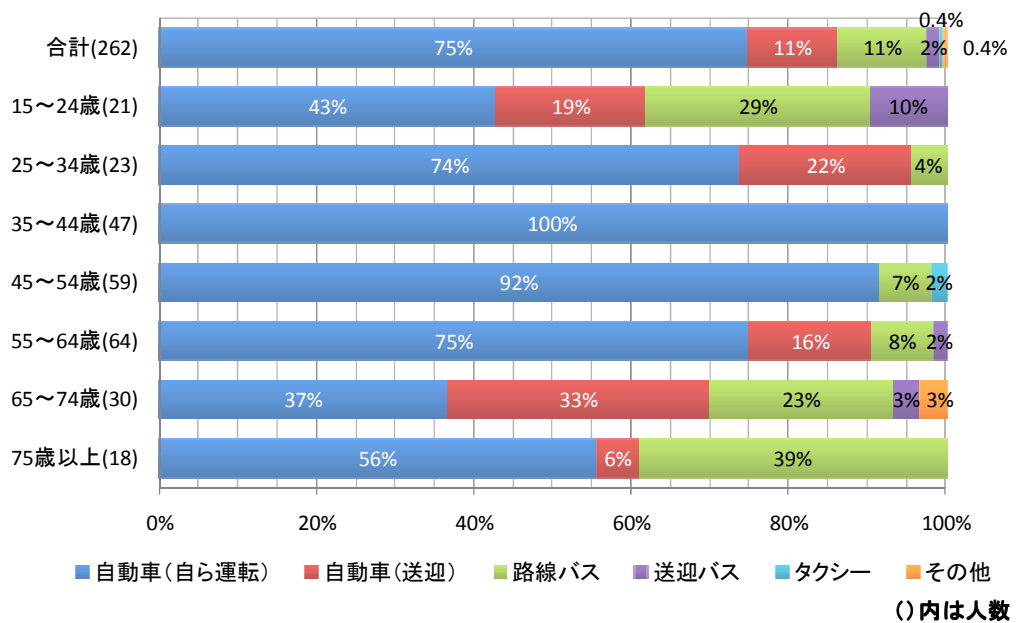


図 年齢別市町村を跨ぐ移動の際の交通手段（平成 22 年 11 月～12 月中）

60 歳以上住民が過去に市町村を跨ぐ移動の際によく利用した交通手段は路線バス、自動車（送迎）の順であった。

1 番多く利用した交通手段と平成 22 年 8 月～10 月中の利用交通手段を比較すると、路線バスの利用が半減しており、自動車（自ら運転、送迎）に転換したと考えられる。

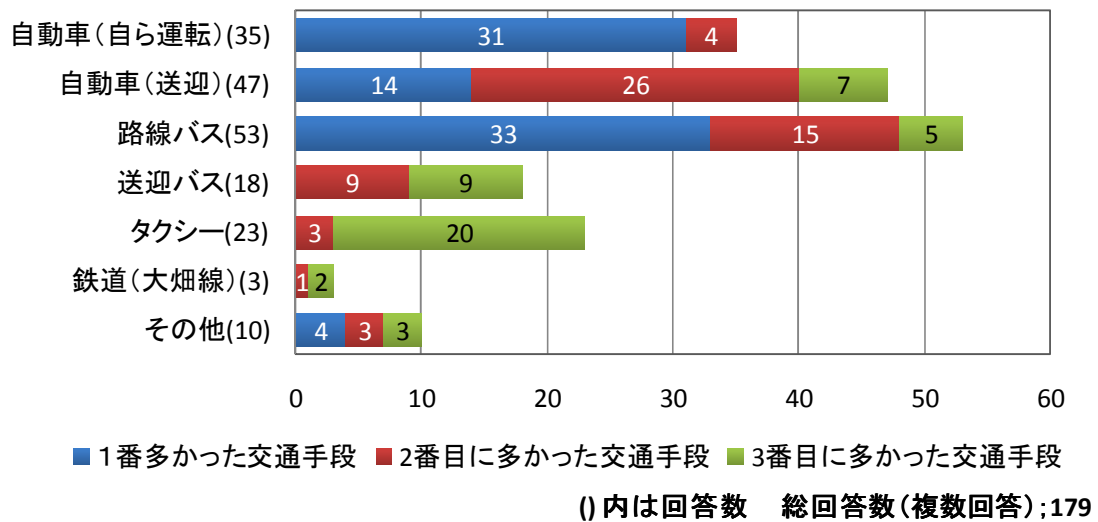
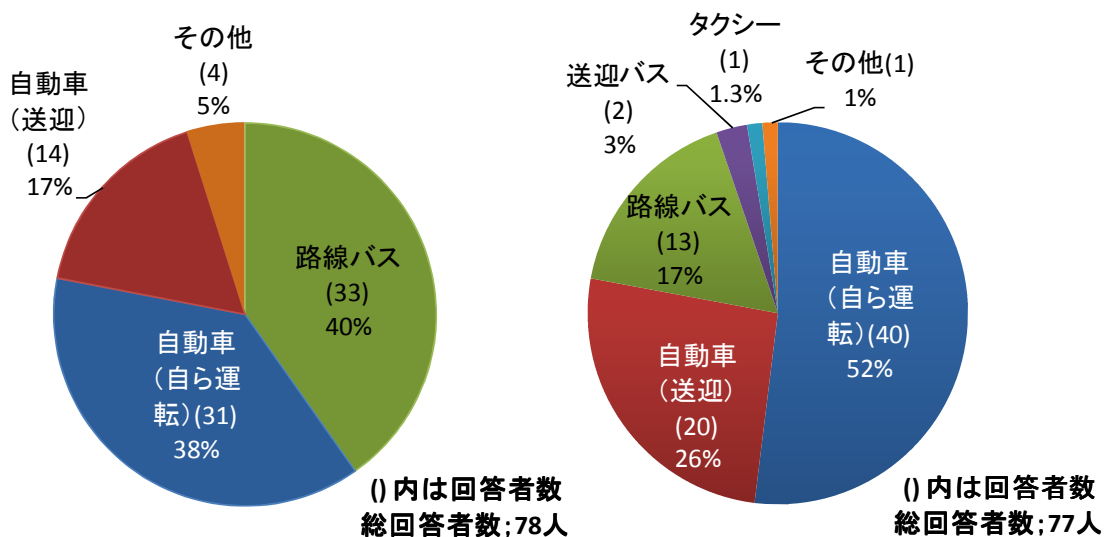


図 過去の市町村を跨ぐ移動の際の交通手段（60歳以上のみ回答）



(過去の1番多く利用した交通手段) (平成22年8～10月間の利用交通手段)

図 市町村を跨ぐ移動の際の交通手段の比較（60歳以上のみ回答）

●地域住民の意識

60歳未満住民の公共交通機関に対する意識をみると54歳以下の半数以上が「特に何もしない」と回答しており、公共交通機関の維持に対する意識が低いと考えられる。

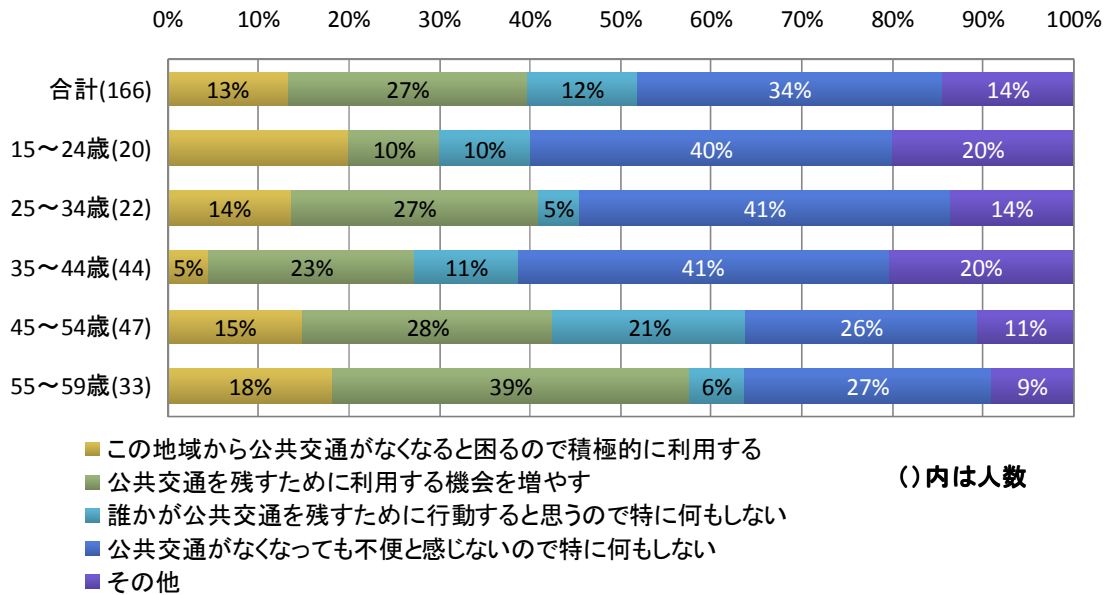


図 年齢別公共交通機関に対する意識（60歳未満のみ回答）

35～44歳の「その他」と回答した人の意識

- ・1日500円で乗り放題(バス)、ポイント制割引(タクシー)などあれば利用する。
- ・費用のかからない交通手段を考えていく。
- ・使いたい経路が設定されて、使えるダイヤが組まれて、手ごろな料金設定をしていただければ利用する。現行では通勤に利用することもできません。
- ・自分は利用しないが、祖母や子供が利用するので、公共交通は残して欲しい。
- ・子供たちの自動車を利用する。

⑦風間浦村

●回答者属性

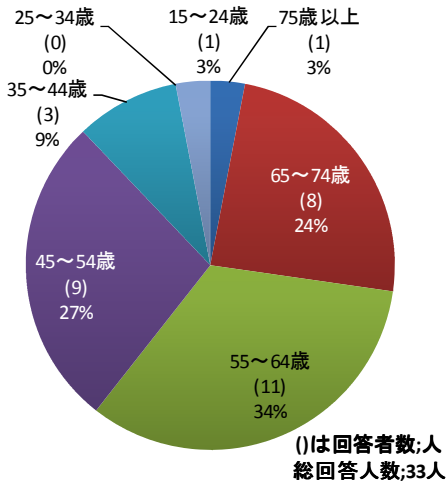


図 年齢別回答者数 (男性)

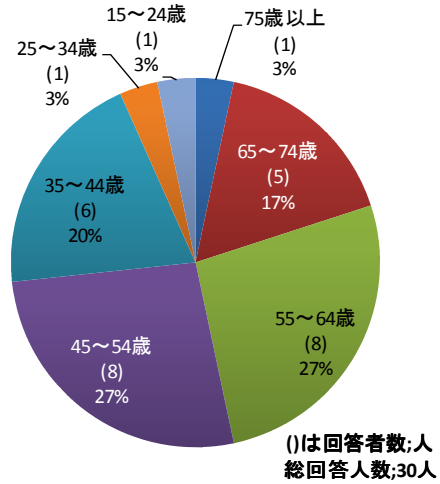


図 年齢別回答者数 (女性)

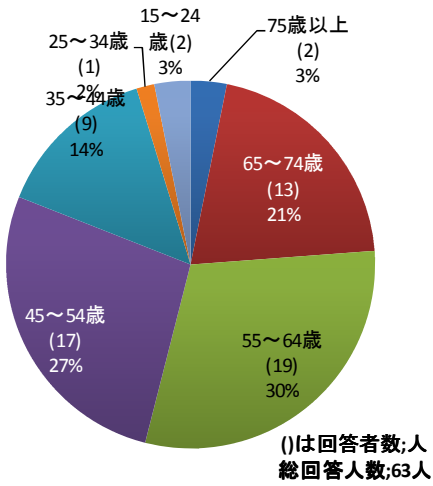


図 年齢別回答者数 (男女計)

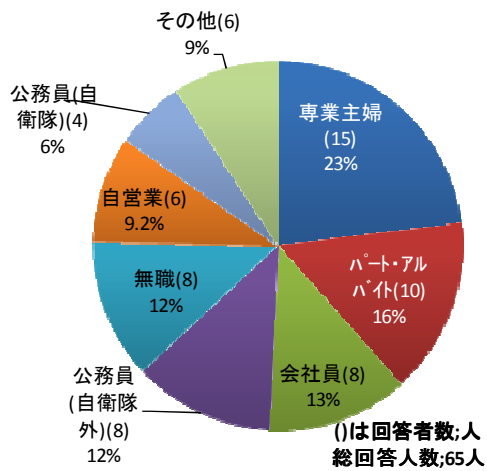
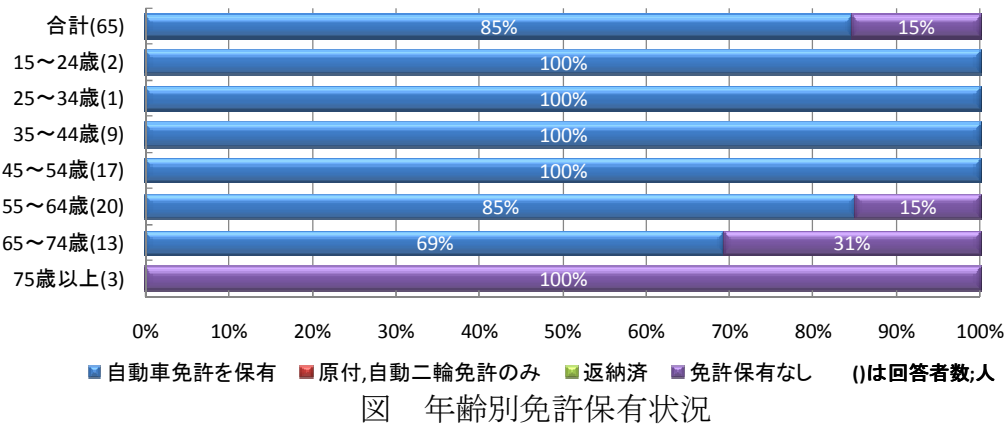
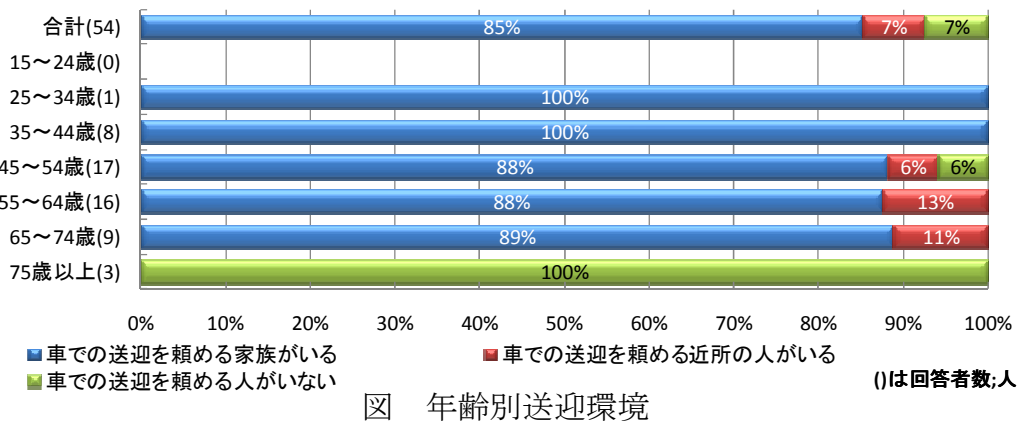
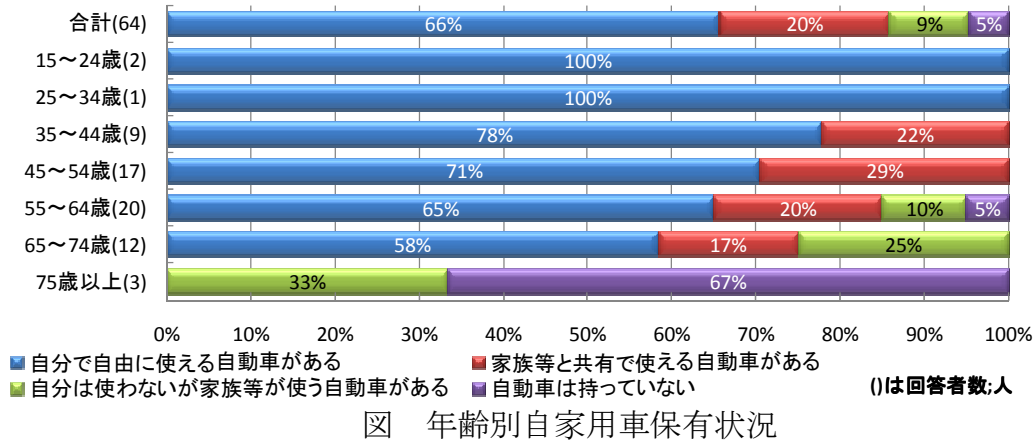


図 職業別回答者数

運転免許保有状況を見ると 86%の人が自動車免許を保有している。
 年齢別にみると回答者数は少ないものの 25～54 歳の免許保有率は 100%であり、
 75 歳以上の免許保有率は 0%であった。



自家用車保有状況を年齢別にみると 15～54 歳では「自分で自由に使える自動車がある」または「家族等と共有で使える自動車がある」と全員が回答している。
 また 75 歳以上の 3 分の 1 は「自分は使わないが家族等が使う自動車がある」と回答しているが、3 分の 2 は「自動車は持っていない」と回答している。



風間浦村住民の平成 22 年 8 月～10 月中の市町村（地区）を跨ぐ移動はむつ市むつ地区、大間町の順に多く、その際の交通手段は大畑地区、むつ地区へは路線バスの利用が比較的多いものの、その他は自動車が多い。

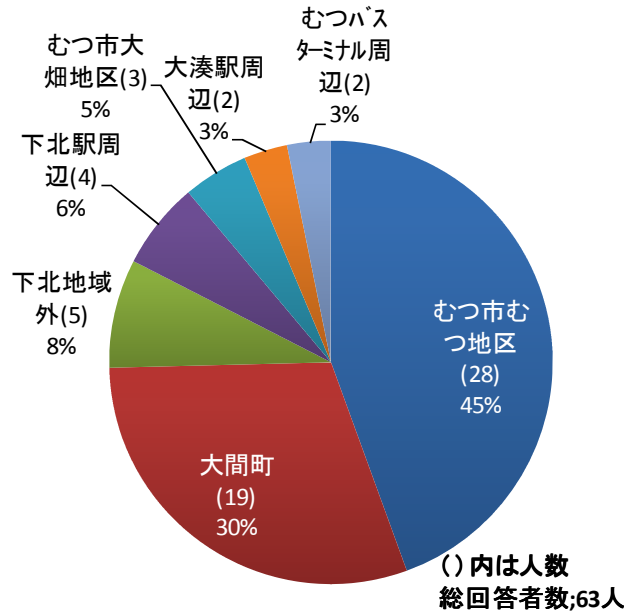


図 目的地別市町村を跨ぐ移動（平成 22 年 8 月～10 月中）

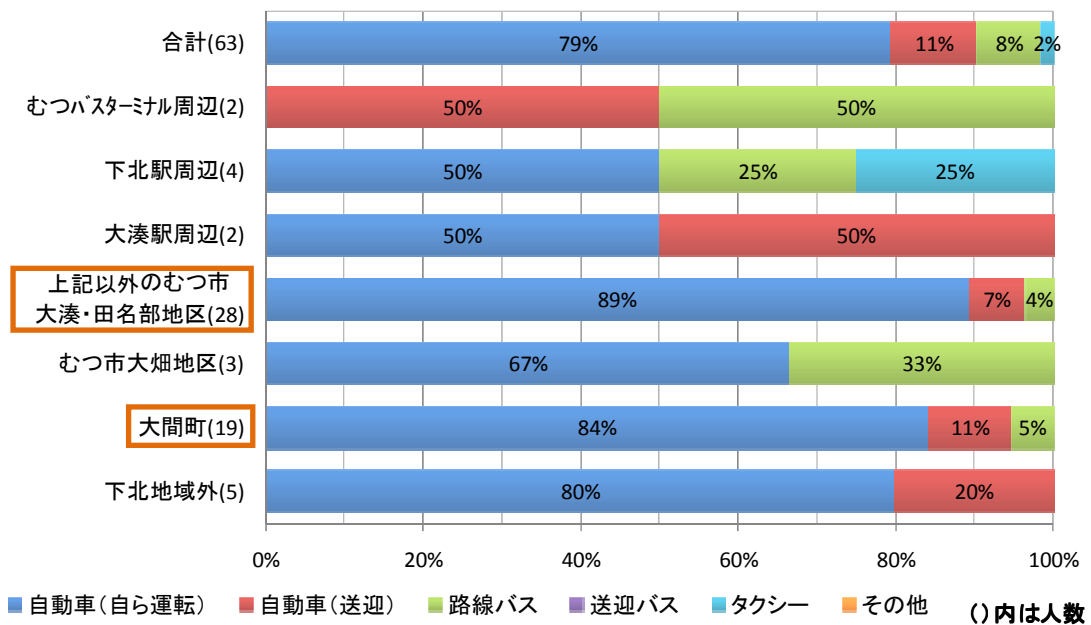


図 目的地別市町村を跨ぐ移動の際の交通手段の構成比
（平成 22 年 8 月～10 月中）

風間浦村の住民の平成 22 年 11 月～12 月中の市町村（地区）を跨ぐ移動およびその際の交通手段は 8 月～10 月中と同様の傾向である。

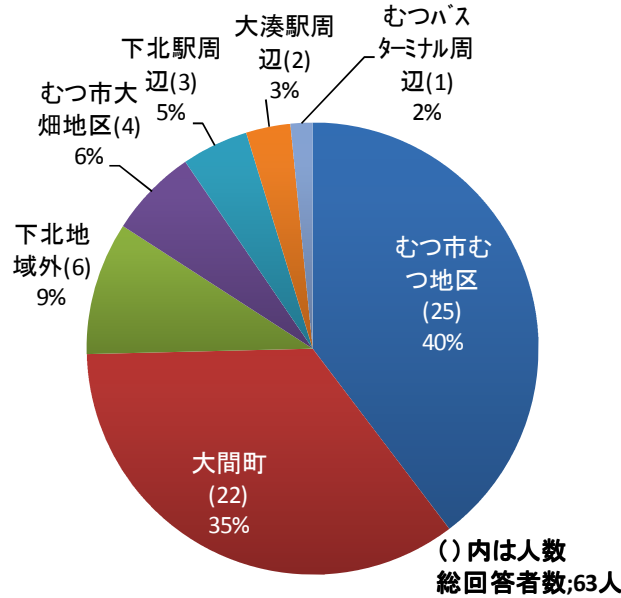


図 目的地別市町村を跨ぐ移動 (平成 22 年 11 月～12 月中)

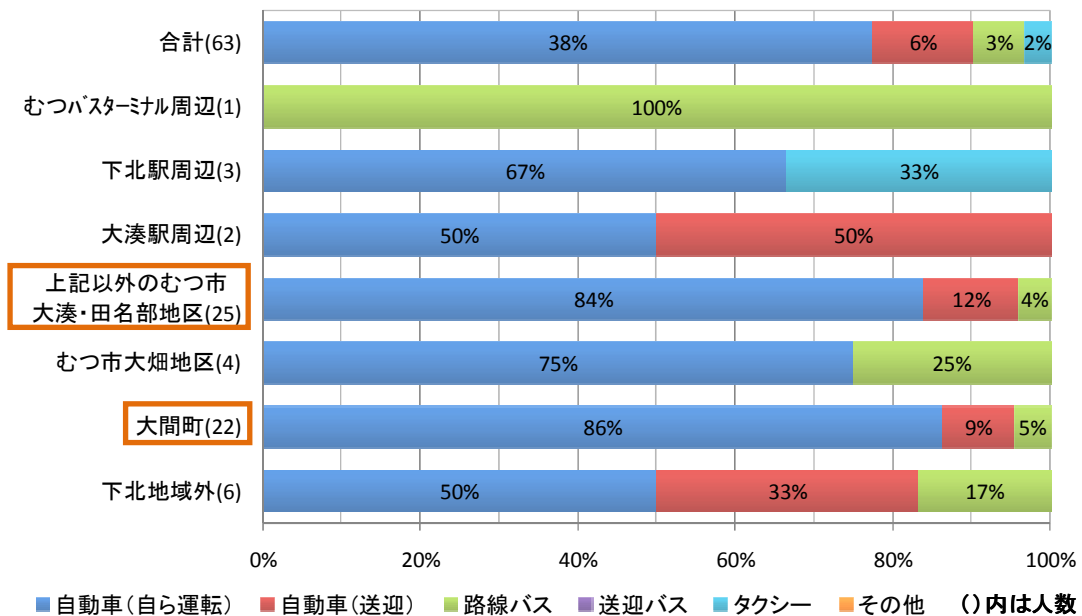


図 目的地別市町村を跨ぐ移動の際の交通手段の構成比 (平成 22 年 11 月～12 月中)

風間浦村住民の市町村（地区）を跨ぐ移動の際の交通手段を年齢別にみると 54 歳以下では自動車以外の利用がない。また運転免許も自動車も保有しない人が多い 75 歳以上では路線バスかタクシーを利用せざるを得ないと考えられる。

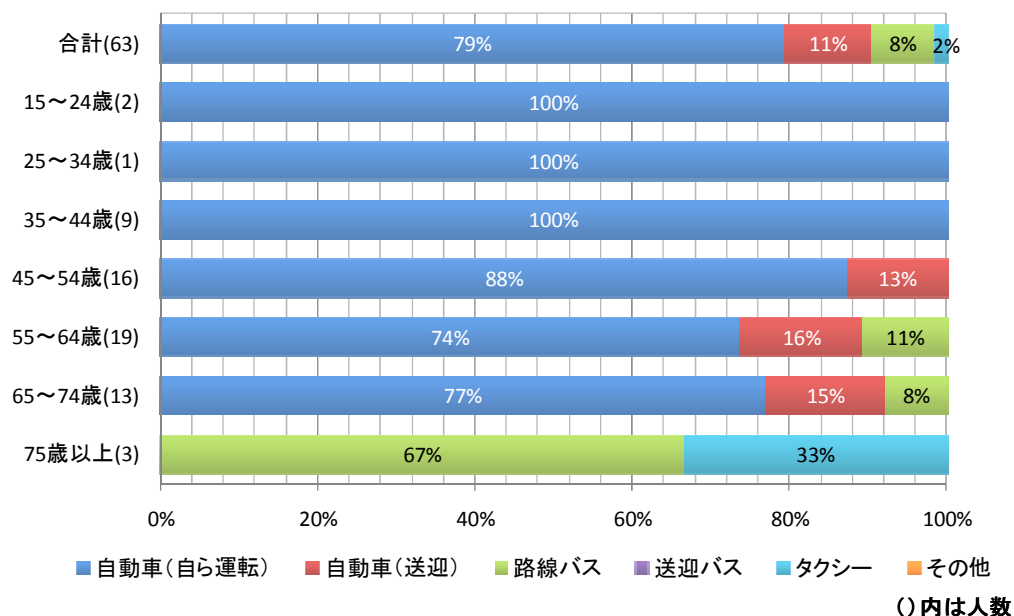


図 年齢別市町村を跨ぐ移動の際の交通手段（平成 22 年 8 月～10 月中）

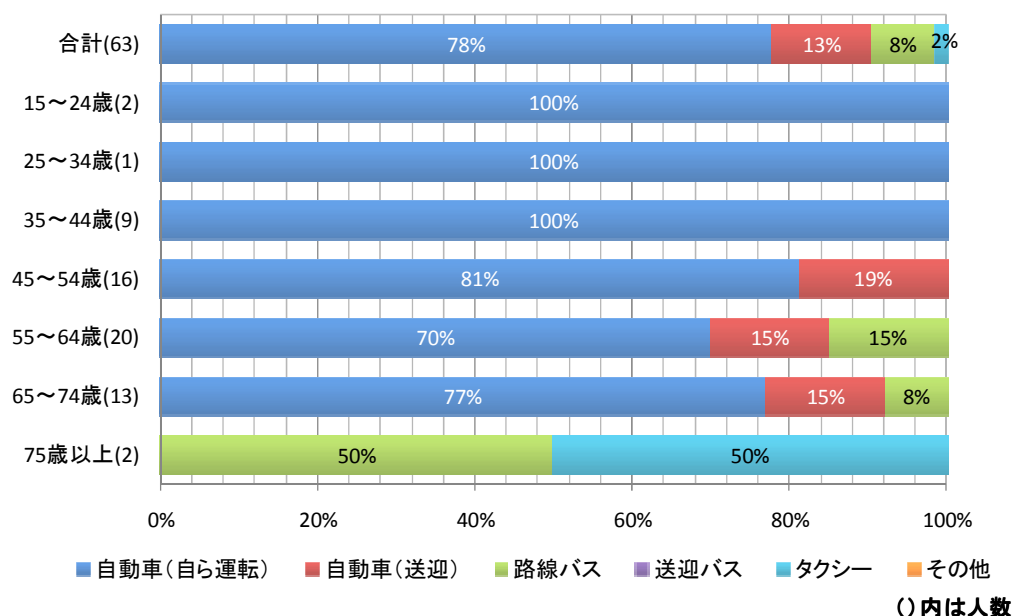


図 年齢別市町村を跨ぐ移動の際の交通手段（平成 22 年 11 月～12 月中）

60 歳以上住民が過去に市町村を跨ぐ移動の際によく利用した交通手段は自動車（自ら運転）、路線バスの順であった。

1 番多く利用した交通手段と平成 22 年 8 月～10 月中の利用交通手段を比較すると、路線バスの利用が自動車（自ら運転または送迎）に転換したと考えられる。

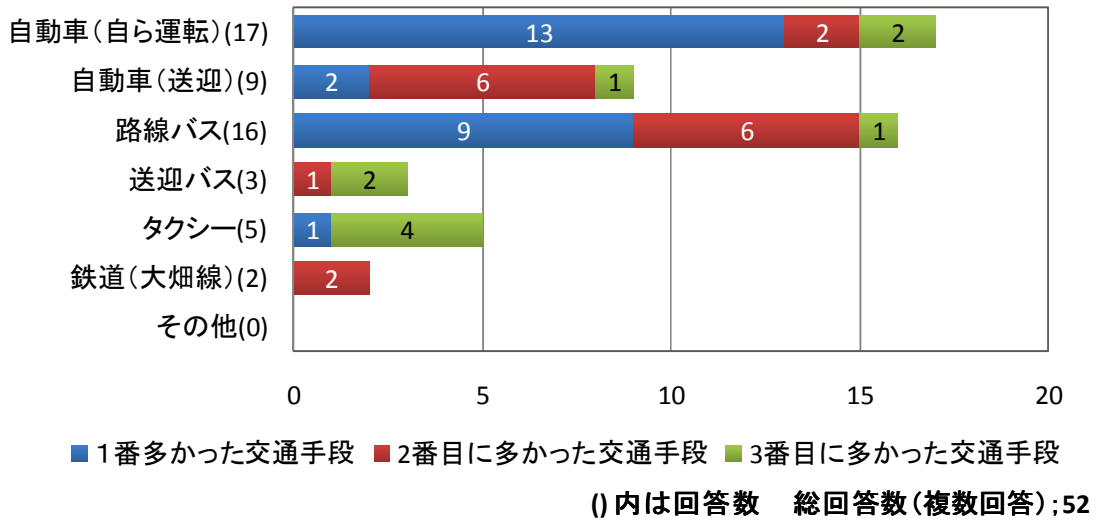
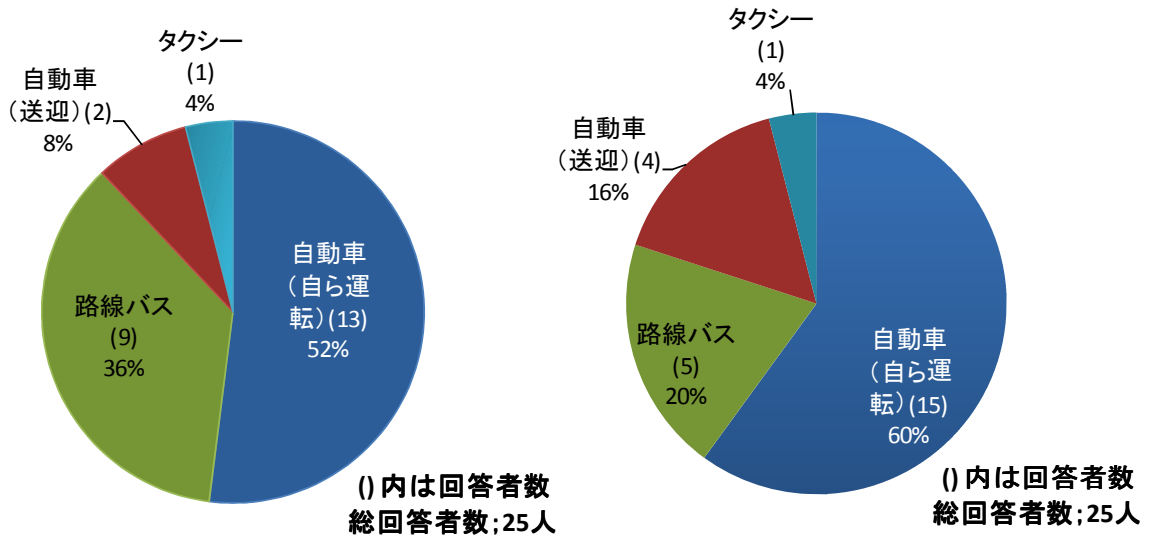


図 過去の市町村を跨ぐ移動の際の交通手段（60 歳以上のみ回答）



(過去の1番多く利用した交通手段) (平成22年8~10月間の利用交通手段)

図 市町村を跨ぐ移動の際の交通手段の比較（60 歳以上のみ回答）

●地域住民の意識

60歳未満住民の公共交通機関に対する意識をみると45歳以上の半数以上は「積極的に利用する」、「利用する機会を増やす」と回答しているが、回答者数は少ないものの44歳以下の多くが「何もしない」と回答しており、若年層の公共交通機関の維持に対する意識が低いと考えられる。

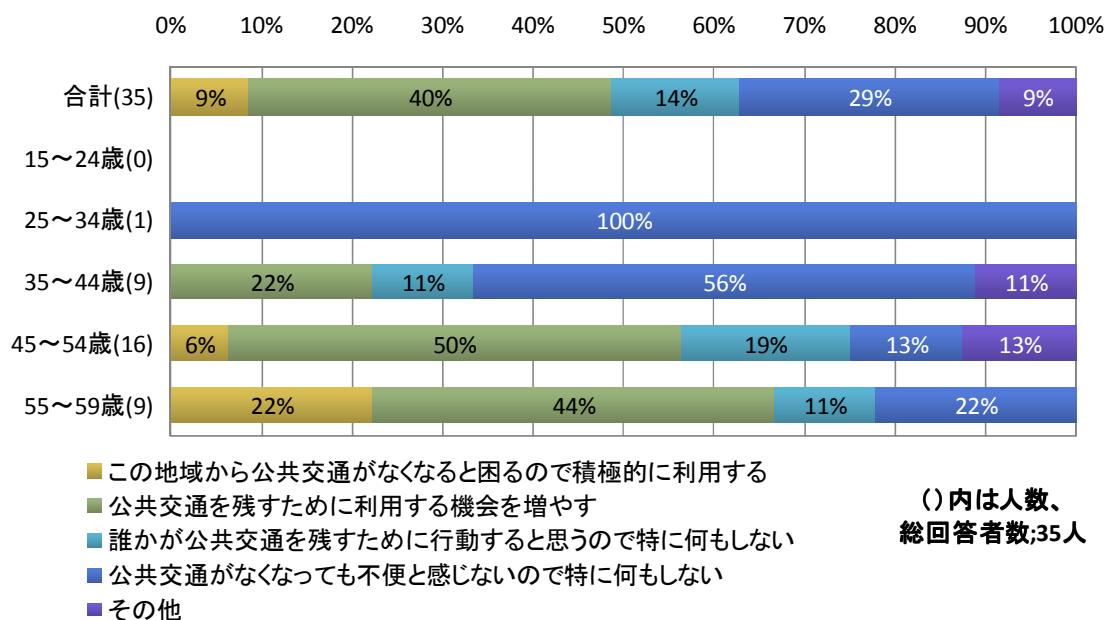


図 年齢別公共交通機関に対する意識（60歳未満のみ回答）

45～54歳の「その他」と回答した人の意識

- ・公共交通がなくなる困るが、利用する事はないと思う。買い物に行ったとしても思う様に買い物ができず、運賃が高いのでどうしても自家用車になってしまう。
- ・自動車を利用し続けると思うが、公共交通は必要である。

⑧佐井村

●回答者属性

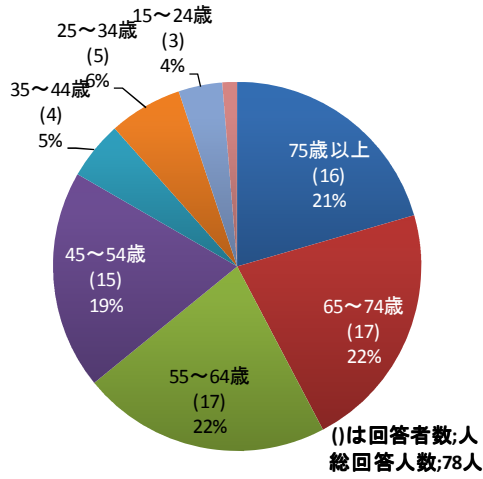


図 年齢別回答者数 (男性)

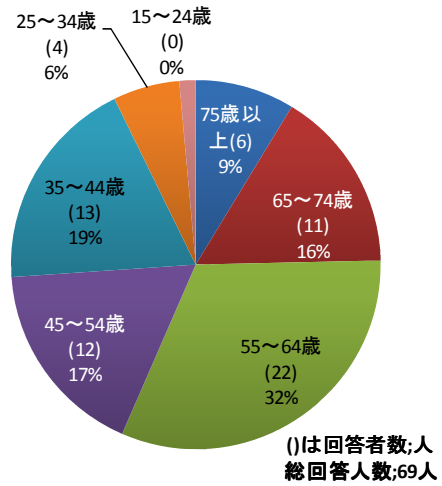


図 年齢別回答者数 (女性)

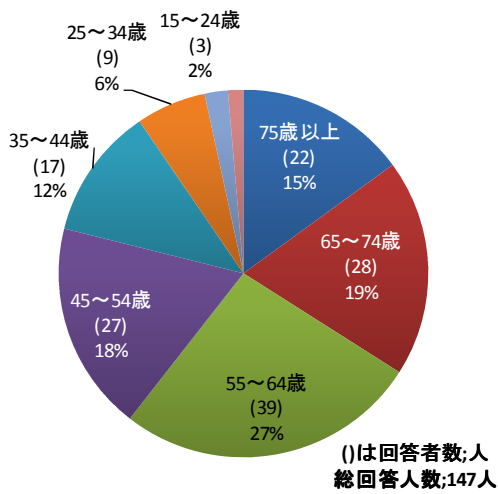


図 年齢別回答者数 (男女計)

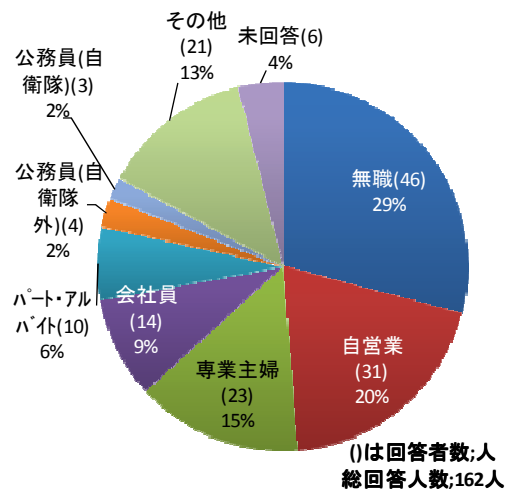


図 職業別回答者数

運転免許保有状況を見ると 64%の人が自動車免許を保有している。

年齢別にみると 25～44 歳の免許保有率は 90%以上、75 歳以上の免許保有率は 20%、運転免許返納率は 10%である。

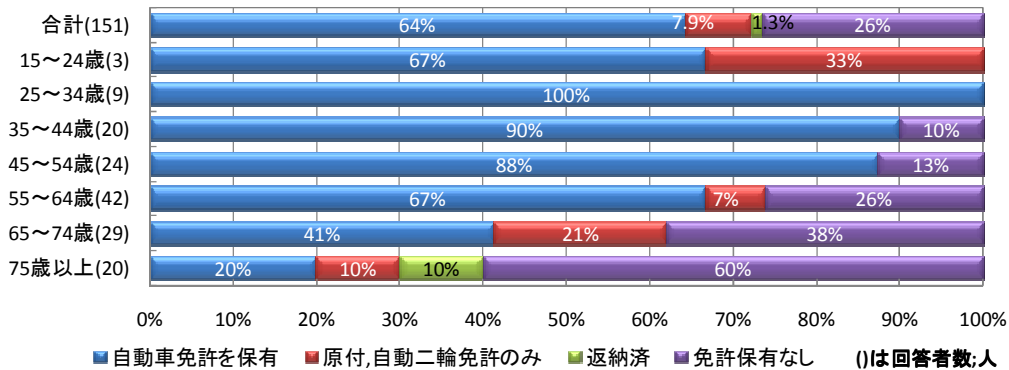


図 年齢別免許保有状況

自家用車保有状況を年齢別にみると 25～54 歳の 90%以上が「自分で自由に使える自動車がある」または「家族等と共有で使える自動車がある」と回答している。75 歳以上では 18%で、「自分は使わないが家族等が使う自動車がある」と回答した人と合わせると 45%になる。

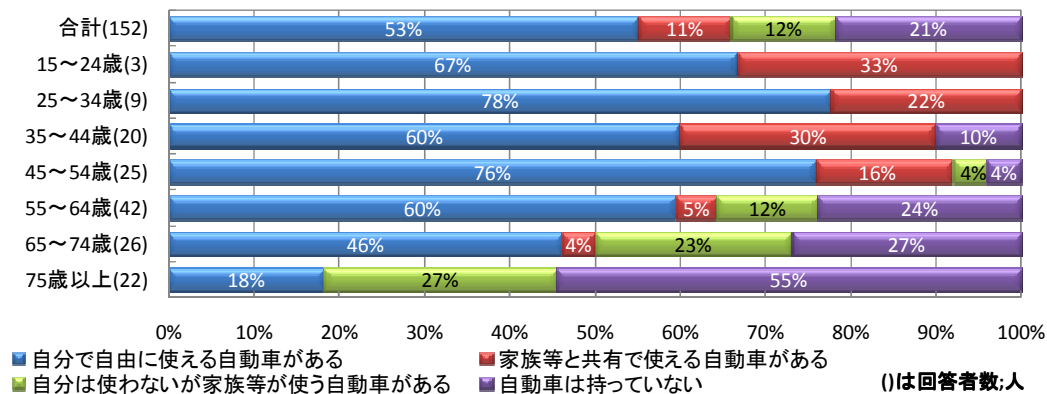


図 年齢別自家用車保有状況

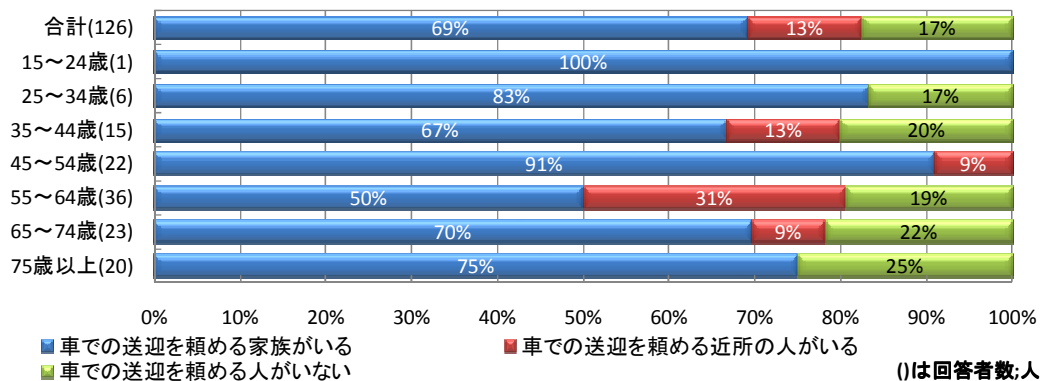


図 年齢別送迎環境

佐井村の住民の平成 22 年 8 月～10 月中の市町村（地区）を跨ぐ移動は大間町とむつ市むつ地区が多く、その際の交通手段はむつ地区へは路線バスの利用が多く、その他は自動車が多い。

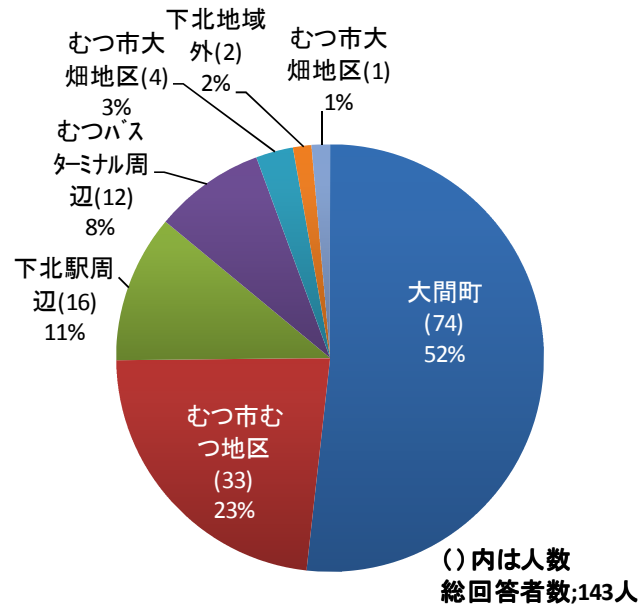


図 目的地別市町村を跨ぐ移動 (平成 22 年 8 月～10 月中)

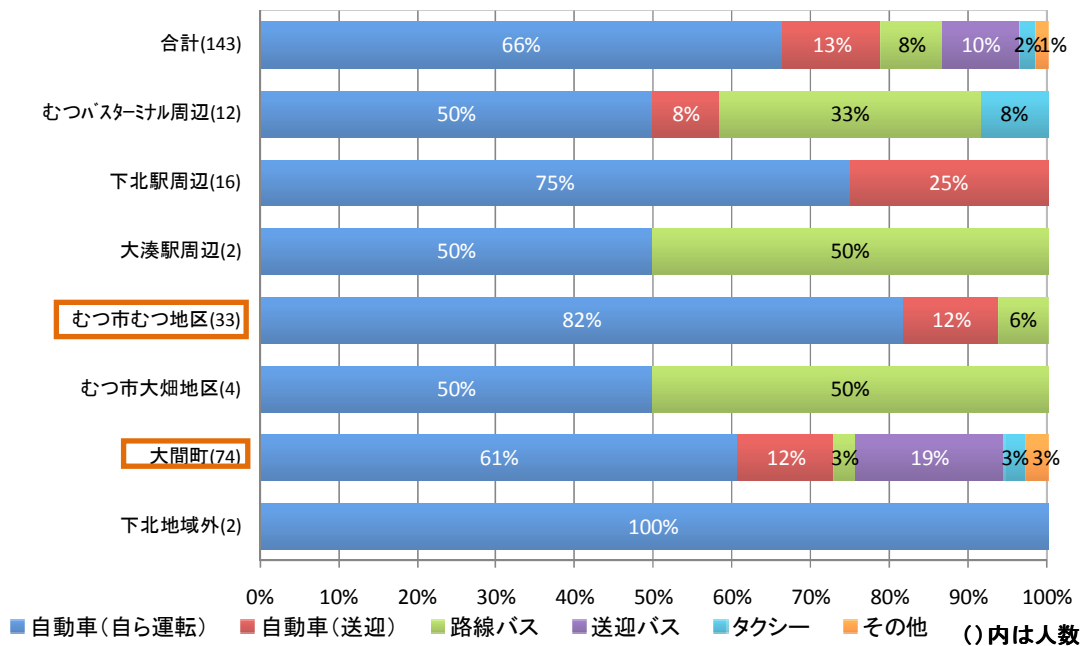


図 目的地別市町村を跨ぐ移動の際の交通手段の構成比 (平成 22 年 8 月～10 月中)

佐井村の住民の平成 22 年 11 月～12 月中の市町村（地区）を跨ぐ移動は 8 月～10 月中と同様に大間町とむつ市むつ地区が多く、その際の交通手段は 8 月～10 月中と同様の傾向である。

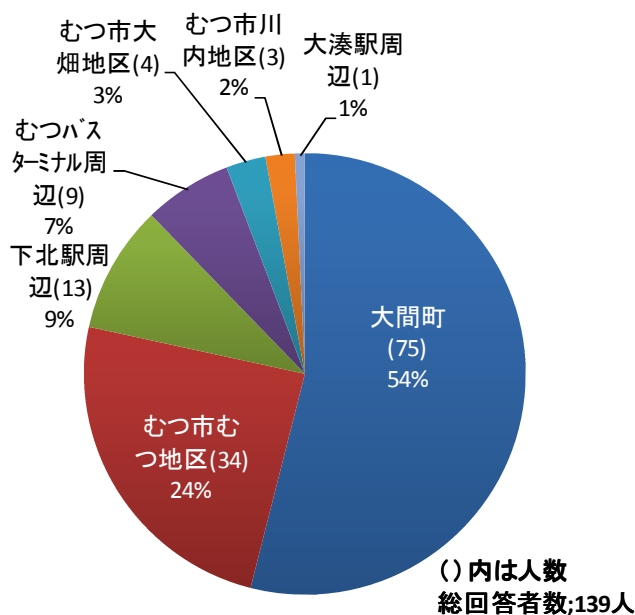


図 目的地別市町村を跨ぐ移動 (平成 22 年 11 月～12 月中)

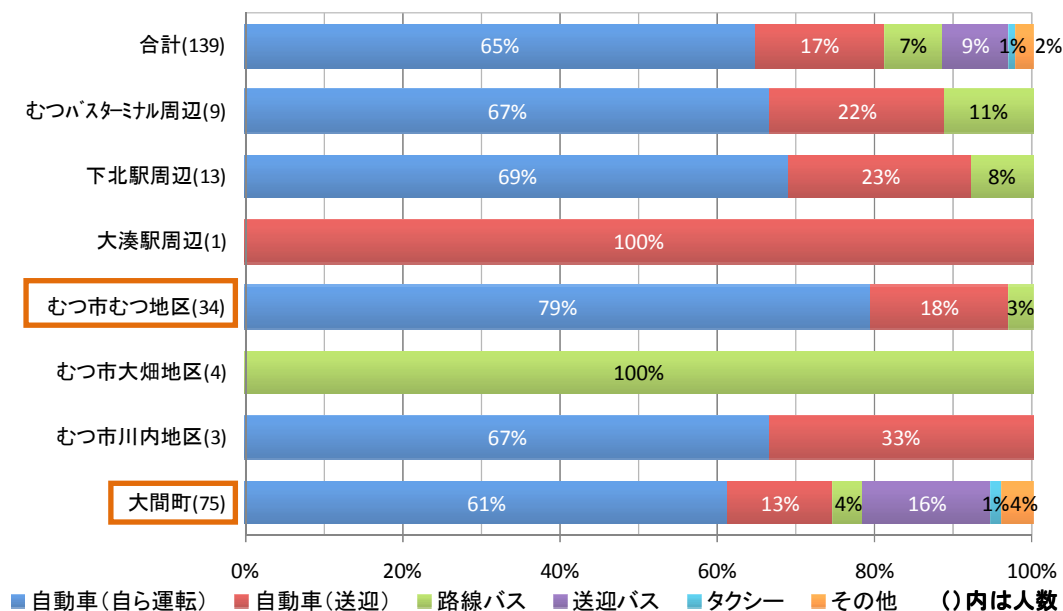


図 目的地別市町村を跨ぐ移動の際の交通手段の構成比 (平成 22 年 11 月～12 月中)

佐井村住民の市町村（地区）を跨ぐ移動の際の交通手段をみると自動車（自ら運転または送迎）が圧倒的に多く、運転免許保有率、自家用車保有率が他の年齢に比べて低い 65 歳以上では公共交通機関の利用率が高い。

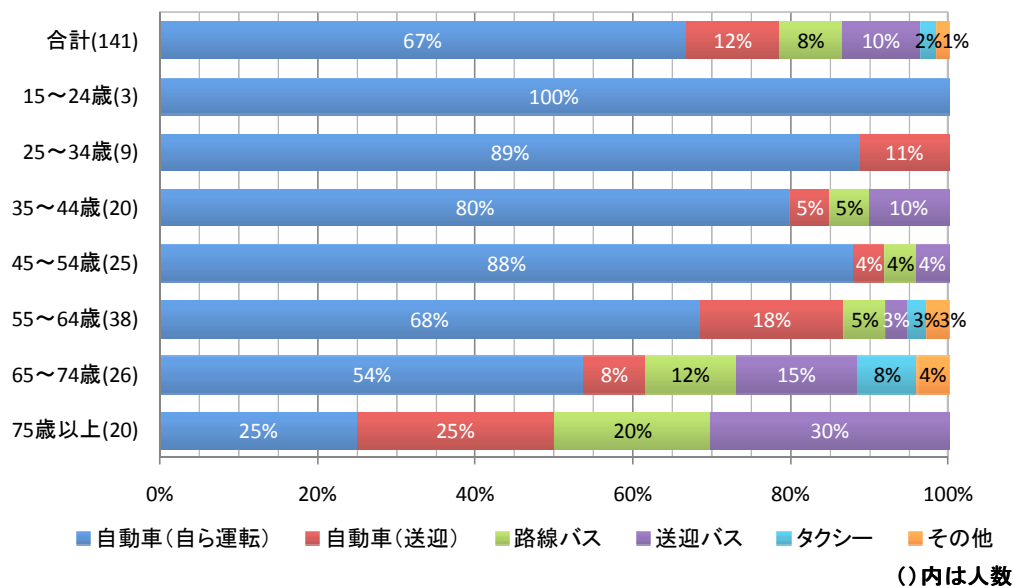


図 年齢別市町村を跨ぐ移動の際の交通手段（平成 22 年 8 月～10 月中）

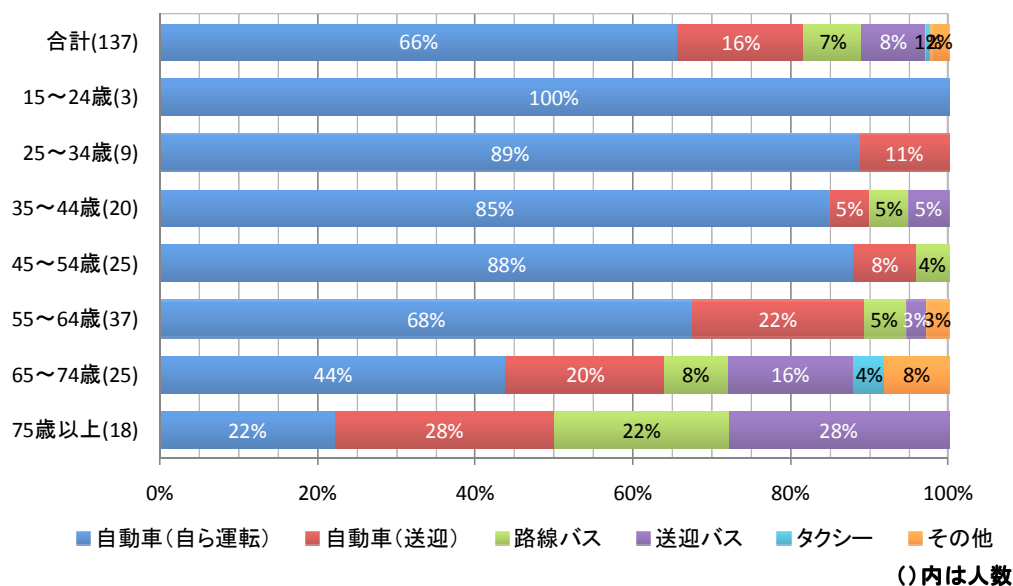
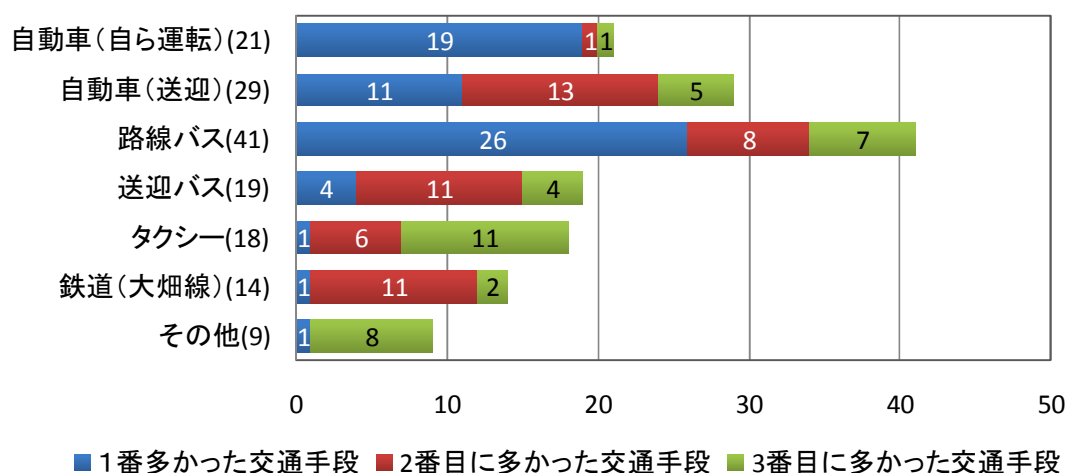


図 年齢別市町村を跨ぐ移動の際の交通手段（平成 22 年 11 月～12 月中）

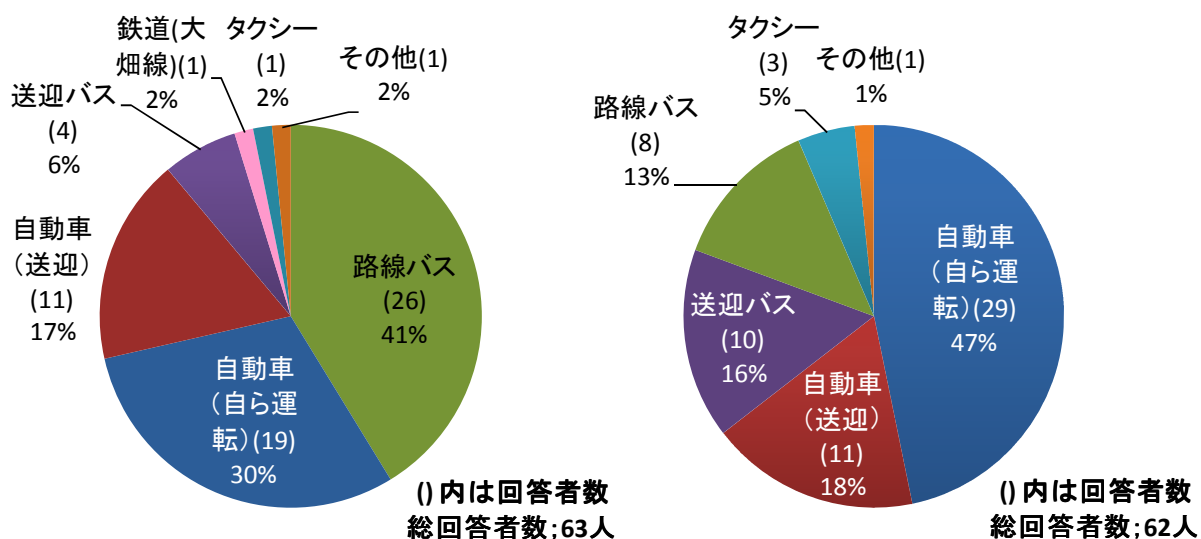
60 歳以上住民が過去に市町村を跨ぐ移動の際によく利用したの交通手段は路線バス、自動車（送迎）の順であった。

1 番多く利用した交通手段と平成 22 年 8 月～10 月中の利用交通手段を比較すると、路線バスの利用が自動車（自ら運転または送迎）に転換したと考えられる。



()内は回答数 総回答数(複数回答);239

図 過去の市町村を跨ぐ移動の際の交通手段（60歳以上のみ回答）



(過去の1番多く利用した交通手段) (平成22年8~10月間の利用交通手段)

図 市町村を跨ぐ移動の際の交通手段の比較（60歳以上のみ回答）

●地域住民の意識

60歳未満住民の公共交通機関に対する意識をみるとほとんどの年齢層で半数以上は「積極的に利用する」、「利用する機会を増やす」と回答しているが、45～54歳の多くが「何もしない」と回答しており、若年層の公共交通機関の維持に対する意識が他の地区と比較して高いと考えられる

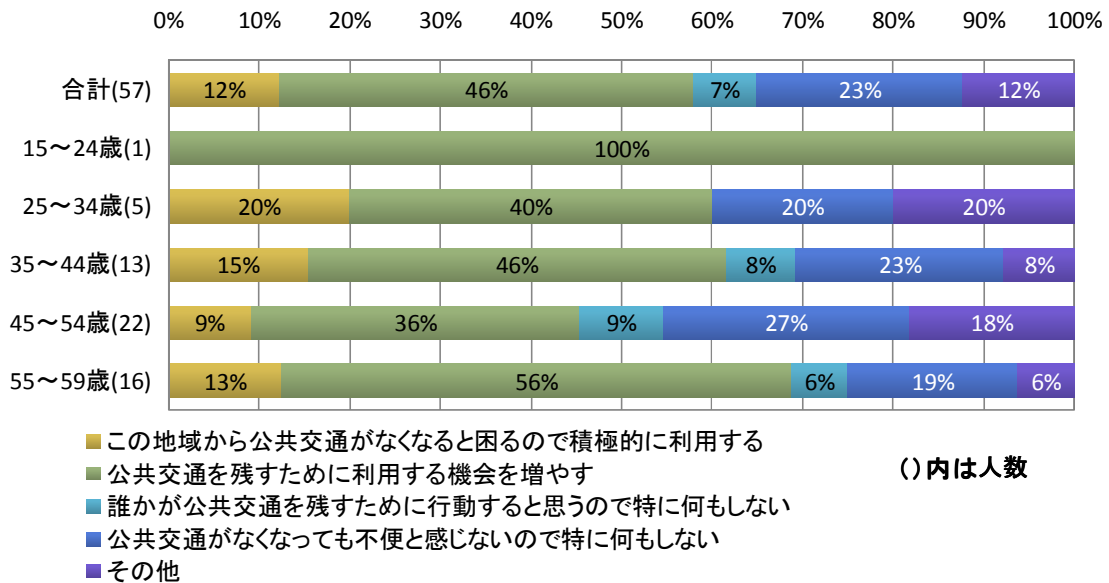


図 年齢別公共交通機関に対する意識（60歳未満のみ回答）

45～54歳の「その他」と回答した人の意識

- ・現在よりも利用し易いコース、便数であれば利用する。

下北地域公共交通総合連携計画（素案）について意見募集（パブリックコメント）します。

下北地域公共交通総合連携協議会では、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、地域における公共交通の問題点・課題を幅広く把握した上で、誰もが利用しやすい交通体系の構築と将来にわたって公共交通を継続させるための仕組みをつくるための計画「下北地域公共交通総合連携計画」を策定するにあたり、下記のとおりこの計画（素案）に対する地域の皆様のご意見をお寄せください。

○ 意見を提出できる方

- ・ 下北地域に住所を有する者
- ・ 下北地域に事務所又は事業所を有する個人及び法人その他の団体
- ・ 下北地域の事務所又は事業所に勤務する者
- ・ 下北地域の学校に在学する者
- ・ この計画に係る事案に利害関係を有するもの

※「下北地域」とは、むつ市、大間町、東通村、風間浦村、佐井村の1市1町3村を指します。

○ 意見の募集期間

- ・ 平成23年2月7日（月）から平成23年2月21日（月）まで

○ 公表する資料

- ・ 下北地域公共交通総合連携計画（素案）（PDFファイル）
- ・ 下北地域公共交通総合連携計画（素案）資料編（PDFファイル）

○ 公表資料の入手方法

- ・ ホームページからダウンロード

○ 閲覧場所

- ・ むつ市本庁舎企画調整課、各分庁舎管理課
- ・ 大間町企画経営課、東通村経営企画課、風間浦村総務課、佐井村総務課

○ 意見の提出方法

- ・ パブリックコメント意見提出様式に、在住等の要件区別・住所・氏名・電話番号を記入して次のいずれかの方法により提出してください。

i 直接提出 : 閲覧場所に記載している各市町村の担当課へ

ii 郵送 : 〒035-8686 むつ市中央1-8-1

下北地域公共交通総合連携協議会事務局あて
(むつ市総務政策部企画調整課)

iii FAX : 0175-22-5825 総務政策部企画調整課

iv 電子メール : mt-kikaku06@city.mutsu.lg.jp

○ 提出されたご意見の取扱い

- ・ 提出されたご意見は、計画の参考とさせていただきます。
- ・ 個々のご意見に対して、直接個別の回答はいたしませんのでご了承ください。
- ・ 提出されたご意見は、内容を確認後に後日、ホームページへ公表します。
- ・ 意見募集結果の公表の際には、ご意見の内容以外、住所、氏名等は公表しません。
- ・ 提出の際にご記入いただいた個人情報については、本件以外の目的には使用しません。

パブリックコメント意見提出様式

■素案の名称		下北地域公共交通総合連携計画（素案）
■在住等の要件区別 （該当要件に○印を付し、オに該当する人は、その具体的な内容をご記入ください。） ※必須		ア むつ市、大間町、東通村、風間浦村、佐井村（以下「下北地域」という。）に住所を有する者 イ 下北地域に事務所又は事業所を有する個人及び法人その他の団体 ウ 下北地域の事務所又は事業所に勤務する者 エ 下北地域の学校に在学する者 オ この計画に係る事案に利害関係を有するもの （具体的に
■氏名（法人等の場合は担当者名）及び事業所等の名称 ※必須		氏名： 事業所・学校名・法人名：
■連絡先	住所 ※必須	〒
	電話番号 ※必須	
	E-mail	
■ご意見等		
ページ	指摘箇所	意見等

(注) ※必須の項目に記入が無い意見は受付ができないことがあります。

- 提出期限 平成23年2月21日(月) 午後5時15分 必着
- 提出先・問い合わせ先 下北地域公共交通総合連携協議会事務局
(むつ市総務政策部企画調整課企画グループ)

TEL:0175-22-1111(内線2312) FAX:0175-22-5825

調査事業に係る事後評価記載様式

I 総合評価

全体として、地域の主体的な取組みと創意工夫による公共交通の活性化・再生を通じ、個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与するための連携計画の策定に向けて必要な調査を行ったか。

法定協議会を適切に開催し、地域における公共交通の問題点・課題を幅広く把握した上で、目標設定を行った。また、当該目標を達成するための事業を具体的に検討する等、連携計画策定に向けて必要な情報収集と調査を実施し、計画事業の実施に向けた協議を行った。

II 連携計画策定調査の総合性・整合性

1 調査の範囲

① 当該地域における公共交通の問題点・課題を幅広く体系的に把握したか。

地域における市町村別人口、道路状況、学校、公共施設・商業施設の配置、観光客等のデータのほか、鉄道、バス、航路の利用者数などの基礎的情報を把握するとともに、全集落等をカバーした住民アンケート調査を実施し、地域住民の行動、意識の把握に努めた。

② 当該地域における公共交通以外の問題点・課題との関係を整理しているか。

地域の過疎・高齢化の進展、原子力発電所等関連計画の状況のほか、観光面での問題点等整理している。

2 地域公共交通に関する目標の設定

① 地域の実態を踏まえた地域公共交通に関する適切な目標(案)をできるだけ具体的に設定したか。

公共交通に関する様々な課題から、8つの計画目標を掲げるとともに、アンケート調査等を勘案し、利用人数、接続時間等の数値目標値を設定している。これは事業実施の効果を分かりやすく把握できるよう、地域住民に公共交通の関心を持ってもらうためである。

② 上記の目標は社会、住民ニーズや地域の基本的な計画を踏まえたものか。

地域住民への行動実態や意識調査や市町村の長期総合計画等を踏まえ、公共交通に関する目標を設定している。

3 地域公共交通に関する目標と事業との対応関係

① 地域公共交通に関する目標(案)を達成するための事業(案)が選び出されたか。

また、地域公共交通に関する目標(案)と事業(案)との関係は合理的か。

連携計画に掲載した8つの計画目標と16の事業は、体系的に整理されている。また、当該計画に掲げる全ての事業は、「誰もが利用しやすい交通体系の構築とそれを継続させるための仕組みをつくる」という目標の達成につながるものである。

* 必要に応じて、参考資料を添付してください。

<p>Ⅲ 自立性・持続性</p>
<p>1 事業の実施に向けての準備</p>
<p>① 地域公共交通に関する目標(案)を達成するための事業の内容やそのスケジュールが具体的に検討されたか。</p> <p>当地域の公共交通の課題・問題点を整理・検討を踏まえて提案する取組予定事業であり、その具体的内容やスケジュールについては、1月29日に予定されている第4回協議会において、協議・審議を行うこととしている。</p>
<p>② 事業実施による効果・影響に係る把握方法や評価基準・評価方法が検討されたか。</p> <p>提案する計画事業の実施による効果・影響に係る把握方法や評価基準・評価方法については、1月29日に開催する法定協議会において承認を得る予定であるが、各事業については、利用者数の推移調査などにより定量的に把握するとともに、地域住民へのアンケート調査などで満足度、地域公共交通に対する意識などで、定性的に評価を行う。</p>
<p>③ 事業の実施主体が検討されたか。</p> <p>計画事業の実施主体については、地域住民との協働により検討するとともに、交通事業者の意見を聴取し、各事業ごとに行政、交通事業者、地域住民等を想定した。</p>
<p>2 事業の実施環境</p>
<p>① 実証運行、情報提供等の事業の実施のための財源について検討を行い、当該事業を実施するための財源の目処がついたか。</p> <p>23年度から国の支援制度が抜本的に改正されることから、今後の国の動向に注視し、事業実施に向けた必要な財源確保に向け取り組んでいきたい。</p>
<p>② 住民等による自主的な利用促進、啓発等の活動や協賛金拠出への協力等事業の実施環境が整いつつあるか。</p> <p>公共交通機関の利用促進にあたっては、住民等の自主的な協力に必要性について、協議会における議論を促進する。協賛金の拠出については今後の検討課題としたい。これらの活動を支える運営組織として既存のNPO法人、住民組織との連携を目指す方向である。</p>

* 必要に応じて、参考資料を添付してください。

IV 住民の参加等による地域関係者の実質的な合意形成
1 協議会における審議体制等
<p>① 協議会における審議事項が明確に定められ、調査事業の進め方、実施状況について審議される体制となっているか。</p> <p>法定協議会における審議事項については、協議会規約のなかで、連携計画の策定に関する事項、連携計画の実施に係る連絡調整に関する事項、連携計画に位置づけられた事業の実施、その他協議会の目的を達成するために必要なことを定めている。</p>
<p>② 協議会に住民が参加したり、住民の意見が反映される仕組みが設けられているか（公募制、住民意向調査等の実施が協議会の運営要領において定められているか。）。</p> <p>法定協議会の委員には、法の規定に基づき、地域公共交通の利用者として、むつ市及び下北郡連合のPTA会長や老人クラブ会長のほか、構成市町村の商工会議所、商工会の会長などを選出している。また、調査事業の進め方を法定協議会で審議した上で、住民アンケート調査を実施し、地域住民の意見が事業に反映される仕組みが設けられている。</p>
2 協議会における審議
<p>① 調査事業を実施するにあたって協議会が適切に開催されたか。</p> <p>第1回協議会においては、協議会の審議事項も含め運営要領が決定され、それ以降の協議会においては、調査事業の進め方、アンケート内容などを審議している。次回、第4回協議会において総合連携計画の素案の提示及び調査事業に係る自己評価報告案の報告・審議を予定してゐる。</p>
<p>② 協議会の議事が傍聴、議事録の公開等によって適切に開示されているか。</p> <p>法定協議会規約において、会議は原則公開とする旨規定しているほか、傍聴、議事録の公開等については、協議会において各委員に説明し、了承を得ており。ホームページにおいて議事録、会議資料等が公開されている。</p>
3 地域関係者の実質的な合意形成
<p>① 地域公共交通に関する目標(案)やそれを達成するための事業(案)等について地域関係者の実質的な合意が形成されたといえるか。</p> <p>地域住民・商業関係者等については、協議会の委員として参画していただき、これまで協議会において調査事業の進め方等が審議されている。また、連携計画(素案)に関するパブリックコメントを2月1日から2月14日に実施する予定である。</p>

* 必要に応じて、参考資料を添付してください。