

下北地域公共交通総合連携計画

平成23年3月

むつ市・大間町・東通村・風間浦村・佐井村

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、青森県北東部の下北半島に位置し、むつ市、下北郡大間町、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。

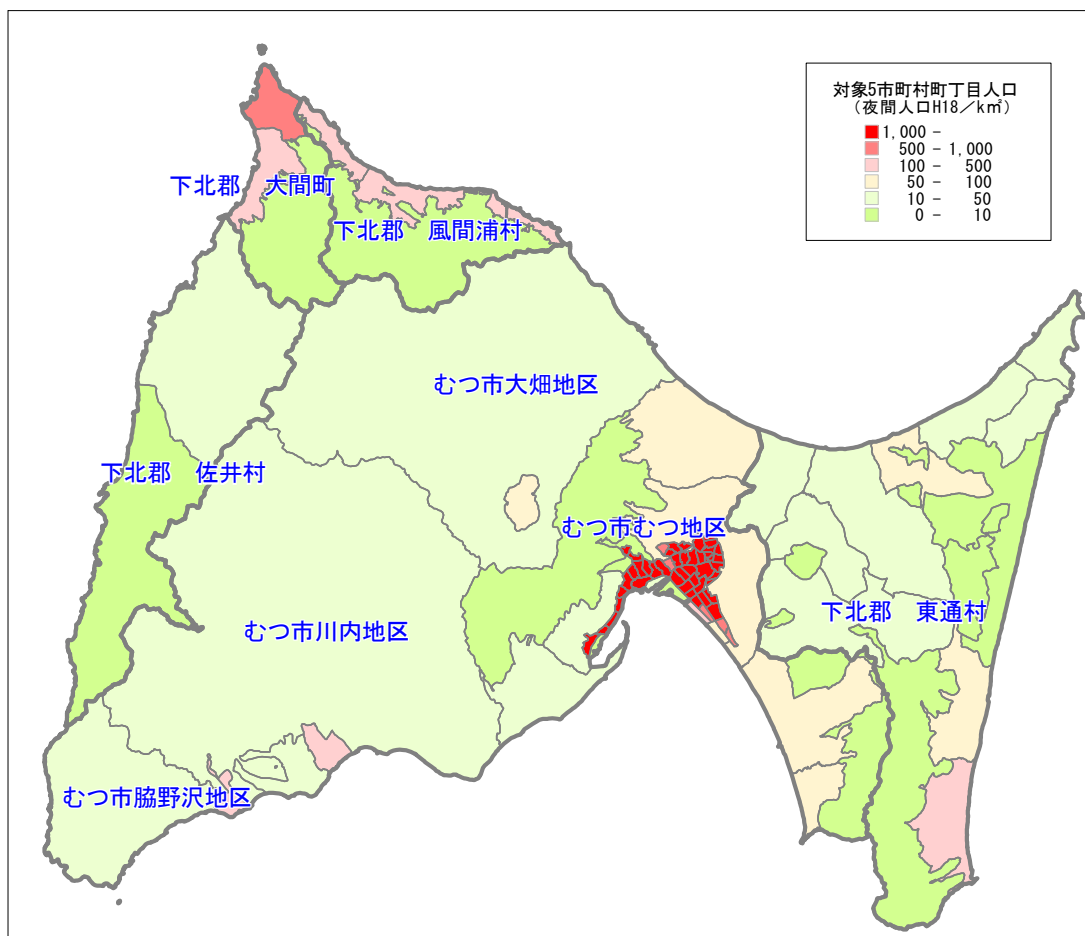


図1 町丁目別夜間人口密度

※出典：住民基本台帳（平成18年）

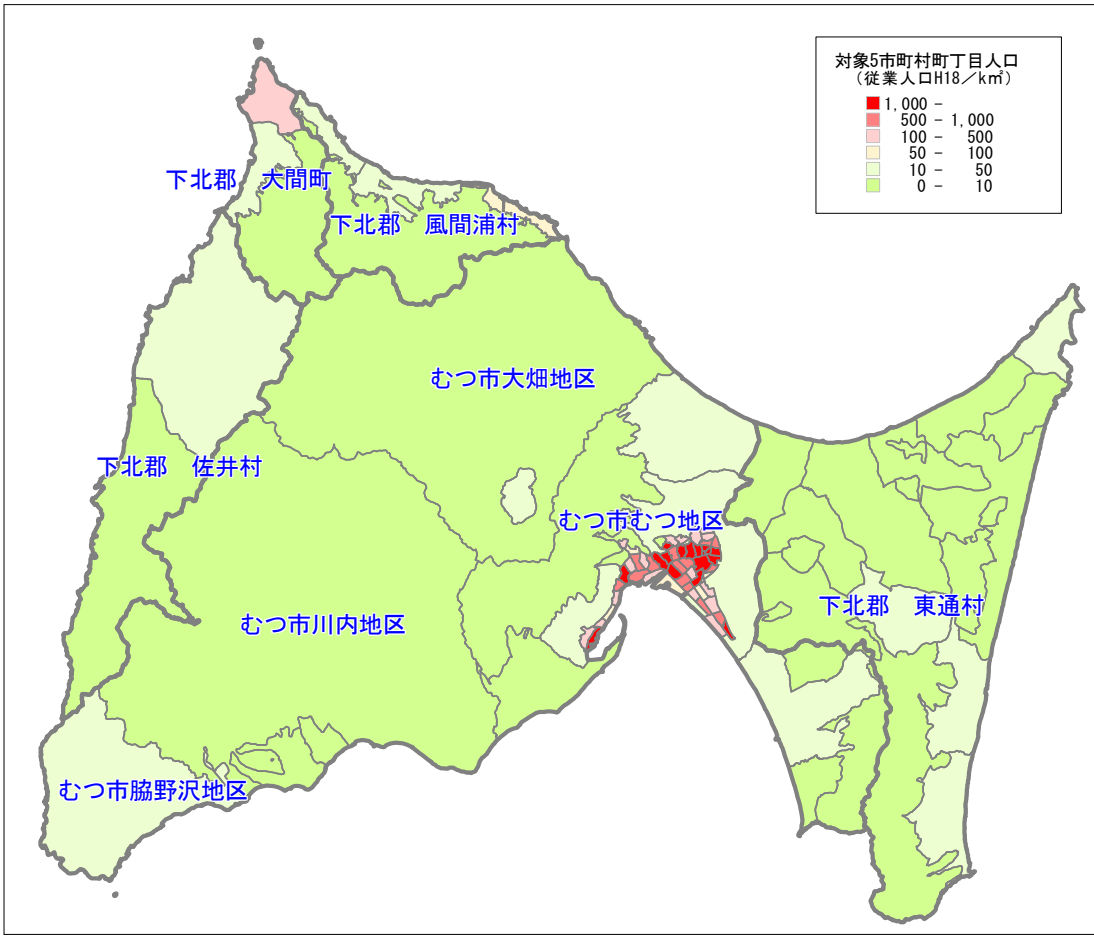


図2 町丁目別従業員人口密度

※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。

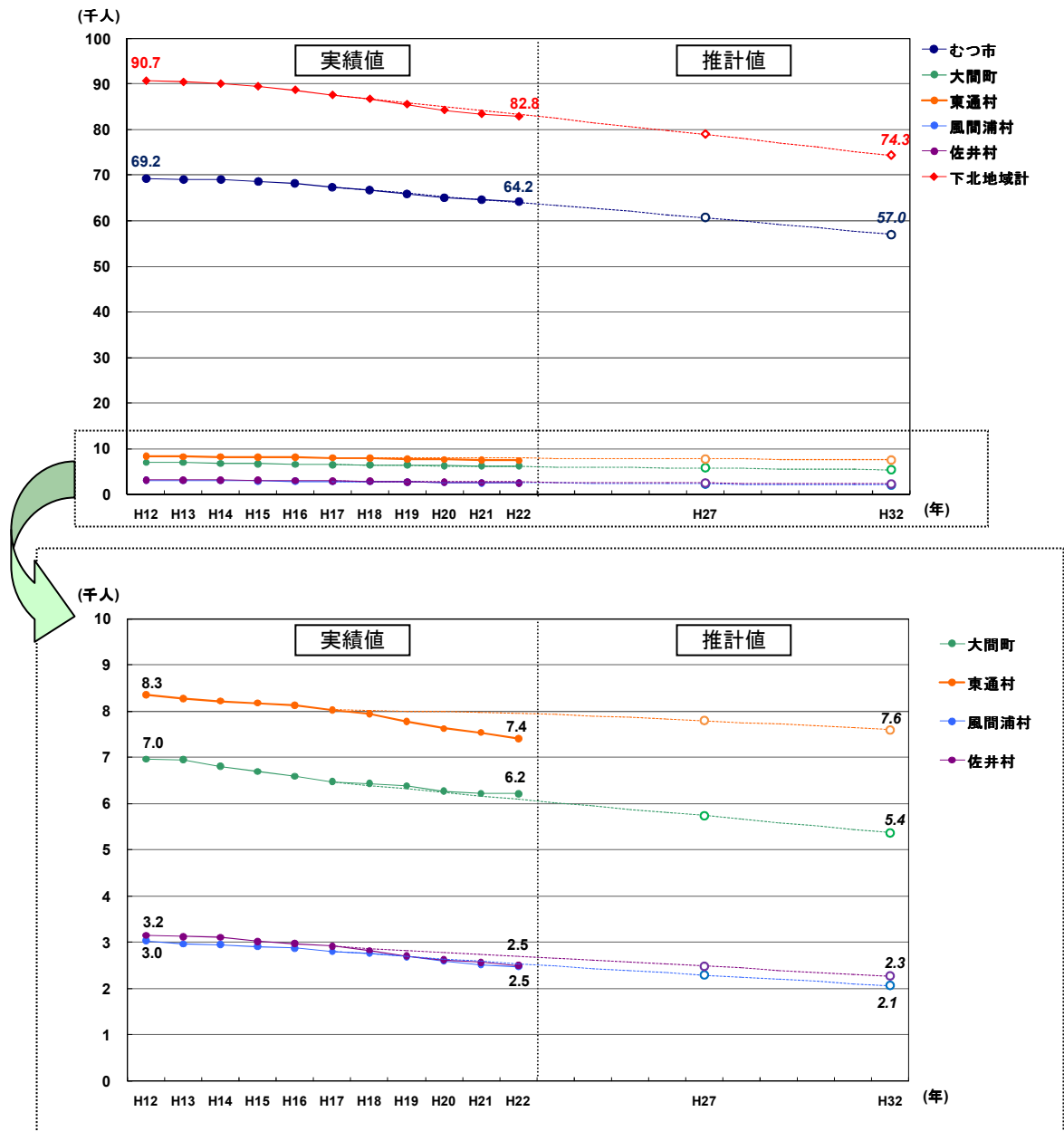


図3 下北地域人口の推移

※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。

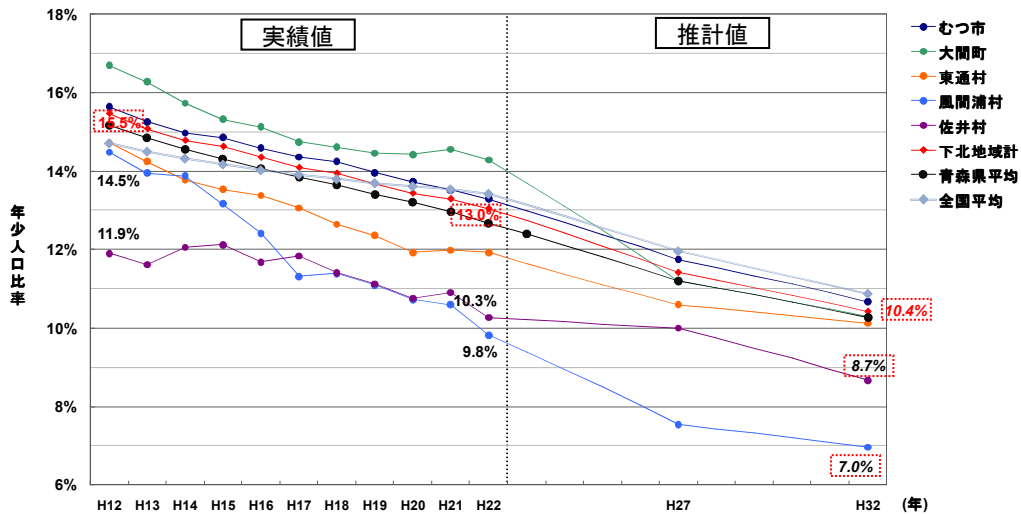


図4 年少人口（14歳以下）が総人口に占める比率の推移

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。

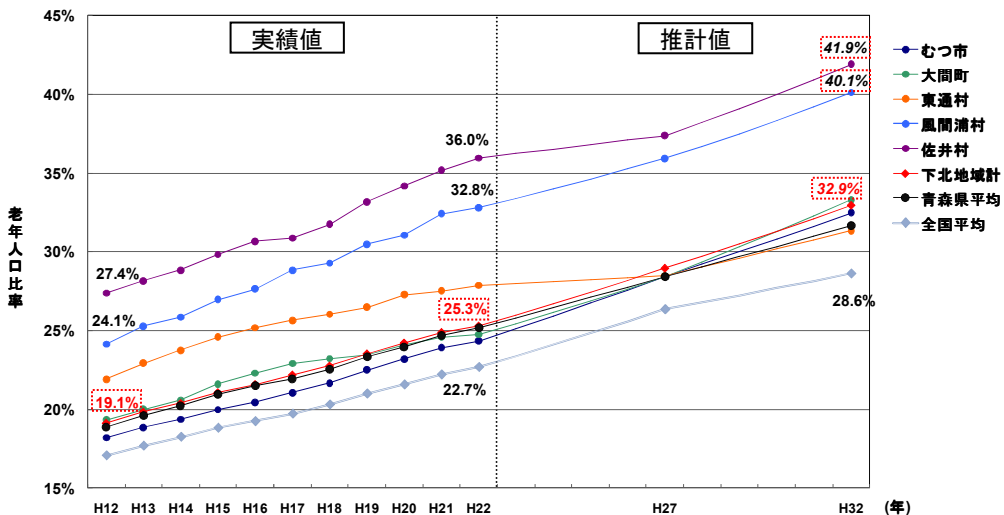


図5 老年人口（65歳以上）が総人口に占める比率の推移

※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。

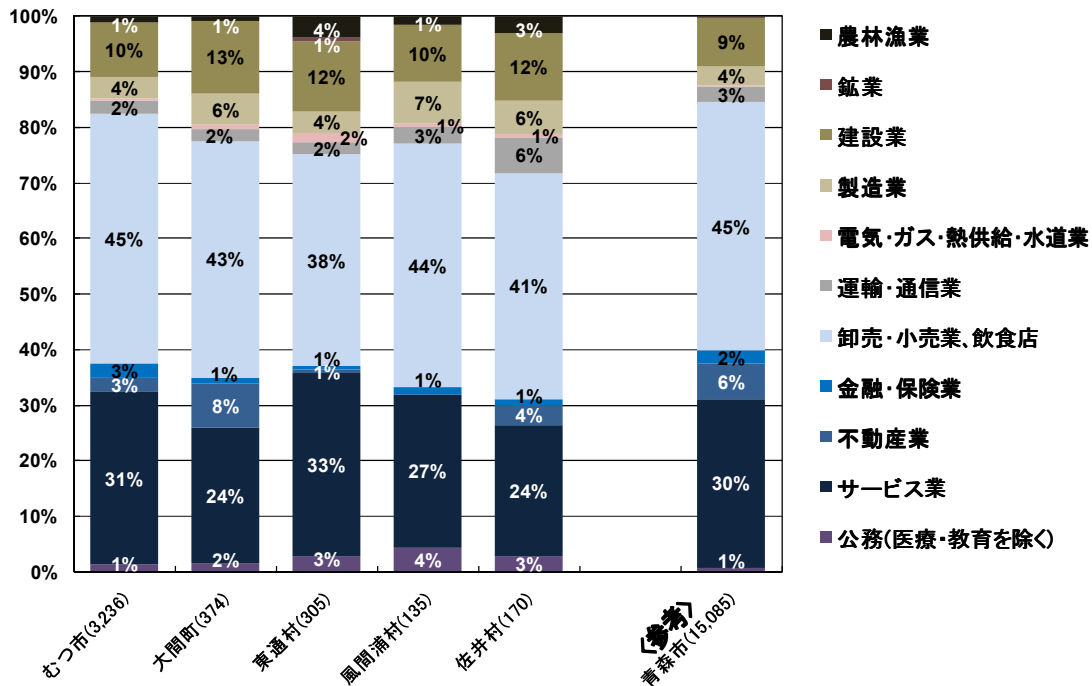


図6 産業別事業所数の構成比

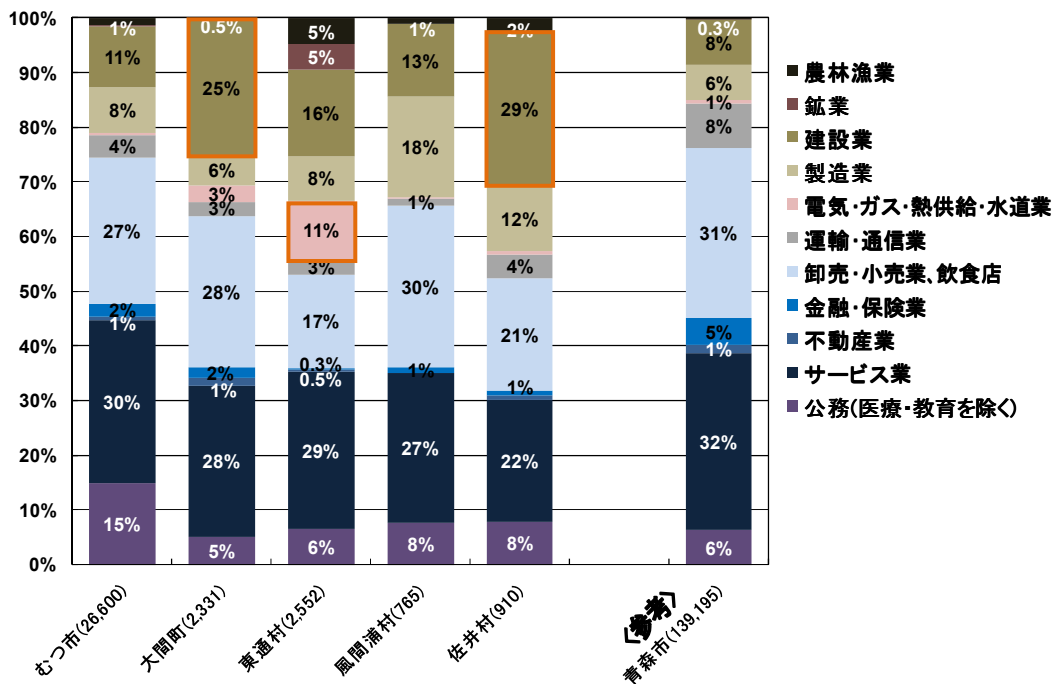


図7 産業別従業者数の構成比

※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。

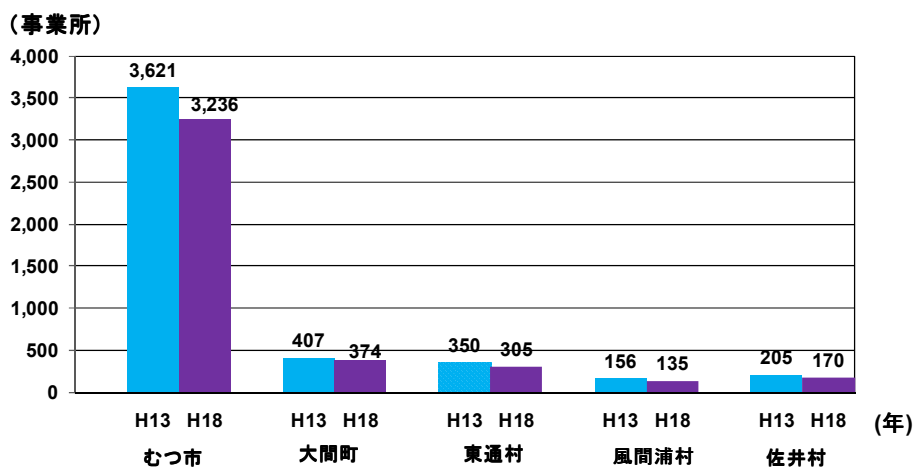


図8 市町村別事業所数

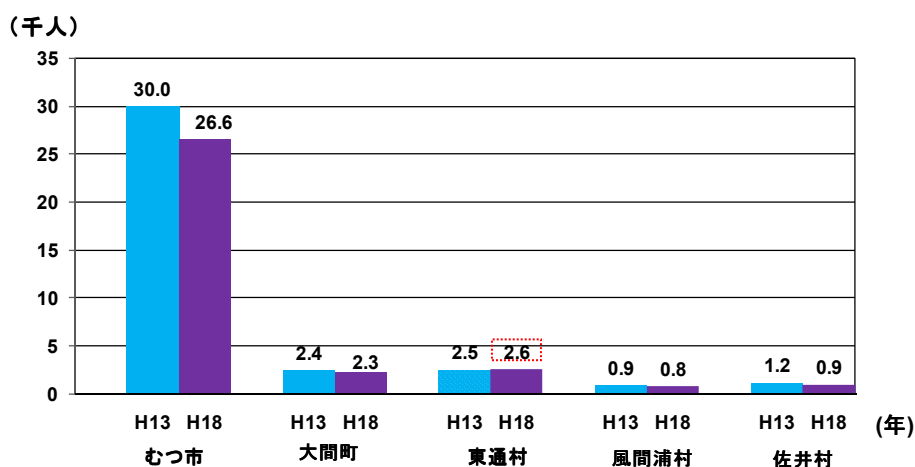
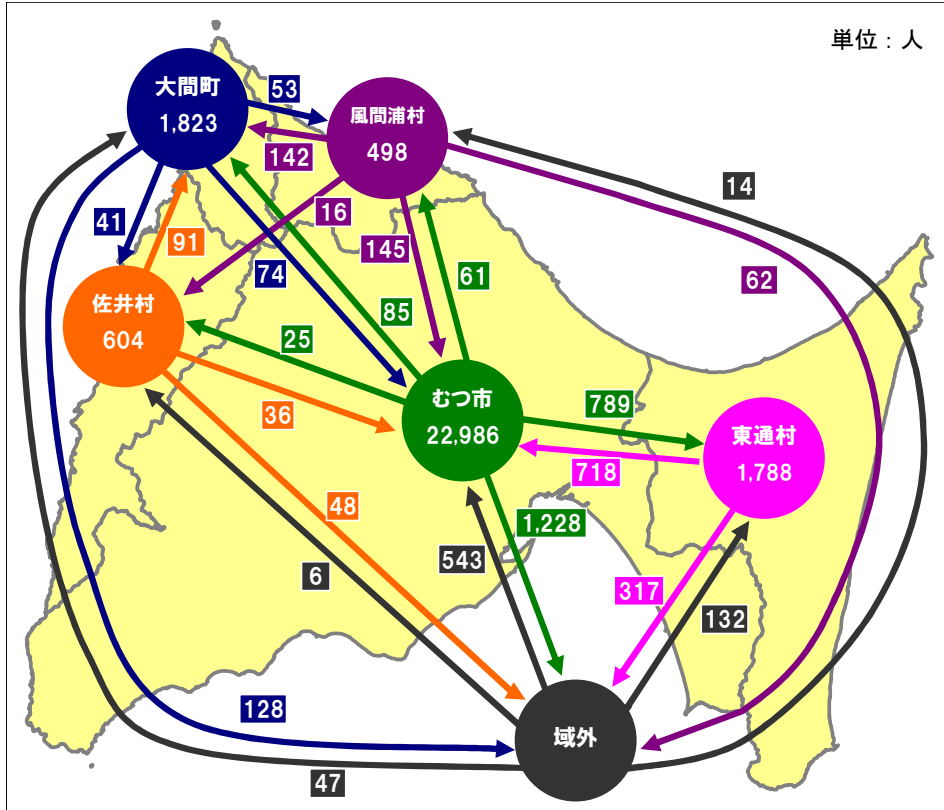


図9 市町村別従業者数

※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 10 市町村別従業者数

表 1 下北地域の常住地内外従業人数、比率

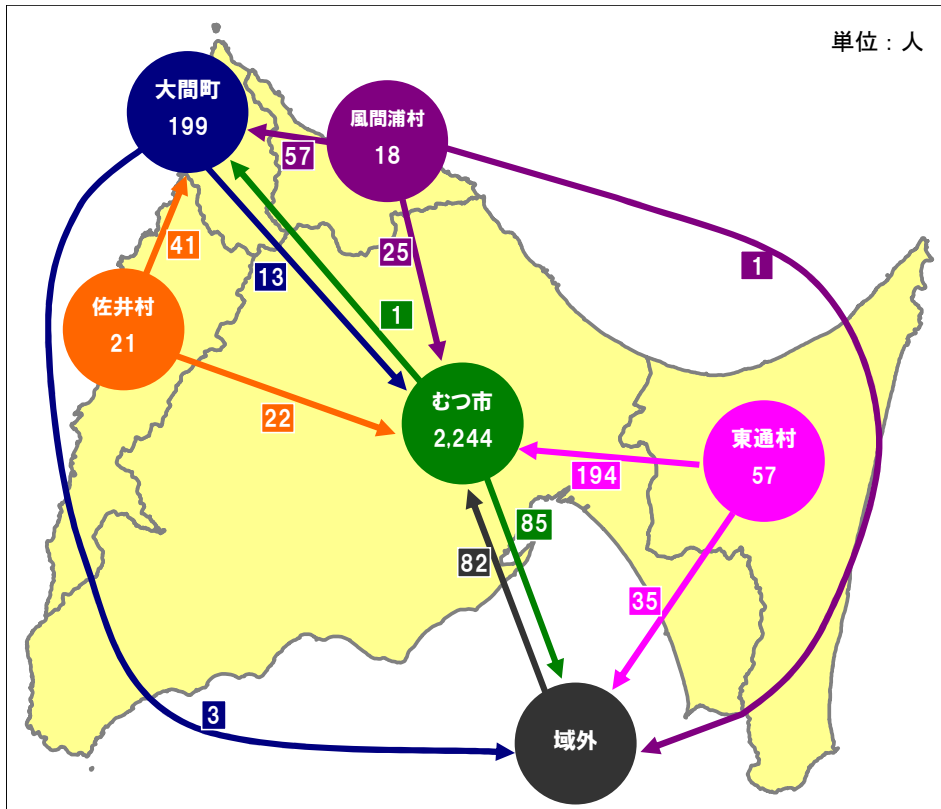
	常住地内で従業		常住地外で従業		合計 人数 (人)
	人数 (人)	比率 (%)	人数 (人)	比率 (%)	
むつ市	22,986	96.0%	960	4.0%	23,946
大間町	2,022	92.3%	168	7.7%	2,190
東通村	1,788	71.3%	718	28.7%	2,506
風間浦村	498	62.2%	303	37.8%	801
佐井村	604	82.6%	127	17.4%	731
合計	27,898	92.5%	2,276	7.5%	30,174

<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 11 市町村別通学者数

表 2 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15歳以上の常住者が通勤・通学で利用する交通手段の割合は、流出交通（下北地域外への通勤・通学を含む）では、むつ市と大間町が11%、その他は10%未満である。

また、流入交通（下北地域外からの通勤・通学を含む）では、むつ市へは14%、その他は5%以下である。

（船はその他に含まれていると考えられるが、詳細は不明）

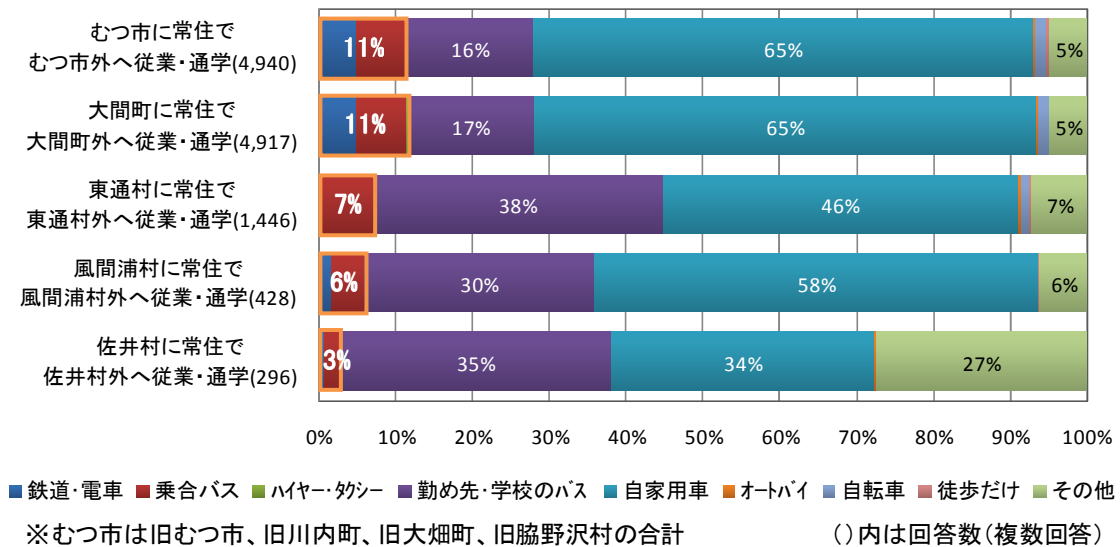


図12 自市町村外（域外を含む）への通勤、通学時の利用交通手段（流出交通）

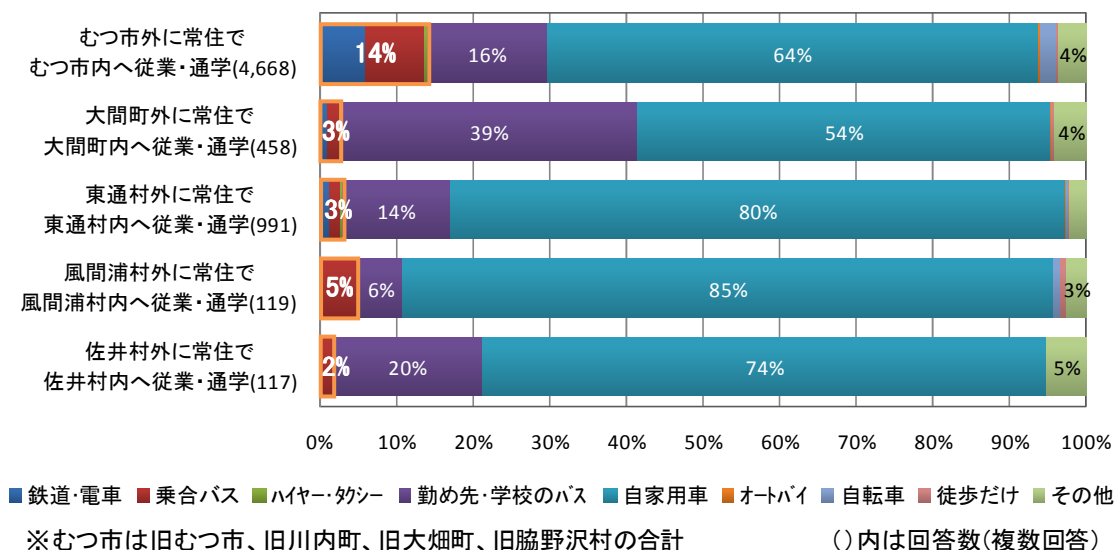


図13 他市町村（域外を含む）からの通勤、通学時の利用交通手段（流入交通）

(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 14 大間原子力発電所の完成予想図

表 3 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 15 東通原子力発電所（東京電力）の完成予想図

表 4 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 m ²
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 5 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 m ²
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。

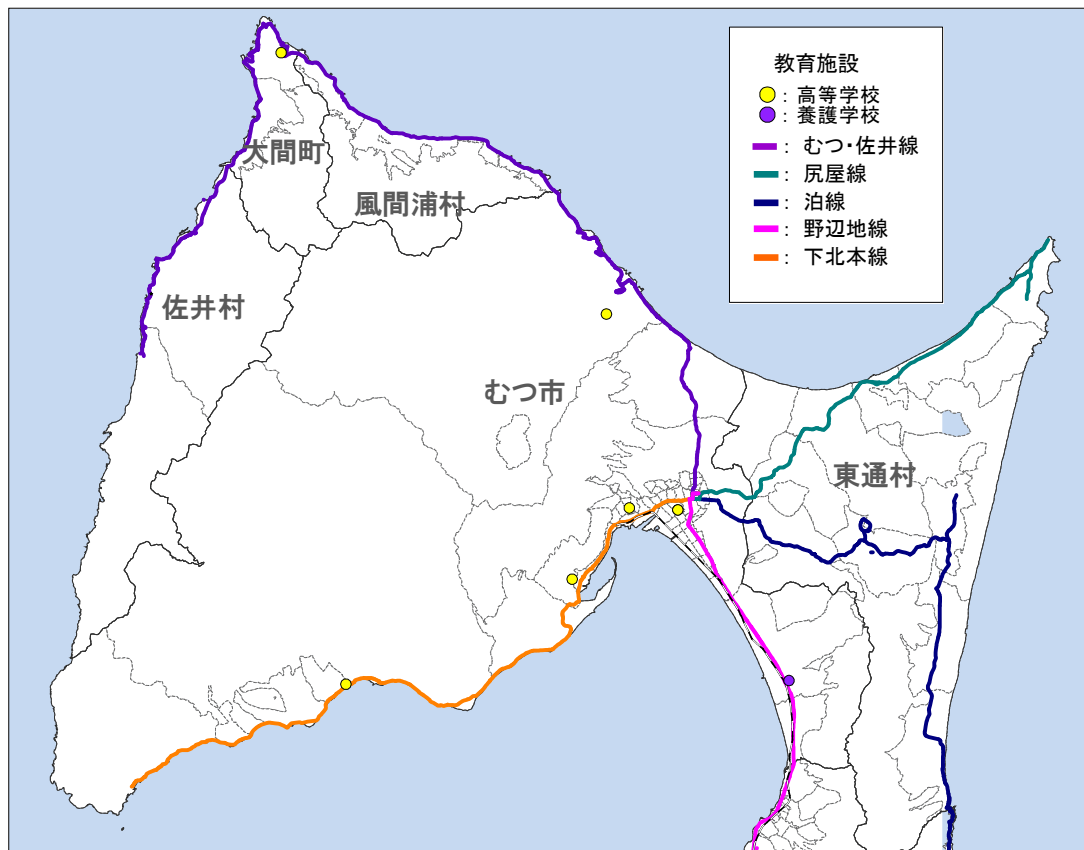


図 16 市町村別教育施設数

表 6 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。

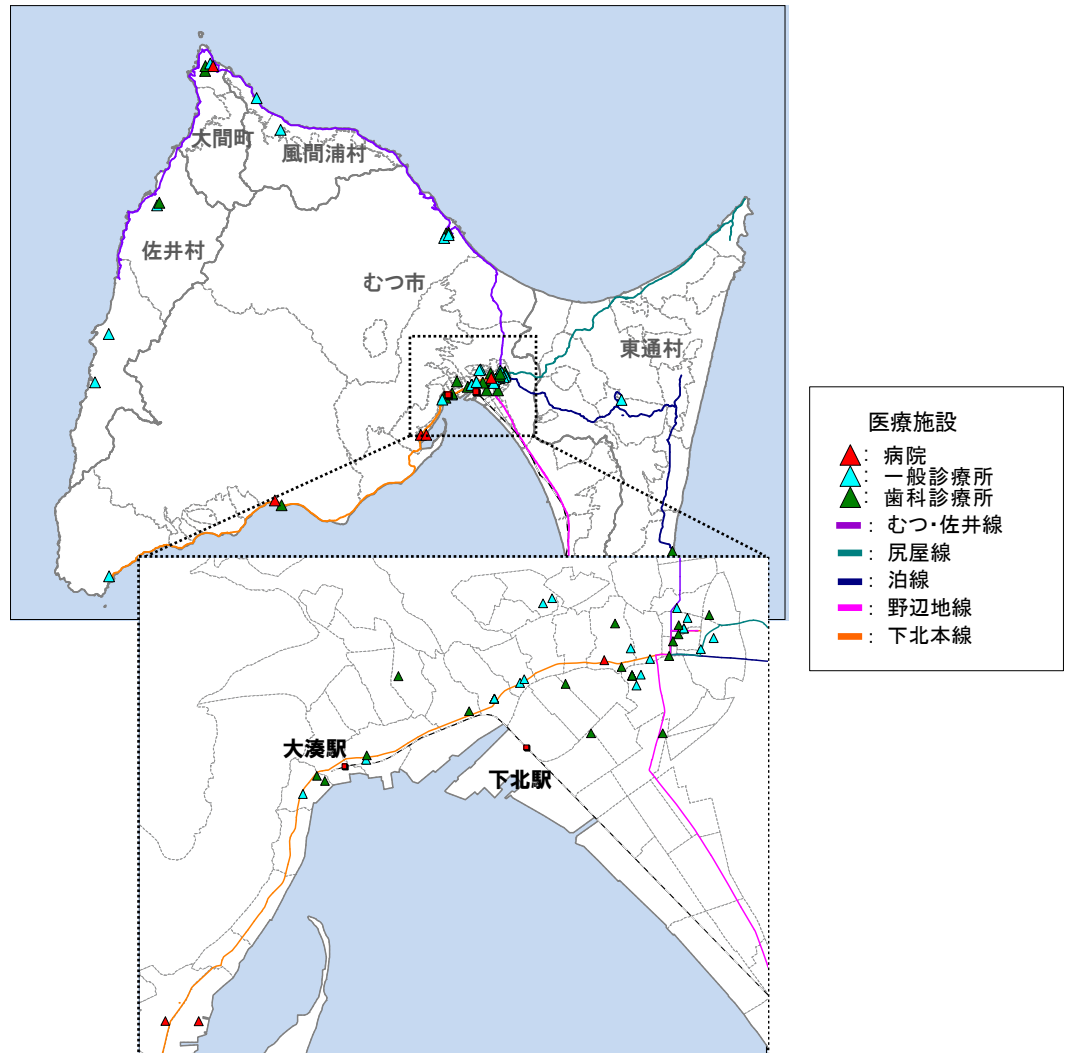


図 17 市町村別医療施設

表 7 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)

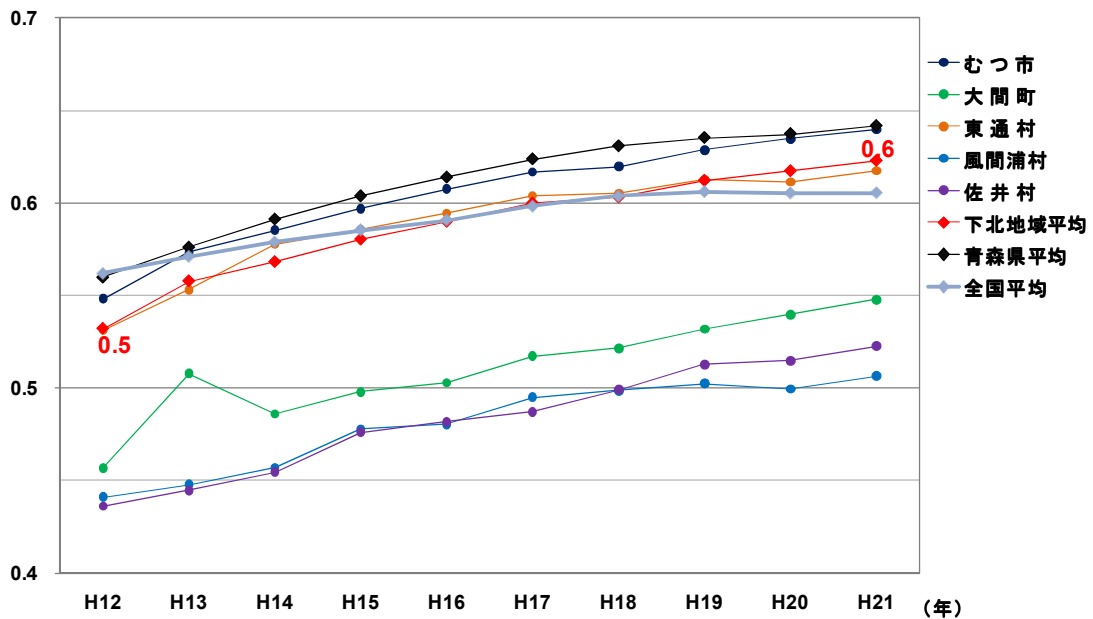


図 18 20歳以上の1人当たりの乗用車保有台数の推移

(台/世帯)

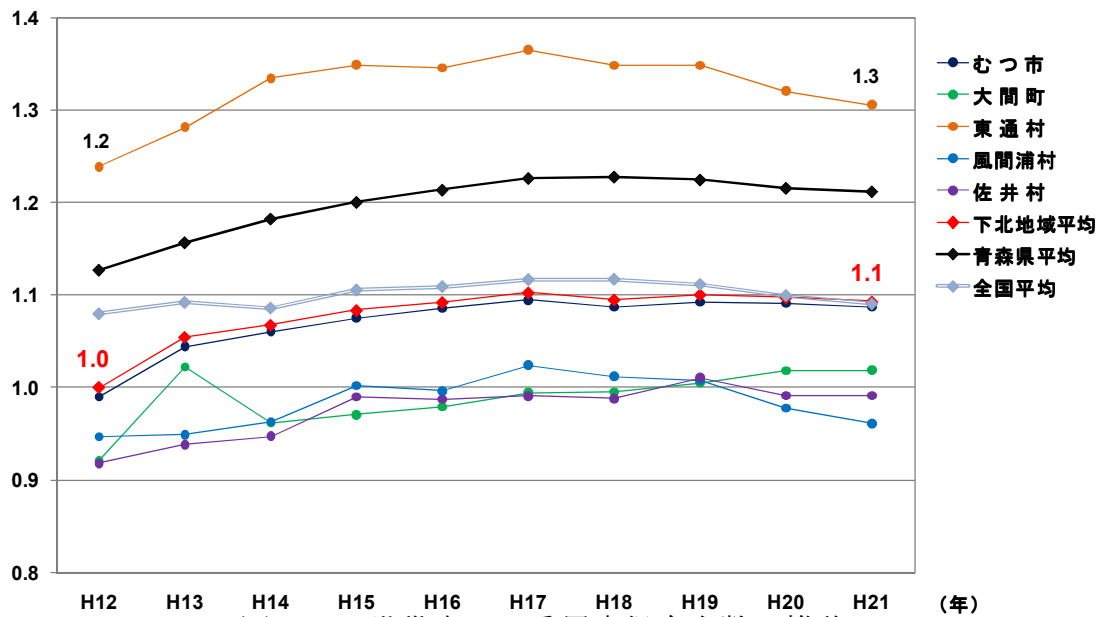


図 19 1世帯当たりの乗用車保有台数の推移

※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) 自動車運転免許保有状況

地域住民アンケート結果によると、最も保有率が高い年齢層は佐井村が25～34歳、その他の地区が35～44歳で、年齢層が上がるほど保有率は低くなっている。

また75歳以上の保有率はむつ市むつ地区が53%、その他の地区は40%以下であり、免許返納率は風間浦村を除いては10%以下であった。

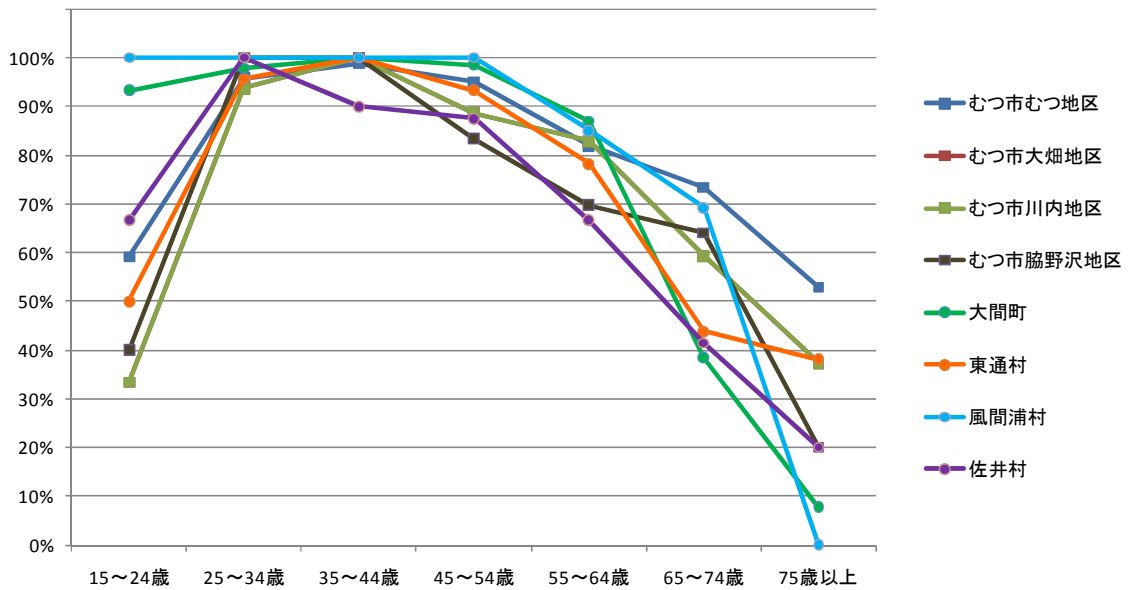


図20 各市町村（地区）の自動車免許保有状況
(地域住民アンケートより)

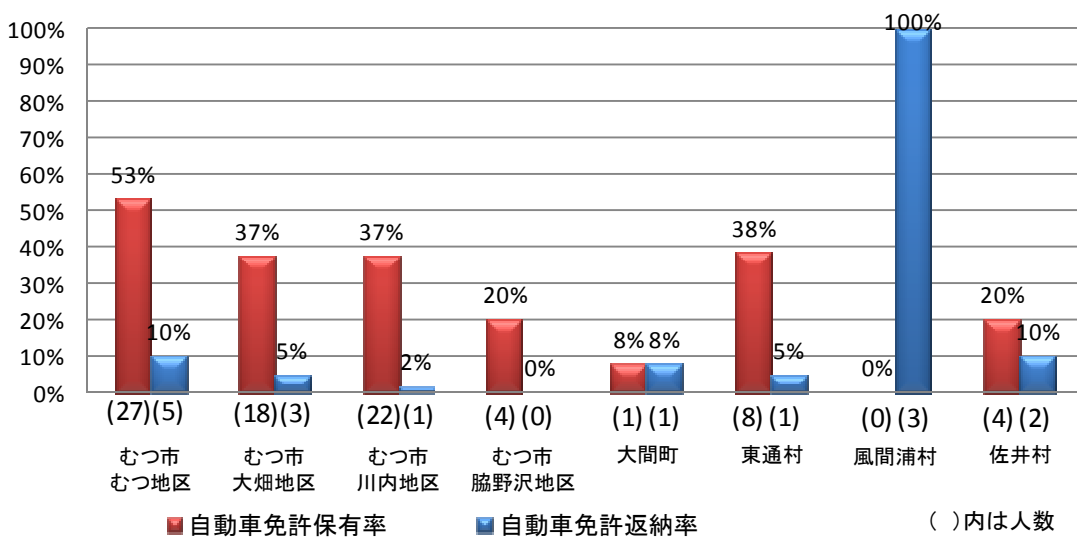


図21 75歳以上の自動車免許保有状況
(地域住民アンケートより)

(3) 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。

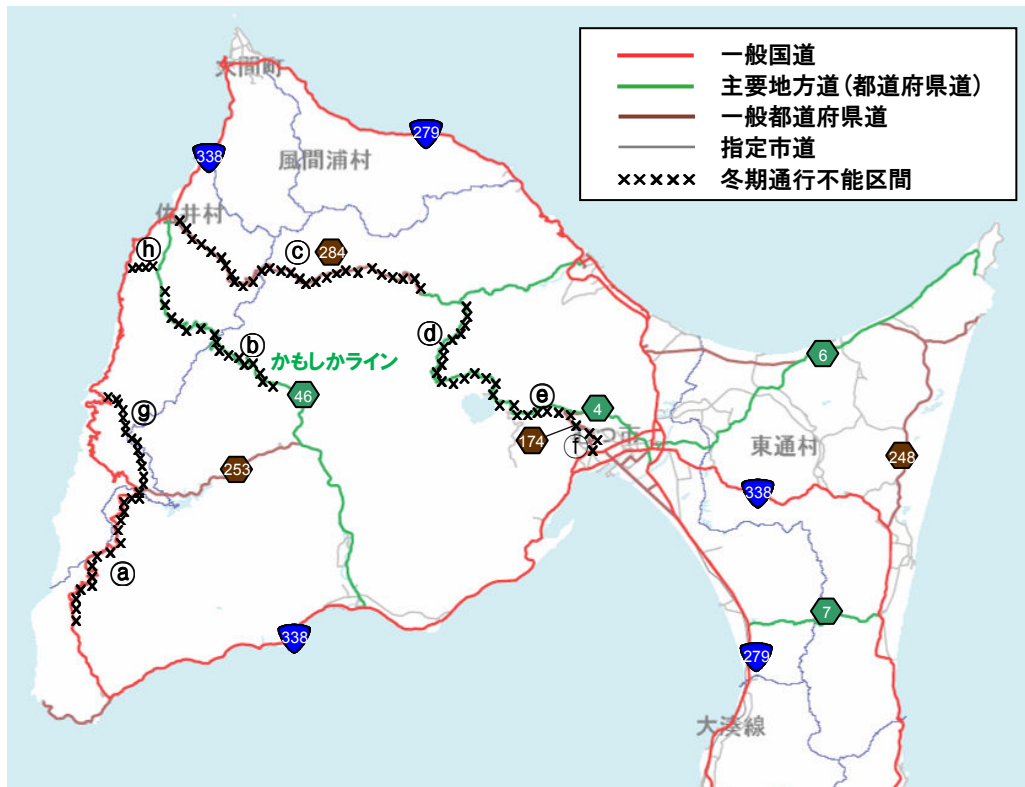


図 22 下北地域の冬期閉鎖道路

※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 8 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。

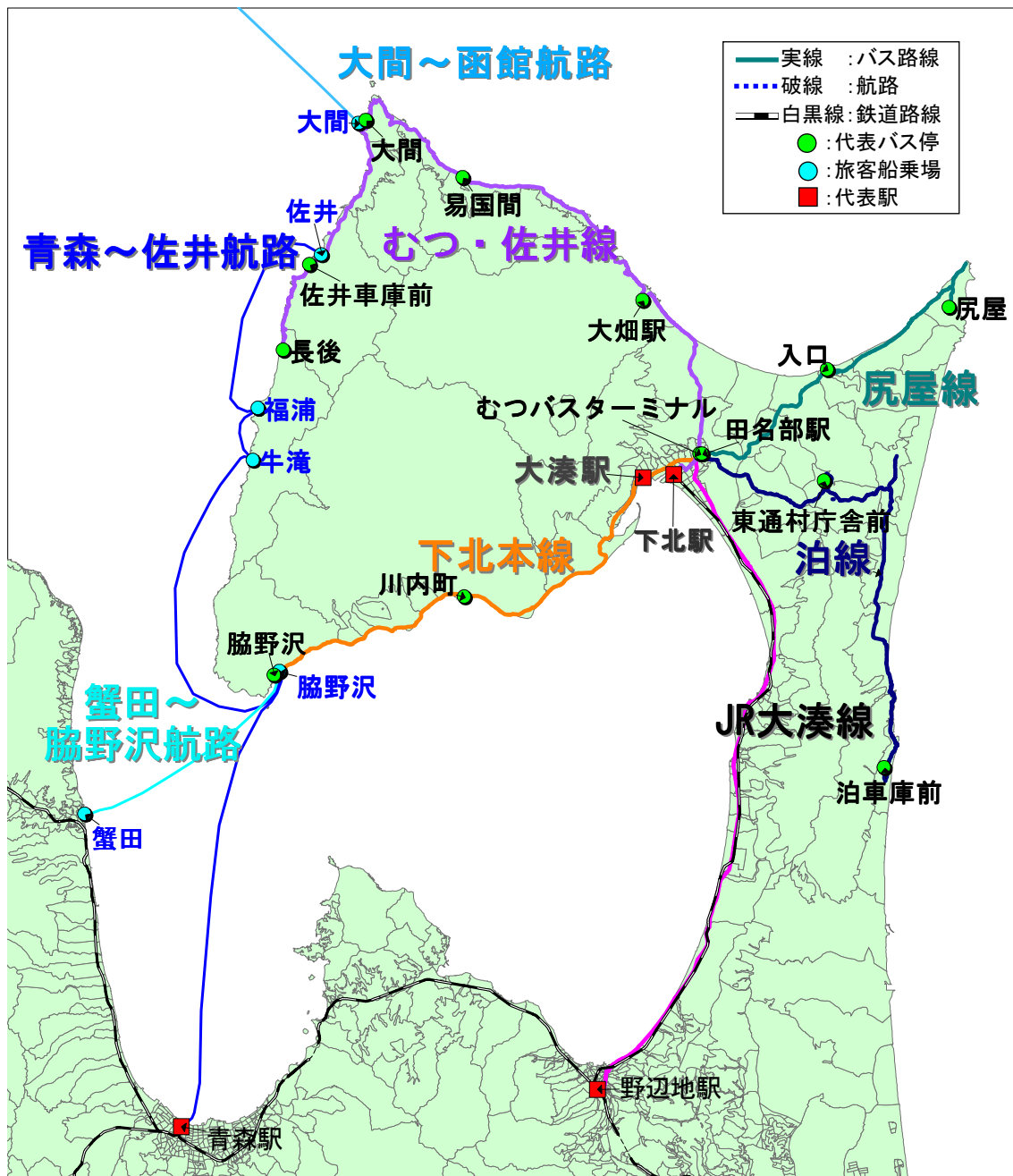


図 23 下北地域の市町村を跨ぐ公共交通機関

(1) 路線バス

① JR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9 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10 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 11 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 12 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 13 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（＝利用者が多い）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 14 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 15 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 16 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 17 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 18 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 19 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20 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21 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 22 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	100%		
平成16年度	110,779	96%	96%	-4%	24,698,790	91%	91%	-9%
平成17年度	100,200	86%	90%	-10%	22,749,772	84%	92%	-8%
平成18年度	93,143	80%	93%	-7%	20,828,704	77%	92%	-8%
平成19年度	81,057	70%	87%	-13%	18,413,342	68%	88%	-12%
平成20年度	73,499	63%	91%	-9%	17,025,811	63%	92%	-8%
平成21年度	63,579	55%	87%	-13%	14,928,324	55%	88%	-12%
平均	87,043	75%	91%	-9%	19,774,124	77%	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 23 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 24 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

①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している。

表 25 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 26 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

②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月より運行している。

表 27 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 28 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

③ぐるりんしもきた観光ルートバス

平成21年7月から下北観光協議会とJRバス東北株式会社、下北交通株式会社が連携し、2路線の観光用バスを運行している。279号コースはJR大湊駅を出発し市内のホテルや拠点施設を經由し下風呂温泉～大間崎～佐井港～薬研温泉～恐山～市内のホテルを循環、338号コースは市内のホテルを經由し脇野沢～恐山～尻屋～市内ホテルを循環し下北半島を周遊する。

運行期間は平成21年7月4日～10月12日、平成22年6月24日～10月11日までの土・日・祝祭日中心であり、また昨年12月の東北新幹線全線開業にあわせて冬期運行を開始した（平成22年12月4日～平成23年3月27日までの予定）。

表 29 輸送実績

279号コース						
	運行日数	往復		片道		計
		大人	小人	大人	小人	
平成21年7月	9	40	1	5	0	46
平成21年8月	25	88	2	17	0	107
平成21年9月	11	106	0	6	0	112
平成21年10月	5	24	0	3	0	27
小計	50	258	3	31	0	292
平成22年6月	7	51	0	18	0	69
平成22年7月	14	76	0	23	0	99
平成22年8月	9	32	0	8	0	40
平成22年9月	11	28	0	6	0	34
平成22年10月	5	15	0	1	0	16
小計	46	202	0	56	0	258
計	96	460	3	87	0	550

338号コース						
	運行日数	往復		片道		計
		大人	小人	大人	小人	
平成21年7月	9	4	0	7	0	11
平成21年8月	25	11	1	16	1	29
平成21年9月	11	7	0	12	0	19
平成21年10月	5	3	0	1	0	4
小計	50	25	1	36	1	63
平成22年6月	7	1	4	18	0	23
平成22年7月	14	7	11	23	0	41
平成22年8月	9	7	11	8	0	26
平成22年9月	11	4	10	6	0	20
平成22年10月	5	1	4	1	0	6
小計	46	19	36	38	0	93
計	96	44	37	74	1	156

ぐるりんしもきた 観光ルートバス

2009 7/4 土 ~ 10/12 月
上記期間のうち土・日・祝祭日運行
ただし8/1(土)~8/23(日)までは毎日運行
ぐるりんしもきた279号・338号とも

往復 大人 3,800円
小人 1,900円
片道 大人 2,000円
小人 1,000円

ぐるりんしもきた 279号コース
大湊駅(大湊)→大湊港(大湊)→アザガキ(大湊)→ホテルユニバース(大湊)
大湊港(大湊)→アザガキ(大湊)→ホテルユニバース(大湊)
アザガキ(大湊)→ホテルユニバース(大湊)
ホテルユニバース(大湊)→アザガキ(大湊)
アザガキ(大湊)→大湊港(大湊)
大湊港(大湊)→大湊駅(大湊)

ぐるりんしもきた 338号コース
大湊駅(大湊)→大湊港(大湊)→アザガキ(大湊)→ホテルユニバース(大湊)
大湊港(大湊)→アザガキ(大湊)→ホテルユニバース(大湊)
アザガキ(大湊)→ホテルユニバース(大湊)
ホテルユニバース(大湊)→アザガキ(大湊)
アザガキ(大湊)→大湊港(大湊)
大湊港(大湊)→大湊駅(大湊)

JRバス東北(株) 大湊営業所
TEL.0175-24-2146
下北観光協議会 (むつ市役所 観光課内)
TEL.0175-22-1111

ぐるりんしもきた 観光ルートバス

2010 6/24 木 ~ 10/11 月
上記期間のうち土・日・祝祭日運行
ただし6/24(木)~7/6(火)・9/24(金)は平日も運行します
ぐるりんしもきた279号 338号とも

往復 大人 3,800円
小人 1,900円

ぐるりんしもきた 279号コース
大湊駅(大湊)→大湊港(大湊)→アザガキ(大湊)→ホテルユニバース(大湊)
大湊港(大湊)→アザガキ(大湊)→ホテルユニバース(大湊)
アザガキ(大湊)→ホテルユニバース(大湊)
ホテルユニバース(大湊)→アザガキ(大湊)
アザガキ(大湊)→大湊港(大湊)
大湊港(大湊)→大湊駅(大湊)

ぐるりんしもきた 338号コース
大湊駅(大湊)→大湊港(大湊)→アザガキ(大湊)→ホテルユニバース(大湊)
大湊港(大湊)→アザガキ(大湊)→ホテルユニバース(大湊)
アザガキ(大湊)→ホテルユニバース(大湊)
ホテルユニバース(大湊)→アザガキ(大湊)
アザガキ(大湊)→大湊港(大湊)
大湊港(大湊)→大湊駅(大湊)

JRバス東北(株) 大湊営業所
TEL.0175-24-2146
下北交通株式会社
TEL.0175-22-3221
下北観光協議会 (むつ市役所 観光課内)
TEL.0175-22-1111

平成 21 年夏期

平成 22 年夏期

ぐるりんしもきた Winter号

2010 12/4 土 ~ 2011 3/27 日
運行日は連続カレンダーを参照下さい

往復 大人 3,800円
小人 1,900円

ぐるりんしもきた Winter号
大湊駅(大湊)→大湊港(大湊)→アザガキ(大湊)→ホテルユニバース(大湊)
大湊港(大湊)→アザガキ(大湊)→ホテルユニバース(大湊)
アザガキ(大湊)→ホテルユニバース(大湊)
ホテルユニバース(大湊)→アザガキ(大湊)
アザガキ(大湊)→大湊港(大湊)
大湊港(大湊)→大湊駅(大湊)

JRバス東北(株) 大湊営業所
TEL.0175-24-2146
下北交通株式会社
TEL.0175-22-3221
下北観光協議会 (むつ市役所 観光課内)
TEL.0175-22-1111

平成 22 年冬期

図 24 ぐるりんしもきた観光ルートバスリーフレット

<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 30 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 31 運賃表

大畑庁舎、旧大畑駅大畑診療所			薬研地区	奥薬研地区
			運行なし	
	小目名地区	400	600	
	高橋川地区	200	500	600
	300	400	800	1,000

※ 一人当たり運賃 (円)

表 32 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 33 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 34 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 35 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 36 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 37 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。

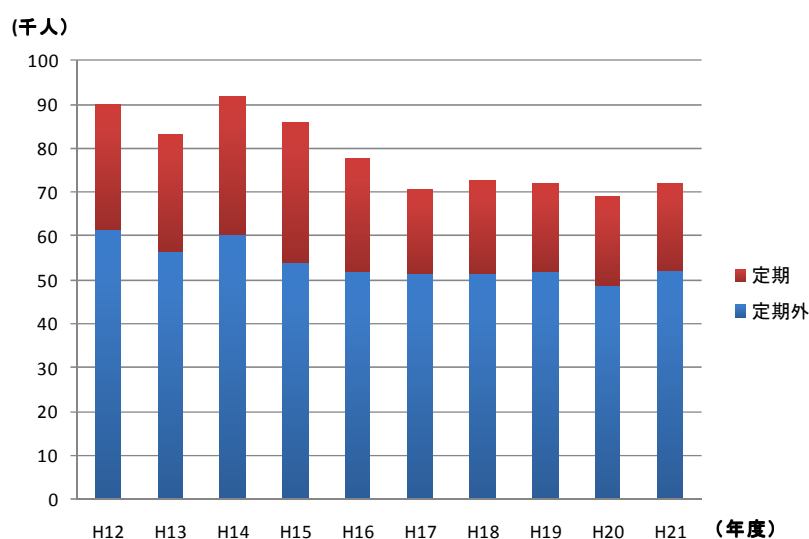


図 25 下北駅券種別乗降人員の推移

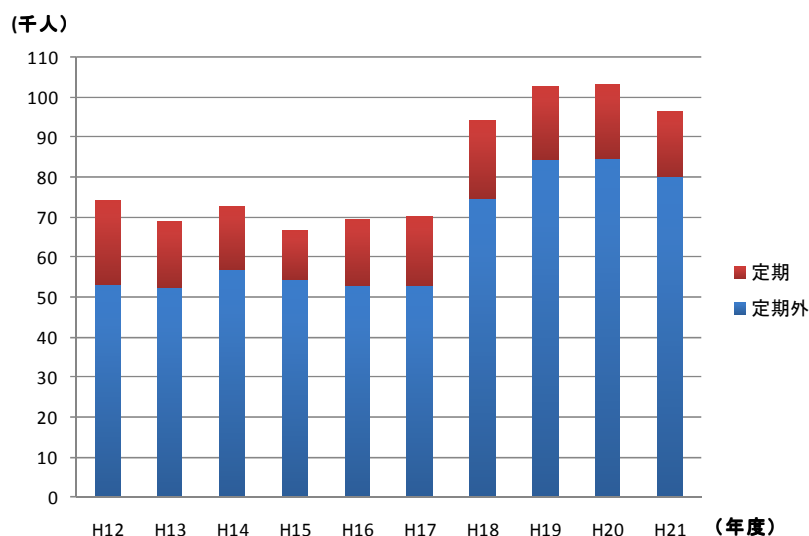


図 26 大湊駅券種別乗降人員の推移

●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 (=利用者が多い) 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 38 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 39 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 《 毎日運行 横浜 野辺地 》 **七戸十和田駅**
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(バスターミナル)行
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 15:10
下北 駅	乗車のみ	8:35 15:35	野辺地 中央	降車のみ	11:40 15:00
野辺地 中央	乗車のみ	9:05 16:05	野辺地 中央	乗車のみ	12:15 15:35
七戸十和田駅(北口)	乗車のみ	9:40 16:40	むつ 野辺地	降車のみ	12:45 16:05
	降車のみ	10:10 17:10	むつバスターミナル	乗車のみ	13:00 16:10

※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(七戸十和田駅)行運賃	横 浜	野辺地中央
七戸十和田駅	大人 2,000円	1,500円	500円
	小児 1,000円	750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
 〒035-0041 青森県むつ市金田1-8-12 〒034-0001 青森県十和田市大字三本木平野町200-1

図 27 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、シライ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40 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41 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42 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。輸送貨荷物は減少傾向にある。

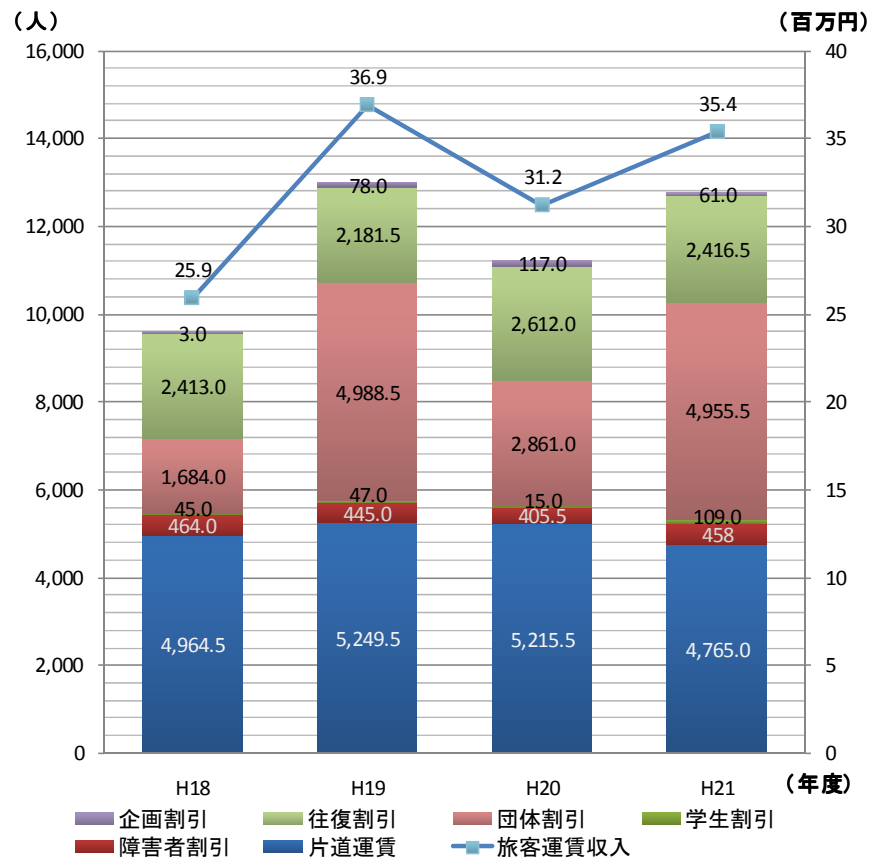


図 28 券種別利用者数・旅客運賃収入の推移

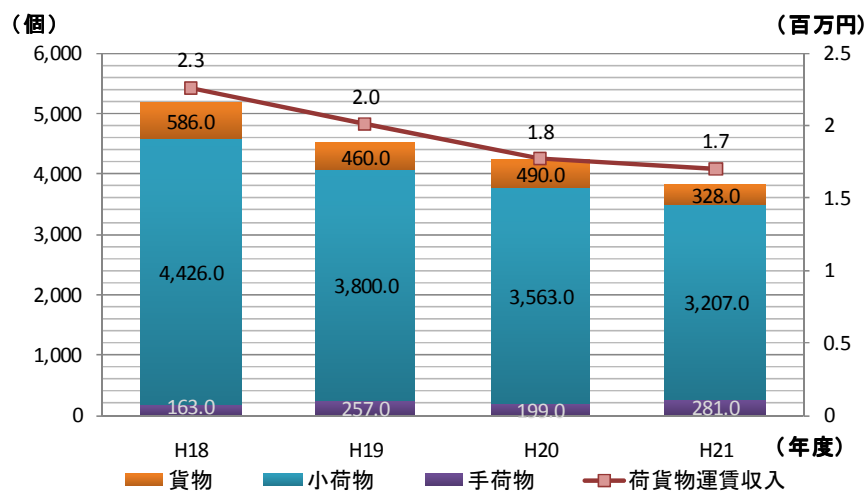


図 29 輸送貨荷物・荷貨物運賃収入の推移

※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。

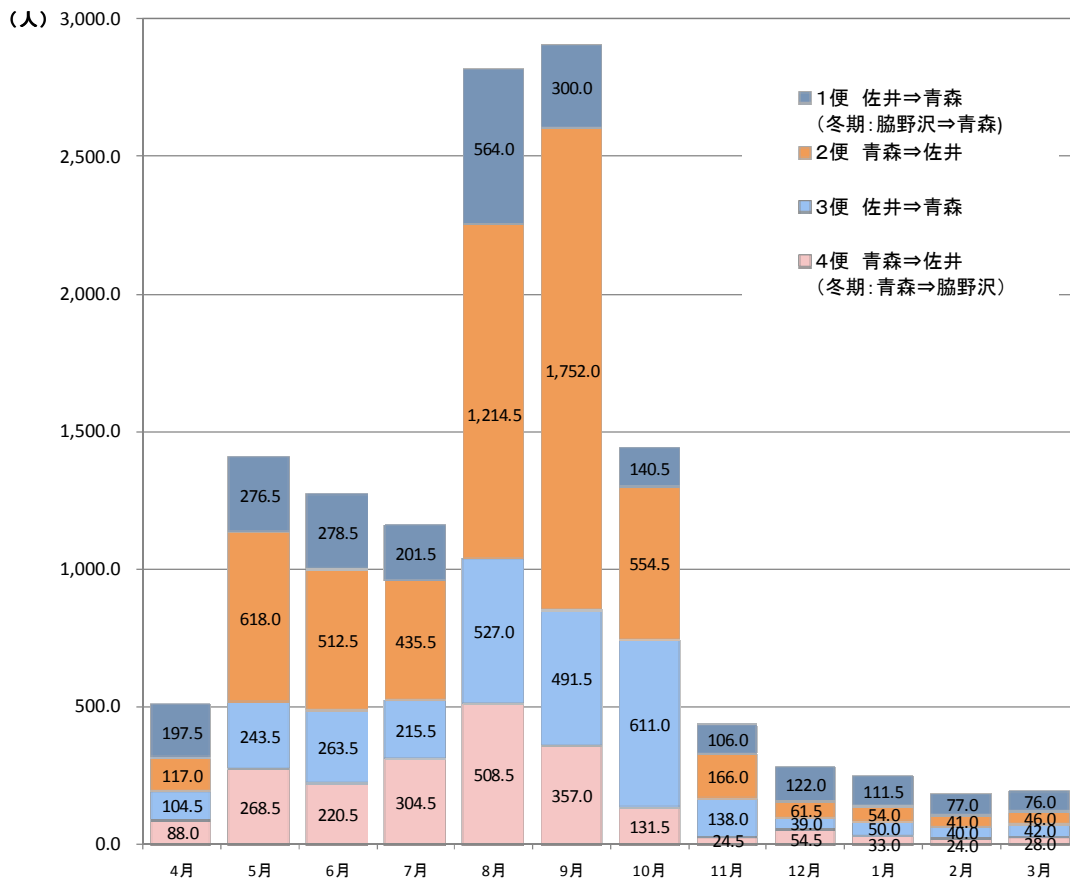


図 30 月別便別利用者数 (平成 21 年度)

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 43 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44 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45 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46 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。

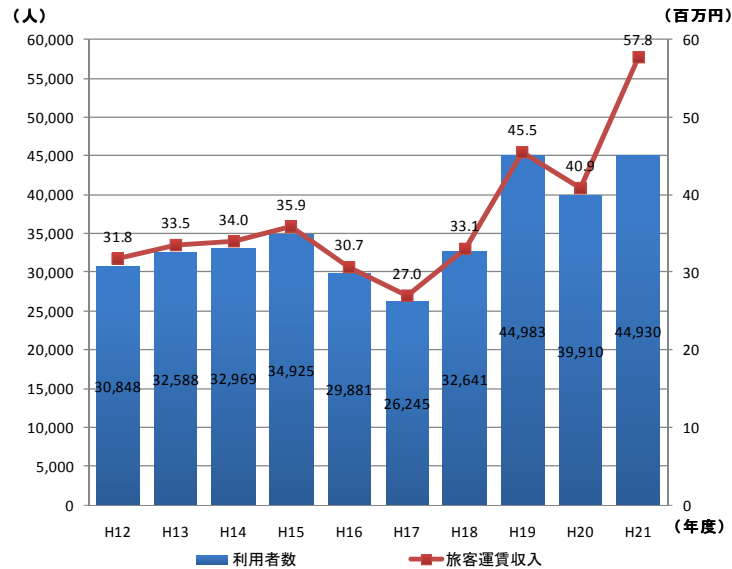


図 31 利用者数・旅客運賃収入の推移

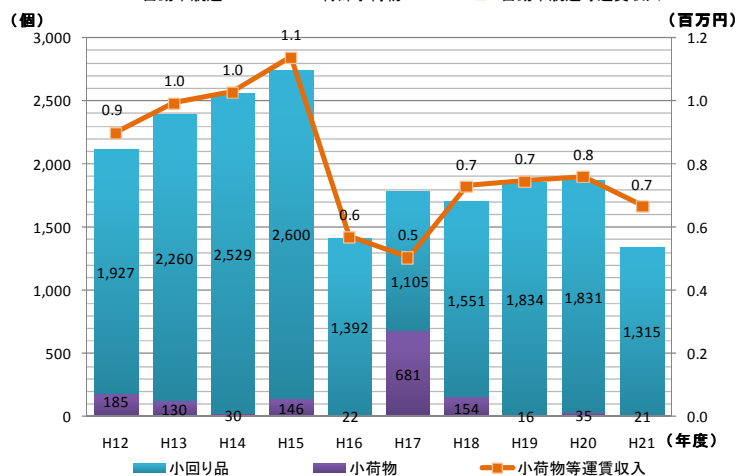
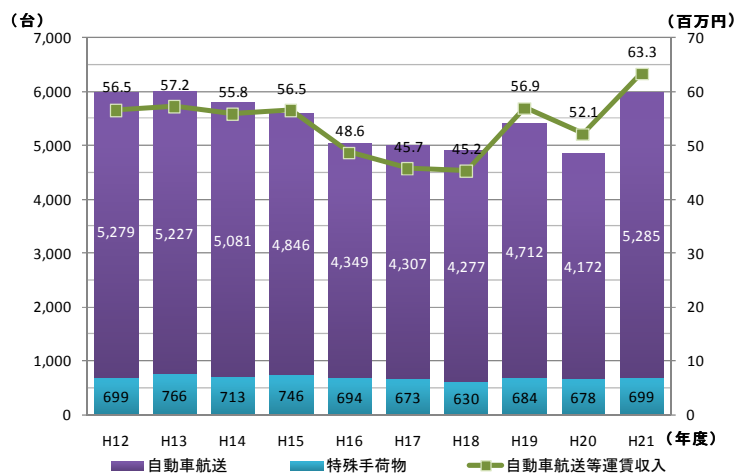


図 32 自動車航送台数等、運賃収入の推移

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 47 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

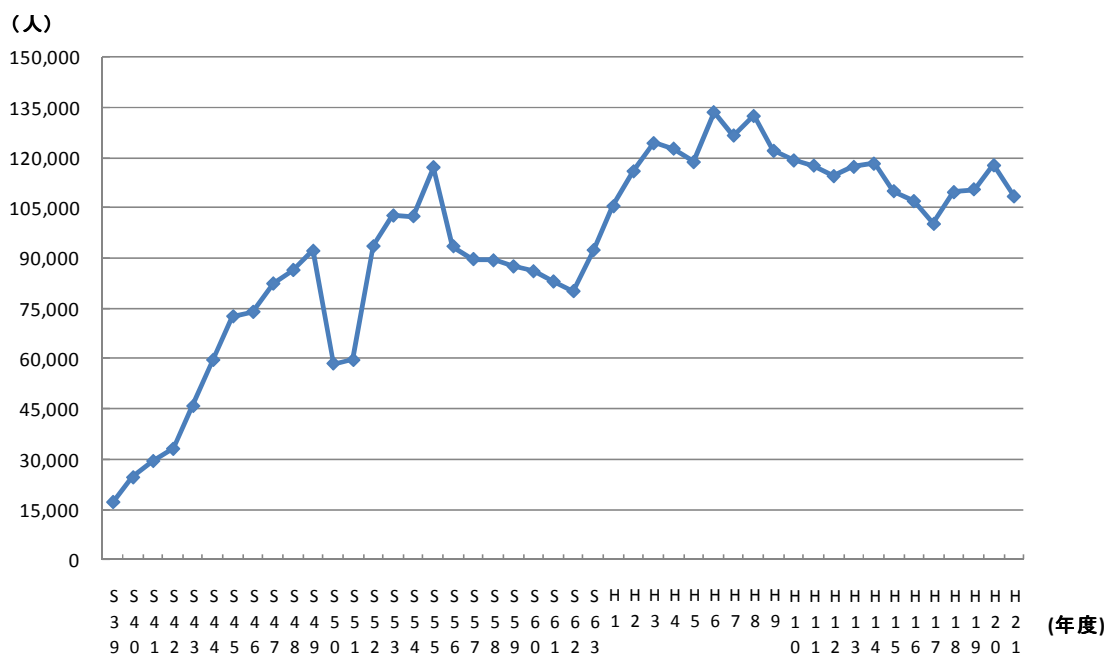
※運航期間は平成 22 年度参照

表 48 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

利用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、平成20、21年度は大間町より提供

図 33 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見ると、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 34 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 49 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 50 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		
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	→ 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 51 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 52 むつ・佐井線と大間～函館航路の接続時間

むつ・佐井線 (佐井車庫) → 根田内 → (むつBT)	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	むつ・佐井線 (佐井車庫) → 根田内 → (むつBT)
5:48	→ 1:22 →	7:10		
11:48	→ 2:32 →	11:10 14:20	→ 0:38 →	11:48
		18:40	→ →	-
むつ・佐井線 (むつBT) → 根田内 → (佐井車庫)	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	むつ・佐井線 (むつBT) → 根田内 → (佐井車庫)
-	→ →	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 53 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 54 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

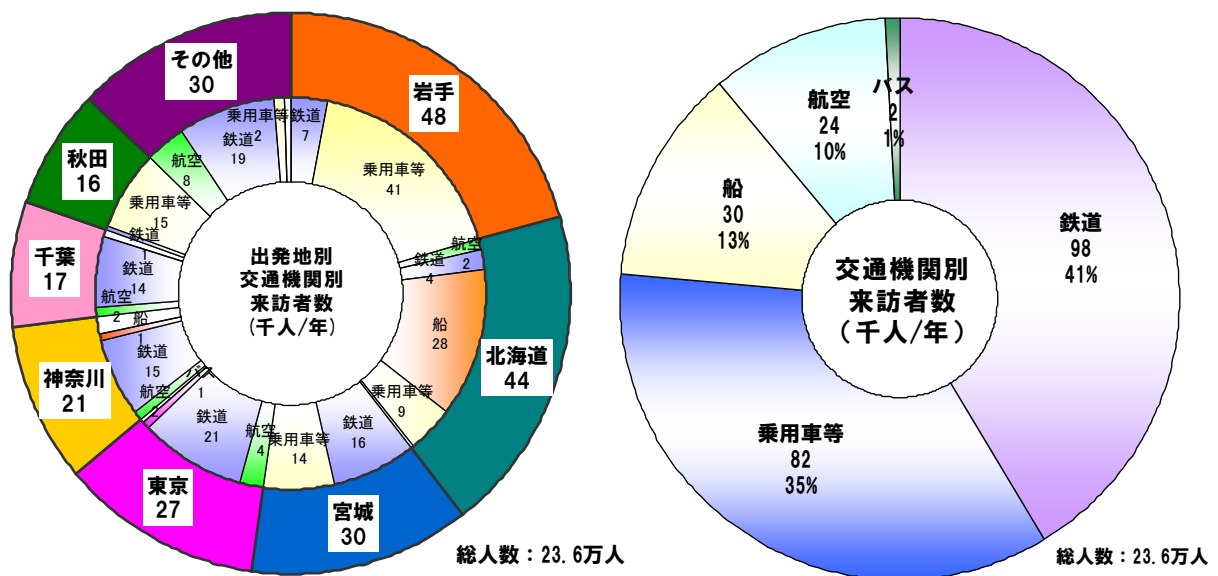
平成17年度全国幹線旅客純流動調査によると、下北地域を訪れる者(青森県内居住者は除く)は年間で約23万6千人である。

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35 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。

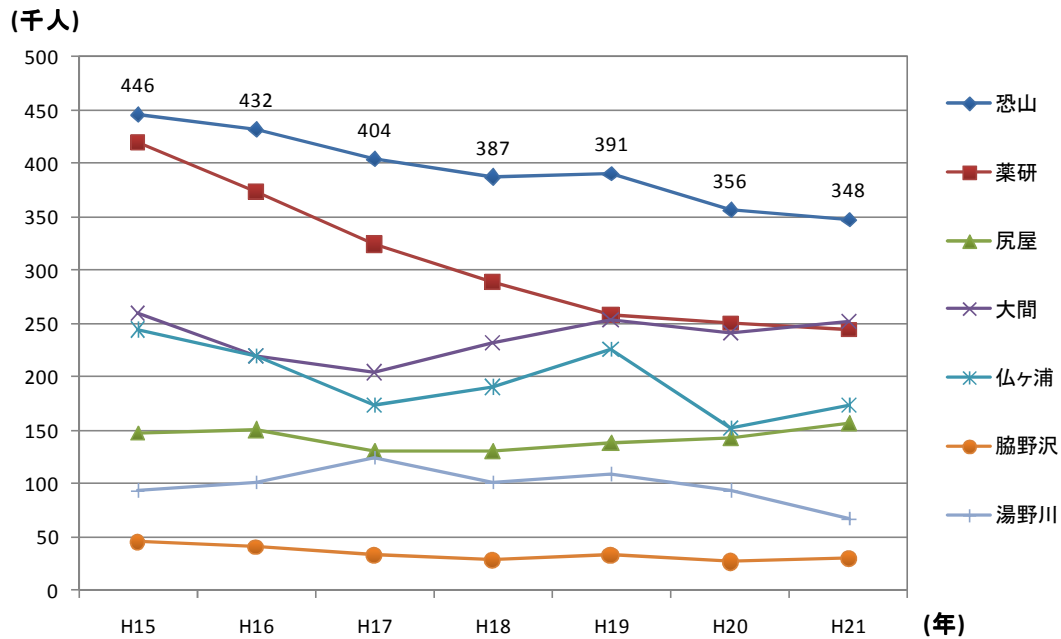


図 36 地域別国定公園観光客入込数の推移

※出典：青森県観光統計概要

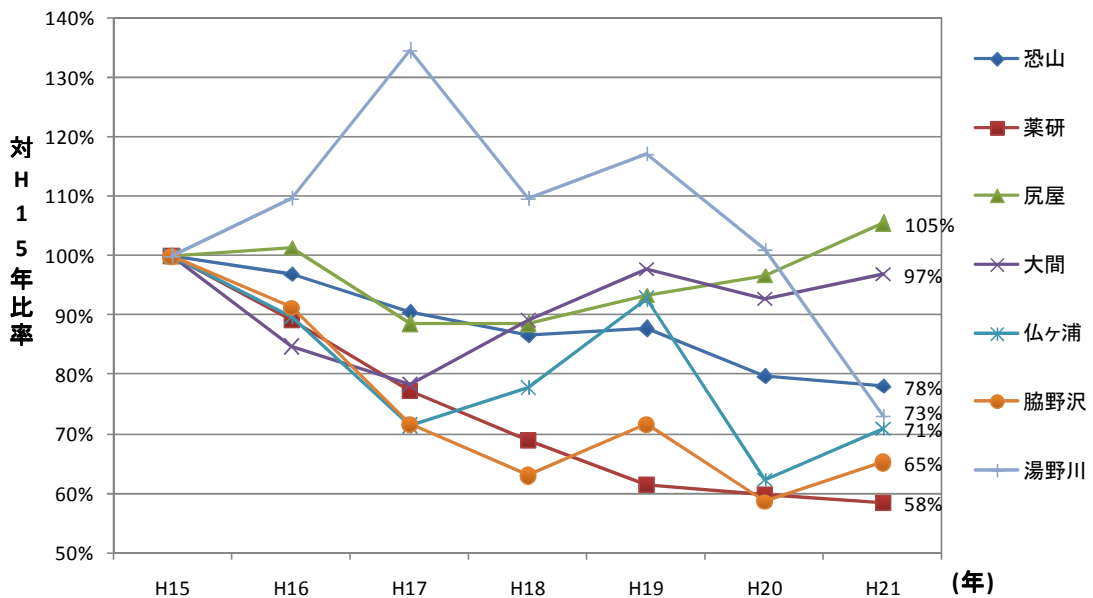


図 37 地域別国定公園観光客入込数の推移 (対平成 15 年比)

※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。

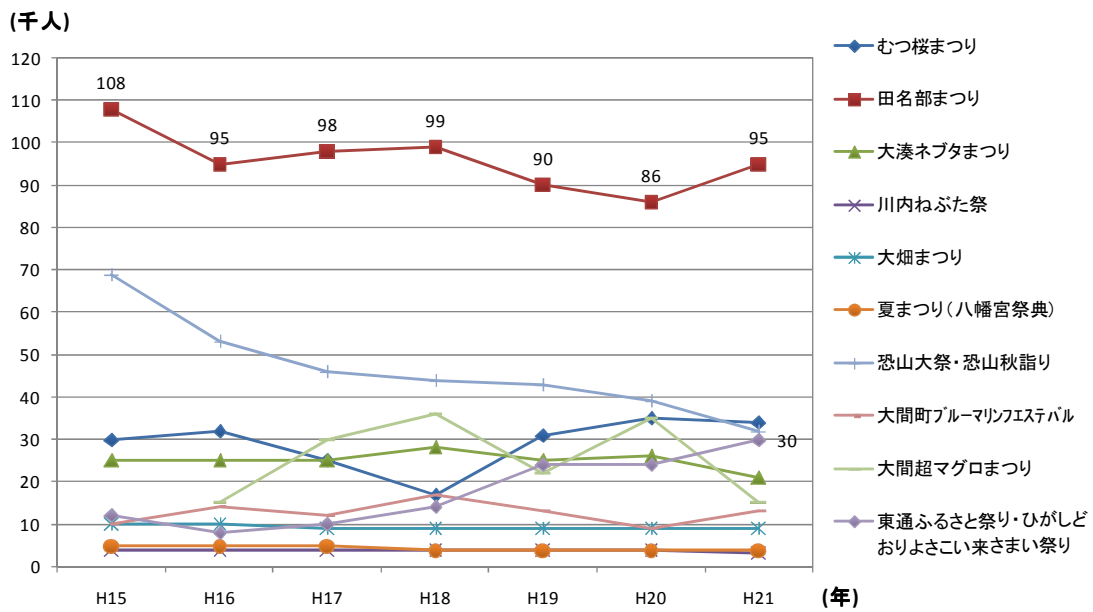


図 38 主要開催時の入込客数の推移

※出典：青森県観光統計概要

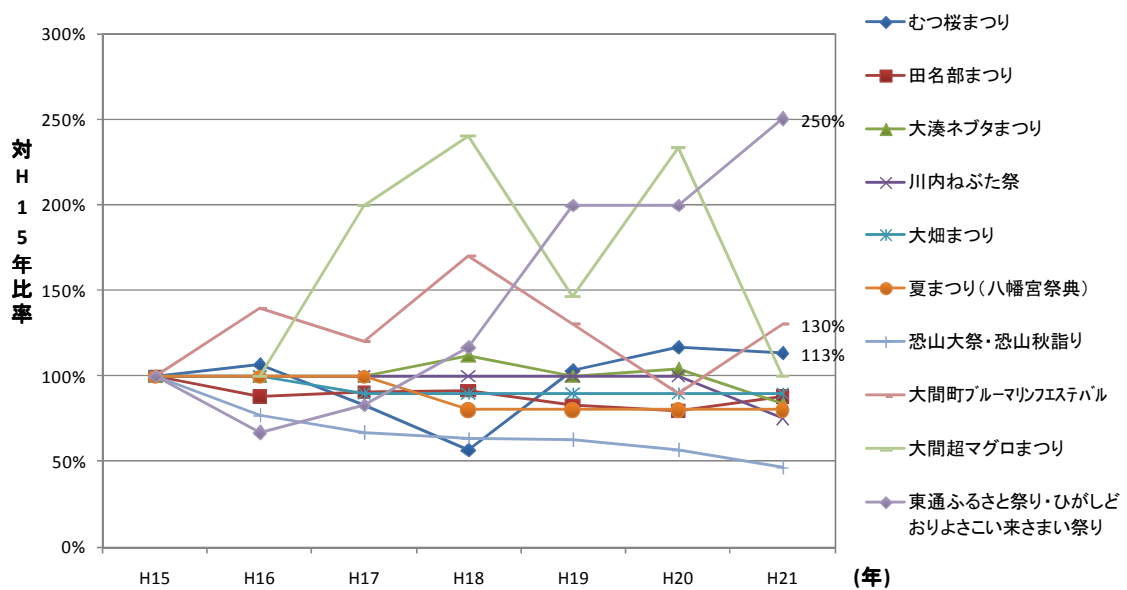


図 39 主要開催時の入込客数の推移 (対平成15年比)

※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。

最も多かった行動パターンは月に1～3回、むつ市大畑地区へ知人・親戚に会うために自動車（自ら運転、または送迎）を利用した移動であった（平成22年8～10月の行動で全体の8%（33人）、平成22年11～12月の行動で全体の9%（31人））。平成22年8～10月、11～12月ともに公共交通の利用はほとんどない。

・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、買い物は65～80%程度である。

公共交通の利用は、むつ市大畑地区からむつバスターミナル周辺へ週に1回～月に3回、路線バスを利用して通院している人が平成22年8～10月の行動で全体の7%（28人）、平成22年11～12月の行動で全体の6%（24人）である。

むつ市川内地区からむつバスターミナル周辺に月に1～3回、路線バスを利用して通院している人が平成22年8～10月の行動で全体の6%（25人）、平成22年11～12月の行動で全体の6%（22人）である。

むつ市脇野沢地区からむつバスターミナル周辺に月に1～3回、路線バスを利用して通院している人が平成22年8～10月の行動で全体の3%（7人）、平成22年11～12月の行動で全体の4%（8人）である。

大間町、東通村、風間浦村の路線バスの利用は平成22年8～10月、11～12月ともにほとんどない。

佐井村から大間町に送迎バスを利用して通院している人が平成22年8～10月の行動で全体の6%（9人）、平成22年11～12月の行動で全体の6%（8人）である。

・75 歳以上の住民

運転免許保有状況はむつ市脇野沢地区、大間町、風間浦村、佐井村の非保有率が70%以上であった。そのうち、送迎環境がない（送迎を頼める家族や近隣住民がいない）比率が、むつ市脇野沢地区で22%（5人）、大間町で8%（1人）、風間浦村で100%（3人）、佐井村で9%（2人）であった。

公共交通の利用はむつ市大畑地区、むつ市川内地区、東通村からむつ市むつ地区に月に1～3回、路線バスを利用して通院している人が大半を占めている。

(2) 目的別流動量

アンケート結果から通院、買い物目的で各市町村（地区）を跨ぐ1日当たりの流動量を推計し、その際の利用交通手段を整理した。

①通院

1日当たり約31人が各町村（地区）からむつ市むつ地区へ通院目的で移動しており、その際の交通手段は自動車が67%（20.8人）、路線バスが31%（9.6人）である。

表 55 通院目的OD表（1日当たり）

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)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.710	1.710
	大畑地区(116)	3.474	0.515	-	4.855	8.844	-	0.482	-	0.033	0.066	-	-	-	-	-	-	0.033	9.458
	川内地区(127)	0.603	0.164	-	8.241	9.008	-	-	0.033	-	-	-	-	-	-	-	-	1.184	10.225
	脇野沢地区(79)	0.307	0.263	-	3.978	4.548	-	0.515	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.241	5.304
	大間町(42)	0.373	0.373	-	1.907	2.652	0.142	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.219	3.014
	東通村(48)	1.578	0.077	-	2.696	4.351	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0.208	4.559
	風間浦村(9)	0.066	0.033	-	0.559	0.658	-	-	-	0.033	-	-	-	-	-	-	-	0.033	0.723
	佐井村(45)	0.581	0.197	-	0.241	1.019	0.044	-	-	3.255	-	-	-	-	-	-	-	-	4.318
	計(535)	6.981	1.622	-	22.477	31.079	0.186	0.997	0.033	3.321	0.066	-	-	-	-	-	-	3.627	39.310

() 内は回答者数、-は回答なし

表 56 通院目的の利用交通手段分担率

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	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(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%	56%	43%	1%						
	川内地区(127)	35%	65%	0%	60%	40%	0%	-	-	-	77%	19%	4%	74%	23%	4%	-	-	-	0%	100%	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	86%	11%	3%	75%	21%	4%						
	脇野沢地区(79)	21%	79%	0%	75%	25%	0%	-	-	-	82%	17%	1%	77%	22%	1%	-	-	-	62%	38%	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	41%	59%	0%	74%	25%	1%						
	大間町(42)	35%	65%	0%	62%	38%	0%	-	-	-	100%	0%	0%	86%	14%	0%	100%	0%	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	95%	0%	5%	87%	13%	0%						
	東通村(48)	38%	60%	2%	100%	0%	0%	-	-	-	65%	34%	1%	56%	43%	2%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100%	0%	0%	58%	41%	1%						
	風間浦村(9)	0%	100%	0%	0%	0%	100%	-	-	-	88%	12%	0%	75%	20%	5%	-	-	-	-	-	-	0%	100%	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100%	0%	0%	73%	23%	5%						
	佐井村(45)	60%	34%	6%	100%	0%	0%	-	-	-	73%	27%	0%	71%	26%	3%	0%	100%	0%	-	-	-	47%	11%	42%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	52%	15%	33%						
	計(535)	33%	65%	2%	70%	27%	3%	-	-	-	77%	21%	2%	67%	31%	2%	76%	24%	0%	74%	26%	0%	0%	100%	0%	46%	13%	42%	100%	0%	0%	-	-	-	89%	8%	3%	64%	16%	21%						

() 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

※推計方法 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回答者数分足し合わせた後、一日当たりの流動量を推計した。

「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

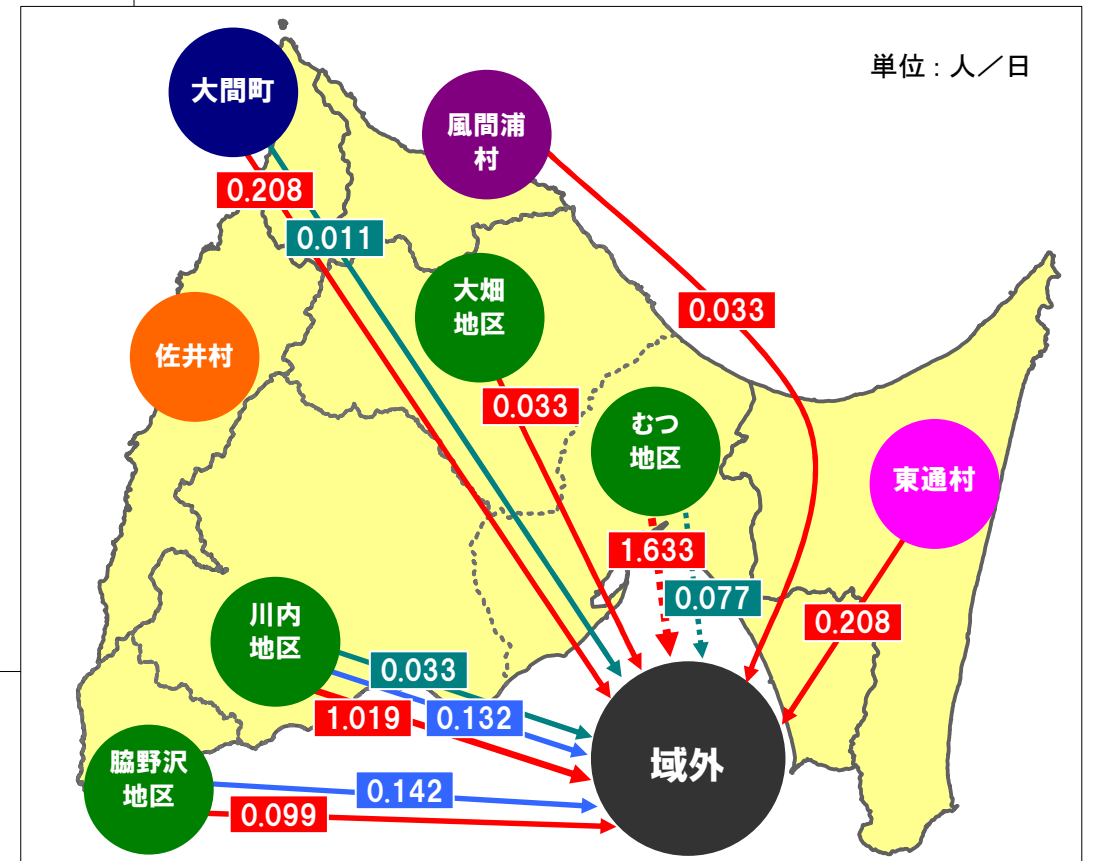
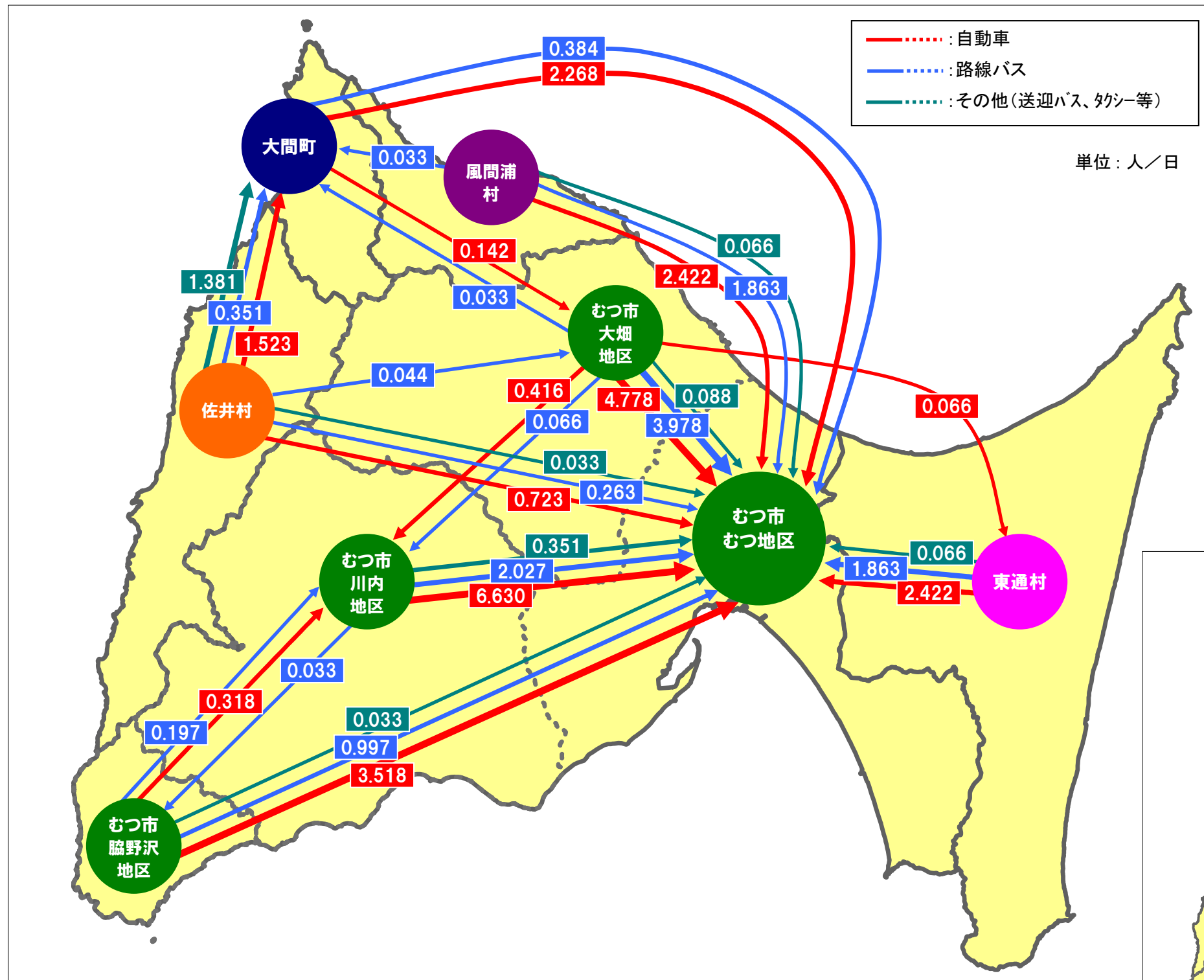
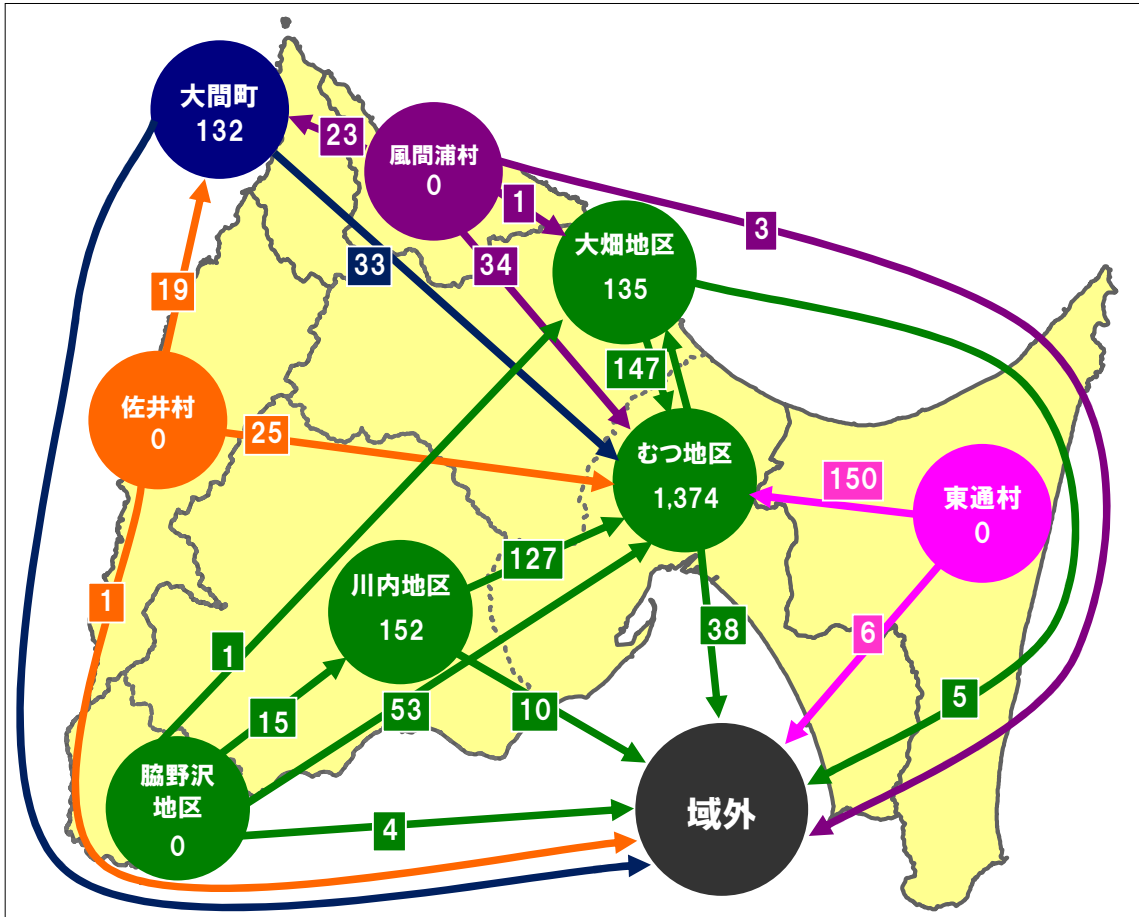


図 40 1日当たり流動量 (通院目的)

<参考>通院に伴う流動

平成13年青森県受療動向調査によると、通院者約2.4千人（下北地域外への通院者を除く）のうち、自市町村以外の他4市町村への通院者は655人（約27%）であった。



※出典：平成13年青森県受療動向調査（調査日は平成13年10月16日～18日の3日間のうち、医療施設ごとに県が指定した1日）。

※円内の数値は当地内で通院する者の数

図41 市町村別（地区別）通院者数

表57 下北地域の常住地内外通院者数、比率

		常住地内へ通院		従住地外へ通院		合計 人数(人)
		人数(人)	比率(%)	人数(人)	比率(%)	
現 むつ 市	むつ市	1374	99.9%	2	0.1%	1376
	川内町	152	54.5%	127	45.5%	279
	大畑町	135	47.9%	147	52.1%	282
	脇野沢村	-	-	69	100.0%	69
	大間町	132	80.0%	33	20.0%	165
	東通村	-	-	150	100.0%	150
	風間浦村	-	-	58	100.0%	58
	佐井村	-	-	69	100.0%	69
	合計	1,793	73.24%	655	26.76%	2,448

・下北地域常住者が域外へ通院する人数 72人

②買い物

1日当たり約78人が各町村(地区)からむつ市むつ地区へ買い物目的で移動しており、うち約3分の1(25.2人)は東通村からの移動である。また交通手段を全体で見るとほとんどが自動車(90.4人)で、路線バスは1%(0.9人)である。

表 58 買い物目的 OD 表 (1日当たり)

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)						0.866	0.132	-	0.099	0.066	-	0.033	1.786	2.981				
	大畑地区(157)	2.323	1.337	-	11.573	15.233	-	-	-	0.033	-	-	-	-	15.507				
	川内地区(121)	0.384	1.205	0.066	9.896	11.551	-	-	-	-	-	-	-	0.767	12.318				
	脇野沢地区(100)	-	0.921	-	7.584	8.504	-	1.216	-	-	-	-	-	0.033	9.753				
	大間町(150)	1.063	3.945	-	7.474	12.482	0.066	-	-	-	-	-	-	0.208	12.756				
	東通村(162)	2.115	1.710	-	21.392	25.216	-	-	-	-	-	-	-	0.208	25.425				
	風間浦村(40)	0.066	0.132	-	1.819	2.016	0.427	-	-	2.323	-	-	-	0.142	4.910				
	佐井村(75)	0.274	0.647	-	1.611	2.532	0.033	-	-	5.885	-	-	-	0.142	8.592				
	計(949)	6.225	9.896	0.066	61.348	77.534	1.392	1.589	0.000	8.340	0.066	-	0.033	3.288	92.241				

() 内は回答者数、-は回答なし

表 59 買い物目的の利用交通手段分担率

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			大間町			東通村			風間浦村			佐井村			下北地域外			計								
		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			計	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	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
むつ市	むつ地区(121)													100%	0%	0%	100%	0%	0%	-	-	-	100%	0%	0%	100%	0%	0%	-	-	-	100%	0%	0%	100%	0%	0%	100%	0%	0%									
	大畑地区(157)	46%	54%	0%	95%	0%	5%	-	-	-	98%	2%	1%	90%	9%	1%	-	-	-	86%	14%	0%	-	-	-	100%	0%	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	90%	9%	1%									
	川内地区(121)	63%	37%	0%	100%	0%	0%	100%	0%	0%	96%	1%	3%	96%	2%	2%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	91%	9%	0%	95%	2%	2%									
	脇野沢地区(100)	-	-	-	100%	0%	0%	-	-	-	97%	3%	0%	97%	3%	0%	-	-	-	97%	0%	3%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100%	0%	0%	97%	2%	0%							
	大間町(150)	100%	0%	0%	96%	3%	2%	-	-	-	99%	1%	0%	80%	20%	0%	100%	0%	0%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100%	0%	0%	98%	1%	1%						
	東通村(162)	94%	3%	3%	100%	0%	0%	-	-	-	97%	3%	0%	97%	3%	1%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100%	0%	0%	97%	3%	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%	-	-	-	92%	0%	8%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100%	0%	0%	94%	0%	6%						
	計(949)	75%	24%	1%	98%	1%	1%	-	-	-	97%	2%	1%	92%	7%	1%	100%	0%	0%	96%	2%	2%	-	-	-	94%	0%	6%	100%	0%	0%	-	-	-	-	-	-	98%	2%	0%	96%	1%	4%						

() 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

※推計方法 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回答者数分足し合わせた後、一日当たりの流動量を推計した。

- 「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

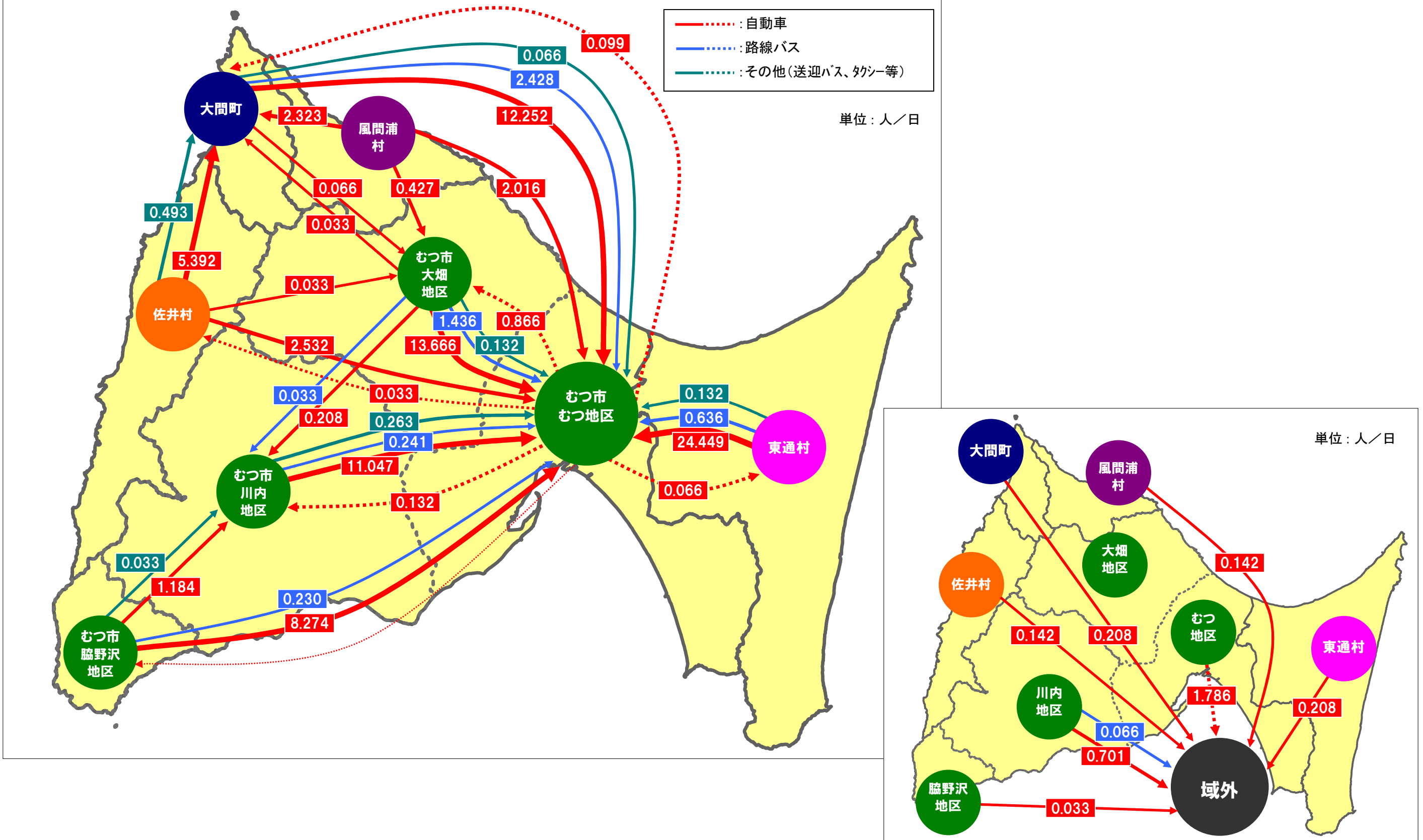


図 42 1日当たり流動量 (買い物目的)

(2) 地域住民の意識

アンケート結果を行動的（「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」と回答）と非行動的（「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」）に分類し、市町村（地区）別年齢層別に集計した。

表 60 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 61 行動的回答者数の割合

		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)

表 62 非行動的回答者数の割合

		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

※網がけは行動的と非行動的で比率の高い方（同数の場合は両方に網がけ）

行動的回答者数、非行動的回答者数の割合が、統計的に信頼できるものであるのかを確かめるために χ^2 検定を行った結果を下記に示す。

項目	検定結果
年齢層別	1%水準で有意差がある ※1
市町村（地区）別	5%水準で有意差がある ※2
むつ市むつ地区の年齢層別	1%水準で有意差がある ※1
むつ市むつ地区以外の年齢層別	有意差なし ※3

※1 99%の確率で回答に信頼がおける

※2 95%の確率で回答に信頼がおける

※3 統計的には回答に信頼がおけるとは言えない

以上から 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）を整理した。

- ・地域全体では年齢が若いほど公共交通機関を維持するための行動を起こしにくい。
- ・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。

(3) 公共交通の活性化に対する地域住民の考え

「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なになったら良いか」に対して得られた回答から公共交通の活性化に繋がるようなものをキーワードで整理した。

表 63 公共交通の活性化に対する地域住民の考え

地区名・回収票数	むつ地区	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	合計
キーワード	551	435	406	247	267	287	65	158	2,416
ノーマイカーデーの実施	2 0%	2 0%	0 0%	0 0%	1 0%	1 0%	0 0%	0 0%	6 0%
割引切符・回数券等の発行	9 2%	4 1%	1 0%	1 0%	4 1%	3 1%	0 0%	2 1%	24 1%
バス停以外での自由乗降	9 2%	4 1%	3 1%	0 0%	2 1%	0 0%	0 0%	0 0%	18 1%
病院直通バスの運行	8 1%	11 3%	9 2%	5 2%	5 2%	7 2%	1 2%	0 0%	46 2%
買物に便利な路線バス (商業施設等)	18 3%	22 5%	11 3%	6 2%	11 4%	7 2%	4 6%	2 1%	81 3%
バス車両の小型化	35 6%	19 4%	22 5%	7 3%	13 5%	4 1%	4 6%	5 3%	109 5%
バス車両のバリアフリー化	2 0%	6 1%	1 0%	1 0%	3 1%	4 1%	0 0%	0 0%	17 1%
HP等情報の充実	1 0%	0 0%	0 0%	0 0%	1 0%	0 0%	0 0%	0 0%	2 0%
宣伝・PRの強化	3 1%	3 1%	0 0%	0 0%	1 0%	0 0%	0 0%	0 0%	7 0%
乗継・連絡の改善	17 3%	15 3%	9 2%	3 1%	5 2%	0 0%	0 0%	1 1%	50 2%
下北地域を1周出来るバス	1 0%	0 0%	1 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	2 1%	4 0%
バス路線・停留所の増加、再編	8 1%	1 0%	0 0%	0 0%	5 2%	0 0%	1 2%	0 0%	15 1%

その他のキーワード

- ・デマンド交通の導入
- ・ボランティア

<参考> 公共交通の必要性

とにかく維持	15	19	10	15	7	12	2	9	89
	3%	4%	2%	6%	3%	4%	3%	6%	4%
現状維持	7	5	2	2	0	0	0	0	16
	1%	1%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	1%
公共交通機関は要らない/ 当てにしていない	1	1	3	4	2	4	0	1	16
	0%	0%	1%	2%	1%	1%	0%	1%	1%
公営化・補助金等による補助	4	7	3	6	1	4	0	3	28
	1%	2%	1%	2%	0%	1%	0%	2%	1%

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（JR 東日本株式会社「大人の休日倶楽部」等を利用していると考えられる）。
- ・ 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 64 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った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と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。（「元祖かつばの湯」、「隠れかつばの湯」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、同じルートに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"> タクソンは、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をしており「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。

<参考> むつ市都市計画マスタープラン（平成22年4月）一部抜粋

第1章 主要課題の整理

公共交通機関

- ・交通機関が高齢者や障害者など誰にでも利用しやすいまちづくりを進める必要があります
- ・市民の日常生活を支え、地域間を結ぶバス交通の維持・充実を図る必要があります

広域的な交通（鉄道・海上）を維持していく必要があります

- ・現在の自動車依存の交通状況から脱却し、公共交通機関に移行させる方法を検討する必要があります

観光

- ・観光客にとって観光に来やすい、利便性の高い交通施設整備を進める必要があります

都市防災

- ・災害に強い陸上交通、海上交通などの整備充実を図る必要があります

第4章 全体構想

4-2 都市施設整備の方針

公共交通機関

1) 鉄道（JR大湊線）

- ・JR大湊線は広域的な都市活動と交流を促進する公共交通の軸として位置づけ、市民の通勤通学・買い物などの移動手段の確保とともに、他の交通機関との交通結節機能の向上を図ります
- ・新幹線駅との連絡の強化や広域的な交流促進、観光・イベント列車の充実など、鉄道事業者との協働による鉄道利用の促進を図ります

2) バス（市内路線バス）

- ・高齢者や学生、観光客などの交通利便性が損なわれないよう、むつ市地域公共交通活性化協議会などと協議のうえ、生活バス路線の維持を図ります
- ・高齢者やバス路線の不便な地域の住民などに配慮した、新たな形態の公共交通の導入に向け、むつ市地域公共交通活性化協議会などと検討します

3) 海上交通（シィライン、むつ湾フェリー）

- ・既存の海上交通航路（青森～脇野沢～佐井、脇野沢～蟹田）の維持・活用を図ります

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況と課題を踏まえ、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
（平成21年度水準の維持）**

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 事業検討に当たっての視点

地域住民に対する事業は公共交通の必要性や高齢者の利用推進、来訪者に対する事業は情報提供や玄関口拠点等の改善とする。

また、公共交通に対するニーズや利用実態にあった将来の運用のあり方についても検討していく。

3.4.2 事業の内容

1 公共交通の必要性への意識向上																																																			
実施主体	市町村、地域住民、交通事業者、商工団体、その他（学校）																																																		
対象者	地域住民																																																		
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極わずかである。 ・若年層（45歳以上）は将来公共交通がなくなる可能性があることについて関心が低い。 ・現在の自動車依存の交通状況から脱却し、公共交通機関に移行させる方法を検討する必要がある。 ・平成21年度のバス運行対策費（生活交通路線維持費）は4路線合計で32,346千円（うち市町村負担は13,371千円）かかっている。 ・公共交通はお金がかかる（運賃が高い）という認識が強い。 																																																		
戦略	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通を利用しないと近い将来なくなること、維持のためには利用することを意識させる。 ・公共交通は地域住民が守るものという考え方を啓蒙する。 ・運賃はさほど高くないこと、多額の税金が投入されていることを認識させる。 																																																		
施策	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通がなくなった町（地域）の実態をわかりやすく公表する。 ・地域住民が公共交通を利用する運動の展開（NPO等活動団体の結成、利用促進PR用のぼり旗の作成、マイバス意識の醸成など） ・サポーター制度の導入（企業や個人から協賛金を募るなど） ・モビリティマネジメントの考え方の普及活動の実施 																																																		
データ	<p>・住民アンケート結果</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>地区</th> <th>自分ですべて使える自動車がある</th> <th>家族等と共有で使える自動車がある</th> <th>自分は使わないが家族等が使う自動車がある</th> <th>自動車は持っていない</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>合計(2,318)</td> <td>66%</td> <td>8%</td> <td>15%</td> <td>11%</td> </tr> <tr> <td>むつ地区(531)</td> <td>69%</td> <td>12%</td> <td>13%</td> <td>5%</td> </tr> <tr> <td>大畑地区(413)</td> <td>58%</td> <td>6%</td> <td>20%</td> <td>17%</td> </tr> <tr> <td>川内地区(387)</td> <td>67%</td> <td>4%</td> <td>16%</td> <td>13%</td> </tr> <tr> <td>脇野沢地区(234)</td> <td>62%</td> <td>9%</td> <td>16%</td> <td>14%</td> </tr> <tr> <td>大間町(261)</td> <td>75%</td> <td>11%</td> <td>8%</td> <td>6%</td> </tr> <tr> <td>東通村(281)</td> <td>72%</td> <td>4%</td> <td>16%</td> <td>8%</td> </tr> <tr> <td>風間浦村(64)</td> <td>66%</td> <td>20%</td> <td>9%</td> <td>5%</td> </tr> <tr> <td>佐井村(147)</td> <td>64%</td> <td>11%</td> <td>12%</td> <td>22%</td> </tr> </tbody> </table> <p>0% 20% 40% 60% 80% 100%</p> <p> ■ 自分ですべて使える自動車がある ■ 家族等と共有で使える自動車がある ■ 自分は使わないが家族等が使う自動車がある ■ 自動車は持っていない </p> <p>()内は回答者数:人</p>	地区	自分ですべて使える自動車がある	家族等と共有で使える自動車がある	自分は使わないが家族等が使う自動車がある	自動車は持っていない	合計(2,318)	66%	8%	15%	11%	むつ地区(531)	69%	12%	13%	5%	大畑地区(413)	58%	6%	20%	17%	川内地区(387)	67%	4%	16%	13%	脇野沢地区(234)	62%	9%	16%	14%	大間町(261)	75%	11%	8%	6%	東通村(281)	72%	4%	16%	8%	風間浦村(64)	66%	20%	9%	5%	佐井村(147)	64%	11%	12%	22%
地区	自分ですべて使える自動車がある	家族等と共有で使える自動車がある	自分は使わないが家族等が使う自動車がある	自動車は持っていない																																															
合計(2,318)	66%	8%	15%	11%																																															
むつ地区(531)	69%	12%	13%	5%																																															
大畑地区(413)	58%	6%	20%	17%																																															
川内地区(387)	67%	4%	16%	13%																																															
脇野沢地区(234)	62%	9%	16%	14%																																															
大間町(261)	75%	11%	8%	6%																																															
東通村(281)	72%	4%	16%	8%																																															
風間浦村(64)	66%	20%	9%	5%																																															
佐井村(147)	64%	11%	12%	22%																																															

図 43 各市町村（地区）の自動車保有状況

データ

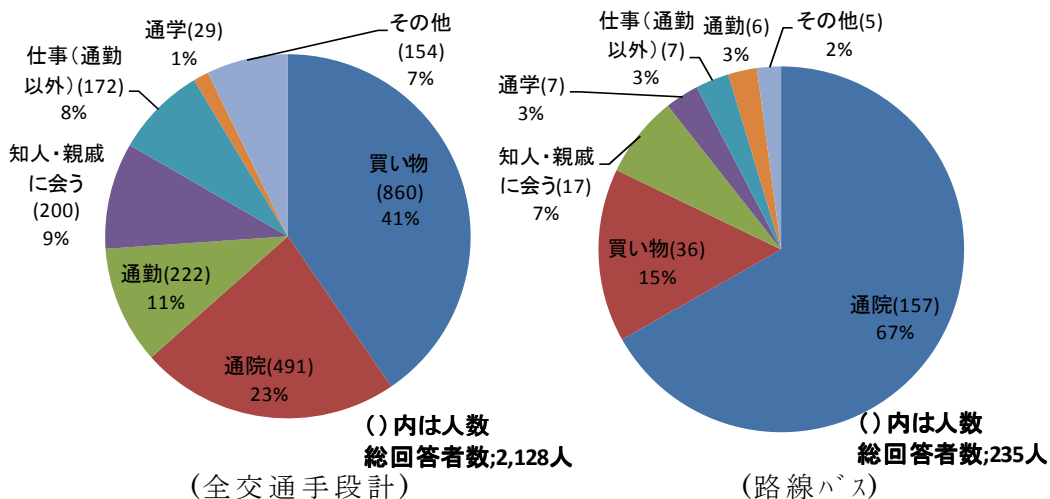


図 44 交通手段の利用目的

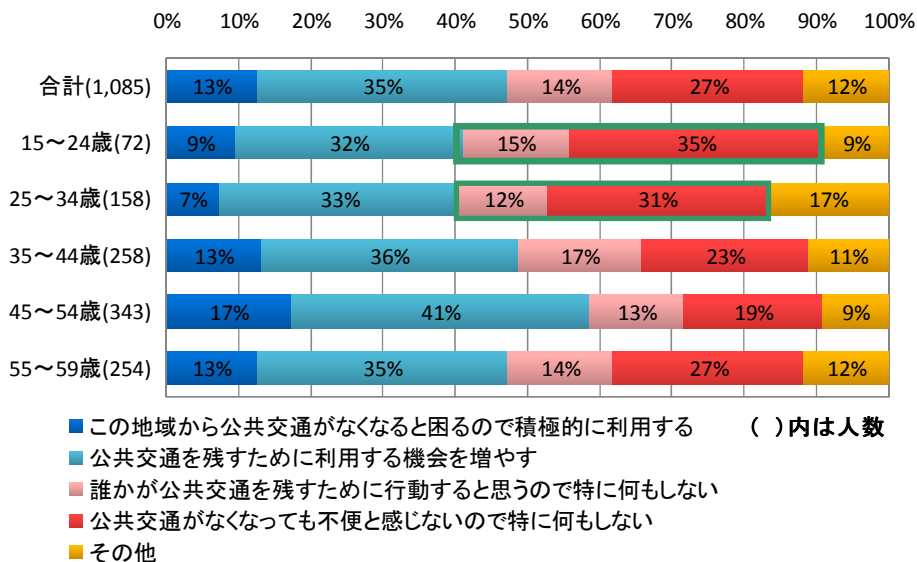


図 45 各年齢層別公共交通機関維持の意識 (アンケート集計結果)

・公共交通がなくなることでの弊害事例

名古屋鉄道株式会社八百津線、竹鼻線は一部区間が平成 13 年 10 月に廃止となり、代替バス路線が運行されているが、利用者は鉄道の 3 割前後に留まっている。

弊害として交通弱者の顕在化が顕著となり、運転免許を持っていない人、高齢者及び障害者に対して、相対的に大きな影響を及ぼしている。また、代替バスの利用者・非利用者を問わず、将来、公共交通がなくなることをご心配しており、公的な支援によって公共交通を維持することが必要だと考えている。また、将来に対する不安(過疎化の進展)短期的な観点では、多くの方が自家用車を使用しているので、公共交通が無くても生活に大きな支障はないが、長期的に

データ

は、自家用車を運転できなくなった時の不安を感じている。また鉄道の廃止で不便になったことにより、若者の地域離れが予想され、一層の高齢化、過疎化が進むことに対する不安を抱いている。
(出典) 国土交通省「廃止路線追跡調査」一部抜粋

- ・ N P O やサポーター制度の事例
 < 宮城県石巻市 >

石巻市(宮城県): いない号 地域住民の経費一部負担による乗合タクシーの導入

人口	167,324 人	モード	乗合 タクシー
面積	555.64 km ²	法令	道路運送法 第 4 条
人口 密度	301.14 人/km ²	運営 主体	稲井地域 乗合タクシー 運行協議会



■ 取組の背景

地域と交通の状況

- ・ 石巻市稲井地区は、市の北東部に位置し、地域全体が水田地帯の周囲に集落が点在している典型的な農村地帯であり、市内中心部から遠距離地までは約 20km に位置し、一部地域を路線バス及び鉄道が運行しているものの、その大半の地域においては、公共交通機関は廃止代替バスのみという交通不便地域であった。
- ・ 宮城交通の路線バス(4 条)の廃止により、平成 9 年 10 月から市の委託による廃止代替バス(旧 21 条)を運行してきたが、利用者の減少や市の財政的事情から平成 16 年 11 月末をもって廃止代替バスも廃止することとなった。

【生活交通の確保】【公共交通の利用者減少】

活用メニュー(制度・協議会等)

- ・ 平成 16 年 9 月稲井地域乗合タクシー運行協議会を設立。三陸タクシーに運行を委託することとした。

【乗合運行の許可】

■ 実現したサービス

サービス内容

【路線再編】

- ・ 市による廃止代替バスの廃止の意向を受けて、平成 15 年 12 月～16 年 1 月にかけて稲井地区では、全世帯対象のアンケート調査を実施した。
- ・ その結果、4 月に稲井地区区長会(全 18 行政区)の会合などにより住民の意向を確認。
- ・ 公共交通の再編について、定時定路線の乗合タクシーを導入する方向となった。
- ・ 平成 16 年 9 月稲井地区乗合タクシー運行協議会設立
- ・ 平成 17 年 4 月 1 日から稲井地域乗合タクシー「いない号」の運行開始。
- ・ 「いない号」の運行内容は以下のとおり。
 - ① 事業主体は、運行協議会、運行主体は、三陸タクシーである。
 - ② 運行車両は、9 人乗りのジャンボタクシー 2 台を使用
 - ③ 運行時間は、7 時半から 18 時とし、日祝日は運休となる。
 - ④ 運行路線は、城内 2 ルート各 8 便である。
 - ⑤ 運賃は、稲井地区内または地区外だけの利用の場合は、1 回一律 300 円。小学生は、全区間 1 回一律 200 円。未就学児は無料。地区を跨る場合は、対距離制(300 円～900 円)となっている。



図. 乗合タクシー運行経路図

出典：石巻市資料

■ 効果と負担

効果

【利用者数の維持】

- 平成 18 年度の利用実績から廃止代替バス時代の状況と比較すると、次のとおり。
「代替バス」平日(1日平均46人利用)→「いない号」平日(1日平均56人利用)
- 経済効果として、①廃止代替バス運行時の運行経費年間2,300万円に対し、半分以下の1,008万円の経費で済んでいる。②石巻市の負担額も1,500万円が、約7分の1の202万円で済んだ。③ITを使用した完全予約制のシステムでないこと(定時定路線運行)から、システム経費がかからない。④稲井地区1世帯あたりの地元負担額は、世帯当たり546円(平成18年度)で済んでいる。

負担

【市町村負担】【住民負担】

- 稲井地区では「地域の足は地域自らが確保し、共に支えあう」を基本理念として、乗合タクシー「いない号」の運営に約1,800の全世帯から年間約100万円(世帯当たり546円/H18年度)の負担金を運行協議会に納めている。石巻市からの運行補助金の負担も年202万円ほどある。

■ プロセスと調整

計画策定と会議実施

【プロセス:体制構築】

- 公共交通サービスが市が委託する廃止代替バスしかなかった稲井地区の住民に、市の財政的事情から廃止代替バスの路線廃止の申し出が契機となり、稲井地区内の18の行政区長会が中心となって稲井地域の廃止代替バスの廃止後の対応について協議を重ねるとともに、域内全世帯にアンケート調査を実施した。
- その結果、定時定路線の乗合タクシーを導入することとなった。運営主体は、石巻市ではなく、行政区長会が中心となった稲井地域乗合タクシー運行協議会となり、地域住民の全世帯から運行負担金(年約600円)の協力を得ることとなった。市は、運行収支に欠損が生じる場合に補助金を出すこととなった。

運行開始後のフォローアップ

【プロセス:フォローアップ】

- 運営主体の運行協議会は、18の行政区長の集まり、まさに地域住民、町内会の集まりであり、住民の意見、要望は日々行政区長に届いており、随時協議している。

バス事業者との調整

【調整:対事業者】

- 稲井地区内では乗合タクシーは、フリー乗降であるが、既存バス事業者が運行する石巻市街のみの利用はできないように調整した。

■ 創意工夫・知見・教訓

少ない予算で大きな効果

【創意工夫:住民参加】

- 「地域の足は地域自らが確保し、共に支えあう」を基本理念としているので、市は運行収支に欠損が生じた場合に補助金を充てることができるとしている。そのため、市の財政負担も廃止代替バスへ補助していた時代より7分の1程度にまで縮減した。
- 経費削減のため、予約業務・配車業務等のシステム構築が必要なデマンド方式を採用せず、廃止代替バス時代のバス停を活用した定時定路線の乗合タクシー方式を採用した。

地域住民の理解が必要

【知見:住民意見の取り入れ】

- 稲井地区は地域全体が水田地帯の典型的な農村地帯であり、昔から人口の移動が少なく、助け合いの「ゆい」の精神が受け継がれている。そのため、住民意識のまとまりが高く、「いない号」への全世帯からの負担が実現されたと思われる。

(出典) 財団法人運輸政策研究機構「公共交通支援センター」

データ

< 富山県魚津市 >

先進自治体における地域公共交通活性化の取り組みとして、コミュニティバス導入、コミュニティタクシー実験運行、魚津市民バス運行等がなされている。当初の市街地巡回ルートでは乗降客数が伸びず、聞き取り等を行い、住民のニーズが郊外にある複数の大型小売店舗や病院にあることが分かった。このニーズを元に、ルートを改変、現状ルートを設定するまでに約1年半を費やした。

現在の郊外型バス事業は、一部を県と市の負担で実施しているが、路線間で人口格差がある。人口の少ない地域では、運行収入による運行経費が確保できないため、バスを乗る・乗らないに関わらず、1世帯当たり毎月500円ずつ徴収している。

(出典) 財団法人運輸政策研究機構 リレー座談会「地域公共交通を考える」

・モビリティマネジメント事例

< 大分市 >

まずは行政職員から取り組みをはじめるという考えにもとづき、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「バスなび大分」のサービスを提供している。



(参照) 財団法人運輸政策研究機構「公共交通支援センター」

データ

※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。

・平成 21 年度バス運行対策費（生活交通路線維持費）路線別内訳

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	4,508.50
泊線	むつBT～泊車庫	57.4	8,257	2,337.00	2,337.00	3,583.00	75,465	109
尻屋線	むつBT～尻屋	29.1	2,978	893.5	893.5	1,191.00	31,383	95
むつ線	大畑駅～むつBT	17.6	6,504	1,748.50	1,748.50	3,007.00	63,578	102
合計		169.5	32,346	9,488	9,488	13,371	328,974	-

・自家用車年間維持費とバス運賃の比較

家計統計調査（総務省）によると平成 21 年の青森県（青森市）の一世帯当たりの自動車関連費用は年間で 22 万円であった。これはむつ・佐井線の起点（下北駅前）から終点（佐井車庫）までを 46.7 往復（1 往復当り 4,760 円）できる金額に相当する。

表 65 1 世帯当たり年間の自動車関連支出金額

自動車購入	80,784
ガソリン	56,504
自動車等部品	7,748
自動車等関連用品	9,079
自動車整備費	12,818
年極・月極駐車場借料	10,378
他の駐車場借料	1,428
他の自動車等関連サービス	6,439
自動車保険料（自賠責）	4,645
自動車保険料（任意）	25,792
有料道路料	6,592
合計	222,207

2 高齢者の公共交通利用推進																																																																																																				
実施主体	市町村、地域住民、交通事業者、その他（警察）																																																																																																			
対象者	地域住民																																																																																																			
現況分析	<ul style="list-style-type: none"> ・近年 75 歳以上の人 が 運転中に交通事故の加害者となる場合が増加している。 ・一方で地域により差があるものの 75 歳以上の人 の自動車免許返納率は低い。 																																																																																																			
戦略	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者の自動車免許返納を促す。 ・自動車免許を返納した高齢者が公共交通を利用しやすい制度を導入する。 																																																																																																			
施策	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢ドライバーによる交通事故の実態をわかりやすく公表する。 ・運転免許返納者に対する公共交通利用割引、運転履歴証明書の発行 																																																																																																			
データ	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者が加害者となる自動車交通事故実態 <p>近年、交通事故件数は減少傾向にあるものの、高齢者が加害者となる事故件数は増加傾向にある。平成 12 年からの推移をみると 60 歳未満の各年齢層は減少しているのに対して、60 歳以上では増加傾向にある。平成 12 年度と比較すると 60～69 歳で 22% の増加、70 歳以上で 66% も増加している。</p> <p>(千人)</p> <table border="1"> <caption>図 46 年齢層別交通事故加害者数（全国）の推移 (推定値)</caption> <thead> <tr> <th>年齢層</th> <th>平成12年</th> <th>平成13年</th> <th>平成14年</th> <th>平成15年</th> <th>平成16年</th> <th>平成17年</th> <th>平成18年</th> <th>平成19年</th> <th>平成20年</th> <th>平成21年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>70歳以上</td> <td>38</td> <td>42</td> <td>45</td> <td>48</td> <td>52</td> <td>55</td> <td>58</td> <td>60</td> <td>61</td> <td>62</td> </tr> <tr> <td>60～69歳</td> <td>82</td> <td>88</td> <td>92</td> <td>98</td> <td>102</td> <td>100</td> <td>98</td> <td>98</td> <td>98</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>50～59歳</td> <td>148</td> <td>155</td> <td>152</td> <td>155</td> <td>154</td> <td>152</td> <td>148</td> <td>135</td> <td>120</td> <td>110</td> </tr> <tr> <td>40～49歳</td> <td>135</td> <td>132</td> <td>130</td> <td>132</td> <td>133</td> <td>132</td> <td>128</td> <td>120</td> <td>115</td> <td>110</td> </tr> <tr> <td>30～39歳</td> <td>162</td> <td>170</td> <td>172</td> <td>180</td> <td>185</td> <td>182</td> <td>175</td> <td>160</td> <td>145</td> <td>138</td> </tr> <tr> <td>25～29歳</td> <td>130</td> <td>130</td> <td>120</td> <td>115</td> <td>110</td> <td>100</td> <td>92</td> <td>82</td> <td>75</td> <td>70</td> </tr> <tr> <td>20～24歳</td> <td>142</td> <td>135</td> <td>128</td> <td>125</td> <td>120</td> <td>115</td> <td>108</td> <td>100</td> <td>88</td> <td>82</td> </tr> <tr> <td>16～19歳</td> <td>52</td> <td>50</td> <td>48</td> <td>45</td> <td>42</td> <td>40</td> <td>38</td> <td>35</td> <td>30</td> <td>28</td> </tr> </tbody> </table> <p>平成12年 平成13年 平成14年 平成15年 平成16年 平成17年 平成18年 平成19年 平成20年 平成21年</p> <p>図 46 年齢層別交通事故加害者数（全国）の推移 (出典) 警察庁交通局「交通統計」</p>	年齢層	平成12年	平成13年	平成14年	平成15年	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	70歳以上	38	42	45	48	52	55	58	60	61	62	60～69歳	82	88	92	98	102	100	98	98	98	100	50～59歳	148	155	152	155	154	152	148	135	120	110	40～49歳	135	132	130	132	133	132	128	120	115	110	30～39歳	162	170	172	180	185	182	175	160	145	138	25～29歳	130	130	120	115	110	100	92	82	75	70	20～24歳	142	135	128	125	120	115	108	100	88	82	16～19歳	52	50	48	45	42	40	38	35	30	28
年齢層	平成12年	平成13年	平成14年	平成15年	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年																																																																																										
70歳以上	38	42	45	48	52	55	58	60	61	62																																																																																										
60～69歳	82	88	92	98	102	100	98	98	98	100																																																																																										
50～59歳	148	155	152	155	154	152	148	135	120	110																																																																																										
40～49歳	135	132	130	132	133	132	128	120	115	110																																																																																										
30～39歳	162	170	172	180	185	182	175	160	145	138																																																																																										
25～29歳	130	130	120	115	110	100	92	82	75	70																																																																																										
20～24歳	142	135	128	125	120	115	108	100	88	82																																																																																										
16～19歳	52	50	48	45	42	40	38	35	30	28																																																																																										

データ

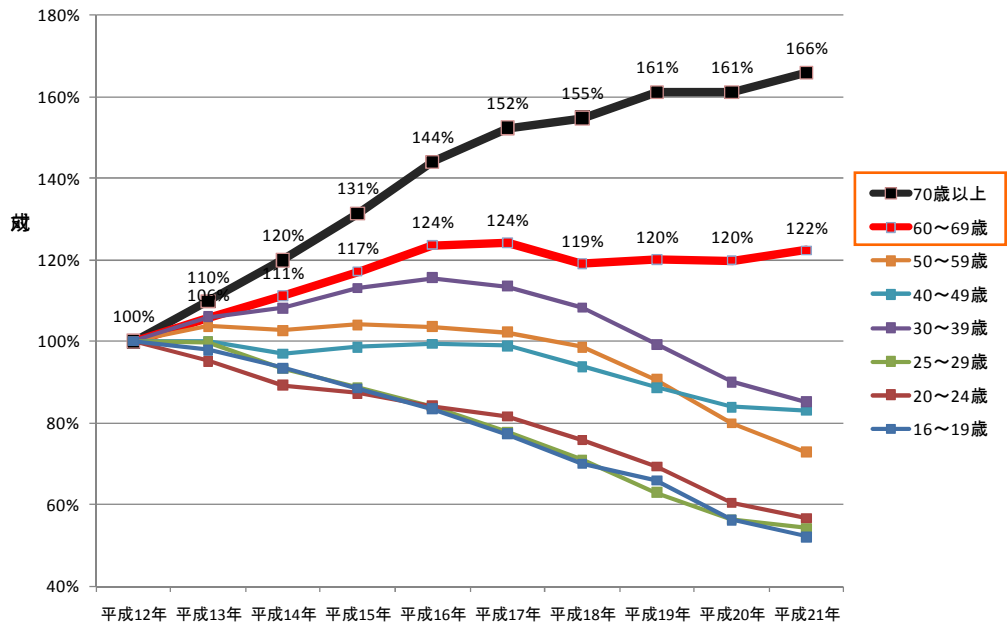


図 47 対平成 12 年比 年齢層別交通事故加害者比率（全国）
（出典）警察庁交通局「交通統計」

・自動車免許返納を誘発する事例（富山市）

65歳以上で、自主的に運転免許を返納される人には20,000円相当の公共交通乗車券の提供、高齢者向けの路線バス運賃割引（おでかけ定期券）等の支援が施されており、返納者には写真付住民基本台帳カードまたは運転経歴証明書が発行される。この制度が運転の継続を迷う人の後押しとなっている。



図 48 おでかけ定期券

3 広域デマンド交通の検討																																																																						
実施主体	市町村、地域住民、交通事業者																																																																					
対象者	地域住民																																																																					
現況分析	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バスは地域住民が市町村（地区）を跨ぐ移動の手段としてほとんど利用されていない。 ・平成 21 年度のバス運行対策費（生活交通路線維持費）は 4 路線合計で 32,346 千円（うち市町村負担は 13,371 千円）かかっている。 																																																																					
戦略	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通に対するニーズや利用実態にあった運用への転換 ・財政負担の低減 																																																																					
施策	<ul style="list-style-type: none"> ・長大路線の広域デマンド交通化への検討（ワーキンググループの立上げ） 																																																																					
データ	<ul style="list-style-type: none"> ・住民アンケート結果（1日あたり最大利用者数は大畑地区からむつ地区への通院目的で 4.0 人）（P55 図参照） ・平成 21 年度バス運行対策費（生活交通路線維持費）路線別内訳 <table border="1" data-bbox="392 965 1417 1229"> <thead> <tr> <th rowspan="3">路線名</th> <th rowspan="3">区間</th> <th rowspan="3">キロ程 (km)</th> <th colspan="2">補助金</th> <th colspan="3">内訳</th> <th colspan="2">参考</th> </tr> <tr> <th rowspan="2">総額 (千円)</th> <th rowspan="2">国 (千円)</th> <th rowspan="2">県 (千円)</th> <th rowspan="2">市町村 (千円)</th> <th rowspan="2">年間 輸送人員 (人)</th> <th rowspan="2">1人当たり 補助額 (円/人)</th> </tr> <tr> <th>総額</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>むつ・佐井線</td> <td>むつBT～佐井車庫</td> <td>65.4</td> <td>14,607</td> <td>4,508.50</td> <td>4,508.50</td> <td>5,590.00</td> <td>158,548</td> <td>92</td> </tr> <tr> <td>泊線</td> <td>むつBT～泊車庫</td> <td>57.4</td> <td>8,257</td> <td>2,337.00</td> <td>2,337.00</td> <td>3,583.00</td> <td>75,465</td> <td>109</td> </tr> <tr> <td>尻屋線</td> <td>むつBT～尻屋</td> <td>29.1</td> <td>2,978</td> <td>893.5</td> <td>893.5</td> <td>1,191.00</td> <td>31,383</td> <td>95</td> </tr> <tr> <td>むつ線</td> <td>大畑駅～むつBT</td> <td>17.6</td> <td>6,504</td> <td>1,748.50</td> <td>1,748.50</td> <td>3,007.00</td> <td>63,578</td> <td>102</td> </tr> <tr> <td></td> <td>合計</td> <td>169.5</td> <td>32,346</td> <td>9,488</td> <td>9,488</td> <td>13,371</td> <td>328,974</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>								路線名	区間	キロ程 (km)	補助金		内訳			参考		総額 (千円)	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)	総額	むつ・佐井線	むつBT～佐井車庫	65.4	14,607	4,508.50	4,508.50	5,590.00	158,548	92	泊線	むつBT～泊車庫	57.4	8,257	2,337.00	2,337.00	3,583.00	75,465	109	尻屋線	むつBT～尻屋	29.1	2,978	893.5	893.5	1,191.00	31,383	95	むつ線	大畑駅～むつBT	17.6	6,504	1,748.50	1,748.50	3,007.00	63,578	102		合計	169.5	32,346	9,488	9,488	13,371	328,974	-
路線名	区間	キロ程 (km)	補助金		内訳			参考																																																														
			総額 (千円)	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)																																																														
									総額																																																													
むつ・佐井線	むつBT～佐井車庫	65.4	14,607	4,508.50	4,508.50	5,590.00	158,548	92																																																														
泊線	むつBT～泊車庫	57.4	8,257	2,337.00	2,337.00	3,583.00	75,465	109																																																														
尻屋線	むつBT～尻屋	29.1	2,978	893.5	893.5	1,191.00	31,383	95																																																														
むつ線	大畑駅～むつBT	17.6	6,504	1,748.50	1,748.50	3,007.00	63,578	102																																																														
	合計	169.5	32,346	9,488	9,488	13,371	328,974	-																																																														

データ

・ 広域デマンド交通の事例
＜ 高知県四万十市 ＞

四万十市(高知県):中村まちバス ITSの技術を活用したデマンドバス

人口	37,917 人	モード	コミュニティ バス
面積	632.50 km ²	法令	道路運送法 第4条
人口 密度	59.95 人/km ²	運営 主体	四万十市



■ 取組の背景

地域と交通の状況

【公共交通の利用者減少】

- ・ 四万十市は高知県南西部に位置し、平成17年4月、旧中村市と旧西土佐村が合併して誕生した。このうち旧中村市は「土佐の小京都」と呼ばれ、格子状の道路網を持つ。
- ・ 旧中村市では、自家用車の普及が進んだことに加え、市営バス路線は迂回が多く、乗車や待ち時間が長いことを理由に利用者は減少していた。

活用メニュー(制度・協議会等)

【ITSモデル実験】

- ・ 旧中村市は ITS 関連 5 省庁(旧通商産業省、旧運輸省、旧郵政省、旧建設省、警察庁)による ITS の実験モデル地区に選ばれた。
- ・ 当時利用者が少なかった循環バス路線(中村駅～自由ヶ丘線)を基に中心市街地から3km四方内を最大15分程度で運行できるデマンドバスシステムの実験運行を平成12年4月から同年6月まで行った。
- ・ 実証運行が利用者に好評であったため、平成12年7月から本格運行を始めた。

■ 実現したサービス

サービス内容

【デマンド型交通】

- ・ 利用者は希望乗車時間および乗降停留所を決め、電話で利用を申し込む。
- ・ 申し込み内容は、既存予約におけるデータ等を基にコンピュータ処理され、希望時間に近い乗車可能時刻が提示され、利用者は予約の成否を決める。
- ・ 停留所を既存の28から57にし、増設した中には病院内のロビーでバスを待つことができる所もある。
- ・ 運行時間帯は 8:30～11:00、12:00～14:30、16:00～18:00 である。
- ・ 運賃は大人200円、子供100円である。
- ・ 運行事業者は高知西南交通に委託されている。

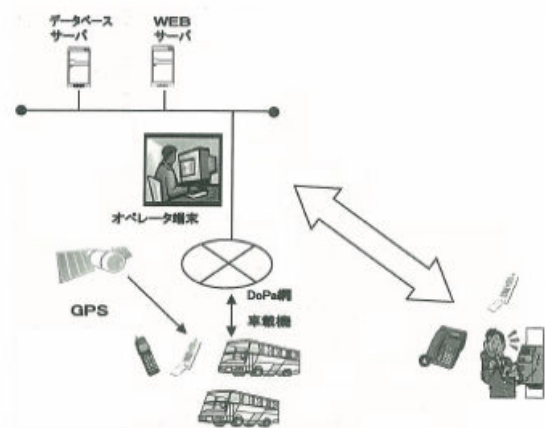


図. システムの概要

出典: 四万十市資料

■ 効果と負担

効果

【利用者数の増加】

- ・ 旅客数の推移は以下のとおりで、導入前に比較して増加が見られた。なお平成 12 年度および平成 13 年度については、8:00～18:00(平成 12 年 6 月まで)あるいは 7:00～19:00(平成 13 年 9 月まで)と現在より長い運行時間帯を設定していたことから利用者数が多かった。

表. 利用者数の推移

	年度	1 日平均利用者数	記事
まちバス導入前	平成 11 年度	約 7 人	中村駅～自由が丘線
まちバス導入後	平成 12 年度	42.2 人	
	平成 13 年度	42.5 人	
	平成 14 年度	24.3 人	
	平成 15 年度	22.2 人	
	平成 16 年度	19.8 人	
	平成 17 年度	21.1 人	
	平成 18 年度	21.8 人	
	平成 19 年度	23.0 人	

出典：四万十市資料より作成

負担

【国負担】【都道府県負担】

- ・ 初期費用として 180,000 千円を国が負担し、実験後国から旧中村市へ無償譲渡した。
- ・ 通信費用は月に約 87 千円かかり、導入後 3 年間は県が負担した。

■ プロセスと調整

新しいシステムへの理解促進の努力

【調整:対住民】

- ・ 市民がデマンドシステムに不慣れだったため、広報やアンケートを通じて理解を高めるよう努力した。
- ・ バス停の数を実験前の約 2 倍にすることで、ドア・ツー・ドアに近いサービスとすることで、交通弱者の利便性の向上に努めた。
- ・ 病院、ショッピングセンター、ホテル等と連携し、施設内でバスを待つようにできる形とした。さらに、バスの到着時には館内放送を行うよう依頼し、利用者の利便を図った。

■ 創意工夫・知見・教訓

システム負担の重さ

【教訓:費用負担のあり方】

- ・ 国のモデル実験により利便性の高いシステムが導入され、導入前に比べ利用者数が増加する等の効果が得られたが、運行開始から年数が経過し、老朽化のためシステムが停止する恐れがでている。
- ・ 更新のための財源確保は困難であり、他の廉価なシステムへの代替も含めて検討が必要となっている。

■ 連絡先、参考 URL 等

連絡先：四万十市企画広報課 電話 0880-34-1129

(出典) 財団法人運輸政策研究機構「公共交通支援センター」

安芸高田市のデマンド交通「お太助ワゴン」、「もやい便」、「友愛とろっこ便」 広島県>安芸高田市



プロフィール

平成 16 年 3 月に旧高田郡 6 町が合併して誕生した安芸高田市。各地域の住民ニーズを十分に反映した満足度の高い公共交通システムを目指し、平成 21 年 10 月、美土里区域、高宮甲田区域で「お太助ワゴン」の運行を、市域北部の交通空白地帯では市町村営有償運送を開始した。

人口：	32,104 人	
面積：	537.79 km ²	
人口密度：	59.7 人/km ²	
運営主体：	安芸高田市	
運行主体：	市内のタクシー事業者等	
モード	ステイタス	実施年
デマンド交通 (バス、タクシー)	実証運行	平成 21 年

効果

・美土里区域、高宮甲田区域での「お太助ワゴン」の利用状況は、運行開始時の目標であった 1 日平均利用人員の 46 人を上回り、60 人を超えるなど好調に推移している。(下表参照)

	H21. 10 月	11 月	12 月	H22. 1 月
運 行 日 数	21 日	19 日	19 日	19 日
延 運 行 便 数	363 便	347 便	373 便	362 便
総 利 用 者 数	982 人	1,053 人	1,223 人	1,197 人
1 日平均利用者数	46.8 人	55.4 人	64.4 人	63.0 人

(出典：安芸高田市作成資料)

・市域北部の高宮町川根地域と美土里町智教寺・大所地域では、市町村営有償運送を各地域振興会等に委託して行っているが、こちらの方も利用者数は順調に推移している。(下表参照)

【川根事務所「もやい便」】

	H21. 10 月	11 月	12 月	H22. 1 月
運 行 日 数	28 日	25 日	29 日	25 日
総 利 用 者 数	721 人	883 人	965 人	763 人
1 日平均利用者数	25.8 人	35.3 人	33.3 人	30.5 人

【智教寺事務所「友愛とろっこ便」】

	H21. 10 月	11 月	12 月	H22. 1 月
運 行 日 数	24 日	19 日	19 日	19 日
総 利 用 者 数	132 人	121 人	114 人	94 人
1 日平均利用者数	5.5 人	6.4 人	6.0 人	4.9 人

(出典：安芸高田市作成資料)

・「お太助ワゴン」の利用場所ランキングを見ると、降車場所のトップは「吉田総合病院」、乗車場所のトップは「イズミゆめタウン吉田」となっており、旧町域を越え、安芸高田市の中心街である吉田地区まで生活交通として利用されていることがわかる。

・「お太助ワゴン」利用者アンケートによれば、「吉田地区までの移動が便利になった」との回答が全体の 77%、「外出する機会が増えた」との回答が全体の 45%、「総合的な満足度」については、「満足」と「ほぼ満足」の回答が全体の 83%を占めるなど、公共交通利用者の利便性向上に貢献していることがわかる。

ここに注目！

- 公共交通に対するニーズ調査を実施し、公共交通利用者の利用実態にあった運用に転換
(朝・タラッシュ時間帯と昼間帯を分けて運用を見直し)
- 市北部の公共交通空白地帯では、従来の無償福祉バスを市営有償運送に転換
- 同じデマンド型交通でも需要に見合った運用体制の構築
- きめ細かな地元説明会ができるよう、市役所内の体制見直し

【背景】

- ・安芸高田市では、少子高齢化・過疎化の進展や公共交通からマイカーへのシフトなどから、路線バスの利用者が減少。その結果、市が補助金を支出しなければバス路線を維持できない状況となっていた。
- ・市では、平成17年に「生活交通確保対策推進計画」を策定し、乗合バスの再編に取り組んだものの、補助金支出額抑制のために利用者の少ない区間の廃止や利用者の少ない時間帯の減便等の合理化策が利用者の利便性の低下を招き、その結果、バス利用者の更なる減少に至るという悪循環に陥っていた。
- ・こうしたこれまでの公共交通体系を見直し、各地域の住民ニーズを十分に反映した、満足度の高い新たな公共交通システムを構築する必要性に迫られていた。

【サービス】

①「お太助ワゴン」

- ・平成21年10月から運行を開始した「お太助ワゴン」は、美土里区域、高宮甲田区域のそれぞれ区域内とそれぞれの区域と市の中心街である吉田地区を結ぶデマンド交通である。(あらかじめ、運行する基本ルートや乗降停留所を設けないフルデマンド方式)
- ・運行日は、月曜日～金曜日まで、土曜日、日祝日、年末年始は運休。
- ・運行時間帯は、朝・夕のラッシュ時間帯には含まれた午前8時ごろから午後4時ごろまで。
(朝・夕のラッシュ時間帯は、通勤・通学者の移動手段確保するため、定時・定路線型の路線バスが運行される)
- ・車両は、ワゴンタイプの車両4台(10人の乗りのワゴン車3台、13人乗りのワゴン車1台)を使用。
- ・運行範囲は、区域内の乗車箇所(自宅)から吉田中心部区域などの目的地までを概ね1時間で運行できる地域を想定している。
- ・利用者は、まず利用登録を行い、利用したい日の利用時間帯を予約センターへ申し込みを行う。
- ・目的地となる施設(大規模な商店や病院)等では、出入口が複数あることや駐車場が広いなど乗車場所の特定が困難なため、市内27箇所にバス停留所的な目印となるサインポストを設置している。
- ・運賃は、1乗車につき各区域内で完結する乗車は300円(小中学生等は100円)、区域を越えての乗車は500円(小中学生等は200円)。

②「もやい便」、「友愛とろっこ便」

- ・市域の北端にある高宮町川根地域、美土里町智教寺・大所地域では、中学生のスクールバスと病院や診療所へのへき地患者輸送を地域住民の自主運行（無償福祉バス）により運行していたが、平成21年10月からは、地域住民の総合的交通需要に応えるべく市運営有償運送を開始した。
- ・利用対象者は、各地域住民とその親族、運行する地域に用務のある人。
- ・運行日は、複数の目的地が設定されている関係もあり、開校日に毎日運行するスクールバスから、月2回程度運行する便まで、需要に応じて細かく設定されている。利用者も限られているため、個別の事情により柔軟に運行便と運行日を変更することもある。
- ・運賃は、1乗車につき次の表のとおりとなっている。

便名	乗車区間		大人	小児等
もやい便	川根地域	川根地域内	100円	100円
		高宮支所周辺地域	300円	100円
		吉田中心部区域	500円	200円
友愛とろっこ便	智教寺・大所地域	邑南町（島根県）	100円	100円
		川根・生田地域	100円	100円
		横田・本郷地域	300円	100円
		吉田中心部区域	500円	200円

（出典：安芸高田市作成パンフレットより作成）

【検討経緯】

- ・平成20年3月に「安芸高田市公共交通協議会（法定協議会）」（構成員：学識経験者、自治会（利用者代表）、運転手組合、交通事業者、行政関係者等）を設置し、安芸高田市地域公共交通総合連携計画策定のための調査検討を実施。
- ・以後、住民へのアンケート調査やヒアリング調査などを実施し、住民の公共交通に対するニーズを分析した結果等を検討材料に、計5回の協議を重ね、平成21年3月に安芸高田市地域公共交通総合連携計画を策定した。
- ・上記総合連携計画に基づき、平成21年10月に「お太助ワゴン」等の新公共交通システムの実証運行を市内の一部地域で開始した。
- ・平成22年10月には、「お太助ワゴン」の対象範囲を拡大し、新たに「吉田八千代区域」、「甲田向原区域」を加え、市域北端部を除く市内全域で「お太助ワゴン」のサービスを提供する予定。

【財政負担】

- ・「お太助ワゴン」の運行委託費として、1台あたり年間5,800千円をタクシー事業者に支払う予定。
- ・市町村営有償運送（「もやい便」、「友愛とろっこ便」）の運行委託費として、年間9,850千円を委託先となる各地域振興会等に支払う予定。
- ・ワゴン車の購入費用やデマンド交通システム導入費用等は、国等の補助スキームを最大限に活用。

（出典）財団法人運輸政策研究機構「公共交通支援センター」

4 情報提供の高度化	
実施主体	市町村、商工団体・観光団体、交通事業者
対象者	来訪者
現況分析	<ul style="list-style-type: none"> ・路線案内、時刻、運賃等に関する情報はホームページ（青森県、むつ市、交通事業者等）、冊子（青森県や観光協議会等）などで提供している。 ・「あおもり交通ナビ」は携帯とパソコンからアクセス可能で、県内の経路検索や時刻表検索が容易にできる。 ・冊子は青森県内では役所や駅、観光案内所等で配布しているが、その他の地域（仙台や東京など）では入手困難であり、また観光情報は充実しているが乗換や乗継の情報は見づらい。
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PR（バナー掲載方法の検討、検索エンジンで検索結果の上位に表示されるような工夫など）と内容の充実 ・冊子の構成の見直し ・仙台市内や東京都内などでのPR体制強化（冊子配布箇所を増やすなど）
データ	<ul style="list-style-type: none"> ・ホームページ画面（あおもり交通ナビ）



図 49 トップページ及び経路検索ページ

データ

・冊子
〈あおもり交通ガイド〉

青森県内 新幹線⇔各地域
乗継案内・時刻表



あおもり交通ガイド
(平成22年12月4日ダイヤ改正)



2010.12.4 東北新幹線全線開業

編集 青森県新幹線二次交通等整備協議会
発行 青森県企画政策部新幹線・交通政策課

新幹線 ⇨ むつ、下北方面

注：乗継に際しては乗継バスは乗継のみを記載しています。他の乗継駅は別途、ホームページ等でご確認ください。駅名の漢字は、大人、乗継車室です。

Table with multiple sections: 八戸駅 ⇨ (青い)乗継連絡 ⇨, 七戸十戸駅 ⇨ (バス) ⇨, 新青森駅 ⇨ (青い)乗継連絡 ⇨, 新青森駅 ⇨ (J 及東北本線) ⇨, 七戸十戸駅 ⇨ (バス) ⇨. Includes detailed timetables for routes like ①東北新幹線⇨青森⇨, ②J 東北本線⇨, ③青い乗継連絡⇨, ④ライオン 乗継⇨, ⑤新青森⇨, ⑥八戸⇨, ⑦下北⇨.

図 50 冊子 (あおもり交通ガイド)

〈ぐるりんしもきた〉

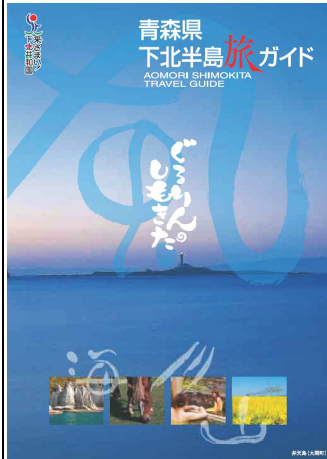


Table titled '下北交通情報' (Lower Peninsula Communication Information) containing bus routes and timetables for various destinations like 青森⇨むつ⇨, 下北⇨大鰐⇨, and 下北⇨つがる⇨.

Table titled 'Bus 下北⇨' (Bus Lower Peninsula ⇨) containing detailed bus timetables for routes to 恐山⇨, 八戸⇨, 大鰐⇨, and つがる⇨.

図 51 冊子 (ぐるりんしもきた)

5 玄関口拠点（ゲートウェイ）での接続改善	
実施主体	市町村、交通事業者、商工団体・観光団体
対象者	来訪者、（地域住民）
現況分析	<ul style="list-style-type: none"> ・ 脇野沢港、佐井港、大間（根田内）港は青森港、津軽半島（蟹田）、函館からの海の玄関口である。 ・ 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。 ・ 観光目的でポーラスターを利用した人は乗船前、下船後のバス利用を要望している。 ・ 航路と路線バスの乗継時間は考慮されていない。 ・ 鉄道（大湊線）と路線バスは下北駅と大湊駅で概ね接続している。 ・ 平成 21 年 7 月から観光目的の来訪者向け周遊バス「ぐるりんしもきた号」を運行している。
戦略	<ul style="list-style-type: none"> ・ 幹線交通（航路）と域内交通（バス）の接続を改善する
施策	<ul style="list-style-type: none"> ・ 航路接続バスとして「ぐるりんしもきた号」を活用する
データ	<ul style="list-style-type: none"> ・ 各港の位置図 <p>The map shows the outline of Aomori Prefecture with a light green background. Three ports are marked with blue dots and labeled: Oomai Port (大間港) at the northern tip, Saiji Port (佐井港) on the western coast, and Wakinozaki Port (脇野沢港) on the southern coast. Inland, the Mutsu Bus Terminal (むつバスターミナル) is marked with a green dot, Tanomaru Station (田名部駅) with a red square, and Shimokita Station (下北駅) with a red square. Blue lines represent the coastlines and major roads.</p>
図 52 各港の位置	

データ



図 53 大間港

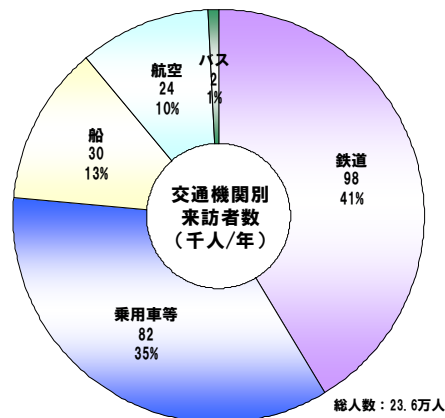


図 54 佐井港



図 55 脇野沢港

・交通機関別来訪者数



(出典) 平成 17 年度全国幹線旅客純流動調査

図 56 交通機関別来訪者数

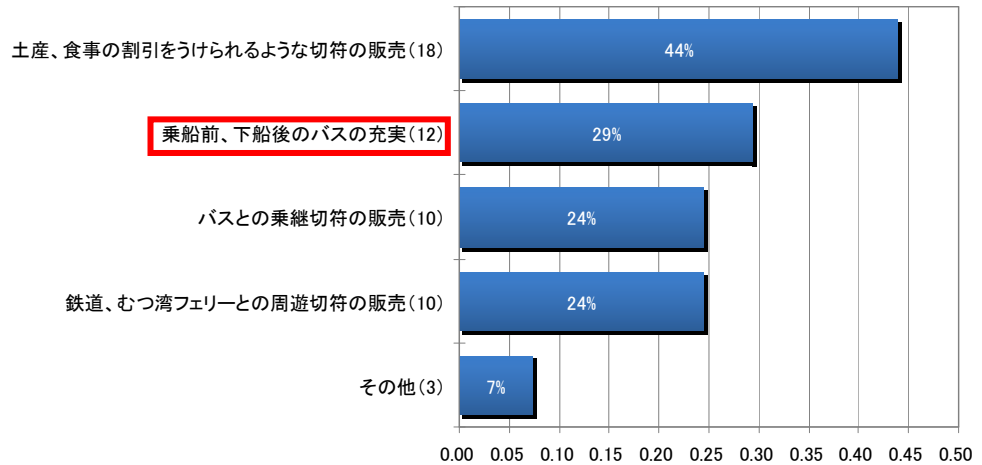
データ

・東北新幹線の開業効果

青森県国際交流推進課が、県内の主な33施設で来場者数を調査した結果、全体では前年同月比で12%増加。市町村別では、青森、黒石、五所川原市などで、観光施設を訪れる団体旅行客が特に増えた。

(出典) 読売新聞 2011.01.23 東京朝刊

・ポータルユーザーアンケート結果 (要望するサービス)



()内は人数 総回答者数(複数回答);141

図 57 要望するサービス

・航路と路線バス、鉄道と路線バスの接続時間

表 66 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	→ 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

データ

表 67 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	→ 1:42 →	15:37
12:33	→ 1:27 →	13:55 14:00	→ 1:58 →	12:33
		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	→ 3:03 →	19:18
		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	→ 0:55 →	14:50
12:00	→ 2:00 →	13:55 14:00	→ 1:25 →	12:00
		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		
		16:15		

下北本線：平成 22 年 12 月 4 日改正時点、平日ダイヤ

表 68 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	→ 1:25 →	13:25
11:25	→ 1:10 →	12:00 12:35	→ 0:27 →	-
		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)
-	→ 1:23 →	7:05	→ 1:17 →	13:17
11:12	→ 1:23 →	12:00 12:35	→ 0:27 →	18:07
		17:40		

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

表 69 むつ・佐井線と大間～函館航路の接続時間

むつ・佐井線 (佐井車庫) → 根田内 → (むつBT)	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	むつ・佐井線 (佐井車庫) → 根田内 → (むつBT)
5:48	→ 1:22 →	7:10	→ 0:38 →	11:48
11:48	→ 2:32 →	11:10 14:20	→ 0:12 →	-
		18:40		
むつ・佐井線 (むつBT) → 根田内 → (佐井車庫)	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	むつ・佐井線 (むつBT) → 根田内 → (佐井車庫)
-	→ 1:23 →	7:10	→ 1:47 →	12:57
12:57	→ 4:42 →	11:10 14:20	→ 0:12 →	18:52
13:58		18:40		

むつ・佐井線：平成 22 年 12 月 4 日改正時点

表 70 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

データ

表 71 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) (田名部) → 大湊駅 → (脇野沢)
-	-	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

- ・ぐるりんしもきた号の案内



図 58 ぐるりんしもきた号 (リーフレット)

6 停留所の改善	
実施主体	市町村、交通事業者、商工団体
対象者	来訪者、地域住民
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が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 ・ むつ・佐井線で航路乗り場の最寄にある停留所名は「佐井」、「根田内（ねたない）」である ・ むつ・佐井線で大間町中心部の上下線（一方通行区間）で停留所名と位置が異なる
戦略	<ul style="list-style-type: none"> ・ 来訪者にも分かりやすくする ・ 停留所を新たな収入源とする
施策	<ul style="list-style-type: none"> ・ 同一箇所の停留所名統一 ・ 停留所名だけで航路乗り場と分かるようにする（例：「青森行き乗船場前（アルサス）」、「函館行きフェリー乗り場前」）。 ・ 車内アナウンス、停留所の掲示、配布用時刻表に明記する等により案内を充実させる ・ バス停オーナー制度（ネーミングライツ）による資金協力
データ	<ul style="list-style-type: none"> ・ 路線図、停留所位置図 <div data-bbox="523 1205 1362 1657" data-label="Image"> </div>

図 59 むつ BT と柳町停留所

データ



図 60 消防署前停留所と本町停留所



図 61 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

・むつ・佐井線時刻表

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
瀬見町	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
瀬見町		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

出典：下北交通株式会社 HP



図 62 上下線で停留所名と位置が異なる停留所

データ

・ネーミングライツの事例

住民支援による市街地循環バス「宮バス」

静岡県>富士宮市



プロフィール

中心市街地の活性化と市民の生活交通を確保するため、バス停オーナー制度等の沿線市民、商店、病院等の支援による市街地循環バス「宮バス」を平成20年4月にスタートした。

人口:	121,779 人	
面積:	314.81 km ²	
人口密度:	386.8 人/km ²	
運営主体:	富士宮市	
運行主体:	富士急静岡バス(株)	
モード	ステイタス	実施年
バス	実運用	平成20年

効果

- ・利用者数の増加。平成20年4月の「宮バス」導入時には、内回り1,035人、外回り937人、合計1,972人の利用者であったが、平成21年12月には、内回り1,704人、外回り1,409人、合計3,113人と約1.6倍の利用者数に増加している。(表参照3頁)
- ・中心市街地の活性化と市民の生活交通の形成。宮バス利用者の多いバス停の1位は、起点の「総合福祉会館」2位は、「イオン富士宮ショッピングセンター」、3位は、「市役所」、4位は、「花の湯」(レジャー施設)、5位「富士宮駅」、6位「市立病院」と続いており、中心市街地の活性化と市民のための生活交通を形成することができた。
- ・市の財政負担軽減。市の中心市街地には平成19年度まで、富士宮駅から総合福祉会館まで民間路線バス(富士急静岡バス)が市の補助金430万円により運行していた。それが「宮バス」の運行により、バス停オーナー制度等の協力金収入を得て、市の負担額は平成21年度0円、21年度も僅か81,000円にまで軽減される見込み。

ここに注目!

- 自治体では珍しいバス停オーナー制度(ネーミングライツ)の採用による支援金(492万円/年)収入。
- 宮バスサポーター制度の採用。市内の企業等に回数券裏面への広告掲載等による資金協力等を展開。
- 「宮バス」ネーミング公募(22件から選定)による市民の親しみ。
- 地元タクシー会社(現在はバス会社)への運行委託(指名競争入札)による財政負担軽減。

【背景】

- ・富士宮市の中心市街地には平成19年度まで、市の補助金(430万円/年)により、地元の富士急静岡バスが富士宮駅を起点に北部の「総合福祉会館」までの放射状路線を運行していた。
- ・しかし、利用者が少ないため(3~4人/1便)補助金が有効的に活用されていないとの声が市民等からあがっていた。
- ・一方、平成18年1月から、富士宮市では静岡県と共同して「岳南都市圏総合都市交通計画協議会」を設立し、ワークショップにおいて市の公共交通のあるべき姿について検討した。その中で、バス利用の拡大と支援策のアイデアが出され「宮バス」の基本コンセプト等が検討され、平成20年4月の導入が決められた。

(出典) 財団法人運輸政策研究機構「公共交通支援センター」

3.4.3 計画の目標と実施する事業の対応関係

計画の目標と実施する事業の関連性は下図のとおりである。

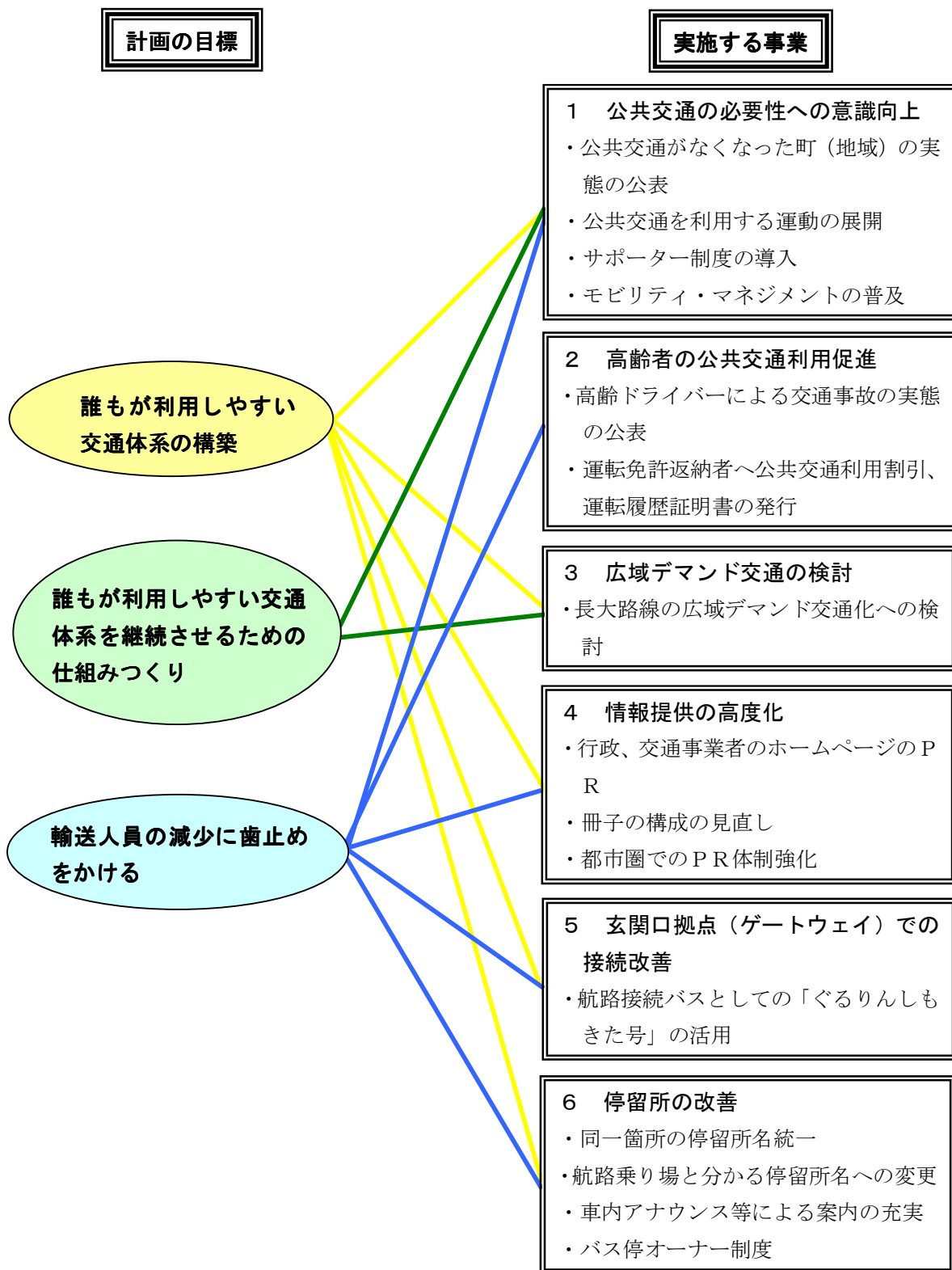


図 63 計画の目標と実施する事業の関係

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ヶ年間を計画期間とする。

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
1 公共交通の必要性への意識向上	公共交通がなくなった町(地域)の実態の公表	◎△▶	▶	▶	▶
	公共交通を利用する運動の展開	◎○□△ ◇(学校)▶	▶	▶	▶
	サポーター制度の導入	◎○□△▶	▶	▶	▶
	モビリティ・マネジメントの普及	◎○□△ ◇(学校)▶	▶	▶	▶
2 高齢者の公共交通利用推進	高齢ドライバーによる交通事故の実態の公表	◎□△ ◇(警察)▶	▶	▶	▶
	運転免許返納者へ公共交通利用割引、運転履歴証明書の発行	◎□△ ◇(警察)▶	▶	▶	▶
3 広域デマンド交通の検討	長大路線の広域デマンド交通化への検討	◎□△▶	▶	▶	▶
4 情報提供の高度化	行政、交通事業者のホームページのPR	◎○△	▶	▶	▶	▶
	冊子の構成の見直し	◎○△▶	▶	▶	▶
	都市圏でのPR体制強化	◎○△▶	▶	▶	▶
5 玄関口拠点(ゲートウェイ)での接続改善	航路接続バスとしての「ぐるりんしもきた号」の活用	◎○△	▶	▶	▶	▶
6 停留所の改善	同一箇所の停留所名統一	◎○△▶	▶	▶	▶
	航路乗り場と分かる停留所名への変更	◎△▶	▶	▶	▶
	車内アナウンス等による案内の充実	◎○△▶	▶	▶	▶
	バス停オーナー制度	◎○△▶	▶	▶	▶

※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機関・団体等に対して、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

協議会の構成団体が中心となり事業を推進していくが、事業を行う上で連携が必要となる企業・団体等とは、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

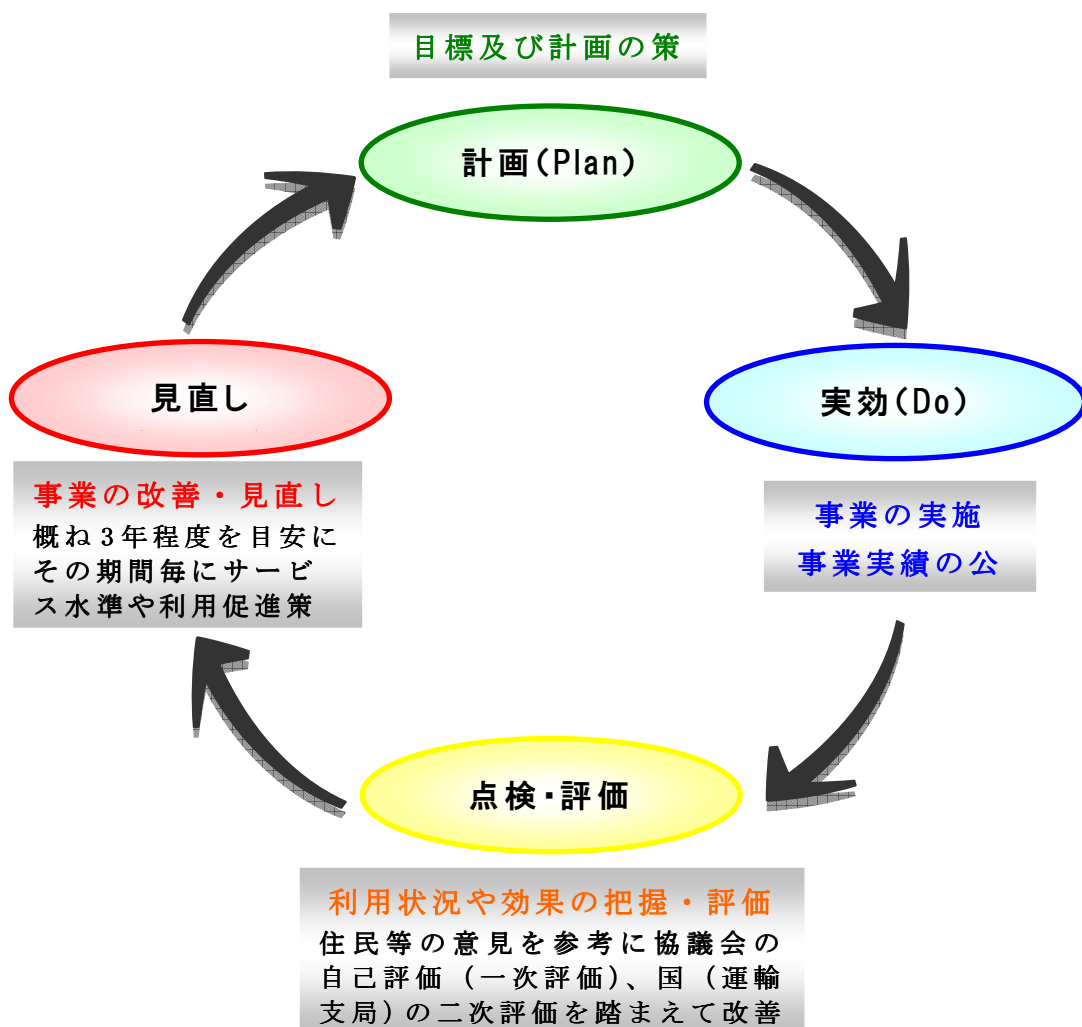
協議会委員のほか、委員の推薦団体に実務担当者を置き、個別事業の調整等を円滑に進める。

3. 6 フォローアップ計画等

連携計画・事業はPDCA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。



※「PDCA 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 64 PDCA サイクル(概念図)