

平成29年度 第2回 下北地域公共交通総合連携協議会

日時 平成29年11月10日(金) 午後1時30分～

場所 むつ市役所本庁舎 大会議室B

次 第

1 開 会

2 会長あいさつ

3 議事

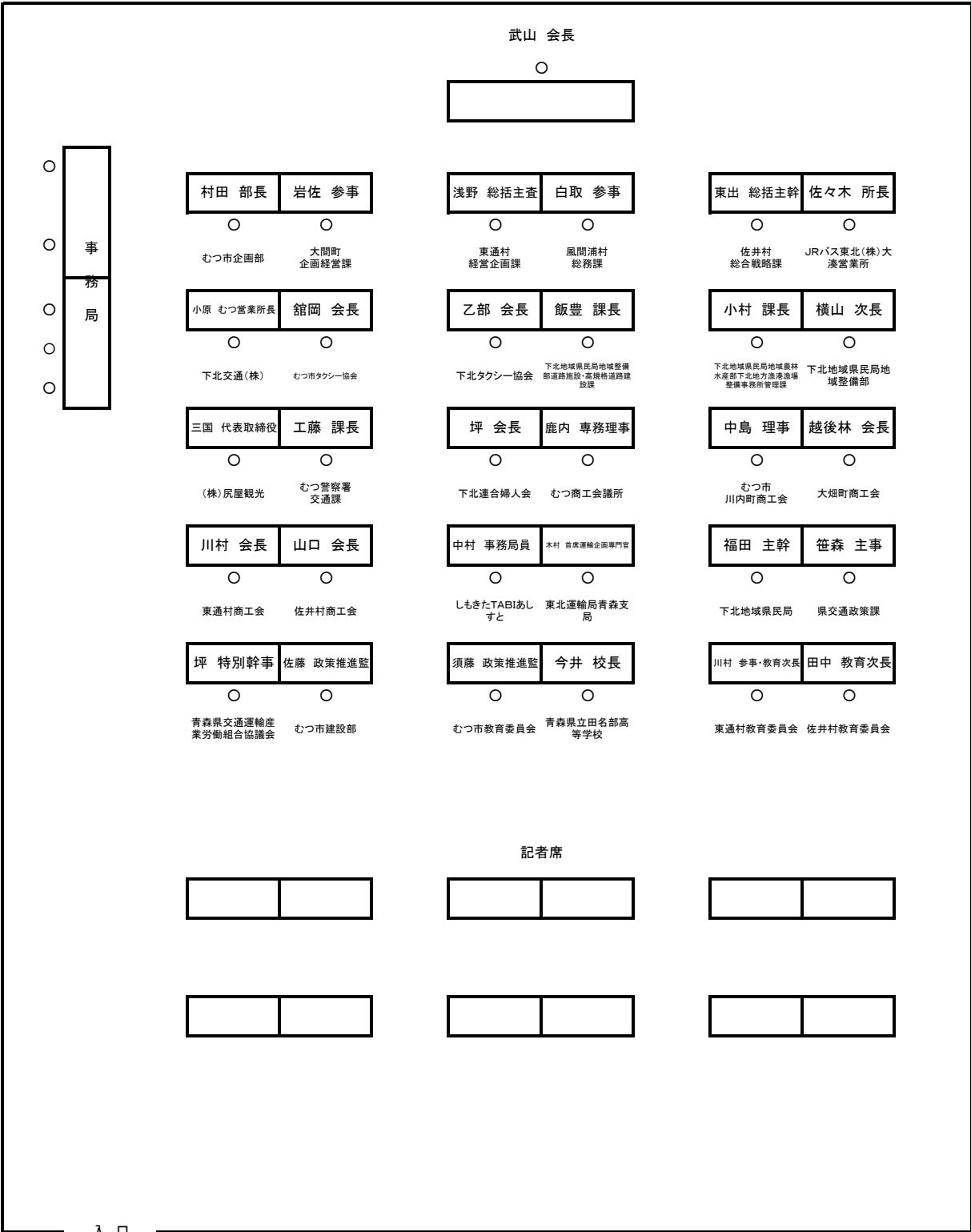
議案第1号 高齢者運転免許証自主返納支援事業対象事業者の追加について

議案第2号 下北地域公共交通網形成計画について

4 その他

5 閉 会

平成29年度 第2回 下北地域公共交通総合連携協議会 席図



受付

日時:平成29年11月10日(金) 13:30~

場所:むつ市役所本庁舎大会議室B

下北地域公共交通総合連携協議会委員

区分	団体名	代表者職名	氏名	備考	出席	
法第6条第2項第1号	むつ市企画部	部長	村田 尚		○	
	大間町企画経営課	参事・課長	岩佐 育夫		○	
	東通村経営企画課	課長	菊池 敢世	浅野総括主査出席	○	
	風間浦村総務課	参事・課長	白取 伸一		○	
	佐井村総合戦略課	参事・課長	東出 守男	東出総括主幹出席	○	
法第6条第2項第2号	東日本旅客鉄道(株)大湊駅	駅長	工藤 貢		欠	
	JRバス東北(株)大湊営業所	所長	佐々木 英明		○	
	下北交通(株)	専務取締役	杉山 毅	小原むつ営業所長出席	○	
	シライン(株)	代表取締役	山崎 隆一		欠	
	むつ湾フェリー(株)	代表取締役	佐々木 文明		欠	
	むつ市タクシー協会	会長	館岡 清貴		○	
	下北タクシー協会	会長	乙部 文夫		○	
	下北地域県民局地域整備部 道路施設・高規格道路建設課	課長	飯豊 啓倉		○	
	下北地域県民局地域農林水産部 下北地方漁港漁場整備事務所管理課	課長	小村 光雄		○	
	下北地域県民局地域整備部企画整備課	次長	横山 正起		○	
	津軽海峡フェリー株式会社大間支店	支店長	藤田 英和		欠	
	有限会社むつ車体工業	専務取締役	齋藤 憲一		欠	
	有限会社協野沢交通	代表取締役	滝本 守雄		欠	
	株式会社尻屋観光	代表取締役	三国 涉		○	
	法第6条第2項第3号	むつ警察署交通課	課長	工藤 諭		○
		大間警察署交通課	課長	小山内 一弘		欠
		下北連合婦人会	会長	坪 二三子		○
		むつ市老人クラブ連合会	会長	折館 博		欠
		下北郡老人クラブ連合会	会長	松谷 幸一		欠
むつ市連合PTA		会長	二本柳 信行		欠	
下北3町村連合PTA		会長	川口 武也		欠	
むつ商工会議所		会頭	其田 桂	鹿内専務理事出席	○	
むつ市川内町商工会		理事	中島 慶子		○	
大畑町商工会		会長	越後林 達巳		○	
大間町商工会		会長	米澤 誠		欠	
東通村商工会		会長	川村 寛		○	
風間浦村商工会		会長	駒嶺 剛一		欠	
佐井村商工会		会長	山口 捷夫		○	
八戸工業大学		教授	武山 泰	会長	○	
一般社団法人 しもきたTABIあしすと		事務局長	佐藤 淳	中村事務局員出席	○	
国土交通省東北運輸局青森運輸支局		首席運輸企画専門官	木村 高広		○	
下北地域県民局地域連携部		副参事	中野 顕	福田主幹出席	○	
青森県交通政策課		課長	東 直樹	笹森主事出席	○	
青森県交通運輸産業労働組合協議会		特別幹事	坪 勝寿		○	
むつ市建設部		政策推進監	佐藤 節雄		○	
むつ市教育委員会事務局		政策推進監	須藤 勝広		○	
青森県立田名部高等学校		校長	今井 啓之		○	
大間町教育委員会事務局		教育課長	細川 大広		欠	
東通村教育委員会事務局		参事・教育次長	川村 哲也		○	
風間浦村教育委員会事務局		教育課長	嘉賀 茂		欠	
佐井村教育委員会事務局		教育次長	田中 潔		○	

1	事務局	企画部企画調整課	課長	吉田 和久
2	事務局	企画部企画調整課	主任主査	徳学
3	事務局	企画部企画調整課	主事	内山 弘士郎
4	事務局	企画部企画調整課	主事	賀佐 大智

※「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」

平成29年度
「第2回 下北地域公共交通総合連携協議会」

議 案 集

【議案第1号】

高齢者運転免許証自主返納支援事業対象事業者の追加について P.1

【議案第2号】

下北地域公共交通網形成計画について P.2

議案第1号

高齢者運転免許証自主返納支援事業対象事業者の追加について

このことについて、以下の者を新たに対象事業者に加える。

有限会社 むつ車体工業

議案第 2 号

下北地域公共交通網形成計画について

1. 地域公共交通網形成計画の策定趣旨とまちづくりとの連携について
2. 計画検討に向けたこれまでの経緯と調査結果概要
3. 下北地域の現状・特性
4. 下北地域における公共交通の現状
5. 下北地域の現状・問題からみる公共交通の課題・方向性（事務局案）
6. 下北地域の公共交通の将来イメージ（事務局案）

第2回 下北地域公共交通総合連携協議会

《目次》

1. 地域公共交通網形成計画の策定趣旨とまちづくりとの連携について.....	1
2. 計画検討に向けたこれまでの経緯と調査結果概要.....	2
3. 下北地域の現状・特性.....	3
4. 下北地域における公共交通の現状.....	4
5. 下北地域の現状・問題からみる公共交通の課題・計画の方向性(事務局案).....	10
6. 下北地域の公共交通の将来イメージ(事務局案).....	11

※本日表示内容は、現時点までの検討結果を踏まえた「事務局案」であり、今後公共交通会議による協議や交通事業者との打ち合わせなどを進め、具体的な内容について検討・精査を進めます。

平成29年11月10日(木)

下北地域公共交通総合連携協議会 事務局

1. 地域公共交通網形成計画の策定趣旨とまちづくりとの連携について

●地域公共交通網形成計画の策定趣旨

- 公共交通は厳しい状況にあり、人口減少やモータリゼーションの進化などによる利用者の減少が公共交通事業の収益の悪化を招き、これにより公共交通サービスが低下してさらなる利用者の減少に繋がっていくという「負のスパイラル」に陥っています。
- こうした中で、下北地域では平成22年3月に地域公共交通総合連携計画を策定、公共交通の活性化・再生に向けて取り組んできましたが、平成26年11月に地域公共交通の活性化および再生に関する法律が改正され、地域公共交通網形成計画が策定できるようになりました。
- 地域公共交通網形成計画では、公共交通の活性化・再生そのものを主眼とした地域公共交通総合連携計画とは異なり、公共交通単体の問題・課題の解決を図るだけでなく、「地域にとって望ましい公共交通の姿」を示す“マスタープラン”としての役割が求められていて、まちづくりなどと連携しながら公共交通のあるべき姿の検討を進める必要があります。
- このマスタープランの策定により、地域全体の公共交通を面的に捉え、適切な役割分担を図るとともに、計画の実現に向けて交通事業者と共通認識のもとで取り組むことができ、将来にわたって持続可能な公共交通ネットワークの構築をめざすことができます。

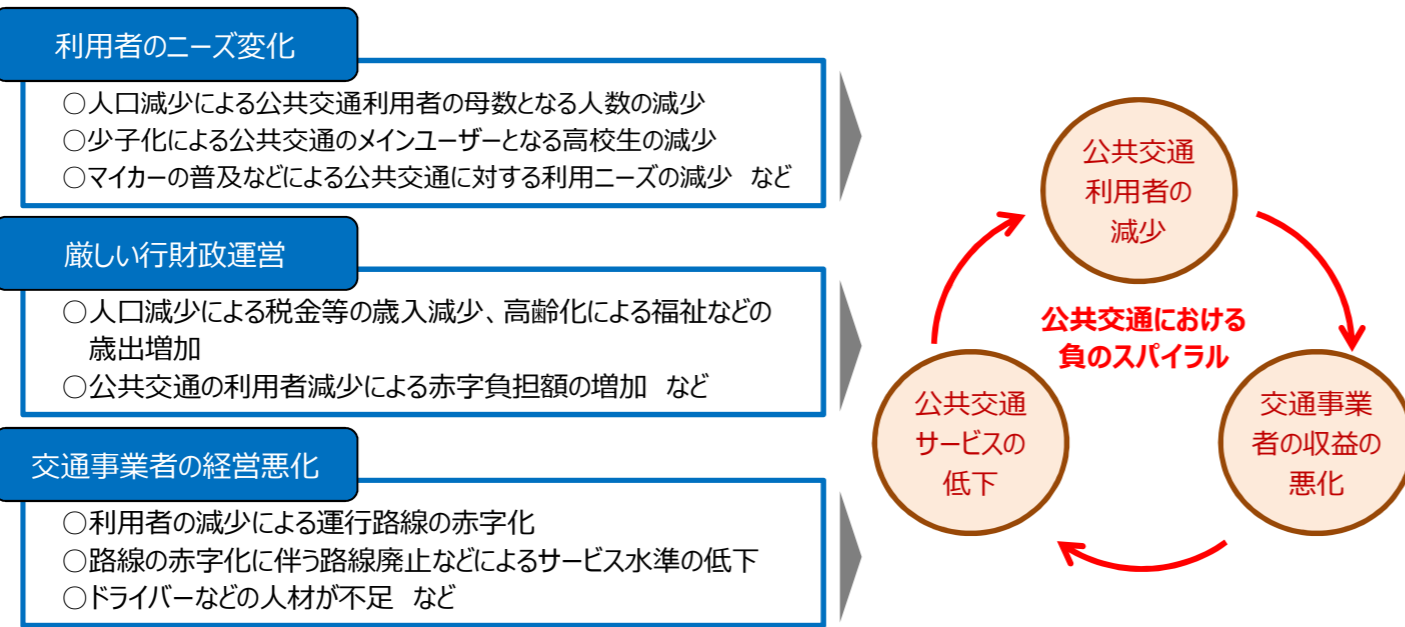


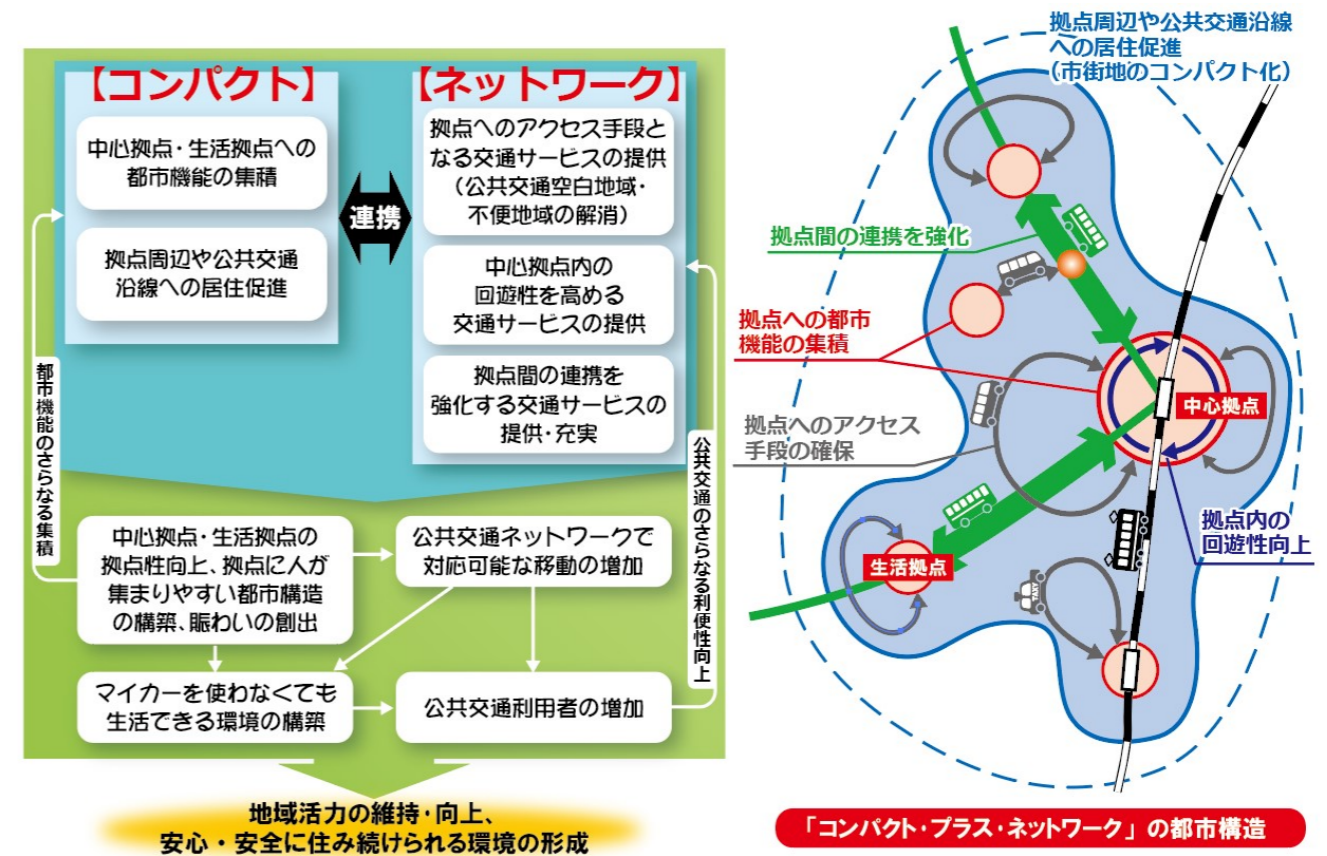
図. 公共交通を取り巻く「負」のスパイラルのイメージ

《公共交通に関する問題点》

- 【全体】持続可能な公共交通ネットワーク形成の必要性

●まちづくりとの連携とは

- 下北地域においてはむつ市を中心市として下北地域定住自立圏を構成しており、市町村間の連携・協力により圏域全体の活性化を図るものとしています。
- 地域住民の生活を支える商業・医療施設をはじめとした都市機能は、中心市であるむつ市に多く立地していますが、人口減少や自動車依存社会への移行、大型商業施設の撤退などにより、中心市街地の空洞化が深刻な課題となっています。
- そこで、むつ市では都市計画マスタープランに基づき、立地適正化計画を策定しており、そこでは将来的に誰もが住みやすく・暮らし続けられるまちの実現に向けて人口密度の維持や都市機能の集積などを見据えた、「コンパクト+ネットワーク」のまちづくりを進めることとしています。
- 公共交通は「コンパクト+ネットワーク」の一翼を担っていて、その実現に向けては都市計画分野と密に連携・相互補完しながら一体となって取り組んでいくことが重要です。
- 中心市であるむつ市における人口密度の維持や都市機能の集積を進めるとともに、各町村と連携を強化し、圏域全体の活性化に向けた取り組みを図ることが重要です。



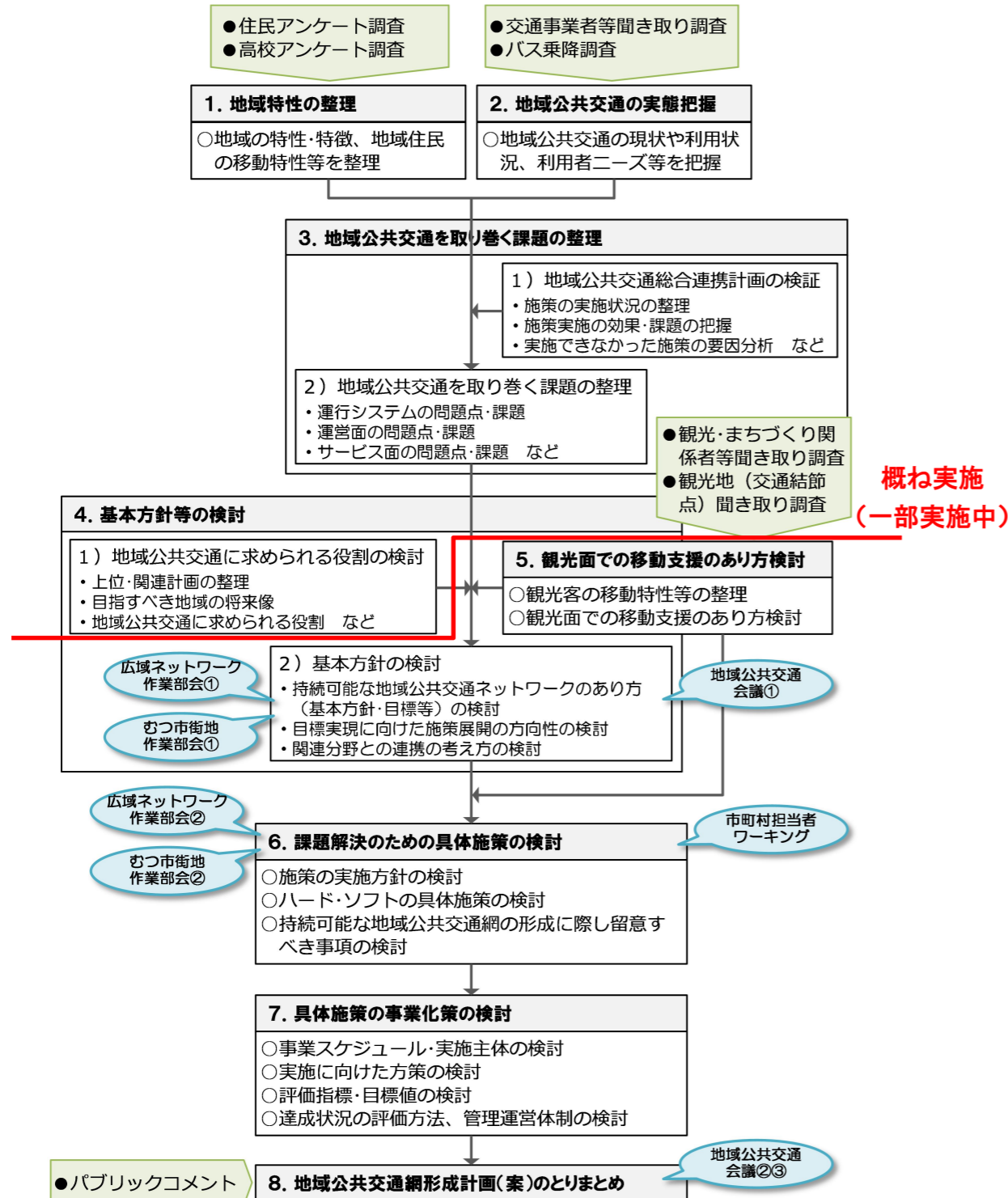
《公共交通に関する問題点》

- 【むつ市】コンパクト+ネットワークの必要性
- 【全体】定住自立圏を構成する市町村間の連携が必須

2. 計画検討に向けたこれまでの経緯と調査結果概要

●計画検討に向けたこれまでの経緯

- 住民アンケート調査などを踏まえた地域特性の整理などを行っており、公共交通に関する調査および分析についても進めているところですので、これらをベースにして今後交通事業者との具体的な協議などを行っていきます。



●調査結果の概要

- 地域住民の行動特性や公共交通の利用実態などを把握するため、18歳以上の男女を対象としてアンケート調査を実施しました。
- また、観光を含めた広域的な移動実態や公共交通機関の乗り継ぎ実態を把握するため、主要な交通結節点において聞き取り調査を実施しました。
- このほか、高校生を対象としたアンケート調査と、路線バスなどの乗降カウント調査についても実施中であり、調査結果などは別途ご報告いたします。

表. H29 住民アンケート調査の実施概要

項目	内容
調査の目的	住民の移動特性・実態の把握および公共交通の利用実態や意見・意向の把握
調査の対象	下北地域に在住の18歳以上の男女
調査の期間	平成29年9月上旬～9月下旬
配布・回収票数	配布票数6,000票、回収票数2,239票（回収率37.3%） [内訳]むつ市：配布票数4,477票、回収票数1,500票（回収率33.5%） 大間町：配布票数375票、回収票数173票（回収率46.1%） 東通村：配布票数488票、回収票数225票（回収率46.1%） 風間浦村：配布票数330票、回収票数166票（回収率50.0%） 佐井村：配布票数330票、回収票数175票（回収率53.0%）

表. 交通結節点聞き取り調査

項目	内容
調査の目的	交通結節点における地域住民および観光客の広域移動の実態把握および公共交通の利用・乗り継ぎの実態の把握
調査場所	路線バス：下北交通 むつバスターミナル フェリー：脇野沢フェリーターミナル、大間フェリーターミナル 鉄道駅：JR下北駅、JR大湊駅
調査の期間	平成29年10月7日（土）
回収票数	計157票 [内訳]むつBT46票、脇野沢FT10票、大間FT28票、下北駅28票、大湊駅45票

この他、地域内の4校の高校1年生を対象としたアンケート調査と、路線バス(下北交通、JRバス東北、むつ車体工業、脇野沢交通)の乗降カウント調査を実施中のため、集計・分析の上で別途報告いたします。

3. 下北地域の現状・特性

●人口推移と高齢化率

- 下北地域は旧むつ市を除くほとんどの地域が過疎地域に指定されているなど、人口減少や高齢化が顕著に進行しています。
- 将来的に人口は現在から約3割減少し、高齢化率は全市町村で40%を超える推計結果となっており、特に風間浦村と佐井村においては2人に1人が65歳以上となるなど、さらなる高齢化社会に対応した移動支援のあり方を考えることが必要です。

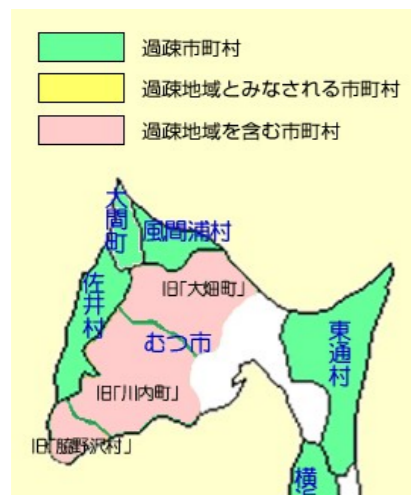


図. 過疎地域の指定状況

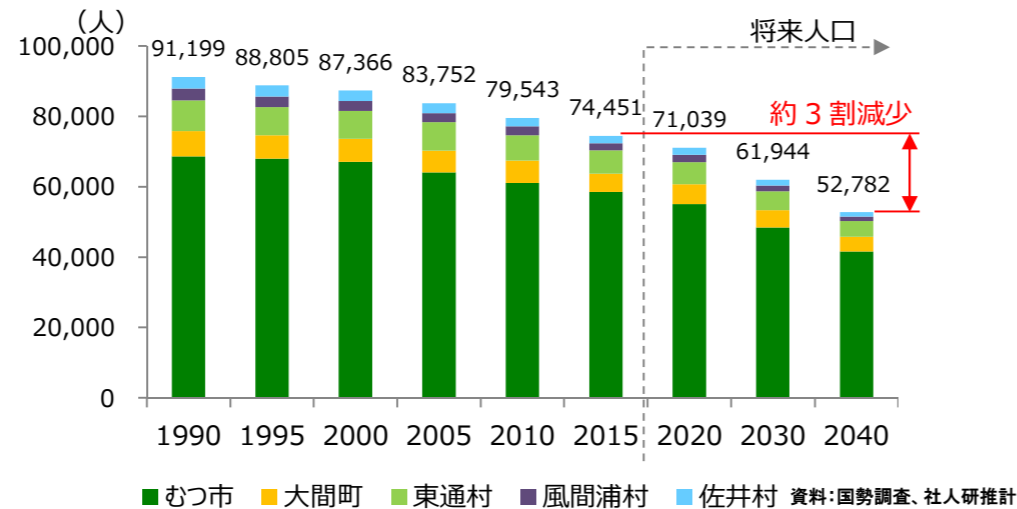


図. 下北地域の人口推移および将来人口推計

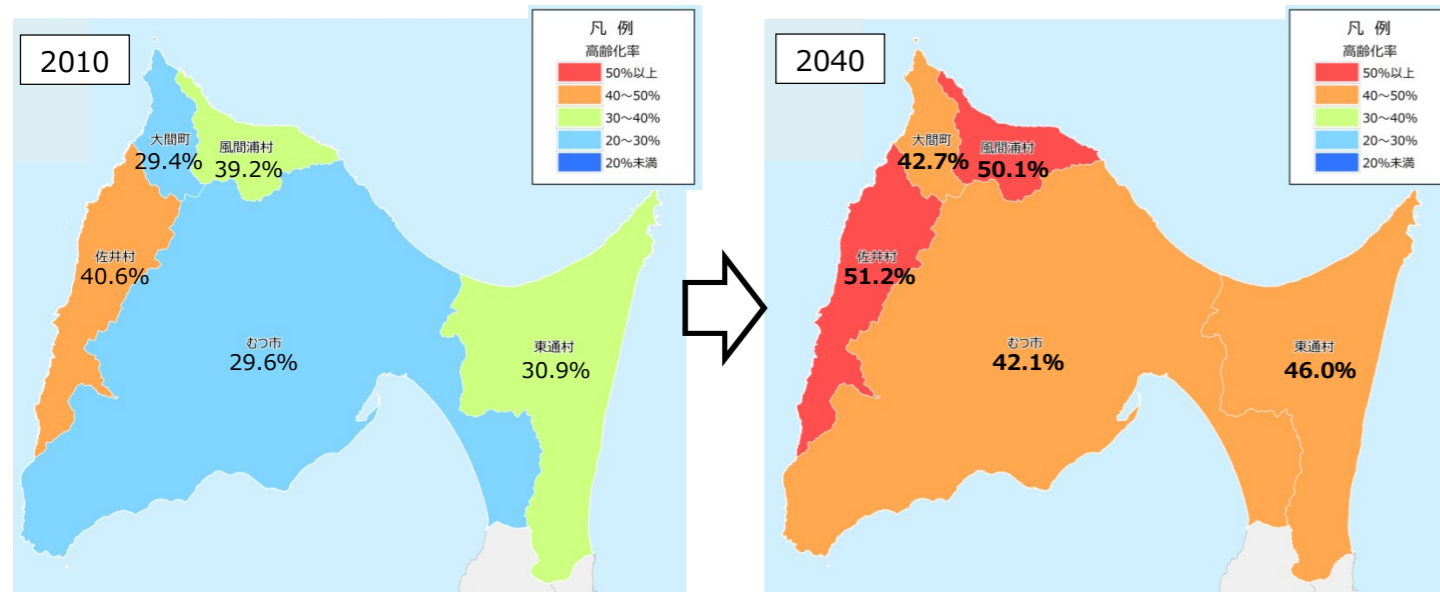


図. 高齢化率の現状(H27)と将来予測(H52)

資料: 国勢調査、社人研推計

《公共交通に関する問題点》
○【全体】さらなる高齢化社会に対応した移動支援が必要

●地域住民の移動実態

- 日常生活の移動実態は外出目的により特徴があり、買い物目的では大間町やむつ市街地などを中心に居住地域に近い地域へ移動していますが、通院では主にむつ市街地に集中するような移動になっています。
- 通勤・通学では各市町村内での移動が多いものの、通学だけみた場合には高校があるむつ市および大間町への移動が多くなっています。

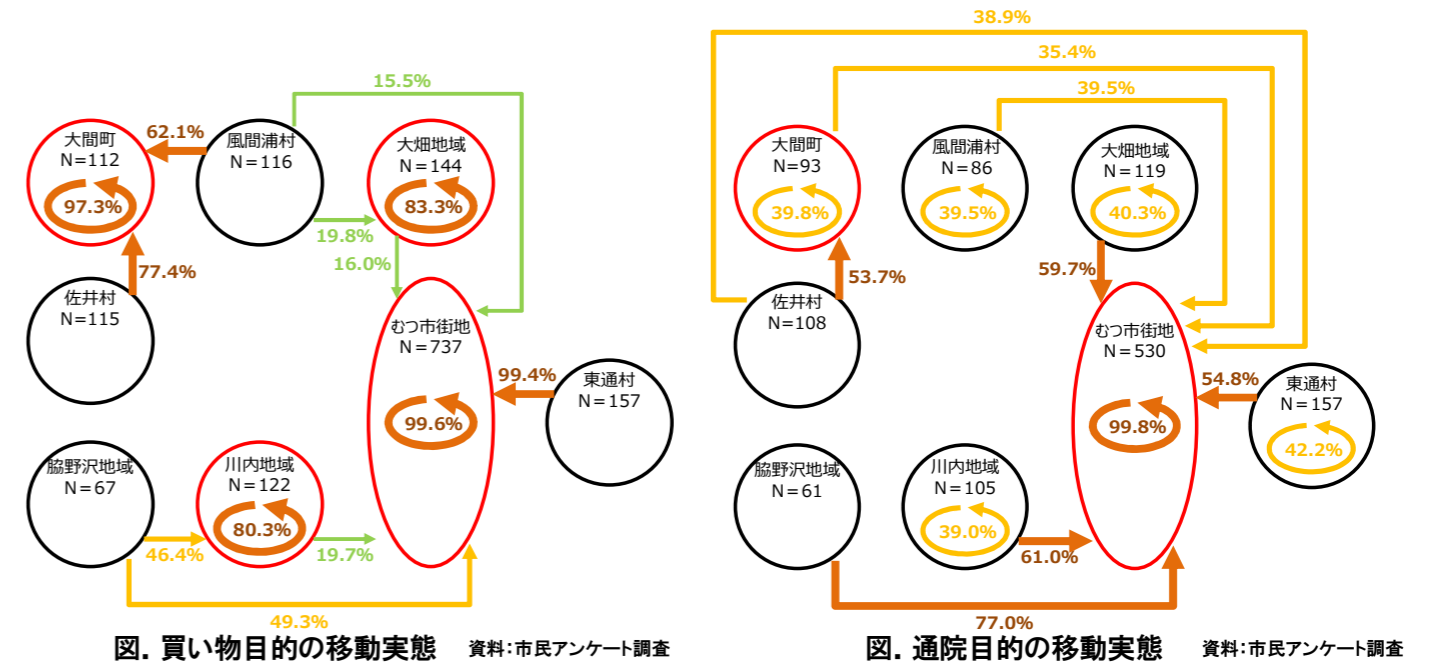


図. 買い物目的の移動実態 資料: 市民アンケート調査

図. 通院目的の移動実態 資料: 市民アンケート調査

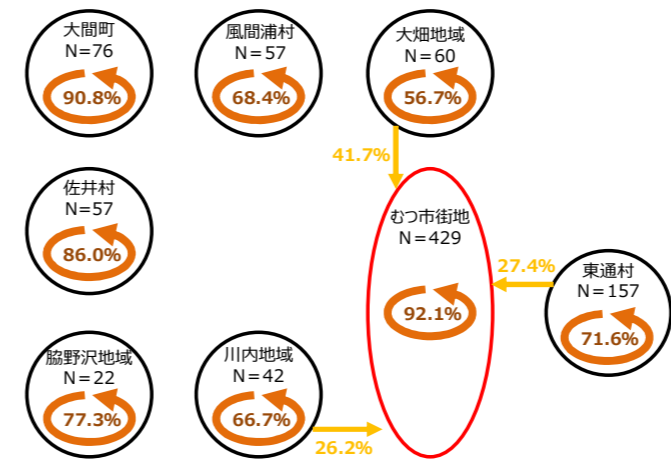


図. 通勤・通学(主に通勤)の移動実態 資料: 市民アンケート調査

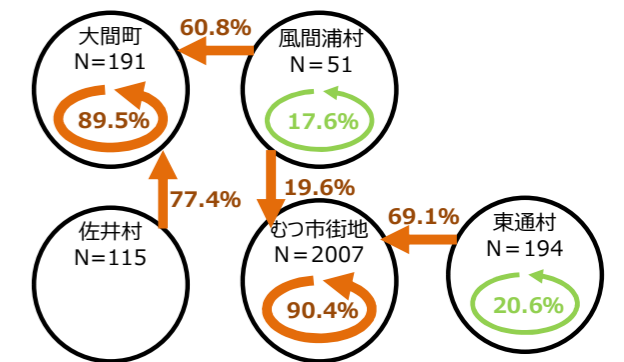


図. 通学の移動実態 資料: H27 国勢調査

《公共交通に関する問題点》
○【全体】買い物はむつ市街地や川内・大畑地域、大間町へ移動
○【全体】通院はむつ市街地への移動が中心で一部大間町へ移動

4. 下北地域における公共交通の現状

●公共交通(陸上交通)の運行状況

- 下北地域には下北交通と JR バス東北による路線バスが運行するほか、川内地域や脇野沢地域で運行する廃止代替路線、風間浦村・佐井村が運行するコミュニティバスがありますが、可住地域が限定されていることもあり、人口が分布する主要な道路に沿って公共交通が運行していることから、概ね人口が分布するエリアを公共交通がカバーしています。
- 人口が集中するむつ市街地では複数の路線バスが運行する一方、バス停までの距離が遠く、利便性の低い地区が点在している状況もみられます。

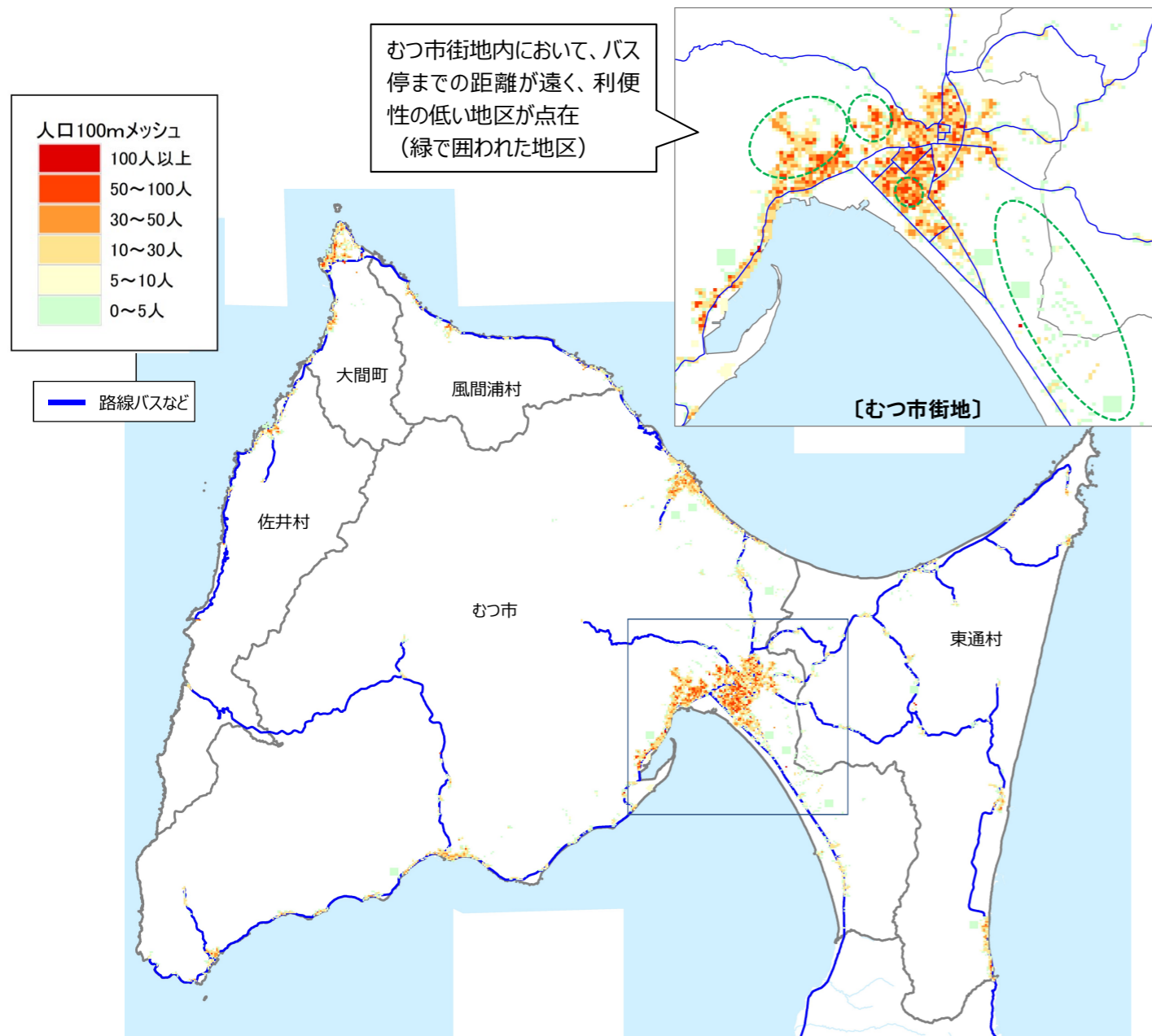


図. 下北地域およびむつ市街地の公共交通の運行状況と人口分布

表. 市町村別公共交通の運行状況

公共交通機関	路線バス (国県補助)	路線バス (市町村補助)	コミュニティバスなど (市町村営)	デマンドタクシー
むつ市	むつ市街地	○	○	
	大畑地域	○	○	○
	川内地域	○	○	
	脇野沢地域	○	○	
大間町	○		○	
東通村	○	○	○	
風間浦村	○		○	
佐井村	○		○	

- むつ市と東通村では下北交通が運行する路線バスの本数が多く、また広い地域をカバーするため長大路線となっていることから財政負担額も大きくなっています。
- コミュニティバスを運行する風間浦村・佐井村ではその運行経費が発生しており、東通村では患者輸送バスに掛かる経費が約 2,900 万円程度発生しています。

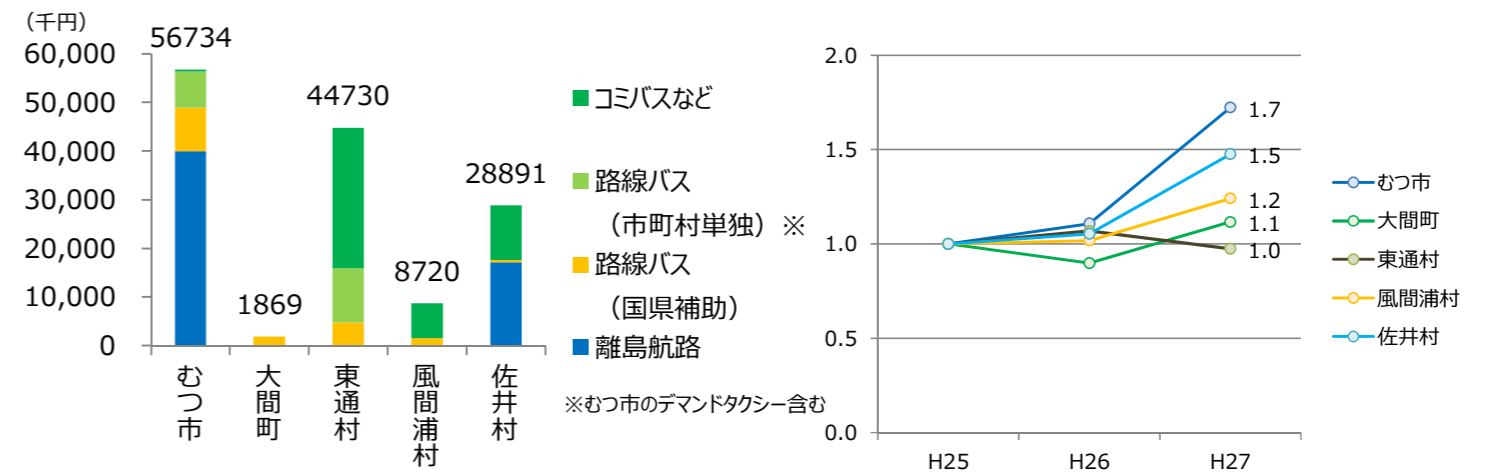


図. H27 市町村別公共交通の財政負担額 ※航路含む

図. 財政負担額の推移

《公共交通に関する問題点》

- 【むつ市】むつ市街地において路線バスの利便性が低い地区が点在
- 【全体】公共交通の維持に掛かる財政負担額が増加傾向

●路線バス(下北交通、JR バス東北)の運行状況

- 下北地域においては国庫補助対象が 7 系統、市町村単独補助対象が 3 系統あり、その多くはむつ市と各市町村を繋ぐ路線として運行し、広い面積をカバーするため運行距離が長大化しています。
- 前述の移動特性を踏まえると、各町村からむつ市への移動手段として、地域間幹線交通を維持・確保することは重要であるため、財政負担なども勘案しつつ、効率的な運行体系の構築が必要です
- 一方、泊線や尻屋線などは他の路線と比較して乗車密度が低く、特に東通村の財政負担が大きいことから、路線維持に向けた利用促進および効率化などを図る必要があります。

表. 下北地域における補助対象路線

項目	系統名	事業者	起点	経由地	終点	キロ程
国庫補助 路線	むつ・佐井線	下北交通	むつBT	大畑駅前	佐井車庫前	67.1
	むつ線	下北交通	大畑駅前	北関根	むつBT	17.6
	泊線	下北交通	むつBT	下田代	泊車庫前	57.2
	野辺地線	下北交通	むつBT	横浜	野辺地駅前	56.4
	下北線①	JRバス東北	田名部		脇野沢	45.8
	下北線②	JRバス東北	田名部	総合病院	脇野沢庁舎	46.2
	下北線③	JRバス東北	田名部	運動公園	脇野沢庁舎	47.6
市町村 補助	尻屋線	下北交通	尻屋	むつBT	尻屋	28.7
	尻労線	下北交通	むつBT		尻労	-
	庁舎線	下北交通	むつBT		野花菖蒲ノ里	-

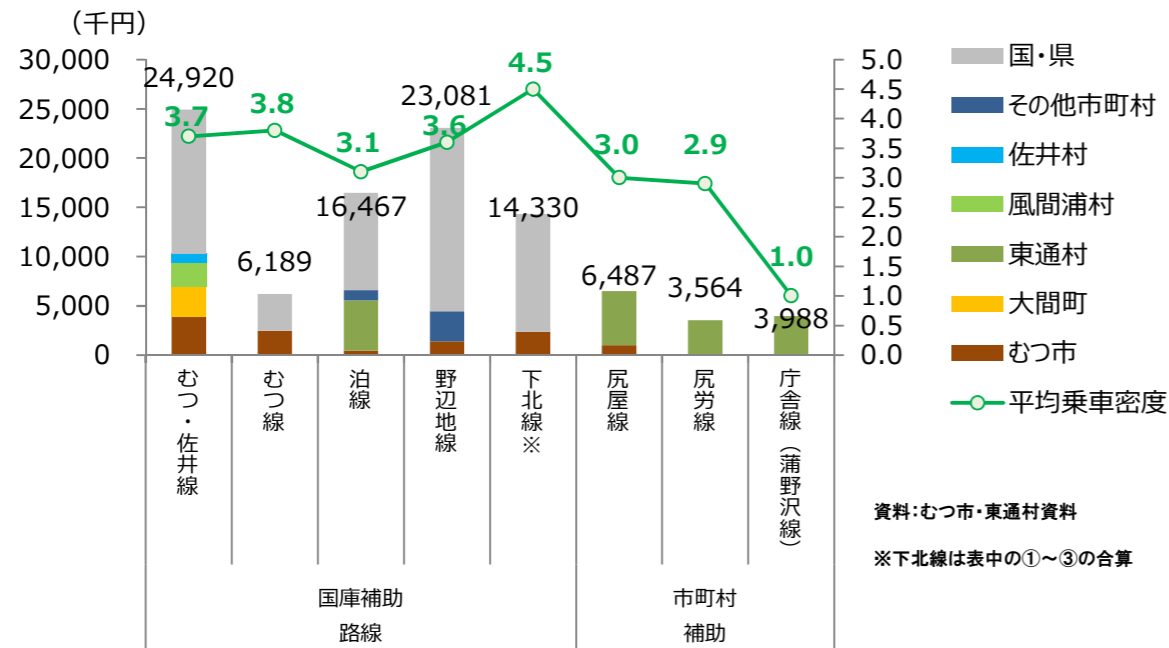


図. 路線別の市町村別補助額と乗車密度(H28)

- 《公共交通に関する問題点》
- 【全体】地域間幹線交通の効率的な運行体系の構築
 - 【東通村】路線バスの維持に向けた効率化が必要

●路線バス(むつ車体工業、脇野沢交通)の運行状況

- むつ市内の脇野沢地域と川内地域で運行する路線は、中山間部の集落から地域の中心部へ移動するための唯一の公共交通であり、一定程度の運行サービス(運行日・回数など)で運行しています。
- 当該地域においては、そもそもの人口分布が少ないこともあり、1便あたりの利用者数は2.0人未満と乗り合いになっておらず、一定の財政負担額が発生していることも踏まえて、利用実態などを踏まえた効率的な運行への見直しが必要です。

表. 路線別の運行概要

事業者名	路線名	運行日	運行回数(回/日)
脇野沢交通	九艘泊線	毎日	3.5
	源藤城線	毎日	3.5
むつ車体工業	川内地区線	月～金	3.0

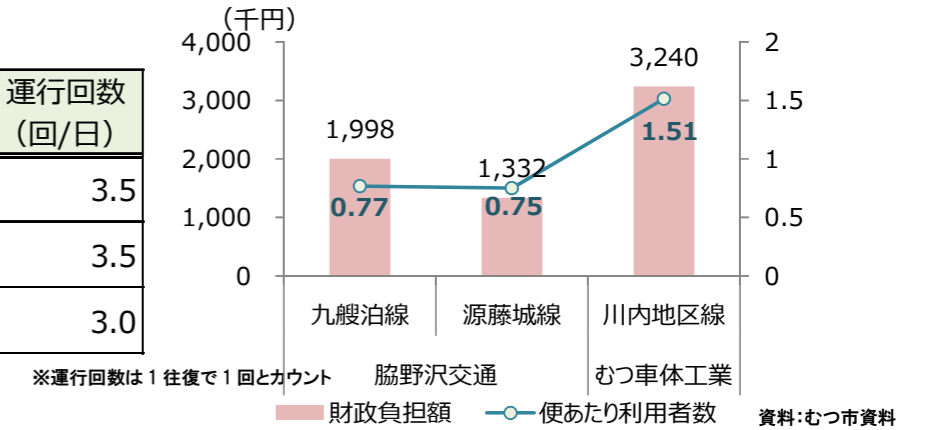


図. 路線別のむつ市財政負担額(H28)と便あたり利用者数

《公共交通に関する問題点》

- 【むつ市】地域内交通の効率的な運行の見直しが必要

＜参考＞路線バスの経路図

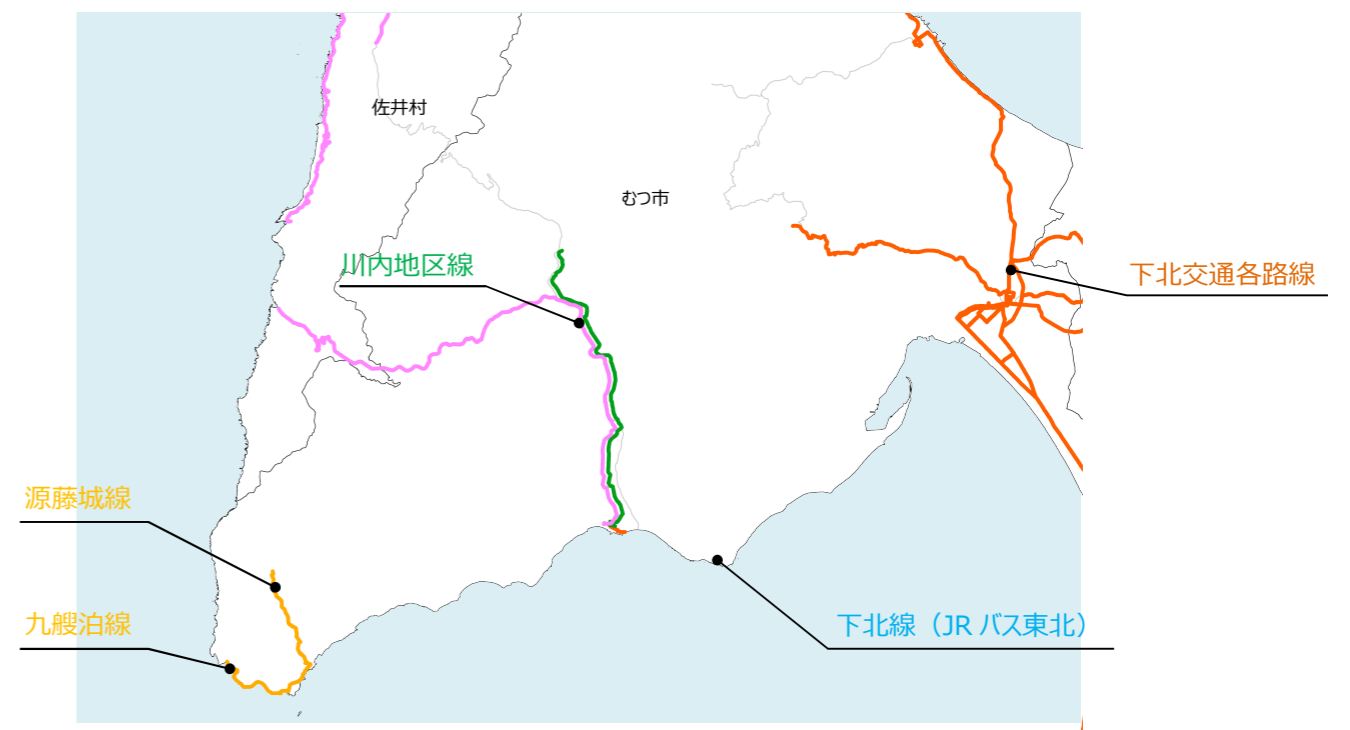


図. 地域内の路線バスの経路

●むつ市運営路線(デマンドタクシー)の利用状況

- むつ市の大畑地域で運行するデマンドタクシーは、廃止代替路線として運行していますが、毎日運行・1時間前までの予約式と高いサービス水準である一方、日当たりの稼働率は概ね25%以下と低く、他地域とのサービス格差の発生や非効率な運行がみられます。
- 利用区間が限定されていることから、利用者が固定化していることがみられ、財政負担額もわずかながらも増加傾向にあることから、地域全体のサービスバランスを踏まえた見直しが必要です。

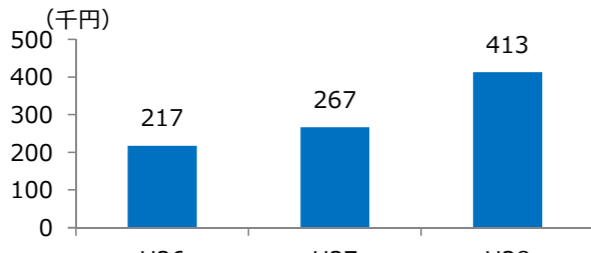
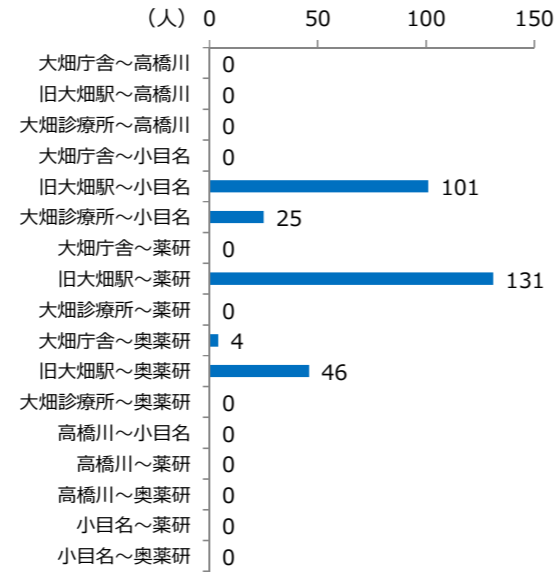
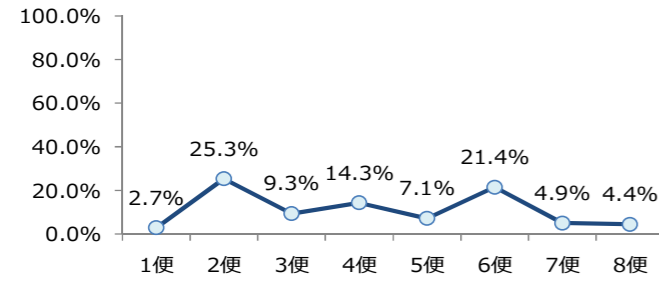


図. 財政負担額の推移

図. 利用区間別年間利用者数

●東通村運営路線(患者輸送バス)の利用状況

- 東通村が運行する患者輸送バスは曜日運行・1日2往復と下北交通に比べて利便性は低いものの、無償運行であり、経路が重複している区間が多いことから、競合化している可能性があります。
- 村内の路線バスが低利用となっていることや、路線バスと患者輸送バスの両移動支援に対する二重投資となっているため、住民の外出行動(買い物では主にむつ市に移動、通院では地域内へ移動)の実態などを踏まえて、交通サービスの役割の明確化による効率化が必要です。

表. 東通村における患者輸送バスと下北交通の運行概要

運営主体	地区	運行日	運行回数 () 内は休日
東通村	老部・尻労・一里小屋方面※	月・水・金	2.0
	尻屋・早掛平・白糠方面	火・木・土	2.0
下北交通	泊線	毎日	5.5(3.5)
	尻屋線	毎日	5.0(2.0)
	尻労線	毎日	2.5(2.0)
	庁舎線	毎日	8.5(0.0)

※当該地区では木曜日に1往復整形コースも運行

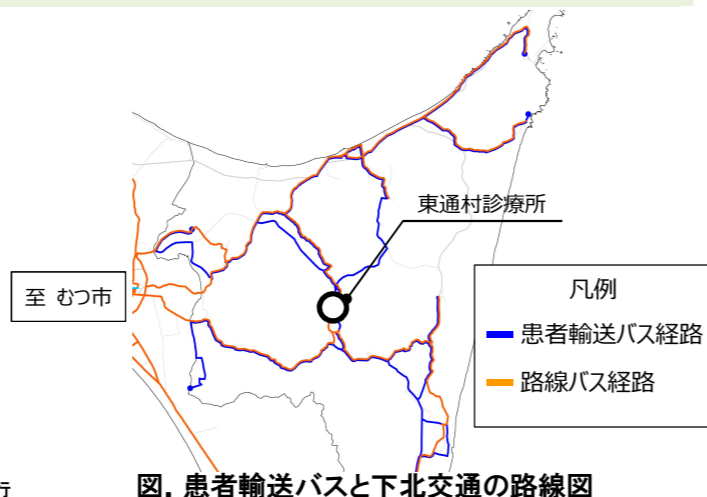


図. 患者輸送バスと下北交通の路線図

●風間浦村運営路線(コミュニティバス)の利用状況

- 風間浦村で運行するコミュニティバスは、主に大間病院や風間浦診療所への通院手段として利用されており、人口減少などによる自然減の影響などもあり年々利用者数は減少傾向となっています。
- 1便当たりの利用者数は1~3人程度であるものの、住民の通院手段として利用されているため、下北交通が運行していない時間帯の補完による、地域内移動の利便性確保を図ることが必要です。

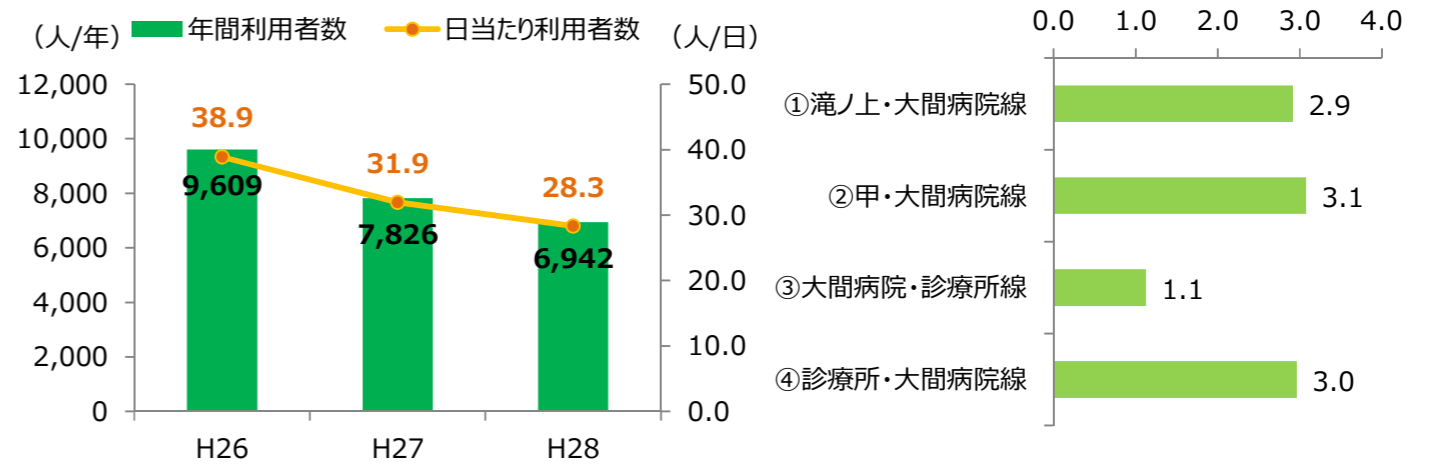


図. 風間浦村コミュニティバス利用者数の推移(左)とH28路線別便別利用者数(右)

資料: 風間浦村資料

●佐井村運営路線(コミュニティバス)の利用状況

- 風間浦村と同様、村内に医療・商業施設が少ない本村では、村内と大間病院を結ぶコミュニティバスは通院や買い物などの移動手段として重要な役割を担っており、一定の利用者がみられます。
- 下北交通の佐井線と佐井車庫まで経路が重複していますが、それ以南の地区には唯一の移動手段となることから、下北交通との役割分担を図りつつ、維持・確保を図ることが必要です。

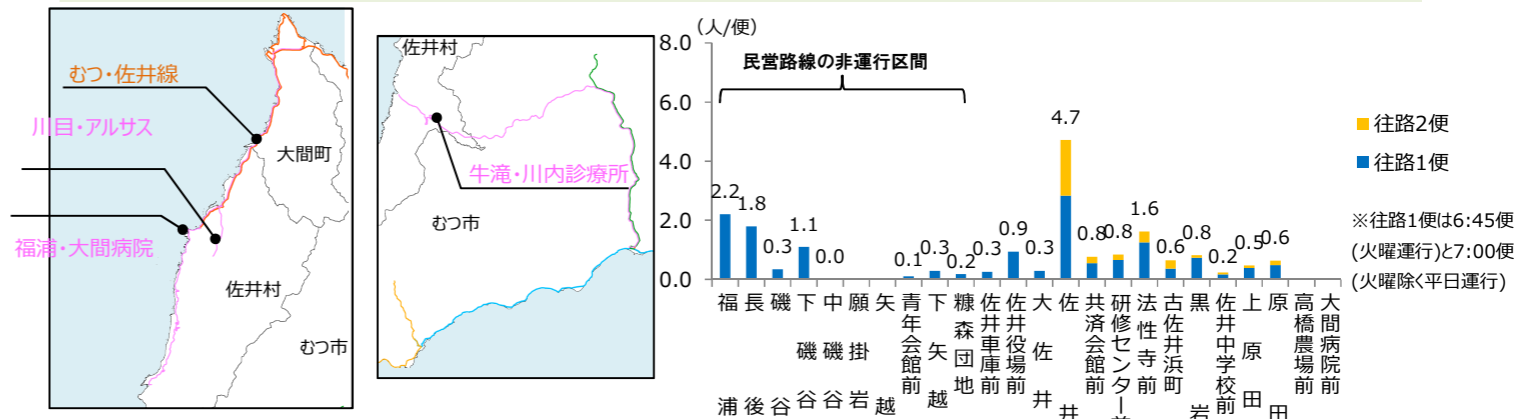


図. 佐井村コミュニティバスの路線図

図. 便別バス停別の日当たり乗車人数(H28 平均)

《公共交通に関する問題点》

- 【むつ市】地域内交通のサービスバランスの考慮が必要
- 【東通村】患者輸送バスが民営路線と経路重複・競合化
- 【風間浦村・佐井村】路線バスとの役割分担・補完による適正な維持が必要

●交通結節点における乗り継ぎの実態

- 交通結節点において聞き取りを実施した日が休日であったため、大間・脇野沢フェリーターミナルの利用者の多くが観光目的の利用となっています。
- フェリーターミナルをのぞく3拠点で乗り継ぎの実態が確認でき、下北交通バスターミナルにおいて乗り継いでいる割合が約33%と最も高く、当該拠点においてバス⇔バスの乗り継ぎが行われている実態がみてとれます。(フェリーターミナルでの乗り継ぎはない)
- 調査実施日が恐山の秋祭り開催期間であったこともあり、観光客の来訪先としては恐山の回答が多くなっていますが、次いで大間崎が多く、大間町までの広域的な観光流動がみてとれます。

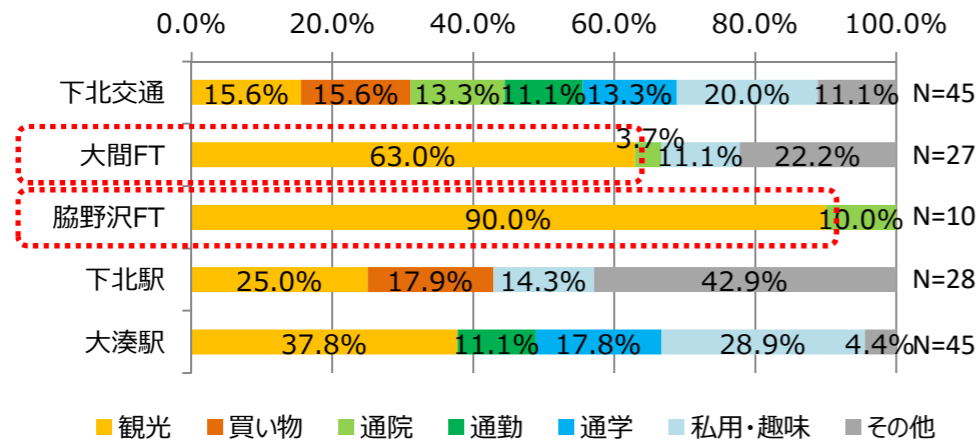


図. 交通結節点別の利用目的(休日)

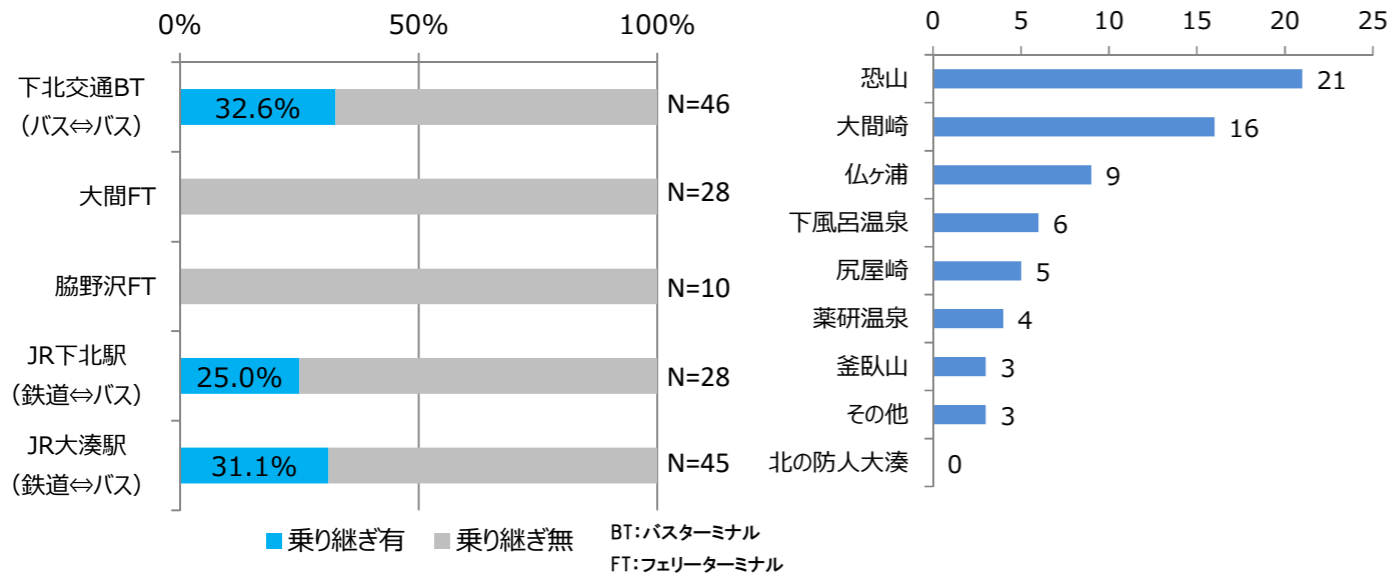


図. 交通結節点における乗り継ぎ実態

図. 観光客の来訪先(複数回答)

《公共交通に関する問題点》

- 【むつ】むつBTでバス⇔バスの乗り継ぎ実態
- 【全体】大間・脇野沢FTで観光客などの乗り継ぎ無し

●地域住民の公共交通の利用状況

- 直近1か月以内の公共交通を利用した割合は東通村以外では20%を超えており、特に風間浦村や佐井村では約4人に1人が公共交通を利用したと回答しています。
- 全体的に路線バスの利用割合が高くなっている中で、大間町や風間浦村、佐井村などでは航路の利用割合が高くなっていることが特徴的であり、地域住民の日常生活においても利用されています。
- 下北交通が運行する路線バスの運行本数が少ない佐井村では、コミュニティバスの利用割合が高く、地域の貴重な移動手段として利用されています。

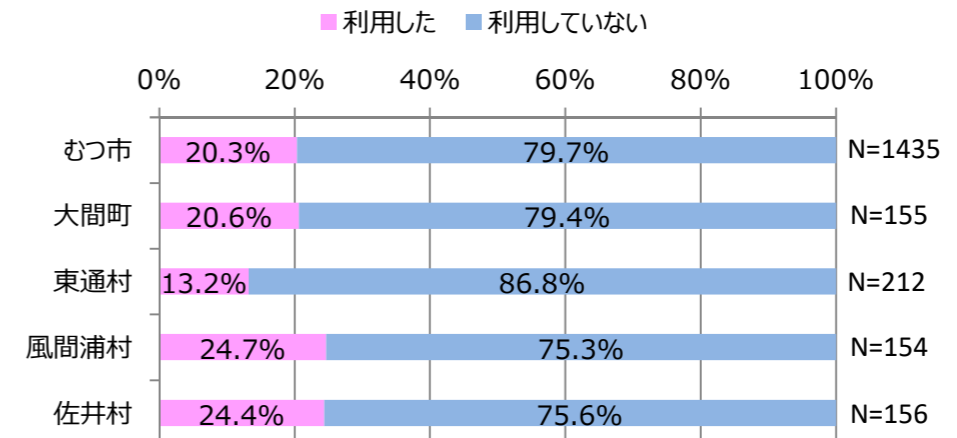


図. 直近1か月以内の公共交通の利用割合

表. 利用した公共交通の割合(複数回答)

市町村	路線バス (下北交通・JRバス東北)	鉄道 (大湊線・青い森鉄道)	航路 (シライシ・フェリー等)	路線バス (地域内交通)	コミュニティバス	その他 (新幹線など)	MT	N
むつ市	52.7%	50.0%	8.6%	3.8%	1.7%	26.0%	417	292
大間町	43.8%	12.5%	40.6%	0.0%	0.0%	9.4%	34	32
東通村	71.4%	3.6%	3.6%	0.0%	28.6%	17.9%	35	28
風間浦村	44.7%	13.2%	26.3%	0.0%	31.6%	18.4%	51	38
佐井村	31.6%	5.3%	39.5%	0.0%	50.0%	7.9%	51	38

資料: 住民アンケート調査

※コミュニティバスはアンケート調査票内で、各市町村により以下のように表記
 むつ市: 大畑デマンドタクシー、大間町: 佐井村コミュニティバス・風間浦村コミュニティバス、
 東通村: 診療所患者送迎バス、風間浦村: 風間浦村コミュニティバス、佐井村: 佐井村コミュニティバス

《公共交通に関する問題点》

- 【大間・風間浦・佐井】日常的な移動手段として航路を利用
- 【佐井村】地域内の移動手段としてコミュニティバスを活用

●地域住民の公共交通に対する要望・意見

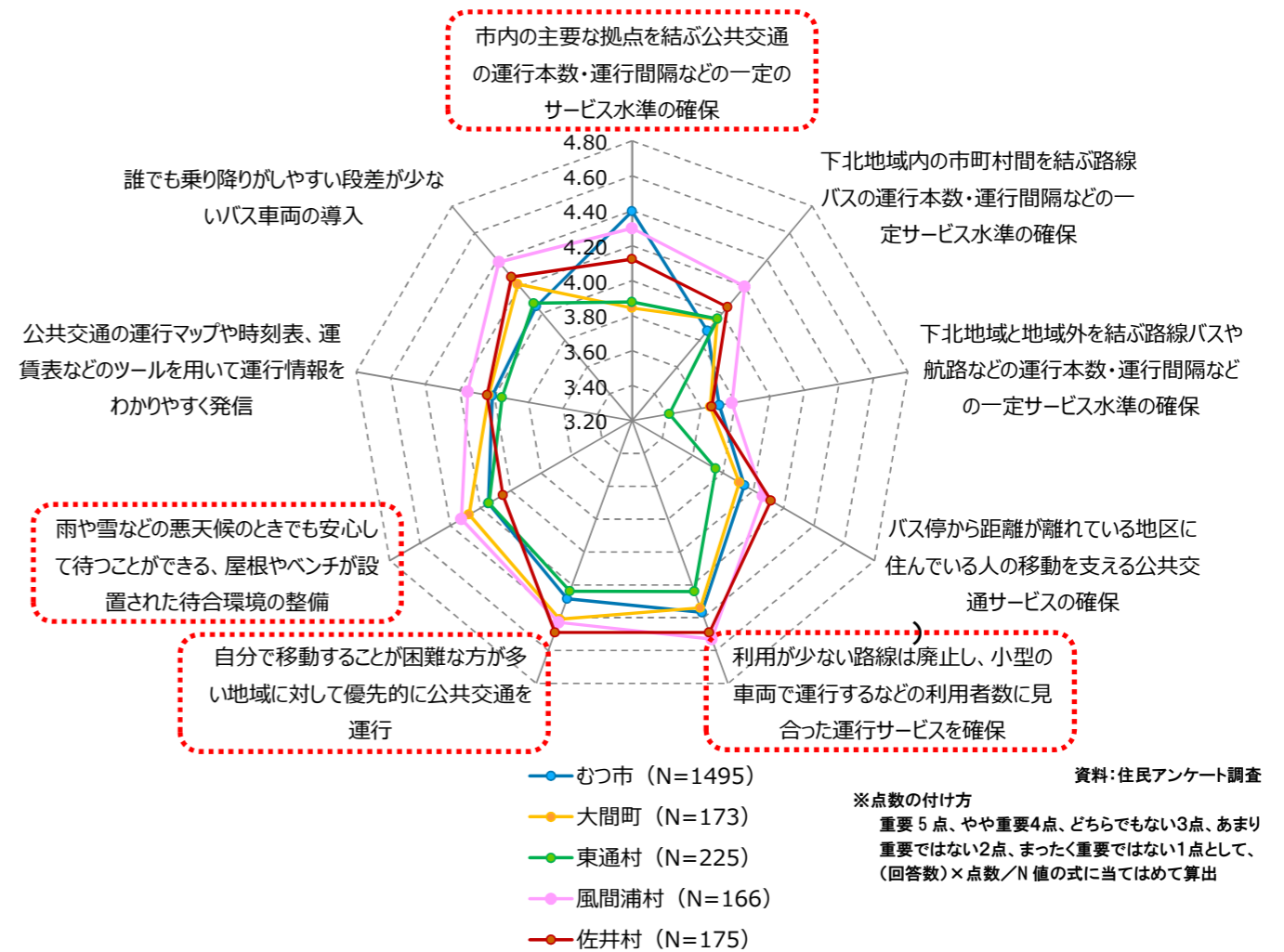
- 公共交通の見直し要望として、一般的に回答が多くなる運行便数に関する内容に加え、交通機関同士の接続性に関する要望が多く、東通村を除く全ての地域で回答割合が高いことが特徴的です。
- 鉄道や路線バス、各市町村で運行するサービスなどの複数の交通機関が存在し、中には運行距離が長大なものもあるため、運行時間などの都合から全ての停留所などで接続性向上を図ることは困難ですが、主要な交通結節点を設定した上で、接続性向上を検討することが必要です。
- このほか、乗りやすい車両の導入や待ちやすい停留所環境などの利用環境に対する要望が多く上がっており、現在の利用者の公共交通離れを防ぐためには、こうした点も考慮した見直しなどが求められます。

表. 公共交通の見直し要望(公共交通利用者)

見直し項目	むつ市	大間町	東通村	風間浦村	佐井村	計
運行する便数を増やす	105	15	8	10	11	149
停車する場所を増やす	16	1	0	4	3	24
もっと早くから運行するダイヤに見直す(始発の運行時間を早くする)	19	2	1	0	0	22
もっと遅くまで運行するダイヤに見直す(最終便の運行時間を遅くする)	44	2	2	4	7	59
路線バス同士などの交通機関の乗り継ぎがしやすいダイヤに見直す	42	10	3	10	9	74
運行するルートを見直す	31	4	3	3	6	47
乗り降りしやすく段差が少ない車両を導入する	42	9	3	8	7	69
目的地となる施設の入り口近くにバス停を設置する	14	7	1	2	3	27
ベンチや屋根を設置して待ちやすい停留所環境を整える	35	7	8	7	6	63
目的地が分かりやすいようにバスの表示方法を改善する	22	1	1	2	3	29
運行マップや時刻表、運賃表などの運行情報を提供する	25	2	2	4	2	35
バスが今どこを走っているのかなどの現在の運行情報を提供する	13	3	1	2	2	21
どこから乗ってどこへ行くのかなどのバス停の案内・看板表示を整える	20	5	0	4	2	31
分かりやすい料金設定に見直す(定額制や50円きざみなど)	16	1	3	2	1	23
乗り継ぎ割り引きや移動が不便な方を対象とした割り引き制度の充実	11	0	1	1	4	17
その他	9	2	0	4	2	17
	292	32	28	38	38	428

資料:住民アンケート調査

- 今後の公共交通サービスの重要度では、むつ市や東通村ではむつ市内の主要な拠点間の移動に関する項目が高く、風間浦村や佐井村では利用実態に見合った適正な運行にする一方、必要な交通サービスは確保する項目が高くなっています。
- また、大間町や風間浦村では待合環境の整備に関する項目が高くなっており、特に冬期環境が厳しい本地域においては雨や雪などの影響の少ない待合環境などを求めているものとみられます。



《公共交通に関する問題点》

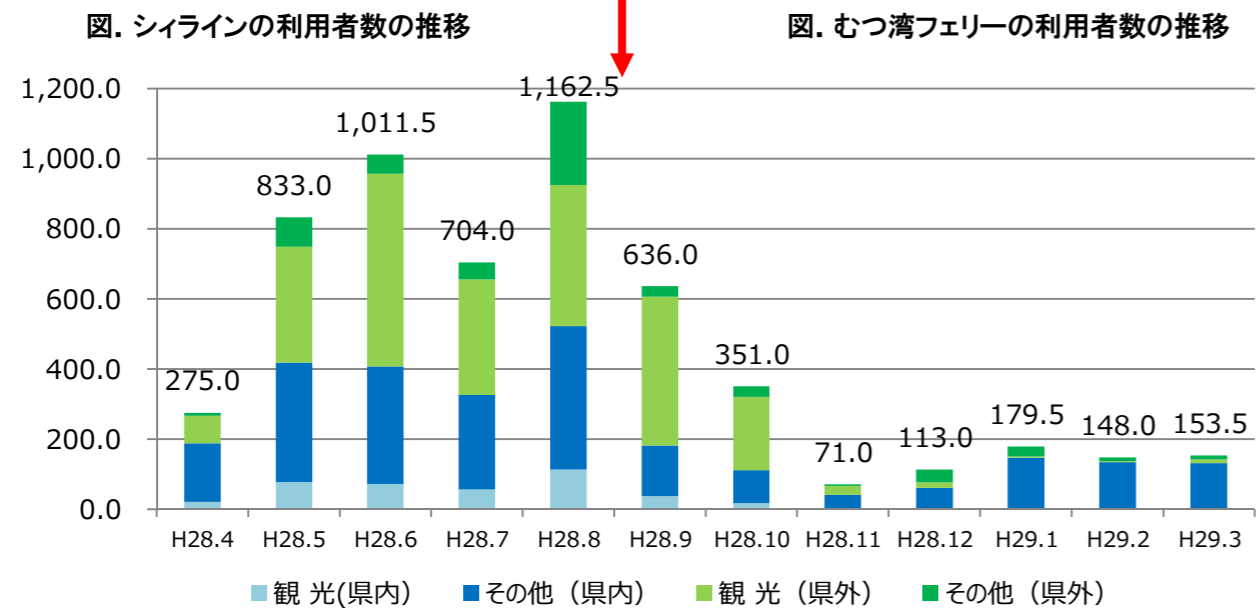
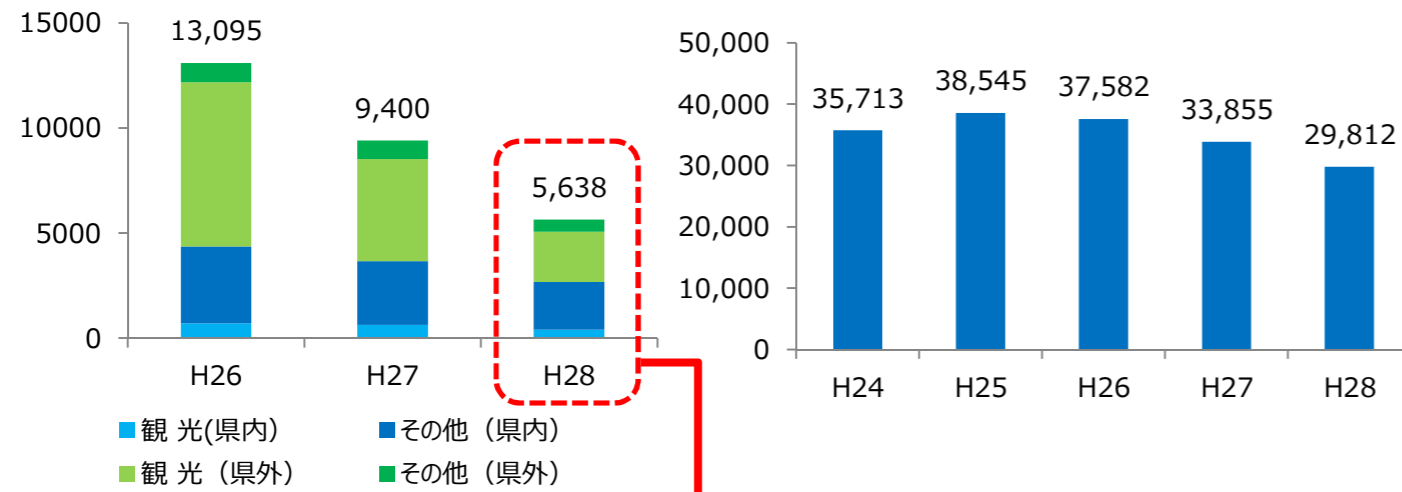
- 【全体】交通機関同士の接続性に関する要望
- 【全体】公共交通の利用しやすい環境への改善要望

《公共交通に関する問題点》

- 【むつ・東通】むつ市街地の拠点間移動に関するサービスが重要
- 【風間浦・佐井】利用実態に合った適正な体系構築が重要

●公共交通(海上交通)の運行状況

- 航路を運航するシライインおよびむつ湾フェリーの利用者数はともに減少傾向にあり、特にシライインでは県外観光利用者の減少に伴って、大幅に減少しています。
- 先述のとおり、大間町や風間浦村、佐井村などでは日常の移動手段として航路を利用している実態もあり、さらに詳細な地域の利用実態なども踏まえつつ、観光客の利用も含めた利用促進を進めることが重要です。



●その他の移動サービスの運行状況

- 下北地域内は面積が広く、学校までの距離があることからスクールバスなどの移動支援は必要不可欠となりますが、一般的に公共交通のメインユーザーとなる高校生においてもスクールバスが運行していることが特徴的です。
- また、市町村で運行する福祉バスなどの、高齢者の外出支援を目的とした無償の移動サービスも存在するなど、公共交通の取り組みだけではなく、教育・福祉などの取り組みとも連携しながら、それぞれが担うべき役割を明確にして移動需要の集約を図るなど、適正な移動支援のあり方を考えることが必要です。
- さらに、民間事業者が運行するお買い物バスにおいても、無償であることから公共交通などの利用者と競合が発生している可能性があり、将来的な移動需要の集約に向けて継続的に協議を進めることが必要です。

表. その他の移動サービスの市町村別運行状況

移動サービス		小中学生 スクールバス	高校生 スクールバス	福祉バス	お買い物バス
運営主体		市町村	父兄会・村	市町村	民間事業者
市町村	むつ市	むつ市街地	○	○	○
		大畑地域	○		○
		川内地域	○	○	○
		脇野沢地域	○		○
	大間町				
	東通村	○	○	○	○
	風間浦村	○			
佐井村	○		○	○	

《公共交通に関する問題点》
○【全体】航路の利用促進に向けた取り組みが必要

《公共交通に関する問題点》
○【全体】教育・福祉などと連携した役割分担と移動需要の集約
○【全体】民間事業者との継続的な協議による将来的な移動需要の集約

5. 下北地域の現状・問題からみる公共交通の課題・計画の方向性(事務局案)

下北地域の公共交通に関する現状・問題点

計画の策定趣旨・まちづくりの連携

- 持続可能な公共交通ネットワーク形成の必要性
- 定住自立圏を構成する市町村間の連携が必須
- コンパクト+ネットワークの必要性(む)

下北地域の現状・特性

- さらなる高齢化社会に対応した移動支援が必要
- 買い物はむつ市街地や川内・大畑地域・大間町へ移動
- 通院はむつ市街地への移動が中心で一部大間町へ移動

下北地域における公共交通の現状

- むつ市街地で路線バスの利便性が低い地区が存在
- 公共交通の維持に掛かる財政負担額が増加傾向
- 地域間幹線交通の効率的な運行体系の構築が必要
- 路線バスの維持に向けた効率化が必要(東)
- 地域内交通の効率的な運行への見直しが必要(む)
- 地域内交通のサービスバランスの考慮が必要(む)
- 患者輸送バスが民営路線と経路重複・競合化(東)
- 路線バスとの役割分担による適正な維持が必要(風・佐)
- むつBTでバス⇄バスの乗り継ぎ実態(む)
- 日常的な移動手段として航路を利用(大・風・佐)
- 地域内の移動手段としてコミュニティバスを利用(佐)
- 交通機関同士の接続性に関する要望
- 公共交通の利用しやすい環境への改善要望
- むつ市街地の拠点間移動に関するサービスが重要
- 利用実態に合った適正な交通体系が重要(風・佐)
- 航路の利用促進に向けた取り組みが必要
- 教育・福祉などと連携した役割分担と移動需要の集約
- 民間事業者との継続的な協議による移動需要の集約

※()内はそれぞれ以下の自治体の問題点を示す。
むつ市:む、大間町:大、東通村:東、風間浦村:風、佐井村:佐

下北地域の公共交通に関する課題(案)

○公共交通の役割分担による移動需要の集約が必要

- 地域の移動実態や定住自立圏の観点からも市町村間を繋ぐ、地域間幹線交通の維持を図ることが最重要。
- 現状では、市町村のコミュニティバスや患者輸送バス、小中学生・高校生スクールバス、お買い物バスなどの交通サービスが運行し、利用者が分散。
- 特に市町村運営の交通サービスは多くの財政負担が発生していることや、路線バスへの補助と合わせて二重で負担している状況。
- 地域間の移動などについては路線バスに集約化を図りつつ、対応しきれない需要に対しては地域内の交通サービスが対応するなどの役割分担を図ることにより、財政的な負担を減らしつつ、将来的に持続可能な公共交通ネットワークを形成することが重要。

○地域ごとに移動需要を集める拠点の設定が必要

- 路線バスのような広域的な交通では、運行距離が長大であることからダイヤ遅れなども考慮する必要があり、複数のポイントで接続性を考慮することは困難。
- 旧むつ市を除く他地域では、主要な道路沿いに一定程度の人口集積が図られており、各地域の移動需要を地域の主要拠点に集め、そこで路線バスに繋ぎ集積を図る拠点設定が必要。
- また、そうした拠点では安全・快適に待つことができるような、待合環境や機能性などが必要であるため、そうしたことに留意しつつ各地域に拠点を設定し、拠点間を公共交通がネットワークとして繋ぎ、広域的な移動に対応。

○地域の中心となるむつ市では核を起点とした回遊性向上が必要

- 定住自立圏の中心市であり、他の地域からの移動目的地となる市街地は、現状ではむつ総合病院を基本にして考えたネットワークであり、拠点間の移動利便性が低い。
- 住民の多くは、外出目的のついでに他の目的などを済ませることが多いが、現状ではそうした移動には対応しきれない可能性が高い。
- また、市街地内には交通不便地域が点在しているなど、立地適正化計画を進める居住誘導を図る上では、ネットワークが機能していない状況。
- 住民の外出時の利便性向上を図るとともに、居住環境の向上を図る上でも、市街地内の路線バスに見直しを図り、回遊性向上を図ることが必要。

○サービスバランスを考慮した高齢化への対応が必要

- 地域内では高齢化が顕著に進行しており、自由な移動ができない方がさらに増加することが想定され、バス停まで歩くことが困難な方が増えることが懸念。
- 大畑地域で運行するデマンドタクシーはドアtoドアのサービスであり、高齢者に優しいサービスである一方、他地域とのサービス格差が発生しており、バランスを考慮することが必要。
- 路線バスや地域内交通でカバーしきれない移動需要に対しては、他のサービスとのバランスを考慮しながら、持続可能な形でタクシーなどの既存資源の活用を検討することが必要。

○広域的な移動に対応した接続環境への考慮が必要

- 住民の日常の移動手段として、大間町や風間浦村、佐井村では航路の利用、むつ市や東通村では鉄道を活用している実態がみられるとともに、観光客などの地域外からの利用者の移動手段として活用されているため、広域的な移動との接続性の考慮が必要。
- ただし、観光客については季節変動や一過性のものであることや、移動の多くが自家用車などであるため、生活交通を基本とした検討が重要。
- 住民の移動手段として、需要の多寡を見極めつつ、地域内交通などとの接続性向上により利便性の確保を図るとともに、鉄道や航路などの利用促進を図ることが必要。

○利用者層の拡大に向けた利用しやすい・わかりやすい環境構築が必要

- 公共交通の維持を図る上では新たな利用者層の取り込みは必要不可欠。
- そもそも利用を考えたことがないなど、公共交通に対する意識醸成が図られていないことなどもあり、公共交通の情報発信による周知を図るとともに、能動的な取り組みによる意識醸成なども図ることが必要。

計画の方向性(案)

各交通サービスが担う役割の明確化による、持続可能な公共交通ネットワークの形成

- それぞれの交通サービスが担うべき役割を明確に設定し、地域間幹線交通へ移動需要の集約を進め、持続可能な公共交通ネットワークの維持・確保を図ります。
- 地域内交通は、地域間幹線交通が対応しきれない移動などを補完する役割として地域内の移動を支え、利便性の維持・向上を図ります。
- さらには、定時定路線型の交通サービスで対応しきれない、小さな移動需要や高齢者などに対してはタクシーなどの既存の交通資源を活用した支援を進めます。

各地域における集約ポイント(拠点)の設定による、有機的な公共交通ネットワークの形成

- 各地域において、地域間幹線交通と地域内交通が有機的(互いに密接に連携)に繋がるような、核となる拠点を設定し、地域ごとの移動需要をそれぞれの拠点へ集約を進め、地域内外における移動の利便性維持・向上を図ります。
- そうした拠点では、利用者が安心・快適に待つことができる環境の構築や、他の機能などの集積による拠点性の向上を図ります。
- また、広域幹線交通(鉄道・航路)との接続は地域内交通との接続性向上を進め、地域住民の移動利便性の維持・向上を図ります。

循環型路線バスおよび中心拠点の設定の見直しによる、むつ市街地における回遊性の向上

- 地域住民の目的地が集積するむつ市街地において、循環線の効率的な運行により、拠点間の移動利便性の向上を図ります。
- 周辺町村を繋ぐ地域間幹線交通と、市街地内の居住地を繋ぐ地域内交通は、それぞれの移動需要に対応したネットワークを構築し、移動利便性の維持・向上を図ります。
- さらに、下北地域およびむつ市の中心拠点となる交通結節点の構築を進め、地域間幹線交通と地域内交通(市街地循環線)との接続性向上なども進め、むつ市街地における回遊性の向上を図ります。

さまざまな主体が連携した取り組みなどによる、公共交通の利用しやすさ・わかりやすさの向上

- 公共交通の利便性向上を図る一方、公共交通の情報発信や案内などの整備・充実により、観光客などを含めた地域内外における新たな利用者層の取り込みを図ります。
- また、交通機関同士が連携した取り組みなどの検討を進め、乗り継ぎの利便性向上を図ります。
- さらには、今後利用者となる層などに乗り方案内の実施や住民と連携した取り組みなど、能動的な取り組みを展開し、公共交通に対する地域住民の意識醸成を図ります。

6. 下北地域の公共交通の将来イメージ(事務局案)

○ 計画の方向性(案)に示した内容に基づき、公共交通に関する施策・事業などを進めることにより、下図に示すような下北地域の将来イメージを実現します。
 ※なお、現時点までの検討結果を踏まえた事務局案であり、今後交通事業者などと具体的な内容について協議・調整を進めることとしています。

計画の方向性(案)

各交通サービスが担う役割の明確化による、持続可能な公共交通ネットワークの形成

- 地域間幹線交通の見直しによる移動需要の集約
- 地域内交通の見直しによる補完関係の構築
- 小さな移動需要に対応した交通サービスの検討

各地域における集約ポイント(拠点)の設定による、有機的な公共交通ネットワークの形成

- 地域の集約拠点の設定による移動需要の集約
- 集約拠点の利用環境・拠点性の向上
- 広域幹線交通と地域内交通の接続性向上

循環型路線バスおよび中心拠点の設定の見直しによる、むつ市街地における回遊性の向上

- 地域間幹線交通のむつ市街地運行体系の見直し
- むつ市街地における循環型路線の見直し
- 下北地域およびむつ市における中心拠点の設定

さまざまな主体が連携した取り組みなどによる、公共交通の利用しやすさ・わかりやすさの向上

- 公共交通の情報発信・案内などの整備・充実
- 交通機関同士が連携した取り組みなどの検討
- 能動的な取り組みによる住民意識の醸成

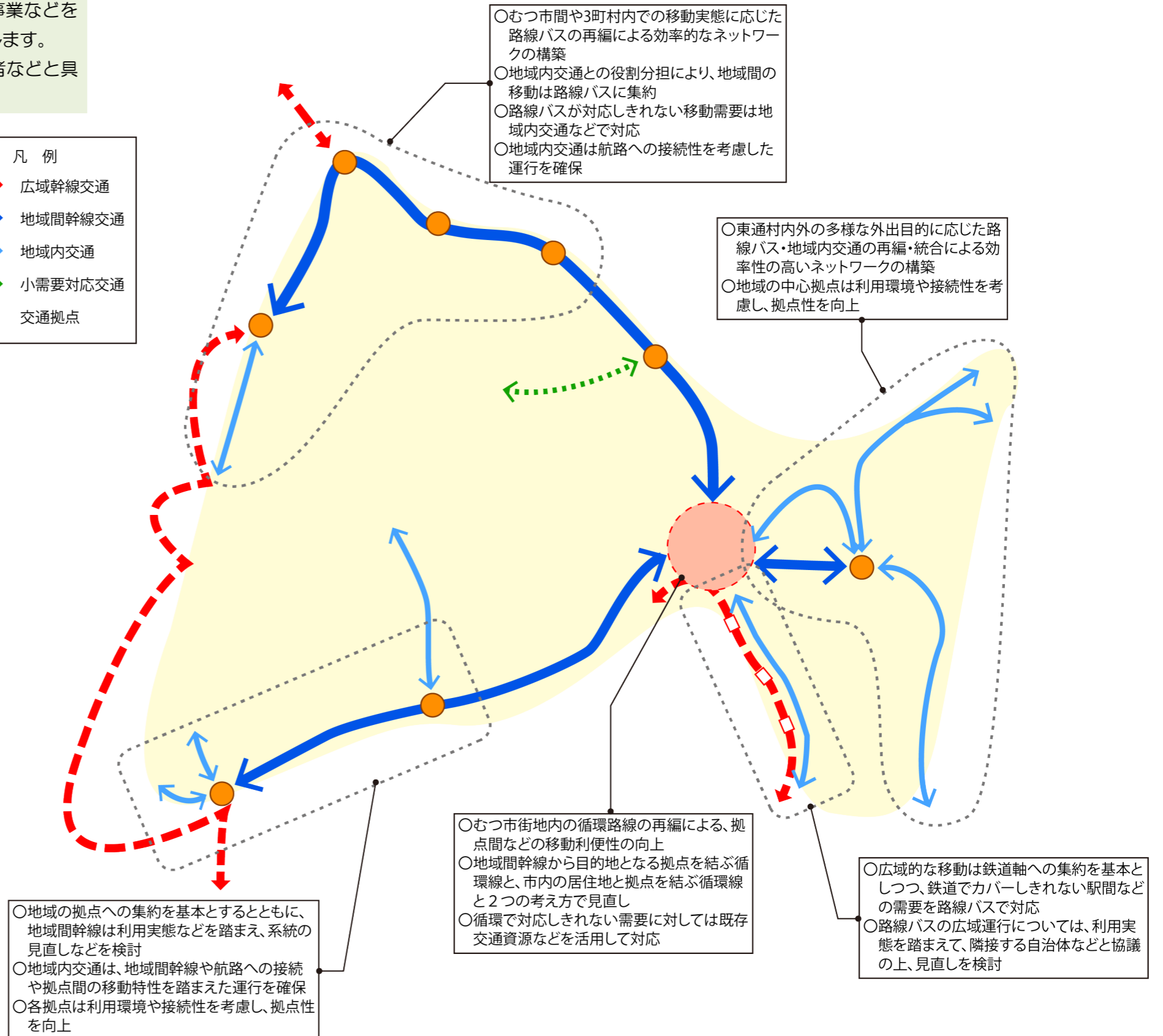


図. 公共交通の将来イメージ(事務局案)

工程表

検討項目	7月			8月			9月			10月			11月			12月			1月			2月			3月		
	上	中	下	上	中	下	上	中	下	上	中	下	上	中	下	上	中	下	上	中	下	上	中	下	上	中	下
1. 地域特性の整理	■			■			■																				
2. 地域公共交通の実態把握	■			■			■																				
3. 地域公共交通を取り巻く課題の整理																											
地域公共交通総合連携計画の検証	■																										
地域公共交通を取り巻く課題の整理							■																				
4. 基本方針等の検討				■			■																				
地域公共交通に求められる役割の検討				■			■																				
基本方針の検討							■			■																	
5. 観光面での移動支援のあり方検討										■																	
6. 課題解決のための具体施策の検討													■														
7. 具体施策の事業化策の検討																			■								
8. 地域公共交通網形成計画（案）の																											
9. 各種調査等の実施																											
住民アンケート調査の実施							■																				
高校アンケート調査の実施							■																				
交通事業者等ヒアリング調査の実施							■																				
バス乗降調査の実施										■																	
観光・まちづくり関係者等聞き取り調査の実施													■														
観光地（交通結節点）聞き取り調査の実施							■																				
パブリックコメントの実施支援																									■		
10. 会議等の運営支援																											
地域公共交通会議の運営支援（4回程度）																											
作業部会の運営支援（4回程度）																■											

市町村担当者WG
として開催