

平川市地域公共交通計画

令和3年3月



やっぱりここだね、
平川市
NOSTALGIC CITY HIRAKAWA

[目 次]

1. 地域公共交通計画の概要	2
1-1 計画の背景.....	2
1-2 計画の目的.....	2
1-3 計画の位置づけ.....	2
1-4 上位・関連計画の整理.....	3
1-5 上位関連計画における考え・位置づけ等.....	4
1-6 公共交通に求められる役割.....	10
1-7 計画の対象区域と期間.....	13
1-8 計画の対象となる交通手段.....	13
2. 公共交通における現状・問題点	16
2-1 市民の移動実態の把握に向けた調査.....	16
2-2 公共交通の運行実態の整理.....	17
2-3 その他市が実施する移動サービス実態の整理.....	20
2-4 市民の移動実態と問題点.....	21
2-5 公共交通の利用実態と問題点.....	25
2-6 公共交通空白地域（サービス不便地域）について.....	32
2-7 平川市の公共交通に関する課題.....	35
3. 公共交通に関する基本的な方針と目標	38
3-1 公共交通のあるべき姿（基本方針）.....	38
3-2 計画の目標.....	40
4. 目標を達成するための施策・事業	44
4-1 施策体系とスケジュール.....	44
4-2 公共交通の運行内容に関する施策.....	46
4-3 公共交通の利用環境に関する施策.....	54
4-4 公共交通ネットワークの再編イメージ.....	62
5. プロジェクト・施策の進め方	64
5-1 計画の推進体制.....	64
5-2 計画の推進方法.....	65
5-3 数値目標の設定・算出方法.....	66

第1章 地域公共交通計画の概要

1. 地域公共交通計画の概要

1-1 計画の背景

- 全国的に、自家用自動車への依存の高まりや人口減少が進む中、バスや鉄道利用者が減少し、民間交通事業者や自治体の財政負担が増加、路線バスや鉄道の減便・廃止等、公共交通事業をとりまく環境が年々厳しさを増している。
- 本市においても例外ではなく、市民生活の確保・維持のために市民の通勤・通学・買物・通院等に考慮した利便性が高い持続可能な公共交通網の構築が喫緊の課題となっている。
- 令和4年度の新庁舎開庁に合わせ、平川市循環バス、碓ヶ関・平賀線バス、乗り合いタクシー、鉄道等、地域公共交通を全面的に再点検し、新庁舎に来庁される方、買物をされる方、また、地域の特性に考慮した地域公共交通の再編が求められたため、本市の地域公共交通におけるマスタープランとなる『平川市地域公共交通計画』を策定する。

1-2 計画の目的

- 『第2次平川市長期総合プラン』などに示される考えや取り組み、関連する分野（都市計画、福祉、観光、教育等）と連携・整合を図りながら、従来のバスやタクシーといった既存の公共交通サービスを最大限活用した上で、必要に応じて自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送、病院・商業施設・宿泊施設・企業等の既存の民間事業者による送迎サービス等の地域の多様な輸送資源についても最大限活用する取組を盛り込むことで、持続可能な地域旅客運送サービスの提供を確保することを目的とする。

1-3 計画の位置づけ

- 地域公共交通計画（以下、本計画という）とは、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン（ビジョン+事業体系を記載するもの）」としての役割を果たすことが求められている。
- 「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」とは、言い換えれば「地域の将来像の実現に向けた公共交通のあるべき姿」と考えられる。本計画においては、地域の公共交通を最大限活用するとともに、地域の輸送資源を総動員する具体策を盛り込むことで、まちづくり全般（都市計画、福祉、観光、教育等）とも連携・整合を図り、地域が一丸となって推進することが重要となる。
- 前段の計画の背景と目的にも示したとおり、本計画は『第2次平川市長期総合プラン』や『平川市都市計画マスタープラン』に示される将来像の実現に向けて『公共交通のあるべき姿』を示すものであることから、これらの計画をはじめとする上位計画との整合を図るとともに、国が示す法律の位置づけなども踏まえる。

1-4 上位・関連計画の整理

- 地域公共交通計画は地域が目指す将来像を実現するために地域公共交通のあるべき姿を検討するものであり、地域の将来像の実現にあたっては公共交通だけではなく他の分野と密接に連携し、整合を図ることが必要となる。
- ここでは、上位・関連計画の整理により、地域が目指す将来像を明らかにするとともに、公共交通に求められる役割等について整理した。

表 上位・関連計画一覧上位関連計画における考え・位置づけ等

策定主体	視点	計画名称	整理する内容
市	市全体	第2次平川市長期総合プラン	○市の目指すべき将来像・まちづくり推進の考え方 ○観光・教育・福祉等の他分野における施策・事業の位置づけ
		第2期平川市総合戦略	○人口減少対策（地方創生）の考え方 ○公共交通のあり方
	まちづくり	平川市都市計画マスタープラン	○地域間連携の考え方 ○まちづくり等のあり方・進め方
圏域	広域連携	第2次弘前圏域定住自立圏共生ビジョン	○市町村間連携の考え方 ○広域ネットワークに対する考え方
県	公共交通	青森県地域公共交通網形成計画	○県全体の公共交通の考え方 ○弘前圏域の公共交通のあり方
	まちづくり	青森県都市計画マスタープラン	○弘前圏域の都市計画・まちづくりの考え方

1-5 上位関連計画における考え・位置づけ等

1-5-1 第2次平川市長期総合プラン

- 上位計画である第2次平川市長期総合プランは平成28年度に策定され、平成29年度を初年度に令和8年度までの10年間を計画期間として、平川市の将来像およびその実現に向けた方針等が示された、平川市におけるまちづくりの最上位計画となる。
- 当該プラン内には将来像実現のために大きく3つに分類された基本政策が示されており、中でも基本目標3「住み続けたいまちづくり」の「快適にくらせるまちづくり」においては「便利にくらす都市基盤の整理」として公共交通に関する施策が位置づけられている。

第2次平川市長期総合プランの体系図



図 第2次平川市長期総合プランの体系図

1-5-2 第2期平川市総合戦略

○第2期平川市総合戦略は、第2次平川市長期総合プラン前期基本計画に基づき、まちづくりを推進するために、地方創生に資する施策や事業を抽出してベースを作成するとともに、新たに人口増加に資する取組を加えることで持続可能なまちづくりを推進することを目的としており、令和2年度から令和6年度までの5か年において、人口減少対策、地方創生へのより実効性のある取組を推進することとしている。

第2期平川市まち・ひと・しごと創生総合戦略（人口ビジョンと総合戦略）概要版



図 政策分野の概要

1-5-3 平川市都市計画マスタープラン

○平川市都市計画マスタープランは平成22年度に策定され、都市計画法に規定する「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として定めるものであり、「市町村総合計画」や都道府県が定める「都市計画区域マスタープラン」等の内容に即し、都市づくりの方向性を示している。

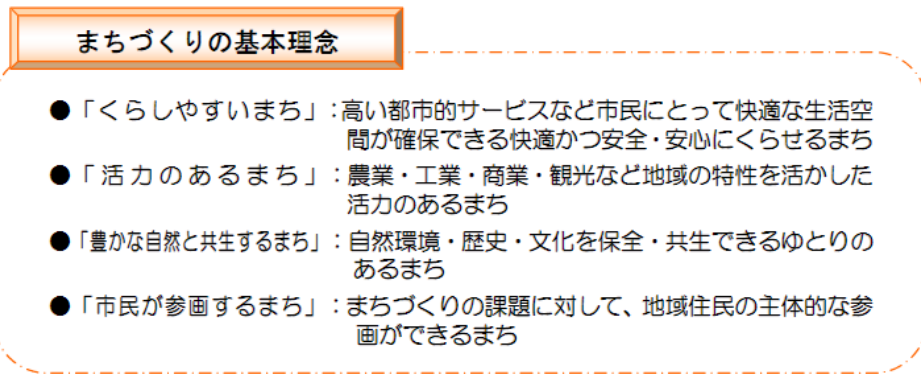


図 平川市都市計画マスタープラン・まちづくりの基本理念

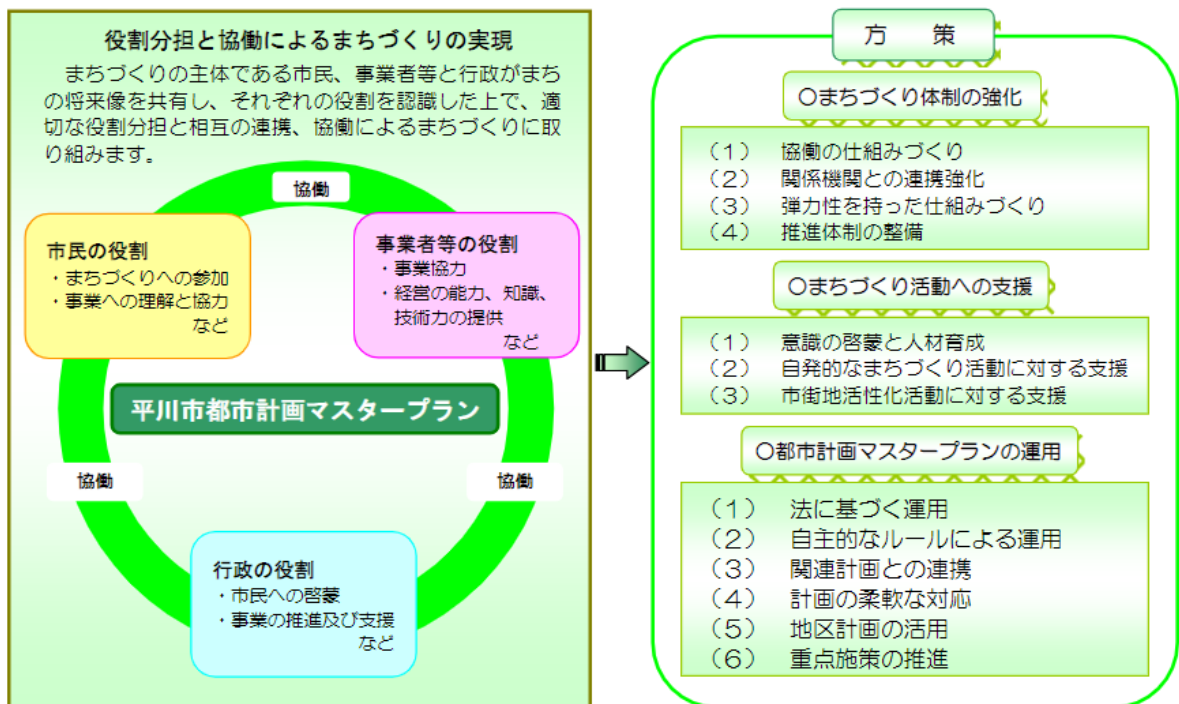


図 計画実現に向けた連携体制と方策

1-5-5 第2次弘前圏域定住自立圏共生ビジョン

○第2次弘前圏域定住自立圏共生ビジョンは平成28年度に策定され、平成29年度から令和3年度までの5年間を計画期間として、定住自立圏構想推進要綱（平成20年総行応第39号）及び定住自立圏形成協定に基づき、定住自立圏全体で人口定住のために必要な生活機能を確保し、自立のための経済基盤を培い、地域の活性化を図るため、中長期的な観点から弘前圏域が目指す将来像及びその実現のために必要な具体的取組等を示している。



図 弘前圏域定住自立圏共生ビジョンの取り組み

1-5-6 青森県地域公共交通網形成計画

- 青森県地域公共交通網形成計画は平成 28 年度から令和 4 年度の 7 年間を計画期間として、鉄道駅もしくは基軸となるバス路線と市町村内路線とが結節する拠点を設定し、市町村内で完結する路線の確保を目指している。
- なお、目標達成にあたり、青森県・青森県バス交通等対策協議会・交通事業者は、全県にかかる広域路線ネットワーク形成・拠点形成・利用促進・維持に取り組み、各都市圏市町村・交通事業者は、青森県等と連携しながら圏域内路線ネットワーク形成を予定している。

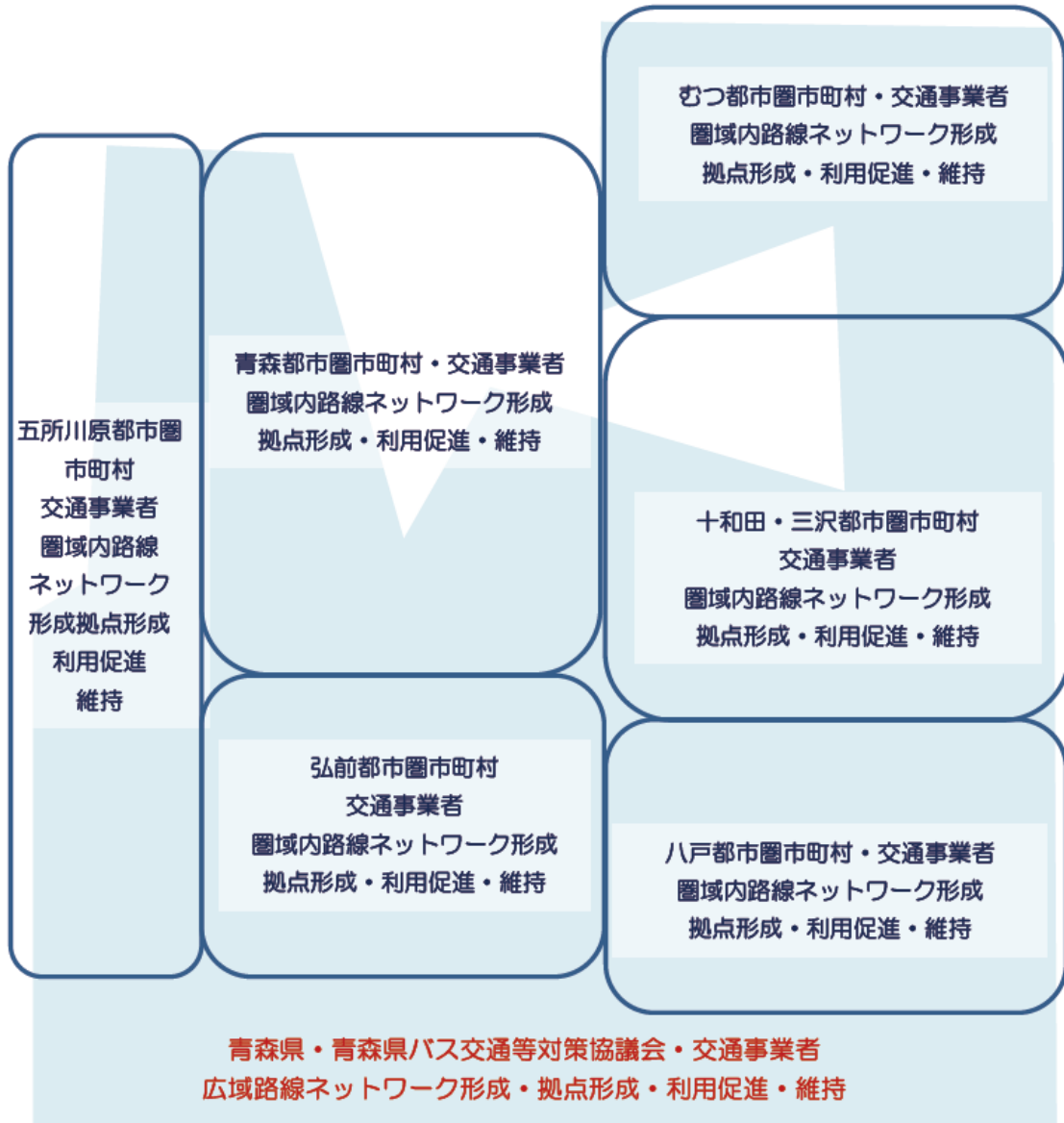


図 計画の実施体制

1-5-7 青森県都市計画マスタープラン

- 青森県都市計画マスタープランは平成22年度に策定され、県内諸都市の発展動向や人口・産業の見通し等を踏まえ、おおむね20年後の姿を展望した都市の将来像を描き、その実現に向けた都市計画の方向性を示している。
- 現在、日本はこれまで経験したことのない人口減少・少子高齢社会を迎えており、さらには地球環境問題の深刻化や地方公共団体における財政状況の悪化等、都市を取り巻く環境は今後一層厳しさを増すものと予想されており、こうした厳しい社会環境下にあっても、持続可能な都市を実現できるよう、県が市町村や県民に対して都市計画に関する考え方を示している。

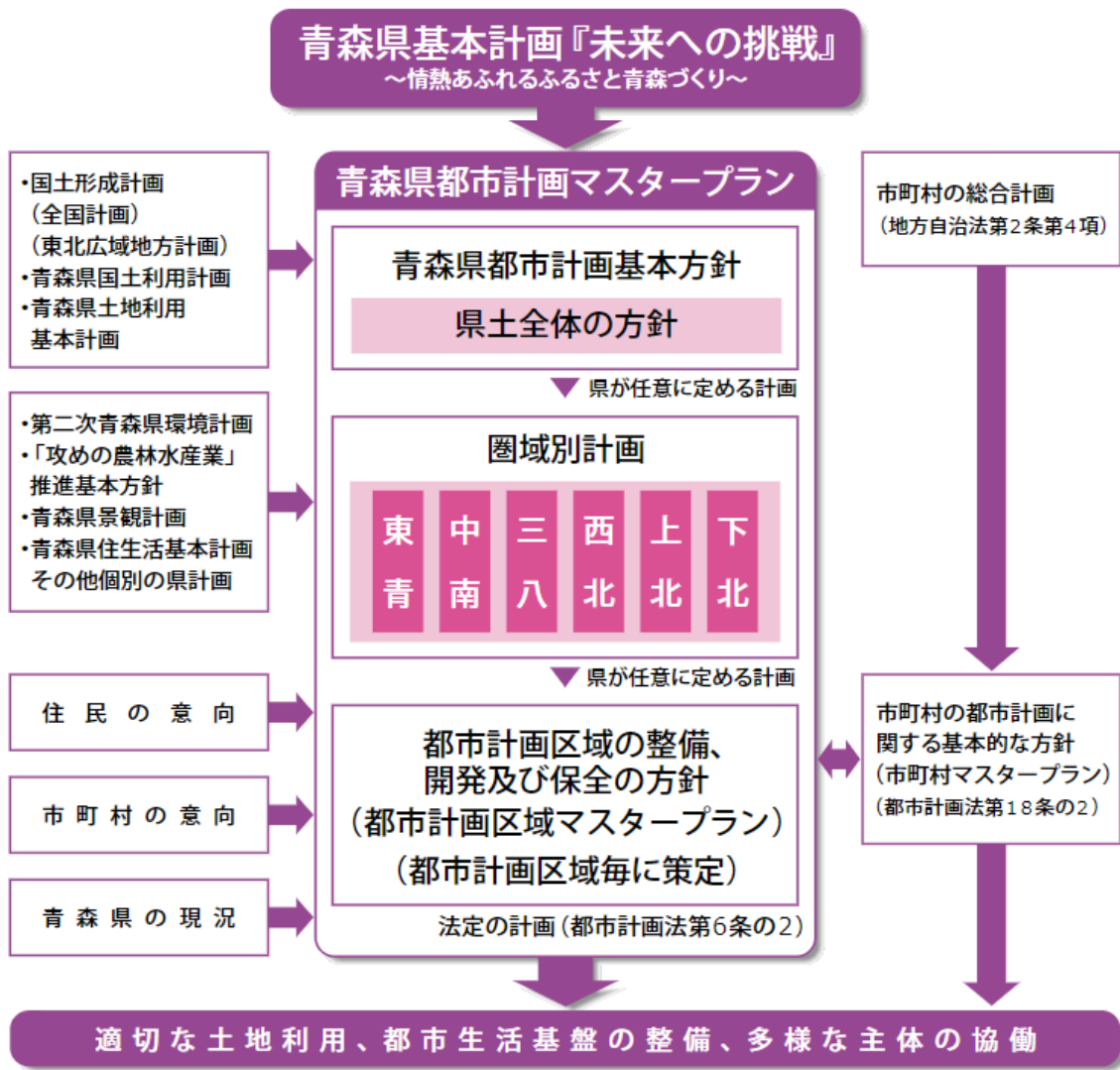


図 青森県都市計画マスタープランの位置づけと構成

1-6 公共交通に求められる役割

○上位計画および関連計画に示される内容等を踏まえて、平川市の公共交通に求められる役割について以下のとおり整理した。

表 平川市の公共交通に求められる役割

視点	計画名称	平川市の公共交通に求められる役割
市全体	第2次 平川市長期総合プラン	<p>■<u>快適にさせるまちづくり</u></p> <p>○ 地域の実情に応じた公共交通体制への支援や高度情報通信環境の整備を促進する</p> <p>■<u>便利にくらす都市基盤の整備</u></p> <p>○ 市内を運行する電車やバスの利用状況を把握し、利用促進に向けて取組む必要があるほか、空白地域を解消するなど新しい交通システムを検討</p> <p>■<u>実情に応じた公共交通の整備</u></p> <p>○ 路線バスおよび循環バスは、地域ニーズに応じた効率的で利便性の高い移送サービスの確保に努めるほか、公共交通空白地域の解消に向けて、地域の実情に応じた公共交通システムの構築（デマンド型交通を含む新たな交通システムの構築）に努める</p> <p>○ 鉄道は、近隣市町村、関係団体および鉄道事業者と連携して利用促進に努める</p>
	第2期平川市総合戦略	<p>■<u>今後の方向性</u></p> <p>○ 市民の通勤・通学・買い物・通院などに考慮した地域公共交通網の構築を図りながら、安定した市民生活の確保・維持に努める</p> <p>■<u>主な取組内容</u></p> <p>○ 市民生活確保・維持のための地域公共交通の構築</p> <p>■<u>目標値</u></p> <p>○ コミュニティバスの5年間の累計利用者数 15万人を目指す</p>

視点	計画名称	平川市の公共交通に求められる役割
まちづくり	平川市都市計画マスタープラン	<p>■都市機能の集約・地域交流連携・利便性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 高齢社会への対応や既成集落地の利便性向上のため、弘南鉄道や路線バスなどの公共交通機関の活用を推進 <p>■公共交通施設の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 高齢社会へ対応した地域公共交通の再生を推進 ○ 公共交通体系の利便性向上を図るため、鉄道・バスの運行回数の確保や相互の発車・到着時刻の連携をとるよう、事業者に働きかける ○ 自家用車を利用しない環境にやさしいまちづくりを目指し、市内の各地域と市の中心部を結ぶバスなどの公共交通による相互の連携を促進 ○ 地域の活性化と公共交通の利用増進を図るため、公共交通機関を有効に活用したイベントの開催や、駅前広場、駅舎、休憩施設の整備・機能強化を促進 <p>■地域づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 地域住民による中心市街地の活用を促進するため、既成集落を網羅したバス路線を検討 ○ コミュニティバスの運行などによる公共交通の利便性向上に努める
広域連携	第2次弘前圏域定住自立圏共生ビジョン	<p>■圏域公共交通ネットワークの再構築及び利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 地域公共交通の確保及び利便性向上に向けて、圏域における地域公共交通の実情を調査し、及び検証するとともに、総合的な調整を図りながら、交通事業者と連携して、圏域の公共交通ネットワークの再構築及び利用促進に取り組む <p>■公共交通ネットワークの再構築及び利用促進活動の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 弘前市地域公共交通網形成計画を柱に掲載されている施策について、圏域市町村とも協力を進めて、必要に応じて内容の検証や見直しを行っていく ○ 弘前市地域公共交通再編実施計画を策定し、持続可能な公共交通ネットワークの再編を実施するとともに、県が策定した青森県地域公共交通網形成計画等を踏まえた広域的な路線の維持・再編等の取組を進めていく ○ 各市町村の広報紙やホームページなどの広報媒体を活用した公共交通機関利用の呼びかけや、圏域住民の自発的な公共交通利用を促すためのモビリティ・マネジメント等の取組を実施する

視点	計画名称	平川市の公共交通に求められる役割
公共交通	青森県地域 公共交通網形成計画	<p>■具体的な施策</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 県民の暮らしを支える交通ネットワーク形成プロジェクト ○ ゲートウェイからのアクセス強化プロジェクト ○ 交通ハブ機能強化によるネットワークづくりプロジェクト ○ 公共交通を活用したライフスタイルの推進プロジェクト ○ 有機的な公共交通ネットワークを形成する仕組みづくりプロジェクト ○ 路線バスの車両更新（小型化・低床化）支援プロジェクト
まちづくり	青森県都市計画 マスタープラン	<p>■生活を支える公共交通の維持充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 中規模都市においては、近隣都市を含めた生活を支える鉄道やバスなどの公共交通の充実と維持・確保を図り、過度に自動車に依存しないまちの形成をめざす <p>■安心して住み続けられる都市づくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 高齢者も安心して住み続けられるまちづくりへ向けて、店舗・銀行・病院・福祉施設などの日常生活に必要な施設は、市街地内の公共交通が利用できる地域などへの立地誘導を行うとともに身近な商店街の再生を図る ○ 日常生活に必要な移動手段を確保するため、鉄道、路線バス、コミュニティバスなど、公共交通機能の充実と各集落や都市を結ぶ生活道路の整備を図る <p>■地球環境問題への対応</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 地球環境にやさしいまちづくりに向けて、都市機能の集約化を図るとともに、鉄道、路線バス、コミュニティバスなど、公共交通機関の充実を進める

1-7 計画の対象区域と期間

1-7-1 計画区域

○本計画は平川市全体を対象区域とする。

1-7-2 計画期間

○本計画の計画実施期間は、2021年度（令和3年）から2025年度（令和7年）までの5か年とする。

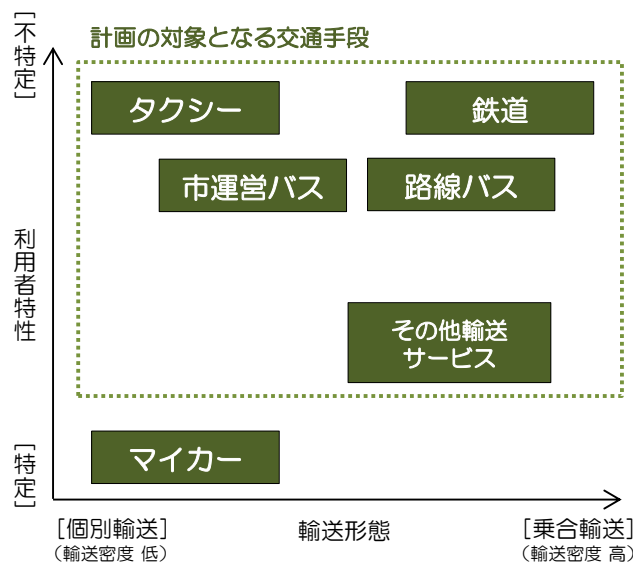
○なお、本計画に示す内容等については、上位計画である第2次平川市長期総合プランの見直しや社会情勢等の変化等、公共交通に関する状況に変化が生じた場合には、必要に応じて見直しを図る。

	2017～2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度	
第2次平川市長期総合プラン	計画期間（2017～2027年）								
平川市地域公共交通計画		計画実施期間（2021～2025年）							
		*必要に応じて計画期間内でも適宜見直しを検討							

図 計画期間

1-8 計画の対象となる交通手段

○計画では以下に示す交通手段を対象とする。



*その他輸送サービスとは、自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送、病院・商業施設・宿泊施設・企業など送迎サービスの総称を指す

図 計画対象

第2章 公共交通における現状・課題点

2. 公共交通における現状・問題点

2-1 市民の移動実態の把握に向けた調査

○市民の移動実態を把握するために、下表に示す調査を実施した。

表 市民の移動実態把握に向けた調査一覧

調査名	調査対象	実施状況	概要
平川市バス交通に関するアンケート調査	市民 3,000人	15歳から24歳の回答数：109人 50歳以上の回答数：1,039人 回収率：38%	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通について路線や便数の再編に向けて、市民の公共交通に対する考えやニーズを把握するために、15歳から24歳と50歳以上にアンケート調査を実施
バスカウント調査	市運営バス 全路線利用者	93人	<ul style="list-style-type: none"> バスの利用者からバスの利用目的や公共交通に対する意見・要望を直接聴取し、利用者のニーズ把握と今後のバス路線や便数等の再編に向けた参考資料とするため、乗り込み調査を実施
民生委員アンケート調査	民生委員 および主任 児童委員	配布：89票 回収：72票 回収率81%	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通以外にも患者送迎バス等の無償移動サービスや訪問販売・訪問診療等の訪問サービス等の利用実態も併せて把握するために、これらの生活サービスの利用可能性が比較的高いと想定される、高齢者等をはじめとした生活の実態（困りごとなど）や外出について「生の声」を把握している可能性が高い民生委員を対象とした調査を実施
市民アンケート調査	18歳以上 85歳以下の市民	配布：2,000票 回収：933票 回収率47%	<ul style="list-style-type: none"> 市民の外出目的ごとの移動特性や公共交通の利用実態および意見・意向等を把握するため、平川市に住民票を置く市民を対象とした調査を実施 調査項目としては、買物、通院、通勤・通学等の日常生活での移動実態（目的地、頻度、移動手段など）や公共交通の利用実態（利用した公共交通、目的、乗り継ぎ実態、頻度など）を主眼に把握
中学校アンケート調査	市内の 中学校 4校	—	<ul style="list-style-type: none"> 現時点での高校生の利用状況等は運行実績等で把握できるが、将来的な進学・進級等により年度ごとに流動的であるため、次期高校生である中学生の進学実態等を把握するために、生徒の進学状況等を把握している中学校を対象にアンケート調査を実施
路線バス乗り込み調査	路線バス 3路線の 市内区間の 利用者	174票回収	<ul style="list-style-type: none"> 利用実績だけでは把握しきれない利用者個人の詳細な移動実態を把握するための調査（OD調査*）を行うとともに、利用目的や乗り継ぎ手段等の詳細な利用実態を把握することを目的とし、調査員が車両に乗込んで聞き取りを行う路線バス乗り込み調査を実施
主要拠点ヒアリング調査	平賀駅、 津軽尾上 駅、 碓ヶ関駅 利用者	196票回収	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道を利用した市内・市外の移動等の実態（乗車駅・降車駅や利用目的など）や駅までの移動手段、公共交通利用時の移動手段に関する困りごとを把握することを目的とし、各駅に調査員を配置し、主要拠点ヒアリング調査を実施
町内会長アンケート調査	市内の 町会長	51票回収	<ul style="list-style-type: none"> 市民アンケート等だけでは市民の定性的な意見や生の声等、把握しきれない部分も生じるため、地域住民全体の移動に関する困りごとなどを把握している町内会長に対し、町内会長アンケート調査を実施

*人や物、自動車などが移動する起点（origin）から終点（destination）までを一体として把握する交通量調査を指す

2-2 公共交通の運行実態の整理

- 市内を運行する公共交通について、下表のとおり実態整理を行った。
- 運行経路については、次ページに示す。

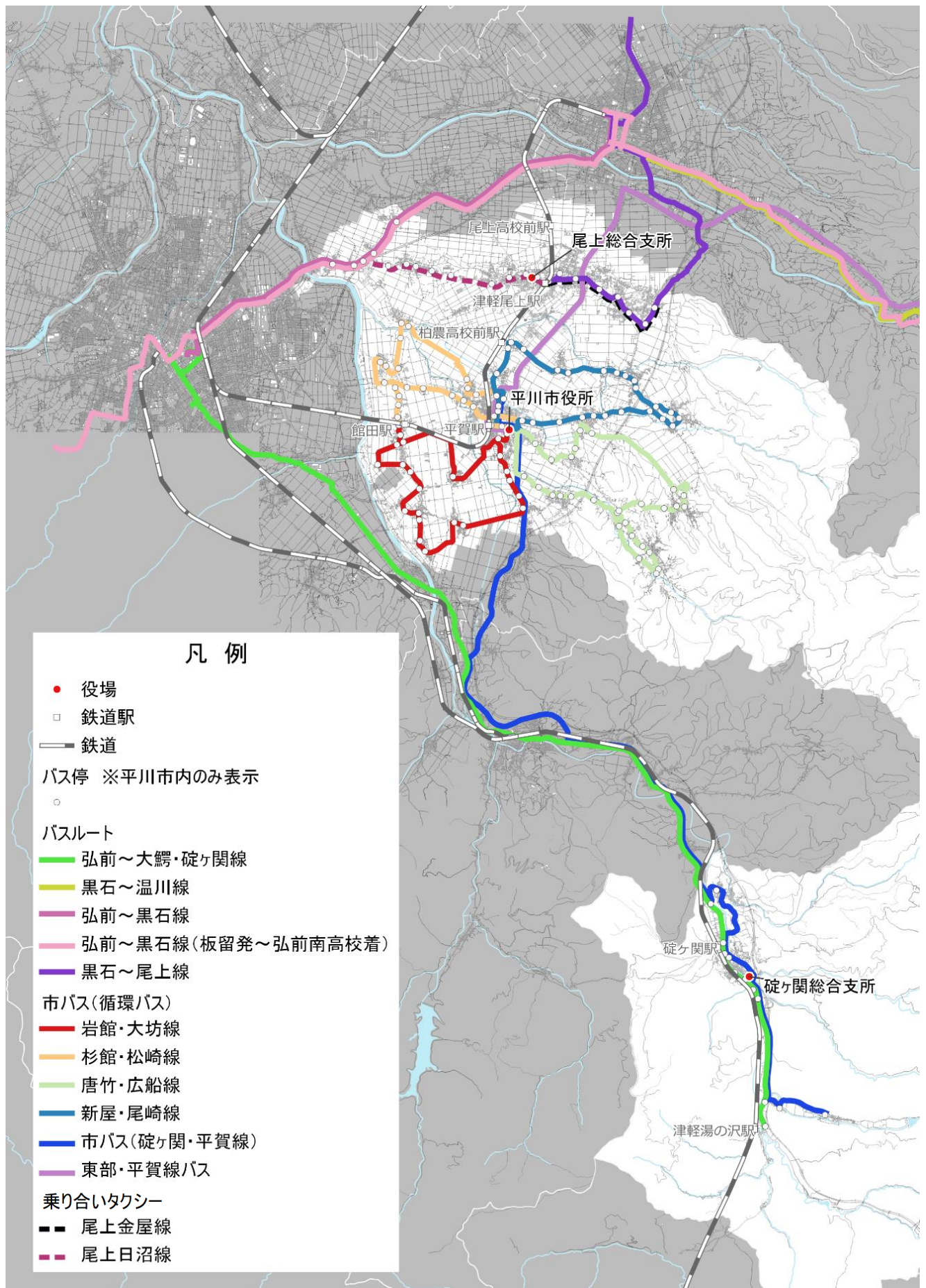
表 市内を運行する公共交通

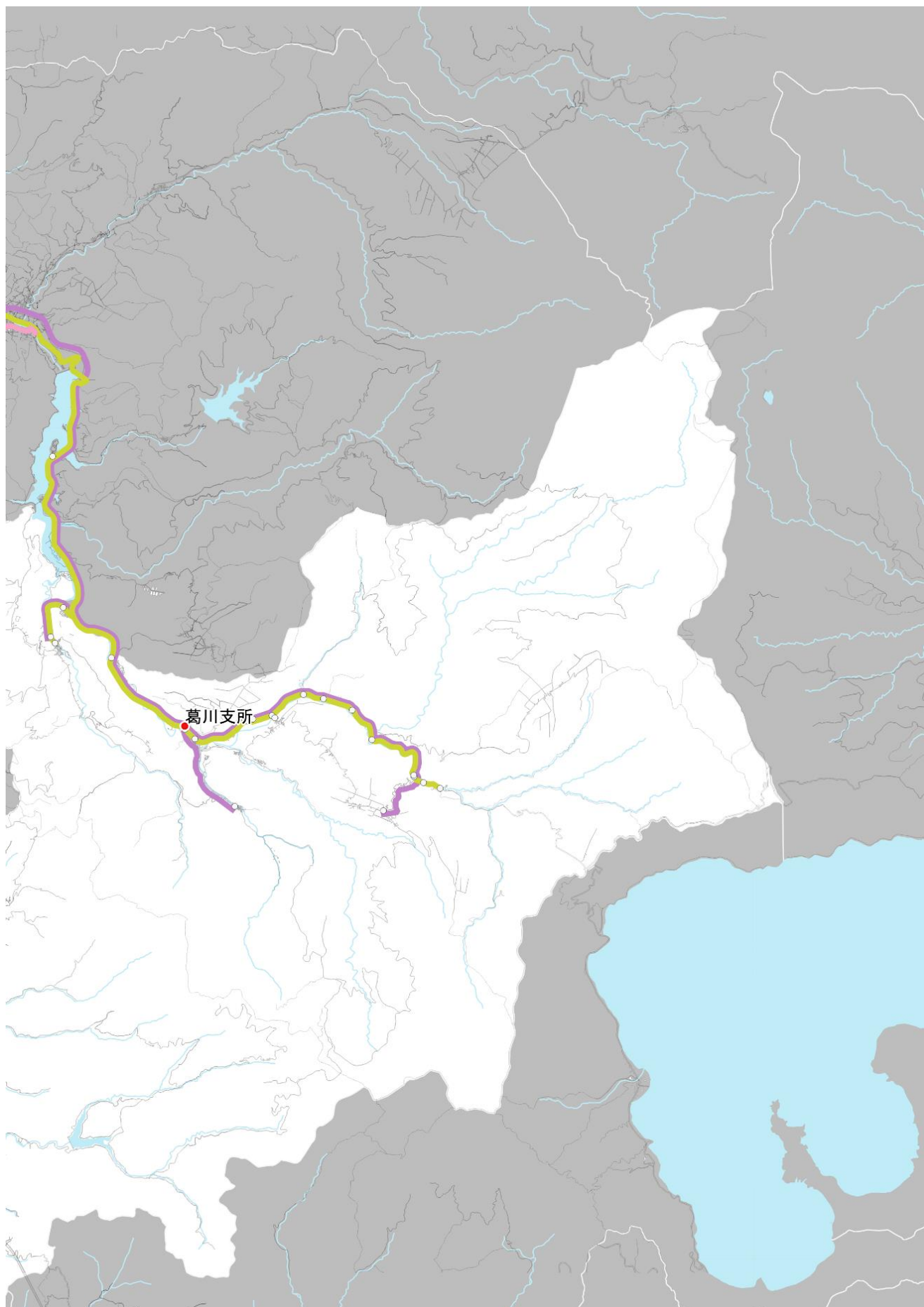
種別	運行路線名	主な区間	本数
鉄道	J R 奥羽本線	福島駅～碓ヶ関駅～青森駅	29 本/日
	弘南鉄道弘南線	弘前駅～平賀駅～黒石駅	46 本/日
路線バス	弘前～黒石線	弘前バスターミナル～日沼～黒石駅	12 本/日
	板留～南高校線	板留～日沼～南高校	1 本/日
	弘前～碓ヶ関線	弘前バスターミナル～碓ヶ関～岩淵公園前	8 本/日
	黒石～尾上線	黒石営業所～高賀野～津軽尾上駅前	7 本/日
	黒石～温川線	黒石駅前～虹の湖公園～ぬる川	2 本/日
市運営バス	平川市循環バス 唐竹・広船線	平賀駅～緑青園前～唐竹温泉前～中央広船～ひらかドーム前～平賀駅	6 本/日
	平川市循環バス 杉館・松崎線	平賀駅～文化センター前～杉館～松崎～館田駅～平賀駅	3 本/日
	平川市循環バス 岩館・大坊線	平賀駅～岩館～大坊小学校前～四ツ屋～館田温泉前～平賀駅	3 本/日
	平川市循環バス 新屋・尾崎線	平賀駅～マックスバリュ平賀店～柏木農業高校前～尾崎公民館前～平賀駅	6 本/日
	碓ヶ関・平賀線バス	マックスバリュ平賀店～碓ヶ関駅～久吉地区公民館前	5 本/日
	東部・平賀線バス	大木平集会所前～虹の湖公園～マックスバリュ平賀店～平川市役所前	4 本/日
	乗り合いタクシー 尾上金屋線	金屋十文字～南田中～金田小学校前～津軽尾上駅	6 本/日*
	乗り合いタクシー 尾上日沼線	津軽尾上駅～盛美園～猿賀小学校前～日沼西口	12 本/日*

* 乗り合いタクシーについては、予約があった場合のみ運行

■市内を運行する公共交通ネットワーク

第1章
第2章
第3章
第4章
第5章
第2章 公共交通における現状・問題点





2-3 その他市が実施する移動サービス実態の整理

○公共交通以外に市民の生活を支える移動サービスについても、下表のとおり整理した。

表 その他移動サービス

* 診療所送迎バスについては、予約があった場合のみ運行

種別	運行路線名	主な区間	本数
スクールバス	葛川地区スクールバス	利用者宅前(井戸沢)～金田小学校～平川市立尾上中学校	4本/日
	広船地区スクールバス	広船地区構造改善センター～平川市立平賀東小学校	3本/日
	小国地区スクールバス	小国コミュニティセンター～平川市立平賀東中学校 ～平川市立竹館小学校	4本/日
	碓ヶ関小スクールバス	船岡(旧明石商店)～久吉地区公民館～平川市立碓ヶ関小学校	4本/日
患者送迎バス	葛川診療所 送迎バス	以下のエリアをドアツードアで運行 ①葛川・小国エリア ②切明エリア ③平六・温川・井戸沢・大木平・一本木エリア * いずれも月水(午前)、金(午後)のみ運行	2本/日
	碓ヶ関診療所 送迎バス	【山の上・古懸方面】*火水金のみ運行 成田様宅前～碓ヶ関駅前～碓ヶ関診療所 【上町・久吉方面】*月火金のみ運行 湯ノ沢こ線橋前～久吉公民館前～碓ヶ関診療所 【大鰐方面】*月水のみ運行 大鰐温泉駅～長峰郵便局前～碓ヶ関診療所	2本/日

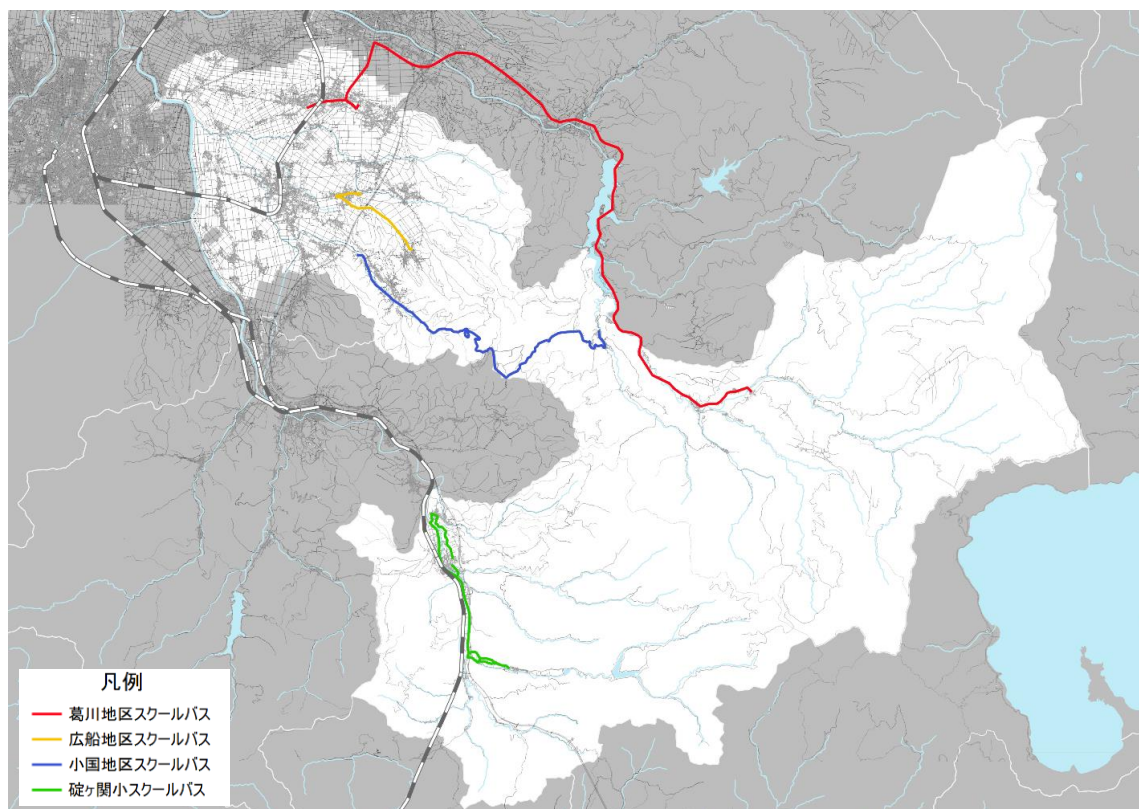


図 スクールバスの運行経路

2-4 市民の移動実態と問題点

■市民の主な移動手段は自家用車であり、市民の自家用車依存性が高い

○市民の買物や通院時の主な移動手段について、市民アンケートによる回答では、主に自家用車で移動をしていると回答している市民が多く、公共交通を利用している市民の割合はいずれも1~2%程度と自家用車を用いた移動割合と比較すると非常に低い結果となり、市民の自家用車依存性の高さを確認した。

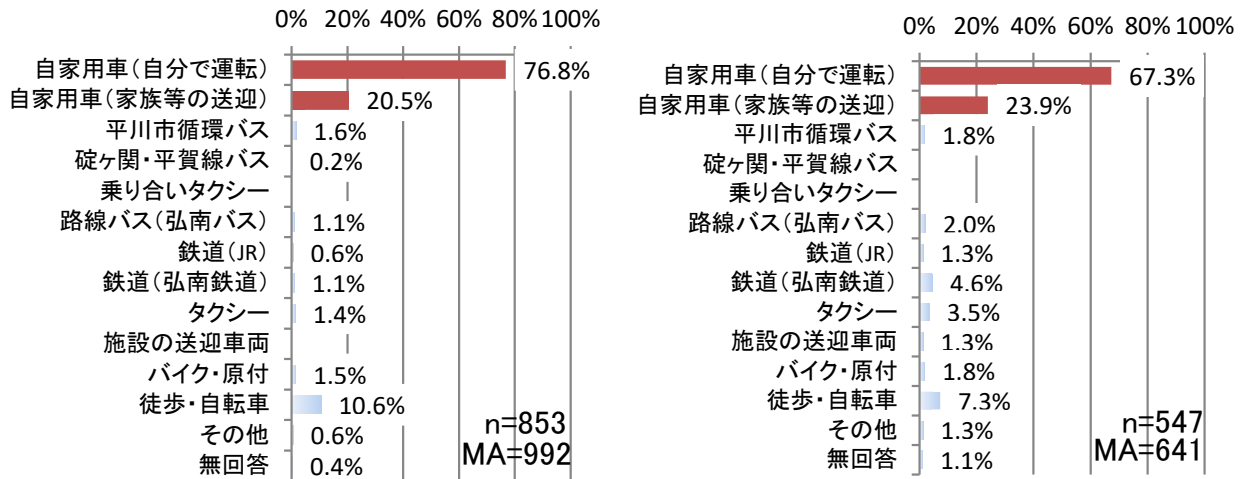


図 主な移動手段 (左：買物、右：通院)

(市民アンケート結果より)

■市民の移動先は市内に留まらず、弘前市や黒石市等、周辺市町村にも拡大

○自由な移動手段である自家用車を主に利用している市民は、市内に整備された商業および医療施設を利用しつつも、市外の大規模商業施設や高次医療施設等を利用するために、市外へ移動する実態も多く確認した。

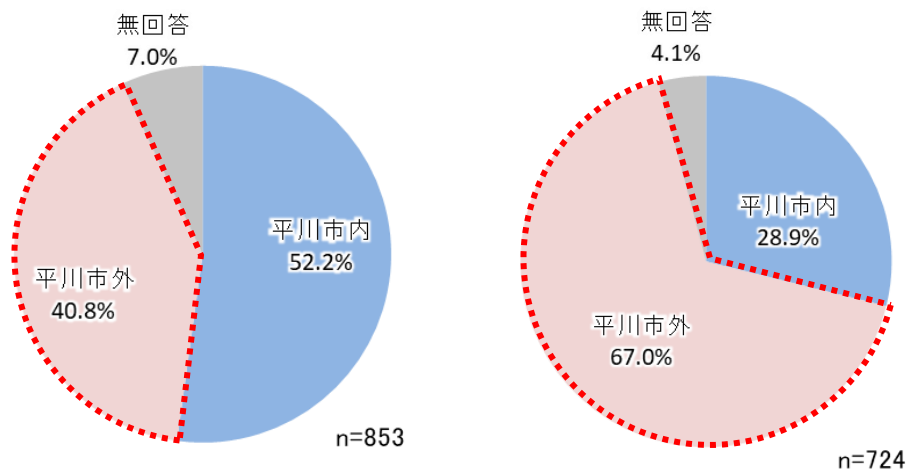


図 主な移動先 (左：買物、右：通院)

(市民アンケート結果より)

■市内高校生の多くは市外に通学し、6割が弘前市へ通学、親の送迎が負担になっている実態も存在

○本市の高校生の通学先として、8割が市外へ通学しており、市外への通学者のうち6割が弘前市の高校へ通学している実態を確認した。

○また、青森県立高等学校教育改革推進計画による高校の統廃合が行われても、概ね本市の学生の通学先に大きな影響がないことや、学校から離れた学生の通学のために保護者が駅やバス停、学校まで送迎していることが負担になっているという実態も中学校アンケート結果から確認した。

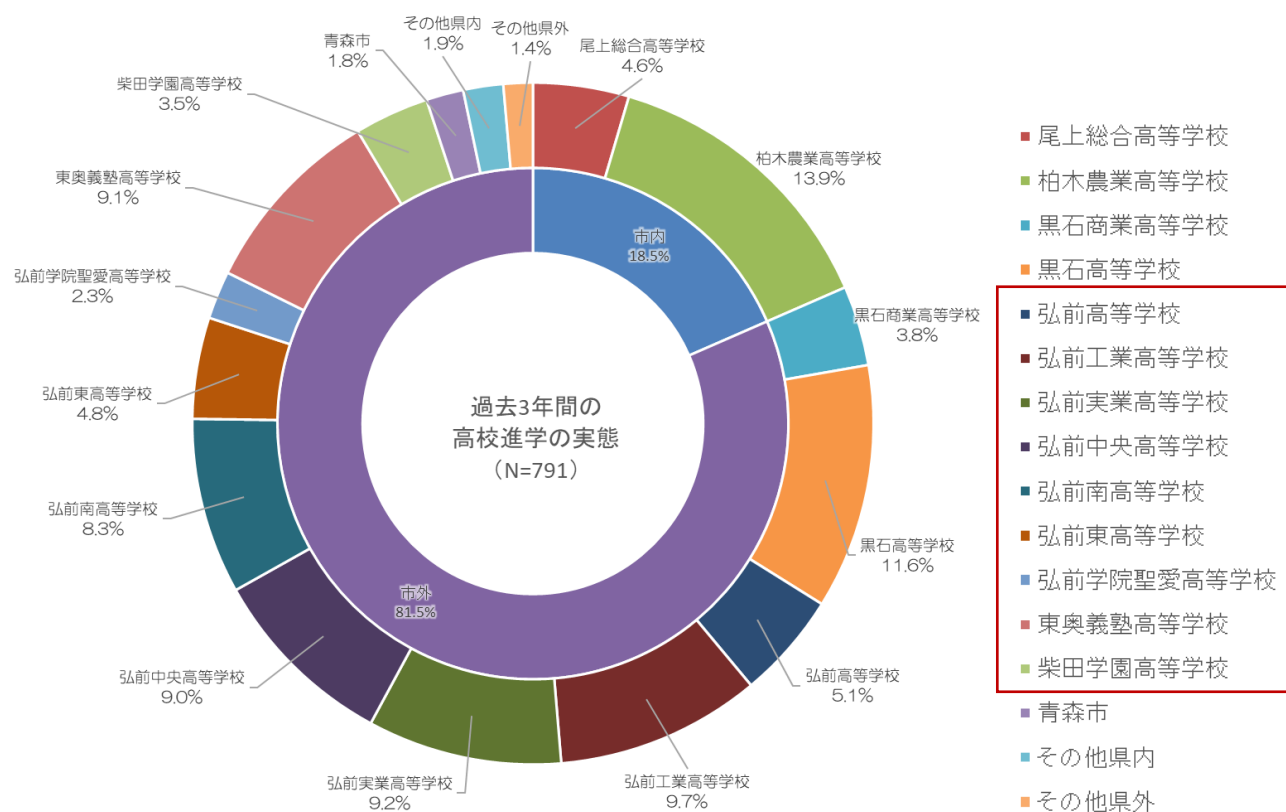


図 主な進学先

(中学校アンケート結果より)

■公共交通利用者の不満の多くが「運行時間が合わない」と「運賃が高い」

- 市民アンケート回答者のうち1割が過去30日以内に公共交通を利用している。
- 利用者の困りごととしては「運行時間が合わない」や「運賃が高い」等が上位に挙がった。

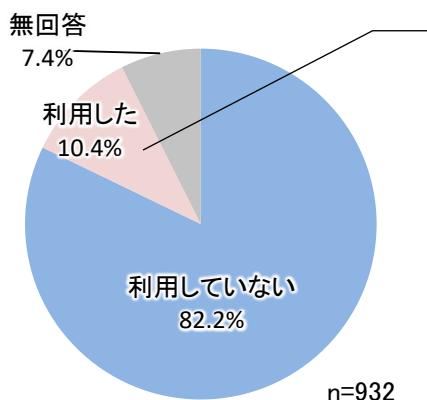


図 30日以内の公共交通の利用
(市民アンケート結果より)

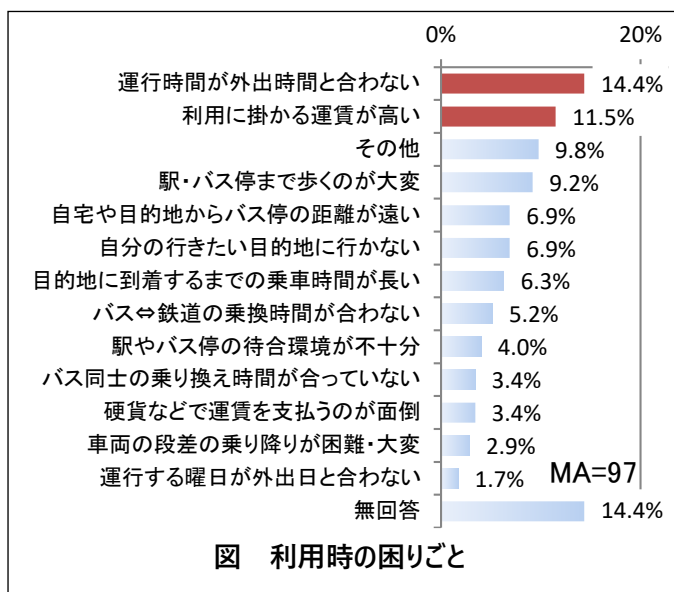


図 利用時の困りごと

■コロナ対策以外の公共交通を使いたくても使えない理由は「目的地に行かない」と「運賃が高い」

- 非公共交通利用者のうち、9割が「自家用車を使うから利用する必要がない」と答えている中で、一部の市民は「コロナに関する理由」から利用を控えている実態もあるが、「目的地に行かない」や「運賃が高い」等運行サービスによる問題から利用できない実態も確認した。

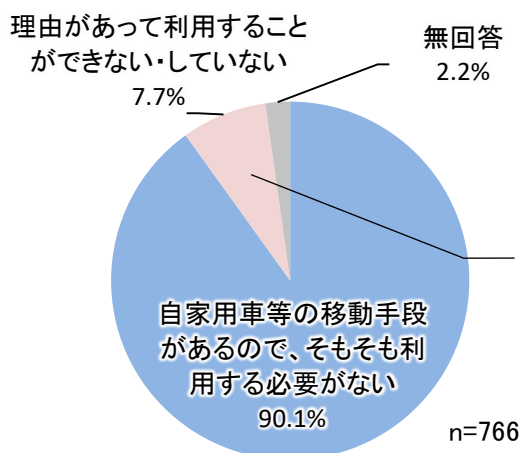


図 30日以内の公共交通の利用
(市民アンケート結果より)

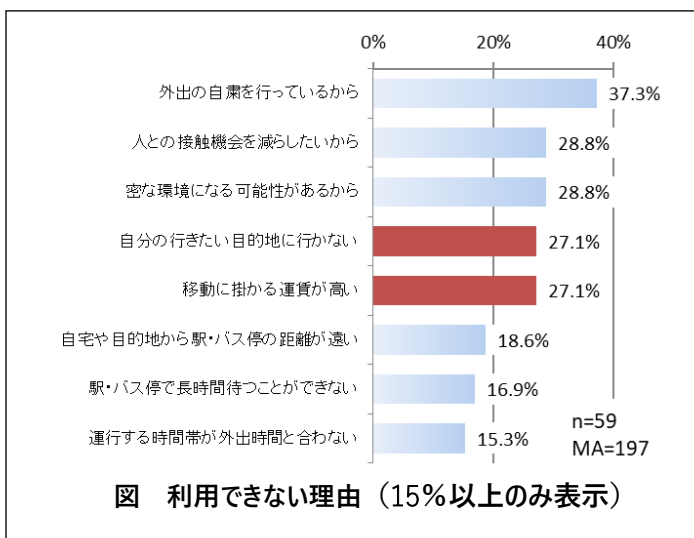
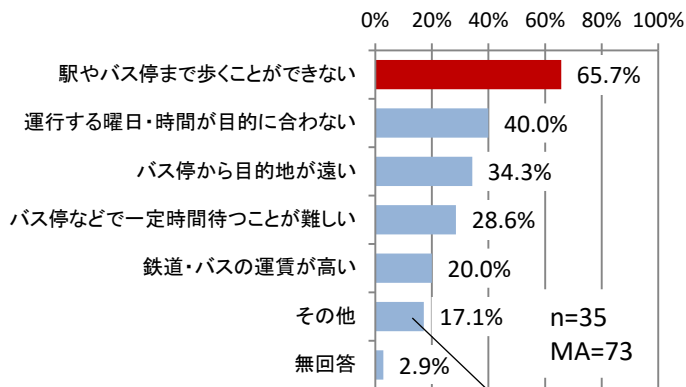


図 利用できない理由 (15%以上のみ表示)

■高齢者の公共交通を利用できない理由の多くは「駅やバス停まで歩くことができない」

○高齢者の生活実態に詳しい民生委員にアンケート調査を行った結果、公共交通を利用できない理由として、運賃に関する理由が少ないものの「駅やバス停まで歩くことができない」といった理由を確認した。



■その他回答

- 本数が少ない。
- 乗ってから距離が長すぎる。
- 駅のホームの階段の利用が困難。
- 通院等で乗り合いタクシーの時間帯等のこと。
- 介護がつかないと社協その他の介護施設の利用ができない。ギリギリの支援の人が大変困っていると聞く。
- 担当地区の高齢者ひとり暮らし老人が弘前の病院に通院するにあたり、体が不自由のため弘南鉄道での往復が厳しく、知り合いの自家用車で送迎してもらっている。

図 利用できない理由

(民生委員アンケート結果より)

■運行してほしい目的地は「イオンタウン平賀」等のスーパーや「駅」「市役所」「病院」など

○経由していれば公共交通を利用するかもしれない場所についてアンケート調査を実施した結果、「イオンタウン平賀」等のスーパーや「駅」「市役所」「病院」等の主要な施設が要望として多く挙がっていることを確認した。

表 地域別の利用につながる目的地 (左: 15-24歳、右: 50歳以上)

	平賀	尾上	東部	碓ヶ関		平賀	尾上	東部	碓ヶ関
イオンタウン平賀	23.5%	34.6%	0.0%	25.0%	市役所	32.3%	25.8%	25.0%	18.8%
駅	35.3%	7.7%	100.0%	8.3%	スーパー	22.2%	16.4%	20.8%	15.2%
スーパー	11.8%	11.5%	0.0%	8.3%	病院	11.1%	13.3%	25.0%	10.7%
市役所	11.8%	7.7%	0.0%	16.7%	駅	21.2%	11.7%	8.3%	1.8%
弘前市	5.9%	11.5%	0.0%	16.7%	イオンタウン平賀	5.1%	6.3%	0.0%	15.2%
全域	11.8%	3.8%	0.0%	8.3%	弘前市	2.0%	3.9%	0.0%	10.7%
平川市文化センター	0.0%	0.0%	0.0%	16.7%	黒石市	0.0%	2.3%	12.5%	0.9%
MA=	28	31	1	16	MA=	99	128	24	112

(平川市バス交通に関するアンケート調査結果より)

2-5 公共交通の利用実態と問題点

2-5-1 鉄道（弘南鉄道弘南線）

■鉄道利用者の主な利用目的は「通学」であり、津軽尾上駅、平賀駅ともに全体の半数以上を占める

- 令和元年度の津軽尾上駅、平賀駅の利用者の利用目的は主に通学のために利用されており、次いで買物や通院等の一般利用が多い。
- 一方で、観光利用は全体のうちの数パーセントであり、鉄道の利用実態として、市民の日常的な生活に用いられていることを確認した。

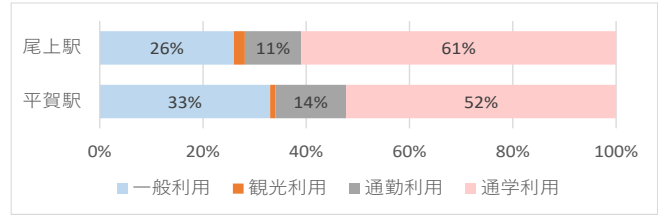


図 R 1 鉄道利用目的

(弘南鉄道提供データ)

参考 平賀駅-平均乗車417人/平均降車420人
(R1) 尾上駅-平均乗車193人/平均降車200人

■一般利用、通学利用に関わらず、全体の7~8割が弘前方面に向けて利用

- 鉄道利用者の利用目的別の移動方面に関しては、買物や通院等の一般利用や通学利用に関わらず、全体の7~8割が弘前方面に向けて利用している。
- 一方で黒石方面の利用については、利用目的に関わらず1~2割程度が利用している。
- また、買物や通院等の一般利用のみで1割程度の利用者が平川市から出ずに平賀駅⇄津軽尾上駅のように市内間の移動に利用している実態も確認した。

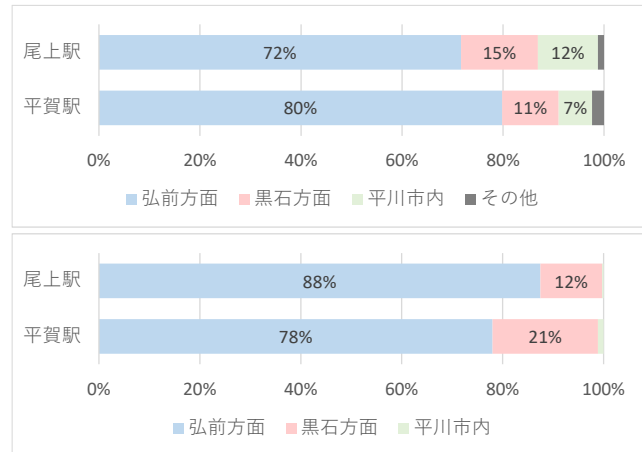


図 R 1 方面別利用状況 (上：定期外、下：通学)

(弘南鉄道提供データ)

2-5-2 路線バス

■平川⇄黒石間を結ぶ2路線の利用者が減る一方で、経費負担は増加

- 黒石～温川線、黒石～尾上線については、平川⇄黒石市間を運行する路線バスであり、尾上地域や東部地区の市民の黒石市への買物や通院を支える移動手段となっている。
- 現状では国・県補助（地域間幹線系統）の要件を満たしておらず、沿線自治体である本市と黒石市の協調補助により運行を維持しているが、利用者の減少等から事業性が悪化しており、両市への負担が大きい状況を確認した。

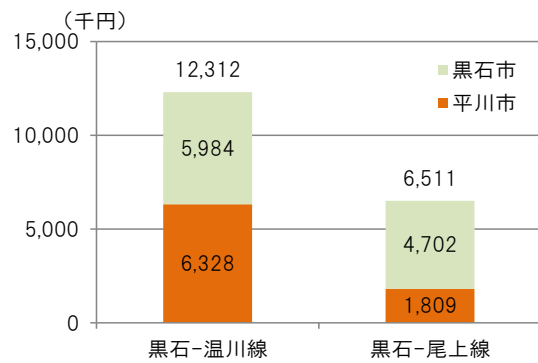


図 R 1 路線バスの財政負担額

2-5-3 平川市循環バス

■平賀地域を運行する4路線のうち3路線が「イオンタウン平賀」を経由していない

○前述のアンケート調査結果では運行してほしい目的地について「イオンタウン平賀」等のスーパーが挙げられていたが、現行の平賀地域を運行している平川市循環バス4路線は「イオンタウン平賀」に経由する路線が1路線のみとなっており、市民の要望に沿わない運行実態を確認した。

○なお、経由している新屋・尾崎線に駅で他路線から乗り継ぐことを想定した場合は、乗り継いで移動することができるが、路線ごとに利便性に差が生じていることに加え、HP上で公開されている時刻表には乗り継いで買物に行くことができるなどの案内がなく、市民が認知していない可能性も存在する。

路線名	バス停	時刻		間隔
岩館・大坊線	平賀駅前 着	-	9:50	1:00
杉館・松崎線	平賀駅前 着	8:50	-	0:10
唐竹・広船線	平賀駅前 着	8:30	-	0:30

↓ 乗換

新屋・尾崎線	平賀駅前 発	9:00	10:50	0:05
	マックスバリュ平賀店 着	9:05	10:55	
	マックスバリュ平賀店 発	10:55	11:55	0:40
	平賀駅前 着	11:35	12:35	

↓ 乗換

唐竹・広船線	平賀駅前 発	11:50	-	0:15
杉館・松崎線	平賀駅前 発	12:10	-	0:35
岩館・大坊線	平賀駅前 発	-	15:50	3:15

図 市循環バス間の乗り継ぎ時間

■鉄道との乗り継ぎ時間が合わない便も存在している

○市循環バスと鉄道を乗り継いで利用する場合、約30分以上待つ必要がある時間帯が存在し、乗り継ぎ利便性が低いと考えられ、駅での聞き取り調査においても公共交通間の乗り継ぎ利便性が低いといった指摘を受けている。

○一方で、乗り継ぎ時間が10分以下の便も存在しており、高齢者が安心してバス停から駅のホームまで移動することを想定すると、もう少し余裕を持たせることが望ましい接続も存在する。

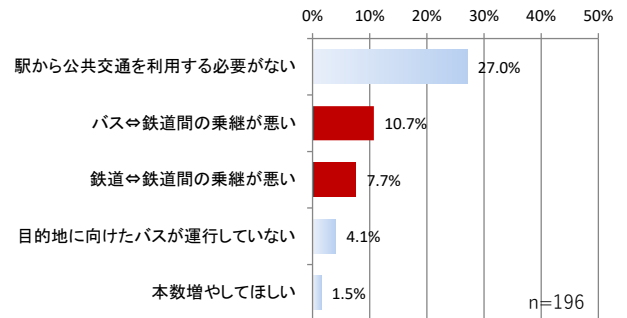


図 駅から他の公共交通を利用する際の困りごと (1%以上のみを表示)

(主要拠点ヒアリング調査結果より)

【唐竹・広船線】弘前方面の移動

行き				帰り			
平賀駅前 発	7:50	9:10	10:50	鉄道 着 (黒石ゆき)	11:07	13:07	16:07
平賀駅前 着	8:30	9:50	11:30	乗り継ぎ時間↓	0:43	0:43	0:13
乗り継ぎ時間↓	0:08	0:08	0:28	平賀駅前 発	11:50	13:50	16:20
鉄道 発 (弘前ゆき)	8:38	9:58	11:58	平賀駅前 着	12:30	14:30	17:00

図 市循環バスと鉄道の乗り継ぎ時間

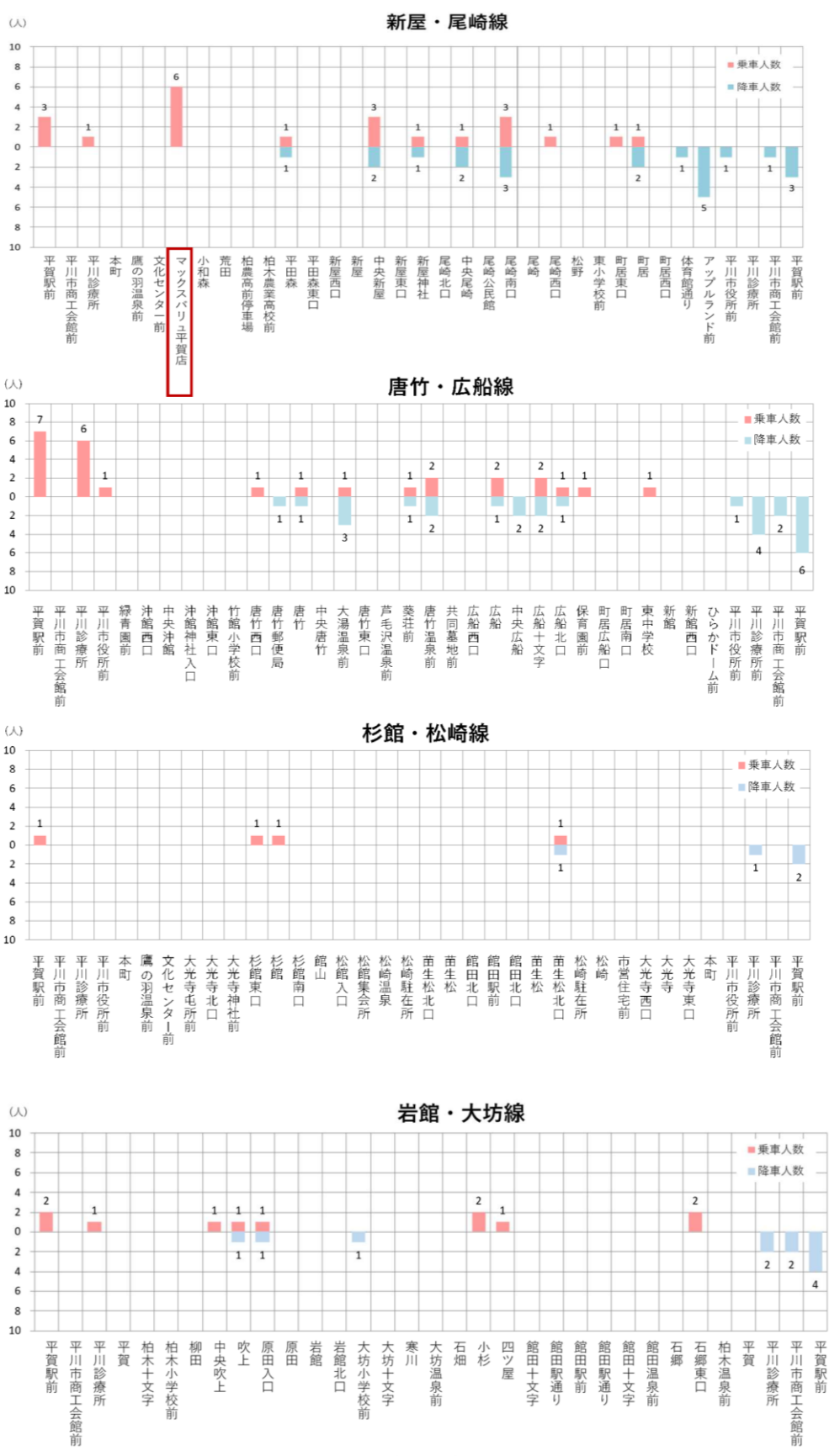


図 平川市循環バス バス停別利用状況

■運行方向が一方のみのため、目的地に行けない、乗降場所によっては乗車時間が長い利用者も存在

- 市循環バスは一定の方向で運行していることから、1回の運行で2回経由しないバス停については、利用者が乗車する前に経由していた場合は、利用することができない。
- また、右図に示すようなバス停「本町」とバス停「平川診療所」はそれほど離れた距離ではないが、前述のとおり一定の方向で運行していることから、利用者にとっては一旦目的地とは異なる方向に運行をしており、乗車時間も長大化する。



図 新屋・尾崎線の運行経路

2-5-4 乗り合いタクシー尾上日沼線

■利用者が少なく、運行範囲もニーズに合致していない

- コロナ対策による利用自粛の可能性も考えられるが、冬季間以外は利用が非常に少ない。
- 本路線は路線バス廃止に伴う代替交通として運行を開始し、元々利用が少なかった区間を継続運行している。日沼での弘前黒石線への乗り継ぎや津軽尾上駅を主な利用目的として運行しているが、前出の市民ニーズを満たす施設に直接経由していないことも利用が少ない原因と考えられる。

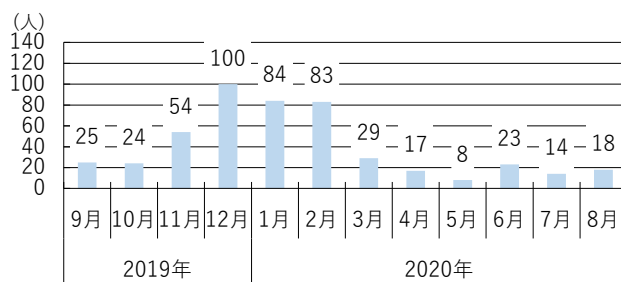


図 平日の月別利用者数

2-5-5 乗り合いタクシー尾上金屋線

■利用が殆どなく、運行範囲もニーズに合致していない

- 路線利用者が殆どいない。
- 本路線は路線バス廃止に伴う代替交通として運行を開始し、平日路線バスが運行する区間を運行。弘前～黒石線への乗り継ぎや、金屋周辺住民の津軽尾上駅への移動を目的として運行しているが、前述の市民ニーズを満たす施設に直接経由していないことも利用が少ない原因と考えられる。

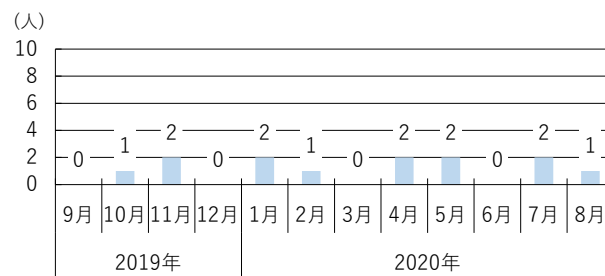


図 土日計の月別利用者数

2-5-6 碓ヶ関・平賀線

■12時以降の便について、殆ど利用が確認できない

○本路線は往復 2.5 便で運行しているが、主に始発となる碓ヶ関地域を 9 時に出る便と、平賀地域を 12 時に出る便しか利用されておらず、午後の便に関しては利用者が 1 人/日以下となっており、利用者が存在しない日も運行している実態を確認した。

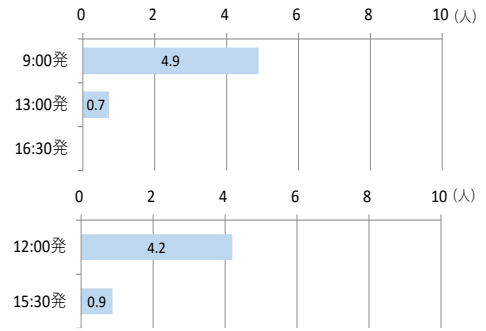


図 平日の便別平均利用者数
(上: 久吉発、下: 平賀発)

■マックスバリュ平賀店等の接続が市民ニーズと合致していない

○現在、最も利用されている便でマックスバリュ平賀店に買物に行った場合、滞在時間が 2 時間程度存在するが、市民の日々の買物に想定される時間よりも長く、ニーズと合致していない可能性が存在する。

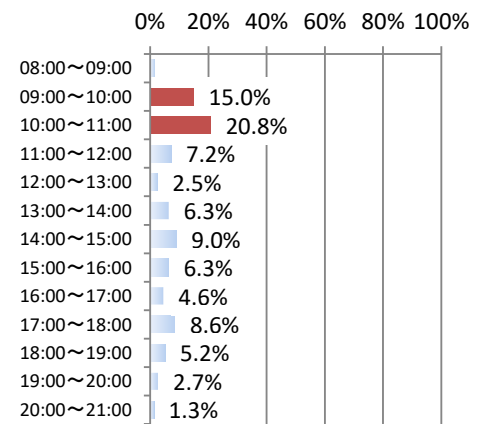


図 日々の買物時間

(市民アンケート結果より)

○また、実際の買物移動時間については、9 時~11 時までの間に済ませることが多いと市民アンケートから把握している。

○現在の運行では 12 時にマックスバリュ平賀店を出発し、碓ヶ関地域に戻るまでに 30~50 分要することから市民の移動ニーズと運行時間にズレが生じている。

■地域間移動だけでなく、地域内移動にも活用

○本路線の主な利用はマックスバリュ平賀店や市役所への移動となっているが、ホームマックニコット碓ヶ関店での乗降も確認できることから、碓ヶ関⇄平賀地域間の地域間移動だけでなく、碓ヶ関地域の内⇄内の移動にも用いられていることを確認した。

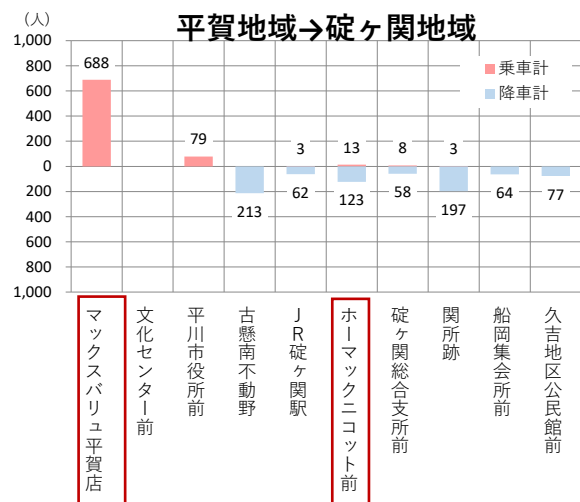
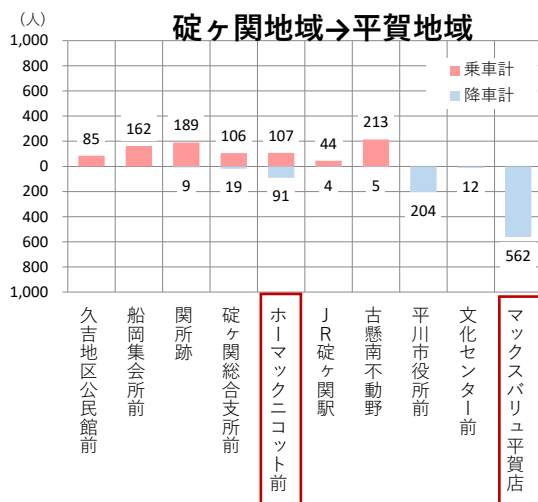


図 バス停別利用者数 (R1_9月~R2_8月全利用計)

2-5-7 東部・平賀線

■各施設での滞在時間が長大化しており市民ニーズが合致していない

○本路線は週に3回、往復2便で運行しているが、マックスバリュ平賀店等の各施設に着いてから帰宅便が来るまでの滞在時間が2～3時間程度存在しており、前述の碓ヶ関・平賀線の運行実態と同様に、市民の移動実態と異なる運行をしている。

■利用が殆ど見られない便が存在

○利用者の多くが1便目と2便目の利用に集中しており、13時以降の利用は1人/日を下回るなど、全く利用者が存在しない状態で運行している実態を確認した。

■虹の湖公園での乗降が殆ど見られないことから、板留・虹の湖線への乗り継ぎも行われていない可能性も存在

○本路線は2020年10月より運行を開始した東部地区～平賀地域間を運行する路線であるが、虹の湖公園から板留・虹の湖線に乗り継ぐことで黒石方面への移動が可能となっている。

○しかし、バス停別の利用者平均において、虹の湖公園での乗降が殆ど確認できないことから、板留・虹の湖線への乗り継ぎ利用も行われていない。

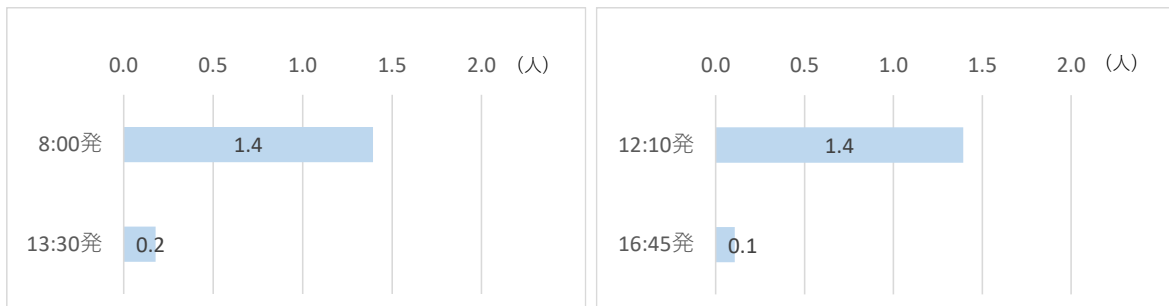


図 便別平均利用者数 (左：大木平発、右：市役所発)

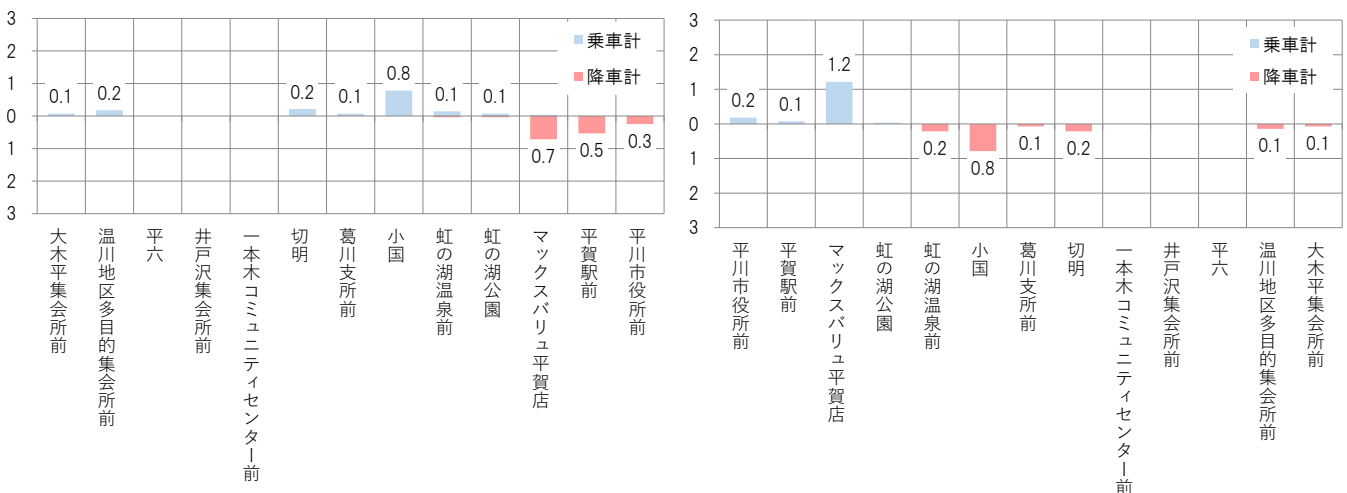
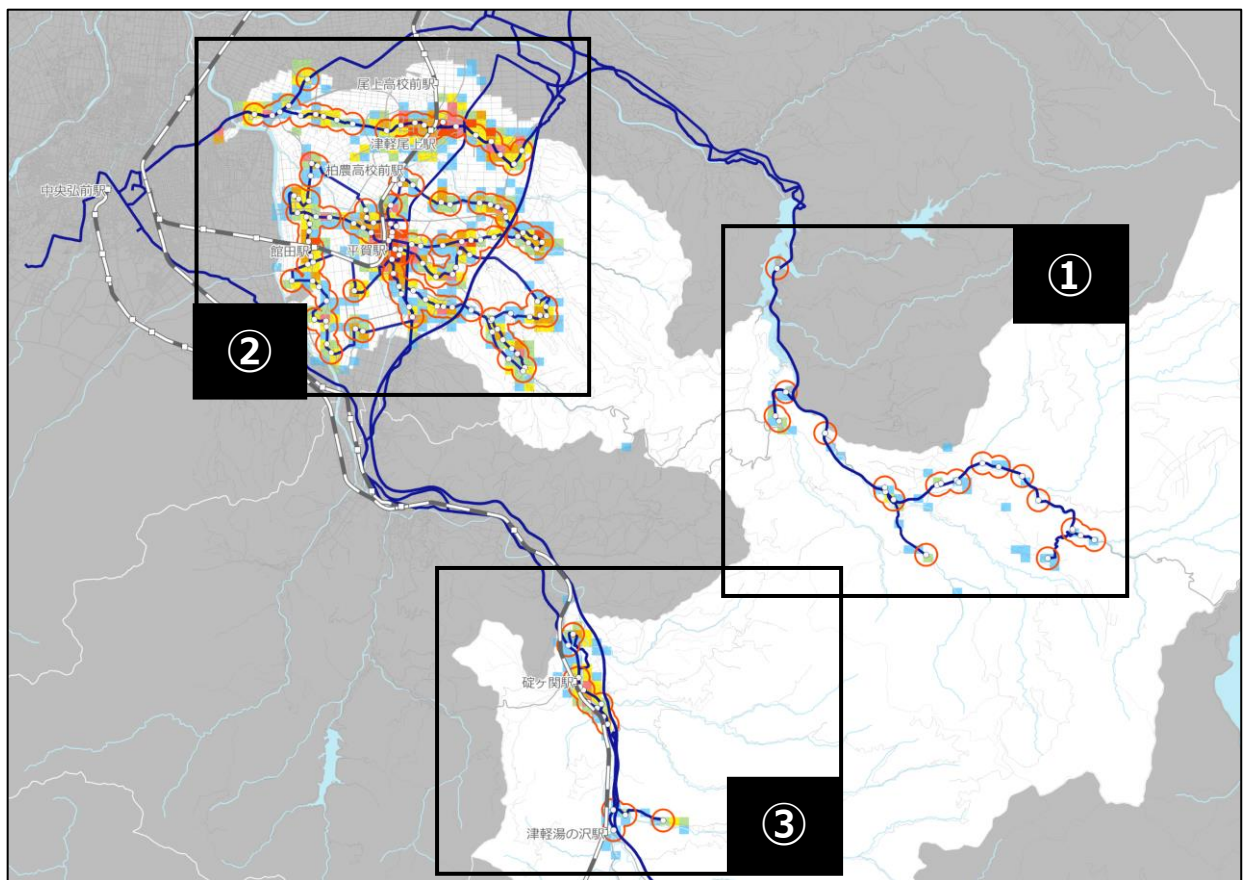


図 バス停別平均利用者数 (左：大木平発、右：市役所発)

2-6 公共交通空白地域（サービス不便地域）について

■尾上地域に広い範囲で公共交通空白地域が存在

- 平川市の人口メッシュデータとバス停を中心に 300m のバッファを持たせた図面の作成を行った結果、バス停のバッファから滲み出た人口メッシュが多く存在する。
- これらはバス停が遠いため公共交通によるサービスを受けることが不便な地域であり、一般的には公共交通空白地域に該当する。
- 主に人口が 25 人以下のメッシュが分散しているが、尾上地域において広い範囲かつ 150 人以上が居住する 65 歳以上の高齢者が多く居住する空白地域も存在する。



凡例	
	バス停300mバッファ
○	バス停
□	駅
—	鉄道
—	公共交通
平川市メッシュH27 (250m)	
■ (light blue)	1 - 25人
■ (light green)	25 - 50人
■ (yellow)	50 - 100人
■ (orange)	100 - 150人
■ (red)	150 - 200人
■ (dark red)	200人以上

図 公共交通空白地域（全域）

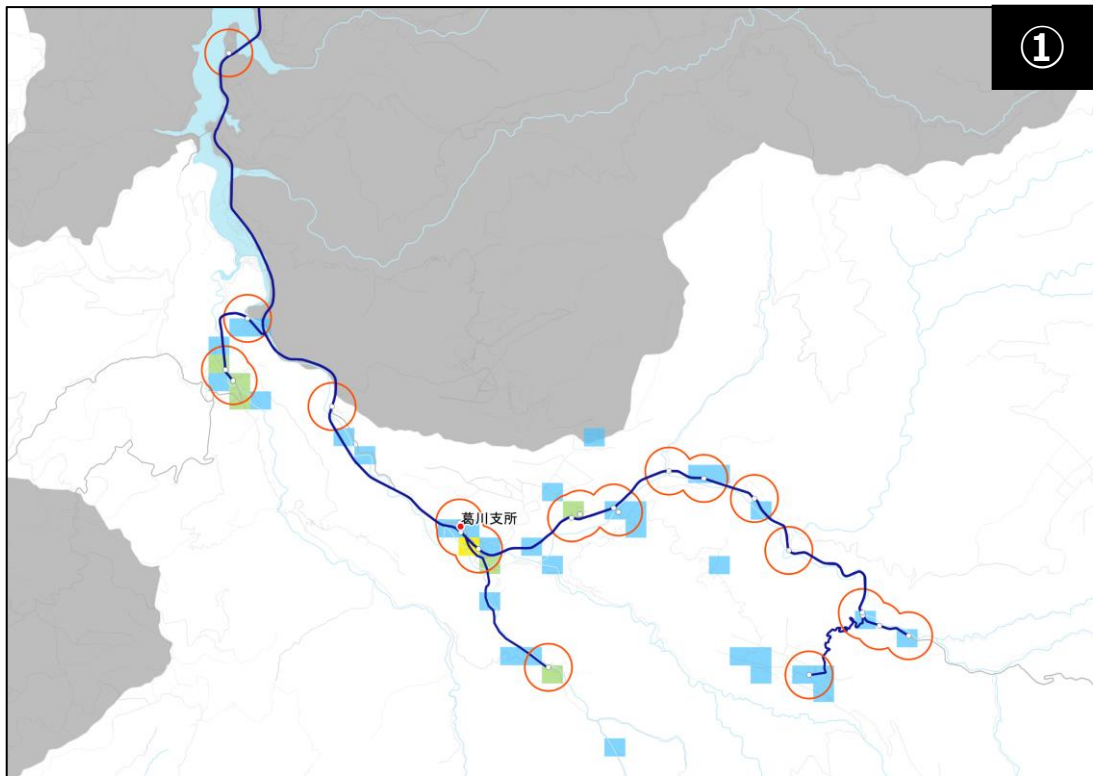


図 公共交通空白地域①

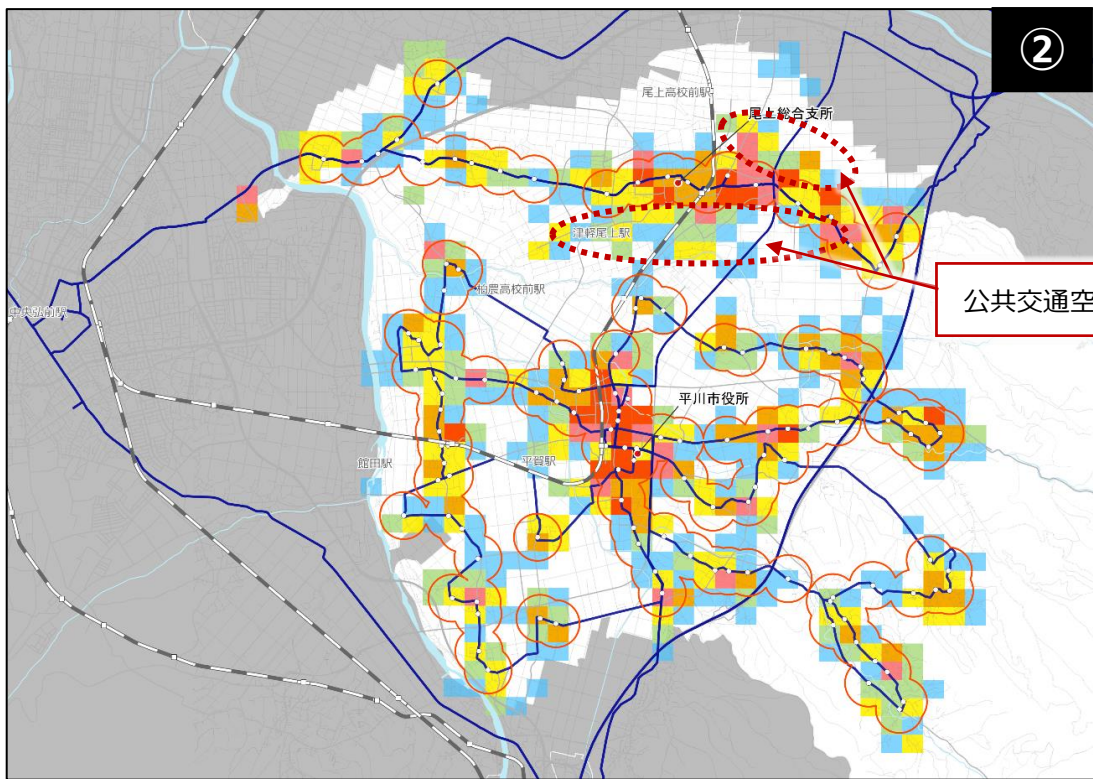


図 公共交通空白地域②

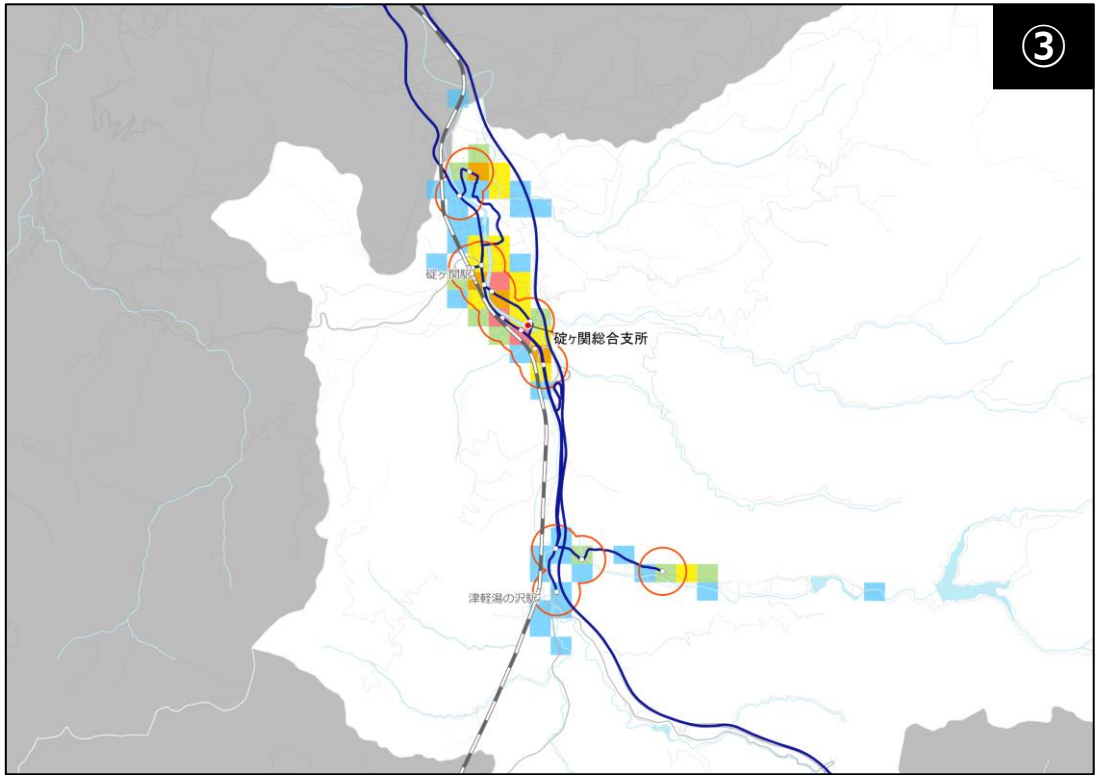


図 公共交通空白地域③

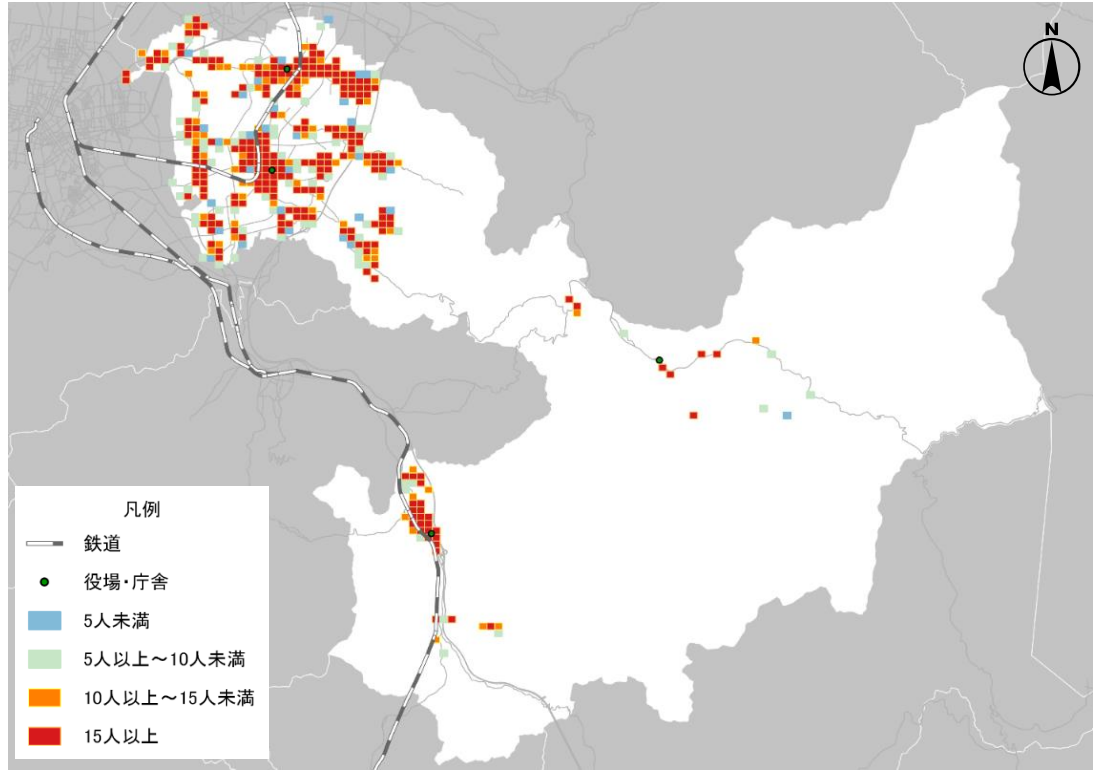


図 65歳以上の人口分布

2-7 平川市の公共交通に関する課題

○前項までで整理した地域の実態や公共交通が抱える問題点の解消に向けて、平川市が公共交通において解決すべき課題を本ページと次ページに示す。

課題①

■今後変化する公共交通ニーズに対応するため、適切な交通資源の総動員が必要

- 市民の自動車への依存度が高い状態の中、人口減少と少子高齢化により、公共交通利用者の絶対数が減少する一方で、自家用車の運転が困難になり、自由な移動手段を持たない高齢者の増加が予想される。
- また、全国的にバス・タクシーの運転手不足が年々深刻化しており、本市においても市内移動サービスをはじめとする公共交通の運行経費が増加傾向にあり、サービスレベルの確保にも影響を及ぼしかねない。
- 今後は利用者ニーズに合わせた適切な公共交通の維持に加え、公共交通が充分に行き届かない地区がある場合には、交通資源の確保のため特定移動サービス（患者送迎バス・スクールバス）の活用や各地域での自助共助の支援も想定するなど、本市における交通資源の「総動員」による対応が必要となる。

課題②

■路線バスや鉄道など自治体間を結ぶ広域ネットワークの確保・維持が今後も必要

- 本市は合併により形成された経緯があり、1つの市でありながら大きく4つの地域に分かれているため、中心市街地である平賀地域へのアクセス手段が各地域から整備され「イオンタウン平賀」や「市役所」などへの移動に用いられている一方で、各地域から弘前市や黒石市など、市外に向けた移動実態も存在する。
- なお、市内には高次の医療施設や大規模商業施設が立地しておらず、今後も周辺自治体と都市機能の連携を図る必要がある。
- しかしながら、現状の広域移動を支える弘南バスの路線バスや弘南鉄道の弘南線は年々利用者の減少や市内路線との乗り継ぎ時間が合わないことなどが問題となっており、これらの問題解消に向けて本市の広域ネットワークを県の網形成計画等とも整合性を取りながら適切に見直すことで確保・維持する必要がある。

課題③

■利用者のニーズに適した地域内・地域間移動手段の確保・維持が必要

- 市の形成上、各地域の移動利便性を高めるために、地域ごとの利用目的に応じて路線を運行し、市内全域を網羅的に運行することで、地域間の移動手段を確保している一方、一部の路線においては運行本数が少ない長大路線のため、利用の少ない便・区間や広域移動手段との乗り継ぎ利便性の低さも散見される。
- 加えて、予約を受けて運行する乗り合いタクシーも1台当たりの利用者数が少なく、乗り合いの体を成しておらず利用者1人当たりの運行経費が高い路線も存在する。
- 市民意向からは、利用したい目的地や時間との乖離、広域路線との乗り継ぎ利便性の低さに関する指摘が存在しており、利用者のニーズに適した地域内・地域間移動手段の確保・維持が必要となる。

課題④

■公共交通空白地域（サービス不便地域）の解消が必要

- 本市を運行する公共交通網でカバーできていない、公共交通を利用することが不便な交通空白地域が各地域に散見される。
- なお、東部地区や碓ヶ関地域の山間部に見られる「分散する交通空白地」については、長期的に解決すべき地域とし、尾上地域の集落外縁部に見られる「まとまりのある交通空白地」については、優先して解消すべき地域として移動手段の検討などの対策が必要となる。

課題⑤

■平賀地域が中心市街地としての役割を果たすための交通利便性の確保が必要

- 本市の上位関連計画には、中心市街地である平賀地域に位置する施設の市民による活用を促進することが示されており、公共交通においても利便性を向上することで、都市計画マスタープランの実現に貢献することが必要となる。
- 現状、本市の公共交通は各地域の特性に合わせて運行しているが、乗車時間の長大化や地域によって経由する施設が異なるなど、一部のサービス水準にばらつきも確認されている。
- 限りある交通資源の中で中心市街地を効率的に運行するために、市民ニーズを十分に考慮した交通利便性の確保が必要となる。

課題①

■公共交通利用促進に向けて住民への意識醸成・啓発が必要

- 将来的な公共交通の利用促進のため「運賃が高い」「時間が合わない」など、公共交通に対する負のイメージを払拭することが重要となる。
- また、利用しやすい環境づくりとともに「利用時の不安などの心理的バリアの解消」や「自分たちで公共交通を維持していく」といった公共交通の意識醸成・啓発が必要となる。

課題②

■利用に対する抵抗感の解消が必要

- 市民から公共交通利用時の「運賃が高い」といった意見が多いことを把握した。
- 現状、市運営のバスにおいては一律 200 円という比較的安い運賃で利用することができる状況ではあるが、市外への移動など、他の公共交通への乗り継ぎで支払い回数を重ねることで「運賃が高い」と感じる可能性が存在する。
- そのため、新たな支払方法の検討などによる、支払いに対する抵抗感の解消が必要となる。

課題③

■免許を自主返納する高齢者が公共交通へ転換しやすい環境づくりが必要

- 高齢者が自動車運転免許証を返納しても安心して利用できる交通環境づくりに向けて、交通機関におけるユニバーサルデザインの普及など、高齢者などの移動困難者が利用しやすい交通環境の整備が必要となる。

第3章 公共交通に関する基本的な方針と目標

3. 公共交通に関する基本的な方針と目標

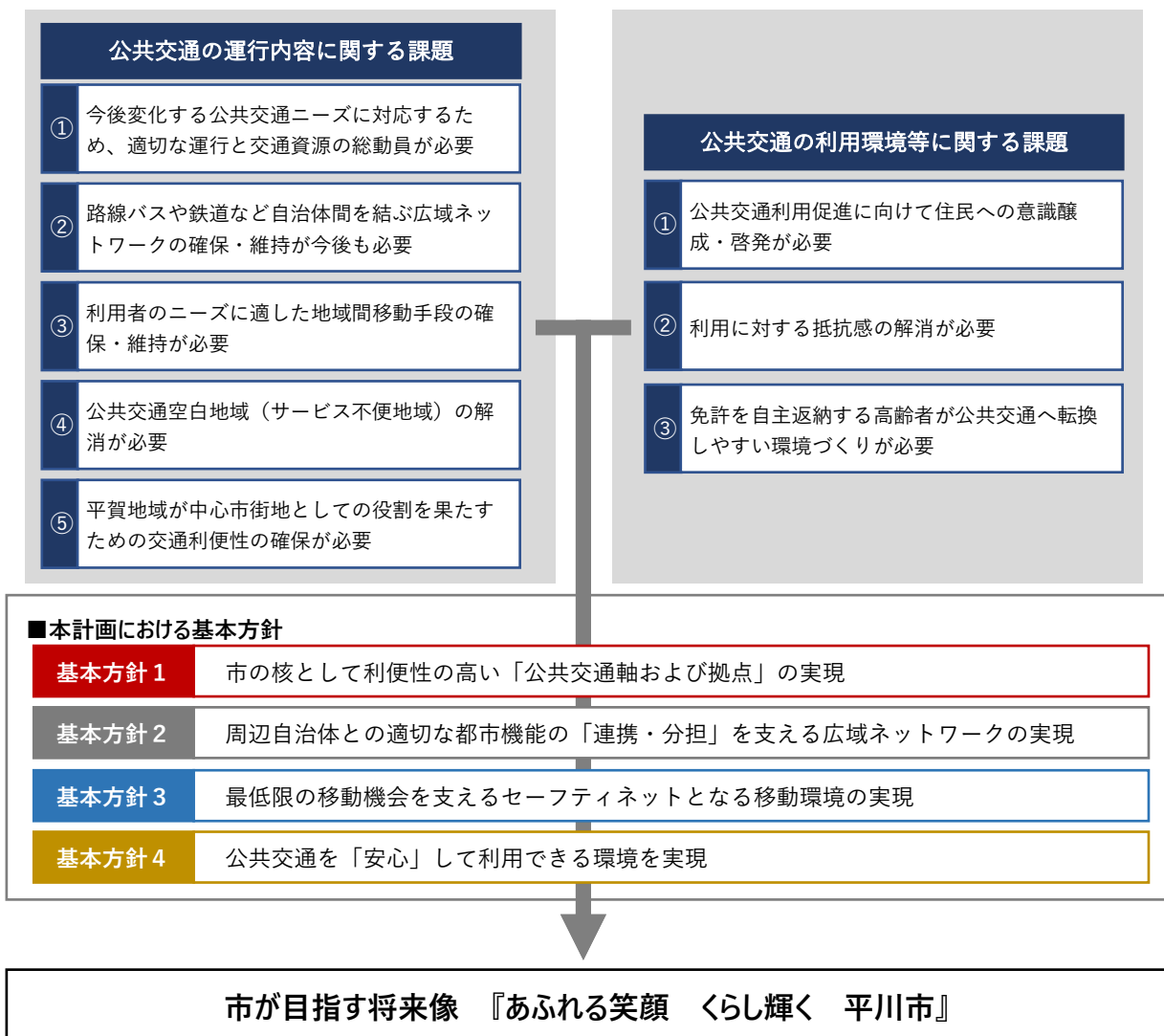
3-1 公共交通のあるべき姿（基本方針）

3-1-1 平川市が目指す将来像

- 本計画は計画の目的にも示したとおり「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン（ビジョン+事業体系を記載するもの）」としての役割を果たすことが求められている。
- 本市が目指す将来像については、長期的な視点に立ち、本市が目指す理想のまちである将来像や、まちづくりの方向を示す基本目標、その実現に必要な施策の大綱を定めた「第2次平川市長期総合プラン」に基づくことが望ましい。
- このため、本計画において本市が目指す将来像については「第2次平川市長期総合プラン」で掲げられる『あふれる笑顔 暮らし輝く 平川市』の実現を目指すこととする。

3-1-2 基本的な方針

- これまで整理した問題点・課題及び上位関連計画等での地域旅客運送サービスの位置づけを踏まえながら、地域旅客運送サービスのあるべき姿を検討し、基本方針を次ページに整理する。



基本方針1

■市の核として利便性の高い「公共交通軸および拠点」の実現

- 本市が目指す将来像の実現は、公共交通分野だけで達成することは困難であり、都市、医療、福祉、観光など様々な分野との一体的な取り組みを推進することが求められる。
- そのため、本市における様々な都市機能が集まる平賀地域が中心市街地として輝くために、交通の利便性を高め、公共交通によって地域内・地域間の移動がしやすい軸を構築するとともに、骨格のつなぎ目となる拠点機能を強化し、乗り継ぎや待合環境などの利便性・快適性を備えた「公共交通軸および拠点」を実現する。

基本方針2

■周辺自治体との適切な都市機能の「連携・分担」を支える広域ネットワークの実現

- 本市の市民の移動は市内各地の拠点間の移動に留まらず、市町村を跨いだ広域的な移動が確認されている。
- 現状、全ての市民の移動ニーズを市内の都市機能のみで補完することは現実的でないことから、周辺自治体と「連携・分担」しながら市民の生活を支えることが求められる。
- 各地域の拠点での移動サービスの組み合わせなども考慮しながら、公共交通の一体性を高め、持続性の高い広域ネットワークを実現する。

基本方針3

■最低限の移動機会を支えるセーフティネットとなる移動環境の実現

- 市民の地域内・地域間・市町村間の移動利便性の確保にあたり、新たに多大なコストを投入することは財政的な観点から現実的ではないものと考えられるため、現状の限られた交通資源・コストの活用及び再配分を念頭に置くこととする。
- なお、交通資源の再配分により、十分なサービスが行き届かないエリアが生じる場合には、公共交通以外の交通資源の活用も想定するなど、本市における交通資源を「総動員」とともに、一体的なネットワークの構築に向けて適材適所で適切に組み合わせることで最低限の移動機会を支えるセーフティネットとなる移動環境を実現する。

基本方針4

■公共交通を「安心」して利用できる環境を実現

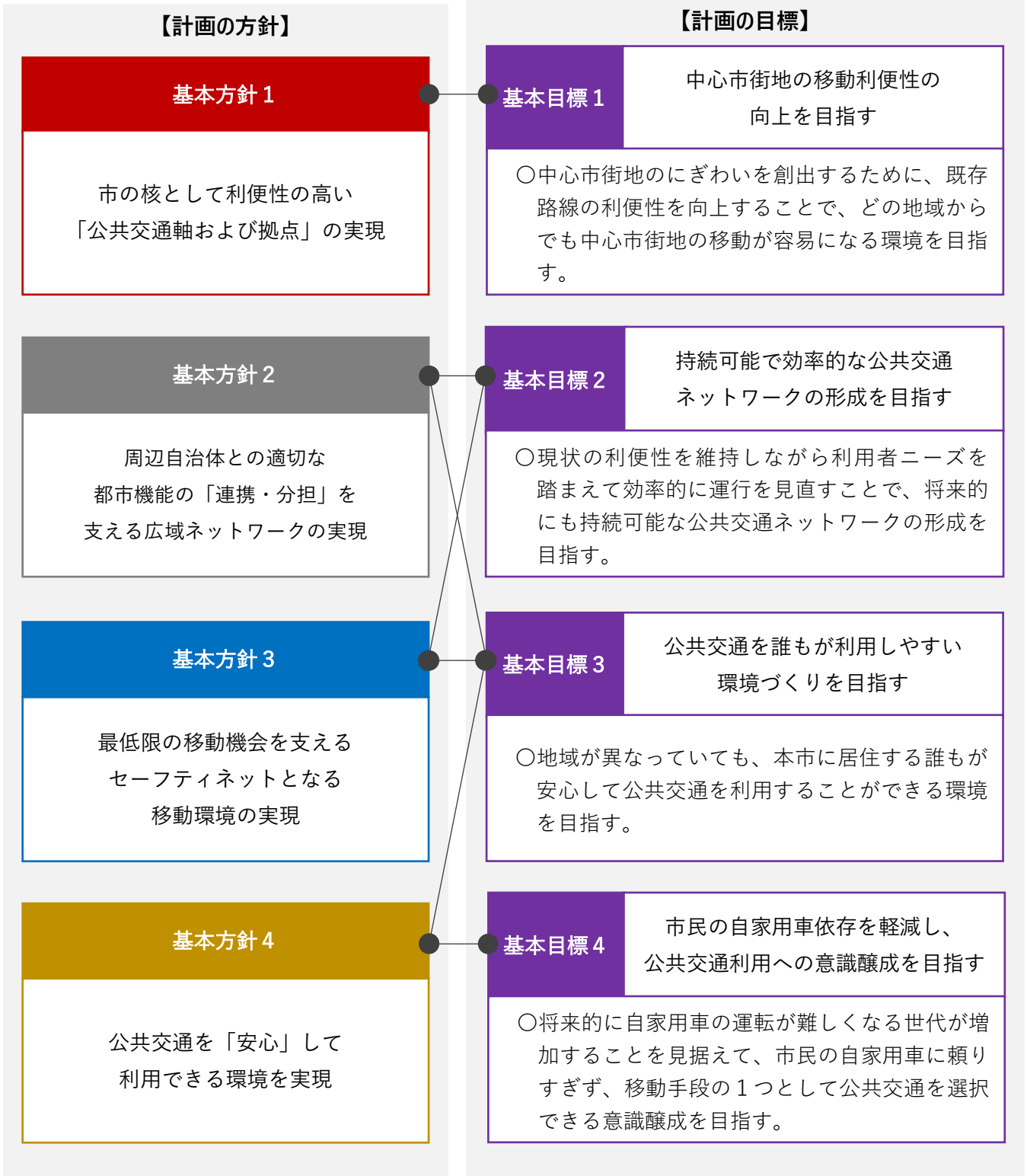
- 誰に対しても高い利便性の公共交通サービスの提供が望ましいが、各地域の移動需要の総量や範囲などに応じて適正な利便性の確保された移動サービスを提供する必要がある。
- 現状の公共交通利用者や現在は自家用車を利用している市民が、公共交通利用時に不安を感じさせない取り組みを行うことで、現状の利用者の維持と将来的に利用可能性のある市民の公共交通に対する抵抗感を軽減するための「安心」な利用環境を実現する。

3-2 計画の目標

3-2-1 計画の目標

○前項で定めた基本方針に対して、計画期間内に達成するために、4つの目標を設定する。

○なお、各目標に対しては、目標の達成度合いを適切に評価するために第5章で指標及び目標値を設定し、本計画による定量的な効果について把握する。



3-2-2 公共交通ネットワークの将来イメージ

○平川市の公共交通が目指すべき基本方針や目標を踏まえて、本市が目指すべき公共交通ネットワークの将来イメージを以下に示す。

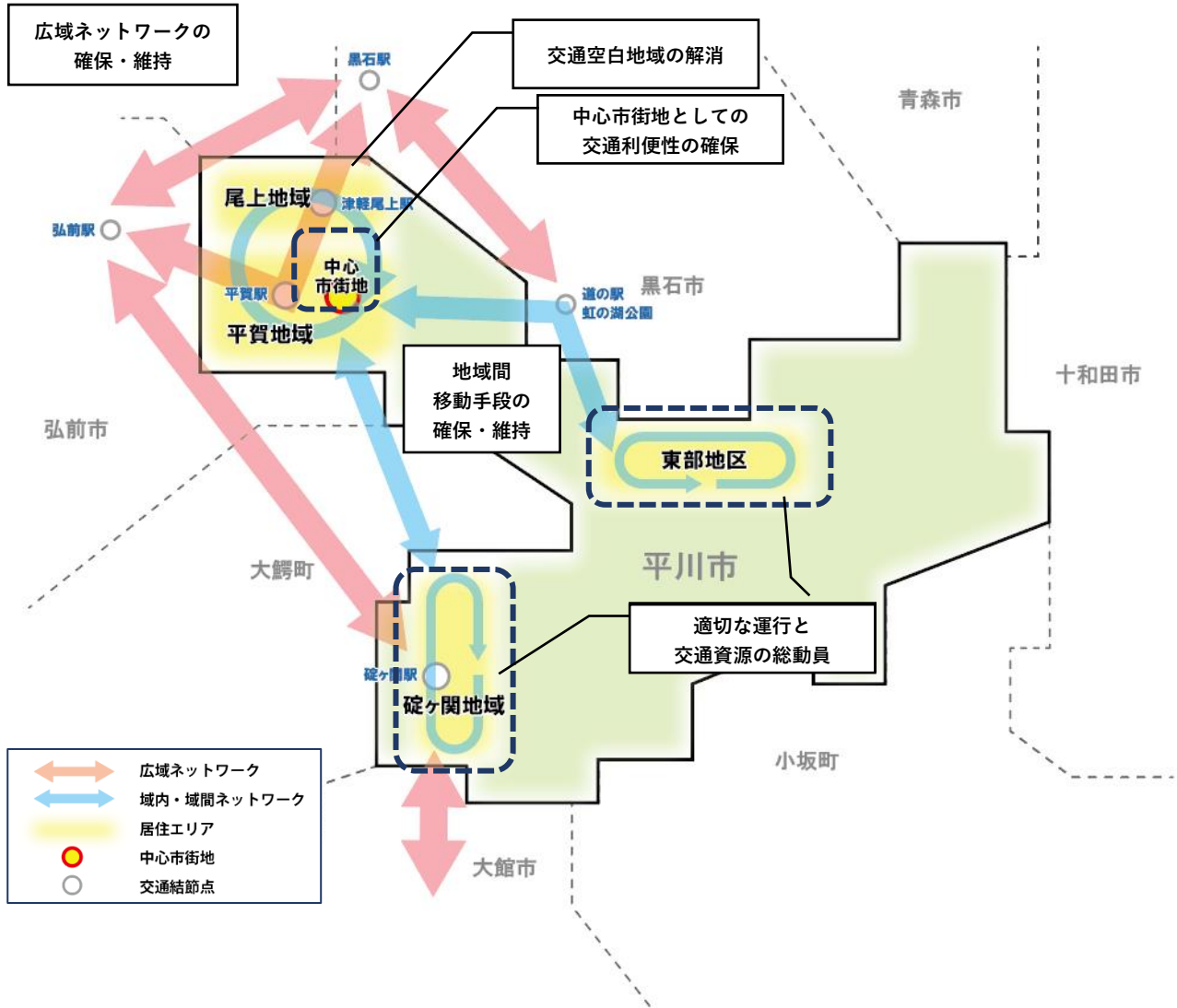


図 公共交通ネットワークの将来イメージ

3-2-3 目標の実現に向けた施策の方向性

○前項で定めた各基本目標を達成するために事業施策を行うが、具体的な事業施策の検討にあたっては以下に定める施策の方向性に基づき検討する。



図 目標の実現に向けた施策の方向性

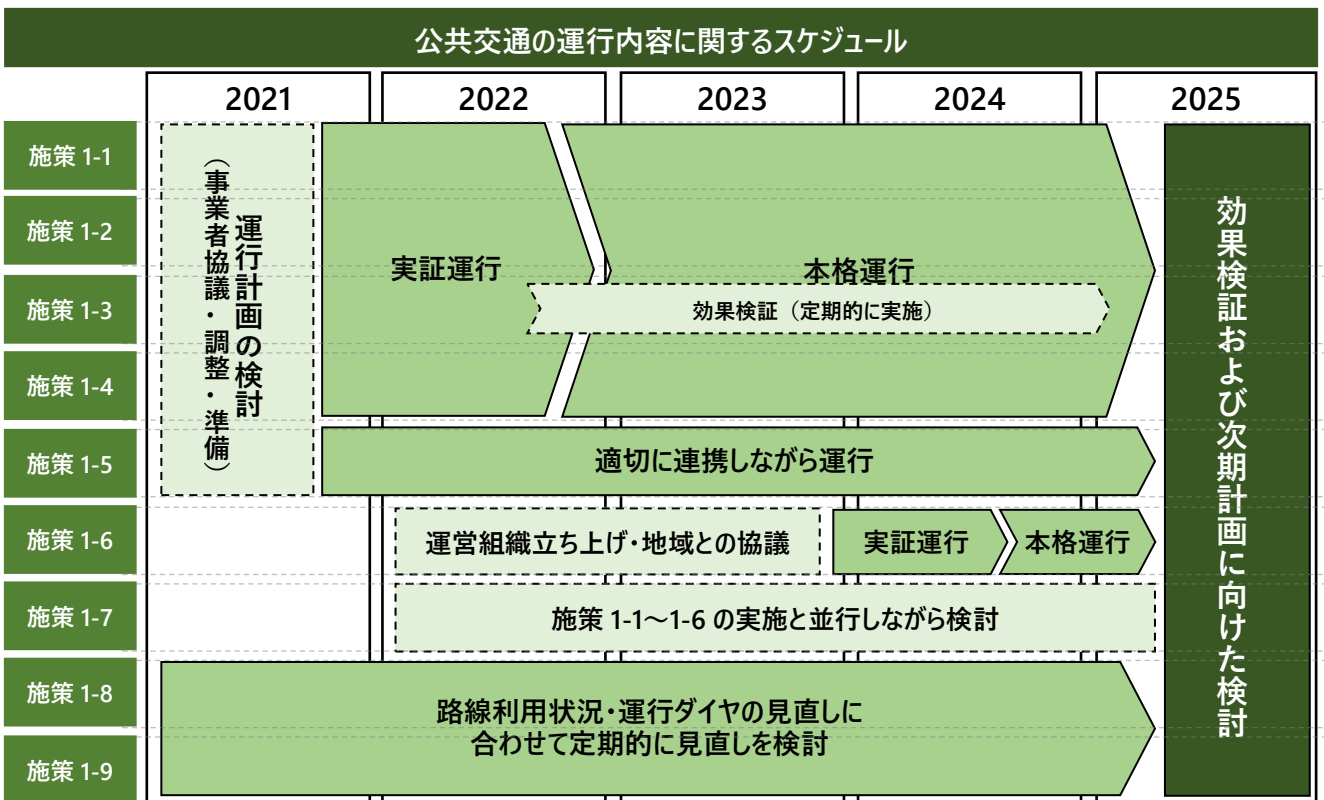
第4章 目標を達成するための施策・事業

4. 目標を達成するための施策・事業

4-1 施策体系とスケジュール

○前章で定めた公共交通の運行内容および利用環境に関する方向性に基づき、以下に示す施策・事業・スケジュールを検討する。詳細な施策・事業内容については4-2以降に示す。

公共交通の運行内容に関する施策	
方向性① ■地域内及び地域間の移動利便性を確保・維持	施策 1-1 ■新庁舎を拠点に駅や医療施設、商業施設などを結んだ中心市街地交通軸の形成
	施策 1-2 ■市運営バスの利用者のニーズに応える運行ダイヤ・経路の見直し
	施策 1-3 ■交通空白地の解消に向けた乗り合いタクシーのエリアデマンド化
方向性② ■病院や商業施設が運行する送迎バスなどを把握し、住民ニーズに合わせてコミュニティバスを再配分	施策 1-4 ■利用者の利便性向上に向けた乗降場所・方法の再検討
	施策 1-5 ■公共交通や病院、商業施設が運行する移動サービスとの役割分担の再検討
	施策 1-6 ■地域運営組織による公共交通の実施検討
方向性③ ■周辺自治体と接続する鉄道や路線バスなどの広域ネットワークを維持	施策 1-7 ■地域の状況に合わせた全ての市運営バスのデマンド化の導入検討
	施策 1-8 ■広域移動を支える鉄道や路線バスの適切な運行の維持検討
	施策 1-9 ■バス⇄バス、バス⇄鉄道間など公共交通間の接続性の改善



公共交通の利用環境に関する施策	
方向性① ■予約方法やダイヤなどに関する情報発信の強化	施策 2-1 ■分かりやすい公共交通案内ツールの作成
	施策 2-2 ■各種イベント開催時の公共交通利用の呼びかけ
方向性② ■利用を促進するイベント企画等の展開	施策 2-3 ■運転免許証の自主返納制度による特典の充実化
	施策 2-4 ■乗り方や予約方法を知らない・不安のある方への体験会の開催
方向性③ ■利用者にやさしい利用環境整備の推進	施策 2-5 ■ノーマイカーデーの推進
	施策 2-6 ■主要施設における待合環境を考慮したバス停の設置
	施策 2-7 ■子育て世代や高齢者、障がいを抱えた方などが利用しやすい車両の導入検討
	施策 2-8 ■誰もが利用しやすい予約・支払い方法の運用に向けたシステムの導入検討

公共交通の利用環境に関するスケジュール					
	2021	2022	2023	2024	2025
施策 2-1	運行ガイド作成・配布	見直しの状況に合わせて適宜 更新・配布			
施策 2-2	案内テンプレート作成・配布	見直しの状況に合わせて適宜 更新・配布			
施策 2-3	特典の見直し返納呼びかけ	運行ガイド等で周知を図りながら定期的に見直しを検討			
施策 2-4		小学校や老人会などを対象に幅広い世代を対象に定期的実施			
施策 2-5		広報誌等で呼びかけを図りながら定期的実施			
施策 2-6		利用状況や市民の声を考慮しながら適宜実施			
施策 2-7		車両交換の時期を鑑みながら適切に導入支援を実施			
施策 2-8	導入に向けた協議(運行事業者等)		導入準備	試験導入	本格導入
					効果検証および次期計画に向けた検討

4 - 2 公共交通の運行内容に関する施策

施策 1-1 ■新庁舎を拠点に駅や医療施設、商業施設などを結んだ中心市街地交通軸の形成

- ・中心市街地の活性化に向けて、新設の本庁舎を本市の交通拠点として位置づけ、周辺の重要な都市機能施設を結ぶことで市内全地域からの一定程度の移動利便性を確保

- 本市の上位関連計画においては、市民の中心市街地の活性化が求められている。
- 中心市街地の活性化に向けては、中心市街地への市民の移動利便性が向上することも重要な要素の1つであることから、自家用車だけでなく公共交通においても市民の移動利便性の確保に寄与する必要がある。
- 移動利便性の確保に向けては、新たに新設される本庁舎を公共交通における拠点に設定することで中心部と地域拠点および地域拠点間を結び、周辺市町村間を連絡するネットワーク拠点を形成する。
- さらには、本市の重要な都市機能を担う平賀地域内に位置する駅や医療施設、商業施設等の拠点施設を結ぶことで中心市街地に交通軸を形成し、施設間および他地域からのアクセスに対しても一定の移動利便性を確保する。



図 中心市街地交通軸イメージ

■施策に関する本市の現状

- ・令和4年（2022年）秋の開庁を目指し、新庁舎を建設中
- ・中心市街地である平賀地域に位置する施設（市役所や商業施設など）への移動ニーズが存在
- ・周辺地域からは市運営バスが運行しているが、路線によって中心市街地の運行内容が異なる

施策 1-2 ■市運営バスの利用者のニーズに応える運行ダイヤ・経路の見直し

・市内の公共交通は目的地や時間など市民ニーズに合っていない個所が散見されていることから、市民の移動ニーズに合わせて市が運営する公共交通の運行ダイヤ・経路の見直しを検討

- 市民の買物における移動ニーズとして「イオンタウン平賀」が多く確認されているが、本市が運営し、平賀地域を運行する平川市循環バス4路線のうち「イオンタウン平賀」に経由する路線は1路線のみとなっている。
- また、市内周辺地域から平賀地域へ運行する一部の市運営バスにおいては、施設での滞在時間の長大化や、利用が全くない便が運行している。
- このように、市運営バスにおいて、市民の移動目的や移動時間帯等、ニーズに合わない運行が行われている部分が確認されることから、市民の移動ニーズに合わせて市運営バスの運行ダイヤ・経路の見直しを検討する。

表 地域別の利用につながる目的地
(上：15～24歳、下：50歳以上)

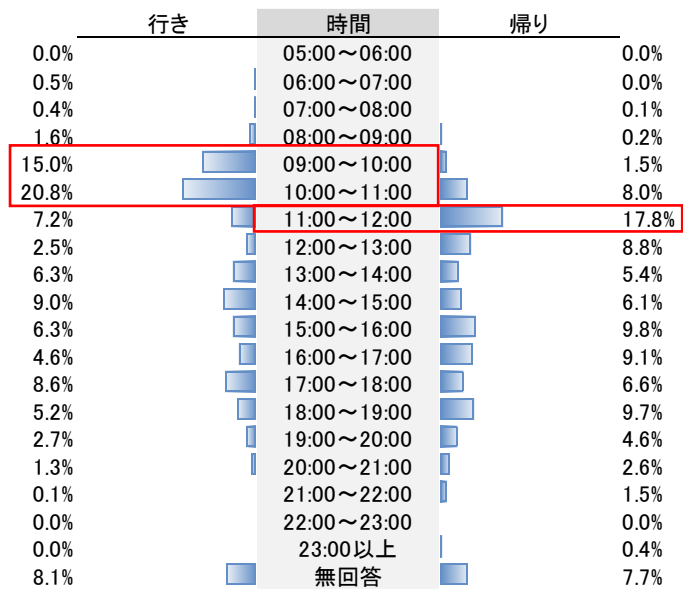


図 市民の買物外出時間帯

(市民アンケート結果より)

	平賀	尾上	東部	碓ヶ関
イオンタウン平賀	23.5%	34.6%	0.0%	25.0%
駅	35.3%	7.7%	100.0%	8.3%
スーパー	11.8%	11.5%	0.0%	8.3%
市役所	11.8%	7.7%	0.0%	16.7%
弘前市	5.9%	11.5%	0.0%	16.7%
全域	11.8%	3.8%	0.0%	8.3%
平川市文化センター	0.0%	0.0%	0.0%	16.7%
MA=	28	31	1	16

	平賀	尾上	東部	碓ヶ関
市役所	32.3%	25.8%	25.0%	18.8%
スーパー	22.2%	16.4%	20.8%	15.2%
病院	11.1%	13.3%	25.0%	10.7%
駅	21.2%	11.7%	8.3%	1.8%
イオンタウン平賀	5.1%	6.3%	0.0%	15.2%
弘前市	2.0%	3.9%	0.0%	10.7%
黒石市	0.0%	2.3%	12.5%	0.9%
MA=	166	213	35	185

(既往調査の再集計結果より)

■施策に関する本市の現状

- ・市民の買物ニーズは「イオンタウン平賀」が多く確認
- ・平川市循環バスは4路線中1路線のみ「イオンタウン平賀」へ経由
- ・乗り合いタクシーは中心市街地へ経由しない
- ・碓ヶ関・平賀線や東部・平賀線は利用が全くない時間帯での往復運行が存在

施策 1-3 ■交通空白地の解消に向けた乗り合いタクシーのエリアデマンド化

・市民が可能な限り等しく公共交通の利用ができる環境を整備するために、尾上地域に一定程度人口が存在する「まとまりのある交通空白地」に対して乗り合いタクシーのエリアデマンド化による運行を検討することで、交通空白地の解消を検討

- 本市の公共交通が解決すべき課題でも述べたとおり、市内を運行する公共交通網でカバーすることができていない公共交通空白地域（サービス不便地域）が散見されており、適切な対応が求められる。
- 市民が可能な限り等しく公共交通の利用ができる環境を整備するために、全ての交通空白地が解消されることが望ましいが、限られた交通資源での対応となることから東部地区や碓ヶ関地域の山間部に見られる「分散する交通空白地」については、長期的に解決すべき地域とし、尾上地域の集落外縁部に見られる「まとまりのある交通空白地」については、優先して解消すべき地域として検討する。
- 現在、尾上地域では予約制の乗り合いタクシー「尾上日沼線」と「尾上金屋線」が路線バスの廃止区間の代替運行をしているが、元々利用が少ない区間のまま定時定路線型の運行を継続しており、利用者数も少なく1人当たりの運行経費も大きい。
- このため、尾上地域の交通空白地の解消にあたっては、これまでの定時定路線型の運行から、尾上地域全域に乗降個所を設けて予約があった乗降場所を適切な運行経路で運行するエリアデマンド型の運行に切り替えることを検討する。

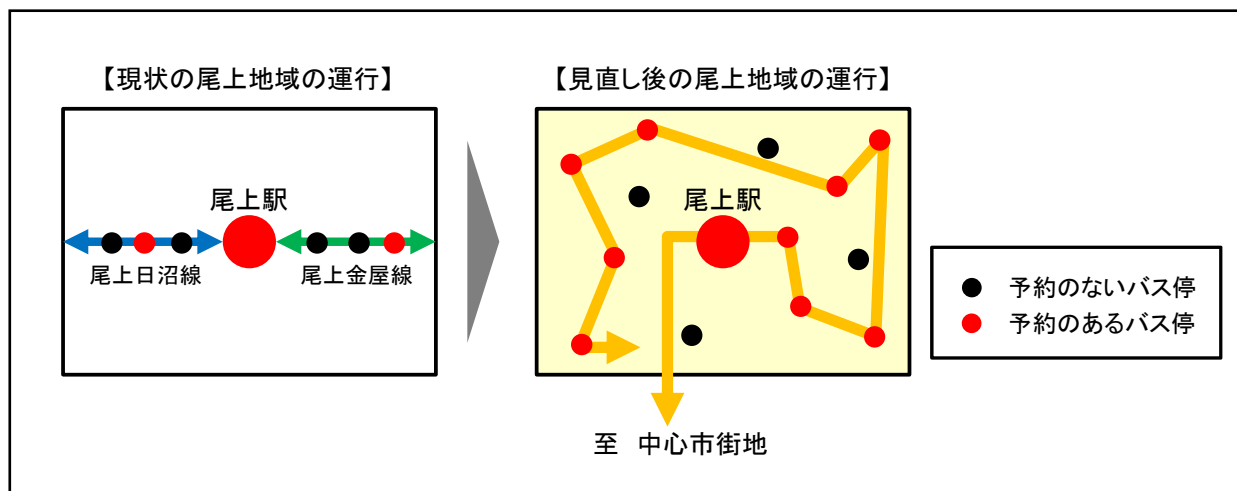


図 エリアデマンドイメージ

■施策に関する本市の現状

- ・市内を運行する公共交通網でカバーできていない公共交通空白地域が散見
- ・尾上地域で予約制の乗り合いタクシー「尾上日沼線」と「尾上金屋線」が運行
- ・利用者数も少なく1人当たりの運行経費も大きい

施策 1-4 ■利用者の利便性向上に向けた乗降場所・方法の再検討

- ・高齢者の公共交通を利用できない理由として「バス停まで歩くことができない」が散見されており、デマンド運行やフリー乗降、ニーズに合わせたバス停の増設など利用者の利便性向上に向けた乗降場所・方法を再検討

- 本市のみならず、全国的に高齢化が進行しており、老化に伴う身体への影響から「バス停まで歩くことができない」といった市民が散見されている。
- 公共交通を利用する市民の利便性を考慮すれば、自宅から目的地まで直接移動できるドアツードアが理想的ではあるが、本市を運行するタクシー事業との競争を避けることや限られた交通資源の中での運行は事業者への負担が大きい。
- そのためタクシー運行の様なドアツードアではなく、指定された場所での乗降など、差別化した運行内容を検討する。
- 運行の際に十分に安全性を確保でき、バス停以外の路線上で安全に乗降できる区間が連続する場合は、利用者が好きな場所で乗り降りできる方法（フリー乗降など）の導入を検討する。
- また、連続的に安全性が確保された区間ではない場合は、ニーズに合わせてバス停を増やすなど利用者の利便性向上に向けた乗降場所・方法について再検討していく。
- なお、対象区間は主にバス停間の距離が比較的離れている山間部を想定するとともに、利用者の身体的な程度によっては福祉分野による移動支援が望ましいことから、適切に役割分担する。

①フリー乗降区間の設定方法

■運輸局への申請書（事業計画）の記載

- ・道路運送法第4条による一般乗合旅客自動車運送事業を行うにあたって、道路運送法第5条1項により事業計画を提出することになる。フリー乗降区間を設定する場合は、この事業計画の「停留所の名称及び位置並びに停留所間のキロ程（施行規則第4条6項）」にフリー乗降を行う区間を表記する必要がある。

■道路管理者（警察）への事前の確認

- ・フリー乗降区間における乗降の際には、バスが後続車両にとって予期できない駐停車や交通を妨げるなど、交通安全上の問題が発生する可能性があるため、当該区間をフリー乗降区間として設定することが可能か否か、予め警察に確認を受けておく必要がある。

②フリー乗降区間設定の考え方・留意点

設定の可否	考え方
フリー乗降区間として認められやすい例	・住宅地内の生活道路 ・交通量の少ない集落内の道路 など
フリー乗降区間を設定できない例	・幹線道路等の交通量の多い道路 ・幹線道路以外であっても通過交通の多い道路・区間は不可 ・その他、警察が安全に乗降できないと判断した場合

■施策に関する本市の現状

- ・本市の民生委員が把握している高齢者が公共交通を利用できない理由の多くは「バス停や駅まで歩くことができない」
- ・一方で、自由な移動手段を持たない市民が買物や通院を行う以外の手段として、宅配や訪問、親戚や近所の自助共助によって生活しており日常生活の中で必ずしも公共交通を必要としない実態が存在

施策 1-5 ■公共交通や病院、商業施設が運行する移動サービスとの役割分担の再検討

・全国的にバス・タクシーの運転手不足が年々深刻化しており、本市における交通資源の「総動員」による対応が必要となることから、公共交通以外にも施設が運行する移動サービスとの役割分担を再検討

- 本市の公共交通が解決すべき課題でも述べたとおり、全国的にバス・タクシーの運転手不足が年々深刻化しており、本市においても市内移動サービスをはじめとする公共交通の運行経費が増加傾向にあり、サービスレベルの確保にも影響が発生している。
- そのため、前述のような適切な公共交通の見直しによる利用者の確保・維持を行うとともに、公共交通が充分に行き届かない地域がある場合には、交通資源の確保のため特定移動サービスの活用や各地域での自助共助の支援も想定するなど、本市における交通資源の「総動員」による対応が必要となる。
- 現状、施設が運行する公共交通以外の輸送サービスの中には、自宅⇄目的施設の運行だけでなく、利用者からの要望によって目的施設以外の施設を経由するなど、運行事業者の好意で本来の目的以外の運行が行われている実態も存在している。
- 今後とも限りある交通資源を最大限効率的に活用するために、必要に応じて施設移動サービスの運行経費を支援することで得られた交通資源を他地域に転用するなど、適切な役割分担を再検討する。

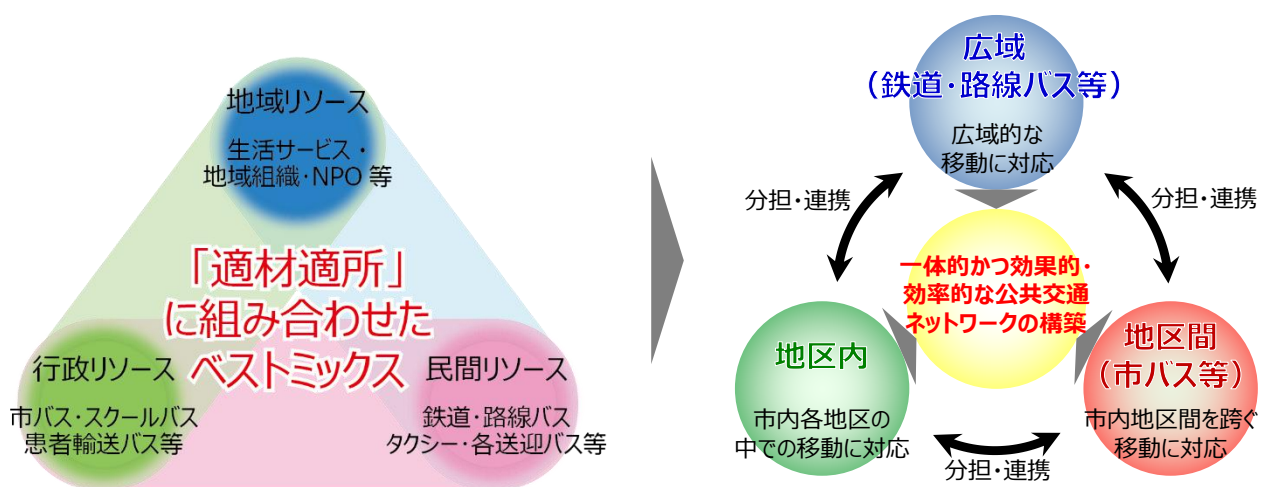


図 交通資源の活用・再配分イメージ

■施策に関する本市の現状

- ・全国的に問題視されている公共交通の担い手不足が本市にも顕在化
- ・移動・訪問販売においては COOP 生協や函館牛乳などが実施するサービスを活用
- ・医療・福祉の移動に関しては、碓ヶ関診療所（平川市）、平川市碓ヶ関地域福祉センター（平川市）、ゆのかわら医院（大鰐町）、小野病院（弘前市）などが実施するサービスを活用

施策 1-6 ■ 地域運営組織による公共交通の実施検討

・将来的な市民の移動手段の維持に向けては、新たな公共交通の担い手を生み出すことも重要であることから、地域が運営組織となって運行する公共交通の導入や環境改善に関する取り組みの可能性について検討

- 運行内容に関する施策 1-5 において、交通資源の確保のため特定移動サービスの活用や各地域での自助共助の支援も想定するなど、本市における交通資源の「総動員」を行うことを述べたが、将来的な市民の移動手段の維持に向けては、新たな公共交通の担い手を生み出すことも重要となる。
- 将来的な公共交通の担い手の確保に向けては、各地域において「地域として公共交通を今後どうすべきか」を公共交通の関心を高めた上で協議し、地域が運営組織となって運行する公共交通の導入や環境改善に関する取り組みの可能性について検討する。
- なお、現状では地域の助け合いによって自由な移動手段を持たない市民を相乗りさせることで買物や通院の支援を行っている自助共助の関係性が存在しており、これらの取り組みについても積極的な支援策を検討する。

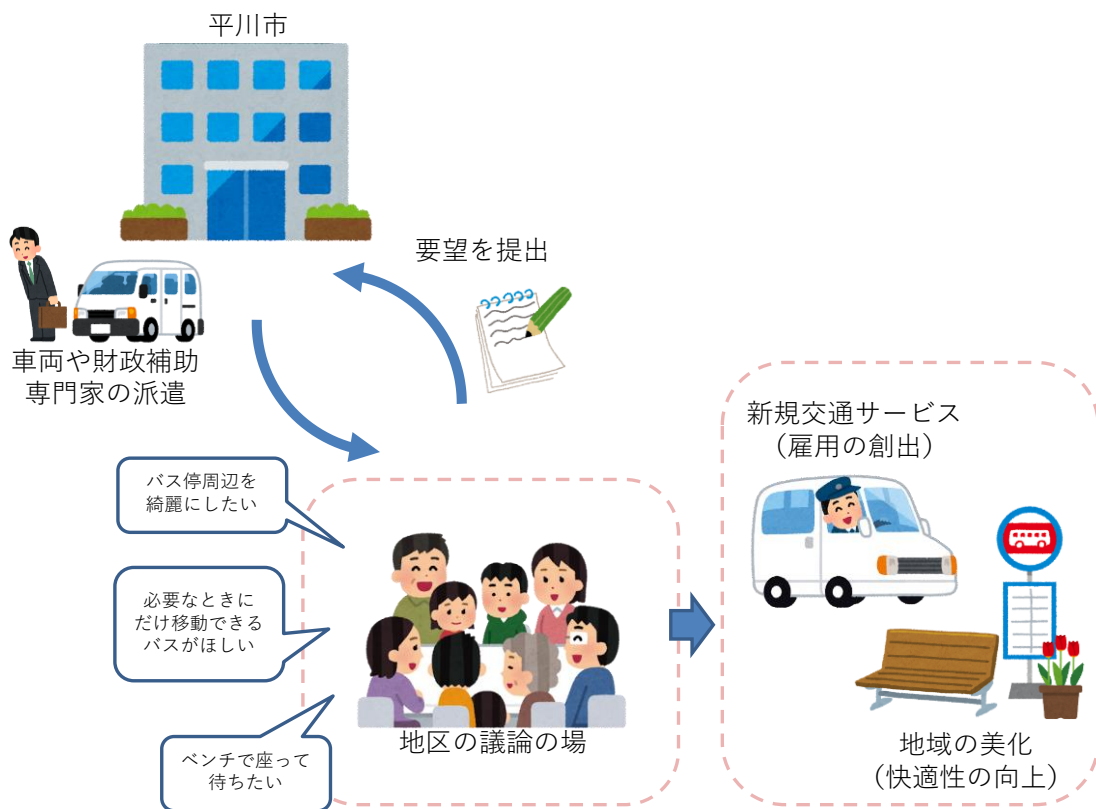


図 地域運営組織による検討イメージ

■ 施策に関する本市の現状

・現状でも地域の助け合いによって市民同士の相乗りが存在

施策 1-7 ■地域の状況に合わせた全ての市運営バスのデマンド化の導入検討

・市内を運行する市運営バスについて、各地域の運行状況および利用状況に適したデマンド運行への切り替え、最短経路で効率的に運行することで、利用者の利便性向上や、必要なタイミングに適切な車両規模で運行することで運行経費の削減を目指す

- 限られた交通資源で最大限無駄のない運行を行うために、各地域を運行する市運営バスを運行状況および利用状況に適したデマンド運行への切り替え、最短経路で効率的に運行することで、利用者の利便性向上や、必要なタイミングに適切な車両規模で運行することで運行経費の削減を目指す。
- 運行を行う際には、これまでよりも柔軟に乗降対応することを目指して、乗降場所の安全性を考慮しながら新たな乗降場所を追加する。
- なお本施策は、これまで示した 1-1～1-6 の施策の取組と並行して検討を行い、運行体制や利用環境に関する施策 2-8 に示す予約支払い管理システムが整い次第、可能な路線から導入することを検討する。

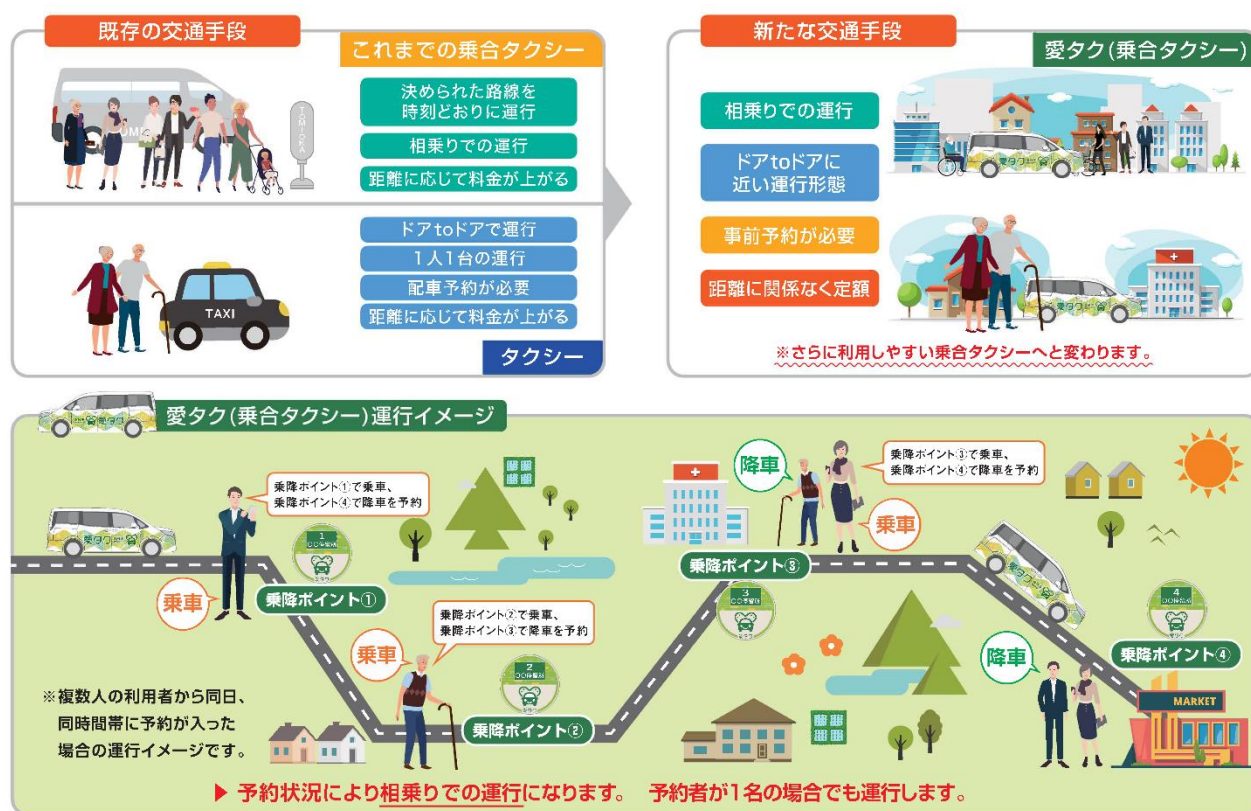


図 市内全域におけるデマンド型乗り合いタクシー『愛タク』利用ガイド（群馬県富岡市）

■施策に関する本市の現状

・現状では市内を乗り合いタクシーが定時定路線で運行しており、事業者へ電話予約で利用可能

施策 1-8 ■ 広域移動を支える鉄道や路線バスの適切な運行の維持

・本市を經由する広域路線バスや鉄道はこれまで、利用減少に伴い収益性の悪化や運転手の不足などの慢性化した経営課題を抱えているが、市民の市外への移動ニーズは存在しており、今後とも利用ニーズに合わせた適切な広域移動手段の維持を検討

- 本市を經由する広域路線バスや鉄道はこれまで、利用減少に伴い収益性の悪化や運転手の不足等の慢性化した経営課題を背景として、大幅な減便や路線廃止等の見直しが行われてきた。
- なお、黒石市間を運行する路線バス（黒石～温川線、黒石～尾上線）においては、国・県補助（地域間幹線系統）の要件を満たしておらず、沿線自治体である黒石市との協調補助により運行を維持しているが、利用者の減少等から事業性が悪化しており、両市への負担が大きい状況となっている。
- 市内の移動を確保・維持しつつも、市民の移動ニーズは弘前市や黒石市を代表とする周辺自治体にも存在しており、利用ニーズに合わせた適切な広域移動手段の運行を検討する。

■ 施策に関する本市の現状

- ・黒石～温川線、黒石～尾上線の市域を跨ぐ利用が殆ど確認できない
- ・黒石～温川線は、東部・平賀線と板留・虹の湖線を乗り継ぐことで概ね同様の移動が可能

施策 1-9 ■ バス⇔バス、バス⇔鉄道間など公共交通間の接続性の改善

・地域間の移動や広域的な移動においては、バス同士の乗り継ぎやバスと鉄道を乗り継いででの移動も想定され、現状では一部の乗り継ぎ時間が短いもしくは長い箇所が存在しており、適切に接続性の改善を検討

- 市運営バスは市民の市外への移動を支えるために、広域路線バスや鉄道駅に接続しているが、路線同士の接続時間が極端に長い、もしくは短い接続が存在しており、利用者からは乗り継ぎ時間が合わないといった声も上がっている。
- 現状、乗り継ぎ利用者はそれほど多くはない状況ではあるが、学生の通学においては駅までの保護者の送迎が負担になっているなどの問題も抱えており、乗り継ぎが不便なことか『使えない＝利用が少ない』といった現状に繋がっている可能性もあることから、適切に乗り継ぎ時間の見直しを検討することとする。
- なお、公共交通を利用する可能性が高い高齢者の乗り継ぎ時の負担を考慮し、余裕をもって乗り継ぐことができる時間として最低でも 10 分の乗り継ぎ時間を確保することとし、最大でも 30 分までの乗り継ぎ時間となるような時間設定を目指す。

■ 施策に関する本市の現状

- ・乗り継ぎ時間が 10 分以下や 30 分以上といった接続が散見
- ・公共交通同士の乗り継ぎが悪いといった指摘を確認


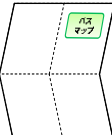
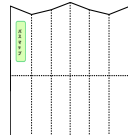
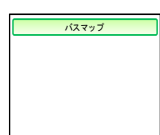
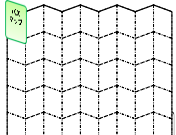
4-3 公共交通の利用環境に関する施策

施策 2-1 ■分かりやすい公共交通案内ツールの作成

- ・公共交通の運行内容に関する施策によって、見直された本市の公共交通の内容を誰もがわかりやすく周知するために、乗り継ぎ案内や路線図などを記載した公共交通案内ツールを作成し、公共交通に関する情報の発信を検討

- 公共交通の運行内容に関する施策によって、計画策定後は市内の公共交通の運行内容の見直しを行っていくこととなるが、運行内容について周知が十分に進んでいないまま見直しを行った場合、利用者の混乱を招きかねないとともに、見直しによって確保された利便性が市民に理解されないまま運行が行われる可能性がある。
- そのため、市民へ本市の公共交通の運行実態を周知することを目的として、誰もがわかりやすい、路線図等を記載した公共交通案内ツールを作成することを検討する。
- なお、利用者目線で実際に『使える』交通サービスであることの認識や『使っても良い』と感じてもらえるための仕掛が重要であることから、ツールには乗り継ぎ案内も記載することとし、高齢者にターゲットを絞り想定される目的地に『いつ到着して、どれぐらい滞在するのか』を把握できるモデルコースも掲載することを検討する。
- モデルコースの自宅付近の発着時間は、受け取った市民が時刻表を見ながら自分で時刻を記入できるように、空欄とすることで公共交通に対する意識の醸成にも寄与する。

表 公共交通案内ツールの例

	小冊子	四つ折り	地図折り	ポスター	ミウラ折り
形態					
メリット	○紙面の増減が自由 ○ポケットサイズで携帯が可能	○地図を大きく載せられる ○持ち運びがしやすい	○地図を大きく載せられる ○持ち運びがしやすい	○地図を大きく載せられる ○壁等に掲示しやすい	○持ち運びがしやすい ○耐久性が高い
デメリット	○最大見開き(A4) ○市全域を入れると図が小さく、見にくくなる	○掲載・情報量が限られる ○紙面を広げないと内容が見られない	○紙面を増やすとかさばる ○紙面を広げなければ内容が見られない	○掲載・情報量が限られる ○耐久性が低い ○持ち運びがしにくい	○単価が高い ○掲載・情報量が限られる ○紙面を広げないと内容が見られない
地域性	○	○	○	○	▲
コスト	▲	○	○	○	▲
持ち運び	○	○	◎	▲	○
作成時間	▲	○	○	○	○
情報量	◎	○	○	▲	▲

■施策に関する本市の現状

- ・本市HPにて時刻表および運行経路を周知

- ・本市の観光客は「ねぶたまつり」などのイベント時に突発的に増加する傾向があるため、イベント時の利用呼びかけなど各団体と積極的に連携する方法を検討

- 公共交通の利用者数を増加させるために、観光客をターゲットとした利用促進を行う。
- 本市には『盛美園』や『アップルランド』等の観光施設が立地しているが、観光客の来訪者数の多くは『平川ねぶたまつり』や『猿賀神社の初詣』等のイベント開催時が主な集客源となっている。
- そのため、イベント主催者に対してイベント時の参加者の公共交通利用呼びかけ依頼を行うなど、積極的に連携する方法を検討する。
- 具体的にはイベント時に配布するチラシに添付しやすいような、公共交通利用案内のテンプレートを作成し活用いただくことを想定する。
- なお、公共交通の利用環境に関する施策 2-1 で作成する公共交通案内ツールを市内の主要な施設及び交通結節点等に掲示・配布することでも、観光客に対して公共交通の運行内容の情報発信ツールとしても活用する。



市バス・地下鉄でのお出かけが便利でお得です。

ドニチエコきっぷ・一日乗車券を利用してご来場の方は、**徳川園入園料割引！** 一般 **300円 ▶ 240円**

ご利用開始後の有効期限内のドニチエコきっぷ等の一日乗車券を提示するだけで、名古屋市内の施設・飲食店等で割引等の特典が受けられます！

※「ドニチエコきっぷ」「一日乗車券」は、ゆとりライン(高架区間)、名鉄バス、あおなみ線、リニモではご利用できません。
※詳細は地下鉄駅で配布している特典ガイドブック「なごや得ナビ」をご覧ください。



【交通案内】徳川園へのお出かけは、公共交通機関をご利用ください。

- 市バス基幹2号系統「徳川園新出来」下車徒歩3分
- JR中央線「大曾根」南口下車徒歩10分
- 地下鉄名城線「大曾根」または桜通線「車道」下車徒歩15分
- なごや観光ルートバス「めぐり」(徳川園・徳川美術館・蓬左文庫)下車

なごやめぐりバス / NAZUYA SCENIC ROUTE BUS

図 イベントチラシ「雨を聴く 徳川園の和傘」(愛知県名古屋市日本庭園 徳川園)

■施策に関する本市の現状

- ・平川ねぶたまつりの来訪者数は例年 4 万人程度
- ・猿賀神社の年間来訪者数は例年 10 万人程度 (うち初詣は例年 4 万人程度)

- ・ 市民の移動安全性の確保だけでなく、公共交通の利用促進に向けて、高齢者の免許の自主返納を促進するための新たな特典を検討

- 全国的に免許保有者の多い年齢層が高齢化することにより、公共交通を必要とせずに生活できる年齢層の高齢化が進んでおり、本市においても約9割の市民が日常的な移動手段として自家用車を用いており、自家用車依存が高くなっている。
- 一方で、高齢者の免許更新時の認知機能検査等が厳格化されたことにより、運転免許の返納をせざるを得ない市民も今後増加すると予想されるため、運転できない高齢者の増加を見越して、公共交通の維持・充実を図る必要がある。
- 本市では、既に高齢者等ドライバーによる交通事故防止の一環で、運転免許を自主返納した際に交付を受けることができる「運転経歴証明書」の交付手数料（1,100円）の全額助成を行っているが、公共交通の利用促進には直結できていないのが現状である。
- 運転免許を返納した人が公共交通を利用しやすくなるよう、交通事業者と連携し、公共交通チケットを発行するなど、移動にあたっての身体的及び金銭的負担を軽減するための方策について必要な施策を検討する。
- なお、新たな習慣として公共交通を活用する意識を醸成するために、公共交通に関する情報提供を行うこととし、返納受付窓口で公共交通の利用環境に関する施策 2-1 で作成する時刻表や利用促進ツール等を配布する。

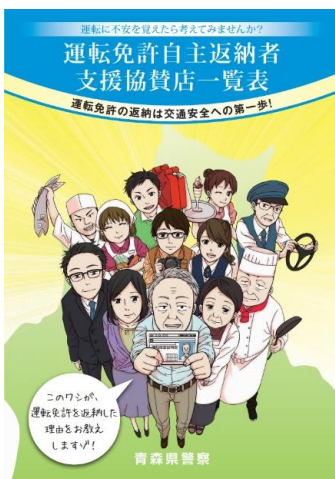


図 運転免許自主返納者支援協賛店一覧表 (青森県警察)

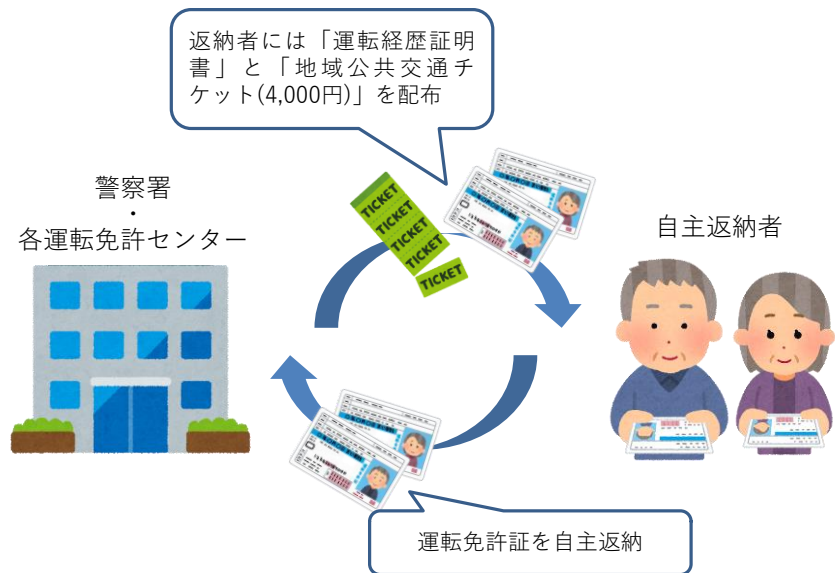


図 運転免許自主返納者に対する支援イメージ

■ 施策に関する本市の現状

- ・ 運転免許を自主返納した際に交付を受けることができる「運転経歴証明書」の交付手数料（1,100円）を全額助成

- ・小学生については早い段階から公共交通の利便性を PR し、通学交通手段の変更の動機付けとなる取り組みを検討。高齢者にも一緒に参加できる体験会の実施を検討し「いまさら公共交通の使い方を聞けない」などの心理的バリアを解消する

- 市内における公共交通利用者の割合は高齢者が高いが、今後の公共交通の維持・確保のために全ての市民を対象とした利用促進が不可欠となる。
- 特に小学生については、早い段階から公共交通の利便性を PR し、通学交通手段の変更の動機付けとなる取り組みを検討する。
- また、現状の主要な公共交通の利用者である高齢者の『利用したいけど不安』や『今更使い方を聞けない』等心理的な不安やバリア等の解消に向けた視点も踏まえて実施するために、前述の若い世代と一緒に参加できる形態を想定し、参加に対するハードルを極力下げるように取り組む。
- 実施の際は「バスの乗り方・降り方・活用方法」及び「車内でのマナー」に関する講習を受けた後、実際にバスを用いて「講習内容の実演」をするとともに、安全対策として「バスの死角」と「内輪差」を実車で体感する企画等を想定する。
- 特に活用方法については、公共交通の利用環境に関する施策 2-1 で作成する公共交通案内ツールを用いて、高齢者が利用するような買物・通院・温泉等の施設への移動の際に「何時に家を出て」「何時間滞在できて」「何時に家に帰ってこられるのか」を具体的に示す。
- なお、公共交通の利用環境に関する施策 2-8 に示す、予約・支払いシステムの導入が完了している場合においては、スマートフォン講習会も併せて実施する。



図 乗り方教室の実施事例（青森市）

■ 施策に関する本市の現状

- ・葛川地区スクールバス、広船地区スクールバス、小国地区スクールバス、碓ヶ関小スクールバスの4路線が運行することで、小中学生の移動を支援

施策 2-5 ■ノーマイカーデーの推進

- ・ 自家用車の利用を控えて公共交通による移動を推進する「ノーマイカーデー」の実施を検討

- 前述のとおり、本市の約9割の市民が日常的な移動手段として自家用車を用いており、自家用車依存が高くなっている。
- 一方で、人々の移動手段において「自家用車の過度の依存」から脱却させることが、移動制約者への交通手段の確保、地球温暖化等の環境問題への対応、地域活性化といった観点から必要であるとの認識は、近年の日本国内で広まりつつある。
- 本市ではすでに青森県が策定した『COOL CHOICE あおもり アクションプログラム 2020』において「スマートムーブ通勤月間」に参加することを示しており、公共交通機関、徒歩、自転車又は自動車の相乗り等による通勤に取り組んでいる。
- 本取り組みを幅広く市民に拡大し、自家用車の利用を控えて公共交通による移動の推進を検討する。

平成28年度
ノーマイカーデー
COOL CHOICE
～参加事業所・団体募集中！～

第1回: H28.7.21(木)～31日 一終了しました。
第2回: H28.10.11(火)～20(木)

地球にやさしい

クルマは確かに便利！
でも少しだけお休みして
人にも地球にもやさしい
ノーマイカーデーに参加して
みませんか？

健康増進

・バスや鉄道などの公共交通機関は、CO₂排出量が少ない移動手段。消費カロリーもマイカー通勤の2倍以上という試算も。(※乗車・乗客は定員以上の乗客を想定)

・徒歩や自転車はCO₂を全く排出しない究極の「エコ」。通勤時間がダイエットや生活習慣病の予防にも。

昨年度の実施結果

昨年度は、延べ19,074人の皆さんにご参加いただき、32,399kgのCO₂が削減されました！これは、2022世界の1日分のCO₂排出量に相当します！ご参加ありがとうございました。

ノーマイカーデー広報プロジェクト

Check!

弘前市と八戸市では、参加特典を設けています！詳しくは、弘前市都市政策課0172-35-1124、八戸市都市政策課0178-43-9124までお問い合わせください。

青森県

図 ノーマイカーデーの推進（青森県）

■施策に関する本市の現状

- ・ 青森県はマイカー通勤による自動車からのCO₂排出削減に着目して、10月を「スマートムーブ通勤月間」と設定し、県内の事業所を対象にマイカー通勤者のノーマイカー通勤（電車やバス、徒歩、自転車への転換）や、マイカー通勤時のエコドライブ実践に取り組むを行っており、本市も取り組みに賛同・実施

施策 2-6 ■主要施設における待合環境を考慮したバス停の設置

・都市機能・拠点等（通院・買物先等）が集積する『中心市街地交通軸』に含まれるような主要施設に対して、安心して乗り継げる待合環境を検討

- 都市機能・拠点等（通院・買物先等）が集積する『中心市街地交通軸』に含まれるような主要な施設においては、利用者の安心感や乗り継ぎ利便性を高めるために、ベンチや屋根が整備された箇所にバス停を設定することで待ち合い環境の改善を図る。また、既にベンチや屋根等が設置されている箇所については、維持・管理を進めるとともに、情報掲示板等の設置により待ち合い空間の高機能化も検討する。
- さらに、中心市街地以外の地域においても、将来的に地域の拠点になると想定される対象施設周辺の商業施設や公益施設等においては、必要に応じて雨風をしのげる休憩場所やベンチを確保するなど、交通の結節点としての役割を持たせることを検討する。
- なお、地域でバス停や待ち合い施設を自ら管理したり、花を植えたりという事例は全国的にも比較的多く見られており、公共交通の運行内容に関する施策 1-6 で行う地域運営組織等と適切に連携しながら維持・管理できるような支援を実施する。



図 公共施設内に整備された待合環境付きのバス停のイメージ（三沢市）

■施策に関する本市の現状

・新庁舎正面入口から循環バスの停留所までの歩道には、雨や雪の影響を受けずに庁舎～バス停間のアクセスが可能となるアーケードなどの設置を検討（新本庁舎建設基本計画より）

施策 2-7

■子育て世代や高齢者、障がいを抱えた方などが利用しやすい車両の導入検討

- ・子育て世代や高齢者、障がいを抱えた方など、利用しやすい環境づくりとして、バリアフリー車両の導入を検討

○近年、全国的に公共交通における車両については、交通事業者が車両更新に伴ってバリアフリー化を進めているが、本市においては各種公共交通における利用者が伸び悩む中で、交通事業者単独での設備投資は難しい状況にある。

○そのため、本市では足の不自由な高齢者や障がい者、子育て世代等の市民が安心してバスを利用しやすくなるよう、関連補助制度を活用しながら低床型のバス車両の導入支援やユニバーサルデザインのタクシー車両等（UD タクシー等）の導入等、市内における公共交通に用いられる車両のバリアフリー化の推進を検討する。

○なお、公共交通の利用が難しい障がいを抱えた方の移動については、福祉分野など他の交通資源と適切に役割分担を図りながら利用しやすい環境を整備することを検討する。

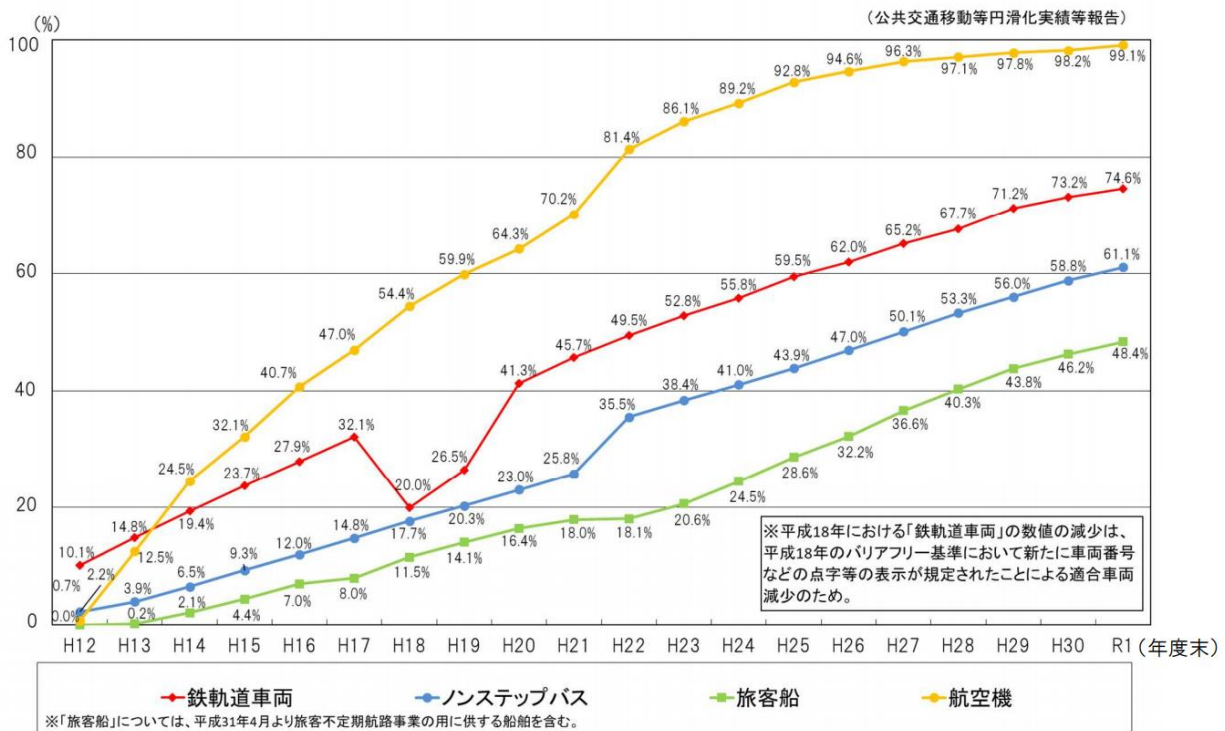


図 バリアフリー整備状況 (国土交通省 公共交通移動等円滑化実績報告より)

■施策に関する本市の現状

- ・障がいの有無や国籍の違いなどによらず、差別や偏見なく誰もがくらすことができる社会形成が求められていることから、施設整備などハード面でのユニバーサルデザインの導入やバリアフリー化だけでなく、障がい者等の困難を自らの問題として認識し、その解決に向け積極的に取り組む (第2次平川市長期総合プランより)

- ・市内全域デマンドへの予約体制の整備や新しい生活様式への転換に向けてITを活用した運行・支払い管理システムを軸として導入することを検討

- 公共交通の運行内容に関する施策 1-7 に示すとおり、将来的に本市では市内全域のデマンド実施を検討しているが、従来のデマンド交通システムは、運行計画作成や配車の決定は交通事業者に属するオペレータの経験に依存するところが大きいため、当日予約への対応等ができておらず、将来的な多数の利用者向けのデマンド利用への対応が困難となっている。
- 加えて、新しい生活様式への転換が求められることから、予約者数に応じた適切な車両規模の算出や非接触による支払い対応等も検討する必要がある。
- これらの問題の解決に向けて、ITを活用した運行・支払い管理システム等を軸として活用することによって降車時の支払いやすさの向上やオペレータを必要としない予約受付および運行計画作成等の運用の可能性を検討する。
- なお、インターネット等を用いた予約に不慣れな高齢者にも対応するため、電話での予約受付のためのオペレータは一定期間継続する。



図 AIオンデマンド交通予約イメージ（国土交通省 日本版MaaSの推進より）

■施策に関する本市の現状

- ・現状の乗り合いタクシー（デマンド）においては交通事業者による電話予約での対応
- ・支払い方法は現金が用いられている

4-4 公共交通ネットワークの再編イメージ

- これまでの方針・施策を踏まえた本市の公共交通の再編イメージを以下に示す。
- 本市の公共交通の最終形は市内全域デマンドを目指すのが、交通資源およびシステムの導入に時間を要するため、現状の公共交通を可能な限り活かす見直しを行い、可能な路線から順次デマンド化を実施することで全域デマンドを行うように検討する。

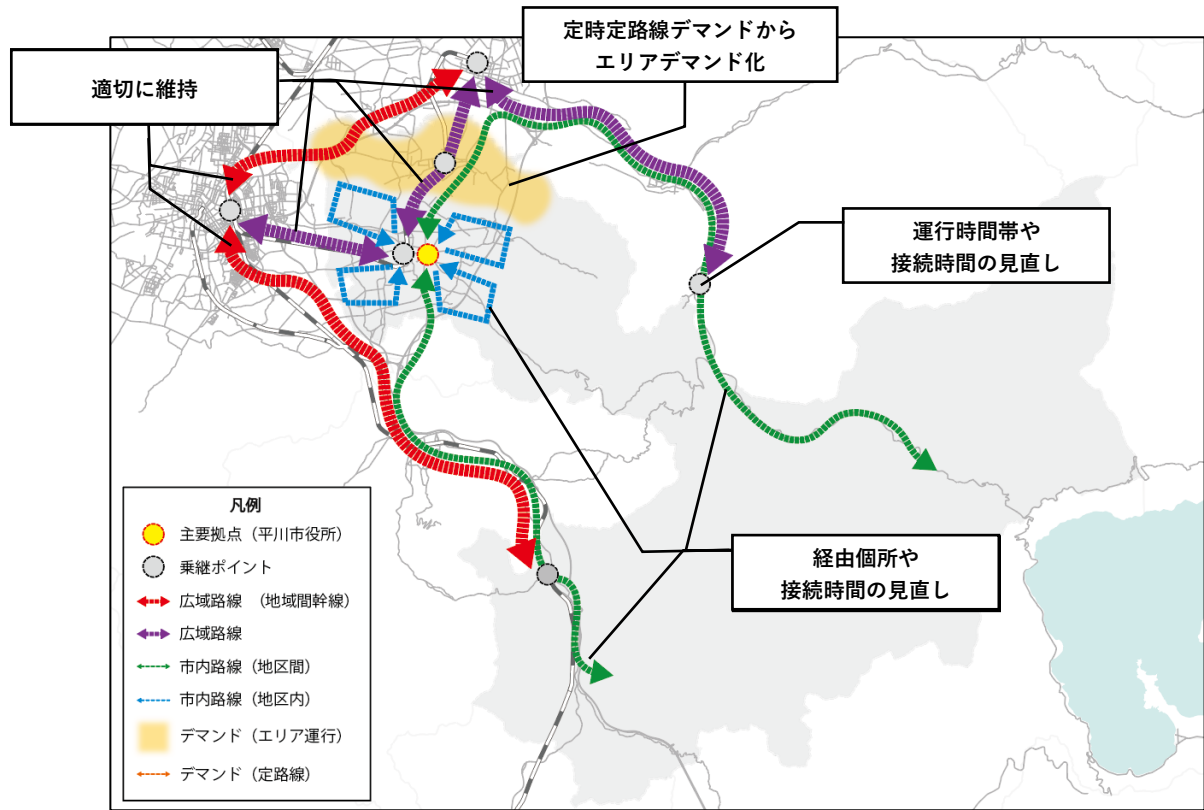


図 公共交通の再編イメージ

第5章 プロジェクト・施策の進め方

5. プロジェクト・施策の進め方

5-1 計画の推進体制

- 計画の推進にあたっては、平川市が中心となって市民・交通事業者・関係主体等と連携・協働しつつ取り組むとともに、それぞれの主体に基本的な役割を分担する。
- 今後も引き続き下記の関係主体等から構成された「平川市地域公共交通協議会」による管理のもとで通会議による管理のもと、計画全体の推進および事業の進捗状況の確認、目標の達成状況の確認等を行い、計画の着実な推進をする。

表 関係する主体と基本的な役割

区分	基本的な役割
平川市	○計画全体を進行する役割を担い、主体的に計画の管理および推進を図るとともに、公共交通の確保・維持に向けた検討を行う。 ○また、他の分野とも連携を図るための“橋渡し”となる役割を担い、市全体での取り組みの推進を図る。
地域住民	○公共交通の利用者の目線から、公共交通の改善に向けて積極的な意見・アイデアを提案する役割を担う。 ○また、行政とともに公共交通を支えるなど、協働の取り組みによる公共交通の確保・維持に向けた取り組みの展開を図る。
交通事業者	○公共交通の運営・運行主体として、本計画に基づいた施策・事業の展開を行うとともに、平川市とともに持続可能な公共交通に向けた検討を進める。
関係機関	○行政や交通事業者等と連携した取り組みの検討を行う。
国・県	○全体的な統括の視点や、他地域での事例等を踏まえながら計画の推進に対して助言するとともに、監査としての判断をする。
道路管理者・交通管理者	○道路行政の視点から公共交通運営の正当性・妥当性について判断する。
有識者	○本計画に示す施策・事業の実施方針等について、多角的な視点から助言等を行う。

5 - 2 計画の推進方法

- 本計画における基本目標の達成状況・施策の効果を検証するため、指標・目標値を設定する。
- 各基本目標の達成状況について継続的にモニタリングを行い、施策ごとにPDCAサイクル（計画（PLAN）・実行（DO）・評価（CHECK）・改善（ACTION）の循環検討手法）の考え方にに基づき、検証を実施する。

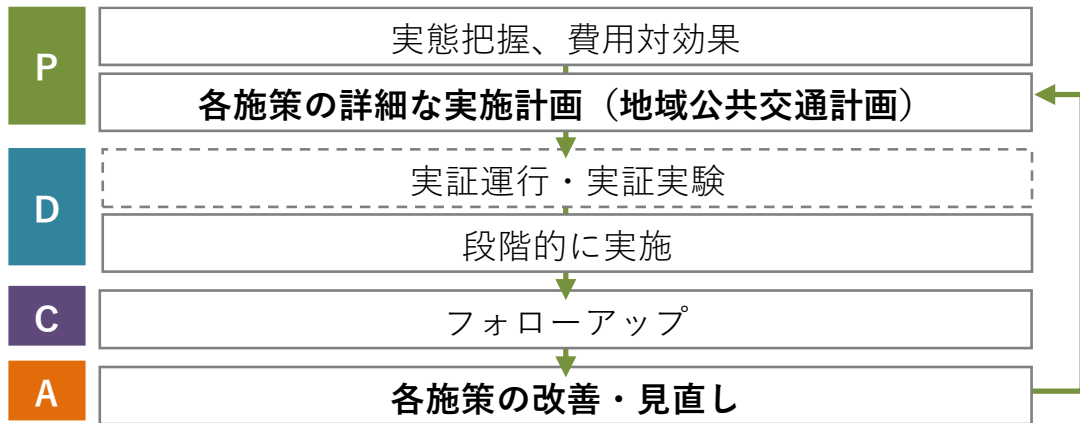


図 PDCA サイクルイメージ

※PDCA サイクルとは、計画→実施→検証・評価→改善・見直しを繰り返しながら、継続的な改善を行う仕組みのこと。

5-3 数値目標の設定・算出方法

5-3-1 目標の設定について

- 本計画で設定した基本方針・基本目標の達成状況を継続して検証していくための目標値を設定する。指標については、目標値の達成状況の経過を持続的に確認できるものを設定する。
- 目標値については、計画最終年である2025年（令和7年）において達成状況を確認するものとするが、2023年（令和5年）において、実績等により確認ができるものについては、中間モニタリングとして進捗確認を検討する。



図 目標の達成に向けた評価指標

5-3-2 指標の考え方について

- 指標の設定は、本計画の基本方針・基本目標の達成状況を的確に把握できることを基本とする。
- 市民へのわかりやすさに配慮し、プロジェクト実施状況の定量的な計測、効果検証が適宜実施できることとし、指標を設定する。

5-3-3 目標値の算出方法

- 前述の評価指標に対する数値目標の現況値および目標値の算出方法について以下に示す。

■市運営バスの年間利用者数

- 本市を運行する市運営バスは、利用ニーズに合った目的地や時間帯で運行できていない問題や、広域交通である鉄道や路線バスとの接続が適切に行われていないなどの問題から、多くの市民に利用されていない状況にある。
- 今回、計画に示す施策を行うことで利用ニーズに合った運行や広域交通との接続時間を見直すことで市運営バスの利用者を確保することを目指す。
- なお、上位・関連計画の整理にも示したとおり、第2期平川市総合戦略において市運営バスの5年間の累計利用者数を15万人にすることを目標としていることから、本計画においては目標の達成に向けて年間利用者数を3万人まで「増加」することを目標値として設定する。

■指標について

項目	内容	出典
年間利用者数	市運営バスの年間利用者数	現況値：運行実績データより（R1）

■現況値と目標値

項目	現況値（R1実績）	目標値
年間利用者数	23,015人	30,000人

■市運営バスの運行経費負担金

- 市内を運行する公共交通に対する財政負担は、年々増加しており、今後も人口減少等による事業環境の悪化等による増加が予測される。
- 今後も公共交通等を取り巻く厳しい状況が続くことが予測される中、各種施策によるサービス改善を図ることで、運行経費を「削減」することを目標とし、達成した場合には多様な交通モードの統合・整理による持続可能な公共交通網が構築されたこととする。

■指標について

項目	内容	出典
運行負担金	市内公共交通の運行負担金	現況値：市運営バス運行経費データより（R1）

■現況値と目標値

項目	現況値（R1実績）	目標値
運行負担金	42,695,611円	現況値以下

■市運営バスの収支率

- 市運営バスが持続可能な運行内容として適切に運行されているかどうかを判断するためには、運行に係る経費だけでなく、どれだけの収益を得られているかどうかも重要となる。
- 今後も公共交通等を取り巻く厳しい状況が続くことが予測される中、公共交通の利用者が維持されることで、これまでと同様の収支率を「向上」することを目指し、達成されたことで、将来的にも維持が可能な公共交通が構築されたこととする。

■指標について

項目	内容	出典
運行収益	市運営バスの運行収益	現況値：運行実績データより（R1）
運行経費	市運営バスの運行負担金	現況値：市運営バス運行経費データより

$$\text{運賃収益 (2,301,500円)} / \text{運行経費 (42,695,611円)} = \text{収支率 (5\%)}$$

■現況値と目標値

項目	現況値（R1実績）	目標値
収支率	5%	現況値以上

■ 中心市街地交通軸での乗降者数

- 本計画における中心市街地交通軸に設定されたバス停は、全ての市運営バスが乗り入れ、これまでよりも利便性が高まる。
- 特に、新たに整備される新庁舎の正面入口から循環バスの停留所までの歩道には、雨や雪の影響を受けずに庁舎～バス停間のアクセスが可能となるアーケード等の設置が検討されており、ハード面でも安心して乗り継ぎが行える空間が整備される。
- 以上のことから、これまでよりも中心市街地交通軸に位置するバス停での乗降者を「増加」することを目指し、目標が達成されたことで本市における重要な中心市街地交通軸が構築されたこととする。

■ 指標について

項目	内容	出典
中心市街地交通軸での乗降者数	中心市街地交通軸として設定されたバス停（平川市役所、平賀駅、平川診療所、イオンタウン平賀、平川市文化センター）での1日あたりの乗降者数	現況値：バスカウント調査データより（R2）

■ 現況値と目標値

項目	現況値（R2実績）	目標値
中心市街地交通軸での乗降者数	57人/日	現況値以上

■ 免許自主返納者数

- 公共交通の利用しやすさや、きめ細かな情報提供に加え、高齢者が免許を返納しやすい環境の整備により高齢者の運転免許の自主返納が促進されることで運転免許返納者数が「増加」することを目指す。
- 目標が達成されたことによって、本市における市民の公共交通に対する利便性やイメージが向上したことで自家用車依存が緩和されたこととする。

■ 指標について

項目	内容	出典
免許自主返納者数	本市の免許自主返納者数	現況値：青森県警提供データより（R1）

■ 現況値と目標値

項目	現況値（R1実績）	目標値
免許自主返納者数	126件	現況値以上

策定：令和3年3月

発行：平川市地域公共交通協議会

編集：平川市 企画財政課 企画調整係
(平川市地域公共交通協議会 事務局)

〒036-0104

青森県平川市柏木町藤山 25-6

0172-44-1111 (内線 1434)

URL <http://www.city.hirakawa.lg.jp>

この印刷物は 50 部作成し、印刷経費は 1 部あたり 3,680 円です。