

# 十和田市地域公共交通計画(案)

※2023.02.17 時点版



# 目 次

---

## 1. 地域公共交通計画の概要

1-1 計画の背景と目的	2
1-2 計画の位置づけ	3
1-3 計画の対象区域と計画期間	5
1-4 計画の対象とする交通手段	5
1-5 計画策定にあたり実施した取組一覧	6

## 2. 本市の概況

2-1 位置・地勢	8
2-2 人口・世帯数	9
2-3 移動特性	11
2-4 その他	16

## 3. 公共交通の概況

3-1 公共交通の運行状況等	20
3-2 各公共交通の概要	22

## 4. 市民意向の把握

4-1 公共交通の利用状況等	36
4-2 公共交通に対する市民の声	41

## 5. 網計画の振り返り

5-1 網計画（前計画）の概要	46
5-2 事業の実施状況	47
5-3 目標の達成状況（定量評価）	48
5-4 網計画（前計画）の検証と今後の対応	49

## 6. 公共交通に関する課題

6-1 課題の整理	52
-----------	----

## 7. 公共交通に関する基本的な方針と目標

7-1 計画体系	60
7-2 公共交通が目指す姿（基本方針）	62
7-3 計画の基本目標および評価指標等	63

## 8. 目標の達成に向けた施策と実施主体

8-1 施策・取組の内容	72
--------------	----

## 9. 計画の推進方針

9-1 計画の推進体制	84
9-2 計画の推進方法	85



## 1. 地域公共交通計画の概要

## 1-1 計画の背景と目的

---

### (1) 計画の背景

本市では、将来にわたり市民の生活を支える持続可能な地域公共交通体系の構築に向け、平成30(2018)年3月に十和田市地域公共交通網形成計画(以下、「網計画」という。)を策定し、公共交通の利便性・効率性の向上に向けた再編・見直しなどの取組を進めてきました。

具体的な取組として、中心市街地における公共交通の利便性や郊外部からのアクセス性の向上を図る「市街地循環バス・西地区シャトルバス」の運行開始や、本市の新たな交通拠点となる「十和田市まちなか交通広場」の整備など、「まちづくり」と連携した事業を展開してきました。

一方で、人口減少や少子化の進展等の影響により、民間交通事業者が運行する路線バスは、年々利用者が減少しており、減便・廃止が余儀なくされるなど、住民の通勤、通学、通院、買い物等の日常生活や観光客等の来訪時における移動手段として必要不可欠である、公共交通の維持・確保が難しくなっている状況にあります。

また、現行の網計画が令和4年度に期間の終了を迎えることに加え、令和2年11月には網計画の法的根拠となる「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正法が施行され、「地域公共交通計画」の策定が努力義務化されました。

このような状況を踏まえ、住民の生活スタイルや移動実態等に即した今後の公共交通のあるべき姿や方針を示し、地域公共交通の維持・確保に向けた取組を推進していくため、新たな計画の策定が求められています。

### (2) 計画の目的

本市が目指す将来都市像の実現に向けた公共交通のあるべき姿を検討し、持続可能な地域公共交通体系を構築するため、これまでの取組を更に推進するとともに、新たな課題の解決に向けた取組を定めるものとして、『十和田市地域公共交通計画』(以下、「本計画」という。)を策定します。

## 1-2 計画の位置づけ

### (1) 上位・関連計画との関係性

本計画は、市政における全ての施策の基本となる「第2次十和田市総合計画」に基づくもので、本市で取り組む各種計画と連携・整合を図りつつ推進します。

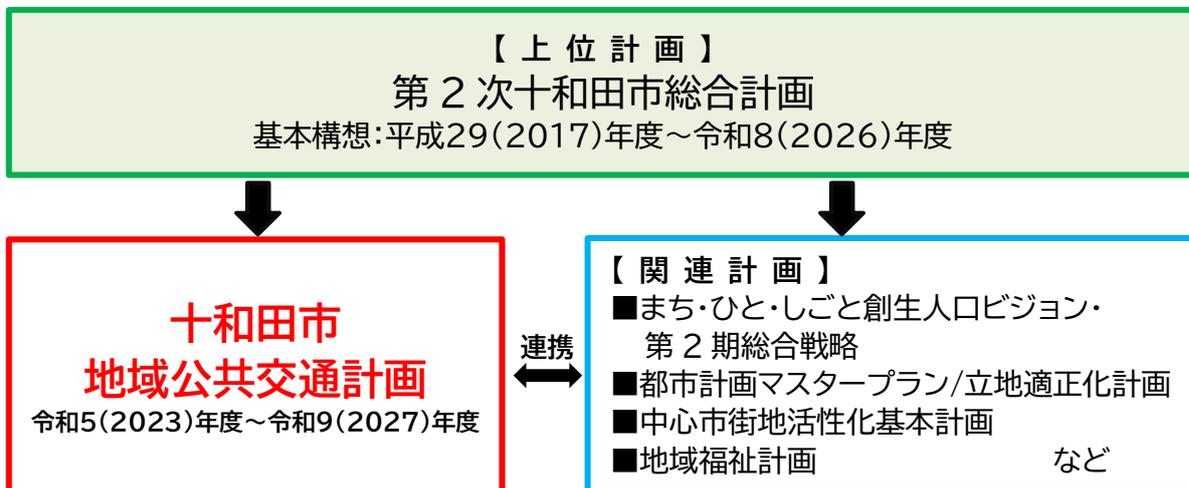


図 上位・関連計画との関係性

### [参考] 立地適正化計画との連携について

本市では、住みやすい・住み続けられるまちづくりを推進するため「立地適正化計画」を策定しています。

その中では、誰もが暮らしやすい「ユニバーサルデザインの都市構造」の実現を方針として定めており、公共交通と連携して取り組むこととしています。

このことから、本計画では立地適正化計画における考えを踏まえ取組を推進します。

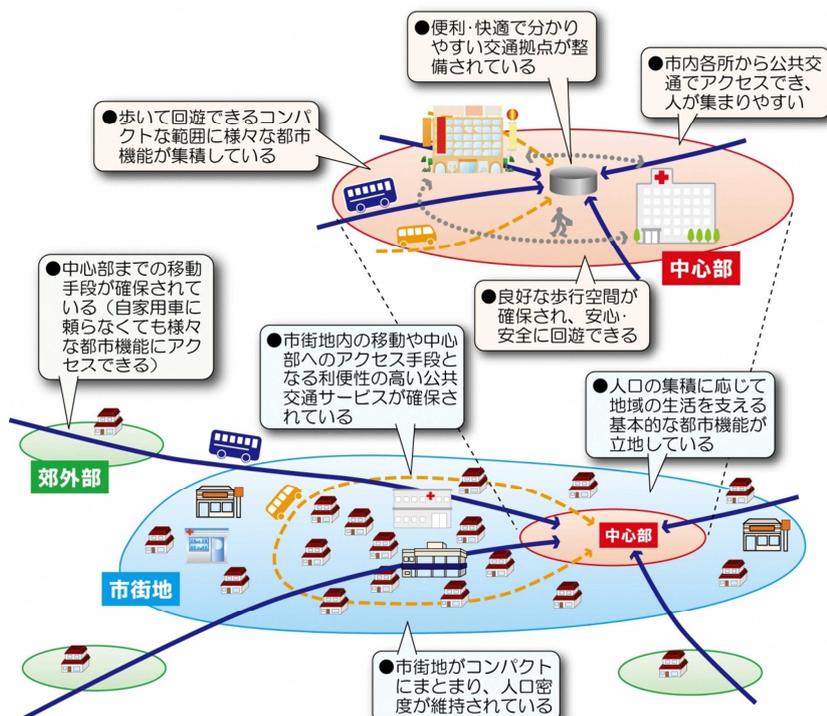


図 十和田市立地適正化計画が示すユニバーサルデザインの都市構造のイメージ

## (2) 関連する分野と公共交通の連携の考え方

前述のとおり、本計画は市の公共交通のあるべき姿などを示すものですが、公共交通による取組だけでは市の将来都市像の実現を図ることは難しく、他の分野の取組と適切に連携・整合を図りながら進めることが重要となります。

このため、本計画では関連する分野と公共交通分野の具体的な連携の考え方について、下表のとおり定めます。

なお、下表に定める分野以外においても、必要に応じて連携を検討します。

表 関連する分野と公共交通の連携の考え方

項目	内容
まちづくり分野	<p><b>【公共交通の役割】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○中心市街地に人が集まりやすい公共交通ネットワークを構築することで、都市機能の集約を促進</li> <li>○市街地内の公共交通の利便性を高めることで、居住地としての魅力を向上</li> </ul> <p><b>【まちづくり分野の役割】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○中心市街地に目的地となる都市機能を集約し、公共交通を利用しやすい都市環境づくりを推進</li> <li>○公共交通の沿線に人口集積を図ることで公共交通の持続性を向上</li> </ul>
福祉分野	<p><b>【公共交通の役割】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○高齢者や障がいのある方なども利用しやすい車両や待合環境等の充実を図るとともに、公共交通を利用するきっかけとなる仕組みづくりを検討</li> </ul> <p><b>【福祉分野の役割】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○免許返納支援制度の周知・広報などにより、公共交通への利用転換に向けた取組を推進</li> </ul>
教育分野	<p><b>【公共交通の役割】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○通学などの利便性向上に向けた経路・ダイヤを検討</li> <li>○現在、通学に利用されている路線バスを適正に維持・確保</li> </ul> <p><b>【教育分野の役割】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○学校の統廃合などにより、新たに通学支援が必要となる場合には、路線バスの活用を含めて検討</li> </ul>
観光分野	<p><b>【公共交通の役割】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○観光拠点への接続や交通機関相互の接続など、二次交通としての役割を検討</li> <li>○観光客等にも分かりやすい情報等の発信</li> </ul> <p><b>【観光分野の役割】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○公共交通を利用した観光周遊ルートのご案内や公共交通と連携した取組を検討</li> </ul>

### 1-3 計画の対象区域と計画期間

#### (1) 計画の対象区域

本計画は、十和田市全域を計画対象区域とします。

#### (2) 計画期間

本計画の計画期間は、令和5(2023)年度から令和9(2027)年度までの5か年とします。  
 なお、計画の内容については、上位計画である「第2次十和田市総合計画」の改訂・更新時期や、根拠となる法制度の改正、その他社会情勢の変化なども踏まえながら、必要に応じて見直しするものとします。

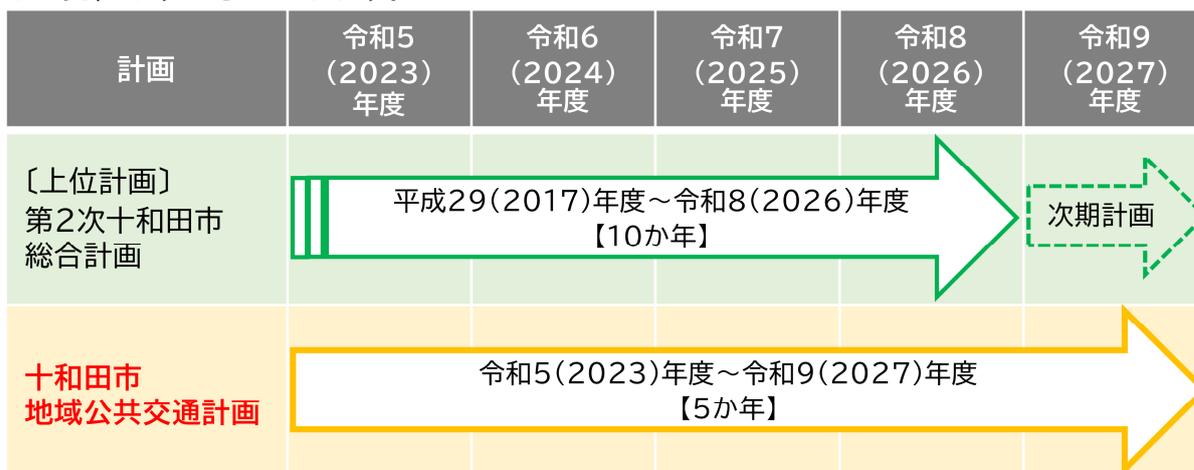


図 計画期間

### 1-4 計画の対象とする交通手段

本計画の検討対象となる公共交通は以下のとおりです。

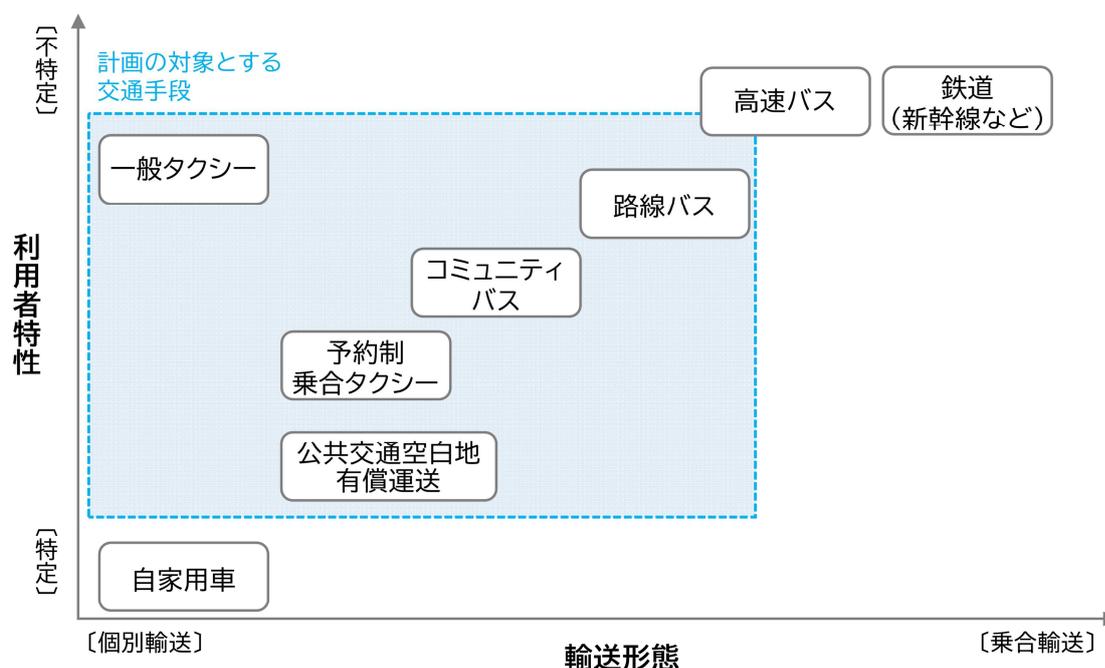


図 計画の対象とする交通手段

## 1-5 計画策定にあたり実施した取組一覧

本計画の策定にあたっては、市民生活の実態や公共交通の実態等を把握するため、以下に示す調査等を踏まえた検討を行っています。

表 計画策定にあたり実施した取組一覧

No	取組	対象	概要
1	市民アンケート調査	市民 3,500 人 18 歳～64 歳：2,000 人 65 歳～89 歳：1,500 人	市民の「日常の移動実態」や「公共交通の利用実態」、「運転免許返納の意向」等について把握。 なお、各地域の特性・特徴を捉えるため、中学校区ごとの年齢別人口構成比に応じて配布票数を決定。
2	高校生・保護者アンケート調査	市内の高校へ通学する生徒 1,053 人及びその保護者	「通学・送迎の実態」や「公共交通に対する意向」等について把握。
3	乗合タクシー登録者アンケート調査	予約制乗合タクシー登録者 310 人	「利用する上での改善要望」や「利用していない理由」等について把握。
4	交通事業者ヒアリング調査	路線バス：3 者 タクシー：4 者 高速バス：3 者 空白地有償運送：1 者	「運行に関する問題点」や「今後の運行に対する意向」等について把握。
5	庁内各課ヒアリング調査	庁内各課	「事業の実施状況」や「公共交通に求める役割」等について把握。
6	交通需要施設ヒアリング調査	北里大学及び大規模商業施設	学生及び買い物客等の「公共交通の利用実態」や「今後の連携した施策実施の可能性」等について把握。
7	住民グループインタビュー	広域コミュニティ組織及び休屋・宇樽部地区住民	市民アンケート等では把握できない「公共交通に対する住民の声」や「移動に対する将来の不安」等について把握。
8	高校生ワークショップ	市内の高校に通学する生徒	フィールドワーク（市街地循環バスの体験乗車）を通じて、「公共交通の課題」や「今後の取組」等について意見交換を実施。

## 2. 本市の概況

## 2-1 位置・地勢

本市は、青森県の県南地方内陸部に位置し、市域面積は 725.65 km<sup>2</sup> で、県内ではむつ市、青森市に次いで3番目に広い市域を有しています。

西部には大岳、高田大岳などの八甲田山系や十和田山、十和利山などの山地が連なっており、東部には三本木原台地が広がるなど、市街地と農村地帯が形成されています。

十和田湖や奥入瀬溪流、八甲田山系を含む市域面積の約3分の1が十和田八幡平国立公園に指定され、全国的に有名な観光拠点として、市内外から多くの来訪者が訪れます。

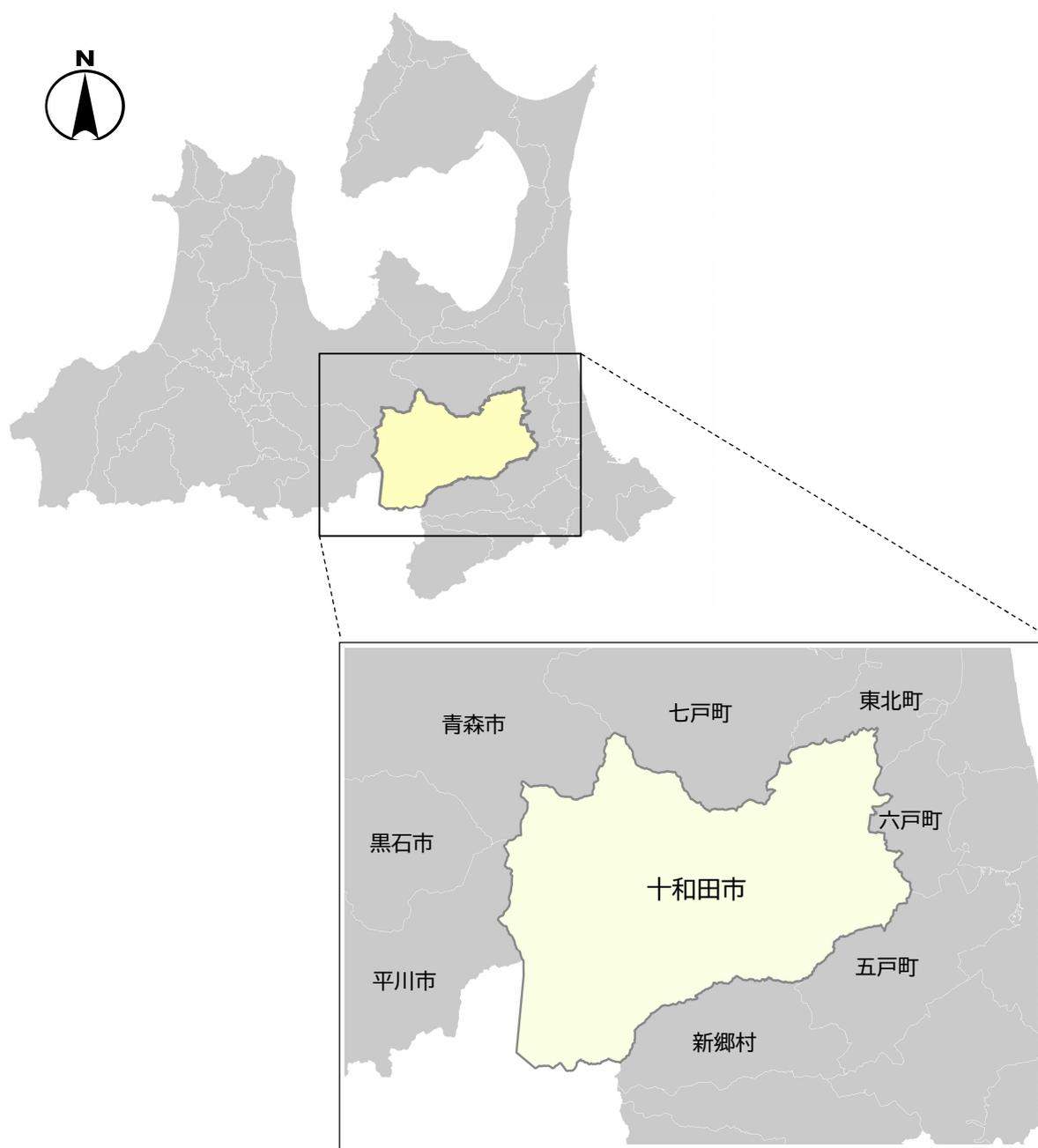


図 十和田市の位置(青森県全体図、十和田市周辺図)

## 2-2 人口・世帯数

### (1) 総人口・世帯数の推移

国勢調査の結果では、本市の総人口は、平成12(2000)年の69,630人をピークに減少傾向にあり、令和2(2020)年には60,378人とピーク時から約13%減少しています。

また、国立社会保障・人口問題研究所の推計では、令和27(2045)年には41,907人となり、令和2(2020)年と比較して約30%減少することが予測されています。

更に、人口減少に加え、高齢化(65歳以上人口)も顕著に進行しており、令和2(2020)年時点で33.7%であった高齢化率は、令和27(2045)年には48.2%まで上昇することが予測されています。

世帯数については、平成22(2010)年まで増加傾向にありましたが、それ以降は横ばいとなっており、世帯当たりの人口は減少を続けています。

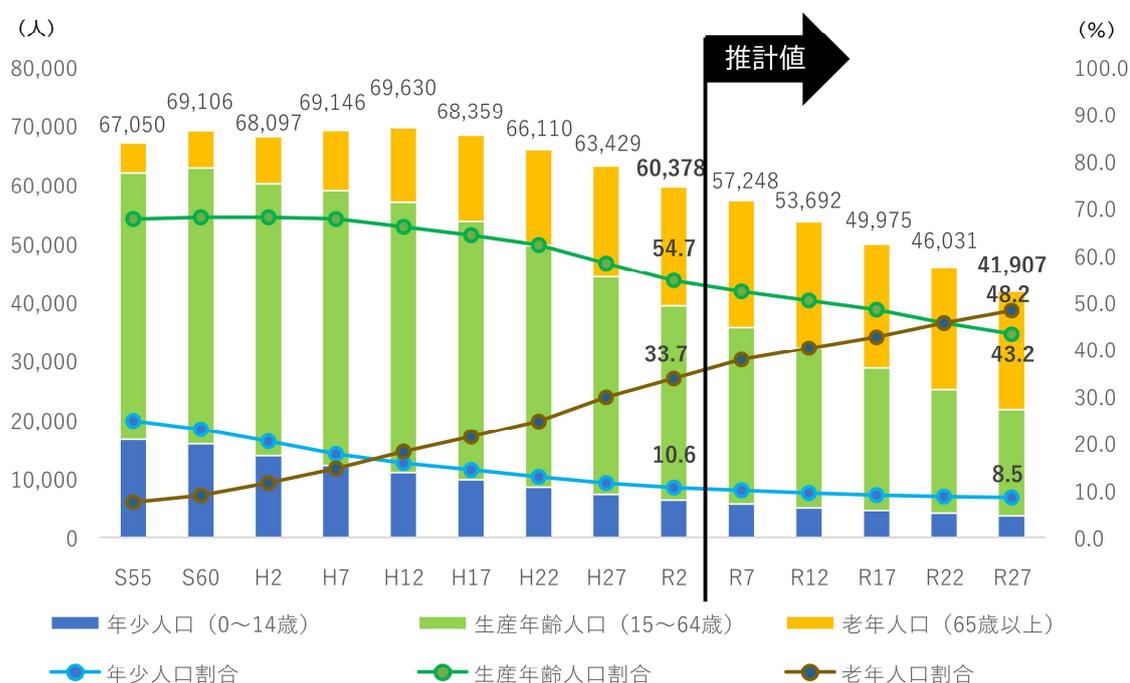


図 十和田市の総人口および高齢化率の推移(昭和55年~令和27年)

資料: S55~R2 国勢調査、R7~R27 国立社会保障・人口問題研究所



図 十和田市の世帯数および世帯当たり人口の推移(平成2年~令和2年)

資料: H2~R2 国勢調査

## (2) 人口分布

令和2（2020）年時点における人口分布状況は、市役所などが立地する市街地を中心に人口が集積する一方、郊外部や中山間部においても小さな集落などが点在しており、薄く広く人口が分布していることが特徴的です。

また、市中心部においては、人口集中地区（DID<sup>※</sup>）の面積が広がっている一方、人口密度は低下しており、空洞化が進行している状況がみられます。

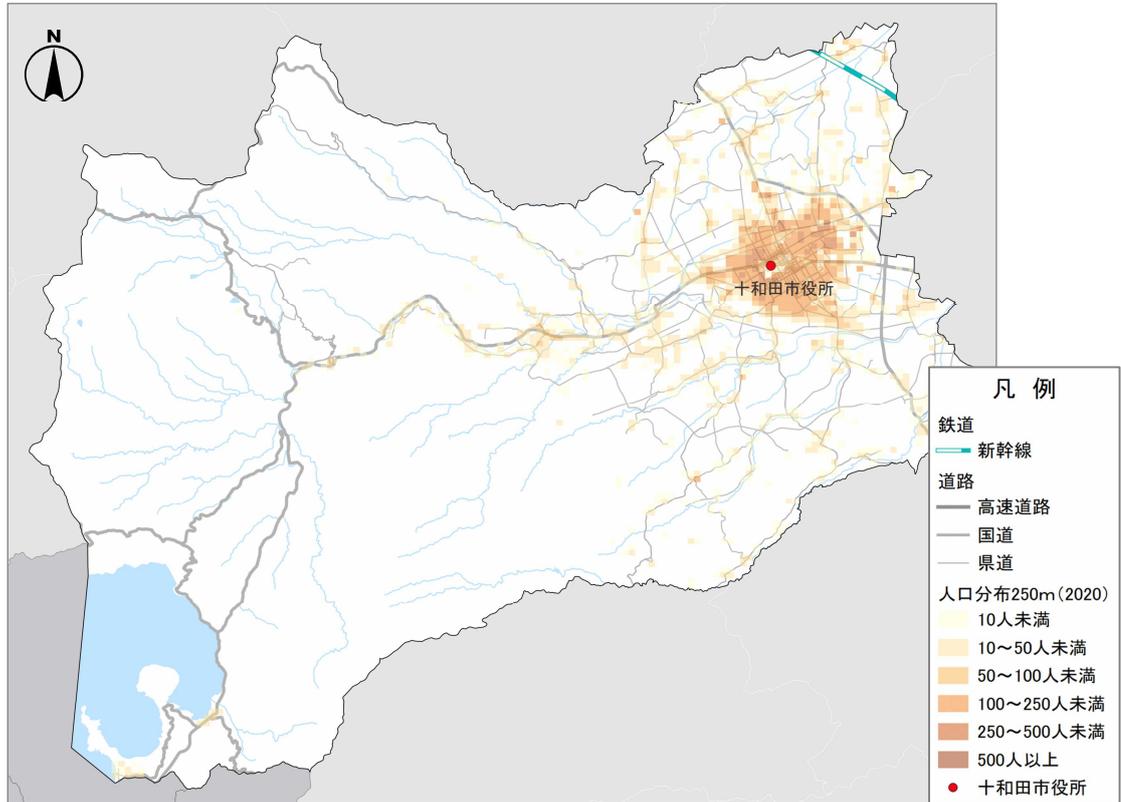


図 人口分布状況(令和2年 250mメッシュ人口)

資料:R2 国勢調査

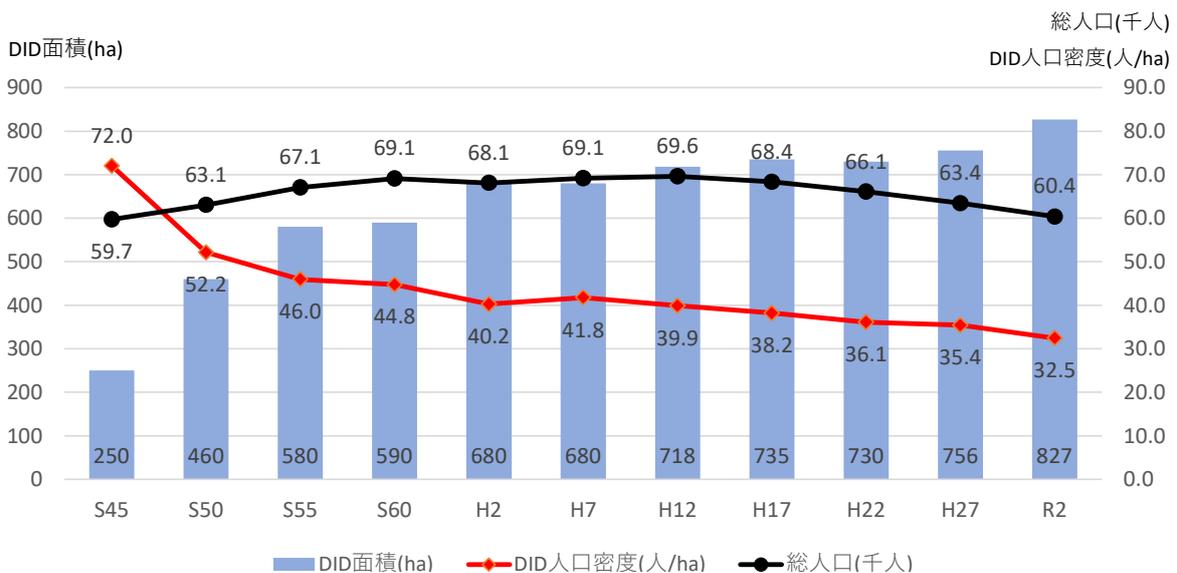


図 十和田市 DID の面積および人口密度の推移

資料:S45～R2 国勢調査

※DID:人口密度約 4,000 人/km<sup>2</sup>以上の国勢調査基本単位区がいくつか隣接し、合わせて 5,000 人以上を有する地域

## 2-3 移動特性

### (1) 通勤

令和2(2020)年時点で、本市に常住する就業者29,441人のうち約79%にあたる23,363人が市内に通勤しており、残りの約21%は、八戸市1,050人(約4%)、三沢市920人(約3%)、七戸町762人(約3%)など、市外へ通勤しています。

また、市外から本市への通勤は、七戸町からの1,030人が最も多く、次いで六戸町から891人、八戸市から700人となっています。

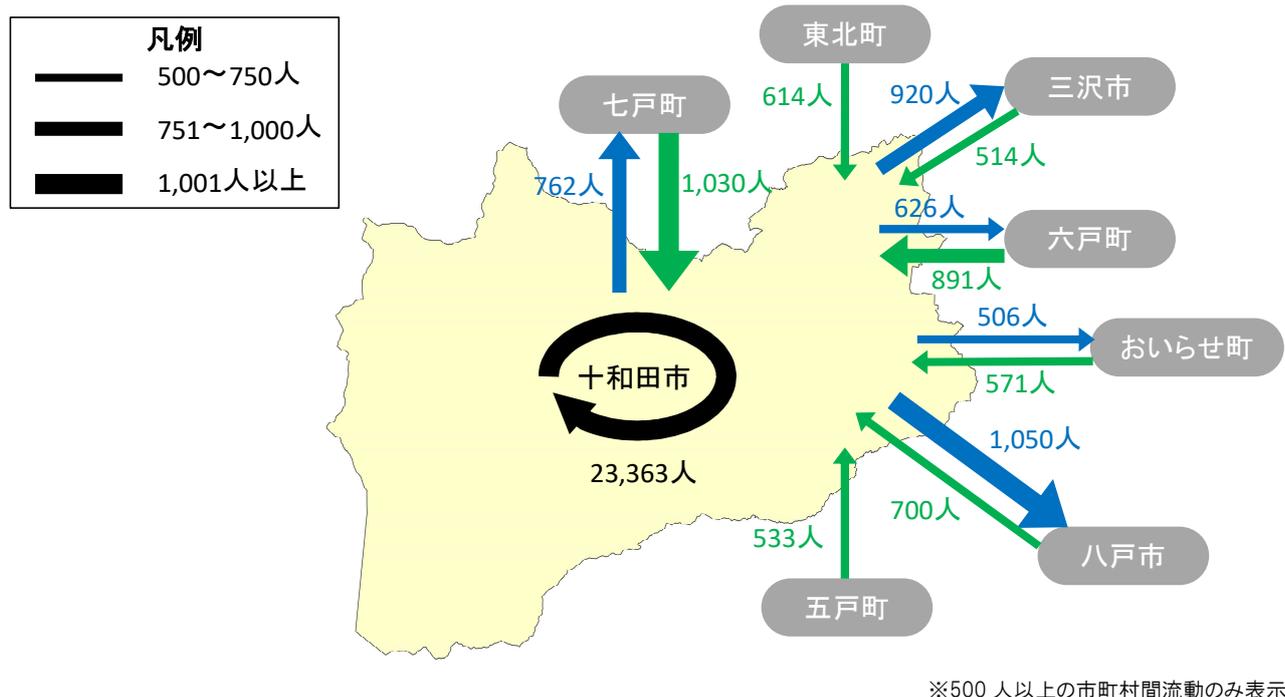


図 通勤流動状況

資料 R2 国勢調査

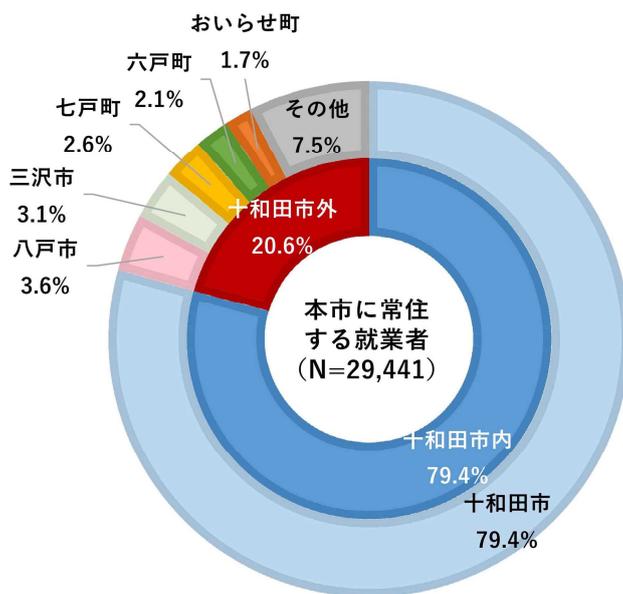


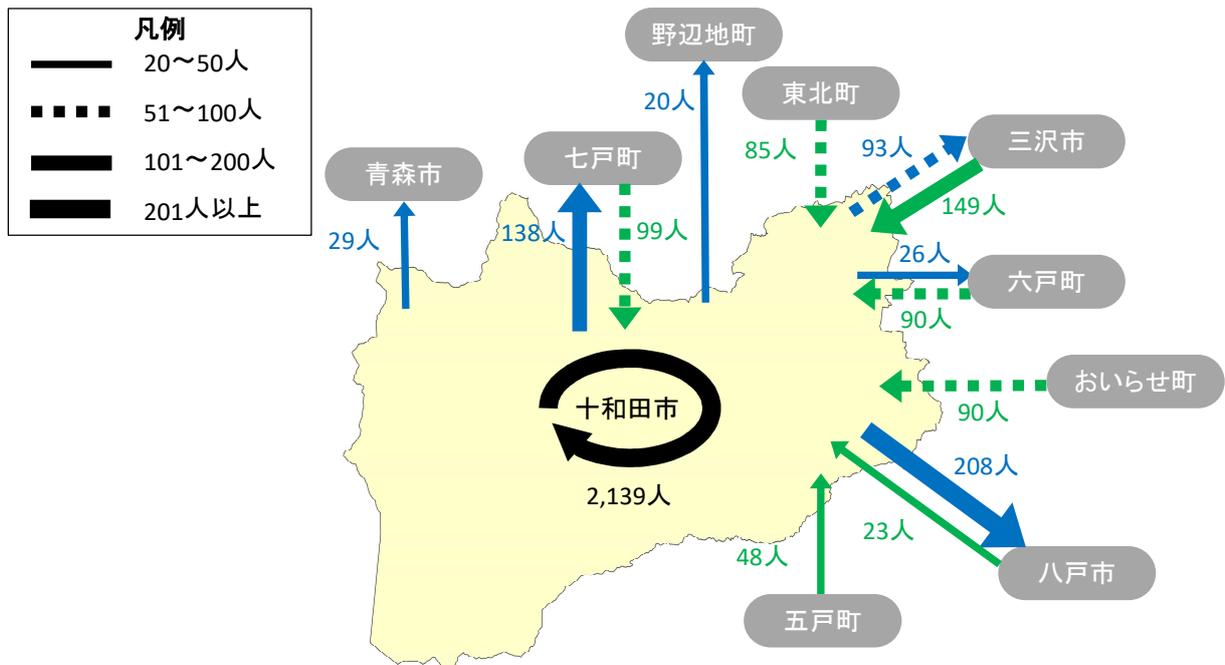
図 十和田市に常住する就業者の通勤先

資料 R2 国勢調査

## (2) 通学

令和2（2020）年時点で、本市に常住する通学者2,836人のうち約75%にあたる2,139人が市内に通学しており、残りの約25%は、八戸市208人（約7%）、七戸町138人（約5%）、三沢市93人（約3%）など、市外へ通学しています。

また、市外から本市への通学は、三沢市からの149人が最も多く、次いで七戸町から99人、おいらせ町と六戸町から90人となっています。



※20人以上の市町村間流動のみ表示

図 通学流動状況

資料 R2 国勢調査

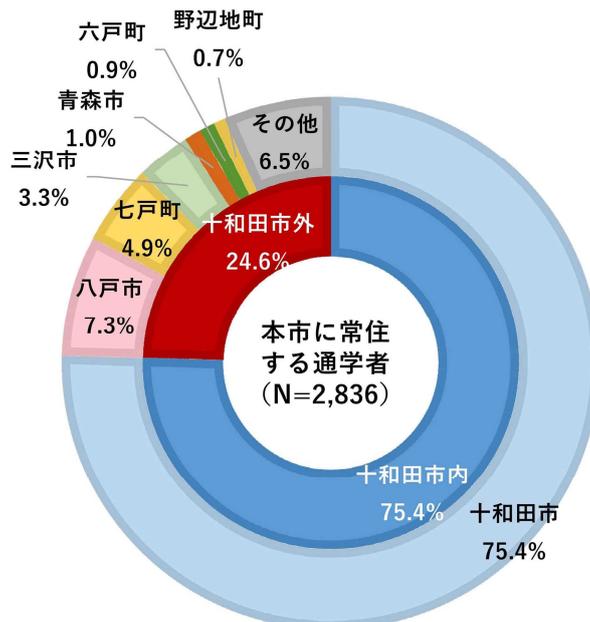


図 十和田市に常住する通学者の通学先

資料:R2 国勢調査

高校生アンケートの結果をみると、三本木高等学校、十和田工業高等学校では、市内から通学する生徒が約60%を占めていますが、三本木農業恵拓高等学校においては、市外から通学する生徒が50%以上を占めています。

また、生徒の通学手段は、徒歩や自転車の割合が高く、悪天時には保護者の送迎の割合が高くなります。

三本木農業恵拓高等学校では、好天時ににおいても約40%が路線バスを利用しています。

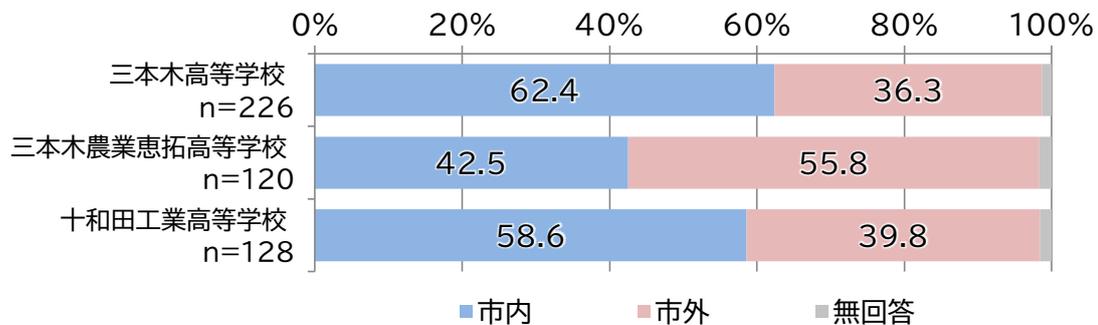


図 高校別生徒の居住地

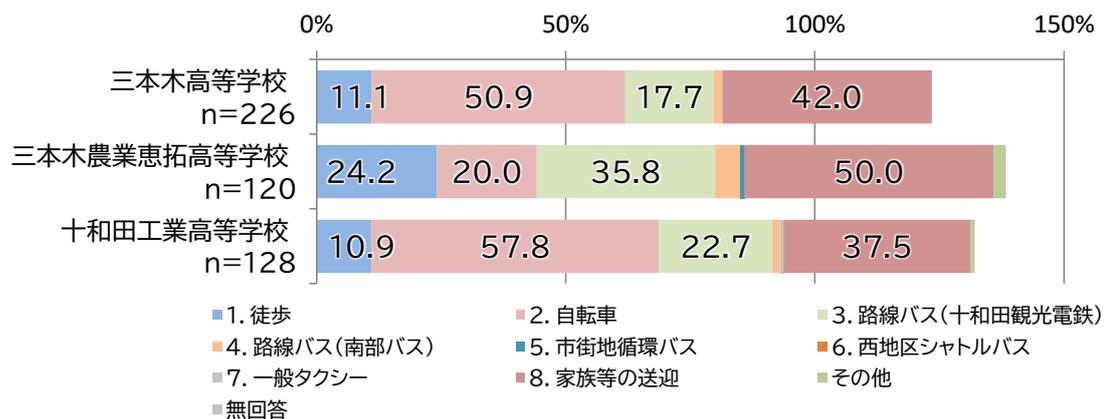


図 高校別生徒の通学手段(好天時での登校)

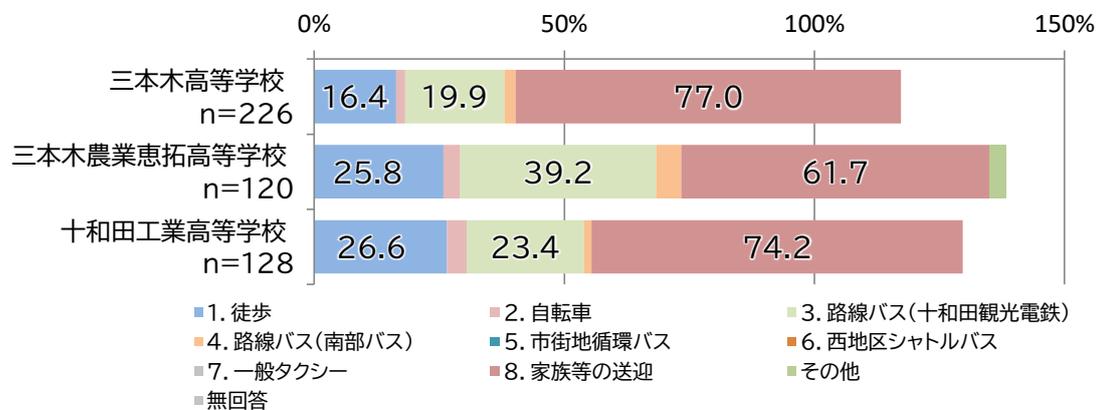
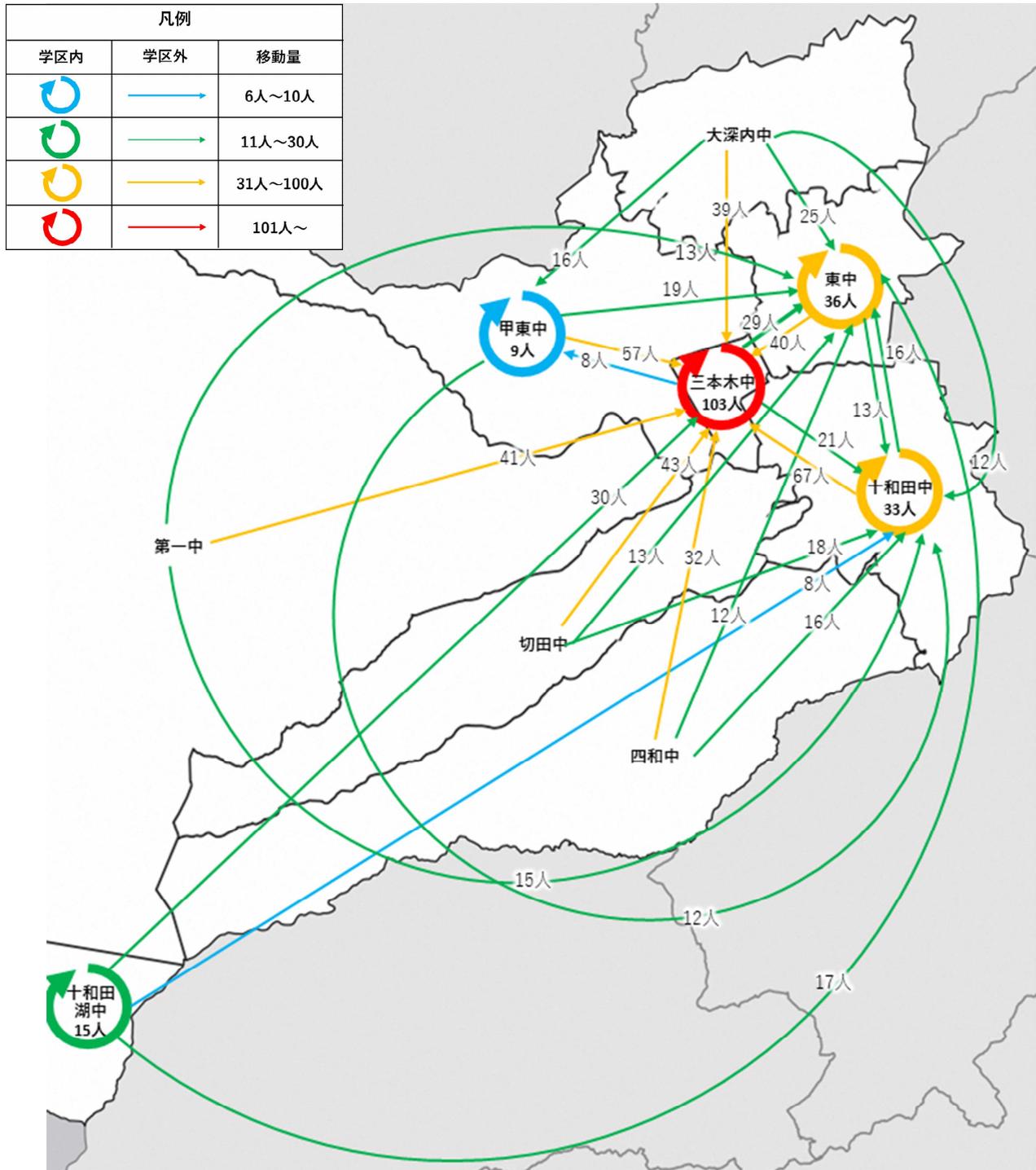


図 高校別生徒の通学手段(悪天時での登校)

資料：R4 高校生アンケート調査  
※割合 5%以上を表示

### (3) 通院

中学校区単位を対象とした市民アンケートの結果をみると、通院先としては、市外への流動は見られず、市内での流動先については、三本木中学校区や十和田中学校区、東中学校区に集中しています。



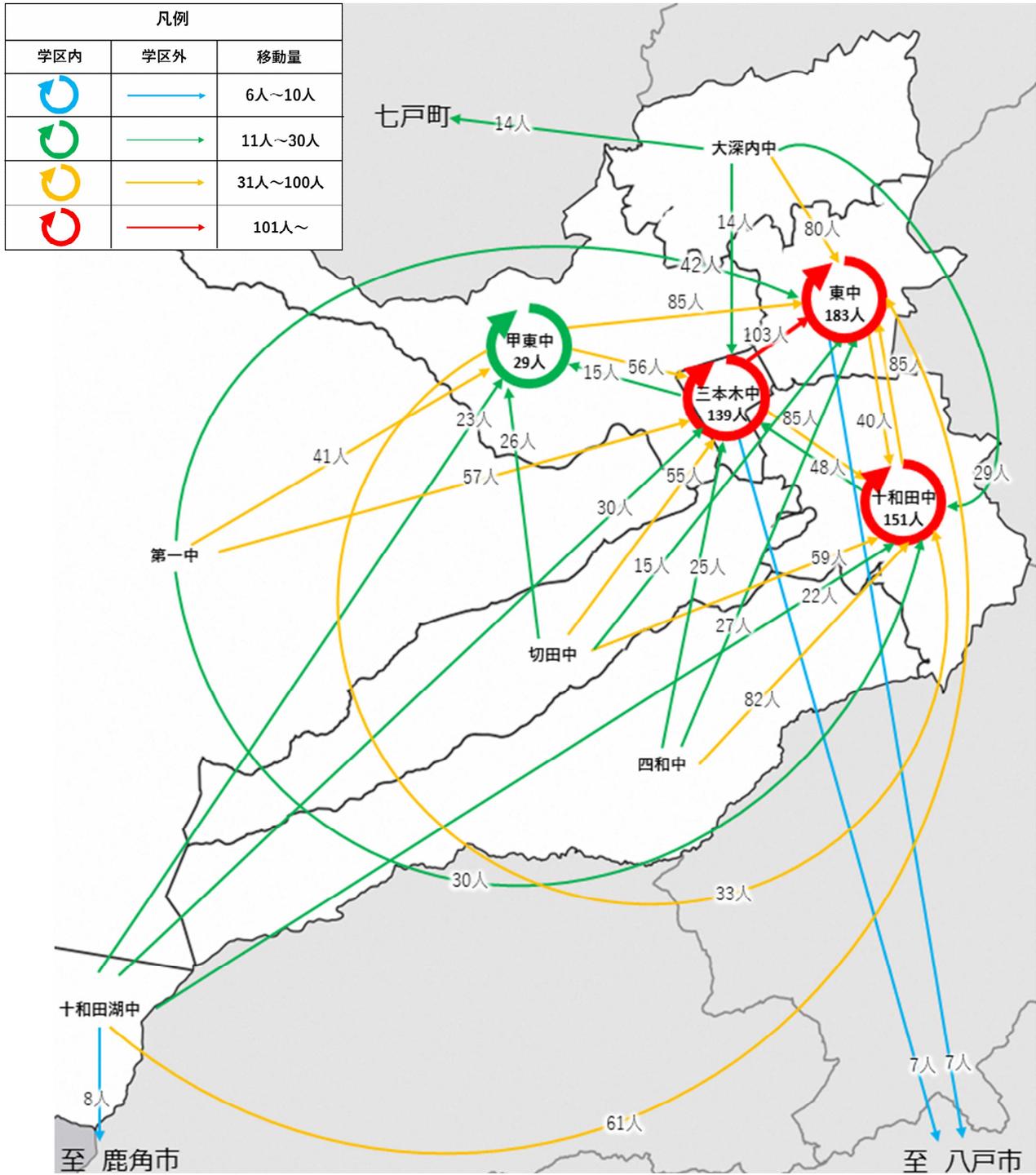
※6人以上の地域間流動を表示

図 通院の移動実態

資料：R4 市民アンケート調査

#### (4) 買い物

中学校区単位を対象とした市民アンケートの結果をみると、買い物先としては、市外への流動は少なく、市内での流動先については、三本木中学校区や十和田中学校区、東中学校区に集中しています。



※6人以上の地域間流動を表示

図 買い物の移動実態

資料：R4 市民アンケート調査

## 2-4 その他

### (1) 観光の実態

本市の観光入込客数は、令和元（2019）年までは増加傾向にありましたが、令和2（2020）年以降は新型コロナウイルス感染症の影響を受け、大幅に減少しています。

なお、コロナ禍においても奥入瀬・十和田湖及び道の駅とわだの入込客数は年間30万人を超えています。

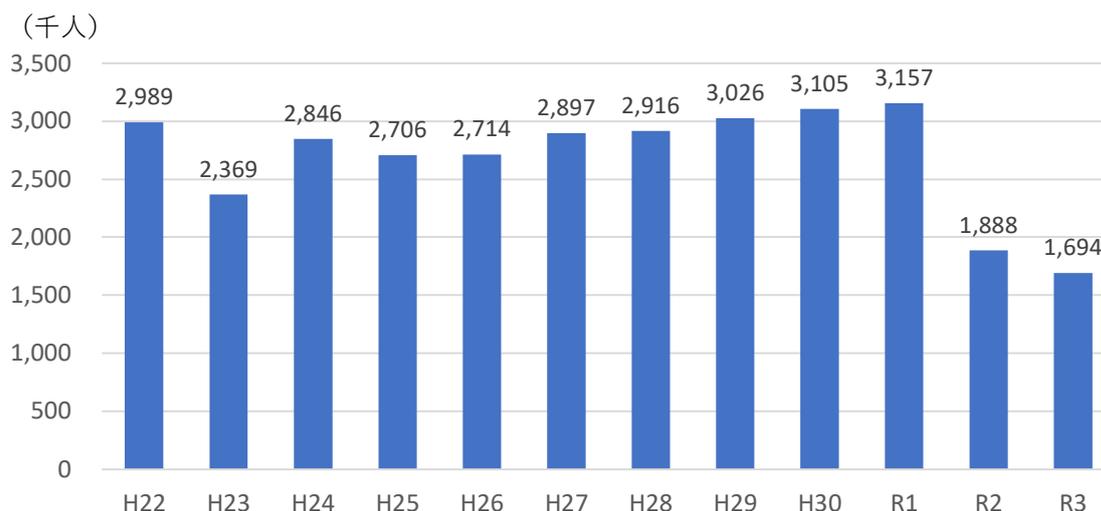


図 観光入込客数の推移

資料:H22～R3 青森県観光入込客統計

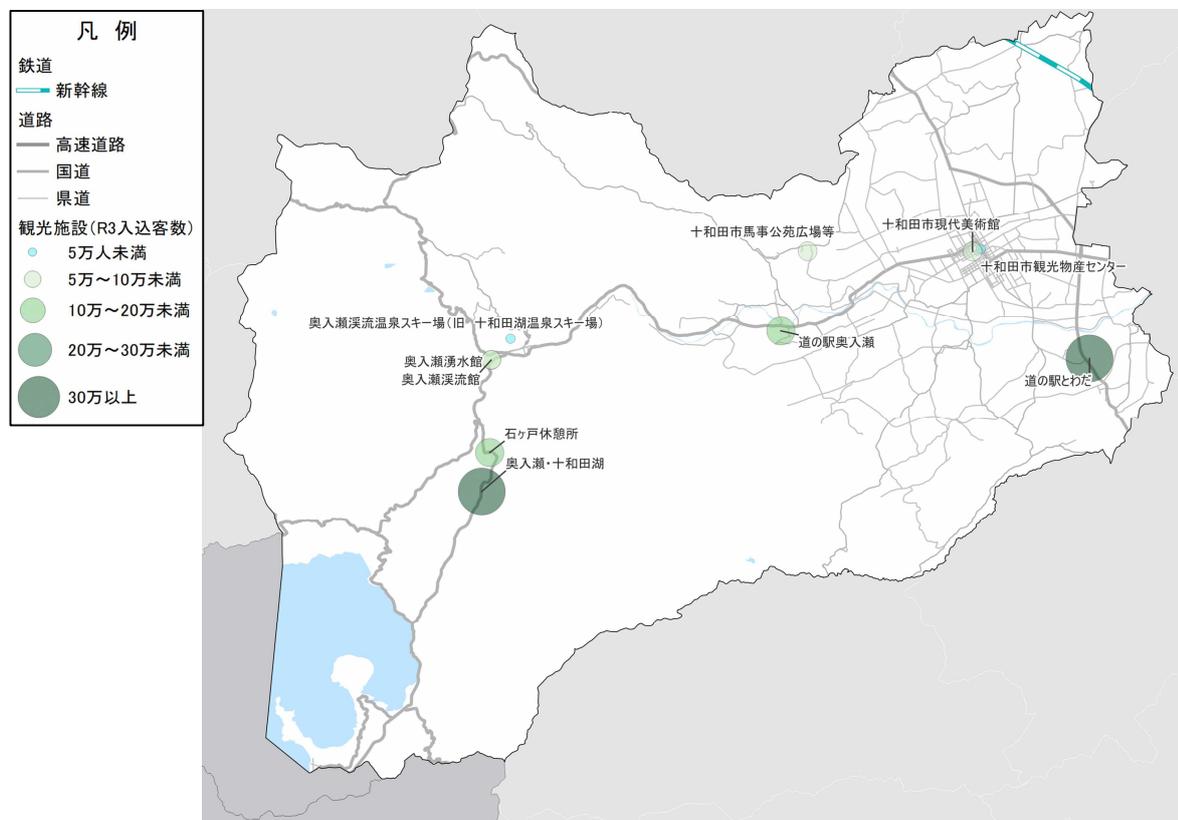


図 観光地点別入込客数(令和3年)

資料:R3 青森県観光入込客統計

## (2) 高齢者の免許の保有状況等

市民アンケートの結果をみると、65歳～89歳の70%が運転免許を保有し、そのうち約92%が日常的に自家用車を運転しています。

また、運転免許保有者の約40%は今後返納したいと考えていますが、約51%は返納する予定はなく、自家用車への依存が高い状況がうかがえます。

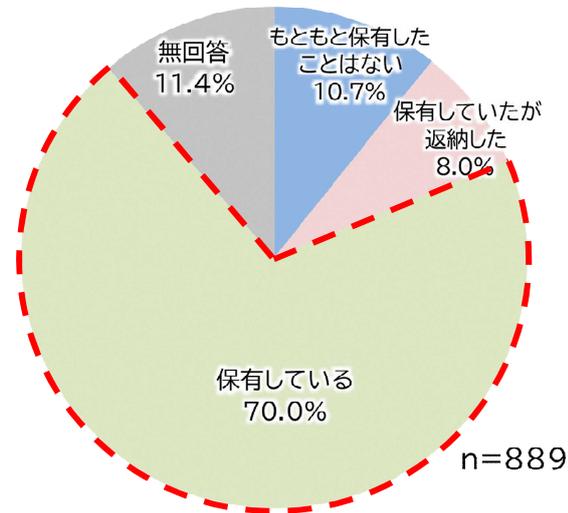


図 高齢者の免許保有状況

資料：R4 市民アンケート調査

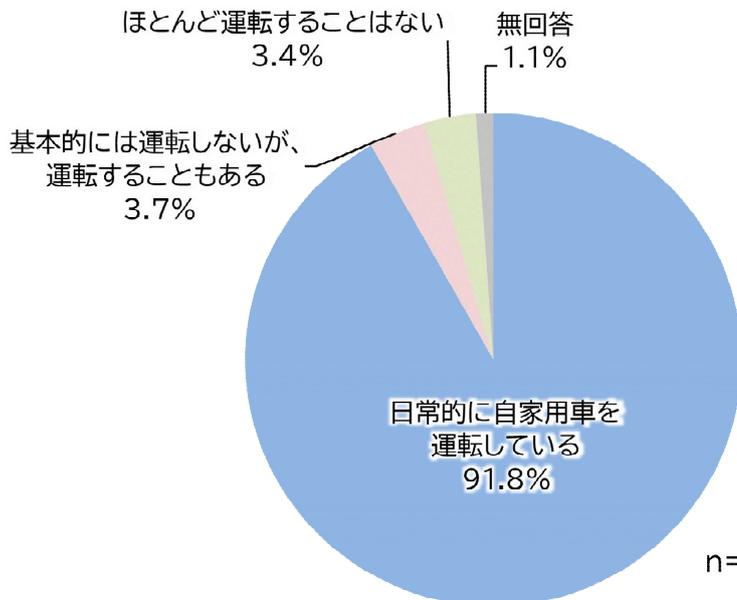
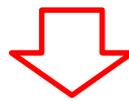


図 運転状況

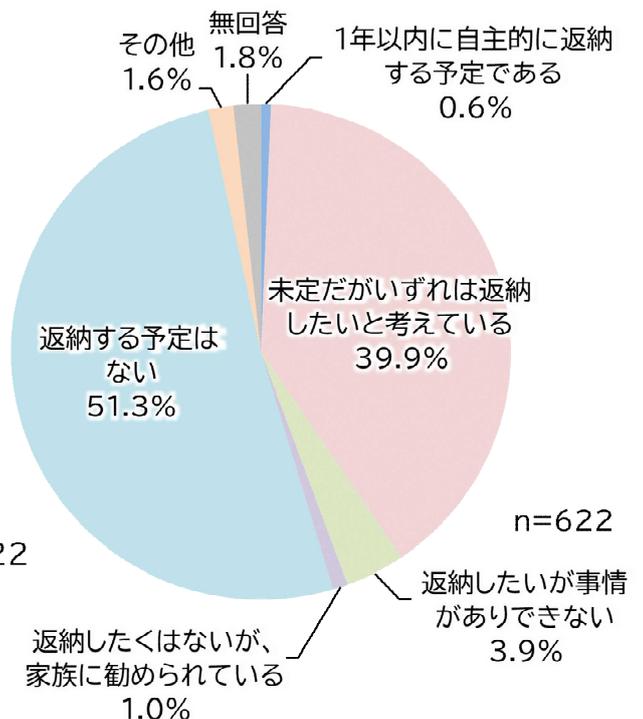


図 運転免許返納の意向

資料：R4 市民アンケート調査



### 3. 公共交通の概況

### 3-1 公共交通の運行状況等

#### (1) 公共交通の運行状況

本市では、市の中心部における市街地循環バスに加え、市内外の各地域とを結ぶ路線バスが放射状に運行しています。

また、路線バスが運行していない地域では、予約制乗合タクシーや公共交通空白地有償運送が地域の交通を支えています。

なお、十和田観光電鉄線の撤退により、十和田市駅が廃止されて以降、公共交通相互の接続拠点が不明確な状況でしたが、令和4（2022）年4月に新たな拠点となる「十和田市まちなか交通広場」が整備されたことにより、公共交通ネットワークの向上が図られました。

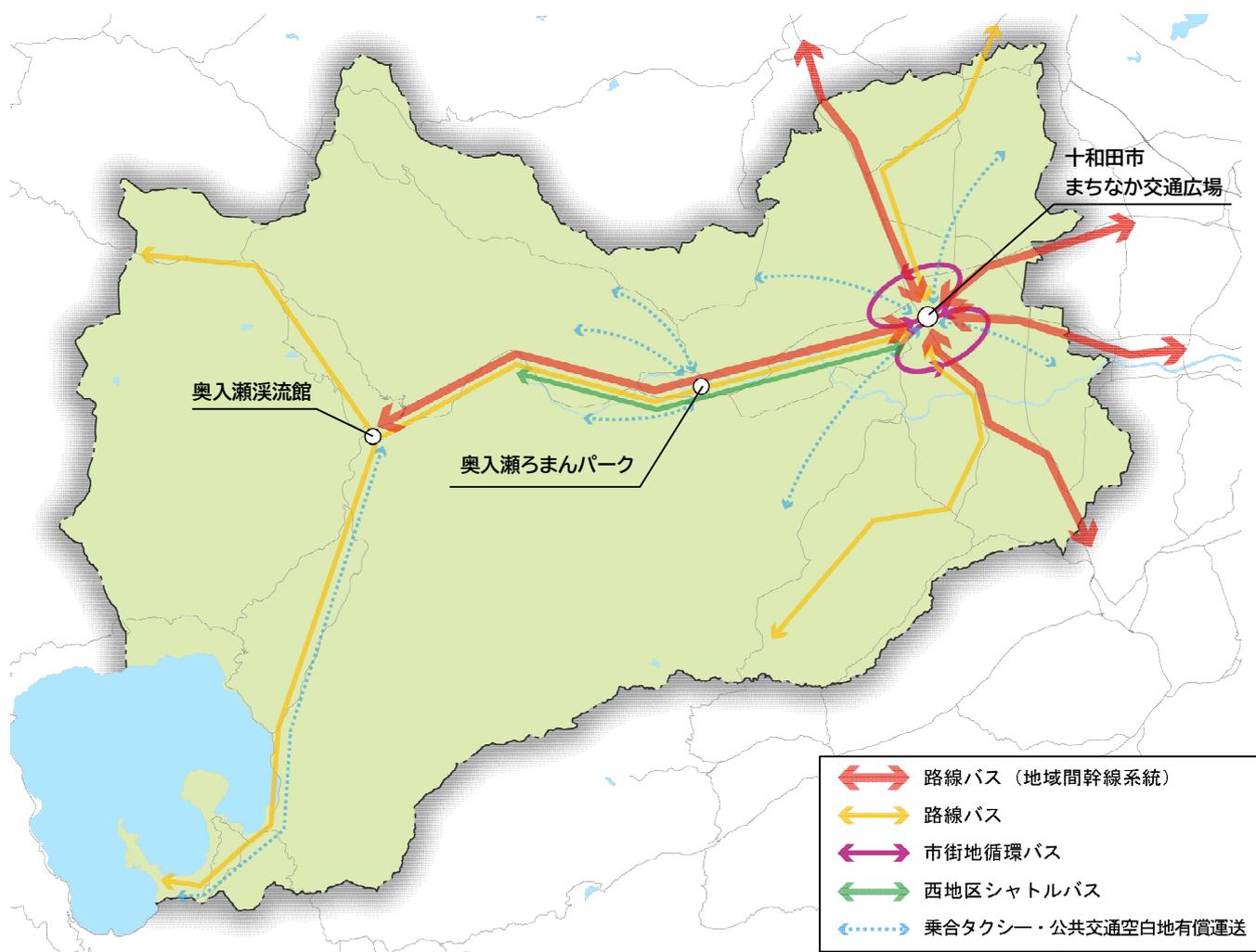


図 十和田市の公共交通の運行状況

## (2) 公共交通の利用者数および財政負担の推移

本市の公共交通の利用者数は、平成 29 (2017) 年度から令和 3 (2021) 年度までに約 13 万人減少 (約 15%) しており、特に令和 2 (2020) 年度から大幅に減少しています。

一方、公共交通に対する財政負担は平成 29 (2017) 年度から令和元 (2019) 年度までは微増傾向にありましたが、市街地循環バス・西地区シャトルバスの運行開始に伴い令和 2 (2020) 年度からは大きく増加しています。

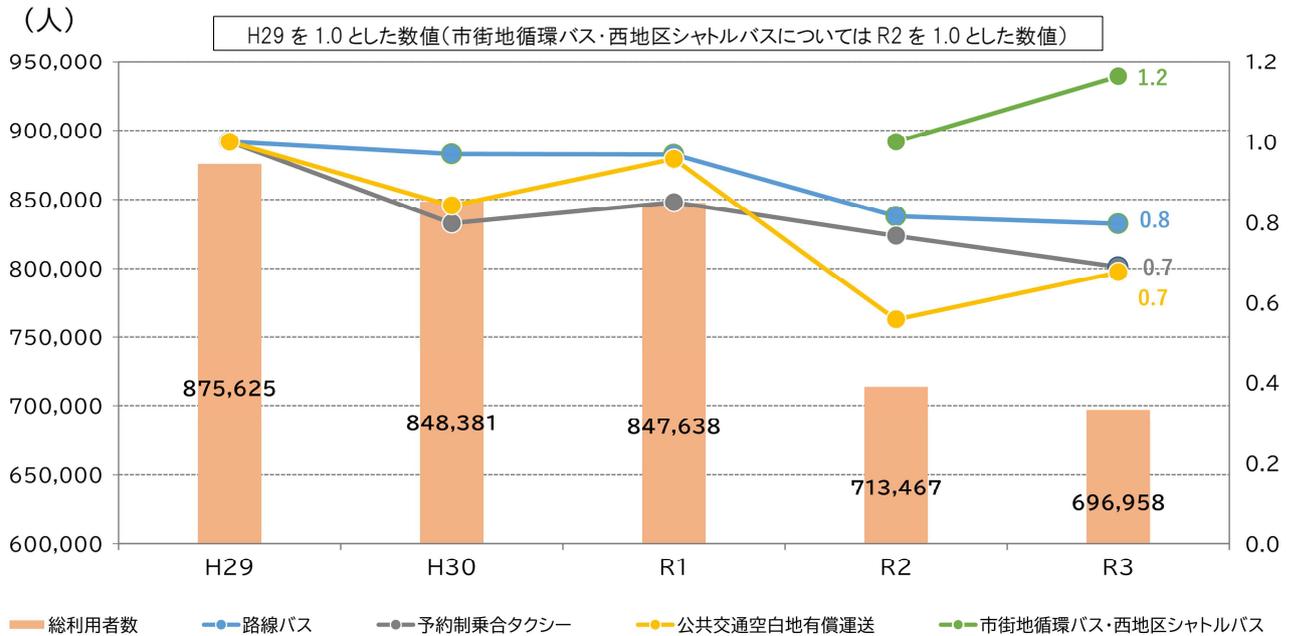


図 公共交通全体の利用者数と公共交通機関別の利用者数の推移

資料: 十和田市資料

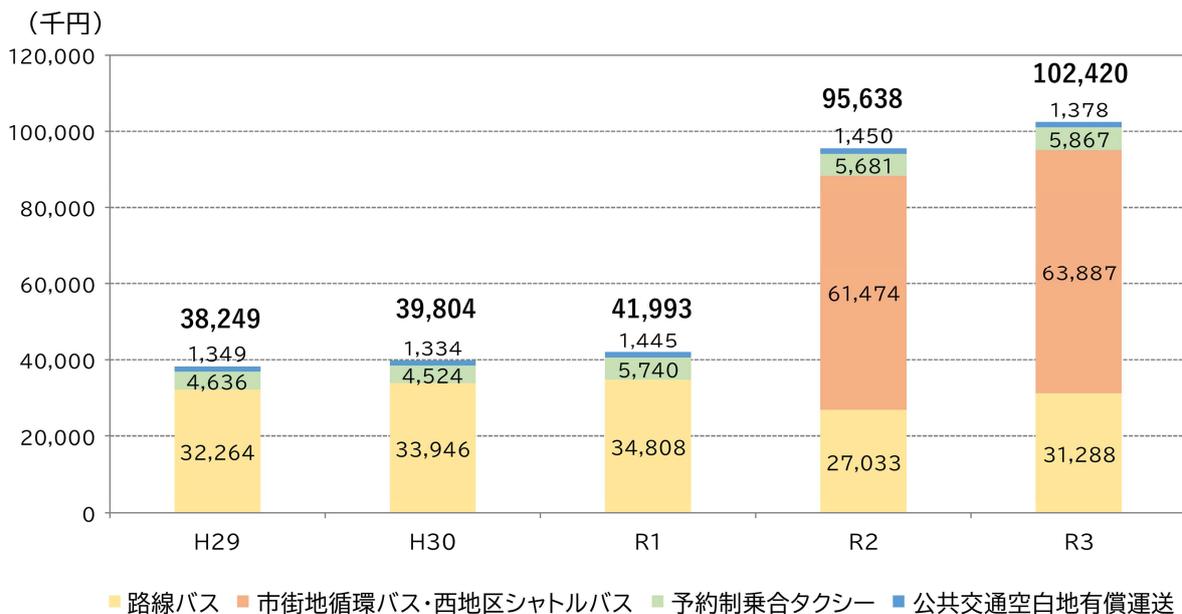


図 公共交通機関別の十和田市の財政負担額の推移

資料: 十和田市資料

## 3-2 各公共交通の概要

### (1) 路線バスの概要

#### ①運行概要

市内を運行するバス路線は全部で12路線（46系統）あり、そのうち8路線（22系統）は市が財政支援を行っています。

表 十和田市内の路線バスの運行概要(令和4年度)

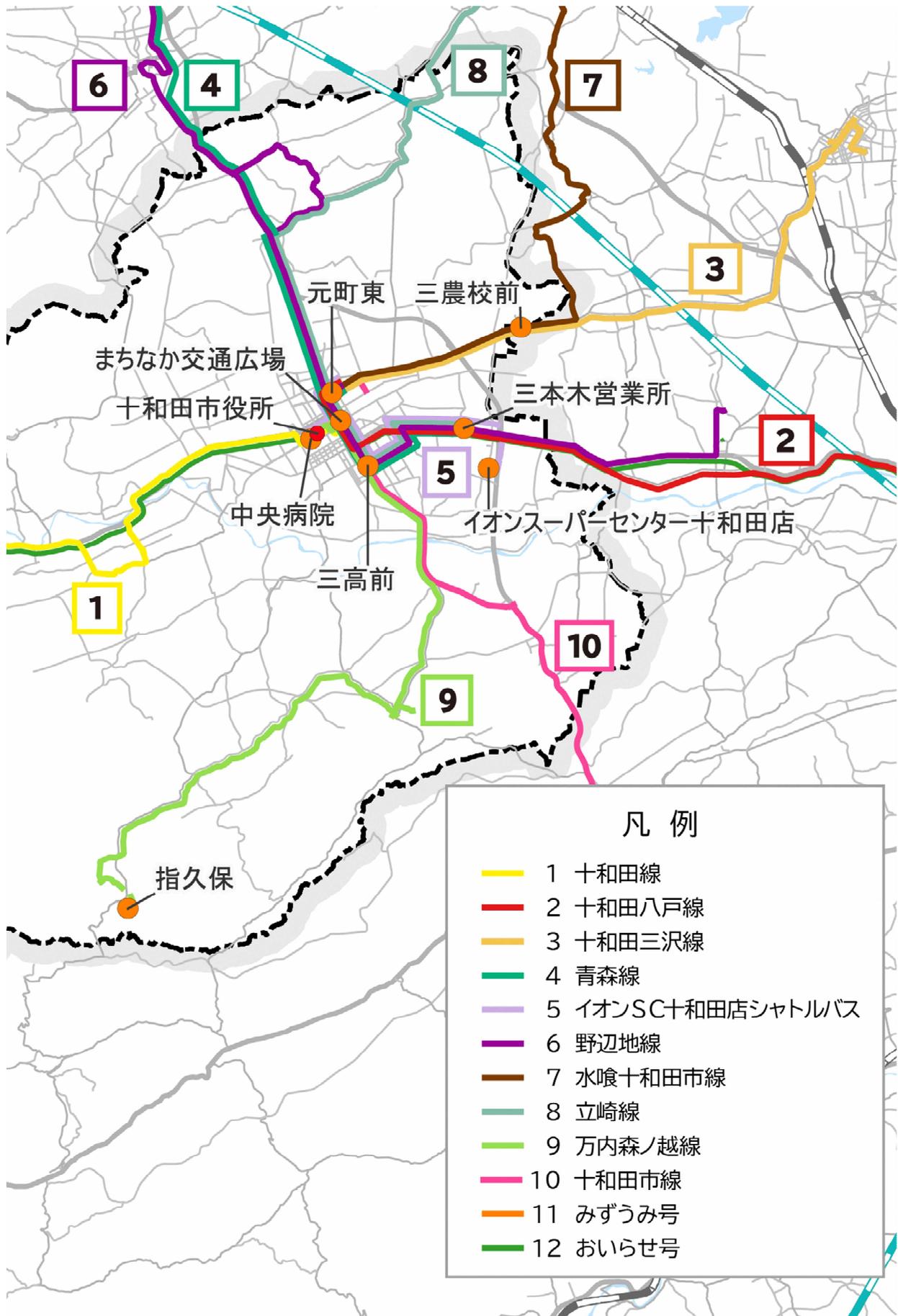
No.	路線	系統	起点	終点	財政支援			R3
					国	県	市	平均乗車密度
1	十和田線	—	元町東	溪流館前	●	●	●	1.8
		第一中学校経由	元町東	溪流館前	●	●	●	
		法量経由	元町東	溪流館前	●	●	●	
		中川原経由	元町東	溪流館前	●	●	●	
		ろまんパーク経由	元町東	溪流館前	●	●	●	
		十和田西高前経由	元町東	溪流館前	●	●	●	
2	八戸線	下田駅前経由	元町東	八日町	●	●	●	3.9
		下田駅前経由	元町東	八戸営業所	-	-	-	—
		下田駅前経由	元町東	八戸市民病院	-	-	-	—
		下田バイパス経由	元町東	八日町	-	-	-	—
		下田バイパス経由	元町東	八戸営業所	-	-	-	—
		下田バイパス経由	元町東	八戸市民病院	-	-	-	—
3	三沢線	七百・柳沢	十和田市中央	市役所・公会堂前	●	●	●	3.4
		七百・柳沢	十和田市中央	三沢駅	●	●	●	
		七百・柳沢	十和田市中央	三沢高校前	●	●	●	3.5
		七百・柳沢	三高正門前	市役所・公会堂前	-	-	-	—
		七百バイパス	十和田市中央	三沢高校前	-	-	-	—
		七百バイパス	三高正門前	市役所・公会堂前	-	-	-	—
		三農校前・柳沢	十和田市中央	六戸高校前	-	-	-	—
		七百バイパス	工業高校	市役所・公会堂前	-	-	-	—
		七百バイパス	三農校前	市役所・公会堂前	-	-	-	—
		七百・柳沢	三農校前	市役所・公会堂前	-	-	-	—
		七百・柳沢	吾郷	三沢高校前	-	-	-	—
		七百・柳沢	三高正門前	農協前	-	-	-	—
4	みちのく経由 青森線	—	三本木営業所	新青森駅	-	-	-	—
		七戸十和田駅経由	三本木営業所	新青森駅	-	-	-	—
5	イオンスーパーセンター十和田線	—	元町東	イオンスーパーセンター	-	-	-	—

No.	路線	系統	起点	終点	財政支援			R3
					国	県	市	平均乗車密度
6	野辺地線	—	三本木営業所	まかど温泉	●	●	●	2.9
		野辺地案内所発着	三本木営業所	野辺地案内所	●	●	●	
		中央病院経由	三本木営業所	まかど温泉	●	●	●	
		乙供三高線	三高前	乙供	-	-	-	—
		榎林三高線	三高前	東榎林	-	-	●	2.5
		三高七戸体育館線 (元町東なし)	三高前	七戸案内所	-	-	-	—
		池ノ平六高線	東池ノ平	六戸高校前	-	-	-	—
		三高七戸体育館線 (元町東あり)	三高前	七戸案内所	-	-	●	2.2
		三高七戸線	三高前	七戸案内所	-	-	-	—
		芋久保七戸線	十和田市中央	七戸十和田駅	-	-	●	2.5
		三本木営業所 七戸十和田駅	三本木営業所	七戸十和田駅	-	-	-	—
7	水喰十和田市線	三高前	中村	-	-	●	1.5	
8	立崎線	—	三本木営業所	湖畔棧橋前	-	-	●	2.0
		中央病院経由	三本木営業所	湖畔棧橋前	-	-	●	
9	万内森ノ越線	元町東	指久保	-	-	●	—	
10	十和田市線	五戸駅前	東十一番町	●	●	●	2.1	
		五戸駅前	まちなか交通広場	●	●	●		
11	みずうみ号	青森駅東口	十和田湖休屋	-	-	-	—	
12	おいらせ号	八戸駅西口	十和田湖休屋	-	-	-	—	

資料：十和田市資料

■市内路線バスの運行経路(主要なバス停のみ表示)

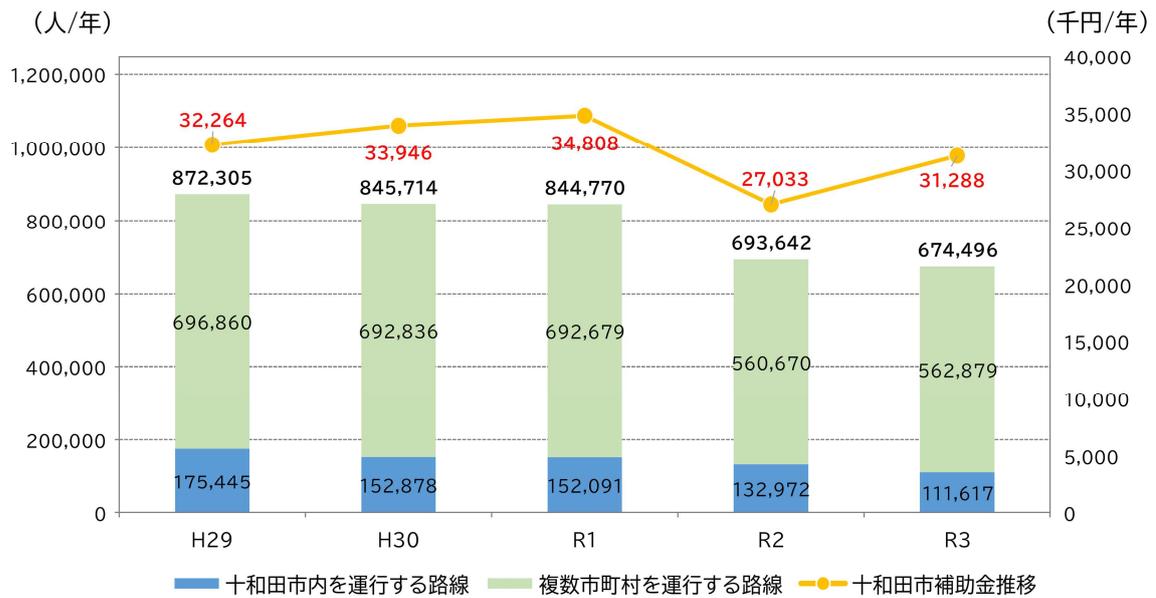




## ②利用者数・財政負担額の状況

本市の路線バスの利用者数は、従前より減少傾向にありましたが、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、令和2（2020）年度に大きく落ち込み、令和元（2019）年度と比較すると、約15万人（約18%）減少しています。

また、民間交通事業者が運行する路線バスに対する本市の補助金は、令和元（2019）年度までは増加傾向にあり、令和2（2020）年度及び令和3（2021）年度は、国が定める地域公共交通確保維持改善事業費補助金の特例により減少したものの、依然として多額の財政負担を要する状況が続いています。



※JRバス東北のみずうみ号・おいらせ号は除いています。

図 路線バスの年間利用者数と市補助金の推移

資料：十和田市資料

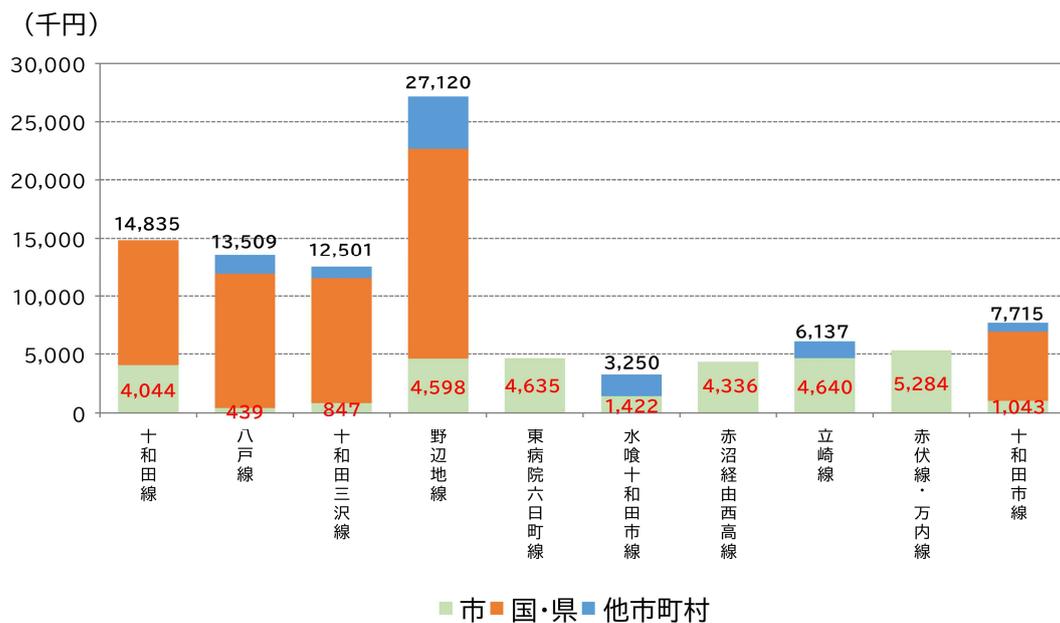


図 路線別の補助金(令和3年度)

資料：十和田市資料

## (2) 市街地循環バス・西地区シャトルバスの概要

### ① 運行概要

本市では、中心市街地での公共交通の利便性向上を目的とした「市街地循環バス」及び郊外部から中心市街地へのアクセス性向上を目的とした「西地区シャトルバス」を運行しています。

運賃は、1回の乗車につき100円です。

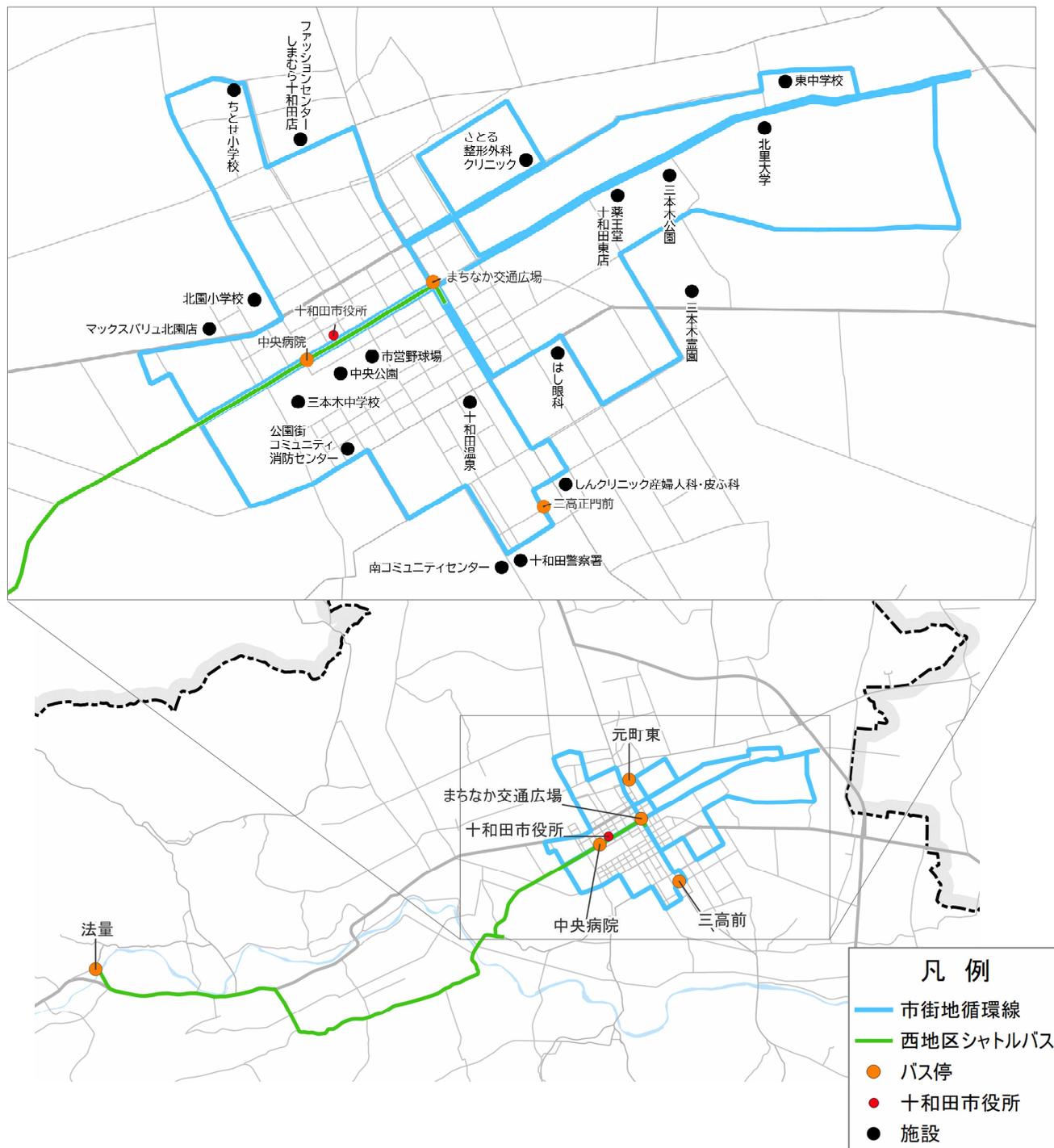


図 市街地循環バス・西地区シャトルバスの運行経路(令和4年度)

## ②利用者数・財政負担額の状況

利用者数は、令和2（2020）年度から令和3（2021）年度において、約2,800人（約17%）増加しています。

また、財政負担額についても、運行経費の見直しなどにより増加しています。

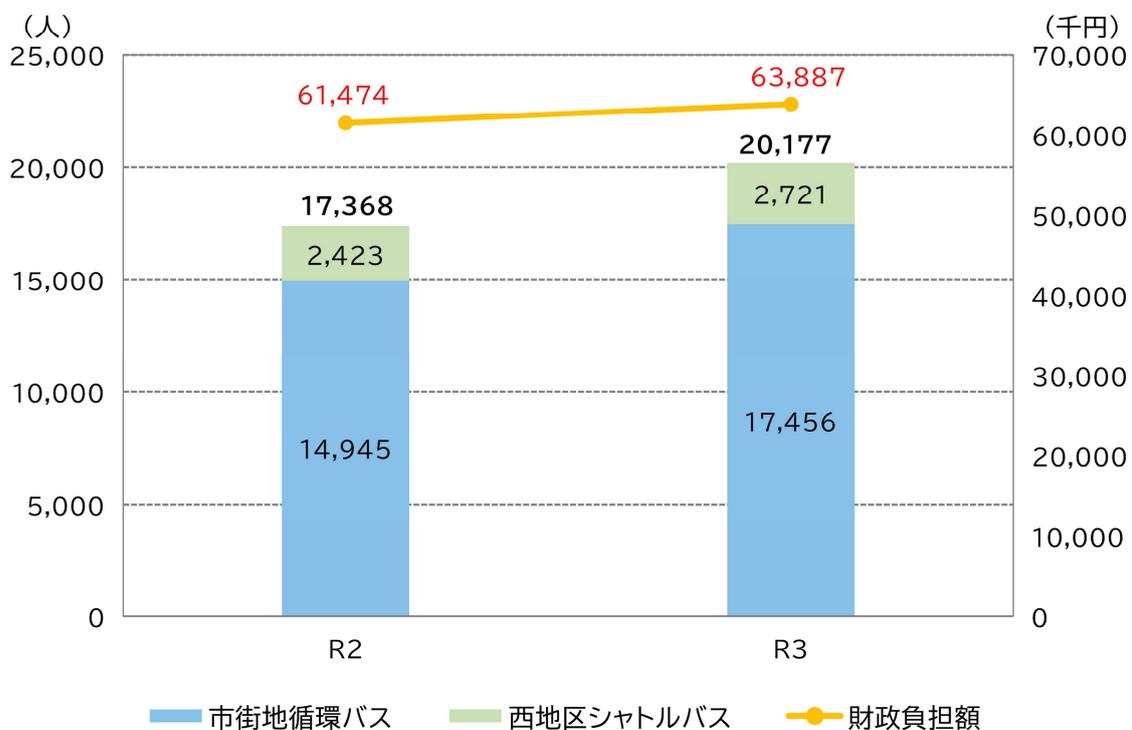


図 市街地循環バス・西地区シャトルバスの年間利用者数と財政負担額の推移

資料：十和田市資料

### (3) 予約制乗合タクシーの概要

#### ①運行概要

本市では、路線バスが休止・廃止された地区において、住民の移動手段を確保するため、平成22(2010)年10月から予約制乗合タクシーの運行を開始しました。

現在、市内4地区において、利用登録者の予約に応じて1日4便運行しています。

表 予約制乗合タクシーの運行概要(令和4年度)

No.	路線名	運行地区	運行便数 (往復/日)	運行曜日	運行形態	運賃
1	おとたく	大下内・八斗沢地区	2.0	平日 (月～金)	予約型運行	500円/回
2	ふかたく	深持地区				
3	きりたく	切田地区				
4	ふじたく	藤坂・伝法寺地区				

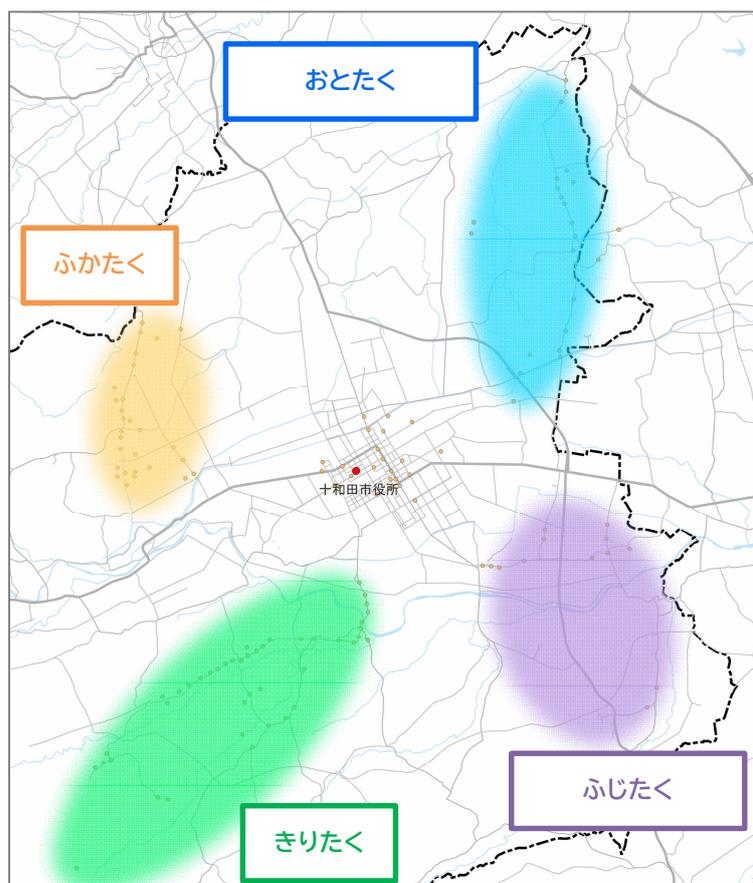


図 予約制乗合タクシーの利用対象エリア

## ②利用者数・財政負担額の状況

利用者数は減少傾向にあり、令和3（2021）年度は平成29（2017）年度と比較して、約900人（約30%）減少しています。

運行経費は、委託料の見直しを行った令和元（2019）年度以降横ばいで推移しています。令和3（2021）年度は、運行地区により稼働率に大きな開きが見られます。

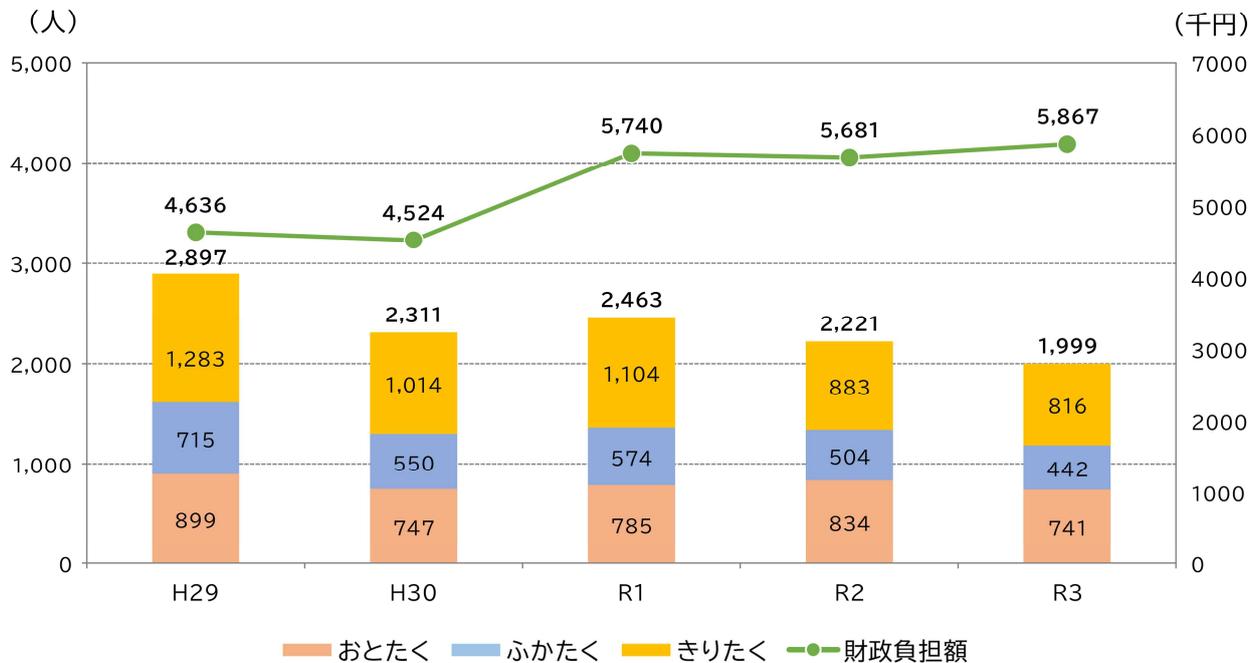


図 予約制乗合タクシーの年間利用者数と運行経費の推移

※ふじたくは令和4年度から運行開始のため利用者数及び運行経費、稼働率の状況はありません。

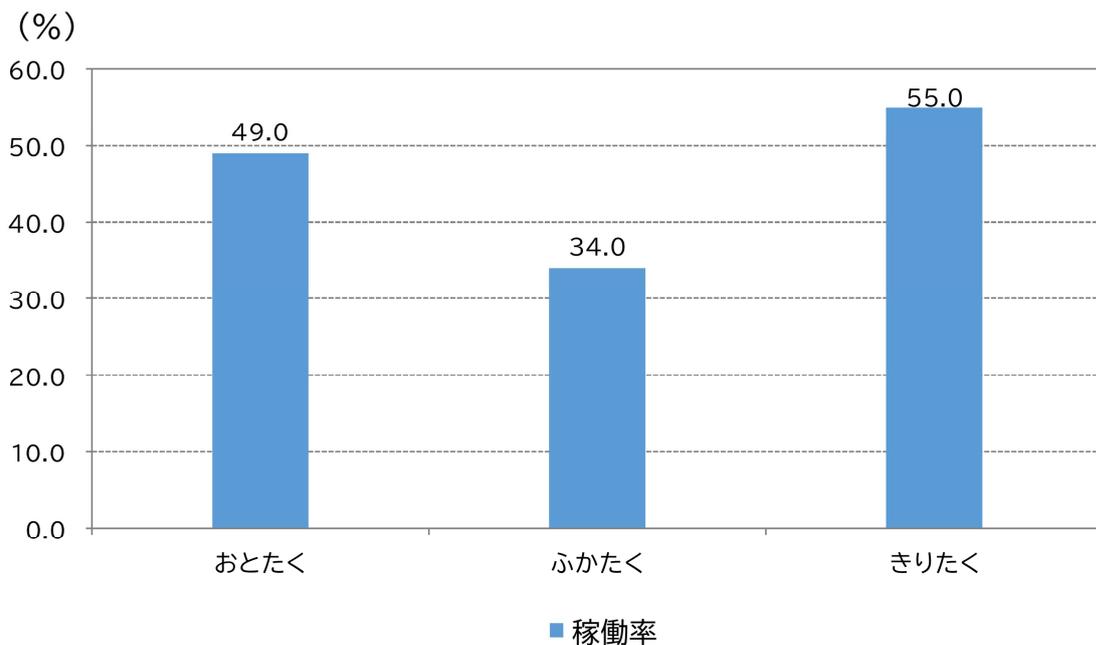


図 予約制乗合タクシーの稼働率(令和3年度)

※稼働率：運行可能な便の中で、実際に稼働した便(稼働便/運行可能便)

資料：十和田市資料

#### (4) 公共交通空白地有償運送の概要

##### ①運行概要

旧十和田湖町地域では、路線バスが運行していない地区の住民の移動手段を確保するため、平成24(2012)年9月から、NPOが運営主体となって利用登録者の予約に応じて運行しています。当該事業により最寄りのバス停までを繋ぐことで、市街地までのアクセスが可能となります。

なお、「休屋～焼山コース」及び「宇樽部～休屋コース」は、路線バスの冬期運休中(11月中旬～4月中旬)に限り運行しています。

表 公共交通空白地有償運送の運行概要(令和4年度)

No.	路線名	行先	運行便数 (往復/日)	運行日	運行時期	運賃
1	立石・山口コース	ろまんパーク	2.0	月・水・金	通年	300～900 円/回
2	生内・上川目コース			火・木		
3	山屋・鳥谷附コース			火・木		
4	長沢・府金コース			月・水・金		
5	休屋～焼山コース	奥入瀬渓流館	1.0	月・水・金	11月中旬 ～ 4月中旬	650～2,150 円/回
6	宇樽部～休屋コース	十和田湖診療所		火・木		

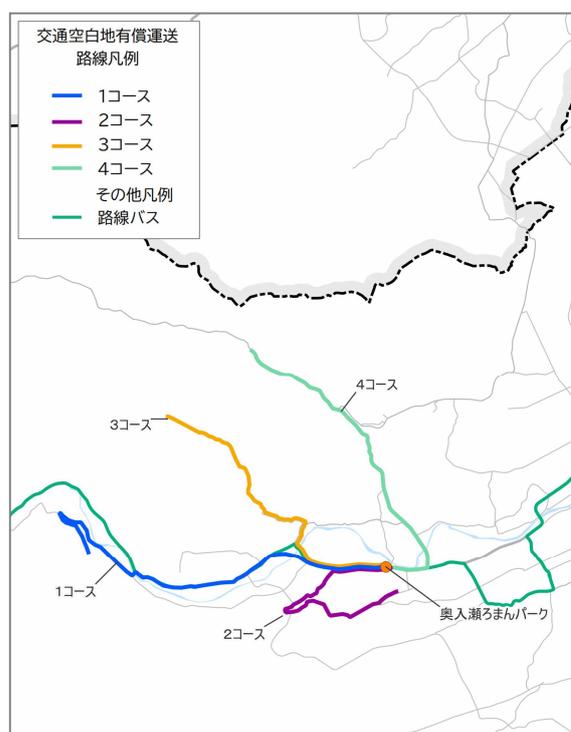


図 公共交通空白地有償運送の運行経路(左:No.1～No.4コース、右:No.5・No.6コース)

## ②利用者数・財政負担の状況

利用者数は、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、令和2（2020）年度に大きく落ち込み、その後回復傾向にあるものの、以前の水準には戻っていない状況にあります。

市の補助金は、概ね横ばいで推移しています。

令和3（2021）年度は、稼働率が50%を上回るコースはなく、年間を通じて利用がないコースも見られます。

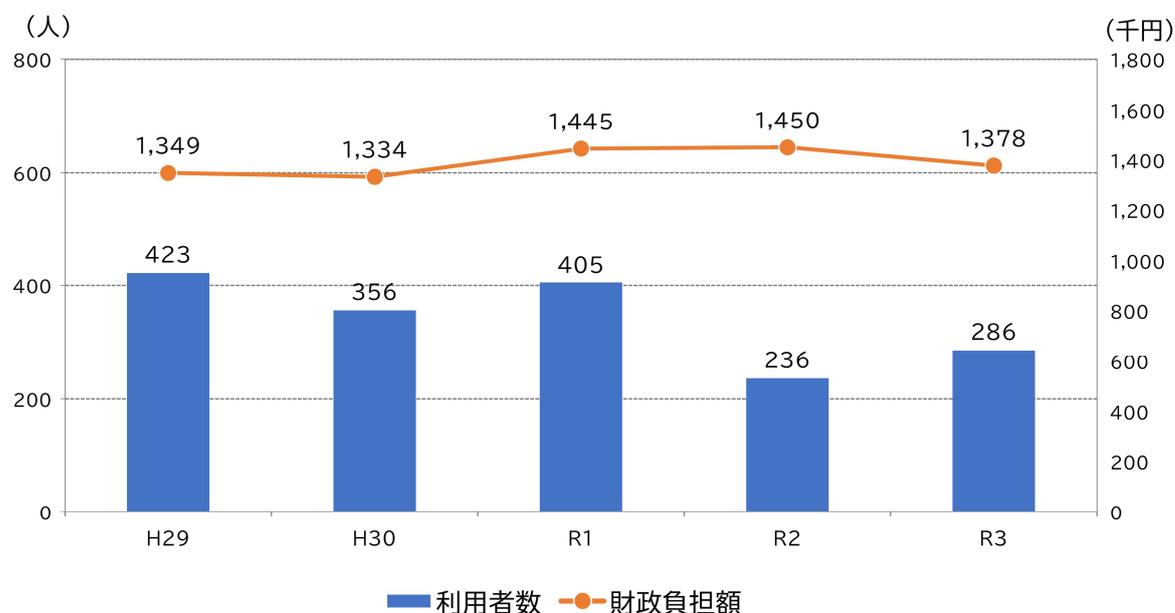


図 交通空白地有償運送の年間利用者数と補助金額の推移

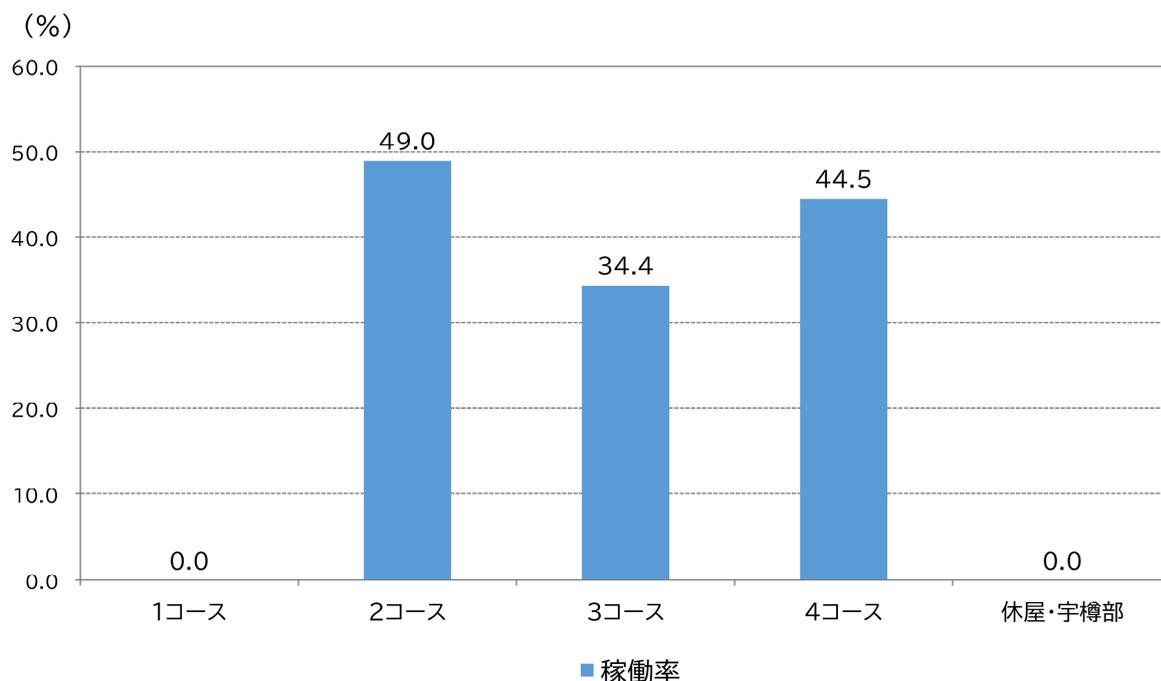


図 路線別の年間稼働率(令和3年度)

※稼働率：運行可能な日の中で、実際に稼働した日（稼働日/運行可能日）

資料：十和田市資料

## (5) 一般タクシーの概要

市内に営業所を有するタクシー事業者は以下のとおりです。

表 市内タクシー事業者の概要(令和4年度)

No.	事業者名	住所	所有車両
1	三本木タクシー	十和田市稲生町 10 番 41 号	一般、ジャンボ
2	青森タクシー	十和田市東二十一番町 15 番 18 号	一般、ジャンボ
3	十和田タクシー	十和田市東三番町 3 番 27 号	一般
4	八甲タクシー	十和田市西二番町 13 番 31 号	一般

## (6) 高速バスの概要

市内に乗り入れする高速バス事業者は以下のとおりです。

表 高速バスの概要(令和4年度)

No.	路線名	運行事業者	行先
1	十和田～盛岡線	十和田観光電鉄株式会社	盛岡駅
2	シリウス号	国際興業株式会社・ 十和田観光電鉄株式会社	東京駅
3	パンダ号八戸線	弘南バス株式会社	上野駅
4	オリオンバス	株式会社オー・ティー・ビー	東京駅

## (7) その他の移動サービスの概要

### スクールバス

小・中学生の通学支援としてスクールバスを運行しています。  
また、路線バスにより通学している小・中学生に対しては、定期券の購入補助を行っています。

表 スクールバスの運行概要(令和4年度)

種別	対象校	備考
市有 スクールバス	<b>【小学校】</b> ○対象校:深持小、四和小、十和田湖小 ○対象者:11人 <b>【中学校】</b> ○対象校:甲東中、四和中 ○対象者:40人	—
委託 スクールバス	<b>【小学校】</b> ○対象校:南小、藤坂小 ○対象者:20人 <b>【中学校】</b> ○対象校:十和田中、甲東中、第一中 ○対象者:10人(冬期110人)	一部タクシー車両により運行
路線バス 定期券補助	<b>【小学校】</b> ○対象校:ちとせ小、四和小、法奥小 ○対象者:36人 <b>【中学校】</b> ○対象校:四和中、第一中 ○対象者:28人	●活用路線一覧 十和田線、万内・指久保線、 団地・晴山線

## 4. 市民意向の把握

## 4-1 公共交通の利用状況等

前述した市民アンケートをはじめとする各種調査の結果に基づき、市民の意向等を整理します。

### (1) 公共交通の利用状況

年齢別の公共交通の利用割合は、18～19歳が最も高くなっています。これは、自家用車などの自由な移動手段を持たないことが要因と考えられます。

75歳以上では、年齢が上がるほどやや増加傾向にあります。最も利用割合が高い85歳以上においても約14%程度となっています。

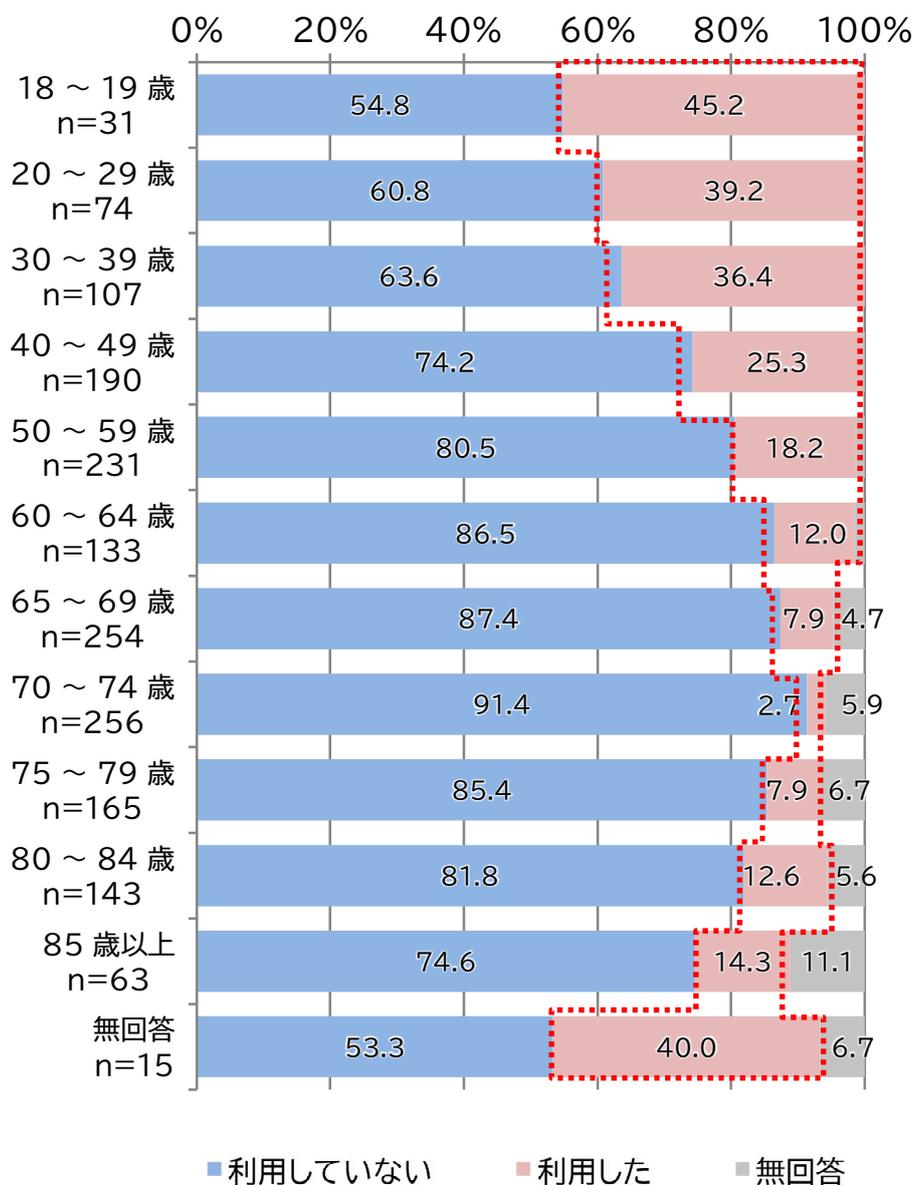


図 過去3か月以内の公共交通利用の有無(年齢別)

資料:R4 市民アンケート調査

## (2) 新型コロナウイルス感染症の影響による公共交通利用の変化

過去3か月以内に公共交通を利用した方のうち、約17%が新型コロナウイルス感染症の影響を受け、「利用回数が減少した」としています。

これは、外出の自粛や接触機会の減少など、生活様式の変化が要因として考えられます。

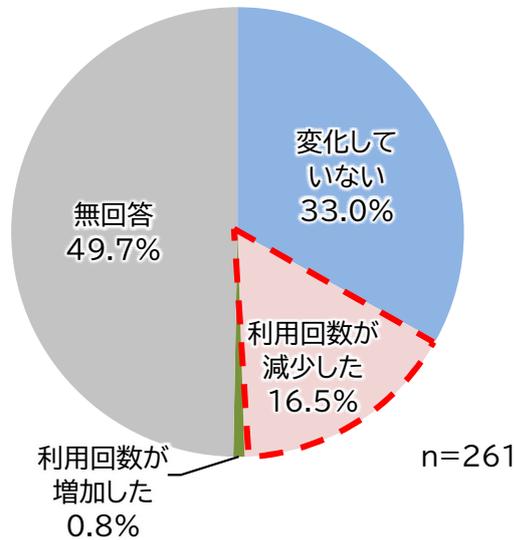


図 新型コロナウイルスの影響による公共交通の利用頻度の変化

資料：R4 市民アンケート調査

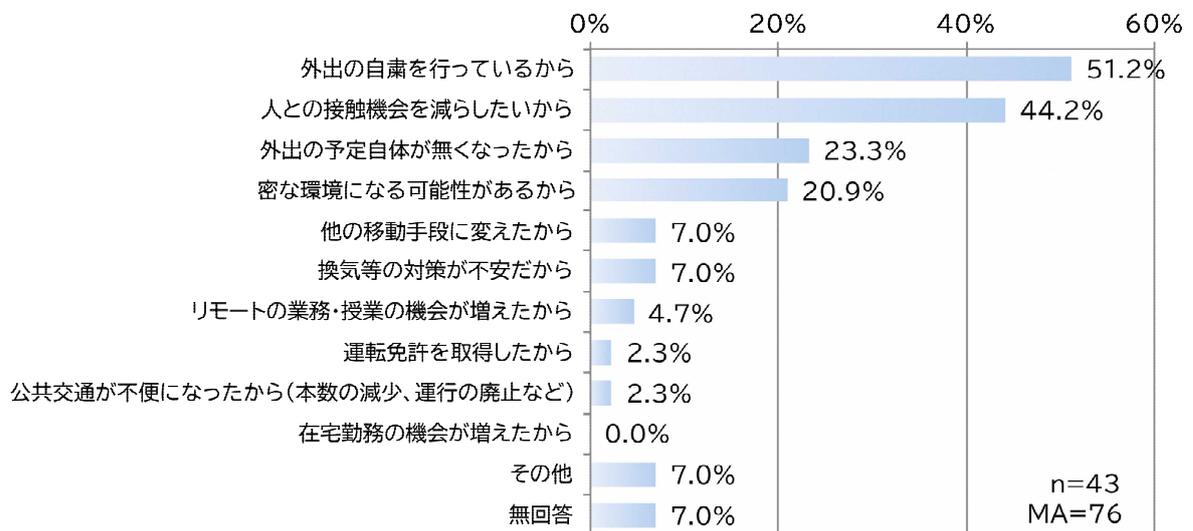


図 公共交通の利用回数が減少した理由(複数回答可)

資料：R4 市民アンケート調査

### (3) 公共交通を利用しない理由

公共交通を利用しない理由としては「自家用車を利用することができるから」「家族などに送迎してもらうことができるから」が各中学校区とも半数以上占めており、移動手段としての自家用車への依存の高さがみられます。

その一方で、運行ルートや運行時間のほか、待合環境や予約方法等に関する要望が挙げられており、利用者にとって使いやすく・分かりやすいサービスとなるよう内容の見直しが行われています。

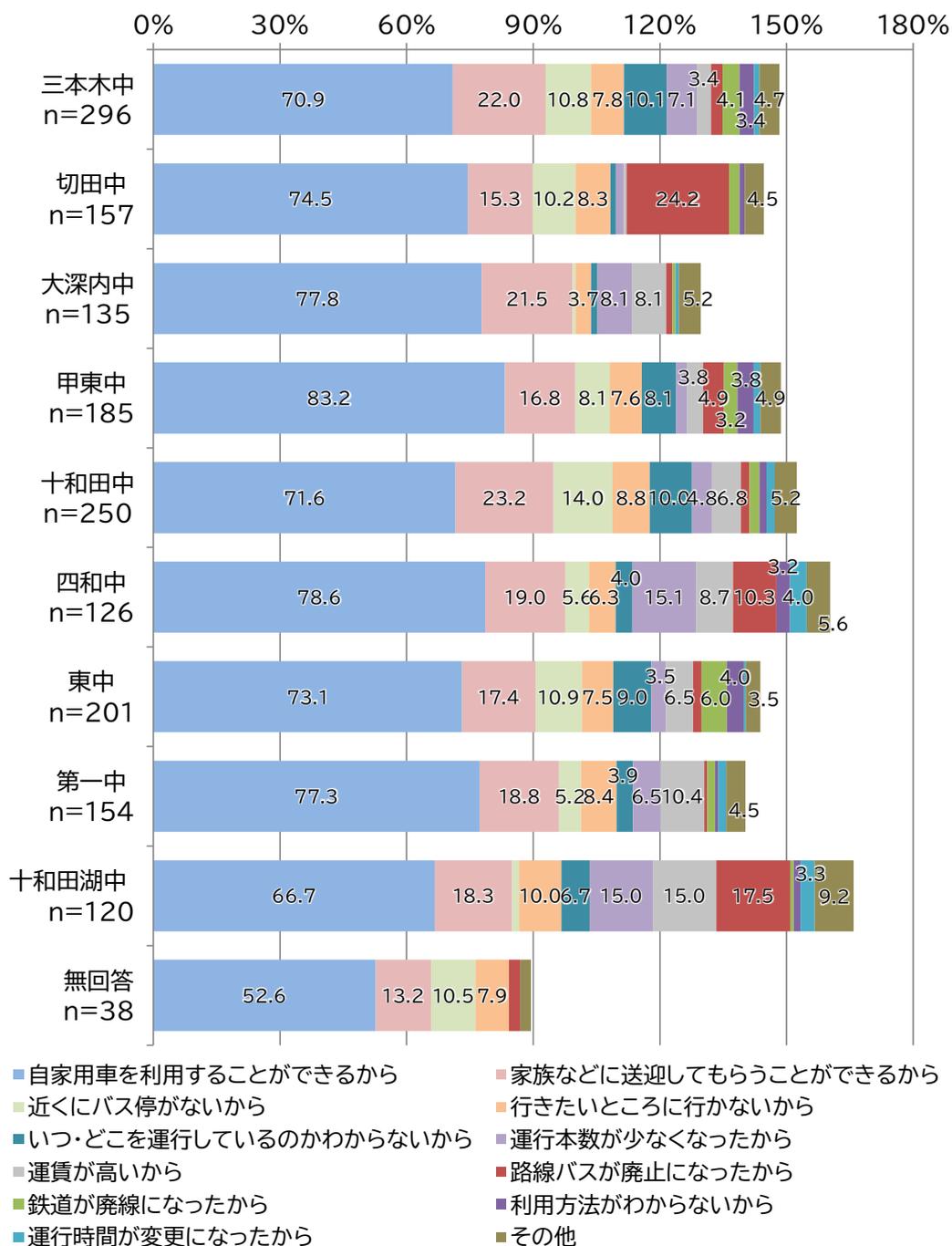


図 公共交通を利用しない理由(複数回答可)

資料:R4 市民アンケート調査

#### (4) 公共交通に対する重要度・満足度

市街地循環バス・西地区シャトルバスについては、運賃・車両の利用しやすきの項目は比較的満足度が高い一方、運行時間や運行本数の項目は、重要度が高く且つ満足度が低い結果となっています。

また、路線バスについては、多くの項目で重要度が高く且つ満足度が低い結果となっており、いずれも早期の改善が求められています。

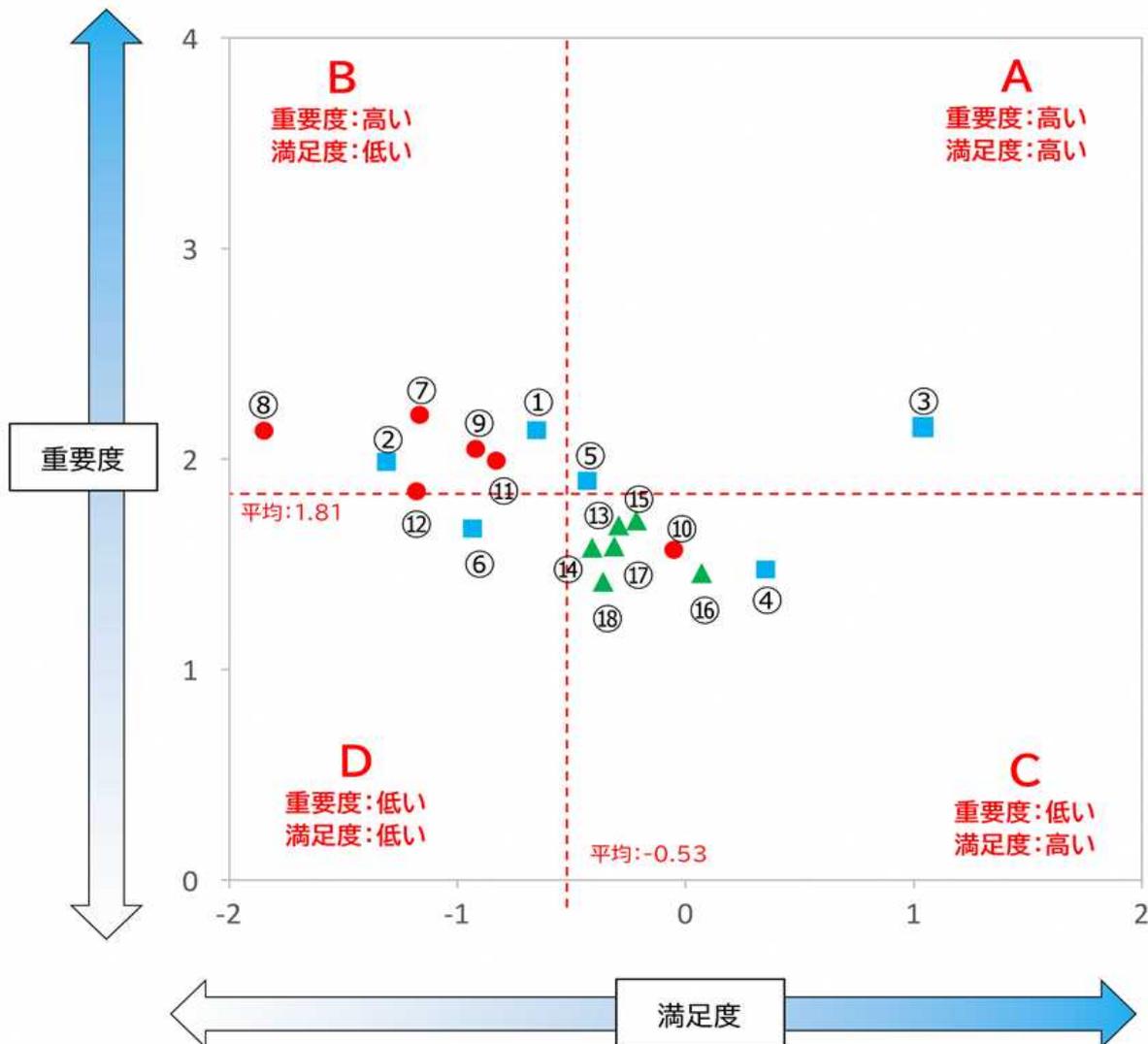


図 公共交通の重要度・満足度

資料:R4 市民アンケート調査

$$\text{重要度} = \frac{\text{「重要である」} \times 5 + \text{「重要ではない」} \times -5}{\text{回答数の合計}}$$

$$\text{満足度} = \frac{\text{「満足」} \times 10 + \text{「やや満足」} \times 5 + \text{「やや不満」} \times -5 + \text{「不満」} \times -10}{\text{回答数の合計}}$$

表 公共交通に対する重要指数・満足指数

カテゴリー	項目	満足度	重要度	判定
市街地循環バス・ 西地区シャトルバス ■	① 利用しやすい時間に運行している	-0.65	2.14	B
	② 利用する上で十分な運行本数である	-1.31	1.99	B
	③ 利用しやすい運賃になっている	1.04	2.15	A
	④ 利用しやすい車両である	0.35	1.48	C
	⑤ 運行情報がわかりやすい	-0.43	1.90	A
	⑥ 待合所やバス停は待ちやすい	-0.93	1.67	D
路線バス ●	⑦ 利用しやすい時間に運行している	-1.17	2.21	B
	⑧ 利用する上で十分な運行本数である	-1.85	2.13	B
	⑨ 利用しやすい運賃になっている	-0.92	2.05	B
	⑩ 利用しやすい車両である	-0.05	1.57	C
	⑪ 運行情報がわかりやすい	-0.83	1.99	B
	⑫ 待合所やバス停は待ちやすい	-1.18	1.85	B
予約制乗合タクシー ▲	⑬ 利用しやすい時間に運行している	-0.29	1.69	C
	⑭ 利用する上で十分な運行本数である	-0.41	1.58	C
	⑮ 利用しやすい運賃になっている	-0.22	1.71	C
	⑯ 利用しやすい車両である	0.07	1.46	C
	⑰ いつ運行しているかわかりやすい	-0.31	1.59	C
	⑱ 待合所は待ちやすい	-0.36	1.42	C
平均		-0.53	1.81	

資料：R4 市民アンケート調査

## 4-2 公共交通に対する市民の声

### (1) 住民グループインタビューの結果概要

日常生活における公共交通の利用状況や改善要望等について、住民の声を直接把握するため、広域コミュニティ組織及び休屋・宇樽部地区を対象にグループインタビューを開催しました。

住民からは「免許返納後の将来的な移動の不安」や「既存の公共交通の利便性向上」などについて意見がありました。



図 住民グループインタビューの様子

### (2) 高校生ワークショップの結果概要

高校生の自由な発想や視点によるアイデアなどを意見交換するワークショップを開催しました。

フィールドワーク後の意見交換では、「まちなか交通広場での待合環境の良さや運行情報の充実」や「市街地循環バスの利用しやすさ」、「公共交通の魅力向上に向けた情報発信の強化」などについて意見がありました。



図 高校生ワークショップの様子

〔参考〕 各種調査等の実施状況

表 市民アンケート調査の実施状況

調査対象	18歳～64歳：市民 2,000 人を無作為に抽出 65歳～89歳：市民 1,500 人を無作為に抽出 ※中学校区を参考に9地区に分類
調査方法	配布：郵送 回答：郵送又は WEB ※WEB 回答は 18 歳～64 歳のみ
調査期間	令和4年9月 16 日(金)～令和4年 10 月4日(火)
配布・回答票数	18歳～64歳：配布 2,000 票 回答 773 票(回答率 38.7%) 65歳～89歳：配布 1,500 票 回答 889 票(回答率 59.3%) 計：配布 3,500 票 回答 1,662 票(回答率 47.5%)

表 高校生・保護者アンケート調査の実施状況

調査対象	市内の高校1・2年生及びその保護者 三本木高等学校 421 人 三本木農業恵拓高等学校 399 人 十和田工業高等学校 233 人 計 1,053 人
調査方法	配布：学校を通じて配布 回答：WEB
調査期間	令和4年 10 月4日(火)～令和4年 10 月 16 日(日)
配布・回答票数	高校生：配布 1,053 票 回答 474 票(回答率 45.0%) 保護者：配布 1,053 票 回答 251 票(回答率 23.8%)

表 乗合タクシー登録者アンケート調査の実施状況

調査対象	予約制乗合タクシー登録者 310 人
調査方法	配布：郵送 回答：郵送
調査期間	令和4年 10 月3日(月)～令和4年 10 月 16 日(日)
配布・回答票数	配布 310 票 回答 122 票(回答率 39.3%)

表 交通需要施設ヒアリング調査の実施状況

調査対象	北里大学、イオンスーパーセンター十和田店
調査方法	ヒアリング票配布：郵送又はメール 回答：メール又は FAX
調査期間	令和5年2月8日(水)～令和5年2月 14 日(火)

表 住民グループインタビューの実施状況

対 象	実施日時	参加人数	実施場所
三小地区コミュニティ 推進協議会	令和5年2月16日(木) 18:00~19:00	8人	日の出会館
南地区コミュニティ 推進協議会	令和4年11月30日(水) 13:30~14:30	10人	南コミュニティセンター
東地区コミュニティ 協議会	令和4年12月9日(金) 18:00~19:00	14人	東コミュニティセンター
松陽地区コミュニティ 推進協議会	令和4年12月14日(水) 13:30~14:30	9人	立崎公民館
法奥コミュニティ 推進協議会	令和4年11月21日(月) 18:30~19:30	12人	西コミュニティセンター
休屋・宇樽部地区	令和4年12月13日(火) 14:00~15:00	9人	十和田湖観光交流センター “ぶらっと”
実施方法	インタビュー形式		

表 高校生ワークショップの実施状況

実施日時	令和5年2月4日(土) 13:15~17:00
実施場所	十和田市地域交流センター“とわふる”
参加者	三本木高等学校 2人 三本木農業恵拓高等学校 2人 十和田工業高等学校 5人 計9人
実施内容	・フィールドワーク(市街地循環バスの乗車体験) ・意見交換
テーマ	①市の公共交通の良い点・悪い点 ②公共交通をより良いものにするためにできること



## 5. 網計画の振り返り

## 5-1 網計画（前計画）の概要

### (1) 網計画の目的と期間

#### ○計画策定の目的（一部抜粋）

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とともに、本市が抱える地域公共交通の問題・課題に対し、将来にわたって市民の生活を支える“持続可能な地域公共交通体系”の構築に向けた取組を定めるもの。

#### ○計画の期間 平成30（2018）年度から令和4（2022）年度：5か年

### (2) 基本方針と目標

網計画では「市内外において活発に交流・連携し、地域の賑わいにあふれたまち」「高齢者など、誰もが安心しておでかけすることができるまち」「過度に自動車に依存することなく暮らすことができるまち」の3つの基本方針を掲げ、その実現に向けた目標及び施策を定めています。

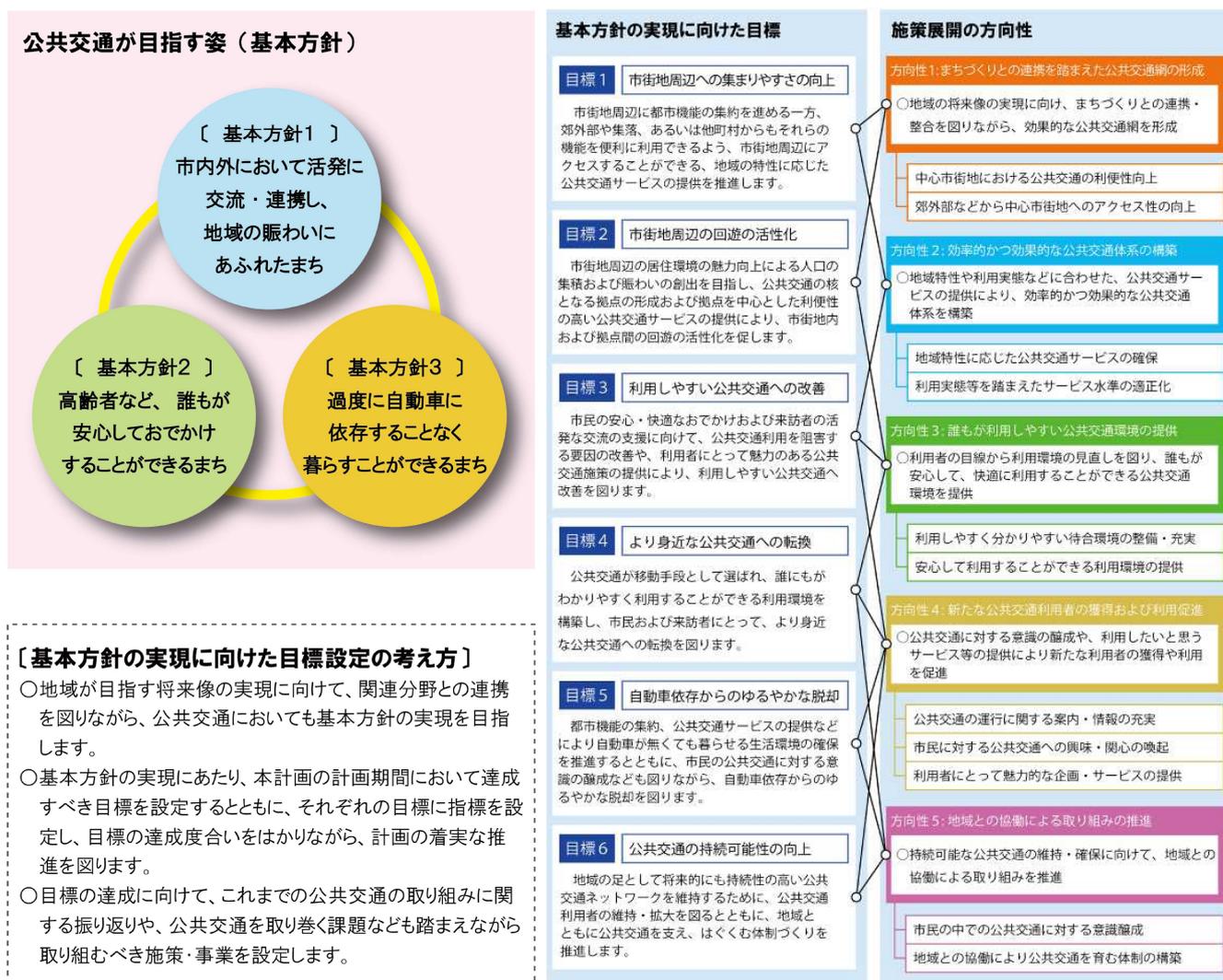


図 網計画に掲げる基本方針・目標

## 5-2 事業の実施状況

網計画に示す全 14 事業のうち、市街地循環バス・西地区シャトルバスの導入やまちなか交通広場の整備など、11 事業を実施しています。

表 網計画に示した事業の実施状況

計画の位置づけ		実際の取組					
方向性	施策・事業	概要	H30	R1	R2	R3	R4
まちづくりとの連携を踏まえた公共交通網の形成	① 中心市街地における循環路線の導入	市街地循環バスの導入	実証運行		本格運行		
	② 中心市街地における交通拠点の設定	まちなか交通広場の整備					供用開始
	③ 既存路線の見直し及び新規路線の導入検討	西地区シャトルバスの運行		実証運行		本格運行	
路線の再編・ダイヤの見直し等					適宜実施		
効率的かつ効果的な公共交通体系の構築	④ 予約制乗合タクシーの見直し	ふじたくの導入					運行開始
		乗降場所の増設				適宜実施	
	⑤ 公共交通空白地有償運送の見直し	運営協議会の開催				継続協議	
ルートの見直し					新ルートでの運行開始		
誰もが利用しやすい公共交通環境の提供	⑥ 待ち合い環境の整備・機能改善	バス停の上屋整備			適宜実施		
		バスロケーションシステム・デジタルサイネージの導入					運用開始
	⑦ バス車両の案内表示の改善	車両等の改善				適宜実施	
	⑧ 低床車両などの導入支援	市街地循環バスの低床車両導入				低床車両の導入	
	⑨ 免許返納支援制度の活用促進	自主返納支援事業の継続的な実施				継続実施	
新たな公共交通利用者の獲得及び利用促進	⑩ バスマップ・時刻表の作成	市街地循環バス等のマップ・時刻表作成				適宜実施	
	⑪ バスイベント等の開催				未実施		
	⑫ 観光バスパックの企画	南部裂織バスパックの実施（五戸町・南部バスと共同）				未実施	
地域との協働による取り組みの推進	⑬ 公共交通に関する意見の収集	公共交通会議等の開催				適宜実施	
	⑭ 地域協働体制の可能性調査・研究					未実施	

### 5-3 目標の達成状況（定量評価）

網計画における7つの指標のうち、達成しているものは「免許返納支援制度の申請数」の1つです。これは新型コロナウイルス感染症の影響などが要因であり、未達成の指標であっても「公共交通の徒歩圏人口カバー率」などは大幅に改善されています。

表 網計画における目標の達成状況

目標	指標	策定時 H27	目標値	実績値				
				H29	H30	R1	R2	R3
【目標1】 市街地への 集まりやす さの向上	公共交通 徒歩圏人口 カバー率※1	51%	66%	-	-	-	-	63.4% 未達成
【目標2】 市街地周辺 の回遊の活 性化	居住誘導 区域※2内 の人口密度	32.6 人/ha	32.6 人/ha	31.8 人/ha	31.4 人/ha	30.9 人/ha	30.8 人/ha	30.4 人/ha 未達成
【目標3】 利用しやす い公共交通 への改善	公共交通 (市内)の 利用状況	2.9 回/年	3.2 回/年	2.9 回/年	2.5 回/年	2.6 回/年	2.5 回/年	2.3 回/年 未達成
【目標4】 より身近な 公共交通へ の転換	公共交通の 総利用者数	92.7万 人	92.7万 人	87.5万 人	84.8万 人	84.7万 人	71.3万 人	69.6万 人 未達成
【目標5】 自動車依存 からのゆる やかな脱却	中心市街地 の歩行者・ 自転車通行 量	3,027 人	3,216 人	2,500 人	1,987 人	2,171 人	1,810 人	1,455 人 未達成
	免許返納 支援制度の 申請数	13 人/月	13 人/月	12 人/月	15 人/月	25 人/月	22 人/月	18 人/月 達成
【目標6】 公共交通の 持続可能 性の向上	路線バスの 収支率	68.6%	69.0%	62.4%	55.9%	55.9%	46.8%	48.3% 未達成

※1：公共交通の徒歩圏人口カバー率とは、バス停などの乗降場所を中心に300mの範囲内に居住する人口が、総人口に占める割合のことを指す。

※2：居住誘導区域とは、十和田市立地適正化計画の中で示す区域の一つであり、今後人口の集積を維持する区域として設定する、主に市街地を対象としたエリアのことを指す。

## 5-4 網計画（前計画）の検証と今後の対応

前項で整理した定量評価を踏まえ、今後の対応を整理します。

表 網計画の検証

目標	目標値の達成状況	今後の対応
【目標1】 市街地への集まりやすさの向上	「公共交通の徒歩圏人口カバー率」は未達成であるものの、策定時から大幅に改善。	【現状を維持】 ・市街地へのアクセス手段の維持 ・新たな移動手段の検討
【目標2】 市街地周辺の回遊の活性化	「居住誘導区域内の人口密度」は未達成であり、策定時から継続して減少傾向。	【改善・拡充等を検討】 ・市街地循環バス等の継続運行 ・関連する分野と連携
【目標3】 利用しやすい公共交通への改善	「公共交通(市内)の利用状況」は未達成であるものの、コロナの影響を受けつつも概ね横ばいで推移。	【現状を維持】 ・まちなか交通広場の活用 ・待合機能の充実
【目標4】 より身近な公共交通への転換	「公共交通の総利用者数」は未達成であり、またコロナの影響もあって大幅に数値が減少。	【重点的な対応が必要】 ・サービス内容の改善 ・わかりやすい情報発信
【目標5】 自動車依存からのゆるやかな脱却	「免許返納支援制度の申請数」は達成したが、「中心市街地の歩行者・自転車通行量」は大きく減少。	【改善・拡充等を検討】 ・高齢者の移動手段の確保 ・市街地の魅力向上
【目標6】 公共交通の持続可能性の向上	「路線バスの収支率」は未達成であり、コロナの影響もあって大幅に数値が減少。	【重点的な対応が必要】 ・運営体制の強化 ・利便性・効率性の向上



## 6. 公共交通に関する課題

## 6-1 課題の整理

### (1) 網計画の取組により一定の改善が図られた課題

網計画により、一定の効果が発現した課題については、今後更に解決に向けた取組を推進します。

#### ① 交通拠点を核としたネットワークの強化

新たな交通拠点として中心市街地に整備された「十和田市まちなか交通広場」を核として、更なるネットワークの強化に取り組みます。

#### ② 若い世代における公共交通の利用

学生の利用が多い地域であることの強みを活かし、若い世代が活動しやすく・利用しやすいサービス内容の充実に取り組みます。

#### ③ デジタル技術の活用

路線バスに導入された交通系 IC カードの利用データを分析し、効率的な運行に取り組みます。



図 十和田観光電鉄の IC カードのパンフレット

#### ④ 都市政策と連携した市街地における利便性の更なる向上

都市政策と交通政策の連携した取組により、居住誘導区内におけるバス停 300m 範囲の人口カバー率は 85%を上回っている状況にあることから、今後も連携を維持し、公共交通の更なる利便性向上に取り組めます。

表 市内の地区別公共交通カバー率(令和4年度)

区域	区域内人口(人)	バス停 300m カバー人口(人)	バス停 300m カバー率
居住誘導区域内	20,744	18,033	86.93%
旧十和田市区域 (居住誘導区域を除く)	35,961	20,797	57.83%
旧十和田湖町区域	3,655	2,540	69.49%

※バス停には、予約制乗合タクシー及び空白地有償運送の乗降場所も含まれています。

## (2) 本計画で重点的に取り組む課題

網計画により、十分な効果が得られなかった取組や新たに発生した問題に対応する課題です。

### ① 路線バスのサービス水準の維持

路線バスは、利用者数の減少を背景に運行回数の縮小や路線の廃止を行っている状況にあります。

しかしながら、市内や他市町村を繋ぐ重要な交通手段であることから、需給バランスを踏まえた適切なサービス水準を維持することが必要となります。

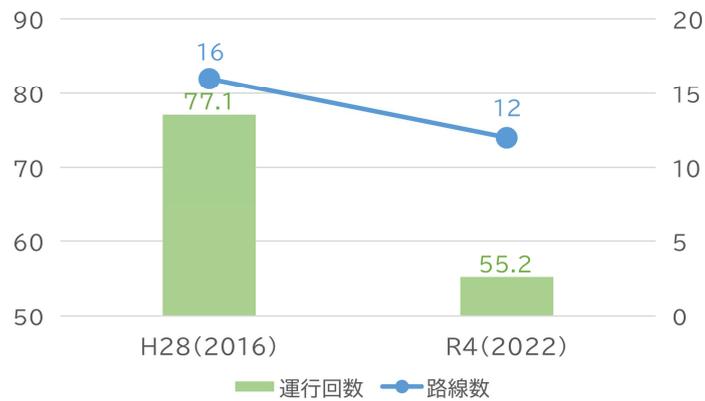


図 路線バスの路線数と運行回数の推移

### ② 公共交通空白地域への対応

中心市街地では、交通手段が一定程度確保されており、比較的利便性が高い状況にありますが、郊外部や中山間部では公共交通が運行していない空白地域が存在しており、解消に向けた対応が必要となります。

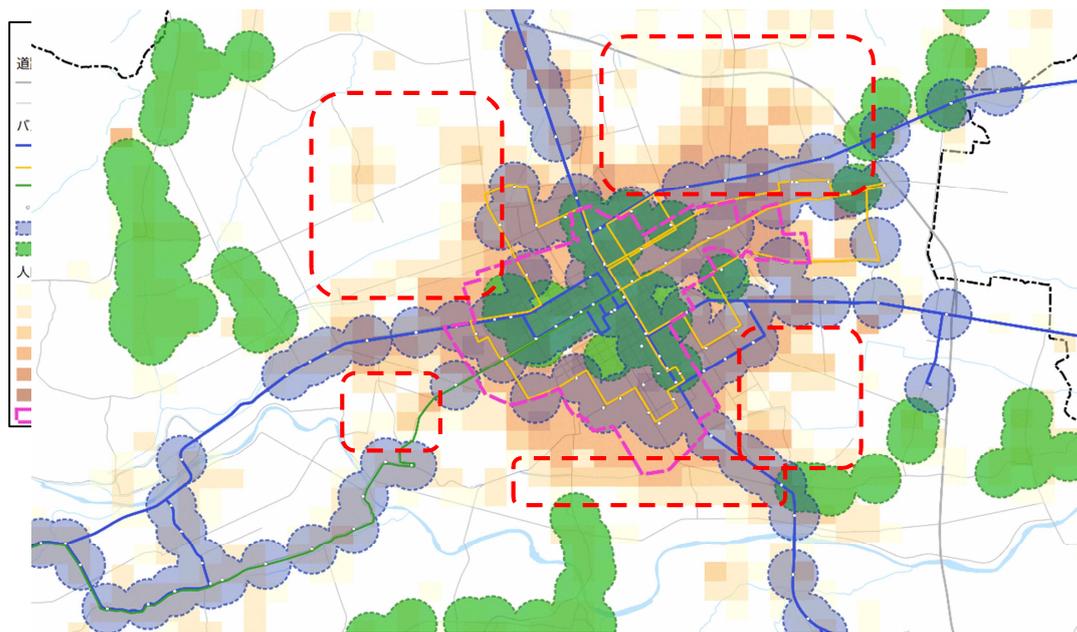


図 市街地周辺の公共交通の利用が不便な地域

### ③ 市街地へのアクセス性の向上

路線バスや乗合タクシー、空白地有償運送等は、市街地と郊外部を結ぶアクセス手段として重要な役割を担っていますが、利用者は低迷しています。

このことから、各地域の特性等に合わせてダイヤや経路などを見直すことで、利便性の向上を図ることが必要となります。



図 乗合タクシーの過去3か月以内の利用の有無

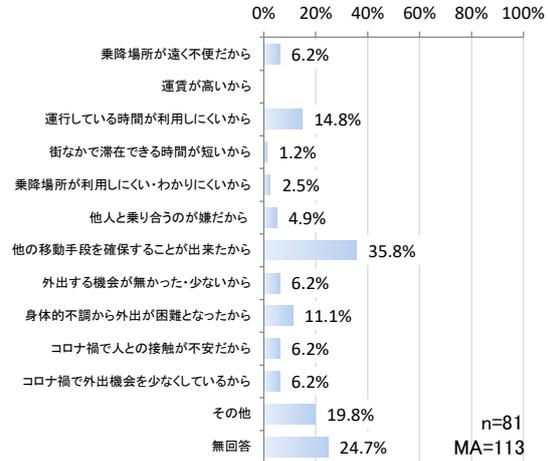


図 利用していない理由

資料：R4 乗合タクシー登録者アンケート調査

### ④ 情報発信の強化

本市では、現在、交通情報の一体的な発信は行われておらず、また、地図アプリや経路検索アプリなどの各コンテンツに対応しておりません。

このことから、今後はデジタル技術を活用するなど、効果的な情報発信の取組が必要となります。

表 市町村コミュニティバスの主要コンテンツでの検索可否

市町村	コンテンツ					
	Google map	ジョルダン	NAVITIME	駅すばあと	駅探	Yahoo! 路線情報
十和田市	×	×	○	×	×	×
三沢市	×	○	○	○	○	○
野辺地町	-	-	-	-	-	-
七戸町	○	○	○	×	×	×
六戸町	×	×	○	×	×	×
横浜町	-	-	-	-	-	-
東北町	×	×	×	×	×	×
六ヶ所村	-	-	-	-	-	-



図 市街地循環バス等のリーフレット

5

観光分野との連携

本市では、十和田湖・奥入瀬渓流や現代美術館などに国内外から多くの観光客が訪れていますが、公共交通の利用者数の増加に結びついておりません。

このことから、アクセス性の向上を図るとともに観光資源を活かしたソフト面での連携が必要となります。

6

免許を返納しやすい環境の確保

本市では、高齢者の公共交通の利用割合が低く、高齢になっても運転を続ける傾向にあります。自動車に過度に依存せず暮らすことができるよう、利便性の高い交通サービスの提供と免許返納後の支援の充実が必要となります。

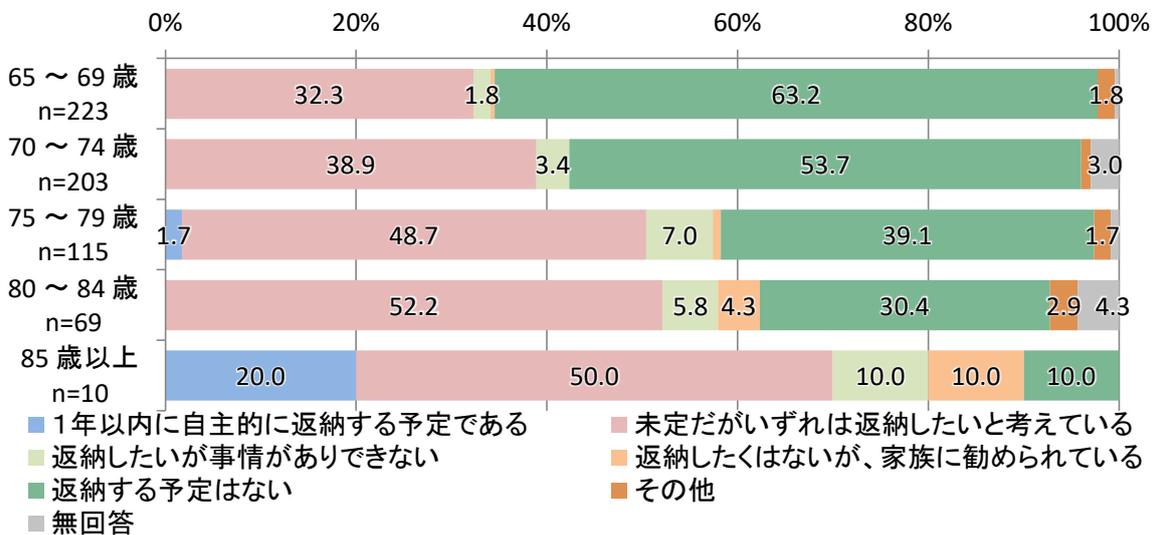


図 運転免許返納の意向

資料：R4 アンケート調査

本市では、公共交通の利用者数、運賃収入ともに減少傾向にある一方で、燃料費の高騰等により運行経費は増加しており、収支の悪化による財政負担の増加が懸念されます。

また、運行の担い手となる交通事業者では、運転手の不足や高齢化が顕著であり、今後の人材確保が喫緊の課題となっています。

公共交通を持続的に提供するためには、交通事業者の安定的な運営基盤を構築するとともに、行財政運営等を踏まえた効率性の向上を図ることが必要となります。

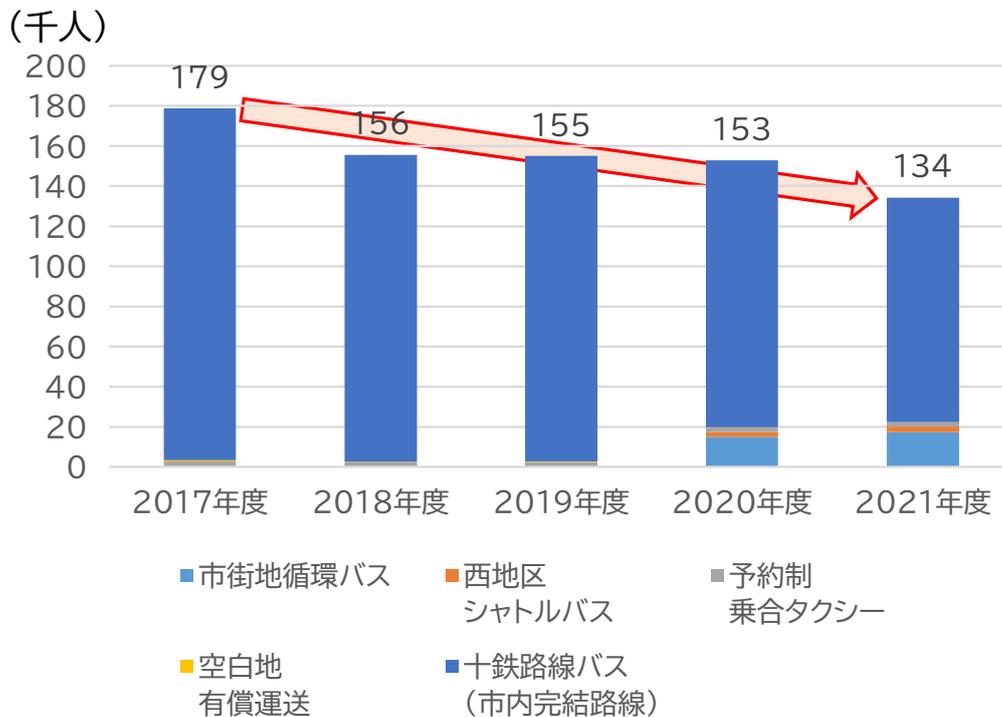


図 公共交通の利用者数の推移



## **7. 公共交通に関する基本的な方針と目標**

## 7-1 計画体系

### 公共交通が目指す姿(基本方針)

基本方針1:市内外において活発に交流・連携し、地域の賑わいにあふれたまち

基本方針2:誰もが安心しておでかけすることができるまち

基本方針3:自動車に依存することなく暮らすことができるまち

基本方針4:みんなで支え合う持続性の高い公共交通があるまち



〔目標の達成に向けた施策〕

〔取組〕

施策1:公共交通の利便性の維持・向上

施策2:公共交通の効率性の向上

取組1:路線バス等の一体的な再編・見直し

取組2:市街地循環バス等の利便性向上

取組3:予約制乗合タクシーの見直し

取組4:公共交通空白地有償運送の見直し

取組5:新たな移動サービスの導入

施策3:公共交通の利用しやすさの改善

施策4:公共交通のわかりやすさの向上

取組6:待合環境の強化・改善

取組7:新たな料金サービスの導入

取組8:公共交通のオープンデータ化

取組9:広報ツールの作成

施策5:事業者間の連携強化

施策6:関連する分野間の連携強化

取組10:交通事業者間の連携スキームの構築

取組11:まちづくり分野や観光分野と連携した取組の展開

取組12:学校等と連携した取組の展開

施策7:運営体制の強化

施策8:地域等との協働体制の強化

取組13:ICカードデータの活用

取組14:事業者の人材確保に向けた取組

取組15:地域との協働による公共交通の構築

## 7-2 公共交通が目指す姿（基本方針）

網計画策定時から現在まで、上位計画に掲げる目指すべき将来都市像が変化していないことや、交通政策の継続性を重視する観点から、網計画に示す3つの基本方針は継続することとします。

また、「持続可能な公共交通体系」を構築するためには、安定的にサービスを提供することができる公共交通の基盤づくりを進めることも重要となります。

このことから、本計画では以下の4つの基本方針を定めるものとします。

〔第2次十和田市総合計画が示す市の将来都市像〕

～わたしたちが創る～ 希望と活力あふれる 十和田

〔公共交通が目指す姿(基本方針)〕

### 基本方針1:市内外において活発に交流・連携し、地域の賑わいにあふれたまち

- 市民や来訪者などの活発な交流・定住を促し、利便性の高い公共交通があるまちを目指します。
- 利便性、回遊性の高い公共交通ネットワークを構築し、賑わいの創出や魅力向上に資する公共交通があるまちを目指します。

### 基本方針2:誰もが安心しておでかけすることができるまち

- 高齢者や障がいのある方などの移動に制約を抱える方をはじめ、誰もが、安全・安心におでかけできるまちを目指します。

### 基本方針3:自動車に依存することなく暮らすことができるまち

- 通勤・通学や通院・買い物など、生活シーンに応じて使いやすい公共交通サービスを提供し、自動車に依存することなく暮らすことができるまちを目指します。

### 基本方針4:みんなで支え合う持続性の高い公共交通があるまち

- 市民や事業者、行政などの多様な主体が、果たすべき役割を認識しつつ連携・協働し、愛着をもって育む持続性の高い公共交通があるまちを目指します。

## 7-3 計画の基本目標及び評価指標等

### (1) 基本目標及び達成状況を評価する指標

本市の公共交通が目指す姿（基本方針）の実現や、網計画の検証及び公共交通に関する課題を踏まえて、本計画の目標（目指すゴール）とその達成状況を評価するための指標を設定します。

#### 目標1 公共交通の利便性の確保

市街地での回遊や市街地へのアクセス、他都市との連携などを支える役割として、地域ごとの特性等に応じて、適切に見直し等を行いつつ、効率的にリソースを活用し、一定の利便性を維持・確保します。

表 目標1の指標・数値目標

指標	現況値	目標値																					
公共交通の総利用者数	741,455 人/年 令和3（2021）年	758,000 人/年 令和9（2027）年																					
<p>第2次十和田市総合計画後期基本計画で設定する目標値の達成を目指します。</p> <p>人口減少等により公共交通の利用者が減少する状況下にあっても、市民1人当たりの年間を通じた公共交通の利用回数（現況値：12.5回/年・人）を「年1回増やす（13.5回/年・人）」ことを目指します。</p> <p>■算出方法</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市内に関連する以下の公共交通の年間利用者数</li> <li>・目標値は、計画最終年度に想定される人口※56,174人に対して、市民1人当たりの利用回数13.5回/年・人を乗じて算出</li> </ul> <p>※十和田市まち・ひと・しごと創生人口ビジョンの令和12（2030）年度の将来展望人口を採用</p> <p>■算出の対象とする公共交通 （内訳）</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>現況値</th> <th>目標値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>総利用者数</td> <td>741,455 人</td> <td>758,000 人</td> </tr> <tr> <td>①市街地循環バス</td> <td>17,456 人</td> <td>24,726 人</td> </tr> <tr> <td>②西地区シャトルバス</td> <td>2,721 人</td> <td>3,854 人</td> </tr> <tr> <td>③予約制乗合タクシー</td> <td>1,999 人</td> <td>2,832 人</td> </tr> <tr> <td>④公共交通空白地有償運送</td> <td>286 人</td> <td>405 人</td> </tr> <tr> <td>⑤路線バス（十和田観光電鉄・岩手県北自動車・JRバス東北）</td> <td>718,993 人</td> <td>726,183 人</td> </tr> </tbody> </table>				現況値	目標値	総利用者数	741,455 人	758,000 人	①市街地循環バス	17,456 人	24,726 人	②西地区シャトルバス	2,721 人	3,854 人	③予約制乗合タクシー	1,999 人	2,832 人	④公共交通空白地有償運送	286 人	405 人	⑤路線バス（十和田観光電鉄・岩手県北自動車・JRバス東北）	718,993 人	726,183 人
	現況値	目標値																					
総利用者数	741,455 人	758,000 人																					
①市街地循環バス	17,456 人	24,726 人																					
②西地区シャトルバス	2,721 人	3,854 人																					
③予約制乗合タクシー	1,999 人	2,832 人																					
④公共交通空白地有償運送	286 人	405 人																					
⑤路線バス（十和田観光電鉄・岩手県北自動車・JRバス東北）	718,993 人	726,183 人																					

## 目標2 身近で使いやすい公共交通への転換

待合、案内・誘導等の環境整備や、運行情報などの周知方法を改善することにより、利用者にとって魅力的なサービスを提供し、誰もが使いやすく、身近に感じられる公共交通への転換を目指します。

表 目標2の指標・数値目標

指標	現況値	目標値
まちなか交通広場における日平均利用者数	97 人/日 令和4（2022）年	100 人/日 令和9（2027）年
<p>公共交通ネットワークの拠点である「まちなか交通広場」における日平均利用者数の「増加」を目指します。</p> <p>目標1の指標に示すとおり、「公共交通の総利用者数」を2%増加するため、当該指標においても、2%の増加を目標とします。</p> <p>■算出方法</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・現況値は、交通事業者が所有するデータを活用し、該当するバス停の平日・休日の合計から、対象となる日数を割ることで算出</li><li>・目標値は、ICカードデータの活用を想定し、現況値と同様、年間値から対象となる日数を割ることで算出</li></ul> <p>※10人未満は切り上げて目標値を設定</p>		

**目標3****多様な連携による公共交通の魅力向上**

関連する分野間や地域・住民などとの多様な連携を維持・創出し、公共交通をみんなで支え合う体制を構築するとともに、公共交通全体の魅力及び利用意欲の向上を目指します。

表 目標3の指標・数値目標

指標	現況値	目標値
平均乗車密度が上昇した路線数	— 令和3（2021）年	3路線 令和9（2027）年
<p>路線バスの利用を促進し、平均乗車密度の上昇を目指します。</p> <p>■算出方法</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市内に関連する以下の公共交通の平均乗車密度</li> <li>※平均乗車密度＝運送収入÷実車走行キロ÷平均賃率</li> </ul> <p>■算出の対象となる路線バス</p> <p>十和田観光電鉄：①十和田線、②八戸線、③野辺地線、④十和田三沢線、 ⑤水喰十和田市線、⑥立崎線</p> <p>岩手県北自動車：①十和田市線</p>		

## 目標4 安定的で持続性の高い運営体制の構築

各種データ等を分析・検証し、利用環境の改善を図るとともに、担い手となる交通事業者の安定的な運営・運行体制の構築を目指します。

表 目標4の指標・数値目標①

指標	現況値	目標値
路線バスの収支率	48.3% 令和3（2021）年	48.3% 令和9（2027）年
<p>民間交通事業者の路線バス運行に係る収支バランスの改善を進め、収支率を維持することを目指します。</p> <p>■算出方法</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・民間の交通事業者が運行する以下の路線バスにおける経常費用に占める経常収益の割合（経常収益/経常費用）</li> </ul> <p>■算出の対象となる路線バス</p> <p>十和田観光電鉄：①十和田線、②八戸線、③野辺地線、④十和田三沢線、 ⑤水喰十和田市線、⑥立崎線</p> <p>岩手県北自動車：①十和田市線</p>		

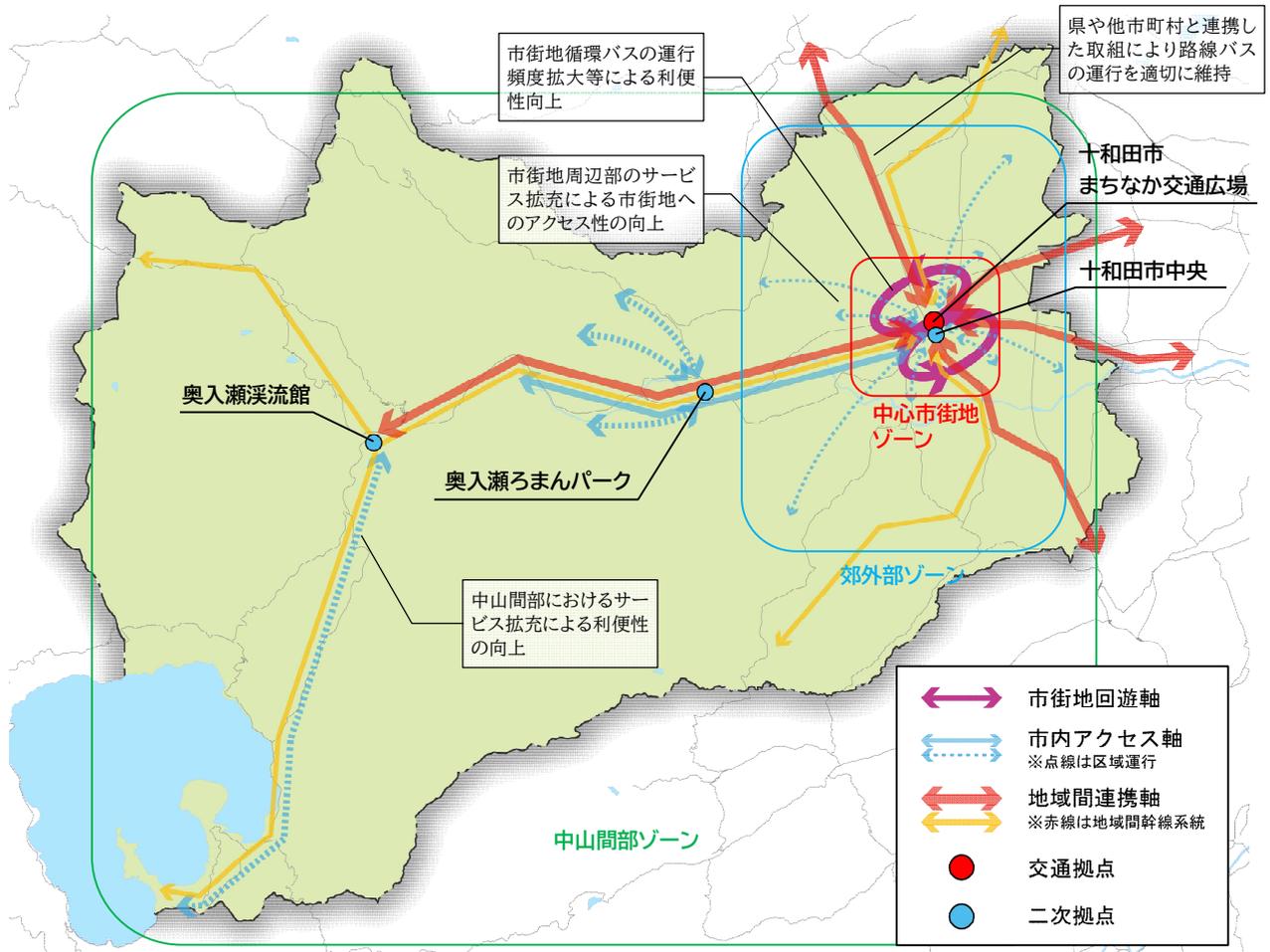
表 目標4の指標・数値目標②

指標	現況値	目標値																																							
公共交通に対する市の財政負担の投入額	102,420 千円 令和3 (2021) 年	122,900 千円以下 令和9 (2027) 年																																							
<p>公共交通の運行に要する費用の増加傾向に加え、燃料費の高騰などの外的要因を勘案した中で、想定される増加幅（約40%）を半分程度（20%）に留めることを目指します。</p> <p>■算出方法</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市が主体となって運行する公共交通に要する経費と、その他の公共交通の運行に対する補助金、負担額の合計を過去5か年のトレンドにより推計</li> </ul> <p>●財政負担増加率推移</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>財政負担額</th> <th>増加率</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成29 (2017)</td> <td>38,249 千円</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>平成30 (2018)</td> <td>39,804 千円</td> <td>+4.1%</td> </tr> <tr> <td>令和元 (2019)</td> <td>41,993 千円</td> <td>+5.5%</td> </tr> <tr> <td>令和2 (2020)</td> <td>95,638 千円</td> <td>+127.7%*</td> </tr> <tr> <td>令和3 (2021)</td> <td>102,420 千円</td> <td>+7.1%</td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center;">↓ [推計値]</td> </tr> <tr> <td>令和4 (2022)</td> <td>108,156 千円</td> <td>+5.6%</td> </tr> <tr> <td>令和5 (2023)</td> <td>114,212 千円</td> <td>+5.6%</td> </tr> <tr> <td>令和6 (2024)</td> <td>120,608 千円</td> <td>+5.6%</td> </tr> <tr> <td>令和7 (2025)</td> <td>127,362 千円</td> <td>+5.6%</td> </tr> <tr> <td>令和8 (2026)</td> <td>134,494 千円</td> <td>+5.6%</td> </tr> <tr> <td>令和9 (2027)</td> <td>142,026 千円</td> <td>+5.6%</td> </tr> </tbody> </table> <p>平均増加率 +5.6%/年</p> <p>財政負担額 +約40%が推計される</p> <p>+20%に留める</p> <p>[目標値] 122,900 千円</p>			年度	財政負担額	増加率	平成29 (2017)	38,249 千円	—	平成30 (2018)	39,804 千円	+4.1%	令和元 (2019)	41,993 千円	+5.5%	令和2 (2020)	95,638 千円	+127.7%*	令和3 (2021)	102,420 千円	+7.1%	↓ [推計値]			令和4 (2022)	108,156 千円	+5.6%	令和5 (2023)	114,212 千円	+5.6%	令和6 (2024)	120,608 千円	+5.6%	令和7 (2025)	127,362 千円	+5.6%	令和8 (2026)	134,494 千円	+5.6%	令和9 (2027)	142,026 千円	+5.6%
年度	財政負担額	増加率																																							
平成29 (2017)	38,249 千円	—																																							
平成30 (2018)	39,804 千円	+4.1%																																							
令和元 (2019)	41,993 千円	+5.5%																																							
令和2 (2020)	95,638 千円	+127.7%*																																							
令和3 (2021)	102,420 千円	+7.1%																																							
↓ [推計値]																																									
令和4 (2022)	108,156 千円	+5.6%																																							
令和5 (2023)	114,212 千円	+5.6%																																							
令和6 (2024)	120,608 千円	+5.6%																																							
令和7 (2025)	127,362 千円	+5.6%																																							
令和8 (2026)	134,494 千円	+5.6%																																							
令和9 (2027)	142,026 千円	+5.6%																																							
<p>※令和2 (2020) 年度は市街地循環バス等の運行開始により、財政負担が大幅に増加したため、トレンドの対象外とします。</p>																																									

## (2) 公共交通ネットワークの将来像

市が目指す公共交通の将来像について、ネットワークを示す「軸」と、それらを束ねて一体性を高める「拠点」を示します。

なお、軸のうち「地域間連携軸」については、青森県地域公共交通計画に位置付けられる広域的な考えを踏襲しています。



中心市街地ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>○居住誘導区域を中心とした市街地エリアにおいて、市街地循環バスにより利便性を確保。</li> <li>○まちなか交通広場を核として、周辺施設との一体的な待合環境を構築し、市街地の拠点性が向上。</li> </ul>
郊外部ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>○人口集積状況等に応じて効率的な公共交通サービスを提供し、市街地へのアクセス性を確保。</li> <li>○一定の利便性を維持する一方で、利用状況等に応じて効率性の向上に向けた見直し等を実施。</li> </ul>
中山間部ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>○交通拠点までのアクセス手段を確保するとともに、二次拠点を繋ぐ軸との接続性を高め、地域内での移動や市街地への乗継の利便性を確保。</li> <li>○一定の利便性を維持する一方で、利用状況等に応じて効率性の向上に向けた見直し等を実施。</li> </ul>

表 軸と拠点の設定一覧

区分	名称	概要	具体的な設定
軸	市街地回遊軸	○主要な施設間の移動や、居住地から施設への移動を支える軸	○市街地循環バス ○路線バス
	市内アクセス軸	○市街地へのアクセス手段として、市民生活を支える軸	○路線バス ○西地区シャトルバス ○予約制乗合タクシー ○公共交通空白地有償運送
	地域間連携軸	○観光などの来訪者の移動手段を担う軸	○路線バス
拠点	交通拠点	○公共交通の核となり、複数の公共交通を束ね、一体性を高める拠点	○まちなか交通広場
	二次拠点	○市内アクセス軸や地域間連携軸などの軸間での乗継を行う拠点	○十和田市中央 ○奥入瀬ろまんパーク ○奥入瀬溪流館



## **8. 目標の達成に向けた施策と実施主体**

## 8-1 施策・取組の内容

### (1) 目標1「公共交通の利便性の確保」に関する施策・取組

#### ■施策1：公共交通の利便性の維持・向上

取組1:路線バス等の一体的な再編・見直し					
概要	利用の実態や沿線人口の集積状況等に応じた一体的な見直しを図り、市街地へのアクセス手段の確保に努めます。				
実施主体	市・交通事業者				
スケジュール	R5(2023)	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)
	協議・検討			再編の実施・効果検証	

#### 〔具体的な実施イメージ〕

- 路線バス等の役割分担の明確化、便数、運行経路の見直し
- 地域の特性に応じた運行方法の見直し など

取組2:市街地循環バス等の利便性向上					
概要	「十和田市まちなか交通広場」を核として、市街地における回遊性や利便性の向上を図ります。				
実施主体	市・交通事業者				
スケジュール	R5(2023)	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)
	事業実施・効果検証				

#### 〔具体的な実施イメージ〕

- 市街地循環バス等の便数、運行経路の見直し
- 運行間隔の平準化（ダイヤ調整） など

## ■施策2：公共交通の効率性の向上

取組3：予約制乗合タクシーの見直し					
概要	利用者の意向や利用実態などを踏まえて、利便性及び効率性の向上を図ります。				
実施主体	市・交通事業者				
スケジュール	R5(2023)	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)
	事業実施・効果検証 				

### 〔具体的な実施イメージ〕

- 便数、運行時間や乗降場所、予約方法の見直し
- フリー乗降の検討
- デジタル技術の活用による予約・配車システム導入の検討 など

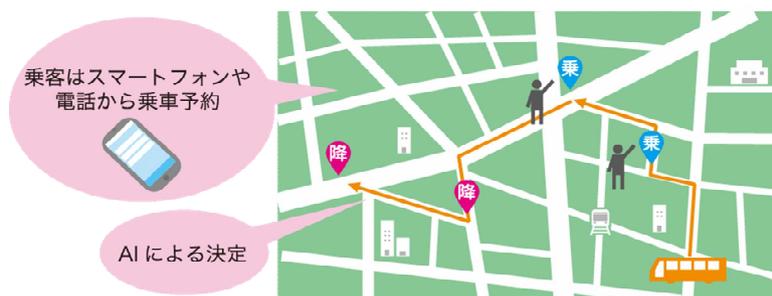


図 デジタル技術を活用した予約・配車システムのイメージ

資料：国土交通省

### ■取組事例（福島県会津若松市）

- スマートフォンを活用し複数の予約に対して最適な経路をAIが選択し、運行する。
- オンライン上で多数の乗降ポイントを設定し、従来よりも近い場所から利用できる。

（参考）会津若松市 HP：

<https://www.city.aizuwakamatsu.fukushima.jp/>



取組4: 公共交通空白地有償運送の見直し					
概要	利用者の意向や利用実態などを踏まえて、利便性及び効率性の向上を図ります。				
実施主体	市・交通事業者				
スケジュール	R5(2023)	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)
	事業実施・効果検証 				

〔具体的な実施イメージ〕

- 便数、運行時間や乗降場所の見直し
- 利用しやすい運賃の設定
- 休屋～焼山コース、宇樽部～休屋コースの通年運行の実施 など

取組5: 新たな移動サービスの導入					
概要	市民の移動手段が確保されていない公共交通空白地への移動サービスの導入を検討します。				
実施主体	市・地域・交通事業者				
スケジュール	R5(2023)	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)
	検討・導入 				

〔具体的な実施イメージ〕

- 地域の特性に応じた移動手段の検討
- 移動サービス導入に向けた地域住民との協議 など

(2) 目標2「身近で使いやすい公共交通への転換」に関する施策・取組

■施策3：公共交通の利用しやすさの改善

取組6:待合環境の強化・改善					
概要	上屋・ベンチの設置などにより快適にバスを待つことができる環境を構築します。				
実施主体	市・交通事業者				
スケジュール	R5(2023)	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)
	事業実施・効果検証 				

〔具体的な実施イメージ〕

- バス停付近に立地する民間施設との連携強化
- 交通事業者が実施する待合環境整備の支援 など

取組7:新たな料金サービスの導入					
概要	わかりやすく、利用しやすい運賃制度や各種割引サービス等の導入を検討し、利便性を高めることで路線バスの利用促進を図ります。				
実施主体	市・交通事業者				
スケジュール	R5(2023)	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)
	検討・導入 				

〔具体的な実施イメージ〕

- 特定のエリアを対象とした、路線バスと市街地循環バスの運賃均一化の検討
- 路線バスを対象とした上限運賃、時間帯運賃の検討
- 免許返納者をはじめとする交通弱者への支援の充実
- 企画乗車券の検討 など

■取組事例（栃木県宇都宮市）

- 郊外部などに居住する市民の外出促進等を図るため、市内の路線バスの利用に対する運賃の上限を400円とする制度を導入。
- 上限運賃の対象は、ICカード利用者に限定し、ICカードの普及促進にも寄与。
- 通常の運賃との差額を市が事業者へ補填。

（参考）宇都宮市 HP：<https://www.city.utsunomiya.tochigi.jp/>



## ■施策4：公共交通のわかりやすさの向上

取組8：公共交通のオープンデータ化					
概要	公共交通の運行情報を GTFS*データ化し、効果的な活用を図ります。				
実施主体	市・交通事業者				
スケジュール	R5(2023)	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)
	協議・検討		データ作成		運用(随時更新)

※GTFS データ：経路検索サービスや地図サービスへの情報提供を目的とした世界標準の公共交通データフォーマット

### 〔具体的な実施イメージ〕

- 経路検索サービス（ジョルダン、ナビタイム、グーグルマップなど）への掲載
- ホームページでの公表及びデジタルサイネージ等への活用
- ダイヤ改正・経路見直し等によるデータ更新のスキーム構築 など

取組9：広報ツールによる情報発信					
概要	公共交通全体をとりまとめた広報ツールの作成により、情報発信の強化を図ります。				
実施主体	市・交通事業者				
スケジュール	R5(2023)	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)
	運用(随時更新)				

### 〔具体的な実施イメージ〕

- 公共交通全体の運行経路やダイヤ、乗継案内などが記載されたバスマップ・時刻表の作成
- 運行情報のリアルタイムな発信及び各種イベント等に関する情報の周知 など

■取組事例（秋田県にかほ市）

○路線バス、コミュニティバス、鉄道、観光バスなど市内のネットワーク全体を掲載。

○バスの乗り方の他、目的別の行先や公共交通機関同士の乗継情報なども掲載。

（参考）にかほ市 HP : <https://www.city.nikaho.akita.jp/>

**2018.7 にかほ市公共交通マップ**

バスに乗りかっぺん

にかほ市

大竹線

院内・小出線

釜ヶ崎線

上郷・長岡線

上郷・小湊線

スーパーマーケット

コミュニティバス

JR羽後交通

コミュニティバス

(3) 目標3「多様な連携による公共交通の魅力向上」に関する施策・取組

■施策5：事業者間の連携強化

取組10:交通事業者間の連携スキームの構築					
概要	事業者間における運行情報の共有や、ダイヤ調整などの連携スキームの構築を進めます。				
実施主体	市・交通事業者				
スケジュール	R5(2023)	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)
	協議・検討				

〔具体的な実施イメージ〕

- 交通事業者間の協議の場の創出 など

■施策6：関連する分野間の連携強化

取組11:まちづくり分野や観光分野と連携した取組の展開					
概要	居住誘導区域への人口誘導などに取り組むまちづくり分野や、十和田湖・奥入瀬溪流、現代美術館などをはじめとする観光分野等と連携した公共交通政策を進めます。				
実施主体	市				
スケジュール	R5(2023)	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)
	連携した取組の実施・効果検証				

〔具体的な実施イメージ〕

- 都市計画とリンクした運行経路の検討
- 観光資源を活かした旅行商品の造成 など

■取組事例（青森県八戸市）

○バス乗車券と施設入場券等がセットになった企画乗車券を、交通事業者、沿線施設等と連携して企画・商品化し、目的地と移動手段のパッケージ化を図り、路線バス利用の新規需要を掘り起こす。

(参考) 八戸市 HP : <https://www.city.hachinohe.aomori.jp/>



## 取組 12: 学校等と連携した取組の展開

概要	高校・大学が立地する特性を活かして、モビリティマネジメントを進めます。				
実施主体	市・交通事業者				
スケジュール	R5(2023)	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)
	協議・検討		事業実施・効果検証		

※モビリティマネジメント：一人一人のモビリティ（移動）が、個人的にも社会的にも望ましい方向へ自発的に変化する  
ことを促す、コミュニケーション施策を中心とした交通政策

### 〔具体的な実施イメージ〕

- 高校・大学等と連携した公共交通の利用促進 など

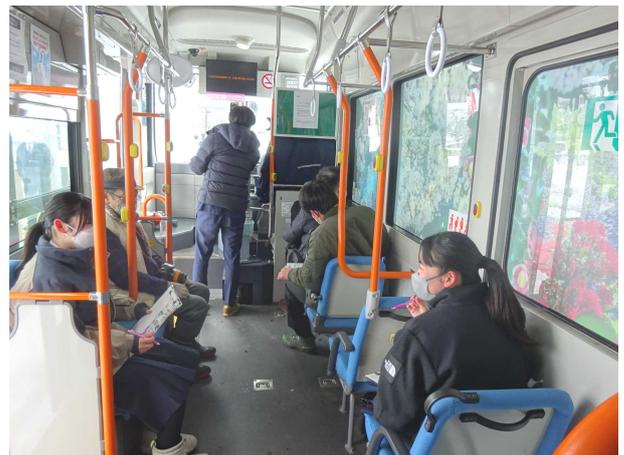


図 高校生を対象としたフィールドワークやワークショップの実施

(4) 目標4「安定的で持続性の高い運営体制の構築」に関する施策・取組

■施策7：運行体制の強化

取組 13:IC カードデータの活用					
概要	交通系 IC カードから取得したデータを今後のサービスの検討に活用します。				
実施主体	市・交通事業者				
スケジュール	R5(2023)	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)
	IC カード普及	データの取得・分析			データ活用

〔具体的な実施イメージ〕

- 利用実績に基づくダイヤの再編 など

取組 14:事業者の人材確保に向けた取組					
概要	交通事業者の安定的な経営基盤を構築するため、乗務員の確保に向けた支援を検討します。				
実施主体	市・交通事業者				
スケジュール	R5(2023)	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)
	事業実施・効果検証				

〔具体的な実施イメージ〕

- 若年者の資格取得の支援 など

## ■施策 8：地域等との協働体制の強化

取組 15:地域との協働による公共交通の構築					
概要	地域における移動手段や公共交通を支えるための方策など、地域との協働体制の構築を検討します。				
実施主体	市・地域				
スケジュール	R5(2023)	R6(2024)	R7(2025)	R8(2026)	R9(2027)
	移動手段確保に向けた検討(随時、実証運行)				
	意見交換実施		アンケート実施	意見交換実施	

### 【具体的な実施イメージ】

- 地域が主体となった移動手段確保に向けた取組の検討(実証実験)
- 地域との意見交換会の開催
- アンケート調査の実施 など

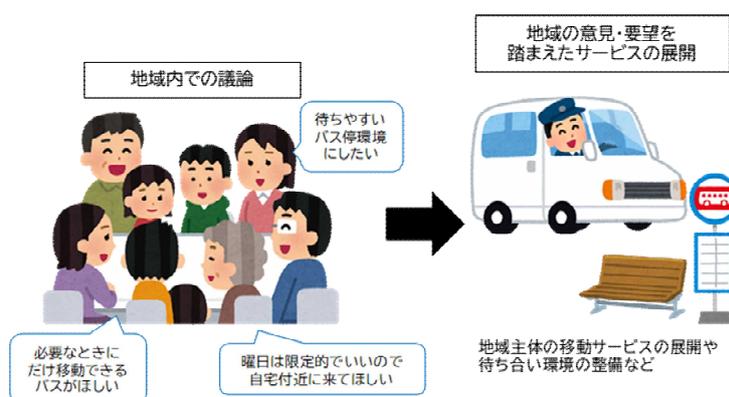


図 地域主体の交通サービスの導入等のイメージ

### ■取組事例（岩手県北上市）

- 自治会が実施主体となり、地域の交通弱者を救うため、互助による輸送を実施。
- 運行に係る経費の一部を市が補助。

#### 【運行概要】

- 実施主体：黒岩自治振興会
- 運行形態：互助による輸送（道路運送上の許可・登録を要しない輸送）
- 運賃：無料
- 運行日：週2日の運行に加え、地域行事や高齢者サロンなどの開催時に随時運行

（参考）北上市 HP：<https://www.city.kitakami.iwate.jp/>

## 9. 計画の推進方針

## 9-1 計画の推進体制

### (1) 関係する主体と基本的な役割

本計画は、市や交通事業者、関係機関などがそれぞれの役割を果たしながら、必要に応じて有識者等による客観的な視点を加えつつ、着実に推進します。

表 関係する主体と基本的な役割

主体	役割
十和田市	主体的に計画を推進するとともに、計画全体の調整役として、公共交通の維持・改善に向けた検討を行います。 また、庁内において関係各課と情報共有を図りながら、他分野との密接な連携を維持します。
交通事業者	公共交通の運行主体として、計画に基づいた施策・事業を実施するとともに、市と連携しながら路線などの見直しを行います。
関係機関	行政や交通事業者と連携した取組を検討します。
有識者	市の要請に応じて、事業の実施方針、計画の進行などについて知見に基づく助言を行います。
国・県	他地域での事例を踏まえながら計画の推進に対して助言を行います。
周辺市町村	広域の交通ネットワークの維持に向けて連携して取り組みます。

### (2) 計画の推進・管理体制

本計画は、市民代表や有識者、国・県、道路管理者、交通事業者などで構成される「十和田市地域公共交通会議」において、計画全体に基づく事業の進捗状況や目標の達成状況の確認などを行います。

## 9-2 計画の推進方法

本計画では、計画全体を対象としたPDC Aサイクルと、各事業を対象としたPDC Aサイクルを組み合わせた検証を行い、継続的な改善に取り組みます。

計画最終年度には計画全体の評価等を行い、次期計画の策定に向けた検討を進めます。

表 計画の推進方法

	2023年 (1年目)	2024年 (2年目)	2025年 (3年目)	2026年 (4年目)	2027年 (5年目)
施策・事業の実施	準備 → 実施 D				
施策・事業のモニタリング・評価	C → A・P	C → A・P	C → A・P	C → A・P	C
計画の評価指標のモニタリング・評価	評価指標 C	評価指標 C	評価指標 C	評価指標 C	評価指標・計画の評価 C
計画の見直し検討・改訂	必要に応じて計画変更 A・P			次期計画の検討 A・P	

表 年度ごとの実施内容

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
地域公共交通会議等の開催		会議①							会議②			
庁内調整							● 予算要求					
フィーダー系統補助金関係			● 計画認定申請			● 認定		● 補助金交付申請(前年度分)	● 自己評価			
計画に基づき実施する内容	準備		施策・事業の実施 D									
					施策・事業のモニタリング C							次年度への見直し検討 A
補助事業等に関連する行事		● 地域公共交通確保維持改善事業計画の作成 P										