

十和田市

地域公共交通網形成計画

2018-2022

**平成30年3月
十和田市**

目 次

1. 地域公共交通網形成計画の概要	1
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	4
1-4 計画の対象とする交通手段	4
2. 十和田市の概況	5
2-1 位置・地勢	6
2-2 人口・世帯数	7
2-3 通勤・通学	9
2-4 地域の公共交通	13
3. 市民意向の把握	25
3-1 市民アンケート調査の概要	26
3-2 日常の外出行動について（平成28年度調査結果）	28
3-3 公共交通の利用状況等について（平成29年度調査結果）	31
3-4 市民ワークショップの概要	33
4. 地域公共交通総合連携計画の振り返り	35
4-1 地域公共交通総合連携計画の概要	36
4-2 事業の実施状況	39
4-3 目標の達成状況	40
4-4 地域公共交通総合連携計画の振り返り	40
5. 十和田市の公共交通に関する課題	41
5-1 路線バスに関する問題点	42
5-2 予約制乗合タクシーに関する問題点	45
5-3 公共交通空白地有償運送に関する問題点	47
5-4 十和田市の公共交通に関する課題	48
6. 公共交通に関する基本的な方針と目標	49
6-1 地域が目指す将来像	50
6-2 公共交通が目指す姿（基本方針）	54
6-3 計画の目標および評価指標等	56
7. 目標の達成に向けた施策と実施主体	61
7-1 施策展開に向けた基本的な考え方	62
7-2 施策・事業の内容	64
7-3 検討施策・事業について	79
8. 計画の推進方針	81
8-1 計画の推進体制	82
8-2 計画の推進方法	83

1. 地域公共交通網形成計画の概要

1-1 計画の背景と目的

(1) 計画の背景

十和田市における地域公共交通は、民間交通事業者が運行する路線バスを中心にして、市が運行する予約制乗合タクシー、NPO が運行する自家用有償旅客運送（公共交通空白地有償運送）などがあり、市民や来訪者の移動手段を担っています。

しかしながら、人口減少や少子化の進行、自動車依存の加速により、地域公共交通の利用者は、年々減少傾向にあります。

利用者が減少することで交通事業者は従来のサービス水準を維持することが難しくなり、路線の廃止や運行本数の減少などをしなければならず、利便性が低下することでさらなる利用者の減少を招く、負のスパイラルに陥っている状況にあります。

また、平成 24 年の十和田観光電鉄の鉄道廃線による十和田市駅が無くなったことにより、市内外の人々の交流の中心となり、十和田市の顔となるような地域公共交通の「核」が無くなり、地域公共交通の一体性が損なわれている状況にあります。

こうした地域公共交通を取り巻く状況の悪化は、全国的に進行しており、これを受けて国では、平成 25 年 12 月に交通に関する基本理念や国・自治体・事業者等の責務などを定めた『交通政策基本法』を施行、さらに、平成 26 年 11 月には『地域公共交通の活性化及び再生に関する法律』の改正を行いました。

これにより、自治体が先頭に立ち、関係者との合意のもと、“まちづくり”と一体になった持続可能な公共交通ネットワークを形成するための基本計画となる「地域公共交通網形成計画」を策定できるようになりました。

十和田市においても、地域公共交通の問題・課題だけではなく、地域が抱える問題・課題を解決するために、地域が一丸となり、地域公共交通のあるべき姿の検討を進めることが必要です。

(2) 計画の目的

十和田市地域公共交通網形成計画は、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”の構築に向けた取り組みを定めるものです。

なお、本計画は、まちづくり全体の視点から地域公共交通のあるべき姿を検討するため、本市において策定されている、第 2 次十和田市総合計画に掲げる将来都市像の実現に向け、各種計画と連携・整合を図りながら、取り組みを進めるものとします。

1-2 計画の位置づけ

十和田市地域公共交通網形成計画は、市政における全ての施策の基本となり本市の今後の進むべき方向を明確にするための総合的・長期的な計画である「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。

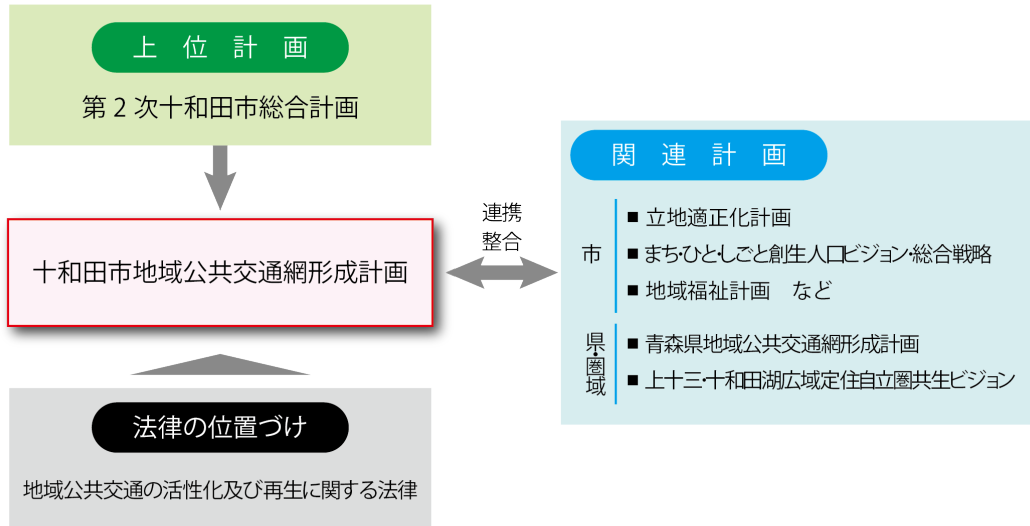
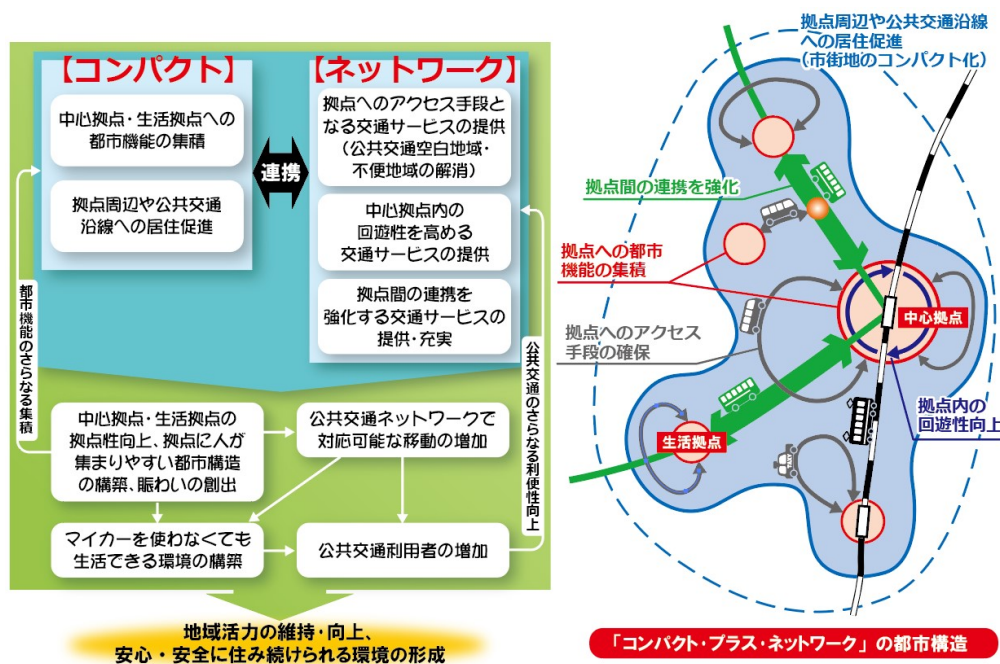


図. 十和田市地域公共交通網形成計画の位置づけ

【参考】国が示すコンパクト+ネットワークの考え

○国の政策の一つである「国土のグランドデザイン 2050」の中で、人口減少化において都市機能の維持および各地域での居住環境の維持を図る上では、まちづくりと公共交通が連携した“コンパクト+ネットワーク”の実現が必要であると示しています。

○この実現にあたっては、まちづくり分野においては、都市機能（目的地となる施設など）を市街地に集約（コンパクト）するとともに、公共交通分野においては、居住地域と市街地を繋ぐ（ネットワーク）ことが重要であるとしています。



資料：国土交通省 九州運輸支局「なるほど！公共交通の勤どころ」

1-3 計画の対象区域と計画期間

(1) 計画の区域

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、平成 30 年度から平成 34 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」の見直し時期や、その他社会情勢の変化なども踏まえながら、適宜見直しを図ることとします。

	平成 30 (2018) 年度	平成 31 (2019) 年度	平成 32 (2020) 年度	平成 33 (2021) 年度	平成 34 (2022) 年度
第 2 次十和田市 総合計画	基本構想 (2017 ~ 2026)				
	前期基本計画 (2017 ~ 2021)				後期基本計画 (2022 ~ 2026)
十和田市 地域公共交通網 形成計画	計画期間 (2018 ~ 2022)				
	※計画最終年度の見直しを基本としつつ、計画期間内にも適宜見直しを検討				
	次期計画へ 見直し検討				

図. 十和田市地域公共交通網形成計画の計画期間

1-4 計画の対象とする交通手段

本計画は、市内を運行する全ての公共交通を対象とします。

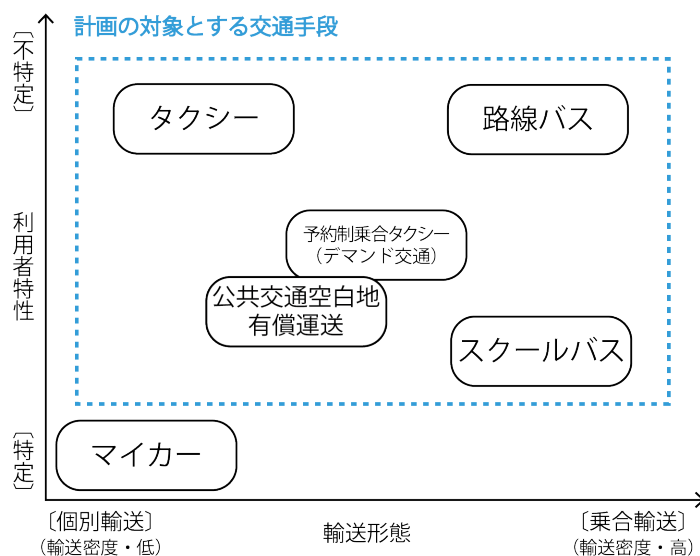


図. 地域公共交通網形成計画の対象とする交通手段

2. 十和田市の概況

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 km²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広がり、東部には三本木原台地が広がっているなど、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ており、十和田湖と奥入瀬溪流は観光拠点として、市内外から多くの来訪者が訪れます。

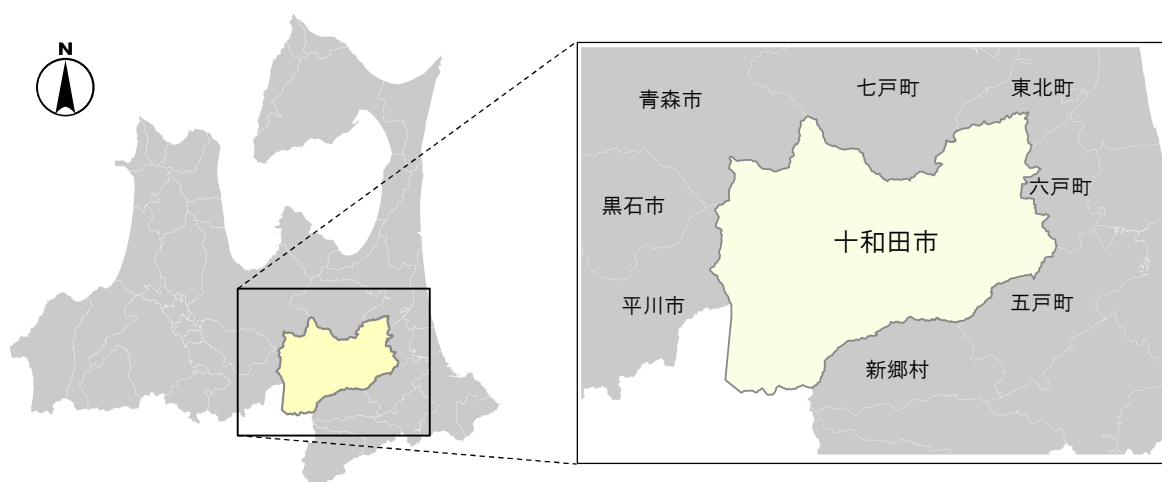


図. 十和田市の位置(左:青森県全体図、右:十和田市周辺図)

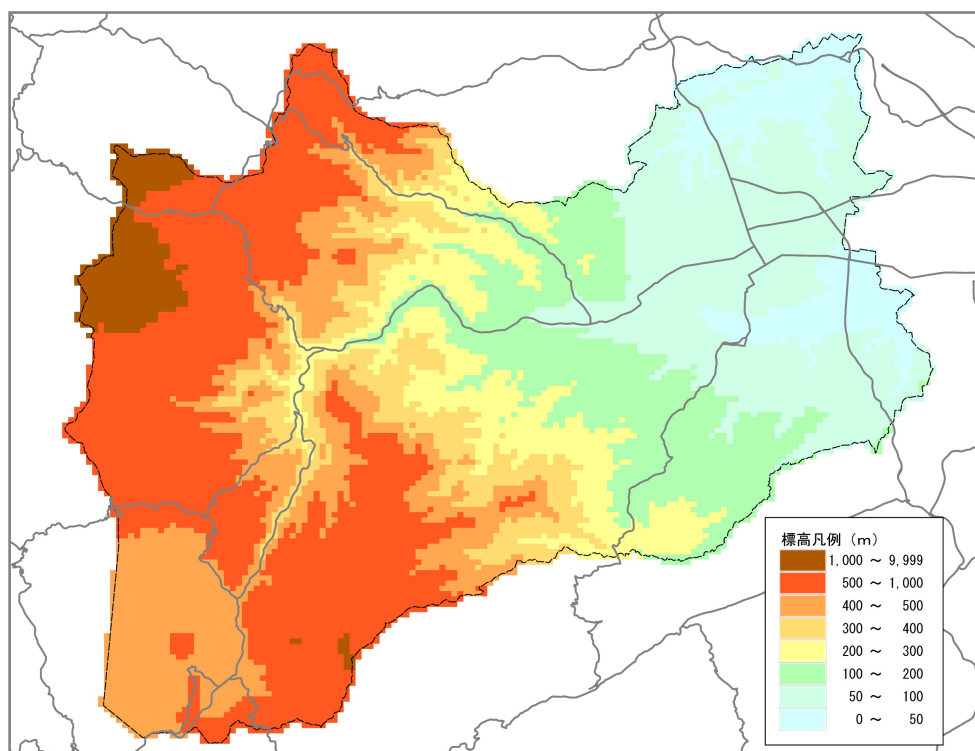


図. 十和田市の地勢図

2-2 人口・世帯数

(1) 総人口・世帯数の推移

十和田市の総人口は、平成 12 年の 69,630 人をピークに、その後は減少傾向にあり、平成 27 年には 63,429 人とピーク時から約 9% 減少しています。

国立社会保障・人口問題研究所の推計では、概ね 20 年後（平成 52 年）には 47,542 人と、平成 27 年と比較して約 22% 減少することが予測されています。

また、十和田市では人口減少に加え、高齢化（65 歳以上人口）も顕著に進行しており、平成 27 年時点の 29.7% の高齢化率は、概ね 25 年後（平成 52 年）には約 42.3% まで上昇することが予測されています。

人口減少が進む中で世帯数は、平成 22 年度まで増加傾向にあり、平成 27 年には横ばい傾向となったものの、世帯当たりの人口は減少しています。

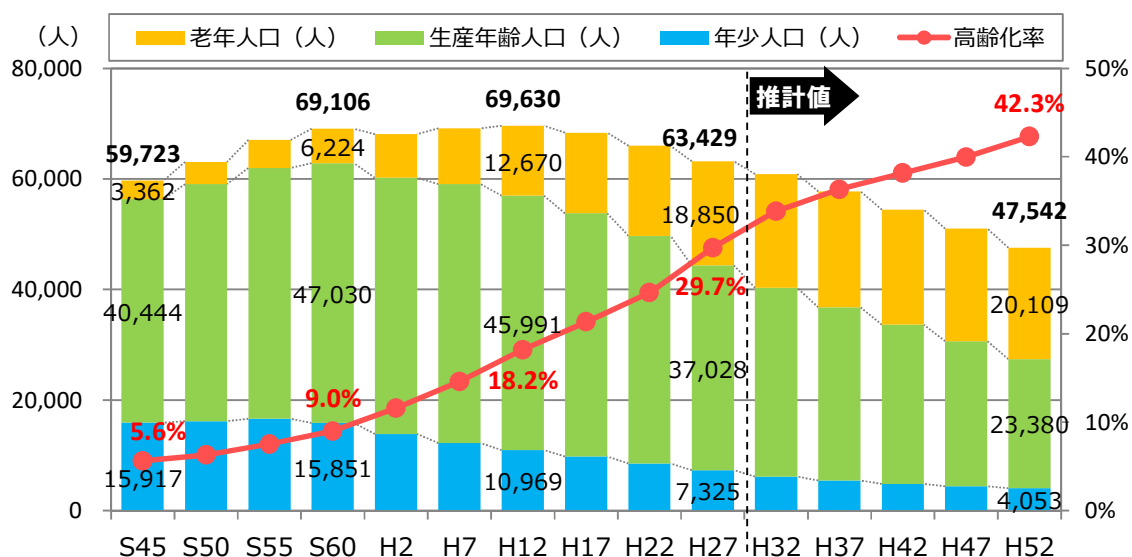


図. 十和田市の総人口および高齢化率の推移(昭和 45 年～平成 52 年)

資料:(S45~H27)国勢調査(H32~H52)国立社会保障・人口問題研究所

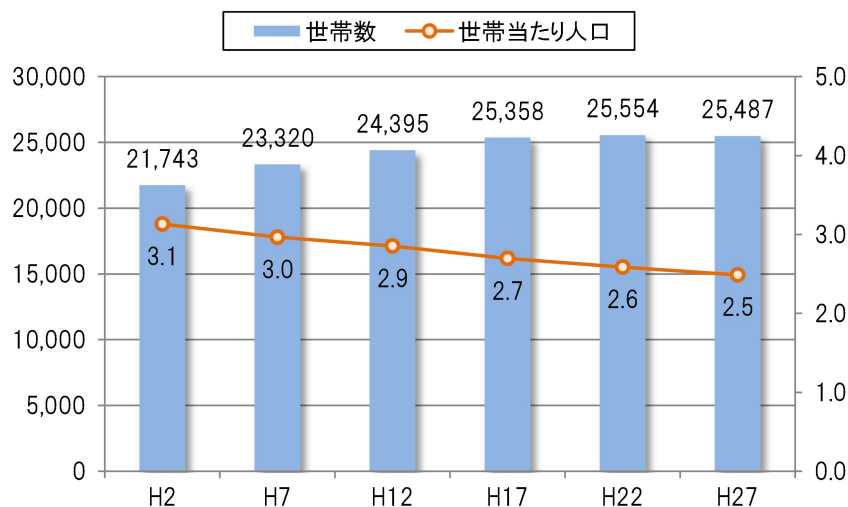


図. 十和田市の世帯数および世帯当たり人口の推移(平成 2 年～平成 27 年)

資料:国勢調査

(2)人口分布

十和田市の現状の人口分布状況（平成 22 年時点）をみると、市役所本庁舎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（人口集中地区：DID）においては、面積が広がっている一方、人口密度の低下が進行しており、空洞化が進行している状況がみられます。

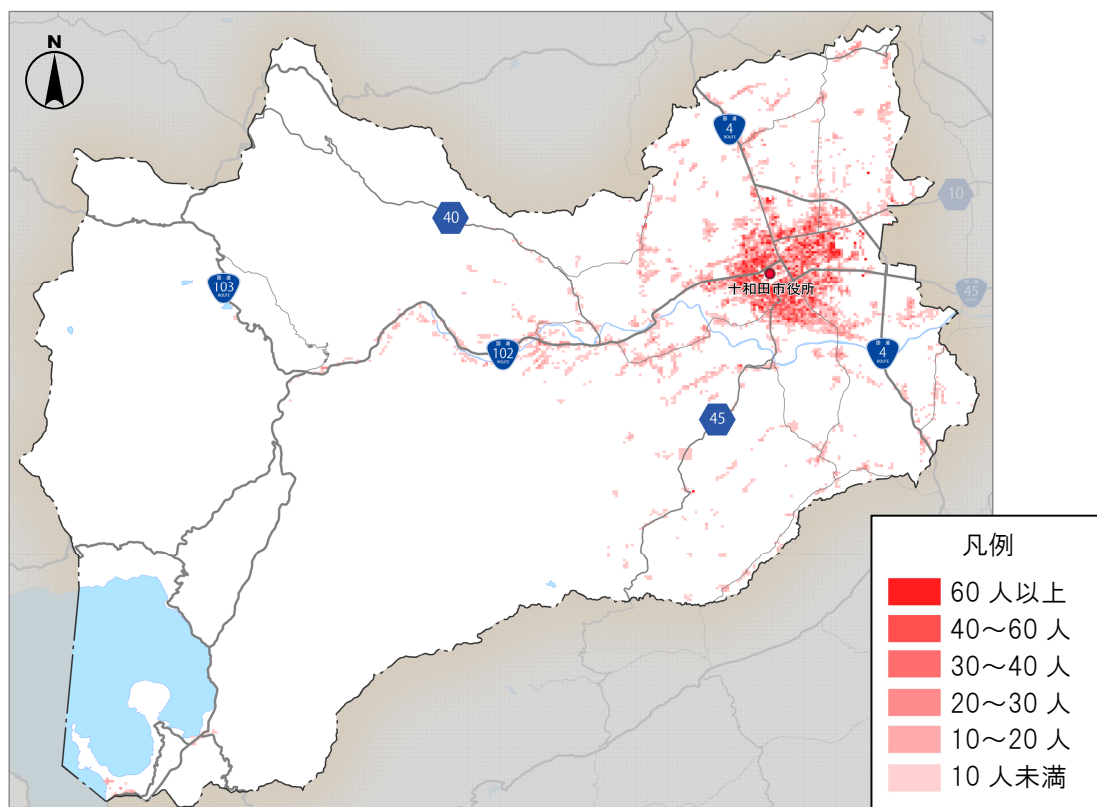


図. 人口分布状況(平成 22 年度 100mメッシュ人口)

資料:H22 国勢調査

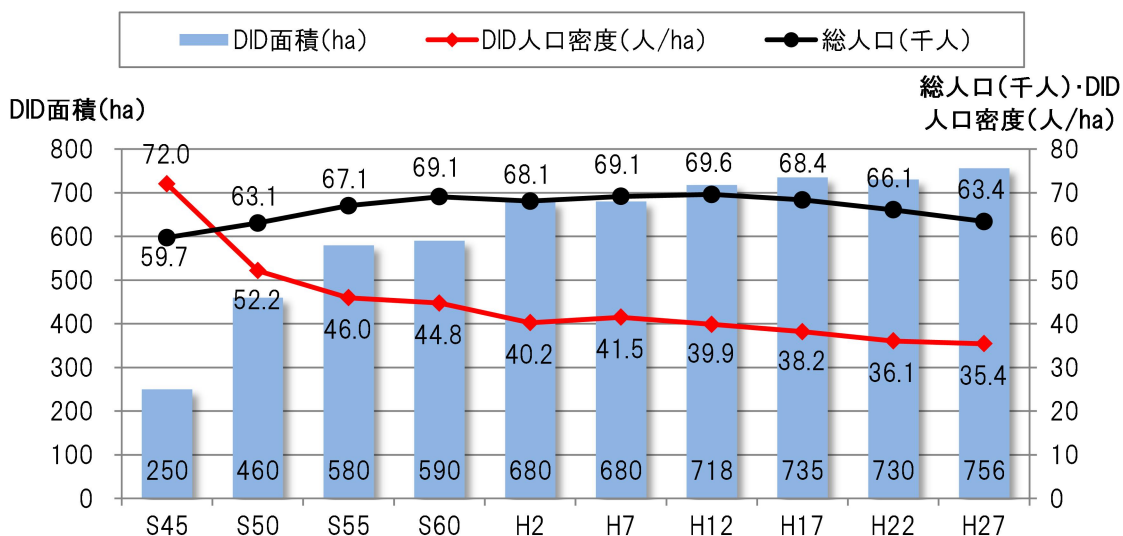


図. 十和田市 DID の面積および人口密度の推移

資料:国勢調査

2-3 通勤・通学

(1) 通勤の状況

十和田市に常住する就業者は、31,098 人であり、そのうち約 79%が市内に通勤しており、残りの約 21%のうち、八戸市へ 1,052 人（約 3%）、三沢市へ 1,003 人（約 3%）、七戸町へ 682 人（約 2%）など、市外へ通勤しています。

市外から十和田市への通勤においては、七戸町からの 1,007 人が最も多く、次いで六戸町から 875 人、東北町から 613 人と多くなっています。

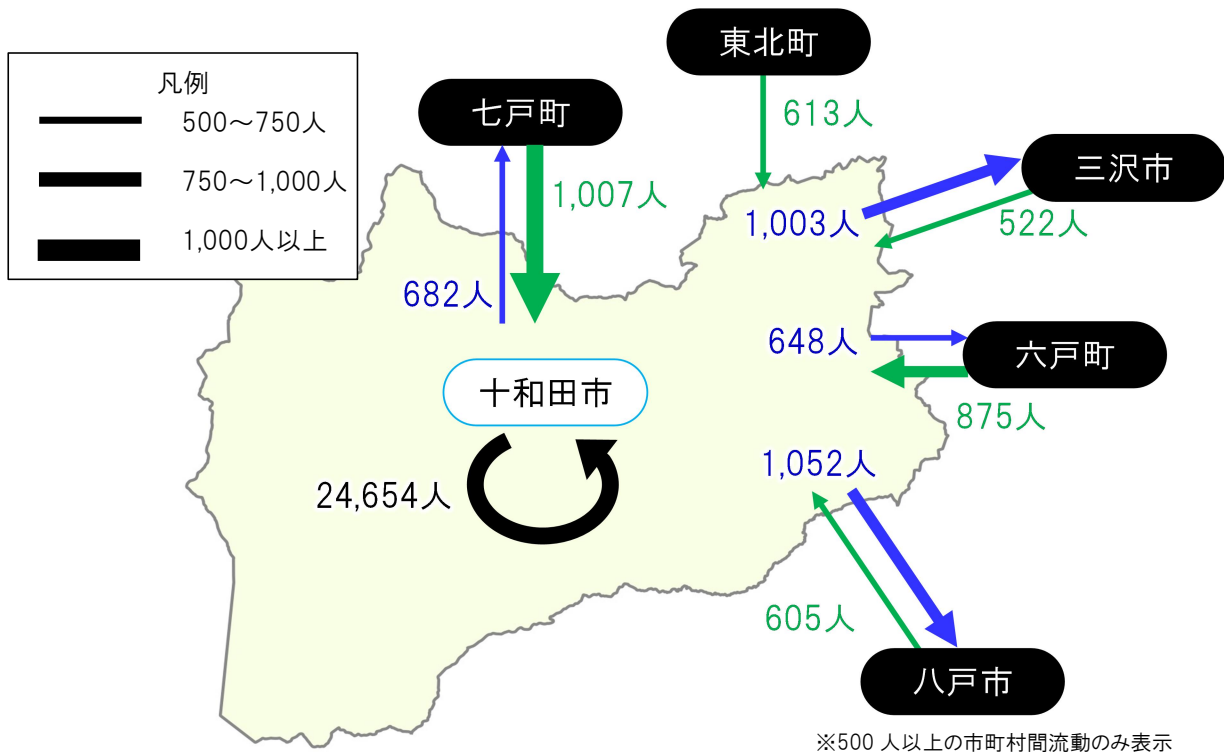


図. 通勤流動状況(平成 27 年)

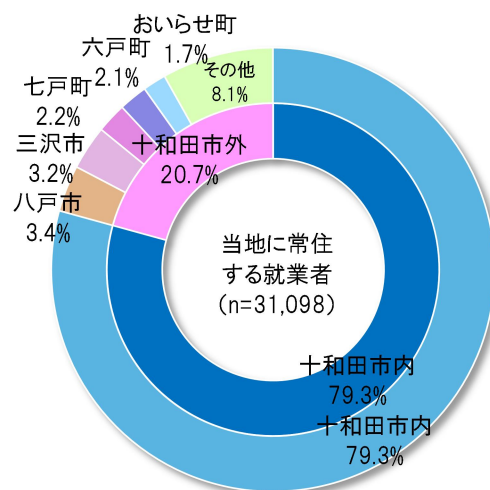


図. 十和田市に常住する就業者の通勤先(平成 27 年)

資料:H27 国勢調査

(2) 通学の状況

① 国勢調査の結果概要

十和田市に常住する通学者は、約 3,510 人であり、そのうち約 73%が市内に通学しており、残りの約 27%のうち、八戸市へ 206 人（約 6%）、七戸町へ 178 人（約 5%）、三沢市へ 97 人（約 3%）など、市外へ通学しています。

市外から十和田市への通学においては、三沢市からの 144 人が最も多く、次いでおいらせ町から 115 人、六戸町から 104 人と多くなっています。

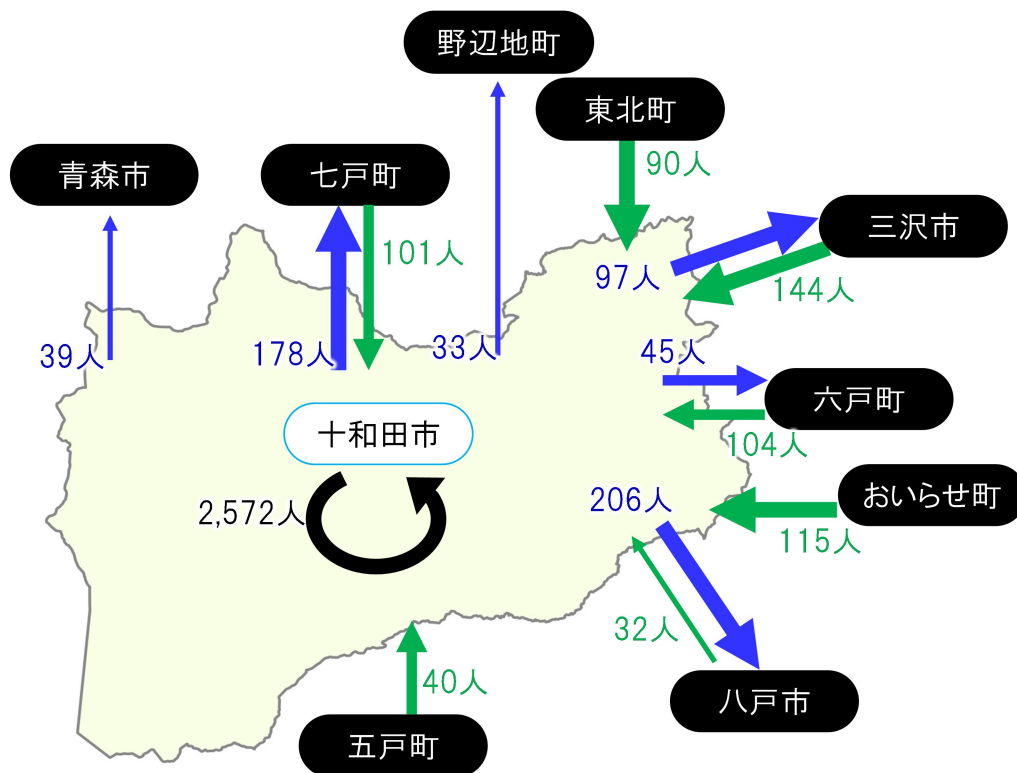


図. 通学流動状況(平成 27 年) ※30 人以上の市町村間流動のみ表示

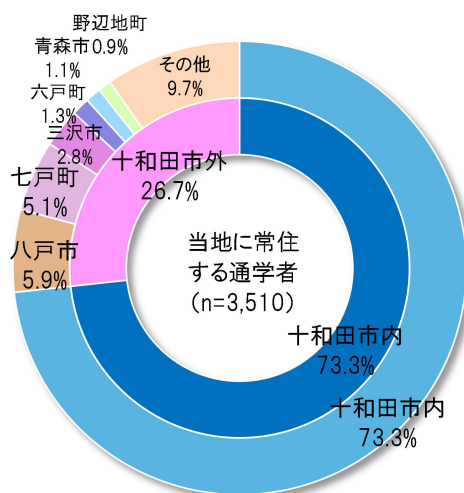


図. 十和田市に常住する通学者の通学先(平成 27 年)

資料:H27 国勢調査

②高校アンケート調査の結果概要

十和田市内の高校における、生徒の居住地や通学手段などを把握するため、学校を対象としたアンケート調査を実施しました。

生徒の居住地は、十和田西高校が市内から通学する生徒が約97%を占めますが、他の高校では市外の生徒が一定の割合を占めています。

生徒の通学手段は、無雪期には徒歩や自転車の割合が高く、降雪期には保護者の送迎の割合が高くなります。

路線バスを利用する生徒は、無雪期に1～2割程度であり、降雪期においてその割合はやや増加する傾向にあります。

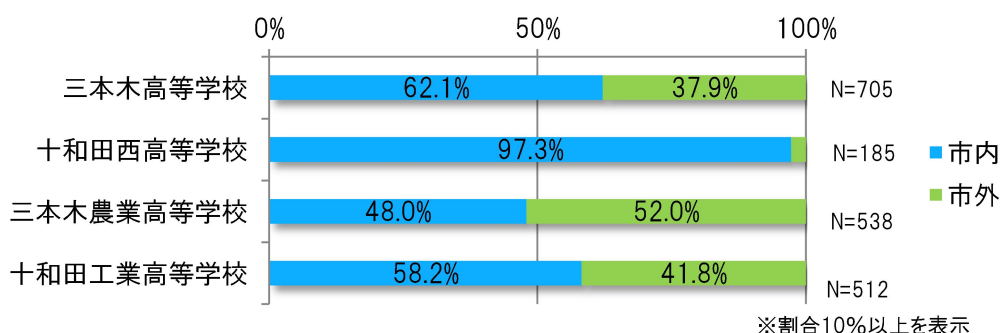


図. 高校別生徒の居住地

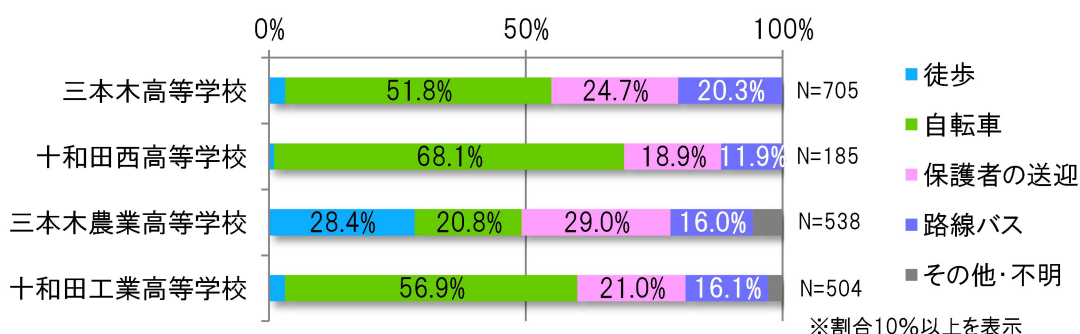


図. 高校別生徒の通学手段(無雪期)

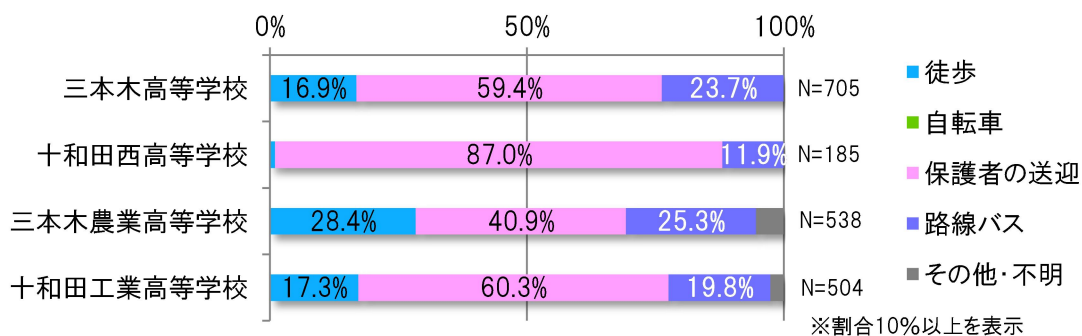


図. 高校別生徒の通学手段(降雪期)

資料: H29 高校アンケート調査

【参考】高校の統廃合の概要

- 青森県では少子化の影響などにより、高校の生徒数が急激に減少しており、そうした社会情勢の変化などを踏まえ、将来的な高校教育の環境づくりに向けて「青森県立高等学校教育改革推進計画」を策定しました。
- 当該計画の中では、高校の統廃合などが示されており、本市を含む上北地区では、十和田西高校、六戸高校、三本木農業高校が統廃合されることとなり、三本木農業高校の校舎を活用し統合校が設立されることとなりました。
- 地域公共交通の利用者に占める高校生の割合（通学移動）は多く、統廃合による通学流動の変化は現行の路線バスの利用状況にも影響が出ることが想定されます。
- 高校の統廃合については、平成33年に廃止対象高校の募集停止、統合校の開校・募集開始、平成34年に廃止対象高校の閉校が予定されており、本計画ではこれらの影響なども考慮した公共交通の検討が必要となります。

表. 上北地区の高校統廃合の予定

項目	H31	H32	H33	H34
○統合校			開校・募集開始	
○統合対象校 ・十和田西高校 ・六戸高校 ・三本木農業高校	開設準備委員会設置・開設準備	開設準備	募集停止	年度末閉校

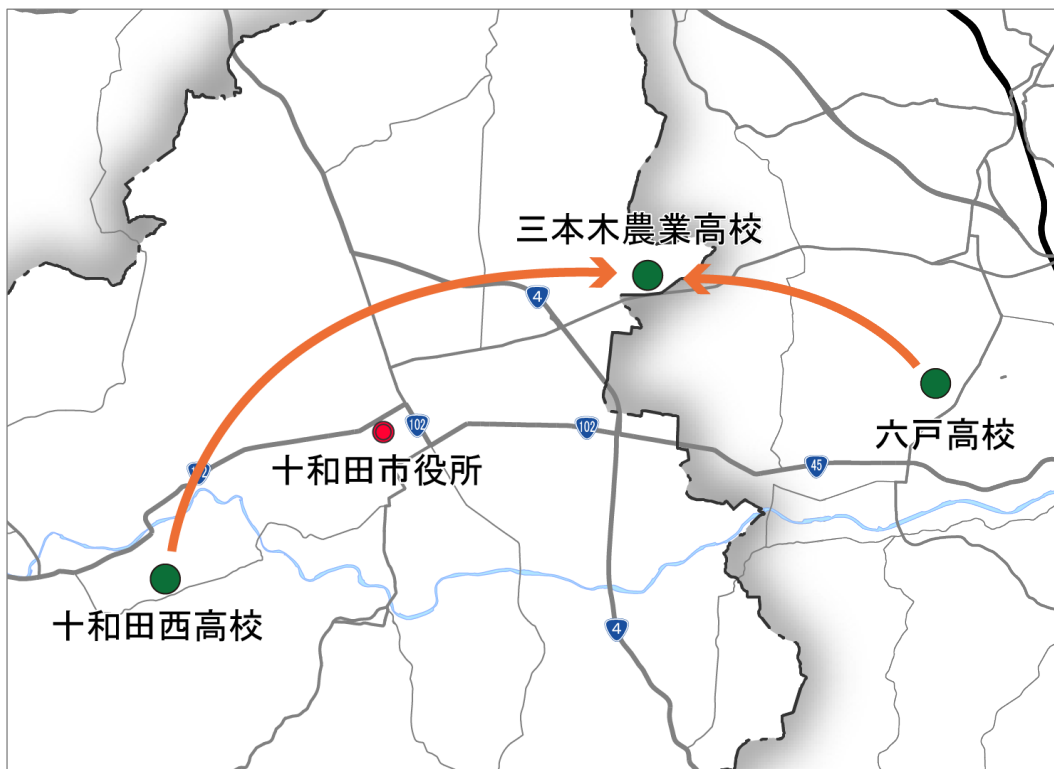


図. 統合対象校の位置

2-4 地域の公共交通

十和田市の公共交通は、市の中心部から放射状に路線バスが運行しており、市内外の各地域を結んでいます。

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（デマンド交通）や公共交通空白地有償運送が運行していて、地域の移動を支えています。

十和田観光電鉄鉄道線の廃線に伴う十和田市駅の撤退により、様々な公共交通が集まる、「核」となる交通結節点が不明確な状況にあります。

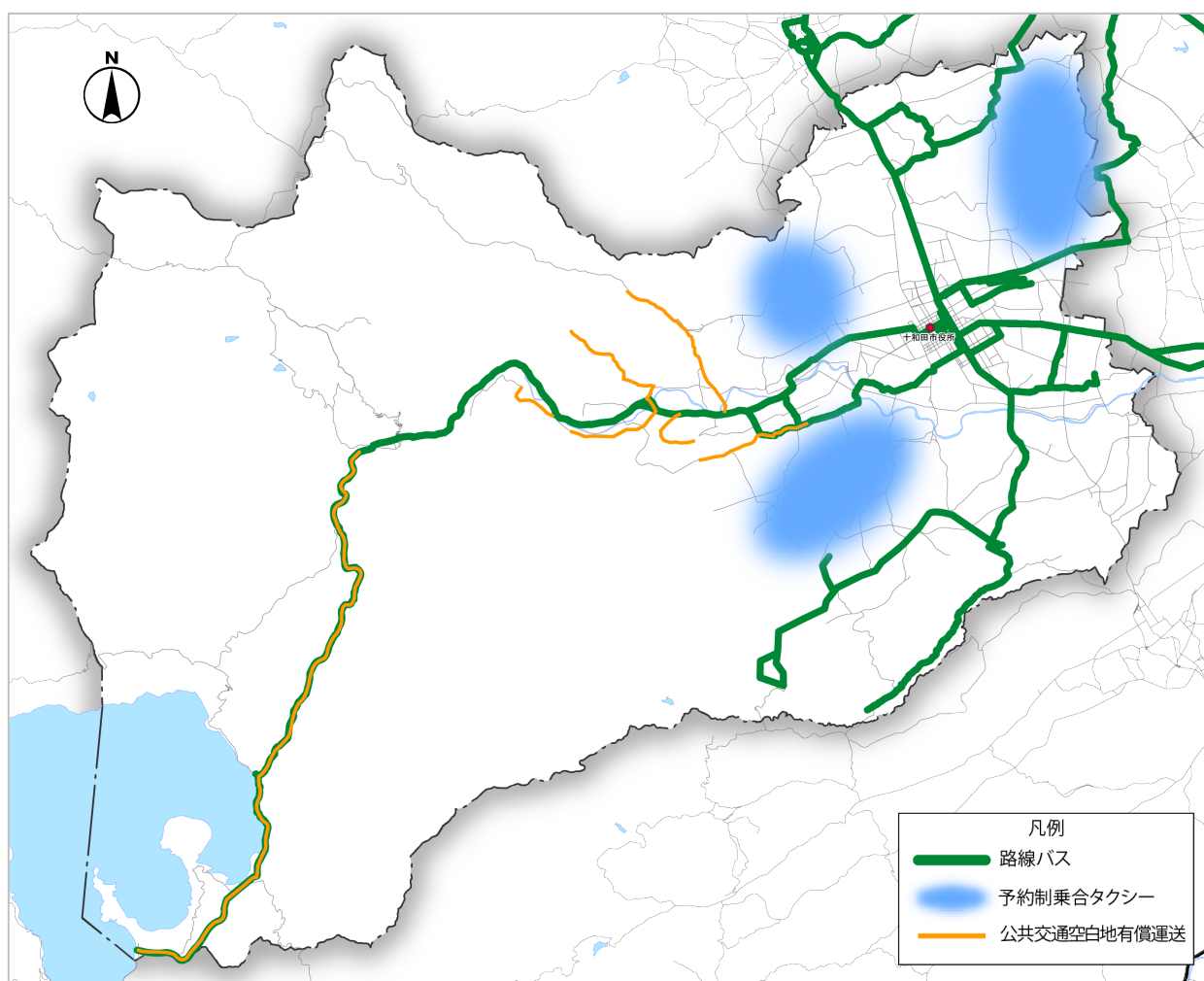


図. 十和田市の公共交通の運行状況

(1)公共交通の利用者数および財政負担の推移

十和田市の公共交通の利用者数は、全体的に減少傾向にあり、平成28年度には平成26年度に比べて約1割(10万人)減少しています。

公共交通に対する十和田市の財政負担額は、平成27年度まで減少傾向にありましたが、平成28年度に路線バスの補助対象路線の追加や収益悪化などの影響から増加に転じています。

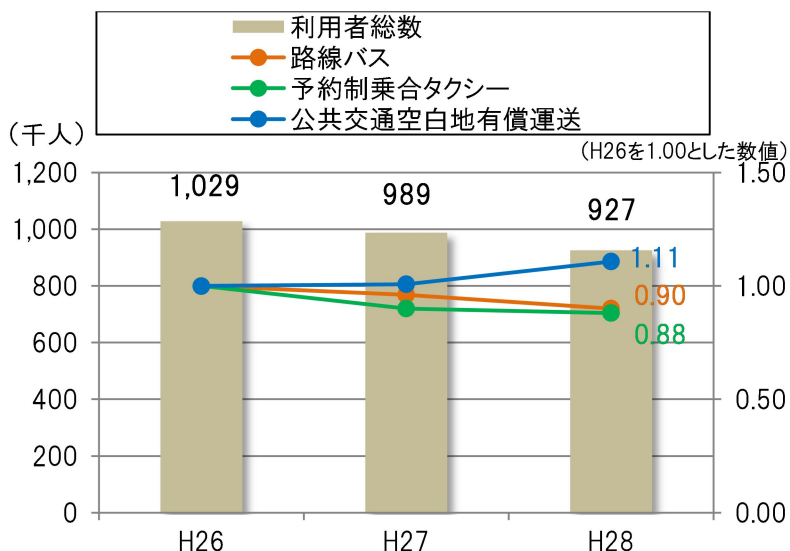


図. 公共交通全体の利用者数と公共交通機関別の利用者数の推移

資料:十和田市資料

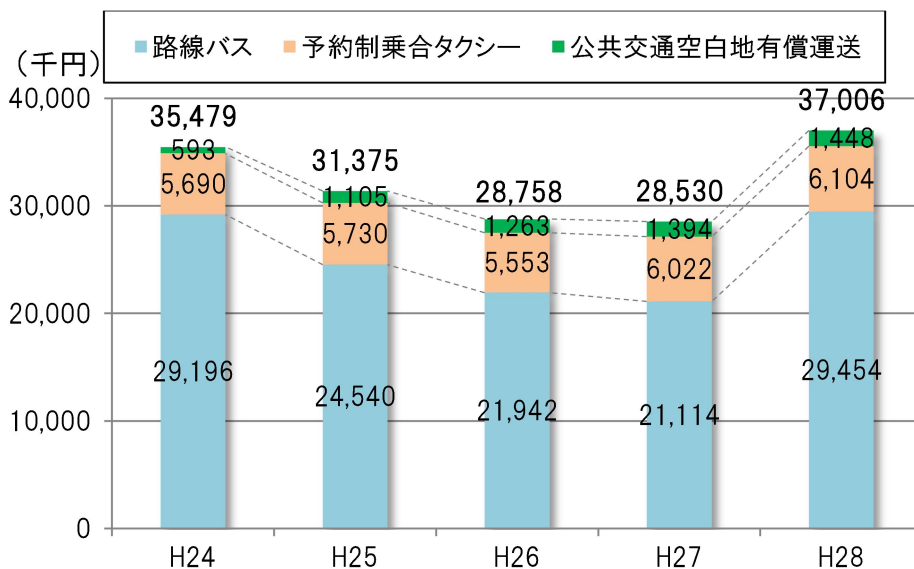


図. 公共交通機関別の十和田市の財政負担額の推移

資料:十和田市資料

(2)路線バスの概要

①路線バスの運行概要

十和田市内を運行するバス路線は全部で14路線(47系統)あり、そのうち11路線は市が財政負担を行っています。

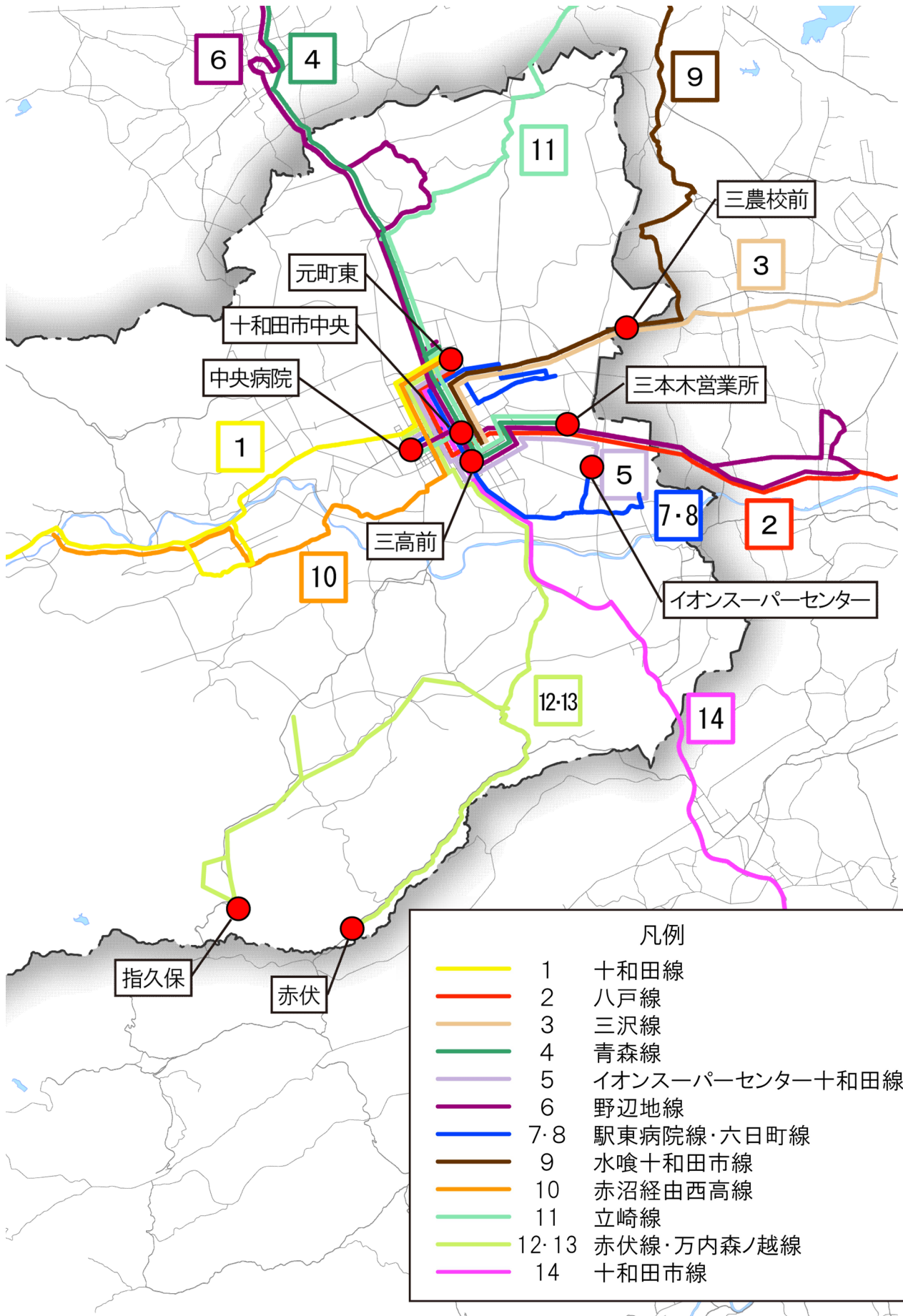
表. 十和田市内の路線バスの運行概要(平成28年度)

No.	路線	系統	起点	終点	運行回数 (往復/日)	系統キロ程 (km)	財政負担		
							国	県	市
1	十和田線		元町東	溪流館前	2.6	28.0	●	●	●
		第一中学校経由	元町東	溪流館前	3.3	30.6	●	●	●
		法量経由	第一中学校	溪流館前	0.2	15.0	●	●	●
		中川原経由	第一中学校	溪流館前	1.3	15.2	●	●	●
		二ツ家～第一中学校	二ツ家	第一中学校	0.2	5.3	●	●	●
2	八戸線	下田駅経由	元町東	八日町	4.4	47.5	●	●	●
		下田駅経由	元町東	八戸営業所	1.1	50.2	●	●	●
		下田バイパス経由	元町東	八日町	4.8	44.2	●	●	●
		下田バイパス経由	元町東	八戸営業所	0.8	46.9	●	●	●
3	三沢線	七百・柳沢	十和田市中央	市役所・公会堂前	10.7	18.6	●	●	●
		七百・柳沢	十和田市中央	三沢高校前	4.3	19.7	●	●	●
		七百・柳沢	三高正門前	市役所・公会堂前	5.8	20.2	●	●	●
		七百バイパス	十和田市中央	三沢高校前	0.3	19.2	-	-	-
		七百バイパス	三高正門前	市役所・公会堂前	0.3	20.5	-	-	-
		工業高校	十和田市中央	三農校前(校舎前)	0.2	6.7	-	-	-
		三農校前・柳沢	十和田市中央	六戸高校前	0.2	14.5	-	-	-
		七百バイパス	工業高校(通用門)	市役所・公会堂前	0.5	17.1	-	-	-
		七百バイパス	三農校前(校舎前)	市役所・公会堂前	0.2	12.5	-	-	-
		七百・柳沢	法量	三沢高校前	0.3	33.6	-	-	-
4	青森線		三本木営業所	新青森駅	1.7	76.1	-	-	-
		七戸十和田駅経由	三本木営業所	新青森駅	3.0	77.4	-	-	-
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	1.6	7.1	-	-	-
6	野辺地線		三本木営業所	まかど温泉	3.6	48.2	●	●	●
		中央病院経由	三本木営業所	まかど温泉	2.9	49.8	●	●	●
		野辺地案内所発着	三本木営業所	野辺地案内所	0.4	42.9	●	●	●
		榎林三高線	三高前	東榎林	0.3	21.8	-	-	●
		三本木七戸線	三本木営業所	七戸案内所	0.3	18.3	-	-	●
		三高七戸体育館線(駅あり)	三高前	七戸案内所	0.6	18.4	-	-	●
		芋久保七戸線	十和田市中央	七戸十和田駅	1.3	20.9	-	-	●
		乙供三高線	三高前	坂下町	0.2	27.0	-	-	-
		三高七戸体育館線(駅なし)	三高前	七戸案内所	0.3	17.6	-	-	●
		池ノ平六高線	東池ノ平	六戸高校前	0.2	25.2	-	-	-
三高七戸線	三高前	七戸案内所	0.6	14.6	-	-	●		
7	駅東病院線	東病院前	東病院前	元町東	0.9	3.6	-	-	-
8	六日町線		東病院前	喜多美町	2.6	16.3	-	-	●
9	水喰十和田市線		三高前	中村	0.6	36.7	-	-	●
10	赤沼経由西高線		元町東	十和田西高前	1.9	10.1	-	-	●
		赤沼経由	元町東	第一中学校	0.6	17.5	-	-	-
		川口経由	三田市川原	第一中学校	0.8	10.5	-	-	●
11	立崎線		三本木営業所	湖畔棧橋前	1.6	26.4	-	-	●
		中央病院経由	三本木営業所	湖畔棧橋前	1.3	27.5	-	-	●
12	赤伏線	四和中経由	元町東	赤伏	0.4	19.0	-	-	●
		中央病院経由①	元町東	赤伏	0.4	19.8	-	-	●
		中央病院経由②	元町東	赤伏	0.4	20.6	-	-	●
13	万内森ノ越線		元町東	指久保	0.4	28.0	-	-	●
14	十和田市線		五戸駅前	東十一番町	6.4	17.2	●	●	●

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

平成 24 年に十和田観光電鉄線（鉄道）が廃止となり、代替路線として路線バスを運行しているため、利用者数は、平成 26 年度まで増加傾向にありましたが、平成 27 年度から減少傾向に転じています。

また、路線バスの維持にかかる市の補助金においても、十和田三沢線が補助対象路線へ追加になったこともあり、平成 28 年度から増加に転じており、また、路線別では赤伏線・万内線の約 720 万円が最も多くなっています。

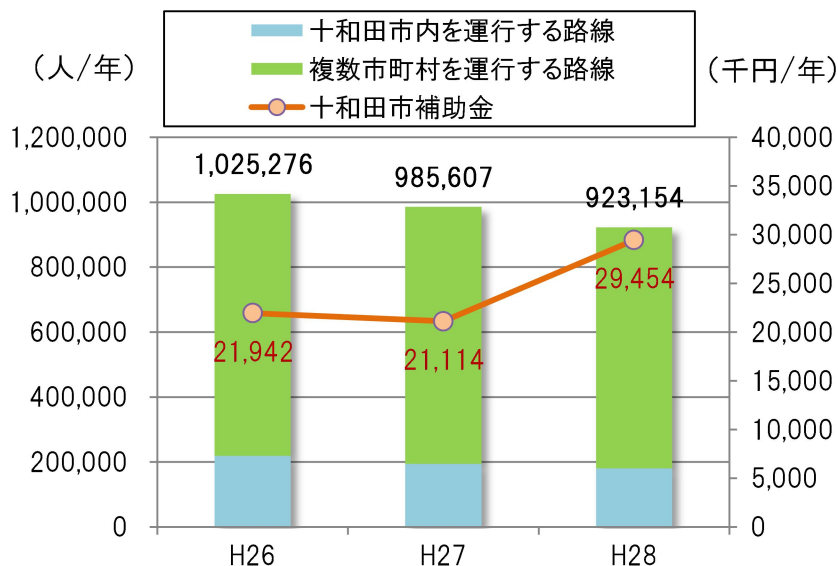


図. 路線バスの年間利用者数と十和田市補助金の推移

資料：十和田市資料

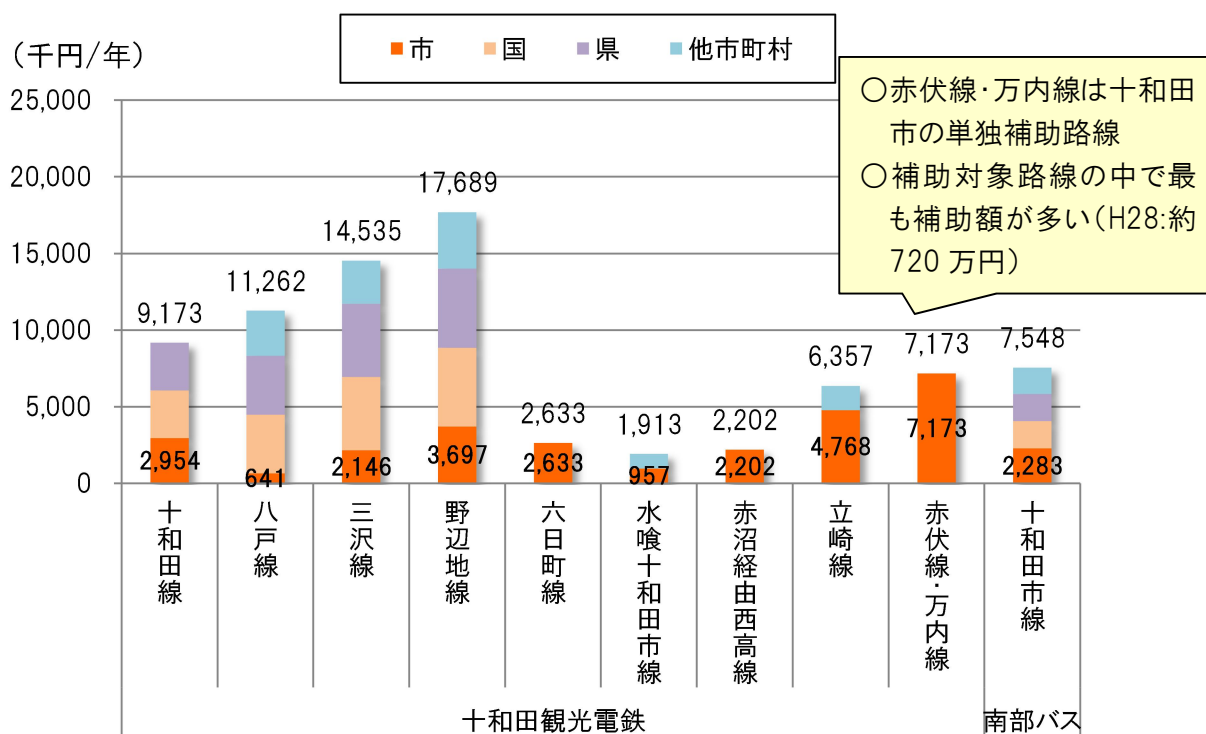


図. 路線別の補助金(平成 28 年度)

資料：十和田市資料

(3) 予約制乗合タクシーの概要

① 予約制乗合タクシーの運行概要

十和田市では、路線バスの運行が休止となったことにより公共交通の利用が不便となった地区の移動支援策として、平成 22 年 10 月から予約制乗合タクシーの運行を開始しました。

予約制乗合タクシーは、大下内・八斗沢地区、深持地区、切田地区の3地区で1日4便運行しており、利用登録者が事前に予約した場合のみ運行する予約型運行を行っています。

自宅付近の乗降場所から乗車し、市街地の医療機関や商業施設などに直接移動することができます。1回当たり500円で利用することができます。

表. 予約制乗合タクシーの運行概要

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	2.0			
3	きりたく	切田地区	2.0			

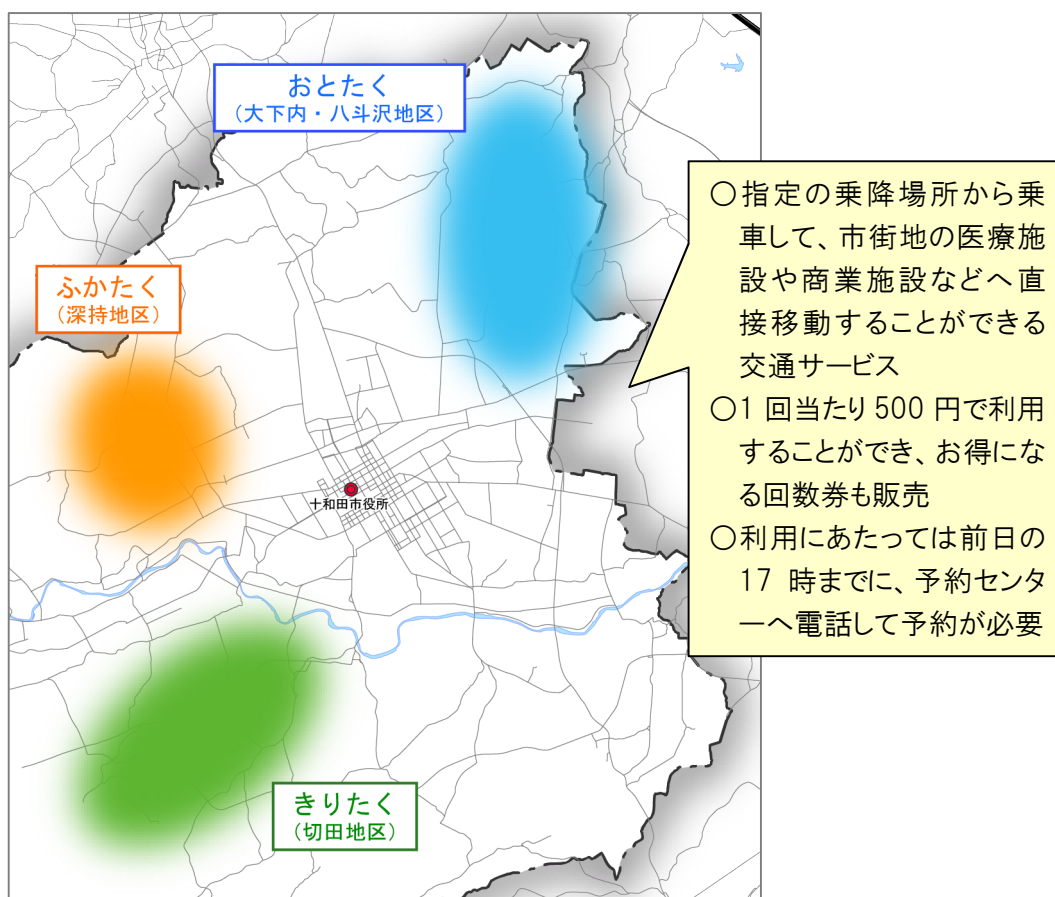


図. 予約制乗合タクシーの利用対象エリア

②利用者数・財政負担額の状況

予約制乗合タクシーの利用者数は、減少傾向にあり、平成 28 年度には 5 年前に比べて約 2 割減少しており、特にきりたくの減少割合が大きくなっています。

各路線の中には稼働率※が低い便もあり、おとたくの 1 便および 4 便では約 30～35% 程度の稼働率となっています。

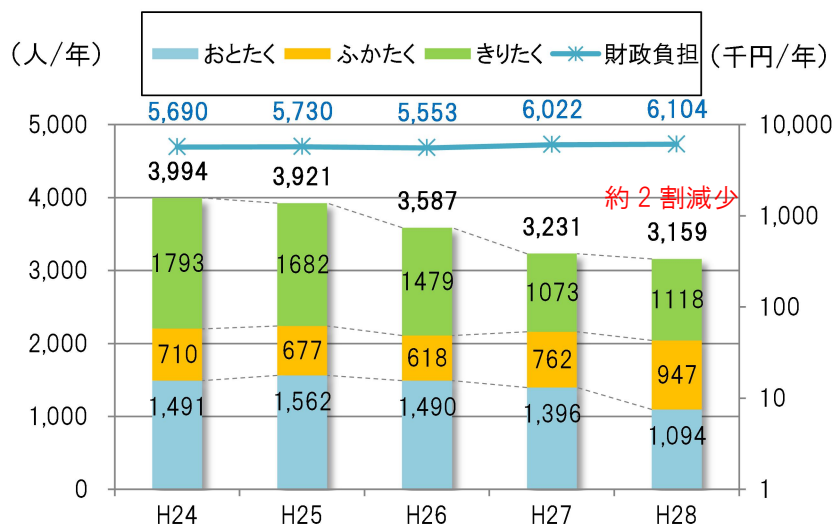


図. 予約制乗合タクシーの年間利用者数と運行経費の推移

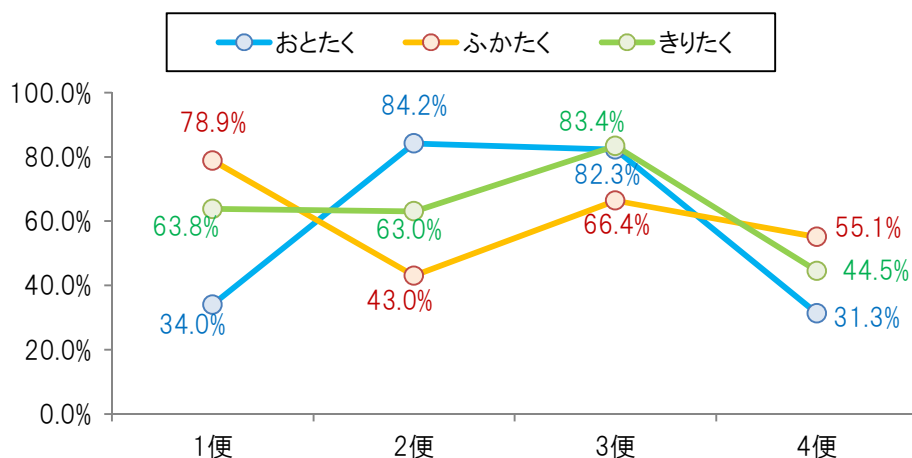


図. 予約制乗合タクシーの稼働率(平成 28 年度)

資料: 十和田市資料

参考. 予約制乗合タクシーの運行ダイヤ

路線名	1便	2便	3便	4便
	(往路) 地区→市街地	(往路) 地区→市街地	(復路) 市街地→地区	(復路) 市街地→地区
おとたく	7:30→8:00	8:30→9:00	13:00→13:30	15:00→15:30
ふかたく	7:30→8:00	12:30→13:00	12:30→13:00	17:00→17:30
きりたく	8:00→9:00	9:30→10:30	12:30→13:30	15:30→16:30

※稼働率: 運行可能日の中で、実際に稼働した日(稼働日/運行可能日)

(4)公共交通空白地有償運送の概要

①公共交通空白地有償運送の運行概要

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移動支援策として、平成 24 年度から NPO が運営主体となり公共交通空白地有償運送を行っており、十和田市では運行に対する補助金を交付しています。

利用登録者が事前に予約した場合のみ運行する予約型運行であり、指定のバス停まで移動することができます。市街地までの移動は、バス停で路線バスに乗り継ぐ必要があります。

十和田湖休屋周辺においては、路線バスの冬期運休中（11月中旬～4月中旬）に限り、地域の移動手段確保のため、公共交通空白地有償運送を運行しています。

表. 公共交通空白地有償運送の運行概要

運行地区	No.	路線名	運行便数 (往復/日)	運行曜日	運行時期	運賃
十和田湖 支所付近	1	1コース	2.0	月・水・金	通年	300～700 円/回
	2	2コース	2.0	月・水・金		
	3	3コース	2.0	火・木		
	4	4コース	2.0	月・水・金		
	5	5コース	2.0	月・水・金		
	6	6コース	2.0	火・木		
十和田湖 休屋付近	7	休屋～焼山コース	1.0	月・水・金	11月中旬～ 4月中旬	650～2,150 円/回
		宇樽部～休屋コース	1.0	火・木		

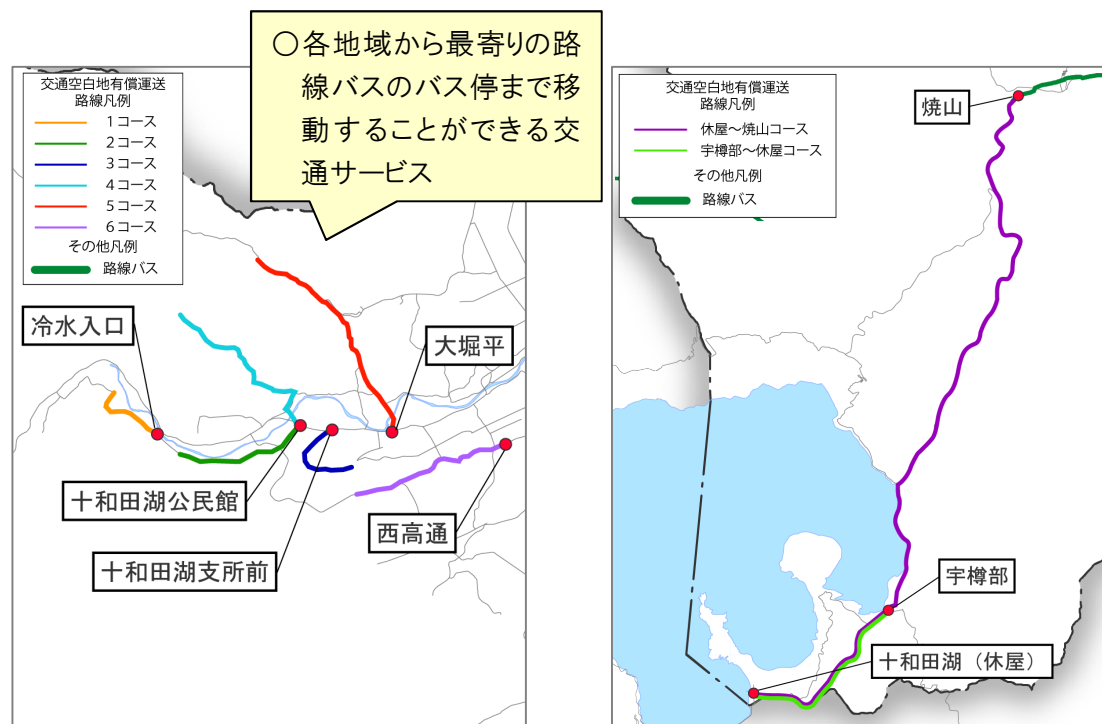


図. 公共交通空白地有償運送の運行経路(左:十和田湖支所付近、右:十和田湖休屋付近)

②利用者数・財政負担の状況

平成 24 年度の運行開始から利用者数は増加傾向にあります。市の補助金についても同様に増加傾向にあります。

利用者は特定の路線に限定されており、7 路線中 2 路線においては年間の利用者が 0 人となっている状況がみられます。

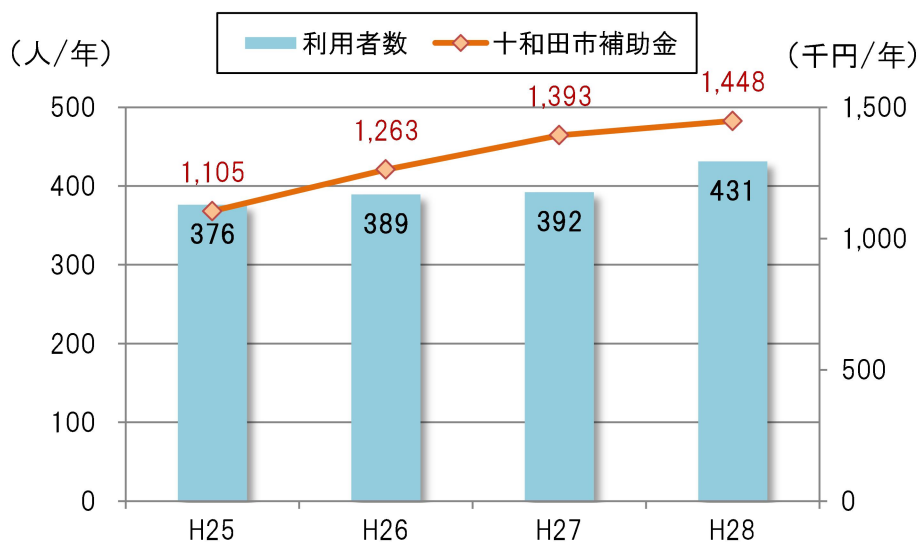


図. 交通空白地有償運送の年間利用者数と十和田市補助金の推移

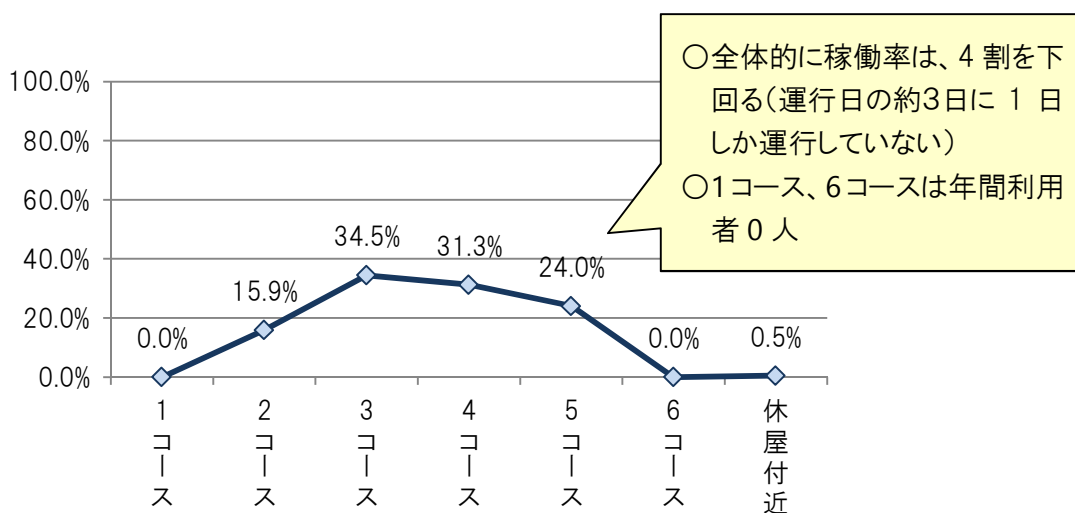


図. 路線別の年間稼働率(平成 28 年度)

資料: 十和田市資料

(5)その他の公共交通サービスの概要

①広域観光バス

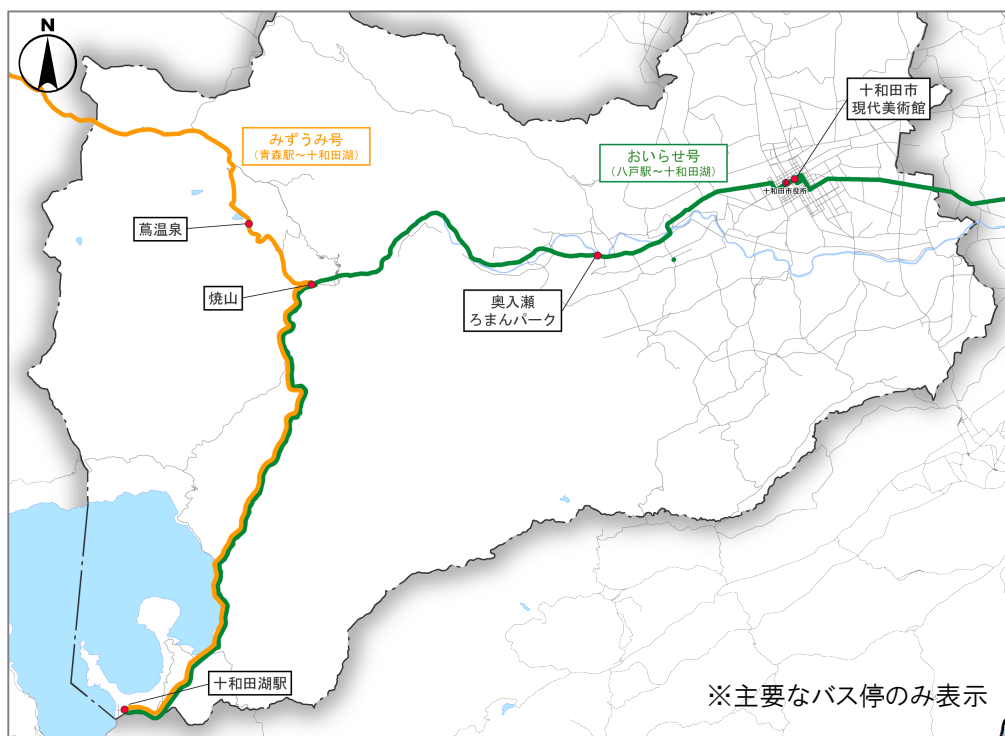
JRバス東北が運行する路線バスは、新幹線駅から十和田湖への二次交通として、主に観光客を対象として運行しています。

そのため、一般的に観光シーズンである4月～11月のみ運行しており、冬期間は運休となります。(ただし、平成29年度においては臨時運行として、特定の運行日に1往復運行)

表. 路線バス(JRバス東北)の運行概要

No.	路線名	起点	終点	運行回数 (往復/日)	運行期間
1	みずうみ号	青森駅東口	十和田湖休屋	10.5	4月中旬～
2	おいらせ号	八戸駅西口	十和田湖休屋	3.0	11月中旬※

※平成29年度は冬期臨時運行でおいらせ号のみ特定の運行日に1往復/便運行



※主要なバス停のみ表示

表. 路線バス(JRバス東北)の運行経路

②一般タクシー

十和田市内にタクシー事業者は5社ありますが、旧十和田市地域の事業者は通年運行しており、旧十和田湖町地域の事業者は、夏期限定の運行となっています。

表. 市内タクシー事業者の概要

No.	事業者名	地区	車両台数
1	三本木タクシー	旧十和田市地区	小型13台
2	十和田タクシー	旧十和田市地区	小型11台、ジャンボ2台
3	八甲タクシー	旧十和田市地区	小型9台
4	青森タクシー	旧十和田市地区	小型15台
5	湖畔タクシー※	旧十和田湖町地区	小型2台

※夏期限定で運行

③スクールバス

小・中学校の通学支援として運行しているスクールバスは、市有もしくは委託によるスクールバスのほか、現行の路線バスを活用しています。

表. スクールバスの運行概要(平成 28 年度)

種別	対象校	備考
市有 スクール バス	【小学校】対象人数:9人(冬期15人) 深持小、下切田小、十和田湖小 【中学校】対象人数:51人 甲東中(柏・井戸頭)、切田中、十和田湖中	—
委託 スクール バス	【小学校】対象人数:8人 藤坂小、四和小、法奥小 【中学校】対象人数:167人 十和田中、甲東中(五十貫田地区など)	—
路線バス 補助	【小学校】対象人数:46人 ちとせ小、法奥小、四和小 【中学校】対象人数:54人 四和中、第一中、十和田中	●活用路線一覧 十和田線、赤沼経由西高線、万内・指久保線、赤伏線、団地・晴山線 ※すべて十和田観光電鉄

④その他の交通サービス

七戸十和田駅や三沢空港から十和田市内への二次交通として、関係市町村が連携して各交通サービスを運行しています。

このうち、七戸十和田駅奥入瀬シャトルバスのみ予約不要で利用できますが、その他は、事前予約が必要となります。

表. その他の交通サービスの運行概要

No.	路線名	起終点		運行便数 (往復/日)	運行時期	運賃
1	七戸十和田奥入瀬 シャトルバス	七戸十和 田駅	焼山	3.5	概ね4～10月	200～500 円/回
2	七戸十和田駅 乗合タクシー夜ふらす (予約制)	七戸十和 田駅	十和田市 街地	2.0	通年	1,500円/回
3	三沢空港乗合タクシー (予約制)	三沢空港	十和田市 街地	6.0	通年	2,160円/回

3. 市民意向の把握

3-1 市民アンケート調査の概要

(1) 調査の概要

本計画の検討にあたり、市民を対象としたアンケート調査を実施しました。

なお、本市では平成 28 年度にも市民を対象とした、日常生活の外出に関するアンケート調査を実施しており、平成 29 年度は主に公共交通の利用状況を把握するため、公共交通を利用していると想定される年齢層を対象として調査を実施しています。

表. 平成 28 年度市民アンケート調査の概要

調査期間	平成 28 年 10 月 5 日(水)～平成 28 年 10 月 17 日(月):投函締め切り
配布方法	郵送による配布・回収(料金受取人払)
配布対象	20 歳以上の十和田市に在住する男女
配布数	計 3,000 票
回収数	計 1,434 票(回収率:47.8%)
備考	市民全体の日常生活における外出行動を把握

表. 平成 29 年度市民アンケート調査の概要

調査期間	平成 29 年 7 月 28 日(金)～平成 29 年 8 月 10 日(木):投函締め切り
配布方法	郵送による配布・回収(料金受取人払)
配布対象	15 歳以上～20 歳未満、65 歳以上の十和田市に在住する男女
配布数	計 2,170 票
回収数	計 1,101 票(回収率:50.7%)
備考	公共交通の主な利用者となる年齢層を対象に、公共交通の利用状況などを把握

【参考】調査結果の概要(回答者属性)

- 平成 28 年度・平成 29 年度調査のいずれも、女性の回答者の割合が多くなっています。
- 平成 28 年度は 50 歳以上の回答率が高く、平成 29 年度は人口構成比率上、65 歳以上の方が 10 歳代より多く配布票数も多いことから、回収割合も高くなっています。

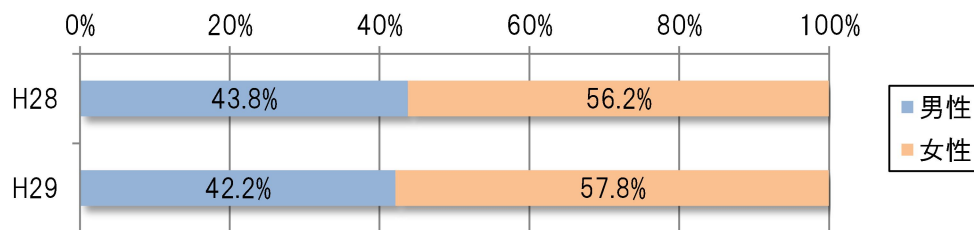


図. 回答者属性(性別)

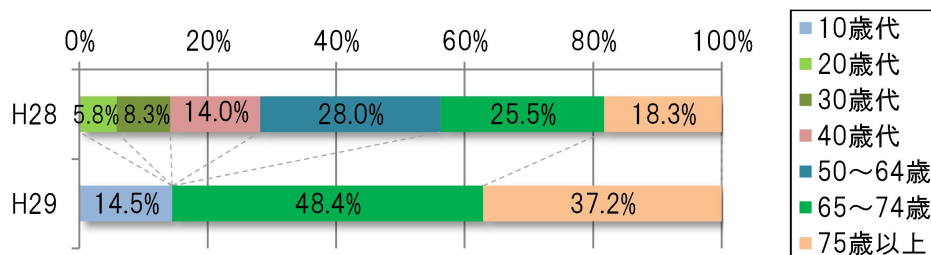


図. 回答者属性(年齢)

(2)地域別配布票数

配布対象エリアについては、各地域の特性・特徴を的確に捉えることを目的として、下表に示す地域区分により、年齢別人口構成比に応じて配布票数を決定しました。

※統計学に基づき、分析に最低限必要なサンプル数を考慮した上で決定。

表. 配布票数を検討する上での地域区分

地域区分	該当地区
市街地部	下記「郊外部」「中山間部」を除くすべての地区
郊外部	大字三本木、大字赤沼、大字深持、大字洞内、大字大沢田、大字馬洗場、大字立崎、大字八斗沢、大字豊ヶ岡、大字相坂、大字藤島、大字伝法寺、大字米田
中山間部	大字切田、大字大不動、大字滝沢、大字沢田、大字奥瀬、大字法量

表. 平成 28 年度アンケート調査の配布票数

地域区分	20 歳代	30 歳代	40 歳代	50 歳代	60 歳代	70 歳以上	合計
市街地部	166	223	269	258	308	381	1,605
郊外部	93	142	172	179	249	259	1,094
中山間部	18	28	34	41	77	103	301
合計	277	393	475	478	634	743	3,000

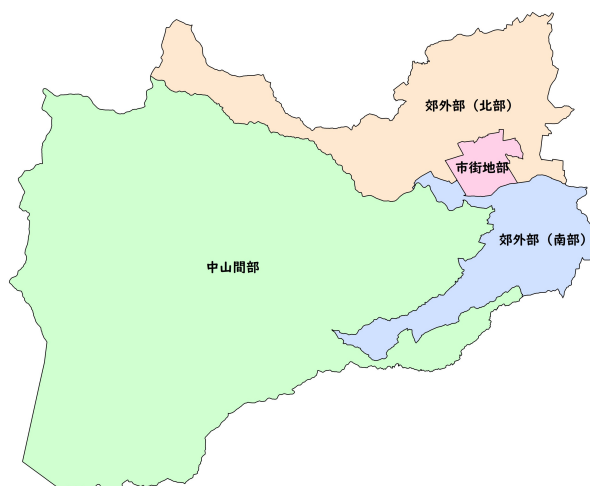
表. 平成 29 年度アンケート調査の配布票数

地域区分	15～19 歳	65～69 歳	70～79 歳	80～89 歳	合計
市街地部	163	275	378	222	1,038
郊外部	160	217	234	162	773
中山間部	135	69	79	76	359
合計	458	561	691	460	2,170

【参考】集計・分析上の地域区分

○集計・分析を行う上では、各地域の特性・特徴をより詳細に分析を行うために、郊外部を北部と南部の2つに分けています。

○そのため、次頁から集計・分析結果を示していますが、地域別の結果は市街地部・郊外部（北部）・郊外部（南部）・中山間部の4地域に分けたものとなっています。



3-2 日常の外出行動について(平成28年度調査結果)

(1)「買い物(食料品など)」の外出行動

①『買い物(食料品など)』の外出状況・外出頻度

市民全体の約73%が買い物を目的とした外出を行っており、全体的に週2～3回の外出頻度が多くなっています。

特に74歳までは年齢が上がるほど外出頻度は多くなる傾向にあります。逆に75歳以上になると少なくなる傾向にあります。

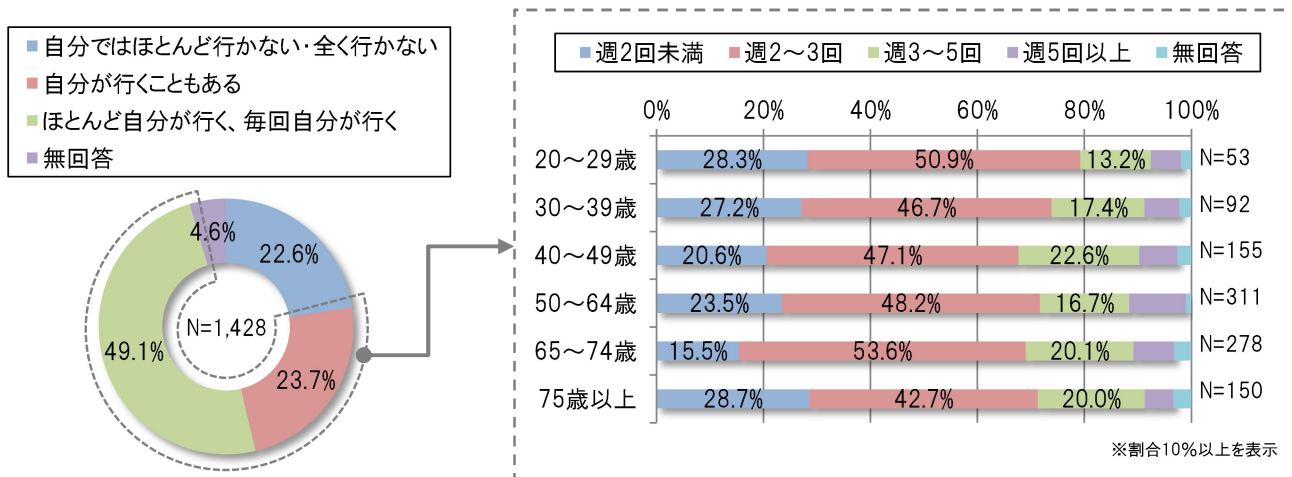


図. 外出の有無(左)と外出の頻度(右)

資料:平成28年度アンケート調査

②『買い物(食料品など)』の目的地

買い物の目的地としてはスーパーマーケットが約86%と最も多く、具体的な施設名では「ユニバース+和田東店」や「パワーズU」が多くなっています。

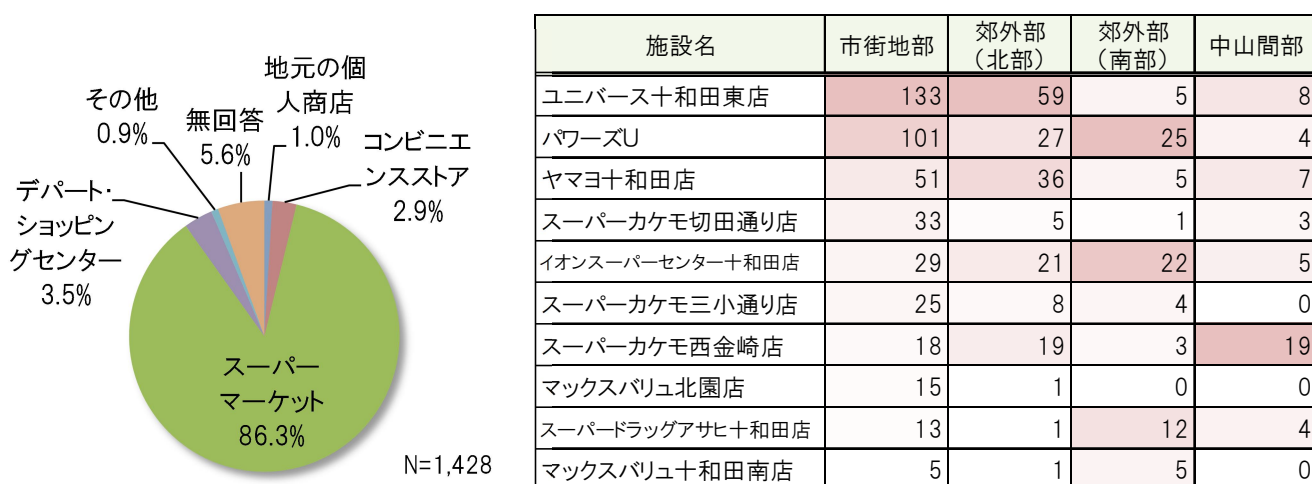


図. 外出の目的地(左)と具体的な施設名(右)

※上位10施設まで表示

資料:平成28年度アンケート調査

(2)「通院」の外出行動

①『通院』の外出状況・外出頻度

市民全体の約57%が通院を目的に外出しており、全体的に週2回未満の外出頻度が多くなっています。

外出頻度の回答者数（Nの数）をみると50歳以上の回答が多いことから、通院の外出が多いことがみられ、年齢が上がるほど週2～3回の外出頻度の割合が高くなっています。

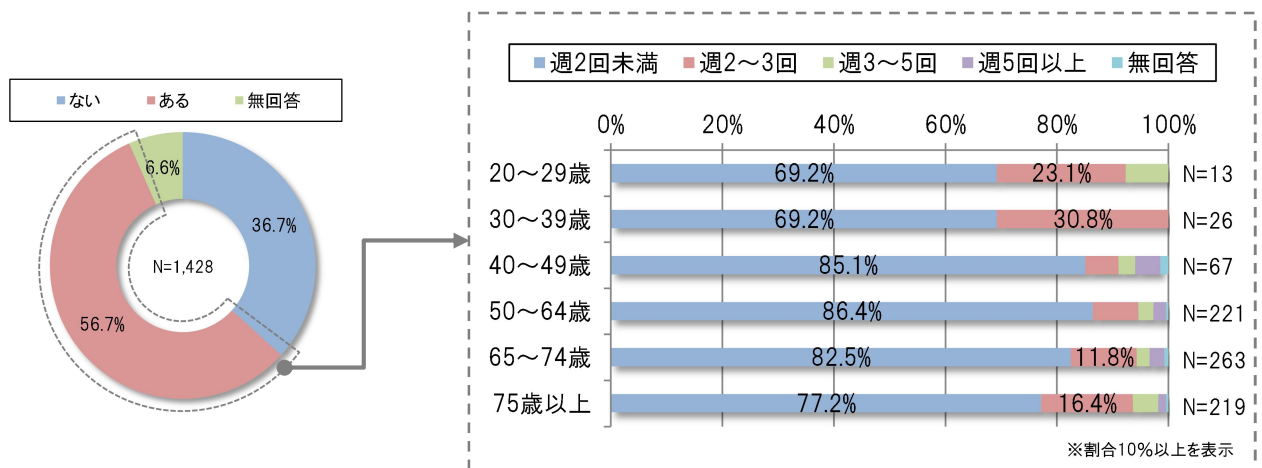


図. 外出の有無(左)と外出の頻度(右)

資料:平成28年度アンケート調査

②『通院』の目的地

通院の目的地としては各地域ともに「十和田市立中央病院」の回答者数が多く、その他の施設においても中心部に立地する施設が多くなっています。

施設名	市街地部	郊外部(北部)	郊外部(南部)	中山間部
十和田市立中央病院	52	21	6	11
村木内科胃腸科医院	28	12	6	1
えとクリニック	21	11	2	4
篠田医院	19	5	3	4
十和田第一病院	16	2	2	3
阿部クリニック	13	6	4	8
かわむらクリニック	13	9	1	3
鈴木内科医院	13	2	6	3
森下内科医院	13	3	1	2
岡本整形外科クリニック	12	5	0	2

※上位10機関まで表示

図. 通院目的の外出時の具体的な施設名

資料:平成28年度アンケート調査

(3)外出時の移動手段

①『買い物(食料品など)』の目的地までの移動手段

買い物時の移動手段として自家用車(自分で運転)を利用する割合が、地域全体として高くなっていますが、市街地部では徒歩や自転車で移動する方もみられます。

バス・乗合タクシーの利用割合は全体的に低く、郊外部(南部)を除き1%を下回っています。

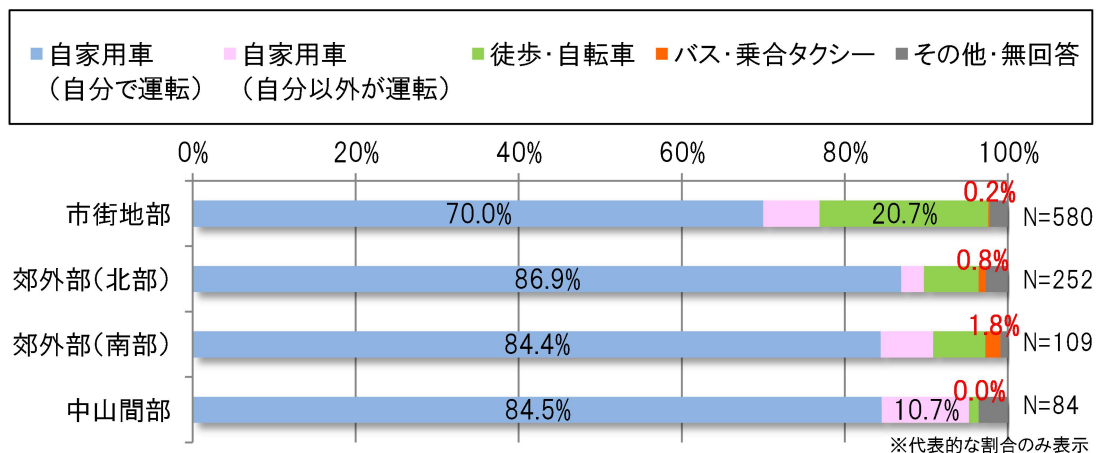


図. 買い物(食料品など)の目的地までの移動手段

資料:平成28年度アンケート調査

②『通院』の目的地までの移動手段

通院時の移動手段として自家用車(自分で運転)を利用する割合が、地域全体として高くなっていますが、自家用車(自分以外が運転)を利用する割合も高くなっています。

買い物時の移動手段と比較して、バス・乗合タクシーの利用割合は高くなっており、中山間部では約5%まで上昇しています。

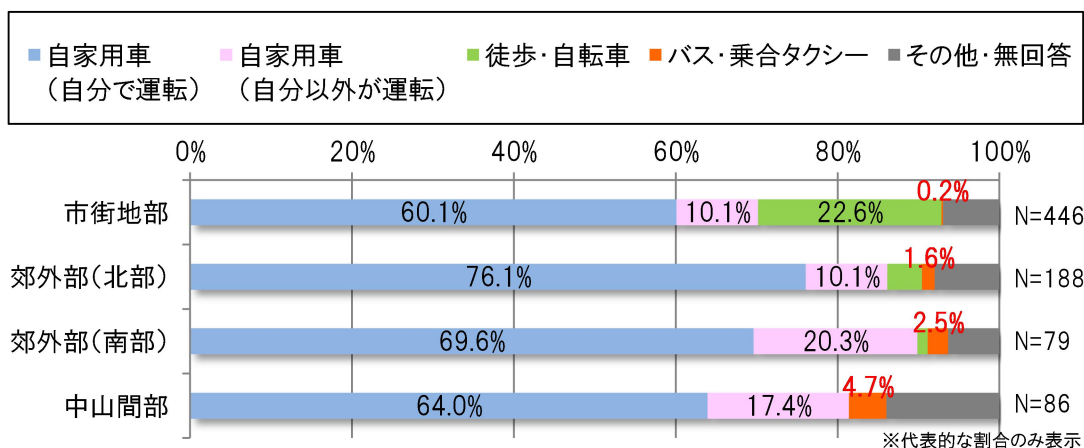


図. 通院の目的地までの移動手段

資料:平成28年度アンケート調査

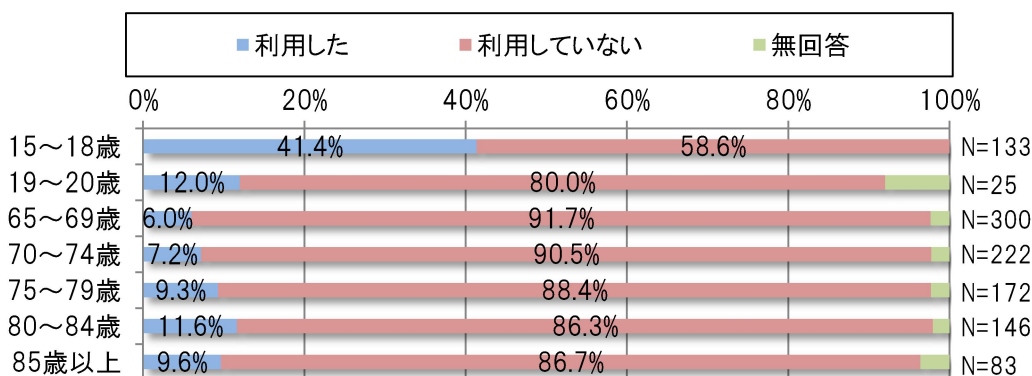
3-3 公共交通の利用状況等について(平成29年度調査結果)

(1)公共交通の利用状況(平成 29 年度調査結果)

年齢別の公共交通の利用割合は、15～18歳の割合が最も高くなっており、自家用車などの自由な移動手段を持たないため、通学などで利用しているとみられます。

65歳以上においては、年齢が上がるほど利用割合が微増傾向にあります。最も利用割合が高い80～84歳においても約12%程度となっています。

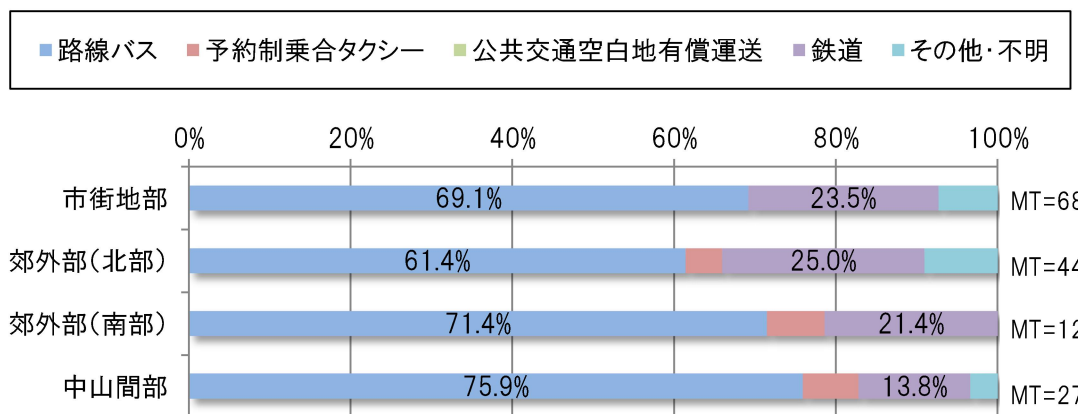
公共交通を利用した方は、路線バスを利用した割合が高くなっており、郊外部では予約制乗合タクシーの利用などもみられます。



※代表的な割合のみ表示

図. 過去1か月以内の公共交通利用の有無(年齢別)

資料:平成29年度アンケート調査



※割合10%以上を表示
MT=複数回答の回答件数

図. 過去1か月以内に利用した公共交通

資料:平成29年度アンケート調査

(2)公共交通に対する改善要望

公共交通に対する改善要望は、「運行する便数を増やしてほしい」という割合が最も高くなっていますが、このほか停留所環境の改善に関する割合が高くなっています。

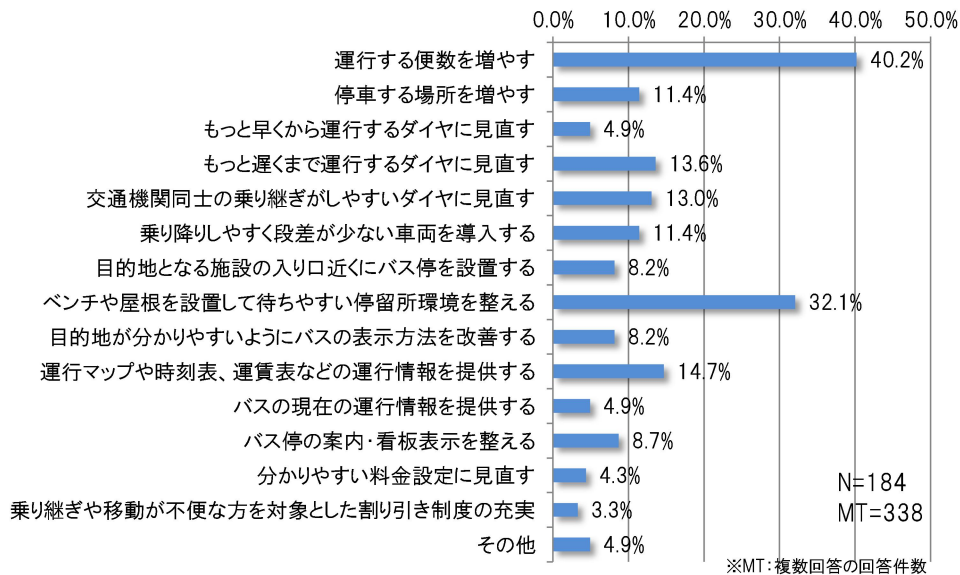


図. 公共交通に対する改善要望(公共交通の利用者が回答)

資料:平成 29 年度アンケート調査

(3)公共交通を利用しない理由

公共交通の非利用者が公共交通を利用しない理由として、「自宅付近を運行していない」「利用したい時間に運行していない」など運行に関する割合が高くなっています。

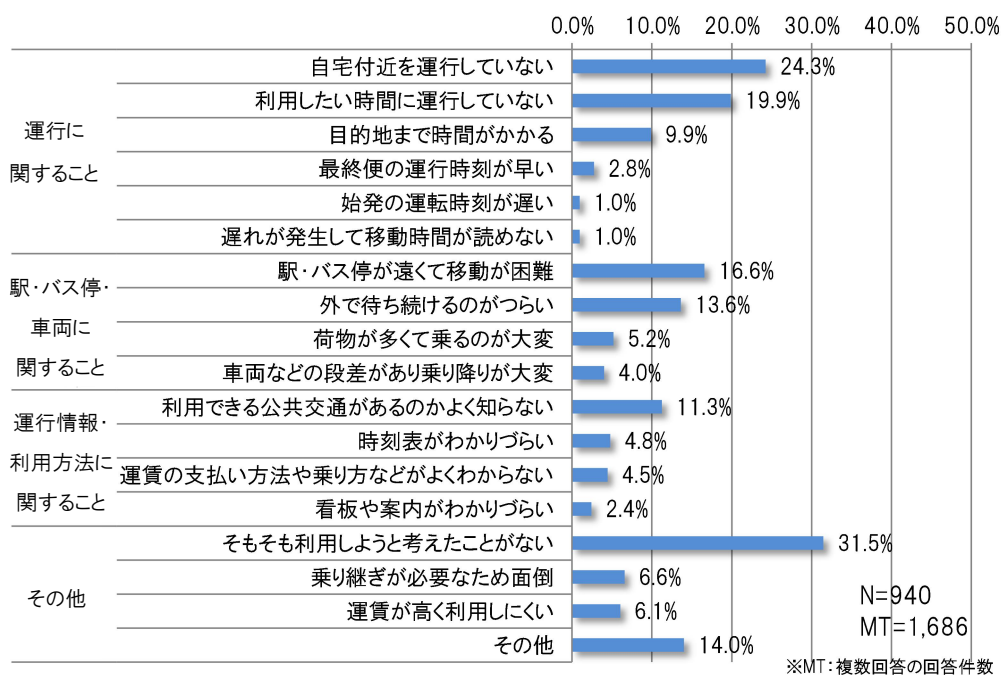


図. 公共交通を利用しない理由(公共交通の非利用者が回答)

資料:平成 29 年度アンケート調査

3-4 市民ワークショップの概要

(1) 市民ワークショップの開催概要

市民アンケート調査による全体的な意見・要望の把握のほか、公共交通に関する市民の声を直接把握するために、高校生を含めた市民とともに、公共交通に関する意見交換を行うワークショップを全2回開催しました。

表. 市民ワークショップの開催概要

開催日時	【第1回】平成29年8月25日(金) 17:00~19:00 【第2回】平成29年10月21日(土) 14:00~17:00
参加者	一般(公募):7名 高校生:8名
実施方法	・3つのグループ(5名前後)に分かれて、各回のテーマに基づいて意見交換を実施 ・最後に各グループの内容を発表し、全体で意見を共有
各回のテーマ	【第1回】こんな姿をめざしたい！私たちの公共交通 【第2回】公共交通をより良いものにするためにできること ※第2回は実際のバス車両に乗車体験するフィールドワークも合わせて実施

(2) 第1回市民ワークショップの結果概要

第1回市民ワークショップでは、「こんな姿をめざしたい！私たちの公共交通」を意見交換のテーマとして、将来的に十和田市の公共交通がどんな姿をめざしたら良いかなどの、構想やイメージについて話し合いました。

それぞれのグループで共通している意見・アイデアとしては、主に路線バスの分かりやすさ・利用しやすさの改善、市街地の主要な拠点間の移動利便性の向上、さまざまな公共交通が集まる交通拠点の整備の3つが挙げられました。

表. 第1回市民ワークショップで出された意見(一部抜粋)

<p>■ <u>路線バスはわかりやすく・乗りやすいイメージに改善</u></p> <ul style="list-style-type: none">○ 分かりやすい運賃表示として、子どももお年寄りも利用しやすい○ バスルートや行き先の表示が分かりやすい○ 学校の実習などでバスの乗り方を覚えることができる <p>■ <u>市街地の主要な拠点の間をバスで繋いで利便性を向上</u></p> <ul style="list-style-type: none">○ 通院や買い物などの目的別に、市街地を循環するバスが運行○ イベント時の市内周りなどの臨時運行や温泉などの施設を結ぶバスが運行○ 市街地の人が集まる拠点を運行し、主要な経路を循環するバスが運行 <p>■ <u>様々な公共交通が集まる交通拠点を確保</u></p> <ul style="list-style-type: none">○ どの方面にも行くことができ、どこから乗っても必ず停車する拠点を確保○ 誰がみても一目でわかるような交通ターミナルの整備○ 年齢などは関係なく、さまざまな人が交流することができる場所の確保

(3)第2回市民ワークショップの結果概要

第2回市民ワークショップでは、「公共交通をより良いものにするためにできること」を意見交換のテーマとして、第1回で上げられた公共交通の将来イメージに対して、具体的にどのようなことができるのかなどについて話し合いました。

表. 第2回市民ワークショップで出された意見(一部抜粋)

<p>■市街地を循環する路線バスについて</p> <ul style="list-style-type: none">○路線バスは料金が高いイメージがあるので、定額制にすれば利用しやすい○官庁街通りを目当てに来訪する方もいるので、付近に停車したほうが良い○ターミナル拠点の設定なども合わせて検討し、拠点間の連携を強化すると良い○通院や買い物などの目的別に特化した路線バスを運行させると使いやすい
<p>■市街地内の交通拠点について</p> <ul style="list-style-type: none">○交通ターミナル拠点には買い物ができる場所や自習スペースがあると使いやすい○十和田観光電鉄だけではなく南部バスなどのさまざまな公共交通が乗り入れる環境が良い○路線バスだけではなく高速バスやタクシーなども乗り入れることが必要
<p>■公共交通の利用環境について</p> <ul style="list-style-type: none">○誰でも利用しやすいユニバーサルデザインを取り入れた利用環境にした方が良い○商業施設や学校などの屋内にバスを待つことができる環境があると良い○季節ごとにバス車内を装飾したり、外装をラッピングしたりすると親しみがわく○運賃の上がり方が分かりづらいので50円刻みにするなどすると良い
<p>■案内・情報発信について</p> <ul style="list-style-type: none">○高校生などにはスマートフォンなどを活用した案内の方が良い○高齢者などは紙媒体の方が、馴染みがあるので使いやすい○バスの運行マップがあれば、どこから乗車してどこで降車するのかなどがわかる○ロコミを活用して、バスを利用するとお得であることを発信する仕掛けがあると良い○バス車両の行先表示や待合所の案内などがわかりづらいので改善が必要
<p>■その他</p> <ul style="list-style-type: none">○七戸十和田駅と十和田市街地との連携を強化するため、バスの接続を改善したほうが良い○市内の路線バスを自由に乗車できる定期券があると良い○八戸市～おいらせ町の路線バスを利用したバスパックのようなものがあると良い



写真. 市民ワークショップの実施状況(左:第1回、右:第2回)

4. 地域公共交通総合連携計画の振り返り

4-1 地域公共交通総合連携計画の概要

(1) 計画の目的と期間

十和田市では、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）第 5 条に基づき、平成 21 年 3 月に「十和田市地域公共交通総合連携計画（以下、連携計画）」を策定しました。

連携計画では、路線バスの継続性の向上に向けた公共交通体系の再構築や、平成 22 年の東北新幹線（現在は東北・北海道新幹線）が青森県まで延伸することを受けて観光二次交通の再構築を計画の目的として位置づけました。（計画期間：平成 21～23 年度）

表. 連携計画の概要

項目	内容
計画策定の目的 （一部抜粋）	バスを取り巻く現在の環境に合わせ、継続性を備えた公共交通体系の再構築の必要性に迫られているとともに、東北新幹線の延伸に伴い十和田湖などへの観光客の二次交通の再構築が必要である。 こうした状況を踏まえ、連携計画を策定し、市民・事業者・市が連携して十和田市の公共交通ネットワークの構築に向けて取り組んでいく指針とする。
計画の位置づけ	上位計画：第 1 次十和田市総合計画（平成 19 年 3 月） 関連計画：十和田市都市計画マスタープラン（平成 10 年 2 月）、 十和田市観光基本計画（平成 18 年 3 月）
計画の期間	平成 21～23 年度（3 か年） ※平成 22 年 12 月に東北新幹線が新青森駅まで延伸
計画の区域	十和田市内全域

(2)基本方針と目標

連携計画では、『市民や来訪者に「選ばれる」公共交通ネットワークを構築する』『市内の生活と観光の足を充実させる公共交通を実現する』『市民や来訪者に「分かりやすい」公共交通サービスを実現する』の3つの基本方針を掲げ、それぞれの基本方針の達成に向けた目標および数値目標を設定しています。

基本方針1：市民や来訪者に「選ばれる」公共交通ネットワークを構築する

バス路線網の再編を実施し、「交通軸路線」と「デマンド型交通」から成る新たなネットワークを構築する

目標1：「選ばれる」公共交通ネットワーク構築に関する目標

- ・路線バスとしての運行を維持し、市民や来訪者の利用を促進して活性化を図るべき「交通軸路線」を設定する
- ・交通軸路線では、2010年度の東北新幹線七戸駅（仮称）開業に向け、同駅からの二次交通としての「生活観光路線」に深化させる
- ・交通軸路線から離れた市内郊外部に伸びる路線群については、デマンド型交通への転換を視野に、運行の効率化とサービスの維持・向上の両立を図る
- ・一方、人口が面的に集中する市街地内部の移動円滑化を促進するため、市街地におけるデマンド型交通や既存路線の見直しによるコミュニティバスの導入を検討する

数値目標1) 運行ダイヤの改善を図った交通軸路線の数：2路線

数値目標2) デマンド型交通やコミュニティバス等を導入した地域の数：4地域（4路線）

基本方針2：市内の生活と観光の足を充実させる公共交通を実現する

バス路線網の再編とデマンド型交通の導入により、市民生活に不可欠な移動を持続的に確保し、生活と観光の足の充実を図る

目標2：生活と観光の足の充実に関する目標

- ・交通軸路線においては、路線バスとしての運行を維持する一方で、市民や来訪者の利用を促進し、現状以上の運行回数の確保を目指す
- ・交通軸路線から離れた市内郊外部（市役所を中心とした半径3km以遠）では、人口密度が概ね100人/km²以上の地域で乗合公共交通の維持を目指す。当面の間、デマンド型交通への転換を視野にしつつも、高校生の通学、十和田市街地等での買物や通院に利用できる運行回数の確保を十和田市・交通事業者・沿線地域の協働により目指す

数値目標1) 交通軸路線における「高校生以外」の利用割合：50%

基本方針3：市民や来訪者に「分かりやすい」公共交通サービスを実現する

「はじめて利用する」市民や来訪者に不安を与えない「分かりやすい」公共交通サービスへの転換を推進する

目標3：市民や来訪者に「分かりやすい」公共交通サービスの実現

- ・鉄道利用者の市内移動の利便性にも配慮し、十和田市駅及び市街地における公共交通案内を再構築し、充実させる
- ・2010年度に予定される東北新幹線延伸を前に、市内における主要観光施設・観光地点へのアクセス情報を一元化させた、「まちめぐりマップ」の作成、ポータルサイトの開設、パンフレット等の案内の標準化を図る
- ・バスの利用に対する意識を高め、「分かりやすい」公共交通づくりへの市民の積極的な参加を促す

数値目標1) 交通軸路線における「観光客」の利用者数：1日平均10人

数値目標2) バスマップの配布数および主要施設への掲示数：市内全世帯への配布、主要40施設での掲示

図. 連携計画に掲げる基本方針・目標

4-2 事業の実施状況

連携計画では、前項に示した基本方針の実現および目標の達成に向けて、具体的な事業と実施主体を設定しています。

ここでは、連携計画に示した事業において、現時点までの実施状況について整理します。

現在も運行する予約制乗合タクシーなど、計画に基づいて実施された事業がある一方で、連携計画の計画最終年度に、十和田観光電鉄線（鉄道）が廃線となった影響から、旧十和田市駅に関する施策や交通拠点に関する施策については未完了となっており、路線の見直しなどに関しても未実施のものがみられます。

表. 連携計画に示した事業の実施状況

方針	事業名	事業内容	実施主体	実施結果
方針 1	【幹線軸】生活交通を支える幹線軸の充実	<ul style="list-style-type: none"> ●十和田市駅構内の表示の見直し ●分かりやすいバス停表示 	バス事業者	△
	【郊外路線】デマンド交通転換に向けた実験運行	<ul style="list-style-type: none"> ●夏間木線、芦沢線、八斗沢線のデマンド交通実験運行 	タクシー事業者	○
方針 2	【まちなか路線】まちなか路線のデマンド交通導入検討	<ul style="list-style-type: none"> ●まちなか路線のデマンド交通導入検討 ●路線の見直し(六日町線等) 	バス・タクシー事業者	×
	交通拠点整備と交通ネットワークの構築	<ul style="list-style-type: none"> ●交通拠点の整備(駅、中央他) ●交通拠点における表示の改善(乗合タクシーへの乗り継ぎ表示等) 	バス・タクシー事業者	△
	七戸駅(東北新幹線)～十和田市間の交通確保	<ul style="list-style-type: none"> ●既存路線の活用(新幹線利用に合わせた路線変更およびダイヤ改正) ●乗合タクシーの実験運行 	バス・タクシー事業者	○
	十和田湖線の見直しと充実	<ul style="list-style-type: none"> ●十和田湖線の乗合タクシー実験運行(冬季間) 	タクシー事業者	△
方針 3	広報等利用促進策の実施	<ul style="list-style-type: none"> ●広報資料作成 ●利用者および市民の意見収集 	公共交通会議	△

※実施結果 ○:実施・完了、△:一部実施・未完了、×:未着手

4-3 目標の達成状況

連携計画では、計画に示した目標の達成度を測り、各種事業の実施による効果発現などを把握するために数値目標を設定しています。

ここでは連携計画に示した数値目標の達成状況について整理します。

連携計画における指標・数値目標5つのうち、達成が3つ、未達成が1つ（指標の1つは把握不可）といった結果であり、特に交通軸路線に設定した路線バスに関する指標・数値目標については達成されています。

表. 連携計画における目標の達成状況

目標	指標	数値目標	実績値	備考
目標1	運行ダイヤの改善を図った交通軸路線の数	2 路線	4 路線	交通軸路線として設定された全ての路線でダイヤ改善を実施
	デマンド型交通やコミュニティバス等を導入した地域の数	4 地域 (4 路線)	3 地域	郊外路線のデマンド交通化(3 路線)は実施されたものの、まちなか路線においては未実施
目標2	交通軸路線における「高校生以外」の利用割合	50%	59.1%	※学生定期券・回数券の利用割合から算出(平成 28 年度結果:1 日調査)
目標3	交通軸路線における「観光客」の利用者数	1 日平均 10 人	—	※観光客を対象とした調査を実施していないため把握不可
	バスマップの配布数および主要施設への掲示数	市内全世帯 主要 40 施設	市内全世帯 主要 40 施設	バスマップは平成 21 年 11 月に作成され、市内全世帯および主要 40 施設に配布

4-4 地域公共交通総合連携計画の振り返り

事業の実施状況および目標の達成状況などをみたときに、十和田観光電鉄の廃線などの影響を考慮すると、連携計画で示した目標においては概ね達成できているといえます。

一方、中心市街地における移動利便性の向上に向けた取り組み（まちなか路線のデマンド交通導入）に関しては未実施であるため、現在の公共交通を取り巻く環境や地域の特性などを踏まえながら、継続的に検討を進めることが必要です。

また、バスマップ・時刻表などの広報ツールは作成・配布されたものの、作成後は更新が行われておらず、積極的な配布も行われていないことから、周知が不足している状況にあります。このため、時点更新を行うことや今後の継続的な周知活動を行うことが必要です。

5. 十和田市の公共交通に関する課題

5-1 路線バスに関する問題点

(1) 公共交通の核となる交通結節点が不明確

平成 24 年に十和田観光電鉄（鉄道）が廃線されたことに伴って、それまで十和田市内の主要な交通結節点であった「十和田市駅」が廃止され、十和田市内の公共交通の核となる交通結節点が不明確な状況にあります。

十和田観光電鉄の路線バスは、中心市街地のバス停「三高前」～「元町東」間を複数の路線が重複運行していますが、明確な交通結節点がないため、路線バス同士の乗り継ぎ利用などは不便な状況にあります。

同様に、広域観光バスや予約制乗合タクシー、一般タクシーなど、公共交通機関同士の乗り継ぎ・乗り換えなどの利用も不便であり、一体的で有機的な公共交通ネットワークが確保されているとは言えない状況にあります。

こうしたことは、市民の日常生活の中で、公共交通を利用して中心市街地に移動しても、そこから目的地まで移動する公共交通への円滑な乗り継ぎができないため、さらなる公共交通離れに繋がること懸念されます。

また、十和田市は上十三・十和田湖広域定住自立圏の中心市であり、通勤・通学や通院、買い物などの移動目的で、周辺町村から多くの人を訪れていることや、観光客などの県内外からの来訪者も多く訪れているため、それらの移動に対応する上でも、市町村間の広域的な移動と市内の移動の円滑な接続が求められます。

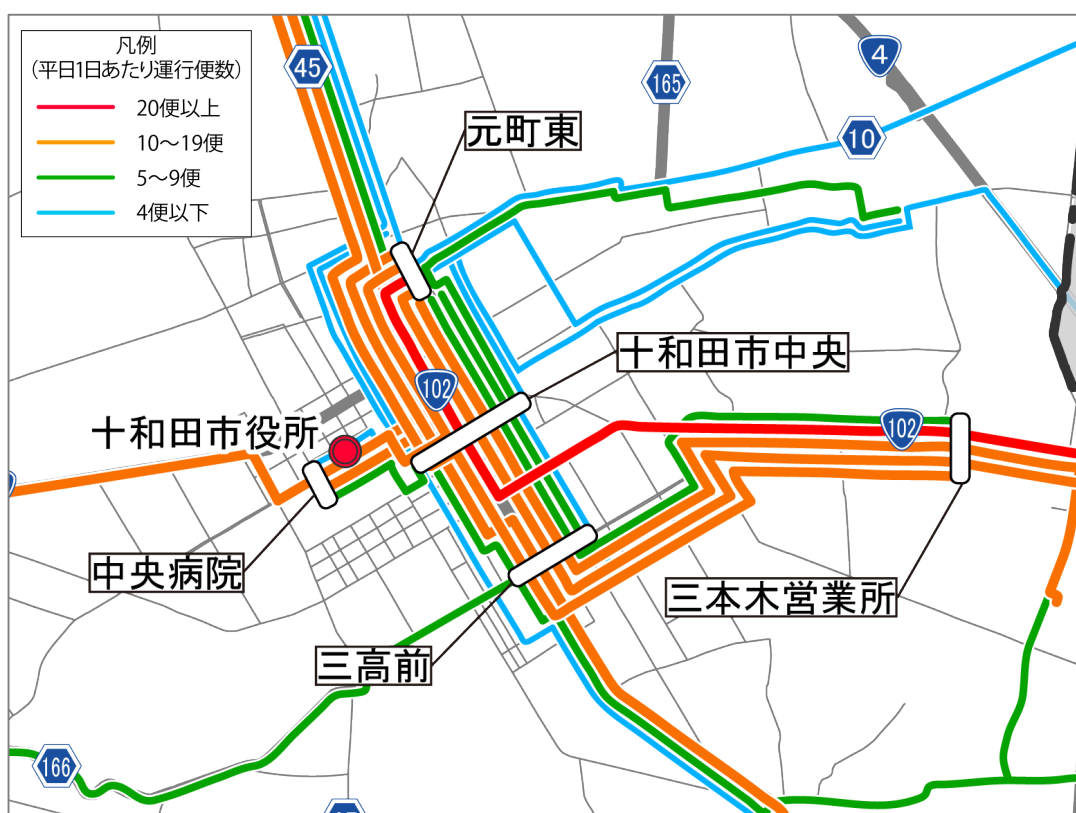


図. 十和田市中心市街地のバスの運行頻度

(2) 中心市街地内の回遊性が低く、路線バスの利用が不便な地域が存在

前記のとおり、中心市街地においては複数の路線バスが重複運行しており、バス停「三高前」～「元町東」間においては、路線バスの運行頻度や運行間隔などは充実しているものとみられます。

しかし、中心市街地においては当該区間の沿線以外にも主要な拠点（公共施設、商業施設など）が点在しており、当該区間以外においては路線バスの運行頻度は高くないため、公共交通を利用した拠点間の移動はしにくく、通院と合わせて買い物をするなどの日常生活行動に対し、路線バスなどを利用した移動は選択されにくい状況にあると言えます。

また、市街地内においてバス停からの距離が遠く、路線バスの利用が不便な地域が多くみられ、居住地域から主要な施設までの移動に関しても、公共交通を選択されにくい状況にあると言えます。

公共交通による拠点間移動などの回遊性の低下は、中心市街地における魅力の低下・空洞化の助長に繋がることも懸念され、中心市街地の活性化を進める上でも、公共交通による回遊性の向上が求められます。

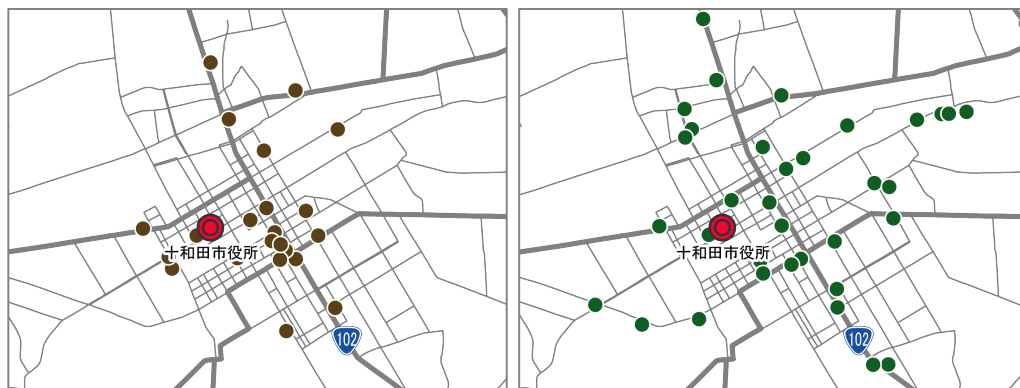


図. 中心市街地の施設立地状況(左:医療施設、右:商業施設)

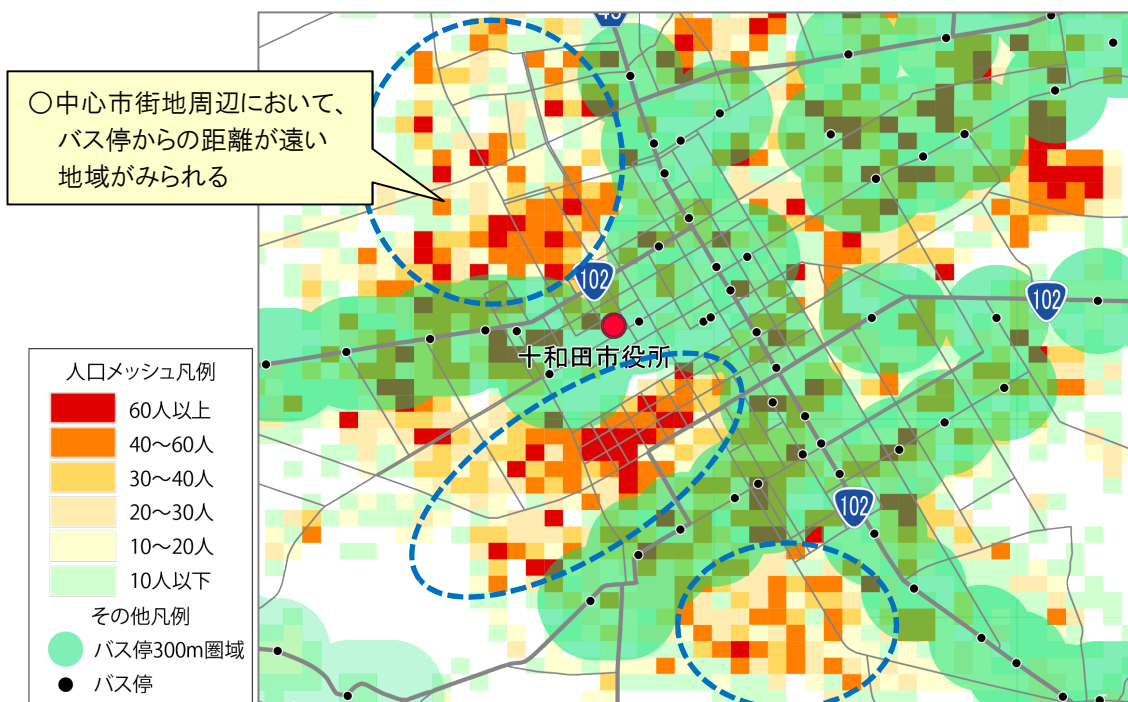


図. 中心市街地の路線バスのカバー状況(バス停 300m圏)

(3) 低利用で非効率な運行となっている路線が存在

十和田市内で運行する路線バスの多くの路線は、事業者単独での維持が困難（収支がマイナス）であるため、国や県による補助に合わせ、十和田市においても約3,000万円（平成28年度実績）の財政的な補助を行っています。

路線別では、立崎線や赤伏線・万内線、六日町線、赤沼経由西高線などの財政負担額が多くなっており、これらの路線はいずれも利用が低迷している状況にあります。

今後、人口減少が進み、さらに路線バスの利用者が減少することが想定される中で、路線バスの収益の悪化、運行頻度の減少などの利便性低下、市の財政負担額の増加など、さまざまな影響が懸念されます。

こうした負のスパイラルから脱却し、公共交通の利用者、交通事業者、行政などの関係者が望む、効率的な公共交通体系を構築し、地域の足として持続可能な公共交通を確保することが求められます。

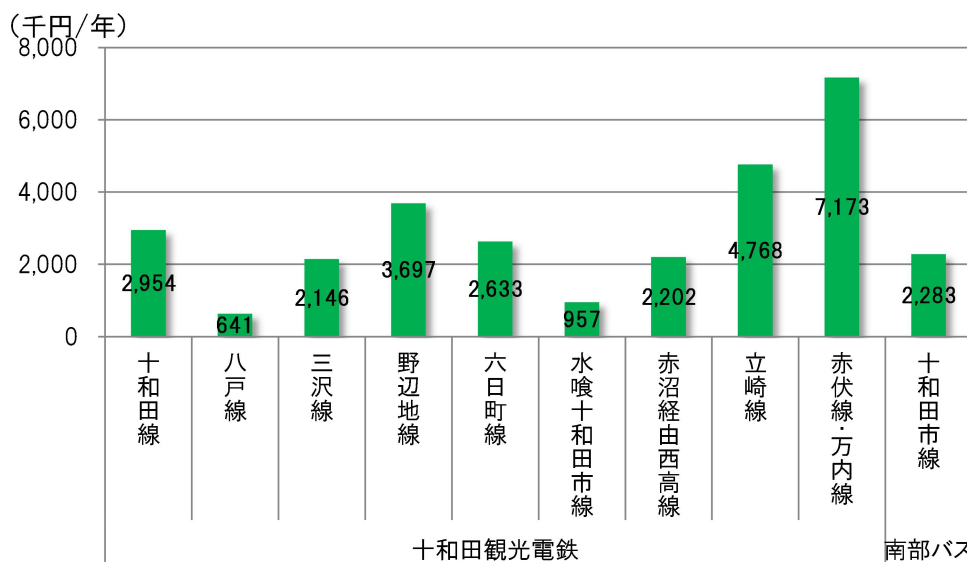


図. 路線別の十和田市財政負担額(平成28年実績)

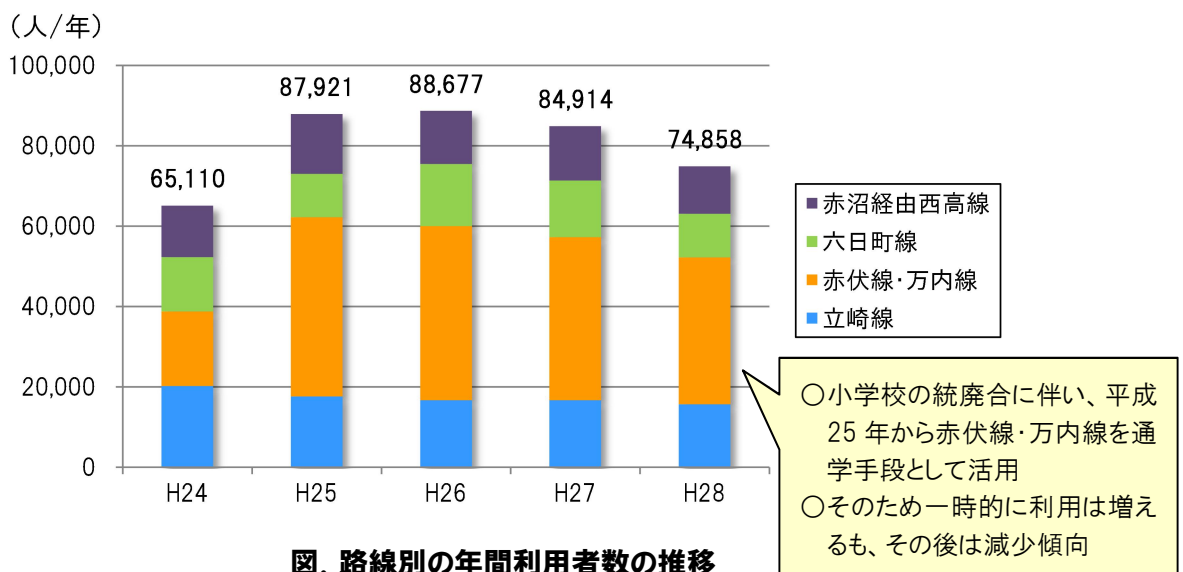


図. 路線別の年間利用者数の推移

5-2 予約制乗合タクシーに関する問題点

(1) 運行体系が利用者の需要に合っていない可能性

市内の3地域で運行する予約制乗合タクシーの利用者数は、一部の路線で増加傾向がみられるものの全体的な数値は減少傾向にあり、平成24年から約2割減少しています。

本サービスの利用者の多くが65歳以上の高齢者であることなどを踏まえると、人口の自然減の影響なども想定されますが、3路線中2路線（おとたく・きりたく）において、平成24年から約3～4割もの利用者が減少していることから、これらの路線については新たな利用者を獲得できていないことが考えられます。

利用者を獲得できていない理由としては、広報・PRなどによる周知が不足していることが要因の1つになっているものと考えられますが、路線別便別の稼働率が30%前後（概ね3日に1日しか運行していない状況）になっていることから、運行ダイヤが利用者の需要に合っていない可能性も考えられます。

また、路線別便別の1便あたりの利用者数をみると、利用者数が2.0人を下回っており、乗り合い状態（2人以上の利用）になっておらず、1人しか利用していない便が多くあることから、非効率な運行になっています。

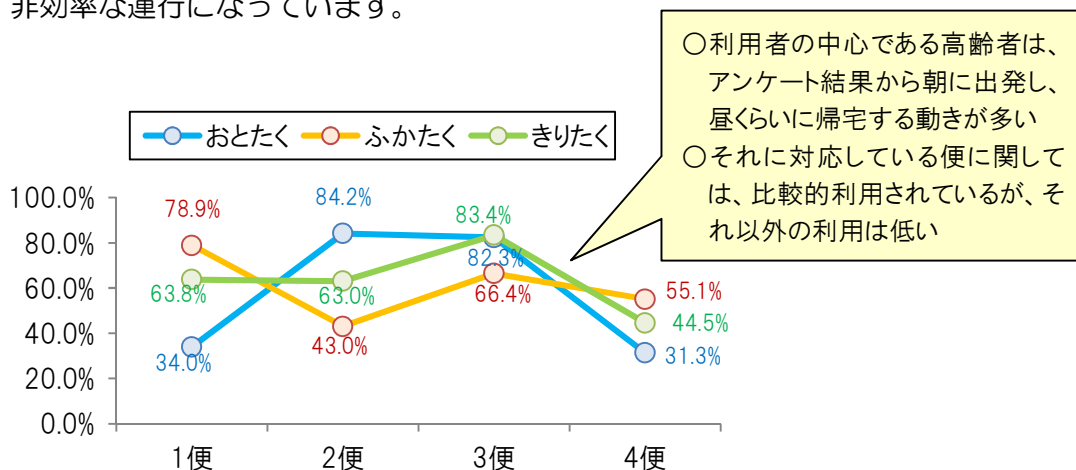


図. 予約制乗合タクシーの稼働率(再掲)

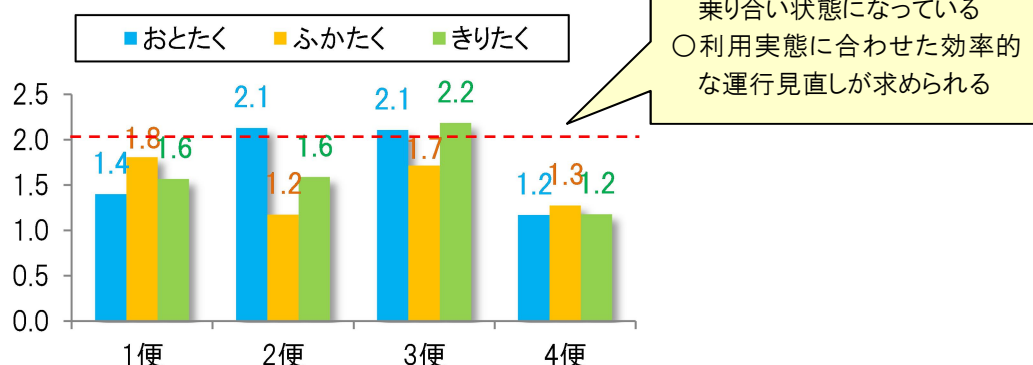
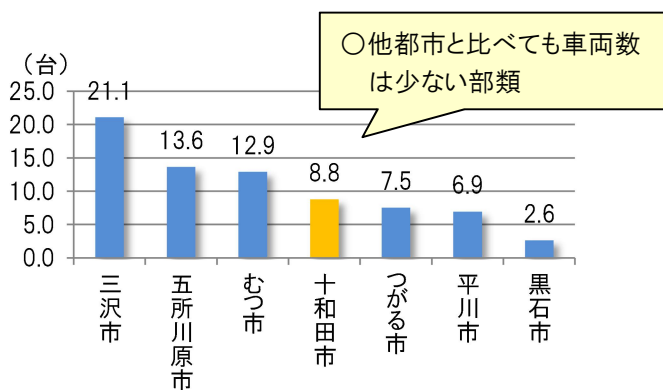


図. 1便あたりの利用者数(平成28年度)

(2)現状の運行ダイヤが運行事業者の負担となっている

予約制乗合タクシーは、市内のタクシー事業者 4 社に委託していますが、他都市と比較すると十和田市におけるタクシーの運行車両数は少ない部類にあるため、タクシー事業者は少ない車両の中から乗合タクシーの運行車両を確保している状況にあります。

一般のタクシー事業における車両確保なども必要となるため、運行ダイヤの設定にあたっては、利用者ニーズを踏まえるとともに交通事業者の意向なども踏まえながら検討を進めることが求められます。



資料：青森県タクシー協会

図. 都市別の人口 1 万人あたりのタクシー車両数

表. 予約制乗合タクシーの運行ダイヤ

路線名	1便	2便	3便	4便
おとたく	7:30	8:30	13:00	15:00
ふかたく	7:30	12:30	12:30	17:00
きりたく	8:00	9:30	12:30	15:30

○ふかたつの 2 便・3 便の運行時間が同じであるため、最低でも車両が 2 台必要

5-3 公共交通空白地有償運送に関する問題点

(1) 全体的に利用が少なく、まったく利用されていない路線も存在

旧十和田湖町地域で運行する公共交通空白地有償運送は、年間利用者数は微増傾向にあるものの、路線別の稼働率をみると、最も高い路線でも35%を下回っている（約3日に1回の運行頻度）状況にあることや、7路線中2路線は年間稼働実績が無く、全く利用されていない状況にあります。

公共交通空白地有償運送の運行の特性上、居住地から路線バスまでの移動手段となっていることから、地域の市民の移動ニーズにマッチしていない可能性が大きいことが想定されます。しかし、運行維持にかかる十和田市の補助金においては年々増加傾向であることも踏まえると、運行の効率化に向けた経路やダイヤなどの見直しが必要であると言えます。

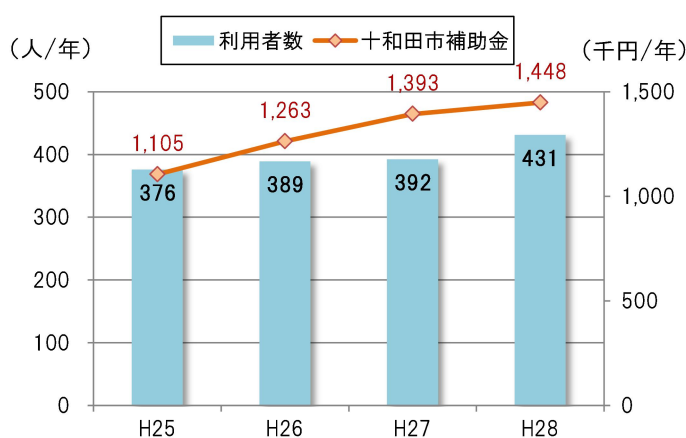


図. 年間利用者数と十和田市補助金の推移(再掲)

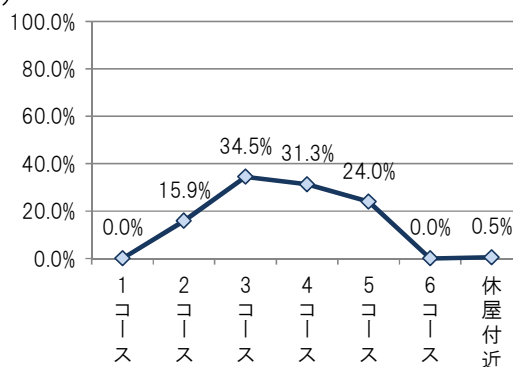


図. 路線別の年間稼働率(再掲)

(2) 路線バスとの接続ポイントが待ちにくい環境

公共交通空白地有償運送と路線バスの接続ポイントとして、主に公民館や市役所の支所などの公共施設を設定しているものの、施設と離れた場所にバス停が設置されているため、悪天候時などには待ちにくい環境になっています。

施設内などで待ち合うことができる環境などを確保することで利用環境の改善を図ることができますが、路線バスが施設へ乗り入れる必要があるため、バス事業者とも協議しながら、待合環境の改善に向けた検討が求められます。

また、公共交通空白地有償運送の利用が伸びない大きな理由として、路線バスへの乗り継ぎが必須であり、利用者にとって不便なことが上げられます。

このため、地域内である程度の外出目的が達成するような接続ポイント（買い物であれば商業施設、通院であれば診療所など）を設定し、路線バスに乗り継ぎが無くてもおでかけすることができる移動環境を提供することも検討が必要です。

5-4 十和田市の公共交通に関する課題

前項で整理した公共交通に関する問題点および十和田市の現状や各種調査結果などを踏まえて、十和田市の公共交通に関する課題を以下のとおり整理します。



6. 公共交通に関する基本的な方針と目標

6-1 地域が目指す将来像

(1) 地域が目指す将来像

本計画は、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としているため、ここでは十和田市が目指す将来像について整理します。

本計画の上位計画である「第2次十和田市総合計画」では、『～わたしたちが創る～希望と活力あふれる十和田』を将来都市像として掲げ、その実現に向けた8つのまちの姿を基本目標としていることから、本計画においてもこれを“地域が目指す将来像”とします。



図. 第2次十和田市総合計画における将来都市像とまちづくりの基本目標

(2)上位・関連計画において公共交通に求められる役割

地域が目指す将来像の実現に向けては、公共交通だけではなく地域全体の視点から捉えることが必要であるため、上位計画はもちろんのこと、関連計画などとも連携・整合を図りながら検討を進めることが必要となります。

そのため、ここでは上位・関連計画において公共交通に求められる役割について整理します。

表. 上位・関連計画において公共交通に求められる役割

策定主体	計画	公共交通に求められる役割
市	第2次十和田市総合計画	【中心市街地の活性化を支える役割】 ○教育機関、医療機関などとのアクセスを強化し、中心市街地のハブ機能を高める役割
		【地域社会の活力維持・向上を支える役割】 ○近隣自治体と連携した公共交通の利便性確保・安定定期的な運営による、地域社会活力の維持・向上や観光振興を支える役割
	立地適正化計画 (都市計画マスタープラン)	【中心拠点に人が集まりやすいネットワークを確保する役割】 ○中心拠点までの移動手段を確保し、自動車などに頼らなくても様々な都市機能にアクセスできる役割
		【市街地内の移動の利便性向上を図る役割】 ○市街地内や拠点間の移動手段を確保し、市街地内の移動の利便性向上や居住誘導区域内の生活環境としての魅力向上を支える役割
		【ネットワークの核となる中心拠点を確保する役割】 ○中心拠点にネットワークの核となる、便利でわかりやすい交通拠点を確保する役割
	まち・ひと・しごと創生人口ビジョン・総合戦略	【観光産業の成長基盤強化を支える役割】 ○中心市街地と現代美術館、十和田湖などとの移動手段を確保し、各拠点との連携を強化する役割
【定住・移住の促進に向けた広域的な連携を支える役割】 ○定住自立圏を含めた広域的な移動手段の確保により自治体間の連携強化を支え、定住・移住の促進を支援する役割		
地域福祉計画	【くらしやすさの向上を支える役割】 ○公共交通などの利用環境のバリアフリー化を進め、高齢者なども安心してくらすことができるまちを支える役割	
県	青森県地域公共交通網形成計画	【広域路線と地域内路線が結節する拠点を確保する役割】 ○市町村間を跨ぐ広域的な路線の維持を図るとともに、地域内路線と結節する拠点を設定し、有機的に補完しあう路線体系の構築
圏域	上十三・十和田湖広域定住自立圏共生ビジョン	【広域観光振興を支える役割】 ○圏域内の主要な観光資源を活かした観光促進を図る上で、観光客の交通拠点から観光資源までの移動を担う役割
		【圏域内の生活を支える役割】 ○圏域内における生活交通路線の利用促進を図り、生活機能を確保する役割

(3)関連する分野と公共交通の連携の考え方

関連する分野において公共交通に求める役割などを踏まえつつ、それぞれの分野における連携の考え方について以下のとおり定めます。

連携した取り組みを進めることで、公共交通分野で進める取り組みと他分野で進める取り組みが相乗的に効果を発現し、より効果的に推進されることも期待されます。

なお、関連計画である立地適正化計画において、都市機能の集約などを進める上で、まちづくりと公共交通が密接に連携することは特に重要であることから、まちづくり分野との連携に関する具体的な考えについては次頁以降に示します。

表. 関連する分野と公共交通の連携の考え方

分野	公共交通との連携の考え方
まちづくり分野 ※具体的な考えについては後記	<p>〔公共交通の役割〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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、都市機能の立地を促進 ○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 <p>〔まちづくり分野の役割〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ○中心市街地などに目的地となるような都市機能を集積し、公共交通が利用されやすい都市環境づくりを進める ○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
福祉分野	<p>〔公共交通の役割〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ○高齢者等も利用しやすい環境(車両・待合環境等)の充実を図るとともに、利用するきっかけとなる仕組みづくりを検討する <p>〔福祉分野の役割〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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り組みを進める
教育分野	<p>〔公共交通の役割〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ○通学などでの利用しやすさを可能な限り考慮した上で、経路・ダイヤの見直しを行う ○現在、通学に利用されているバス路線を適正に維持・確保する <p>〔教育分野の役割〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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する
観光分野	<p>〔公共交通の役割〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ○市民の生活交通としての役割を基本としながらも、観光拠点への接続や交通機関同士の接続など、二次交通としての役割を検討する ○市民だけではなく、観光客等にも分かりやすい案内・情報等の発信 <p>〔観光分野の役割〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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り組みについて検討する
その他	<ul style="list-style-type: none"> ○公共交通の維持・確保に向けて、上記以外の分野との連携についても検討する

(4)まちづくり分野との連携の考え

十和田市では、国が示すコンパクト＋ネットワークの考えを踏まえて、「コンパクトなまちづくり」の構築により、住みやすい・住み続けられるまちづくりを推進するため、平成29年度に「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」の実現をまちづくりの方針として定めており、公共交通と連携した取り組みを進めることとしています。

地域が目指す将来像の実現を図る上では、前記のとおり他の分野との連携を図るとともに、特にまちづくりと公共交通が両輪となって、コンパクト＋ネットワークの実現を図ることが必要であると考えられることから、本計画においては立地適正化計画における考えを踏まえながら取り組みなどを推進します。

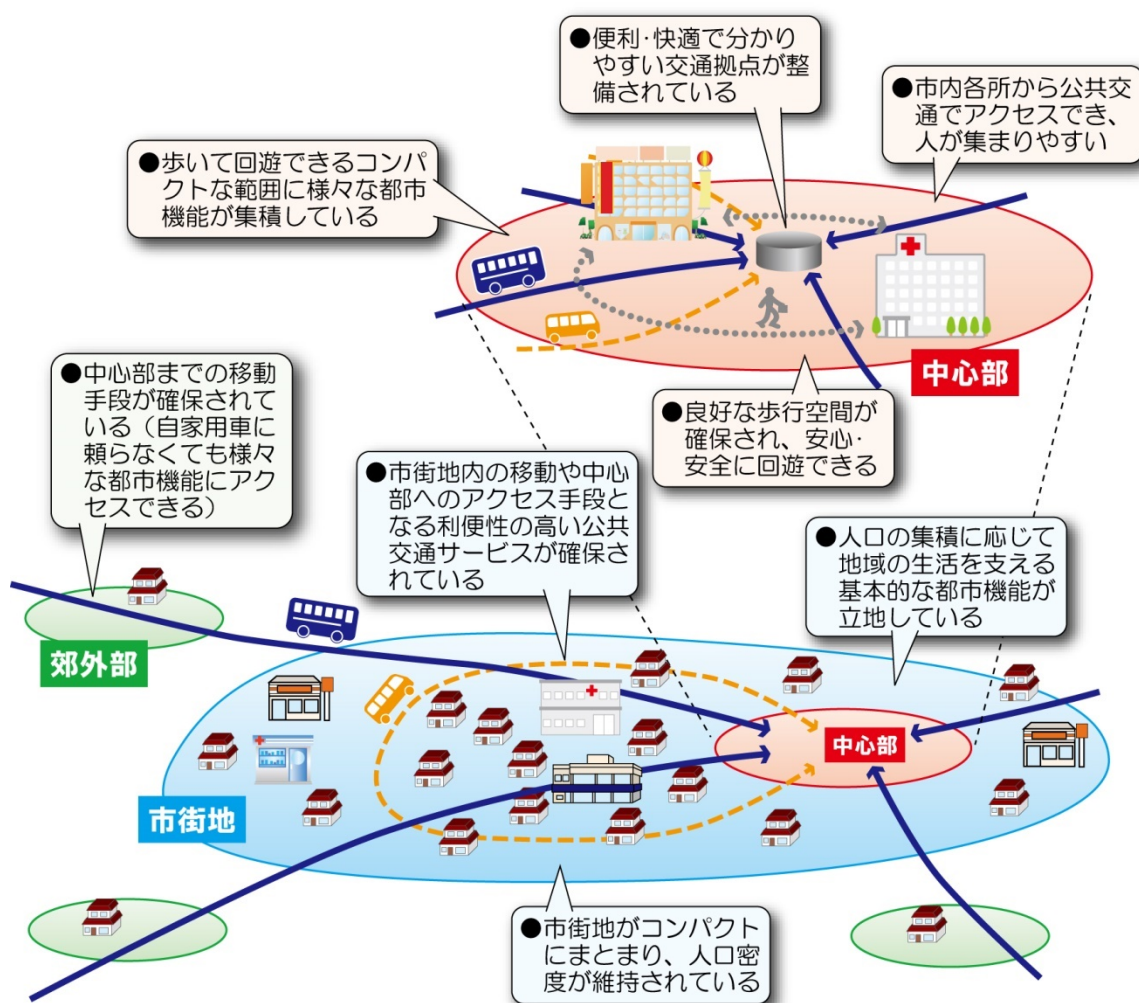


図. 立地適正化計画で示すユニバーサルデザインの都市構造のイメージ

6-2 公共交通が目指す姿(基本方針)

(1) 公共交通が目指す姿(基本方針)

地域が目指す将来像の実現に向けて、上位・関連計画において公共交通に求められる役割、公共交通の課題、地域の特性などを踏まえつつ、本市における公共交通が目指す姿(基本方針)について以下のとおり定めます。

- 定住自立圏の中心市として他市町村との連携を図りながら市内外の活発な交流・定住を促し、発展し続けるまちを支える便利な公共交通があるまちを目指します。
- 都市機能が集積し、多くの人々が訪れる市街地周辺では、利便性が高く、回遊を促進するネットワークを形成し、まちの賑わいや魅力向上に資する公共交通のあるまちを目指します。
- 地域間および都市間の移動を支える公共交通サービスを提供し、市域内外の交流・連携を促す公共交通網の形成を進めます。

- 地域や人々に適した公共交通サービスを提供し、自動車などの自由な移動手段がなくても、誰もが安心して暮らすことができるまちを目指します。
- 持続性が高く効果的な公共交通サービスを提供し、市民が将来にわたって、いつまでも安心しておでかけができるまちを目指します。
- 地域とともにほぐくみ、愛される公共交通があるまちを目指します。

〔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〕
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

〔基本方針3〕
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

- 高齢者をはじめとした市民が日常生活における交通の安全性や利便性を享受し、安心しておでかけすることができる交通環境があるまちを目指します。
- 来訪者などに対しても優しく、オープンな利用環境を提供し、わかりやすく快適に移動できる公共交通があるまちを目指します。
- 都市機能が集積する市街地周辺では、良好で連続した交通環境を提供し、歩いてもおでかけすることができるまちを目指します。

図. 十和田市の公共交通が目指す姿(基本方針)

(2)公共交通の将来イメージ

基本方針の実現に向けては、十和田市内で運行するさまざまな公共交通が明確に役割を分担しながら、効果的・効率的な公共交通ネットワークを実現することが必要となります。

地域の特性や需要の多寡などに応じた“適材適所”の公共交通の組み合わせにより、一体的で持続性の高い公共交通ネットワークを構築します。

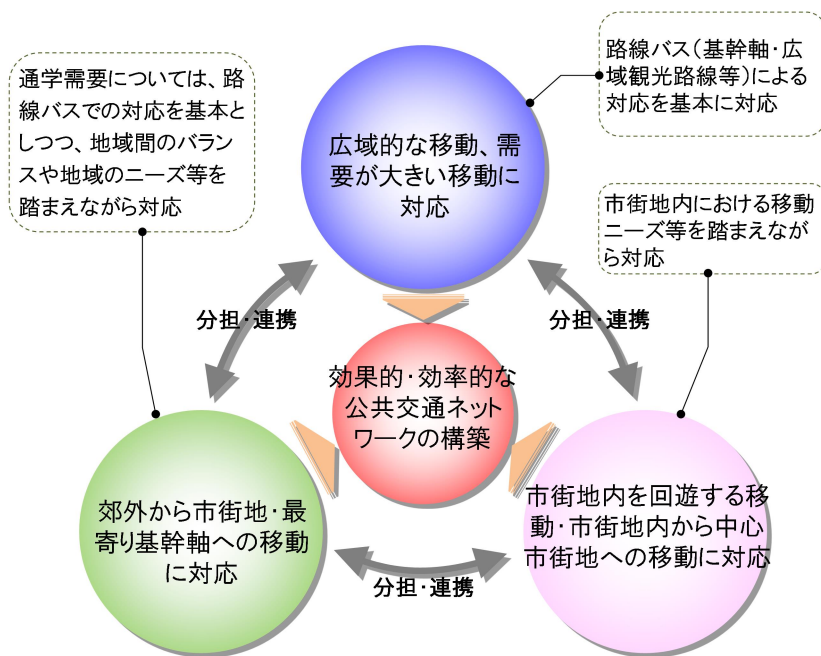


図. 公共交通の役割分担のイメージ

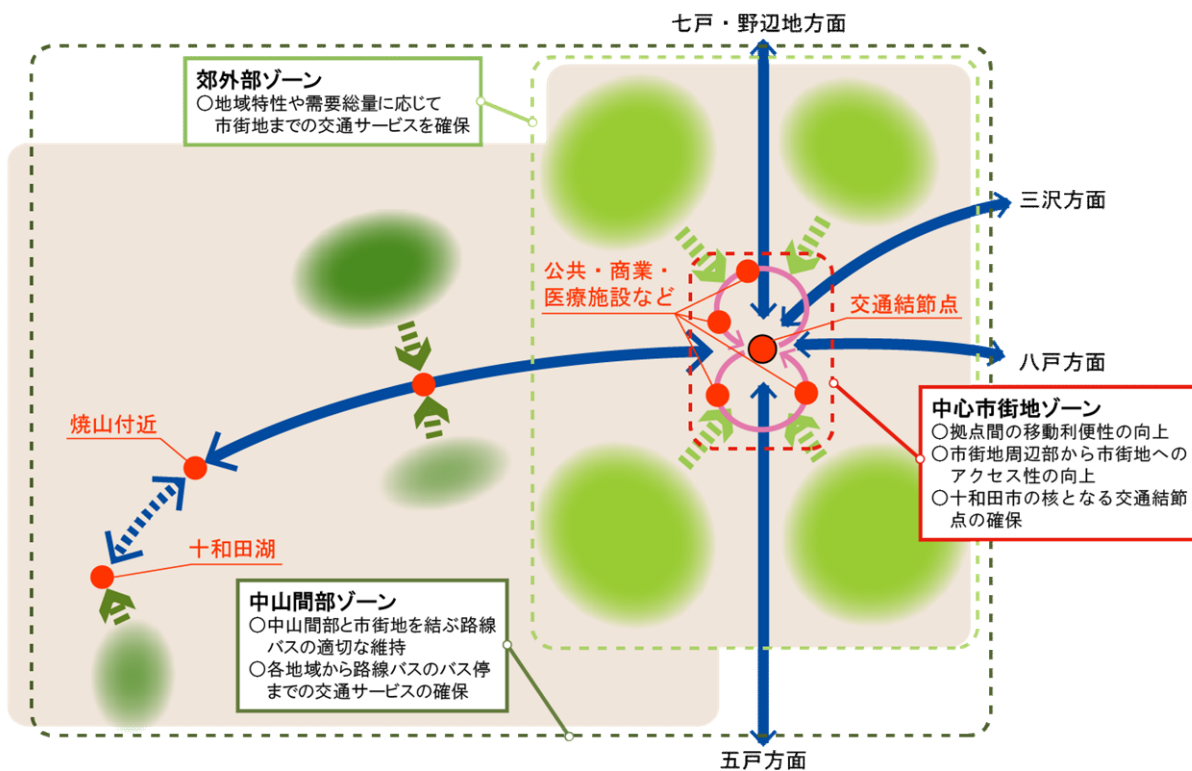


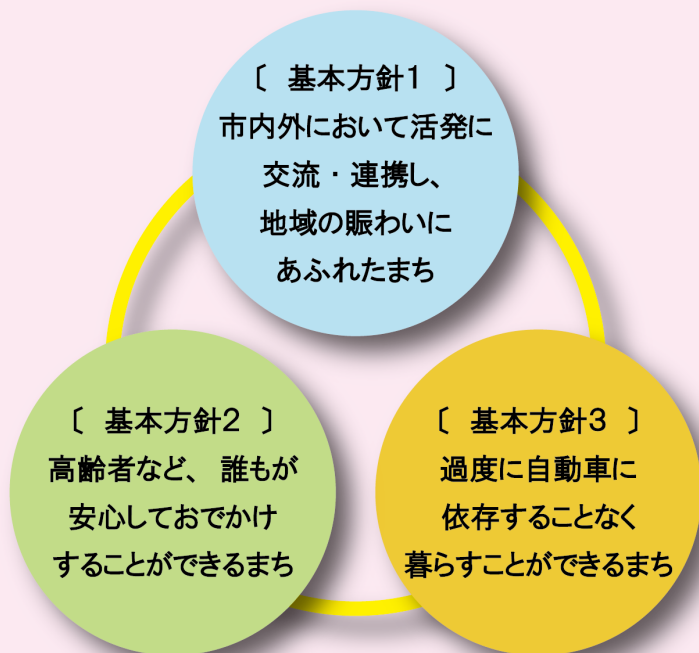
図. 公共交通の将来イメージ

6-3 計画の目標および評価指標等

(1) 計画の目標・施策展開の方向性

公共交通が目指す姿（基本方針）および基本方針の実現に向けて必要となる考えなどを踏まえて、本計画の目標について以下のとおり定めます。

公共交通が目指す姿（基本方針）



〔基本方針の実現に向けた目標設定の考え方〕

- 地域が目指す将来像の実現に向けて、関連分野との連携を図りながら、公共交通においても基本方針の実現を目指します。
- 基本方針の実現にあたり、本計画の計画期間において達成すべき目標を設定するとともに、それぞれの目標に指標を設定し、目標の達成度合いをはかりながら、計画の着実な推進を図ります。
- 目標の達成に向けて、これまでの公共交通の取り組みに関する振り返りや、公共交通を取り巻く課題なども踏まえながら取り組むべき施策・事業を設定します。

地域公共交通総合連携計画の振り返り

十和田市の公共交通の課題

課題1：
まちづくりと連携した持続可能な公共交通ネットワークの形成が必要

課題2：
地域の特性に応じた“適材適所”の公共交通体系を構築することが必要

課題3：
十和田市の「核」を中心とした有機的なネットワークの形成が必要

課題4：
わかりやすさ・利用しやすさに配慮した利用環境の改善が必要

基本方針の実現に向けた目標

目標 1 市街地周辺への集まりやすさの向上

市街地周辺に都市機能の集約を進める一方、郊外部や集落、あるいは他町村からもそれらの機能を便利に利用できるよう、市街地周辺にアクセスすることができる、地域の特性に応じた公共交通サービスの提供を推進します。

目標 2 市街地周辺の回遊の活性化

市街地周辺の居住環境の魅力向上による人口の集積および賑わいの創出を目指し、公共交通の核となる拠点の形成および拠点を中心とした利便性の高い公共交通サービスの提供により、市街地内および拠点間の回遊の活性化を促します。

目標 3 利用しやすい公共交通への改善

市民の安心・快適なおでかけおよび来訪者の活発な交流の支援に向けて、公共交通利用を阻害する要因の改善や、利用者にとって魅力のある公共交通施策の提供により、利用しやすい公共交通へ改善を図ります。

目標 4 より身近な公共交通への転換

公共交通が移動手段として選ばれ、誰にもがわかりやすく利用することができる利用環境を構築し、市民および来訪者にとって、より身近な公共交通への転換を図ります。

目標 5 自動車依存からのゆるやかな脱却

都市機能の集約、公共交通サービスの提供などにより自動車が無くても暮らせる生活環境の確保を推進するとともに、市民の公共交通に対する意識の醸成なども図りながら、自動車依存からのゆるやかな脱却を図ります。

目標 6 公共交通の持続可能性の向上

地域の足として将来的にも持続性の高い公共交通ネットワークを維持するために、公共交通利用者の維持・拡大を図るとともに、地域とともに公共交通を支え、はぐくむ体制づくりを推進します。

施策展開の方向性

方向性 1: まちづくりとの連携を踏まえた公共交通網の形成

- 地域の将来像の実現に向け、まちづくりとの連携・整合を図りながら、効果的な公共交通網を形成

中心市街地における公共交通の利便性向上

郊外部などから中心市街地へのアクセス性の向上

方向性 2: 効率的かつ効果的な公共交通体系の構築

- 地域特性や利用実態などに合わせた、公共交通サービスの提供により、効率的かつ効果的な公共交通体系を構築

地域特性に応じた公共交通サービスの確保

利用実態等を踏まえたサービス水準の適正化

方向性 3: 誰もが利用しやすい公共交通環境の提供

- 利用者の目線から利用環境の見直しを図り、誰もが安心して、快適に利用することができる公共交通環境を提供

利用しやすく分かりやすい待合環境の整備・充実

安心して利用することができる利用環境の提供

方向性 4: 新たな公共交通利用者の獲得および利用促進

- 公共交通に対する意識の醸成や、利用したいと思うサービス等の提供により新たな利用者の獲得や利用を促進

公共交通の運行に関する案内・情報の充実

市民に対する公共交通への興味・関心の喚起

利用者にとって魅力的な企画・サービスの提供

方向性 5: 地域との協働による取り組みの推進

- 持続可能な公共交通の維持・確保に向けて、地域との協働による取り組みを推進

市民の中での公共交通に対する意識醸成

地域との協働により公共交通を育む体制の構築

(2)目標の達成を評価する指標・数値目標

前項で設定した基本目標において、計画期間内における達成度合いを評価するため、各目標に対する指標および数値目標を以下のとおり定めます。

①目標1「市街地周辺への集まりやすさの向上」の指標・数値目標

市街地周辺への集まりやすさの向上を測る指標として、「公共交通の徒歩圏人口カバー率」を設定し、数値目標は現況値からの向上を目指します。

なお、本指標は関連計画『立地適正化計画』においても指標として設定されており、達成に向けては、公共交通分野だけではなく、まちづくり分野と連携した取り組みが必要となることから、密接に連携・調整を図りながら達成を目指します。

表. 目標1の指標・数値目標

指標	現状値(2015)	目標値(2022)
公共交通の徒歩圏人口カバー率	51%	66%
【指標の概要】 ○十和田市の人口のうち、市内を運行する路線バスの停留所から半径 300m圏域に居住する人口の割合 ○路線バスを利用しやすい環境を構築することで、徒歩圏人口カバー率の向上を目指す 【算出方法】 ○市内のバス停から 300m以内に分布する人口を総人口で除する		

②目標2「市街地周辺の回遊の活性化」の指標・数値目標

市街地周辺の回遊の活性化を測る指標として、「居住誘導区域内の人口密度」を設定し、数値目標は現況値の維持を目指します。

なお、本指標は関連計画『立地適正化計画』においても指標として設定されており、達成に向けては、公共交通分野だけではなく、まちづくり分野と連携した取り組みが必要となることから、密接に連携・調整を図りながら達成を目指します。

表. 目標2の指標・数値目標

指標	現状値(2016)	目標値(2022)
居住誘導区域内の人口密度	32.6 人/ha	32.6 人/ha
【指標の概要】 ○立地適正化計画で定める居住誘導区域における人口密度 ○人口減少が進む中でも、まちづくり分野との連携を図りながら、人口密度の維持を目指す 【算出方法】 ○居住誘導区域に分布する人口を同区域の面積で除する		

③目標3「利用しやすい公共交通への改善」の指標・数値目標

利用しやすい公共交通への改善を測る指標として、「公共交通（市内）の利用状況」を設定し、数値目標は現状値からの向上を目指します。

表. 目標3の指標・数値目標

指標	現状値(2016)	目標値(2022)
公共交通(市内)の利用状況	2.9 回/年	3.2 回/年
【指標の概要】 ○公共交通を利用しやすい環境を構築することで、路線バス・予約制乗合タクシー・公共交通空白地有償運送の利用状況の向上を目指す		
【算出方法】 ○路線バス・予約制乗合タクシー・公共交通空白地有償運送(市内移動を担う公共交通機関とする)の年間利用者数を総人口で除する		

④目標4「より身近な公共交通への転換」の指標・数値目標

より身近な公共交通への転換を測る指標として、「公共交通の総利用者数」を設定し、数値目標は現状値の維持を目指します。

表. 目標4の指標・数値目標

指標	現状値(2016)	目標値(2022)
公共交通の総利用者数	92.7 万人	92.7 万人
【指標の概要】 ○路線バス・予約制乗り合いタクシー・公共交通空白地有償運送における年間利用者数 ○より身近で利用しやすい公共交通へ転換することで、人口減少が進む中でも利用者数減少に歯止めをかけ、総利用者数の維持をめざす		
【算出方法】 ○路線バス・予約制乗り合いタクシー・公共交通空白地有償運送の年間利用者数(路線バスは市内だけではなく、市町村間を跨ぐ路線も含む)		

⑤目標5「自動車依存からのゆるやかな脱却」の指標・数値目標

自動車依存からゆるやかな脱却を測る指標として、「中心市街地の歩行者・自転車通行量」「免許返納支援制度の申請数」を設定し、数値目標は現状値からの向上を目指します。

なお、指標「中心市街地の歩行者・自転車通行量」は上位計画『第2次十和田市総合計画』においても指標として設定されており、達成に向けては、公共交通分野だけではなく、他の分野と連携した取り組みが必要となることから、密接に連携・調整を図りながら達成を目指します。

表. 目標5の指標・数値目標(1/2)

指標	現状値(2015)	目標値(2022)
中心市街地の歩行者・自転車通行量	3,027 人	3,216 人
<p>【指標の概要】 ○市街地への移動に公共交通による利用者を増加することで、主に中心市街地の歩行者の増加を目指す</p> <p>【算出方法】 ○調査員による特定調査地点でのカウント調査</p>		

表. 目標5の指標・数値目標(2/2)

指標	現状値(2017)	目標値(2022)
免許返納支援制度の申請数	13 人/月	13 人/月
<p>【指標の概要】 ○公共交通の利便性向上を図ることで、免許返納支援制度の申請数の維持を目指す</p> <p>【算出方法】 ○免許返納支援制度の年間申請数の月平均</p>		

⑥目標6「公共交通の持続可能性の向上」の指標・数値目標

公共交通の持続可能性の向上を測る指標として、「路線バスの収支率」を設定し、数値目標は現状値からの向上を目指します。

表. 目標6の指標・数値目標

指標	現状値(2016)	目標値(2022)
路線バスの収支率	68.6%	69.0%
<p>【指標の概要】 ○路線バスの効率的な運行体系への見直しなどを図ることで、収支率の改善を目指す</p> <p>【算出方法】 ○市の補助対象となっている路線バス全路線(地域間幹線・域内交通)の経常収益から経常費用を除する</p>		

7. 目標の達成に向けた施策と実施主体

7-1 施策展開に向けた基本的な考え方

(1) 公共交通の役割分担

地域が目指す姿の実現および公共交通が目指す姿の実現に向けては、基盤となる公共交通が将来的にも持続可能なものであることが求められます。

このため、様々な公共交通の役割分担を明確にしながら、それらを「適材適所」で有機的に組み合わせることで、効果的かつ効率的で持続性の高い公共交通ネットワークを構築していくことが重要です。

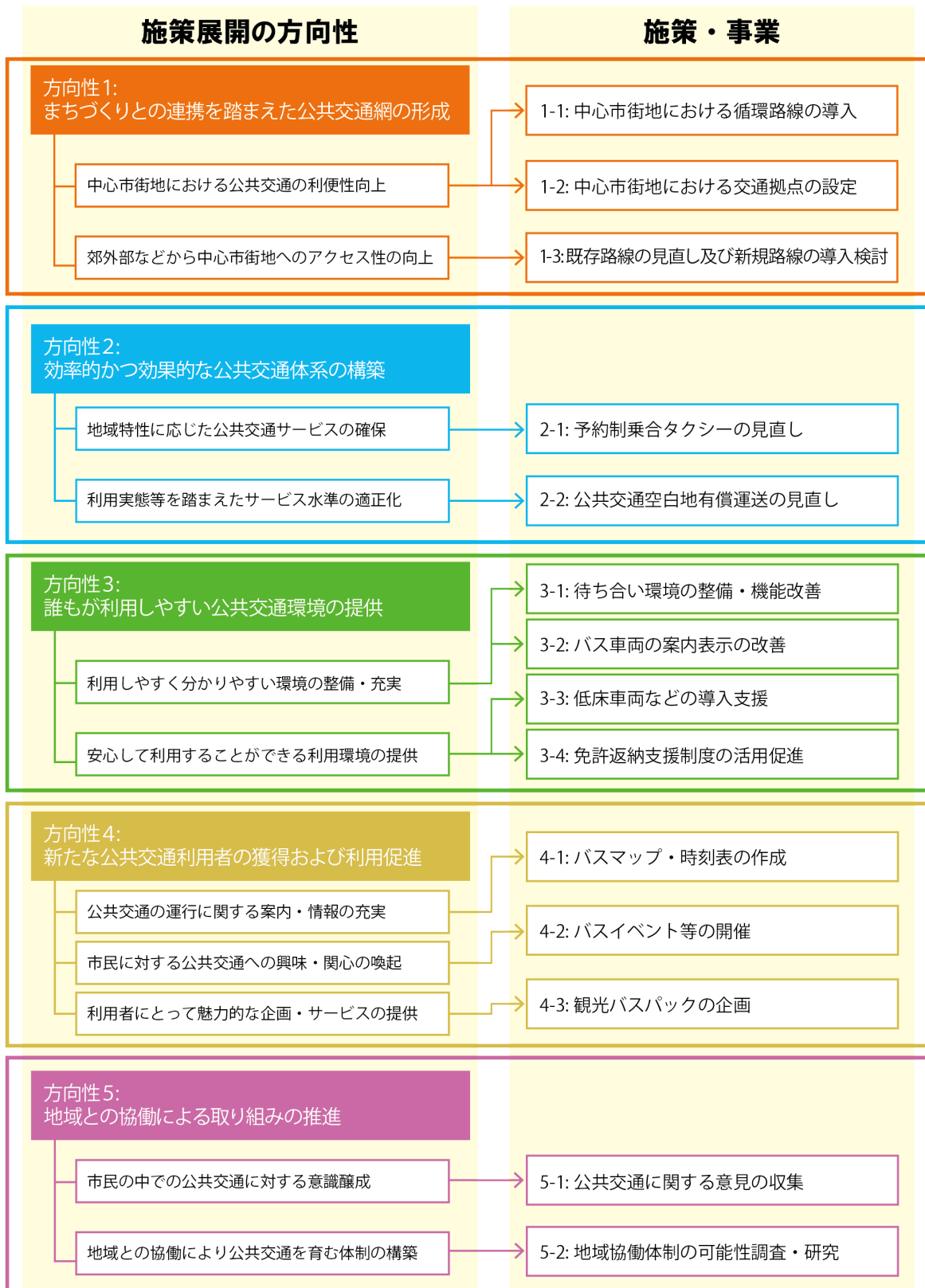
まちづくりの視点を踏まえると、本市の公共交通に求められる役割は大きく以下の3つに区分され、それぞれの公共交通の役割を念頭に置きつつ、効果的で利便性の高い公共交通サービスの実現を図ります。

表. 公共交通の役割分担

区分	役割分担	交通機関
市町村間・地域間連携の基幹軸となる公共交通	○市町村間を跨いだ広域的な移動や、地域間の連携・交流を支え、都市機能が集積する中心市街地への円滑なアクセスを確保することで、市民の生活を支える役割を担う、基幹軸となる公共交通	路線バス (地域間幹線・域内)、広域観光バス
郊外部から市街地や最寄りの基幹軸への移動を支える公共交通	○郊外部から中心市街地へのアクセスの確保や最寄りの基幹軸となる路線に接続する移動手段として、それぞれの地域で生活し続けられる環境を維持する役割を担う公共交通	予約制乗合タクシー 公共交通空白地有償運送
中心市街地における拠点間移動を支える公共交通	○様々な都市機能が集積し、十和田市の中心となる市街地において、回遊性を向上させることで拠点間を移動しやすい環境を形成し、市民生活の利便性を支えるとともに、居住環境としての魅力向上に資する役割を担う公共交通	路線バス (域内)

(2) 施策体系

施策の方向性などを踏まえつつ、本計画において展開する施策体系を以下のとおり定めます。



7-2 施策・事業の内容

(1) 方向性1:まちづくりとの連携を踏まえた公共交通網の形成

まちづくり分野において都市機能（公共施設、商業施設、医療機関など）や居住環境の集積などを展開する中で、公共交通は市街地における移動利便性の向上や市街地までのアクセス性の向上などを進めることで、相乗的な効果発現を図ります。

方向性1:まちづくりとの連携を踏まえた公共交通網の形成

中心市街地における公共交通の利便性向上

- 中心市街地における主要な拠点間移動の利便性向上により、市街地における回遊性の向上や公共交通を利用した外出機会の創出を図ります。
- また、公共交通の利便性が向上することで、居住環境としての魅力向上にも繋がり、まちづくり分野で進める居住環境の集積との相乗的な効果発現も期待されます。
- 公共交通の利便性向上に向けては、中心市街地において十和田市の核となる交通拠点を設定し、公共交通の利用しやすさ向上および交流機会の創出への寄与を図ります。

事業1-1：中心市街地における循環路線の導入

事業1-2：中心市街地における交通拠点の設定

郊外部などから中心市街地へのアクセス性の向上

- 中心市街地において公共交通の利便性向上を図る一方、市街地周辺や郊外部などの地域から中心市街地へのアクセス性の向上を図り、市民の誰もが都市機能が集積する中心市街地におでかけすることができる生活環境の確保を図ります。

事業1-3：既存路線の見直し及び新規路線の導入検討

事業1-1: 中心市街地における循環路線の導入

概要	<ul style="list-style-type: none"> ○中心市街地における拠点間の移動利便性の向上に向けて、既存のバス路線の見直しによる循環路線の導入を検討します。 ○特に立地適正化計画で定める、都市機能や居住環境を集積する区域(都市機能誘導区域・居住誘導区域)を基本としながら、当該区域内における利便性向上を図ります。 ○なお、本事業の検討にあたっては、「事業1-2」で示す交通拠点の設定と並行して検討を進め、交通拠点を中心とした有機的な公共交通ネットワークを形成します。 				
実施主体	十和田市、交通事業者				
スケジュール	H30	H31	H32	H33	H34
	調整・実証運行		本格運行(適宜見直し)		
関連事業	事業1-2: 中心市街地における交通拠点の設定				

- アンケート調査結果を踏まえ、市民の移動ニーズが高い拠点や今後の新たな施設等の立地動向などを踏まえながら、市街地循環路線の導入を検討
 - ※現行路線に加えて新たに路線を整備する方法と、現行路線を見直しする方法があるため、交通事業者等との協議により具体的な事業計画を検討
- 新規で整備する場合には、利用が定着するまでに時間を要することが想定されるため、利用の動機付けとなる施策の展開(乗り方教室など)も合わせて検討

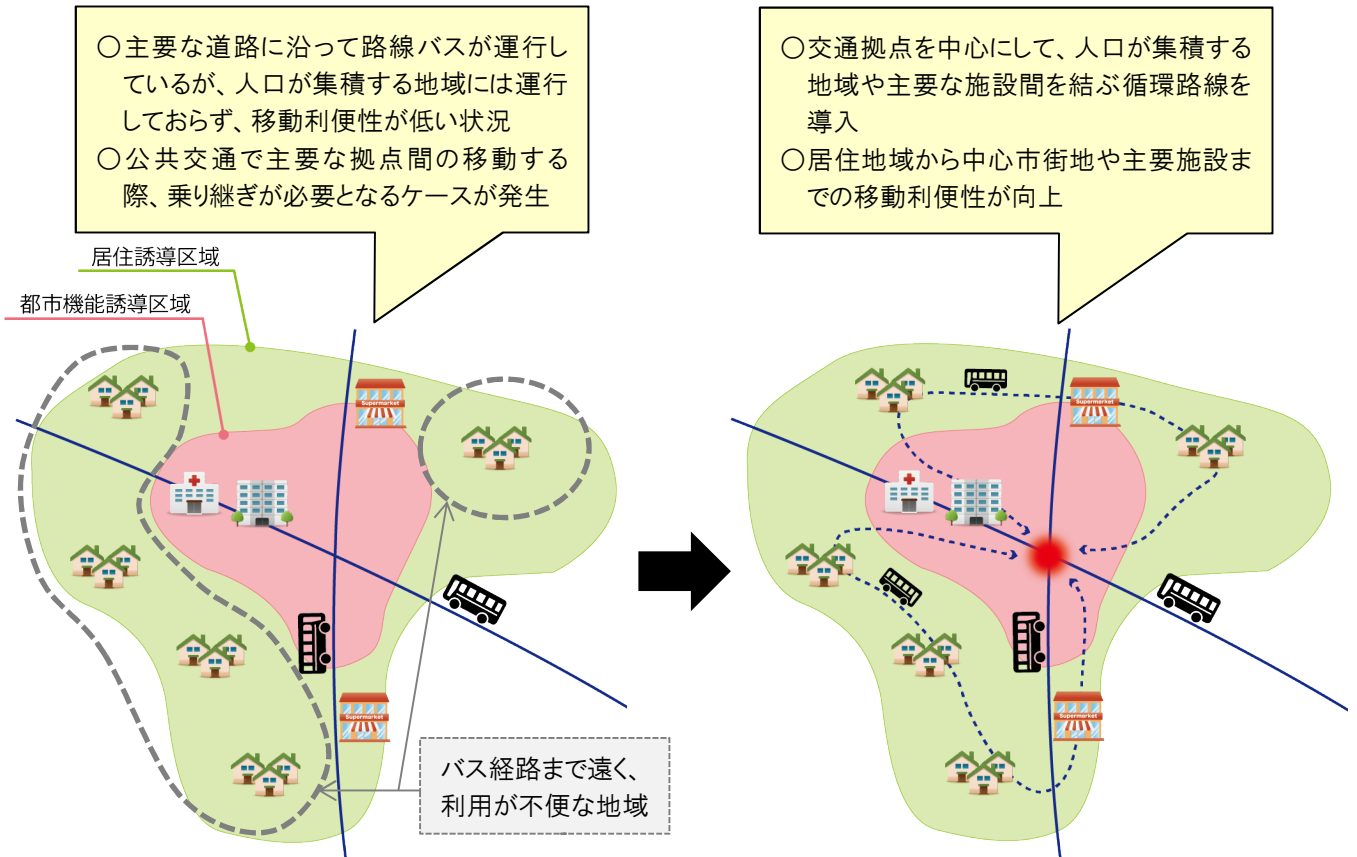


図. 市街地循環路線の導入イメージ(左: 現状ネットワーク、右: 将来ネットワーク)

事業1-3: 既存路線の見直し及び新規路線の導入検討

概要	<p>○利用者の行動特性や移動需要、既存の路線バスの利用実態を踏まえ、路線バスのダイヤ調整やその他の公共交通（予約制乗合タクシー、公共交通空白地有償運送等）の活用などにより、郊外部などから中心市街地へのアクセス性向上を図ります。</p> <p>○また、現状の公共交通による対応が困難な地域がある場合には、十和田市が主体となったコミュニティバス導入も含めた検討を行います。</p> <p>○高校の再編や新たな施設の整備など、社会情勢の変化による行動特性の変化なども見据えながら、公共交通のあり方について検討を進めることとします。</p> <p>○なお、十和田市では小・中学生の通学手段として現行の路線バスを活用している学校が複数あり、スクールバス単独の運行に比べて発生経費が少なくなるため、路線の見直しを検討する場合には、通学対応路線として維持・活用することも合わせて検討し、各学校への通学手段の維持を図ります。</p>				
実施主体	十和田市、交通事業者				
スケジュール	H30	H31	H32	H33	H34
	見直し検討		導入検討	適宜見直し検討・実施	
関連事業	事業2-1: 予約制乗合タクシーの見直し 事業2-2: 公共交通空白地有償運送の見直し				

- 路線バスにおいて利用が少ない時間帯や区間などがある場合には、他の時間帯への切り替えや運行経路の見直しを検討
- 路線バスのような多くの人を運ぶ交通サービスが適していない地域（人口集積が少ない、集落が点在している、など）においては、他の交通サービスへの切り替えなども含めて検討
- 現状の公共交通の利用が不便な地域（バス停から遠いなど）においては、コミュニティバスなどの新規路線の導入を検討
- 小・中学生の通学手段となっている路線においては、通学対応路線としての維持・活用を検討

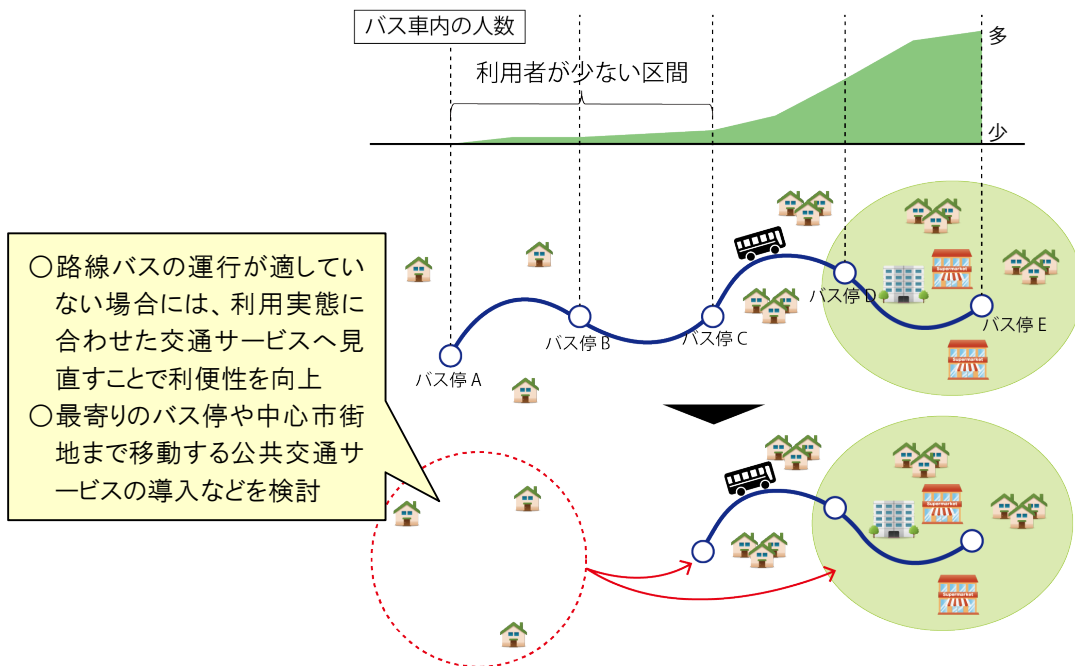


図. 路線バスの見直しイメージ(一例)

(2)方向性2:効率的かつ効果的な公共交通体系の構築

将来的に持続性の高い公共交通を確保するため、地域の特性や利用実態などに応じた見直しなどを行い、効率的かつ効果的な公共交通体系の構築を図ります。

なお、見直しにより移動利便性が大きく損なわれる地域が発生することが無いように留意しつつ検討を進める必要があります。

方向性2:効率的かつ効果的な公共交通体系の構築

地域特性に応じた公共交通サービスの確保

- 路線バスや予約制乗合タクシーにおいて、運行経路や利用時間帯によっては利用が少ない路線がみられるため、運行する地域の特性や利用者のニーズに合わせて見直しを行い、効率的な運行へ改善を図ります。
- 極端に利用が少ない路線においては、地域にあった公共交通サービスへの見直しを行うことで、効率的な公共交通体系の構築を図ります。

事業2-1：予約制乗合タクシーの見直し

利用実態等を踏まえたサービス水準の適正化

- 旧十和田湖町地域で運行する公共交通空白地有償運送において、利用実態や地域の意見などを踏まえながら見直しを行い、利用しやすい公共交通サービスへ改善を図ります。

事業2-2：公共交通空白地有償運送の見直し

事業2-1: 予約制乗合タクシーの見直し

概要	<p>○各路線の利用実態や利用者ニーズに合わせて運行ダイヤの見直し運行体系の見直しなどにより利便性の向上に向けた検討を進めます。</p> <p>○公共交通の利用が不便な地域において、新たに予約制乗合タクシーを導入するなど、交通事業者との協議の上で検討を進めます。</p>				
実施主体	十和田市、交通事業者				
スケジュール	H30	H31	H32	H33	H34
	事業者協議・検討		見直し・実証運行		本格運行(適宜見直し)

- 路線の稼働率が低い時間帯においては、利用者の行動特性に合わせた時間帯へ見直し
- 公共交通が不便な地域において、新たに予約制乗合タクシーの導入に向け、交通事業者と協議の上で検討
- 利用が多い地域においては、市民ニーズなどの把握を行った上で、定時定路線型の小型バス(コミュニティバスなど)への切り替えも踏まえた、利便性向上に向けた検討

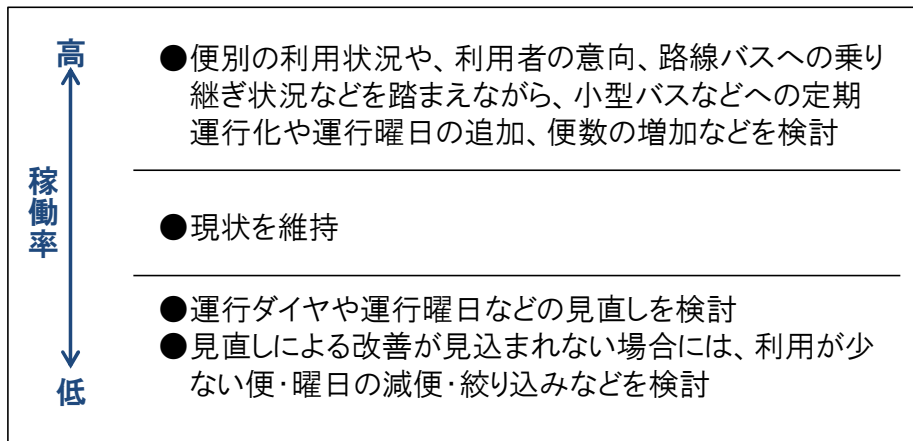


図. 予約制乗合タクシーの見直しの考え

事業2-2: 公共交通空白地有償運送の見直し

概要	<p>○市民のニーズや利用者の意向などを踏まえながら、運行経路や運行ダイヤなどについて見直しを進めます。</p> <p>○路線バスとの見直しなども踏まえながら、路線バスとの接続ポイントに見直しを図り、待ちやすい環境での接続に改善を進めます。</p>				
実施主体	十和田市、交通事業者				
スケジュール	H30	H31	H32	H33	H34
	事業者協議・検討		見直し(利用実態を踏まえて適宜見直し)		

- ニーズ・意向の調査・把握を行った上で、運行経路・ダイヤを見直し
- 路線バスとの接続ポイントを、奥入瀬ろまんパークや十和田湖支所などの屋内で待ち合うことができる場所への集約を検討
- ※市街地までの移動を必要としない、地域内で完結する移動に対応することで、利用促進に期待

(3)方向性3:誰もが利用しやすい公共交通環境の提供

市民はもちろんのこと、本市を訪れる方も含めて誰もが安心して快適に利用することができる利用環境を提供することで、公共交通利用の阻害要因を無くし、移動手段の一つとして選ばれる環境構築を図ります。

方向性3:誰もが利用しやすい公共交通環境の確保

利用しやすく分かりやすい環境の整備・充実

- 多くの利用が見込まれる交通拠点や主要なバス停などで、安心・安全で、快適に待ち合うことができる環境の整備や現状の機能改善を進め、誰もが公共交通を利用しやすい環境の確保を図ります。
- バス車両において、目的地や経由地などの表示を分かりやすいものへと改善を進め、迷わずに路線バスを利用することができる利用環境の確保を図ります。

事業3-1:待ち合い環境の整備・機能改善

事業3-2:バス車両の案内表示の改善

安心して利用することができる利用環境の提供

- 今後さらなる高齢化が見込まれる中で、公共交通の主な利用者層の一つである高齢者も安心して快適に利用することができる利用環境の確保を図ります。
- 関連分野との連携を図る上で、公共交通分野では利便性の向上等による利用促進を進めることで、免許返納に対する動機形成を図ります。

事業3-3:低床車両などの導入支援

事業3-4:免許返納支援制度の活用促進

事業3-1: 待ち合い環境の整備・機能改善

概要	○交通拠点の設定などに関連して、交通事業者と連携し、待ち合い環境の整備や機能改善・拡充を進め、安心して快適に利用できる環境の確保を図ります。 ○主要なバス停等において、上屋やベンチなどの設置や既存の施設の屋内空間などを活用した待ち合い環境の確保を図ります。				
実施主体	十和田市、交通事業者				
スケジュール	H30	H31	H32	H33	H34
	整備拠点の選定		整備計画の検討		待ち合い環境の整備・機能改善
関連事業	事業1-2: 中心市街地における交通拠点の設定				

- 主要な交通拠点においては、バスマップや時刻表、その他運行に関する情報などを発信する設備（情報ラック、サイネージ、アテンダントなど）の設置
- 交通拠点の設定などに関連し、可能な場合においては、さまざまな機能（公共・商業など）と複合したターミナル機能の拡充を検討
- ピクトグラムなどを活用し、訪日外国人なども分かりやすい表記方法の導入検討



○待合所の中にバスの運行情報などを発信し、待ち時間を知ることができる設備

写真. 待合所のイメージ(山形県鶴岡市)



図. 公共交通のピクトグラム

- 主要なバス停等において、交通事業者が上屋やベンチの設置などの機能改善を進める際には、市として支援を検討し改善を促進
- バス停沿道の公共・商業施設などを活用可能な場合には、屋内空間を活用した待合環境の確保を検討



写真. 上屋が設置されたバス停イメージ(青森県三沢市)

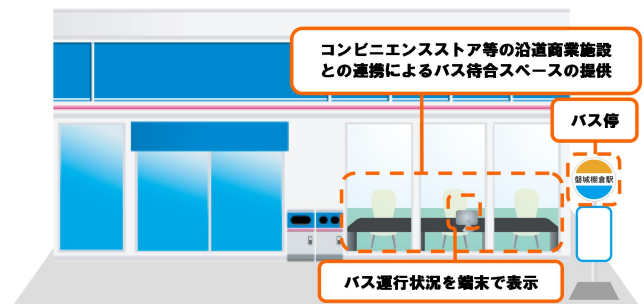


図. コンビニ等と連携した取り組みのイメージ

事業3-2:バス車両の案内表示の改善

概要	○バス車両において、目的地や経由地などが分かりやすい方向幕に見直しを図り、安心して利用することができる利用環境の確保を進めます。				
実施主体	交通事業者、十和田市				
スケジュール	H30	H31	H32	H33	H34
	関連事業の実施状況の確認 ※実施を受けて本事業の検討		関係者協議・調整	見直し検討・実施	

○交通事業者において方向幕の改善を進める際に、国庫補助などの活用を検討するとともに、市として補助なども検討し整備を推進



写真. 目的地・経由地が分かりやすい車両への更新イメージ

事業3-3:低床車両などの導入支援

概要	○バス車両やタクシー車両において、低床車両やユニバーサルデザイン(UD)対応車両の導入を推進し、誰もが利用しやすい環境の確保を進めます。				
実施主体	交通事業者、十和田市				
スケジュール	H30	H31	H32	H33	H34
	交通事業者による導入検討時に、市としての補助を検討				

○交通事業者において車両の更新・導入を検討する際に、国庫補助などの活用を検討するとともに、市としての補助なども検討し導入を推進

事業3-4:免許返納支援制度の活用促進

概要	○公共交通の利便性向上や利用環境の改善等による利用促進を進めることで、免許返納支援制度の活用促進を図ります。				
実施主体	十和田市				
スケジュール	H30	H31	H32	H33	H34
	調整・実施		見直し検討・実施		

○公共交通に関する案内と免許返納に関する案内を合わせて展開するなど、相互に連携した取り組みを検討

(4)方向性4:新たな公共交通利用者の獲得および利用促進

公共交通に関する案内・情報の充実による運行情報の周知や、公共交通に対する市民の興味・関心の喚起などを図り、新たな公共交通の利用者の獲得および利用促進を進めます。

方向性4:新たな公共交通利用者の獲得および利用促進

公共交通の運行に関する案内・情報の充実

- 公共交通が、どこを・どのように・いつ運行しているのかなどの情報発信や公共交通を利用したおでかけに関する案内などの充実を図り、「公共交通を利用しても目的地に行くことができる」ことの周知を進めます。
- 特に今後の利用者となり得る層（次期高校生・次期高齢者など）に対して重点的に周知を図り、それぞれのターゲットにあった形式を踏まえながら検討を進めます。

事業4-1：バスマップ・時刻表の作成

市民に対する公共交通への興味・関心の喚起

- 公共交通の利用を考えたことがない市民が多くいるため、まずは市民が路線バスなどの公共交通と直接触れる場を提供し、身近なものとして感じてもらうため、興味・関心の喚起を図ります。

事業4-2：バスイベント等の開催

利用者にとって魅力的な企画・サービスの提供

- 観光などと公共交通が連携した、利用者にとって魅力的な取り組みを展開することで、公共交通を利用することによる「メリット」を提供し、新たな利用者の獲得を図ります。

事業4-3：観光バスパックの企画

事業4-1: バスマップ・時刻表の作成

概要	<p>○バスの運行経路や主要な目的地などを示したバスマップや時刻表などの情報ツールを作成し、公共交通の運行情報の周知を図ります。</p> <p>○バスマップ・時刻表は経路やダイヤの見直しに合わせて更新する必要があるため、交通事業者と連携・調整を図りながら適宜見直しを行います。</p>				
実施主体	十和田市、交通事業者				
スケジュール	H30	H31	H32	H33	H34
	関連事業の実施状況の確認 ※実施を受けて本事業の実施		企画・作成	配布・適宜見直し	
関連事業	事業1-3: 既存路線の見直し及び新規路線の導入検討				

- バスの運行経路が色分けされているなど、分かりやすく表示されたバスマップを作成
- 外出時での利用を想定し、持ち運びができるサイズとし、通常サイズに加えて、手帳に挟める程度のミニサイズの作成も合わせて検討



写真. 持ち運びに便利なバスマップのイメージ
(青森県弘前市)

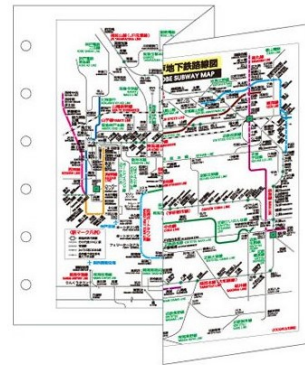


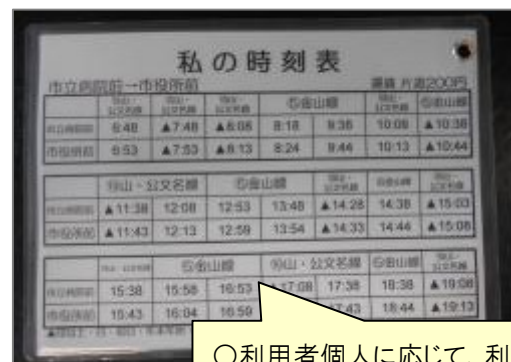
図. 手帳に収まるミニサイズのマップイメージ

- 十和田市内の全てのバス停が示されている、運行ダイヤが確認できる時刻表を作成
- ※利用者個人が利用する区間のみ表示される「my時刻表」の作成についても合わせて検討



○現在は主要なバス停のみ表記
○この様式を基本としながら、十和田市内の全てのバス停が表記された改良版を作成

写真. 十和田観光電鉄の現在の時刻表



○利用者個人に応じて、利用する区間の時刻のみが表示された時刻表(名刺サイズ)

写真. 利用者に応じた「my時刻表」の例
(福井県敦賀市)

事業4-2: バスイベント等の開催					
概要	○十和田市内で開催されるイベント(春まつりなど)時において、バス車両の展示や乗車体験、デコレーション体験など、市民が路線バスと触れ合う機会を創出し、公共交通に対する興味・関心の喚起を図ります。				
実施主体	十和田市、交通事業者				
スケジュール	H30	H31	H32	H33	H34
	イベントの開催に合わせて定期的に企画・実施				

- 既存のイベント開催時において、親子などで参加できるバスイベントを展開
- イベントの実施に合わせて、これまでの取り組み事例などのパネルも用意して、取り組みの周知



写真. 市民参加型のバスイベントの例(青森県三沢市)

事業4-3: 観光バスパックの企画					
概要	○路線バスと温泉施設や観光施設などとタイアップして、お得に利用できる商品(バスパック)の企画などの、利用者にとって魅力的な取り組みを展開することで、新たな公共交通利用者の獲得を図ります。				
実施主体	十和田市、交通事業者、各事業者(観光・商業等)				
スケジュール	H30	H31	H32	H33	H34
	企画・事業者協議・調整			企画実施(結果をもとに毎年度見直し)	

- 既存のバス路線を活用し、運賃と施設利用料金・食事代などがセットになり、通常よりお得に利用できるバスパックを企画(十和田市内だけではなく周辺市町村と連携して一体的な展開を想定)

- 八戸市では市内だけではなく周辺市町村と連携した取り組みを展開
- ニーズ調査を行った後、施設などとの調整を行いながら実施を検討



図. バスパックの例(青森県八戸市)

(5)方向性5:地域との協働による取り組みの推進

将来にわたって地域の足として公共交通を維持・確保するために、公共交通に対する市民意識の醸成を図るとともに、地域との協働により支える体制のあり方について調査・研究を行います。

方向性5:地域との協働による取り組みの推進

市民の中での公共交通に対する意識醸成

- 市民における公共交通に関する意見・要望などを把握する機会を定期的に設けることで、見直しに関する基礎資料にするとともに、市民の中での公共交通に対する意識醸成を図ります。
- 特に、意識醸成を図る上では、過度な自動車依存から公共交通の利用へ自発的な変化を促すこと（モビリティマネジメント）を踏まえつつ、事業の展開を図ります。

事業5-1：公共交通に関する意見の収集

地域との協働により公共交通を育む体制の構築

- 将来的に持続可能な公共交通を維持・確保する上では、市や事業者だけでなく、地域との協働により運営を支える体制づくりが必要となります。
- 公共交通に対する意識醸成なども図りながら、将来的に地域との協働によりどのような取り組みが展開できるのかについて検討を進めます。

事業5-2：地域協働体制の可能性調査・研究

事業5-1:公共交通に関する意見の収集

概要	<p>○市民の公共交通に対する意見・要望を定期的に把握するため、アンケート調査やワークショップ、意見交換会の実施を検討します。</p> <p>○これらの結果をもとに具体的な取り組みなどに繋げるため、過度な自動車依存から公共交通への利用転換を促す取り組み(モビリティマネジメント)の視点を踏まえながら、事業の実施を図ります。</p>				
実施主体	十和田市、市民等				
スケジュール	H30	H31	H32	H33	H34
	事業の検討		事業の実施(ブラッシュアップを行いながら定期的実施)		
関連事業	事業4-1:バスマップ・時刻表の作成				

- 公共交通への利用転換が見込まれる層(次期高校生・次期高齢者等)を対象として、アンケート調査を実施し、公共交通に対する意見・要望を把握するとともに、公共交通への利用転換に向けた動機付けなどを実施
- 調査を行う際には、調査票とともにマップや時刻表などの情報ツールを同封するとともに、それらを活用した設問を設定し、より具体的に利用を想定した回答を促進

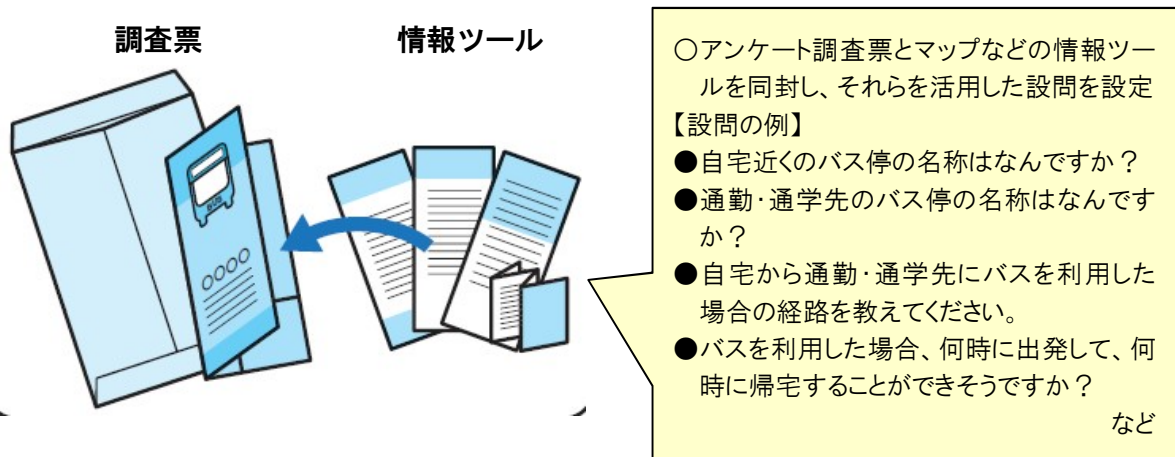


図. モビリティマネジメントの視点を踏まえたアンケート調査の実施イメージ

- 公共交通に対する生の声を把握するために、市民とのワークショップや意見交換会の定期的な開催を検討
- 特に高校生や大学生とワークショップを行う場合には、実際にバスマップの企画・作成を行い、実現化に繋げるなど、自由な意見・アイデアを活かした取り組みを検討

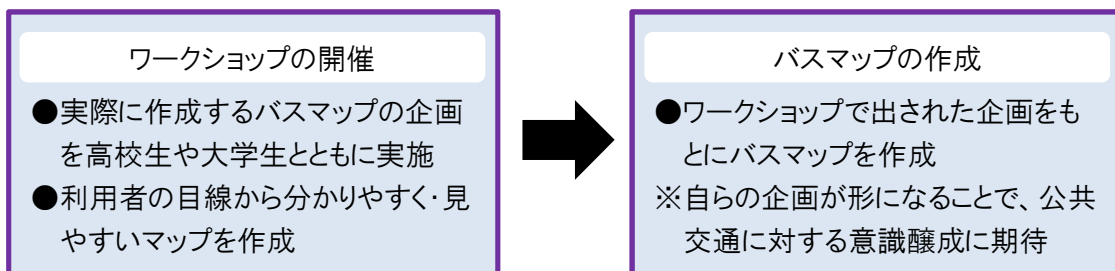


図. バスマップの作成を想定した場合のワークショップの実施イメージ

事業5-2:地域協働体制の可能性調査・研究					
概要	<p>○将来的に持続的な公共交通を維持・確保するため、地域との協働によって支える体制のあり方について可能性の調査・研究を行います。</p> <p>○事業5-1で実施する事業において、地域ごとの公共交通に対する意向などを把握しつつ、意識が醸成されている地域を抽出・モデル地域に設定し、具体的な取り組みについて検討を行います。</p>				
実施主体	十和田市、交通事業者、市民等				
スケジュール	H30	H31	H32	H33	H34
	市民意識の把握			モデル地域の設定・あり方検討	
関連事業	事業5-1:公共交通に関する意見の収集				

- アンケート調査や市民との意見交換を通じて、地域ごとの公共交通に対する意識を把握
 - 特に意識が醸成されている地域を、先行的に地域協働の取り組みを検討するモデル地域として設定し、公共交通を支える体制のあり方について検討
 - モデル地域において具体的な取り組みを実施した後は、意識醸成の状況などを踏まえながら、他地域での展開を検討
- ※ただし、地域が主体的に取り組むことが重要であり、意識醸成を図ることが前提となることから、本計画においては可能性調査・研究とし、具体的な取り組みまでを必須としない

表. 他自治体で実施されている地域との協働による取り組みの例

項目	概要
地域が主体となった交通サービスの導入	地域・自治会が中心となり、市や企業の協力のもと、交通事業者に委託しサービスを展開
路線バスの利用促進協議会の立ち上げ	路線バスの利用促進に向けた協議会を立ち上げ、施策・事業等を検討・実施
住民・地域で協賛金等を供出	自治会の各世帯による回数券の購入や協賛金等を募り、運営費の一部として賄う
公共交通サポーター制度の導入	年会費数千円を支払い、乗車運賃を割引し、公共交通利用を促進
既存施設を待合施設として活用	商店やコンビニ、民家の軒下等を活用した待ち合い環境の整備
地域住民によるバス停の環境改善	各自治会等でバス停の清掃や除雪、ベンチの設置などのボランティア活動を実施
利用促進イベント等へ主体的な参加	利用促進イベントへの参加や運営側としての参画など、主体的に係る
公共交通の改善に向けた検討会等へ参加	公共交通に関するシンポジウムや改善検討会に参加し、一緒に検討を進める
公共交通の意見交換会に参加	公共交通に関するお困りごとを利用者の立場から意見・要望として述べる

※一般的に上位の項目ほど地域との協働レベルが高い取り組み

7-3 検討施策・事業について

前項までに整理した施策・事業に関連して、今後実施を検討する施策・事業について整理します。

以下に示す施策・事業は、計画期間内における実施を必須としませんが、公共交通を取り巻く環境の変化などにより実施が必要となった場合には、計画の見直しを行い実施事業として位置付けます。

■市街地内における利用しやすい運賃体系の検討

○市街地内の路線バスにおいては定額で利用することができる運賃設定を検討

○市街地内の定額運賃の設定については循環線を含めた全ての路線を対象とし、内外（市街地内から外）の移動に関する運賃設定についても合わせて検討

■小需要に対応したタクシーなどの既存資源の活用検討

○路線バスや乗合タクシーなどが運行していない、小規模な集落などの移動手段の確保のため、タクシーなどの既存資源を活用した取り組みを検討（タクシーチケットおよびグループタクシー制度の導入など）

■主要な施設への停留所設置・車両乗り入れの検討

○市街地内の移動需要の高い施設においては、敷地内での安全面を考慮した上で、停留所の設置やバス車両の乗り入れを検討

○郊外部においても、主要な施設を交通拠点として設定して地域内交通の集約を図るとともに、バス車両の乗り入れなどにより接続性を向上

■交通拠点における案内・誘導の充実化の検討

○主要な交通拠点等において、バス乗り場までの方面別カラーリング・ナンバリングなどの案内・誘導の充実化を検討

○特に利用が多いバス停等において、案内・誘導が必要とされる場合には、誘導サインなどの設置も検討

■バスの乗り方教室の開催検討

○バスに対する苦手意識・不安要素などを取り除くため、小・中学校を対象としたバスの乗り方教室の開催を検討

○高齢者などを対象としたバスの乗り方教室では、参加者に定期乗り放題乗車券の低廉販売などのオプションを付けるなど、自発的な参加を促す仕組みづくりを検討

※特に新規で路線を整備した場合には、利用者獲得に向けた動機付けが必要となることから、市街地循環線やコミュニティバスなどを新たに導入する場合には優先的な実施を想定

■バスの絵コンテストの開催検討

○小学生や未就学児などを対象としてバスの絵コンテストを開催し、優秀作品はバス車両にラッピングや車内設置するなど、親子でバスに興味を持つことができる取り組みを検討

■リアルタイムな運行情報の発信の検討

○SNS やアプリケーションを活用して、外出先でもスマートフォンや携帯電話などにより、リアルタイムなバスの運行情報を知ることができる取り組みを検討

■休日限定の運賃設定の導入検討

○平日に比べて利用が少なくなる休日において、親子連れに対する割引や市街地内の運賃見直しなど、休日限定の運賃設定の導入について検討

■交通事業者の運転手確保の支援検討

○バスやタクシーなどの交通事業者における運転手の確保に向けて、求人サイトへの掲載支援や求人イベントの開催など、市としての支援を検討

8. 計画の推進方針

8-1 計画の推進体制

(1) 関係する主体と基本的な役割

本計画の推進にあたっては、十和田市や交通事業者、関係機関などが密接に連携しながら、一体的に取り組むとともに、必要に応じて有識者等の助言・補助による客観的な視点を加えつつ、それぞれが担う役割および進捗等を確認しながら着実な推進を進めます。

表. 関係する主体と基本的な役割

主体	役割
十和田市	計画全体を進行・コーディネートする役割として、主体的に計画の管理および推進を行うとともに、公共交通の維持・改善に向けた検討を行う。 また、市内において関係各課と適宜連絡・調整を行いながら、他分野との密接な連携を維持する。
交通事業者	公共交通の運営・運行の主体として、計画に基づいた施策・事業の実施を行うとともに、市と連携しながら路線などの見直しを行う。
関係機関	行政や交通事業者と連携した取り組みの検討を行う。
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き助言を受ける。
国・県	全体的な統括の視点から、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受けるとともに、監査的な判断を受ける。

(2) 計画の推進・管理体制

本計画は、市民代表や有識者、国・県、交通管理者などから成る「十和田市地域公共交通会議」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などを行い、着実な推進を図ります。

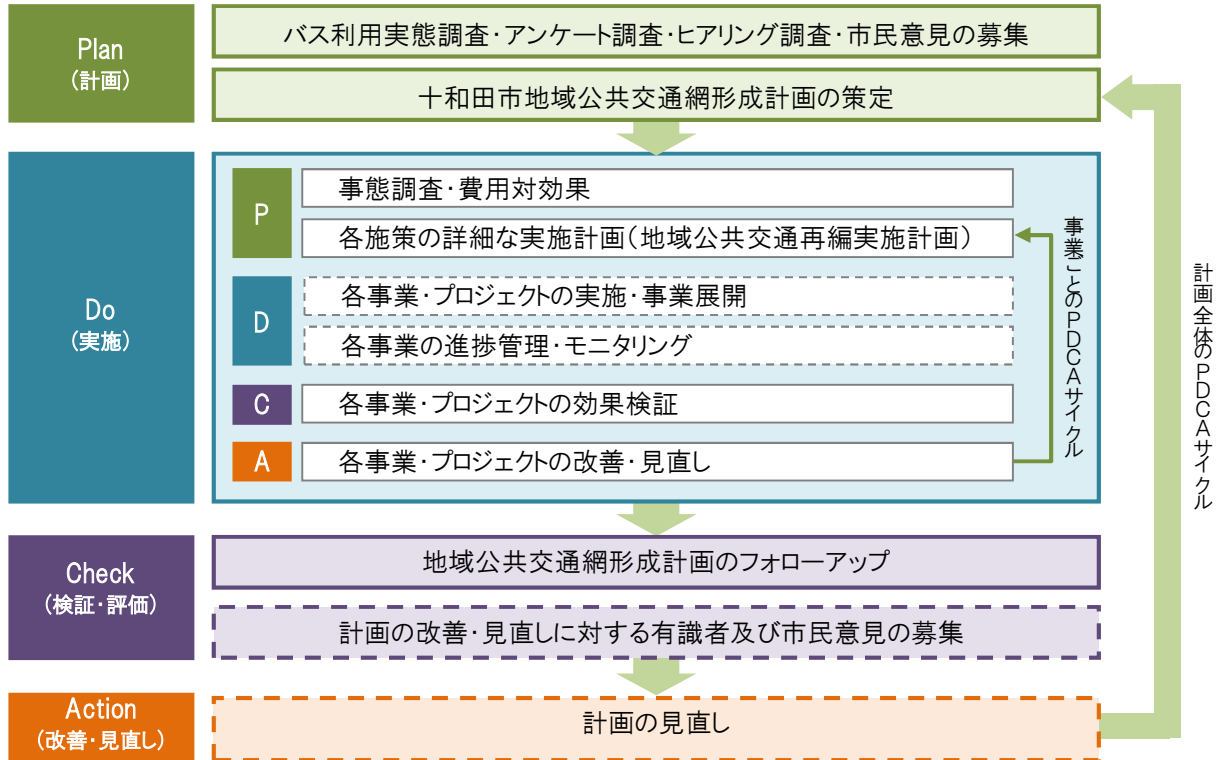
(3) 実施計画の検討

本計画に基づき公共交通網の見直しを行うにあたり、より具体的な協議・調整や国庫補助などを活用した路線再編が必要となる場合においては、「地域公共交通再編実施計画」の策定を検討します。

なお、地域公共交通再編実施計画の特性上、市町村間を跨ぐ路線（地域間幹線交通）に関する再編・見直しが求められ、この場合には地域間幹線交通が運行する隣接市町村を含めた検討が必要となることから、十和田市単独での検討だけではなく、周辺市町村との連携・協働による策定も含めて検討を行います。

8-2 計画の推進方法

計画の推進方法として、計画全体を対象としたPDCAサイクルと、各事業を対象としたPDCAサイクルを組み合わせることで、計画および事業の検証を行い、継続的な推進を図ります。



十和田市地域公共交通網形成計画

2018-2022

策定：平成 30 年(2018 年)3 月
発行：十和田市 企画財政部 政策財政課
(十和田市地域公共交通会議 事務局)
〒034-8615
青森県十和田市西十二番町 6-1
電話：0176-23-5111(代表)



十和田市
TowadaCity