



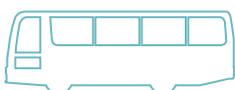
鱒ヶ沢町地域公共交通網形成計画

～利用しやすく、分かりやすく、安心できる“鱒ヶ沢版公共交通”の構築～



平成 28 年 3 月

鱒ヶ沢町



目 次

●	序章 はじめに	1
	序-1 計画策定の背景、目的	1
	序-2 計画の位置づけ、取組みの方向性	1
	序-3 計画の期間	3
	序-4 計画の区域	3
	序-5 計画の策定体制および経緯	4
●	第1章 鱒ヶ沢町の公共交通をとりまく現状分析	6
	1-1 都市構造および人口構成等の実態	6
	1-2 鱒ヶ沢町内の公共交通の状況	17
	1-3 町民の外出実態とニーズ	29
●	第2章 鱒ヶ沢町の公共交通をとりまく課題	41
	2-1 鱒ヶ沢町の公共交通をとりまく課題	41
	2-2 課題を踏まえた公共交通の留意点	41
●	第3章 基本方針・計画目標	42
	3-1 基本理念と基本方針	42
	3-2 鱒ヶ沢町の公共交通体系のコレマデとコレカラ	43
	3-3 鱒ヶ沢町の公共交通網形成の方向性（改善ビジョン）	45
	3-4 計画の数値目標の設定	49
●	第4章 実施事業とその進め方	51
	4-1 実施事業とスケジュール	51
	4-2 具体的な取組み内容	52
●	第5章 計画の実現に向けて	58
	5-1 計画の評価および見直し	58
	5-2 関係者による役割分担・連携による取組み	60

序章 はじめに

序－１．計画策定の背景、目的

本町は、国道 101 号が整備され、鉄道は JR 五能線が運行し、バスは乗合路線が 8 路線運行している。また、小中学生の通学のためのスクールバスが運行している。

公共交通は、町民の自立した日常生活、社会生活の確保等を実現するものであり、また、地域の発展を図るのに欠かすことのできないものである。しかしながら、公共交通利用者の減少を起因とした路線の減少や廃止等の公共交通サービスの低下は、さらなる利用者の減少を招いている。

このような状況により、公共交通空白地の存在、交通弱者・買い物弱者の存在、中心市街地の空洞化等の問題を解決するような交通体系の再構築が喫緊の課題となっている。

そこで、本町の公共交通の現状を調査・分析し、本町の地域性やニーズに対応した「鱒ヶ沢町地域公共交通網形成計画」を策定するものである。

なお本計画は、「地域公共交通の活性化および再生に関する法律（平成一九年五月二十五日法律第五十九号）」第 5 条に基づき、鱒ヶ沢町の持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化および再生を推進するため、策定するものである。

序－２．計画の位置づけ、取組みの方向性

本計画は、鱒ヶ沢町総合計画（第 5 次計画、平成 22 年度策定）を上位計画とし、国の制定する交通政策基本計画、地方創生総合戦略等の関連計画との整合を図り、鱒ヶ沢町のまちづくりの将来のビジョンと調和のとれたものとする。

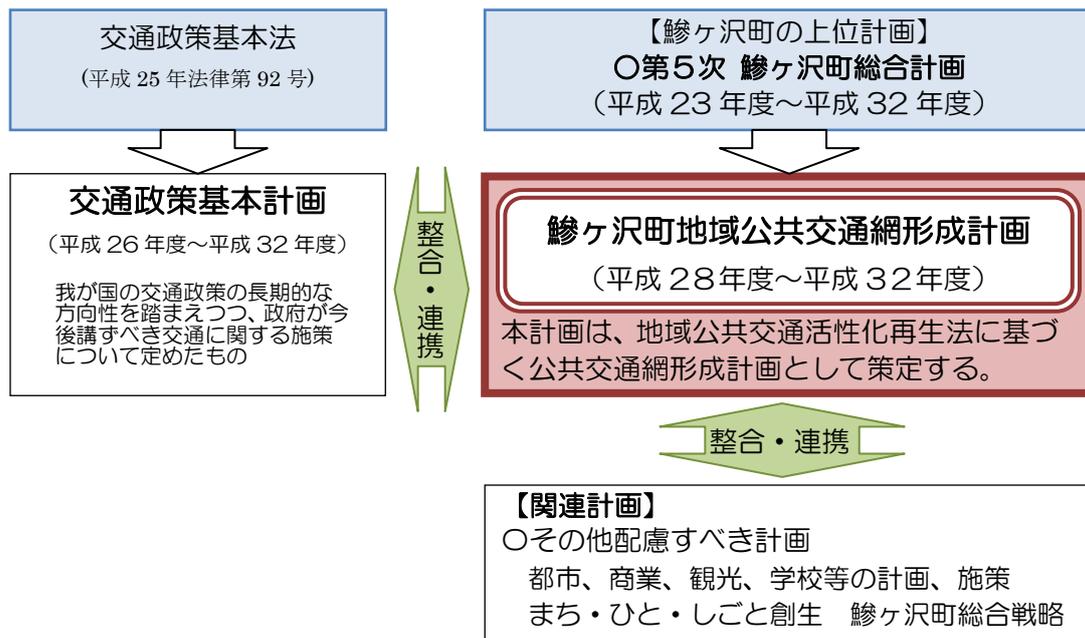


図 1 計画の位置づけ

また、本計画では、まちづくり、観光振興等との一体性を確保しながら、多様な交通サービスのネットワーク化を図っていくこととし、その取組みにおいては町民、関係者による協働体制により公共交通を支える仕組みの構築を目指していく。

(まちづくり、観光振興等との一体性を確保)

本計画の策定にあたっては、まちづくり、中心市街地の活性化及び観光振興等との一体性を確保し、地域全体を見渡した総合的な公共交通体系の構築を目指す。

(多様な交通サービスのネットワーク化)

都市間を結ぶ鉄道や広域バス路線、地域内のバス路線、福祉有償運送など、各々の地域特性に応じた多様な交通サービスを組み合わせて、便利で利用しやすい公共交通の実現を目指す。

(町民・関係者との協働体制)

町民、地域団体、企業など、地域が一体となって公共交通を支える仕組みの構築を目指す。

鱒ヶ沢町のまちづくりの将来のビジョンの概要

◎第5次鱒ヶ沢町総合計画における公共交通に関する取組み

(計画期間:平成23年度~32年度)

1 計画の概要

第5次鱒ヶ沢町総合計画では、『人が紡ぎ 結び 集う ふるさとあじがさわ』を基本目標に(1)良好で美しいまちづくり、(2)いきいきと暮らせる安全・安心のまちづくり、(3)全ての住民の思いが尊重されるまちづくり、(4)豊かな資源と魅力を活かし潤うまちづくり、(5)地域一丸となって創る協働のまちづくりの5つの柱を掲げている。

交通対策関係では、(1)良好で美しいまちづくりに関連して、「実態に即した地域公共交通ネットワークづくりに努めます」とし、住民の日常生活の足を確保するため生活交通の充実、バランスのとれた地域公共交通の実現を目指すことを掲げている。

観光対策関係では、(4)豊かな資源と魅力を活かし潤うまちづくりに関連して、「魅力溢れる観光地の形成と、受入態勢の充実に努めます」とし、交通アクセスを整備・充実し、鱒ヶ沢駅を拠点とした観光客の増加を図ることを掲げている。

また、まちづくり関係では、「ぬくもりと賑わいのある商店街づくりに努めます」とし、中心市街地に誘導する戦略を展開し、官民連携による商店街の活性化を図ることを掲げている。

◎まち・ひと・しごと創生 鱒ヶ沢町総合戦略における公共交通に関する取組み

(計画期間:平成27年度~31年度)

1 戦略の概要

まち・ひと・しごと創生 鱒ヶ沢町総合戦略では、(1)安定した仕事をつくる！あじがさわ(2)移住者にもやさしい！あじがさわ(3)子育てをささえる！あじがさわ(4)町民を元気にする！あじがさわの4つの政策分野を掲げている。

いずれの政策分野の実施に関しても、町民や来訪者の外出支援、移動しやすい交通環境づくりは重要課題であり、公共交通の充実を図り、住みやすい地域づくりを推進することを掲げている。

序－3．計画の期間

地域公共交通網形成計画は、計画策定から概ね5年程度の事業実施を見据えたものであり、かつ上位計画や関連計画との整合を図る必要がある。交通政策基本計画、鯉ヶ沢町総合計画の期間が平成32年度までであることから、本計画の期間もそれらと連携させ平成28年度から平成32年度までの5年間とする。

序－4．計画の区域

計画の区域は本町全域を対象とする。なお、近隣市町をまたがる公共交通網であるバス、鉄道については、五所川原圏定住自立圏構想の今後の検討の動きとも連携しながら、県、関係市町、交通事業者等との協議により対応を進めるものと位置付ける。

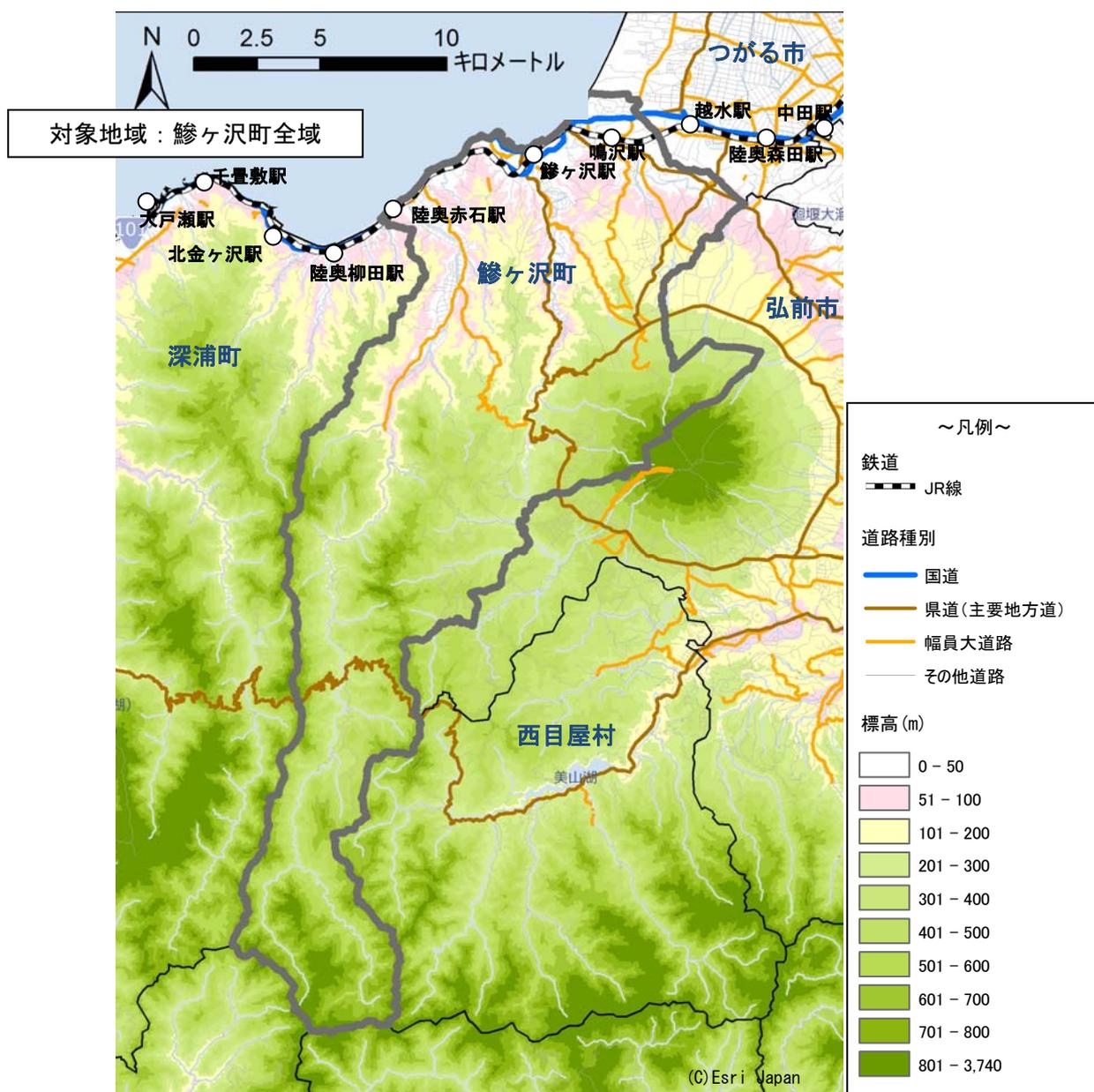


図2 計画の区域

序－５．計画の策定体制および経緯

１．計画策定の体制

「鯉ヶ沢町地域公共交通会議」（以下、「交通会議」という。）において、現状分析、町民アンケートおよび住民ヒアリング等の調査を実施した。

また、より専門的な下部組織である「公共交通計画策定分科会」（以下、「分科会」という。）において、計画方針や事業内容など具体的内容等を検討し、計画素案を協議してまとめた。

そして、計画素案をもとに交通会議での議論を踏まえ、本計画を策定した。

（１）鯉ヶ沢町地域公共交通会議

本町全体の公共交通のあり方について考え、持続可能な公共交通ネットワークを構築するため、平成 27 年 2 月に設置した。

町民代表、交通事業者、行政、学識者等、計 19 名で構成する「地域公共交通の活性化および再生に関する法律」に基づく法定協議会であり、「道路運送法」および「地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱」の規定による協議会の機能も兼ねたものである。

平成 27 年度は 5 回の会議を開催し、協議を行うとともに、下部組織である分科会への課題の指示等を行った。また、分科会での議論を踏まえた計画素案について更なる検討を加え、計画を作成した。

（２）公共交通計画策定分科会

交通会議の下部組織として、乗合バス事業者、貸切バス事業者、行政で構成する。6 回の会議を開催し、交通会議からの指示に基づき、専門的立場から、各種調査、具体的な内容の検討、計画素案の作成などを行った。

２．計画策定の経緯

（１）交通会議

	開催日時	協議事項
第 1 回	平成 27 年 5 月 19 日（火）	計画策定に向けた進め方について
第 2 回	平成 27 年 7 月 17 日（金）	調査の進め方、スケジュールについて
第 3 回	平成 27 年 9 月 30 日（水）	調査結果、方針案について
第 4 回	平成 27 年 12 月 11 日（金）	計画案について
第 5 回	平成 28 年 2 月 29 日（月）	計画案について

（２）分科会

	開催日時	協議事項
第 1 回	平成 27 年 6 月 22 日（月）	計画策定に向けた進め方について
第 2 回	平成 27 年 7 月 17 日（金）	調査の進め方、分析手法について
第 3 回	平成 27 年 8 月 3 日（月）	路線バスの見直し案について
第 4 回	平成 27 年 8 月 24 日（月）	路線バスの見直し案について
第 5 回	平成 27 年 11 月 13 日（金）	路線バスの見直し案、計画案について
第 6 回	平成 27 年 11 月 26 日（木）	路線バスの見直し案、計画案について

(3) 住民説明会の実施

平成 29 年 4 月からの鱒ヶ沢町の公共交通網再編(路線バスとスクールバスを一本化したコミュニティバスの導入等)に関して、住民説明会を以下の通り実施し、コミュニティバスの運行方針を地域住民に提示して意見を確認した。

	開催日時	開催地区
1	平成 27 年 10 月 13 日 (火)	黒森集会所
2	平成 27 年 10 月 14 日 (水)	深谷集会所
3	平成 27 年 10 月 15 日 (木)	細ヶ平生活改善センター
4	平成 27 年 10 月 19 日 (月)	種里地区農村集会所
5	平成 27 年 10 月 20 日 (火)	南金沢生活改善センター
6	平成 27 年 10 月 21 日 (水)	赤石公民館
7	平成 27 年 10 月 22 日 (木)	芦菴へき地保健福祉館
8	平成 27 年 10 月 23 日 (金)	中村公民館
9	平成 27 年 10 月 26 日 (月)	長平生活改善センター
10	平成 27 年 10 月 27 日 (火)	アグリビジネスホール
11	平成 27 年 10 月 28 日 (水)	山田野集会所
12	平成 27 年 10 月 29 日 (木)	鳴沢公民館
13	平成 27 年 10 月 30 日 (金)	中央公民館
14	平成 27 年 11 月 5 日 (木)	舞戸公民館

第1章 鱒ヶ沢町の公共交通をとりまく現状分析

1-1. 都市構造および人口構成等の実態

1. 都市構造

(1) 町勢・地勢

鱒ヶ沢町は青森県の西部に位置し、昭和30年に旧鱒ヶ沢町、赤石村、中村、鳴沢村、舞戸村の1町4村が合併して形成されており、弘前市、つがる市、深浦町などと隣接している。

市街地は海岸線に沿って形成されているほか、赤石川、中村川沿いの地域のおよそ40の集落が点在している。



図3 鱒ヶ沢町の位置（左：位置図、右：沿岸部の様子）

(2) 人口、面積

鱒ヶ沢町の現在の面積、人口は以下の通りである。

面積：343.08 km²

人口：10,862人（平成27年6月時点）

(3) 交通ネットワーク

① 鉄道網

JR五能線が五所川原、弘前、深浦方面へ運行している。

② 道路網

国道101号が五所川原、深浦方面へ整備されているほか、主要地方道が中村方面（県道3号）、鳴沢方面（県道31号）へ整備されている。

また、南金沢方面へは県道190号線が整備されている。



図4 鱒ヶ沢町の道路、鉄道網(H27.6時点)

2. 人口および高齢化率の推移

(1) 人口分布

鱒ヶ沢町の人口は、沿岸部の鱒ヶ沢地区および鱒ヶ沢駅周辺の舞戸地区に集中しているほか、一ツ森・黒森方面、松代・長平方面、鳴沢・建石方面の幹線道路沿いに集落が点在している。

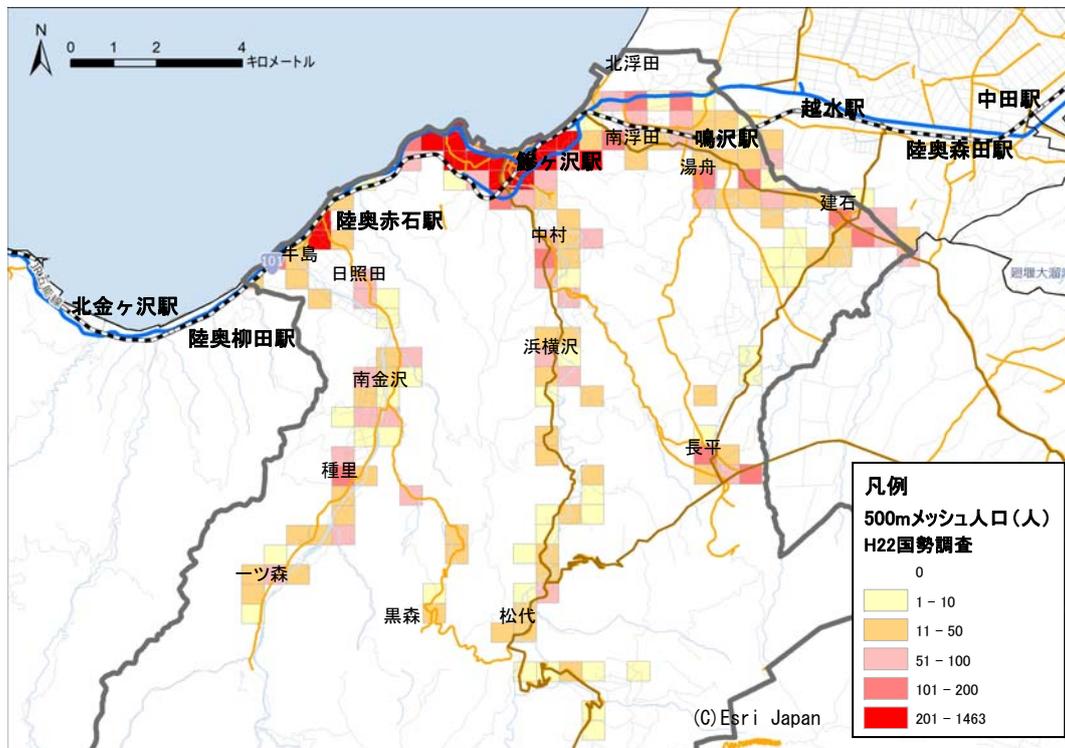


図 5 鱒ヶ沢町の人口分布（出典：平成 22 年国勢調査）

地区別では、沿岸部にあたる鱒ヶ沢地区と舞戸地区に人口が集中しており、赤石地区、鳴沢地区、中村地区はやや少なくなっている。

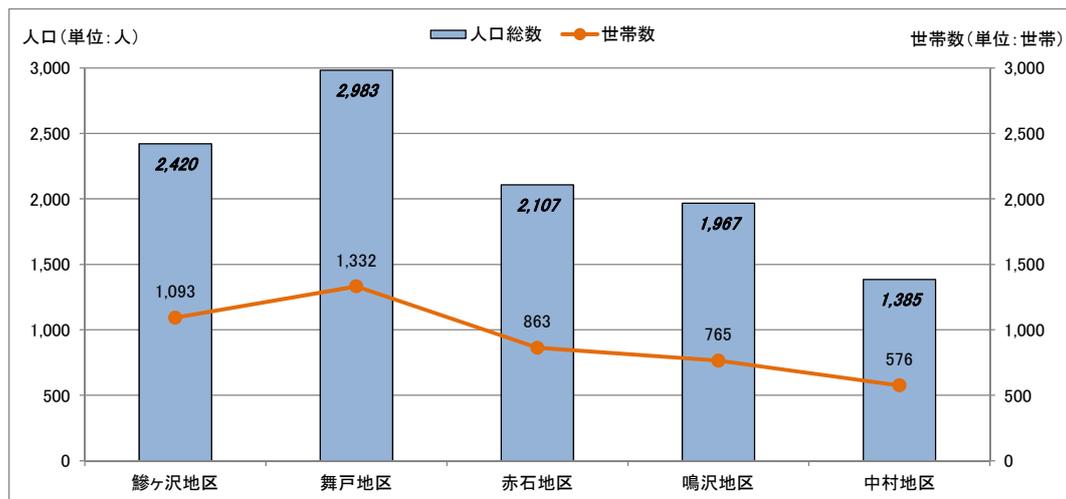


図 6 地区別の人口数および世帯数（出典：鱒ヶ沢町提供データ (H27. 6 時点)）

(2) 高齢化率分布

鱈ヶ沢町の高齢化率は沿岸部でやや低いものの、全体的に高く、特に山間部では高齢化率が40%を超える地域が多くなっている。

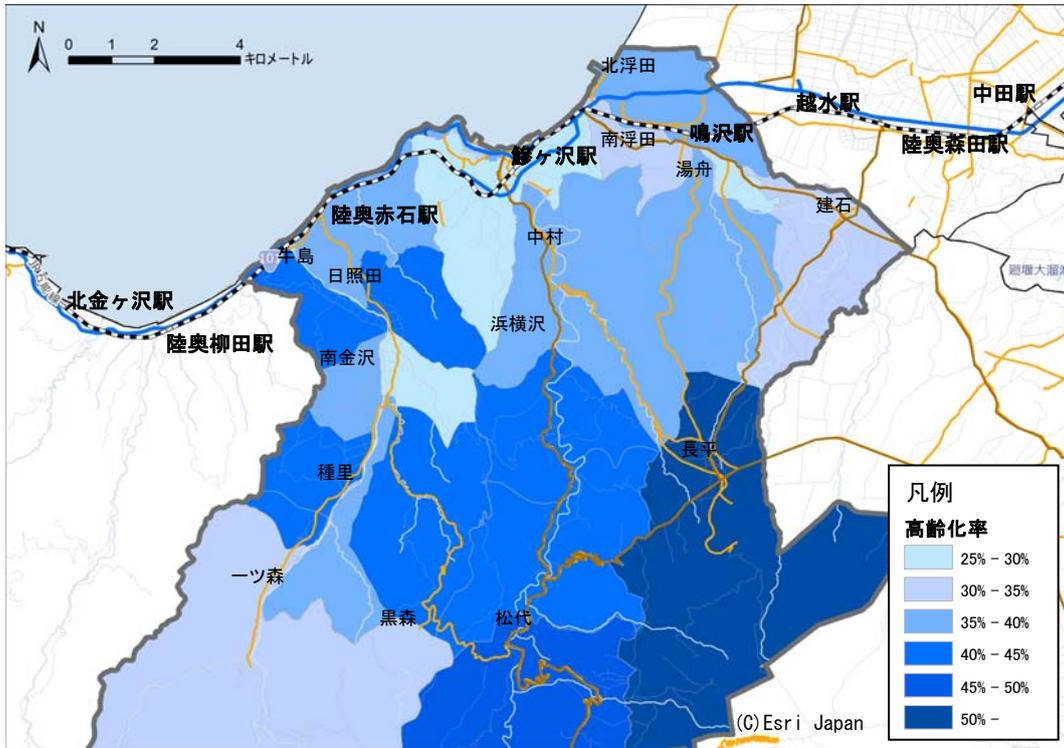


図 7 鱈ヶ沢町の高齢化率分布（出典：平成 22 年国勢調査）

地区別では、舞戸地区がやや高齢化率が低いのが、その他の地域は 35%を超えており、鱈ヶ沢地区、赤石地区、中村地区は 40%近くとなっている。

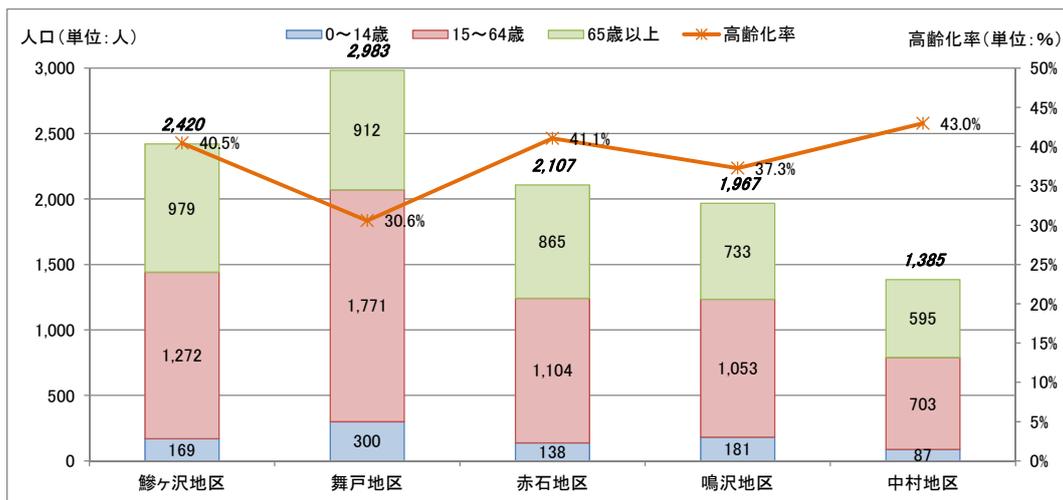


図 8 地区別の高齢化率（出典：鱈ヶ沢町提供データ（H27.6 時点））

(3) 人口、高齢化率の推移

鱒ヶ沢町の人口は平成 2 年以降減少を続けており、高齢化率も上昇を続けている。平成 27 年時点では人口は 10,862 人、高齢化率は 38%となっている。

また、将来的にも人口減少、高齢化の進展が予想され、2040 年には人口は現在の 6 割程度、高齢化率は 50%を超えると予測されている。

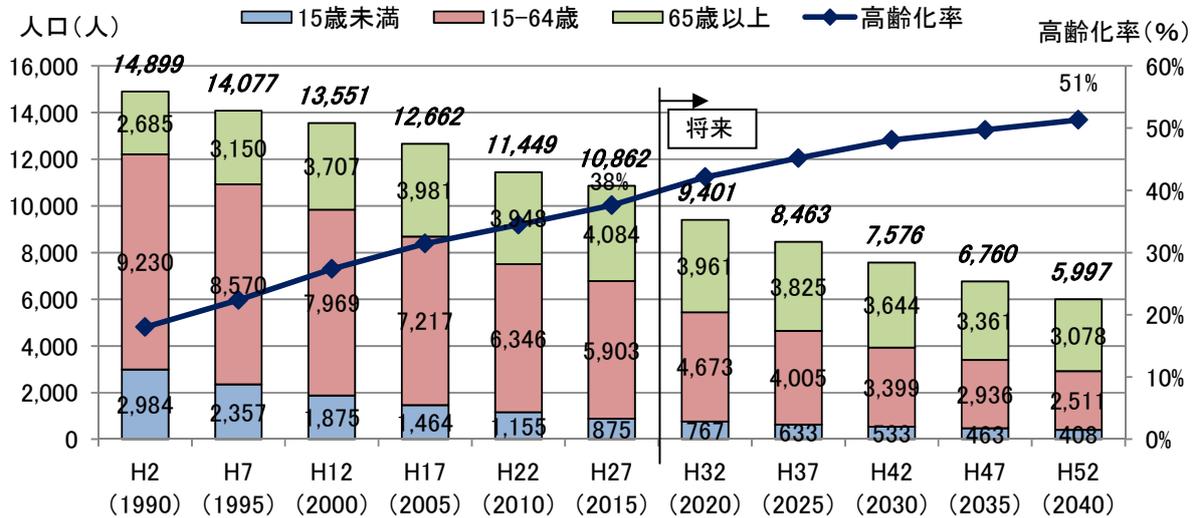


図 9 鱒ヶ沢町の人口の推移 (H2~H52)

※平成 2 年～平成 22 年：国勢調査より
 ※平成 27 年：鱒ヶ沢町提供データより
 ※平成 32 年～平成 52 年：将来人口推計資料（国立社会保障・人口問題研究所）より

また、年代別の人口の推移についても、平成 27 年までは 15 歳未満、15 歳～64 歳は減少を続けており、65 歳以上については平成 2 年以降を増加傾向から横ばい傾向になりつつあるが、将来はどの年齢層も減少に転じることが予測されている。(下図は平成 2 年を 100%とした際の推移を示している。)

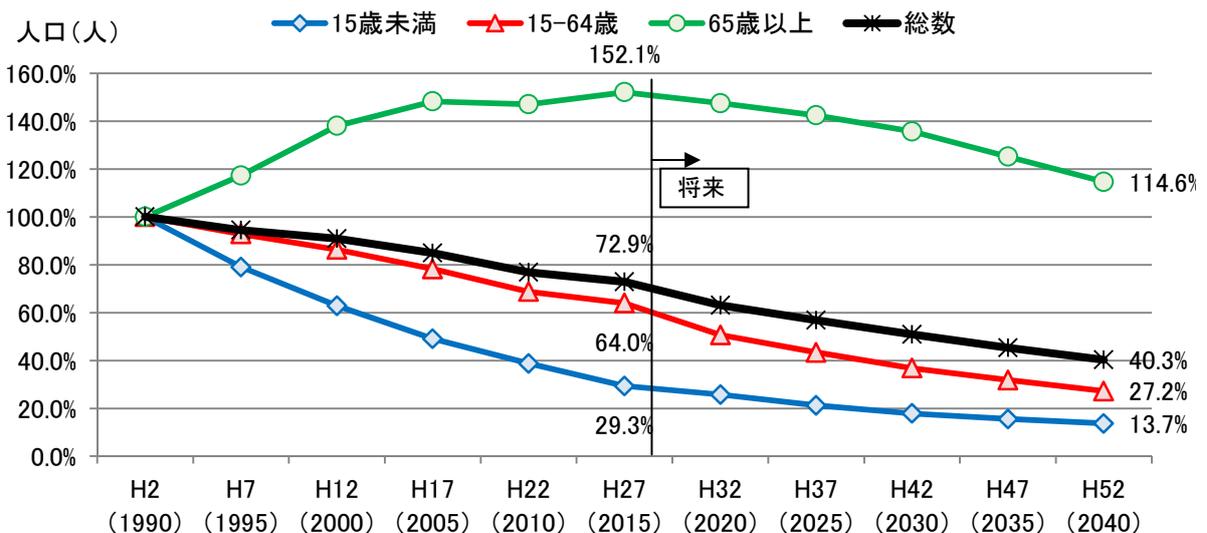


図 10 鱒ヶ沢町の年代別の人口の推移 (H2~H52、H2 を 100%とした場合の推移)

※平成 2 年～平成 22 年：国勢調査より
 ※平成 27 年：鱒ヶ沢町提供データより
 ※平成 32 年～平成 52 年：将来人口推計資料（国立社会保障・人口問題研究所）より

3. 産業構造、施設分布

(1) 産業別従業者数の推移

産業別の従業者数では、人口変化と同じく、鯉ヶ沢町の従業者数は平成2年以降減少傾向にある。第一次産業および第二次産業の従業者の割合が減少しており、第三次産業の従業者の割合が増加している。

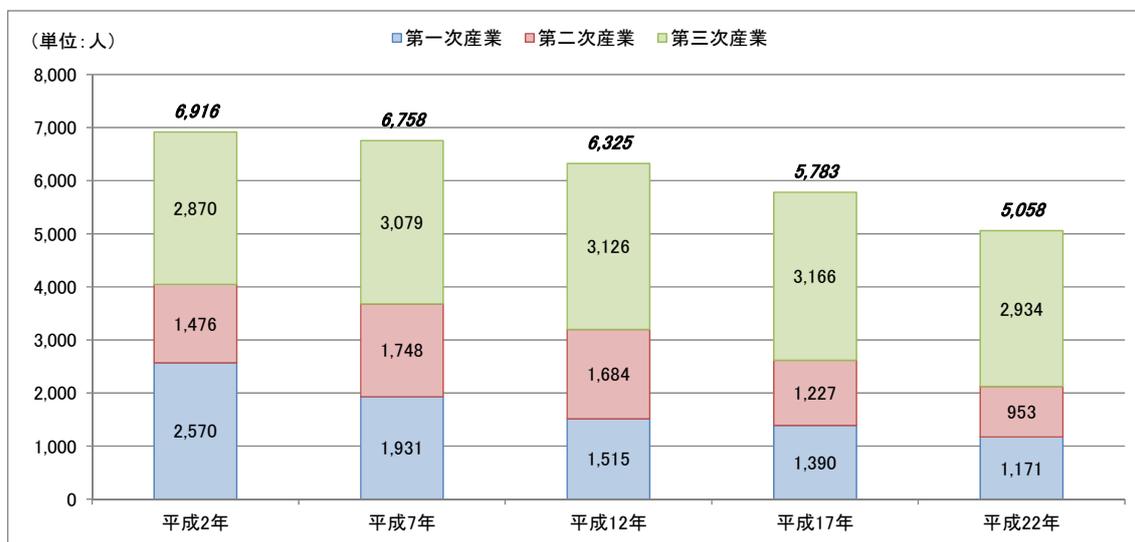


図 11 産業別従業者数の推移（出典：国勢調査（平成2年～平成22年））

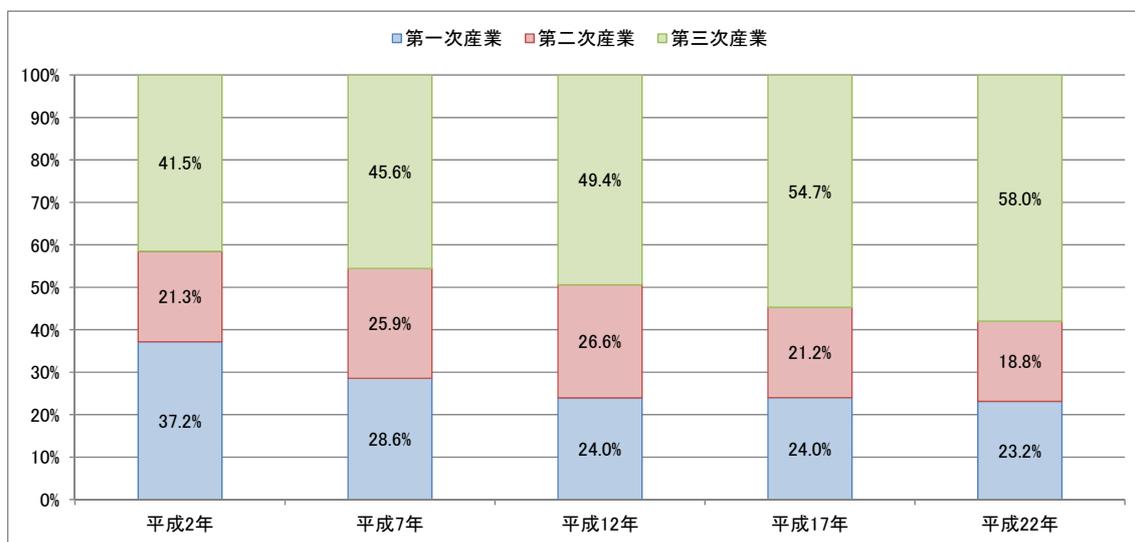


図 12 産業別従業者数の構成比（出典：国勢調査（平成2年～平成22年））

(2) 従業者の分布

鱒ヶ沢町の従業者は、沿岸部に集中しているほか、山間部の幹線道路沿いに点在している。人口分布と比較すると、沿岸部への集中度合いが高くなっている。

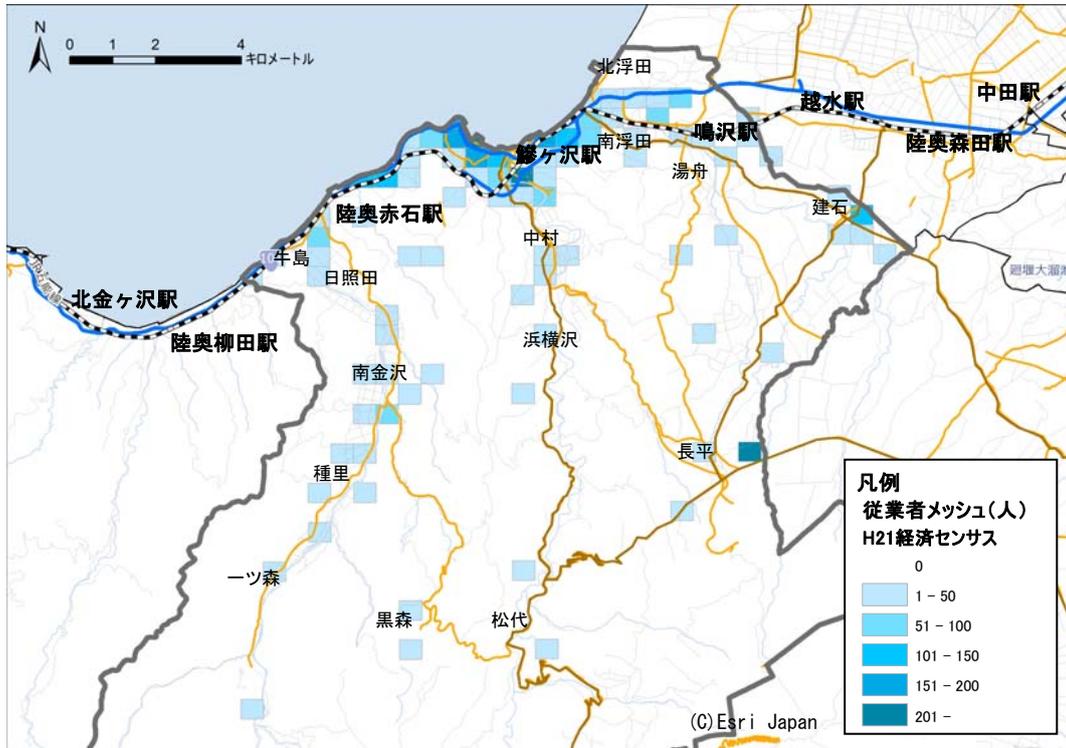


図 13 鱒ヶ沢町の従業者分布（出典：平成 21 年経済センサス）

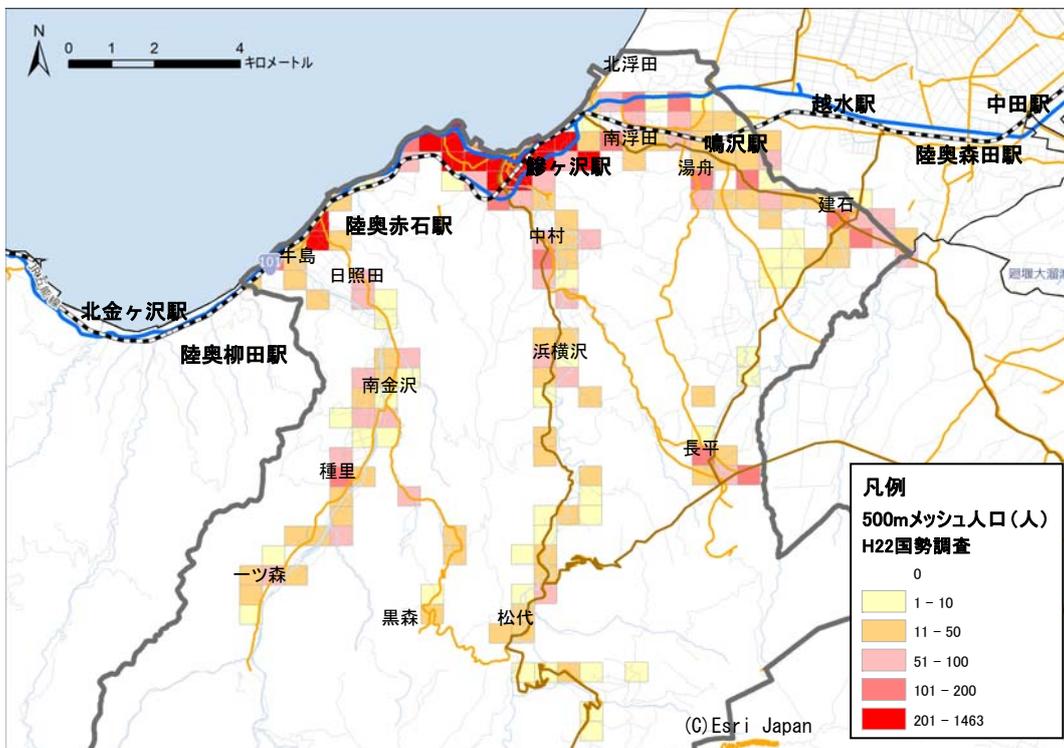


図 5 鱒ヶ沢町の人口分布（出典：平成 22 年国勢調査）【再掲】

(3) 施設分布

鱒ヶ沢町の公共施設、医療施設、商業施設は鱒ヶ沢駅周辺に集中している。町内の教育施設は小学校が2校、中学校と高校が1校ずつあり、それぞれ点在して立地している。

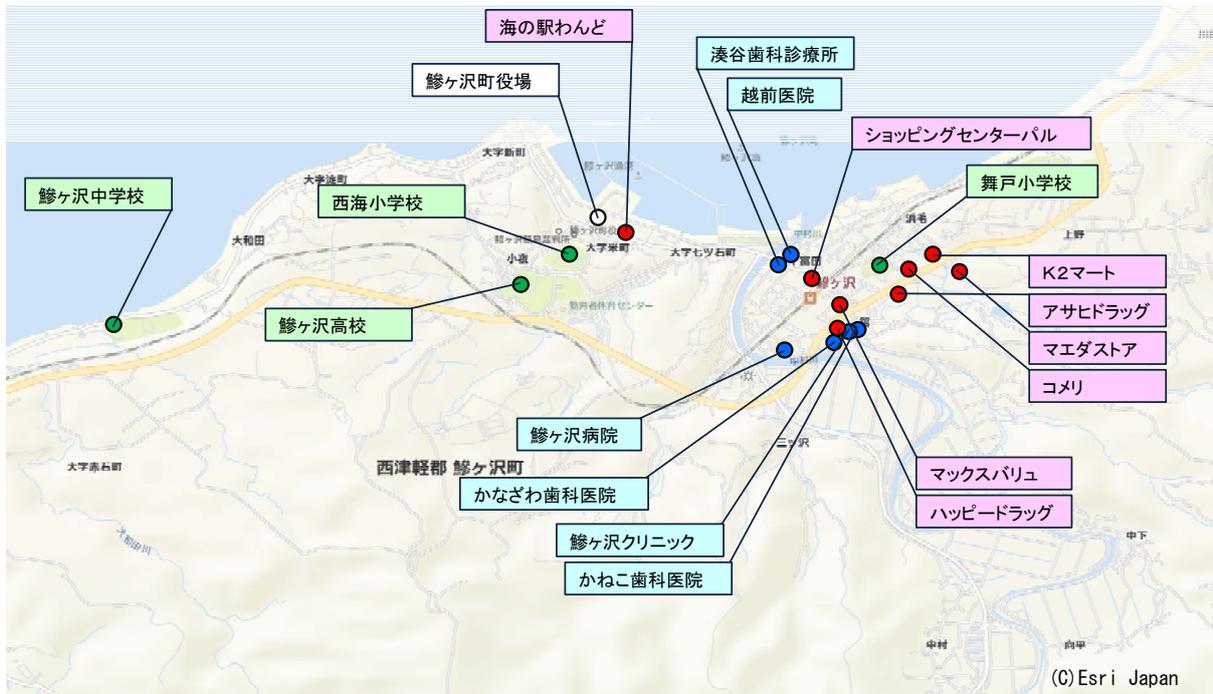


図 14 鱒ヶ沢町の主要な施設分布 (H27.6 時点)



【写真】ショッピングセンター パル



【写真】海の駅わんど



【写真】鱒ヶ沢病院



【写真】鱒ヶ沢高校

(4) 町民の通勤・通学実態

①通勤

鱒ヶ沢町に居住する就業者のうち、ほとんどは鱒ヶ沢町内での通勤となっており、町外への移動では五所川原市、つがる市、弘前市、深浦町などの近隣市町が多くなっている。また鱒ヶ沢町に入ってくる通勤者もつがる市、深浦町が多い。

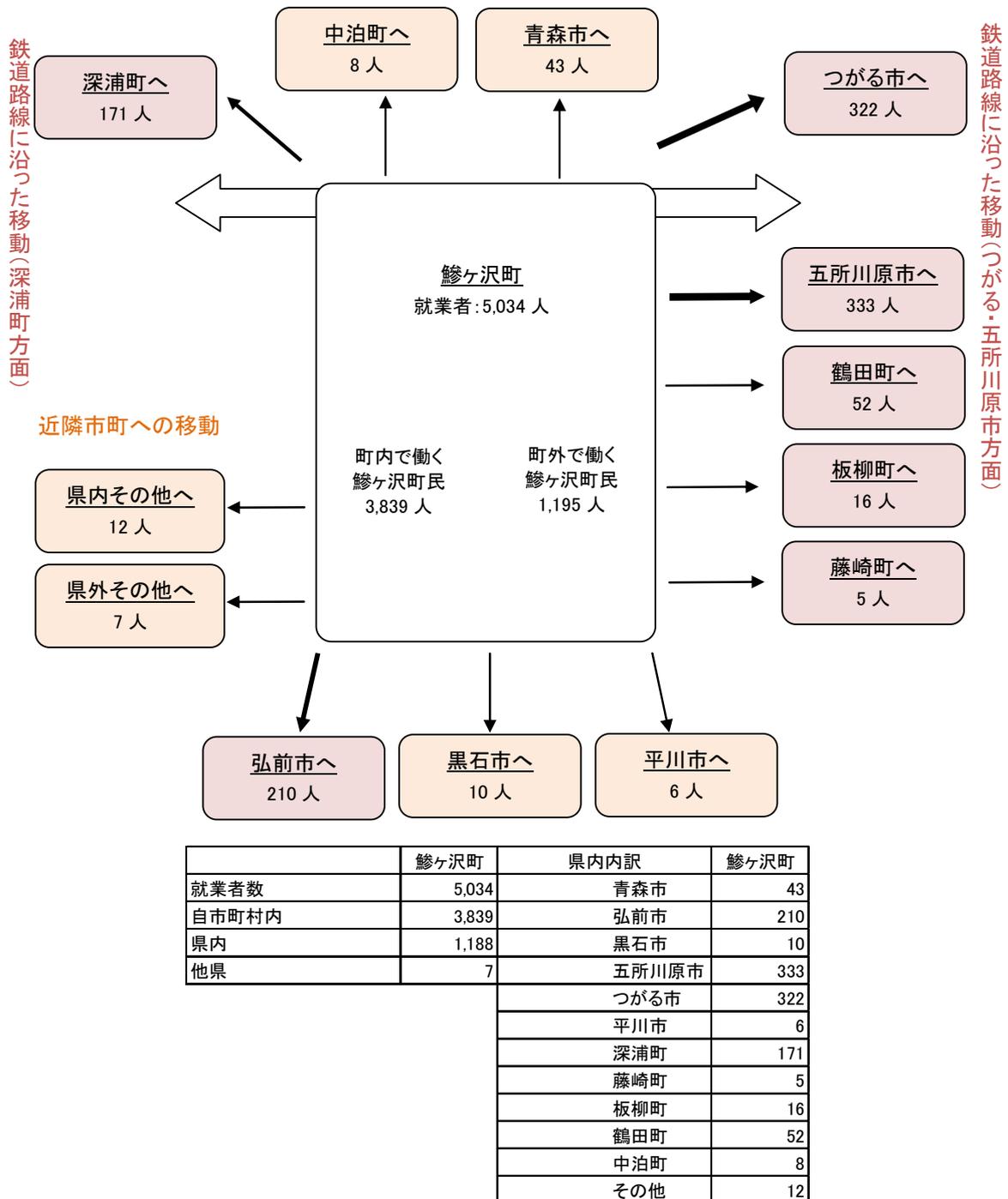
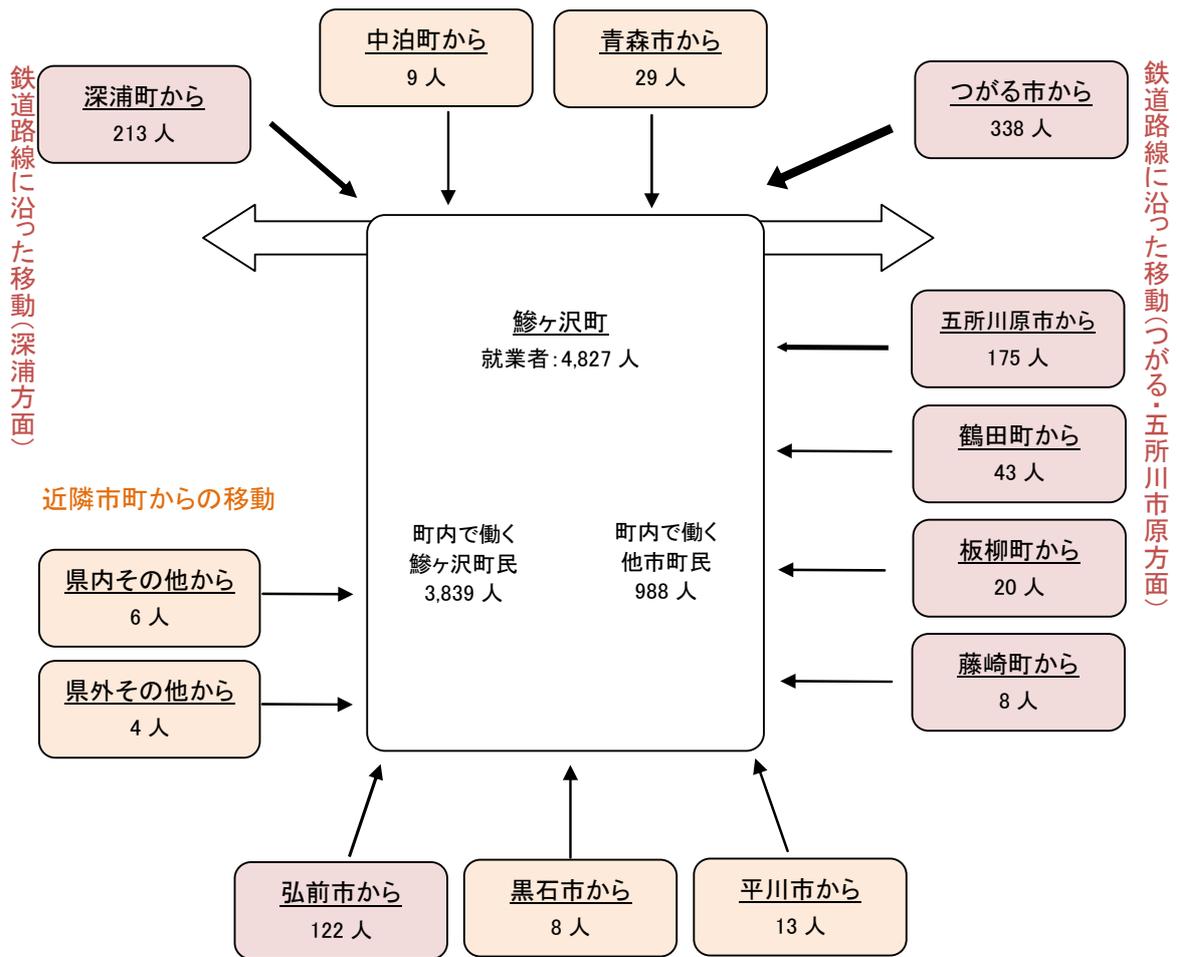


図 15 鱒ヶ沢町に居住する就業者の就業地分布 (出典：平成 22 年国勢調査)



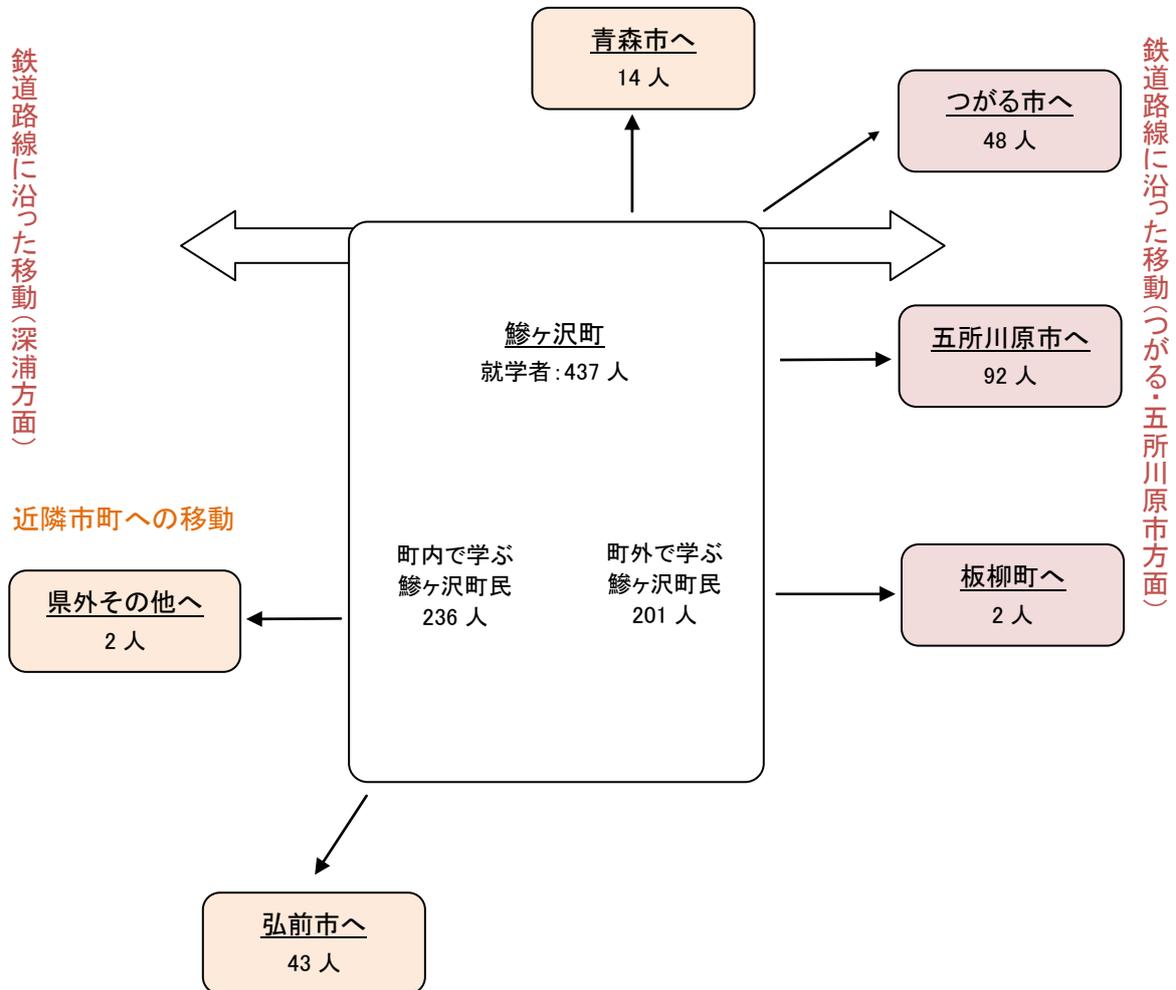
	郷民	郷内内訳	郷民
就業者数	4,827	青森市	29
自市町村内	3,839	弘前市	122
郷内	984	黒石市	8
他郷	4	五所川原市	175
		つがる市	338
		平川市	13
		深浦町	213
		藤崎町	8
		板柳町	20
		鶴田町	43
		中泊町	9
		その他	6

図 16 郷民を就業地とする就業者の居住地分布 (出典：平成 22 年国勢調査)

②通学

鱒ヶ沢町に居住する通学者の通学先は、約半数が鱒ヶ沢町となっており、その他が主に五所川原市、つがる市、弘前市となっている。

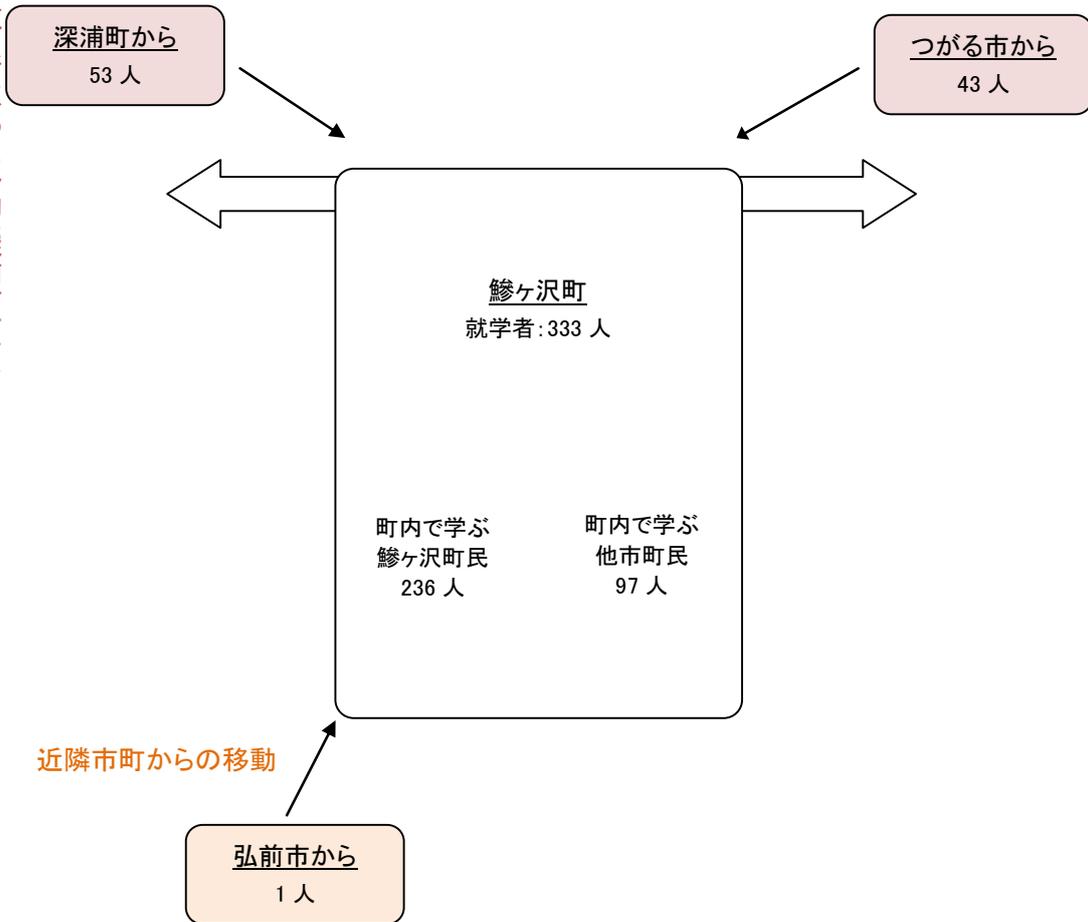
鱒ヶ沢町へ通学する他市町の通学者は、主につがる市、深浦町となっている。



	鱒ヶ沢町	県内内訳	鱒ヶ沢町
就学者数	437	青森市	14
自市町村内	236	弘前市	43
県内	199	黒石市	0
他県	2	五所川原市	92
		つがる市	48
		平川市	0
		深浦町	0
		藤崎町	0
		板柳町	2
		鶴田町	0
		中泊町	0
		その他	0

図 17 鱒ヶ沢町に居住する通学者の通学先 (出典：平成 22 年国勢調査)

鉄道路線に沿った移動(深浦町方面)



鉄道路線に沿った移動(つがる・五所川原市方面)

近隣市町からの移動

	鯺ヶ沢町	県内内訳	鯺ヶ沢町
就学者数	333	青森市	0
自市町村内	236	弘前市	1
県内	97	黒石市	0
他県	0	五所川原市	0
		つがる市	43
		平川市	0
		深浦町	53
		藤崎町	0
		板柳町	0
		鶴田町	0
		中泊町	0
		その他	0

図 18 鯺ヶ沢町に通学する通学者の居住先 (出典：平成 22 年国勢調査)

1-2. 鱒ヶ沢町の公共交通の状況

1. 公共交通の概況

鱒ヶ沢町では、鉄道路線1路線（JR五能線）、路線バスが8路線運行しており、その他にスクールバスが小学校2校、中学校1校について町内各地から運行している（小学校8路線、中学校10路線）。また、タクシー事業者が2社営業を行っている。

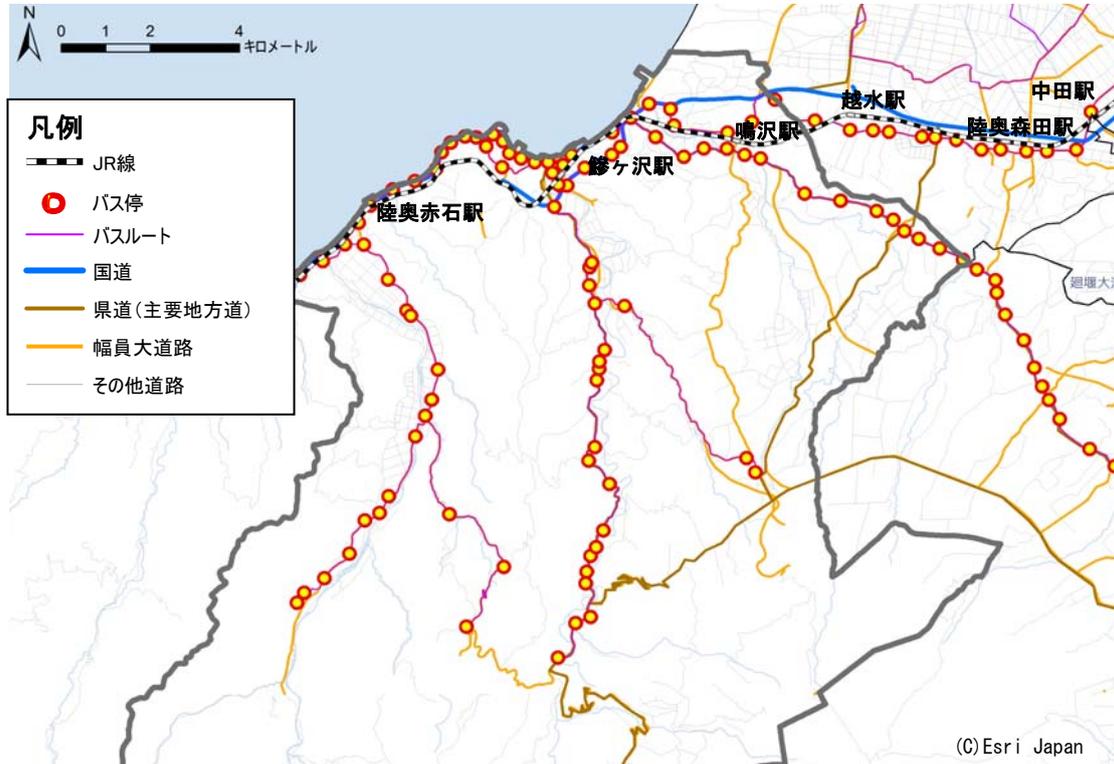


図 19 鱒ヶ沢町の公共交通網（出典：国土数値情報）

表 1 鱒ヶ沢町の公共交通の一覧(H27.6時点)

■鉄道

路線名	運行区間	町内区間	運行本数
JR五能線	川部～東能代	鳴沢～鱒ヶ沢～陸奥赤石	下り(五所川原方面):12本/日 上り(深浦方面):8本/日 ※リゾートしらかみ(3往復)を含む

■路線バス

路線名	運行区間	運行市町村	運行本数(平日)
弘前線	弘前～鱒ヶ沢	弘前市、鱒ヶ沢町	6往復/日
弘前線(天長園)	天長園～鱒ヶ沢	鱒ヶ沢町	0.5往復/日
五所川原線	五所川原～鱒ヶ沢	五所川原市、つがる市、鱒ヶ沢町	10往復/日
深浦線	鱒ヶ沢～深浦	鱒ヶ沢町、深浦町	4往復/日
一ツ森線	鱒ヶ沢～一ツ森	鱒ヶ沢町	2往復/日
黒森線	鱒ヶ沢～黒森	鱒ヶ沢町	1.5往復/日
松代線	鱒ヶ沢～松代	鱒ヶ沢町	3.5往復/日
長平線	鱒ヶ沢～長平	鱒ヶ沢町	1.5往復/日

※黒森線のうち1往復は一ツ森線と重複

■スクールバス

対象学校	路線数
西海小学校	3
舞戸小学校	5
鱒ヶ沢中学校	10

■タクシー

事業者	所在地	保有車両
(有)鱒ヶ沢観光タクシー	鱒ヶ沢町大字本町129-3	8台(小型8台)
西海観光(株)	鱒ヶ沢町大字舞戸町字下富田35-12	5台(特大1台、中型1台、小型3台)

鉄道と路線バスによる人口カバー状況は、鉄道駅半径 1km、バス停半径 300m とした場合、人口カバー率が 65% となり、一部集落はバス停や鉄道駅から離れているが、概ねカバーしている。

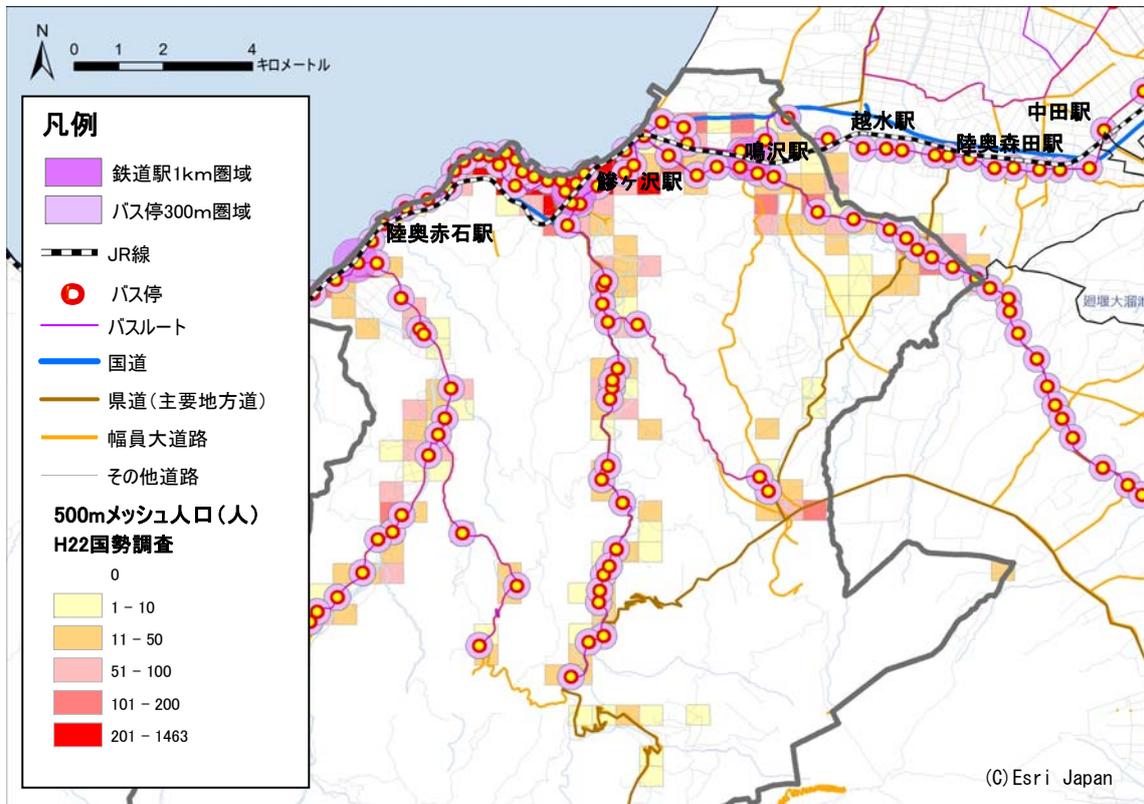


図 20 公共交通カバー状況 (出典：国土数値情報、人口メッシュは平成 22 年国勢調査)

2. 鉄道の状況

鱒ヶ沢町では JR 五能線が運行しており、鱒ヶ沢駅の他、鳴沢駅、陸奥赤石駅がある。運行本数は五所川原方面が 12 本/日、深浦方面が 8 本/日となっている。

鱒ヶ沢駅の利用者数は、平成 12 年以降減少しているが、近年は横ばいとなっている。

表 2 JR 五能線・鱒ヶ沢駅の運行状況（出典：JR 東日本）(H27.6 時点)

鱒ヶ沢駅 五能線 五所川原・弘前方面（下り）				鱒ヶ沢駅 五能線 深浦・東能代方面（上り）					
時	平日		土曜・休日		時	平日		土曜・休日	
6	0		0		6	26	東	26	東
7	28		28		7				
8					8				
9	1		1		9	58◆	快RL秋	58◆	快RL秋
10	53		53		10				
11	48◆	快RL青	48	快RL青	11	2	深	2	深
12	50		50		12				
13					13				
14	35◆	快RL	35◆	快RL	14	50	深	50	深
15	41		41		15	52	快RL秋	52	快RL秋
16					16				
17	25◆	快RL青	25◆	快RL青	17	28◆	快RL秋	28◆	快RL秋
18	24		24		18	24	深	24	深
19	31		31		19				
20					20	34	深	34	深
21	36		36		21				

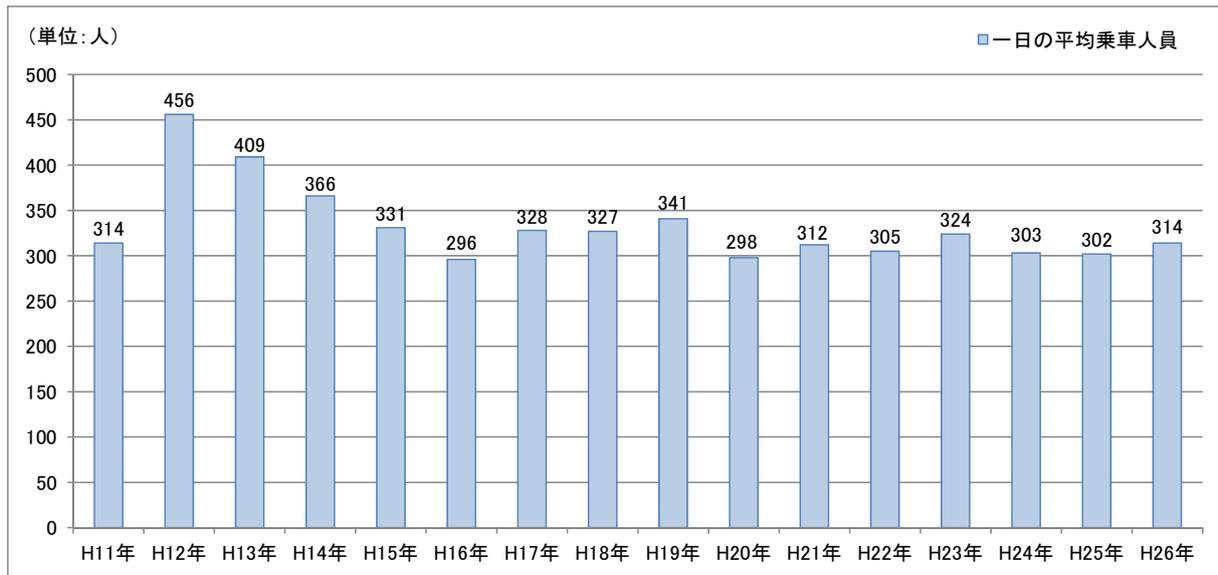


図 21 鱒ヶ沢駅の 1 日の平均乗車人員の推移（出典：JR 東日本）



【写真】鱒ヶ沢駅



【写真】鱒ヶ沢駅への送迎するクルマ

3. 路線バスの状況

路線バスの収支状況は、すべての路線で赤字である。収支率は、町外路線の五所川原線が76.2%と最も良く、町内路線では黒森線が34.7%と最もよく、松代線が12.6%で最も悪い。

町内路線では、赤字を全額補助しており、平成26年度は、29,375千円となっている。

表3 平成26年度鱒ヶ沢町生活交通路線維持費補助金の概要（出典：鱒ヶ沢町提供データ）

	系統	経常利益	経常費用	損益	補助額	(H25補助額)
弘前線	3本	14,130,371	41,843,489	▲27,713,118	2,130,000	3,404,000
五所川原線	1本	45,540,635	59,750,459	▲14,209,824	534,000	368,000
町内路線	10本	7,674,709	37,050,079	▲29,375,370	29,375,000	26,110,000
合計	14本	67,345,715	138,644,027	▲71,298,312	32,039,000	29,882,000

表4 平成26年度 町内路線補助金詳細（出典：鱒ヶ沢町提供データ）

番号		主な経由地	終点	運行本数	実車走行キロ 力	実車対象経費 力 × 303.15円=キ	経常収益 ク	補助金額 (実績値) クーキーク	25年度 利用者数 (人/年)	1日当たり 利用者数	1便当たり 利用者数
1	一ツ森線	鱒ヶ沢 営業所	小夜 上ーツ森	2.5	42,680.3	12,938,532	2,846,753	▲10,091,779	5,595	15.3	3.1
2	黒森線	鱒ヶ沢 営業所	小夜 赤石 黒森	1	14,523.7	4,402,859	1,529,610	▲2,873,249	2,898	7.9	4.0
3	長平線	鱒ヶ沢 本町	小夜 改善センター	1.5	14,717.2	4,461,518	1,229,360	▲3,232,158	1,585	4.3	1.4
4	松代線	鱒ヶ沢 本町	小夜 松代	3.5	45,587.2	13,819,759	1,738,100	▲12,081,659	8,220	22.5	3.2
5	天長園線	鱒ヶ沢 本町	小夜 天長園	1	4,708.6	1,427,411	330,886	▲1,096,525	1,525	4.2	2.1
合計				19	122,217.0	37,050,079	7,674,709	▲29,375,370	19,823	54.3	2.8

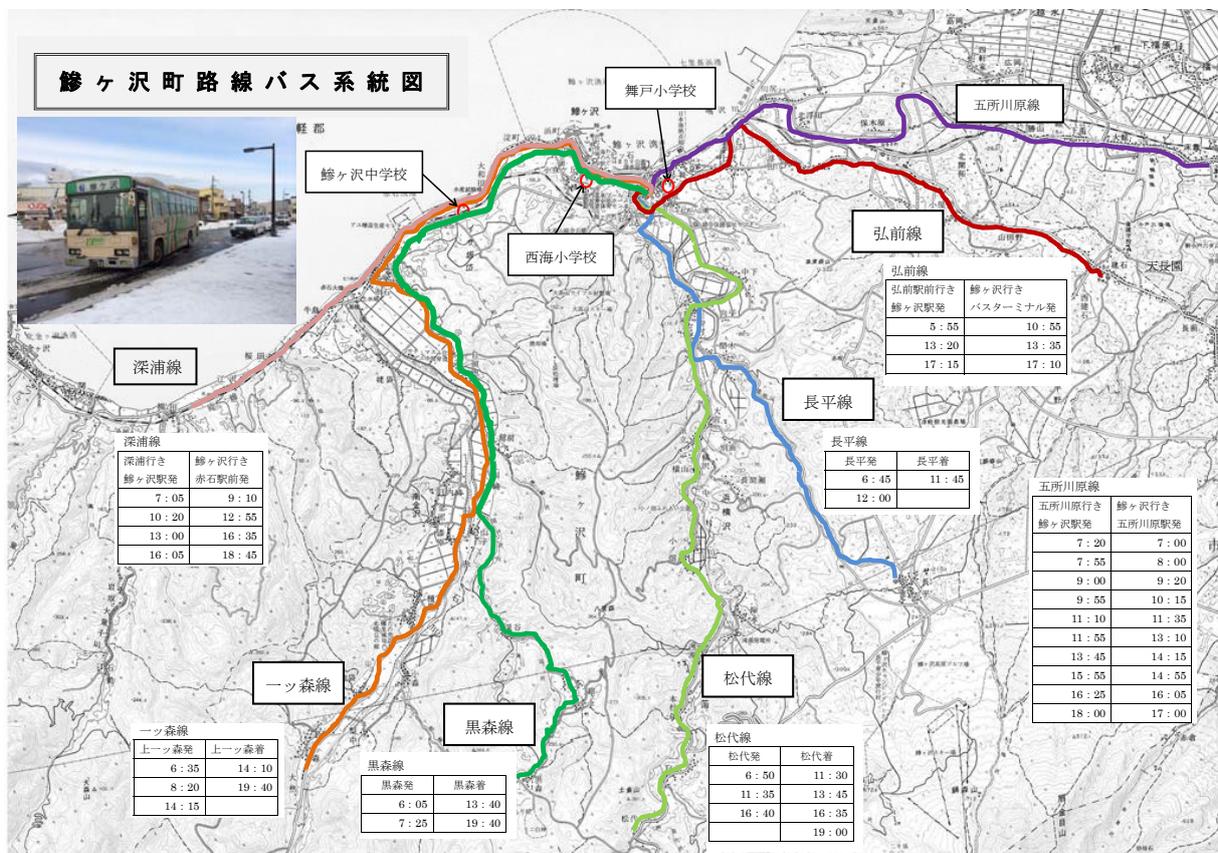


図22 鱒ヶ沢町の路線バスの現状 (H27.6時点)

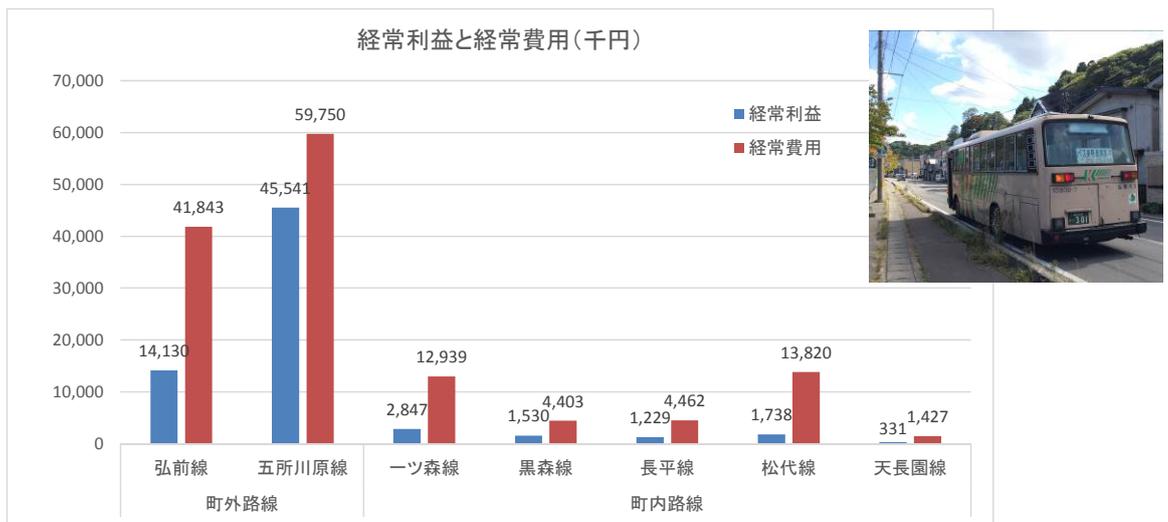


図 23 路線バスの経常利益と経常経費（出典：鱒ヶ沢町提供データ、平成 26 年度）

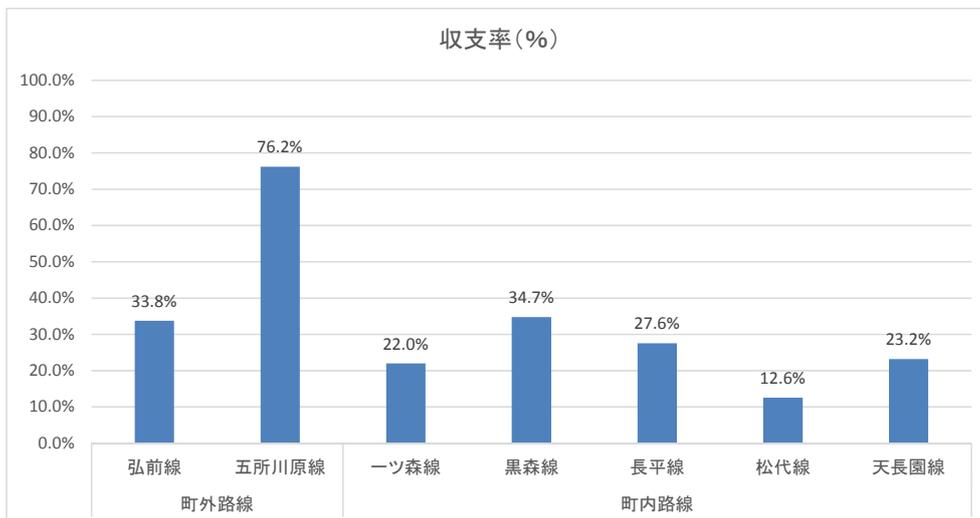


図 24 路線バスの系統別収支率（出典：鱒ヶ沢町提供データ、平成 26 年度）

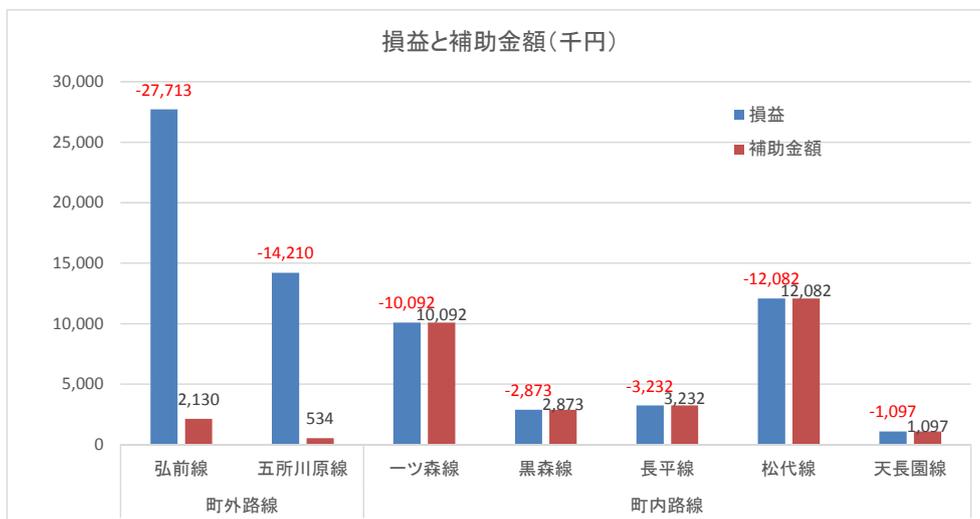


図 25 路線バスの系統別の損益と補助金額（出典：鱒ヶ沢町提供データ、平成 26 年度）

4. スクールバスの状況

鱈ヶ沢町の小中学校のスクールバス利用者における路線別利用者数と経費を下表に示す。

スクールバスを利用している生徒数は、鱈ヶ沢中学校（旧一中学区）が 146 人と最も多く、次いで、舞戸小学校が 112 人、鱈ヶ沢中学校（旧二中学区）が 81 人、西海小学校が 71 人、計 410 人である。

各路線別では、生徒数の多い路線は、上野線の 30 人が最も多く、次いで、小屋敷線と松代線戸線が 29 人となっている。生徒数の少ない路線は、細ヶ平線、長平線が 13 人となっている。

委託金額は、鱈ヶ沢中学校（旧一中学区）が 32,000 千円と最も多く、次いで、舞戸小学校が 28,400 千円、鱈ヶ沢中学校（旧二中学区）が 20,400 千円、西海小学校が 17,800 千円、計 98,600 千円である。

表 5 スクールバスの路線別距離、生徒数、運行経費（出典：鱈ヶ沢町提供データ、平成 27 年度）

学校名	路線	片道距離(km)	生徒数	金額(円)
西海小学校	①大然線	16.2	26人	
	②種里線	13.9	27人	
	③黒森線	17.9	18人	
	小計		71人	
舞戸小学校	①白沢線	12.3	19人	
	②長平線	16.3	13人	
	③建石線	17	24人	
	④小屋敷線	8.1	29人	
	⑤湯舟線	9.2	27人	
小計		112人	28,400,000	
鱈ヶ沢中学校 (旧二中学区)	①一ツ森線	15.6	20人	
	②細ヶ平線	15.5	13人	
	③鱈ヶ沢駅線	4.5	23人	
	④七ツ石線	3.6	25人	
小計		81人	20,400,000	
鱈ヶ沢中学校 (旧一中学区)	①松代線	17	29人	
	②長平線	16.6	19人	
	③雲雀野線	17.3	27人	
	④北浮田線	13.3	15人	
	⑤上野線	8.8	30人	
	⑥鳴戸線	9.4	26人	
小計		146人	32,000,000	
合計			410人	98,600,000

鱈ヶ沢町での路線バスに対する補助額は約 3,000 万円、スクールバスの経費は約 1 億円となっており、バス関連の支出は年間約 1.3 億円である。

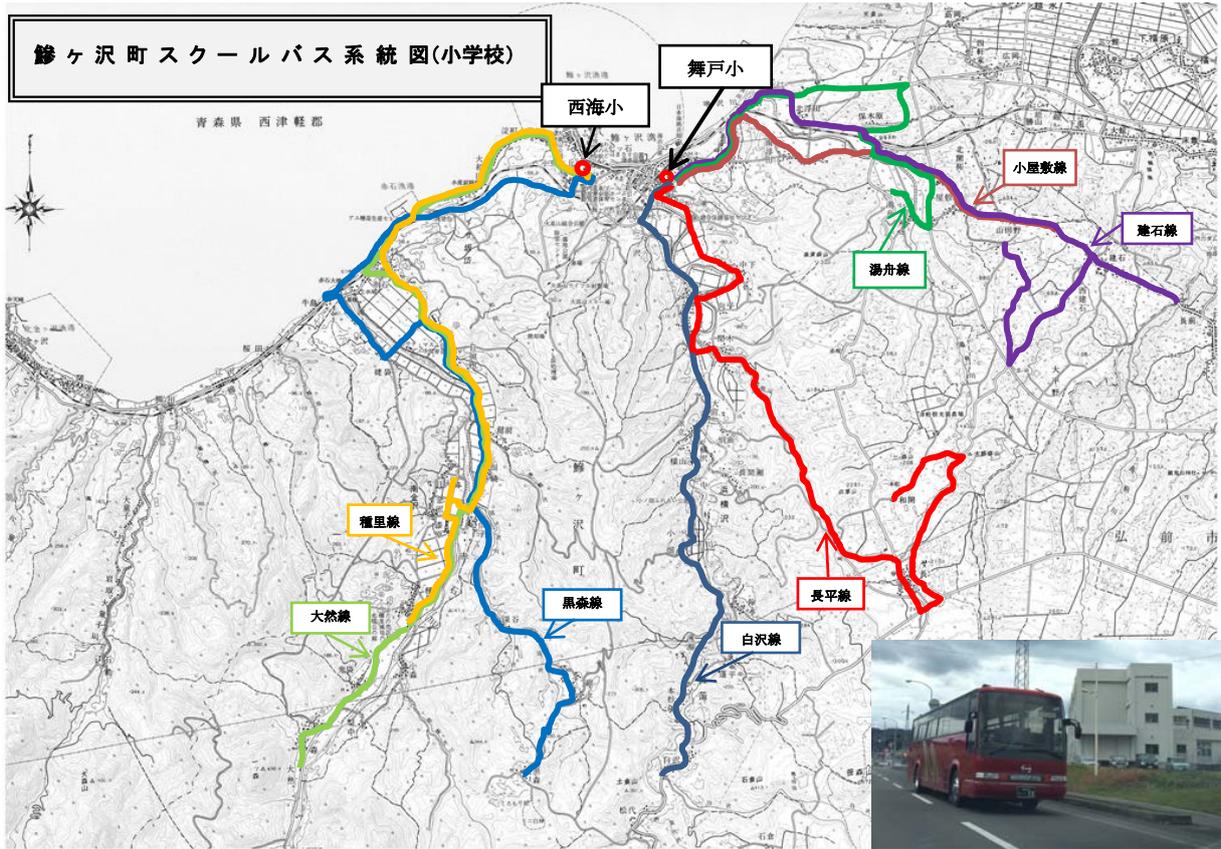


図 26 スクールバスの運行ルート（小学校）(H27.6 時点)

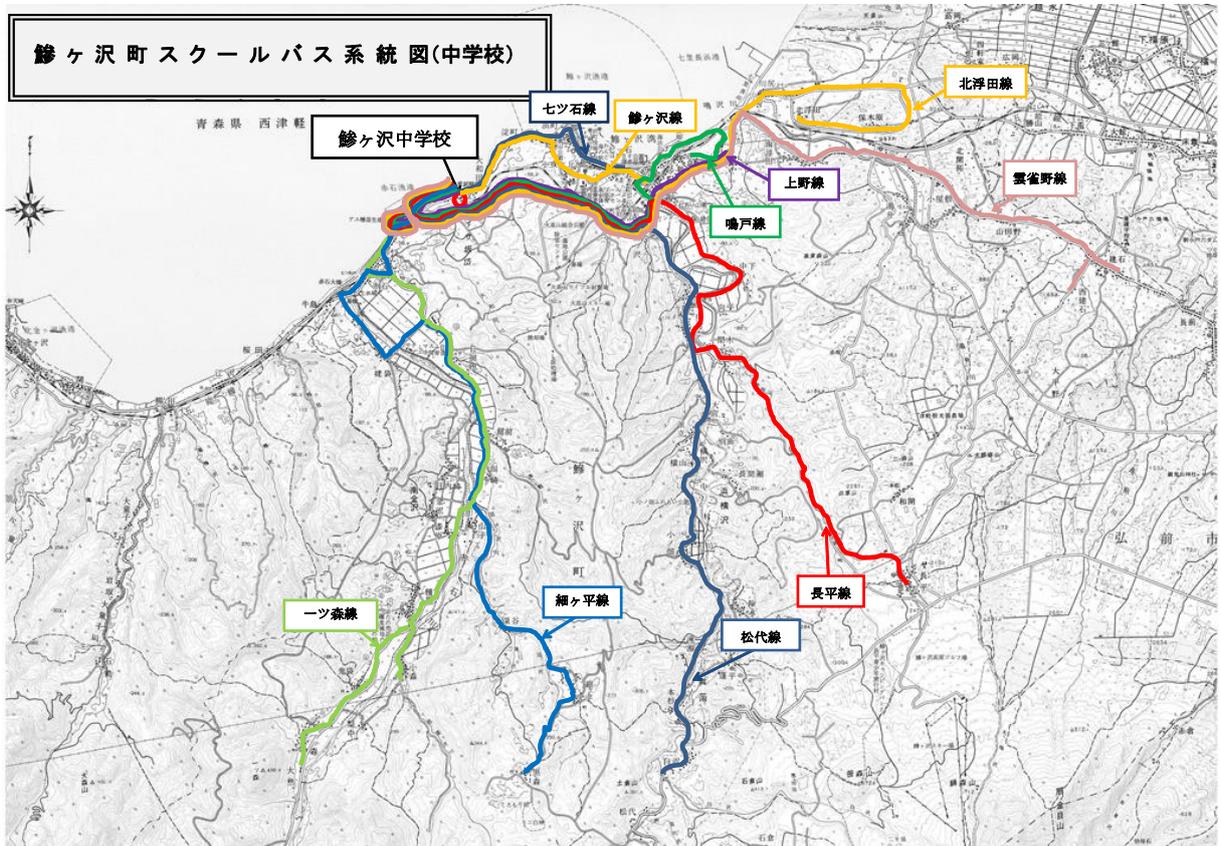


図 27 スクールバスの運行ルート（中学校）(H27.6 時点)

5. 路線バスの利用状況

路線バスの利用状況について、夏季と冬季にそれぞれ乗降調査を行った。

(1) 調査概要

調査日程	夏季調査：2015年7月14日（火）、15日（水） 冬季調査：2016年1月12日（火）、13日（水） ※それぞれ2日間に分けて調査を実施
対象路線 対象便	鱒ヶ沢町内を運行する乗合路線の全便 ・五所川原線、弘前線、深谷・一ツ森線、長平・松代線、深浦線
調査方法	調査員が直接乗り込み、利用者数等を目視でカウント
調査項目	✓バス利用形態：乗車バス停、降車バス停、運賃支払い方法 ✓利用者属性：年代（高校生以下、高齢者、その他一般利用者）を目視で確認

(2) 調査結果

①系統別利用者数

1日の利用者数は、夏季調査では154人、冬季調査では184人となっており、夏季と比較して冬季の利用者数が約1.2倍となっている。

また、利用者の多くは五所川原線と深浦線に集中しており、山間部に向かう深谷・一ツ森線、長平線、松代線は利用が少なくなっている。

世代別では、利用者の多くは高齢者となっており、高校生以下の利用はほとんど見られない。一般利用者は下記に比べて冬季の利用が多くなっている。

表 6 系統別利用者数（夏季調査）（H27.7 調査）

路線名	便数 (便)	利用者数	年代別利用者数			支払方法別利用者数			
		合計 (人)	高校生 (人)	一般 (人)	高齢者 (人)	現金 (人)	回数券 (人)	定期券 (人)	不明 (人)
五所川原線	20	54	1	14	39	19	14	9	12
弘前線	7	11	-	2	9	6	1	1	3
深浦線	8	50	-	6	44	23	7	1	19
深谷・一ツ森線	7	21	-	12	9	13	6	2	-
長平線	3	2	-	2	-	1	-	1	-
松代線	7	16	-	3	13	11	3	2	-
合計	52	154	1	39	114	73	31	16	34

表 7 系統別利用者数（冬季調査）（H28.1 調査）

路線名	便数 (便)	利用者数	年代別利用者数			支払方法別利用者数			
		合計 (人)	高校生 (人)	一般 (人)	高齢者 (人)	現金 (人)	回数券 (人)	定期券 (人)	不明 (人)
五所川原線	20	69	2	33	34	21	19	7	22
弘前線	7	9	-	3	6	6	2	-	1
深浦線	8	46	1	6	39	20	4	3	19
深谷・一ツ森線	7	34	-	12	22	18	6	10	-
長平線	3	8	-	6	2	6	2	-	-
松代線	7	18	1	4	13	9	6	3	-
合計	52	184	4	64	116	80	39	23	42

②バス停別の利用状況

1)夏季

鱒ヶ沢駅前が最も多く、その他は小夜や鱒ヶ沢本町、鱒ヶ沢病院などの利用が多くなっている。一ツ森・黒森方面や松代・長平方面など山間部のバス停からの利用は少ない。

表 8 夏季調査でのバス停別乗降者数 (H27.7 調査)

バス停		乗車	降車	乗降	
中心部・沿岸部	小夜	4	9	13	
	小夜入口	1	1	2	
	釣町	3	4	7	
	鱒ヶ沢本町	7	12	19	
	本町一丁目	1	0	1	
	海の駅 わんど	2	5	7	
	七ツ石	0	1	1	
	田中町	0	0	0	
	舞戸本町	7	10	17	
	鱒ヶ沢駅前	60	25	85	
	鱒ヶ沢営業所	0	3	3	
	舞戸	0	3	3	
	坂本	0	0	0	
	日本海拠点館前	0	0	0	
	鳴戸団地入口	0	0	0	
	川尻口	0	1	1	
	新富町	0	2	2	
	鱒ヶ沢病院	8	14	22	
	K2マート前	0	1	1	
	上野	0	0	0	
	土木事務所前	0	0	0	
五所川原方面	川尻	1	1	2	
	北浮田入口	0	0	0	
	北浮田公民館前	0	0	0	
	保木原十文字	1	2	3	
	保木原東口	0	0	0	
	保木原入口	1	1	2	
	津軽森林組合	0	0	0	
	広岡入口	0	1	1	
	町外(五所川原)	17	12	29	
	弘前方面	舞戸口	0	0	0
南浮田農業センター		1	1	2	
南浮田		0	0	0	
鳴沢駅通り		1	0	1	
湯舟入口		0	0	0	
小屋敷入口		0	0	0	
小屋敷		0	2	2	
山田野		0	0	0	
鬼神神社前		0	0	0	
下建石		1	1	2	
建石		0	0	0	
上建石		0	0	0	
雲雀野		0	0	0	
天長園前		0	0	0	
町外(天長園)		2	3	5	
天長園前		0	0	0	
赤石・深浦方面		漁師町	0	0	0
	富根町	3	1	4	
	淀町	0	0	0	
	大和田	1	1	2	
	大和田西口	1	0	1	
	鱒ヶ沢中学校前	0	0	0	
	砂山	0	0	0	
	砂山西口	1	1	2	
	赤石北口	0	0	0	
	赤石公民館前	2	0	2	
	赤石駅前	3	1	4	
	姥袋	3	1	4	
	牛島	1	2	3	
桜沢	2	2	4		
町外(深浦)	10	19	29		
一ツ森・黒森方面	赤石中通り	0	0	0	
	中央赤石	0	0	0	
	赤石小学校前	0	0	0	
	日照田北口	0	0	0	
	日照田	0	0	0	
	館前	1	0	1	
	川崎	0	0	0	
	深谷入口	0	0	0	
	深谷	0	0	0	
	細ヶ平	0	0	0	
	黒森	0	0	0	
	南金沢	0	0	0	
	種里北口	0	1	1	
	種里	0	0	0	
	城祉公園	0	0	0	
	鬼袋	0	0	0	
	梨中入口	0	1	1	
	大然	1	1	2	
	上一ツ森	0	0	0	
	一ツ森	0	0	0	
	松代・長平方面	生活改善センター前	0	0	0
		長平	0	0	0
		和開西口	0	0	0
		間木	0	0	0
		中村南口	1	1	2
		中村	3	1	4
		公民館前	0	0	0
		三ツ沢	0	0	0
		総合保健福祉センター前	0	0	0
下中下		0	2	2	
神社前		0	0	0	
上中下		0	0	0	
間木入口		0	0	0	
大宮北口		0	0	0	
大宮		0	0	0	
派立		0	0	0	
浜横沢		0	0	0	
小の畑北口		0	0	0	
小の畑		2	2	4	
発電所前		0	0	0	
滝淵		0	0	0	
芦沼北口		0	0	0	
芦沼		0	0	0	
芦沼南口		0	0	0	
一本杉		0	0	0	
白沢		0	1	1	
上白沢		0	0	0	
松代		1	1	2	

単位:人/日

2) 冬季

夏季と同様に鱒ヶ沢駅前が最も多く、その他は小夜や鱒ヶ沢本町、鱒ヶ沢病院などの利用が多くなっている。一ツ森・黒森方面や松代・長平方面など山間部のバス停からの利用は少ない。

表 9 冬季調査でのバス停別乗降者数 (H28.1 調査)

	バス停	乗車	降車	乗降
中心部・沿岸部	小夜	11	15	26
	小夜入口	1	1	2
	釣町	5	5	10
	鱒ヶ沢本町	9	5	14
	本町一丁目	2	4	6
	海の駅 わんど	2	2	4
	七ツ石	1	3	4
	田中町	4	0	4
	舞戸本町	17	17	34
	鱒ヶ沢駅前	57	18	75
	鱒ヶ沢営業所	0	1	1
	舞戸	1	3	4
	坂本	0	3	3
	日本海拠点館前	0	0	0
	鳴戸団地入口	0	1	1
	川尻口	0	0	0
	新富町	2	1	3
	鱒ヶ沢病院	2	16	18
	K2マート前	0	0	0
	上野	0	0	0
	土木事務所前	0	0	0
川尻	0	0	0	
五所川原方面	北浮田入口	0	0	0
	北浮田公民館前	0	0	0
	保木原十字	2	3	5
	保木原東口	0	1	1
	保木原入口	1	1	2
	津軽森林組合	0	0	0
	広岡入口	1	3	4
	町外(五所川原)	18	15	33
	舞戸口	0	0	0
	南浮田農業センター	0	0	0
弘前方面	南浮田	0	0	0
	鳴沢駅通り	0	0	0
	湯舟入口	0	0	0
	小屋敷入口	0	0	0
	小屋敷	0	0	0
	山田野	0	0	0
	鬼神神社前	0	0	0
	下建石	0	0	0
	建石	0	0	0
	上建石	0	0	0
	雲雀野	0	2	2
	天長園前	0	0	0
	町外(天長園)	0	0	0
	天長園前	0	4	4
赤石・深浦方面	漁師町	1	1	2
	富根町	4	2	6
	淀町	2	3	5
	大和田	0	0	0
	大和田西口	0	0	0
	鱒ヶ沢中学校前	0	0	0
	砂山	1	0	1
	砂山西口	1	3	4
	赤石北口	0	2	2
	赤石公民館前	1	0	1
	赤石駅前	2	2	4
	姥袋	3	0	3
	牛島	0	0	0
桜沢	0	3	3	
町外(深浦)	10	13	23	

	バス停	乗車	降車	乗降
一ツ森・黒森方面	赤石中通り	0	2	2
	中央赤石	0	0	0
	赤石小学校前	0	0	0
	日照田北口	0	0	0
	日照田	1	0	1
	館前	0	0	0
	川崎	0	0	0
	深谷入口	0	1	1
	深谷	1	1	2
	細ヶ平	0	0	0
	黒森	1	1	2
	南金沢	0	0	0
	種里北口	2	2	4
	種里	2	1	3
	城址公園	0	0	0
	鬼袋	1	1	2
	梨中入口	0	0	0
	大然	0	0	0
	上一ツ森	0	0	0
	一ツ森	0	0	0
	松代・長平方面	生活改善センター前	1	0
長平		0	0	0
和開西口		0	0	0
間木		1	1	2
中村南口		1	0	1
中村		1	1	2
公民館前		0	2	2
三ツ沢		0	0	0
総合保健福祉センター前		0	1	1
下中下		0	0	0
神社前		0	0	0
上中下		1	0	1
間木入口		0	1	1
大宮北口		0	0	0
大宮		0	0	0
派立		0	1	1
浜横沢		0	0	0
小の畑北口		0	4	4
小の畑		1	1	2
発電所前		0	0	0
滝淵		0	1	1
芦沼北口		0	2	2
芦沼		0	1	1
芦沼南口		0	0	0
一本杉		0	0	0
白沢		0	0	0
上白沢		0	2	2
松代	0	0	0	

単位: 人/日

③系統別便別利用者数

1) 夏季

朝夕の利用は少なく、日中の利用が多くなっている。

表 10 夏季調査での系統別便別属性別利用者数 (H27.7 調査)

鱈ヶ沢～五所川原線【鱈ヶ沢行き】

発時間	利用者数			
	合計	高校生	一般	高齢者
7:40	1	0	0	1
8:40	2	1	1	0
10:00	7	0	0	7
10:55	3	0	0	3
12:15	3	0	0	3
13:50	2	0	0	2
14:55	5	0	1	4
15:35	4	0	0	4
16:45	4	0	3	1
17:40	2	0	2	0
合計	33	1	7	25

鱈ヶ沢～五所川原線【五所川原行き】

発時間	利用者数			
	合計	高校生	一般	高齢者
7:10	4	0	3	1
7:45	1	0	1	0
8:50	4	0	0	4
9:45	3	0	0	3
11:00	3	0	0	3
11:45	3	0	2	1
13:35	1	0	0	1
15:45	1	0	0	1
16:15	1	0	1	0
17:50	0	0	0	0
合計	21	0	7	14

鱈ヶ沢～弘前線(天長園経由)【鱈ヶ沢行き】

発時間	利用者数			
	合計	高校生	一般	高齢者
7:00	1	0	0	1
11:50	2	0	0	2
14:30	0	0	0	0
18:05	1	0	0	1
合計	4	0	0	4

鱈ヶ沢～弘前線(天長園経由)【弘前行き】

発時間	利用者数			
	合計	高校生	一般	高齢者
5:50	1	0	1	0
13:15	4	0	0	4
17:10	2	0	1	1
合計	7	0	2	5

鱈ヶ沢～深谷・鬼袋～一ツ森線【鱈ヶ沢行き】

発時間	利用者数			
	合計	高校生	一般	高齢者
6:05	3	0	2	1
7:25	2	0	1	1
8:20	8	0	7	1
14:15	1	0	1	0
合計	14	0	11	3

鱈ヶ沢～深谷・鬼袋～一ツ森線【一ツ森・黒森行き】

発時間	利用者数			
	合計	高校生	一般	高齢者
12:45	3	0	0	3
13:30	3	0	0	3
18:30	1	0	1	0
合計	7	0	1	6

鱈ヶ沢～長平線【鱈ヶ沢行き】

発時間	利用者数			
	合計	高校生	一般	高齢者
6:44	2	0	2	0
15:59	0	0	0	0
合計	2	0	2	0

鱈ヶ沢～長平線【長平行き】

発時間	利用者数			
	合計	高校生	一般	高齢者
11:15	0	0	0	0
合計	0	0	0	0

鱈ヶ沢～松代線【鱈ヶ沢行き】

発時間	利用者数			
	合計	高校生	一般	高齢者
6:45	0	0	0	0
11:35	6	0	1	5
16:40	1	0	0	1
合計	7	0	1	6

鱈ヶ沢～松代線【松代行き】

発時間	利用者数			
	合計	高校生	一般	高齢者
10:55	1	0	1	0
13:10	8	0	1	7
16:00	0	0	0	0
18:20	0	0	0	0
合計	9	0	2	7

鱈ヶ沢～深浦線【鱈ヶ沢行き】

発時間	利用者数			
	合計	高校生	一般	高齢者
9:05	16	0	0	16
12:50	5	0	1	4
16:30	0	0	0	0
18:40	1	0	1	0
合計	22	0	2	20

鱈ヶ沢～深浦線【深浦行き】

発時間	利用者数			
	合計	高校生	一般	高齢者
7:00	0	0	0	0
10:15	7	0	3	4
12:55	13	0	0	13
16:00	8	0	1	7
合計	28	0	4	24

単位：人/便

2) 冬季

夏季と同様に、朝夕の利用は少なく、日中の利用が多くなっている。

表 11 冬季調査での系統別便別属性別利用者数 (H28.1 調査)

鯉ヶ沢～五所川原線【鯉ヶ沢行き】

発時間	利用者数			
	合計	高校生	一般	高齢者
7:40	3	0	3	0
8:40	1	0	1	0
10:00	4	0	0	4
10:55	5	0	0	5
12:15	5	0	0	5
13:50	2	0	0	2
14:55	3	0	1	2
15:35	5	0	3	2
16:45	4	0	4	0
17:40	4	0	3	1
合計	36	0	15	21

鯉ヶ沢～五所川原線【五所川原行き】

発時間	利用者数			
	合計	高校生	一般	高齢者
7:10	3	0	2	1
7:45	5	0	5	0
8:50	4	0	2	2
9:45	8	1	4	3
11:00	0	0	0	0
11:45	5	0	3	2
13:35	6	0	2	4
15:45	1	1	0	0
16:15	1	0	0	1
17:50	0	0	0	0
合計	33	2	18	13

鯉ヶ沢～弘前線(天長園経由)【鯉ヶ沢行き】

発時間	利用者数			
	合計	高校生	一般	高齢者
7:00	4	0	0	4
11:50	1	0	0	1
14:30	0	0	0	0
18:05	1	0	1	0
合計	6	0	1	5

鯉ヶ沢～弘前線(天長園経由)【弘前行き】

発時間	利用者数			
	合計	高校生	一般	高齢者
5:50	0	0	0	0
13:15	1	0	0	1
17:10	2	0	2	0
合計	3	0	2	1

鯉ヶ沢～深谷・鬼袋～一ツ森線【鯉ヶ沢行き】

発時間	利用者数			
	合計	高校生	一般	高齢者
6:05	3	0	3	0
7:25	4	0	2	2
8:20	10	0	0	10
14:15	2	0	2	0
合計	19	0	7	12

鯉ヶ沢～深谷・鬼袋～一ツ森線【一ツ森・黒森行き】

発時間	利用者数			
	合計	高校生	一般	高齢者
12:45	9	0	5	4
13:30	6	0	0	6
18:30	0	0	0	0
合計	15	0	5	10

鯉ヶ沢～長平線【鯉ヶ沢行き】

発時間	利用者数			
	合計	高校生	一般	高齢者
6:44	7	0	6	1
11:59	0	0	0	0
合計	7	0	6	1

鯉ヶ沢～長平線【長平行き】

発時間	利用者数			
	合計	高校生	一般	高齢者
11:15	1	0	0	1
合計	1	0	0	1

鯉ヶ沢～松代線【鯉ヶ沢行き】

発時間	利用者数			
	合計	高校生	一般	高齢者
6:45	2	1	0	1
11:35	4	0	1	3
16:40	1	0	1	0
合計	7	1	2	4

鯉ヶ沢～松代線【松代行き】

発時間	利用者数			
	合計	高校生	一般	高齢者
10:55	3	0	1	2
13:10	5	0	1	4
16:00	3	0	0	3
18:20	0	0	0	0
合計	11	0	2	9

鯉ヶ沢～深浦線【鯉ヶ沢行き】

発時間	利用者数			
	合計	高校生	一般	高齢者
9:05	19	0	0	19
12:50	2	0	1	1
16:30	0	0	0	0
18:40	0	0	0	0
合計	21	0	1	20

鯉ヶ沢～深浦線【深浦行き】

発時間	利用者数			
	合計	高校生	一般	高齢者
7:00	0	0	0	0
10:15	7	0	1	6
12:55	11	0	0	11
16:00	7	1	4	2
合計	25	1	5	19

単位：人/便

1-3. 町民の外出実態と公共交通へのニーズ

町民の外出実態の把握、公共交通利用状況の把握、公共交通へのニーズ等を把握することを目的とし、町民を対象としたアンケート調査を実施した。

1. 調査概要

表 12 町民アンケート調査の調査概要

調査方法	郵送配布、郵送回収																																																														
調査日程	<ul style="list-style-type: none"> アンケート調査票の設計：7月上旬～下旬 アンケート調査に関する郵便局への書類申請：7月上旬～中旬 アンケート調査の印刷準備：8月上旬～中旬 アンケート調査の配布、回収：8月中旬～9月上旬 アンケート調査の入力、集計：9月上旬～下旬 																																																														
配布数・回収数	<ul style="list-style-type: none"> 鱈ヶ沢町の人口が約 11,000 人であり、このうち 1 割前後からの回収を目標に配布数を設定。配布数、回収数は以下の通り。 各地区から 100 票以上の回答を得ている。 <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <thead> <tr> <th>地区名</th> <th>世帯数 (世帯)</th> <th>人口 (人)</th> <th>配布数 (部)</th> <th>世帯 回収数 (部)</th> <th>世帯 回収率 (%)</th> <th>世帯 回収数 (票)</th> <th>調査票 回収数 (票)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>鱈ヶ沢</td> <td>1,097</td> <td>2,436</td> <td>471</td> <td>141</td> <td>30%</td> <td>1.5</td> <td>212</td> </tr> <tr> <td>舞戸</td> <td>1,337</td> <td>3,037</td> <td>574</td> <td>172</td> <td>30%</td> <td>1.5</td> <td>258</td> </tr> <tr> <td>赤石</td> <td>866</td> <td>2,132</td> <td>372</td> <td>112</td> <td>30%</td> <td>1.5</td> <td>168</td> </tr> <tr> <td>鳴沢</td> <td>772</td> <td>1,988</td> <td>332</td> <td>100</td> <td>30%</td> <td>1.5</td> <td>150</td> </tr> <tr> <td>中村</td> <td>584</td> <td>1,416</td> <td>251</td> <td>75</td> <td>30%</td> <td>1.5</td> <td>113</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>4,656</td> <td>11,009</td> <td>2,000</td> <td>600</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>901</td> </tr> </tbody> </table>							地区名	世帯数 (世帯)	人口 (人)	配布数 (部)	世帯 回収数 (部)	世帯 回収率 (%)	世帯 回収数 (票)	調査票 回収数 (票)	鱈ヶ沢	1,097	2,436	471	141	30%	1.5	212	舞戸	1,337	3,037	574	172	30%	1.5	258	赤石	866	2,132	372	112	30%	1.5	168	鳴沢	772	1,988	332	100	30%	1.5	150	中村	584	1,416	251	75	30%	1.5	113	合計	4,656	11,009	2,000	600	-	-	901
地区名	世帯数 (世帯)	人口 (人)	配布数 (部)	世帯 回収数 (部)	世帯 回収率 (%)	世帯 回収数 (票)	調査票 回収数 (票)																																																								
鱈ヶ沢	1,097	2,436	471	141	30%	1.5	212																																																								
舞戸	1,337	3,037	574	172	30%	1.5	258																																																								
赤石	866	2,132	372	112	30%	1.5	168																																																								
鳴沢	772	1,988	332	100	30%	1.5	150																																																								
中村	584	1,416	251	75	30%	1.5	113																																																								
合計	4,656	11,009	2,000	600	-	-	901																																																								
配布物	<ul style="list-style-type: none"> 配布用封筒（1 部あたり 1 枚） 返信用封筒（1 部あたり 1 枚、配布用封筒に入れる） 依頼文（1 部あたり 1 枚、配布用封筒に入れる） 調査票（1 部あたり 2 枚、配布用封筒に入れる） 																																																														
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> 設問項目は以下の通り <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>具体内容</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>個人属性</td> <td>居住地（町丁目）、性別、年代、職業、免許保有有無、自由に利用できる自動車の有無</td> </tr> <tr> <td>通勤・通学移動</td> <td>通勤・通学先、移動頻度、時間帯、移動手段</td> </tr> <tr> <td>買い物移動</td> <td>買い物先（施設、住所）、移動頻度、時間帯、移動手段</td> </tr> <tr> <td>通院移動</td> <td>通院先（施設、住所）、移動頻度、時間帯、移動手段</td> </tr> <tr> <td>バスの利用状況</td> <td>利用有無、利用区間、利用目的、利用頻度、自宅から最寄りバス停までの所要時間と交通手段 利用する理由、利用しない理由</td> </tr> <tr> <td>公共交通の満足度</td> <td>路線バスに関する満足度（本数、時間帯、所要時間、料金等）</td> </tr> <tr> <td>生活全般への満足度</td> <td>移動目的ごとおよび移動全般に関する満足度</td> </tr> <tr> <td>将来の移動について</td> <td>将来の移動に関する不安の有無</td> </tr> <tr> <td>今後の公共交通のあり方</td> <td>公共交通の存在意義 路線バスのあり方について 公共交通を利用するために必要な対策</td> </tr> <tr> <td>自由意見</td> <td>自由意見</td> </tr> </tbody> </table>							項目	具体内容	個人属性	居住地（町丁目）、性別、年代、職業、免許保有有無、自由に利用できる自動車の有無	通勤・通学移動	通勤・通学先、移動頻度、時間帯、移動手段	買い物移動	買い物先（施設、住所）、移動頻度、時間帯、移動手段	通院移動	通院先（施設、住所）、移動頻度、時間帯、移動手段	バスの利用状況	利用有無、利用区間、利用目的、利用頻度、自宅から最寄りバス停までの所要時間と交通手段 利用する理由、利用しない理由	公共交通の満足度	路線バスに関する満足度（本数、時間帯、所要時間、料金等）	生活全般への満足度	移動目的ごとおよび移動全般に関する満足度	将来の移動について	将来の移動に関する不安の有無	今後の公共交通のあり方	公共交通の存在意義 路線バスのあり方について 公共交通を利用するために必要な対策	自由意見	自由意見																																		
項目	具体内容																																																														
個人属性	居住地（町丁目）、性別、年代、職業、免許保有有無、自由に利用できる自動車の有無																																																														
通勤・通学移動	通勤・通学先、移動頻度、時間帯、移動手段																																																														
買い物移動	買い物先（施設、住所）、移動頻度、時間帯、移動手段																																																														
通院移動	通院先（施設、住所）、移動頻度、時間帯、移動手段																																																														
バスの利用状況	利用有無、利用区間、利用目的、利用頻度、自宅から最寄りバス停までの所要時間と交通手段 利用する理由、利用しない理由																																																														
公共交通の満足度	路線バスに関する満足度（本数、時間帯、所要時間、料金等）																																																														
生活全般への満足度	移動目的ごとおよび移動全般に関する満足度																																																														
将来の移動について	将来の移動に関する不安の有無																																																														
今後の公共交通のあり方	公共交通の存在意義 路線バスのあり方について 公共交通を利用するために必要な対策																																																														
自由意見	自由意見																																																														

2. 調査結果

(1) 個人属性

性別は男性の方がやや多く回答を得ており、年代は40歳代から70歳代の回答者が中心となっている。職業については、高齢者の回答が多いため、無職の方が最も多く、続いて会社員・公務員、主婦・主夫となっている。

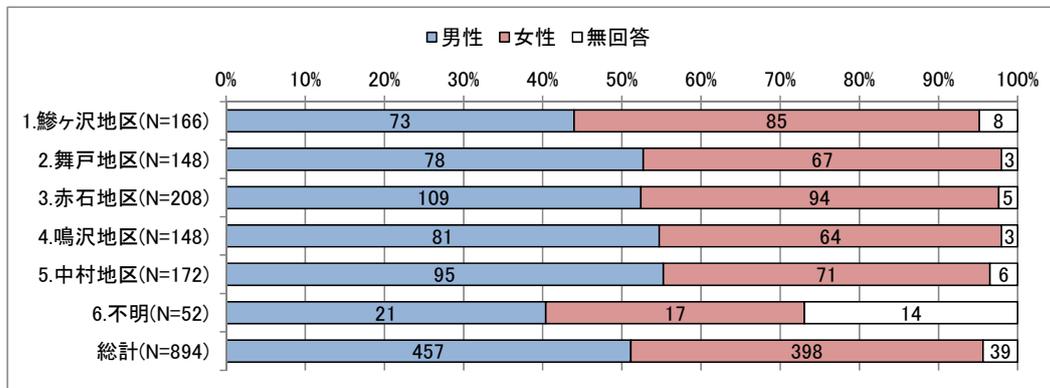


図 28 回答者の性別構成

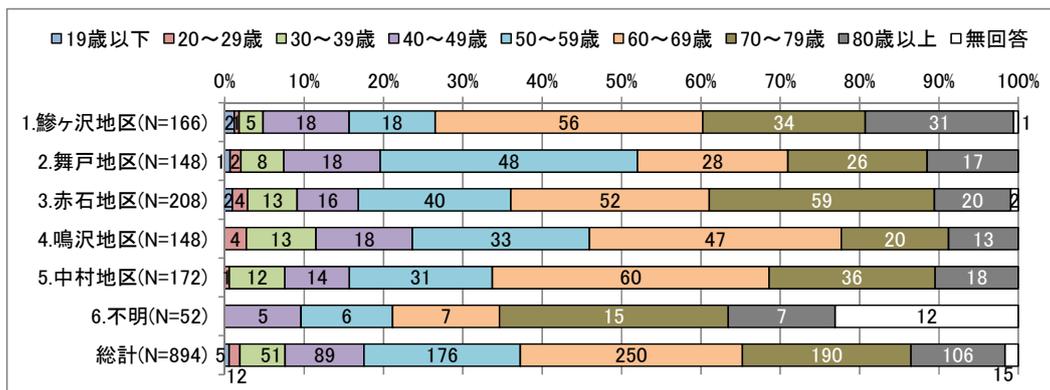


図 29 回答者の年代構成

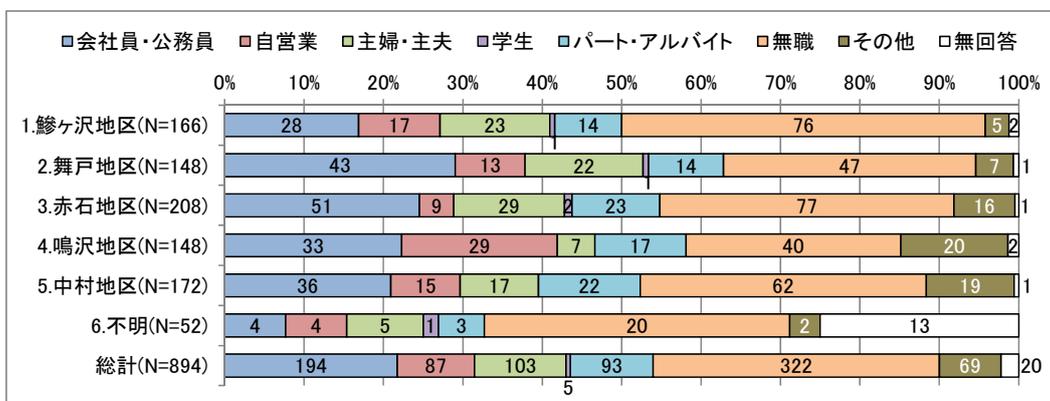


図 30 回答者の職業構成

(2) 外出移動の実態

①移動目的地

目的別の移動目的地を以下に示す。通勤の目的地は、町内が約半数、町外が約25%となっている。買い物の目的地は、マエダストアやパル、K2 マートなど鱈ヶ沢駅周辺の商業施設が多くなっている。通院の目的地は、ほとんどの方が鱈ヶ沢病院となっている。

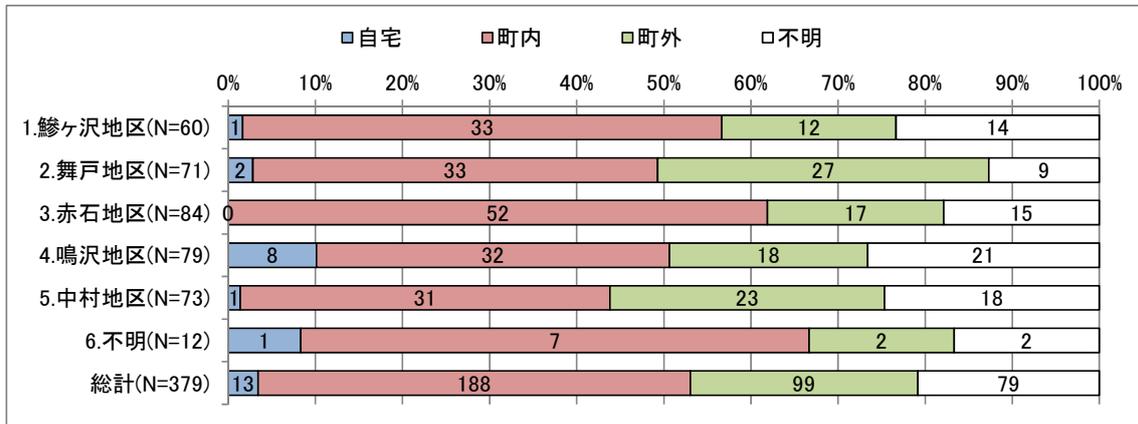


図 31 通勤の目的地（会社員・公務員、自営業、学生、パート・アルバイトを対象）

表 13 買い物の目的地

店舗名	鱈ヶ沢地区	舞戸地区	赤石地区	鳴沢地区	中村地区	不明	合計
マエダストア	82人	70人	87人	74人	70人	19人	402人
パル	90人	63人	88人	50人	83人	23人	397人
K2マート	74人	77人	69人	66人	72人	16人	374人
アサヒドラッグ	49人	42人	50人	36人	46人	6人	229人
ハッピードラッグ	50人	41人	48人	22人	53人	5人	219人
マックスバリュ	23人	39人	25人	14人	33人	5人	139人
コメリ	25人	12人	29人	31人	25人	0人	122人
海の駅わんど	14人	6人	5人	3人	8人	0人	36人
その他	4人	2人	25人	7人	11人	1人	50人

※複数回答可

表 14 通院の目的地

医療機関名	鱈ヶ沢地区	舞戸地区	赤石地区	鳴沢地区	中村地区	不明	合計
鱈ヶ沢病院	86人	72人	102人	53人	84人	8人	405人
あじがさわクリニック	9人	21人	13人	19人	23人	0人	85人
越前医院	0人	0人	0人	0人	0人	0人	0人
かねこ歯科医院	5人	1人	1人	5人	2人	0人	14人
つがる総合病院	2人	0人	2人	1人	0人	0人	5人
弘前大学病院	1人	0人	1人	0人	3人	0人	5人
湊谷歯科診療所	0人	1人	0人	0人	3人	0人	4人
かなざわ歯科医院	0人	1人	1人	0人	0人	0人	2人

※複数回答可

②移動頻度

※通勤・通学は「会社員・公務員」「自営業」「学生」「パート・アルバイト」が対象

※買い物、通院は全員が対象

通勤の移動頻度は、ほとんどの方が週に5日以上の移動頻度となっている。買い物については週3~4日、週1~2日の方が多くなっている。通院については、月2~3日、年に数回の方が多くなっている。

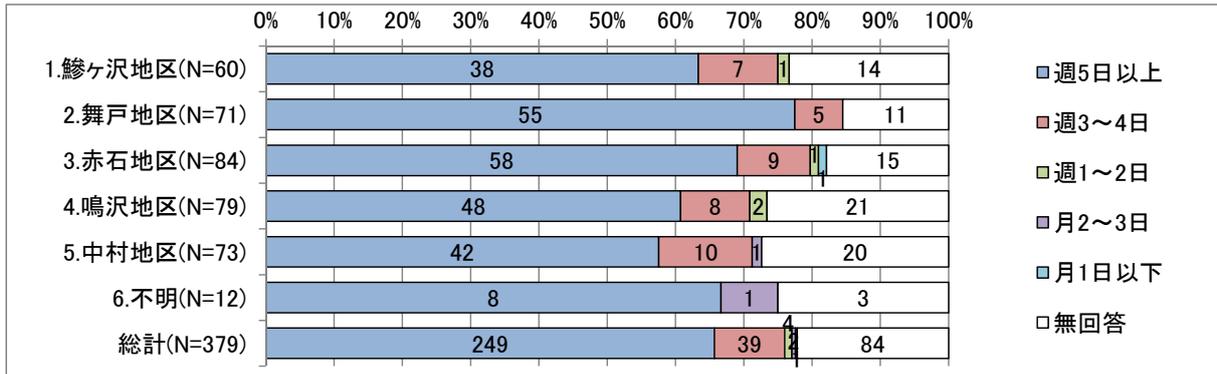


図 32 通勤の移動頻度（会社員・公務員、自営業、学生、パート・アルバイトを対象）

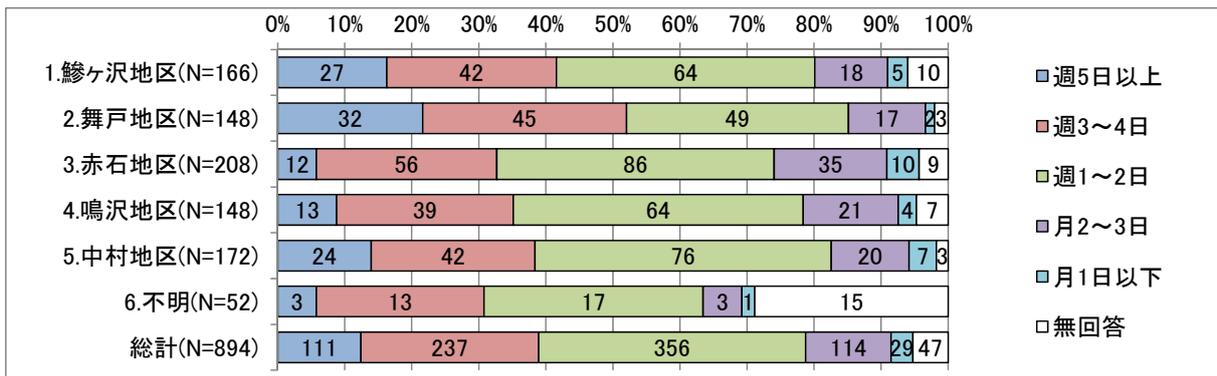


図 33 買い物の移動頻度

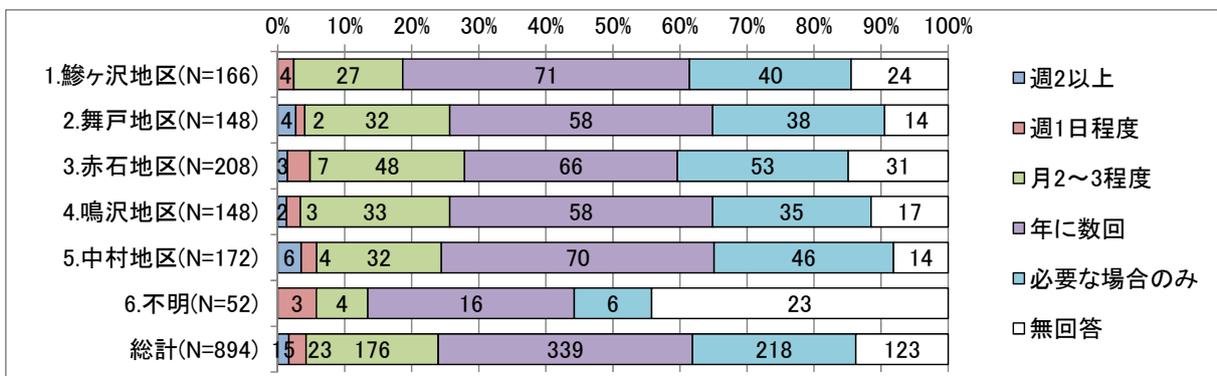


図 34 通院の移動頻度

③交通手段

目的別の交通手段では、通勤はほとんどの方が自動車（自分で運転）となっており、鱈ヶ沢地区の一部の方は徒歩・自転車・二輪車での通勤となっている。買い物や通院についても自動車がほとんどとなっているが、自動車（送迎）の割合が高くなっている。

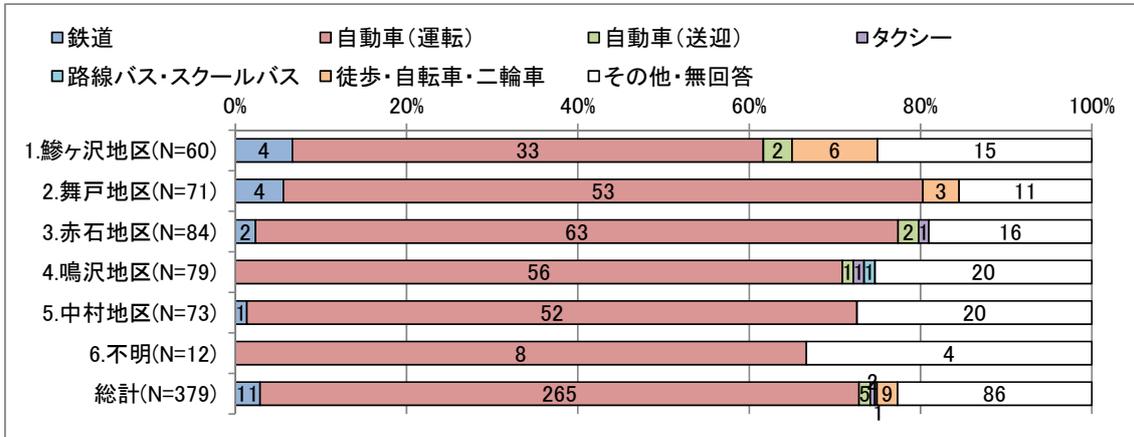


図 35 通勤の移動手段（会社員・公務員、自営業、学生、パート・アルバイトを対象）

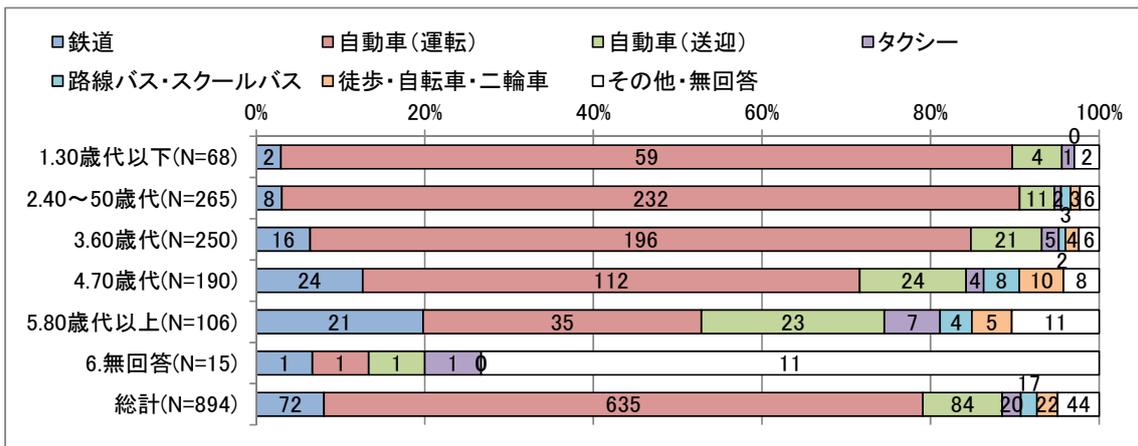


図 36 買い物の移動手段

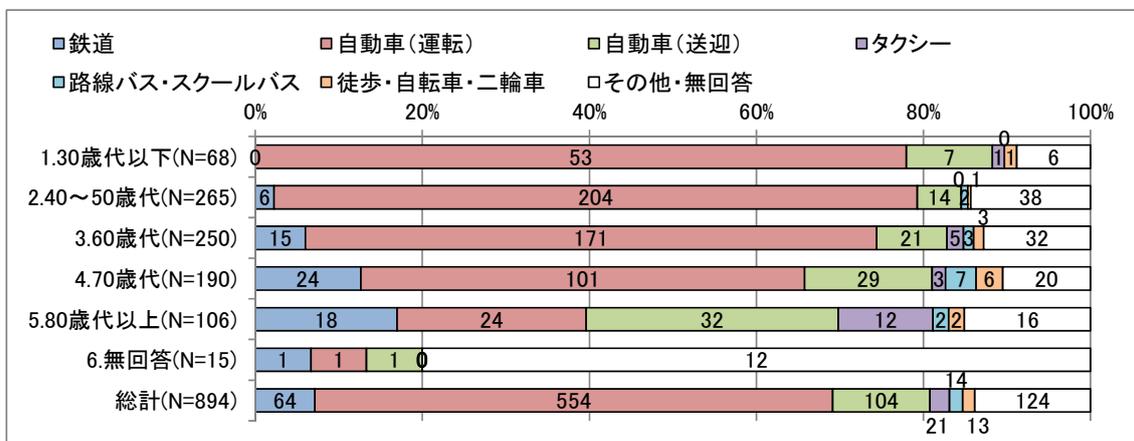


図 37 通院の移動手段

(3) 路線バスの利用状況

① 路線バスの利用頻度

路線バスの利用頻度は週1日以上の利用の方は約5%となっており、ほとんどの方は利用しないと回答している。地区別では、鱒ヶ沢地区の方の利用頻度がやや高くなっている。

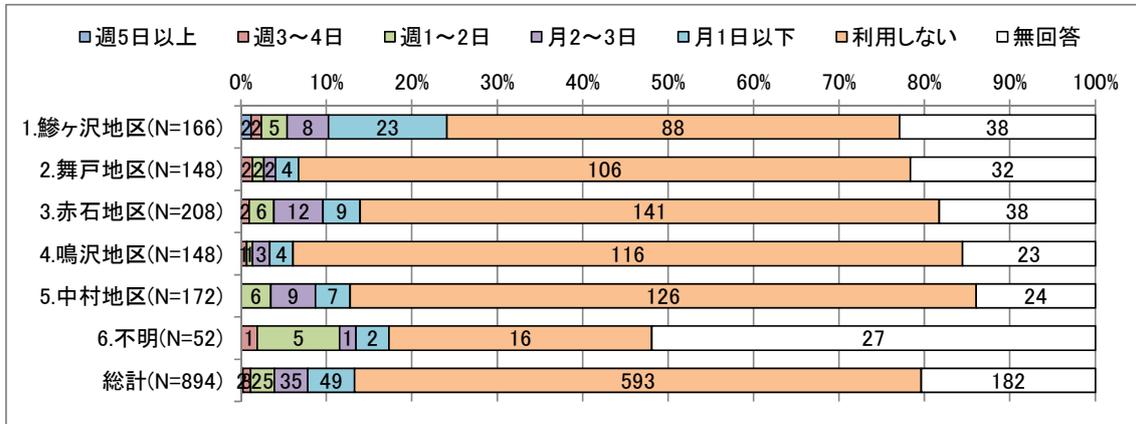


図 38 路線バスの利用頻度

② 路線バスの利用目的 (利用すると回答した方を対象)

路線バスの利用目的は、買い物と通院が主となっている。

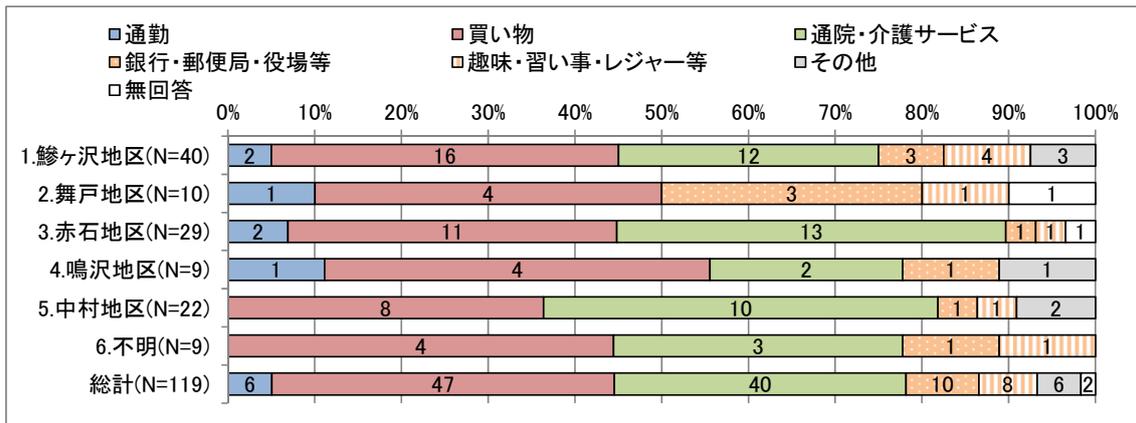


図 39 路線バスの利用目的

③路線バスを利用する理由

※路線バスの利用頻度で「利用しない」「無回答」とした方を除く

路線バスを利用する理由は、バス停まで近い、他の移動手段がないという理由が主となっており、その他に事故の心配がないが多くなっている。

表 15 路線バスを利用する理由

	自宅や目的地からバス停が近い	他に交通手段がない (車、免許等がない)	時間が正確で早い	運行本数が多い	車よりも経済的	健康に良い	環境にやさしい	事故の心配がない	その他	無回答	総計
1.鱒ヶ沢地区	21	22	6	1	5	1	2	5	2	3	68
2.舞戸地区	6	6	2		1		1	1		1	18
3.赤石地区	6	19	4	1	6			5	1	2	44
4.鳴沢地区	5	5			1			1			12
5.中村地区	9	16	3		2		1	8	2	3	44
6.不明	6	4	2	1	1	2	1	3		1	21
総計	53	72	17	3	16	3	5	23	5	10	207

※複数回答可

単位:件

④路線バスを利用しない理由

※路線バスの利用頻度で「利用しない」「無回答」とした方を対象

路線バスを利用しない理由は、他の交通手段があるためが最も多く、次に運行本数が少ない、料金が高くなっている。運行本数と料金については、赤石地区や中村地区など山間部の地区で意見が多くなっている。

表 16 路線バスを利用しない理由

	自宅周辺をバスが運行していない	バス停が遠い	目的地が異なる	運行本数が少ない	始発の時間が遅い	最終バスの時間が早い	時間が不正確	料金が高い	利用方法がわからない	他の交通機関への乗り継ぎが悪い	他の交通手段を利用する	その他	無回答	総計
1.鱒ヶ沢地区	3	6	6	22	2	2	3	9	4	5	44	12	13	131
2.舞戸地区	7	10	8	16	1	2	7	10	2	4	50	12	11	140
3.赤石地区	4	4	7	40	3	6	4	24		12	50	26	29	209
4.鳴沢地区	4	12	13	22		1	4	13	4	11	55	26	25	190
5.中村地区	7	7	12	36	4	7	3	21	1	7	54	14	13	186
6.不明	1	1	2	1		1		1			5	2	2	16
総計	26	40	48	137	10	19	21	78	11	39	258	92	93	872

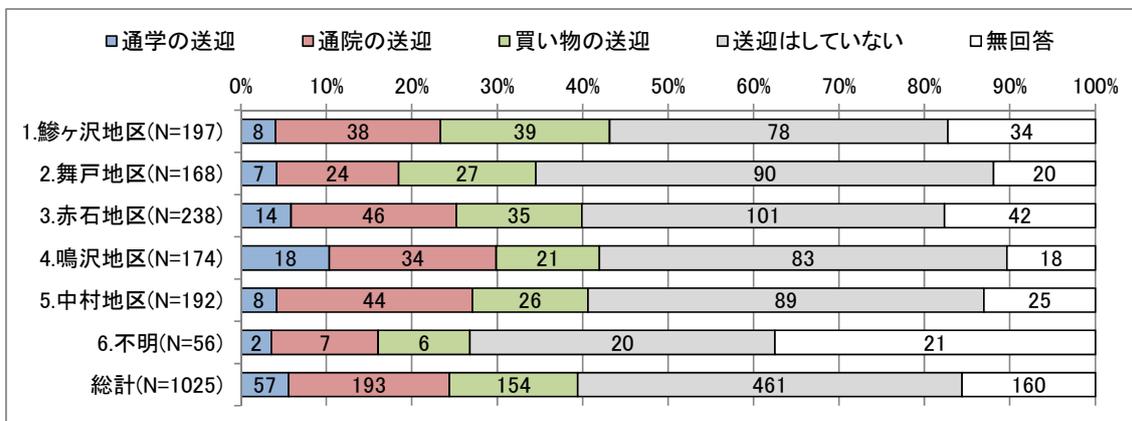
※複数回答可

単位:件

(4) 送迎の実態と将来的な意向

①送迎の実態

通学や通院、買い物での送迎については、特に買い物と通院で送迎が多くなっているほか、通学についても送迎が一定数発生している。

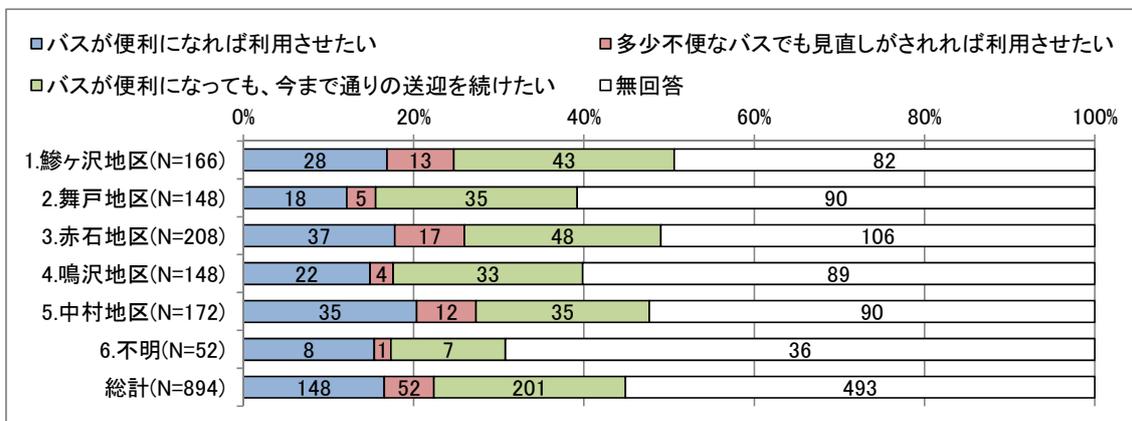


※N値は意見数（複数回答）

図 40 送迎の実態（複数回答可）

②送迎に関する意向

バスの見直しがされた場合の送迎に関する意向は、送迎を行っている方のうち約半数はバスを利用させたいと回答しており、バスの見直しにより、送迎からバスへの転換の可能性があることがわかる。



※N値は意見数（複数回答）

図 41 バスの見直しがされた場合の送迎への意向

(5) 路線バスに関する満足度 (※「わからない」「無回答」とした方を除く)

路線バスの機能別の満足度は「A 自宅からバス停までの距離」、「B 運行経路または行先」「E」の満足度が高くなっており、ルートや停留所、行先は町民ニーズと合致していることがわかる。

一方、運行本数や運行時間帯、料金は満足度が低く、総合的な満足度も低くなっている。

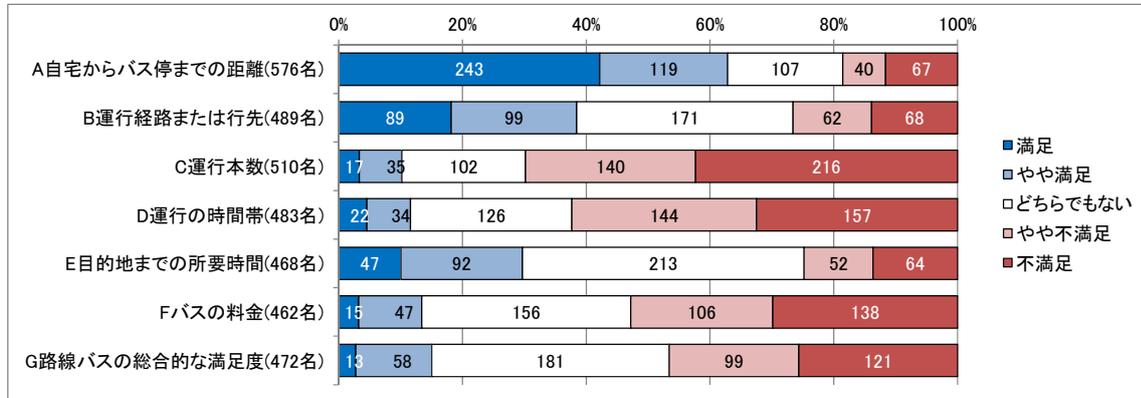


図 42 鱒ヶ沢町全体での路線バスに関する満足度

(6) 外出移動に関する満足度 (※無回答を除く)

外出移動に関する満足度では、全体的に満足度が低く、特に通勤・通学や通院について低く、結果として総合的な生活のしやすさが低くなっている。

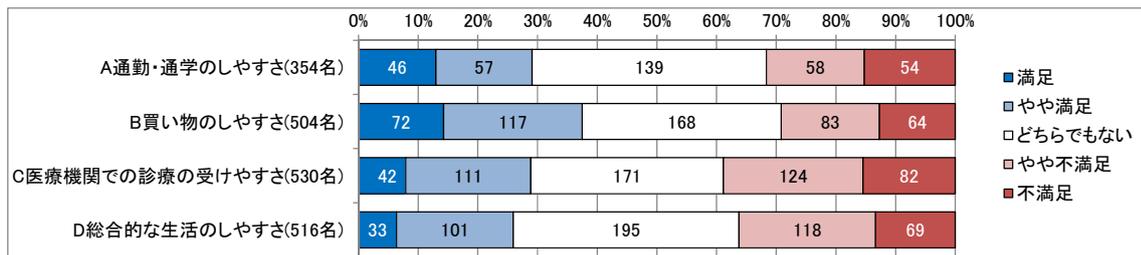


図 43 鱒ヶ沢町全体の外出移動に関する満足度

(7) 将来の移動に関する意向

①現在の移動に関する意向

現在の移動に関する意向では、どの移動目的に関しても「ひとりで十分できる」が50%前後、「ひとりで何とかできる」「誰かの助けがあればできる」が30%程度となっている。

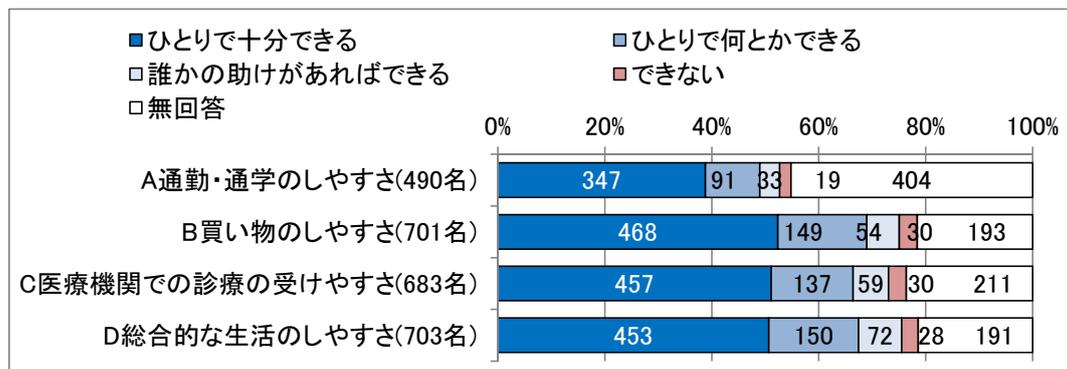


図 44 鱒ヶ沢町全体での現在の移動に関する意向

②将来の移動に関する意向

各移動目的の将来の移動に関する意向では、通勤・通学を除く移動目的は「不安がある」とした方が「不安がない」を上回っており、将来の移動に関して不安を持っていることがわかる。

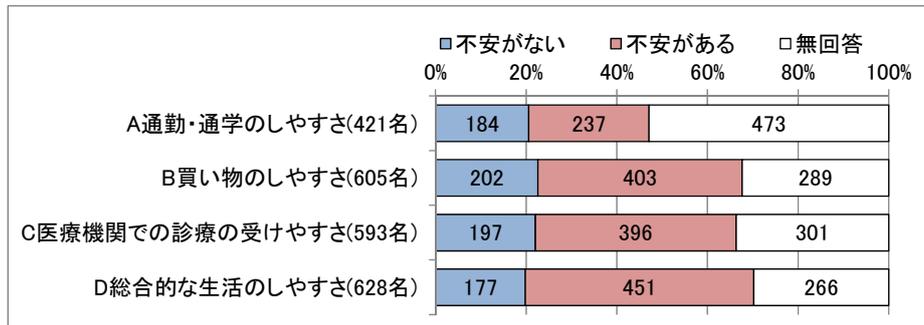


図 45 鱒ヶ沢町全体での将来の移動に関する意向

(8) 今後の公共交通に関する意向

①公共交通の意義

公共交通について、「現在は必要としないが、将来は必要」という割合が最も高く、次に「日常生活に欠かせない移動手段」となっており、現在もしくは将来にかけて必要という方は7割近くとなっている。

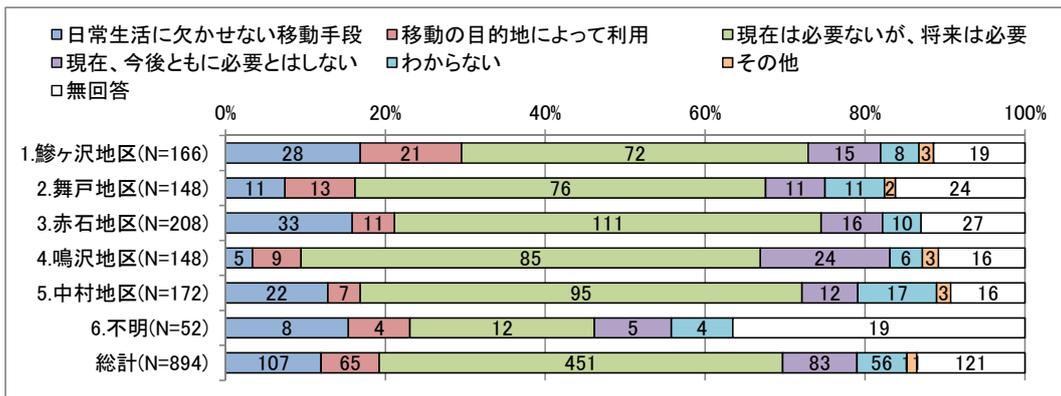


図 46 公共交通の意義

②今後の公共交通への意向

今後の公共交通に求める機能としては、「乗客数を増やす工夫をする」「乗客数を減らさない工夫をする」が合わせて半数程度となっており、公共交通が必要とされていることがわかる。

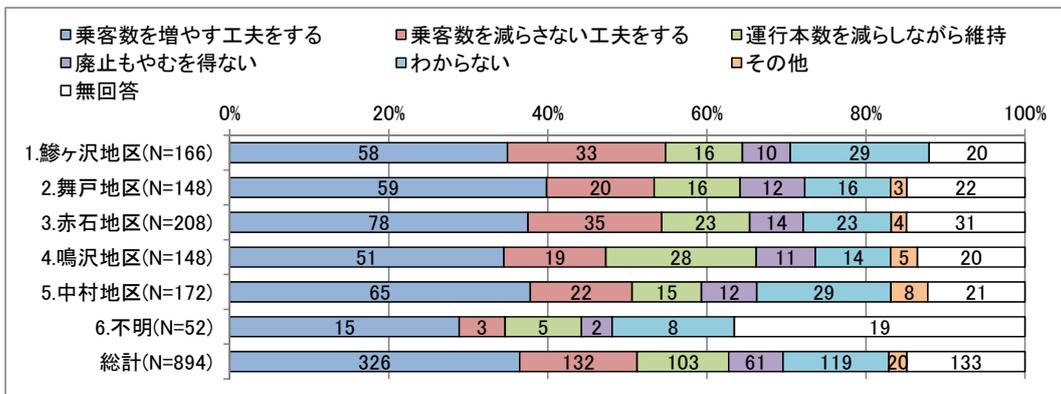


図 47 今後の公共交通への意向

③公共交通の必要な改善点

※全員を対象、3つまで回答可

公共交通を利用できるよう、必要な改善点としては、「移動のニーズに応じて新たなバスルートを設定する」「運賃を値下げする」「バスの運行本数を増やす」が意見として多いほか、「地域でバスの利用を考えていくような組織を作り、地域の交通に町民が積極的に関わる」が多くなっており、地域交通に関する町民の参加意欲が高いことがわかる。

また、「わかりやすい運行ルート図や時刻表をつくる」も意見として多くなっており、利用に向けた情報提供の充実が必要となっている。

表 17 今後の公共交通に求める改善点

		① 鯉ヶ沢 地区	② 舞戸 地区	③ 赤石 地区	④ 鳴沢 地区	⑤ 中村 地区	⑥ 不 明	総 計
1	バスのルートや運行形態をわかりやすくする	34	26	34	19	16	5	134
2	移動のニーズに応じて新たなバスルートを設定する	51	45	45	43	43	9	236
3	バスの運行本数を増やす	36	21	65	23	42	9	196
4	バスの運行時間帯を広げたり、バスが遅れないような運行を行う	23	9	26	18	21	6	103
5	バス運転手の対応やサービスを向上する	18	10	24	16	11	8	87
6	わかりやすい運行ルート図や時刻表をつくる	34	35	38	30	13	7	157
7	運賃を値下げする	30	28	73	44	49	7	231
8	運賃体系をわかりやすくする(距離制運賃ではなく、ゾーン制の運賃など)	29	25	18	15	10	3	100
9	地域でバスの利用を考えていくような組織を作り、地域の交通に町民が積極的に関わる	38	36	45	30	51	12	212
10	バスの利用やバスへの地域の補助など、地域で目標をつくる	24	24	24	19	20	3	114
11	わからない	17	19	17	18	25	3	99
12	その他	5	6	4	2	1		18
13	無回答	14	24	27	26	22	20	133
	総計	353	308	440	303	324	92	1820

※複数回答可

単位: 件

(9) 路線バスとスクールバスの統合について

路線バスとスクールバスの統合については、どの地区においても「望ましい」「やや望ましい」とする方の合計が過半数を超えており、「望ましくない」「やや望ましくない」とする方の割合や少数となっている。

望ましいと回答した方の自由意見のうち、賛成の理由は統合による運行効率化がある。ただし実現に向けた課題として一般利用者と学生の混乗への配慮、一般利用者と学生の利用時間帯や行先が若干異なることへの配慮を挙げている方が多い。

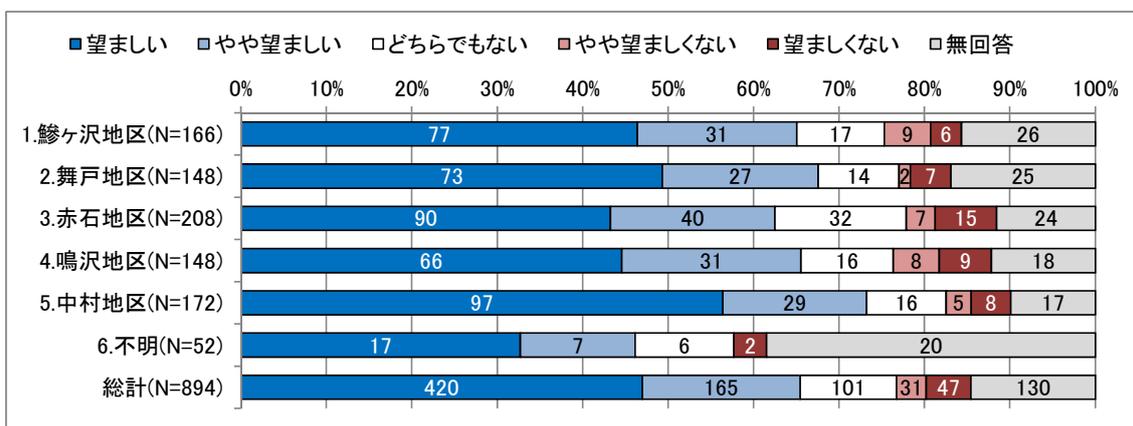


図 48 路線バスとスクールバスの統合に関する意向

(10) 日中での買い物バスの運行について

日中の買い物バスの運行については、どの地区においても「望ましい」「やや望ましい」とする方の合計が過半数を超えており、「望ましくない」「やや望ましくない」とする方の割合や少数となっている。

望ましいと回答した方の自由意見のうち、賛成の理由はワンボックス等で運行することで自宅周辺から利用可能になる点、買い物や通院の移動が楽になる点が主となっている。ただし実現に向けた課題として、週2日程度での運行（週1日だと移動に制約が大きい）、通院と買い物の両方のニーズを満たすルートや時間帯の設定などが挙げられている。

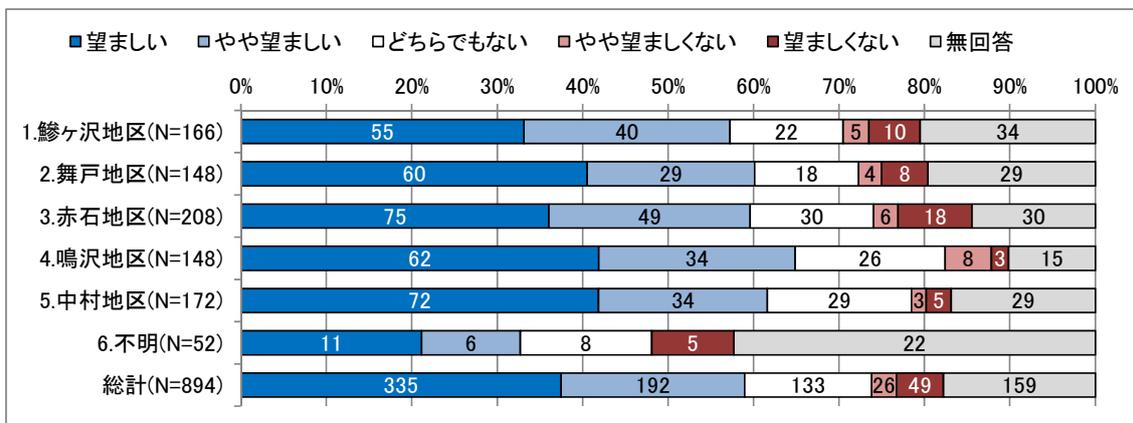


図 49 日中での買い物バスの運行に関する意向

第2章 鱒ヶ沢町の公共交通をとりまく課題

2-1. 鱒ヶ沢町の公共交通をとりまく課題

鱒ヶ沢町の公共交通をとりまく課題は以下の通りである。

課題1：効率的なバス運行の構築

- ①南北、東西を通る幹線道路沿いに集落が点在するため、路線バスは町中心部から山間部へ県道を往復することになり、1運行当たりの所要時間が長く、かつ、乗車密度が低く、採算面で不利な状況にある。
- ②路線バスとスクールバスはルート面で重複区間が多く、また時間帯でも朝は重複運行を行っているため、非効率な運行となっている。

課題2：空白地域の解消と高齢者等の外出支援

- ①路線バスは多くの地域をカバーしているが、一部では利用できない空白地域が存在している。
- ②山間部において高齢化が顕著となり、沿岸部の商業施設や医療施設までは距離があることから、通院や買い物で気軽に利用できる高齢者のモビリティの確保が必要である。

課題3：協働による事業推進体制の構築

- ①地域住民との連携による事業の推進体制を構築し、利用促進の取組みが必要である。
- ②商業施設、観光施設等との連携によるバス停、待合所、交流拠点づくりが必要である。

2-2. 課題を踏まえた公共交通の留意点

2-1を、踏まえ公共交通の見直しに向けた留意点を整理した。

留意点1：公共交通体系・交通網の考え方

- ✓鉄道、路線バス、スクールバス、タクシーが整備されている中で、路線バスとスクールバスとの重複による非効率な運行、路線バスの収支率などを踏まえ、各交通手段の役割分担の明確化が必要。
- ✓また、面的および時間帯での高齢者や学生を対象に利用しやすい公共交通網の再構築が必要。

留意点2：公共交通のカバーやサービスの考え方

- ✓沿岸部の一部地域や山間部の一部集落では、鉄道駅やバス停から距離のある地域が残っているため、これらの交通空白地域の解消が必要。
- ✓また、町民の利用しやすいダイヤや運行形態への見直しが必要。

留意点3：持続可能な公共交通としての考え方

- ✓路線バスの収支率が低く、スクールバスへの経費もある中、将来的な人口減少や少子高齢化に対応し、持続可能な公共交通を維持していくために、町民との協働による取組みも実施しながら、運行効率化を含めた持続可能な公共交通網の形成が必要。

第3章 基本方針・計画目標

3-1. 基本理念と基本方針

各種調査結果や鱈ヶ沢町の公共交通をとりまく課題整理を踏まえ、これからの鱈ヶ沢町の公共交通網形成に向けた計画の理念と方針を以下のとおり掲げる。

計画の背景

<鱈ヶ沢町の公共交通をとりまく課題>

課題1：効率的な
バス運行の構築

課題2：空白地域の解消と
高齢者等の外出支援

課題3：協働による事業
推進体制の構築

<計画の留意点>

留意点1 公共交通体系・交通網の考え方

☞(各交通や路線の役割分担、適材適所、連携による交通体系・網を構築)

留意点2 公共交通のカバーやサービスの考え方

☞(公共交通を利用しづらい地域の公共交通カバーやサービスの改善)

留意点3 持続可能な公共交通としての考え方

☞(町、事業者、町民の協働による公共交通の導入・維持・改善の体制づくり)

基本理念

「人が紡ぎ 結び 集う ふるさと あじがさわ」の実現に資する“公共交通”をつくる

基本方針

※鱈ヶ沢町総合計画と整合した理念設定

利用しやすく、分かりやすく、安心できる“鱈ヶ沢版公共交通”の構築

計画で達成する目標

目標1 鱈ヶ沢町に適した 公共交通体系・公共交通網 を構築する

▷ 達成のために
実施する事業

- ①コミュニティバスの運行、②買い物支援バスの運行
- ③近隣市町を結ぶ交通サービスの充実

目標2 町民の外出に利用しやすい、分かりやすい サービス を図る

▷ 達成のために
実施する事業

- ①総合時刻表、マップの作成
- ②駅等結節点の情報案内の改善

目標3 公共交通を持続可能なものとするための 町民・関係者との協働体制 で取り組む

▷ 達成のために
実施する事業

- ①モビリティマネジメントの実施
- ②地域ごとの協議、意見交換の実施、③バス停、待合所等の整備

3-2. 鱒ヶ沢町の公共交通体系のコレマデとコレカラ

1. 公共交通体系

鱒ヶ沢町のこれからの公共交通の体系の考え方として、幹線的なバス（広域の民間路線バス）、支線的な地域内のバス（路線バスとスクールバスを統合した新たなコミュニティバス）、日中の高齢者限定のドアツードアの交通（買い物支援バス）といった多様な乗合の交通手段の役割分担、適材適所、連携により対応していくことを目指す。

計画の直接の対象は乗合の交通システムを扱うが、乗用タクシーや福祉有償運送といった個人で利用する交通手段や、都市間を結ぶ交通手段である鉄道については連携を図り、町内交通体系を構築していくこととする。

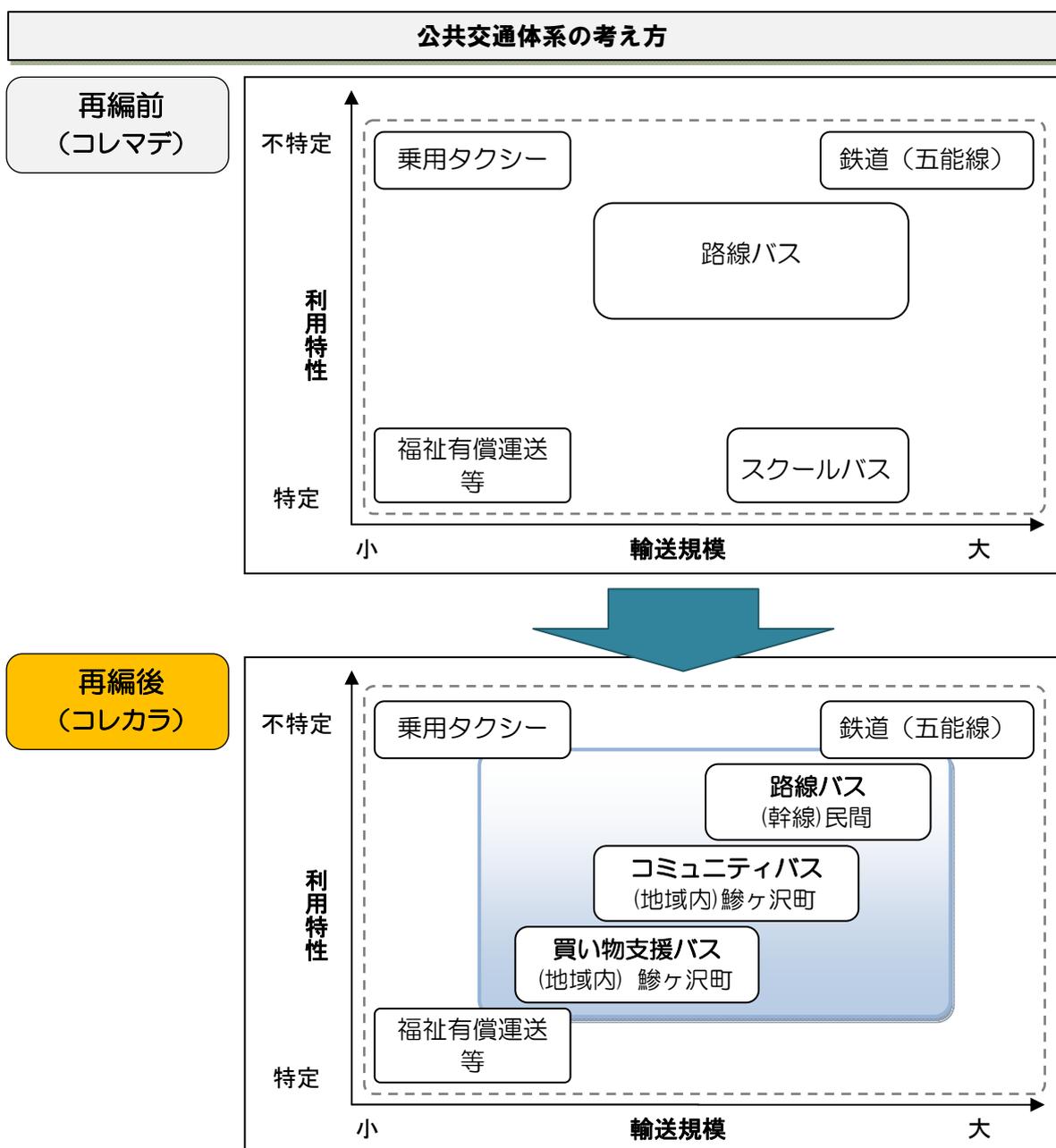


図 50 交通体系のコレマデとコレカラ（上：再編前、下：再編後）

2. これからの公共交通体系を構成する交通システム

■鉄道（鉄道幹線路線）JR 五能線

五所川原・弘前方面(下り)、深浦・東能代方面(上り) を結ぶ都市間鉄道軸であり、通学や観光等の広域移動を担う交通軸であり、平日は下り 12 本/日、平日上り 8 本/日運行する。鱒ヶ沢駅を交通拠点（結節点）として、他の交通システムと結節する。

■路線バス（バス幹線路線）民間バス路線

市町を跨ぐ広域路線として、弘前線、五所川原線、深浦線を広域幹線路線として位置づける。鉄道軸と同様、鱒ヶ沢駅を交通拠点（結節点）として、他の交通システムと結節する。

■コミュニティバス（地域内路線）鱒ヶ沢町

町内の山間地など、各地区から町の中心部を結ぶ地域内路線であり、鱒ヶ沢町の鉄道、幹線バス路線につながる地域内バス路線として位置づける。

■買い物支援バス（利用者特定地域内路線）鱒ヶ沢町

バス路線等を利用しづらい高齢者に限定して、日中および運行日が限定して、ドアツードアで商業施設への移動を支援する事業である。

■福祉有償運送等（利用者特定地域内路線）社会福祉協議会等

要介護者等の移動手段確保として、ドアツードアで目的施設等への移動を支援する有償運送事業である。

■乗用タクシー（乗用交通） タクシー事業者

乗合とは異なり、1対1の契約のもと、ドアツードアで目的施設等へ移動する交通手段である。

3. 公共交通体系を構成する交通システムの連携の考え方

鱒ヶ沢町および中心部の都市拠点を中心として、各交通システムが連携することで、一体となって町民の利便性に寄与できるように体系を構築する。

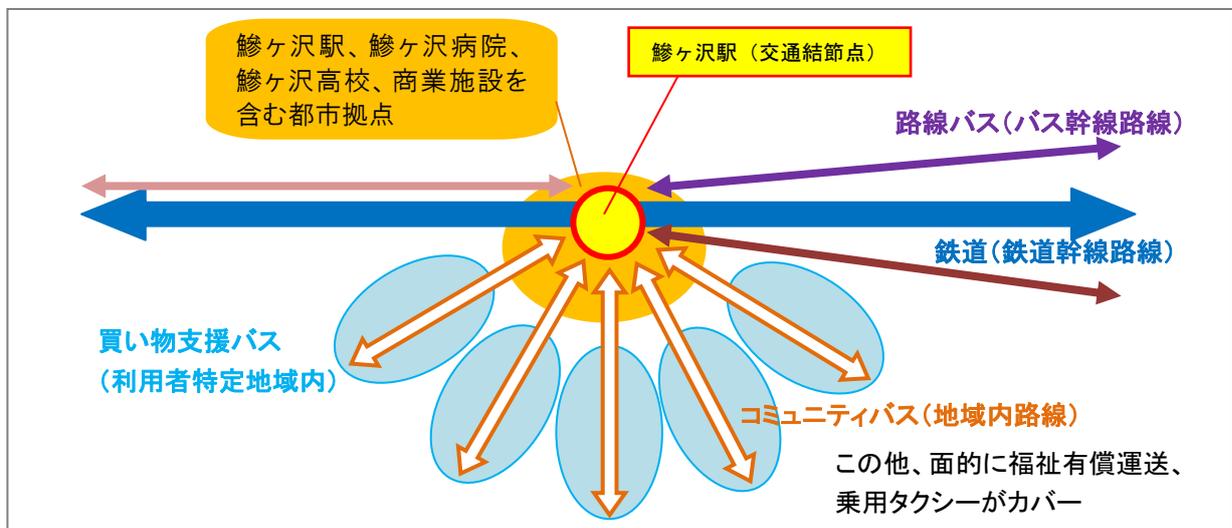


図 51 各交通システムの拠点を中心とした連携

3-3. 鱒ヶ沢町の公共交通網形成の方向性（改善ビジョン）

鱒ヶ沢町内の公共交通網形成の方向性（改善ビジョン）として、（1）交通軸と拠点の形成によるネットワーク化、（2）スクールバスと路線バスの機能統合による地域内交通の再編、（3）地域全体のサービスの向上、の三つの取組みの方向性を定めることとする。

（改善ビジョン1）交通軸と拠点の形成によるネットワーク化

鱒ヶ沢町の公共交通は鉄道、広域バス路線、地域内のバス路線、スクールバス、タクシーで構成されている。このうち、都市間を結ぶ鉄道および、近隣市町を結ぶ広域バス路線（五所川原線、弘前線、深浦線）は広域幹線（地域間幹線）として位置づけ、地域内のバス路線、スクールバスはシステムを統合して地域内路線として位置づける。なお、これらの広域幹線と地域内路線は鱒ヶ沢駅の交通結節点、そして中心部の都市拠点を中心としてネットワークとして繋がる体系とする。

☞ 鱒ヶ沢町の交通アクセスを整備・充実

- ✓ 鱒ヶ沢駅周辺への誘導による商店街の活性化を図る
- ✓ 町民や来訪者が移動しやすい交通体系を構築する
- ✓ 鱒ヶ沢駅を拠点とした観光客の利便性向上を図る

（改善ビジョン2）スクールバスと路線バスの機能統合による地域内交通の再編

これまで概ね同一路線を重複して運行していたスクールバスと路線バスを統合することで、重複運行の非効率性を改善し、すべての町民が利用できる地域内交通に再編する。なお、地域内交通は鱒ヶ沢町によるコミュニティバスとして運行する。

☞ 利用しやすい日常生活の交通確保

- ✓ 交通空白地域の解消により町民の外出を支援する
- ✓ わかりやすく利用しやすい交通体系を構築する

（改善ビジョン3）地域全体のサービスの向上

（1）のネットワーク化としてそれぞれの役割分担をもった広域路線、地域内路線が繋がり、また、重複の解消による効率化により、現状の財政負担の中で、運行本数の増大など地域全体としてのサービス水準の向上を目指す。なお、サービス向上による利用者数減少の解消と更なる利用促進により、公共交通の正のスパイラルへ改善することを目指す。

☞ 安心して住みやすい地域づくりを推進

- ✓ 通学、通院、買い物に便利な交通を構築する
- ✓ 地域が一体となって公共交通を支える仕組みを構築する

(改善ビジョン2) スクールバスと路線バスの機能統合による地域内交通の再編

これまで概ね同一路線を重複して運行していたスクールバスと路線バスを統合することで、重複運行の非効率性を改善し、すべての町民が利用できる地域内交通に再編する。なお、地域内交通は鯉ヶ沢町によるコミュニティバスとして運行する。

(改善ビジョン3) 地域全体のサービスの向上

(1) のネットワーク化としてそれぞれの役割分担をもった広域路線、地域内路線が繋がり、また、重複の解消による効率化により、現状の財政負担の中で、運行本数の増大など地域全体としてのサービス水準の向上を目指す。なお、サービス向上による利用者数減少の解消と更なる利用促進により、公共交通の正のスパイラルへ改善することを目指す。

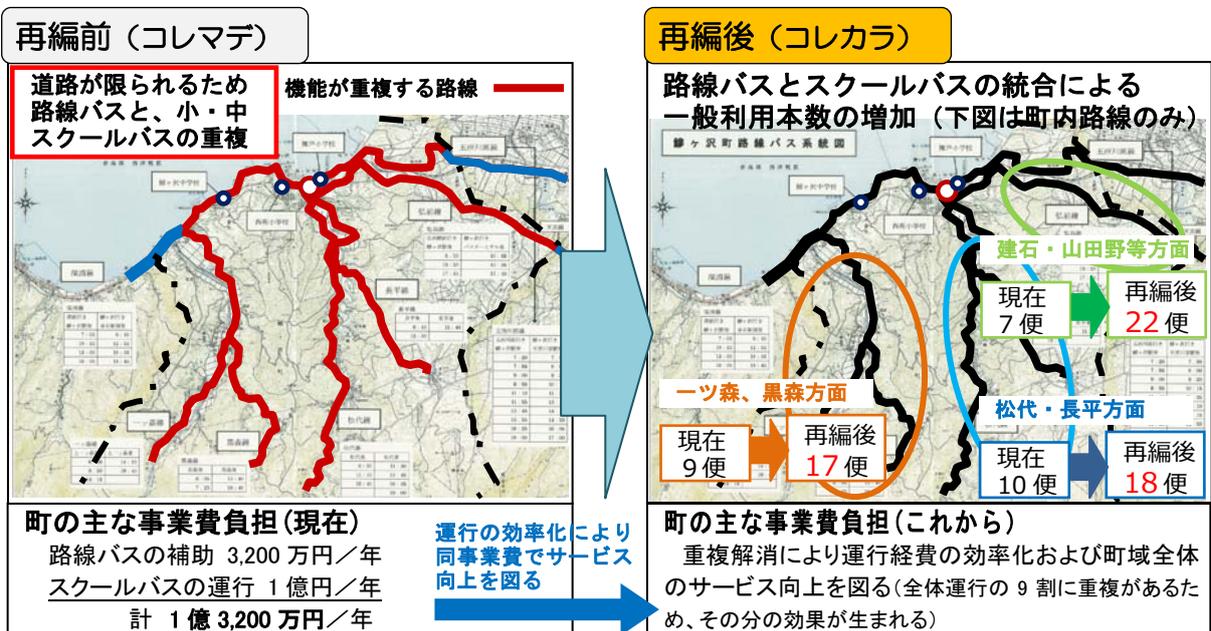


図 53 機能統合による効率化およびサービス向上その 1 (本数の増加)

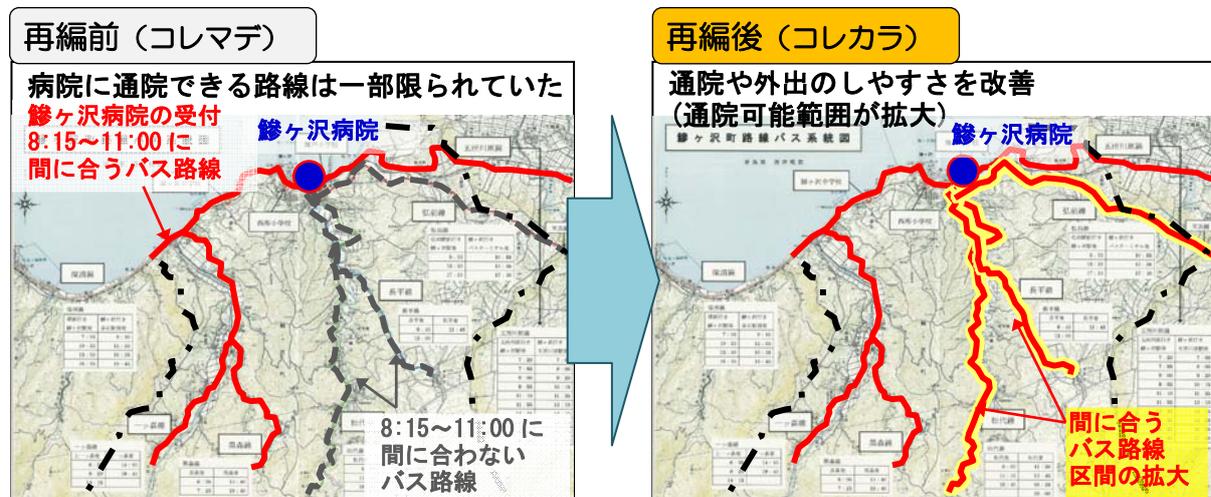


図 54 機能統合による効率化およびサービス向上その 2 (サービス範囲の拡大その 1)

また、鉄道と路線バスによる人口カバー状況は、鉄道駅半径 1km、バス停半径 300m とした場合、現在の人口カバー率は 65% であるが、スクールバスと路線バスの統合およびコミュニティバス化により、カバーする運行地域を拡大する。

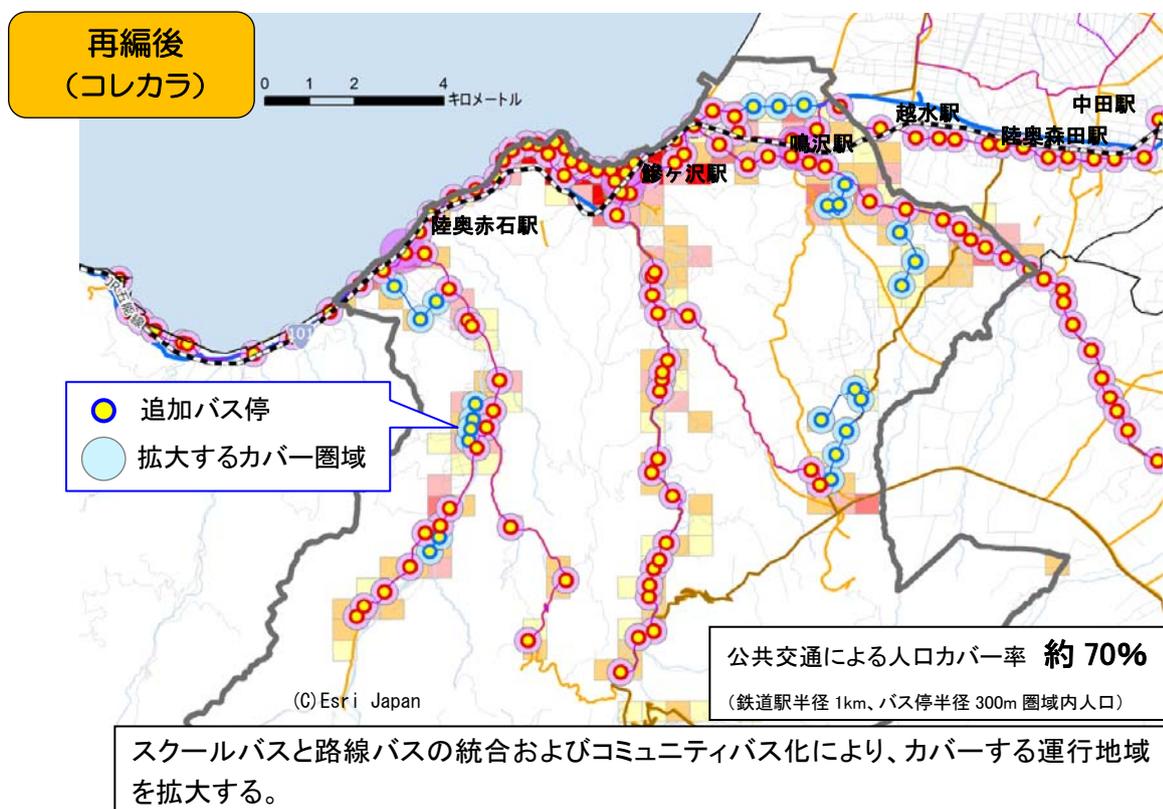
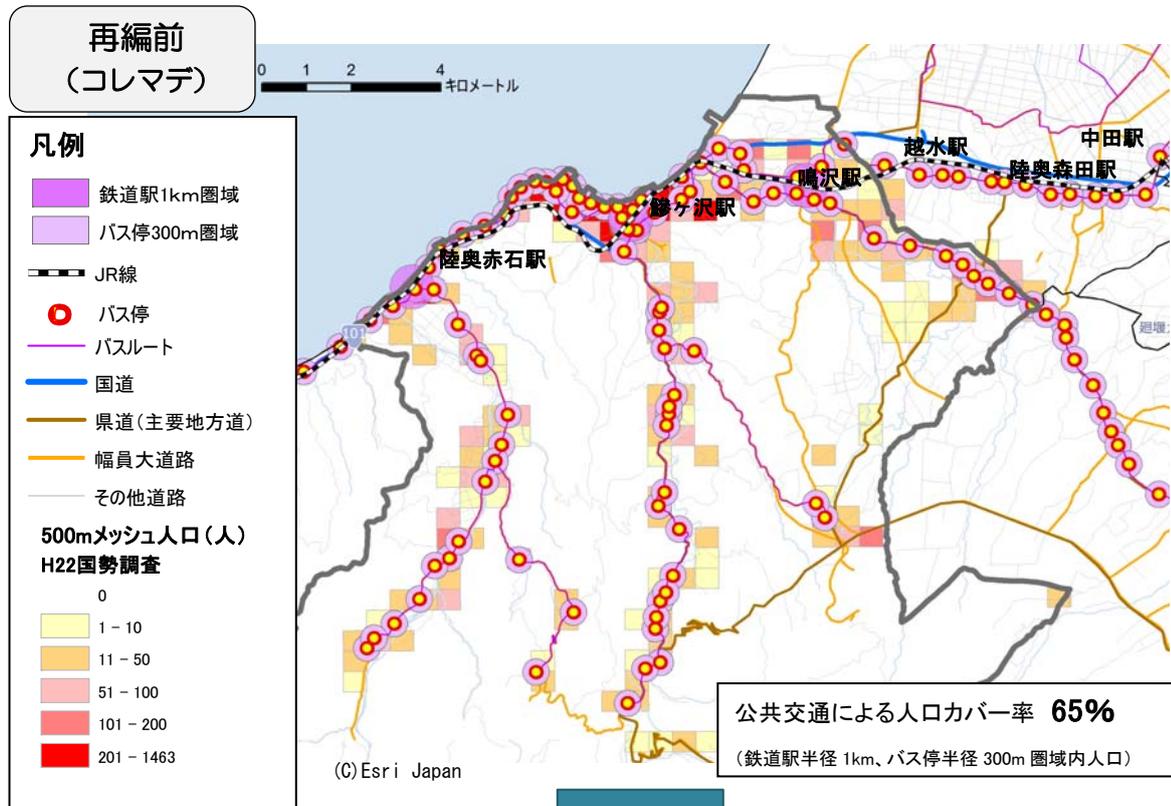


図 55 機能統合による効率化およびサービス向上その 2 (サービス範囲の拡大その 2)

3-4 計画の数値目標の設定

鯉ヶ沢町地域公共交通網形成計画の取組みの計画期間および計画に基づく事業実施に対する数値目標を以下のように設定する。

(1) 計画期間

鯉ヶ沢町総合計画（第5次計画、平成22年度策定）を上位計画とし、計画期間は平成28年度～32年度の5年間とする。計画の中間年にあたる平成30年度中に中間評価を行うとともに、必要に応じた見直し検討を進める。

(2) 計画の数値目標

計画の数値目標は、基本理念、基本方針の実現のために取り組む目標として定めた「三つの目標」に対応する形で、数値目標を設定する。



目標1に対する数値目標（評価指標）→①公共交通サービスが改善されるエリア・路線の拡大

・公共交通の本数が増加する路線数

計画策定時点

現状のため 0 路線

平成32年度時点

コミバス化による本数増加 4 路線
(一ツ森、黒森、松代、長平線)
※その他新規路線導入9路線あり

・公共交通による人口カバー率

計画策定時点

(駅半径1km、バス停半径300m圏域人口割合)

公共交通人口カバー率 65%

平成32年度時点

(駅半径1km、バス停半径300m圏域人口割合算出)

公共交通人口カバー率 約70%

目標1の解説 公共交通の運行本数の増加や公共交通による人口カバー率が増加することで、目標1 鱒ヶ沢町に適した公共交通体系・公共交通網の構築が達成されたと判断する

目標2に対する数値目標（評価指標）→②公共交通利用者数の増加、公共交通の満足度の向上

・公共交通の利用者数の増加

計画策定時点

(町内路線バスの利用者数・乗降調査より)

1日当たり約 150 人*

平成32年度時点

(町内を運行するバスの利用者数)

1日当たり約 200 人

「公共交通の利用者数の増加」については、1日当たり50人増を見込む。町外の幹線は、現状の100人とし、町内線は、増便と運賃が値下げにより、現状から50人の増を目標とする

・公共交通の満足度の向上

計画策定時点

(路線バスに関する満足度・アンケート調査より)

満足・やや満足の割合 15%**

平成32年度時点

(路線バスに関する満足度・アンケート調査より)

満足・やや満足の割合 30%

目標2の解説 公共交通の利用者数の増加や満足度が向上することで、目標2 町民の外出に利用しやすい、分かりやすいサービスが適切に図られたと判断する

目標3に対する数値目標（評価指標）→③町民との協働の取組みの実施

・町民との協働の取組み実施数の拡大

計画策定時点

1 地区

(深谷地区との協働によるバス運行)

平成32年度時点

複数 地区 (地域内のコミュニティバス導入に合わせ地区別で協働)

最終的には、改善された各地区で協働体制により取り組んでいくことを目指す。

目標3の解説 町民との協働の取組が複数地区で実施されることで、目標3 公共交通を持続可能なものとするための 町民・関係者との協働体制 で取り組むが実施されたと判断する

第4章 実施事業とその進め方

4-1. 実施事業とスケジュール

実施事業について、事業内容、スケジュール等を示す。実施にあたっては、地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統）や、地域公共交通調査事業（計画推進事業）の補助を活用する。

表 18 実施事業とスケジュール

事業名称	実施年度	事業内容	実施スケジュール										実施主体	役割分担					
			H28年度		H29年度		H30年度		H31年度		H32年度			町民	事業者	行政			
			4~9月	10~3月	4~9月	10~3月	4~9月	10~3月	4~9月	10~3月	4~9月	10~3月							
事業1. 「地域内ネットワーク構築」事業 (コミュニティバス運行事業) ※1、※2		・町内路線について運行効率化、小中学生、一般利用者、高齢者の利便性の確保を念頭に、路線バスとスクールバスを統合した新たなコミュニティバスを運行 (町内各地から鉄道に接続する早朝の便については、小型車両等を用いた小型輸送対策を検討)	準備	運行開始								鯉ヶ沢町 交通事業者	●	●	●				
①赤石地区																			
②中村地区																			
③鯉ヶ沢地区																			
④鳴沢地区																			
⑤舞戸地区																			
(参考) 「地域間ネットワーク(幹線)構築」		地域間ネットワークは県が主体となり事業として位置づけられるものであるため本計画の対象外となるが、町内さらに地域間の重要な路線であり、事業1との連携が必要となるため、事業1との関連性事業として示す	地域間ネットワークの確保・維持・改善																
事業2. 「買い物支援」事業 ※1、※2		・山間部の買い物が不便な高齢者を対象に、買い物バス等の移動手段を確保し運行	事業継続									鯉ヶ沢町	●	●	●				
事業3. 「分かりやすさ向上」事業 ※2																			
①総合時刻表およびマップの作成		・鯉ヶ沢町を運行する公共交通の情報(路線、乗り場、運行時刻、交通間の接続)などが示される総合時刻表やマップを作成	準備・作成・配布	運行開始に合わせ配布								鯉ヶ沢町 交通事業者		●	●				
②駅等結節点の情報案内、車両表示等の改善		・駅等結節点において、鉄道とバス、バス同士の乗継案内、方面別のバス案内といった情報案内や、分かりやすい車両表示(ラッピングなど)等を実施	準備・整備	運行開始に合わせ改善								鯉ヶ沢町 交通事業者		●	●				
事業5. 「地域との協働による利用促進」事業 ※2																			
①モビリティ・マネジメント		・バスや鉄道等の公共交通の利用を促進するためのモビリティ・マネジメントを実施	準備	運行開始に合わせ実施、継続								鯉ヶ沢町 交通事業者 地域住民	●	●	●				
②地域との公共交通意見交換の実施、継続		・路線バスとスクールバスの統合によるコミュニティバス、買い物支援事業で実施する移動手段等の適切な導入、維持に向け、地域での公共交通に関する意見交換を実施	実施、継続									鯉ヶ沢町 地域住民	●	●	●				
(その他) ※2 ・計画の進行管理 ・進捗状況の町民等への開示		・地域公共交通会議及び分科会を継続し、設定した目標のモニタリング等を実施 ・地域との意見交換等を通じ、利用状況等の町民への周知	地域公共交通会議、分科会の継続実施										鯉ヶ沢町 (鯉ヶ沢町地域公共交通会議、検討分科会)	●	●	●			

※1 地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統）の補助の活用により、コミュニティバス等の運行を確保・維持する
 ※2 地域公共交通調査事業（計画推進事業）の補助の活用により、コミュニティバスのラッピング、総合時刻表およびマップの作成、モビリティ・マネジメントや地域との意見交換会、設定した目標のモニタリング等の取組みを実施する

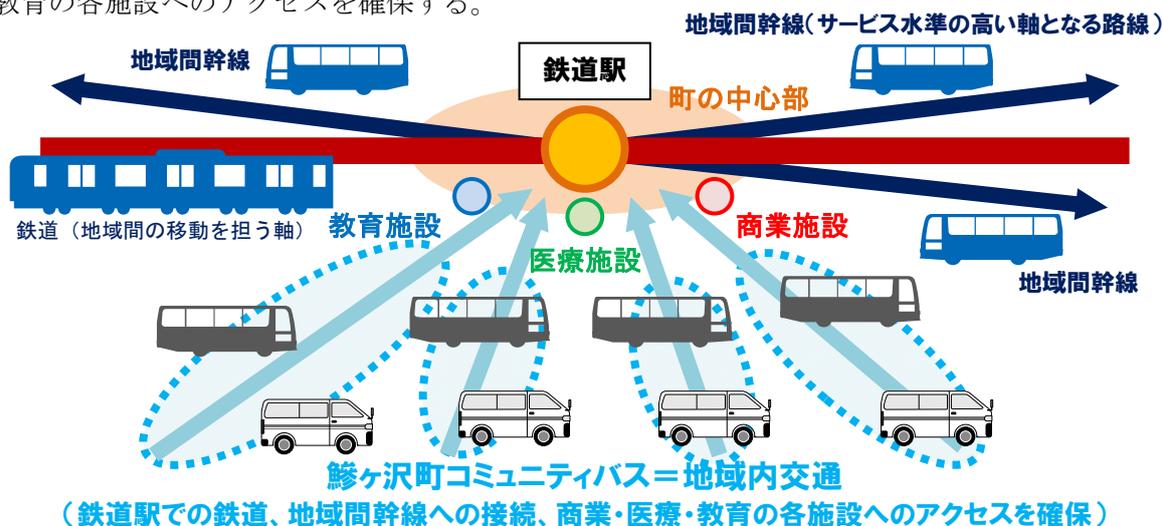
4-2. 具体的な取り組み内容

事業1. 「地域内ネットワーク構築」事業（地域内フィーダー） ※1、※2

◎路線バスとスクールバスの統合によるコミュニティバスの運行、利便性向上

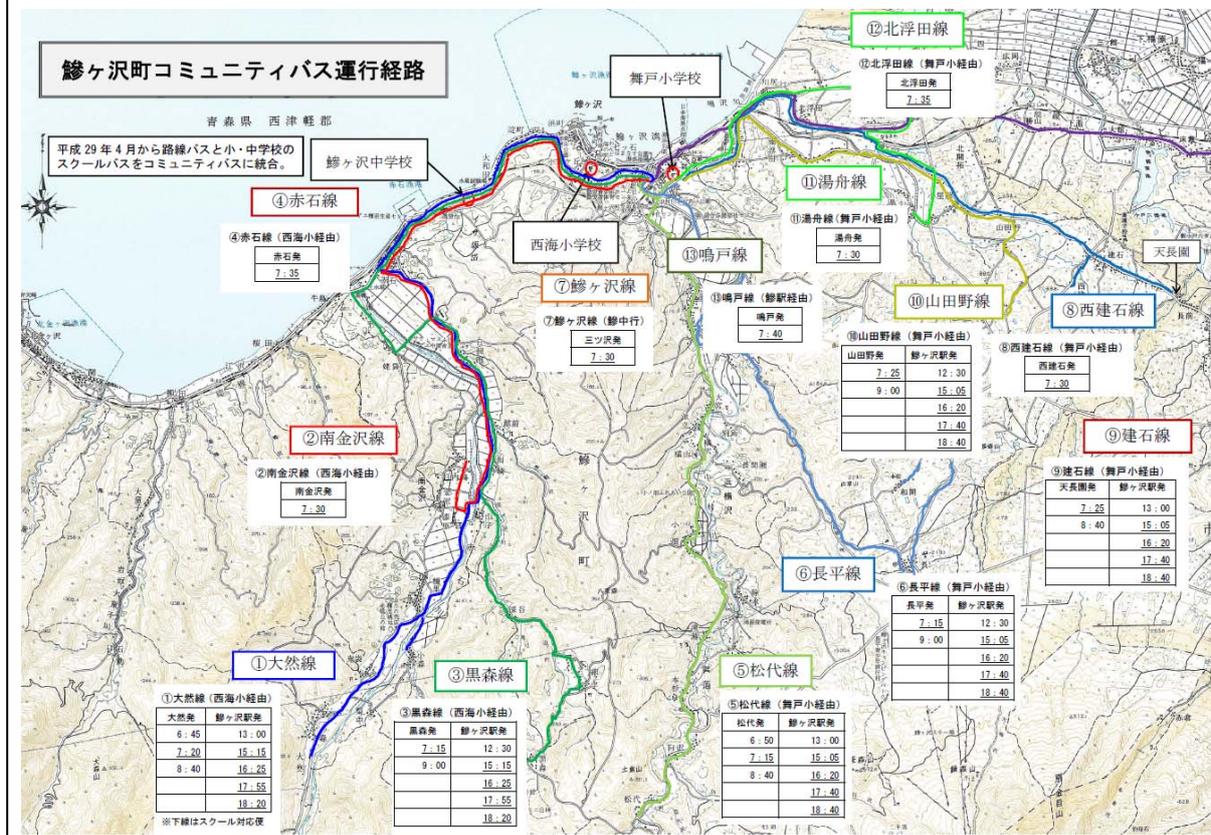
町内路線について運行効率化、小中学生、一般利用者、高齢者の利便性の確保を念頭に、路線バスとスクールバスを統合した新たなコミュニティバスを運行する。

コミュニティバスは地域内交通として、鉄道駅での鉄道、地域間幹線への接続、商業・医療・教育の各施設へのアクセスを確保する。



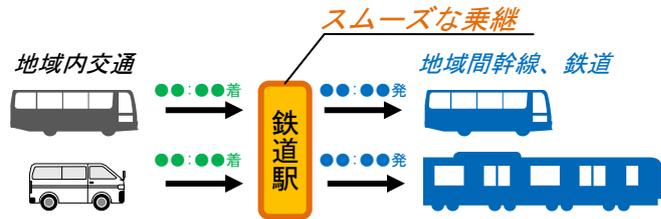
[コミュニティバス運行経路 (案)]

コミュニティバスの運行経路 (案) を設定する。(今後、下図の内容が変更となる可能性あり)



[小型車両等による早朝便対応のイメージ]

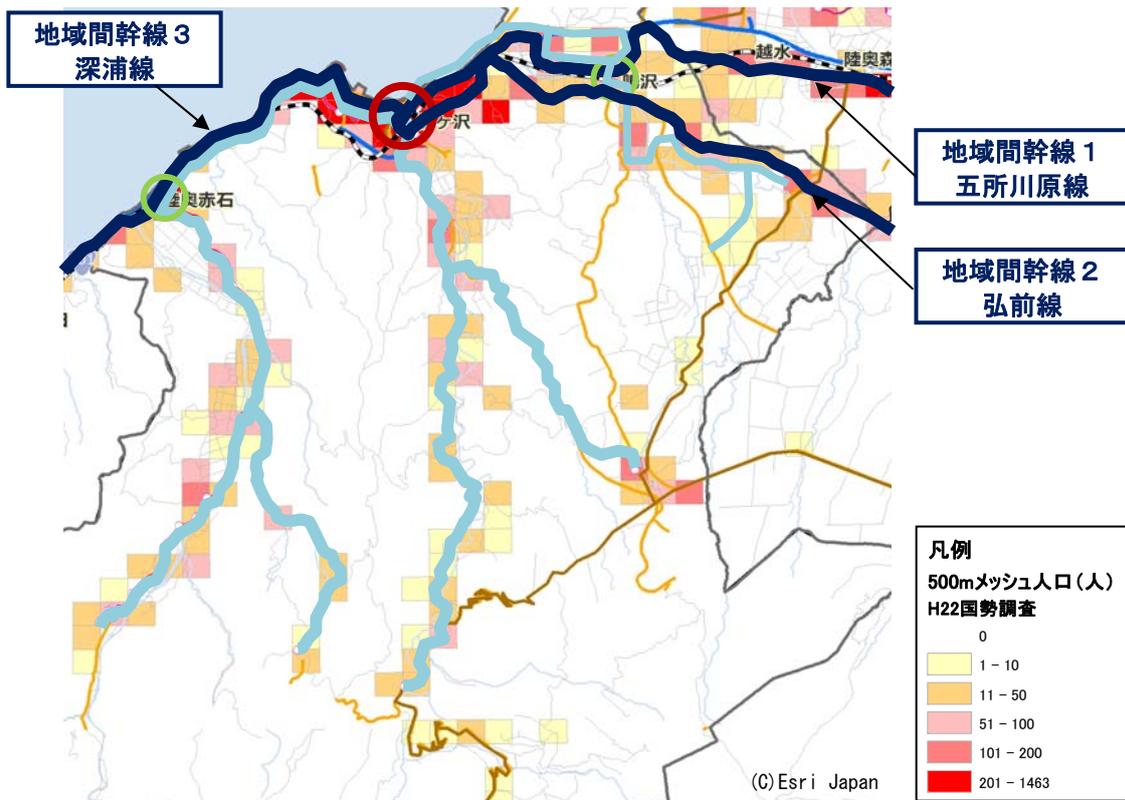
町内各地から鉄道駅に接続する早朝の便は、小型車両等を用いた小型輸送対策を検討する。



- ※1 地域公共交通確保維持事業（地域内フィーダー系統）の補助の活用
- ※2 地域公共交通調査事業（計画推進事業）の補助の活用

(事業1と関連するネットワーク) 地域間ネットワーク(幹線)の構築

事業1は鱒ヶ沢町内のみを運行する地域内ネットワークに関する事業であるが、町内路線は鱒ヶ沢町から近隣市町を結ぶ広域路線(五所川原線、弘前線、深浦線)と繋がることで、公共交通網として機能する。この広域路線は、県が主体となり関係市町との協議の中で事業として位置づけられるものであるため本計画の対象には該当しないが、町内さらに地域間の路線として重要な路線であるため、この地域間路線と事業1の地域内路線は十分連携しながら取組みを進める。



◆地域間ネットワーク(幹線)
地域間を広域かつ地域内の各地区を結ぶ

- 地域間幹線1 五所川原線
- 地域間幹線2 弘前線
- 地域間幹線3 深浦線

◆地域間幹線とあわせ町内ネットワークを構築する地域内路線、拠点

- 地域内路線
(町内の各地域を結ぶ路線)
- ○ 鉄道駅

事業2. 「買い物支援」事業 ※1、※2

◎買い物支援バスの運行

(町内に居住し買い物に支障を来している要援護者の方(登録者)への買い物外出支援事業)

[事業趣旨]

交通および買物不便地域の高齢者を対象に、住み慣れた地域で、いつまでも安心して暮らし続けられるように、外出支援、商品の宅配、安否確認を行う事業である。平成27年9月から平成28年3月まで実証運行を実施し、その検証結果に基づき本格運行を目指す。

[鯉ヶ沢町の公共交通網形成における位置づけ]

鯉ヶ沢町のこれからの公共交通の体系の考え方として、幹線的なバス(広域の民間路線バス)、支線的な地域内のバス(路線バスとスクールバスを統合した新たなコミュニティバス)、日中の高齢者限定のドアツードアの交通(買い物支援バス)といった多様な乗合の交通モードの役割分担、適材適所、連携により対応していくことを目指している。

この買い物支援バスは、幹線的なバスや地域内のバス利用による買い物利用が身体的に困難な方を対象として、運行日や地区を限定して、利用者が利用曜日を合わせて買い物利用する新たな交通システムとしての役割分担により実施する。

[運行事業者]

鯉ヶ沢町社会福祉協議会

[利用方法および運賃]

- ・事前に利用者登録する。
- ・利用前日までに社会福祉協議会に電話する。

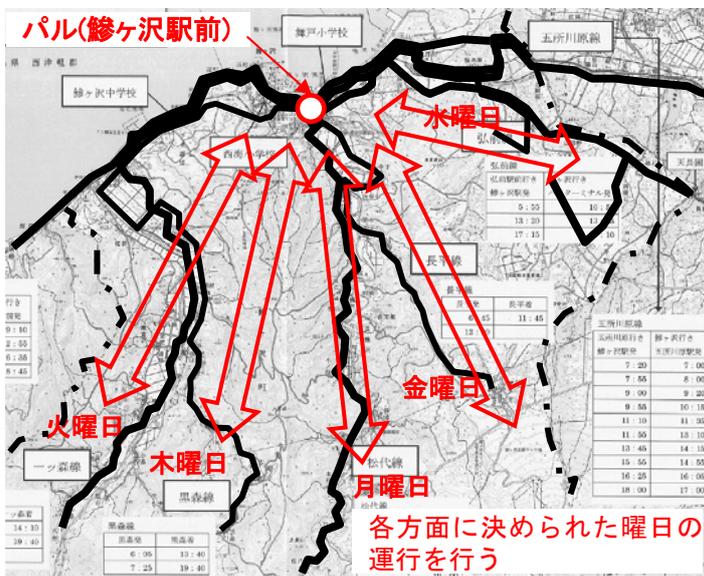
[運行方法]

有償運送による運行を予定(今後調整)

[運行日および対象地区] ※以下は平成27年度の実証運行の内容

各地区1週間に1回程度、ショッピングセンターパルまで送迎
午前中に買い物送迎、午後に商品配達、安否確認

運行日	対象地区	運行時刻
月曜日	松代線(中村地区)	9:00~ 自宅出発
火曜日	一ツ森線(赤石地区)	9:30~11:30 買い物
水曜日	建石線(鳴沢地区)	11:30~ パル出発
木曜日	黒森線(赤石・鯉ヶ沢地区)	12:00~ 自宅到着
金曜日	長平線(中村・舞戸地区)	



※1 地域公共交通確保維持事業(地域内フィーダー系統)の補助の活用

※2 地域公共交通調査事業(計画推進事業)の補助の活用

事業3. 「分かりやすさ向上」事業 ※2

①総合時刻表およびマップの作成

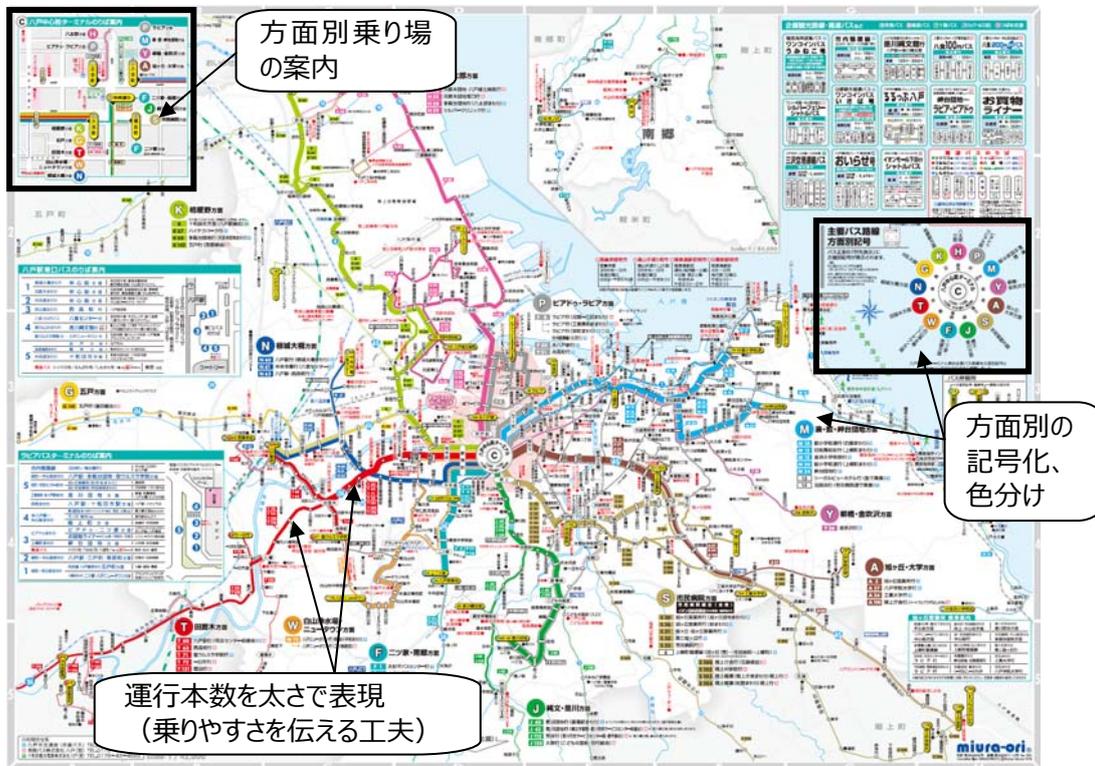
鯉ヶ沢町を運行する公共交通の情報（バス路線、バス停、運行時刻や鉄道の時刻など）が、示される総合時刻表およびマップを作成する。(アンケート調査において今後の公共交通の改善に求める点として「分かりやすい運行ルート図や時刻表をつくる」が10項目中5番目に高い)

なお、この総合時刻表、バスマップの作成、配布により、公共交通を身近に感じ、利用したいと感じられることを目指したツールとするため、シンプルで分かりやすい内容とするとともに、②で示す駅等結節点の情報案内とあわせて、路線名や路線のナンバリング、カラーイメージ化と対応した番号、色設定、デザインとする。

【参考事例】八戸市の情報提供例（出典：八戸市ホームページ）

◎バスマップはちのへ

八戸市の3事業者共通の路線図「バスマップはちのへ」。方面別記号をバスマップに表示するとともに、運行本数を路線の太さで表示するなど、分かりやすさの向上を図っている。



◎携帯用”ミニ”時刻表

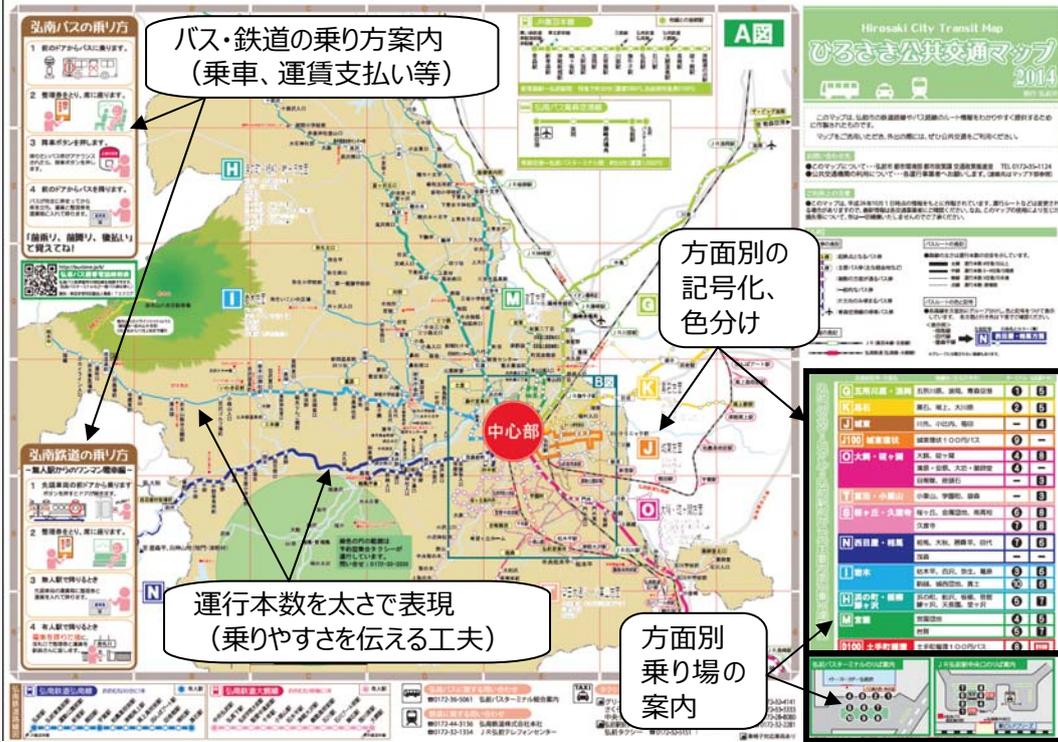
等間隔運行に取り組む中心部(八戸駅～中心街間)路線である八戸駅線の「ここが便利！」というセールスポイントをご紹介するコンパクトな時刻表。

ポケットサイズの中心部専用時刻表

【参考事例】弘前市の情報提供例（出典：弘前市ホームページ）

◎ひろさき公共交通マップ

方面別記号をバスマップに表示するとともに、運行本数を路線の太さで表示するなど、分かりやすさの向上を図っている。バスや鉄道の乗り方についても紹介している。



②駅等結節点の情報案内、車両表示等の改善

鱒ヶ沢駅など公共交通の結節点となる箇所においては、鉄道とバス、バス同士の乗継案内や、方面別のバス利用がしやすいように、分かりやすい車両表示（ラッピングや番号化、色分けがされた行先表示）や車両表示と連動した乗り場案内（番号化、色分け）の工夫をする。

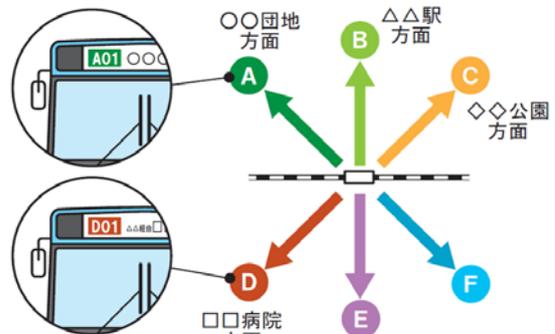
◎鱒ヶ沢駅前

バス停の運行情報などの案内を掲載するとともに、方面別のバス利用がしやすいように、バス側の行先表示と乗り場案内



◎バス表示の番号化、色分け化による分かりやすい情報提供イメージ(出典：国土交通省資料)

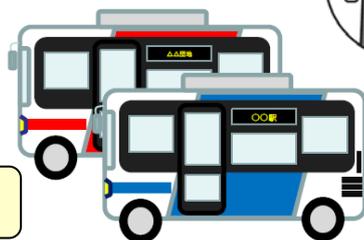
方面別に記号やカラーで分類、バスの行先表示にも記載して統一的に情報提供



◎車両のラッピングのイメージ

(出典：国土交通省資料)

親しまれ、分かりやすい車両ラッピング



※2 地域公共交通調査事業（計画推進事業）の補助の活用

事業4. 「地域との協働による利用促進」事業 ※2

①モビリティ・マネジメント

モビリティ・マネジメント（MM と称す）とは、マイカーから公共交通への自発的な転換（行動変容）を促す施策のことであり、公共交通に関する情報提供やバス利用を身近に感じるイベントの実施などにより、公共交通の利用意識の向上を図っていくこととする。

具体的には地域住民を対象としてマイバス意識向上や利用促進を促す住民 MM、小中学生に対してバス利用の説明会などを通して実施する学校 MM などの取組みを行う。

【参考事例】弘前市・弘南バス㈱における「バスの乗り方教室」開催例(出典:国土交通省・東北運輸局 ホームページ)



弘前市立小沢小学校にて、4年生47名を対象として実施されたバスの乗り方教室。(平成27年7月9日実施)

一人当たりの二酸化炭素排出量の少ないバスの利用促進を目的として、小学校の教室で「地球温暖化」と「バスの乗り方」についての説明の後、バス営業所まで路線バス車両に乗りして乗り方などの理解を深めるとともに、バス営業所の施設や車両見学を通してバスに親しんでもらい、環境にやさしい公共交通であるバス利用の大切さを考えてもらう機会となった。

【参考事例】福岡市城南区において、転入者に配布している公共交通パンフレット(出典 九州運輸局ホームページ)



【参考事例】北海道当別町において地域住民にバスへの理解を得るために配布する通信 (JCOMM 日本モビリティ・マネジメント会議資料)



▲ どうべつバス通信(創刊号・第8号)

②地域との公共交通意見交換の実施、継続

路線バスとスクールバスの統合によるコミュニティバスの平成 29 年度の運行開始に向け、地域との意見交換会を継続しながら、地域に適した、また利用促進が図れる運行の実現を目指す。また、運行開始後においても定期的に意見交換会を継続することで、地域のマイバス意識を高めるとともに、運行や利用に対する課題がある場合は改善の検討や取組みを行う。

計画に基づく、路線バスとスクールバスの統合によるコミュニティバス運行準備 (平成 28 年度)

路線バスとスクールバスの統合による新たなコミュニティバス運行開始 (平成 29 年度～)

地域との公共交通意見交換の実施、継続

～地域協働によるマイバス意識、利用促進、持続可能な交通の実現～



※この他、買い物支援バスなどの運行についても意見交換を図る

※2 地域公共交通調査事業(計画推進事業)の補助の活用

第5章 計画の実現に向けて

5-1. 計画の評価および見直し ※2

計画に基づく地域の交通の取組みについては、推進する組織を設定して展開する。なお、事業4に示す「地域との協働による利用促進」事業とあわせ取り組むことで、関係者協働による取組みとして継続する。

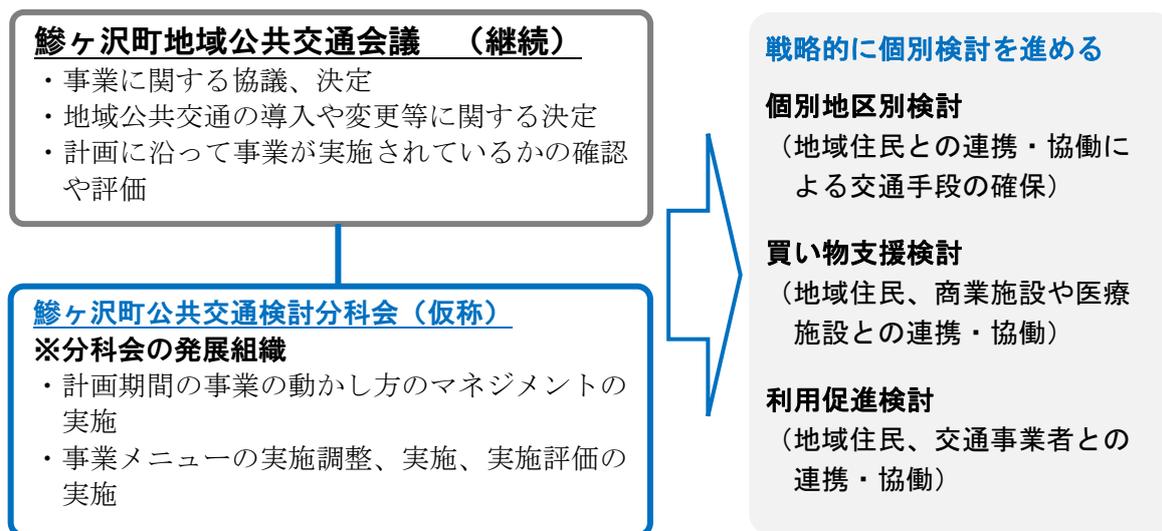


図 56 計画の実現に向けた検討組織

また、計画の策定（Plan）、施策・事業の実施（Do）、進行管理・評価（Check）、見直し・改善（Action）を繰り返す PDCA サイクルの考え方により推進していく。

Plan（計画）

鯨ヶ沢町地域公共交通網形成計画に基づき、鯨ヶ沢町地域公共交通会議において具体的な事業の進め方や実施期間等を検討し、実施計画を作成、準備する。

Do（実施）

目標を達成するために設定した施策・事業を、計画に沿って実施する。なお、本計画の目標達成に効果的につながるよう、各関係者が連携しながら推進する。

Check（評価）

目標を達成するために設定した施策・事業が計画に沿って実施されているか、また、目標が達成されているかについて、適宜進行管理・評価を実施する。目標については、毎年、設定した目標値への達成状況を確認する。

Action（改善）

事業の実施状況や目標の達成状況、さらには社会環境の変化などを踏まえ、取組みの見直しや改善を図る。

※2 地域公共交通調査事業（計画推進事業）の補助の活用

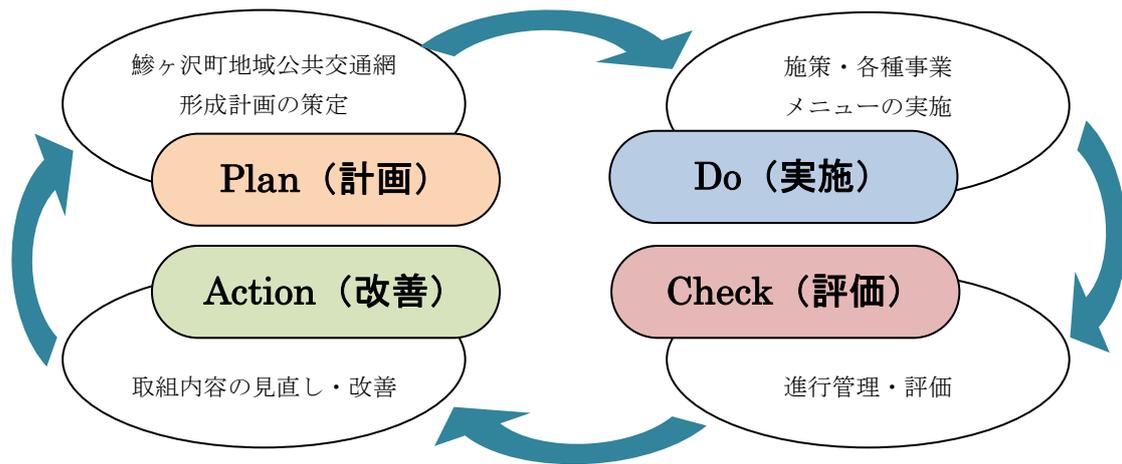
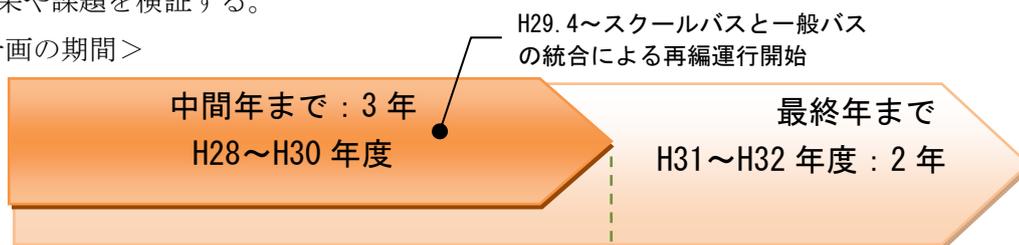


図 57 鯉ヶ沢町地域公共交通網形成計画の進行管理イメージ

評価スケジュールは、以下のように3年後（平成30年度中）に中間評価を行い、必要に応じた事業の見直し等を行うこととする。3-4で設定した計画の数値目標について最終年での達成状況を確認するが、中間年においても把握できる指標についての中間達成状況を確認し、取組みの効果や課題を検証する。

<計画の期間>



<評価、見直しの進め方>

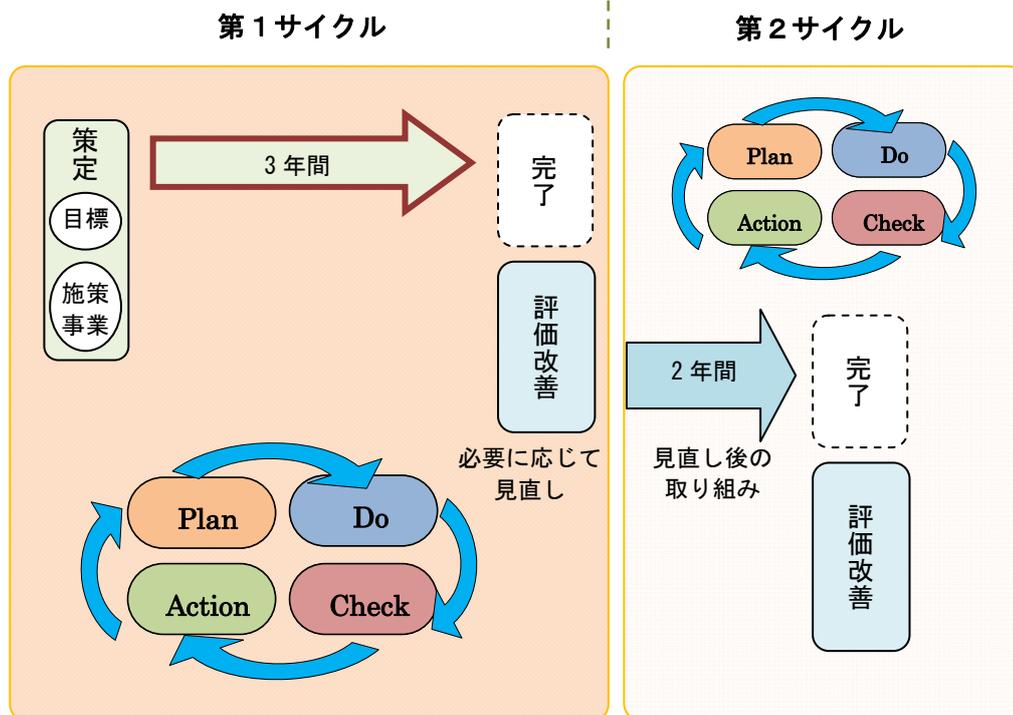


図 58 計画の評価、見直しのスケジュール

5-2. 関係者による役割分担・連携による取組み

将来にわたって持続可能な公共交通システムを構築していくために、町民、交通事業者、行政等による役割の明確化と協働で取り組むための仕組みをつくり展開する。



鱒ヶ沢町地域公共交通網形成計画

発行 鱒ヶ沢町地域公共交通会議
編集 鱒ヶ沢町 政策推進課
〒038-2792
青森県西津軽郡鱒ヶ沢町大字本町 209-2
電話 0173-72-2111