五所川原市地域公共交通網形成計画

平成２９年３月

五所川原市

目　次

１．　計画の概要 1
　１-１．　計画の目的 1
　１-２．　計画の位置づけ 2
　１-３．　計画の対象 2
　１-４．　計画の区域 4
　１-５．　計画期間 4

２．　まちづくりの将来像と公共交通の役割 5
　２-１．　まちづくりの将来像 5
　２-２．　公共交通の役割 8

３．　五所川原市の地域及び公共交通の現状 10
　３-１．　市の地勢・沿革 10
　３-２．　人口等の状況 11
　３-３．　施設の分布 16
　３-４．　市民などの日常生活の移動実態 26
　３-５．　公共交通の現状 32

４．　地域公共交通を取り巻く課題 41

５．　計画の基本理念・方針及び目標 45
　５-１．　計画の基本理念・基本方針 45
　５-２．　計画の目標 46
　５-３．　地域公共交通網の将来イメージ 48

６．　目標を達成するための具体施策 52
　６-１．　施策①：南北軸の再編 53
　６-２．　施策②：中心部バス路線の再編 55
　６-３．　施策③：地域内交通の再編 57
　６-４．　施策④：交通拠点の機能強化 61
　６-５．　施策⑤：広域路線の確保・維持 63
　６-６．　施策⑥：次世代環境対応車両等の普及促進 64
　６-７．　施策⑦：利用促進策の展開 66

７．　プロジェクト・施策の進行管理 68
　７-１．　推進・管理体制 68
　７-２．　ＰＤＣＡサイクルによる施策の推進・評価 69
　７-３．　目標値の設定 70

1．計画の概要

1-1．計画の目的

（1）計画策定の背景

五所川原地域は交通・商業の要衝として、一定の鉄道・バス路線等が整備された拠点機能を有する地域となっています。金木地域と市浦地域との間に中泊町中里地域を挟む飛び地形状となっており、各地域で公共交通の態様が大きく異なっています。

市では、これまで交通空白地域が生じないよう民間事業者路線への補助、コミュニティバス、スクールバス等地域の移動手段を維持する取組を行ってきました。

しかし、人口減少の急速な進行、人口構造の変化による交通需要の多様化といった市を取り巻く状況の変化により、利用者は減少傾向にあります。それに伴い、公共交通の収支状況は悪化しており、行政負担額が増加傾向にあります。

こうした課題等を踏まえ､本市では平成 24 年に地域住民や関係機関へのアンケート調査等を実施し、公共交通に関する現状を把握するとともに、今後の見直しの方向性を示す「五所川原市地域公共交通ビジョン」及び「五所川原市地域公共交通アクションプラン」を策定していますが、主に路線バスを対象とした公共交通計画となっております。

また、公共交通に係る法律の改正（交通政策基本法施行、地域公共交通活性化再生法改正）や都市計画に係る法律の改正（都市再生特別措置法改正）など、地域公共交通を取り巻く環境が大きく変化しています。

そのため、将来にわたる持続性と利便性を確保し、地域社会の維持・地域力の向上に寄与する公共交通をめざすため、路線バスだけでなく、鉄道、スクールバス、コミュニティバス等の多様な交通資源を活用し、まちづくりと一体となった面的なネットワークの構築が求められています。

（2）計画の目的

こうした背景を受けて、本市では、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正に対応し、人口ビジョンで示した将来人口推計や既存計画等を踏まえ、地域のさまざまな交通モードを捉えながら、広大な市域をカバーできる持続可能な公共交通体系を再構築するため、まちづくりと連携した公共交通の基本的な方針と施策体系（マスタープラン）となる「五所川原市地域公共交通網形成計画」を策定することとしました。

また、次年度以降には本計画に基づき、公共交通ネットワークの利便性及び効率性を向上させ、面的な再構築を行うため､「地域公共交通再編実施計画」を策定します。

1-2. 計画の位置づけ

本計画は、上位計画・関連計画である「五所川原市総合計画」や「五所川原市都市計画マスタープラン」との整合を図り、また、「五所川原市立地適正化計画」の策定を見据えて、これら計画で定める将来都市像の実現に向けて、地域公共交通のマスタープランとして策定するものです。

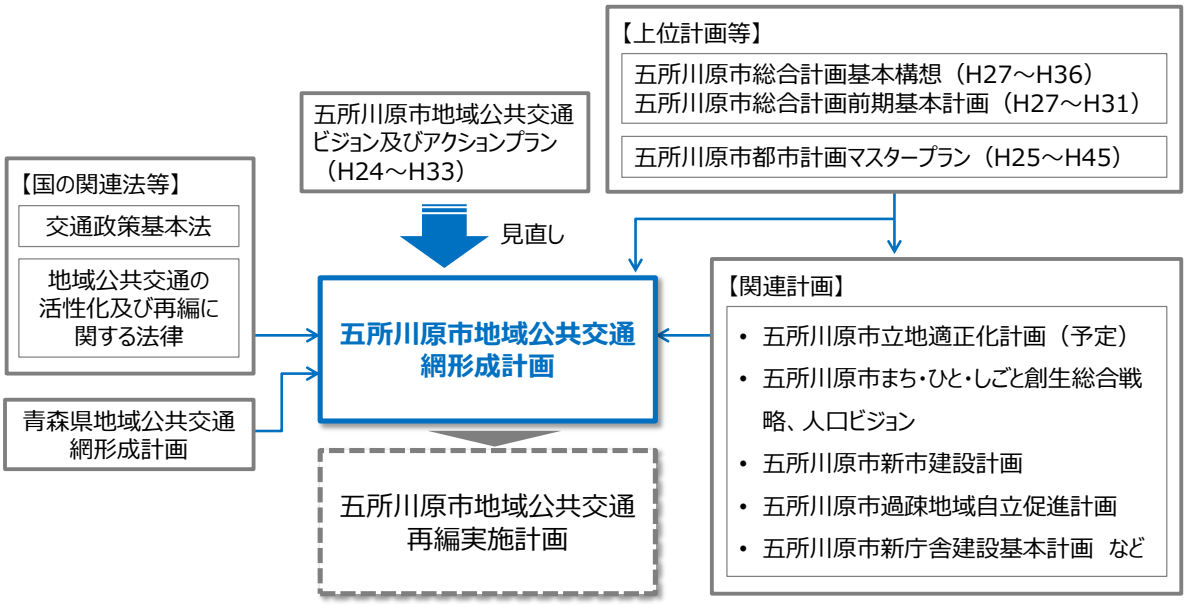


図　本計画の位置づけ

1-3. 計画の対象

本計画では、市民生活の移動手段を確保するため、以下の地域公共交通を対象とします。なお、特定の利用者に限定される送迎バスや福祉輸送などについては、地域ニーズを鑑み、地域公共交通との一体化を視野に入れつつ、地域の実情にあった交通体系を検討します。

表　本計画の対象

計画の対象	求められる役割
①ＪＲ五能線	・他市町村との広域移動を支える移動手段であり、大量の移動需要に対応できるものと捉え、地域公共交通の基幹的な役割を担う公共交通機関です。
②津軽鉄道	・中泊町と連絡しており、五所川原地域と金木地域の移動を支える市の南北軸の一端を担う公共交通機関です。
③路線バス	・路線バスは、市内、周辺市町村との移動を担う移動手段であり、広域幹線・地域内幹線・支線としての役割を幅広く担う公共交通機関です。
④タクシー	・鉄道、路線バスで対応が難しい、少量多様な移動の需要に対して、きめ細かいサービスを提供する公共交通機関です。
⑤その他	・特定の地域、施設への利用者が限定される需要に対して、地域公共交通の一部を補完的に担う交通を想定します。

表　五所川原市内の公共交通事業者一覧

交通モード	交通事業者	運転免許区分	事業エリア※		
			五所川原	金木	市浦
鉄道	東日本旅客鉄道(株)	旅客鉄道事業※2	●		
	津軽鉄道(株)	旅客鉄道事業	●	●	
路線バス	弘南バス(株)	一般乗合旅客自動車運送事業※2 一般貸切旅客自動車運送事業※2	●	●	●
タクシー※1	五所川原交通(株)	一般乗用旅客自動車運送事業 一般乗合旅客自動車運送事業 （乗合タクシー）	●		
	(株)尾崎タクシー	一般乗用旅客自動車運送事業	●		
	(有)外崎商事	一般乗用旅客自動車運送事業	●		
	(有)成田観光タクシー	一般乗用旅客自動車運送事業	●		
	(有)金木観光タクシー	一般乗用旅客自動車運送事業		●	
	(有)金木タクシー	一般乗用旅客自動車運送事業		●	
	(有)しうら観光	一般乗用旅客自動車運送事業			●
	(有)市浦タクシー	一般乗用旅客自動車運送事業			●

※1：タクシー事業者の事業エリアは本社所在地の地域としている。

表　五所川原市内のその他交通事業一覧

交通モード	交通事業	運行形態	事業エリア		
			五所川原	金木	市浦
その他	五所川原市 （五所川原市行政連絡バス）	白ナンバー※2	●	●	●
	川倉の湯っこ送迎バス	白ナンバー		●	
	五所川原市スクールバス	バス事業者・タクシー事業者への委託運行	●	●	●
	市浦医科診療所患者送迎バス	タクシー事業者への委託運行			●
	しーうらんど送迎バス	白ナンバー	●	●	●

※2：用語の説明

旅客鉄道事業　：自社が保有する鉄道で旅客を運ぶ事業
一般乗合旅客自動車運送事業：他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業のうち、不特定多数の旅客を運送するバス（乗合バス）
一般貸切旅客自動車運送事業：他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業のうち、一個の契約により国土交通省令で定める乗車定員以上の自動車を貸し切って旅客を運送するバス（貸切バス）
白ナンバー　：乗合バスや貸切バスのように有償の旅客運送を目的とせず、学校・官公庁などが所有する自家用バス

1-4. 計画の区域

本計画の区域は、**五所川原市全域**とします。

ただし、市浦地域が飛び地であること、本市は五所川原圏域の中心市としての役割を果たす必要があることから、周辺市町村との連携を図る事業を必要に応じて実施します。

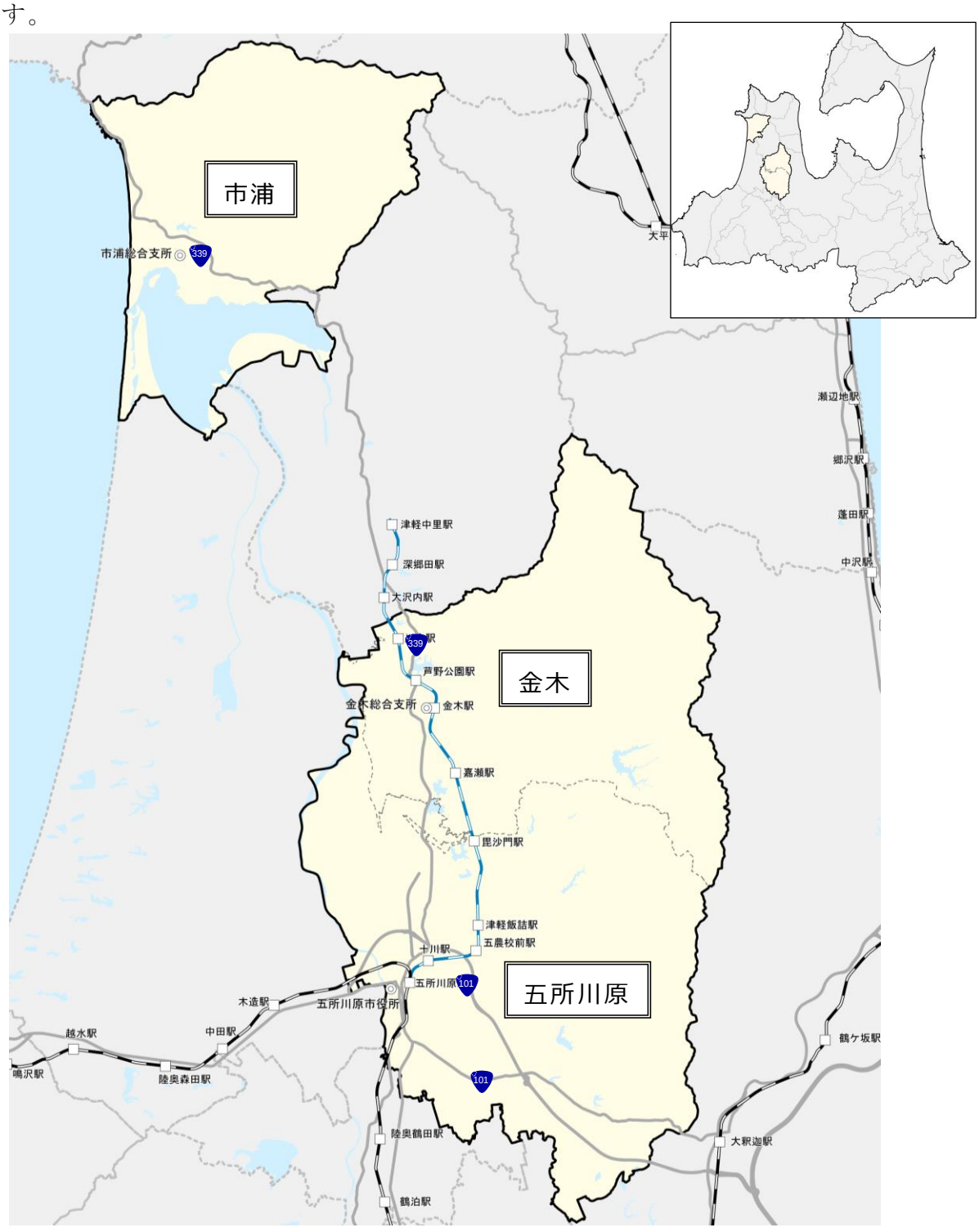


図　対象区域

1-5. 計画期間

本計画の期間は、**平成２９年度から平成３４年度までの６年間**とします。

2．まちづくりの将来像と公共交通の役割

2-1．まちづくりの将来像

本市の最上位計画である「五所川原市総合計画」及び都市計画における上位計画となる「五所川原市都市マスタープラン」において、地域がめざす将来像を公共交通の分野から実現するため、上位計画で掲げる将来像との整合性を図ります。

計画	上位計画で掲げる将来像
五所川原市総合計画 (平成27年3月)	・総合計画では将来像『**活力ある・明るく住みよい豊かなまち～みんな大好きごしょがわら～**』の実現に向けたまちづくりをめざし、計画期間は平成27年度から10ヶ年の計画期間としている。 **■公共交通網形成計画を策定する上で特に関連する記述（施策）** ・「基本政策５：快適で質の高い環境・住まいづくり」における施策「利便性が高く、人口減少時代に対応した都市基盤の整備」で位置づけられ、主な取組として「新たな公共交通システム構築」が示され、既存の地域公共交通の維持・確保を図りながら、地域の実情に即した交通体系を検討することが示されている。 ・また、「基本政策６：共にすすめる持続可能なまちづくり」における施策「行財政改革の推進及び移住・定住の推進」では、今後ますます多様化複雑化する市民ニーズに対応するために戦略的に行政資源を選択･集中させると同時に、より効率的且つ効果的な行政運営に基づいた事業実施の必要性を示している。
五所川原市都市計画マスタープラン (平成25年3月)	・市域全体の将来めざすべき都市の姿（将来都市像）を示し、市民の安全安心、快適な暮らしが持続可能となるまちづくりの基本的な方針を定めることを目的としており、計画期間は概ね20年後の平成45年としている。 **■公共交通網形成計画を策定する上で特に関連する記述（施策）** ・五所川原市を大きく「市街地」「農地保全・活用」「森林等保全・活用」の３ゾーンに区分しつつ、都市活動や地域活動の拠点となる「都市拠点」「生活拠点」「観光・交流拠点」等の拠点を形成し、広域都市間の交流・連携を支える「広域軸」、広域軸と各拠点を結ぶ「地域軸」や地域内・地域間交通を円滑に処理する「市街地軸」等の都市軸を骨格とした都市構造の形成をめざしている。 ・交通体系の方針では、市民の安全性や快適性及び利便性の向上をめざすとともに、増加が見込まれる交流人口に対応する鉄道、バス等の公共交通との連携強化を図り、効率的な交通体系の形成をめざすとしている。具体な公共交通の方針としては、来訪者の観光交通ニーズ及び近隣都市間移動の利便性向上に対応する「広域公共交通ネットワークの構築」、広域公共交通ネットワークとの整合性を図りつつ、市内の公共交通サービスの充実をめざした「地域ネットワークの構築」を具体方針として示している。

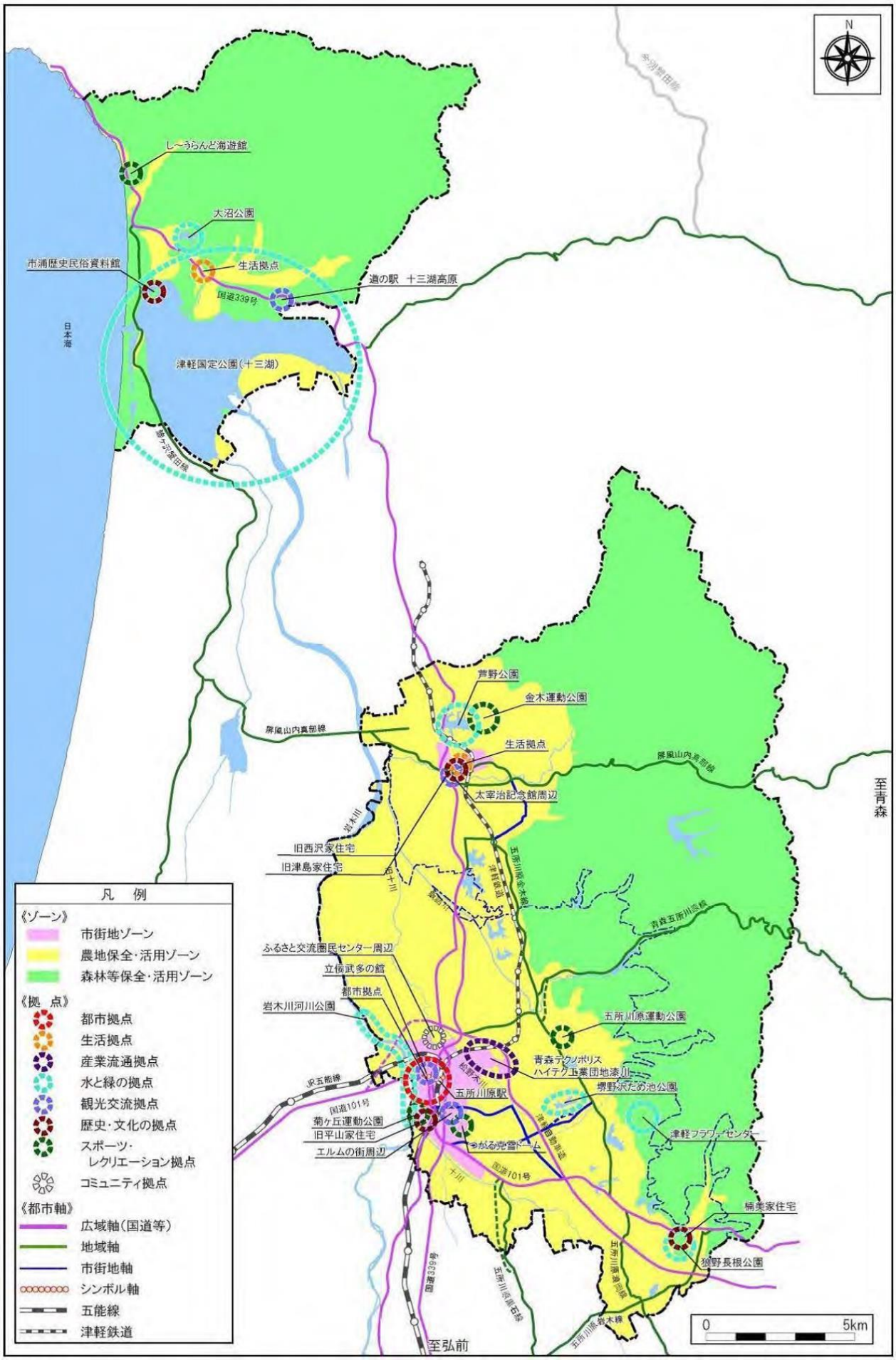


図　将来都市構造図（市全域）

資料：五所川原市都市計画マスタープラン

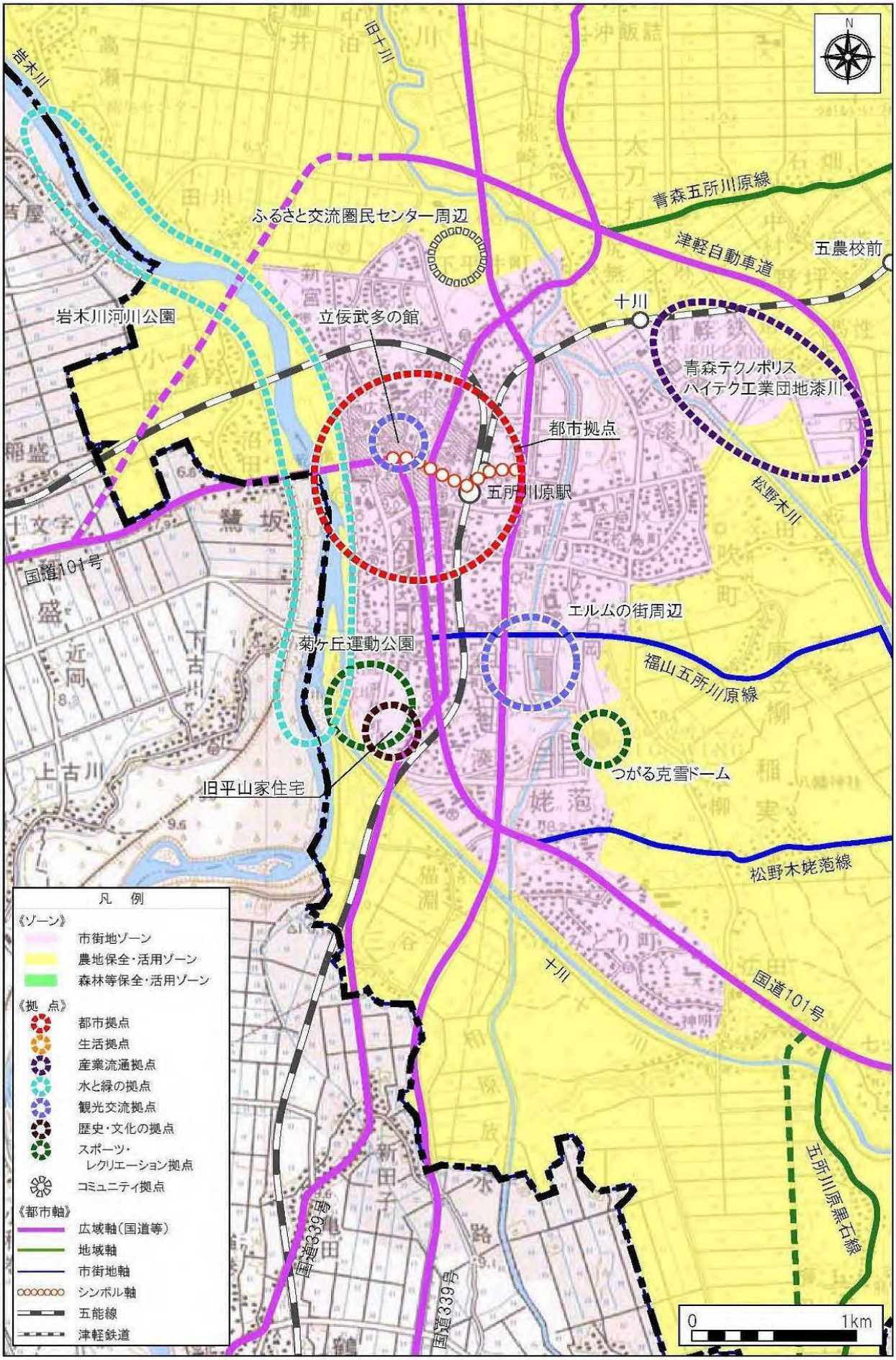


図　将来都市構造図（拡大図）

資料：五所川原市都市計画マスタープラン

2-2．公共交通の役割

上位計画や関連計画では、公共交通に求められる役割を明らかにするとともに、公共交通に関連する施策を展開していることから、公共交通のマスタープランとなる本計画においてはこれらの計画との連携を図ります。

表　上位計画・関連計画における公共交通に求められる役割（１／２）

計画	公共交通に求められる役割
五所川原市総合計画基本構想・前期基本計画（H26 年度）	・地域住民の生活に必要な移動手段の確保とその利便性の向上を図るため、既存の地域公共交通の維持・確保を図りながら、地域の実情に即した交通体系を検討（利便性が高く、人口減少時代に対応した都市基盤の整備）。 ・立佞武多の館や斜陽館、十三湖をはじめ、本市の観光・交流施設の充実を図るとともに、各施設間を結ぶ交通手段の確保・充実（地域の強みを生かす産業・賑わいづくり）。 ・犯罪、交通事故が起こりにくい環境づくりとして、公共交通機関の車両や道路施設などのバリアフリー化を推進し、高齢者や障害者などが安全に移動できる環境を整備（命と生活を守る安全・安心づくり）。
五所川原市都市計画マスタープラン（H24 年度）	・広域の市町村、公共交通事業者との連携を強化し、JR 五所川原駅を起点とした広域二次交通整備を促進し、来訪者の観光交通ニーズ及び近隣都市間移動の利便性向上に対応する、広域公共交通ネットワークの構築を図る。 ・広域路線バス及び鉄道の維持・活性化を図るとともに、補いきれない部分を担う公共交通手段の検討及び市町村と交通事業者が果たすべき役割分担について検討する。 ・広域公共交通ネットワークとの整合性を図りつつ、市内の公共交通サービスの充実をめざし、地域公共交通ネットワークの構築を図る。 ・市民のニーズを踏まえた公共交通の維持継続を図り、市民生活の利便性向上に努める。 【五所川原市街地地域】 ・JR 五所川原駅周辺は、本市の玄関口であり交通の要衝であることから、路線バスやタクシー、駐車場、駐輪場などを考慮した駅前広場の整備について検討するとともに、来訪者に分かりやすい標識やサインなどの設置について検討する。また、駅前広場等の検討にあたっては、駅の東西を結ぶ連絡通路の設置について併せて検討する。 【金木市街地地域】 ・金木駅周辺については、パークアンドライド等を考慮した駅周辺の活用形態を検討し、津軽鉄道及び弘南バスとの連携を強化することで、それぞれの路線の利用者増加と路線の維持継続を図る。 【田園集落地域】 ・津軽鉄道の各駅（十川・五農校前・津軽飯詰・毘沙門・嘉瀬・芦野公園・川倉）周辺については、パークアンドライド等を考慮した駅周辺の活用形態を検討し、利用者増加と路線の維持継続を図るとともに、自動車交通の抑制による低炭素社会への貢献をめざす。 ・集落地と市街地を結ぶ重要な交通手段である路線バス等については、その維持存続を図り住民の利便性向上に努める。 【市浦地域】 ・集落地と市街地を結ぶ重要な交通手段である路線バス等については、その存続を促進し住民の利便性維持に努める。
五所川原市立地適正化計画	（H29 年度以降に策定予定） ・都市計画区域の用途地域内において、20 年先の将来に一定の利便性を確保してサービスし続けられる公共交通の軸を検討する。

表　上位計画・関連計画における公共交通に求められる役割（２／２）

計画	公共交通に求められる役割
五所川原市総合戦略（H27 年度）	・誰もが暮らしやすいまちづくりの推進に向けた、地域の実情に即した公共交通システムの構築。
五所川原市過疎地域自立促進計画（H28 年度）	・移動手段を持たない高齢者などの交通弱者に不可欠な鉄道や路線バスの公共交通機関については、鉄道においては、安全性確保のために必要な整備に対する補助を行い、路線バスにおいては必要なバス路線の維持・確保に向けた補助を継続実施し、路線の見直しを行うなど運行サービスの向上を図る。また、人口減少や高齢化の進展が著しい地域においては、多様な利用形態をもつコミュニティバスの運行や地域に最低限必要とされる交通需要に見合ったデマンド運行の導入、スクールバス・福祉バスの活用など住民の利便性の確保のための最適な運行方法について検討する。
五所川原市新市建設計画（H25 年度改定）	・住民に対する都市的サービスを提供していくうえでは、必要な最低限の移動の確保を担保することが不可欠であるため、圏域を結ぶ広域的幹線的なバス路線の維持確保はもとより、新市内を運行する路線バスについても、その効率的かつ効果的な運行を図りながら住民の生活の足の確保に努めていく。 ・また、新市の誕生により新市内の基幹的公共交通としての役割が期待される津軽鉄道についても、関係市町村との連携を図りながら、その維持存続に努めていく。
青森県地域公共交通網形成計画（H27 年度）	1）交通ネットワーク：五所川原駅を圏域の拠点（二次拠点）として、幹線性・広域性の高い鰺ヶ沢方面、小泊方面、青森方面、弘前方面への広域バス路線を軸として圏域の広域路線の維持に努める。津軽鉄道やＪＲ五能線と広域バス路線の並走区間があるため、鉄道・バスそれぞれの比較優位性を把握し、機能・役割分担を明確にしていく。また、北津軽のゲートウェイとなる奥津軽いまべつ駅と圏域とを結ぶ路線を開設し、圏域の拠点からのアクセス性を確保する。 2）利用のしやすさ：鉄道とバス間乗継やバス間乗継に対し、乗継利便性の向上に取り組む。 3）維持・持続性：利用者が限られるが地形的要因から統廃合が難しい路線については、一層の利用促進や効率化の検討をおこなっていく。

3．五所川原市の地域及び公共交通の現状

3-1．市の地勢･沿革

（1）地勢

本市の五所川原・金木地区は、東側の標高約 400～600ｍ級の山々が連なる津軽山地の稜線部から西側へ向かい、市域中央部付近の平野部に至るまで山地、丘陵地と続き、さらに本市の西側を南北に貫流する岩木川まで平野部が続いています。山地及び丘陵地は広大な山林が広がり、平野部は岩木川や多数の河川からの恵みを受けた肥沃な土壌に水田地帯が形成され、これらの間には畑地や水田を維持するため池が点在しています。

市浦地域は、北側から東側にかけて大部分が山地で、西側は日本海に面し、南側には十三湖を擁した自然豊かな地域です。

また、県都青森市へは東へ約 25km、津軽地方の中心都市である弘前市へは約 23km の位置にあります。

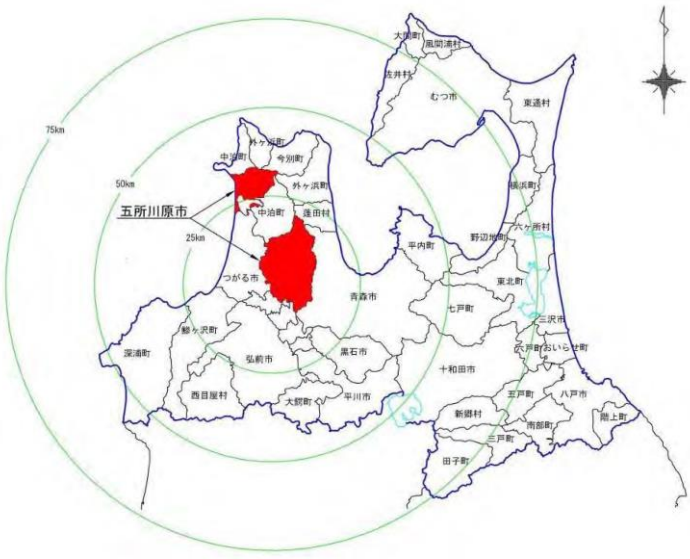


図　五所川原市の位置

（2）沿革

本市は、平成 17 年３月 28 日に旧五所川原市・旧金木町・旧市浦村の３市町村が合併し、新市制による新しい五所川原市が誕生しました。

現在の都市形態は、山間丘陵部においては基幹産業である農業を背景とした中世からの集落形態が南北に存続しつつ、都市部においては、西北津軽地域の商業・流通の拠点として発展するとともに、工業団地を中心とした内陸型工業都市の性格を維持しています。

平成 19 年には、津軽自動車道「浪岡五所川原道路（国道７号交差部～五所川原北 IC)」、さらに平成 26 年には「五所川原西バイパス（五所川原北 IC～つがる柏 IC)」も供用開始するなど、現在は主要な幹線道路の骨格が確立されつつあります。

3-2．人口等の状況

（1）人口の推移

平成 27 年の人口は 55,181 人であり、10 年前の 62,181 人（H17）から 7,000 人（約 10%）減少しています。

将来人口は、国立社会保障人口問題研究所の推計値では、今後更なる減少が今後も継続し、平成 52 年には 36,358 人になります。

年齢別構成比をみると、年少人口割合（H17:13.8%、H27:10.9%、H52:8.0%）、生産人口（H17:61.1%、H27:57.3%、H52:48.9%）はともに年々減少している一方で、65 歳以上の高齢者人口割合（H17:25.0%、H27:31.6%、H52:43.1%）は増加傾向にあります。

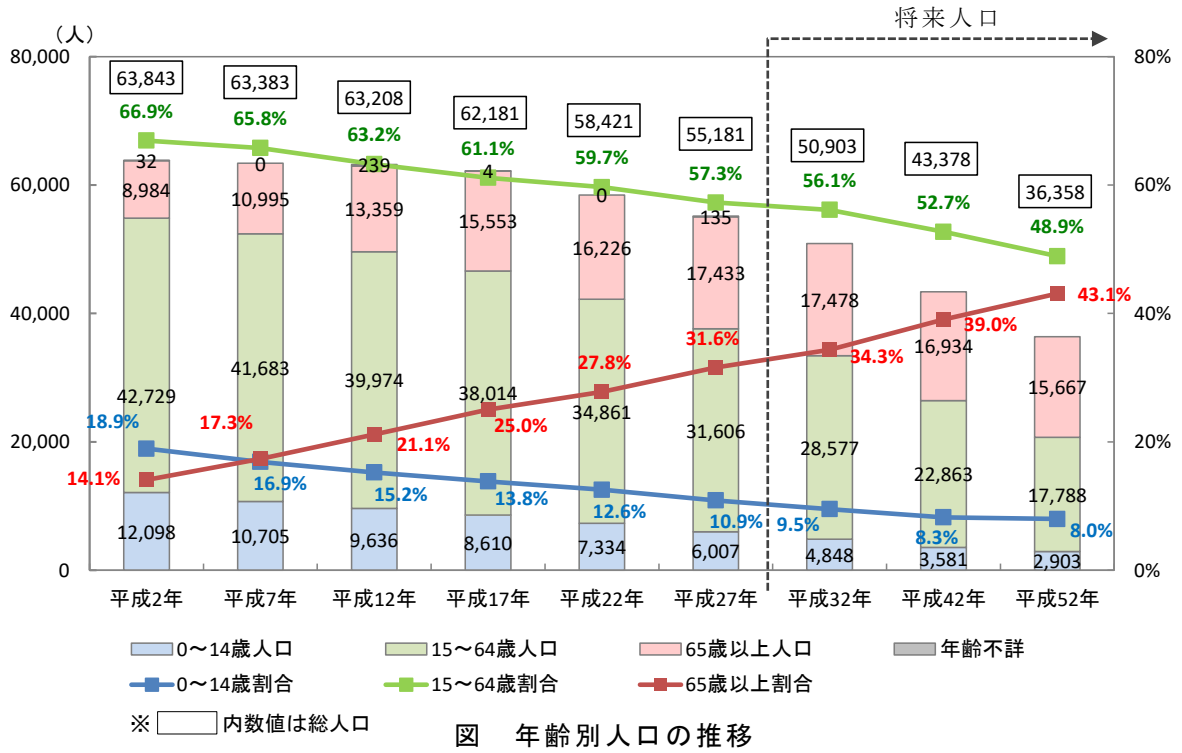


図　年齢別人口の推移

資料：国勢調査（H2～27）、国立社会保障人口問題研究所（H32・42・52）

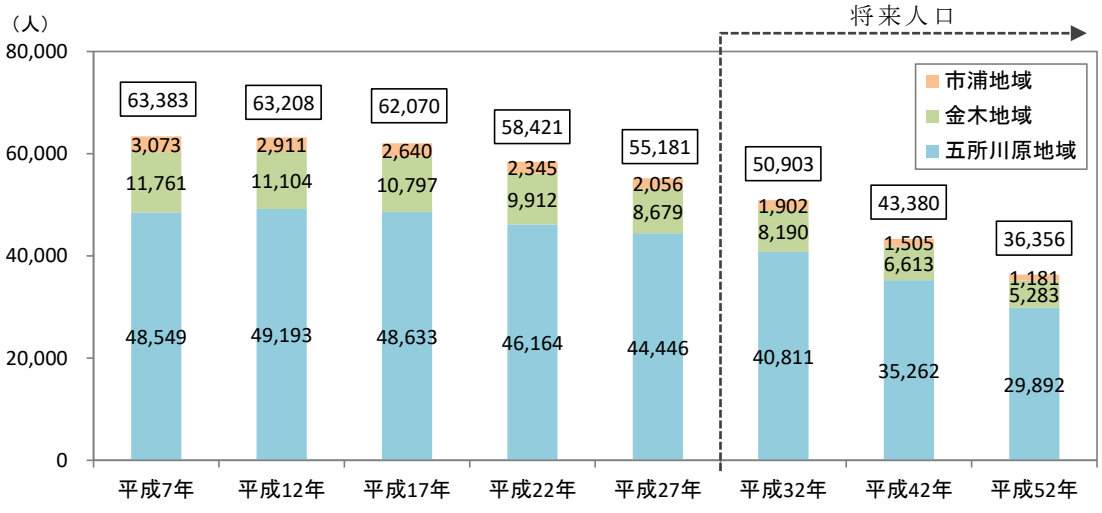


図　地域別人口の推移

資料：国勢調査（H2～27）、国立社会保障人口問題研究所（H32・42・52）

（２）高齢化の状況

平成 27 年の高齢者人口は 17,433 人と 10 年前の 15,553 人（H17）から約 2,000 人増加しており、その結果、高齢化率も約 7 ポイント増加しています。

将来的には、平成 52 年には高齢化率は約 4 割にまで増加することが予測されています。一方で、高齢者人口は平成 32 年までは増加傾向にありますが、それ以降は減少に転じ、平成 52 年には 15,667 人と平成 27 年の 17,433 人から約 2,000 人減少することが予想されます。これは 10 年前（H17）の高齢者人口と同程度になります。

地域別にみると、市浦地域、金木地域における高齢化の進行が顕著です。

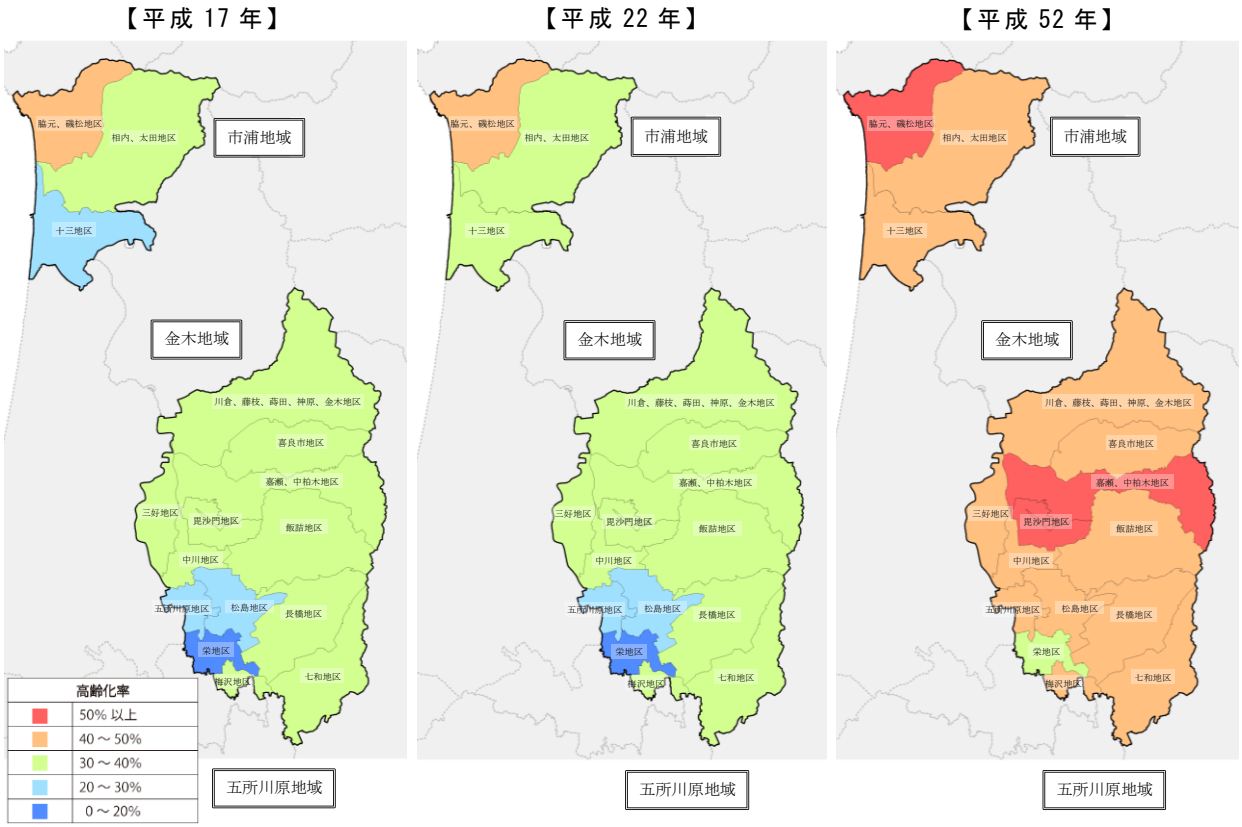


図　各年における地区別高齢化状況

資料：五所川原市人口ビジョン

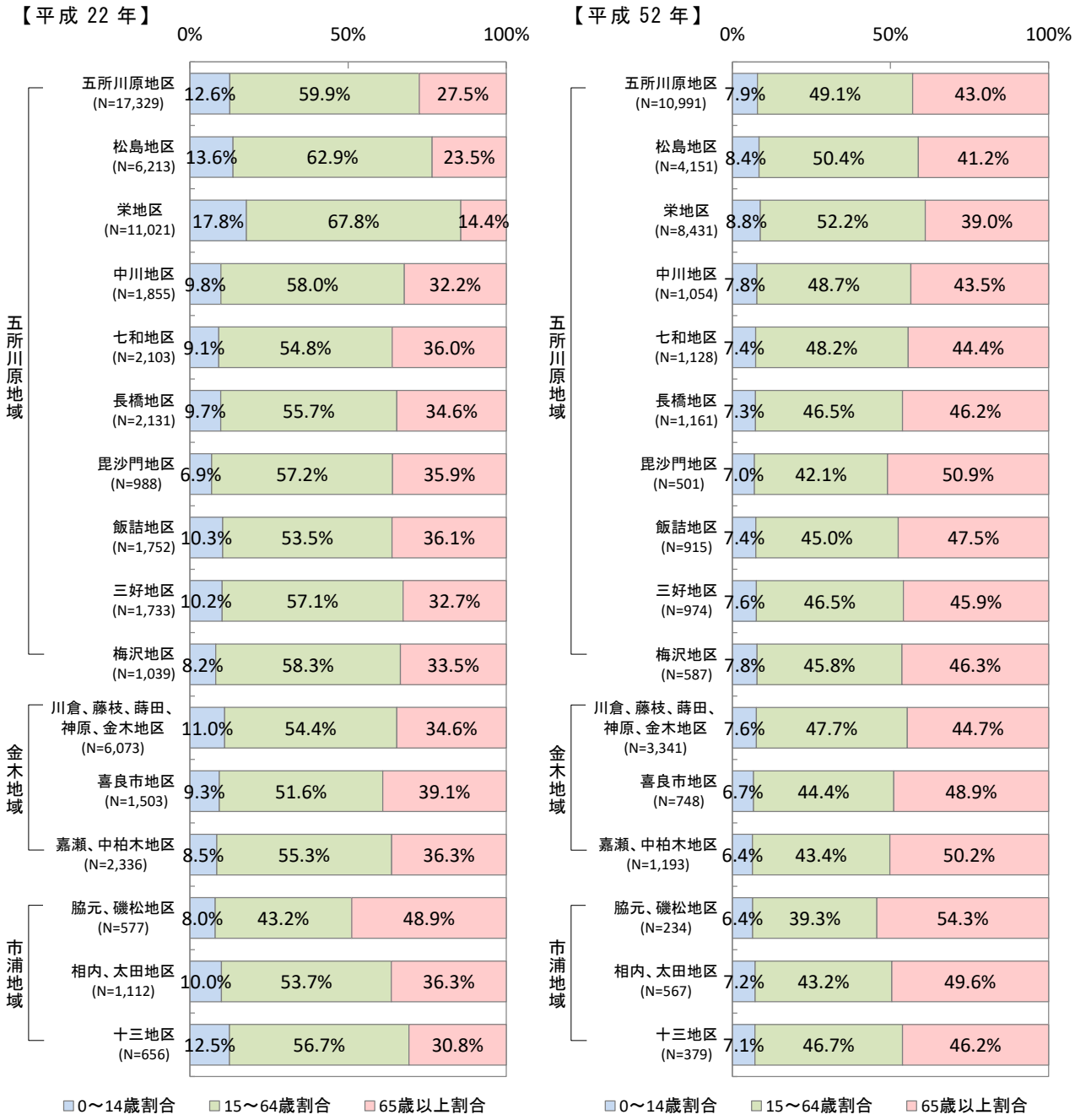


図　地区別年齢構成（平成 22 年、平成 52 年）

資料：五所川原市人口ビジョン

（3）人口分布

人口分布をみると、五所川原地域及び金木地域の中心部に人口が集積しています。また、主に南北軸の国道 339 号沿線に人口は分布しているものの、沿線から離れたエリアにも居住しています。

なお、人口の増減状況（H22⇔H17）をみると、五所川原地域の南部で増加が見られるものの、五所川原地域及び金木地域の中心部では人口減少が進行しています。

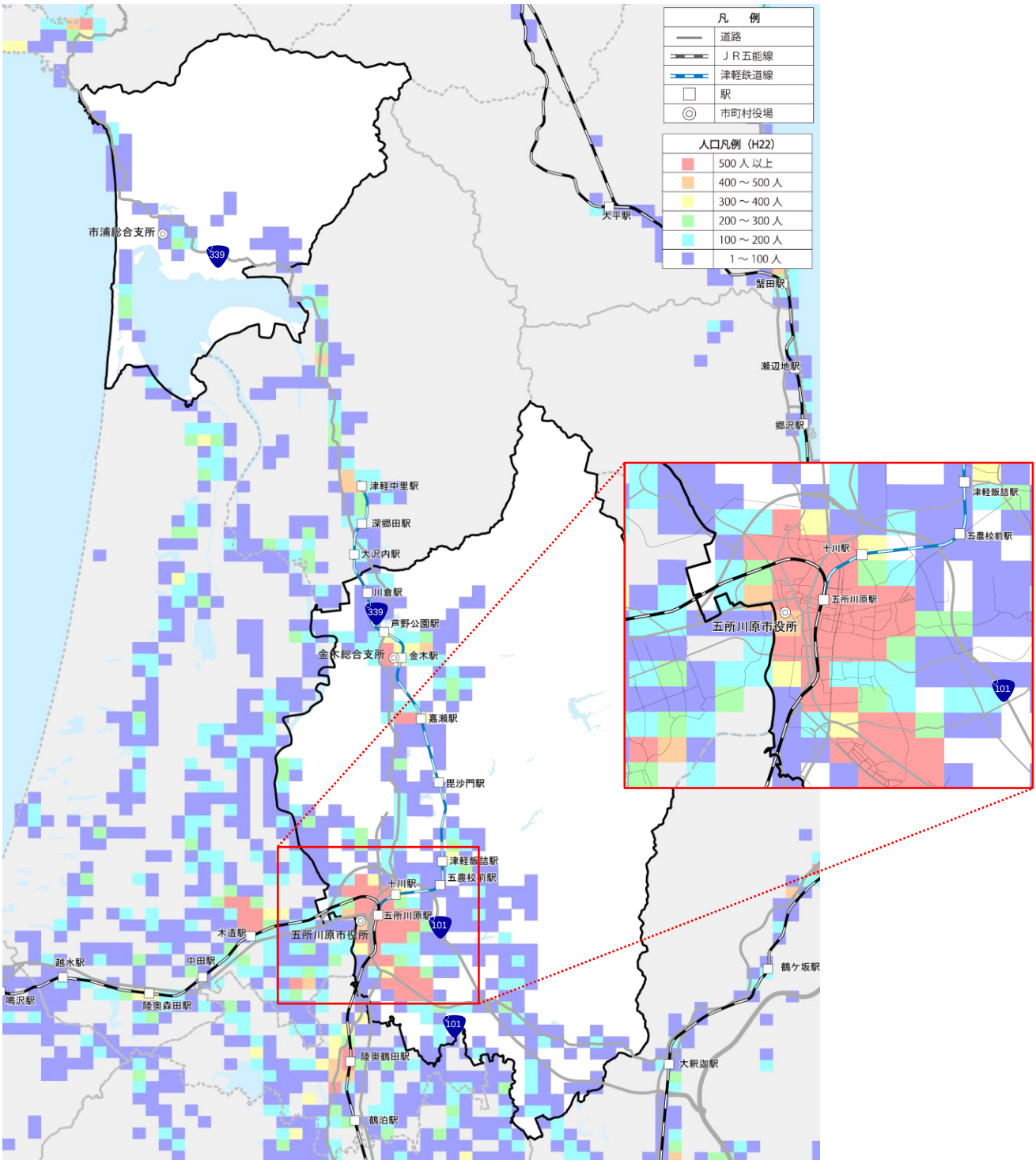


図　平成 22 年度人口分布（500m メッシュ）

資料：H22 国勢調査

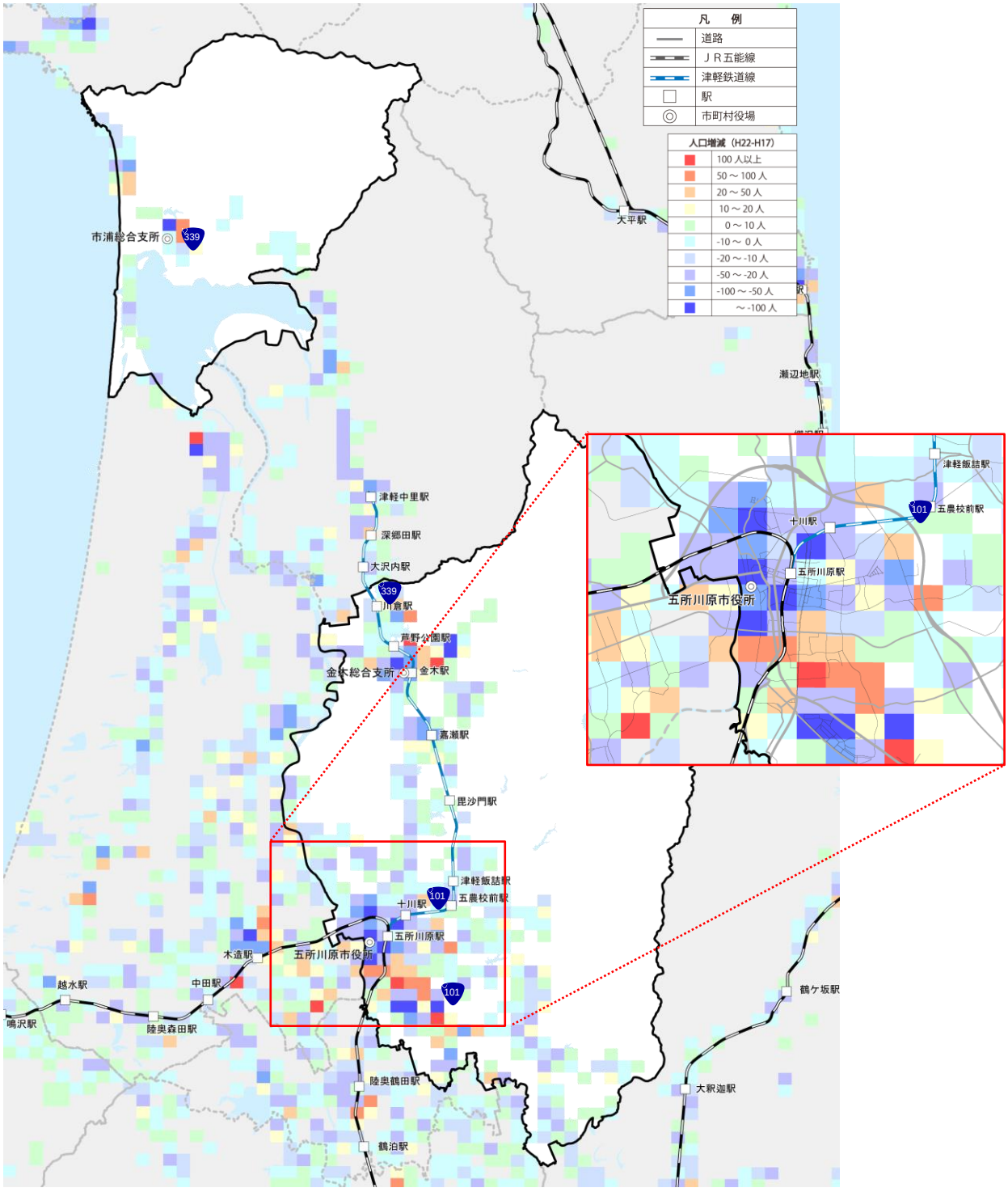


図　人口の増減状況（H22⇔H17　500m メッシュ）

資料：H22 国勢調査

3-3．施設の分布

（1）医療施設

医療施設の分布をみると、つがる西北五地域の中核病院である「つがる総合病院」等も立地する五所川原地域に多くの施設が集積しています。

また、金木地域にも「かなぎ病院」等の複数の施設が立地する一方、市浦地域は「市浦医科診療所」のみとなっています。

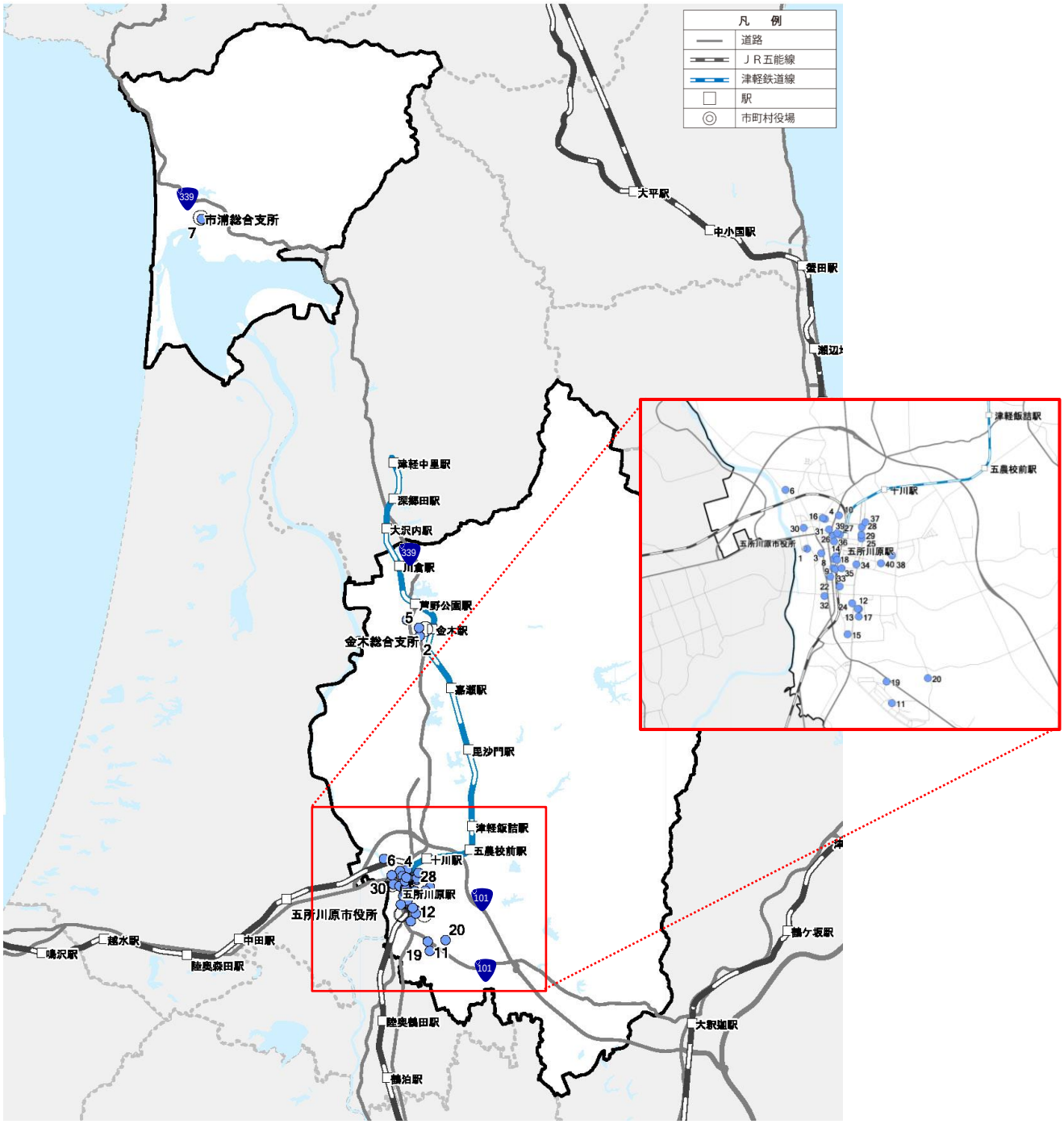


図　医療施設の分布状況

表　医療機関一覧

No	種別	施設名	所在地
1	大病院	つがる西北五広域連合つがる総合病院	字岩木町12番地3
2	大病院	つがる西北五広域連合 かなぎ病院	金木町菅原13番1
3	病院	(医)済生堂　増田病院	字新町41
4	病院	(医)白生会　胃腸病院	字中平井町142-1
5	病院	(医)慈仁会　尾野病院	金木町朝日山453
6	病院	(医)清泉会　布施病院	字芭蕉18-4
7	診療所	五所川原市国民健康保険市浦医科診療所	相内273番地
8	診療所	(医)佑生会　佐藤内科小児科医院	字弥生町4-2
9	診療所	(医)康正会　楠美泌尿器科クリニック	字鎌谷町164-3
10	診療所	(医)俊栄会　川崎胃腸科内科医院	字敷島町56
11	診療所	(医)華峰会　冨田胃腸科内科医院	みどり町4丁目128
12	診療所	いたい皮ふ科	中央四丁目67番地
13	診療所	いちのへ耳鼻科	中央四丁目69番地
14	診療所	(医)整修会　桂整形外科医院	字弥生町16-1
15	診療所	きむら皮ふ科	中央五丁目14番地
16	診療所	浩和医院	字中平井町130-1
17	診療所	エルム女性クリニック	中央四丁目93番地
18	診療所	(医)鈴木耳鼻咽喉科医院	字弥生町21
19	診療所	すとうmriクリニック	大字姥菟字船橋246-1
20	診療所	てらだクリニック	大字稲実字米崎122-17
21	診療所	(医)幸生会とやもり内科小児科クリニック	金木町沢部468-1　金木タウンセンターノア内
22	診療所	(医)和洽会　中井整形外科医院	字田町110-2
23	診療所	(医)アンド・アイはら眼科	中央1丁目40番地2
24	診療所	(医)まつもと整形外科クリニック	中央二丁目33番地
25	診療所	(医)守生会　中村整形外科医院	字一ツ谷508-12
26	診療所	復明堂眼科医院	字旭町65
27	診療所	三上眼科医院	字旭町59
28	診療所	山本耳鼻咽喉科	字一ツ谷516番地2
29	診療所	健生五所川原診療所(津軽保健生活協同組合)	字一ツ谷508-7
30	診療所	中村内科医院	字錦町1-134
31	診療所	江渡内科医院	字旭町7
32	診療所	田町小山クリニック	字田町4-5
33	診療所	こどもクリニックおとも	字鎌谷町163-1
34	診療所	櫛引クリニック	字鎌谷町516-10
35	診療所	清水クリニック	字鎌谷町103-1
36	診療所	駅前クリニック	字大町1
37	診療所	安斎レディスクリニック	字一ツ谷536-18
38	診療所	木村内科医院	松島町2丁目89-4
39	診療所	かねひらクリニック	字旭町55-2
40	診療所	瀬川内科クリニック	松島町1丁目79

資料：西北五医師会、東北厚生局、各病院

（２）商業施設

商業施設の分布をみると、地域を代表する商業施設である「エルムの街ショッピングセンター」等も立地する五所川原地域に多くの施設が集積しています。

また、金木地域にも「金木タウンセンター」等の施設が立地する一方、市浦地域はスーパー等の商業施設は立地がみられません。

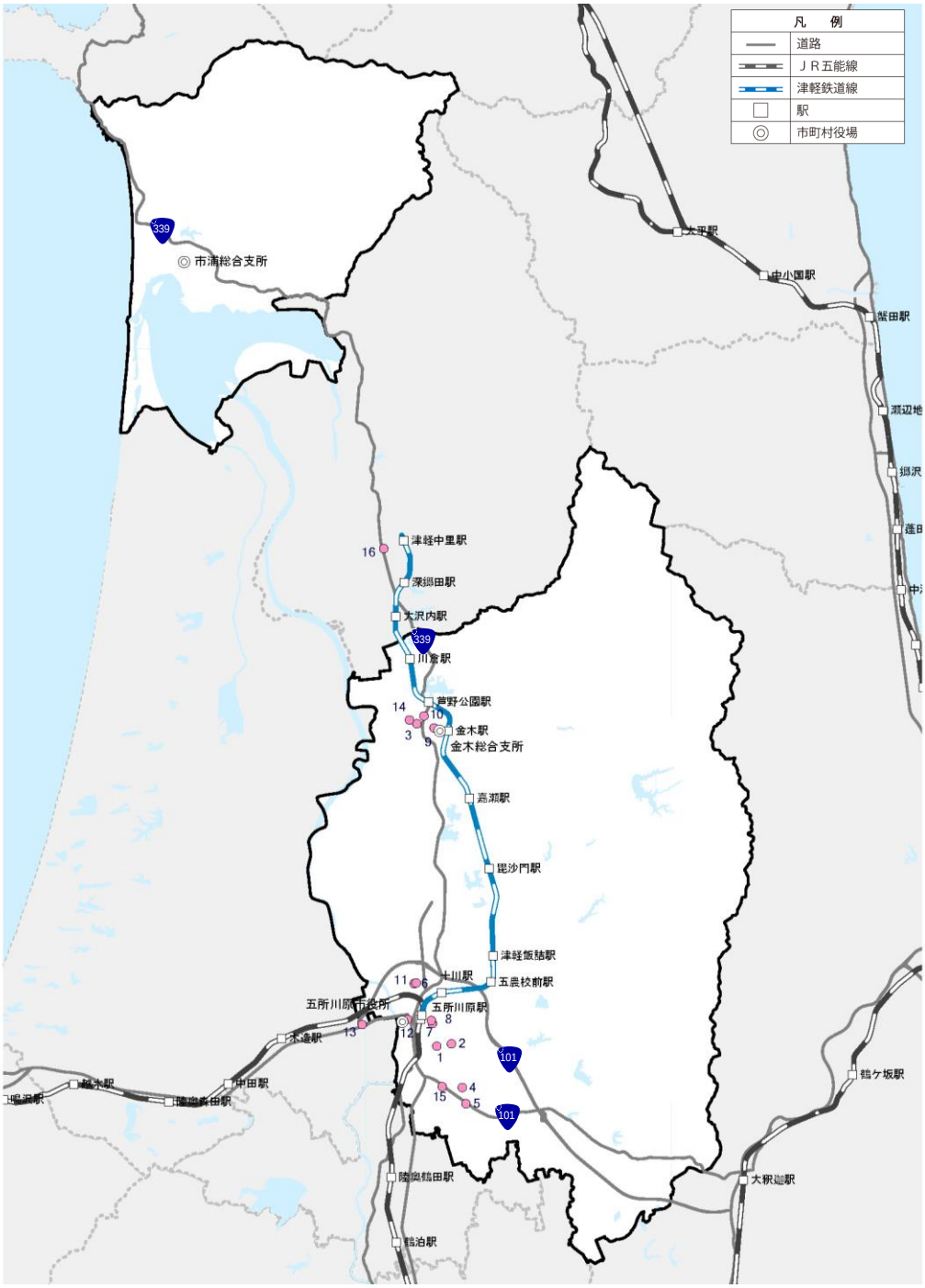


図　大型商業施設の分布状況

表　商業施設一覧

No	種別	店舗名	所在地	営業時間
1	大型	エルムの街ショッピングセンター	唐笠柳藤巻517-1	店舗による
2	大型	アクロスプラザ五所川原	唐笠柳字藤巻627	店舗による
3	大型	金木タウンセンター	金木字沢部460番	9:00～21:00
4	スーパー	マエダストア五所川原南店	稲実米崎123-1	9:00～22:00
5	スーパー	佐藤長広田店	広田榊森10−6	9:00～21:00
6	スーパー	佐藤長新宮店	幾世森171-19	9:00～21:00
7	スーパー	マックスバリュ松島店	鎌谷町519-1	7:00～23:30
8	スーパー	マエダ五所川原北店	一ツ谷547-5	9:00～22:00
9	スーパー	佐藤長金木店	金木町朝日山446-5	9:00～20:00
10	スーパー	食祭館中谷金木店	金木町芦野216-9	8:30～19:00
11	ドラッグストア	薬王堂五所川原新宮店	幾世森175-1	9:00～21:45
12	ドラッグストア	ツルハドラッグ五所川原本町店	本町25-2	9:00～22:00
13	ドラッグストア	スーパードラッグアサヒ柏店	小曲字枝村42-1	9:00～20:00
14	ドラッグストア	ハッピードラッグ金木店	金木町沢部454-8	9:00～21:00
15	ドラッグストア	ハッピー・ドラッグ広田店	姥菟船橋242-6	9:00～21:00
16	スーパー	中里ショッピングタウンベル店	津軽郡中泊町中里紅葉坂154	9:00～20:00

資料：全国大型小売店総覧等

（3）教育施設

教育施設の分布をみると、五所川原、金木、市浦の各地域に小中学校、高等学校が立地し、高等学校は隣接する自治体にも「木造高校」等の立地がみられます。

また、五所川原地域には青森職業能力開発短期大学校、五所川原市立高等看護学院等も立地しています。

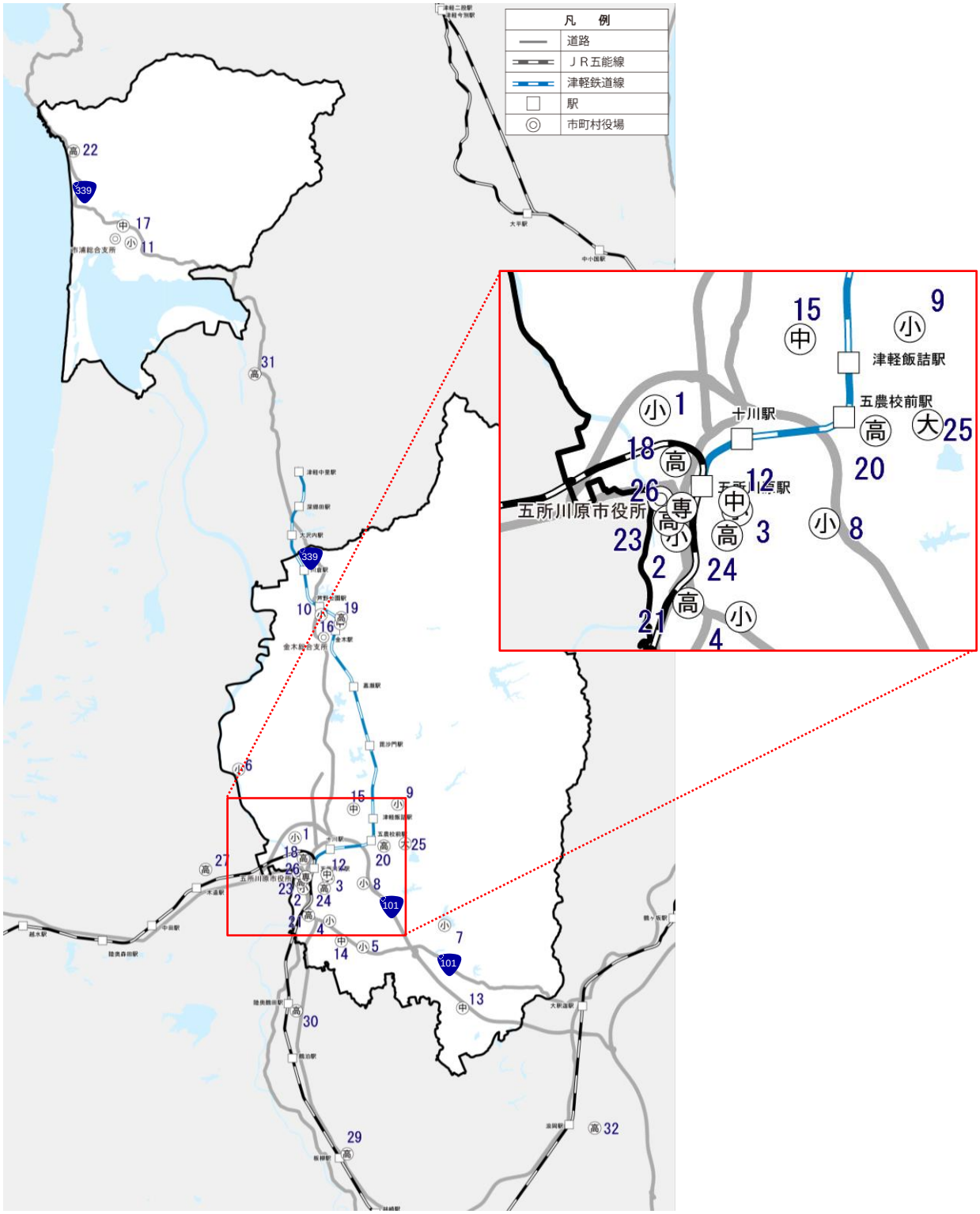


図　教育施設の分布状況

表　教育施設一覧

No	種別		学校名	所在地	生徒数
1	市内	小学校	五所川原小学校	大字新宮字岡田161	350
2		小学校	南小学校	字蓮沼2	266
3		小学校	中央小学校	松島町二丁目94	336
4		小学校	栄小学校	大字姥菟字船橋156-2	421
5		小学校	三輪小学校	大字七ツ館字虫流6-5	219
6		小学校	三好小学校	大字鶴ヶ岡字唐橋25-2	51
7		小学校	東峰小学校	大字神山字山越1-26	129
8		小学校	松島小学校	大字米田字八ツ橋8	118
9		小学校	いずみ小学校	大字飯詰字石田184	155
10		小学校	金木小学校	金木町芦野84-54	277
11		小学校	市浦小学校	相内岩井85	77
12		中学校	五所川原第一中学校	松島町三丁目1	742
13		中学校	五所川原第二中学校	大字羽野木沢字隈無179-2	75
14		中学校	五所川原第三中学校	大字広田字藤浦105-1	381
15		中学校	五所川原第四中学校	大字沖飯詰字男鹿274-1	93
16		中学校	金木中学校	金木町芦野84-9	205
17		中学校	市浦中学校	相内岩井81	47
18		高等学校	五所川原高等学校	中平井町3の3	593
19		高等学校	金木高等学校	金木町芦野200の403	117
20		高等学校	五所川原農林高等学校	一野坪朝日田12の37	481
21		高等学校	五所川原工業高等学校	湊船越192	420
22		高等学校	金木高等学校市浦分校	磯松赤川3の42	14
23		高等学校	五所川原第一高等学校	元町42	532
24		高等学校	五所川原商業高等学校	唐笠柳藤巻80	343
25		大学	東北職業能力開発大学校附属青森職業能力開発短期大学校	大字飯詰字狐野171−2	116
26		専修学校	五所川原市立高等看護学院	字新町58-2	99
27	市外	高等学校	木造高等学校	つがる市木造日向73の2	517
28		高等学校	鰺ヶ沢高等学校	西津軽郡鰺ヶ沢町舞戸町小夜72	134
29		高等学校	板柳高等学校	北津軽郡板柳町太田西上林46	206
30		高等学校	鶴田高等学校	北津軽郡鶴田町鶴田小泉369の1	192
31		高等学校	中里高等学校	北津軽郡中泊町高根小金石567	50
32		高等学校	浪岡高等学校	青森市浪岡稲村101-2	200

資料：青森県教育委員会「【調査・統計】学校一覧」

（4）市庁舎等主要施設

五所川原地域には、「五所川原市役所」をはじめ、「青森地方法務局五所川原支局」、「五所川原合同庁舎」等の行政施設、さらには「五所川原市立図書館」、「五所川原市ふるさと交流圏民センター」等も立地しています。

また、金木地域は「金木総合支所」、「津軽三味線会館」、市浦地域には「市浦総合支所」、「しーうらんど海遊館」等の施設が立地しています。

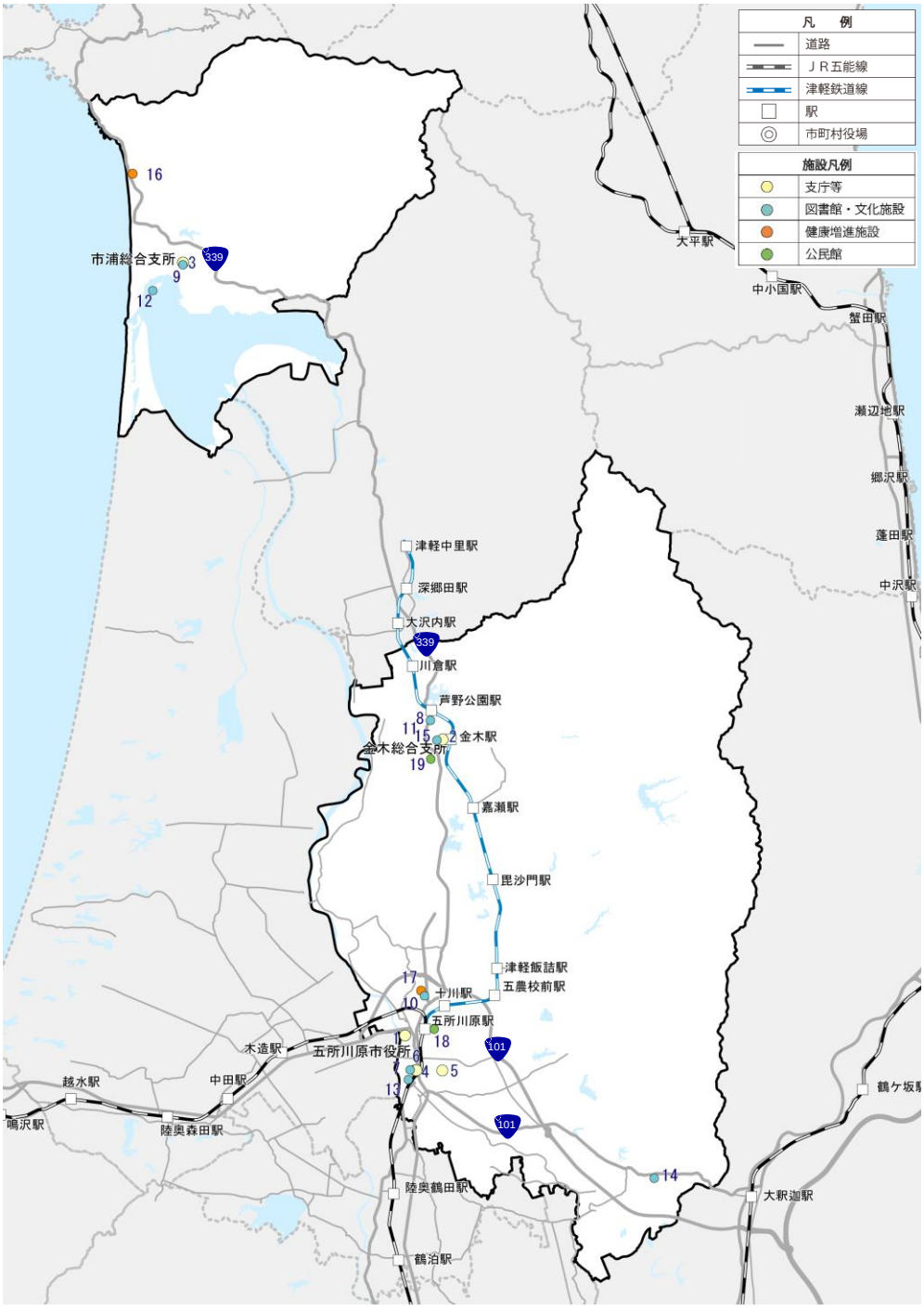


図　公共施設の分布状況

表　市庁舎等主要施設一覧

No	種別	施設名	所在地
1	市役所	五所川原市役所	字岩木町12番地
2	支所	金木総合支所	金木町朝日山319番地1
3	支所	市浦総合支所	相内349番地1
4	警察署	五所川原警察署	字栄町6-1
5	法務局	青森地方法務局五所川原支局	大字唐笠柳字藤巻507-10
6	庁舎	五所川原合同庁舎	字栄町10
7	図書館	五所川原市立図書館	字栄町119
8	図書館	伊藤忠吉記念図書館	金木町芦野345番地12
9	図書館	五所川原市立図書館市浦分館	相内349番地1 市浦総合支所内
10	文化施設	ふるさと交流圏民センター(オルテンシア)	字幾世森24番地15
11	文化施設	津軽三味線会館	金木町朝日山189番地3
12	文化施設	市浦歴史民俗資料館	十三土佐地内
13	文化施設	旧平山家住宅	湊字千鳥144番地1
14	文化施設	楠美家住宅	大字持子沢字隠川695－4
15	文化施設	太宰治記念館「斜陽館」	金木町朝日山189番地3
16	健康増進施設	し～うらんど海遊館	磯松山の井115−126
17	健康増進施設	生き活きセンター	字幾世森218番地6
18	公民館	五所川原中央公民館	字一ツ谷504番地1
19	公民館	金木公民館	金木町菅原367番地1

資料：各施設ホームページ等

（５）主要施設の移転･統廃合等の動き

五所川原市では、近年、小学校・中学校における統廃合により、通学環境に変化が生じています。

また、平成 26 年には「つがる総合病院」が開院し、平成 30 年には市役所庁舎の新築移転も予定されています。

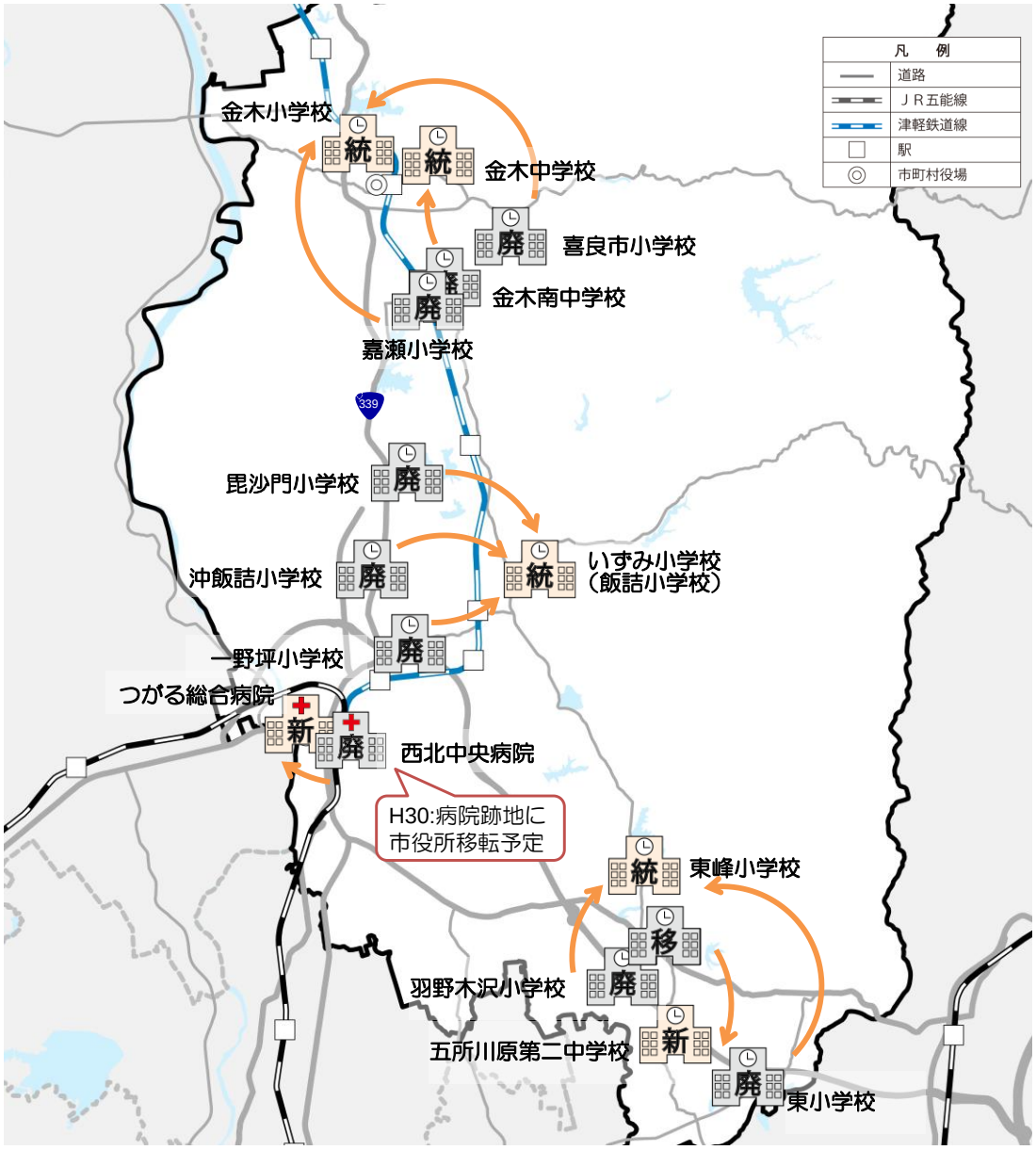


図　主要施設の移転・統廃合等の動き

表　主要施設の移転・統廃合等の動き

No	異動種別	異動年月日	施設名	備考
1	廃止	平成20年3月31日	長橋小学校	東峰小学校へ統合
2			羽野木沢小学校	
3			東小学校	
4	統合	平成20年4月1日	東峰小学校	
5	移転	平成23年8月24日	五所川原第二中学校	旧五所川原高等学校東校舎へ移転
6	廃止	平成24年3月31日	飯詰小学校	いずみ小学校へ統合
7			毘沙門小学校	
8			沖飯詰小学校	
9			一野坪小学校	
10	統合	平成24年4月1日	いずみ小学校	
11	廃止	平成24年3月31日	金木南中学校	金木中学校へ統合
12	廃止	平成27年3月31日	嘉瀬小学校	金木小学校へ統合
13	廃止	平成27年3月31日	喜良市小学校	
14	廃止	平成26年3月31日	国民健康保険五所川原市立西北中央病院	西北五地域の中核病院「つがる総合病院」の開院に伴い、「西北中央病院」は廃止
15	新設	平成26年4月1日	つがる総合病院	
16	移転	平成30年5月予定	五所川原市役所	西北中央病院跡地へ移転

資料：五所川原市等

3-4．市民などの日常生活の移動実態

（1）買い物

食料品等の「普段の買い物」の外出頻度は、各地域ともに「週 1～2 回」が 3～5 割で最も多く、利用交通手段は各地域ともに約 9 割が「自家用車」（送迎含む）です。

移動状況をみると、全市域からＥＬＭ等が立地する松島地区への移動の多さが顕著となっています。

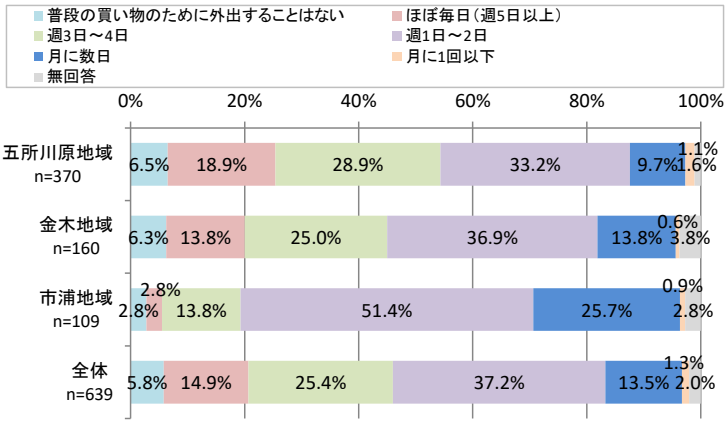


図　外出頻度（普段の買い物）

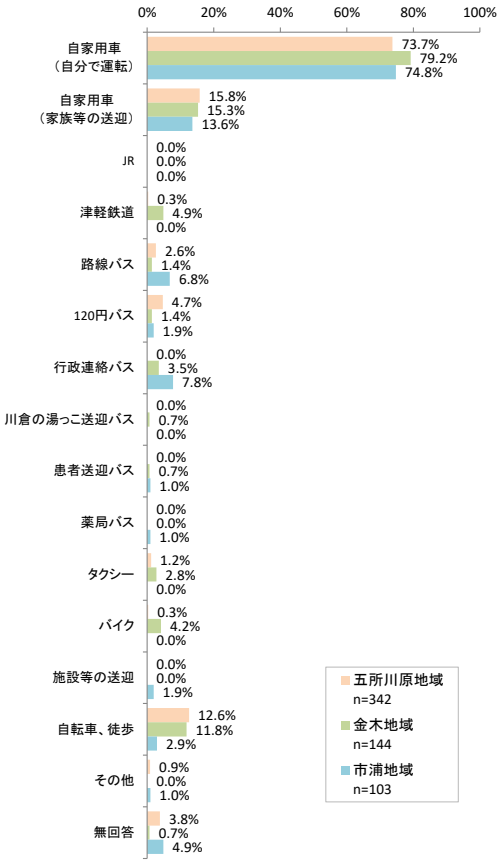


図　利用交通手段（普段の買い物）

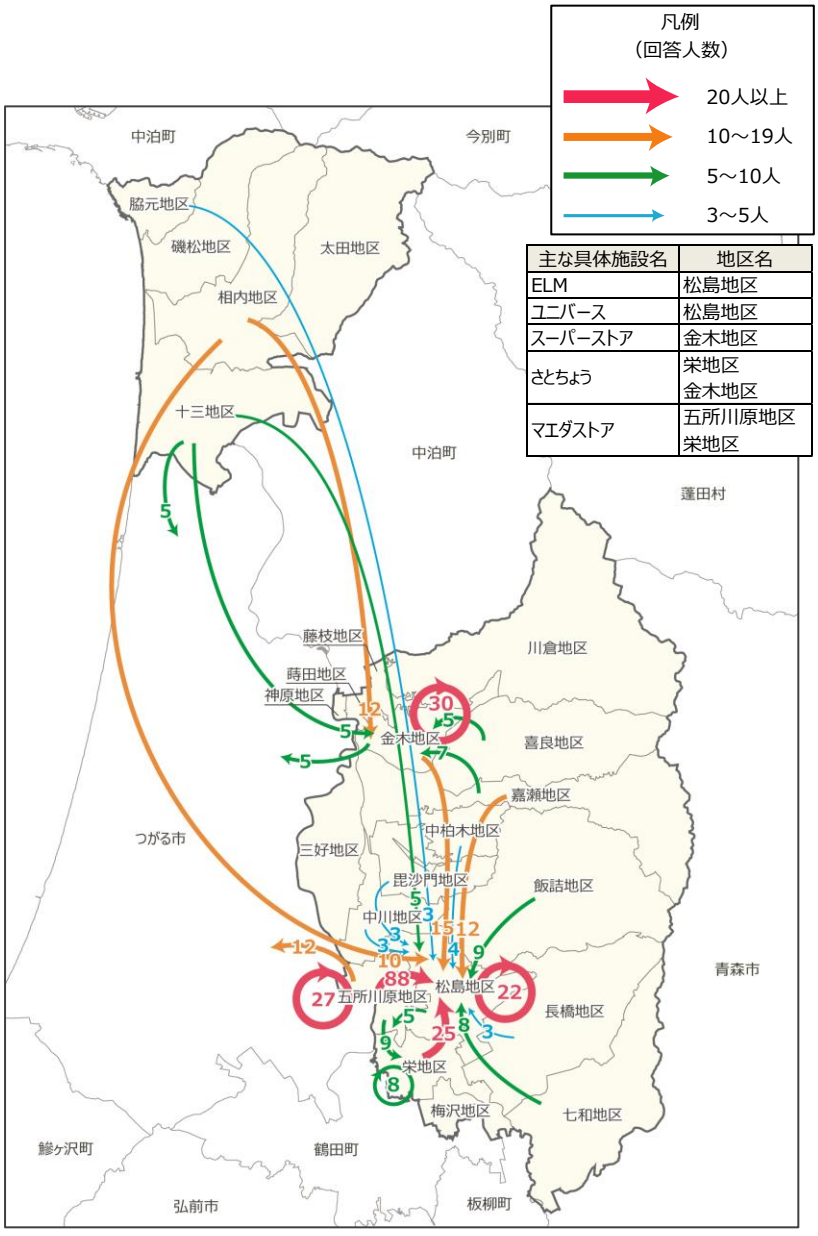


図　移動状況（普段の買い物）

資料：市民アンケート調査
（平成 28 年 10 月／n=648 人）

また、靴や洋服等の「普段の買い物以外の買い物」の外出頻度は、各地域ともに「月に数日」、「月に１回以下」が多く約６割、利用交通手段は各地域ともに約９割が「自家用車」（送迎含む）です。

移動状況をみると、「普段の買い物」と同様に松島地区への移動が顕著である一方、青森市や弘前市、つがる市等の広域移動が見られます。

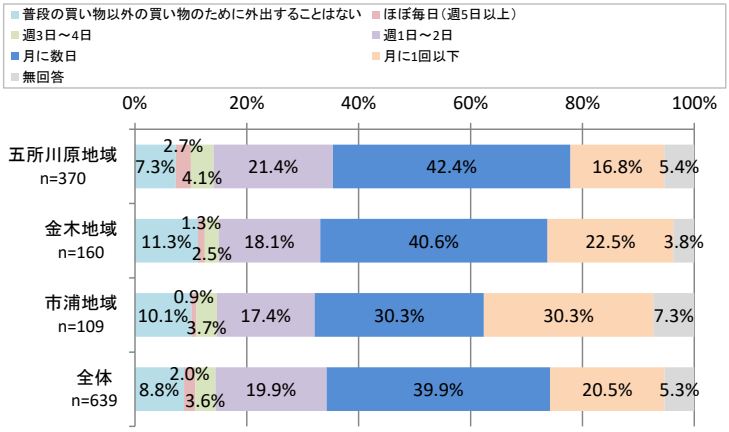


図　外出頻度（普段の買い物以外の買い物）

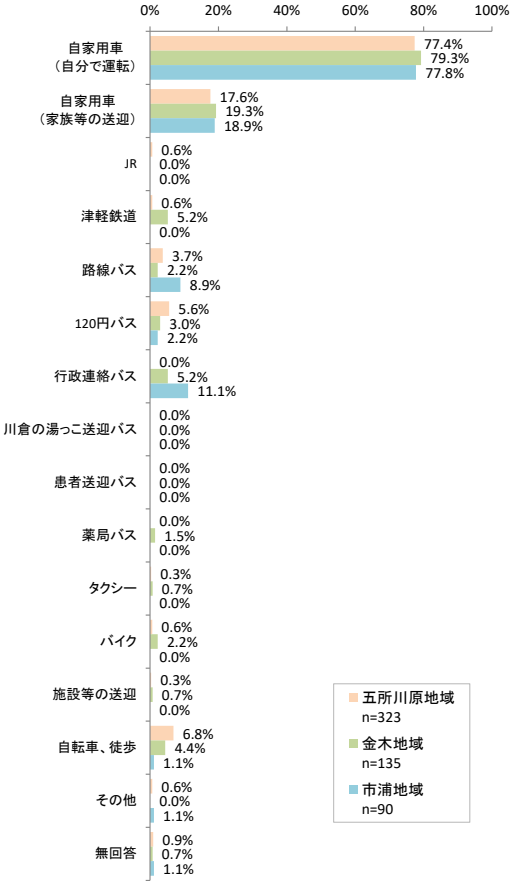


図　利用交通手段
（普段の買い物以外の買い物）

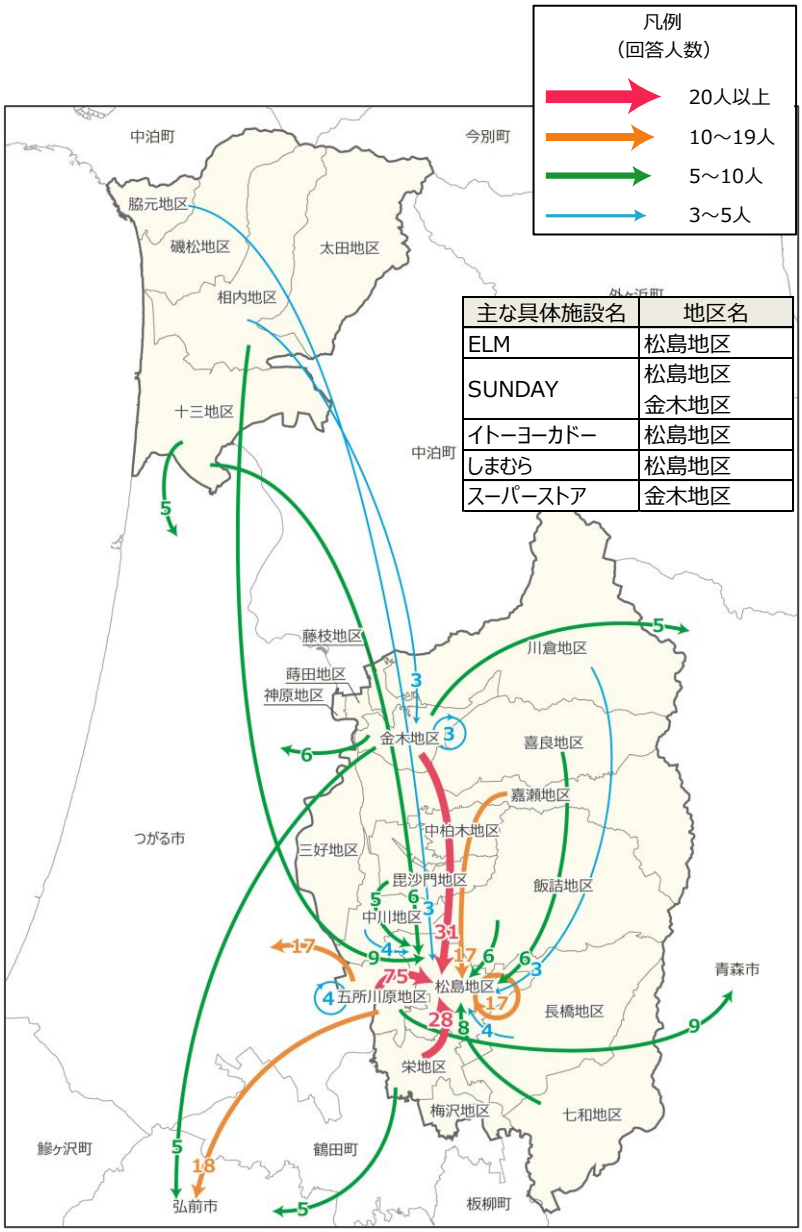


図　移動状況（普段の買い物以外の買い物）

資料：市民アンケート調査
（平成 28 年 10 月／n=648 人）

（2）通　院

「通院」の外出頻度は、各地域ともに「月に１回以下」が４割以上と最も多く、利用交通手段は各地域ともに約９割が「自家用車」(送迎含む)です。

移動状況をみると、「つがる総合病院」をはじめとした多くの医療施設が立地する五所川原地区への移動の多さが顕著となっています。

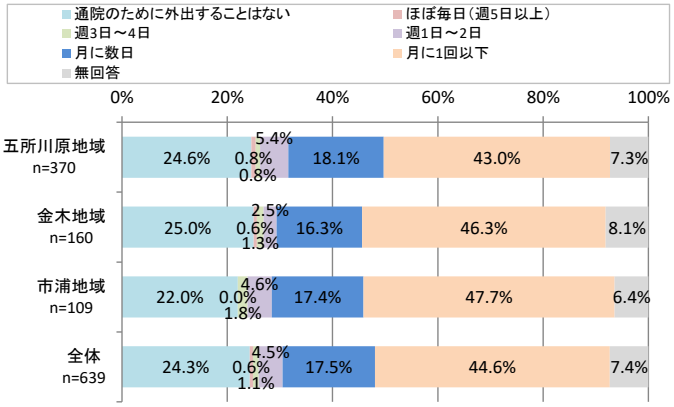


図　外出頻度（通院）

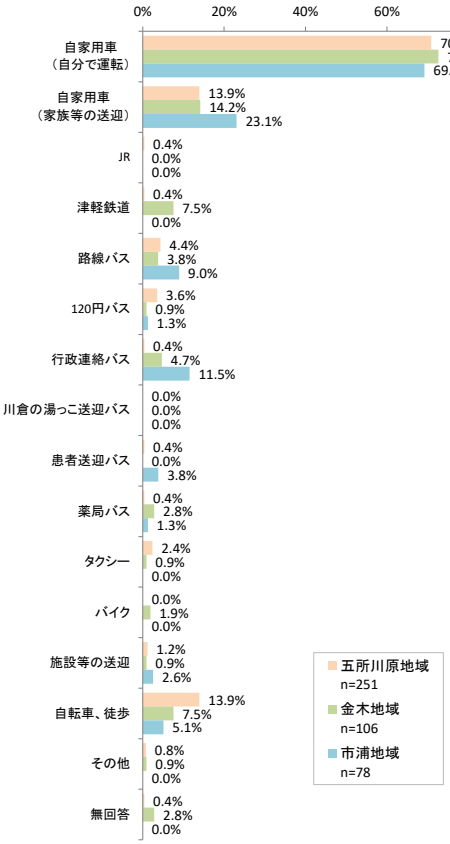


図　利用交通手段（通院）

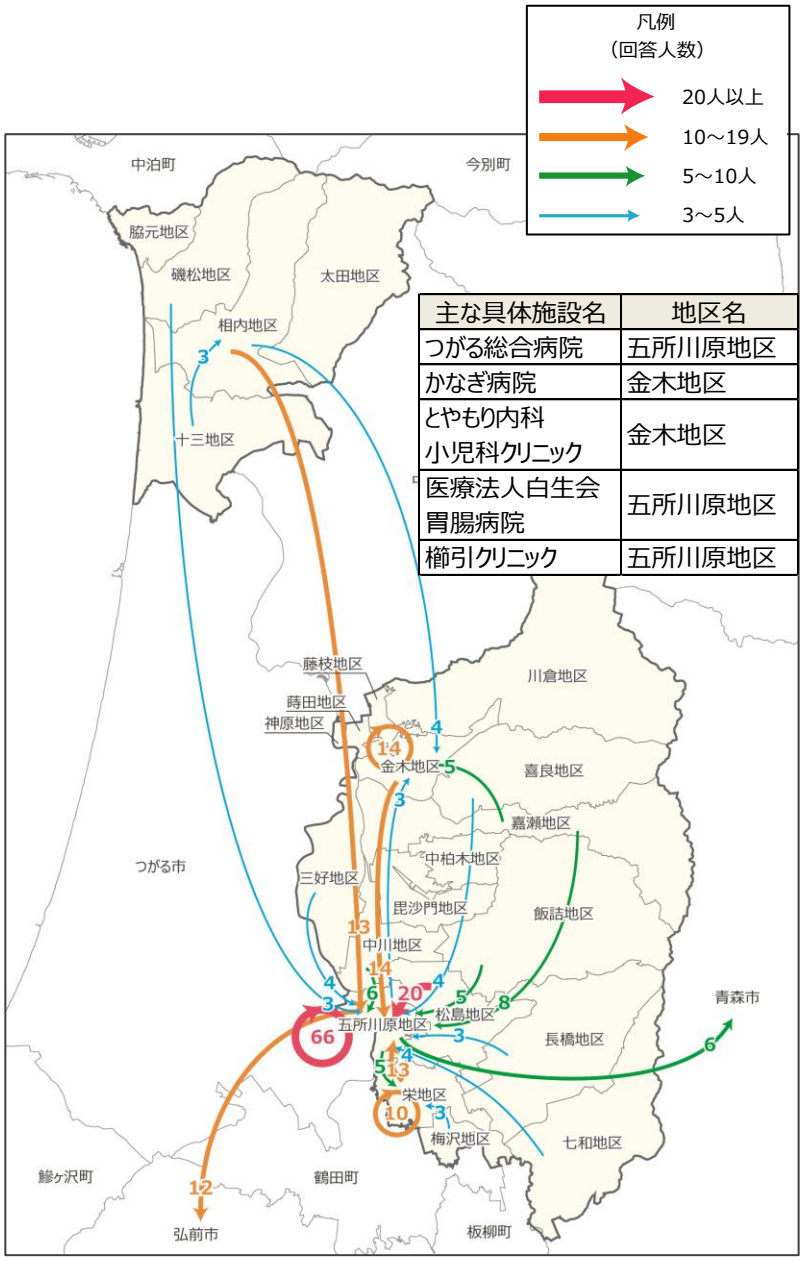


図　移動状況（通院）

資料：市民アンケート調査
（平成 28 年 10 月／n=648 人）

（3）通勤･通学

「通勤・通学」の外出頻度は、各地域ともに「ほぼ毎日」が最も多く、利用交通手段は各地域ともに約 9 割が「自家用車」（送迎含む）です。

移動状況をみると、五所川原地区・松島地区の移動の多さが顕著となっています。

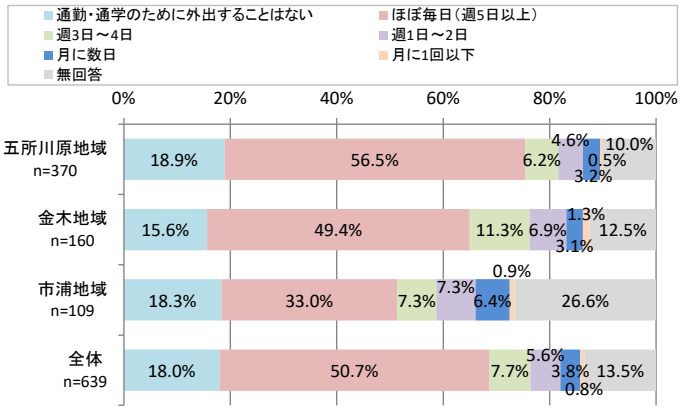


図　外出頻度（通勤・通学）

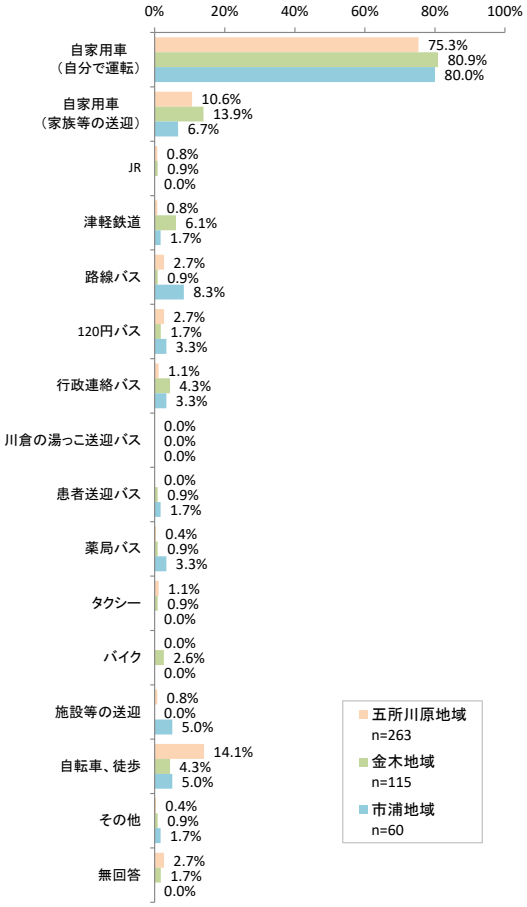


図　利用交通手段（通勤・通学）

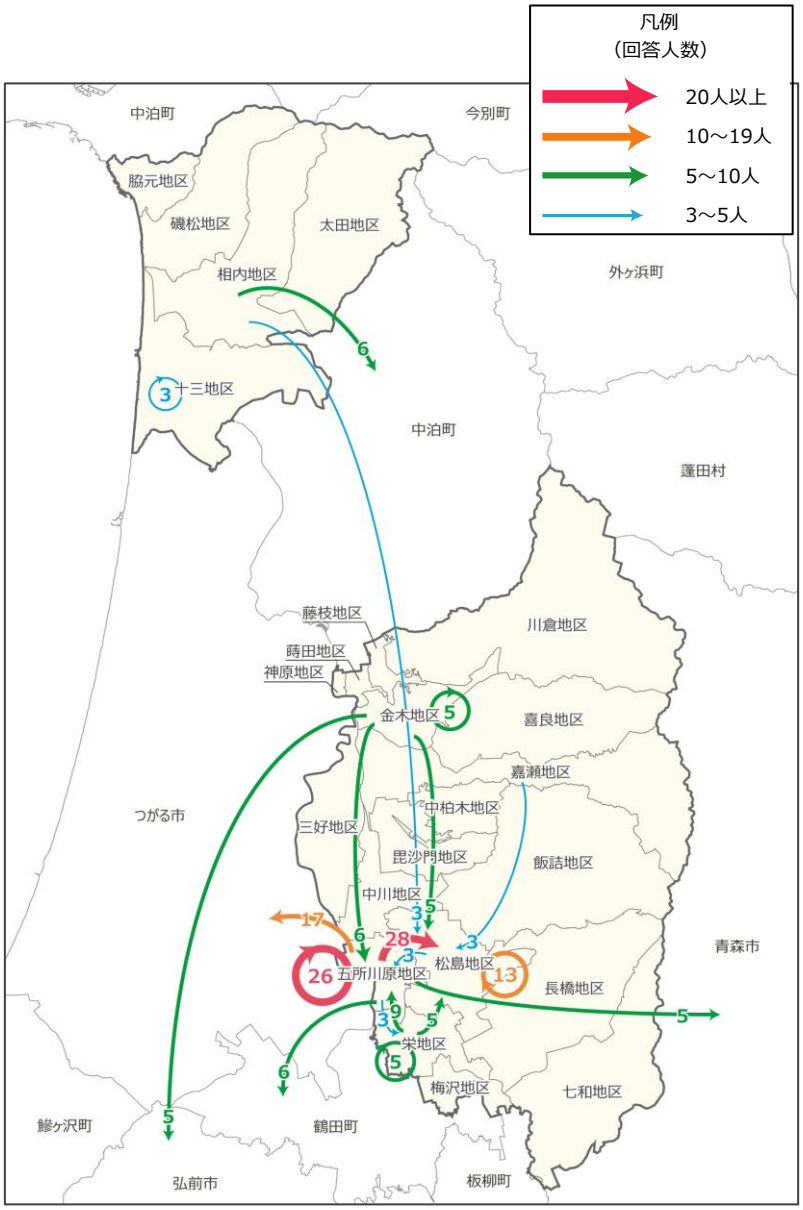


図　移動状況（通勤・通学）

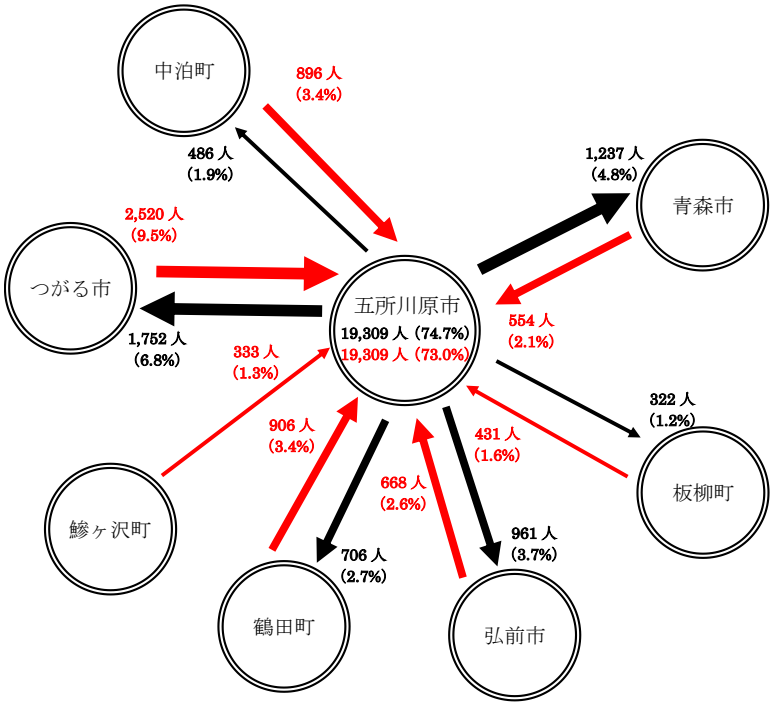
資料：市民アンケート調査
（平成 28 年 10 月／n=648 人）

■周辺市町村間における通勤・通学（国勢調査結果）

五所川原市の通勤、通学流動をみると、五所川原市居住者は通勤・通学ともに市内での動きが多く、市外では隣接するつがる市、青森市等への流出が目立ちます。

また、周辺自治体からの流入をみると「つがる市」からの流入が目立ち、特に通学については、五所川原市内に通学している総数の約 20%が「つがる市」から五所川原市へ通学している状況です。

＜五所川原市関連の通勤者の流動（H22）＞



通勤	500 人 未満	500 人～ 1,000 人	1,000 人 以上
当市から他市町村への移動	→	→	→
他市町村から当市への移動	←	←	←

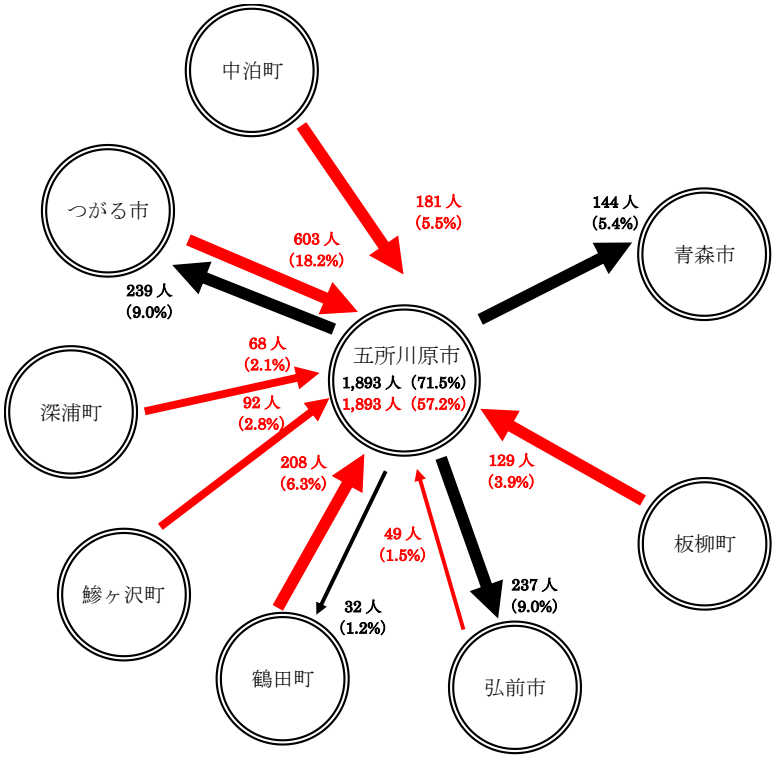
※構成比 1.0%以上の流動のみ表示

【通勤者流動図について】

黒→：五所川原市居住の就業者がどこへ通勤しているかを表した流動。数値は就業者数、（ ）内数値は五所川原市居住の就業者全数 25,832 人に対する割合。

赤→：五所川原市内の就業者がどこから通勤しているかを表した流動。数値は就業者数、（ ）内数値は五所川原市内の就業者全数 26,466 人に対する割合。

＜五所川原市関連の通学者の流動（H22）＞



通学	50 人 未満	50 人～ 100 人	100 人 以上
当市から他市町村への移動	→	→	→
他市町村から当市への移動	←	←	←

※構成比 1.0%以上の流動のみ表示

【通学者流動図について】

黒→：五所川原市居住の通学者がどこへ通学しているかを表した流動。数値は通学者数、（ ）内数値は五所川原市居住の通学者全数 2,648 人に対する割合。

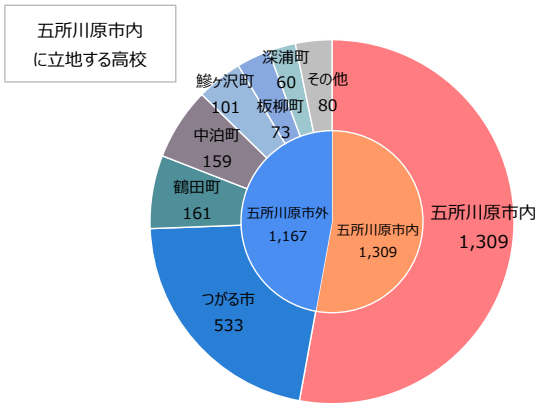
赤→：五所川原市内の通学者がどこから通学しているかを表した流動。数値は通学者数、（ ）内数値は五所川原市内の通学者全数 3,312 人に対する割合。

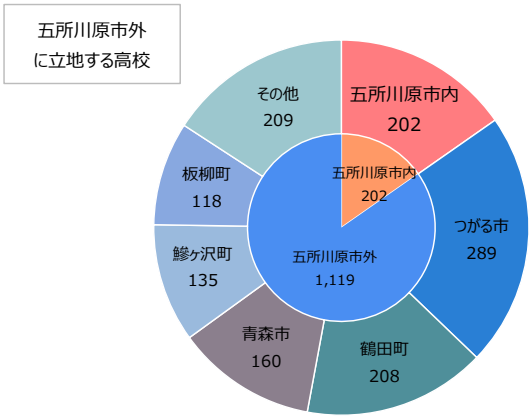
資料：H22 国勢調査

■高校生の通学状況（高校アンケート結果　平成 28 年 12 月実施）

五所川原市内及び市外に立地する高等学校に通学する生徒の出身地（出身中学）をみると、五所川原市内に立地する高等学校では約半数をつがる市等の市外出身の生徒が占めています。

なお、五所川原市外に立地する高等学校に占める市内出身の生徒は 2 割弱となっています。





五所川原市内高校の出身地別生徒数（人）

五所川原市内計		1,309	52.9%
	つがる市	533	45.7%
	鶴田町	161	13.8%
	中泊町	159	13.6%
	鰺ヶ沢町	101	8.7%
	板柳町	73	6.3%
	深浦町	60	5.1%
	弘前市	31	2.7%
	青森市	11	0.9%
	藤崎町	5	0.4%
	その他	33	2.8%
五所川原市外計		1,167	47.1%
市内高等学校計		2,476	100.0%

五所川原市外高校の出身地別生徒数（人）

五所川原市内計		202	15.3%
	つがる市	289	25.8%
	鶴田町	208	18.6%
	青森市	160	14.3%
	鰺ヶ沢町	135	12.1%
	板柳町	118	10.5%
	弘前市	53	4.7%
	藤崎町	51	4.6%
	中泊町	46	4.1%
	深浦町	44	3.9%
	その他	15	1.3%
五所川原市外計		1,119	84.7%
市外高等学校計		1,321	100.0%

図　五所川原市内及び市外高等学校の生徒出身地構成

資料：高校アンケート調査
（平成 28 年 12 月／n=12 校）

五所川原市内外に通学する生徒の通学時交通手段をみると夏期、冬期ともに路線バス等の公共交通利用者は 100 人以上存在します。特に、冬期は徒歩・自転車が減少し、保護者送迎が多くなっています。

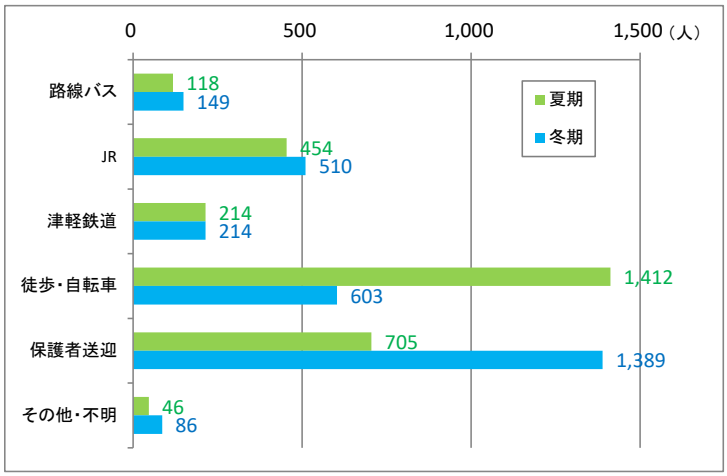


図　五所川原市内及び市外高等学校生徒の通学手段

資料：高校アンケート調査
（平成 28 年 12 月／n=12 校）

3-5．公共交通の現状

（１）公共交通ネットワークの現状

①公共交通の運行状況

五所川原市内には鉄道（JR 五能線、津軽鉄道）、路線バス（弘南バス）、タクシーといった公共交通が運行しています。また、スクールバス、行政連絡バス、薬局バス等の多様な交通モードが存在しています。

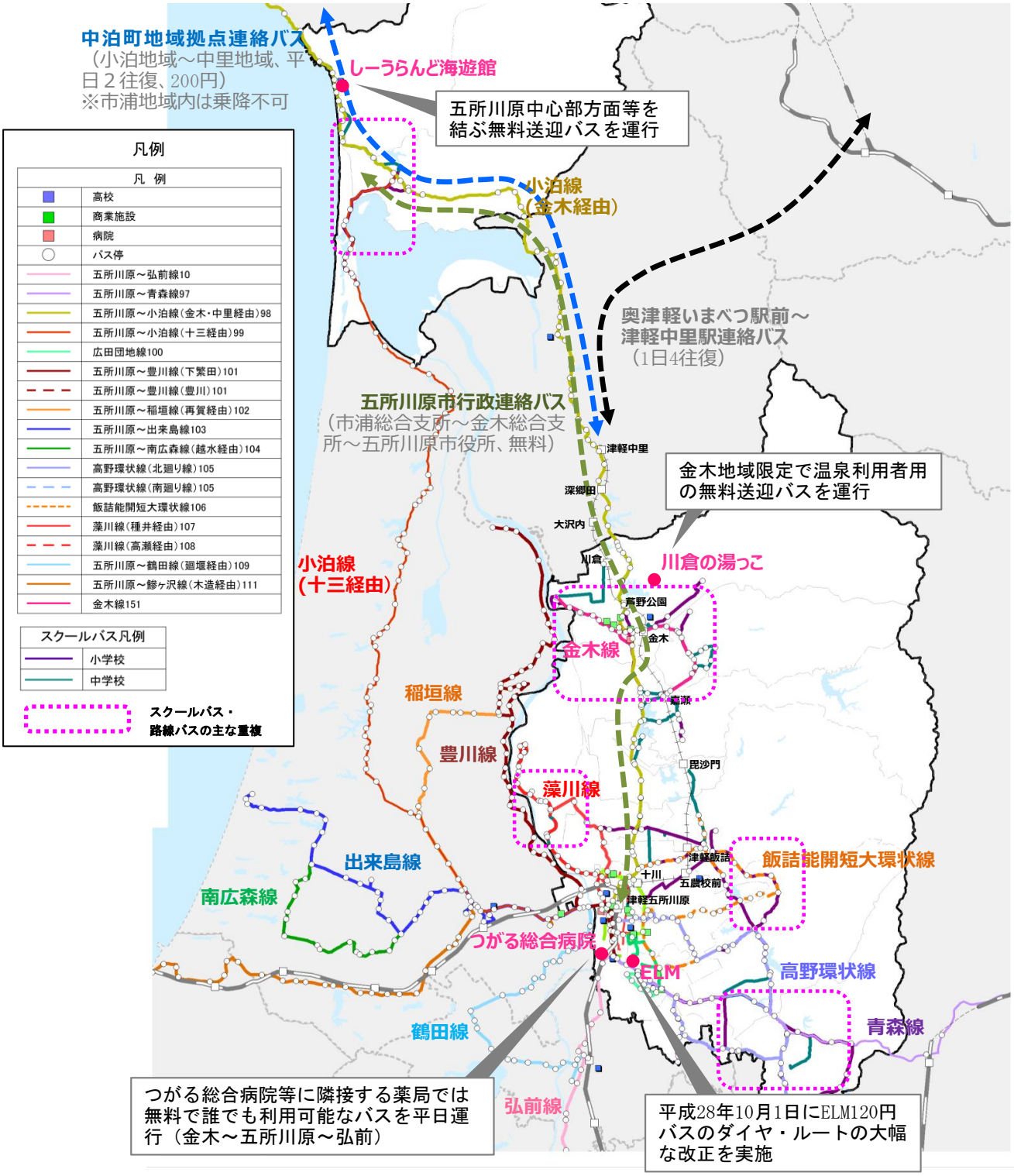


図　五所川原市の公共交通の運行状況

②公共交通のカバー状況

路線バスのバス停または鉄道駅へ徒歩でのアクセスが可能な公共交通の利便性が高いエリア（バス停から半径 300m圏又は鉄道駅から半径 500m圏）に居住している人口は、五所川原市全体の約 85%となっています。

表　バス停、鉄道駅へ徒歩でアクセス可能な人口

区分	平成22年総人口(58,372人)					
	圏域内		圏域外		全市合計	
	人口(人)	割合	人口(人)	割合	人口(人)	割合
バスが利用しやすい圏域	48,164	82.5%	10,208	17.5%	58,372	100.0%
鉄道が利用しやすい圏域	7,735	13.3%	50,637	86.7%	58,372	100.0%
バス+鉄道が利用しやすい圏域	49,378	84.6%	8,995	15.4%	58,372	100.0%

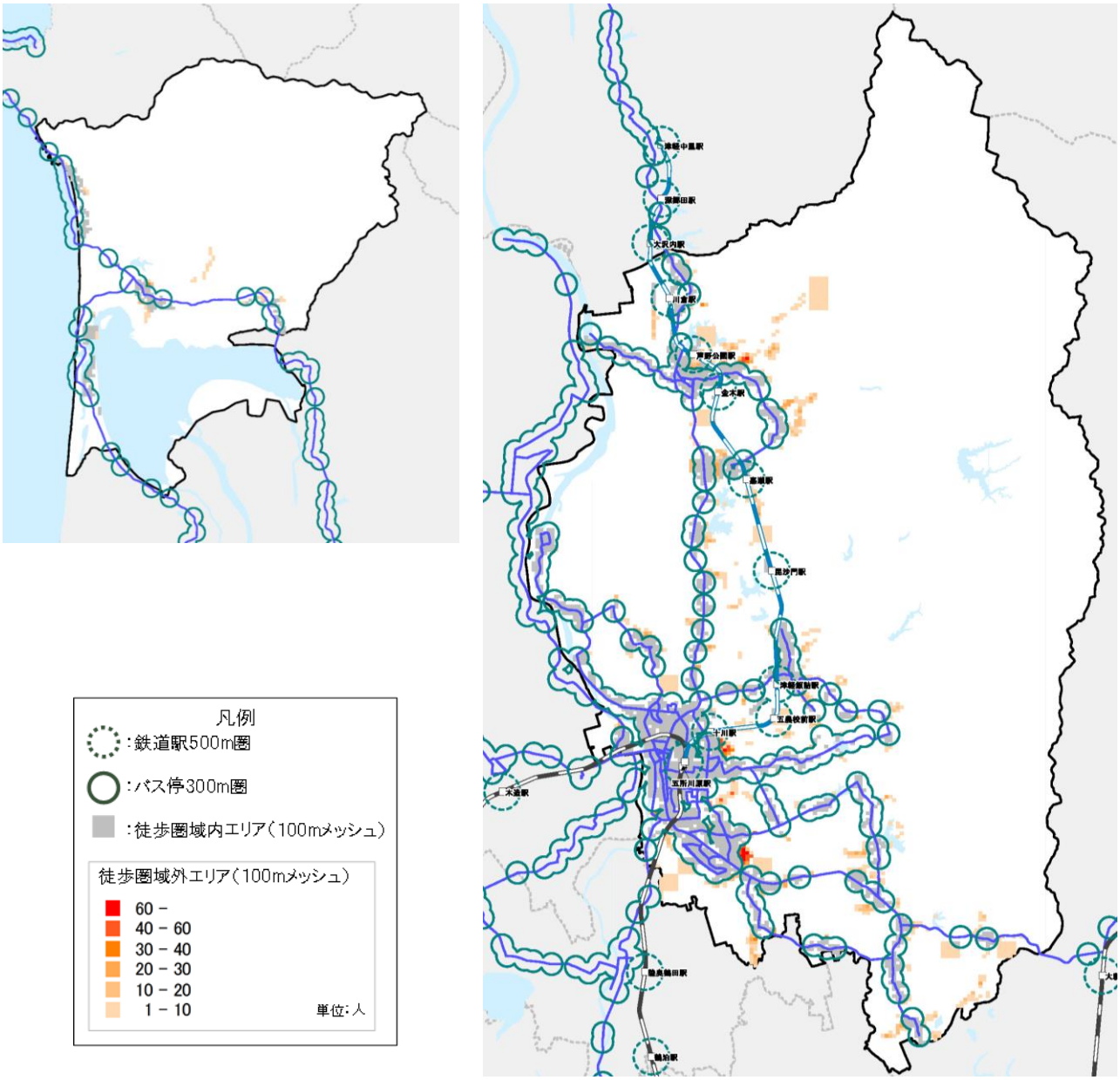


図　バス停、鉄道駅の徒歩圏域と人口分布

③市民の公共交通利用状況等

日常的な生活における利用交通手段をみると、3 地域ともに自家用車利用が顕著であり、路線バス、ＪＲ、津軽鉄道等の公共交通利用率は 1 割未満の状況です。

【通勤・通学】　　【普段の買い物】

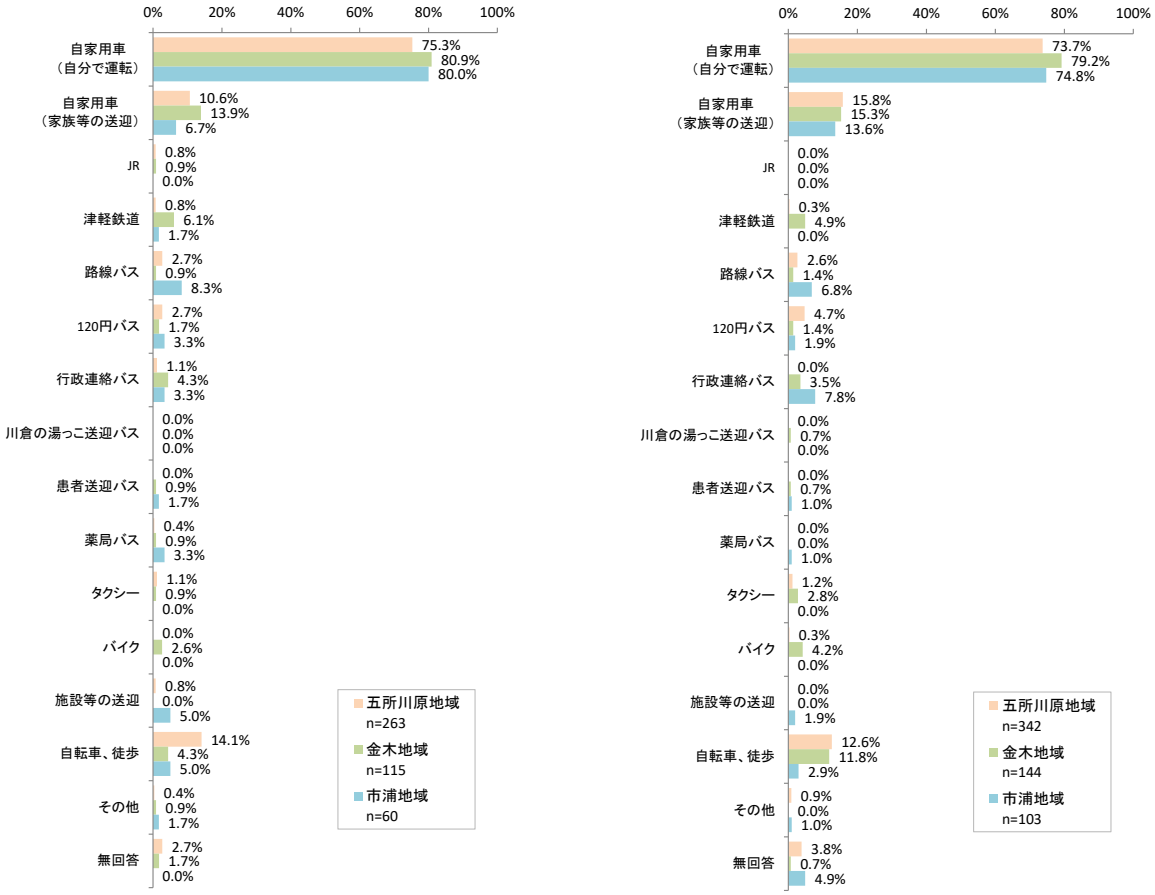


図　通勤・通学、買い物時の利用交通手段（再掲）　資料：市民アンケート調査（平成 28 年 10 月／n=648 人）

公共交通の財政負担状況は、3 地域ともに「知らなかった」が約 6 割と多く、「負担のことは知っていたが、金額は知らなかった」と合わせると約 9 割になります。

なお、公共交通の財政負担については「現状並みの財政負担の中で、より良い公共交通を考えるべき」が 5 割弱で最も多くなっています。

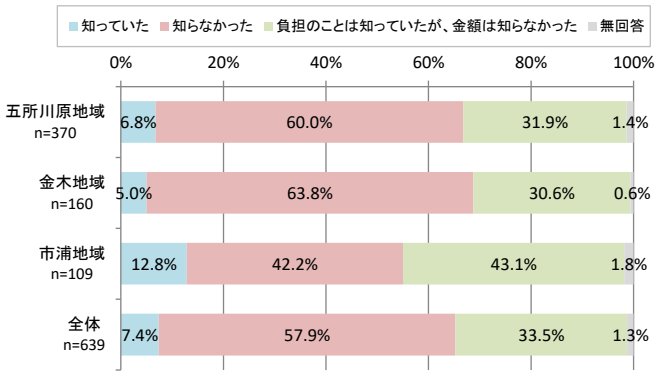


図　公共交通維持の財政負担の認知状況

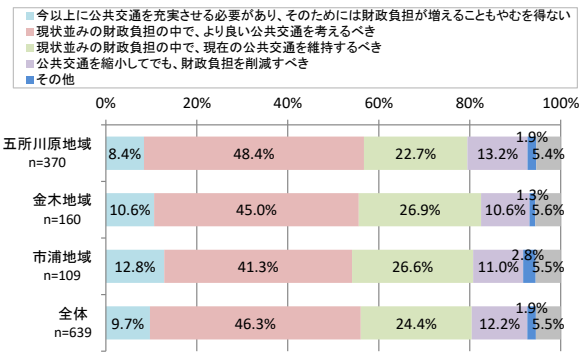


図　公共交通に対する財政負担についての考え

資料：市民アンケート調査（平成 28 年 10 月／n=648 人）

（2）鉄　道

①運行状況

五所川原市内には JR 五能線の五所川原駅及び津軽鉄道の津軽五所川原駅等 9 駅（うち有人駅 2 駅）が立地しています。

表　五所川原市関連の鉄道概要

事業者	路線名	駅名	平日運行本数(便)		有人駅	津軽五所川原までの運賃(円)	備考
			上り	下り			
JR	五能線	五所川原	13	13	●	–	運行本数には特急3本含む
津軽鉄道		津軽五所川原	–	14	●	–	
		十川	13	14		170	
		五農校前	13	14		210	
		津軽飯詰	14	14		260	
		毘沙門	11	13		390	
		嘉瀬	14	14		480	
		金木	14	15	●	550	
		芦野公園	15	15		640	
		川倉	12	12		670	
		大沢内	15	15		750	中泊町内に立地
		深郷田	12	12		770	中泊町内に立地
		津軽中里	15	–	●	850	中泊町内に立地

資料：事業者 HP 等

②利用状況

利用状況をみると JR 利用者は横ばい傾向であるものの、津軽鉄道については、旅客収入には年変動もみられるが、平成 22 年時点と比較すると旅客数・旅客収入ともに減少傾向にあります。

なお、津軽鉄道の駅別乗降者数をみると、市街地部に隣接する「津軽五所川原・金木・津軽中里」、高校に隣接する「五農校前」の利用者が多い状況です。

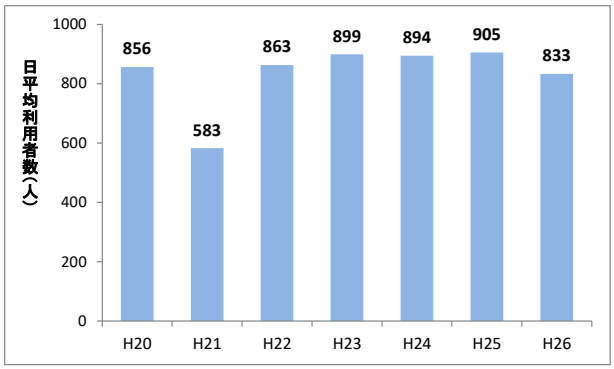
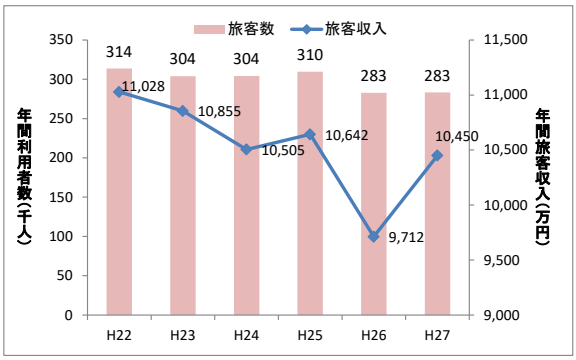


図　JR 五所川原駅の利用者数推移

資料：五所川原市統計書

■旅客数･旅客収入



■駅別乗降者数

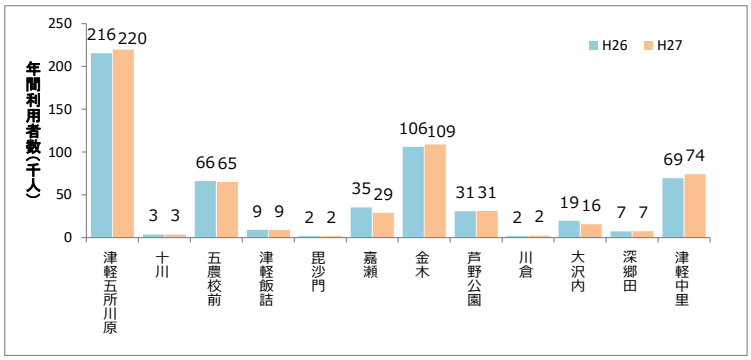


図　津軽鉄道の旅客数・旅客収入等の推移

資料：津軽鉄道

（３）路線バス

①運行状況

五所川原市内には、補助路線 19 路線と ELM120 円バスが運行しています。

表　五所川原市内を運行する路線バス

路線・系統名称		路線概要				運行事業者
		発着	主な経由	便数（平日）	運賃（最大）	
五所川原～弘前線（板柳・鶴田、藤崎・ジャスコ）	複数	弘前バスターミナル 五所川原駅前	藤崎青銀前、鶴田診療所前	上り 6便 下り 6便	980円	弘南バス
五所川原～青森線	国県	青森営業所 五所川原駅前	新青森駅南口	上り 19便 下り 19便	1,380円	弘南バス
五所川原～小泊線（金木・中里経由）	国県	五所川原営業所 小泊	五所川原駅前、金木案内所、しーうらんど海遊館前	上り 6便 下り 6便	1,730円	弘南バス
五所川原～小泊線（十三経由）	国県	五所川原営業所 小泊	五所川原駅前、イオンモールつがる柏	上り 7便 下り 10便	1,730円	弘南バス
広田団地線	複数	市営住宅前 木造高校	五所川原駅前	1便	530円	弘南バス
五所川原～豊川線（下繁田西口）	複数	五所川原営業所 下繁田	五所川原駅前	上り 2便 下り 2便	1,000円	弘南バス
五所川原～豊川線（豊川）	国県	五所川原営業所 豊川	五所川原駅前	上り 7便 下り 6便	710円	弘南バス
五所川原～稲垣線（再賀経由）	国県	五所川原営業所 下繁田	五所川原駅前、木造駅通り	上り 3便 下り 3便	1,400円	弘南バス
五所川原～出来島線	国県	五所川原営業所 出来島	五所川原駅前、木造駅通り	上り 5便 下り 5便	1,140円	弘南バス
五所川原～南広森線（越水経由）	国県	五所川原営業所 南広森	五所川原駅前、木造駅通り	上り 4便 下り 4便	1,070円	弘南バス
高野環状線（北廻り線）	市単独	五所川原営業所	五所川原駅前、上高野	3.5便	980円	弘南バス
高野環状線（南廻り線）	市単独	五所川原営業所	五所川原駅前、上高野	3.5便	980円	弘南バス
飯詰能開短大環状線（北廻り線）	市単独	五所川原営業所	五所川原駅前、青森能開短大	3便	970円	弘南バス
飯詰能開短大環状線（南廻り線）	市単独	五所川原営業所	五所川原駅前、青森能開短大	3便	970円	弘南バス
藻川線（種井経由）	市単独	五所川原営業所 下藻川	五所川原駅前、種井	上り 3便 下り 3便	620円	弘南バス
藻川線（高瀬経由）	市単独	五所川原営業所 下藻川	五所川原駅前、高瀬	上り 4便 下り 3便	620円	弘南バス
五所川原～鶴田線	複数	五所川原営業所 鶴遊館	五所川原駅前、鶴田駅前	上り 3便 下り 3便	850円	弘南バス
五所川原～鰺ヶ沢線	国県	五所川原営業所 小夜	五所川原駅前、鰺ヶ沢駅前	上り 10便 下り 10便	1,090円	弘南バス
金木線	市単独	嘉瀬駅前 神原	金木駅前、金木病院前	上り 5便 下り 3便	390円	弘南バス
ELM120円バス　1A・1B	自主	五所川原駅 ELM	大町、本町	上り 6便 下り 6便	120円	弘南バス
ELM120円バス　2A・2B	自主	生き活きセンター ELM	鎌谷町十文字、千鳥団地	上り 5便 下り 6便	120円	弘南バス
ELM120円バス　3A・3B	自主	若葉2丁目 ELM	十川駅前、松島町5丁目	上り 4便 下り 4便	120円	弘南バス
ELM120円バス　4A・4B	自主	五所川原駅前 ELM	胃腸病院、富士見団地	上り 4便 下り 4便	120円	弘南バス
ELM120円バス　5A・5B	自主	コミセン栄 ELM	山中校前、米崎	上り 5便 下り 5便	120円	弘南バス
ELM120円バス　6A・6B	自主	ELM	栄小学校、五所川原営業所	上り 5便 下り 5便	120円	弘南バス

②利用状況

路線バスの利用者は、減少傾向にあります。

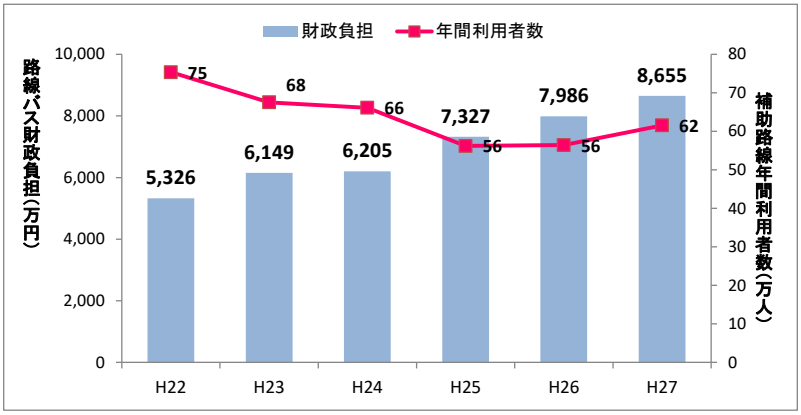


図　路線バスに対する財政負担額と利用者数の推移

資料：五所川原市

③補助金額（赤字補てん）の推移

公共交通を維持するため、市では路線バスに対して補助金を行っています。

路線バスの近年の利用者減少に伴い、赤字補てんである五所川原市の補助額は増加傾向にあります。

また、各路線の収支状況をみると、金木地域内の路線については収支率 10%未満、五所川原地域内の高野東高校環状線、飯詰能開短大環状線については収支率 20%前後であるものの補助金額が大きく、問題を抱える路線であることがうかがえます。

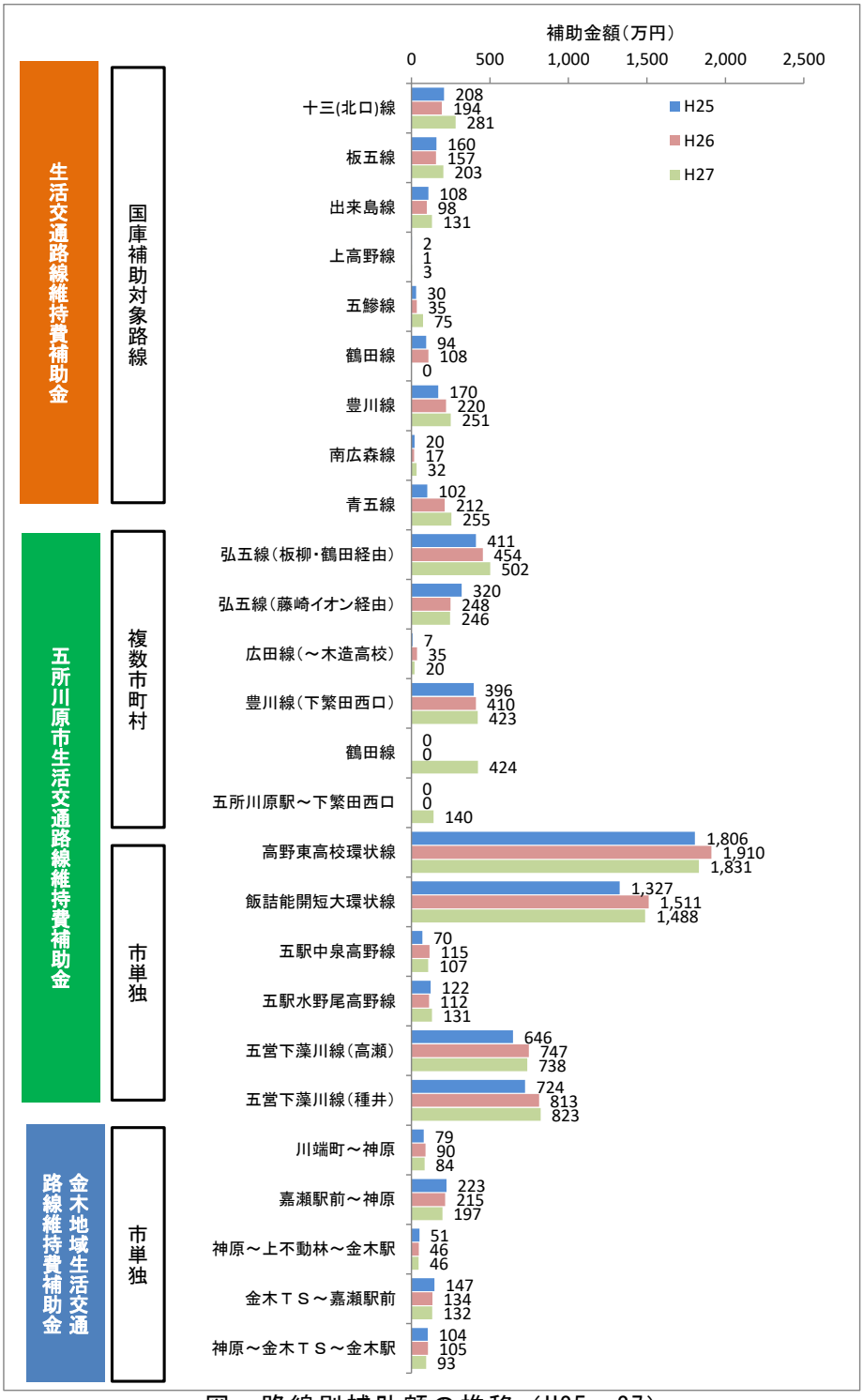


図　路線別補助額の推移（H25～27）

資料：五所川原市

表　路線別収支の状況（H27）

補助区分		申請番号	年　度	平成27年度収支状況（赤字：30%未満）			
				経常費用（円）	経常収入（円）	収支率	市補助額（円）
生活交通路線維持費補助金	国庫補助対象路線	11	十三（北口）線	43,329,187	24,427,946	56%	2,809,000
		12	板五線	19,103,048	12,423,373	65%	2,028,000
		13	出来島線	26,855,425	16,026,377	60%	1,311,000
		14	上高野線	14,674,614	10,683,842	73%	31,000
		15	五鰺線	64,289,015	44,998,202	70%	745,000
		19	豊川線	20,321,343	11,338,458	56%	2,505,000
		20	南広森線	19,537,922	14,912,473	76%	321,000
		25	青五線	177,168,942	105,638,851	60%	2,547,000
五所川原市生活交通路線維持費補助金	複数市町村	1	弘五線	20,941,533	5,874,116	28%	5,021,970
		2	弘五線（藤崎ジャスコ経由）	22,344,889	7,909,059	35%	2,459,865
		17	広田線（～木造高校）	1,100,239	793,700	72%	197,963
		21	豊川線（下繁田西口）	10,445,736	2,248,391	22%	4,226,551
		23	鶴田線	16,067,076	7,002,498	44%	4,243,129
		24	五所川原駅～下繁田西口	20,529,123	15,592,172	76%	1,402,094
	市単独	50,51	高野東高校環状線	22,004,631	3,697,426	17%	18,307,205
		48,49	飯詰能開短大環状線	19,512,486	4,628,292	24%	14,884,194
		52	五所川原駅中泉高野線	1,588,668	517,624	33%	1,071,044
		53	五所川原駅水野尾高野線	1,958,631	652,559	33%	1,306,072
		54	五営下藻川線（高瀬）	9,984,525	2,607,527	26%	7,376,998
		55	五営下藻川線（種井）	9,599,784	1,372,365	14%	8,227,419
金木地域生活交通路線維持費補助金	市単独	8	川端町～神原	835,701	0	0%	835,701
		9	嘉瀬駅前～神原	2,086,914	114,000	5%	1,972,914
		10	神原～上不動林～金木駅	459,176	0	0%	459,176
		11	金木ＴＳ～嘉瀬駅前	1,458,993	134,220	9%	1,324,773
		12	神原～金木ＴＳ～金木駅	1,015,754	83,130	8%	932,624
合計				547,213,355	293,676,601	54%	86,546,692

資料：五所川原市

（４）タクシー

五所川原市内には、タクシー事業者が８社存在します。五所川原地域内の事業者は 30 台以上を保有する事業者もみられるものの、金木及び市浦地域の事業者は、5 台以下の比較的規模の小さな事業所が立地しています。

表　五所川原市のタクシー事業者一覧

地域	会社名	本社所在地	運行台数(台)				
			特大	大型	中型	小型	合計
五所川原地域	(株)尾崎タクシー	青森県五所川原市字新町90	3	1	1	25	30
	五所川原交通(株)	青森県五所川原市鎌谷町504-2	2	－	1	28	31
	(有)外崎商事	青森県五所川原市字旭町29-1	1	－	－	11	12
	(有)成田観光タクシー	青森県五所川原市字大町26-25	－	－	－	4	4
		計	6	1	2	68	77
金木地域	(有)金木観光タクシー	青森県五所川原市金木町朝日山387-4	1	－	－	4	5
	(有)金木タクシー	青森県五所川原市金木町朝日山362-17	－	－	－	4	4
		計	1	－	－	8	9
市浦地域	(有)しうら観光	青森県五所川原市十三深津124	1	－	－	2	3
	(有)市浦タクシー	青森県五所川原市相内岩井81-387	1	－	－	1	2
		計	2	－	－	3	5
合計			9	1	2	79	91

資料：青森県タクシー協会 HP

（５）五所川原市行政連絡バス

行政連絡バスは、市町村合併以降に市役所窓口利用者の移動支援として五所川原市役所～金木総合支所～市浦総合支所(し～うらんど海遊館)間を運行しています。

平日のみの運行となっており、火曜日は１往復、火曜日以外は２往復運行しています。

年間利用者数は年々減少傾向、車両の老朽化に伴い維持費は増加傾向にあります。

午前便/１回　月・水・木・金曜日
(往路) 市浦総合支所　8時40分　～　金木総合支所　9時45分　～　五所川原市役所　10時15分
(復路) 五所川原市役所　10時30分　～　金木総合支所　11時00分　～　市浦総合支所　11時55分 ※「し～うらんど海遊館」利用者が乗車した場合　し～うらんど海遊館　11時40分
午後便/１回　月・水・木・金曜日
(往路) 市浦総合支所　13時50分　～　金木総合支所　15時00分　～　五所川原市役所　15時30分 ※「し～うらんど海遊館」利用者が乗車した場合　し～うらんど海遊館　14時10分
(復路) 五所川原市役所　15時40分　～　金木総合支所　16時10分　～　市浦総合支所　16時55分

火曜日の運行時間
(往路) 市浦総合支所　8時40分　～　金木総合支所　9時45分　～　五所川原市役所　10時15分
(復路) 五所川原市役所　14時00分　～　金木総合支所　14時30分　～　市浦総合支所　15時10分

図　運行時間（夏ダイヤ）

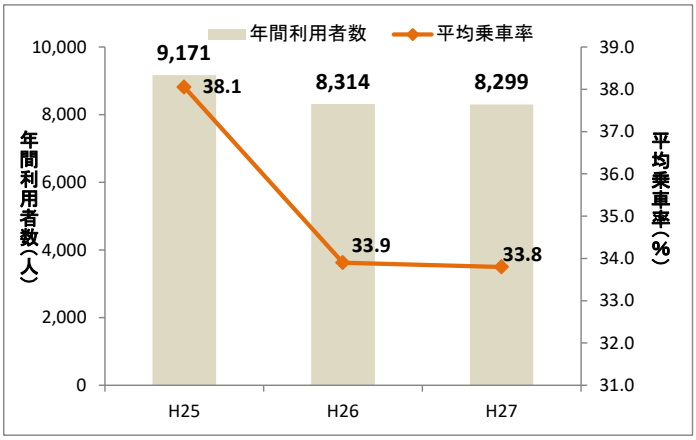


図　年間利用者の推移

資料：五所川原市

（６）その他の交通資源

①スクールバス

スクールバスは小中学校の統廃合に伴い、五所川原市内の７小学校、６中学校で運行しています。

運行経費は年間２億円弱です。

②川倉の湯っこバス

川倉の湯っこバスは老人福祉を目的に、合併以前から金木地区内限定で運行しています。なお、温泉利用者のみが利用可能です。

③患者送迎バス

患者送迎バスは、市浦地域に立地する「市浦医科診療所」の利用者を対象とした無料送迎バスです。

運行ルートは、桂川～太田～診療所、十三～診療所、磯松～脇元～診療所の３ルートです。

④しーうらんど海遊館無料送迎バス

しーうらんど海遊館無料送迎バスは、市浦地域に立地する「しーうらんど海遊館」の利用者を対象とした無料送迎バスです。

運行ルートは、市浦地区便、五所川原地区便、青森便の３ルートです。

⑤薬局バス

薬局バスは、五所川原市、弘前市等に拠点を有する薬局が、公共交通の不自由な場所に住んでいる患者にも良質な医療を受けてもらうことを目的に運行している無料のお買い物バスです。

運行ルートは、地域の基幹病院を巡回する路線となっています。

⑥地域拠点連絡バス（中泊町）

中泊町では中里・小泊両地域を結ぶ「地域拠点連絡バス（1乗車200円）」を運行しています。中里地域と小泊地域の間にある市浦地域を通過します。

4．地域公共交通を取り巻く課題

①コンパクトシティ＋ネットワークの都市構造の形成に資する公共交通ネットワークが必要

・総合計画における「利便性が高く、人口減少時代に対応した都市基盤の整備」、さらには、都市計画マスタープランにおける「将来都市構造」及び「土地利用・市街地整備・交通体系の方針」などの上位計画の「都市の将来像」を見据えた公共交通ネットワーク（路線網と拠点）の検討が必要です。
・市内中心部を含めた市内全域での人口減少時代に対応した都市構造（コンパクト＋ネットワーク）に向けた立地適正化計画の策定等を見据えて、都市計画上の市街地ゾーン（住居系用途地域エリア）における公共交通サービスの維持・向上が必要です。
・乗り継ぎが発生する五所川原駅やＥＬＭ等の交通結節点においては、安全・快適かつ分かりやすい公共交通利用の環境整備が必要です。

平成 26 年 5 月 21 日に交付された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律」により、市の総合計画や都市計画マスタープラン等のまちづくり計画と密接に関わり合いながら、公共交通体系を構築していくことが明示されました。

また、全国的に人口減少・少子高齢化が進む中で、高齢者でも安心できる快適な生活環境を実現することや、子育て世代などの若年層にも魅力的なまちにすること、財政面・経済面で持続可能な都市経営を可能にすることが大きな課題となっています。

このような背景から、平成 26 年（2014 年）に都市再生特別措置法が改正され、行政と住民や民間事業者が一体となってコンパクトなまちづくりに取り組んでいくため、市町村が立地適正化計画を策定することが可能になりました。

今後は、居住や都市の生活を支える機能の誘導によるコンパクトなまちづくりと地域交通の再編との連携により、『コンパクトシティ・プラス・ネットワーク』のまちづくりが求められています。

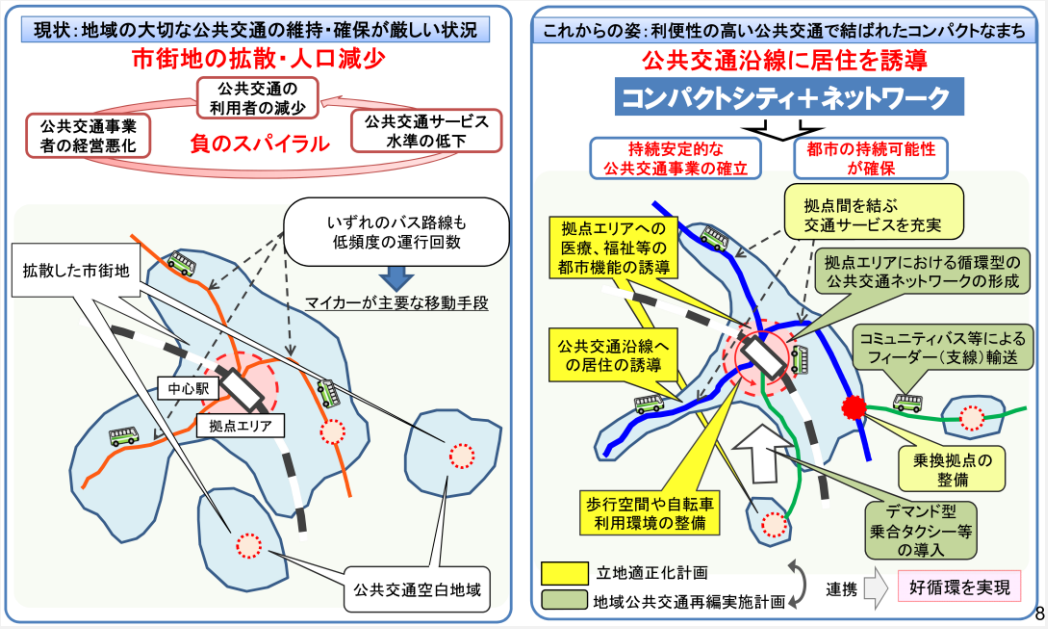


図　立地適正化計画における地域公共交通施策との連携イメージ
資料：国土交通省　立地適正化計画の手引き

②地域間（市内）及び広域移動の移動を支える公共交通ネットワークが必要

・市浦地域が飛び地となった形状である五所川原市の一体的な発展のため、五所川原・金木・市浦の３地域をつなぐ公共交通ネットワークの維持・強化が必要です。
・五所川原市には路線バスや行政連絡バスなどの複数の交通モードが存在し、市民の地域間移動において、利用できる交通モードが異なる場合、同じ地域間で料金負担に大きく差が生じる場合があるため、公平で適正な利用者負担を検討することが必要です。
・五所川原市は五所川原圏域の中心市として、周辺市町村から市内の広域都市機能（つがる総合病院、ＥＬＭなど）にアクセスできる公共交通ネットワークの検討が必要です。

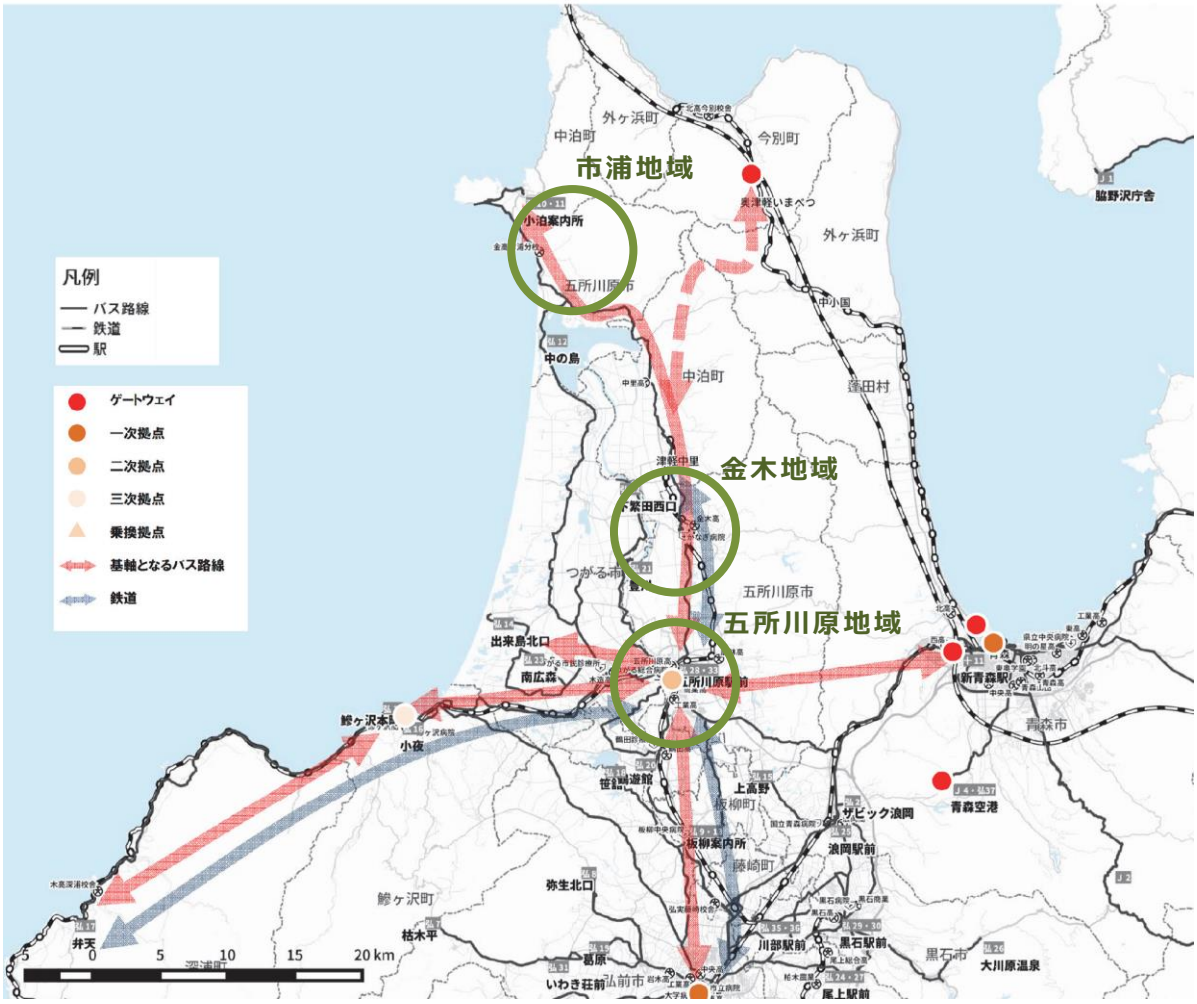


図　五所川原都市圏（西北圏域）における拠点および基幹ネットワーク図
（青森県地域公共交通網形成計画 ※五所川原・金木・市浦地域を加筆）

③利用実態や移動ニーズに対応した公共交通が必要

・車を利用できない高齢者や高校生等の移動制約者の日常生活における移動手段の確保が必要です。
・利用促進及び利便性向上の視点から、市内でも利用の多い施設や路線区間については、重点的にサービス向上を図っていくことが必要です。
・利用が極端に少ない路線・区間については、運行効率化に向けた運行形態（交通モード）の転換や運行方法等の見直しの検討が必要です。
・高齢化・単身世帯化の進行や運転免許返納制度などを踏まえて、自分で移動手段を持たない市民が増えることが予想されるため、鉄道駅・バス停まで遠い交通空白地域における移動手段の確保が必要です。
・また、誰もが利用しやすい公共交通体系形成が必要です。

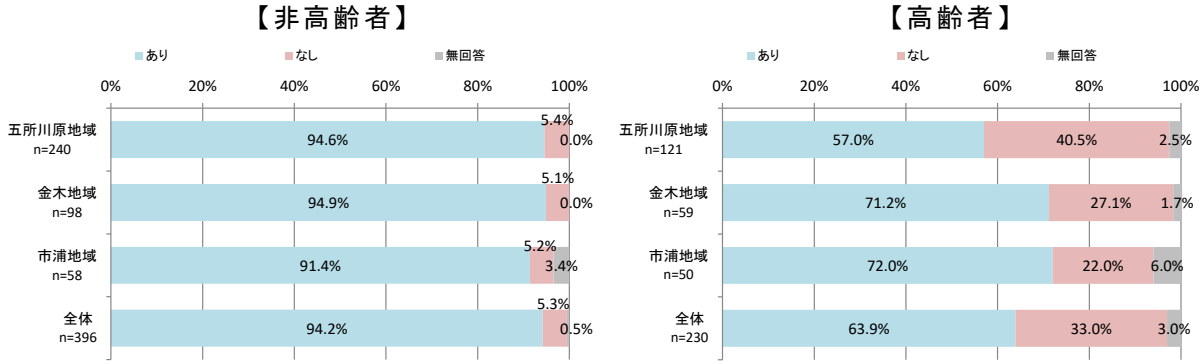


図　運転免許の有無（市民アンケート調査結果）

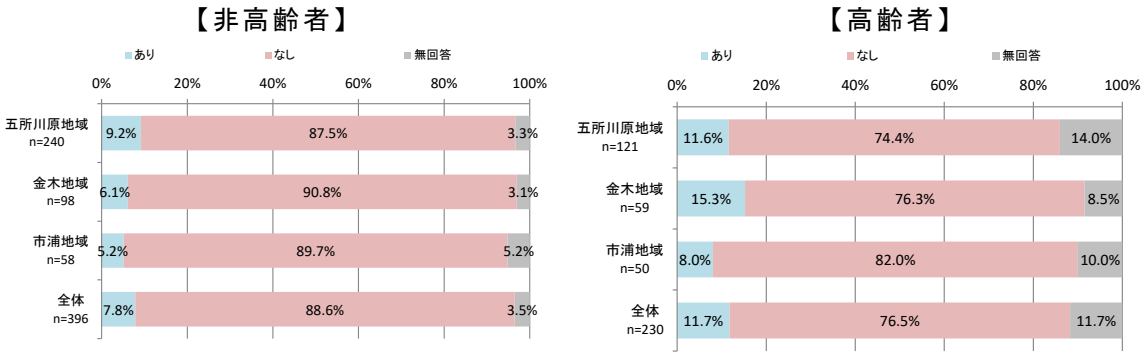


図　最近１ヶ月間での公共交通の利用有無（市民アンケート調査結果）

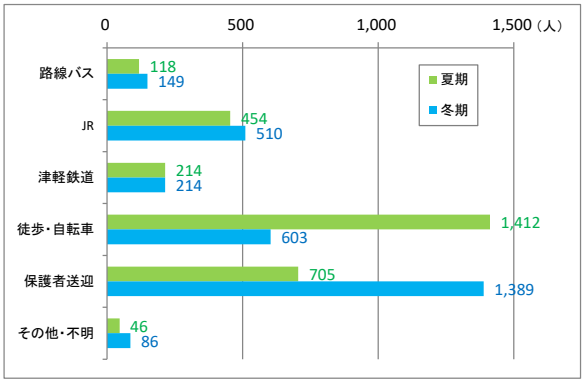
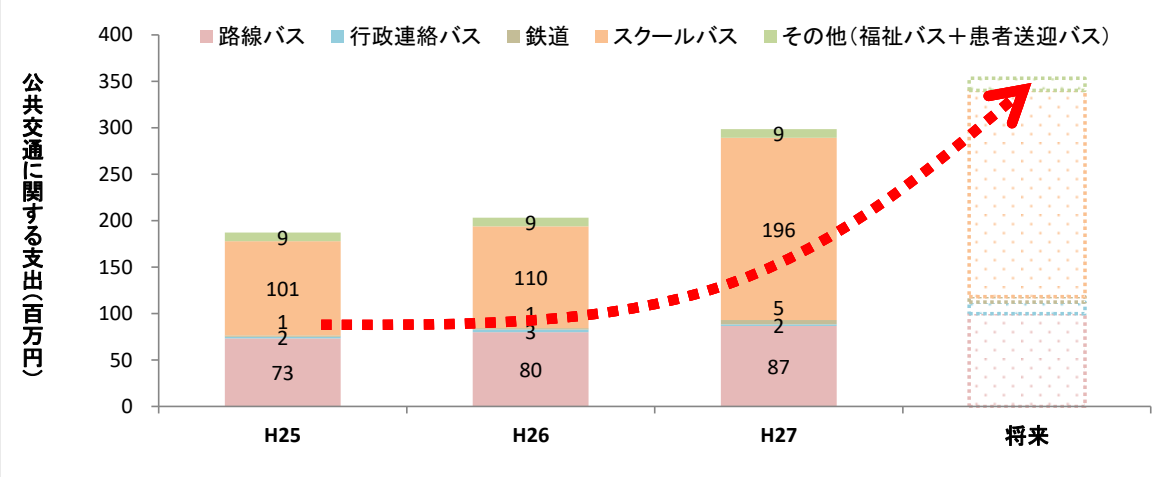


図　五所川原市内及び市外高等学校生徒の通学手段（再掲　高校アンケート調査結果）

④持続可能な公共交通事業の確立が必要

・利用者減少に合わせて減便を行っていくと、全体的に薄く使いづらいネットワークになる恐れがあります。
・重複路線等の効率化による行政負担の軽減と、高利用区間への戦略的投資（サービス維持・向上）、空白エリア等における対応、という３つをセットにしたメリハリある対応が必要です。
・事業性向上のためには、公共交通の効果的な情報発信による利用促進に加え、生活利用以外の新たな需要開拓のために、観光分野と連携した仕組みづくりなどの利用促進が必要です。

市の財政負担は増額傾向であり、何も対策を講じないと、今後も増加が予測されます。複数のモード間の重複・競合がみられ、利用・収支の低迷などによる民間交通事業者の経営圧迫や行政負担の増大の要因の１つとなっています。



交通モード	支出金使用数値データ	
路線バス	生活交通対策補助金	各年決算書
行政連絡バス	行政連絡バス運行事業費	各年決算書
鉄道	津軽鉄道経営強化支援事業費 鉄道軌道安全輸送設備等整備事業費	各年決算書
スクールバス	小学校通学バス運行事業費 中学校通学バス運行事業費	各年決算書
その他	福祉バス運行事業費 患者送迎バス運行事業費	各年決算書

図　五所川原市の公共交通等維持に関する財政負担

5．計画の基本理念･方針及び目標

5-1．計画の基本理念･基本方針

五所川原市における「将来のまちづくりの方向性」や公共交通を取り巻く現状・課題などを踏まえ、本計画の基本理念と基本方針等を以下のとおり設定します。

【基本理念】

公共交通を軸とした『活力ある･明るく住みよい豊かなまち』づくり

【基本方針】

基本方針１　日常生活を支える公共交通の骨格軸の形成
基本方針２　小規模需要エリアにおける足の確保
基本方針３　まちづくりと連携した公共交通網の構築
基本方針４　多様な主体間の連携･調整による持続可能な公共交通の構築

【将来ネットワーク形成の考え方】

①市内各地域の拠点間を結ぶ公共交通網（骨格軸）の構築

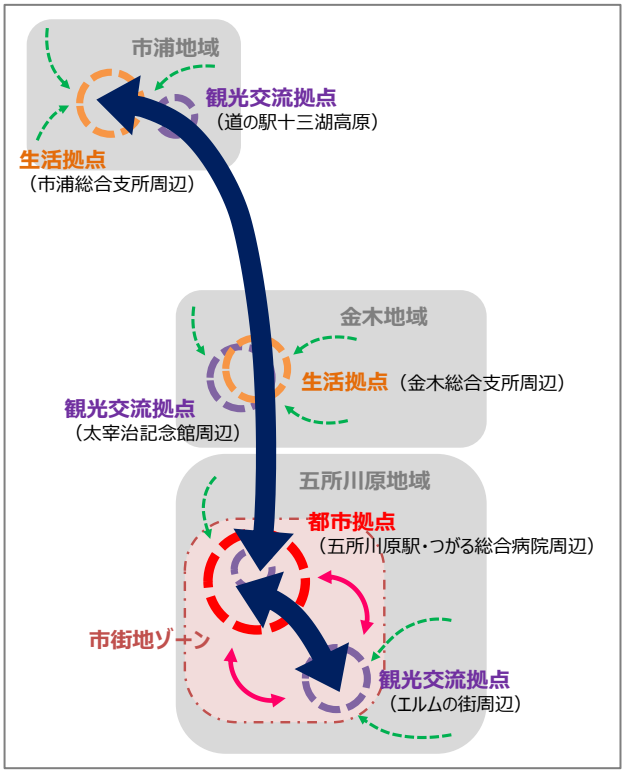
・都市の将来像を見据えた公共交通網を構築するため、都市計画マスタープランで位置付けている都市拠点（五所川原中心部）や生活拠点（金木・市浦の総合支所等）、観光交流拠点（金木中心部、道の駅等）などを結ぶ「南北軸」「中心軸」といった骨格軸の形成をめざします。
・都市計画と公共交通の一体的取組により、骨格軸沿線における都市機能や居住の誘導を促進するような「交通まちづくり」の推進をめざします。

②骨格軸上の交通拠点の設定

・骨格軸上に交通拠点を設定し、骨格軸（南北軸・中心軸・市街地路線）同士や、骨格軸と広域交通、地域内交通との乗継利便性の向上を図ります。

③小さな交通による最低限の移動の確保（地域内交通）

・骨格軸等の鉄道・路線バス沿線から離れたエリアにおいては、住宅地・集落から骨格軸上の交通拠点までの交通手段（地域内交通）を確保します。



将来ネットワーク形成のイメージ

5-2．計画の目標

本計画においてめざすべき目標について、以下のとおり設定します。

【基本方針１　日常生活を支える公共交通の骨格軸の形成】

目標１－①	市内公共交通の「南北軸」の形成
・五所川原・金木・市浦の３地域をつなぐ公共交通を、市の公共交通の骨格となる重要な軸（骨格軸）である「南北軸」と位置付けて、その維持・強化を図ります。	
目標１－②	**「中心軸」の形成及び中心部における公共交通サービスの向上**
・中心部における広域都市機能をつなぐ公共交通を、市の公共交通の骨格となる重要な軸（骨格軸）である「中心軸」と位置付けて、その効率的かつ利便性の高いサービス提供をめざします。 ・都市計画上の市街地ゾーン（住居系用途地域エリア）における利便性の高い公共交通の確保・維持をめざします。	
目標１－③	**「広域交通」の維持･改善**
・五所川原圏域の中心市として、周辺市町村から市内の広域都市機能にアクセスできる公共交通ネットワークの構築をめざします。	

【基本方針２　小規模需要エリアにおける足の確保】

目標２－①	利用実態や需要規模に応じた市内路線の維持
・利用が少なく事業性の低い市内バス路線について、運行経路・本数・ダイヤ等の見直しや運行形態・交通モードの変更なども視野に入れて、効率的かつ利用しやすい路線への再編を検討します。	
目標２－②	**「小さな交通」による移動の確保**
・空白エリア・路線バス代替の交通手段を検討します。 ・小さな交通の導入にあたっては、交通事業者と行政だけで支えるのではなく、地域協働による交通手段確保に向けて、新たな制度・仕組みの構築を検討します。	

【基本方針３　まちづくりと連携した公共交通網の構築】

目標３－①	地域内外の交流を促進し、地域活性化や観光振興に貢献
・市としての一体化の促進と地域間の交流と連携の活性化を図るため、市内の各地域における拠点（生活拠点、観光交流拠点等）と中心部の都市拠点を結ぶ公共交通網の整備を推進します。	
目標３－②	**交通拠点の設定と乗継利便性等の向上**
・交通拠点での安全・快適かつ分かりやすい環境整備や、接続ダイヤの改善など、乗り継ぎしやすい交通結節点としての機能の強化を図ります。 ・交通拠点に人が集まり、賑わいを創出する機能の強化に貢献します。	

【基本方針４　多様な主体間の連携･調整による持続可能な公共交通の構築】

目標４－①	多様な交通モードの統合･整理による持続可能な公共交通網の構築
・鉄道や路線バス等の既存資源を活かしつつ、重複する他交通モードとの調整による効率化や鉄道・バスではサービス提供が困難な小規模需要エリアなどについて地域の関係者が協働・連携しながら確保・維持に向けた取組やタクシー活用などといった多様な交通モードを含めた持続可能な公共交通網を構築します。	
目標４－②	**みんなで支える公共交通の構築**
・交通事業者が運行・運営する地域公共交通を行政（国・県・市町村）の補助のみによって支えるのではなく、公共交通沿線の施設や関係者の協力を得ながら持続性を高めていく取組を検討します。 ・情報発信についても、交通事業者や行政のみで行うのではなく、地域（住民・学校・病院等）や企業（職場・商業施設等）などが連携し、継続的に公共交通の情報発信や利用促進を行える仕組みを構築します。	
目標４－③	**環境に優しく、誰もが利用しやすい交通の形成**
・環境負荷の小さい交通環境の実現に向けて、自動車利用から公共交通利用への転換や市民の環境配慮行動の促進などに加えて、次世代環境対応車の普及促進などによる地域交通のグリーン化をめざします。 ・高齢者をはじめ誰もが利用しやすい交通環境の実現に向けて、低床バスやＵＤ（ユニバーサルデザイン）タクシー等の普及促進を検討します。	

5-3．地域公共交通網の将来イメージ

（１）路線の階層化

市内の地域公共交通網の階層化を行い、戦略的にサービス向上とＰＲを図る「骨格軸（南北軸・中心軸・市街地路線）」、広域的な移動を支える「広域交通」、地域内の移動を支える「地域内交通」を定めて、地域公共交通ネットワークの再構築を図ります。

【路線網の現況】

路線階層		路線名
鉄道		JR 五能線 津軽鉄道
路線バス	広域路線	五所川原～弘前線 五所川原～青森線 五所川原～鶴田線（廻堰経由） 五所川原～豊川線 五所川原～稲垣線（再賀経由） 五所川原～出来島線 五所川原～南広森線（越水経由） 五所川原～小泊線（金木・中里経由） 五所川原～小泊線（十三経由） 五所川原～鯵ヶ沢線（木造経由） 広田団地線
	五所川原地域	藻川線（種井経由・高瀬経由） 高野環状線（北廻り線・南廻り線） 飯詰能開短大環状線（北廻り線・南廻り線）
	金木地域	金木線
	市街地エリア	ELM120 円バス
その他		五所川原市行政連絡バス（五所川原～金木～市浦） スクールバス 川倉の湯っこバス 患者送迎バス しーうらんど送迎バス 薬局バス

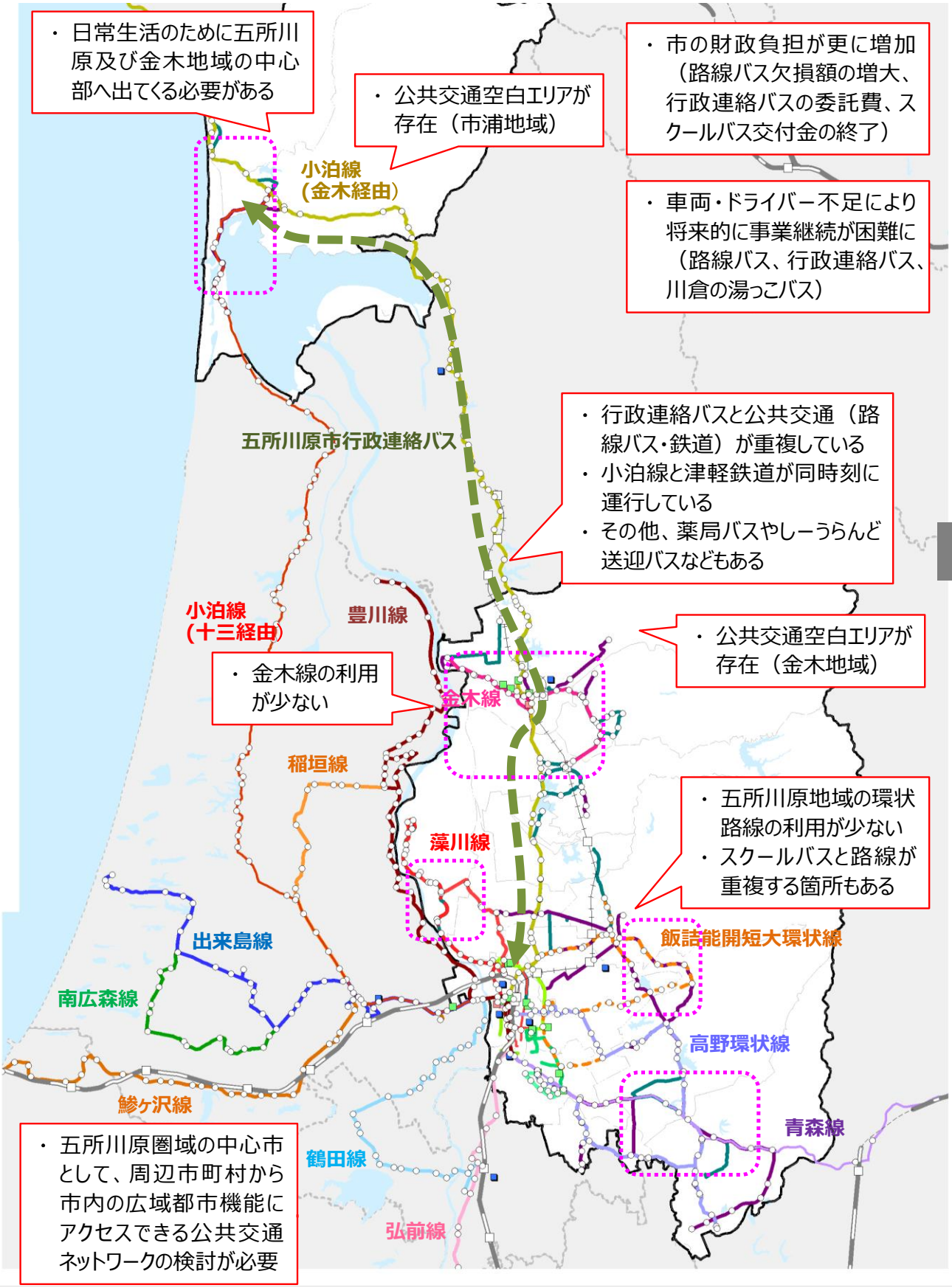
【路線網の階層化】

路線階層		役　割	交通モード	
広域交通		・広域的な移動（主に日常生活）を支える路線 ・中心拠点で中心軸に結節	JR 五能線 路線バス（弘前線、青森線、鶴田線、豊川線、稲垣線、出来島線、南広森線、小泊線（金木・中里経由）、小泊線（十三経由）、鰺ヶ沢線等）	
骨格軸	南北軸	・市内公共交通の南北の骨格となる路線 ・五所川原・金木・市浦の３地域間の移動（主に日常生活）を支える路線	津軽鉄道 路線バス（小泊線）	
	中心軸	・市内各地域及び圏域からの目的地となる広域都市機能同士をつなぎ、市内公共交通の中心部における骨格となる路線	路線バス（ELM120 円バス）	
	市街地路線	・市街地ゾーン内の住宅地から中心拠点までの移動を支える路線	路線バス（ELM120 円バス）	
地域内交通		・市内各地域における地域内移動を支えるとともに、広域交通や骨格軸に接続して、日常生活の移動を確保する路線 ・金木・市浦は地域拠点で南北軸に、五所川原は中心拠点で中心軸に結節	五所川原	路線バス、スクールバス、乗合タクシー等
			金木	スクールバス、乗合タクシー等
			市浦	スクールバス、乗合タクシー等

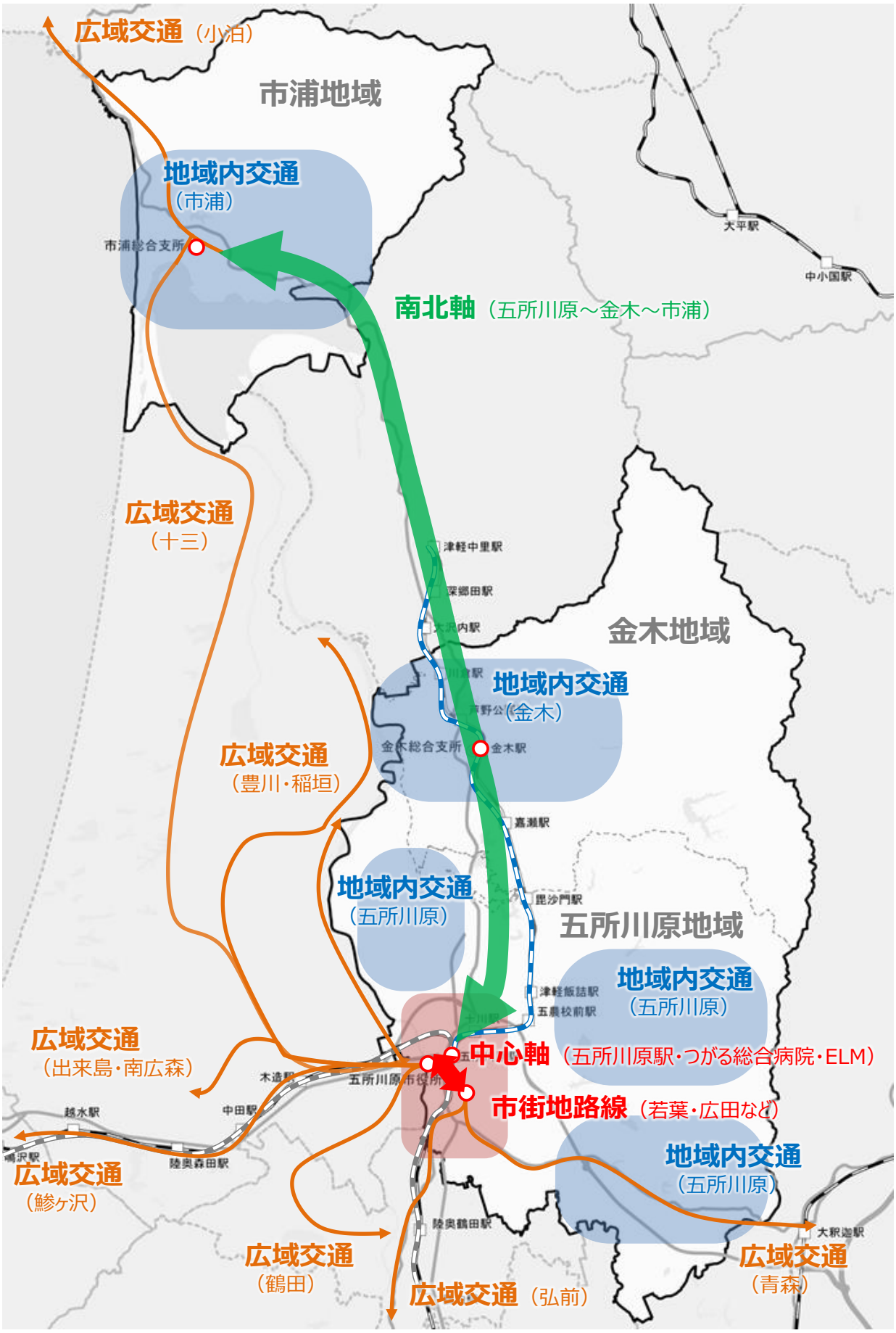
【交通拠点】

	拠点の機能	交通拠点
中心拠点	・都市機能が集積する中心部において、人々の移動の主要目的地となる都市・交流拠点 ・鉄道や骨格軸、広域交通との乗継拠点（ターミナル拠点）	五所川原駅
		ＥＬＭ
		つがる総合病院
地域拠点	・地域内交通と広域交通・南北軸との乗継拠点 ・単に乗継拠点であるだけでなく、地域内の生活・交流機能を合わせ持つ生活拠点	五所川原駅
		金木総合支所
		市浦総合支所

【地域公共交通の現況・課題図（市全域）】



【地域公共交通網の将来イメージ（市全域）】



6．目標を達成するための具体施策

施　策	施策の内容	事　業	
施策① 南北軸の 再編	五所川原・金木・市浦の３地域をつなぐ「南北軸」は、市の公共交通の骨格となる重要な軸（骨格軸）であり、その維持・強化を図る施策。	事業 1-1 五所川原～市浦間における公共交通の効率化	地域公共交通再編事業の活用
		事業 1-2 五所川原～金木間における公共交通の利便性向上	
施策② 中心部バス 路線の再編	中心部における広域都市機能をつなぐ「中心軸」は、市の公共交通の骨格となる重要な軸（骨格軸）であり、その形成・維持・強化を図る施策。	事業 2-1 五所川原駅－ＥＬＭ－つがる総合病院を結ぶ「中心軸」の形成	
		事業 2-2 市街地ゾーン内のバス路線（市街地路線）の再編	
施策③ 地域内交通 の再編	五所川原・金木・市浦地域における日常生活の移動手段を将来にわたって維持・確保する施策。	事業 3-1 五所川原地域における地域内交通の再編	
		事業 3-2 金木地域における地域内交通の再編	
		事業 3-3 市浦地域における地域内交通の再編	
施策④ 交通拠点の 機能強化	骨格軸（南北軸・中心軸・市街地路線）同士や、骨格軸と広域交通、地域内交通との乗り継ぎが発生する交通拠点において、乗継利便性の向上を図る施策	事業 4-1 中心拠点における環境整備・乗継利便性向上の検討	
		事業 4-2 地域拠点における乗継利便性向上の検討	
施策⑤ 広域路線の 確保・維持	五所川原圏域の中心市として、広域的な移動（主に日常生活）を支える路線の確保・維持を図り、周辺市町村から市内の広域都市機能にアクセスできる公共交通ネットワークの構築をめざす施策。	事業 5-1 五所川原圏域広域交通の検討	
施策⑥ 次世代環境 対応車両等 の普及促進	高齢社会に対応した車両の普及促進とともに、公共交通の省エネルギー・グリーン化を図る施策。	事業 6-1 低床車両・小型車両の普及促進	
		事業 6-2 地域交通のグリーン化に向けた次世代環境対応車の普及促進	
施策⑦ 利用促進策 の展開	公共交通（特に骨格軸）に関する情報を分かりやすく、積極的に案内・提供しながら、公共交通の利用を促進していく施策。	事業 7-1 情報提供ツール等の作成	
		事業 7-2 モビリティマネジメントの実施	
		事業 7-3 商店街や観光施設などと連携した利用促進策の推進	

6-1．施策①：南北軸の再編

五所川原・金木・市浦の３地域をつなぐ「南北軸」は、市の公共交通の骨格となる重要な軸（骨格軸）であり、その維持・強化を図る施策です。

多様な交通モードの統合・整理による効率化を図るとともに、地域間移動の適正で公平な利用者負担やダイヤ調整等による利便性向上などについて、地域公共交通再編事業を活用しながら実現していきます。

更に、南北軸の再編により、各地域に存在している観光交流拠点（斜陽館、道の駅十三湖高原等）をつなぎ、市民や来訪者の交流促進に貢献します。

【対応する目標】
目標１－①　市内公共交通の「南北軸」の形成
目標３－①　地域内外の交流を促進し、地域活性化や観光振興に貢献
目標４－①　多様な交通モードの統合・整理による持続可能な公共交通網の構築

【現在想定される主な事業】

事業 1-1　五所川原～市浦間における公共交通の効率化

- 五所川原～市浦間をつなぐ多様な交通モードの統合・整理を行い、地域公共交通（鉄道・路線バス）への集約を図ります。
- 再編対象は、五所川原～金木～市浦間をつなぐ五所川原市行政連絡バスと路線バス（小泊線）及び、五所川原～金木間をつなぐ津軽鉄道とします。
- また、その他交通資源として、しーうらんど海遊館無料送迎バスや薬局バス、地域拠点連絡バス（中泊町）などが存在しているため、これらとの調整・役割分担も含めて検討を行います。

事業 1-2　五所川原～金木間における公共交通の利便性向上

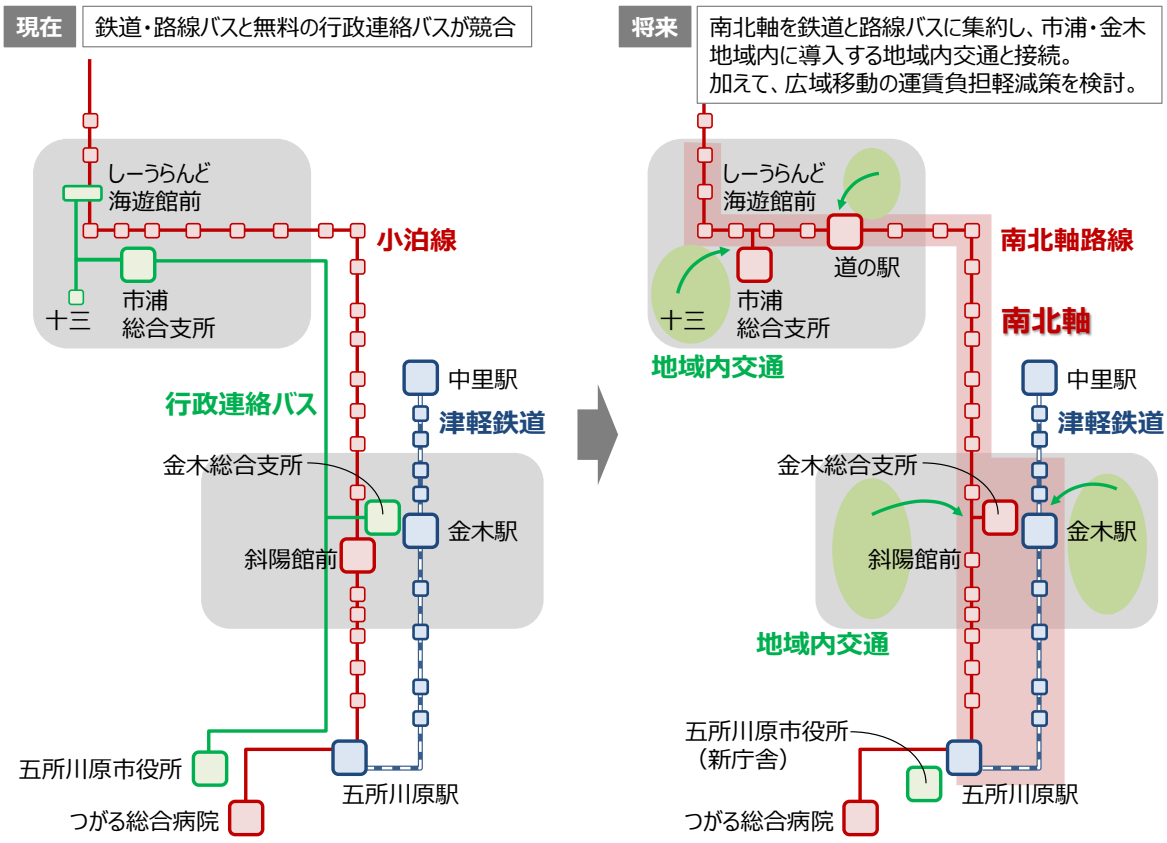
- 五所川原～金木間を運行する津軽鉄道と路線バス（小泊線）の連携により、来訪者や初めて公共交通を利用する人にとって分かりやすく利用しやすいダイヤ設定等の利便性向上策を検討します。

【実施主体及びスケジュール】

事業番号	実施主体	スケジュール					
		H29	H30	H31	H32	H33	H34
事業 1-1	鉄道事業者 バス事業者 五所川原市	再編実施計画の策定	事業化の準備・調整	地域公共交通再編事業の実施			
					評価・検証	見直し	
事業 1-2	鉄道事業者 バス事業者 五所川原市			地域公共交通再編事業の実施			
					評価・検証	見直し	

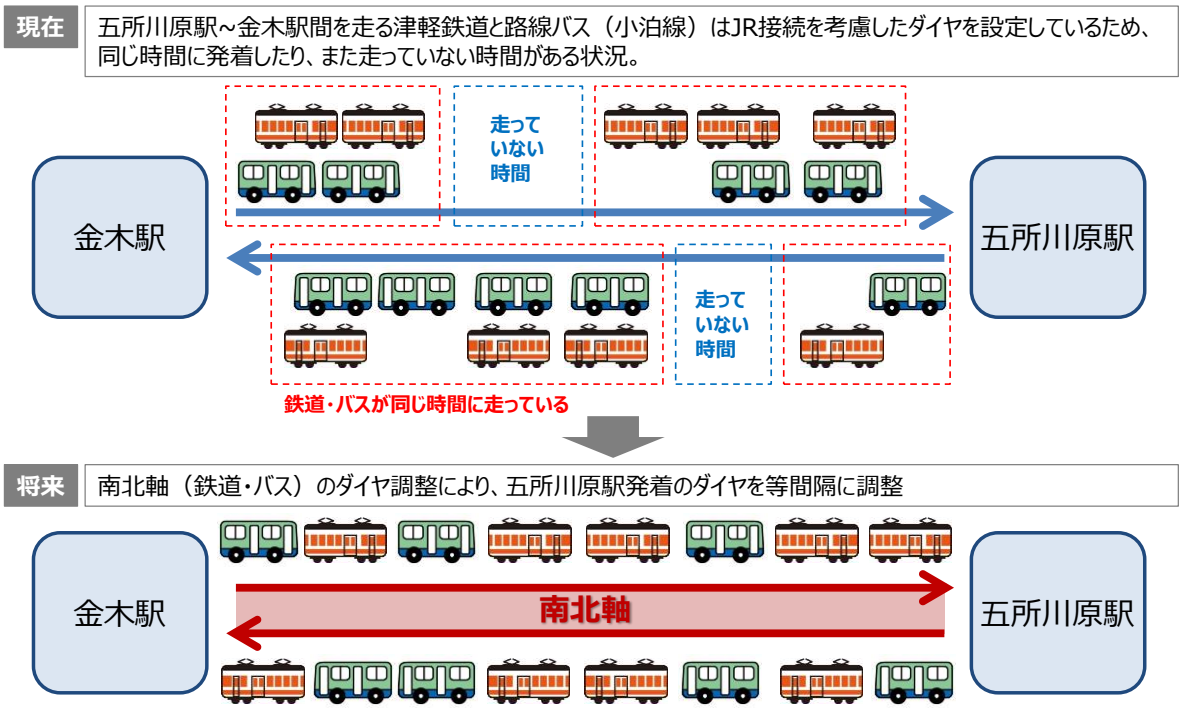
事業 1-1　五所川原～市浦間における公共交通の効率化

【南北軸再編のイメージ】



事業 1-2　五所川原～金木間における公共交通の利便性向上

【南北軸の利便性向上のイメージ】



6-2．施策②：中心部バス路線の再編

中心部における広域都市機能をつなぐ「中心軸」は、市の公共交通の骨格となる重要な軸（骨格軸）であり、その形成・維持・強化を図る施策です。また、都市計画上の市街地ゾーン（住居系用途地域エリア）の住宅地から中心拠点までの移動を支える「市街地路線」の維持・強化を図ります。

平成 28 年 10 月に実施した 120 円バスの抜本的な見直し前後の利用実態や検証結果に加え、人口分布状況や都市計画上の位置付けなどを踏まえて、中心部バス路線の再編を検討します。

【対応する目標】
目標１－②　「中心軸」の形成及び中心部における公共交通サービスの向上
目標４－②　みんなで支える公共交通の構築

【現在想定される主な事業】

事業 2-1　五所川原駅－ＥＬＭ－つがる総合病院を結ぶ「中心軸」の形成

・五所川原駅－ＥＬＭ－つがる総合病院を結ぶ中心軸を形成し、五所川原駅～つがる総合病院（中心市街地）と交流拠点であるＥＬＭ周辺の回遊性向上につなげます。
・中心軸上の交通拠点（中心拠点）において、広域交通・南北軸・市街地路線・地域内交通などから乗り継ぐことで、広域都市機能にアクセスできる環境を整備します。

事業 2-2　市街地ゾーン内のバス路線（市街地路線）の再編

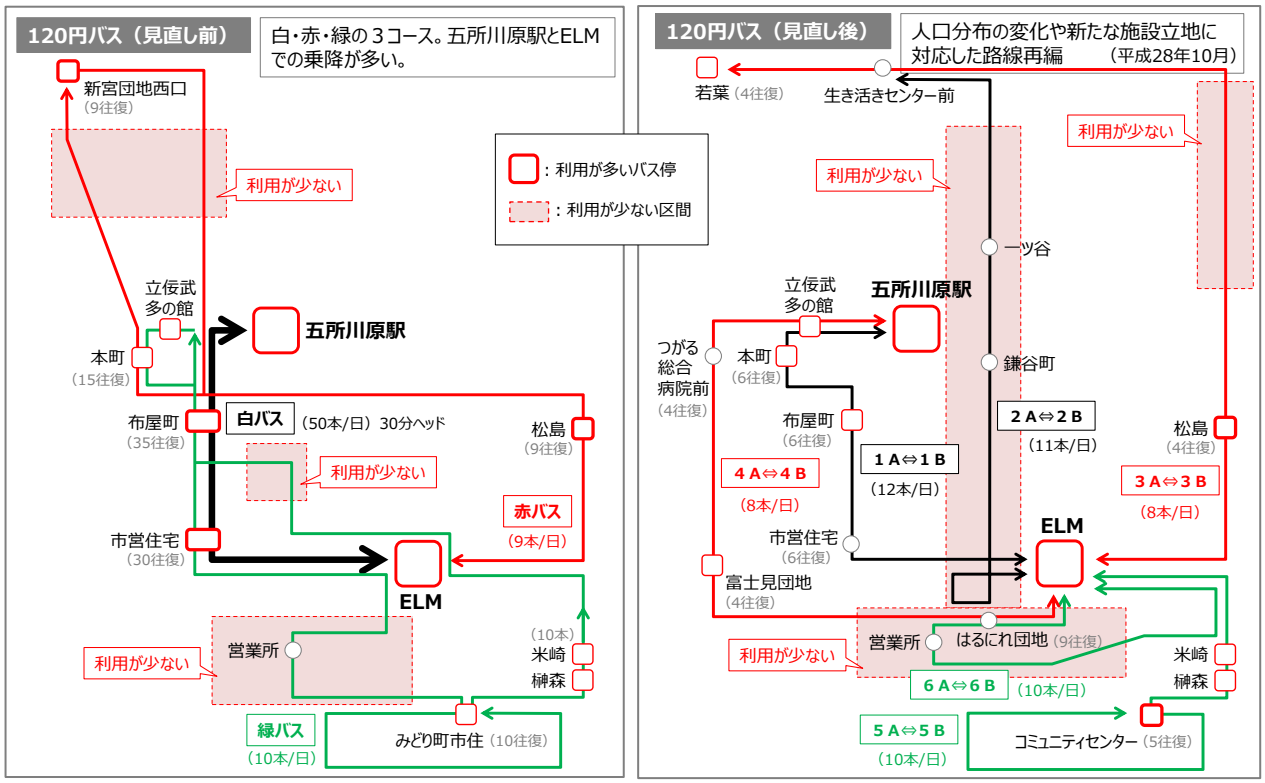
・市街地ゾーン（住居系用途地域エリア）において、比較的利用が多く将来的に一定の事業性が見込める路線・区間に対して、利便性の高い公共交通サービスの提供（市街地路線）を検討します。

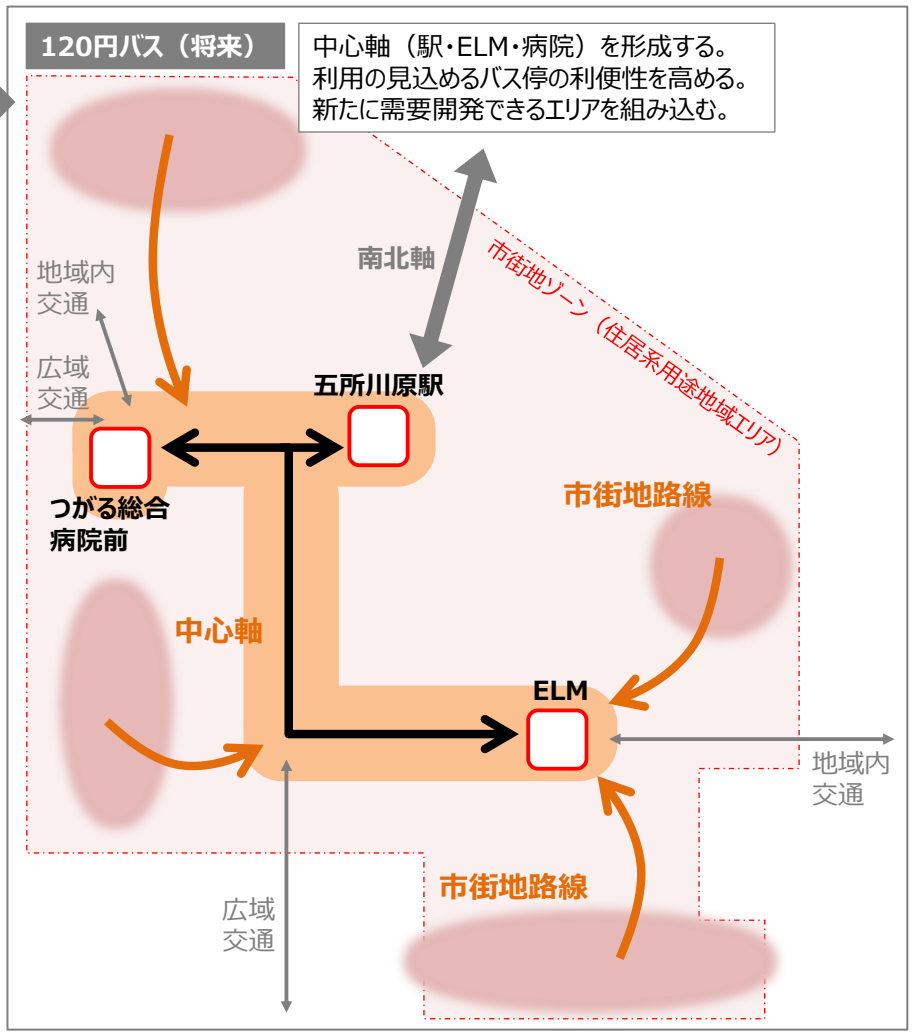
【実施主体及びスケジュール】

事業番号	実施主体	スケジュール					
		H29	H30	H31	H32	H33	H34
事業 2-1	バス事業者 関係施設 五所川原市	再編実施計画の策定	事業化の準備・調整	地域公共交通再編事業の実施			
					評価・検証	見直し	
事業 2-2	バス事業者 関係施設 五所川原市			地域公共交通再編事業の実施			
					評価・検証	見直し	

事業 2-1　五所川原駅－ＥＬＭ－つがる総合病院を結ぶ「中心軸」の形成
事業 2-2　市街地ゾーン内のバス路線（市街地路線）の再編

【中心軸形成及び市街地ゾーン内のバス路線再編のイメージ】





6-3．施策③：地域内交通の再編

五所川原・金木・市浦地域における日常生活の移動手段を将来にわたって維持・確保する施策です。

利用の少ない路線バスの見直しや、スクールバス・乗合タクシー等の様々な交通モードを踏まえた効率化、空白エリアや路線バス代替の交通手段の検討などを行います。

【対応する目標】

目標２－①　利用実態や需要規模に応じた市内路線の維持
目標２－②　「小さな交通」による移動の確保
目標４－①　多様な交通モードの統合・整理による持続可能な公共交通網の構築
目標４－③　環境に優しく、誰もが利用しやすい交通の形成

【現在想定される主な事業】

事業 3-1　五所川原地域における地域内交通の再編

- 五所川原地域内の路線バス（環状路線等）を利用実態や移動ニーズに対応した運行内容に見直します。
- 路線バス・地域内交通とスクール利用の統合化を検討します。

事業 3-2　金木地域における地域内交通の再編

- 津軽鉄道及び小泊線（南北軸）により金木市街地内の商業・観光交流軸の形成を図ります。
- 利用の少ない路線バス（金木線）を見直して、公共交通空白エリアも含めた効率的な移動手段確保の検討を行います。
- 路線バス・地域内交通とスクール利用の統合化を検討します。

事業 3-3　市浦地域における地域内交通の再編

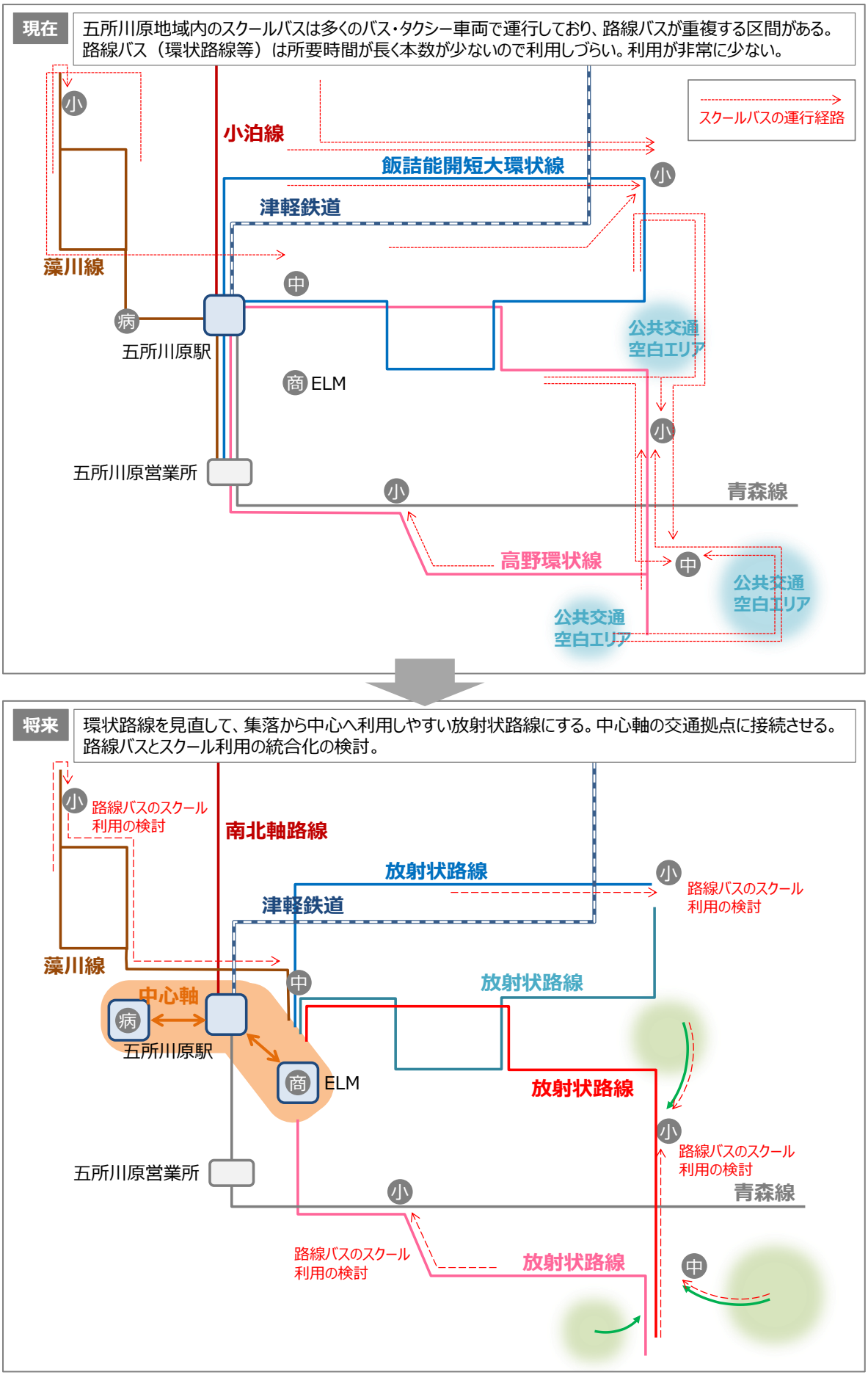
- 市浦地域内の公共交通空白エリアにおける効率的な移動手段確保の検討を行います（乗合タクシーの導入など）。
- 路線バス・地域内交通とスクール利用の統合化を検討します。

【実施主体及びスケジュール】

事業番号	実施主体	スケジュール					
		H29	H30	H31	H32	H33	H34
事業 3-1	バス事業者 五所川原市	再編実施計画の策定	事業化の準備・調整	地域公共交通再編事業の実施			
						評価・検証	見直し
事業 3-2	バス事業者 タクシー事業者 鉄道事業者 五所川原市			地域公共交通再編事業の実施			
						評価・検証	見直し
事業 3-3	バス事業者 タクシー事業者 五所川原市			地域公共交通再編事業の実施			
						評価・検証	見直し

事業 3-1　五所川原地域における地域内交通の再編

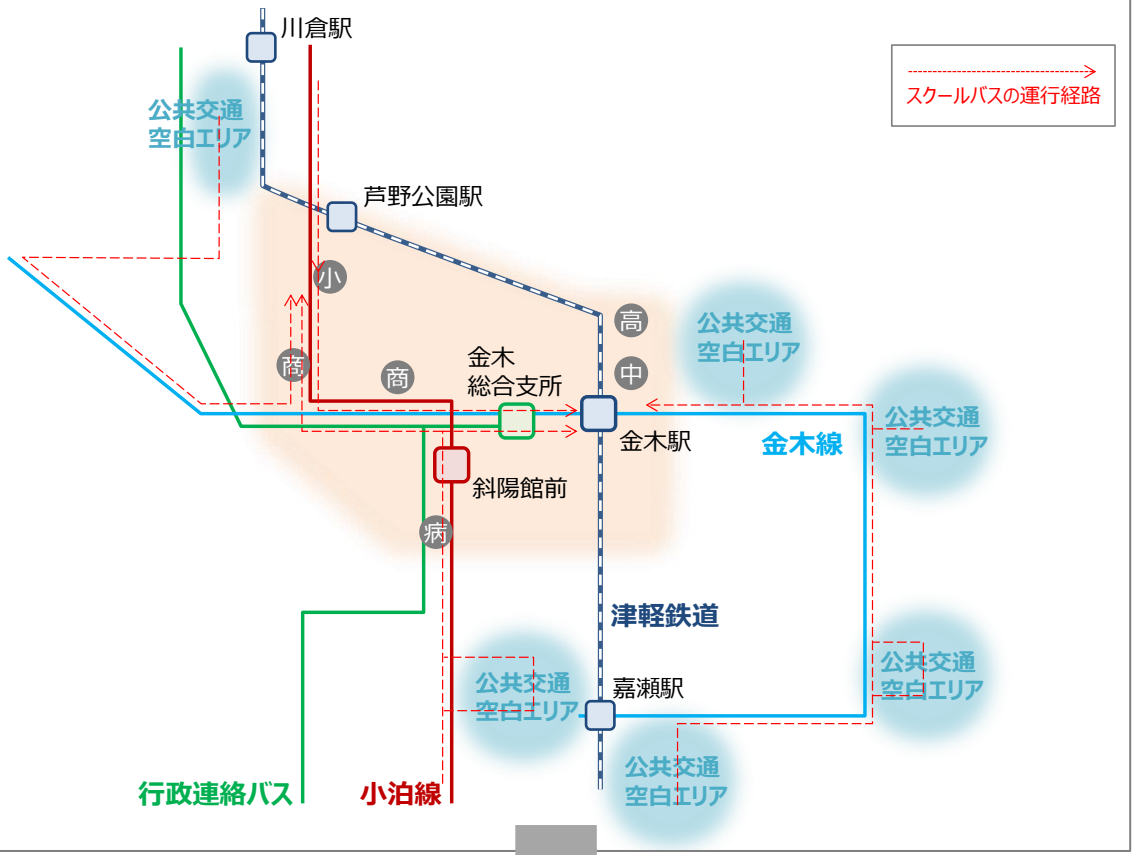
【五所川原地域における地域内交通の再編のイメージ】



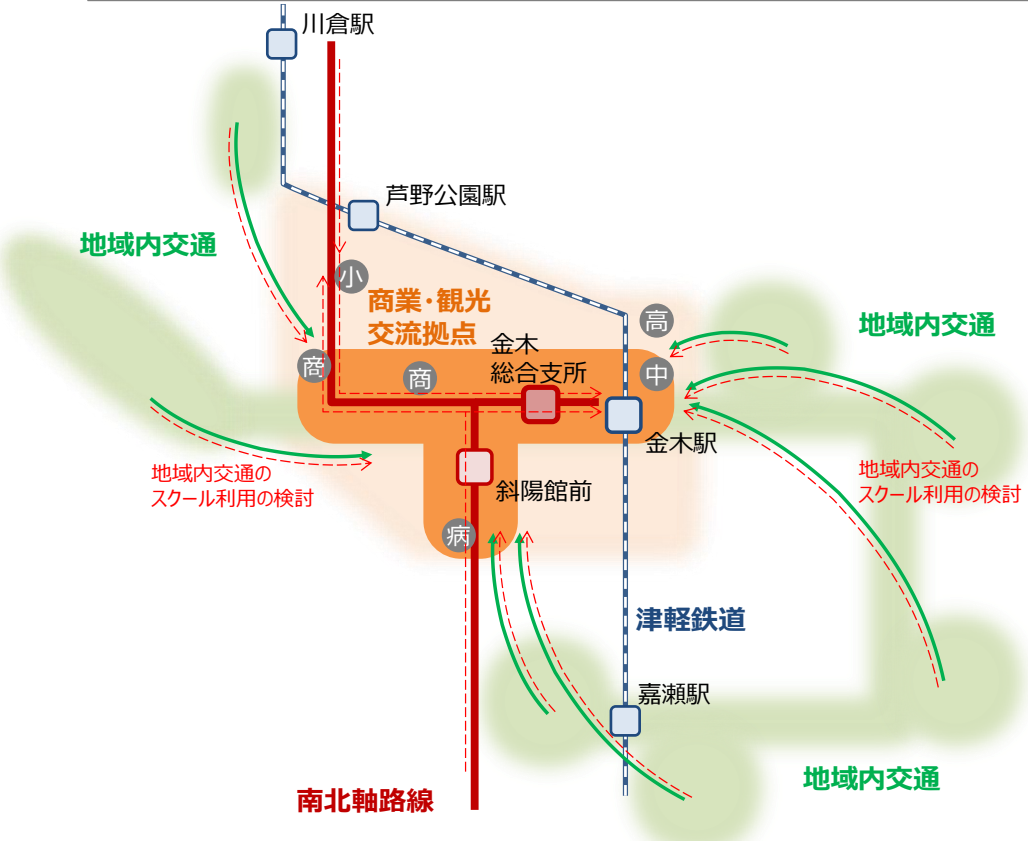
事業 3-2　金木地域における地域内交通の再編

【金木地域における地域内交通の再編のイメージ】

現在　金木線の利用者が少ない。公共交通空白エリアが存在する。スクールバスと路線バスが重複する区間がある。

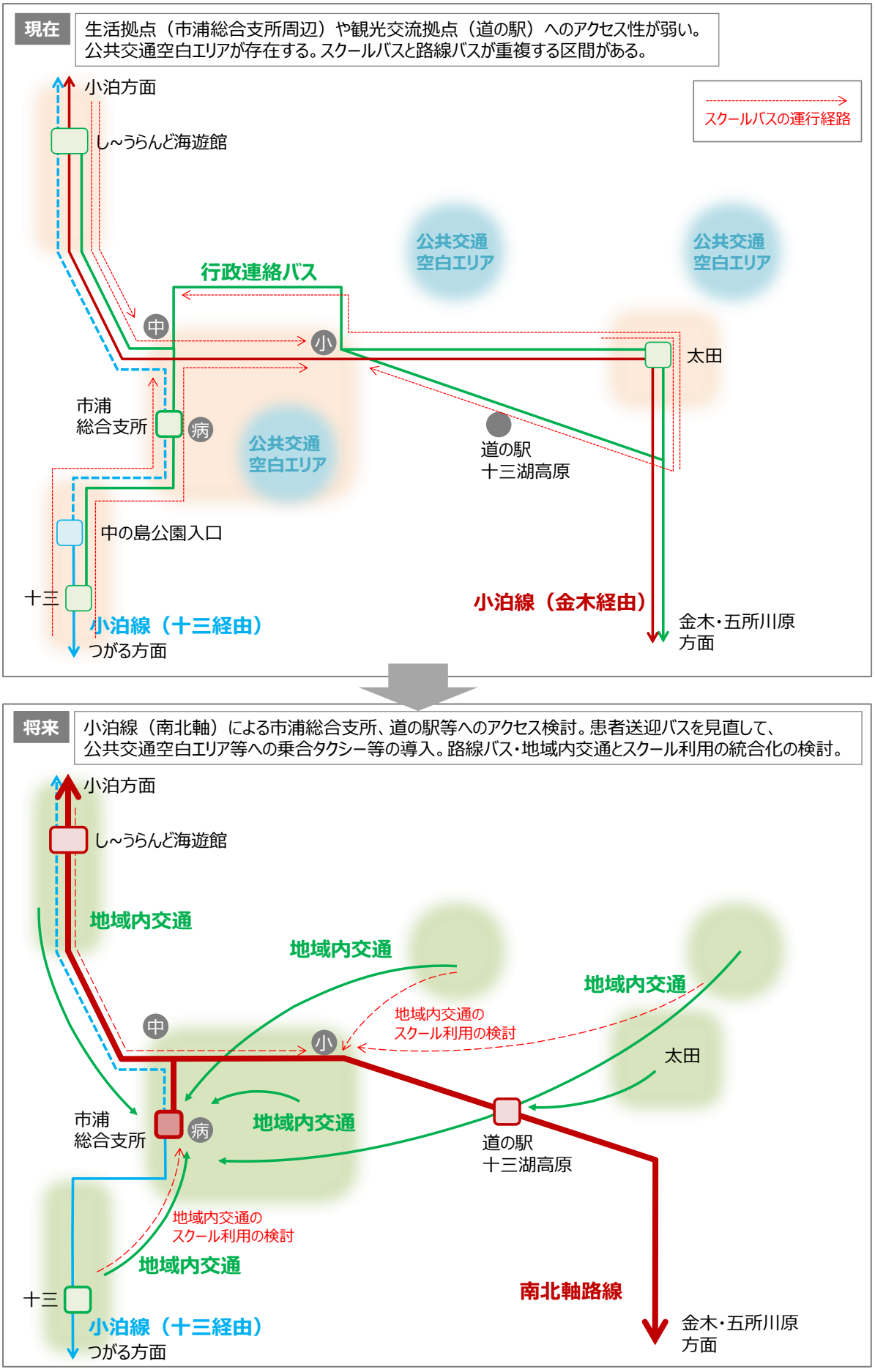


将来　津軽鉄道及び小泊線（南北軸）により金木市街地内の商業・観光交流軸を形成。金木線を見直して、乗合タクシー等の導入。路線バス・地域内交通とスクール利用の統合化の検討。



事業 3-3　市浦地域における地域内交通の再編

【市浦地域における地域内交通の再編のイメージ】



6-4．施策④：交通拠点の機能強化

骨格軸（南北軸・中心軸・市街地路線）同士や、骨格軸と広域交通、地域内交通との乗り継ぎが発生する交通拠点において、乗継利便性の向上を図る施策です。

【対応する目標】
目標３-①　地域内外の交流を促進し、地域活性化や観光振興に貢献
目標３-②　交通拠点の設定と乗継利便性等の向上

【現在想定される主な事業】

事業 4-1　中心拠点における環境整備･乗継利便性向上の検討

・中心拠点（五所川原駅・ＥＬＭ・つがる総合病院）における乗継利便性の向上を図ります。
・安全・快適かつ分かりやすい環境整備や、接続ダイヤの改善など、乗り継ぎしやすい交通結節点としての機能の強化を図ります。

事業 4-2　地域拠点における乗継利便性向上の検討

・地域拠点（五所川原駅・金木総合支所・市浦総合支所）における地域内交通と骨格軸等の乗継利便性の向上を図ります。

【実施主体及びスケジュール】

事業番号	実施主体	スケジュール					
		H29	H30	H31	H32	H33	H34
事業 4-1	鉄道事業者 バス事業者 関係施設 五所川原市	再編実施計画の策定	事業化の準備・調整	地域公共交通再編事業の実施			
					評価・検証	見直し	
事業 4-2	鉄道事業者 バス事業者 五所川原市			地域公共交通再編事業の実施			
					評価・検証	見直し	

事業 4-1　中心拠点における環境整備･乗継利便性向上の検討

【中心拠点における環境整備・乗継利便性向上の検討イメージ】

交通拠点	交通拠点の現状	環境整備・乗継利便性向上
五所川原駅	・鉄道（JR・津軽鉄道）の改札口付近で路線バスに関する情報がほとんど提供されていない。一方、バス乗場にも鉄道の情報がない。 ・バス乗場には路線別の時刻表は表示されているが、各路線の主な経由地や概略図がないため初めて利用する人には分かりづらい。 ・また、駅～つがる総合病院間や駅～ＥＬＭ間（120 円バス）などの本数が多い区間の案内が不十分。 ・駅前のタクシー乗場位置は分かりやすいが、タクシーに関する情報がほとんどない。 ・増加傾向にある訪日外国人への案内が不十分。	・鉄道改札口付近及びバス乗場において、相互の乗継利用がしやすいように、情報提供を工夫する。 ・バス乗場に方面別の概略図と主な経由地を示す案内板の設置を検討する。骨格軸については他路線とは区別して、利便性の高さが一目で分かるような工夫をする。 ・案内表示等においては、駅・バス乗場のレトロな雰囲気活かしつつ分かりやすいデザインを検討する。 ・多言語表記を検討する。
ＥＬＭ	・120 円バスのみが乗り入れしており、路線バス等の情報が提供されていない。 ・120 円バスの待合室があり、雨風をしのげる待合環境は整っている。	・広域交通及び地域内交通としての路線バスの乗り入れを検討するとともに、総合的な公共交通の情報提供や乗場案内などを検討する。
つがる総合病院	・路線バスの待合室があり、雨風をしのげる待合環境は整っている。 ・待合室内には、病院を経由する路線、経由しない路線の案内や、路線ごとの時刻表の表示がある。 ・一方、どの各方面にバスが出ているかを示す概略図や、本数の多い病院～駅間の案内が不十分。	・バスの待合室内に方面別の概略図と主な経由地を示す案内板の設置を検討する。骨格軸については他路線とは区別して、利便性の高さが一目で分かるような工夫をする。

事業 4-2　地域拠点における乗継利便性向上の検討

【地域拠点における乗継利便性向上の検討イメージ】

交通拠点	交通拠点の現状	環境整備・乗継利便性向上
五所川原駅	事業 4-1 と同様	事業 4-1 と同様
金木 総合支所	・金木線のバス停が金木総合支所前の県道 101 号にある。 ・小泊線は金木総合支所に停まらない（最寄りバス停は斜陽館前）。	・南北軸（小泊線）や地域内交通の乗り入れを検討するとともに、総合的な公共交通の情報提供や乗場案内などを検討する。
市浦 総合支所	・小泊線（十三経由）のバス停が市浦総合支所前にある。 ・小泊線（金木経由）は市浦総合支所に停まらない（最寄りバス停は相内北口）。	・南北軸（小泊線）や地域内交通の乗り入れを検討するとともに、総合的な公共交通の情報提供や乗場案内などを検討する。

6-5．施策⑤：広域路線の確保･維持

五所川原圏域の中心市として、広域的な移動（主に日常生活）を支える路線の確保・維持を図り、周辺市町村から市内の広域都市機能にアクセスできる公共交通ネットワークの構築をめざす施策です。

具体には県による計画策定や再編事業の取組の中で進めていきます。

【対応する目標】
目標１－③　「広域交通」の維持

【現在想定される主な事業】

事業 5-1　五所川原圏域広域交通の検討

・青森県地域公共交通網形成計画に基づき、五所川原圏域での計画策定や管理体制構築などを検討します。

【実施主体及びスケジュール】

事業番号	実施主体	スケジュール					
		H29	H30	H31	H32	H33	H34
事業 5-1	交通事業者 青森県 関係市町村 五所川原市	再編実施計画の策定	地域公共交通再編事業の実施				
			準備・調整		評価・検証	見直し	

【青森県地域公共交通網形成計画における広域路線バス見直しに関する記載】

目標１　県民が安心して移動･外出できるネットワークをつくる。

1	県民の暮らしを支える交通ネットワーク形成プロジェクト						
目的	県民の快適な生活環境、産業交流を支える基盤として、各拠点間をつなぐ広域バス路線のサービスレベルを確保し、利用しやすい交通ネットワークの構築を図る。						
概要	利用しやすい交通ネットワークの構築に向けて交通網の再編と必要なサービスレベルの確保にあたり、国の補助制度を活用するとともに、青森県独自の支援制度（例：事業者へのインセンティブ付与や車両更新補助の重点化等）を構築する。 ＜目標とする生活交通のサービスレベル例＞ ・一次拠点間：高レベル（１本/時間以上） ・一次拠点と二次拠点間：高レベル（１本/時間以上） ・一次拠点と三次拠点間：中レベル（0.5～１本/時間以上） ・二次拠点と三次拠点間：中レベル（0.5～１本/時間以上）						
実施主体	青森県、関係自治体、広域バス路線事業者						
実施期間	１年目 平成 28 年度	２年目 平成 29 年度	３年目 平成 30 年度	４年目 平成 31 年度	５年目 平成 32 年度	６年目 平成 33 年度	７年目 平成 34 年度
	現行補助制度検証と新制度検討 広域路線バスの見直し検討	新バス補助制度検討･設計 広域路線バスの見直し検討 再編実施計画の策定	新バス補助制度導入	新バス補助制度運用	中間評価	必要に応じ見直し	検証・評価

6-6．施策⑥：次世代環境対応車両等の普及促進

高齢社会に対応した車両の普及促進とともに、公共交通の省エネルギーグリーン化を図る施策です。

【対応する目標】
目標４－③　環境に優しく、誰もが利用しやすい交通の形成

【現在想定される主な事業】

事業 6-1　低床車両･小型車両の普及促進

・車両の更新に合わせて、低床車両（ノンステップ・ワンステップ）の普及促進を図ります。
・地域内交通の実証運行実施にあたって、小型車両（ジャンボタクシー等）などの導入を検討します。
・ＵＤ（ユニバーサルデザイン）タクシー※の普及促進を図ります。

事業 6-2　地域交通のグリーン化に向けた次世代環境対応車の普及促進

・地域内交通の実証運行実施にあたって、小型の次世代環境対応車などの普及促進を図ります。

※ＵＤ（ユニバーサルデザイン）タクシーとは、健康な方はもちろんのこと、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい“みんなにやさしい新しいタクシー車両”であり、街中で呼び止めても良し、予約しても良しの誰もが普通に使える一般のタクシーである。（出典：UD タクシー研究会ホームページ）

【実施主体及びスケジュール】

事業番号	実施主体	スケジュール					
		H29	H30	H31	H32	H33	H34
事業 6-1	バス事業者 タクシー事業者 五所川原市	随時導入					
			評価・検証			見直し	
事業 6-2	バス事業者 タクシー事業者 五所川原市	随時導入					
			評価・検証			見直し	

事業 6-1　低床車両･小型車両の導入

【低床車両・小型車両の導入イメージ】

・車両更新の際に、低床バス（ワンステップバス等）の導入を検討していきます。

・ＵＤ（ユニバーサルデザイン）タクシーの普及促進を検討していきます。

低床バス（左：ワンステップバス、右：ノンステップバス）

ＵＤタクシー

事業 6-2　地域交通のグリーン化に向けた次世代環境対応車の普及促進

【地域交通のグリーン化に向けた次世代環境対応車の普及促進イメージ】

政府は、省エネルギー、地球温暖化対策等のため、次世代環境対応車の普及を促進

日本再興戦略 改訂2016（平成28年６月２日閣議決定）
運輸部門における省エネの推進 → 2030年に新車販売に占める次世代自動車の割合を5～7割とすることを目指す。

地球温暖化対策計画（平成２８年５月１６日閣議決定）
運輸部門におけるエネルギー起源CO2削減 → 2030年度に2013年度比約28%減。

交通政策基本計画（平成27年2月13日閣議決定）
持続可能で安心･安全な交通に向けた基盤づくり → さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める

地域の計画と連携し環境に優しい自動車の集中的導入・買い替え促進事業を支援。

地域交通のグリーン化に向けた次世代環境対応車普及促進事業

	【第Ⅰ段階】	【第Ⅱ段階】	【第Ⅲ段階】
概要	市場に導入された初期段階で、価格高騰期にあり、積極的な支援が必要	車種ラインナップが充実し競争が生まれ、通常車両との価格差が低減	通常車両との価格差がさらに低減し、本格的普及の初期段階に到達（支援の最終段階）
補助上限	車両･充電設備等価格の1／3	車両･充電設備等価格の1／4～1／5	通常車両との差額の1／3
対象車両	燃料電池バス、燃料電池タクシー、電気バス、プラグインハイブリッドバス、超小型モビリティ等	電気タクシー、電気トラック、プラグインハイブリッドタクシー	ハイブリッドバス、CNGバス、ハイブリッドトラック、CNGトラック

地域の計画と連携した取組みを支援、段階的に次世代環境対応車を普及

【地域の計画と連携した取組みの例】

地域交通再生に向けた次世代環境対応車の導入

環境にやさしい交通手段導入を盛り込んだ地域公共交通網形成計画を策定。
タクシー事業が撤退した公共交通空白地域で公共交通機関再生を目的とし、EV乗合タクシー等を導入。

災害発生時の電源供給・移動手段の確保

避難所の非常用電源や移動手段の確保を規定した地域防災業務計画を策定。
平時は環境にやさしい地域公共交通機関、災害発生時は「動く発電機」、「軽油に頼らず移動が可能な足」としてEVバスを導入。

出典：平成 29 年度自動車局関係予算決定概要（国土交通省自動車局）

6-7．施策⑦：利用促進策の展開

公共交通（特に骨格軸）に関する情報を分かりやすく、積極的に案内・提供しながら、公共交通の利用を促進していく施策です。

また、利用促進・情報提供の取組を長く続けていくために、多様な関係者と連携した仕組みの構築を検討します。

【対応する目標】
目標４－②　みんなで支える公共交通の構築

【現在想定される主な事業】

事業 7-1　情報提供ツール等の作成

・公共交通の運行内容や利用方法などを知って利用してもらうために、ダイヤ・ルート・運賃などを掲載した情報提供ツールを作成します。

事業 7-2　モビリティマネジメント※の実施

・沿線地域や商業、企業、学校、福祉、観光など多様な分野・関係者と連携した取組により、効果的かつ長く続けられる利用促進・情報発信の方法を検討・実施します。

事業 7-3　商店街や観光施設などと連携した利用促進策の推進

・沿線の観光施設や飲食店などと連携し、公共交通（バス・タクシー等）を使って気軽にお出かけを楽しめる企画商品を検討します。

※モビリティマネジメントとは、１人１人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通などを適切に利用するなど）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策のこと。

【実施主体及びスケジュール】

事業名	実施主体	スケジュール					
		H29	H30	H31	H32	H33	H34
事業 7-1	バス事業者 タクシー事業者 鉄道事業者 五所川原市	準備・調整		実施			
			評価・検証			見直し	
事業 7-2	バス事業者 タクシー事業者 鉄道事業者 五所川原市	準備・調整		実施			
				評価・検証		見直し	
事業 7-3	バス事業者 タクシー事業者 鉄道事業者 五所川原市	準備・調整		実施			
				評価・検証		見直し	

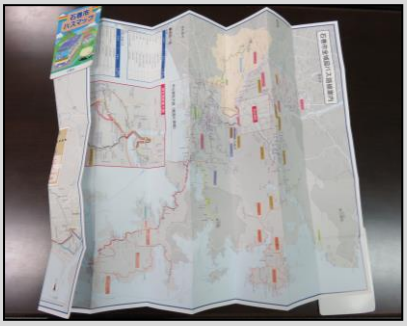
事業 7-1　情報提供ツール等の作成

【情報提供ツール等の作成イメージ】

参考：石巻市における総合公共交通マップ

・石巻市内の路線バス、鉄道、乗合タクシー等の公共交通の情報を集約した持ち運びに便利なサイズのマップを作成・配布している。

持ち運びに便利なサイズ



公共交通を集約したマップ

事業 7-2　モビリティマネジメントの実施

【モビリティマネジメントの実施イメージ】

参考：八戸市における「スマートムーブプロジェクト」

・「企業向け公共交通利用促進」に向けて、商工会議所などと連携しながら、実際に企業に働きかけ、有効な施策展開のあり方を検討し、本格実施に向けた基盤構築をめざしている。

企業向けモビリティマネジメントツール

参考：子どもたちや高齢者向けの「公共交通の乗り方・マナー教室」の実施（八戸市）

・次代を担う小中学生や幼児児童を対象に、渋滞解消・地球温暖化防止等の観点での公共交通の大切さ、公共交通の乗り方や公共マナーを教える出前教室を実施している。

乗り方体験・マナー教育

バスの乗り方教室の開催

事業 7-3　商店街や観光施設などと連携した利用促進策の推進

【商店街や観光施設などと連携した利用促進策の推進イメージ】

参考：八戸市・八戸圏域のバスパック

・沿線の観光施設や飲食店などと連携し、路線バスを使って、気軽にお出かけを楽しめる「日帰り路線バスパック」を企画商品化している。
・チケット購入タイプと、事前購入不要のクーポン券タイプの２種類がある。

左：八戸酒造酒蔵見学バスパック
右：ごのへ馬肉料理バスパック

7．プロジェクト･施策の進行管理

本計画を進めるにあたって、「行政」「交通事業者」「地域・住民」の三者が連携し、一体となって計画目標の達成に向け取り組むことで、持続可能な交通体系の構築をめざします。

さらに、公共交通に関係する様々な主体との連携を図ることにより、持続性を高めるとともに、まちづくりに貢献する公共交通をめざします。

7-1．推進･管理体制

五所川原市の地域公共交通に係る協議会などにおいて、取組の実施状況の確認、効果検証や取組改善案などについて協議します。

また、計画期間における状況の変化を把握しながら、見直しが必要な場合には、上位・関連計画などと整合性を図りつつ、計画の改定を行っていきます。

表　推進・管理体制

推進・管理体制	構成員	役　割
五所川原市 地域公共交通 活性化協議会	・市民 ・学識経験者 ・交通事業者 ・道路管理者 ・交通管理者 ・その他	・地域公共交通網の見直し・改善（短期）や持続可能な交通体系の構築に向けたプロジェクトの検討（中・長期）などを継続的に協議できる「場」として位置づける。
各種専門部会	※必要に応じて関係者を招集し、意見交換を行った結果を事務局（市）が協議会に諮る。	・南北軸・中心軸・地域内交通などの路線網の再編計画や見直し計画を検討する。 ・中心拠点（五所川原駅等）における環境整備・乗継利便性向上の検討 ・利用促進メニューを検討する。

7-2. ＰＤＣＡサイクルによる施策の推進・評価

本計画で掲げた目標（Plan）を確実に達成するため、継続的に取り組む（Do）とともに、その取組結果を把握・評価(Check)、問題点があれば見直しを行い(Action)、新たな取組の計画を立てる（Plan）という、いわゆる PDCA サイクルを実行します。

図　計画及び施策・事業の実施・見直しサイクルイメージ

7-3．目標値の設定

基本理念及び基本方針の達成状況や施策の効果を把握・検証していくために、定量的な視点に加え、定性的な視点を組み合わせて指標を設定します。

基本理念
公共交通を軸とした『活力ある・明るく住みよい豊かなまち』づくり

共通指標：公共交通の市民満足度

基本方針１　日常生活を支える公共交通の骨格軸の形成 目標１－①　市内公共交通の「南北軸」の形成 目標１－②　「中心軸」の形成及び、中心部における公共交通サービスの向上 目標１－③　「広域交通」の維持・改善	**指標①：南北軸の利用者数** **指標②：中心部のバス利用者数**
基本方針２　小規模需要エリアにおける足の確保 目標２－①　利用実態や需要規模に応じた市内路線の維持 目標２－②　「小さな交通」による移動の確保	**指標③：空白エリア解消に向けた取組件数** **指標④：地域内交通の利用者数**
基本方針３　まちづくりと連携した公共交通網の構築 目標３－①　地域内外の交流を促進し、地域活性化や観光振興に貢献 目標３－②　交通拠点の設定と乗継利便性等の向上	**指標⑤：交通拠点における乗継環境の整備箇所数**
基本方針４　多様な主体間の連携・調整による持続可能な公共交通の構築 目標４－①　多様な交通モードの統合・整理による持続可能な公共交通網の構築 目標４－②　みんなで支える公共交通の構築 目標４－③　環境に優しく、誰もが利用しやすい交通の形成	**指標⑥：公共交通等の維持に関する行政負担額** **指標⑦：ユニバーサルデザイン車両の導入台数**

（１）数値目標の設定

共通指標：公共交通の市民満足度

路線の再編や幹線区間・交通拠点の設定、利用促進の取組など、公共交通にかかる取組についての総合的な指標として評価します。

■指標の設定理由

・「公共交通を軸とした『活力ある・明るく住みよい豊かなまち』づくり」を基本理念とした本計画は、広大な市全域をカバーできる持続可能な公共交通体系の再構築を目的としています。

・本計画が着実に推進した場合には、公共交通の利便性等が高まり市民の方々の利用満足度が高まることが期待されることから、「公共交通の利便性に対する満足度指数」を評価指標とします。

■指標の算定方法

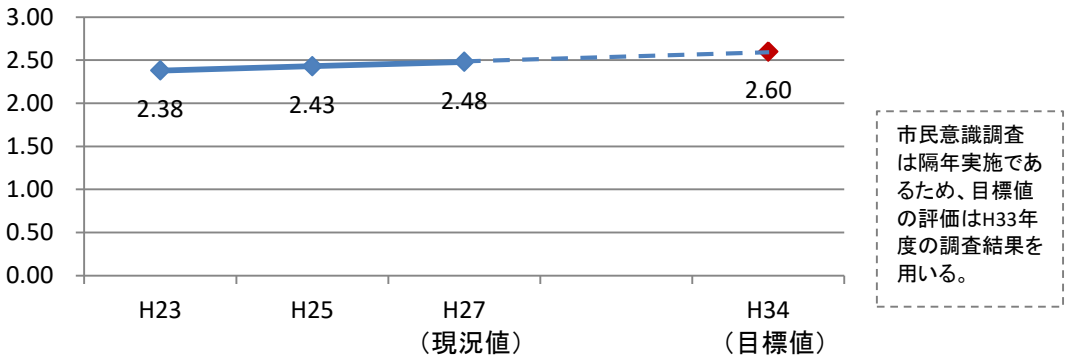
・公共交通の利便性に対する満足度指数は、市民意識調査における“公共交通の利便性”（バスや鉄道などの公共交通手段が利用しやすいこと）の満足度指数の値とします。

■将来目標の設定

・平成 27 年度の「市民意識調査」における“公共交通の利便性”の満足度指数は「2.48」であり、全施策の満足度指数平均値の「2.60」を下回っています。

・そのため、全施策の平均値（平成 27 年度時点）を将来目標とし、達成した場合には本計画は着実に推進されたと考えます。

指　標	現況値（平成２７年度）	目標値（平成３４年度）
公共交通の利便性に対する満足度指数	２．４８	２．６０



指標①：南北軸の利用者数

基本方針１のうち「南北軸」の形成にかかる取組についての指標として評価します。

■指標の設定理由

・五所川原地域～金木地域及び市浦地域を繋ぎ、市の公共交通の骨格となる重要な軸と位置づけられる南北軸は、金木、市浦地域に居住する方が主な利用者として想定されます。

・南北軸が地域にとって有効な移動手段として機能している場合は、利用者数の維持に繋がることが期待されることから、「南北軸（鉄道及び路線バス）の年間利用者数」を評価指標とします。

■指標の算定方法

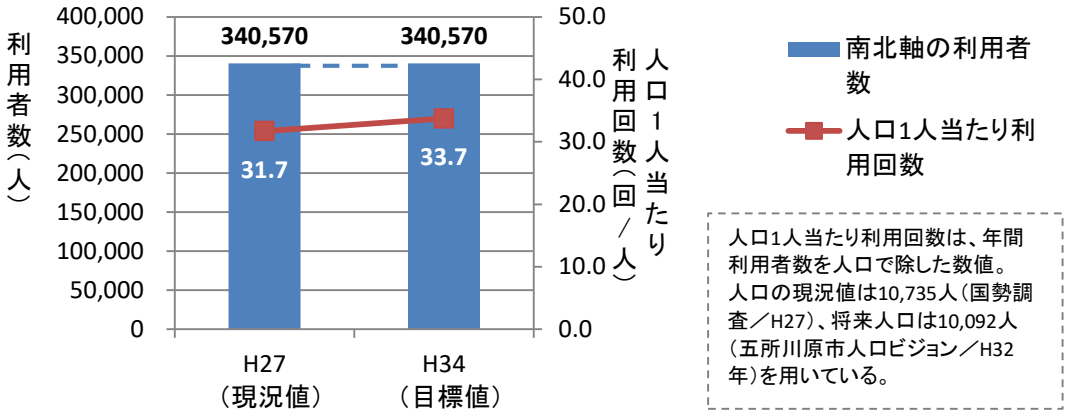
・南北軸（鉄道及び路線バス）の年間利用者数は、「津軽鉄道」及び「路線バス（小泊線金木経由）」の年間利用者を合計した値とします。

■将来目標の設定

・南北軸の主な利用者が居住する金木、市浦地域の人口は、約１割の減少が予測されています。

・そのため、沿線人口が大きく減少する中でも、現状の利用者数（現況値：34万人/年）を維持することを将来目標とし、達成した場合には南北軸の維持・強化は図られたと考えます。

指　標	現況値（平成２７年度）	目標値（平成３４年度）
南北軸（鉄道及び路線バス）の年間利用者数	３４万人／年	３４万人／年



指標②：中心部のバス利用者数

基本方針１のうち「中心軸」の形成及び中心部における公共交通サービスの向上にかかる取組についての指標として評価します。

■指標の設定理由

・中心部に立地する広域都市機能を繋ぎ、市の公共交通の骨格となる重要な軸と位置づけられる中心軸は、市全域に居住する方が利用者として想定されます。

・中心軸が中心部の有効な移動手段として機能している場合は、利用者数の維持に繋がることが期待されることから、中心軸及び市街地路線を担う「ELM120円バスの年間利用者数」を評価指標とします。

■指標の算定方法

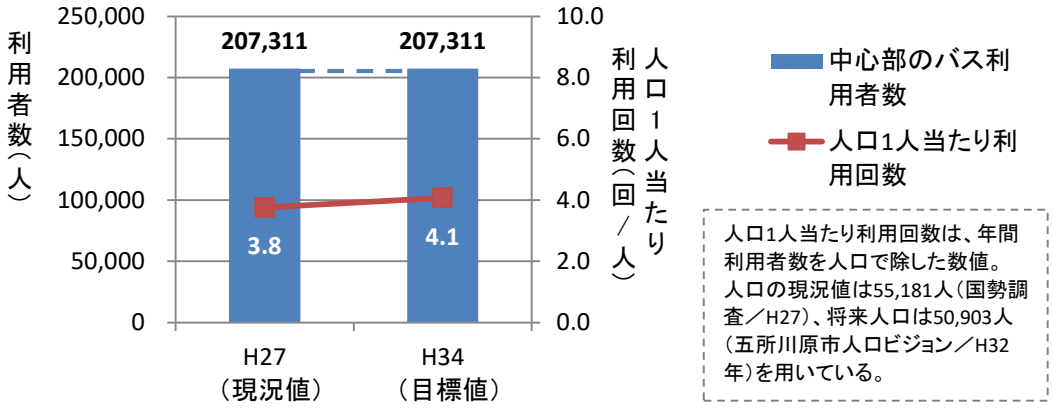
・ELM120 円バスの年間利用者数は、ELM120 円バス各路線の年間利用者を合計した値とします。

■将来目標の設定

・中心軸の利用が考えられる市全体の人口は、１割弱の減少が予測されています。

・そのため、市全体の人口が大きく減少する中でも、現状の利用者数（現況値：20.7 万人/年）を維持することを将来目標とし、達成した場合には中心軸の効率的かつ利便性の高いサービス提供が図られたと考えます。

指　標	現況値（平成２７年度）	目標値（平成３４年度）
ELM120 円バスの年間利用者数	２０．７万人／年	２０．７万人／年



指標③：空白エリア解消に向けた取組件数

基本方針２の小規模需要エリアにおける足の確保にかかる取組についての指標として評価します。

■指標の設定理由

・五所川原、金木、市浦の各地域には、鉄道駅及びバス停の徒歩圏域外となる公共交通空白エリアが存在しています。

・これらの公共交通空白エリアにおける足の確保に取り組むこと自体が空白エリア解消に直結することから、「空白エリア解消に向けた取組件数」を評価指標とします。

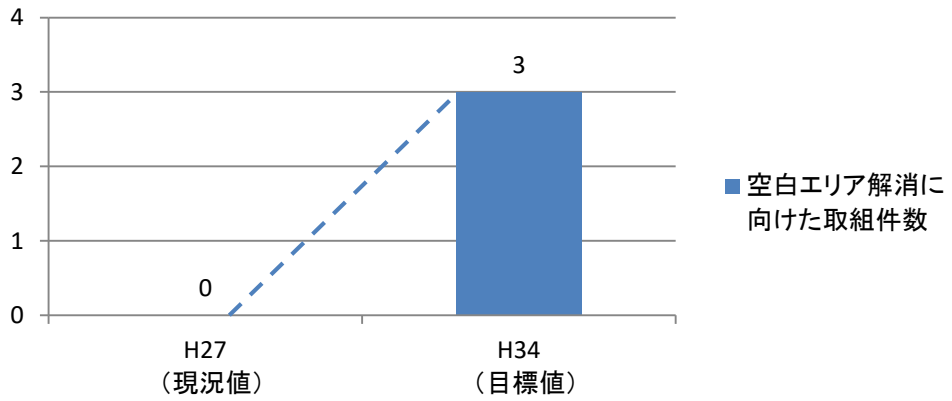
■指標の算定方法

・空白エリア解消に向けた取組件数は、五所川原、金木、市浦地域における空白エリア解消に向けた取組件数を合計した値とします。

■将来目標の設定

・五所川原、金木、市浦の３地域において、空白エリア解消に向けた取組をそれぞれ１件以上実施することを目標とします

指　標	現況値（平成２７年度）	目標値（平成３４年度）
空白エリア解消に向けた取組件数	０件	３件



指標④：地域内交通の利用者数

基本方針２の小規模需要エリアにおける足の確保にかかる取組についての指標として評価します。

■指標の設定理由

・小規模需要エリアに対応した地域内交通は、人口集積が少ない五所川原地域の一部や、金木地域、市浦地域に居住する方が利用者として想定されます。

・地域内交通が地域にとって有効な移動手段として機能している場合は、利用者数の維持に繋がることが期待されることから、「五所川原・金木・市浦の地域内交通の年間利用者数」を評価指標とします。

■指標の算定方法

・五所川原・金木・市浦の地域内交通の年間利用者数は、五所川原・金木・市浦の地域内交通の年間利用者を合計した値とします。

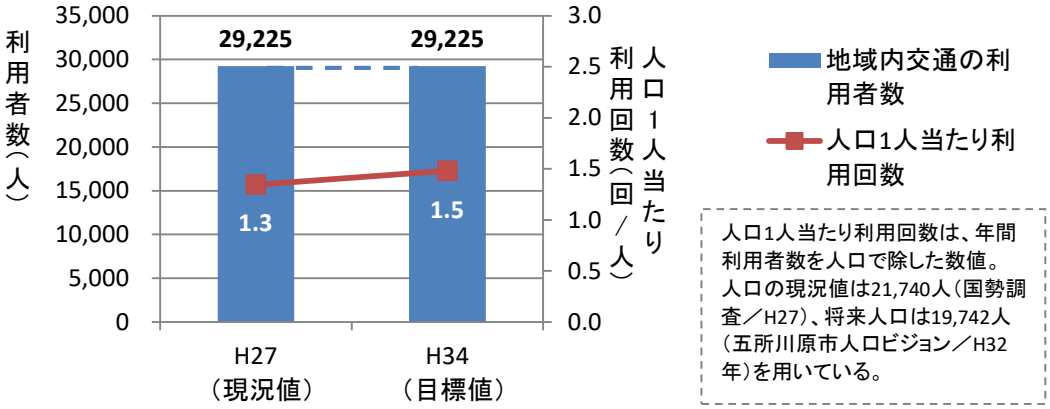
・現況値は、五所川原地域の路線バス（藻川線、高野環状線、飯詰能開短大環状線）及び金木地域の路線バス（金木線）の年間利用者数の合計した値です。

■将来目標の設定

・市中心部（五所川原・松島・栄地区）以外の人口集積が少ない小規模需要エリアの人口は、市人口ビジョンによると約１割の減少が予測されています。

・そのため、小規模需要エリアの人口が大きく減少する中でも、現状の利用者数（現況値：29,225 人/年）を維持することを将来目標とし、達成した場合には利用が少なく事業性の低い市内バス路線の効率的かつ利用しやすい路線への再編が図られたと考えます。

指　標	現況値（平成２７年度）	目標値（平成３４年度）
五所川原・金木・市浦の地域内交通の年間利用者数の合計値	２９，２２５人／年	２９，２２５人／年



指標⑤：交通拠点における乗継環境の整備箇所数

基本方針３の交通拠点の設定と乗継利便性等の向上にかかる取組についての指標として評価します。

■指標の設定理由

・五所川原、金木、市浦の各地域における拠点と中心部の都市拠点を結ぶ公共交通網整備を図ることは、市域の一体化の促進と地域間の交流・連携に貢献することが期待されます。

・この実現に向けては、各交通拠点における乗継利便性向上等の交通機能の強化が重要となることから、「交通拠点における乗継環境の整備箇所数」を評価指標とします。

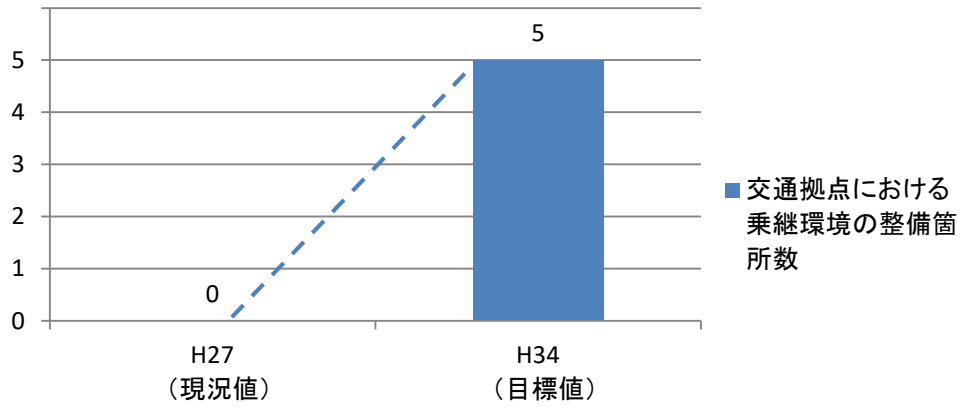
■指標の算定方法

・交通拠点における乗継環境の整備箇所数は、安全・快適かつ分かりやすい環境整備等を行った中心拠点及び地域拠点の箇所数とします。

■将来目標の設定

・交通拠点として位置づける「五所川原駅、ELM、つがる総合病院、金木総合支所、市浦総合支所」の全箇所（５箇所）で乗継環境の整備を実施することを将来目標とします。達成した場合には、地域間の交流と連携の活性化、交通拠点を中心とした賑わい創出への寄与が期待されます。

指　標	現況値（平成２７年度）	目標値（平成３４年度）
交通拠点における乗継環境の整備箇所数	０箇所	全箇所（５箇所）



指標⑥：公共交通等の維持に関する行政負担額

基本方針４の持続可能な公共交通の構築にかかる取組についての指標として評価します。

■指標の設定理由

・市内には多様な交通モードが存在し、市民の日常的な移動を確保している反面、複数のモード間の重複・競合がみられ、民間交通事業者の経営圧迫や行政負担増大の要因の１つとなっています。

・持続可能な公共交通を確立するために、路線の統合・整理や効率化、利用・収支の向上などをめざしていくことは、結果的に市の財政負担の軽減に繋がることが期待されることから、「公共交通等の維持に関する五所川原市の財政負担額」を評価指標とします。

■指標の算定方法

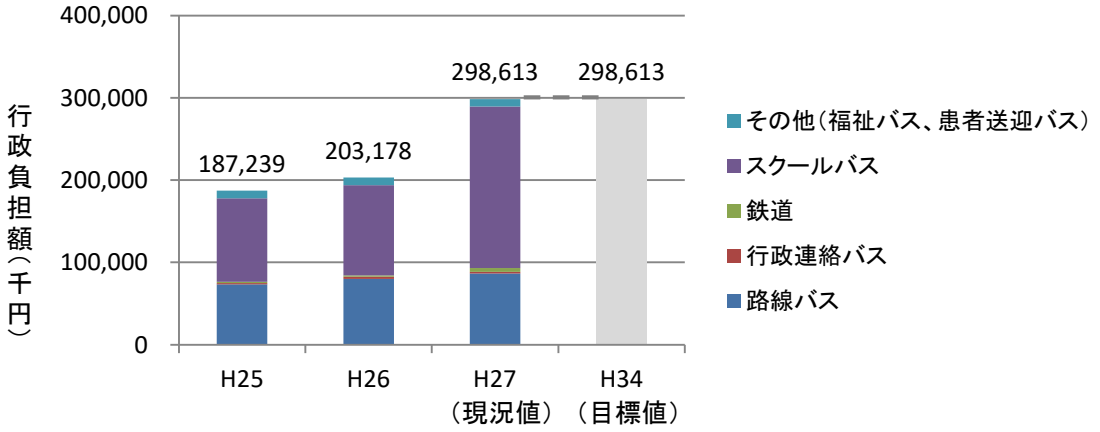
・公共交通等の維持に関する行政負担額は、鉄道や路線バスに加えて、行政連絡バス、スクールバス、福祉バス、患者送迎バスといった五所川原市の公共交通等の維持に関する財政負担額（各年度決算書）を合計した値とします。

■将来目標の設定

・市の財政負担額は、平成 25 年度と平成 27 年度を比較すると約 1.6 倍に増加しており、今後も人口減少等による事業環境の悪化などによる増加が予測されます。

・今後も公共交通等を取り巻く厳しい状況が続くことが予測される中、各種施策によるサービス改善を図りつつも、現状の財政負担額（現況値：299 百万円/年）を維持することを将来目標とし、達成した場合には多様な交通モードの統合・整理による持続可能な公共交通網の構築が図られたと考えます。

指　標	現況値（平成２７年度）	目標値（平成３４年度）
公共交通等の維持に関する行政負担額	２９９百万円	２９９百万円



指標⑦：ユニバーサルデザイン車両の導入台数

基本方針４の誰もが利用しやすい交通の形成にかかる取組についての指標として評価します。

■指標の設定理由

・五所川原市は、人口減少に加えて、高齢化率の進行も今後顕著となることが予測されています。

・増加する高齢者をはじめ誰もが利用しやすい交通環境の実現に向けては、低床バスやＵＤ（ユニバーサルデザイン）タクシーの導入が有効と考えられ、「ユニバーサルデザイン車両導入台数」を評価指標とします。

・指標におけるＵＤタクシーとは、標準仕様ユニバーサルデザインタクシー認定要領（平成 24 年３月 28 日付け国自旅第 192 号）第６第５項に基づき、認定された標準仕様ユニバーサルデザインタクシーを言います。

■指標の算定方法

・ユニバーサルデザイン車両導入台数は、低床バス（ノンステップ車両・ワンステップ車両）やＵＤタクシーの導入台数の合計値とします。

■将来目標の設定

・今後の車両更新等に合わせて、現況値よりもユニバーサルデザイン車両台数が増加することを目標とし、達成した場合には、誰もが利用しやすい交通の形成に向けて着実な推進が図られたと考えます。

指　標	現況値（平成２７年度）	目標値（平成３４年度）
ユニバーサルデザイン車両の導入台数	０台	現況値より上昇

（２）収集するデータと収集方法

指標の計測にあたっては、既存のデータを有効活用することで効率的に効果の検証・分析を進めます。

表　収集するデータと収集方法

NO	指　標	収集データ	データの収集方法
共通	公共交通の市民満足度	市民意識調査報告書	市が把握する資料･データ等を用いる
①	南北軸の利用者数	鉄道及び路線バスの輸送実績	交通事業者より提供を受ける
②	中心部のバス利用者数	路線バスの輸送実績	交通事業者より提供を受ける
③	空白エリア解消に向けた取組件数	取組実績	市が把握する資料･データ等を用いる
④	地域内交通の利用者数	路線バス及び地域内交通等の輸送実績	交通事業者より提供を受ける
⑤	交通拠点における乗継環境の整備箇所数	乗継環境の整備箇所数	市が把握する資料･データ等を用いる
⑥	公共交通等の維持に関する行政負担額	各交通モードの補助金額・事業費	市が把握する資料･データ等を用いる
⑦	ユニバーサルデザイン車両の導入台数	バス･タクシー事業者の車両導入台数	交通事業者より提供を受ける