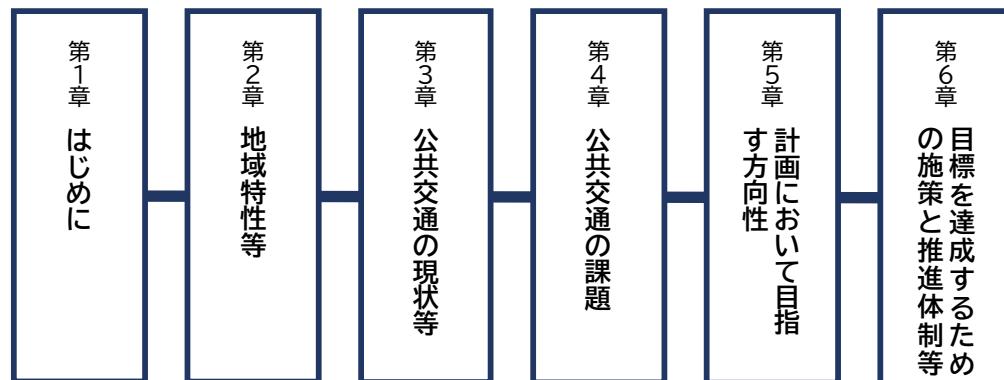


■五所川原市地域公共交通計画 [概要版]

本計画の章構成については、次のとおりです。

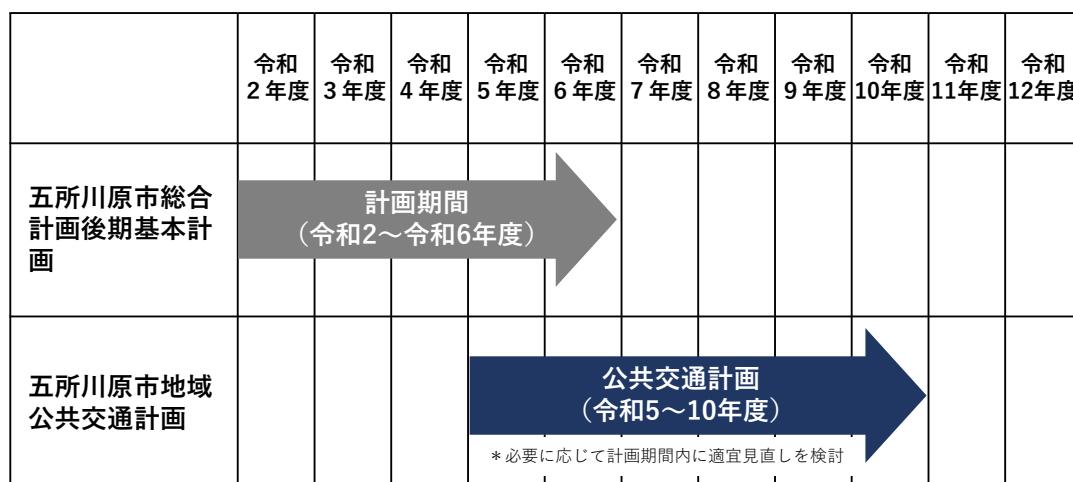


■計画の目的

本計画は、人口減少・少子高齢化社会に対応した持続可能な地域公共交通の維持確保や、制度変更などを踏まえたさらなる利便増進のための取組を推進する新たなマスタープランとして、本市の公共交通の課題解決に向けた基本方針、基本目標、施策などを示すことを目的とします。

■計画の期間

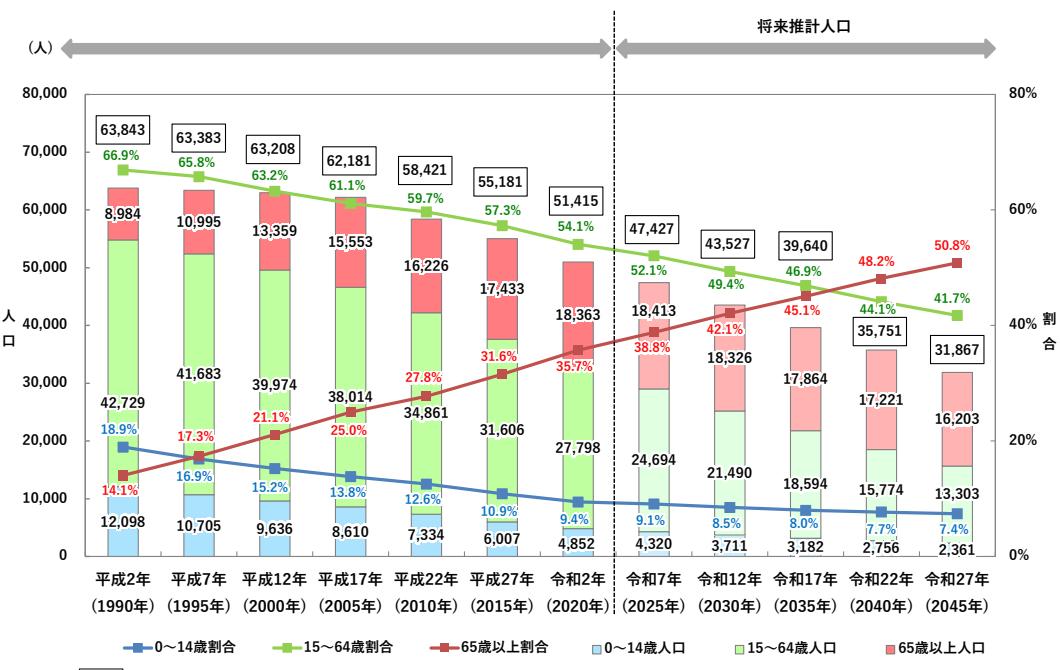
本計画の期間については、次のとおりです。



■本市の地域特性

		項目	概要
人口関係	市全体の人口の推移	五所川原市の総人口は平成2年(1990年)から減少し続け、令和2年(2020年)までに12,428人減少しており、減少率は19.5%となっています。	
	地域別的人口推移	全ての地域において平成27年(2015年)から5年間で人口が減少しており、少子高齢化も進んでいます。	
	高齢化の状況	五所川原地域及び金木地域では、市本庁舎及び金木総合支所周辺において65歳以上の人口集積が多くなっています。	
自家用車関係	自家用自動車等保有状況	本市における自家用自動車等保有台数は、自家用自動車、軽自動車(自家用)とともに平成28年度(2016年度)から令和3年度(2021年度)まではほぼ横ばいに推移しています。	
	自動車運転免許証返納状況	本市における自動車運転免許証返納者数は、平成28年(2016年)から令和2年(2020年)までは増加傾向にありました。また、年代別では、70歳以上の全体に占める割合が約8割となっています。	

●市全体の人口の推移



■計画の関連図

■市の公共交通の基本理念

**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**

市の公共交通の課題

課題1

まちづくりと連携した交通体系の構築が必要

地域の人口密度の低下に伴い、道路や上下水道などの都市基盤を適切に維持していくことが難しくなるとともに、鉄道や路線バスなどの公共交通の利用者が減少して移動手段が確保できなくなるなど、様々な弊害が生じることが課題。

課題2

公共交通を支える体制づくりの強化が必要

人口減少や高齢化率の増加等の地域社会の構造が変化していく中、公共交通の利用減少のほか、交通事業者における運転手の高齢化や運転手不足が課題。

課題3

交通弱者に対応した公共交通が必要

アンケート調査の結果、高齢者層の半数近くが「歩行可能な距離が1000m以下」、「歩くことが難しい」と回答しているほか、自動車運転免許証返納者の数が増加傾向にあるなど、移動手段を持たない市民の増加が懸念される。

課題4

人口減少・少子高齢化社会に対応するための 交通資源の有効活用が必要

人口減少が進み、公共交通の利用者が減少すると公共交通サービスについては統合や縮小、廃止をせざるを得ない可能性がある。

課題5

公共交通の利用方法など分かりやすい情報 提供・利用促進が必要

公共交通を利用する際の案内が分かりづらいほか、ホームページ上に運行経路図やダイヤが表示された網羅的なマップの掲載がないため、普段公共交通を使い慣れていない方にとって利用しにくい状況。

基本方針及び目標

基本方針①

市民が安心して外出できる利便性の高い公共交通ネットワークの実現

目標1

まちづくりと連携した最適で利便性の高い市内路線の整備

最も身近な生活路線である市内路線について、利用状況や利用者のニーズに合わせた最適で利便性の高いものに再編を図ります。

目標2

本市と市外を結ぶ広域路線の利便増進

広域路線について、県や沿線自治体と連携して利便増進及び路線の維持確保を図ります。

目標指標①

市内路線の年間利用者数

目標値:16.3万人

目標指標②

広域路線の年間利用者数

広域路線 目標値:36.5万人

津軽鉄道 目標値:18.7万人

目標指標③

路線再編事業の実施件数

目標値:3件

基本方針②

地域、交通事業者、行政が一体となって支える持続可能な公共交通の実現

目標3

公共交通サービスを安定的に提供できる体制の構築

持続可能な公共交通を維持確保するため、地域、交通事業者、行政が一体となって公共交通を支える体制の構築するほか、交通資源を有効活用し効率化を図ります。

目標指標④

スクールバスと公共交通の連携事業数

目標値:3件

目標指標⑤

市が公共交通サービスに投じる財政負担額

目標値: 264,727千円以下

基本方針③

分かりやすく利用しやすい公共交通の実現

目標4

公共交通の利用環境整備と利用促進

多くの市民に公共交通を利用もらうため、分かりやすく利用しやすい環境づくりを推進するとともに、公共交通に触れる機会の創出や情報発信を強化します。

目標指標⑥

モビリティ・マネジメントの実施件数

目標値: 6件以上/年度

目標指標⑦

利用促進に関する情報発信の回数

目標値: 6回以上/年度

目標指標⑧(共通指標)

市民の公共交通に対する満足度

目標値: 2.80以上

施策内容

目標1を達成するための施策

(1)市内移動に関する事項

- 1-1-1:利用の少ない市内路線バス・コミュニティバス等の再編
- 1-1-2:中心部を運行する路線に接続する郊外部からの路線バス等の運行
- 1-1-3:予約型乗合タクシー等のデマンド型交通の運行範囲の見直し
- 1-1-4:大規模商業施設や医療機関を経由する路線の見直し

(2)路線の接続・乗継等に関する事項

- 1-2-1:幹線系統と市内路線の接続拠点の見直し

目標2を達成するための施策

(1)市域間の移動に関する事項

- 2-1-1:市域間の移動に必要な広域路線(市内南北軸)の利便増進

(2)市外への移動に関する事項

- 2-2-1:市外へ外出するための広域路線の利便増進

目標3を達成するための施策

(1)運行効率化に関する事項

- 3-1-1:スクールバスと公共交通の統合による公共交通の効率化

(2)サービスの提供体制に関する事項

- 3-2-1:地域と連携して公共交通を支えていく体制の構築
- 3-2-2:運転手の高齢化や運転手不足に対する交通事業者への支援
- 3-2-3:ICカードデータを活用した利用実績等の分析と路線の見直し

目標4を達成するための施策

(1)利用環境の整備・向上に関する事項

- 4-1-1:乗降・待合場所等のバリアフリー機能の強化
- 4-1-2:ユニバーサルデザイン等の利用しやすい車両の導入

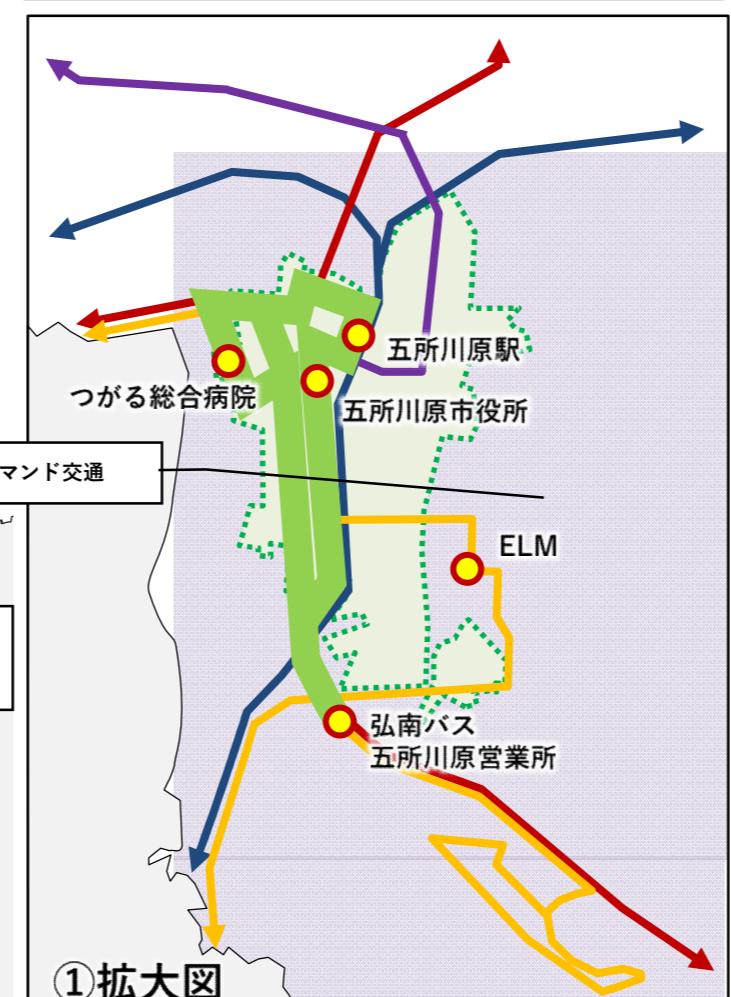
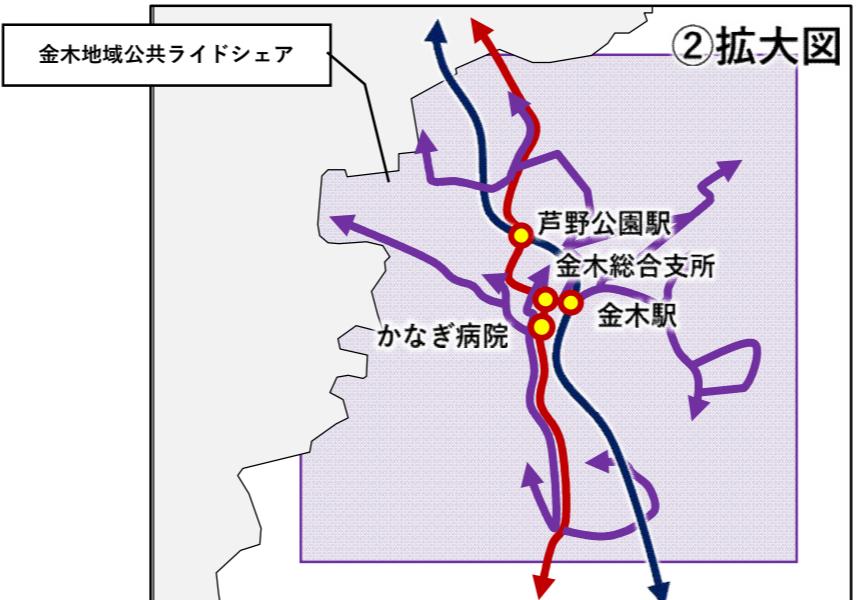
(2)利用促進等に関する事項

- 4-2-1:高齢者、自動車運転免許証返納者の公共交通利用に対する支援
- 4-2-2:観光など他分野との連携強化による利用者数の向上
- 4-2-3:利用促進に関する情報発信等の強化
- 4-2-4:モビリティ・マネジメント(MM)の実施

表 補助系統に係る事業及び実施主体の概要

位置づけ	系統区分	系統名	起点・終点	接続する地域間幹線系統・バス停	事業者名	事業許可区分・運行態様	確保・維持策
地域内系統（定時定路線）		市内路線バス 藻川線 (フィーダー系統)	五所川原営業所～下藻川	小泊線・五所川原駅前など	弘南バス(株)	4条乗合路線定期運行	
		予約型乗合タクシー 【長橋・松島（金山・水野尾・米田）地区】 (フィーダー系統)	長橋、飯詰 金山、水野尾 米田エリア	小泊線・五所川原駅前など	(株)木村タクシー	4条乗合区域運行	
支線		予約型乗合タクシー 【梅沢・七和地区】 (フィーダー系統)	梅沢、 七和エリア	小泊線・五所川原駅前など	五所川原交通(株)	4条乗合区域運行	
		予約型乗合タクシー 【三好・中川・毘沙門・飯詰・松島（一野坪・太刀打）地区】 (フィーダー系統)	三好、中川、 毘沙門、飯詰、 一野坪、 太刀打 エリア	小泊線・五所川原駅前	(株)尾崎タクシー	4条乗合区域運行	
地域内系統（区域運行）		金木地域公共ライドシェア (フィーダー系統)	金木町 エリア	小泊線・かなぎ病院 前など	五所川原市	自家用有償旅客運送 (法第78条第2号) 区域運行	
		市街地AIデマンド交通 (フィーダー系統)	市中心部	小泊線・五所川原駅前など	五所川原交通(株) ・ (株)尾崎タクシー	4条乗合区域運行	

地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す



■地域公共交通確保維持改善事業の必要性

フィーダー系統は、広域連携軸及び地域間連携軸ではカバーしきれない地域内での移動に対応するものであり、適切に役割分担を行い、効率的に移動手段を提供する上で重要な軸です。

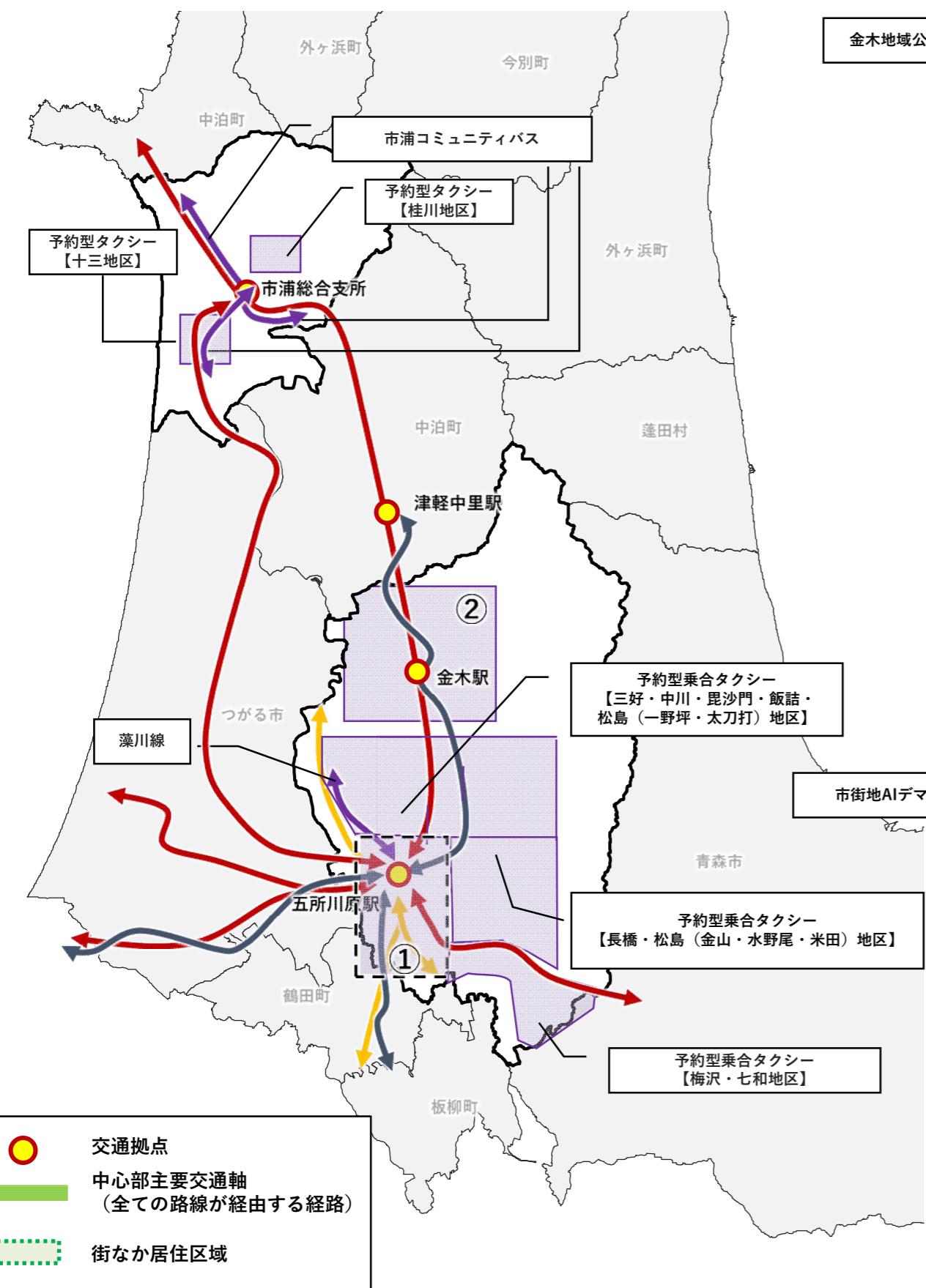
地域内系統（定時定路線）及び地域内系統（区域運行）は、市の中心部に立地するELMをはじめとする商業施設への買物や、つがる総合病院をはじめとする通院など、市民の様々な生活目的の移動に対応するなど、生活を支える重要な役割を担っています。

また、市内路線バス藻川線は三好地域の通勤・通学等の毎日運行を必要とする住民に対応するもので、予約型乗合タクシーについては、定時定路線型の市内路線バスが運行しない時間帯の移動手段及び通院・買い物等の移動の足が必要となる交通弱者に対してドアツードアで運行することで、生活の移動に対応するものです。

金木地域公共ライドシェアについては、タクシー事業者がいない本地域の移動手段として、地域住民及び観光客の移動に対応するものです。

市街地AIデマンド交通については、運行エリア内に居住する交通弱者の交通結節点までの足の確保に加え、郊外から市中心部に訪れた人々の移動の足を確保するものです。

しかしながら、自治体や事業者の運営努力だけでは維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を維持確保する必要があります。



- 広域連携軸（鉄道）：市町村間を跨ぐ広域路線のうち、運行形態が鉄道であるもの
- 地域間連携軸（幹線）：広域路線バスのうち、地域間幹線系統に指定される路線であるもの
- 地域間連携軸（幹線以外）：広域路線バスのうち、地域間幹線系統に指定されないもの
- 地域内系統（定時定路線）：地域間幹線系統に接続する路線のうち、定路線で運行するもの
- 地域内系統（区域運行）：地域間幹線系統に接続する路線のうち、区域運行するもの