

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。

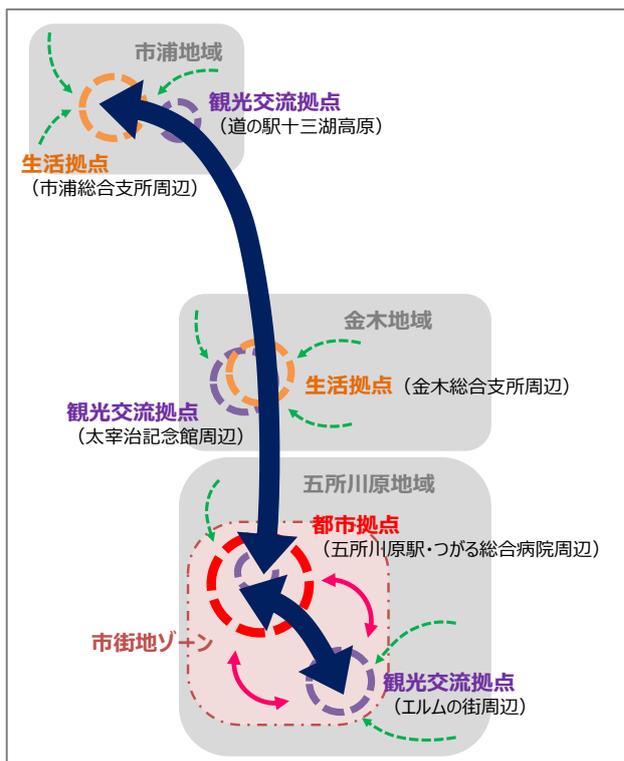
・都市計画と公共交通の一体的取組により、骨格軸沿線における都市機能や居住の誘導を促進するような「交通まちづくり」の推進をめざします。

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
<ul style="list-style-type: none">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
<ul style="list-style-type: none">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
<ul style="list-style-type: none">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
<ul style="list-style-type: none">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
<ul style="list-style-type: none">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
<ul style="list-style-type: none">・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
<ul style="list-style-type: none">・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
<ul style="list-style-type: none">・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
<ul style="list-style-type: none">・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
<ul style="list-style-type: none">・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～鯨ヶ沢線（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

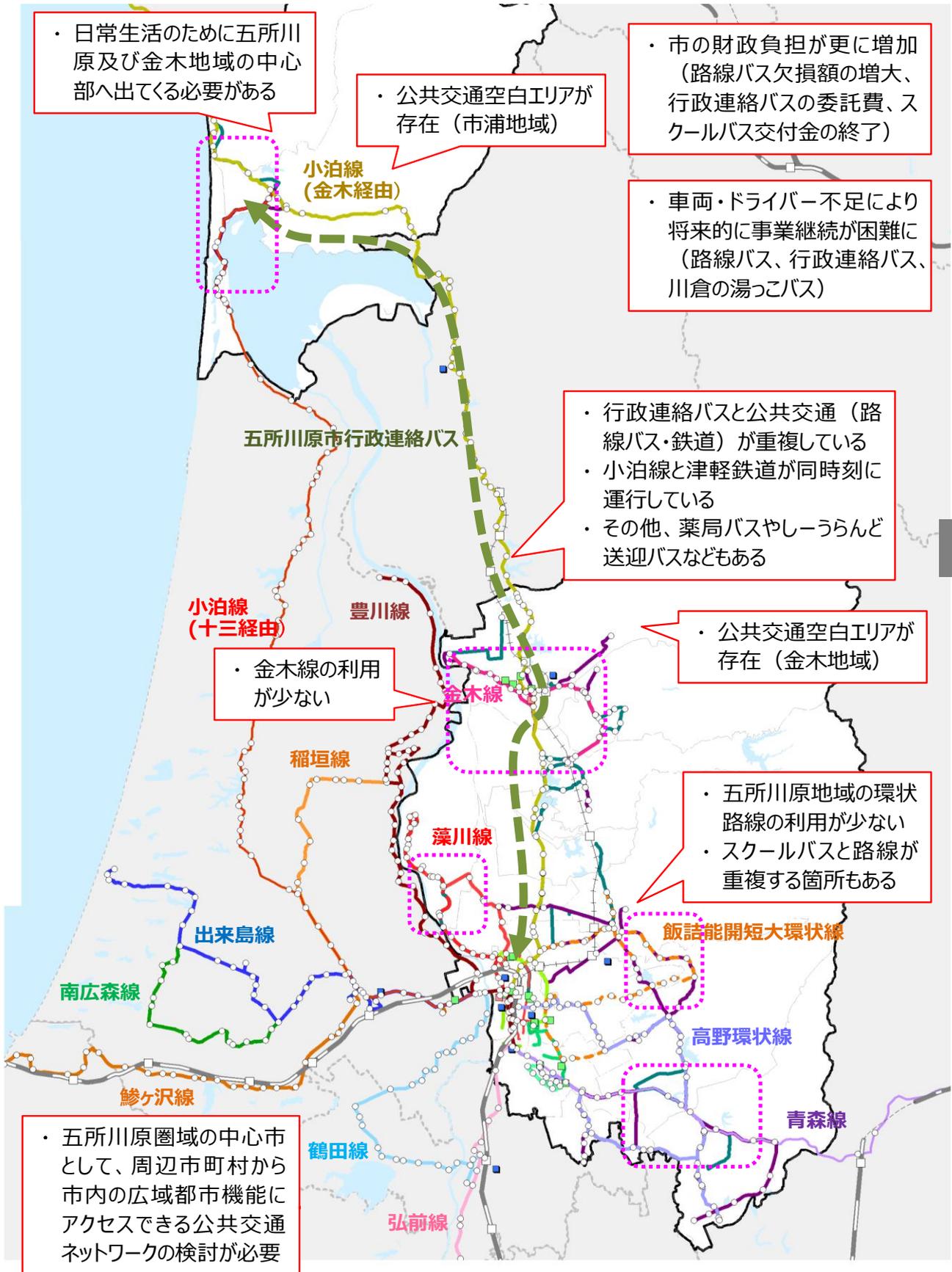
【路線網の階層化】

路線階層		役割	交通モード	
広域交通		<ul style="list-style-type: none"> ・ 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）、鱒ヶ沢線等）	
骨格軸	南北軸	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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		<ul style="list-style-type: none"> ・ 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

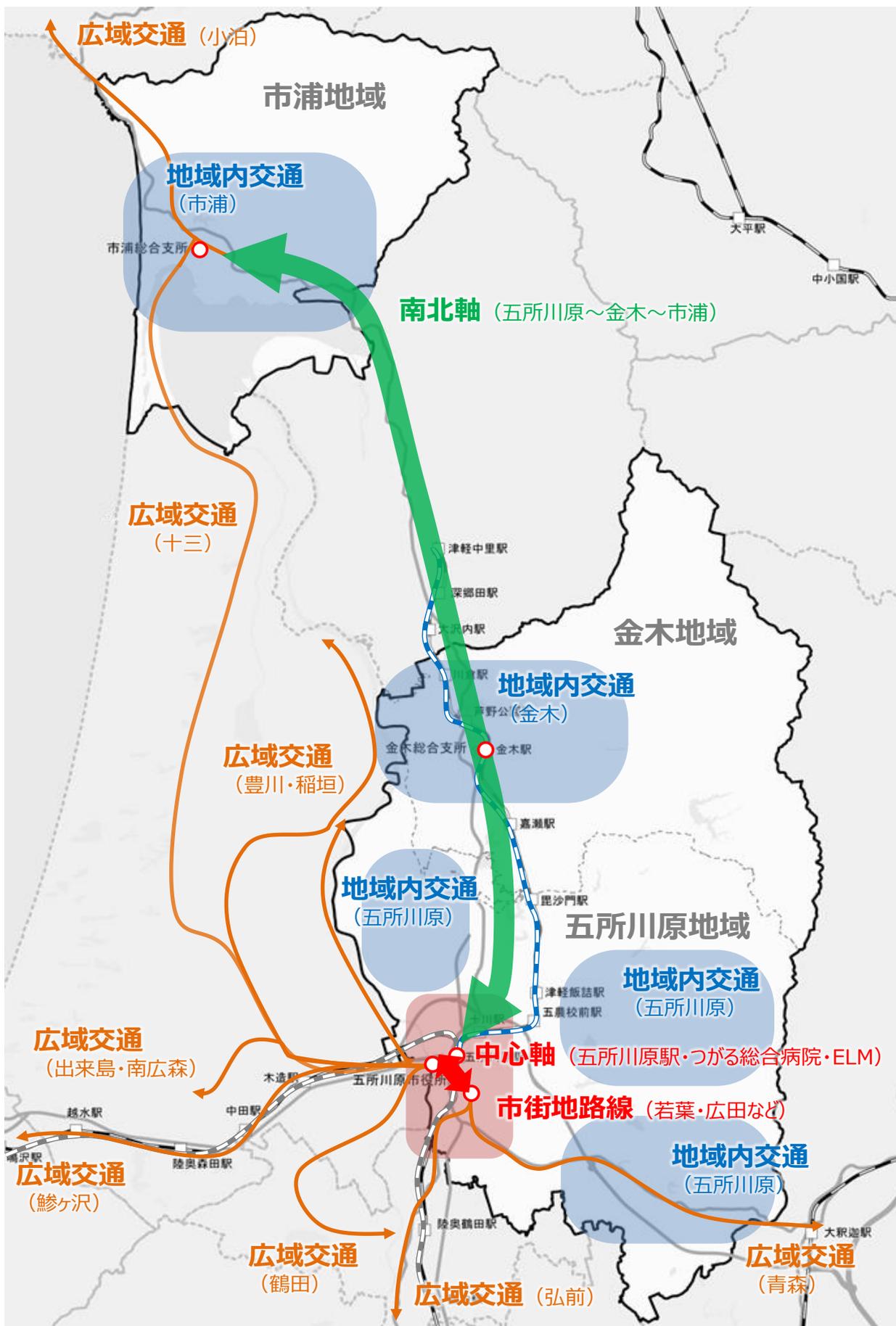
【交通拠点】

	拠点の機能	交通拠点
中心拠点	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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
		E L M
		つがる総合病院
地域拠点	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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
		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－E L M－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

地域公共交通再編事業の活用

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。

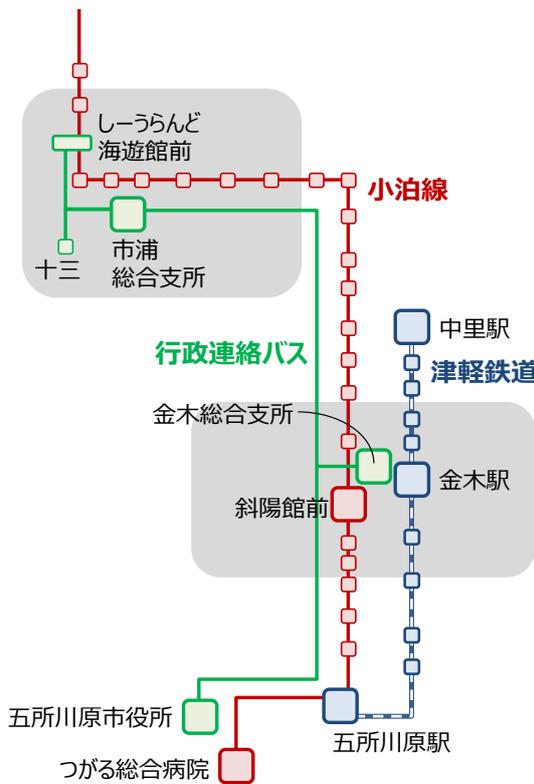
【実施主体及びスケジュール】

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			
事業1-2	鉄道事業者 バス事業者 五所川原市			評価・検証	見直し	地域公共交通再編事業の実施	
				評価・検証	見直し	地域公共交通再編事業の実施	

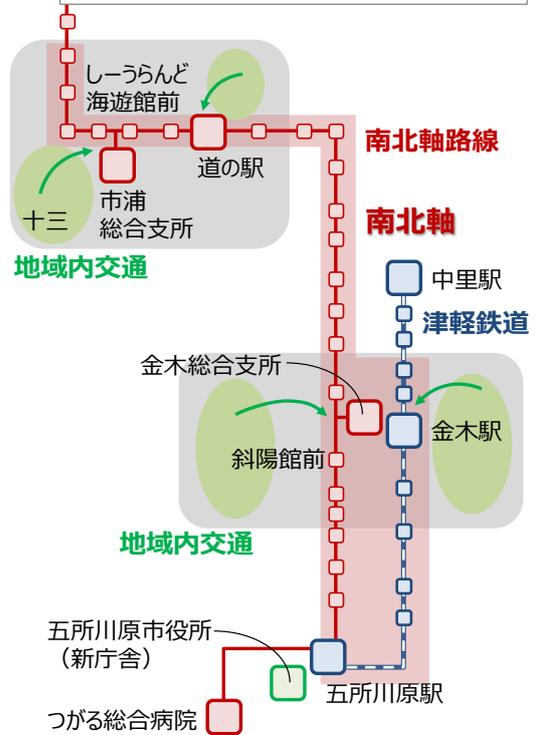
事業 1-1 五所川原～市浦間における公共交通の効率化

【南北軸再編のイメージ】

現在 鉄道・路線バスと無料の行政連絡バスが競合



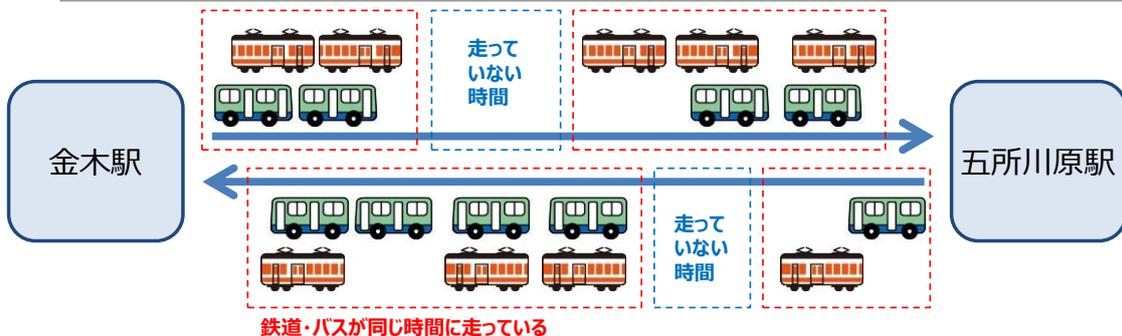
将来 南北軸を鉄道と路線バスに集約し、市浦・金木地域内に導入する地域内交通と接続。加えて、広域移動の運賃負担軽減策を検討。



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】

現在 五所川原駅～金木駅間を走る津軽鉄道と路線バス（小泊線）はJR接続を考慮したダイヤを設定しているため、同じ時間に発着したり、また走っていない時間がある状況。



将来 南北軸（鉄道・バス）のダイヤ調整により、五所川原駅発着のダイヤを等間隔に調整（30分ヘッドなど）



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－E L M－つがる総合病院を結ぶ「中心軸」の形成

- ・五所川原駅－E L M－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E L M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

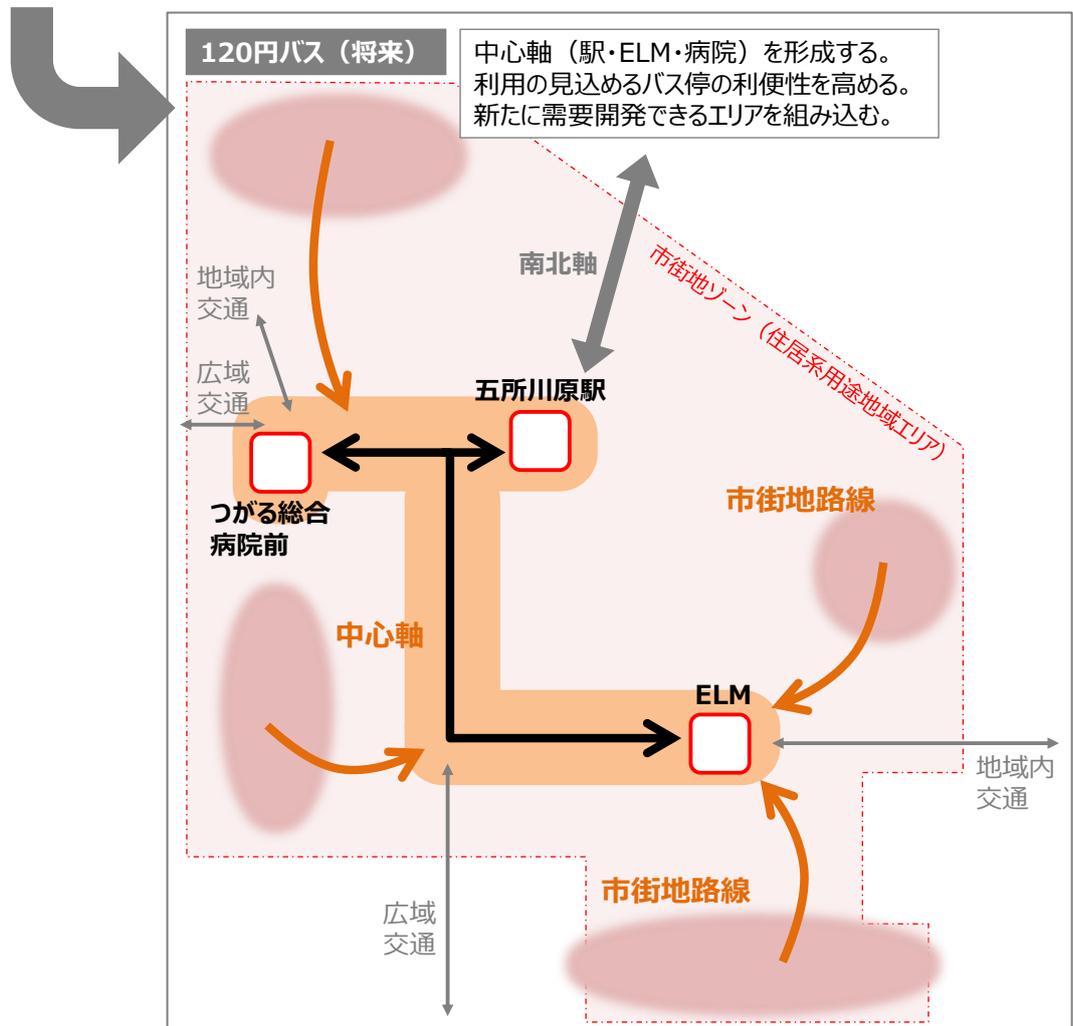
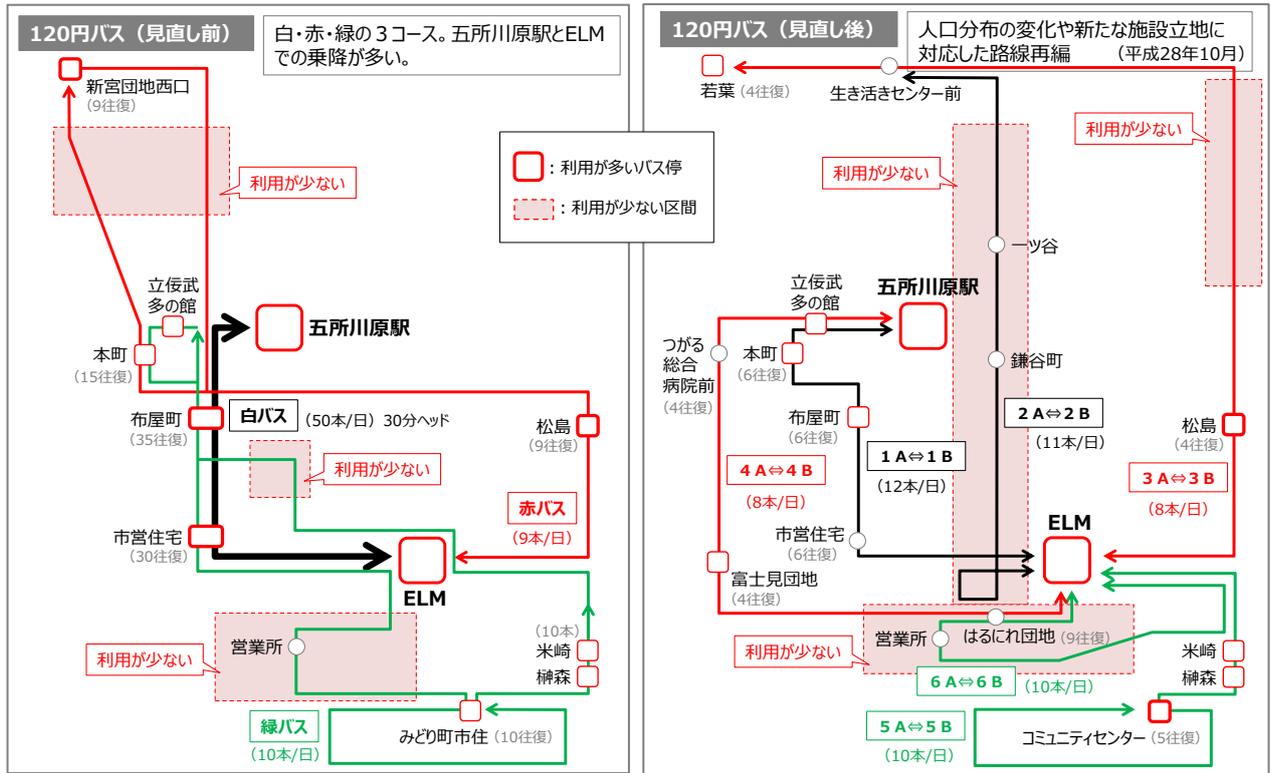
- ・市街地ゾーン（住居系用途地域エリア）において、比較的利用が多く将来的に一定の事業性が見込める路線・区間に対して、利便性の高い公共交通サービスの提供（市街地路線）を検討します。

【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			
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	
					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】

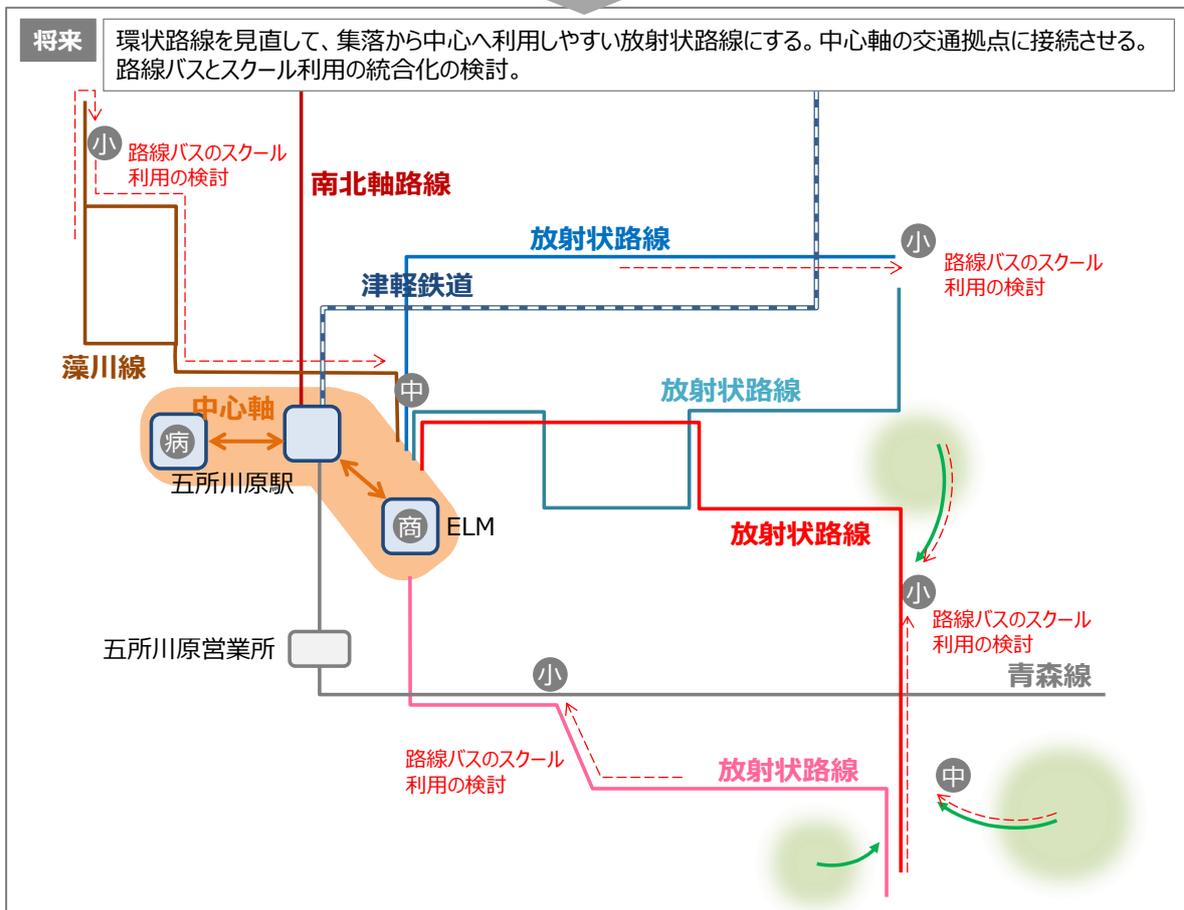
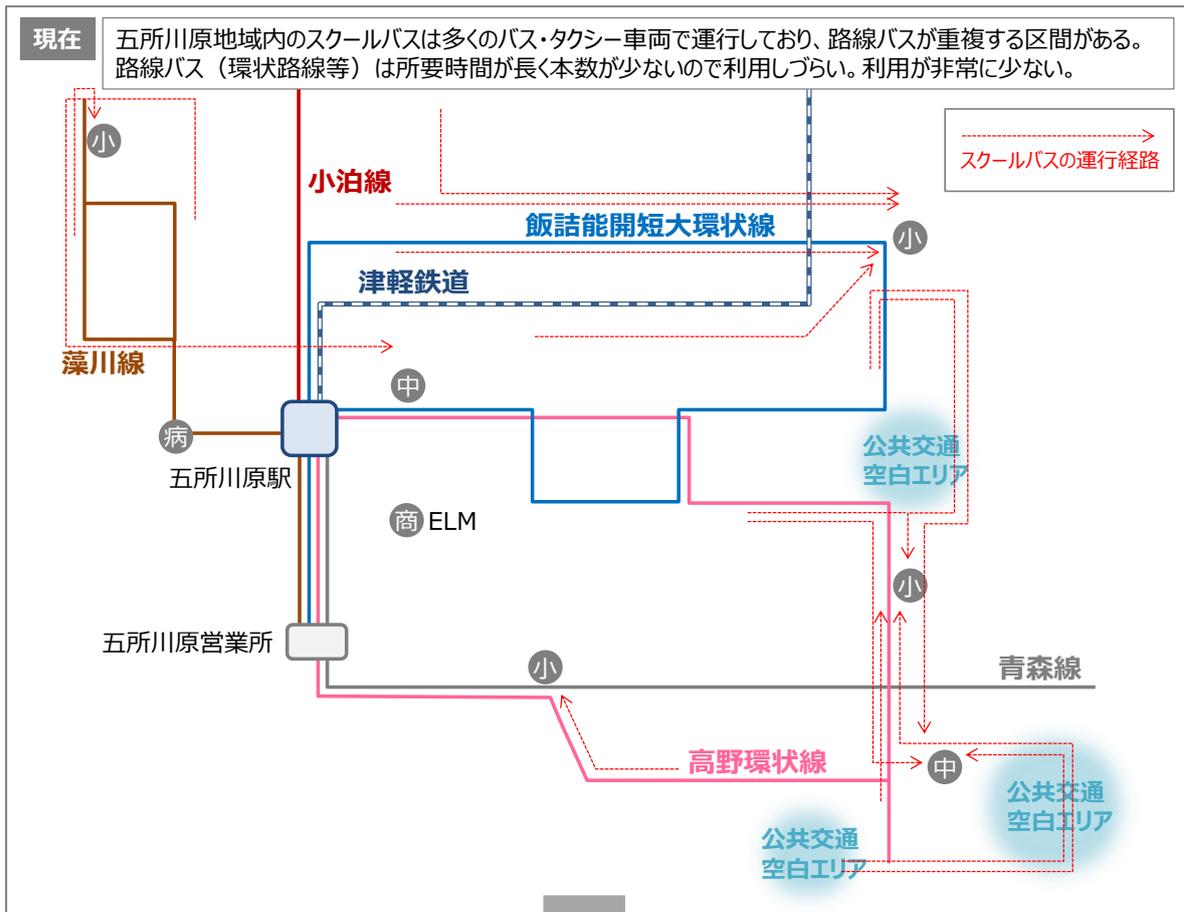
事業 3-1 五所川原地域における地域内交通の再編
<ul style="list-style-type: none"> ・五所川原地域内の路線バス（環状路線等）を利用実態や移動ニーズに対応した運行内容に見直します。 ・路線バス・地域内交通とスクール利用の統合化を検討します。
事業 3-2 金木地域における地域内交通の再編
<ul style="list-style-type: none"> ・津軽鉄道及び小泊線（南北軸）により金木市街地内の商業・観光交流軸の形成を図ります。 ・利用の少ない路線バス（金木線）を見直して、公共交通空白エリアも含めた効率的な移動手段確保の検討を行います。 ・路線バス・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
<ul style="list-style-type: none"> ・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

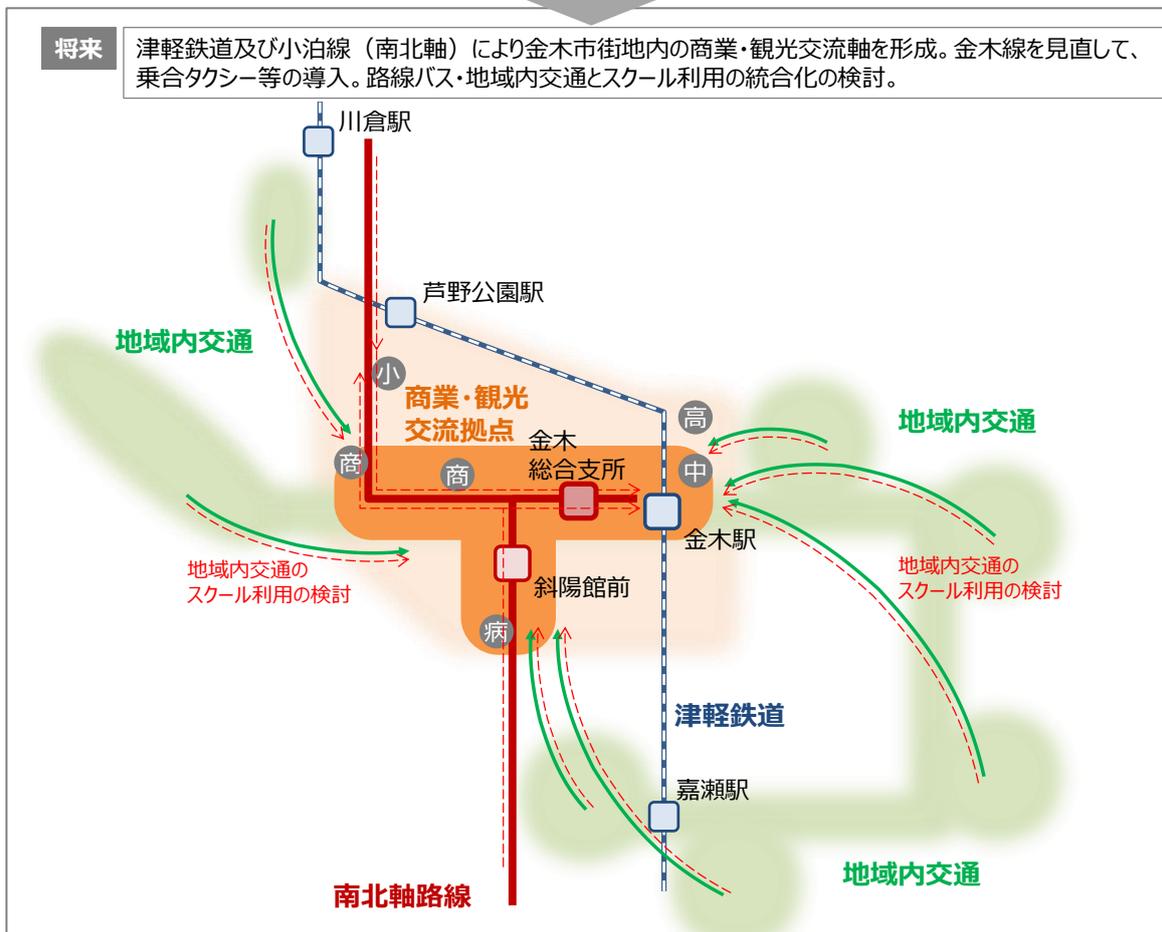
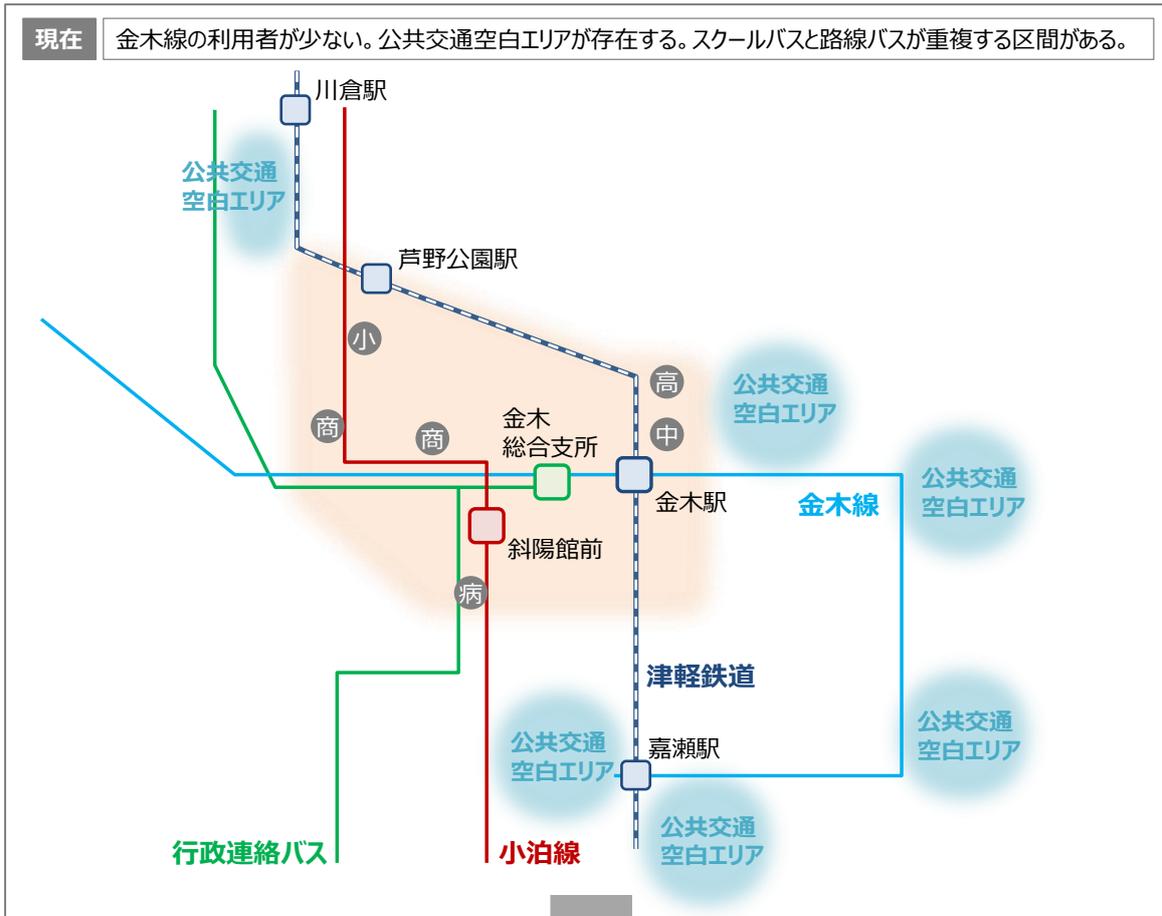
事業 3-1 五所川原地域における地域内交通の再編

【五所川原地域における地域内交通の再編のイメージ】



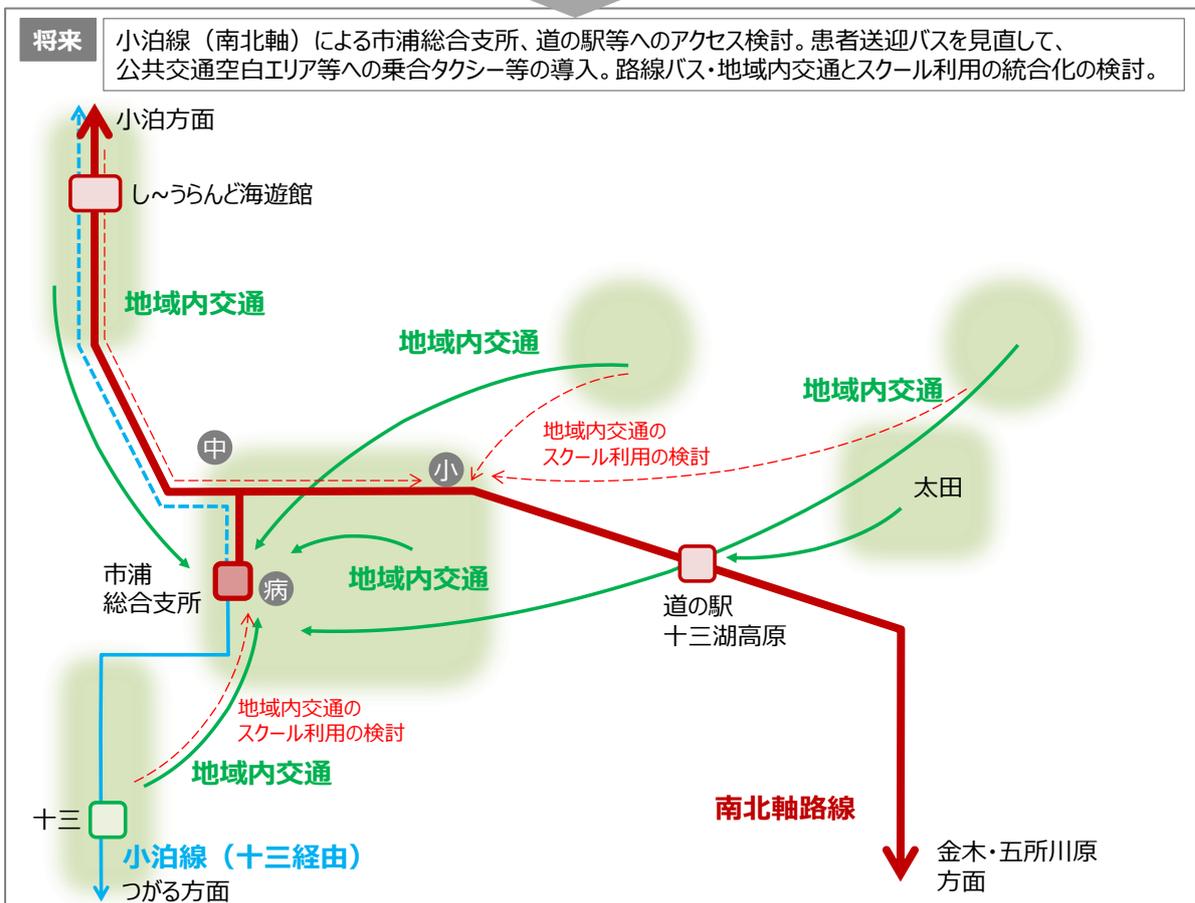
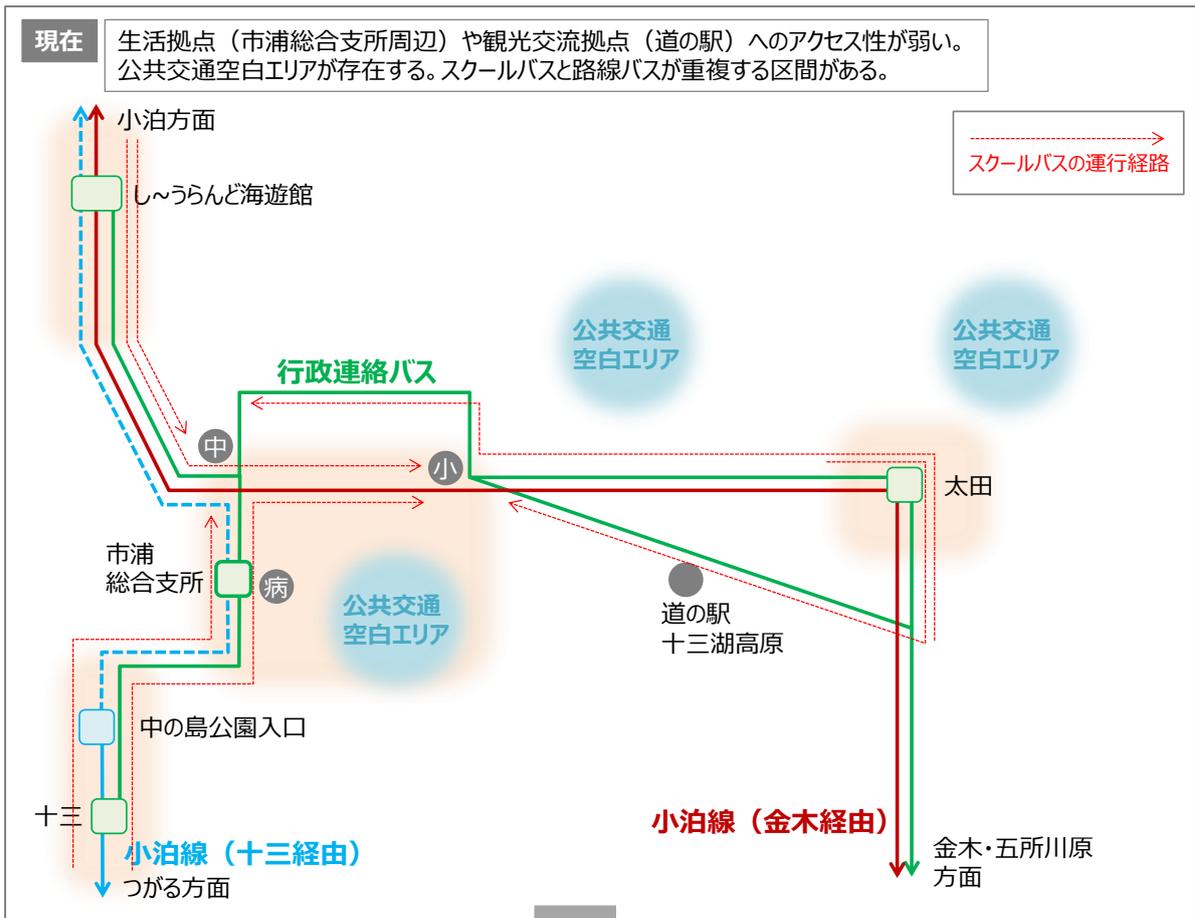
事業 3-2 金木地域における地域内交通の再編

【金木地域における地域内交通の再編のイメージ】



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	<ul style="list-style-type: none"> ・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～E L M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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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を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。
E L M	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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）。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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）。 	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<p>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。</p> <p><目標とする生活交通のサービスレベル例></p> <ul style="list-style-type: none"> ・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よし、予約してもよ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割とすることを旨とする。

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

概要	【第Ⅰ段階】	【第Ⅱ段階】	【第Ⅲ段階】
	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	<p>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</p>	<p>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</p>	<p>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</p>

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	<ul style="list-style-type: none">・ 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	<ul style="list-style-type: none">・ 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。	<ul style="list-style-type: none">・ 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ています。

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。

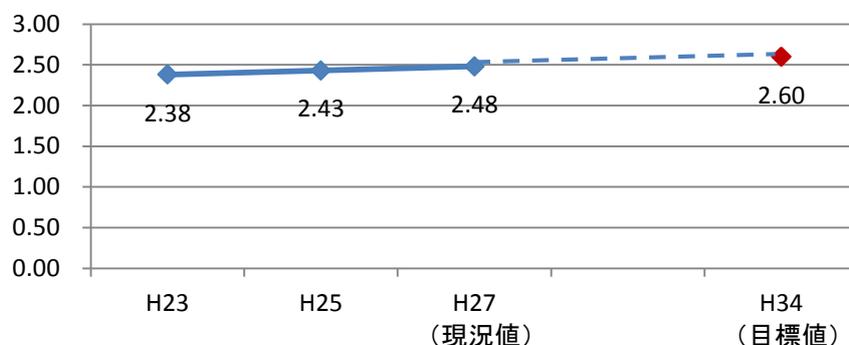
■指標の算定方法

- ・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。

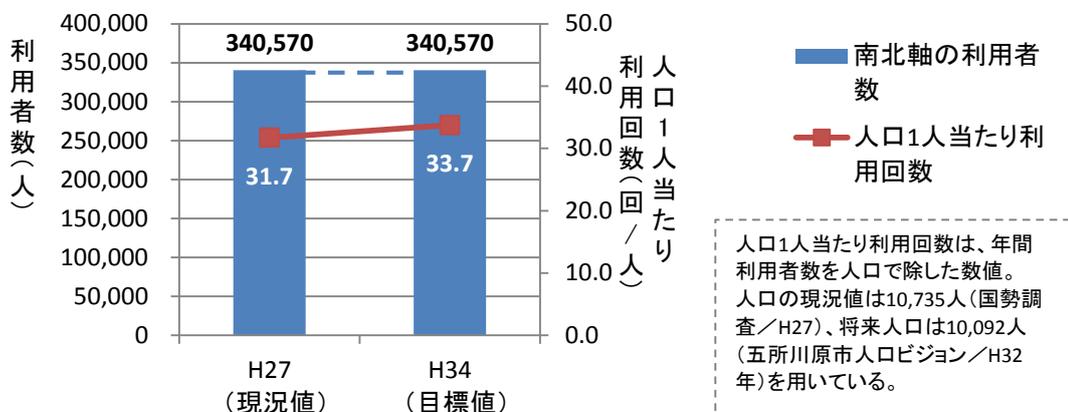
■指標の算定方法

- ・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。

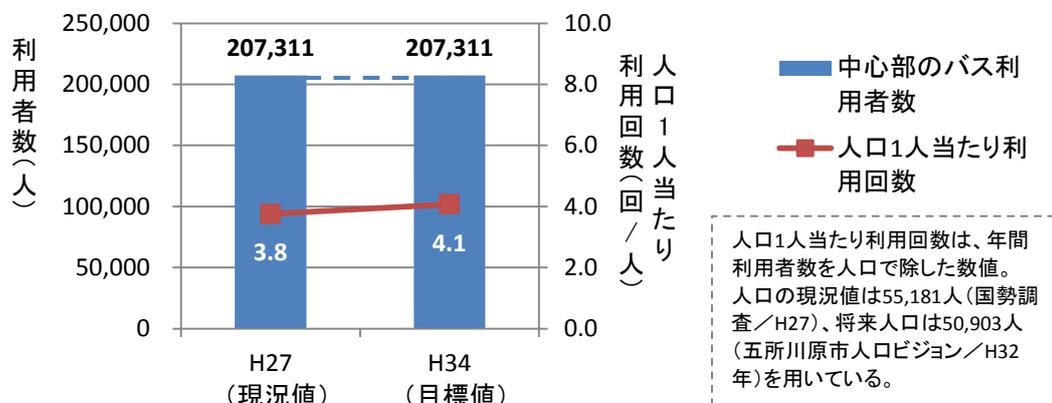
■指標の算定方法

- ・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。

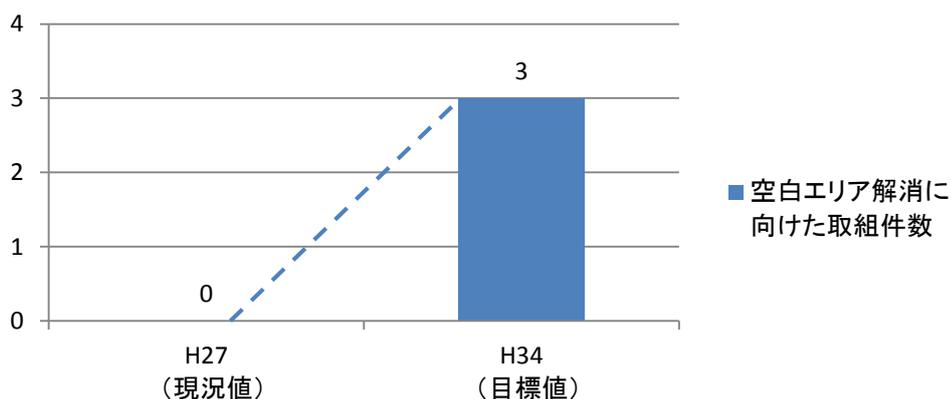
■指標の算定方法

- ・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。

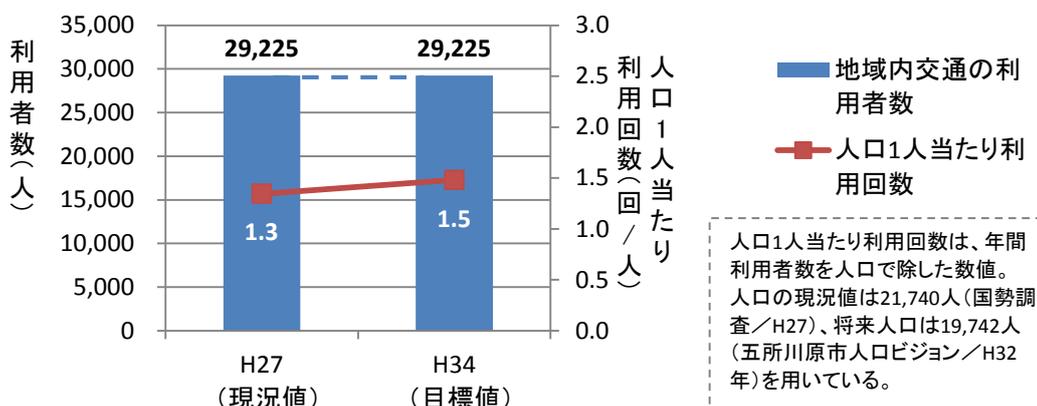
■指標の算定方法

- ・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。

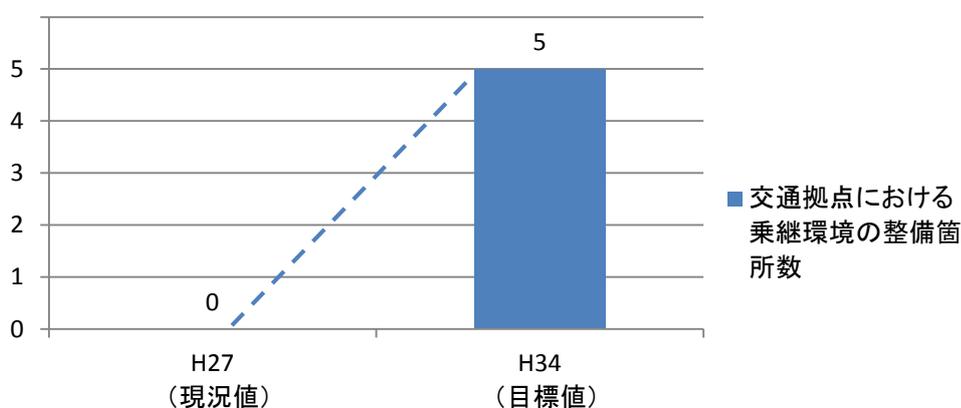
■指標の算定方法

- ・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。

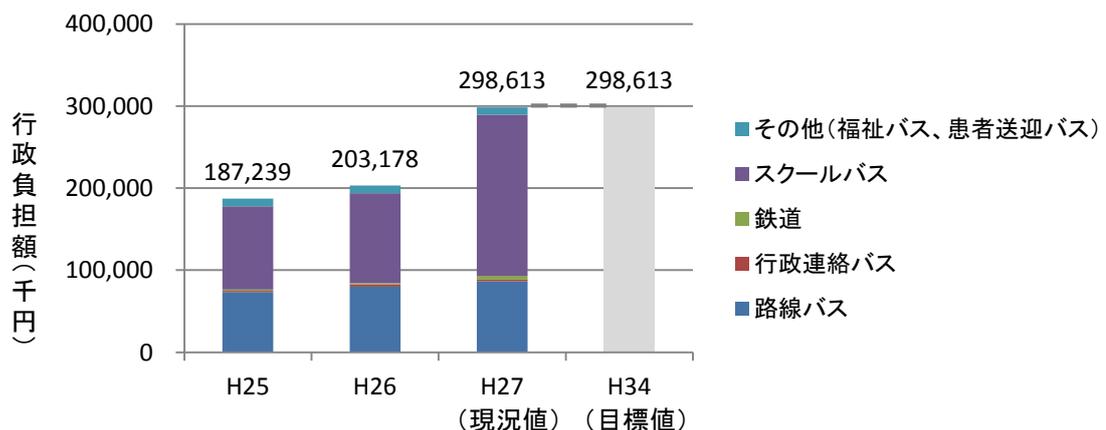
■指標の算定方法

- ・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