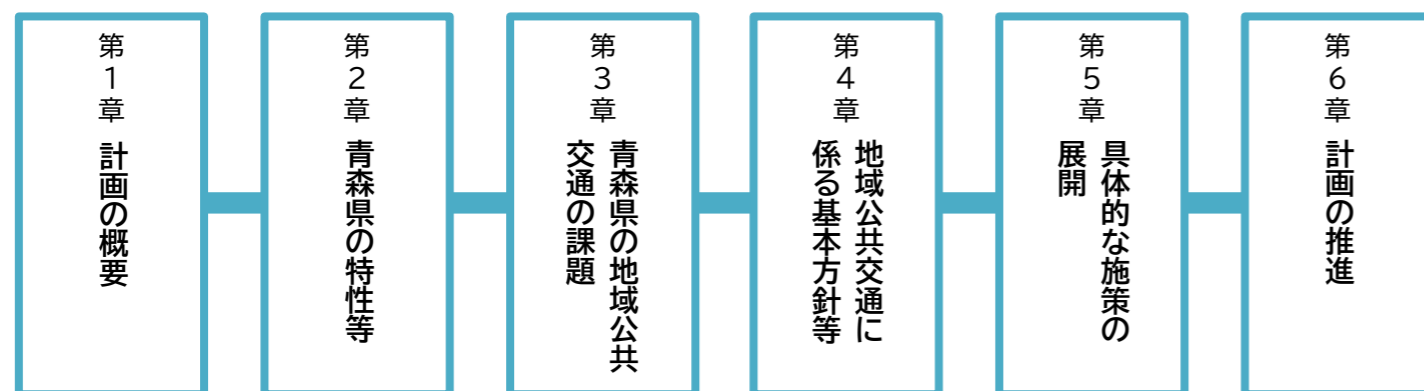


## ■青森県地域公共交通計画〔概要版〕

本計画の章構成については以下のとおりである。



### 第1章 計画の概要

#### ■計画の目的

2016年（平成28年）3月に策定した「青森県地域公共交通網形成計画」の計画期間の終了に伴い、現在の本県の地域公共交通の情勢等を踏まえた、地域公共交通に係る新たな方針や取組の方向性等を示す「青森県地域公共交通計画（以下、本計画という。）」を策定するものである。

また、本計画の策定にあたっては、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づくとともに、当法律の中で国が示す方針や考えなどを踏まえるものとする。

#### ■計画の対象・期間

項目	概要
本計画の対象区域	○青森県全域を対象とする。
本計画で取り扱う地域公共交通	○主に市町村間を跨いで運行する広域的・幹線的な地域公共交通（広域路線バス・鉄道・航路）を対象とする。 ○特に広域路線バスの維持・確保に加え、空港・港湾・新幹線駅などのゲートウェイや広域公共交通と域内交通が繋がる地域公共交通ネットワーク上の拠点との接続を重視する。
計画期間	○2023年度（令和5年度）から2027年度（令和9年度）までの5か年とする。

### 第2章 青森県の特性等

#### ■県全体に係る特性等

項目	概要
人口の推移	○本県の人口は、今後20年では約32.9万人が減少。他方、老年人口割合は増加し、2045年の老年人口割合は47.1%と、生産年齢人口の44.4%を上回る。 ○高齢者層の増加により移動手段確保の対応がより一層求められることが想定。
県民の移動実態	○日常生活の移動手段は、「自家用車」が9割程度の割合を占める。他方、東北地方の他県との比較では自家用車の分担率は低く、地域公共交通が比較的利用されている状況。
自動車の保有状況	○青森県全体の1世帯当たりの自動車保有台数は1.69台/世帯と、東北6県の中で宮城県に次いで保有台数は少なく、自家用車への依存傾向が比較的低い状況にある。
観光動向	○新型コロナウイルス感染症の影響を受け、県内の観光入込客数及び外国人延べ宿泊者数は大幅に減少。他方、コロナ禍以前（2019年度まで）は、いずれも増加傾向にあり、アフターコロナ後の回復にも期待。
その他	○県では「青森県立高等学校教育改革推進計画基本方針」に基づき、県立高校の再編などを進めることとしており、これに伴い県立高校の立地数は減少する見込み。 ○今後、他地域へ通学するケースなどが増加することも想定。

#### ■圏域別の特性等

項目	概要
東青圏域	○通院や通学目的の移動では周辺町村から青森市への移動割合が多く、また、圏域外からの移動もみられるなど、市域を跨ぐ広域的な移動の実態あり。 ○通学では鉄道の利用割合が2～3割程度あり、冬期は割合が増加傾向。
中南圏域	○買い物や通院目的の移動では周辺町村から弘前市へ市域を跨いだ広域的な移動が発生、特に通院においては高い割合で弘前市へ移動している実態あり。 ○通学では、地域公共交通の利用が3割以上。冬期になると保護者の送迎の割合も3割程度まで増加。
三八圏域	○通院や通学目的の移動では八戸市や隣接する自治体へ移動する割合が多く、市域を跨ぐ広域的な移動の実態あり。 ○通学では地域公共交通を利用する割合が4～5割程度あり。
西北圏域	○通院や通学では周辺市町村から五所川原市への移動が多い。冬期の通学時の移動手段は保護者送迎が5割以上。
上北圏域	○通学手段において地域公共交通の選択割合は2割程度であり、保護者の送迎の割合が高い傾向にあることが特徴的。
下北圏域	○通学ではむつ市や大間町へ広域路線バス等を利用して移動する割合が1～2割程度みられるが、スクールバスや保護者の送迎が占める割合が高い傾向。

### 第3章 青森県の地域公共交通の課題

#### ■青森県全体の課題

項目	概要
今後の青森県の人口構造・都市構造の変化への対応が必要	○高校生の通学や高齢者の移動手段の確保など、県民の日常生活の移動に対応するため、中心的な都市などへのアクセス手段を確保・維持し、移動ニーズを踏まえた生活交通の確保が必要。
ポストコロナを見据えた、県民の移動ニーズに対応する広域的な地域公共交通ネットワークの維持が必要	○新型コロナウイルス感染症の影響による外出自粛やリモート機会の増加などを背景に、地域公共交通の利用者は減少傾向にあるが、ポストコロナにおける移動需要の回復を取り込むことが必要。 ○コロナ禍や社会経済情勢の変化によって変容した県民の移動ニーズに対応し、利用実態や地域の特性等に合わせて適切に地域公共交通ネットワークの改善を行い、利便性を維持しつつ効率性を高め、今後も県民の移動手段として広域的な地域公共交通を適切に維持することが必要。
地域公共交通間の連携強化に向けた拠点強化が必要	○地域公共交通同士の接続性の維持・向上のため、交通事業者間で円滑に情報共有が図られるスキームづくりを行うことが必要。 ○主要拠点での地域公共交通間の乗換案内や経路案内など情報提供の充実や、待合環境等の改善を進めることが必要。
県民の日々の移動手段として地域公共交通が選択されるきっかけづくりが必要	○地域公共交通が移動手段として選ばれる動機づけを行うことが必要。 ○他の分野との連携等による利用促進策の検討が必要。 ○カーボンニュートラルに向けた取組として、自家用車に比べてCO2排出量が少ない公共交通の利用を促進することが必要。
DX推進などを通じた地域公共交通の運行改善や、わかりやすい運行情報の提供が必要	○ICカードの利用実績データを活用した検証及び運行計画等の立案・改善の検討が必要。 ○AI・ICT技術の進展やDXの推進なども見据えつつ、新たな技術を応用し、誰にでもわかりやすい情報提供を進めるための基盤整備が必要。
ウィズ・ポストコロナの需要回復を取り込むため、観光振興に向けた環境整備や分野間での連携が必要	○北海道・北東北の縄文遺跡群の世界遺産登録などを追い風として、ウィズ・ポストコロナの観光振興・活性化などに向けて、利用環境などの基本的な整備を進め、回復後の観光需要を取り込むことが必要。 ○主要な拠点等に対するwi-fi整備やキャッシュレス等への対応を推進することが必要。
県と市町村の役割分担の中で市町村による域内交通の位置づけが必要	○市町村が地域公共交通計画を策定するとともに、利用者・交通事業者・行政等の地域公共交通に関連する主体が協議を行う地域公共交通会議等を開催することが重要。
担い手となる交通事業者の安定的な経営基盤の確保が必要	○担い手となる交通事業者の安定的な経営基盤（特に人的リソース）を確保するため、交通事業者による取組に加えて、行政による側面支援等も行うことが重要。

第4章 地域公共交通に係る基本方針等

〔青森県の地域公共交通の基本的な理念〕

“安心”と“活力”を支える地域公共交通

〔青森県の地域公共交通がめざすべき姿（基本方針）〕

1. 「青森県型地域共生社会」の実現を支える地域公共交通
2. 誰もが使いやすく地域を元気にする地域公共交通
3. 行政・事業者・地域が共に支え合う持続可能な地域公共交通

■地域公共交通の課題

今後の青森県の人口構造・都市構造の変化への対応が必要

(人口減少率は全国ワースト3位・他県より高い老年人口割合)

ポストコロナを見据えた、県民の移動ニーズに対応する広域的な地域公共交通ネットワークの維持が必要

地域公共交通間の連携強化に向けた拠点強化が必要

県民の日々の移動手段として地域公共交通が選択されるきっかけづくりが必要

DX 推進などを通じた地域公共交通の運行改善や、わかりやすい運行情報の提供が必要

ウィズ・ポストコロナの需要回復を取り込むため、観光振興に向けた環境整備や分野間での連携が必要

県と市町村の役割分担の中で市町村による域内交通の位置づけが必要

担い手となる交通事業者の安定的な経営基盤の確保が必要

〔基本目標〕

目標1：安心・安全を維持し、お出かけしやすい地域公共交通ネットワークを構築する

- ・県民や来訪者等が安心してお出かけできるよう、県民等の広域的な移動ニーズに合わせて、地域公共交通ネットワークを構築するとともに、適切に見直し等を行いつつ、持続可能な地域公共交通サービスを提供及び維持する。
- ・交通事業者・バス協会及びタクシー協会等や道路・公安管理者と連携し、安全運行の徹底を図る。

〔指標〕

- ①路線バスの年間利用者数  
現況値：7,631 千人/年  
目標値：8,446 千人/年
- ②広域的な路線バス（地域間幹線系統）の収支率  
現況値：43.8%  
目標値：45.4%以上

県民1人当たりの年間利用回数を年1回増加

国庫補助要件に必要な収支を確保

目標2：モード間・路線間がシームレスに繋がり、利用しやすい環境を整える

- ・地域公共交通の交通モード間やそれぞれの路線間がシームレスに繋がり、誰もが地域公共交通を円滑に利用でき、安心して快適な利便性の高い利用環境を整える。
- ・ターゲットを明確にした能動的な利用の呼びかけなどを行い、地域公共交通を“使ってみよう”と思えるような、新たな需要の掘り起こしを図る。

〔指標〕

- ①地域公共交通のオープンデータ化の割合  
現況値：3 事業者・16 市町村  
目標値：7 事業者・29 市町村
- ②利用促進策の実施件数  
現況値：－  
目標値：5 件

目標3：さまざまな主体が協働・連携して地域公共交通を支える体制をつくる

- ・行政や交通事業者、民間、地域など、さまざまな主体が連携して、地域公共交通について考え、知恵を出し合いながら検討するなど、地域公共交通を支える体制づくりを図る。
- ・県民が地域公共交通について触れて、考える機会を創出するなど、学びや体験を通じた意識の醸成を図る。

〔指標〕

- ①地域公共交通計画の策定市町村数  
現況値：24 市町村  
目標値：40 市町村
- ②広域的な路線バス（地域間幹線系統）への公的資金（県）の投入額  
現況値：197,760 千円/年  
目標値：202,704 千円/年以下

公的資金の増加割合を少なくする（5%増→2.5%増に抑える）

〔施策展開の方向性〕

- 地域公共交通ネットワークの確保・維持
- 地域特性や利用状況等に合わせたサービスの提供
- 地域公共交通に係るデータの効果的な利活用
- 安全運行の徹底

- 交通拠点等における利用環境の改善
- デジタル技術を活用した地域公共交通サービスの利便性向上
- 他分野連携等による地域公共交通の利用促進

- 地域公共交通について学び体験する機会の創出
- 市町村に対する技術的な支援
- 交通事業者の体制構築の推進

〔目標の達成に向けた施策〕

- 広域的な地域公共交通の確保・維持に向けた検討
- 広域的な地域公共交通に対する支援の継続
- 広域的な地域公共交通に対する補助制度の見直し
- ICカードデータを活用した検証方法の確立
- タクシーなど需要に応じた移動サービスの推進
- バスの安全運行に係る取組の推進

- 交通拠点の案内等に係るガイドラインの作成
- バリアフリー環境の整備推進
- 交通系ICカード等の導入促進・活用検討
- 交通事業者間での情報共有スキームの構築
- 地域公共交通のオープンデータ化の推進
- あおり MaaS の推進（観光連携など）

- 高校・企業向けモビリティ・マネジメントの展開
- 「青森県型地域共生社会」の各施策と連携した移動支援の展開
- 地域交通デザイン講座等の勉強会等の開催
- 専門家派遣制度の実施
- 乗務員の確保の推進
- 効率的な運営基盤の構築

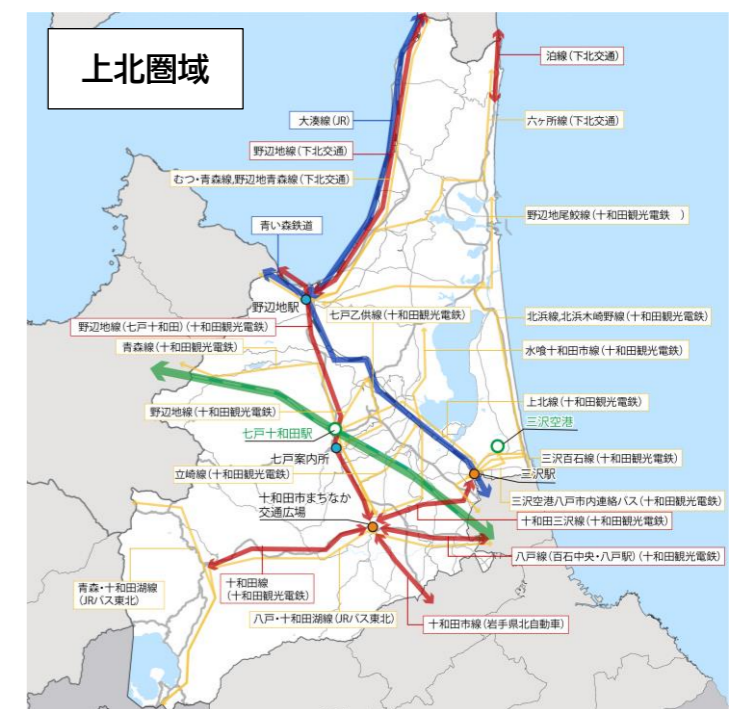
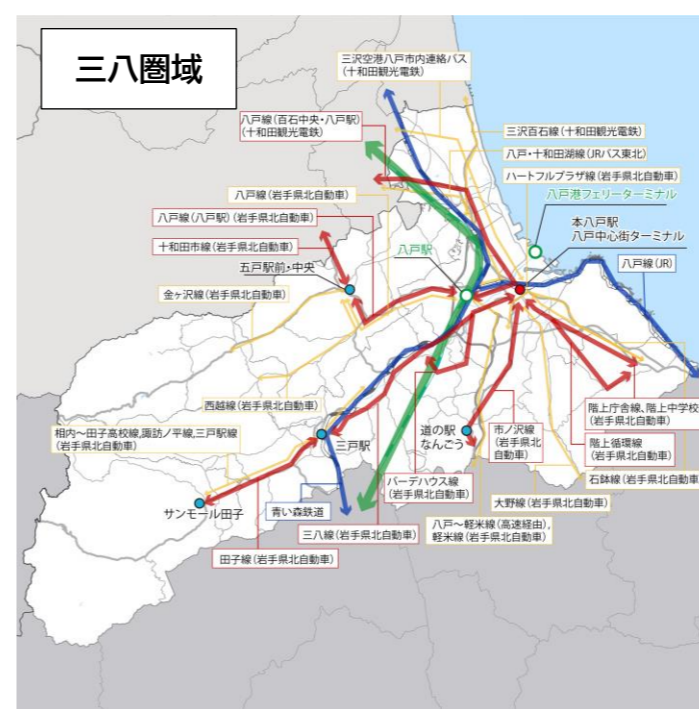
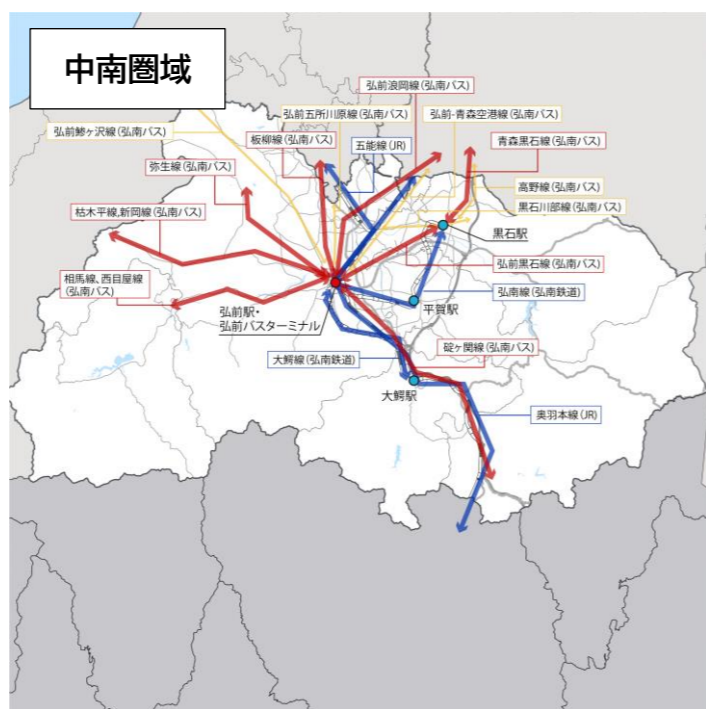
# ■地域公共交通ネットワークの将来像



凡例

軸	広域連携軸①	■
	広域連携軸②	■
	地域間連携軸①	■
	地域間連携軸②	■
拠点	ゲートウェイ	○
	一次拠点	●
	二次拠点	●
	三次拠点	●

※広域連携軸①：新幹線  
 広域連携軸②：JR 在来線、青い森鉄道、民間鉄道  
 地域間連携軸①：広域路線バス（幹線）  
 地域間連携軸②：広域路線バス（幹線以外）



■将来像における軸・拠点の位置づけや具体的な路線名・拠点名

表 軸・拠点の位置づけ等

大区分	小区分	位置づけ	具体的な路線名・拠点名
軸	広域連携軸① (緑線)	○本県と他県など、県を跨いだ広域的な移動・連携を支える軸 ○様々な交流の基盤となり、本県の活性化を促す重要な役割を持つため、将来的にも維持を図る	・北海道新幹線(北海道旅客鉄道) ・東北新幹線(東日本旅客鉄道)
	広域連携軸② (青線)	○隣接する県や市町村間の広域的な移動・連携を支える軸 ○市町村間の交流や、県民の生活を支える役割を持つため、将来的にも維持を図る	・奥羽本線、津軽線、五能線、大湊線、八戸線(東日本旅客鉄道) ・青い森鉄道 ・津軽鉄道 ・大鰐線、弘南線(弘南鉄道)
	地域間連携軸① (赤線)	○市町村間の広域的な移動・連携を支える広域性・幹線性の高い重要な軸 ○広域連携軸②と同様、市町村間の交流や、県民の生活を支える役割を持つため、将来的にも維持を図る ○一定の利便性(サービス水準)を確保	※圏域版ネットワーク図に掲載
	地域間連携軸② (橙線)	○市町村間の広域的な移動・連携を支える、地域間連携軸①に次いで重要な軸 ○市町村内の交流や、県民の生活を支える役割を持つため、事業性や地域の意向等を踏まえて適切に維持	※圏域版ネットワーク図に掲載
拠点	ゲートウェイ (緑●)	○県の地域公共交通ネットワークにおいて中枢となる拠点 ○広域連携軸と地域間連携軸の一体性を高める役割を持つため、拠点性の更なる向上を図る	・青森空港、三沢空港 ・青森港フェリーターミナル、八戸港フェリーターミナル、大間フェリーターミナル ・新青森駅、七戸十和田駅、八戸駅、奥津軽いまべつ駅
	一次拠点 (赤●)	○県内の中でも特に利用者が多く、生活・ビジネス・観光などの多様な目的の中心となり、市町村間の移動を支える拠点	・青森駅、弘前駅/弘前バスターミナル、本八戸駅/八戸中心街ターミナル
	二次拠点 (橙●)	○各圏域の中での中心的な拠点であり、一次拠点に次いで市町村間の移動を支える拠点	・五所川原駅、三沢駅、十和田市まちなか交通広場、下北駅、むつ
	三次拠点 (青●)	○各圏域において、広域的な地域公共交通ネットワークと、域内を運行する地域公共交通ネットワークの接続する要所となる拠点	※圏域版ネットワーク図に掲載

■拠点間を結ぶ地域公共交通サービスの提供水準の位置づけ

表 提供水準の位置づけ

項目	提供水準の位置づけ
ゲートウェイから各拠点 (一次・二次・三次)	○鉄道や路線バスなどの複数の路線がゲートウェイへ接続し、各拠点への移動に際して一定のサービス水準を確保
一次拠点から二次拠点	○鉄道や路線バスなどの地域公共交通ネットワークにおいて、概ね1時間に1本以上のサービス水準を確保
一次拠点から三次拠点・二次拠点から三次拠点	○鉄道や路線バスなどの地域公共交通ネットワークにおいて、特に需要が多い時間帯において、概ね1時間に0.5~1本以上のサービス水準を確保
三次拠点から三次拠点	○鉄道や路線バスなどの地域公共交通ネットワークにおいて、需要の多い時間帯において、概ね1時間に0.5本以上のサービス水準を確保

第5章 具体的な施策の展開

■目標1(安心・安全を維持し、お出かけしやすい地域公共交通ネットワークを構築する)の達成に向けた施策

項目	内容
施策①:広域的な地域公共交通の確保・維持に向けた検討	○鉄道や路線バスなどの市町村間を運行する地域公共交通については、県民の日常生活(通勤・通学・通院・買物など)の移動手段として欠かせない生活インフラである。 ○これらの地域公共交通を適切に確保・維持するため、交通事業者や沿線市町村、及び県が連携し、確保・維持に向けた方策(交通事業者や沿線市町村からの見直しに関する提案など含む)を検討する。 ○利便増進に関する取組の年次計画を定め進行・管理する。 ○県及び青い森鉄道は、鉄道事業再構築実施計画(令和7年度~令和16年度)に基づく鉄道の安全性・利便性の維持向上のための設備更新等を実施する。
実施主体	交通事業者・県・市町村

項目	内容
施策②:広域的な地域公共交通に対する支援の継続	○県民の移動手段として維持が必要な広域的な地域公共交通について、県として地域公共交通確保維持改善事業(国庫補助事業)との協調補助を継続して実施する。 ○鉄道や航路などに対する支援についても継続して実施する。
実施主体	国・県・市町村

項目	内容
施策③:広域的な地域公共交通に対する補助制度の見直し	○広域的な地域公共交通の確保・維持に向けて、県の補助制度の見直しを検討する。
実施主体	県・市町村・交通事業者

項目	内容
施策④:ICカードデータを活用した検証方法の確立	○日常的な利用実態などのICカードデータについて、地域公共交通の取組の検証や、効率的な運行への見直しの検討材料等として活用するなど、有効・有益な活用方策の検討を進める。
実施主体	交通事業者・県・市町村

項目	内容
施策⑤:タクシーなど需要に応じた移動サービスの推進	○現行の地域公共交通サービスでは対応しきれない需要に応じた移動サービス等(例えばタクシー利活用など)を推進する。
実施主体	県・市町村・交通事業者・県タクシー協会

項目	内容
施策⑥:バスの安全運行に係る取組の推進	○交通事業者による、車内事故防止に向けた周知活動の更なる強化を図るため、県や市町村なども連携した周知活動を行う。 ○地域公共交通の安全運行に向けて、講習会や研修などを通じた運輸安全管理の推進を継続的に実施する。
実施主体	県バス協会・NASVA・交通事業者・県・市町村

**■目標2（モード間・路線間がシームレスに繋がり、利用しやすい環境を整える）の達成に向けた施策**

項目	内容
施策⑦:交通拠点の案内等に係るガイドラインの作成	○県内における交通拠点の案内・誘導に関する表示のわかりやすさや、待合環境などの利用しやすさなどの底上げを図るとともに、異なる事業者間での統一的なデザインや情報提供などの基準設定のため、交通拠点の案内等に係るガイドラインを作成する。
実施主体	県・交通事業者

項目	内容
施策⑧:バリアフリー環境の整備推進	○交通拠点や車両などにおけるバリアフリー環境・機能の整備にあたって、県が策定した「福祉のまちづくり整備マニュアル」に基づく取組を推進する。 ○また、整備にあたって活用可能な国や各種団体等の支援事業のメニューなどの情報提供を行う。
実施主体	交通事業者・県・市町村

項目	内容
施策⑨:交通系 IC カード等の導入促進・活用検討	○交通事業者による交通系 IC カード等のキャッシュレス決済の導入を促進する。 ○また、交通系 IC カード等を活用した地域振興・地域活性化の取組について検討する。
実施主体	交通事業者・県

項目	内容
施策⑩:交通事業者間での情報共有スキームの構築	○地域公共交通同士の時間的な接続性を維持・向上するため、ダイヤ改正などに合わせた交通事業者間で情報共有する仕組みを構築する。
実施主体	交通事業者・県

項目	内容
施策⑪:地域公共交通のオープンデータ化の推進	○地域公共交通の運行情報に関するデータ化（GTFS 化）及び公表（オープンデータ化）を推進するため、交通事業者や市町村の地域公共交通担当者を対象として、県主催での勉強会を開催する。
実施主体	県

項目	内容
施策⑫:あおもり MaaS の推進(観光連携など)	○県内での MaaS の推進に向けて「あおもり MaaS 推進会議」を継続的に開催するとともに、県内各エリアでの取組に対して、専門家の派遣などを行う。 ○MaaS の推進に関する取組の年次計画を定め進行・管理する。
実施主体	交通事業者・県・市町村

**■目標3（さまざまな主体が協働・連携して地域公共交通を支える体制をつくる）の達成に向けた施策**

項目	内容
施策⑬:高校・企業向けモビリティ・マネジメントの展開	○地域公共交通の利用促進に向けて、高校生の通学や、県内企業の就業者の通勤などを対象に、交通事業者や市町村が主体となってモビリティ・マネジメント（自発的な行動変容を促す取組）を展開する。 ○また、県内の交通事業者や市町村のモビリティ・マネジメントの取組を、会議などで共有し、県全体で情報共有や水平展開を促進する。
実施主体	交通事業者・県・市町村

項目	内容
施策⑭:「青森県型地域共生社会」の各施策と連携した移動支援の展開	○高齢者などの移動手段の適切な確保に向け、県庁内全体で推進する「青森県型地域共生社会」に、地域公共交通も連携して情報共有などを行う。 ○また、青森県警察本部が推進する運転免許自主返納支援事業の認知向上を図るため、交通事業者や市町村とも連携して当該事業の周知活動を行う。
実施主体	県・市町村・交通事業者

項目	内容
施策⑮:地域交通デザイン講座等の勉強会の開催	○市町村の担当者の地域公共交通に対する基本的な知識の取得や、具体的な取組の実施方法などの共有、先進的な取組などの把握による新たな取組の促進などに向けて、県が主催する地域交通デザイン講座をはじめとした各種勉強会・研修会を継続的に開催する。
実施主体	県

項目	内容
施策⑯:専門家派遣制度の実施	○市町村の地域公共交通に関する主体的な取組の推進などに向けて、取組内容に応じて専門家を派遣する制度を継続的に展開する。
実施主体	県

項目	内容
施策⑰:乗務員の確保の推進	○乗務員不足などの運行面での課題を抱える交通事業者の運営基盤の確保に向けて、県や市町村のホームページ等で求人情報の発信などを行う。
実施主体	交通事業者・県・市町村

項目	内容
施策⑱:効率的な運営基盤の構築	○AI や ICT などの新たな技術を活用した運営体制の確保による、効率的な運営基盤の構築に向けて、事業者間での情報共有を図る仕組みづくりや、先進事例の収集・情報提供などを進める。
実施主体	交通事業者・県

**第6章 計画の推進**
**■推進体制**

本計画の推進にあたっては、青森県バス交通等対策協議会及び同協議会の地域分科会・ワーキング会議において、定期的に進捗状況の確認を行うとともに、基本目標に対する指標・数値目標などの検証・モニタリングなどを行い、必要に応じて改善策の検討を行う。

**■推進方法**

本計画に基づき（P）、バス協議会による管理及びワーキング会議による協議・調整等を踏まえた着実な施策の展開（D）、展開した施策の検証・モニタリング（C）、次年度以降の施策展開の検討への反映、実施内容の見直しなど（A）を行うなど、PDCA サイクルで計画を推進する。