

青森県地域公共交通計画の変更案（鉄道事業再構築事業に関する事項の追加）

【新】

1-1 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

施策①: 広域的な地域公共交通の確保・維持に向けた検討

| 項目 | 内容 |
|-------|---|
| 事業の概要 | <p>○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。</p> <p>○これらの地域公共交通を適切に確保・維持するため、交通事業者及び沿線市町村並びに県が連携し、地域特性や利用実態、その他情勢等を踏まえて確保・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。</p> <p>○広域バス路線の利便増進に関する取組の年次計画を定め進行・管理する。</p> <p>○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。</p> |
| 実施主体 | 交通事業者・県・市町村 |

- ・広域バス路線の利便増進に向けた検討に当たっては、各路線の広域性/幹線性/事業性/生産性/機能性の分析・評価等の基礎調査を行い、実態等を把握した上で対象路線を選定する。（交通事業者・沿線市町村と連携）

表 県で実施した広域バス路線に係る評価結果(H30実施)

| 番号 | 系統名【()は主な経由地】 背景が着色されている系統は、2018年度(平成30年度)増設対象系統 | 始点 | 終点 | 乗車 乗降 乗車 乗降 乗車 乗降 | 運行 回数 (1日) | 平均 乗車 乗降 乗車 乗降 | 乗降量 (1日) | 評価 | 広域性評価 | | 幹線性評価 | | 事業性評価 | | 生産性評価 | | 機能性評価 | | 凡例 評価 結果 を 詳 し に 説 明 す | |
|----|--|---------|----------|----------------------------------|------------------|----------------------------|-------------|-----|-------|------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|----|---|------|
| | | | | | | | | | 評価 | 評価 | 評価 | 評価 | 評価 | 評価 | 評価 | 評価 | 評価 | 評価 | | |
| 1 | 弘前浪岡線(イオン盛崎) | 弘前BT | 浪岡 | 113,264.6 | 7.3 | 4.4 | 32.1 | B-1 | 広域性低 | 50.0 | 幹線性高 | 58.3 | A | 事業性高 | 52.3 | 生産性高 | ◎ | ◎ | ◎ | Gr1 |
| 2 | 碓ヶ関線 | 弘前BT | 岩瀬公園前 | 229,143.5 | 12.0 | 3.6 | 43.2 | B-1 | 広域性低 | 46.9 | 幹線性高 | 70.1 | B-2 | 事業性低 | 48.2 | 生産性高 | ◎ | ◎ | ◎ | Gr1 |
| 3 | 碧森平線(旧川原平線) | 弘前BT | 川原平【碧森平】 | 136,532.7 | 6.9 | 3.8 | 26.2 | B-1 | 広域性低 | 47.4 | 幹線性高 | 58.7 | A | 事業性高 | 51.9 | 生産性高 | ◎ | ◎ | ◎ | Gr1 |
| 4 | 相馬線 | 弘前BT | 相馬総合支所 | 68,036.4 | 9.1 | 3.0 | 27.3 | A | 広域性高 | 57.7 | 幹線性高 | 52.2 | A | 事業性高 | 51.0 | 生産性高 | ◎ | ◎ | ◎ | Gr1 |
| 5 | 結木平線 | 弘前BT | 結木平 | 116,557.1 | 6.8 | 2.4 | 16.3 | B-1 | 広域性低 | 49.5 | 幹線性高 | 51.0 | B-2 | 事業性低 | 45.5 | 生産性高 | ◎ | ◎ | ◎ | Gr1 |
| 6 | 弥生線 | 弘前BT | 弥生北口 | 74,453.6 | 6.3 | 3.5 | 22.0 | A | 広域性高 | 50.9 | 幹線性高 | 53.3 | A | 事業性高 | 52.8 | 生産性高 | ◎ | ◎ | ◎ | Gr1 |
| 7 | 板柳線 | 板柳案内所 | 弘前BT | 49,743.9 | 4.6 | 3.4 | 15.6 | B-2 | 広域性低 | 51.5 | 幹線性低 | 48.8 | A | 事業性高 | 50.7 | 生産性高 | ◎ | ◎ | ◎ | Gr3 |
| 8 | 十三線(十三下前) | 五所川原営業所 | 小泊案内所 | 140,050.5 | 3.0 | 5.0 | 15.0 | B-1 | 広域性低 | 45.7 | 幹線性高 | 51.9 | C | 事業性低 | 49.9 | 生産性低 | ◎ | ◎ | ◎ | Gr1 |
| 9 | 小泊線 | 五所川原営業所 | 小泊案内所 | 259,480.4 | 5.9 | 4.3 | 25.3 | A | 広域性高 | 52.1 | 幹線性高 | 54.0 | O | 事業性低 | 48.2 | 生産性低 | ◎ | ◎ | ◎ | Gr1 |
| 10 | 十三線(イオン船) | 五所川原営業所 | 十三北口 | 145,620.8 | 4.4 | 3.5 | 15.4 | B-1 | 広域性低 | 48.8 | 幹線性高 | 50.3 | C | 事業性低 | 46.4 | 生産性低 | ◎ | ◎ | ◎ | Gr1 |
| 11 | 出来島線 | 五所川原営業所 | 出来島北口 | 88,974.2 | 4.7 | 3.3 | 15.5 | B-2 | 広域性高 | 53.9 | 幹線性低 | 47.9 | C | 事業性低 | 48.4 | 生産性低 | ◎ | ◎ | ◎ | Gr3x |
| 12 | 高野線 | 黒石駅前 | 上高野 | 49,246.6 | 3.9 | 3.9 | 15.2 | O | 広域性低 | 48.8 | 幹線性低 | 49.7 | A | 事業性高 | 51.3 | 生産性高 | ◎ | ◎ | ◎ | Gr4 |
| 13 | 五所川原勢ヶ沢線 | 五所川原営業所 | 小夜 | 203,284.0 | 8.7 | 3.5 | 30.4 | B-1 | 広域性低 | 45.8 | 幹線性高 | 62.3 | B-2 | 事業性低 | 47.2 | 生産性高 | ◎ | ◎ | ◎ | Gr1 |
| 14 | 深浦線 | 勢ヶ沢営業所 | 井天 | 123,139.4 | 3.9 | 4.3 | 16.7 | B-2 | 広域性高 | 55.2 | 幹線性低 | 48.1 | O | 事業性低 | 44.7 | 生産性低 | ◎ | ◎ | ◎ | Gr2x |
| 15 | 管轄線 | 弘前BT | 管轄 | 87,976.0 | 4.9 | 3.2 | 15.6 | B-1 | 広域性低 | 45.2 | 幹線性高 | 52.9 | B-2 | 事業性低 | 49.3 | 生産性高 | ◎ | ◎ | ◎ | Gr1 |
| 16 | 新岡線 | 弘前BT | 葛原 | 45,796.0 | 5.2 | 3.0 | 15.6 | B-2 | 広域性高 | 59.2 | 幹線性低 | 46.9 | A | 事業性高 | 50.4 | 生産性高 | ◎ | ◎ | ◎ | Gr3 |
| 17 | 鶴田線 | 五所川原営業所 | 鶴田 | 36,344.4 | 2.6 | 0.6 | 1.5 | O | 広域性低 | 49.2 | 幹線性低 | 42.0 | O | 事業性低 | 35.8 | 生産性低 | ◎ | ◎ | ◎ | Gr4 |
| 18 | 豊川線 | 五所川原営業所 | 豊川 | 66,332.4 | 5.8 | 2.4 | 13.9 | B-2 | 広域性高 | 61.7 | 幹線性低 | 45.7 | O | 事業性低 | 46.2 | 生産性低 | ◎ | ◎ | ◎ | Gr3x |
| 19 | 再賀線 | 五所川原営業所 | 下栗田西口 | 68,485.2 | 2.9 | 3.1 | 8.9 | O | 広域性低 | 49.4 | 幹線性低 | 46.0 | O | 事業性低 | 46.7 | 生産性低 | ◎ | ◎ | ◎ | Gr4 |
| 20 | 南広森線 | 五所川原営業所 | 南広森 | 64,474.4 | 3.7 | 4.0 | 14.8 | B-1 | 広域性低 | 47.3 | 幹線性高 | 50.2 | A | 事業性高 | 52.6 | 生産性高 | ◎ | ◎ | ◎ | Gr1 |

【18】

1-1 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

施策①: 広域的な地域公共交通の確保・維持に向けた検討

| 項目 | 内容 |
|-------|---|
| 事業の概要 | <p>○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。</p> <p>○これらの地域公共交通を適切に確保・維持するため、交通事業者及び沿線市町村並びに県が連携し、地域特性や利用実態、その他情勢等を踏まえて確保・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。</p> <p>○広域バス路線の利便増進に関する取組の年次計画を定め進行・管理する。</p> |
| 実施主体 | 交通事業者・県・市町村 |

- ・広域バス路線の利便増進に向けた検討に当たっては、各路線の広域性/幹線性/事業性/生産性/機能性の分析・評価等の基礎調査を行い、実態等を把握した上で対象路線を選定する。（交通事業者・沿線市町村と連携）

表 県で実施した広域バス路線に係る評価結果(H30実施)

| 番号 | 系統名()は主な経由地 背景が着色されている系統は、2018年度(平成30年度)補助対象系統 | 起点 | 終点 | 乗車 走行 キロ | 運行 回数 (1日) | 平均 乗車 密度 | 輸送量 (1日) | 評価 | 広域性評価 | | 幹線性評価 | | 事業性評価 | | 生産性評価 | | 機能性評価 | | 評価 結果を 踏まえた グ | |
|----|--|---------|----------|----------------|------------------|----------------|-------------|-----|-------|------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|----|------------------------|------|
| | | | | | | | | | 評価 | 評価 | 評価 | 評価 | 評価 | 評価 | 評価 | 評価 | 評価 | 評価 | | 評価 |
| 1 | 弘前浪岡線(イオン藤崎) | 弘前BT | 浪岡 | 113,264.8 | 7.3 | 4.4 | 32.1 | B-1 | 広域性低 | 50.0 | 幹線性高 | 58.3 | A | 事業性高 | 52.3 | 生産性高 | ◎ | ○ | ○ | Gr1 |
| 2 | 坂ヶ間線 | 弘前BT | 岩瀬公園前 | 229,143.5 | 12.0 | 3.6 | 43.2 | B-1 | 広域性低 | 46.9 | 幹線性高 | 70.1 | B-2 | 事業性低 | 48.2 | 生産性高 | ○ | ○ | ○ | Gr1 |
| 3 | 厩森平線(旧川原平線) | 弘前BT | 川原平(厩森平) | 136,532.7 | 6.9 | 3.8 | 26.2 | B-1 | 広域性低 | 47.4 | 幹線性高 | 58.7 | A | 事業性高 | 51.9 | 生産性高 | ○ | ○ | ○ | Gr1 |
| 4 | 相馬線 | 弘前BT | 相馬総合支所 | 68,036.4 | 9.1 | 3.0 | 27.3 | A | 広域性高 | 57.7 | 幹線性高 | 52.2 | A | 事業性高 | 51.0 | 生産性高 | ○ | ○ | | Gr1 |
| 5 | 松本平線 | 弘前BT | 松本平 | 116,557.1 | 6.8 | 2.4 | 16.3 | B-1 | 広域性低 | 49.5 | 幹線性高 | 51.0 | B-2 | 事業性低 | 45.5 | 生産性高 | ○ | | | Gr1 |
| 6 | 弥生線 | 弘前BT | 弥生北口 | 74,453.6 | 6.3 | 3.5 | 22.0 | A | 広域性高 | 50.9 | 幹線性高 | 53.3 | A | 事業性高 | 52.8 | 生産性高 | ○ | | | Gr1 |
| 7 | 板柳線 | 板柳案内所 | 弘前BT | 49,743.9 | 4.6 | 3.4 | 15.6 | B-2 | 広域性低 | 51.5 | 幹線性低 | 48.8 | A | 事業性高 | 50.7 | 生産性高 | ○ | ○ | ○ | Gr3 |
| 8 | 十三線(十三下前) | 五所川原営業所 | 小泊案内所 | 140,050.5 | 3.0 | 5.0 | 15.0 | B-1 | 広域性低 | 45.7 | 幹線性高 | 51.9 | O | 事業性低 | 49.9 | 生産性低 | ○ | ○ | ○ | Gr1 |
| 9 | 小泊線 | 五所川原営業所 | 小泊案内所 | 259,480.4 | 5.9 | 4.3 | 25.3 | A | 広域性高 | 52.1 | 幹線性高 | 54.0 | O | 事業性低 | 48.2 | 生産性低 | ○ | ◎ | ○ | Gr1 |
| 10 | 十三線(イオン柏) | 五所川原営業所 | 十三北口 | 145,620.8 | 4.4 | 3.5 | 15.4 | B-1 | 広域性低 | 48.8 | 幹線性高 | 50.3 | O | 事業性低 | 46.4 | 生産性低 | ○ | ○ | ○ | Gr1 |
| 11 | 出来島線 | 五所川原営業所 | 出来島北口 | 88,974.2 | 4.7 | 3.3 | 15.5 | B-2 | 広域性低 | 53.9 | 幹線性低 | 47.9 | O | 事業性低 | 48.4 | 生産性低 | ○ | ○ | ○ | Gr3x |
| 12 | 高野線 | 黒石駅前 | 上高野 | 49,246.6 | 3.9 | 3.9 | 19.2 | O | 広域性低 | 48.8 | 幹線性低 | 49.7 | A | 事業性高 | 51.3 | 生産性高 | ○ | | | Gr4 |
| 13 | 五所川原勢ヶ沢線 | 五所川原営業所 | 小夜 | 203,284.0 | 8.7 | 3.5 | 30.4 | B-1 | 広域性低 | 45.8 | 幹線性高 | 62.3 | B-2 | 事業性低 | 47.2 | 生産性高 | ○ | ○ | ○ | Gr1 |
| 14 | 深浦線 | 勢ヶ沢営業所 | 井天 | 123,139.4 | 3.9 | 4.3 | 16.7 | B-2 | 広域性低 | 55.2 | 幹線性低 | 48.1 | O | 事業性低 | 35.8 | 生産性低 | ◎ | ◎ | | Gr2x |
| 15 | 登船線 | 弘前BT | 登船 | 87,976.0 | 4.9 | 3.2 | 15.6 | B-1 | 広域性低 | 45.2 | 幹線性高 | 52.9 | B-2 | 事業性低 | 49.3 | 生産性高 | ○ | ○ | ○ | Gr1 |
| 16 | 新岡線 | 弘前BT | 高原 | 45,796.0 | 5.2 | 3.0 | 15.6 | B-2 | 広域性低 | 59.2 | 幹線性低 | 46.9 | A | 事業性高 | 50.4 | 生産性高 | ○ | | | Gr3 |
| 17 | 鶴田線 | 五所川原営業所 | 鶴田 | 36,344.4 | 2.6 | 0.6 | 1.5 | O | 広域性低 | 49.2 | 幹線性低 | 42.0 | O | 事業性低 | 35.8 | 生産性低 | ○ | ○ | ○ | Gr4 |
| 18 | 豊川線 | 五所川原営業所 | 豊川 | 66,332.4 | 5.8 | 2.4 | 13.9 | B-2 | 広域性高 | 61.7 | 幹線性低 | 45.7 | O | 事業性低 | 46.2 | 生産性低 | ○ | ○ | ○ | Gr3x |
| 19 | 再賀線 | 五所川原営業所 | 下栗田西口 | 68,485.2 | 2.9 | 3.1 | 8.9 | O | 広域性低 | 49.4 | 幹線性低 | 46.0 | O | 事業性低 | 46.7 | 生産性低 | ○ | ○ | ○ | Gr4 |
| 20 | 南広森線 | 五所川原営業所 | 南広森 | 64,474.4 | 3.7 | 4.0 | 14.8 | B-1 | 広域性低 | 47.3 | 幹線性高 | 50.2 | A | 事業性高 | 52.6 | 生産性高 | ○ | ○ | ○ | Gr1 |