

1. 青森県の交通の概要

<バス>

主要民営5社・公営2社

<鉄道>

- ・JR線（奥羽本線、五能線、津軽線、八戸線、大湊線）
- ・並行在来線（青い森鉄道）
- ・民営鉄道（弘南鉄道、津軽鉄道）

<航路>

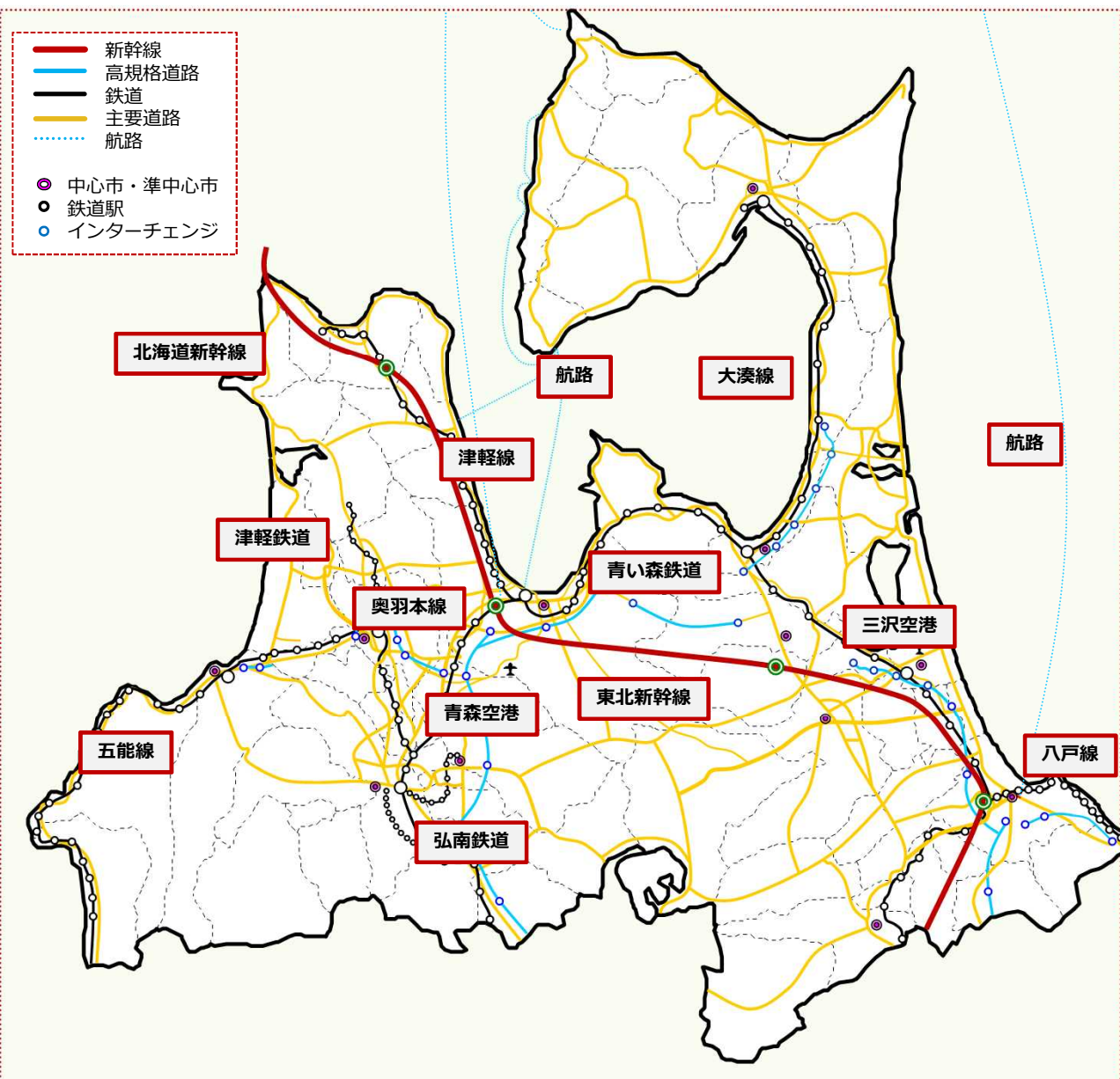
- ・むつ湾フェリー
- ・シライイン
- ・津軽海峡フェリー
- ・青函フェリー
- ・シルバーフェリー

<新幹線>

- ・東北新幹線（H22.12全線開業）
- ・北海道新幹線（H28.3開業）

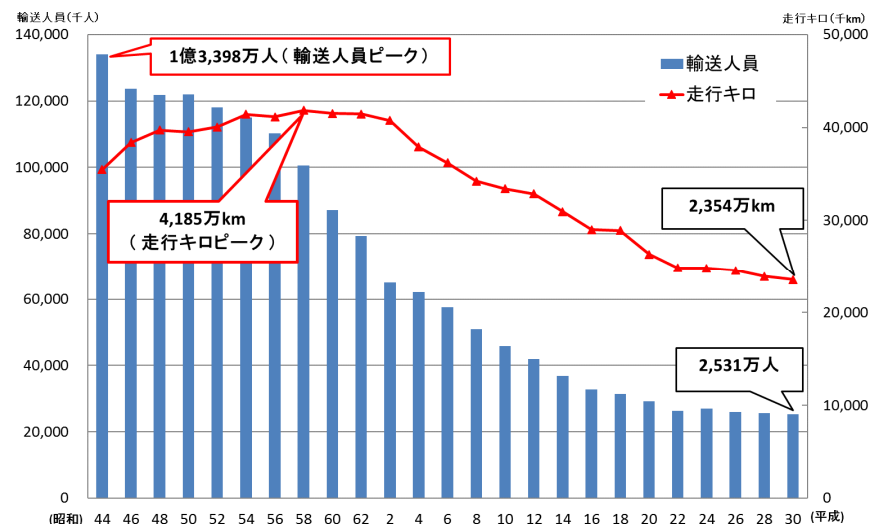
<空路> ※R2.10.23現在、運休除く

- ・青森空港（国内線5路線、国際線0路線）
- ・三沢空港（国内線3路線）



2. 取組の背景

(1) 乗合バスの輸送人員・走行キロ数の減少



(2) 地域間幹線系統確保維持費補助金の推移

(単位: 千円)

補助年度 (10.1~9.30)	路線数	補助合計	対前年	国	県	対前年	市町村	対前年
2010 (H22) 年度	48	372,498	98%	128,073	128,073	96%	116,352	102%
2011 (H23) 年度	46	407,654	109%	145,529	139,878	109%	122,247	105%
2012 (H24) 年度	51	376,703	92%	133,195	128,076	92%	115,432	94%
2013 (H25) 年度	48	421,838	112%	151,487	145,707	114%	124,644	108%
2014 (H26) 年度	47	394,910	94%	147,485	141,945	97%	105,480	85%
2015 (H27) 年度	45	511,936	129%	201,019	189,420	133%	121,497	115%
2016 (H28) 年度	47	622,681	122%	228,263	216,977	115%	177,441	146%
2017 (H29) 年度	46	554,476	89%	199,627	191,180	88%	163,669	92%
2018 (H30) 年度	45	560,142	101%	200,281	191,718	100%	168,143	102%
2019 (R元) 年度	41	580,288	104%	197,854	191,140	100%	191,294	114%
2020 (R2) 年度	40	657,754	113%	203,989	196,744	103%	247,781	130%

※2020年度は計画数値

補助対象路線の減少・補助金額の増加

(3) 平成23年度の国庫補助制度の大幅改正

赤字の広域的・幹線的バス路線の欠損に対する事後的補助制度から、存続が危機に瀕している生活交通のネットワークについて、地域のニーズを踏まえた最適な交通手段であるバス交通、デマンド交通等の確保維持のため、地域の多様な関係者による議論を経た地域の交通に関する計画等に基づき実施される取組の支援へと大きく変更



- ・乗合バスを取り巻く環境が一層厳しくなる中、地域にとって真に必要な広域バス路線をどのように維持していくべきか？
- ・東北新幹線、北海道新幹線駅等へ接続する二次交通の利便性の維持・向上も重要

3. 取組①＜青森県地域公共交通網形成計画 H28.3策定＞

位置づけ：地域公共交通ネットワークの維持・確保の方向性を示すマスタープラン

目標 1

県民が安心して移動・外出できる
ネットワークの構築

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

- ・広域交通網の再編
- ・交通網再編に係る県独自の支援制度の検討・構築

2. ゲートウェイからのアクセス強化プロジェクト

- ・奥津軽いまべつ駅と津軽中里駅をつなぐ交通ネットワークの構築
- ・県内空港やフェリーターミナルとの接続検討

3. 交通ハブ機能強化によるネットワークづくりプロジェクト

- ・青森駅、弘前駅、本八戸駅等の交通ハブ機能強化のための鉄道とバス、バス相互のダイヤ調整の検討等

目標 2

公共交通を利用するライフスタイルと移動を支える仕組みづくり

1. 公共交通を利用したライフスタイル推進プロジェクト

- ・モビリティ・マネジメント等の公共交通利用促進手法の普及促進
- ・広域路線バスマップの作成、配布等による情報提供の検討

2. 有機的な公共交通ネットワーク形成の仕組みづくりプロジェクト

- ・市町村の地域公共交通網形成計画策定に向けた講演会等の開催
- ・地域公共交通会議未設置市町村への側面支援
- ・鉄道、広域路線バスの乗継利用を円滑にするためのダイヤ調整等の検討・実施

目標 3

将来においても維持・運営可能な
公共交通基盤の構築

1. 路線バスの車両更新（低床化等）支援プロジェクト

- ・低床車両等導入の支援
- ・無料買い物バス等との競合解消に向けた支援策等の検討

実施体制

全県
広域交通網形成

6 都市圏
圏域内交通網形成

4. 取組②＜青森県地域公共交通再編指針 H31.3策定＞

目的・位置づけ：県網計画で示された基本的な方針及び目標を具体化するもの

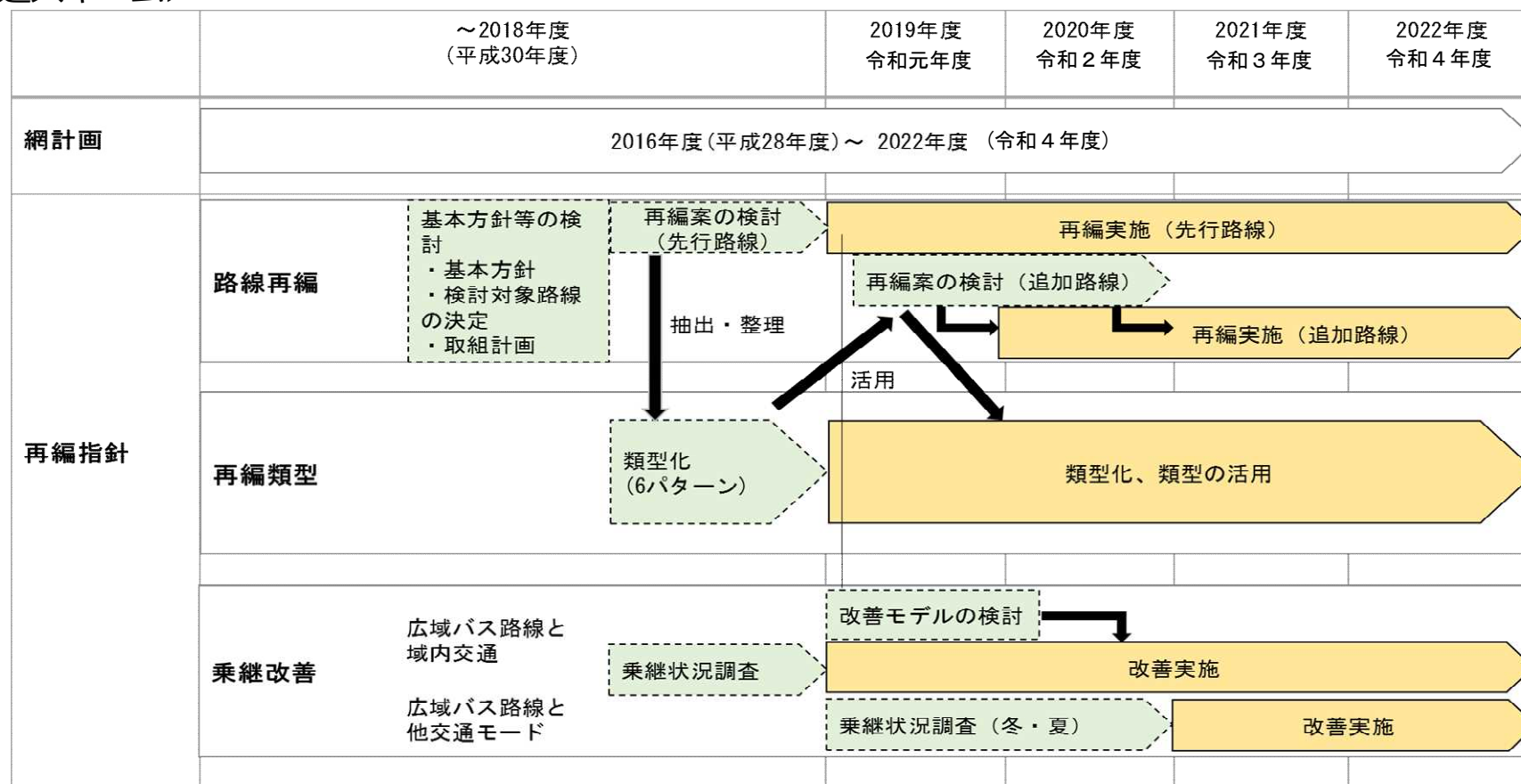
青森県地域公共交通再編指針

連携・取り込み

市町村が策定する

- ・ 地域公共交通網形成計画
- ・ 地域公共交通再編実施計画

＜推進スキーム＞



＜青森県バス交通等対策協議会地域分科会等で取組状況を進行管理し着実に実行＞

5. 取組②＜青森県地域公共交通再編指針＞

（1）路線再編

＜STEP1＞広域バス路線の評価

広域バス路線を広域性・幹線性・事業性・生産性・機能性の5指標で分析・評価

＜STEP2＞路線再編の方針の決定

広域バス路線再編の基本方針

- (1) 県内の広域的移動を支える基軸バス路線の維持
- (2) 階層型交通NWの構築に向けた拠点間の移動の維持
- (3) 通院・通学・買い物など県民の暮らしを支える移動の維持

＜STEP3＞検討対象路線の決定

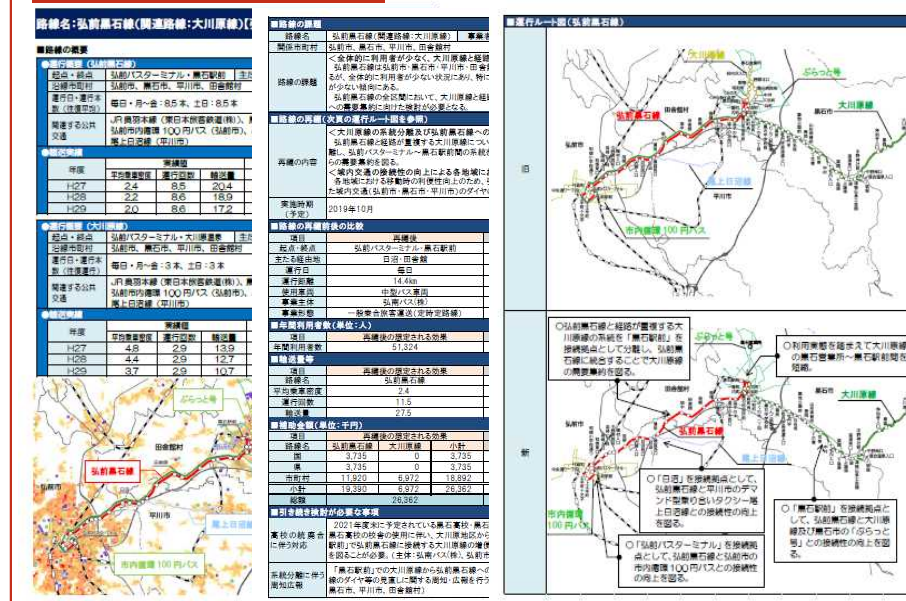
- ・広域バス路線再編の基本方針ごとに具体的な指標を設定
- ・指標に基づき、広域バス路線103路線を段階的にスクリーニング（5分類）
- ・早急に見直しを要する分類①、③を検討対象路線とし、年度毎の取組計画を決定

＜STEP4＞個別協議による再編案のとりまとめ

- ・検討対象路線毎に沿線市町村、交通事業者、県による個別協議を開催（検討対象路線毎に3回）
- ・個別協議で合意が得られた内容を路線再編の内容としてとりまとめ、再編指針に反映

指標	視点	基準
広域性	広域の移動が主体の路線か？	路線長に対して、乗客1人が乗っている距離がどれだけ長いか
幹線性	多くの乗客が利用する路線か？	より多くの乗客が乗っているか
事業性	効率的に運行されている路線か？	県内の標準的な路線に比べ、収入が確保できているか、あるいは経費がリーズナブルか
生産性	集客成果の高い路線か？	実車走行距離の割に、相対的に乗客を確保できているか →各路線の標準的な年間輸送人員（期待輸送人員）よりも、大きい数字であればより多くの乗客が獲得できている
機能性	生活と密着した路線か？	当該路線の利用で、アクセス可能な施設を抽出（主な病院・高等学校・各市の中心街）

路線ごとの再編案



6. 取組②＜青森県地域公共交通再編指針＞

＜路線再編の効果＞

平成30年度 検討対象路線	輸送量		補助金額（千円） （国・県・市町村総額）	
	再編前※1	再編後※2	再編前※1	再編後※2
弘前黒石線 （大川原線）	16.3	27.5	13,765	19,390
	—	—	11,665	6,972
深浦線	15.2	16.0	17,771	17,622
十和田市線	17.3	18.6	6,371	5,902
十和田線	15.9	21.2	9,448	3,950
十和田三沢線	15.9	16.4	3,861	3,861
泊線	15.0	16.0	14,610	14,379
下北線	15.8	16.2	14,738	13,864
計			92,229	85,940

（「引き続き検討が必要な事項」による効果は含まない）

※1 再編前の輸送量は2018補助年度（平成30補助年度）運行実績に基づく

※2 再編後の数値は想定値

このほか、次のとおり**利便性向上**が見込まれる。

- ・ダイヤ調整等によって通学可能な高校が増加する（例：下北線、泊線）
- ・ダイヤ調整等によって高校の始業時間に適した通学が可能となる（例：深浦線）
- ・ダイヤ調整等によって通院可能な地域拠点病院が増加する（例：下北線、泊線、十和田三沢線）
- ・異なる交通事業者間の連携によって観光利用が促進される（例：十和田市線）
- ・バス路線を一本に統合したことによって目的地までのバス路線が選びやすくなる（例：弘前黒石線）

7. 取組②＜青森県地域公共交通再編指針＞

(2) 再編類型

今後の広域路線の再編の検討のほか事業者・市町村の主体的な取組を推進するために活用

No.	再編イメージ	再編の概要
1	■域内交通との接続性の向上 下北線、泊線 等	○広域バス路線と域内交通の接続性の向上により、乗り継ぎ利便性の向上を図る。 ○接続性の向上を考慮する上では、接続拠点を明確に設定するとともに、地域の移動実態（移動する時間帯、目的地など）を考慮し、利用者の移動需要に合わせてダイヤの見直しを検討する。
2	■域内交通との役割分担 十和田三沢線	○広域バス路線と域内交通の経路が重複する区間において、路線間の運行時間帯の調整により、運行間隔の平準化を図る。 ○広域バス路線と域内交通に対して適切に利用者を配分するとともに、運行間隔の平準化により利用者の利便性の向上を図る。
3	■域内交通の活用 十和田線	○広域バス路線による対応が効率的ではない需要（低利用区間など）において、域内交通を活用することにより広域バス路線の運行効率化（経路の短縮等）を図る。 ○広域バス路線の効率化による持続性の向上を図るとともに、域内交通の利用者増加も見込まれ、域内交通の持続性向上も期待される。
4	■広域バス路線の経路短縮	○利用が少ない区間において、経路の短縮を図ることにより、広域バス路線の運行の効率化を図る。
5	■域内交通の需要集約 弘前黒石線・大川原線	○広域バス路線と経路が重複、あるいは近接して運行する域内交通について、広域バス路線に統合することにより、需要（利用者数）の集約化を図る。 ○統合対象となる路線において、広域バス路線との乗り継ぎが必要となるため、接続拠点を設定してダイヤ調整を図り、接続性を確保する。
6	■異なる事業者間の連携 十和田市線	○異なる事業者が運行する広域バス路線において、接続拠点を設定し路線間のダイヤ調整を図ることにより、接続性の向上を図る。 ○また、事業者間が連携した施策（広域観光パックの企画、乗り継ぎ割引等）などの検討を進め、新たな利用者の取り込みを図る。（今後の検討事項）

(3) 乗継改善（交通結節点を核とした交通ネットワークの強化）

①広域バス路線と域内交通の連携

- ・乗継状況の定期調査による事業者・市町村の取組促進
- ・個別路線の改善事例（先行路線等）をモデルとした全県普及

②広域バス路線と鉄道等の他交通モードの連携

8. その他の取組<利用促進・高齢者の移動手段確保>

<利用促進>

(1) これまでの取組

- ・モビリティ・マネジメント普及推進フォーラム
- ・モビリティ・マネジメント推進モデル事業補助
- ・公共交通利用教室（バス乗り方教室など）
- ・アドバイザー派遣



H29年度乗り方教室



(2) 現在の取組

- ・企業向けモビリティ・マネジメント
⇒公共交通の通勤利用者増加に向けた取組
- ・公共交通オープンデータ推進検討会
⇒県内路線バス、コミュニティバス等の運行情報を誰もが利活用できるようにするための取組
- ・県内の交通情報を一元的にとりまとめたポータルサイトの構築
⇒個人旅行者による観光需要を地域公共交通の活性化と県内周遊につなげるための取組

<高齢者の移動手段確保>

(1) 勉強会の開催

<目的>市町村における関係部局間（交通担当者、福祉担当者等）の連携促進と課題共有及び機運醸成

(2) モデル事業補助

<目的>地域の実情に即した高齢者の移動手段確保策の検討及び推進

<補助対象者>市町村

<対象経費>デマンド交通等の導入に係る経費等

<補助率>2分の1（上限5,000千円）

(3) 地域内交通NWの整備支援

- ・地域内交通NWの見直し、地域公共交通会議設置に向けた取組に対するアドバイザー派遣 等



H30年度高齢者の移動手段確保に向けた勉強会

9. 新型コロナウイルス感染症を踏まえた支援策

【5月補正】地域公共交通基盤維持特別対策事業 475,862千円

新型コロナウイルス感染症拡大の影響による利用者の減少により、地域経済及び県民生活に不可欠な地域公共交通を維持することが困難となっていることから、事業者・市町村と連携して、地域全体の交通ネットワークの維持や県民のくらしの足の確保を図るもの。

1 広域路線バス

(1) 現状と課題

＜危機的な経営状況＞

3月の運送収入実績（対前年同月）

・広域路線バス各社（5社※）

運送収入▲3～35%

(2) 支援策

・対象事業者：広域路線バス事業者（5社※）

・補助金額：373,000千円
（新型コロナウイルス感染症の影響による減収分等）

※弘南バス(株)、岩手県北自動車(株)、十和田観光電鉄(株)、下北交通(株)、JRBバス東北(株)

2 民営鉄道

(1) 現状と課題

＜危機的な経営状況＞

3月の輸送実績（対前年同月）

・民営鉄道（2社※）

利用者▲41.1%

収入▲42.8%

(2) 支援策

・対象事業者：民営鉄道（2社※）

・補助金額：56,327千円
（安全運行に必要不可欠な鉄道施設等の維持補修に関する経費
（国庫補助金を交付されていないもの））

※弘南鉄道(株)、津軽鉄道(株)

3 むつ湾フェリー

(1) 現状と課題

＜危機的な経営状況＞

・4月～5月の予約が全てキャンセルとなり4月に運航再開できず
（冬季運休継続）

(2) 支援策

・対象事業者：むつ湾フェリー
・補助金額：46,535千円
（船体の維持に最低限必要となる経費）

10. 新型コロナウイルス感染症を踏まえた支援策

【9月補正】地域公共交通新生活様式対応促進事業

158,303千円

現状・課題	事業内容	事業効果
【現状・課題】 ◆新型コロナウイルス感染症の外出自粛・移動制限等により公共交通の利用者が大幅に減少 ◆交通事業の継続のために利用回復が喫緊の課題 ◆感染拡大防止のために、「新しい生活様式」に対応した交通サービス提供や感染防止策が必要 ◆公共交通の利用回復の土台として利用者の不安解消が不可欠  ◆「感染拡大防止」 ↑ ↓ 両立 ◆「社会経済活動の再開」 ＜段階を踏んだ活動再開＞ 県内観光・ビジネス・県外観光 With コロナ	1. 地域公共交通新生活様式対応促進 (1) 交通事業者が主体となった利用拡大の取組への支援 ・補助金額：45,000千円 ・補助率：3/4 ・補助金上限：7,500千円 ・支援対象：新しい生活様式等に適合した利用拡大等の取組 (2) 交通事業者による抗菌・抗ウイルス対策等の取組への支援 ・補助金額：101,020千円 ・補助率：定額 ・対象事業：抗菌・抗ウイルス対策、飛沫防止設備、衛生対策等 ・支援対象：乗合バス、タクシー、民鉄、航路（生活航路） 2. 公共交通機関を活用した新しい生活様式PR 公共交通機関において、新しい生活様式をPRする車内広告を掲示する。 ・事業費：12,283千円 ・掲示物：新しい生活様式をPRするポスター・ステッカー ・掲示場所：乗合バス、鉄道、タクシー、航路（生活航路） 	◆「新しい生活様式」に対応した公共交通サービスの提供 ◆公共交通利用者の不安解消 ▽ ◆公共交通の利用促進 ◆「感染拡大防止」と「社会経済活動の再開」の両立 

11. 新型コロナウイルス感染症を踏まえた支援策

【9月補正】生活交通バス I Cカード導入推進事業費

517,877千円

現状・課題

◆新型コロナウイルス感染症の感染拡大防止のために非接触型サービスなど「新しい生活様式」の実践が必要

◆本県では、多くの住民が通勤、通学、通院等に利用する乗合バスにおける I Cカードの導入が進んでいない状況

◆乗合バスにおける利用者サービスの向上、運行の効率化の面から I Cカード導入を促進する必要がある



With コロナ

◆「感染拡大防止」と「社会経済活動の再開」の両立

事業内容

乗合バス事業者による I Cカード導入の取組を支援する。

補助内容：乗合バスへの I Cカード導入経費の支援

補助率：1 / 3

金額：517,877千円

対象事業者：

広域路線バス事業者 2 社、公営バス 2 団体

・岩手県北自動車(株)、JRバス東北(株)、

青森市交通部、八戸市交通部



交通系 I Cカード導入見込み（輸送人員割合）

0%（R2年9月）→73%

対象事業者	輸送人員割合
岩手県北自動車(株)	14.1%
JRバス東北(株)	2.7%
青森市交通部	29.2%
八戸市交通部	27.0%
その他	27.0%
合計	100%



事業効果

◆「新しい生活様式」に対応した非接触型の公共交通サービスの提供

◆利用者サービスの向上
小銭不要で乗降円滑化
観光客も便利に

◆運行の効率化
乗降時間減で定時制向上
現金扱い不要でコスト減
データ活用で運行効率化



◆公共交通の利用促進

◆「感染拡大防止」と
「社会経済活動の再開」
の両立