

弘前市地域公共交通計画

弘 前 市

令和6年3月

目 次

1. はじめに.....	1
1.1. 計画作成の趣旨及び位置づけ.....	1
1.2. 計画の区域.....	3
1.3. 計画の期間.....	3
2. 地域の現状等.....	4
2.1. 地勢・地理.....	4
2.2. 社会状況・経済状況.....	6
3. 地域公共交通の現状等.....	17
3.1. 地域公共交通の整備・利用状況.....	17
3.2. 地域公共交通の収支・補助の状況.....	34
3.3. 地域公共交通のカバー圏域の状況.....	42
3.4. 地域公共交通の利用者の意向等.....	44
4. 上位・関連計画の整理.....	55
4.1. 青森県関連計画の整理（青森県地域公共交通計画（令和5年3月策定））.....	55
4.2. 周辺市町村地域公共交通計画等の整理.....	56
4.3. 弘前市関連計画の整理.....	57
5. 地域公共交通の役割と課題整理.....	64
5.1. 地域公共交通の役割.....	64
5.2. 地域公共交通の課題.....	65
6. 基本的な方針.....	68
6.1. 基本理念.....	68
6.2. 基本方針.....	69
6.3. 目指す地域公共交通サービス・ネットワーク.....	72
7. 計画の目標.....	74
7.1. 目標設定の考え方.....	74
7.2. 目標と評価指標.....	75
8. 目標達成のための施策・事業、資金調達計画、関係者相互間の連携.....	82
8.1. 目標達成のための施策・事業.....	82
8.2. 資金調達計画.....	103
8.3. 関係者相互間の連携.....	110
9. 計画の達成状況の評価.....	112
9.1. 評価方法・実施サイクル.....	112
9.2. 必要データ等の収集.....	113

1. はじめに

1.1. 計画作成の趣旨及び位置づけ

1.1.1. 計画作成の趣旨

公共交通については、「交通政策基本法（平成 25 年）」の施行を受け、平成 26 年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を改正、令和 5 年に基本方針を全部改正し、交通 DX・GX、地方公共団体や民間の多様な主体との共創、地域経営における連携強化等を通じ、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通ネットワークへの「リ・デザイン」を進めることを喫緊の課題と位置づけ、地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って、地域の関係者が知恵を出し合い、合意の下で、地域公共交通の改善を図りつつ、地域の輸送資源を総動員し、地域における移動需要の創出を図りながら、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に努め、その実現に向けて地域公共交通の活性化及び再生を図ることを基本方針として打ち出しています。一方、まちづくりについては、人口の急激な減少と高齢化を背景として、高齢者や子育て世代にとって安心できる健康で快適な生活環境の実現、財政面及び経済面において持続可能な都市経営を可能とすることを大きな課題として「都市再生特別措置法」を平成 26 年に改正し、医療・福祉施設、商業施設や住居等がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が公共交通によりこれらの生活利便施設等にアクセスできるなど、福祉や交通なども含めて都市全体の構造を見直し、『コンパクト・プラス・ネットワーク』の考えで進めていくことが重要とされています。

このような中、弘前市では「弘前市総合計画前期基本計画」に基づく施策・事業の推進に加え、少子高齢化の進行や新型コロナウイルス感染症の拡大、Society5.0 や SDGs の推進など複雑・多様化する地域課題に迅速かつ効果的に対応し、歴史、文化資源や豊かな自然環境に恵まれた弘前市を次世代に引き継ぐため、「後期基本計画」を令和 5 年 3 月に策定し、市民との協働のもと持続可能なまちづくりを着実に進め、市民の幸せな暮らしの実現を目指しています。まちづくりについては、「弘前市都市計画マスタープラン」を平成 26 年度、「弘前市立地適正化計画」を平成 29 年度に策定し、新たな魅力や都市機能の導入、既存の都市施設を生かしたまちづくり、交通機能を強化させ地域特性に合わせた誰もが公共交通で移動できる環境づくりを行い、『コンパクト・プラス・ネットワーク』の考え方を踏まえた効率的で持続可能なまちへと成熟させ、誰もが元気で快適に生活できる弘前ならではの多様な暮らしを楽しめるまちの実現を目指して取組を推進しています。一方、公共交通については、弘前市地域公共交通会議の開催を経て弘前市が策定した「弘前市地域公共交通網形成計画」「弘前市地域公共交通再編実施計画」等に基づき、安全性、利便性、快適性の向上と運行の効率化を図り、持続可能な公共交通網を構築、維持する取組を進めてきました。

これらの背景を踏まえ、弘前市の魅力と価値を高め、市民が質の高い充実した生活をおくれるよう、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律（令和2年法律第36号・令和5年法律第18号）に基づき、主体的に地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組むための目指すべき将来像等を明らかにするマスタープランとして、従来の公共交通サービス（鉄道、路線バス、タクシー等）に加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）を計画に位置付け、市民や交通事業者等の地域の関係者との連携・協働を通じ利便性・持続可能性・生産性の向上を目指し、地域公共交通ネットワークを再構築（リ・デザイン）するための「弘前市地域公共交通計画」を策定します。

1.1.2. 計画の位置づけ

本計画は、健康都市弘前の実現を基本方針に掲げる「弘前市総合計画後期基本計画」に即し、「都市計画マスタープラン」（都市計画の基本的な方針）の高度化版である、居住や都市の生活を支える機能の誘導に関する方針を示した「立地適正化計画」とともに、一体的にコンパクト・プラス・ネットワークを推進する、公共交通に関するマスタープランとして位置付けるものです。加えて、関連する計画として「弘前市SDGs未来都市計画」「第三次弘前市環境基本計画」の要素を取り入れたものです。

なお、本計画は、弘前市地域公共交通網形成計画（平成28年度策定）、弘前市地域公共交通再編実施計画（平成30年度策定、令和3年1月一部変更）を基本的に継承しつつ、見直しを行なうものです。

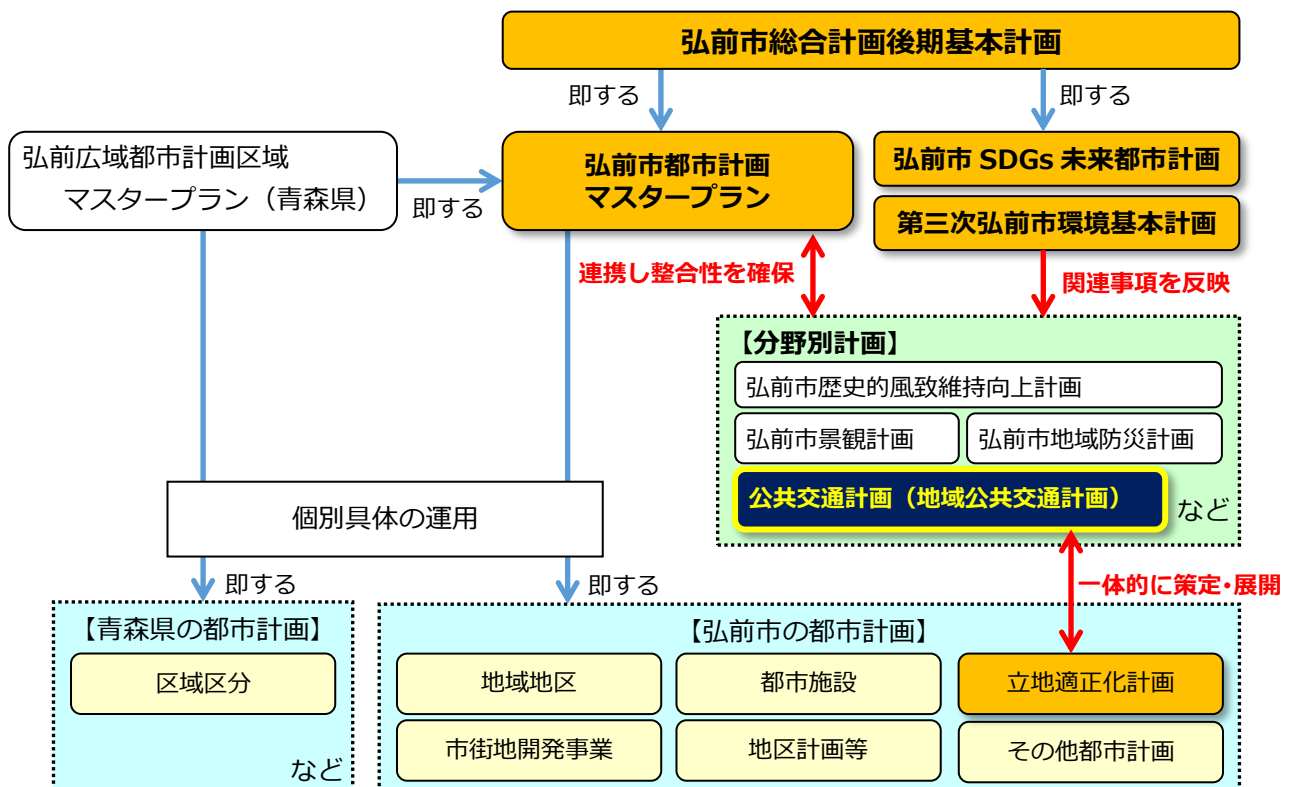


図 1-1 計画の位置付け

1.1.3. 地域公共交通活性化及び再生の意義

本計画の根拠法となる「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」で定義されている「国等の努力義務」に基づき、本計画では地方公共団体である弘前市及び民間事業者である公共交通事業者等がそれぞれの役割を担い、実現に向けて取り組む必要があります。

(国等の努力義務) ※第1項・2項を除く

第四条3項：市町村は、公共交通事業者等その他の関係者と協力し、相互に密接な連携を図りつつ**主体的に地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に取り組む**よう努めなければならない。

4項：公共交通事業者等は、自らが提供する旅客の運送に関する**サービスの質の向上並びに地域公共交通の利用を容易にするための情報の提供及びその充実**に努めなければならない。

上記は同法律の第一条に規定されている「地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資するよう地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫並びに地域の関係者の連携と協働を推進し、もって個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与すること」を目指し、弘前市民等のエンドユーザーの利便性の確保等に向け、公共サービスの提供を行います。

1.2. 計画の区域

計画区域は、弘前市全域とします。

ただし、弘前都市圏の中心市の役割を果たす必要があることから、周辺市町村との交流連携を図る事業も必要に応じて実施します。

1.3. 計画の期間

本計画の期間は、令和6年度から令和10年度までの5年間とします。

計画は中間段階で目標の達成状況などをモニタリングしながら適切に改訂していきます。

2. 地域の現状等

2.1. 地勢・地理

(1) 弘前市の位置と規模

弘前市は、青森県の南西部、津軽平野の南部に位置しており、青森県庁からは約 34km の距離にあります。市の大きさは東西に最長 37.6km、南北に最長 32.7km で、総面積は 524.20km² となり、県全体の約 5.4% を占めています。

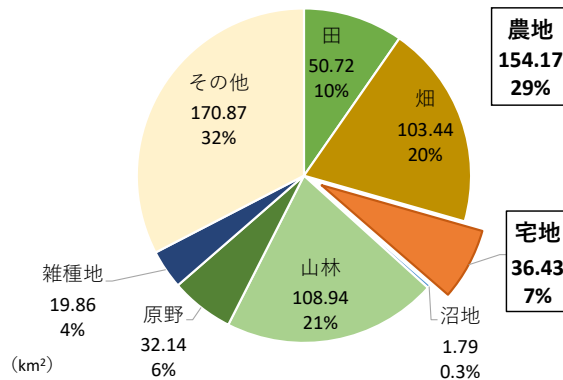
また、隣接する県内自治体は、平川市、藤崎町、大鰐町、田舎館村、西目屋村（以上、中南地域）、及び板柳町、鶴田町、鱒ヶ沢町、つがる市（以上、西北地域）となっています。



図 2-1 弘前市位置図

(2) 地勢・地目別面積

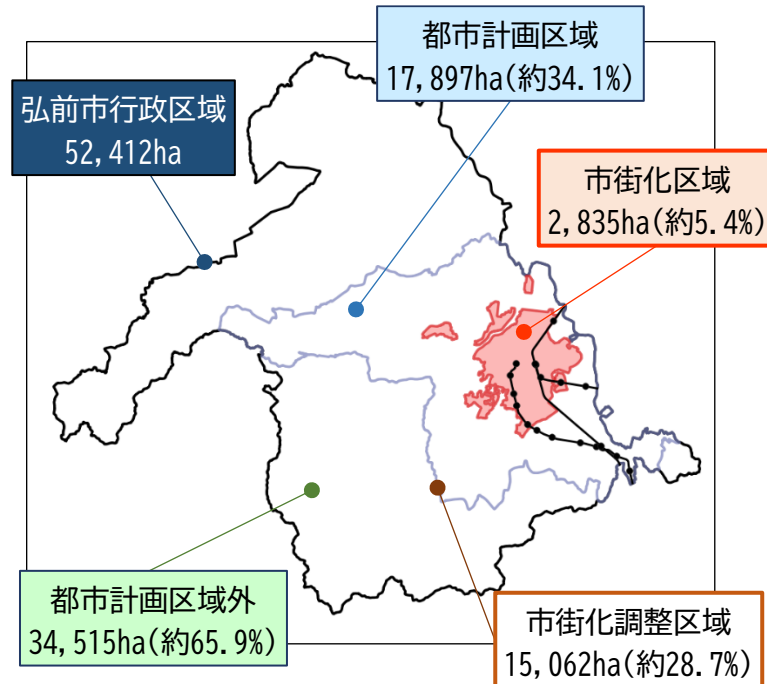
弘前市は、岩木山（標高 1,625m）、岩木川を有しており、平野部に連なる丘陵地帯にはりんご園が広がるなど、緑豊かな自然景観に恵まれています。地目別面積の割合をみると、市域の宅地利用の割合は約 7%、農地利用の割合は約 29% となっています。



出典：「令和 4 年度固定資産の価格等の概要調査 土地 第 2 表 総括表より」（青森県総務部市町村課）を加工して作成
図 2-2 地目別面積(km²)

(3) 都市計画区域・市街化区域

弘前市は、市域面積の約 34.1%が都市計画区域に指定されています。そのうち、市街化区域は市域面積の約 5.4%、市街化調整区域は市域面積の約 28.7%を占めています。コンパクトな市街化区域が形成されています。



出典：都市計画基礎調査結果(令和4年)を加工して作成

図 2-3 都市計画区域

都市計画区域 (市域面積の約 34.1%)

健康で文化的な生活と機能的な都市生活を確保するため、都市計画を活用してまちづくりを行う区域をいいます。都市計画区域の範囲は、市町村の行政区域にとらわれることなく、人口、就業者数などの一定の要件を満たす市町村の中心市街地を含み、かつ、自然的・社会的条件、人口・土地利用・交通量などの現況・推移を考慮して、実質的に一体の都市として総合的に整備、開発、保全する必要がある区域とし、都道府県が指定します。

市街化区域 (市域面積の約 5.4%)

都市の無秩序な市街化を防止し、計画的に市街化を進めるため必要があるときは、都市計画区域を市街化区域と市街化調整区域に区分することができます(区域区分)。市街化区域は、区域区分が行われた都市計画区域において、既に市街地を形成している区域及びおおむね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域です。

市街化調整区域 (市域面積の約 28.7%)

市街化調整区域は、区域区分が行われた都市計画区域において、市街化を抑制すべき区域です。

出典：青森県都市計画マスタープラン「用語解説」を加工して作成

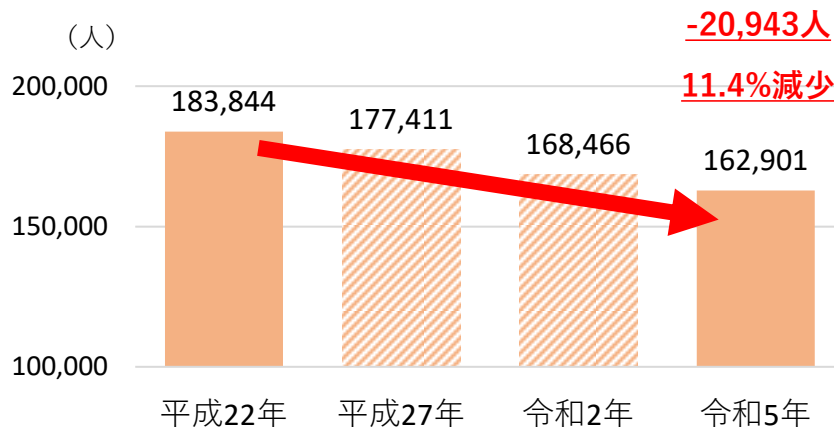
2.2. 社会状況・経済状況

(1) 人口動向・人口分布

1) 総人口・年齢階層別人口

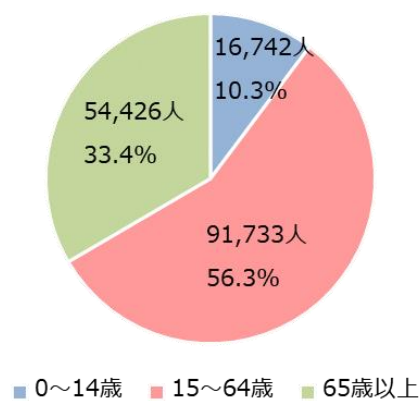
弘前市の総人口をみると、令和5年6月1日時点で162,901人であり、平成22年の約11.4%にあたる20,943人が減少しました。

さらに年齢階層別にみると、65歳以上の人口は54,426人で、高齢化率は約33.4%となっています。



出典：総務省統計局「国勢調査(平成22年・平成27年・令和2年)」、住民基本台帳(令和5年6月1日現在)を加工して作成

図 2-4 弘前市総人口の推移



出典：住民基本台帳を加工して作成

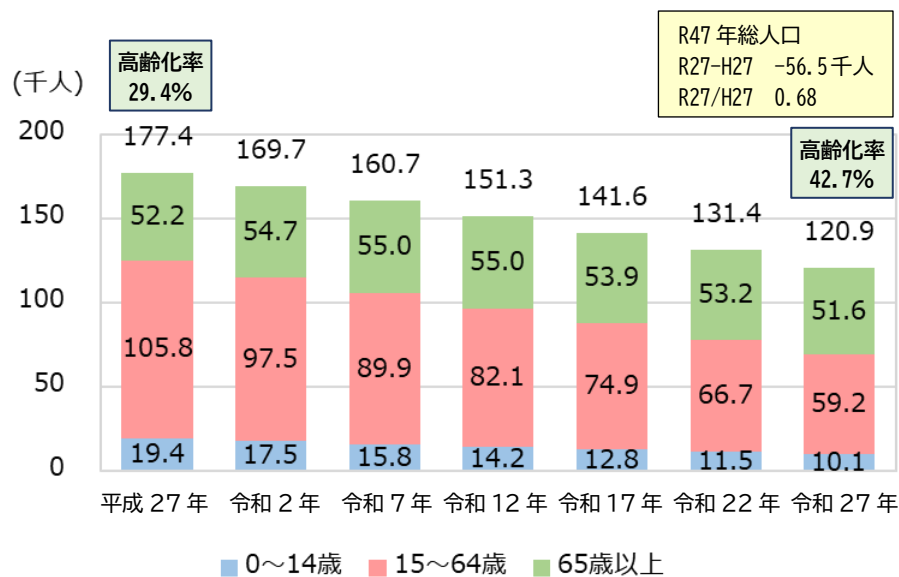
図 2-5 弘前市現況人口(令和5年6月1日現在)

2) 将来人口推計

弘前市の将来人口をみると、令和 27 年には約 120.9 千人になると推計されており、これは、平成 27 年の約 32%にあたる約 56.5 千人の減少となります。

さらに年齢階層別にみると、令和 27 年の 65 歳以上人口は約 51.6 千人になると推計されており、これは、平成 27 年からは若干の減少にとどまります。

高齢化率は、平成 27 年の約 29.4%から 13.3 ポイント増加し、令和 27 年には約 42.7%になると推計されています。



出典：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成 30 年)推計)」を加工して作成

図 2-6 弘前市の将来人口推計(年齢階層別人口)
(平成 27 年～令和 27 年)

3) 都市計画区域の人口及び人口密度、地区別の人口分布

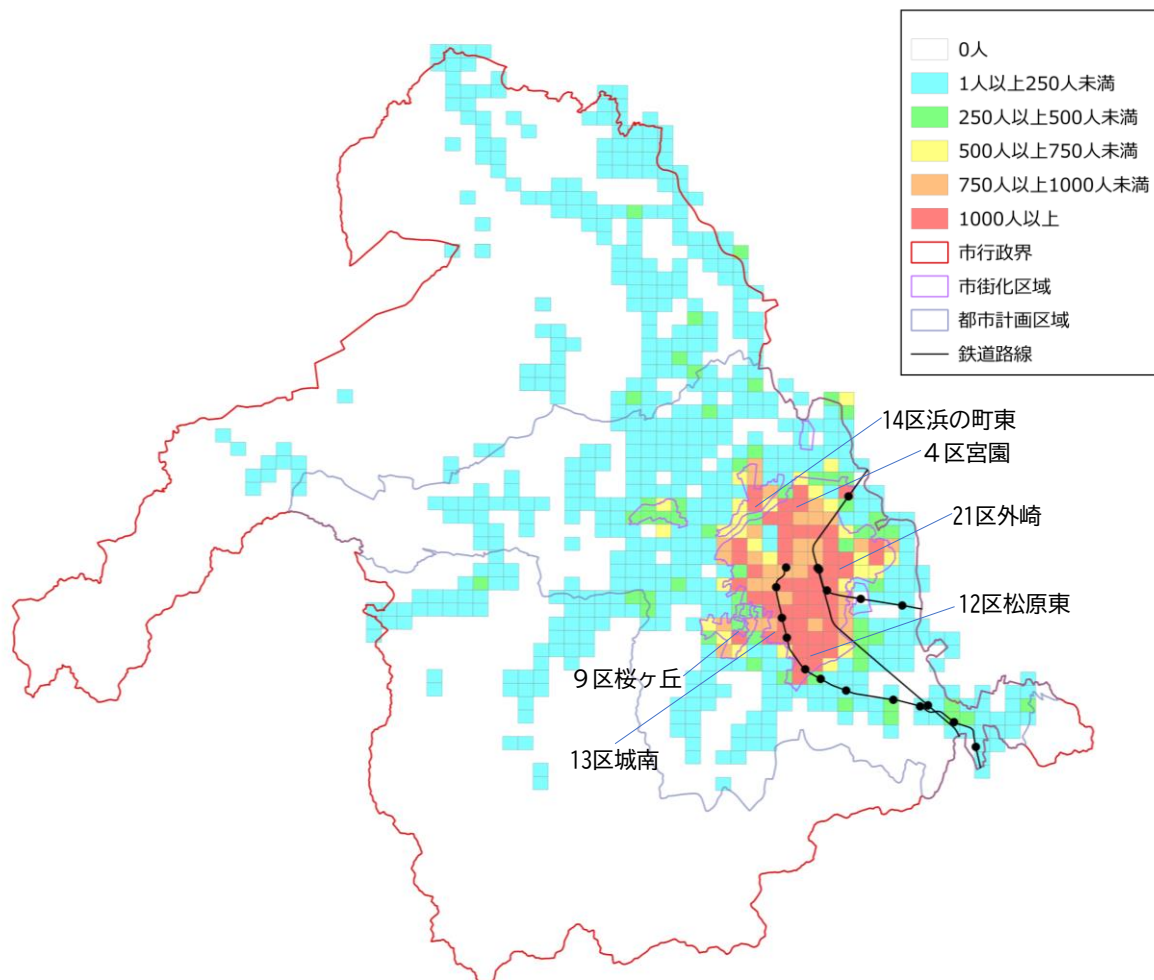
弘前市の人口分布をみると、総人口の約 90.6%が総面積の約 34.1%を占める都市計画区域内に、総人口の約 71.2%が総面積の約 5.4%を占める市街化区域に居住しています。

地区別にみると、12 区松原東周辺や、4 区宮園、9 区桜ヶ丘、13 区城南、14 区浜の町東、21 区外崎周辺に人口が多く集中しています。（地区別の主な町名は表 2-3 参照）

表 2-1 令和 4 年 弘前市都市計画区域の人口・人口密度

	面積		人口		人口密度 (人/ha)
	(ha)	(%)	(人)	(%)	
都市計画区域	17,897	34.1%	152,706	90.6%	8.5
市街化区域	2,835	5.4%	119,931	71.2%	42.3
(D I D地区)	2,652	5.1%	115,326	68.5%	43.5
市街化調整区域	15,062	28.7%	32,775	19.5%	2.2
都市計画区域外	34,515	65.9%	15,760	9.4%	0.5
計	52,412	100.0%	168,466	100.0%	3.2

出典：都市計画基礎調査結果(令和 4 年)を加工して作成



出典：総務省統計局「国勢調査令和 2 年」を加工して作成

図 2-7 地区別の人口分布図(令和 2 年)

4) 人口増減

弘前市の人口増減の状況を見ると、平成 22 年から令和 2 年にかけて、市全体で約 8.2%人口が減少しています。

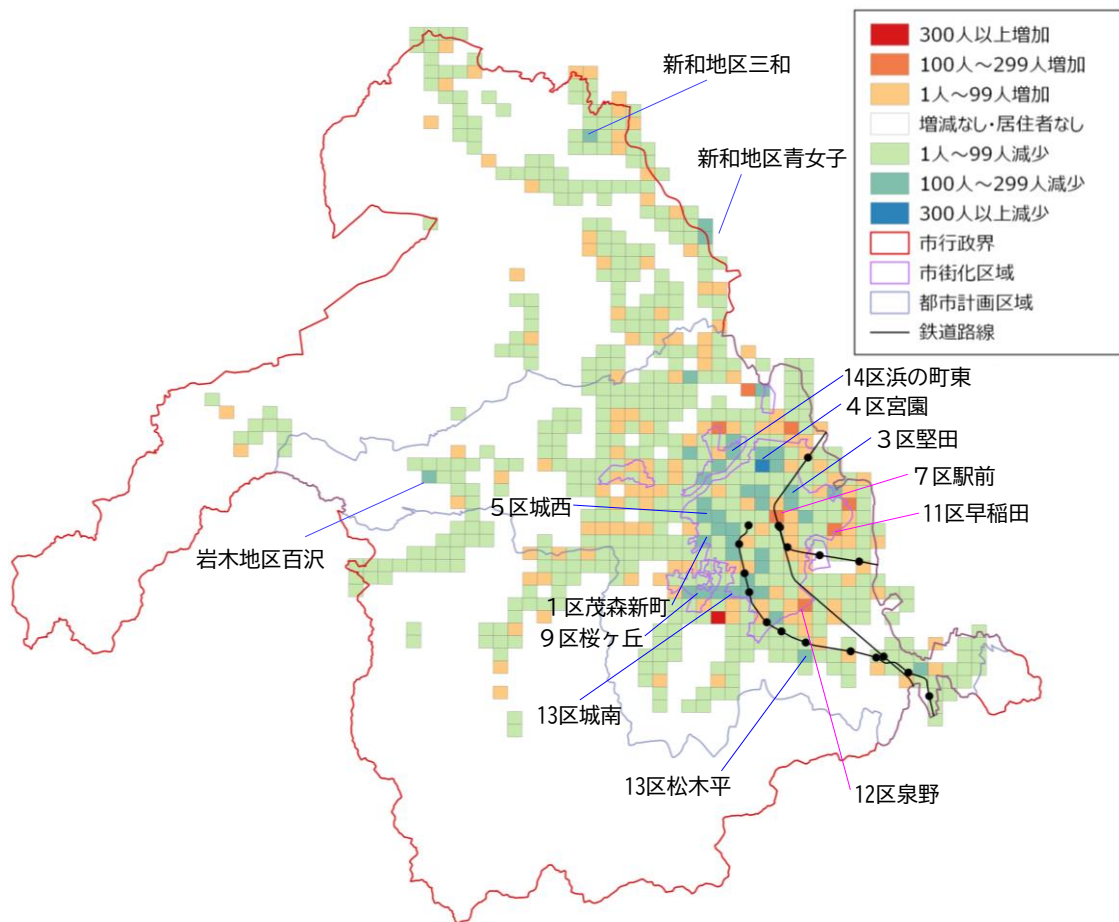
地区別にみると、JR 奥羽本線東側の 7 区駅前、11 区早稲田、市街化区域南側の 12 区泉野等では 100 人以上人口が増加しているため、市街化区域の減少率は 5.9%となっています。

また、岩木地区百沢、新和地区の三和・青女子等では人口が 100 人以上減少するなど、市街化区域の外側では面的に人口が減少しており、減少率は 13.4%となっています。

表 2-2 市街化区域内外別人口増減(平成 22 年-令和 2 年)

	平成 22 年(人)	令和 2 年(人)	増減(人)	減少率(増減/H22)
市街化区域	127,420	119,931	-7,489	-5.9%
市街化区域外	56,053	48,535	-7,518	-13.4%
合計	183,473	168,466	-15,007	-8.2%

出典：弘前市総合計画、都市計画基礎調査結果(令和 4 年)を加工して作成

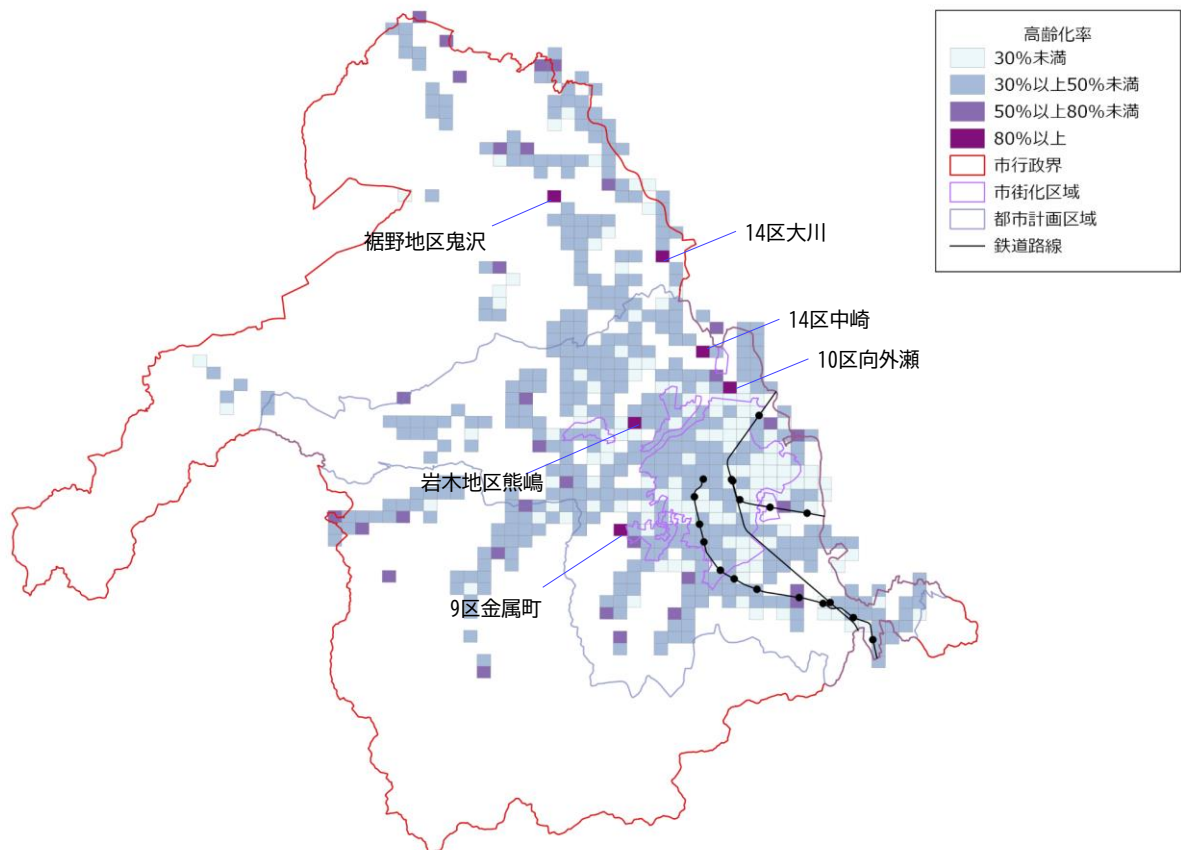


出典：総務省統計局「国勢調査(令和 2 年)」を加工して作成

図 2-8 地区別人口分布の変化図(平成 22 年-令和 2 年)

5) 地区別の高齢化率

弘前市の高齢化率を地区別にみると、市街化区域より外側の裾野地区鬼沢、岩木地区熊嶋、14区大川、14区中崎、10区向外瀬、9区金属町などで、高齢化率が80%以上のメッシュ※が点在しています。



出典：総務省統計局「国勢調査(令和2年)」を加工して作成
 ※緯度経度に基づき1辺を約500mの四角形に区切ったもの

図 2-9 地区別の高齢化率分布図(令和2年)

表 2-3 参考:地区別の主な町名

地区	主な町名
1区	新寺町、在府町、茂森新町 1~4 丁目、茂森町、本町、西茂森 1~2 丁目
2区	土手町、松森町、銅屋町、南川端町、桶屋町
3区	和徳町、代官町、南横町、北横町、野田 1~2 丁目、堅田 1~5 丁目
4区	下白銀町、笹森町、亀甲町、若党町、西城北、東城北、宮園 1~5 丁目
5区	新町、西大工町、紺屋町、城西 1~5 丁目、南城西 1~2 丁目、和田町
6区	富士見町、西ヶ丘町、寒沢町、桔梗野 1~5 丁目、樹木 1~5 丁目
7区	大町 1~3 丁目、駅前 1~3 丁目、南大町 1~2 丁目、和泉 1~2 丁目
8区	御幸町、富田町、南富田町、文京町、富野町、品川町、豊原 1~2 丁目
9区	小沢、旭ヶ丘 1~2 丁目、稔町、下湯口、桜ヶ丘 1~5 丁目、青樹町
10区	青山 1~5 丁目、撫牛子 1~5 丁目、大久保、向外瀬 1~5 丁目
11区	新里、福村、川先 1~4 丁目、小比内 1~5 丁目、早稲田 1~4 丁目
12区	松原東 1~5 丁目、取上 1~5 丁目、門外 1~4 丁目、泉野 1~5 丁目
13区	中野 1~5 丁目、城南 1~5 丁目、小栗山、原ヶ平、千年 1~4 丁目
14区	土堂、三世寺、浜の町東 1~5 丁目、石渡 1~5 丁目、藤代 1~5 丁目
21区	城東 1~5 丁目、外崎 1~5 丁目、城東中央 1~5 丁目、高田 1~5 丁目
東目屋地区	国吉、桜庭、中畑、黒土、吉川、中野、高野、番館、平山
船沢地区	中別所、富栄、蒔苗、折笠
高杉地区	元薬師堂、独狐、前坂、高杉、糠坪
裾野地区	檜木、鬼沢、貝沢、大森、十面沢、十腰内
新和地区	青女子、種市、小友、三和、笹館
石川地区	石川、大沢、乳井、薬師堂、小金崎、小金崎 1 丁目
岩木地区	高屋、百沢、一町田、五代、駒越、鳥井野、熊嶋、宮地、兼平、八幡
相馬地区	湯口、五所、相馬、神漣沢、昴、黒滝、坂市、水木在家

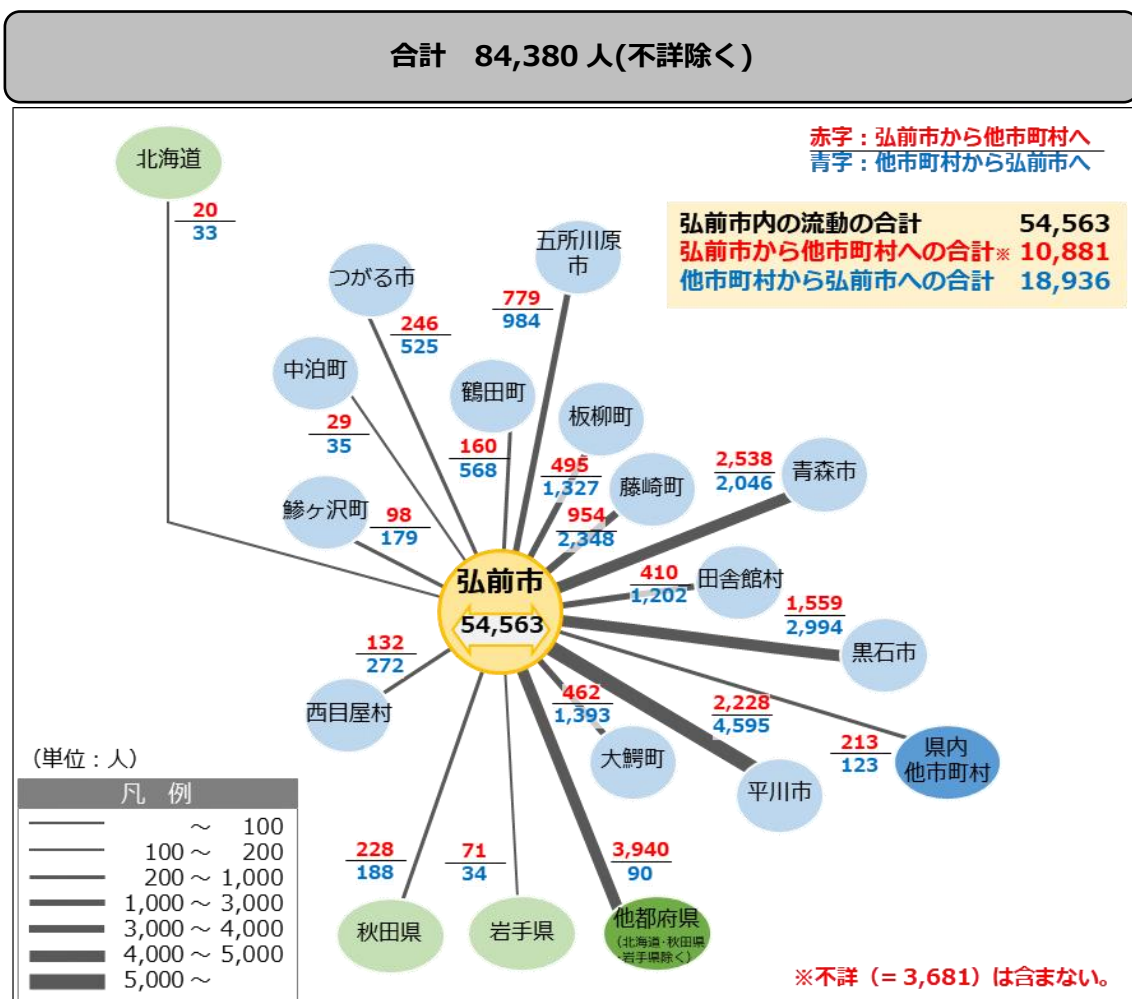
(2) 都市間の通勤・通学流動

1) 通勤流動

弘前市に関連する通勤流動をみると、1日あたり約8.5万人が通勤のため市内外へ移動しています。

その内訳をみると、市内で通勤する市民は約5.5万人となっています。一方、弘前市から他市町村へ通勤する市民は約1.1万人で、県内では青森市、平川市、黒石市へ通う人が多くなっています。

また、他市町村から弘前市へ通勤する人は約1.9万人で、平川市、黒石市、藤崎町から通う人が多くなっています。



出典：総務省統計局「国勢調査(令和2年)」を加工して作成

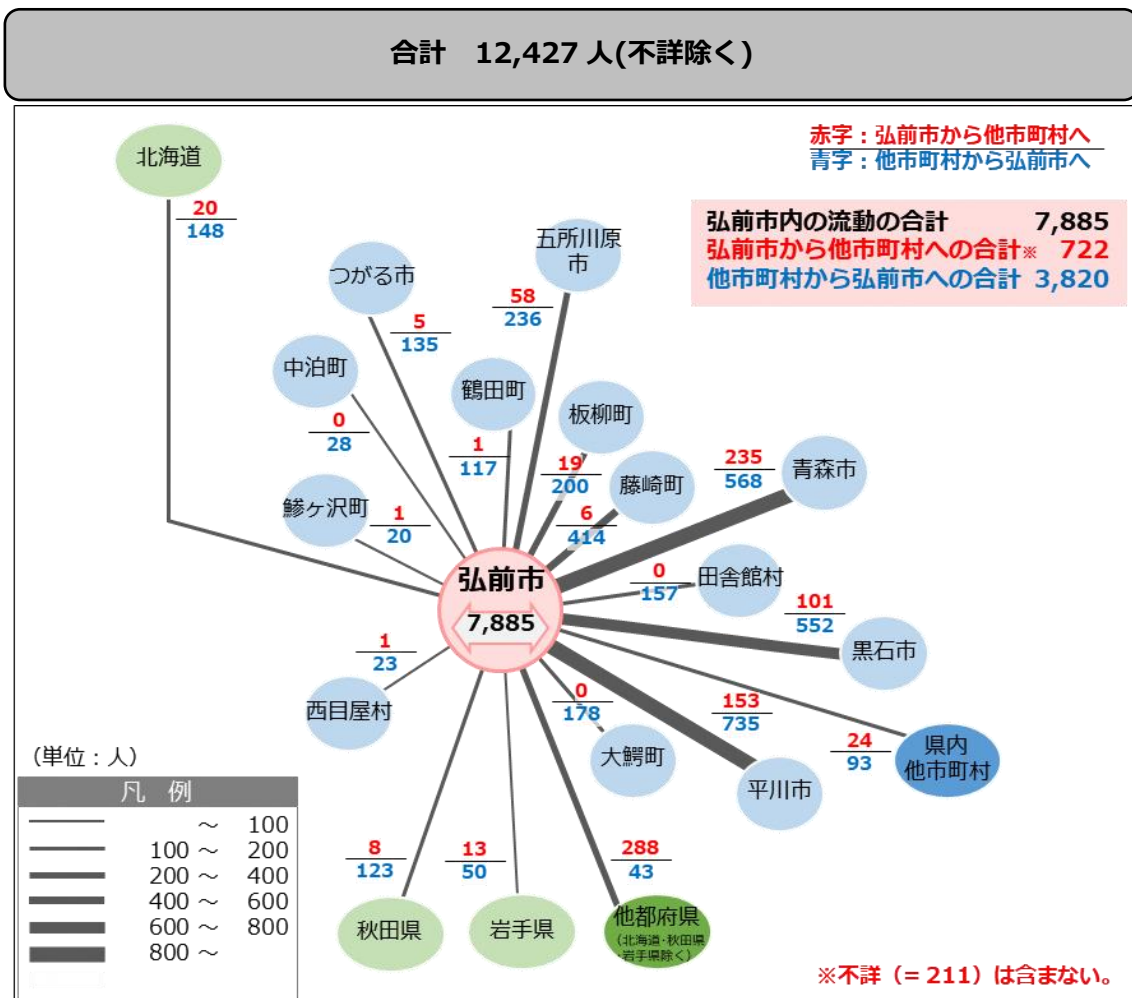
図 2-10 弘前市関連の通勤流動

2) 通学流動

弘前市に関連する通学流動をみると、1日あたり約 1.2 万人が通学のため市内外へ移動しています。

その内訳をみると、市内で通学する市民は約 7,900 人となっています。一方、弘前市から他市町村へ通学する市民は約 700 人で、県内では青森市、平川市へ通う人が多くなっています。

また、他市町村から弘前市へ通学する人は約 3,800 人で、平川市、青森市、黒石市から通う人が多くなっています。



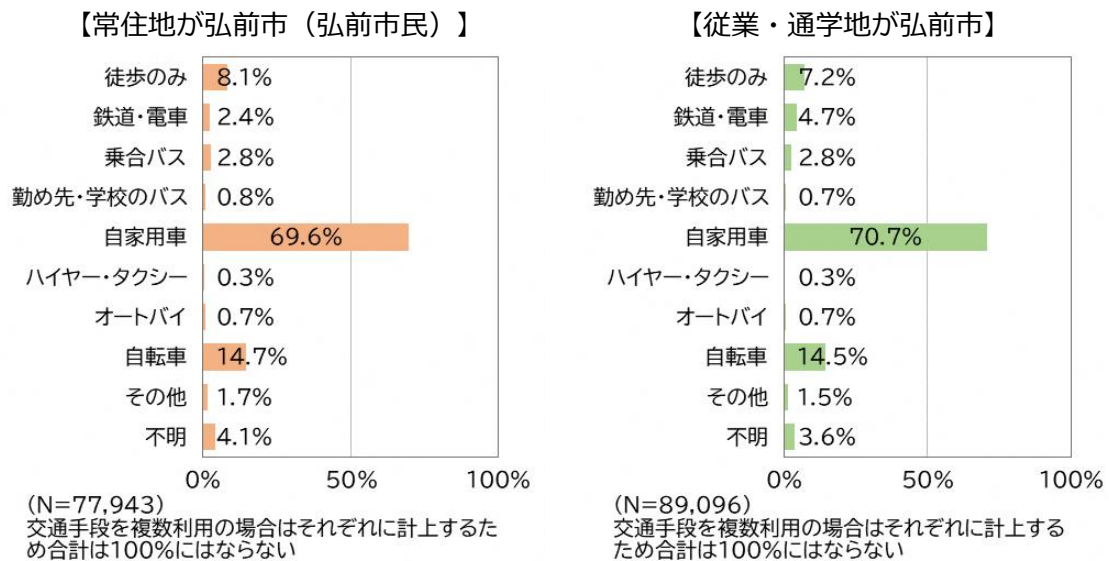
出典：総務省統計局「国勢調査(令和2年)」を加工して作成

図 2-11 弘前市関連の通学流動

3) 通勤・通学利用交通手段

通勤・通学時の利用交通手段をみると、弘前市民の通勤・通学、弘前市内への通勤・通学のいずれも、自家用車の利用割合が約7割で、乗合バスの利用割合は約2.8%となっています。

また、弘前市内へ通勤・通学する人の鉄道・電車の利用割合は、弘前市民の約2.4%に対し、約4.7%と約2倍となっています。



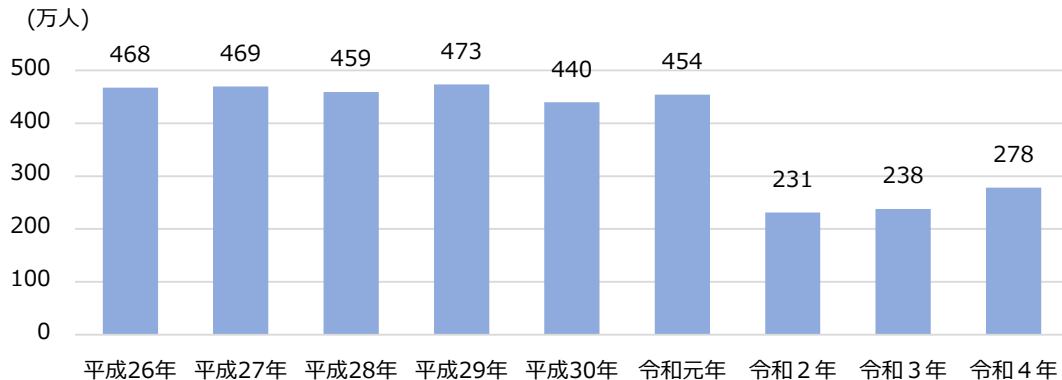
出典：総務省統計局「国勢調査(令和2年)」を加工して作成、通勤・通学が合算集計されたデータ

図 2-12 通勤・通学時の利用交通手段

(3) 観光動向

1) 観光入込客数の推移

弘前市の観光入込客数の推移をみると、平成26年から令和元年までは年間で約450万人が来訪しています。しかし、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年には約半数の230万人台にまで縮小しました。令和4年には278万人と回復の兆しがみられます。

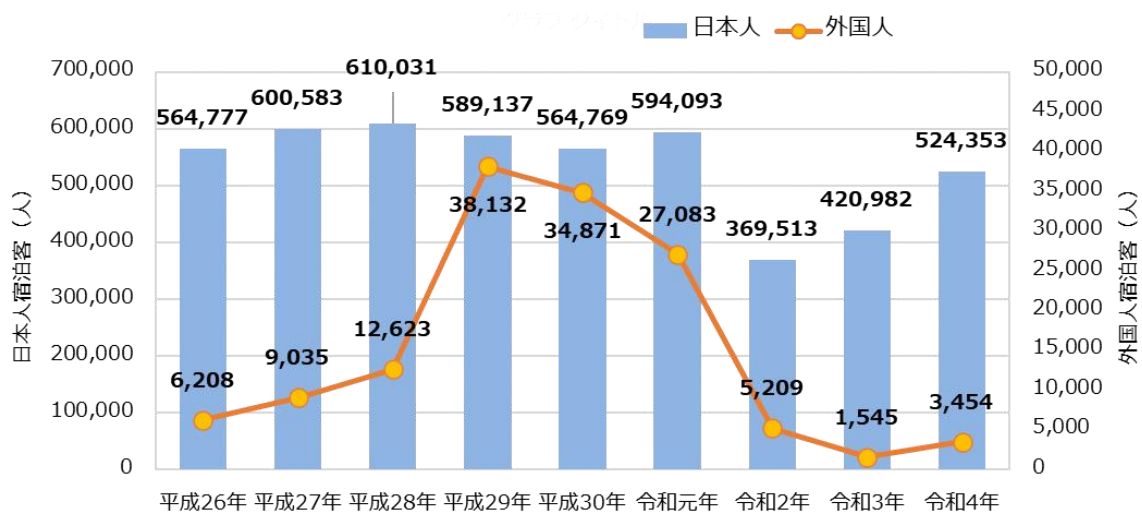


出典：青い森オープンデータカタログサイト「青森県観光入込客統計」を加工して作成
図 2-13 弘前市年間入込客数の推移(平成26年～令和4年)

2) 宿泊施設の状況

市内の宿泊施設の状況をみると、日本人宿泊者数は、令和元年の約59.4万人から令和2年には約37.0万人にまで縮小したものの、令和4年にかけて回復傾向がみられます。

外国人宿泊者数についても、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける前の平成30年の約3.5万人から令和3年には1,545人にまで縮小しましたが、令和4年は3,454人と回復の兆しがみられます。

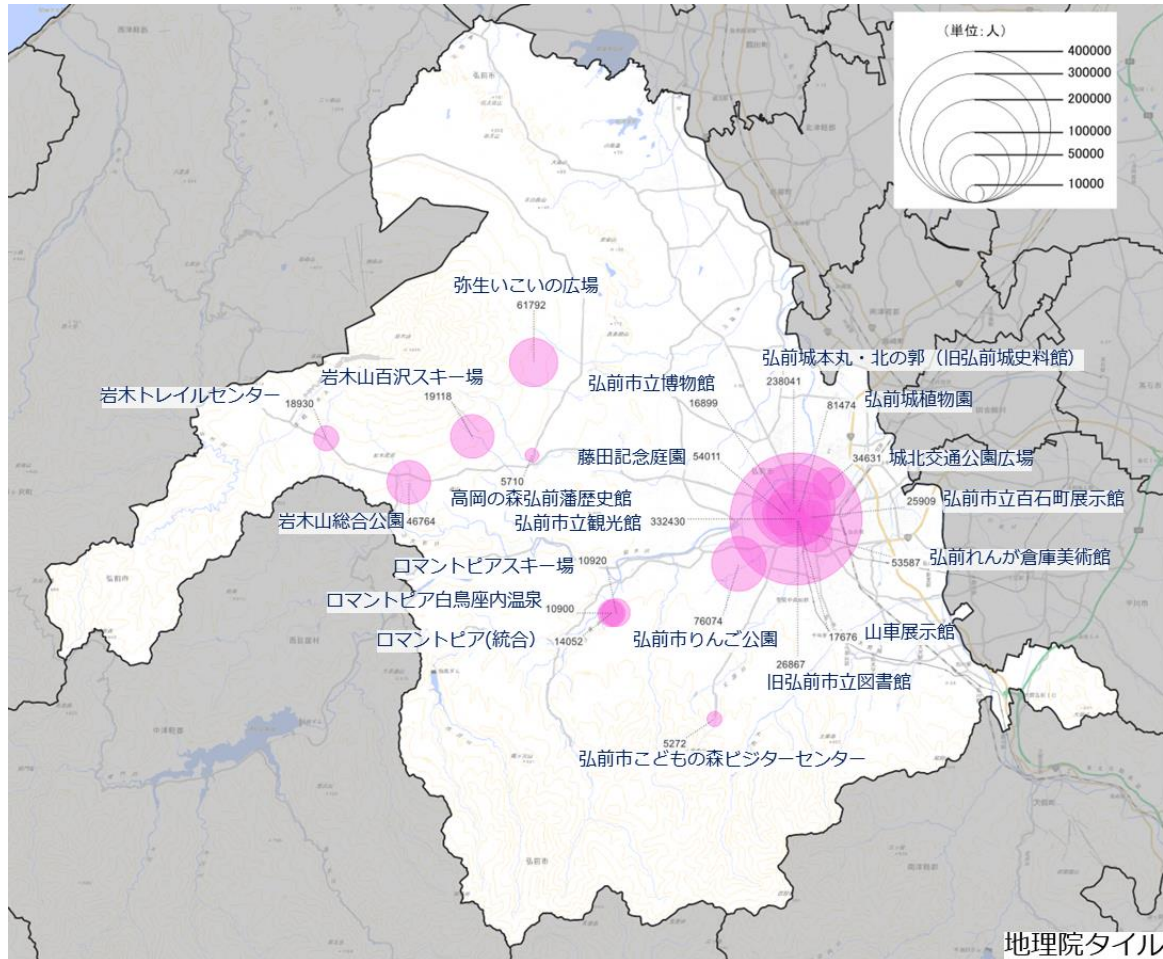


出典：オープンデータひろさき 宿泊者数実績、市観光振興部調を加工して作成
図 2-14 弘前市内宿泊施設の年間宿泊者数の推移(平成26年～令和4年)

3) 観光地点別入込客数

弘前市の観光地点別の入込客数をみると、弘前城、弘前城周辺の中心市街地の施設に多くの観光客が集中しています。

また、岩木山周辺の施設にも年間 1～5 万人程度の入込がみられます。



出典：青い森オープンデータカタログサイト「青森県観光入込客統計」、地理院タイルを加工して作成
図 2-15 弘前市観光地点別の観光入込客数(令和 4 年)

3. 地域公共交通の現状等

3.1. 地域公共交通の整備・利用状況

3.1.1. JR 奥羽本線

(1) 路線網と運行頻度

弘前市を走る JR 奥羽本線は、弘前駅、撫牛子駅、石川駅の 3 駅が市内に立地しており、弘前駅からは JR 五能線への直通運転も行われています。

JR 弘前駅は弘南鉄道弘南線と接しており、弘南鉄道大鰐線の中央弘前駅は西に約 1km の距離にあります。JR 石川駅は弘南鉄道大鰐線の義塾高校前駅に近接しています。

運行頻度は、弘前駅～青森駅方面は 1 日に約 30 便で、平均約 30 分間隔で運行されています。

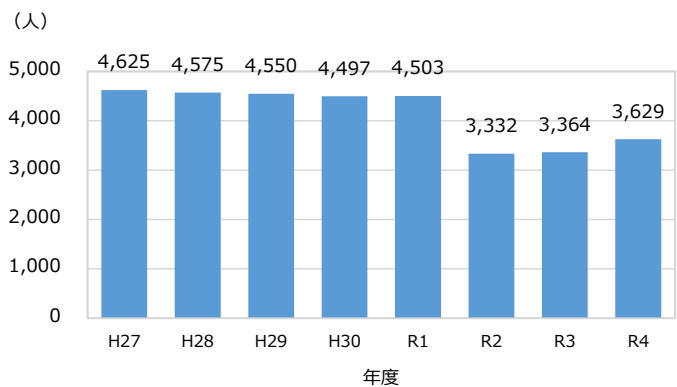


図 3-1 弘前市内の JR 奥羽本線の鉄道駅

弘前駅～大館駅方面は 1 日に約 20 便で、概ね 1 時間に 1 本運行されていますが、日中は 2 時間近い運行間隔となる時間帯もあります。

(2) 利用状況

JR 弘前駅の 1 日平均乗車人数をみると、令和元年度までは約 4,500 人の利用があったものの、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、令和 2 年度には 3,332 人にまで減少しました。その後、増加には転じているものの、未だ回復には至りません。



出典：JR 東日本ウェブサイト「各駅の乗車人員」を加工して作成

図 3-2 JR 弘前駅の 1 日平均乗車人数の推移(平成 27 年度～令和 4 年度)

3.1.2. 弘南鉄道

(1) 路線網と運行頻度

弘前市を走る弘南鉄道弘南線、大鰐線にはそれぞれ4駅、11駅が市内に立地しています。

運行頻度は、弘南線は1日に上下各23便で、平日・休日は同じダイヤで運行されており、朝夕の通勤・通学時間帯には約30分間隔で、日中は1時間間隔で運行されています。

大鰐線は1日に上下各17便で、平日・休日は同じダイヤで運行されており、朝の通勤・通学時間帯のみ15～30分間隔で、日中以降は1時間間隔で運行されています。



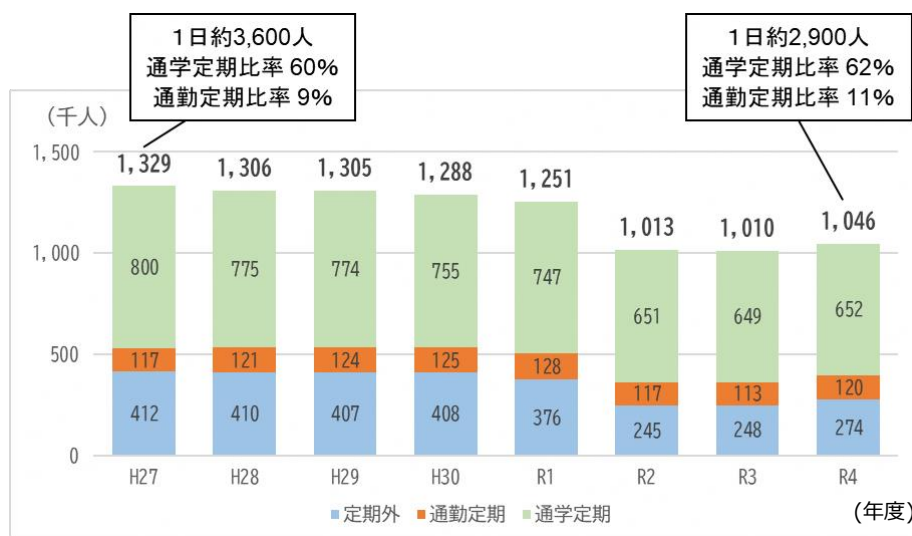
図 3-3 弘前市内の弘南鉄道弘南線・大鰐線の鉄道駅

(2) 利用状況

弘南鉄道の年間利用者数の推移をみると、これまでの減少傾向に加え、いずれの路線でも新型コロナウイルス感染症の影響を受けており、平成 27 年度から令和 4 年度にかけて、約 2～3 割利用者数が減少しています。

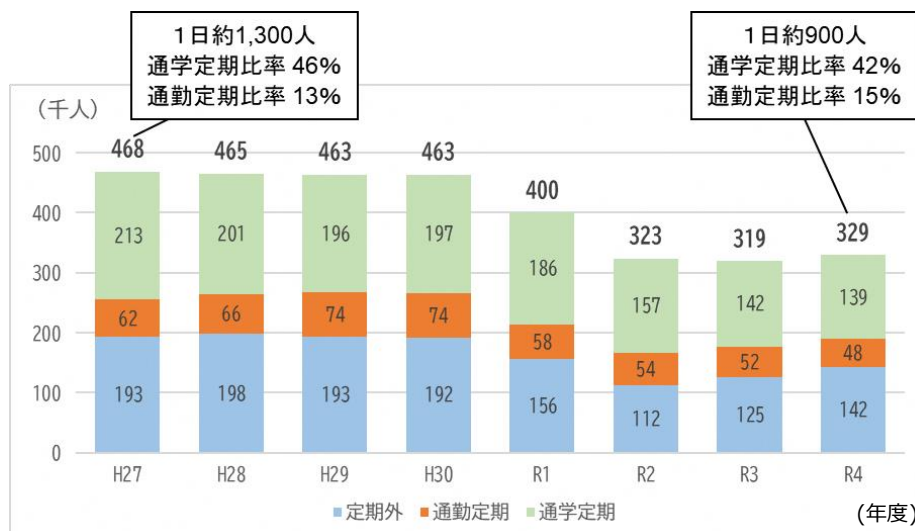
1 日 1 便あたりの平均利用者数(令和 4 年度)は、弘南線では約 2,900 人(約 62 人/便)、大鰐線では約 900 人(約 27 人/便)となりました。

また、いずれの路線でも定期券の利用が多く、令和 4 年度では、特に通学定期の利用が弘南線で約 62%、大鰐線で約 42%を占めています。



出典：弘南鉄道株式会社資料を加工して作成

図 3-4 弘南線の利用券種別年間利用者数の推移(平成 27 年度～令和 4 年度)



出典：弘南鉄道株式会社資料を加工して作成

図 3-5 大鰐線の利用券種別年間利用者数の推移(平成 27 年度～令和 4 年度)

(3) 駅別利用特性

弘南鉄道の駅別の利用者数の状況を見ると、年間10万人以上が利用している駅は、弘南線では弘前駅、平賀駅、津軽尾上駅、黒石駅の4駅、大鰐線では中央弘前駅、大鰐駅の2駅となっています。

定期券の利用状況を見ると、利用率が路線平均以上の駅は、弘南線では弘前駅、柏農高前駅、津軽尾上駅、尾上高校前駅、黒石駅の5駅、大鰐線では鯖石駅、石川プール前駅、石川駅、義塾高校前駅、津軽大沢駅の5駅となっています。

表 3-1 弘南線・大鰐線の駅別年間乗降客数・券種別構成比率(令和4年度)

弘南線(人)	年乗降客数	定期券利用		定期外利用	
弘前	826,580	617,810	74.7%	208,770	25.3%
弘前東高前	76,418	52,486	68.7%	23,932	31.3%
運動公園前	81,946	50,392	61.5%	31,554	38.5%
新里	20,473	10,748	52.5%	9,725	47.5%
館田	43,135	31,528	73.1%	11,607	26.9%
平賀	276,710	196,298	70.9%	80,412	29.1%
柏農高校前	50,825	42,194	83.0%	8,631	17.0%
津軽尾上	127,136	97,096	76.4%	30,040	23.6%
尾上高校前	48,702	40,106	82.3%	8,596	17.7%
田んぼアート	6,136	0	0.0%	6,136	100.0%
田舎館	46,691	28,168	60.3%	18,523	39.7%
境松	13,900	8,460	60.9%	5,440	39.1%
黒石	473,312	369,290	78.0%	104,022	22.0%
合計	2,091,964	1,544,576	73.8%	547,388	26.2%

大鰐線(人)	年乗降客数	定期券利用		定期外利用	
大鰐	110,329	58,266	52.8%	52,063	47.2%
宿川原	1,780	0	0.0%	1,780	100.0%
鯖石	22,254	20,374	91.6%	1,880	8.4%
石川プール前	15,689	10,860	69.2%	4,829	30.8%
石川	46,260	38,758	83.8%	7,502	16.2%
義塾高校前	41,096	33,772	82.2%	7,324	17.8%
津軽大沢	40,264	34,828	86.5%	5,436	13.5%
松木平	5,400	2,460	45.6%	2,940	54.4%
小栗山	4,871	2,640	54.2%	2,231	45.8%
千年	41,967	21,002	50.0%	20,965	50.0%
聖愛中高前	47,075	25,214	53.6%	21,861	46.4%
弘前学院大前	67,843	34,720	51.2%	33,123	48.8%
弘高下	26,723	13,510	50.6%	13,213	49.4%
中央弘前	186,571	77,492	41.5%	109,079	58.5%
合計	658,122	373,896	56.8%	284,226	43.2%

出典：弘南鉄道株式会社資料を加工して作成

3.1.3. 路線バス

(1) 路線網と運行頻度

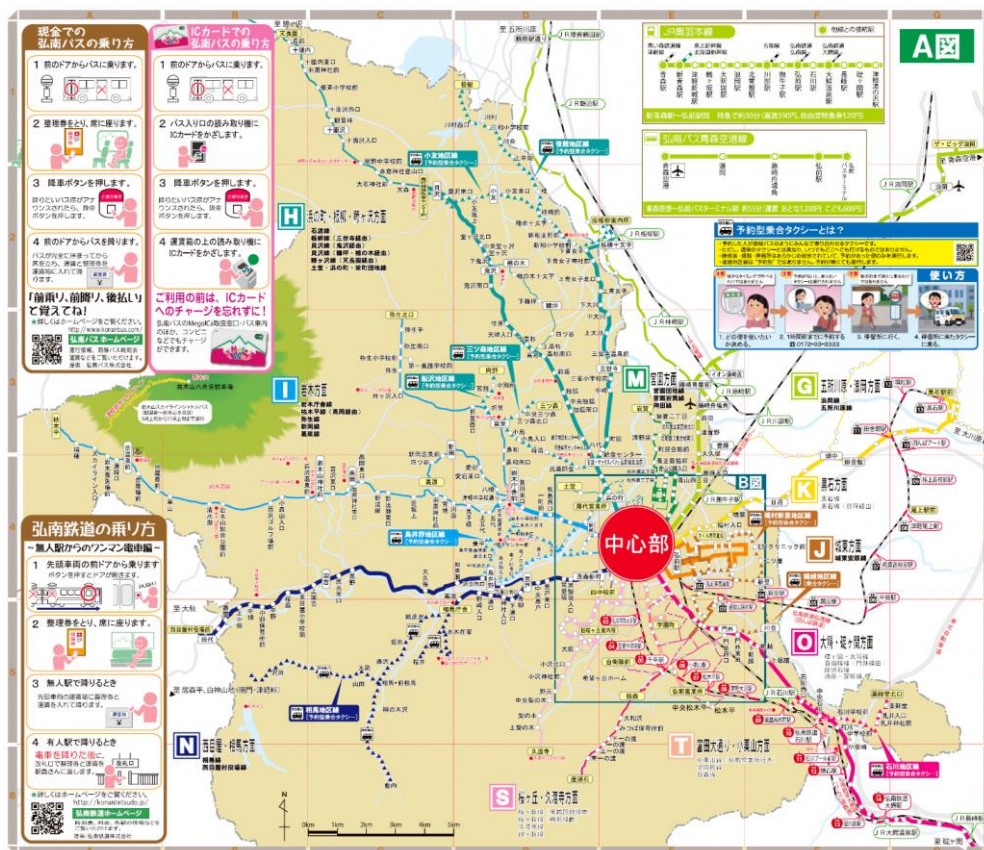
1) 市域全体

弘前市を走る路線バスは、弘前駅及び弘前バスターミナルから放射状にバス路線網を形成しています。弘前市と周辺都市を結ぶ広域的な 22 系統の路線が平日約 200 便/日、市内で完結する 63 系統の路線が、平日約 500 便/日運行しています。

都市づくりや施設立地に応じて路線再編や経路地変更を行い、利便性の向上を図っています。

- ・ JR 弘前駅城東口から城東・アルカディア・安原地区を環状方向に結ぶ城東安原線の再編
- ・ 市内各方面から新設された弘前総合医療センター経由便の運行
- ・ 駅前広場・都市計画道路が整備された弘南鉄道大鰐線中央弘前駅前にバス停を新設 等

なお、市内各地区と弘前駅・弘前バスターミナルとの連絡性は確保されているものの、浜の町方面や宮園方面、桜ヶ丘方面、富田通り方面等は通学時間帯以外の連絡便がないなど、地区間の移動には乗り継ぎが必要な状況となっています。



出典：ひろさき公共交通マップ 2023 版

図 3-6 弘前市のバス路線網(市域全体)

2) 市街地部

市の中心市街地では土手町循環、JR 線の東側エリアでは城東環状(大町経由・和徳経由)の 100 円バスを運行しており、利便性が確保されています。



出典：弘南バス株式会社

図 3-7 土手町循環バス・城東環状バスの運行ルート

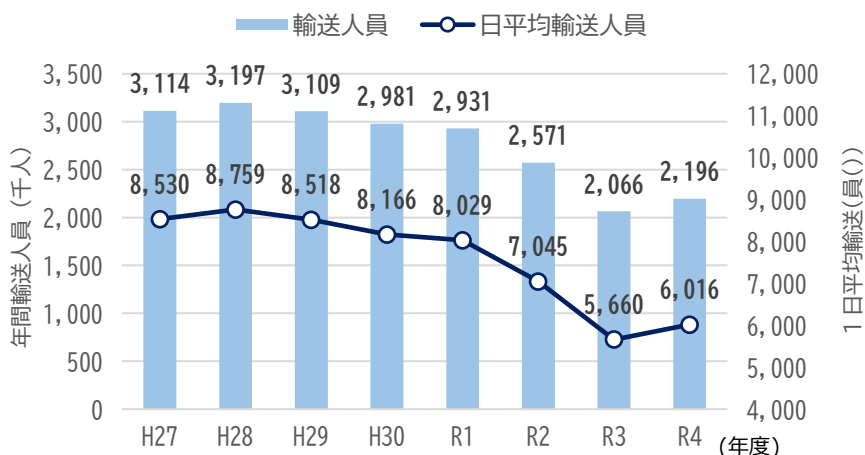
(2) 利用状況

1) 利用者数の推移

路線バスの利用状況を見ると、新型コロナウイルス感染症の影響を受ける令和元年度以前には、年間約 300 万人の利用がみられましたが、令和 3 年度には約 207 万人にまで減少しました。

令和 4 年度には増加に転じ、年間約 220 万人が利用しており、1 日あたり輸送人員は 6,016 人となっています。

なお、1 日あたり輸送人員は、弘前市の総人口 164,292 人(R4.10.1 現在)の約 3.7%に相当します。



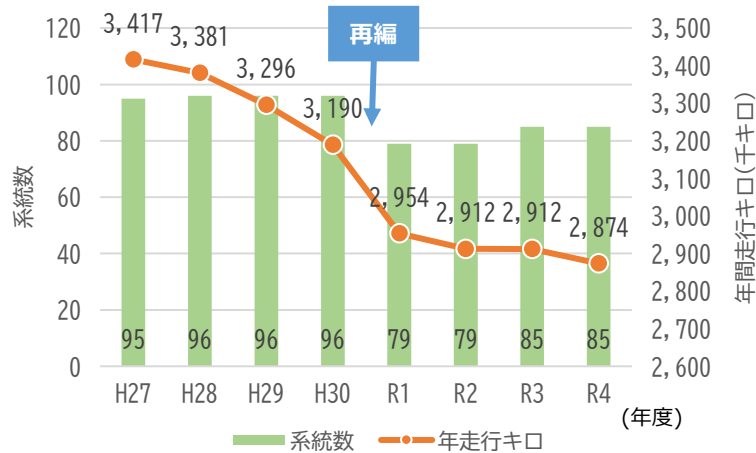
出典：弘南バス株式会社資料を加工して作成

図 3-8 弘前市内路線バス利用者数の推移(平成 27 年度～令和 4 年度)

2) 運行量と輸送人員

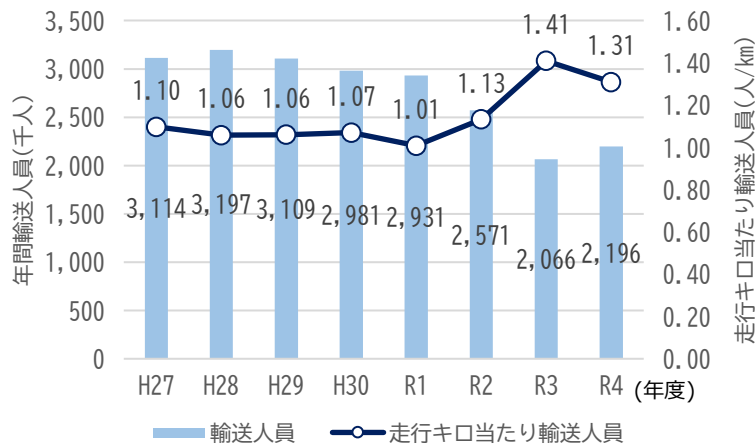
路線バスの運行量を見ると、路線再編により、平成 27 年度の 95 系統（約 3,417 千キロ/年）の運行から、令和 4 年度には 85 系統（約 2,874 千キロ/年）の運行量に減少しています。

走行キロあたり輸送人員をみると、平成 27 年度の 1.10 人から令和 4 年度には 1.31 人と約 19% 増加しており、路線再編により輸送の効率化が図られています。



出典：弘南バス株式会社資料を加工して作成

図 3-9 弘前市内路線バスの系統数と年間運行量の推移
(平成 27 年度～令和 4 年度)



出典：弘南バス株式会社資料を加工して作成

図 3-10 弘前市内路線バスの年間輸送人員と走行キロあたり輸送人員の推移
(平成 27 年度～令和 4 年度)

3) バス停別乗降車人数

冬期・夏期ごとのバス停別乗降者数をみると、冬期の総乗降車人数は1日あたり12,385人で、夏期の総乗降車人数9,684人と比較して約1.28倍となっており、冬期のバス利用者が増加していることがわかります。

弘前駅前バス停は市内で最も乗降車人数が多く、冬期が1日あたり2,431人、夏期が1,844人となっています。乗降車人数が多いバス停の上位4位は弘前駅前、バスターミナル、弘前バスターミナル前、実業高校前バス停で、冬期・夏期とも同じバス停となっています。

表 3-2 乗降車人数 100 人以上のバス停(令和4年動態調査)

冬順位	冬期：積雪期	乗車人数	降車人数	乗降車計	便数	人/便
1	弘前駅前	1218	1213	2431	540	4.5
2	バスターミナル(BT)	953	254	1207	299	4.0
3	弘前 BT 前	233	497	730	330	2.2
4	実業高校前	302	232	534	128	4.2
5	南高校	76	185	261	62	4.2
6	三中校前	111	130	241	162	1.5
7	市役所前	61	154	215	157	1.4
8	弘前大学前	104	107	211	145	1.5
9	本町	97	83	180	224	0.8
10	大学病院前	48	114	162	157	1.0
11	松原	57	80	137	116	1.2
12	富田 3 丁目	61	63	124	145	0.9
13	附属小学校	71	52	123	34	3.6
14	住吉入口	46	71	117	157	0.7
15	聖愛高校前	44	73	117	12	9.8
16	弘前商工会議所前	41	75	116	176	0.7
17	下土手町②	87	27	114	114	1.0
18	青森銀行前	42	70	112	110	1.0
19	中野	51	57	108	128	0.8
20	松原東 3 丁目	60	48	108	100	1.1
21	上松原	60	47	107	117	0.9

上記合計乗降車人数 7,455 人、冬期総乗降車人数 12,385 人の 60%

青字:夏期より乗降車人数が多い

赤字:夏期より乗降車人数が少ない

夏順位	夏期：非積雪期	乗車人数	降車人数	乗降車計	便数	人/便
1	弘前駅前	1002	842	1844	540	3.4
2	バスターミナル(BT)	753	181	934	299	3.1
3	弘前 BT 前	169	438	607	330	1.8
4	実業高校前	149	102	251	125	2.0
5	三中校前	121	127	248	160	1.6
6	弘前大学前	105	130	235	144	1.6
7	南高校	64	106	170	61	2.8
8	市役所前	48	117	165	156	1.1
9	大学病院前	34	101	135	156	0.9
10	下土手町②	96	34	130	114	1.1
11	本町	51	73	124	224	0.6
12	松原東 3 丁目	54	63	117	101	1.2
13	住吉入口	46	64	110	166	0.7
14	附属小学校	77	32	109	35	3.1
15	松原	55	50	105	117	0.9
16	富田 3 丁目	48	56	104	155	0.7

上記合計乗降車人数 5,388 人、夏期総乗降車人数 9,684 人の 56%

※令和4年動態調査対象外の路線(土手町循環等)を除く集計

出典：弘南バス株式会社資料を加工して作成

(3) 運賃・支払方法

1) 運賃

路線バスの運賃は、基本的に初乗り 170 円で、対距離区間制（区間キロ数と賃率から算出する）となっています。

土手町循環バス等の 3 路線では、1 回乗車あたり 100 円の均一運賃となっています。ためのぶ号では区間ごとに 100 円の区間運賃制、城東安原線では運賃 200 円の上限運賃制となっています。

表 3-3 弘前市内の主なバス停間運賃

	路線・運賃	
対距離区間制 初乗り 170 円	区間運賃の例 弘前駅前～岩木庁舎前：400 円 弘前駅前～相馬庁舎：560 円 弘前駅前～農村環境改善センター前：890 円 弘前駅前～旧桜ヶ丘案内所：360 円 弘前駅前～小栗山：340 円 弘前駅前～門外：280 円 弘前駅前～宮園 5 丁目：210 円	
均一運賃路線	土手町循環バス城東環状 100 円バス大町回り 城東環状 100 円バス和徳回り	
区間運賃制路線	ためのぶ号	弘前駅前⇄市役所前：100 円 市役所前⇄りんご公園：100 円 弘前駅前⇄りんご公園：200 円
上限運賃制路線	城東安原線 (アルカディア経由)	初乗り 100 円、上限運賃 200 円 さくら野～安原入口：200 円

出典：弘南バス株式会社資料を加工して作成

2) 支払方法

現金のほか、令和 5 年 2 月にサービスを開始した地域連携 IC カード「MegoICa（メゴイカ）」での支払いが可能となっています。

【参考】地域連携 IC カード「MegoICa（メゴイカ）」のサービス概要

- 津軽圏域 14 市町村と青森市を走る弘南バスの路線バス全路線で利用可能
- 定期券、乗り放題バス等の機能も付帯
- 弘南バスの利用で交通ポイント「メゴポン」が付与され、たまったポイントは弘南バスの運賃として利用可能
- Suica 機能をあわせ持ち、全国相互利用サービス対象の交通系 IC カード導入エリアでも利用可能
※JR 奥羽本線の青森駅～弘前駅間で Suica 導入済（令和 5 年 5 月～）
※青森市営バス、八戸市営バスなども利用可能

3.1.4. 乗合タクシー

(1) 運行状況

市内では、10路線の乗合タクシーが、区域予約型、定路線予約型、定時定路線の3形態で運行しています。弘前駅など中心へ向かう場合には、路線バス等への乗り継ぎが必要となる路線もあります。

- ・区域予約型：運行区域・時間が設定されており、予約によりどこでも乗り降り可能
- ・定路線予約型：時間・ルート・停留所が設定されており、予約が必要
- ・定時定路線：時間・ルート・停留所が設定されており、予約は不要

運行頻度をみると、平日は相馬線の1日往復合計21便が最も多く、その他の路線では往復合計6～15便程度となっています。

表 3-4 弘前市内の乗合タクシー運行の概要

路線		運行ルート	運行形態	運行便数 (往復)	運賃(1乗車)
相馬地区	相馬線	相馬庁舎～桐ノ木沢・沢田	区域予約型	平：21便 休：15便	運賃150円 相馬庁舎⇄沢田・藍内 ・ロマンピアは300円 (小学生半額)
	水木在家線	相馬庁舎～ロマンピア		平：10便 休：6便	
石川地区線		JR石川駅～薬師堂北口	定路線予約型	平：6便 休：4便	200円 (小学生100円)
堀越地区線		弘前駅城東口～新里駅	定時定路線	平：6便 休：4便	200円～300円 (小学生半額)
福村新里地区線		JR弘前駅城東口～福村新里地区～JR弘前駅城東口	定路線予約型	平：8便 休：7便	150円～300円 (小学生半額)
鳥井野地区線		城西四丁目～岩木庁舎前	定路線予約型	平：8便 休：6便	200円～300円 (小学生半額)
笹館地区線		旧板柳案内所～笹館	定路線予約型	平：14便 休：7便	200円～300円 (小学生半額)
小友地区線		旧板柳案内所～農村環境改善センター	定路線予約型	平：8便 休：8便	200円～300円 (小学生半額)
船沢地区線		マックスバリュ弘前城北店前～向野	定路線予約型	平：15便 休：14便	150円～300円 (小学生半額)
三ツ森地区線		マックスバリュ弘前城北店前～三ツ森		平：7便 休：4便	

出典：北星交通株式会社資料を加工して作成

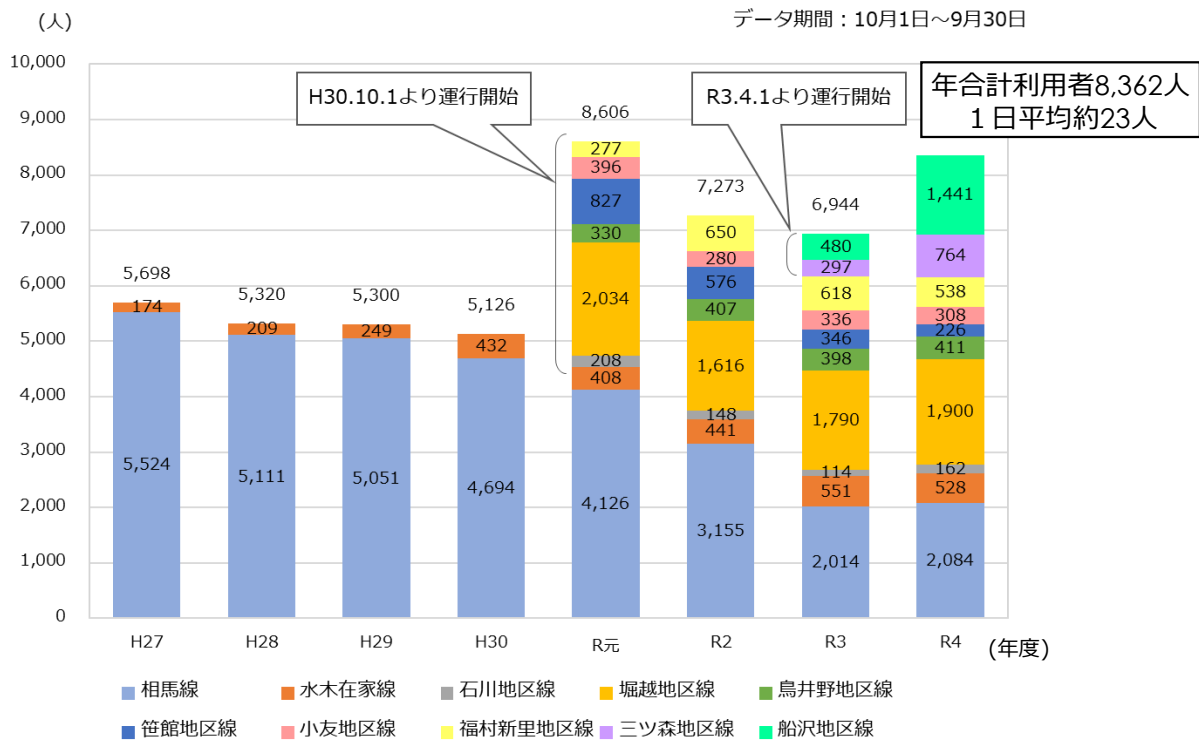
(2) 利用状況

1) 利用者数の推移

乗合タクシーの年間利用者数(令和4年度)は、8,362人となっており、1日平均約23人が利用しています。

新型コロナウイルス感染症の影響を受ける令和元年度以前と比較すると、相馬線の利用者数が大きく減少しています。

令和元年と令和4年を比較すると、水木在家線、鳥井野地区線、福村新里地区線では利用者の増加がみられるものの、石川地区線、笹館地区線、小友地区線、堀越地区線の利用者は減少傾向にあります。



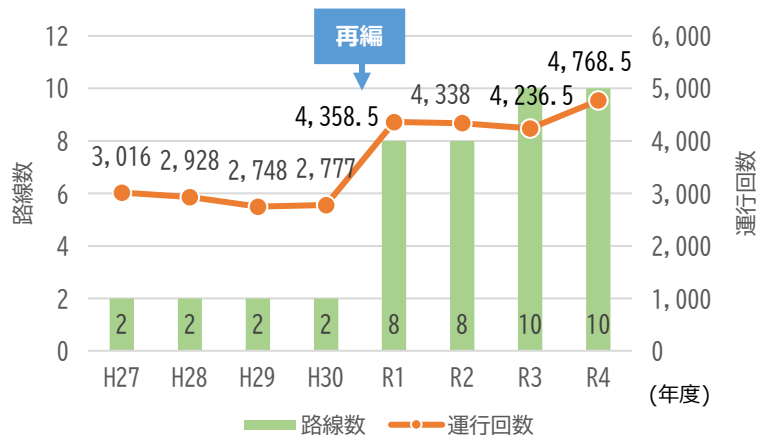
出典：北星交通株式会社資料を加工して作成

図 3-11 乗合タクシー年間利用者数の推移(平成27年度～令和4年度)

2) 運行量と輸送人員

乗合タクシーの運行量をみると、平成 30 年の路線再編による路線数の増加に伴い、平成 27 年度の年間 3,016 回（2 路線）の運行から令和 4 年度には年間 4,768.5 回（10 路線）の運行量となっており、約 158%増加しています。

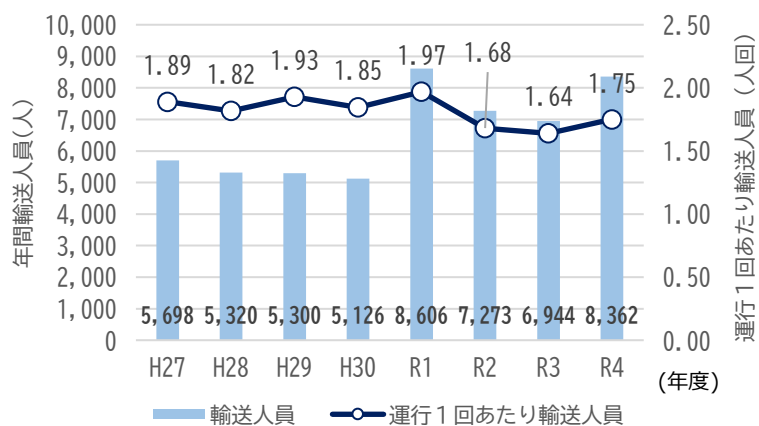
運行 1 回あたり輸送人員をみると、平成 27 年度の 1.89 人から、再編直後の令和元年には 1.97 人と輸送が効率化されています。しかし、令和 4 年度には 1.75 人と再編前の水準を下回っている状況です。



出典：北星交通株式会社資料を加工して作成

※区域運行は 1 運行を 1 回、その他の運行は往復を 1 回として計上

図 3-12 乗合タクシーの運行路線数と年間運行回数の推移
(平成 27 年度～令和 4 年度)



出典：北星交通株式会社資料を加工して作成

※区域運行は 1 運行を 1 回、その他の運行は往復を 1 回として計上

図 3-13 乗合タクシーの年間輸送人員と運行 1 回当たり輸送人員の推移
(平成 27 年度～令和 4 年度)

3.1.5. タクシー・スクールバス等

(1) タクシー

弘前市に本社があるタクシー事業者は7社で、あわせて389台（令和6年1月現在）が稼働しています。

市内のタクシー運賃は、セダンタイプ車両の場合、初乗り670円で、距離と時間により運賃が加算される方式をとっています。

【参考】運賃例

弘前駅から弘前市役所：1,300円（距離2.74km、時間11分）

弘前駅から岩木総合支所：2,740円（距離6.67km、時間19分）

※（一社）青森県タクシー協会運賃検索結果 距離制運賃を基に普通車の上限運賃による計算

表 3-5 弘前市内に本社があるタクシー事業者の総稼働台数

特大	大型	普通	福祉	合計
26台	6台	348台	9台	389台

出典：弘前ハイヤー協会 HP（令和6年1月時点）を加工して作成

表 3-6 弘前市内の普通車タクシー運賃計算の例

種別	運賃
初乗り運賃	670円(1.0kmまで)
加算運賃	距離 257m増すごとに90円 時間 時速10km以下の走行時間は1分35秒毎に90円
割増運賃	22:00～翌5:00は2割増し

出典：（一社）青森県タクシー協会 HP を加工して作成

(2) 送迎バス等の地域の輸送手段

市内の医療機関、商業施設、観光施設では、利用者のための送迎交通を実施しています。原則無料で運行されています。

表 3-7 医療機関、商業施設、観光施設等が運行する主な送迎交通

区分	施設名称	所在地	路線	運行日・運行頻度	利用条件・運賃
医療機関	EST クリニック EST2 クリニック	福村字新館添	4 路線	診療日 各路線週 3 日 午前 1 往復・午後 1 往復	患者 無料
	健生病院 健生クリニック	扇町 2 丁目	1 路線(駅前循環)	月～金曜 約 45 分間隔 13 便、 土曜午前 6 便のみ	組合員 無料
			14 路線(地域連絡)	月～金曜の曜日毎 2～3 路線運行 往路：各路線 1 日 1 便 復路：各路線 1 日 1～2 便	組合員 無料 十腰内コースは要予約
	藤代健生病院	藤代 2 丁目	1 路線(市内循環)	月～金曜、5 便	組合員 無料
	弘愛会病院	宮川 3 丁目	5 路線	弘前駅線：月～金曜、9 便 他 4 路線は週 1 日 1 往復	無料
鷹揚郷腎研究所 弘前病院	小沢字山崎	8 路線	月～土曜の曜日毎運行 往路：午前 2～4 便、午後 1 便 復路：午後 3～4 便		
商業施設	ヤクルトスイミング スクール	堅田二丁目	15 路線	月～土曜の曜日毎 2～5 路線運行 各路線 1 日 1 往復各 1 便	メンバーズカード所有者 週 2 回 1,200 円 週 1 回 600 円
	弘前モータースクール	和泉一丁目	3 路線(循環)	A 路線：11～13 便(営業時刻による) B・C 路線：各 5 便	通学者予約不要 無料
観光・宿泊施設	アソバの森いわき荘	百沢字寺沢	2 路線 弘前駅発着・青森駅発着	弘前駅：1 日 2 往復(2 日前要予約) 青森駅(新青森駅経由)：1 日 1 往復 (3 日前要予約)	宿泊者優先施設利用者 無料
	星と森のロマンピア	水木在家字桜井	相馬庁舎発着	路線バス相馬線利用者電話連絡時	施設利用者 無料
			弘前駅・弘前市内発着	宿泊者予約時(3 日前要予約)	宿泊プラン利用者 無料
	天然温泉岩木桜の湯 ドーミーイン弘前	本町	弘前駅発(休止中)	営業日 受付可能時間内で随時	宿泊客 無料
	そうまロマンピア スキー場	水木在家字桜井	弘前駅城東口発着	令和 5 年 1～2 月の日曜日計 6 回 往復各 2 便	スキー客 無料
岩木山総合公園	百沢字裾野	1 路線 弘前駅発着	弘前駅：1 日 1 往復(2 日前要予約)	定期イベント参加者 無料	

出典：弘前市資料、各施設 HP を加工して作成

(3) スクールバス

弘前市立小・中学校では、通学支援及び児童館等の移動支援のためのスクールバスを 4 校で、児童生徒送迎タクシーを 4 校で運行しています。対象者は無料で利用できます。通学登校時の乗車率はおおむね 50%を超えています。

また、弘前大学教育学部附属小学校では、登校時には 5 路線、下校時には 1 路線（学校～弘前駅間のみ）を運行しています。利用するには利用区間ごとに料金が異なる 1 年間の会員制定期券が必要で、この会員券では学園町線をはじめとする路線バスの利用も可能となっています。

市内の学校法人東奥義塾中学校・高等学校では 4 路線のスクールバスを、月曜～土曜の登校時に各 1 便、下校時に各 2 便運行しています。

表 3-8 弘前市立小中学校のスクールバス・送迎タクシー一覧

※令和4年度実績

学校名	相馬小学校	船沢小学校		常盤野小中学校	裾野小学校		新和小学校		第二中学校	
対象者	・藍内及び沢田方面から通う児童通学支援 ・相馬及び岩木地区小の校外学習の送迎	・弥生地区から通う児童遠距離通学支援	・学校休業日に弥生地区から船沢児童館へ通う児童移動支援	・市内全域から常盤野小中学校に通学する児童生徒通学支援	・旧修齊小及び旧草薙小方面から通う児童通学支援	・学校休業日に裾野児童会に通う児童移動支援	・旧小友小校区及び旧三和小校区から新和小及び新和児童館に通う児童の遠距離通学・移動支援	・三省小校区から第二中に通う生徒の通学支援		
事業開始	平成 18 年度以前から	平成 26 年度	平成 26 年度	平成 30 年度	平成 28 年度	平成 28 年度	令和 3 年度	-		
委託先	宮川自動車工場	弘前ハイヤー協会		弘前ハイヤー協会	北星交通(株)	弘前ハイヤー協会	北星交通(株)	弘南バス(株)	弘前ハイヤー協会	
運行車両	市所有 スクールバス 2 台	ジャンボタクシー 1 台 小型タクシー 1 台	ジャンボタクシー 3 台 又は ジャンボタクシー 2 台 と小型タクシー 1 台	小型バス 1 台 中型バス 1 台	ジャンボタクシー 1 台	小型バス 4 台	中型バス 1 台	ジャンボタクシー 1 台		
委託料 (決算)	4,920 千円	3,730 千円		7,873 千円	11,100 千円		19,296 千円	4,215 千円		
運行経路	相馬小～桐ノ木沢～藍内地区 相馬小～大助地区～沢田地区	弥生北口 BS 北 1.7km 地点～弥生平～弥生南口～上弥生屯所～船沢小		登校:岩木庁舎～常盤野小中 下校:常盤野小中～中央公民館岩木館～岩木小～岩木児童センター	旧修齊小:長前～十腰内～十腰内東口～十腰内簡易郵便局～旧修齊小学校～観音林～十面沢～裾野小 旧草薙小:貝沢加圧ポンプ場～貝沢～農村環境改善センター前～七泉地区集会所～大森～大石神社前～裾野小	三和地区:笹館町会集会所前～三和町会集会所前～上中畑～新和小 小友地区:小友農村公園管理棟前～新和小	下大川～中大川～上大川～三世寺温泉前～三世寺～三省小前～中崎～第二中			
運行便数	登校各経路 1 便 下校 2 便	登校 1 便 下校 2 便	往路 1 便 復路 1 便	登校 1 便 下校最大 3 便	各経路 登校 1 便 下校 2 便	往路 1 便 復路 1 便	各経路:登校 1 便下校 2 便 〔児童館送迎は 各経路:登校 1 便下校 1 便〕	登校 1 便 下校最大 2 便	登校 1 便 下校別途指示	
運行日数	204 日	205 日	26 日	225 日	203 日	89 日	授業日 204 日 土休 90 日	90 日(11～3月)	16 日(4月)	
対象児童 生徒数	藍内 10 人 沢田 10 人	10 人	3 人	20 人	旧修齊小 34 人 旧草薙小 30 人	旧修齊小 18 人 旧草薙小 13 人	三和 49 人 小友 43 人	三和 43 人 小友 20 人	15 人	7 人

出典：弘前市教育委員会資料を加工して作成

3.2. 地域公共交通の収支・補助の状況

3.2.1. 弘南鉄道

(1) 弘南鉄道に対する補助金

弘南鉄道の収支をみると、弘南線、大鰐線ともに経常損益の赤字が続いています。

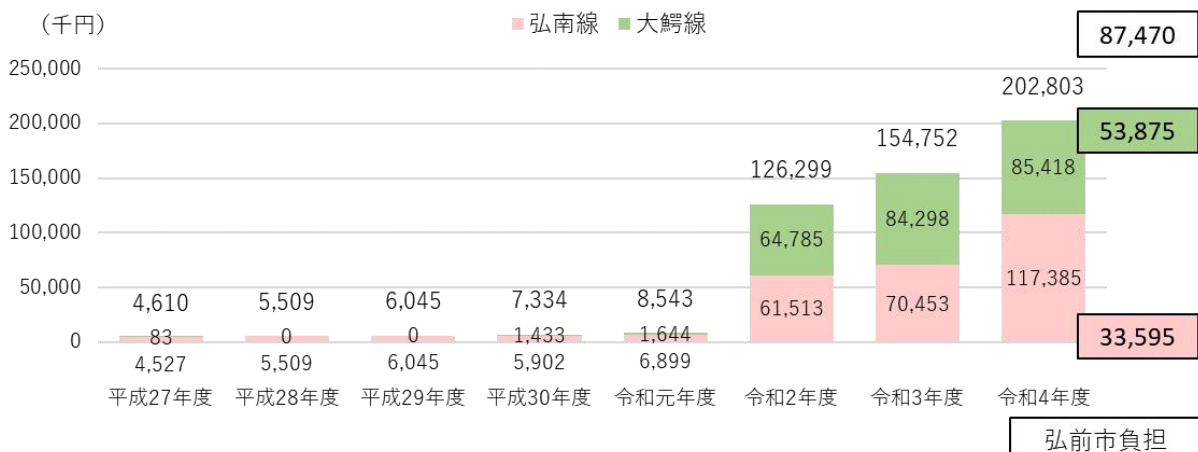
令和4年度には、弘南線で約9,200万円、大鰐線で約9,700万円の赤字となっています。



出典：弘南鉄道株式会社資料を加工して作成

図 3-14 弘南鉄道の年度別経常損益の推移(平成27年度～令和4年度)

弘前市や沿線自治体は安全輸送対策や利用促進、一部運行費等に対する補助金を支出しています。令和4年度の補助金額は、弘南線が約11,700万円、大鰐線が約8,500万円となっています。そのうち、弘前市が負担した補助金額は、弘南線が約3,360万円、大鰐線が約5,390万円、2路線合わせて約8,750万円となっています。



出典：弘南鉄道株式会社資料を加工して作成

図 3-15 弘南鉄道の年度別補助金額の推移(平成27年度～令和4年度)

(2) 利用者一人あたり補助金額

利用者一人あたりの補助金額を計算すると(令和4年度)、弘南鉄道の利用者1人が1回あたりに支払う運賃に加え、約150円を行政が負担していることがわかります。

表 3-9 弘南鉄道の利用者1人1回あたり補助金額(令和4年度)

	弘南線	大鰐線	弘南鉄道合計
年間利用者数※1	1,045,982 人	329,061 人	1,375,043 人
年間補助金額※2	117,384,593 円	85,418,081 円	202,802,674 円
1人1回あたり 補助金額	112 円	260 円	147 円

※1 路線別年間利用者数

※2 弘南鉄道に対する補助金額

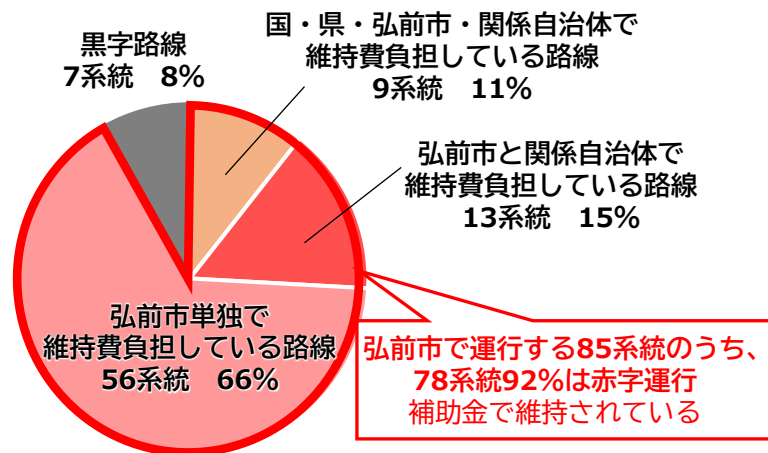
出典：弘南鉄道株式会社資料を加工して作成

3.2.2. 路線バス

(1) 収支状況

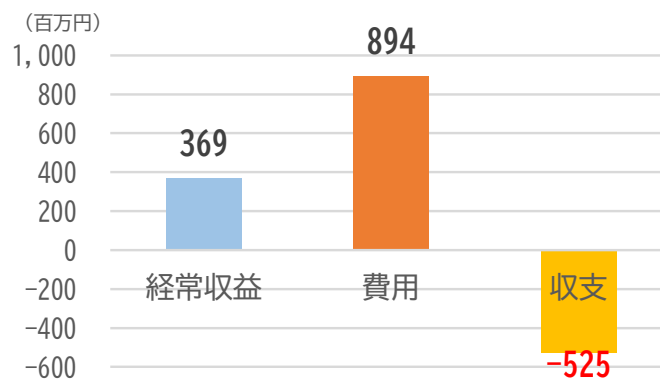
路線バスの収支状況を見ると、市内で運行する 85 系統のうち約 92%にあたる 78 系統が赤字路線となっています。

路線バス全体では、費用（人件費）約 894 百万円に対する経常収益は約 369 百万円であり、約 525 百万円のマイナスとなっています。



出典：弘南バス株式会社資料を加工して作成

図 3-16 弘前市内路線バスの補助金種類別の系統の割合(令和 4 年度)



出典：弘南バス株式会社資料を加工して作成

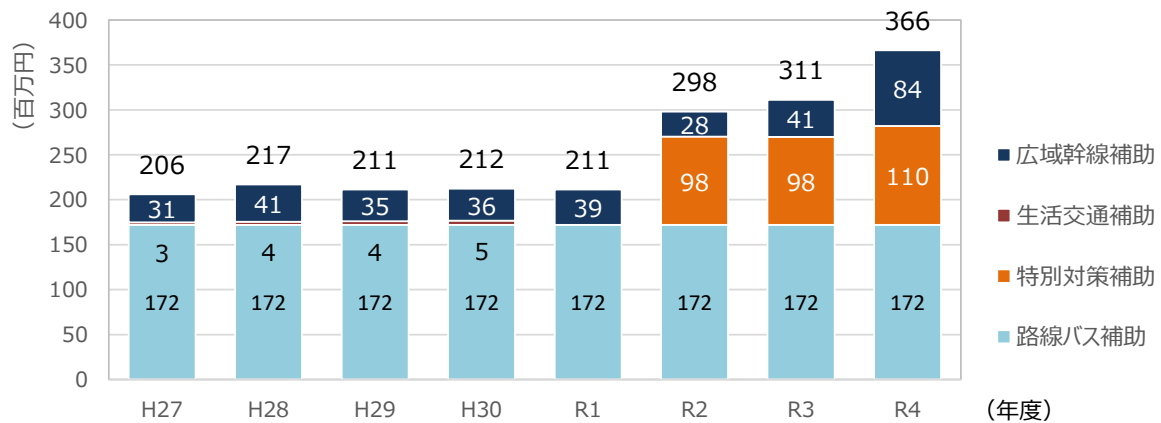
図 3-17 弘前市内路線バスの収支状況(令和 4 年度)

(2) 行政による補助の状況

1) 弘前市による補助金額の推移

弘前市による路線バスへの補助金額をみると、路線バスの運行維持のために平成 19 年度から令和元年度にかけては年間約 200 百万円を補助しています。

令和 2 年度から、新型コロナウイルス感染症の影響等に対する特別対策事業費補助金の交付により合計補助金額が増加し、令和 4 年度の弘前市による補助金額は約 366 百万円となりました。



路線バス補助:路線バス運行費補助金

特別対策補助:路線バス維持特別対策事業費補助金

生活交通補助:地域生活交通再生路線運行費補助金

広域幹線補助:バス運行対策費補助金(生活交通路線維持費補助金)(~H24)/地域間幹線系統確保維持費補助金(H25~)

出典:弘前市資料を加工して作成

図 3-18 市内路線バスに対する弘前市による補助金額の推移
(平成 27 年度～令和 4 年度)

2) 利用者一人あたり補助金額

利用者一人あたり補助金額を計算すると(令和 4 年度)、弘前市関連路線バスの利用者 1 人が 1 回あたりに支払う運賃に加え、約 200 円を行政が負担していることがわかります。

表 3-10 市内赤字路線バス利用者 1 人 1 回あたり補助金額(令和 4 年度)

年間利用者数※1	2,180,948	人
年間補助金額※2	432,383,400	円
1 人 1 回あたり補助金額	198	円

※1 赤字路線の年間利用者数は 2,180,948 人

※2 弘前市負担額に、広域的なバス路線に対する国・青森県の補助金額を加算

出典:弘南バス株式会社資料を加工して作成

(3) 路線別の収支・補助の状況

主要な路線について、路線別に路線バスの収支・補助の状況を見ていきます。

地域間の幹線路線（国の補助対象路線）のうち、収支が最も低かったのは碓ヶ関線（約 4,790 万円）で、交通事業者は約 620 万円を負担しています。市による補助金額が最も高かったのは枯木平線（約 1,800 万円）で、利用者一人あたり補助金額は 455 円となっています。

複数市町村を跨ぐ路線（沿線自治体で分担して補助する路線）のうち、収支が最も低かったのは五所川原線（イオン経由）（約 2,030 万円）で、利用者一人あたり補助金額は 1,845 円となっています。市による補助金額が最も高いのは鱒ヶ沢線（約 1,710 万円）で、利用者一人あたり補助金額は 1,624 円となっています。

弘前市内の路線（弘前市が単独で補助する路線）のうち、収支が最も低かったのは金属団地・桜ヶ丘線（約 2,540 万円）で、市による補助金額も最も高く（約 2,390 万円）、交通事業者は約 150 万円を負担しています。

利用者数の多い土手町循環バス、城東環状バス、小栗山線も収支はマイナスとなっており、行政、交通事業者の双方が路線バスの運行維持のための費用を負担しています。

表 3-11 主な市内運行バス路線の収支・補助の状況(令和4年度)

区分Ⅰ：地域間の幹線路線（国の補助対象路線）

区分Ⅱ：複数市町村を跨ぐ路線（利用者数に応じて沿線自治体で分担して補助）

区分Ⅲ：弘前市内の路線（弘前市が単独で補助）

区分Ⅳ：黒字路線

区分	路線名	起終点	平日 便数	年走行キロ (km)	年利用者数 (人)	年間(千円)			補助金額(千円)					事業者負担 ※1	利用者一人あたり(円)				
						費用	収益	収支	弘前市	青森県	関連自治体	国	合計		費用	収益	収支	行政補助額	事業者負担
Ⅰ	碓ヶ関線	弘前BT～岩淵公園前	25	228,987	100,175	71,220	23,303	-47,917	15,692	7,147	8,815	10,092	41,746	-6,170	711	233	-478	417	62
	相馬線	弘前BT～相馬庁舎	20	74,186	51,655	23,073	10,814	-12,260	4,626	2,311	0	3,578	10,515	-1,745	447	209	-237	204	34
	枯木平線	弘前BT～枯木平	14	119,237	51,162	37,085	14,276	-22,809	18,029	2,627	0	2,627	23,282	-	725	279	-446	455	-
	板柳線	弘前BT～旧板柳案内所	20	97,594	42,729	30,354	11,227	-19,126	9,895	2,436	662	3,909	16,902	-2,224	710	263	-448	396	52
	弥生・葛原線	弘前BT～弥生・葛原	24	120,339	83,965	37,428	18,517	-18,911	7,555	3,775	0	5,677	17,007	-1,904	446	221	-225	203	23
Ⅱ	岩木庁舎線	弘前BT～岩木庁舎(医療センター経由含)	7	23,731	12,373	7,381	2,313	-5,068	4,792	0	0	0	4,792	-276	597	187	-410	387	22
	五所川原線	弘前BT～五所川原駅前	6	75,446	10,096	23,465	4,378	-19,087	4,879	0	13,928	0	18,807	-280	2,324	434	-1,891	1,863	28
	五所川原線(イオン経由)	弘前BT～イオン～五所川原駅前	6	80,190	10,799	24,941	4,657	-20,284	6,353	0	13,566	0	19,919	-365	2,310	431	-1,878	1,845	34
	鱒ヶ沢線	弘前BT～鱒ヶ沢駅前	5	72,914	11,079	22,678	3,699	-18,979	17,074	0	922	0	17,996	-982	2,047	334	-1,713	1,624	89
Ⅲ	土手町循環バス	弘前BT～土手町～弘前BT	49	118,742	303,690	36,931	27,556	-9,375	8,836	0	0	0	8,836	-539	122	91	-31	29	2
	城東環状バス	大町経由・和徳経由(城東口環状含)	25	137,615	285,917	42,801	27,004	-15,797	14,890	0	0	0	14,890	-907	150	94	-55	52	3
	小栗山線	弘前駅前～小栗山(弘前営業所)	84	177,282.8	292,712	55,138	45,216	-9,923	9,353	0	0	0	9,353	-570	188	154	-34	32	2
	学園町線	弘前駅前～学園町	35	41,067.0	64,048	12,773	8,804	-3,969	3,741	0	0	0	3,741	-228	199	137	-62	58	4
	金属団地・桜ヶ丘線	弘前BT～旧桜ヶ丘案内所	47	158,853.0	130,196	49,406	24,040	-25,367	23,910	0	0	0	23,910	-1,457	379	185	-195	184	11
	久渡寺線	弘前駅前～久渡寺	14	51,205.7	36,535	15,926	5,101	-10,825	10,203	0	0	0	10,203	-622	436	140	-296	279	17
	駒越線(イオン経由)	弘前BT～南城西～藤代営業所	38	119,726.0	84,086	37,237	13,369	-23,868	22,497	0	0	0	22,497	-1,371	443	159	-284	268	16
	宮園団地線	弘前BT～宮園5丁目県営住宅前	17	58,467.6	67,808	18,185	8,885	-9,300	8,766	0	0	0	8,766	-534	268	131	-137	129	8
	石渡線	弘前BT～マックスバリュ弘前城北店前	12	71,340.5	39,132	22,188	6,806	-15,382	14,499	0	0	0	14,499	-883	567	174	-393	371	23
	土堂線	弘前BT～浜の町・土堂	10	33,753.4	9,848	10,498	1,858	-8,640	8,143	0	0	0	8,143	-497	1,066	189	-877	827	50
	堂ヶ沢線	弘前BT～農村環境改善センター前	6	44,969.4	20,363	13,986	4,989	-8,998	8,481	0	0	0	8,481	-517	687	245	-442	416	25
	堂ヶ沢線(糠坪経由)	弘前BT～糠坪～農村環境改善センター前	6	75,518.5	16,263	23,488	4,194	-19,294	18,185	0	0	0	18,185	-1,109	1,444	258	-1,186	1,118	68
	Ⅳ	榊形南高校線	弘前駅前～榊形～南高校	-	1,024.0	3,808	318	853	534	0	0	0	0	0	534	84	224	140	0
南高校線		弘前駅前～南高校	-	590.0	2,633	184	590	407	0	0	0	0	0	407	70	224	155	0	-

BT:バスターミナル

運行便数は4月～11月のダイヤ

※1:年間収支・補助金額(合計)(千円)

出典：弘前市資料を加工して作成

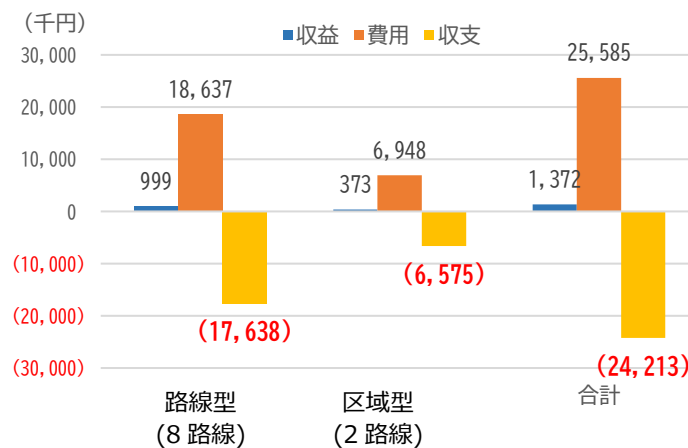
3.2.3. 乗合タクシー

(1) 収支状況

乗合タクシーの収支状況をみると、令和4年度は約2,400万円の赤字となっています。

乗合タクシー全体では、費用約2,560万円に対する収益は約137万円であり、収支は約2,421万円のマイナスとなっています。

運行形態別にみると、路線型では、費用約1,864万円に対し、収益は約100万円であり、収支は約1,764万円のマイナスとなっています。区域型では、費用約695万円に対し、収益は約37万円であり、収支は約658万円のマイナスとなっています。



出典：北星交通株式会社資料を加工して作成

図 3-19 乗合タクシーの収支状況(令和4年度)

(2) 行政による補助の状況

1) 路線別の収支・補助

乗合タクシー全体の収支率は5.3%となっています。

路線別の収支をみると、鳥井野地区線の収支率が最も小さく(4.0%)、最も収支のマイナス額が大きいのは堀越地区線(約598万円)となっています。石川地区線は収支率が最も大きく(8.2%)、収支のマイナス額が最も小さくなっています(約36万円)。

乗合タクシーに対する補助金額(令和4年度)をみると、弘前市と国で965.8万円ずつを負担(合計1,931.6万円)しています。

表 3-12 乗合タクシーに対する補助金額(令和 4 年度)

	利用者数 (人)	費用 (円)	収益 (円)	収支 (円)	収支率	補助金額(円)			
						弘前市	国	合計	1人1回あたり 補助金額
石川地区線	162	394,981	32,470	-362,511	8.2%	131,000	131,000	262,000	1,617
堀越地区線	1,900	6,262,120	280,430	-5,981,690	4.5%	2,194,500	2,194,500	4,389,000	2,310
鳥井野地区線	411	2,110,947	83,840	-2,027,107	4.0%	745,000	745,000	1,490,000	3,625
笹館地区線	226	863,200	58,150	-805,050	6.7%	262,000	262,000	524,000	2,319
小友地区線	308	1,081,330	55,050	-1,026,280	5.1%	329,500	329,500	659,000	2,140
福村新里地区 線	538	2,711,246	141,200	-2,570,046	5.2%	940,000	940,000	1,880,000	3,494
三ツ森地区線	764	1,772,944	101,470	-1,671,474	5.7%	610,000	610,000	1,220,000	1,597
船沢地区線	1,411	3,439,945	246,950	-3,192,995	7.2%	1,159,000	1,159,000	2,318,000	1,609
相馬線	2,084	5,431,460	300,320	-5,131,140	5.5%	2,531,000	2,531,000	5,062,000	2,429
水木在家線	528	1,607,537	72,300	-1,535,237	4.5%	756,000	756,000	1,512,000	2,864
合計	8,362	25,675,710	1,372,180	-24,303,530	5.3%	9,658,000	9,658,000	19,316,000	2,310

出典：弘前市資料を加工して作成

2) 利用者一人あたり補助金額

利用者一人あたり補助金額を計算すると(令和 4 年度)、乗合タクシーの利用者 1 人が 1 回あたりに支払う運賃に加え、約 2,310 円を行政が負担していることがわかります。

表 3-13 乗合タクシーの利用者 1 人 1 回あたり補助金額(令和 4 年度)

年間利用者数※1	8,362	人
年間補助金額※2	19,316,000	円
1人1回あたり補助金額	2,310	円

※1 乗合タクシー合計年間利用者数

※2 弘前市負担額に、国の補助金額を加算

出典：弘前市資料を加工して作成

3.3. 地域公共交通のカバー圏域の状況

3.3.1. 公共交通が利用しやすい圏域の人口・総人口に占める割合

鉄道駅または路線バス・乗合タクシーの停留所を利用しやすい圏域に居住している市民は 132,023 人で、これは弘前市の総人口 168,466 人の約 78.4%にあたります。

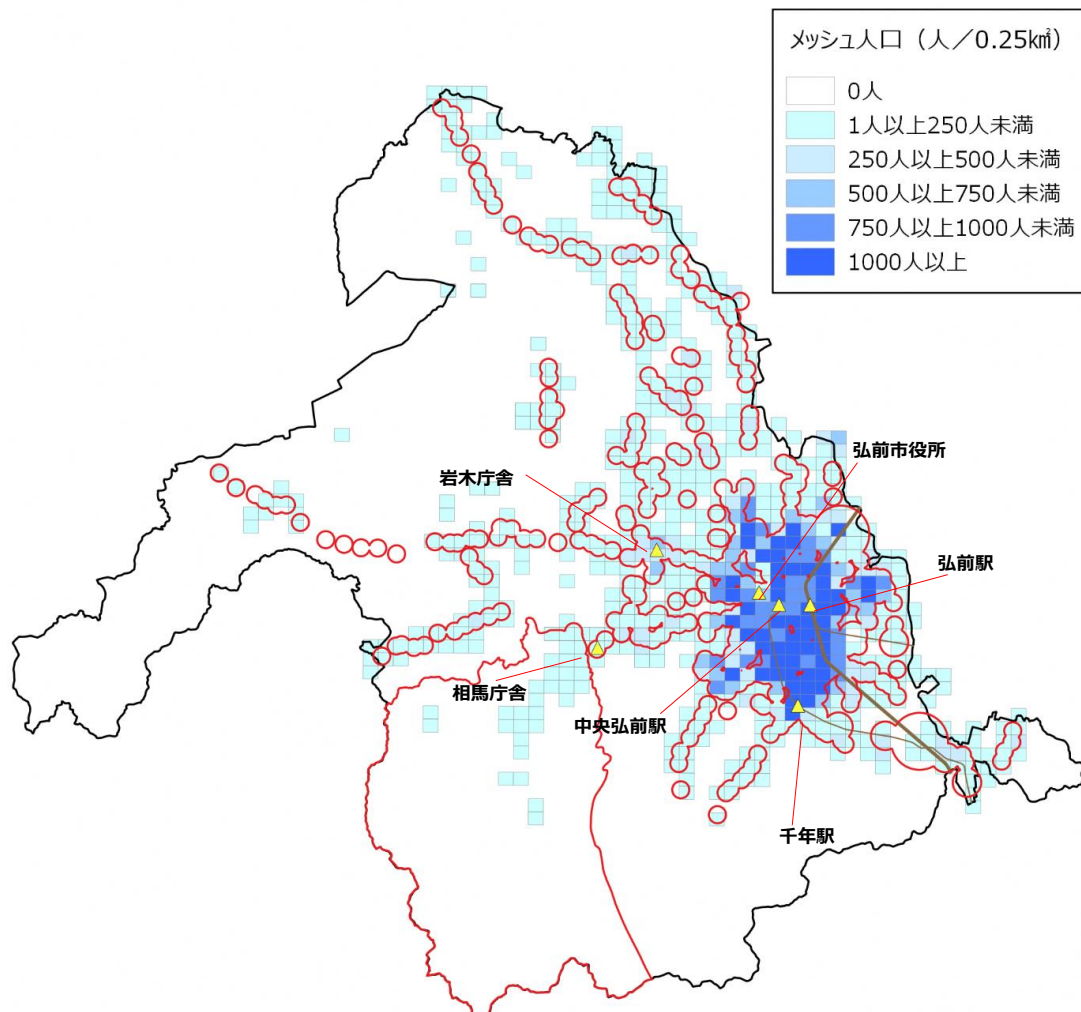
表 3-14 公共交通が利用しやすい圏域の人口・総人口に占める割合

	令和 2 年総人口 (168,466 人)					
	圏域内		圏域外		全市合計	
	人口 (人)	割合	人口 (人)	割合	人口 (人)	割合
路線バス・乗合タクシーが利用しやすい圏域	127,296	75.6%	41,170	24.4%	168,466	100.0%
鉄道が利用しやすい圏域	38,451	22.8%	130,015	77.2%	168,466	100.0%
公共交通が利用しやすい圏域	132,023	78.4%	36,443	21.6%	168,466	100.0%

路線バス・乗合タクシーが利用しやすい圏域：路線バス・乗合タクシー停留所から半径 300m 以内のエリア

鉄道が利用しやすい圏域：JR 駅から半径 1km 以内又は弘南鉄道駅から半径 500m 以内のエリア

出典：都市計画基礎調査結果(令和 4 年)、総務省統計局「国勢調査(令和 2 年)」を加工して作成



出典：都市計画基礎調査結果(令和 4 年)、総務省統計局「国勢調査(令和 2 年)」を加工して作成
図 3-20 公共交通が利用しやすい圏域の人口メッシュ図(令和 4 年)

3.3.2. サービスレベル別の状況

市街化区域内で、路線バスのサービスレベル別の利用圏域人口をみると、40.0%が鉄道駅及び運行頻度が高いバス停の圏域外です。特に宮園団地周辺、安原団地周辺、福村小学校周辺では人口が多い一方で、バスの運行頻度は30分を超える状況です。

また、弘南鉄道大鰐線の並行区間は人口も多く、バスのサービスレベルも高くなっています。

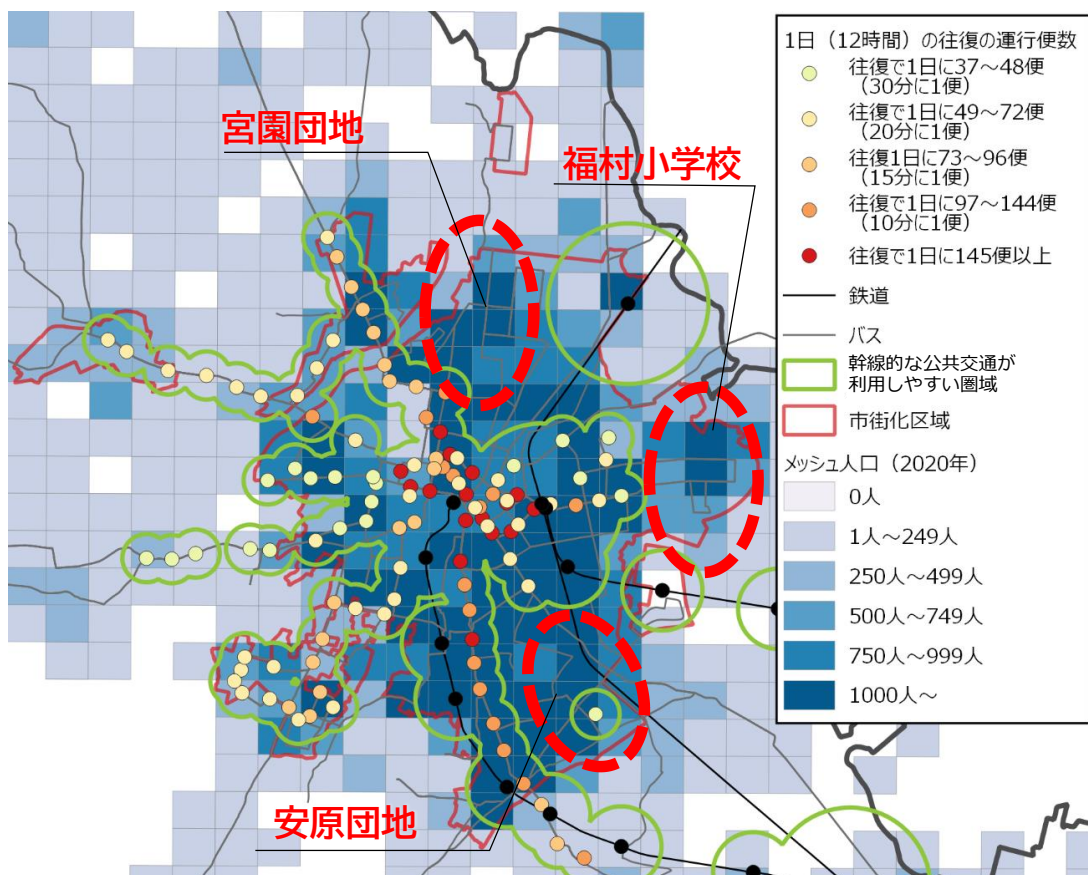
表 3-15 市街化区域内の幹線的な公共交通沿線の人口の割合

	市街化区域内人口 (112,269 人)					
	圏域内		圏域外		市街化区域合計	
	人口 (人)	割合	人口 (人)	割合	人口 (人)	割合
サービスレベルが高いバス停が利用しやすい圏域	52,735	47.0%	59,534	53.0%	112,269	100.0%
鉄道が利用しやすい圏域	35,085	31.3%	77,184	68.7%	112,269	100.0%
幹線的な公共交通が利用しやすい圏域	67,362	60.0%	44,907	40.0%	112,269	100.0%

サービスレベルが高いバス停が利用しやすい圏域：運行頻度が30分に1便以上、12時間では48便以上の路線バス停留所から半径300m以内のエリア

鉄道が利用しやすい圏域：JR 駅から半径1km以内又は弘南鉄道駅から半径500m以内のエリア

出典：令和4年動態調査（弘南バス株式会社資料）結果、総務省統計局「国勢調査（令和2年）」を加工して作成



出典：令和4年動態調査（弘南バス株式会社資料）結果、総務省統計局「国勢調査（令和2年）」を加工して作成

図 3-21 市街化区域内の幹線的な公共交通沿線の人口の割合

3.4. 地域公共交通の利用者の意向等

3.4.1. 市民アンケート調査結果

(1) 実施概要

市民の移動特性やニーズを把握するため、移動実態や公共交通に対する評価・要望、公共交通に対する利用意向等に関する市民アンケートを実施しました。

市民アンケート調査では下記の表のとおり実施、回収しています。

表 3-16 実施概要

対象者	18歳以上79歳以下の市民約2,000名 令和5年8月1日現在の住民基本台帳から年齢階層別地区別に人口比で無作為に抽出、年齢、地区で最低一人を抽出
実施方法	郵送配布郵送回収、WEB回答可 (送付内容は、依頼状、調査票2票、返信用封筒、公共交通マップ2023を送付、返送先はパシフィックコンサルタンツ(株))
実施期間	発送 9月25日(月)～回答締切 10月9日(月・祝)
回収目標	1,000票(配布票数4,000票に対し1,000票の回答を得た場合の回収率は約25%) ※18～79歳の人口123,399人に対し、統計的な信頼度95%、許容誤差5%とした場合の計算上必要サンプル数は383
回収目標を達成する工夫	<ul style="list-style-type: none"> 対象者1名あたり2票の調査票を送付し、同居家族からの回答協力をいただく 依頼状にQRコードを記載、WEB回答も可能 発送封筒は弘前市デザインの封筒を使用

表 3-17 回収数・回収率(全体)

	配布数 (世帯)	配布数 (枚)	回収数 (票)	回収率
郵送	1,997	3,994	1,008	29%
WEB	-	-	151	-
合計	1,997	3,994	1,159	29%

表 3-18 回収数・回収率(年齢別)

	配布数 (世帯)	配布数 (枚)	回収数 (票)	回収率
18～19歳	55	110	21	19%
20～29歳	269	538	78	14%
30～39歳	281	562	117	21%
40～49歳	338	676	174	26%
50～59歳	347	694	189	27%
60～69歳	343	686	278	41%
70歳以上	364	728	287	39%
不明	0	0	15	-
合計	1,997	3,994	1,159	29%

(2) 調査結果

市民アンケートの調査の結果として、主な結果を下記の通り整理しました。

なお、結果の整理にあたり「全体」とは、アンケートの回答者全体のことを指します。

1) 移動の自由度

- ・「運転免許の非保有者」は全体で 13%、そのうち 65 歳以上が 24%となっています。
- ・「運転免許保有者」のうち、「運転免許返納検討者」が 2%、そのうち 65 歳以上が 4%となっています。
- ・「送迎してもらえない」の回答は、運転免許非保有者のうち 28%、自動車非保有者のうち 36%となっています。

2) 外出の頻度・利用交通手段

- ・「週 1 回以上の外出」頻度の回答が、「買い物」は全体で 78%、「通勤・通学」は全体で 55%となっています。
- ・「通院」は、「月に数日以下」の外出頻度の回答が全体で 65%となっています。
- ・どの外出目的においても、送迎を含む「自家用車」利用が 56～73%、「公共交通」の利用は 10%以下となっています。

3) 公共交通の利用頻度・利用する/利用しない理由

<路線バス>

- ・路線バスを「平日 1 日以上利用する」の回答は全体で 3%、「利用しない」の回答が全体で 73%となっています。
- ・路線バスを利用する理由は、路線バスの利用があると回答したうちでは「自宅や目的地の近くに利用できるバス停がある」が 51%で最も多くなっています。次いで、「他に移動手段がない」が 31%となっています。
- ・路線バスを利用しない理由は、路線バスの利用がないと回答したうちでは「自家用車を使う」が 82%で最も多くなっています。他の回答は、「運行ダイヤが不適當」が 10%、「自宅や目的地の近くにバス停がない」が 9%、「時間がかかる」が 8%、「運賃が高い」が 7%等となっています。

<乗合タクシー>

- ・乗合タクシーを「利用しない」が全体で 90%となっています。
- ・乗合タクシーを利用する理由は、乗合タクシーの利用があると回答したうちでは「飲酒機会がある」が 67%で最も多くなっています。次いで、「他に移動手段がない」が 18%となってい

ます。

- ・乗合タクシーを利用しない理由は、乗合タクシーの利用がないと回答したうちでは「自家用車を使う」が、70%で最も多くなっています。次いで、「乗り方がわからない」が14%、「予約が面倒」が7%となっています。
- ・全体のうち、乗合タクシー利用エリアに居住する回答者では、乗合タクシーを「利用しない」が92%となっています。乗合タクシーを利用する理由は、乗合タクシーの利用があると回答したうちでは「飲酒機会がある」が74%で最も多くなっています。乗合タクシーを利用しない理由は、乗合タクシーの利用がないと回答したうちでは「自家用車を使う」が66%で最も多くなっています。

<JR>

- ・JRを「平日1日以上利用する」とした回答は全体で1.3%、「利用しない」が全体で64%となっています。
- ・JRを利用する理由は、JRの利用があると回答したうちでは「他に移動手段がない」が35%で最も多くなっています。
- ・JRを利用しない理由は、JRの利用がないと回答したうちでは「自家用車を使う」が73%で最も多くなっています。次いで、「自宅や目的地の近くに駅がない」が15%となっています。

<弘南鉄道 弘南線>

- ・弘南線を「平日1日以上利用する」とした回答は全体で0.3%、「利用しない」が全体で88%となっています。
- ・弘南線を利用する理由は、弘南線の利用があると回答したうちでは「自宅や目的地の近くに利用できる駅がある」が45%で最も多くなっています。
- ・弘南線を利用しない理由は、弘南線の利用がないと回答したうちでは「自家用車を使う」が70%で最も多くなっています。次いで、「自宅や目的地の近くに駅がない」が22%となっています。

<弘南鉄道 大鰐線>

- ・大鰐線を「平日1日以上利用する」とした回答は全体で0.7%、「利用しない」が全体で86%となっています。
- ・大鰐線を利用する理由は、大鰐線の利用があると回答したうちでは「自宅や目的地の近くに駅がある」が53%で最も多くなっています。
- ・大鰐線を利用しない理由は、大鰐線の利用がないと回答したうちでは「自家用車を使う」が69%で最も多くなっています。次いで、「自宅や目的地の近くに駅がない」が21%となっています。

<タクシー>

- ・タクシーを「平日1日以上利用する」とした回答は全体で1.3%、「利用しない」が全体で58%となっています。
- ・タクシーを利用する理由は、タクシーの利用があると回答したうちでは「飲酒機会がある」が58%で最も多くなっています。次いで、「いつでも利用できる」が29%、「他に移動手段がない」が23%となっています。
- ・タクシーを利用しない理由は、タクシーの利用がないと回答したうちでは「自家用車を使う」が78%で最も多くなっています。次いで、「運賃が高い」が19%となっています。

4) 路線バスの満足度

<全体>

- ・「やや不満・不満」が最も多いのは、「バス停でバスを待つ環境」が45%、次いで「運行頻度」が30%、「運行状況や利用方法等の情報の得やすさ」が29%、「終発の時間」が23%、「運賃の適切さ」と「JR等の他交通機関との乗り換えのしやすさ」が20%となっています。
- ・総合評価は、「満足・やや満足」の合計は32%で「やや不満・不満」の22%を上回っています。

<路線バス利用者>

- ・「満足・やや満足」が最も多いのは、「最寄りのバス停までの距離」が59%、次いで「ICカード支払の導入」が49%となっています。
- ・「やや不満・不満」が最も多いのは、「バス停でバスを待つ環境」が52%、次いで「運行状況や利用方法等の情報の得やすさ」が36%、「運行頻度」が34%、「終発の時間」が29%、となっています。
- ・総合評価は、「満足・やや満足」の合計は40%で「やや不満・不満」の27%を上回っています。

5) 路線バス・弘南鉄道の利用意向

- ・路線バスや弘南鉄道の「将来的な利用意向」は、全体で40%が利用するつもりとなっています。
- ・改善希望は、路線バスや弘南鉄道の利便性が良くなったら利用したいと回答したうちでは「運行頻度」が96%で最も多く、次いで「最寄りバス停・駅までの距離」が56%となっています。

6) 公共交通衰退時の影響

- ・「高齢者の移動手段がなくなり、外出できなくなる」とした回答は、全体で 75%となっており、そのうち路線バス利用者、大鰐線利用者では 80%以上となっています。
- ・「学生の移動手段がなくなり、保護者の送迎に頼らなければならない」とした回答は、全体で 68%となっており、そのうち大鰐線利用者では 83%となっています。
- ・「観光客の移動手段がなくなり、観光客が減少する」とした回答は、全体で 30%となっており、そのうち弘南線利用者では 48%となっています。
- ・「特に影響はない」とした回答は、全体で 9%となっており、そのうち路線バス利用者、大鰐線利用者では 2%、弘南線利用者では 6%となっています。

7) 公共交通維持の費用負担

- ・路線バスは、「利用料金と行政補助金で負担すべき」の回答が、路線バス利用者では 61%、非利用者では 51%で最も多くなっています。
- ・弘南鉄道は、「利用料金と行政補助金で負担すべき」の回答が、弘南鉄道利用者では 55%、非利用者では 48%で最も多くなっています。
- ・乗合タクシーは、「利用料金と行政補助金で負担すべき」の回答が、乗合タクシー利用者では 42%、非利用者では 36%で最も多くなっています。
- ・乗合タクシーは、「利用料金のみで負担すべき」の回答が、乗合タクシー利用者では 16%、非利用者では 16%となっており、路線バス・弘南鉄道の 7~8%を上回っています。

3.4.2. 高校生・保護者アンケート調査結果

(1) 実施概要

高校生の通学状況や公共交通の利用実態、送迎状況を把握するため、高校生とその保護者を対象にアンケート調査を実施しました。

高校生・保護者アンケートは下記の表のとおり実施、回収しています。

表 3-19 実施概要

対象者	市内の高校(9校)に通学する 第2学年の生徒約1,900名と保護者 青森県立弘前工業高等学校 青森県立弘前中央高等学校 弘前学院聖愛高等学校 青森県立弘前実業高等学校 青森県立弘前高等学校 弘前東高等学校 柴田学園大学附属柴田学園高等学校 青森県立弘前南高等学校 東奥義塾高等学校
実施方法	WEB アンケート(各自二次元バーコード、URL から WEB アンケート画面にアクセスして回答)
実施期間	依頼文書学校着 : 9月15日(金) 依頼文書配布 : 9月15日(金)~9月22日(金)、[再配布]10月13日(金)~10月17日(火) 回答受付期間 : 9月22日(金)18:00~10月20日(金)24:00
回収目標	生徒と保護者各500票、合計1,000票
回収目標を達成する工夫	・高等学校長協会を通じ協力依頼、学校から生徒・保護者宛に依頼文書を直接配布いただく ・WEB上で短時間で回答可能な調査内容を設計

表 3-20 学校別回収数

学校名	配布数 (枚)	高校生		保護者	
		回収数 (票)	回収率	回収数 (票)	回収率
青森県立弘前工業高等学校	230	160	70%	85	37%
青森県立弘前中央高等学校	260	225	87%	57	22%
弘前学院聖愛高等学校	194	131	68%	52	27%
青森県立弘前実業高等学校	260	46	18%	39	15%
青森県立弘前高等学校	262	70	27%	32	12%
弘前東高等学校	163	8	5%	2	1%
柴田学園大学附属 柴田学園高等学校	197	66	34%	21	11%
青森県立弘前南高等学校	260	69	27%	26	10%
東奥義塾高等学校	242	130	54%	24	10%
合計	2,068	905	44%	338	16%

(2) 高校生の結果

1) 積雪期・非積雪期別の利用交通手段

<登校時の交通手段>

- ・非積雪時の登校時は「自転車」が51%で最も多くなっています。また、「公共交通」を利用する割合は25%となっています。
- ・積雪時の登校時は「家族等の送迎」が43%で最も多くなっています。また、「公共交通」を利用する割合は32%となっています。
- ・積雪時に「家族等の送迎」で登校している高校生の非積雪時の交通手段は、60%が「自転車」となっています。また、非積雪時も「家族等の送迎」で登校している高校生は32%となっています。

<下校時の交通手段>

- ・非積雪時の下校時は「自転車」が50%で最も多くなっています。また、「公共交通」を利用する割合は27%となっています。
- ・積雪時の下校時は「家族等の送迎」が41%で最も多くなっています。また、「公共交通」を利用する割合は32%となっています。
- ・積雪時に「家族等の送迎」で下校している高校生の非積雪時の交通手段は、59%が「自転車」となっています。また、非積雪時も「家族等の送迎」で下校している高校生は32%となっています。

2) 大鰐線に対する評価・改善要望・サービス低下時の影響

<弘南鉄道 大鰐線について>

- ・大鰐線を「不便」と感じている高校生は、6%となっています。
- ・大鰐線を「不便」と感じている回答者の理由は、「運行本数が少ない」が84%となっています。
- ・大鰐線が廃線したら「困る」と感じている高校生は、47%となっています。
- ・大鰐線が廃線したら「困る」と感じている回答者の理由は、「登下校時の交通手段がなくなる」が66%、「家族が送迎できないときに利用する」が41%となっています。
- ・大鰐線が廃線しても「困らない」とした回答者の理由は、「今も将来も大鰐線を利用しない」が82%となっています。

(3) 保護者の結果（通学時の送迎の有無・頻度・理由・負担及び進学先選択との関係）

<送迎について>

- ・「送迎をしている」保護者が 66%となっています。
- ・「送迎をしている」とした回答者の理由は、「公共交通が利用できない」が 16%、「帰宅時間が遅くなる」が 10%となっています。
- ・「送迎をしている」とした回答者では、「送迎を負担に感じたことがある」保護者が 71%となっています。
- ・「送迎を負担に感じたことがある」とした回答者では、「子どもの活動時間に合わせて、仕事や家事等の都合を合わせなければならない」ことを負担に感じている保護者が 92%で最も多くなっています。
- ・「通学手段が高校の選択に影響した」が 31%となっています。

3.4.3. 路線バス等利用実態調査結果

(1) 路線バス利用状況

1) 利用実態調査実施概要

路線バスの利用実態（対象路線の便ごとの利用者数、バス停別乗降人数、乗車利用区間）を把握するため、乗り込み調査を実施しました。

調査対象路線は、赤字額と一人当たりの補助金額が多い路線において、枝分かれした路線の集約運行の可能性を検討するため、該当する路線を選定し調査を実施しました。

表 3-21 実施概要

調査実施日	令和 5 年 11 月 7 日 (火) 6:30~21:30	
調査対象 路線	路線	調査区間
	久渡寺線	弘前バスターミナル～(弘前高校前)～久渡寺
	狼森線	弘前駅前～(弘前大学前・実業高校前)～狼森
	座頭石線	弘前駅前～(マックスバリュ安原店前)～座頭石
	自衛隊線	弘前駅前～(門外・松森町/富田大通り)～自衛隊
	弥生線	弘前バスターミナル～(岩木庁舎前)～弥生
	葛原線	弘前バスターミナル～(岩木庁舎前・新岡)～葛原

2) 路線別利用実態 - 1 日利用者数、1 便あたり平均利用人数 -

- ・ 1 日の利用者数は「弥生線」が最も多く 143 人利用。1 便当たりの平均利用人数は、「狼森線」が最も多く 12 人/便が利用しています。
- ・ 「自衛隊線」は 1 日の利用者数が最も少なく 33 人で、「門外・松森町経由」では、1 便当たりの平均利用人数が 3 人/便と最も少ないです。

表 3-22 路線別 1 日利用者数

	久渡寺線		狼森線		座頭石線		自衛隊線				弥生線		葛原線	
	往路	復路	往路	復路	往路	復路	門外・松森町経由		富田大通り経由		往路	復路	往路	復路
1便(人)	10	16	9	16	17	4	2	4	9	10	29	9	0	12
2便(人)	5	9	18	-	11	11	1	4	-	-	26	8	3	3
3便(人)	11	6	9	-	14	8	-	3	-	-	7	2	10	5
4便(人)	8	6	9	-	6	8	-	-	-	-	3	8	7	25
5便(人)	7	4	13	-	7	-	-	-	-	-	5	18	8	7
6便(人)	2	0	-	-	-	-	-	-	-	-	12	9	4	-
7便(人)	-	14	-	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-
8便(人)	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9便(人)	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1日利用者数(人)	104		74		86		14		19		143			84
1便あたり 平均利用人数(人/便)	7		12		10		3		10		11			8

(2) 路線バス利用者ヒアリング調査結果

1) ヒアリング調査実施概要

路線バスを実際に利用している市民・来訪者の利用状況（利用頻度、利用目的、利用路線）、サービスの満足度、改善してほしい点、今後の利用意向等を把握するため、ヒアリング調査を実施しました。

表 3-23 実施概要

【調査実施日】	令和 5 年 11 月 7 日 (火) 8:00~19:00
【調査対象】	路線バスの利用者 (市内在住者・市外からの来訪者を問わない)
【調査場所】	・弘前駅前バス乗り場 ・弘前駅城東口バス乗り場
【回答票数】	349 票

2) ヒアリング結果

ヒアリングの調査の結果として、主な結果を下記の通り整理しました。

<利用頻度>

- ・1週間に1日以上の利用が52%となっています。

<利用目的>

- ・「通勤」、「通学」利用が44%となっています。

<利用路線>

- ・「城東環状」の利用が29%で最も多くなっています。

<路線バス満足度>

- ・「とても満足」「満足」が69%となっており、「不満」「とても不満」の22%を上回っています。

<改善してほしい点>

- ・「不満」「とても不満」とした回答者では、「朝夕の運行本数」が29%、「昼間の運行本数」が28%と運行本数に関する改善希望が多いです。

<今後のバスの利用意向>

- ・「変わらず利用する」が62%で最も多くなっています。

(3) タクシー利用者ヒアリング調査結果

1) ヒアリング調査実施概要

タクシーを実際に利用している市民・来訪者の利用状況（利用頻度、利用目的、乗車・降車場所）、サービスの満足度、今後の利用意向、改善してほしい点等を把握するため、ヒアリング調査を実施しました。

表 3-24 実施概要

【調査実施日】	令和 5 年 11 月 7 日（火） 8:00～19:00
【調査対象】	タクシーの利用者 （市内在住者・市外からの来訪者を問わない）
【調査場所】	弘前駅前タクシー乗り場
【回答票数】	32 票

2) ヒアリング結果

ヒアリングの調査の結果として、主な結果を下記の通り整理しました。

<利用頻度>

- ・「月に数日」の利用が 35%で最も多くなっています。

<利用目的>

- ・「観光」利用が 31%で最も多くなっています。

<乗車場所>

- ・「弘前市役所/弘前公園」が 25%となっています。

<降車場所>

- ・「弘前駅前」が 78%で最も多くなっています。

<タクシー満足度>

- ・「とても満足」「満足」が 85%となっており、「不満」「とても不満」の 12%を上回っています。

<今後のタクシーの利用意向>

- ・「変わらず利用する」が 83%で最も多くなっています。

<タクシーの改善してほしい点>

- ・「不満」「とても不満」とした回答者では、改善してほしい点 1 位として「運転手の接遇」を選択した割合が 50%となっています。

<相乗りタクシー利用意向>

- ・相乗りタクシーの利用意向は「利用する」が 41%で最も多くなっています。

4.2. 周辺市町村地域公共交通計画等の整理

弘前市を運行する地域公共交通は、周辺市町村と連絡する路線等が含まれているため、周辺市町村の既存計画等における弘前市を連絡する公共交通に関する考え方を整理します。

表 4-1 周辺市町村における弘前市と連絡する公共交通の考え方

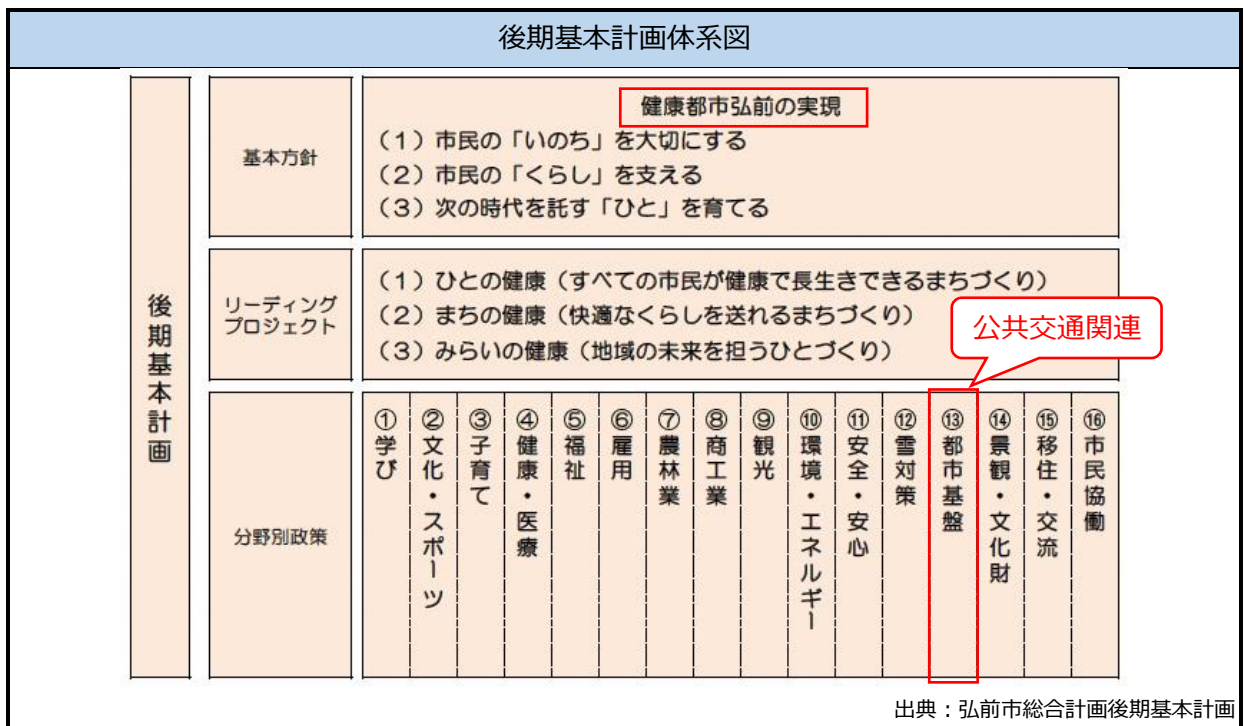
市町村名/関連計画(策定年月)	弘前市と連絡する公共交通の考え方	具体的路線名など
黒石市 黒石市地域公共交通網形成計画 (令和元年10月)	<ul style="list-style-type: none"> 市民の日常生活に必要な市域を跨ぐ移動を支え、弘前駅・弘前バスターミナルや、新青森駅・青森空港、JR駅の川部駅・北常盤駅・浪岡駅などと黒石駅を結ぶ広域的・総合的な公共交通網については、隣接自治体と連携を図りながら維持します。 	<ul style="list-style-type: none"> 弘南鉄道弘南線 広域路線バス弘前黒石線
平川市 平川市地域公共交通計画 (令和3年3月)	<ul style="list-style-type: none"> 本市を経由する広域路線バスや鉄道はこれまで、利用減少に伴い収益性の悪化や運転手の不足などの慢性化した経営課題を抱えているが、市民の市外への移動ニーズは存在しており、今後も利用ニーズに合わせた適切な広域移動手段の維持を検討します。 	<ul style="list-style-type: none"> JR奥羽本線 弘南鉄道大鱈線 弘南鉄道弘南線 広域路線バス弘前碓ヶ関線
大鱈町 大鱈町地域公共交通計画 (令和3年3月)	<ul style="list-style-type: none"> 町外への移動においては、高校生をはじめとした町民の移動ニーズや町外からの来訪者の移動に対して広域移動の維持・確保を行い、居住地区と町中心部、町と周辺市町村間の移動を支えていけるような公共交通を目指します。 町民や町外からの来訪者の移動を支える広域路線の適切な維持や、移動サービス同士の役割分担を多様な主体との連携によって実施するなど、各移動手段でサービスの持続性を高めていくことで、将来的に持続可能な公共交通を目指します。 サービス同士の接続性を高めることや、町内路線・広域路線どちらにおいても利用者数を増やすための取組みを行い、公共交通の持続性を高めていきます。 	<ul style="list-style-type: none"> JR奥羽本線 弘南鉄道大鱈線 広域路線バス弘前碓ヶ関線
藤崎町 藤崎町第2次総合計画後期基本計画 (令和4年3月)	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通であるJR奥羽本線・JR五能線、弘南バスの各路線について、利便性向上を関係機関に働きかけるとともに、JR各駅周辺の安全で快適な環境整備を推進し、利用客の増加を図ります。 	<ul style="list-style-type: none"> JR奥羽本線 JR五能線 広域路線バス弘前五所川原線 広域路線バス弘前浪岡線
田舎館村 田舎館村立地適正化計画 (令和4年12月)	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道・路線バス主体の公共交通について、将来にわたって持続性を確保していくため、周辺自治体と連携した利用促進に努めます。 人口減少下にあっても地域の活力を維持するため、周辺自治体と連携して地域の資源や公共交通を活用した観光誘客の推進に努め、交流人口の増加を目指します。 	<ul style="list-style-type: none"> 弘南鉄道弘南線 広域路線バス弘前黒石大川原線 広域路線バス弘前豊蔭高田黒石線
板柳町 第2期板柳町まち・ひと・しごと創生総合戦略(令和2年3月)	<ul style="list-style-type: none"> 生活交通路線として必要なバス路線の確保・維持を図ります。 	<ul style="list-style-type: none"> 広域路線バス弘前板柳線
鶴田町 第5次鶴田町総合計画後期基本計画 (平成30年4月)	<ul style="list-style-type: none"> 現在の公共交通機関の存続を目指します。 JR五能線とバス交通において、安全・安心で快適に移動することができる環境を維持するため、関係機関との協議を進めていきます。 	<ul style="list-style-type: none"> JR五能線 広域路線バス弘前五所川原線
鱈ヶ沢町 第6次鱈ヶ沢町長期総合計画 (令和4年3月)	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティバスをはじめ、町内公共交通の維持、利用促進を図り、交通弱者への配慮等に視点を置いた町民の移動手段の確保に努めます。 	<ul style="list-style-type: none"> JR五能線 広域路線バス弘前鱈ヶ沢線

4.3. 弘前市関連計画の整理

4.3.1. 弘前市総合計画後期基本計画（令和5年3月策定）

「弘前市総合計画」は、令和元年度から令和8年度までの8年間を計画期間とし、将来都市像「みんなで創り みんなをつなぐ あずましいいりんご色のまち」の実現に向けて実施しており、令和5年3月に「後期基本計画」が策定されたところです。「後期基本計画」では「健康都市弘前の実現」を基本方針として掲げています。

公共交通に関しては⑬都市基盤において、政策の方向性を「持続可能な都市の形成」と定め、ついで、「コンパクト+ネットワーク」のまちづくりを目指した市内の公共交通ネットワークの構築を進めています。



公共交通に関する政策及び施策、成果指標等

- 公共交通と関連する政策「持続可能な都市の形成」の評価指標は「居住誘導区域内の人口密度」となっており、公共交通を含め複数の取組により実現するものです。
- 施策「市内の公共交通ネットワークの構築」の評価指標は「公共交通の利用者数」となっており、公共交通の取組が直結する指標です。

政策：⑬都市基盤

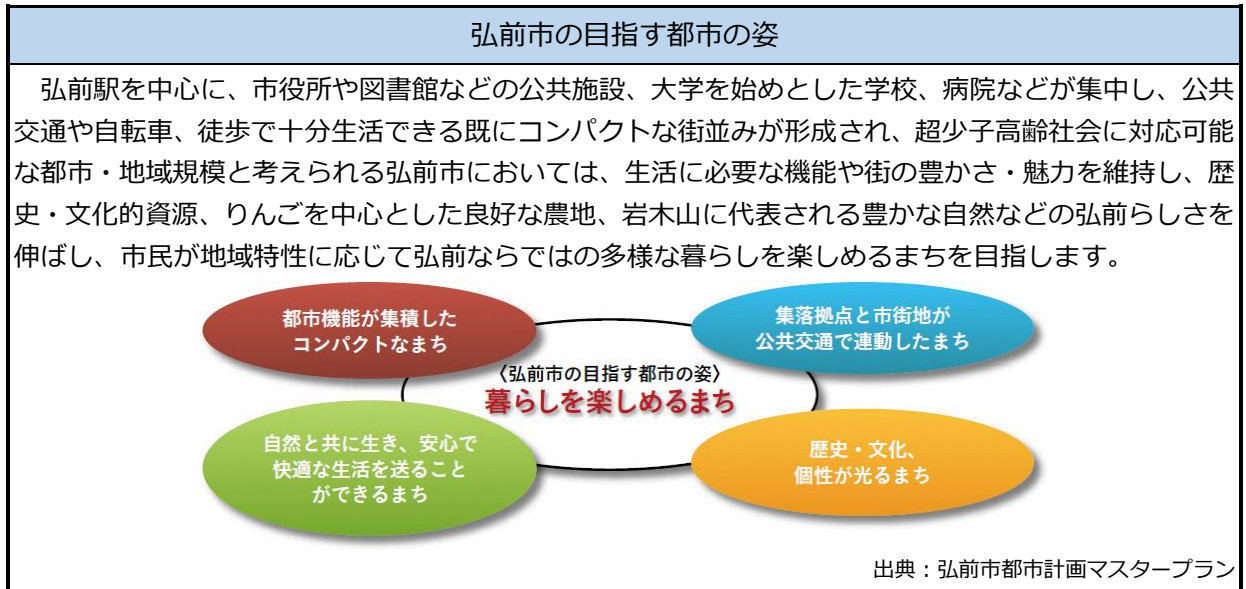
人口減少・超高齢社会に対応した持続可能な都市を構築し、地域経済を支える道路ネットワークの整備や安全・安心で快適な市民生活を実現するため、生活道路等の適切な維持管理と上下水道の整備を進め、住みよい環境と賑わいのあるまちの形成を図ります。

出典：弘前市総合計画後期基本計画

4.3.2. 弘前市都市計画マスタープラン（平成 27 年 3 月策定）

「弘前市都市計画マスタープラン」では、目標年次を平成 46 年とし、今後の人口減少・超高齢社会のなかで持続可能な都市づくりを進めるにあたって、都市としての魅力を向上させる必要があるとの考えから、弘前らしさを生かし、それらをさらに伸ばしていく都市づくりを目指しています。

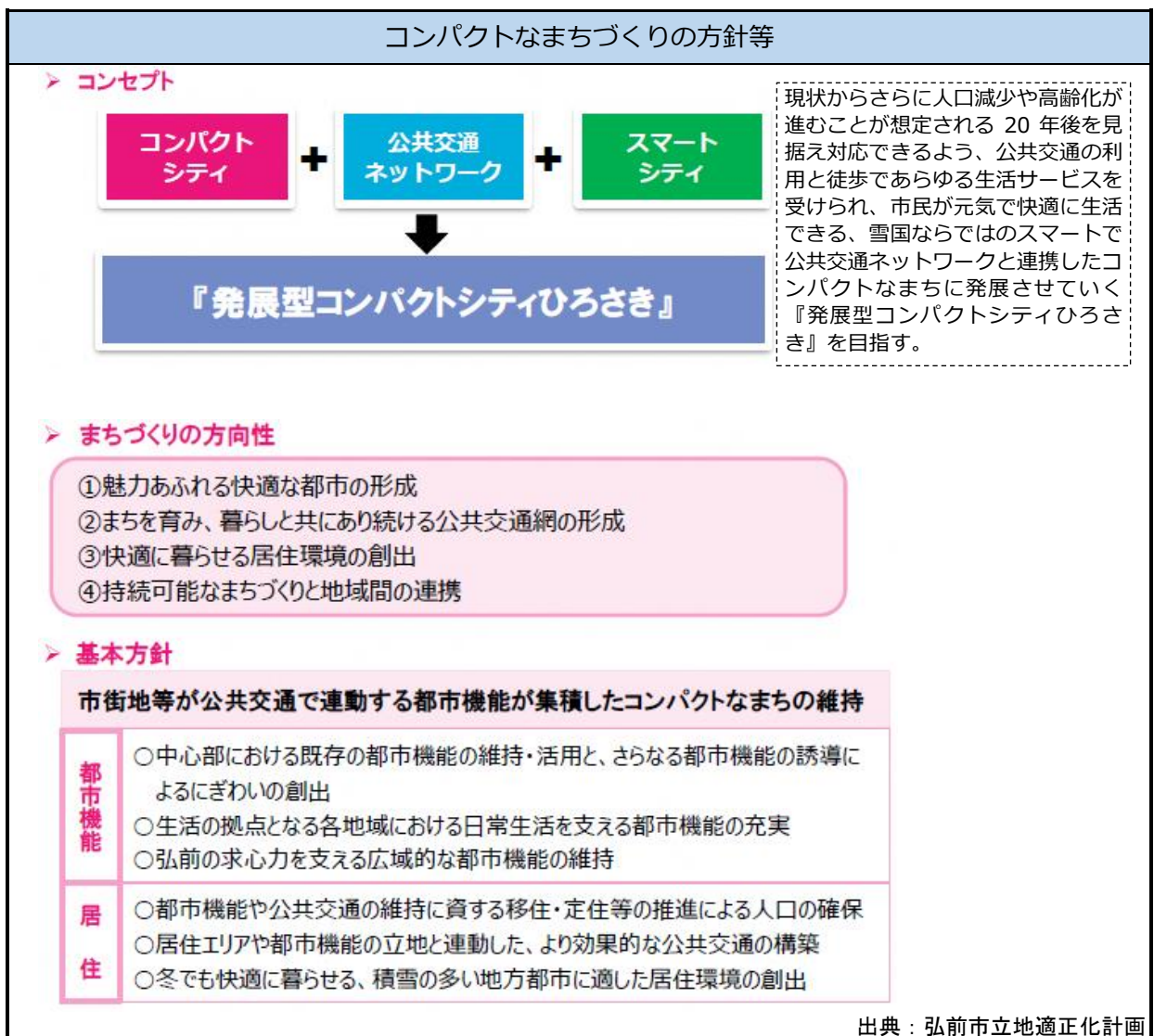
その中で、まちづくりと公共交通の連動を明確に位置付けています。



4.3.3. 弘前市立地適正化計画（平成 29 年 3 月策定、令和 4 年 3 月変更）

「弘前市立地適正化計画」は、人口減少や少子高齢化が更に急速に進む 20 年後を見据え、新たな魅力や都市機能の導入、既存の都市施設を生かしたまちづくり、交通機能を強化させ地域特性に合わせた誰もが公共交通で移動できる環境づくりを行うことで、コンパクトシティ・プラス・ネットワークの考え方を踏まえた効率的で持続可能なまちへと成熟させ、誰もが元気で快適に生活できる弘前ならではの多様な「暮らしを楽しめるまち」の実現を目指すことを目的としています。

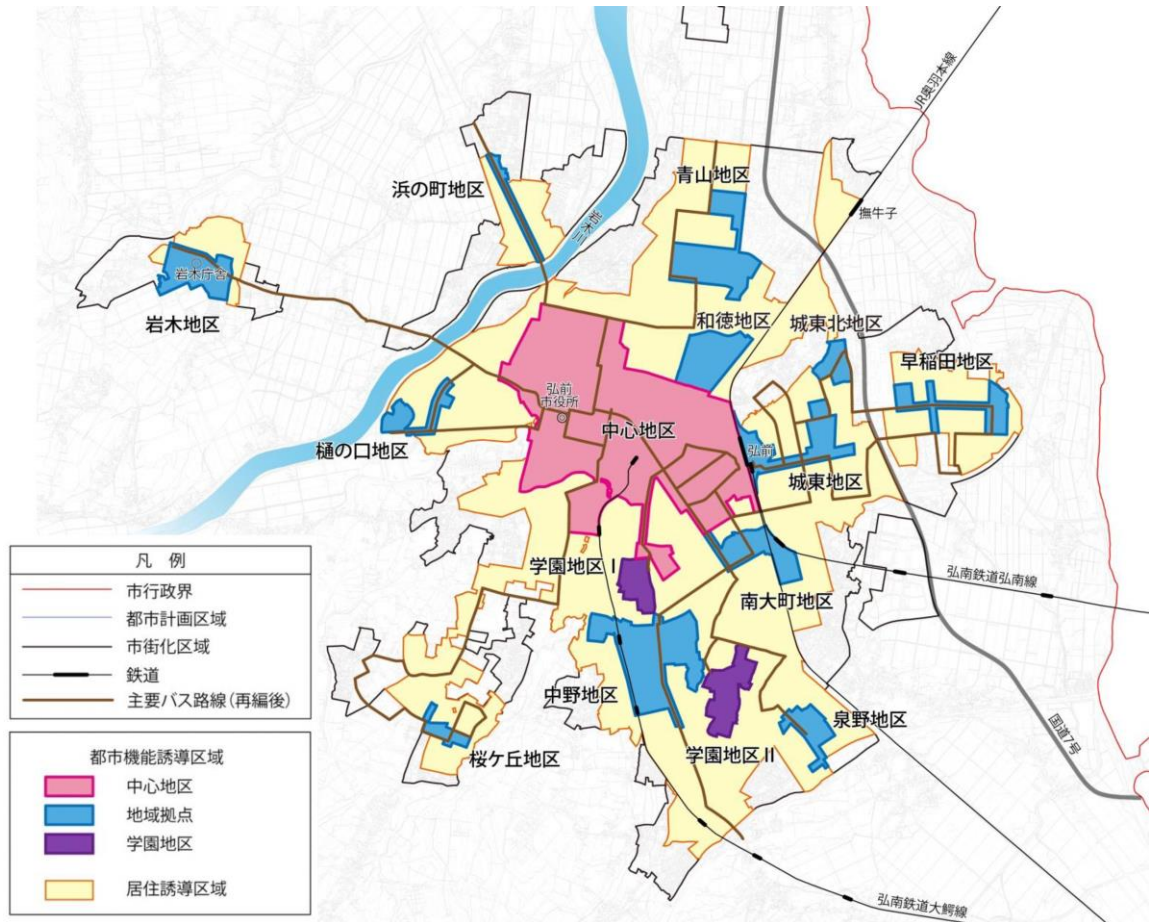
公共交通については、都市機能及び居住を誘導するための取組の一環として、「利便性やサービスの向上」が位置付けられています。



都市機能及び居住を誘導するための取組と公共交通関連の内容

都市機能誘導区域：医療・福祉・商業等の都市機能を誘導・集約する区域

居住誘導区域：人口密度を維持し生活サービスやコミュニティの持続的な確保を目指す区域



■ 誘導施設の維持・誘導に関する施策

- ① 都市機能等の施設整備
- ② 公共施設等総合管理計画と連携した公的施設の誘導
- ③ 公共交通の利便性やサービスの向上
- ④ 中心市街地の活性化による賑わいの創出と魅力の向上
- ⑤ 都市機能誘導区域における雇用と交流人口の促進
- ⑥ 公有地の有効活用による都市機能の誘導
- ⑦ 学都ひろさきの充実に向けた官学連携の強化

■ 居住の維持・誘導に関する施策

- ① 移住定住の促進
- ② 雇用の維持・創出
- ③ 空き地・空き家の流動化と住み替えの推進
- ④ 公共交通の利便性やサービスの向上
- ⑤ 住みやすさの維持・充実の支援
- ⑥ 冬でも快適な居住環境の形成
- ⑦ まちなか居住の受け皿づくり

公共交通関連

【公共交通の利便性やサービスの向上】

中心地区内を快適に移動でき、さらに中心地区と地域拠点を円滑に移動できる利用しやすく、利便性の高い公共交通網の再編を図るとともに、市の将来を担う学生が公共交通や地域の活性化に貢献する取組への支援や、高齢者など公共交通の需要が高まる世代の利用促進に取組みます。また、自転車との乗り継ぎ等の連携機能の向上や交通系ICカードによる利用しやすい料金制度と商店街と連携したサービスの導入などにより公共交通の利便性や快適性、優位性を高めます。 出典：弘前市立地適正化計画

4.3.4. 弘南鉄道弘南線・大鰐線維持活性化基本方針（令和2年7月策定）

弘前圏域8市町村（弘前市、黒石市、平川市、藤崎町、板柳町、大鰐町、田舎館村、西目屋村）は連携・協力して弘南鉄道弘南線及び大鰐線の維持活性化を図るため、「弘南鉄道弘南線・大鰐線維持活性化支援方針」を令和2年7月に決めました。

弘南鉄道株式会社が収入の確保や経営の合理化、輸送の安全性とサービスの向上等による経営改善に最大限の努力をすることを基本とした上で、同方針に基づき、沿線市町村（弘前市、黒石市、平川市、大鰐町、田舎館村、西目屋村）が、「弘南鉄道弘南線・大鰐線維持活性化支援計画」を令和3年1月に策定しました。沿線市町村が公的支援を行い、弘前圏域及び津軽圏域の市町村や関係機関・団体等と連携して、弘南鉄道弘南線及び大鰐線を維持活性化し、運行の継続を図るものです。

弘南線及び大鰐線に関する公的支援として、安全輸送対策事業費補助と利用促進に関する支援、運行費補助があり、補助率や沿線市町村負担割合等が明記されています。

維持活性化の基本的な考え方
<ul style="list-style-type: none"> ・事業者等との連携による維持活性化 ・鉄道施設等の計画的な修繕・更新による安全対策 ・支援は路線別に関係市町村が負担 ・事業者の計画を踏まえた公的支援（弘南線・大鰐線への支援） ・国への要望 ・事故等の対応
出典：弘南鉄道弘南線・大鰐線維持活性化基本方針

支援の概要
<p>● 弘南線への支援</p> <p>弘南線は、令和3年度から令和12年度までの10カ年の支援計画（前期5年、後期5年）を作成し支援する。前期支援計画の5年目に、弘南線を取り巻く環境等を考慮した上で、経営改善や修繕等の進捗状況とその後の見込みを評価し、令和8年度からの後期支援計画に生かして支援する。</p>
<p>● 大鰐線への支援</p> <p>大鰐線は、令和3年度から令和12年度までの10年間を維持することを目指して、令和3年度から令和7年度までの運行に係る5カ年の支援計画により支援するが、令和5年度末の大鰐線の経営改善や修繕等の進捗状況とその後の見込みを評価した上で、令和8年度以降のあり方を事業者と協議する。</p>
出典：弘南鉄道弘南線・大鰐線維持活性化基本方針

4.3.5. 弘前市 SDGs 未来都市計画（令和 5 年 8 月策定）

SDGs 達成のため、「りんご産業」にフォーカスした「弘前市 SDGs 未来都市計画」を策定し、「自治体 SDGs モデル事業」に北東北 3 県で初めて選定されました。

SDGs に沿った市政運営は、脱炭素をはじめ持続可能な交通の実現の方向性を示すものとなっています。

2030 年のあるべき姿

りんごは本市の市民経済を支える基幹産業であるのみならず、文化や観光面、そしてシビックプライドとしても重要な役割を果たしていることから、「りんご産業」を将来にわたって持続可能なものとしていくために、2030 年のあるべき姿を「豊かな実りを 次へと紡ぐ 活力あるりんごのまち弘前」とし、「日本一のりんご産地」が抱える経済・社会・環境における様々な問題を解決し、次世代にりんご産業を託すため、次の 3 つの視点で SDGs の実現に取り組む。

- 1 世界に通じる新時代のりんご産業のまち【経済】
- 2 次世代に継承されるりんご産業のまち【社会】
- 3 地球に優しいりんご産業のまち【環境】

出典：青森県弘前市 SDGs 未来都市計画

2023 年度自治体 SDGs モデル事業提案概要

自治体SDGsモデル事業名：SDGsで未来につなぐ「日本一のりんご産地」実現プロジェクト 提案者名：青森県弘前市

取組内容の概要：弘前市は、先人たちのたゆまぬ努力と受け継がれてきた栽培技術で「日本一のりんご産地」を築いてきた。担い手が減り遊休農地も広がる今こそ、革新的なりんご生産に取り組み、農業生産性及び農業所得を向上させ、更には環境負荷の低減にも挑戦することで「日本一のりんご産地」そして「地球」の両方を持続可能なものとする。

経済

課題…日本一のりんご産業の生産力・販売力の強化

- イノベーション ①-1 AI・データを活用した「りんごDX」の実装・普及展開
- 新技術導入 ①-2 高密度栽培等「省力樹形栽培」の普及促進
- 付加価値創造 ①-3 内臓脂肪を減らす「機能性表示食品」としてのりんごブランド化
- 流通 ①-4 台湾・香港等海外への販路拡大の強化

【経済面の相乗効果】DXやスマート農業導入を契機とした環境に優しい農業に取り組み農家の増加

社会

課題…日本一のりんご産業を守る担い手の確保

- 現場改善 ②-1 「トヨタ式カイゼン」指導により女性にも選ばれる職業を目指す働き方改革の推進
- 人材育成 ②-2 初心者向けからスキルアップまでの階層別のりんご人材育成
- 農地継承 ②-3 園地継承円滑化システムによる後継者不在園地の継承
- 健康増進 ②-4 農家の健康増進に向けたQOL健診の普及展開

【社会面の相乗効果】意欲的な担い手の育成による担い手への農地集積及び遊休農地の発生防止と再生

環境

課題…りんご産業における環境負荷の低減

- カーボンフットプリント ③-1 「無煙炭化器」導入による剪定枝バイオ炭の農地投入実証研究
- エネルギー ③-2 ジュース工場から出る搾汁残渣等を活用したバイオガス発電
- 気候変動 ③-3 温暖化に対応した生産技術等の研究
- 循環型産業 ③-4 産学官連携による剪定枝を原料とした商品開発

【環境面の相乗効果】環境に優しい農産物の生産・販売による農業産出額の拡大

出典：2023 年度 SDGs 未来都市等提案書

4.3.6. 第三次弘前市環境基本計画（令和3年3月策定）

昨今の社会経済情勢の変化（少子高齢化・人口減少など）や地域環境の問題（ごみ問題など）から、地球規模の環境問題（温暖化など）などの新たな課題を踏まえ、持続可能な社会の構築のため、「第三次弘前市環境基本計画」を令和3年3月に策定し、「あずましい環境の創造と次世代への継承」を最終目標に掲げています。

基本目標「Ⅶ 地球温暖化対策・エネルギーの推進」において公共交通のマイカー利用からの転換が位置付けられており、評価指標としては「大気環境基準達成度（窒素酸化物・浮遊粒子状物質）」に寄与が期待されます。

公共交通に関する具体的内容	
Ⅶ 地球温暖化対策・省エネルギーの推進	
(1) 地球温暖化対策の意識啓発推進	
④普及啓発の推進	
市の取組	
<ul style="list-style-type: none"> ●市自らが率先し、環境配慮に取り組み、地球温暖化対策を推進するための「弘前市地球温暖化防止率先行動計画」に基づき、温暖化対策を実施します。 <ul style="list-style-type: none"> ・地球温暖化に対する市民の理解を深めるため、出前講座を実施します。 ・温室効果ガスの排出を削減するため、クールビズ、ウォームビズへの取組の啓発に努めます。 ・通勤時などはマイカー利用中心から、バス・鉄道などの公共交通機関、自転車や徒歩といった、温室効果ガス排出量の少ない移動を推進します。 ・温室効果ガスの排出を削減するため、低燃費車の利用、アイドリングストップなどのエコドライブ活動の啓発に努めます。 	公共交通関連
(2) 省エネルギーの推進	
①一般家庭・事業者の省エネルギーの推進	
市民・事業者の取組	
<ul style="list-style-type: none"> ●日常生活や日常業務の中で、クールビズ、ウォームビズ、エコドライブの実施などにより、化石燃料由来のエネルギーの削減に努めます。 ●家電製品、自動車購入の際は、省エネ性能についても考慮します。 ●住宅等の建設やリフォームの際は、高断熱や省エネについても考慮します。 ●宅配便の再配達による燃料消費をなくすため、できるだけ1回で荷物を受け取るようにします。 ●通勤時などはマイカー利用中心から、バス・鉄道などの公共交通機関、自転車や徒歩といった、温室効果ガス排出量の少ない移動を推進します。 	
市の取組	
<ul style="list-style-type: none"> ●市民・事業者・市の各主体が、日常生活や日常業務の中での省エネルギーに取り組むための情報提供及び普及啓発を進めます。 	
②公共施設での省エネルギーの推進	
市の取組	
<ul style="list-style-type: none"> ●地球温暖化防止率先行動計画に基づき、市が行う事業や市有施設の省エネルギー活動を推進します。 ●公共施設等への省エネルギー型設備の導入、改修を進めます。公用車の切り換えに合わせて、ハイブリッド自動車やEVなどの低公害車の導入に努めます。 	

出典：第三次弘前市環境基本計画

5. 地域公共交通の役割と課題整理

5.1. 地域公共交通の役割

地域公共交通は、市民の日常生活を支えるとともに、健康都市弘前や目指す都市の姿「暮らしを楽しめるまち」の実現など、目指す将来像やまちづくりの実現に向けて重要な役割を担います。

【地域公共交通が果たす役割】

市民の外出支援、健康増進

- 市民の日常生活を支え、車を利用しない人も外出しやすい交通環境の実現
- 外出を促進し、市民の健康増進に寄与

人や環境にやさしい交通環境の実現

- まちなかや郊外生活拠点を中心とした、歩いて暮らせるまちづくりの実現
- 通勤等における自動車利用の抑制

目指す都市の姿や将来都市構造の実現

- まちづくりと公共交通との連動
- 『コンパクトシティ・プラス・ネットワーク』のまちづくりの推進

地域の活性化、沿線価値の向上への寄与

- まちなかの回遊促進、市民や来訪者の移動の利便性向上による交流の活発化
- 拠点機能向上と拠点間の連携強化

【弘前市における地域公共交通ネットワークの構成】

地域公共交通ネットワーク

- 鉄道や路線バスなどの公共交通機関相互が連続して機能し、まちなかや郊外の生活拠点及びその周辺の面的な移動を担うとともに、まちなかと拠点間を機能的・効率的に連絡

1) 鉄道（JR 奥羽本線・JR 五能線）

- ・市内の移動のみならず他都市との広域移動を担う公共交通機関であり、大量の移動需要にも対応して基幹的な役割を果たす

2) 鉄道（弘南鉄道弘南線・大鰐線）

- ・弘南鉄道弘南線は弘前市と黒石市、平川市、田舎館村を連絡し、大鰐線は弘前市内を中心に大鰐町と連絡する、弘前都市圏内の移動を安定的に支える公共交通機関
- ・公共交通ネットワークの中では、JR 線に準じて基幹的な役割を果たす

3) バス（路線バス）

- ・弘前市内および周辺市町村間の移動、各地域・地区内の移動を幅広く担い、幹線としての役割から、各地域・地区における支線としての役割を果たす

4) タクシー（乗合タクシー・一般タクシー）

- ・鉄道やバスでは対応することが難しい、少量で多様な移動の需要に対し、よりきめ細かいサービスを提供し、公共交通全体の需要やニーズの隙間を補完する

5) その他

- ・バスやタクシーが担うことが難しい、区域内や施設間の特定の少量の移動需要に対し、非営利活動法人等が運営主体となって、公共交通の一部を補完的に担う

5.2. 地域公共交通の課題

5.2.1. 地域公共交通の問題点

都市構造や地域の現状、公共交通の現状を踏まえ、地域公共交通の問題点について整理します。

問題点 1：公共交通の利用需要・供給力双方の縮小が見込まれる

～量(ヒト)の観点～

- 新型コロナウイルス感染症等の影響により2～3割程度減少した公共交通利用者数は、令和4年からは回復基調にあるものの、感染症拡大前の利用者数までの回復には至っていません。
- 新型コロナウイルス感染症等の影響を受けた観光客数は回復傾向にあるものの、今後も人口減少や高齢化が進行することが予測されており、現状のまま推移すると、公共交通利用者数はさらに減少する可能性があります。
- 労働基準法改正等の影響により、バスやタクシーを中心に乗務員不足が進行することも想定されており、公共交通サービスを維持することがますます困難になる可能性があります。

問題点 2：さらなる利便性の低下、ニーズとのギャップの拡大が懸念される

～質(サービス)の観点～

- バス路線再編や運行効率化により輸送の生産性が向上したことや、路線バスの運行全体に対し市民から一定の評価を得るなど、これまでの取組の成果もみられますが、アンケート調査結果からは路線バスの運行全体に対して2割～3割の回答者が不満を感じています。
- 特に、バスを待つ環境、運行頻度、運行に関する情報、終発時刻に関する不満が大きく、現在の路線バスのサービスレベルと市民が求めるサービスレベルに差が生じています。
- 乗務員不足や利用者の減少により公共交通サービスを維持することが困難となり、バスの減便や路線廃止等を実施せざるを得なくなることが見込まれ、市民や利用者のニーズとのギャップがさらに拡大することが懸念されます。

問題点 3：目指す将来像やまちづくりの実現への影響が懸念される

～まちの観点～

- 公共交通のサービスレベルの低下やライフスタイルの多様化等により、自動車依存のさらなる拡大や郊外の高齢者を中心とした外出率が低下する可能性があります。
- 市民及び交通事業者の双方にとって冬期の積雪等は厳しい環境にあり、高齢者のみならず高校生等の移動の負担や制約も拡大する可能性があります。
- 市街化区域外の郊外に加え、人口や都市施設がコンパクトにまとまった市街化区域でも人口減少や高齢化が進行しており、さらに公共交通の利用者数減少とサービスレベルが低下し、目指す健康都市弘前やSDGs未来都市、公共交通と一体となったまちづくりなどの実現への影響が懸念されます。

表 5-1 通勤・通学時 利用交通手段割合 弘前市と他都市との比較

	自家用車	公共交通	
		路線バス	鉄道
全国	49.5%	6.8%	25.5%
青森県	74.5%	4.3%	2.8%
青森市	65.0%	7.7%	4.0%
八戸市	76.2%	6.6%	1.8%
弘前市	69.6%	2.8%	2.4%

出典：国勢調査（令和2年）

問題点4：公共交通サービスの確保に向けた財政負担のさらなる拡大の可能性がある ～財政の観点～

- 経営改善に最大限努力することを基本とした上で、弘前市をはじめとする沿線自治体により運行費補助を含む弘南鉄道への公的支援が実施されている中で、弘南線及び大鰐線ともに経常損益の赤字が続いており、補助における弘前市の負担額は拡大傾向にあります。
- 路線バス運行の収支もマイナスが継続しており、市単独補助金の上限設定により、交通事業者が収支赤字額の一部を負担している状況の中、乗務員不足と労働基準法改正等によりさらに交通事業者の経営が厳しくなることが見込まれます。
- 路線バス運行費補助が増加傾向にある中で、令和2年度から実施されている新型コロナウイルス感染症等の影響に対する特別対策事業費補助金交付の継続は不透明であり、当該補助金による合計補助金額の増額が継続出来なくなる可能性があります。
- 乗合タクシーの収支率は全体で5.3%（令和4年度）、利用者1人1回当たりの補助金額は約2,300円であり、輸送効率や投資効率が非常に低く厳しい状況にあります。
- 今後も利用促進と併せて公共交通の輸送の効率化や経営改善等を図っていくことが望まれます。一方でアンケート調査結果において、公共交通を維持するための費用負担のあり方について利用者と行政で負担すべきとの意見が最も多く、また目指す将来像の実現の観点からも、必要な公共交通サービスを維持していくためのさらなる財政負担が求められる可能性があります。

5.2.2. 地域公共交通の課題

地域や公共交通の現状、地域公共交通の問題点を踏まえ、地域公共交通施策の展開において対応すべき課題を整理します。

【地域公共交通の問題点】

- 問題点 1：公共交通の利用需要・供給力双方の縮小が見込まれる
- 問題点 2：さらなる利便性の低下、ニーズとのギャップの拡大が懸念される
- 問題点 3：目指す将来像やまちづくりの実現への影響が懸念される
- 問題点 4：公共交通サービスの確保に向けた財政負担のさらなる拡大の可能性はある

- 公共交通の利用需要が縮小し、自動車への依存の拡大が見込まれる中で、「市民等の移動を担うために適切な交通手段を適用」することで公共交通サービスを確保し、適切な役割分担のもと地域公共交通を支えていくことが重要
- 市民のみならず来訪者も含めて公共交通の利用機会を拡大し、「公共交通の需要を創出すること」と併せて、「公共交通サービスを身近な存在として、日常・非日常の多様な機会において多様な主体に利用され、目指す将来像やまちづくりを実現するための仕組みづくり」が必要

課題 1：公共交通を支える

- ・生活を支える公共交通サービスの維持、需要量やニーズに応じたサービスの適切な確保に向けた早急な対策が不可欠
- ・健康都市弘前、SDGs 未来都市等、目指す将来像の実現やまちづくりに寄与するため、適切な負担や役割分担のもと地域の経済・社会活動の活性化や人口維持等のための社会の基盤的サービスである公共交通を支える（安定確保）ことが不可欠

※SDGs:Sustainable Development Goals（持続可能な開発目標）は 17 の大きな目標とこれを達成するための具体的な 169 のターゲットで構成。目標 11 は、住み続けられるまちづくり（包摂的で安全かつ強靱（レジリエント）で持続可能な都市及び人間居住を実現する）のターゲットの一つに TARGET11.2 「2030 年までに、脆弱な立場にある人々、女性、子ども、障がい者及び高齢者のニーズに特に配慮し、公共交通機関の拡大等を通じた交通の安全性改善により、すべての人々に、安全かつ安価で容易に利用できる、持続可能な輸送システムへのアクセスを提供」があり、SDGs の実現はこれらターゲットの実現を図るもの。

課題 2：公共交通を活かす

- ・日常的に利用される公共交通サービスの実現やまちづくりとの連携等による需要創出、様々な主体との協働・連携による仕組みづくりが必要
 - ✓ 地域の魅力確保・活力向上に向けた観光客やインバウンド等の来訪者が移動可能な公共交通サービスの維持・強化、関係主体が一体となった連携、仕組みの構築
 - ✓ 公共交通を多くの人々が利用することで二酸化炭素排出量削減効果が発揮され、環境負荷低減に寄与
 - ✓ 公共交通利用（自動車の適切利用）を通じ、日々の運動量・活動量を高めることで健康増進に貢献

6. 基本的な方針

6.1. 基本理念

弘前市の地域づくりの最上位計画としてのまちづくりの方向性を明らかにするもので、行政運営の最も基本となる計画である「弘前市総合計画」では、将来都市像として「みんなで創り みんなをつなぐ あずましいりんご色のまち」を掲げ、後期基本計画（令和5年度～令和8年度）において、健康であることの尊さを深く感じ入る今だからこそ、このまちに住む人々、関わる人々が元気で長生きできるまちづくりを進めるために、市民の「いのち」を大切に、市民の「暮らし」を支え、次の時代を託す「ひと」を育てる、この3本の柱を基本方針に掲げ、「健康都市弘前」を市政運営の基軸に据えて、「ひとの健康」「まちの健康」「みらいの健康」の実現に取り組んでいます。

本計画は、上記の将来都市像の実現に向けて「公共交通」の切り口で取組を推進するマスタープランとしての位置付けを踏まえ、都市計画マスタープランで掲げる目指す都市の姿「暮らしを楽しめるまち」の実現を目指すまちづくりと連携し、本市の抱える課題を解決するため、弘前市における地域公共交通計画の基本理念を、次の通り定めます。

【基本理念】

みんなで創り、みらいへつなぐ、ひろさきの公共交通

上記の基本理念には、今後の地域公共交通のあり方の動向や弘前市の目指す都市構造・都市経営などを踏まえ、公共交通に関わる「①市民・来訪者等の多様な利用者」「②交通事業者・行政・市民等の多様な主体」「③地域全体」が、「①公共交通の一体的利用によるネットワーク（交通モード間）」「②共創（連携・協働の主体間）」「③まちづくり（地域活性化・観光振興等の公共交通とまち）」を創り・つなぐといった幅広い解釈を持ち、関係者が一体となって公共交通に関わり、暮らしの中で市民の誰もが、また来訪者等の多様な方が気軽に利用できる、弘前市ならではの公共交通サービスの実現を目指すものとして定めています。

6.2. 基本方針

前述した基本理念の実現を目指し、地域公共交通に関する現状・問題点に対して、社会情勢や国等の政策の方針等を踏まえ、公共交通の活性化及び再生に向けた取組の方向性として、本計画の基本方針を3本の柱として掲げます。

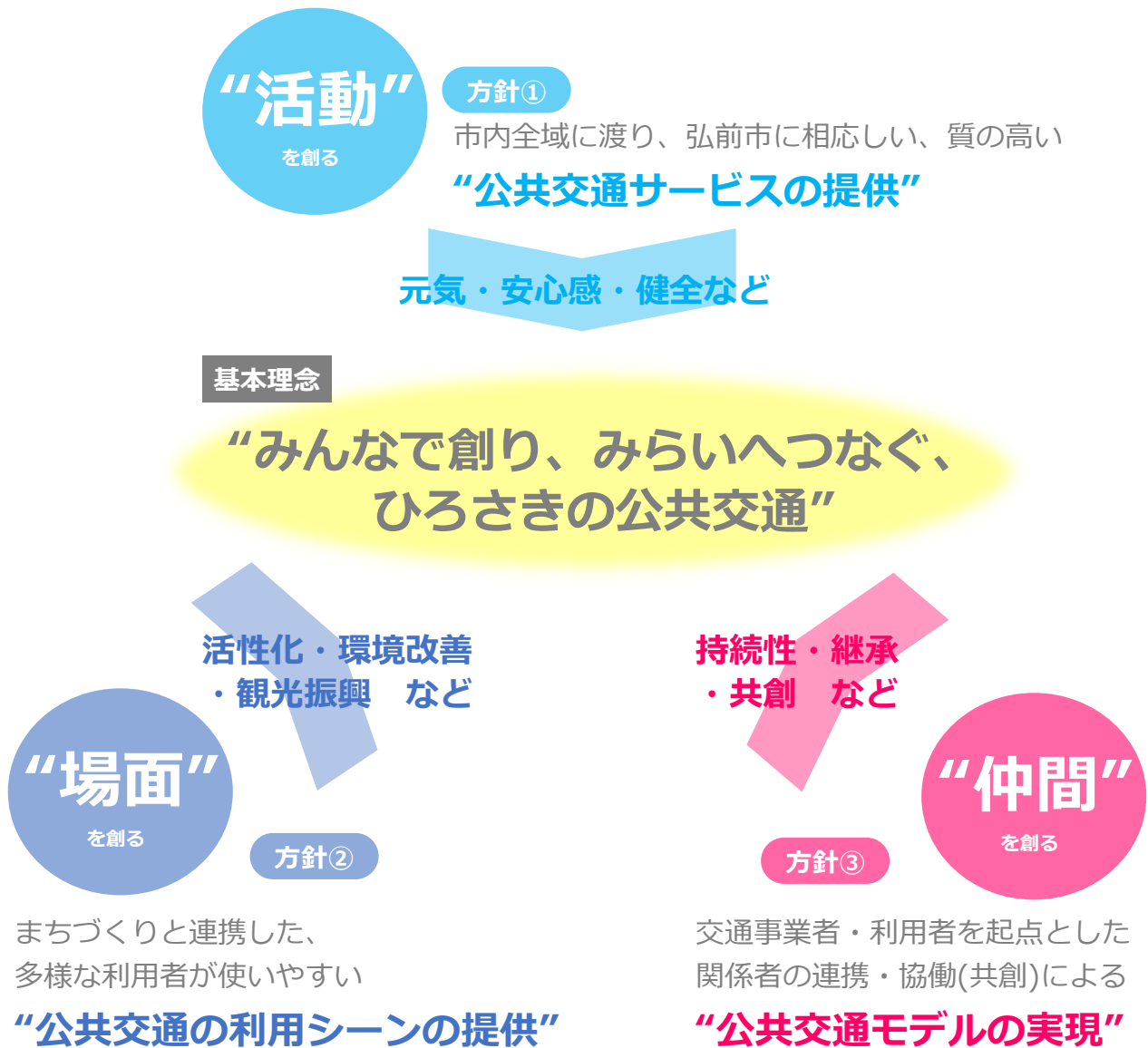


図 6-1 弘前市地域公共交通計画の基本理念・方針の体系イメージ

6.2.1. 【方針Ⅰ】市内全域に渡り、弘前市に相応しい、質の高い公共交通サービスの提供

- 公共交通は、マイカーで移動できない市民の視点に立って考えることを第一とし、市内全域で支えることが基本と考えています。
- 一方で、労働基準法改正等の公共交通を取り巻く問題等を踏まえて、運行の現場としての交通事業者と利用者のそれぞれを起点とし、市民生活やまちの活性化に必要な輸送サービスの路線やエリア、輸送量といった移動サービスを確保する必要があります。
- そのため、地域公共交通移動サービス・ネットワークの構築・維持に向け、既存の運行形態やサービスレベルと利用需要のバランスに応じた再編や、異なる交通機関・交通事業者による連携や補完、利便性確保、必要な財政支援を図り、弘前市に相応しい、質の高い公共交通サービスの提供を目指します。
- 上記の取組により、市民の外出回数の増加や公共交通利用の満足度を向上し、“活動”が活発化することで「市民の元気・安心感」「市内全体の交通事業者の健全」への寄与が期待されます。

6.2.2. 【方針Ⅱ】まちづくりと連携した、多様な利用者が使いやすい公共交通の利用シーンの提供

- 公共交通を利用する市民にとって、より使いやすく使ってもらえる移動手段とすることが基本と考えています。
- また、より多くの市民が定期的に、また繰り返し利用するとともに、国内外の観光客にも利用できるわかりやすく使いやすい公共交通、移動サービスとするため、地域づくりとの連携による沿線価値向上に資する仕組みづくりが必要です。
- そのため、人口と都市機能を誘導促進しつつ、コンパクトに集積した都市構造を維持し、その中での市民の暮らしをより快適なものとするために、公共交通の利用機会の提供環境の構築を目指します。

【利用機会提供の方向性】

- 市街化区域内・中心部と市街化区域内の駅周辺等の地域拠点の連絡において、計画的に高いサービスの幹線となる公共交通の確保を目指します。
- 市街化区域外の集落においても日常的な生活を成り立たせるために、集落内および集落から近い地域拠点、及び鉄道駅にアクセスできるよう、それらを連絡する公共交通の確保を目指します。
- 周辺市町村との連携により形成される弘前圏域の生活や経済活動に必要な公共交通の確保を目指します。
- 確保した公共交通を、日常的な生活（市民の利用）に留まらず、観光等の非日常（観光客等の利用）と融合し、多様な利用者が様々な機会に利用できる環境を目指します。

- 上記の取組により、公共交通として市民や国内外の観光客等の多様な利用者・利用機会が増加し、“場面”を提供することで「まちの活性化・観光振興・環境改善」への寄与が期待されます。

6.2.3. 【方針Ⅲ】 交通事業者・利用者を起点とした関係者の連携・協働(共創)による 公共交通モデルの実現

- 公共交通に関わる取組の推進にあたり、交通事業者や輸送関係事業者、行政が連携して、持続的に輸送事業を継続していける輸送方法や役割分担、及び行政支援等を検討・整理して提供することが必要と考えています。
- そのため、サービス需要側となる市民においても、自らが公共交通を支える役割を担うという意識や機運を早期に醸成していく必要があります。
- 加えて、交通機関・交通事業者といったサービス供給側においては、持続的な移動サービス確保に向けた担い手の確保等の取組を推進し、移動サービスの提供を継承していく必要があります。
- そのため、公共交通に関わる多様な主体（行政・交通事業者・市民等）が一体となって、連携・協働する、共創の仕組みの創出を目指します。
- 上記の取組により、地域公共交通サービスが未来に渡って提供可能となり、市民の愛着心の醸成や次の時代を託す“仲間”を育成することで、「公共交通の持続性・継承・共創」への寄与が期待されます。

6.3. 目指す地域公共交通サービス・ネットワーク

基本理念の実現に向け、3つの基本方針に基づき、弘前市に相応しい、質の高い公共交通サービスを提供するために、目指すべき地域公共交通サービス・ネットワークを掲げます。

また、各路線に求められる役割として「路線の定義」を整理し、その役割を確保するために必要な交通手段を適用することで、異なる交通機関・交通事業者による連携や補完による利便性確保を目指します。

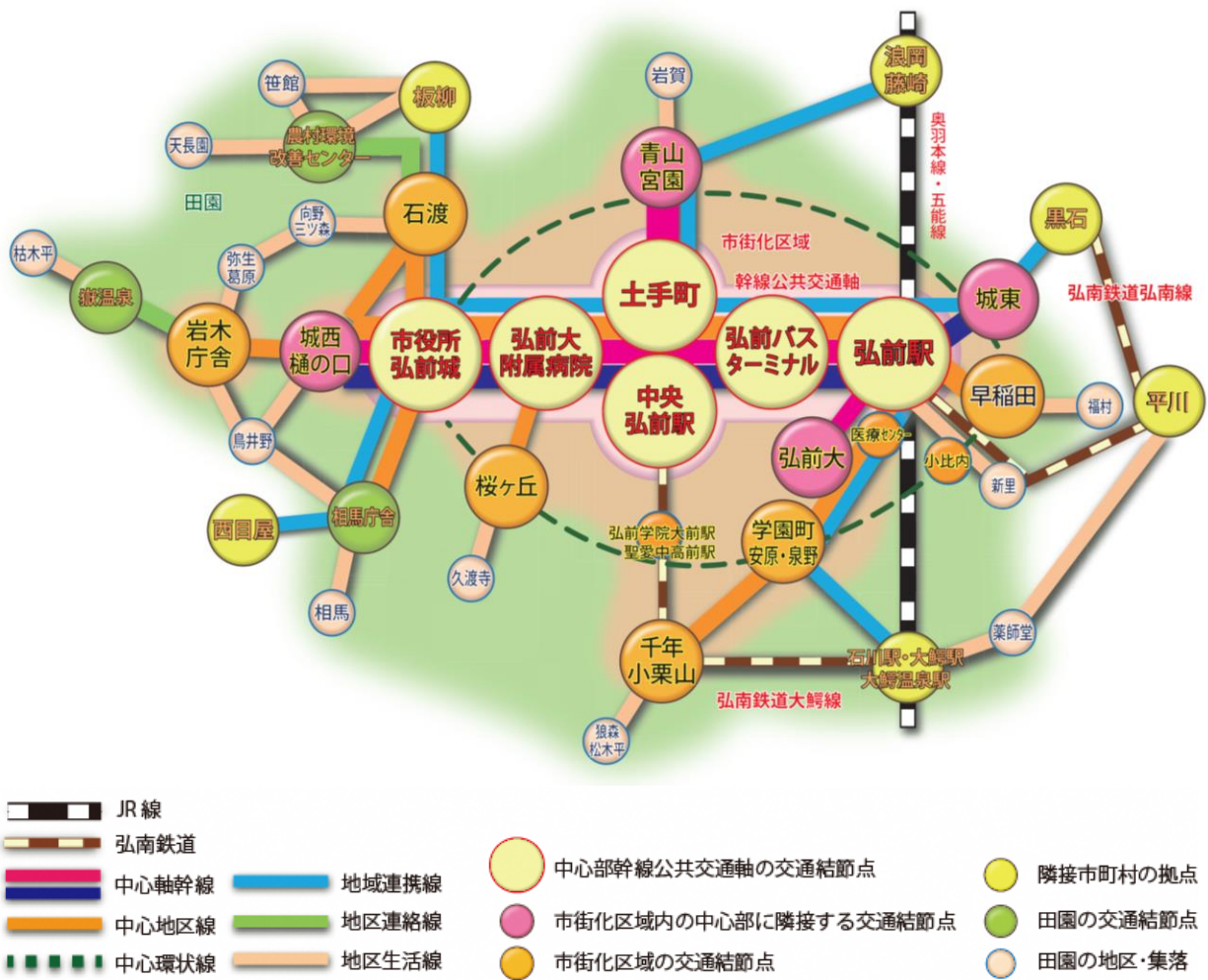


図 6-2 目指す地域公共交通サービス・ネットワークの構成

弘前市内の地域公共交通サービス・ネットワークは、既存公共交通ネットワークを踏まえ、市街化区域・市街化調整区域等の土地利用状況や拠点分布等を踏まえ、ネットワークの定義に基づき、必要と考えられる移動サービスの確保を目指します。

また、サービス確保に向けて、鉄道・路線バス・乗合タクシー等の多様な既存公共交通手段を利用者等の需要に応じて適材適所に導入を行うとともに、ICT 技術等の活用を見据え、効率的かつ効果的なサービス・ネットワークの創出を目指します。

表 6-1 地域公共交通サービスの考え方(案)

種別	路線の定義	地域公共交通移動サービス確保の考え方
幹線 公共交通軸	●弘前駅から土手町・中央弘前駅、市役所・弘前城までの中心部で高い公共交通の利便性を確保し、居住誘導・都市機能誘導を促進する軸	-
中心軸幹線	●中心部の交通結節点及び市街化区域内の中心部に隣接する交通結節点を結ぶ公共交通の幹線 ●城西・樋の口～中心部～弘前大学、青山・宮園～中心部～弘前大学、城西・樋の口～中心部～城東を結ぶ東西・南北の3系統で構成	■路線バスにより居住誘導・都市機能誘導促進を図る高い利便性を確保
中心地区線	●中心部と市街化区域内の外縁部等の交通結節点を結ぶ路線 注) 相馬庁舎は市街化区域外にある田園の交通結節点であるが、相馬地区及び西目屋村との経路上にあるため中心地区線で結ぶ	■路線バスにより運行に要する費用と利用者数(収入)のバランスも勘案した適切な利便性を確保
中心環状線	●市街化区域内の中心部の外側を環状方向に結ぶ路線	
地域連携線	●弘前市(中心部)と隣接市町村の拠点を結ぶ路線	■青森県、隣接市町村との協議により適切な役割分担、費用負担のもとで路線バス、弘南鉄道、JR線により確保 ■弘南鉄道大鰐線、JR線は通勤通学の足、観光資源としての役割がある一方、路線バスとの機能が一部重複していることも踏まえ、地域を連絡する公共交通のあり方を引き続き検討
地区連絡線	●市街化区域外の田園の主要な公共施設等の交通結節点と市街化区域内の外縁部等の交通結節点を結ぶ路線	■路線バスを基本に運行に要する費用と利用者数(収入)のバランスにより、路線バス以外の交通手段の運行も想定して確保
地区生活線	●市街化区域外の田園内の移動、田園の主要な公共施設等の交通結節点または市街化区域内の外縁部の交通結節点との連絡を担う交通	■運行に要する費用と利用者数(収入)のバランスにより、路線バス以外の乗合タクシー(定時定路線方式・予約による路線または区域運行)、タクシーを活用した相乗りや運賃に対する補助等による移動サービスをICTやAI技術も活用して確保 ■運行を担う交通事業者が確保できない場合は、自家用有償旅客運送等の住民主体で移動を担う方法となることも想定

7. 計画の目標

7.1. 目標設定の考え方

弘前市地域公共交通計画における基本理念「みんなで創り、みらいへつなく、ひろさきの公共交通」及び3つの方針を踏まえ、目指すべき目標を設定します。

理念：みんなで創り、みらいへつなく、ひろさきの公共交通

方針Ⅰ

市内全域に渡り、弘前市に相応しい、質の高い公共交通サービスの提供

方針Ⅱ

まちづくりと連携した、多様な利用者が使いやすい公共交通の利用シーンの提供

方針Ⅲ

交通事業者・利用者を起点とした関係者の連携・協働(共創)による
公共交通モデルの実現

計画が目指す4つの目標

目標1：市内全域で、誰もが暮らしの中で公共交通を利用できる、 弘前市ならではの公共交通ネットワークの再編

方針Ⅰ

方針Ⅲ

- ◆公共交通の利便性の高さが暮らし易さにつながっている。
- ◆市民の市内の移動、弘前圏域内の弘前市と周辺市町村との移動にも公共交通の利用が増加している。

目標2：市内の中心部や各方面に、生活の場面に応じて行きやすい、 公共交通モード間の連絡・連携機能の向上

方針Ⅰ

方針Ⅱ

- ◆複数路線・複数交通モード間の連絡や連携機能の向上により、持続的なネットワーク全体での移動サービスの確保に向け、各交通モードの収支が改善している。
- ◆土手町や弘前駅周辺の中心部との往来、地域拠点間や田園との交流が活発化している。

目標3：市民・観光客等の多様な方が気軽に快適に移動できる公共交通利用機会の提供

方針Ⅰ

方針Ⅱ

- ◆市民の公共交通を使った外出が増え、生き活きと活動している。
- ◆市民は公共交通の利用に抵抗や負担を感じる事が少なくなり、市内の「中心部」・「郊外」・「田園」のいずれに居住する市民も大きな不満なく公共交通を利用している。

目標4：関係者(行政・交通事業者・市民)が一体となって公共交通に関わる 意識・機会・仕組みの創出

方針Ⅲ

- ◆行政、交通事業者、市民が公共交通への関わり方を考え、それぞれの役割を果たし、互いの協力関係の下で公共交通が維持運営されている。

7.2. 目標と評価指標

7.2.1. 地域公共交通網形成計画における目標・評価指標の検証

(1) 目標・評価指標の検証の考え方

本計画の目標・評価指標の設定にあたり、前計画となる弘前市地域公共交通網形成計画（平成 28 年度策定）での目標及び評価指標について、令和 4 年度時点での達成状況を検証・評価します。

(2) 目標・評価指標の検証結果

「指標⑤：公共交通に対する満足度」は目標を達成しています。一方で、新型コロナウイルス感染症等の影響により、公共交通の利用者数や収支に関する指標（指標①・指標②・指標③・指標④・指標⑥）は未達成となっています。

目標 1：中心部への公共交通を使った外出が増えている

指標①：土手町通りのバス停・JR 弘前駅・中央弘前駅・弘南線弘前駅の総乗降者数

	網形成計画策定時		目標値	目標年次	現在(R4)	
非積雪期	12,218 人(H21)	→	14,173 人	H31	11,322 人	未達成
積雪期	12,972 人(H21)	→	15,048 人	H31	9,888 人	

指標②：市民の外出回数と公共交通利用率

	網形成計画策定時		目標値	目標年次	現在(R4)	
外出回数	-	→	現状の 1.11 倍	H31	3.9 回	未達成
公共交通利用率	4.1%(H22)	→	7.4%	R7(H37)	4.7%	

目標 2：生活の場面に応じ公共交通を活用している

指標③：市街化区域内の幹線的な公共交通沿線の人口の割合

	網形成計画策定時		目標値	目標年次	現在(R2)	
人口割合	45.8%(H22)	→	73.0%	R12(H42)	60.0%	未達成

指標④：公共交通（機関別）の利用者数

	網形成計画策定時		目標値	目標年次	現在(R4)	
路線バス	2,802 千人(H26)	→	2,900 千人	R7(H37)	2,196 千人	未達成
弘南鉄道弘南線	1,325 千人(H26)	→	1,325 千人	R7(H37)	1,046 千人	
弘南鉄道大鰐線	479 千人(H26)	→	582 千人	R7(H37)	329 千人	

指標⑤：公共交通利用に対する満足度

	網形成計画策定時		目標値	目標年次	現在(R4)	
満足度	19.9%(H25)	→	ポイントアップ	R7(H37)	31.6%	達成

目標 3：公共交通の維持運営を協働で担っている

指標⑥：公共交通（機関別）の収支率

	網形成計画策定時		目標値	目標年次	現在(R4)	
路線バス	-397,388 千円(H26)	→	収支が改善	R7(H37)	-524,534 千円	未達成
弘南鉄道弘南線	+4,927 千円(H26)	→	収支が改善	R7(H37)	-92,362 千円	
弘南鉄道大鰐線	-21,128 千円(H26)	→	収支が改善	R7(H37)	-96,892 千円	

指標⑦：市民の公共交通との積極的な関わり

	網形成計画策定時		目標値	目標年次	現在(R4)	
メルマガ登録者数等	-	→	新規設定	-	未実施	

7.2.2. 目標・評価指標の設定

(1) 評価指標の設定

本計画が目指す4つの目標の達成状況を検証・評価する指標として、地域公共交通網形成計画からの経過を踏まえ、直接的、また間接的かつ複合的な効果として得られる7つの指標を設定して評価します。

目標1：市内全域で、誰もが暮らしの中で公共交通を利用できる、弘前市ならではの公共交通ネットワークの再編

指標①：機関別利用者数（公共交通（機関別）の利用者数）

解説：・主要な都市施設が集積する中心部での公共交通サービスを拡充、中心部と郊外部および田園の拠点間との連絡網を確保することから、その結果として、人口減少下にあっても「公共交通を利用している人が一定の水準で確保される、または増加する」ことを評価する。

指標②：沿線人口の割合（市街化区域内の幹線的な公共交通沿線の人口の割合）

解説：・市街化区域内の拠点を結ぶ幹線的な公共交通軸の沿線は、高い利便性が提供される地区であり、同時に公共交通の利用を期待する地区でもあるため、より高い密度で人口が集積されることが望まれることから、これらの「幹線的公共交通軸の沿線地区に居住する人口の割合」を評価する。

目標2：市内の中心部や各方面に、生活の場面に応じて行きやすい、公共交通モード間の連絡・連携機能の向上

指標③：機関別収支（公共交通（機関別）の収支額）

解説：・公共交通網の再編にあたっては、需要に応じた交通手段による効率的なサービスを確保しながら、それらの連絡や連携機能を向上させることにより、ネットワーク全体でのサービスの維持あるいは拡充を図っていくことから、その結果として「公共交通の収支が改善する」ことを評価する。

指標④：中心市街地の総乗降者人数

（土手町通りのバス停・JR弘前駅・弘南鉄道弘前駅・中央弘前駅の総乗降者数）

解説：・中心部への人の集まりや回遊は、様々な都市機能やサービスの充実、魅力度アップが前提であるが、効率的な移動の実現のために公共交通サービス拡充を図ることから、その結果として「路線バスおよびJR線・弘南鉄道弘南線・大鰐線を利用して土手町通り・弘前駅周辺の中心部を訪れる人が増加する」ことを評価する。

目標3：市民・観光客等の多様な方が気軽に快適に移動できる公共交通利用機会の提供

指標⑤：外出回数・利用率（市民の外出回数と公共交通利用率）

解説：・市民の気軽に快適な外出を支えるため、効率的な移動手段として公共交通サービスを拡充を図ることから、その結果として市民の「外出回数」およびその時の移動手段として「公共交通を利用している割合」を評価する。

指標⑥：満足度（公共交通利用に対する満足度）

解説：・公共交通による移動が自然と選択される環境であることが望ましいことから、「公共交通を使って移動することへの不満が低く」、「満足度が高い」ことを評価する。

目標4：関係者(行政・交通事業者・市民)が一体となって公共交通に関わる意識・機会・仕組みの創出

指標⑦：積極的な関わり（市民の公共交通との積極的な関わり）

解説：・市民の視点からは、公共交通の運行に関する価値や必要性、運行に係る費用や利用状況等の現状を正しく理解し、公共交通を利用する機会、回数を増やすことに自主的、積極的に取り組むことのきっかけや動機づけを支援する必要がある。

- ・交通事業者の視点からは、運行事業を担う乗務員や整備士などの雇用の安定確保に向け、子どもや若い世代の職業選択対象として、旅客輸送・運輸業界、乗務員、整備士等が適切に認知・理解され、憧れや責任感を持って就職し、地域の基幹産業としての持続性を確保していく必要がある。
- ・以上の点から、利用促進・業界や職業の認知を深めるため、小学生等をはじめ幅広い世代へのモビリティ・マネジメント活動を徹底的、継続的に実施する機会を目標として設定する。

(2) 目標値の設定

各評価指標について、弘前市地域公共交通網形成計画における評価指標の推移及び新型コロナウイルス感染症等の影響からの回復の視点を考慮し、目標値を設定します。

表 7-1 評価指標及び目標値一覧表

指標		現 状	→	目 標 値	目標年次
指標①：公共交通 (機関別)の利用者数	路線バス	2,196 千人/年	→	2,930 千人/年	R10
	弘南鉄道弘南線	1,046 千人/年	→	1,250 千人/年	R10
	弘南鉄道大鰐線	329 千人/年	→	400 千人/年	R10
	乗合タクシー	8 千人/年	→	9 千人/年	R10
指標②：市街化区域内 の幹線的な公共交通沿 線の人口の割合	人口割合	60.0%	→	62.4%	R12※
指標③：公共交通 (機関別)の収支額	路線バス	-524,534 千円/年	→	-420,150 千円/年より 改善	R10
	弘南鉄道弘南線	-92,362 千円/年	→	-24,513 千円/年より 改善	R10
	弘南鉄道大鰐線	-96,892 千円/年	→	-46,933 千円/年より 改善	R10
	乗合タクシー	-24,213 千円/年	→	-24,213 千円/年より 改善	R10
指標④：土手町通りの バス停・JR 弘前駅・弘 南鉄道弘前駅・中央弘 前駅の総乗降者数	非積雪期	11,322 人/日	→	11,900 人/日	R10
	積雪期	9,888 人/日	→	12,600 人/日	R10
指標⑤：市民の外出回 数と公共交通利用率	外出回数	3.9 回/月	→	4.3 回/月以上	R10
	公共交通利用率	11.3%	→	12.9%以上	R10
指標⑥：公共交通利用 に対する満足度	満足度	31.6%	→	39.4%	R10
指標⑦：市民の公共交 通との積極的な関わり	利用促進取組の実施 (モビリティ・マネジ メント)	懇談会 4 回 (参加 65 人)	→	延 30 回	R10

※調査が 5 年に一度の国勢調査データによる指標のため公表想定年次で設定

【目標値設定の算定方法・設定の考え方】

目標 1：市内全域で、誰もが暮らしの中で公共交通を利用できる、弘前市ならではの公共交通ネットワークの再編

指標①（前計画指標 4）：公共交通（機関別）の利用者数

	網形成計画策定時		現 状(R4)		目 標 値	目標年次
路線バス	2,802 千人(H26)	→	2,196 千人/年	→	2,930 千人/年	R10
弘南鉄道弘南線	1,325 千人(H26)	→	1,046 千人/年	→	1,250 千人/年	R10
弘南鉄道大鰐線	479 千人(H26)	→	329 千人/年	→	400 千人/年	R10
乗合タクシー	-		8 千人/年	→	9 千人/年	R10

■ 指標の算定方法

- 公共交通(路線バス・鉄道(弘南鉄道)・乗合タクシー)のそれぞれの年間利用者数を集計する。

■ 将来目標値の設定の考え方

- 鉄道・路線バスの利用者数は、新型コロナウイルス感染症の影響による利用者数減少もあり、令和 4 年においては、網形成計画策定時比で約 7~8 割まで落ち込んでいる。(路線バス：0.78、弘南鉄道弘南線：0.79、弘南鉄道大鰐線：0.69)
- アフターコロナとして公共空間を極力回避するといった新たな生活スタイルが定着しつつある中でも、公共交通の利便性向上による利用者の確保を図り、本計画の 5 年間で目指す目標値としては、新型コロナウイルス感染症拡大前の令和元年相当の水準までの回復を目指すものとする。
- なお、令和 12 年の弘前市民 15 歳以上推計人口 137.1 千人を対象とすると、路線バスの +734 千人/年は現状より一人当たり年間 6 回以上多く利用、弘南鉄道の 2 路線合計 +275 千人/年は現状より一人当たり年間 2 回以上多く利用すると達成できる数値である。
- 平成 27 年度以降運行を開始した乗合タクシーは、過年度で最も運行 1 回あたり輸送人員が多かった令和元年の運行 1 回あたり輸送人員 1.97 人/回、令和 4 年度運行回数 4,768.5 回から、年間輸送人員 9 千人を目標値として設定するものとする。

指標②（前計画指標 3）：市街化区域内の幹線的な公共交通沿線の人口の割合

	網形成計画策定時		現 状(R2)		目 標 値	目標年次
人口割合	45.8%(H22)	→	60.0%	→	62.4%	R12

■ 指標の算定方法

- 国勢調査に基づき、市街化区域内の JR 鉄道駅から半径 1km 以内、弘南鉄道駅から半径 500 m 以内、運行頻度が高いバス停（30 分に 1 便以上、12 時間では 48 便以上）から半径 300m 以内の人口を GIS（地理情報システム）により算出する。

■ 将来目標値の設定の考え方

- 令和 2 年 10 月 1 日現在の国勢調査に基づくメッシュデータ集計による幹線的な公共交通沿線人口は 67,362 人で市街化区域内人口（112,269 人）に対し 60.0% である。
- また、弘前市立地適正化計画では、居住誘導区域内人口密度を評価指標とし、居住誘導施策等により、平成 27 年の 47.7 人/ha を維持することを目標としている。
- 居住誘導区域内人口密度を試算すると令和 2 年は 45.8 人/ha となり、令和 12 年にかけて 47.7 人/ha（令和 2 年比 1.04）に上げる計算になることを踏まえ、本計画では、60.0% の 1.04 倍となる 62.4% として設定する。
- なお、5 年に一度の国勢調査のデータに基づく指標となるため、目標年次は公表が想定される令和 12 年で設定する。

目標 2 : 市内の中心部や各方面に、生活の場面に応じて行きやすい、公共交通モード間の連絡・連携機能の向上**指標③（前計画指標 6）：公共交通（機関別）の収支額**

	網形成計画策定時		現 状(R4)		目 標 値	目標年次
路線バス	-397,388 千円(H26)	→	-524,534 千円/年	→	-420,150 千円/年より改善	R10
弘南鉄道弘南線	+4,927 千円(H26)	→	-92,362 千円/年	→	-24,513 千円/年より改善	R10
弘南鉄道大鰐線	-21,128 千円(H26)	→	-96,892 千円/年	→	-46,933 千円/年より改善	R10
乗合タクシー	-	→	-24,213 千円/年	→	-24,213 千円/年より改善	R10

■ 指標の算定方法

- 公共交通（路線バス・鉄道（弘南鉄道）・乗合タクシー）のそれぞれの年間収支を集計する。

■ 将来目標値の設定の考え方

- 新型コロナウイルス感染症の影響による利用者数減少、収支状況悪化を踏まえ、新型コロナウイルス感染症拡大前の令和元年相当の水準以上の改善を目指すものとする。
- また、平成 27 年度以降運行を開始した乗合タクシーの収支も目標値として設定する。乗合タクシーは令和 4 年度の運行収支-24,213 千円の改善を目標値として設定する。

指標④（前計画指標 1）：土手町通りのバス停・JR 弘前駅・弘南鉄道弘前駅・中央弘前駅の総乗降者数

	網形成計画策定時		現 状(R4)		目 標 値	目標年次
非積雪期	12,218 人(H21)	→	11,322 人/日	→	11,900 人/日	R10
積雪期	12,972 人(H21)	→	9,888 人/日	→	12,600 人/日	R10

■ 指標の算定方法

- 土手町通りのバス停および弘南鉄道弘前駅、中央弘前駅の非積雪期・積雪期の平日および休日の平均 1 日あたり乗降者数、JR 弘前駅の 1 日平均乗車人数の 2 倍を集計する。
 - 土手町通りのバス停：下土手町①、下土手町②、蓬来橋、中土手町、青銀土手町支店、土手町十文字、上土手町、商工会議所前、中央通り 2 丁目、中央弘前駅前

■ 将来目標値の設定の考え方

- 網形成計画では、実態調査が実施された平成 21 年時点を現況値とし、それに対する目標値を設定している。
- 令和 4 年の JR、弘南鉄道実績、路線バス実態調査（弘南バス実施、一部データが欠損している路線は、年間路線利用者数をバス停別利用者数の過年度実績から比例して推定）では、総乗降者数は非積雪期が 11,322 人、積雪期が 9,888 人であり、目標は未達成、平成 21 年現況値も下回る結果となっている。
- 弘前市中心市街地活性化基本計画（計画期間：平成 28～令和 3 年度）では、来街者の増加（歩行者・自転車通行量）を目標の一つに掲げており、令和元年時点では平成 21 年比で 0.97 と一定水準を維持していたが、新型コロナウイルス感染症の影響が大きい令和 3 年時点では、平成 21 年比で 0.61 まで落ち込んでいる。
- 令和 5 年 5 月の新型コロナウイルス感染症 5 類化後の人の動きの回復傾向を踏まえつつ、市内全域から土手町や弘前駅周辺の中心部の往来の活発化を図り、本計画の 5 年間で目指す目標値としては、新型コロナウイルス感染症拡大前の令和元年相当の水準（平成 21 年値に 0.97 を乗じた値、100 人単位）のまでの回復を目指すものとする。

目標3：市民・観光客等の多様な方が気軽に快適に移動できる公共交通利用機会の提供**指標⑤（前計画指標2）：市民の外出回数と公共交通利用率**

	網形成計画策定時		現 状(R4)		目 標 値	目標年次
外出回数	-	→	3.9回/月	→	4.3回/月以上	R10
公共交通利用率 (市全体)	4.1%(H22)	→	4.7%	→	-	-
公共交通利用率 (中心部来訪時)	-	→	11.3%	→	12.9%以上	R10

■ 指標の算定方法

- 1ヶ月あたりの市民の中心部への外出回数、その移動手段を弘前市が実施する「弘前市市民意識アンケート」により把握する。

■ 将来目標値の設定の考え方

- 網形成計画策定時は全国都市交通特性調査（国土交通省都市局）による弘前市全体の移動時の公共交通（鉄道とバス）の利用割合を使用していたが、本計画では、弘前市にて毎年実施されている「弘前市市民意識アンケート」により把握可能な指標を用いるものとする。
- 「市の中心部へ出かける時の移動手段」として、「路線バス・電車・タクシー」の利用割合は、令和4年に11.3%になっている。
- 「通勤・通学以外で市中心部へ1ヶ月あたり出かける回数」は、令和4年に平均3.9回（加重平均）となっている。
- 中心市街地においては、効率的な移動の実現のために特に公共交通サービスの拡充を図り、本計画の5年間で目指す目標値としては、新型コロナウイルス感染症拡大前の令和元年相当の水準（同アンケート調査による公共交通利用率：12.9%、外出回数：4.3回/月）までの回復を目指すものとする。

指標⑥（前計画指標5）：公共交通利用に対する満足度

	網形成計画策定時		現 状(R4)		目 標 値	目標年次
満足度	19.9%(H25)	→	31.6%	→	39.4%	R10

■ 指標の算定方法

- 公共交通の利用に関する満足度を弘前市が実施する「弘前市市民意識アンケート」により把握する。

■ 将来目標値の設定の考え方

- 令和4年度「弘前市市民意識アンケート」では、「通勤、通学、買い物などのための交通手段が整っていることについて」の満足度は、「満足である」が8.3%、「どちらかといえば満足である」が23.3%、合計31.6%（9年間の伸びは年平均1.3ポイント）となり、網形成計画における目標値を達成した。
- 新目標は、現状をより改善するため、令和4年度の満足度31.6%を2割以上向上させる39.4%（網形成計画期間の年平均の伸び1.3ポイント×6年間=7.8ポイント相当）を目標値として設定し評価する。

目標 4 : 関係者(行政・交通事業者・市民)が一体となって公共交通に関わる意識・機会・仕組みの創出**指標⑦ (前計画指標 7) : 市民の公共交通との積極的な関わり**

	網形成計画策定時		現 状(R4)		目 標 値	目標年次
利用促進取組の実施 (モビリティ・マネジメント)	-	→	懇談会 4 回 (参加 65 人)	→	延べ 30 回	R10

■ 指標の算定方法

- 弘前市内の小学校（33 校）での利用促進取組（モビリティ・マネジメント）の実施学校数を実績に基づき集計する。
- なお、これまでも継続的に取り組んでいる、高齢者の交通安全講習会と同時に行う公共交通利用出前講座、町内会や地区ごとに開催している懇談会にも継続して取り組む。

■ 将来目標値の設定方法

- 弘前市内の小学校等の施設における利用促進や意識啓発の取組（モビリティ・マネジメント）を徹底的、継続的に行うことを目標として、計画期間 5 年間に概ね市内の小学校数 33 校各校 1 回相当の実施として、延べ 30 箇所での実施を目標値とする。

8. 目標達成のための施策・事業、資金調達計画、関係者相互間の連携

8.1. 目標達成のための施策・事業

8.1.1. 目標達成のための施策

本計画では、『みんなで創り、みらいへつなぐ、ひろさきの公共交通』という基本理念に基づき、「活動・場面・仲間」を創るの基本方針を掲げ、4つの目標「①市内全域で、誰もが暮らしの中で公共交通を利用できる、弘前市ならではの公共交通ネットワークの再編」「②市内の中心部や各方面に、生活の場面に応じて行きやすい、公共交通モード間の連絡・連携機能の向上」「③市民・来訪者等の多様な方が気軽に快適に移動できる公共交通利用機会の提供」「④関係者(行政・交通事業者・市民)が一体となって公共交通に関わる意識・機会・仕組みの創出」を定めています。

この4つの目標の実現に向けた11の施策メニューに取組みます。

表 8-1 地域公共交通の取組－4つの目標に基づく11の施策メニュー

目標		施策メニュー	
(1)	市内全域で、誰もが暮らしの中で公共交通を利用できる、弘前市ならではの “公共交通ネットワークの再編”	1)	わかりやすく、効率よく拠点間を連絡する弘前市に相応しい持続可能なネットワークへの再編
		2)	沿線特性に応じて需要と供給が整合したメリハリある運行の実施
		3)	タクシーの活用、自家用有償旅客運送等も視野に入れた地区内交通の仕組みの検討
(2)	市内の中心部や各方面に、生活の場面に応じて行きやすい、公共交通モード間の “連絡・連携機能の向上”	4)	複数路線・複数交通モード利用を前提とした運賃体系や運行ダイヤの導入、交通系 IC カード MegoICa の活用、運賃制度の検討
		5)	主要な駅や停留所、連絡拠点の施設や機能の整備、バリアフリー化の推進
		6)	土手町・中央弘前駅・弘前駅間の連絡性・回遊性を改善・向上する路線設定や道路の使い方の工夫
(3)	市民・来訪者等の多様な方が気軽に快適に移動できる “公共交通利用機会の提供”	7)	公共交通と連続的、一体的に利用可能な交通手段の確保
		8)	鉄道、バス、自転車、自家用車間のパーク＆ライドの制度導入や施設整備
		9)	車両更新や運行情報案内提供等の利用環境整備
(4)	関係者(行政・交通事業者・市民)が一体となって公共交通に関わる “意識・機会・仕組みの創出”	10)	モビリティ・マネジメント事業の網羅的、継続的な実施の徹底
		11)	個人や団体・企業の公共交通活用・サポート事業等の推進、支援

8.1.2. 施策の展開に応じた取組事業

(1) 市内全域で、誰もが暮らしの中で公共交通を利用できる、弘前市ならではの

“公共交通ネットワークの再編”

1) わかりやすく、効率よく拠点間を連絡する弘前市に相応しい持続可能なネットワークへの再編

- 利用者にわかりやすく、市内の拠点や施設間を効率的に連絡し、弘前市に相応しい持続可能な公共交通ネットワークの構築を目指します。
- 具体的には、弘前市内の鉄道（JR線・弘南鉄道弘南線・大鰐線）、路線バス、乗合タクシー路線を移動ニーズに応じて適切に提供できるよう、公共交通路線網全体の再編・構築を検討・推進します。
- 上記の検討結果を踏まえ、ネットワーク再編の推進に向けて地域公共交通利便増進実施計画を策定します。

【事業実施主体：弘前市、弘南鉄道、弘南バス、タクシー事業者他交通事業者】

【取組事業】

○地域公共交通利便増進実施計画の策定

- ・地域公共交通利便増進実施計画の策定（取組事業に応じて作成）

○中心軸幹線の検討・再編・構築

- ・路線再編による交通資源（車両・乗務員）の確保、道路整備進捗・交通規制等の見直しに応じて推進

○中心地区線の検討・再編・構築

- ・各路線の運行維持、分割統合、経路変更、路線統廃合等の検討・推進（岩木線（岩木庁舎線）、浜の町線（石渡線）等）

○中心環状線の検討・再編・構築

- ・まちづくり計画との整合を考慮した各環状路線の新設、運行維持、区間見直し、路線統合等の検討・推進（北環状(青山・宮園～城東)、南環状(早稲田～学園町・安原・泉野)等）

○地域連携線の検討・再編・構築

- ・各路線の運行維持、区間見直し、分割再編、JR・弘南鉄道との役割分担見直し等の検討・推進（浪岡線、板柳線、五所川原線、弘前黒石線、碓ヶ関線）

○地区連絡線の検討・再編・構築

- ・各路線の運行を維持する適切な方策の検討・推進（路線の分割統合による再編、乗合タクシー等の路線バス以外の手段への転換等（堂ヶ沢線、鱒ヶ沢線、百沢線（枯木平線）等）

○地区生活線の検討・再編・構築

- ・既存の路線バスや乗合タクシーによる移動サービスを維持する適切な方策の検討・推進
(運行する区間や区域の見直し、AI 技術等を用いた予約配車システム、自宅や目的地の近くで利用できる交通サービスへの転換や新たな運行、タクシー車両を活用した相乗り利用や運賃に対する支援、住民が主体的に運行する自家用有償旅客運送等、スクールバスや民間施設送迎車両を活用して一般市民も利用する混乗や路線バスとの機能統合等（相馬線、烏井野地区線等の既に運行している乗合タクシー）（弥生地区・葛原地区、狼森地区等の新たな運行が考えられる地区や区間))

2) 沿線特性に応じて需要と供給が整合したメリハリある運行の実施

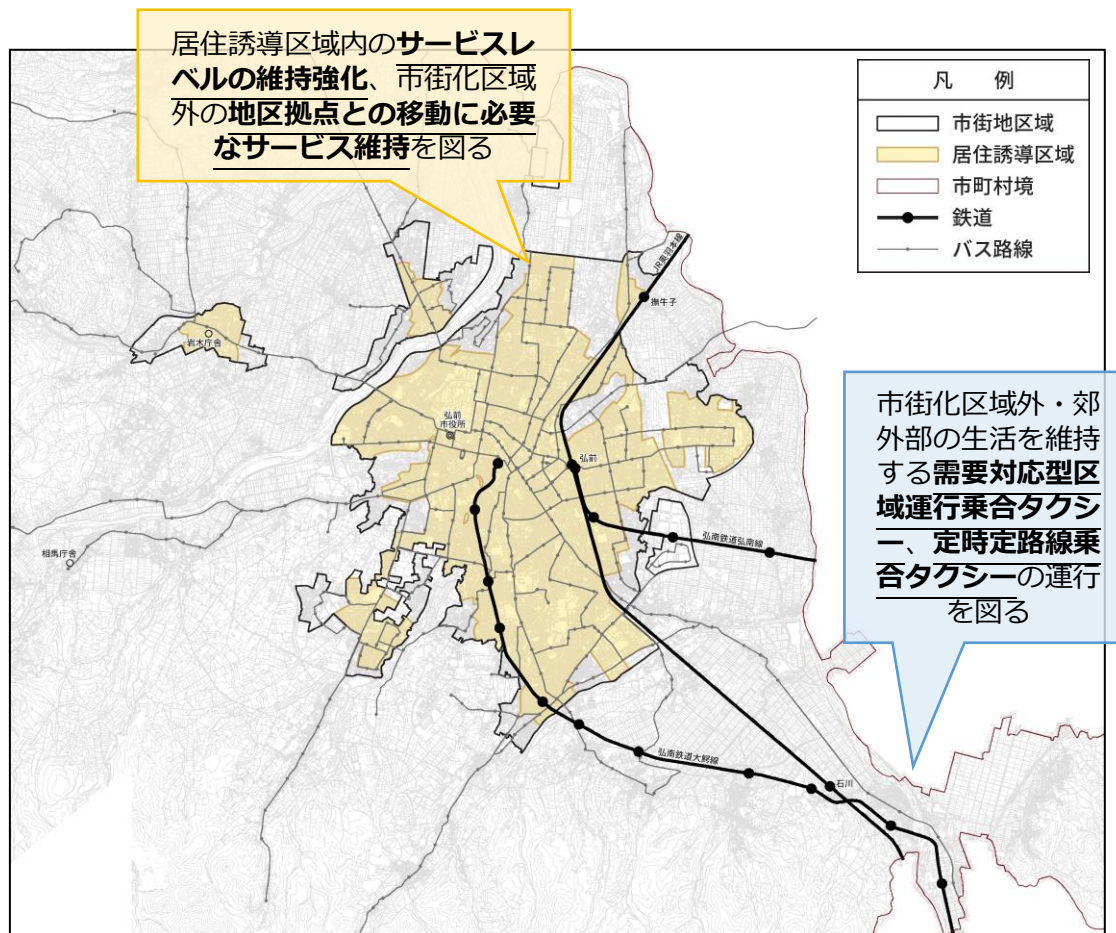
- 都市の中心部や住宅及び施設が集積している地域の公共交通は高い利便性を確保する等、沿線特性と整合した適切なサービスレベルとなる公共交通の運行を目指します。
- 具体的には、路線バスや乗合タクシーの公共交通運行費用と収入のバランス、交通事業者の乗務員や車両の確保、運用計画と整合を図り、市街化区域内外・郊外部それぞれの需要に応じたメリハリのある運行を検討・実施します。

【事業実施主体：弘前市、弘南バス、タクシー事業者他交通事業者】

【取組事業】

○路線網全体の運行量、路線別運行頻度・運行時間帯の検討・変更

- ・ 交通事業者の乗務員・車両の確保・運用計画と整合を図り、市街化区域（特に居住誘導区域）内のサービスレベルの維持強化、市街化区域外の地区拠点との移動に必要なサービスの維持を図る運行
- ・ 市街化区域外、郊外部の生活を維持する需要対応型区域運行乗合タクシー、定時定路線乗合タクシーの運行



出典：都市計画基礎調査結果（令和4年）、立地適正化計画を加工して作成
図 8-1 市街化区域・居住誘導区域の範囲

3) タクシーの活用、自家用有償旅客運送等も視野に入れた地区内交通の仕組みの検討

- 田園と郊外の地域拠点・連絡施設を結ぶ路線である地区生活線沿線地域において、暮らしに必要な移動手段の確保を目指します。
- 具体的には、地域の移動ニーズや公共交通の需要を勘案しながら地域に応じた新たな地区交通の仕組みを検討し、運営主体の組織を育成支援します。

【事業実施主体：弘前市、弘南バス、タクシー事業者他交通事業者、NPO 等民間・地域団体】

【取組事業】

○地区生活線での手法や運行主体の検討、導入

○新しい地区交通の運営主体の組織、育成支援

- ・交通事業者による運行が困難な地区における地区住民等が主体となった自家用有償旅客運送等の導入
- ・スクールバスや民間施設送迎車両を活用した一般市民も利用する混乗等の採用
- ・上記施策への必要な行政支援の実施
- ・既存乗合タクシーのタクシー相乗りやタクシー運賃補助への切り替え 等

表 8-2 交通モード別のサービス内容(例)

交通モード(例)	サービス内容(例)	導入地域
自家用有償旅客運送	バス・タクシー事業者による運行が困難な地区で地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとった上で、市町村や NPO 法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービスです。利用者から収受する対価は実費の範囲となります。	岩手県奥州市、福島県会津若松市等
スクールバス・企業送迎バス・病院バス等への混乗	通常は学生・生徒のみが利用できるスクールバスや勤務者のみが利用できる企業送迎バス、通院者向けの病院バス等の交通モードに対して、一般利用者の乗車（混乗）も可能とする方策です。	岩手県盛岡市・花巻市、山形県鶴岡市等
相乗りタクシー	目的地の近い旅客同士を運送開始前にマッチングし、タクシーに相乗りさせて運送するサービスです。（運送開始後に不特定の旅客が乗車できるバスとは異なるタクシー独自の運送形態となります）	宮城県白石市、福島県郡山市等
AI オンデマンド交通	AI を活用した効率的な配車により、利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステムです。	岩手県紫波町、宮城県利府町、福島県西会津町等
タクシー運賃補助	交通弱者がタクシーを利用する際に支払う運賃等の一部を助成し、タクシーを活用した外出機会の創出を図り、日常生活の利便性の向上に資する事業です。	岩手県北上市、山形県河北町等

(2) 市内の中心部や各方面に、生活の場面に応じて行きやすい、公共交通モード間の
“連絡・連携機能の向上”

4)複数路線・複数交通モード利用を前提とした運賃体系や運行ダイヤの導入、交通系 IC カード
MegoICa の活用、運賃制度の検討

- 複数のバス路線や交通モードを跨った利用において、各方面へシームレスに移動できる公共交通サービスの提供を目指します。
 - 具体的には、乗り継ぎを考慮した運行ダイヤや運賃体系の見直し、交通系 IC カード MegoICa の機能を活用した利便性向上の取組を検討します。
- 【事業実施主体：弘前市、JR 東日本、弘南鉄道、弘南バス他交通事業者、民間企業】

【取組事業】

○乗り継ぎを考慮した使いやすい運行ダイヤの検討・実施

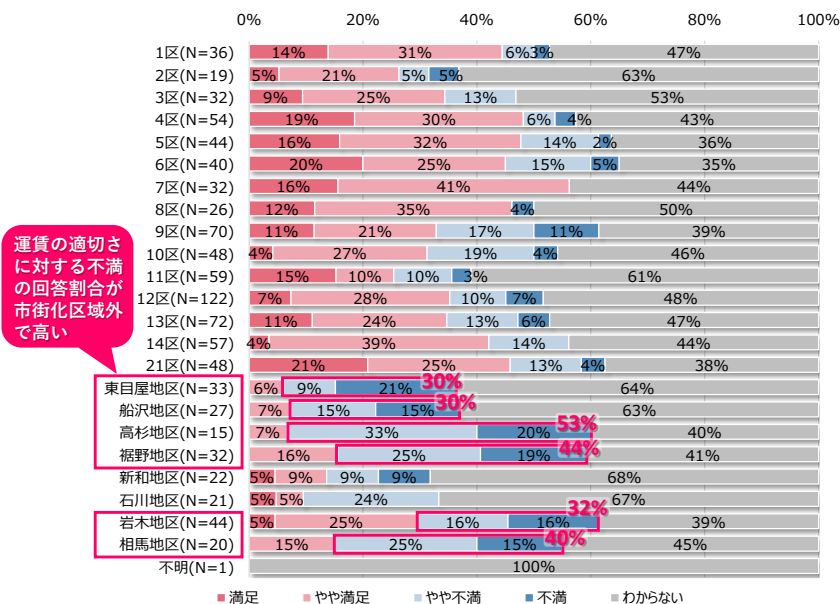
- ・ 地区生活線(乗合タクシー)と路線バスの乗り継ぎの強化
- ・ 弘前駅や中央弘前駅での鉄道と路線バスの乗り継ぎの強化

○公共交通網全体の一体化した運賃体系やゾーン運賃、均一運賃等の新しい運賃体系、乗り継ぎ割引や多頻度利用優遇割引等の割引制度等、運賃制度の見直し検討・導入

- ・ 路線バス上限運賃制度の導入検討・中心部区間均一運賃の見直し
- ・ 公共交通の利便性向上や運賃負担の軽減による利用促進のため、公共交通の利便性の低い地区生活線等の区域を限定したサブスクリプション運賃制度[※]の導入検討

※サブスクリプション運賃制度：一定金額を支払うことで、エリア内の公共交通（バス・鉄道・タクシー等）が乗り放題となる運賃制度

- ・ 路線バス、乗合タクシー、弘南鉄道等の交通系 IC カードやキャッシュレス決済導入による共通運賃・通し運賃制度の導入検討（共同経営・共創）



出典：令和 5 年弘前市公共交通市民アンケート

図 8-2 居住地別路線バス運賃の適切さの満足度

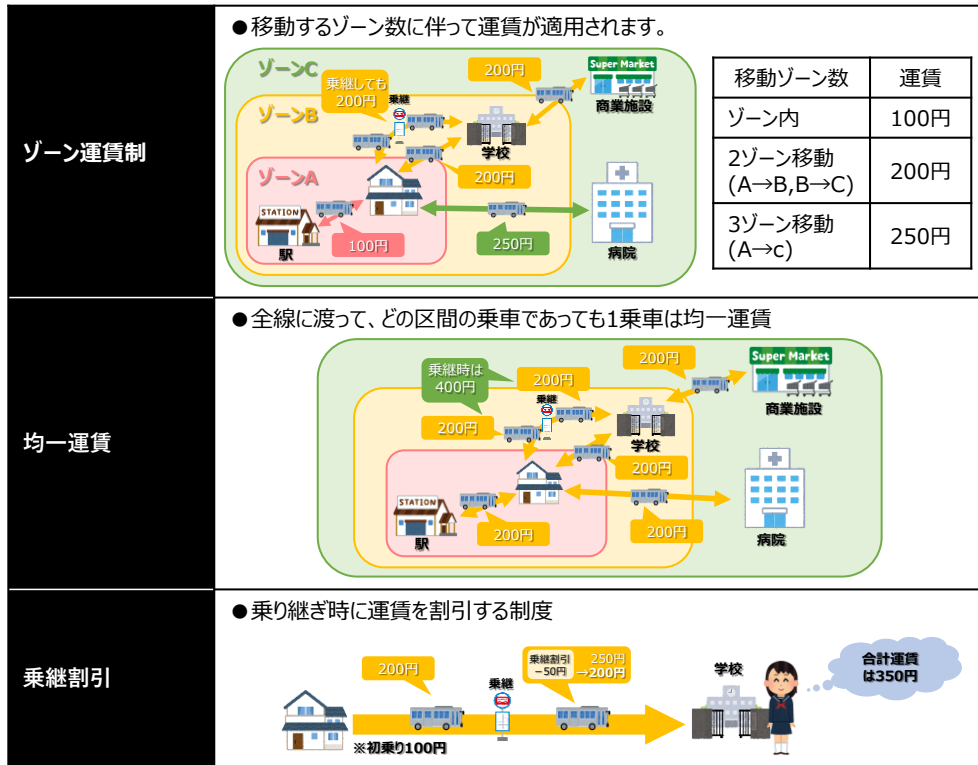
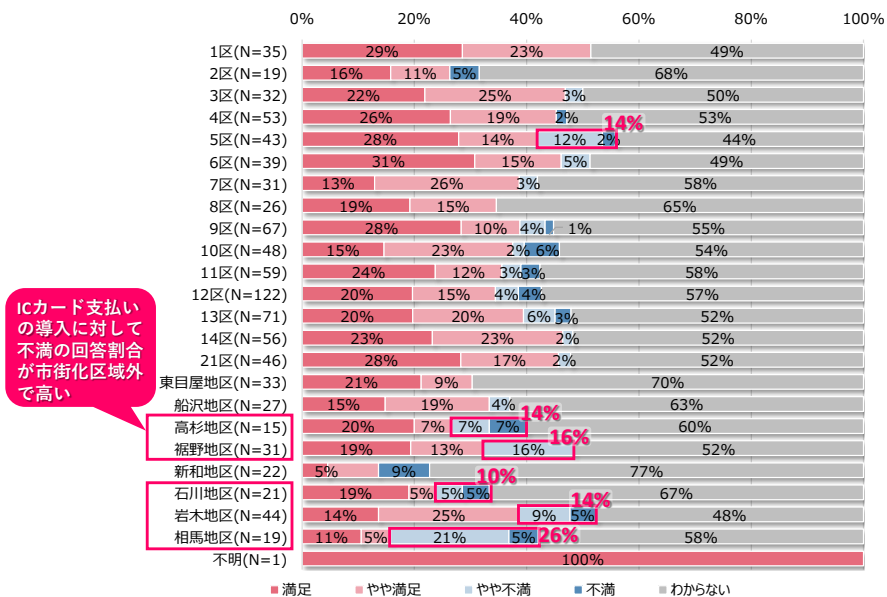


図 8-3 運賃制度イメージ図

○交通系 IC カード MegoICa の機能を活用した市民・観光客の行動と交通の連携による地域活性化、市民生活の質、来訪者の満足度の向上

- ・ ICT 技術や決済システムと連携した弘前らしい MaaS への取組検討

(MegoICa とマイナンバーカードの連携による商業・観光と交通の決済連携、市民の様々な活動(公共施設利用・イベント参加、医療保健機関での検診・受診)と交通の予約・決済連携等による地域経済や市民生活の質向上)



出典:令和5年弘前市公共交通市民アンケート

図 8-4 居住地別路線バス IC カード支払導入の満足度

表 8-3 MegoICa とマイナンバーカードの機能連携

メリット	デメリット
<ul style="list-style-type: none"> 交通利用や買物支払等の際に、身分証を提示しなくても対象別割引を適用できる（市民向け、高齢者向け等） マイナンバーカードを別途携帯する必要がなくなる 	<ul style="list-style-type: none"> 利用先での対応機器導入が必要（タクシー車両や商業施設等） システム維持費がかかる

【導入事例】

○群馬県前橋市

- Suica と連携し、バス利用時に Suica をタッチしマイナンバー情報を読み取ることで、市民・高齢者といった利用者属性に合わせた割引を実施。

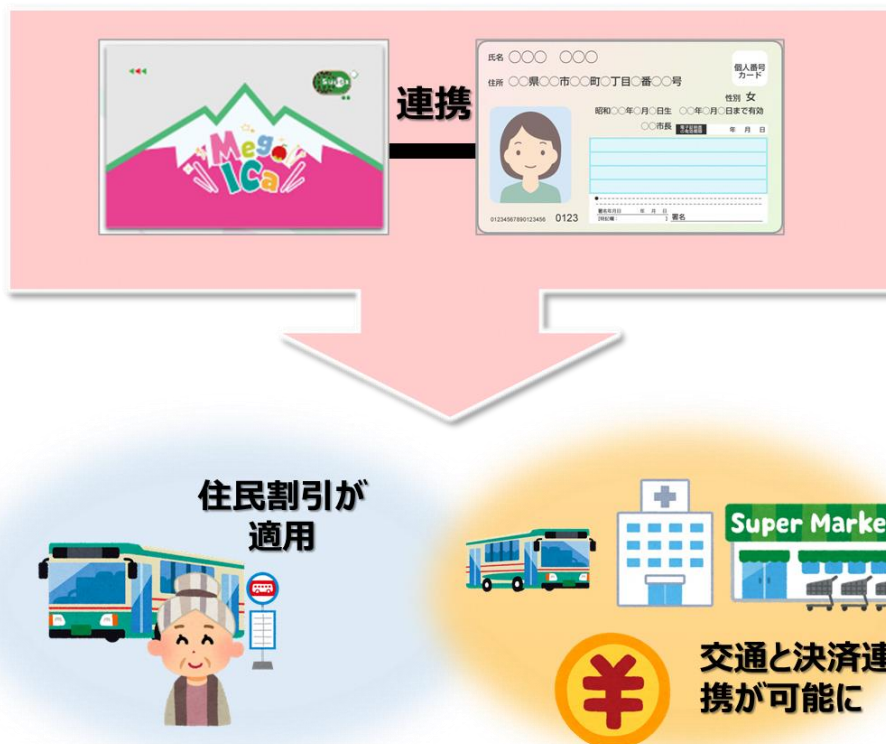


図 8-5 MegoICa の機能連携イメージ図

5) 主要な駅や停留所、連絡拠点の施設や機能の整備、バリアフリー化の推進

- 複数のバス路線や交通モードの連続利用に適した拠点施設や機能の確保を目指します。
- 具体的には、複数路線・複数交通モードが接続する連絡拠点において、連絡拠点施設や車両の整備及びバリアフリー化を検討します。

【事業実施主体：弘前市、JR 東日本、弘南鉄道、弘南バス他交通事業者】

【取組事業】

○待合所、連絡施設の確保、設置の検討・実施・整備・管理

- ・ 地区生活線（乗合タクシー）と路線バス・鉄道との乗り継ぎ拠点（商業施設や公共施設活用）の整備
- ・ バス停の待合環境（雨風除け上屋やベンチ、夜間照明）の整備

○駅やターミナル、周辺道路等のバリアフリー化事業の検討・整備

- ・ バリアフリーに配慮した交通結節点やアクセス街路の整備

○バリアフリー対応バス車両等への更新・導入

- ・ 国・県補助等を活用したノンステップバス・ユニバーサルタクシー車両への更新
- ・ ノンステップバス、ユニバーサルタクシー車両の導入・更新のための弘前市独自の補助制度創設に向けた検討

6)土手町・中央弘前駅・弘前駅間の連絡性・回遊性を改善・向上する路線設定や道路の使い方の工夫

- 土手町周辺、中央弘前駅、弘前駅前の連絡性を高め、中心部の回遊性向上により中心市街地の活性化や公共交通の利用拡大を目指します。
- 具体的には、中心部の拠点間を連絡する交通手段の導入検討や、既存道路の交通運用の見直しを検討・実施します。

【事業実施主体：弘前市、交通管理者、弘南鉄道、弘南バス他交通事業者、民間企業、市民】

【取組事業】

○土手町・中央弘前駅・弘前駅間を連絡する交通手段の検討・導入

- ・ 徒歩移動に制約のある高齢者等の他、ゆっくり街をめぐる観光客の需要に応える、多様な交通手段の検討・導入の推進

表 8-4 観光客向けの二次交通手段(例)

交通手段	概要	メリット	デメリット
シャトルバス	交通拠点や繁華街・観光地等の二地点間を接続する	● 特定区間の高頻度運行が可能	● 行先が限定される
相乗りタクシー	複数の利用者が乗り合って移動するタクシー	● 一般タクシーより安価に移動できる	● 乗合相手によっては目的地まで直行しない
グリーンスローモビリティ	20km/h以下の低速で動くモビリティを使い、観光地や繁華街等を周遊する	● ゆっくり移動することで周囲の風景を堪能できる	● 移動に時間がかかる
シェアサイクル、パーソナルモビリティ (シェア電動バイク、電動キックボード等)	ポートに設置している自転車・キックボード等を時間単位で借り出して利用できる	● 車両が入れない細い路地や通行禁止区間まで入り、自由に移動できる	● 長距離・長時間の移動には向かない

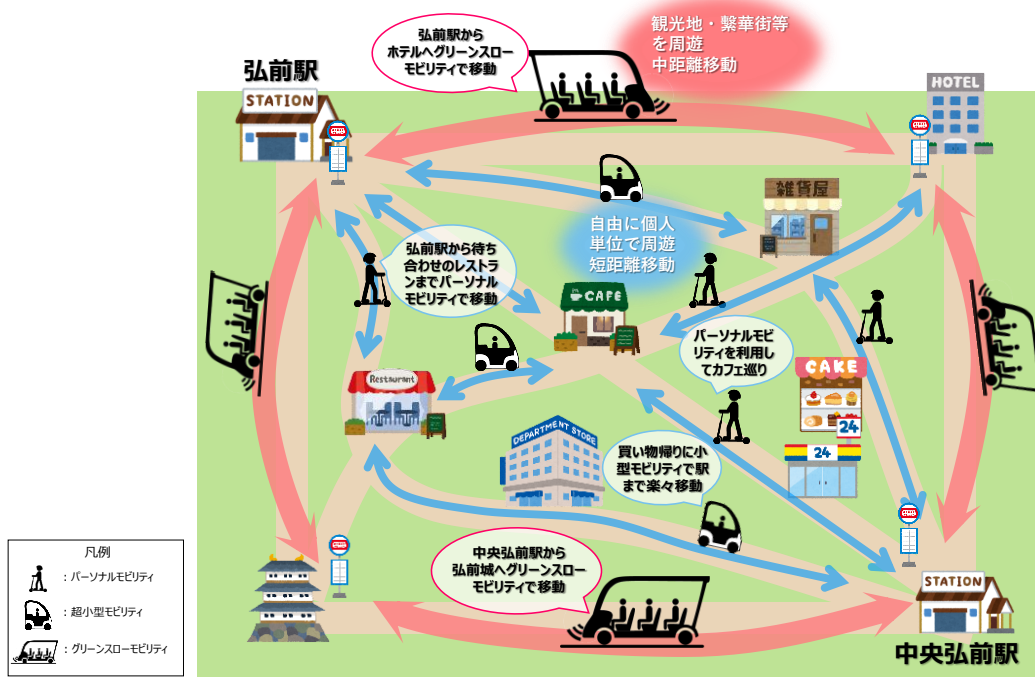


図 8-6 弘前駅周辺の回遊性向上イメージ

○バス優先車線等公共交通に配慮する交通運用の検討・導入

- ・実現に向けた交通管理者、道路管理者との協議の継続

○土手町通りおよび周辺道路の交通運用の見直し検討・実施

- ・都市計画道路等の整備事業進捗見通しに応じた、地元商店街や住民等を巻き込んだ実現可能性の検討
- ・JR 弘前駅と中央弘前駅間のアクセス性向上に向けた、道路の使い方の工夫の検討・実施（歩行者専用への指定、多様な交通手段の導入空間の確保、車両の流入抑制のための一方通行指定等）
- ・中央弘前駅等の交通施設とバスの接続性向上に向けた、バス路線再編に伴う案内看板設置等の検討・実施

(3) 市民・来訪者等の多様な方が気軽に快適に移動できる“公共交通利用機会の提供”

7)公共交通と連続的、一体的に利用可能な交通手段の確保

- 公共交通の利用前後の移動を支援し、連続的・一体的な移動手段の確保による利便性向上を目指します。
 - 具体的には、各公共交通手段間を繋ぐ移動手段の導入や、弘南鉄道のサイクルトレイン機能の拡充を検討します。
- 【事業実施主体：弘前市、JR 東日本、弘南鉄道、弘南バス他交通事業者、民間企業】

【取組事業】

○自宅や目的地と最寄り公共交通手段間を繋ぐ交通手段の検討・導入・運営

- ・鉄道、バスの一体的、連続的な利用を補完する移動支援サービス（シェアサイクル、グリーンスローモビリティ等）の導入と運用方法の検討
- ・中心市街地の市民及び来訪者の移動利便性を高めるシェアサイクルやシャトルバスの導入と運用方法の検討
- ・観光用貸自転車（サイクルネット）やシェアサイクルの統合、一体運用化

○弘南線、大鰐線のサイクルトレインの機能拡充の検討・実施

- ・全日、全時間帯で自転車の利用を可能にする

○観光地へのサイクルバス運行の検討・実施

【ICTを活用したコミュニティサイクル】

例えば、宮城県仙台市で導入されているコミュニティサイクル(ダテバイク)は、自転車側のGPSやICタグと利用者側のスマートフォンや交通系ICカードなどを連携させ、貸し借りの予約や手続きは無人のポートで行い、清算もカードで自動決済出来るシステムです。管理側も自転車の位置情報や回遊情報を入手できるため、まちづくりや経済活動面へのデータ活用も期待されています。また、荷物の運搬や坂道でも利用が楽なように、電動アシスト付の自転車が採用されています。



(令和5年度撮影)

図 8-7 コミュニティサイクルの導入例(宮城県仙台市のダテバイク)

現在、弘南鉄道大鰐線では、非積雪期の平日の通勤通学時間帯を除き1便で10台まで自転車を車両に持ち込むことができますが、自転車と鉄道をリンクさせた利便性の向上を図り、利用促進にもつなげるため、通勤・通学時間帯の持ち込みが可能となるよう、自転車積載専用車両化や連結などについても検討します。



出典：弘南鉄道株式会社

図 8-8 弘南鉄道サイクルトレイン

8)鉄道、バス、自転車、自家用車間のパーク&ライドの制度導入や施設整備

- パーク&ライドを促進することによる公共交通の利用機会の向上を目指します。
- 具体的には、鉄道、バス、自転車、自家用車間のパーク&ライド施設整備の検討や運賃・施設利用料の制度導入を検討します。

【事業実施主体：弘前市、JR 東日本、弘南鉄道、弘南バス他交通事業者、民間企業】

【取組事業】

○駐車場、駐輪場の確保、設置の検討・実施・整備・運営

- ・弘南鉄道パーク&ライド施設の恒久化
- ・パーク&ライド施設のサービスを継続的に維持・提供していくための有料化

○システム・施設利用料と運賃制度との一体化の検討・実現

- ・運賃や施設利用の支払い決済の一体化

自動車と鉄道を連続して利用するパーク&レールライド、自動車とバスを連続して利用するパーク&バスライド、自転車と鉄道またはバスを連続して利用するサイクル&レール・バスライドに必要な駐車場や自転車駐輪施設を、鉄道駅・バス停に隣接または近接して確保します。

これら駐車施設の確保においては、新たな用地取得だけでなく、既存施設を活用した機能確保も併用していく必要があります。



出典：山口県山口市 HP

図 8-9 既存の金融機関や商業施設と提携してバス停傍の駐輪場を確保した例(山口県山口市)

パーク&ライドを推進するため、公共交通利用運賃を支払うことで駐車場や駐輪場が無料または割引で利用可能とする運賃・料金制度の導入についても検討し、実施します。

【定期券利用者に専用駐車場を無料で貸し出し】

弘前市が事務局となっている弘南鉄道活性化支援協議会利用促進部会では、パーク&ライド実証事業の第 2 弾として、聖愛中高前駅・石川駅に各 5 台の駐車スペースを設置し、令和 4 年 9 月 1 日から令和 5 年 3 月 31 日まで、弘南鉄道大鰐線の通勤定期券を購入した方を対象として駐車場を無料で利用してもらう社会実験を実施しました。



出典：弘南鉄道株式会社

図 8-10 弘南鉄道大鰐線パーク&ライド社会実験

9)車両更新や運行情報案内提供等の利用環境整備

- 利用者の安全性や快適性、利便性の確保による利用環境の改善・向上を目指します。
- 具体的には、インフラや鉄道車両、バス車両の更新や運行情報提供の実施、総合案内所機能の追加等の利用環境整備を検討します。

【事業実施主体：弘前市、弘南鉄道、弘南バス他交通事業者、民間企業、市民】

【取組事業】

○インフラ及び鉄道車両、バス車両の適切な更新

- ・弘南鉄道の運行区間の橋りょう等のインフラを含む点検、修繕の検討・実施
- ・国・県補助等を活用した車両のバリアフリー化、EV化も含む車両の更新
- ・ノンステップバス、ユニバーサルタクシー車両の導入・更新、車両のGX化の推進のための弘前市独自の補助制度創設に向けた検討

○バス車両の行き先表示のLED化や方面別色分け表示の検討・実施

- ・全車両での行き先表示のLED化や方面別色分け表示の実施

鉄道車両やバス車両は、利用者の安全性と快適性を確保するため、交通事業者の事業計画とも調整を図りながら適切に更新していきます。また、市民をはじめ、弘前市の地理に不慣れな訪問客、外国の方でも行き先や方面別に乗車するバスを判別しやすいように、バスの方面別色分けや行き先表示のLED化、外国語による案内表示などについて検討し、実施します。



(令和5年度撮影)

図 8-11 方面別色分けバス・バス前面や方向幕(LED)の方面別表記例(福岡県福岡市)



図 8-12 特色あるデザインの工夫・方面別色分けバスの例(石川県金沢市)

【加賀友禅をモチーフに、ルート別に色分け】

例えば、石川県金沢市の中心市街地循環バスは、加賀友禅の古典図柄を現代風にアレンジしたデザインを採用し、話題性を高めつつ観光地として地域ブランドをアピールするとともに、市民の関心や愛着心の醸成を図る工夫をしています。また、ルートごとに基調となる色彩を分け、視覚的にもわかりやすく、利用しやすさ向上にも配慮しています。

出典：金沢市ふらっとバス HP

○交通情報やバス位置情報等の提供の検討・導入

- ・路線バス、乗合タクシー等地域公共交通の路線やダイヤ、運行情報の GTFS オープンデータの作成、提供
- ・弘前駅、弘南鉄道中央弘前駅構内の路線バス運行情報や位置情報の提供
- ・弘前駅中央口バス乗り場の案内板の情報や表示方法の変更、更新

【GTFSとは】

GTFS (General Transit Feed Specification) は、経路検索を実現するための一般的な静的データの提供形式としてアメリカで策定された世界標準の公共交通データフォーマットです。

アメリカで生まれた GTFS と互換性を持たせつつ、日本独自の仕様を追加したフォーマット(仕様)として、2017年3月、国土交通省により標準的なバス情報フォーマット初版が策定され、国内における標準的なバス情報のフォーマットであり、経路検索アプリやサイトに登録する際の一つの静的データの形式です。

出典：国土交通省資料「GTFS-JP 講習会資料【入門編】」



図 8-13 GTFS の導入による情報提供イメージ図

○公共交通総合案内所の設置の検討・実施

- ・弘前駅観光案内所への公共交通総合案内所機能の追加、または新設

【街なかにある公共交通に関する総合案内所】

例えば、青森県八戸市の「八戸中心街ターミナルモビリティセンター(平成22年開設、平成28年3月末日閉館)」は、中心市街地にある常設の公共交通に関する総合案内所として、バス路線や運賃の案内、時刻表の案内、回数券や企画切符の販売などのほか、モビリティ・マネジメントの考え方に基づいた様々な利用促進策を実施していく拠点として機能してきました。平成28年4月からはバス案内・各種切符の販売は引き続き「はちのへポータルミュージアムはっち」のインフォメーション窓口で行われています。



(平成 27 年度撮影)

図 8-14 街なかの公共交通総合案内所の例(青森県八戸市:はちのへポータルミュージアムはっち)

(4) 関係者(行政・交通事業者・市民)が一体となって公共交通に関わる“意識・機会・仕組みの創出”

10)モビリティ・マネジメント事業の網羅的、継続的な実施の徹底

- モビリティ・マネジメント事業を継続して展開し、自動車中心の生活から季節等に応じた公共交通や自転車への自発的な利用転換を促します。
 - 更に、公共交通の利用促進の啓発だけでなく、子どもから高齢者まで公共交通の意義や運転手の担い手確保の重要性等の公共交通に関する学習機会を継続して提供します。
- 【事業実施主体：弘前市、弘南鉄道、弘南バス他交通事業者、民間企業、市民】

【取組事業】

○通勤・通学の公共交通利用促進を啓発する取組、公共交通に関する教育学習機会の提供等の事業の継続的实施

- ・ 既存取組事業の継続や、交通安全教室等の関連事業と連携した取組
- ・ 路線バスをはじめ公共交通の意義や運転手の担い手確保の重要性、利用方法に関する高齢者への出前講座や小学生等への教育学習の実施の徹底

【バス乗り方教室の実施】

弘南バスでは「バスぶらすプロジェクト」として、バスを日々の暮らしに感じるための「バスのちよい足しレシピ」を実施しています。なかでも子どものころからバスに親しむために、幼稚園・保育園・小学校向けの乗り方教室を開催しています。プログラムはバスの乗降・料金支払い方法から交通安全教育だけでなく、バリアフリー(車いすでの乗車体験等)から環境教育(バスを利用することで二酸化炭素排出量が削減できる)といった多岐にわたるものが用意されています。



出典：弘南バス株式会社

図 8-15 弘南バス・バス乗り方教室

11)個人や団体・企業の公共交通活用・サポート事業等の推進、支援

- 持続可能な公共交通の構築に向けて、市民や民間企業と連携し、これからの弘前市の公共交通の利活用・維持等に関わる活動を推進・支援します。
 - 具体的には、市民や地域、企業による公共交通の利活用、維持存続を推進する取組やサポートする事業を推進します。
- 【事業実施主体：弘前市、弘南鉄道、弘南バス他交通事業者、民間企業、市民】

【取組事業】

- 市民や民間企業と連携した企画切符(商品)の検討開発・実施 (MegoICa の活用)
 - ・企画切符販売や旅行商品の創出等既存取組事業の継続実施・拡大
 - ・MegoICa を活用した予約、決済等の一体化、データ連携の検討



図 8-16 MegoICa を活用したデータ連携イメージ図

- 公共交通の利用や維持活動を応援、支援する団体の育成、活動の支援
 - ・既存取組事業の継続実施
 - ・市民主体の自家用有償旅客運送等による地域移動サービス確保に対する検討の支援、準備や運行の事業費支援の検討・実施

表 8-5 弘前市での公共交通の利用促進取組事業

既存取組事業	実施内容
小中学生へのバス・鉄道・タクシー利用券配布	小中学生一人当たり 3,000 円相当のバス・鉄道・タクシーで利用可能な割引券を配布。運賃支払時に提出して、割引を受ける。
お出かけシニアパス	弘前市に住民登録のある 70 歳以上の方が利用可能な「お出かけシニアパス」を、7,000 円（内訳：お出かけシニアパス購入料 6,000 円 + MegoICa 預り金 500 円 + チャージ 500 円）で発行。弘前市内の路線バス・弘南鉄道大鰐線・乗合タクシーを 1 乗車あたり 100 円で利用できる。
弘南鉄道生活応援きっぷ「わにサポ」	協賛施設を利用することで帰りの運賃が 100 円になるほか、各協賛施設では、割引やポイント増量などの特典を受けることができるきっぷ。

出典：弘前市 HP

- 労働基準法改正等に向けた公共交通機関の担い手の確保の支援
 - ・市内の各種教育機関・民間企業・団体等への広報・周知 等

8.1.3. 事業の実施主体・実施スケジュール

各施策メニューの検討や実施の事業スケジュールを次のとおり設定します。事業実施にあたっては、行政や交通事業者はもとより、市民、市内の企業や関係団体の協力や合意を得ながら取り組みます。

表 8-6 事業スケジュール（その1）

目標	施策メニュー	事業	実施主体	年度				
				R6	R7	R8	R9	R10
【Ⅰ】 市内全域で、 誰もが暮らし の中で公共交 通を利用でき る、弘前市な らではの “公共交通ネ ットワークの 再編”	①わかりやすく、効率よく拠 点間を連絡する弘前市に相 応しい持続可能なネットワ ークへの再編	○地域公共交通利便増進実施計画の策定	弘前市、弘南鉄道、弘南バス、 タクシー事業者他交通事業者	※取組事業に応じて作成				
		○中心軸幹線の検討・再編・構築		[進捗バー]				
		○中心地区線の検討・再編・構築		[進捗バー]				
		○中心環状線の検討・再編・構築		[進捗バー]				
		○地域連携線の検討・再編・構築		[進捗バー]				
		○地区連絡線の検討・再編・構築		[進捗バー]				
		○地区生活線の検討・再編・構築		[進捗バー]				
	②沿線特性に応じて需要と供 給が整合したメリハリある 運行の実施	○路線網全体の運行量、路線別運行頻度・運行時間 帯の検討・変更	弘前市、弘南バス、 タクシー事業者他交通事業者	[進捗バー]				
	③タクシーの活用、自家用有 償旅客運送等も視野に入れ た地区内交通の仕組みの検 討	○地区生活線での手法や運行主体の検討、導入	弘前市、弘南バス、タクシー事業者他交通 事業者、NPO等民間・地域団体	[進捗バー]				
○新しい地区交通の運営主体の組織、育成支援		[進捗バー]						
【Ⅱ】 市内の中心部 や各方面に、 生活の場面に 応じて行きや すい、公共交 通モード間の “連絡・連携機 能の向上”	④複数路線・複数交通モード の利用を前提とした運賃体 系や運行ダイヤの導入、ま た交通系 IC カード MegoICa の活用、運賃制 度の検討	○乗り継ぎを考慮した使いやすい運行ダイヤの検 討・実施	弘前市、JR 東日本、弘南鉄道、 弘南バス他交通事業者、民間企業	[進捗バー]				
		○公共交通網全体の一体化した運賃体系や、ゾーン 運賃、均一運賃等の新しい運賃体系、乗り継ぎ割 引や多頻度利用優遇割引等の割引制度等、運賃制 度の見直し検討・導入		[進捗バー]				
		○交通系 IC カード MegoICa の機能を活用した市 民・観光客の行動と交通の連携による地域活性 化、市民生活の質、来訪者の満足度の向上		[進捗バー]				

表 8-7 事業スケジュール (その2)

目標	施策メニュー	事業	実施主体	年度					
				R6	R7	R8	R9	R10	
【Ⅱ】 市内の中心部 や各方面に、 生活の場面に 応じて行きや すい、公共交 通モード間の “連絡・連携機 能の向上”	⑤主要な駅や停留所、連絡拠 点の施設や機能の整備、バ リアフリー化の推進	○待合所、連絡施設の確保、設置の検討・実施・整 備・管理	弘前市、JR 東日本、弘南鉄道、 弘南バス他交通事業者	▶					
		○駅やターミナル、周辺道路等のバリアフリー化事 業の検討・整備		▶					
		○バリアフリー対応バス車両等への更新・導入		▶					
	⑥土手町・中央弘前駅・弘前 駅間の連絡性・回遊性を改 善・向上する路線設定や道 路の使い方の工夫	○土手町・中央弘前駅・弘前 駅間の連絡性・回遊性を改 善・向上する路線設定や道 路の使い方の工夫	○土手町・中央弘前駅・弘前駅間を連絡する交通手 段の検討・導入	弘前市、交通管理者、弘南鉄道、 弘南バス他交通事業者、民間企業、市民	▶				
			○バス優先車線等公共交通に配慮する交通運用の検 討・導入		▶				
			○土手町通りおよび周辺道路の交通運用の見直し検 討・実施		▶				
【Ⅲ】 市民・来訪者 等の多様な方 が気軽に快適 に移動できる “公共交通利 用機会の提 供”	⑦公共交通と連続的、一体的 に利用可能な交通手段の確 保	○自宅や目的地と最寄り公共交通手段間を繋ぐ交通 手段の検討・導入・運営	弘前市、JR 東日本、弘南鉄道、 弘南バス他交通事業者、民間企業	▶					
		○弘南線、大鰐線のサイクルトレインの機能拡充の 検討・実施		▶					
		○観光地へのサイクルバス運行の検討・実施		▶					
	⑧鉄道、バス、自転車、自家 用車間のパーク＆ライドの 制度導入や施設整備	○駐車場、駐輪場の確保、設置の検討・実施・整 備・運営	○システム・施設利用料と運賃制度との一体化の検 討・実現	弘前市、JR 東日本、弘南鉄道、 弘南バス他交通事業者、民間企業	▶				
					▶				

表 8-8 事業スケジュール (その3)

施策の柱	施策メニュー	事業	実施主体	年度				
				R6	R7	R8	R9	R10
【Ⅲ】 市民・来訪者 等の多様な方 が気軽に快適 に移動できる “公共交通利 用機会の提 供”	⑨車両更新や運行情報案内提 供等の利用環境整備	○インフラ及び鉄道車両、バス車両の適切な更新	弘前市、弘南鉄道、弘南バス他交通事業者、 民間企業、市民	▶				
		○バス車両の行き先表示のLED化や方面別色分け 表示の検討・実施		▶				
		○交通情報やバス位置情報等の提供の検討・導入		▶				
		○公共交通総合案内所の設置の検討・実施		▶				
【Ⅳ】 関係者(行政・ 交通事業者・ 市民)が一体 となって公共 交通に関わる “意識・機会・ 仕組みの創 出”	⑩モビリティ・マネジメント 事業の網羅的、継続的な実 施の徹底	○通勤・通学の公共交通利用促進を啓発する取組、 公共交通に関する教育学習機会の提供等の事業の 継続的实施	弘前市、弘南鉄道、弘南バス他交通事業者、 民間企業、市民	▶				
		○市民や民間企業と連携した企画切符(商品)の検討 開発・実施 (MegoICa の活用)		▶				
	⑪個人や団体・企業の公共交 通活用・サポート事業等の 推進、支援	弘前市、弘南鉄道、弘南バス他交通事業者、 民間企業、市民	○公共交通の利用や維持活動を応援、支援する団体 の育成、活動の支援	▶				
○労働基準法改正等に向けた公共交通機関の担い手 の確保の支援	▶							

8.2. 資金調達計画

8.1 で整理した目標達成のための施策・事業の推進にあたり、交通事業者の運営努力だけでは路線の維持が困難な路線を対象に、国や都道府県、市町村等による公的資金の投入を活用し、目標達成を目指します。

本項では、活用が想定される公的資金について整理します。

8.2.1. 地域公共交通確保維持事業について

(1) 地域公共交通確保維持事業の概要

令和2年の地域交通法の改正に伴う要綱改正により、地域公共交通計画の作成が地域公共交通確保維持事業による補助要件として定められました。幹線補助・フィーダー補助を位置付けるべき法定計画の作成主体と補助金の補助対象者について、以下に示します。

「青森県地域公共交通計画」
を策定済み

表 8-9 法定計画の作成主体と補助金の補助対象者について

	現行		法定計画(地域公共交通計画)の有無	経過措置期間 (～令和6年事業年度)		経過措置期間終了後 (令和7年事業年度～)	
	補助計画	交付先		補助計画	交付先	補助計画	交付先
幹線	生活交通確保維持改善計画(幹線) ※主に県単位	乗合事業者 又は 都道府県・市町村法定協議会	都道府県法定計画あり	都道府県法定計画 又は 生活交通確保維持改善計画(幹線)	都道府県法定協議会 又は 乗合事業者	都道府県法定計画	都道府県法定協議会 又は 乗合事業者
			都道府県法定計画なし 市町村法定計画あり	市町村法定計画 又は 生活交通確保維持改善計画(幹線)	市町村法定協議会 又は 乗合事業者	市町村法定計画	市町村法定協議会 又は 乗合事業者
			都道府県・市町村法定計画なし	生活交通確保維持改善計画(幹線)	乗合事業者	補助対象外	
フィーダー	生活交通確保維持改善計画(フィーダー) ※主に市町村単位	乗合事業者、 自家用有償旅客運送者 又は 市町村法定協議会	都道府県法定計画なし 市町村法定計画あり	市町村法定計画 又は 生活交通確保維持改善計画(フィーダー)	市町村法定協議会 又は 乗合事業者等	市町村法定計画	市町村法定協議会
			都道府県・市町村法定計画なし	生活交通確保維持改善計画(フィーダー)	乗合事業者等	補助対象外	

出典：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き 第4版(令和5年10月)

弘前市の場合、青森県にて「青森県地域公共交通計画」を策定済みのため、幹線補助は青森県の計画に基づき乗合事業者を、フィーダー補助は弘前市法定計画(本計画)に基づき市町村法定協議会(地域公共交通会議)を交付先として活用が可能です。

(2) 地域公共交通確保維持事業の適用状況

弘前市では、前計画にあたる「地域公共交通網形成計画」に基づき、継続的に当該事業を活用して資金を確保しており、補助対象路線は、令和5年度現在、幹線：9系統・フィーダー：10系統となっています。

なお、今後、対象路線の再編・構築等によって運行系統の概要等に変更が生じた場合には、本計画の見直しを行うことで、地域公共交通確保維持事業との連動を図ります。

1) 幹線補助対象路線

弘前市内における幹線補助対象路線は、青森県地域公共交通計画に位置付けられている9系統となっています。詳細は、青森県地域公共交通計画を参照するものとします。

なお、下記に弘前市内における幹線補助対象路線及び補助金額を示します。

表 8-10 幹線補助対象路線と補助金額(令和4年度)

NO	路線名	損益(赤字) (千円)	補助金額(千円)				合計
			国	青森県	弘前市	他市町村	
1	浪岡線	-21,292	5,666	3,478	4,426	3,513	17,083
2	碓ヶ関線	-47,917	10,092	7,147	15,692	8,815	41,746
3	西目屋線	-25,211	4,902	3,299	13,183	1,255	22,639
4	相馬線	-12,260	3,578	2,311	4,626	0	10,515
5	枯木平線	-22,809	2,627	2,627	18,029	0	23,282
6	弥生線	-11,437	3,453	2,495	4,530	0	10,478
7	板柳線	-19,126	3,909	2,436	9,895	662	16,902
8	新岡線	-7,474	2,224	1,280	3,025	0	6,529
9	弘前黒石線	-23,532	2,385	2,385	10,604	9,627	25,001
		-191,056	38,836	27,458	84,010	23,872	174,175

出典：弘前市資料を加工して作成

2) フィーダー補助対象路線

フィーダー補助対象路線は、地区生活線のうち、乗合タクシーを運行している次の10系統となっています。

なお、下記にフィーダー補助対象路線及び補助金額を示します。

表 8-11 乗合タクシーに対する補助金額(令和4年度)【再掲】

	費用	収益	収支	収支率	補助金額		
					弘前市	国	合計
石川地区線	394,981	32,470	-362,511	8.2%	131,000	131,000	262,000
堀越地区線	6,262,120	280,430	-5,981,690	4.5%	2,194,500	2,194,500	4,389,000
鳥井野地区線	2,110,947	83,840	-2,027,107	4.0%	745,000	745,000	1,490,000
笹館地区線	863,200	58,150	-805,050	6.7%	262,000	262,000	524,000
小友地区線	1,081,330	55,050	-1,026,280	5.1%	329,500	329,500	659,000
福村新里地区線	2,711,246	141,200	-2,570,046	5.2%	940,000	940,000	1,880,000
三ツ森地区線	1,772,944	101,470	-1,671,474	5.7%	610,000	610,000	1,220,000
船沢地区線	3,439,945	246,950	-3,192,995	7.2%	1,159,000	1,159,000	2,318,000
相馬線	5,431,460	300,320	-5,131,140	5.5%	2,531,000	2,531,000	5,062,000
水木在家線	1,607,537	72,300	-1,535,237	4.5%	756,000	756,000	1,512,000
合計	25,675,710	1,372,180	-24,303,530	5.3%	9,658,000	9,658,000	19,316,000

出典：弘前市資料を加工して作成

① 地域の公共交通における位置付け・役割

フィーダー補助対象：10 系統について、本計画における位置づけ・役割は下記の通りです。

表 8-12 地域の公共交通における位置づけ・役割

位置づけ	系統	役割	確保・維持策
地区生活線	乗合タクシー (①相馬線)	市街化区域外の田園内の移動、田園の主要な公共施設等の交通結节点または市街化区域内の外縁部の交通結节点との連絡を担う	地域内フィーダー系統確保維持事業を活用し、安定的に確保維持
	乗合タクシー (②水木在家線)		同上
	乗合タクシー (③石川地区線)		同上
	乗合タクシー (④堀越地区線)		同上
	乗合タクシー (⑤鳥井野地区線)		同上
	乗合タクシー (⑥笹館地区線)		同上
	乗合タクシー (⑦小友地区線)		同上
	乗合タクシー (⑧福村新里地区線)		同上
	乗合タクシー (⑨三ツ森地区線)		同上
	乗合タクシー (⑩船沢地区線)		同上

また、補助対象路線の位置・区域を示します。

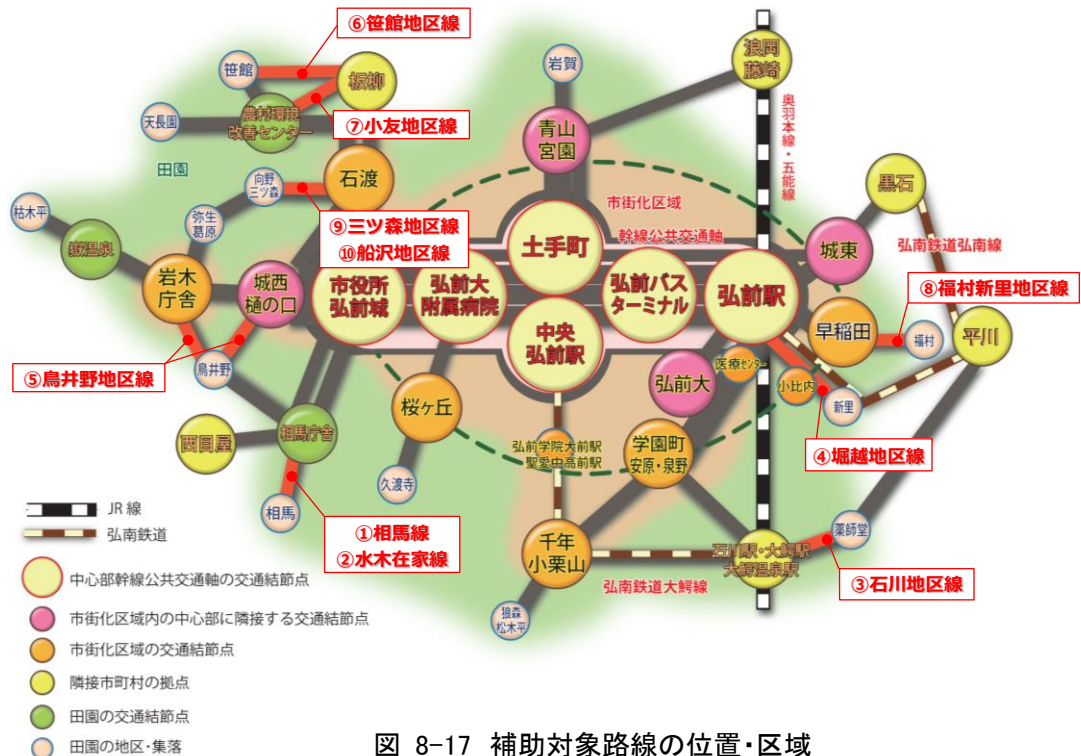


図 8-17 補助対象路線の位置・区域

② 左記の位置付け等を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性

生活交通確保維持改善計画の対象となる 9 地区のうち相馬地区は、市全体と比べて高齢化率が高く、また商業施設や医療施設が数多く立地している市中心部から遠く離れていることから、公共交通の確保は重要な課題となっています。

相馬地区は、人口が少なく地区内の人口が広域的に分散していることから、交通需要の集約が非常に困難であり、バスよりも効率的に運行できる予約型乗合タクシーが重要な移動手段となっています。地域公共交通確保維持事業の活用により、相馬地区から市中心部へのアクセスを確保し、これまでより効率的に地域住民の生活交通手段を存続させていくことで相馬地区内の活性化を図り、持続可能な公共交通システムを構築することを目的とします。

また、生活交通ネットワークを確保するために、平成 30 年 10 月から「弘前市地域公共交通再編実施計画」の事業を開始し、石川地区、堀越地区、鳥井野地区、笹館地区、小友地区、福村新里地区、三ツ森地区、船沢地区においても、乗合タクシー、民間バス路線、タクシー、鉄道など、それぞれが持つ運行特性や役割に基づき、相互に補完し合う運行が可能となりました。

なお、乗合タクシーのサービス改善策として、沿線在住の高齢者を対象に実施したアンケートにより、運賃軽減に関するニーズと、運賃軽減による利用者数の増加が見込まれたことから、市と交通事業者が連携して実施する高齢者向けの運賃軽減施策「お出かけシニアパス」の制度を拡充し、令和 5 年 4 月から、当該パスの発行枚数を増やすとともに、沿線住民の希望者は当該パスを優先的に利用できることとし、利用促進に取り組んでいます。

このことから、乗合タクシーについては、地域内生活交通のうち、公共交通空白地帯の解消を担う支線路線を運行する役割であることから、地域公共交通確保維持事業を活用し、安定的に確保維持していく必要があります。

上記により、地域内フィーダーを確保することで、以下の効果が期待できます。

- ①市中心部等への通勤、通学、通院や買い物などの日常生活に必要な移動手段の確保
- ②地域内フィーダー系統と地域間幹線系統等との連携により効率的な運行体系の確保
- ③自宅付近までの送迎が可能となる予約型乗合タクシーの導入によって、高齢者の外出機会の増加が見込まれ、乗継拠点となる相馬庁舎の温泉等の施設を活用した地域内の交流が促進された地域の活性化

③ 補助系統に係る事業及び実施主体の概要

補助系統に係る事業及び実施主体を以下に整理します。

- ・路線網全体の運行量、路線別運行頻度・運行時間帯の検討・変更（弘前市、交通事業者）
- ・地区生活線での手法や運行主体の検討、導入（弘前市、交通事業者）
- ・乗り継ぎを考慮した使いやすい運行ダイヤの検討・実施（弘前市、交通事業者）
- ・通勤・通学の公共交通利用促進を啓発する取組、公共交通に関する教育学習機会の提供などの事業の継続的実施（弘前市、交通事業者）
- ・市と交通事業者が連携して実施する高齢者向けの運賃軽減施策「お出かけシニアパス」について、当該パスの発行枚数を増やすとともに、沿線住民の希望者は当該パスを優先的に利用できるよう制度を拡充（弘前市、交通事業者）

また、各系統の実施主体・運行系統名・系統概要を以下に示します。

表 8-13 各系統の実施主体・運行系統名・系統概要一覧

実施主体	運行系統名	系統概要			
		起点	経由地	終点	運行態様の別
交通事業者	(1) 相馬線	相馬庁舎前	相馬地区	沢田・桐ノ木沢	区域
交通事業者	(2) 水木在家線	相馬庁舎前	相馬地区	ロマンピア	区域
交通事業者	(3) 石川地区線	JR奥羽本線石川駅	弘南鉄道大鰐線石川駅	薬師堂北口	路線不定期
交通事業者	(4) 堀越地区線	弘南鉄道弘南線新里駅	川合、健生病院	弘前駅城東口	路線定期
交通事業者	(5) 鳥井野地区線	岩木庁舎前	兼平・鳥井野・真土地区	城西四丁目	路線不定期
交通事業者	(6) 笹館地区線	旧板柳案内所	桂	笹館	路線不定期
交通事業者	(7) 小友地区線	旧板柳案内所	小友	農村環境改善センター	路線不定期
交通事業者	(8) 福村新里地区線	弘前駅城東口	カフェセンター前・新里、城東タウンプラザ	弘前駅城東口	路線不定期
交通事業者	(9) 三ツ森地区線	マックスバリュ弘前城北店前	富栄	三ツ森	路線不定期
交通事業者	(10) 船沢地区線	マックスバリュ弘前城北店前	富栄	向野	路線不定期

8.2.2. 地域公共交通特定事業について

8.2.1 で示した地域公共交通確保維持事業に加え、地域公共交通計画に基づき、事業者等が地方公共団体の支援を受けつつ実施する「地域公共交通特定事業」について概要を示します。

目指す地域公共交通サービス・ネットワークの実現に向け、各路線の再編・構築の検討を踏まえた事業推進にあたり、活用可能な事業を適用し、取組を推進します。

表 8-14 地域公共交通特定事業(海上運送除く)

事業名	事業概要	計画策定主体	主な特例措置
地域公共交通 利便増進事業	●地域公共交通の利用者の利便を増進するため路線等の編成や事業内容の変更、等間隔運行や定額制乗り放題運賃の設定等を行う事業	地方公共 団体	○鉄道事業法・軌道法・道路運送法・海上運送法の特例(法§27 の16～法§27 の19) ・計画認定による事業許可等のみなし取得、乗合バスの新規参入に係る特例 ・一般乗合旅客自動車運送事業に係る計画阻害行為の防止 ・自家用有償旅客運送者による少量貨物の運送の特例
道路運送 高度化事業	●定時性、速達性及び快適性に優れた道路運送を確保する事業	事業者	○道路運送法の特例(法§15) ・計画認定による事業許可等のみなし取得 ○地方債の特例(法§17)
鉄道事業 再構築事業	●大量輸送機関としての鉄道の特性を生かした地域旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な路線(全部又は一部の区間)を対象に、地方公共団体等の支援を受けつつ事業構造の変更を行うとともに、利用者利便の確保を図る事業	地方公共 団体・事 業者共同	○鉄道事業法の特例(法§25①及び②) ・計画認定による事業許可等のみなし取得(地方公共団体が鉄道線路を保有して運行事業者に無償で使用させる場合には、計画認定の審査に際して、経営上の適切性の審査を要しない)等
軌道運送 高度化事業	●LRT の導入等により、定時性の確保、速達性の向上、快適性の確保等の運送サービスの質の向上を図る事業	事業者	○軌道法の特例(法§10①及び②) ・計画認定による軌道事業の特許のみなし取得(軌道整備事業と軌道運送事業に分けて特許をみなし取得可) ○地方債の特例(法§12)
鉄道再生事業	●鉄道事業者と市町村が連携して、事業の廃止届出がなされた鉄道事業の維持を図る事業	地方公共 団体・事 業者共同	○鉄道事業法の特例(法§27①～⑤) ・鉄道再生計画作成協議中における廃止届出に係る廃止予定日の延長を容認 ・協議不調の場合、鉄道再生計画の期間後一定の場合に廃止届出から廃止までの必要期間を短縮等
地域旅客運送 サービス継続 事業	●廃止が見込まれる路線バス等について、公募により新たなサービス提供事業者を選定し、地域旅客運送サービスを継続する事業	地方公共 団体	○道路運送法・海上運送法の特例(法§27 の4～法§27 の5) ・計画認定による事業許可・事業計画変更認可等のみなし取得、廃止届出を不要とする特例
貨客運送 効率化事業	●貨客混載の取組の実施により公共交通の生産性向上を図る事業	事業者	○鉄道事業法・軌道法・道路運送法・貨物自動車運送事業法・貨物利用運送事業法の特例(法§27 の8～法§27 の13) ・計画認定による事業許可・事業計画変更認可等のみなし取得、運輸に関する協定のみなし取得

出典：地域公共交通計画等の作成と運用の手引き 第4版(令和5年10月)

8.3. 関係者相互間の連携

8.3.1. 関係者の役割

本計画を進めるにあたって、「行政」「交通事業者」「市民」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とともに、それぞれの役割を確認しながら持続可能な交通体系の構築を目指します。

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目指します。持続的なサービス供給のために、公共交通を運営する人材確保や公共交通インフラの維持・確保が困難になるなど公共交通事業環境の悪化への対応について、各事業者がそれぞれ独自の取組を推進してだけでなく、行政や市民等の関係者が協力・連携して取り組むことが重要です。

表 8-15 関係者の主な役割

関係者		主な役割
行政（弘前市）		<ul style="list-style-type: none"> ・ 計画の策定、見直し ・ 施策・事業の検討・実施・支援 ・ 関係者間の調整 ・ 運行状況・利用実績等の計測・収集・整理・分析
交通事業者		<ul style="list-style-type: none"> ・ 施策・事業の検討・実施 ・ 関係者との相互連携・協力 ・ 運行状況・利用実績等の計測・収集
市民	団体	<ul style="list-style-type: none"> ・ 施策・事業への協力 ・ 行政・交通事業者等との連携・実施
	個人	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通の積極的な利用 ・ 各種イベント等への積極的な参加

8.3.2. 連携体制の構築

関係者が相互間で連携し、取組を推進するためには推進体制を構築することが重要です。

そこで、関係者が一同に介し、継続的に事業の検討を協議できる場として地域公共交通会議を活用し、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・審議します。

また、本計画で掲げた目標（Plan）を確実に達成するため、継続的に施策に取り組む（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。

そして、計画期間における社会情勢の変化を把握しながら、見直しが必要な場合には、上位関連計画などの方針と整合性を図りつつ、計画の改定を行っていきます。

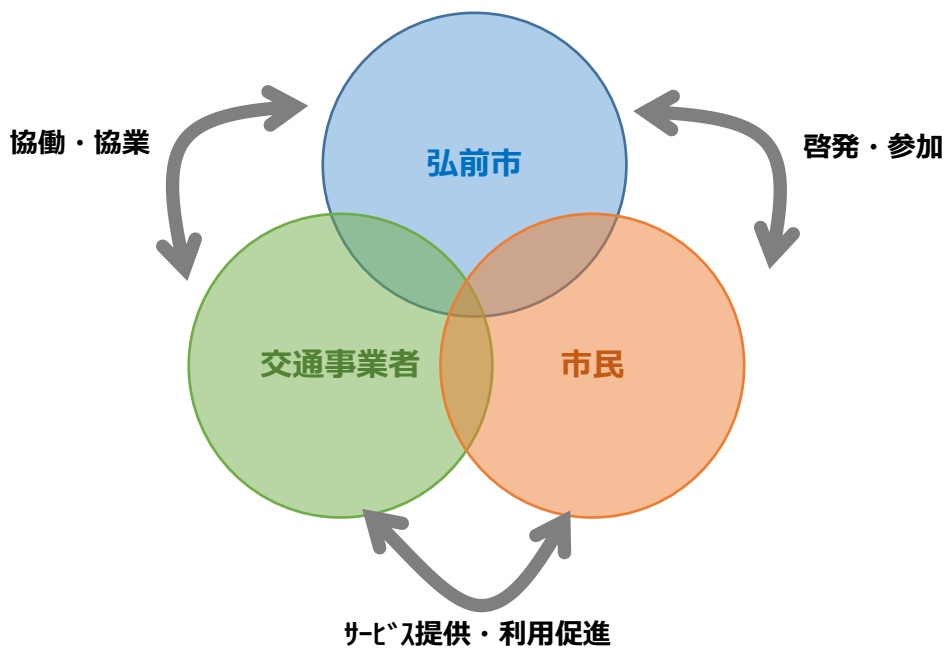


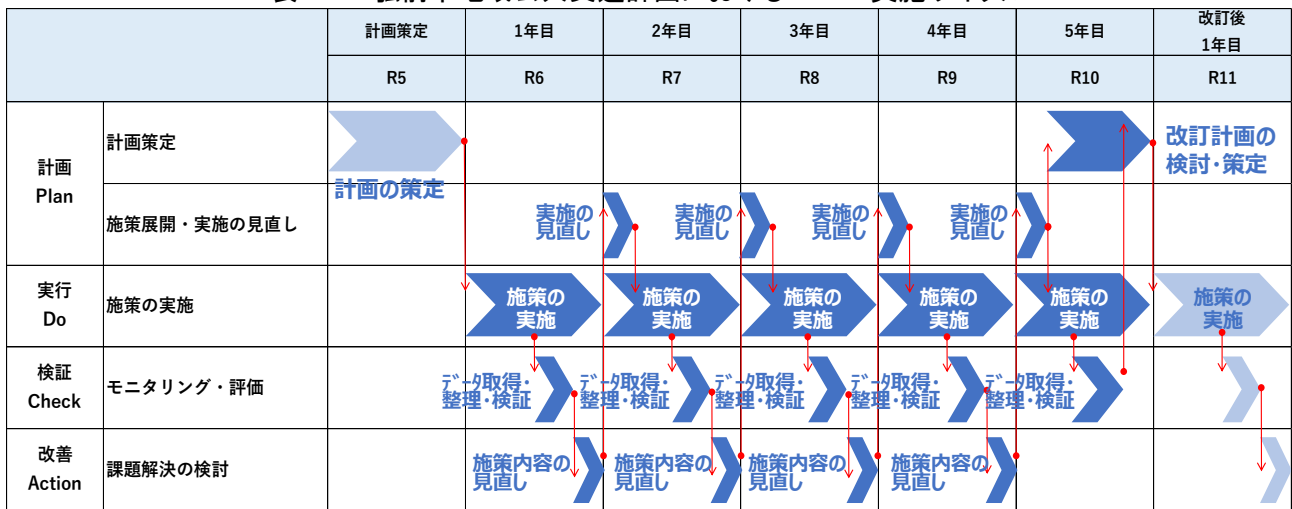
図 8-18 連携体制イメージ

9. 計画の達成状況の評価

9.1. 評価方法・実施サイクル

弘前市地域公共交通計画は令和6年度から令和10年度までの5年間を基本計画期間としています。地域公共交通計画に基づき、短期・中期・長期的なPDCAサイクルを展開することで、短期的には個別施策の進捗管理と効果・影響の把握と施策の改善につなげ、中期的・長期的には施策目標の達成状況の評価・検証を行ない、計画全体の見直し改善を行ないつつ、目標とするまちづくり、拠点形成、将来都市構造形成の実現に向かうよう、他の関連計画との調整などを図るものとします。

表 9-1 弘前市地域公共交通計画におけるPDCA実施サイクル



9.2. 必要データ等の収集

計画の進捗や事業による効果、また目標の達成状況の評価・検証に必要な各種データを、関係機関が協力して定期的に収集します。

表 9-2 評価・検証のために収集するデータと収集方法

収集する主体	収集するデータ	収集方法	収集時期・間隔
弘南バス株式会社	便別路線別利用者数	乗車調査・ 交通系 IC カードデータ (MegoICa)	1 年間に 1 回
	バス停別乗降者数	乗車調査・ 交通系 IC カードデータ (MegoICa)	1 年間に 1 回
	路線別経費・収入（収支）	企業の規定による	1 年間に 1 回
弘南鉄道株式会社	路線別駅別乗降車数	乗車調査	1 年間に 1 回
	路線別経費・収入（収支）	企業の規定による	1 年間に 1 回
JR 東日本株式会社	駅別乗車人数	企業の規定による	1 年間に 1 回
タクシー事業者等	路線別区間別乗降車数	乗務員記録	1 年間に 1 回
	路線別経費・収入（収支）	企業の規定による	1 年間に 1 回
弘前市	市民の外出率	市民アンケート	1 年間に 1 回
	公共交通に対する満足度	市民アンケート	1 年間に 1 回
	人口関連データ	国勢調査	5 年間に 1 回
弘前市地域公共交通会議	市民や地域が主体となる交通の利用実態ならびに収支、利用者意識	乗車調査 運行委託先の収支報告 意識調査	1 年間に 1 回 または 必要に応じて