

Ⅲ. 公共交通に関する種々の調査



町内の公共交通に関する利用実態や、町民や利用客の意識等を把握するため、下記の種々の調査を行いました。

1. 町民アンケート

町民の外出目的ごとの移動特性や公共交通の利用実態および意見・意向などを把握するため、平内町に住民票を置く町民を対象としたアンケート。

2. 高校生アンケート

町民バスのような域内路線と鉄道や路線バスなどの広域路線のあり方の検討に向けて、実際にバスを利用している可能性が高い、高校生の年齢（16～18歳）を対象としたアンケート。

3. 町民バス乗降調査

町内を運行する町民バス計7路線について、具体的な利用実態及び利用者属性等を把握するために実施したバス利用実態調査。

4. 鉄道利用客アンケート

鉄道利用者の利用状況（利用頻度や移動目的、駅アクセス手段）や要望について把握するため、小湊駅を利用する鉄道利用者を対象としたアンケート。

5. 民生委員アンケート

高齢者などをはじめとする生活の実態、外出での問題となっている点やご意見等を把握するため、地域のことをよくご存知の民生委員を対象としたアンケート。

6. 公共交通運行事業者ヒアリング等

運行事業者の視点による運行、利用客の現状や今後に向けた意見・アイデア等を把握するために実施したヒアリング。

これら調査の概要を以降に示します。

1. 町民アンケート

1-1. 調査の実施概要

項目	概要
調査目的	外出目的ごとの移動実態の把握を主眼とし、公共交通の利用実態の概要もあわせて把握
対象	19歳以上85歳以下の男女 ※無作為抽出
抽出方法	町内の小学校区を参考に3地域に分類し、統計学上必要なサンプル数を考慮しつつ、年齢別人口による按分
実施方法	郵送配布・郵送回収
時期	令和元年11月
配布票数	1,730票程度
回収数	740票（回収率：43%）

1-2. 調査結果の概要

(1) 日々の買い物（食料品・日用品など）を目的とした外出

- 日々の買い物先として、約6割が平内町内、約4割が青森市などの町外となっています。
- 交通手段は、大半が自家用車を利用しており、バス等の公共交通の利用は少数です。

<日々の買い物先>



町外の外出先

町内の具体的店舗名



<買い物先への交通手段>



(2) 病院への通院を目的とした外出

- ・通院先として、5割強が平内町内、約4割が青森市などの町外となっています。
- ・交通手段は、大半が自家用車を利用しており、バス等の公共交通の利用は少数です。

<通院先>



町外の外出先

町内の具体的医療機関名



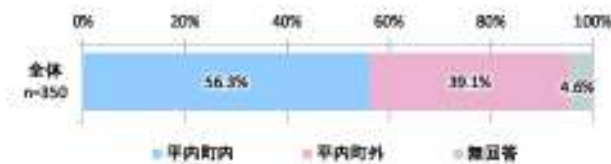
<通院先への交通手段>



(3) 通勤・通学を目的とした外出

- ・通勤・通学先として、約6割が平内町内で、約4割が青森市などの町外となっています。
- ・町内での通勤・通学先としては、小湊が多くなっています。
- ・交通手段は、大半が自家用車を利用しており、バス等の公共交通の利用は少数です。

<通勤・通学先>



町外

町内



<通勤・通学先への交通手段>



2. 高校生アンケート

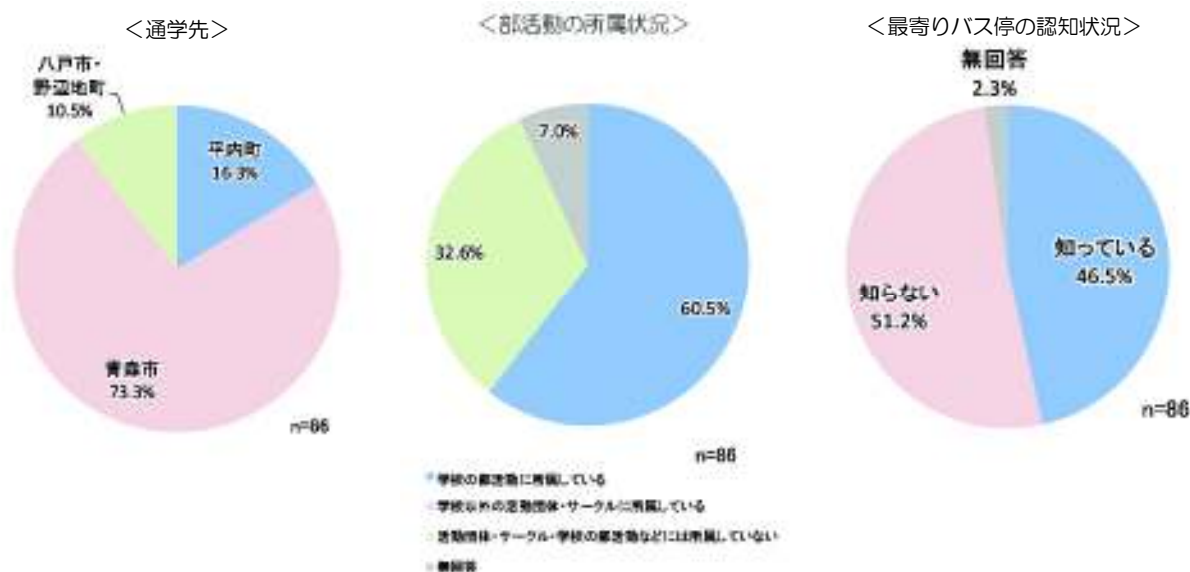
2-1. 調査の実施概要

項目	概要
調査目的	高校生等の通学実態を把握することを主眼としつつ、通学以外の移動実態についてもあわせて把握
対象	16～18歳の男女（全数調査）
抽出方法	※町が保有する生年月別データを用いて対象を抽出。難しい場合は住民基本台帳等の整理状況により抽出。
実施方法	町内の小学校区を参考に3地域に分類し、統計学上必要なサンプル数を考慮しつつ、郵送配布・郵送回収により実施。
配布票数	270票
回収数	86票（32%）

2-2. 調査結果の概要

(1) 回答者の状況

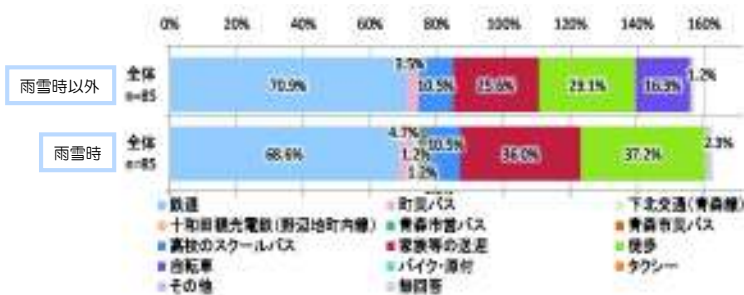
- ・青森市へ通学している人が約7割と最も多く、町内の高校へ通学している人は約2割です。
- ・約6割が学校の部活動に所属しています。
- ・自宅の最寄りバス停を認知していない高校生が半数程度います。



(2) 通学時の交通手段

- 通学時の交通手段として、「鉄道」が最も多く、「徒歩」や「家族等の送迎」も多くなっています。一方で、「町民バス」の利用は少数となっています。
- 通学時に公共交通を利用する高校生の不満点として、「公共交通どうしの乗り継ぎの時間が合っていない」や「運休や遅れ等の情報が分からない」が多い状況です。

<登校時の交通手段>



<通学時の公共交通への不満点>



(3) 帰宅時及び通学時以外の行動

- 約4割が帰宅時自宅以外に「飲食」「買い物」「娯楽・遊び」等に移動しており、移動手段としては「鉄道」や「徒歩」が多くなっています。
- 通学以外に公共交通を利用する人は約4割で、多くが「鉄道」を利用しています。

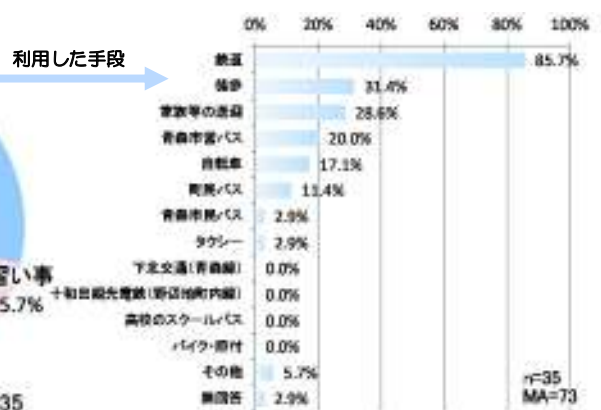
<帰宅時の自宅以外への移動>



<最近30日間で通学以外の公共交通の利用>



<最近30日間で1番多く公共交通を利用した外出>



3. 町民バス乗降調査

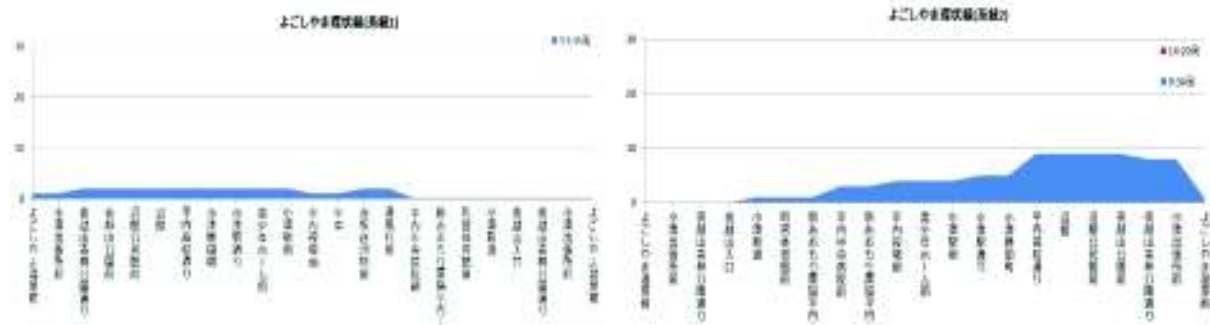
3-1. 調査の実施概要

項目	概要
調査路線	東田沢線 稲生線 童子・松野木線 浅虫温泉線 狩場沢線（平内農協前経由） 狩場沢線（小湊中学校前経由） よこしやま環状線 （計7路線）
調査区間	上記路線の全区間
対象者	利用者全員 ※複数回利用の場合でも調査対象とする（毎回調査）
調査方法	調査員の配布によるアンケート調査
実施日	令和元年11月18日（平日1日）
時間	5:30～21:00まで
回収票数	203票

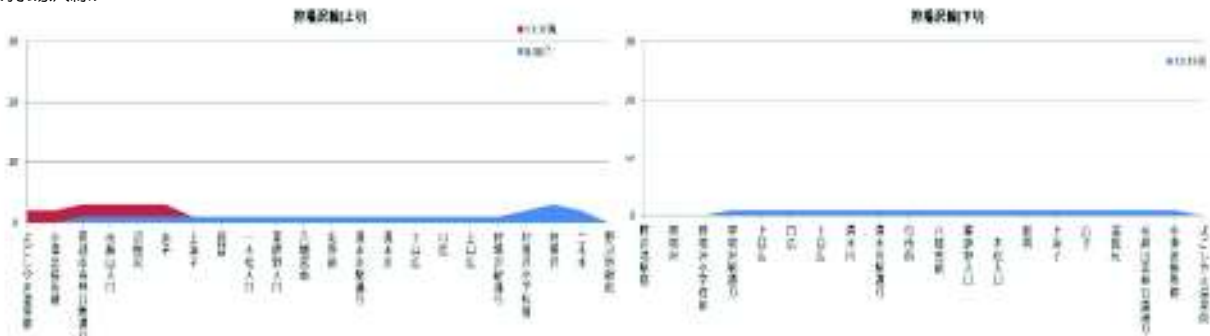
3-2. 調査結果の概要

各路線におけるバス停別の乗降者数を以下に示します。

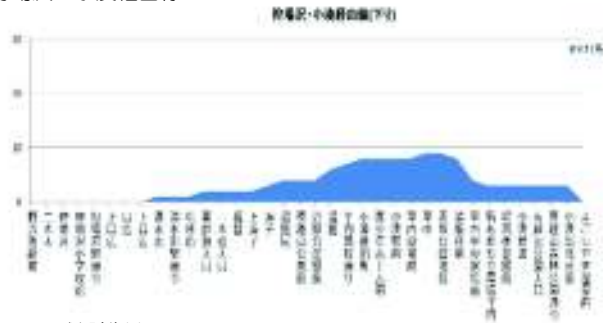
<よこしやま環状線>



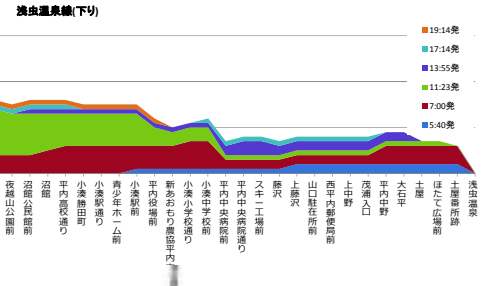
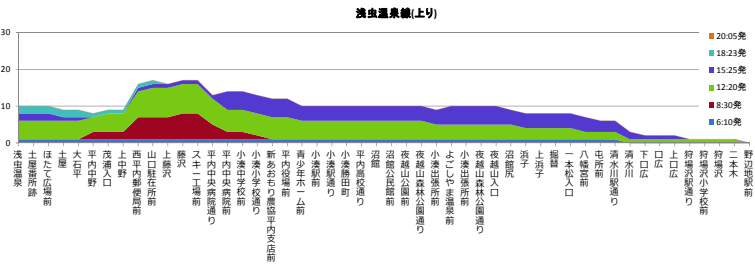
<狩場沢線>



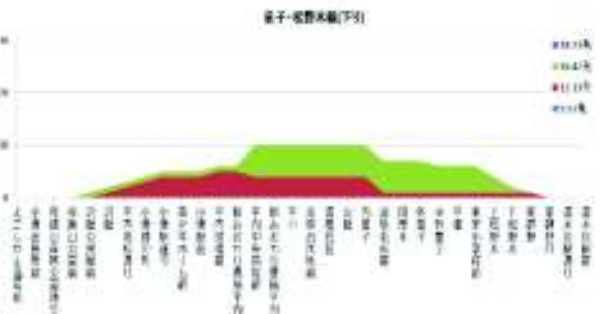
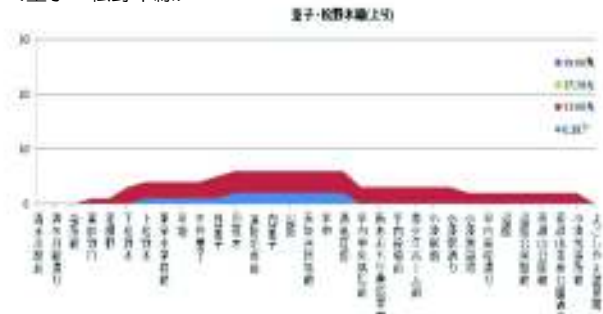
<狩場沢・小湊經由線>



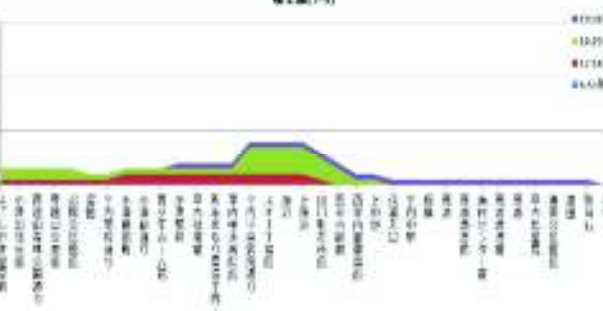
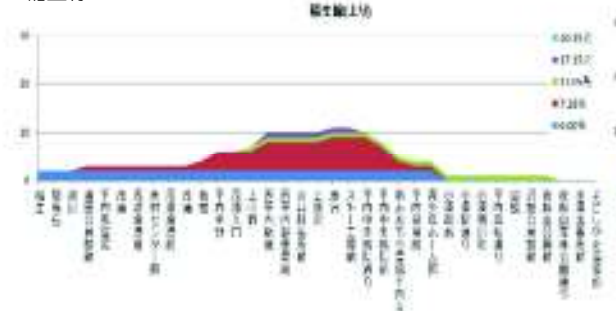
<浅虫温泉線>



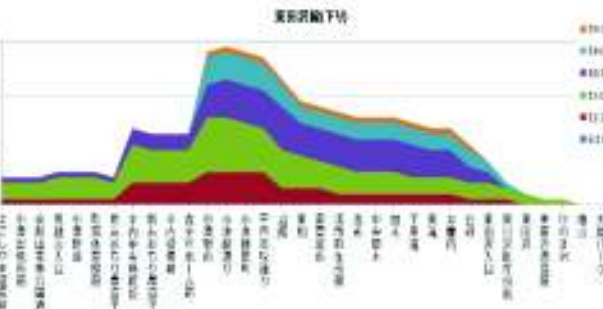
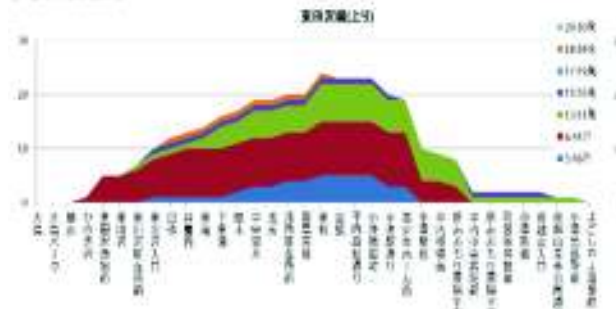
<童子・松野木線>



<稻生線>



<申田沢線>



4. 鉄道利用アンケート

4-1. 調査の実施概要

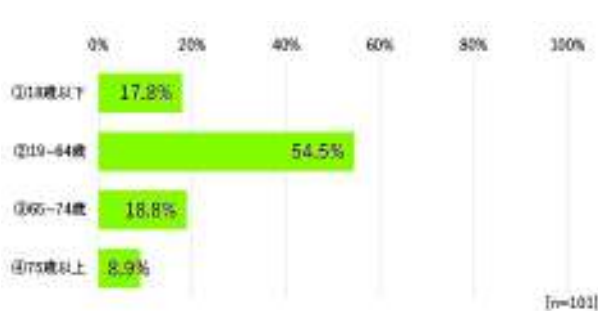
項目	概要
調査目的	鉄道利用者の実態や改善要望等について把握
対象	青い森鉄道「小湊駅」の乗降客
実施方法	手渡し配布、その場で回収・回収 ※一部、郵送回収
時期	令和2年10月27日（火） 始発便～最終便
配布票数	216票
回収数	102票（回収率：47%）

4-2. 調査結果の概要

(1) 回答者の状況

- ・回答者は 19～64 歳が最も多く、全体の約3割が高齢者となっています。
- ・職業別に見ると、会社員・公務員が最も多く、次いで中高生が2割程度となっています。
（*当日の状況から、実際の利用客は、学生の割合がもっと高いように見受けられました。）
- ・回答者の約8割が平内町民であり、小湊駅で調査を行ったこともあり、小湊小学校地区に住んでいる人が多くなっています。

<年齢>



<職業>



<お住まい>



(2) 乗降駅

- 乗車駅、降車駅の組み合わせをみると、約5割が「小湊駅⇄青森駅」での利用となっており、平内町内の駅と青森市内の駅との往来が約8割を占めています。
- 八戸方面との往来は1割程度と少なく、さらに「野辺地駅」以遠の利用は僅少となっています。
- また、平内町内の他駅との間の利用も少数となっており、鉄道は、町内の移動にはあまり使われていない状況です。

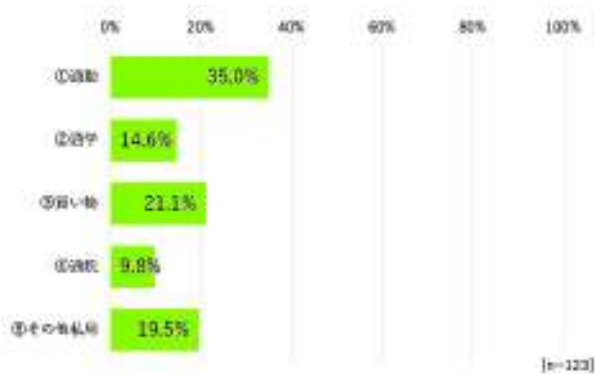
(*なお、このアンケートの配布場所が小湊駅であったため、小湊駅の乗降客が多いことに留意)

	①八戸駅	②陸奥市川駅	③下田駅	④向山駅	⑤三次駅	⑥小川原駅	⑦上北町駅	⑧乙供駅	⑨千曳駅	⑩野辺地駅	⑪狩場沢駅	⑫清水川駅	⑬小湊駅	⑭西平内駅	⑮浅虫温泉駅	⑯野内駅	⑰矢田前駅	⑱小湊駅	⑲東青森駅	⑳南井駅	㉑青森駅	
①八戸駅													1.0%									
②陸奥市川駅																						
③下田駅																						
④向山駅																						
⑤三次駅													1.0%									
⑥小川原駅																						
⑦上北町駅																						
⑧乙供駅																						
⑨千曳駅																						
⑩野辺地駅													7.0%									
⑪狩場沢駅													1.0%									
⑫清水川駅													3.0%									
⑬小湊駅																						
⑭西平内駅													2.0%									
⑮浅虫温泉駅													4.0%									
⑯野内駅													3.0%									
⑰矢田前駅													4.0%									
⑱小湊駅													6.0%									
⑲東青森駅													5.0%									
⑳南井駅													9.0%									
㉑青森駅													51.0%	2.0%						1.0%		

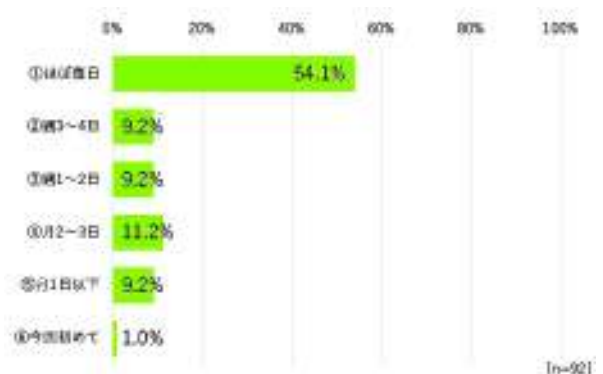
(3) 利用状況

- 利用目的は「通勤」が最も多く、「通勤」「通学」を合わせると全体の約5割になっています。また、「通勤・通学」以外にも、「買い物」や「通院」に利用している人が3割程度います。
- 利用頻度について、約半数が「ほぼ毎日」であり、通勤・通学の利用客が多いと考えられます。
- 一方、月に1日以下という利用客は1割程度と少ない状況であり、このことから、鉄道が日々の生活に欠かせない交通手段になっているものと考えられます。

<利用目的>



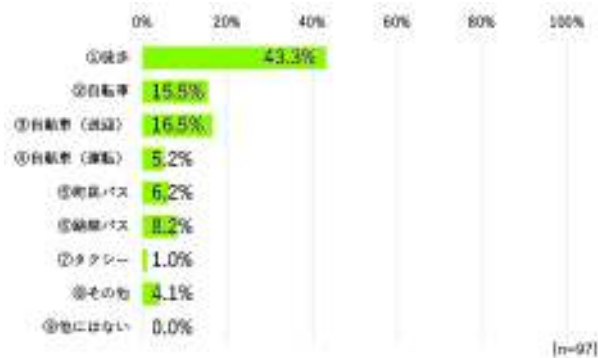
<利用頻度>



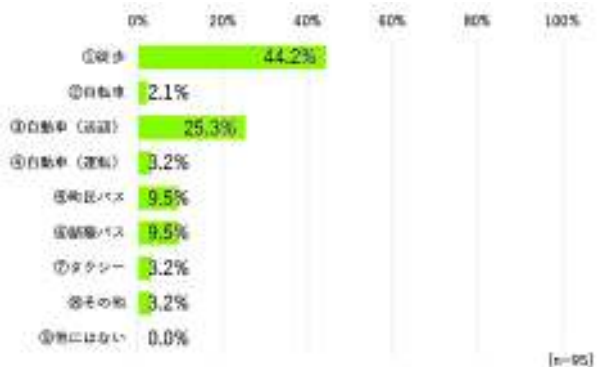
(4) 駅へのアクセス手段

- 小湊駅までの交通手段として、夏季、冬季ともに「徒歩」が最も多くなっており、鉄道は、主に駅から徒歩圏の行き来利用されている状況です。
- 夏季、冬季ともに、徒歩に次いで、「自動車（送迎）」が多くなっており、冬季は夏季に比べ、「自転車」を使用する人が減少しています。
- 冬季では若干バスの利用が増加しているものの、他の公共交通機関から乗り継ぎをしている人は少数となっています。

<夏季>



<冬季>



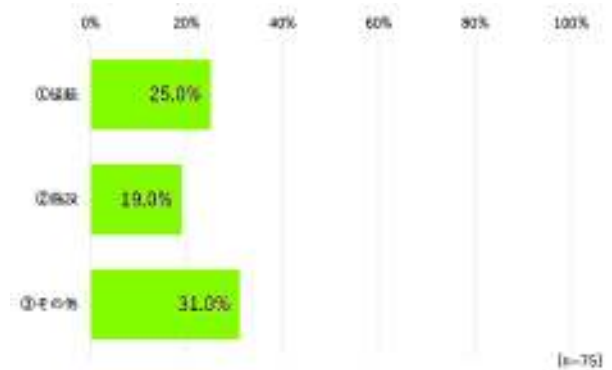
(5) 今後の利用及び改善点等

- 将来の鉄道利用について、計9割以上が「使い続けたいと考えている」と回答しています。
- また、約7割が改善点を挙げており、「バスとの接続」についてのご要望や、「運行本数・ダイヤ」「運休時の対応」についてのご要望が見受けられました。
- 駅施設については「エレベーターの設置」等、階段の負担に対するご要望が見受けられました。
- なお、アンケート当日、具体的な意見として、「小湊駅前のバス乗り場が、駅舎から離れていること、駅舎で待っていると気づかれずバスが通過してしまうこと」への改善を望む声が複数得られました。

<将来の鉄道利用>



<鉄道を利用する上での改善点>



5. 民生委員アンケート

5-1. 調査の実施概要

項目	概要
調査目的	高齢者などをはじめとする生活の実態、外出での問題となっている点やご意見等を把握
対象	平内町内の民生委員（全員）
実施方法	郵送配布・郵送回収
時期	令和2年11月

5-2. アンケートで得られた主な意見等の概要

（1）外出に関する問題などについて

- 駅に遠い人が必ず車を持っているわけではなく、高齢で車にのれなくなると買物・病院にいけなくなる。近くの親類やタクシー等使うが、お金もかかり、行くのが面倒。
- 隣近所の方をタクシー代わりに使う人がいる。断れず車に乗せている方もいる。
- バスの運行時間が、生活時間に合っていないので不便。

（2）地域で望ましい外出手段、公共交通に関する意見について

- スクールバスの運行と合わせ、空き時間に一般客用に利用してほしい。
- スーパーへの買い物（マックスバリュなど）や通院のためのバスがあると良い。

（3）地域の方から得られた意見について

- 通院・買物等、身体が不自由であり車の運転もできず、どこにも行けない。
- 通院する時はタクシーを利用。（バスだと時間が合わない）
- 路線バスと鉄道を乗り継いで、青森市の病院に通院、小湊駅の階段の上り下りが苦痛。
- 銀行に行くのに往復タクシー。待ち時間が長ければ料金が上がる。助成を希望。

6.公共交通運行事業者へのヒアリング等

6-1. ヒアリングの概要

項目	概要
調査目的	運行事業者の視点による運行、利用客の現状や今後に向けた意見・アイデア等を把握
対象	平内町内を運行する公共交通事業者

6-2. ヒアリングより得られた現状・意見等について

- 公共交通の利用客は緩やかな減少傾向。
- タクシーは、町民のお年寄りが病院や買い物へ行くのに利用することが多い。
- 鉄道は、学生のお客さまが多い。
- 新型コロナ禍で、温泉施設の利用客が減少。その他、長距離バス路線のダメージが大きい。
- 車内の除菌や窓を開けての運行、車内アナウンスで注意喚起など、コロナ対策を実施。
- 小湊駅前のバス停の位置が良くなく、雪の中ベンチで待つ人がいる。また、バス停で待たないとバスに通過されてしまうため、駅舎で待つことができない。
- マックスバリュは、要望があれば駐車場へバスの乗り入れ(小型バス等)も検討の余地がある。
- 利用客の状況に合わせたバスのダイヤ・運行区間等の調整の可能性もある。鉄道ダイヤ改正時にバスダイヤは見直している。
- スクールバスと乗務員は朝以外の時間帯は余裕があり、活用の可能性はある。
- タクシーは、遠くでも町内であれば基本的に対応可能であるが、車両台数、乗務員数が限られており、予約は受け付けていない(配車受付のみ)。
- タクシーの配車受付は基本的に 26 時まで(現実的に 24 時間の営業は難しい)となっているが、乗務員不足に伴い、すぐ来てほしいという依頼への対応が困難となりつつある。
- 今後は、配車アプリや予約、乗合タクシーなどの検討の可能性もある。
- バス・タクシーの乗務員や鉄道社員の確保が難しくなっている(全国的に問題)。
- 特典付き切符等の利用が頭打ち傾向にある。公共交通と観光等を合わせた企画も考えられる。
- 屋根のない乗り場等の除雪を十分に行えないこともある。
- 現状で、運休や大幅遅延時など、タクシー・電車・バスの連携はないため、検討の余地がある。
- 「町内の公共交通全体のマップ」のようなものがあれば、役に立つ。
- 今後、クルマの使い過ぎの見直しや公共交通に対する利用意識の醸成も必要。

IV. 今後に向けた課題



1. 公共交通を取り巻く現状・問題等

以上の結果より、本町の公共交通を取り巻く主な現状・問題等を以下に整理します。

■地域の状況

- 本町の人口減少、少子高齢化は、今後さらに進む見込みです。運転しない高齢者が増加するなど、公共交通の役割はますます重要になります。
- 今後、一人暮らしや高齢者のみの世帯が増加する可能性があります。人口は町の中心部に集まっているものの、町域に広く点在しており、大型バス等で全てをカバーするのは現実的ではないと考えられます。
- 町内の主な外出先は、町の中心部である小湊駅や、鉄道路線周辺に立地しており、これらへの移動手段を確保する必要があります。また、青森市方面へ、鉄道・路線バスでの外出も多いことから、これらの利便性（駅へのアクセス等）を確保する必要があります。

■公共交通の状況と町民の意識等

- 本町の公共交通の利用客は、人口減少、クルマ中心のライフスタイルの普及もあいまって、減少傾向にあります。
- 公共交通の運営面は、利用客の減少による減収、全国的に深刻な乗務員不足の問題等があり、厳しい状況にあります。町が町民バスとスクールバスを運行していますが、昼間にスクールバスの余力があるなど、工夫の余地はあります。なお、新型コロナ禍で、運行事業者各社は、除菌・喚起、利用客への呼びかけなど日々の取り組みがなされています。
- 鉄道、路線バス、町民バスが、概ね町内の各地区を運行していますが、一部、公共交通の不便な箇所が残っています。人口減少が見込まれるなか、地域の状況に見合った移動手段を、地域住民とともに考えていく必要があります。
- 鉄道とバスの接続が良くない便があるとの声があります。利用客の減少、乗務員確保の困難さがあるなか、大幅な運行サービスの拡張は難しい状況にあり、可能な範囲での工夫を行っていくことが必要です。
- 予約制（特に帰り便）や深夜の運行などタクシーのサービス拡充を望む声があります。車両台数や受付事務・乗務員数に限りがあるため、可能な範囲での対応を検討することが必要です。
- 鉄道駅（特に小湊駅）で、バスへの乗り継ぎ待ちをする環境の改善を望む声が多数得られています。大規模な整備等は難しいと考えられますが、小規模な改善や案内充実等の面で工夫の余地があると考えられます。
- その他、町民や利用客から、公共交通全体の「わかりやすさ」の向上、交通施設の利用、乗

り継ぎ、乗り場から目的施設まで移動等での負荷の軽減等を望む声があります。

- 高齢ドライバーの免許返納等が社会的な課題となっていますが、現在は家族や近所のクルマでの送迎・同乗等ができて、今後継続できなくなる危惧もあります。
- 市民のライフスタイルはクルマ中心となっており、鉄道、バス等が利用できる状況にあっても、あまり使われていないのが現状です。今後は、クルマや公共交通の利用について、地域や個人が考え方や行動を見直していくことも必要と考えられます。

■本町のまちづくりの考え方

- “人と自然と産業が輝く 魅力あふれるまち”を目指すまちづくりに公共交通が寄与するよう、高齢化や若者世代の町外流出を見据え、利便性を確保しながら効率的で持続可能な公共交通体系としていくことが必要であり、町の将来像に見合った地域公共交通ネットワークの存続、確保が必要です。

2.地域公共交通の課題

本町の公共交通を取り巻く現状・問題等及びまちづくりの考え方をふまえ、将来に向けて、以下の事項が課題になると考えられます。

（課題1） 町内の複数の公共交通を利用した広域移動の利便性を向上する必要があります。

- 鉄道、路線バスの広域的な移動手段を維持するとともに、市民バス等との役割分担を明確にし、町内における公共交通の連携を強化することが課題となります。
- 乗り継ぎについて、全ての時間帯の便の接続確保は現実的ではありませんが、広域的な移動について、可能な範囲での調整等が必要です。
- 鉄道駅でのバス・タクシー等への乗り継ぎ待ちの環境について、改善できる方策を検討し、公共交通利用の負荷や抵抗感を軽減する必要があります。

（課題2） 人口減少・少子高齢化を見据えて移動手段を確保する必要があります。

- 鉄道、バスでカバーされていない箇所、あるいは人口減少で需要が少なくなる箇所について、今後の少子高齢化等の地域の状況に見合った、新たな交通サービスを検討し導入していくことが課題となります。
- 車両や乗務員等のリソースの確保が難しいなか、新たな交通サービスについては、スクールバス、タクシーなど、本町にある交通手段をフルに活用した種々の工夫を検討する必要があります。また、目的地となる地域の施設との協力により、地域住民の利便性を向上するような取り組みの検討も必要です。

（課題3）将来にわたる持続的な運営・運行を支える取り組みが必要です。

- 公共交通の運行面のみを確保しても、町民等が抵抗感を持っていたり、クルマ中心のライフスタイルを続けたりすることで、思うように利用されない危惧があるため、利用者の意識や行動で公共交通を下支えしていくことが課題となります。
- 公共交通のわかりやすさの向上、利用の動機付けなどソフト面での利便性向上策を講じることや、町民の過度なクルマ利用の見直しや公共交通を守る意識の醸成を促すことも必要です。