

V. 基本方針



1. 平内町の公共交通が目指す姿と基本方針

本町の現状、及びまちづくりの考え方を踏まえ、地域公共交通が目指す姿及び基本方針を、以下のように定めます。

これまでの鉄道、路線バス、町民バスなどにこだわらず、タクシーやスクールバス、新技術の活用や、町民・運行事業者・行政の連携など、多様な地域資源を活かしながら、人口減少・高齢化の進展が見込まれる中で、次世代につながる公共交通を維持・確保することで、本町のまちづくり「魅力あふれるまち」に寄与することを目指します。

また、目指す姿の実現に向けた今後の取り組みの基本方針として、「公共交通間の連携による広域移動の利便性向上」、「町内移動手段の確保と利便性向上」、「移動を下支えする方策の展開（利用促進と新技術の活用）」を掲げます。

● 平内町の地域公共交通が目指す姿

**鉄道、バス、タクシーに限らず、地域資源を総動員し、
将来まで地域公共交通網を維持・確保することで、
「魅力あふれるまち」に寄与します。**

● 目指す姿を実現するための基本方針

基本方針 1 公共交通間の連携による広域移動の利便性向上

広域交通（鉄道、路線バス）につながる地域内交通の充実、接続性の向上を図り、広域移動の利便性向上を目指します。

基本方針 2 人口減少・高齢化を考慮した町内移動手段の確保と利便性向上

町民バス、タクシー、スクールバス等の地域資源をフルに活かし、現状に見合った運行方法と町内移動の利便性向上を目指します。

基本方針 3 移動を下支えする方策の展開（利用促進と新技術の活用）

本町の公共交通体系を有効に機能させるため、利用しやすい環境の充実、及び公共交通に対する町民の意識の醸成を図ります。

2. 平内町の公共交通ネットワークの考え方

本町の公共交通は、青森市方面等への「広域移動」を鉄道（青い森鉄道）、路線バス（県立中央病院への路線等）が担い、町内移動（拠点への移動、その他の移動）を町民バス及びそれを補完するタクシー、スクールバス等が担っています。

将来に向けて、この基本的な公共交通体系の維持・確保、充実を図っていきます。今後の取り組みは、これらをフルに活かした新たな運行を検討するとともに、利便性向上や利用促進などソフト的な施策にも合わせて取り組んでいきます。



広域交通	(青森市方面等への移動) ●鉄道（青い森鉄道） ●路線バス（広域路線）
町内交通	(駅周辺等の拠点への移動) ●主に、町民バス、タクシー
	(その他町内の移動) ●主に、町民バス、タクシー、スクールバス等

- * これらをフルに活かし、新たな運行方法も検討しながら、将来にわたる移動手段の維持・確保、充実に取り組んでいきます。
- * また、運行面だけでなく、利便性向上や利用促進などのソフト施策にも、あわせて取り組んでいきます。

VI. 今後の取り組みについて



1. 基本方針を受けた今後の取り組み（事業）の体系

前述の公共交通が目指す姿、及び基本方針を踏まえ、今後、本町の公共交通は、以下の項目に、計画的に取り組んでいきます。



各取り組みメニューの概要について以降に示します。

2.各取り組みメニューの概要

具体的な実施内容は、今後（次年度以降）、計画を進める中で、可能な方法を検討・調整していきます。

事業1. 公共交通間の連携

取り組み1-1: 鉄道、町民バスの接続性の向上

《現状・ねらい等》

- 本町の小湊駅等の駅前にはバス停があり、バスと鉄道を乗り継いで、青森市など広域的な移動が可能な公共交通ネットワークとなっています。ただし、乗り継ぎに不便、あるいは不案内な面があり、町民や利用客からも改善を望む声が得られています。
- そこで、ダイヤなど運行方法の調整により鉄道・バスの接続性の向上を図ります。

《メニュー概要》 鉄道のダイヤ改正時に、乗り継ぎを考慮して、町民バスのダイヤを調整。

- ・毎年、ダイヤは調整されているものの、ダイヤの設定上、鉄道と町民バスの乗り継ぎが良くないとの町民や利用客等の声が得られています。
- ・今後、鉄道（青い森鉄道）のダイヤ改正時に合わせ、鉄道事業者から事前に提供される情報をもとに、町民バスのダイヤを可能な範囲で調整し、乗り継ぎの不便さを軽減します。（なお、広域路線バスについては、県立中央病院への利用が多い状況ですが、本町より東側の他市町からの利用客にも配慮すべきであるため、今後の継続検討事項とします。）

町民バス→青い森鉄道

浅虫温泉線：下り（野辺地駅前-浅虫温泉）

（現状のダイヤの例）

町民バス 「小湊駅前」着	青い森鉄道 「小湊駅」発：青森行	時間差	備考
5:44	6:48	1:04	始発電車
7:25	7:35	0:10	
11:48	12:04	0:16	
14:20	15:21	1:01	先発電車 14:18 (Δ0:02)
17:47	18:23	0:36	
19:39	20:35	0:56	先発電車 19:36 (Δ0:03)

（鉄道利用客の声の例）

接続に不便を感じる時間帯がある。（65～74歳）

駅に降りてからのバスの待ち時間が長い。
（65～74歳）

ホームを走らなければ
バスに乗れない時間帯がある。（19～64歳以下）

駅に降りても、バスが通過した直後で
利用できない。（18歳以下）

青い森鉄道→町民バス

浅虫温泉線：下り（野辺地駅前-浅虫温泉）

青い森鉄道 「小湊駅」着：青森発	町民バス 「小湊駅前」発	時間差	備考
-	5:44	-	接続電車なし
7:25	7:25	0:00	
11:16	11:48	0:32	
13:48	14:20	0:32	
16:42	17:47	1:05	
19:39	19:39	0:00	

東田沢線：上り（浅虫温泉-野辺地駅前）

青い森鉄道 「小湊駅」着：青森発	町民バス 「小湊駅前」発	時間差	備考
6:42	7:15	0:33	
9:03	9:31	0:28	
12:30	13:37	1:07	
15:55	16:26	0:31	次発電車 16:27 (Δ0:01)
18:47	19:05	0:18	

- 取り組みの実施主体：鉄道・バス事業者、町（運行ダイヤの情報提供・調整等）
- * その他関係する事項等：町民等（積極的利用）



取り組み 1-2： 拠点の待合環境、案内情報の充実

《現状・ねらい等》

- 現状で、駅からやや離れた位置にある最寄りバス停があり、屋根等がなく、酷寒・猛暑、荒天の時など、バスを待つ環境が良いとはいえない状況にあり、また、駅舎内のバスの運行情報も、わかりやすいとはいえない状況です。このことで、鉄道・バス等を利用することへの抵抗感が生じている可能性があります。
- そこで、本町の拠点となる駅について、バス待ち環境、案内情報を充実し、公共交通全体の利用促進を図ります。

《メニュー概要①》 駅前バス停の待合環境を充実

- 本町の拠点となる駅からやや離れた最寄りバス停について、屋根・ベンチ、自販機など、待つ時間の苦痛を軽減する方策を検討します（今後の利用動向をみながら、方策の検討を行います）。



「西平内駅前」バス停



「清水川駅前」バス停

現状の駅前バス停



「平内中央病院通り」バス停



屋根付きバス停の例

例) MCDcaux

《メニュー概要②》 駅でのバス案内情報の提供。

- 利用客が、なるべく駅舎内でバスを待てるよう、駅におけるバス案内情報を不慣れなお年寄り等にもわかりやすく提供する方策について検討します（簡易な方法による情報案内の方策を検討します）。



「小湊駅」駅舎内（町民バス時刻表あり）



「清水川駅」駅舎内（町民バス時刻表なし）

現状の駅舎内バスのわかりやすい情報案内がない



コンビニ店舗内の簡易なバス案内情報の例（タブレット端末）

- 取り組みの実施主体：町（待合環境、案内情報の検討・充実）
- * その他関係する事項等：鉄道・バス事業者（取り組みへの協力）
町民等（積極的利用）



取り組み 1-3： 乗り継ぎ負荷軽減のための駅前の改良

《現状・ねらい等》

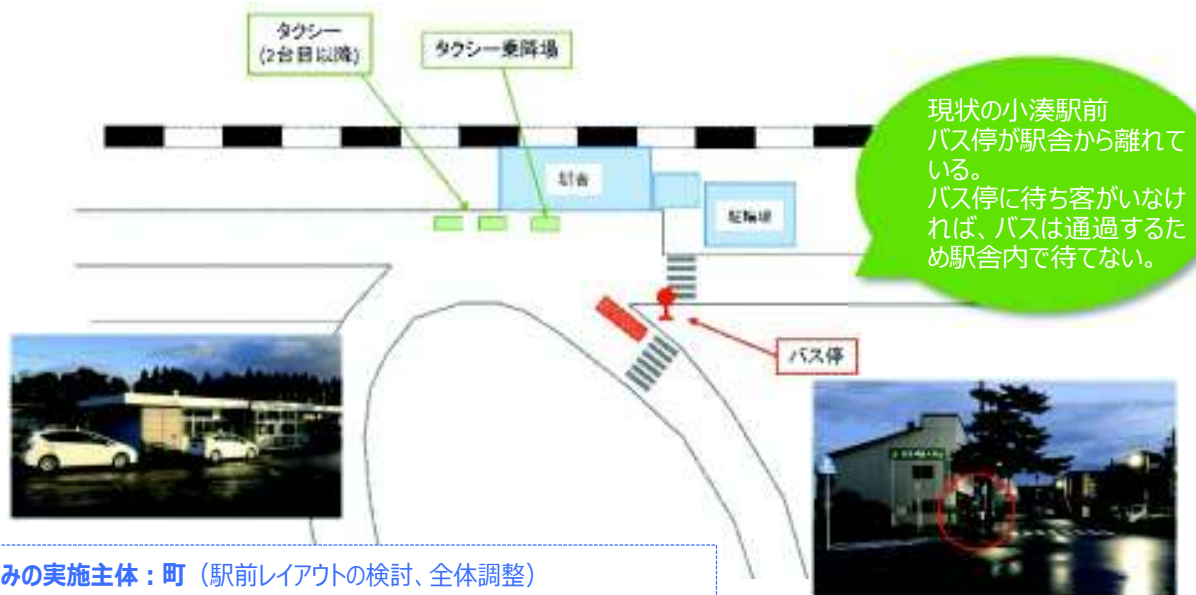
- 本町の中心駅は小湊駅であり、町内の他の駅と比較して多くの方が鉄道を利用しています。小湊駅前のバス停は、駅舎からやや離れた場所にあり、乗り継ぎのためには若干の移動を要します。移動の負担だけでなく、日没後は暗い場所であるため、交通安全面での危惧もあります。
- また、酷寒・猛暑、荒天時等でも、駅舎でバスを待つことができません、高齢者をはじめ、利用客にとって過酷な状況にあり、鉄道利用客から改善の声が得られています。
- そこで、小湊駅前のスペースを改良するとともにバスの運行方法を調整し、乗り継ぎ負荷の軽減を図ります。

《メニュー概要①》 鉄道・バスの乗り継ぎを考慮し、小湊駅前のレイアウトを検討・調整。

- ・鉄道の利用客から、小湊駅前のバス停が離れていること、バス待ち環境が良くないことの改善を望む声が複数得られています。これらのことが、利用客の負荷につながっているだけでなく、抵抗感が生じ、鉄道、バスの利用客減につながっている可能性もあります。
- ・駅前のレイアウトについて、大規模な整備ではなく、バス停、タクシースペースの配置を見直し、乗り継ぎ客が駅舎内でバスを待てるようにする方策について、関係者で検討・調整します（この方策が実施困難な場合、バス停の待ち環境の改善を検討します）。

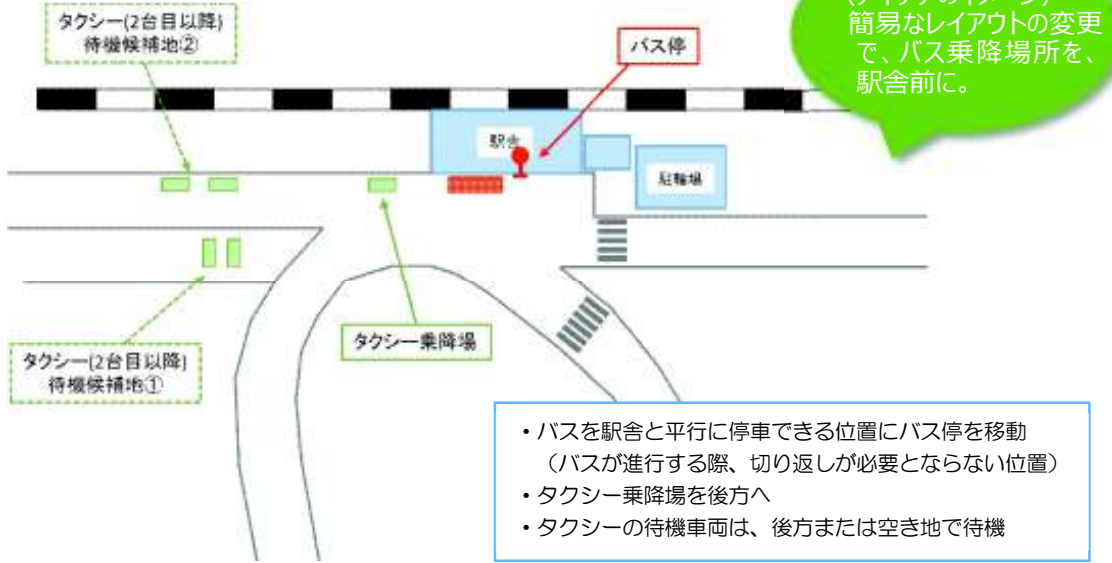
《メニュー概要②》 駅舎でバスを待てるよう、バスの運行方法を調整。

- ・現状では、小湊駅に発着するバスは、バス停で待つ人がいない場合、ノンストップで通過する運行方法となっています。そのため、乗り継ぎ客は、駅舎でバスを待つことができません、バス停で待つ必要があります。
- ・バスが到着する直前まで駅舎で待てるよう、バスの運行方法を調整（駅前で停車時間を考慮したダイヤに調整）します。

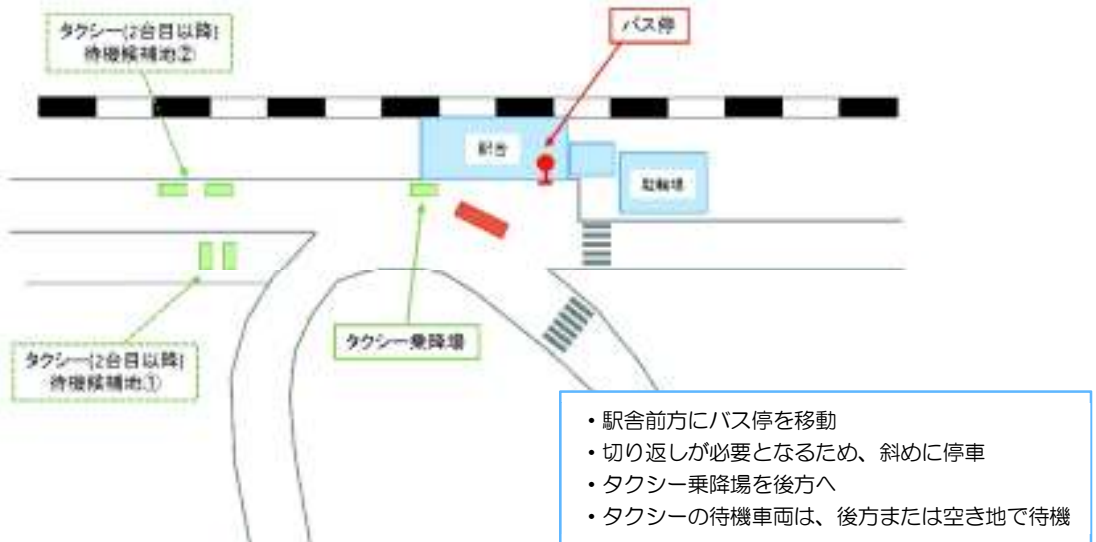


- 取り組みの実施主体：町（駅前レイアウトの検討、全体調整）
- *その他関係する事項等：鉄道・バス・タクシー事業者（取り組みへの協力、運行方法の具体的検討等）
- 町民等（積極的利用）

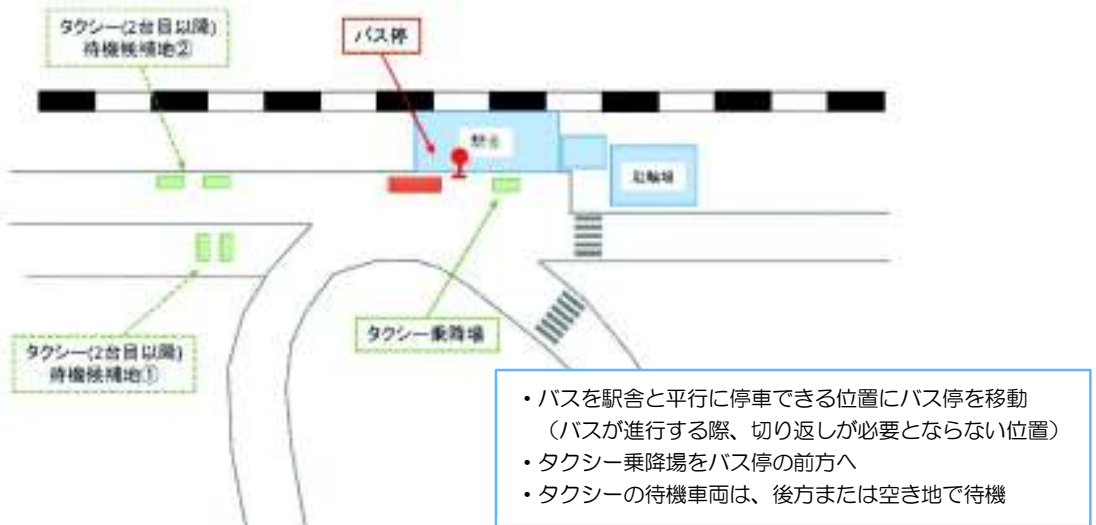
<例1>



<例2>



<例3>



★上記は何れもアイデアの例であり、具体的には、本計画以降、関係者で調整等をしながら、可能な方法を検討します。

事業 2. 町内移動手段の確保と利便性の向上



取り組み 2-1: スクールバスを活用した移動手段の確保

《現状・ねらい等》

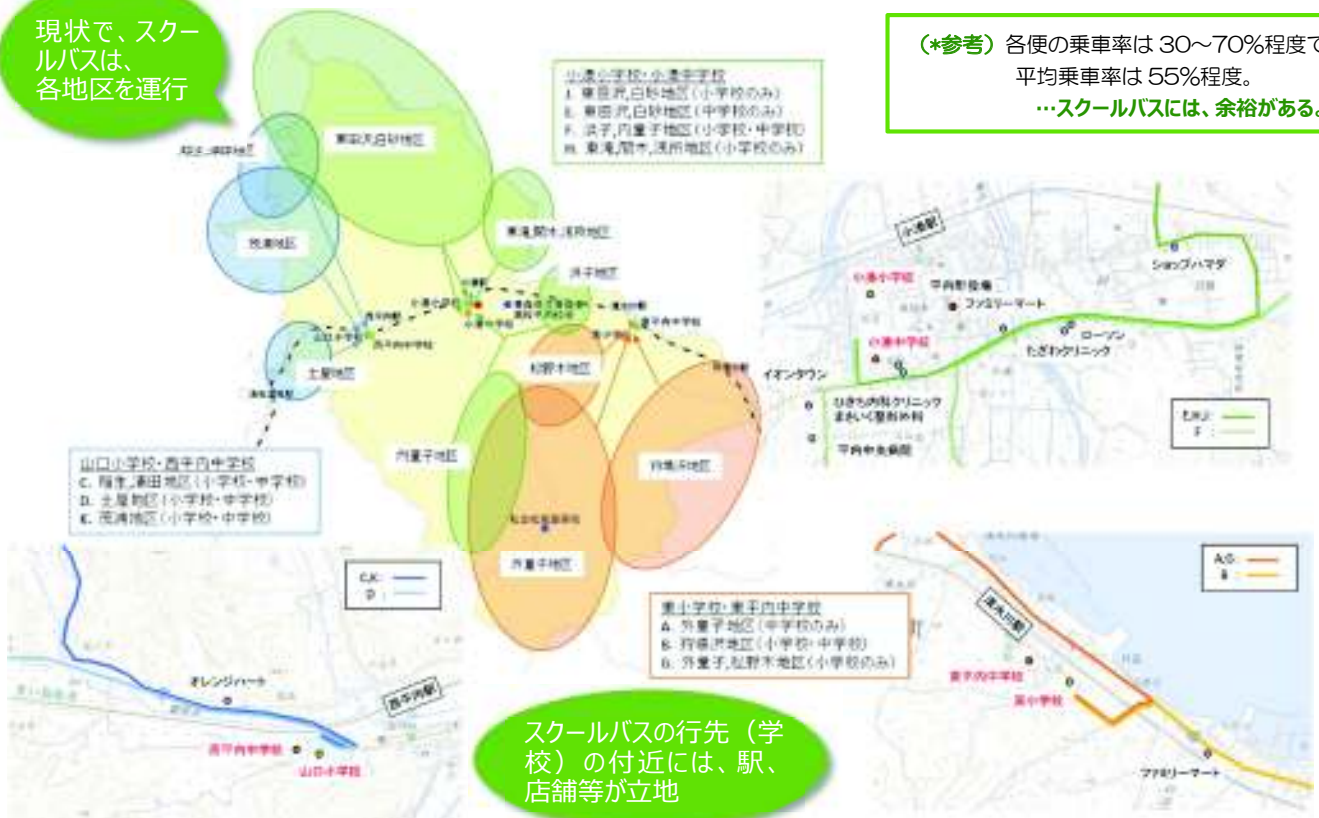
- 本町には、鉄道、複数のバス路線が運行しており、町民の居住地はこれらの沿線に集まっているため、概ねカバーできている状況ですが、一部、公共交通の不便な地区が残っています。これらの地区は広く散在し、人口も多くないことから、大型バスのような手段で運行することは現実的ではありません。
- そこで、種々の手段による移動手段確保策の一つとして、スクールバスの活用について、地区住民と意見交換しながら、実証運行を踏まえた検討を行います。

《メニュー概要》 スクールバスの活用（混乗・昼間便等）と町民バスとの調整について、実証運行を踏まえながら可能性を検討。

- ・ 現行のスクールバスは、公共交通の利用が不便な地区と学校を結んでいますが、学校の周辺には駅、店舗や医療機関が立地しています。運行事業者へのヒアリングによれば、車内の乗車率に余裕があり、また乗務員は当日、スクールバス専属であるため余力のある時間帯があります。
- ・ スクールバスへの一般者の混乗、あるいは通学以外の時間帯の便の運行について、地区住民と意見交換した上で、地区を絞った実証運行を行いながら可能性を検討します。

現状で、スクールバスは、各地区を運行

（*参考）各便の乗車率は 30~70%程度で
平均乗車率は 55%程度。
…スクールバスには、余裕がある。



★実証運行を踏まえて可能性を検討。
具体的な運行方法等は、本計画以降、関係者で調整等をしなが、可能な方法を検討します。

- 取り組みの実施主体：町（実証運行の全体調整、運営、PR等）
- * その他関係する事項等：バス事業者（具体的運行方法の検討、運行）
町民（積極的利用）



取り組み 2-2： タクシーの利便性向上策の検討

《現状・ねらい等》

- 現状で、タクシーは町民の外出手段の一つとなっていますが、車両台数や乗務員数、運行管理事務職員数の制約もあり、事前の予約受付ができない、現実的には 24 時間の受付が難しい等の状況にあるため、例えば、配車が重複した場合には、利用客にとって帰りの手段が確保できない等の危惧があり公共交通全体への抵抗となっている可能性もあります。
- そこで、タクシー事業者と調整しながら、サービス向上策について検討します（駅へのアクセスで、行きはバス・帰りはタクシーなど、公共交通全体の利便性向上を目指します）。

《メニュー概要》 タクシーの予約・配車等のサービス向上策について検討・調整。

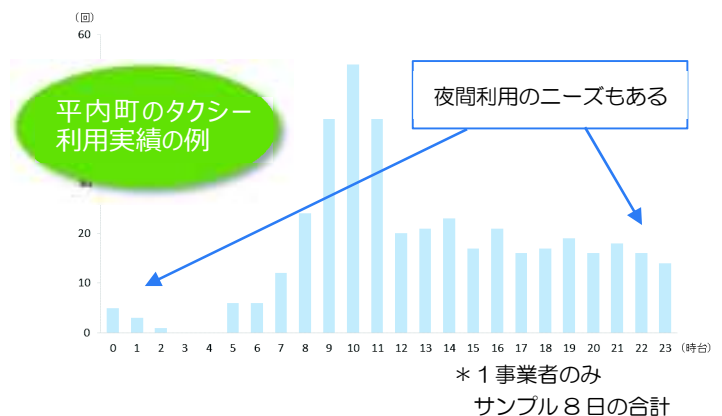
- ・運行事業者へのヒアリングによれば、利用客から、予約受け付けの仕組み等を望む声が多く得られています。
- ・今後、運行事業者と調整しながら、取り組み可能なサービス向上策（予約・配車の仕組み、アプリの活用等）について、状況によっては試行実施を踏まえた検討を行います。

<各駅のタクシー情報案内>



- *現在、配車のみで、予約受付は行われていない。
- *24h 受付は行っていないが、状況により夜間も対応。

<時間帯別輸送回数>



- ★ 試行的な実施を踏まえて検討。
具体的なサービス内容や方法等は、本計画以降、関係者で調整等をしながら、可能な方法を検討します。



*JapanTaxi の例

- 取り組みの実施主体：タクシー事業者（可能なサービスの検討、試行、PR 等）
- * その他関係する事項等：町（試行、PR 等への支援）
町民等（積極的利用）



取り組み 2-3： 新たな地域交通の導入検討

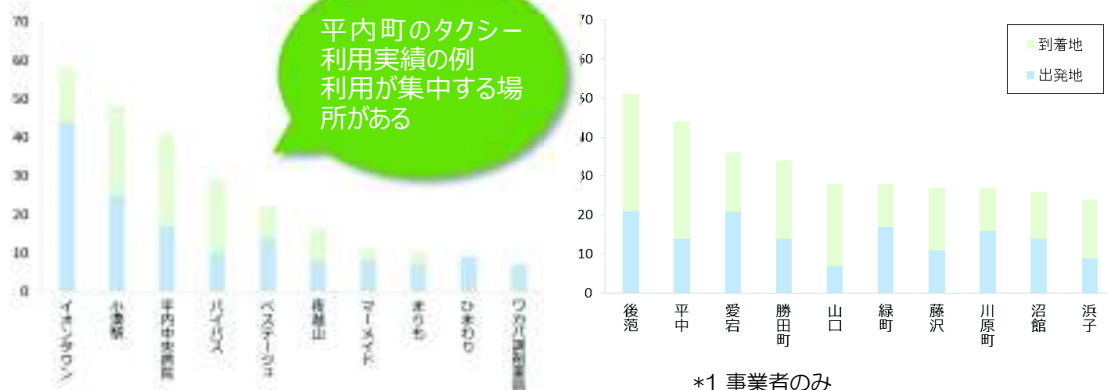
《現状・ねらい等》

○町域に広く散在する公共交通不便地区への対応方策として、新たな移動手段の検討を行います。
取り組みにあたっては、地区住民と意見交換しながら、地区の現状に適した方策について、実証運行を踏まえた検討を行います。

《メニュー概要》 公共交通不便地区の新たな移動手段（乗合タクシー等）について、実証運行を踏まえながら可能性を検討。

- 公共交通不便地区は、広く散在し、また少人数、低頻度が対象になると想定されることから、地区住民主体で考える機会を設け、例えば、デマンド型の乗合タクシー、居住者で支えあう送迎サービスの仕組み等について、地区を絞った実証運行を行いながら可能性を検討します。

<出発・到着地状況>



*1 事業者のみ

*サンプル 8 日の合計で上位 10 位を抽出



*北星交通 相馬地区予約型乗り合いタクシーの例

デマンド型乗り合いタクシーの例



*大阪府内 乗り合いタクシー実証運行の例

- ★地区住民と一緒に考えながら検討します。
- ★実証運行を踏まえて可能性を検討。
具体的な運行方法等は、本計画以降、関係者で調整等をしながら、可能な方法を検討します。

- 取り組みの実施主体：町（全体調整、実証運行、運営、PR等）
- *その他関係する事項等：町民（意見交換の参加、積極的利用）
タクシー・バス事業者等
（具体的運行方法の検討、運行）



取り組み 2-4： 利用の多い施設へのバスの乗り入れ

《現状・ねらい等》

- 利用が多い施設の広い敷地内で、建物とバス停の場所が離れているため、高齢者などの利用客が歩いて移動する負荷が生じているケースがあります。
- そこで、バス停があり、利用の多い施設の敷地内へのバスの乗り入れについて、関係者と調整しながら可能性を検討します。

《メニュー概要》 利用の多い大規模店舗等の敷地への小型バス等の乗り入れについて調整。

- ・例えば、町内で最も大きいショッピングセンターは、中央病院の近くに立地しています。バスは中央病院に乗り入れており建物内で待てますが、ショッピングセンターには乗り入れてなく建物からバス停が遠いため、病院から歩いてショッピングセンターまで買い物に行き、バスに乗るために、病院まで戻るお年寄りもいます。
- ・関係者と調整し、可能であれば、小型バス等については、敷地内に乗り入れ、建物直近で乗降できるようバスルートを検討します。



「平内中央病院通り」バス停



現状のショッピングセンターのバス停
店舗建物から離れている



ショッピングセンター店舗



敷地内への乗り入れの例



「平内中央病院」「よごしやま温泉」等はバスが乗り入れている



香川県内 スーパー敷地内への乗り入れの例

●取り組みの実施主体：町（全体調整、運営、PR等）

*その他関係する事項等：バス・タクシー事業者等（具体的運行方法の検討）

施設関係者（取り組みへの協力）、町民等（積極的利用）

事業3. 利便性向上策、新技術活用

取り組み 3-1: 町内マップ、時刻表の作成

《現状・ねらい等》

○現状では、町民等の移動手段は、自家用車等のクルマ中心となっています。公共交通の利便性が低いという意識が定着しているため、クルマ以外の交通手段の選択肢が、町民等の意識にない状況にあり、なかには公共交通のことを調べた経験がない人も存在するものと考えられます。

○そこで、公共交通の利用を考える機会、動機付けツールの一つとして、マップ・時刻表を作成します。

《メニュー概要》 町内の公共交通に関するマップ・時刻表を作成。

- ・町内を運行する鉄道、バスのルート、タクシー乗り場を示すマップ、時刻表を作成します。不慣れた高齢者等も多いことから、情報過多でかえって抵抗感が生じないように、最小限の情報に絞り、なるべく簡潔でわかりやすい内容を検討します。



- 取り組みの実施主体：町
(マップの企画・作成等)
- * その他関係する事項等
：公共交通事業者
(意見交換、情報の提供等)
町民等 (積極的利用)

取り組み 3-2: 公共交通利用方法などの周知

《現状・ねらい等》

○公共交通に不慣れ、あるいは利用経験がほとんどない高齢者等も多いと考えられることから、公共交通の利用方法等を、わかりやすく伝えるツールを作成します。

《メニュー概要》 調べる方法や、利用方法などを伝えるリーフレット等を作成。

- ・公共交通の便を調べる方法や利用方法を、簡潔でわかりやすく示すリーフレット等を企画します。また、それをツールとして、関係者が協力した企画等を検討します



- 取り組みの実施主体：町
(ツールの企画・作成等)
- * その他関係する事項等
：公共交通事業者
(意見交換、情報の提供等)
町民等 (積極的利用)



取り組み 3-3： 公共交通情報のデジタル化の検討

《現状・ねらい等》

- 現状では、バス等の運行情報等は、紙媒体及びホームページの静的情報が中心ですが、その時点の運行状況、遅延など、利用客が欲しい情報を提供することで、抵抗感を軽減できる可能性があります。
- そこで、これらリアルタイム情報の提供に必要な、バス等の情報のデジタル化について、可能性を検討します。

《メニュー概要》 バス等の運行状況に関する情報のデジタル化について検討。

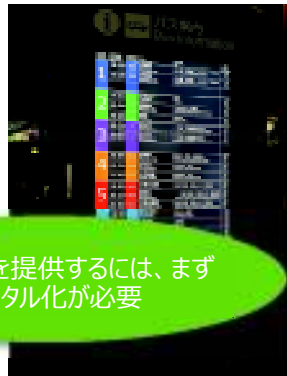
- ・バス等の運行情報のデジタル化について、運行事業者と情報収集、意見交換や調整をしながら必要事項や可能性を検討します。(状況によって、運行事業者の情報デジタル化の取り組みに対する支援を行います。)



デジタル情報の例

運行情報を提供するには、まず情報のデジタル化が必要

(伊東市の例)



(三島市の例)

- 取り組みの実施主体：町、バス事業者 (方策の意見交換、可能性検討等)
- * その他関係する事項等
 - ：町 (取り組みに対する支援等)
 - ：町民等 (積極的利用)



取り組み 3-4： 公共交通利用インセンティブの検討

《現状・ねらい等》

- 町民に、クルマ中心のライフスタイルが定着していることから、交通手段の提供、利便性やわかりやすさの向上を図ったとしても、なかなか利用されないことが危惧されます。
- そこで、公共交通利用に対する動機付け策について、試行も踏まえた検討を行います。

《メニュー概要》 公共交通利用客への特典・ポイント付与等の企画について検討・試行。

- ・例えば、温泉や店舗等の施設とのタイアップにより、公共交通を利用して、施設へ来訪したお客様に、割引、ポイント等の特典を付与する仕組みについて検討します。状況によって、試行実施を踏まえた可能性の検討を行います。



・青い森鉄道お買い物切符



割引の例

特典の例



- ★企画について、試行等を踏まえて可能性を検討。具体的な方法等は、本計画以降、関係者で調整等をしながら、可能な方法を検討します。

- 取り組みの実施主体：町・公共交通事業者 (企画の検討、試行、PR 等)
- * その他関係する事項等：施設等関係者 (企画・PR への参画・協力) 町民等 (積極的利用)



取り組み 3-5： 新技術に関する情報収集

《現状・ねらい等》

○本町の公共交通は、将来まで持続することを目指します。近い将来において、今後の技術の進展により、新たなサービスの提供が可能となることも考えられます。

そこで、種々のサービスが一般的に普及して、本町でも活用可能となるような来るべき時期に備え、公共交通に関する新たな技術の動向についての情報収集等を継続的に行っていきます。

《メニュー概要》 公共交通における MaaS 等について継続的に情報収集。

- 将来に備え、MaaS（異なる交通機関や施設等が一体的にサービスを提供する仕組み。例えば予約、検索、利用、支払い等を一元的に行える等）や、自動運転など、公共交通に関する新技術の情報収集等を継続的に行うとともに、会議等で関係者に周知します。

MaaS の例：スマホなどのアプリで、交通手段やルートを検索、予約し、乗車（利用）して、運賃などの決済を一元的に行うサービス

本資料は
2018年3月に中央大学研究開発
機構と共同で作成された
「スマートシティにおけるMaaS活用シ
ェーム」の資料です。



MaaS (Mobility as a Service) は、ICT を活用して交通をクラウド化し、

マイカー以外のすべての交通手段によるモビリティ(移動)を1つのサービスとしてとらえ、シームレスにつなぐ新たな「移動」の概念 のことです。

例えば、スマホのアプリで、交通手段やルートを検索・予約し、乗車等の利用をして、運賃等の決済を行う 等のサービスの例があります。

出典：MaaS (モビリティ・アズ・ア・サービス) について、国土交通省 国土交通研究所 報告第04号 2018年度

- 取り組みの実施主体：町（情報の収集、関係者への報告、可能性検討等）
- * その他関係する事項等：公共交通事業者・関係者等（情報の理解、可能性検討等）

事業 4. 地域で公共交通を守る体制の構築



取り組み 4-1: 地域毎の検討組織の設立

《現状・ねらい等》

- 現状では、多くの町民にクルマ中心のライフスタイルが定着してしまっているため、地域の公共交通を地域で守るという意識の醸成が必要であると考えられます。
- 今後、行政や運行事業者だけでなく、町民も主体的に参加し、地域の公共交通について“考える機会”を設け、その取り組み状況を継続的に発信することにより、徐々に町民の考えを変容できるものと考えられます。

《メニュー概要》 各地域の公共交通を、各地域の町民が中心となって意見交換する会合を設ける。

- 各地域の町民が中心となって、地域の公共交通について意見交換するための、定例の会合を設けます。初期の段階から、町全域で行うのではなく、まずは、モデル的に取り組む地区を選定した上で行います（例えば、移動支援の実証運行を行う地区等）。



- 取り組みの実施主体
: 町民
(地域主体の会合・参加)
- *その他関係する事項等
: 町(取り組みに対する
助言・支援等)



取り組み 4-2: 公共交通利用客数等の定期的公表

《現状・ねらい等》

- 現状では、町民の公共交通を守る意識が高いとはいえない状況にありますが、町民に、公共交通の厳しい運営状況が認知されていないことが一因である可能性もあります。
- そこで、本計画以降の取り組みを機に、町民等に関心をもって頂くため、本計画とともに、公共交通利用客数等を逐次公表していきます。

《メニュー概要》 町内広報等で、町民に、目標達成に向けた状況を情報提供。

- 町内の広報等で、本計画が目指す姿と目標を公表します。
その後、その目標に対する達成状況として、公共交通の利用客数等の指標を、定期的に公表することで、町民等の関心をひくとともに、町民・関係者が一体となった意識の醸成を図ります。

- 取り組みの実施主体: 町(情報整理、広報等)
- *その他関係する事項等: 公共交通事業者・関係者等(実績情報の提供等)
: 町民(関心を持つ)





取り組み 4-3： 地域・事業者・行政が連携した利用促進活動

《現状・ねらい等》

○過度なクルマ利用の見直し、公共交通に対する意識の醸成を促すため、事業者や行政だけでなく、町民も参画した、利用促進活動に取り組みます。

町民が、活動の企画、運営に加わり、その取り組み状況を継続的に発信することにより、徐々に町民の考えを変容できるものと考えられます。

《メニュー概要》 モビリティ・マネジメントの一環として、地域・事業者・行政が連携した利用促進活動に取り組む。

・公共交通の利用を“考える機会”、動機付け、抵抗感軽減の取り組みの一つとして、町民と関係者が協力しながら、広報活動や、乗車体験会など、公共交通利用をPRする活動を行います。

(対象は、高齢者中心のほか、中高生、小学生等が考えられます。)

(乗り方教室の例)



出典：東海バス資料

(高齢者中心の公共交通についての相談会の例)



(イベントの例)



(その他 MM ツール等の例)



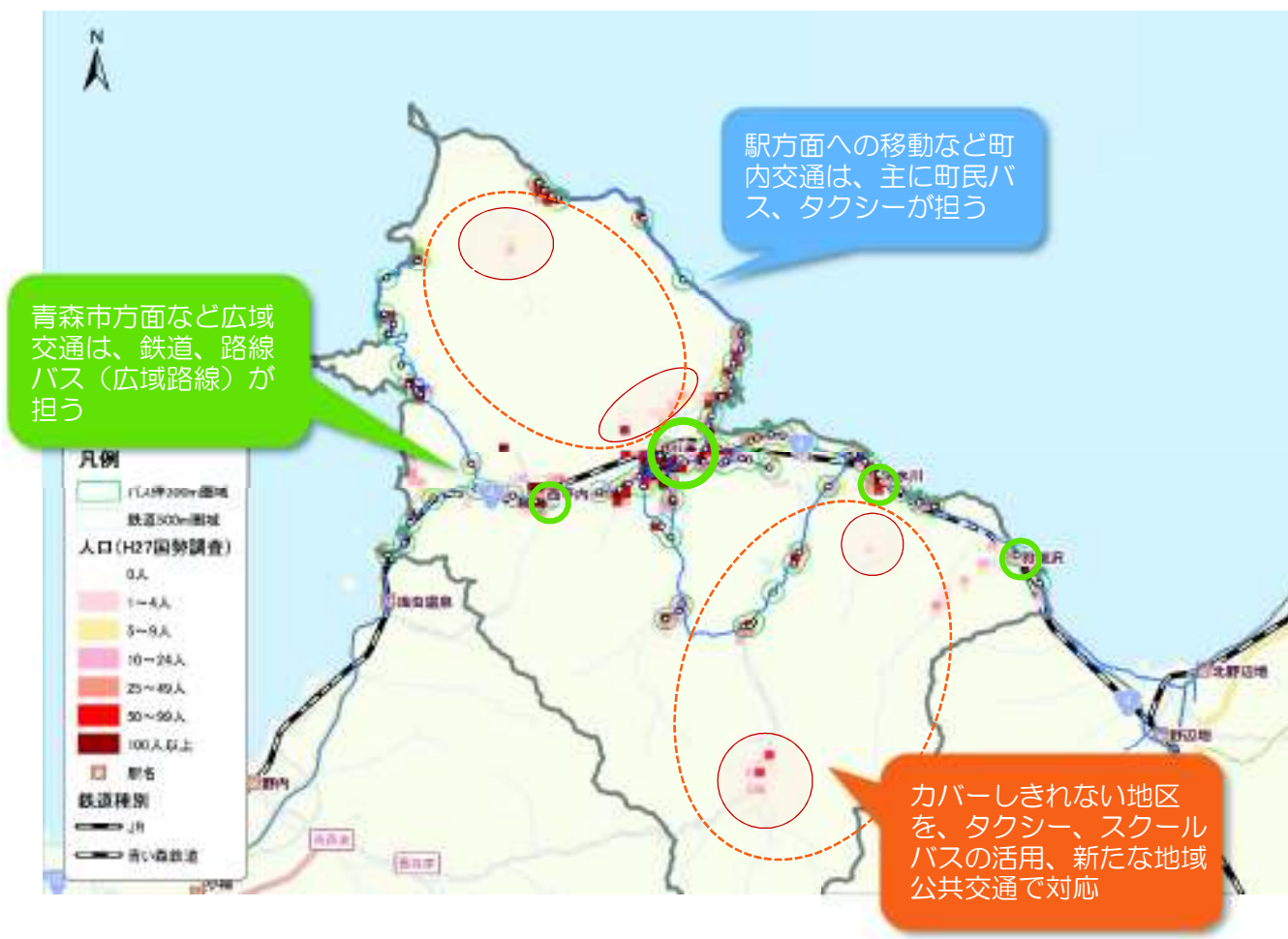
●取り組みの実施主体：町（企画の検討、試行、PR等）

*その他関係する事項等：公共交通事業者・関係者（企画・試行・PR等への参画・協力）

町民等（考える機会に積極的に参加、意識・行動を見直す）

(将来の公共交通ネットワークのイメージ)

平内町内では、青森市方面等への「広域交通」は、鉄道（青い森鉄道）や路線バス（広域路線）が担います。駅周辺等の拠点への移動やその他の「町内交通」は、主に町民バス、タクシーが担い、それらでカバーしきれない公共交通不便地区については、タクシー、スクールバスの活用や、実証運行を踏まえた新たな地域公共交通での対応を検討します。



(参考：現状の鉄道・バスによるカバー率)

	面積 (km ²)	公共交通カバー面積 (km ²)	カバー率 (%)
平内町	217	17	8%

	人口 (人)	公共交通カバー人口 (人)	カバー率 (%)
平内町	10,552	8,626	82%

※公共交通カバー面積は、バス停 300m 圏域、鉄道 500m 圏域で算出。

Ⅶ. 計画の評価について



1. 基本方針に対応する計画の目標

基本方針を踏まえ、本計画における目標（指標）を以下のように設定します。

基本方針 1 公共交通間の連携による広域移動の利便性向上



《目標（指標）》 鉄道駅の乗降客数の維持

（広域移動の利便性向上により、中心駅である小湊駅の乗降客数が現状以上）

基本方針 2 人口減少・高齢化を考慮した町内移動手段の確保と利便性向上



《目標（指標）》 町民バスの利用客数の維持、

《目標（指標）》 人口減少・高齢化に見合った新たな交通サービスの取り組み件数、 タクシー利用客数の維持

（町内移動の利便性向上により、町民バスの利用客数が現状以上、
公共交通不便地区等の新たな交通サービスの取り組みが着実に行われる
とともに、高齢者等の外出頻度が増え、タクシー利用客数が現状以上）

基本方針 3 移動を下支えする方策の展開



《目標（指標）》 利用促進の取り組みの実施件数

《目標（指標）》 町民の利用交通手段（内訳）の変化

（着実に活動が行われるとともに、町民の意識、ライフスタイルが変容し、
クルマ利用の割合が減少、クルマ以外の割合が増加）

*現在、わが国をはじめ世界的に新型コロナ禍にあり、町民や来訪者の行動への影響が大き
いと考えられるため、具体的な目標は今後調整を行います。

公共交通の基本方針

基本方針 1

公共交通間の連携による広域移動の利便性向上

基本方針 2

人口減少・高齢化を考慮した町内移動手段の確保と利便性向上

基本方針 3

移動を下支えする方策の展開

*現在、わが国をはじめ世界的に新型コロナウイルス禍にあり、町民や来訪者の行動への影響が大きいと考えられるため、具体的な目標は今後調整を行います。

目標及び指標

【目標 1】鉄道駅の乗降客数の維持

【指標 1-1】広域移動の利便性向上により、小湊駅の乗降客数を現状以上とします。

(小湊駅の乗降客数)

456 人/日
(2020 年)



460 人/日以上
(2026 年度)

【目標 2】町民バス、タクシー等の利用客数の増加

【指標 2-1】町内移動の利便性向上により、町民バスの利用客数を現状以上とします。

(町民バスの利用客数)

78,367 人/年
(2019 年度)



78,500 人/年
以上
(2026 年度)

【指標 2-2】不便地区等の新たな交通サービスの取り組みを着実に進めます。

(新たな交通サービスの取り組み件数)

2 件以上
(2026 年度)

【指標 2-3】高齢者の外出頻度が増え、タクシー利用客数を現状以上とします。

(タクシー利用客数)

タクシー事業者
の利用実績



現状以上
(2026 年度)

【目標 3】利用促進策の実施件数等

【指標 3-1】利用促進の取り組みを着実に進めます。

(利用促進の活動件数)

年 1 件以上
(2023 年度から)

【指標 3-2】町民の「クルマ利用」の見直しを促し、公共交通利用の割合を増加します。

(全町民の公共交通の利用割合)

23.1%
(2019 年度)



23.5%以上
(2026 年度)

(高齢者の公共交通の利用割合)

11.6%
(2019 年度)



12.0%以上
(2026 年度)

2.取り組み状況の検証について

今後、個々の取り組みは、各主体が中心となって進めますが、計画全体の取り組みの、定期的な進捗確認や結果の評価・検証（PDCAの“C”）を行う主体が必要であり、「**平内町地域公共交通会議**」（今後調整）において行います。



3.今後の取り組みスケジュール

取り組みごとに、実施主体について調整・決定した上で、2021年度以降の5年間で、細目メニューの可否・要否及び具体的な実施方法の検討を行った上で、取り組みを実施します。必要に応じて、試行実施、実証運行等を踏まえながら取り組んでいき、状況によっては計画の見直しも適宜行っていきます。

*詳細なスケジュールは、計画を進めながら調整します。

取り組み（事業）	スケジュール					
	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)	2025 (R7)	2026以降 (R8)～
	計画期間					
事業1. 公共交通網の連携						
取り組み1-1 鉄道、町民バスの接続性の向上			検討・調整・準備・実施			
取り組み1-2 拠点の待合環境、案内情報の充実		検討・調整・準備	必要に応じて試行実施		本格実施	
取り組み1-3 乗り継ぎ負担軽減のための駅前改良		検討・調整・準備	必要に応じて試行実施		本格実施	
事業2. 町内移動手段の確保と利便性の向上						
取り組み2-1 スクールバスを活用した移動手段の確保		検討・調整・準備	必要に応じて実証運行		本格運行	
取り組み2-2 タクシーの利便性向上策の検討		検討・調整・準備	必要に応じて試行実施		本格実施	
取り組み2-3 新たな地域交通の導入検討		検討・調整・準備	必要に応じて実証運行		本格運行	
取り組み2-4 利用の多い施設へのバスの乗り入れ		検討・調整・準備	必要に応じて試行実施		本格実施	
事業3. 利便性向上策、新技術活用						
取り組み3-1 町内マップ、時刻表の作成			検討・調整・準備・実施			
取り組み3-2 公共交通利用方法などの周知			検討・調整・準備・実施			
取り組み3-3 公共交通情報のデジタル化検討			可能性検討・調整・準備		本格実施	
取り組み3-4 公共交通利用インセンティブの検討		検討・調整・準備	必要に応じて試行実施		本格実施	
取り組み3-5 新技術に関する情報収集			情報収集・可能性検討			
事業4. 地域で公共交通を守る体制の構築						
取り組み4-1 地域毎の検討組織の設立			検討・調整・準備・実施			
取り組み4-2 公共交通利用者数等の定期的公表			検討・調整・準備・実施			
取り組み4-3 地域・事業者・行政が連携した利用促進活動			検討・調整・準備・実施			

平内町地域公共交通計画

発行日 2021（令和3）年4月

作成者 平内町地域公共交通会議

連絡先 〒039-3393 青森県東津軽郡平内町大字小湊字小湊63

TEL. 017-718-1325