

第2期

平内町地域公共交通計画



目 次

I. 計画の概要	1
1. 背景と目的	1
2. 計画の位置づけ	1
3. 計画の区域	2
4. 計画期間	2
II. 地域及び公共交通の現状	3
1. 地域の現状	3
2. 公共交通の現状	22
3. 上位・関連計画	38
III. 公共交通に関する調査	42
1. 町民アンケート	42
IV. 今後に向けた課題	53
1. 公共交通を取り巻く現状・問題等	53
2. 地域公共交通の課題	54
V. 基本方針	56
1. 平内町の公共交通が目指す姿と基本方針	56
2. 平内町の公共交通ネットワークの考え方	57
VI. 今後の取り組みについて	58
1. 基本方針を受けた今後の取り組み（事業）の体系	58
2. 各取り組みメニューの概要	59
VII. 計画の評価について	68
1. 基本方針に対する計画の目標	68
2. 取り組み状況の検証について	70
3. 今後の取り組みスケジュール	71

I. 計画の概要

1. 背景と目的

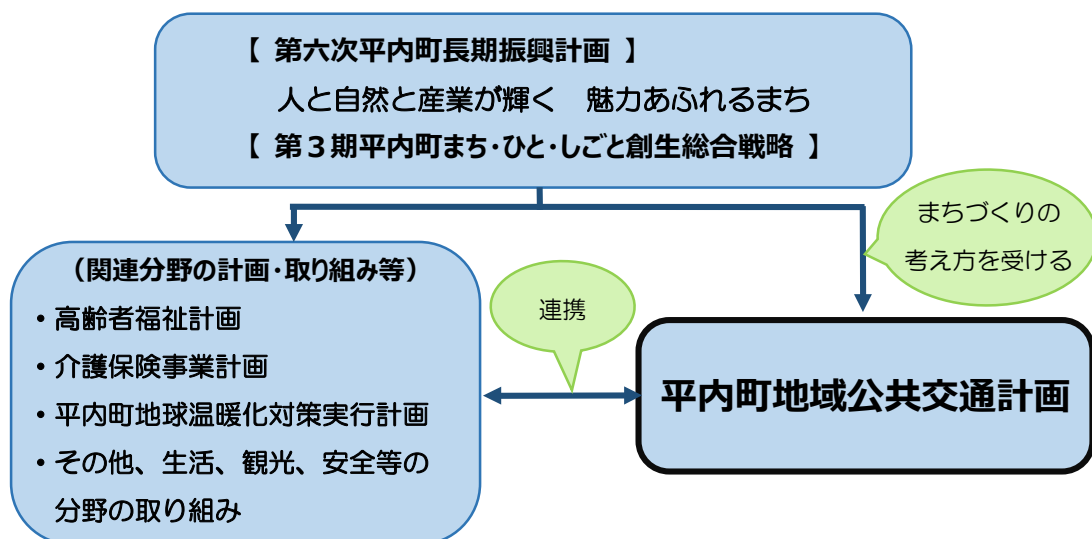
平内町では、令和3年3月に「平内町地域公共交通計画」を策定し、町民や利用客のニーズに対応した地域公共交通を構築するため、鉄道や町民バス、タクシーなどの既存の公共交通の利便性向上に努め、更には、公共交通空白地解消を目的としたデマンド交通の導入（令和6年）や町民バス高齢者等無償化の実施（令和4年）など、様々な施策や事業に取り組んできました。

しかしながら、当町の人口減少と少子高齢化はより一層進行し、今後も交通手段を持たない町民が一定数発生し続けることが想定されることから、改めて持続可能な公共交通ネットワークの検討が必要となっています。

こうした状況を踏まえ、町では「第2期平内町地域公共交通計画」を策定し、更なる地域公共交通の改善と利用促進を図ることで、次世代につながる地域公共交通網を維持・確保することを目指します。

2. 計画の位置づけ

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく計画であり、当町最上位計画である「第六次平内町長期振興計画」のまちづくりの考え方を受けるとともに、各分野の関連計画等との連携を図った、当町全体の地域公共交通の今後の目標や取り組みの方向性を示す計画です。



3. 計画の区域

本計画の計画区域は、平内町全域とします。



4. 計画期間

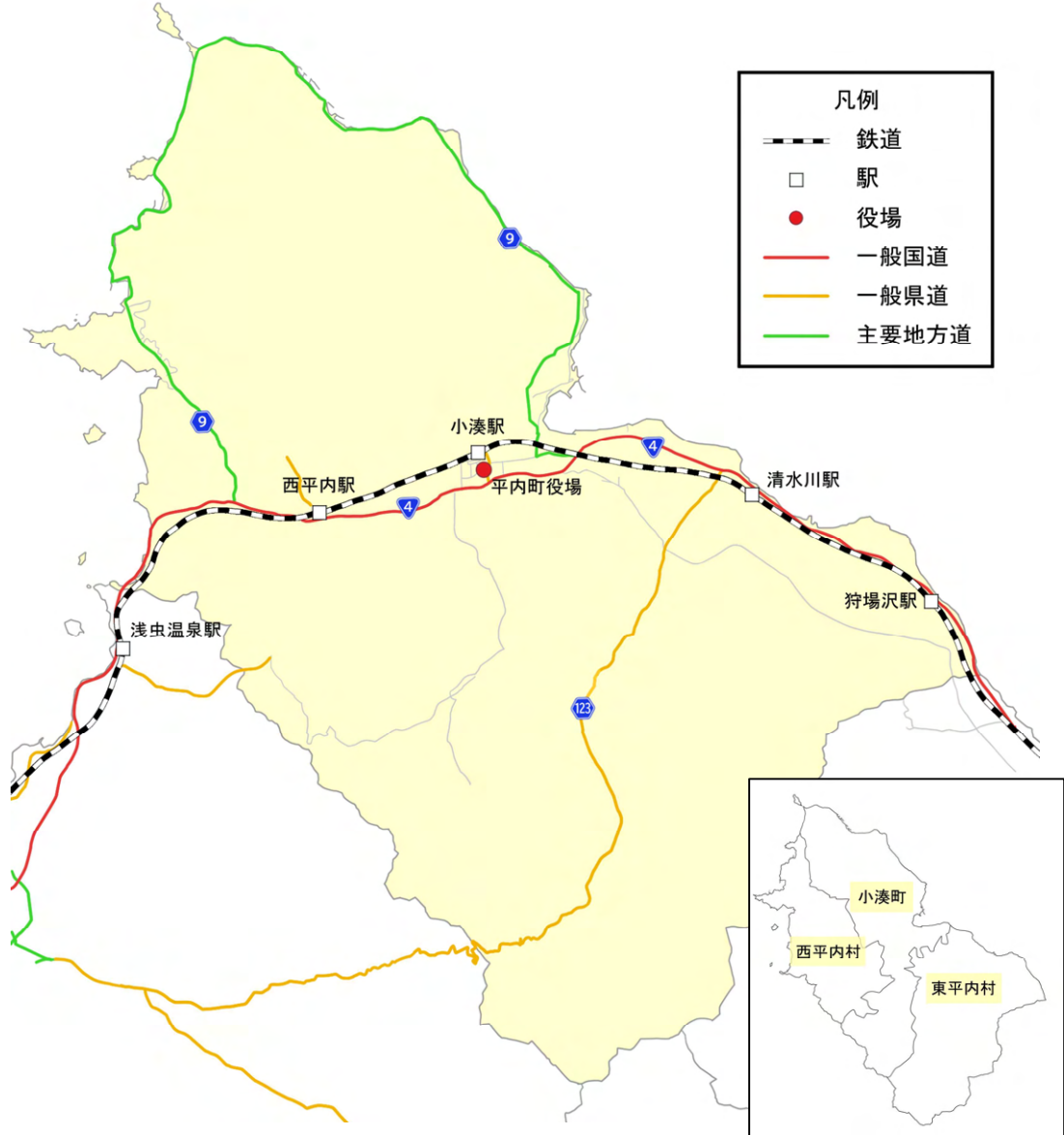
計画期間は、2026年度（令和8年度）から2030年度（令和12年度）の5年間とします。なお、計画期間中の取り組み状況やその結果の検証結果により計画内容を見直すこともあります。

Ⅱ. 地域及び公共交通の現状

1. 地域の現状

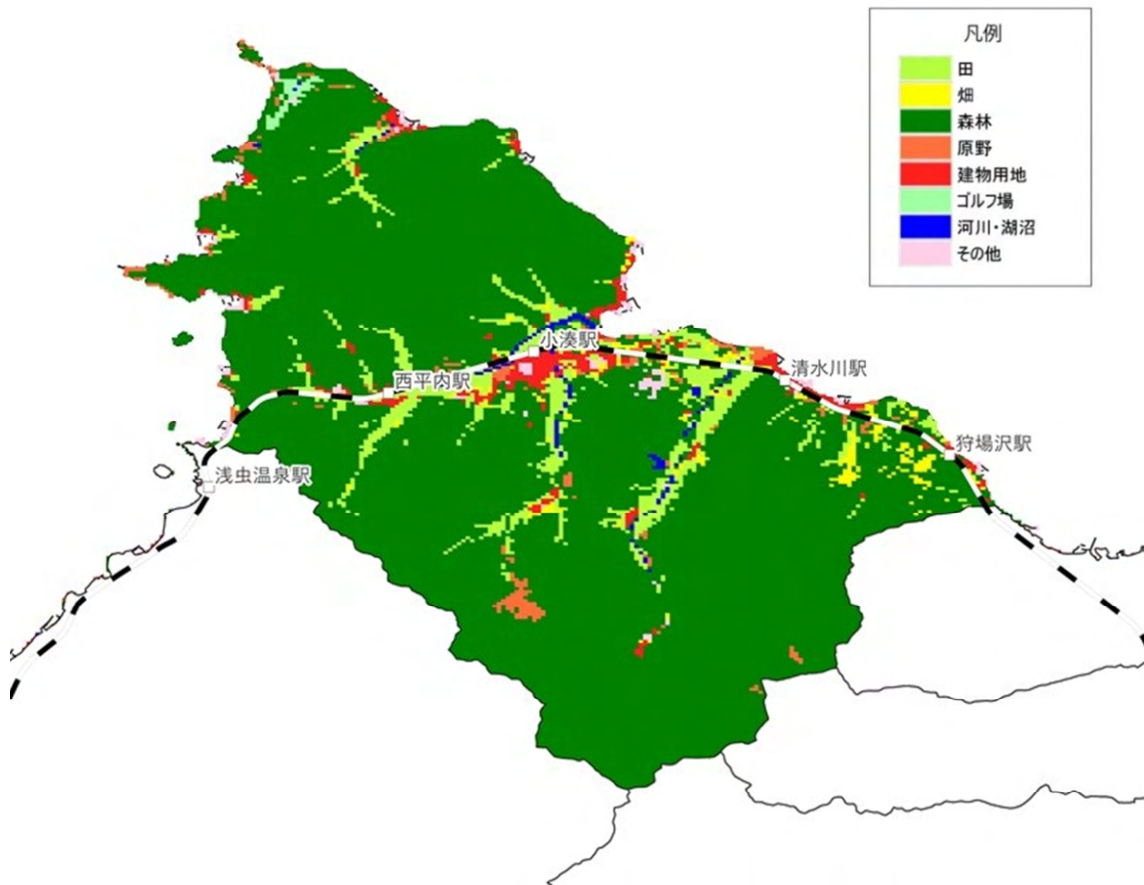
1-1. 地勢・沿革

平内町は、昭和30年3月31日に、小湊町・東平内村・西平内村の1町2村が合併し誕生しました。青森県のほぼ中央に位置し、西は県都青森市、東は野辺地町に隣接し、北方は陸奥湾に夏泊半島が突き出しており、町の南部は山地となっております。

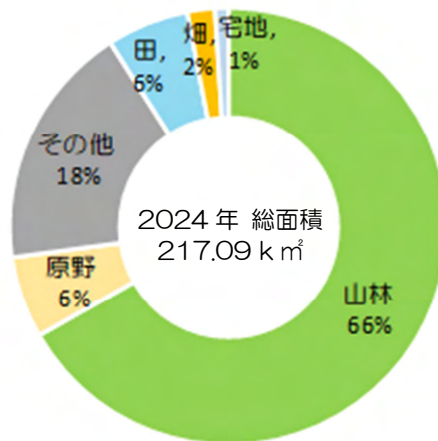


1-2. 土地利用

土地利用の状況は、約7割を山林が占めており、宅地の割合は少なくなっています。また、小湊駅周辺に建物が多く立地している状況です。



資料：国土数値情報（2021）



資料：令和6年度固定資産の価格等の概要調書（土地）

1 - 3. 道路の状況

町の中心を「青い森鉄道」と並行して「国道4号」が横断しています。これらの路線から町の北部及び南部の地域を、一般県道及び主要地方道がつかないでいます。



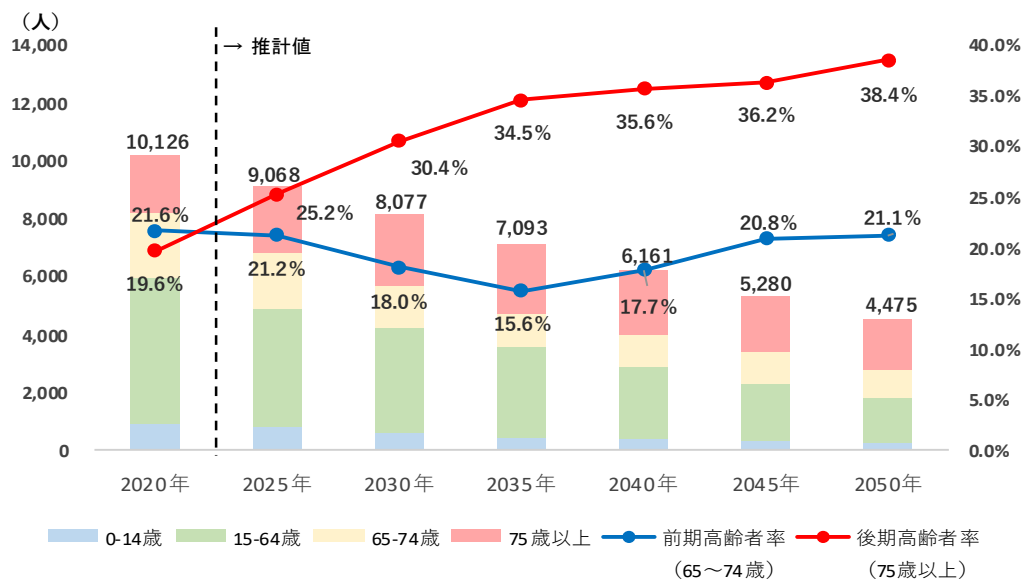
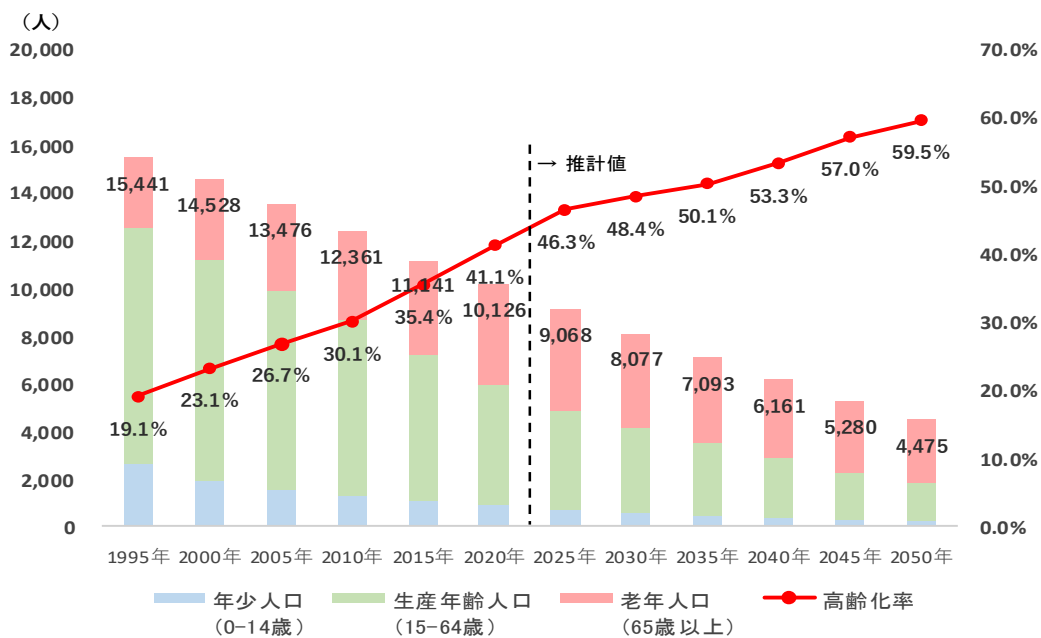
1-4. 人口・世帯の状況

当町の人口・世帯の状況は以下の通りです。

(1) 総人口の推移及び将来人口推計

当町の2020年の総人口は約10,000人（国勢調査）であり、2000年から5年ごとに1,000人ずつ減少しています。

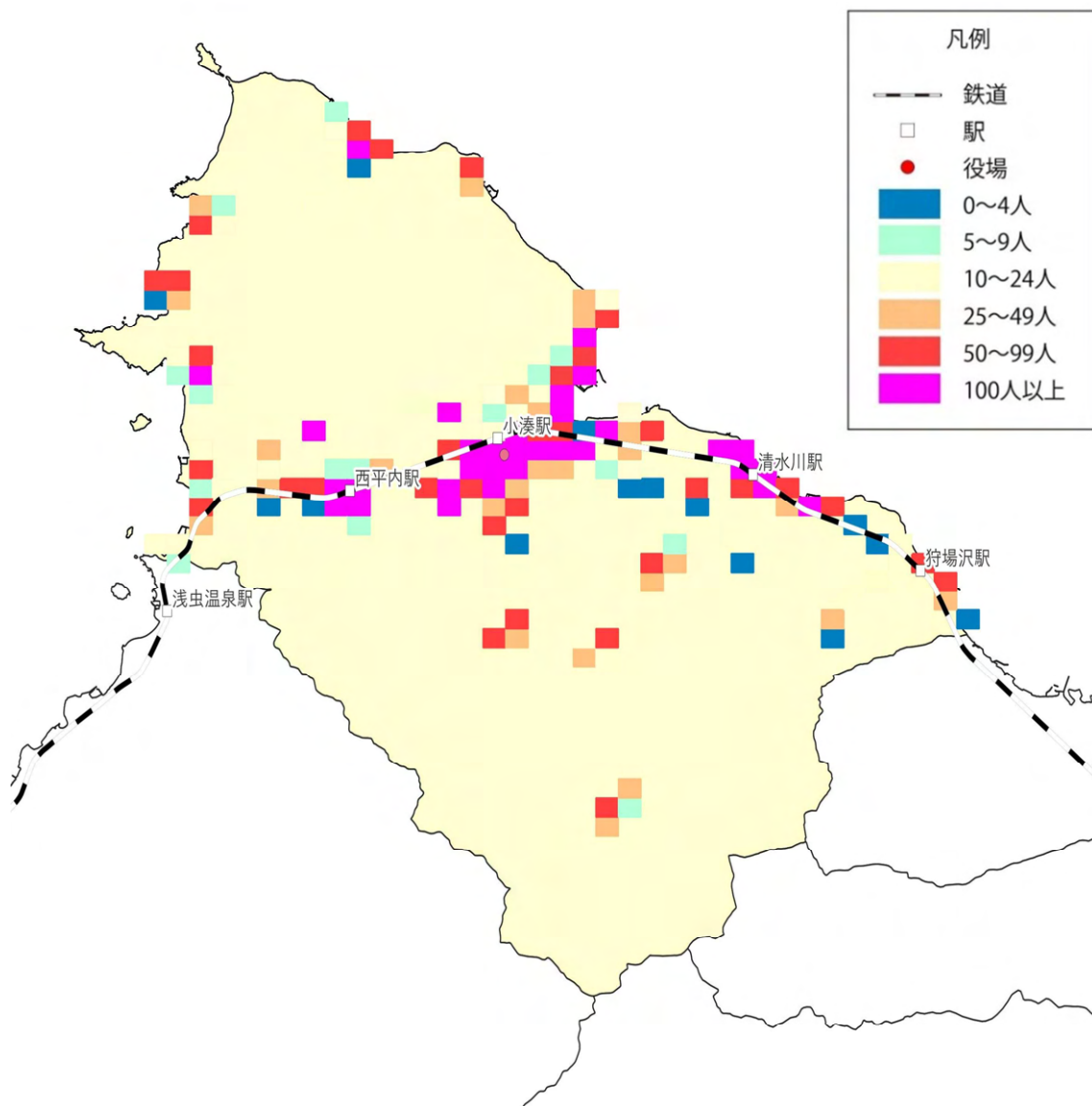
今後、さらに人口減少と少子高齢化が進む見込みであり、推計（国立社会保障人口問題研究所）によると、2050年には5,000人を下まわるものと見込まれています。一方、65歳以上の老年人口はさほど減少せず、2050年には高齢化率が約60%となることが予想されています。



資料：国勢調査（1995～2020年）、国立社会保障人口問題研究所（2025～2050年）

(2) 人口分布

当町の人口は青い森鉄道と国道4号の沿線付近に集中しており、特に、町の中心部である「小湊駅」周辺は人口が多くなっています。

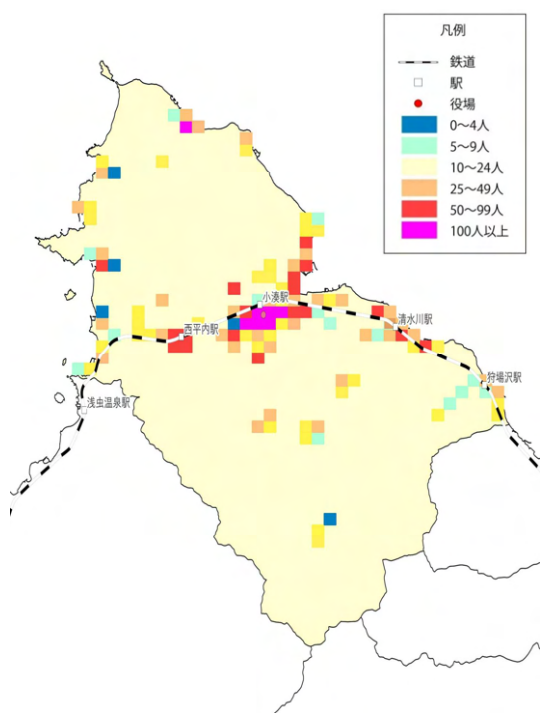


資料：国勢調査（2020年）

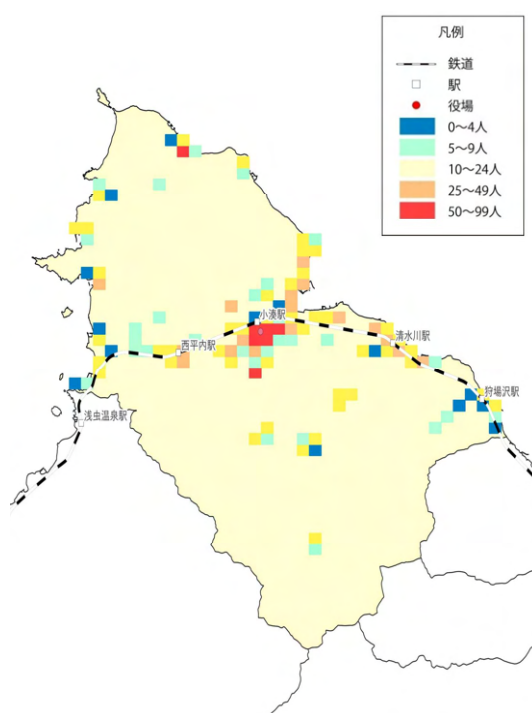
(3) 高齢者人口の分布

総人口と同様、高齢者人口も鉄道及び幹線道路沿いに集中しており、特に「小湊駅」周辺が多くなっています。

<65歳以上の人口分布>



<75歳以上の人口分布>



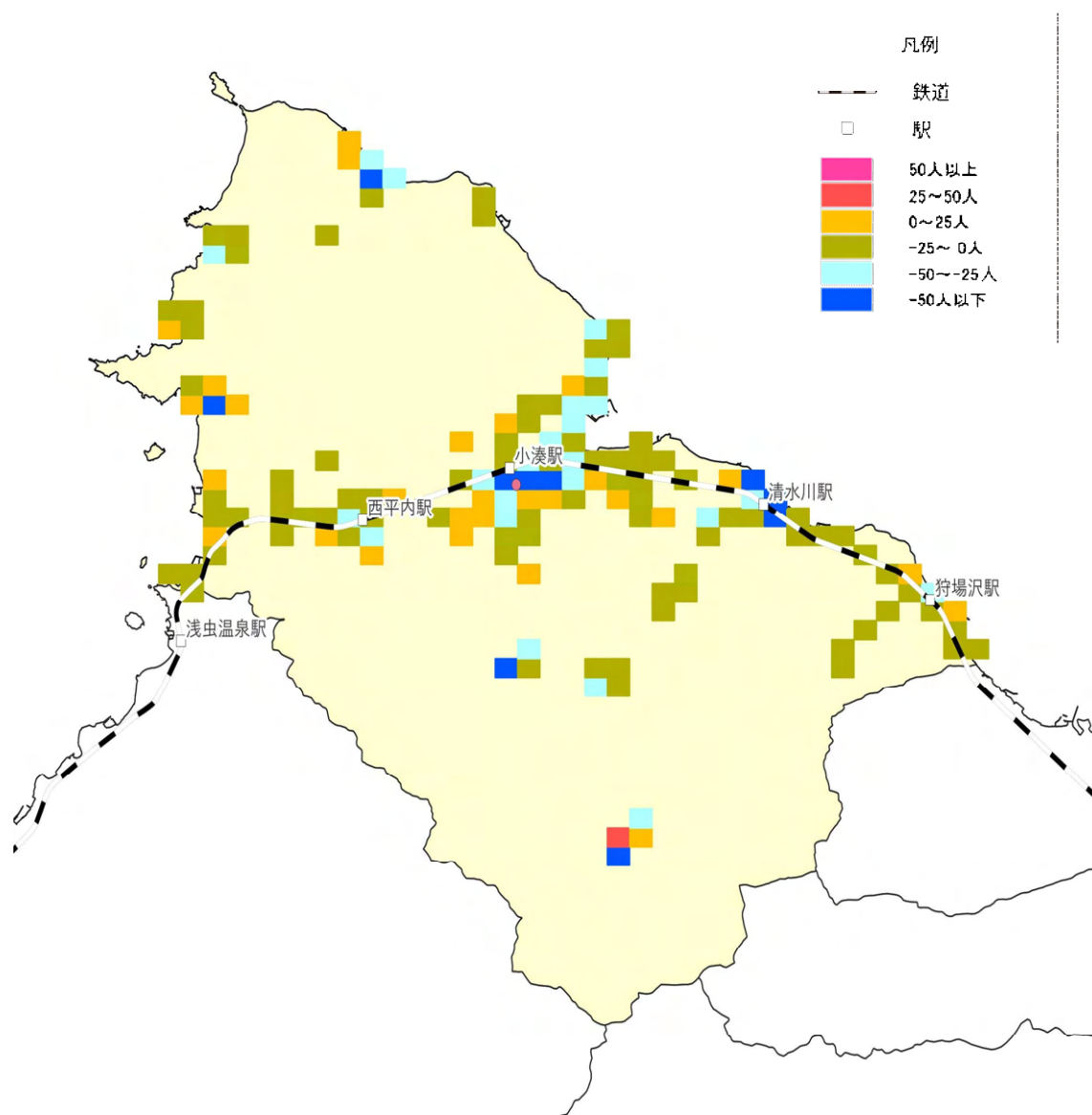
資料：国勢調査（2020年）

(4) 人口分布の増減

2010年から2020年にかけて町域の広い範囲で人口が減少しています。

人口が広く薄く分布する状況が、今後さらに進むこととなり、地域の状況に見合った移動手段が必要になります。

< 総人口の変化 (2010年→2020年) >



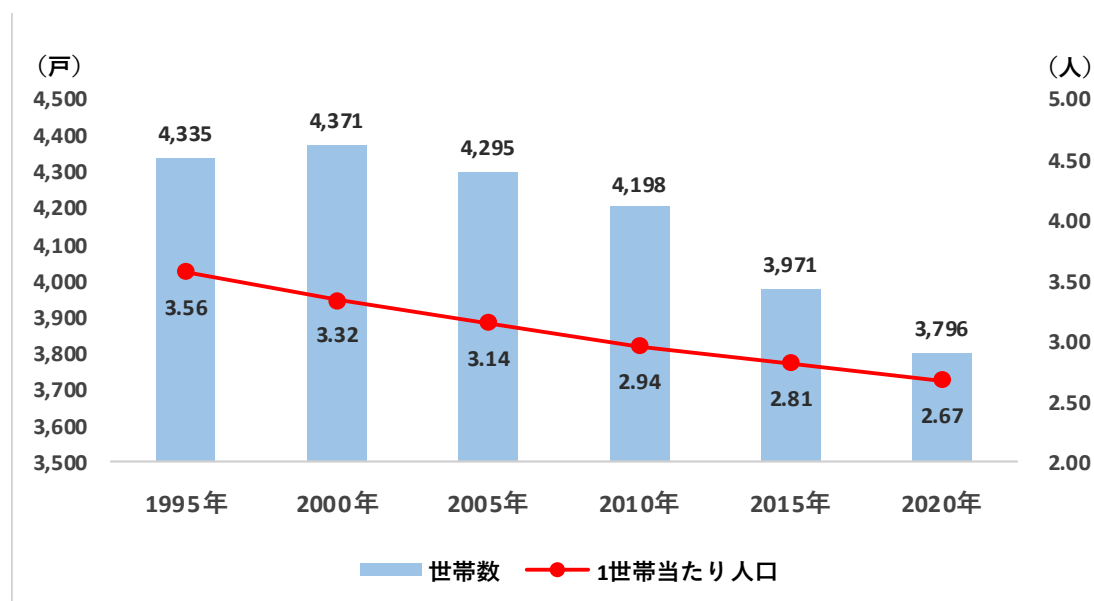
資料：国勢調査 (2010年、2020年)

(5) 世帯の状況

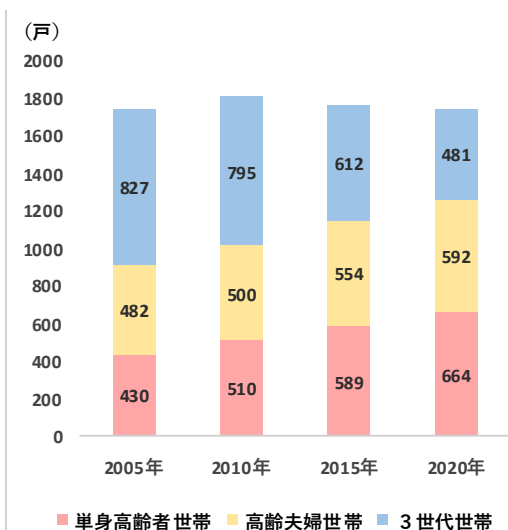
総世帯数は2000年から減少が続いており、世帯当たりの人口は1995年の3.6人から2020年の2.7人に減少しています。

単身の高齢者及び高齢夫婦のみの世帯は年々増加傾向にあり、2005年から「単身高齢者世帯」は約6割、「高齢夫婦世帯」は約3割増加しています。今後、移動手段としてクルマ（運転・送迎・同乗）を持たない人が増えるものと想定されます。

<総世帯数>

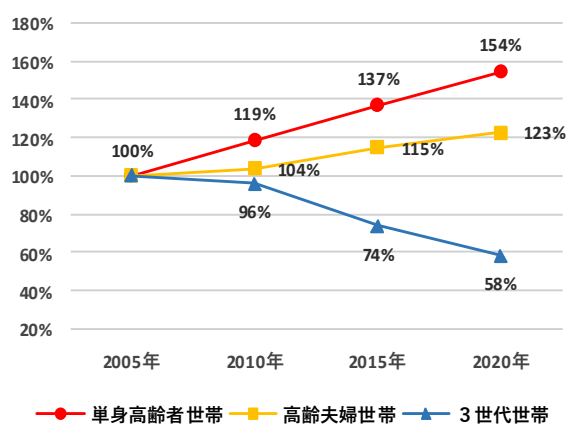


<高齢者世帯数>



<高齢者世帯増減率>

(2005年を100%とした場合)



資料：国勢調査

1-5. 主要施設の立地状況

当町の主な施設の立地状況は以下の通りです。

(1) 医療施設の立地状況

町内には、病院が1箇所、診療所が3箇所あり、これらは全て小湊駅周辺に立地しています。

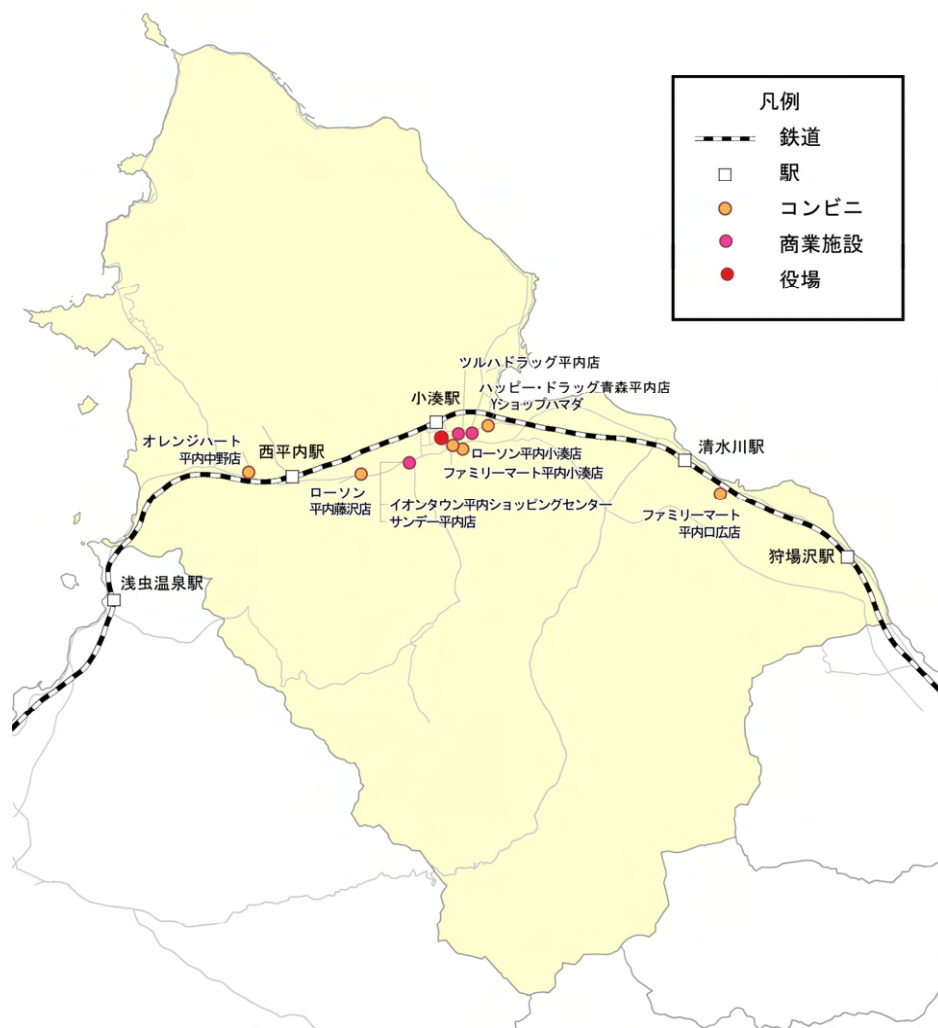


No	種類	施設名	所在地
1	病院	平内中央病院	平内町大字小湊字外ノ沢1-1
2	一般診療所	たざわクリニック	平内町大字小湊字下槻17-1
3	一般診療所	ひきち内科クリニック	平内町大字小湊字愛宕95-2
4	一般診療所	まさいく整形外科	平内町大字小湊字愛宕20-1

資料：国土数値情報

(2) 商業施設の立地状況

町内の商業施設は、青い森鉄道と国道4号の沿線付近の町の中心に集中しています。特に「小湊駅」周辺に多くの商業施設が立地している状況であり、大型ショッピングセンターも立地しています。



No	種類	施設名	住所
1	大型商業施設	イオンタウン平内ショッピングセンター	平内町大字小湊字外ノ沢40
2	商業施設	サンデー平内店	平内町大字小湊字外ノ沢40
3	商業施設	ツルハドラッグ平内店	平内町大字小湊字家ノ下15-4
4	商業施設	ハッピードラッグ青森平内店	平内町大字小湊字新道27-1
5	コンビニエンスストア	ローソン平内藤沢店	平内町大字藤沢字上苞16
6	コンビニエンスストア	ローソン平内小湊店	平内町大字小湊字下槻8
7	コンビニエンスストア	ファミリーマート平内小湊店	平内町大字小湊字家ノ下23-10
8	コンビニエンスストア	オレンジハート平内中野店	平内町大字中野字堤ヶ沢9-13
9	コンビニエンスストア	Yショップハマダ	平内町大字沼館字家岸1
10	コンビニエンスストア	ファミリーマート平内口広店	平内町大字口広字口広沢69-6

資料：国土数値情報

(3) 公共・公益施設の立地状況

公共・公益施設も、概ね小湊駅周辺の町中心部に集まって立地しています。

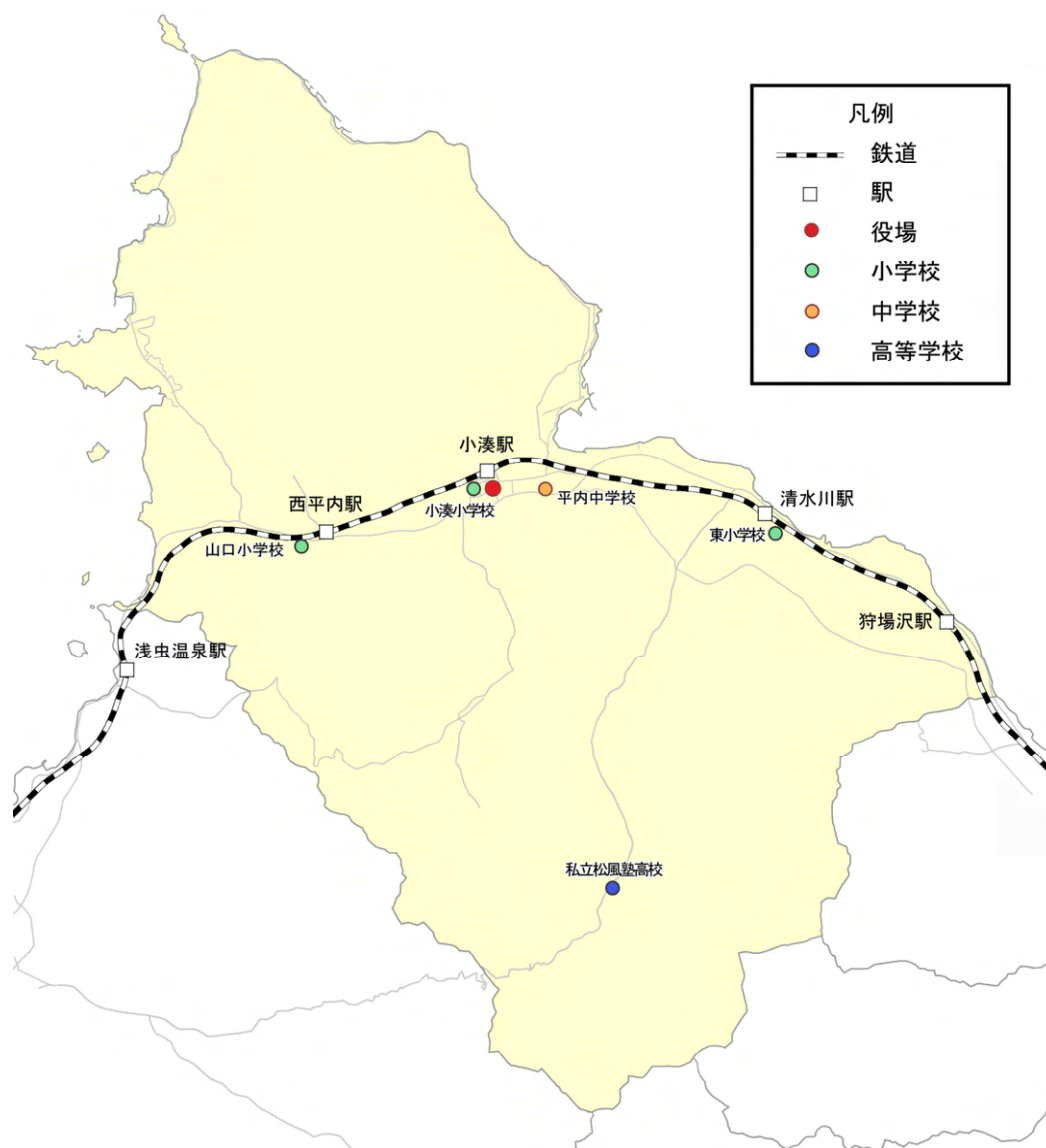


No	種類	施設名	所在地
1	公民館	平内町公民館(平内町立山村開発センター)	平内町大字小湊字下槻12-1
2	文化施設	図書館	平内町大字小湊字小湊79-3
3	文化施設	歴史民俗資料館	平内町大字小湊字小湊79-3
4	文化施設	勤労青少年ホーム	平内町大字小湊字小湊79-3
5	運動施設	平内町体育館	平内町大字小湊字下槻3-2
6	運動施設	平内町武道館	平内町大字小湊字下槻12-1
7	運動施設	平内町営陸上競技場	平内町大字小湊字後菟31
8	運動施設	平内町営野球場	平内町大字小湊字後菟119-2
9	運動施設	平内町立体育館浅所分館	平内町大字福館字雷電林1-50
10	運動施設	B&G海洋センター(プール)	平内町大字沼館字家岸25-32

資料: 国土数値情報、平内町HP

(4) 学校の立地状況

2025年時点で、町内には小学校が3校と中学校が1校、高等学校が1校あります。

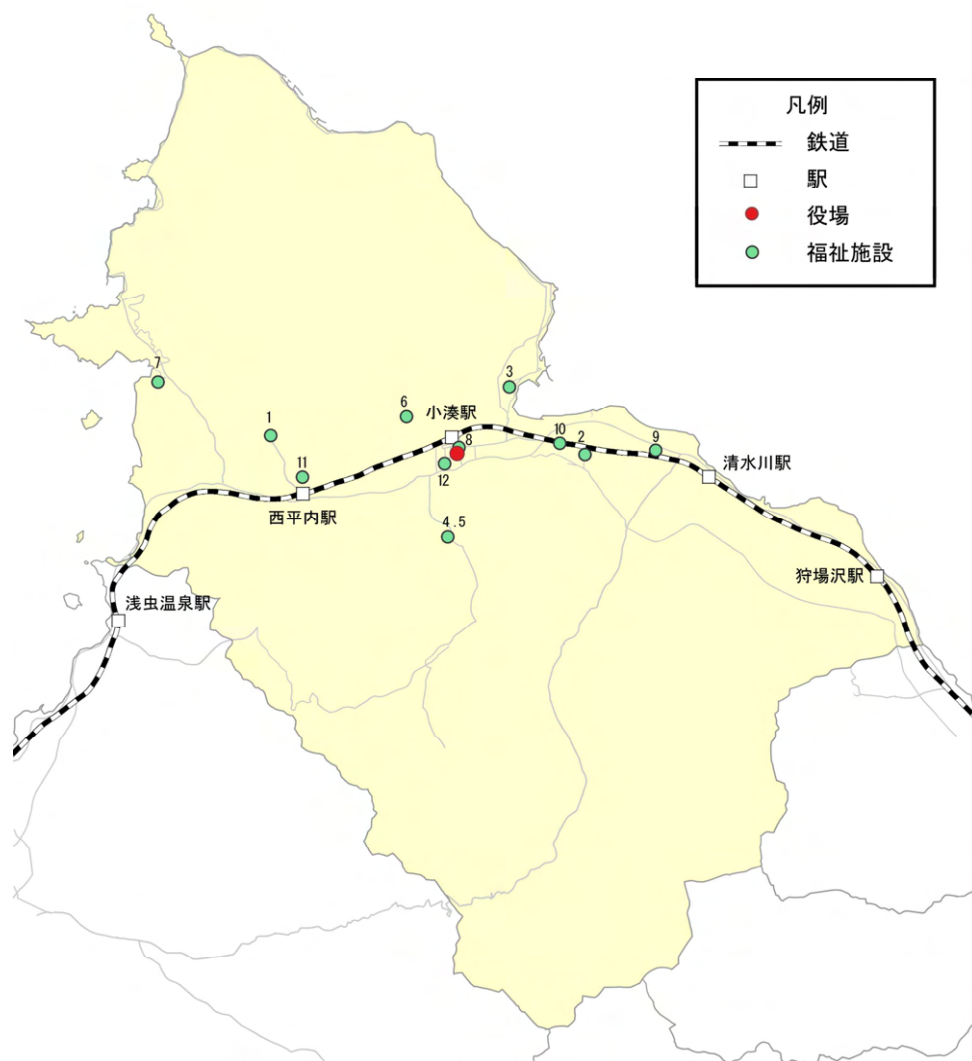


No	種類	施設名	所在地
1	小学校	小湊小学校	平内町大字小湊字後薙15
2	小学校	山口小学校	平内町大字山口字小沢20-1
3	小学校	東小学校	平内町大字口広字水須3-9
4	中学校	平内中学校	平内町大字小湊字新道46-26
5	高等学校	私立松風塾高校	平内町大字外童子字滝ノ沢37

資料: 国土数値情報、平内町HP

(5) 福祉関連施設の立地状況

12箇所の福祉施設があります。これらは、鉄道、国道の周辺に立地していますが、他の施設のように集まってはいません。



No	種類	施設名	所在地
1	福祉施設	障害者総合福祉センター なつどまり	平内町大字小豆沢字茂浦沢38
2	福祉施設	清風荘 デイサービスセンター夜越山	平内町大字浜子字堀替77-3
3	福祉施設	就労サポートセンター はくちょう	平内町大字福館字雷電林1-50
4	福祉施設	清風荘	平内町大字小湊字薬師堂63-23
5	福祉施設	生きがい工房平内	平内町大字小湊字薬師堂63-23
6	福祉施設	白鳥ホーム	平内町大字盛田字堤ヶ沢126
7	福祉施設	就労サポートセンター さつき	平内町大字茂浦字向田24
8	福祉施設	グループホーム・ハイツ花つばき	平内町大字小湊字小湊86-1
9	福祉施設	グループホーム陽だまりの家ひまわり	平内町大字清水川字権十郎新田8
10	福祉施設	有料老人ホーム パルフォレスト	平内町大字沼館字家岸148
11	福祉施設	清風荘 デイサービスセンター西の家	平内町大字小豆沢字茂浦沢14-14
12	福祉施設	住宅型有料老人ホーム TOWAホーム	平内町大字小湊字愛宕92-1

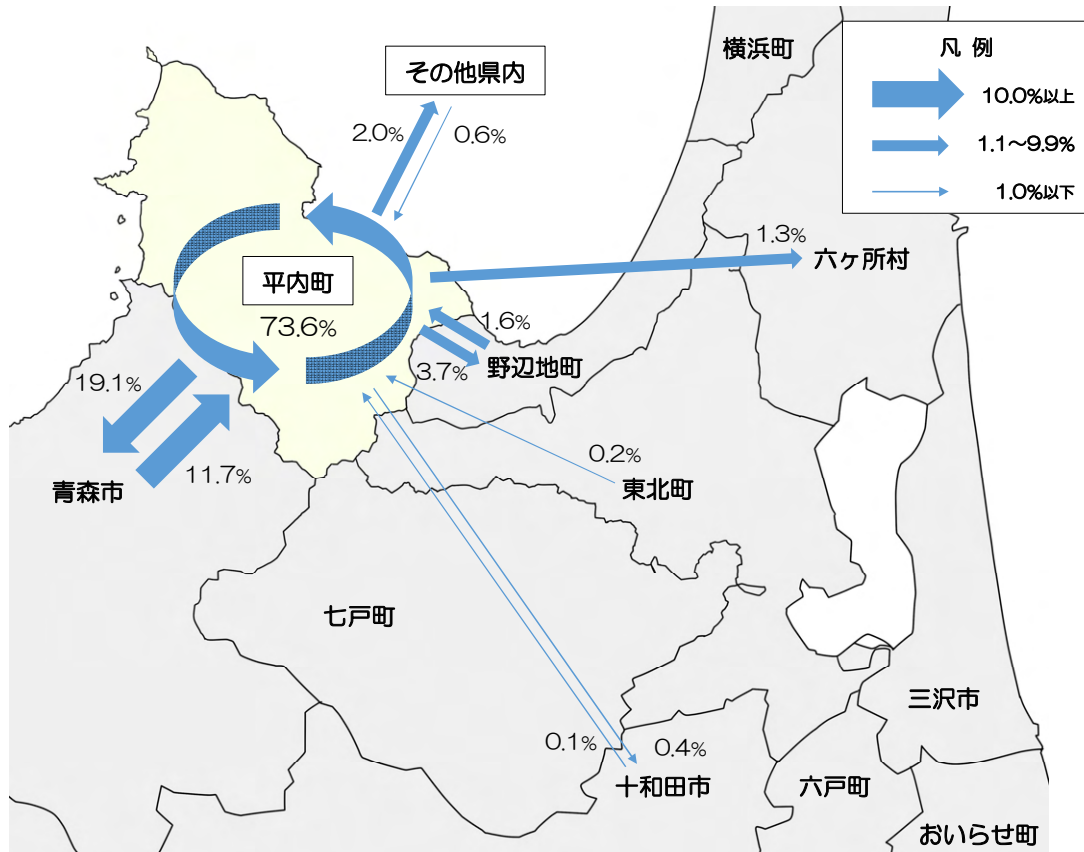
資料:iタウンページ

1-6. 人の移動の状況

当町の通勤・通学等の人の移動状況は以下の通りです。

(1) 通勤の移動

町民の通勤先は、7割以上を町内が占めています。町外では、青森市への通勤が最も多く、町外からの通勤の中でも青森市から来る人が最も多くなっています。



平内町から流出

従業地	15歳以上就業者	%
平内町	3,874人	73.6%
青森市	1,006人	19.1%
野辺地町	194人	3.7%
六ヶ所村	68人	1.3%
十和田市	19人	0.4%
その他	105人	2.0%
	5,266人	100.0%

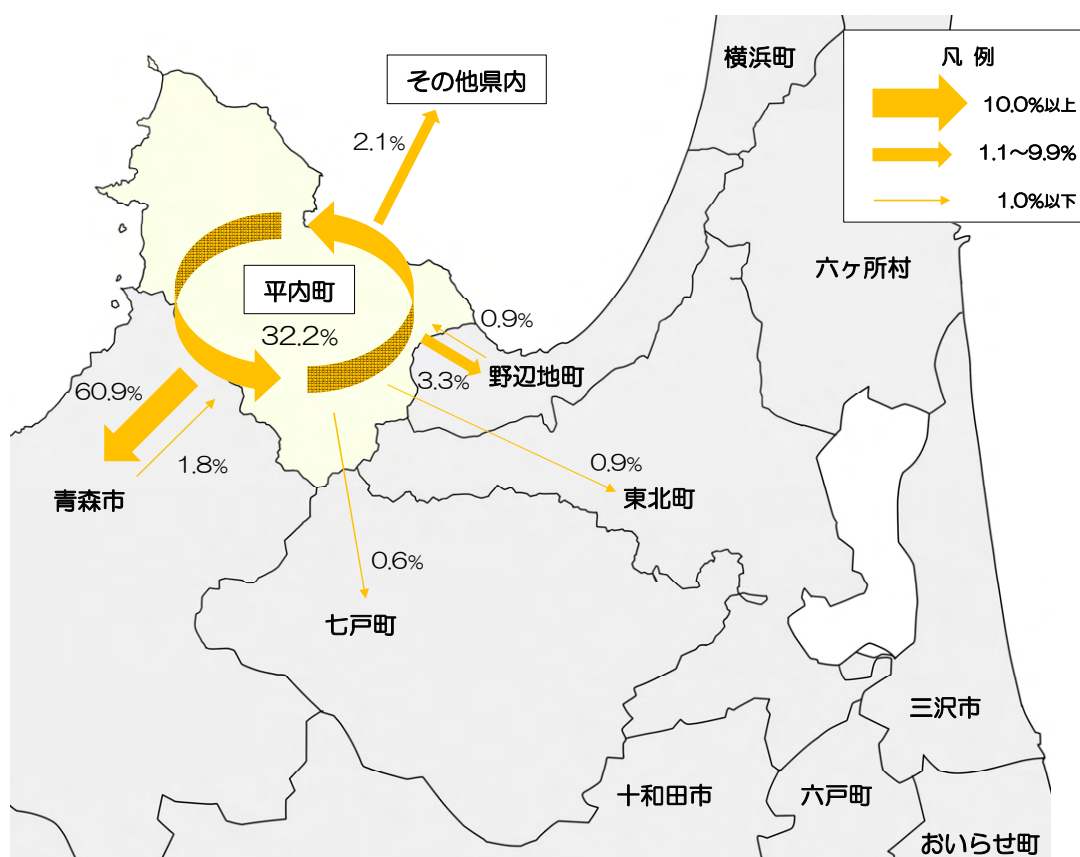
平内町への流入

常住地	15歳以上就業者	%
平内町	3,874人	85.8%
青森市	528人	11.7%
野辺地町	70人	1.6%
東北町	7人	0.2%
十和田市	5人	0.1%
その他	29人	0.6%
	4,513人	100.0%

※端数処理のため、構成比の合計が100%にならない場合あり
資料: 国勢調査(2020年)

(2) 通学の移動

町内に立地する高校が2校（2021年3月、1校閉校）のみであることから、町内で通学する生徒（町民）の割合が4割弱となっています。また、青森市へ通学する割合が約5割と最も多くなっています。



平内町から流出

通学地	15歳以上通学者	%
平内町	108人	32.2%
青森市	204人	60.9%
野辺地町	11人	3.3%
東北町	3人	0.9%
七戸町	2人	0.6%
その他	7人	2.1%
	335人	100.0%

平内町への流入

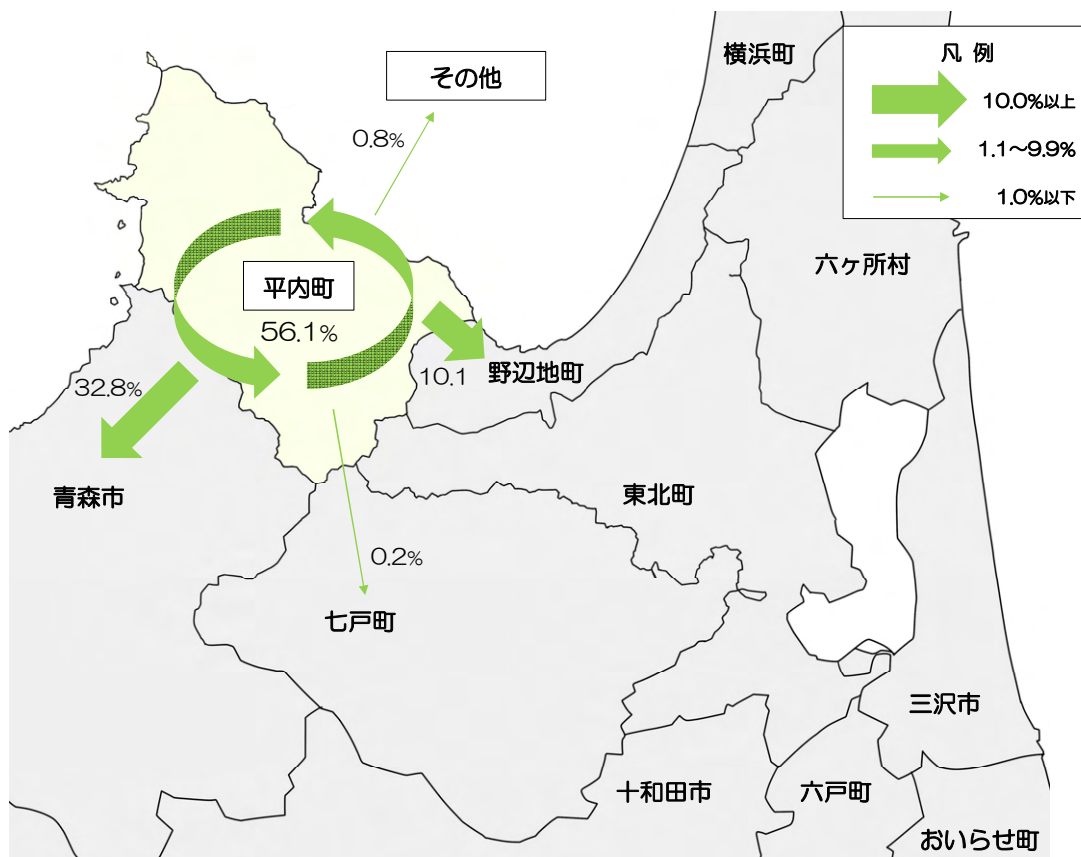
常住地	15歳以上通学者	%
平内町	108人	97.3%
青森市	2人	1.8%
野辺地町	1人	0.9%
東北町	0人	0.0%
七戸町	0人	0.0%
その他	0人	0.0%
	111人	100.0%

※端数処理のため、構成比の合計が100%にならない場合あり

資料：国勢調査(2020年)

(3) 買い物の移動

町民アンケート調査結果をみると、町内での買い物の割合が5割強となっており、次いで青森市への移動が3割となっています。



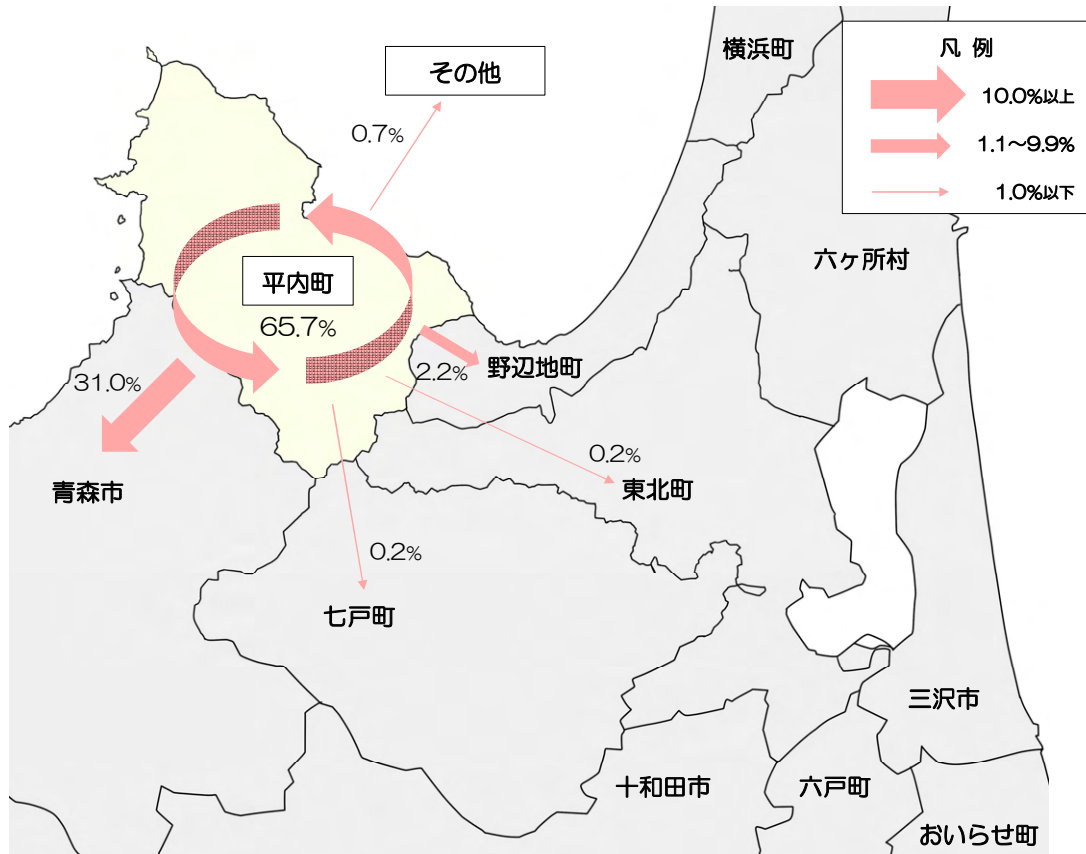
平内町から流出

買い物地	%
平内町	56.1%
青森市	32.8%
野辺地町	10.1%
七戸町	0.2%
その他	0.8%
	100.0%

資料:町民アンケート調査結果より

(4) 通院の移動

町民アンケート調査結果をみると、町内で通院する人の割合が6割強であり、3割程度の方が青森市に通院しています。



平内町から流出

医療施設所在地	%
平内町	65.7%
青森市	31.0%
野辺地町	2.2%
東北町	0.2%
七戸町	0.2%
その他	0.7%
	100.0%

資料：町民アンケート調査結果より

1-7. 観光の状況

当町の観光施設等、観光の状況は以下の通りです。

(1) 観光施設・観光地等の立地状況

当町には、温泉や海・山の自然豊かな観光資源があります。観光・レジャー施設及び観光地は町内の広域にわたり存在しています。



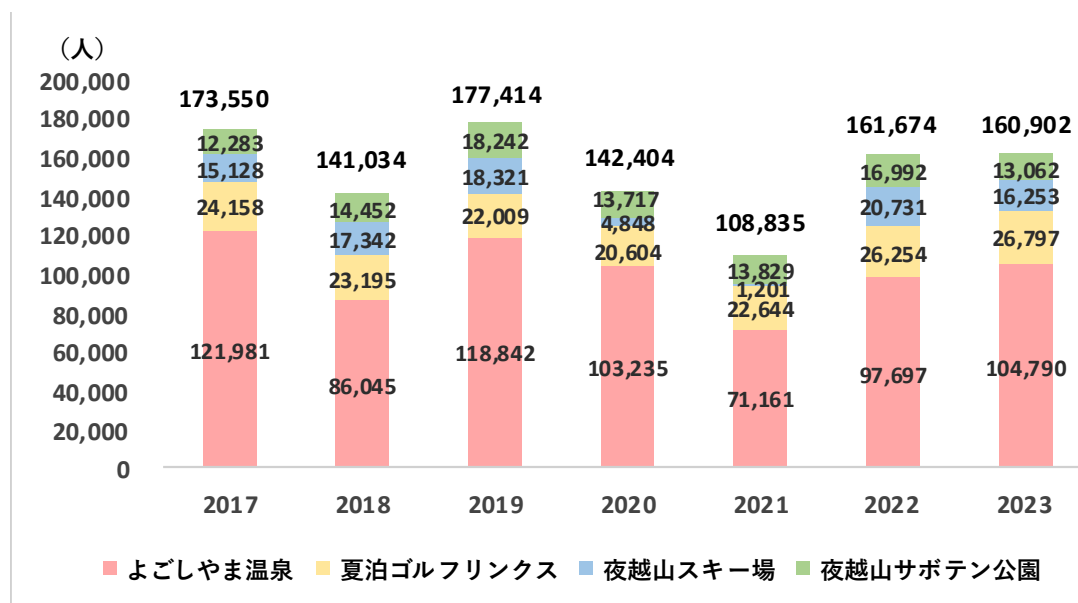
No	種類	施設名	所在地
1	観光施設	平内いきいき健康館(よごしやま温泉)	平内町大字浜子字堀替106-4
2	観光施設	夏泊ゴルフリンクス	平内町大字東田沢字10-230
3	観光施設	夜越山スキー場	平内町大字浜子字堀替36
4	観光施設	夜越山森林公園(サボテン公園)	平内町大字浜子字堀替36-1
5	観光施設	ほたて広場	平内町大字土屋字鍵懸56
6	観光地	夏泊半島大島	-
7	観光地	榑山海岸	-
8	観光地	榑山	-
9	観光地	浅所海岸	-

資料：国土数値情報、平内町HP

(2) 観光客入込客数

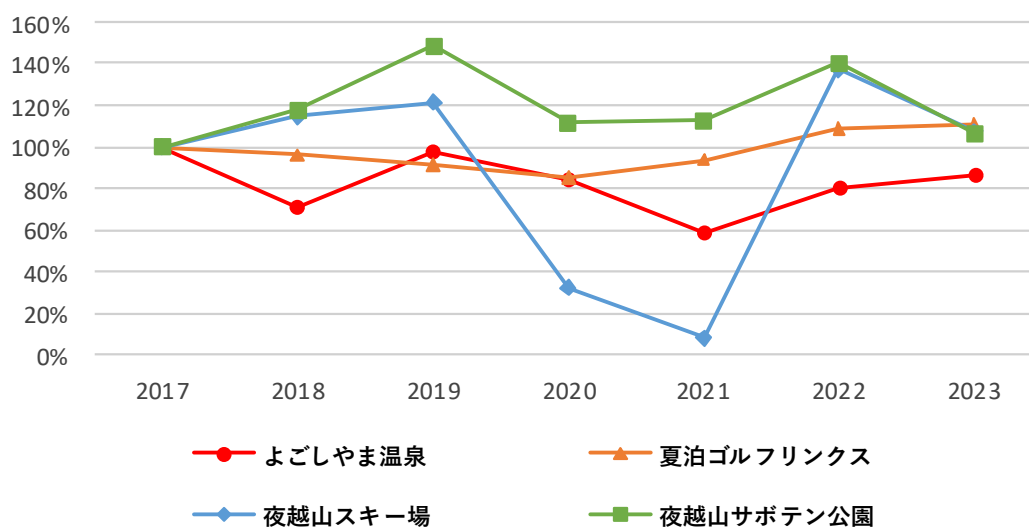
当町の総入込客数は、「よごしやま温泉」改修年の2018年、コロナ禍の外出自粛による2020年と2021年の減少を除くと、横ばい傾向にあるといえます。また、観光地点別に見ると「よごしやま温泉」が当町の観光客の大半を占めています。

<総入込客数・観光地点別入込客数>



<観光地点別入込客増減率>

(2017年を100%とした場合)

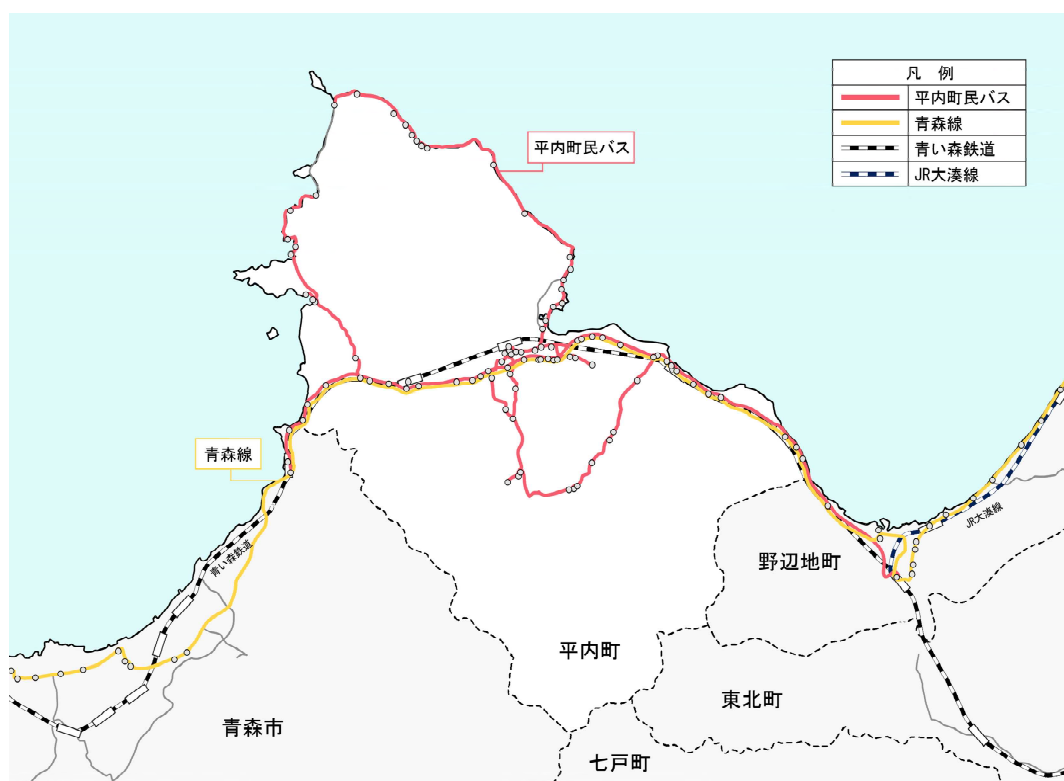


資料：青森県観光入込客統計

2. 公共交通の現状

2-1. 平内町の公共交通

当町では、「青い森鉄道」と「路線バス」1路線、「町民バス」7路線と「デマンド交通」が運行されており、そのうち、鉄道と広域路線バスが基幹公共交通として、町の中央と青森市、野辺地町の東西方面を結んでいます。町民バスは鉄道駅に発着し、町内の各地区の移動を担い、デマンド交通は公共交通空白地を解消するため運行しています。また、町内に事業所を置く「タクシー会社」が1社、個人タクシーも運行しています。



【鉄道】 青い森鉄道(株)	青い森鉄道（青森駅～日時駅）
【路線バス】 下北交通(株)	青森線（青森～むつ）
【平内町民バス】 下北交通(株)	よごしやま環状線（よごしやま温泉前～小湊）
	狩場沢線（よごしやま温泉前～野辺地駅）
	狩場沢・小湊経由線（よごしやま温泉前～野辺地駅）
	浅虫温泉線（浅虫温泉～野辺地駅）
	童子・松野木線（よごしやま温泉前～清水川駅）
	稲生線（よごしやま温泉前～稲生）
	東田沢線（よごしやま温泉前～大島）
【タクシー】	北星交通(株)、個人タクシー

2-2. 鉄道

(1) 運行概要

当町の中央を青い森鉄道（株）が運営する「青い森鉄道」が横断し、1日20便が運行されています。町内には4つの駅がありますが、主要駅は町の中心部にある小湊駅で、その他の駅は小規模で無人駅となっています。なお、小湊駅、清水川駅、西平内駅には、バスが発着しており、小湊駅前にはタクシーが待機しています。



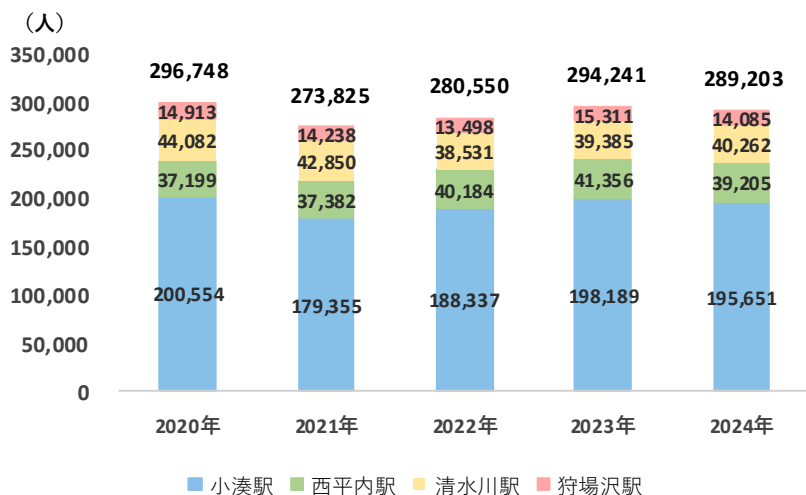
路線	町内の駅	方面	運行【小湊駅】
青い森鉄道 (青森駅～目時駅)	西平内駅、小湊駅、 清水川駅、狩場沢駅	野辺地方面	1日20便
		青森方面	1日20便

(2) 利用客数の状況

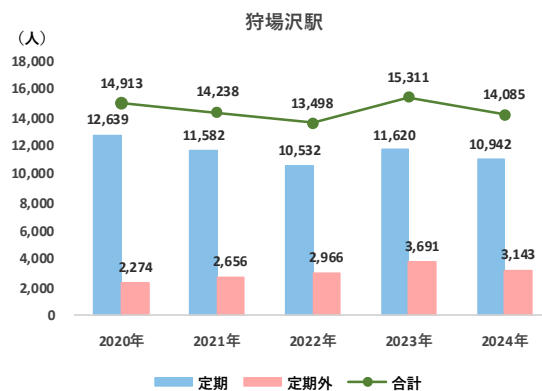
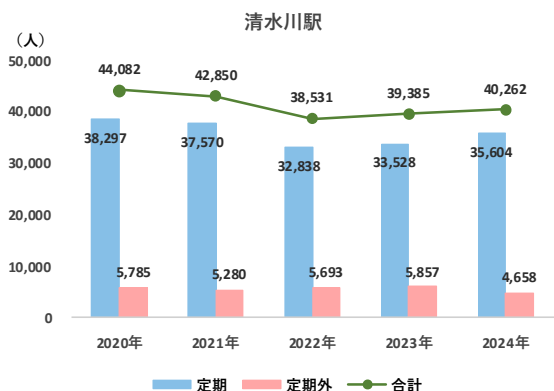
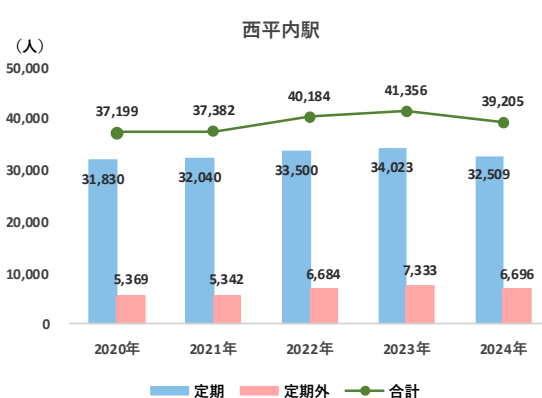
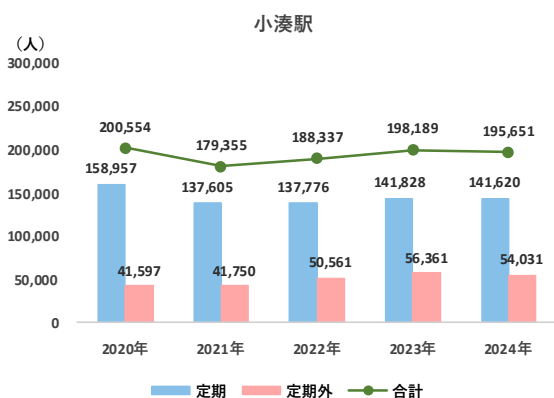
町内の駅において、全体の利用客数は横ばい傾向にあり、利用客数の約7割を「小湊駅」が占めています。

支払い方法別に見ると定期利用が多く、通勤・通学（特に高校生等の通学）での利用が多いものと見受けられ、昼間の利用客数は少ない状況です。

<年間乗降客数（全体）>



<年間乗降客数（駅・支払方法別）>



2-3. 路線バス

(1) 運行概要

町内を運行する路線バスは、下北交通（株）が運営し1日往復1便運行されています。広域をつなぐ路線は町の中心部を通過していますが、駅には直接乗り入れていません。

また、青森市内にある「青森県立中央病院」前にバス停があることから、路線バスを利用することで直接アクセスすることが可能となっています。

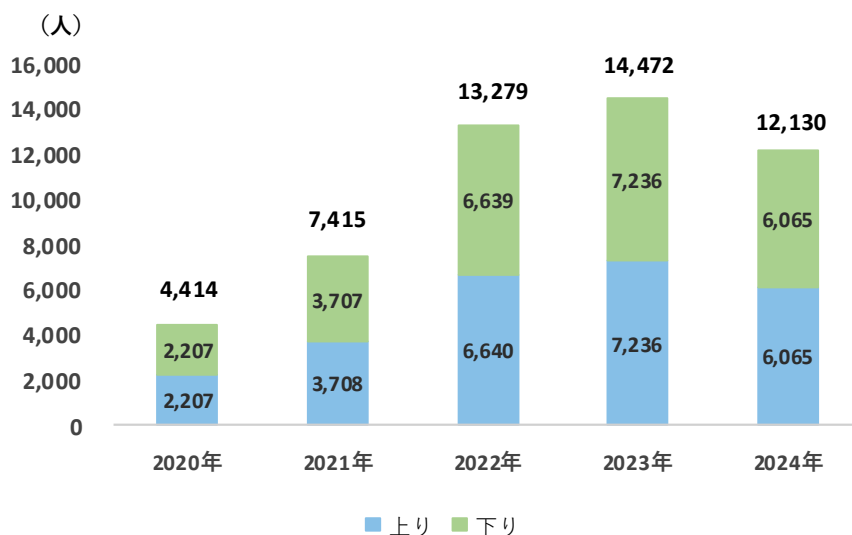


路線	方面	運行	備考
青森線	青森方面	1日1便	
	むつ方面	1日1便	

(2) 利用客数の状況

※町内以外の利用客も含まれる。

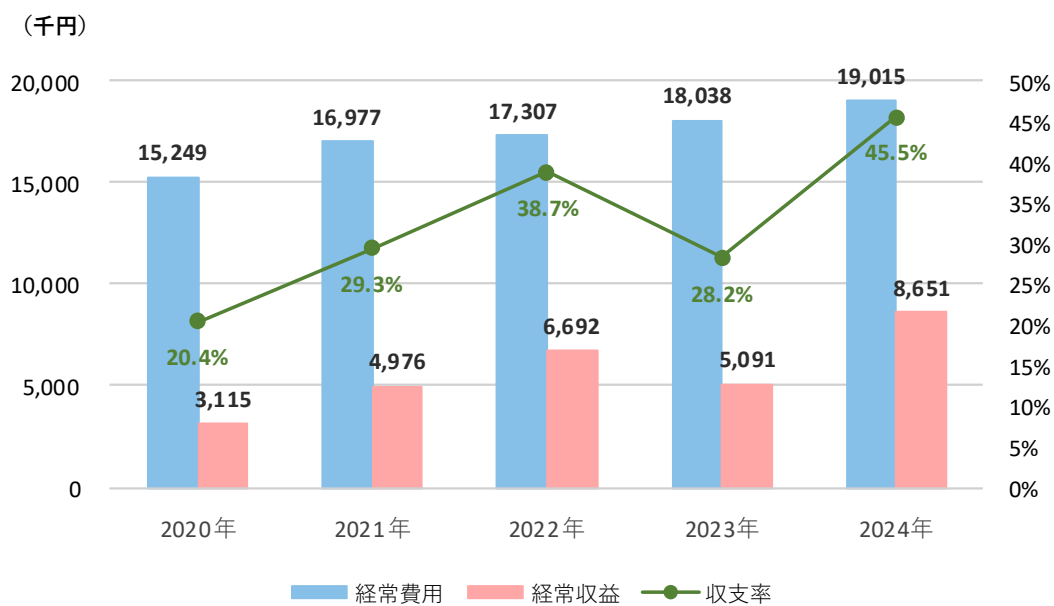
＜年間乗降客数（青森線）＞



(3) 財政状況

財政状況において、路線運行にかかる経常費用が増加しており、経常収益も増加しているため、収支率は上昇傾向にあります。

＜青森線＞

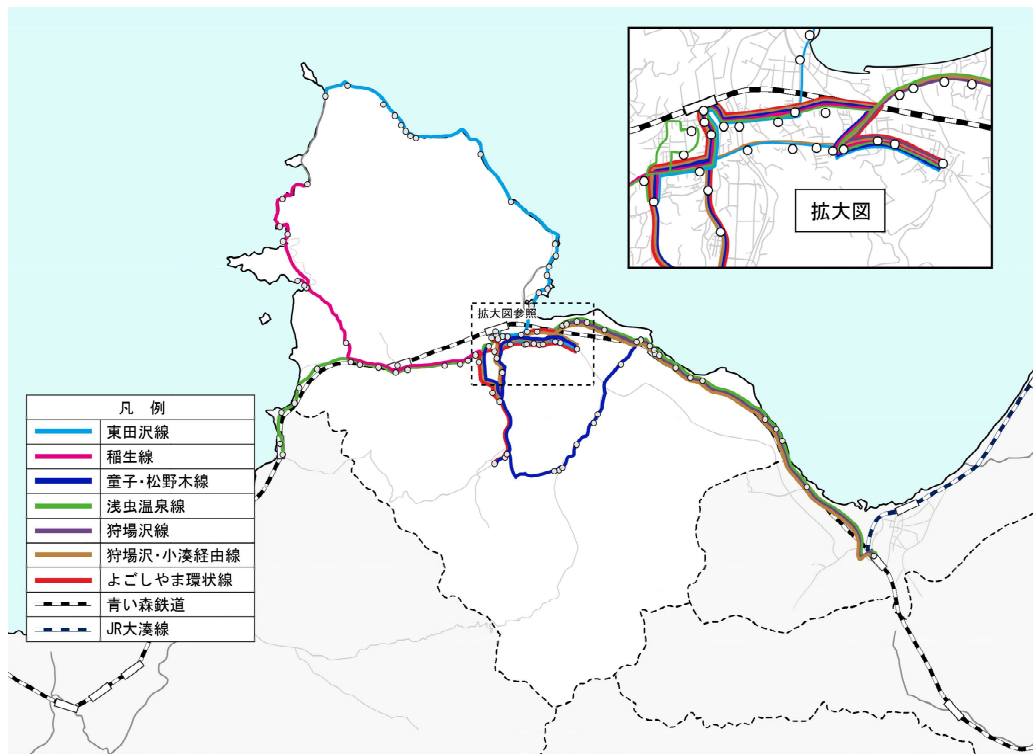


2-4. 平内町民バス

(1) 運行概要

当町が運営している「町民バス」(7路線)が町内を運行しており、町民・利用者にとって、日々の生活の移動手段となっています。

運行本数は、多い路線で1日8便、少ない路線で1日1便となっています。小湊駅、清水川駅、西平内駅は駅前に発着していますが、狩場沢駅は駅前に乗り入れていません。



路線	方面	運行
東田沢線	大島方面	1日6便(休日6便)
	よごしやま温泉前方面	1日8便(休日7便)
稲生線	稲生方面	1日4便(休日4便)
	よごしやま温泉前方面	1日5便(休日5便)
童子・松野木線	清水川駅前方面	1日4便(休日3便)
	よごしやま温泉前方面	1日5便(休日4便)
浅虫温泉線	浅虫温泉方面	1日6便(休日5便)
	野辺地駅前方面	1日6便(休日5便)
狩場沢線	野辺地駅前方面	1日2便(休日2便)
	よごしやま温泉前方面	1日1便(休日1便)
狩場沢・小湊経由線	—	1日1便(休日1便)
よごしやま環状線	—	1日3便(休日3便)

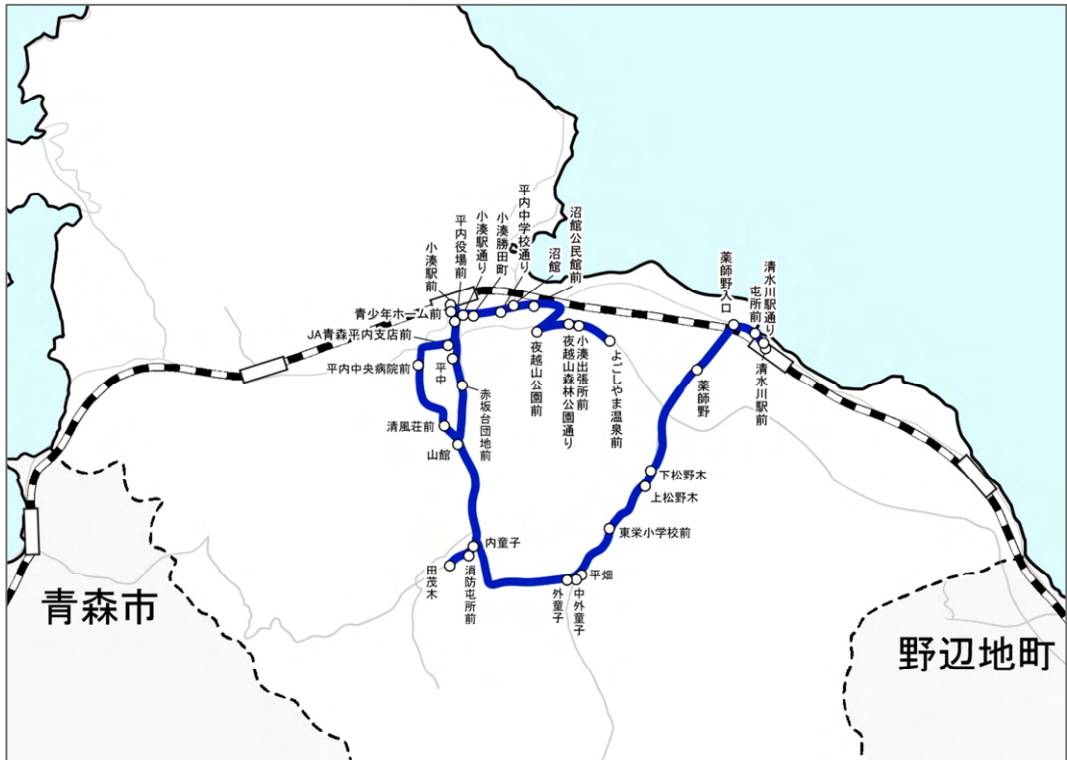
(2) 路線図
【東田沢線】



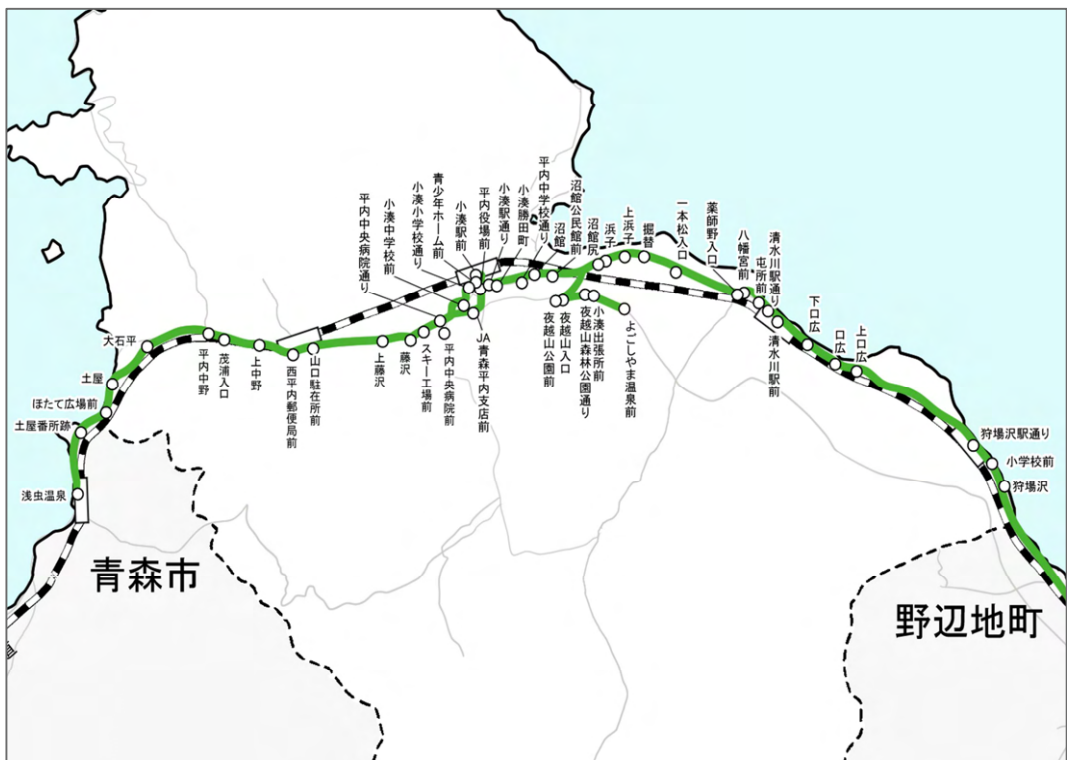
【稲生線】



【童子・松野木線】



【浅虫温泉線】



【狩場沢線】



【狩場沢・小湊経由線】



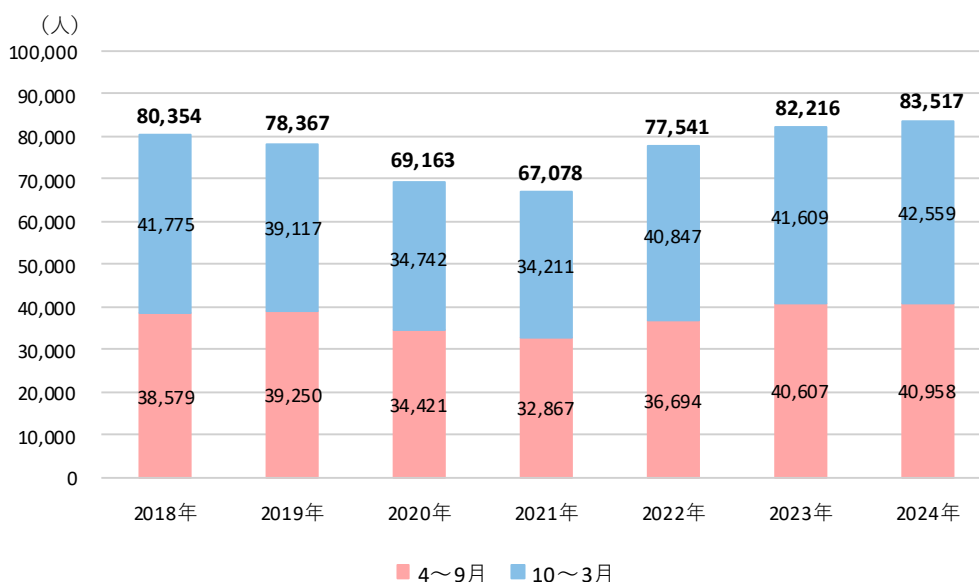
【よごしやま環状線】



(3) 利用客数の状況

町民バスの利用客数は、2018年以降、年々減少傾向にありましたが、2022年以降は増加傾向にあります。

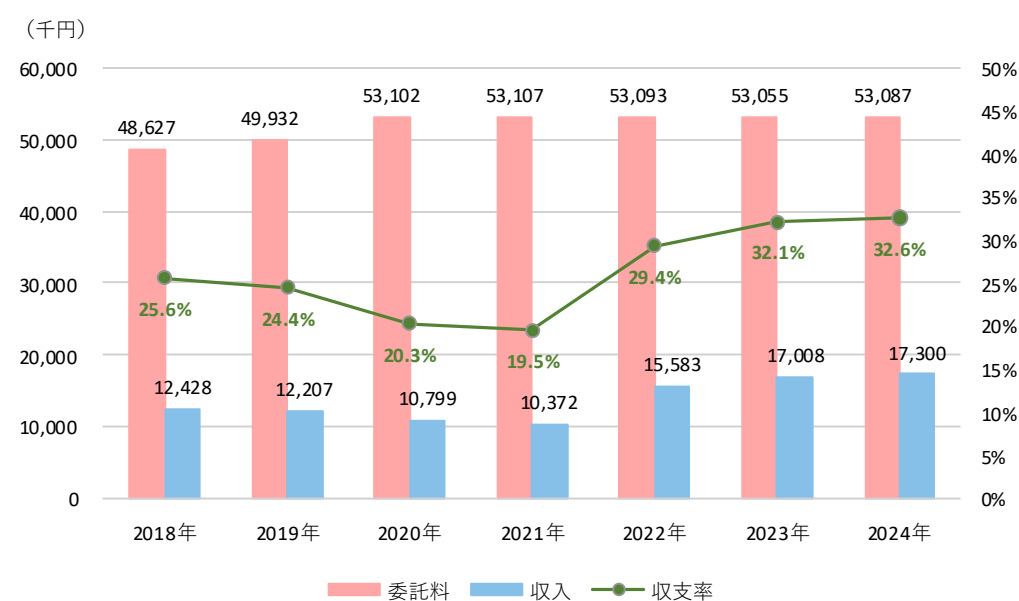
※平内中央病院へ運行していた患者無料送迎バスが2017年に廃止され、町民バスに移行



(4) 財政状況

財政状況においても、年々収支率が下がる傾向にありましたが、2022年以降は増加しています。

鉄道との接続が良くない便もありますが、バス利用者の大幅な増加は見込めず、また全国的に乗務員確保が難しくなっているなかで、運行ダイヤ及び便数の拡充は難しい状況です。



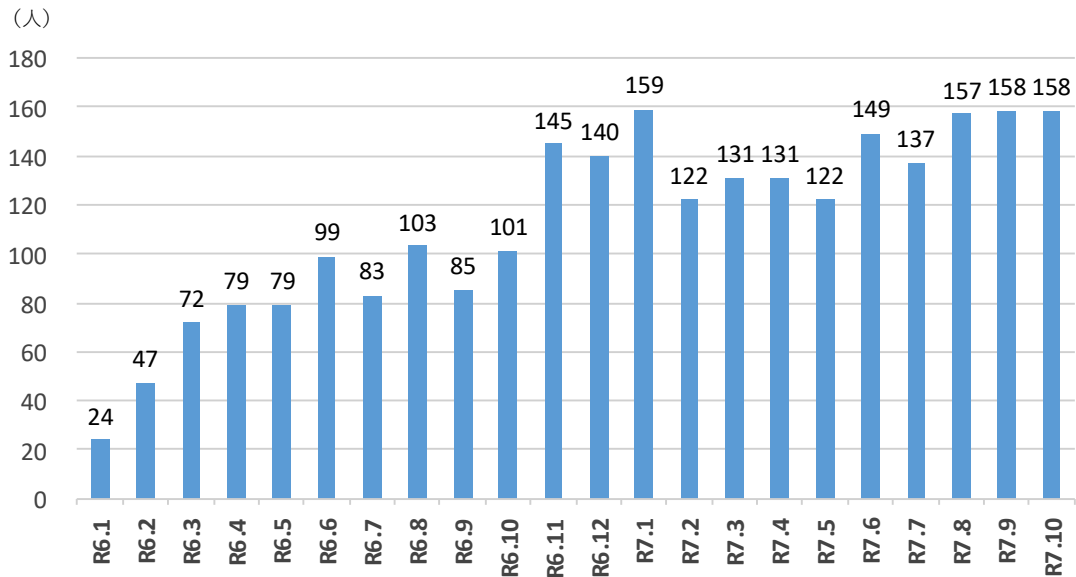
2-5. デマンド交通（乗合タクシー）

（1）運行概要

当町では、公共交通空白地の解消を目指し、令和5年度から「デマンド交通（乗合タクシー）」を実証運行しています。

運行時間は午前9時00分出発便から午後5時00分出発便までで、1時間ごとに1便運行しています。運行区域は、当町全域と隣接市町の一部で、町内であれば希望する場所で乗降でき、町外では指定された地点でのみ乗降できます。

<月別乗客数>



路線	運行区域		運行
平内町デマンド交通 (乗合タクシー) 運行事業者：北星交通(株)	町内全域		午前9時00分から午後5時00分 (1時間ごとに1便の運行)
	青森市	浅虫温泉駅前	
	野辺地町	野辺地駅前	
		二本木バス停	
	野辺地病院前		

2-6. タクシー

(1) 運行概要

町内には、北星交通（株）が町内に事業所を置いているほか、個人タクシー1台が運行しています。また、「小湊駅前」と「平内町役場前」には車両が待機しています。

台数や乗務員数に限りがあり、配車予約や深夜運行等のサービスを行うことが、現実的には難しい状況にあります。



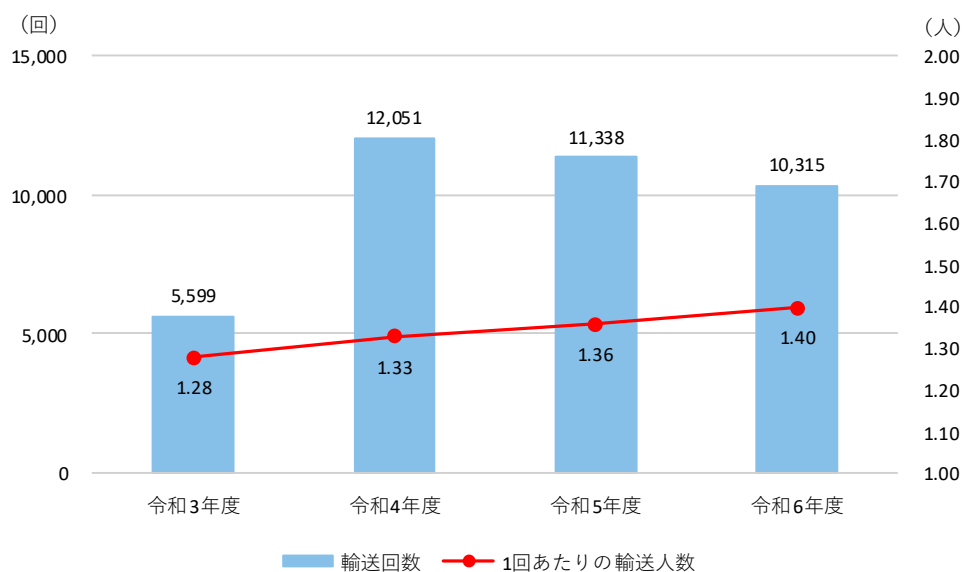
会社名	住所
北星交通株式会社	平内町大字沼館字家岸 68-4

(2) 利用客の状況

タクシーの利用客数は、近年減少傾向にあり、1回の利用時の平均乗車人数は約1.2～1.4人の間で推移しています。

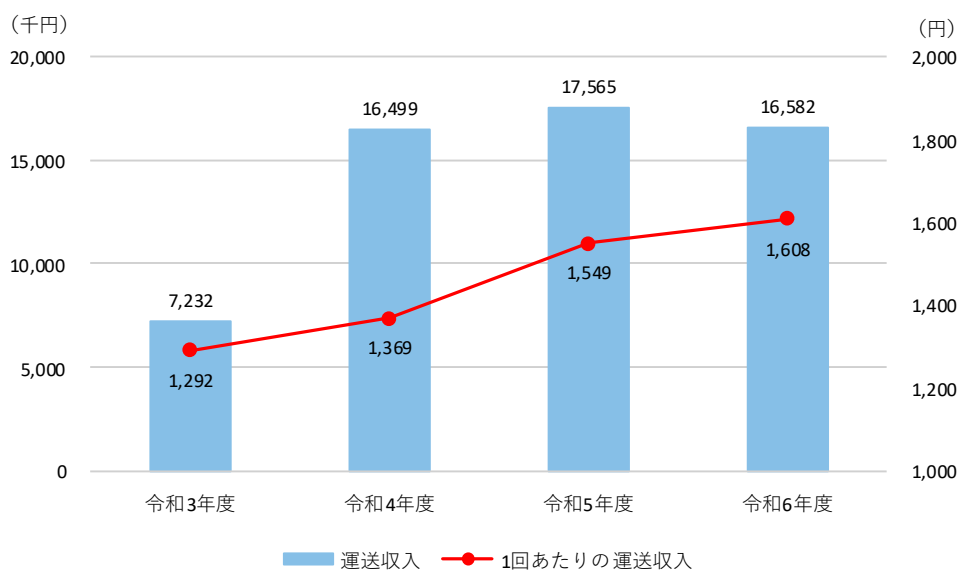
※以下のデータは、1社のみデータ。

<年度別輸送回数>



(3) 財政状況

財政状況は、1回あたりの運送収入が上昇傾向にあります。輸送回数の減少により、運送収入が横ばいの状況となっています。



2-7. その他の交通

(1) スクールバス

当町では、各小学校・中学校へ、小学校区ごとに全12路線のスクールバスを運行しています。登校時は7:40~7:50頃に学校に到着し、下校時は各学校の時間割に応じて運行している状況です。なお、スクールバスは、町民バス運行事業者を含む3事業者で運行しており、乗務員並びに車両はスクールバス用に確保されています。

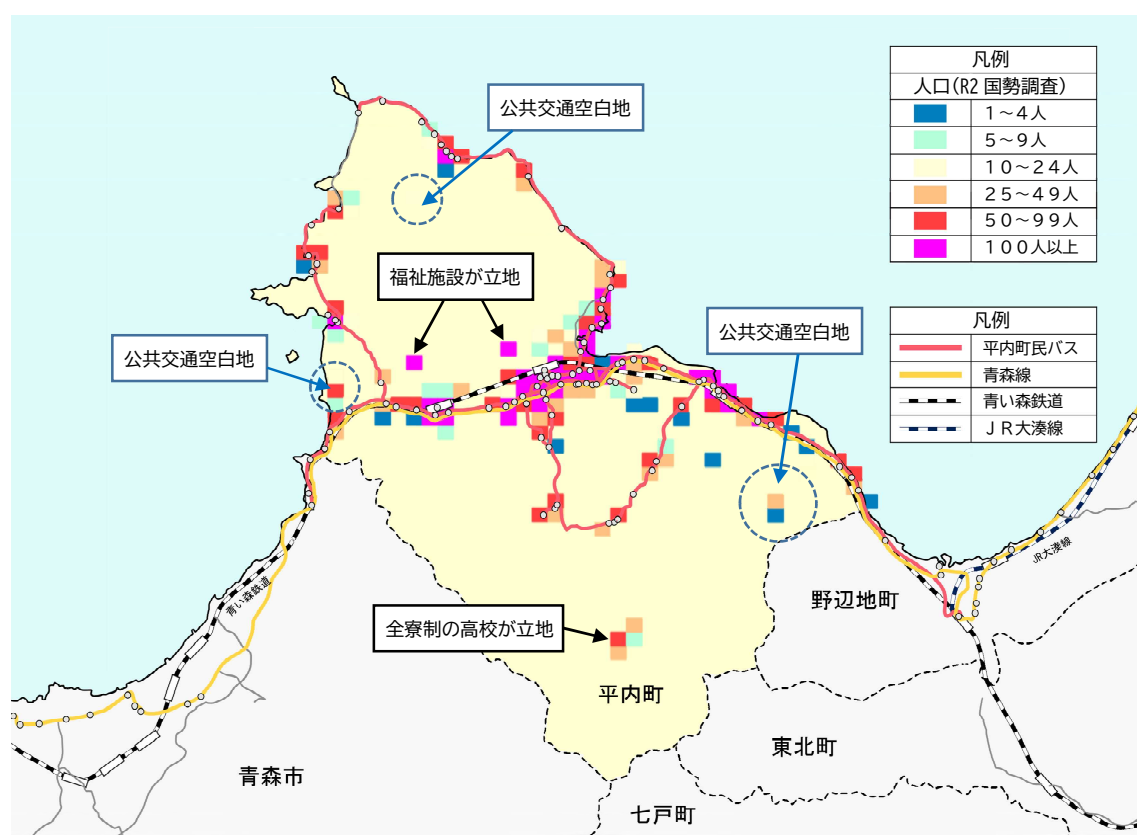


学 校	路 線	出発地	出発時間	到着時間	定 員	乗車人数	乗 車
東 小	A. 狩場沢線	狩場沢	7:20	7:40	9人	9人	100%
	B. 大和山線	松野木	7:30	7:40	9人	5人	56%
山口小	C. 稲生線	稲 生	7:20	7:45	33人	25人	76%
	D. 土屋線	浪 打	7:25	7:45	28人	13人	46%
小湊小	E. 東田沢線	東田沢	7:10	7:45	52人	50人	96%
	F. 浜子・内童子線	沼 館	7:15	7:40	28人	15人	54%
平内中	G. 土屋線	土 屋	7:30	7:56	52人	44人	85%
	H. 稲生線	稲 生	7:15	7:55	40人	15人	38%
	I. 東田沢線	東田沢	7:30	7:53	40人	17人	43%
	J. 内童子線	内童子	7:30	7:46	60人	38人	63%
	K. 狩場沢線	浜 子	7:20	7:53	51人	33人	65%
	L. 大和山線	大和山	7:30	7:56	28人	9人	32%

2-8. 公共交通利用圏域の状況

当町では、概ね居住地や主要施設のある地域で公共交通を利用できるよう鉄道、バスが運行していますが、一部地区（狩場沢地区、外童子・内童子地区、東田沢地区）に公共交通の利用が不便な箇所が残存しています。

当町の居住地は、中心部に集中しているものの広く点在しており、また今後、人口の減少が見込まれるなか、鉄道や大型バス等で、町内全域をカバーすることは難しい状況になるものと考えられます。



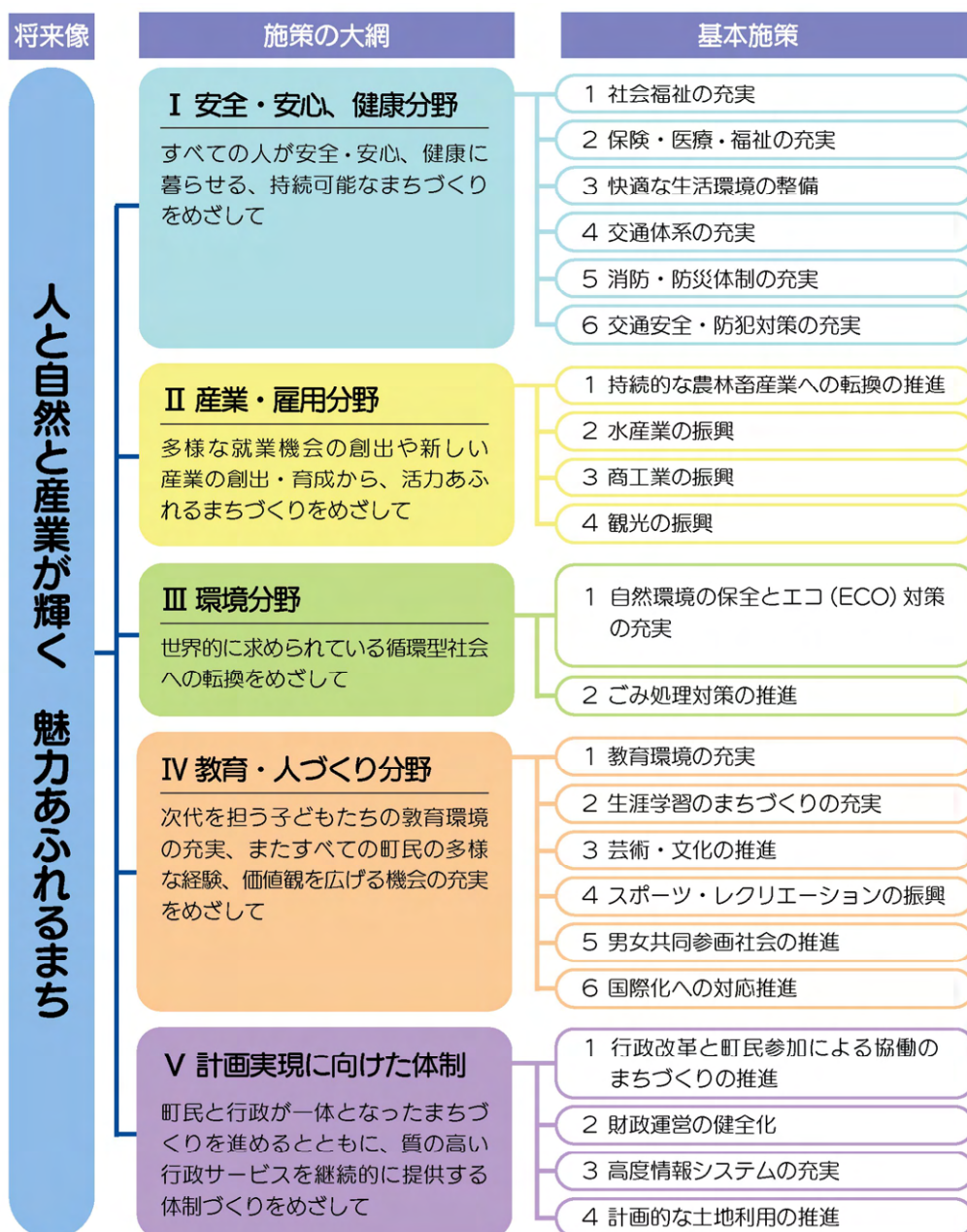
3. 上位・関連計画

3-1. 平内町長期振興計画

(1) 概要

平内町のまちづくりの最上位の総合計画として「平内町長期振興計画」があり、第6次平内町長期振興計画を令和2年度に策定しました。

この計画では、本町のめざす将来像『人と自然と産業が輝く 魅力あふれるまち』の実現に向けて、施策を「4つの分野」で構成し、効果的な実施を図ることとしています。



(2) 関連分野

「平内町長期振興計画」における、公共交通に関する分野の記載は以下の通りです。公共交通に関しては、高齢者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交通体系の構築を図っていくものとされています。また、観光振興も目指したPR、わかりやすさ、利便性の向上が必要とされています。

I 安全・安心、健康分野 <交通体系の充実>

■ 施策の方向性

通勤・通学、買物や通院等のための移動を支える主な公共交通機関は町民バスとなります。そのため、利用者が少ないながらも、運行を継続する必要があります。効率的で地域ニーズに密着した路線となるよう、町と交通事業者が連携し、運行を継続する仕組みを検討していきます。

また、高齢化や若者世代の町外流出により、自家用車の利用が減少し、公共交通機関の必要性が高まると考えられます。これらの状況を踏まえ、利便性を確保しながらも効率的で持続可能な交通体系の構築を図っていきます。

(基本施策)

4 交通体系の充

(取組施策)

(1) 公共交通機関と周辺整備

▶ 成果指標

▶ 町民バスの路線数確保

現状

7 路線

目標

7 路線

▶ 主な目標

▶ 町民一人当たりの町民
バス年間平均利用回数

現状

7.3回

目標

8.0回

■ 取組施策の推進

施策(1) 公共交通機関と周辺整備

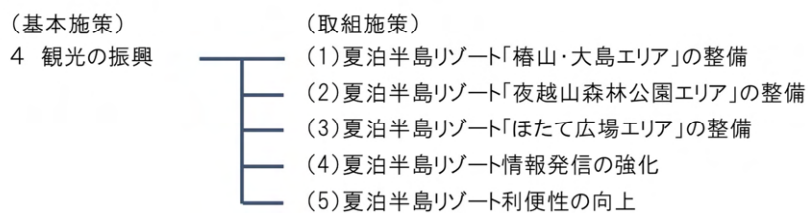
これまでの運行方法にとらわれず、スクールバスとの相乗りやデマンド交通の導入を検討するなど、地域の実情や利用者ニーズに合わせた交通体系の構築に努めます。また、観光客の周遊ルートを意識した路線の提案や隣接市町との観光面での連携など、町外の利用客の増加を図ります。

鉄道に関しては、通勤・通学者の利便性に配慮したダイヤの確保・改善を働きかけ、利用客増大のため、関係機関と連携し、駅舎の快適化や駅周辺の環境整備を推進します。

Ⅱ 産業・雇用分野 <観光の振興>

■ 施策の方向性

観光の振興では、「夏泊半島リゾート」を、全国から観光客が訪れる観光名所とするため、①「椿山・大島エリア」の整備、②「夜越山森林公園エリア」の整備、③「ほたて広場エリア」の整備、④情報発信の強化、⑤利便性の向上を掲げ、5つの取組施策を推進します。



■ 取組施策の推進

施策(4) 夏泊半島リゾート情報発信の強化

当町の観光スポットを、様々な媒体を活用してPRしていきます。SNSによる情報発信、パンフレットやポスターの作成、ホームページの充実、メディア取材の受入れなどを推進し、「見やすく、わかりやすい」観光案内版の整備も進めます。

施策(5) 夏泊半島リゾート利便性の向上

観光で訪れた方々が快適に周遊できるよう、2次交通の整備を行います。

『第六次平内町長期振興計画』抜粋

3-2. その他関連計画等

その他、本町において人の移動等に関連する計画として以下があります。それらの要点は下記の通りです。

「平内町まち・ひと・しごと創生総合戦略」「平内町人口ビジョン」

人口の自然減対策の一つとして「だれもが健康で心豊かなひとづくり」を掲げ、必要な対応策として「買物や通院のための交通手段確保や移動販売・配食サービス提供など町民が安心して生活できる環境の整備」等を示しています。

「高齢者福祉計画・介護保険事業計画」

基本目標の一つとして「自分らしく暮らすための健康・生きがいづくり」を掲げ、健康的な生活習慣づくりを推進しています。その中で、身体活動・運動の取組として、「健康づくり、歩くことからはじめよう」を行動目標として示しています。

「平内町地球温暖化対策実行計画」

地球温暖化やプラスチックごみ問題等、地球環境規模を含む自然保護や環境問題に配慮したまちづくりを推進する必要があるとされている中で、「温室効果ガス排出量を削減」することを目的としています。

「平内町教育施策の大綱」

安全安心な教育環境づくりの一環として登下校や校外学習時の安全かつ快適な移動手段の確保が求められます。

Ⅲ. 公共交通に関する調査

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。

1-1. 調査の実施概要

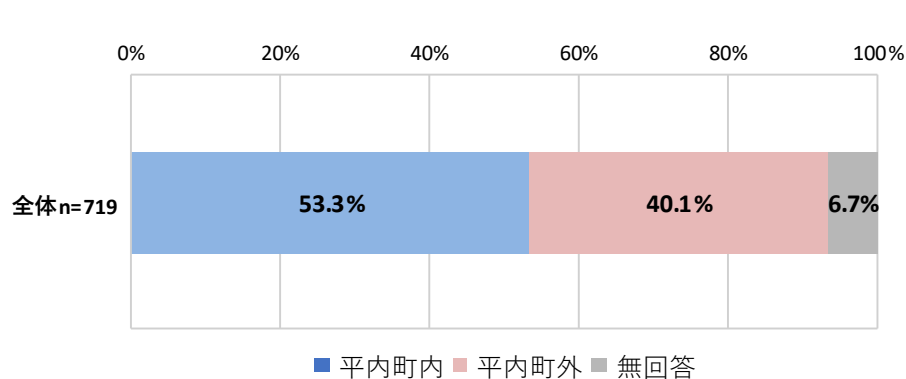
項目	概要
調査目的	外出目的ごとの移動手段と、公共交通の利用実績を把握する
対象	16歳以上の男女 ※無作為抽出
抽出方法	小学校区を参考に3地域に分類し、年齢別人口による按分
実施方法	郵送配布、郵送回収
時期	令和7年10月
配布票数	2,500票
回収票数	1,416票（回収率57%）

1-2. 調査結果の概要

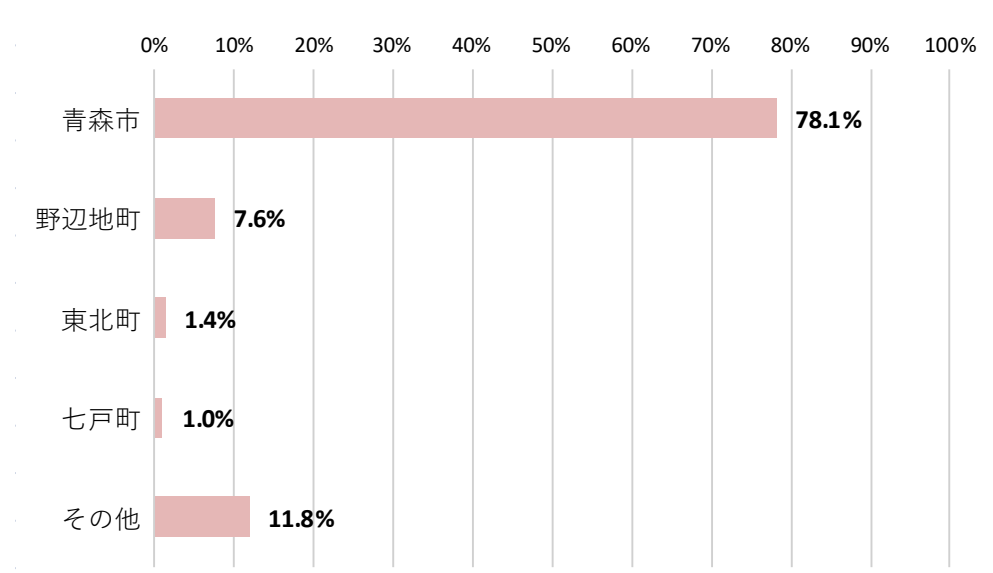
(1) 通勤・通学を目的とした外出

- 通勤・通学先として約6割が町内で、約4割が町外となっています。
- 町外での通勤、通学先は、青森市が最も多く約8割となっています。
- 交通手段は、自家用車を利用している方が大半で、公共交通の利用は少数です。

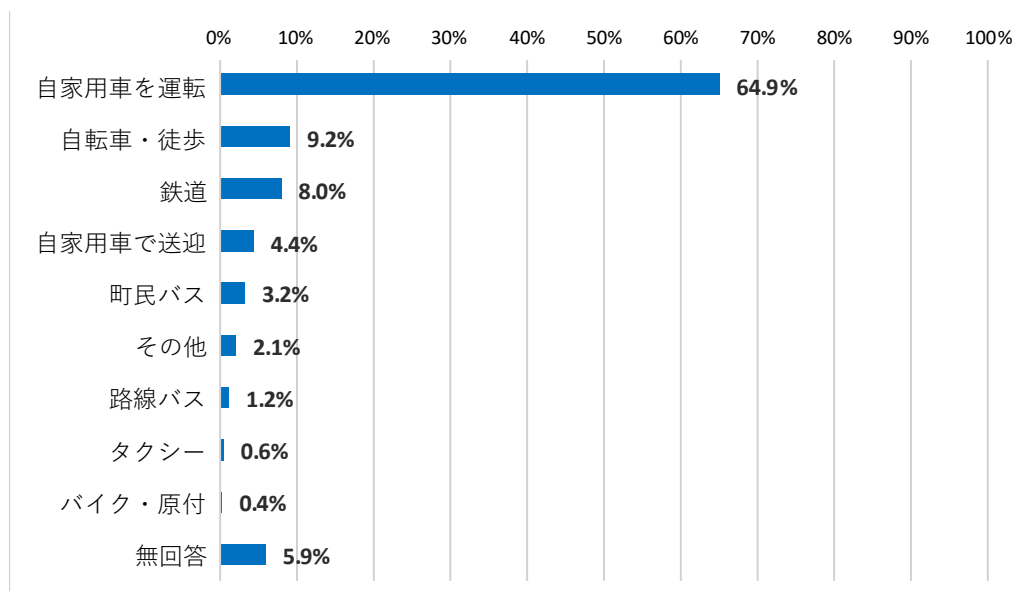
<通勤・通学先>



<通勤・通学先（町外の場合）>



<通勤・通学先への交通手段>



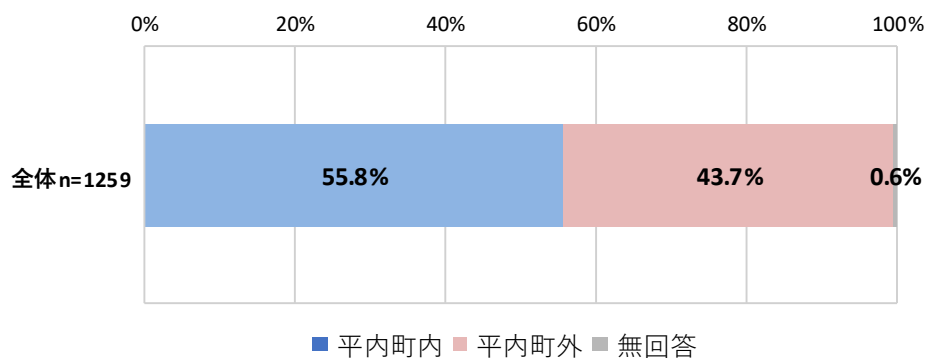
(2) 日々の買い物を目的とした外出

○日々の買い物先として約5割強が町内で、約4割が町外となっています。

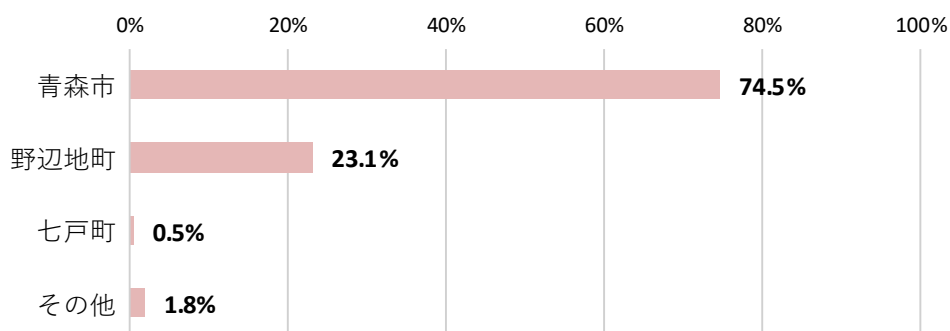
○町外での買い物先は、青森市が最も多く約7割強となっています。

○交通手段は、自家用車を利用している方が大半で、公共交通の利用は少数です。

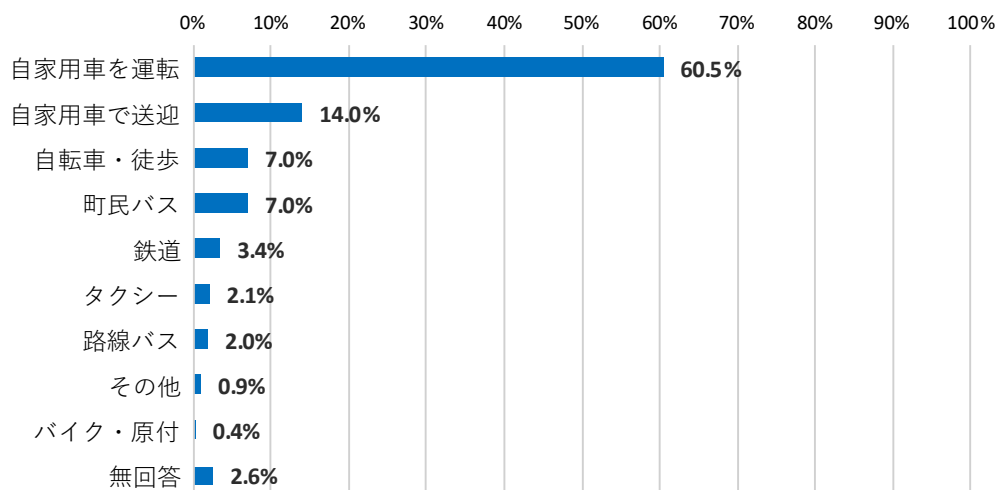
<日々の買い物先>



<日々の買い物先（町外の場合）>



<買い物への交通手段>



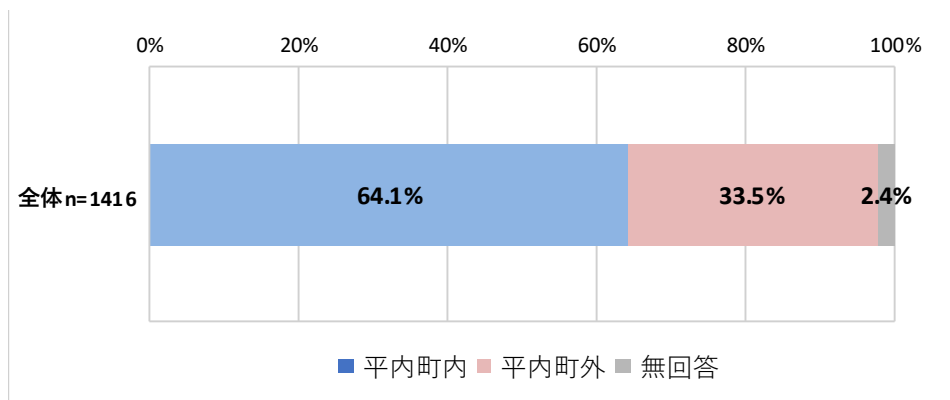
(3) 医療機関への通院を目的とした外出

○通院先として約6割強が町内で、約4割が町外となっています。

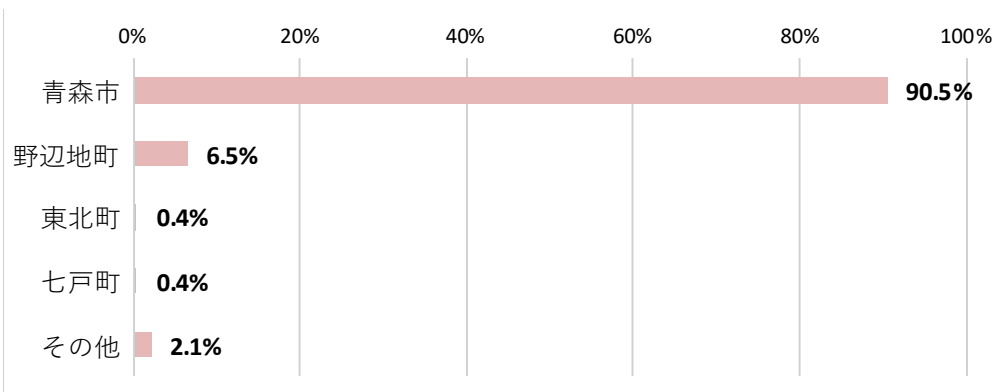
○町外での通院先は、青森市が最も多く約9割となっています。

○交通手段は、自家用車を利用している方が大半で、公共交通の利用は少数です。

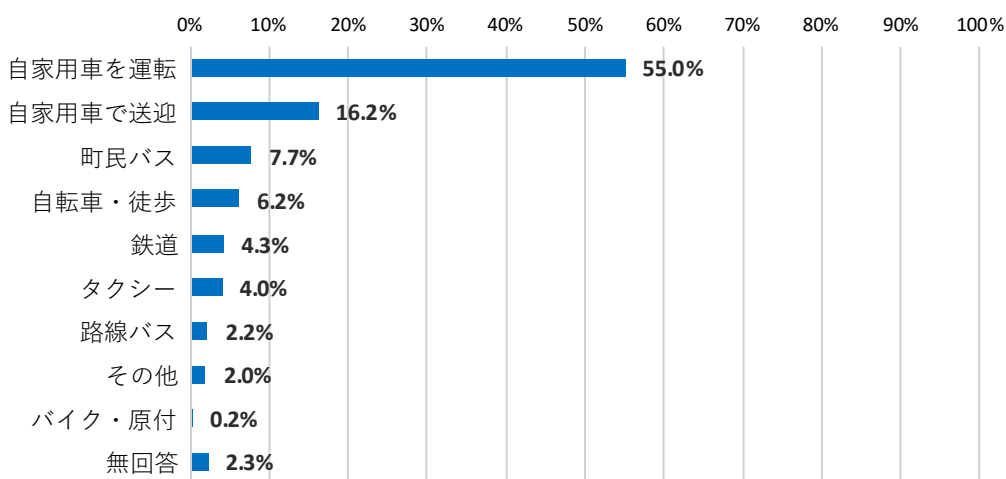
<通院先>



<通院先（町外の場合）>



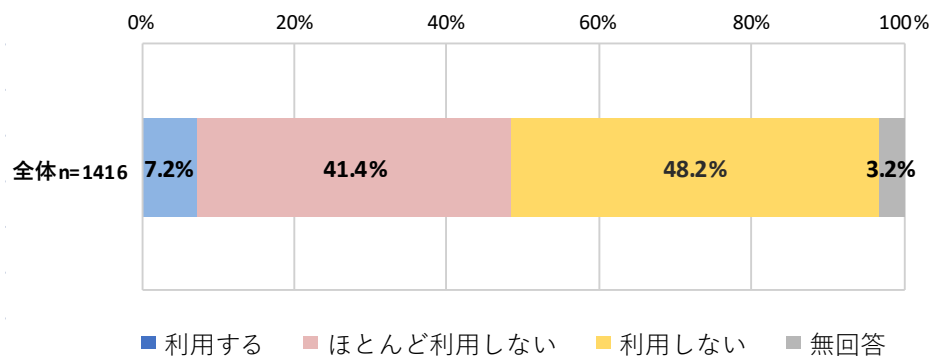
<通院先への交通手段>



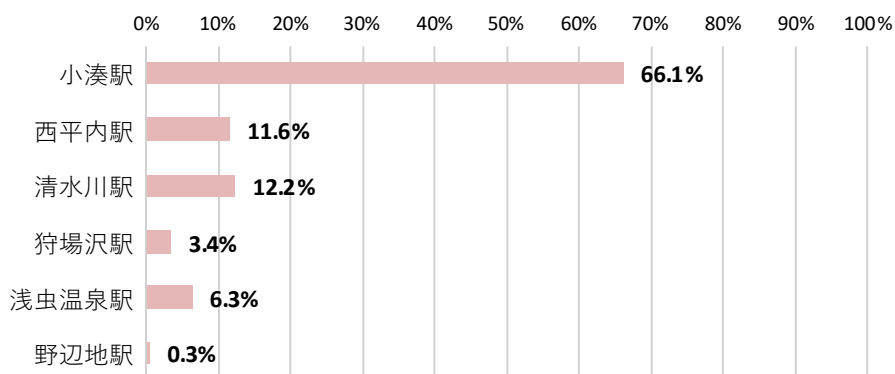
(4) 鉄道の利用について

- 移動で鉄道を利用する方は約1割弱で、非常に少ない割合になっています。
- 最も利用されている駅は小湊駅で約7割を占めています。
- 「運賃が高い」「利用したい時間帯に運行していない」などの意見が多く見られます。

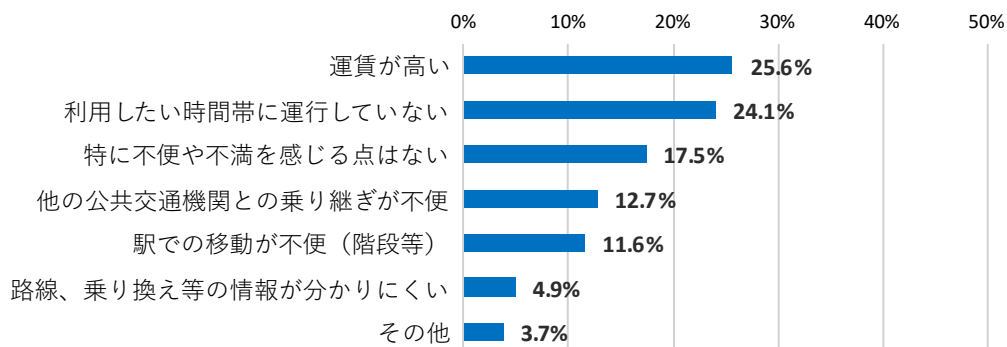
<鉄道の利用>



<最も利用する駅>



<鉄道の不便や不満を感じる点>

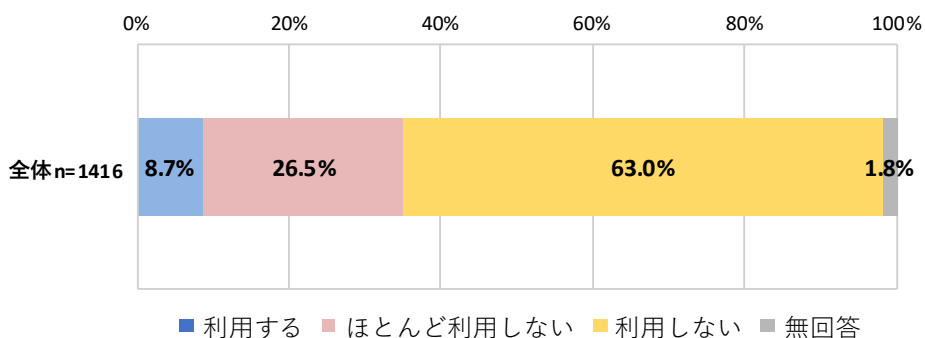


(5) 町民バスの利用について

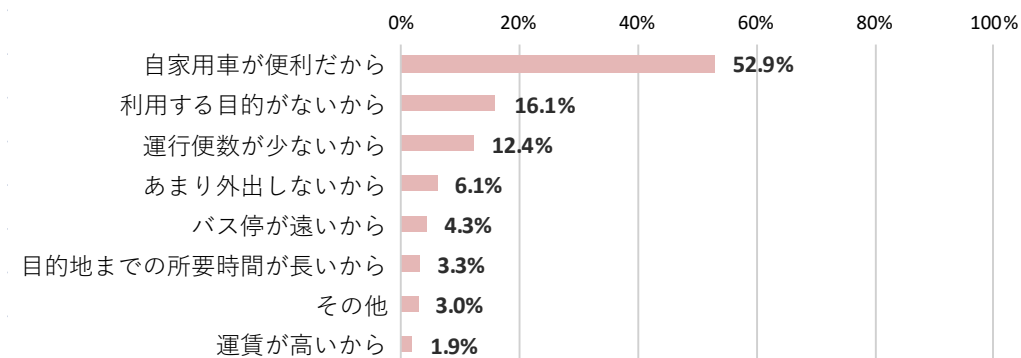
○移動で町民バスを利用する方は約1割弱で、非常に少ない割合になっています。

○利用しない理由として「自家用車が便利だから」との回答が最も多く、「利用したい時間帯に運行していない」「運行台数が少ない」などの意見が多く見られます。

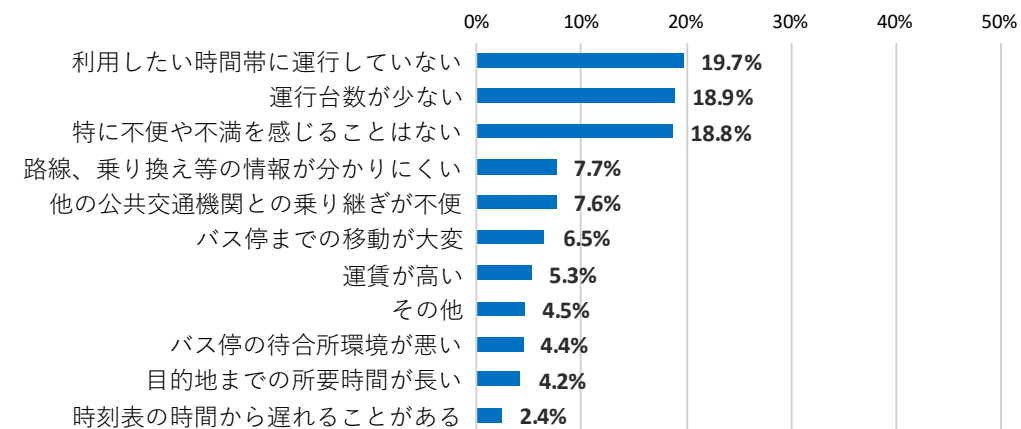
<町民バスの利用>



<町民バスを利用しない理由>



<町民バスの不便や不満を感じる点>



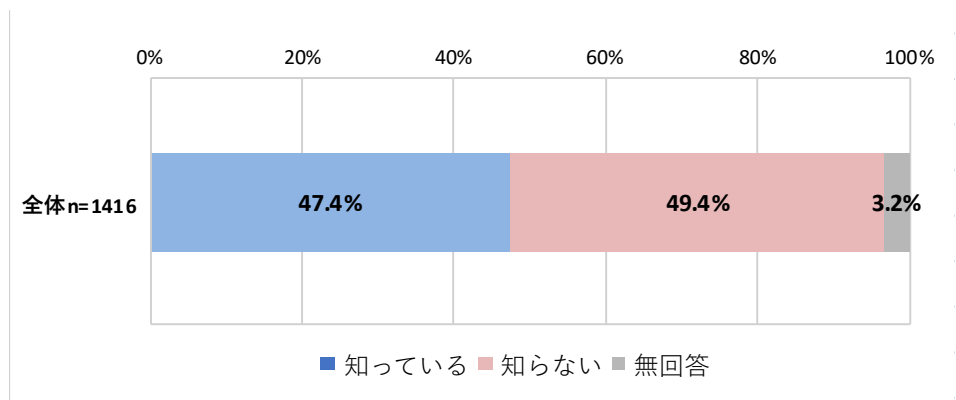
(6) 平内町デマンド交通について

○約半数の方が、デマンド交通について知らないと答えています。

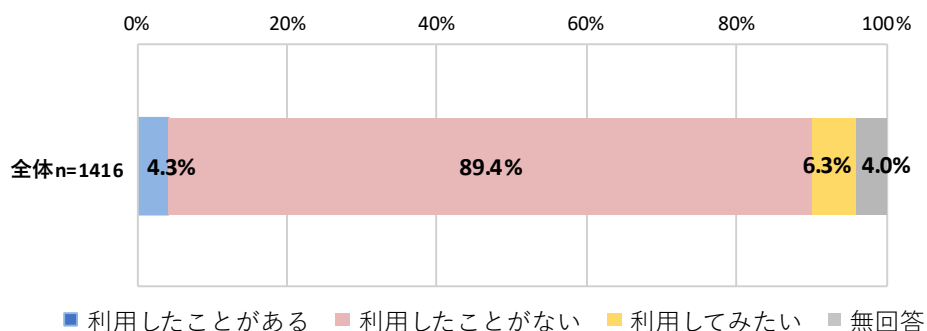
○利用したことがある方は約4%にとどまっています。

○「運賃が高い」「予約が取りづらい」「自家用車が便利だから」との回答が多く見られます。

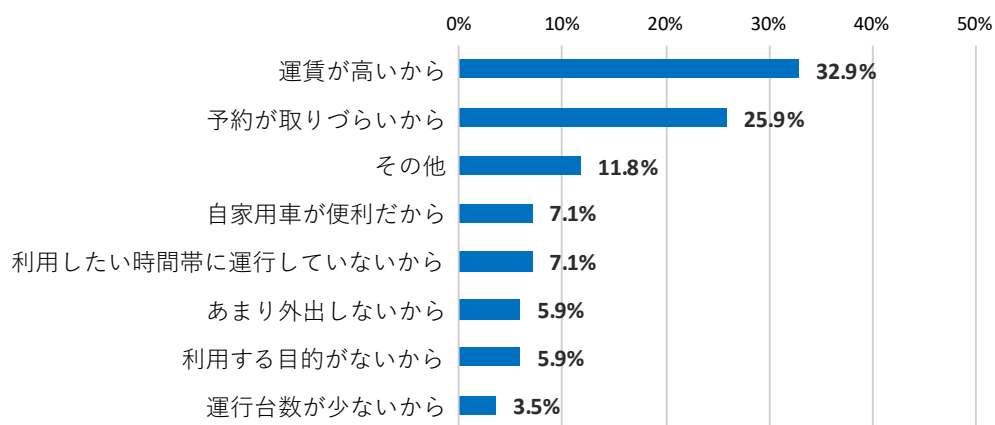
<デマンド交通について>



<デマンド交通の利用について>



<デマンド交通の不便や不満を感じる点>

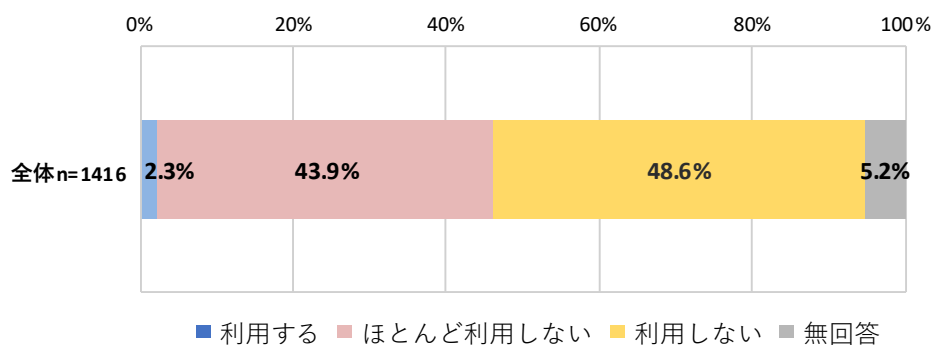


(7) タクシーの利用について

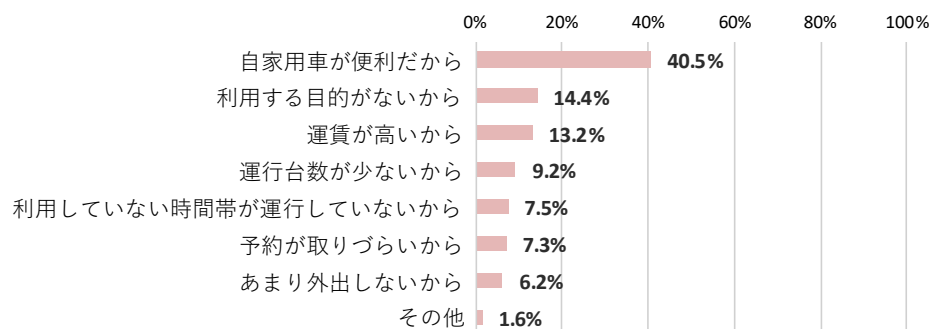
○タクシーを利用すると答えた方は2%程度にとどまっています。

○利用しない理由として「自家用車が便利だから」との回答が最も多く、「運賃が高い」「運行台数が少ない」などの意見が多く見られます。

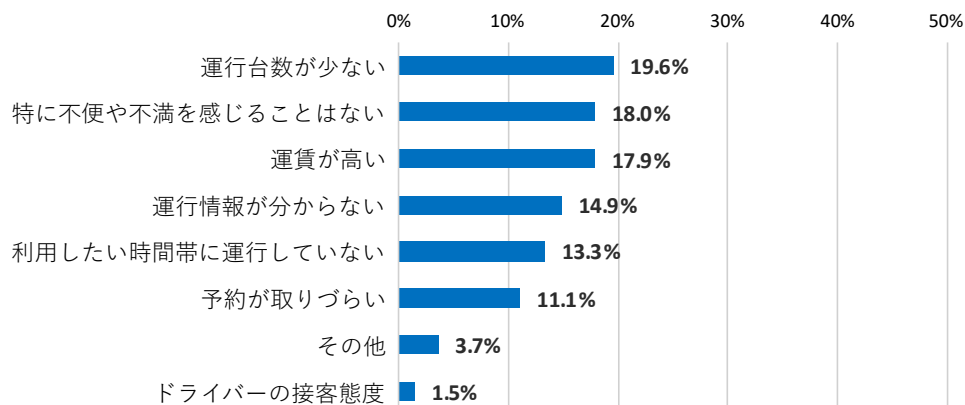
<タクシーの利用>



<タクシーを利用しない理由>



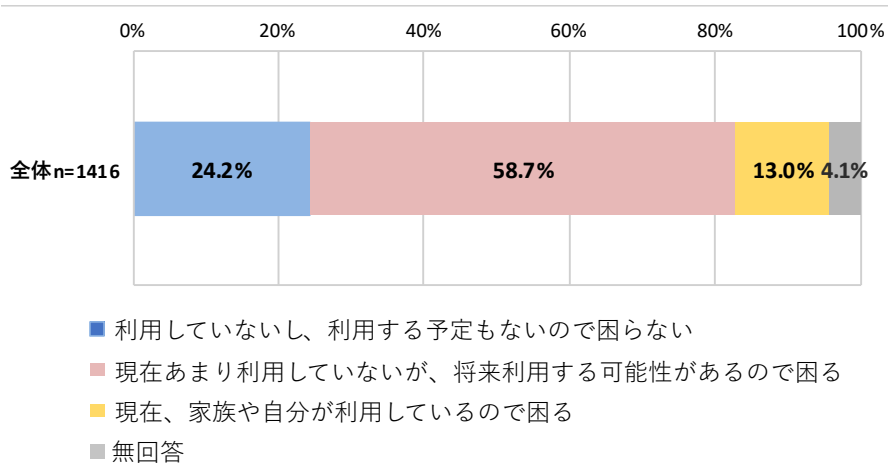
<タクシーの不便や不満を感じる点>



(8) もし、公共交通が廃止された場合について

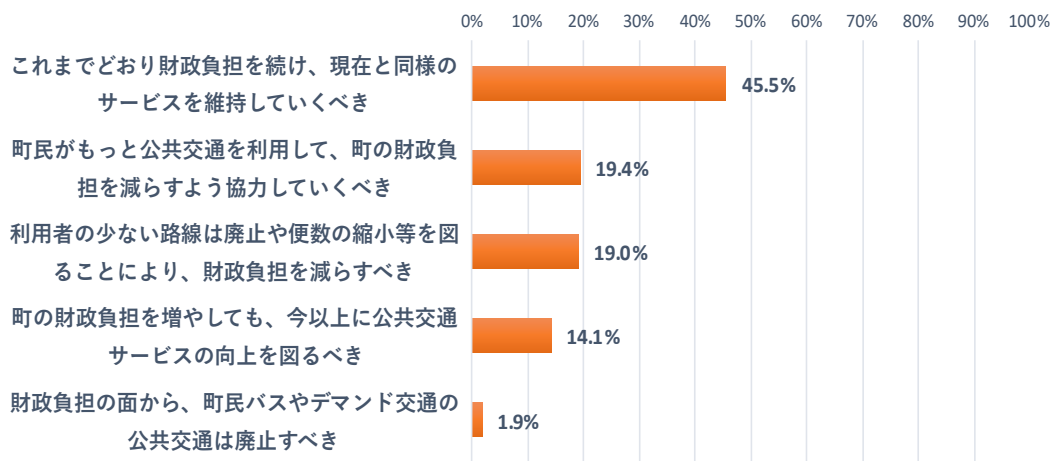
- 「困る」「将来、利用する可能性があるので困る」と回答した方が約8割です。
- 「これまでどおり財政負担を続け、現在と同様のサービスを維持すべき」との回答が最も多く、「公共交通は廃止すべき」との意見も約2%ありました。

<町民バスやデマンド交通等が廃止された場合>



(9) 公共交通に対する町の財政負担の考え方について

- 「これまでどおり財政負担を続け、現在と同様のサービスを維持すべき」との回答が最も多く、「公共交通は廃止すべき」との意見も約2%ありました。



(10) 公共交通に対するご意見・ご要望

<p>鉄 道</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 電車の運賃が高い！ので利用できません。年が若くても割引してほしい。 • 町に鉄道の駅が4駅あるのにあるのに交通ネットワークを含め、あまり利用が少ないように感じる。駅利用の促進をすすめてほしい。 • 小湊駅が平内町の中心である事を表示してほしい。他からの来客がよくわからないらしい。 • 外から引っ越してきて、ワンマン電車のシステムに不明な点等多く戸惑った。無人駅も多く駅員に確認も出来ないのも、案内板や駅員さんにつながる通知システムや受話器、呼び出しボタン等整備してほしい。 • 役場、消防、中学校の移転に伴い、小湊駅も移転するべきと思う。小湊駅の老朽化が目立つのでキレイにしてほしい（古くて寂しすぎる）。
<p>路 線 バ ス ・ 町 民 バ ス</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 町民バスは無料とせず、若干の利用料を払うべき。 • 町民バスを小型もしくは中型にしたらどうか。 • 町内の主要な場所（病院、駅、役場、銀行、マツガリ等）を日中、1時間おきに巡るコミュニティバスのような小さめのバスがあると、車がない世代でも利用しやすいのでは。 • 県民生協のようなお買い物バスとかあれば、買い物に行けない年寄りとかすごく助かると思う。お店が少なすぎる。マツガリまでの専用お買い物バスとか。往復バスとかを地域で曜日で分けて。今後、自分が年をとって車の運転ができなくなったらと不安なので。 • 下北交通のバスが青森行きが少なくなったとの事。青森方面の病院に行きたくてもいけない心配がある。住みにくい町内だと思う。 • 町民バスの数が減らされるのはとても困ります。 • 山の手はバスが通らないので、とても不便です。せめて（浅所方面、小湊方面）通過時に1日1往復でも通ってくれたら助かります。 • 町民バスは廃止されると本当に困ります。歩くのが大変な親はデマンドタクシーを利用することが多く、廃止になるとどこにも出れなくなります。どうかこのまま続けてほしいです。 • 便数の縮小は良いと思いますが、廃止は困ります。 • 町民バスを廃止し、交通手段のない人にタクシーチケットを配ればよい（申請方式）。 • スクールバスと町民バスを共存できないか？ • 利用しやすいよう、運行表の文字を大きくする。 • バスの乗り方が不慣れなのでわからない。乗り案内を時刻表にのせてくれればよい。デマンド交通も不慣れ。

タクシー
・
デ
マ
ン
ド
交
通

- 高齢者はバス停にすら行けない方もいると思うので、今後は町民バスよりデマンド交通に比重を置いた方がよいと思う。
- デマンド交通は確かにあったほうがいいのかもしいが、財政状況を踏まえ、無理しなくていいのでは？
- 乗合タクシーについてもっと情報発信すべきである。
- 予約がなかなかとれない。特に早朝はほとんど断られる。
- 知りませんでした。どういうシステムか教えてほしい。
- 飲み会等でタクシーを利用したいと思っても、小湊駅にタクシーがない。1台しかなく、予約も出来ない。町に飲みに行けず、飲み屋さんも潤わない。せめて最終電車の時間までデマンド交通が利用出来ればいい。
- タクシー及びデマンド交通を増やす。
- デマンド交通は500円で乗れるのはとても良い事だと思っておりますが、利用が増える事で財政が成り立たないのであれば、もう少し値上げしても良いのではないかと思います。曜日を決めて各地区デマンドを使うようではどうでしょうか。
- 学区外から娘が通学する(小学生)手段としてデマンド交通を利用しています。スクールバスの利用はできないと(学区外のため)言われたため、月約8,000円ほどかかっていますが、子どもの安全のため大事な送迎手段としてとても役に立っています。町民バスは通学時間帯に合わず小学生1人で毎日バスに乗るのは不安が強いので今後もあまり利用しないと思うが、バスしか移動手段がない方もたくさんいらっしゃると思うので、時間帯やバスの小型化など配慮、対応を検討してほしいです。
- デマンド交通に興味はあるが、ほかの利用者と乗合で行くとなるとタクシーのような乗用車では利用するのをためらってしまう。もう少し乗車人数が多い車種であれば利用したいと思う。
- 高齢者の方がもっと分かりやすく使いやすいデマンド交通になってほしいと思います。

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、当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

- 当町の人口減少、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

- 当町の公共交通の利用客は、コロナ禍により一旦減少し、その後回復しましたが、近年は、鉄道については横這い、町民バスは、高齢者等無償化事業の開始もあいまって増加傾向、タクシーは減少傾向にあります。
- 公共交通の運営面は、全国的に深刻な乗務員不足の問題に加え、人件費の上昇や燃料費の高騰により、厳しい状況にあります。
- 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。
- タクシーについて、運行台数の増や深夜の運行など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。

- その他、町民や利用客から、公共交通全体の「わかりやすさ」の向上や、交通施設の利用、乗り継ぎの改善、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・乗車等ができて、今後継続できなくなる危惧もあります。
- 町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。

■ 当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

当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) 複数の公共交通を利用した広域移動の利便性

- 鉄道、路線バスの広域的な移動手段を維持するとともに、町民バス等との役割分担を明確にし、町民における公共交通の連携を強化することが課題です。
- 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

- 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、当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

- 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。

V. 基本方針

1. 平内町の公共交通が目指す姿と基本方針

当町の現状、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なかで、次世代につながる公共交通を維持・確保することで、当町のまちづくり「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。

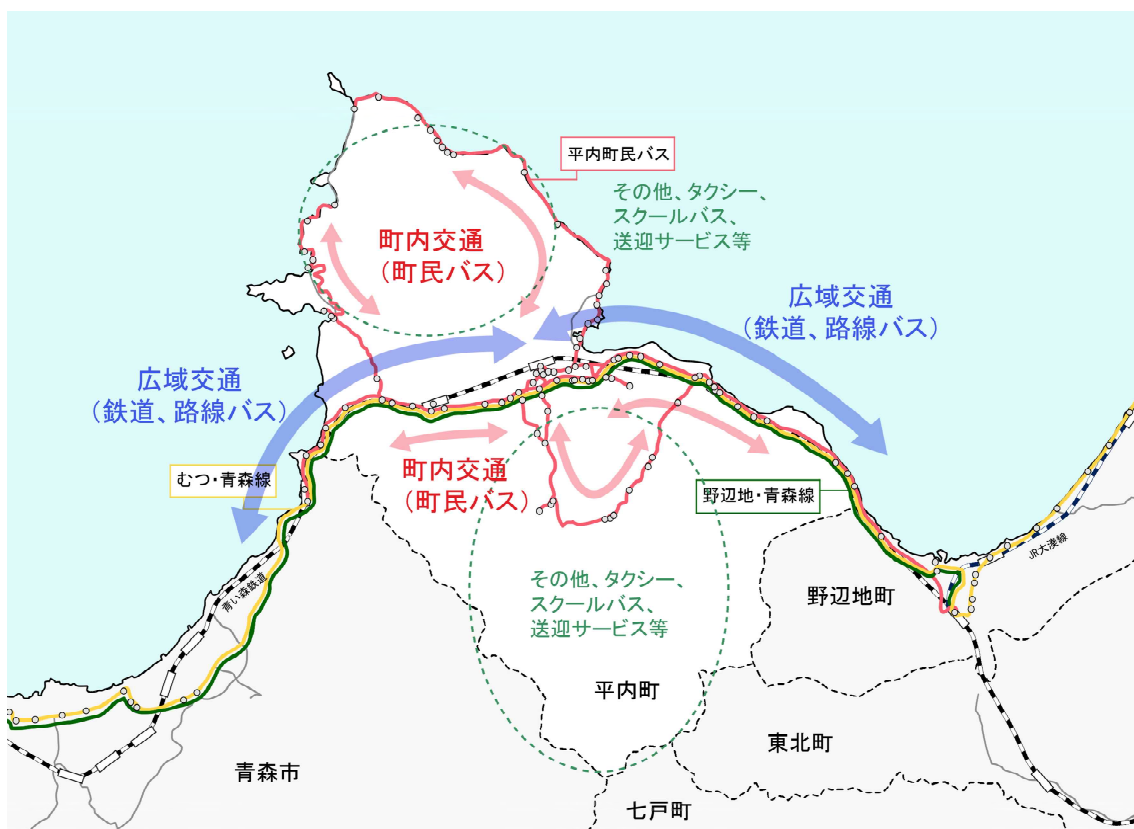
基本方針 3 移動を下支えする方策の展開（利用促進と新技術の活用）

当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

当町の公共交通は、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デマンド交通（乗合タクシー）やタクシー、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	【町外への移動】 ・路線バス ・鉄道
町内交通	【駅周辺等への移動】 ・町民バス ・デマンド交通 ・タクシー
	【その他町内の移動】 ・町民バス ・デマンド交通 ・タクシー ・スクールバス

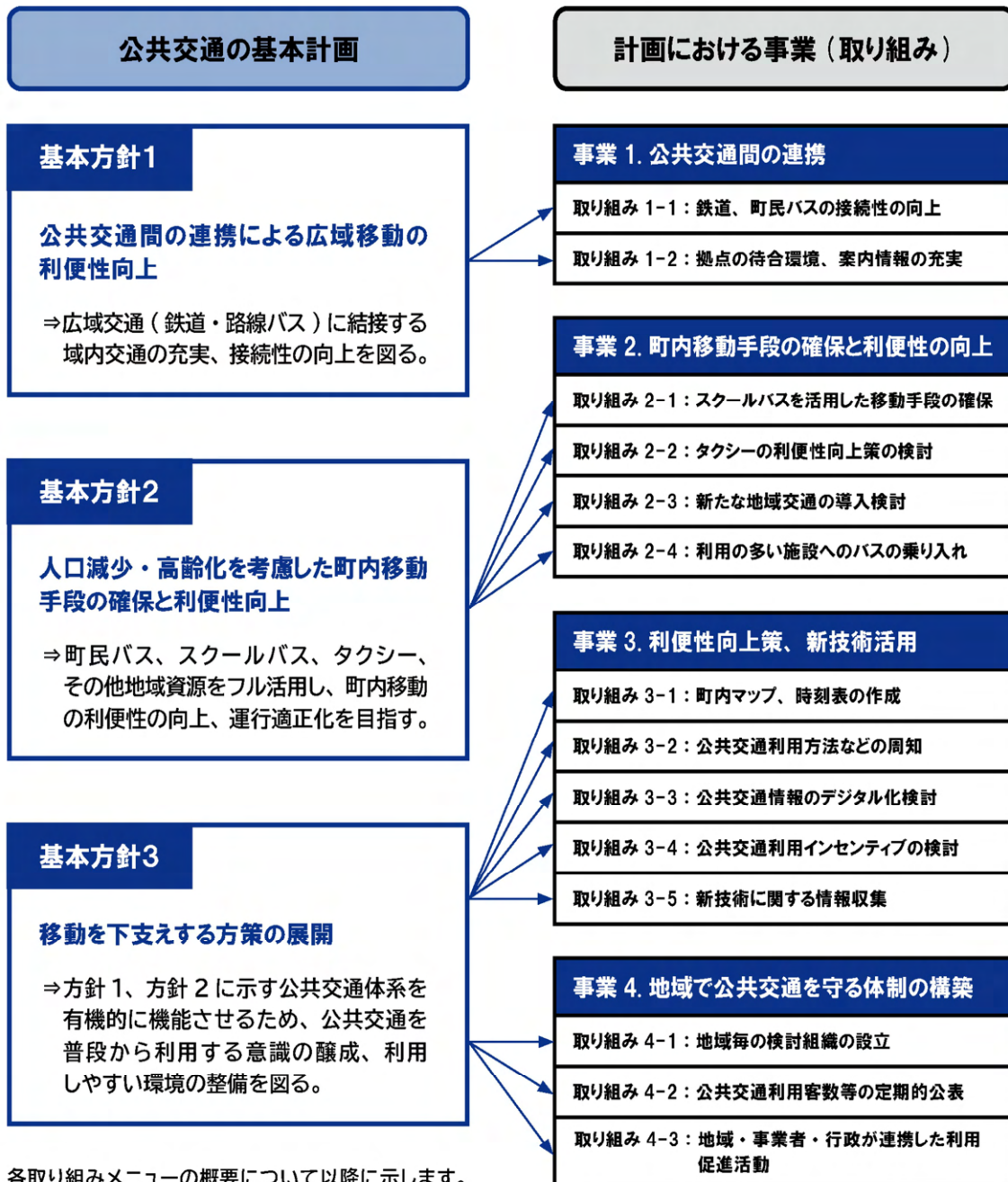
※これらをフルに活かし、新たな運行方法も検討しながら、将来にわたる移動手段の維持・確保、充実に取り組めます。

※運行面だけではなく、利便性向上や利用促進などのソフト施策にも取り組めます。

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、当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

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》

- 当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あります。
⇒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、乗り継ぎが良くないと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）。

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》

- 現状は、駅からやや離れた位置に最寄りバス停があり、屋根等がなく、酷暑・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分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。
⇒当町の拠点となる駅について、バス待ち環境や案内情報を充実し、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

- ・当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、屋根やベンチ、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。

《メニュー概要②》 駅でのバス案内情報の提供

- ・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分かりやすく提供する方策について検討します。

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》

○当町には、鉄道と複数のバス路線が運行しており、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、公共交通の利用について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。

⇒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る便もあり、学校の周辺には、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、また、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。



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》

○現状は、タクシーが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、夜間の運行が難しい等の状況にあるため、利用者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。

⇒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。

《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

- ・利用者から予約受付の仕組み等の改善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）について検討します。

取り組み 2-3 : 新たな地域交通の導入検討

《現状・ねらい等》

○町域に散在する公共交通不便地区への対応策として、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

- ・公共交通不便地区では、利用者は少なく、利用する頻度も低い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、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。



取り組み 2-4 : 利用の多い施設へのバス乗り入れ

《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。
- ⇒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

- ・町内で最も大きいショッピングセンターが、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おらず、また、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に戻る方もいます。
- ・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、直近で乗降できるようバスルートを検討します。

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、町民の意識にない状況にあります。
- ⇒公共交通の利用を考える機会、または、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。不慣れな方も多いことから、情報過多で更に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 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方も多いと考えられることから、公共交通の利用方法等を、分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

- ・公共交通の便やダイヤ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 3-3 : 公共交通情報のデジタル化検討

《現状・ねらい等》

○バス等の運行情報等は、紙媒体と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や遅延など、利用者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。

⇒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）。

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》

○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、利便性や分かりやすさ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。

⇒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、割引や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。

取り組み 3-5 : 新技術に関する情報収集

《現状・ねらい等》

○当町の公共交通は、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。
⇒種々のサービスが一般的に普及し、当町でも活用可能となる時期に備え、公共交通に関する新たな技術等の動向についての情報収集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を継続的に行います。

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。



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》

○クルマ中心のライフスタイルが定着しているため、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うえで行います。

取り組み 4-2 : 公共交通利用客数等の定期的公表

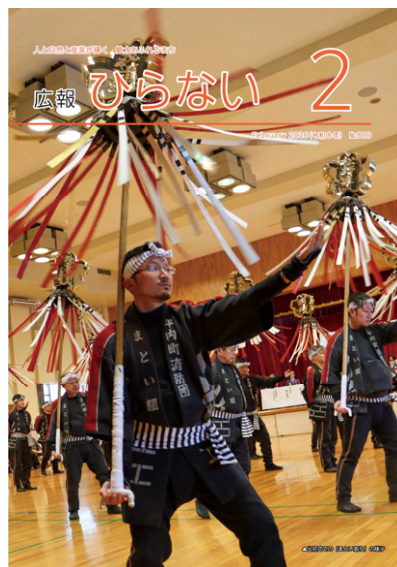
《現状・ねらい等》

○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、その一因として、町民に、公共交通の厳しい運営状況が認知されていない可能性もあります。

⇒公共交通について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、関心をひくとともに、町民と関係者が一体となった意識の醸成を図ります。



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と、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で、徐々に町民の考えを变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。

モビリティ・マネジメントの 取り組み例

「スマートムーブ」の3つのメリット

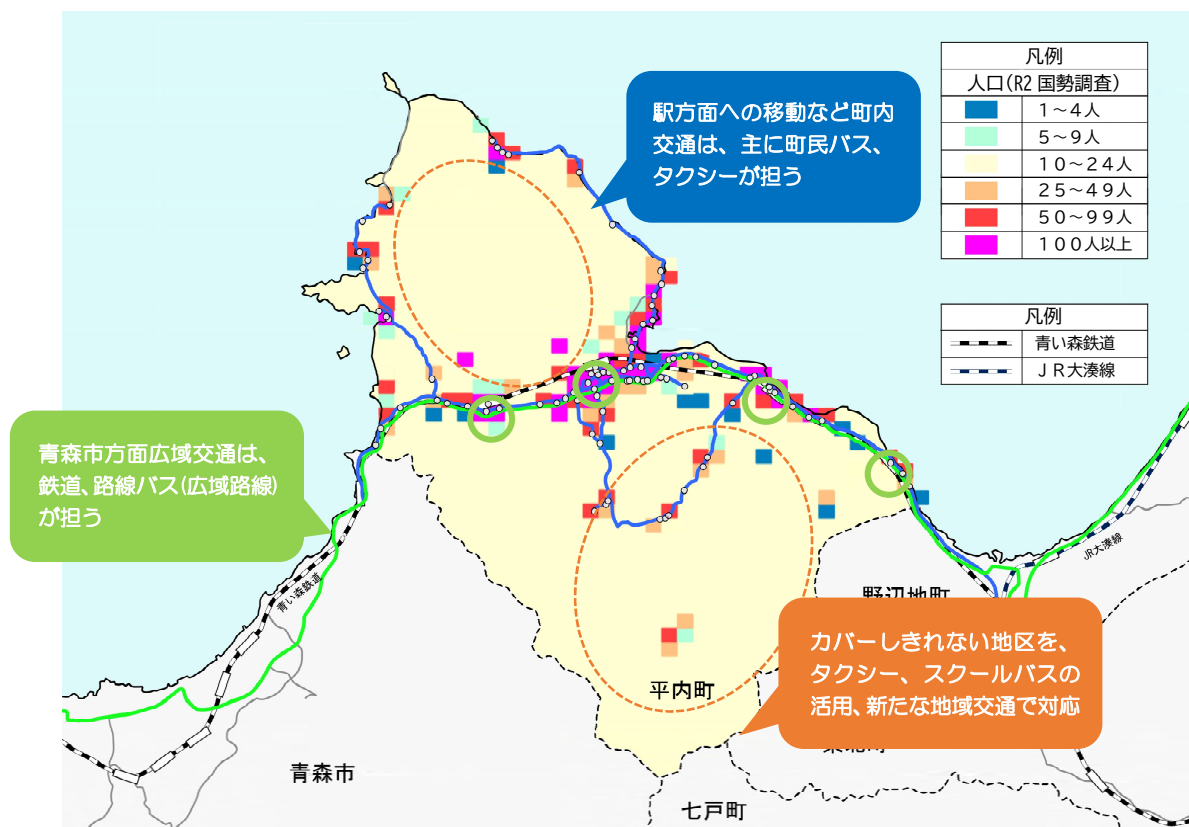
<p>1 環境にいい!</p> <p>電車・バス・自転車・徒歩などCO₂排出量の少ない移動方法を積極的に選択すれば地球もニコッ!</p>	<p>2 カラダにいい!</p> <p>徒歩や自転車での移動は適度な運動になり、気分転換にも◎。心身の健康増進に良い効果が期待できます。</p>	<p>3 快適・便利!</p> <p>移動の手段や方法を工夫することで、時間の有効活用につながったり意外な便利さに気づくことができます。</p>
--	---	---

「スマートムーブ」が推進する5つの取組

<p>取組1 公共交通機関を利用しよう</p> <p>電車やバスなどの公共交通機関は、CO₂排出量が少ない移動手段です。通勤や通学はもちろん、旅行やちょっとした外出なども電車やバスの利用を心がけてみましょう。地域を支える公共交通機関を応援することにもつながります。</p>
<p>取組2 自転車、徒歩を見直そう</p> <p>自転車、徒歩はCO₂を出さない究極のスマートムーブ。近い距離の移動は、積極的に自転車や徒歩を選択しましょう。適度にカラダを動かすことで、健康増進にもつながります。</p>
<p>取組3 自動車の利用を工夫しよう</p> <p>自動車を運転するときは、ふんわりアクセルやアイドリングストップなどエコドライブを実践しましょう。エコドライブは燃費も良くなり経済的です。周囲に気を配った緩やかな運転により、交通安全にもつながります。</p>
<p>取組4 長距離移動を工夫しよう</p> <p>長距離移動を伴う出張や旅行は、近くの駅まで公共交通機関を使い、現地で車を手配するなど工夫次第で大幅なCO₂削減が可能です。もちろん自動車を利用するときはエコドライブで!</p>
<p>取組5 地域や企業のCO₂削減の取組に参加しよう</p> <p>近隣の人と同じ車を共有して必要な時だけ使う「カーシェアリング」や、共用の自転車でスムーズに街中を移動する「コミュニティサイクル」など、CO₂削減のための新しい取組が広がっています。周りに活用できる取組があるときは、積極的に参加してみましょう。</p>

(将来の公共交通ネットワークのイメージ)

- 当町では、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、主に町民バスやタクシーが担い、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、デマンド交通やタクシー、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。



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組件数、
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組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)

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

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)

536 人/日
(2024 年度)



540 人/日 以上
(2030 年度)

【目標 2】 町民バス、タクシー等の利用客数増加

【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)

83,517 人/年
(2024 年度)



83,600 人/年 以上
(2030 年度)

【指標 2-2】 不便地区等の新たな交通サービスの取り
組みに着実に進みます。

(新たな交通サービスの取り組み件数)

2 件以上
(2030 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
(2030 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
(2026 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)

21.0%
(2025 年度)



23.0%以上
(2030 年度)

(高齢者の公共交通の利用割合)

11.5%
(2025 年度)



12.0%以上
(2030 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**」において行います。



Plan	計画立案・調整等
Do	取り組みの実行
Check	進捗状況の確認、結果の評価・検証
Action	更新・見直し等

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、2026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、実証運用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）	計画期間					2031以降 (R13～)
	2026 (R8)	2027 (R9)	2028 (R10)	2029 (R11)	2030 (R12)	
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	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					
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 必要に応じて試行実施、本格実施					
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 必要に応じて試行実施、本格実施					
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 公共交通利用客数等の定期的公表	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 2026（令和8）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