

大鰐町地域公共交通計画



令和5年5月

[目 次]

1. 計画の概要	2
1-1 計画の背景と目的	2
1-2 計画の対象区域と期間	3
1-3 計画の位置づけ	4
1-4 上位計画における役割	5
1-5 関連計画における役割	6
1-6 計画の対象となる交通手段	7
1-7 現状の公共交通ネットワーク	8
2. 地域現況	10
2-1 大鰐町を取り巻く環境の変化	10
2-2 人口・世帯	11
2-3 施設の立地状況	15
2-4 町内を運行する公共交通・移動サービス	22
2-5 町内の公共交通空白地域	31
2-6 財政負担の状況	32
2-7 町民の移動実態や意見・要望	33
3. 大鰐町の公共交通を取り巻く課題	39
4. 大鰐町の公共交通のあるべき姿	45
4-1 公共交通のあるべき姿（基本理念）	45
4-2 計画の基本方針	46
4-3 計画の基本目標	47
4-4 公共交通ネットワークイメージ	48
5. 目標達成に向けた取組み	50
5-1 取組む施策	50
5-2 事業体系とスケジュール	58
5-3 数値目標の設定・評価方法	59
5-4 計画の推進体制	60
5-5 計画の推進方法	61

1. 計画の概要

1. 計画の概要

1- 1 計画の背景と目的

- 地域の暮らしと産業を支え、豊かで暮らしやすい地域づくりや個性・活力のある地域の振興を図るうえで「移動」は欠かせない存在である。しかし、近年の人口減少、少子高齢化、過疎化、運転手不足の深刻化、公共交通を確保・維持するための公的負担の増加等により、公共交通の維持は容易ではなくなっている。
- また、地域における移動手段の維持、確保は、交通分野の課題解決のみにとどまらず、まちづくり、健康、福祉、教育、環境等の様々な分野で大きな効果をもたらすため、地域公共交通を確保・維持することは、地域社会全体の価値を高めることにも直結する。
- このような背景のもと、地域の移動ニーズを踏まえ、地域が自ら交通をデザインしていくことの重要性の高まりを受け、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正法が令和2年1月に施行された。これにより、地域公共交通計画の作成が努力義務化された。
- 本町では、路線バスよりも効率的に運行できるデマンドバスの実証実験を経て、平成24年10月よりデマンドバス『スネカラバス』を導入し従前の路線バスよりきめ細やかな交通体系を構築しているが、更なるネットワークの確保・充実のために大鰐町地域公共交通計画を策定する。

1- 2 計画の対象区域と期間

- 本計画の対象範囲は、大鰐町全域とする。
- 本計画の期間は、令和5年度から令和9年度までの5ヶ年とする。
- なお、本計画に示す内容等については、振興計画の見直しや社会情勢の変化等、公共交通に関する状況に変化が生じた場合には、必要に応じて見直しを図る。

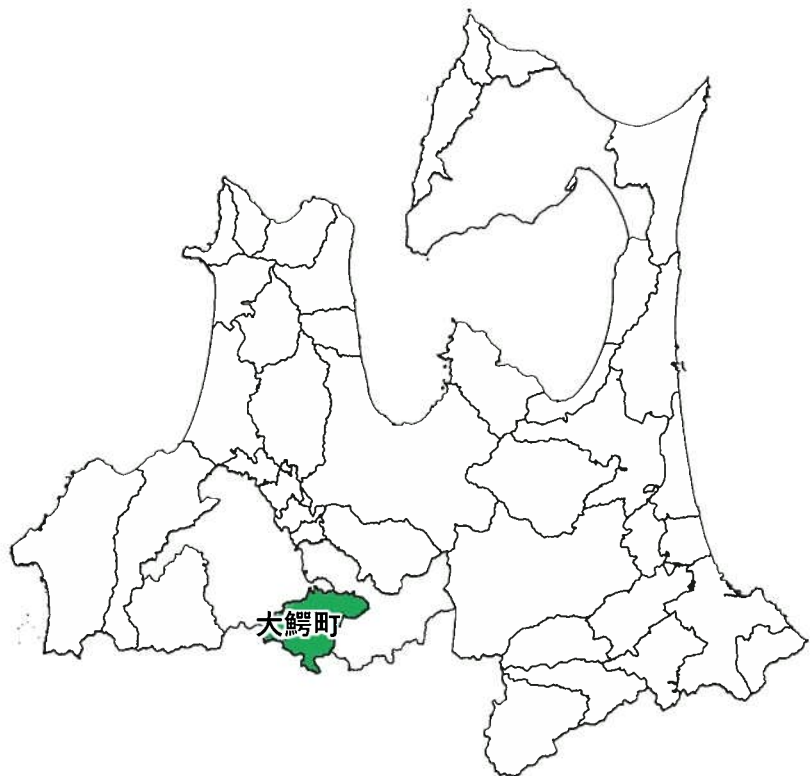


図 計画の対象区域

	令和5年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	令和13年度	令和14年度	令和15年度	令和16年度	令和17年度
第6次大鰐町振興計画													
大鰐町地域公共交通計画													

計画期間（令和5～14年度）

公共交通計画（令和5～9年度）

次期計画に向けて見直しを検討

* 必要に応じて計画期間内でも適宜見直しを検討

図 計画期間

1-3 計画の位置づけ

- 地域公共交通計画は『地域にとって望ましい公共交通網のすがた』を明らかにする『マスタープラン（ビジョン＋事業体系を記載するもの）』としての役割を果たすことが求められており、国が定める基本方針に基づき、地方公共団体が協議会を開催しつつ、交通事業者等との協議の上で策定を行う必要がある。
- 『地域にとって望ましい公共交通のすがた』とは、言い換えれば『地域の将来像の策定に向けた公共交通のあるべき姿』であると考えられる。
- この姿の実現は、公共交通分野だけの取組みのみで実現することは困難であり、まちづくり全般（福祉・教育・観光など）とも連携・整合を図り、地域が一丸となって推進することで、限られた資源が有効に活用され、持続可能な地域公共交通網の形成が図られることが期待される。
- そのため、本計画は町の最上位計画である『第6次大鰐町振興計画』（以下、「振興計画」という。）に示される将来像の実現に向けて『公共交通のあるべき姿』を示すものであることから、これらの計画をはじめとする関連計画との整合を図るとともに、国が示す法律の位置づけなども踏まえる。

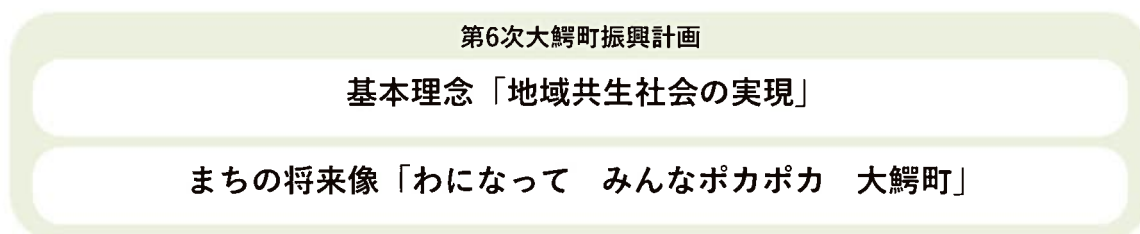


図 大鰐町の基本理念と将来像（第6次大鰐町振興計画より）

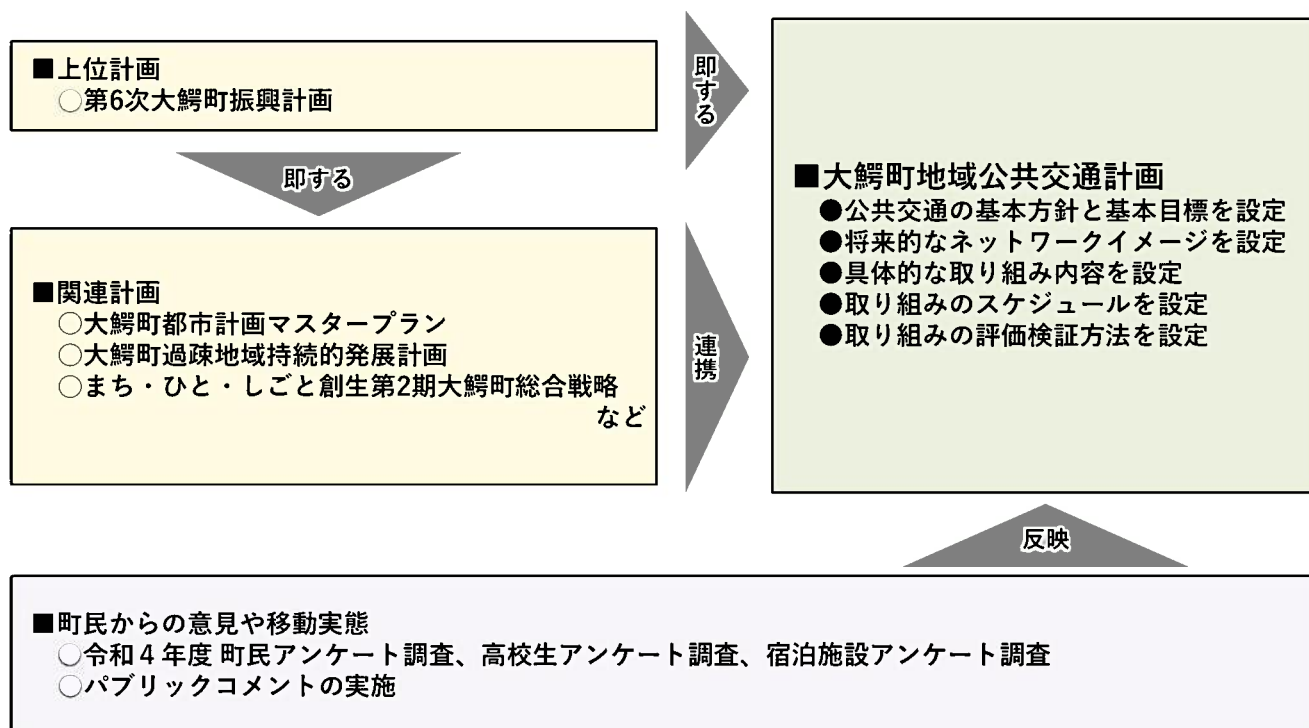


図 計画の位置づけ

1-4 上位計画における役割

○移動環境等に関する役割について、振興計画では以下のように示されている。

表 移動環境等に関する役割の記載（第6次大鰐町振興計画より）

分野	内容
公共交通全般	・通勤・通学地への交通利便性を向上 ・買物等生活のニーズに則した交通利便性が確保された町を目指す ・公共交通を適切に維持するとともに、ICTの活用による利便性向上 ・沿線自治体と連携したJR及び弘南鉄道への利便性向上の働きかけ ・コミュニティバス等身近な公共交通の確保・維持 ・通学路の安全を確保
まちづくり	・誰もが住んでよかったと思えるまちづくりの推進 ・大鰐温泉駅を中心としたまちなかの景観形成(魅力向上)
観光	・中心市街地の魅力づくりと大鰐らしい景観軸の形成 ・時代に即した観光コンテンツの推進
子育て	・経済的、人的支援等切れ目のない支援の充実を図る
福祉	・一人暮らし高齢者の支援や地域で見守る体制の構築 ・多世代において「共助」の必要性を認識した活動への参加
デジタル化	・時代に即した分野での情報化推進(産業、教育、交通、医療、福祉、行政等) ・地域公共交通のデジタル化(予約システムなど)の検討

1- 5 関連計画における役割

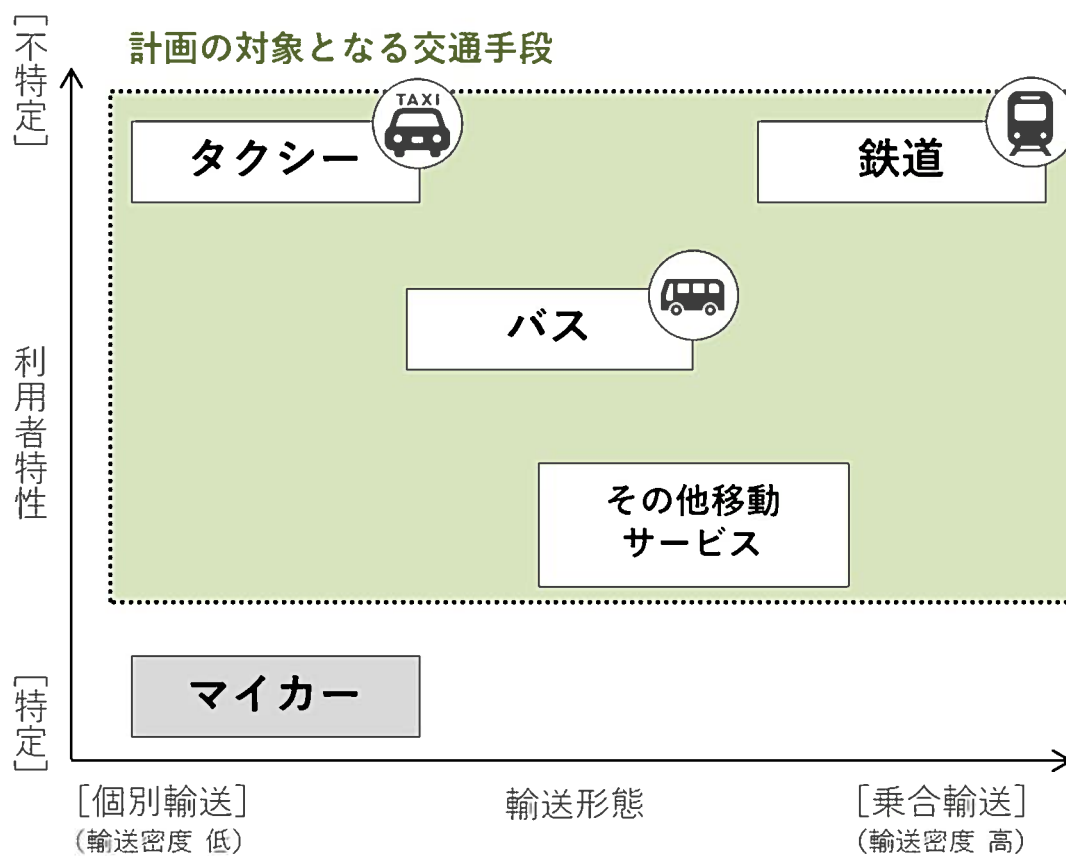
○移動に関する考え方について、関連計画では以下のように示されている。

表 取組み内容(一部抜粋)

計画名	内容
大鰐町都市計画 マスタープラン	・公共交通機関である JR 奥羽本線や弘南鉄道大鰐線の 2 路線については、沿線自治体と連携し、利便性を向上 ・路線バスが日常生活の足としてその機能を発揮できるよう、デマンドバスの運行等町民の利用を促進しながら、運営維持を要請 ・大鰐温泉駅前地区は本マスタープランにおいて、町民ニーズに応え、鰐 come との連携を図り、これまで蓄積された道路や下水道、公共交通機関等の社会資本等を有効に活用し、再整備を実施
大鰐町 過疎地域持続的 発展計画	・まちづくりにおいては、交通施設の整備や交通手段の確保を図るとともに、行政・医療・福祉・生活サービス等の生活利便機能の維持・向上 ・地域住民が日常生活に欠かせない買物、通院、通勤、通学などのための移動に困らない地域の実情に合った移動手段の構築 ・「利用のしやすさ、移動のしやすさ」に重点を置き、町内の交通機関の交通結節点を改善 ・交通弱者に対するドア・トゥー・ドアのサービスの実現を目指し、地域住民及び行政・交通事業者・まちづくり団体等が連携し、お互いの長所を活かしながら役割分担を行い改善
第 2 期大鰐町 地域福祉計画	・スネカラバスの運行において、予め乗り降りしたい「時間」と「バス停」を予約することにより便利で経済的な公共交通機関を構築 ・無料で町立大鰐病院からの送迎車を運行することで移動手段のない方や低所得の方などが適切な医療が受けられるよう支援
まち・ひと・しごと創生 第 2 期大鰐町総合戦略	・町内に 3 路線あるデマンドバスの運行支援や弘南鉄道大鰐線の存続など町民の足となる公共交通機関を維持するよう努める

1- 6 計画の対象となる交通手段

○本計画の検討対象となる交通手段は以下のとおり。



* その他輸送サービスについて、前項で示したもの以外にも自家用有償旅客運送やスクールバス、福祉輸送、病院・商業施設・宿泊施設・企業など送迎サービスとも適切に連携

1-7 現状の公共交通ネットワーク

○現状の公共交通ネットワークは以下のとおり。

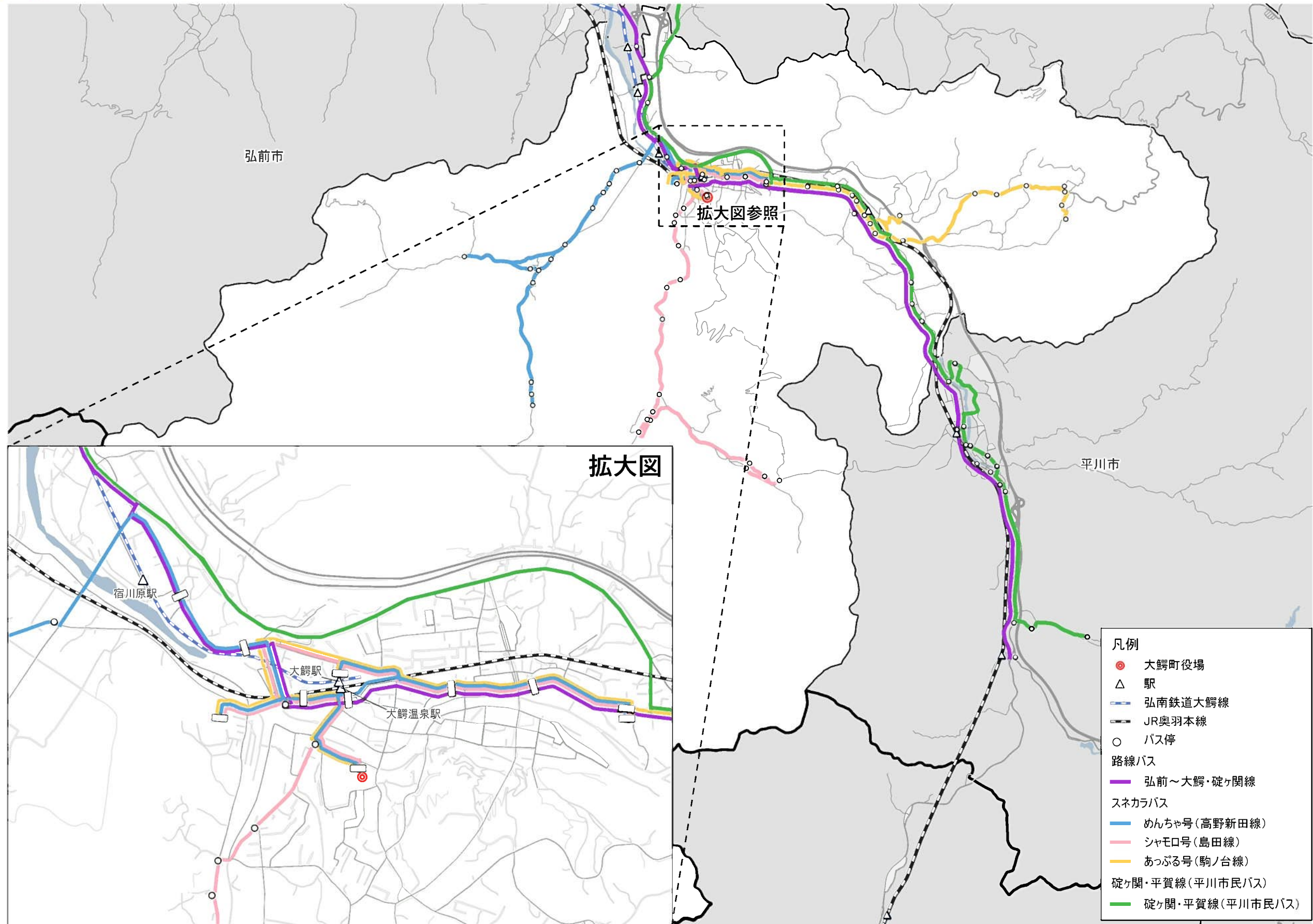


図 町内を運行する公共交通

2. 地域現況

2. 地域現況

2-1 大鰐町を取り巻く環境の変化

町内の小学校を大鰐町小学校へと統合（平成 27 年 統合）

○少子化等の影響に伴い、『大鰐小学校』『大鰐第二小学校』『長峰小学校』『蔵館小学校』の4校が平成27年4月1日に統合した。

町立大鰐病院の診療所化（令和 5 年 供用開始予定）

- 町立大鰐病院は、昭和33年の設立以降、町内で唯一の入院機能を持った医療機関として、大鰐町の地域医療において大きな役割を果たしてきた。
- 一方、施設の老朽化が著しく、加えて人口減少等に起因する患者数の減少による収益の低下が問題となっていることから、有床診療所を整備することとなった。
- 診療所化に伴い、診療科は内科・外科・小児科の3科となる他、弘前大学医学部附属病院などの他病院と連携を強化するなど「サテライト型医療施設」の役割を果たす。

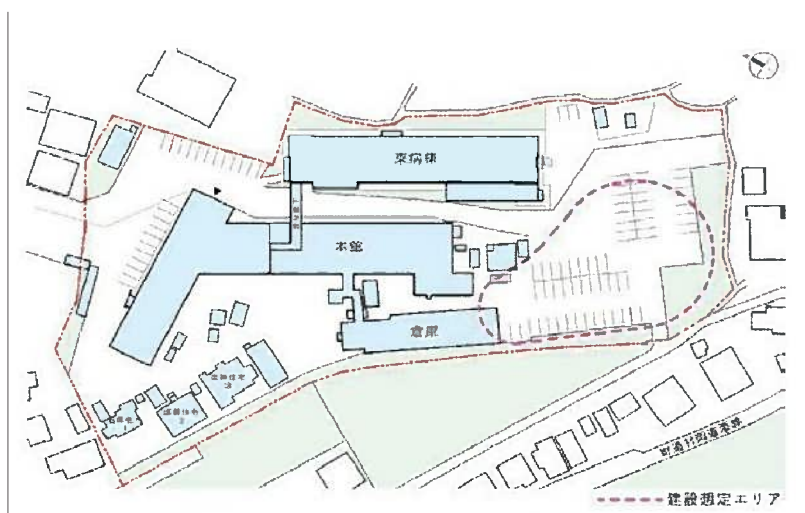


図 町立大鰐診療所の建設イメージ

2-2 人口・世帯

2-2-1 人口・世帯数の推移

(1) 人口の推移

○町内の総人口は減少傾向にあり、平成 27 年から令和 2 年の 5 年間で約 1,000 人程度減少している。

○65 歳以上の割合は増加傾向となっており、令和 12 年以降は 50%を超える推計となっている。

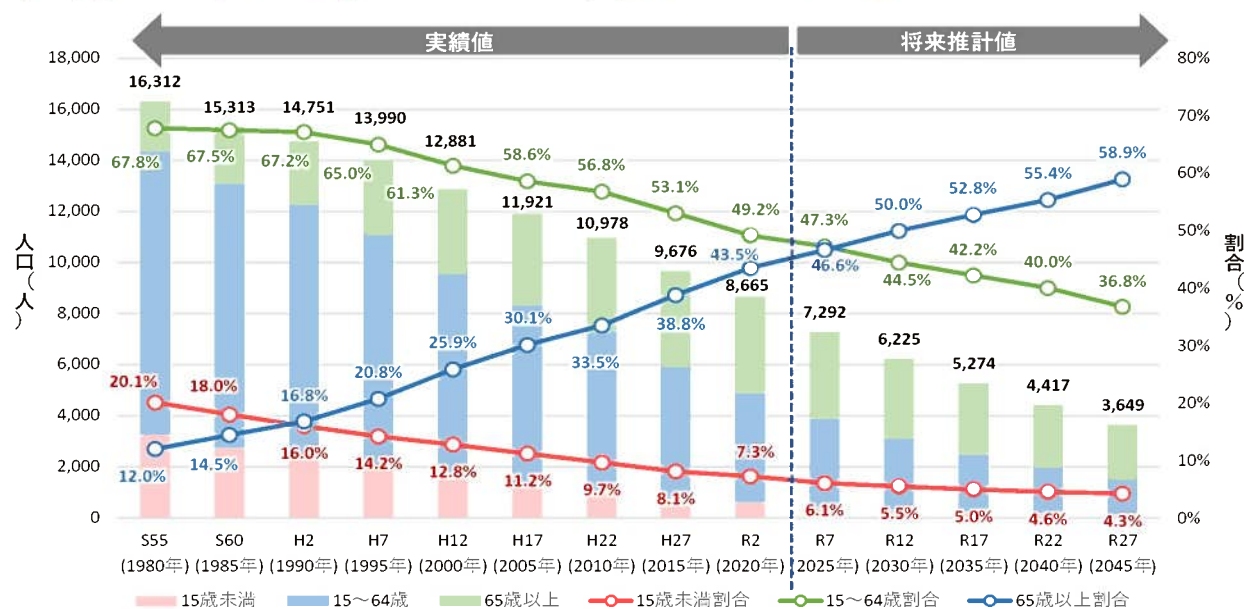


図 町内人口の推移

出典：実績値／国勢調査、将来推計値／国立社会保障・人口問題研究所

(2) 世帯数の推移

○世帯数の推移では、一般世帯が平成 12 年から平成 27 年までは減少傾向となっていたが、令和 2 年では約 100 世帯程度増加している。また、65 歳以上の単独世帯は増加傾向となっている。



図 世帯数の推移

出典：国勢調査（平成 12 年～令和 2 年）

2-2-2 人口分布

(1) 人口分布

○大鰐駅・大鰐温泉駅付近が最も人口が多くみられる。また、国道、県道、中央道沿いで一定の人口が見られる。

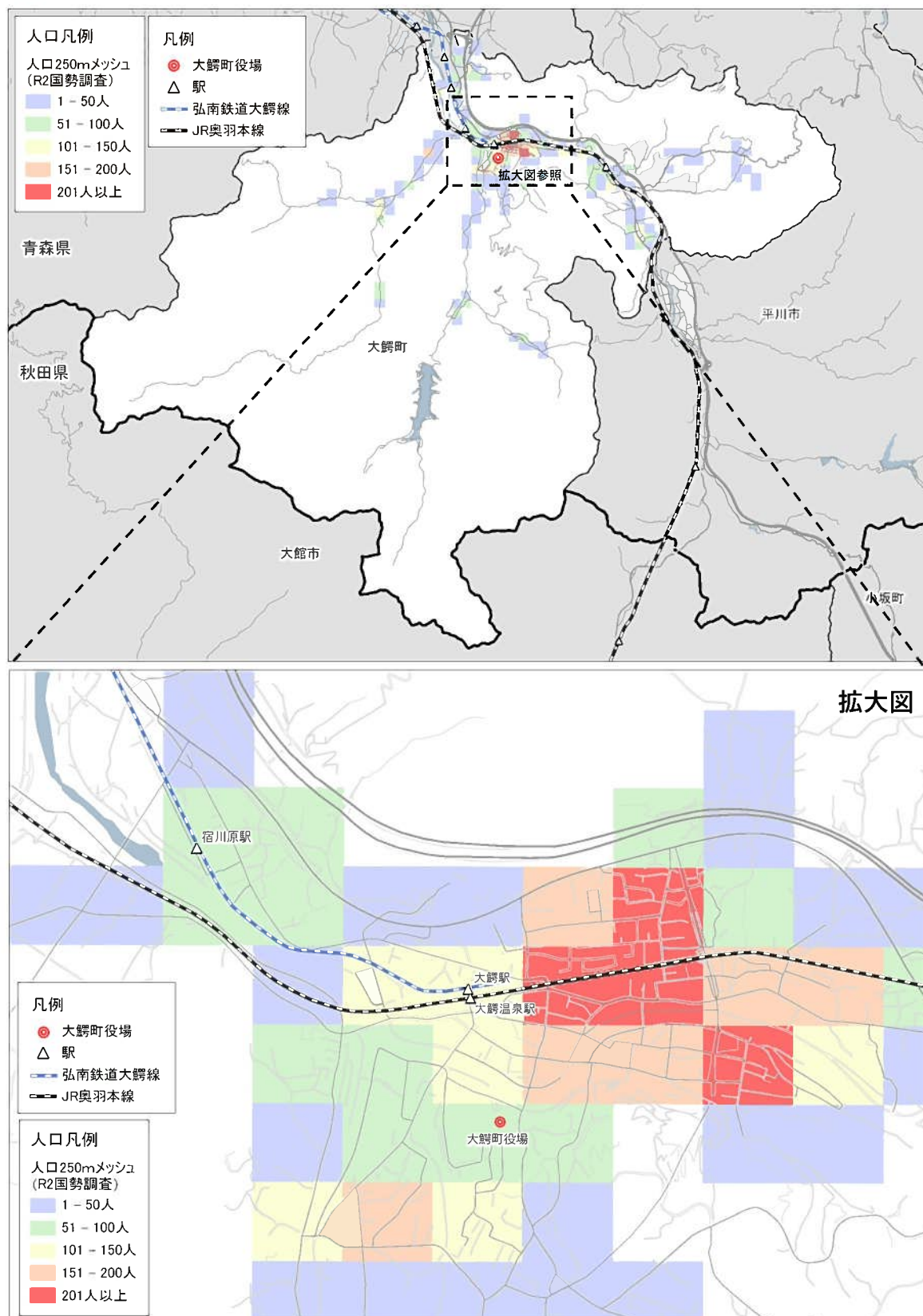


図 人口分布図（令和2年）

出典：国勢調査（令和2年）

(2) 0～14 歳人口分布

○大鰐駅・大鰐温泉駅付近と唐牛地区の平川市境付近に人口が多くみられる。

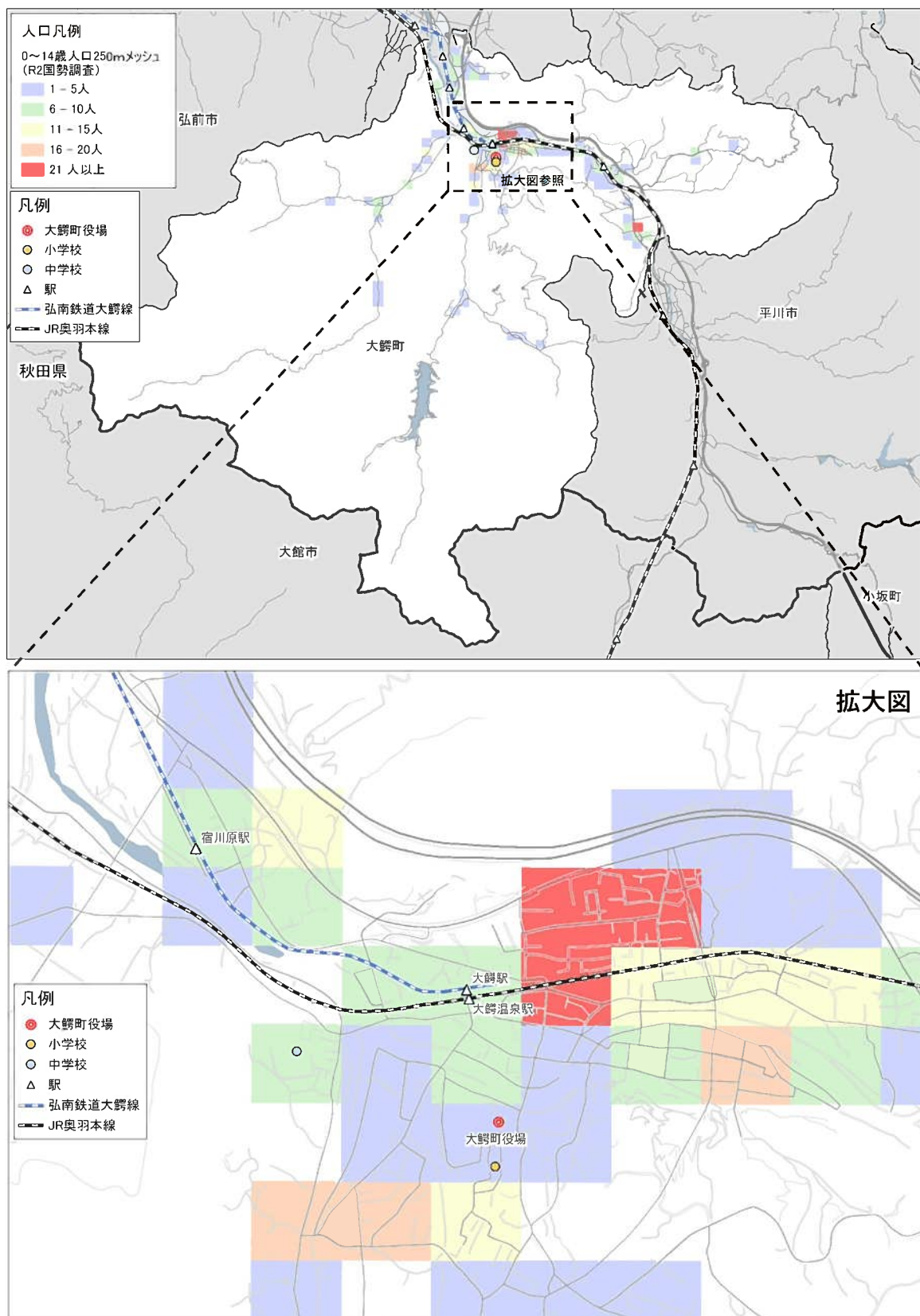


図 0 歳～14 歳の人口分布図（令和 2 年）

出典：国勢調査（令和 2 年）

(3) 65 歳以上人口分布

○大鰐駅・大鰐温泉駅付近に人口が多くみられる他、郊外部の老人福祉施設付近に一定の人口が見られる。

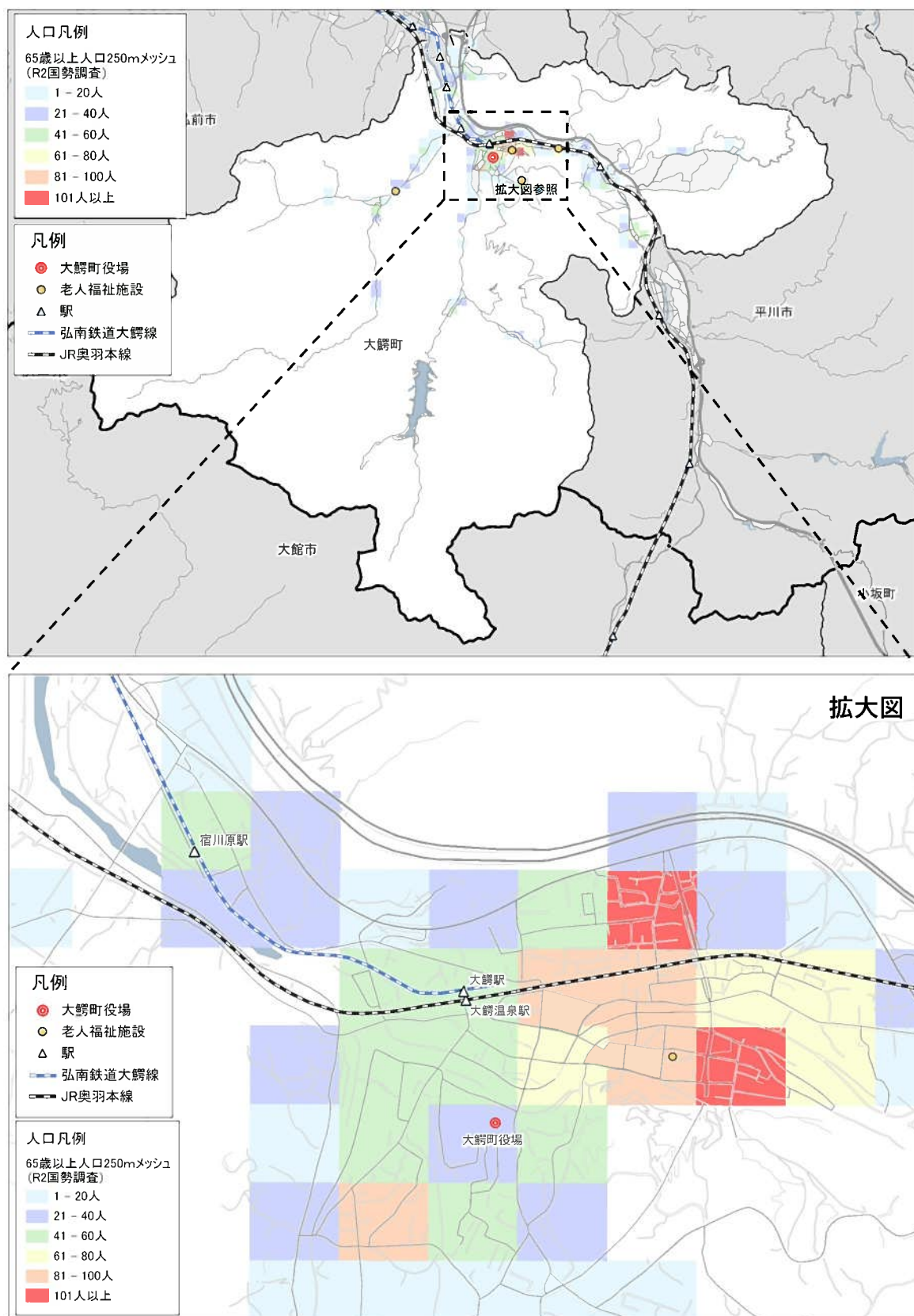


図 65 歳以上の人口分布図（令和 2 年）

出典：国勢調査（令和 2 年）

2-3 施設の立地状況

2-3-1 公共・公益施設

○町内には公共・公益施設が7施設立地している。

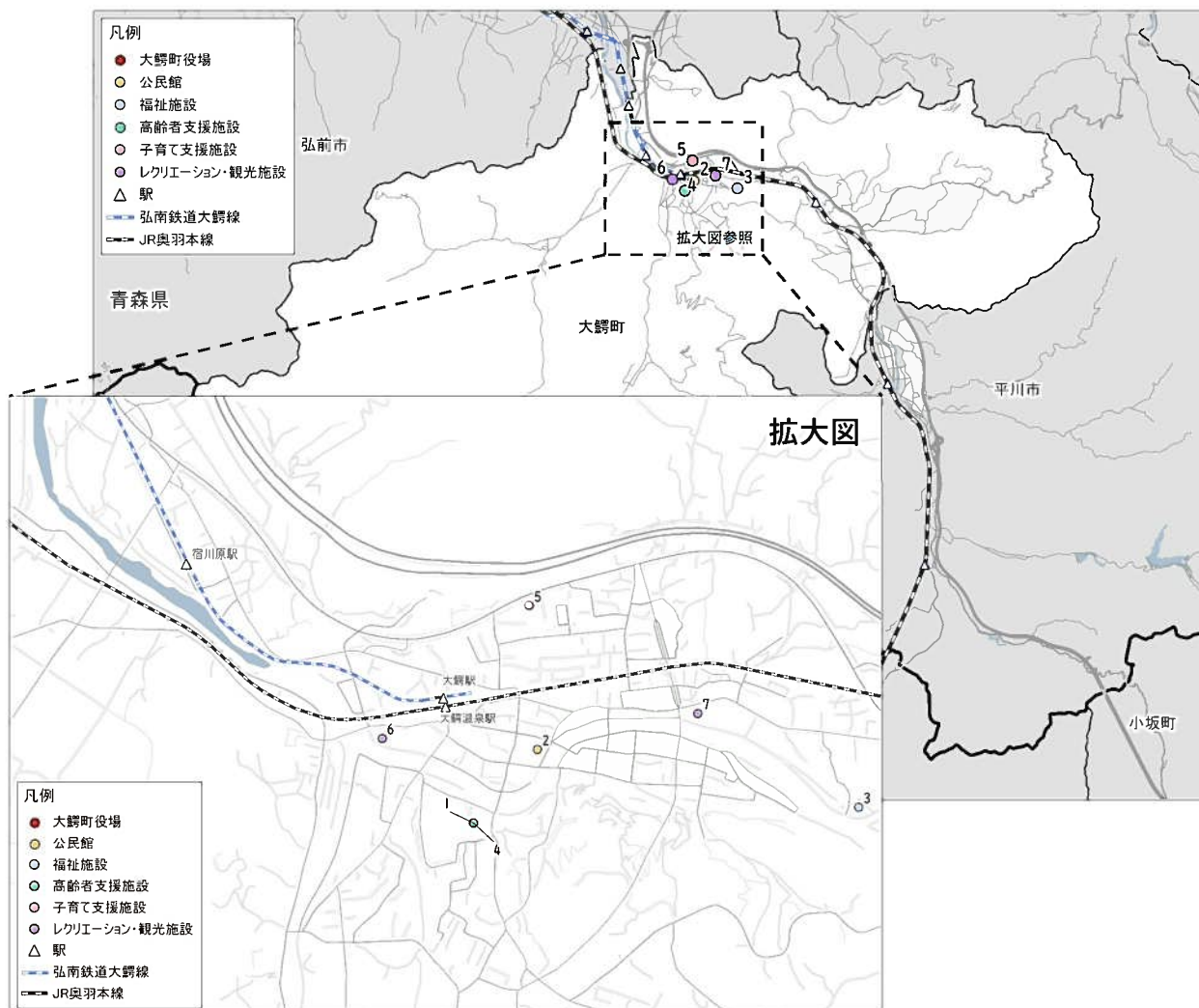


図 公共・公益施設の分布状況

表 公共・公益施設の一覧

No	区分	名称	住所
1	役場	大鰐町役場	大鰐町大字大鰐字羽黒館5-3
2	公民館	大鰐町中央公民館	大鰐町大字大鰐字前田51-8
3	福祉施設	大鰐町総合福祉センター	大鰐町大字蔵館字川原田37-6
4	高齢者支援施設	大鰐町地域包括支援センター	大鰐町大字大鰐字羽黒館5-3
5	子育て支援施設	ひまわり子ども館	大鰐町大字大鰐字前田11-1
6	レクリエーション・観光施設	大鰐町地域交流センター 鰐come	大鰐町大字大鰐字川辺11-11
7	レクリエーション・観光施設	大湯会館	大鰐町大字蔵館字村岡53-2

出典：大鰐町 HP

2-3-2 商業施設

○町内には商業施設が 11 施設立地している。

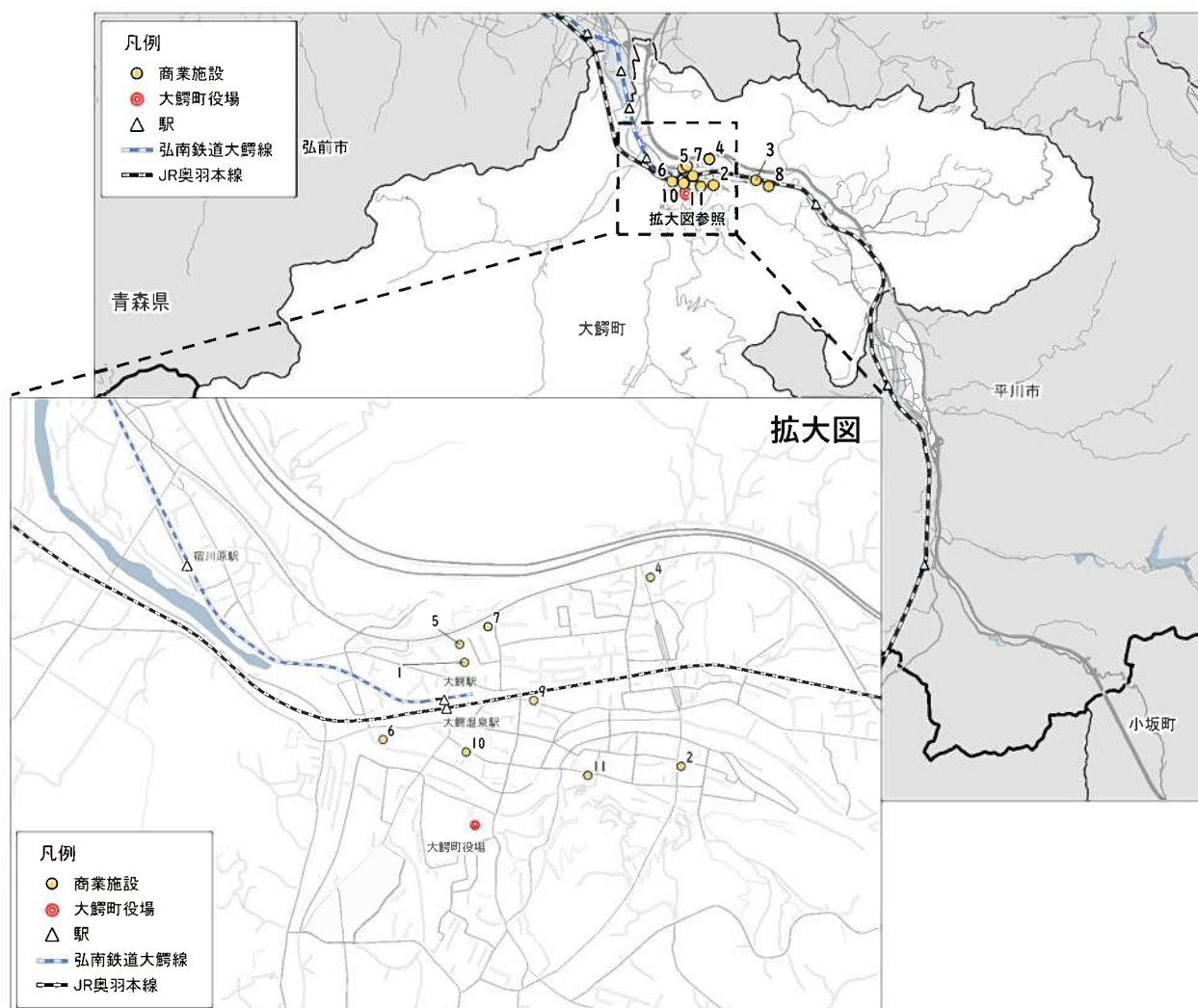


図 商業施設の分布状況

表 商業施設の一覧

No	施設名	住所
1	マックスバリュ 新おおわに店	大鰐町大字大鰐字前田27
2	さとちょう 大鰐店	大鰐町大字大鰐字湯野川原94
3	コメリハード&グリーン大鰐店	大鰐町大字長峰字山辺73-1
4	薬王堂 青森大鰐店	大鰐町大字蔵館字湯ノ沢2-1
5	ハッピー・ドラッグ 青森大鰐店	大鰐町大字大鰐字前田5-1
6	産直・売店 メルカート（鰐come内）	大鰐町大字大鰐字川辺11-11
7	デイリーヤマザキ 大鰐店	大鰐町大字大鰐字前田7-8
8	ファミリーマート 大鰐町店	大鰐町大字長峰字下川原19-6
9	佐々木魚店	大鰐町大字大鰐字前田45-3
10	富士食料品店	大鰐町大字大鰐字大鰐9-5
11	さかもと	大鰐町大字大鰐字大鰐173

出典：各施設 HP

2-3-3 医療施設

○町内には病院が1施設、診療所が3施設、歯科が2施設立地している。

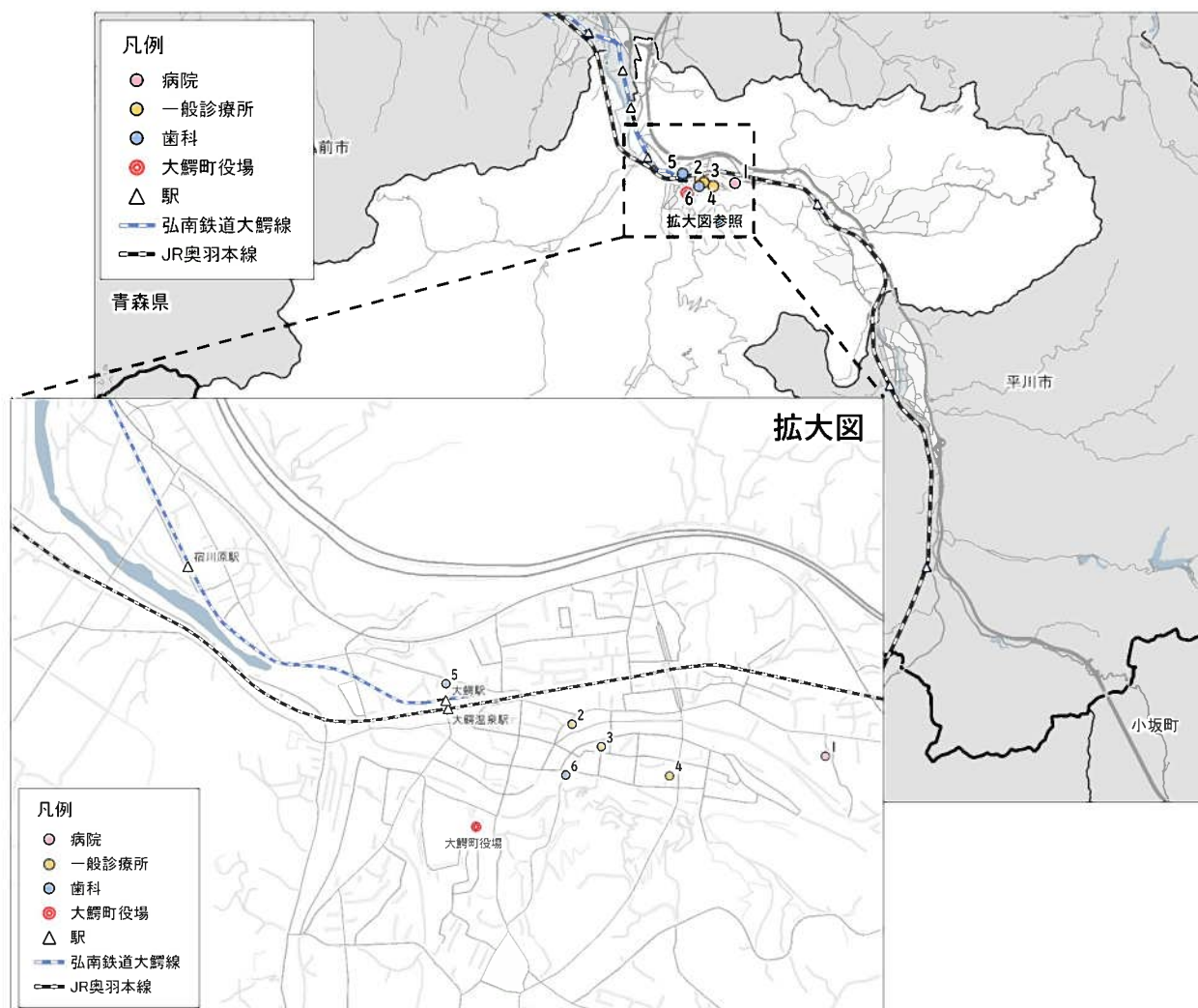


図 医療施設の分布状況

表 医療施設の一覧

No	区分	施設名称	住所
1	病院	町立大鰐病院 ^(※)	大鰐町大字蔵館字川原田40-4
2	一般診療所	小山内医院	大鰐町大字大鰐字大鰐47-1
3	一般診療所	おおわに内科クリニック	大鰐町大字大鰐字大鰐105-6
4	一般診療所	ゆのかわら医院	大鰐町大字大鰐字湯野川原90
5	歯科	デンタルクリニックさとう	大鰐町大字大鰐字前田33-2
6	歯科	成田歯科医院	大鰐町大字大鰐字大鰐81-2

※令和5年度 町立大鰐診療所開所予定

出典：地域医療情報システム

2-3-4 幼保・教育施設

○町内には幼保・教育施設が6施設立地している。

○町内には高校が立地していないため、町内に住む高校生は主に周辺市町村の高校へ通学する。

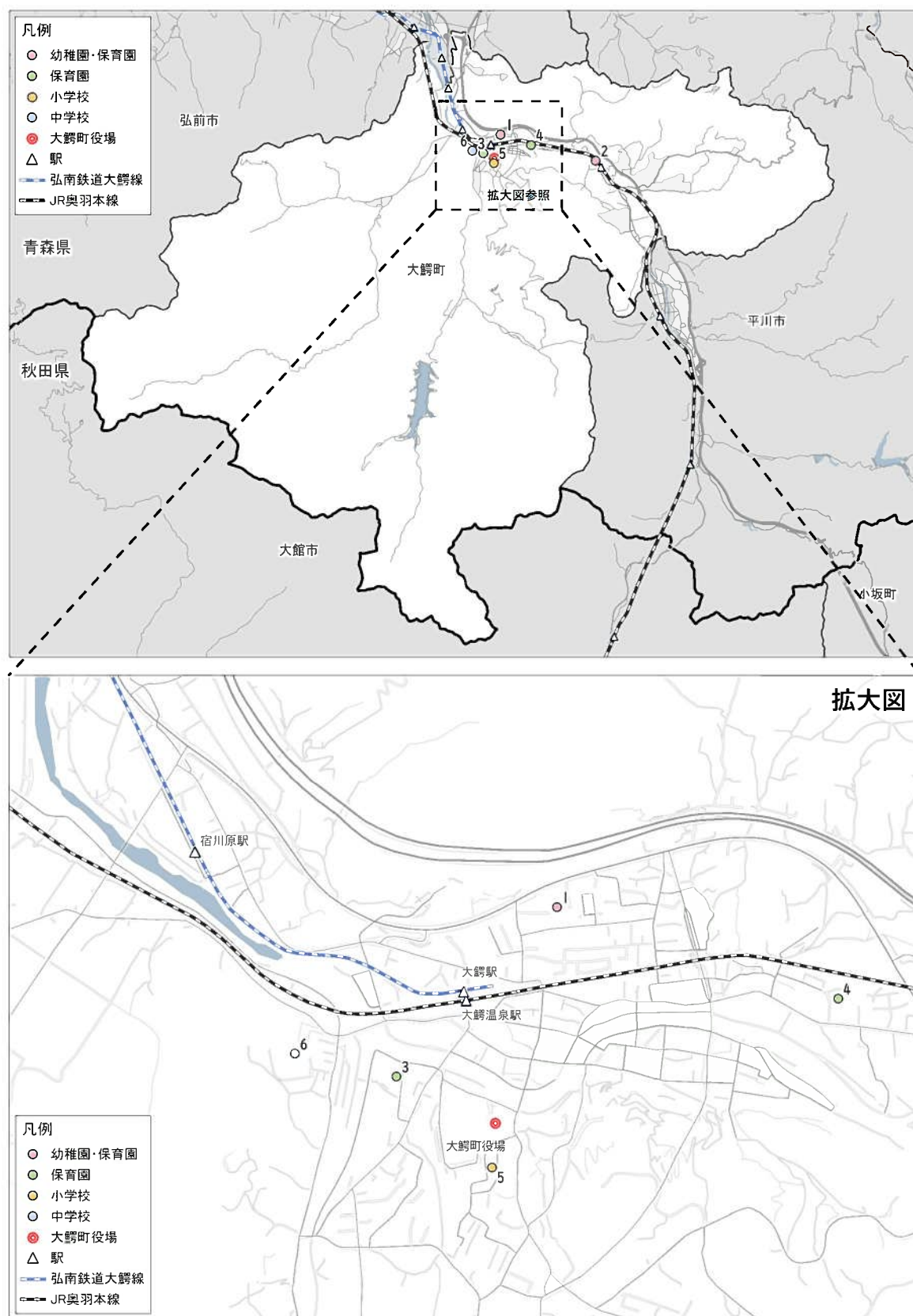


図 幼保・教育施設の分布状況

出典：大鰐町 HP

表 幼保・教育施設の一覧

No	区分	学校名	住所
1	幼稚園・保育園	おおわに文化幼稚園	大鰐町大字大鰐字前田15-1
2	幼稚園・保育園	おおわに文化幼稚園 あじやら東分園	大鰐町大字長峰字前田334-7
3	保育園	大鰐保育園	大鰐町大字虹貝字清川151-3
4	保育園	蔵館保育園	大鰐町大字蔵館字山下55-3
5	小学校	大鰐小学校	大鰐町大字大鰐字羽黒館54
6	中学校	大鰐中学校	大鰐町大字虹貝字篠塚24-1
参考	高等学校	弘前高校	弘前市大字新寺町1-1
	高等学校	弘前中央高校	弘前市大字蔵主町7-1
	高等学校	弘前南高校	弘前市大字大開4-1-1
	高等学校	弘前工業高校	弘前市大字馬屋町6-2
	高等学校	弘前実業高校	弘前市大字中野3-6-10
	高等学校	東奥義塾高校	弘前市大字石川字長者森61-1
	高等学校	弘前学院聖愛高校	弘前市大字原ヶ平字山元112-21
	高等学校	柴田学園高校	弘前市大字豊原1-2-1
	高等学校	弘前東高校	弘前市大字川先4-4-1
	高等学校	尾上総合高校	平川市大字高木字松元7-6
	高等学校	柏木農業高校	平川市大字荒田字上駒田130
	高等学校	黒石高校	黒石市大字西ヶ丘65

※参考は高校生アンケート調査（令和4年）で高校生が通学している実績のある高校

出典：大鰐町 HP

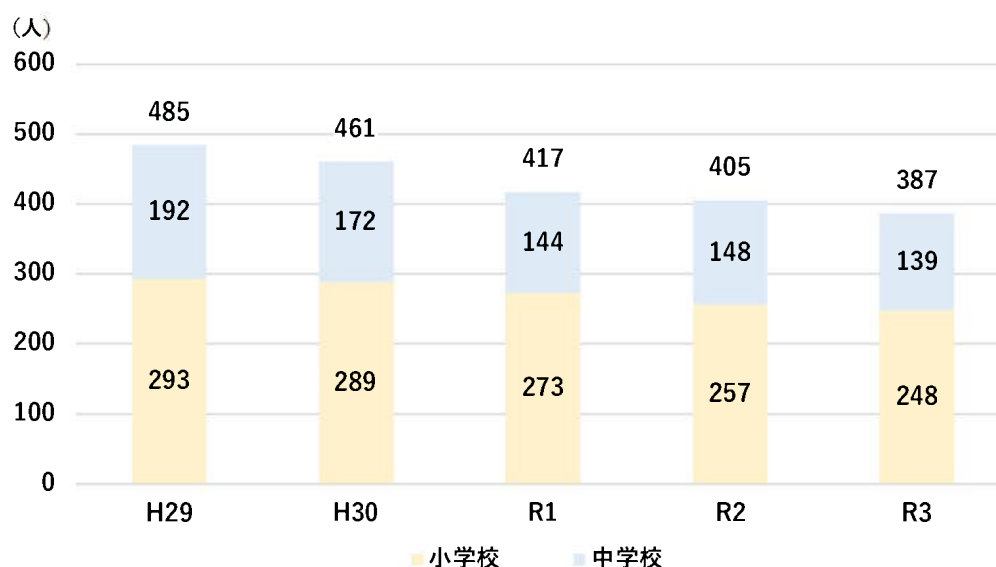


図 町内に立地する小中学校の生徒数の推移

出典：青森県 HP

2-3-5 観光・宿泊施設

○町内には観光・宿泊施設が26施設立地している。

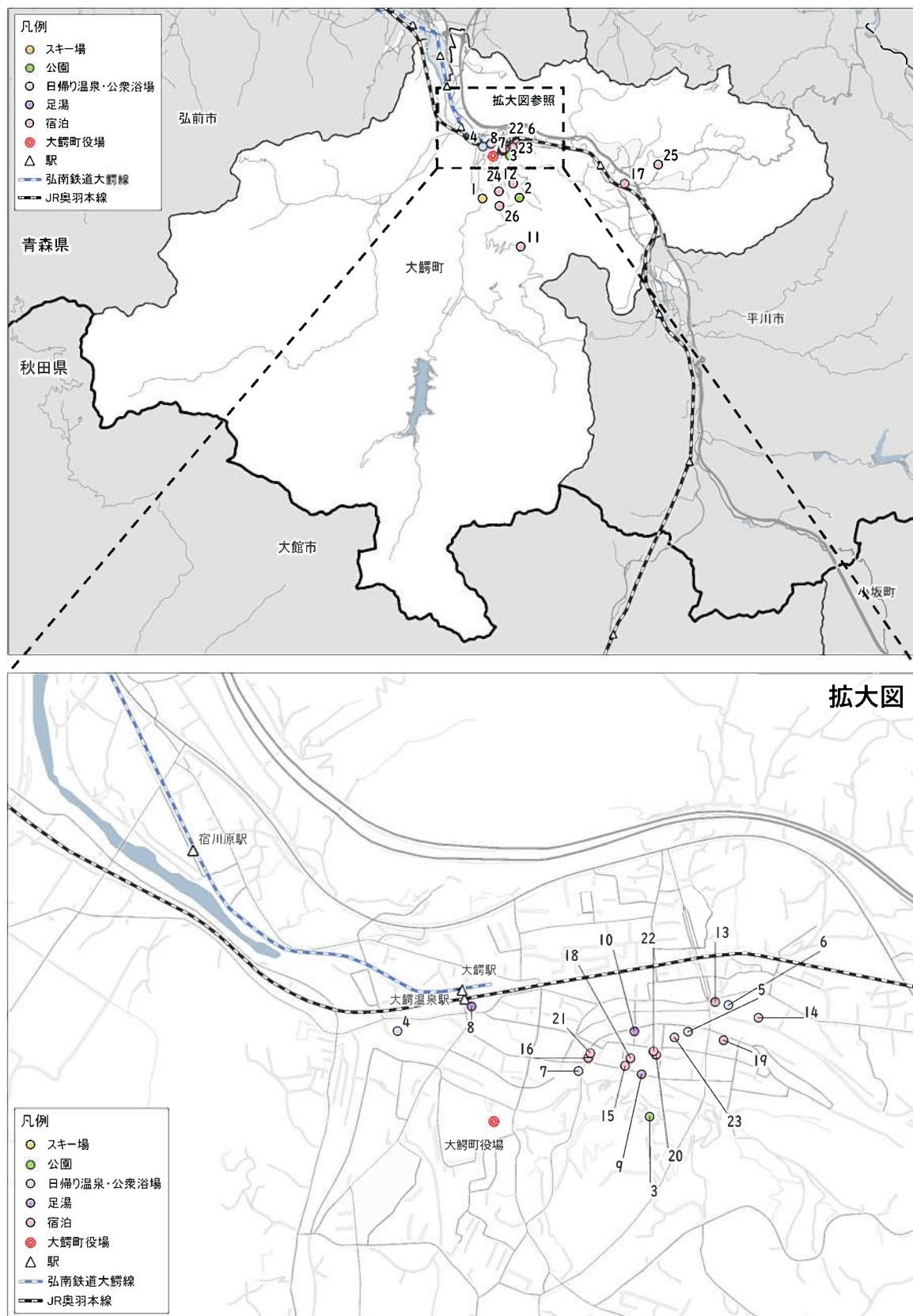


図 観光・宿泊施設の分布状況

出典：大鰐町 HP

表 観光・宿泊施設の一覧

No	区分	施設名	住所
1	スキー場	大鰐温泉スキー場	大鰐町大字虹貝字清川48-1
2	公園	あじゃら公園	大鰐町大字大鰐字上牡丹森・出張沢地内
3	公園	茶臼山公園	大鰐町大字大鰐字薬師館地内
4	日帰り温泉・公衆浴場	大鰐町地域交流センター鰐come	大鰐町大字大鰐字川辺11-11
5	日帰り温泉・公衆浴場	青柳会館	大鰐町大字大鰐字湯野川原27-2
6	日帰り温泉・公衆浴場	大湯会館	大鰐町大字蔵館字村岡53-2
7	日帰り温泉・公衆浴場	若松会館	大鰐町大字大鰐字大鰐59-1
8	足湯	駅前おもてなし足湯	大鰐町大字大鰐字前田34-20
9	足湯	湯魂石薬師堂	大鰐町大字大鰐字大鰐196-4
10	足湯	ホットパーク加賀助	大鰐町大字大鰐字大鰐105-7
11	宿泊	青森ワイナリーホテル	大鰐町大字島田字滝ノ沢100-9
12	宿泊	星野リゾート界津軽	大鰐町大字大鰐字上牡丹森36-1
13	宿泊	ヤマニ仙遊館	大鰐町大字蔵館字村岡47-1
14	宿泊	不二やホテル	大鰐町大字蔵館字川原田63
15	宿泊	昇泉閣紅葉館	大鰐町大字大鰐字大鰐171-1
16	宿泊	旅館きしもと	大鰐町大字大鰐字大鰐86-1
17	宿泊	正観湯温泉旅館	大鰐町大字長峰字九十九森135-1
18	宿泊	料理旅館福士館	大鰐町大字大鰐字大鰐168
19	宿泊	昭和温泉旅館すみれ	大鰐町大字大鰐字湯野川原64-2
20	宿泊	畑山温泉民宿	大鰐町大字大鰐字大鰐132-1
21	宿泊	民宿河鹿荘	大鰐町大字大鰐字大鰐88-4
22	宿泊	温泉民宿赤湯	大鰐町大字大鰐字大鰐131-1
23	宿泊	温泉民宿ヤマニ分館	大鰐町大字大鰐字湯野川原8
24	宿泊	民宿さかえ	大鰐町大字虹貝字清川113-264
25	宿泊	星の丘INおおわに	大鰐町大字長峰字駒木沢421-214
26	宿泊	民宿雪国	大鰐町大字虹貝字清川113-330

出典：大鰐町 HP

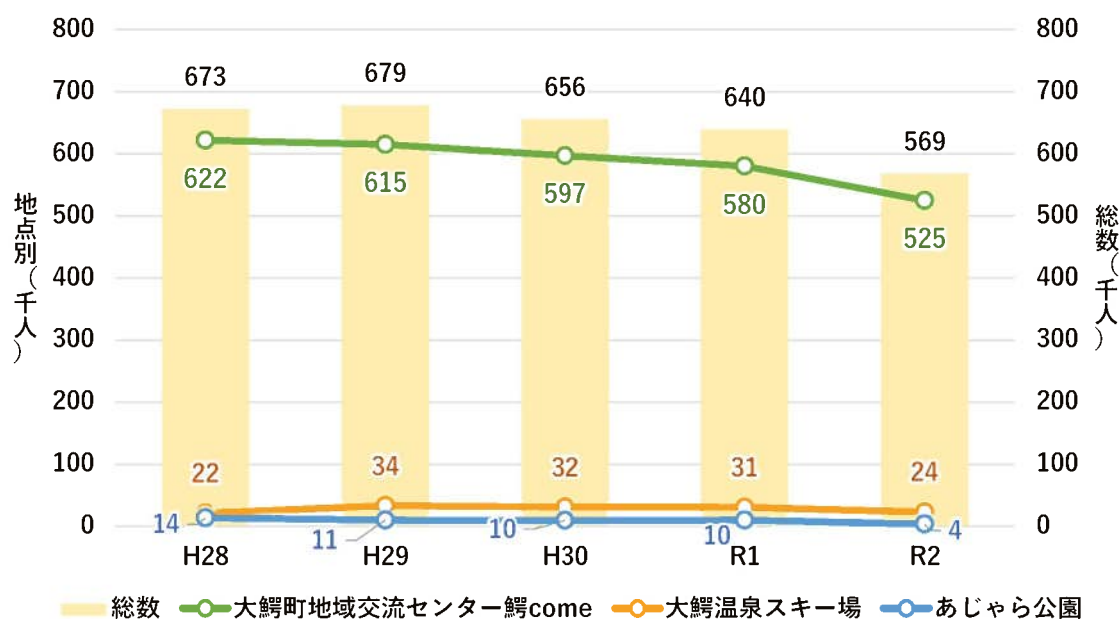


図 観光入込客数の推移

出典：青森県観光入込客統計

2-4 町内を運行する公共交通・移動サービス

○町内を運行する公共交通・移動サービスは以下のとおり。

○次ページ以降に各路線の個別概要を示す。

表 町内を運行する公共交通・移動サービス

サービス名	概要
JR 奥羽本線	○福島県福島市から青森県青森市までを結ぶ広域鉄道路線 ○町内には『JR 大鰐温泉駅』と『JR 長峰駅』が立地
弘南鉄道 大鰐線	○弘前市から大鰐町までを結ぶ広域鉄道路線 ○町内には『大鰐駅』『宿川原駅』『鯖石駅』が立地
弘南バス 弘前～大鰐・碓ヶ関線	○弘前市から大鰐町・平川市碓ヶ関地区までを結ぶ広域路線バス
スネカラバス	○町内を運行する定時定路線のデマンドバス
平川市バス 碓ヶ関・平賀線バス	○平川市主要部と平川市碓ヶ関地区を結ぶ市民バス ○町内を通過しているがバス停がない為、町内で乗降はできない
スクールバス	○町内の小・中学校を対象とし2路線をマイクロバスで運行 ○令和5年度より計3路線を運行 ○スクールバスの他、スネカラバスと弘南バス弘前～大鰐・碓ヶ関線で通学定期券が配布されている
患者送迎ワゴン	○唐牛地区から町中心部の医療施設へ運行する無料送迎サービス
冬季高齢者入浴福祉バス	○冬季間の指定日に『大鰐町総合福祉センター』へ運行する無料送迎サービス
宿泊施設送迎サービス	○町内の宿泊施設のうち5施設が実施する送迎サービス ○いずれも大鰐駅⇄宿泊施設間のみ運行
一般タクシー	○最も自由度の高い公共交通機関として、比較的近距離の移動や個人・少人数のニーズに対応するサービス

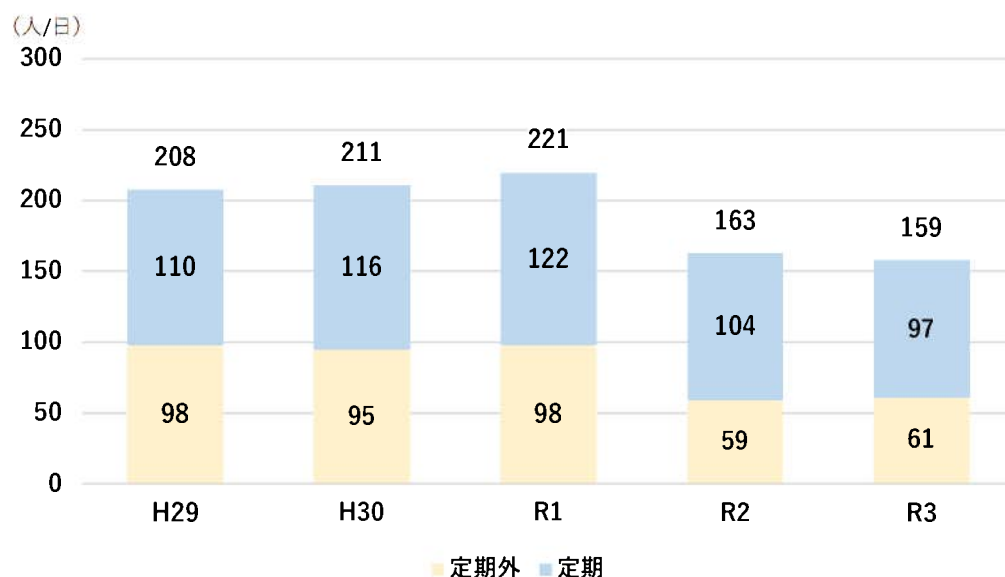
2-4-1 JR 奥羽本線

○JR 奥羽本線の運行概要は以下のとおり。

表 JR 奥羽本線の運行概要

路線名	運行経由		便数				運行事業者
			平日		休日		
	起点・終点	沿線市町村 ※県内のみ記載	上	下	上	下	
JR 奥羽本線	福島駅～ 青森駅	平川市 大鰐町 弘前市 田舎館村 藤崎町 青森市	13	12	12	11	東日本旅客 鉄道(株)

※便数は「つがる」、「弘前城雪燈籠まつり号」を除く



※JR 大鰐温泉駅のみの乗車人数

図 JR 奥羽本線の定期利用別利用者

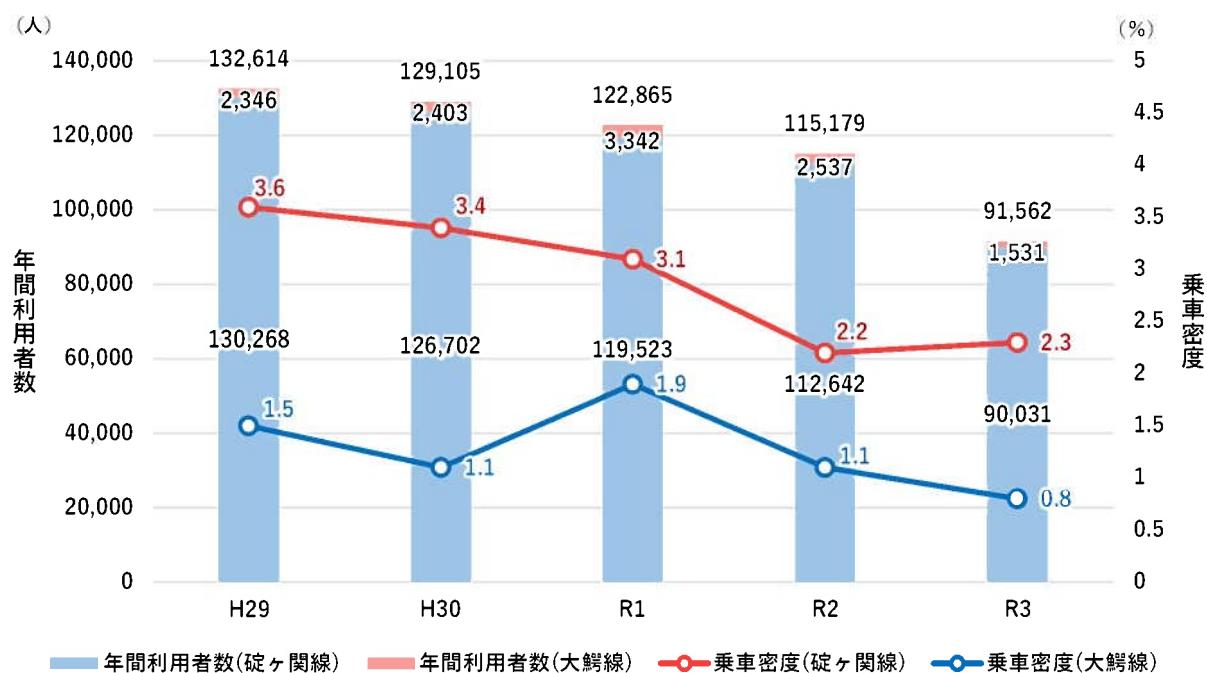
出典：JR 東日本 HP

2-4-2 弘南バス弘前～碓ヶ関線

○弘南バス弘前～碓ヶ関線の運行概要は以下のとおり。

表 路線バスの運行概要

路線名	運行経由		便数				運行事業者
			平日		休日		
	起点・終点	沿線市町村	上	下	上	下	
弘前～大鰐・碓ヶ関線	弘前バスターミナル ～岩渕公園前	平川市 大鰐町 弘前市	14	15	12	12	弘南バス(株)



※【碓ヶ関線】は「弘前バスターミナル」から「岩渕公園前」まで運行

※【大鰐線】は「弘前バスターミナル」から「大鰐病院前」まで運行

※利用者数は町内を運行する系統のみ表示

図 路線バスの年間利用者の推移

2-4-3 弘南鉄道

○弘南鉄道の運行概要は以下のとおり。

表 弘南鉄道の運行概要

路線名	運行経由		便数		運行事業者
	起点・終点	沿線市町村	上	下	
弘南鉄道 大鰐線	大鰐駅～ 中央弘前駅	大鰐町 弘前市	17	17	弘南鉄道(株)

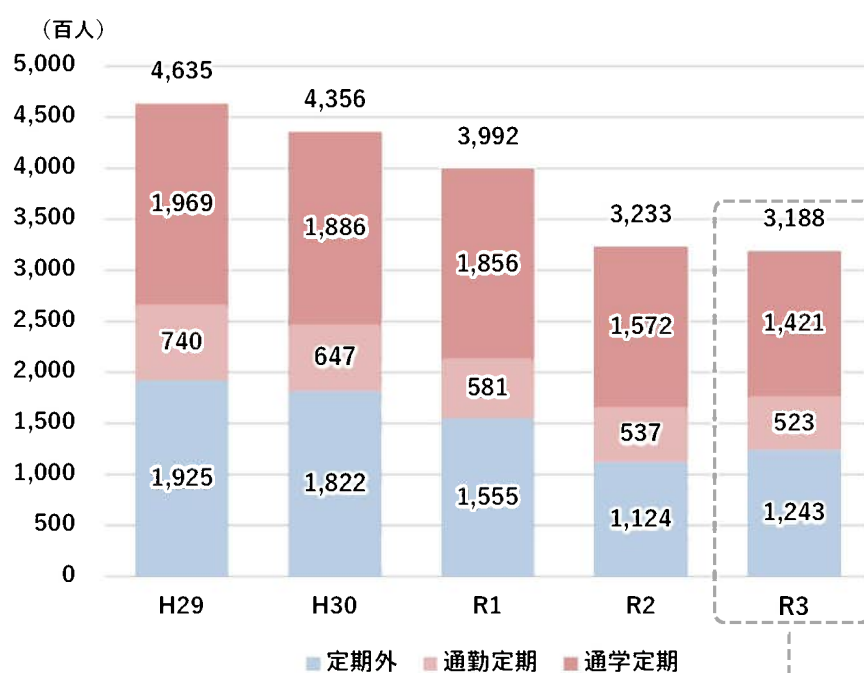


図 大鰐線の定期利用別利用者数の推移

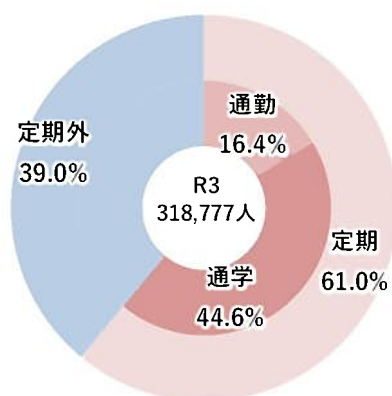


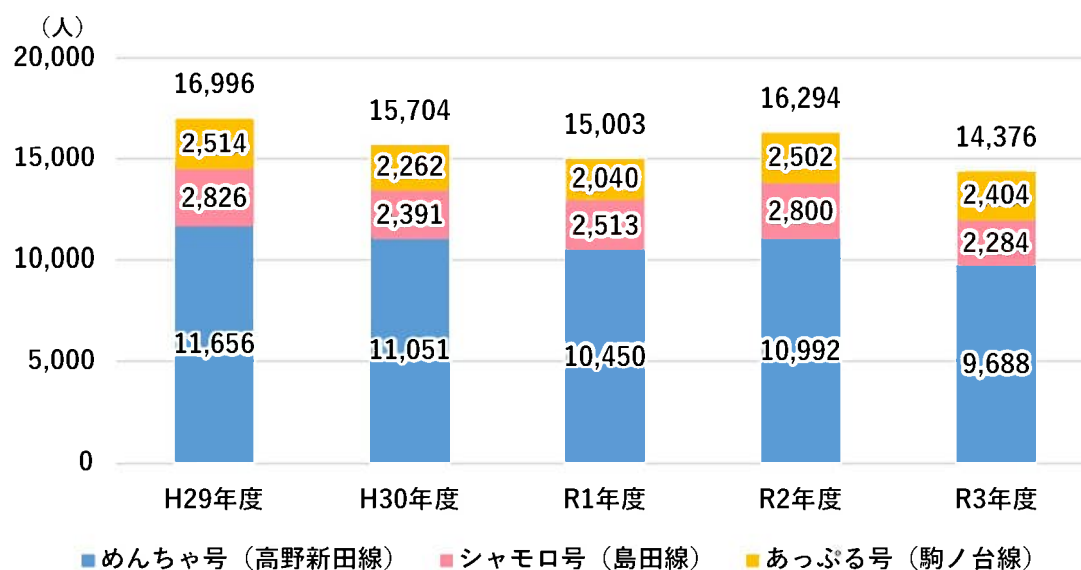
図 大鰐線の定期利用別利用者割合（令和3年）

2-4-4 スネカラバス

○スネカラバスの運行概要は以下のとおり。

表 スネカラバスの運行概要

路線名	運行経由		便数				運行事業者
			平日		休日		
	起点・終点	主な経由地	上	下	上	下	
めんちゃ号 (高野新田線)	大鰐病院入口～ 高野新田南口	大鰐温泉駅前 折紙	8	8	6	6	大鰐交通(株)
シャモロ号 (島田線)	大鰐病院入口～ 久須志神社	大鰐温泉駅前 虹貝新田	4	5	3	4	
あっぷる号 (駒ノ台線)	役場前～ 前田ノ沢	大鰐病院入口 長峰	4	5	3	4	



※集計期間：平成29年4月～令和4年3月

図 スネカラバスの年間予約利用者数の推移

2-4-5 碓ヶ関・平賀線（平川市民バス）

○碓ヶ関・平賀線（平川市民バス）は平川市が委託し(株)平賀ハイヤーが運行する市民バスとなっている。

○運行路線は町内を通っているが、町内には停車していない。

表 碓ヶ関・平賀線（平川市民バス）の運行概要

路線名	運行経由		便数				運行事業者
			平日		休日		
	起点・終点	沿線市町村	上	下	上	下	
碓ヶ関・平賀線	久吉地区 公民館前～ マックスバリュ 平賀店	平川市 大鰐町	3	2	3	2	(株)平賀 ハイヤー

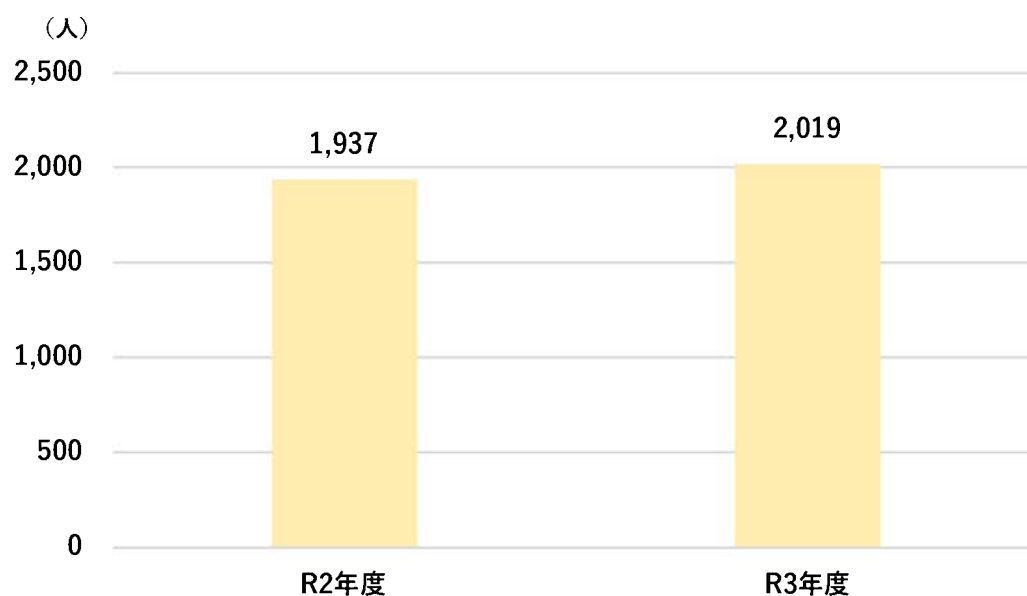


図 碓ヶ関・平賀線（平川市民バス）の年間乗車人数の推移

2-4-6 その他移動サービス

(1) スクールバス

- 独自で運行しているスクールバスとは別に、デマンドバスと弘南バスを特定の時間帯のみスクールバスとして設定している。
- 旧長峰小学校路線と元長峰・駒木・駒ノ台路線は令和4年4月1日に統合されている。
- 島田線の児童数の増加によって、スネカラバスで通学利用に対応できなくなったことから、令和5年度より島田地区でスクールバスが新たに運行する。

表 スクールバスの運行概要

路線名	運行経由		便数		運行事業者
	起点・終点	主な経由地	上	下	
元長峰・長峰・ 苦木・九十九森・ 駒木・駒ノ台・ 前田ノ沢方面	前田ノ沢～ 羽黒橋停留所	大鰐病院入口 長峰	1	3	大鰐町 教育委員会
居士・三ツ目内 方面	居士集会 センター～ 羽黒橋停留所	豊岡 福清水	1	3	

※スクールバス以外にスネカラバス、弘南バス路線について通学定期券の配布を行っている。

※令和5年度より島田線方面へ新たにスクールバスが運行予定

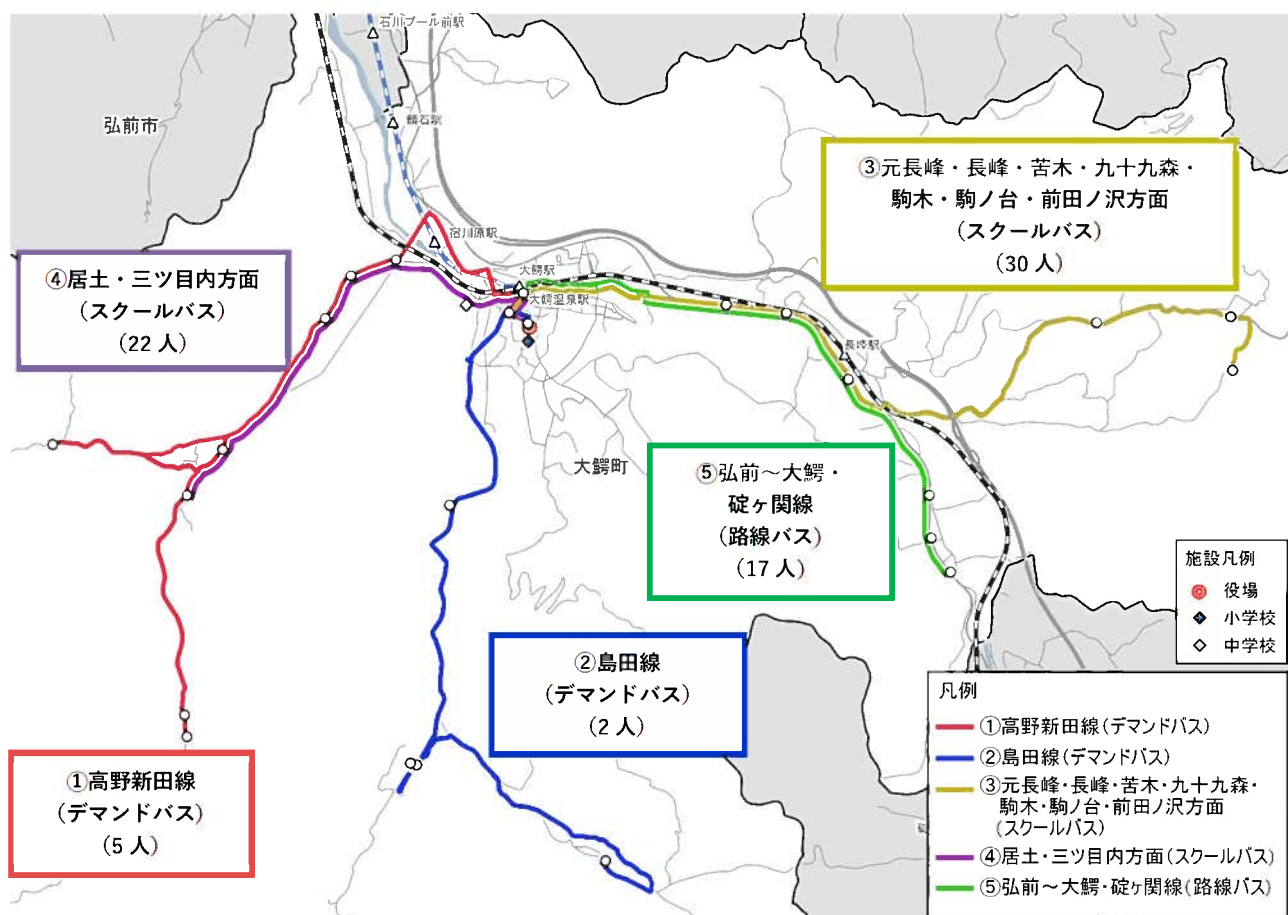


図 スネカラバスの地区別定期券配布者数(令和3年度)

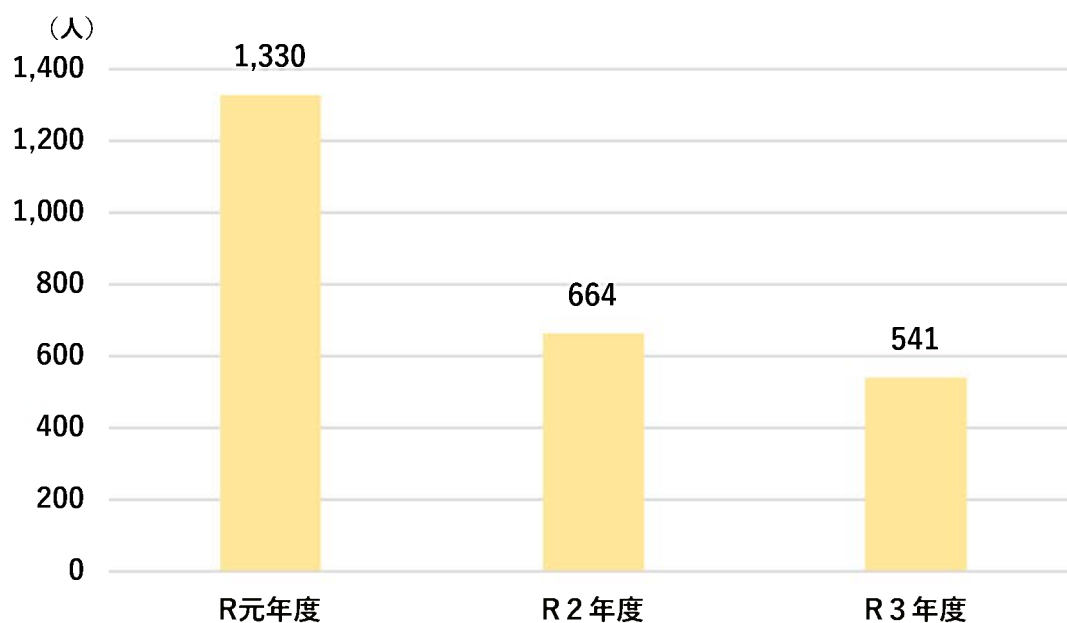
(2) 患者送迎ワゴン

○患者送迎ワゴンの運行概要は以下のとおり。

表 患者送迎ワゴンの運行概要

運行経由		運行曜日	便数		運行事業者
起点・終点	主な経由地		上	下	
唐牛農協支所前～ 油川金物店前	大鰐病院前 小山内医院前	毎週水・金曜日	1	1	大鰐町

※毎週木曜日に町立大鰐病院⇄碓ヶ関間の路線も運行していたが、令和2年度に廃止



※令和元年度は町立大鰐病院⇄碓ヶ関間の運行を含む

※令和3年度は令和4年2月までの集計人数

図 患者送迎ワゴンの利用者数の推移

(3) 冬季高齢者入浴福祉バス

- 冬期間のみ大鰐町社会福祉協議会が運行する総合福祉センターまでの入浴福祉バス。
- 令和4年度は11月22日（火）～3月14日（火）の期間内で、指定の6日間に運行した。
- 運行台数はマイクロバス2台、ジャンボタクシー1台で、予約状況に応じて運行となるが、運行日1週間前までの事前申し込みが必要。
- 令和3年度の利用者数は4日間運行し計71名となっている。

表 冬季高齢者入浴福祉バスの運行概要

路線名	運行経由		便数		運行事業者
	起点・終点	主な経由地	上	下	
駒の台・唐牛・ 長峰方面	駒ノ台バス停～ 総合福祉センター前	唐牛・旧農協前 長峰バス停	1	1	大鰐町社会 福祉協議会
鯖石・宿川原方面	鯖石・ゴミ集積所～ 総合福祉センター前	八幡館福祉館前 森山公民館前	1	1	
島田・虹貝・ 中三ツ目方面	島田・久須志神社前～ 総合福祉センター前	虹貝バス停 大鰐温泉駅	1	1	

(4) 宿泊施設送迎サービス

- 町内に立地する宿泊施設の内、5施設が『予約があった場合のみ運行』かつ『大鰐駅⇄宿泊施設間を運行』する独自の移動サービスを展開している。

表 送迎サービスを運行している宿泊施設

区分	施設名称
ホテル	青森ワイナリーホテル
温泉旅館	正観湯温泉旅館
	昇泉閣紅葉館
	不二やホテル
	星野リゾート 界 津軽

(5) 一般タクシー

- 町内で営業するタクシー事業者は以下の通り。

表 一般タクシー事業者概要

事業者名	住所	保有車両
大鰐交通(株)	大鰐町大字大鰐字前田 68-15	・一般タクシー ・ジャンボタクシー

2- 5 町内の公共交通空白地域

○町全体では概ねカバーできているものの、『羽黒館地区』、『上・下牡丹森地区』や『八幡館地区』などにおいて一部公共交通空白地域がみられる。

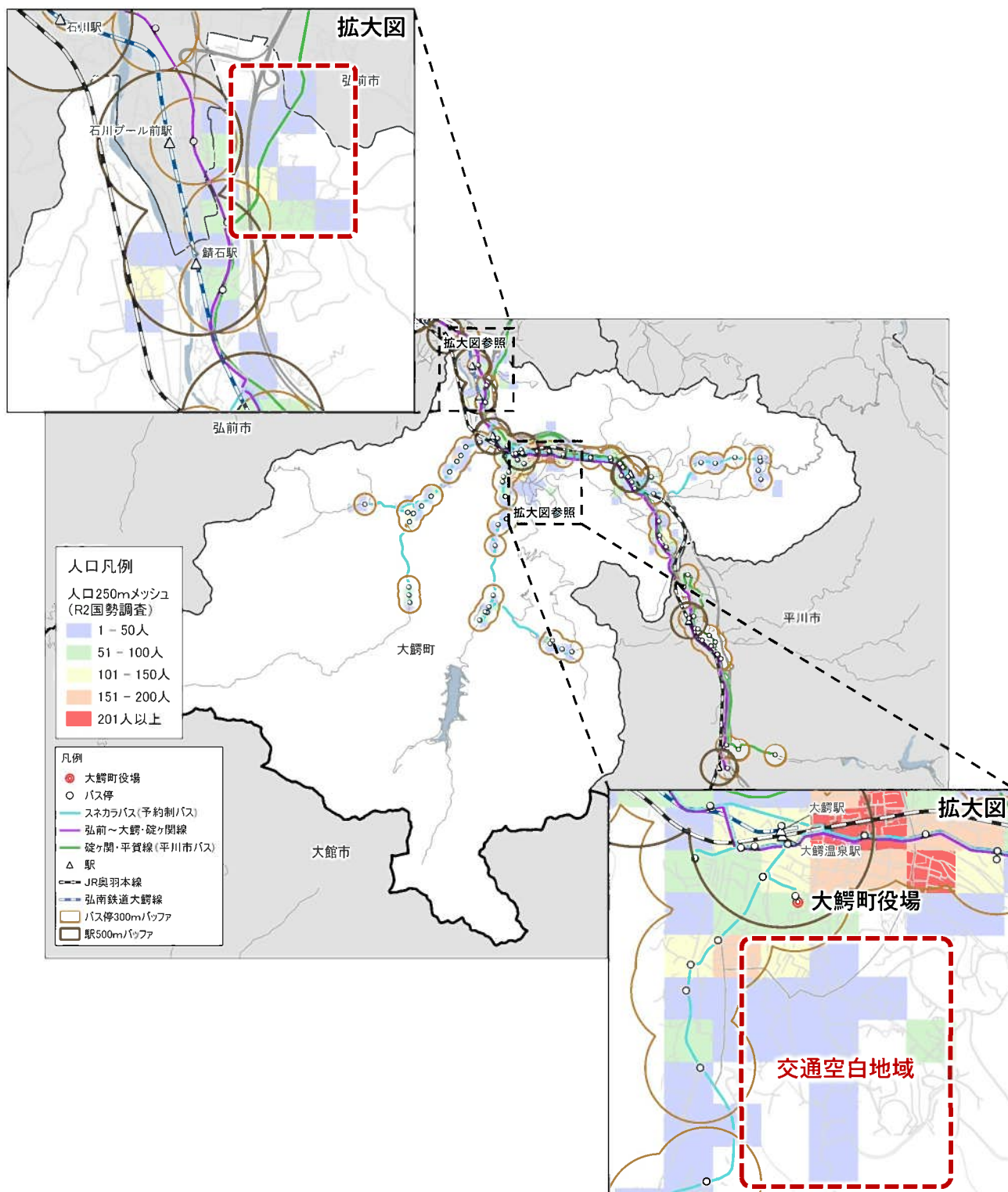


図 町内の公共交通空白地域

2- 6 財政負担の状況

○過去2年間の町民の移動にかかる町の財政負担の状況は以下のとおり。

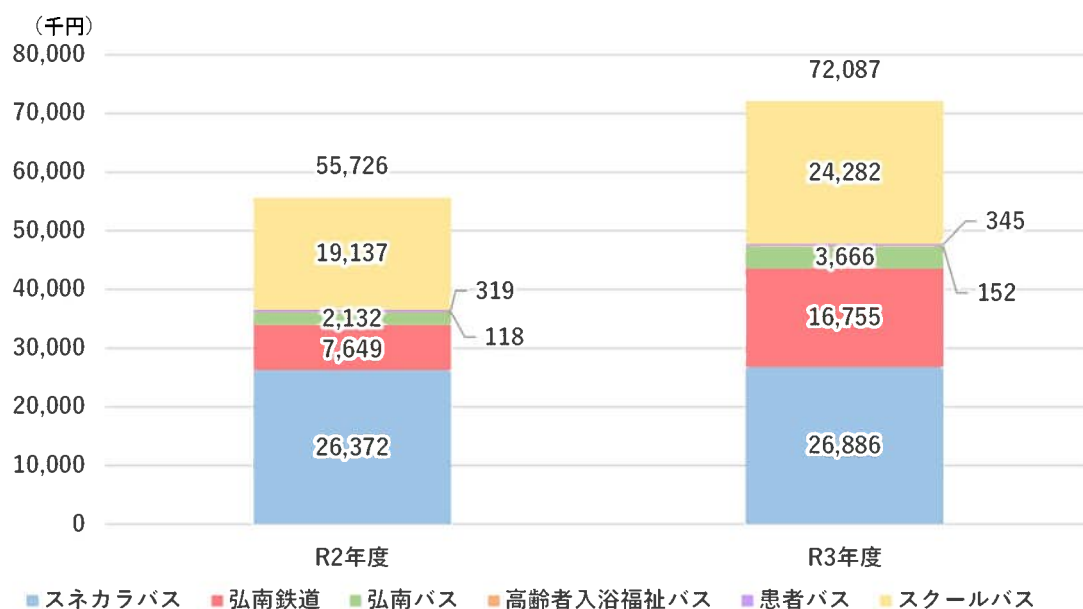


図 町の財政負担の状況

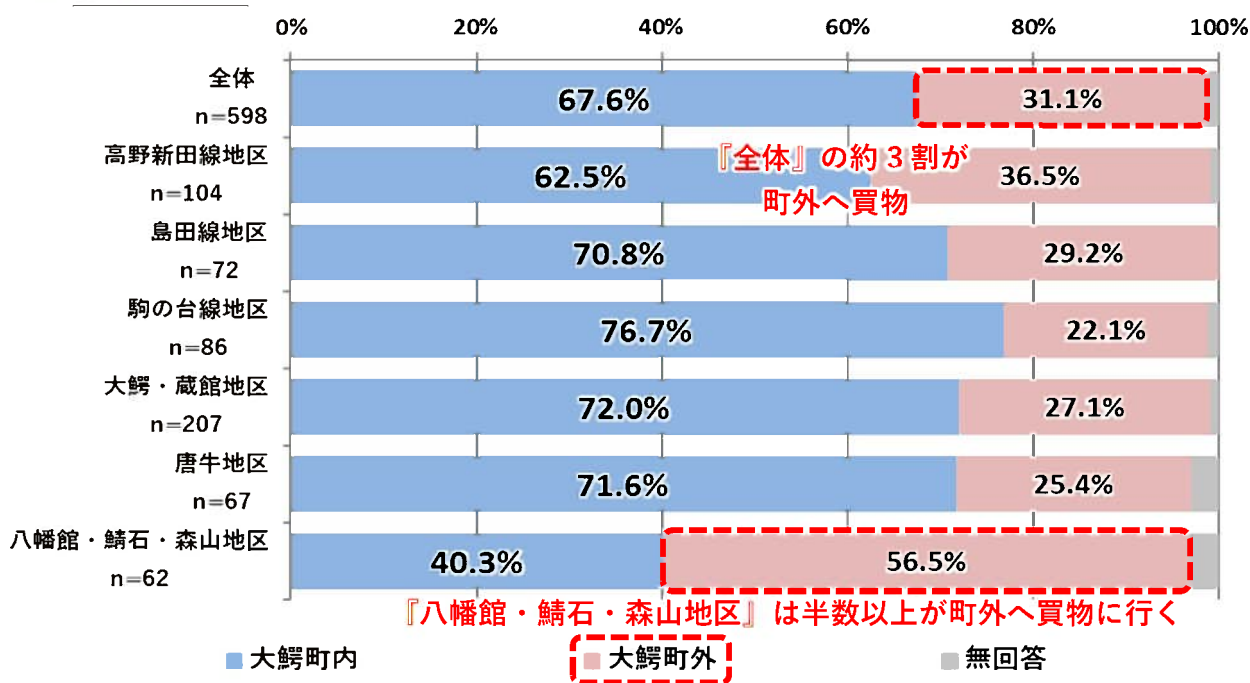
2-7 町民の移動実態や意見・要望

2-7-1 町民の移動実態

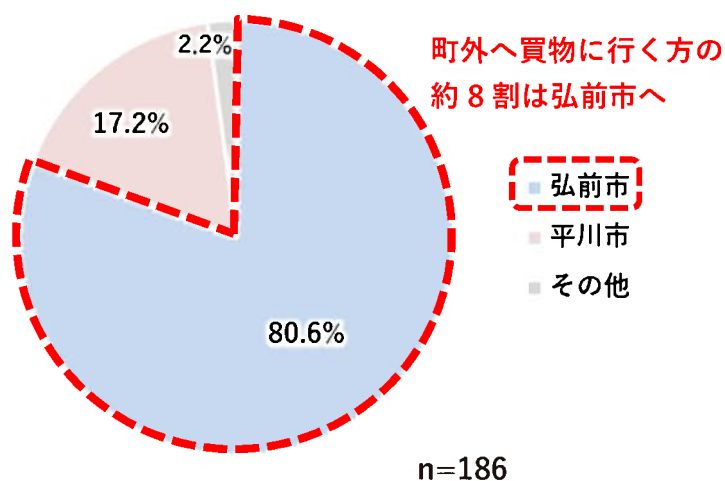
弘前市への移動ニーズが広く存在

- 令和4年11月に実施した「日常の外出や公共交通に関する」町民アンケートに回答した町民のうち、日常的な買物の目的地は約3割が町外へ行き、内8割が弘前市へ買物に行くとは回答。
- 通院先の目的地は約6割が町外で、9割以上が弘前市へ通院に行くとは回答。
- 『八幡館・鯖石・森山地区』の住民は町外への移動ニーズが多く、特に通院においては、ほとんどが町外に通院している。
- また、大鰐町は高校を有していないことから、町内に居住する高校生は町外の高校へ通学する。令和4年11月に実施した高校生アンケートでは、約9割の高校生が弘前市内の高校へ通学していることを確認した。

■ 買物先の地域

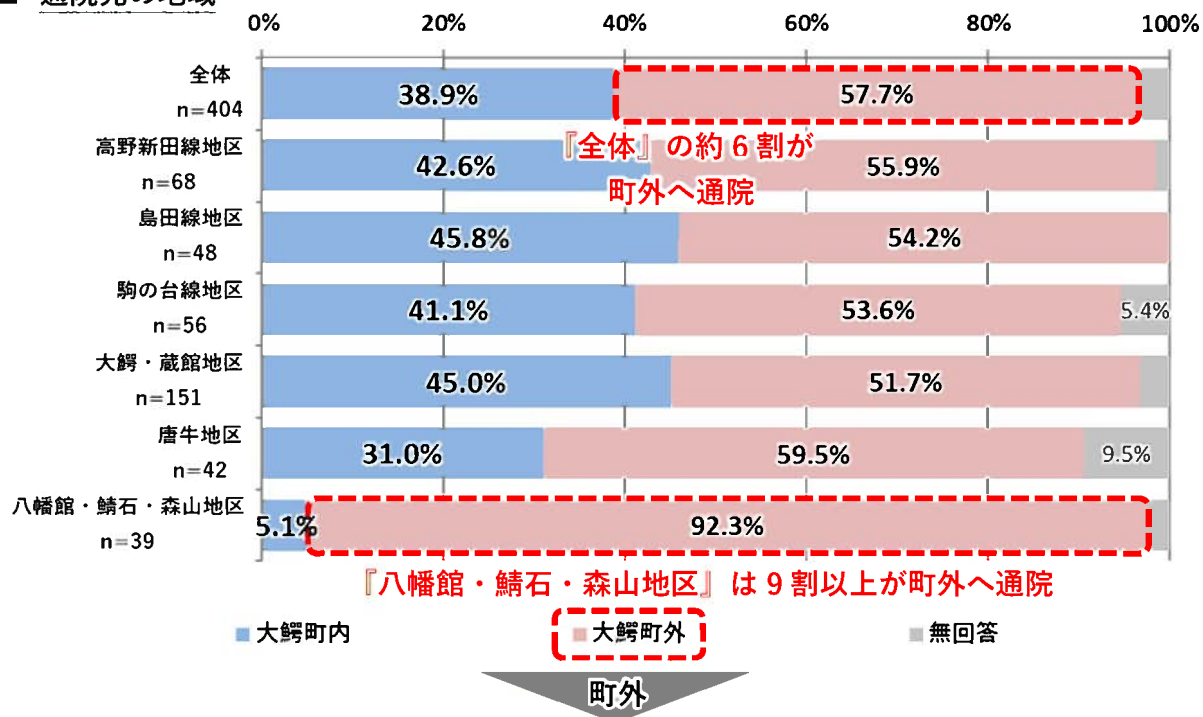


■ 町外の買物先の市町村

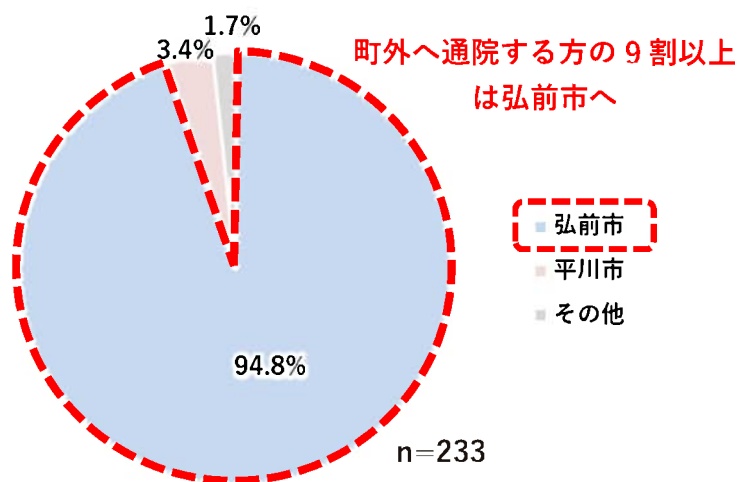


出典：町民アンケート調査（令和4年）

■ 通院先の地域

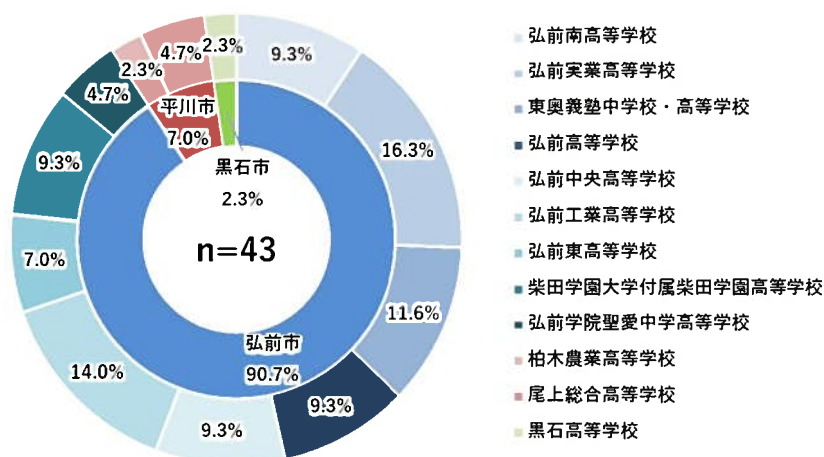


■ 町外の通院先の市町村



出典：町民アンケート調査（令和4年）

■ 町内に居住する高校生の通学先



出典：高校生アンケート調査（令和4年）

買物・通院において午前の時間帯に移動ニーズが存在

- 買物・通院時どちらにおいても、自宅を出発する時間帯が午前中に集中している。
 ○一方で自宅に帰宅する時間帯は、買物では11時台以降満遍なく分散しており、通院では11時台前後にピークが存在している。

表 買物時の出発・帰宅時間帯

出発時間帯	時間帯	帰宅時間帯
4	7時台以前	1
31	8時台	1
93	9時台	7
132	10時台	34
36	11時台	75
10	12時台	78
45	13時台	46
35	14時台	38
32	15時台	58
41	16時台	49
46	17時台	60
23	18時台	49
17	19時台以降	51

表 通院時の出発・帰宅時間帯

出発時間帯	時間帯	帰宅時間帯
32	7時台以前	4
120	8時台	4
83	9時台	23
55	10時台	58
16	11時台	96
6	12時台	57
8	13時台	29
14	14時台	14
14	15時台	28
14	16時台	22
17	17時台	22
1	18時台	18
0	19時台以降	1

出典：町民アンケート調査（令和4年）

公共交通が自宅周辺を運行していないことから、利用できない町民が一定数存在

- 令和4年11月に実施した「日常の外出や公共交通に関する」町民アンケートに回答した町民のうち、約9割が過去30日以内に『公共交通を利用していない』と回答している。
 ○公共交通を利用していない町民のうち、約9割が『自家用車等の移動手段があるので、利用する必要がない』と回答している。
 ○1割未満の町民が『そもそも利用できる範囲に公共交通が運行していない』と回答しており、特に『大鰐・蔵館地区』で公共交通が不便で利用できない町民が存在していることを確認した。

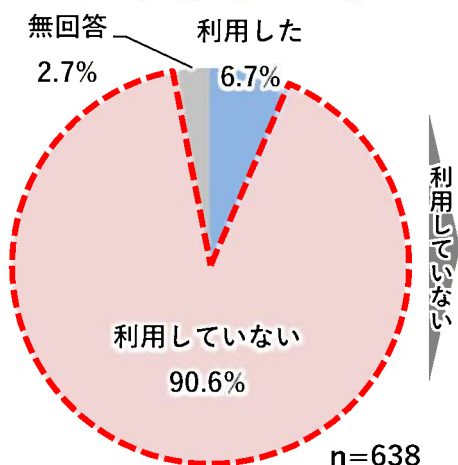


図 30日以内の公共交通の利用

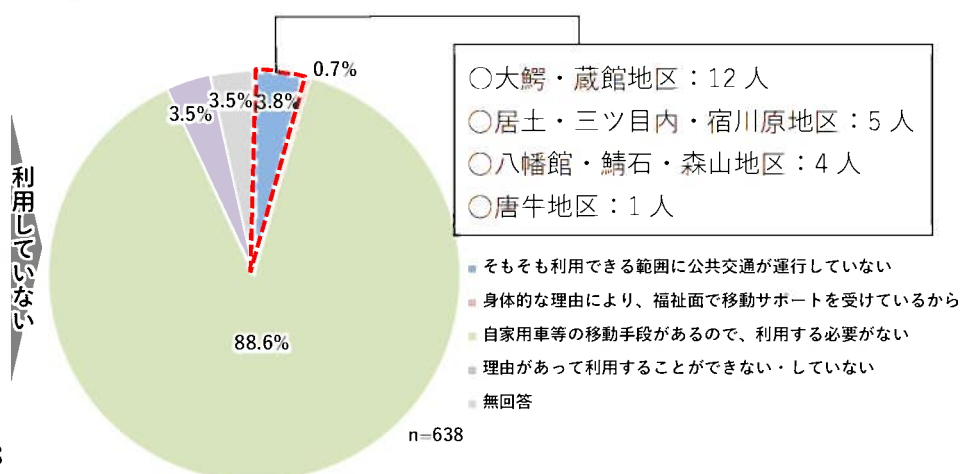


図 公共交通を利用していない理由

出典：町民アンケート調査（令和4年）

スネカラバスに関する満足度・重要度

○スネカラバスの運行内容に関して、特に対応策の検討が求められる『満足度が低く、重要度が高い』ゾーンの取組みとして、『①運行する時間帯について』『⑥バス⇄鉄道の乗り継ぎ時間について』『⑩車両の予約のしやすさについて』『⑭運行情報のお知らせ方法について』『⑮免許返納者に対する支援について』の5つが分類された。

○特に、『⑮免許返納者に対する支援について』が最も満足度が低く、重要度が高いという結果となっている。

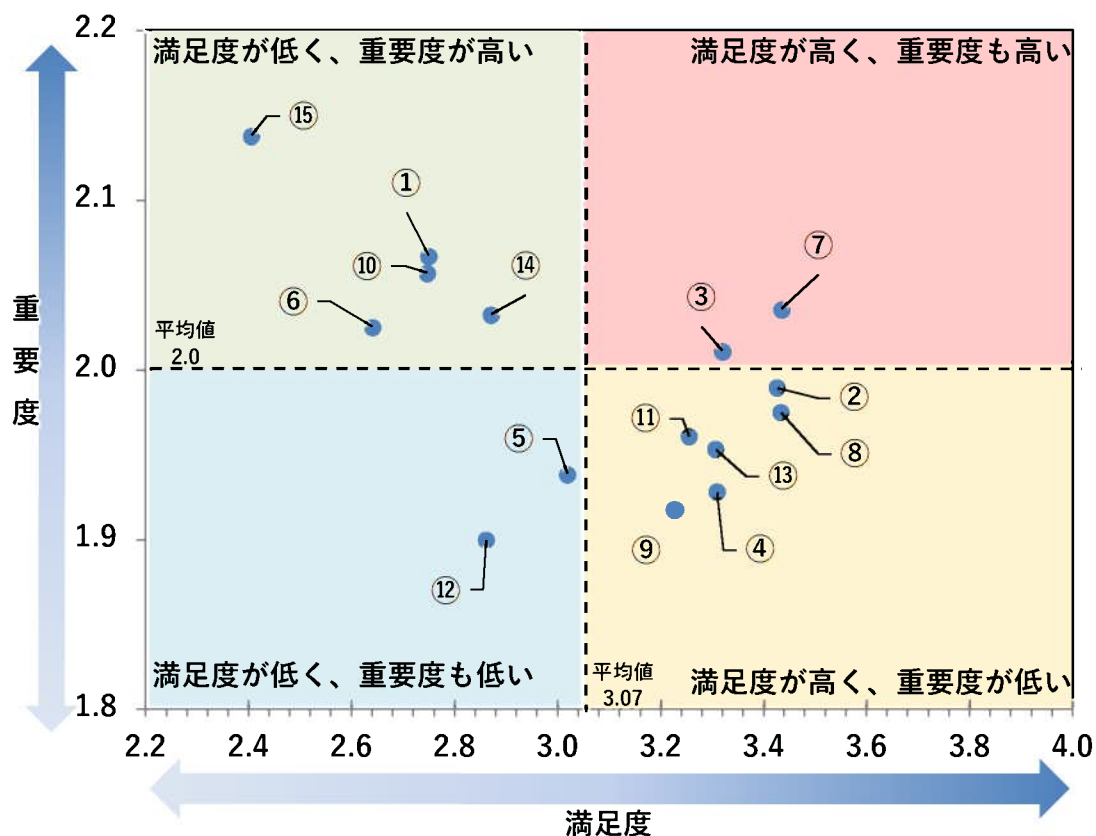


図 現在のスネカラバスに関する『満足度』と『重要度』

表 現在のスネカラバスに関する『満足度』と『重要度』の点数

No	項目	満足	やや満足	普通	やや不満	不満	とても重要	重要	重要ではない	満足度 (点数)	重要度 (点数)
①	運行する時間について	5	5	32	13	9	86	132	67	2.75	2.07
②	自宅付近の乗降場所の設置個所について	30	9	72	5	6	66	144	69	3.43	1.99
③	目的地付近の乗降場所の設置個所について	22	10	56	9	6	72	138	69	3.32	2.01
④	バスの運行時間の正確さについて	13	13	48	7	3	56	146	76	3.31	1.93
⑤	バス同士の乗り継ぎ時間について	5	3	36	4	4	66	126	83	3.02	1.94
⑥	バス⇄鉄道の乗り継ぎ時間について	2	7	33	10	12	78	131	71	2.64	2.03
⑦	運賃について	19	14	39	11	2	80	132	70	3.44	2.04
⑧	支払額のわかりやすさについて	20	10	43	6	4	65	143	72	3.43	1.98
⑨	支払い方法の選択肢について	16	5	46	5	7	58	139	81	3.23	1.92
⑩	車両の予約のしやすさについて	9	7	43	9	19	80	138	64	2.75	2.06
⑪	バス停の記載内容のわかりやすさについて	19	9	54	10	6	63	143	74	3.26	1.96
⑫	バス停の待合環境について	8	5	65	11	12	53	145	81	2.86	1.90
⑬	車両の乗り降りのしやすさについて	17	8	52	7	4	60	145	73	3.31	1.95
⑭	運行情報のお知らせ方法について	6	9	58	7	13	72	145	63	2.87	2.03
⑮	免許返納者に対する支援について	3	6	35	11	24	104	123	64	2.41	2.14

出典：町民アンケート調査（令和4年）

2-7-2 意見・要望

大鰐駅の待合環境に関する不便・不満が存在

- 高校生アンケートにて、大鰐駅において鉄道や家族の送迎を待つ際にどのような不便・不満点があるのかを確認した。
- 不便・不満の内容としては『Wi-Fi が無い』『椅子・勉強スペースが欲しい』『冷暖房が無い』という3点についての意見が特に多い。

表 待合場所に関する不便・不満の内容

分野	内容	
Wi-Fi	wi-fi が使えない	5 件
	wi-fi がほしい	
	wi-fi がない	
	Wi-Fi を使いたい	
	WiFi が無い	
椅子 勉強スペース	座るところがほしい	4 件
	椅子が少ない	
	椅子がない	
	勉強できるスペースがほしい	
冷暖房	ストーブ付けてほしい	6 件
	寒い暑い	
	冷暖房がない	
	暖房などが無い	
	19 時以降は夏は暑く冬は寒い	
	強いて言うなら、冬寒いと感じる	
その他	自由に使える電源がない	
	自動券売機が無い	
	大鰐駅員（JR）の対応が不親切で困る	
	（雨や雪が降った時や定期券を買いに行く時）雨や雪が降ると JR が止まるので、交通が不便	
	長峰駅にトイレがない	
	長峰駅にストーブが欲しい	

※原文ママ

出典：高校生アンケート調査（令和4年）

3. 大鰐町の公共交通を取り巻く課題

3. 大鰐町の公共交通を取り巻く課題

課題 1

町民の移動ニーズに合わせたサービスへの見直しが必要

- スネカラバスの評価について、町民アンケート調査では『運行時間』『バス⇄鉄道の乗り継ぎ時間』等の運行体系や、『車両の予約』『運行情報のお知らせ方法』等の利用環境について重要度が高い一方で満足度が低い結果となっている。
- 例えば、『運行時間』については、買物・通院の外出で午前中に用事を済ませ帰宅するという移動実態があるが、スネカラバスの島田線・駒ノ台線の運行ダイヤでは午前中に帰宅できない。さらに、弘前市への移動ニーズが特に多い中で『バス⇄鉄道の乗り継ぎ時間』では、時間帯によっては乗継時間が長時間に及ぶ便も散見され、利用者にとって使いにくい状況となっている。
- 加えて、周知・利用環境においても、町民が利用時に不安を感じるような箇所が散見される。
- 以上のことから、スネカラバスは定期的に軽微な見直しを行っているものの、運行開始から10年程度が経過した現在では、新たな利用者が利用しにくい状況や運行当初のニーズ（利用方法・時間・便数・目的地）との差異が生じており、町民の移動ニーズに合わせたサービスに見直す必要がある。

行き（午前の移動を想定）						帰り（午後の移動を想定）					
大鰐温泉駅前着			大鰐駅発			大鰐駅着			大鰐温泉駅前発		
めんちゃ号	シャモロ号	あつぷる号	弘南鉄道			弘南鉄道			めんちゃ号	シャモロ号	あつぷる号
7:34(11分)	7:40(5分)	7:40(5分)	7:45	→		13:04	→		13:24(20分)	—	—
8:48(42分)	8:48(42分)	8:56(34分)	9:30			15:04			15:45(41分)	15:35(31分)	15:35(31分)
11:25(5分)	—	—	11:30			17:04			17:10(6分)	17:10(6分)	17:07(3分)
大鰐温泉駅前着			大鰐温泉駅発			大鰐温泉駅着			大鰐温泉駅前発		
めんちゃ号	シャモロ号	あつぷる号	奥羽本線			奥羽本線			めんちゃ号	シャモロ号	あつぷる号
7:34(14分)	7:40(8分)	7:40(8分)	7:48	→		14:58	→		15:45(47分)	15:35(37分)	15:35(37分)
8:48(70分)	8:48(70分)	8:56(62分)	9:58			16:55			17:10(15分)	17:10(15分)	—
11:25(40分)	—	—	12:05			17:51			18:10(19分)	—	17:07(16分)

※()内は乗継時間を示す

※赤字は乗継時間が10～30分の便を示す

図 スネカラバスと鉄道の接続状況(一部)

表 スネカラバスの周知・利用環境における状況

分類	実態
周知内容	町のHPには提供方式が『定路線型サービス』とあり、予約があったときのみバス停で乗降できるよう運行すると記載されている。一方で運行方法は『区域運行』とあり、ページ冒頭の解説には『利用者の予約に対応して、自宅等から町内の目的地まで運行する形態のバス』との記載がある。また、周知広報資料である『スネカラバス時刻表』には自宅等から利用できる旨の記載が無い。
乗降場所	町のHPでは運行路線図で概ねの方向が分かるものの、実際の地図に正確な位置を落とし込んだ資料が無い。新規の利用者『どこで乗車したらよいか』や『自宅付近を運行しているのか』『どんな目的で利用できるのか』などの判断が難しい。
支払・予約	支払いは乗車券のみ（一方、スネカラバスを運行している大鰐交通は、タクシー業務で電子マネーPayPayやクレジットカードの利用が可能かつ、その他の支払方法の導入の意欲を示している）という点や、予約方法は電話のみなど、主要な利用者である高齢者の利用が優先されており、スマホ等を使いこなす次世代の利用者が使いにくい。

課題 2

中心部で公共交通を利用することができない町民・来訪者の移動手段の確保が必要

- 町の中心部は路線バス『弘前～大鰐・碓ヶ関線』や定時定路線デマンド『スネカラバス』など複数の公共交通が運行している。しかし、大鰐・蔵館地区（特に『羽黒館地区』、『上・下牡丹森地区』）は網目状に入り組んだ細い道路で構築されており、大きな車両が入ることが難しいなどの理由から、公共交通が運行できていない実態があり、バス停から300m圏内に含まれない公共交通利用が不便な地域（公共交通空白地域）が各所に存在している。
- 大鰐・蔵館地区に居住する町民からの意見・評価（町民アンケート結果より）においても、公共交通を利用しない（できない）理由として『そもそも利用できる範囲に公共交通が運行していない』ということが多く確認された。
- また、観光面では、スネカラバスは『事前登録・予約した町民だけが利用することができる』こと、路線バスは『幹線道路しか運行していない』こと、宿泊施設の送迎サービスも『最寄り駅⇄宿泊施設間の運行しかしていない』ことから、中心部を回遊する観光移動には使いにくい状況にある。
- 加えて、大鰐温泉スキー場への送迎車両が出ていない実態もあり、観光計画などで掲げられている『中心市街地の魅力向上』や『観光振興』に対して、公共交通の充足が求められる。
- 以上のように、町民の生活移動を支える公共交通空白地域の発生や、観光面での適切な移動手段の確保ができていない状況にあり、中心部で公共交通を利用することができない町民・来訪者の移動手段の確保が必要となる。

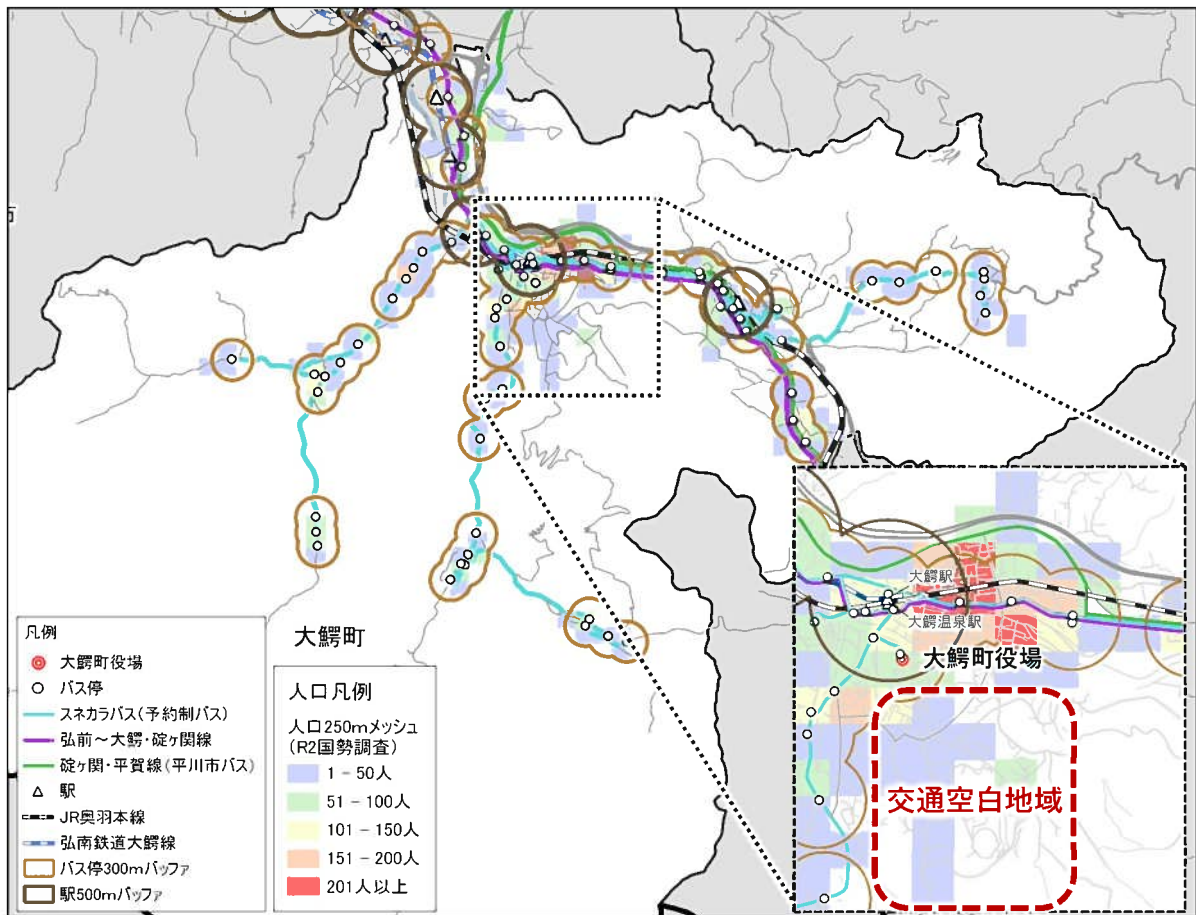


図 公共交通の運行状況と居住状況

課題 3

既存の移動サービスと適切に連携した交通網の形成が必要

- 少子高齢化に伴う人口減少や、新型コロナウイルス感染症対策による外出自粛に伴う影響によってスネカラバスの利用者が減少傾向にある中で、スネカラバス以外にも『スクールバス』や『患者送迎ワゴン』、『冬季間高齢者入浴福祉バス』などの移動サービスが無料で運行しており、さらには運行時間・経路がスネカラバスと一部重複している実態がある。
- しかしながら、冬季間高齢者入浴福祉バスのように、スネカラバスが運行していない地域に向けて運行している実態や運行期間中に4日間で1日あたり平均18人に利用されている実態からも、町民にとって重要な移動手段を担っている。
- 以上のように、町の方針として掲げられる『効果的な財政運営』への寄与が求められる一方で、スネカラバスと一部の移動サービスの運行経路や目的地等が重複していることや、現時点で公共交通によって対応しきれない地域が存在することから、限られた財源の中で既存の移動サービスと適切に連携した交通網の形成が必要となる。

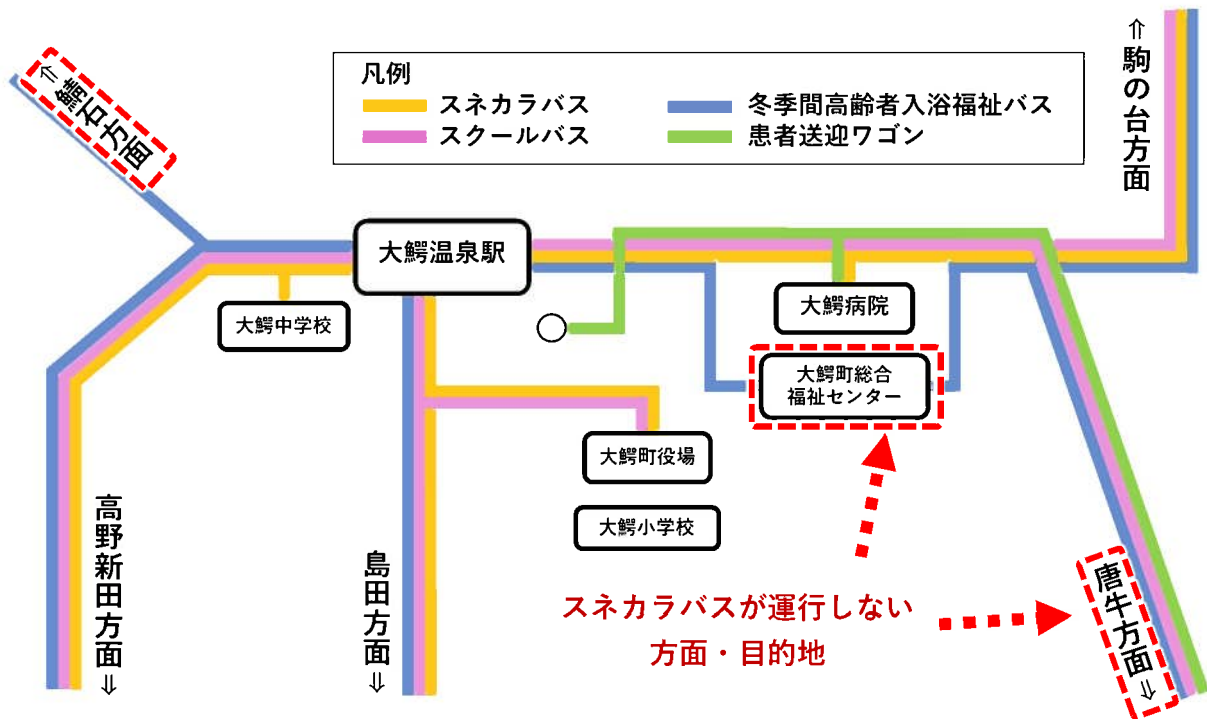


図 公共交通以外の移動サービスの運行状況

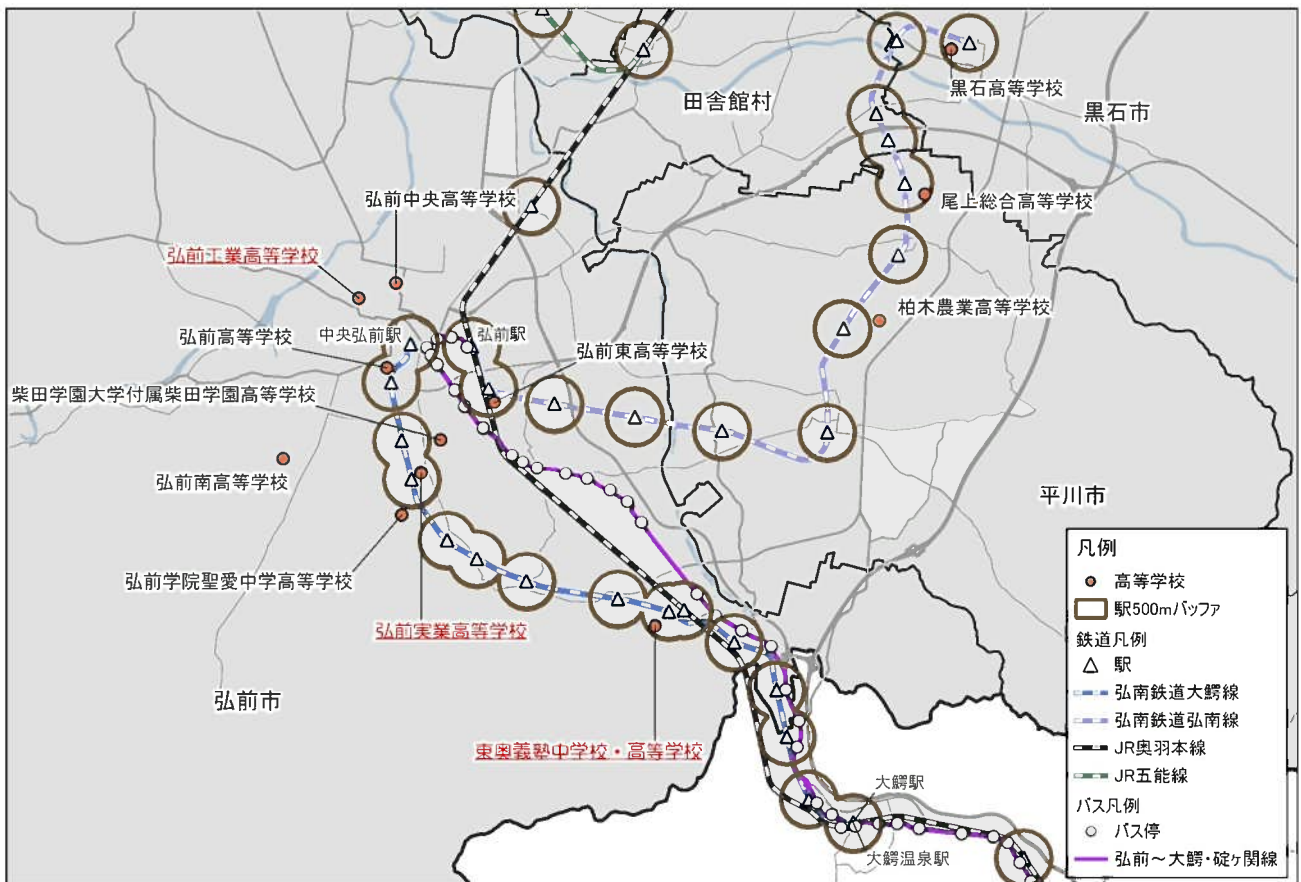
表 時間帯別の運行している移動サービス一覧

	朝(～9時)	昼(9～12時)	昼(12～16時)	夕(16時～)
スネカラバス	●	●	●	●
スクールバス	●		●	●
患者送迎ワゴン	●	●		
冬季間高齢者入浴福祉バス		●	●	

特に朝～昼で運行時間が重複

課題4 町内外を結ぶ広域路線を持続可能な形へ保っていくことが必要

- 大鰐町は高校を有していない為、町内に住む高校生の約9割が弘前市内の高校へ通学していることや、多くの町民が自家用車で弘前市内の病院に通院している実態、観光客が弘前市から本町へアクセスするための重要な移動手段であることを鑑みると、将来的にも広域路線を維持していくことは重要である。
- 現状、大鰐町と町外を結ぶ広域路線として、鉄道は『JR 奥羽本線』や弘南鉄道『大鰐線』、バスは『弘前～大鰐・碓ヶ関線』が運行しているが、町内を停車せず通過する路線として、平川市が運行する『碓ヶ関・平賀線』も存在する。
- これらの路線は町外では目的地に向けて放射状に経路を広げていくものの、主要道路に限られる町内では運行時間は異なるが多くの区間が重複または並行して運行する実態があることに加え、利用者減少が深刻化しており、公的支援を受けるなど事業者単独での維持が困難な状況にある。
- 以上のように、広域路線の維持に向けて利用者の確保が急務となっており、関係者（周辺市町村や事業者など）と連携・協力することや、路線ごとの運行特性から適切な利用ターゲットを設定すること、町内路線からの接続性を高めることなど、広域路線をより使いやすくするための取組みや高校に進学する前に公共交通に触れる機会が不足していることから、町内外を結ぶ広域路線を持続可能な形へ保っていくことが必要となる。



※赤字は高校生アンケートで回答が多かった通学先の上位3校

図 町内に住む高校生の通学先

課題5 大鰐駅を本町の玄関口としてふさわしい交通拠点に見直すことが必要

- 本町と弘前市を結ぶ『大鰐駅』と『大鰐温泉駅』は、本町における玄関口であり、高校生や観光客に利用される重要な交通拠点である。
- しかしながら、利用する高校生からの意見・評価（高校生アンケート結果より）においては『Wi-Fiが無い』『勉強スペースが欲しい』『冷暖房の整備がされていない』など駅舎内で電車や家族の送迎を待つ際の待合環境への不満が挙げられている。
- 現状、大鰐駅周辺には『FREE Wi-Fi』『休憩コーナー』『冷暖房設備』が整備され、高校生の待合環境に関するニーズを満たすことができる『大鰐町地域交流センター 鰐 come』が立地している。しかし『有料スペース内に整備されていること』や『施設間の距離約 200m と少し離れた場所に立地していること』『雨・雪を凌いで移動できる動線が確保されていないこと』などから利用しにくい状況となっている。
- 以上のように大鰐駅は重要な交通拠点である一方で、毎日利用する高校生などの利用者にとって不満が生じていることや、当該及び周辺施設における施設管理者と十分に連携ができていない状況にある為、大鰐駅を本町の玄関口としてふさわしい交通拠点に見直すことが必要となる。



図 大鰐温泉駅と鰐 come の位置



※『鰐 come』HP より

図 鰐 come の外観(左)と休憩コーナー(右)

4. 大鰐町の公共交通のあるべき姿

4. 大鰐町の公共交通のあるべき姿

4-1 公共交通のあるべき姿（基本理念）

- 「1-3 計画の位置づけ」に示したとおり、本計画は振興計画に示される将来像の実現に向けて、公共交通のあるべき姿を示すものである。
- このため、振興計画に示される“地域共生社会の実現”及びまちの将来像である“わになって みんなポカポカ 大鰐町”の実現に向けて、本計画において目指すべき方向性として、本計画の「基本理念」を示す。
- なお、本町の将来像の実現に向けては、公共交通分野だけではなく、他の分野とも連携しながら取り組みを進めることが肝要であるため、関連計画などによる公共交通に対して求められる役割などを踏まえることとする。

第6次大鰐町振興計画

基本理念「地域共生社会の実現」

まちの将来像「わになって みんなポカポカ 大鰐町」

■まちづくり分野

- ・誰もが住んでよかったと思えるまちづくりの推進
- ・交通施設の整備や交通手段の確保を図るとともに、行政・医療・福祉・生活サービス等の生活利便機能の維持・向上
- ・鰐comeと連携し、駅前地区の社会資本等を有効活用した再整備

■観光分野

- ・中心市街地の魅力づくりと大鰐らしい景観軸の形成
- ・時代に即した観光コンテンツの推進

■福祉分野

- ・病院への送迎車運行によって、移動手段のない方や低所得の方が適切に医療を受けられるように支援
- ・各分野が連携し、子育て世代に対して切れ目のない支援を実施
- ・一人暮らし高齢者の支援や地域で見守る体制の構築

■デジタル化

- ・時代に即した分野での情報化推進
- ・地域公共交通のデジタル化(予約システムなど)の検討

本計画における基本理念

地域をつなぎ 人をつなぎ 未来へつなぐ ～大きなわになり支え合う公共交通の実現～

- 『地域をつなぎ』：居住エリアや交通拠点・観光施設間を結び、皆が快適にお出かけできるような効率的かつ利便性の高い公共交通を目指す。
- 『人をつなぎ』：住民・行政・事業者などが一体となり考えていくことで、最大公約数の利用者に受け入れられる公共交通の提供を目指す。
- 『未来へつなぐ』：地域の暮らしを支える公共交通を将来的に守っていくためにも、便利でかつ分かりやすい持続可能な公共交通を目指す。

4-2 計画の基本方針

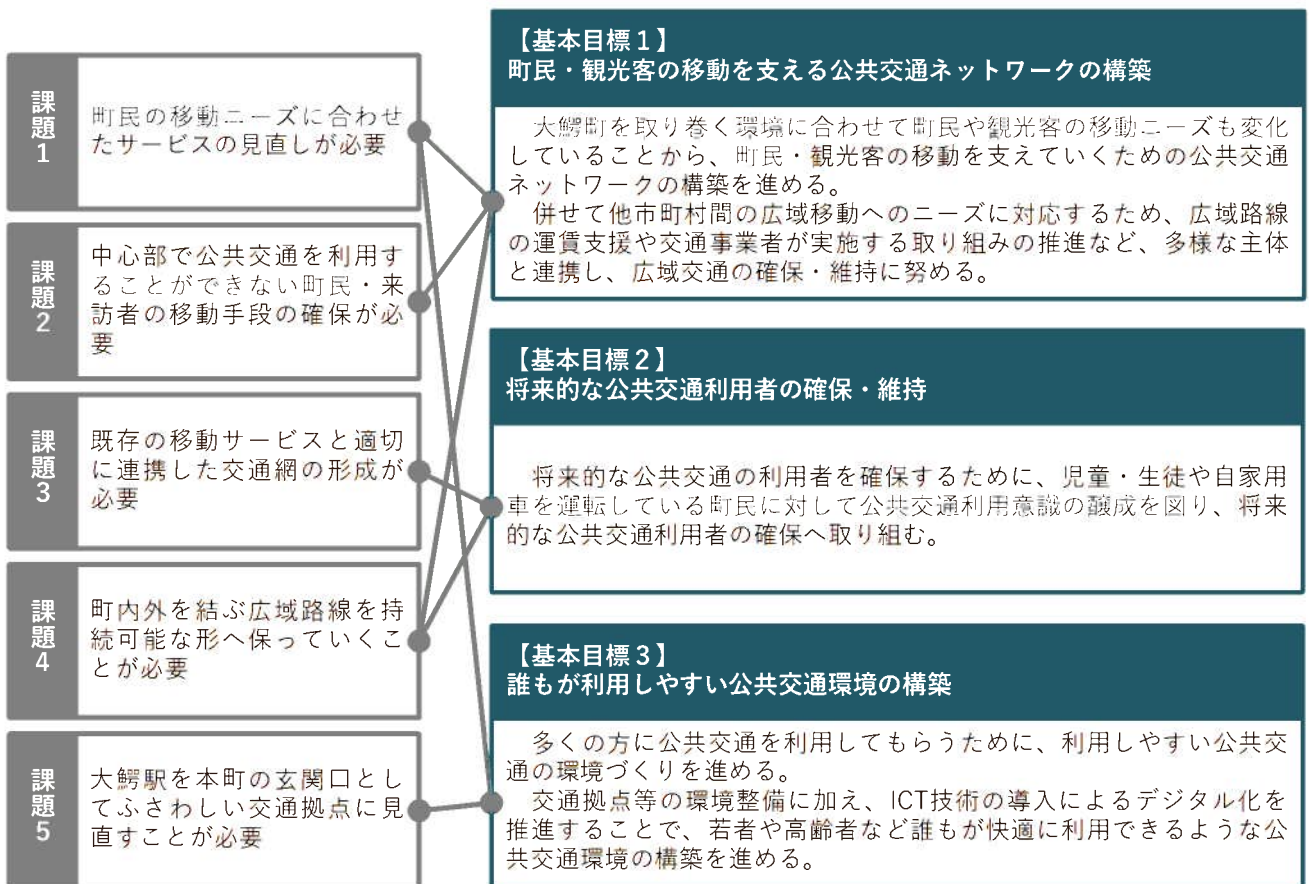
- 前項で示した基本理念の実現に向けて、今後の公共交通施策の指針となる基本方針（公共交通のあり方）を以下の通り示す。

**地域をつなぎ 人をつなぎ 未来へつなぐ
～大きなわになり支え合う公共交通の実現～**

基本方針 1	町内の移動を支え、地域をつなげる公共交通
○町民の日常生活に欠かせない商業・医療施設などが集中している町中心部に対し、移動ニーズに応じて適切に移動サービスの維持・改善を図る。 ○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す。	
基本方針 2	誰もが快適に移動でき、人をつなげる公共交通
○町民が快適に移動できるのは勿論のこと、観光客が宿泊施設や観光施設まで快適に移動できるような公共交通を目指す。 ○また住民・行政・事業者など多くの方が一体となり検討することで、移動手段の利便性をより高め、誰もが快適に移動できるようにする。	
基本方針 3	サービスの持続性を高め、未来へつなげる公共交通
○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く。	

4-3 計画の基本目標

○基本方針（地域公共交通のあるべき姿）を踏まえ、地域公共交通に関する問題点や課題の克服に向けて次の目標を設定する。



4-4 公共交通ネットワークイメージ

○本計画で目指す公共交通ネットワークイメージを以下に示す。

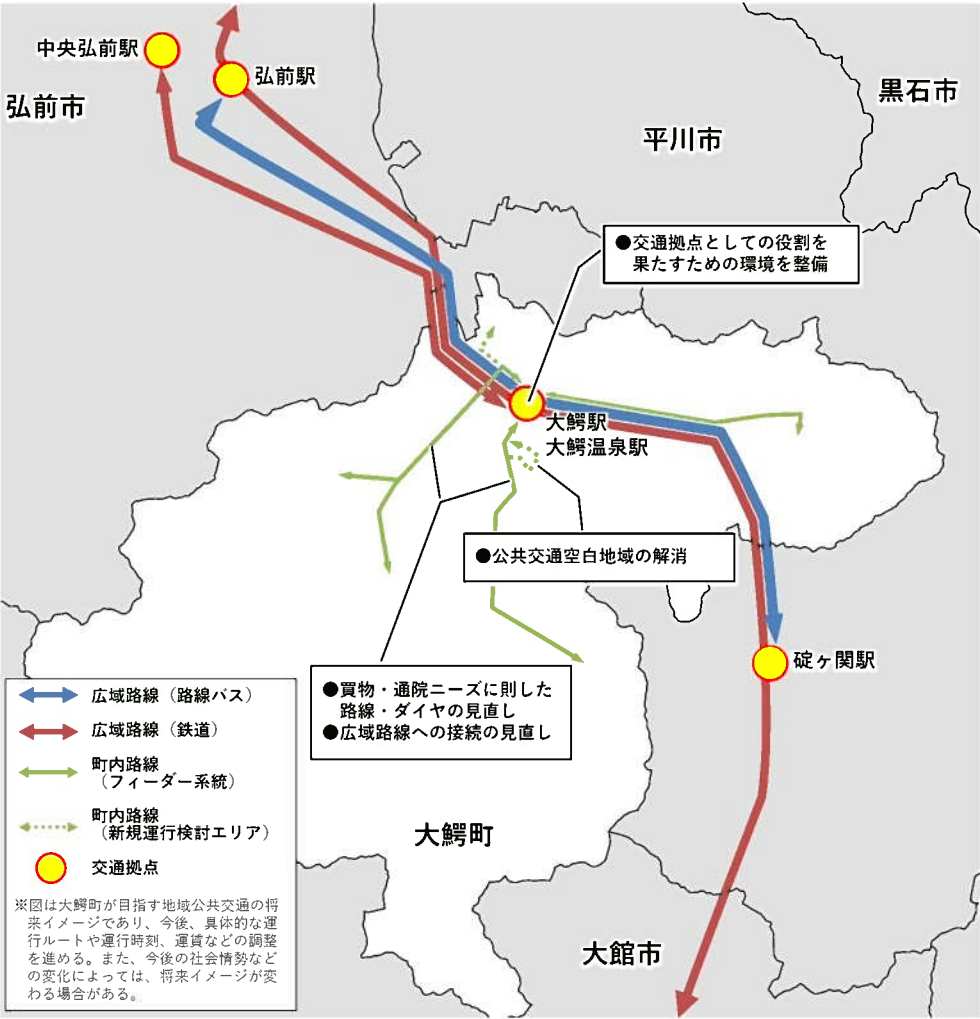


図 公共交通ネットワークイメージ

表 補助系統に係る事業及び実施主体の概要

系統区分	系統名	起点・終点	接続する地域間幹線系統・バス停	事業許可区分・運行態様	補助事業の活用区分
定時定路線デマンド	スネカラバス 高野新田線	大鰐病院入口～高野新田南口	『弘前～大鰐・碓ヶ関線』・大鰐温泉駅前など	4条乗合・区域運行	フィーダー補助
	スネカラバス 島田線	大鰐病院入口～久須志神社	『弘前～大鰐・碓ヶ関線』・大鰐温泉駅前など	4条乗合・区域運行	フィーダー補助
	スネカラバス 駒の台線	役場前～前田の沢	『弘前～大鰐・碓ヶ関線』・大鰐温泉駅前など	4条乗合・区域運行	フィーダー補助

■地域公共交通確保維持改善事業の必要性

フィーダー系統は、広域連携軸および地域間連携軸ではカバーしきれない地域内での移動に対応するものであり、適切に役割分担を行い、効率的に移動手段を提供する上で重要な軸である。

定時定路線デマンドバスであるスネカラバスは、『マックスバリュ新おおわに店』をはじめとする商業施設への買い物や『町立大鰐病院』への通院、そして広域的な移動を支える交通拠点である大鰐駅・大鰐温泉駅へ接続するなど、町民の生活を支える重要な役割を担っている。

しかしながら、自治体や事業者の運営努力だけでは維持が難しい為、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持していく必要がある。

5. 目標達成に向けた取組み

5. 目標達成に向けた取組み

5-1 取組む施策

施策 1-1：町内路線の運行体系に関する取組み

1-1-1：スネカラバスの買物・通院ニーズに則した路線・ダイヤの見直し

- 多くの町民の買物・通院における移動実態は午前中のうちに完結するが多いが、現状の島田線や駒ノ台線は午前中に帰宅することができないダイヤとなっている。
- また、通院においてはダイヤだけでなく、大鰐病院の診療所化や大鰐病院以外の医療施設への通院ニーズなど、運行当初と比べ取り巻く環境に変化が生まれている。
- 以上のことから、町民の移動ニーズに合った買物や通院時の路線・ダイヤの見直しを行う。

表 シャモロ号(島田線)の運行ダイヤ(一部)

バス停名	1便	3便	5便※	7便	9便
大鰐病院入口		7:54	12:02	15:27	17:02
大鰐温泉駅前	回送便	8:02	12:10	15:35	17:10
久須志神社		8:25	12:33	15:58	17:33

※日曜・祝日運休

表 あっぷる号(駒ノ台線)の運行ダイヤ(一部)

バス停名	1便	3便	5便※	7便	9便
役場前		7:41	12:09	15:34	17:06
大鰐病院入口	回送便	7:51	12:19	15:44	17:16
前田ノ沢		8:19	12:47	16:12	17:44

※日曜・祝日運休

午前中に帰宅することができない

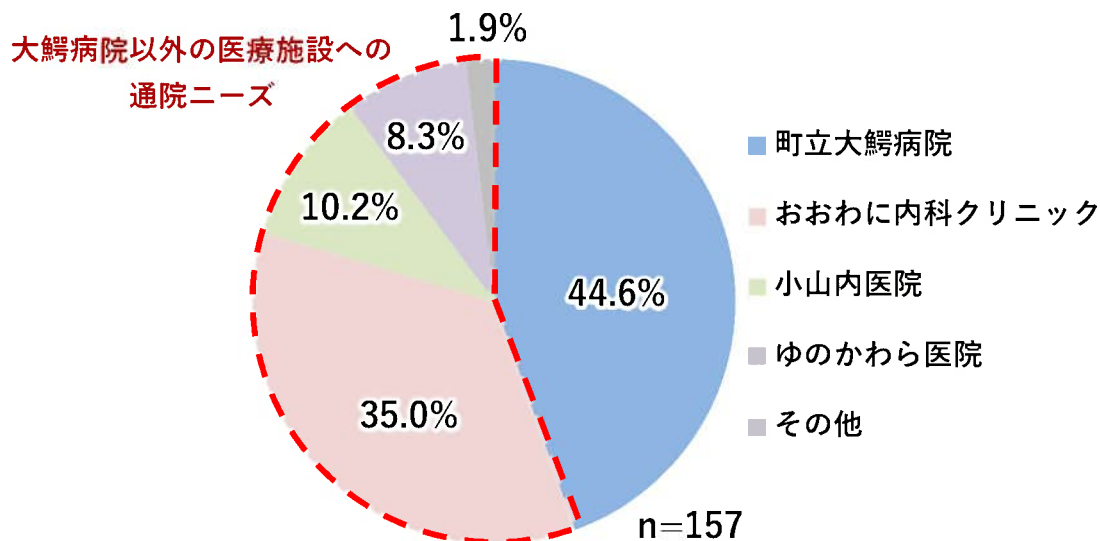


図 通院先の医療機関名(町内)

出典：町民アンケート調査（令和4年）

1-1-2：スネカラバスと広域路線間の接続時間の見直し

- 現行のスネカラバス⇄広域路線の乗り継ぎ時間においては、長時間に及ぶ乗り継ぎ時間が散見されることから、スネカラバスの時間を調整することで、広域路線に適切な時間で乗り継げるように見直しを行う。
- 接続時間の検討の際には、乗継時間が長すぎる・短すぎることがないように『10～30分以内』の乗継時間を目安に適切な運行ダイヤの見直しを行うとともに、路線の役割を考慮し、商業施設や医療施設などの行先に合わせた到着・滞在時間となるように接続する。



図 公共交通同士の乗継イメージ

1-1-3：スネカラバスの利用対象の拡大

- スネカラバスは観光客などの町民以外が利用できない一方、運行を継続する中で地域の公共交通として定着しているものの、利用者数は減少傾向にあり、空席が目立つ便も一部存在する。
- 限られた交通資源を有効活用するためにも、空席を町民以外が利用できるように、利用対象の範囲の拡大を検討する。
- なお、あくまで町民向けの移動手段としての役割を維持することとし、町民以外（非登録者）に対しては『町民の利用が多い時間帯は予約を受けない』『料金設定を検討する』など、引き続き町民が一番に使いやすい運用方法を検討する。

1-1-4：公共交通空白地域の解消

- 町内には公共交通空白地域が点在しており、バス停までの距離が離れていて使いにくいなど、全ての町民に対して平等な移動サービスが提供できていない状況にある。
- そのため『既存サービスの拡大』や『新サービスの導入』などを検討することで、公共交通空白地域の解消に取り組む。
- なお、当該地域は小規模な需要になることが見込まれる為、地域の実情に沿った方法(町外への移動ニーズが多い『八幡館地区』は路線バスへ接続させるなど)を住民と共に検討することで利用者に寄り添った移動サービスを目指す。

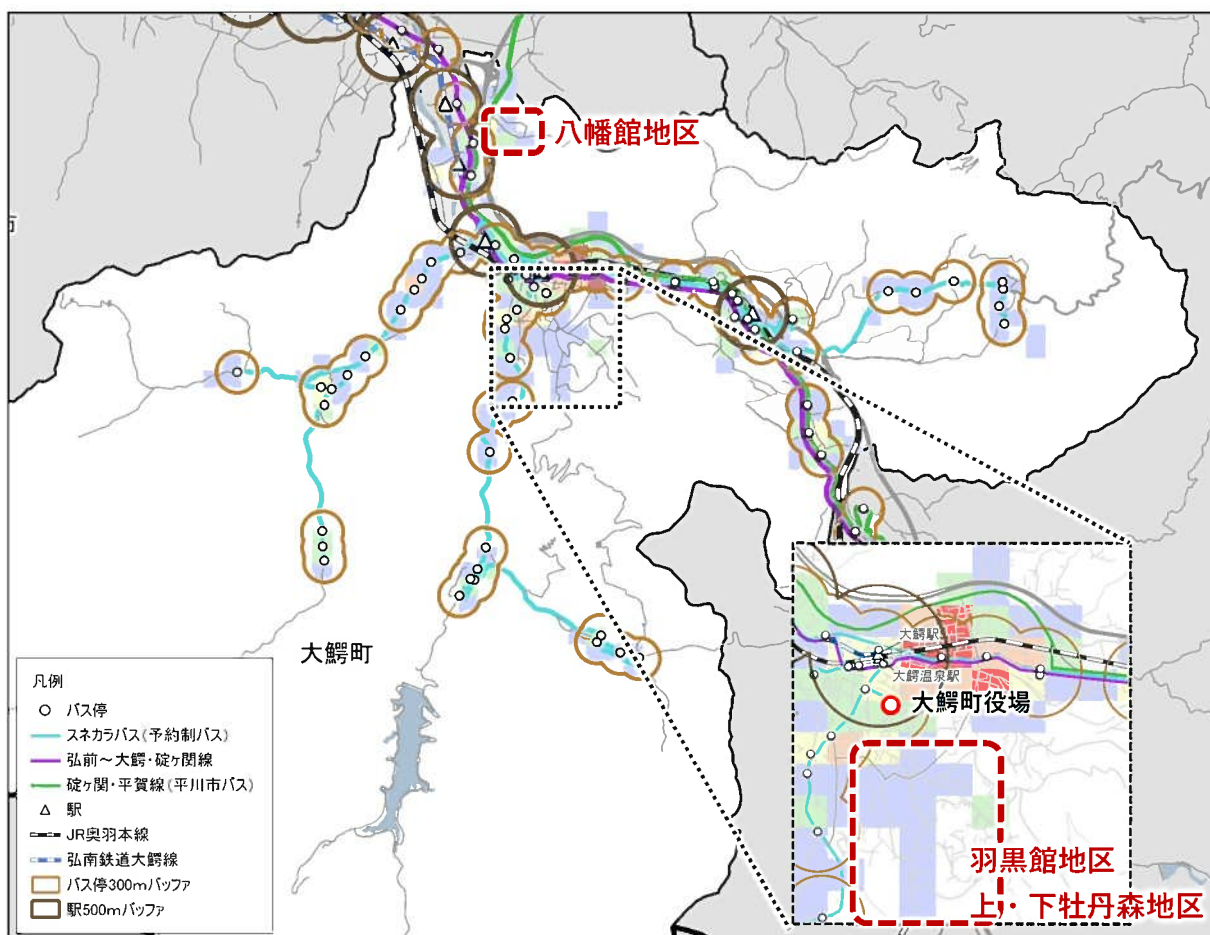


図 公共交通の運行状況と居住状況

実施の際の関係者				
町民	大鰐町	交通事業者	関係市町村	
●	●	●		
スケジュール				
R5	R6	R7	R8	R9
スネカラバスと広域路線間の 接続時間の見直し	評価検証（利用者数・収支・効率性など）を行いながら定期的に見直し			
	評価検証（利用者数・収支・効率性など）を行いながら定期的に見直し			
	スネカラバスの利用対象の拡大	評価検証（利用者数・収支・効率性など）を行いながら定期的に見直し		
公共交通空白地域の解消	評価検証（利用者数・収支・効率性など）を行いながら定期的に見直し			

施策 1-2：広域路線の確保・維持に関する取組み

1-2-1：唐牛地区⇄町中心部間の運賃支援の検討

- 唐牛地区⇄町中心部間の移動の際は、距離制運賃方式を採用している路線バス『弘前～大鰐・碓ヶ関線』以外の選択肢がなく、他地区と比べて町中心部への移動時の運賃負担が大きくなっている。
- 町民が等しく移動サービスを受けられる環境を整備するとともに、路線バスの維持に向けてより多くの方々に利用していただくために、町内移動の場合のみスネカラバスと同一料金(200 円)で利用できるなど、運賃差を緩和する施策を検討する。
- なお、実施の際は、弘南バスが令和 5 年 2 月より導入した地域連携 IC カード『MegolCa』を活用することで町民の利便性を向上するとともに IC カードの普及を推進する。



図 MegolCa (弘南バス HP より)

1-2-2：弘南鉄道が実施する利用促進策の継続支援

- 弘南鉄道では、『生活応援きっぷ「わにサポ」』や『中学生応援きっぷ』『弘南鉄道グッズ販売』など、様々な利用促進策を展開し、鉄道利用者の維持・確保に取り組んでいることから、これらの利用促進策の効果をより高めるため、弘南鉄道が実施する利用促進策の継続支援を行う。
- 例えば、「わにサポ」において協賛施設(鉄道利用で特典が受けられる施設)の募集支援を行うことや、町の広報誌へ弘南鉄道の取組みを記載するなど、継続して利用促進策の支援を行う。



図 左：生活応援きっぷ「わにサポ」 右：中学生応援きっぷ (弘南鉄道 HP より)

実施の際の関係者				
町民	大鰐町	交通事業者	関係市町村	
	●	●	●	
スケジュール				
R5	R6	R7	R8	R9
	唐牛地区⇄町中心部間の 運賃支援	評価検証（利用者数・収支・効率性など）を行いながら定期的に見直し		
広域路線の運行事業者が実施する利用促進策の継続支援				

施策 2-1：公共交通の情報発信に関する取組み

2-1-1：公共交通に関する総合的な周知広報資料の作成

- 現在、町および交通事業者が個別に時刻表や運行経路図を公表しており、町内を運行する全ての移動手段を網羅的に記載した周知広報資料は提供できていない為、公共交通に関する総合的な周知広報資料を町が主体となって作成する。
- なお、町民がより公共交通に対して理解を深めるとともに、新たな利用者の確保に向けて、基礎的な情報の他、『乗継のモデルコース』など、利用促進に関する情報の掲載も検討する。

2-1-2：町内の観光スポットへの移動方法・運賃等に関する情報発信

- 町外からの来訪者の移動手段は『公共交通を用いて移動できること』が十分に周知されていないければ、自家用車やレンタカー等が選択される可能性が高いことから、来訪者が移動計画を検討する段階で情報を届けることが重要である。
- そのため、目的地となりうる『町内の観光スポットの情報』と併せて『利用できる公共交通のダイヤや運賃』などの情報を町内での周知に留まらず、HP や町外の観光案内と連携することで幅広く発信する。

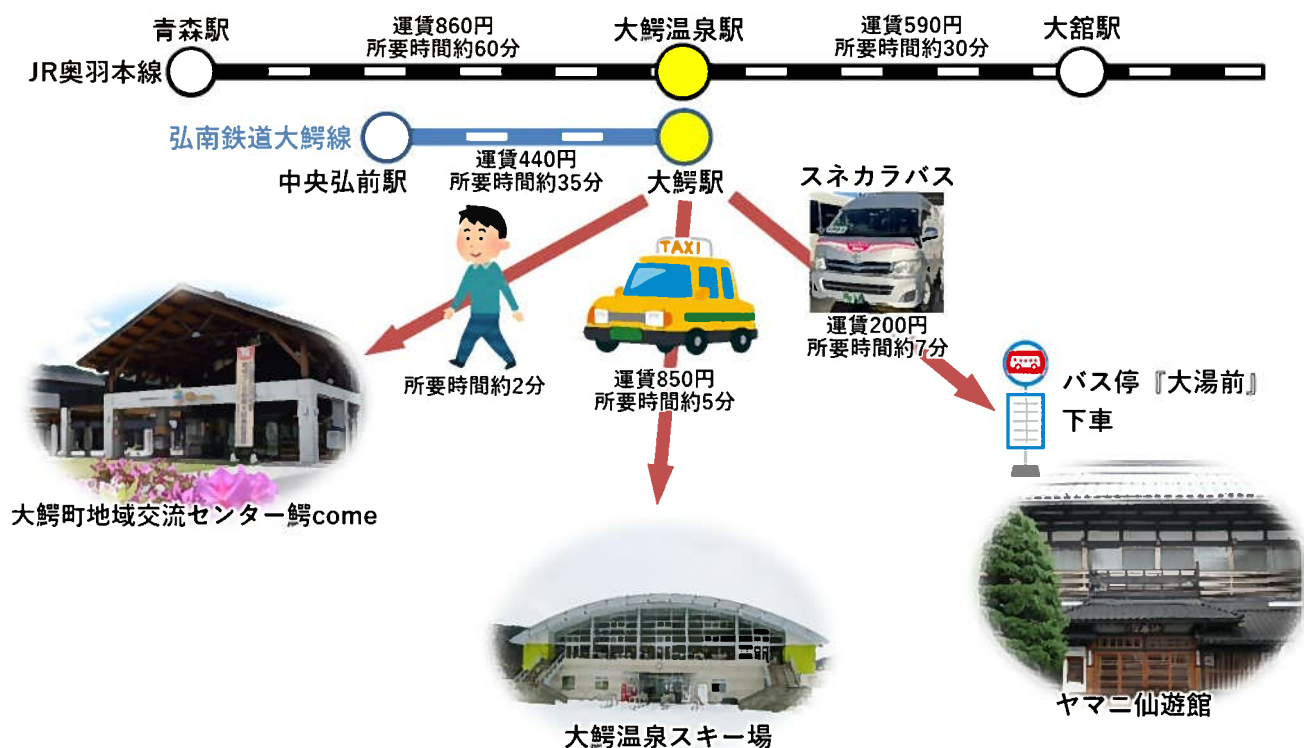


図 町外から観光スポットへの周知イメージ

実施の際の関係者				
町民	大鰐町	交通事業者	関係市町村	
	●	●	●	
スケジュール				
R5	R6	R7	R8	R9
公共交通に関する総合的な 周知広報資料の作成	公共交通の見直しの際に情報を更新			
	町内の観光スポットへの移動 方法・運賃等に関する情報発信	必要に応じて情報を更新		

施策 2-2：公共交通利用意識の醸成に関する取組み

2-2-1：小中学生に対する公共交通利用に向けた教育の充実化

- 大鰐町は高校を有していないことから、進学時に弘前市などの町外の高校へ通学するために公共交通を用いる生徒がいる一方で、家族の送迎を選択し、公共交通を選ばない生徒もいる。
- 家族の送迎は負担が大きいという声もあることから、高校進学時の通学手段として自然と公共交通が選ばれるように小・中学生の頃からの意識付けが重要となる。
- そこで、小・中学生の頃から公共交通に慣れ親しむことができるように小・中学生を対象に公共交通に関する教材作成や出前授業、乗り方教室を交通事業者と連携しながら開催する。



図 動機付け冊子と中学生への利用促進の様子（三沢市の実施事例）

2-2-2：公共交通勉強会の開催

- 小中学生に対する意識付けだけでなく、公共交通利用のターゲットとなりうる『中・高年層の住民』に対し『自家用車の利用を時々控えながら、たまには公共交通を使って移動する』という意識付け行うことも重要となる。
- そのため『公共交通を利用したことが無い・久しぶりに利用する町民』に対して、利用時の不安の軽減として『基本的な使い方』や将来的な公共交通の維持に向けて『公共交通の必要性』などを伝える勉強会を開催する。
- 実施の際は、前述の座学だけでなく『実際に参加者で移動プランを考え、後日一緒に使ってみる』ことまでを想定した２段階の実施を想定する。

実施の際の関係者				
町民	大鰐町	交通事業者	関係市町村	
●	●	●		
スケジュール				
R5	R6	R7	R8	R9
小中学生に対する公共交通利用に向けた教育の充実化				
公共交通勉強会の開催				

施策 3-1：スネカラバスの利用環境の改善

3-1-1：ICT 技術を活用したオンライン型予約システムの導入・検討

- 振興計画では『地域公共交通のデジタル化(予約システムなど)の検討』の推進が示されている。
- 現状、スネカラバスの予約方法は電話予約のみとなっており、予約時の『オペレーターの手間』や『受付時間に制限があること』を考慮し、振興計画に示される指針に従い、ICT 技術を活用しながら『オペレーターの負担軽減』や『24 時間予約受付』が可能なオンライン型の予約システムの導入を検討する。

3-1-2：新たな支払い方法の導入・検討

- スネカラバスは現金のみで利用することができず、車内で乗車券を購入した上で利用する必要があるため『販売対応時に他の利用者を待たせる』ことや『購入者が乗車券を紛失してしまう』などのリスクが存在している。
- 今後は利用者の負担軽減・利便性の向上を目的として、新たな支払い方法の導入を検討するが、導入の際に、全ての車両に決済を行う機器を設置することは費用が大きくなる可能性がある為、利用者がスマートフォンだけで決済できる方法など、より安価なものを検討する。

①スマホから利用日やバス停を指定し乗車券を購入



②スネカラバスを利用



③降車時に乗車券を運転手に提示



図 新たな予約・支払い方法のイメージ

実施の際の関係者				
町民	大鰐町	交通事業者	関係市町村	
	●	●		
スケジュール				
R5	R6	R7	R8	R9
		ICT技術を活用したオンライン型予約システムの導入・検討	利用状況に応じて定期的に見直し	
		新たな支払い方法の導入・検討		

施策 3-2：移動サービス同士の連携促進に繋がる環境の構築

3-2-1：交通拠点の設定・環境整備

- 町内には公共交通以外にも『患者送迎ワゴン』のような様々な移動サービスが運行しているが、公共交通計画では、それらの移動サービスとの連携することで限られた交通資源を有効活用することが求められている。
- そのため、多くの利用者が集積する既存の施設を交通拠点として位置づけ、路線を集めて乗継利便性を高めるなどの取組みを実施する。
- また、交通拠点に設定した施設に対しては、優先的に『総合時刻表の掲示』や『Wi-Fi、冷暖房等の環境整備』などを進めることで、安心して待つことができる環境づくりも取組む。

表 交通拠点の機能の概要
(国土交通省道路局：交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン)

区分		機能
交通機能	基本機能	バスやタクシー等への乗降や乗降までの移動・待合、また、車両の拠点内の移動や停留・待機、交通ターミナルの運営等、交通拠点が備えるべき基本的な機能
	交通結節機能	交通拠点における多様な交通モードが一体となって機能するよう、交通モード間を円滑に接続するための機能
防災機能	防災機能	交通拠点の交通機能を災害時においても確保するための機能
交流等機能	地域の拠点・賑わい機能	まちづくりと連携し、賑わいのある空間を創出するための機能
	サービス機能	交通拠点を利用する歩行者の利便性向上に係る各種サービスの提供を行うための機能
	景観機能	交通拠点として地域の顔にふさわしい景観の創出、また、訪れる人にゆとりや安らぎを与えるための機能

3-2-2：移動サービスに関する関係者協議の場を構築

- 前項の施策の推進に向けては、公共交通に限らない関係者との協議が必要となる為、『大鰐町地域公共交通会議』において引き続き公共交通に関する協議を行いつつも、必要に応じて町内を運行する移動サービスの関係者等を招くことで協議の場を構築する。
- 具体的には『移動サービスを含む競合が発生しないダイヤ設定』や『イベント等における臨時運行』など、移動サービスとの連携を図る。

実施の際の関係者				
町民	大鰐町	交通事業者	関係市町村	
	●	●	●	
スケジュール				
R5	R6	R7	R8	R9
交通拠点の設定・環境整備				
移動サービスに関する関係者協議の場を構築	状況に応じて関係者協議を開催			

5- 2 事業体系とスケジュール

○前章で定めた本町における公共交通の基本方針および基本目標に基づき、以下に示す事業・スケジュールでの実施を検討する。

表 事業体系とスケジュール

個別施策			令和 5 年度	令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和 9 年度	関係者			
								町民	町	事業者 交通	市町村 関係
目標 1 に関する施策	1 - 1	町内路線の運行体系に関する取り組み	スネカラバスの買物・通院ニーズに則した路線・ダイヤの見直し	評価検証（利用者数・収支・効率性など）を行いながら定期的に見直し			●	●	●		
			スネカラバスと広域路線間の接続時間の見直し	評価検証（利用者数・収支・効率性など）を行いながら定期的に見直し							
				スネカラバスの利用対象の拡大	評価検証（利用者数・収支・効率性など）を行いながら定期的に見直し						
			公共交通空白地域の解消	評価検証（利用者数・収支・効率性など）を行いながら定期的に見直し							
	1 - 2	広域路線の確保・維持に関する取り組み		唐牛地区⇔町中心部間の運賃支援	評価検証（利用者数・収支・効率性など）を行いながら定期的に見直し			●	●	●	
			広域路線の運行事業者が実施する利用促進策の継続支援								
目標 2 に関する施策	2 - 1	公共交通の情報発信に関する取り組み	公共交通に関する総合的な周知広報資料の作成	公共交通の見直しの際に情報を更新				●	●	●	
				町内の観光スポットへの移動方法・運賃等に関する情報発信	必要に応じて情報を更新						
	2 - 2	公共交通利用意識の醸成に関する取り組み	小中学生に対する公共交通利用に向けた教育の充実化			●	●	●			
			公共交通勉強会の開催								
	目標 3 に関する施策	3 - 1	スネカラバスの利用環境の改善			ICT技術を活用したオンライン型予約システムの導入・検討	利用状況に応じて定期的に見直し		●	●	
						新たな支払い方法の導入・検討					
	3 - 2	移動サービス同士を連携させる環境の構築	交通拠点の設定・環境整備				●	●	●		
			移動サービスに関する関係者協議の場を構築	状況に応じて関係者協議を開催							

5- 3 数値目標の設定・評価方法

- 前項までに示した事業の内容を踏まえて、本計画で設定した基本方針・基本目標の達成状況を継続して検証していくための具体的な目標値を設定する。指標については、目標値の達成状況の経過を持続的に確認できるものを設定する。
- 目標値については、計画最終年である令和 9 年度において達成状況を確認するものとするが、令和 5 年度において、実績等により確認ができるものについては、中間モニタリングとして進捗確認を検討する。

基本目標	目標指標	現況値	目標値 (令和 9 年度)	内容	検証 時期
目標 1 町民・観光客の移動を支える公共交通ネットワークの構築	目標指標① スネカラバスの年間利用者数 (通学定期利用者を除く)	13,162人/年 (令和3年度)	13,162人/年以上 (増加)	スネカラバスを使いやすく見直すことや、利用対象を拡大して新規利用者を獲得することで、利用者の増加を目指す。	毎年
目標 2 将来的な公共交通利用者の確保・維持	目標指標② モビリティ・マネジメントの実施件数	-	3回/年以上 (新規)	小中学生に対する公共交通利用に向けた教育を年 1 回以上、住民に対して行う勉強会を年 2 回以上実施することで、目標達成を目指す。	毎年
目標 3 誰もが利用しやすい公共交通環境の構築	目標指標③ 『乗降場所の待合環境』に対する不満度 (町民アンケート)	8.2% (令和4年度)	8.2%以下 (減少)	『町内の交通拠点』を快適に待つことができる環境へと改善することで、乗降場所の待合環境に対する不満の低下を目指す。	最終年
	目標指標④ 町民の移動手段に係る町の財政負担額	約7,200万円 (令和3年度)	約7,200万円 (維持)	移動サービスとの連携等を考慮し、効率的な運行へ向けた協議を行うことで、移動手段に係る財政負担額の維持を目指す。	毎年

図 目標値と検証方法

5-4 計画の推進体制

- 計画の推進にあたっては、大鰐町が中心となって町民・交通事業者・関係主体等と連携・協働しつつ取り組むとともに、それぞれの主体に基本的な役割を分担する。
- 今後も引き続き下記の関係主体等から構成された「大鰐町地域公共交通会議」のもとで、計画全体の推進および事業の進捗状況の確認、目標の達成状況の確認等を行い、計画の着実な推進を行う。

表 関係する主体と基本的な役割

区分	基本的な役割
大鰐町	○計画全体を進行する役割を担い、主体的に計画の管理および推進を図るとともに、公共交通の確保・維持に向けた検討を行う。 ○また、他の分野とも連携を図るための“橋渡し”となる役割を担い、町全体での取り組みの推進を図る。
地域住民	○公共交通の利用者の目線から、公共交通の改善に向けて積極的な意見・アイデアを発案する役割を担う。 ○また、行政とともに公共交通を支えるなど、協働の取り組みによる公共交通の確保・維持に向けた取り組みの展開を図る。
交通事業者	○公共交通の運営・運行主体として、本計画に基づいた事業の展開を行いながら、大鰐町とともに持続可能な公共交通に向けた検討を進める。
関係機関	○行政や交通事業者等と連携した取り組みの検討を行う。
国・県	○全体的な統括の視点や、他地域での事例等を踏まえながら計画の推進に対して助言するとともに、監査としての判断をする。
道路管理者・交通管理者	○道路行政の視点から公共交通運営の正当性・妥当性について判断する。
有識者	○本計画に示す事業の実施方針等について、多角的な視点から助言等を行う。

5- 5 計画の推進方法

- 本計画における基本目標の達成状況・事業の効果を検証するため、指標・目標値を設定する。
- 各基本目標の達成状況について継続的にモニタリングを行い、事業ごとにPDCAサイクル（計画（PLAN）・実行（DO）・評価（CHECK）・改善（ACTION）の循環検討手法）の考え方に基つき、検証を実施する。
- 具体的に示す事業・事業内容を踏まえて指標及び目標値を設定し、本計画による定量的な効果について把握する。



図 PDCA サイクルイメージ

※PDCA サイクルとは、計画→実施→検証・評価→改善・見直しを繰り返しながら、継続的な改善を行う仕組みのこと。





大鰐町ゆるキャラ
もやっぴー

大鰐町地域公共交通計画

策定：令和５年５月

発行：大鰐町地域公共交通会議

編集：大鰐町 企画観光課（大鰐町地域公共交通会議事務局）