



# 七戸町地域公共交通網形成計画

(素案)



平成 30 年 2 月時点  
七戸町



# 目 次

<b>1. 地域公共交通網形成計画の概要</b> .....	<b>1</b>
1-1 計画の背景と目的 .....	2
1-2 計画の位置づけ .....	3
1-3 計画の対象区域と計画期間 .....	3
1-4 計画の対象とする交通手段 .....	4
<b>2. 七戸町の概況</b> .....	<b>5</b>
2-1 位置・地勢 .....	6
2-2 人口・世帯数 .....	7
2-3 通勤・通学 .....	9
2-4 施設立地状況 .....	12
<b>3. 七戸町の公共交通</b> .....	<b>13</b>
3-1 鉄道の運行状況 .....	14
3-2 路線バスの運行状況 .....	15
3-3 コミュニティバス・電気シャトルバスの運行状況 .....	18
3-4 その他の交通サービスの運行状況 .....	23
<b>4. 住民意向の把握</b> .....	<b>25</b>
4-1 住民アンケート調査の概要 .....	26
4-2 日常の外出行動について .....	27
4-3 公共交通の利用状況等について .....	30
<b>5. 七戸町の公共交通に関する課題</b> .....	<b>31</b>
5-1 路線バスに関する問題点 .....	32
5-2 コミュニティバス・電気シャトルバスに関する問題点 .....	33
5-3 交通結節点に関する問題点 .....	35
5-4 七戸町の公共交通における課題 .....	36
<b>6. 公共交通に関する基本的な方針と目標</b> .....	<b>37</b>
6-1 七戸町がめざす将来像等 .....	38
6-2 公共交通のあるべき姿（基本方針） .....	40
6-3 計画の目標 .....	41
6-4 七戸町の公共交通の将来イメージ .....	44
<b>7. 目標の達成に向けた施策と実施主体</b> .....	<b>45</b>
7-1 施策展開に向けた基本的な考え方 .....	46
7-2 施策体系 .....	48
7-3 公共交通の再編・見直しに向けた施策の内容 .....	49
7-3 利用促進・新規利用者の獲得に向けた施策の内容 .....	55
<b>8. 計画の推進方針</b> .....	<b>59</b>
8-1 計画の推進体制 .....	60
8-2 計画の推進方法 .....	61



# 1. 地域公共交通網形成計画の概要

## 1-1 計画の背景と目的

### (1) 計画の背景

当町の公共交通は、平成 22 年 12 月に東北新幹線（現：東北・北海道新幹線）の青森市方面への延伸に伴う新幹線駅の七戸十和田駅が開業により、下北・上北地域における観光等の広域的なゲートウェイ機能を有しています。

当該駅付近においては、大規模商業施設や道の駅などが立地しており、町内の住民においても移動目的地となるような拠点性の高いエリアとなっています。

隣接市町と当町を結ぶ広域路線バスは国道 4 号・国道 394 号の幹線道路を中心として十和田観光電鉄の路線バスが運行しており、高校生などの通学や住民の通院などの町内外の移動手段として利用されています。

町内の主な移動手段としては、町営によりコミュニティバスを運行しており、地域住民の日常生活の移動手段として利用されています。

これら公共交通においては、人口減少や少子化、自家用自動車利用の拡大などを背景に、利用者数が年々減少傾向にあり、公共交通の確保・維持そのものが危ぶまれる状況に陥りつつあります。

一方で、当町においても進行する高齢化や、七戸十和田駅付近を中心としたまちづくりの進展などを背景に、公共交通に求められる役割は今後ますます大きくなっていくものと考えられます。

このような中、国においては平成 19 年 10 月に地域公共交通の活性化および再生を一体的かつ効率的に実施していくための『地域公共交通の活性化及び再生に関する法律』が施行されました。

さらには平成 25 年 12 月には『交通政策基本法』が施行され、国民等の交通に対する基本的なニーズの充足、交通の機能の確保および向上、交通の適切な役割分担および有機的かつ効率的な連携など、交通に関する基本理念等が定められています。

また、“まちづくり”などとの連携や行政・交通事業者・住民その他の関係者の連携・協働の促進などが規定されるとともに、市町村をはじめとする地方公共団体の責務として、地域の特性に応じた交通施策を策定・実施することなどが明記されています。

当町においても、公共交通の問題・課題だけではなく、地域が抱える問題・課題を解決するために、住民・地域・事業者が一体となり、それぞれが満足できる体制づくりを行うとともに、まちづくりと一体となった持続可能な公共交通体系を再構築することが求められます。

### (2) 計画の目的

以上のような背景を踏まえ、地域が抱える問題・課題の解決、言い換えると、当町がめざす将来像を実現するため公共交通のあるべき姿を検討するとともに、将来にわたって住民の生活を支える持続可能な公共交通体系の構築に向けて、当町の公共交通施策のマスタープランとなる「七戸町地域公共交通網形成計画」を策定します。

## 1-2 計画の位置づけ

本計画は、地域の将来像などを定める、当町の最上位計画である「第2次七戸町長期総合計画」に基づくもので、当町に関する施策などを定めた関連計画などを踏まえつつ、定めています。

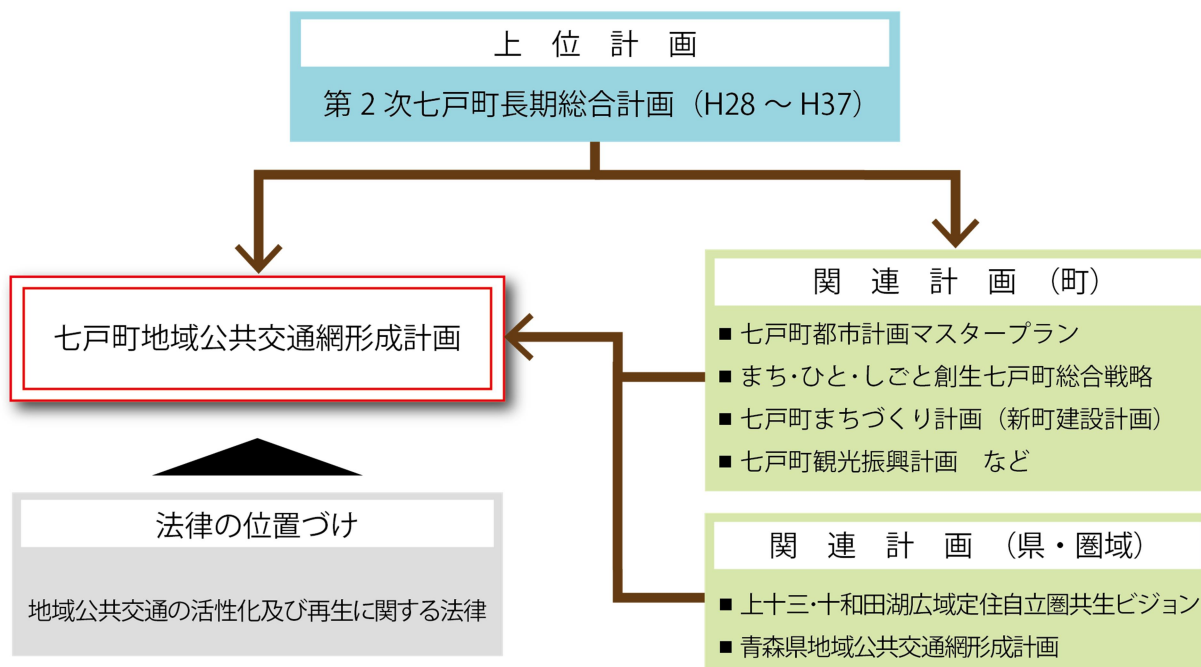


図. 七戸町地域公共交通網形成計画の位置づけ

## 1-3 計画の対象区域と計画期間

### (1) 計画の区域

本計画は、七戸町の行政区域全域を対象とします。

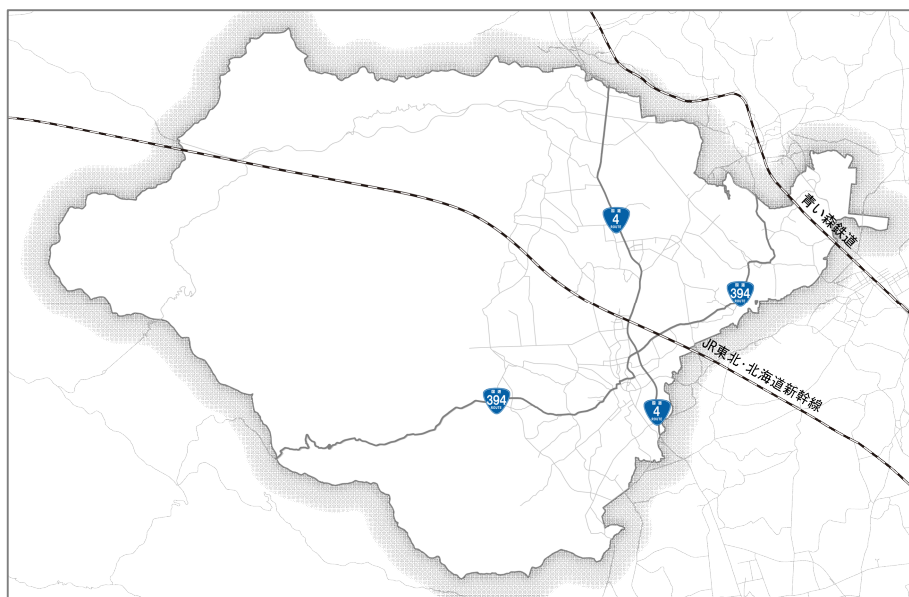


図. 計画の区域

## (2) 計画期間

本計画の計画期間は、平成30年4月から平成35年3月までの5か年とします。  
 なお、計画期間内においても、公共交通を取り巻く環境の変化や国の定める法律の改正、  
 その他各種状況の変化などがある場合において、必要に応じて見直し・修正を行います。


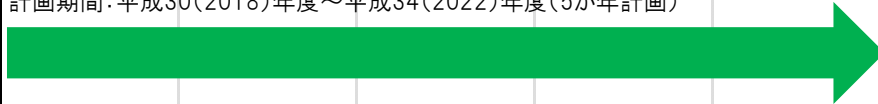
計画名	平成30年度 (2018)	平成31年度 (2019)	平成32年度 (2020)	平成33年度 (2021)	平成34年度 (2022)
第2次七戸町 長期総合計画	計画期間: 平成28(2016)年度～平成37(2025)年度 				
七戸町地域 公共交通網 形成計画	計画期間: 平成30(2018)年度～平成34(2022)年度(5か年計画) 				

図. 計画期間

### 1-4 計画の対象とする交通手段

町内には様々な交通手段が運行していますが、本計画において対象となるものについては下図に示すものとしします。

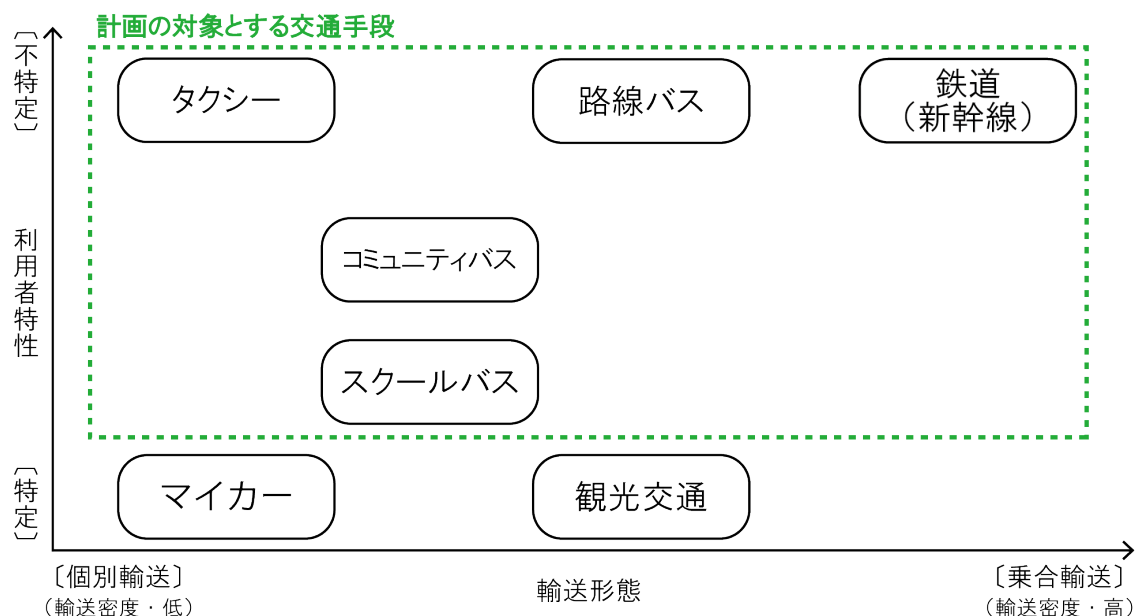


図. 地域公共交通網形成計画の対象とする交通手段



---

## 2. 七戸町の概況

## 2-1 位置・地勢

当町は青森県の東部、上北郡の西部に位置し、十和田市や青森市、東北町などと接しており、町域は東西約 31 km、南北約 26 km の総面積 337.23 km<sup>2</sup> を有しています。

当町の西側一帯は広大な国有林野で、標高 1,000m を超える八甲田山系が連なり、山麓から東に伸びる丘陵は高低差が少なく、広大な水田地帯を形成しています。

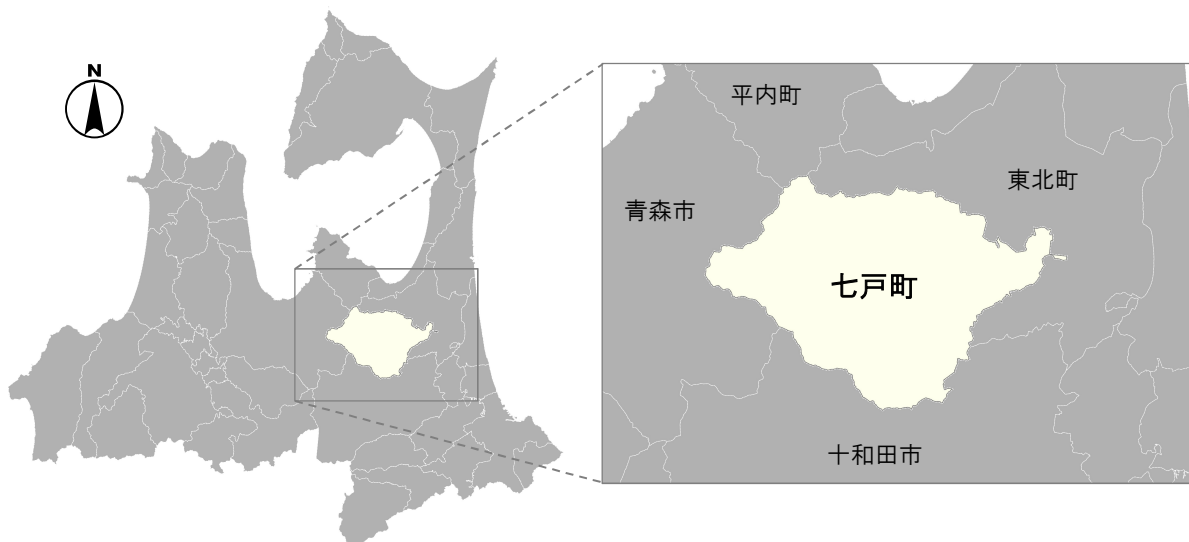


図. 七戸町の位置 (左 : 青森県全体図、右 : 七戸町周辺図)

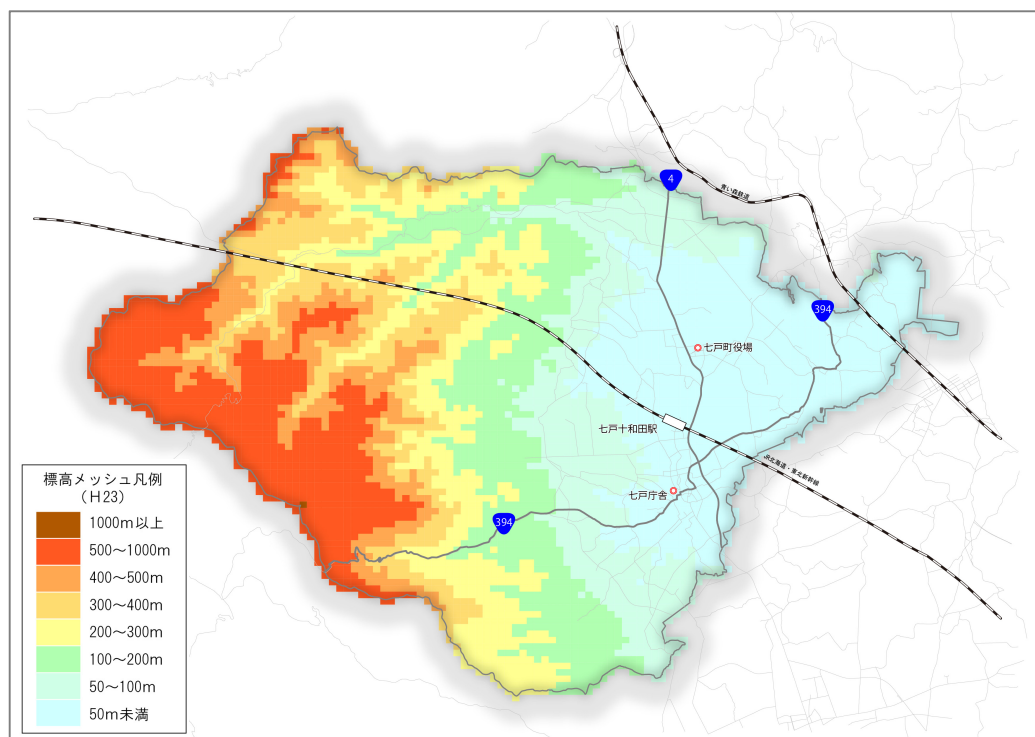


図. 七戸町の地勢図

## 2-2 人口・世帯数

### (1) 総人口・高齢化率の推移

本町の総人口は、昭和45年以降減少傾向にあり、平成27年には15,709人と昭和45年から約35%減少しています。

国立社会保障・人口問題研究所の推計では、概ね25年後（平成52年）には8,993人と、平成27年と比較して約43%減少することが予測されています。

また、人口減少に加え、高齢化（65歳以上人口割合）も顕著に進行しており、平成27年時点の36.2%の高齢化率は、概ね25年後（平成52年）には約50.7%まで上昇することが予測されています。

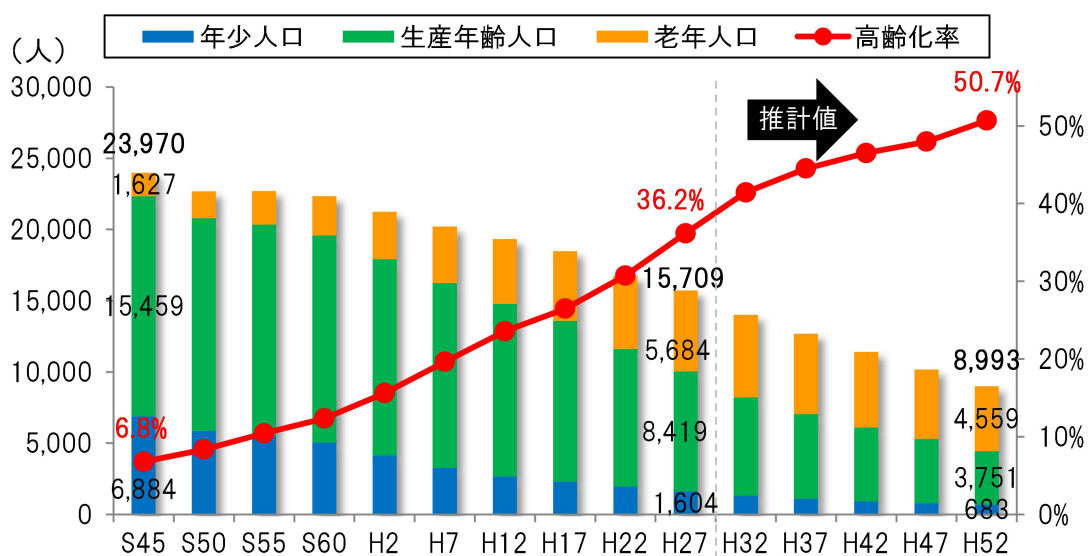


図. 七戸町の総人口および高齢化率の推移

資料: (S45~h27)国勢調査(H32~H52)国立社会保障・人口問題研究所

### (2) 世帯数の推移

当町の世帯数は、平成2年から平成12年までは微増傾向にありましたが、その後は減少傾向に転じており、1世帯あたりの人員においても同様に減少傾向にあります。

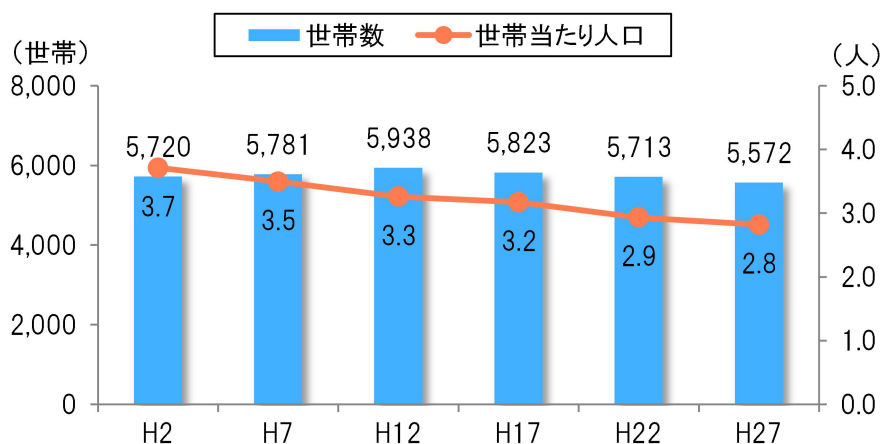


図. 七戸町の世帯数および世帯当たり人口の推移

資料: 国勢調査

### (3) 人口分布の状況

本町の地勢状況から、人口は町域の東側に集積しており、現在の七戸町の成り立ちが、旧天間林村（北部）と旧七戸町（南部）の合併によることの影響から、旧町村の中心部（七戸町役場・七戸庁舎付近）に一定程度人口が集積しています。

一方、国道4号および国道394号の沿線や中山間部などにも20人程度の人口分布がみられ、広い地域に薄く集落が点在しています。

また、高齢化率においては、七戸庁舎付近を中心に30～40%以上の分布がみられ、中山間部の集落などにおいても35%以上の分布が多くみられます。

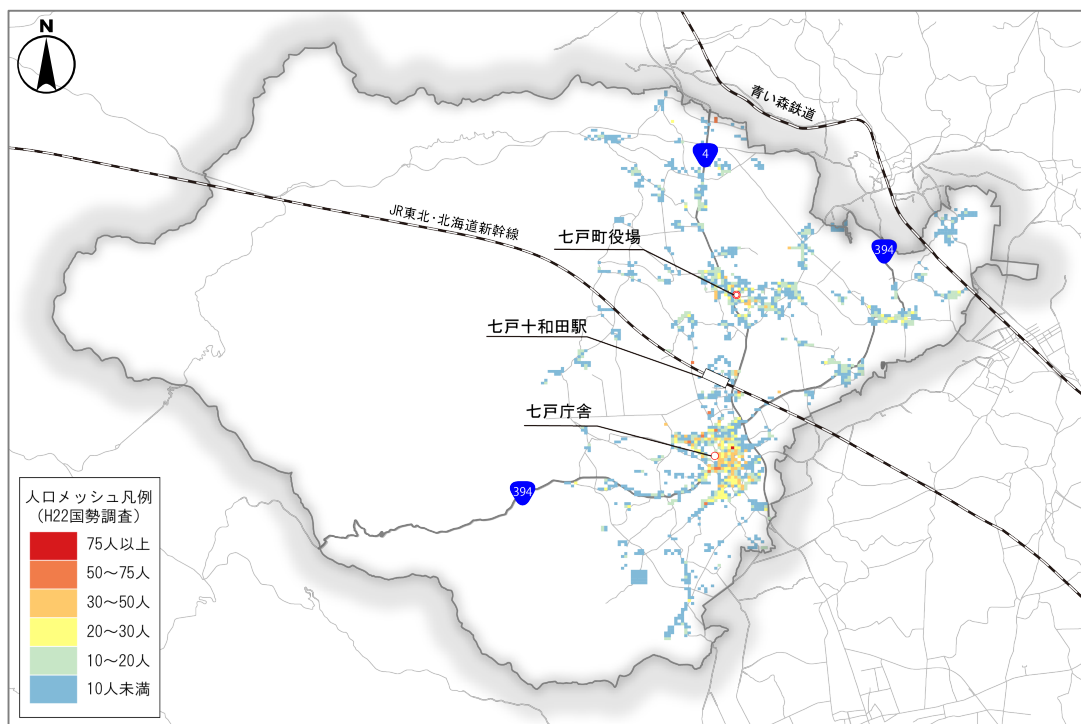


図. 七戸町の人口分布状況

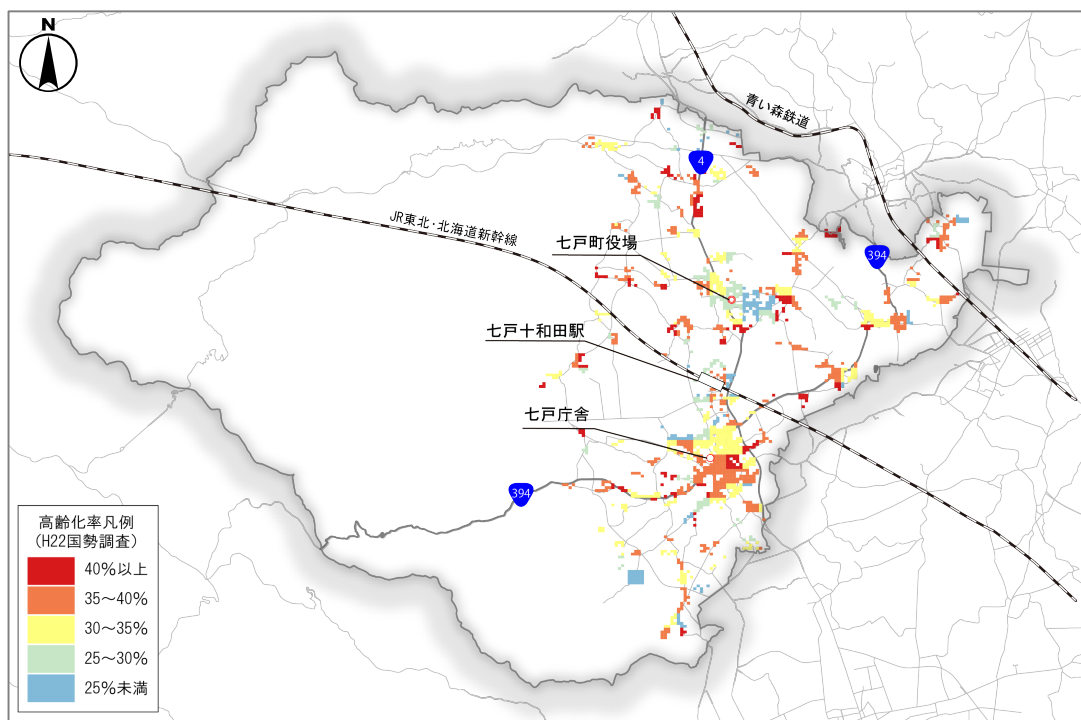


図. 七戸町の高齢化率状況

資料:H22 国勢調査

## 2-3 通勤・通学

### (1) 通勤の状況

七戸町に常住する就業者は 7,894 人であり、そのうち約 66%が町内に通勤しており、残りの 34%のうち、十和田市へ 1,007 人（約 13%）、東北町へ 682 人（約 9%）など、市外へ移動を行っています。

町外からの七戸町への通勤においては、十和田市からの 682 人が最も多く、東北町から 621 人、野辺地町から 216 人と次いで多くなっています。

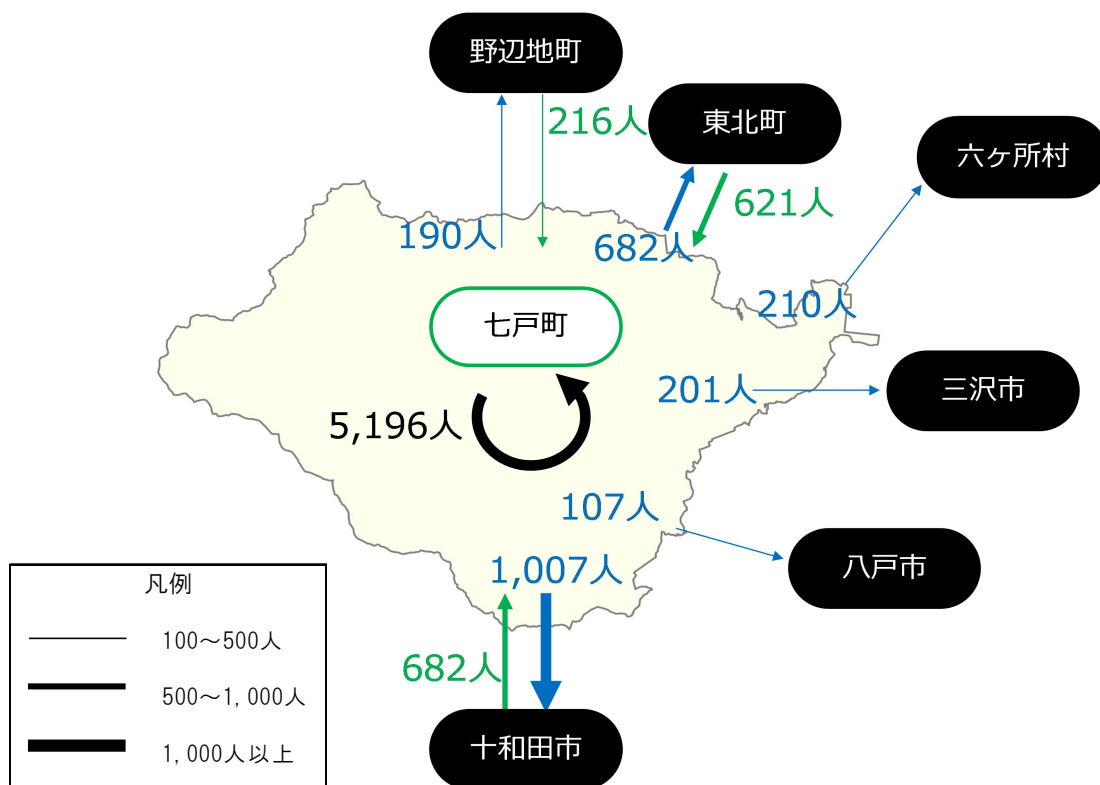


図. 七戸町の通勤流動状況

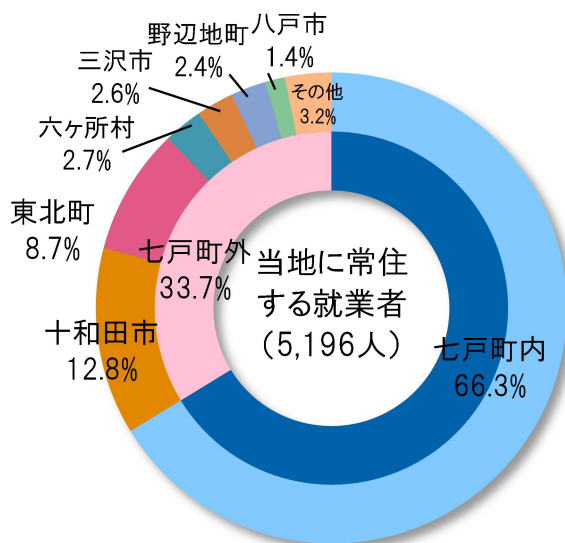


図. 七戸町に常住する就業者の通勤先 (平成 27 年度)

資料: H27 国勢調査

## (2) 通学の状況

### ① 国勢調査の結果概要

七戸町に常住する通学者は615人であり、そのうち約55%が町内に通学しており、残りの45%のうち、十和田市へ101人（約16%）、八戸市へ51人（約8%）、三沢市へ48人（約8%）、野辺地町へ45人（約7%）など、市外へ移動を行っています。

町外からの七戸町への通学においては、十和田市からの178人が最も多く、次いで東北町から72人と多くなっています。

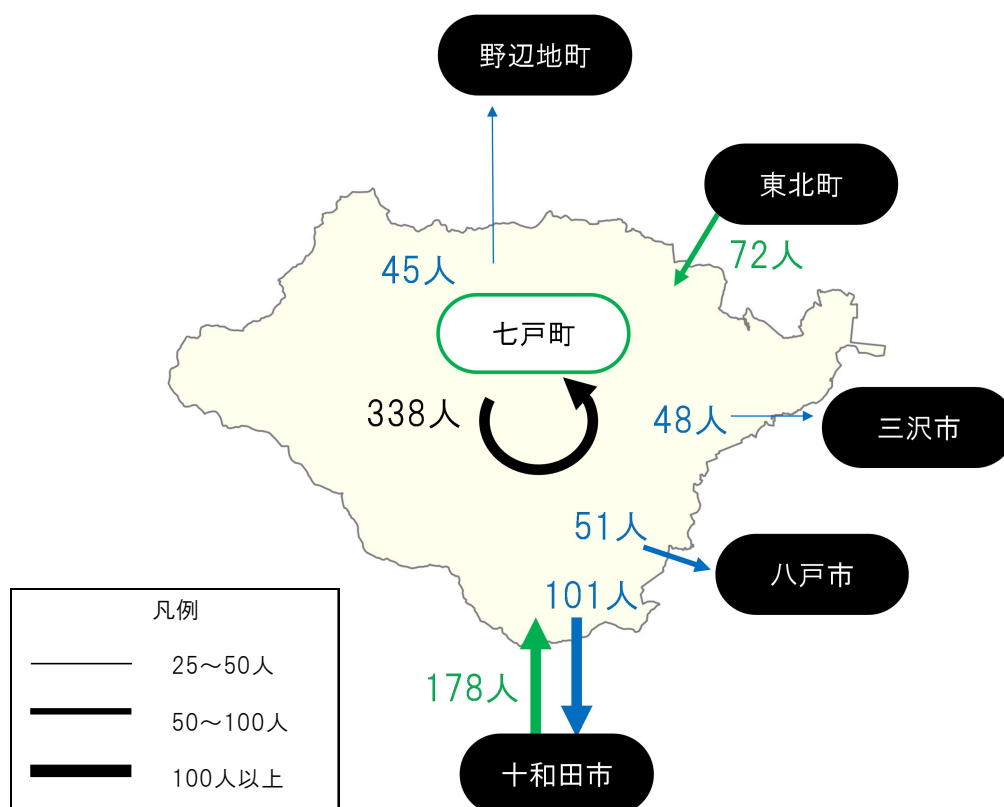


図. 七戸町の通学流動状況

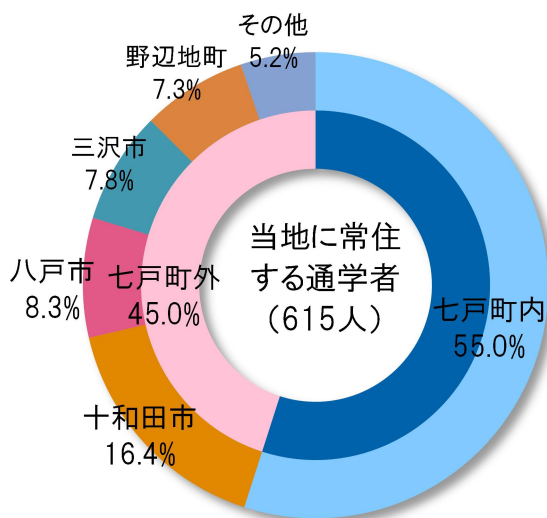


図. 七戸町に常住する通学者の通学先（平成27年度）

資料：H27 国勢調査

## ②高校アンケート調査の結果概要

国勢調査に基づき、市町村間の通学流動状況を整理しましたが、通学における公共交通の利用実態を把握する上では、個別の高校における通学実態を把握する必要があるため、七戸町周辺の高校を対象としてアンケート調査を実施しました。

国勢調査から、市町を跨いだ通学流動が一定程度発生している実態がみられましたが、高校別の通学手段の割合をみると、七戸高校においては路線バスを利用した通学が最も多くなっています。

冬期（降雪期）になると、自転車などでの通学が困難になるため、保護者の送迎の割合が高くなりますが、路線バスの利用者も約3割程度いるなど、通学手段においては路線バスが重要な役割を担っているといえます。

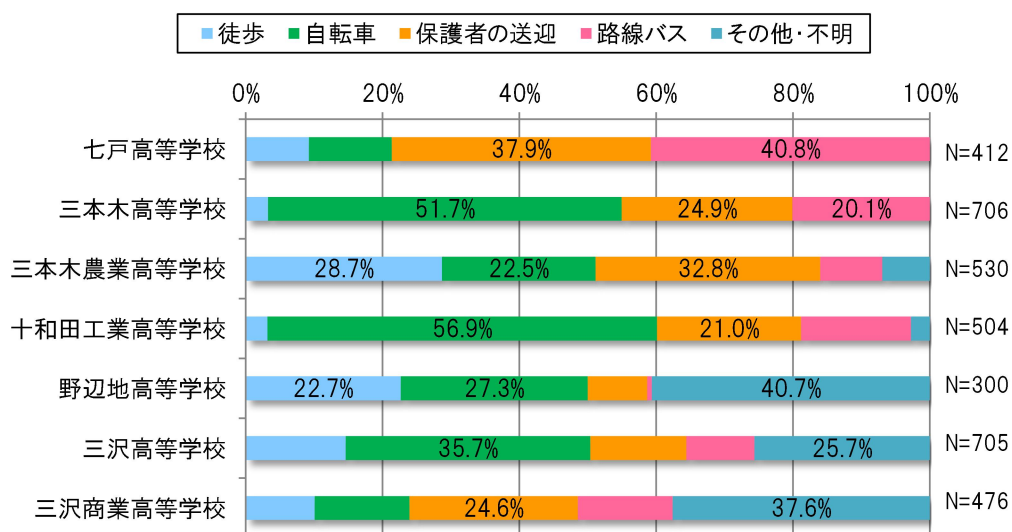


図. 高校別の生徒の通学手段（無雪期）

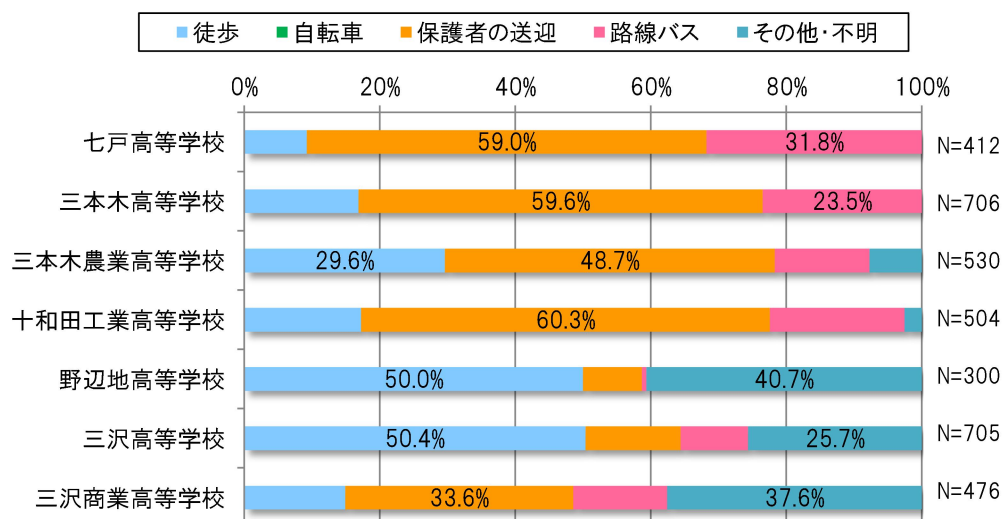


図. 高校別の生徒の通学手段（降雪期）

資料: H29 高校アンケート調査

## 2-4 施設立地状況

### (1) 公共・公益施設の立地状況

町内の公共・公益施設は、天間林地域では七戸町役場周辺に比較的立地が集約していますが、七戸地域では各所に点在しています。

天間林・七戸の各地域に立地する老人福祉センターには、入浴設備が備わっており、高齢者などの憩いの場となっています。

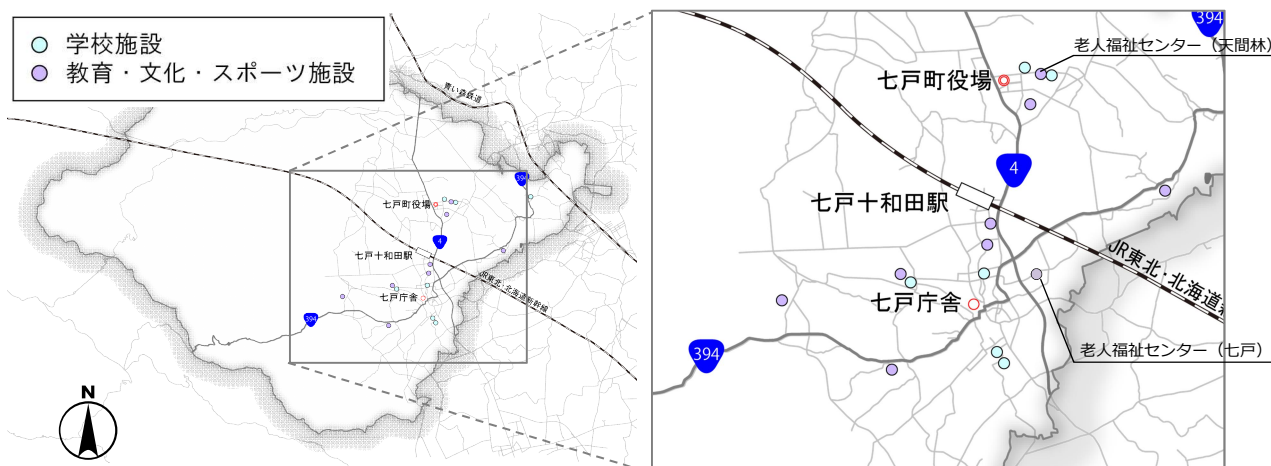


図. 公共・公益施設の立地状況

資料: 国土数値情報等

### (2) 医療・商業施設の立地状況

町内の医療施設および商業施設は、天間林・七戸の両地域ともに庁舎周辺（旧町村時の中心部）および七戸十和田駅周辺に立地が集約しています。

七戸十和田駅周辺においては、道の駅や大規模商業施設など、集客性の高い施設が立地しており、当該地域周辺には今後も機能集約が進むことが見込まれます。

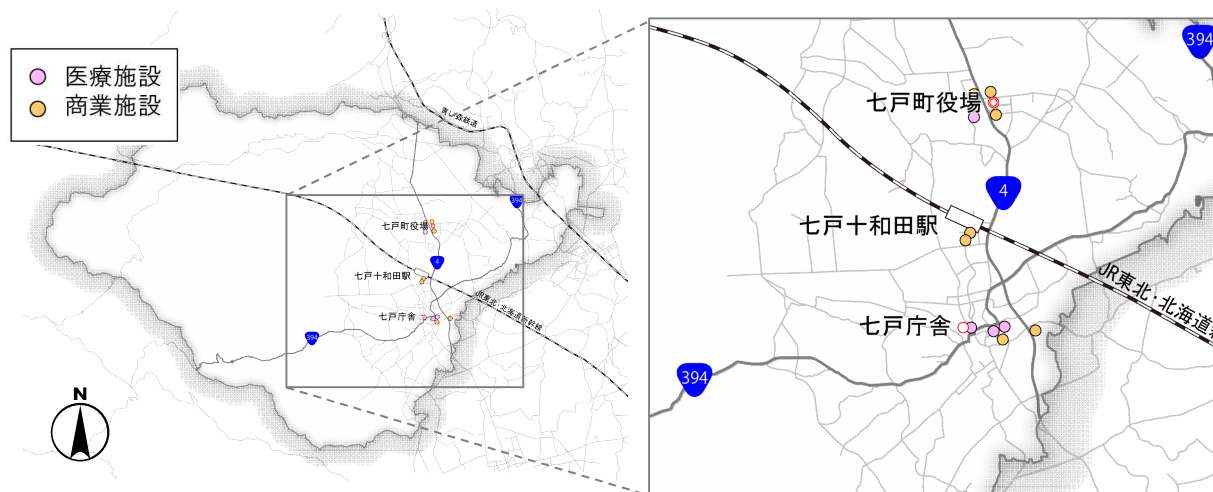


図. 医療・商業施設の立地状況

資料: 国土数値情報等



---

### 3. 七戸町の公共交通

### 3-1 鉄道の運行状況

#### (1) 鉄道の概要

平成 22 年 12 月の東北新幹線の青森方面への延伸に伴い七戸十和田駅が開業し、上北・下北圏域におけるゲートウェイとしての役割を担っています。

周辺圏域を含めた主要な交通結節点となっているため、路線バスやコミュニティバスなどの公共交通のほか、高速バスや観光交通なども乗り入れ、新幹線と接続しています。

当駅前には、当町が運営する駐車場（北口：約 350 台、南口：約 250 台）があり、無料で利用することができます。

表. 新幹線（七戸十和田駅）の運行概要

路線名	運行便数	運行時間帯
1 東北・北海道新幹線	八戸方面：12便 新青森方面：12便	八戸方面：7時台～22時台 新青森方面：7時台～23時台

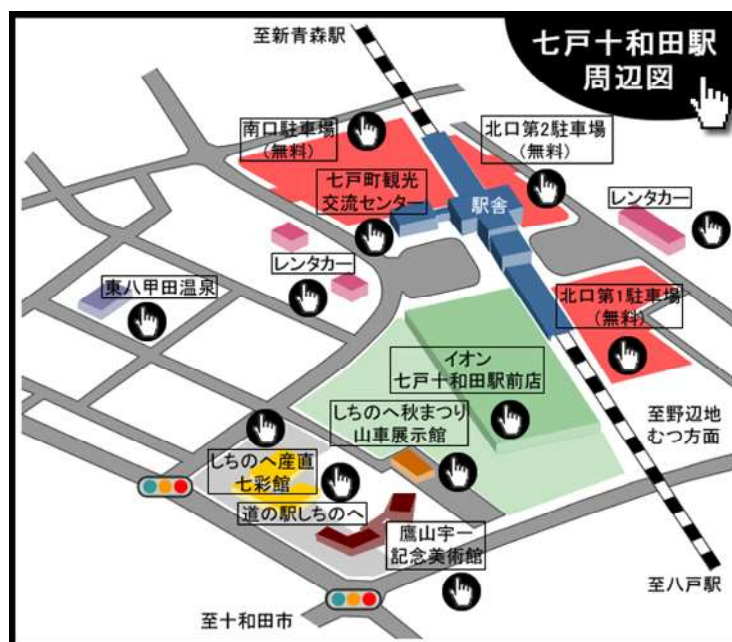


図. 七戸十和田駅周辺図

資料:しちのへ観光協会 HP

#### (2) 利用者の状況

七戸十和田駅の利用者数は平成 22 年の開業以降、年々増加傾向にあり、1 日に約 760 人が利用しています。

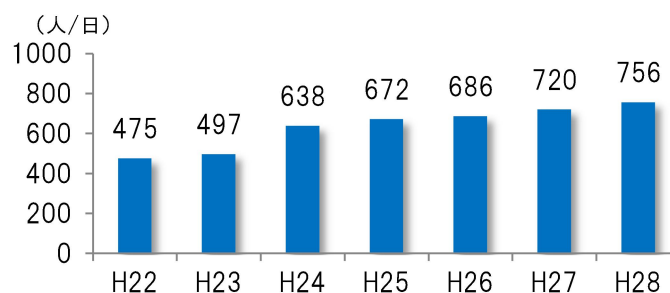


図. 七戸十和田駅の 1 日あたりの乗車人員

資料:東日本旅客鉄道 HP

## 3-2 路線バスの運行状況

### (1) 路線バスの概要

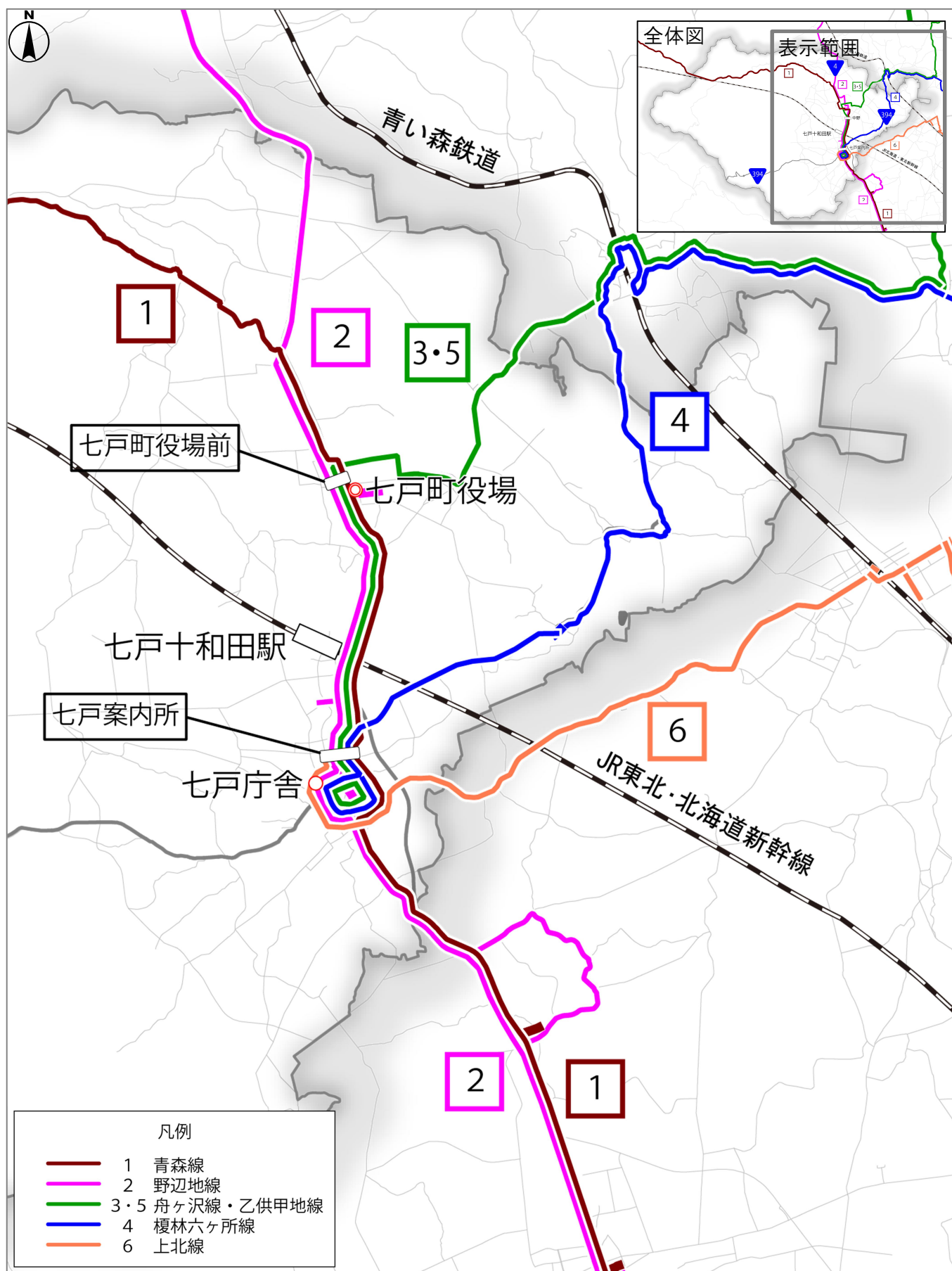
町内では十和田観光電鉄の運行する路線バスが全部で6路線(18系統)あり、そのうち9系統については、運行を維持するために町が財政負担を行っています。

路線バスについては主に国道4号および国道394号の幹線道路を中心に運行し、十和田市などの周辺市町村を結ぶネットワークを形成しています。

表. 路線バスの運行概要

	路線	系統	起点	終点	運行回数 (往復/日)	系統キロ程 (km)	財政負担			備考
							国	県	町	
1	青森線		三本木営業所	新青森駅	1.7	76.1	-	-	-	
		七戸十和田駅経由	三本木営業所	新青森駅	3.0	77.4	-	-	-	
2	野辺地線		三本木営業所	まかど温泉	3.6	48.2	●	●	-	
		中央病院経由	三本木営業所	まかど温泉	2.9	49.8	●	●	-	
		野辺地案内所発着	三本木営業所	野辺地案内所	0.4	42.9	●	●	-	
		榎林三高線	三高前	東榎林	0.3	21.8	-	-	●	
		三本木七戸線	三本木営業所	七戸案内所	0.3	18.3	-	-	●	
		三高七戸体育館線 (駅あり)	三高前	七戸案内所	0.6	18.4	-	-	●	
		芋久保七戸線	十和田市中央	七戸十和田駅	1.3	20.9	-	-	●	
		乙供三高線	三高前	坂下町	0.2	27.0	-	-	-	
		三高七戸体育館線 (駅なし)	三高前	七戸案内所	0.3	17.6	-	-	-	
		池ノ平六高線	東池ノ平	六戸高校前	0.2	25.2	-	-	-	
		三高七戸線	三高前	七戸案内所	0.6	14.6	-	-	-	
3	舟ヶ沢線		七戸案内所	鶴ヶ崎	1.9	32.7	-	-	●	
4	榎林六ヶ所線		七戸案内所	中志	1.3	31.1	-	-	●	
5	乙供甲地線		七戸案内所	中村	1.3	34.1	-	-	●	
6	上北線	湖畔棧橋行	七戸十和田駅	湖畔棧橋前	1.6	16.8	-	-	●	
		三沢案内所発	三沢案内所	七戸案内所	3.9	31.5	-	-	●	

【参考】七戸町内の路線バスの運行経路図（主要バス停のみ表示）



## (2) 利用者数・財政負担額の状況

路線バスの利用者数は全体的に減少傾向にあり、運行に対する町の財政負担額は横ばい傾向にあります。

今後、路線バスの利用者がさらに減少し、それに伴って運賃収入などが減少した場合には、町の財政負担額は増加することが想定されます。

路線別の財政負担額の内訳や利用状況をみると、乗車密度\*が低い路線が目立つとともに、舟ヶ沢線や上北線においては年間 200~400 万円以上の財政負担が発生している状況にあります。

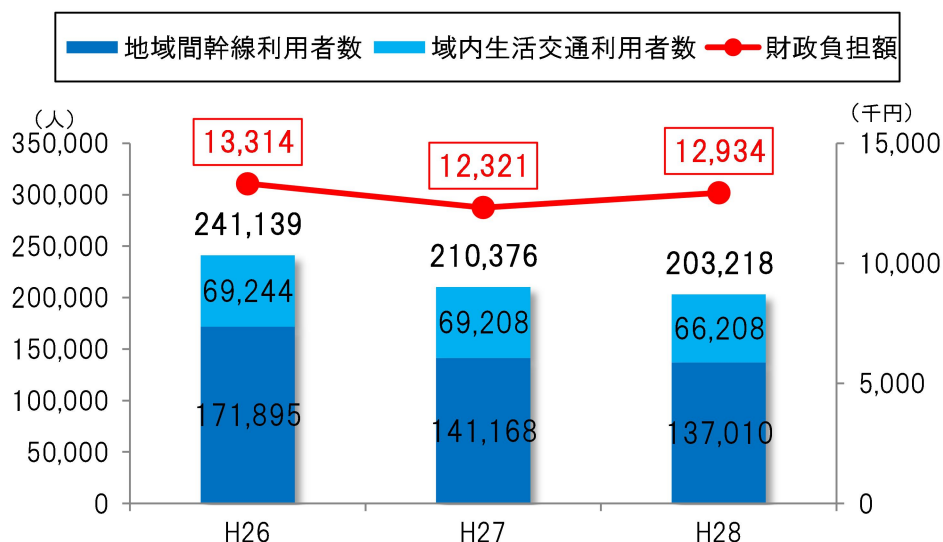


図. 路線バスの利用者数と町の財政負担額の推移

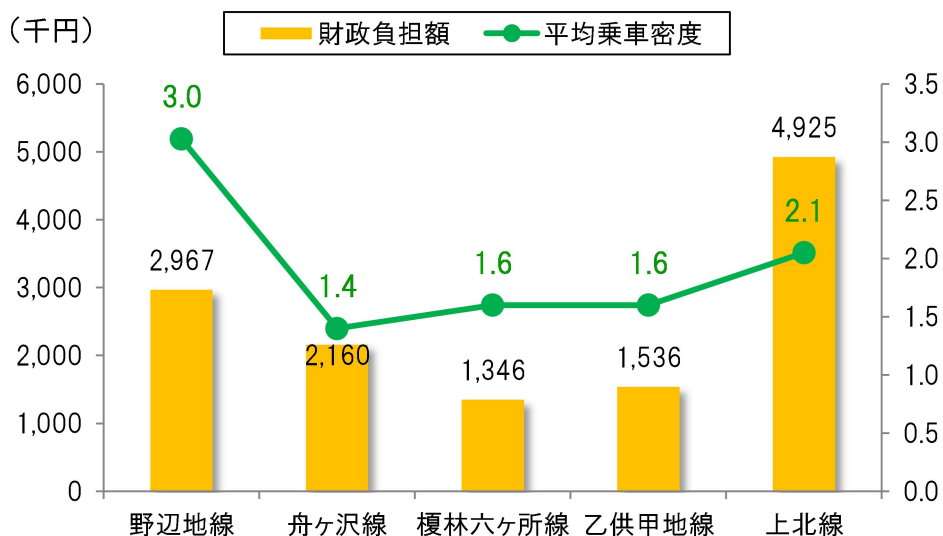


図. 路線別の町の財政負担額と乗車密度 (平成28年度)

資料: 七戸町資料

\*乗車密度: 起点から終点まで平均して何人乗車しているかを示す指標

### 3-3 コミュニティバス・電気シャトルバスの運行状況

#### (1) コミュニティバス・電気シャトルバスの概要

当町では、路線バスが運行していない地域（公共交通空白地）の移動手段確保を目的として、町内の各地域を運行するコミュニティバスを計7路線運行しています。

コミュニティバスは、路線バスなどの道路運送法第4条に基づく一般乗合旅客自動車運送とは異なり、道路運送法第78条に基づく自家用有償運送（市町村運営有償運送）として、町が運営主体となって運行しています。

4台ある車両のうち、3台は小・中学生のスクールバスと併用して運用、通学対応の合間に運行しており、各路線ともに、運行曜日は週に3日の隔日運行、1日1.5往復となっており、1乗車あたり定額100円で利用することができます。

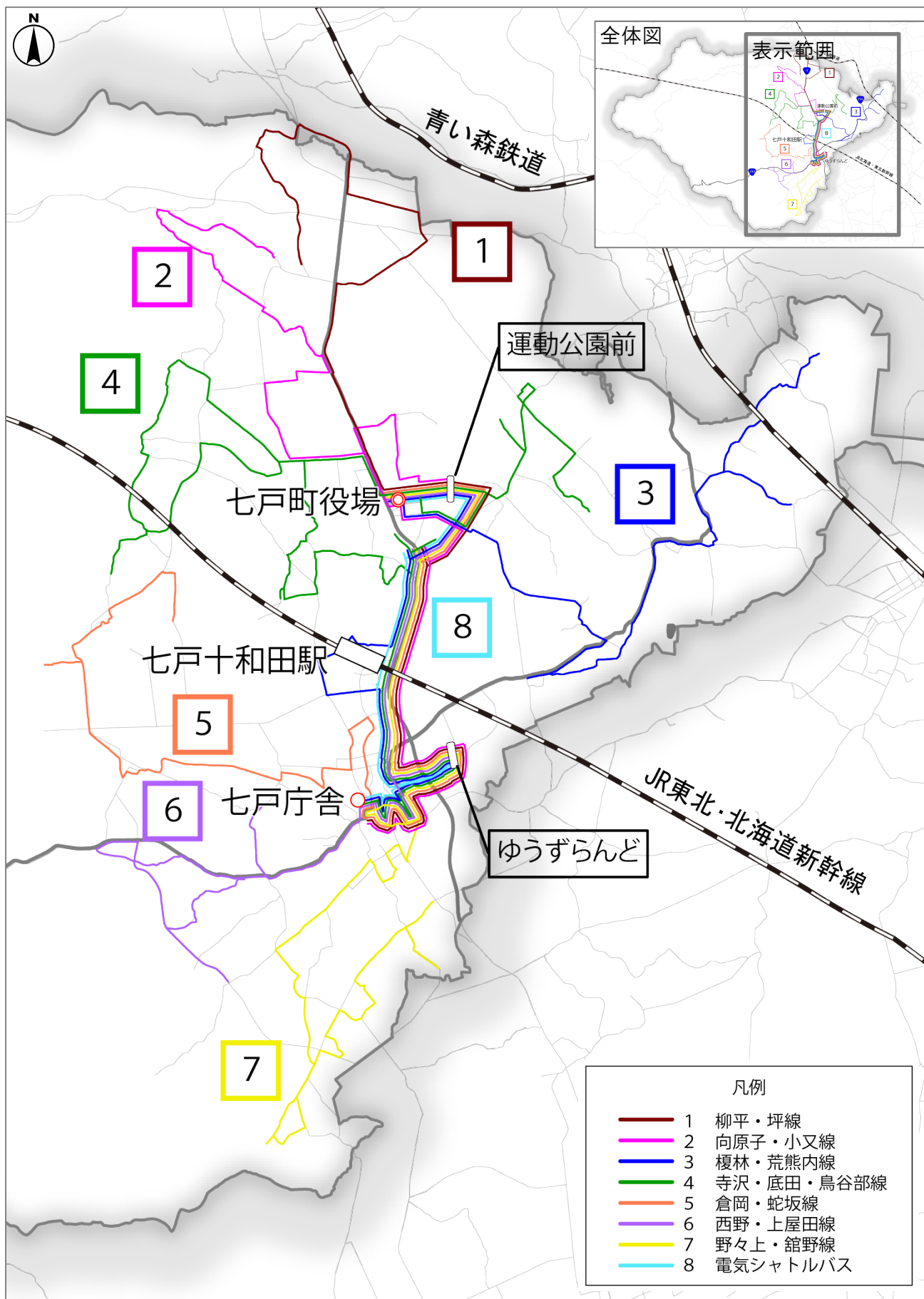
電気シャトルバスは、七戸十和田駅の開業にあわせて、町民や来訪者における二次交通としての役割を強化するために運行を開始しました。

電気自動車用充電器が設置されている「道の駅しちのへ」を起点として、七戸十和田駅と天間林エリア・七戸エリアをそれぞれ運行しており、誰でも無料で利用することができます。

表. コミュニティバス・電気シャトルバスの運行概要

	路線	運行地域	起点	終点	運行曜日	運行回数 (往復/)	運賃
1	柳平・坪線	天間林地域	柳平南	役場七戸庁舎・ 七戸病院前	月・火・木	1.5	一般：100円 高校生以下：無料 ※障害者手帳を提示した場合は半額
2	向原子・小又線	天間林地域	向原子	役場七戸庁舎・ 七戸病院前	月・火・木	1.5	
3	榎林・荒熊内線	天間林地域	甲田	役場七戸庁舎・ 七戸病院前	月・水・木	1.5	
4	寺沢・底田・鳥谷部線	天間林地域	寺沢	役場七戸庁舎・ 七戸病院前	月・水・金	1.5	
5	倉岡・蛇坂線	七戸地域	治部袋入口	役場本庁舎・ 七戸十和田駅	月・水・金	1.5	
6	西野・上屋田線	七戸地域	作田	役場本庁舎・ 七戸十和田駅	火・木・金	1.5	
7	野々上・館野線	七戸地域	十和田ガス前	役場本庁舎・ 七戸十和田駅	火・木・金	1.5	
8	電気シャトルバス	天間林・ 七戸地域	道の駅しちのへ	道の駅しちのへ	月～金	5.0	無料

【参考】コミュニティバス・電気シャトルバスの運行経路図



## (2) 利用者数・財政負担額の状況

コミュニティバス・電気シャトルバスの利用者数は年々減少傾向にある一方、運行経費においては平成27年度に増加し、その後横ばい傾向となっており、このまま利用者数の減少が続いた場合においては、利用者1人あたりの運送コストが増加していくことがわかります。(平成28年度の運送コスト(円/人)は約630円程度)

路線別の利用者数では、コミュニティバス7路線中5路線において、1便あたり10人以上が乗車、うち3路線では15人以上が乗車しているなど、全体の利用者数は減少傾向にある中でも、地域の移動手段として多くの住民に利用されています。

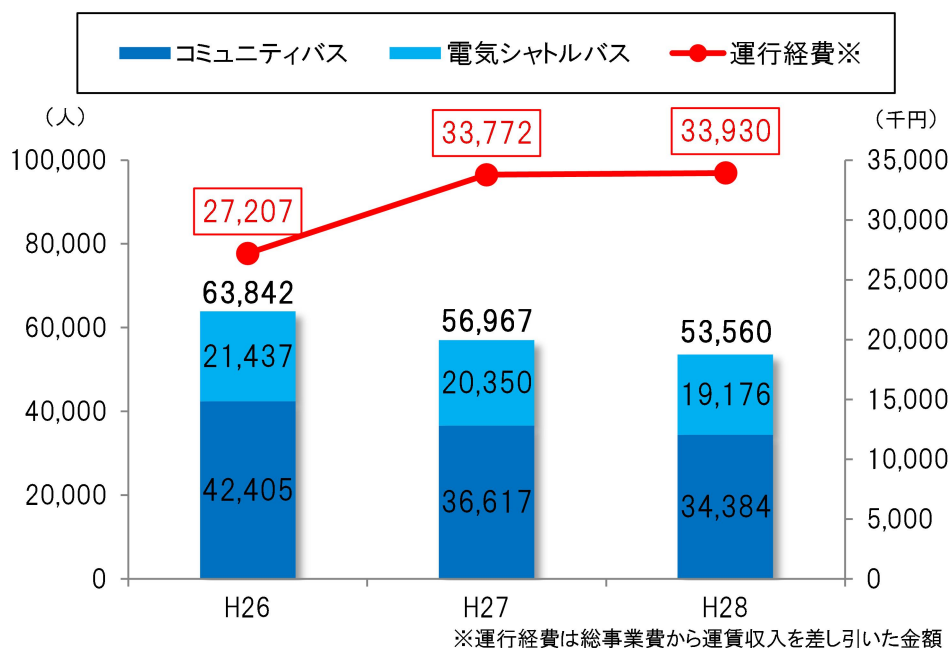


図. 利用者数と運行経費の推移

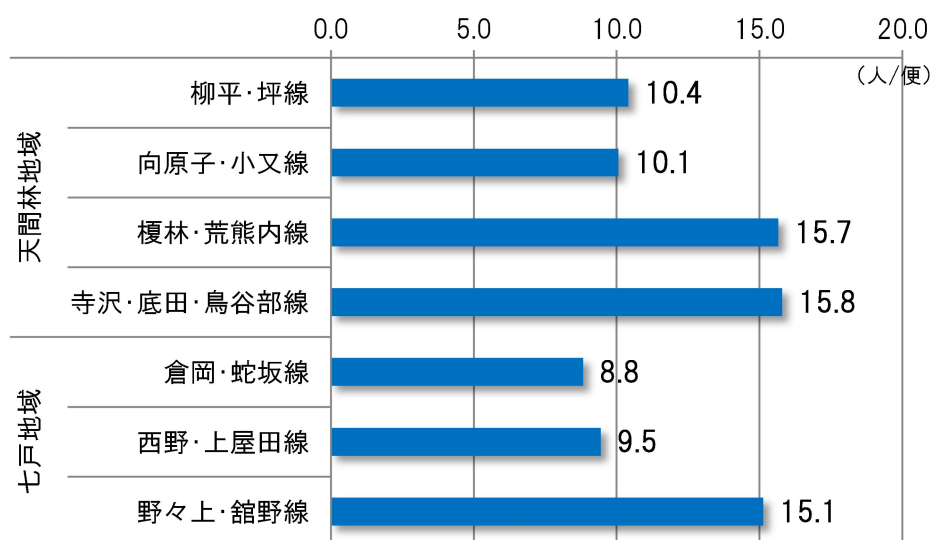


図. 路線別の1便あたりの利用者数(平成28年度平均)

資料: 七戸町資料

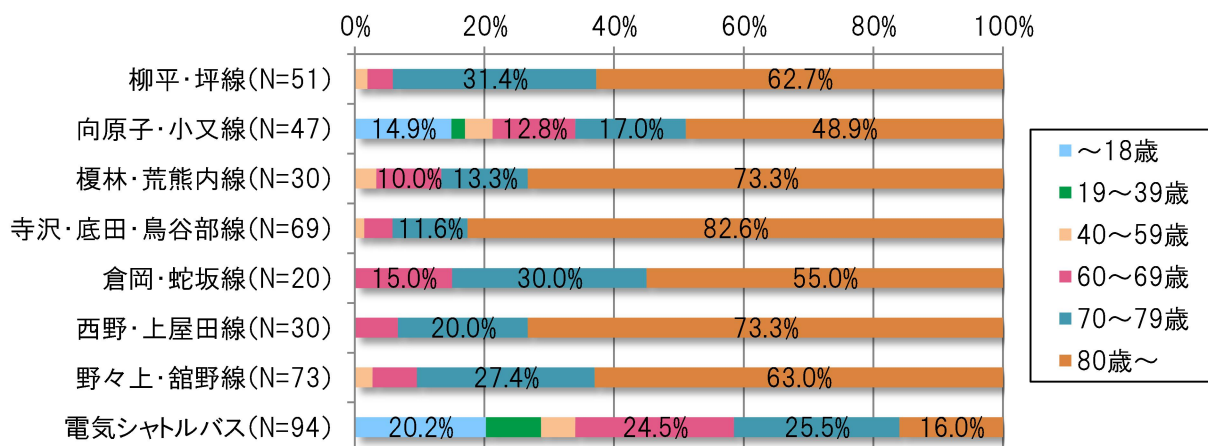


### (3) コミュニティバス・電気シャトルバスの利用実態

#### ①利用者の年齢構成割合

コミュニティバス利用者の年齢構成割合は、全路線において70歳以上の割合が高く、倉岡・蛇坂線や西野・上屋田線においては全利用者が60歳以上となっているなど、高齢者を中心とした移動手段として活用されていることがわかります。

一方、電気シャトルバス利用者の年齢構成割合においては、60歳以上の利用が約7割を占める中で、18歳以下の利用も約2割程度みられます。



※10%以上の割合のみ表示

図. 路線別利用者の年齢構成割合

資料: H29 コミュニティバス実態調査結果

#### ②利用者の利用目的

コミュニティバス・電気シャトルバスの利用目的は、「通院」や「買い物」などが約7割を占める一方、「その他」の目的が3割を占めています。

バス停別乗車数をみると、医療・商業施設以外では「運動公園前」や「ゆうずらんど」などが上位に挙がっており、それぞれのバス停に隣接する老人福祉センターへの移動目的に利用されているものと考えられます。

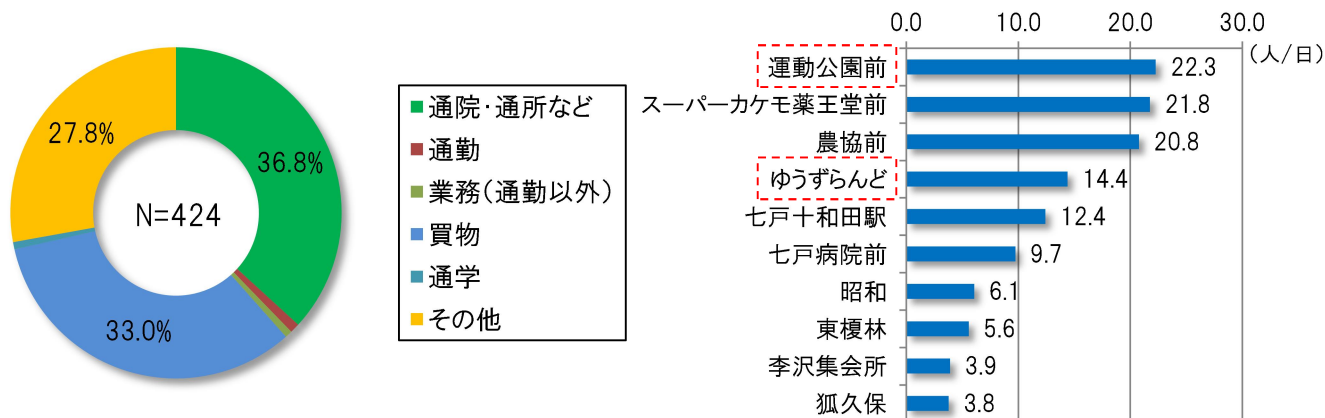


図. コミュニティバス・電気シャトルバスの利用目的とバス停別乗降者数

資料: H29 コミュニティバス実態調査結果、コミュニティバス年間利用実績

### ③他の公共交通への乗り継ぎ実態

コミュニティバス・電気シャトルバスから他の公共交通機関への乗り継ぎ実態は、他のコミュニティバスへの割合が最も多く、コミュニティバスから電気シャトルバスへの乗り継ぎが行われているものと考えられます。

また、路線バスへの乗り継ぎも約 2 割程度発生しており、十和田市などへの広域的な移動をする際に乗り継ぎが行われているものと考えられます。

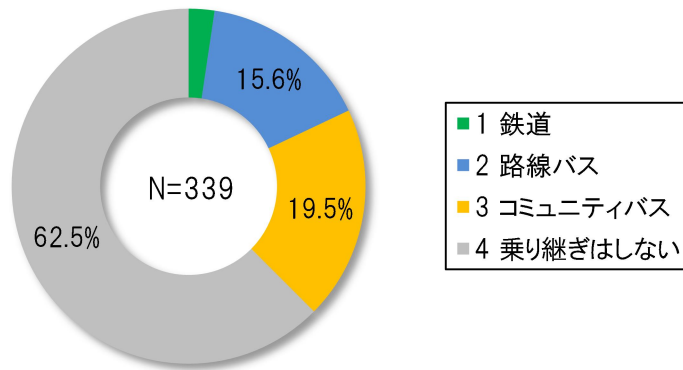


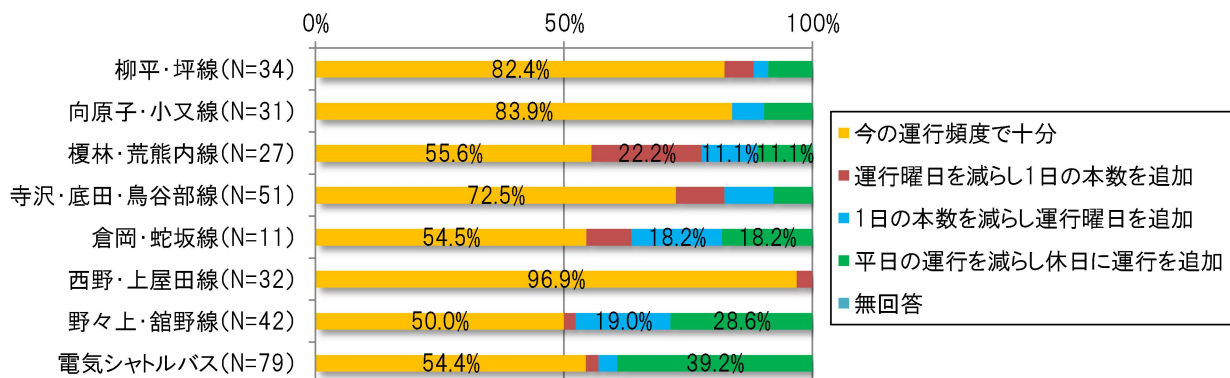
図. コミュニティバス・電気シャトルバスの乗り継ぎ実態

資料: H29 コミュニティバス実態調査結果

### ④運行頻度に対する改善要望

コミュニティバスの現在の運行頻度は、隔日運行（平日）・1.5 往復/日で運行していますが、全路線において「今の運行頻度で十分」の回答割合が高くなっており、サービスに対する満足度は一定程度確保できているものと考えられます。

電気シャトルバスの現在の運行頻度は、毎日運行（平日）・5.0 往復/日で運行していますが、「今の運行頻度で十分」の回答割合が最も高い一方で、休日運行に対する要望の割合も約 4 割程度みられます。



※10%以上の割合のみ表示

資料: H29 コミュニティバス実態調査結果

### 3-4 その他の交通サービスの運行状況

#### (1) 一般タクシーの概要

当町におけるタクシー事業者は1社のみであり、七戸町全域を営業エリアとして運行を行っています。

表. 一般タクシーの概要

	事業者名	地区	車両台数
1	縦貫タクシー	七戸町全域	タクシー25台 (うち、ジャンボ2台、中型2台、電気自動車5台)

#### (2) スクールバスの概要

当町には小学校が4校、中学校が2校立地していますが、全ての学校において通学支援に向けたスクールバスを運行しており、運行車両の一部はコミュニティバスと兼用しています。(七戸地区運行車両3台)

このため、コミュニティバス車両は朝夕の通学時間帯の合間利用となっており、コミュニティバスの運用についてはスクールバスの運用ととともに、考える必要があります。

#### (3) その他の交通サービスの概要

##### ①七戸十和田奥入瀬シャトルバス

七戸十和田駅から十和田湖・奥入瀬渓流への観光二次交通として、当町と十和田市の協働運営により七戸十和田奥入瀬シャトルバスを運行しており、一般的な観光期である4～11月の期間限定運行となっています。

年間利用者数は概ね横ばい傾向にあり、月別利用者数は6～8月の夏期や、紅葉シーズンである10月に多くなっています。

表. 七戸十和田奥入瀬シャトルバスの概要

	路線	起点	終点	運行曜日	運行回数 (往復/日)	運賃
1	七戸十和田奥入瀬シャトルバス	七戸十和田駅	十和田湖温泉郷(焼山)	基本毎日※ (4～11月)	2.5※	500円

※便により指定日のみ運行(指定日の運行回数3.5往復/日)

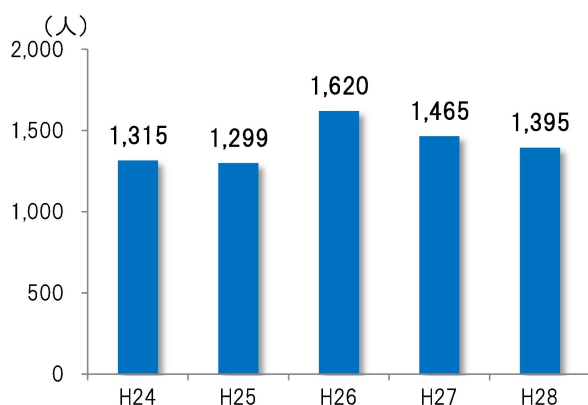


図. 年間利用者数の推移

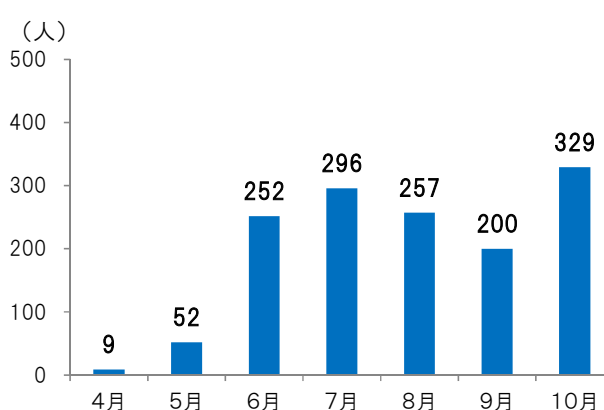


図. 月別利用者数 (平成28年度)

資料: 七戸町資料

## ②乗合タクシー夜ふらす

路線バスが接続していない夜間の十和田市街地への移動手段として、当町と十和田市の協働運営により七戸十和田駅から乗合タクシー夜ふらすを運行しており、新幹線ダイヤの夜間2便に対応しています。

平成28年10月から事前予約制に移行しており、その影響もあり平成28年度には利用者数および稼働率ともに減少しています。

表. 乗合タクシー夜ふらすの概要

	路線	起点	終点	運行曜日	運行回数 (回/日)	運賃
1	乗合タクシー 夜ふらす	七戸十和田駅	十和田市街地	毎日 (予約制)	2	1,500円

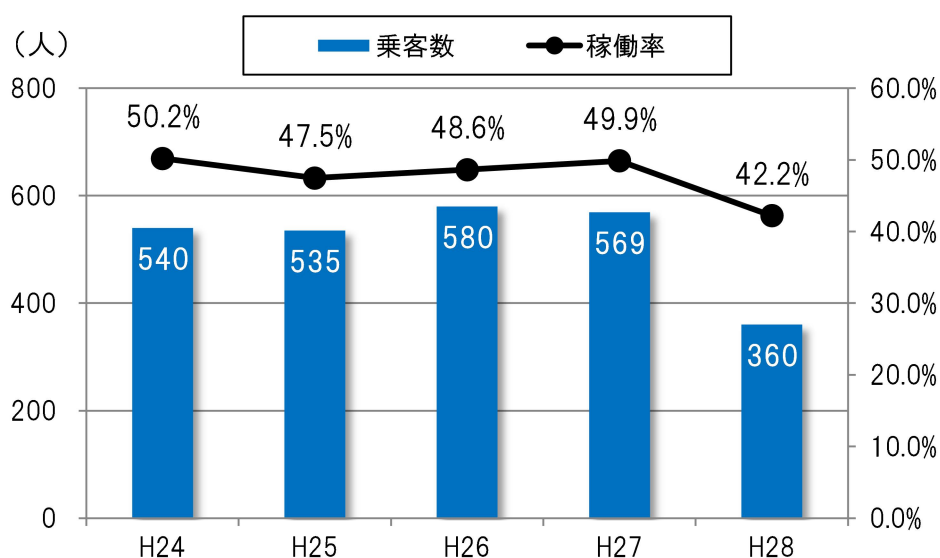


図. 年間利用者数および稼働率の推移

---

## 4. 住民意向の把握

## 4-1 住民アンケート調査の概要

### (1) 調査の実施概要

本計画の検討にあたり、日常生活における外出行動の実態や公共交通の利用実態などを把握するため、町民を対象としたアンケート調査を実施しました。

なお、当町においては、公共交通の利用者は特に高齢者が多く占めている特徴があるため、高齢者層の実態を重点的な把握を踏まえて配布票数を決定しています。

図. 調査の実施概要

項目	内容
調査期間	平成 29 年 8 月 10 日(木)～平成 29 年 8 月 21 日(月)
配布方法	郵送配布・郵送回収
配布対象	七戸町に在住の 18 歳以上の男女
配布数・回収数	配布数:2,000 票、回収数:760 票(回収率:38.0%)
備考	60 歳以上に対して重点的に配布 ※対象の抽出率により配布票数を決定 (非高齢者:高齢者=10%:20%)

### (2) 調査の結果概要

回答者の居住地は、七戸地域と天間林地域において、人口分布数と概ね同程度の割合であり、地域間における回収数の大きな差はみられません。

回答者の年齢は、60 歳以上に対して重点的に配布を行っているため、60 歳以上の回収割合が約 8 割を占めますが、30～50 歳代においても約 2 割程度回収されています。

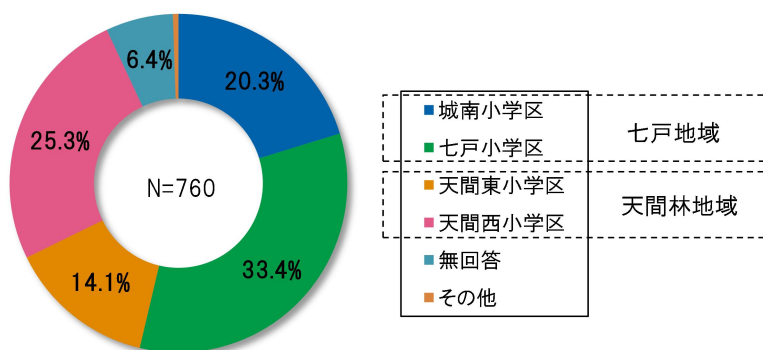


図. 回答者の居住地

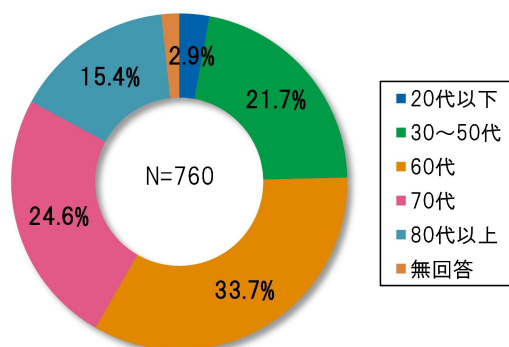


図. 回答者の年齢

## 4-2 日常の外出行動について

### (1) 買い物（食料品など）の外出行動

#### ① 買い物（食料品など）の外出状況・外出頻度

高齢者・非高齢者で、買い物目的の外出に大きな特徴の変化はみられませんが、高齢者の方が「買い物目的で外出しない」や「月に数回」の回答割合がやや高く、外出頻度が少ない傾向がみられます。

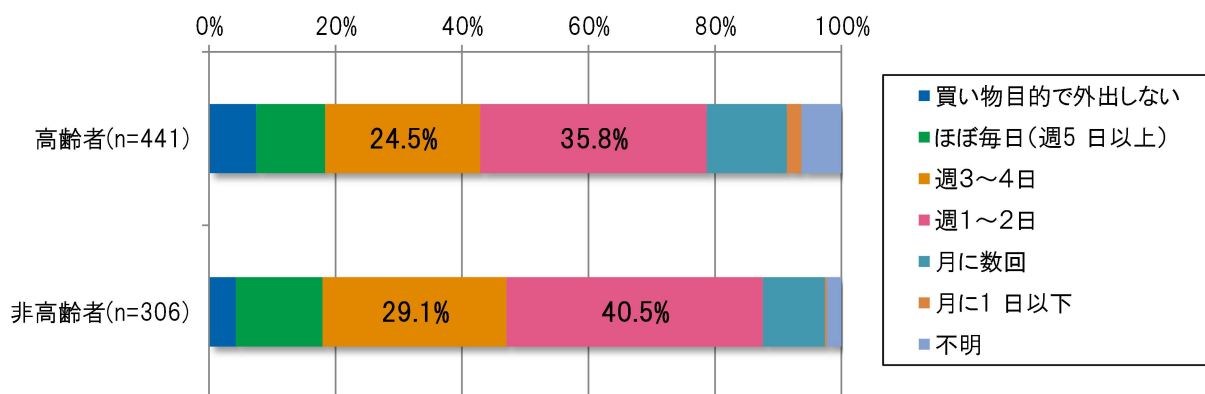
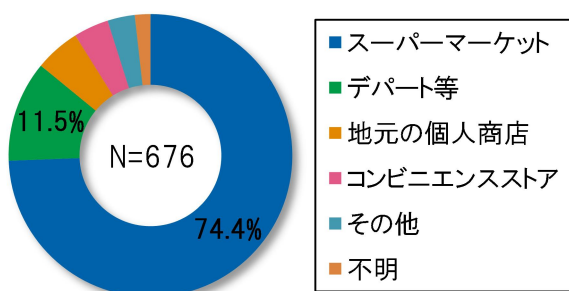


図. 買い物目的の外出状況・頻度

#### ② 買い物（食料品など）の目的地

買物の目的地となる施設はスーパーマーケットの回答割合が7割以上を占め、七戸・天間林地域ともに、町内の商業施設の利用が多くみられますが、天間林地域においては、町外の施設の利用も約1割程度みられます。



	七戸地域の住民	天間林地域の住民
1	カケモ七戸店(49%)	イオン七戸十和田駅前店(39%)
2	イオン七戸十和田駅前店(31%)	Aコープ天間林店(20%)
3	さとちょう七戸店(7%)	カケモ七戸店(9%)
4	野田食品(4%)	ユニバース上北町店(9%)
5	薬王堂青森七戸店(2%)	マエダストア乙供店(6%)

※上位5施設まで表示

図. 外出の目的地と具体的な施設名

### ③買い物（食料品など）の目的地までの移動手段

買物の目的地までの移動手段は、高齢者・非高齢者ともに自家用車（送迎含む）の割合が高くなっていますが、高齢者においてはコミュニティバスの割合が約8%みられます。

路線バスの利用割合はいずれも低く、町内の商業施設の利用割合が多いことを踏まえると、買い物においては町内の移動手段として、路線バスを利用される傾向が低いことがわかります。

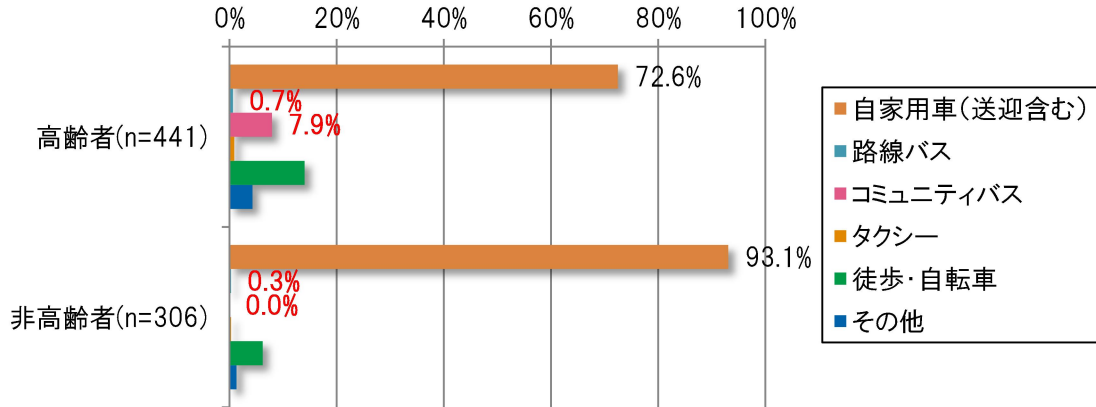


図. 買い物の目的地までの移動手段

## (2) 通院の外出行動

### ①通院の外出状況・外出頻度

非高齢者に比べ、高齢者において通院目的の外出傾向が高く、頻度は月に1日以下が約5割、月に数回が約3割となっており、月あたりの外出頻度は低いことがわかります。

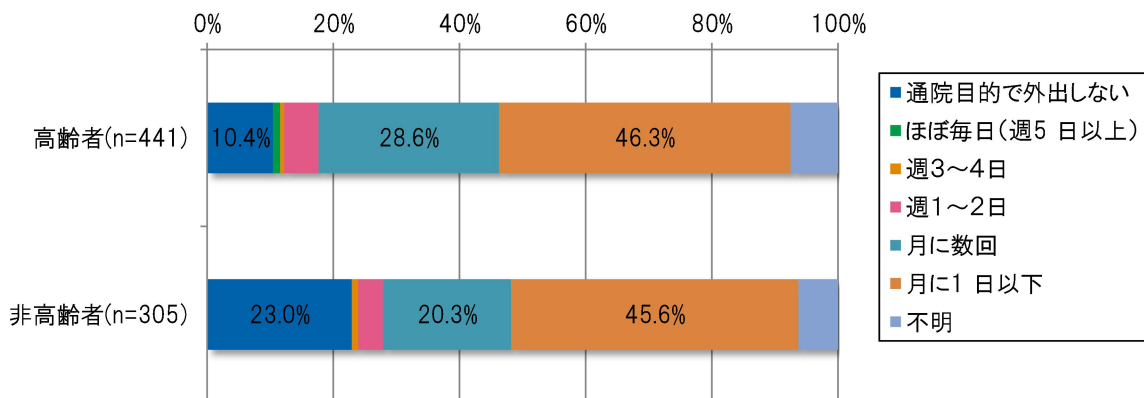


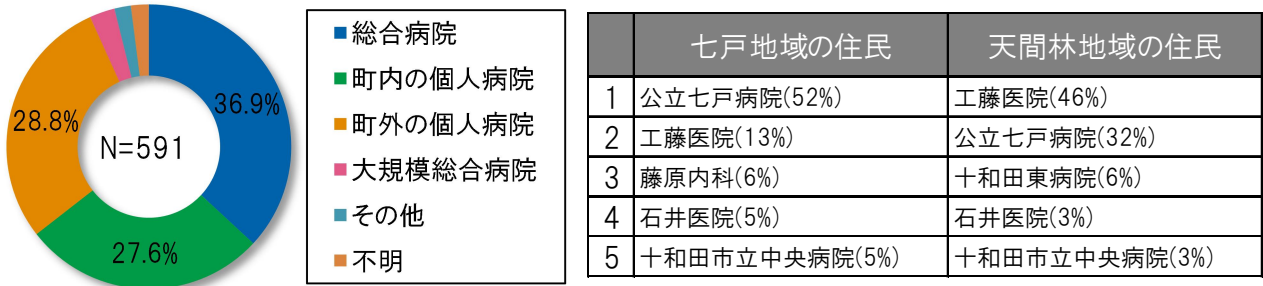
図. 通院目的の外出状況・頻度



## ②通院の目的地

通院の目的地となる施設は総合病院の回答割合が約 4 割を占め、七戸地域に立地する公立七戸病院を利用していると考えられます。

通院においては、十和田市内の医療施設を利用している割合が 1 割以上みられ、町外への移動実態が一定程度発生していることがわかります。



※上位 5 機関まで表示

図. 外出の目的地と具体的な施設名

## ③通院の目的地までの移動手段

通院の目的地までの移動手段は、高齢者・非高齢者ともに自家用車（送迎含む）の割合が高くなっていますが、高齢者においては路線バスやコミュニティバスなどの公共交通の利用割合が約 1 割程度みられます。

一部の医療施設においては、独自で無償の輸送サービスなどを行っているため、その他の移動手段を利用している割合も一定程度みられます。

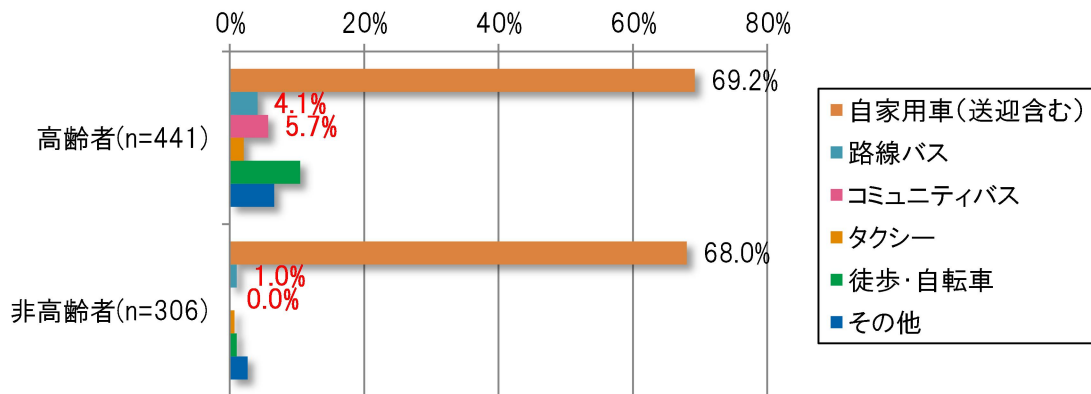


図. 通院の目的地までの移動手段

## 4-3 公共交通の利用状況等について

### (1) 公共交通の利用状況

公共交通の利用は全体的に2割以下となっていますが、年代別では70歳代以上で1～2割程度利用者がみられ、20歳代や40歳代においても1割以上が利用しています。

利用した公共交通は路線バスが最も多く、次いで新幹線となっており、コミュニティバス・電気シャトルバスにおいては約20%となっています。

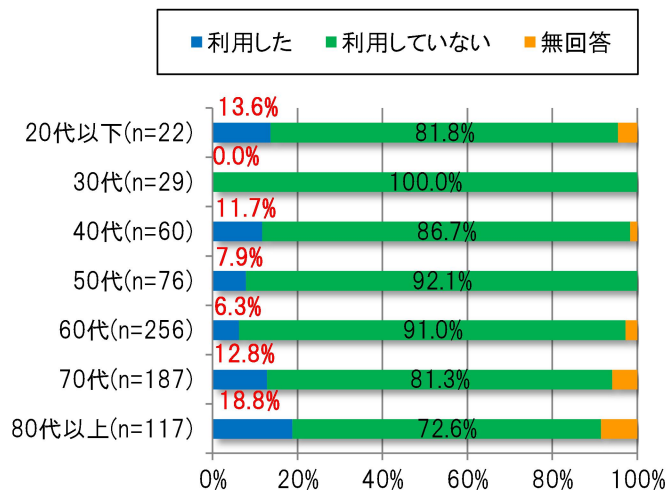


図. 年代別の公共交通の利用割合

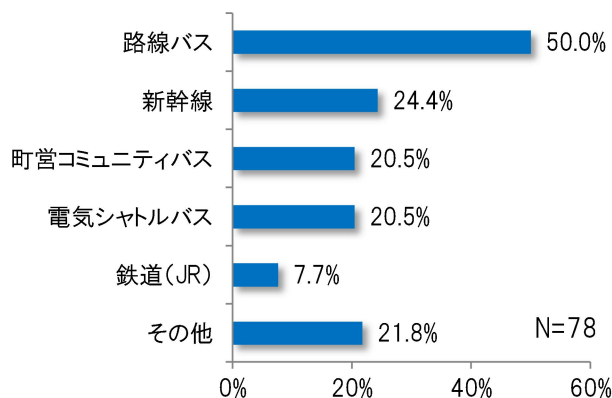


図. 利用した公共交通

### (2) 公共交通に対する改善要望 (公共交通利用者が回答)

公共交通に対する改善要望は、「運行する便数を増やす」「停車する場所を増やす」といった運行に関する改善要望の割合が高くなっています。

運行に関する要望は一般的に高くなる傾向がありますが、次いで案内・情報などに関する改善要望が高くなっていることが特徴的です。

また、車両や待ち合い所などの公共交通の利用環境に関する改善要望においても一定程度みられます。

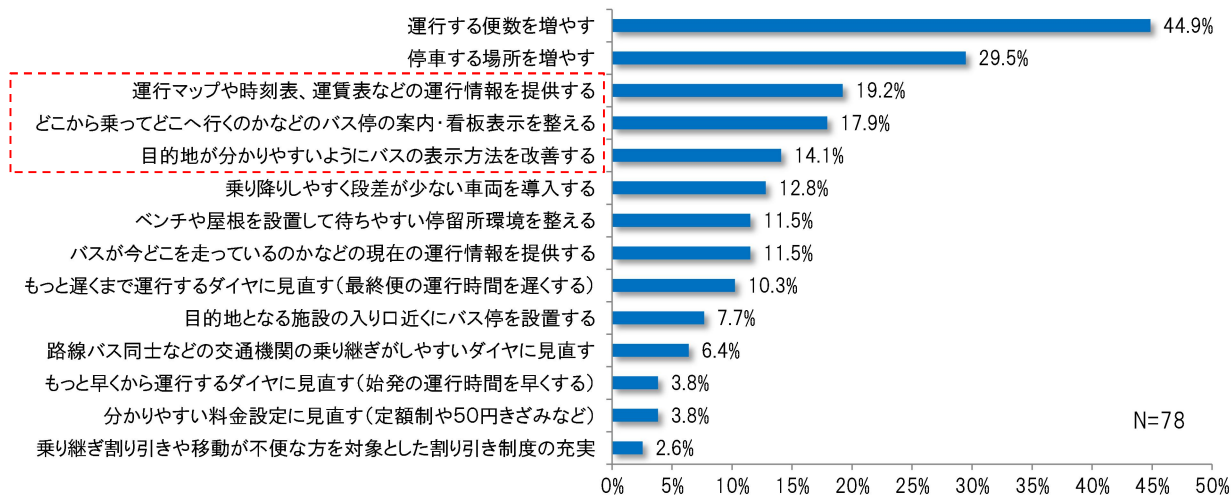


図. 公共交通に対する改善要望

## 5. 七戸町の公共交通に関する課題

## 5-1 路線バスに関する問題点

### (1) 低利用・低密度となっている路線が存在

当町における路線バスの役割として、主に町内と町外を繋ぐ、市町村間の移動に対応する公共交通として運行しており、町内外における通学や通院などの移動を支える重要な役割を担っています。

一方、公共交通全体の利用者が減少傾向にあるため、路線バスにおいては特定の区間・バス停での利用が目立ち、運行経路の中には低利用な区間や低密度となっている路線がみられます。

利用が少ない路線においては、運行に対する運賃収入が十分に確保されないため、運行を確保・維持するため町が財政負担を行っている現状がありますが、今後さらに利用者の減少が続く場合には、さらに多くの財政負担を行わなければならない可能性が出てきます。

人口減少・高齢化の進行により、税収入の減少・介護医療費の増加などから、厳しい行財政が続く中で、公共交通に対する財政確保はさらに困難になることが想定されます。

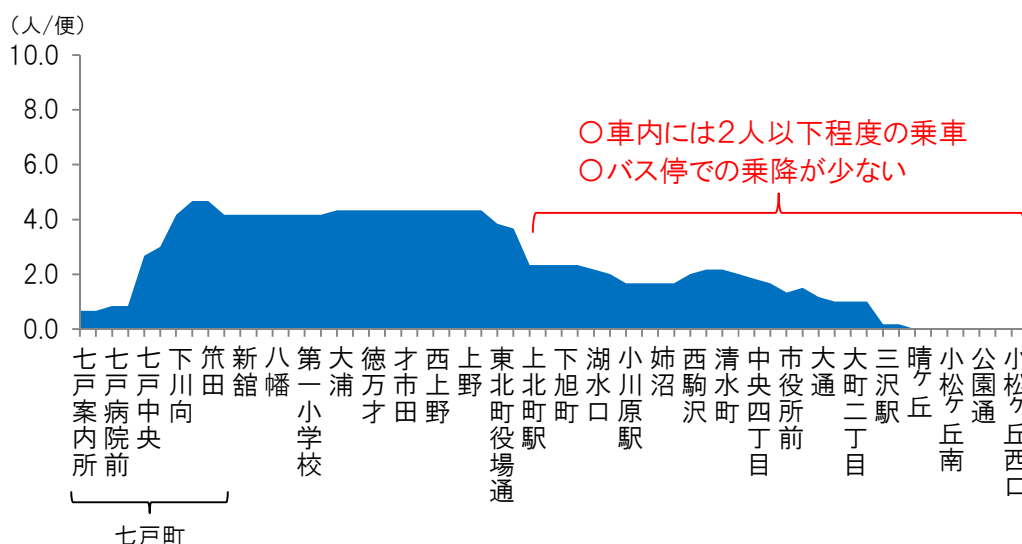


図. 上北町線（七戸～三沢）のバス車内の乗車人数（一例）

### (2) 地域間を跨ぐ路線バスの利用者が減少傾向

前記のとおり、路線バスは町内外における通学や通院などの移動を支える重要な役割を担っていますが、利用者数は減少傾向にあり、平成26年度からわずか2年間で約2割減少（地域間幹線交通の利用者数）しています。

商業施設や医療施設などの、生活に必要となる機能は一定程度町内に立地していますが、高次医療などを受診する場合には、十和田市などの町外へ移動する必要があり、今後高齢化が進展する上では、さらにその必要性は高まることが想定されます。

さらに、上北・下北圏域のゲートウェイ機能として七戸十和田駅から県内の観光拠点等までの二次交通として、市町村間を繋ぐ路線バスの確保・維持が必要となります。

このまま路線バスの利用者数が減少した際には、交通事業者においても現状のサービス水準（運行頻度など）を維持することが困難になることや、路線の維持自体が困難になることも想定されます。

## 5-2 コミュニティバス・電気シャトルバスに関する問題点

### (1) 利用者が減少傾向および利用者層が固定化

コミュニティバス・電気シャトルバスは、町内を移動する公共交通として、買い物や病院などの日常生活の移動手段として利用されており、当町での生活を支える重要な役割を担っています。

主に高齢者の利用割合が高くなっており、高齢化が進行する中で、コミュニティバスに対する需要が高まっていることが想定される中でも、利用者数は年々減少傾向にあることから、新たな利用者が獲得できておらず、利用者が固定化していることが考えられます。

将来的にも、地域の足としてコミュニティバスを確保・維持するためには、利用者の減少に歯止めをかけ、高齢者だけではなく住民の誰もが利用しやすい公共交通へと改善を図ることが求められます。

### (2) 各路線において低利用な区間が存在

コミュニティバスの全路線が天間林地域・七戸地域の地域間を繋ぐように運行していますが、各地域内での利用が中心であり、特に地域間を運行する区間においては低利用となっている特徴がみられます。

また、運行距離が長く、全路線で1回の運行時間が1時間以上かかる（往路の場合）など、乗車時間が長くなることで利用者の身体的な負担に繋がっている可能性があります。

さらには、コミュニティバスの運行にあたっては、スクールバス車両との兼用や2路線を1台の車両で運行しているなど、運行が可能な時間に制限がある中で、1回の運行時間が長いため、運行便数が制限される状況にあります。

利用実態などに応じて路線の見直しや運行便数の見直しを図り、効率的な運行へ見直しを図るなど、利用者の利便性向上に向けた改善が求められます。

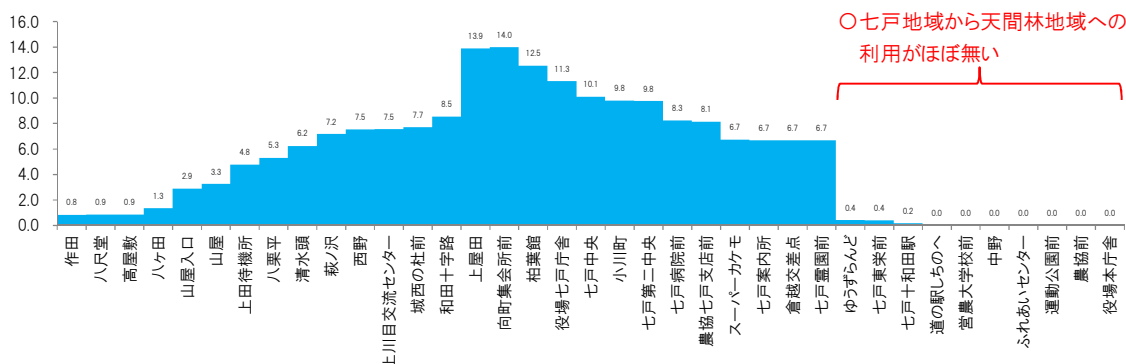


図. 西野・上屋田線のバス車内の乗車人数（一例）

表. コミュニティバス各路線（往路）の運行時間

路線名	始点	終点	運行時間
柳平・坪線	7:35	8:39	1:04
向原子・小又線	9:05	10:13	1:08
榎林・荒熊内線	8:20	9:44	1:24
寺沢・底田・鳥谷部線	8:20	10:10	1:50
倉岡・蛇坂線	8:05	9:15	1:10
西野・上屋田線	8:20	9:28	1:08
野々上・館野線	8:05	9:24	1:19

### (3) 利用者1人あたりの輸送コストが増加

コミュニティバスの利用者数は減少傾向にある中で、運行に掛かる経費は変わらないため、利用者1人を運ぶためのコストが増加傾向にあり、今後さらに利用者が減少した場合には、このコストもさらに増加するものと想定されます。

コミュニティバスの1乗車あたりの運賃は100円であるため、運行経費の全てを運賃収入で補填することは困難であるとともに、町内の移動手段として運行を維持することは必要不可欠ではありますが、このままではサービス水準（運行頻度・運行曜日など）に見直しをかけて、運行経費の削減を進めなければならない状況になることも考えられます。

コミュニティバス・電気シャトルバス別の運行経費をみると、1路線あたりの運行経費は電気シャトルバスが最も多く発生していますが、無料で利用することができるため、他のコミュニティバスとのサービスバランスに差が生じている状況にあります。

今後、コミュニティバスのサービス水準を持続的に維持する上では、一定程度の受益者負担が必要であると考えられ、適正な公共交通サービスの提供に向けて、運賃体系の見直しが求められます。

### (4) 地域の特性・需要に対応しきれていない可能性

当町では中山間部などに、人口が薄く広く分布している特徴があり、そうした地区を結ぶようにしてコミュニティバスが運行しています。

バス停からの距離が遠く、コミュニティバスの利用が不便な地域は、町内には多くみられません。高齢化が進む中で、バス停まで移動することが困難な高齢者は今後増加することが想定されます。

一方、コミュニティバスは決められた時間に、決められた経路を運行し、一定程度の需要を運ぶ運行体系（定時定路線型の大量輸送サービス）であるため、全ての移動需要に対応することは困難であり、高齢者が多い地域などの特性や移動需要に対応しきれていない可能性があります。

町内の移動が不便であることは、自由な移動手段を持たない高齢者などの、外出機会や健康面への影響なども想定されることから、コミュニティバスを利用しにくい地域の住民に対しては、福祉分野などとも連携を図りつつ、地域の特性・需要に応じた対応が求められます。

## 5-3 交通結節点に関する問題点

### (1) 新幹線と路線バスの接続性が不十分な可能性

七戸十和田駅を中心とした町内外の交流促進を進める上では、新幹線からの二次交通の確保が必要となりますが、現状では新幹線と路線バスの接続が対応しきれていない状況にあります。(平日は接続時間 30 分未満が多いが、休日は 30 分以上が多くみられる)

一方、市町村間を跨ぎ、広域的に運行する路線バスでは、運行ダイヤなども遅れが生じる可能性があること(特に冬期など)や、運行便数も限られていることから、新幹線の全便に対応することは困難であるものと考えられます。

そのため、特に広域的な移動が発生する時間帯や曜日など、新幹線の利用実態を踏まえながら接続性の改善を進めることが求められます。

表. 新幹線と路線バスの接続状況 (左: 平日、右: 休日)

新幹線	路線バス	接続時間	新幹線	路線バス	接続時間
7:40	9:12	1:32	7:40	9:57	2:17
8:48	9:12	0:24	8:48	9:57	1:09
9:34	9:57	0:23	9:34	9:57	0:23
10:45	11:09	0:24	10:45	11:09	0:24
12:14	12:29	0:15	11:59	12:29	0:30
14:27	14:37	0:10	12:14	12:29	0:15
16:27	16:37	0:10	13:54	14:37	0:43
18:27	19:32	1:05	14:27	14:37	0:10
19:22	19:32	0:10	16:27	16:37	0:10
20:25			18:27	19:32	1:05
21:22			18:47	19:32	0:45
23:21			19:22	19:32	0:10
			20:25		
			21:22		
			23:21		

※新幹線時刻表は復路(東京→北海道)、路線バス時刻表は十和田方面の路線

### (2) 明確な乗り継ぎポイントが少ない

公共交通を利用して、十和田市などの町外へ移動する際には、路線バスを利用する必要があり、路線バスとコミュニティバスの明確な結節点として「七戸案内所(七戸地域)」がありますが、天間林地域の住民にとっては利用が不便な状況です。

天間林地域においては、町役場付近までコミュニティバスを利用して、「役場前」から乗車することはできますが、待ち合い環境が整備されていないため、待ちにくい状況にあります。

コミュニティバスの運行頻度が 1.5 往復であることや、住民の町外への移動実態が多くないことなどもあり、ダイヤ調整による接続性向上は、町内移動の利便性低下を招く可能性があるため、一定程度の接続時間を考慮する必要はありながらも、多少の時間であれば安心して待つことができる乗り継ぎポイントを確保することが求められます。

## 5-4 七戸町の公共交通における課題

前項で整理した公共交通に関する問題点などを踏まえて、七戸町の公共交通に関する課題を以下のとおり整理します。

### 七戸町の公共交通における課題

#### ○役割分担および補完関係による効率的な公共交通体系の構築が必要

- コミュニティバスと路線バスにおいては、地域内移動や地域間移動などのニーズに応じてある程度役割分担が図られた運行となっているものの、個別には低利用・低密度となっている路線・区間があり、公共交通に掛かる事業経費等も勘案した際にはこれらの効率化を図る必要があります。
- また、無償で運行している電気シャトルバスは他の交通とのバランスが不均衡となっており、将来的に持続可能な公共交通を捉えた際には、全体的なバランスを考慮した適正なサービス水準へ改善を図ることが重要です。
- こうしたことを踏まえ、コミュニティバスや電気シャトルバス、路線バスの役割分担を図りつつ、他の交通サービスも含めた効率化の検討を行うとともに、さらには相互に補完する関係性を持った公共交通体系の構築が必要です。

#### ○地域の特徴・特性に応じた地域内交通の確保が必要

- 七戸町は旧町村単位での市街地形成およびその中間に位置する七戸十和田駅周辺の、3エリアで構成されていることが特徴であり、都市計画マスタープランなどに基づき当該エリア・拠点に都市機能等の集約を進める上では、これらをつなぐ公共交通ネットワークの構築によるまちづくりとの連携が必要です。
- 一方で、広く薄く人口が分布する田園集落においては、農産物の振興および生活環境の維持のため移動手段の維持・確保は必要であり、移動特性やニーズの多寡に応じた交通サービスの提供が必要です。
- なお、地域内交通においては他分野での施策展開も踏まえ、公共交通で対応すべき部分・他施策で対応すべき部分の棲み分けを行い、まちづくり全体を捉えた検討を行うことが必要です。

#### ○隣接市町と連携した広域・地域間交通の確保が必要

- 日常生活の移動は町内での移動が多いものの、町内にはない都市機能(大規模病院・商業施設など)を有する十和田市などへの移動も一定数みられ、特に通学においては市町を跨いだ移動が多くみられることから、地域間の移動手段の確保は必要です。
- なお、地域間幹線交通においても、そもそもの移動需要が少ないことやコミュニティバスと経路が重複していることなどから利用が低い路線もみられ、こうした路線については隣接市町と連携した見直しを進めることが必要です。

#### ○利用者層の維持と拡大に向けた施策展開が必要

- 公共交通の利用者数の減少や利用者の固定化がみられ、公共交通の維持・確保を図る上では、新たな利用者層の取り込みが求められます。
- さらに、現状利用者の公共交通離れを防ぎ、利用を維持することも必要であることから、利用環境の改善・見直しによる利用しやすい環境の確保や情報発信・案内の充実などによる利用促進をすすめることが必要です。



## 6. 公共交通に関する基本的な方針と目標

## 6-1 七戸町がめざす将来像等

### (1) 七戸町がめざす将来像

本計画は、地域がめざす将来像を実現するために、公共交通のあるべき姿を検討するものとしているため、ここでは七戸町がめざす将来像について整理します。

本計画の上位計画である「第2次七戸町長期総合計画」においては、七戸町の将来像として『潤いと彩りあふれる田園文化都市をめざして』を掲げています。

また、基本方針として『地域連携型のまちづくり』、『地域経済自立型のまちづくり』『住民参加型のまちづくり』の3つを掲げ、町が取り組む施策の指針としていることから、本計画においてもこれを受け継ぐこととし、地域がめざす将来像として掲げます。

〔基本目標〕

潤いと彩りあふれる田園文化都市をめざして

地域連携型のまちづくり（基盤整備）

地域経済自立型のまちづくり（産業振興）

住民参加型のまちづくり（健康・福祉・教育・文化の充実）

図. 第2次七戸町長期総合計画が掲げる七戸町の将来像と基本方針

### (2) 七戸町の将来都市構造図

地域がめざす将来像の実現化に向けた取り組みの一つとして、町内における都市計画の基本的な方針を示す「七戸町都市計画マスタープラン」では、将来のまちのあり方として将来都市構造図を示しています。

本計画において、まちづくりとの連携を踏まえた検討を進める上では、将来都市構造図に示す、“ゾーン”や“拠点”などの考えを踏まえることが求められます。

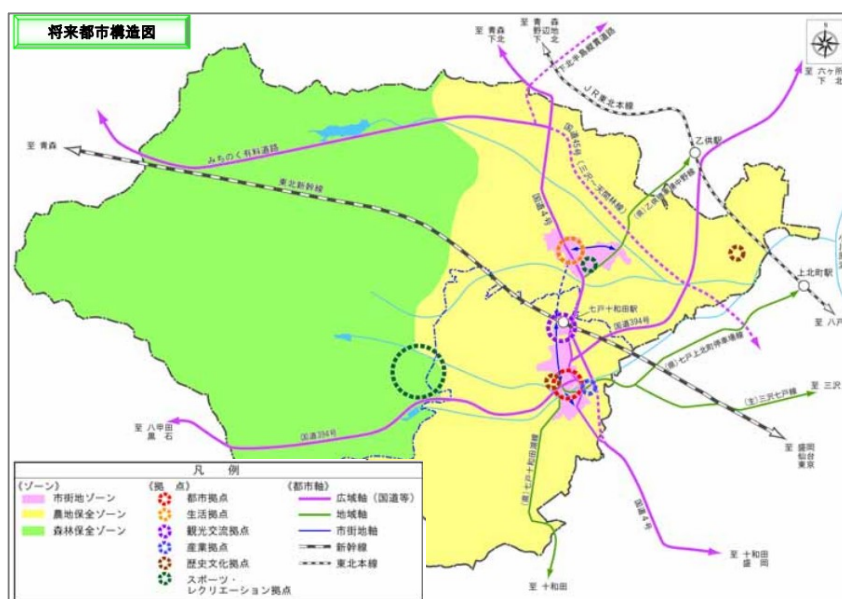


図. 七戸町都市計画マスタープランにおける将来都市構造図

## (2) 上位・関連計画において公共交通に求められる役割

公共交通のあるべき姿を検討する上では、関連する分野等との整合を図ることが重要であるため、ここでは上位計画および関連計画において公共交通に求められる役割について整理します

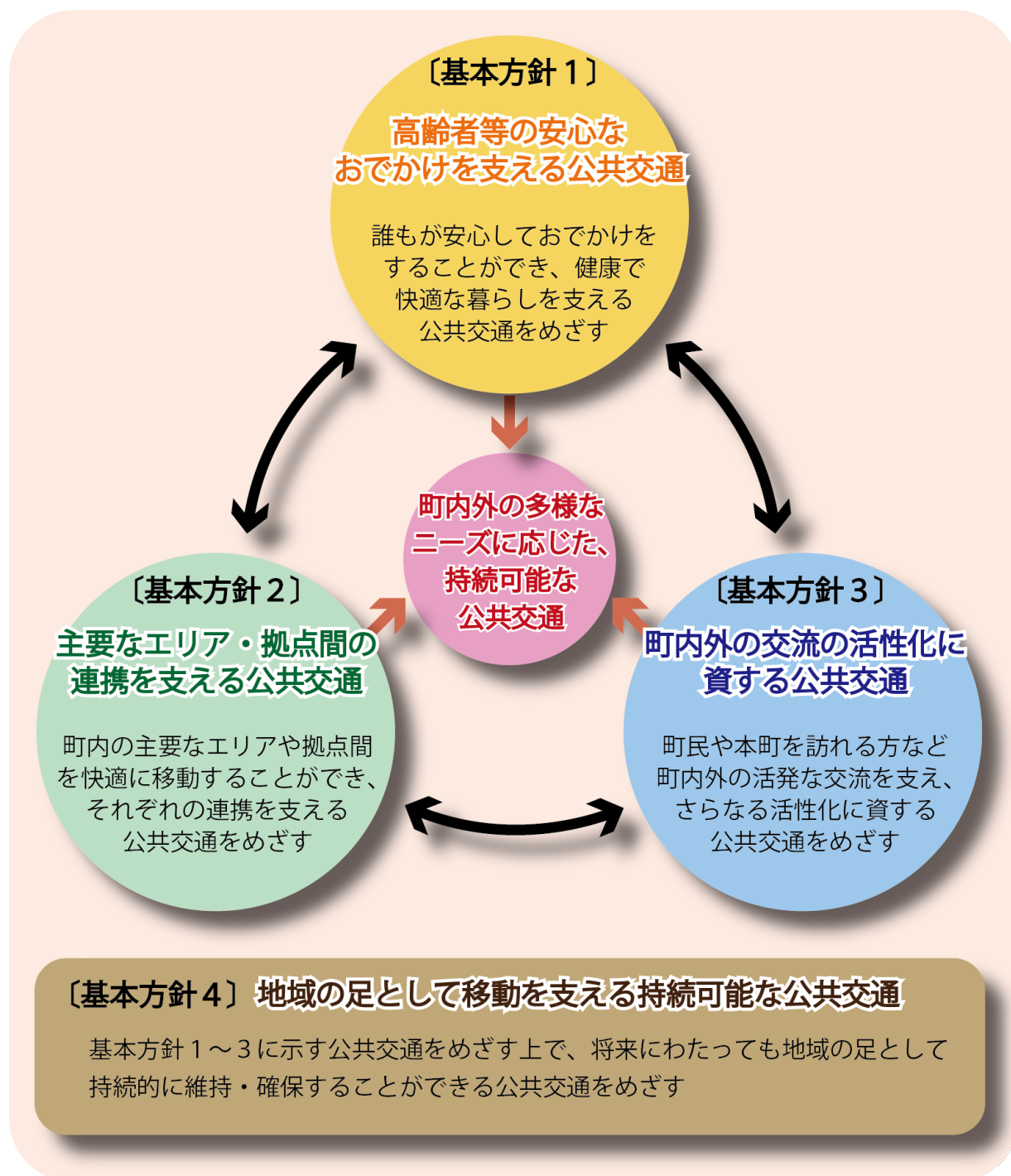
表. 公共交通に求められる役割

策定主体	計画名	求められる役割
町	第2次七戸町長期総合計画	【駅周辺地域のさらなる活性化に資する役割】 ○町内の各地域から駅周辺地域などへの移動手段を確保し、当該地域のさらなる活性化に資する役割が求められる。
		【将来にわたって持続的に住民の移動を確保する役割】 ○公共交通の利便性改善などを進め、高齢化などにも対応し、将来にわたって持続的に町民の足として移動を確保する役割が求められる。
		【隣接市町村との連携・交流を支える役割】 ○住民および来訪者の移動を支える公共交通ネットワークを形成し、町内外の活発な連携・交流に寄与する役割が求められる。
		【地域医療サービスの充実を支える役割】 ○町内外の医療機関への移動手段を確保し、地域医療サービスの充実を支える役割が求められる。
	七戸町都市計画マスタープラン	【七戸十和田駅を起点とした移動手段を担う役割】 ○新幹線との接続性の改善により、来訪者の移動ニーズへの対応、市町村間の移動利便性の向上を進め、移動手段として移動を支える役割が求められる。
		【主要なエリア間を繋ぐ移動手段を担う役割】 ○市街地ゾーンへの施設集約にあわせて、エリア間のネットワークを確保・維持し、移動手段として住民の移動を支える役割が求められる。
		【公共交通の不便地域を解消する役割】 ○住民の生活交通としてコミュニティバスの見直しや新たなサービスなどの導入により、公共交通不便地域を解消する役割が求められる。
		【まちなかへのおでかけを支える役割】 ○商店街などを中心としたまちなかに交流機能を確保する中で、居住地域からそこまでの移動手段を確保し、おでかけを支える役割が求められる。
		【町内における連携・交流を支える役割】 ○旧町村間を運行する地域間幹線系統の維持により、地域間および地域内の連携・交流を支える役割が求められる。
	七戸町観光振興計画	【町内および広域観光周遊を支える役割】 ○七戸十和田駅を起点として町内の観光周遊や、十和田・下北などの地域との広域観光周遊を支える役割が求められる。
圏域	上十三・十和田湖広域定住自立圏共生ビジョン	【広域観光振興を支える役割】 ○圏域内の主要な観光資源を活かし観光促進を図る上で、観光客の交通拠点から観光資源までの移動を担う役割が求められる。
		【圏域内の生活を支える役割】 ○圏域内における安定的な生活を確保するとともに、生活交通路線の利用促進を図り、生活を支える移動手段として今後も維持していくことが求められる。
県	青森県地域公共交通網形成計画	【広域路線と地域内路線が結節する拠点を確保する役割】 ○市町村間を跨ぐ広域的な路線の維持を図るとともに、広域路線と地域内路線が結節する拠点を設定し、有機的にカバーする体系にすることが求められる。

## 6-2 公共交通のあるべき姿（基本方針）

七戸町がめざす将来像の実現に向け、上位・関連計画における公共交通に求められる役割や公共交通の課題、地域の特性などを踏まえつつ、当町における公共交通のあるべき姿（基本方針）について以下のとおり定めます。

公共交通のあるべき姿（基本方針）として、4つの基本方針を掲げ、これらの実現を図ることで、「町内外の多様なニーズに応じた、持続可能な公共交通」をめざすものとします。



## 6-3 計画の目標

### (1) 計画の目標

七戸町がめざす将来像および基本方針の実現に向けて、本計画で達成すべき目標を以下のとおり定めます。

それぞれの目標については、公共交通に関する施策・事業などに取り組むことにより達成を図りますが、目標達成に向けた進捗状況や達成度など測るため、指標・数値目標を設定します。(次頁以降に記載)

#### 〔 本計画で達成すべき目標 〕

##### 目標1 3つのエリア・主要な拠点間の連携を強化

○天間林エリア・七戸十和田駅エリア・七戸エリアや主要な拠点を繋ぐ公共交通ネットワークの形成により、拠点間の連携強化および移動利便性の向上を図ります。

##### 目標2 地域特性や移動需要に応じた公共交通サービスの提供

○地域によって異なる特性や利用者の移動需要に応じた公共交通サービスの見直しおよび提供をすすめ、日常のおでかけ時に利用しやすい公共交通の構築を図ります。

##### 目標3 市町村間の移動を支える公共交通の適切な維持・確保

○市町村間を跨ぐ公共交通の適切な見直しにより効率化を図りつつ、鉄道との接続性向上等により、町内外における交流促進に資する公共交通の維持・確保を図ります。

##### 目標4 主要拠点での公共交通の円滑な接続環境の構築

○市町村間を跨ぐ公共交通と、町内を運行する公共交通との乗り継ぎポイントとなる主要な拠点の設定により、住民などの移動利便性の向上を図ります。

##### 目標5 移動手段として選ばれる公共交通の確立

○公共交通を利用する環境の改善や分かりやすさの改善、および利用に対して前向きに思える意識の醸成などをすすめ、移動手段として選ばれる公共交通の確立を図ります。

## (2) 目標の達成を測る評価指標・数値目標

設定した指標・数値目標について、それぞれの出典・算出方法などについて示します。

指標・数値目標の達成年度は、計画期間の最終年度の平成 34 年度（2022 年度）としますが、各年度で把握可能な数値などについて適宜モニタリングを行い、進捗が低い場合などは施策・事業の取り組み状況の確認を行うなど、計画の着実な推進を図ります。

※以下に示す現況値は、計画策定時における最新値を活用しているため、平成 28 年度（2016 年度）時点での数値になります。

### ①目標 1 「3つのエリア・主要な拠点間の連携を強化」の指標・数値目標

目標 1 を測る指標として、「公共交通全体の利用者数」を設定し、町内における公共交通の利便性向上等により、公共交通の利用者減少に歯止めをかけることをめざし、数値目標は現況値からの維持とします。

表. 目標 1 の指標・数値目標

項目	内容
指標	公共交通全体の住民 1 人あたりの利用回数
現況値(2016)	15.6 回/人
目標値(2022)	15.6 回/人
算出方法	○目標年度時の七戸町総人口に対する、路線バス(地域間・域内)、コミュニティバスの利用者数の合計値の割合 ※新たに公共交通サービスを追加する場合は、その利用者数も含む

### ②目標 2 「地域特性や移動需要に応じた公共交通サービスの提供」の指標・数値目標

目標 2 を測る指標として、「コミュニティバスの収支率」を設定し、地域ごとの特性や需要に応じて公共交通の効率化を図ることをめざし、数値目標は現況値からの向上とします。

表. 目標 2 の指標・数値目標

項目	内容
指標	コミュニティバスの収支率
現況値(2016)	8.6%
目標値(2022)	12.6%
算出方法	○コミュニティバスの運行経費に占める収支の割合

### ③目標3「市町村間の移動を支える公共交通の適切な維持・確保」の指標・数値目標

目標3を測る指標として、「路線バスの財政負担額」を設定し、市町村間を運行する路線バスの運行効率化、適正化等を図ることをめざし、数値目標は現況値からの減少とします。

表. 目標3の指標・数値目標

項目	内容
指標	路線バスの財政負担額
現況値(2016)	1,290万円/年
目標値(2022)	1,090万円/年
算出方法	○路線バス(地域間・域内)の財政負担額の合計値

### ④目標4「主要拠点での公共交通の円滑な接続環境の構築」の指標・数値目標

目標4を測る指標として、「主要バス停の利用者数」を設定し、主要拠点における利用環境の改善や接続性の向上等をめざし、数値目標は現況値からの増加とします。

表. 目標4の指標・数値目標

項目	内容
指標	主要バス停の利用者数
現況値(2016)	16.1人/日
目標値(2022)	20.3人/日
算出方法	○バス停「役場本庁舎」「道の駅」「七戸十和田駅」「七戸案内所」のコミュニティバスの日平均利用者数の合計

### ②目標5「移動手段として選ばれる公共交通の確立」の指標・数値目標

目標5を測る指標として、「コミュニティバスの利用者数」を設定し、コミュニティバスに関する利用しやすさやわかりやすさの改善等により、利用者数の減少に歯止めをかけることをめざし数値目標は現況値からの維持とします。

表. 目標5の指標・数値目標

項目	内容
指標	コミュニティバスの利用者数
現況値(2016)	53,560人/年
目標値(2022)	53,560人/年
算出方法	○コミュニティバス全路線の年間利用者数

## 6-4 七戸町の公共交通の将来イメージ

公共交通のあるべき姿（基本方針）の実現および目標の達成等に向けて、施策・事業などの取り組みを展開することで描かれる、七戸町の公共交通の将来イメージを示します。

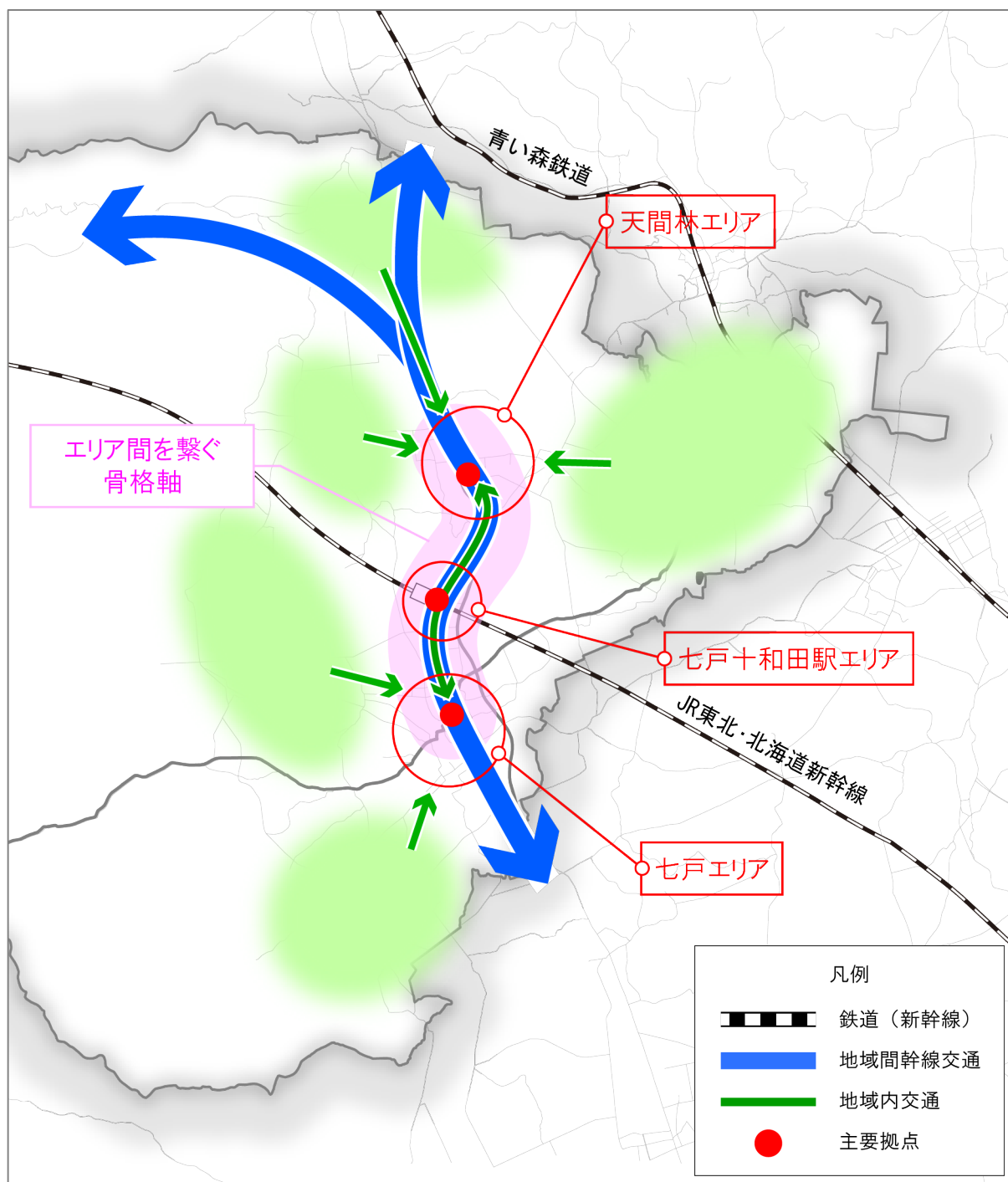


図. 七戸町の公共交通の将来イメージ



---

## 7. 目標の達成に向けた施策と実施主体

## 7-1 施策展開に向けた基本的な考え方

### (1) 施策展開の方向性

計画の目標に基づき、公共交通の再編・見直しに関する施策と、利用促進・新規利用者の獲得に向けた施策の2つの方向性を定めます。

再編・見直しによる公共交通の利便性向上および効率化などにより、利用しやすい公共交通体系の構築を図る一方で、実際に利用してもらうための取り組みとして利用促進などの取り組みを展開します。

#### 〔本計画で達成すべき目標〕

##### 目標1

3つのエリア・主要な拠点間の連携を強化

##### 目標2

地域特性や移動需要に応じた公共交通サービスの提供

##### 目標3

市町村間の移動を支える公共交通の適切な維持・確保

##### 目標4

主要拠点での公共交通の円滑な接続環境の構築

##### 目標5

移動手段として選ばれる公共交通の確立

#### 〔施策展開の方向性〕

##### ■公共交通の再編・見直しに向けた施策

###### ●骨格軸の形成に向けた見直し

- 町の主要なエリア間を「骨格軸」として公共交通ネットワークを維持および強化を図る。
- 路線バスと地域内交通において相互的に補完を図りながら、効率的な公共交通ネットワークの形成を図る。

###### ●効率的な公共交通サービスへの見直し

- 利用ニーズや利用実態などに応じて見直しを進め、効率的かつ効果的な公共交通ネットワークに見直しを図るとともに、持続可能な公共交通体系を構築する。

###### ●公共交通の主要拠点等の設定

- 主要拠点の設定により、公共交通機関同士の接続性向上を図るとともに、利用環境の改善を図り、有機的で利便性が確保された公共交通ネットワークを形成する。

###### ●小さな需要に対応したサービスの導入

- 地域の特性や需要総量に応じた公共交通サービスの提供により、誰もが利用しやすく、おでかけしやすい公共交通体系を構築する。



##### ■利用促進・新規利用者の獲得に向けた施策

###### ●新規利用者の獲得に向けた施策展開

- 公共交通を利用してもよい・利用したいと思えるような、取り組みの展開や、利用に対する動機づけを図り、利用促進や新たな利用者の獲得を進める。

###### ●利用しやすさ・分かりやすさの向上

- 公共交通に関する案内・情報などの周知活動や利用環境などの改善を進め、利用しやすく・分かりやすい利用環境を提供し、公共交通に対する、心と体の“バリア（阻害要因）”の取り除きを図る。

## (2) 関連する分野との連携の考え

地域がめざす将来像は、公共交通分野の取り組みのみで実現することは困難であり、他の分野とも連携・整合を図りつつ、地域が一丸となって推進することが重要です。

上位・関連計画において公共交通に求める役割を踏まえ、それぞれの分野との連携の考え方について以下のとおり定めます。

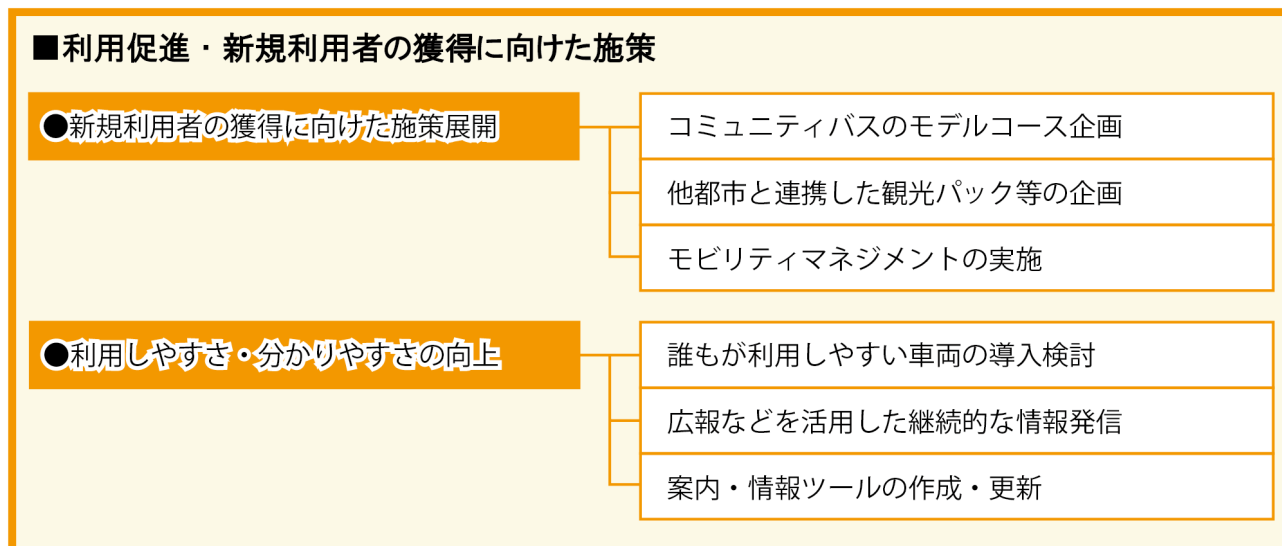
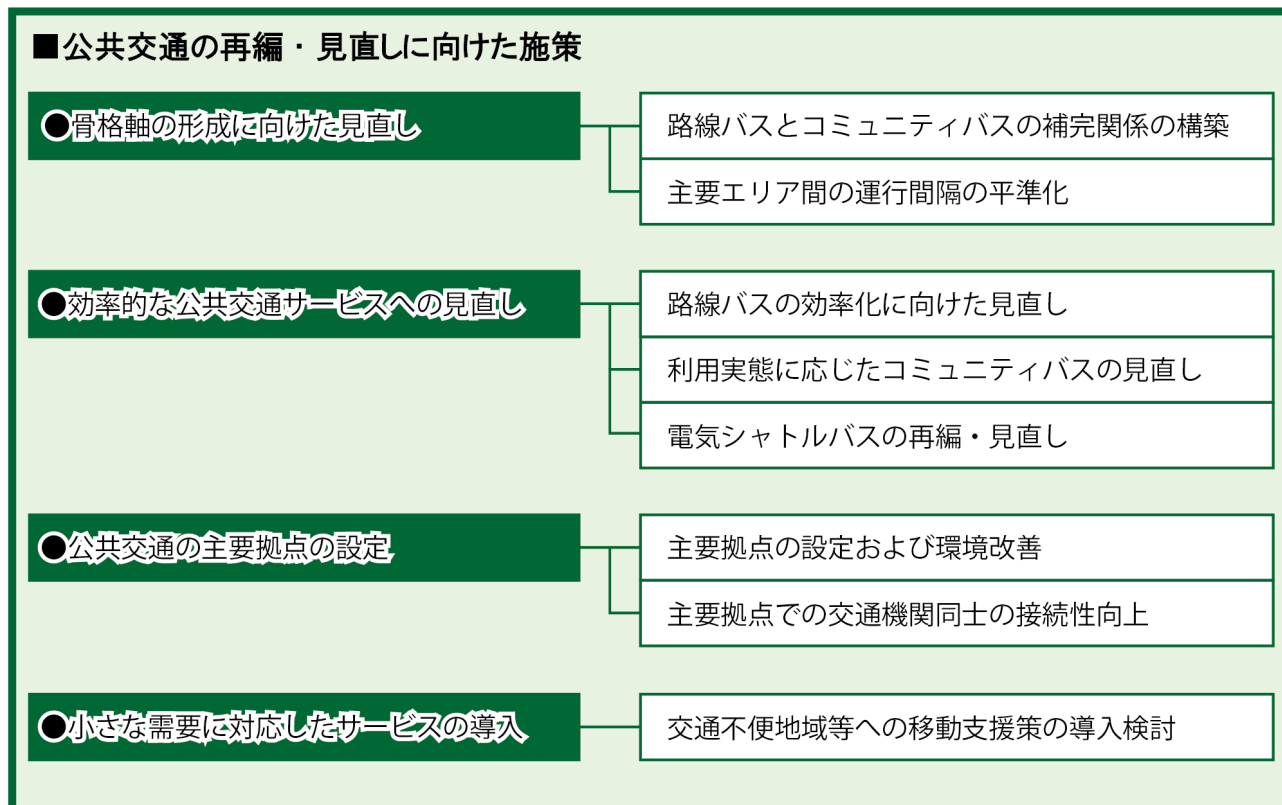
各種分野との連携・整合を図りつつ、計画を推進することにより七戸町の将来像の実現を目指すとともに、連携した取り組みの展開により、それぞれの分野との相乗的な効果発現なども期待されます。

**表. 関連する分野と公共交通の連携の考え方**

項目	内容
まちづくり分野 (都市計画・商工)	<p><b>【主要なエリア等への機能集積】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○公共交通分野は、主要なエリアへの移動利便性の確保・維持を図り、公共交通を利用しておでかけすることができる環境を確保する。</li> <li>○一方、まちづくり分野では、利用者の目的地となる施設や機能などを、主要なエリアへ集積を進め、公共交通が利用されやすい都市形成を図る。</li> </ul> <p><b>【町の中心部の活性化】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○商店街などの活性化および魅力向上を図るとともに、公共交通と連携した取り組みなどを進め、公共交通を利用するきっかけづくりを進める。</li> </ul>
福祉分野	<p><b>【公共交通施策と福祉施策の棲み分け】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○高齢化が進み、高齢者の移動手段確保の重要性が増している中で、公共交通は一定のサービス水準を確保・維持する一方で、対応が困難な移動需要に対しては福祉施策としての対応を図る。</li> </ul>
教育分野	<p><b>【通学手段としての利活用】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○今後、小・中学校の統廃合が予定される際には、公共交通の利活用も含めて通学手段の検討を行うとともに、現在のコミュニティバスの運行のような、合間利用などについても検討を行う。</li> </ul>
観光分野	<p><b>【観光施策との連携】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○公共交通は生活交通として、地域住民の移動手段であることを前提としながら、観光交通として対応可能な部分の役割を担う。</li> <li>○観光商品などと公共交通が連携した取り組みなどを展開し、利用者に魅力的なサービスの提供を図る。</li> </ul>

## 7-2 施策体系

施策の方向性や関連する分野との連携の考えなどを踏まえつつ、本計画において展開する施策体系を以下のとおり定めます。



## 7-3 公共交通の再編・見直しに向けた施策の内容

### (1) 骨格軸の形成に向けた見直し

#### ① 路線バスとコミュニティバスの補完関係の構築

項目	内容				
事業の概要	○基幹となる路線バスの適正な維持を図るとともに、路線バスがカバーしきれない地域をコミュニティバスが対応するなど、補完関係の構築を図ります。				
事業主体	七戸町、交通事業者				
実施期間	2018	2019	2020	2021	2022
	見直し検討		路線の見直し		運行を維持(必要に応じて適宜見直し)

#### 【事業内容】

○路線バスにおいては、現状のサービス水準を基本としながら、効率的な運行体系へ見直しを図りつつ、地域間幹線軸として確保・維持を図ります。

○主要な道路を運行する路線バスは町内と町外の移動に対応し、コミュニティバスは路線バスがカバーしきれない地域や町内の移動に対応するなど役割の明確化による補完関係の構築を図ります。

※路線バス(地域間幹線軸<sup>※</sup>)およびコミュニティバスは、運行を維持するものとしますが、公共交通を取り巻く環境等に変化があった場合には交通事業者と協議の上で見直しを検討

※域内交通を除く

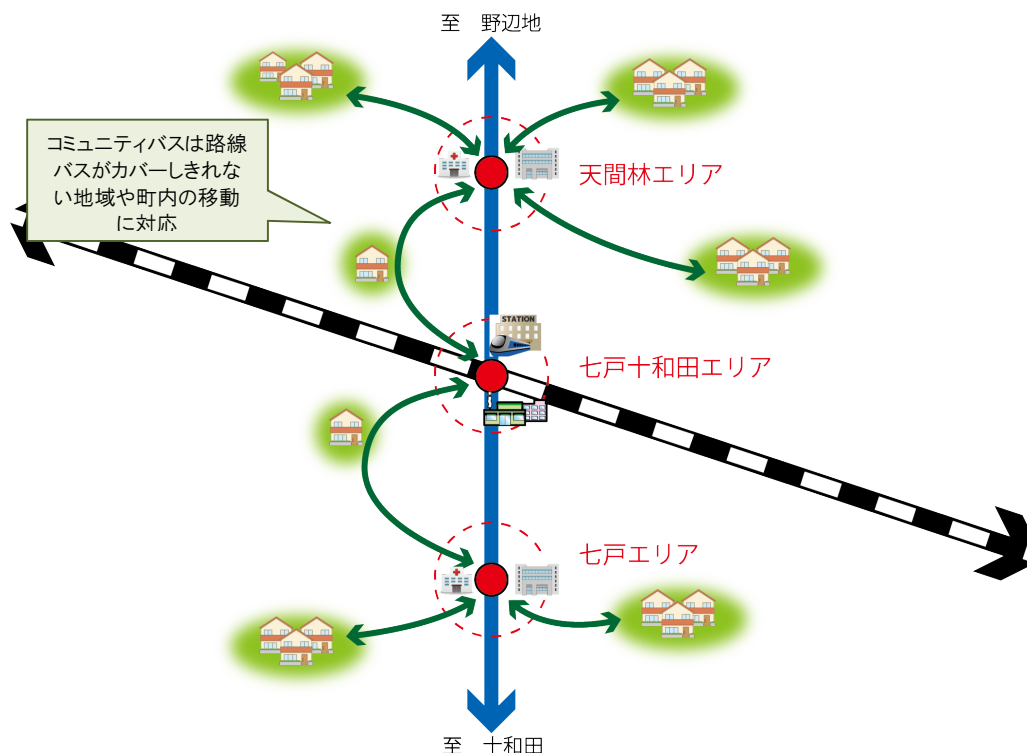


図. 路線バスとコミュニティバスの補完関係イメージ

## ②主要エリア間の運行間隔の平準化

項目	内容				
事業の概要	○天間林エリアと七戸十和田エリア、七戸エリアの連携の強化に向けて、路線バスの運行ダイヤに合わせたコミュニティバスの運行により、3 エリア間の運行間隔の平準化を図ります。				
事業主体	七戸町、交通事業者				
実施期間	2018	2019	2020	2021	2022
	見直し検討		路線の見直し		運行の維持

### 【事業内容】

- 路線バスの運行ダイヤを基本として、3 エリア間を路線バスが運行していない時間帯に、コミュニティバスのダイヤを合わせることで、運行間隔の平準化を図ります。
- ただし、コミュニティバスについては現在の運行便数を基本とすることとし、電気シャトルバスの運行体系を見直すことで、合間運行の対応を図ります。

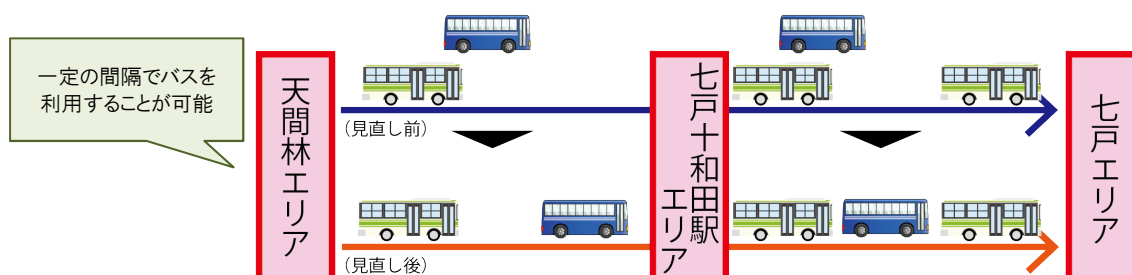


図. 運行間隔の平準化のイメージ

## (2) 効率的な公共交通サービスへの見直し

### ①路線バスの効率化に向けた見直し

項目	内容				
事業の概要	○利用が少なく非効率な運行となっている路線バスにおいて、効率化に向けた見直しを図ります。 ○当町で運行する路線バスは、全路線が他市町村を跨ぐものであるため、関連する市町村と協議を行いながら見直しを行うものとします。				
事業主体	七戸町、交通事業者				
実施期間	2018	2019	2020	2021	2022
	見直し検討		路線の見直し		適宜見直し

### 【事業内容】

- 利用者が少なく、町による財政負担が発生している路線については、運行経路やダイヤなどの見直しに向けて、町と関連市町村、交通事業者が協議を行いつつ検討を進めます。
- 特に極端に利用が少なく、路線バスによる運行が適さない地域などについては、利用促進などの取り組みや住民協議などを行った上で路線再編などの検討を行います。

## ②利用実態に応じたコミュニティバスの見直し

項目	内容				
事業の概要	○コミュニティバス利用者の利便性向上や、効率的な運行体制の確保に向けて、利用実態に応じて、経路やダイヤ、運行本数などについて見直しを図ります。				
事業主体	七戸町、交通事業者				
実施期間	2018	2019	2020	2021	2022
	見直し検討		路線の見直し		適宜見直し

### 【事業内容】

- コミュニティバスの利用実績による見直しの基準を設定し、利便性の向上や効率化に向けた見直し検討を行います。
- なお、コミュニティバスの利用者の多くが高齢者であり、見直しにより極端な利便性低下に繋がった場合、外出機会や健康ケアなどへの影響も想定されることから、高齢者のおでかけなどに考慮しつつ、見直し検討を行うものとしします。
- また、利便性の向上を図る場合には、コミュニティバスの運行経費が増大することが無いように、全体のバランスを考慮しながら検討を進めます。
- 路線全体としては、利用実績の基準を満たしている場合においても、利用が少ない区間がある場合においては、個別に経路見直しなどの検討を行うものとしします。

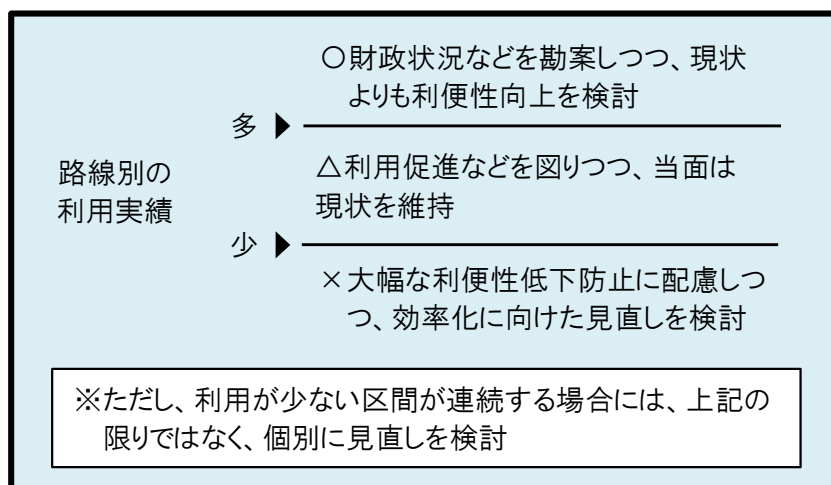


図. コミュニティバスの見直し基準のイメージ

### ③電気シャトルバスの再編・見直し

項目	内容				
事業の概要	○維持管理において問題が発生しているとともに、無償運行であるためサービスバランスが不均衡となっている電気シャトルバスについて、サービスの適正化に向けた運行体系の見直しを行います。				
事業主体	七戸町				
実施期間	2018	2019	2020	2021	2022
	運行体系の見直し検討		周知・広報	見直し	

#### 【事業内容】

- 電気バッテリーの更新時期に合わせて、通常の車両への見直しを行います。
  - また、サービスバランスを考慮するとともに、将来的に運行を維持するため一定の受益者負担を図ることとし、現在は無償で行っている運行体系から有償運行へと見直しを行います。
  - なお、有償化による公共交通利用者の減少を避けるため、他のコミュニティバスと同程度の運賃設定とするなど、利用者の負担を考慮した検討を行うものとしします。
- ※本事業については車両や運賃に関する事業であり、経路や運行頻度などに関する見直しについては、他の事業に基づき実施する。

## (3) 公共交通の主要拠点の設定

### ①主要拠点の設定および環境改善

項目	内容				
事業の概要	○複数の公共交通が接続する交通結節点や、利用が多くみられるバス停などを主要拠点として設定し、待ち合い環境の改善を図ります。				
事業主体	七戸町、交通事業者				
実施期間	2018	2019	2020	2021	2022
	事業者協議		待ち合い環境の改善		

#### 【事業内容】

- 町内の3エリア(天間林エリア・七戸十和田駅エリア・七戸エリア)において、鉄道や路線バス、コミュニティバスなどの公共交通が接続する交通結節点を設定し、複数の公共交通が利用しやすい環境を構築します。
- これらの拠点においては、それぞれの公共交通の到着を、安心・安全に待つことができるような待ち合い環境の整備を進めます。
- また、コミュニティバスにおいては、利用の多いバス停は主要な施設に隣接している(老人福祉センター、農協、イオンなど)ことから、施設内の一部を活用した待ち合い環境の整備などにより、待ちやすさの向上を図ります。



■ 交通結節点とする場所

エリア	場所
天間林エリア	七戸町役場本庁舎付近
七戸十和田駅エリア	七戸十和田駅、道の駅しちのへ
七戸エリア	七戸案内所(十和田観光電鉄)



図. 施設の一部を活用した待合所イメージ（八戸市） 図. 施設を活用した待合所（七戸町内）

②主要拠点での交通機関同士の接続性向上

項目	内容				
事業の概要	○交通結節点とする場所においては、交通機関同士の接続性向上により、町内外における移動の利便性向上を図ります。				
事業主体	七戸町、交通事業者				
実施期間	2018	2019	2020	2021	2022
	事業者協議		ダイヤの見直し		

【事業内容】

《新幹線と路線バス》

○七戸十和田駅において、新幹線の到着に合わせた路線バスのダイヤ調整を検討します。  
○ただし、路線バスについては市町村間を運行する長大な路線となっていることや、運行本数も限られていることから、全ての新幹線の到着ダイヤに合わせることは困難であるため、特に利用が多い時間帯などにおいてダイヤ調整を図るものとします。

《路線バスとコミュニティバス》

○七戸町役場本庁舎付近および七戸案内所において、路線バスに合わせたコミュニティバスのダイヤ調整を検討します。  
○ただし、市町を跨いだ広域的な移動については、1日当たりの需要が多くないことやコミュニティバスの運行本数が限られていることから、町内の移動への対応を基本としながら、可能な限りダイヤ調整を図るものとします。

《コミュニティバスとコミュニティバス》

○交通結節点および主要拠点における、コミュニティバス同士の乗り継ぎを考慮したダイヤ調整を検討します。  
○特に、通院や買い物などを目的とした天間林エリアから七戸エリアへの移動が一定程度みられることから、運行便数を考慮した上で、可能な限りダイヤ調整を図るものとします。

## (4) 小さな移動需要に対応したサービスの導入検討

### ①交通不便地域等への移動支援策の導入検討

項目	内容				
事業の概要	○公共交通の利用が不便な地域や時間帯において、タクシーなどの既存の交通資源を活用した交通サービスの導入を検討します。				
事業主体	七戸町、交通事業者				
実施期間	2018	2019	2020	2021	2022
	導入の検討		実証実験	導入の判断	

#### 【事業内容】

- バス停までの距離が遠く、路線バスやコミュニティバスを利用しにくい地域において、タクシーなどで移動する場合に一定金額の支援を行うなどの交通サービスの導入を検討します。
- また、コミュニティバスが運行していない時間帯などにおいて、事前予約をした場合に運行する交通サービスの導入についても検討します。(デマンド型交通)
- いずれの交通サービスにおいても、導入する場合においては、現在運行する公共交通と競合化することが無いように、地域や利用者に対して一定の条件を付けるとともに、運賃などについても他の交通とのバランスを考慮した設定にするものとします。

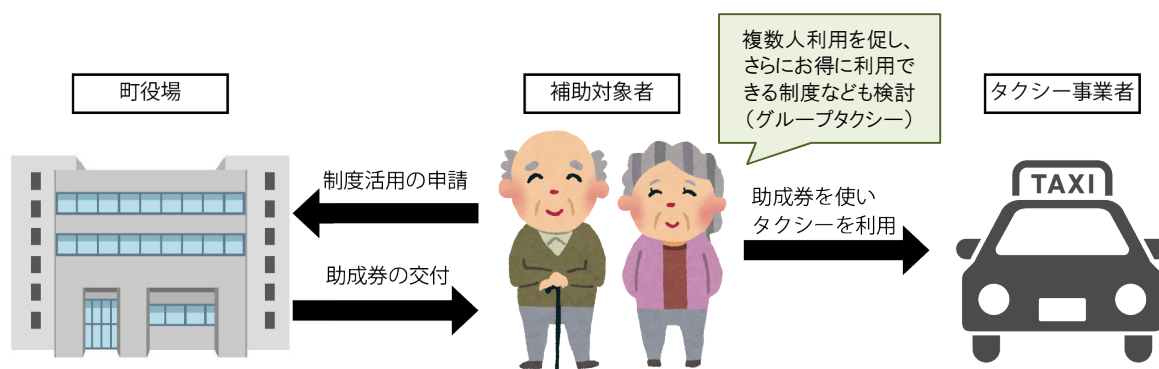


図. タクシー活用のイメージ

表. デマンド型交通の導入イメージ

運行パターン	概要
定時定路線型	<ul style="list-style-type: none"> <li>○通常の路線バスなどのように、毎回決められた経路を走行</li> <li>○予約があったバス停のみで乗降</li> <li>○事前に予約があった便や区間のみを運行も想定</li> </ul>
区域運行型	<ul style="list-style-type: none"> <li>○運行ルートは決めずに所定の場所で乗降</li> <li>○予約があった場所のみを最短経路で運行</li> <li>○予約者の自宅付近などドア to ドアでの運行も想定</li> </ul>
迂回運行型	<ul style="list-style-type: none"> <li>○定路線型と同様に決められた経路を走行</li> <li>○バス停などが遠い地域に迂回ルートを設定し、予約があった場合のみ迂回して乗り入れ</li> </ul>

## 7-3 利用促進・新規利用者の獲得に向けた施策の内容

### (1) 新規利用者の獲得に向けた施策展開

#### ①事業1：コミュニティバスのモデルコース企画

項目	内容				
事業の概要	○コミュニティバスの活用による買い物・通院などのおでかけを想定したコースの企画および周知により、新たな利用者の獲得を図ります。				
事業主体	七戸町				
実施期間	2018	2019	2020	2021	2022
	コースの企画		周知・広報		効果状況により適宜見直し

#### 【事業内容】

- どのコミュニティバスに乗り、何時にどこに行くことができるなど、買い物・通院の移動を想定したモデルコースを企画し、周知を図ります。
- コミュニティバスの現状の利用者や、運行時間などを考慮すると、高齢者層や子育て世代などをターゲットに設定することを想定します。
- 路線によって運行ダイヤが異なるため、それぞれの路線において、買い物・通院による移動のケースを想定するものとします。
- 周知については、一過性ではなく、継続的に行うことで一定程度の効果発現が見込まれることから、コストなどを考慮して、「広報しちのへ」や町内会などでの回覧で行うことを想定します。

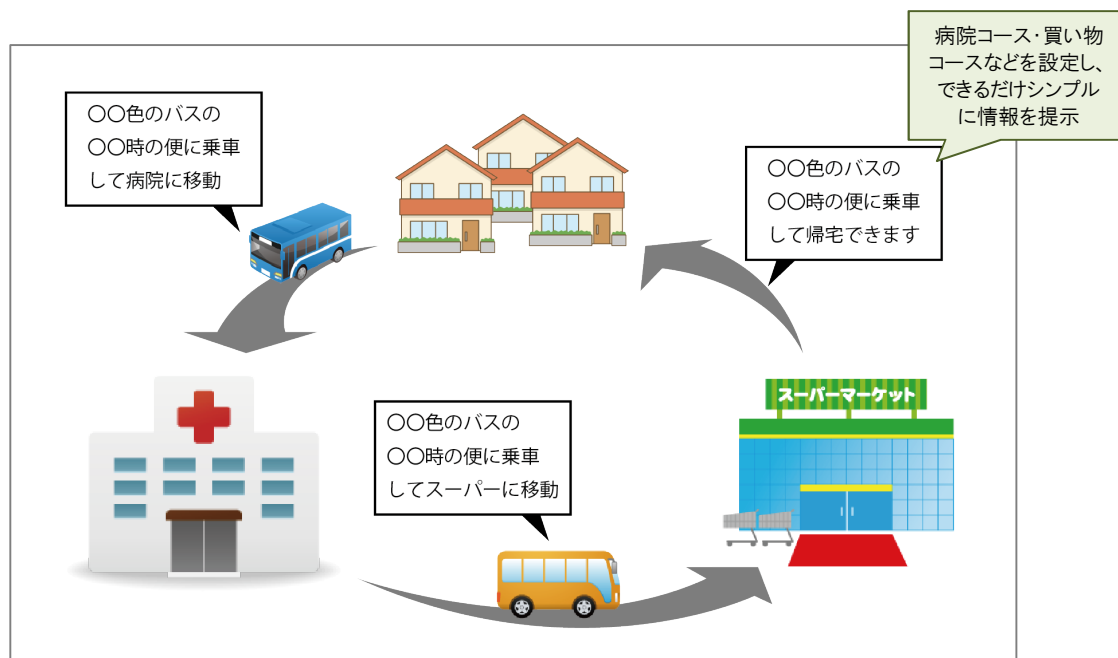


図. モデルコースの設定イメージ

## ②事業2：他都市と連携した観光パック等の企画

項目	内容				
事業の概要	○観光と路線バスが連携し、利用者に魅力的な商品の企画により、新たな利用者の獲得を図ります。				
事業主体	七戸町、交通事業者、その他(観光施設等)				
実施期間	2018	2019	2020	2021	2022
	商品の企画・各種調整		企画実施	見直しながら実施	

### 【事業内容】

- 現行の路線バスを活用して観光施設や商業施設などに移動することで、施設利用や食事、その他サービスなどがお得になる商品などの企画を検討します。
- なお、商品の企画にあたっては、町内だけではなく、周辺市町村などの施設も含めて検討することが効果的であることから、上十三・十和田湖定住自立圏などの関係市町村と連携し、広域的に取り組むことも検討します。
- 特に、当町においては、新幹線駅である七戸十和田駅からの観光客の来訪も見込まれることから、駅からの移動を想定した商品なども検討します。

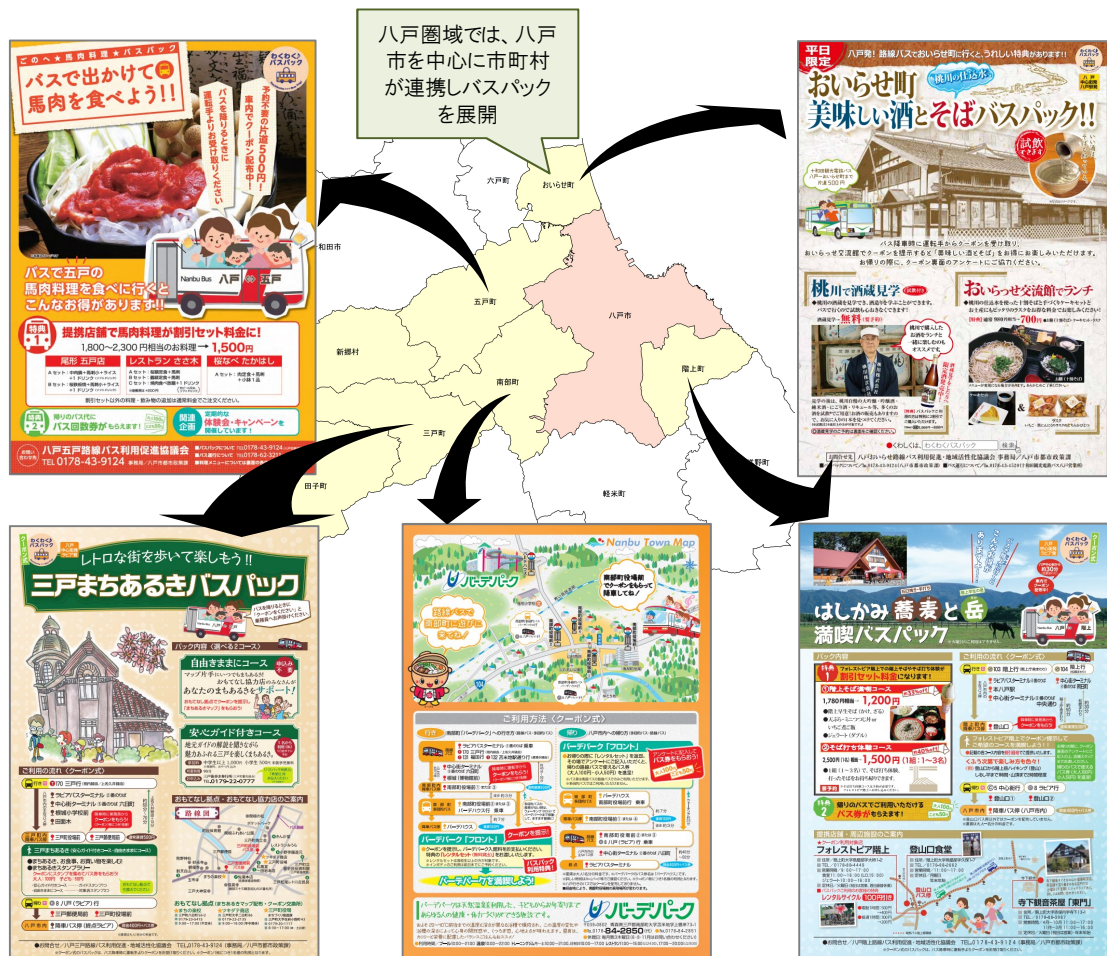


図. 広域的な観光パックの取り組みイメージ (八戸市)

### ③事業3：モビリティマネジメントの実施

項目	内容				
事業の概要	○今後利用が見込まれる層を対象として、公共交通へ自発的な利用転換を促す施策展開(モビリティマネジメント)を行います。				
事業主体	七戸町、交通事業者				
実施期間	2018	2019	2020	2021	2022
	企画・検討		実施(適宜見直し)		

- バスの乗り方や、バスを利用した主要な施設への移動方法などを示した簡易的なガイド(パンフレット形式など)を作成するとともに、それらを活用し、今後新たな公共交通利用が見込まれる高齢者や小・中学生を対象とした、バスの乗り方教室の実施や乗車体験などを実施します。
- 路線バスについては、小・中学生などを対象として行い、コミュニティバスについては、高齢者などを対象として行うことを想定します。
- 特に小・中学生については、バスの乗車に対する障がい(恐れなど)を除外することで、公共交通に対する“マイバス意識”の醸成に繋げることも期待されるため、学校などと連携して教育プログラムとして組み込むこと(課外授業の実施)なども検討します。

## (2) 利用しやすさ・分かりやすさの向上

### ①事業1：誰もが利用しやすい車両の導入検討

項目	内容				
事業の概要	○誰もが安心して利用することができる車両の導入について、町としての導入や交通事業者への支援などを検討します。				
事業主体	七戸町、交通事業者				
実施期間	2018	2019	2020	2021	2022
	事業者の要請に応じて適宜検討				

- コミュニティバスの車両を更新する際には、段差の少ない車両や車いすの方でも利用できる車両など、誰もが安心して利用することができる車両の導入を検討します。
- 交通事業者が車両を更新する際には、ユニバーサルデザインの車両導入に対する支援措置などを検討します。
- なお、車両更新については多額の費用が発生し、町の財政負担だけでの対応は困難な場合があるため、国や県などの環境改善に関する支援措置なども活用しつつ、導入を促進するものとします。

## ②事業2：広報などを活用した継続的な情報発信

項目	内容				
事業の概要	○公共交通に対するイメージの改善や住民の“マイバス”意識の醸成に向けて、広報などを活用した継続的な情報発信を行います。				
事業主体	七戸町、交通事業者				
実施期間	2018	2019	2020	2021	2022
	庁内協議・調整		継続的な情報発信		

- 現状、コミュニティバスにおいては若い世代の利用が少ないことや、そもそもどのように運行しているのかわからない、といった住民もいるため、公共交通全体に対するイメージの改善や意識醸成に向けて、継続的な情報発信を行います。
- 情報については、コミュニティバスの利用者数に関する情報や簡易的なコラム、前記の観光パックなどの紹介などを、「広報しちのへ」や回覧などを通じて継続的に発信を行います。
- 特に利用実績については、コミュニティバスの見直しをする上でも重要な要素となることから、利用実績による見直しの基準の公表なども検討することで、利用促進なども期待されます。

## ③事業3：案内・情報ツールの作成・更新

項目	内容				
事業の概要	○町で作成しているバスの情報発信ツールの更新や新たに作成するなど、情報発信の強化を図ります。				
事業主体	七戸町、交通事業者				
実施期間	2018	2019	2020	2021	2022
	路線見直しと並行して検討			配布・情報発信	

- 現在、町ではコミュニティバスのバスマップ・時刻表を作成・配布していますが、路線やダイヤの見直しに合わせてこれらの更新を行います。
- また、新幹線と路線バス、路線バスとコミュニティバスの乗り継ぎ時刻表の作成など、新たな情報発信ツールなどの作成も検討し、さらなる発信強化を進めます。
- 情報発信ツールについては、高齢者などの利用を想定して紙媒体を中心としたものを想定しますが、若い世代や観光客などを対象とする場合においては、スマートフォンやインターネットなどで閲覧可能な簡易的なサイト作成、およびQRコードによる発信なども検討します。

---

## 8. 計画の推進方針

## 8-1 計画の推進体制

### (1) 関係する主体と基本的な役割

本計画の推進にあたっては、町や交通事業者、関係機関などが密接に連携しながら、一体的に取り組むとともに、必要に応じて外部（有識者等）の助言・補助による客観的な視点を加えつつ、それぞれが担う役割および進捗等を確認しながら着実な推進を進めます。

表. 関係する主体と基本的な役割

主体		役割
七戸町		計画全体を進行・コーディネートする役割として、主体的に計画の管理および推進を行うとともに、公共交通の維持・改善に向けた検討を行う。 また、庁内において関係各課と適宜連絡・調整を行いながら、他分野との密接な連携を維持する。
交通事業者		公共交通の運営・運行の主体として、計画に基づいた施策・事業の実施を行うとともに、町と共有しながら路線などの見直しを行う。
関係機関		行政や交通事業者と連携した取り組みの検討を行う。
外部	有識者等	町の要請に応じて、事業の実施方針、計画の進行などについて知見に基づき助言を受ける。
	国・県	全体的な統括の視点から、他地域での事例を踏まえながら計画の推進に対して助言を受けるとともに、監査的な判断を受ける。

### (2) 計画の推進・管理体制

本計画は、住民代表や有識者、国・県、交通管理者などから成る「七戸町地域公共交通会議」による管理のもと、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などを行い、着実な推進を図ります。

### (3) 実施計画の検討

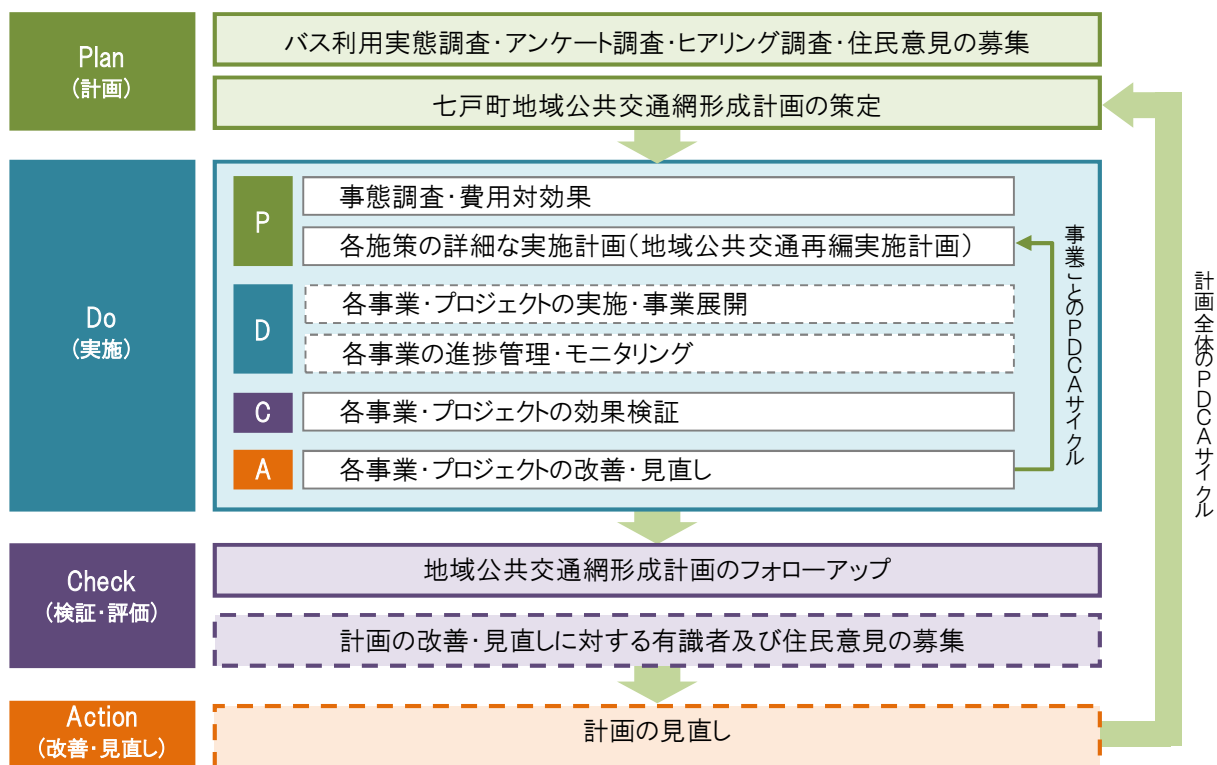
本計画に基づき公共交通網の見直しを行うにあたり、より具体的な協議・調整や国庫補助などを活用した路線再編が必要となる場合においては、「地域公共交通再編実施計画」の策定を検討します。

なお、地域公共交通再編実施計画の特性上、市町村間を跨ぐ路線（地域間幹線交通）に関する再編・見直しが求められ、この場合には地域間幹線交通が運行する隣接市町村を含めた検討が必要となることから、七戸町単独での検討だけではなく、周辺市町村との連携・協働による策定も含めて検討を行います。



## 8-2 計画の推進方法

計画の推進方法として、計画全体を対象としたPDCAサイクルと、各事業を対象としたPDCAサイクルを組み合わせることで、計画および事業の検証を行い、継続的な推進を図ります。





七戸町