

七戸町地域公共交通網形成計画



平成30年3月
七戸町

目 次

| | |
|------------------------------------|-----------|
| 1. 地域公共交通網形成計画の概要 | 1 |
| 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 |
| 2. 七戸町の概況 | 5 |
| 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 |
| 3. 七戸町の公共交通 | 13 |
| 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 |
| 4. 住民意向の把握 | 25 |
| 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 |
| 5. 七戸町の公共交通に関する課題 | 31 |
| 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 |
| 6. 公共交通に関する基本的な方針と目標 | 37 |
| 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 |
| 7. 目標の達成に向けた施策と実施主体 | 45 |
| 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 |
| 7-4 利用促進・新規利用者の獲得に向けた施策の内容 | 55 |
| 8. 計画の推進方針 | 59 |
| 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い、新幹線駅の七戸十和田駅が開業したことにより、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。

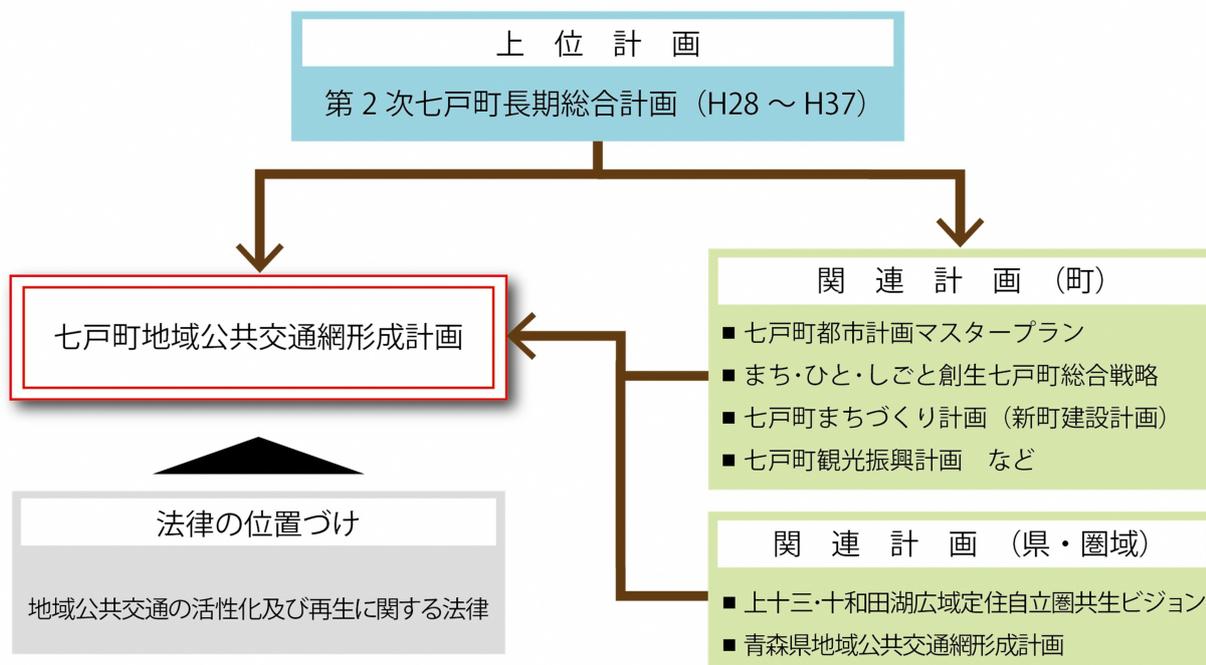


図. 七戸町地域公共交通網形成計画の位置づけ

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。

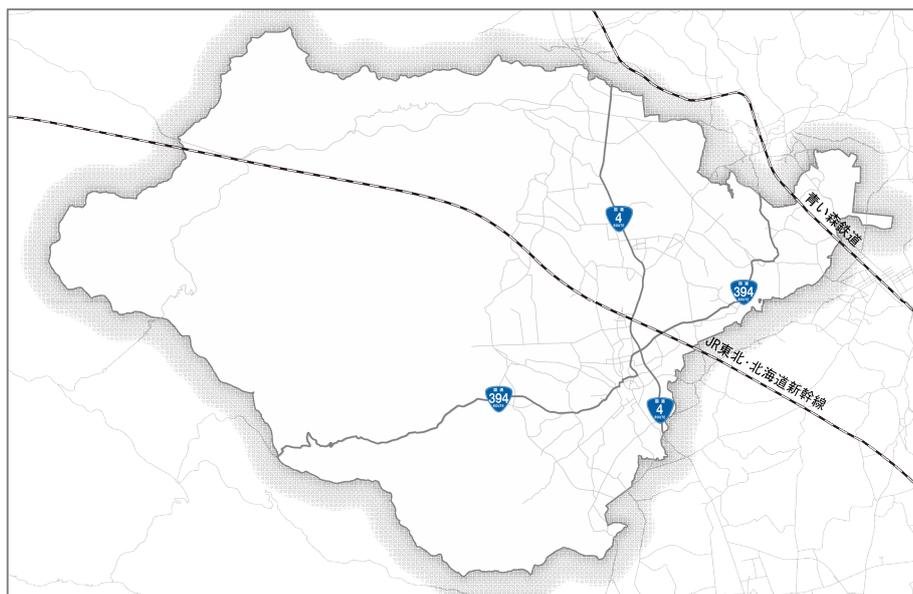


図. 計画の区域

(2) 計画期間

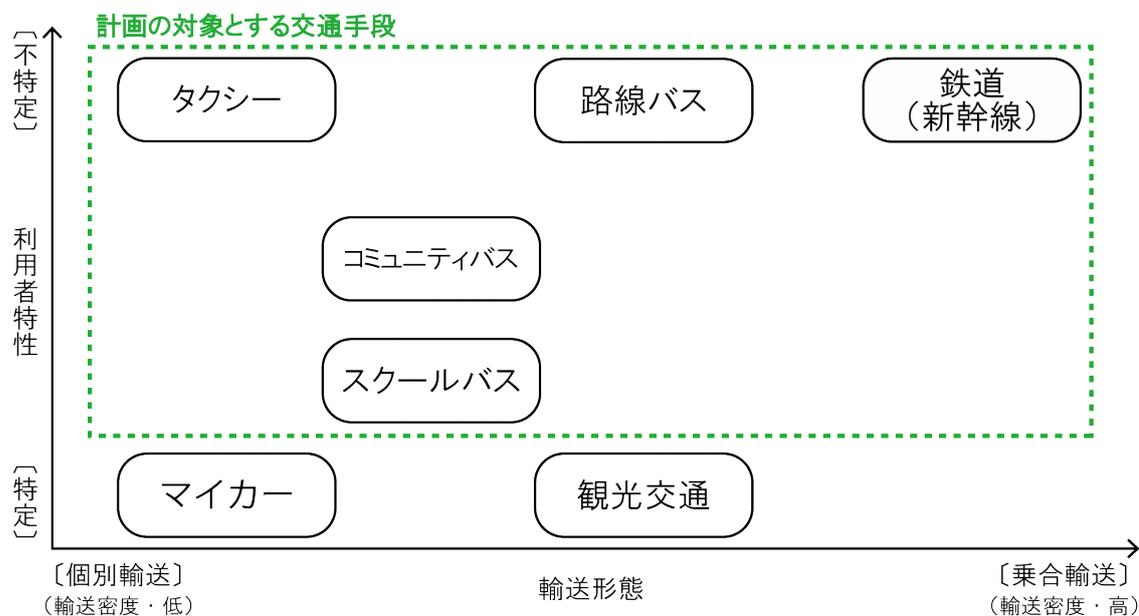
本計画の計画期間は、平成30年4月から平成35年3月までの5か年とします。
 なお、計画期間内においても、公共交通を取り巻く環境の変化や国の定める法律の改正、
 その他各種状況の変化などがある場合において、必要に応じて見直し・修正を行います。

| 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する。



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 km² 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。

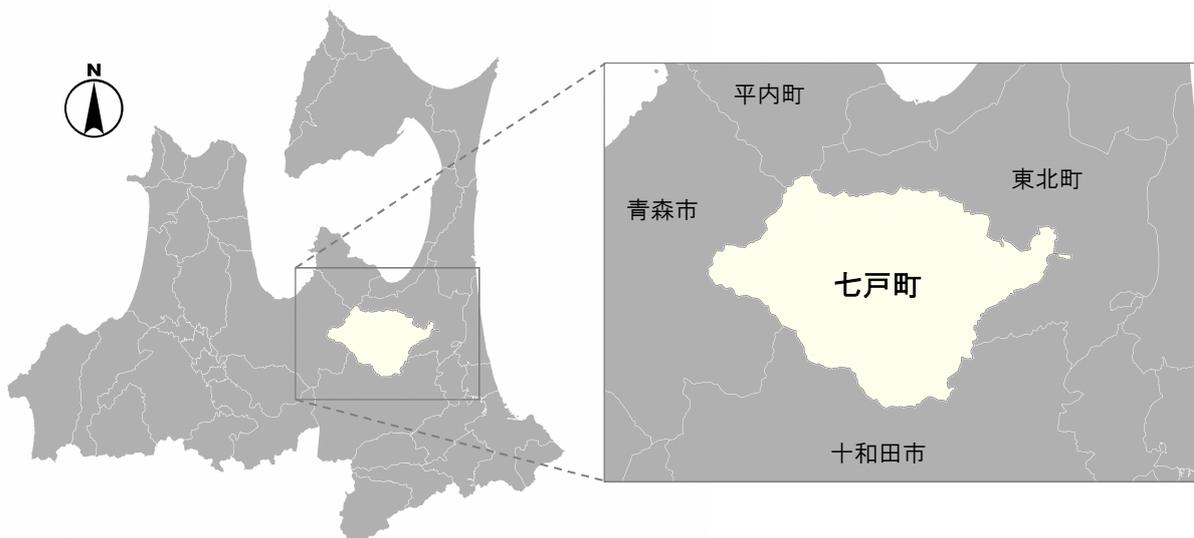


図. 七戸町の位置 (左 : 青森県全体図、右 : 七戸町周辺図)

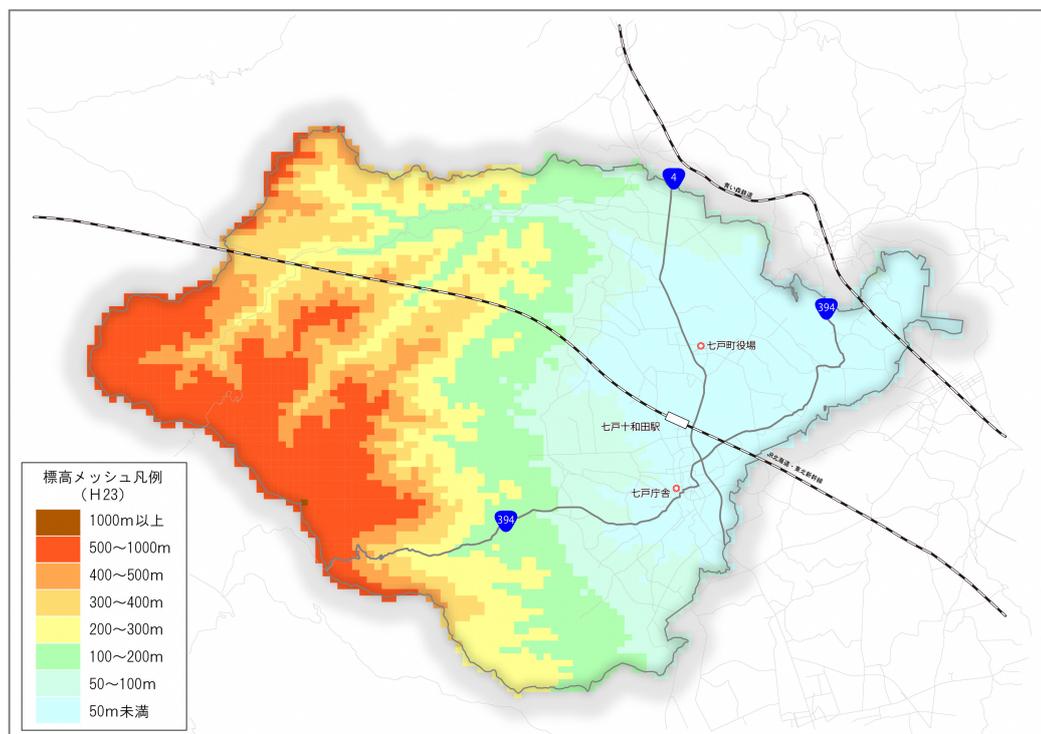


図. 七戸町の地勢図

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。

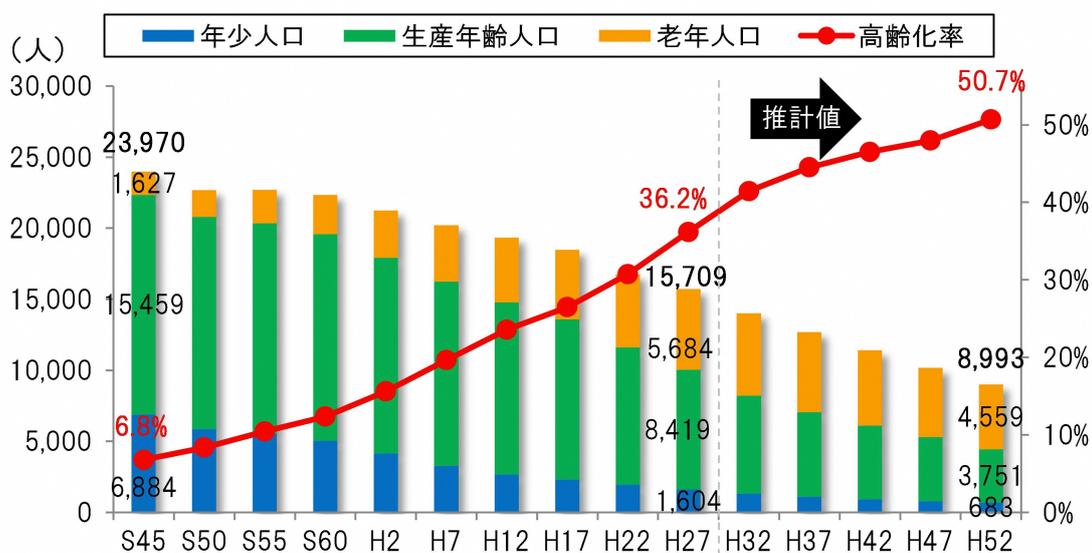


図. 七戸町の総人口および高齢化率の推移

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。

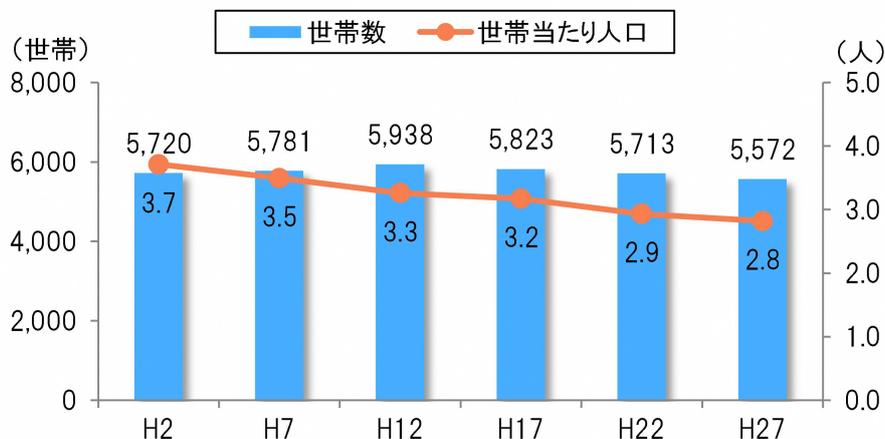


図. 七戸町の世帯数および世帯当たり人口の推移

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。

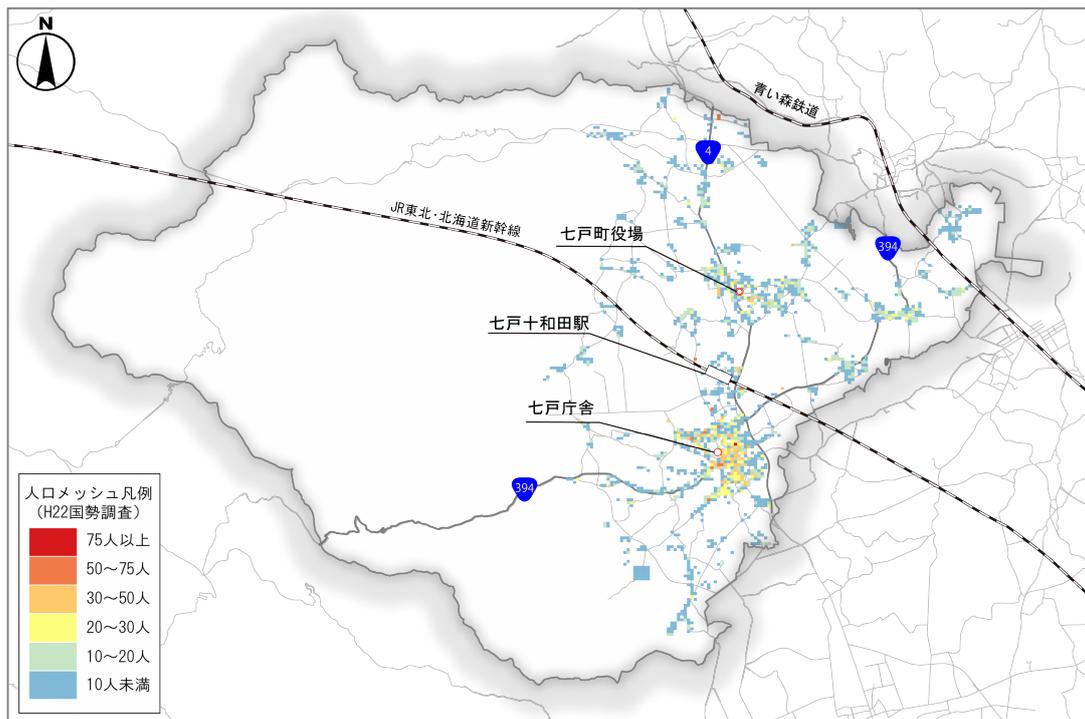


図. 七戸町の人口分布状況

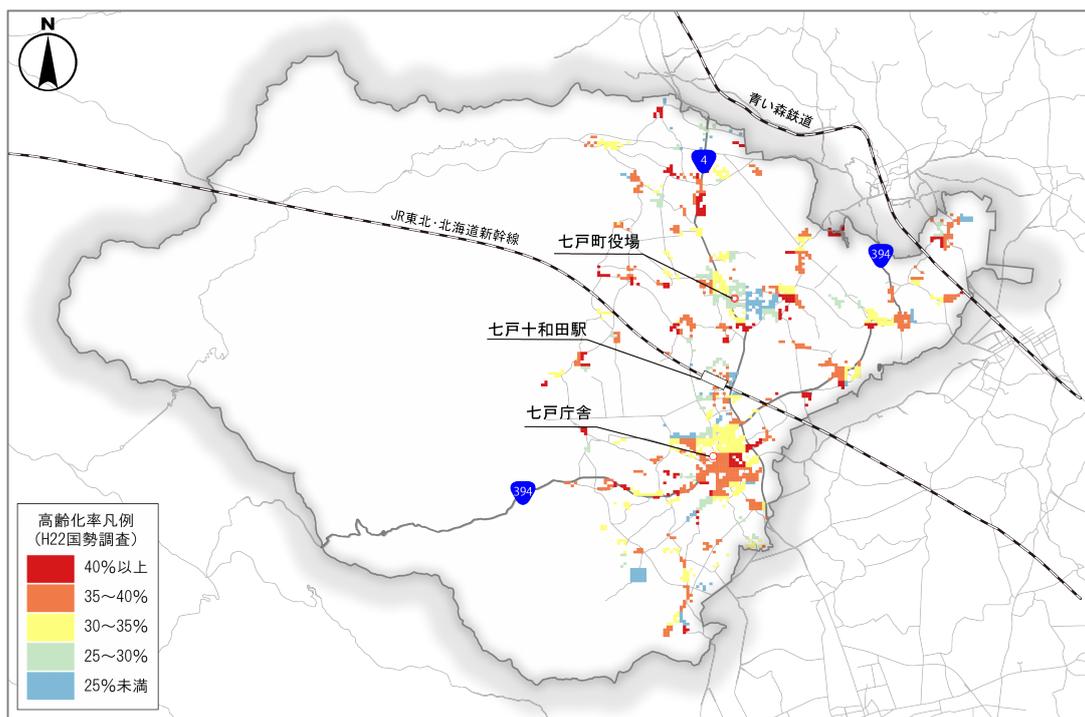


図. 七戸町の高齢化率状況

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 7,842 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。

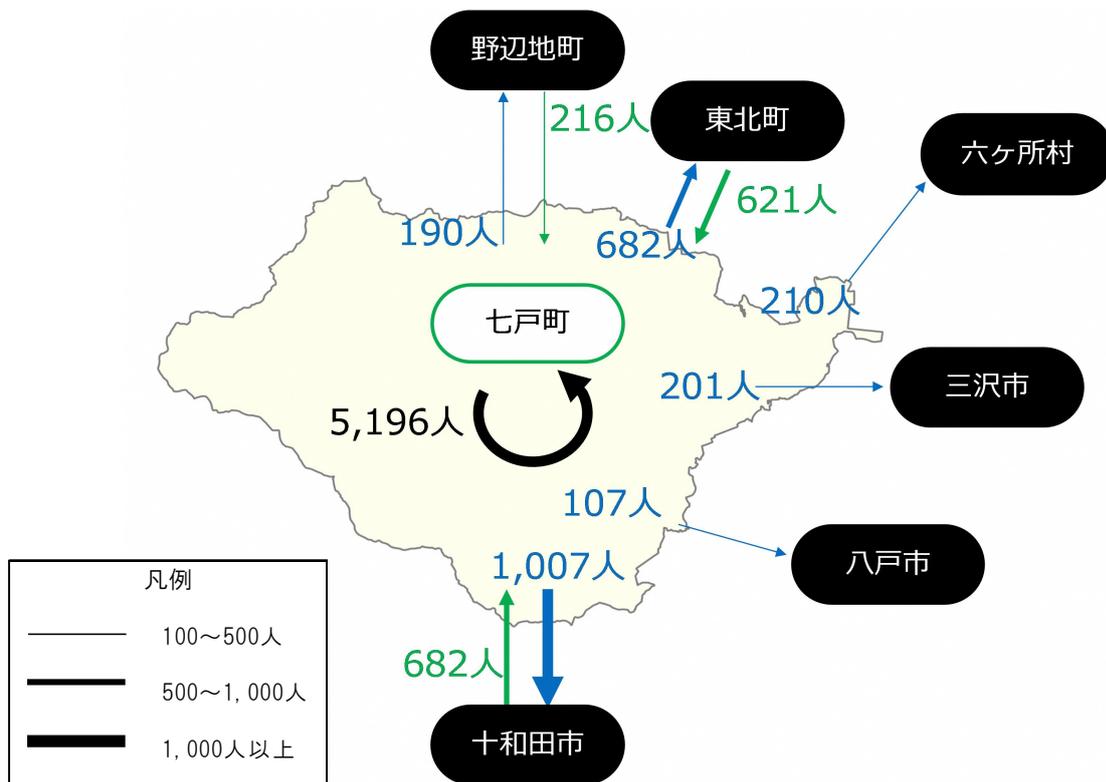


図. 七戸町の通勤流動状況

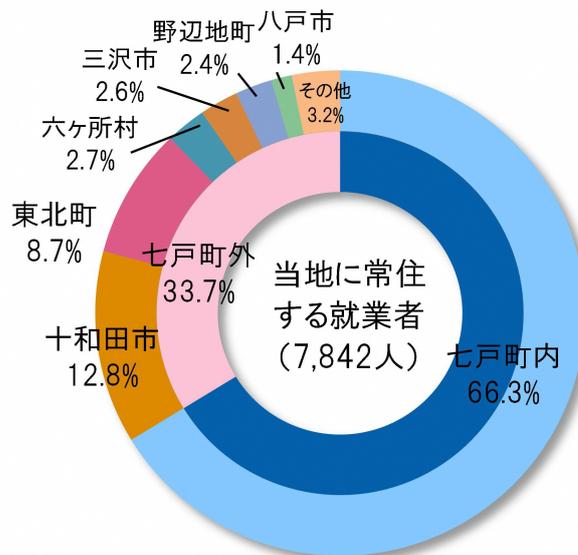


図. 七戸町に常住する就業者の通勤先 (平成 27 年度)

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。

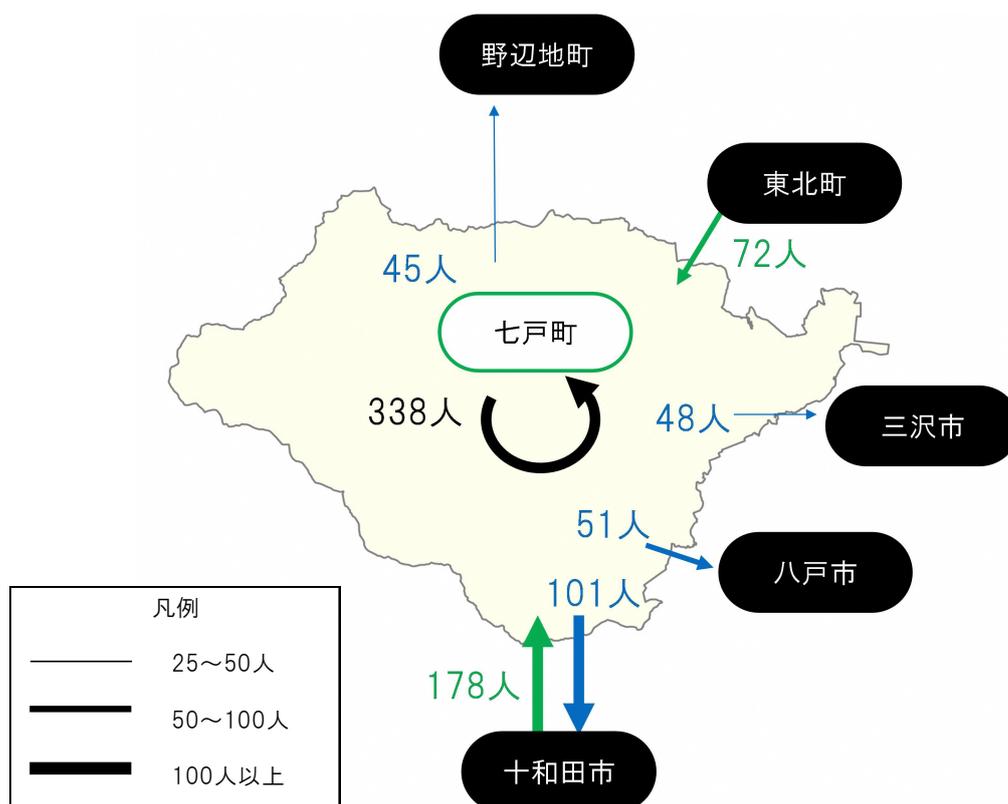


図. 七戸町の通学流動状況

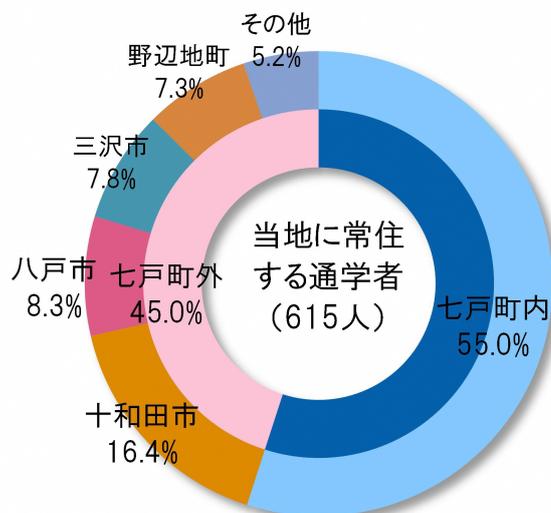


図. 七戸町に常住する通学者の通学先（平成27年度）

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。

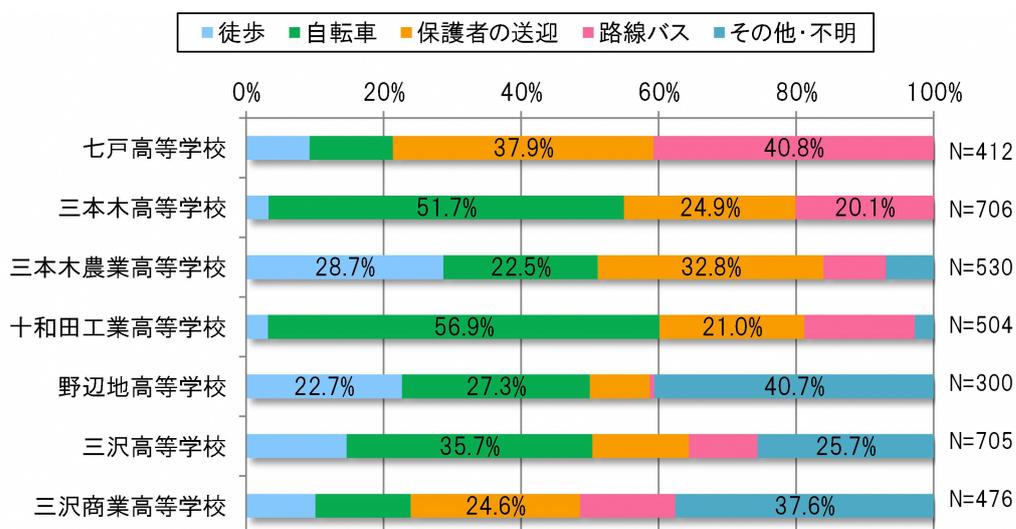


図. 高校別の生徒の通学手段（無雪期）

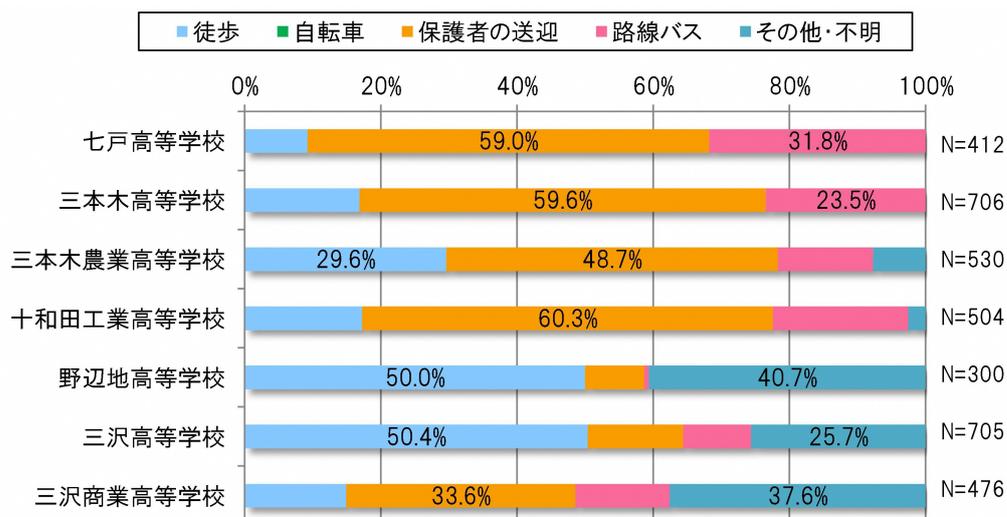


図. 高校別の生徒の通学手段（降雪期）

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。

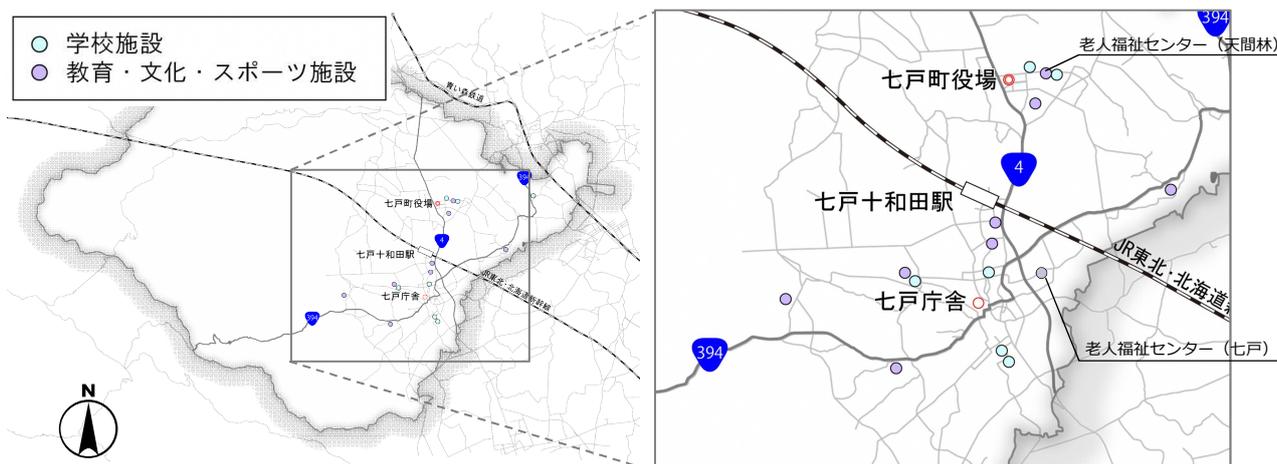


図. 公共・公益施設の立地状況

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。

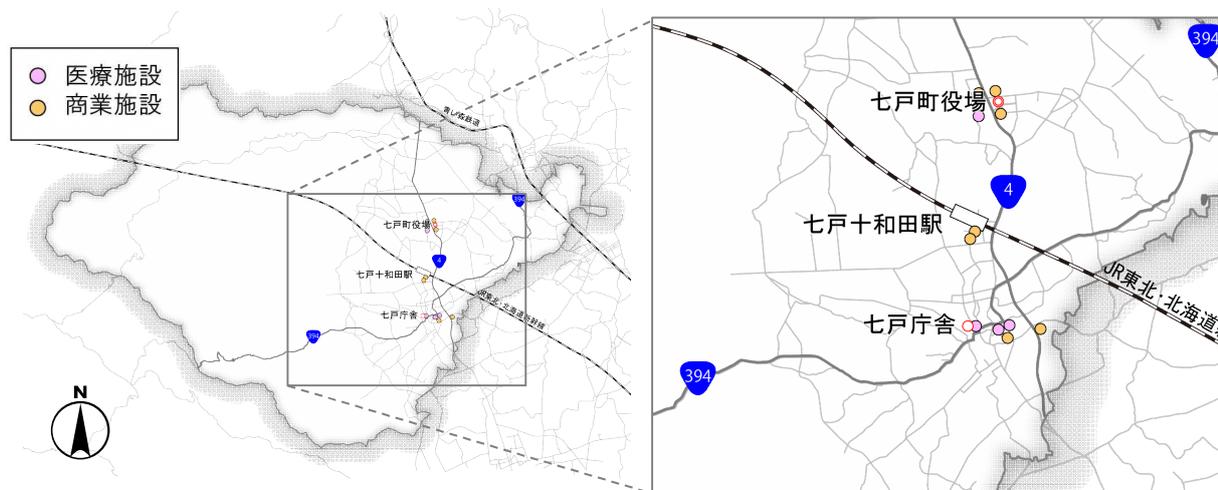


図. 医療・商業施設の立地状況

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。

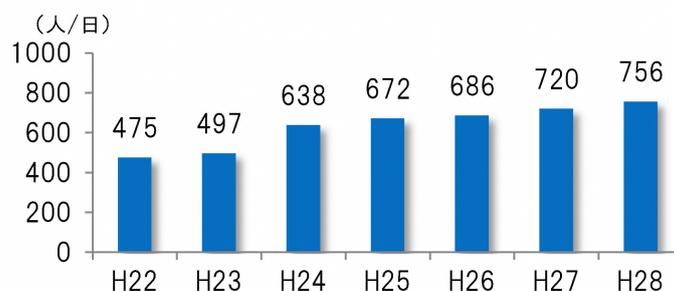


図. 七戸十和田駅の 1 日あたりの乗車人員

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

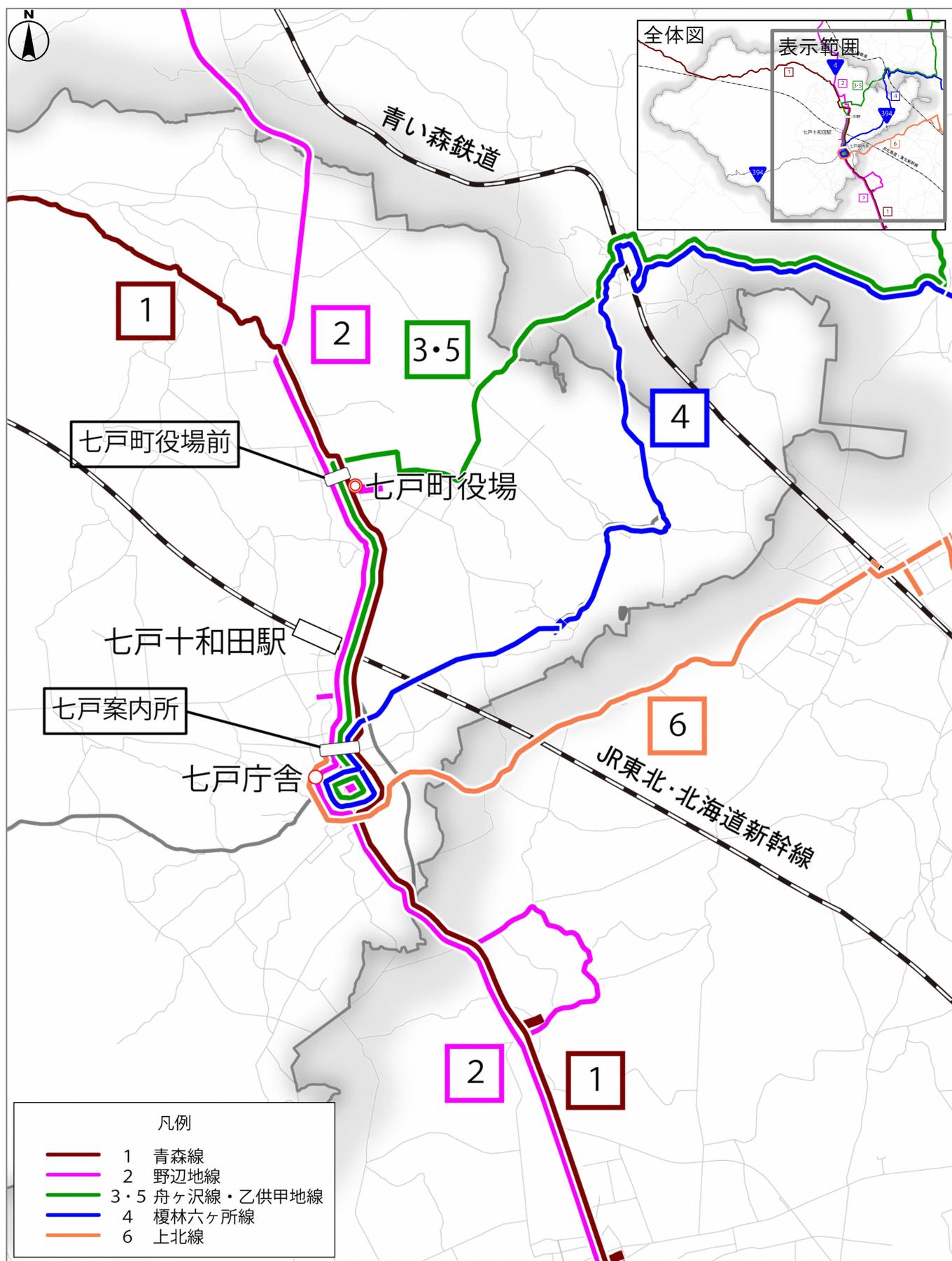
町内では十和田観光電鉄の運行する路線バスが全部で6路線(18系統)あり、そのうち9系統については、運行を維持するために町が財政負担を行っています。

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。

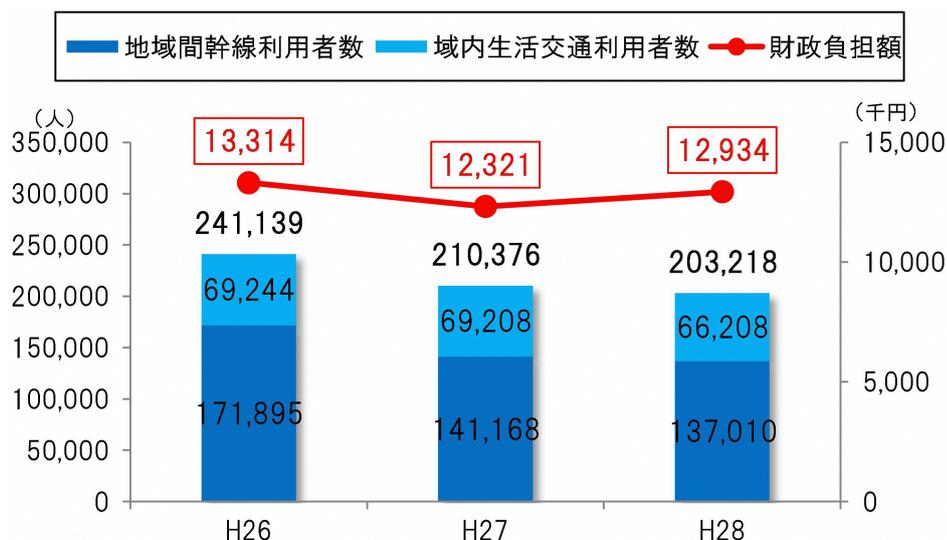


図. 路線バスの利用者数と町の財政負担額の推移

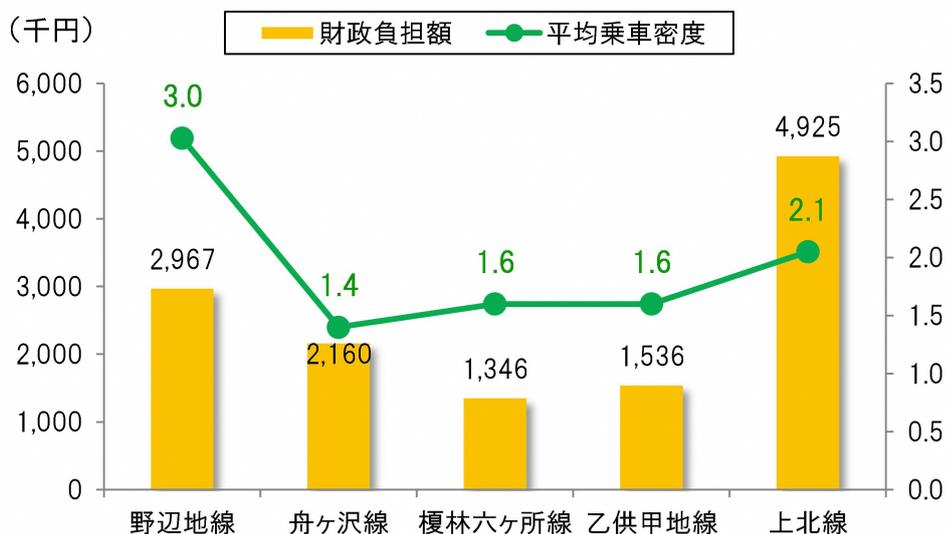


図. 路線別の町の財政負担額と乗車密度 (平成28年度)

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。

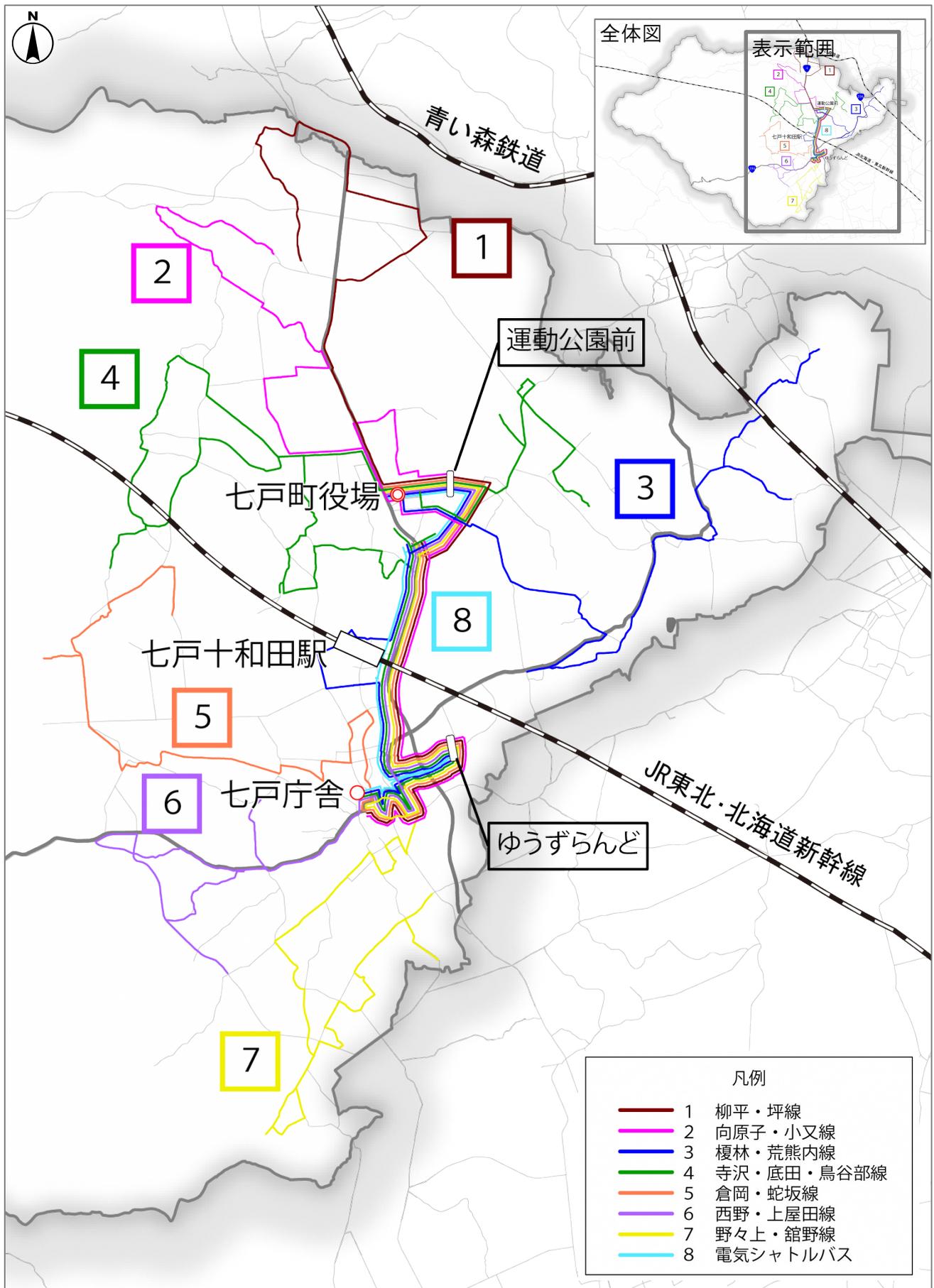
電気シャトルバスは、七戸十和田駅の開業にあわせて、町民や来訪者における二次交通としての役割を強化するために運行を開始しました。

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地域・七戸地域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。

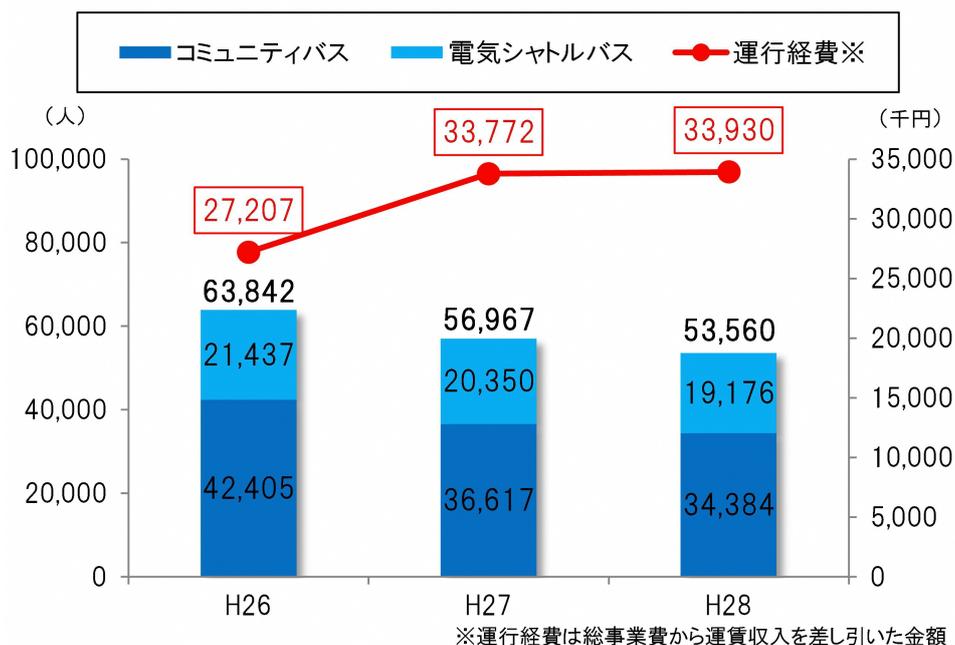


図. 利用者数と運行経費の推移

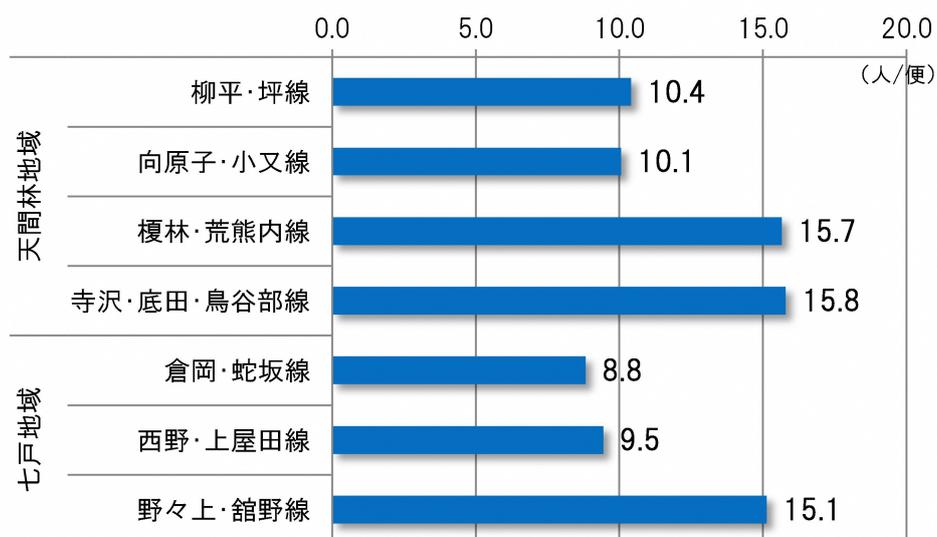


図. 路線別の1便あたりの利用者数(平成28年度平均)

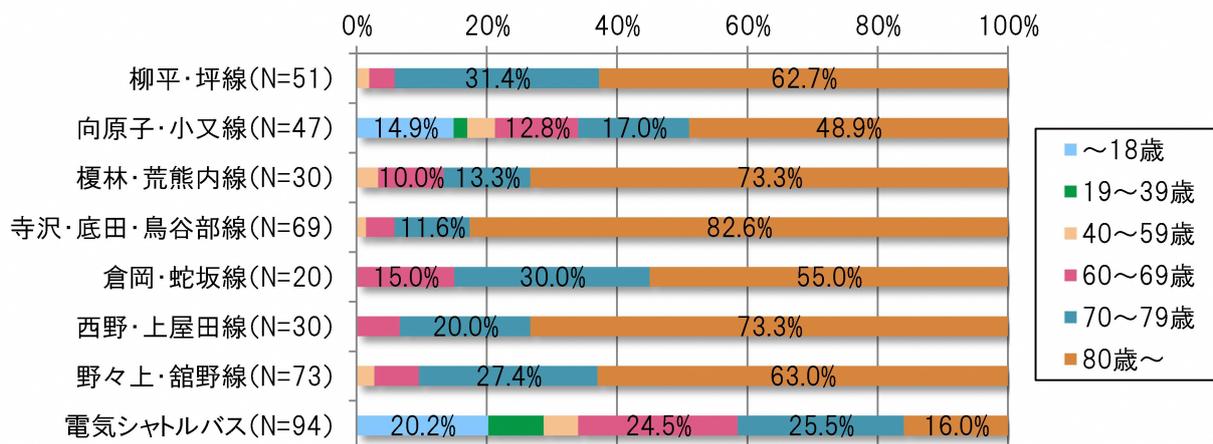
資料: 七戸町資料

(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。

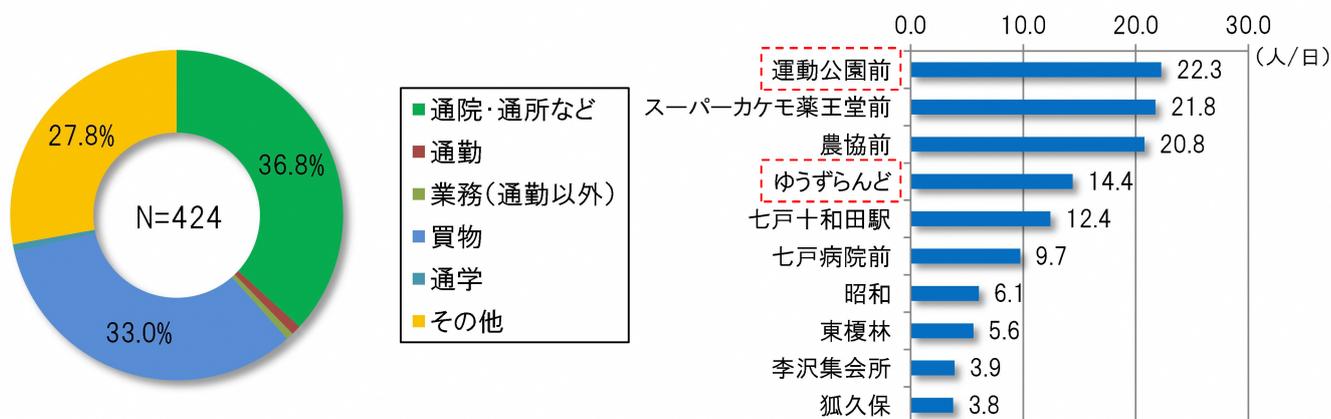


図. コミュニティバス・電気シャトルバスの利用目的とバス停別乗降者数

資料: H29 コミュニティバス実態調査結果、H28 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。

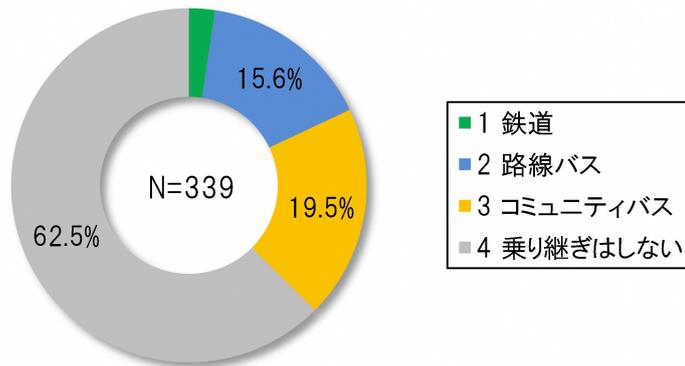


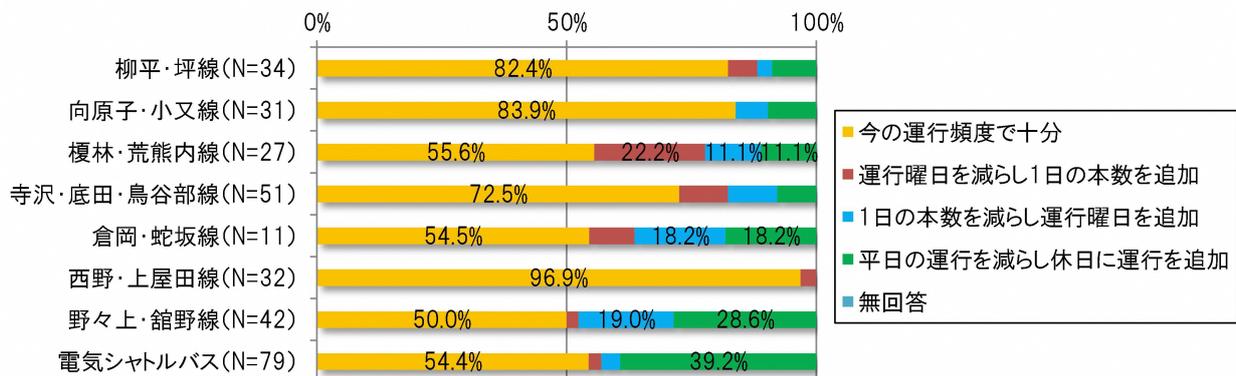
図. コミュニティバス・電気シャトルバスの乗り継ぎ実態

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

図. コミュニティバスの運行頻度に対する要望

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。(七戸地域運行車両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)

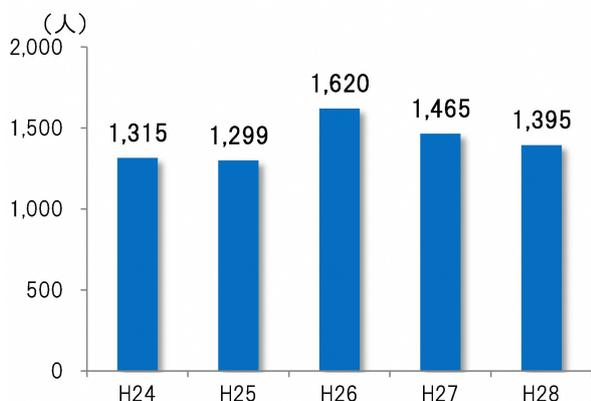


図. 年間利用者数の推移

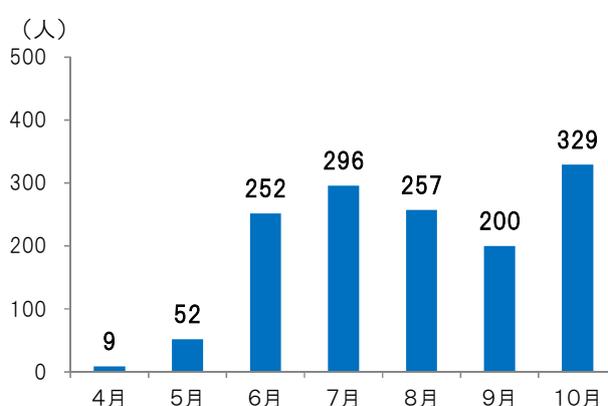


図. 月別利用者数(平成28年度)

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 |

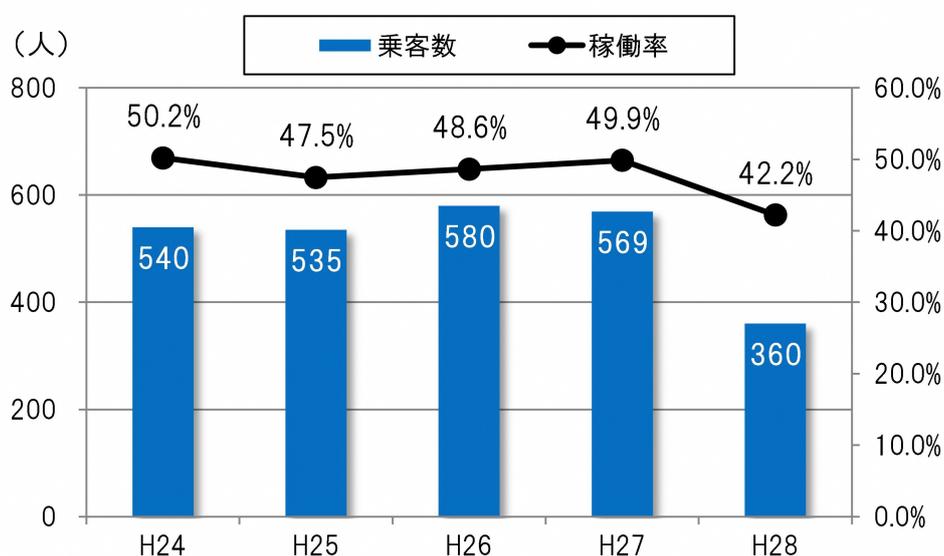


図. 年間利用者数および稼働率の推移

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。

表. 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。

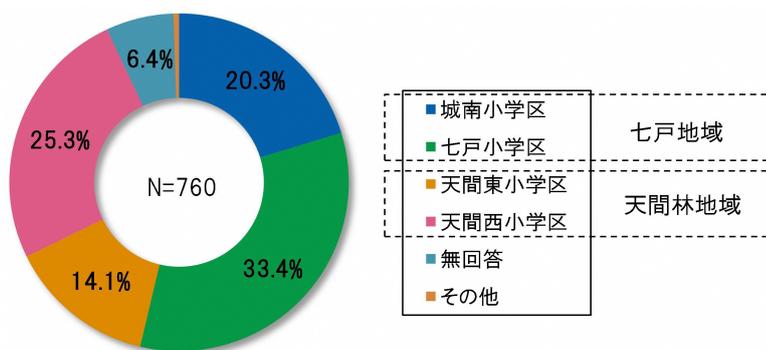


図. 回答者の居住地

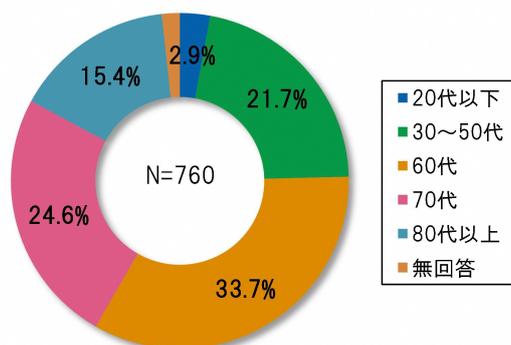


図. 回答者の年齢

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

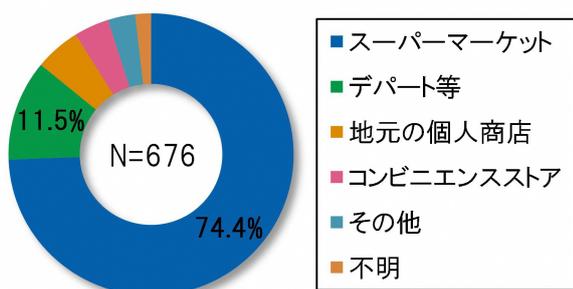
高齢者・非高齢者で、買い物目的の外出に大きな特徴の変化はみられませんが、高齢者の方が「買い物目的で外出しない」や「月に数回」の回答割合がやや高く、外出頻度が少ない傾向がみられます。



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

買い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

買い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。

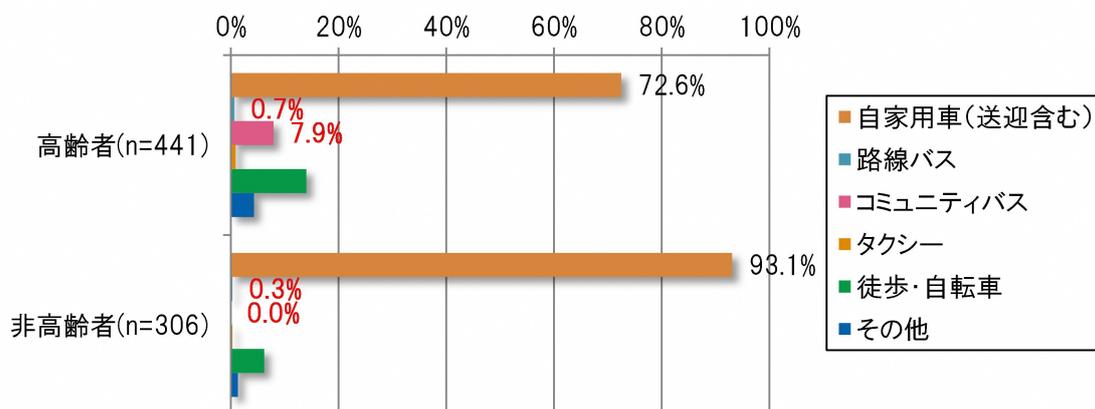


図. 買い物の目的地までの移動手段

(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、高齢者による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。

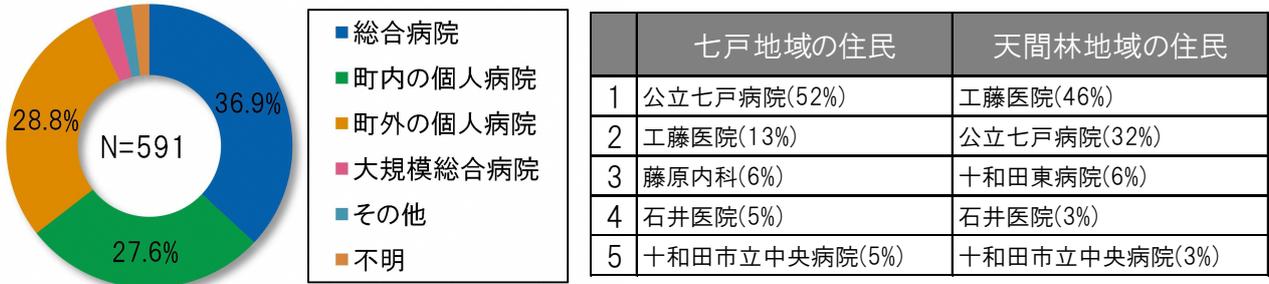


図. 通院目的の外出状況・頻度

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。

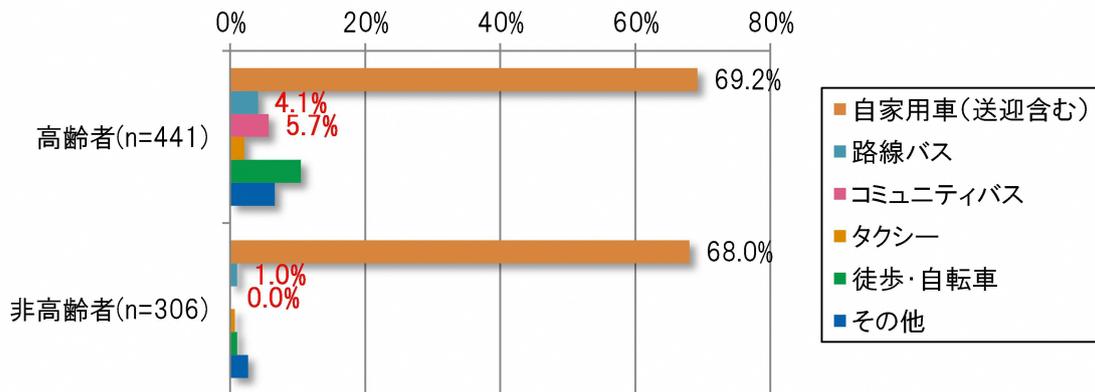


図. 通院の目的地までの移動手段

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。

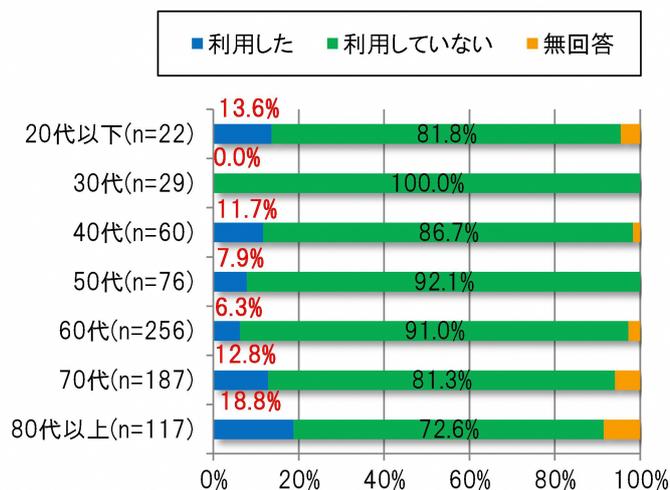


図. 年代別の公共交通の利用割合

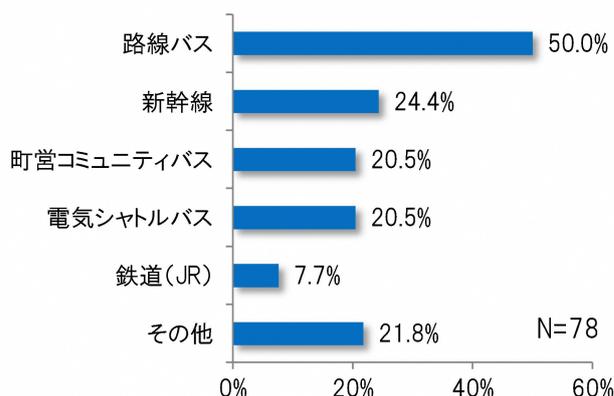


図. 利用した公共交通

(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。

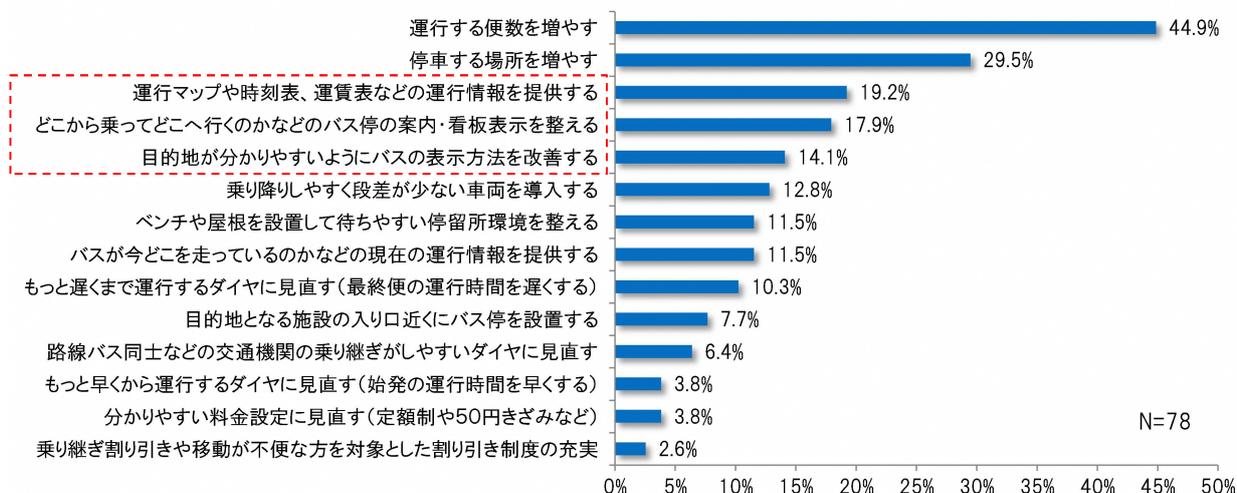


図. 公共交通に対する改善要望

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。

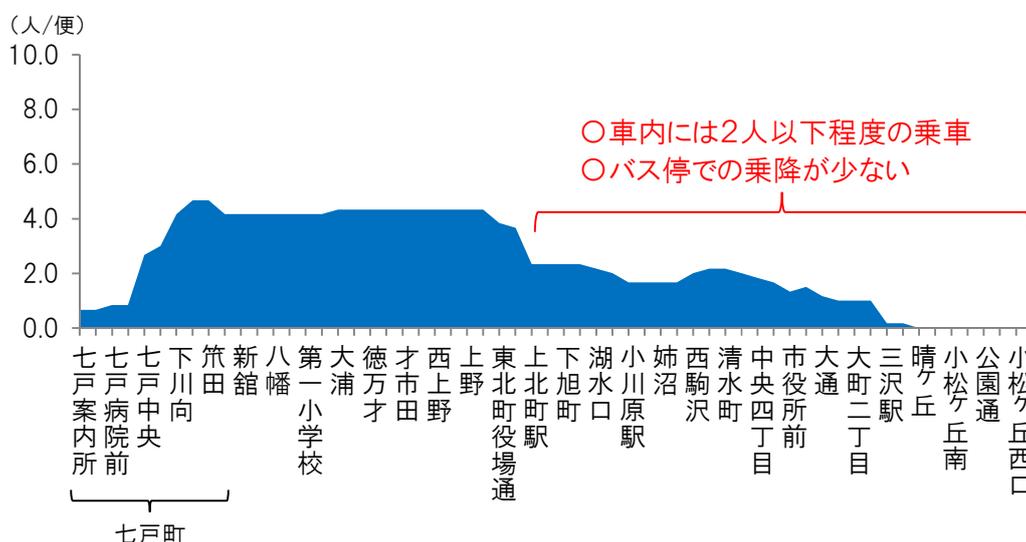


図. 上北町線（七戸～三沢）のバス車内の乗車人数（一例）

(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、買い物や通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。

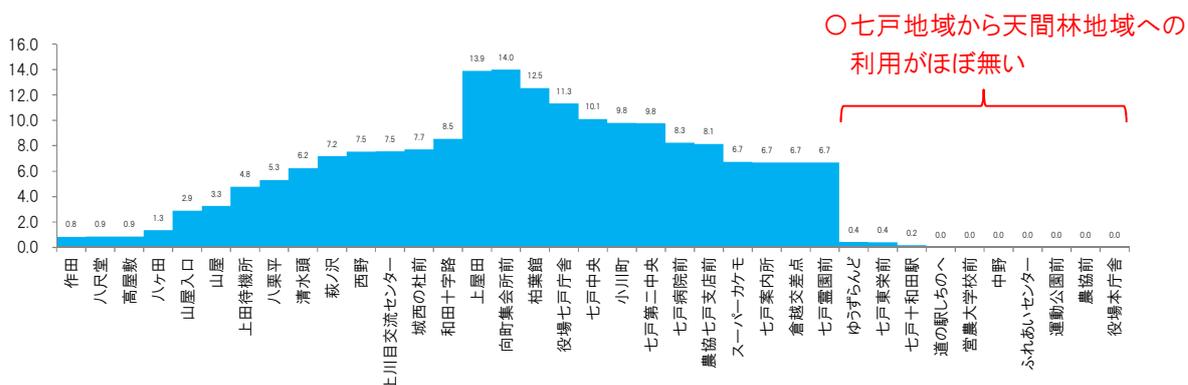


図. 西野・上屋田線のバス車内の乗車人数 (一例)

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。