

## **第2章 公共交通に求められる役割と抱える課題**

## 第2章 公共交通に求められる役割と抱える課題

### 2-1 本市のまちづくりにおいて公共交通に求められる役割

上位計画である「第6次黒石市総合計画」や、関連計画である「黒石市都市計画マスタープラン」、「黒石市立地適正化計画」、「黒石市中心市街地活性化基本計画」等より、本市のまちづくりにおいて公共交通に求められる役割を整理します。

#### 【公共交通に求められる役割（1/2）】

計 画	公共交通に求められる役割	公共交通に関連する施策
<p>第6次 黒石市 総合計画</p> <p>(2019年度 ～2024年度)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●新たな拠点で人がにぎわう元気なまち</li> <li>・中心市街地の活性化を図るため、中心市街地と市内各地区とのネットワークを形成する交通基盤の強化が求められている。</li> <li>・子ども、高齢者、外国人、障がい者など全ての人が、安全・安心に利用できる新しい公共交通ネットワークが求められている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●公共交通ネットワークの構築</li> <li>・地域公共交通網形成計画を策定し、回遊バス・路線バスの経路や弘南鉄道とバスの接続、デマンド交通やコミュニティバスの導入など持続可能な公共交通ネットワークを検討する。</li> </ul>
<p>黒石市 都市計画 マスタープラン</p> <p>(平成22年度 ～平成40年度)</p> <p>(上位計画) 黒石都市計画 区域マスター プラン</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●「『まち』で安心・快適なくらし」の実現を支える役割</li> <li>・誰もが安心しておだやかにくらし続けられるまちづくりを支える役割が求められている。</li> <li>●「『歴史～こみせ～』を活かしたくらし」の実現を支える役割</li> <li>・歴史的な街並みを活かしたにぎわいの再生を支える役割が求められている。</li> <li>・点在する観光資源への移動を確保し、歴史・文化そして自然が調和した魅力ある都市づくりを支える役割が求められている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●広域的、総合的な交通ネットワークの構築</li> <li>・青森市にある青森空港との連携と利用促進を図るため、バスや鉄道との連携を強化する。</li> <li>・弘南鉄道弘南線は主に弘前市への通勤・通学の足や観光の入口として、利便性の向上に向け、利用促進と観光客の誘致を図る。</li> <li>・広域圏を結ぶ路線バスの充実や、鉄道を補完するバス路線の利便性の向上を図る。</li> <li>●身近な足としての公共交通機関の確立</li> <li>・誰もが気軽に乗れる便利な移動手段として、コミュニティバス（ぶらっと号）の利用を促進する。また、既存のバス交通については、地域間交流を促し、公共施設や商店街との連携を図るため、利用環境や利便性の向上を目指す。</li> <li>●交通拠点の環境向上</li> <li>・黒石駅は、誰もが利用しやすい交通拠点として、高齢者、障がい者等の利用に配慮するとともに、来訪者や市民が気軽に利用できる環境整備を進め、市街地への来訪者増加と交流の促進、にぎわいの創出を図る。</li> <li>・自動車交通量の削減や環境負荷の低減、公共交通機関の観点から、パーク＆ライド、サイクル＆ライドの取組みを検討する。</li> <li>・バス停留所については、待合施設や駐輪場、バス運行情報提供装置など、利用者にとって利便性の高い整備を検討する。</li> </ul>
<p>黒石市まち・ひと・しごと 創生総合戦略</p> <p>(平成27年度 ～平成31年度)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●「田園観光産業都市黒石への新たなひとの流れづくり」の実現を支える役割</li> <li>・歴史と伝統ある文化が感じられる特徴ある観光資源を活かすため、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ている。</li> <li>・公共交通を利用しやすい環境整備や、市民の意識啓発の取り組みを推進することで、<u>自家用車中心の社会から、高齢社会や環境問題にも対応できる、クルマと公共交通が共存した社会への転換を担う役割</u>が求められている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●主要事業</li> <li>・地域公共交通網形成計画を策定し、回遊バス・路線バスの経路や弘南鉄道とバスの接続の見直し、スクールバスの導入を検討する。(地域公共交通網形成計画策定事業)</li> <li>●関連事業</li> <li>・高齢者や学生等交通弱者の交通手段である住宅地と中心市街地を回遊するバスや生活交通路線バス路線を確保するために支援する。(公共交通補助事業)</li> <li>・公共交通の認知度向上と利用者の増加を図るため、電車の旅とゆるキャラに触れ合うことで、満足度の高いイベントを実施する。(弘南鉄道キャラクター電車の日開催事業)</li> </ul>

【公共交通に求められる役割（2 / 2）】

計 画	公共交通に求められる役割	公共交通に関連する施策																	
黒石市 立地適正化計画 平成 30 年度策定 (目標年次： 2040 年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●公共交通を活用したネットワークの構築により、中心市街地や市街地、集落地がネットワーク化された、コンパクトで持続的に発展するまち、「持続可能なネットワーク型コンパクトシティ」の実現が求められている。</li> <li>●<u>地域間のつながりを強化する、暮らしに根ざした公共交通網の形成が求められている。</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●多様な世代が移動しやすい公共交通の充実を図る</li> <li>・バスの待合所整備の検討</li> <li>・都市機能の誘導・維持</li> <li>・コミュニティバス（回遊バス ぷらっと号）の再編（公共交通網形成計画等）</li> <li>・小・中学校スクールバス運行</li> <li>・バス利用への付加価値づくりの検討（環境への配慮、健康づくり、宅配サービス等）</li> </ul>																	
黒石市 中心市街地 活性化基本計画 (平成 31 年度 ～平成 35 年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●<u>中心市街地の商業環境の向上、街なか観光の振興、来街者の利便性の向上、街なか居住の促進を図る役割が求められている。</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●回遊バス運行事業（中心市街地と周辺居住区域を結ぶ市内循環バスの運行）</li> <li>・回遊バスを継続して運行し、中心市街地への効率的なバス路線の検討・見直しを図る。</li> <li>・また、バス停や待合所の多言語化のほか、店舗の前へバス停を設置するなどの取り組みを行う。</li> </ul>																	
第 3 次 黒石市 地域福祉計画 (平成 27 年度 ～平成 32 年度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●「安心して暮らせる地域づくり」の実現を支える役割</li> <li>・<u>交通機能の整備により、高齢者や障がい者の在宅生活を支えるとともに、生活領域の拡大・社会参加の促進を担う役割が求められている。</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●交通機能の整備</li> <li>・移送サービスの充実や回遊バスの確保を図るとともに、障がい者に対する各種の割引制度を周知する。</li> <li>・回遊バスや路線バスは、車いすでも利用できるように、リフトあるいはワンステップスロープ等の設置ができないか、事業者と協議する。また、路線の再編成も含めた効率的な運行形態を検討する。</li> </ul>																	
黒石市立 小・中学校 適正配置の方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>●「小・中学校適正配置」の実現を支える役割</li> <li>・<u>小・中学校の統合実施により通学距離が長くなる児童生徒（小学校 2km 以上、中学校 4km 以上）が出てくるため、地域公共交通への混乗等を検討することで、通学手段を確保することが求められている。</u></li> </ul>	<p>表：小・中学校適正配置の予定</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>学校名（□：集約先）</th> <th>統合実施</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">中学校</td> <td>黒石、六郷、東英</td> <td>H29.4</td> </tr> <tr> <td>中郷（統合なし）</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">小学校</td> <td>六郷、上十川</td> <td>H30.4</td> </tr> <tr> <td>黒石、中郷、北陽（移転新築）</td> <td>H32.4</td> </tr> <tr> <td>黒石東（一部増築）、牡丹平、浅瀬石、追子野木</td> <td>H32.4</td> </tr> <tr> <td>東英（統合なし）</td> <td>—</td> </tr> </tbody> </table>		学校名（□：集約先）	統合実施	中学校	黒石、六郷、東英	H29.4	中郷（統合なし）	—	小学校	六郷、上十川	H30.4	黒石、中郷、北陽（移転新築）	H32.4	黒石東（一部増築）、牡丹平、浅瀬石、追子野木	H32.4	東英（統合なし）	—
	学校名（□：集約先）	統合実施																	
中学校	黒石、六郷、東英	H29.4																	
	中郷（統合なし）	—																	
小学校	六郷、上十川	H30.4																	
	黒石、中郷、北陽（移転新築）	H32.4																	
	黒石東（一部増築）、牡丹平、浅瀬石、追子野木	H32.4																	
	東英（統合なし）	—																	

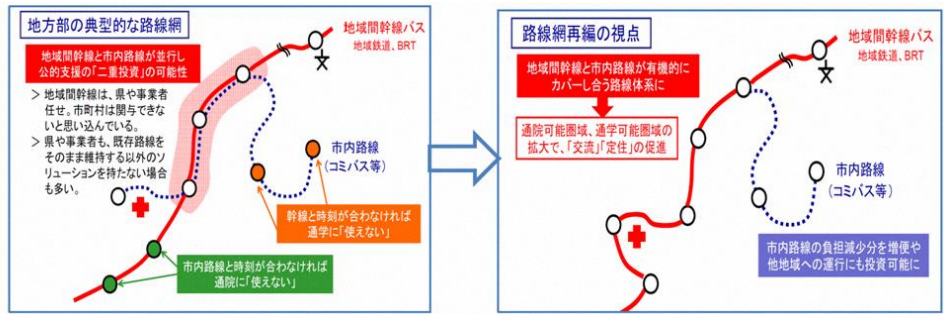
【公共交通に求められる役割のまとめ】

<p><b>役割①：日常生活の移動手段を確保し、誰もが安心しておだやかに暮らし続けられるまちづくりを支える</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高齢者や障がい者の在宅生活を支えるとともに、生活領域の拡大・社会参加の促進を担う。</li> <li>・ 市の中心部と市内各地区を結び、地域間のつながりを強化する。</li> </ul>
<p><b>役割②：中心市街地活性化や観光振興に寄与し、「活力あふれるまち」の実現を支える</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中心市街地内での回遊性を向上させることで、商業振興や歴史的な街並みを生かした賑わいの再生を支える。</li> <li>・ 市内に点在する観光資源への移動を確保し、歴史・文化そして自然が調和した魅力ある都市づくりを支える。</li> <li>・ 弘前駅や新青森駅、青森空港、主要観光地等に接続する広域移動を支える。</li> </ul>
<p><b>役割③：「小・中学校適正配置」の実現を支える</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 通学距離が長くなる児童・生徒の通学手段を確保し、「小・中学校適正配置」の実現を支える。</li> </ul>

## 2-2 青森県地域公共交通網形成計画・再編指針における公共交通の方針

### (1) 青森県地域公共交通網形成計画（平成 28 年度～平成 34 年度）における公共交通の方針

項目	内容
基本的な方針	1. 青森県民の暮らしの足を支える広域の公共交通ネットワークをつくる。 2. 広域的な移動を確保する有機的な連携のしくみをつくる。 3. 交通事業環境変化の中でも持続可能な公共交通の基盤をつくる。
目標	目標1 県民が安心して移動・外出できるネットワークをつくる。 目標2 公共交通を利用するライフスタイルと移動を支える仕組みをつくる。 目標3 将来においても維持・運営が可能な公共交通基盤をつくる。
市町村の公共交通網計画に位置付けが期待されるもの	拠点 ・ 鉄道駅もしくは基軸となるバス路線と市町村内路線とが結節する拠点の設定 路線 ・ 市町村内で完結する路線の確保 ・ 鉄道駅もしくは基軸となるバス路線が市町村内にない場合においては、その他の広域バス路線を確保・維持することで、近隣の鉄道駅、基軸となるバス路線に結節させる ・ 市町村内を運行する広域バス路線活用策*（例：効率的なネットワーク形成のための市町村内を運行する広域バス路線の経路や時刻変更のほか、利用促進など活用策の提案など）



### <弘前都市圏における今後の方針 拠点および基幹ネットワーク図>

#### 1) 交通ネットワーク

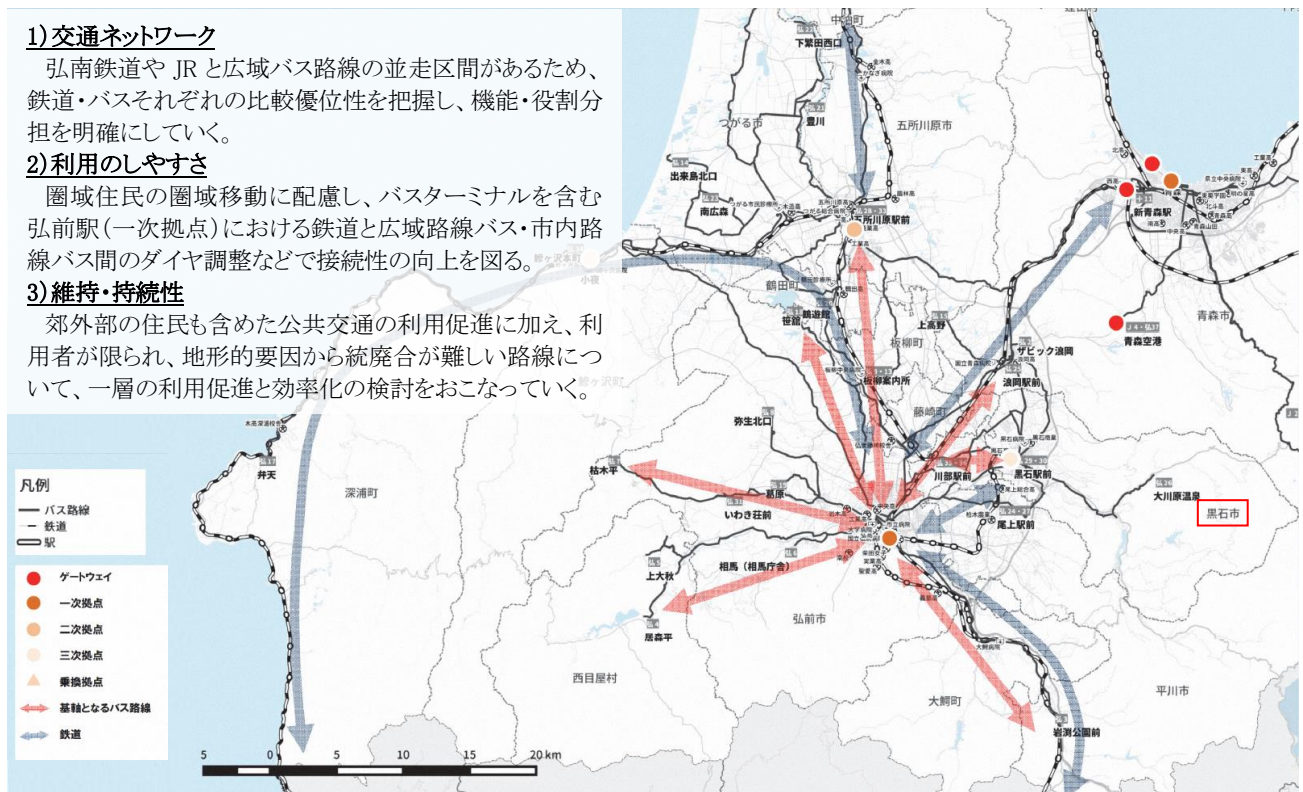
弘南鉄道や JR と広域バス路線の並走区間があるため、鉄道・バスそれぞれの比較優位性を把握し、機能・役割分担を明確にしていく。

#### 2) 利用のしやすさ

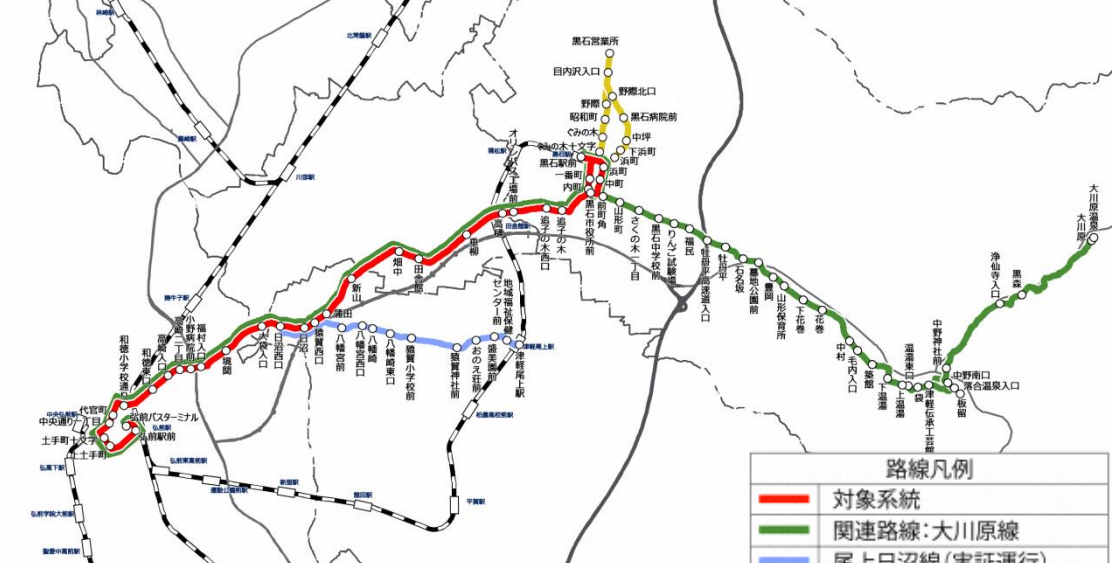
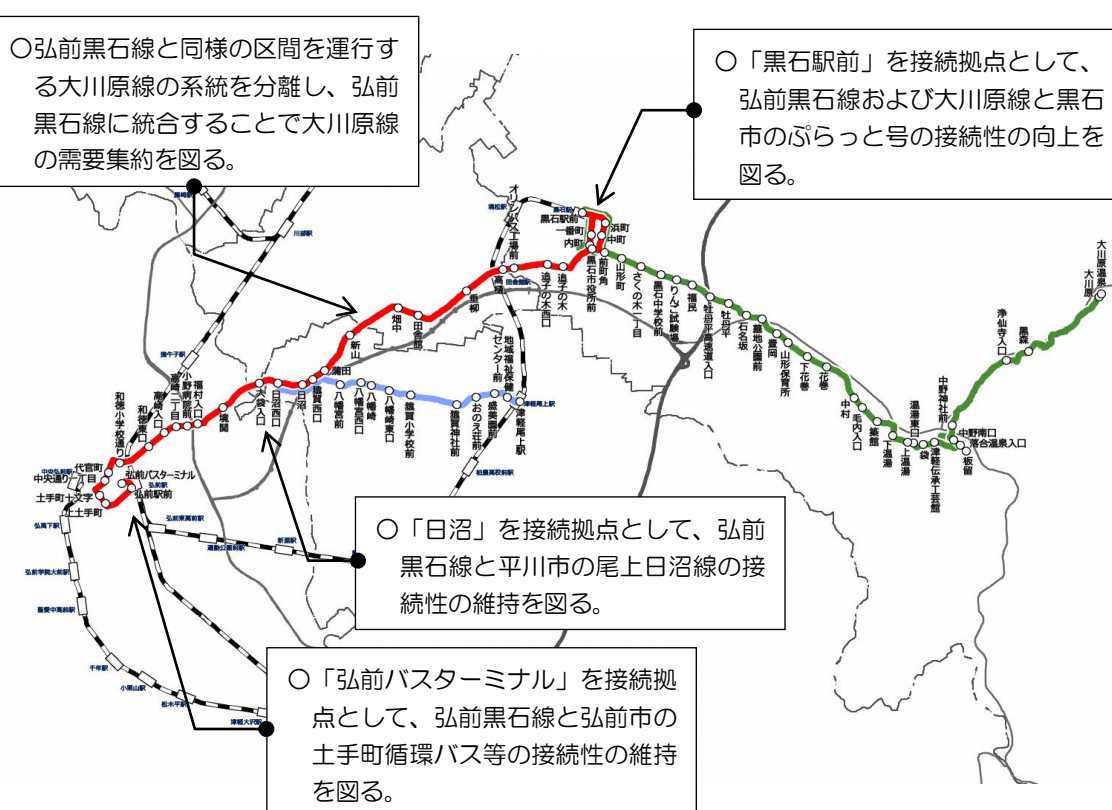
圏域住民の圏域移動に配慮し、バスターミナルを含む弘前駅（一次拠点）における鉄道と広域路線バス・市内路線バス間のダイヤ調整などで接続性の向上を図る。

#### 3) 維持・持続性

郊外部の住民も含めた公共交通の利用促進に加え、利用者が限られ、地形的要因から統廃合が難しい路線について、一層の利用促進と効率化の検討をおこなっていく。



(2) 青森県地域公共交通再編指針における路線再編方針 <弘前黒石線・大川原線>

項目	内容						
現状の課題 (概要)	<p>&lt;全体的に利用が少なく、大川原線と経路が重複&gt;</p> <p>弘前黒石線は弘前市～黒石市間の複数市町村間の移動を支える路線であるが、全体的に利用が少ない状況にあり、特に人口集積が少ない区間を運行する平川市・田舎館村付近のバス停での利用が少ない傾向にある。弘前黒石線の全区間において、大川原線と経路が重複しており、当該路線の需要集約に向けた検討が必要となる。</p>						
再編の目的	<p>&lt;大川原線の系統分離及び弘前黒石線への需要集約&gt;</p> <p>弘前黒石線と経路が重複する大川原線について、黒石駅前で系統を分離し、弘前バスターミナル～黒石駅前間の系統を弘前黒石線に統合することで、大川原線の移動需要を弘前黒石線に集約を図る。</p> <p>&lt;域内交通の接続性の向上による各地域における移動利便性の向上&gt;</p> <p>各地域における移動時の利便性向上にむけて、弘前黒石線及び大川原線に合わせて域内交通のダイヤの見直しを図り、接続性の向上を図る。</p>						
実施時期	2019年10月1日 (予定)						
運行ルート (現行)	 <p style="text-align: center;">路線凡例</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td style="background-color: red; width: 20px;"></td> <td>対象系統</td> </tr> <tr> <td style="background-color: green; width: 20px;"></td> <td>関連路線：大川原線</td> </tr> <tr> <td style="background-color: blue; width: 20px;"></td> <td>尾上日沼線 (実証運行)</td> </tr> </table>		対象系統		関連路線：大川原線		尾上日沼線 (実証運行)
	対象系統						
	関連路線：大川原線						
	尾上日沼線 (実証運行)						
運行ルート (再編後)	 <div style="display: flex; flex-wrap: wrap;"> <div style="width: 50%; border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>○弘前黒石線と同様の区間を運行する大川原線の系統を分離し、弘前黒石線に統合することで大川原線の需要集約を図る。</p> </div> <div style="width: 50%; border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>○「黒石駅前」を接続拠点として、弘前黒石線および大川原線と黒石市ののびらっと号の接続性の向上を図る。</p> </div> <div style="width: 50%; border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>○「日沼」を接続拠点として、弘前黒石線と平川市の尾上日沼線の接続性の維持を図る。</p> </div> <div style="width: 50%; border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>○「弘前バスターミナル」を接続拠点として、弘前黒石線と弘前市の土手町循環バス等の接続性の維持を図る。</p> </div> </div>						

## 2-3 公共交通の現状と課題

基礎資料や各種調査結果より、地域特性（人口動態、都市構造等）を踏まえた公共交通の現状と課題について次の4つに整理しました。

### 【公共交通の現状と課題】

#### 課題①：少子高齢化に対応できる一体的な公共交通網が必要

##### ■ 高齢化が進展

- ・ 高齢化率は平成 27 年時点で 29.7%で、全国平均よりも高い超高齢社会を迎えています。「黒石市人口ビジョン地区別推計」による見通しでは、2040 年には 37.6%にまで上昇することが予測されています。
- ・ 全国的に高齢者による交通事故が社会問題となっていることから、自動車がなくても生活していける環境づくりは喫緊の課題です。一方、現状では公共交通のサービス内容、利用環境は高齢者の利用需要に対応しきれていません。

##### ■ 郊外部と市街地エリアを結ぶ路線が必要

- ・ 市の郊外部（山形地区など）では、生活関連施設が立地していないことから、通院、買い物、通学などの日常生活においては市の中心部や弘前市等の市外へ移動する必要があり、郊外部と市街地エリアを結ぶ移動手段が必要です。

##### ■ 市外を結ぶ路線が必要

- ・ 通勤・通学や買い物、通院等の日常生活や来訪者の移動で、弘前市など市域を跨ぐ広域な移動が多くみられることから、広域的な移動手段が必要です。

##### ■ 小・中学校適正配置や高校再編後の対応が必要

- ・ 2020 年度には小・中学校の適正配置が完了し、県立高等学校も再編される予定であり、現状のままでは通学距離が長くなる児童・生徒が出てくることから、通学手段の確保に向けた対策が必要です。

#### 課題②：人口減少や利用が低迷している状況を踏まえ、運行内容の見直しが必要

##### ■ 公共交通網の利用者が減少

- ・ 本市の人口は 10 年前よりおよそ 1 割減少しており、特に郊外部においては急速に人口減少が進行しています。20 年後には 3 万人を切るが見込まれています。
- ・ 本市においては自動車の分担率が高く、市民意識調査の結果から路線バスを利用する割合は 1%と利用者が限られています。
- ・ 人口減少や自家用車の普及により、公共交通利用者は更に減少することが見込まれます。

##### ■ 国庫補助対象外となる路線が発生

- ・ 路線バスについては、利用者の減少により、国庫補助対象要件の 1 つである輸送量(※)が低下し、補助の対象から外れる路線が発生し、今後路線網を維持することが困難になることが見込まれます。
- ・ 青森県公共交通再編指針においては、他の路線と重複しており、利用が少ない大川原線を再編し、ネットワーク全体の効率化を図ることが検討されています。

(※)輸送量とは、平均乗車密度×運行回数で表される 1 日当たり輸送量のこと。この数値が 15 人未満又は 150 人超ではないことが国庫補助要件の 1 つである（平均乗車密度とは、バスに乗車している人数の全区間での平均の値）。

##### ■ 様々な交通モードで重複・競合が発生

- ・ 市内は路線バス、コミュニティバスの他、スクールバスや病院送迎バス、買い物バス等の目的バスが運行されていますが、路線間の重複・競合が発生して非効率であるとともに、行政負担額増大の要因の一つとなっています。

### ■ ドライバー不足

- ・ 交通事業者のドライバー不足が深刻であり、現行の路線網を維持することが困難であることから、効率的な運行がこれまで以上に重要となっています。

### ■ 黒石駅での乗り継ぎが考慮されていない

- ・ 黒石駅は様々な交通モードが接続する交通結節点ですが、鉄道とバス間やバスとバス間の乗り継ぎを考慮したダイヤ設定となっていないことから、公共交通がネットワークとして機能してない状況です。

### ■ 公共交通の維持に関する行政負担が増大傾向

- ・ 公共交通の維持に関する市負担額は、路線バスで年間約 5,000 万円、コミュニティバスと合わせると約 7,000 万円（平成 30 年度）となっており、利用者減少に伴う収入減少や人件費の増加、燃料費の高騰等によりさらなる負担増が想定されます。

## 課題③：黒石駅をはじめ、利用環境の整備が必要

### ■ 黒石駅の交通拠点としての機能が不十分

- ・ 黒石駅においては、鉄道から他の交通モード（路線バス、コミュニティバス等）に乗り継ぎする上で必要な案内や、乗場・待合所の整備が不十分で、駅まで来た人が市内の公共交通を気軽に使えるような状況ではありません。

### ■ 情報提供が不十分

- ・ 市内を走る路線バスのルートを示すマップがなく、問い合わせが多く寄せられていることから、公共交通のルートや運賃、乗り継ぎの情報提供が必要です。
- ・ 公共交通について知る機会、体験する機会や、利用し始める人に必要な情報が整理されていないことから、初心者が気軽に使える状況ではありません。

### ■ 運賃設定への満足度が低い

- ・ 市民アンケート（平成 28 年度）において、運賃設定に対する満足度が低かったことから、乗り継ぎ利用や毎日の利用に考慮した、使いやすい運賃設定が求められています。

## 課題④：中心部の活性化や観光振興に資する公共交通の整備が必要

### ■ 中心市街地活性化に資する公共交通の整備が必要

- ・ 中心市街地においては、郊外型大規模小売店の進出により空洞化が進行しています。
- ・ 「黒石市立地適正化計画」及び「黒石市中心市街地活性化基本計画」では、拡散型・低密度な都市構造を見直し、街なかのにぎわい創出、コンパクトで持続可能な都市を目指しています。新たな市街地の拠点として、市立図書館や旧大黒デパート跡地における市民サービス複合施設等を整備することを予定しています。
- ・ 公共交通は、歩いて暮らせる生活拠点の形成や、中心市街地の商業環境の向上、街なか観光の振興、来訪者利便性向上、街なか居住の推進を図る上で重要な都市機能として位置づけられています。

### ■ 観光振興に資する公共交通の整備が必要

- ・ 交流人口増加、定住促進を目指し、街なかの「中町こみせ通り」や郊外部の「黒石温泉郷」等の観光スポットを中心に国内外の観光客の受け入れ態勢の強化を図っています。魅力・受け入れ環境向上を図る上で「バスや交通などの便が良くないこと」が課題となっています。
- ・ 青森空港、新青森駅等から黒石駅や主要観光地に接続し、中心市街地のまち歩き観光や、郊外の温泉までの移動を支え、受け入れ態勢の強化・観光振興に寄与する交通整備が必要です。

【バスの運行状況】

<路線バス>

路線名		運行経路			運行本数		運賃 (最大)	H29年度実績	
		起点	経由	終点	平日	休日		年間利用者(人)	収支率
弘前～黒石 ～大川原	弘前～黒石線	弘前バスターミナル	日沼、田舎館	黒石駅前	17	18	660円	30,771	64.4%
	黒石～大川原線	黒石営業所	黒石駅前、板留	大川原	2	2	930円	431	7.1%
	板留～南高校線	板留	黒石駅前、田舎館、日沼	南高校	1	0	1,170円	2,249	47.5%
	弘前～黒石～大川原線	弘前バスターミナル	日沼、田舎館、黒石駅前、板留	大川原	6	6	1,150円	39,695	58.9%
弘前～豊時 ・高田～黒石	弘前～豊時・高田～黒石線	弘前バスターミナル	豊時、大根子、畑中、高田	黒石駅前	6	6	660円	5,836	12.6%
	黒石～聖愛高校線	黒石駅前	高田、畑中、大根子、豊時	聖愛高校	1	0	820円	1,689	23.3%
青森～黒石	青森～黒石線	青森営業所	青森駅前、新青森駅南口、浪岡、黒石病院前	黒石駅前	12	12	1,210円	51,693	73.9%
黒石～温川	黒石～板留線	黒石営業所	黒石駅前、温湯	板留	5	2	710円	6,232	1.6%
	黒石～虹の湖公園線	黒石営業所	黒石駅前、温湯、板留	虹の湖公園	8	8	820円	8,967	16.0%
	黒石～温川線（板留経由）	黒石駅前	温湯、板留、虹の湖公園、青荷温泉入口	ぬる川	4	4	1,360円	11,907	21.4%
黒石～尾上	黒石～尾上線（高賀野経由）	黒石営業所	黒石病院前、黒石駅前、浅瀬石、高賀野	尾上駅前	14	9	680円	33,367	43.0%
黒石～浪岡 ～高野	黒石～浪岡～高野線（馬場尻経由）	黒石駅前	馬場尻、浪岡病院、浪岡駅前、樽沢	上高野	8	8	820円	38,869	65.4%
黒石～浪岡	黒石～浪岡線（本郷経由）	黒石駅前	野添、上十川、竹鼻、本郷	浪岡駅前	12	10	670円	29,356	52.3%
	浪岡～黒石病院線	浪岡駅前	本郷、竹鼻、上十川、野添	黒石病院前	1	0	670円	1,485	46.0%
黒石～川部	黒石～川部線	黒石駅前	境松、福祉センター前、前田屋敷	川部駅前	8	7	390円	6,134	17.0%
	黒石商業高校～川部線	黒石商業高校前	黒石駅前、境松、福祉センター前、前田屋敷	川部駅前	2	1	400円	16,775	158.5%
路線バス合計								285,456	46.2%

\*収支率は「運賃収入/運行経費」で算出

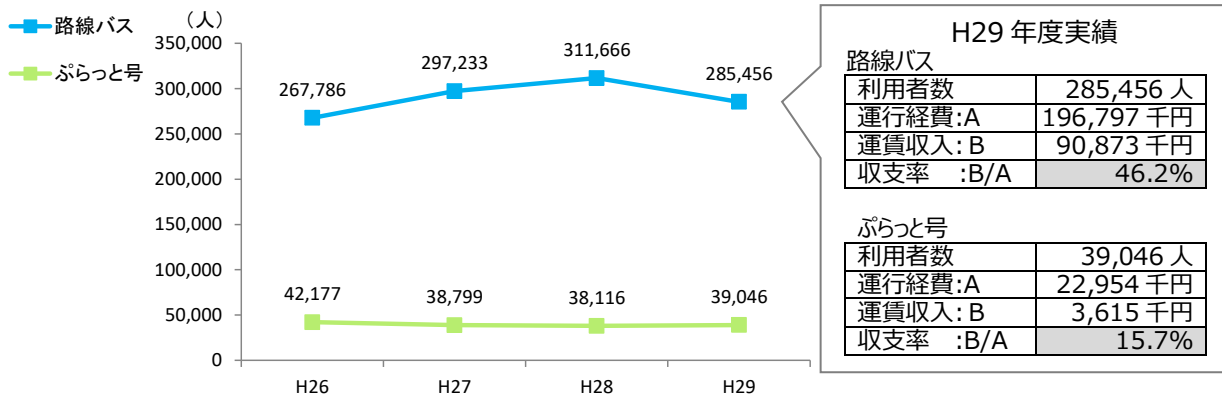
<コミュニティバス「回遊バス ぷらっと号」>

路線名		運行経路			運行本数		運賃 (最大)	H29年度実績	
		起点	経由	終点	平日	休日		年間利用者(人)	収支率
西部コース		黒石駅前	黒石高校前、厚生病院	黒石駅前	9	9	100円	4,917	-
中部・東コース		黒石駅前	くみの木十文字、黒石病院、黒石市役所	黒石駅前	9	9	100円	25,297	-
長坂コース	浜町コース（左回り）	黒石駅前	長坂、黒石病院、黒石市役所	黒石駅前	2	1	100円	3,357	-
	東町コース（右回り）	黒石駅前	黒石市役所、東町、黒石病院、長坂	黒石駅前	2	2	100円		
北コース	昼コース	黒石営業所	黒石病院、黒石市役所、黒石駅前、派村	黒石駅前	1	1	100円	1,826	-
	朝コース	黒石営業所	小屋敷、派村、田中、黒石駅前	黒石駅前	1	1	100円		
	夕コース	黒石駅前	田中、派村、小屋敷	黒石営業所	1	1	100円		
ちとせ・南コース		黒石駅前	黒石市役所、ちとせ交番前、中川	黒石駅前	4	4	100円	3,649	-
コミュニティバス合計								39,046	15.7%

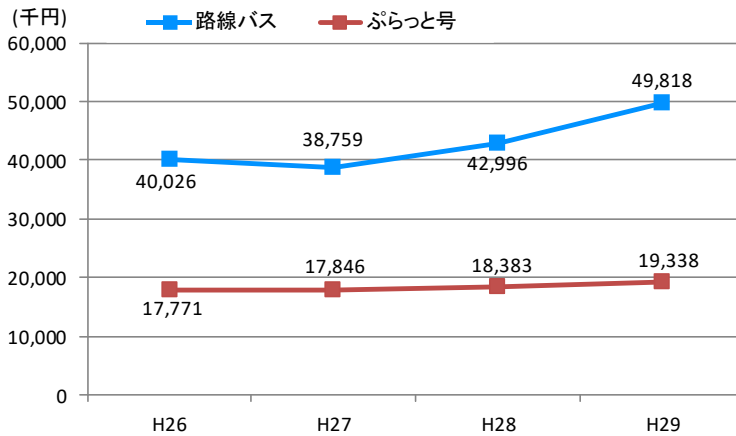
\*収支率は「運賃収入/運行経費」で算出



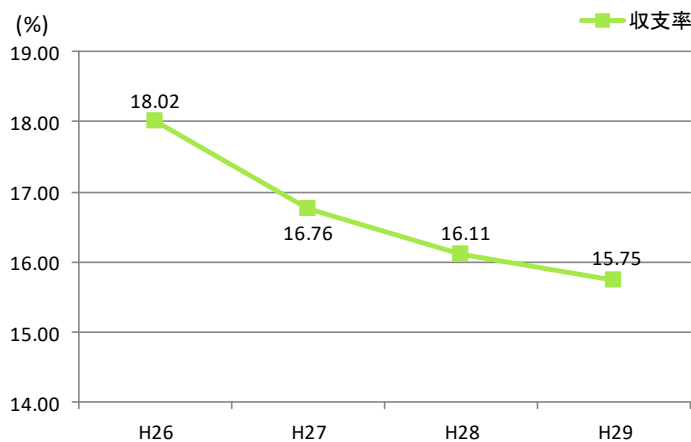
<利用者数の推移（H26年度～H29年度）>



<市補助金負担額の推移（H26年度～H29年度）>



<ふらっと号収支率の推移（H26年度～H29年度）>





## 2-4 公共交通の現況・課題図

黒石市の公共交通を取り巻く課題を下図で整理します。

