

# 黒石市地域公共交通網形成計画

令和元年 10 月

黒石市



# 黒石市地域公共交通網形成計画

## 目次

<b>第1章 計画の概要</b> .....	<b>2</b>
1-1 計画の背景と目的.....	2
1-2 計画の位置づけ.....	3
1-3 計画の対象範囲.....	4
1-4 計画の区域・エリア.....	5
1-5 計画期間と進め方.....	6
<b>第2章 公共交通に求められる役割と抱える課題</b> .....	<b>8</b>
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.....	8
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.....	10
2-3 公共交通の現状と課題.....	12
2-4 公共交通の現況・課題図.....	17
<b>第3章 計画の基本理念・基本方針</b> .....	<b>20</b>
3-1 本市が目指す公共交通の将来像.....	20
3-2 計画の基本方針.....	21
3-3 拠点及び公共交通の位置づけ.....	25
3-4 公共交通ネットワークの将来イメージ.....	27
<b>第4章 プロジェクト・施策</b> .....	<b>30</b>
4-1 プロジェクト・施策体系.....	30
4-2 プロジェクト・施策.....	31
<b>第5章 計画の推進体制</b> .....	<b>40</b>
5-1 関係する主体と基本的な役割.....	40
5-2 計画の推進・管理体制.....	40
5-3 計画の推進方法.....	41

※【本計画内における年表示について】

他計画における年表示はそのまま引用して記載していますので、和暦と西暦表示が混在しており、年号については、平成31年以降も令和表記をしていない部分もあります。



## 第1章 計画の概要

---

# 第1章 計画の概要

---

## 1-1 計画の背景と目的

---

黒石市では、鉄道や路線バス、コミュニティバス、タクシーの他、スクールバス、病院送迎バス等が運行されており、市民や来訪者の移動を支えています。

しかしながら、モータリゼーションの進展や人口減少、少子化により、公共交通の利用者は減少傾向にあるとともに、運転業務の人材不足や財政負担の増加等、地域公共交通を取り巻く状況は厳しさを増しています。このことから、将来的には公共交通を維持・存続すること自体が困難になることが想定されます。

一方、小・中学校の適正配置及び県立高校の再編により、通学距離が長くなる児童・生徒が増加することから、通学手段の確保が求められています。高齢者においては、認知機能の低下により自家用車の運転が困難になった際や免許返納後も日常生活を送っていくための移動手段が求められており、公共交通が担う役割は重要性を増しています。

また、平成30年度に策定した「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」において、目標とする中心市街地における回遊性の向上や、交通利便性の高い居住地の形成を図る上で、地域公共交通は重要な都市機能として位置づけられていることから、これらの計画と連携を図っていく必要があります。

我が国においては、平成25年12月に交通に関する施策について基本理念や基本事項を定め、交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進する「交通政策基本法」が制定されました。また、平成26年には同法の理念にのっとり、地方公共団体が中心となり、まちづくりと連携した面的な公共交通ネットワークを再構築するため、「地域公共交通網形成計画」が策定できるよう「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正されました。

こうした背景を踏まえ、地域公共交通の課題解決とコンパクトなまちづくりに向け、将来にわたり持続可能で、一体的な公共交通ネットワークを構築することを目的に、地域公共交通のマスタープランとして「黒石市地域公共交通網形成計画」を策定するものであります。

本計画は、地域公共交通の将来像、関係主体（住民、交通事業者、行政）の役割、実施する施策・事業等を定めるとともに、計画期間中における将来像の実現を目指します。

## 1-2 計画の位置づけ

本計画は、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「黒石市立地適正化計画」、「黒石市中心市街地活性化基本計画」等と整合を図り、本市の将来像である「いくつになっても住みよいまち 次世代につなぐ故郷 くろいし」の実現に向け、新たな公共交通体系を構築するための地域公共交通のマスタープランとして策定します。

また、青森県が策定した「青森県地域公共交通網形成計画」及び「青森県地域公共交通再編指針」との整合性を図ります。

本計画に基づき、持続可能な地域公共交通網を具体的に実現していくための「地域公共交通再編実施計画」を交通事業者等の合意のもと策定することを検討していきます。

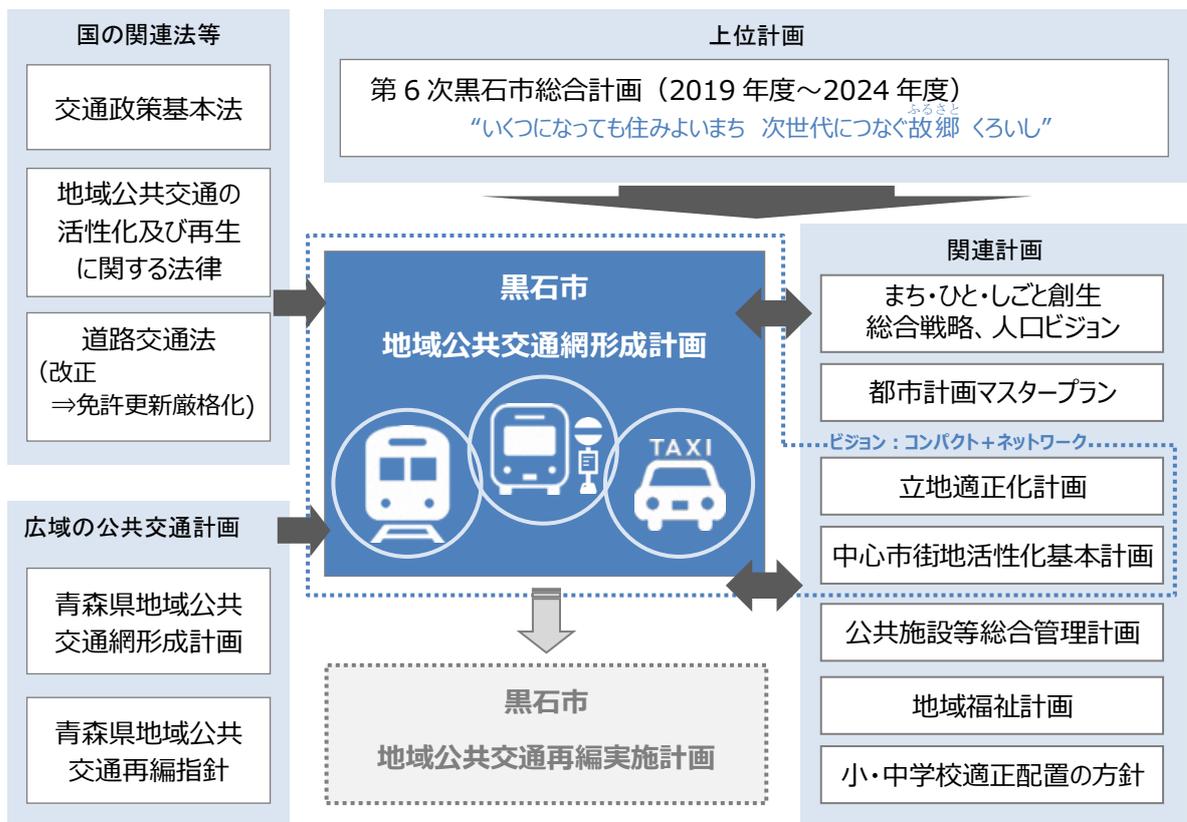


図1-1 計画の位置づけ

### 立地適正化計画とは

居住機能や都市機能（商業・医療・福祉等）の誘導により、コンパクトシティの形成に向けた取り組みを推進しようとするもので、生活を支える都市機能の配置やネットワークを見直し、人口減少社会においても、より豊かに暮らすことのできる都市を目指すための計画です。

### 中心市街地活性化基本計画とは

人口減少社会に対応するため、中心市街地に多様な都市機能を集約させることにより、その特色と魅力を高め、経済的・文化的な活動が活発に行われ、快適な生活空間を創出することを目指すための計画です。

### 1-3 計画の対象範囲

本計画は、鉄道、路線バス、コミュニティバス、タクシーの他、病院送迎バス、スクールバス等の目的バスや、デマンド交通、住民による自助の交通等の小需要対応交通、無人輸送等の新技術を対象に、それぞれの役割、将来都市像の実現に向けた改善・見直しの方向性を示します。

#### 対象となる交通モード

- |                              |             |
|------------------------------|-------------|
| ○鉄道(弘南鉄道弘南線)                 | ○路線バス(弘南バス) |
| ○コミュニティバス「回遊バス ぶらっと号」        | ○タクシー       |
| ○目的バス(病院送迎バス、スクールバス、買い物バス等)  | ○新技術(無人輸送等) |
| ○小需要対応交通(デマンド交通、住民による自助の交通等) |             |

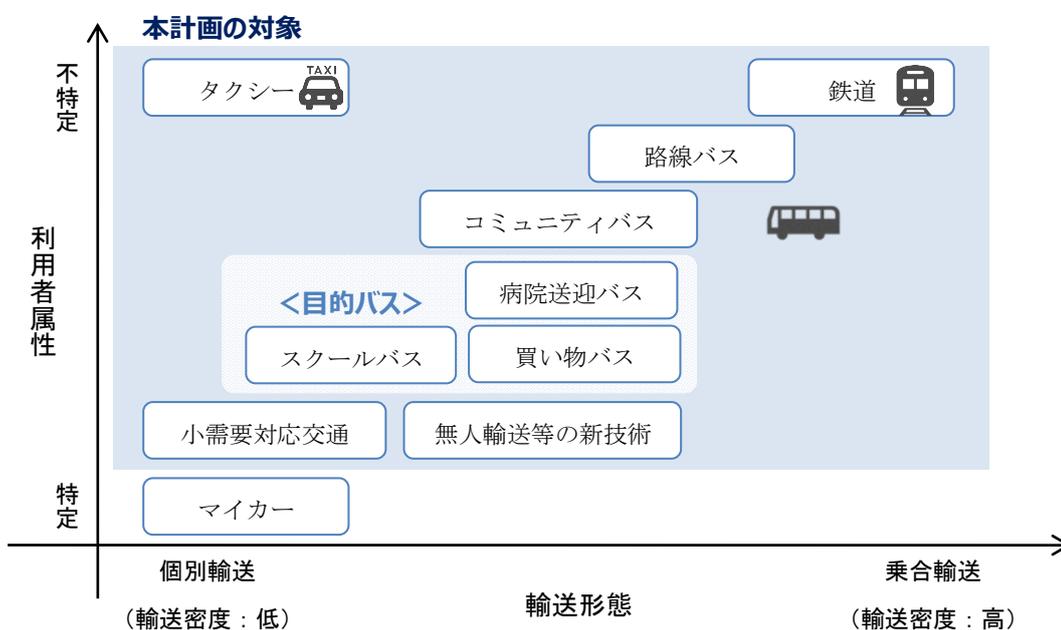


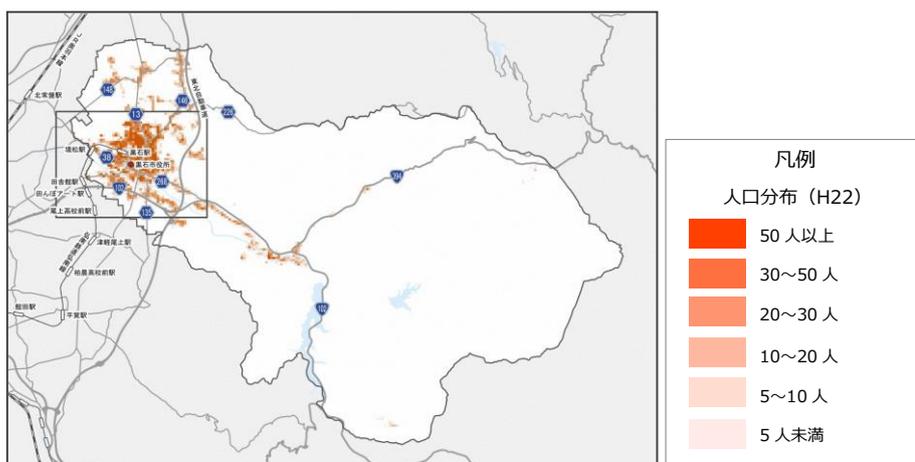
図 1-2 計画の対象範囲

## 1-4 計画の区域・エリア

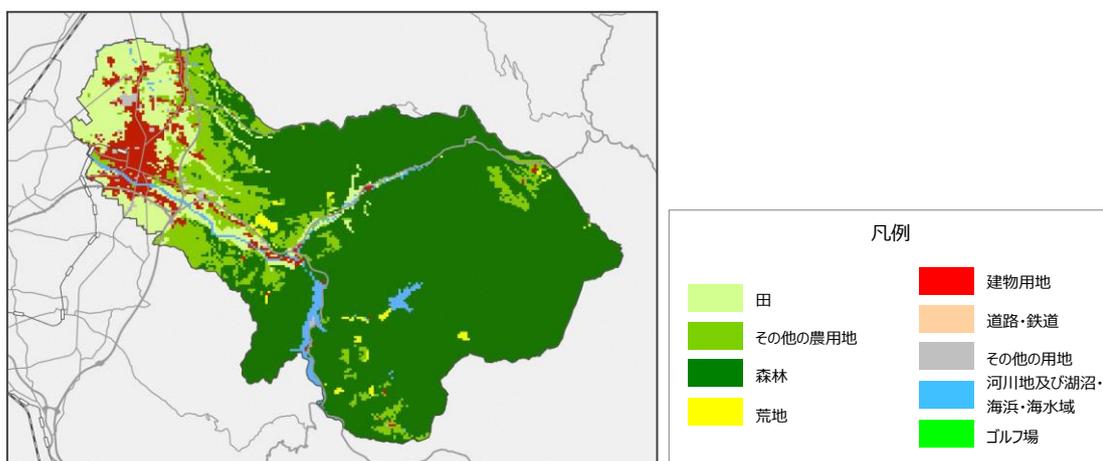
本計画の区域は、黒石市全域を対象とします。



図 1-3 計画の対象区域・エリア



【参考】人口分布図



【参考】土地利用現況図

## 1-5 計画期間と進め方

本計画の期間は、2019年度～2024年度までの6年間とします。

ただし、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「黒石市立地適正化計画」、「黒石市中心市街地活性化基本計画」との整合性を図るため、必要に応じて見直しを行います。

計画の推進に当たっては、観光振興・健康づくり等、まちづくりに係る各種関連計画及び施策と連携し、事業を展開します。

計画期間終了時においては、事業の効果検証を行い、次期計画の策定に向け見直し・改善を図ります。

### 【計画期間】

<b>2019年度～2024年度 《6年間》</b> (令和元年度) ～ (令和6年度)
---

年度 (和暦)		2019 (R1)	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)
広域的な計画・上位計画	第6次黒石市総合計画	総合計画 基本構想 (2019～2024)					
	青森県地域公共交通網形成計画・再編指針	青森県地域公共交通網形成計画 (2016～2022)					
関連計画	黒石市まち・ひと・しごと創生総合戦略	(2015～2019)					
	黒石市都市計画マスタープラン	都市計画マスタープラン (2010～2028)					
	黒石市立地適正化計画	立地適正化計画 (2019～2040)					
	黒石市中心市街地活性化基本計画	中心市街地活性化基本計画 (2019～2023)					
年度 (和暦)		2019 (R1)	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)
本計画	黒石市地域公共交通網形成計画	地域公共交通網形成計画 (2019～2024)					
		計画に位置づけた事業の実施					
		見直し・改善					
実施計画	黒石市地域公共交通再編実施計画	効果検証					
		計画策定	地域公共交通再編実施計画 (2021～2024)				

図1-4 計画のスケジュール

## **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・快適な暮らし」の実現を支える役割</li> <li>・誰もが安心しておだやかに暮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～』を活かした暮らし」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）	—																	

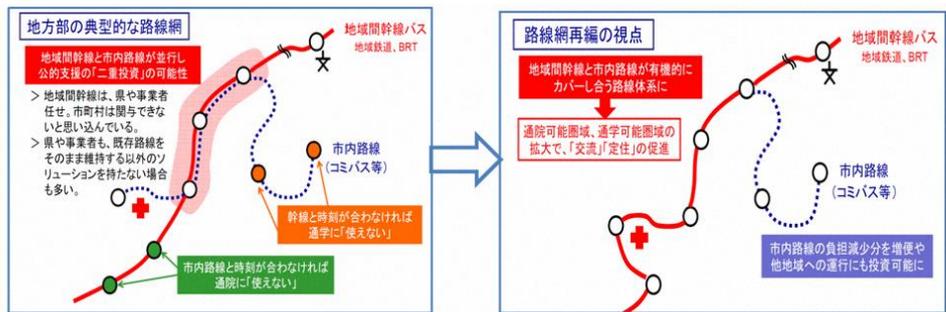
【公共交通に求められる役割のまとめ】

<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

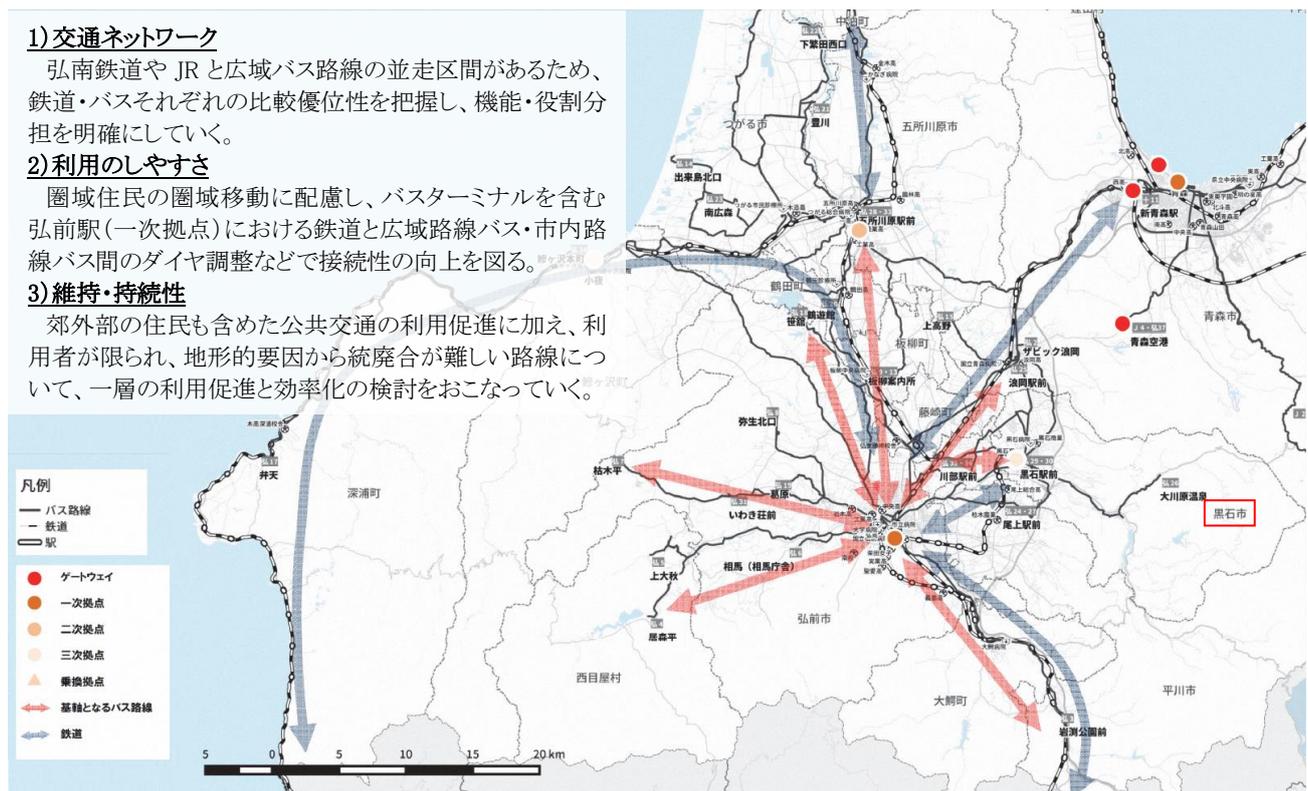
弘南鉄道や JR と広域バス路線の並走区間があるため、鉄道・バスそれぞれの比較優位性を把握し、機能・役割分担を明確にしていく。

#### 2) 利用のしやすさ

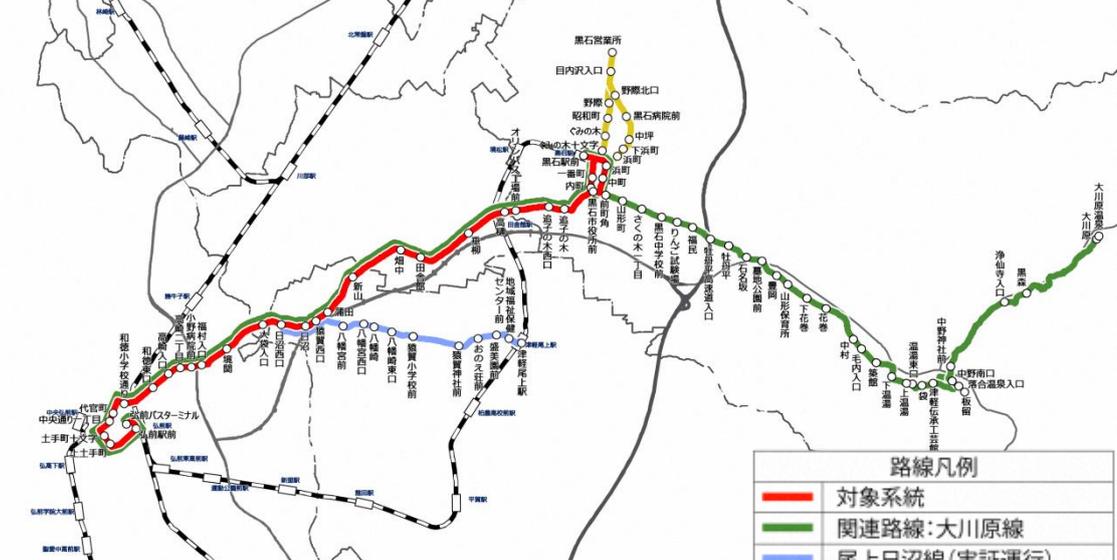
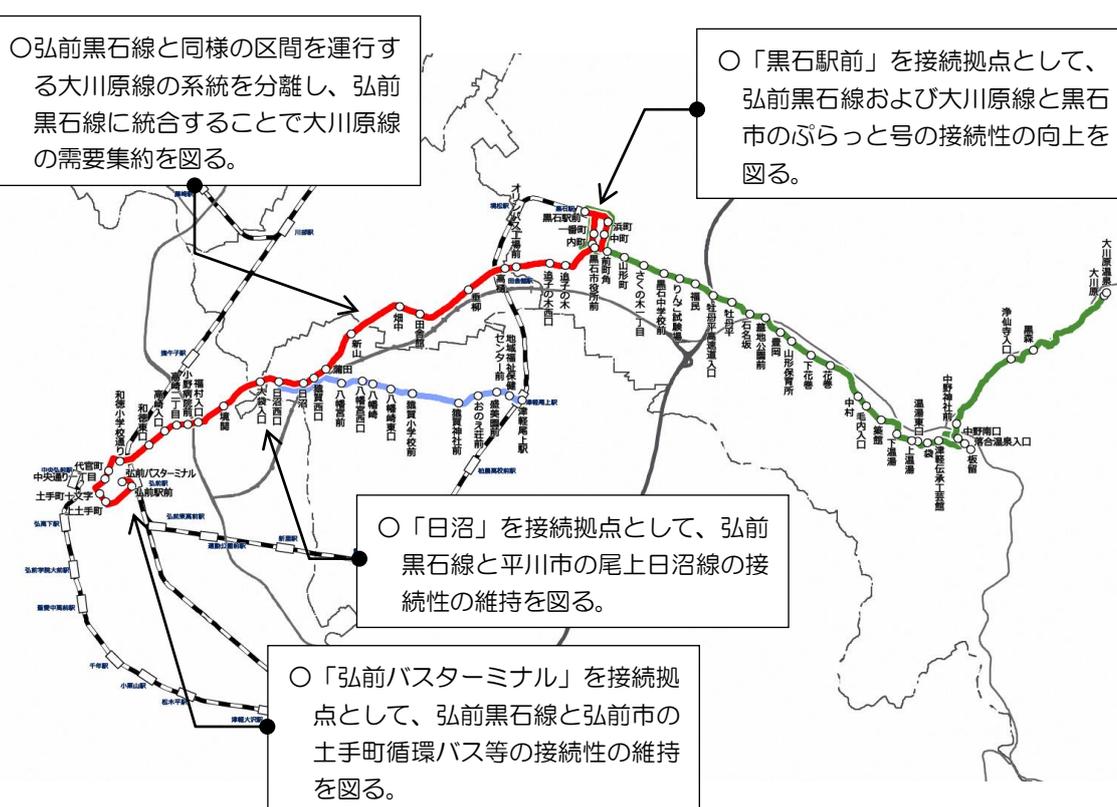
圏域住民の圏域移動に配慮し、バスターミナルを含む弘前駅（一次拠点）における鉄道と広域路線バス・市内路線バス間のダイヤ調整などで接続性の向上を図る。

#### 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="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px; width: 45%;"> <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="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px; width: 45%;"> <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="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px; width: 45%;"> <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="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px; width: 45%;"> <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%

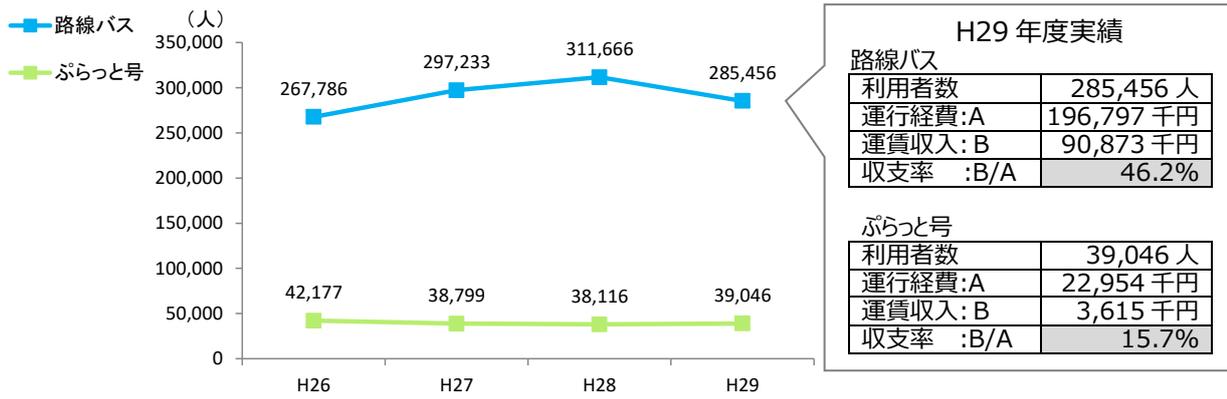
\*収支率は「運賃収入/運行経費」で算出

＜コミュニティバス「回遊バス ぷらっと号」＞

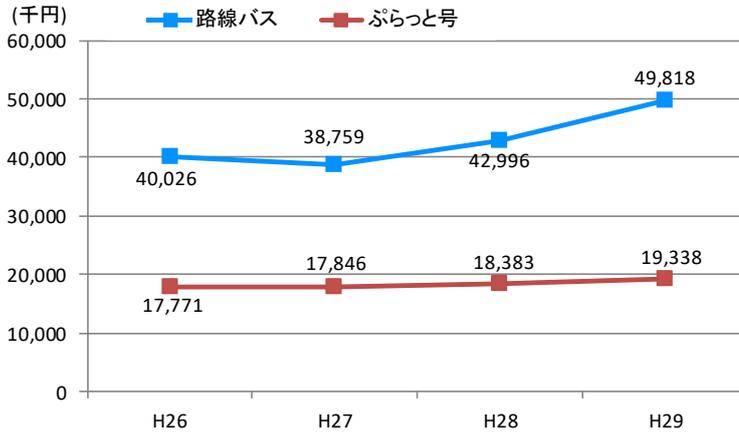
路線名	運行経路			運行本数		運賃 (最大)	H29年度実績		
	起点	経由	終点	平日	休日		年間利用者(人)	収支率	
西部コース	黒石駅前	黒石高校前、厚生病院	黒石駅前	9	9	100円	4,917	-	
中部・東コース	黒石駅前	くみの木十文字、黒石病院、黒石市役所	黒石駅前	9	9	100円	25,297	-	
長坂コース	浜町コース（左回り）	黒石駅前	長坂、黒石病院、黒石市役所	黒石駅前	2	1	100円	3,357	-
	東町コース（右回り）	黒石駅前	黒石市役所、東町、黒石病院、長坂	黒石駅前	2	2	100円		
北コース	昼コース	黒石営業所	黒石病院、黒石市役所、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

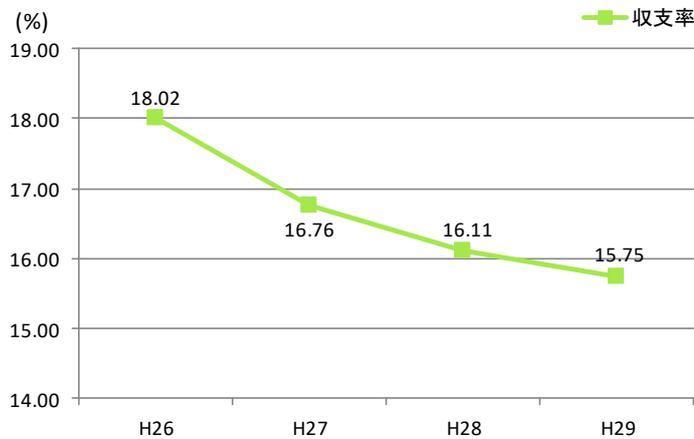
<利用者数の推移（H26年度～H29年度）>



<市補助金負担額の推移（H26年度～H29年度）>



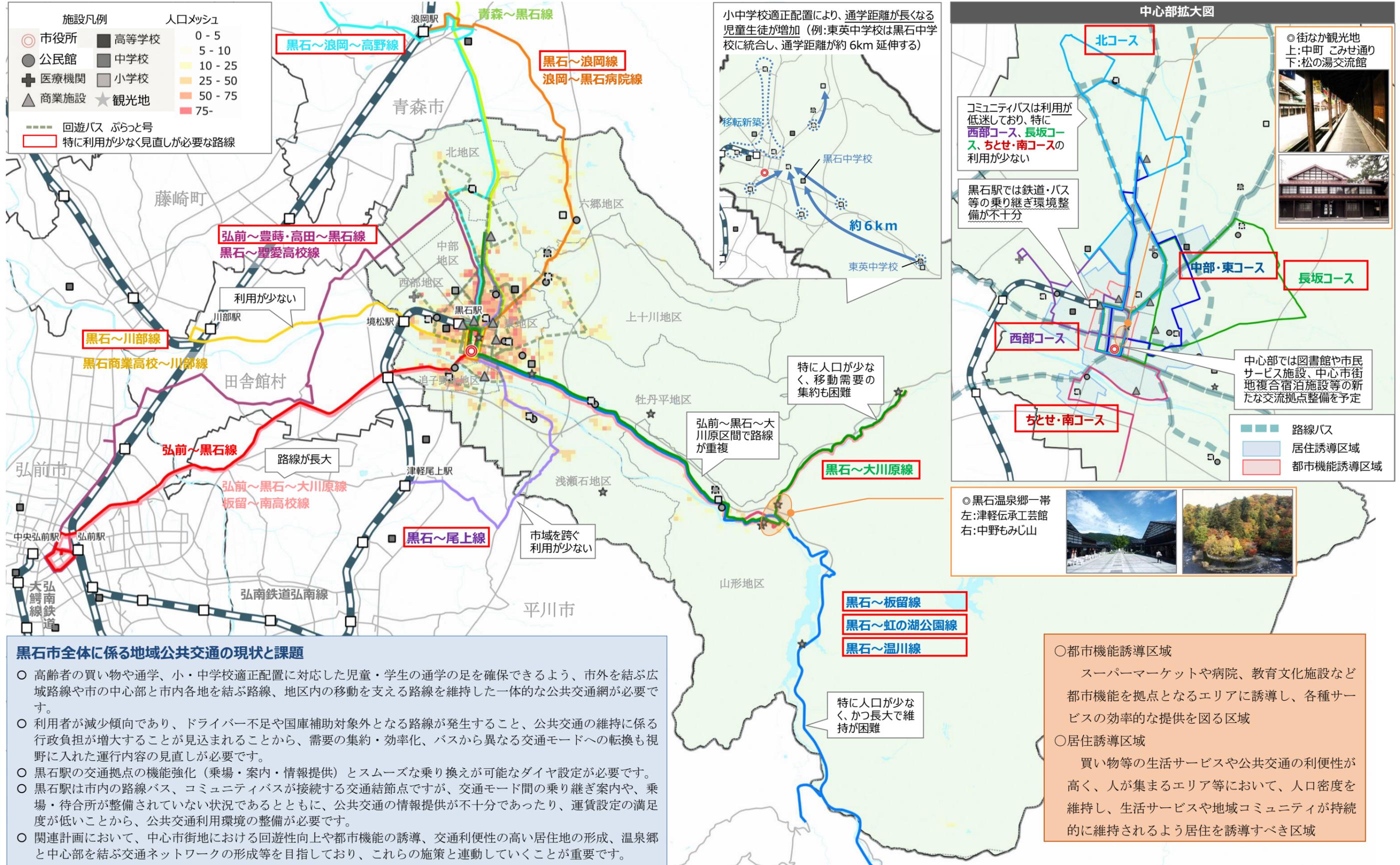
<ふらっと号収支率の推移（H26年度～H29年度）>





## 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。





## **第3章 計画の基本理念・基本方針**

---

## 第3章 計画の基本理念・基本方針

### 3-1 本市が目指す公共交通の将来像

黒石市における地域公共交通の課題を解決し、将来にわたって持続可能な公共交通体系を構築するため、上位計画「第6次黒石市総合計画」等の位置づけを踏まえた、基本理念（目指すべき将来像）を設定しました。

基本理念の実現に向けて4つの基本方針を設定し、持続可能な公共交通ネットワークを構築します。

#### 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

- 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
- 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
- 役割③ 「小・中学校適正配置」の実現を支える

#### ②青森県地域公共交通網形成計画・再編指針における方針

- 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
- 方針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
- 方針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

#### ③公共交通の課題

- 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
- 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
- 課題③ 黒石駅をはじめ、利用環境の整備が必要
- 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

①②を踏まえた、③の解決に向けた基本理念・基本方針

#### ④本計画の基本理念（目指すべき将来像）・基本方針

##### 基本理念

##### 市民の暮らしと人々がにぎわう元気なまちづくりを支える公共交通網の形成

それぞれの地域における市民の暮らしを維持できるよう、公共交通網でつながりを強化するとともに、歴史文化資源の豊富な中心部においては、市民や来訪者が集い、にぎわう元気なまちづくりを支えるため、面的に交通利便性を高めていきます。

**基本方針 1** 公共交通で市民の日常生活を支えます

**基本方針 2** 効率的で持続可能な公共交通体系を構築します

**基本方針 3** 公共交通で市街地の回遊性や観光地へのアクセス性を高め、交流を促します

**基本方針 4** 黒石力を発揮し、公共交通をみんなで支えます

## 3-2 計画の基本方針

### 基本方針 1 公共交通で市民の日常生活を支えます

本市の高齢化率は、東部の郊外を中心に増加傾向にあります。また、高齢者による交通事故が社会問題となり、運転免許の返納が厳格化されたことから、自家用車に代わる移動手段として、公共交通の果たす役割が重要となっています。一方、バスでは利用需要に見合わない、高齢者が利用できないといった状況もあることから、利用・需要に対応した運行が求められています。

地域特性として、郊外部には病院や商店等の生活関連施設が立地しておらず、さらに小・中学校の適正配置により、山形地区では東英中学校が中心部の学校に統合されました。これらのことから、通院、買い物、通学等の日常生活を送る上で、生活機能が集積した市街地エリアや市外に接続する移動手段は必要不可欠となっています。

#### これらの状況を踏まえ、公共交通で市民の日常生活を支えます。

各地区においては、公民館を地区拠点と位置づけて拠点機能の強化を図るとともに、自宅周辺から地区拠点まで、地区拠点から市街地エリアまで移動できる交通手段を確保します。また、利用状況や需要を考慮し、定時定路線のバスだけでなく、デマンド型乗合タクシー等の別の交通モードを導入します。

小・中学校の適正配置により通学距離が長くなる児童・生徒においては、既存の公共交通を活用して通学に利用できるようにします。

また、誰もが気軽に公共交通を使えるような、わかりやすい情報提供や利用案内、高齢者や免許返納者、公共交通の通学利用者を対象とした料金等の利用支援策を展開します。

#### 〈取組の方向性〉

##### ①高齢社会に対応し、市民の生活を支えます

- ・高齢者が、免許返納後も日常生活を送っていただけるよう、交通モードの転換も検討に入れつつ、自宅周辺から地区拠点までの移動手段を確保します。また、地区拠点から中心市街地を結ぶ路線に接続できるようにし、中心市街地までのアクセスを確保します。
- ・誰もが気軽に公共交通を使えるような、わかりやすい情報提供や利用案内、高齢者や免許返納者を対象とした料金等の利用支援策を展開します。

##### ②日常生活に必要な市域を跨ぐ移動手段を維持します

- ・市民の日常生活に必要な市域を跨ぐ移動を支え、弘前駅・弘前バスターミナルや、新青森駅・青森空港、JR 駅の川部駅・北常盤駅・浪岡駅などと黒石駅を結ぶ広域的・総合的な公共交通網については、隣接自治体と連携を図りながら維持します。

##### ③既存の交通資源を活用し、通学手段を確保します

- ・小・中学校の適正配置により通学距離が長くなる児童・生徒が出てくることから、地域公共交通を活用し、効率的に通学手段を確保する検討を行います。

#### 〈目標・指標設定〉

指標	目標値(2024年)
<b>【指標 1：地区間交通及び地区内交通の利用者数】</b> 利用しやすい公共交通サービスを提供し、人口あたりの地区内交通及び地区間交通の利用率の向上を目指します。(黒石市立地適正化計画の指標)	市の総人口の 1.19 倍 [現状] 総人口の 1.14 倍

※地区内交通は自宅周辺から地区拠点までを結ぶ交通、地区間交通は主に地区拠点から中心市街地までを結ぶ交通。

## 基本方針2 効率的で持続可能な公共交通体系を構築します

利用者の減少、行政負担の増加、ドライバー不足等、地域公共交通を取り巻く環境は厳しく、運行を維持していくことが困難な状況です。現状でも、国庫補助の対象から外れる路線バスが発生しています。また、路線間で重複・競合している、スクールバスや病院送迎バス等の目的バスが、それぞれの目的で個別に運行しているといった非効率な運行が見られます。

また、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いない状況です。

### これらの状況を踏まえ、効率的で持続可能な公共交通体系を構築します。

公共交通ネットワーク全体を見直し、様々な交通資源がそれぞれの役割を担い、一体的に機能する、効率的で持続可能な公共交通体系を構築します。

まずは、路線の重複・競合を解消するとともに、一定の利用が見込める区間に重点的に交通資源を投入し、その他の区間においては交通モードの転換を踏まえ、需要に見合った運行内容の見直しを図ります。目的バスは、全体のネットワークの中で他の交通資源と一体的に運行できるような調整を図ります。

黒石駅に接続するバスにおいては、ダイヤを見直し、交通モード間をスムーズに乗り継げるようにし、黒石駅においては、待合環境の向上や交通情報などの提供を行い、利便性の向上を図ることで利用しやすい環境を整えます。

ネットワークの見直しに合わせ、乗り継いでも料金が発生しないような料金制度や、毎日の利用でも使いやすいような定期券制度等、利用料金の見直しも実施します。

### 〈取組の方向性〉

#### ①公共交通ネットワーク全体を見直し、路線を再編します

- ・路線バスは、国庫補助対象外となる路線をはじめ、利用の少ない路線を対象に再編を図ります。隣接市町村に跨る路線については、各市町村と協議・調整します。
- ・コミュニティバス「回遊バス ふらっと号」は、駅や市役所周辺を中心市街地、一定の利用が見込める用途地域指定エリア、利用が少ない小規模需要エリアごとに運行形態を分離します。

#### ②多様な移動需要を束ねて一体化します

- ・病院送迎バスの路線バス化、スクールバスの混乗化などを検討し、目的バスを含めた様々な交通モードが、全体のネットワークの中で他の交通資源と一体的に運行できるような調整を図ります。

#### ③黒石駅や地区拠点における乗り継ぎの改善を図ります

- ・黒石駅や地区拠点施設を交通拠点と位置づけ、交通モード間をスムーズに乗り継ぎできるように、乗り継ぎを考慮したダイヤ設定を行います。

### 〈目標・指標設定〉

指標	目標値(2024年)
<b>【指標2：バスの収支率】</b> バス路線の再編、鉄道とバスの乗り継ぎ改善等、効率的な運行体系を整備することにより、バスの収支率の改善を目指します。	路線バス:50% コミュニティバス:20% [現状(2017年)] 路線バス:46.2% コミュニティバス:15.7%
<b>【指標3：黒石駅における乗り継ぎの改善を図った路線数】</b> 黒石駅に接続する路線バス、コミュニティバスにおいて、鉄道との乗り継ぎに配慮したダイヤを設定することにより、スムーズな乗り継ぎの実現を目指します。	11路線

### 基本方針3 公共交通で市街地の回遊性や観光地へのアクセス性を高め、交流を促します

中心市街地には行政施設や商業施設、医療施設等が集中しているほか、中町こみせ通りをはじめとした観光・交流の拠点となっています。また、黒石温泉郷は周辺の津軽伝承工芸館や中野もみじ山等と一体となって市街地と並ぶ観光・交流の拠点となっています。

しかしながら、郊外型大規模小売店の進出により、空洞化が進行し、商業機能が縮小していることや、観光地としての魅力・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。

関連計画である「黒石市立地適正化計画」では、中心市街地における交通利便性を活かした都市機能の誘導や、交通利便性の高い居住地の形成、温泉郷と中心部とを結ぶ交通ネットワークの形成が方針として位置づけられています。「黒石市中心市街地活性化基本計画」では街なかのにぎわい創出を目指し、市街地に人の流れを生み出す拠点として、新たな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、中心市街地複合宿泊施設等の整備が計画されています。

#### 関連計画と連動し、公共交通で市街地の回遊性や観光地へのアクセス性を高め、交流を促します。

関連計画において、居住者及び市内を訪れる人々の快適性を高め、回遊・滞在を促すに当たって、「公共交通サービスの充実」は欠かすことのできない施策として位置づけられていることから、本計画の推進に当たっては、関連計画と連動し、市街地の回遊性や観光地のアクセス性を高め、人々の交流を促進します。

また、市外から本市への広域的なアクセス性を高めるため、青森空港や東北新幹線の発着駅である新青森駅とのスムーズな連結を図るとともに、交通結節点である黒石駅や観光施設においては、来訪者向けの情報提供や、情報案内の多言語化、待合環境の整備を行います。青森市との連結については、青森県が中心となって導入した乗合タクシーと連動したネットワークを検討し、宿泊施設やスキー場がある八甲田エリアと本市とを、観光に資する公共交通で結ぶ方法についても検討します。また、広域的なアクセス利便性向上のため、交通結節点と観光地等を結ぶ様々な運行形態の可能性を探ります。

#### 〈取組の方向性〉

##### ①中心市街地の回遊性を高める巡回バスを導入します

- ・黒石駅から中心市街地の主要な施設にアクセスできる巡回バスを導入し、中心市街地における回遊性を向上します。
- ・巡回する対象施設は、市役所や病院、商業施設等、市民や来訪者に需要の高い施設とし、新たに整備することが計画されている施設も含め、対象施設を検討します。

##### ②既存交通資源を活用し、黒石温泉郷へのアクセスを確保します

- ・中心市街地巡回バスの導入と連動し、黒石温泉郷と中心市街地を結ぶ交通ネットワークを維持・確保します。
- ・観光客にも使いやすいよう、情報提供やPR、ツアー企画の実施を検討します。

##### ③市外から本市への広域的なアクセス利便性を強化します

- ・青森空港や東北新幹線の発着駅である新青森駅等とのスムーズな連結を図ります。
- ・黒石駅や観光施設においては、来訪者向けの情報提供や、情報案内の多言語化、待合環境の整備を行います。

#### 〈目標・指標設定〉

指標	目標値(2024年)
<b>【指標4：都市機能誘導区域内の歩行者通行量】</b> 中心市街地への巡回バスを導入することにより、巡回バスや徒歩で回遊できる環境を整備し、市街地における歩行者の回遊行動を促すことを目指します。(黒石市中心市街地活性化基本計画の指標)	4,300人 [現状(2017年)] 3,974人

## 基本方針4 黒石力を発揮し、公共交通をみんなで支えます

※黒石力(第6次黒石市総合計画より)

…市民をはじめ地区協議会、行政、その他黒石市と関係のある個人・団体が、地域の価値を高めたり、課題を解決したりするなど、地域の活力を高めていく総合的な住民の力。

公共交通を取り巻く状況は年々厳しさを増しており、利用者のニーズに対応することや、公共交通を維持・確保していくことは、行政の財政負担や活動、交通事業者の企業努力だけでは限界があります。

### 公共交通を取り巻く厳しい状況を踏まえ、黒石力を発揮し、公共交通をみんなで支えます。

今後は、利用者である市民が、自らの地域づくりと合わせて、地域の足の確保や公共交通の利用環境の改善に取り組んでいくよう、行政側のサポートを強化するとともに、教育・福祉・商業・観光機関や企業等と連携します。また、それぞれのフィールドで公共交通の維持・確保に向けた事業を展開し、連携し合えるような調整を図ります。

地区内交通の導入に合わせ、それぞれの地区における移動・生活の問題や必要なサービス、公共交通のあり方等について話し合いを行う場を企画し、地区ごとの公共交通の方針を定めます。その方針に沿って、それぞれの地域に合った形で地区内交通の導入を進めるとともに、交通の維持・確保やサービスの改善、地区拠点における利用環境の向上等に向け、継続的な住民の働きかけを促します。

また、教育機関や福祉機関との連携によるバスの利用体験や、企業との連携による通勤時の公共交通利用、商業・観光機関との連携によるタイアップ企画を検討します。

### 〈取組の方向性〉

#### ①地区ごとの公共交通の方針を定めます

- ・地区内交通の導入に合わせ、それぞれの地区における移動・生活の問題や必要なサービス、公共交通のあり方等について話し合いを行う場を設け、地区ごとの公共交通の方針を定めます。

#### ②住民が公共交通を支えていくように働きかけます

- ・策定した方針に沿って、それぞれの地域に合った形で地区内交通の導入を進めるとともに、交通の維持・確保やサービスの改善、地区拠点における利用環境の向上等に向け、継続的な住民の働きかけを促します。

#### ③多様な主体との連携により利用環境整備・利用促進を図ります

- ・教育機関や福祉機関、企業、商業・観光機関等、多様な主体と連携し、それぞれの得意分野を生かして市民の自発的な公共交通の利用を促します。

### 〈目標・指標設定〉

指標	目標値(2024年)
<b>【指標5：地区ごとの交通方針の策定数】</b> 各地区ごとに地区内交通のあり方や方針、運行形態について話し合いを行い、今後の公共交通の方針の策定を進め、それぞれの方針に沿って地区内交通を導入し、運行していくことを目指します。	10件 [現状]0件
<b>【指標6：モビリティ・マネジメントの企画実施数】</b> 教育機関や福祉機関、企業、商業・観光機関と連携し、市民の自発的な公共交通の利用を促す、モビリティ・マネジメント企画を実施することを目指します。	4件 [現状]1件

### 3-3 拠点及び公共交通の位置づけ

市内を運行する地域公共交通について、複数の路線が結節する地点や利用環境の改善を図る地点を「拠点」として位置づけるとともに、各拠点から公共交通資源が階層的につながるような公共交通網を構築します。

#### (1) 拠点の位置づけ

鉄道や路線バスの複数の路線が結節する黒石駅や各地区の公民館を「交通拠点」、中心市街地の主要バス停を「まちなか拠点」として位置づけます。各拠点においては、公共交通の利用環境改善を図ります。

階層		内容・役割	対象地点
交通拠点	中心拠点	鉄道、路線バス、コミュニティバス等様々な交通モード間が結節する本市の公共交通ネットワークの中心。 乗り継ぎ利便性を高めることで、ネットワーク全体の利便性を高め、市内外の来訪者が公共交通の利便性を感じられるようにする。	・黒石駅
	地区拠点	市内の旧小学校区を基本とした地区の公民館で、地区間交通と地区内交通の乗り継ぎ拠点。 協議会の活動や地域の行事・祭礼が行なわれる地域住民のコミュニティ基盤であり、地域活力を創出する。	・各地区公民館等 ①山形公民館 ②牡丹平公民館 ③浅瀬石公民館 ④追子野木公民館 ⑤東公民館 ⑥西部地区センター ⑦中郷公民館 ⑧中部公民館 ⑨六郷公民館 ⑩上十川公民館
まちなか拠点		中心市街地等においてバス路線が経由する公共施設、商業施設、医療・福祉施設、コミュニティ施設等の都市施設。 中心市街地におけるネットワークの利便性を高める。	・黒石市役所 ・黒石病院 ・黒石公民館 ・産業会館 ・スポカルイン黒石 ・(新)図書館 ・(新)市民サービス施設 など

## (2) 公共交通の位置づけ

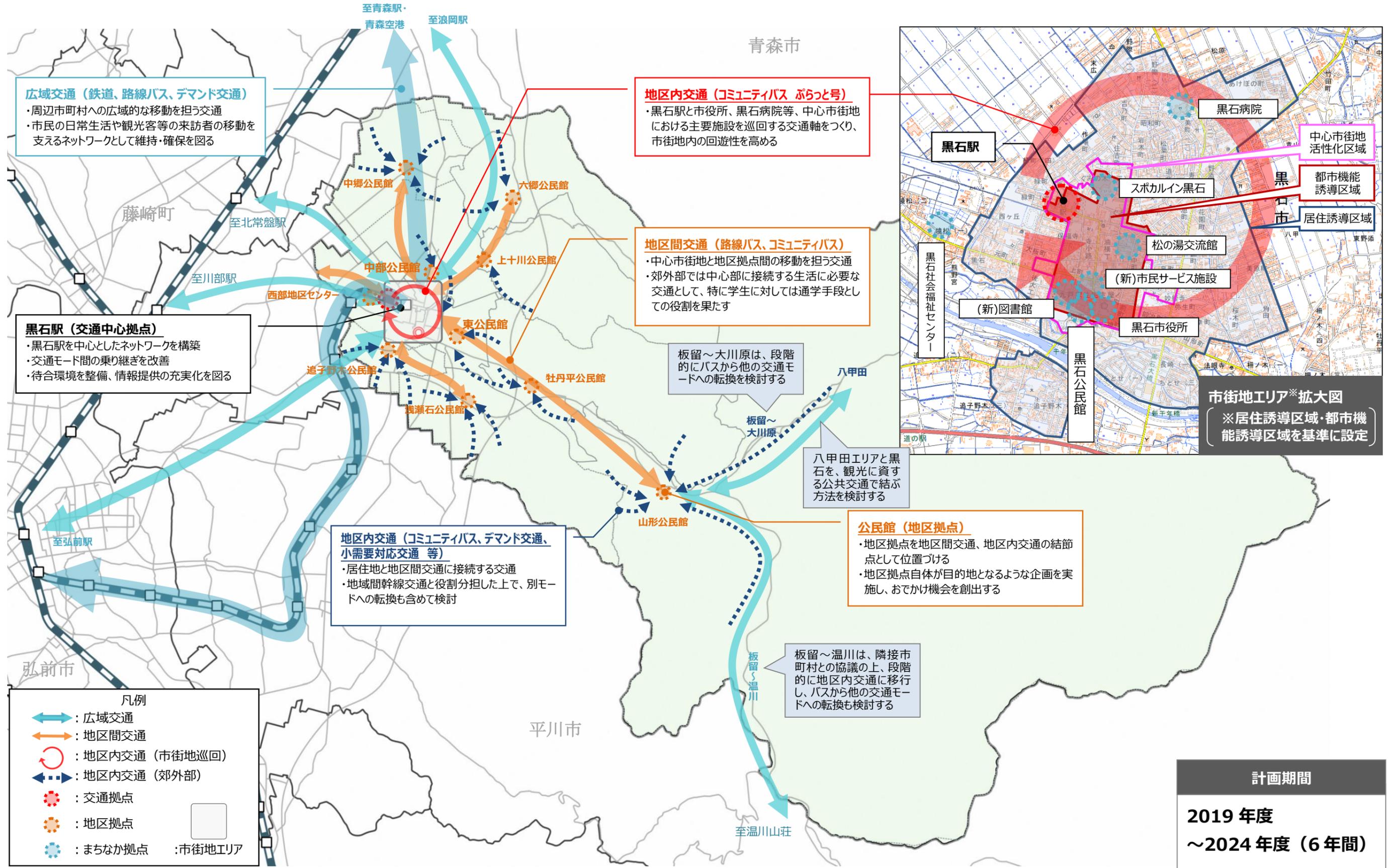
市内の公共交通資源について、役割分担を行い、階層的な公共交通ネットワークを構築します。

黒石駅を中心に広域的な移動を担う路線を「広域交通」、中心市街地と地区拠点間の移動を担う「地区間交通」、中心市街地において主要施設を高頻度で巡回する「地区内交通（中心市街地巡回ルート）」、郊外部において地区拠点と自宅周辺を結ぶ「地区内交通（地区内ルート）」と位置づけ、それぞれが交通拠点で接続し、スムーズに乗り換えられるようにします。

階層	内容・役割		内容	範囲
広域交通	広域的に地域間を結び、一定頻度の運行で高いサービス水準を確保する交通。		○鉄道（弘南鉄道弘南線）	広域
	隣接市町等、広域的な地域を結ぶ交通。		○路線バス 青森方面 弘前方面 浪岡方面 川部方面 常盤方面	
地区間交通	中心市街地と地区拠点間の移動を担い、地域間幹線交通に次いでサービス水準を確保する交通。 学生には通学手段としての役割を担う。		○路線バス 北地区方面 六郷地区方面 西部地区方面 浅瀬石地区方面 山形地区方面 ○コミュニティバス、デマンド交通（地区拠点～中心市街地間ルート）	地区間
地区内交通	市街地	中心市街地の主要施設を結び、街なかの回遊性を高める交通。	○コミュニティバス ふらっと号（中心市街地巡回ルート）	市街地
	郊外部	自宅周辺から地区拠点までを結び、地区間交通に接続する交通。小需要に対応。	○コミュニティバス（地区内ルート） ○小需要対応交通（デマンド交通、住民による自助の交通等） ○一般タクシー事業者	主に地区内

### 3-4 公共交通ネットワークの将来イメージ

基本理念（将来像）の実現による公共交通ネットワークの将来イメージを示します。





## 第4章 プロジェクト・施策

---

## 第4章 プロジェクト・施策

### 4-1 プロジェクト・施策体系

基本方針と取組の方向性を踏まえ、公共交通ネットワークの将来像の実現に向け、下記の3つのプロジェクトに取り組みます。

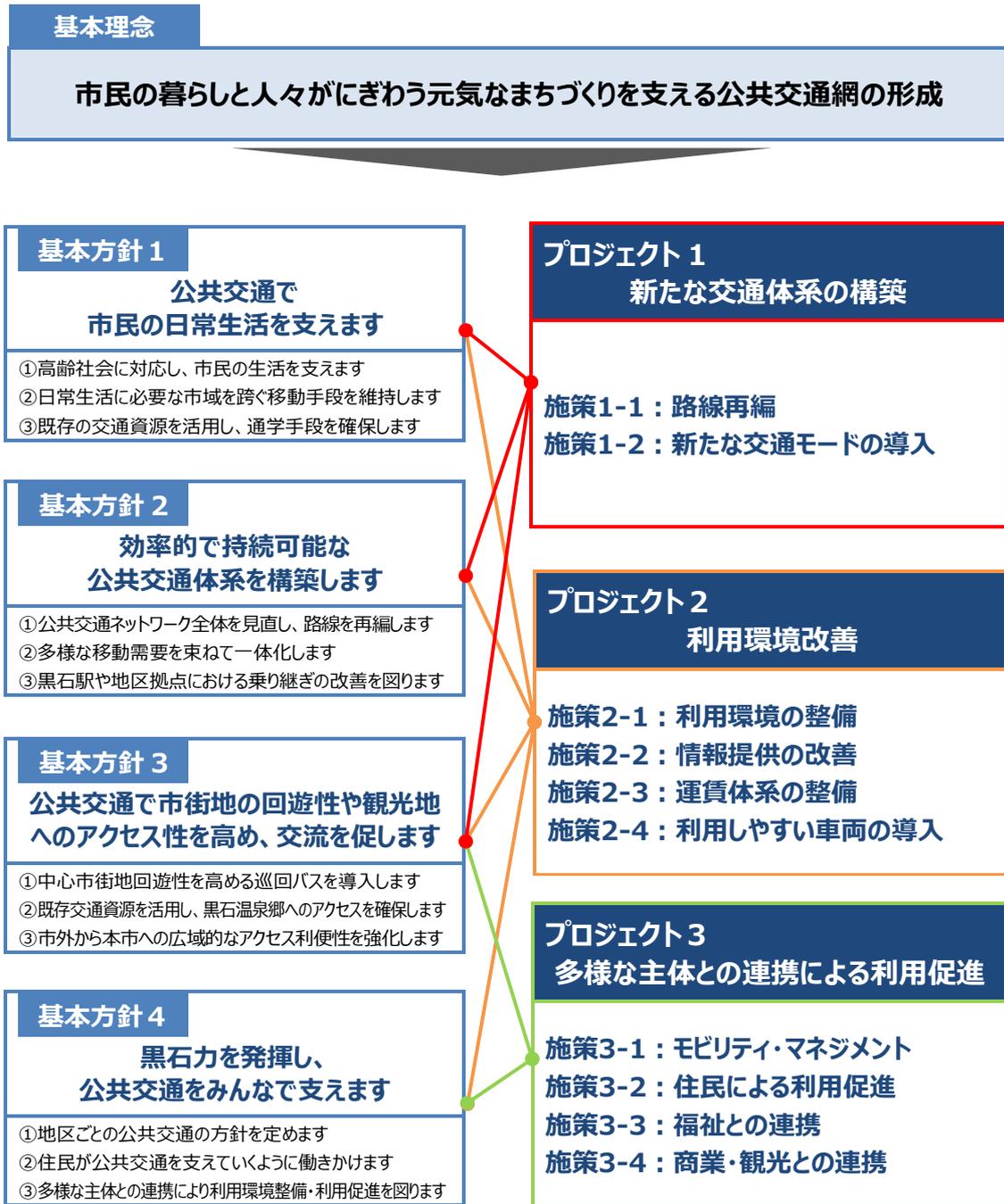


図 4-1 施策・プロジェクト体系

## 4-2 プロジェクト・施策

3つのプロジェクトと、プロジェクトに基づく施策は次のとおりです。

### プロジェクト1：新たな交通体系の構築

様々な公共交通モードごとの役割を明確にし、重複の解消、利用実態に合わせて需要の集約を図り、効率的な運行体系を構築します。

同時に、黒石駅をはじめとする交通結節点において、路線間の接続性の向上を図ります。

#### 施策1-1：路線再編

利用実態や運行状況を踏まえ、路線バス及びコミュニティバスを対象に路線を再編し、路線間の重複を解消して需要を集約させるとともに、交通結節点における路線間の接続性の向上を図ります。

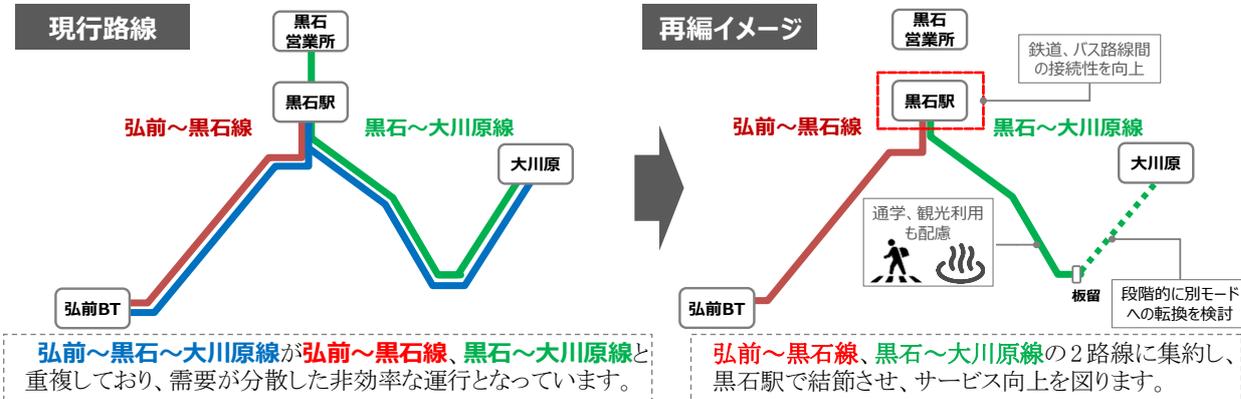
再編に当たっては、学生の通学利用や来訪者の観光利用に寄与できるように考慮するとともに、目的バスと共存し、一体的な運行に向けた検討を行います。

##### ① 広域路線バスの再編

国庫補助対象から外れる広域路線を対象に、圏域住民の移動利便性の低下に繋がることのないように留意しつつ、関係する隣接市町村と調整を図りながら見直し・再編を行います。

その他の路線においても、運行状況を踏まえて順次見直しを行い、効率的な運行を目指します。

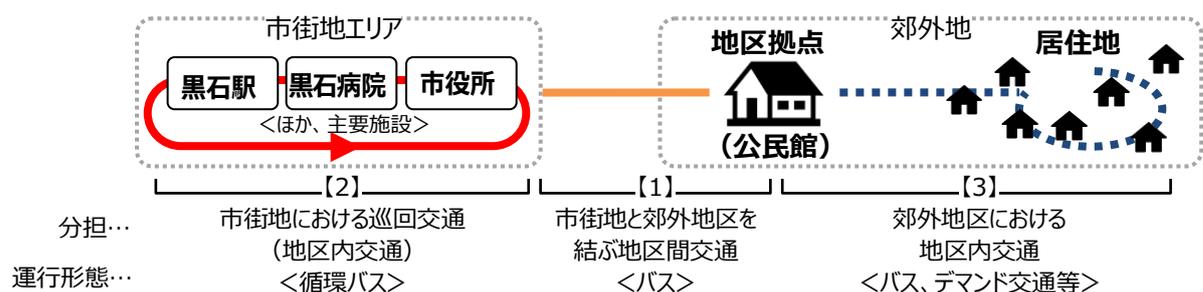
<対象路線（案）：弘前～黒石線、黒石～大川原線、黒石～温川線、黒石～尾上線、黒石～川部線>



▲ 路線再編イメージ [弘前～黒石～大川原線]

##### ② コミュニティバスの再編

コミュニティバスは全コースを対象に、【1】市街地と郊外地を結ぶ地区間交通、【2】市街地における巡回交通（地区内交通）、【3】郊外地区における地区内交通として再編します。



##### ③ 運行ダイヤの再設定

路線再編に合わせ、交通事業者や関係する市町村と調整しながら、黒石駅で鉄道とバス、バス同士がスムーズに乗り継げるような運行ダイヤを再設定します。

地区間交通、地区内交通では、乗り継ぎの需要が高い時間帯の便を対象に、地区拠点での乗り継ぎに配慮したダイヤを設定します。

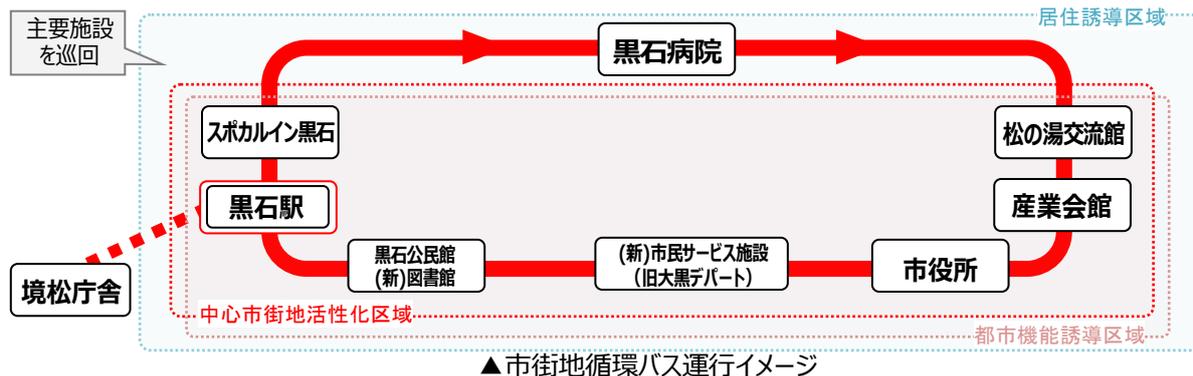
実施主体	黒石市、交通事業者（鉄道、バス、タクシー）、地区協議会等					
スケジュール	2019 (R1)	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)
① 広域路線バスの再編	関係者・関係市町協議、再編計画の策定					
② コミュニティバスの再編	試験運行					
③ 運行ダイヤの再設定	路線再編					
	検討事項 { 対象路線、経路・ダイヤ、再編スケジュール }					

## 施策 1-2 : 新たな交通モードの導入

コミュニティバスの再編に合わせ、市街地においては市民や来訪者（観光客含む）が市街地を回遊できるよう、巡回バスを導入します。また、郊外地においては、それぞれの地域に合った地区内交通（居住地から地区拠点施設までを結ぶ）を導入します。これらの施策を推進することにより、歩行者が安全で快適に歩けるまちの実現にもつながります。

### ① 中心市街地巡回バスの導入

黒石駅を中心に市役所やその他公共施設、中心商店街や医療機関など利用者のニーズの高い施設を巡回するバスを導入します。運行エリアは、「中心市街地活性化区域（中心市街地活性化基本計画）」及び「市街地エリア（「居住誘導区域」・「都市機能誘導区域」：立地適正化計画）」を基準として、それらのエリアを網羅し、中心市街地における交通利便性の向上を図ります。



### ② 地区内交通の導入

郊外地において、居住地から各地区拠点までを結ぶ地区内交通を導入します。導入に当たり、住民、地区協議会とそれぞれの地区における移動・生活の問題や必要なサービス、公共交通のあり方等について話し合いを行い、地区ごとの公共交通の方針を定め、方針に沿って、地区内交通の導入を進めます。運行形態は、コミュニティバスの他、タクシー事業者によるデマンド型交通（予約型タクシー）や、地域住民による運行等、それぞれの地域特性やニーズに合った形とし、需要の変化に応じて定期的に見直し、改善を図ります。

#### ▼運行形態の例

形態	コミュニティバス	デマンド型乗合タクシー	タクシーチケット	住民による運営
内容	市が運営する定時定路線のバスにより、居住地から地区拠点、地区拠点から市街地までを結ぶ。（地区間交通の運行により、地区内輸送もカバー）	事前予約により乗合で運行するタクシー。 [運行方式の例] ①定時定路線方式（ルート、停留所、ダイヤを規定） ②迂回運行（基本経路に加え、予約があるときのみ迂回路を經由） ③区域運行（運行エリアだけを規定）等	タクシー補助券(1回1枚)を配布する。  ◎グループタクシー タクシー補助券を持った利用者同士で乗り合うことで、よりお得にタクシーを利用できる	アンケートの実施による運行内容の検討や、実際の運営を、住民が主体となって実施する。 [住民による運営制度の例] ①市町村運営有償福祉輸送 ②公共交通空白地有償輸送 ③福祉有償運送 ④住民による相互扶助
適合条件	①一定の利用が見込まれる ②コミュニティバスでも効率的な経路を組める（例：六郷地区、北地区、浅瀬石地区、追子野木地区、西部地区）	①バスが運行していても利用需要が少ない ②住民が高齢化しているなど、バスの運行形態が利用ニーズに合わない	①タクシー事業者が地域内に所在する ②バス事業者の了解を得られる	①バス、タクシー事業者が運行していない ②地域の中で運営組織ができていない ③市の運営協議会で民間事業者も含めた合意が取れている

<b>実施主体</b>	黒石市、交通事業者（バス、タクシー）、住民、地区協議会					
<b>スケジュール</b>	2019 (R1)	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)
① 中心市街地巡回バスの導入	再編計画の策定		試験運行		市街地巡回バスの導入	
② 地区内交通の導入	地区別の導入に向けた検討会の実施			地区別に試験運行・導入		

## プロジェクト2：利用環境改善

交通体系の見直しに合わせ、実際に公共交通を使う際の不安感や不便さを払しょくし、目的地まで安心して移動できるよう、待合環境、情報提供、料金設定、車両の見直し・改善により利用環境の改善に取り組みます。

### 施策 2-1：利用環境の整備

黒石駅をはじめとする交通結節点や沿線の施設を利用環境改善の核として位置づけ、快適にバスの待合や乗り継ぎができるような環境整備や、情報提供を行います。

#### ① 黒石駅における利用環境の整備

黒石駅を、本市の交通ネットワークにおける核（＝交通拠点）として位置づけ、市民や、訪日外国人を含む来訪者が迷わず快適に利用できるよう、利用環境の改善を図ります。具体的には、路線図の掲示や方面別の乗場整理、記号・カラー設定、サイン整備、多言語化対応等を実施します。



#### ② 地区拠点における利用環境の整備

市内 10 地区の公民館を地区拠点として位置づけ、地区の公共交通に特化した情報提供や乗場・待合環境を整備します。また、地区拠点施設が目的地となり得るような企画を実施し、お出かけする機会を提供するとともに、乗り継ぎの負担感を軽減させます。



#### ③ 既存施設における待合環境整備

主要なバス停前の既存施設を活用し、バスの待合スペースの確保や利用情報の提供ブースを設けること等により、待合環境を整備し、バスの利用環境の改善を図ります。

待合環境の整備に当たっては、各施設管理者との協議・調整を行い、協力を要請します。



実施主体	黒石市、交通事業者（バス）					
スケジュール	2019 (R1)	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)
① 黒石駅における利用環境の整備	事業者、観光分野と協議		一次整備	適宜二次整備		
② 地区拠点における利用環境の整備	住民と協議		地区別に整備			
③ 既存施設における待合環境整備	対象バス停の選定・施設管理者と協議			順次整備		

## 施策 2-2 : 情報提供の改善

公共交通の利用の仕方、乗場、運行頻度、運賃等といった、利用する上で基本となる情報を伝えるため、情報提供ツールとしてバスマップを作成します。作成したバスマップは公表、配布するだけでなく、バスマップの読み方や、個人の利用目的に合わせた使い方のレクチャーを実施します。

### ① バスマップの作成・配布

公共交通の利用の仕方、乗場、運行頻度、運賃等、公共交通を利用する上で必要な情報を網羅したバスマップを作成します。

### ② HP、広報誌による情報発信

バスマップは、市民に向けては「広報くろいし」や地域回覧板、市外を含めた利用者に向けて市のHPに掲載し、誰もが閲覧できるようにします。

<掲載内容>

- ・路線図
- ・時刻表
- ・料金表
- ・バスの乗り方など



▲バスマップのイメージ

広報くろいし



様々な媒体から情報発信

黒石市 HP



広報イメージ (嬉野市)



<b>実施主体</b>	黒石市、交通事業者 (バス、タクシー)					
<b>スケジュール</b>	2019 (R1)	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)
① バスマップの作成・配布				マップ企画・作成	配布	適宜見直し・改善
② HP、広報誌による情報発信				情報提供 (HP、広報誌)		

## 施策 2-3 : 運賃体系の整備

コミュニティバスは、路線再編により中心市街地と郊外地で運行形態・サービス内容が変わることから、運賃体系の見直しを行います。

また、乗り継いでも料金が発生しないような料金制度や、毎日の利用でも使いやすいような定期券制度等、分かりやすく、公共交通の使い勝手がよくなるような支払い制度を導入します。

### ① 運賃体系の見直し

現在、コミュニティバスは全コース一律 100 円で運行していますが、路線再編に合わせ、利用者の多い中心市街地においては定額運賃、郊外においては異なる料金等について検討します。

### ② 乗車券の発行

乗り継ぎにかかる料金を補助する乗り継ぎ券や、通学定期購入費の補助、期間フリーパス等の乗車券等、分かりやすく、公共交通の使い勝手がよくなるような乗車券を企画・発行します。



▲乗り継ぎ券 (岡崎市)

#### 通学定期券購入費の補助 (小鹿野市) ▶

弘前圏域定住自立圏等、関係する市町村間で連携し、負担する割合を決め、通学定期購入費を補助することを検討



<b>実施主体</b>	黒石市、交通事業者 (バス)					
<b>スケジュール</b>	2019 (R1)	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)
① 運賃体系の整備	路線再編と合わせた検討		運賃体系整備	適宜見直し・改善		
② 乗車券の発行	乗車券の企画			乗車券の発行、適宜見直し・改善		

## 施策 2-4 : 利用しやすい車両の導入

高齢者や身体が不自由な方でも、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。

### ① 利用しやすい車両の導入

高齢者が利用しやすい交通環境の確保に向け、交通事業者が車両更新を行う際等に、バスの小型化やUDタクシー（ユニバーサルデザインタクシー）等の車両の導入を検討します。

【UDタクシー】  
足腰の弱い高齢者、車椅子使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など、誰もが利用しやすい「みんなにやさしい新しいタクシー車両」



▲UDタクシー（ユニバーサルデザインタクシー）

実施主体	黒石市、交通事業者（タクシー）					
スケジュール	2019 (R1)	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)
① 利用しやすい車両の導入	●————— 需要の把握・随時検討 —————→					

## プロジェクト3：多様な主体との連携による利用促進

公共交通を多くの市民や来訪者に利用してもらうことで路線が維持されるよう、市民をはじめ、教育・福祉・商業・観光機関や企業等と連携し、それぞれのフィールドで公共交通の利用に向けた呼びかけ、企画を実施します。また、公共交通がそれぞれの課題解決につながるような連携のあり方も検討します。

### 施策 3-1：モビリティ・マネジメント

今後利用が見込まれる学生、高齢者や、企業等の一定のグループを対象に、公共交通について知り、体験する機会等を提供することで、公共交通に対する苦手意識を解消し、公共交通が身近なものであるという認識を生み出します。また、自発的に公共交通を使うような行動の転換を促します。

#### ① 乗り方教室の実施（高齢者対象、学生対象）

【福祉分野との連携】高齢者のグループを対象に、バスの利用体験を実施し、自家用車以外の交通手段を使ったことがない人でも、バスを使えるようにします。また、通学や買い物など、日常生活の移動パターンを想定してバスの使い方についてのレクチャーを実施します。

【教育分野との連携】現在、黒石東小学校が定期的に行っているぶらっと号の乗車体験を全市的に広め、小中学校のうちから公共交通機関利用の重要性を学び、公共交通を使えるようにします。



- ・申し込みがあれば、出前講座を実施
- ・講習を受けた団体は、路線バスやコミュニティバスが乗り放題（1か月間）となる「お試し定期券」を通常よりも安く購入することができるオプション付き
- ・さまざまな施設をお得に利用することができるようになるなどのオプションをつける場合もある



◀ バスの乗り方出前講座（松江市）

▲ バスの乗り方教室のイメージ

#### ② 職場モビリティ・マネジメント

【企業との連携】市内企業や交通事業者との連携により、公共交通で通勤することでアドバンテージが得られるような環境を整備し、マイカー通勤から公共交通利用への転換を促します。

##### 【通勤に係る問題・課題】

- ・通勤者で朝夕は渋滞が発生
- ・駐車台数が増加し、駐車場が不足
- ・通勤時の交通事故が多く、従業員の安全管理、労災リスクが大きい
- ・現状では利便性が低くバスは使えない



利便性改善に向け事業者と協議し、公共交通通勤を増やす方向へ

##### 参考

《平成 30 年交通関係環境保全優良事業者等大臣表彰》  
会津オリンパス（株）の取り組み

- バス事業者と連携し、路線調整の協議・検討を行い、社員増等もあり増便を達成。
- 事業者より時刻表、路線情報等を受け、社員が利用しやすい形に編集してパンフレットを作成し、積極的に周知。
- Eco通勤対象エリアを設定し、エリア内に居住する社員は公共交通機関を利用することを原則とする

平成 22 年：バス停から 700m 以内

平成 24 年：バス停から 1,000m 以内 **（300m 拡大）**

- CO<sub>2</sub> 排出量削減を達成（約 151t 削減/ 2,067 名）

実施主体	黒石市、交通事業者（バス）、教育機関、福祉機関、企業					
	2019 (R1)	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)
① 乗り方教室の実施 （高齢者対象・学生対象）	教育機関、福祉機関との調整・乗り方教室の定期開催					
② 職場モビリティ・マネジメント	従業員アンケート		利用促進事業実施			
	交通事業者、企業との協議					

### 施策 3-2 : 住民による利用促進

住民自らが地域での生活を守っていくため、必要な移動手段やそれぞれの地域の公共交通のあり方や方針について検討するとともに、改善に向け自らの積極的な関わりを促します。

#### ① 意見交換会の実施

地区内交通の導入に合わせ、それぞれの地区における移動・生活の問題や必要なサービス、公共交通のあり方等について話し合いを行う場を設け、地区ごとの公共交通の方針を定めます。地区内交通の導入後も、継続して改善や見直しに向けた意見交換を実施します。

##### ① 当初の議題イメージ

- ・ 移動・生活の問題
- ・ 必要なサービス
- ・ 公共交通のあり方

地区の公共交通の方針策定

地区内交通の導入

##### ② 導入後の議題イメージ

- ・ 地域内交通導入後の移動・生活の変化
- ・ 現行路線の課題

##### ③ 成熟後の議題イメージ

- ・ 利用者の声の確認
  - ・ 運営実績の確認
  - ・ 運行実績に基づいた利用促進策の検討
  - ・ 地域の交流を増やすような取組の検討 (→定例ランチ会)
  - ・ 運行の改善の検討 (→バス増設、増便)
- 《参考:会津若松市 金川町・田園町住民コミュニティバス運営協議会》



【構成員】町人会、民生児童委員、高齢者福祉相談員、老人クラブ・サロン代表、利用者、地元スーパー、交通事業者、市担当者

▲意見交換のイメージ

#### ② 住民主体の利用促進、積極的なバスの活用

地域の買い物支援、見守り活動やサロン等の地域活動において、公共交通を活用した企画や利用促進企画、利用環境の改善に向けた住民主体の働きかけを促します。

#### 参考

金川町・田園町住民コミュニティバス運営協議会(会津若松市)における利用促進企画の取り組み

##### 【 定例ランチ会 (月 1 回) 】



- ・ 中心市街地までバスに乗って行き、昼食を楽しむ「昼食」と「バス利用」を掛け合わせたパッケージ企画
- ・ 利用者が減少傾向にあった状況を打開するために実施
- ・ 住民や高齢者の交流の場にもなっている
- ・ 一部では、友達同士でランチ会が開催されるなど、通常のバス利用に繋がっている

##### 【 乗車体験ツアー (年 2 回) 】



- ・ 沿線の目的地において「こんなことができる」という体験をしてもらうことで、バスの利用に繋げることを目的とした企画

高齢者福祉や中心市街地の活性化にも寄与

実施主体	黒石市、住民、地区協議会					
スケジュール	2019 (R1)	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)
① 意見交換会の実施	→ 定期的実施 →					
② 住民主体の利用促進、積極的なバスの活用	→ 継続的に実施 →					

### 施策 3-3 : 福祉との連携

福祉分野との連携施策を実施し、高齢者の公共交通の利用を促進します。

#### ① 福祉乗車券の交付

高齢者、免許返納者を対象に利用促進を図るため、福祉乗車券を発行します。

福祉乗車券の発行に当たっては、福祉分野の担当者との協議を行い、サービス内容や配布方法を検討します。

高齢者を対象とした定期券▶  
(羽後交通)



#### ② 免許返納者への公共交通利用案内

運転免許を返納した市民を対象に、バスマップ等を使い、個別に公共交通の利用案内を実施し、マイカー利用から公共交通利用への転換を促します。

<b>実施主体</b>	黒石市、交通事業者（バス、タクシー）、					
<b>スケジュール</b>	2019 (R1)	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)
① 福祉乗車券の交付	乗車券の企画			乗車券の交付		
② 免許返納者への案内	案内プログラム構築			実施		

### 施策 3-4 : 商業・観光との連携

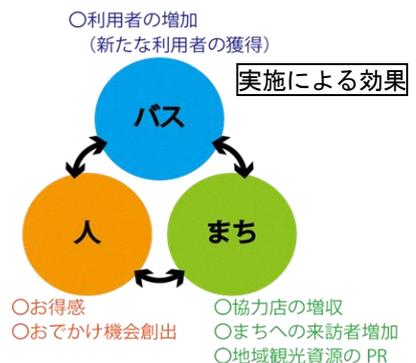
商業・観光機関との連携により、公共交通を利用することでインセンティブを得られるような企画や、公共交通の活用を展開します。

#### ① 買い物特典の交付

新たな利用者の獲得に向けて、商店街や商業施設とのタイアップにより、公共交通利用者が市街地の商店で買い物することで特典を選られるようにします。

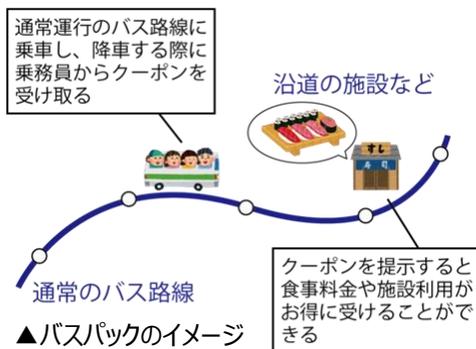


◀ 商業施設と連携した取り組み  
(十勝バス、拓殖バス)



#### ② 観光連携企画の実施

観光拠点と公共交通がセットになったツアー（バスパックなど）の企画を、中町の伝統的なまち並みの活用やまちあるき観光を実施している団体（横町十文字まちそだて会）をはじめ、観光団体と連携して企画・実施します。



本市における▲  
バスパックのイメージ



例:城下町を散策する「黒石町歩きツアー」のコースを、街中から黒石温泉郷まで広げるコースでバスを活用

<b>実施主体</b>	黒石市、交通事業者（バス、タクシー）、商業・観光機関					
<b>スケジュール</b>	2019 (R1)	2020 (R2)	2021 (R3)	2022 (R4)	2023 (R5)	2024 (R6)
① 買い物特典の交付	企画			配布		
② 観光連携企画の実施	案内プログラム構築			実施		

## **第5章 計画の推進体制**

## 第5章 計画の推進体制

### 5-1 関係する主体と基本的な役割

本計画を進めるにあたっては、「行政」「交通事業者」「住民」が連携し、一体となって、計画目標の達成に向けて取り組む必要があります。それぞれの役割分担を明確にし、リスク分担を行いながら新たな交通体系を構築していきます。

表5-1 関係する主体と基本的な役割

区分	主体	役割
黒石市	市民	交通サービスを享受するだけでなく、主体的に公共交通に関わり、他の主体とともに連携・協働し取り組む。
	行政	計画全体のコーディネート役として、管理を行うとともに、公共交通の維持・改善の取り組みを行う。
	交通事業者	事業経営・交通運営の主体として、路線・ダイヤ・運行形態等の検討を行うとともに、情報提供・発信を行う。
	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。
外部団体等	有識者	本計画に示す施策・事業の実施方針等について助言を行う。
	国・県	全体的な統括の視点から、計画の推進について、助言等を行うとともに、監査的な判断を行う。
	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。
	専門家	幅広い知見から計画推進に対し、補助・助言を行い、要請に応じ推進支援を行う。

### 5-2 計画の推進・管理体制

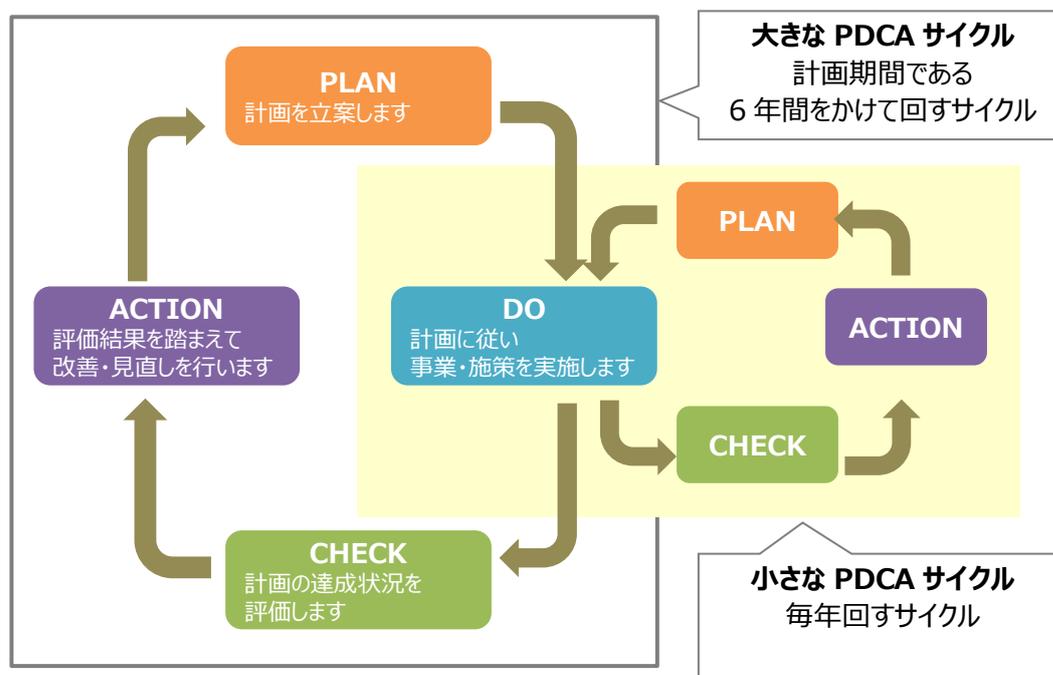
本計画は、以下に示す推進・管理体制のもと、計画全体の推進及び事業の進捗状況等について適切に管理し、着実な遂行を図ります。

表5-2 推進・管理体制

推進管理体制	構成員	役割
黒石市 地域公共交通会議	黒石市、市民代表、 学識経験者、交通事業者、 道路管理者、庁内関係課 他	短期的な見直し・改善や中・長期的なプロジェクトの検討等を継続的に検討する。
黒石市 地域公共交通会議 専門部会・幹事会(仮)	黒石市、学識経験者、 交通事業者 他	公共交通会議の下部組織として、専門的な知見から協議し、円滑な事業実施を検討する。
庁内検討部会(仮)	庁内関係課	上位・関連計画に示す事業と公共交通における事業との整合を図る。

### 5-3 計画の推進方法

本計画の全体の推進については、PDCA サイクル（計画（Plan）、実行（Do）、検証（Check）、改善（Action）の循環検討手法）の考え方にに基づき、計画期間全体を対象とした「大きな PDCA サイクル」と、毎年のモニタリングを中心とした「小さな PDCA サイクル」を組み合わせ、継続的に見直し・改善しながら計画を推進します。



	大きな PDCA サイクル	小さな PDCA サイクル
頻度	計画期間（6年間）	毎年
内容	対象期間全体を通じた事業の実施状況や数値目標の達成状況、事業の実施による効果、残された課題などを整理・分析し、次期計画に反映する。	事業の実施状況などを整理するとともに、利用状況などを継続的にモニタリングし、事業内容の修正やスケジュールの見直しなどを実施する。

図 5-1 PDCA サイクルによる継続的な改善イメージ

## 黒石市地域公共交通網形成計画

---

発行日 令和元年 10 月  
作成 黒石市 企画財政部 企画課  
〒036-0396  
青森県黒石市大字市ノ町 11 番地 1 号  
TEL 0172-52-2111 FAX 0172-52-6191