

弘前の公共交通

土井裕之
3期生



弘南鉄道 弘南線



弘南鉄道 大鰐線

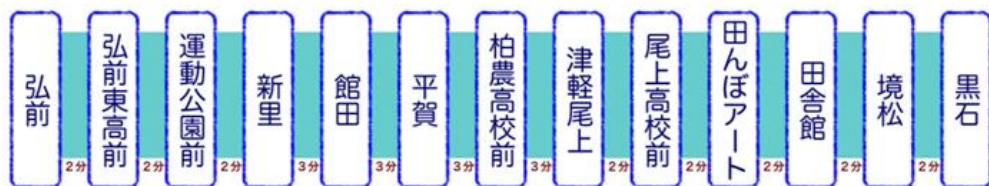


弘南線：弘前～黒石

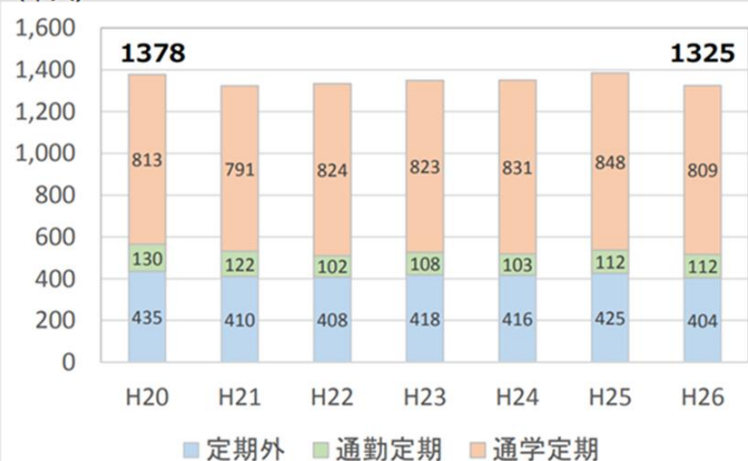
弘南線：各駅紹介 クリックすると各駅紹介が表示されます。



路線図



(千人)



出典：弘南鉄道株式会社

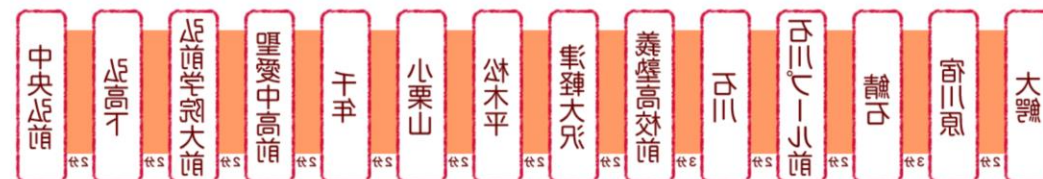
図 3-25 弘南鉄道弘南線の利用券種別年間利用者数の推移

前大中央へ大：大縣

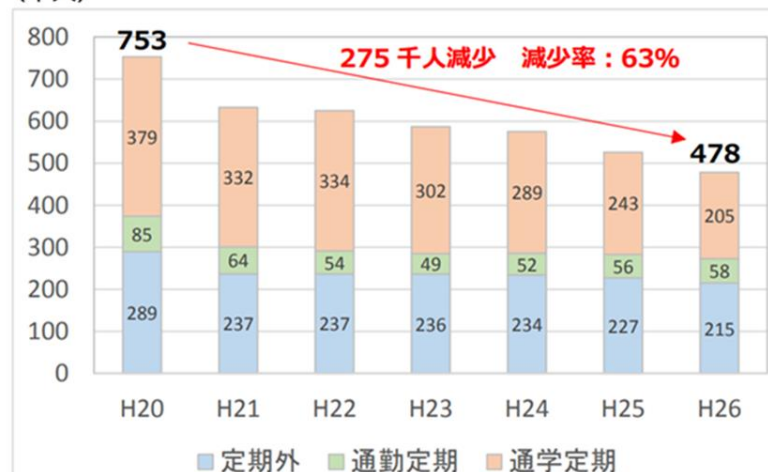
大縣大中央へ大：大縣



図縣大



(千人)



出典：弘南鉄道株式会社

図 3-24 弘南鉄道大縣線の利用券種別年間利用者数の推移

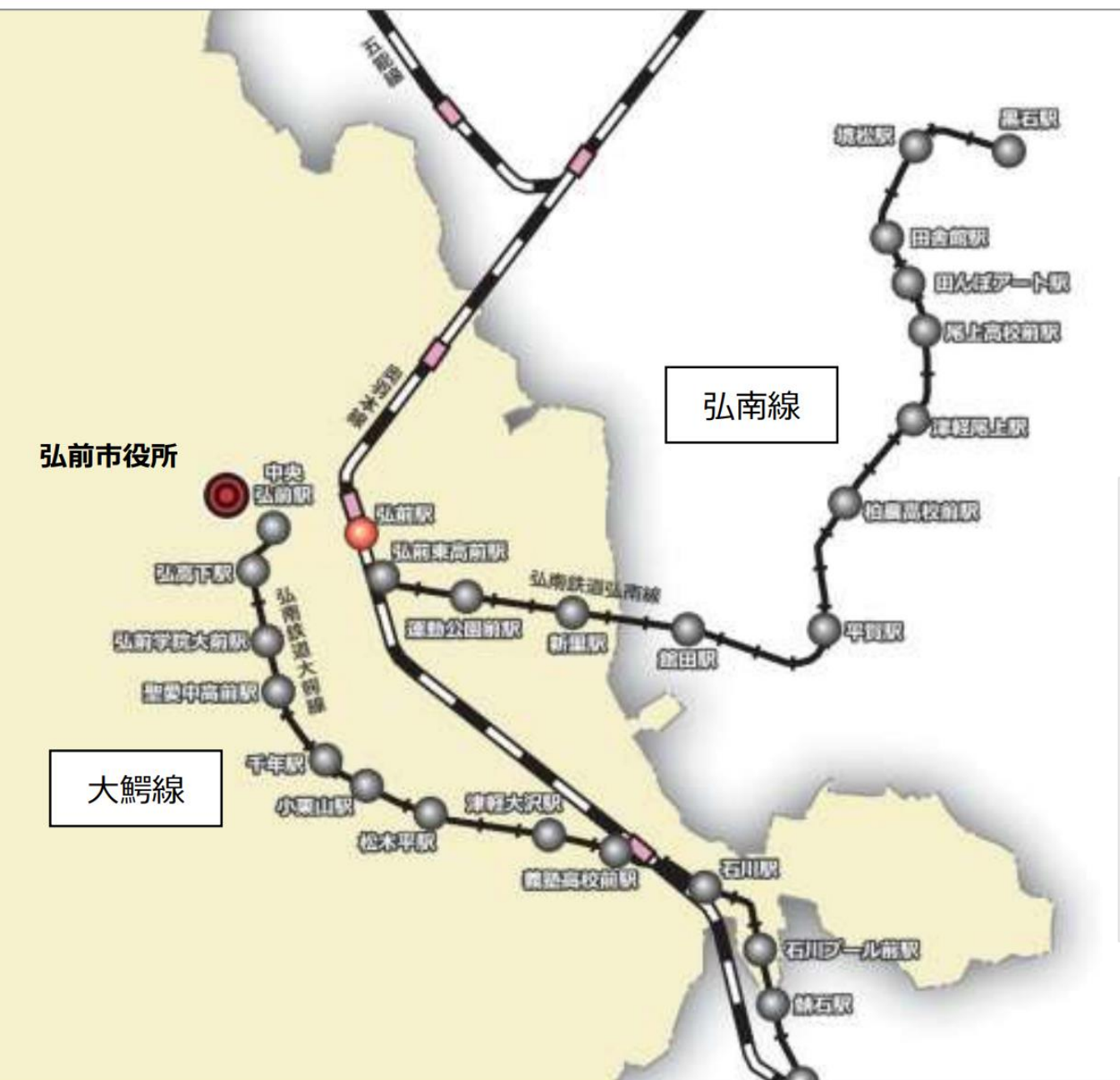


図 3-23 弘前市内の弘南鉄道大鰐線・弘南線と鉄道駅



図 3-26 弘南鉄道の年度別収益の推移 (単位: 千円)

弘前市地域公共交通網形成計画より

弘南バス

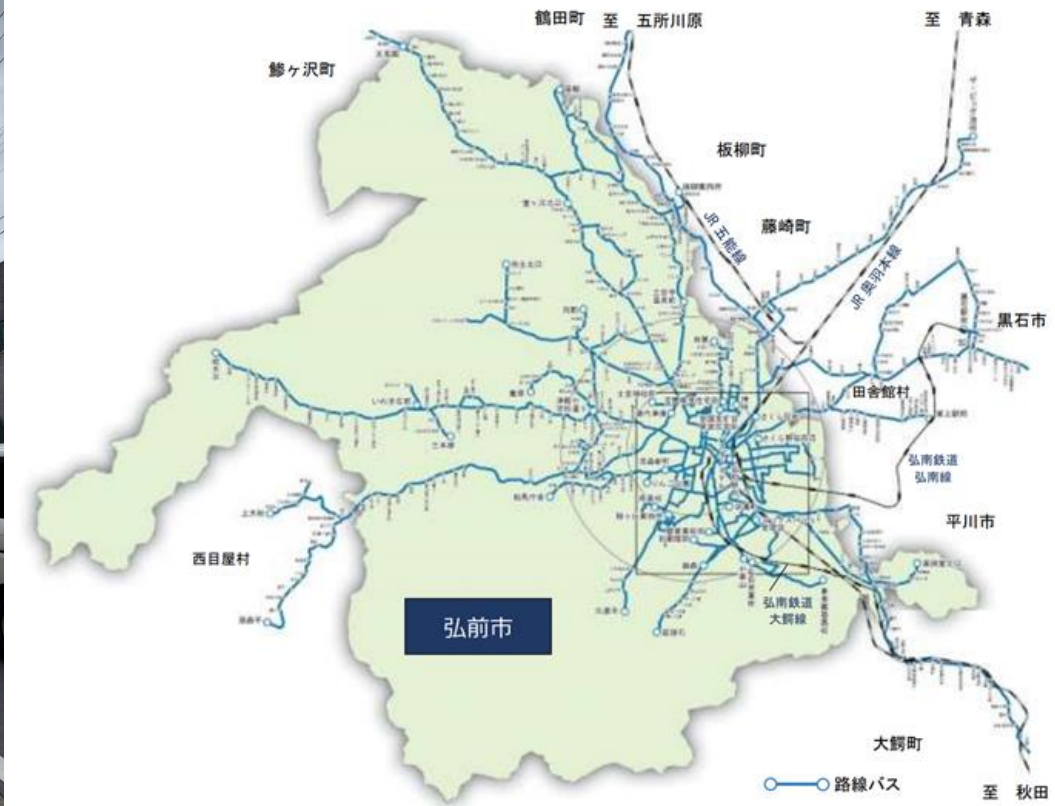


図 1-1 計画の区域

弘前の公共交通の課題と今後

—弘前市地域公共交通網形成計画より

- 平成28年から10年間の計画。
- 弘前市地域公共交通計画（平成23年度策定）
弘前圏域地域公共交通計画（平成24年度策定）
弘前市地域公共交通総合連携計画（平成25年度策定）
の基本方針や事業を継承し見直し。
- 「まちなか」「郊外」「田園」の3種に分類。
「まちなか」に集中。
- バス中心から鉄道・バス・タクシー・他のミックスへ。

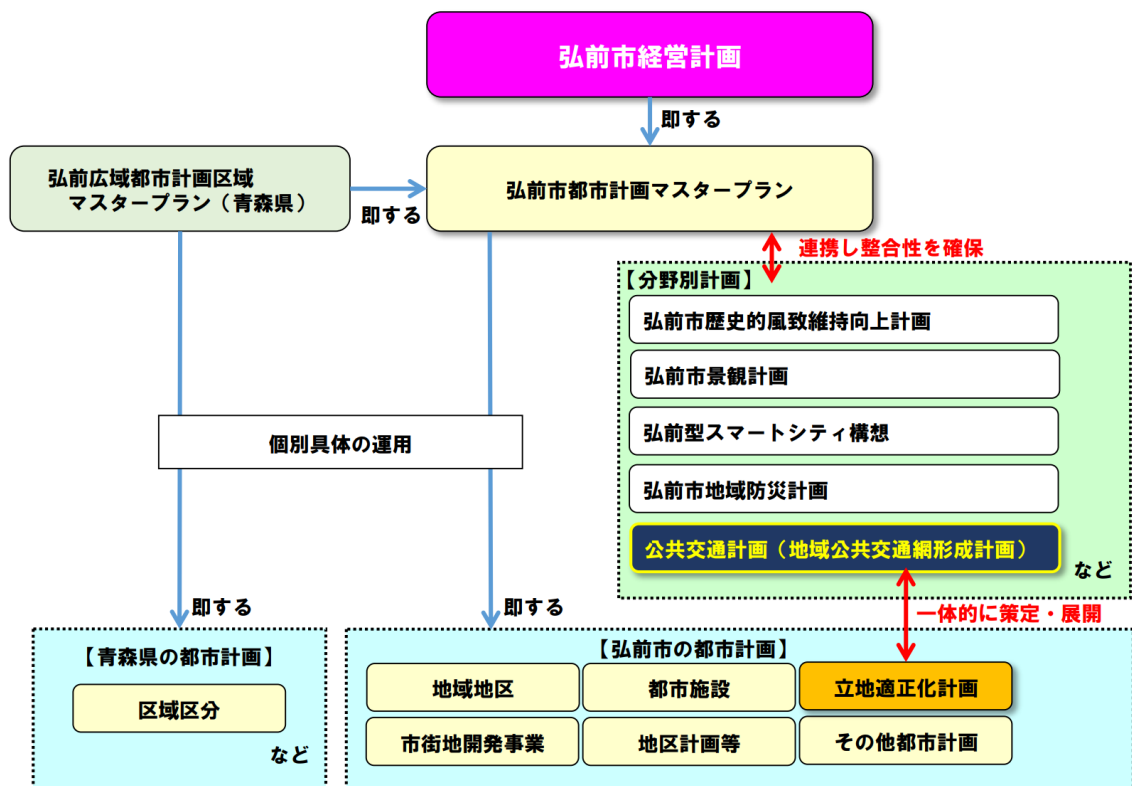


図 2-1 計画の位置付け

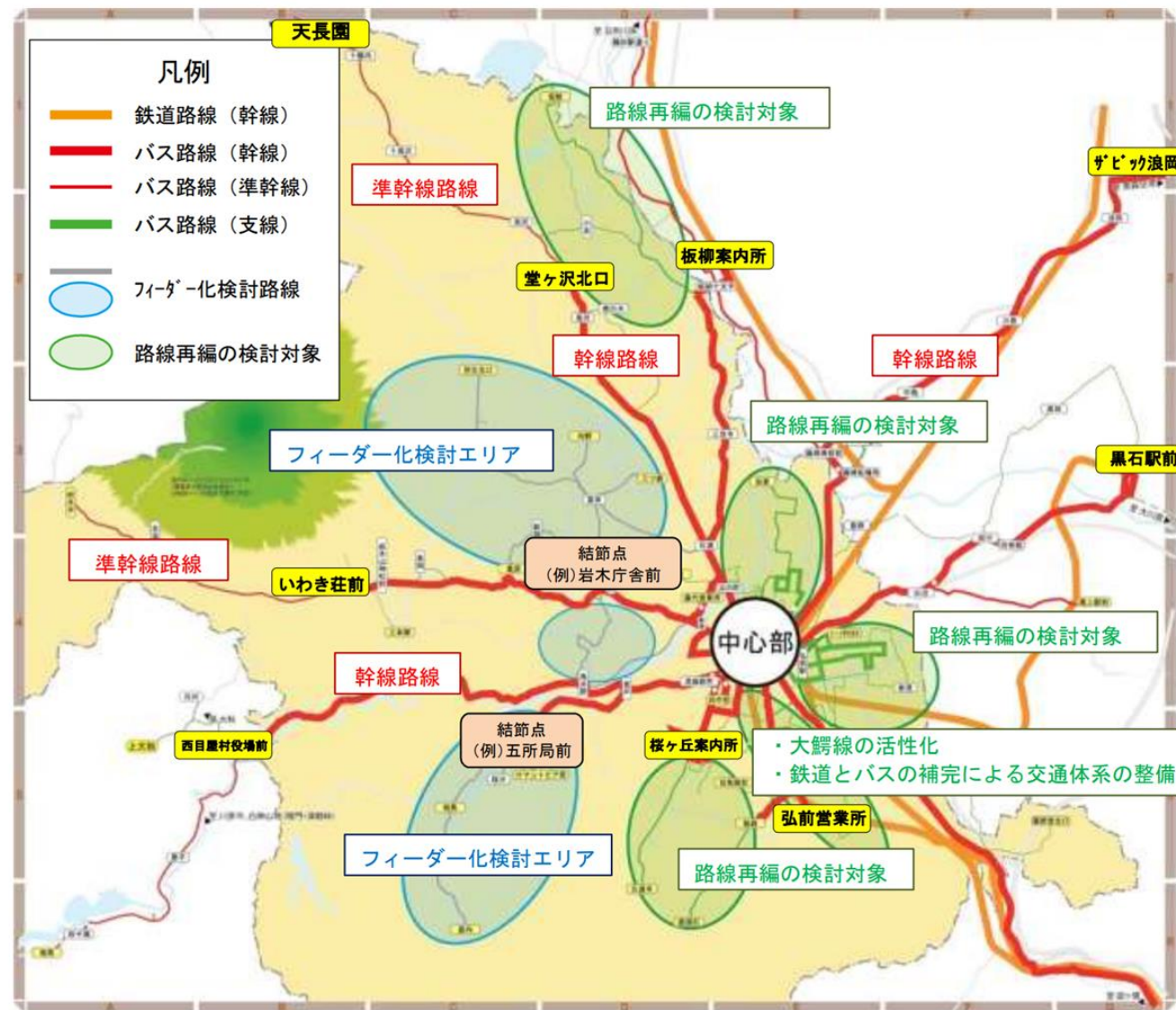


図 2-4 公共交通再構築の方面別方針

基本理念 まちを育み、暮らしと共にあり続ける公共交通網の形成

地域公共交通網形成の基本方針

方針1 弘前中心部の交通軸の強化・形成

名実ともに中心となる弘前駅・弘前バスターミナル・土手町通り・中央弘前駅・大学病院・市役所・弘前城を結ぶ中心の軸、中心軸と中心軸に隣接する地域拠点を結ぶ交通軸を強化・形成する。

方針2 弘前市中心部との便利な連絡の確保

市街化区域内では、公共交通で移動ができるよう、中心部の中心軸と郊外部の地域拠点を利便性の高い交通軸で連絡する。

方針3 田園と地域拠点・鉄道駅との連絡の確保

集落を中心とした日常生活を公共交通で支えられるよう、田園の集落とこれに近い地域拠点、または鉄道駅との連絡を需要に応じた交通手段で確保する。

方針4 弘前都市圏の連携を支える交通軸の確保

弘前都市圏を形成する周辺市町村の中心部と、本市の中心部の連絡には、自動車に頼りすぎることがないように、鉄道やバスによる公共交通軸を確保する。

方針5 公共交通利用が自然となる環境の創出

公共交通沿線への居住誘導や施設配置などの政策展開と、公共交通網の強化・形成とが一体となり、運賃制度や支払い方法などの公共交通利用時の環境改善により、市街化区域内での公共交通利用が自然と選択される環境づくりに総合的に取り組む。

方針6 市民の積極的な関わりの推進

市民主体による地域交通運行の支援活動や、市民が様々な情報に基づいて適切かつ自主的に公共交通手段を選んで利用する生活スタイルなどの実現のため、地域や市民と連携した取り組みの展開を図る。

計画が目指す3つの目標

目標1：中心部への公共交通を使った外出が増えている

指標1：土手町通りのバス停・JR弘前駅・中央弘前駅・弘南線弘前駅の総乗降車人数

指標2：市民の外出回数と公共交通利用率

- 市民の公共交通を使った外出が増え、土手町や弘前駅周辺の中心部との往来、地域拠点間や田園との交流が活発化し、中心部のみならず市全体が生き活きと活動している。

目標2：生活の場面に応じ公共交通を活用している

指標3：市街化区域内の幹線の公共交通沿線の人口の割合

- 公共交通の利便性の高さが暮らしやすさにつながっている。

指標4：公共交通（機関別）の利用者数

- 市民の市内の移動、弘前圏域内の弘前市と周辺市町村との移動にも公共交通の利用が増加している。

指標5：公共交通利用に対する満足度

- 市民は公共交通の利用に、抵抗や負担を感じることが少なくなり、市内の「中心部」・「郊外」・「田園」のいずれに居住する市民も不満なく公共交通を利用している人の割合が高くなっている。

目標3：公共交通の維持運営を協働で担っている

指標6：公共交通（機関別）の収支率

指標7：市民の公共交通との積極的な関わり

- 交通事業者、市民、行政がそれぞれの役割を果たし、互いの協力関係の下で相応の負担によって公共交通が維持運営されている。

地域公共交通再編事業への取り組み

施策の柱

施策の展開メニュー

柱1 都市の施設や機能の配置・構成を踏まえた公共交通網の再編

- ①わかりやすく、効率よく拠点間を連絡するネットワークへの再編
- ②需要に応じ、需要を創出するメリハリある運行の実施
- ③タクシーの活用、公共交通空白地有償運送なども視野に入れた地区内交通の仕組みの検討

柱2 公共交通網の再編に応じた交通手段間の連絡・連携機能の向上

- ④複数路線利用を前提とした運賃体系や運行ダイヤの導入、交通系ICカード導入・活用、これを想定した運賃制度の検討
- ⑤主要な駅や停留所、連絡拠点の施設や機能の整備、バリアフリー化の推進
- ⑥土手町・中央弘前駅・弘前駅間の連絡性・回遊性を改善・向上する路線設定や道路の使い方の工夫

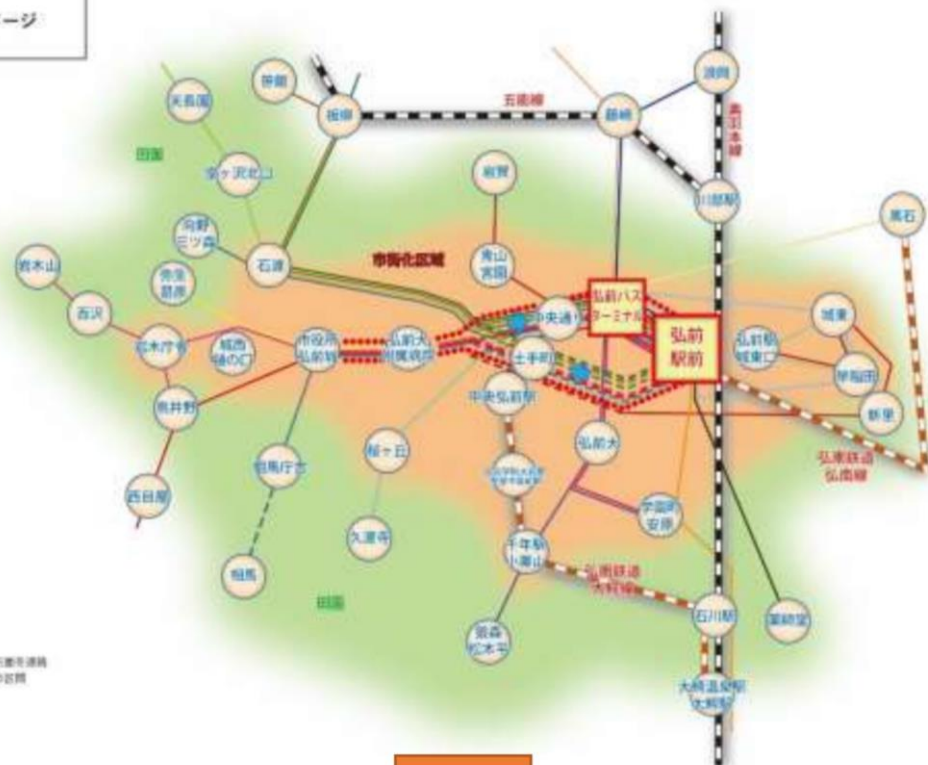
柱3 公共交通利用の利便性・快適性・優位性の向上

- ⑦コミュニティサイクルやサイクルトレインなど公共交通利用前後の交通手段の確保
- ⑧鉄道、バス、自転車、自家用車間のパーク＆ライド施設や制度の導入・整備
- ⑨車両更新や運行情報案内提供などの利用環境整備

柱4 公共交通と関わる意識・機会・仕組みの創出

- ⑩モビリティ・マネジメント事業の展開
- ⑪個人や団体・企業の公共交通活用・サポート事業の推進

現況公共交通網のイメージ



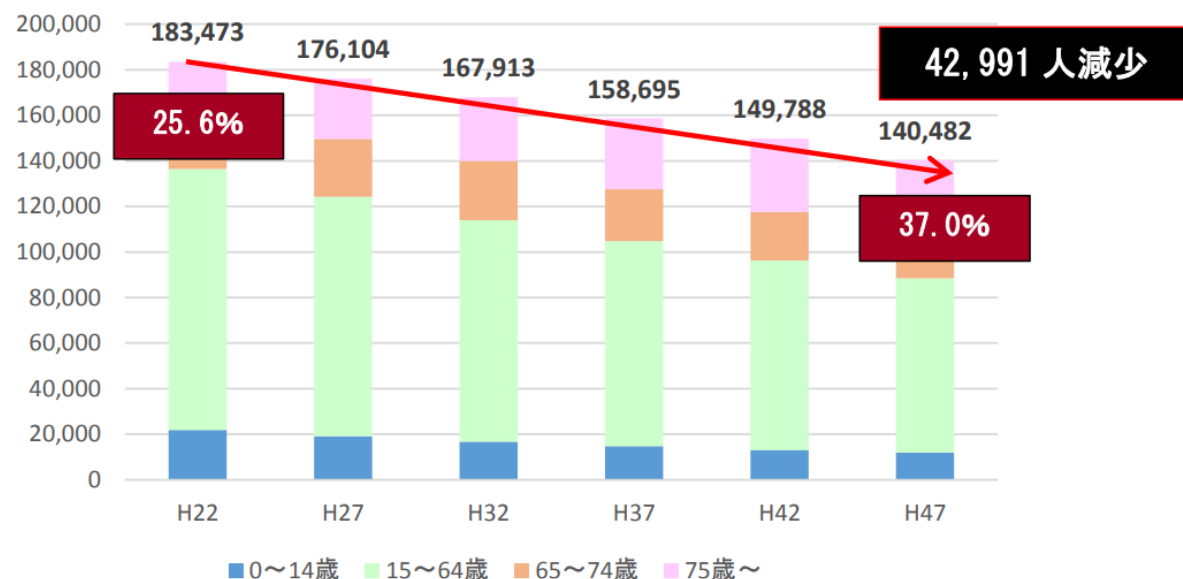
公共交通網再編のイメージ



表 3-2 人口・年齢階層別構成比の推移（予測）

人口推計		H22	H27	H32	H37	H42	H47
総計		183,473	176,104	167,913	158,695	149,788	140,482
年齢階層別	0～14歳	21,894	19,139	16,803	14,795	13,120	11,941
	15～64歳	114,545	105,087	97,150	90,190	83,237	76,563
	65歳～	47,034	51,878	53,960	53,980	53,431	51,978
	うち、75歳～	24,169	26,454	27,905	31,088	32,196	31,889
構成階層別	0～14歳	11.9%	10.9%	10.0%	9.3%	8.8%	8.5%
	15～64歳	62.4%	59.7%	57.9%	56.7%	55.6%	54.5%
	65歳～	25.6%	29.5%	32.1%	34.0%	35.7%	37.0%
	うち、75歳～	13.2%	15.0%	16.6%	19.6%	21.5%	22.7%

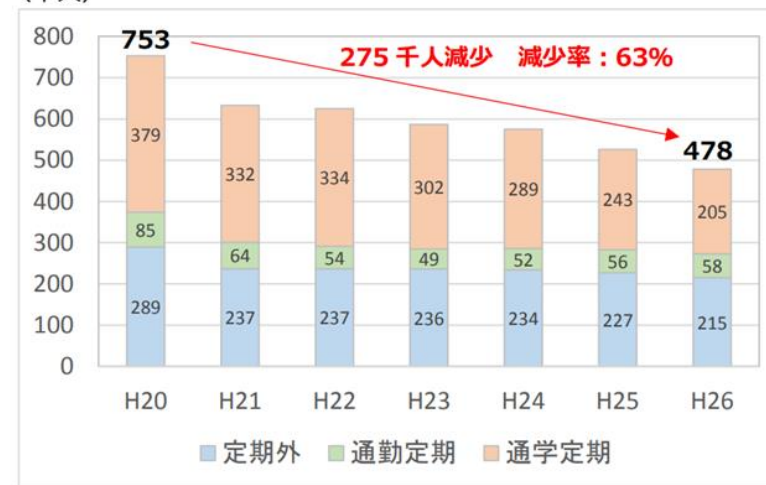
出典：平成 22 年は国勢調査、平成 27 年～平成 42 年は国立社会保障・人口問題研究所平成 25 年 3 月推計、平成 47 年は弘前市人口ビジョン（平成 27 年 9 月）



出典：平成 22 年は国勢調査、平成 27 年～平成 42 年は国立社会保障・人口問題研究所平成 25 年 3 月推計、平成 47 年は弘前市人口ビジョン（平成 27 年 9 月）

図 3-3 人口・年齢階層別構成比の推移（予測）

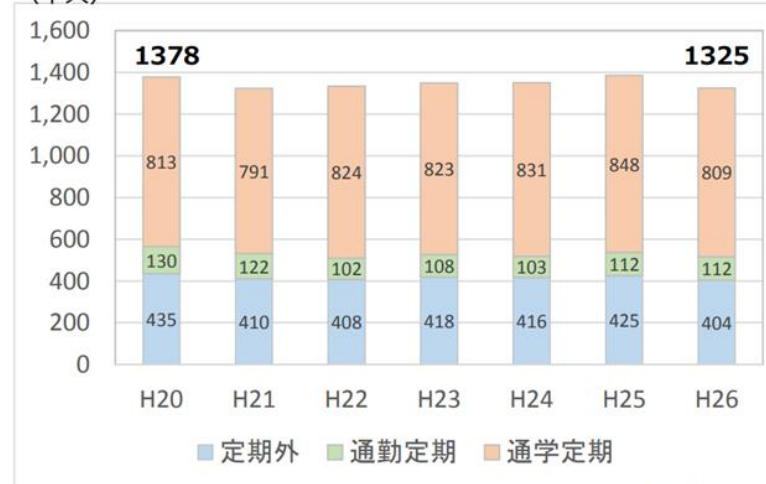
(千人)



出典：弘南鉄道株式会社

図 3-24 弘南鉄道大鰐線の利用券種別年間利用者数の推移

(千人)



出典：弘南鉄道株式会社

図 3-25 弘南鉄道弘南線の利用券種別年間利用者数の推移

高校生の通勤

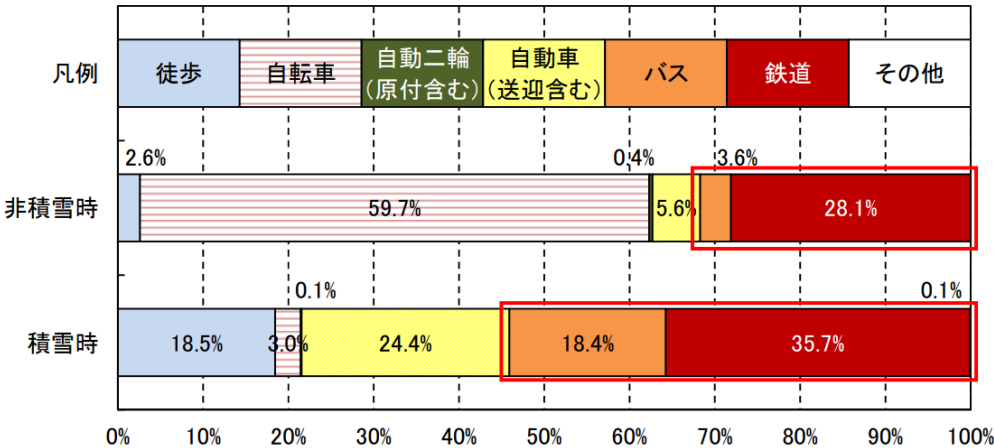


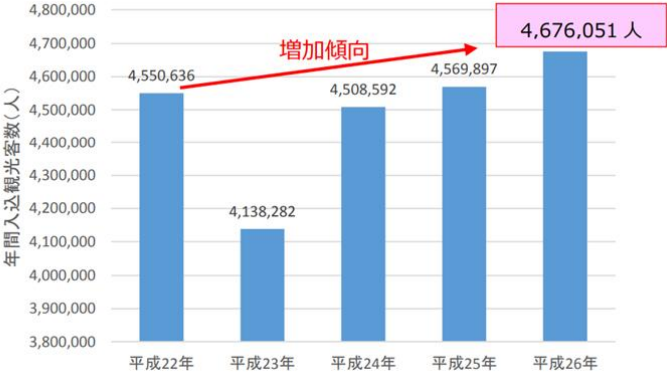
図 1-27 非積雪時と積雪時における代表交通手段の比較

表 1-5 非積雪時と積雪時における代表交通手段の比較

交通手段	非積雪時		積雪時	
	実数(人)	%	実数(人)	%
徒歩	160	2.6	1,136	18.5
自転車	3,671	59.7	184	3.0
自動二輪(原付含む)	25	0.4	5	0.1
自動車(送迎含む)	342	5.6	1,499	24.4
バス	220	3.6	1,129	18.4
鉄道	1,731	28.1	2,194	35.7
その他	3	0.0	5	0.1
合計	6,152	100.0	6,152	100.0

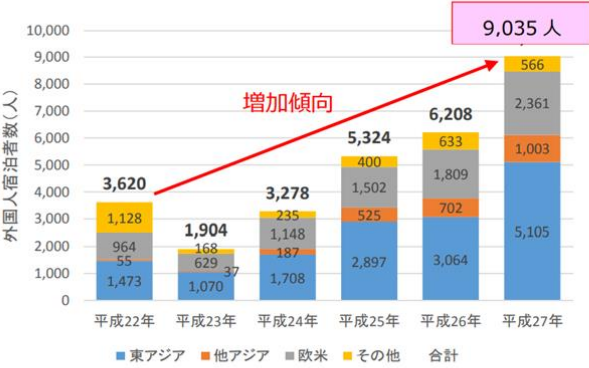
積雪期のバス利用は、積雪期のおよそ6倍に増加

観光客の視点



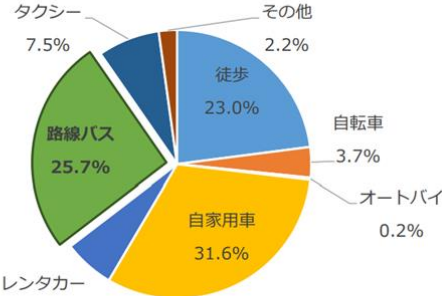
出典:平成26年度青森県入込観光客統計

図 3-18 弘前市の年間入込観光客数の推移



出典:弘前市

図 3-19 弘前市の年間外国人宿泊者数推移



出典:平成25年度弘前市観光客動向調査
※対象は国内からの旅行者のみ

図 3-20 観光客の弘前市内の移動手段

今後の注目点

- コロナの影響
- 観光客はどうか
- 人口減少
- 弘前圏の発想
- コンパクト化の行方
- 非積雪時期の公共交通の運営