

青森市営バス90年のあゆみ



青森市企業局交通部

創業90周年を迎えて

平成28年3月6日を以って、青森市営バスは創業90周年を迎えました。

これもひとえに市民の皆様のご支援、関係機関のご協力及び諸先輩をはじめとする職員一同の努力の賜物と深く感謝申し上げます。

青森市営バスは、東京都に次いで全国で2番目に長い歴史を持つ公営バスであり、大正15年3月6日、市内の実業家・篠原善次郎翁から乗合自動車事業の寄附を受けて発足、同年4月から6両の車両で市内3路線の運行を開始したのが始まりでありました。



青森市公営企業管理者
企業局長 相馬 政美

以来、市勢の発展とともに路線を周辺町村まで拡大し、最盛期の昭和40年代半ばには、約230両の車両を680余名の職員で運営するまで成長いたしました。

しかしながら、昭和50年代以降は、モータリゼーションの伸展に伴い、マイカーが普及したことなどから、バス離れが徐々に進行、さらに近年においては、人口減少により拍車がかかり、その経営も一層厳しさを増しておりますが、効率的なダイヤ編成や経費削減などの経営改善に積極的に取り組みながら、現在は139両の車両、220余名の職員で運営しております。

これまで市営バスは、通勤・通学・買物・通院など市民生活に欠かせない最も身近な公共交通機関、市民の皆様のご足としての役割を果たしてきたことは、誠に意義のあることと自負しており、今後においても高齢化の進展により、社会的意義が高まっていく中、将来にわたって走り続け、更なる歴史を積み重ねられるよう、職員一人一人がお客様の視点に立ち、安全・安心・快適な輸送サービスの提供に努めて参りたいと考えております。

この節目の年にあたり、青森市営バスの長い歴史を振り返り、市営バスを利用された方や運営に携わってこられた方など、事業を支えていただいた皆様へ感謝の気持ちを込め、90周年を記念する取組の一環として、この「青森市営バス90年のあゆみ」を作成いたしました。

皆様におかれましては、今後ともご支援ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

目 次

篠原善次郎翁と寄贈された車両 6 両	1 p
青森市営バスの創業（大正 15 年） 創業当時の交通部・創業当時のバス	2 p
昭和初期～戦時中（昭和元年～19 年） 青森駅前の様子・木炭バスの運行・戦時中における苦難の経営	3 p
昭和 20 年代 戦後の復興・物価の上昇と電気バスの運用・地方公営企業法の適用 青森バスの買収・市営バス各案内所（昭和 29 年頃）	4 p 5 p
昭和 30 年代 拡張する路線と運行拠点・経営の悪化と効率化の推進・西部営業所の開設	6 p
昭和 40 年代 財政再建計画の策定・再建に向けた取組み・第二次財政再建計画の策定	7 p
昭和 50～60 年代 ワンマン化の推進と人員の削減・第二次財政再建計画の終了 第三次経営健全化計画の策定	8 p
平成元年～9 年 経営健全化への取組み・営業所の統合・バスカードシステムの導入 国道バス専用路のカラー舗装・自主再建への取組み	9 p
平成 10 年代 LED 式行先表示器の導入・営業所の移転と統廃合 第四次経営健全化計画の策定と成果 平内町管内運行の終了 民間委託の導入・新青森市の誕生と県内初のノンステップバス導入 市営バス再構築プランの策定	10 p 11 p 12 p
平成 20 年代 貸切事業からの撤退 バス交通に関する戦略と経営改善計画・東日本大震災災害派遣 車両及び車載機器の更新（行先表示器・運賃箱・運賃表示器） 市民バスの運行と路線再編	13 p 14 p 15 p 16 p
最近の取組み バイオディーゼル燃料(BDF)バス運行 車いす乗車体験・通勤定期券所持者特別割引制度 運転免許自主返納者支援制度・ノンステップバスの導入 交通部創業 90 周年	17 p 18 p 19 p

篠原善次郎 翁

安政2年鹿児島県に生まれ長じて農学を修められたが、明治4年開拓使長官黒田清隆の命を受け北海道に職を奉ずること多年、同15年職を辞して青森に移り実業に志し、刻苦勉勵よく本州と北海道との交易に従事し、本市産業界に重きをなした。

また、翁は公德の志厚く、大正15年乗合自動車6両と運営資金1万5千円を添え、翁の経営する全運送事業を本市に寄贈され、市営バス事業の創設に寄与された。

昭和6年、北山市長はその功績を讃え、頌徳記念像を建立したが同18年戦力資材として翁の像も献納されることになった。

昭和31年、横山市長が再び翁の像を合浦公園内に建立し、その功績を今に伝えている。



寄贈された車両6両



チェック

《当時の1万5千円って、今いくら？》

公務員の初任給（大卒）を参考に換算すると、大正15年の1万5千円は、現在の価値で約3,534万円

【参考】公務員初任給（大卒） 大正15年約75円、平成27年17万6,700円

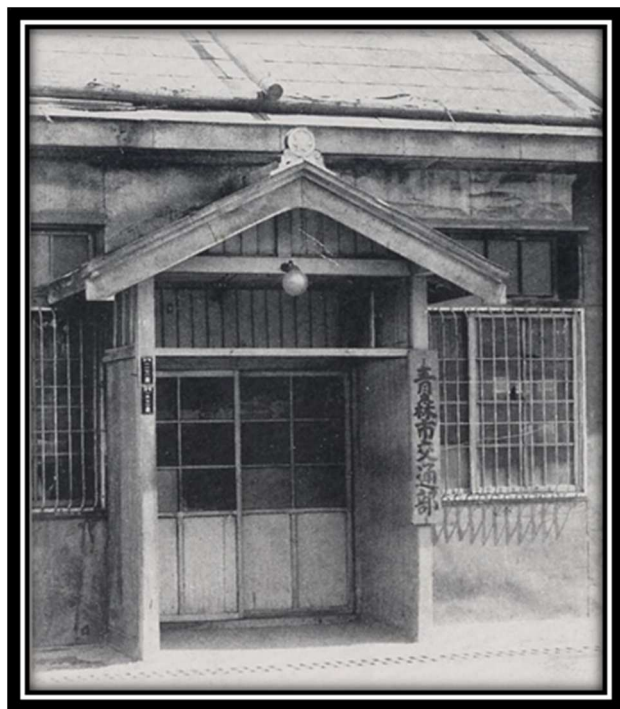
《現在のバスの価格》

平成27年度に購入した中型ノンステップバスは、1両当たり約2,200万円

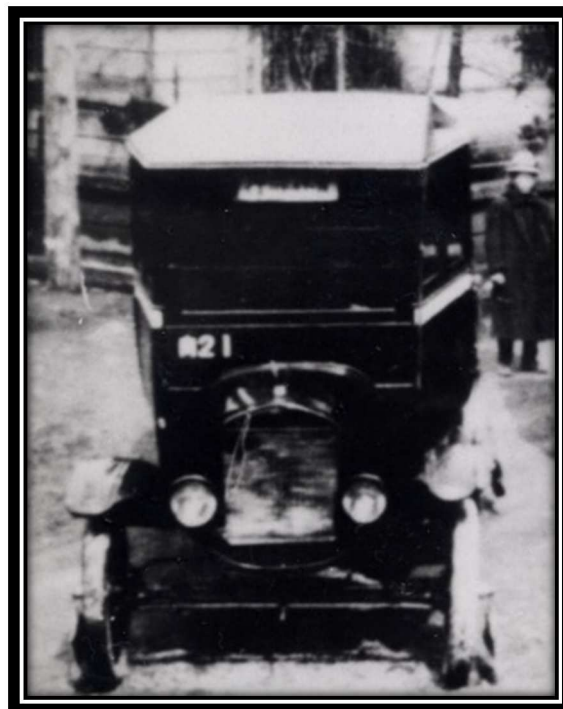
青森市営バスの創業（大正 15 年）

大正	15 年 3 月 6 日	篠原善次郎氏が乗合自動車 6 両に運営資金 15,000 円を添えて、氏の運営する乗合自動車運送事業を青森市に寄贈し、現在の「青森市営バス」が発足 事務所・車庫を大野字長島に建設
		交通部吏員及び傭人定数棒給規程・青森市乗合自動車条例案が市参事会で可決
	15 年 4 月 1 日	青森市営バス営業開始
	15 年 4 月 2 日	青森市乗合条例、内務省、大蔵省より許可。 料金 本線・筒井線「10 銭」
	15 年 4 月 11 日	3 路線で運輸開始 本線（青森駅前～合浦公園前） 筒井線（堤橋～筒井） 山手線（浦町～塩町）※塩町は現在の青柳付近

創業当時の交通部（大野字長島）



創業当時のバス（大正 15 年頃）



【創業当時】

この頃の市民の多くは、徒歩での移動を習慣としており、特に学生は健康上徒歩で通学すべきものとされ、病気や健康に優れない者以外のバス利用を学校が許さない時代であった。

このような中での開業であり、その成果は予測できないところであったが、開業から 1 年を経過した時点での輸送実績は 73 万 5,840 人となり、2 万円余りの利益を上げるなど、開業初年度としては満足できる実績を挙げ、乗合バス事業の運営に自信を深めることとなった。

昭和初期～戦時中（昭和元年～19年）


青森駅前の様子（昭和10年頃）



車掌による車内案内・運賃徴収（昭和10年頃）

（女の子の間であこがれの職業であった）



昭和	9年 3月 15日	乗合運賃改正（回数券の発行と早期乗客に割引券を発行）	
	12年 1月 16日	木炭バス試運転（ガソリン車に木炭ガス発生機を据え付け）	
	13年 4月 1日	木炭バスの運行 （26両の在籍車のうち9両の旧車に木炭ガス発生機を据え付け）	

【戦時中における苦難の経営】

昭和12年1月から、ガソリン車の代用となる木炭バス9両の運行を開始したものの、日中戦争による戦時体制の下、ガソリンが統制品となったことに加え、木炭もその品目に編入されることとなったことから、昭和13年4月に東津軽郡浜館村（現田代平）で製炭の自営を始め、年間1万俵の木炭を生産し、バス燃料の自給に努めた。（太平洋戦争終結後の昭和21年から、統制が解除される昭和25年までは、東津軽郡小湊町東田沢（現平内町）において継続生産した。）

一方、車両についても割当制により新車購入が困難となったことに加え、部品等の資材逼迫により木炭バスを老朽廃車せざるを得ず、昭和16年の35両をピークに年々減少し、昭和19年には26両の老朽車両をもとに7両の実働車両を確保し、市民の足を維持することとなった。

昭和 20 年代

昭和	20年 7月 28日	青森空襲により営業施設及びバスを全て焼失したが、疎開中の車両を修理し、市民の輸送にあたる
	21年 3月	事務所・車庫を、浦町字野脇（現青森中央郵便局）に移転
	24年 1月	電気バス運行（新車 5 両・改良車 2 両）
	25年 10月 6日	運輸大臣より許可を受け、一般貸切旅客運送事業を開始
	26年 9月～10月	燃料事情の好転を機に、木炭バス（9月）・電気バス（10月）を廃止

【戦後の復興】

昭和 20 年 7 月の青森大空襲により、市営バスの施設・車両の全てが焼失したが、直ちに疎開していた 8 両のバスから 4 両を修理し、不眠不休で市民の輸送を行った。

翌 21 年には、青森市浦町字野脇（現青森中央郵便局）に仮事務所と車庫を建設し、車両の増加と休止路線の復活を図り、1 年足らずで車両数 13 両で年間走行キロ 14 万キロ余、約 160 万人を輸送した。

【物価の上昇と電気バスの運用】

戦後の急激なインフレにより、バスの乗車料金も昭和 21 年 3 月から 23 年 8 月までに合計 9 回の値上げが行われ、戦前の約百倍となる 10 円 50 銭に上昇した。

また、燃料高騰への対応策として戦前からの木炭バスに加え、昭和 24 年 1 月から電気バス 7 両の運行を開始したが、貸切事業の開始と燃料事情の好転に伴い、昭和 26 年には木炭バス・電気バスを廃止し、ガソリン車とディーゼル車の 2 種類とした。

昭和	26年 10月 12日	事務所・車庫を造道字浪打に建設  
	27年 10月 1日	青森市公営企業局交通部を設置
	28年 1月 1日	地方公営企業法財務規定適用（企業会計へ移行）

【地方公営企業法の適用】

昭和 27 年 8 月に地方公営企業法が制定されたことに伴い、交通部でも昭和 28 年 1 月から同法の適用による企業会計へ移行するため、昭和 27 年 10 月に公営企業局交通部に組織改編を行った。

企業会計適用時には、車両数 46 両、年間走行キロ 140 万キロ、輸送人員 765 万人超で、9,400 万円余の運送収益を計上した。

昭和

29年 1月28日

青森バス株式会社（一般乗合旅客運送事業）から事業を譲渡され、営業規模が大幅に飛躍。



【青森バスの買収】

昭和 29 年 1 月に、青森バス株式会社を買収したことにより、路線延長は 48.5 キロから 225.1 キロへと 4 倍以上に拡大し、車両数も 87 両に増加した。

路線が大幅に拡大したことにより、市町村合併促進の大きな要素となり、青森市の都市基盤形成の基礎的な役割を果たすこととなった。

青森駅前



市営バス各案内所
(昭和 29 年頃)

古川



堤




昭和 30 年代

ボンネットバス（昭和 31 年頃）



昭和 35 年頃のバス



昭和	31 年 7 月 31 日	青森市大字造道字磯野 86 番地に事務所、車庫を移転（旧東部営業所）	
	32 年 12 月 1 日	中休勤務制を実施	

【拡張する路線と運行拠点】

地方公営企業法適用から 5 年後の昭和 32 年には、職員数 511 名、車両数 108 両となり、青森市及び東津軽郡一円において、年間走行キロ 376 万キロ、輸送人員 1,756 万人で、2 億 6,800 万円余の運送収益を計上するまでに成長した。

一方、事業規模の拡大に伴い、昭和 31 年から 32 年までの間に八重田営業所（旧東部営業所）に事務所、車庫、整備工場などの施設を建設し、管理機能の集中化を進めた。

さらに拡大を続ける路線網に対応するため、昭和 34 年には油川営業所と小湊営業所（平内町）を設置したほか、部内の機構改革により事業運営の効率化を進めた。

昭和	34 年 7 月 1 日	油川営業所運輸開始
	34 年 10 月 1 日	小湊営業所運輸開始
	37 年 2 月 10 日	青森市営一般乗合自動車料金条例制定（青森市営乗合自動車条例廃止）
	38 年 11 月 1 日	西部営業所運輸開始（新城字平岡）

【経営の悪化と効率化の推進】

国の高度経済政策によりモータリゼーションが進行し、交通事故の増加や運行効率の低下による乗客の減少に加え、人件費や輸送原価の上昇により経営は悪化し、昭和 35 年度以降、欠損金が生じることとなった。

昭和 37 年 10 月の料金の値上げにより運送収益は増加したものの、経費も増加したため、昭和 38 年度決算における累積欠損金が 1 億 4,300 万円、不良債務も 1 億 8,500 万となり、経営が憂慮される状況となった。

【西部営業所の開設】

経営の悪化により、昭和 30 年代後半には料金改正による利用者負担の見直しに加え、ディーゼル車への切替えによる経費の削減や各施設の合理的な配置を進めることとした。営業所新設再編計画に基づき、回送ロスを低減し、東西両方からの合理的な配車を実現するため、昭和 38 年 11 月に新城字平岡に西部営業所を開設したほか、蟹田、三厩営業所の整理統合を行った。

昭和 40 年代

【財政再建計画の策定】

昭和 30 年代半ばから全国の公営企業の経営は急速に悪化し、昭和 40 年度末時点では交通事業全体の 85%が累積欠損金を抱えており、病院や水道事業などにおいても多額の累積欠損金が生じたため、昭和 41 年に地方公営企業法が一部改正され、公営企業の財政再建に関する規定が追加された。


交通部では、昭和 40 年に国の要領に基づく再建計画を策定し、料金の改正や組織内部の合理化を進めることとしていたが、地方公営企業法の一部改正を受け、改めて昭和 41 年度から昭和 48 年度までの 8 カ年に及ぶ財政再建計画を策定し、国の指導・助言のもとに健全化を進めることとした。

昭和	41 年 9 月 5 日	ワンマン化を本格的に実施（交通部前～藤田組経由～青森駅ほか）
	42 年 3 月 25 日	自治大臣から、青森市自動車運送事業財政再建計画の承認を受ける（41 年から 8 カ年）

【再建に向けた取組み】

財政再建計画においては、昭和 40 年度末時点の不良債務 2 億 9,000 万円を財政再建債に充てたことに始まり、二度にわたる料金改正や、合理化を進めるためのワンマン化への切替え、職員の配置転換などによる人件費の抑制に取り組んだ。

こうした取組みの成果により、2 年間は利益を計上することができたものの、3 年目の昭和 43 年度以降、高度経済成長による費用の増大に歯止めがかからず、昭和 47 年度末の不良債務は、7 億 9,500 万円に拡大することとなった。

昭和	45 年 9 月 2 日	東部営業所管理棟を鉄骨造三階建に改築（造道字磯野）	
	48 年 8 月 31 日	自動循環式両替装置を全ワンマン車両に取付け	
	48 年 10 月 5 日	油川営業所を羽白字池上 196 番地に建設（同年 10 月 29 日運輸開始）	
	49 年 3 月 29 日	自治大臣から、青森市自動車運送事業再建計画（第二次財政再建計画）の承認を受ける（48 年度～10 カ年）	

【第二次財政再建計画の策定】


公営交通事業の経営基盤を確保するため、昭和 48 年 7 月に国が制定した「地方公営交通事業の経営の健全化の促進に関する法律」により、国や市の手厚い財政支援が施されることとなった。

交通部では、路線の再編やワンマン化の推進を骨子とし、昭和 48 年度から 10 年間の第二次財政再建計画を策定し、更なる合理化による経営改善に取り組んだ。

昭和 50～60 年代

【ワンマン化の推進と人員の削減】

財政再建の中心はワンマン化推進による職員削減で、昭和 48 年度末で 54%だったワンマン化率は、計画最終年度の昭和 57 年度には 97%に達し、また、職員数も計画期間中に 675 名から 482 名に減員した。（運転士 28 名、車掌 121 名、整備員 17 名、事務員等 27 名の計 193 名減）


昭和	51 年 3 月 6 日	交通部創業 50 周年	
	55 年 4 月 26 日	大型行先地及び経路地表示器等をワンマン車両に取付け	
	58 年 3 月 31 日	青森市自動車運送事業第二次財政再建計画の終了	

【第二次財政再建計画の終了】

オイルショックによる物価高騰の影響もあり、昭和 51 年度末には、不良債務 11 億 9,300 万円、累積欠損金 20 億 4,800 万円まで増大し、創業以来最大の経営危機に陥ったが、ワンマン化の推進に加え、実働時間の延長、遊休資産の売却、人事院勧告による給与改正分の翌年度への繰延、退職手当債の発行などによる費用圧縮・経理処理のほか、6 度にわたる料金の改正、国の補助金や市の一般会計からの繰入などにより、昭和 54 年度には不良債務が解消し、計画最終年度まで持続することとなった。

また、組織及び施設の整備も進められ、油川・小湊営業所の新築移転による輸送力の強化や、バス車両への両替機・行先表示幕等の搭載、待合所や回転場所の整備なども行った。

その結果、昭和 41 年度から 17 年間にわたる一連の財政再建を終了したものの、昭和 40 年代後半以降、輸送人員は年々減少し、市民のバス離れが明確になった時期でもあった。

昭和	60 年 3 月 25 日	西部営業所・西部整備工場を現在地に移転 (同年 4 月 8 日運輸開始)	
	62 年 4 月 1 日	中型バスの導入 (13 両)	
	63 年 11 月 30 日	県知事より経営健全化団体の指定を受け、63 年度を初年度とする 7 カ年の路面交通事業経営健全化計画 (第三次経営健全化計画) を策定	

【第三次経営健全化計画の策定】


昭和 58 年度以降も自主再建への取り組みを行い、昭和 60 年 3 月には西北地区の運行拠点となる西部営業所を新築したほか、県の施設や道路整備に対応した路線の拡大や中型車両の導入などを行ったが、乗客離れなど外的要因の影響もあり、再び赤字経営に陥った。

このため、昭和 63 年度から平成 6 年度までの 7 年間にわたる第三次経営健全化計画を策定し、国・県の指導のもと、効率化対策から増収対策まで一貫した厳しい改善策に取り組んだ。特に合理化計画は、経営に苦しむ全国の公営交通事業者の注目を集めた。

平成元年～9年

【経営健全化への取組み】

第三次経営健全化計画は、行政区域外の不採算路線の見直し（浪岡線の廃止や関係自治体の負担）、路線や営業所の統廃合、勤務形態の見直し（4週プール制）などの厳しい合理化対策を中心としたものであり、その一方でサービス向上による増収対策も進められた。

平成	2年 3月 29日	問屋町・市民病院線にバスロケーションシステムを導入	
	2年 4月 1日	油川営業所を西部営業所へ統合	
	3年 4月 1日	上磯営業所を建設し、蟹田営業所と三厩分所を統廃合	

【営業所の統合】

平成2年4月、交通部として初の営業所統合に踏み切り、油川営業所を西部営業所へ統合し、油川営業所は31年の歴史に幕を閉じた。

さらに翌年4月には、蟹田営業所と三厩分所を統合し、上磯営業所として新設した。

平成	3年 7月 1日	新たな広告媒体としてバスボディ広告を実施
	4年 11月 10日	バスカードシステムを導入
	5年	青森市の国道バス専用路をカラー舗装

【バスカードシステムの導入】

平成4年11月、慢性的な赤字解消の切り札として、県内初のバスカードシステム（プリペイドカード）を導入。販売促進への職員の努力もあり順調に推移したものの、依然として収入の落ち込みに歯止めがかからず厳しい状況が続いた。

バスカード



【国道バス専用路のカラー舗装】

バスのスムーズな走行と違法駐車防止のため、東北初の試みとなる国道バス専用路のレンガ色カラー舗装を実施した。


平成	7年 3月 31日	路面交通事業経営健全化計画（第三次経営健全化計画）の終了
	7年 11月 1日	自主再建計画作成

【自主再建への取組み】

第三次経営健全化計画により、平成2年度以降収支は改善傾向となり、最終年度の平成6年度末で不良債務は解消されたものの、依然として厳しい見通しであったことから、自主再建策と自助努力目標額を設定し、独自の再建に取り組むこととした。

初年度の平成7年度は、利用者へのPRや指定休日制の導入等の経費削減効果などにより辛うじて黒字決算となったものの、その後は右肩下がりのバス業界の流れに逆らえず、再び慢性的な赤字経営に陥った。

平成 10 年代

平成	11年11月1日	LED（高輝度発光ダイオード）式行先表示器導入	
	11年11月4日	二ーリングバス導入（3両）	
	11年11月25日	青森市大字野内字菊川 47番地 1 に、新庁舎（東部営業所）完成	
	12年2月1日	新庁舎に管理部門を移転	
	12年3月1日	新庁舎に営業所・整備工場を移転	
	12年3月1日	デジタル式音声合成行先案内装置導入	

方向幕

LED 式行先表示器

【LED 式行先表示器の導入】

平成 11 年 11 月、LED（高輝度発光ダイオード）式行先表示器の導入により、それまでの方向幕に比べ、特に早朝や夕暮れ時、夜間における行き先等の視認性が向上した。



【営業所の移転と統廃合】




平成 12 年、老朽化した東部営業所を造道字磯野から野内字菊川へ移転したほか、平成 13 年には、収支改善が困難な行政区域外路線の見直しにより、上磯営業所を廃止し、小湊営業所を東部営業所小湊出張所に再編した。

平成	12年11月10日	小型バスを導入（3両）
	13年	青森市自動車運送事業経営健全化計画（第四次）を策定（13年度～17年度）

【第四次経営健全化計画の策定】

一向に好転しない経営環境のもと、平成 13 年度から平成 17 年度までの 5 カ年にわたる新たな経営健全化計画を策定した。

しかし、初年度から乗合収入が落ち込み、計画との乖離が生じたため、平成 14 年 2 月にこれを廃止し、大幅な修正を加えることとし、時間外勤務手当の削減、退職者不補充、事務職員の削減、整備工場の一部民間委託、車両の延命と購入の一時凍結など、徹底した効率化を進めることとした。

平成	13年 4月 1日	上磯営業所廃止 小湊営業所を東部営業所小湊出張所に再編
	13年 10月 29日	交通部ホームページ開設
	14年 8月 21日	「ふれあいの傘」実施 ※忘れ物(所有権が抹消したもの)を活用した車内への傘の設置  
	14年 9月 11日	昼間のライト点灯実施
	14年 10月 1日	 サンキュー運動実施 ・優しい気持ちで安全運転 ・優しい気持ちで対応 ・優しい気持ちでごあいさつ

【職員一丸となった取組み】

平成 15 年には事業管理者自ら行うトップセールスをはじめとする貸切・乗車券・車両広告等の営業、販売促進の拡充に加え、ホームページ活用による広報活動の推進、ふれあいの傘・サンキュー運動等の積極的な取組み、そして何よりも職員の接客向上研修を大幅に強化し意識改革を図った。

交通部が一丸となったこれらの取組みを契機にバスの事故件数は計画初年度の半数に激減するとともに、乗務員の接遇を評価する利用者の声が次第に広がり、利用者サービスとしてのサンキュー運動をはじめとする取組みは、多くの市民に周知されながら、市営バスは大きな変貌を遂げていった。

平成	15年 5月 9日	バス 15 両に GPS を取り付け、浜田循環線の到着時刻案内開始
	15年 9月 18日	携帯電話によるバス時刻表検索システムの開始
	16年 3月 31日	東部営業所小湊出張所廃止

【平内町管内運行の終了】

平内町管内における運行は、昭和 23 年に東田沢線、小湊線の路線免許を取得して以来、随時路線を拡大し、また、行政区域外路線の廃止により存続が危ぶまれた平成 13 年には、平内町が差損収益を補てんする形で営業を継続してきたが、平成 16 年 3 月末の小湊出張所廃止により、56 年の長い歴史に幕を閉じた。撤退に当たり、同町から運行委託された民間バス事業者へ、管内の施設・車両等を譲与した。

平成	16年 4月 1日	東部営業所整備工場の一部を民間委託
	16年 7月 1日	3 路線(西バイパス・新田循環線、矢田・滝沢線、滝沢線)を弘南バス(株)へ業務委託

【民間委託の導入】

平成 16 年 2 月、市営バス事業の諮問機関である青森市自動車運送事業運営審議会から、「市営バスが将来にわたって走り続けるための基本方針」について、バス事業の問題点や経営改善策、増収対策、利用者サービスの向上などに関する提言があった。

これを受けて、交通部では業務の一部民間委託に着手することとし、平成 16 年 4 月に東部整備工場業務の一部を、また、同年 7 月には西バイパス・新田循環線、矢田・滝沢線、滝沢線の 3 路線を民間事業者へ委託した。さらに、平成 19 年 4 月には西部整備工場業務の一部を民間委託した。

平成	17 年 2 月	市営バス再構築プラン策定（18 年度から 22 年度までの 5 ヶ年計画）
	17 年 4 月 1 日	新青森市誕生に伴う、青森駅～浪岡駅間運行開始（大沢迦経由・空港経由）弘南バス（株）へ業務委託
		県内初のノンステップバス導入（2 両）
		アイドリングストップバス導入（7 両 ※ノンステップバス 2 両含む）
	19 年 4 月 1 日	西部営業所整備工場の一部を民間委託
19 年 10 月 1 日	小児料金無料化事業を試行により実施（平成 20 年 3 月 31 日まで）	

【新青森市の誕生と県内初のノンステップバス導入】

平成 17 年 4 月、旧青森市と旧浪岡町が合併し、新青森市が誕生したことにより、青森駅と浪岡駅間の 2 路線の運行（民間事業者への管理の受委託）が開始された。

交通部では、県内初となる大型ノンステップバス 2 両を購入し、当該路線においても運用することとした。合併直前の 3 月に市役所前で実施した一般公開には、多くの市民が訪れ、県内初の新型バスに関心が集まった。

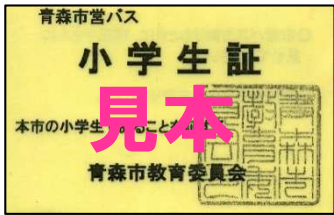
県内初の大型ノンステップバス



【市営バス再構築プランの策定】

平成 13 年度から 17 年度までの第四次経営健全化計画により、平成 14 年度から 16 年度まで 3 年連続の黒字決算を実現したものの、その要因は主に人件費をはじめとした経費削減によるもので、収入の大部分を占める料金収入は大幅な減収となっており、本来目指すべき「安定した経営基盤の確立」には達しておらず、市の財政状況やバス事業を取り巻く厳しい状況から、公営企業の基本理念である経済性の発揮と公共の福祉増進を両立させるため、平成 18 年度から平成 22 年度までの 5 年間にわたる「市営バス再構築プラン」を策定し、更なる経営改善に取り組むこととした。

平成 20 年代

平成	20年 4月 1日	小児料金無料化事業を市の政策として 継続	
	21年 3月 31日	青森空港連絡バス及び競輪ファン輸送を廃止し、貸切事業から撤退	

【貸切事業からの撤退】

昭和 25 年に運輸大臣の認可を受けてから、59 年間にわたり貸切事業を行ってきたが、規制緩和による民間事業者の新規参入、旅行業界の競争激化による収益の減少、車両の老朽化による経費の増大等、その経営環境は厳しさを増す一方であった。

このため、交通部の事業方針として、市民生活に不可欠かつ重要な一般路線バスに特化した事業運営を行うこととし、貸切事業は平成 21 年 3 月末日を以って撤退し、その長い歴史に幕を閉じた。

貸切乗務員とバスガイド（昭和 44 年）



サロンバスの導入（平成 7 年）



貸切車両と乗務員（平成 12 年）



平成	21年10月	青森市総合都市交通戦略（平成21年度～32年度）を策定 （青森市）
----	--------	--------------------------------------

【バス交通に関する戦略と経営改善計画】

青森市では、地球温暖化や高齢・人口減少社会の進行などによる交通環境の変化に対応するため、平成21年10月に、平成32年度までを計画期間とする「青森市総合都市交通戦略」を策定し、持続可能な公共交通体系の整備や計画的な街路整備などを通じて人と環境にやさしい交通環境の形成を目指すこととした。

さらに、平成23年度には、この戦略の重点戦略である「バス交通に関する戦略」を策定し、持続可能なバス交通としていくための抜本的な路線再編と運営方法の見直しに着手した。

計画期間は平成33年度までの11年間で、分かりやすく利用しやすいバスへの路線再構築と車両の効率的な運用を図るため、骨格線・幹線・支線の3つに区分し、骨格線・幹線を市営バスが、郊外の支線を市が民間に委託する市民バスが担うこととした。

また、当該戦略の中に、交通部の経営改善計画を位置付け、役割分担による経営の効率化を図りつつ、平成29年度末における資金不足解消を目標に取り組むこととした。

平成	22年3月	ダイヤ編成システム切り替え
	22年12月4日	東北新幹線新青森駅開業に合わせたダイヤ改正
	23年4月11日	東日本大震災 災害派遣（岩手県陸前高田市）11日～13日

【東日本大震災 災害派遣】

平成23年3月11日14:46頃、未曾有の大災害となった「東日本大震災」が三陸沖で発生。

マグニチュード9.0の大地震は、最大震度7を計測、地震発生後の津波により各地に大きな被害をもたらした。

青森市においても震度4を記録、停電で信号機が機能しなくなり、交通がマヒ状態のなか、ツーマン体制で運行を継続。また、停電復旧後も、燃料不足により通常運行ができない状態に陥ったものの、間引き運行で対応し、1日も全面運休することなく窮地を乗り切った。

また、地震発生から1ヵ月後の4月11日、未だ余震が頻発する中、交通部ではバス2両に支援物資とバス運行用の燃料、スペアタイヤ等を積み込み、大きな被害を受けた岩手県陸前高田市の被災者を支援するため、職員4名を派遣した。

4月11日に陸前高田市へ支援物資を届け、翌12日には、食事や入浴などのサービスを提供するため、大船渡港に寄港した大型客船への被災者の送迎を、民間バス（2両）と協力して行った。

支援物資（写真左）とバス運行用の燃料及びスペアタイヤ等（写真右）



災害支援活動の様子

津波の被害を受けた陸前高田市を走る青森市営バス



大型客船（ふじ丸）と被災者輸送バス



バスに乗り込む被災者たち



平成	23年 12月	高輝度 LED 式行先表示器更新（老朽化に伴う機器の交換 148 両分）
	24年 2月	バス交通に関する戦略（青森市総合都市交通戦略関連）を策定（平成 23 年度～33 年度：バス路線の再編及び自動車運送事業経営改善計画）
	25年 2月	車両搭載用自動計数式運賃箱・液晶運賃表示器更新（101 両分）

【車両及び車載機器の更新】

より一層の経費圧縮を図るため、平成 17 年度から 19 年度までの 3 年間で中古バス計 36 両を購入し設備投資の抑制を図ったものの、老朽化の進行に伴う車両や車載機器の更新は避けられない状況であったため、平成 22 年以降、青森市総合都市交通戦略に基づき、将来必要と見込まれる車両等の更新を行うこととした。

平成 22 年度には 6 年ぶりの新車購入として 10 両を、また平成 23 年度は車両 12 両に加え、導入から 13 年が経過した高輝度 LED 式行先表示器 148 両分を更新、さらに平成 24 年度には車両搭載用自動計数式運賃箱及び液晶運賃表示器 101 両分を更新し、運賃精算の時間短縮とお客様の視認性向上が図られた。

平成 25 年度以降も計画的に新型低床バスの更新を進めており、安全性と快適性の向上に努めている。

【運賃表示器】

新型



旧型



【車両搭載用自動計数式運賃箱】

新型



旧型



平成	25年 4月 1日	市民バス本格運行に伴い、4路線（岡町線、孫内線、矢田・滝沢線、滝沢線）を廃止
	26年 4月 1日	市民バス本格運行に伴い、6路線（浪岡線（空港経由）、高田線、青い森病院線、入内線、大柳辺線、青柳線）を廃止

【市民バスの運行と路線再編】

平成24年10月から、郊外4路線を対象に、バス交通に関する戦略に基づく市民バスの社会実験運行が開始され、翌年4月には本格運行へ移行したほか、平成26年4月には6路線が、平成27年4月には1路線が市民バスへ移行した。

交通部では、これらの路線再編に合わせ市営バスの路線を廃止したが、乗継環境の整備や運行形態など戦略との乖離が生じており、市は、まちづくりと一体となった公共交通網の再構築に向けた「地域公共交通網形成計画」の策定に着手することとしたことから、交通部においても、市の計画見直しと連携しながら、路線再編と交通部の経営方法の見直しに取り組むこととした。

最近の取組み

平成	26年 4月18日	県内初のバイオディーゼル燃料（BDF）バス運行開始（1両）
----	-----------	-------------------------------

【県内初のバイオディーゼル燃料（BDF）バス運行】
 平成 26 年 4 月、企業としての環境への貢献と市が推進するリサイクル活動へ貢献するため、路線バスとして県内初のバイオディーゼル燃料（BDF）によるバス1両の運行を開始した。また、翌 27 年 4 月には 2 両に拡大し運行している。



BDF バスに試乗する関係者と取材陣



BDF バス運行開始セレモニーの様子



インタビュー取材を受ける公営企業管理者



平成	26年 7月18日	県下一斉ノーマイカーデー協賛プロジェクト「エコ♡で♡お得」な 2 週間の実施（後援：青森県） （7月18日～8月1日）	
	26年 7月19日	夏休みミニギャラリーバス運行 （7月19日～8月24日）	

平成	26年 9月 1日	車いす乗車体験 の実施	
----	-----------	----------------	--

【車いす乗車体験】

障がい者や高齢者の社会参加支援の一環として、車いす利用者や介助者が安心して市営バスを利用できるよう、車いす乗車体験を実施した。

車いすを利用される方に低床バスへの乗車方法などを体験いただくことで、乗降時の不安や抵抗感などを解消いただけたほか、社会的な関心も高く、多くのマスメディアに取り上げられた。

車いす乗車体験の様子

車いすでスロープを上る
車いす利用者と介助者

担当者の説明を受ける
乗車体験参加者



取材の様子



平成	27年 4月 1日	市民バス本格運行に伴い、1路線（浪岡線・大釈迦経由）を廃止 バイオディーゼル燃料バス拡大運行（2両） 通勤定期券所持者特別割引制度（エコ100定期）・運転免許自主返納者支援事業の開始
----	-----------	---

【バスの利用促進に向けた新規事業】

○通勤定期券所持者特別割引制度
（エコ100定期）

平日に比べ6割程度となる土・日・祝日の利用者の拡大と固定客となる定期券利用者の増加による安定した収入確保を目的に、平成27年4月から、通勤定期券所持者及びその同伴家族を対象とした休日特別割引制度を開始した。

土・日・祝日・8月13日及び12月29日～1月3日に
乗車した通勤定期券所持者とその同伴する家族が対象

《お得①》
通勤定期券の表示区間以外に
乗車しても1乗車100円！

→

《お得②》
通勤定期券所持者と同伴する
家族も1人1乗車につき100
円！（5人まで）



（通勤定期券所持者）

【割引の適用について】
料金を支払う際、乗務員に通勤定期券を提示して「エコ100定期〇人」と、人数を伝えて下さい。



（同伴家族）

小学生証、福祉乗車証、いき粋乗車証及びフリーパス券をお持ちの方は、現行の制度が適用になりますので、上記の同伴人数に含まれません。

○運転免許自主返納者支援事業


全国的な高齢者の交通事故増加を背景に、青森県警では運転免許証を自主返納した方への支援に取り組んでいる。

交通部としても、公共交通事業者として交通事故の抑制と交通渋滞の緩和へ積極的に協力するとともに、マイカーから市営バス利用への転換のきっかけづくりとして、平成27年4月から、運転免許自主返納者に対するバスカード（5,000円分、1人1回限り）の進呈を開始し、6カ月間で510名の方が申請に訪れた。

また、社会的関心も高く、多くのマスメディアに取り上げられた。



平成	27年11月	ノンステップバスの導入（中型15両）
----	--------	--------------------

【ノンステップバスへの切替え】

交通部では、高齢者や障がい者などの乗降に不安を抱える方々が安心して快適にバスを利用できるように低床バスへの切り替えを進めてきた。

平成16年度に、大型ノンステップバス2両を実験的に導入したものの、平成22年度の新車購入再開後は冬期間における車体下部と路面との接触を避けるため、ワンステップバスを導入してきたが、国が推進するバリアフリー化への対応や車両の改良、利用者からの要望などを踏まえ、平成27年度購入分からノンステップバスへ切替えることとした。

平成	28年3月6日	交通部創業90周年
----	---------	-----------

【運行規模】平成27年度当初

営業路線数	運行系統数	ダイヤ数	バス停留所	在籍車両数
35路線	163系統	141ダイヤ	741基	139両

あとがき

この小冊子は、青森市営バスの90年のあゆみを記録したものです。

これからも、市営バスは「地域の足」「市民の足」として、皆様とともに走り続けます。

青森市営バス90年のあゆみ

編 集 平成28年3月29日

発 行 青森市企業局交通部
〒039-3503
青森市大字野内字菊川47番地1
電話 017-726-5441（代表）

ありがとう90年



青森市営バス
創業90周年記念ロゴ

