

バス路線再編の見直し

「青森市総合都市交通戦略」の重点戦略「バス交通に関する戦略」
の実施に向けた考え方の見直し

平成26年12月12日

都市整備部

1. これまでの取組（概要と評価）

支線として、平成23年度に孫内線、岡町線、矢田線、滝沢線、矢田・滝沢線の5路線、平成24年度に高田線、入内線、大柳辺線、青い森病院線、青柳線、八甲田丸線、空港及び大釈迦経由の浪岡線の8路線の合計13路線の再編調査に着手し、平成25年度までに、大釈迦経由の浪岡線を除く12路線について社会実験及び市民バスとして運行を実施し、あわせて市営バスは路線を廃止しました。

＊大釈迦経由の浪岡線は平成26年10月1日から社会実験を実施

支線化した12路線における
H23（市営バス）とH25（市民バス）の比較

社会実験は10月～3月までの半年間のため、H25社会実験路線については、市民バスは2倍し1年換算し、市営バスは当該路線の利用者を削除して試算の上での比較します。

市民バス12路線 委託費106,047,322円

項目	H23	H25	差
走行距離(km)	559,687	315,725	△ 243,962
収入(円)	172,205,384	46,687,462	△ 125,517,922
損益(円)	△ 208,515,790	△ 106,047,322	102,468,468
利用者数(人)	649,559	186,986	△ 462,573

＊H25損益には都市政策課職員の人件費を含まない

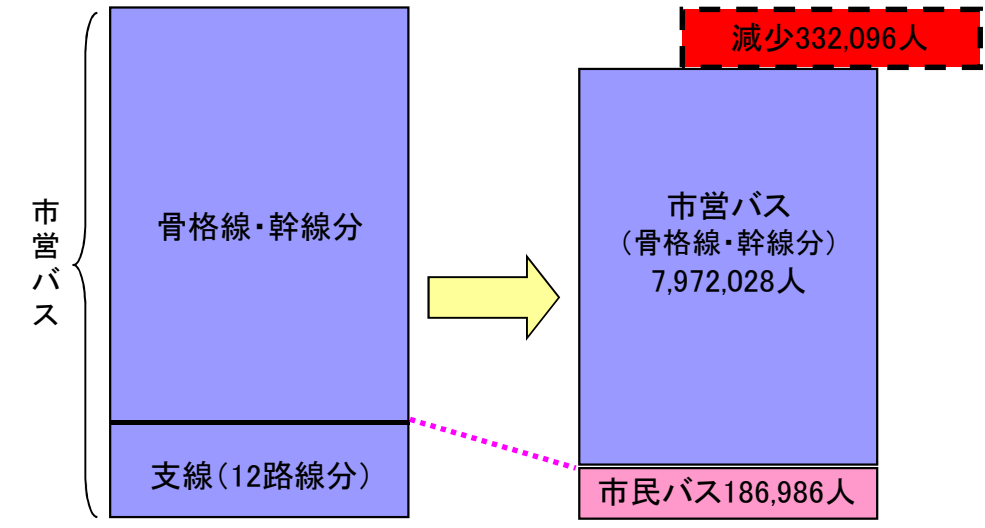
○走行距離 △243,962km (△43.6%)
 ○収入 △125,518千円 (△72.9%)
 ○損益 102,468千円の赤字解消
 ○利用者数 △462,573人 (△71.2%)

減少した利用者は？

◇市営バスと市民バスの利用者数推移から推測

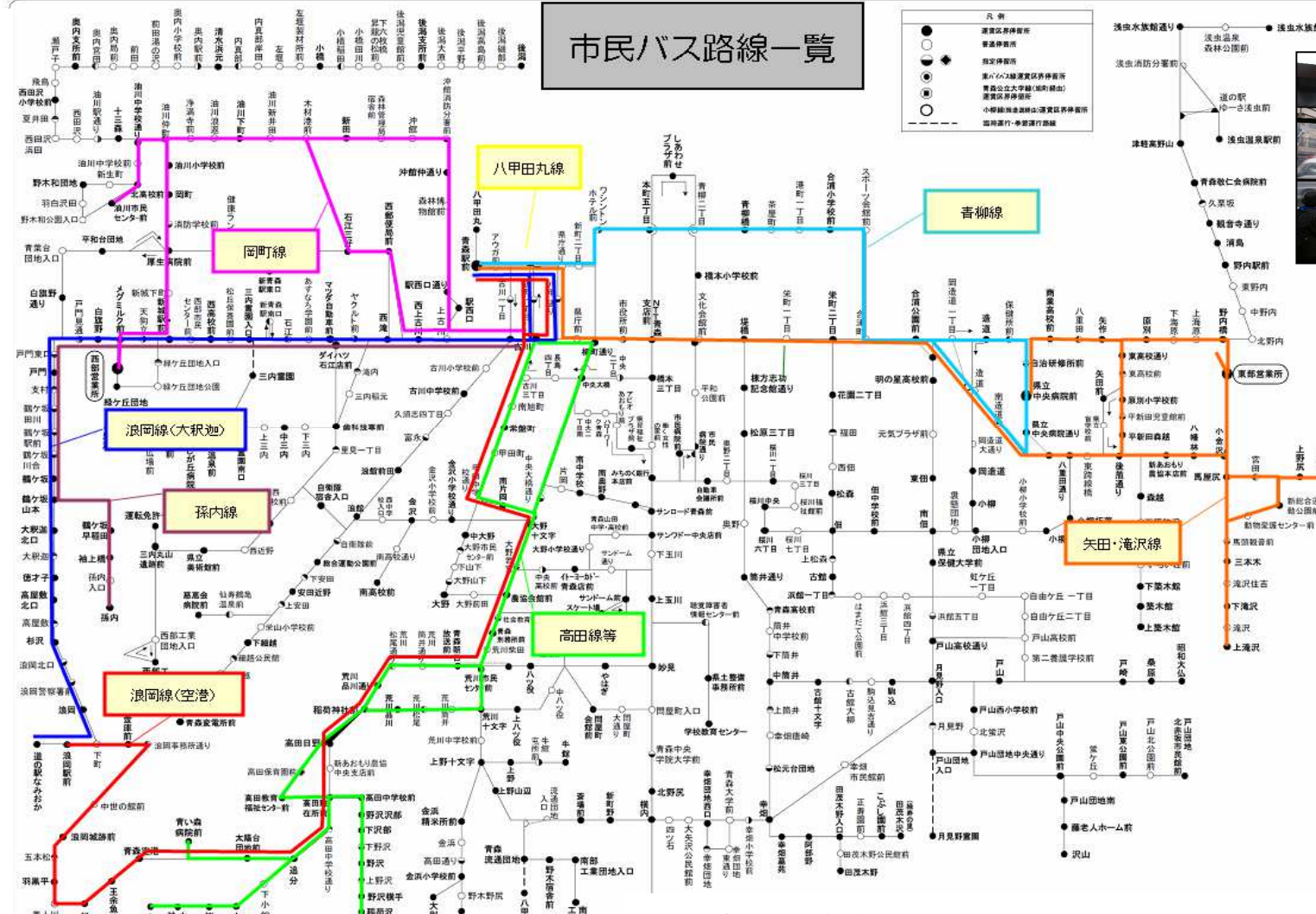
H23(8,491,110人)

H25(8,159,014人)



【市民バス(支線)】
 利用が対象地区住民にとどまったため、利用者が大きく減少
 【市営バス】

一部地区の公共交通を確保する一方で、骨格線・幹線及び支線における利便性の低下をもたらし、バス離れが進行したおそれがあります。



市営バスの12路線を受入れ、1日77便運行(大釈迦経由を含めると89便)

評価

- 取組全体
 - 公共交通カバー率の96%を維持
 - 郊外フィーダー路線網の構築と骨格線・幹線への接続については浪岡地区及び矢田・滝沢地区で実施
- 損益面
 - 路線・系統の大幅な見直しによって、市営バスにおける平成23年度の決算ベースで208,516千円の損失解消に寄与
 - 中心部への直通運行及び支線の選定が市営バスにおける営業係数の大きさに抽出したため、面的なバスネットワークを欠き非効率的な運行
- サービス面
 - 市民バス間での回数券の相互利用をはじめ新たな投資をしない中でサービスの維持に努めてきたものの、バスカード不適合や運賃表示器などの設備・車両面で十分なサービスが提供されていない状況
- 利用者
 - 支線化路線においては、平成23年度に比べ△462,573人(△71.2%)
 - 利用・利便性の向上に向けた取組が不十分であった影響もあるものと考えられます。

2. 見直し内容

見直しの方向性

(1) 支線の検証

(2) 乗り継ぎの検証

(3) 市民理解手法の検証

(4) 外的環境変化への対応等

【見直しの視点】 (1) 利用者の視点に立つ (2) ネットワークと全体最適

(1) 支線の検証

- 【前提】①支線の位置づけ（市営バス赤字上位）が実態と合致していない
②日常生活における最低限度の交通サービス水準を維持
- 【定義】①アウトターシティに位置する郊外集落地区を運行
②民間事業者においても採算が困難
③市営バスにおける利用状況
⇒①～③の2つ以上に該当する路線を支線として選定
- 【内容】①支線化対象路線数は当初の3分の2程度となる見通し
②国において、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自治体に対して支援することとしており、「地域公共交通網形成計画」の策定が要件
→支線に対する補助の拡充も予定されており、具体的な支線の選定及び新たな支線化は、形成計画の中で整理した上で進めます。

(2) 乗り継ぎの検証

- 【前提】①乗り継ぎは利用者にとって負担（身体的・金銭的・時間的）
②ドア・ツー・ドアの限界。目的地へ向かう効果的な手法
- 【内容】ネガティブな乗り継ぎからポジティブな乗り換えへの転換
・青森市の街の構造→主要施設が青森駅から東部方面
・交通結節機能、ターミナル機能
→骨格線・幹線の起終点部分での乗り継ぎに加え、「青森駅・古川」をはじめとしたターミナル機能を有する拠点での乗り継ぎという視点を加えます。

(3) 市民理解手法の検証

- 【前提】支線・対象地区単体で捉えず、全体最適の視点での再編
- 【根拠】①地区単位での懇話会の限界
・個別・局所的な議論、要望や苦情の場
②既存路線バスと市民バスとの競合によりネットワークが分断されたことによる非効率と複雑性
- 【内容】①「地域公共交通網形成計画」の策定に当たり、アンケート、100人委員広聴会のほか、市全域での説明会を実施
②「青森市総合都市交通対策協議会」によるコーディネート
→交通に関する課題を市全体のテーマとし、市民・事業者・市が連携した取組

(4) 外的環境変化への対応等

- 【環境変化】①公共交通を取り巻く環境変化
・「交通政策基本法」、「改正地域公共交通活性化再生法」
→国はまちづくりと調和した交通施策への転換を促す
・「地域公共交通網形成計画」の策定
②青森駅西口及び東西自由通路の整備
- 【市民バス】運行の見直し
・委託手法の見直しやデマンド輸送化など
- 【利便性】カバー率だけでなく、公共交通利用者の維持・増加に向けた取組
・バリアフリー化、バスカード、乗継割引、運賃の見直しなど

3. 今後の展開

見直し内容

(1) 支線

- ・支線は土地利用や採算性、利用状況から位置付けます。
- ・支線単体ではなく、まちづくりと連携し、交通ネットワーク全体で捉えることが必要です。

(2) 乗り継ぎ

- ・青森市の街の構造や交通結節機能、ターミナル機能も考慮した新たな視点を加えます。

(3) 市民理解

- ・市民・事業者・行政で共通認識のもと、一部路線の課題から公共交通全体のテーマとして捉えるとともに、協議会のコーディネート機能を強化します。

環境変化・必要な取組

(1) 外的環境変化への対応

- ・まちづくりとの調和を図りながら「地域公共交通網形成計画」を策定し、国の支援制度を活用しながら、まちづくりと一体となって取り組みます。

(2) 市民バス運行の見直し

- ・実態に応じた最適な運行に向けた見直しを行います。

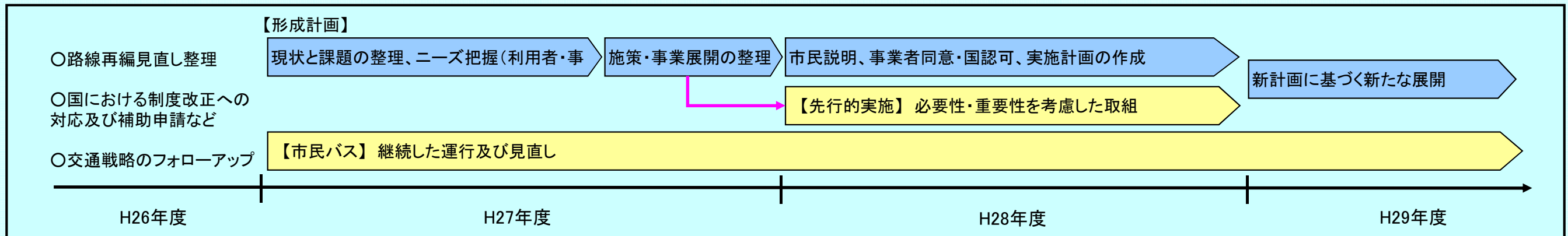
(3) 利便性向上に向けた取組

- ・公共交通利用者の維持・増加に向けた取組が重要との認識のもと、車両・設備の整備や乗継割引、運賃制度の見直し、マップ作成など利便性向上に向けた取組を検討します。

何を、どのようにしていくのか・・・

優先すべきは、公共交通利用者の維持・増加を目指し、公共交通を市民全体で考えながら「地域公共交通網形成計画」を策定する。その中で、利便性の維持・向上に向けた取組を行うとともに、市民バスの運行を見直ししていくことと考える。

今後の取組



*公共交通を取り巻く環境変化に対応しつつ形成計画策定の中で取組内容を整理していくため、H27・28年度は新たな支線化に着手しません。

*現在運行している市民バスについては、継続して運行を行います。

【見込まれる効果】

- ①「地域公共交通網形成計画」への移行によって、まちづくりとの相乗効果が期待できます。
- ②わかりやすいバス路線の構築や鉄道との連携が期待できます。
- ③公共交通を市全体のテーマとするとともに、サービス向上に向けた取組によって、公共交通利用者の維持・増加が期待できます。

【必要と思われる取組】

- ①バス発着案内情報（電光掲示、音声案内）、運行状況の提供（バスロケーションシステム）、バス設備や車両への助成
- ②乗継割引、ゾーン別料金システムの導入