

令和6年12月12日
都市建設常任委員会

(仮称) 青森市地域公共交通計画
(素案)

青森市

< 目 次 >

序章 計画の概要	1
1 計画策定の背景と目的	2
2 計画の対象区域	3
3 計画の位置付け	4
4 SDGs への取組について	6
5 計画の期間	6
第1章 公共交通の基本方向及び基本理念	9
1.1 本市の現況	10
1.2 本市の現況（交通）	24
1.3 社会情勢等の変化	64
1.4 本市地域公共交通網形成計画の評価	68
1.5 本市の現状と課題の整理	72
1.6 公共交通の基本方向	74
1.7 公共交通の基本理念	78
第2章 公共交通ネットワークの整備方針	81
2.1 整備方針	82
2.2 都市内交通網（域内交通網）	83
2.3 広域交通網	86
第3章 実現化方策	89
3.1 戦略目標(1) 持続可能で利便性の高い公共交通ネットワークの構築	91
3.2 戦略目標(2) 利便性の高い公共交通サービスの提供	97
3.3 戦略目標(3) 多様な主体との連携・協働による公共交通の維持・確保	100
3.4 計画の推進体制	104
参考資料	107
1 本市地域公共交通網形成計画の評価（詳細）	108

< 章 目 次 >

1 計画策定の背景と目的	2
2 計画の対象区域	3
3 計画の位置付け	4
4 SDGs への取組について	6
5 計画の期間	6

1 計画策定の背景と目的

国は、2007（平成 19）年、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号。以下この項において「地域公共交通活性化再生法」という。）を制定し（同年 10 月 1 日施行）、地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫を総合的、一体的かつ効率的に推進し、個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現を図ることとしました。

本市では、これを受け、2009（平成 21）年に「コンパクトシティ形成を支える効率的で円滑な都市交通環境の形成」を基本理念とする青森市地域公共交通総合連携計画／青森市総合都市交通戦略を策定し、地球温暖化、高齢化・人口減少の進行、東北新幹線新青森駅開業などの交通環境の変化への対応はもとより、コンパクトシティ形成や中心市街地活性化にも対応した、総合的な都市交通環境の整備を促進するための取組を進めました。

その後、国は、2014（平成 26）年に、本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上を目指し、都市づくりと連携して面的な公共交通ネットワークを再構築するための法定計画を規定することなどを内容とする地域公共交通活性化再生法の一部改正を行いました。これにより、地方公共団体は、その区域内について、都市づくりと連携した地域全体の公共交通システムの在り方、住民・交通事業者・行政の役割などを定める地域公共交通網形成計画を作成することが可能となりました。

本市では、これを受け、コンパクトな都市づくりと地域公共交通の連携による「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市づくりを進める上で、地域にとって望ましい公共交通の姿を明らかにするマスタープランとして、2018（平成 30）年 3 月、青森市地域公共交通網形成計画を策定し、これまで取組を進めてきました。

更に 2020（令和 2）年、国は、地域が地域の交通を自らデザインすることなどを推進するため、地域公共交通活性化再生法を一部改正し、地域公共交通網形成計画に替えて、これまでの都市づくりとの連携に加えて地域の輸送資源を総動員することにより地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資することを内容とする地域公共交通計画の作成を、地方公共団体の努力義務としました。その作成に当たっては、地域の移動ニーズにきめ細かく対応することに加え、定量的な目標設定や毎年度の評価等により PDCA を実施することなどが求められました。

人口減少や自家用車の普及等による輸送需要の減少、更に近年の担い手不足の深刻化によって、本市の公共交通を取り巻く状況はより厳しさを増しています。このまま公共交通ネットワークが縮小したりサービス水準が低下したりする場合、公共交通利用者の更なる減少を招き、結果として地域の公共交通の維持そのものが困難となることにもなりかねません。地域公共交通は、地域住民の日常生活・社会生活を支えるとともに、観光旅客等の交通手段として利用される、地域活性化のために不可欠な社会インフラです。地域公共交通の維持・改善は、交通分野の課題解決にとどまらず、都市づくり、観光、環境など様々な分野で大きな効果をもたらします。

このような中で、本市は、青森市地域公共交通網形成計画が策定から 6 年経過したこと及び地域公共交通計画の作成が努力義務化されたことから、社会経済情勢の変化や関連計画との整合を踏まえ、地域の多様な輸送資源を最大限活用し、持続可能な地域公共交通の実現に向け、青森市地域公共交通計画を策定するものです。

2 計画の対象区域

本計画の対象区域は、青森市全域とします。

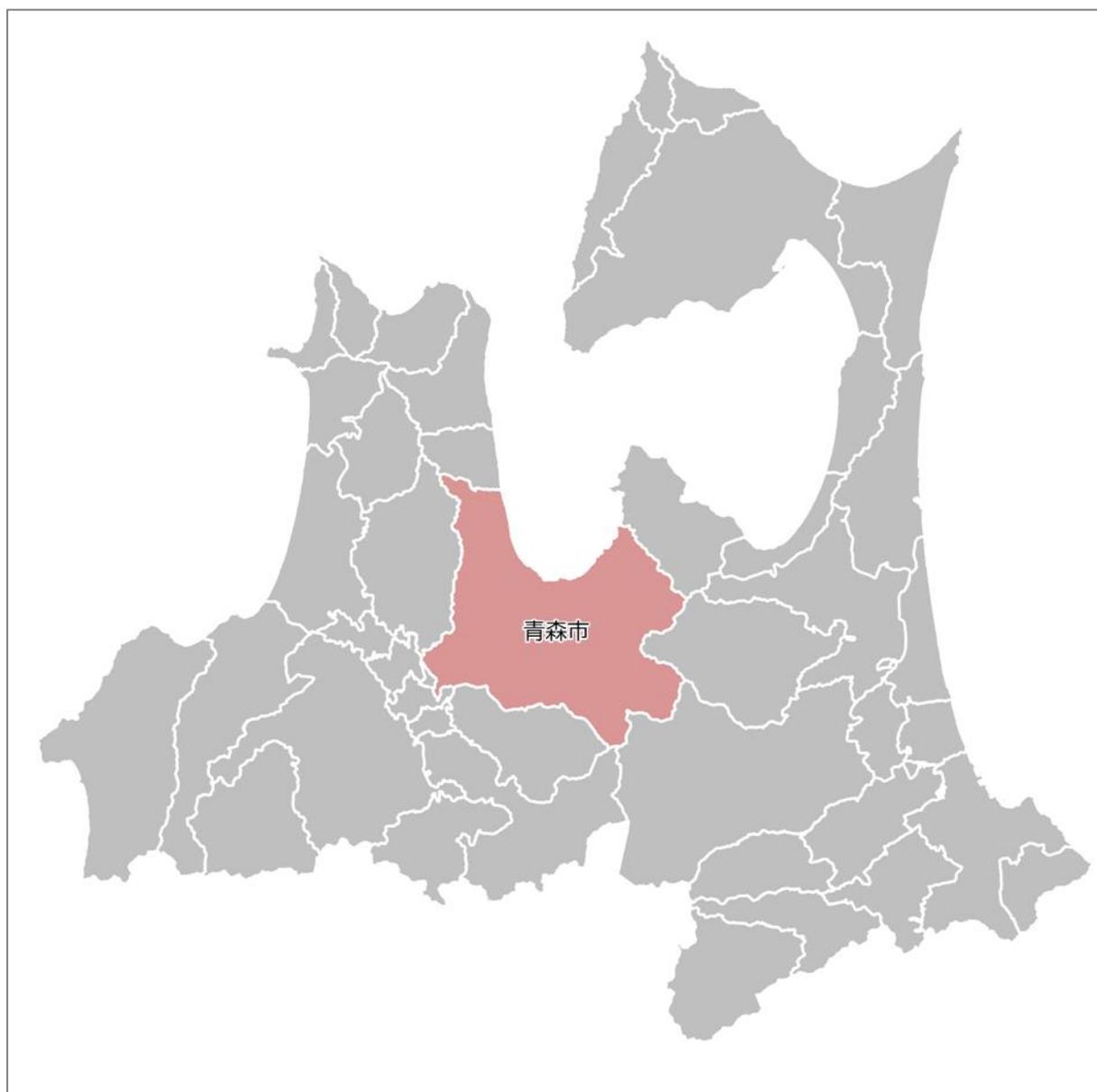


図 1 対象区域

3 計画の位置付け

本計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第5条第1項の規定による「地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画」に適合し、これまでの本市地域公共交通網形成計画の基本的な考え方を踏襲しつつ見直したものであり、本市の都市計画マスタープランと整合を図り、地域にとって望ましい公共交通網の姿を明らかにするものです。

【参考：地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）】

(地域公共交通計画)
 第5条 地方公共団体は、基本方針に基づき、国土交通省令で定めるところにより、市町村にあっては単独で又は共同して、都道府県にあっては当該都道府県の区域内の市町村と共同して、当該市町村の区域内について、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画（以下「地域公共交通計画」という。）を作成するよう努めなければならない。
 （以下略）

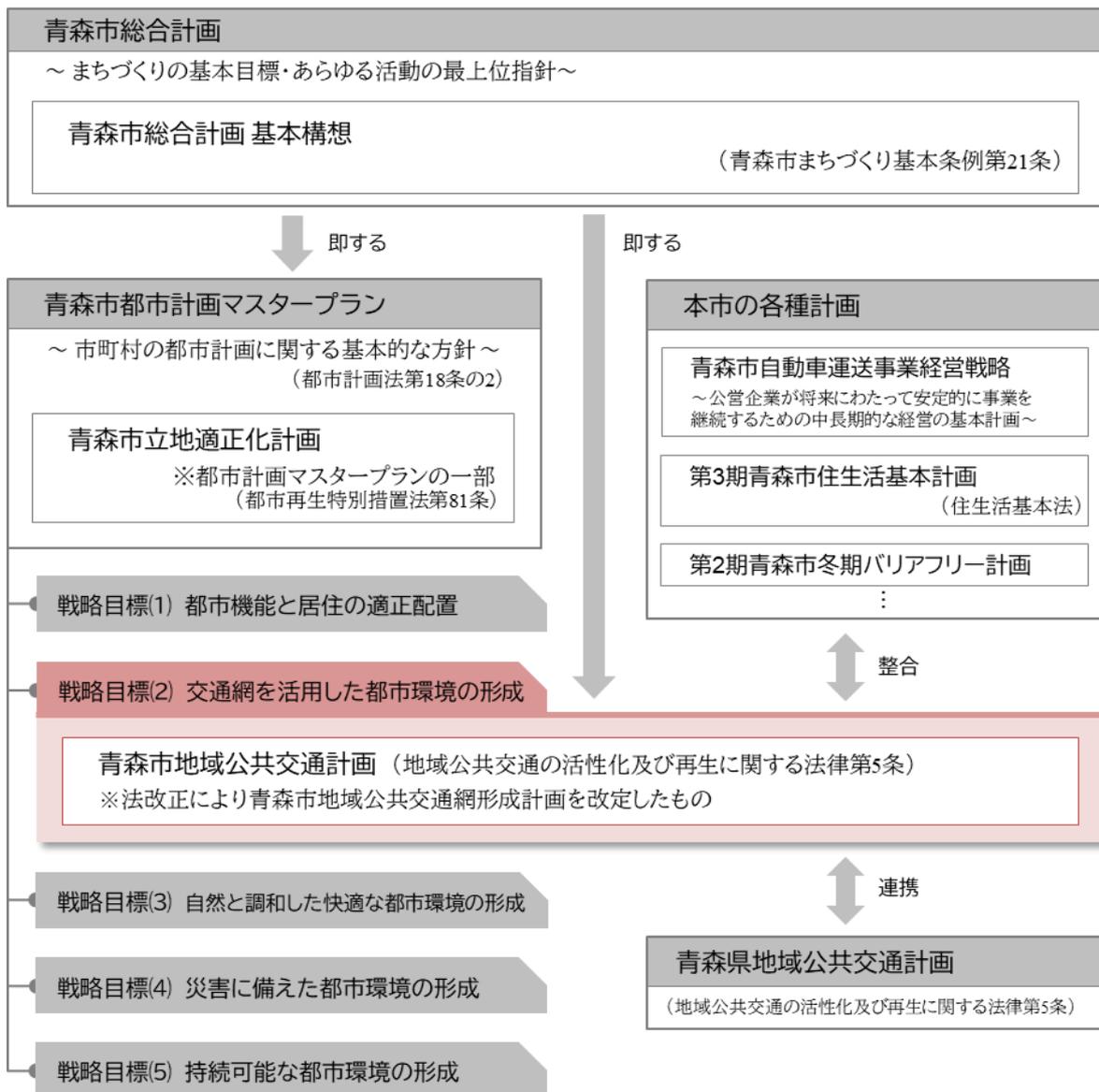


図 2 計画の位置付け

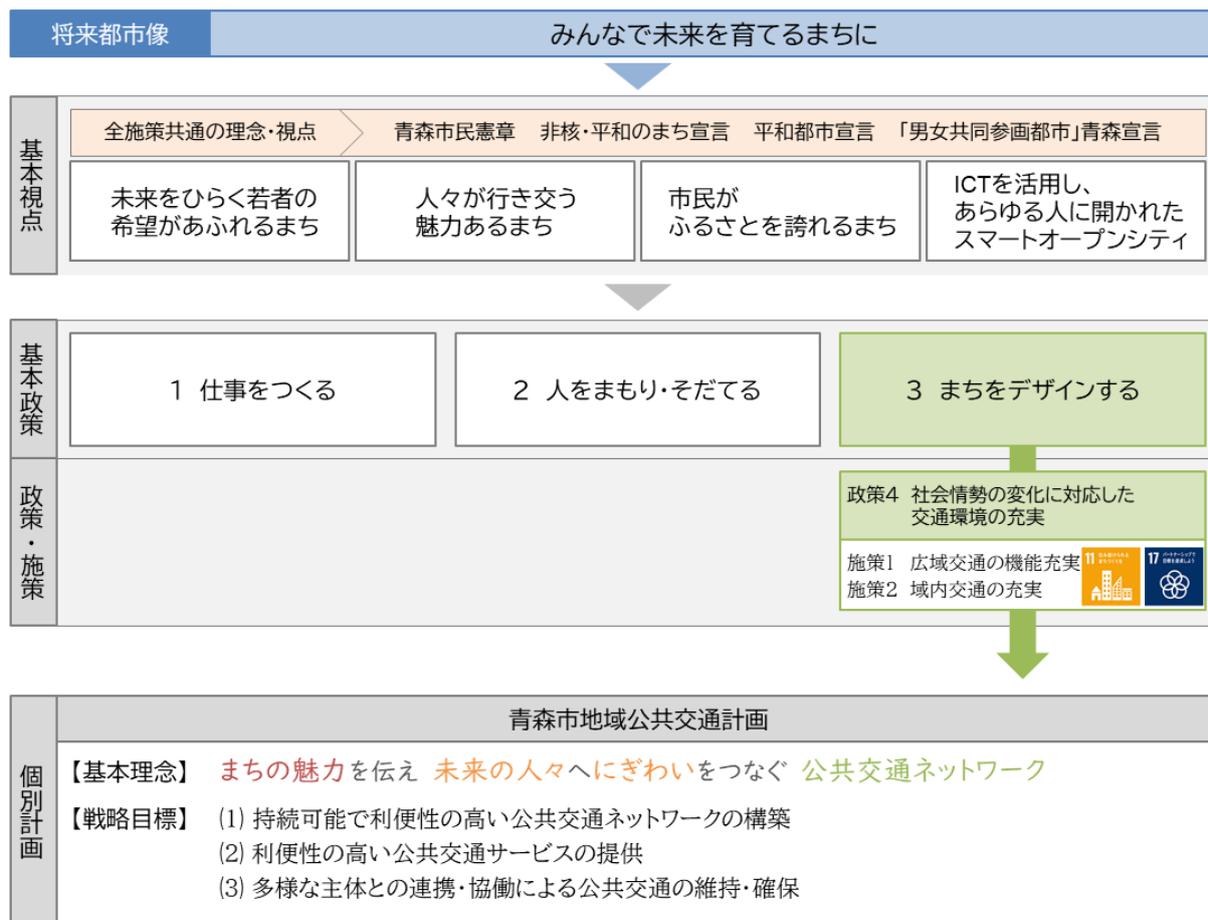


図 3 青森市総合計画前期基本計画との関連図

4 SDGs への取組について

SDGs は、2015（平成 27）年の国連サミットにおいて、2030（令和 12）年まで持続可能でよりよい世界を目指す国際指標として採択されたものです。貧困や飢餓、さらには気候変動や平和などの広範な分野にわたって 17 の開発目標が設定されています。

青森市総合計画前期基本計画では、「SDGs の 17 のゴールが各政策・施策とも関わりが深いものとなっていることから、SDGs の理念を踏まえながら各種施策を展開します。」とされていることから、本計画の実施にあたっては、SDGs の理念を踏まえながら取組を進めていくこととします。



図 4 SDGs ロゴ

5 計画の期間

本計画の計画期間は、令和 6 年度（2024 年度）から令和 10 年度（2028 年度）の 5 年間とします。

< 章 目 次 >

1.1 本市の現況.....	10
1.1.1 気象.....	10
1.1.2 人口.....	11
1.1.3 就労.....	16
1.1.4 教育.....	18
1.1.5 観光.....	22
1.2 本市の現況（交通）.....	24
1.2.1 交通動向.....	24
1.2.2 公共交通網.....	32
1.2.3 鉄道.....	34
1.2.4 路線バス.....	40
1.2.5 青森市営バス.....	44
1.2.6 青森市市バス.....	52
1.2.7 青森市シャトル・ルートバス「ねぶたん号」.....	54
1.2.8 浪岡 AI デマンド交通（のり AI）.....	62
1.2.9 タクシー.....	63
1.3 社会情勢等の変化.....	64
1.4 本市地域公共交通網形成計画の評価.....	68
1.5 本市の現状と課題の整理.....	72
1.6 公共交通の基本方向.....	74
1.7 公共交通の基本理念.....	78

1.1 本市の現況

1.1.1 気象

(1) 特別豪雪地帯への指定

本市は、都道府県庁所在地では唯一、行政区域全域が豪雪地帯対策特別措置法に定める「特別豪雪地帯」に指定されており、人口 30 万人規模の都市としては世界でも有数の多雪都市であり、度々豪雪に見舞われてきました。

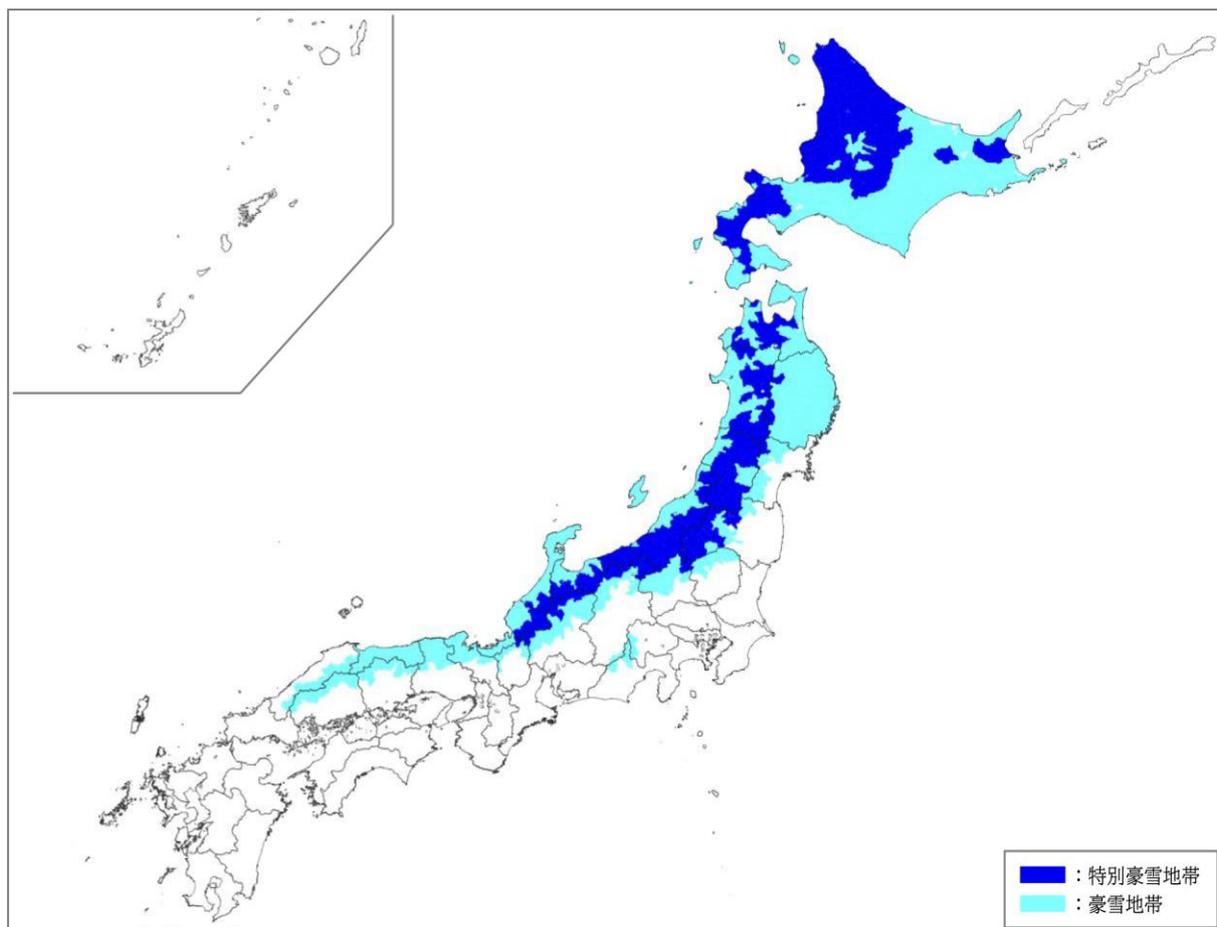


図 5 特別豪雪地帯及び豪雪地帯指定図

※ 上図は国土交通省「国土数値情報」を基に作成

1.1.2 人口

(1) 人口集中地区（DID）の面積と人口密度

人口集中地区（DID）とは、人口密度が40人/ha以上の区域（国勢調査の基本単位区）が互いに隣接して、その人口が5,000人以上となる地区のことをいいます。

本市青森地区におけるDID面積は、昭和45年以降年々増加している一方、DID内の人口密度は低下し続けています。

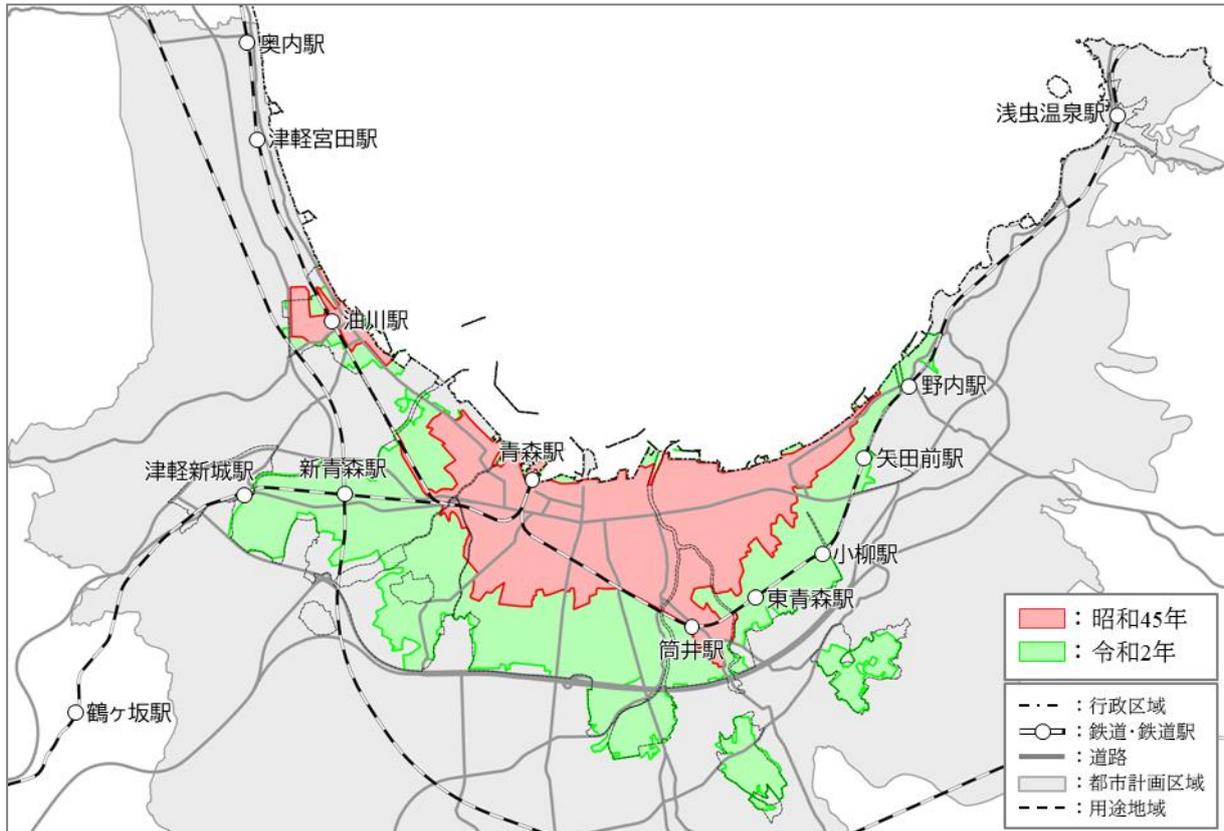


図6 人口集中地区（DID）の変遷

表1 人口集中地区（DID）の面積と人口密度

	面積 (ha)	人口 (人)	人口密度 (人/ha)	人口密度 対H12年比
昭和45年	1,730	162,542	94.0	—
55年	3,130	226,801	72.5	—
平成2年	3,410	221,795	65.0	—
7年	3,570	231,488	64.8	—
12年	3,797	241,322	63.6	—
22年	3,932	229,742	58.4	91.9%
27年	4,028	224,677	55.8	87.8%
令和2年	4,231	219,275	51.8	81.5%

※ 上図及び表は総務省「国勢調査」を基に作成

(2) 総人口及び将来推計人口の推移

本市の総人口は、平成12年は319千人でしたが、これ以降減少傾向にあり、令和2年は275千人、令和32年には174千人となる見込みです。

年少人口（0～14歳）割合は、平成7年は16.8%でしたが、これ以降減少傾向にあり、令和2年は10.6%、令和32年には7.3%となる見込みです。

生産年齢人口（15～64歳）割合は、平成7年は69.1%でしたが、これ以降減少傾向にあり、令和2年は57.5%、令和32年には45.0%となる見込みです。

老年人口（65歳以上）割合は、平成7年は14.2%でしたが、これ以降増加傾向にあり、令和2年は32.0%、令和32年には47.7%となる見込みです。

(単位：千人)

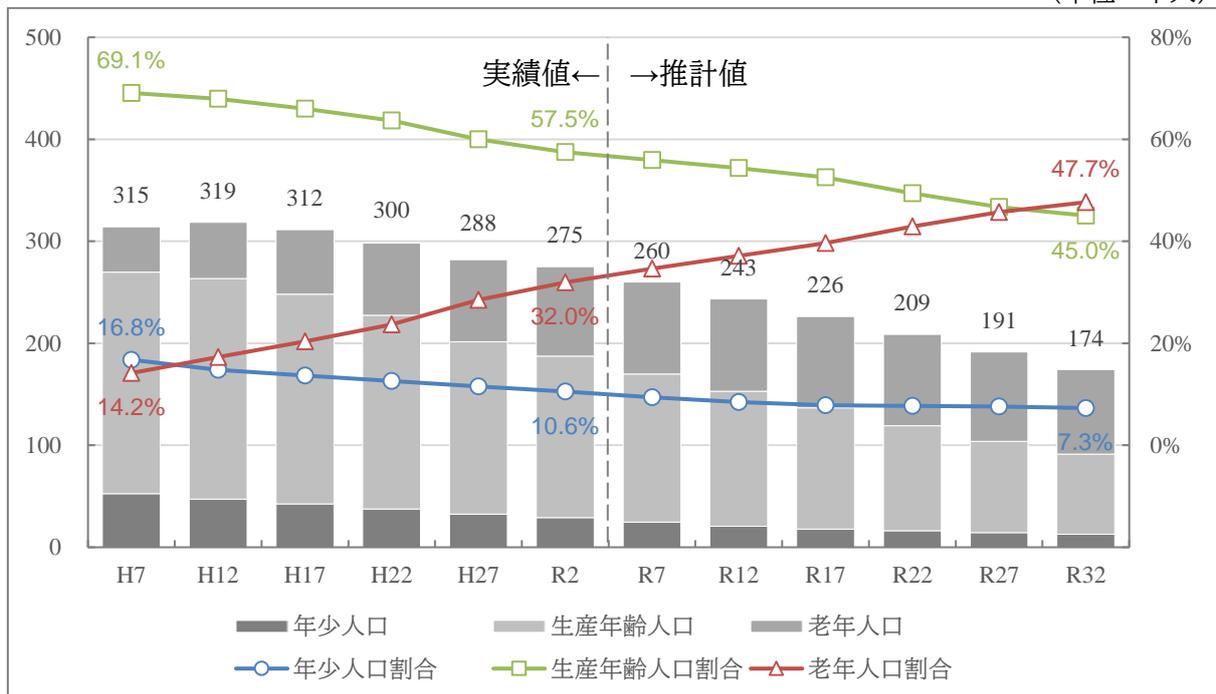


図7 総人口・年齢3区分別人口の推移（実績）と将来推計

※ 上図は、令和2年以前は総務省「国勢調査」、令和7年以降は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（令和5年推計）」を基に作成

(3) 人口の分布

本市総人口は、令和2年から令和32年にかけて約37%減少すると見込まれています。

令和2年は、青森駅周辺及び鉄道（在来線）沿線周辺の人口密度が高くなっており、令和32年も同様の傾向で推移する見込みです。

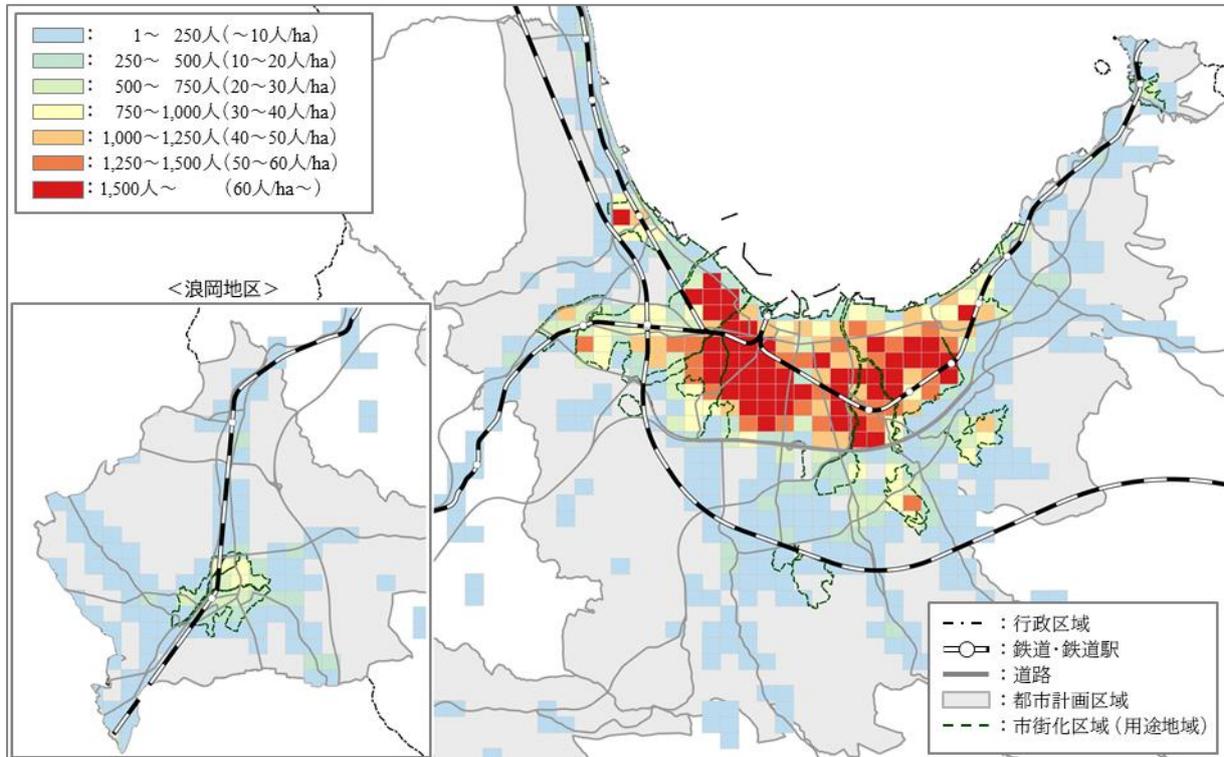


図8 500mメッシュごとの総人口分布（令和2年）

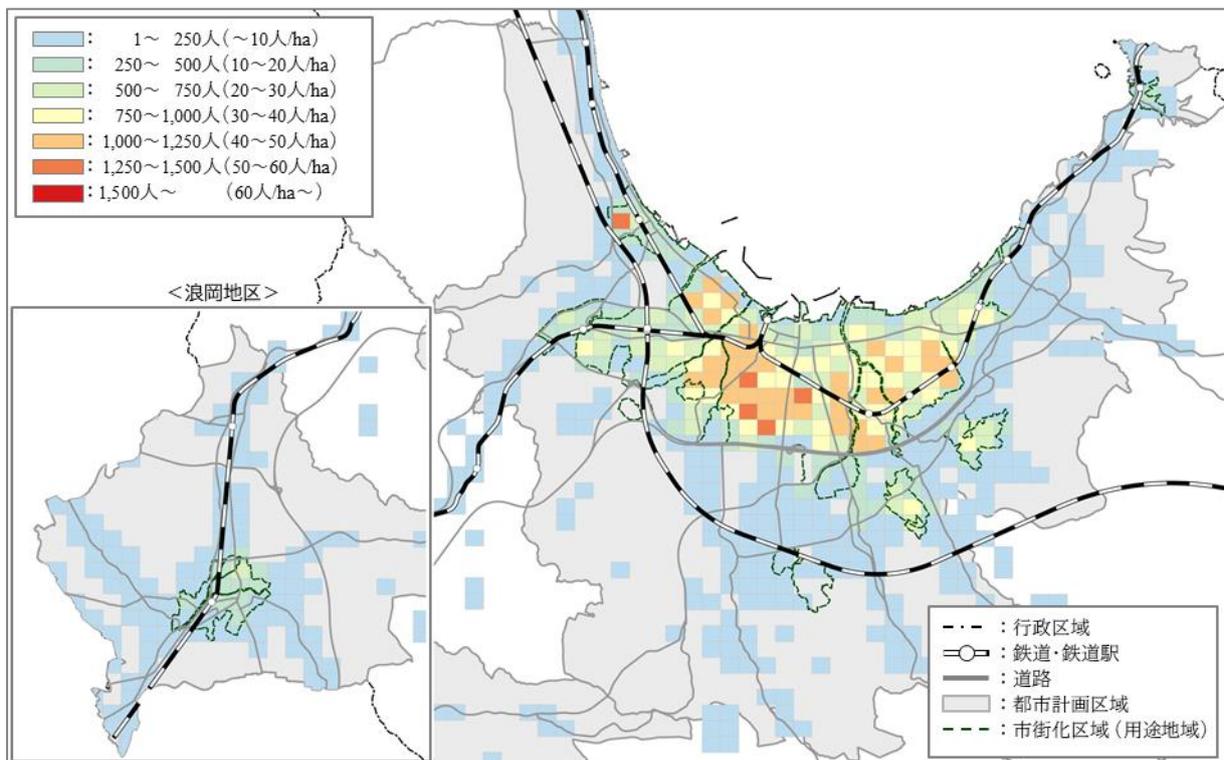


図9 500mメッシュごとの総人口分布（令和32年）

※ 上図は総務省「国勢調査」、国土交通省「国土数値情報」を基に作成

(4) 高齢化率

本市の高齢化率は増加傾向で推移し、令和 32 年には、本市人口のおおむね 2 人に 1 人が 65 歳以上の高齢者になる見込みです。

(単位：千人)

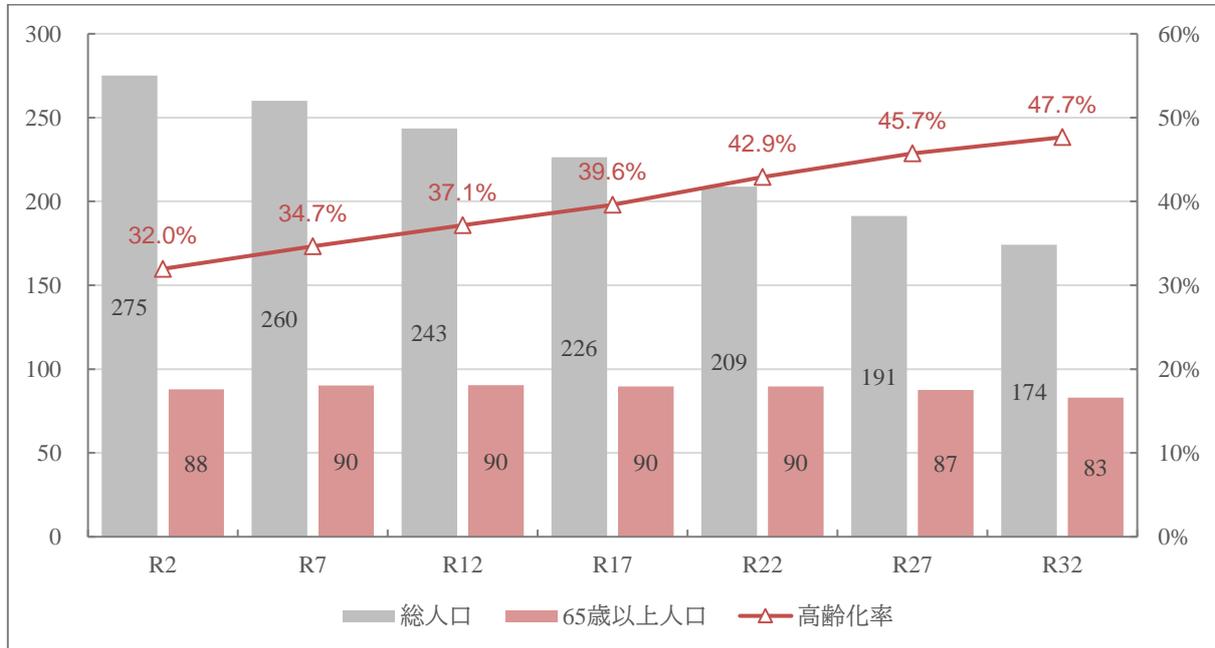


図 10 高齢化率の推移

※ 上図は総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（令和 5 年推計）」を基に作成

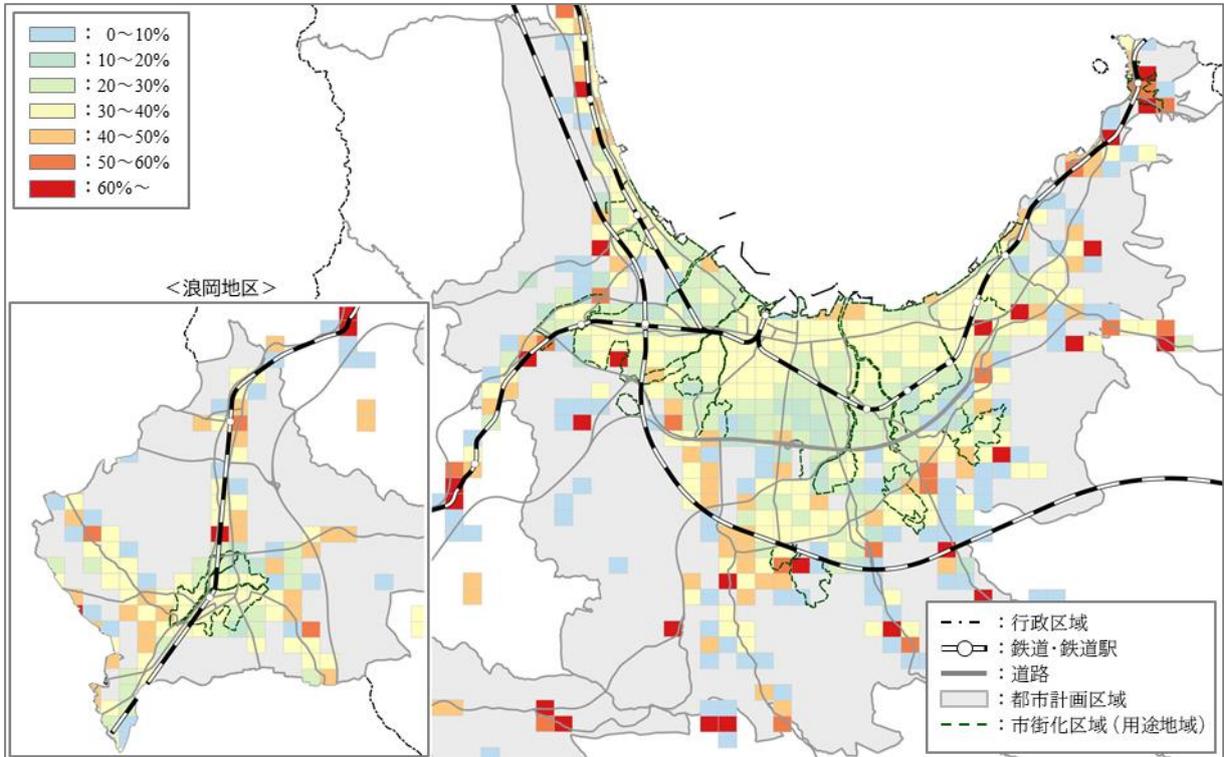


図 11 500m メッシュごとの高齢化率（令和 2 年）

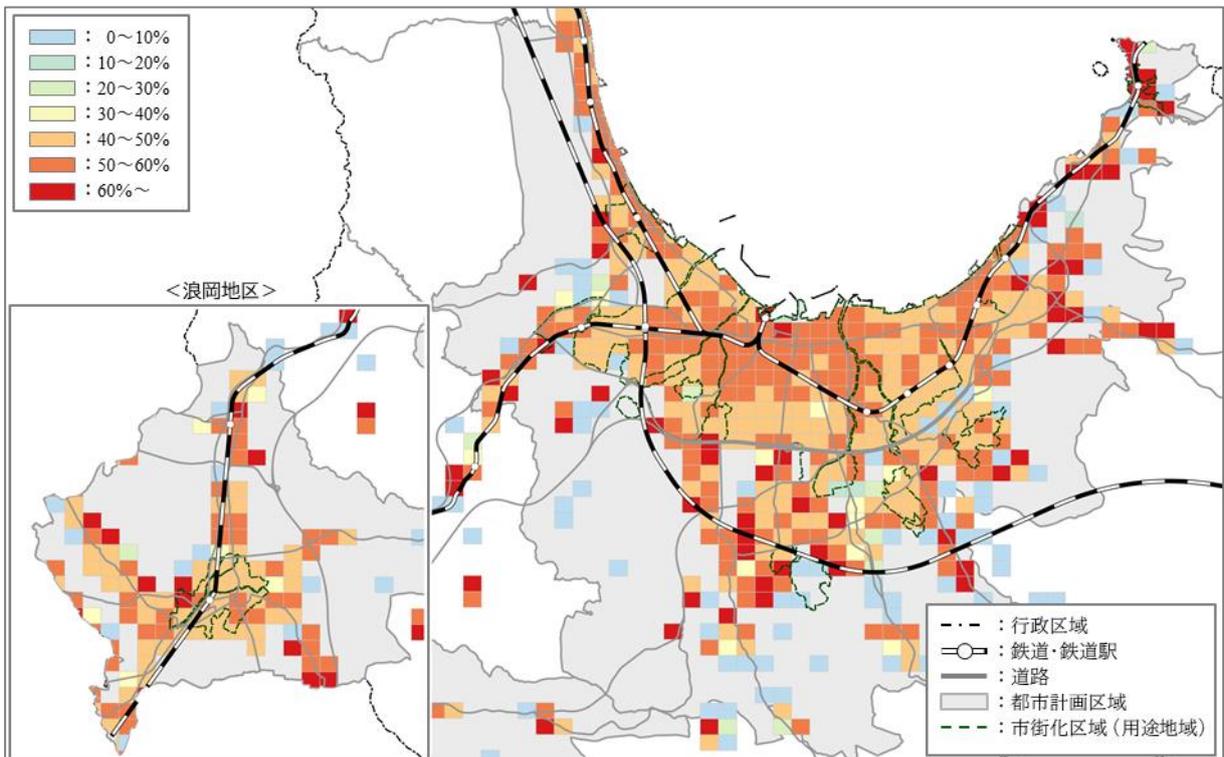


図 12 500m メッシュごとの高齢化率（令和 32 年）

※ 上図は総務省「国勢調査」、国土交通省「国土数値情報」を基に作成

1.1.3 就労

(1) 就業者数

本市の総就業者数は、平成12年は153千人でしたが、これ以降減少傾向にあり、令和2年は127千人となっています。

また、産業3部門別の割合については、第3次産業が増加傾向にあり、令和2年には全体の8割を占めています。

(単位：千人)

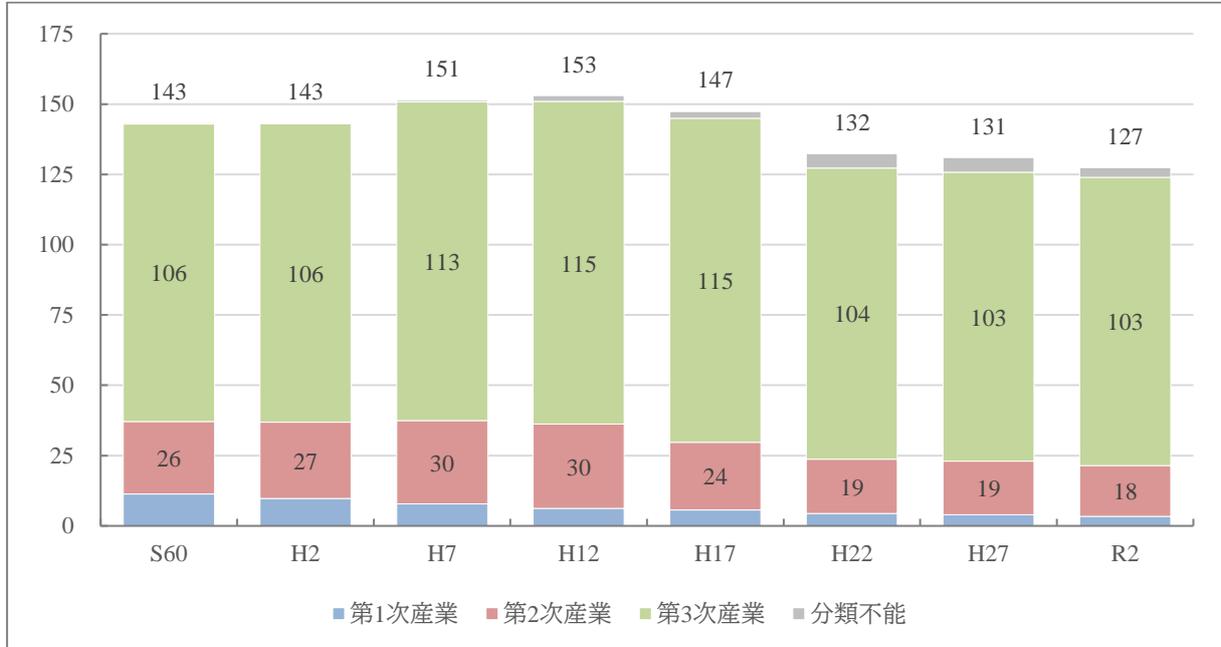


図 13 産業部門別就業者数の推移

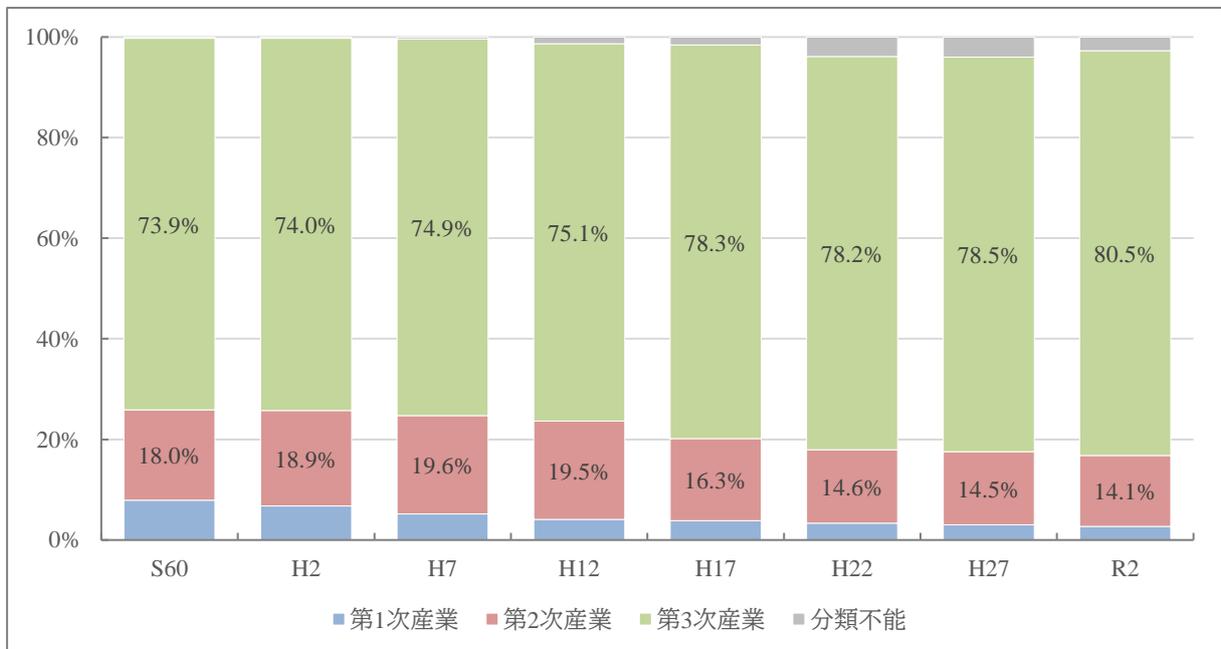


図 14 産業部門別就業者数割合の推移

※ 上図は国勢調査を基に作成

(2) 従業者の分布

青森地区は、青森駅周辺及び国道4号・国道103号周辺部において従業者密度40人/ha以上のエリアが広がっています。

浪岡地区は、大部分が従業者密度8人/ha未満のエリアとなっています。

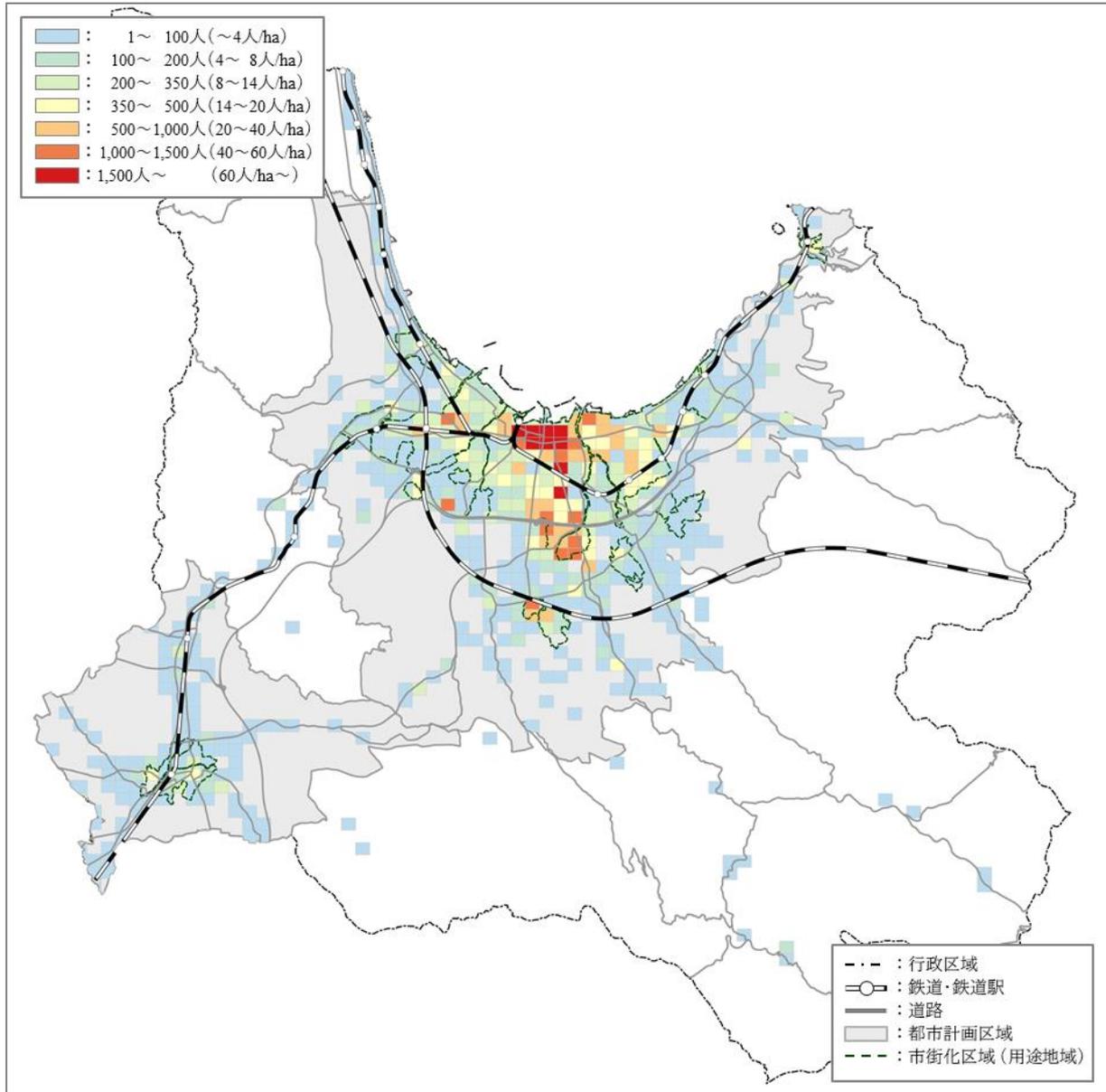


図 15 従業者分布 (平成 28 年)

※上図は総務省「経済センサス」を基に作成

1.1.4 教育

(1) 小・中学校

本市は、令和6年度時点で、小学校が42校、中学校が19校立地しています。

なお、通学区域再編などによって遠距離通学となった児童生徒の通学時の安全を確保する観点から、スクールバスを運行している小学校があります。

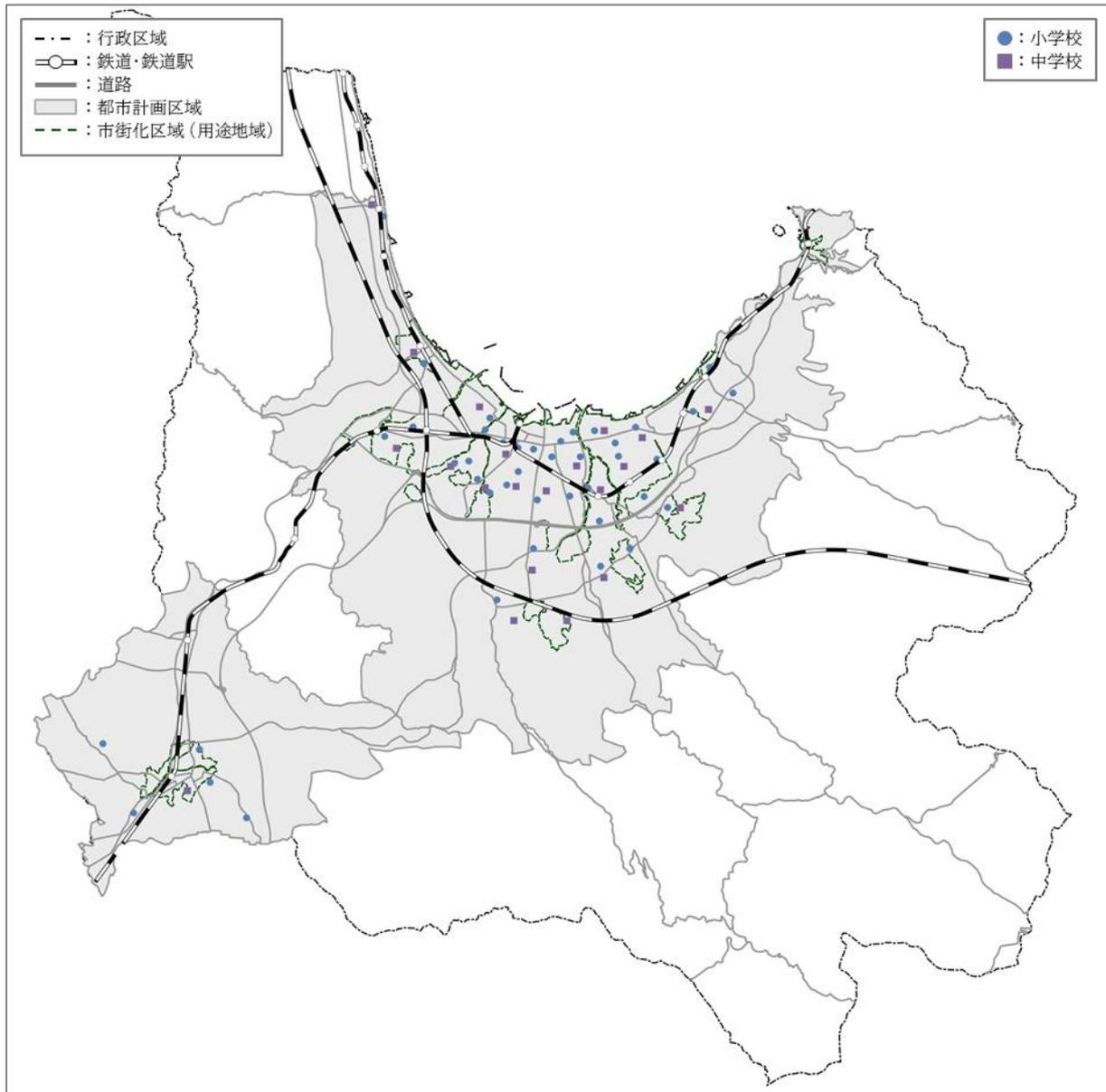


図 16 施設分布：小・中学校

表 2 施設件数：小・中学校

	件数		
	青森地区	浪岡地区	合計
●：小学校	37	5	42
■：中学校	18	1	19

※ 上図及び上表は文部科学省「学校基本調査」を基に作成

(2) 児童・生徒数（小・中学校）

本市における小学校の児童及び中学校の生徒の人数は、平成 27 年度以降はいずれも減少傾向で推移しています。令和 5 年度においては、児童数は平成 27 年度比△2,464 人（減少率 17.4%）、生徒数は平成 27 年度比△1,598 人（減少率 20.1%）となっています。

（単位：人）

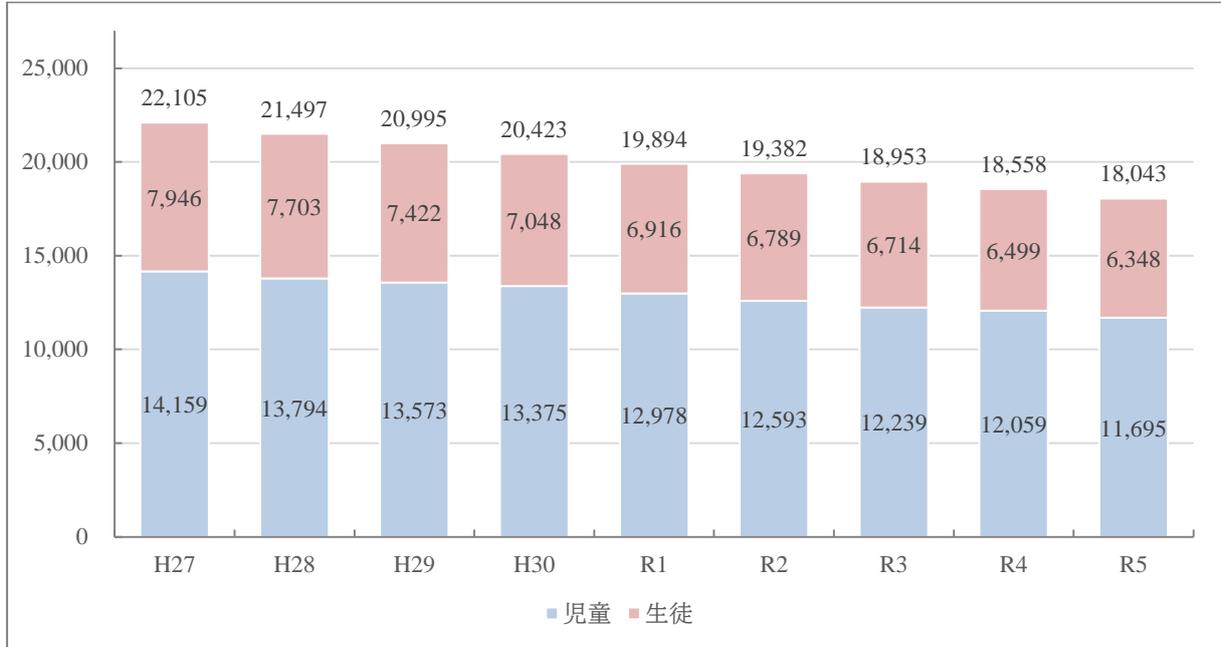


図 17 児童及び生徒（小・中学校）の推移

（単位：人、括弧内は増減率）

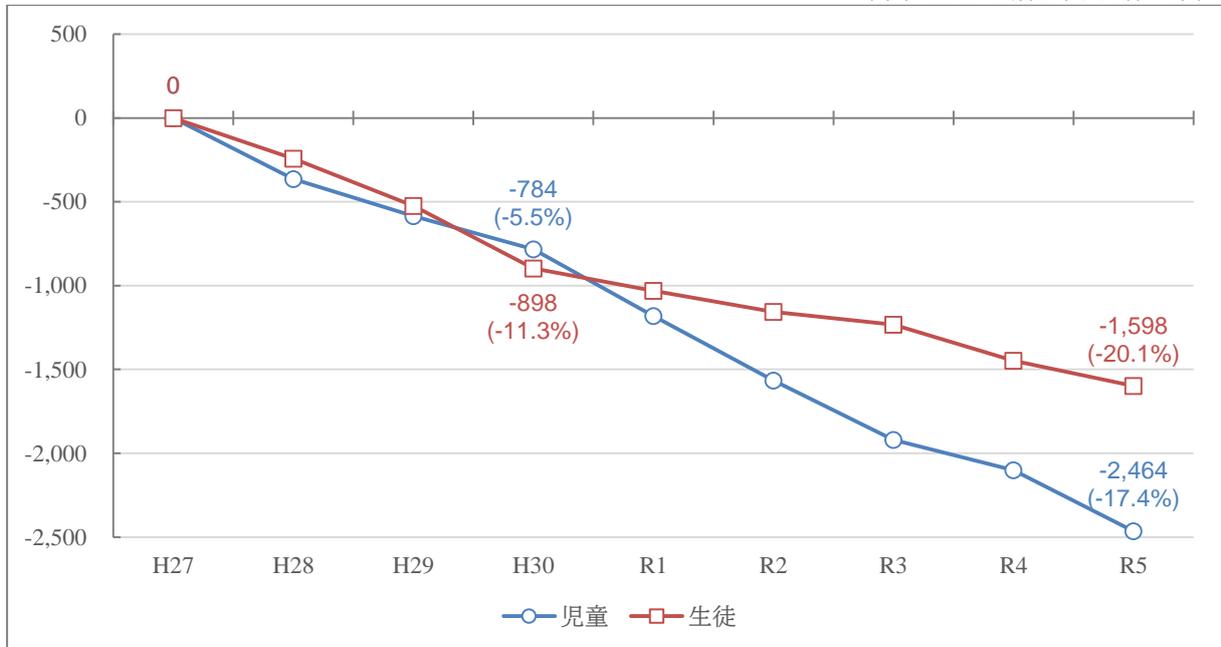


図 18 児童及び生徒（小・中学校）の増減（H27 基準）

※ 上図は文部科学省「学校基本調査」を基に作成

(3) 高等学校

本市は、令和6年度時点で、高等学校が13校立地しています。

なお、全ての私立高等学校において、市内遠方や市外から来校する生徒を対象としたスクールバスを運行しています。

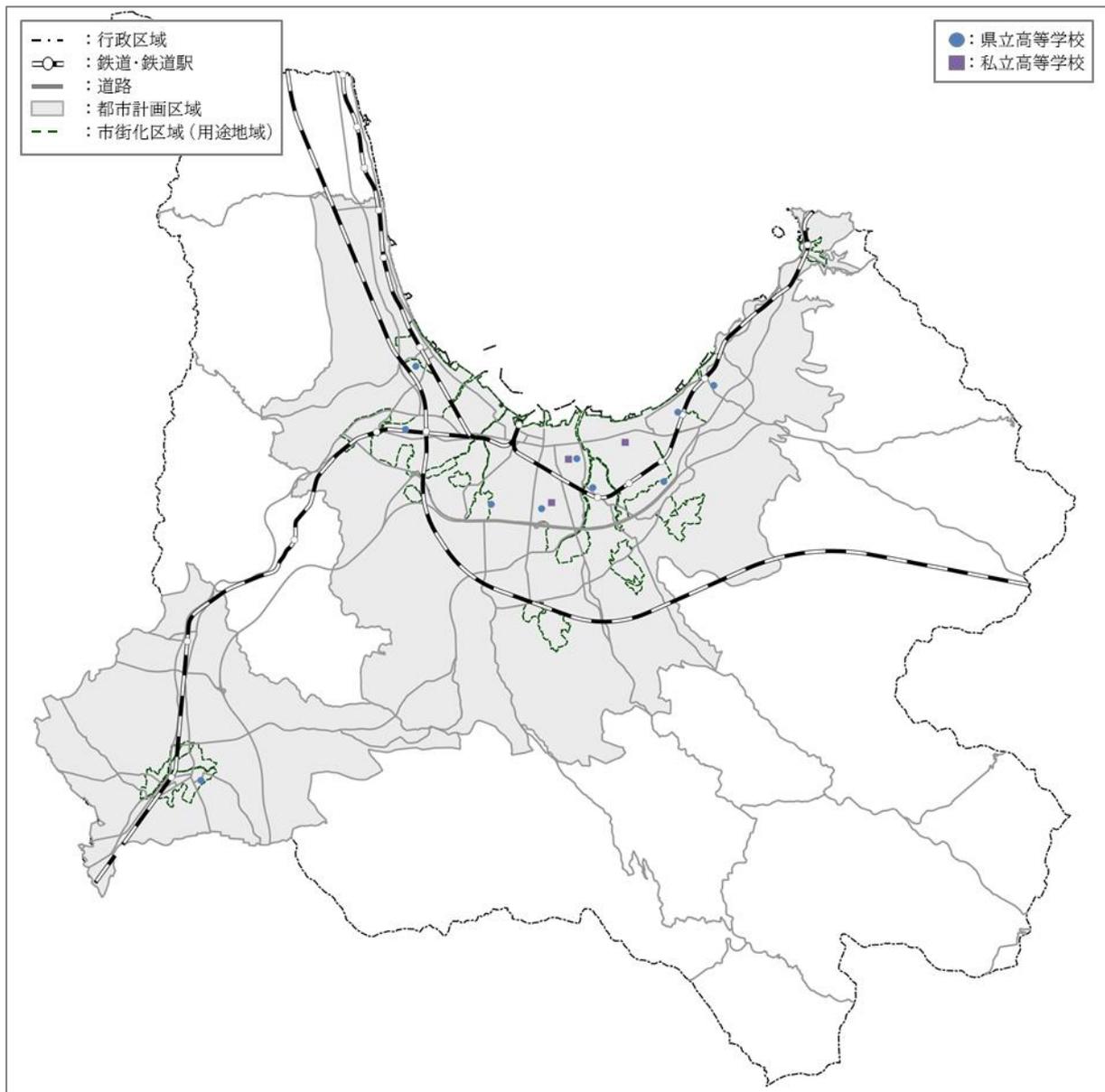


図 19 施設分布：高等学校

表 3 施設件数：高等学校

	件数		
	青森地区	浪岡地区	合計
●：県立高校	9	1	10
■：私立高校	3	0	3

※ 上図及び上表は青森県オープンデータを基に作成

(4) 生徒数（高等学校）

本市における高等学校の生徒の人数は、県立高等学校は平成27年度比以降減少傾向で推移しており、令和5年度においては、平成27年度比△1,133人（減少率17.5%）となっています。

一方で、私立高等学校はおおむね横ばいで推移しており、令和5年度においては、平成27年比+80人（増加率4.0%）となっています。

（単位：人）

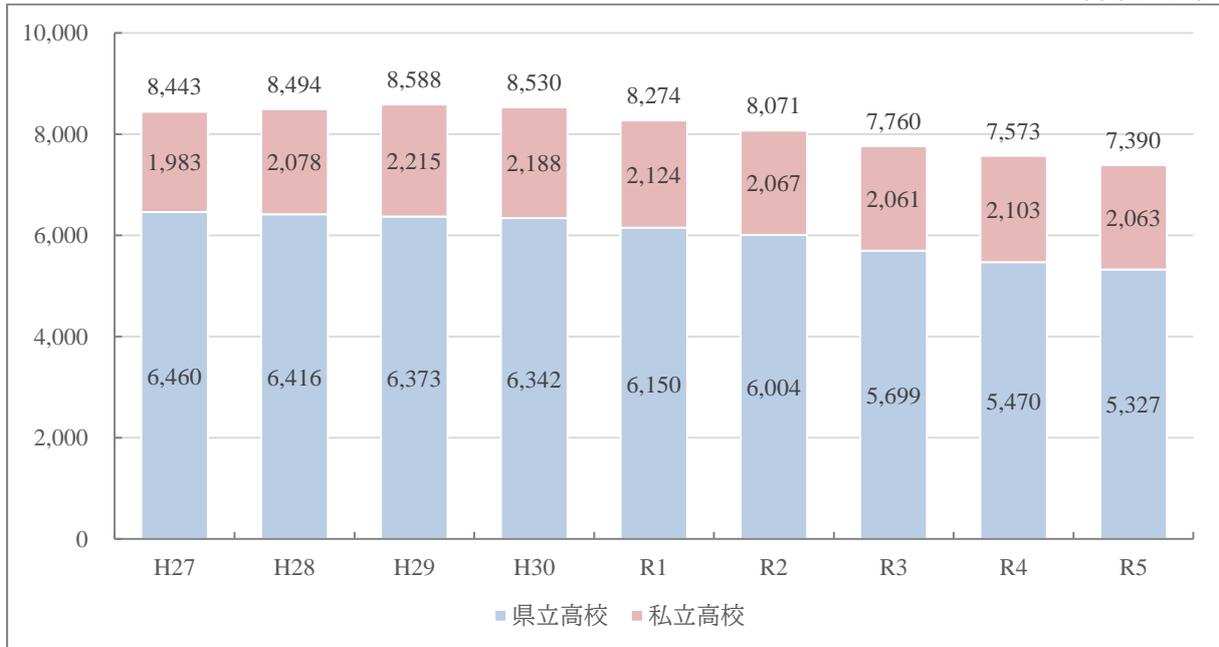


図20 生徒（高等学校）の推移

（単位：人、括弧内は増減率）

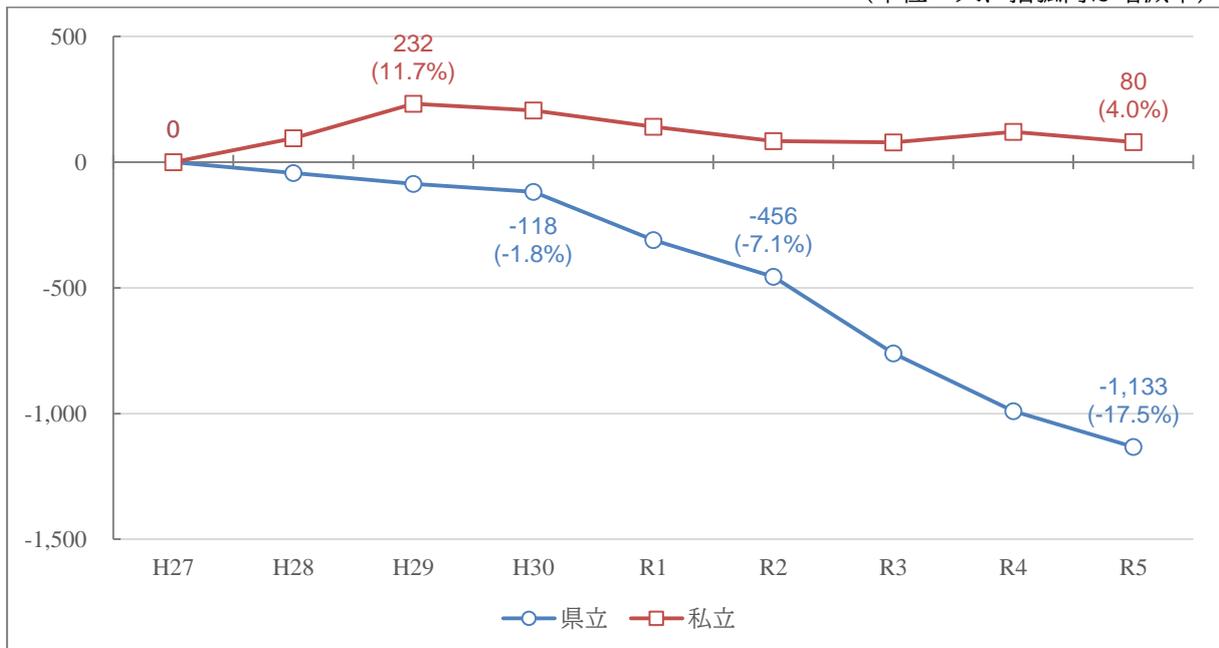


図21 生徒（高等学校）の増減（H27基準）

※ 上図は文部科学省「学校基本調査」を基に作成

1.1.5 観光

(1) 観光入込客数

本市の観光入込客数は、令和元年度まではおおむね微増傾向で推移していましたが、令和2年度以降は新型コロナウイルス感染症の影響により大幅に減少しています。

なお、令和4年度は回復の傾向を示し、平成27年度比△1,324千人（減少率22.3%）となっています。

令和5年度分は、公表次第追記します。

(単位：千人)

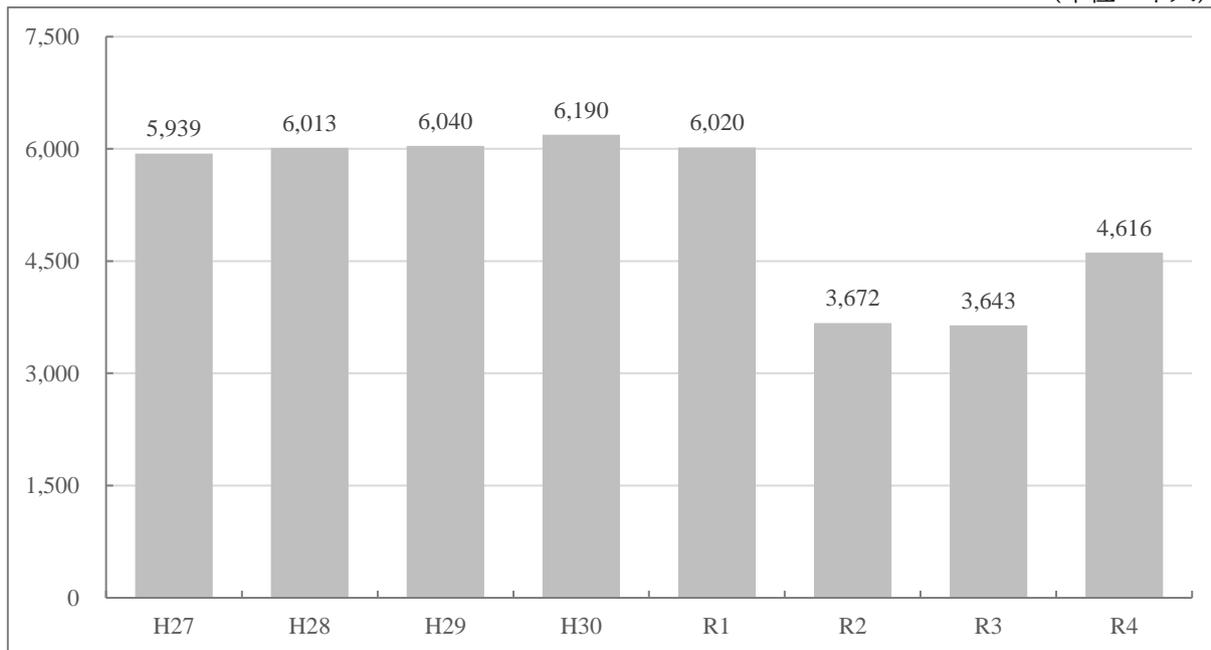


図 22 観光入込客数の推移

(単位：千人、括弧内は増減率)

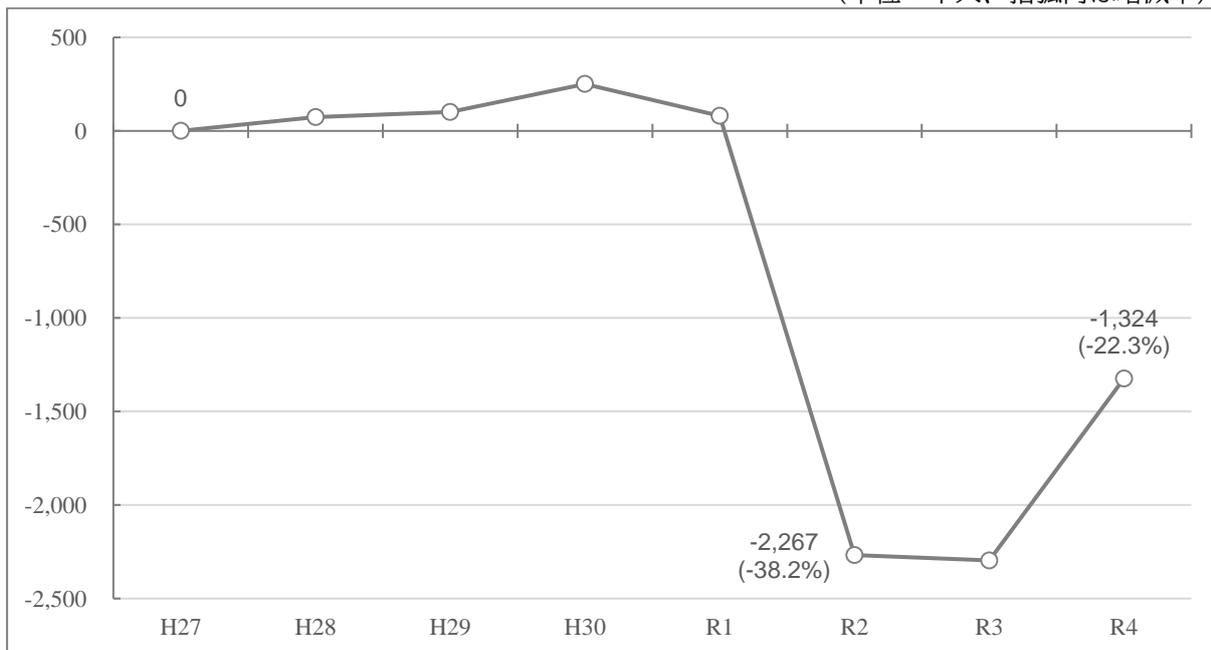


図 23 観光入込客数増減の推移 (H27 基準)

※上図は青森県「青森県観光入込客統計」を基に作成

(2) 青森港クルーズ船寄港実績

青森港におけるクルーズ船寄港回数は、令和元年度まで増加傾向にあります。

日本船の寄港は減少しているものの、これを上回る勢いで外国船の寄港回数が増加していました。

令和2年度は、新型コロナウイルス感染症の影響によりクルーズ船の寄港はなかったものの、令和4年度には外国船の寄港が再開され、令和5年度においてはインバウンド等の旅行需要の回復に伴い、過去最多の寄港回数となっています。

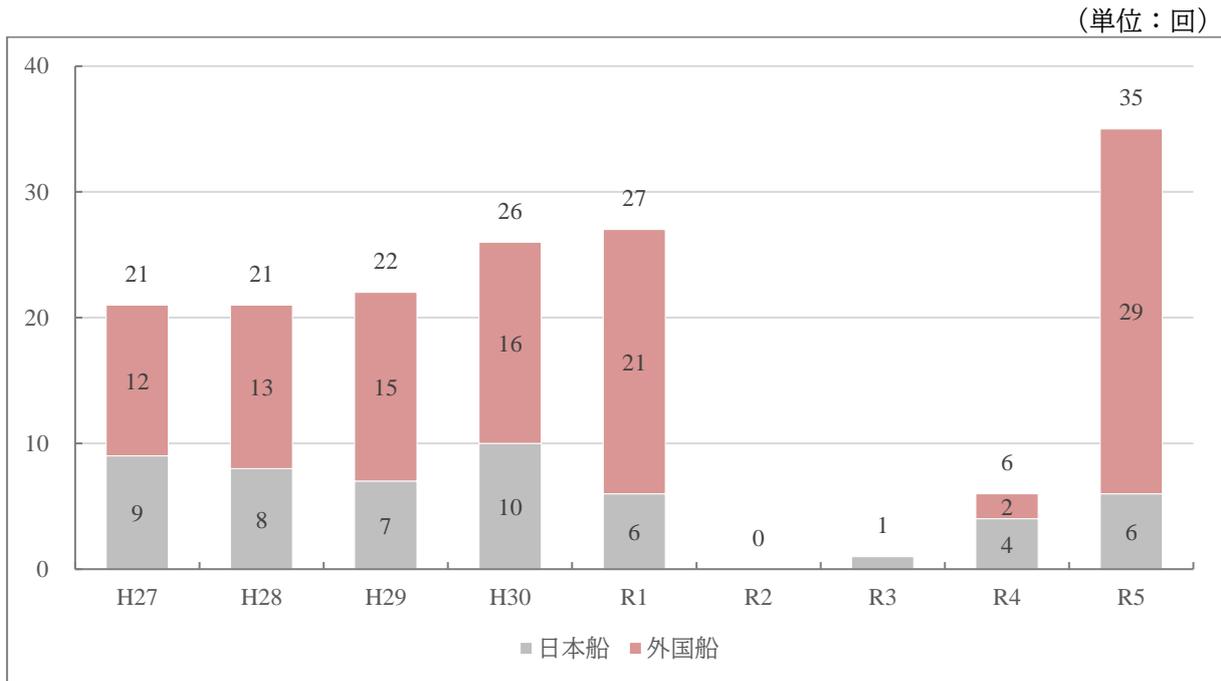


図 24 青森港クルーズ船寄港実績

※上図は青森港国際化推進協議会資料を基に作成

1.2 本市の現況（交通）

1.2.1 交通動向

(1) 交通手段

通勤・通学時の交通手段は、自家用車を利用している割合が年々増加している一方で、自転車・徒歩を利用している割合は減少傾向にあります。

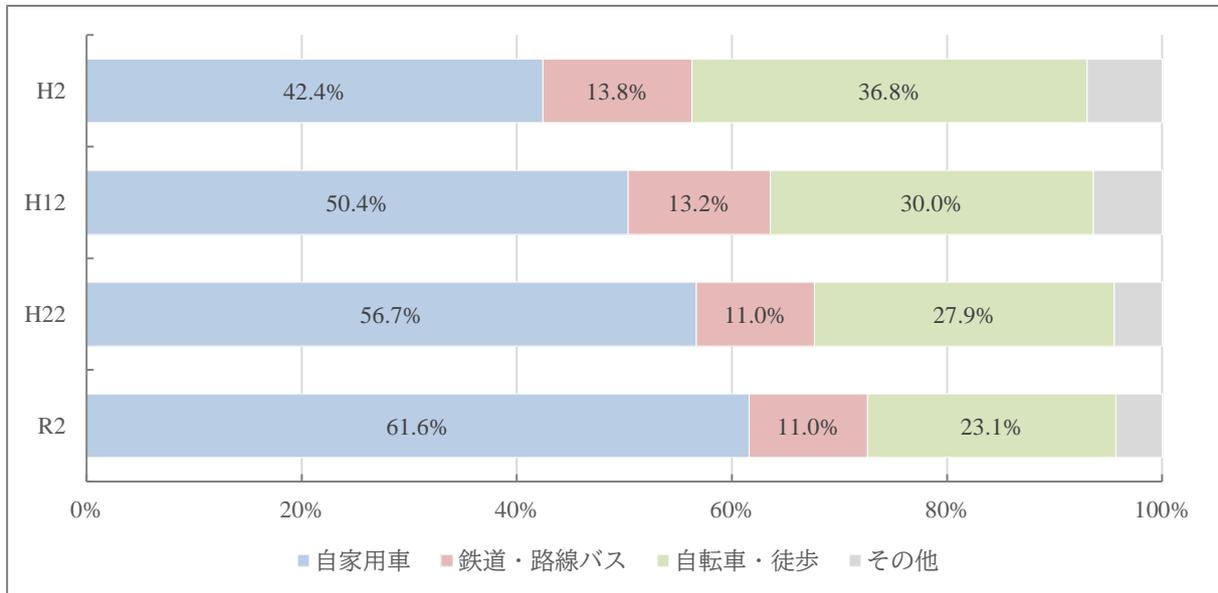


図 25 通勤・通学時の交通手段

※ 上図は総務省「国勢調査」を基に作成

【交通手段：自家用車】

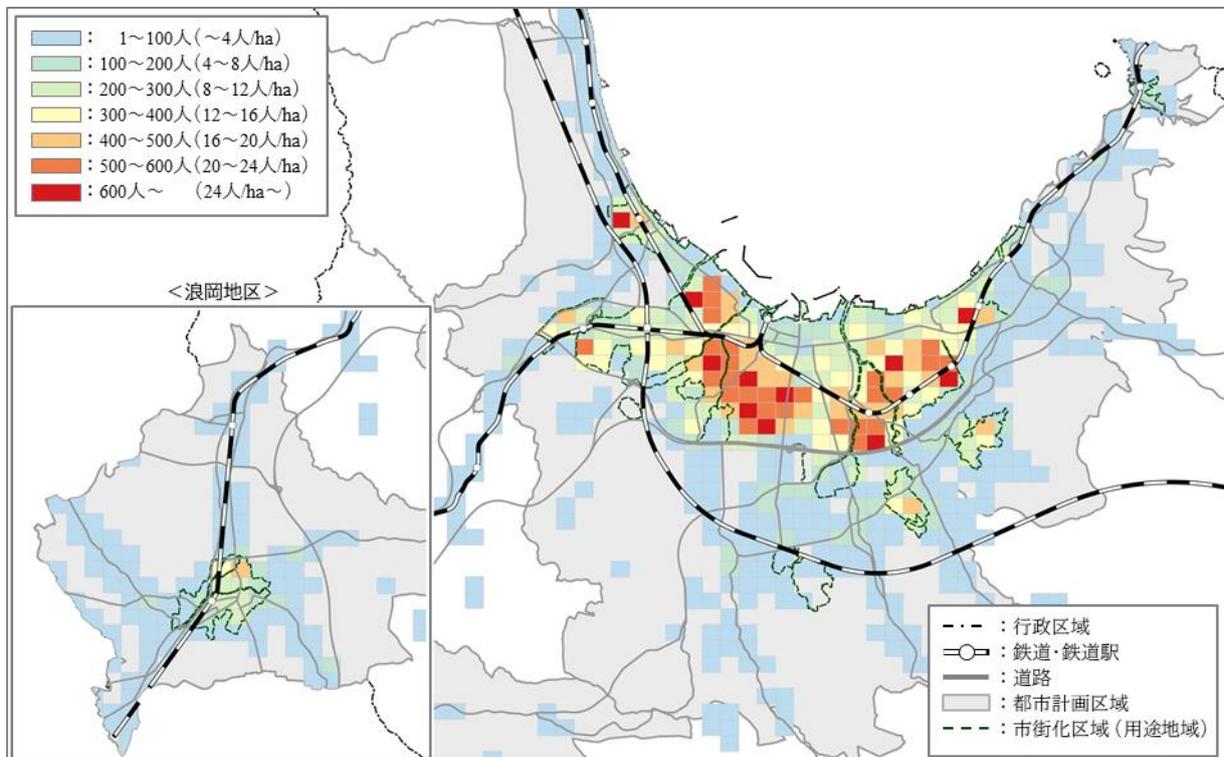


図 26 500mメッシュごとの交通手段（自家用車）分布（令和2年）

※ 上図は総務省「国勢調査」及び国土交通省「国土数値情報」を基に作成

【交通手段：自転車・徒歩】

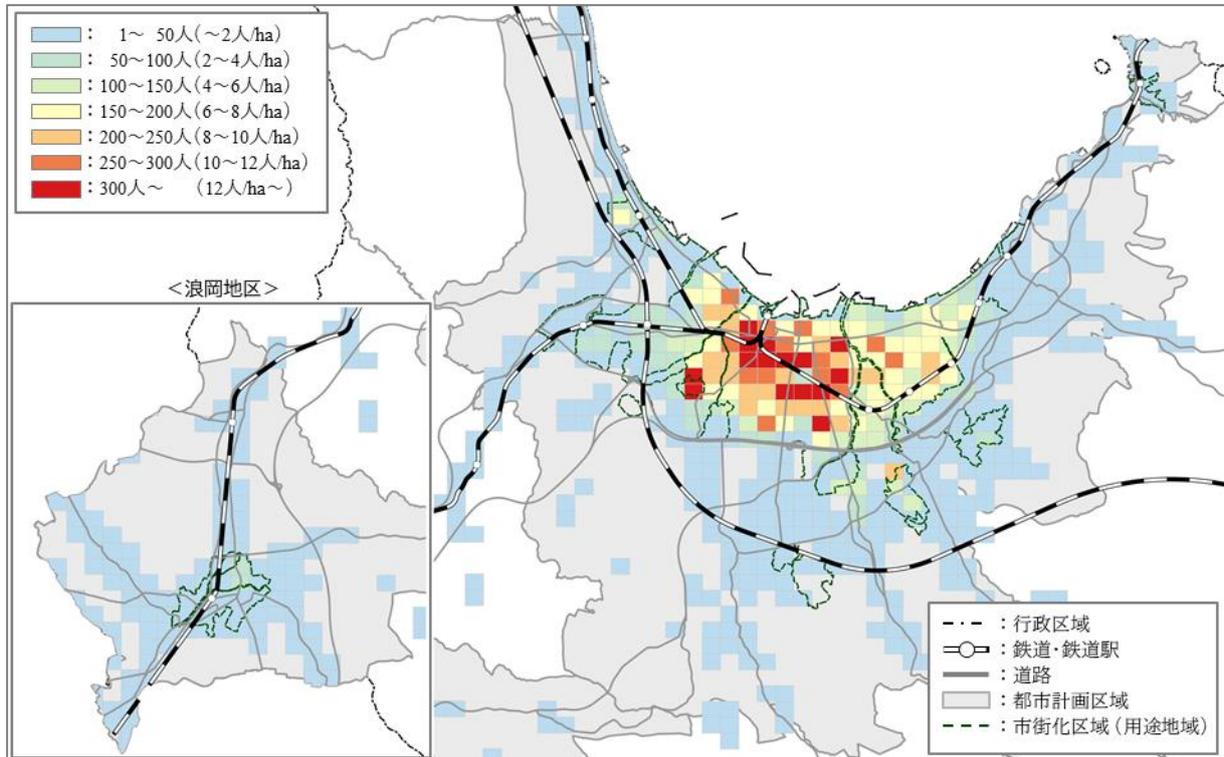


図 27 500m メッシュごとの交通手段（自転車・徒歩）分布（令和2年）

【交通手段：鉄道・路線バス】

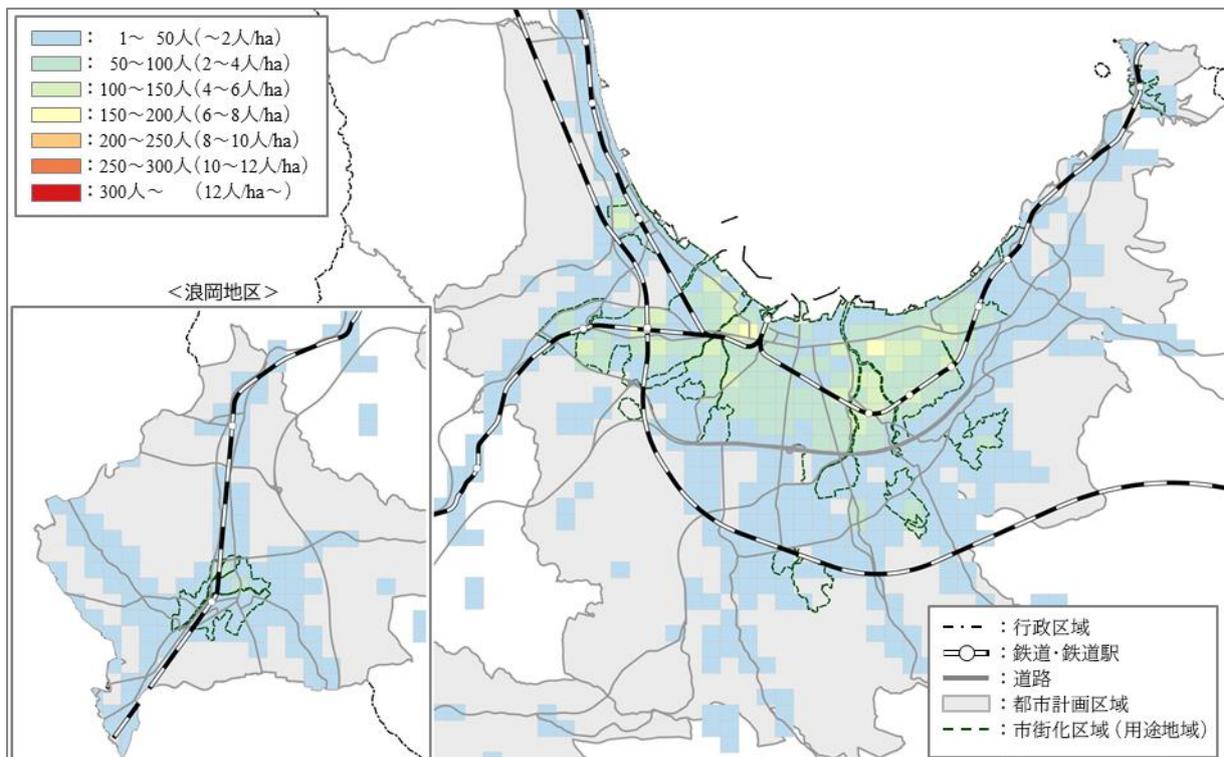


図 28 500m メッシュごとの交通手段（鉄道・路線バス）分布（令和2年）

※ 上図は総務省「国勢調査」及び国土交通省「国土数値情報」を基に作成

(2) 運転免許保有者数

青森県における運転免許保有者総数は減少傾向にある一方で、65歳以上の運転免許保有者数は増加傾向にあり、令和元年度以降は4人に1人が65歳以上となっています。

(単位：千人)

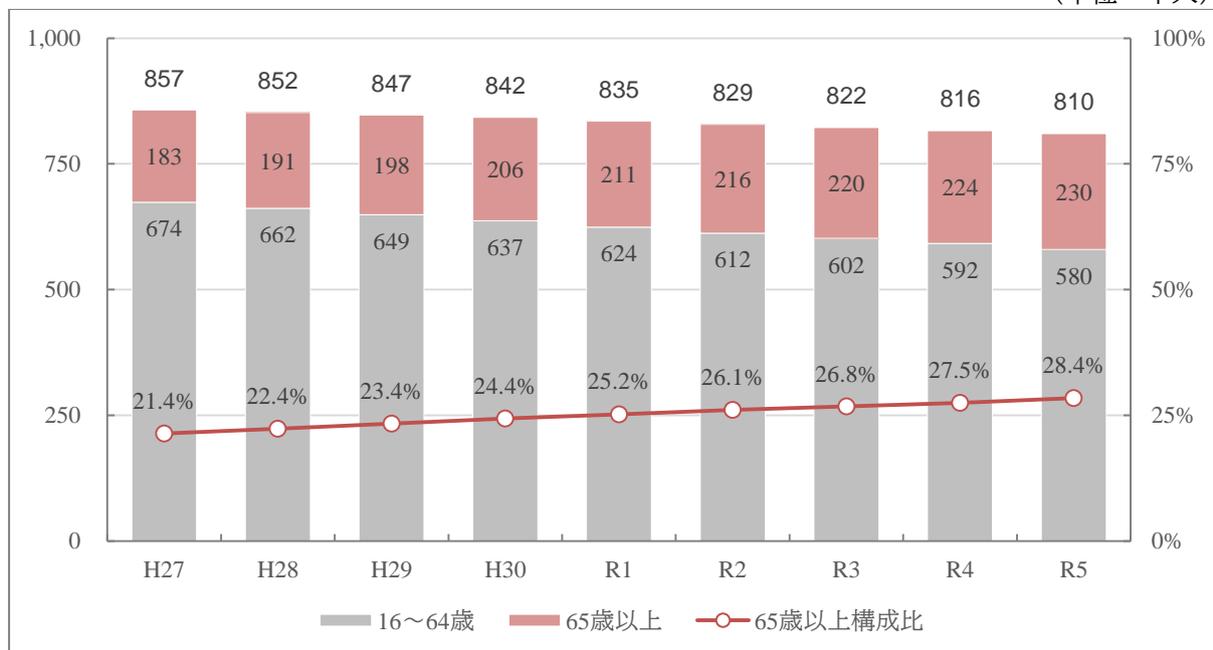


図 29 運転免許保有者数の推移（青森県）

※ 上図は警察庁「運転免許統計」を基に作成

(3) 冬期の外出

平成28年度第2回青森市民意識調査において、「通勤・通学などの日常生活の移動において、主にどのような交通手段を利用しているか」について、「通常期」「冬期」に分割して調査を実施しました。

当該調査の全年齢合計を下記に記載し、次ページ以降に年齢別の集計結果を記載します。

表4 調査票の回収結果 (単位：人)

年齢区分	標本数	有効回収数	回収率
16～19歳	129	60	46.5%
20～29歳	307	116	37.8%
30～39歳	398	189	47.5%
40～49歳	476	258	54.2%
50～59歳	476	319	67.0%
60～69歳	567	392	69.1%
70歳以上	647	445	68.8%
無回答	—	19	—
合計	3,000	1,798	59.9%

【全年齢区分合計】

通常期・冬期ともに自家用車の利用が半数以上を占めています。

また、通常期と比較して、冬期においては自転車の利用が減少し、徒歩・路線バスの利用率が増加しています。

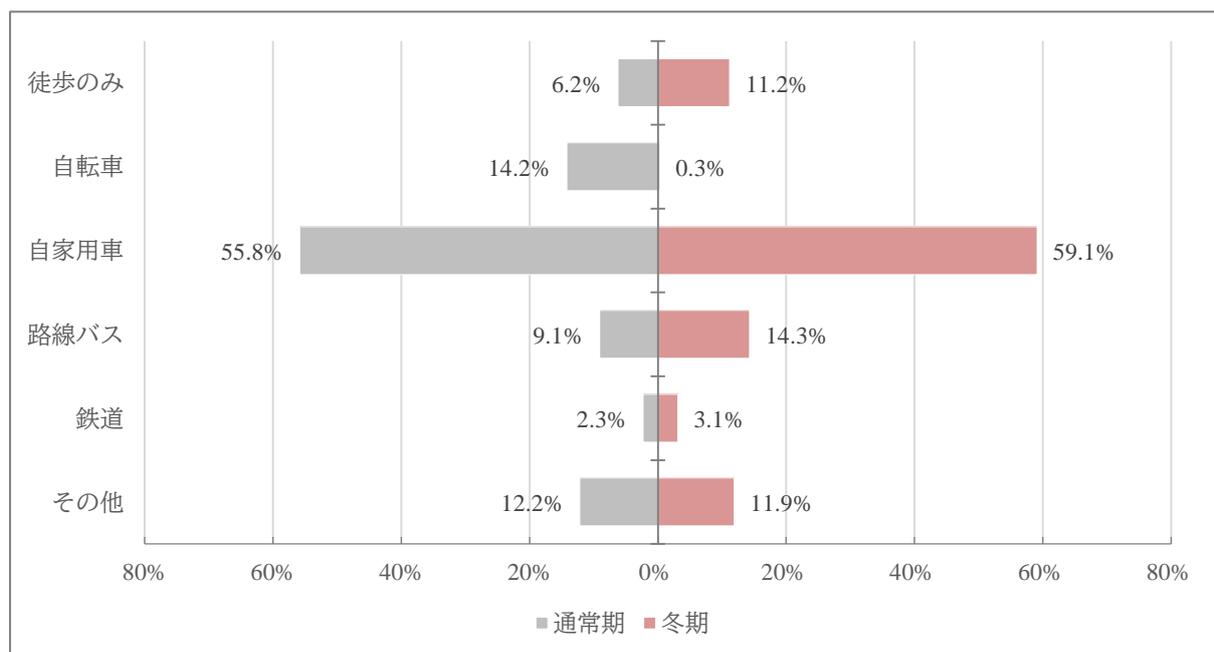


図30 日常生活における移動手段 (全年齢区分合計)

【年齢区分：16～19歳】

16～19歳の通常期においては、自転車の利用が半数近くを占めています。また、全年齢区分の中で唯一、鉄道利用が2割を超えています。

冬期においては、自転車から主に徒歩（+20ポイント）、路線バス（+10ポイント）、鉄道（+10ポイント）に転換しています。

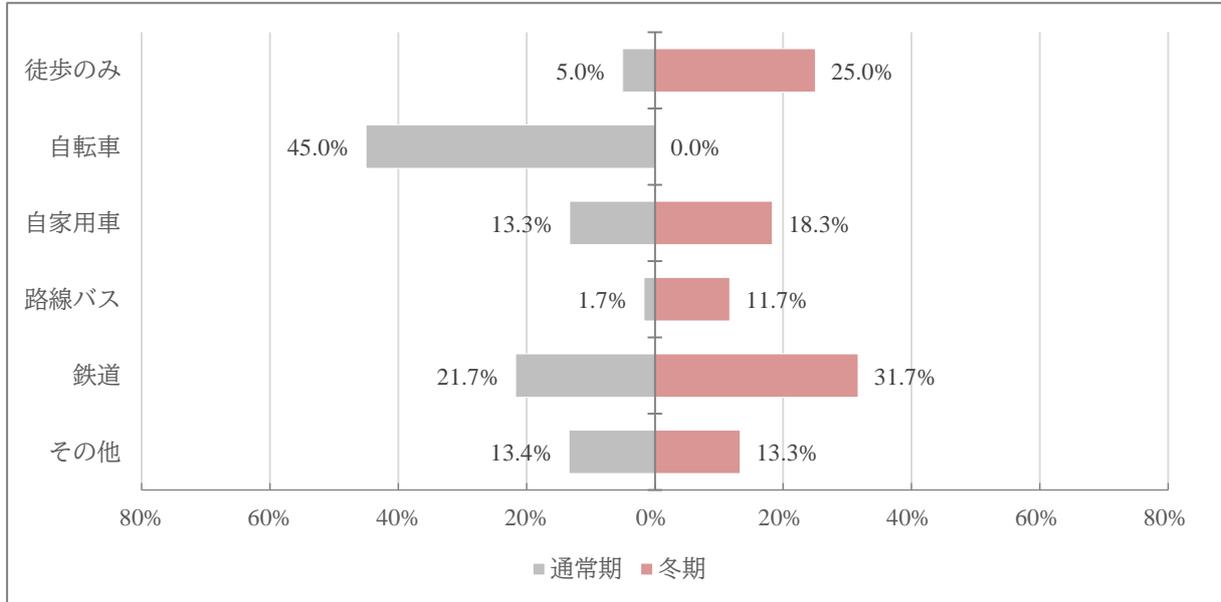


図 31 日常生活における移動手段（16～19歳）

【年齢区分：20～29歳】

20～29歳の通常期においては、自家用車の利用が半数を占めており、次いで自転車利用が2割程度となっています。

冬期においては、自転車から主に路線バス（+11ポイント）、自家用車（+5ポイント）に転換しています。

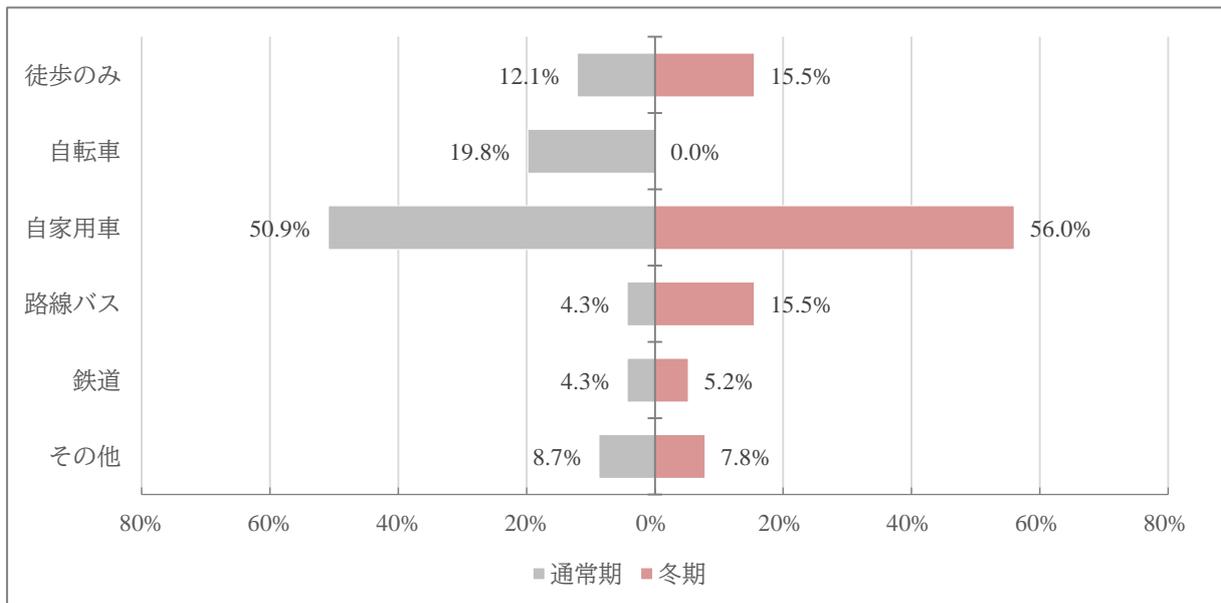


図 32 日常生活における移動手段（20～29歳）

【年齢区分：30～39歳】

30～39歳の通常期においては、自家用車の利用が7割以上を占めており、次いで自転車利用が1割程度となっています。

冬期においては、自転車から主に徒歩（+6ポイント）に転換しています。

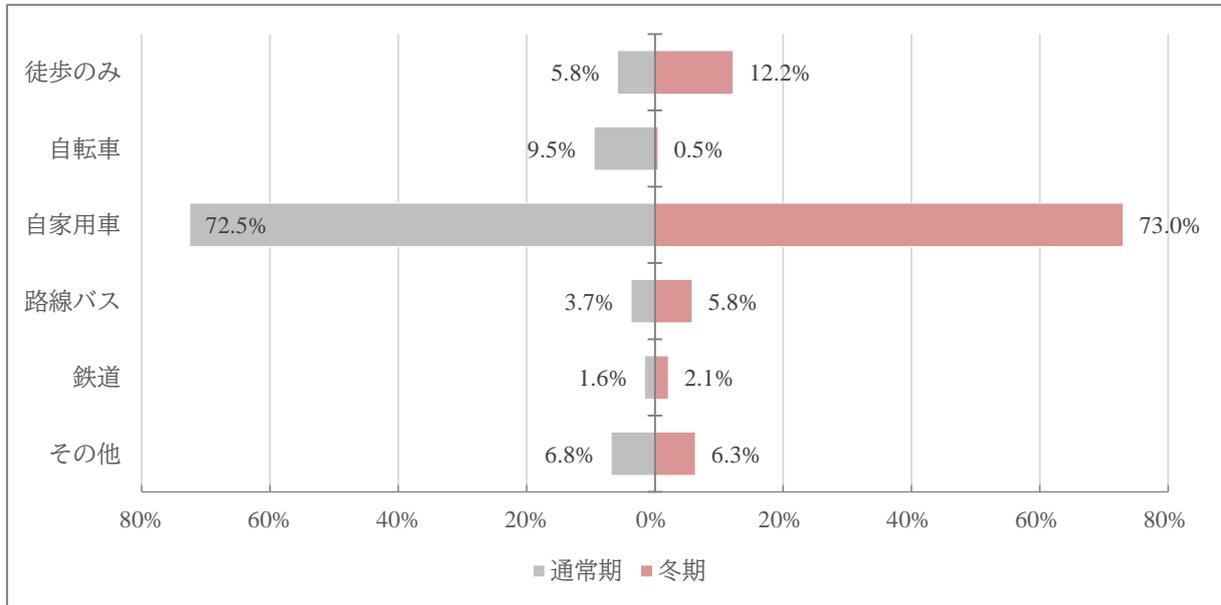


図 33 日常生活における移動手段（30～39歳）

【年齢区分：40～49歳】

40～49歳の通常期においては、自家用車の利用が7割程度を占めており、次いで自転車利用が1割程度となっています。

冬期においては、自転車から主に徒歩（+6ポイント）に転換しています。

全体として、30～39歳と同様の傾向となっています。

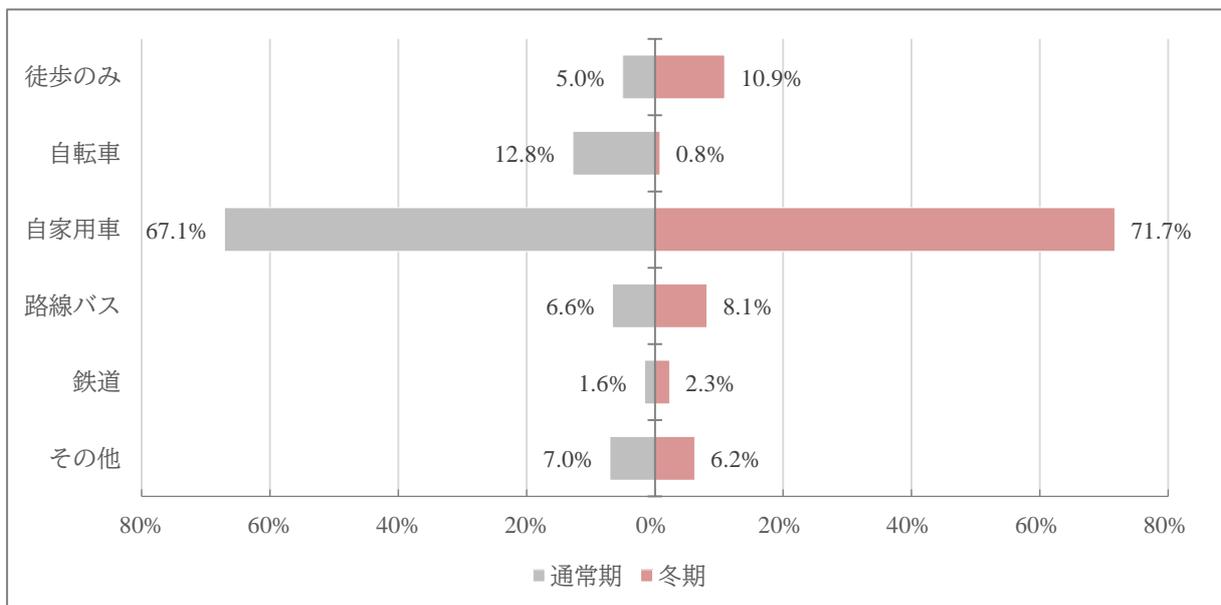


図 34 日常生活における移動手段（40～49歳）

【年齢区分：50～59 歳】

50～59 歳の通常期においては、自家用車の利用が 6 割程度を占めており、次いで自転車利用が 1 割程度となっています。

冬期においては、自転車から主に路線バス（+6 ポイント）、徒歩（+4 ポイント）に転換しています。

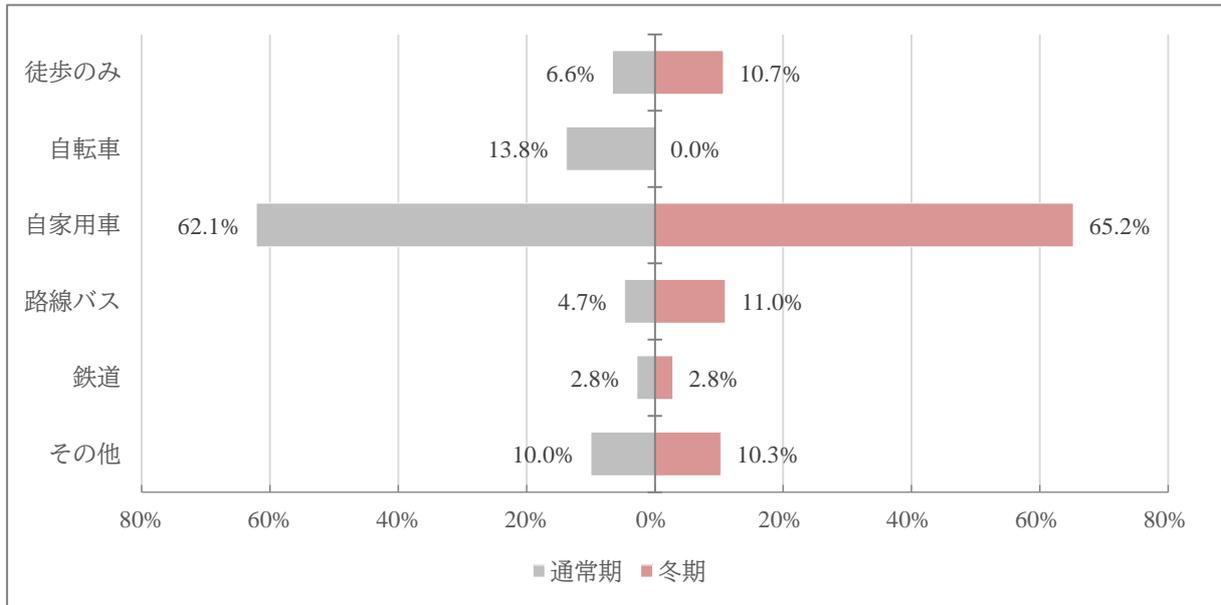


図 35 日常生活における移動手段（50～59 歳）

【年齢区分：60～69 歳】

60～69 歳の通常期においては、自家用車の利用が 6 割程度を占めており、次いで自転車利用が 2 割程度となっています。

冬期においては、自転車から主に路線バス（+6 ポイント）、自家用車（+5 ポイント）に転換しています。

全体として、20～29 歳と似た傾向となっています。

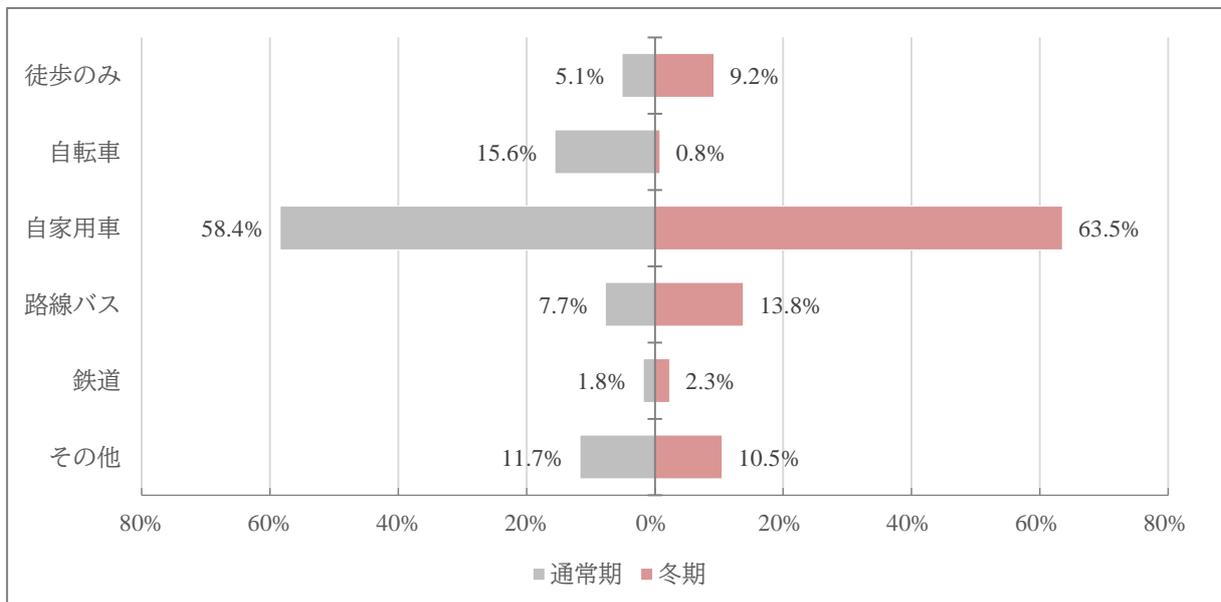


図 36 日常生活における移動手段（60～69 歳）

【年齢区分：70歳以上】

70歳以上の通常期においては、自家用車の利用が4割程度を占めており、次いで路線バス利用が2割となっています。

冬期においては、自転車から主に路線バス（+5ポイント）、徒歩（+4ポイント）に転換しています。

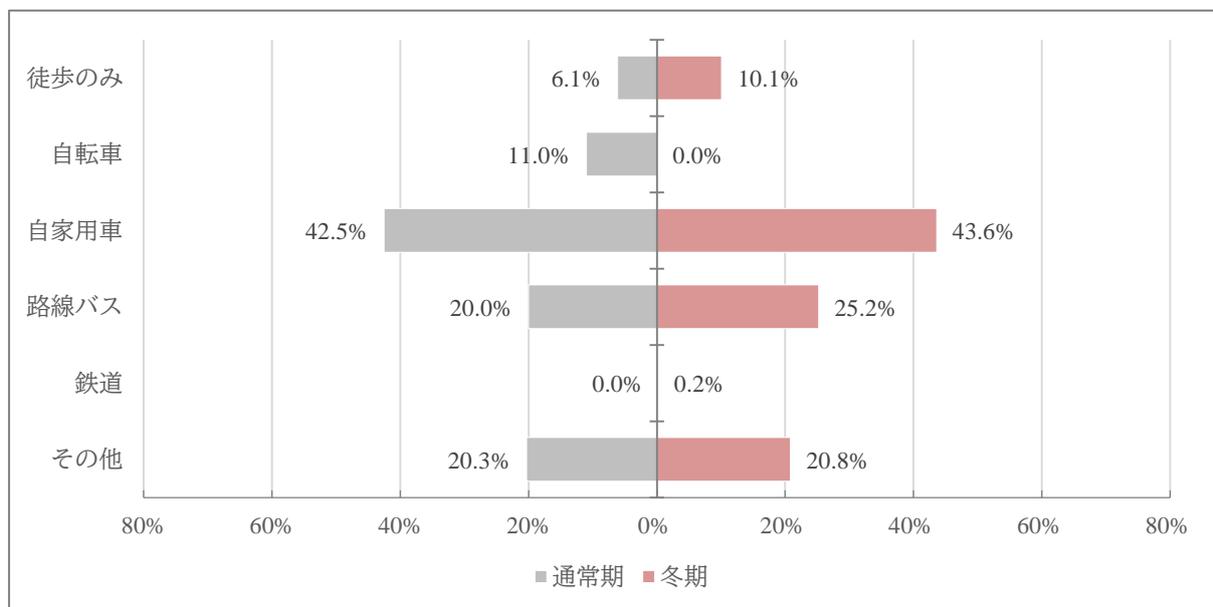


図 37 日常生活における移動手段（70歳以上）

1.2.2 公共交通網

(1) 公共交通の現況

本市は、青森市営バスをはじめとした路線バスや、JR 在来線や青い森鉄道線（並行在来線）といった鉄道が運行しており、鉄道駅から 800m 圏内及びバス停留所から 300m 圏内にある居住人口割合についても、83.6%と高い水準にあります。

また、令和 6 年度から浪岡地区において AI を活用した予約型の乗り合い運行を行う「浪岡 AI デマンド交通」の実証運行を実施しており、浪岡地区全体で公共交通を利用できる環境が整備されています。

しかしながら、一部の山間部や人口密度の高い住宅地において、この圏域から外れるエリア、いわゆる公共交通空白地域が見られます。

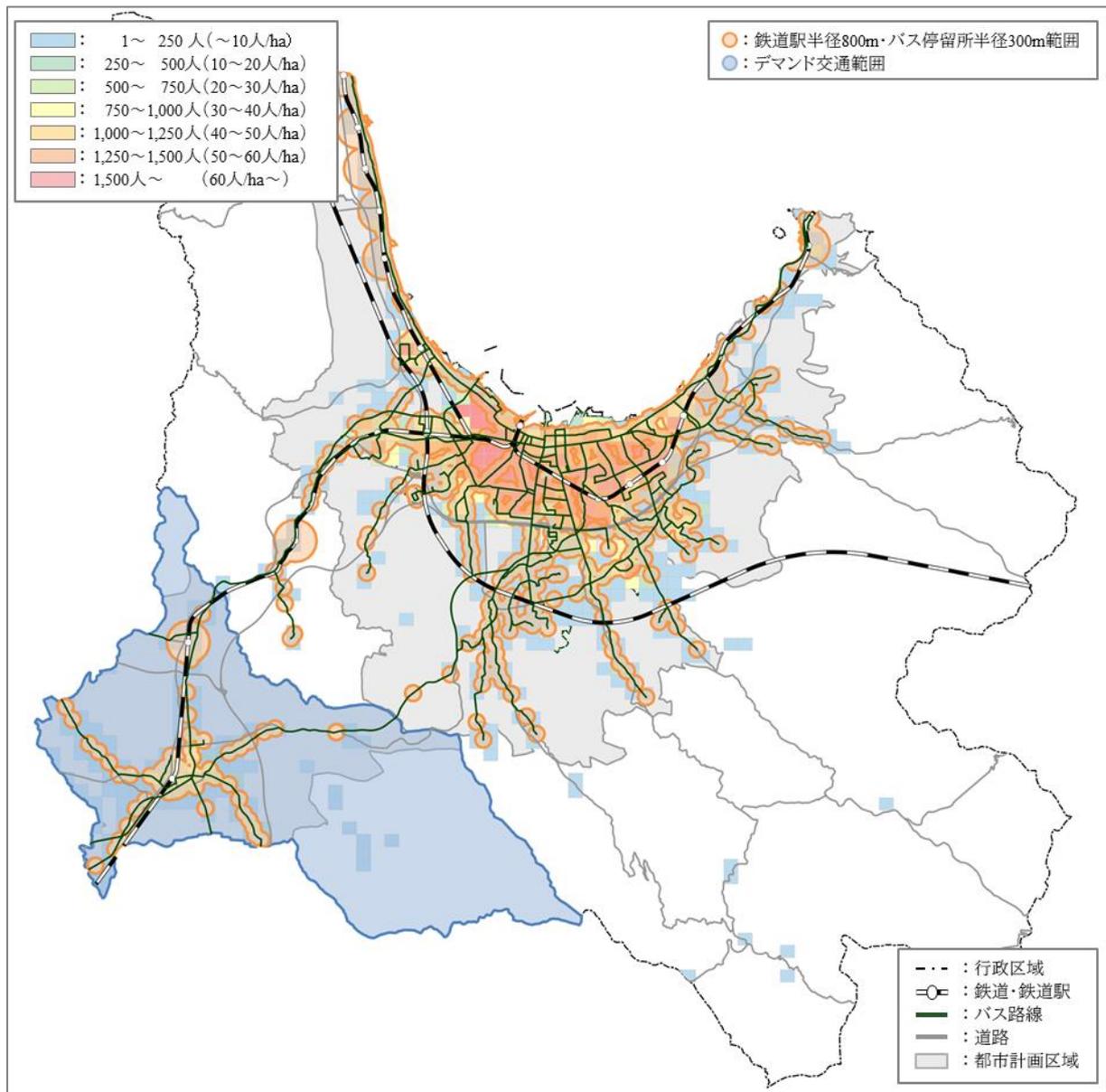


図 38 人口分布と公共交通運行範囲

※ 上図は総務省「国勢調査」及び各運行事業者資料を基に作成

1.2.3 鉄道

(1) 鉄道網

本市においては、東北新幹線・北海道新幹線のほか、JR 奥羽本線・津軽線、青い森鉄道線が運行されており、鉄道駅は、JR 奥羽本線 6 駅、JR 津軽線 7 駅、青い森鉄道線 7 駅となっています。

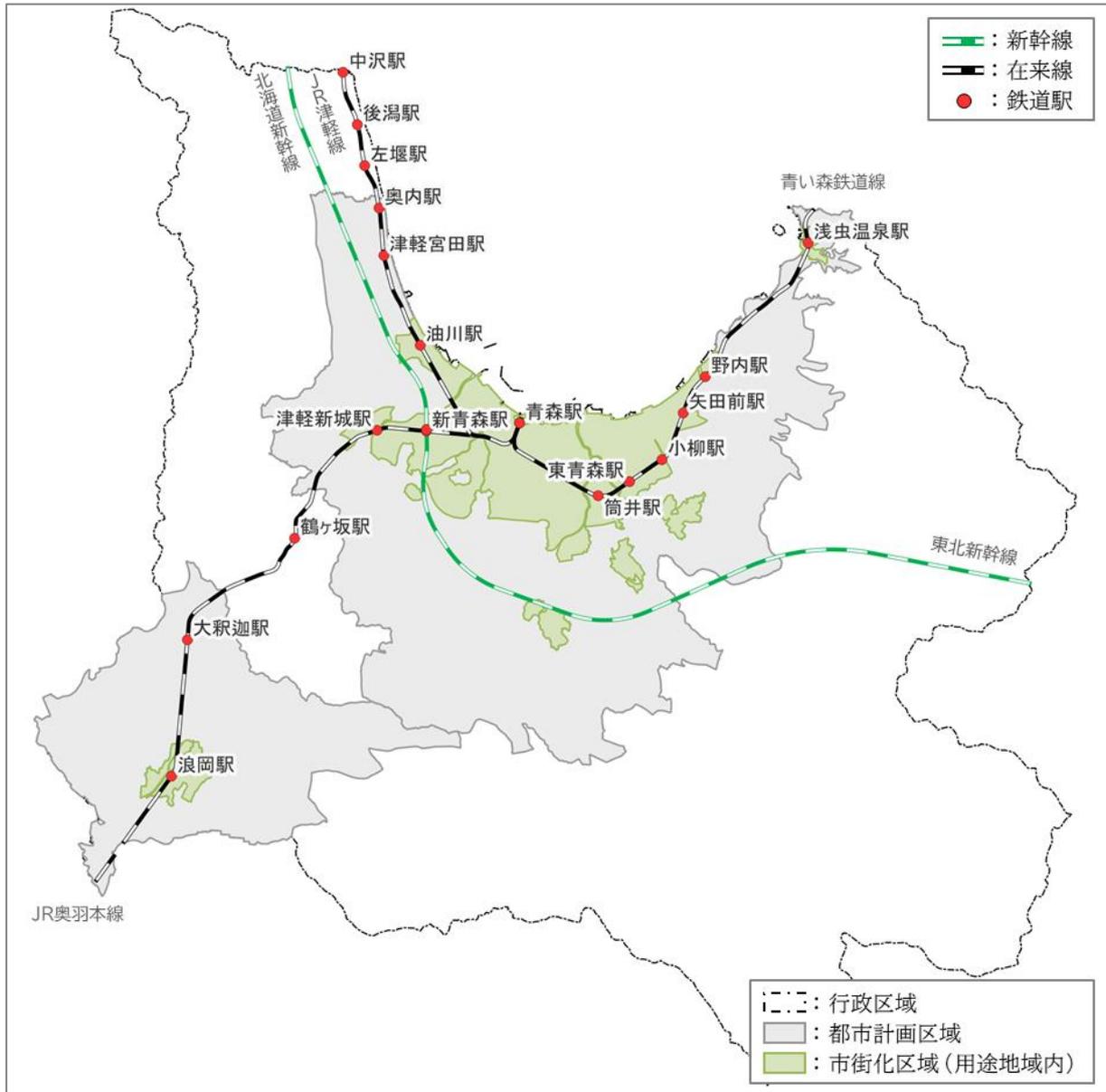


図 39 鉄道路線図

表 5 鉄道路線及び停車駅

路線区分	停車駅（青森市内）
東北新幹線・北海道新幹線	新青森駅
JR 奥羽本線	青森駅、新青森駅、津軽新城駅、鶴ヶ坂駅、大釈迦駅、浪岡駅
JR 津軽線	青森駅、油川駅、津軽宮田駅、奥内駅、左堰駅、後潟駅、中沢駅
青い森鉄道線	青森駅、筒井駅、東青森駅、小柳駅、矢田前駅、野内駅、浅虫温泉駅

※上図は鉄道事業者資料を基に作成

(2) 青森駅自由通路・青森駅西口駅前広場の整備

本市では、青森駅の交通ターミナル機能を強化し、青森駅を中心とした公共交通ネットワークの形成を図ることを目標として、平成21年度に整備した青森駅東口駅前広場に続き、令和3年3月に青森駅自由通路の一部供用開始（後に令和6年3月に全体供用開始）、令和5年3月に青森駅西口駅前広場の供用を開始しました。



図 40 青森駅西口駅前広場及び青森駅自由通路

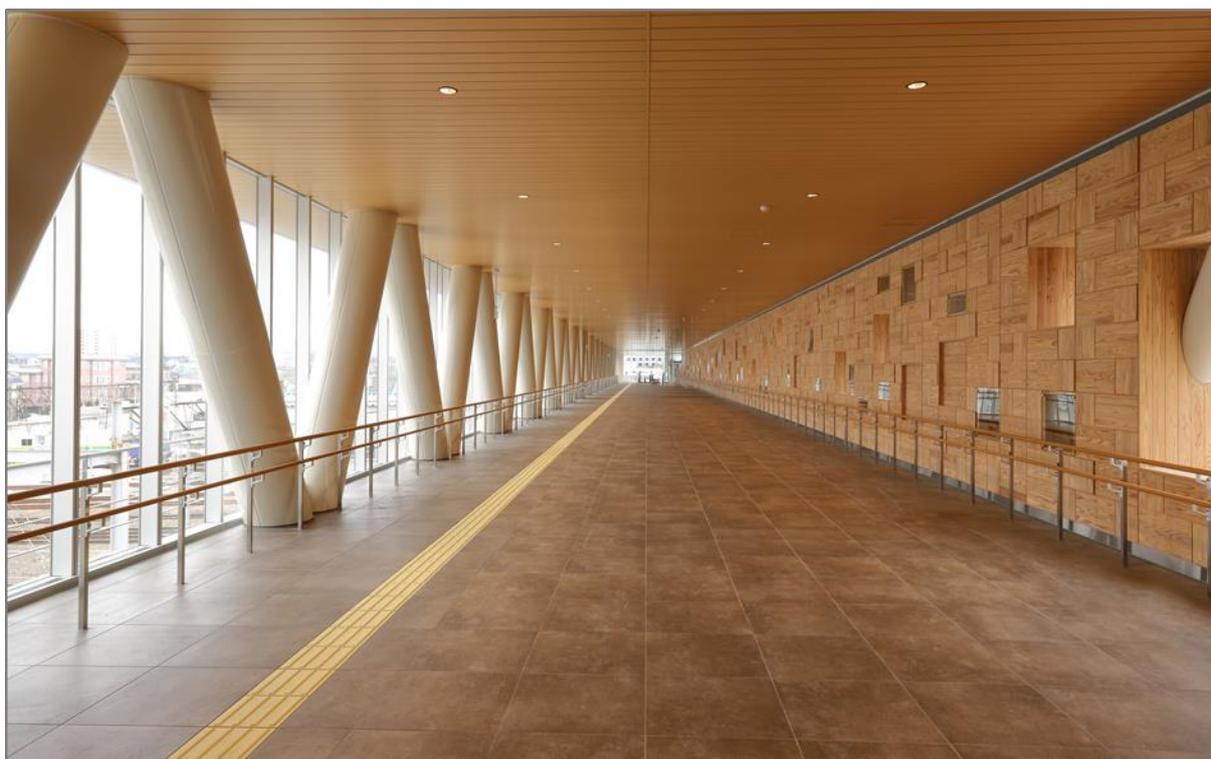


図 41 青森駅自由通路（内観）

(3) 東北新幹線新青森駅 1日当たり乗車人員

東北新幹線新青森駅の1日当たり乗車人員は、平成26年度は4,583人/日であり、平成28年度に減少を示していますが、これは北海道新幹線の開業により、在来線からの乗り継ぎが不要になったことが影響していると考えられます。

令和2年度以降は、新型コロナウイルスの影響により大幅な減少を示しているものの、それ以降は回復の傾向を示し、令和5年度の乗車人員は4,636人/日となっています。

なお、内訳については、定期券利用者は微増傾向で推移しており、定期外利用者は令和2年度で大幅な減少を示したものの、令和5年度で以前の水準に戻っています。

(単位：人/日)

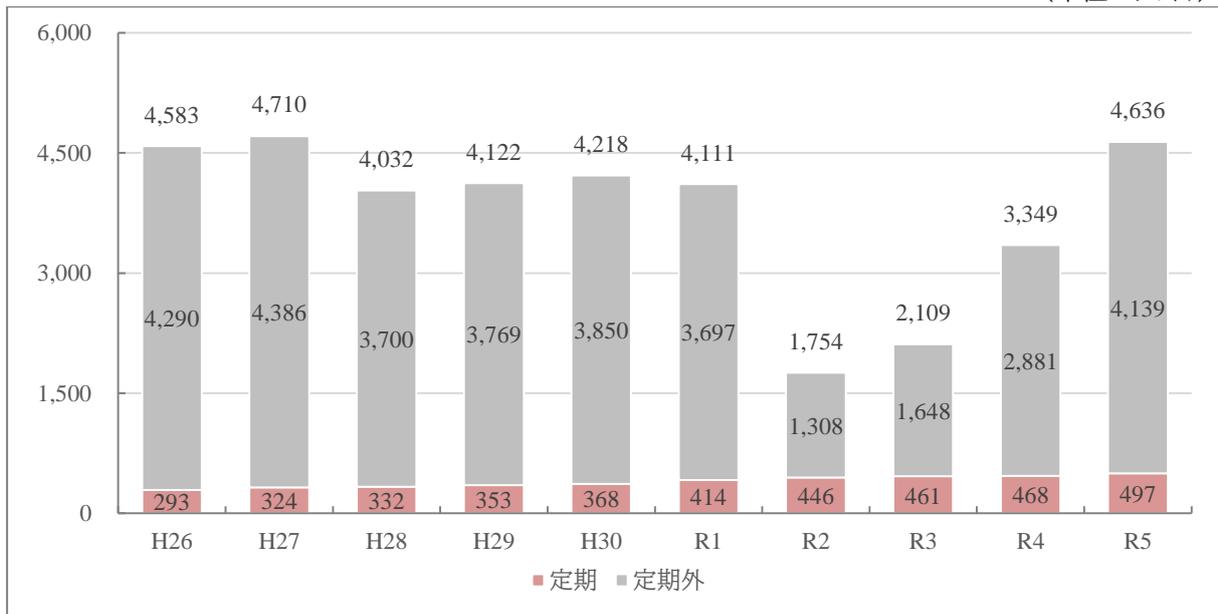


図 42 東北新幹線新青森駅 1日当たり乗車人員の推移

(単位：人/日、括弧内は増減率)

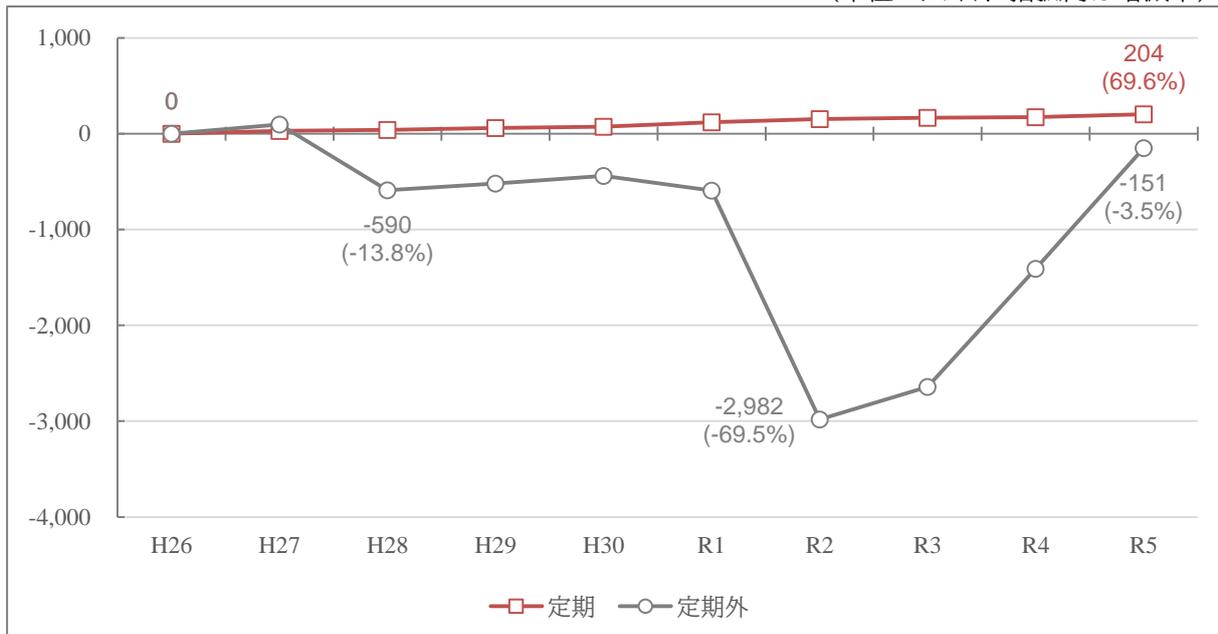


図 43 東北新幹線新青森駅 1日当たり乗車人員の増減 (H26 基準)

※ 上図は JR 東日本資料を基に作成

(4) JR 在来線 1 日当たり乗車人員

本市内の JR 在来線 1 日当たり乗車人員（無人駅は含まず）は、平成 26 年度は 11,115 人/日であり、これ以降、おおむね緩やかな減少傾向で推移しています。

令和 2 年度は、新型コロナウイルスの影響により大幅な減少を示したものの、その後は回復の傾向を示し、令和 5 年度の乗車人員は 10,750 人/日となっています。

なお、内訳については、定期券利用者は減少傾向を示していますが、これは令和元年度の津軽新城駅の無人駅化、令和 4 年度の油川駅の無人駅化により乗車人員が公表されなくなったことが影響していると考えられます。また、定期外利用者は令和 2 年度で大幅な減少を示したものの、令和 5 年度で以前の水準に戻っています。

(単位：人/日)

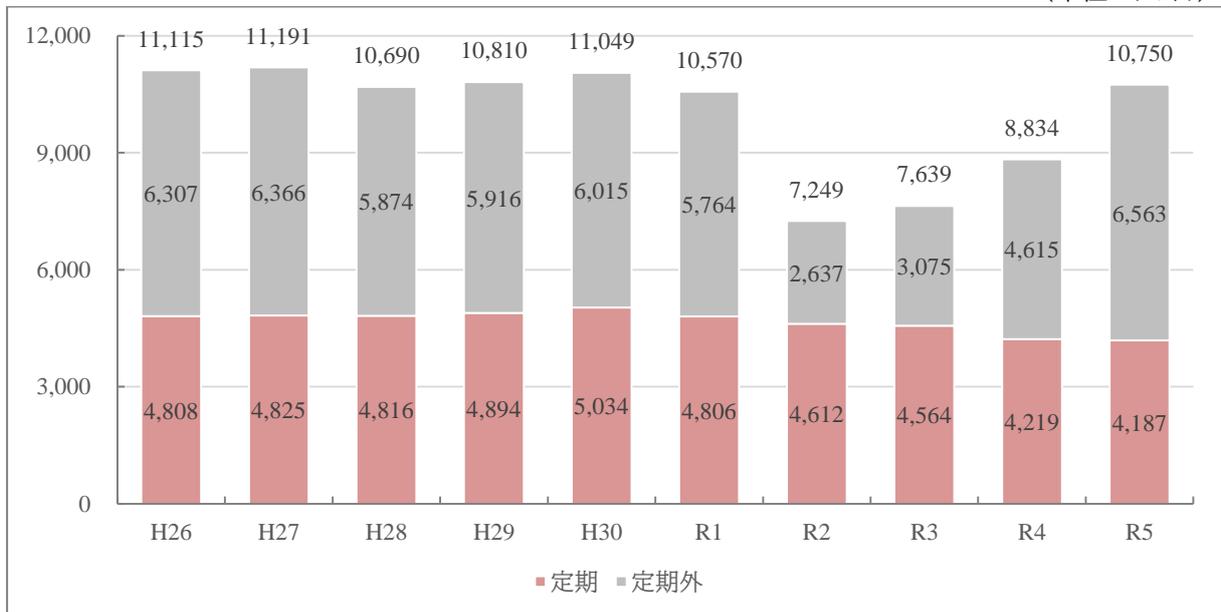


図 44 JR 在来線 1 日当たり乗車人員の推移

(単位：人/日、括弧内は増減率)

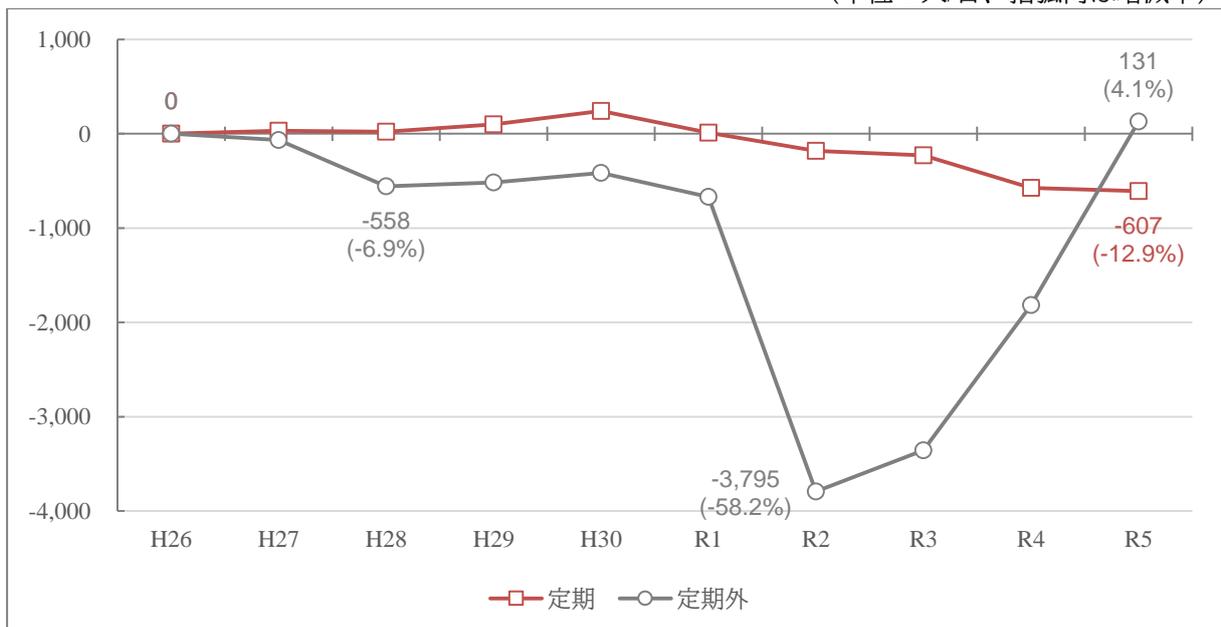


図 45 JR 在来線 1 日当たり乗車人員の増減 (H26 基準)

※ 上図は JR 東日本資料を基に作成

(5) 青い森鉄道線 1 日当たり乗車人員

本市内の青い森鉄道線 1 日当たり乗車人員は、平成 26 年度は 4,131 人/日であり、その後平成 30 年度まで増加傾向で推移しています。

令和 2 年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により減少を示したものの、その後は回復の傾向を示し、令和 5 年度の乗車人員は 4,859 人/日となっています。

なお、内訳については、定期券利用者は増加傾向を示しており、定期外利用者は令和 2 年度に一度減少したものの、令和 5 年度で以前の水準に戻っています。

(単位：人/日)

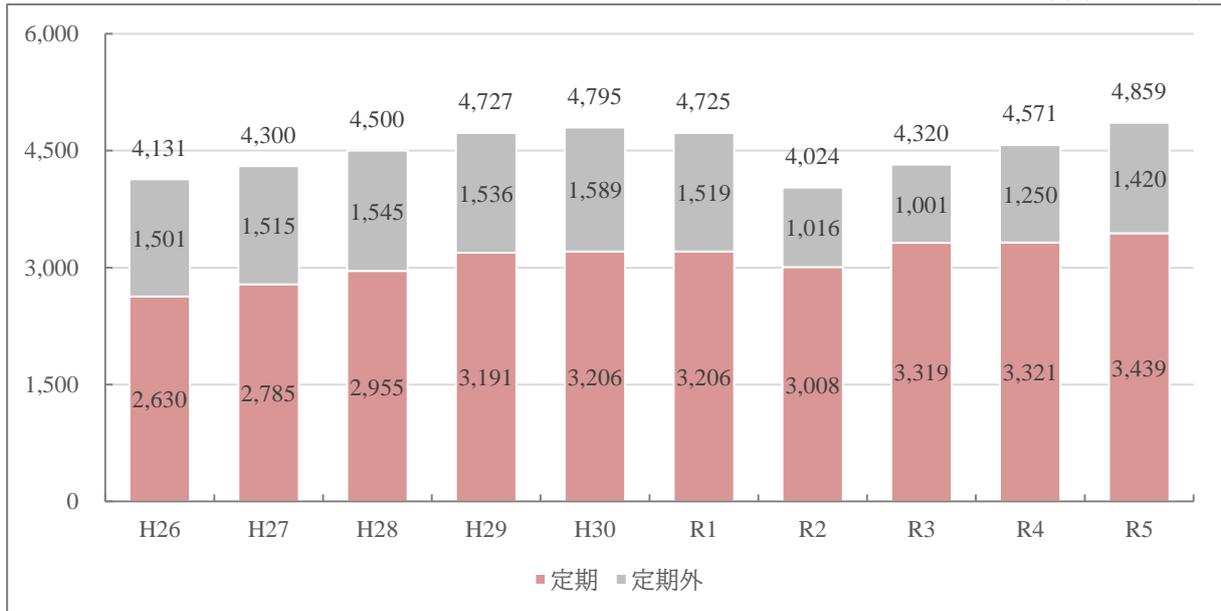


図 46 青い森鉄道線 1 日当たり乗車人員の推移

(単位：人/日、括弧内は増減率)

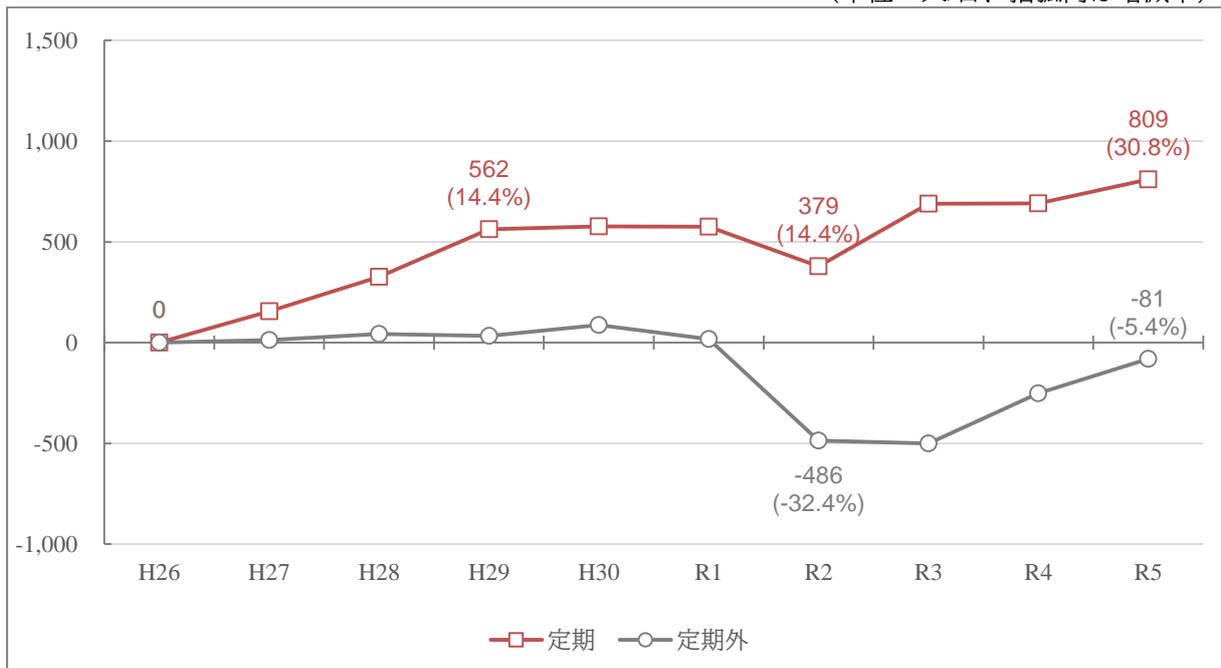


図 47 青い森鉄道線 1 日当たり乗車人員の増減 (H26 基準)

※上図は青い森鉄道資料を基に作成

1.2.4 路線バス

(1) 運行状況

本市は、下表に示す6者により、36路線1,111便の路線バスが運行されています。このうち、青森市営バスにより17路線871便が運行されており、本市の路線バス便数の約8割を占めています。

なお、青森市営バスは令和2年3月のダイヤ改正において路線数が大幅に減少（40路線→17路線）しましたが、これは系統ナンバリングを導入し、路線名の簡素化を図ったことによるものであり、これまで運行していた路線及び便数はおおむね維持しています。

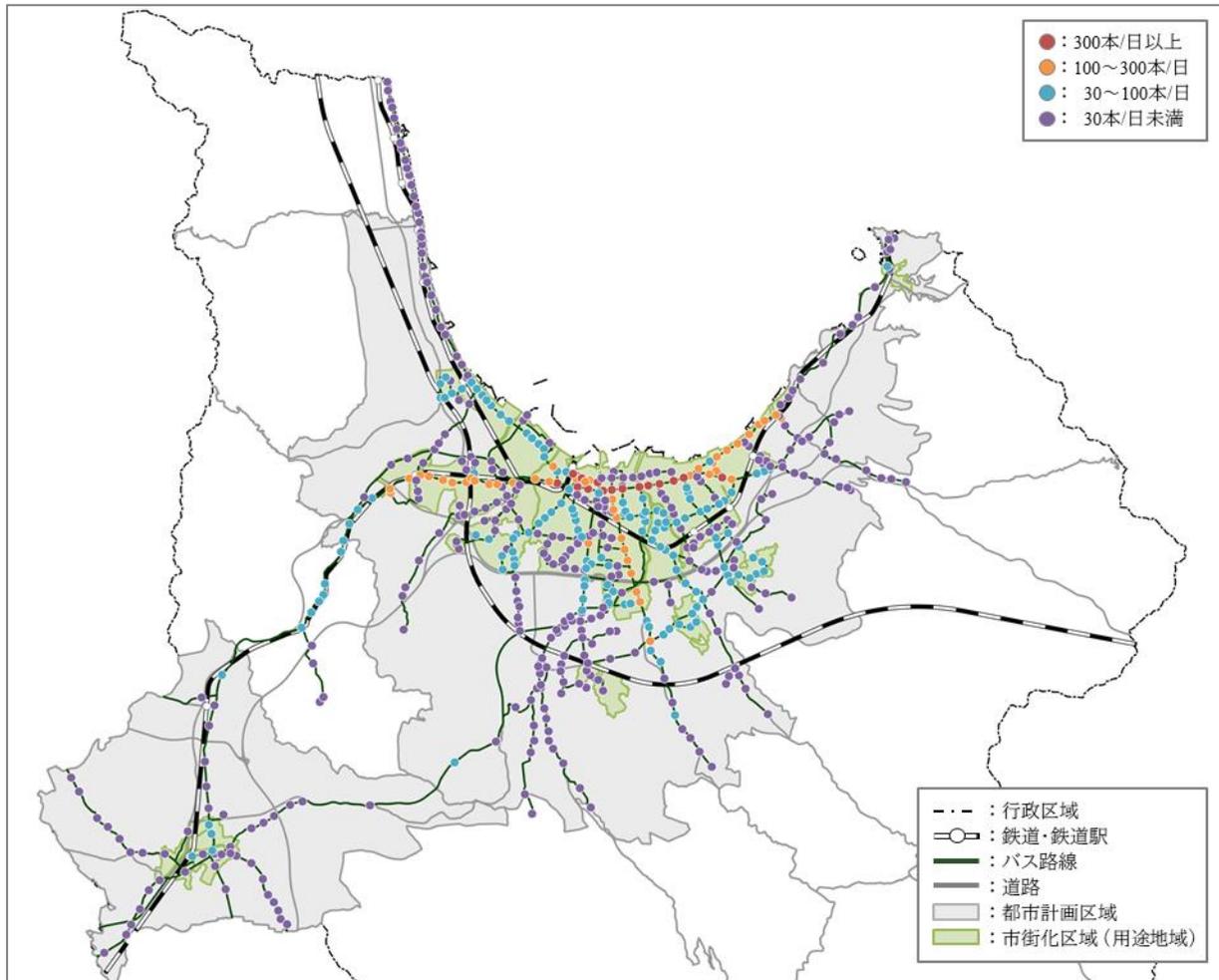


図 48 停留所ごとの路線バス運行本数（令和6年4月）

表 6 路線バスの路線数・便数（令和6年4月）

事業者名	路線数	便数	便数占有率
青森市営バス（括弧内：R5 冬便数）	17	871（882）	78.4%
青森市市バス	10	85	7.7%
弘南バス	5	84	7.6%
JRバス東北	2	61	5.5%
十和田観光電鉄	1	6	0.5%
下北交通	1	4	0.4%
計	36	1,111	

※ 上表及び上図は各運行事業者資料を基に作成

(2) 運行頻度

本市の路線バスの運行頻度は、東部においては国道4号から青森県道259号久栗坂造道線沿いにある青森市企業局交通部東部営業所まで、西部においては国道7号から青森県道247号鶴ヶ坂千刈線沿いにある青森市企業局交通部西部営業所まで、南部においては市中心部から国道103号の間屋町入口まで、1日100本以上の高い頻度で路線バスが運行されています。

なお、市中心部から放射状に延びるバス路線についても、1時間に往復1便以上(1日30本以上)の頻度で運行されています。

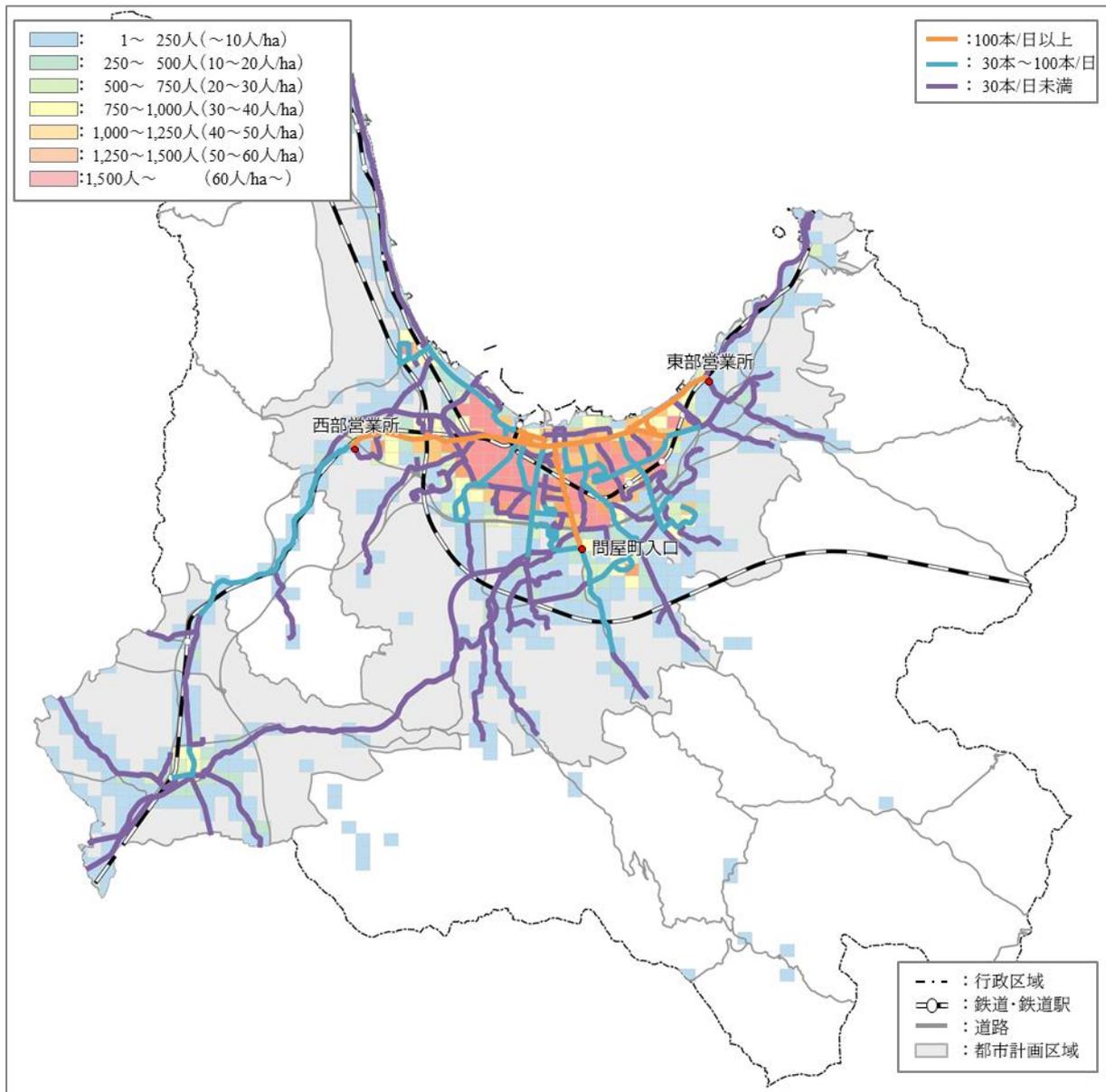


図 49 路線バス運行本数 (令和6年4月)

※上図は各運行事業者資料を基に作成

(3) 青森市営バス及び青森市市バスの地区間利用状況

青森市営バス及び青森市市バスの地区間利用状況は、中央東・中央・中央西間及び中央・中央南間の利用が大半を占めています。

また、郊外部からの利用についても、その半数以上が中央への利用となっています。

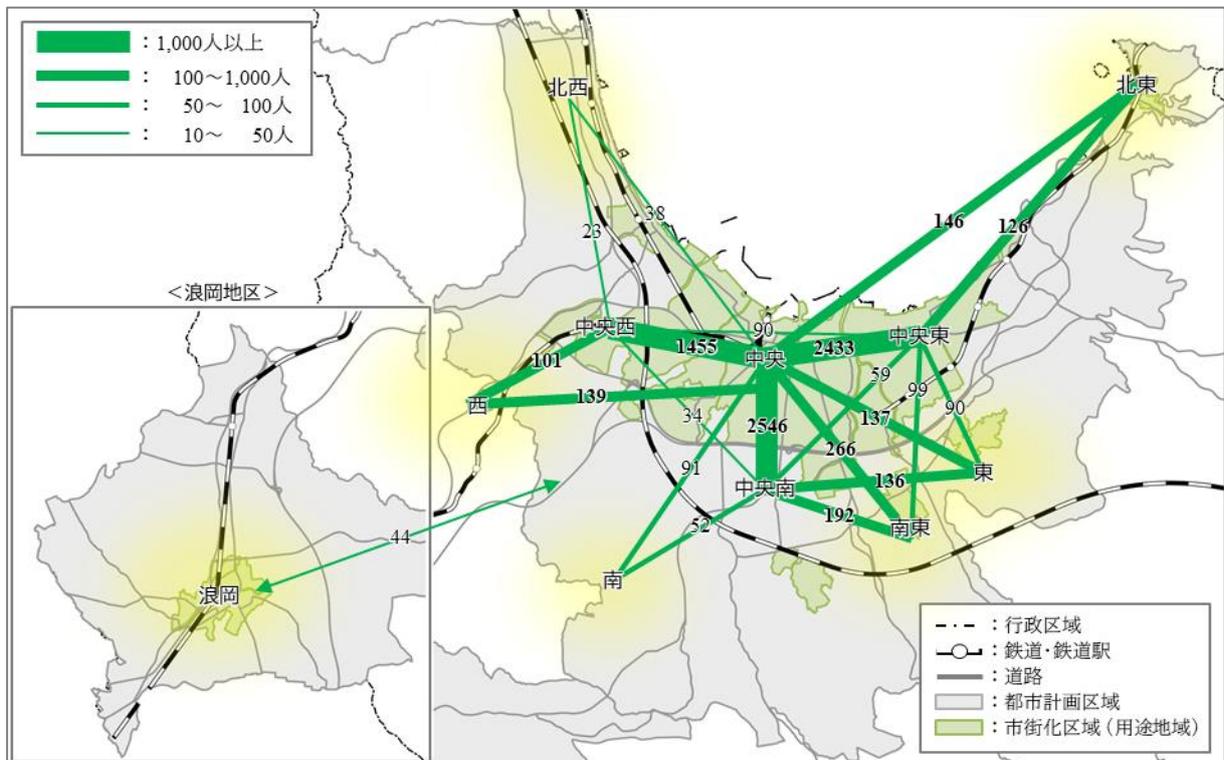


図 50 青森市営バス及び青森市市バス地区間 1日当たり利用者数 (IC カード利用)

※ 上図は青森市営バス及び市バス IC データ (令和 5 年 2 月) を基に作成

(4) 地域連携 IC カード「AOPASS」の導入

本市では、令和 4 年 3 月 5 日から、定期券や交通ポイント等の地域独自の乗車サービスの機能に加え、交通系 IC カード「Suica」や、「Suica」と相互利用を行っているエリアで利用可能な乗車券や、電子マネーなどの「Suica」サービスが利用できる地域連携 IC カード「AOPASS」を導入し、青森市営バス、青森市市バス、青森市シャトル・ルートバス「ねぶたん号」の全線においてサービスを開始しました。



※ 「Suica」は東日本旅客鉄道株式会社の登録商標です。

図 51 青森市地域連携 IC カード「AOPASS」

出典：青森市企業局交通部

(5) バスロケーションシステムの導入

青森市営バスでは、令和5年3月から、スマートフォンやタブレット端末等を使用して、乗車予定のバスの位置や遅延等の運行情報をリアルタイムで確認可能なバスロケーションシステムを導入しています。

また、令和6年3月から、青森市市バス及び青森市シャトル・ルートバス「ねぶたん号」においても、バスロケーションシステムの運用を開始しました。



図 52 青森市営バス バスロケーションシステム画面

出典：青森市営バス「バスロケーションシステム」

1.2.5 青森市営バス

(1) 運行状況

青森市営バスは、青森市企業局交通部が大正15年から営業しており、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、令和8年には創業100周年を迎えます。

現在は、青森地区の大部分をカバーし、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として、重要な役割を担っています。

また、季節行事や学校行事に合わせた臨時便の運行を実施するなど、更なる移動サービスの向上に取り組んでいます。

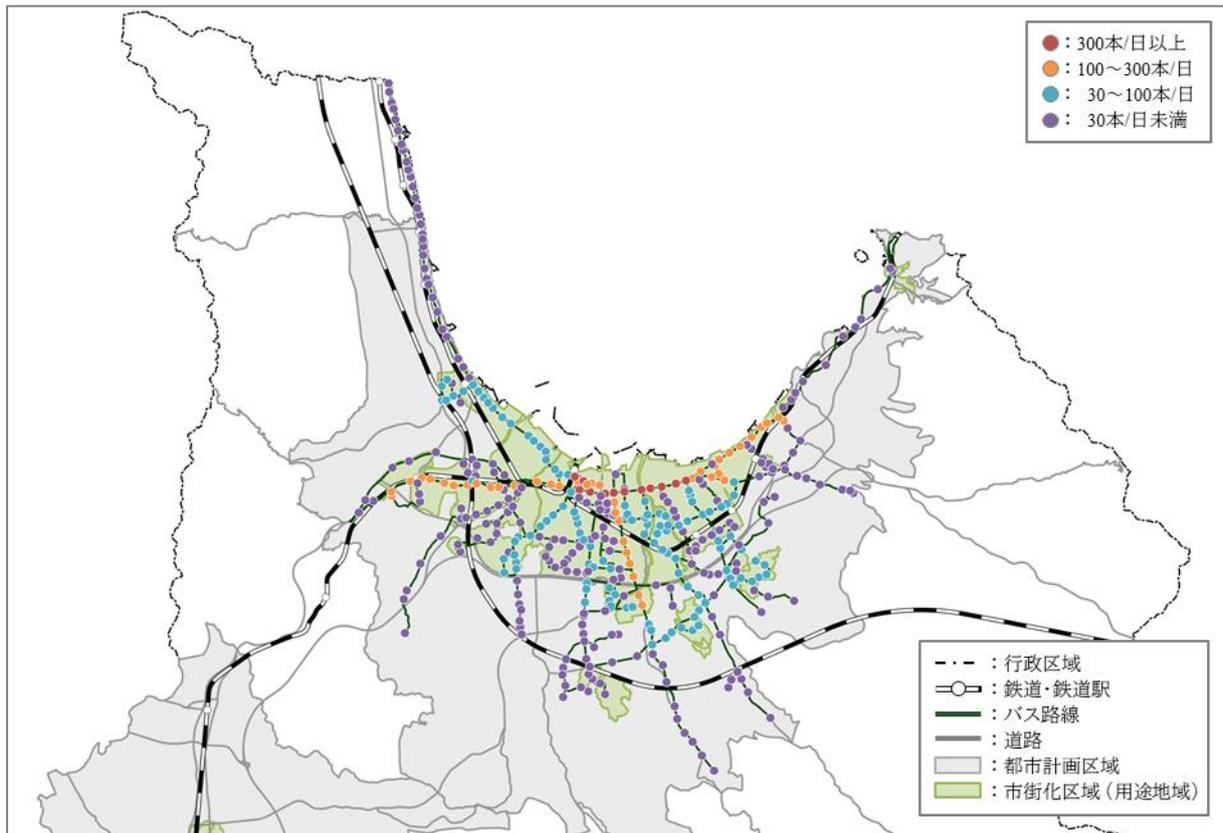


図 53 青森市営バス路線図（令和6年）

表 7 青森市営バスの路線数・便数（令和6年度夏ダイヤ）

路線名	便数	路線名	便数
A 国道・古川線	222	L 中央大橋線	4
B 新町線	70	M 旭町通り線	39
C 造道・八重田線	127	P 浪館通り線	38
E 東バイパス線	14	R 滝内・三内線	10
F 小柳線（桜川・岡造道経由）	22	S 県立美術館線	8
G 明の星通り線	20	T 石江・新城線	79
H 松森・浜館線	13	U 西バイパス線	11
J 中筒井線	40	W 沖館・新田線	46
K 観光通り線	100	上記以外	8
計			871

※上図及び上表は青森市営バス GTFS データを基に作成

(2) 2シーズン制ダイヤの導入

青森市営バスでは、積雪による交通環境の変化や季節ごとの利用状況など、雪国としての地域特性を踏まえ、令和元年度から夏ダイヤ・冬ダイヤの2シーズン制ダイヤを導入しています。利用者が増加する冬期には、運行実態に即した所要時間の調整や増便を行っています。

(3) システムナンバリングの導入

青森市営バスでは、令和2年3月から、運行ルートが分かりやすいように路線名を変更し簡素化を図るとともに、路線名の記号等による表記（ナンバリング）の導入等により、バス利用者の利便性の向上を図りました。

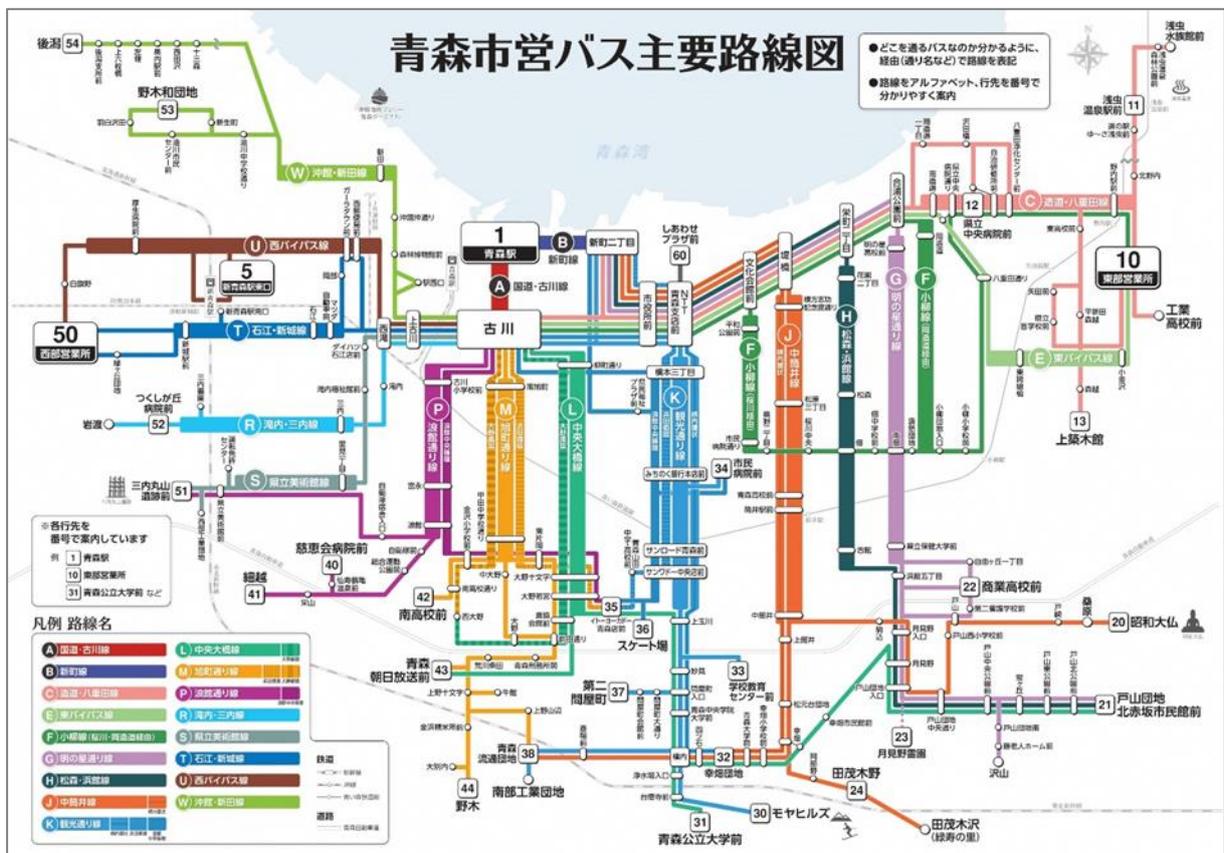


図 54 青森市営バス主要路線図

出典：青森市営バスホームページ

(4) あおもり マイ時刻表の導入

青森市営バスでは、令和 5 年 3 月からバスロケーションシステムのリアルタイムデータを活用し、利用したいバス停の時刻表や利用したい便に絞った運行情報を表示できる新たな時刻表「あおもり マイ時刻表」を導入しました。



発車	着予定	行先・経由
6分後 11:33	11:40 (7分)	③ のりば H21 松森・浜館線 H21 戸山団地 (松森・浜館線)
8分後 11:35	12:17 (42分)	⑥ のりば 浜田循環 M35 浜田循環ー青森駅 (旭町通り線)
8分後 11:35	11:42 (7分)	③ のりば F10 小柳線 F10 東部<営> (小柳線<桜川経由>)
12分後 11:39	11:46 (7分)	③ のりば J20 中筒井線 J20 昭和大仏 (中筒井線)
13分後 11:40	11:47 (7分)	② のりば C10 造道・八重田線 C10 新町ー東部<営> (造道・八重)
15分後 11:42	11:49 (7分)	④ のりば K33 観光通り線 K33 学校教育センター (観光通り線)

図 55 青森市営バス あおもり マイ時刻表画面

出典：青森市営バス「あおもり マイ時刻表」

(5) 利用者数

青森市営バスの利用者数は、平成26年度は7,547千人であり、おおむね横ばいで推移していたものの、令和2年度以降は新型コロナウイルス感染症の影響による大幅な減少を示しています。これ以降は回復傾向を示しているものの、令和元年度以前の水準には戻っておらず、令和5年度は6,331千人となっています。

また、いずれの年度もおおむね4人に1人は高齢利用者（70歳以上）です。

(単位：千人)

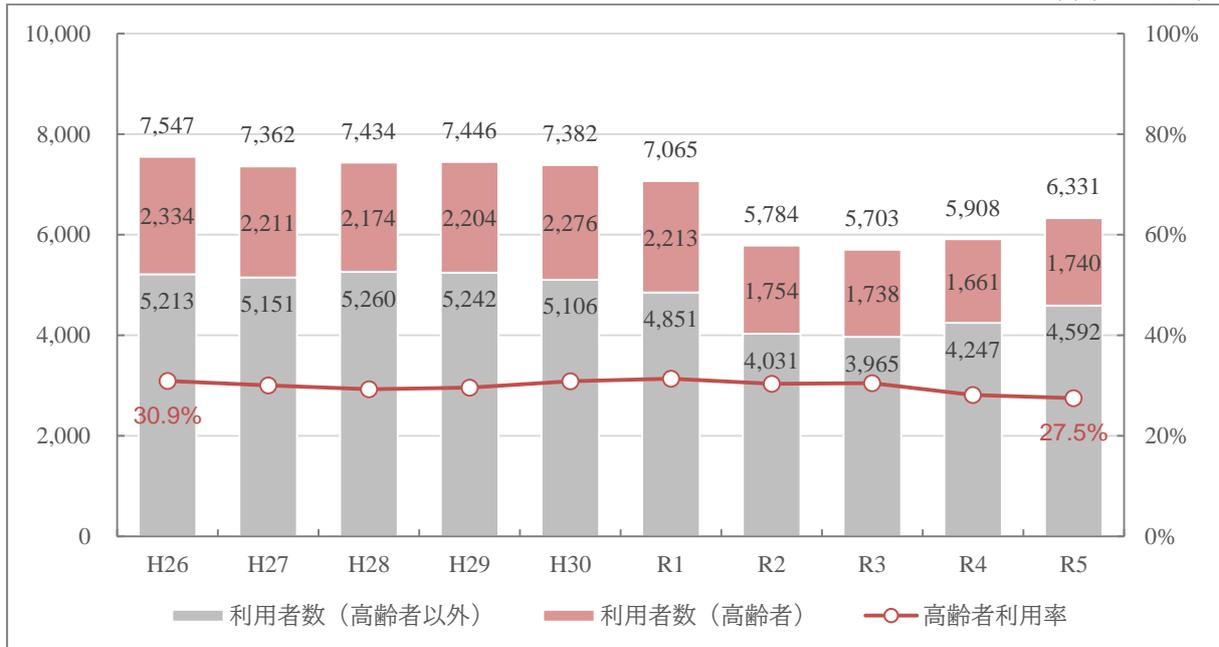


図 56 青森市営バス利用者数の推移

(単位：千人、括弧内は増減率)

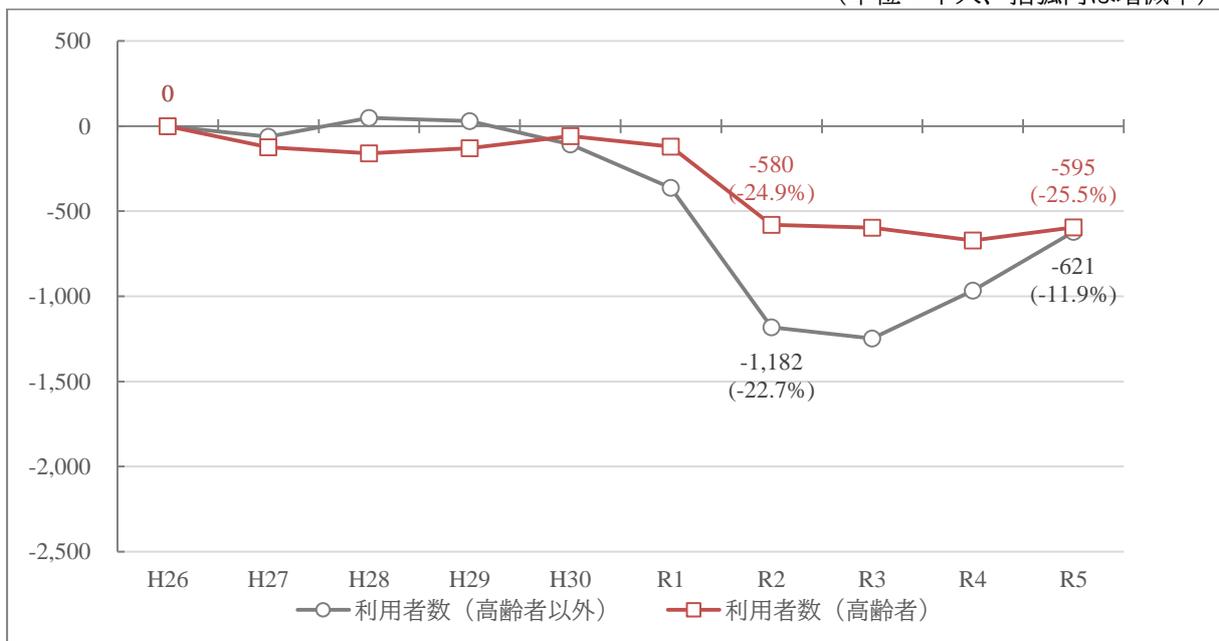


図 57 青森市営バス利用者数の増減 (H26 基準)

※上図は青森市企業局交通部資料を基に作成

(6) 乗車料収入

青森市営バスの乗車料収入は、平成 26 年度は 1,660 百万円であり、おおむね横ばいで推移していたものの、令和元年度から令和 3 年度にかけて高齢者以外利用者の乗車料収入が大幅な減少を示しており、令和 5 年度は 1,257 百万円となっています。

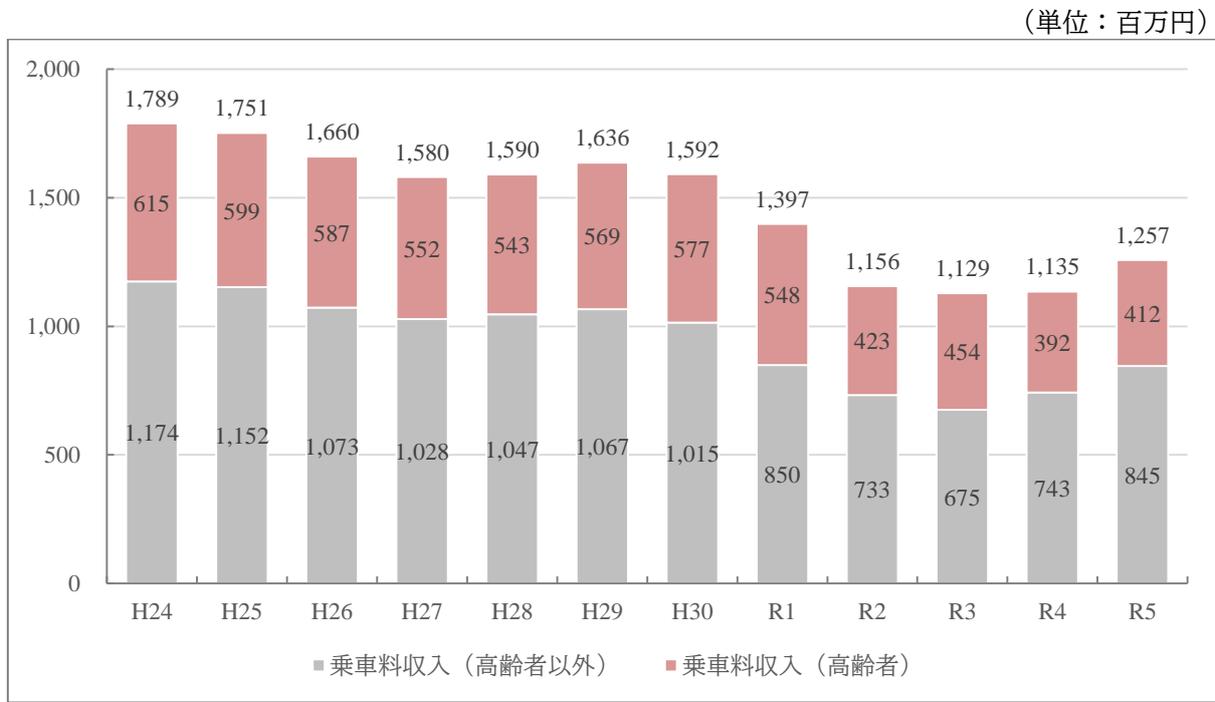


図 58 青森市営バス乗車料収入の推移

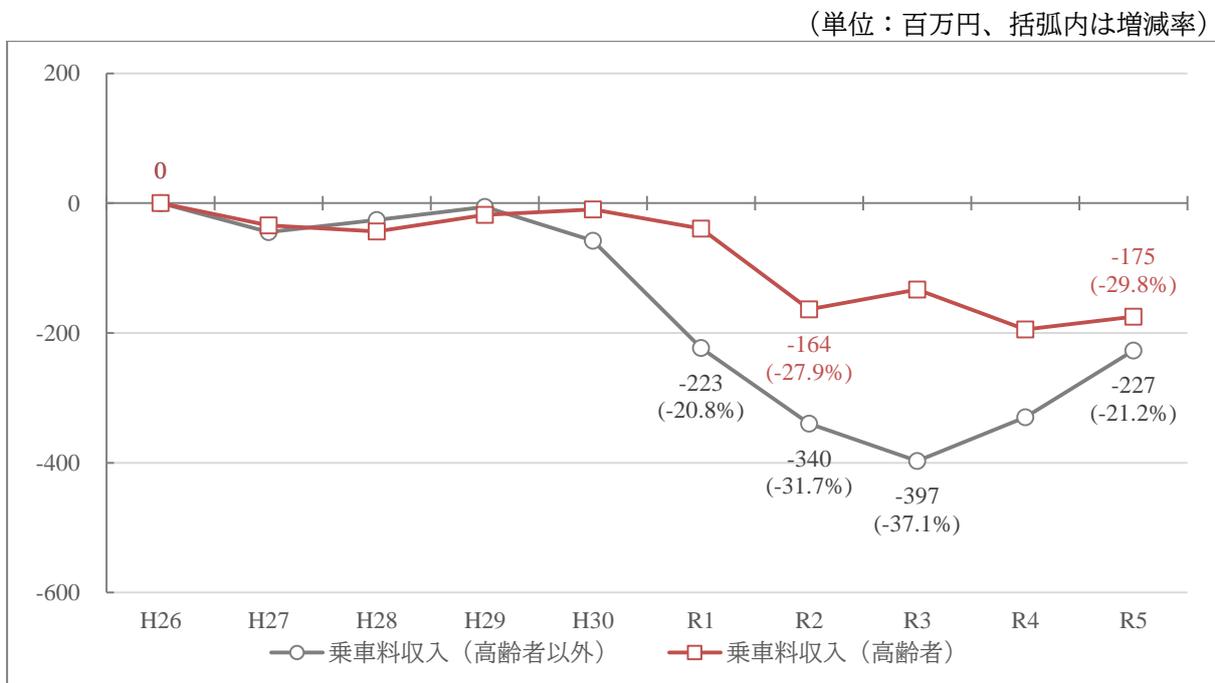


図 59 青森市営バス乗車料収入の増減（H26 基準）

※上図は青森市企業局交通部資料を基に作成

(7) 公的資金投入額（生活路線維持負担金）

青森市営バスの生活路線維持負担金とは、原則として、1日当たり乗車人数が150人以下の赤字路線の赤字額の8割を市からの繰出金（＝公的資金投入額）として補填するものです。

当該負担金は、おおむね300～400百万円程度で推移していますが、令和3年度及び令和4年度は400百万円を超えています。

（単位：百万円）

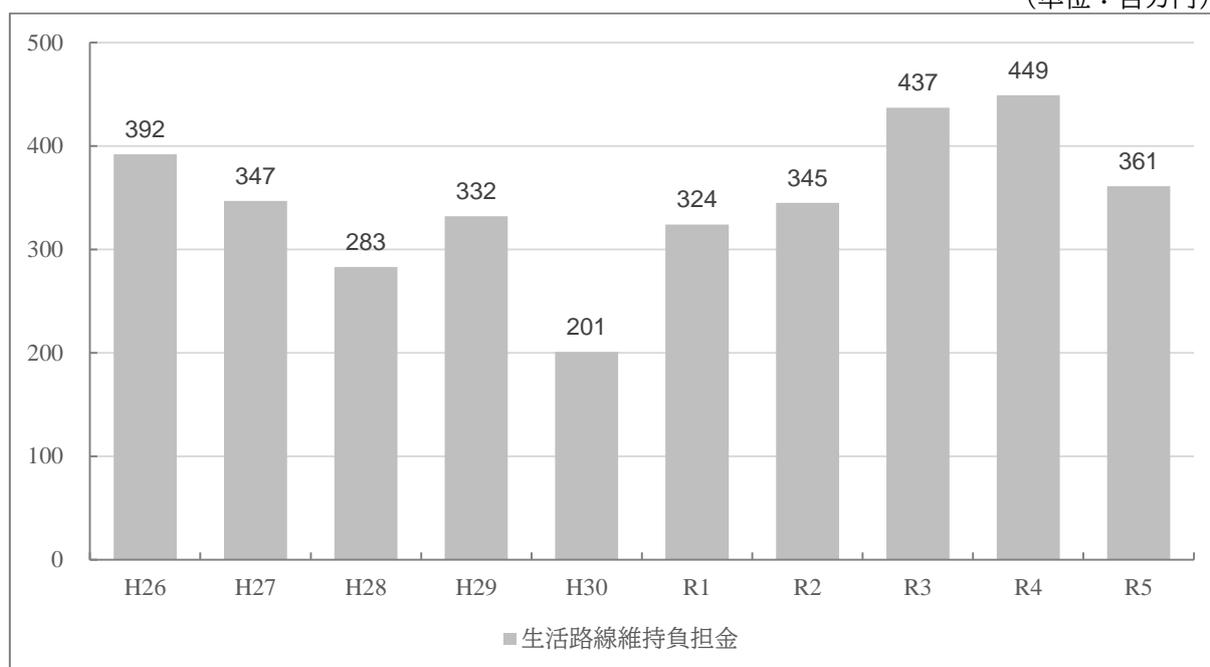


図 60 公的資金投入額（生活路線維持負担金）の推移

※上図は青森市企業局交通部「青森市自動車運送事業会計決算書」を基に作成

(8) バス運転乗務員数

青森市営バスの運転乗務員数は、平成 30 年度まで増加傾向にあったものの、それ以降は民間バス事業者への委託運行を増加したことを理由に減少傾向を示しています。

職員区分については、平成 16 年度以降、正職員の退職者不補充を継続しており、会計年度任用職員等により退職者分の補充を行っています。

年齢別の推移については、30 歳～39 歳の運転乗務員数が年々減少しており、運転手の平均年齢の高齢化が進んでいます。

(単位：人)

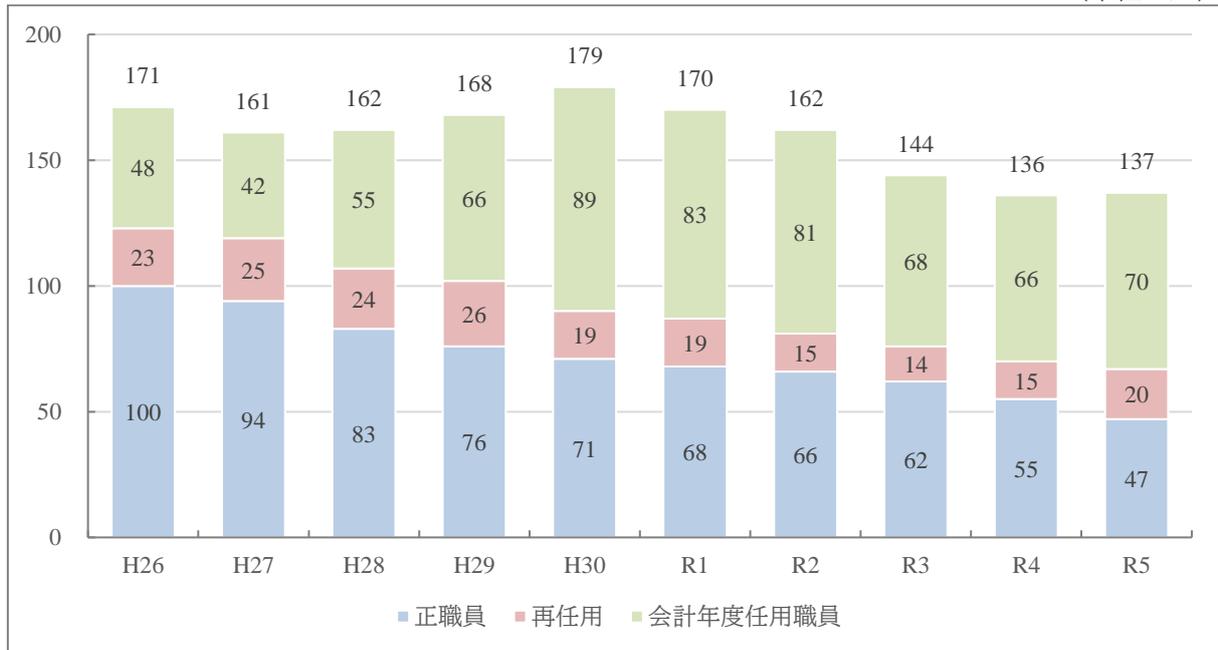


図 61 青森市営バス運転乗務員数（職員区分別）の推移

(単位：人、括弧内は平均年齢)

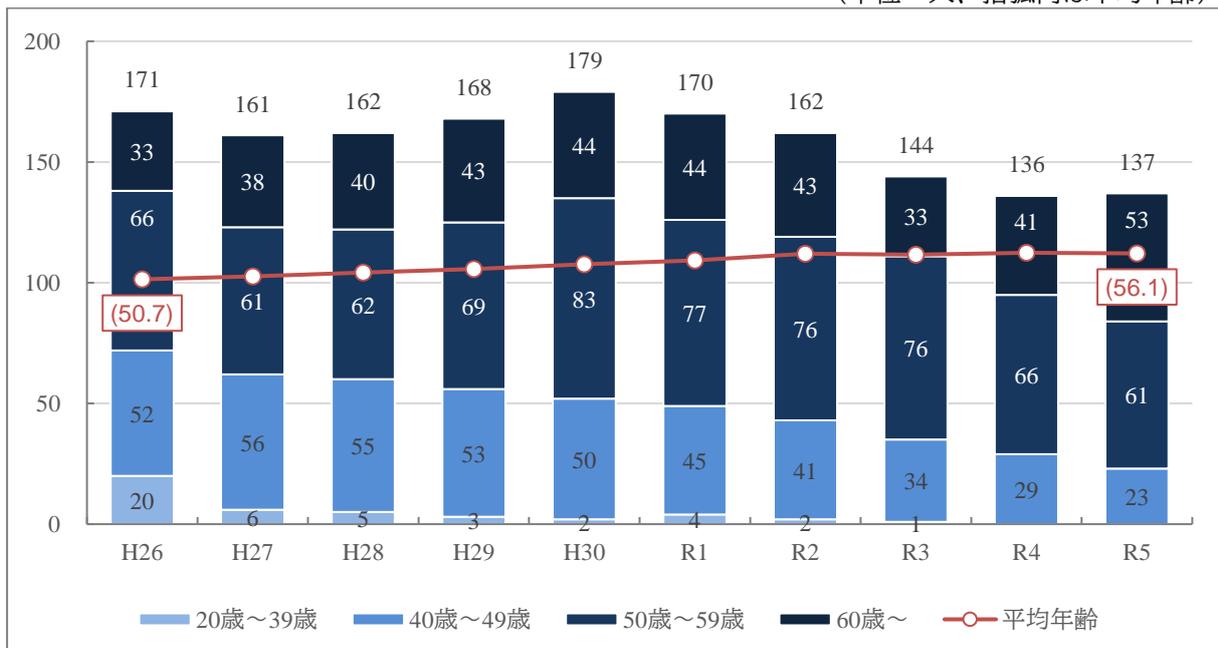


図 62 青森市営バス運転乗務員数（年齢別）の推移

※上図は青森市企業局交通部資料を基に作成

(9) 低床バス導入数

低床バスとは、バス床面の地上面からの高さが 65 cm以下であって、スロープ板及び車いすスペースを各 1 以上、乗降口と車いすスペースとの間の通路の有効幅が 80 cm以上であること等、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）の移動等円滑化基準に適合するバスで、いわゆる「ワンステップバス」や「ノンステップバス」が該当します。

青森市営バスの低床バス導入数は、平成 26 年度は 53 台（導入率 40.2%）であったものの、平成 28 年度の導入率は全体の過半を超え、令和 5 年度においては 134 台（導入率 96.4%）となっています。

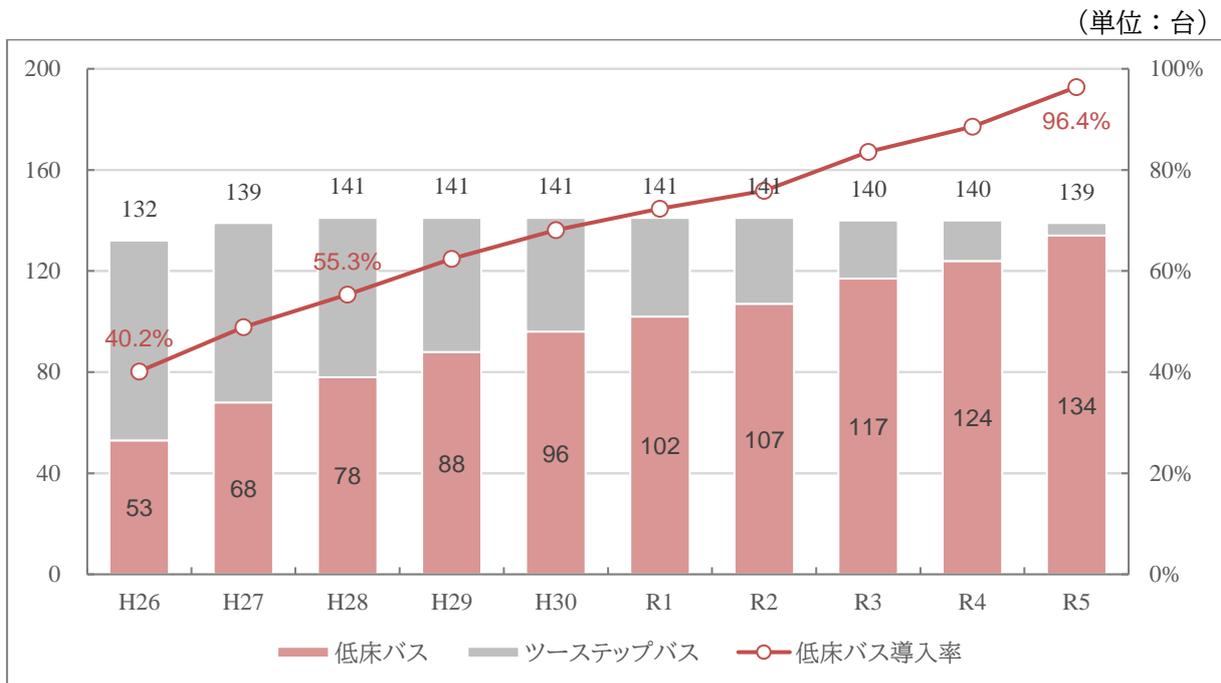


図 63 青森市営バス低床バス導入数の推移

※上図は青森市企業局交通部「青森市自動車運送事業会計決算書」を基に作成

1.2.6 青森市市バス

(1) 運行状況

青森市市バスは、青森市営バスにおいて事業採算性が低いことから維持が困難であった路線について、市民の移動の足として確保していくために、市が平成 23 年度から順次、公共交通再編調査等を実施し、民間バス事業者へ運行を委託しているものであり、平成 27 年度から現在まで、10 路線を運行しています。

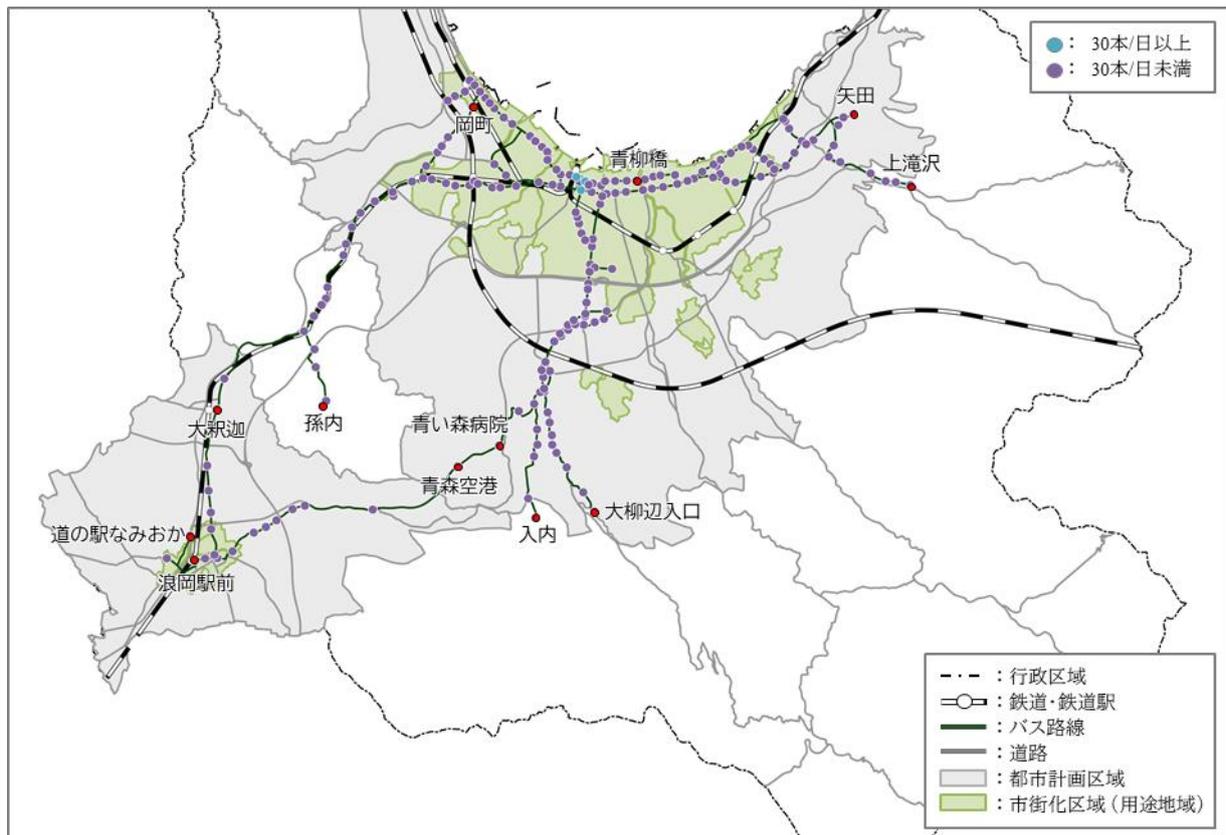


図 64 青森市市バス路線図（令和 6 年）

表 8 青森市市バスの路線数・便数（令和 6 年）

路線名	便数	方面	一日当たり実車走行距離
孫内線	4	西部方面	68.4km
岡町線	10	西部方面	89.6km
矢田・滝沢線	15	東部方面	178.7km
青柳線	16	東部方面	99.2km
高田線	7	南部方面	57.3km
青い森病院線	3	南部方面	37.3km
入内線	6	南部方面	80.8km
大柳辺線	6	南部方面	74.2km
浪岡線（空港経由）	6	浪岡方面	152.4km
浪岡線（大釈迦経由）	12	浪岡方面	336.6km
計	85		1,174.5km

※上図及び上表は青森市資料及び青森市市バス GTFS データを基に作成

(2) 利用者数

青森市市バスにおける利用者数は、現在の10路線が全て本格運行へ移行した平成27年度は250,607人であり、これ以降増加傾向で推移していたものの、令和2年度以降は新型コロナウイルス感染症の影響により大幅に減少しています。

なお、令和4年度以降は回復傾向を示し、令和5年度の利用者数は263,434人となっています。

(単位：人)

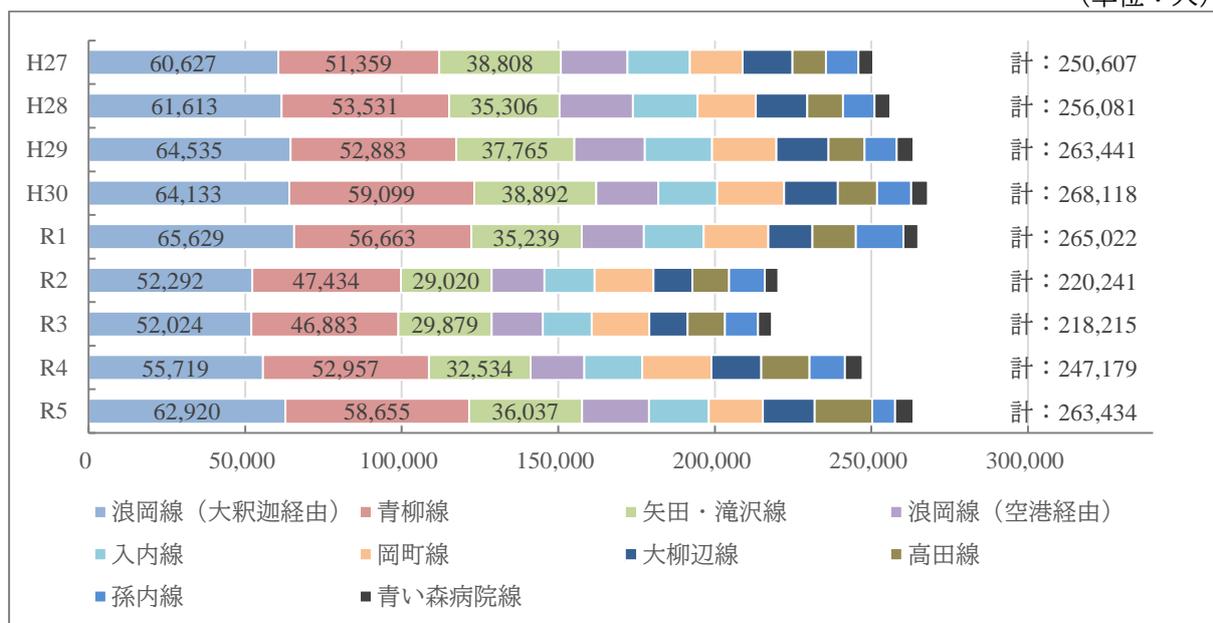


図 65 青森市市バス利用者数の推移

※上図は青森市資料を基に作成

(3) 公的資金投入額 (委託料)

青森市市バスは、運行経費から乗車料収入を除いた額を市が委託料 (= 公的資金投入額) として拠出し、運行しています。

青森市市バスの公的資金投入額は、現在の10路線が全て本格運行へ移行した平成27年度以降、増加傾向で推移しており、令和5年度は178百万円となっています。

(単位：百万円)

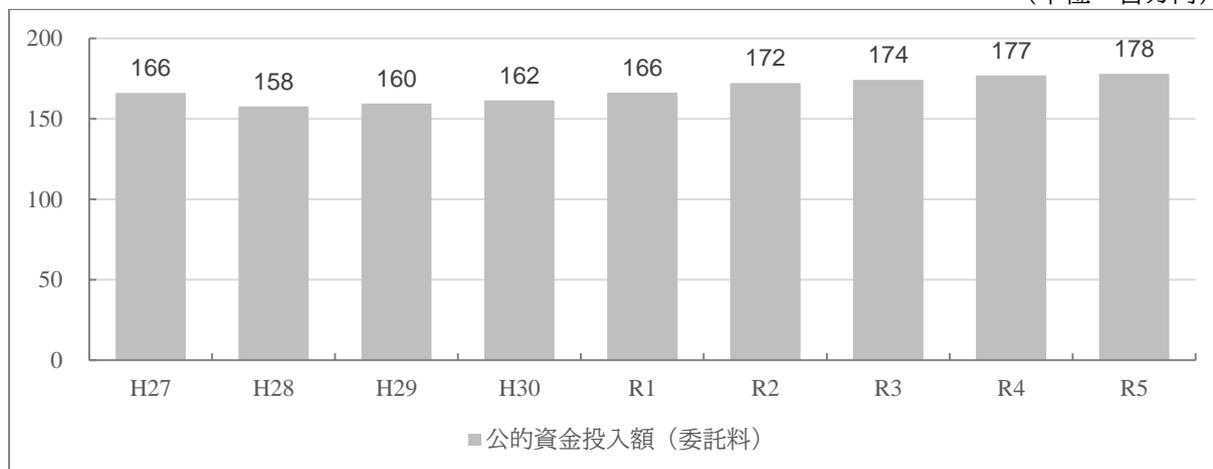


図 66 青森市市バス公的資金投入額 (委託料) の推移

※上図は青森市資料を基に作成

1.2.7 青森市シャトル・ルートバス「ねぶたん号」

(1) 運行状況

本市では、新青森駅と青森駅などの交通拠点や主な観光施設を結ぶ二次交通として青森市シャトル・ルートバス「ねぶたん号」を運行しています。

ねぶたん号は、観光客の利便性向上及び利用促進を図るため、均一運賃の設定や、車内表示やバス停留所、リーフレット等において多言語表記（英語、中国語（簡体・繁体）、韓国語）に対応しています。

また、一部の沿線観光施設と連携し、1日（2日）乗車券の提示により特典を受けられるサービスを実施しています。

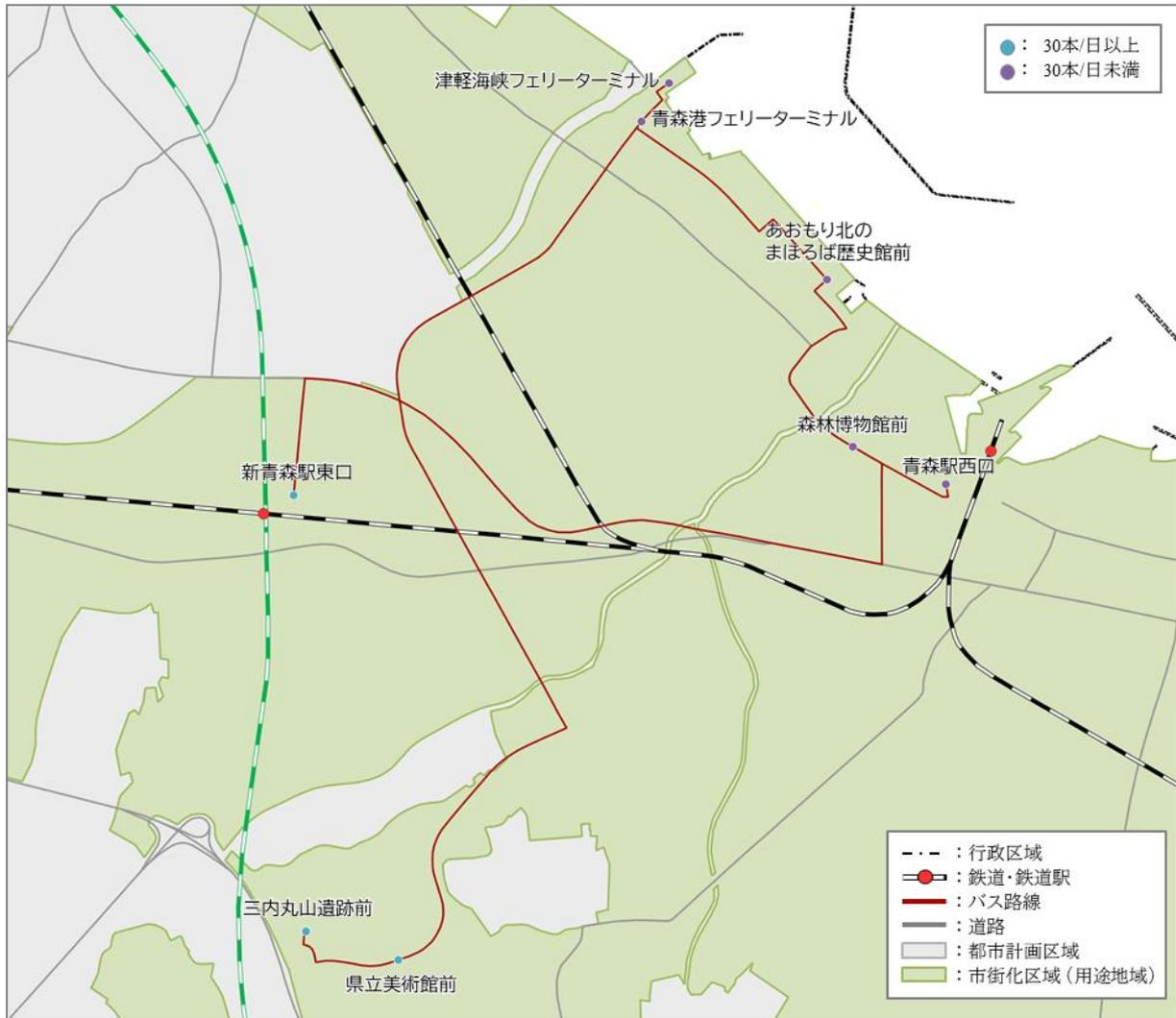


図 67 青森市シャトル・ルートバス「ねぶたん号」路線図（令和6年4月）

※上図は青森市シャトル・ルートバス「ねぶたん号」GTFSデータを基に作成

【ねぶたん号（車体）】



図 68 青森市シャトル・ルートバス「ねぶたん号」

【主な沿線施設】



図 69 三内丸山遺跡



図 70 青森県立美術館



図 71 青森市森林博物館



図 72 あおもり北のまほろば歴史館

(2) 年度間利用者数

ねぶたん号の平成 27 年度における利用者数は 39,746 人で、令和元年度まで増加傾向で推移していたものの、令和 2 年度以降は新型コロナウイルス感染症の影響による大幅な減少を示しています。

しかしながら、令和 4 年度以降は国内旅行需要の回復及び行動制限の解除に伴う移動需要や観光需要の回復により、令和 5 年度の利用者数は 101,013 人（平成 27 年度比増加率+154.1%）となっています。

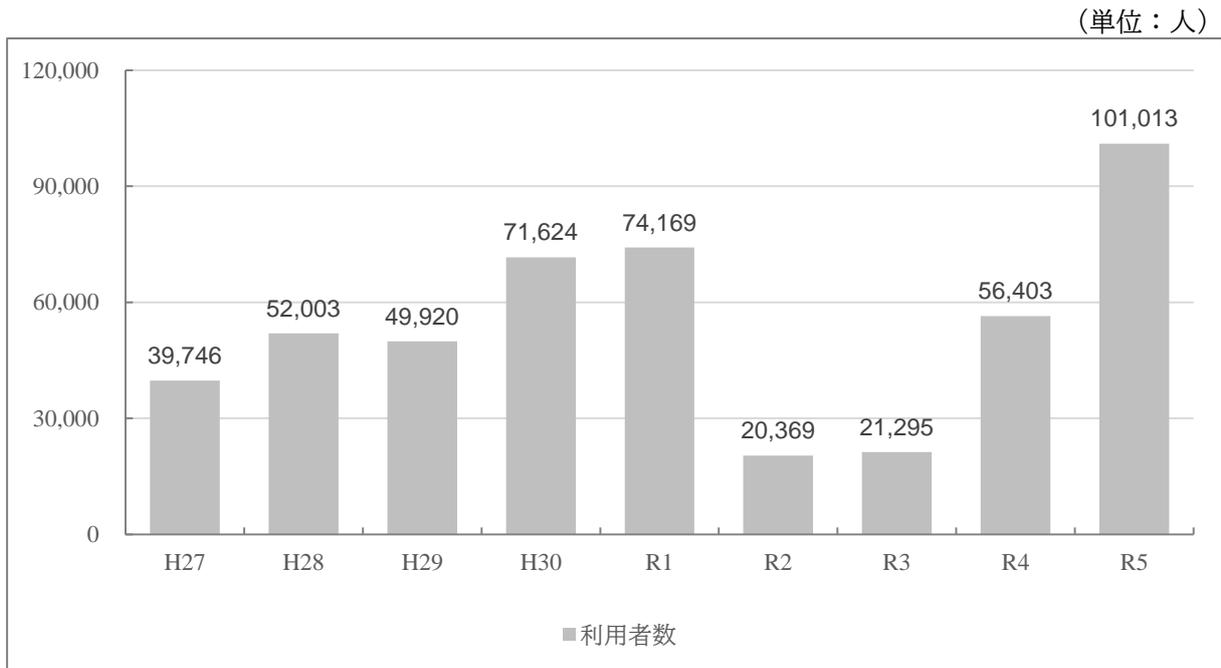


図 73 ねぶたん号利用者数の推移

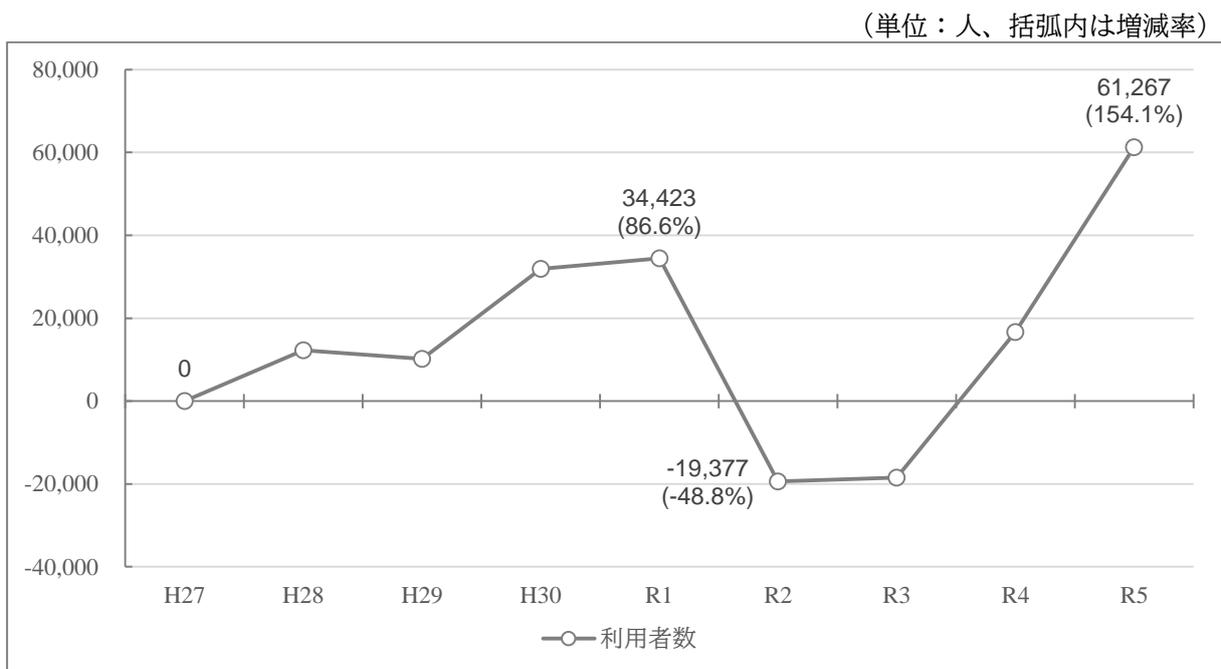


図 74 ねぶたん号利用者数の増減（H27 基準）

※上図は青森市資料を基に作成

(3) 月別利用者数

ねぶたん号の月別利用者数は、平成27年度から令和元年度においては8月が最も多く、これは夏休み期間中に本市を来訪する観光客の増加によるものと考えられます。

なお、令和2年度及び令和3年度はこれに当てはまらず、緩やかな増減を繰り返しています。

また、令和4年度は一部の月間において政府が実施した全国旅行支援等の影響と見られる増加を示しており、令和5年度は行動制限が解除されたことによる移動需要や観光需要の回復及び広域交通事業者が実施したキャンペーン等により、ほぼ全ての月間において新型コロナウイルス感染症流行以前の利用者数を超えています。

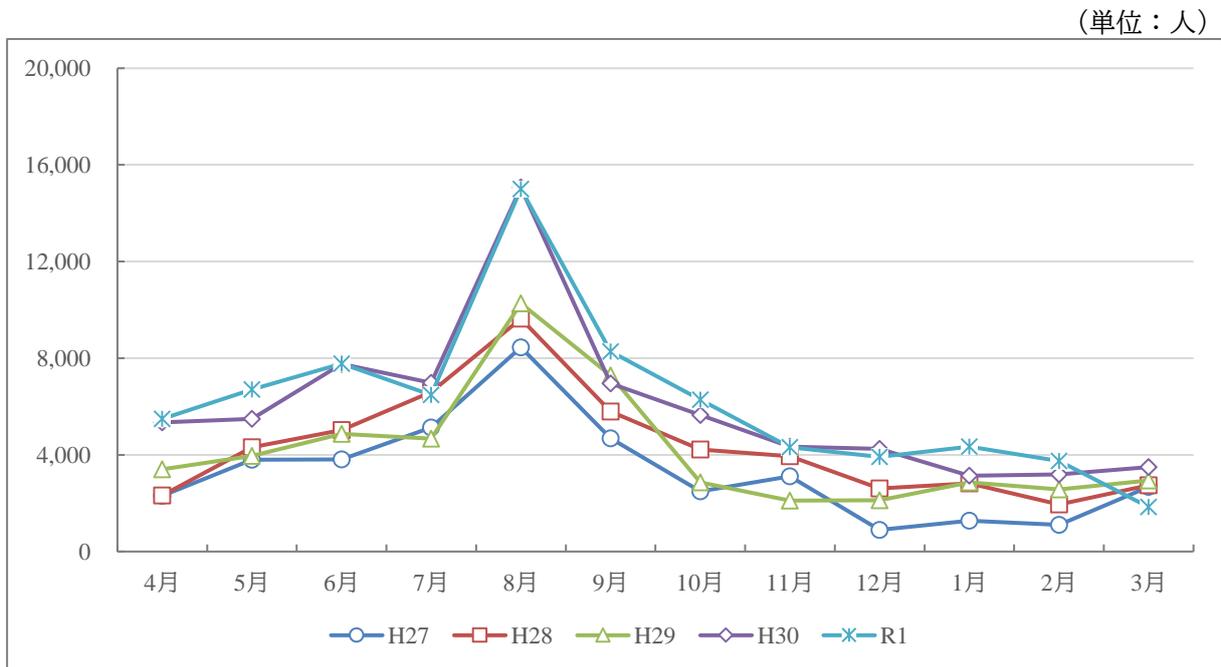


図 75 ねぶたん号月別利用者数の推移 (H27～R1)

(単位：人)

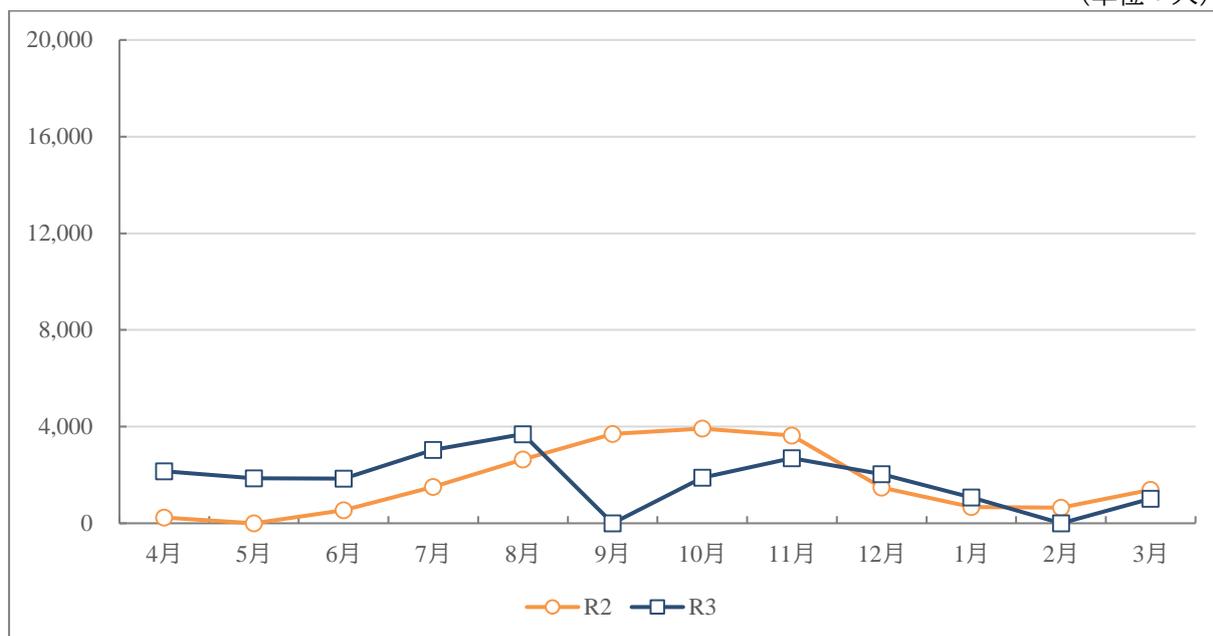


図 76 ねぶたん号月別利用者数の推移 (R2~R3)

※R2.5月、R3.9月、R4.2月は運行休止

※上図は青森市資料を基に作成

(単位：人)

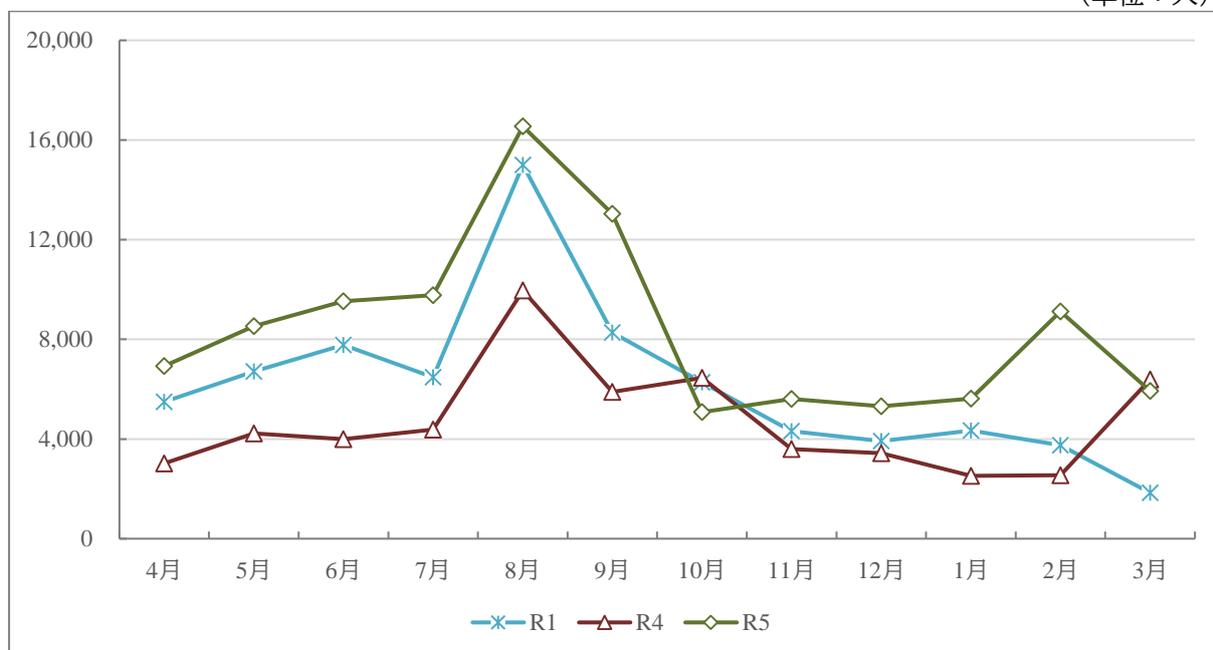


図 77 ねぶたん号月別利用者数の推移 (R1 (再掲)、R4~R5)

※上図は青森市資料を基に作成

(4) 乗車料収入

ねぶたん号の乗車料収入は、平成27年度は7,298千円であり、これ以降増加傾向で推移し、令和元年度にピークを迎えています。これは観光需要に対応した運行ルート及び外国語対応等のサービスを向上させるために運賃を改定したことが影響しています。

なお、令和2年度以降は新型コロナウイルス感染症の影響で大幅に減少していますが、令和4年度以降は利用者数が回復したことにより、大幅な増加を示しています。

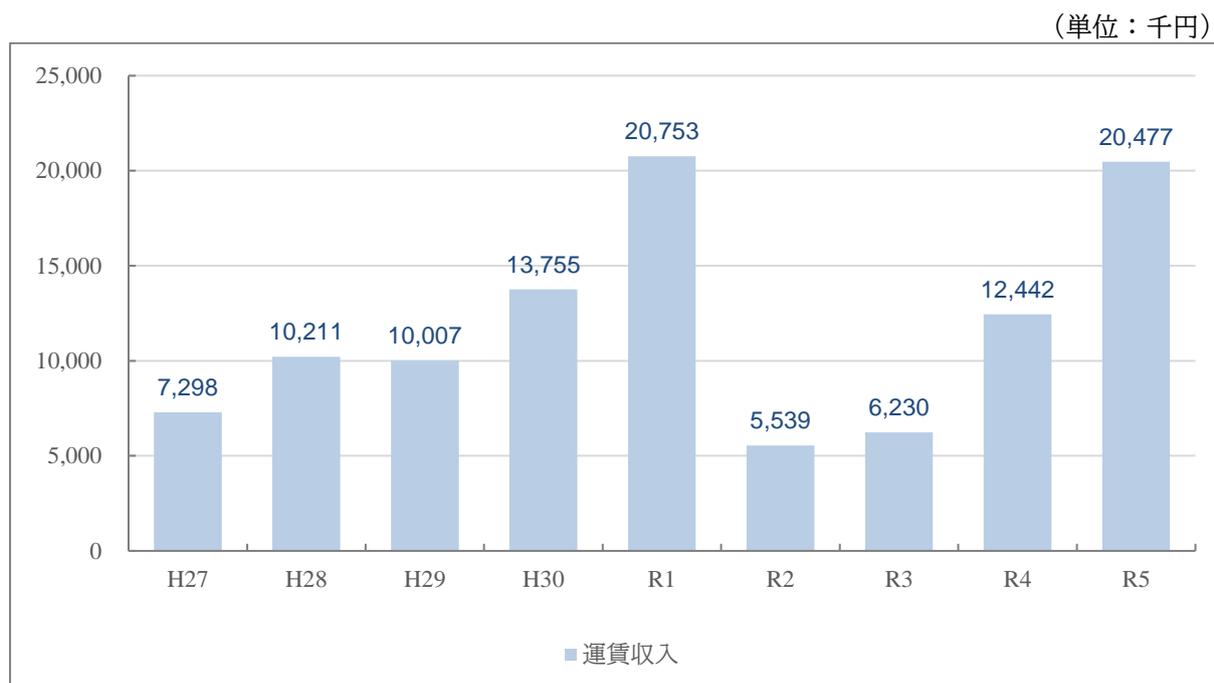


図 78 ねぶたん号乗車料収入の推移

※上図は青森市資料を基に作成

(5) 公的資金投入額（委託料）

ねぶたん号は、運行経費から乗車料収入を除いた額を市が委託料（＝公的資金投入額）として拠出し、運行しています。

ねぶたん号の公的資金投入額は、平成 27 年度は 14,922 千円であり、これ以降横ばいで推移していたものの、平成 30 年度から令和元年度は期間限定ルートを設定し、実証運行したことにより、大幅な増加を示しています。

なお、令和 3 年度以降は運行ルート等の見直しを実施したことにより、大幅な減少を示しており、令和 5 年度は 7,798 千円となっています。

（単位：千円）

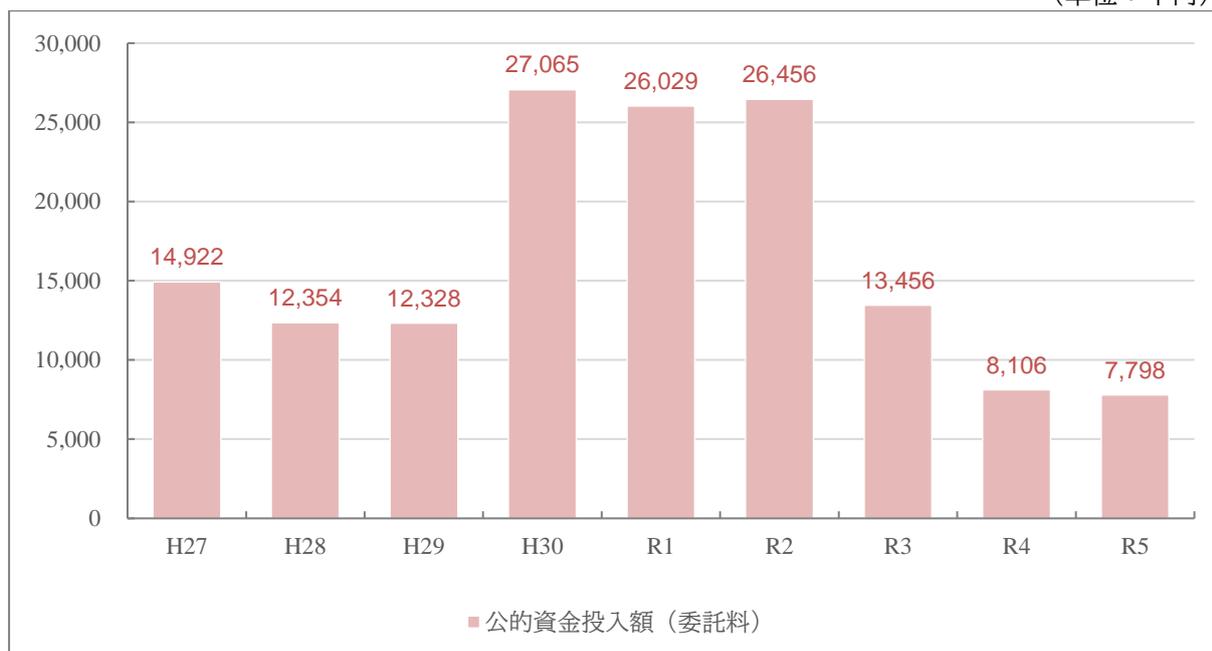


図 79 ねぶたん号公的資金投入額（委託料）の推移

※上図は青森市資料を基に作成

(6) 乗車料収入額と公的資金投入額の割合

ねぶたん号の乗車料収入額と公的資金投入額の割合は、平成28年度、平成29年度、令和元年度は均等に近づいています。

令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響で利用者が大幅に減少したことにより、公的資金投入額の割合が大幅に増加しています。

令和4年度以降は運行ルートや便数を見直したことによる運行経費の減少と、政府や広域交通事業者が実施した各種キャンペーン等による利用者数の回復により、乗車料収入額が公的資金投入額の割合を上回っています。

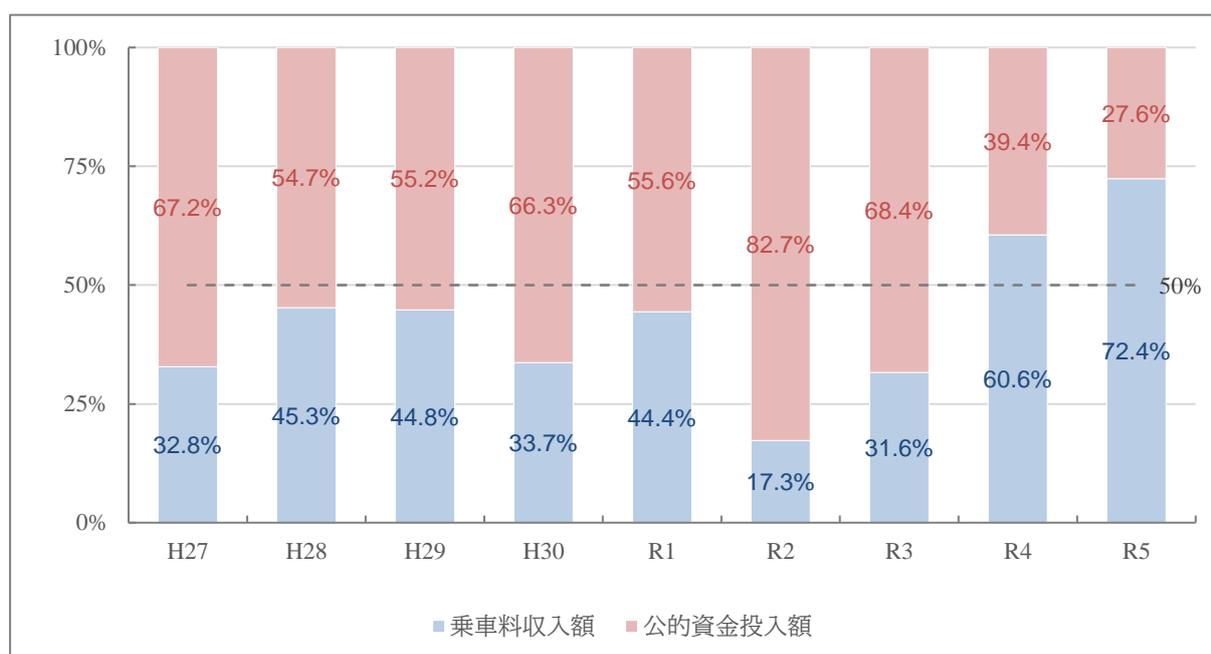


図 80 ねぶたん号乗車料収入額と公的資金投入額の割合の推移

※上図は青森市資料を基に作成

1.2.8 浪岡 AI デマンド交通 (のり AI)

(1) 運行状況

本市では、浪岡地区に居住する市民の移動機会を確保するため、これまで本市において運行していた浪岡地区コミュニティバスの抜本的な見直しを行い、令和 6 年 4 月から浪岡 AI デマンド交通 (のり AI) の実証運行を開始しました。

浪岡 AI デマンド交通 (のり AI) は、予約に応じてドア・ツー・ドアで浪岡地区全域を運行する乗合タクシーであり、AI を活用することにより、利用者の乗車指定場所までのルートや、目的地までの最適な運行ルートなどがリアルタイムで反映され、効率的な運行を可能にしています。

また、乗合人数に応じて運賃が割引されるなど、乗合の促進が図られる仕組みを構築しています。

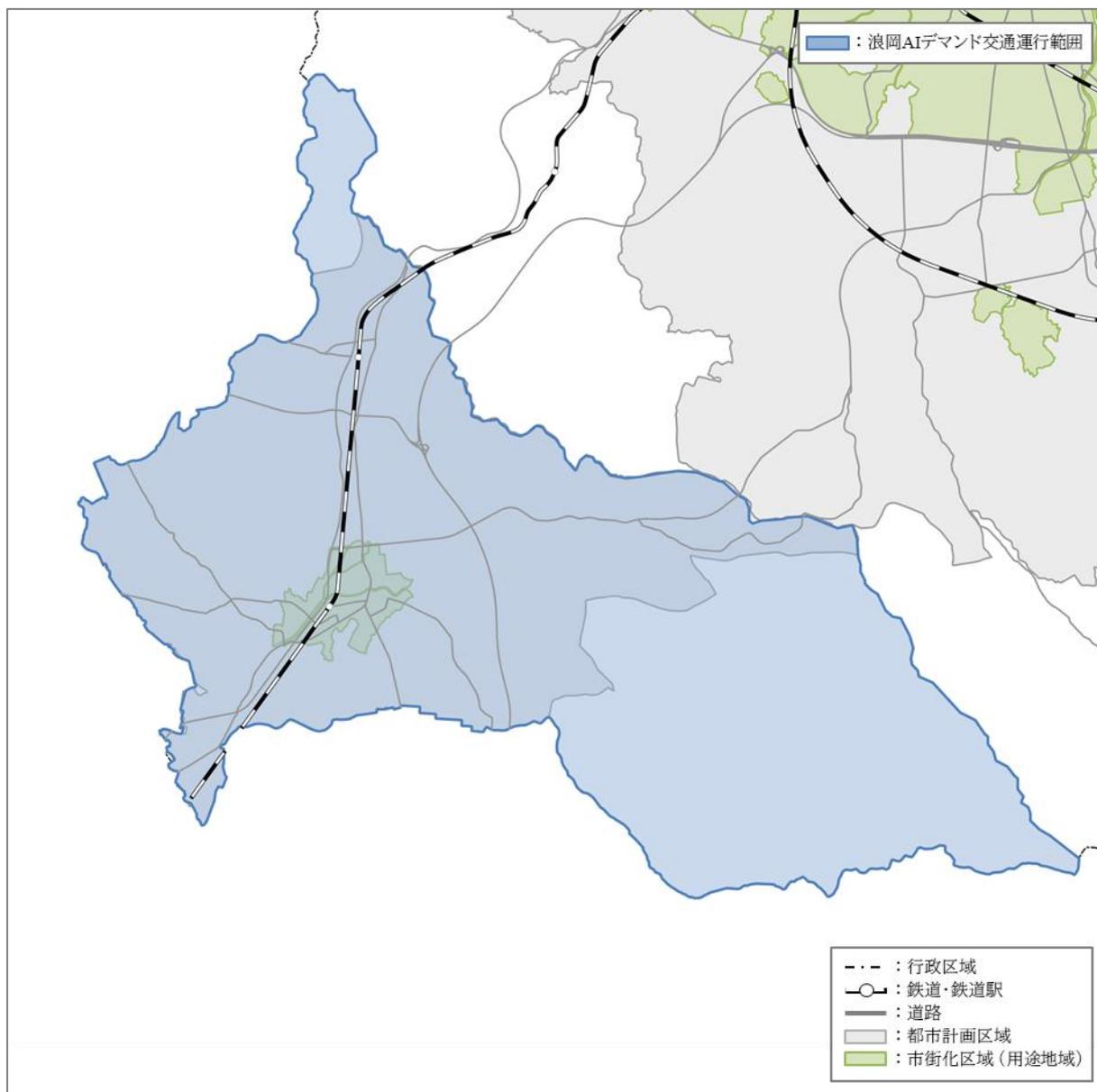


図 81 浪岡 AI デマンド交通 (のり AI) 運行範囲 (令和 6 年)

※上図は青森市資料を基に作成

1.2.9 タクシー

(1) 運行状況

本市内に営業所があり、一般社団法人青森県タクシー協会に登録されている法人タクシー事業者は12者です。タクシーは、ドア・ツー・ドアのきめ細かい移動ニーズと柔軟な運用が可能な強みを生かし、生活交通網を補完する役割を担っています。

また、福祉タクシーや観光タクシーなど、タクシー事業の活性化に向けた取組を独自に実施している事業者もいます。

なお、本市には法人タクシー事業者のほかに、70者以上の個人タクシー事業者が営業を行っています。

表9 (一社) 青森県タクシー協会に登録されている市内法人タクシー事業者

社名	一般タクシー	大型タクシー	ジャンボタクシー	福祉タクシー
(株)青森中央タクシー	○		○	
(有)光洋タクシー	○		○	
国際貸切自動車(株)	○	○	○	○
相互交通(株)	○		○	
東京太陽(株)青森タクシー営業所	○		○	
成長タクシー(株)	○	○	○	
(株)八甲田観光	○			
北星交通(株)青森営業所	○		○	○
三八五観光タクシー(株)	○		○	
都タクシー(株)	○	○	○	
(株)和光ハイヤー	○		○	
(株)中央タクシー	○			

※上図は一般社団法人青森県タクシー協会ホームページ及び青森市タクシー協会の資料を基に作成
(令和6年11月時点)

1.3 社会情勢等の変化

(1) 新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の流行による路線バス利用者の減少

新型コロナウイルス感染症（COVID-19）は、令和2年1月に国内において最初となる新型コロナウイルス感染症患者が確認されてから全国的に感染が拡大し、国における行動制限や国民の感染予防により公共交通機関の利用が激減するなど、交通事業者に大きな影響を与えました。

令和5年5月には、国において新型コロナウイルス感染症の感染症法上の位置付けを、季節性インフルエンザなどと同じ5類感染症とすることを決定したことから、行動制限が解除され、移動需要や観光需要が増加したため、公共交通機関の利用者数は回復傾向にあります。

しかしながら、本市における路線バスの利用者数については、コロナ禍前の水準には至っておらず、公共交通から自家用車等へ交通モードを転換した一部の人々の意識の変化により、公共交通の需要が減少していると推察されます。

(単位：千人)

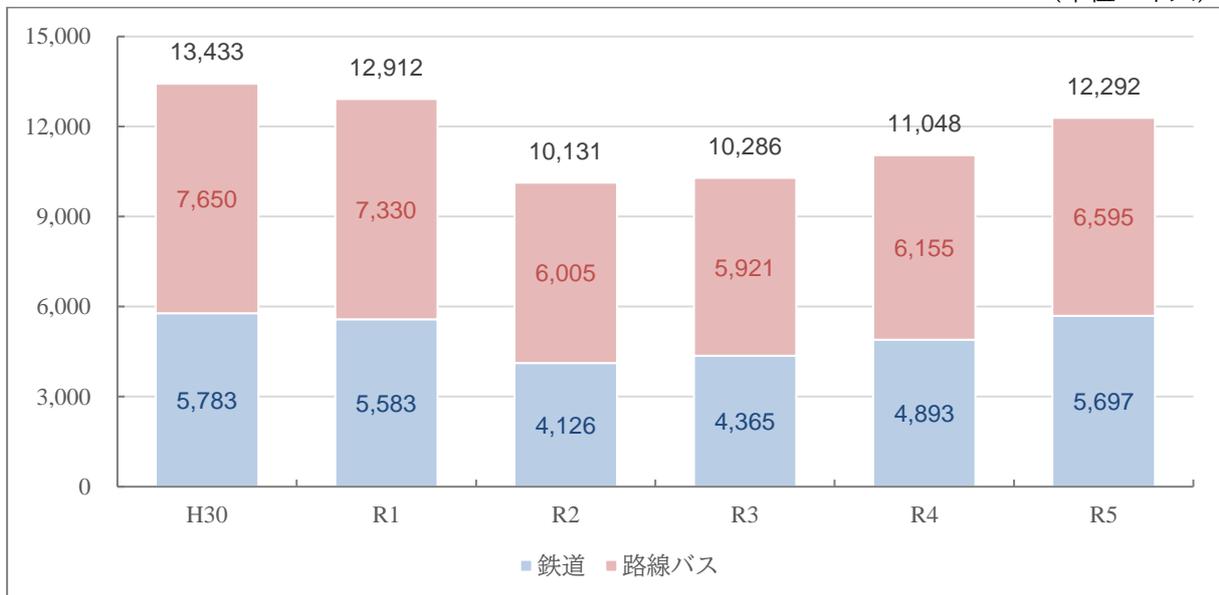


図 82 本市路線バス及び鉄道年間利用者数の推移

(単位：千人、括弧内は増減率)

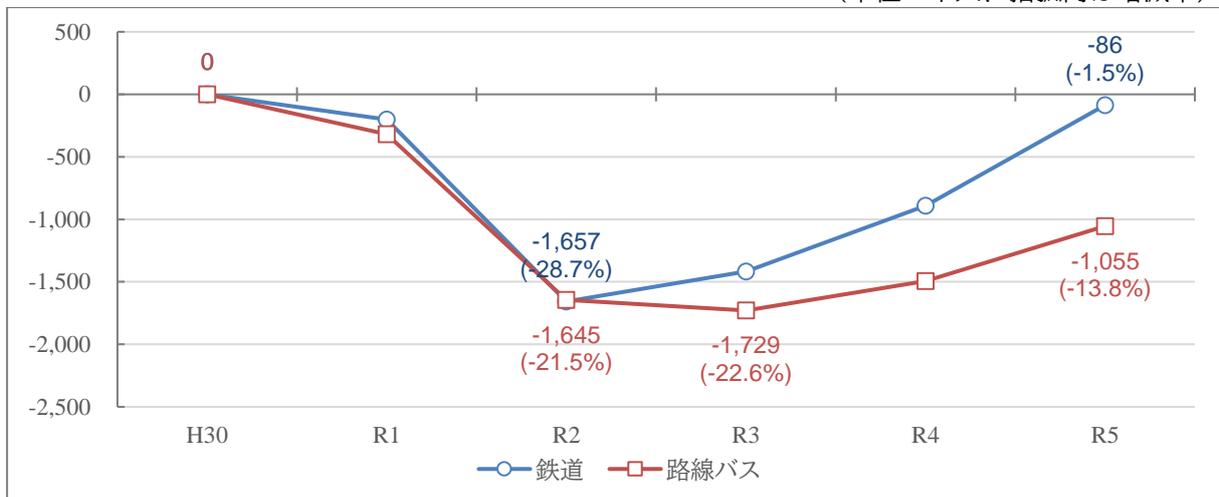


図 83 本市路線バス及び鉄道年間利用者数の増減（H30 基準）

※上図は青森市資料及び交通事業者資料を基に作成

(2) 自動車運送事業の働き方改革（2024年問題）と担い手不足

2024年問題とは、平成30年6月改正の「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」に基づき、自動車の運転業務の時間外労働についても上限規制が適用されることと、厚生労働省が運転手の拘束時間を定めた「改善基準告示（自動車運転者の労働時間等の改善のための基準）」により拘束時間等が強化されることから、物流の停滞や路線バスの減便・廃止等が懸念される問題のことです。

路線バス事業者においては、働き方改革関連法が施行された中で既存の運行ダイヤを維持するため、より多くの運転手が必要となるものの、慢性的な運転手不足から、路線バスの減便・廃止をせざるを得ない事業者が増加している傾向にあります。

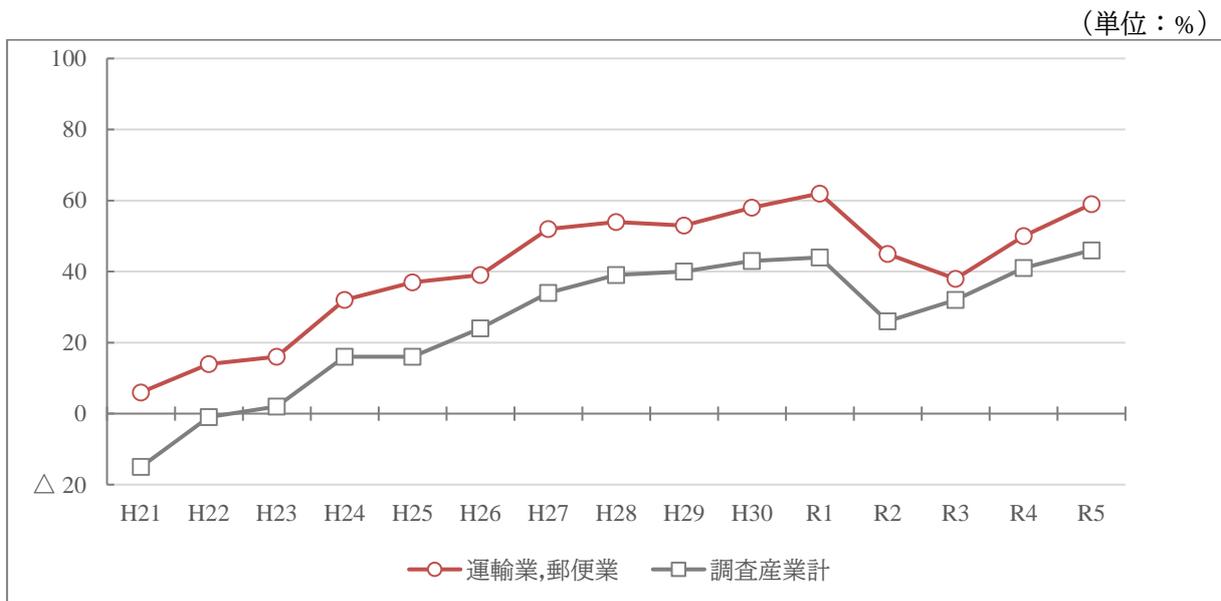


図 84 常用労働者の過不足判断 D.I. (「不足」 - 「過剰」) の推移

※鉄道業、道路旅客運送業は輸送業に含まれる
 ※上図は厚生労働省「労働経済動向調査」を基に作成

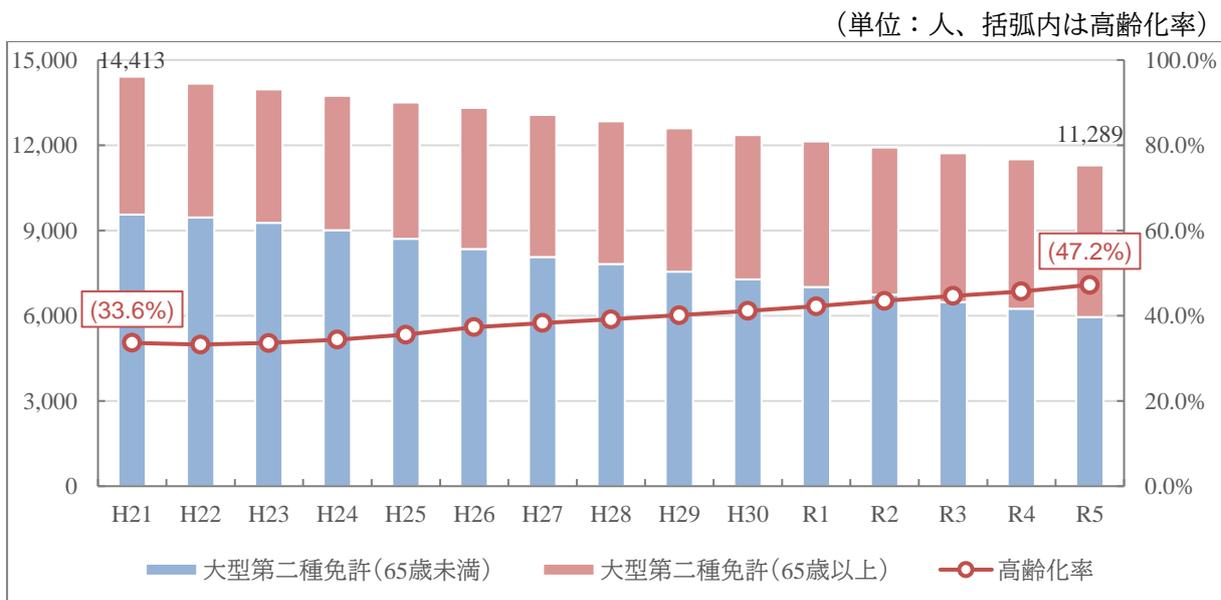


図 85 青森県内の大型二種免許保有者の推移

※上図は警察庁「運転免許統計」を基に作成

(3) 地域公共交通の「リ・デザイン」

人口減少や自家用車の普及等による輸送需要の減少、更に近年の担い手不足の深刻化により、地域公共交通は厳しい状況に置かれており、特に地方部においては、これまでのように公共交通事業者の自助努力のみに委ねては、将来にわたって輸送サービスを維持・確保していくことは困難となっています。

また、移動の担い手不足の課題は、地域公共交通の分野に限った話ではなく、各地域における学校や病院、介護施設等の送迎においても深刻な問題となっており、それぞれの事業主体が個別に対応することには限界があります。

このような状況を踏まえ、国において令和 5 年 10 月に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）を一部改正し、同法の目的規定に「地域の関係者の連携と協働の推進」が盛り込まれ、地方公共団体を中心として、多様な関係者が本格的に連携・協働して対応していくことが求められました。

加えて、国の努力義務として、「関係者相互間の連携と協働の促進」が求められたことにより、関係府省庁が連携し、交通の「リ・デザイン」と社会的課題の解決に向け、「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」が設置され、多様な関係者の連携・協働の推進に向けた環境整備のための方策が取りまとめられました。

地域公共交通の「リ・デザイン」～交通政策審議会 地域公共交通部会 最終とりまとめ～

地域公共交通の「リ・デザイン」とは

<div style="background-color: #0056b3; color: white; padding: 5px; text-align: center; font-weight: bold;">ローカル鉄道の再構築</div> <p>鉄道の維持・高度化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・設備整備・不要設備撤去 ・外部資源を活用した駅の活性化 ・GX・DX対応車両等への転換 ・事業構造の見直し <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> </div> <p style="font-size: small; text-align: center;">軌道の強化（高速化） 駅舎の新改装・移設</p> <p>バス等への転換</p> <ul style="list-style-type: none"> ・BRT・バスへの転換 ・GX・DX対応車両等への転換 <div style="text-align: center;"> <p style="font-size: small;">BRT・バス等への転換</p> </div>	<div style="background-color: #0056b3; color: white; padding: 5px; text-align: center; font-weight: bold;">3つの「共創」</div> <p>官民の共創</p> <ul style="list-style-type: none"> ・エリア一括運行事業 ・バスの上下分離 等 <p>交通事業者間の共創</p> <ul style="list-style-type: none"> ・独禁法特例法を活用した共同経営 ・モードの垣根を越えたサービス 等 <p>他分野を含めた共創</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域経営における住宅・教育・農業・医療・介護・エネルギー等との事業連携 <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center; margin-top: 10px;"> </div> <p style="font-size: x-small; text-align: center;">住宅×交通 教育×交通 農業×交通 医療×交通 介護×交通 エネルギー×交通</p>
<div style="background-color: #0056b3; color: white; padding: 5px; text-align: center; font-weight: bold;">交通DX</div> <p>自動運転</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> </div> <p style="font-size: x-small; text-align: center;">自動運転バス 遠隔監視室</p> <p>MaaS・AIオンデマンド交通</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> </div>	<div style="background-color: #0056b3; color: white; padding: 5px; text-align: center; font-weight: bold;">交通GX</div> <p>GX対応車両への転換</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> </div> <p>交通のコスト削減・地域のCN化</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> </div> <p style="font-size: x-small; text-align: center;">蓄電池・充電施設</p>

図 86 地域公共交通の「リ・デザイン」

出典：地域公共交通の「リ・デザイン」 交通政策審議会 交通体系分科会
地域公共交通部会 最終とりまとめ

- 66 -

1.4 本市地域公共交通網形成計画の評価

前計画の本市地域公共交通網形成計画（平成 30 年度～令和 9 年度）では、コンパクトなまちづくりと地域公共交通の連携によって、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを進める取組を進めてきました。

ここでは、前計画の基本方向ごとに施策の取組状況を抜粋して整理するとともに、施策の実施による効果を定量的に把握する数値目標の評価を行い、今後の課題について示します。

基本方向 1 都市構造や社会環境の変化に対応した公共交通ネットワークの形成

(1) 主な取組

- ・ 青森駅自由通路の整備（令和 6 年 3 月完了）
- ・ 青森駅西口駅前広場の整備（令和 5 年 3 月完了）
- ・ 青森駅西口駅前広場整備に伴うバス路線や運行ダイヤの見直し
- ・ 利用者ニーズの高い地域におけるバス運行実証実験の実施及び新規路線の確立
- ・ 地域特性を踏まえた AI デマンド交通等の導入の検討

(2) 数値目標

【評価指標】

公共交通人口カバー率

【指標の算定方法】

市全域における人口のうち、鉄道駅から 800m、バス停留所から 300m に含まれるカバー率

【基準値と目標値】

表 10 基準値と目標値

目標とする指標	基準値 2015(平成 27)年度	現況値 2023(令和 5)年度	将来目標値 2027(令和 9)年度	達成/ 未達成
公共交通人口 カバー率	83.6%	83.6%	83.6%	達成

(3) 課題

- ・ 限られた輸送資源で、より利便性が高く効率的な運行を実施するため、地域連携 IC カード等のデータを分析するシステム構築の可能性について検討する必要があります。
- ・ 持続可能な公共交通と利用者サービスの維持の両立を図るため、AI デマンド交通の実証実験運行等の利用実績や利用者からの意見を分析し、地域特性を踏まえた公共交通の在り方を検討する必要があります。
- ・ 人口減少や超高齢社会を見据え、移動ニーズに応じた路線バスの在り方やタクシーなどの他交通モードの利活用を検討する必要があります。

基本方向2 わかりやすく、利用しやすい公共交通サービスの提供

(1) 主な取組

- ・ 2シーズン制ダイヤの導入
- ・ バス待合所の新築及びバス停留所の新設（更新）
- ・ 青森駅及び浅虫温泉駅におけるバリアフリー設備の整備
- ・ 地域連携 IC カード「AOPASS」の導入
- ・ バスロケーションシステム等の導入

(2) 数値目標

【評価指標】

公共交通の利用しやすさ

【指標の算定方法】

青森市民意識調査における青森市の住みやすさに関する下記の設問のうち、「バスや鉄道が充実し、通勤・通学に便利である」を選択した割合

【基準値と目標値】

表 11 基準値と目標値

目標とする指標	基準値 2017(平成 29)年度	現況値 2023(令和 5)年度	将来目標値 2027(令和 9)年度	達成/ 未達成
公共交通の 利用しやすさ	15.8%	16.9%	20.0%	未達成

(3) 課題

- ・ 市民意識調査の結果を踏まえ、市民に対して路線バスの乗降環境や案内等が充実されたことについて、機会を捉えた周知を行う必要があります。
- ・ 冬期積雪期においては、車道幅員の減少により、交通渋滞が発生していることから、引き続き、利便性の維持のため、関係機関と連携し、路線バスの定時性の確保に努める必要があります。
- ・ 青森操車場跡地を利用者にとって利便性の高い交通結節点として機能強化を図るため、これまで関係機関と検討してきた新駅設置について、自由通路、駅前広場、駐車場、緑地等を含めた検討を行う必要があります。

基本方向3 多様な主体と連携し、まちのにぎわいを後押しする公共交通環境の構築

(1) 主な取組

- ・ 路線バスによる都市機能誘導区域と生活拠点区域間のアクセス機能向上
- ・ 青森市シャトル・ルートバス「ねぶたん号」の運行による二次交通の強化
- ・ ノーマイカー通勤やエコドライブ等を行う「スマートムーブ通勤月間」を実施
- ・ 高齢者福祉乗車証「いき・粋乗車証」及び「福祉乗車証」の交付を継続
- ・ 市内の公共交通機関における案内等の多言語表記の整備
- ・ 市営バスの一部路線について民間交通事業者への委託運行を実施

(2) 数値目標

【評価指標】

地区拠点区域内の公共交通利用者数（1日当たり）の維持

【指標の算定方法】

地区拠点区域に所在する鉄道駅の1日平均利用者数（JRについては新幹線除く公表駅のみ）
地区拠点区域に所在する市営バス、市バス、浪岡地区コミュニティバスのバス停留所における1日平均利用者数

【基準値と目標値】

表 12 基準値と目標値

目標とする指標	基準値 2016(平成28)年度	現況値 2023(令和5)年度	将来目標値 2027(令和9)年度	達成/ 未達成
地区拠点区域の 公共交通利用者数 (1日当たり)	45,070人	43,676人	45,070人	未達成

(3) 課題

- ・ 高齢化の進展による公共交通を必要とする市民の増加や、昨今の物価高騰・運転手不足による運行事業者の経営の悪化を踏まえ、民間事業者等と更なる連携・協働を推進し、既存の輸送資源を最大限生かした持続可能な公共交通を構築するための手法を検討する必要があります。

1.5 本市の現状と課題の整理

これまでの内容等を踏まえ、本市の現状と課題について、以下の通り整理します。

(1) 強み・機会

【人口】

- ・ 青森地区の総人口のうち、大部分が市街化区域内に居住しています。

【地域特性】

- ・ 就労人口の多いエリアは、国道4号・7号・103号沿線に集積しています。
- ・ 新型コロナウイルス感染症の流行に伴う行動制限が解除されたことにより、外国クルーズ船の寄港が増加するなど、インバウンドをはじめとした旅行需要が高まっています。

【交通動向】

- ・ 冬期は通常期より公共交通を利用する割合が高くなっています。
- ・ 新型コロナウイルス感染症の流行に伴う行動制限が解除されたことにより、鉄道等の広域交通や二次交通の利用者数が流行以前の水準に回復しました。

【交通環境】

- ・ 市民の移動の足である青森市営バスは、大正15年から営業を開始し、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、市民生活に欠かせない最も身近な公共交通機関となっています。
- ・ 市民の移動の足を確保するため、青森市営バスにおいて17路線871便/日、青森市市バスにおいて10路線85便/日の路線バスを運行しています。
- ・ 公共交通カバー圏（本市における鉄道駅から800m圏内、バス停留所から300m圏内）の居住人口割合は83.6%となっています。
- ・ 国道4号・7号・103号を運行する路線バスは、1日100本以上の高い頻度で運行されています。
- ・ 地域連携ICカード「AOPASS」の導入によるキャッシュレス化や、バスロケーションシステム等の導入など、ICTによる路線バスの利便性の向上がなされています。
- ・ 本市の一部地区において、新たに地域特性を踏まえたデマンド型交通の実証運行を実施しています。
- ・ 青森駅自由通路及び西口駅前広場が整備されたことにより、青森駅を中心とした交通結節機能の強化が図られました。

【社会情勢】

- ・ 国主催の「地域の公共交通・デザイン実現会議」において、多様な関係者の連携・協働の推進に向けた環境整備のための方策が取りまとめられました。

(2) 弱み・脅威

【人口】

- ・ 人口集中地区（DID）面積が増加している一方で、市全域において人口密度が低下しています。
- ・ 人口減少、少子高齢化が進展しており、この状況は今後も継続すると見込まれます。

【地域特性】

- ・ 県庁所在地で唯一、市全域が特別豪雪地帯に指定されています。
- ・ 冬期積雪期においては、車道幅員の減少により、交通渋滞が発生しています。

【交通動向】

- ・ 通勤・通学時の交通手段について、鉄道・路線バスや自転車を利用している割合は減少傾向にあります。
- ・ 青森市営バスの利用者は、4人に1人が高齢者（70歳以上）です。
- ・ 路線バスの利用者数は、人口減少等に伴い減少傾向にあります。
- ・ 新型コロナウイルス感染症の流行に伴う行動制限が解除されたものの、路線バスの利用者数は流行以前の水準に回復していません。

【交通環境】

- ・ 一部の山間部や人口密度の高い住宅地において、公共交通空白地域が見られます。
- ・ 路線バス維持に係る公的資金投入額が増加傾向にあります。
- ・ 青森市営バスの運転乗務員数は、減少傾向にあります。

【社会情勢】

- ・ 2024年から働き方改革関連法が施行されたことや慢性的な運転手不足により、路線バスの減便・廃止をせざるを得ない事業者が増加傾向にあります。
- ・ 気候変動による被害を回避又は軽減するために、地球温暖化への対策が重大かつ喫緊の課題となっています。

1.6 公共交通の基本方向

本市における現状と課題に関する分析結果を踏まえ、課題解決に向けた「公共交通の基本方向」として、以下の3つの戦略目標を設定します。

(1) 持続可能で利便性の高い公共交通ネットワークの構築

公共交通ネットワークに関する本市の強みとして、

- ▷ 市民の移動の足である青森市営バスは、大正15年から営業を開始し、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、市民生活に欠かせない最も身近な公共交通機関となっていること。
- ▷ 市民の移動の足を確保するため、青森市営バスは17路線871便/日、青森市市バスは10路線85便/日の路線バスを運行していること。
- ▷ 本市における公共交通カバー圏内（鉄道駅から800m圏内、バス停留所から300m圏内）の居住人口割合は83.6%となっており、公共交通が利用可能な環境が整備されていること。
- ▷ 就労人口の多いエリアは、国道4号・7号・103号沿線に集積しており、当該エリアは1日100本以上の高い頻度で路線バスが運行されていること。
- ▷ 本市の一部地区において、新たに地域特性を踏まえたAIデマンド交通の実証実験を実施していること。

などが挙げられるものの、

- ▶ 人口集中地区（DID）面積が増加している一方で、市全域において人口密度が低下していること。
- ▶ 人口減少、少子高齢化が進展しており、この状況は今後も継続すると見込まれること。
- ▶ 新型コロナウイルス感染症の流行に伴う行動制限が解除されたものの、路線バスの利用者数は流行以前の水準に回復していないこと。
- ▶ 一部の山間部や人口密度の高い住宅地において、公共交通空白地域が見られること。
- ▶ 路線バス維持に係る公的資金投入額が増加傾向にあること。

といった懸念材料も挙げられます。

また、前計画の課題として、

- ・ 地域連携ICカード等のデータを分析するシステム構築の可能性を検討する必要があること。
- ・ AIデマンド交通の実証実験運行等の利用実績や利用者からの意見を分析し、地域特性を踏まえた公共交通の在り方を検討する必要があること。
- ・ 青森操車場跡地における新駅設置について、自由通路、駅前広場、駐車場、緑地等を含めた整備を検討する必要があること。

といった内容が挙げられます。

以上を踏まえ、

- (1)-1 利用状況や地域のニーズに合わせた公共交通ネットワークの編成
- (1)-2 地域特性を踏まえた持続可能な交通モードの再構築
- (1)-3 路線バス等の他交通モードとの連携を見据えた鉄道線の機能向上及び利活用の推進

の3つの戦略項目を位置付け、これらを包含する戦略目標を「持続可能で利便性の高い公共交通ネットワークの構築」と設定しました。

(2) 利便性の高い公共交通サービスの提供

公共交通サービスに関する本市の強みとして、

- ▷ 冬期は通常期より公共交通を利用する割合が高くなっていること。
- ▷ 地域連携 IC カード「AOPASS」の導入によるキャッシュレス化や、バスロケーションシステム等の導入など、ICT による路線バスの利便性の向上がなされていること。

などが挙げられるものの、

- ▶ 県庁所在地で唯一、市全域が特別豪雪地帯に指定されていること。
- ▶ 冬期積雪期においては、車道幅員の減少により、交通渋滞が発生していること。
- ▶ 青森市営バスの利用者は、4人に1人が高齢者（70歳以上）であること。

といった懸念材料も挙げられます。

また、前計画の課題として、

- ・ 市民に対して路線バスの乗降環境や案内等が充実されたことについて、機会を捉えた周知を行う必要があること。
- ・ 冬期積雪期においては、車道幅員の減少により、交通渋滞が発生していることから、引き続き、利便性の維持のため、関係機関と連携し、路線バスの定時性の確保に努める必要があること。

といった内容が挙げられます。

以上を踏まえ、

- (2)-1 デジタル技術を活用した公共交通サービスの提供
- (2)-2 季節等による交通環境の変化に対応した路線バス定時性の確保
- (2)-3 公共交通の乗降環境の整備

の3つの戦略項目を位置付け、これらを包含する戦略目標を「利便性の高い公共交通サービスの提供」と設定しました。

(3) 多様な主体との連携・協働による公共交通の維持・確保

多様な主体と連携した公共交通に関する本市の強みや機会として、

- ▷ 青森駅自由通路及び西口駅前広場が整備されたことにより、青森駅を中心とした交通結節機能の強化が図られたこと。
- ▷ 新型コロナウイルス感染症の流行に伴う行動制限が解除されたことにより、外国クルーズ船の寄港の増加や、鉄道等の広域交通や二次交通の利用者数が流行以前の水準に回復するなど、インバウンドをはじめとした旅行需要が高まっていること。
- ▷ 国主催の「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」において、多様な関係者の連携・協働の推進に向けた環境整備のための方策が取りまとめられたこと。

などが挙げられるものの、

- ▶ 通勤・通学時の交通手段について、鉄道・路線バスや自転車を利用している割合は減少傾向にあること。
- ▶ 路線バスの利用者数は、人口減少等に伴い減少傾向にあること。
- ▶ 青森市営バスの運転乗務員数は、減少傾向にあること。
- ▶ 2024 年から働き方改革関連法が施行されたことや慢性的な運転手不足により、路線バスの減便・廃止をせざるを得ない事業者が増加傾向にあること。

といった懸念材料も挙げられます。

また、前計画の課題として、

- ・ 民間事業者等と更なる連携・協働を推進し、既存の輸送資源を最大限生かした持続可能な公共交通を構築するための手法を検討する必要があること。

といった内容が挙げられます。

以上を踏まえ、

- (3)-1 立地適正化計画と連携した公共交通ネットワークの構築
- (3)-2 広域交通網等と連携した二次交通の充実
- (3)-3 関係機関等と連携したモビリティ・マネジメントの推進
- (3)-4 交通分野と他分野との連携・協働による輸送資源等の利活用の推進

の 4 つの戦略項目を位置付け、これらを包含する戦略目標を「多様な主体との連携・協働による公共交通の維持・確保」と設定しました。

1.7 公共交通の基本理念

本市の目指す都市構造や公共交通の方向性などを踏まえ、本計画における基本理念を以下のように定めます。

まちの魅力を伝え

未来の人々へにぎわいをつなぐ

公共交通ネットワーク

本市都市計画マスタープランにおいては、基本理念を「魅力が集い ひとが行き交う 県都あおもり」としており、都市機能の集約化や複合化による賑わいの創出、居住機能の集約化による地域コミュニティの維持、無秩序な市街地拡大の抑制によるコンパクトな都市環境の形成及び、地域に根ざした持続可能な公共交通体系の整備、選択と集中による計画的な街路整備の促進による円滑な都市交通環境の形成を推進しています。

また、本市立地適正化計画においては、基本理念を『「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市づくり』としており、都市の効率性を高めるコンパクトな複数の拠点づくりと、それらの拠点を接続する公共交通ネットワークを有機的に連携させることにより、市内各地域の特色を生かしつつ、持続可能な都市づくりを目指すこととしています。

これらの基本理念を踏まえつつ、多様な主体と連携・協働し、本市において直面する地域交通に係る課題に対応するとともに、本市総合計画基本構想の将来都市像である「みんなで未来を育てるまちに」の実現を図るため、本計画の基本理念を「まちの魅力を伝え 未来の人々へにぎわいをつなぐ 公共交通ネットワーク」とします。

以下に、本計画の基本理念及び公共交通の方向性（戦略目標・戦略項目）の関係を整理した図を示します。

まちの魅力を伝え 未来の人々へにぎわいをつなぐ 公共交通ネットワーク

- 戦略目標(1) 持続可能で利便性の高い公共交通ネットワークの構築
 - (1)-1 利用状況や地域のニーズに合わせた公共交通ネットワークの編成
 - (1)-2 地域特性を踏まえた持続可能な交通モードの再構築
 - (1)-3 路線バス等の他交通モードとの連携を見据えた鉄道線の機能向上及び利活用の推進

- 戦略目標(2) 利便性の高い公共交通サービスの提供
 - (2)-1 デジタル技術を活用した公共交通サービスの提供
 - (2)-2 季節等による交通環境の変化に対応した路線バス定時性の確保
 - (2)-3 公共交通の乗降環境の整備

- 戦略目標(3) 多様な主体との連携・協働による公共交通の維持・確保
 - (3)-1 立地適正化計画と連携した公共交通ネットワークの構築
 - (3)-2 広域交通網等と連携した二次交通の充実
 - (3)-3 関係機関等と連携したモビリティ・マネジメントの推進
 - (3)-4 交通分野と他分野との連携・協働による輸送資源等の利活用の推進

図 87 基本理念及び公共交通の方向性・戦略目標の関係

< 章 目 次 >

2.1 整備方針	82
2.2 都市内交通網（域内交通網）	83
2.3 広域交通網	86

2.1 整備方針

本市都市計画マスタープランにおいては、都市機能の充実・発展を図る交通体系を確立するとともに、定住及び他地域間交流を促進するため、広域高速交通網と都市内公共交通網との有機的な結合を図ることとしています。

また、本市においては、東・西・北に延びる鉄道網と、市全域に張り巡らされた路線バス網によって、鉄道駅から 800m・バス停留所から 300m 圏内にある人口カバー率は 83.6%という高い水準を維持しつつ、地区拠点間や地域間が結ばれた利便性の高い公共交通ネットワークが整備されています。

人口減少・超高齢社会を見据え、鉄道網や路線バス網などの公共交通資源を効果的に活用し、都市づくりや観光振興など幅広い分野との連携を図りながら、旅行需要と利用者ニーズを満たしつつ、交通結節点における交通モード間の連携を強化することで公共交通機関が相互に連続して機能し、面的に、効果的に結ばれた持続可能な公共交通網の形成を図ります。

【参考：青森市都市計画マスタープラン（抜粋）】

2.2.1 交通体系

本マスタープランにおける基本理念との整合を図り、都市機能の充実・発展を図る交通体系を確立するとともに、定住及び他地域間交流を促進するため、広域高速交通網と都市内公共交通網との有機的な結合を図ります。

また、都市内における交通手段相互の連携強化を推進します。

地域内交流を促進し、市街地における快適な生活環境を確立するため、地域交流軸等を構成する交通軸（内環状線等）の整備を推進するとともに、公共交通（路線バス・鉄道）を都市内交通の主要手段としての機能向上を図り、環状道路網の充実と併せて連携を図ります。

また、都市の発展を支える広域高速交通網（北海道・東北新幹線、青森空港、高速道路等）の充実や都市間交流の軸となる幹線道路網の整備を推進し、産業拠点や観光拠点等との連携軸を強化した交通体系の確立を目指します。

さらに、高齢者・障がい者等の社会参加を支えるための交通環境整備を進めるとともに、交通施設整備等による雪に強い交通体系を確立します。

（以下略）

2.2 都市内交通網（域内交通網）

鉄道線や国道4号・7号・103号等をT型に運行するバス路線（骨格線）及び放射状に運行するバス路線（幹線）並びに循環路線を活用しつつ、それぞれの機能・役割を最大限に生かしながら、地区拠点や都市構造に沿った幹線的な公共交通軸が展開された公共交通網の形成を図ります。

また、郊外部については、地域特性や利用状況等を踏まえ、現行のバス路線のほか、多様な公共交通の組み合わせなどによって、将来にわたって日常の暮らしを支える移動機会を確保します。

(1) 都市内交通網の形成に当たっての各交通モードの役割

① 鉄道（在来線）

定時性、大量輸送性に優れている強みを生かし、通勤・通学、東北新幹線新青森駅へのアクセスなど、都市内移動を支える役割を担うこととします。

② 路線バス・コミュニティバス

市全域に張り巡らされた路線網と弾力的な運用が可能な強みを生かし、通勤・通学、通院や買物など幅広く都市内移動を支える役割を担うこととします。

③ デマンド交通・タクシー・自家用有償旅客運送

鉄道や路線バスのサービス水準が低い地域において、ドア・ツー・ドアのきめ細かい移動ニーズと柔軟な運用が可能な強みを生かし、生活交通網を補完する役割を担うこととします。

(2) バス路線網の形成

本市においては、市中央部から郊外部までのバス路線網が構築されており、バス路線が本市の公共交通網の中心的な役割を担っています。

今後においては、人口減少や土地利用の変化に柔軟に対応することが必要となってくることから、バス路線を下表のとおり区分し、それぞれの路線区分ごとの役割に基づいた、効果的で効率的なバス路線網の形成を図ります。

表 13 バス路線区分

路線区分	主な役割	設定方針
骨格線	<ul style="list-style-type: none"> 走行性、定時性、運行頻度に関して高水準な路線 	<ul style="list-style-type: none"> 国道4号・7号・103号等を運行する路線 交通需要量の多い路線 青森市の主要な交通流動パターンと整合した路線 バス優先施策が可能となる多車線路線
幹線	<ul style="list-style-type: none"> 骨格線を補完する路線 市街地内を広範囲にわたってサービスする路線 	<ul style="list-style-type: none"> 放射状に伸びる幹線的な道路を運行する概ね30便/日以上の路線 交通需要量の比較的多い路線
支線	<ul style="list-style-type: none"> 生活交通の確保 	<ul style="list-style-type: none"> 骨格線・幹線以外の交通需要量の比較的小さい路線

(3) 基幹交通軸の設定

定時性、速達性、大量輸送性に優れる鉄道と、骨格となるバス路線（骨格線）を「基幹交通軸」と位置付け、利便性が高く分かりやすい公共交通網を形成します。

(4) 土地利用との連携

本市立地適正化計画では、基本理念を「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市づくり」と定め、都市の効率性を高めるコンパクトな複数の拠点づくりと、それらの拠点を接続する公共交通網を有機的に連携させることにより、市内各地域の特色を生かしつつ、持続可能な都市づくりを目指しています。

これを踏まえ、同計画で定める都市機能誘導区域や生活拠点区域といった地区拠点区域における土地利用配置の考え方に即した公共交通網を形成します。

表 14 拠点区域における土地利用配置の基本的な考え方

拠点区域		配置の考え方
都市機能誘導区域	青森駅 周辺地区	<ul style="list-style-type: none"> ・ 商業、医療、業務、都心居住、交流などの高次な都市機能が集積した交流拠点として、既存ストックを有効活用するとともに、これらの集積を図ります。 ・ 青森駅を中心とした都市交通ターミナル機能の充実を図ります。
	新青森駅 周辺地区	<ul style="list-style-type: none"> ・ 県内他都市、道南地域を結ぶ広域交流の玄関口として、駅利用者のさまざまなニーズに対応した交通結節機能やホスピタリティ機能を充実させるため、観光・交流施設などの集積を図ります。 ・ 日常生活に必要な、商業施設や医療施設などの集積を図ります。
	操車場跡地 周辺地区	<ul style="list-style-type: none"> ・ 子育て施設、福祉施設、医療施設等の都市機能が集積した拠点として、既存ストックを有効活用するとともに、これらの施設の集積を図ります。 ・ 操車場跡地の将来的な活用を踏まえ、本市の災害時の避難場所に指定されている青い森セントラルパークの防災機能を確保します。
	浪岡駅 周辺地区	<ul style="list-style-type: none"> ・ 津軽地方の各都市との近接性を活かした津軽地方の玄関口として、交通結節機能を活用します。 ・ 浪岡地域の日常生活に必要な行政機能や商業施設、医療施設等の集積を図ります。
生活拠点区域	造道 周辺地区	<ul style="list-style-type: none"> ・ 医療施設及び商業施設等の生活利便性を高める都市機能が集積した生活拠点として、これらの施設の立地の促進を図ります。 ・ 交通結節機能の強化を図ります。
	浜田 周辺地区	<ul style="list-style-type: none"> ・ 商業施設の集積に加え、医療施設等の生活利便性を高める都市機能が集積した生活拠点として、これらの施設の立地の促進を図ります。 ・ 公共交通のサービス水準の向上等を図ります。

出典：青森市都市計画マスタープラン

【都市内交通網イメージ図】

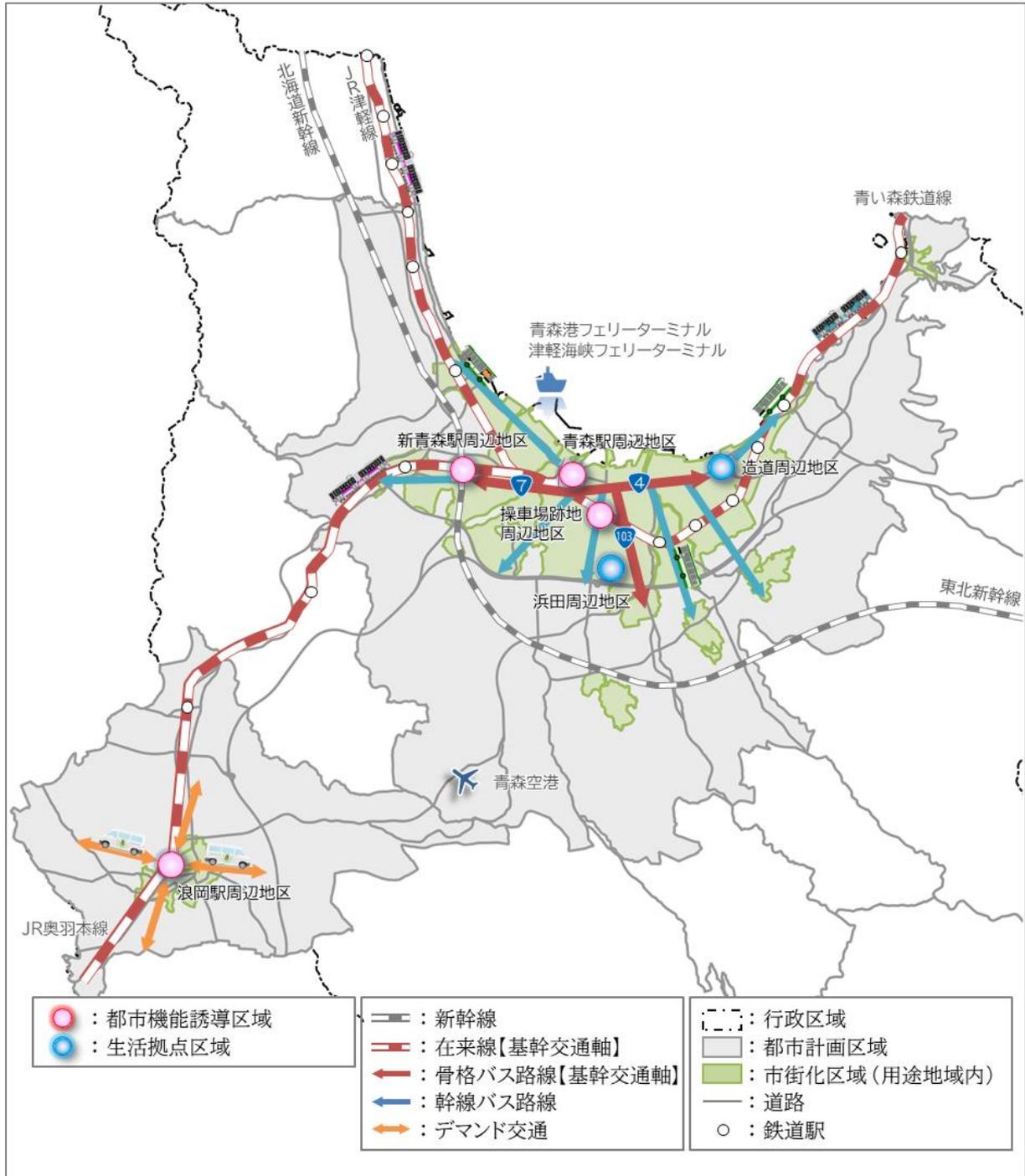


図 88 都市内交通網イメージ図

2.3 広域交通網

本市は、広域交流の拠点となる青森空港・新青森駅・青森港が立地し、国内外とつながる広域交通の要衝であり、平成 28 年 3 月には北海道新幹線が延伸し、函館を含む道南地域と青森県の周遊観光をはじめ、新たな観光ルートも構築されていることから、この強みを生かし、広域交通拠点へのアクセス性を強化した広域交通ネットワークの形成を図ります。

なお、市域を跨ぐ地域間バス路線については、骨格線・幹線・支線との連携により、ともに利便性向上を図るものとし、その方向性については、青森県地域公共交通計画の考え方に準ずるものとしします。

(1) 広域交通拠点間の連絡性の向上

本市は、広域交通の拠点となる青森空港・青森港・新青森駅・青森駅が立地しているとともに、平成 28 年 3 月には北海道新幹線が延伸され、函館を含む道南地域と青森県の周遊観光をはじめ、新たな観光ルートも構築されています。

また、青森港は外国船を含むクルーズ船が直近では年間 30 隻以上と、東北一の寄港実績を有し、クルーズ船寄港の重要な拠点港となっています。

このため、各広域交通拠点間の連絡が円滑になるよう、交通結節機能及び二次交通を充実し、市民や観光客等来街者の利便性の確保を図るとともに、訪日外国人旅行者の受入環境の強化に向け、公共交通に関する案内情報の多言語表記などインバウンド対策を継続して実施します。

(2) 観光施策との連携

青森駅周辺へのアクセス性の向上を図り、観光振興や商店街と連携したにぎわいの創出に寄与する取組を推進します。

観光客等来街者の交通利便性を向上させるため、新青森駅・青森駅などの交通拠点や主な観光施設を結ぶ青森市シャトル・ルートバスの運行を最適化するなど、二次交通の充実を図ります。

【広域交通網イメージ図】

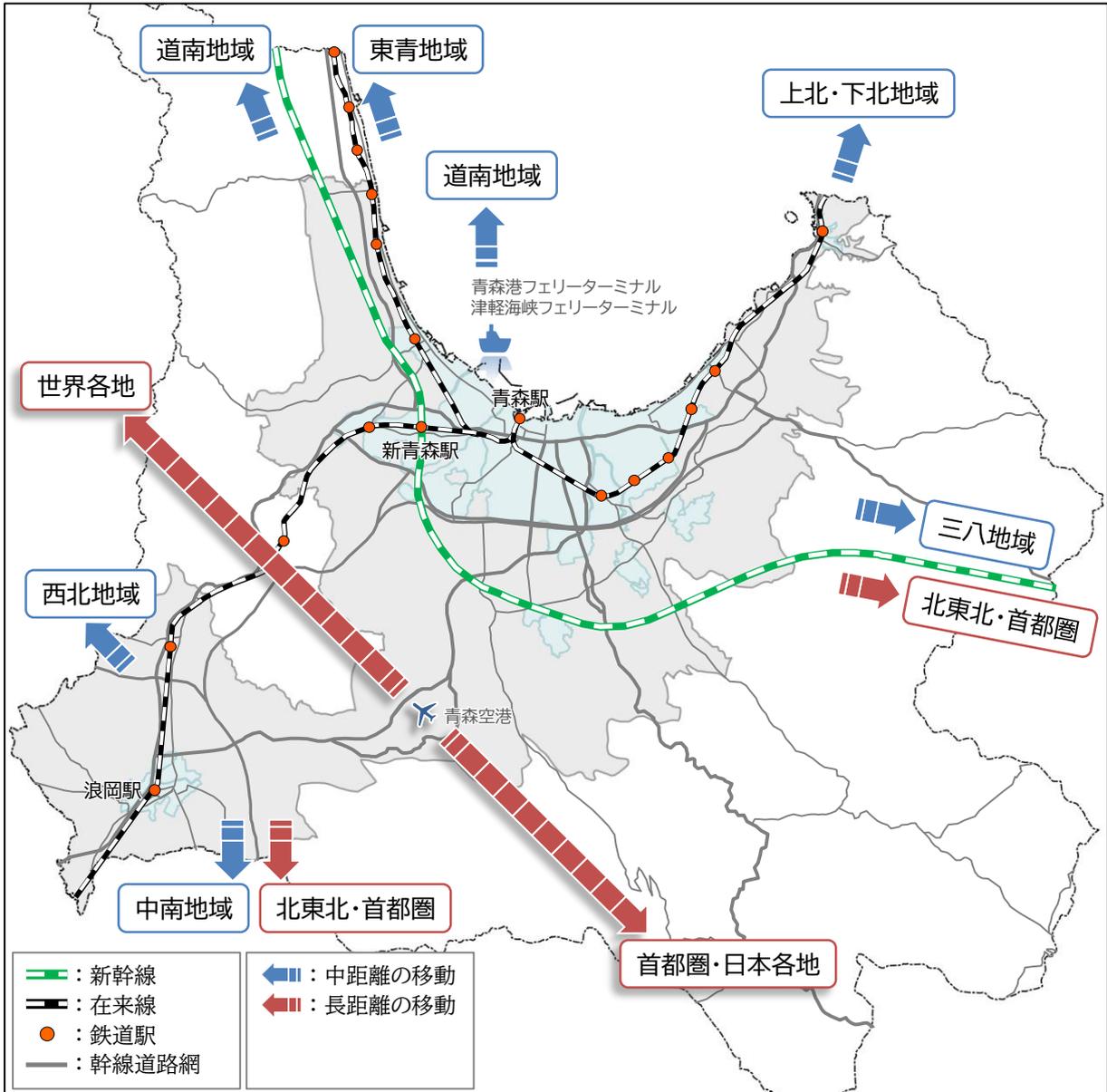


図 89 広域交通網イメージ図

< 章 目 次 >

3.1 戦略目標(1) 持続可能で利便性の高い公共交通ネットワークの構築.....	91
3.1.1 主な取組.....	91
3.1.2 指標1：公共交通人口カバー率の維持.....	94
3.1.3 指標2：生活路線への公的資金投入額の維持.....	96
3.2 戦略目標(2) 利便性の高い公共交通サービスの提供.....	97
3.2.1 主な取組.....	97
3.2.2 指標3：市民意識調査における路線バスの利用しやすさの増加.....	99
3.3 戦略目標(3) 多様な主体との連携・協働による公共交通の維持・確保.....	100
3.3.1 主な取組.....	100
3.3.2 指標4：地区拠点区域内の公共交通利用者数（1日当たり）の維持.....	103
3.3.3 指標5：青森市シャトル・ルートバスの収支率の維持.....	103
3.4 計画の推進体制.....	104

本計画に定める基本理念や目指すべき地域公共交通など、計画実現に向けた主な取組及び目標とする指標について、戦略目標ごとに整理します。

まちの魅力を伝え 未来の人々へにぎわいをつなぐ 公共交通ネットワーク

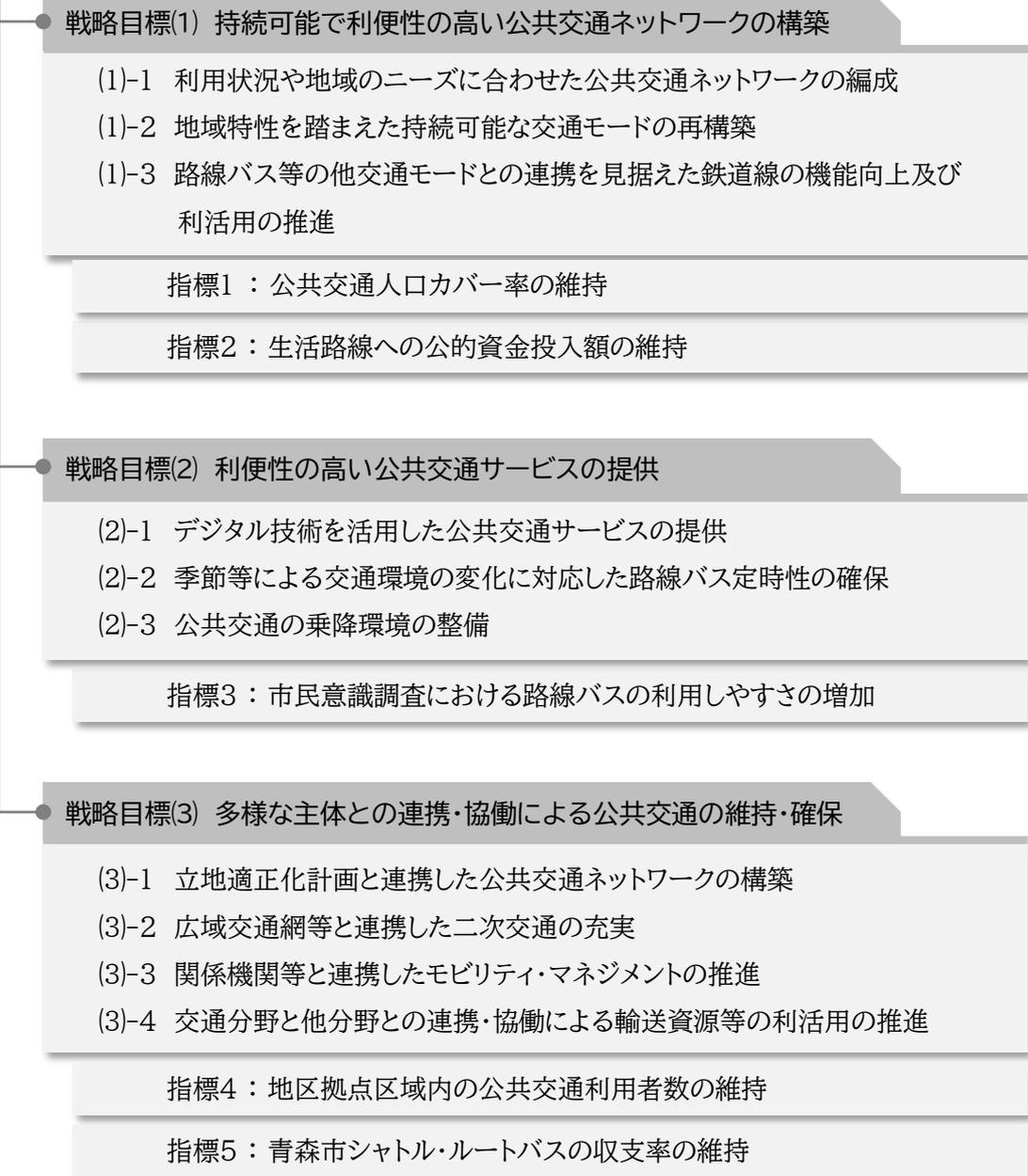


図 90 基本理念及び地域公共交通の方向性・目標・指標の関係

3.1 戦略目標(1) 持続可能で利便性の高い公共交通ネットワークの構築

3.1.1 主な取組

(1) 利用状況や地域のニーズに合わせた公共交通ネットワークの編成

【青森市営バスにおけるダイヤ編成】

「青森市自動車運送事業経営戦略」に基づき、交通需要に対応したバス路線の構築に向け、利用者ニーズや動向、地域特性等に応じた路線の見直しを行います。

<通勤・通学ダイヤ>

通勤・通学時間帯のバスダイヤの利用実態を分析し、運行時刻や運行便等の調整を行うとともに、人口や事業所等に関する統計データ等を基に潜在的ニーズの把握に努め、運行効率の向上と利用促進を図ります。

<買物・通院ダイヤ>

買物・通院時間帯の乗降データ等の利用実態を分析するとともに、人口分布状況等を考慮し、買物や通院でのニーズに応じた運行を行い、運行効率と利便性の向上を図ります。

<観光・レジャーへの対応>

観光客など交流人口の増加に的確に対応するため、休日や観光シーズンなど旅行需要の拡大にあわせ、観光ルートバスとの連携により、主要観光施設までの移動ニーズに応じた観光サービスの向上に努めます。

<交通結節点等との連携>

公共交通機関相互の接続が円滑に行われるよう、地区拠点区域内に存する交通結節点等との連携を図った路線やダイヤの見直しを行います。

【モビリティデータ等を活用した公共交通ネットワークの最適化】

人口減少や生活様式の変化等により移動ニーズが多様化する中、限られた輸送資源で、より効率的で利便性の高い持続可能な公共交通ネットワークを構築するため、デジタル技術を活用した既存の公共交通機関の利用状況や人流データ等を活用し、バス路線の最適化や潜在需要の発掘等を行います。

【事業主体】

市、企業局交通部



図 91 青森市営バス

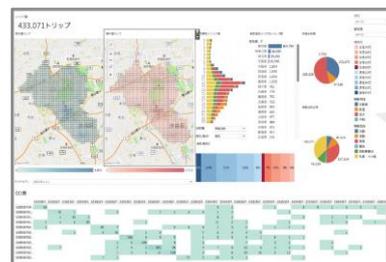


図 92 モビリティデータ分析イメージ

(2) 地域特性を踏まえた持続可能な交通モードの再構築

人口密度が低下し、公共交通の需要が低下している地域や、利用者が散在し需要集約の難しい地域などにおいて、路線定期運行バスに係る運行費用削減と利用者の利便性向上を両立させることを目指し、デジタル技術を活用したデマンド交通などの新たな交通モードの導入を検討します。

当該交通モードの導入に当たっては、既存バス路線の利用実態や利用者ニーズを分析し、「路線不定期運行」及び「区域運行」などの実証運行を通じて対象地域に応じた運行形態となるよう検討を進めます。

<公共交通利用者数が著しく少ない地域>

将来的に路線バスを運行するだけの需要を満たさなくなるおそれがある郊外部の人口が少ない地域については、地区住民の意見を踏まえつつ、既存バス路線以上に効果的で利便性の高い公共交通体系の導入を優先的に検討します。

<丘陵地に存する地域>

公共交通カバー圏内に存する地域であっても、居住地とバス停留所に著しい高低差があり、徒歩での移動が困難な地域については、住民からの要望も踏まえつつ、効果的で利便性の高い公共交通体系の導入を検討します。

<道路が狭あいな市街地>

市街地であっても道路が狭あいでバスが運行できず、徒歩圏内に医療施設や商業施設が存在しない地域については、住民からの要望も踏まえつつ、効果的で利便性の高い公共交通体系の導入を検討します。

【事業主体】

市



図 93 (仮称) 西部地区デマンド交通



図 94 浪岡 AI デマンド交通 (のり AI)

(3) 路線バス等の他交通モードとの連携を見据えた鉄道線の機能向上及び利活用の推進

積雪期においても信頼性（定時性）が高く、大量輸送性に優れる鉄道網を積極的に活用するため、関係機関・団体と連携し、利用の促進を図ります。

【操車場跡地における新駅設置の検討】

青森操車場跡地は、利用者にとって利便性の高い交通結節点としての機能強化を図るため、鉄道駅について関係機関と協議するとともに、自由通路、駅前広場、駐車場・緑地など跡地の利活用を検討します。

【利便性向上による利用促進】

鉄道と路線バスの乗換利便性の向上を図るため、必要に応じて各ダイヤ設定の調整を実施します。

新幹線と奥羽本線のアクセスの向上など、新青森駅から青森駅、浪岡駅方面への輸送サービスの充実の促進を図るため、期成会等において鉄道事業者等に対する要望活動を継続します。

【事業主体】

市、企業局交通部、県、公共交通事業者

3.1.2 指標 1：公共交通人口カバー率の維持

【指標の算出方法】

鉄道駅から半径 800m 圏内及びバス停留所から半径 300m 圏内の居住人口に、デマンド交通（路線不定期運行・区域運行）を利用できる居住人口を加え、本市行政人口で除して算出します。

【目標値の説明】

高齢化の進行や多雪都市である本市の特徴を踏まえ、鉄道駅やバス停留所へ徒歩で抵抗なく移動できる範囲として、鉄道駅から半径 800m 圏内及びバス停留所から半径 300m 圏内並びにデマンド交通（路線不定期運行・区域運行）を利用できる居住人口割合を維持することにより、市民の大多数が公共交通機関を利用できる環境の維持を図ることを目標として設定します。

なお、デマンド交通（路線不定期運行・区域運行）を利用できる居住人口の算出は、道路運送法第 4 条の許可のもと運行した時点で行います。

表 15 指標 1：公共交通人口カバー率の維持

目標とする指標	基準値 2023（令和 5）年度	目標値 2028（令和 10）年度
公共交通人口カバー率	83.6%	85.1%

【参考：徒歩圏の範囲の考え方】

各種資料によると、一般的な徒歩圏は300～800mの範囲であると推定されます。

表 16 徒歩所要時間

項目	徒歩所要時間	
	女性（分速 80m ^{※1} ）	高齢者（分速 60m ^{※2} ）
800m の範囲	10 分	13 分 20 秒
300m の範囲	3 分 45 秒	5 分

出典：※1 不動産の表示に関する公正競争規約施行規則

※2 総務省消防庁「津波対策推進マニュアル検討会報告書（平成 25 年 3 月）」

表 17 徒歩圏域に関する資料

内容	出典
冬期積雪期における徒歩圏域について、20 歳以上の年齢層においては、「500m～1km」と回答した割合が最も多い。 (満 16 歳以上の男女 N=1,798 人)	平成 27 年度第 3 回 青森市民意識調査
高齢者が休憩せずに歩行を継続できる距離は 500～700m。 (平成 22 年自治体アンケート調査 N=631 人)	平成 26 年 国土交通省 「健康・医療・福祉のまちづくりガイドライン」
歩いて行ける範囲＝歩いて暮らせる範囲 ・ 70 歳以上：500m ・ 20～69 歳：500～1,000m (N=3,157 人)	平成 21 年度 内閣府 「歩いて暮らせるまちづくりに関する世論調査」

表 18 公共交通機関の誘致距離に関する資料

内容	出典
一般的な人（歩行速度：80m/分）の 90%が、歩くことに抵抗を感じない距離として 300m と回答。	平成 18 年 11 月 土木学会 「バスサービスハンドブック」
バスの誘致距離と満足率の関係 ・ 誘致距離 300m の範囲：満足度 80% ・ 誘致距離 500m の範囲：満足度 50%	浅見泰司著「住環境」
本市における鉄道駅までの徒歩圏は、所要時間 10 分以内（800m 程度）が 77.8%。 (平日：N=20,154 人、休日：1,697 人)	平成 3 年度 青森都市圏パーソン・トリップ調査報告書 現況分析編

出典：青森市都市計画マスタープラン

3.1.3 指標 2：生活路線への公的資金投入額の維持

【指標の算出方法】

本市が運行するコミュニティバス（青森市市バス）及びデマンド交通（路線不定期運行・区域運行）における公的資金投入額（＝委託料）を算出します。

【目標値の説明】

本市の支線の一部を担うコミュニティバスの公的資金投入額は年々増加傾向にあることから、人口密度が低下し、公共交通の需要が低下している地域等において、既存の公的資金投入額内で利便性の高いデマンド交通（路線不定期運行・区域運行）への切替えを検討しつつ、持続可能で利便性の高い公共交通ネットワークを目指すことを目標として設定します。

なお、デマンド交通（路線不定期運行・区域運行）の公的資金投入額の算出は、道路運送法第4条の許可のもと運行した時点で行います。

表 19 指標 2：生活路線への公的資金投入額の維持

目標とする指標	基準値 2023（令和5）年度	目標値 2028（令和10）年度
生活路線への公的資金投入額	200 百万円	200 百万円

3.2 戦略目標(2) 利便性の高い公共交通サービスの提供

3.2.1 主な取組

(1) デジタル技術を活用した公共交通サービスの提供

【キャッシュレス化の利用促進】

路線バス利用者の円滑な乗降環境を整備するため、地域連携 IC カード「AOPASS」をはじめとしたキャッシュレス決済の利用促進を図ります。

【路線バス運行情報の提供】

路線バス利用者の待ち時間の短縮や経路検索の利便性向上を図るため、「標準的なバス情報フォーマット（GTFS-JP）」を活用し、あおりマイ時刻表や経路検索サービスと連携した運行情報を提供するとともに、路線バスの現在地などをスマートフォン等で確認することができるバスロケーションシステムを継続して運用します。

【チャットボット等を活用した情報発信】

運行情報等に関する市民からの問合せに 24 時間体制で対応するため、既存アプリケーションにおけるチャットボット等の導入に際し、運行情報等の提供を検討します。

【AI を活用した新たな公共交通体系の検討】

デマンド交通などの新たな交通モードの導入に際し、利用者のリアルタイムな予約に応じた効率的な運行を実現するため、AI（Artificial Intelligence：人工知能）の活用を検討します。

【新たな料金体系の検討】

公共交通の利用促進や乗り継ぎに対する抵抗感の緩和のため、地域連携 IC カード「AOPASS」等を活用し、路線バスと他交通モード間での定額運賃制度等の導入可能性について検討します。

【事業主体】

市、企業局交通部



図 95 青森市バスロケーションシステム画面

(2) 季節等による交通環境の変化に対応した路線バス定時性の確保

【雪国あおもりのダイヤ編成】

青森市営バスにおいて、雪国としての地域特性を踏まえた冬ダイヤの設定など、季節毎の環境の変化に対応した「2シーズン制ダイヤ（夏・冬ダイヤ）」を継続して実施し、運行の定時性の向上を図ります。

【遅延運行の改善】

遅延が生じやすい長距離路線等について、運行の定時性の向上を図るため、運行実績等を分析し、利用実態に応じた路線や時間の見直しを継続して行います。

【交通関係機関との連携】

バス優先レーン等の適切な運用やバス路線の除雪水準を確保し、運行環境の向上を図るため、交通関係機関等との連携を強化します。

【事業主体】

市、企業局交通部、道路管理者

(3) 公共交通の乗降環境の整備

【バリアフリー化の促進】

ノーマライゼーション¹の進展にあわせ、快適で安全な公共交通を構築するため、国の地域公共交通確保維持改善事業等を活用し、ノンステップバスをはじめとした低床バスやユニバーサルデザインタクシーの更なる導入を促進します。

【バス待合所等の整備】

バス待ち環境の向上のため、バス待合所の新設及び改修を実施するとともに、特に利用者が多い主要な停留所において、バスの発車時刻や遅延等の情報を表示するデジタルサイネージの更なる導入を検討します。

また、乗り継ぎが発生しやすい主要な停留所において、必要に応じて多様な交通モードを組み合わせた待合所の整備について検討します。

【事業主体】

市、企業局交通部、公共交通事業者

図 96 デジタルサイネージ

¹ ノーマライゼーションとは、「標準化・正常化」という意味があり、厚生労働省では、「障害のある人もない人も、互いに支え合い、地域で生き生きと明るく豊かに暮らしていただける社会」をノーマライゼーションの理念としています。

3.3 戦略目標(3) 多様な主体との連携・協働による公共交通の維持・確保

3.3.1 主な取組

(1) 立地適正化計画と連携した公共交通ネットワークの構築

本市立地適正化計画では、都市機能を立地促進し、集約する区域を「都市機能誘導区域」とし、医療・商業等の既存ストックが集積している区域を「生活拠点区域」と位置付け、これらをまとめて「地区拠点区域」と定義付けています。

これらの地区拠点区域間や地区拠点区域と居住地のアクセスについて、鉄道線を効果的に活用するとともに、骨格線・幹線バス路線の利便性確保を図ります。

【事業主体】

市、企業局交通部、公共交通事業者

(2) 広域交通網等と連携した二次交通の充実

【広域交通拠点間の連絡性の向上】

市民や観光客等来街者の利便性確保を図るため、青森空港・青森港・新青森駅・青森駅における交通結節機能及び二次交通を充実するなど広域交通拠点間の連絡性を向上する取組を推進します。

【インバウンド対策の強化】

訪日外国人観光客の受入環境の強化に向け、公共交通に関する案内情報の多言語表記などインバウンド対策を継続して実施します。

【観光施策等との連携】

青森駅周辺へのアクセス性の向上を図り、観光振興や商店街と連携したにぎわいの創出に寄与する取組を推進します。

また、観光客等来街者の交通利便性を向上させるため、新青森駅・青森駅などの交通拠点と観光施設を結ぶシャトル・ルートバスの運行を最適化するなど、二次交通の充実を図ります。

【事業主体】

市、企業局交通部、公共交通事業者



図 97 フリールート乗車券



図 98 青森市シャトル・ルートバス「ねぶたん号」パンフレット（英語）

(3) 関係機関等と連携したモビリティ・マネジメントの推進

公共交通利用への転換を促すため、多様な主体との連携により、適切な公共交通に関する情報提供を行うなど、「モビリティ・マネジメント²⁾」を推進します。

<環境施策との連携>

エコで賢い移動方法を選択するライフスタイル「smart move (スマートムーブ)³⁾」の取組による自転車、徒歩での移動や公共交通機関の利用などにより、環境負荷の少ないモビリティの推進を図ります。

<福祉施策との連携>

高齢者が地域で孤立することなく社会活動等に積極的に参加できるよう、70歳以上の高齢者に対して定額で路線バス等を利用できる高齢者福祉乗車証「いき・粋乗車証」の交付や、一定期間定額で路線バス等を利用できる高齢者用福祉乗車定期券（フリーパス）の販売を継続して行い、高齢者の公共交通機関の利用促進及び外出手段の確保を図ります。

また、障がい者の生活行動範囲の拡大、社会参加意欲の向上、地域における自立した生活の促進を図るため、路線バス等を無料で利用できる「福祉乗車証」を継続して交付し、障がい者の公共交通機関の利用促進及び外出手段の確保を図ります。

<教育施策との連携>

小学生以下の子どもの活動機会の充実を図るため、路線バス等を無料で利用できる取組を継続して実施します。

また、通学での公共交通機関の利用促進に向けて、幼少期から高等教育段階まで継続して公共交通機関を利用する意識醸成に取り組めます。

<市民・企業との連携>

転入者や公共施設の利用者などに対して、公共交通に関する情報を提供し、公共交通機関の利用を促進します。

企業の従業員等に対して、公共交通の利便性を普及し、通勤時における公共交通機関の利用を促進します。

【事業主体】

市、企業局交通部、公共交通事業者

²⁾ モビリティ・マネジメントとは、主な移動手段が自家用車となっている対象者に対し、公共交通利用による健康面、環境面、経済面などの視点での利用や移動実態に即した適切な公共交通に関する情報提供を行うことで、自動車利用から公共交通や徒歩・自転車への自発的な交通手段転換を促す取組です。

³⁾ スマートムーブとは、通勤や通学、それに買物や旅行など日々の暮らしの中での移動について、地球温暖化の原因の一つとされるCO₂の排出量の少ない方法を選択するライフスタイルです。

(4) 交通分野と他分野との連携・協働による輸送資源等の利活用の推進

地域の移動手段を確保し、市民の豊かな暮らしの実現や地域の社会経済活動の発展に寄与するため、民間公共交通事業者のみならず、他分野の民間事業者とも連携し、将来にわたる地域公共交通の維持・確保を図ります。

【路線バスにおける民間バス事業者の活用推進】

青森市営バスにおいて、将来の効率的で安定した運行体制の構築に向け、民間バス事業者と連携し、委託運行を積極的に進めます。

青森市市バスや青森市シャトル・ルートバス「ねぶたん号」など、市が民間バス事業者に委託運行を行う路線については、既存バス路線の利用実態や利用者ニーズを分析し、引き続き運行を継続し、公共交通ネットワークの最適化を図ります。

【他分野民間事業者との連携・協働】

移動や買物が困難な市民の移動ニーズ等を調査するため、民間事業者と連携し、店舗を拠点としたデマンド交通等の実証運行の検討を行います。

【地域の輸送資源等の活用推進】

市民や観光客等来街者の移動の自由を確保するため、公共交通不便地域等において、市民や観光客等来街者の移動ニーズに対応した移動サービスを提供している事業者との連携を検討します。

【民間公共交通事業者の担い手確保】

持続可能な公共交通ネットワークを構築し、将来にわたって市民や観光客等来街者の移動手段を確保するため、デジタル技術を活用した公共交通を展開している民間公共交通事業者との連携を検討します。

【事業主体】

市、企業局交通部、公共交通事業者、民間事業者

3.3.2 指標4：地区拠点区域内の公共交通利用者数（1日当たり）の維持

【指標の算出方法】

本市立地適正化計画で定める地区拠点区域内に所在する鉄道駅の1日当たり利用者数（新幹線除く）及び青森市営バス、青森市市バス及び青森市シャトル・ルートバスの停留所における1日当たり利用者数を算出します。

【目標値の説明】

地区拠点区域に高次な都市機能を集積し、公共交通ネットワークを充実させることにより、人口減少下においても地区拠点区域内の利用者数を維持し、まちのにぎわいを創出することを目標として設定します。

表 20 指標4：地区拠点区域内の公共交通利用者数（1日当たり）の維持

目標とする指標	基準値 2023（令和5）年度	目標値 2028（令和10）年度
地区拠点区域内の公共交通利用者数（1日当たり）	43,661 人/日	43,661 人/日

3.3.3 指標5：青森市シャトル・ルートバスの収支率の維持

【指標の算出方法】

本市が運行する青森市シャトル・ルートバス「ねぶたん号」の収支率（運賃収入から運行経費を除いた割合）を算出します。

【目標値の説明】

観光客等来街者の交通利便性を向上させるため、二次交通の充実及び維持を図ることを目標として設定します。

なお、二次交通は主に観光客等来街者の都市内における移動手段を確保するという観点から、基準値については、新型コロナウイルス感染症流行前である令和元年度の数値を設定し、目標値については、運行者の負担と利用者の負担が均等となるよう設定します。

表 21 指標5：青森市シャトル・ルートバスの収支率の維持

目標とする指標	基準値 2019（令和元）年度	目標値 2028（令和10）年度
青森市シャトル・ルートバスの収支率	44.4%	50.0%

3.4 計画の推進体制

(1) 推進体制

施策の推進に当たっては、公共交通を市民全体で支えるという意識の醸成を図り、公共交通事業者・行政・市民のそれぞれに期待される役割を整理します。

<行政の役割>

行政は、地域特性を踏まえた望ましい公共交通の在り方について、関係する公共交通事業者、民間事業者、道路管理者、公安委員会、市民その他関係者とのコーディネート機能を発揮しつつ、各施策、各事業の実施に取り組みます。

<公共交通事業者の役割>

公共交通事業者は、利用者の視点に立ち、利用者満足度の高い公共交通サービスを提供します。

他の公共交通事業者や行政と連携し、将来にわたって安定的に公共交通サービスを提供します。

<市民の役割>

市民一人ひとりが自発的に交通行動を見直し、地域の公共交通を市民全体支えるという意識の醸成を図り、公共交通の利用を促進します。

(2) 評価手法

本計画の評価等については、学識経験者や関係機関等で構成され、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づいて設置される法定協議会である「青森市総合都市交通対策協議会」において、本計画に基づく各事業を実施した後、年度毎に数値目標等のモニタリングを行い、必要に応じて計画の見直しを行うなど、PDCA サイクルで計画を推進します。

< 参 考 資 料 目 次 >

1 本市地域公共交通網形成計画の評価（詳細）	108
1.1 位置付け	108
1.2 地域公共交通の方向性	109
1.3 施策と取組内容	110
1.4 取組の進捗評価	112
1.5 数値目標の評価	124
1.6 評価と課題	131

1 本市地域公共交通網形成計画の評価（詳細）

2018（平成 30）年 3 月に策定した本市地域公共交通網形成計画における数値目標の達成状況や施策の進捗状況を整理します（評価期間：平成 30 年度～令和 5 年度）。

1.1 位置付け

本市地域公共交通網形成計画は、改正前（平成 26 年 5 月 21 日から令和 2 年 6 月 2 日）の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第 5 条の規定による「持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画」であり、これまでの「青森市地域公共交通総合連携計画」の基本的な考え方を踏襲しつつ見直したもので、将来のまちの姿を示す「青森市立地適正化計画」と連携し、地域にとって望ましい公共交通網の姿を明らかにするものです。

【参考：（旧）地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）（抄）】

（地域公共交通網形成計画）
第 5 条 地方公共団体は、基本方針に基づき、国土交通省令で定めるところにより、市町村にあっては単独で又は共同して、都道府県にあっては当該都道府県の区域内の市町村と共同して、当該市町村の区域内について、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画（以下「地域公共交通網形成計画」という。）を作成することができる。

（以下略）

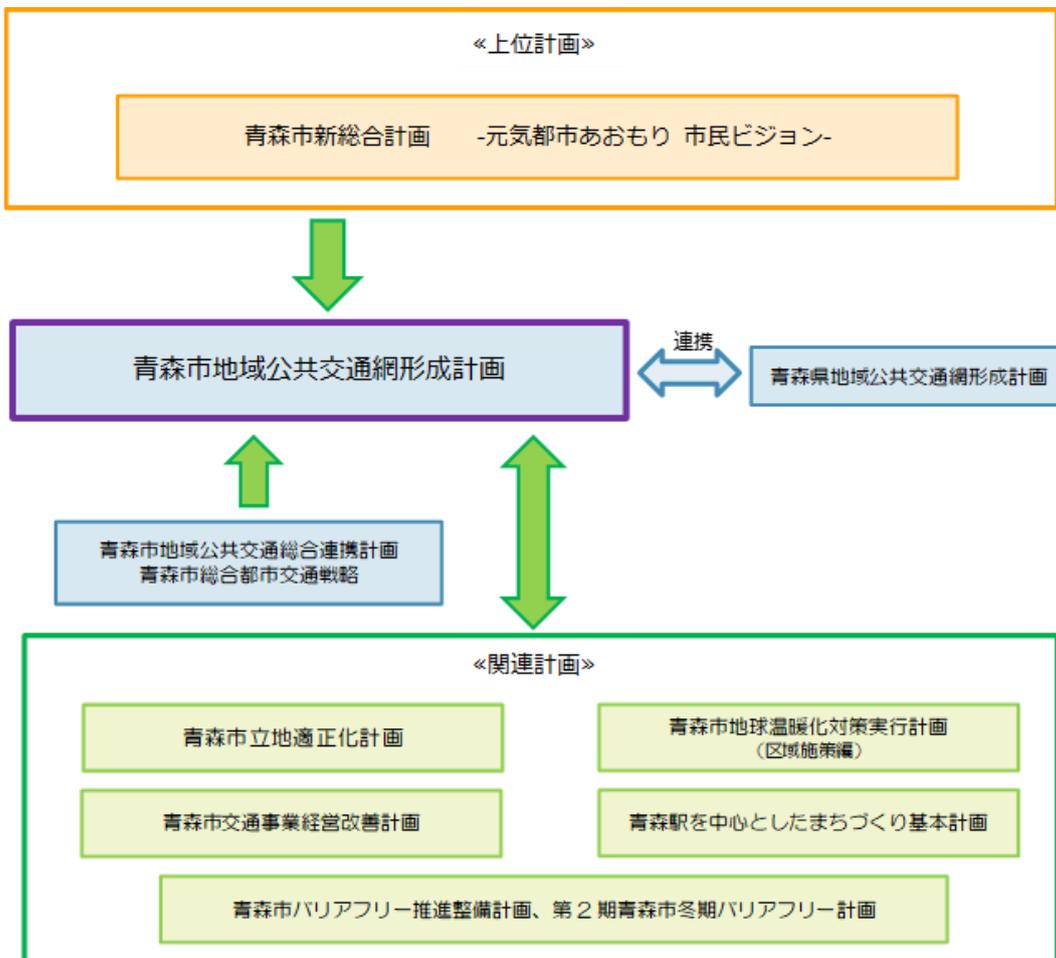


図 参考 1 計画の位置付け

1.2 地域公共交通の方向性

【基本理念】

本市におけるまちづくりの方向性や公共交通の課題などを踏まえ、基本理念を「ひと・まち・暮らしをつなぎ、にぎわいを支え続ける公共交通ネットワーク」と設定します。

【基本方向】

地域公共交通の基本理念を踏まえた基本方向を次のとおり設定します。

- (1) 基本方向1 都市構造や社会環境の変化に対応した公共交通ネットワークの形成
地区拠点や都市構造に沿った幹線的な公共交通軸を強化しつつ、多様な交通モードを結節することで、将来にわたって持続可能な公共交通ネットワークを形成します。
- (2) 基本方向2 わかりやすく、利用しやすい公共交通サービスの提供
利便性や質の向上を図り、誰もがわかりやすく、利用しやすい公共交通サービスを提供します。
- (3) 基本方向3 多様な主体と連携し、まちのにぎわいを後押しする公共交通環境の構築
地区拠点へのアクセスや観光振興などまちづくりと連携した取組を進めます。
交通事業者・行政・市民が連携し、地域社会全体で公共交通を支えていく環境の構築を目指します。

1.3 施策と取組内容

本市地域公共交通網形成計画では、それぞれの基本方向を実現するため、9の施策と27の取組を定めています。

<p>【評価について】</p> <p>○：取組を実施したもの</p> <p>△：取組に関する検討・調整は行ったものの、実現には至っていないもの</p> <p>×：未着手のもの</p>

表 参考 1 基本方向1の施策と取組

(1)公共交通軸の強化		評価	今後の方針
基幹交通軸の設定	【1】鉄道線とバス路線(骨格線)を基幹交通軸とし、利便性を向上	－※	継続
バス路線の役割	【2】路線区分	－※	継続
	【3】バスネットワークの設定方針	－※	継続
(2)交通結節機能の強化			
青森駅の交通ターミナル機能強化	【4】青森駅西口駅前広場・自由通路の整備	○	完了
	【5】バス・タクシー乗り場等の見直し	○	完了
(3)バス路線の段階的な再編			
バスネットワークの強化	【6】バス路線・系統の見直し	○	拡充
交通需要に対応したバス路線の構築	【7】ニーズに対応したバス路線・系統の見直し	○	拡充
	【8】実証実験の積極的な活用	○	継続
(4)交通モードの組み合わせ			
【9】自家用車等と公共交通の組み合わせの促進		△	完了
【10】交通モードの組み合わせによる移動機会の確保		○	拡充

※本項目は公共交通ネットワークの基本的な考え方に準ずるため、具体的な取組の評価は行わない

表 2 基本方向 2 の施策と取組

(5)サービスの向上		評価	今後の方針
バス定時性の確保	【11】冬ダイヤの導入	○	継続
	【12】遅延運行の改善	○	拡充
	【13】バス専用・優先レーンの遵守等	○	継続
【14】バスサービスのシームレス化		○	継続
【15】バス待ち環境の向上		○	継続
鉄道駅の充実	【16】利便性の向上と利用促進	○	継続
	【17】新駅設置の検討	△	継続
【18】バリアフリー化の促進		○	継続
(6)情報提供・案内の充実			
【19】情報提供の充実・強化		○	継続
【20】わかりやすく、使いやすいバス運行		○	完了

表 3 基本方向 3 の施策と取組

(7)まちづくりとの連携		評価	今後の方針
【21】土地利用との連携		○	継続
【22】観光施策等との連携		○	継続
【23】環境施策との連携		○	継続
【24】福祉施策との連携		○	継続
(8)域内外の交流の推進			
【25】広域交通拠点間の連絡性の向上		○	継続
(9)バス路線の段階的な再編			
【26】モビリティ・マネジメントの推進		○	継続
【27】交通事業者等との連携強化		○	拡充

1.4 取組の進捗評価

各基本方向の施策に関連する取組の概要・実績・今後の方針等を整理します。整理した表の記載内容は以下のとおりです。

なお、評価期間は平成 30 年度から令和 5 年度とします。

() 施策名称	
【 】	○施策の取組内容の名称
	・取組の概要
	・取組の実績
	・取組の今後の方針

(1) 基本方向 1 の施策に関連する取組

基本方向 1 の施策に関連する取組概要等を以下と次項以降にまとめます。

(1) 公共交通軸の強化	
【1】	○基幹交通軸の設定－鉄道線とバス路線（骨格線）を基幹交通軸とし、利便性を向上【継続】
	・ 定時性、速達性、大量輸送性に優れる鉄道線を「基幹交通軸」と位置付け、利便線が高く、利用しやすく、分かりやすい公共交通ネットワークを形成
	・ 骨格となるバス路線を「基幹交通軸」と位置付け、利便性が高く、利用しやすく、分かりやすい公共交通ネットワークを形成
	・ 本計画で定義を設定 ・ 引き続き本定義を使用し、持続可能な公共交通ネットワークの形成を構築
【2】	○バス路線の役割－路線区分【継続】
	・ 都市機能が集積する青森駅周辺を中心とする東西、南北方向の路線を「骨格線」、骨格線を補完する放射状の路線を「幹線」、これらの路線以外の広く郊外部までをカバーする「支線」に区分
	・ 本計画で定義を設定 ・ 引き続き本定義を使用し、持続可能な公共交通ネットワークの形成を構築
【3】	○バス路線の役割－バスネットワークの設定方針【継続】
	・ 国道 4 号・7 号等の東西軸は、利便性が高く、利用しやすい骨格軸を形成
	・ 国道 103 号等の南北軸は、既存の循環系路線を活用しつつ骨格軸を形成
	・ 住宅地などバス利用が多い地区は、幹線軸として中心部への利便性が高いアクセスを確保
	・ 郊外部などバス利用が少ない地区についても、ネットワークを生かしたアクセスを確保
	・ 市域を跨ぐ地域間バスは、運行するバス路線に応じて骨格軸、幹線軸、支線を補完
・ 本計画で定義を設定 ・ 引き続き本定義を使用し、持続可能な公共交通ネットワークの形成を構築	

(2) 交通結節機能の強化	
【4】	○青森駅の交通ターミナル機能強化－青森駅西口駅前広場・自由通路の整備【完了】
	・更なるターミナル機能強化に向けた、青森駅西口駅前広場・自由通路の整備
	(青森駅自由通路) ・平成30年10月から工事に着手し、令和3年3月27日に一部供用開始 ・令和6年3月30日から全体供用開始
	(青森駅西口駅前広場) ・令和3年9月から工事に着手し、令和5年3月22日に供用開始
	－
【5】	○青森駅の交通ターミナル機能強化－バス・タクシー乗り場等の見直し【完了】
	・青森駅西口駅前広場の整備に合わせたバス乗り場及びタクシー乗り場等の見直し
	・各交通事業者と協議を行い、青森駅西口駅前広場のバス乗り場及びタクシー乗り場を整備
	－

(3) バス路線の段階的な再編	
【6】	○バスネットワークの強化－バス路線・系統の見直し【 <u>拡充</u> 】
	・青森駅を中心とした公共交通ネットワークを目指したバス路線再編及び系統の見直し
	(市営バス) ・令和5年3月22日から西部方面・北部方面の西口駅前広場発着便及び経路便を増便
	(市バス) ・令和5年3月22日から孫内線、岡町線の発着を古川から西口駅前広場へ変更し、運行ルートを変更
	(ねぶたん号) ・令和5年4月1日から発着を青森駅東口から西口駅前広場へ変更し、運行ルートを変更
	・青森駅西口駅前広場供用開始後に、再編したバス路線の利用状況を注視し、必要に応じて運行ダイヤ等の見直しを実施 ・地域連携 IC カードの利用実績に基づいたバス路線再編等を実施するため、当該データ分析のシステム構築の可能性について検討
【7】	○交通需要に対応したバス路線の構築－ニーズに対応したバス路線・系統の見直し【 <u>拡充</u> 】
	・運行時間や運行本数の適正化、潜在的ニーズの検証による運行効率の向上と利用促進の検討 ・買物や通院ニーズに対応した運行の検討
	(市営バス) 【公立大学中央線（実証実験：6便→本格運行：6便）】
	・平成30年度から令和元年度かけて、青森公立大学から商業施設が集約している浜田地区を経由する実証実験運行を実施し、利用の多かったダイヤについて本格運行へ移行
	【戸山・幸畑中央線（実証実験：6便→本格運行：5便）】
	・平成30年度から令和元年度かけて、戸山、幸畑地区から商業施設が集約している浜田地区を経由する実証実験運行を実施し、利用の多かったダイヤについて本格運行へ移行
・バス利用の潜在需要が見込める高等学校等と交通結節機能を有する施設とのアクセス向上を図るための実証実験運行を実施 ・地域連携 IC カードの利用実績に基づいたバス路線再編等を実施するため、当該データ分析のシステム構築の可能性について検討	

(3) バス路線の段階的な再編	
【8】	<p>○交通需要に対応したバス路線の構築－実証実験の積極的な活用【継続】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・循環ルートによる新興住宅街等への乗り入れなどバスのニーズが高いエリアを中心とした新規路線の実証実験運行を実施 ・冬期の通勤、通学便などの季節ごとのニーズに対応した実証実験運行を実施 ・定額料金などによる乗り継ぎの実証実験運行の実施による、乗り継ぎの有効性の検証
	<p>(市営バス)</p> <p>【大野循環線（実証実験：6便→本格運行：1便）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成30年度から令和元年度かけて西大野地区内に新規停留所を2か所設置し、青森駅と西大野地区を循環する実証実験運行を実施し、利用の多かったダイヤについて本格運行へ移行 <p>【明の星通り線（実証実験：6便→本格運行へは移行せず）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成30年度から令和元年度かけて戸山地区と国道4号線沿線を接続する実証実験運行を実施し、乗り継ぎに対する抵抗感や有効性について検証 <p>【野木和団地（北高校乗入）線（実証実験：2便→本格運行：2便）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和元年度から令和2年度にかけて青森県立青森北高等学校構内に新規停留所を設置し、野木和団地線の一部を延伸する実証実験運行を実施し、利用の多かったダイヤについて本格運行へ移行 <p>基本方向1－【7】と同様</p>

(4) 交通モードの組み合わせ	
【9】	<p>○自家用車等と公共交通の組み合わせの促進【完了】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道周辺の市有地や市営バスの営業所を活用したパーク＆ライドについて検討
	<p>(浪岡地区)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成16年度から平成20年度にかけて、都市再生整備計画による浪岡駅周辺整備事業を行い、浪岡駅においてパーク＆ライド駐車場を整備 ・本市の公共交通カバー率の高さから、鉄道交通カバー圏外の地区はバスによる移動が可能であるため、今後は公共交通の乗降環境を整備する中で、必要に応じて検討
【10】	<p>○交通モードの組み合わせによる移動機会の確保【拡充】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域主体のコミュニティ交通や乗合タクシーなど、地域特性を踏まえた多様な公共交通を組み合わせた移動機会の確保について検討
	<p>(青森地区)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和5年度において、利用者ニーズに対応した持続可能な公共交通を検討するため、公共交通の小規模需要路線等において期間を限定したAIデマンド型交通を導入し、既存公共交通の代替交通となり得るかどうかの可能性調査を計画 <p>(浪岡地区)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和5年度において、利用が低迷していた浪岡地区コミュニティバスの見直しを検討するため、乗降調査や住民アンケート調査による現状分析を実施 ・上記分析結果を参考に、公共交通空白地域の解消及び高齢者等が利用しやすい公共交通サービスの提供を図るため、浪岡地区全域においてAIデマンド型交通の実証実験を計画 ・計画した実証実験を実施するとともに、得られた情報を分析し、既存公共交通とAIデマンド型交通に係る経費について比較検証するとともに、対象地区における利用者の利便性の向上に留意しながら、AIデマンド型交通の本格運行について検討

基本方向2の施策に関連する取組

基本方向2の施策に関連する取組概要等を以下と次項以降にまとめます。

(5) サービスの向上	
【11】	○バス定時性の確保－冬ダイヤの導入【継続】
	・雪国としての地域特性を踏まえた冬ダイヤの設定など、季節ごとの環境変化に対応したダイヤ編成を実施
	(市営バス) ・令和元年度から冬期間における利用客の増加に対応した通勤、通学便などの時間帯に増便を行うとともに、積雪等を考慮したバス停留所間の所要時間へ変更し、定時性確保のため、夏ダイヤ、冬ダイヤの2シーズン制ダイヤを導入
	(市営バス) ・引き続き、季節ごとの環境の変化に対応した2シーズン制ダイヤを実施
【12】	○バス定時性の確保－遅延運行の改善【拡充】
	・遅延が著しい長距離路線等に関して、利用実態に応じて路線や運行時間の見直しを実施
	(市営バス) ・令和5年3月に導入したバスロケーションシステムの運行データを活用し、これまで以上に精度の高いデータ分析を行い、利用実態に応じた路線や運行時間の見直しを実施
	(市営バス) ・引き続きバスロケーションシステムの運行データを活用し、利用実態に応じた路線や運行時間の見直しを実施
	(市バス) ・令和6年3月に導入したバスロケーションシステムの運行データを活用し、長距離路線の利用実態を調査し、運行時間の見直しを検討
【13】	○バス定時性の確保－バス専用・優先レーンの遵守等【継続】
	・道路空間の効果的な活用に向け、関係団体と連携しながら、タクシーの客待ちや荷捌きの円滑化について検討
	・バス路線の除雪水準を確保するため、道路管理者等に対し降雪状況の情報提供体制等について、交通関係機関との連携を強化
	・運行環境の向上を図るため、バス優先レーン等の適切な運用やバス路線の除雪水準を確保
【14】	○バスサービスのシームレス化【継続】
	・青森市営バスと青森市市バスの連携による運行方法を検討
	・令和2年3月に、市営バス及び市バスが停車するバス停において、時刻表の枠外に表示されていた市バスの時刻を、同一欄内に表記し分かりやすく掲載
	・令和4年3月に、地域連携ICカード「AOPASS」を導入し、市営バス、市バス、ねぶたん号で利用可能とするとともに、AOPASSワンデー（ツーデー）パス等の共通サービスを開始
	・令和5年3月から青森市営バス、令和6年3月から青森市市バス（及びねぶたん号）においてバスロケーションシステム（GPS等を用いてバスの位置情報を収集し、市民が携帯電話、パソコン等においてリアルタイムでバスの現在地が分かるシステム）を導入
	・バスロケーションシステムについて、市営バスと市バス（及びねぶたん号）の現在地が同じサイトで確認できるよう、運用の見直しについて検討

(5) サービスの向上	
【15】	○バス待ち環境の向上【継続】
	・待合所の整備及び改修の促進
	<p>(バス待合所)</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成 29 年度から令和 2 年度にかけ、約 100 か所の待合所の新築及び改築、修繕を実施 <p>(バス停標識)</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成 29 年度から令和 2 年度にかけ、高齢者や訪日外国人観光客に配慮した、拡大文字や多言語表記のバス停標識を 884 基設置 <p>(デジタルサイネージ)</p> <ul style="list-style-type: none"> 令和 5 年 3 月から青森市役所本庁舎、駅前庁舎及び青森駅前発売所（青森市観光交流情報センター）にバスの発車時刻や遅延等の情報を表示するデジタルサイネージを設置 <p>(バス待合所)</p> <ul style="list-style-type: none"> 市営バス待合所については、引き続きバス待合所の新設及び改修等を実施 <p>(バス停標識)</p> <ul style="list-style-type: none"> 必要に応じて修繕等を実施
【16】	○鉄道線の充実－利便性の向上と利用促進【継続】
	<ul style="list-style-type: none"> 乗換利便性の向上を目的とした鉄道に合わせたバスのダイヤ設定を実施 新幹線と奥羽本線のアクセスの向上など新青森駅から青森駅、浪岡駅方面への輸送サービス充実を促進 鉄道駅への全国交通系 IC カードの導入を促進
	<ul style="list-style-type: none"> 定例的に青い森鉄道株式会社と鉄道とバスの乗継に関する情報共有会議を実施し、乗換利便性を考慮した運行ダイヤを検討 毎年度、青森県に対し重点事業説明会において、JR 線・青い森鉄道線における利便性の高いダイヤ編成・輸送サービスの実現、新幹線新青森駅（JR 奥羽本線）への乗り入れについて要望 平成 27 年度以降、青森県鉄道整備促進期成会の構成員として、東日本旅客鉄道(株)等に対し、全国交通系 IC カードの導入・拡大について要望 →令和 5 年 5 月 27 日から JR 奥羽本線の一部区間（弘前－青森間）において全国交通系 IC カード「Suica」の利用開始
	<ul style="list-style-type: none"> 引き続き青森県及び JR 東日本等に鉄道線の充実について要望
【17】	○鉄道線の充実－新駅設置の検討【継続】
	<ul style="list-style-type: none"> 青森操車場跡地の利活用の一環として、新駅整備について検討
	<ul style="list-style-type: none"> 平成 31 年 3 月に「青森操車場跡地利用計画」を策定し、青森操車場跡地の利活用の方向性について設定 令和 2 年 11 月に「青森操車場跡地新駅整備勉強会」を設置し、令和 5 年度までに新駅整備に関連する諸課題の共有や意見交換を 6 回実施 引き続き県をはじめとした関係団体と連携し、将来にわたる採算性を含めた新駅の需要について精査する等、新駅設置の実現性について検討

(6) 情報提供・案内の充実	
【18】	<p>○バリアフリー化の促進【継続】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・青森駅及び青い森鉄道線浅虫温泉駅など、鉄道駅のバリアフリー化について検討 ・低床バス導入の促進 ・高齢者や車いす使用者、訪日外国人旅行者に配慮したユニバーサルデザインタクシー導入の促進
	<p>(青森駅)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・基本方向1ー【4】と同様 <p>(浅虫温泉駅)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成29年8月に「浅虫温泉駅バリアフリー整備勉強会」を設置し、令和2年度までにバリアフリー設備設置に関連する諸課題の共有や意見交換を11回実施 ・令和4年度からエレベーター設備整備工事を開始し、令和6年3月23日から供用開始
	<p>(低床バス)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市営バスにおいて、平成30年度から令和4年度にかけて国庫補助金等を活用しながらノンステップバスを42両導入 <p>(ユニバーサルデザインタクシー)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市タクシー協会において、平成30年度から令和5年度にかけて国庫補助金を活用しながらユニバーサルデザインタクシーを72台導入
	<p>(低床バス)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・引き続き市営バスにおいて国庫補助金等を活用しながらノンステップバス導入を促進し、ワンステップバスを含めた低床バスの導入率100%を目指す <p>(ユニバーサルデザインタクシー)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・引き続き国庫補助金を活用しながらユニバーサルデザインタクシーを導入
【19】	<p>○情報提供の充実・強化【継続】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ICTの活用による情報提供の充実について検討
	<ul style="list-style-type: none"> ・平成30年度から令和2年度にかけて標準的なバス情報フォーマット（GTFS 準拠）形式のデータを作成 ・上記データを活用し、平成30年4月から市営バス、平成31年4月から市バス、ねぶたん号、令和2年4月から浪岡地区コミュニティバスにおいて、「Google Maps」の経路検索サービスに対応
	<p>(市営バス)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成30年4月から時刻表、運行ルート、通過時間、運賃表をワンストップで閲覧できる新たな経路検索サービス「Web時刻表」を公開 ・令和5年3月からバスロケーションシステムを導入 ・令和5年3月から青森市役所本庁舎、駅前庁舎及び青森駅前発売所（青森市観光交流情報センター）にバスの発車時刻や遅延等の情報を表示するデジタルサイネージを設置 ・令和5年3月から市営バスにおいてバスロケーションシステムのリアルタイムデータを活用した、新たな時刻表「あおもり マイ時刻表」を導入
	<p>(市バス・ねぶたん号)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和6年3月からバスロケーションシステムを導入 <p>(市営バス)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスロケーションシステムのデータを活用し、臨時便等に対応したバスの位置や遅延等のデータのオープン化を検討

(6) 情報提供・案内の充実

【20】	○わかりやすく、使いやすいバス運行【完了】
	・運行ルートが分かりやすい路線・系統名への見直しや記号表示による路線・系統の簡素化の検討
	・令和2年3月から、市営バスにおいて路線名を40路線から17路線へ簡素化するとともに、路線をアルファベット、行先を数字で表す「系統ナンバリング」を導入
	—

(2) 基本方向 3 の施策に関連する取組

基本方向 3 の施策に関連する取組概要等を以下と次項以降にまとめます。

(7) まちづくりとの連携	
【21】	<p>○土地利用との連携【継続】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「青森市立地適正化計画」に定める地区拠点区域間や地区拠点区域と居住地のアクセスについて、鉄道線を効果的に活用するとともに、骨格線・幹線バス路線の利便性を強化 <p>(鉄道線)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・基本方向 2-【16】と同様 <p>(市営バス)</p> <p>【新石江・西バイパス線（実証実験：6 便→本格運行：2 便）】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新青森駅周辺地区から県立中央病院前まで運行することにより、都市機能誘導区域と生活拠点区域間のアクセス機能を強化するため、平成 30 年度から令和元年度にかけて、新青森駅周辺地区内に新規停留所を 3 か所設置し、東部方面まで運行する「新石江・西バイパス線」の実証実験運行を実施し、利用の多かったダイヤについて本格運行へ移行
	<p>(鉄道線)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・基本方向 2-【16】と同様 <p>(市営バス)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和 6 年 4 月 1 日から、既存の浪館中央循環線及びスケート場行きの路線について、新たに整備予定の青森市総合体育館（操車場跡地周辺地区内）を経由するルートに変更予定
	<p>○観光施策等との連携【継続】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新青森駅、青森駅などの交通拠点や主な観光施設を結ぶ青森市シャトル・ルートバスの運行を強化 <p>(ねぶたん号)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・観光施設との連携による利用促進や、実証実験、季節運行、停留所追加など利用者の利便性が向上する取組を実施 <p>【平成 30 年度】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・夏期休暇等による需要増加を見込んだ「青森駅－浅虫水族館」便の実証実験運行を実施（30 日間） <p>【令和元年度】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・利用促進に向けた取組として、実証実験期間に限り 1 日乗車券を 2 日乗車券として販売 ・「青森駅－浅虫水族館」便に、新たに要望があった観光拠点を通過するルートを設定した実証実験運行を夏期及び秋期において実施（93 日間） ・利用者が多い三内丸山遺跡前と新青森駅東口間をピストン運行する「新青森駅東口－三内丸山遺跡」の実証実験運行を夏期及び秋期において実施（93 日間） ・実証実験期間限定で観光施設等と連携し、1 日乗車券及び 2 日乗車券を提示することにより、観光施設独自のサービスが受けられる取組を実施 <p>【令和 2 年度】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・青森港フェリーターミナルバス停留所を新設し、経由地に追加 <p>【令和 3 年度】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和 4 年 3 月に地域連携 IC カード「AOPASS」の導入 <p>【令和 5 年度】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・令和 5 年 4 月 1 日から発着を青森駅東口から西口駅前広場へ変更し、運行ルートを変更
	<ul style="list-style-type: none"> ・ポストコロナにおける観光需要回復に向けた観光客受入環境づくりのため、観光需要等を踏まえた効率的な運行を検討

(7) まちづくりとの連携

【23】	<p>○環境施策との連携【継続】</p> <ul style="list-style-type: none">・エコで賢い移動方法を選択するライフスタイル「smart move（スマートムーブ）」の取組により、自転車、徒歩での移動を促進・公共交通機関の利用や環境にやさしい自動車の利用を促進 <p>・毎年度10月に青森市において、ノーマイカー通勤やエコドライブ等を行う「スマートムーブ通勤月間」を実施</p> <p>(市営バス)</p> <ul style="list-style-type: none">・市営バスにおいて、緩やかな発進や十分な車間距離による加速、減速の抑制など、ゆとりある安全運転を実施する「「エコ DE 安心!」ドライブ宣言」のもと、エコドライブを推進 <p>・引き続き環境施策と連携しながら当該事業を継続</p>
【24】	<p>○福祉施策との連携【継続】</p> <ul style="list-style-type: none">・高齢者が社会活動等に積極的に参加できるように、70歳以上の高齢者に対して低額でバスを利用できる高齢者福祉乗車証「いき・粋乗車証」を交付し、高齢者の外出手段を確保・70歳以上の高齢者に対して低額でバスを利用できる高齢者福祉乗車証「いき・粋乗車証」の交付を継続・身体障がい者手帳・愛護手帳（療育手帳）・精神障がい者保健福祉手帳を所持している市民に対して、無料でバスを利用できる「福祉乗車証」の交付を継続 <p>(市営バス)</p> <ul style="list-style-type: none">・高齢者ニーズに応えるため、「いき・粋乗車証」を所持している市民が購入できる「フリーパス」を一か月単位の任意の月数で購入できるよう変更 <p>・引き続き「いき・粋乗車証」や「福祉乗車証」の交付及び「フリーパス」の販売を行うとともに、高齢者や障がい者がバスを利用しやすくなるよう、バスのバリアフリー化や待合所の環境整備を推進</p>

(8) 域内外の交流の推進	
【25】	<p>○広域交通拠点間の連絡性の向上【継続】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・各広域交通拠点間の連絡性向上に向けた交通結節機能・二次交通の強化 ・公共交通に関する案内情報の多言語表記などインバウンド対策の強化
	<p>(交通結節機能・二次交通の強化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・基本方向2ー【16】と同様 <p>(インバウンド対策の強化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・多言語表記によるバス停を108基整備【市営バス74基、市バス13基、ねぶたん号21基】 ・車内運賃表示器の停留所表示を多言語化【市営バス、市バス、ねぶたん号】 ・一部バス停留所に掲載している観光案内の多言語化【市営バス】 ・GoogleMapsでの停留所、路線名等の英語表記【市営バス、ねぶたん号】
	<ul style="list-style-type: none"> ・英語での車内アナウンス実施【市営バス（一部）・ねぶたん号】 <p>※市営バスでは、訪日外国人観光客利用が見込まれる路線等で車内アナウンスを実施。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・各バス停に日本語、英語を併記した時刻表の掲示【ねぶたん号】 ・案内用のリーフレットの多言語化【ねぶたん号】 ・青い森鉄道において多言語ポータルサイトを開設
	<p>(交通結節機能・二次交通の強化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・一次交通のダイヤ及び二次交通の利用実態を踏まえ、運行ルートの再編や実証実験運行を継続 <p>(インバウンド対策の強化)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・英語、中国語、韓国語以外の言語への対応や、日本語、英語のみの対応となっている事項についても、訪日外国人観光客等の公共交通の利用状況を適宜確認し、引き続き利便性を向上

(9) 多様な主体との連携

	<p>○モビリティ・マネジメントの推進【継続】</p>
【26】	<ul style="list-style-type: none">・公共交通を利用することのメリットや利用方法などを市民に周知し、それぞれの世代や生活スタイルに対応した公共交通利用への転換の促進 <p>(市民への働きかけ)</p> <ul style="list-style-type: none">・転入者や公共施設の利用者などに対して、バス路線図などの公共交通に関する情報を提供し、公共交通の利用を促進 <p>(企業での働きかけ)</p> <ul style="list-style-type: none">・企業と連携し、従業員に対して公共交通の利便性やメリットを周知し、通勤手段の公共交通への転換を促進 <p>(学校での働きかけ)</p> <ul style="list-style-type: none">・子供の頃から公共交通に触れ、体験し、みんなで公共交通を考える機会として小学校等において公共交通体験教室を開催し、公共交通を利用する意識を醸成・複数の大学が立地していることから、主に新入生を対象に、通学に便利なバス路線図など公共交通に関する情報を提供し、公共交通の利用を促進
	<p>(市営バス)</p> <ul style="list-style-type: none">・園児や児童を対象とした「市営バス乗り方教室」等を実施 (平成30年度：2回、令和元年度：3回、令和3年度：1回、令和4年度：2回)・地域連携 IC カード「AOPASS」の導入にあたり、商業施設等へのチラシ掲載や交通ポイントサービス等の情報を周知し、公共交通機関（バス）の利用を促進・YouTube や Instagram などの SNS を通じて、市営バスに関する最新情報を提供 <ul style="list-style-type: none">・自家用車から公共交通へ自発的な交通手段転換を促すため、引き続き市営バスの情報発信や、環境施策や福祉施策と連携した取組を実施
	<p>○交通事業者等との連携強化【拡充】</p>
【27】	<ul style="list-style-type: none">・交通事業者とのパートナーシップに基づいた民間活力の活用 <p>(市営バス)</p> <ul style="list-style-type: none">・将来の効率的で安定した運行体制の構築に向け、地域の民間交通事業者と連携し、委託運行を実施 <p>(市バス・ねぶたん号)</p> <ul style="list-style-type: none">・民間交通事業者への委託運行を継続 <p>(ねぶたん号)</p> <ul style="list-style-type: none">・令和5年10月から、コンビニと連携した1日・2日乗車券の全国販売開始 <ul style="list-style-type: none">・引き続き民間交通事業者と連携し、将来の効率的で安定した運行体制を構築・民間事業者の既存資源を活用した公共交通利用者の利便性を高める取組を検討・民間事業者が実施している無料送迎バス等を本市の公共交通に組み込み、持続可能な公共交通を構築するための手法を検討

1.5 数値目標の評価

2018（平成30）年3月に策定された本市地域公共交通網形成計画では、2027（令和9）年度を将来目標値とする数値目標が、基本方向ごとに設定されています。

本項目では、2023（令和5）年度末における各数値目標の達成状況を整理します。

(1) 指標1 公共交通人口カバー率

【対応する基本方向】

都市構造や社会環境の変化に対応した公共交通ネットワークの形成

【基準値と目標値】

表4 基準値と目標値（指標1）

目標とする指標	基準値 2015(平成27)年度	現況値 2023(令和5)年度	将来目標値 2027(令和9)年度	達成/ 未達成
公共交通人口 カバー率	83.6%	83.6%	83.6%	達成

※平成27年国勢調査の500mメッシュ人口データと鉄道駅、バス停留所の重なりで設定

【指標の説明】

公共交通を利用可能な環境を確保していくため、公共交通人口カバー率を指標として評価します。

【指標の算定方法】

市全域における人口のうち、鉄道駅から800m、バス停留所から300mに含まれるカバー率

【将来目標値の設定方法】

高齢化の進行や多雪都市である本市の特徴を踏まえ、鉄道駅やバス停留所へ徒歩で抵抗なく移動できる範囲として、鉄道駅から800m、バス停留所から300mを設定します。

今後も現況を維持していくことを将来目標値として設定します。

【数値目標の推移】

本市における公共交通人口カバー率は平成 27 年度以降数値を維持しており、令和 5 年度においては 83.6%と基準値 (=目標値) を維持しています。

(単位:%)

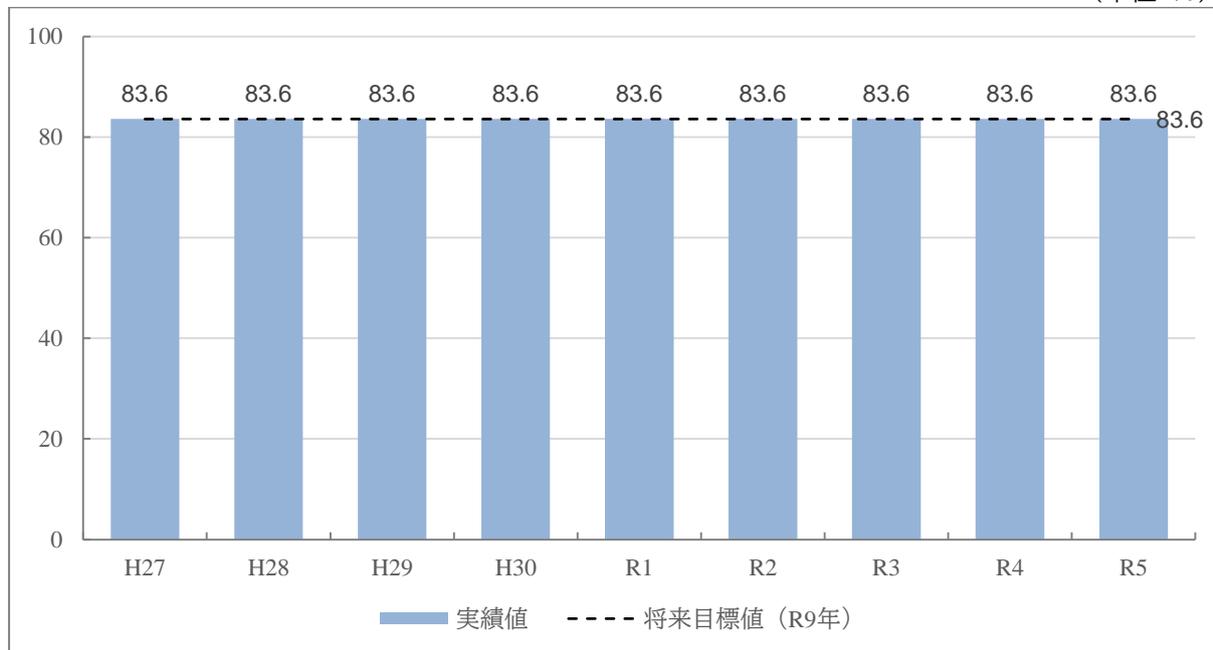


図 参考 2 地域公共交通カバー率

※ 上記は青森市住民基本台帳を基に作成

【考察】

利用者ニーズや地域特性等を踏まえた実証実験運行を実施した結果をもとに、新規バス路線を設定するなど、市民の居住地と公共交通への潜在需要を的確に捉えたことにより、公共交通人口カバー率が維持されたものと考えられます。

今後も、市民が公共交通を利用可能な環境を確保するため、利用者ニーズの把握や利用実態の分析を行い、限りある輸送資源を効率的に活用しつつ公共交通人口カバー率を維持する必要があります。

(2) 指標 2 公共交通の利用しやすさ

【対応する基本方向】

わかりやすく、利用しやすい公共交通サービスの提供

【基準値と目標値】

表 5 基準値と目標値（指標 2）

目標とする指標	基準値 2017(平成 29)年度	現況値 2023(令和 5)年度	将来目標値 2027(令和 9)年度	達成/ 未達成
公共交通の 利用しやすさ	15.8%	16.9%	20.0%	未達成

【指標の説明】

利用しやすい公共交通サービスが提供されているかを把握するため、公共交通の利用しやすさについて指標として評価します。

【指標の算定方法】

青森市民意識調査における青森市の住みやすさに関する下記の設問のうち、「バスや鉄道が充実し、通勤・通学に便利である」を選択した割合

※当該設問は、17 項目の中から 3 項目を選択する形式

<参考：青森市民意識調査（抜粋）>

【問 2】 《全員回答》
あなたにとって、青森市は住みやすい市ですか。（○は 1 つ）

1. とても住みやすい 2. どちらかといえば住みやすい 3. どちらともいえない
4. どちらかといえば住みにくい 5. とても住みにくい

【問 2-①】
【問 2 で「1. とても住みやすい」もしくは「2. どちらかといえば住みやすい」と回答した方のみ回答】
どのような点で住みやすいか 3 つまで選び○をつけてください。

1. 地域活動が活発である 2. 図書館、体育館や公園などの公共施設が充実している
3. 継続的に働ける場が確保されている 4. 買い物や娯楽などの場が充実している
5. すみずみまで道路が整っている 6. バスや鉄道が充実し、通勤・通学に便利である
7. 下水道が整備され衛生的な環境が確保されている 8. 子育てをする環境が整っている
9. 学校などの教育環境が良好である 10. 身近に親しめる自然がある
11. 高齢者や障がい者が安心して暮らせる 12. 救急医療体制や身近なかかりつけ病院が整っている
13. 冬期間でも安心して生活できる 14. 街並みがきれい
15. 災害や交通事故、犯罪への不安が少なく安心して生活できる 16. 家賃や物価が安い
17. その他（ ）

【将来目標値の設定方法】

青森市民意識調査における公共交通の利用しやすさへの評価を現況より増加することを目標値として設定します。

【数値目標の推移】

本市における公共交通の利用しやすさは、令和 3 年度まで減少傾向で推移しているものの、それ以降は増加傾向で、令和 5 年度においては 16.9%と基準値である平成 29 年度時点よりも 1.1 ポイント増加しています。なお、将来目標値である 20.0%と比較すると 3.1%下回っています。

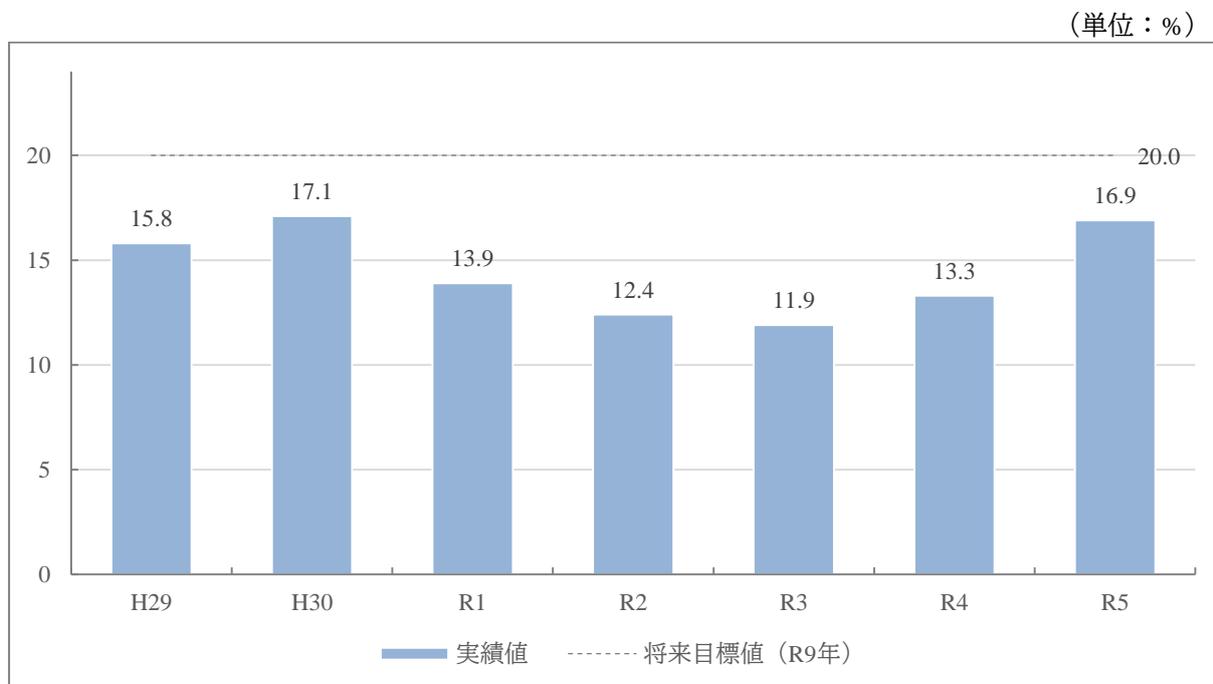


図 参考 3 「バスや鉄道が充実し、通勤・通学に便利である」を選択した割合の推移

※ 上図は青森市民意識調査を基に作成

【考察】

市営バスにおける冬ダイヤの導入（令和元年）や、系統ナンバリング（令和 2 年）による路線簡素化などの「わかりやすく、利用しやすい公共交通サービス」を提供するための施策を実施したものの、市民に浸透していなかった可能性があることから、令和 3 年度までは市民意識調査における公共交通の利用しやすさの数値は増加しなかったと推察されます。

しかしながら、令和 4 年度以降はこれらの施策が市民に浸透され、地域連携 IC カード「AOPASS」の導入や、バスロケーションシステムの導入などにより、バスの乗降環境における利便性が大きく向上したことから、数値が上昇したものと推察されます。

今後は、既に実施した公共交通の利便性向上のためのサービスについて継続的に取り組むことにより、広く市民に浸透させる必要があります。

(3) 指標 3 地区拠点区域内の公共交通利用者数（1日当たり）の維持

【対応する基本方向】

多様な主体と連携し、まちのにぎわいを後押しする公共交通の構築

【基準値と目標値】

表 6 基準値と目標値（指標 3）

目標とする指標	基準値 2016(平成 28)年度	現況値 2023(令和 5)年度	将来目標値 2027(令和 9)年度	達成/ 未達成
地区拠点区域の 公共交通利用者数 (1日当たり)	45,070 人	43,676 人	45,070 人	未達成

【指標の説明】

まちのにぎわい創出を支援する取組の成果を把握するため、「青森市立地適正化計画」で位置付けた地区拠点区域における公共交通利用者数を指標として評価します。

【指標の算定方法】

地区拠点区域に所在する鉄道駅の 1 日平均利用者数（JR については新幹線除く公表駅のみ）

地区拠点区域に所在する市営バス、市バス、浪岡地区コミュニティバスのバス停留所における 1 日平均利用者数

【将来目標値の設定方法】

地区拠点区域については、人口減少下においても利用者数を維持していくことを将来目標値として設定します。

【指標の推移】

本市における1日当たり地区拠点区域内の公共交通利用者数は、鉄道利用者数が路線バス利用者数をおおむね1～2割程度上回る状況で推移しています。

また、当該区域内においては、いずれの公共交通機関もおおむね横ばい傾向で推移していたものの、令和元年度には路線バスが減少に転じ、令和2年度以降はいずれも新型コロナウイルス感染症の影響と想定される大幅な減少を示しています。

令和5年度においては回復の傾向を示しており、鉄道利用者は新型コロナウイルス感染症流行以前の水準に戻っているものの、路線バスは至っておらず、43,676人/日と基準値と比較して1,394人/日減少しています。

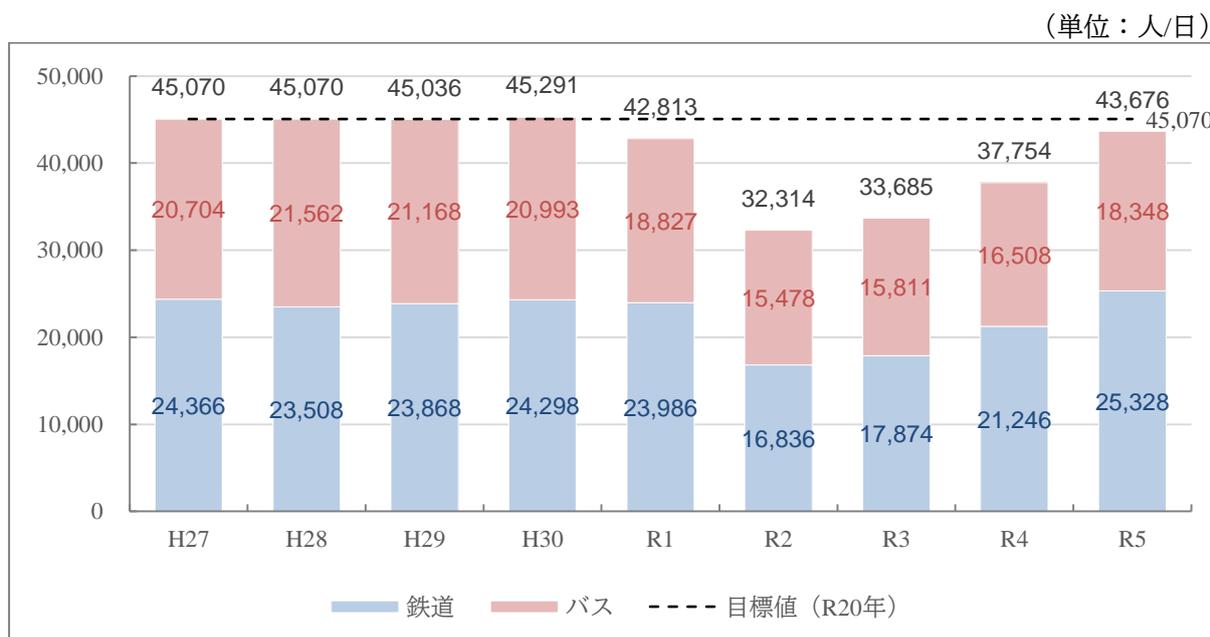


図 参考 4 地区拠点区域内の公共交通利用者数の推移

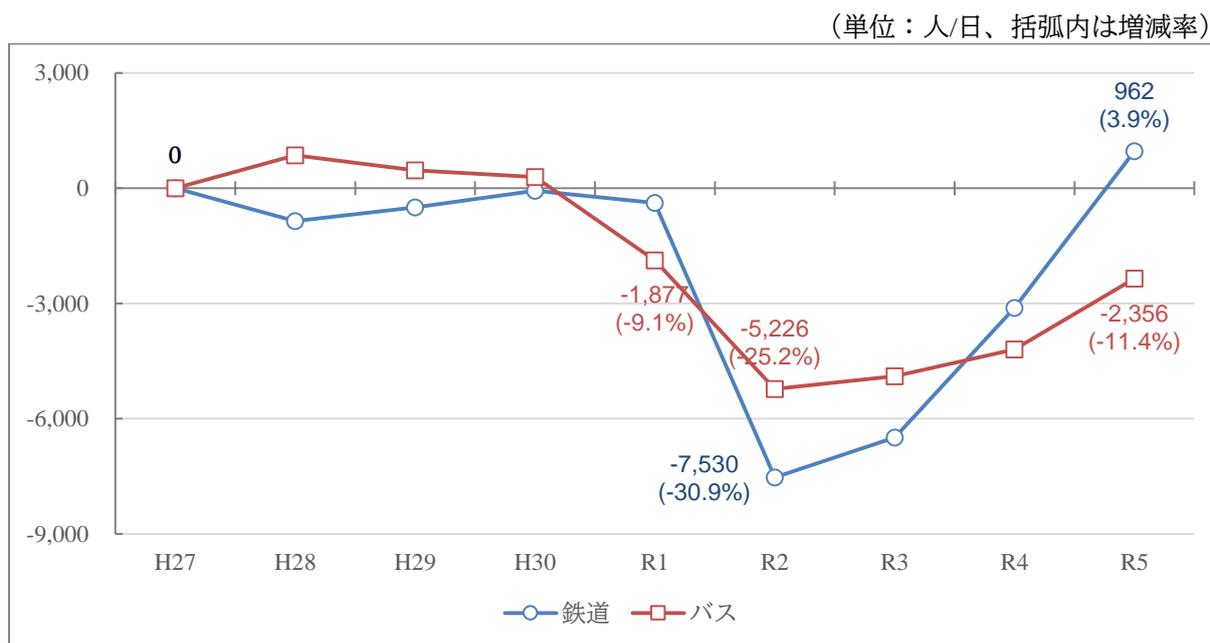


図 参考 5 地区拠点区域内の公共交通利用者数の増減 (H27 基準)

※ 上図は各交通事業者資料を基に作成

【地区拠点区域ごとの利用者数】

地区拠点区域ごとの利用者数は、おおむね同様の傾向で推移していますが、浪岡駅周辺地区及び造道周辺地区は、令和2年度以降回復の傾向が見られません。

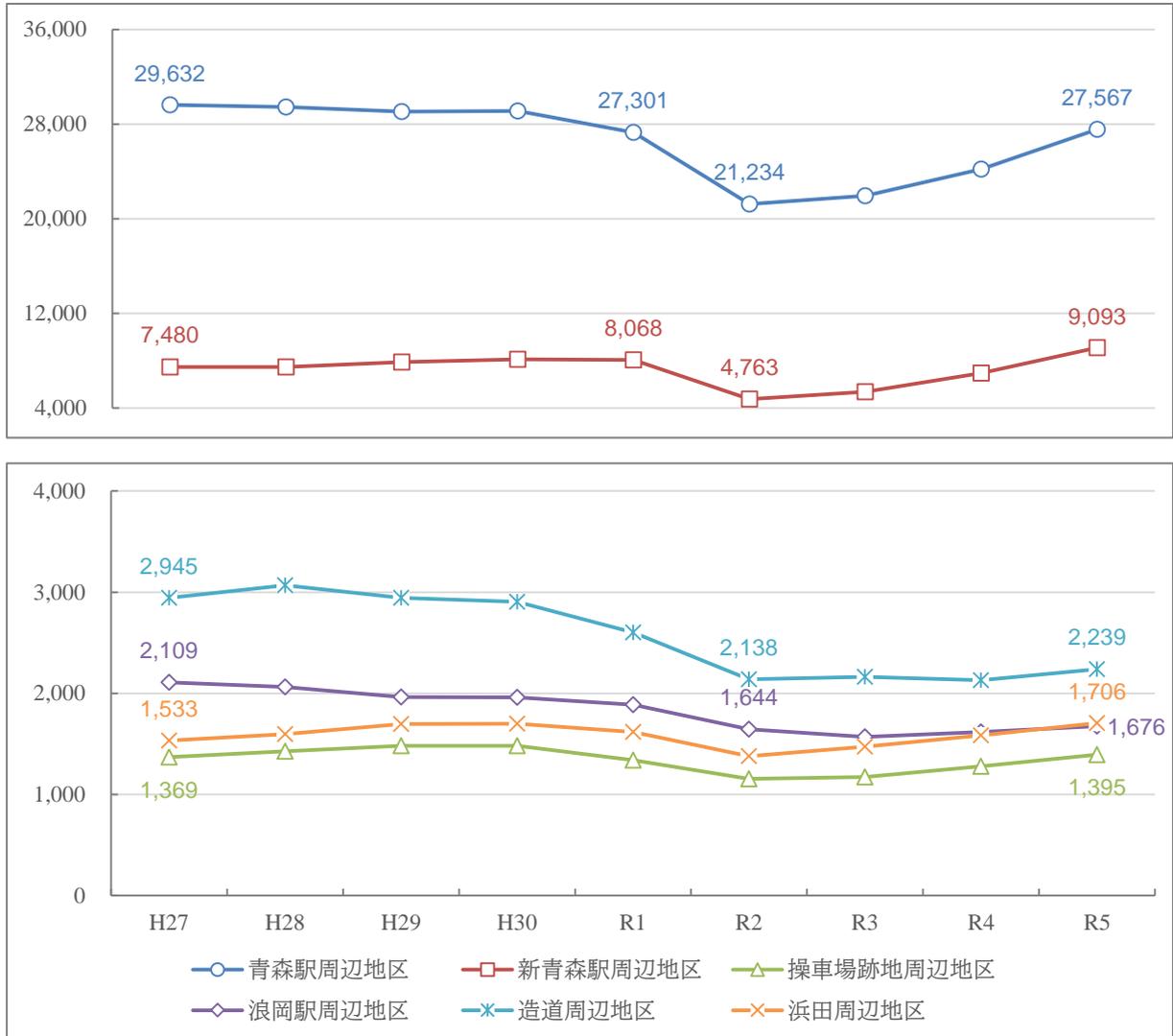


図 参考 6 地区拠点区域ごとの利用者数

※ 上図は各交通事業者資料を基に作成

【考察】

新型コロナウイルス感染症流行前の令和元年度までについては、大量輸送性に優れた鉄道線の運行と、地区拠点間を結ぶ路線バスの実証実験運行や、二次交通である青森市シャトル・ルートバスの運行を継続することにより、おおむね利用者数が維持されていました。

令和2年度以降は新型コロナウイルス感染症の影響により移動需要等が減少し、利用者数も減少したものの、その後は回復の傾向が見られることから、今後の社会情勢を注視しながら、継続して取組を実施する必要があります。

1.6 評価と課題

前節の進捗評価及び数値目標の評価の結果を踏まえ、評価及び課題を整理します。

(1) 基本方向 1 に係る評価と課題

【評価】

- ▷ 基幹交通軸、バス路線の役割、バスネットワークの設定方針を定義付けたことにより、利便性の高い公共交通ネットワークを形成する環境が図られました。
- ▷ 青森駅西口駅前広場及び自由通路を整備し、既存のバス路線を青森駅に接続することにより、青森駅を中心とした公共交通ネットワークを構築するための基盤強化が図られました。
- ▷ 新興住宅地や、買物などでの利用が多い地区を経由する路線の実証実験運行を実施し、その利用実績を踏まえて本格運行へ移行するなど、利用者ニーズに応じた公共交通サービスの提供を図りました。
- ▷ 公共交通の小規模需要地域や公共交通空白地域等において、利用者ニーズに応じた持続可能な公共交通サービスの提供を図るため、AI デマンド型交通の導入に係る実証実験を計画しました。

【課題】

- ▶ 限られた輸送資源で、より利便性が高く効率的な運行を実施するため、地域連携 IC カード等のデータを分析するシステム構築の可能性について検討する必要があります。
- ▶ 持続可能な公共交通と利用者サービスの維持の両立を図るため、AI デマンド型交通の実証実験運行等の利用実績や利用者からの意見を分析し、地域特性を踏まえた公共交通の在り方を検討する必要があります。
- ▶ 人口減少や超高齢社会を見据え、移動ニーズに応じた路線バスの在り方やタクシーなどの他交通モードの利活用を検討する必要があります。

(2) 基本方向 2 に係る評価と課題

【評価】

- ▷ 2シーズン制ダイヤ導入やバス定時性の確保、鉄道駅のバリアフリー化の促進など、公共交通利用者に対するサービス向上の取組を実施しました。
- ▷ 地域連携 IC カード「AOPASS」の導入により、市営バスをはじめとしたバス乗降に係る利便性向上を図るとともに、新たな交通ポイント制度を導入し、利用促進を図りました。
- ▷ 青森市営バスをはじめとしたバス路線においてバスロケーションシステムを導入したことにより、乗車予定のバスの位置や遅延などの運行状況がリアルタイムで把握することが可能となり、バス待ち環境の向上が図られました。
- ▷ 「標準的なバス情報フォーマット（GTFS 準拠）形式データ」や「系統ナンバリング」の導入により、分かりやすいバス運行の情報提供及び案内の充実を図りました。

【課題】

- ▶ 市民意識調査の結果を踏まえ、市民に対して路線バスの乗降環境や案内等が充実されたことについて、機会を捉えた周知を行う必要があります。
- ▶ 冬期積雪期においては、車道幅員の減少により、交通渋滞が発生していることから、引き続き、利便性の維持のため、関係機関と連携し、路線バスの定時性の確保に努める必要があります。
- ▶ 青森操車場跡地を利用者にとって利便性の高い交通結節点として機能強化を図るため、これまで関係機関と検討してきた新駅設置について、自由通路、駅前広場、駐車場、緑地等を含めた検討を行う必要があります。

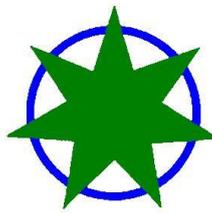
(3) 基本方向 3 に係る評価と課題

【評価】

- ▷ 本市立地適正化計画や、観光政策、環境政策、福祉政策といった、まちづくりに関連する施策と連携した公共交通の取組を実施しました。
- ▷ 青森市シャトル・ルートバス「ねぶたん号」において、新たな観光拠点を結ぶ実証実験運行の実施や、広域交通の拠点である青森港フェリーターミナルを経由地に追加するなど、本市の二次交通の強化を図る取組を実施しました。
- ▷ 訪日外国人利用客が見込まれる青森市シャトル・ルートバス「ねぶたん号」において、バス停留所や案内用リーフレットの多言語表記を行うなど、インバウンド対策の強化を図りました。
- ▷ 園児や児童に対する「市営バス乗り方教室」の実施や、地域連携 IC カード「AOPASS」の交通ポイントサービス等の情報を広く周知するなど、それぞれの世代や生活スタイルに対応した公共交通利用への転換を促しました。
- ▷ 青森市営バスの一部路線や青森市市バス、青森市シャトル・ルートバス「ねぶたん号」の運行を民間事業者へ委託し、将来の効率的で安定した運行体制を構築しました。

【課題】

- ▶ 高齢化の進展による公共交通を必要とする市民の増加や、昨今の物価高騰・運転手不足による運行事業者の経営の悪化を踏まえ、民間事業者等と更なる連携・協働を推進し、既存の輸送資源を最大限生かした持続可能な公共交通を構築するための手法を検討する必要があります。



青森市民憲章

わたくしたちは、青い空、青い海、青い森にいだかれ、悠久の歴史と香り高い文化と伝統に満ちた青森市の市民です。

わたくしたちは、郷土あおもりを心から愛し、夢と希望にあふれたしあわせなまちとするためこの憲章を定めます。

- 1 自然をたいせつにし
美しいまちにしましょう
- 1 元気に働き
活気のある豊かなまちにしましょう
- 1 たがいに助け合い
あたたかいまちにしましょう
- 1 笑顔でふれあい
明るく平和なまちにしましょう
- 1 楽しく学び
いきがいをを感じるまちにしましょう

平成 17 年 4 月 27 日制定



市の木
【あもりとどまつ】



市の花
【はまなすの花】



市の鳥
【ふくろう】



市の昆虫
【ホタル】

青森市地域公共交通計画

発行年月日	令和 年 月
編集・発行	青森市都市整備部都市政策課
住 所	〒030-8555 青森市中央一丁目22番5号
電話番号	017(752)7988
FAX番号	017(752)9011
HPアドレス	https://www.city.aomori.aomori.jp