

青森市交通事業経営改善計画

～ チャレンジプラン 2017 ～

【骨子案 概要版】

目 次

1. 計画策定の背景と位置づけ	.....	1ページ
2. 公営交通事業を取り巻く環境	.....	2～6ページ
○全国の公営交通事業者の動向		
○人口減少・少子高齢化の影響		
○交流人口の拡大		
○バス運転乗務員の雇用環境		
3. 青森市交通部の現状	.....	7～17ページ
○市営バス事業の収支状況		
○一般会計からの繰入金状況		
○収支での他事業者との比較		
○市営バス運行の推移		
○路線利用での特徴		
○時間ごとの利用傾向		
○運転乗務員の状況		
○バス車両や施設等の状況		
4. 青森市交通部の経営課題 まとめ	.....	18ページ
5. 施策の概念	.....	19ページ
6. 施策体系	.....	20ページ
7. 主な事業	.....	21～23ページ
○利用満足度向上への挑戦		
○新たな利用層拡大への挑戦		
○持続可能な体制構築への挑戦		

計画策定の背景と位置づけ

これまでの市の取組

- 「青森市総合都市交通戦略」の策定(平成21年10月)
- 「バス交通に関する戦略」の策定(平成24年2月)



バス路線の再編を中断(平成26年12月)

国による制度改正等

- 【総務省所管】
 - ・「公営企業の経営に当たっての留意事項について(通知)」(平成26年8月)
- 【国土交通省所管】
 - ・「都市再生特別措置法」の改正(平成26年8月)
 - ・「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正(平成26年8月)

**人口減少
少子高齢化**

これからの市の取組

経営改善に向け、今すぐ取り組むべき対策と将来に向けた取組をまとめた「チャレンジプラン」を策定し、できるところからチャレンジしていく。(計画期間:平成30~32年度)

* 将来的な交通体系や組織のあり方も含めた「経営戦略」については、現在策定が進められている「立地適正化計画」や「地域公共交通網形成計画」との整合を図るとともに、チャレンジプランによる成果も踏まえ、**平成32年度までに策定**

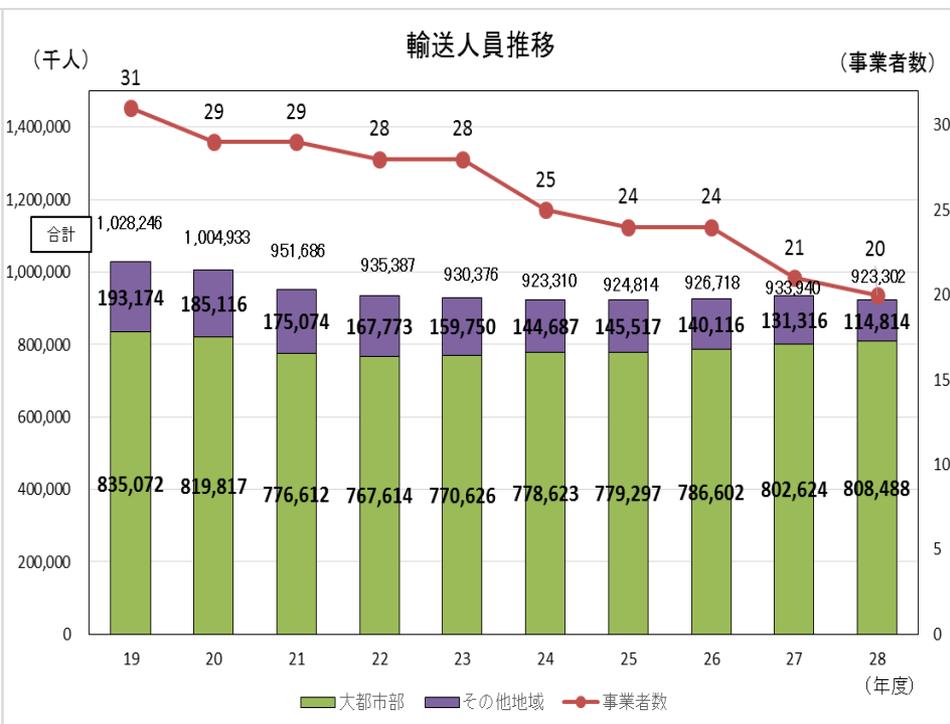
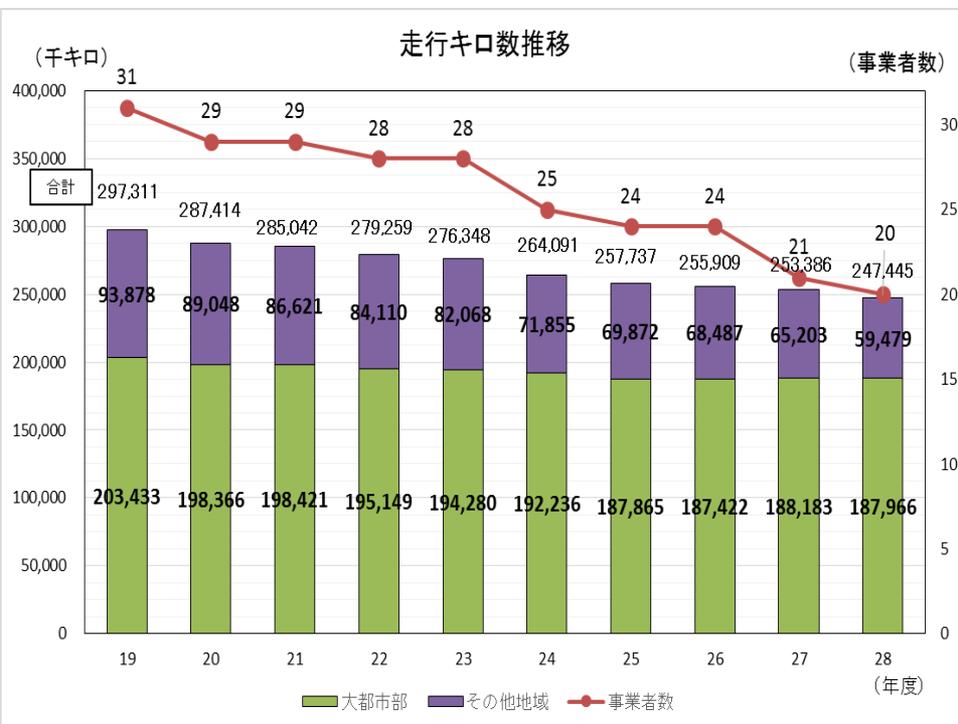
【参考】 「立地適正化計画」、「地域公共交通網形成計画」の策定(平成29年度、都市整備部)

公営交通事業を取り巻く環境 ①

全国の公営交通事業者の動向

地方都市のバス事業は縮小傾向 ⇒ 実車キロ・利用者数とも **10年間で2/3へ減**

ここ10年程度で**民間委譲が進展**。 **公営バス事業者が半減**。 36事業者(H14) ⇒ 20事業者(H28)



注) 大都市部: 東京、川崎、横浜、名古屋、京都、高槻、大阪、神戸、明石

公営交通事業を取り巻く環境 ②

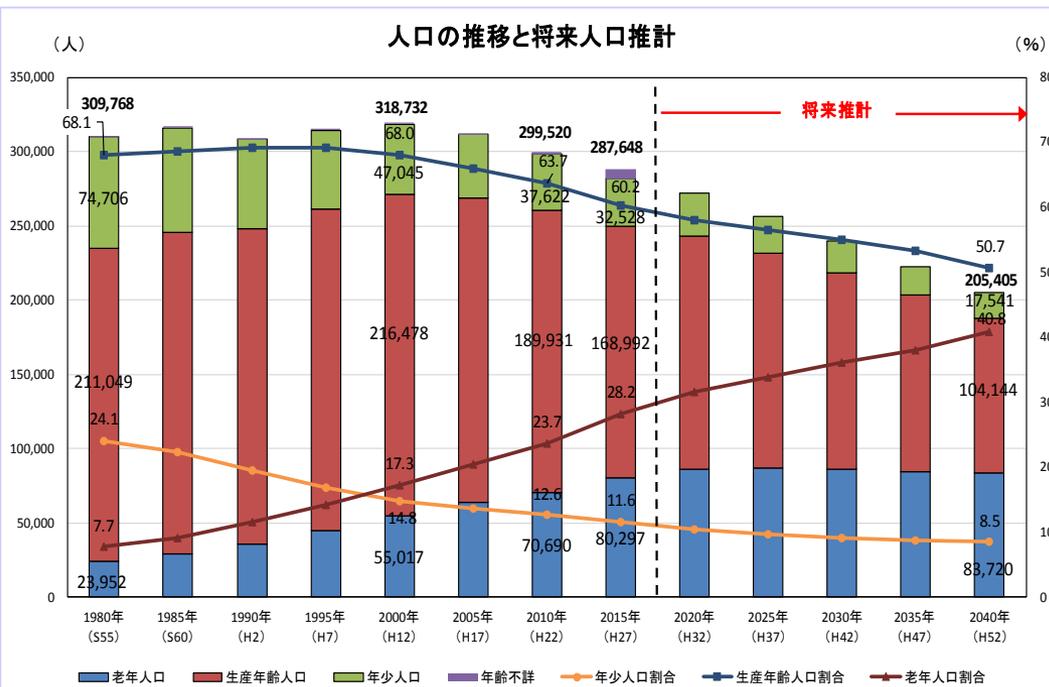
人口減少・少子高齢化の影響

人口推計によると、25年後には

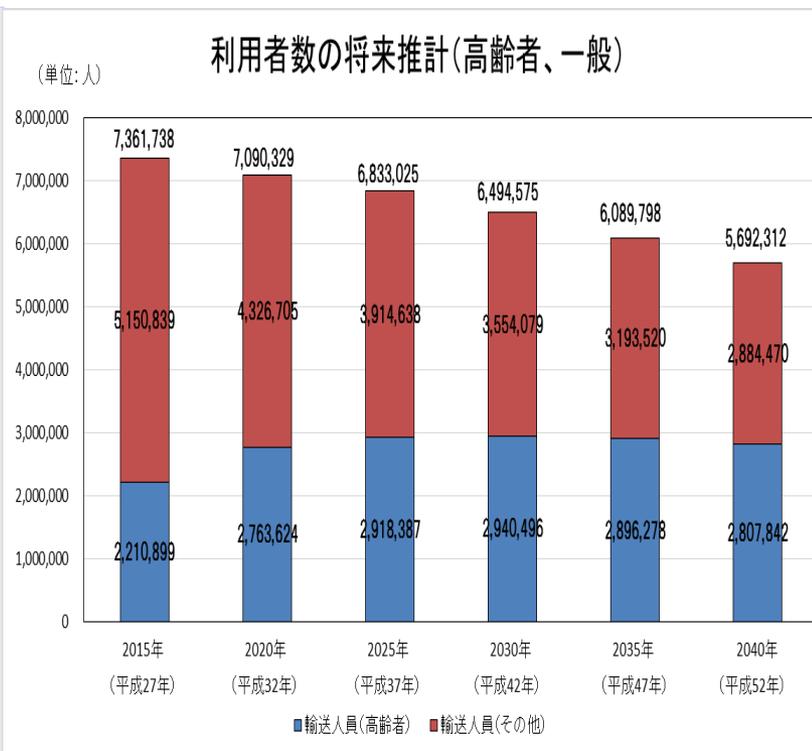
- ・市の**総人口**が、約**3割(8万人)**の減少。
- ・**高齢者**人口は、約**3千人**増加。総人口の約**4割**へ。
- ・**生産年齢**人口は、約**6万8千人**減少。総人口の約**5割**へ。



公共交通の**利用者数**は**減少**するが
高齢者からの**要請**は**高まる**



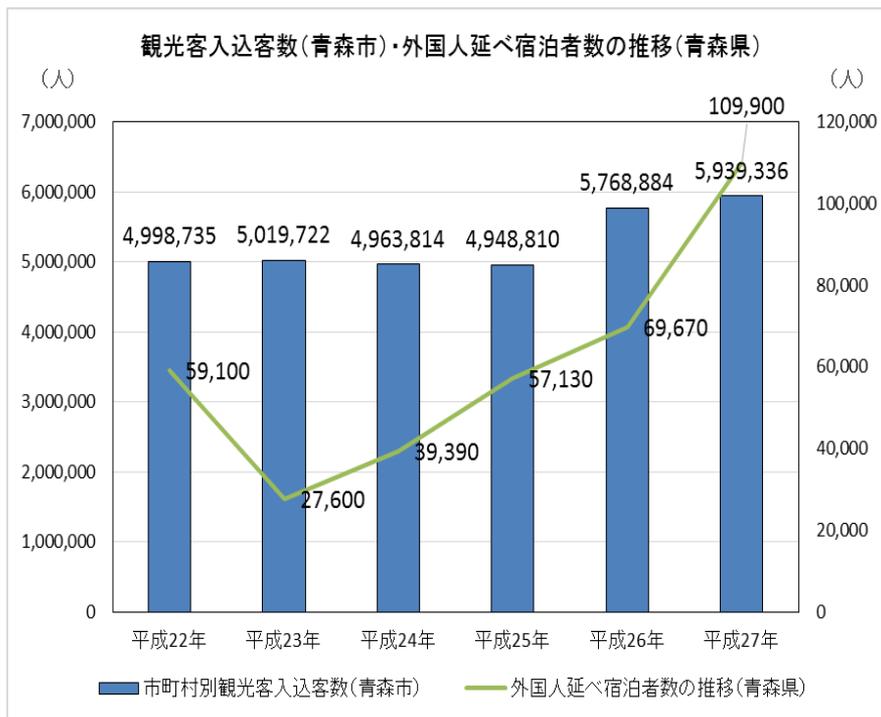
出典：平成27年以前は総務省「国勢調査」、平成32年以降は国立社会保障・人口問題研究所（平成25年3月推計）



交流人口の拡大

観光などの**交流人口**は、**拡大傾向**。

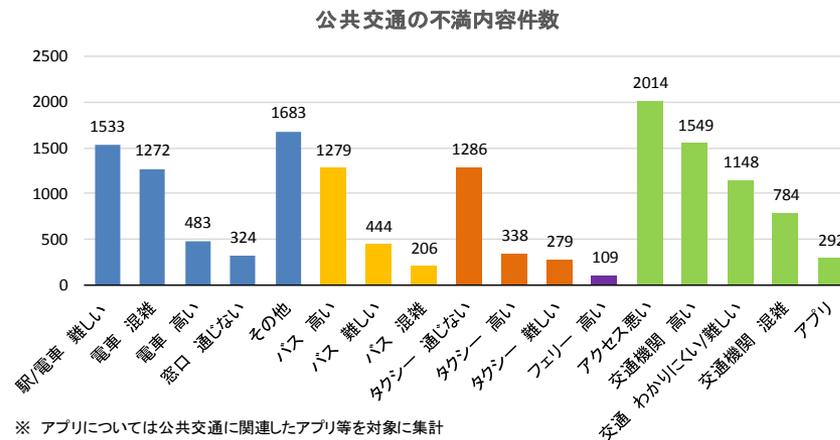
外国人も含め**観光客の二次交通への不満**は**高く、対応が急務**。



調査結果公共交通—不満の内容(冬調査)

■公共交通各項目における不満内容について

- ・交通機関全般に関連した投稿では「高い」という不満が多く、各交通機関別でも不満理由の上位だった。
- ・交通機関別の不満では鉄道は「難しい」、バスは「高い」、タクシーは「通じない」が多かった。



※ アプリについては公共交通に関連したアプリ等を対象に集計

※観光庁「訪日外国人旅行者受入環境に関連するSNSへの投稿等の分析」結果より

公営交通事業を取り巻く環境 ④

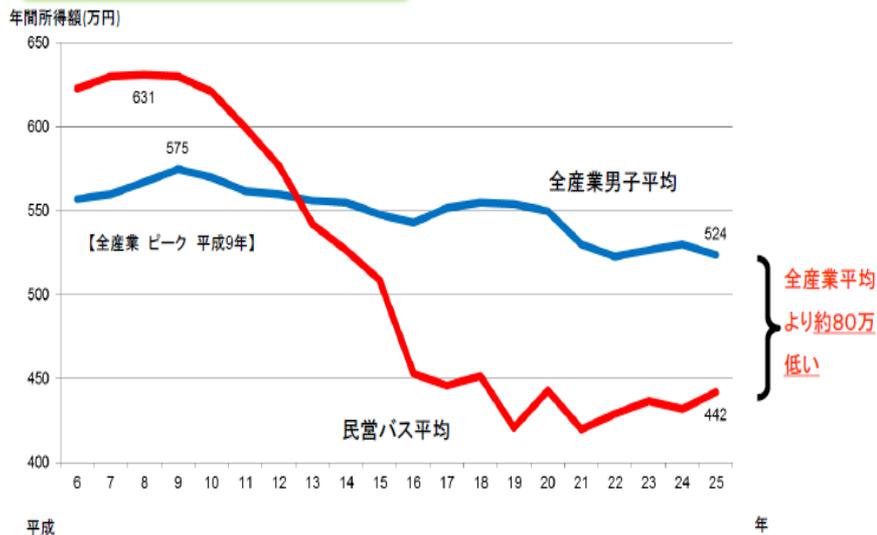
バス運転乗務員の雇用環境

バス運転乗務員の賃金は、全産業全国平均より低賃金化。

バス運転に必要な大型二種免許の新規取得が減少し、保有者は減少傾向にある。

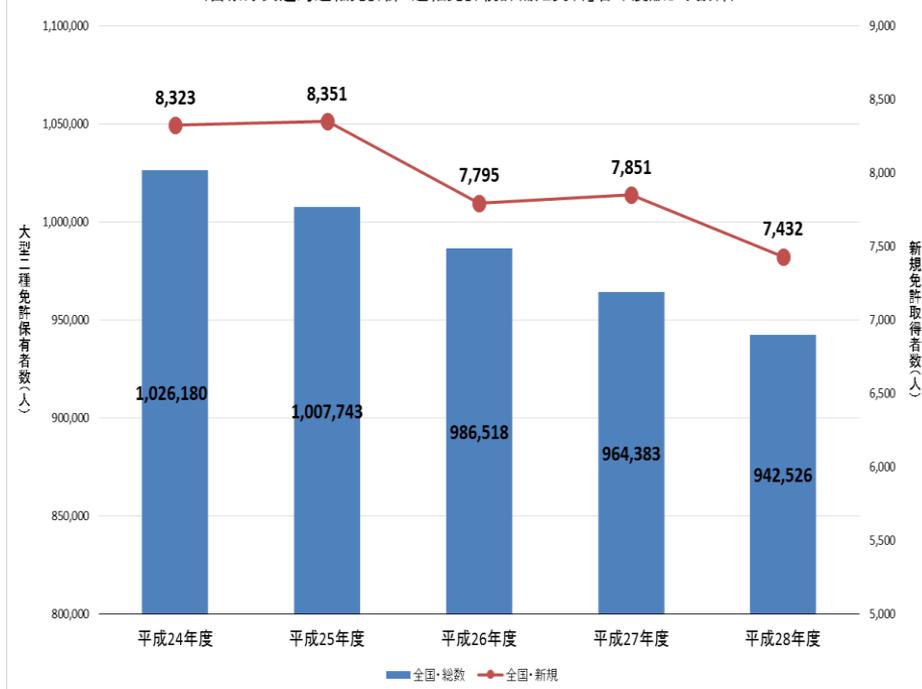
バス運転者(民営)の所得の推移

【国土交通省・厚生労働省調査】



経営合理化のため人件費の削減を進めた結果、バス運転者の賃金は大きく低下。このため職業としての魅力が薄れ、バス運転者不足という新たな問題が発生。バス事業者の合理化対策は限界に達している。

大型二種免許保有者数の推移
(警察庁交通局運転免許課「運転免許統計補足資料」各年度版より抜粋)



公営交通事業を取り巻く環境 ⑤

バス運転乗務員の雇用環境

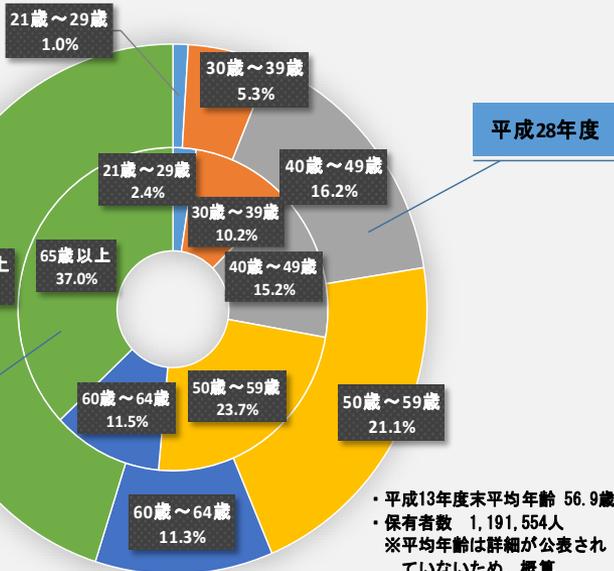
大型二種免許の保有者は新規取得者の減少を受けて、**高齢化**が進んでいる。

また、自動車運転業務の有効求人倍率が求職者の減少により、**上昇傾向**にあり、全国的に

バス**運転乗務員の確保が難しい**状況。

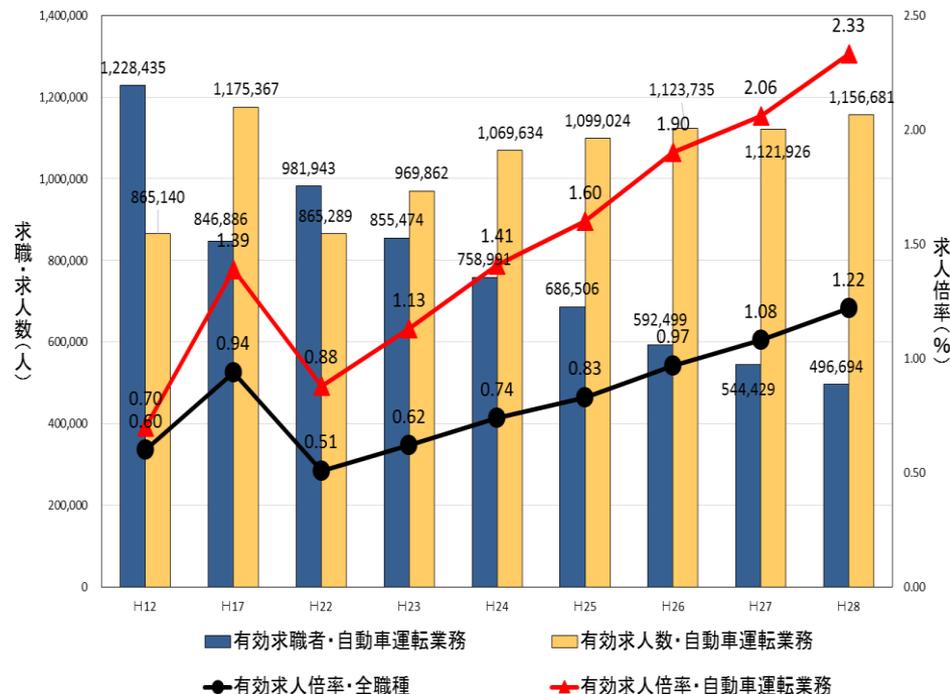
大型二種免許の保有者の年齢構成

・平成28年度末平均年齢 61.3歳
 ・保有者数 942,526人
 (警察庁交通運転免許課「運転免許統計(平成28年度版)補足資料2」より抜粋)



・平成13年度末平均年齢 56.9歳
 ・保有者数 1,191,554人
 ※平均年齢は詳細が公表されていないため、概算
 (警察庁交通運転免許課「運転免許統計(平成13年度版)補足資料」より抜粋)

自動車運転業務に関する有効求人倍率等の推移(厚生労働省統計より抜粋)



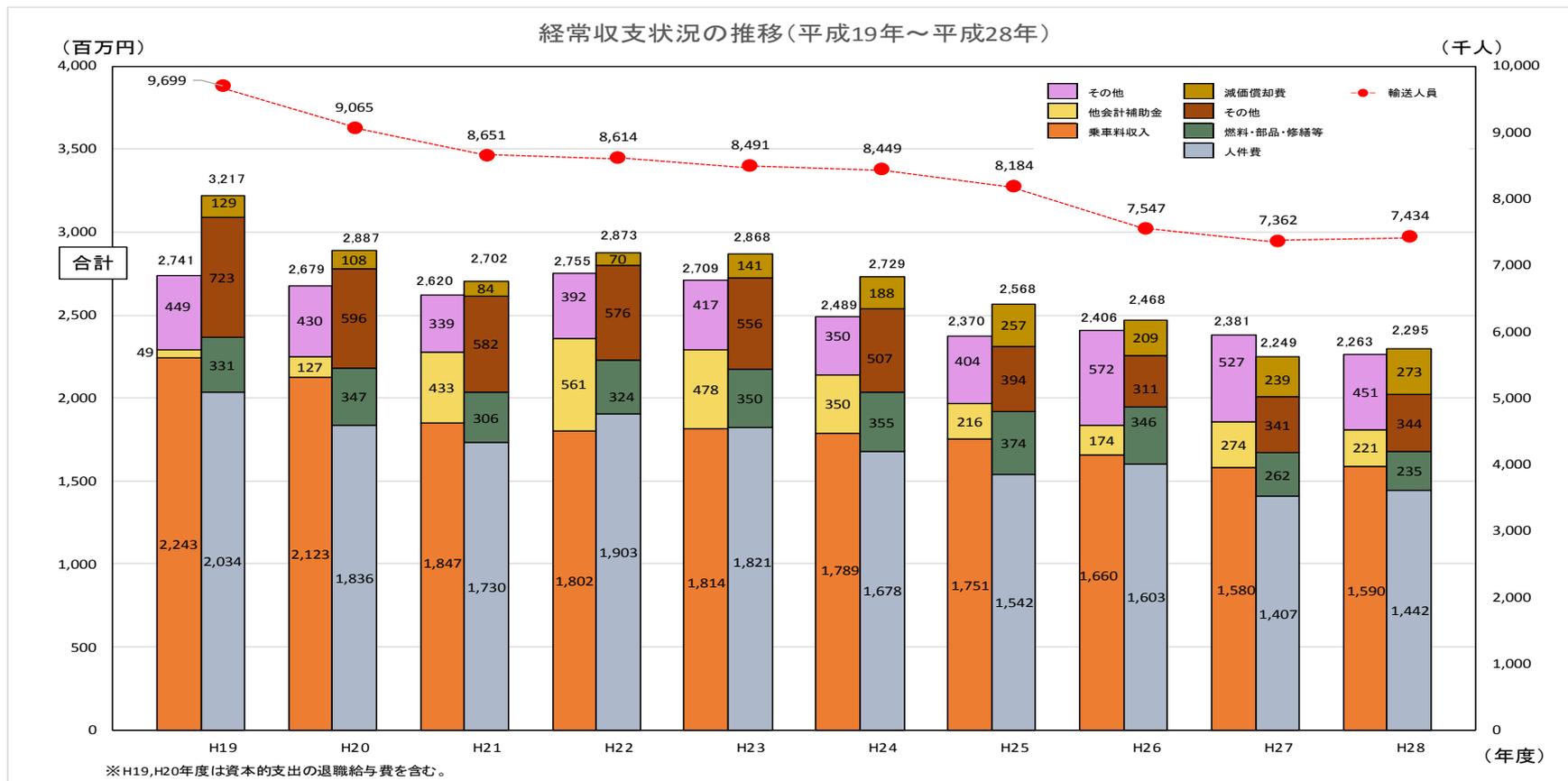
青森市交通部の現状 ①

市営バス事業の収支状況

収入は、**利用者減**により、**運賃収入**は**減少傾向**。

支出は、バス運転乗務員の**退職者不補充**などにより、**経費抑制**。

一般会計からの**繰入金の削減**が進まない状況。



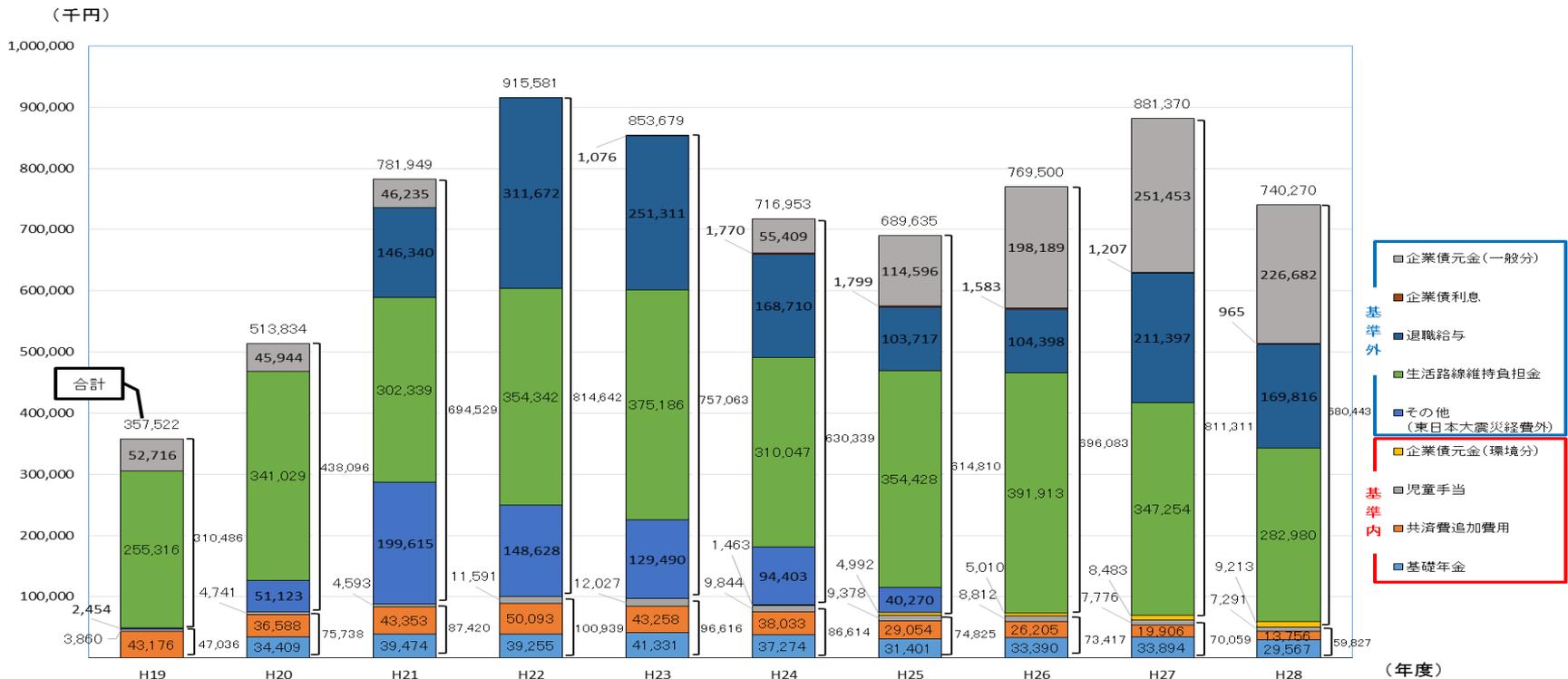
青森市交通部の現状 ②

一般会計からの繰入金の状況

一般会計からの繰入金は、その年度の収支状況により、増減してきている。

基準外繰入金が多く、削減が必要な状況。

一般会計繰入金の推移(平成19年～平成28年)



青森市交通部の現状 ③

収支での他事業者との比較

実車1km当たりの**運賃収入**は**478円**で、全国平均を上回り、**一定水準を確保**。

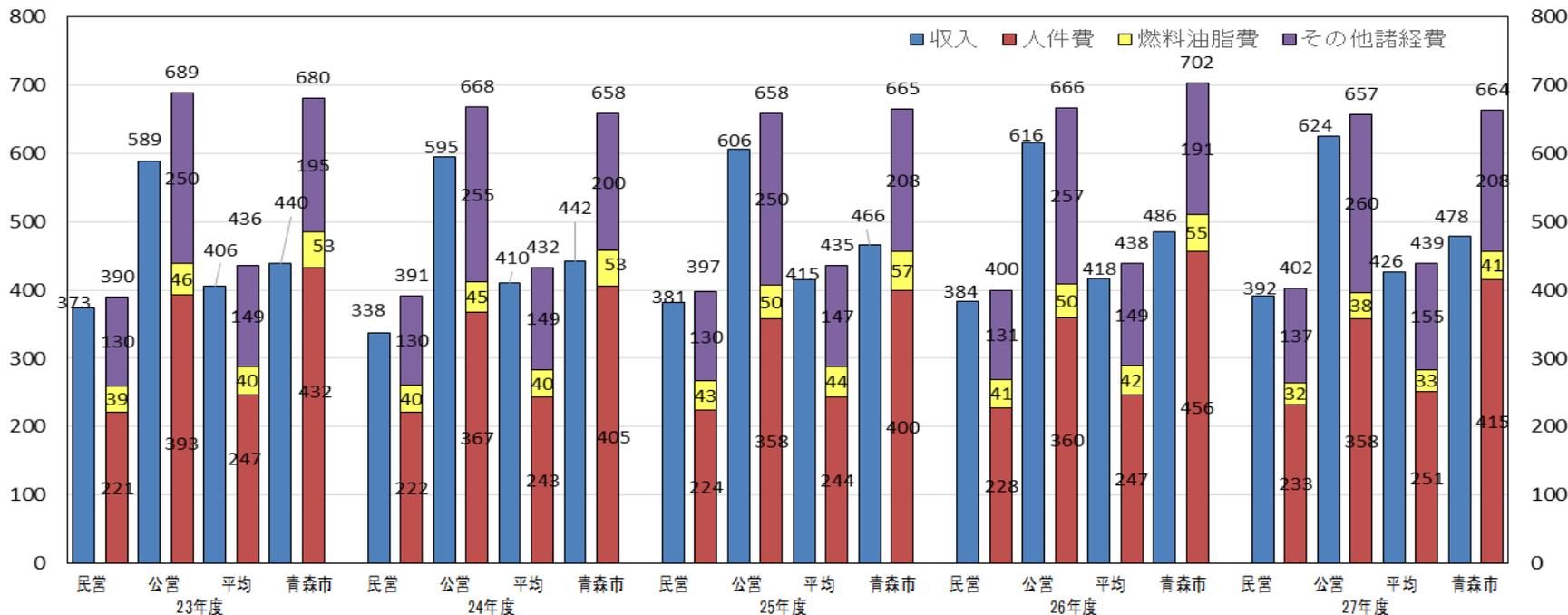
実車1km当たりの**運送原価**は**664円**で、全国平均に比べ、**高コスト**

運送原価のうち、**人件費の占める割合**が、全国平均に比べ、**高い**。

実車走行キロ当たりの収入・原価の推移
【民営・公営・平均・青森市】

(単位:円)

(単位:円)



青森市交通部の現状 ④

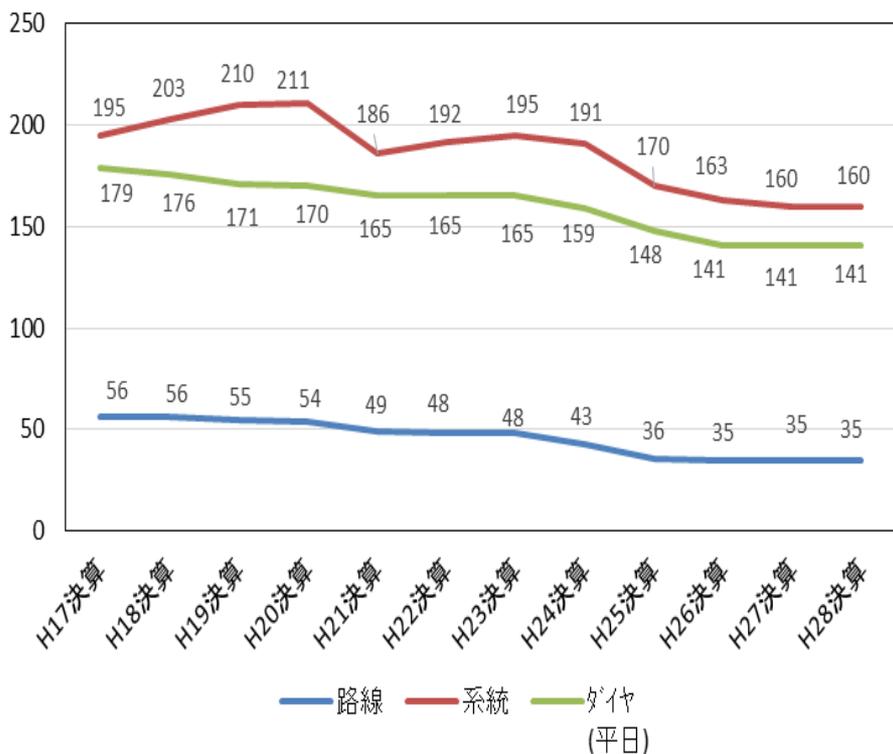
市営バス運行の推移

人口減少などによる**利用者減**により、**路線**や**便数**を縮小。

H26～28年度は、**路線・便数**を維持し、一日平均で約**2万人**が利用。

(路線・系統・ダイヤ)

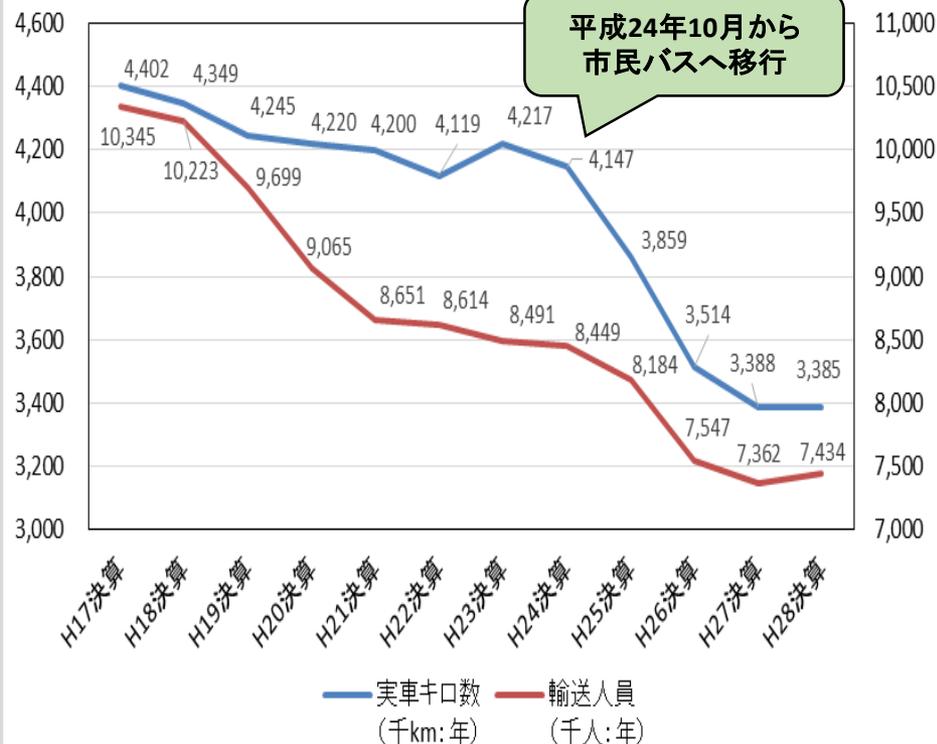
路線・系統・ダイヤ数



(千km)

実車キロ数・輸送人員

(千人)



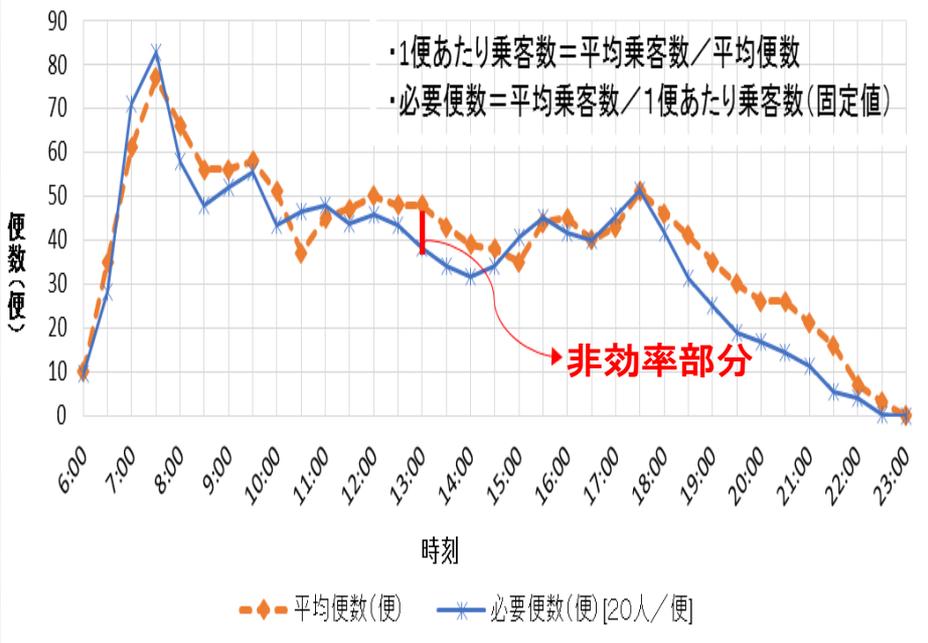
青森市交通部の現状 ⑥

時間ごとの利用傾向

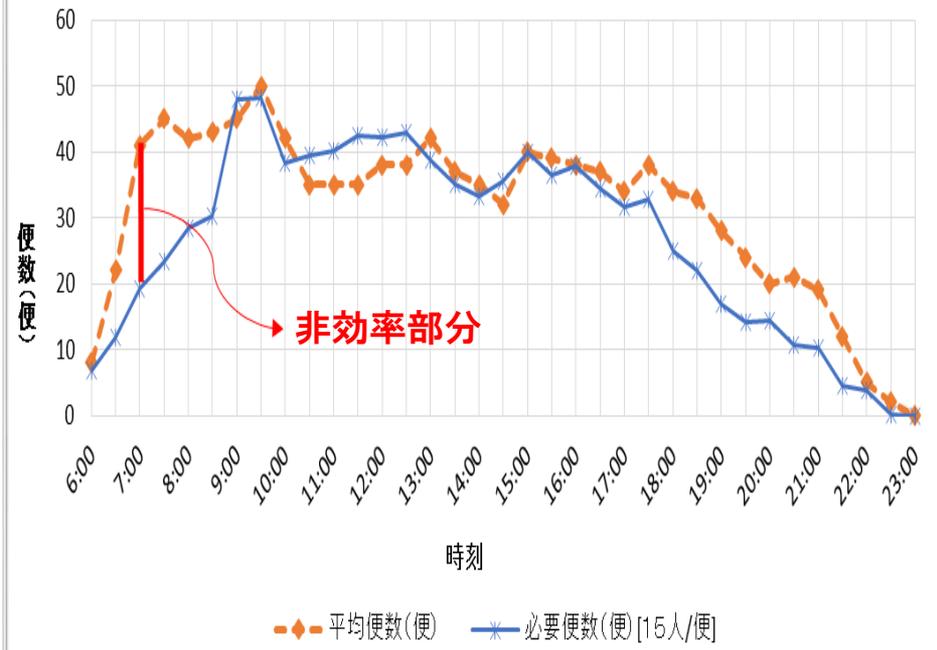
朝夕のラッシュ時を中心に**重点的に運行**されている。

平日では**買物時間帯**、休日では**朝夕のラッシュ時**において**非効率**な部分が見られる。

平日：時間帯別必要便数及び平均便数(便)



休日：時間帯別必要便数及び平均便数(便)



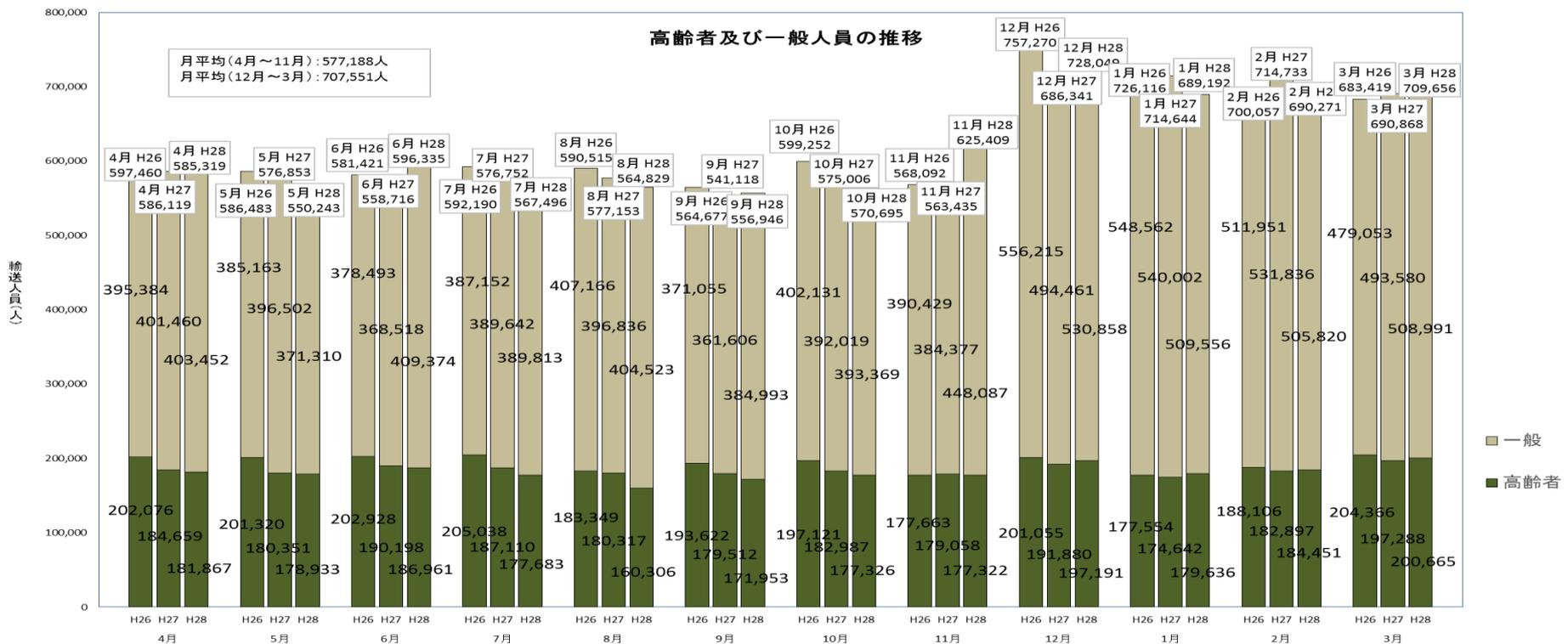
青森市交通部の現状 ⑥

利用者の特徴

一日当たり利用客は、**12月～3月に2割多くなり**、冬期間に需要が増える。

冬期間に増加する需要の多くは、**通勤・通学による利用**と推測される。

高齢者は年間を通じて、**一定レベルでの利用**となっている。



青森市交通部の現状 ⑦

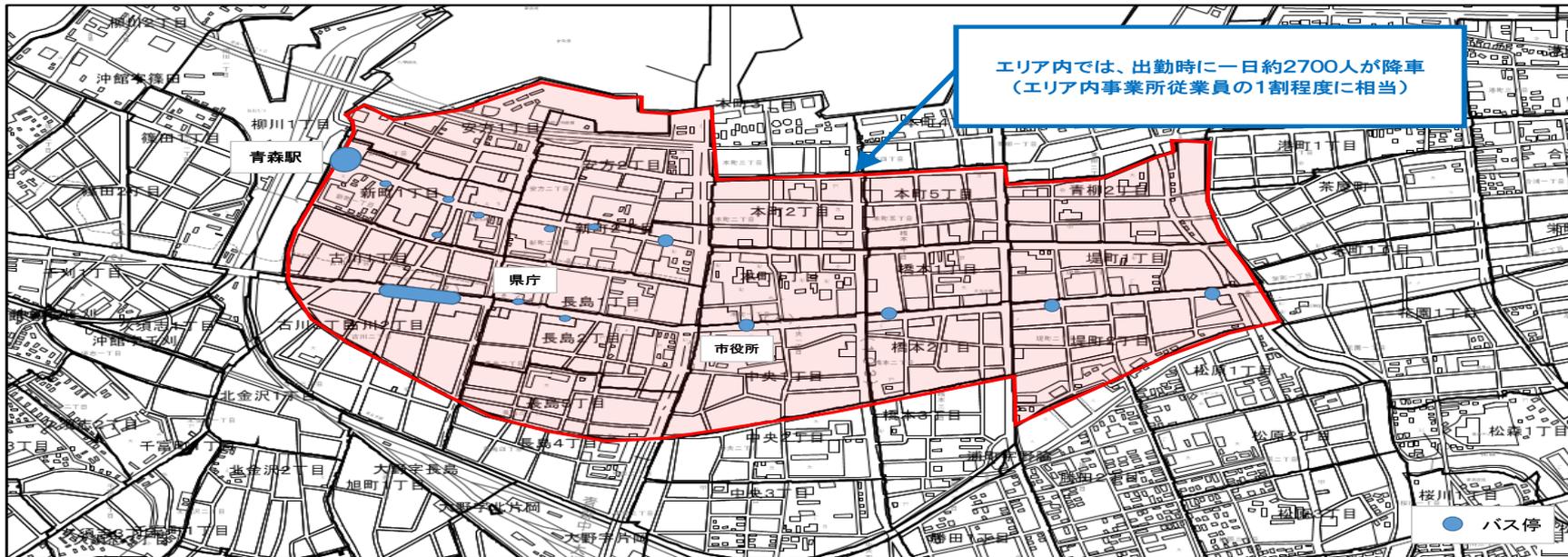
利用者の特徴

通勤・通学での**利用**が、利用全体の約**5割**。

このうち、一日平均約**2,700人**が、堤橋～古川・青森駅の国道沿線のバス停を利用。

沿線事業所の**総従業員**の約**1割**に相当。

通勤・通学時間帯における古川～堤橋エリアでの市営バスの利用状況(平成28年度)



【利用状況】

- 平成28年度における市の通勤・通学時間帯(平日、AM7～9時)でのバス利用は年間約150万人となっており、年間総利用者約743万人の2割を占めている。帰宅時や土日勤務者のバス利用も見込むと約5割が通勤・通学利用と見込まれる。
- 古川～堤橋エリアの通勤・通学時間帯(平日、AM7～9時)におけるバス停降車人数は、年間約66万人、一日平均2,700人となっており、全バス停での降車人数の約4割を占め、通勤等での利用が集中している。
- エリア内には、2,965事業所があり、従業員の総数は27,966人となっている。(平成26年経済センサス基礎調査)

青森市交通部の現状 ⑧

運転乗務員の状況

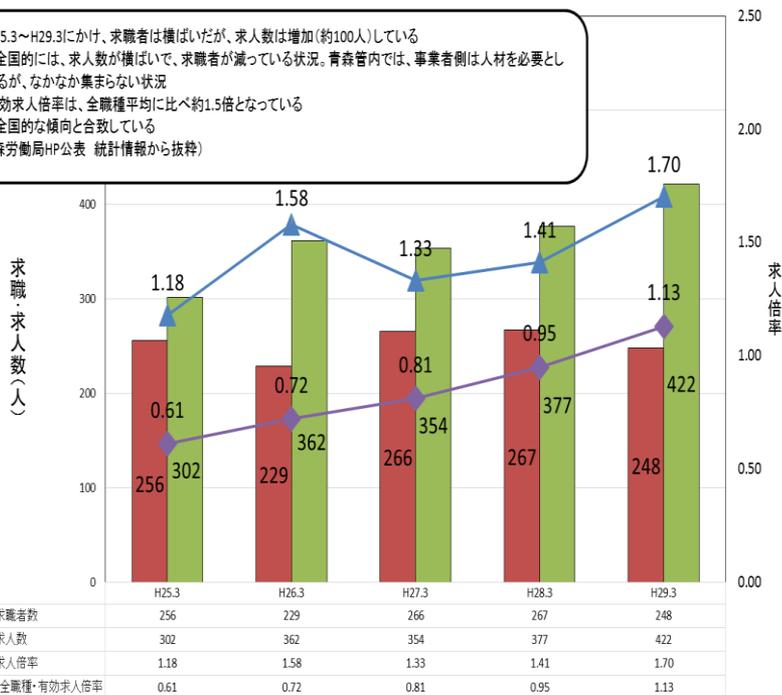
青森地域では、大型運転手の**求人数が増加し**、**バス運転乗務員の確保が難しい**状況。

退職者不補充を継続(H16年度～)し、**運行規模縮小**や**嘱託職員補充**で対応。

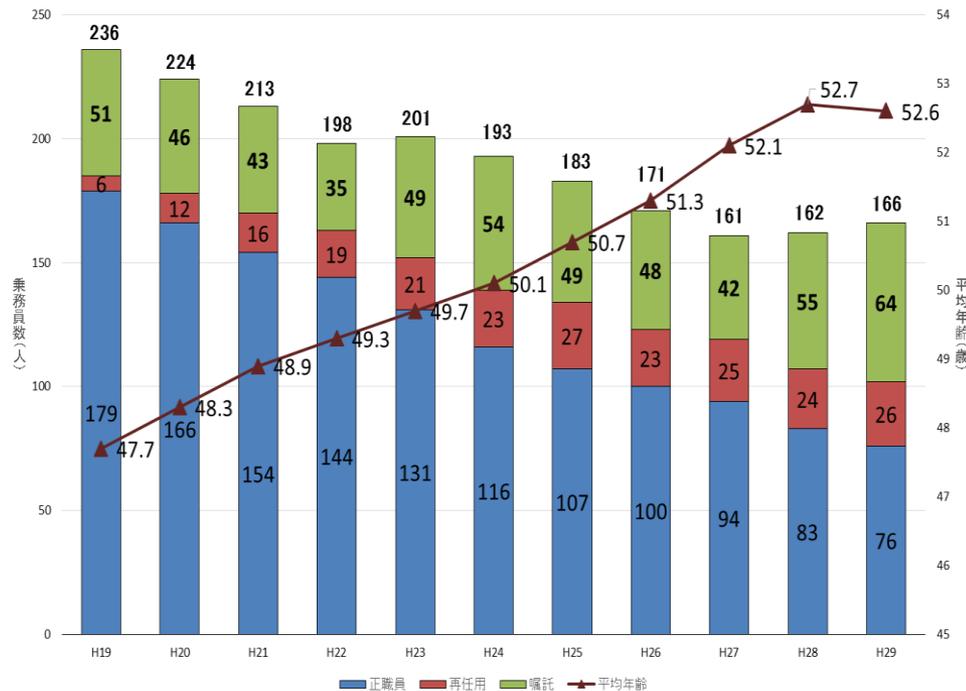
この結果、**運転乗務員の高齢化**が進み、**事故発生**の**リスク**が高まっている。

「輸送・機械運転の職業」の有効求職者・有効求人・有効求人倍率の推移

- ①H25.3～H29.3にかけ、求職者は横ばいだが、求人数は増加(約100人)している
⇒全国的には、求人数が横ばいで、求職者が減っている状況。青森管内では、事業者側は人材を必要としているが、なかなか集まらない状況
- ②有効求人倍率は、全職種平均に比べ約1.5倍となっている
⇒全国的な傾向と合致している
(青森労働局HP公表 統計情報から抜粋)



乗務員数の推移



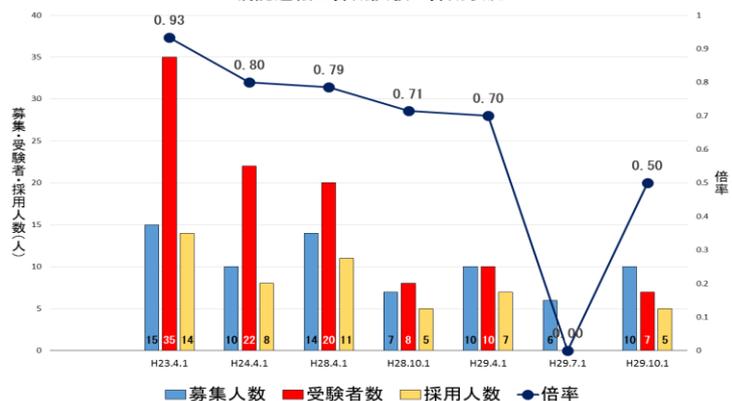
青森市交通部の現状 ⑨

運転乗務員の状況

運転乗務員の人手不足により、予定した**嘱託職員**の**補充ができず、時間外で路線維持。**

今後は、更に**人手不足が深刻化**、直近では、**H31(8名)・H32(7名)**への**対策が急務。**

嘱託運転士採用試験の採用状況



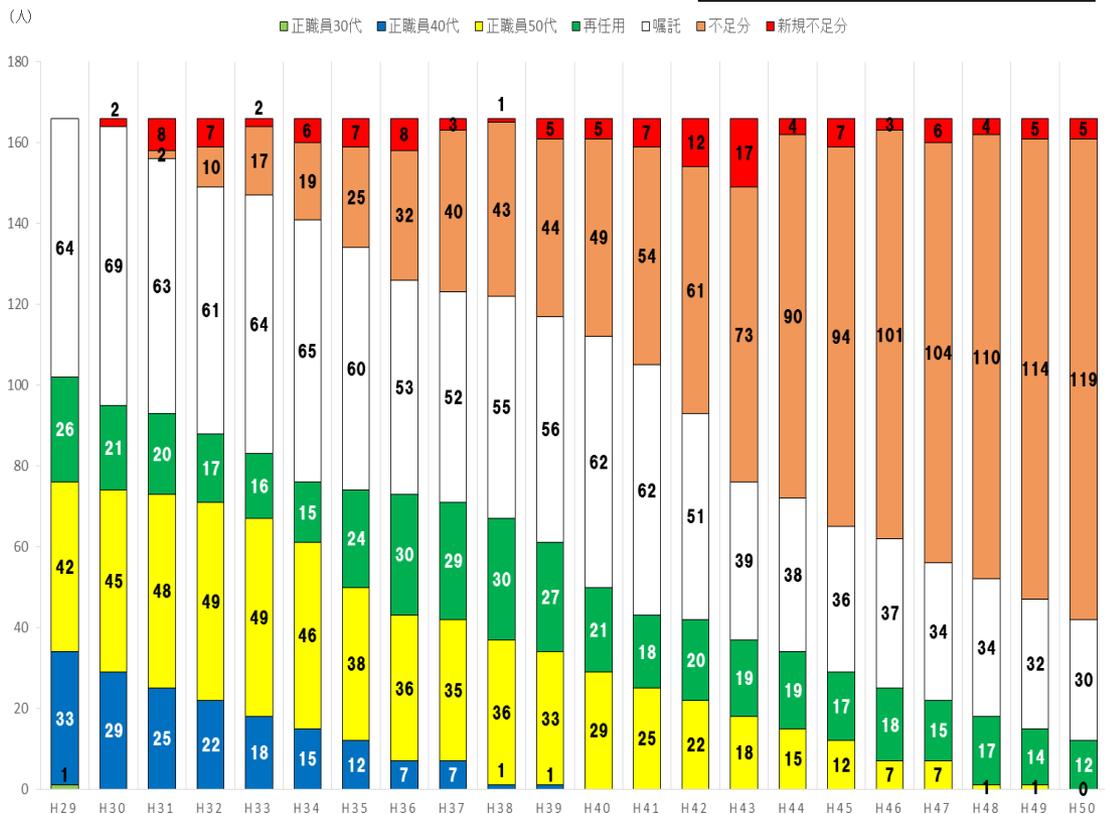
乗務員の時間外労働の推移

※休日・夜間労働は除く



運転士の構成

・現在所属の運転士は67歳まで在籍する前提



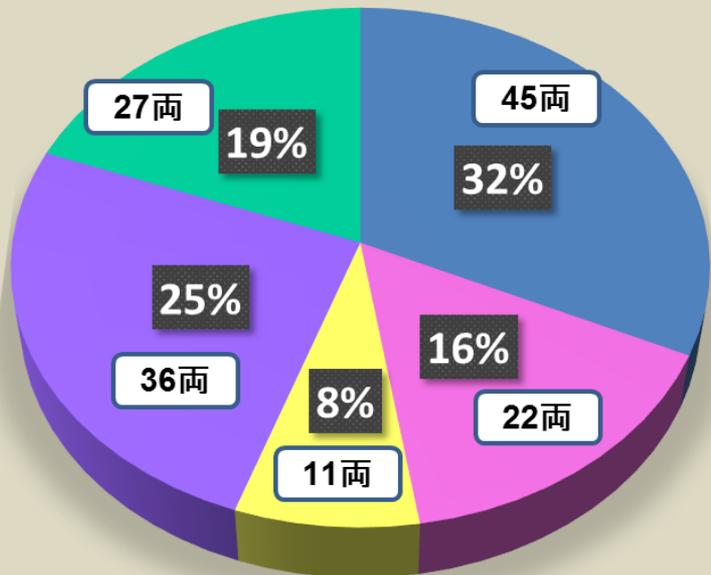
バス車両や施設等の状況

バス車両が老朽化し、全車両141台の半数に相当する63台が**廃車基準(18年)**に達している。

西部営業所の老朽化が進み、**営業所の配置方針**などを含めた**検討**が必要。

バス車齢内訳

■ 車齢1～5年 ■ 車齢6～10年 ■ 車齢11～17年 ■ 車齢18～20年 ■ 車齢21年～



(単位:千円)

施設名	西部営業所	東部営業所
取得年度	昭和59	平成11
耐用年数	38年	38年
大規模改修費用 改修時期(取得後30年)	353,750	528,250
建替え費用 改修期間3年(取得後60年)	566,000	845,200

青森市交通部の経営課題 まとめ

将来的な**人口減少・少子高齢化**などにより、バス**利用が年々減少傾向**にある一方で、高齢者などの**公共交通に依存せざるを得ない方々の増加**が予想されることから、路線の維持に向け、**更なる効率化**が必要となっています。

将来的な人口減少を背景に、利用の大宗を占める**通勤・通学利用が減少**し、運賃収入の減少が見込まれ、バス事業の維持自体難しくなることから、**新たな通勤・通学の確保**のほか、**買い物・通院・観光などでの利用促進**など、地域や事業者などとの連携により、**利用拡大**を図る必要があります。

本市での**利用特性やニーズを踏まえ**、季節や曜日・時間帯により、運行を変えるなど、**運行ダイヤの見直し**を行い、現在の**利用の維持・確保**に向け、**サービスの向上**を図る必要があります。

全国的に**運転乗務員の確保が難しく**なっている中、収支改善には**人件費の抑制**が避けられない状況となっており、**民間活力の活用を推進**するとともに、持続可能な運営が可能となるよう、**交通部の組織のあり方も含めた抜本的な検討**が必要となっています。

公共交通機関として、市の**各種まちづくり施策と連携し**、**市民生活の向上**に努める必要があります。

経営改善計画の施策の概念

公営交通事業者を取り巻く環境・課題

人口減少等での利用者減少

路線維持への地域要請

運転乗務員の不足・高齢化

車両・設備の老朽化

高齢者増による安全対策の強化

災害、福祉、観光等の社会要請

など

青森市交通部 経営改善計画(H30～32年度)

基本理念 「100年続くバス交通への新たな挑戦」

方針1 利用満足度向上への挑戦

- 施策体系
1. 安全で信頼のあるサービスの提供
 2. ニーズに対応したバス路線・ダイヤの提供
 3. 効率的で持続性のある経営基盤の構築
 4. 市民に支えられる社会性の向上

方針2 新たな利用層拡大への挑戦

方針3 持続可能な体制構築への挑戦

経営改善計画の施策体系

基本理念

100年続くバス交通への新たな挑戦

利用満足度向上への挑戦

新たな利用層拡大への挑戦

持続可能な体制構築への挑戦

1. 安全で信頼のあるサービスの提供

- (1)安全運行の推進 ①安全運転マネジメントの強化 ②エコドライブの定着化 ③職員研修の強化
- (2)定時性の確保 ①雪国あおもりのダイヤ編成【新】 ②遅延運行の改善【新】 ③交通関係機関との連携
- (3)バス待ち・乗車環境の向上 ①バス待ち環境の整備 ②乗車環境の整備 ③路線・系統の簡素化【新】

2. ニーズに対応したサービスの提供

- (1)ニーズに沿った路線再編 ①通勤・通学ダイヤの強化【拡充】 ②買物・通院ダイヤの強化【拡充】 ③観光・レジャーへの対応の強化【新】
- (2)社会実験の有効活用 ①新規路線実験運行【新】 ②季節路線実験運行【新】 ③乗継便実験運行【新】 ④委託路線実験運行【新】
- (3)料金のあり方の検討 ①定額運賃制などの検討【新】 ②割引制度の検討【新】

3. 効率的で持続性のある経営基盤の構築

- (1)経費の抑制 ①人件費の適正化【拡充】 ②新たな雇用形態の実施【新】 ③車両・施設等の長寿命化【拡充】
- (2)広告事業等の強化 ①広告事業の強化【拡充】 ②保有資産の有効活用【拡充】
- (3)民間活力の活用推進 ①委託運行の推進【拡充】 ②市民バス等との一体的運用【新】
- (4)長期的戦略の検討 ①経営情報の分析強化【拡充】 ②経営戦略の検討【新】

4. 市民に支えられる社会性の向上

- (1)まちづくり施策との連動 ①都市づくり施策との連携強化【拡充】 ②観光・産業施策との連携強化【拡充】 ③福祉・定住施策との連携強化
- (2)利用者ニーズの把握・喚起 ①広聴機会の創出【拡充】 ②要望・意見対応の強化 ③効果的な情報発信
- (3)利用促進の啓発 ①地域等との連携強化【拡充】 ②企業等との連携強化【新】 ③モビリティマネジメントの推進【拡充】

基本方針 1 利用満足度向上への挑戦

安全で信頼のあるサービスの提供

- 安全運行の推進 「安全運転マネジメントの強化」「エコドライブの定着化」「職員研修の強化」
- 定時性の確保 「雪国あおもりのダイヤ編成」「遅延運行の改善」「交通関係機関との連携」
- バス待ち・乗車環境の向上 「バス待ち環境の整備」「乗車環境の整備」

効率的で持続性のある経営基盤の構築

- 民間活力の活用推進 「市民バスとの一体的運用」

市民に支えられる社会性の向上

- ニーズの把握・喚起 「広聴機会の創出」「要望・意見対応の強化」

「チャレンジプラン2017」における取組 ②

基本方針 2 新たな利用層拡大への挑戦

安全で信頼のあるサービスの提供

- バス待ち・乗車環境の向上 「路線・系統の簡素化」

ニーズに対応したサービスの提供

- ニーズに沿った路線再編 「通勤・通学ダイヤの強化」「買物・通院ダイヤの強化」「観光・レジャーへの対応の強化」
- 社会実験の有効活用 「新規路線実験運行」「季節路線実験運行」
- 料金のあり方の検討 「定額運賃制などの検討」「割引制度の検討」

効率的で持続性のある経営基盤の強化

- 長期的戦略の検討 「経営情報の分析強化」

市民に支えられる社会性の向上

- ニーズの把握・喚起 「効果的な情報発信」
- 利用促進の啓発 「地域等との連携強化」「企業等との連携強化」「モビリティマネジメントの推進」

基本方針 3 持続可能な体制構築への挑戦

ニーズに対応したサービスの提供

- 社会実験の有効活用 「乗継便実験運行」「委託路線実験運行」

効率的で持続性のある経営基盤の構築

- 経費の抑制 「人件費の適正化」「新たな雇用形態の実施」「車両・施設等の長寿命化」
- 広告事業等の強化 「広告事業の強化」「保有資産の有効活用」
- 民間活力の活用推進 「委託運行の推進」
- 長期的戦略の検討 「経営戦略の検討」

市民に支えられる社会性の向上

- まちづくり施策との連動 「都市づくり施策との連携強化」「観光・産業施策との連携強化」「福祉・定住施策との連携強化」