

3. 地域公共交通の課題と方向性

3-1 地域公共交通の課題と方向性

これまでの調査分析結果をもとに、青森県における地域概況、県民の移動実態やニーズから、本計画において対応すべき課題を示す。なお、県全体と6圏域それぞれの課題に分けて整理する。

(1) 青森県全域にかかる課題と方向性

①青森県における地域社会や経済、環境の持続性を高める地域公共交通網の形成

青森県基本計画に示されるとおり、県民の安全で快適な暮らし、産業経済分野を含めた交流、低炭素社会の促進を支えていくため地域公共交通網をしっかりと構築する必要がある。

<社会>

- ・教育施設へのアクセスを高め進路選択の幅を拡大する
- ・高齢社会に対応した高度な医療サービスへのアクセスを高める

<経済>

- ・交流機会の創出により地域経済循環を高める

<環境>

- ・交通分野における低炭素社会の促進

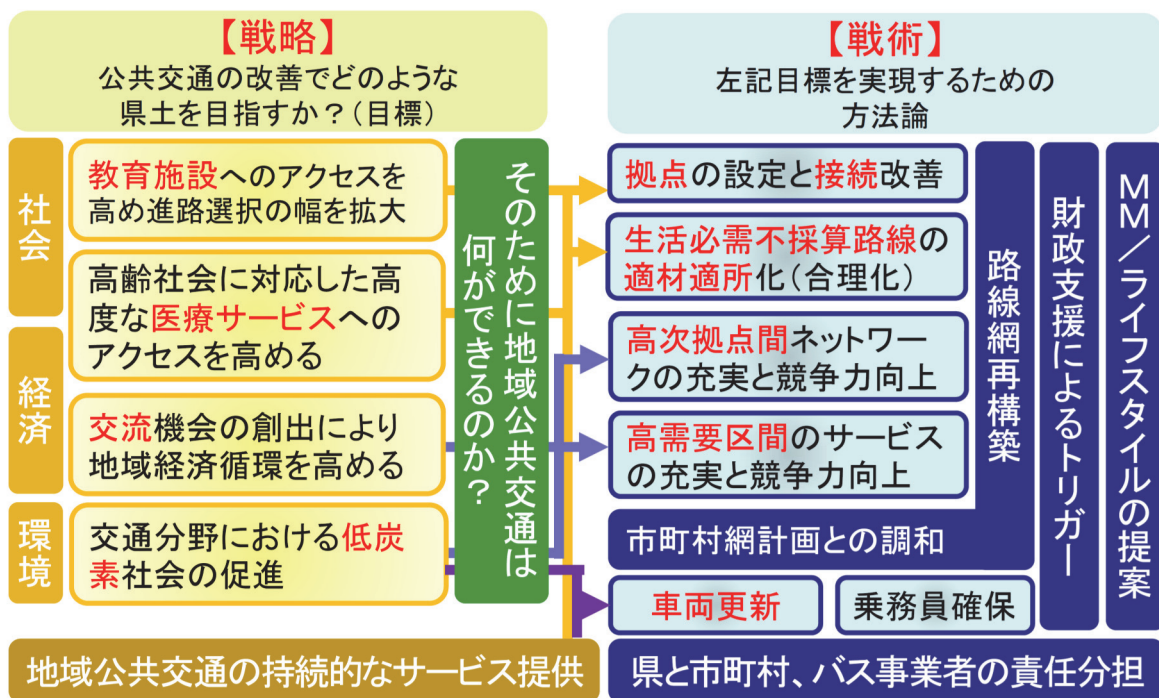


図 青森県の社会・経済・低炭素環境を支える地域公共交通網（戦略と戦術）

②社会環境変化への対応と公共交通の利用促進

青森県の路線バスの乗車人員はピーク時の5分の1まで減少した。今後も、2080年まで人口減少が続くとの推計が出されており、公共交通利用者も減少することになる。一人当たりの利用率の増加を図る必要がある。また、幹線系統数も45系統まで減少し、バスの広域幹線ネットワークが縮小し

ている中、各系統の区間の利用特性を把握し、利用者側・事業者側にとって一層パフォーマンスの良い系統に再編していくことが必要である。

また、厳しい財政状況下の中で自治体・県による補助金支出が増えており、これ以上の財政支援が困難になってきており、補助・負担のあり方を見直す必要がある。

③交通事業環境変化への対応が必要

全国でもバス・タクシー運転者の不足が問題であるが、青森県においても、平成23年3月11日の東日本大震災後により深刻さを増している。そのため、交通事業における運転者の確保促進に加え、限られた運転者(リソース)の枠内でバス運行を維持していくための路線再編やサービス水準の見直し、他の交通モードを含めた役割分担の検討が必要である。

また、交通事業者の経営状況が厳しく車両更新が進まない状況(例：H26年時点：南部バス平均車齢18年10カ月、十鉄バス平均車齢17年3カ月)にある。また、高齢者が増加する中、「低床バス車両の導入」が望ましいが、本県においては導入が進んでいない。行政と交通事業者が連携し、バス車両の更新・低床バスの導入促進を支える仕組みをつくる必要がある。

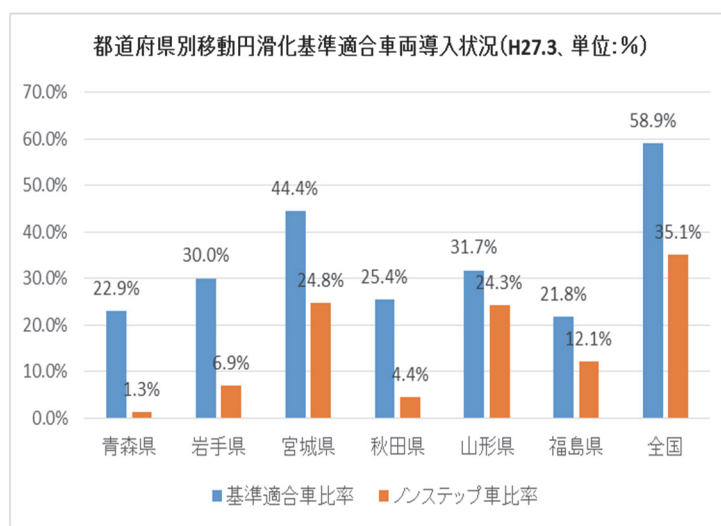


図 東北地方と青森県の低床バス等の導入率

国土交通省：H27.3 都道府県別移動円滑化基準適合車両導入状況資料より作成
 基準適合車：乗降口幅 80cm 以上またはスロープ、床面地上高 65cm 以下、車いすスペース等

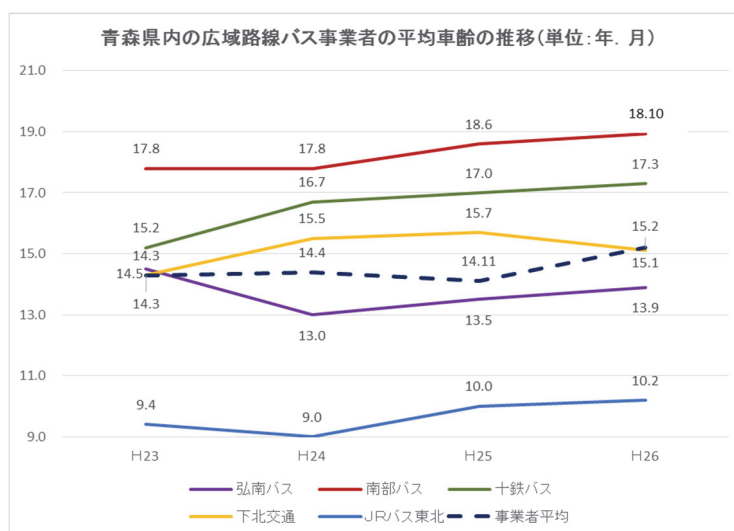


図 広域路線バス事業者の平均車齢変化 (H26.10)

(2) 6つの都市圏別の現状や課題、方向性

各圏域の現状や課題を踏まえ、今後の方向性を検討する。なお、現状や課題は、1) 交通ネットワーク形成に関するもの(拠点間接続の状況等)、2) 公共交通の利用のしやすさ(ライフスタイルへの整合性や情報提供)に関するもの、3) 公共交通の維持・持続性(リソース)に関するものに分けて整理する。なお、特に拠点間のサービス水準は、広域路線バスに関する過年度の路線評価結果、及び、各事業者の乗降調査結果(H26年度)に基づく区間通過人員より作成している。

過年度の路線評価について


【指 標】

指標	視点	基準
広域性	広域の移動が主体の路線か?	路線長に対して、乗客1人が乗っている距離がどれだけ長い か
幹線性	多くの乗客が利用する路線か?	より多くの乗客が乗っているか
事業性	効率的に運行されている路線か?	県内の標準的な路線に比べ、収入が確保できているか、あるいは経費がリーズナブルか
生産性	集客成果の高い路線か?	実車走行距離の割に、相対的に乗客を確保できているか →各路線の標準的な年間輸送人員(期待輸送人員)よりも、大きい数字であればより多くの乗客を獲得できている
機能性	生活と密着した路線か?	当該路線の利用で、アクセス可能な施設を抽出(主な病院・高等学校・各市の中心街)

【判定方法】

幹線性		広域性		事業性		生産性	
×広域性		高い	低い	×生産性		高い	低い
幹線性	高い	A	B-1	事業性	高い	A	B-1
	低い	B-2	C		低い	B-2	C

【判定に基づくグルーピング】

	グルーピング	特 徴	路線維持(活用)に係る行政の役割 (想定)
基軸バス路線	Gr1	広域・幹線性がAまたはB-1の路線	<div style="text-align: center;"> 県の大きな役割が期待される  市町村の大きな役割が期待される </div>
	Gr2	広域・幹線性がB-2で機能性が相対的に高い路線	
その他	Gr3	広域・幹線性がB-2で機能性が相対的に低い路線	
広域バス路線	Gr4	広域・幹線性がCで機能性が相対的に低い路線	

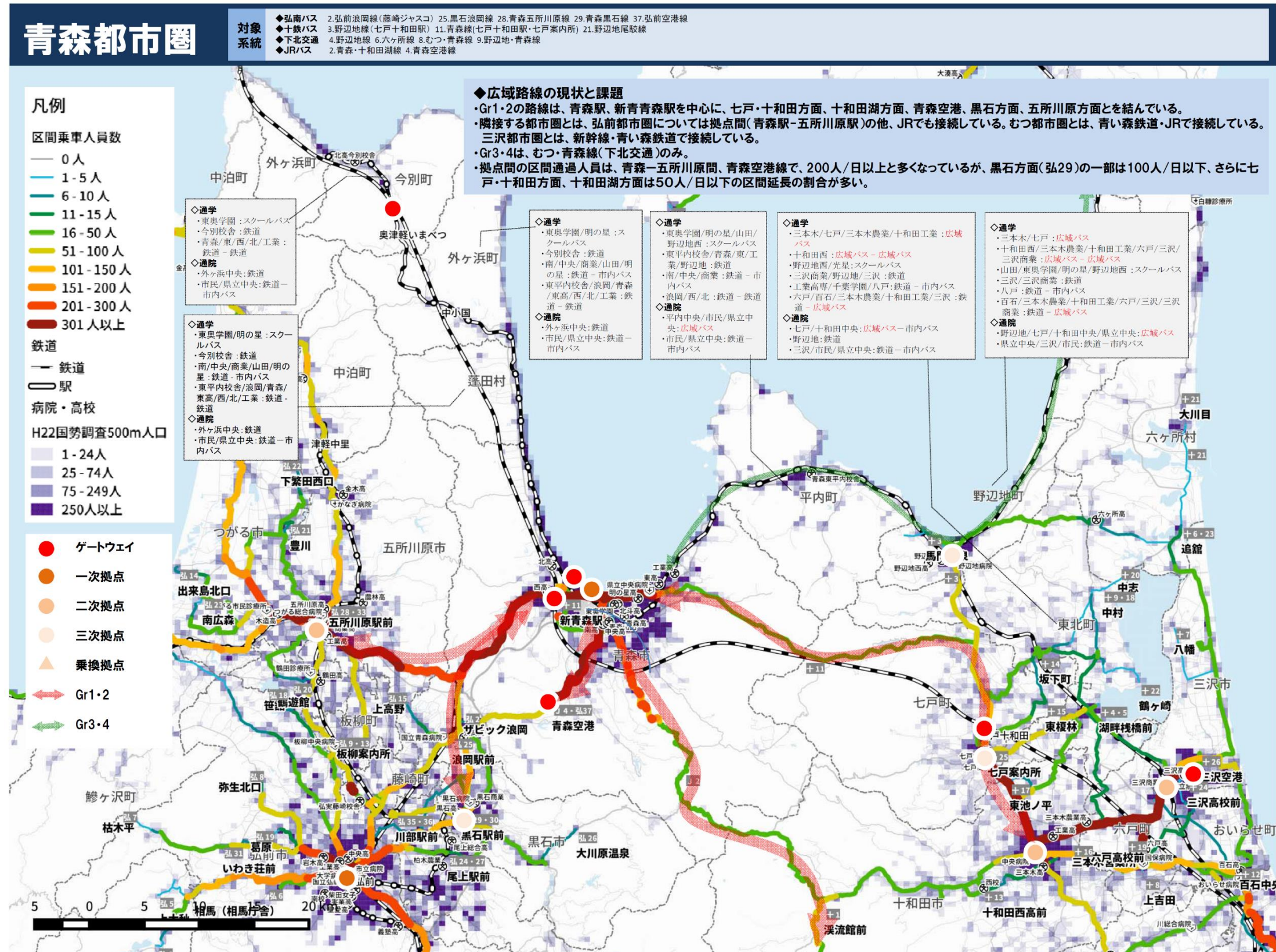
※広域性・幹線性が高い=利用が多く、広域の移動に使われている、県全体の交通網における基軸を成すもので、その維持等について県の役割が大きいという考えに基づく。事業性・生産性は各路線の運行サービスに関わるものであることから特徴欄に記載しない。

①青森都市圏（東青圏域）

◆現状や課題

- 1) 交通ネットワーク：青森駅（一次拠点）と新青森駅（ゲートウェイ）、青森駅と青森空港（ゲートウェイ）の接続がされているが、今後の青函交流圏での広域観光交流における航空と新幹線を組み合わせた回遊性のある移動を想定した場合、奥津軽いまべつ駅に係る接続（移動手段の確保）、青森空港と新青森駅の接続が課題となる。
- 2) 利用のしやすさ：外ヶ浜町や平内町から青森市内への通学や県立病院への通院は鉄道から市内バスに乗り継ぐ必要があり、青森駅を経由せずに古川が起終点となる路線は駅から古川まで歩かなければならない。
- 3) 維持・持続性：青森市以外の自治体においては、鉄道とコミュニティバスしかない町村があり、公共交通基盤が脆弱である。

現況図



◇今後の方向

- 1) 交通ネットワーク：奥津軽いまべつ駅への二次交通アクセスや青森空港と新青森駅（ゲートウェイ）を繋ぐ路線を検討する。
- 2) 利用のしやすさ：青森駅から青森市内バスに継ぎが必要のある広域目的施設にアクセスする路線は、青森駅タッチの可能性を検討する。
- 3) 維持・持続性：青森市以外は交通モードが限定されることから、暮らしを支える公共交通基盤の強化策を検討する。

※青森都市圏の地域公共交通網の形成にあたっては青森市地域公共交通網形成計画（平成28年度策定予定）との整合・連携を図る。

拠点および基幹ネットワーク図

