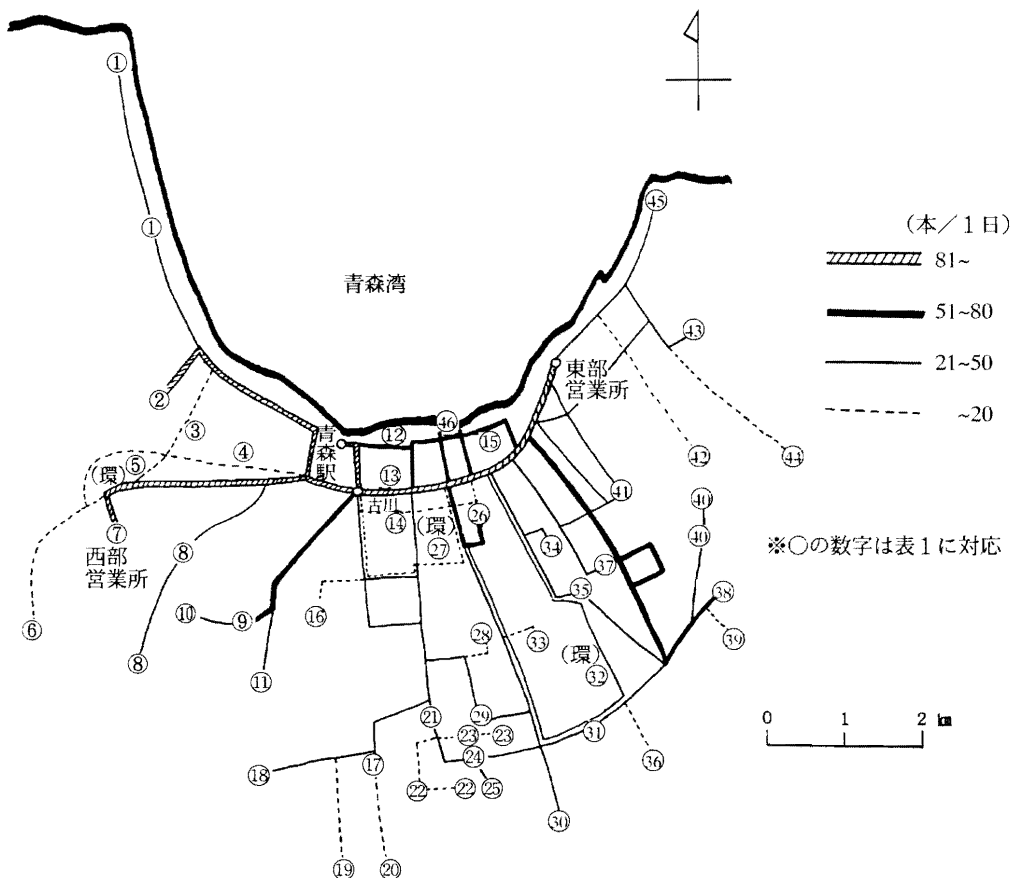


青森市における交通ネットワークの現状と課題

蝦 名 真記子

I. はじめに

交通ネットワークの整備の充実を図ることは、私たちがより快適な生活を送るために、また生活領域を広げるということから重要性が高いと思われる。本論文では、青森市における市内の交通ネットワークと、県外の主要都市とを結ぶ都市間交通ネットワークの現状と課題について考察することを目的とする。特にバス交通と鉄道交通について着目する。なお「交通ネットワーク」とは、本論文では地表上の交通網だけでなく、利用者数や運行本数など交通網の形成要素をも含めた交通体系として定義づけることにする。



平成9年度市営バス時刻表より作成

図1 市営バスの路線網

Ⅱ. 市内交通ネットワークの現状

(1) バス交通

青森市営バスの交通ネットワークは、市の中心部から放射状に発達しているのが特徴である（図1）。表1を見ると、最も運行本数が多いのは、人口の多い地区を通り、西部営業所を発着点とする7. 新城線である。国道4号線・7号線を通り、青森駅と東部営業所を結ぶ12. 新町線、13. 国道線、15. 青柳線も比較的運行本数が多く、バス交通ネットワークの中心になっているといえる。反対に、人口の少ない郊外地区の路線は運行本数が少なく、時間が制約されることから不便であると思われる。

表1 市営バス各路線の運行本数と利用者数 <運行本数：平成9年 利用者数：平成8年>

番 号	路線名	運行本数 〈往復計〉 (本／1日)	利用者数(人)		番 号	路線名	運行本数 〈往復計〉 (本／1日)	利用者数(人)	
			年間	日平均				年間	日平均
1	奥内・後潟	26	311,764	854	24	流通団地	24	264,347	724
2	野木和団地	96	851,843	2,334	25	南部工業団地	23	163,163	447
3	岡町	10	61,052	167	26	市民病院	78	647,744	1,775
4	西バイパス	15	110,233	302	27	大野浜田環状	5	35,688	98
5	西バイ環状	3	34,042	93	28	サンドーム	6	39,260	108
6	孫内	11	70,431	193	29	問屋町	48	522,097	1,430
7	新城	167	1,666,005	4,564	30	青森公立大学	25	364,561	999
8	つくしが丘病院・岩渡	32	368,762	1,010	31	幸畑団地	25	414,339	1,135
9	浪館	73	548,498	1,503	32	横内環状	23	568,598	1,538
10	三内丸山遺跡	36	342,266	938	33	土木事務所	2	11,145	30
11	細越	27	300,684	824	34	桜川団地	31	208,236	571
12	新町(八甲田丸)	58	485,829	1,331	35	中筒井	27	159,778	438
13	国道	165	1,286,013	3,523	36	田茂木野	12	112,317	308
14	山の手	2	15,113	41	37	浜館	26	194,128	532
15	青柳	57	333,224	913	38	戸山団地	62	671,354	1,839
16	南高校	13	113,290	310	39	沢山	6	52,575	144
17	高田	31	224,331	615	40	桑原・昭和大仏	26	252,051	691
18	青森空港	*1 24	119,824	328	41	小柳団地	47	479,852	1,315
19	入内	8	97,062	266	42	築木館	11	59,130	162
20	大柳辺	14	136,381	374	43	矢田	30	231,149	642
21	荒川	28	254,229	697	44	滝沢	19	131,483	360
22	野木・大別内	19	193,342	530	45	浅虫水族館	28	379,305	1,039
23	上野・牛館	5	44,339	121	46	福祉増進センター	65	*2 —	—

平成9年度市営バス時刻表、青森市交通部「平成8年度事業概要」より作成

注：表中の番号は図1の番号と対応。運行本数は平日の本数。

*1 18. 青森空港線の運行本数は、JRバスも含む。

*2 46. 福祉増進センター線は、平成9年に新設。

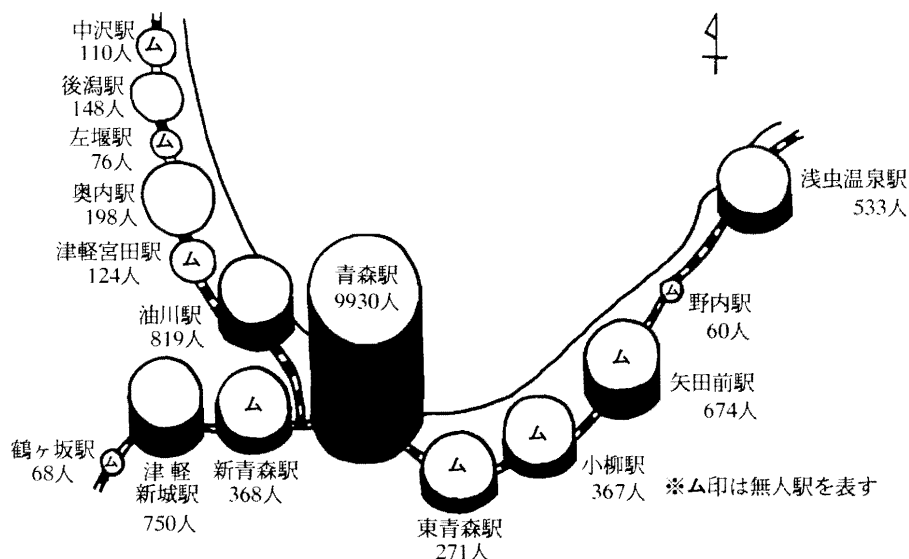
市営バスの総利用者数は減少傾向にある。自家用車の所有率の増加による影響とともに、悪天候時や渋滞時のバスの遅延もまた、その要因となっていると考えられる。各路線の利用者数は、ほとんどが運行本数に比例している（表1）。しかし、鉄道の通っていない人口の少ない郊外地区の路線では、バスに頼らざるをえないので、年間利用者数に比べると1本当たりの利用者数が多い。また32. 横内環状線は、特に住宅が密集している地区を通るため、運行本数に比べると利用者数が多いという例外的な路線となっている。

このように、市内のバス交通ネットワークは郊外路線の運行本数が少なく、時間の制約が生活上の問題点となっている。また、郊外から郊外への直通のバス路線が少なく、乗り換えという不便さも生じている。

（2）鉄道交通

J Rの東北本線・奥羽本線・津軽線の3路線から成る青森市内の鉄道交通ネットワークは、人口の多い市街地中心部に駅が存在しないことから、人口の少ない郊外の住民にとって便利なものとなっている。そのため、中心部の方がより発達しているバス交通ネットワークと補完的役割を果たしているといえる。普通・快速を合わせた運行本数は、八戸・弘前など県内の他の主要都市とを結ぶ東北本線（38本）と奥羽本線（39本）に比べて、地方交通線としての性格を持つ津軽線（18本）は少ない。しかし3路線とも、大都市の鉄道の運行本数に比べると少ない方であり、1度乗り遅れると次の列車まで1～2時間待たなければならず、不便である。

図2の利用者数を見ると、無人駅である新青森駅、東青森駅、小柳駅、矢田前駅の利用者数が比較的多くなっている。これらの4駅は人口の多い地区にあるのと同時に、周辺に学校が立地しているため、通学による利用も多いという特徴がある。



青森市企画財政部企画調整課
「わたしたちのまち 青い森 21世紀創造プラン」より引用
図2 駅の1日当たりの利用者数（平成6年）

市内の鉄道交通ネットワークは、長い駅間距離、運行本数の少なさ、無人駅の多さから、大都市型の鉄道交通ネットワークに比べるとかなり不便であると考えられる。

Ⅲ. 都市間交通ネットワークの現状

(1) バス交通

青森～盛岡間を結ぶあすなろ号は1日に往復12本走り、「新幹線への接続バス」という役割を果たしている。青森～仙台間を結ぶブルーシティ号は1日8本走り、交通渋滞時の運行を避けるために、出発時刻が早朝または夕方になっている。青森～東京間を結ぶラ・フォーレ号は、夜行バスとして1日2本走っている。

高速バスの全体的な利用者数は減少傾向にある。しかし、ラ・フォーレ号の利用者数だけは例外で、わずかながら増加している。同じ夜行である寝台特急列車と比較すると、所要時間に大差はないが、ラ・フォーレ号の運賃は寝台特急列車の半分以下であり（表2）、そのことが利用者数の増加につながっていると思われる。現在の都市間バス交通ネットワークを維持していくためには、運賃が安いという利点を生かすことが必要であると思われる。

表2 高速バスとJRの所要時間・運賃の比較

所要時間 (運賃) 区間	高速バス	JR (特急・新幹線)
青森～盛岡	2時間52分 (3,100円)	2時間10分 (5,970円)
青森～仙台	4時間50分 (5,600円)	2時間54分 (10,630円)
青森～東京	9時間30分 (10,000円)	4時間31分 (16,630円) ※寝台特急の場合 9時間32分(20,150円)

JR時刻表より作成

注：所要時間は平成9年4月1日現在の最短ダイヤ。

(乗換時間は含まない)

JRの運賃は、普通車指定席での特急料金を含む。

(寝台特急は、寝台料金も含む)

(2) 鉄道交通

青森市からは、盛岡・仙台・東京や秋田方面、北海道へのアクセスが可能な都市間鉄道交通ネットワークが形成されている。運行本数と所要時間ともに、盛岡や東京を結ぶ東北本線の充実度が、他の路線に比べると高くなっている。しかし、乗り換えによる時間のロスという不便さもある。秋田方面や北海道への交通ネットワークも十分発達しているとはいえ、時間的な面からも不便であ

る。最近では航空交通ネットワークの整備が充実してきているため、今後は高速性とサービス面の向上が望まれる。

青森市内の15の駅の中で特急列車の停車駅は、青森駅を除くと浅虫温泉駅だけであるが、この駅にはすべての特急列車が止まるというわけではない。つまり、青森市民が他県の大都市等へ鉄道交通を利用して出かける時は、大部分の人は青森駅から乗車することになる。そのため、市内交通ネットワークとの関連が重要になると考えられる。

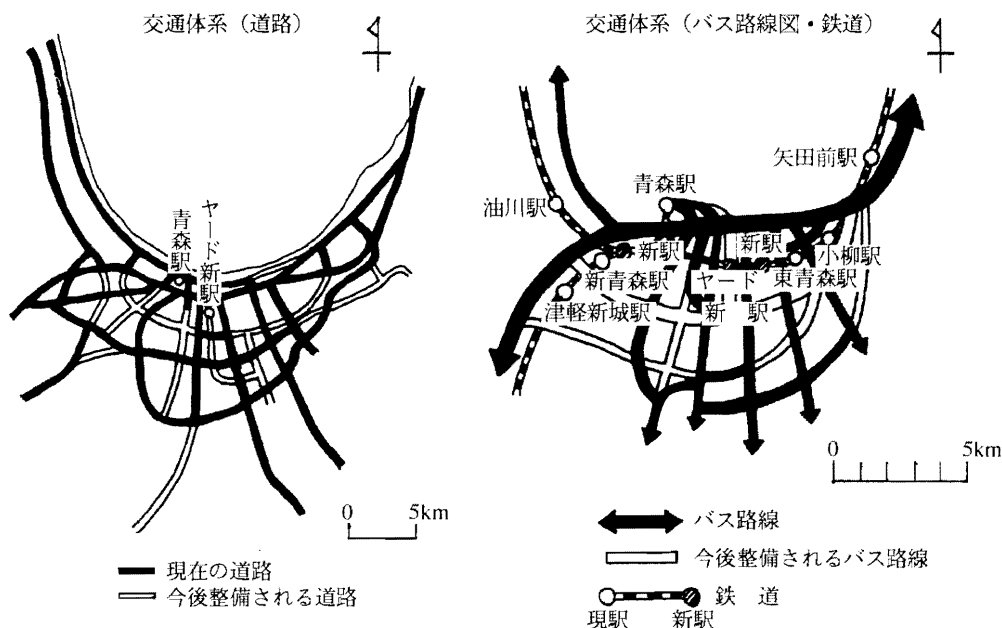
IV. 交通ネットワーク充実の対策

(1) 市内交通

バス交通、鉄道交通ともに運行本数の少なさが不便な点としてあげられるが、両者とも利用者数が減少傾向にあるため、大幅な運行本数の増加は難しいと思われる。しかし、通常の時間帯のダイヤを利用者数の多い通勤・通学の時間帯に移行することはある程度可能であると思われるので、このような対策をとり、まず通勤・通学の時間帯のダイヤを充実させることが望まれる。

バス交通の渋滞時の遅延は、バス交通において最大の課題とされる「定時性の確保」につながる問題点である。この対策として、現在の南北軸の道路を有効に利用できる東西軸の道路の整備を強化することが考えられている（図3）。東西を結ぶ交通ネットワークを充実させることで、環状線も形成され、交通渋滞の緩和につながると思われる。

その他の対策として、奥羽本線と津軽線の複線化、市街地中心部とヤード跡地への新駅設置、青森駅前とヤード跡地を交通の拠点とした新たなバスターミナルの整備などが考えられる。



青森市企画財政部企画調整課
「わたしたちのまち 青い森 21世紀創造プラン」より引用

図3 交通体系の骨格

(2) 都市間交通

都市間交通ネットワークへの最大の対策として考えられるのは、東北新幹線の盛岡～青森間の開通である。これによって、乗り換えによる時間のロスが解消されるだけでなく、青森～東京間の最短所要時間が約2時間ほど短縮されることになる。また、鉄道交通の利点である高速性をさらに生かすことができ、青森市民にとって東京は日帰り圏になり、東京がより身近に感じられるようになるのである。しかし、今後は航空交通との競合という問題が生じると予測されるので、運行本数の充実なども対策として取り入れなければならない。

また、秋田方面や北海道への交通ネットワークの充実のために、奥羽本線と津軽海峡線の全線複線化が考えられる。これは時間短縮、運行本数の増加、ダイヤの充実につながる対策であろう。

高速バス交通では、乗客サービスの徹底を図ることが対策として考えられる。これによって、利用者が求める快適性を高めることができる。

V. まとめ

青森市の市内交通ネットワークは、バス交通と鉄道交通が補完的役割を果たしているが、運行本数の少なさなど不便な点も見られた。毎日利用する人が多いため、より生活に密着した交通ネットワークを形成するための対策が要求される。

都市間交通ネットワークのうち、特に東京・仙台・盛岡の各都市とを結ぶ交通ネットワークの充実度は高いが、乗り換えの不便さなどが生じている。市内交通に比べると長距離で、利用頻度も低いと思われるので、高速性と快適性を重視した対策が望まれる。

青森市をより快適な都市にするために、総合的な都市計画の一環として、市民の生活に対応した機能的な交通ネットワークの整備を今後の課題とすることが重要であろう。

最後に、本論文作成にあたり御指導して下さった水野裕先生、後藤雄二先生に厚く御礼申し上げます。

【参考文献】

上田利一（1989）：バス事業の現状と問題点 運輸と経済 49－12，40～46

小方 登（1980）：都市内公共輸送網のネットワーク分析

—京都市営バスを例として— 人文地理 32－6，13～23

高橋秀雄（1987）：「公共交通政策の転換」日本評論社 336 ページ