

青森市営バスの軌跡

1926年-2026年



青森市企業局交通部



発足100周年を迎えて

青森市営バスは大正15年3月6日に青森市で事業を営んでいた篠原善次郎様から車両6両と運営資金の御寄附をいただき発足し、東京都に次いで2番目に長い歴史を持つ公営バス事業者となります。

市勢の発展とともに長きに渡り市民の皆さまと共に歩み続け、現在も身近で利用しやすい交通手段として毎日約1万8千人の方々に御利用いただいております。

この節目を迎えられることは、市民の皆さまや関係機関の御支援・御協力の賜物であり、深く感謝を申し上げます。

これまで、地域連携ICカード「AOPASS(アオパス)」やバスロケーションシステムの導入、バス待ち環境の整備など様々な利便性の向上に取り組んでまいりましたが、高齢社会の進展に伴い、公共交通機関の果たすべき社会的役割はますます高まっており、まちづくりの観点からも重要性は一層増しております。

今後も次なる100年に向け、「市民の足」として安全・安心・快適な輸送サービスの提供に努めてまいりますので、より一層の御支援と御協力を賜りますようお願い申し上げます。

令和8年3月

青森市長 西 秀記

青森市営バス発足100周年記念

青森市営バスの軌跡

Aomori City Bus 100th Anniversary

発足100周年を迎えて 青森市長 西秀記

■ 主な出来事・取組

- 1 青森市営バスの祖「篠原善次郎」氏
- 2 市営バスの誕生
- 4 戦時中における苦難の経営
- 5 戦後の復興
- 8 市営バス事業の飛躍
- 9 モータリゼーションの到来と経営再建
- 14 経営健全化への取組
- 17 持続可能なバス交通に関する戦略の策定
- 21 近年の取組

■ 資料

- 25 輸送実績
- 29 停留所一覧図
- 30 年表

Aomori City Bus since 1926.3.6-

主な出来事・取組

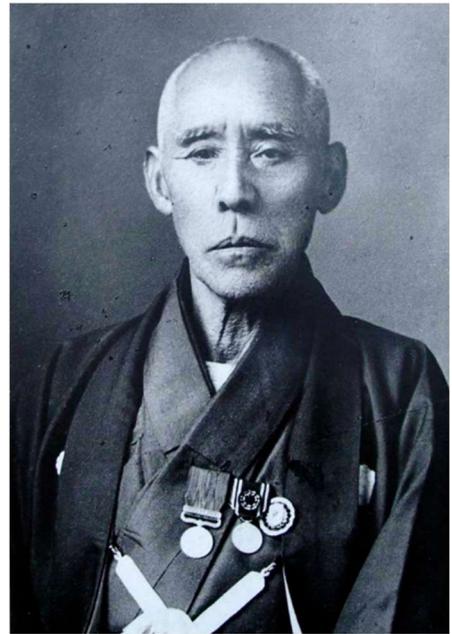
青森市営バスの祖「篠原善次郎」氏

▶ 1925(大正14)年

明治16年には乗合馬車4台にて青森、弘前間の貨客輸送が行われていた。これは明治15年に北海道庁の職を辞し、青森へ移り実業家を志した篠原善次郎氏によって起業されたものだった。

当時、青森の交通機関は馬車や人力車もなく、弘前方面へ行くにも駄馬を利用するしかなく、朝早く出発し、日暮れに到着するという極めて不便な状態であり、これに着目した事業だった。安くて早い篠原乗合馬車は繁盛したが、従来の駄馬業者は生活をおびやかすものといって業務の妨害や乱暴を働く者もいたが、篠原善次郎氏はこれらの駄馬業者に時代の進歩と交通機関の公共性を説き、自ら指導して彼らを同業者とした。更に乗合馬車事業を拡大し、八戸、秋田方面まで運行した。

このように篠原善次郎の交通運輸事業に対する先見の明と熱意は並々ならないものがあり、これらの事業経験を踏まえ、大正12年には青森市内へ乗合自動車の運行を思い立ち同年7月には運行計画書を添え、県に認可申請がなされた。この時既に篠原善次郎は乗合自動車の経営については、その性質上、公営によるべきとの考えを抱いており、将来は市に委ねたいという意向のもとに、大正12年9月に認可を得た乗合自動車経営を翌13年春に開始した。



篠原善次郎
(1855年-1930年)

安政2年鹿児島県で生まれ農学を学んだ後、明治15年まで北海道庁の前身である北海道開拓使庁に勤める。その後青森市に移り、青森-弘前間の乗合馬車による貨客輸送や本州と北海道の交易を行うなど本市産業界に重きをなした。

市営バスの誕生

1926(大正15)年 ▶ 1935(昭和10)年



篠原善次郎氏からの車両寄贈(大正15年)

■市営バスの発足

青森市では公共交通機関として市街電車運行を企画していたが、実現することはなく、机上の計画に終わった。しかし、市経営の交通機関の必要性は日増しに高まり、青森市ではこの交通手段を自動車によることとし、篠原善次郎氏に遅れること数カ月、市営乗合自動車を経営するべく許可申請書を提出した。

このことから一時は私営と市営の競合が危惧されたが、篠原善次郎氏の篤志により、市が経営する運びに至った。大正15年3月6日、篠原善次郎氏からバス6両と運営資金1万5千円の寄附を受け、青森市営バスが発足し、同年4月11日から運輸を開始した。

施設は発足と同時に青森市大字大野字長島に設置し、青森駅と合浦公園間の路線を運行した。



発足時の交通部事務所(大正15年)

コラム

■発足当時の営業成績

この頃の市民の多くは、慣習として歩行する習わしがあり、特に学生らは徒歩で通学すべきものとされ、健康が優れない者及び病気の人以外はバス利用を学校が許さない時代だった。このような中での開業であったため、導入当初の成果は予想できなかった。しかし、開業から1年を経過した実績は735,840人を輸送し、利益が20,000円余りに及ぶなど営業成績は好調だった。その後においても、車両の増強など輸送需要に対応できる体制をとりながら事業は拡張の一途を辿った。

■各種サービス制度の導入

事業の進行につれて、時勢に合ったサービスの提供が必要となり、昭和9年3月には早朝の乗客に対する割引券の発行、また、昭和12年3月には料金の値下げ及び往復券の採用などを行った。このように利便性の向上が図られた結果、著しい乗客の増加がみられた。

創業10周年目の昭和11年には職員135名、バス28両をもって、本線、沖館、筒井、原別線の年間走行130万余kmを突破し、300万人以上の人員を輸送するまでに成長した。

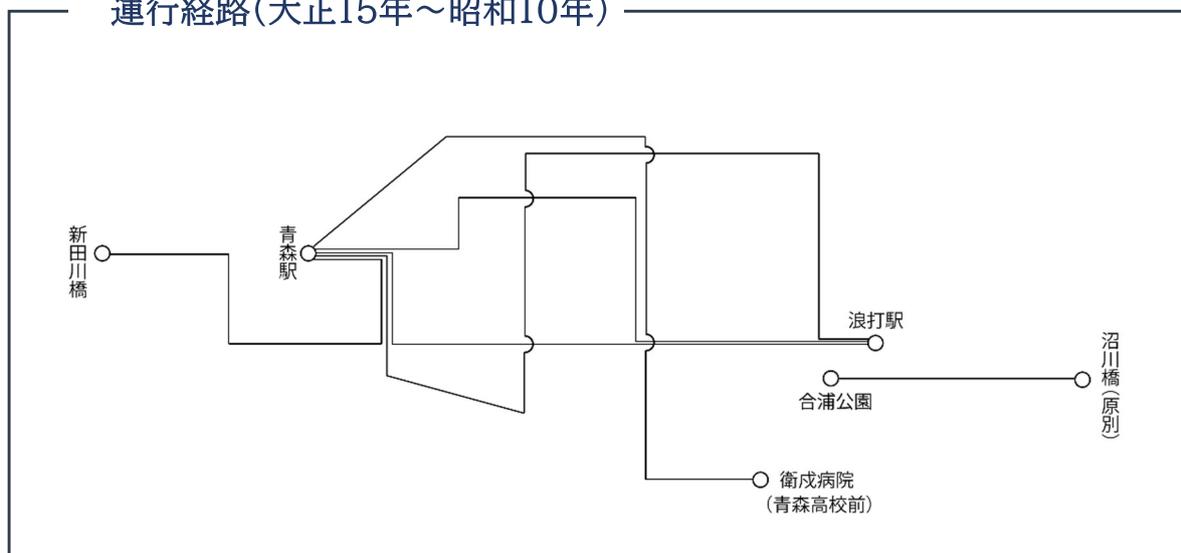


合浦公園での駐車(昭和10年頃)



車内の様子(昭和10年頃)

運行経路(大正15年～昭和10年)



戦時中における苦難の経営

1936(昭和11)年 ▶ 1944(昭和19)年



職員による製炭作業風景(昭和13年頃)



後部にカマを取り付けた木炭バス(昭和13年頃)

■製炭の自営による燃料確保

戦争の進展は統制品目の枠を広げ、ガソリンだけではなく木炭もその品目に編入されたため、昭和13年4月東津軽郡浜館村で製炭の自営を始め、バス燃料の自給に努めた。その後、昭和21年から東津軽郡小湊町東田沢字野内畑に移転し、統制解除の昭和25年まで製炭業を継続した。

■車両状況

戦時下では車両も割当制により新車購入が困難だったのに加え、部品等資材のひっ迫により、代燃車はやむを得ず老朽廃車となった。昭和16年の35両をピークとして以後下降し、昭和19年にはかろうじて実働17両を確保し市民の足を維持した。

■青森乗合自動車会社からの路線買収

厳しい状況においても、路線の拡張などに積極的に取り組み、昭和14年6月に油川町が青森市に合併するに当たり、地域住民の利便性を図るため、青森乗合自動車会社から路線を買収し、油川線と岡町線を運転した。

戦後の復興

1945(昭和20)年 ▶ 1955(昭和30)年

■不眠不休の復興

昭和20年7月28日の青森空襲により、市営バスの車両、施設等も戦災で焼失したが、疎開してあった老朽車両8両の内、4両をいち早く修理し、罹災した職員が浪打駅前の車庫跡に TENT を張り、不眠不休で市民を輸送した。翌年の春には浦町字野脇(現在の青森中央郵便局付近)に仮事務所と車庫を建設し、1年を待たずしてバス13両で年間約160万人を輸送するに至った。



旧青森市公会堂と市営バス(昭和20年)



青森空襲後の市内の様子(昭和20年)

写真: 青森空襲を記録する会提供



浪打に移転した交通部事務所(昭和26年)



市内の様子(昭和27年)



当時のバス(昭和29年頃)

■戦後のインフレーション

戦後のインフレーションにより物価は日に日に高騰し、昭和21年3月から幾度となく料金の改正を行った。昭和23年になってもその勢いは収まらず、昭和21年3月から改正続きの料金は、昭和23年8月には戦前の百倍となった。このような経済事情等の中、物資の流通も不安定だったため、昭和23年12月には蓄電所を青森市大字浦町字野脇に建設し、燃料打開策として昭和24年1月1日から新車5両、改造車2両で電気バスの運行を始めた。また、昭和25年10月には車両の増加に伴い、貸切旅客事業の新分野を開拓し、同年12月には除雪車を1台購入し冬期ダイヤの確保に努めた。その後、燃料事業の好転を機に昭和26年9月には木炭バスを、同年10月には電気バスを廃止した。また、昭和26年9月30日には浪打に新事務所及び車庫等が竣工し、同年10月12日に新庁舎に移転した。

■地方公営法の適用

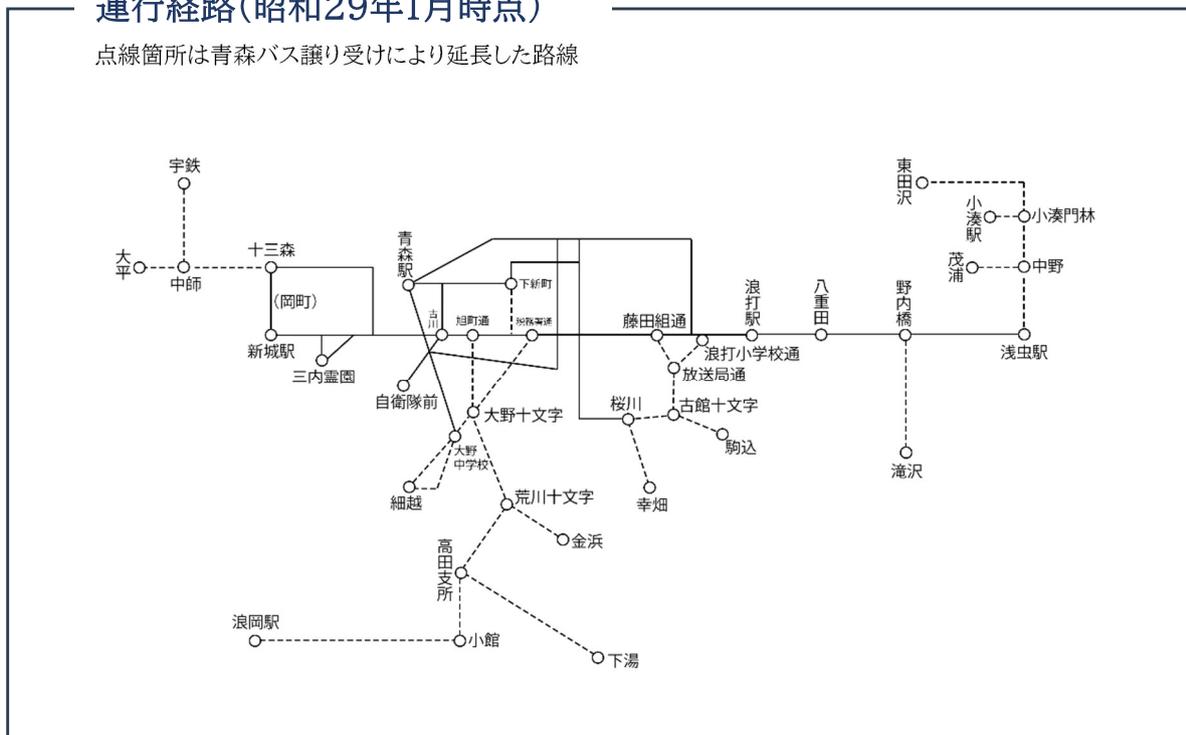
昭和27年8月に地方公営企業法が制定されたことに伴い、交通部でも昭和28年1月から同法の適用による企業会計へ移行するため、昭和27年10月に公営企業局交通部に組織改編を行った。企業会計適用時には車両数46両、年間走行キロ140万キロ、輸送人員765万人超で、9,400万円余の輸送収益を計上した。

■青森バスの買収

昭和29年、市内の同業者で青森市郊外や上磯、小湊方面を運行していた青森バス株式会社を買収した。それに伴い青森市造道字磯野、蟹田及び三厩の営業施設を併合、車両87両、路線は48.5kmから225.1kmと4倍以上に拡大した。このことは市町村合併促進の大きな要素となり、青森市の都市形成における基礎的な役割を果たした。

運行経路(昭和29年1月時点)

点線箇所は青森バス譲り受けにより延長した路線



市営バス事業の飛躍

1956(昭和31)年 ▶ 1960(昭和35)年



八重田営業所(旧東部営業所) (昭和31年)



当時のバス(昭和31年頃)

■ 拡張する路線と運行拠点

地方公営企業法を適用してから満5年を経過した昭和32年には職員511名が車両108両を駆使して、青森市及び東津軽郡一円にわたり、年間376万余kmを運行し、1,756万余人を輸送。運送収益は268百余万円を計上するまでに成長し、市並びに近郊住民の利便が図られた。また、事業規模の拡大に伴い、昭和31年から32年までの間に八重田営業所(旧東部営業所)に事務所、車庫、整備工場などの施設を建設し、管理機能の集中化を進めた。さらに、拡大を続ける路線網に対応するため、昭和34年7月には油川営業所、昭和34年10月には平内町沼館尻に小湊営業所が設置された。

コラム

■ スキーリフト事業の経営

冬季間閑散となる観光貸切要員を活用し、昭和35年12月から雲谷でスキーリフト事業を開始した。初年度の営業成績は50,416名のスキー客を輸送し、1,195,650円の収入を計上するなど好評を博した事業だった。(企業合理化のため、5年間の経営で打ち切られ、昭和40年11月には市の直営へ移管。)



モータリゼーションの到来と経営再建

1961(昭和36)年 ▶ 1972(昭和47)年

■経営悪化の要因

国の高度経済政策は年を追うごとに成長を重ね、それに伴い進行したモータリゼーションによる交通事故の激増は社会問題化し、昭和36年12月には青森市議会において「交通安全都市宣言」を決議し交通事故防止の啓発が図られるなどした。また、道路交通の混雑による運行効率の低下に伴い、乗客の減少を招くなど交通事業経営をひっ迫する原因ともなった。地方公営企業法適用後の昭和27年度から昭和36年度までの経営状況は、ほぼ収支の均衡が保たれてきたが、昭和35年度以降から欠損金が生じることとなった。昭和37年10月の料金の値上げにより運送収益は増加したものの、経費を補うことができず、経営が憂慮される状況となった。

■経営合理化のため運行拠点を整理

ディーゼル車への切替えによる経費の削減や各施設への合理的な人員配置を進めることとした。回転ロスを低減し、東西両方からの合理的な配車を実現するため、昭和38年11月に新城平岡に西部営業所を開設したほか、蟹田、三厩営業所の整理統合を行うなど経営の合理化を進めた。



リアエンジンバス(昭和35年)



市内の様子(昭和40年)

コラム

■全国の公営企業の状況

全国の公営企業の経営状況は昭和36年頃から急速に悪化し、昭和40年度末においては交通事業全体の85%が累積欠損金を抱えており、病院や水道事業などにおいても多額の累積欠損金が生じたため、昭和41年に地方公営企業法が一部改正され、公営企業の財政再建に関する規定が追加された。

■経営基盤確保に関する法律の制定

公営交通事業の経営基盤を確保するため、国が昭和48年7月「地方公営交通事業の経営の健全化の促進に関する法律」を制定した。これによって第一次財政再建に比べ、国や市の財政援助が手厚く施されることとなった。

■ワンマン化の更なる推進

交通部では路線の再編やワンマン化の推進を骨子とし、昭和48年度から10年間の第二次財政再建計画を策定し、更なる合理化による経営改善に取り組んだ。財政再建の中心はワンマン化の推進で、昭和51年度で56.5%のワンマン化率が、昭和52年度末では82.1%となり、66名(うち車掌50名)の職員を減員した。昭和53年度末では91.2%となり、30名を減員。さらに最終年度の昭和57年度には96.6%に達し、再建期間中に193名(運転者28名、車掌121名、整備員17名、乗務員等27名)の職員を減員した。



市内の様子(昭和47年)

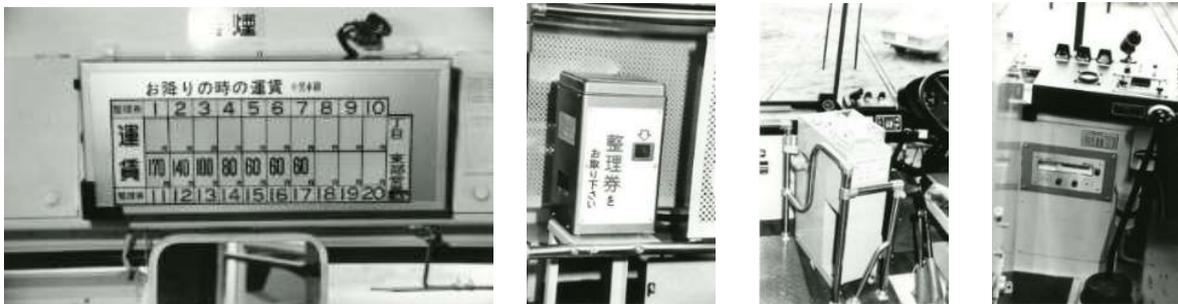


青森駅前(昭和56年)

コラム

■ワンマン化と共に変化した車載装備

現在ではなじみのある車載装備品もワンマン化の進展に伴い導入され、車掌の業務を補った。



(写真左から)運賃表示器、整理券発券機、自動循環式両替装置、車内放送用ハチトラカセット



青森駅前の様子(昭和51年)

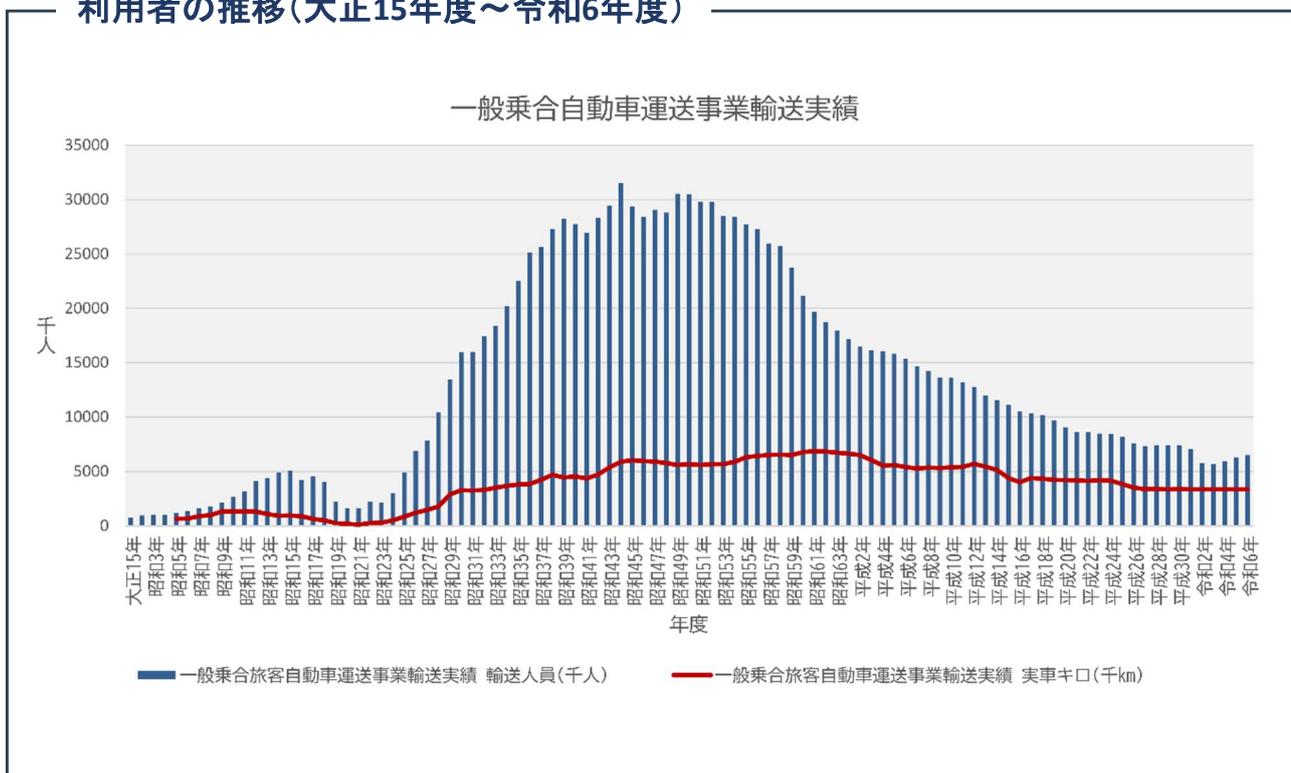


新町通りの様子(昭和56年)

■第二次財政再建計画の効果

オイルショックによる物価高騰の影響もあり、昭和51年度末には、不良債務11億9,300万円、累積欠損金20億4,800万円まで増大し、創業以来最大の経営危機に陥ったが、ワンマン化の推進に加え、実働時間の延長、遊休資産の売却、人事院勧告による給与改正分の翌年度への繰延、退職手当債の発行などによる費用圧縮・経理処理のほか、6度にわたる料金の改正、国の補助金や市の一般会計からの繰入などにより、昭和54年度には不良債務が解消した。また、組織及び施設の整備も進められ、油川・小湊営業所の新築移転による輸送力の強化や、バス車両への両替機・行先表示幕等の搭載、待合所や回転場所の整備なども行った。その結果、昭和41年度から17年間にわたる一連の財政再建を終了したものの、昭和40年代後半以降、輸送人員は年々減少し、市民のバス離れが明確になった時期でもあった。

利用者の推移(大正15年度～令和6年度)



■再建完了後の自主努力

昭和58年2月、青森市自動車運送事業運営審議会より「今後における青森市自動車運送事業の経営の方途について」の答申を得て、昭和58年度からの自主経営に当たって当面これを指針とした。財政状況は、昭和58年度においては昨季の料金改正にも要因され、1,807万円の剰余金を生じた。昭和59年度は、8月に貸切、12月に乗合とそれぞれ料金改正を実施したものの、気象条件等が輸送手段を阻害するなどに加えて定年制の施行により「勸奨退職措置要綱」の適用を受けた退職者が増加し、実質的に2ヶ年分の退職金が手当されるなどしたため、決算では24,384万円の欠損金が生じ、昭和59年度末における欠損金の累計額は112,299万円となったが、幸いにして不良債務は発生しておらず財政的には健全性が保たれた。加えて、先の答申を事業計画の基本施策に据え、既設及び新設路線並びに運行拠点等を含めた路線再編成の検討と対応を進めることにより財政の健全性を堅持しながら交通需要に即応できる事業計画を目指すものであった。

■第三次経営健全化計画の策定

昭和58年度以降も自主再建への取組を行い、昭和60年3月には西北地区の運行拠点となる西部営業所を新築したほか、県の施設や道路整備に対応した路線の拡大や中型車両の導入などを行ったが、市民のバス離れなど外的要因の影響もあり、再び赤字経営に陥った。このため、昭和63年度から平成6年までの7カ年にわたる第三次経営健全化計画を策定し、国・県の指導のもと、効率化対策から増収対策まで一貫した厳しい改善策に取り組んだ。



西部営業所の新築(昭和60年)



貸切車両の運行(昭和63年)



市内の様子 青森EXPO'88(昭和63年)

経営健全化への取組

1989(平成元年)年 ▶ 1998(平成10)年



バスロケーションシステムの導入(平成2年)



バスカードシステムの導入(平成4年)



市内の様子 古川跨線橋拡幅(平成5年)

■第三次経営健全化計画の完了

第三次経営健全化計画は行政区域外の不採算路線の見直し(浪岡線の廃止や関係自治体の負担見直し)、路線や営業所の統廃合、勤務形態の見直し(4週プール制)などの厳しい合理化対策を中心としたものだった。計画の推進により平成2年度以降の収支は改善傾向となり、最終年度の平成6年度末で不良債権は解消されたものの、依然として厳しい見通しであったことから、自主再建策と自助努力目標額を設定し、独自の再建に取り組んだ。その一方でサービス向上による増収対策も進められた。

■バスロケーションシステムの導入

平成2年3月、問屋町・市民病院線にバスロケーションシステムを導入した。古川、市役所前等の停留所に設置した掲示板でバスの接近情報を表示した。

■営業所の統合

平成2年4月、油川営業所を西部営業所へ統合。油川営業所は31年の歴史に幕を閉じた。

■バスカードシステムの導入

平成4年11月、慢性的な赤字解消の切り札として、県内初のバスカードシステム(プリペイドカード)を導入した。

■国道バス専用路のカラー舗装

平成5年、バスのスムーズな走行と違法駐車防止のため、東北初の試みとなる国道バス専用路のレンガ色カラー舗装を実施した。

■LED式行先表示器の導入

平成11年11月、LED(高輝度発光ダイオード)式行先表示器の導入により、それまでの方向幕に比べ、特に早朝や夕暮時、夜間における行先等の視認性が向上した。

■営業所の移転と統廃合

平成12年、老朽化した東部営業所を造道字磯野から現在の野内字菊川へ移転したほか、平成13年には、収支改善が困難な行政区域外路線の見直しにより、上磯営業所を廃止し、小湊営業所を東部営業所小湊出張所に再編した。

■第四次経営健全化計画の策定

平成13年度から平成17年度までの5か年にわたる「第四次経営健全化計画」を策定したが、初年度から乗合収入が落ち込み、計画との乖離が生じたため、平成14年2月にこれを廃止し、大幅な修正を加えることとし、時間外勤務手当の削減、退職者不補充、事務職員の削減、整備工場の一部民間委託、車両の延命と購入の一次凍結など、徹底した効率化を進めることにした。

■職員一丸となった取組

平成15年には事業管理者自らトップセールスをはじめとする貸切・乗車券・車両広告等の営業や、乗車券の販売促進、ホームページを活用した広報活動の推進、「ふれあいの傘」「サンキュー運動」等の積極的な取組や職員の接客向上研修を強化し意識改革を図った。



左:従来の方向幕 右:LED式行先表示器



移転した東部営業所(平成12年)



感謝の気持ちを伝える「サンキュー運動」(平成15年)



小型バスの導入(平成16年)



市役所前で実施したノンステップバスの一般公開(平成17年)

■平内町管内の運行を終了

青森市営バスにおける平内管内の運行は昭和29年に東田沢線、小湊線の路線免許を取得して以来、随時路線を拡大し、また、行政区域外路線の廃止検討により存続が危ぶまれた平成13年には、平内町が差損収益を補填する形で営業を継続してきたが、平成16年3月末の小湊出張所廃止により、50年の長い歴史に幕を閉じた。終了に当たり、同町から運行委託された民間バス事業者へ管内の施設・車両等を譲渡した。

■民間委託の導入

平成16年2月、市営バス事業の諮問機関である青森市自動車運送事業運営審議会から「市営バスが将来にわたって走り続けるための基本方針」について提言があった。これを受け業務の一部民間委託に着手し、平成16年4月に東部整備工場業務の一部を、また、同年7月には西バイパス・新田循環線、矢田・滝沢線、滝沢線を民間事業者へ委託した。さらに、平成19年4月には西部整備工場業務の一部を民間委託した。

■新青森市の誕生と県内初のノンステップバスの導入

平成17年4月、旧青森市と旧浪岡町が合併し、新青森市が誕生したことにより、青森駅と浪岡駅間の2路線の運行(民間事業者への管理の委託)が開始された。交通部では、県内初となる大型ノンステップバス2両を購入し、当該路線においても運用することとした。

■市営バス再構築プランの策定

平成13年度から17年度までの第四次経営健全化計画により、平成14年度から平成16年度まで3年連続の黒字決算を実現したものの、その要因は主に人件費をはじめとした経費削減によるもので、収入の大部分を占める料金収入は大幅な減収となった。公営企業の基本理念である経済性と公共の福祉増進を両立させるため、平成18年度から平成22年度までの5年間にわたる「市営バス再構築プラン」を策定し、更なる経営改善に取り組むこととした。

持続可能なバス交通に関する戦略の策定

2009(平成21)年 ▶ 2019(平成31)年

■ 貸切事業からの撤退

昭和25年に運輸大臣の認可を受けてから、59年間にわたり貸切事業を行ってきたが、規制緩和による民間事業者の新規参入、旅行業界の競争激化による収益の減少、車両の老朽化による経費の増大等、その経営環境は厳しさを増す一方であった。このため、交通部の事業方針として、市民生活に不可欠かつ重要な一般路線バスに特化した事業運営を行うこととし、貸切事業は平成21年3月末日をもって撤退し、その長い歴史に幕を閉じた。

■ バス交通に関する戦略と経営改善計画

地球温暖化や高齢・人口減少社会の進行などによる交通環境の変化に対応するため、平成21年10月に、平成32年度までを計画期間とする「青森市総合都市交通戦略」を策定し、持続可能な公共交通体系の整備や計画的な街路整備などを通じて人と環境にやさしい交通環境の形成を目指すこととした。さらに、平成23年度には、この戦略の重点戦略である「バス交通に関する戦略」を策定し、持続可能なバス交通とするための抜本的な路線再編と運営方法の見直しに着手した。計画期間は平成33年度までの11年間とし、分かりやすく利用しやすいバスへの路線再構築と車両の効率的な運用を図るため、骨格線・幹線・支線の3つに区分し、骨格線・幹線を市営バスが、郊外の支線を市が民間に委託する市民バスが担うこととした。また、当該戦略の中に、交通部の経営改善計画を位置付け、役割分担による経営の効率化を図りつつ、平成29年度末における資金不足解消を目標に取り組むこととした。



貸切車両のスーパーハイデッカー(平成7年)



貸切車両と乗務員(平成12年)



岩手県陸前高田市への災害派遣(平成23年)

■東日本大震災における職員派遣

平成23年3月11日、未曾有の大災害となった「東日本大震災」が三陸沖で発生した。マグニチュード9.0の大地震は、最大震度7を計測し、地震発生後の津波により各地に大きな被害をもたらした。青森市においても震度4を記録し、停電で信号機が機能しない中においても、車両1両につき2人体制で運行を継続した。停電復旧後も、燃料不足により通常運行ができない状態に陥ったものの、間引き運行で対応し、窮地を乗り切った。また、地震発生から1ヵ月後の4月11日には、未だ余震が頻発する中、バス2両に支援物資と運行用の燃料、スペアタイヤ等を積み込み、大きな被害を受けた岩手県陸前高田市の被災者を支援するため、職員4名を派遣した。4月11日に陸前高田市へ支援物資を届け、翌12日には、食事や入浴などのサービスを提供するため、大船渡港に寄港した大型客船への被災者の送迎を、民間バス(2両)と協力して行った。

■車両及び車載機器の更新

より一層の経費圧縮を図るため、平成17年度から19年度までの3年間で中古バス計36両を購入し設備投資の抑制を図ったものの、老朽化の進行に伴う車両や車載機器の更新は避けられない状況であったため、平成22年以降、青森市総合都市交通戦略に基づき、将来必要と見込まれる車両等の更新を行うこととした。平成22年度には6年ぶりの新車購入として10両を、また平成23年度は車両12両を導入した。加えて導入から13年が経過した高輝度LED式行先表示器148両分を更新、さらに平成24年度には車両搭載用自動計数式運賃箱及び液晶運賃表示器101両分を更新し、運賃精算の時間短縮とお客様の視認性向上が図られた。平成25年度以降も計画的に新型低床バスの更新を進めており、安全性と快適性の向上に努めている。

■市民バスの運行と路線再編

平成24年10月から、郊外4路線を対象に、バス交通に関する戦略に基づく市民バスの社会実験運行が開始され、翌年4月には本格運行へ移行したほか、平成26年4月には6路線が、平成27年4月には1路線が市民バスへ移行した。交通部では、これらの路線再編に合わせ市営バスの路線を廃止したが、乗継環境の整備や運行形態など戦略との乖離が生じており、市は、まちづくりと一体となった公共交通網の再構築に向けた「地域公共交通網形成計画」の策定に着手したことから、交通部においても、市の計画見直しと連携しながら、路線再編と交通部の経営方法の見直しに取り組むこととした。

■県内初のバイオディーゼル燃料(BDF)バスの運行

平成26年4月、企業としての環境への貢献と市が推進するリサイクル活動へ貢献するため、路線バスとして県内初のバイオディーゼル燃料(BDF)によるバス1両の運行を開始した。また、翌27年4月には2両に拡大した。

■バスの利用促進に向けた新規事業

平日に比べ6割程度となる土・日・祝日の利用者の拡大と固定客となる定期券利用者の安定した収入確保を目的に、平成27年4月から、「通勤定期券所持者特別割引制度(エコ100定期)」を開始し、通勤定期券所持者及びその同伴家族を対象とした休日特別割引制度(1人1乗車100円)を開始した。



市民バスの運行(平成26年・平成27年)



バイオディーゼル燃料(BDF)バス(平成26年)



ノンステップバス(平成30年)



多言語バス停標識(平成31年)

■運転免許自主返納者支援事業

全国的な高齢者の交通事故増加を背景に、公共交通事業者として交通事故の抑制と交通渋滞の緩和へ積極的に協力するとともに、マイカーから市営バス利用への転換のきっかけづくりとして、平成27年4月から、運転免許自主返納者に対するバスカード(5,000円分、1人1回限り)の進呈を開始した。

■ノンステップバスへの切替え

平成16年度に、大型ノンステップバス2両を実験的に導入したものの、平成22年度の新車購入再開後は冬期間における車体下部と路面との接触を避けるため、ワンステップバスを導入してきたが、国が推進するバリアフリー化への対応や車両の改良、利用者からの要望などを踏まえ、平成27年度購入分からノンステップバスへの切替えを行った。

■青森市営バス運行情報(GTFS-JP)を公開

平成30年4月、オープンデータとして青森市営バス運行情報(GTFS-JP)を公開し、市営バスの時刻表がグーグルマップの検索結果に反映された。

■多言語バス停標識の設置

平成31年3月、外国人観光客の受入強化のため、主要観光スポット等33か所に多言語表記(英語、簡体字、繁体字、韓国語)のバス停を設置した。

近年の取組

2019(令和元)年 ▶

■行先表示に系統ナンバリング表示の導入

令和2年3月23日、初めてバスを使う方や外国人観光客にも分かりやすいように、路線名にアルファベット、行先に数字を割り当てた系統ナンバリング表記を導入した。

■ドライブレコーダーの導入

令和2年9月23日、「あおり運転」などの悪質・危険運転等への対策強化と、車内の防犯性の向上及びサービスの改善を図るため、現在保有している全ての車両へドライブレコーダーを導入した。

■コロナ禍での運行

令和2年1月に国内で最初となる新型コロナウイルス感染症患者が確認され、青森市内においても感染症拡大防止のため、学校の一斉休業、不要不急の外出自粛、イベント開催の制限、在宅勤務の推進などが行われた。市営バスは車内の消毒に加え、運転席へのビニールカーテンの設置、換気用バイザー、車内換気装置を稼働するなどしてコロナ禍も休まず運行した。また、非接触の決済を進めるべく、乗車券販売窓口でのキャッシュレス決済、地域連携ICカード「AOPASS(アオパス)」の導入を行った。



系統ナンバリングPRリーフレット(令和2年)



運転席へのビニールカーテン設置(令和2年)



窓への換気用バイザーの取付け(令和2年)



AOPASSをPRするリーフレット(令和4年)



AOPASSをPRするラッピングバス(令和4年)

■窓口でのキャッシュレス決済の導入

令和3年1月12日、東部営業所・西部営業所、青森駅前発売所、NTT青森支店前発売所においてキャッシュレス決済(クレジットカード・交通系ICカード・QRコード決済)を導入した。

■「AOPASS(アオパス)」の導入

令和4年3月5日、新型コロナウイルス感染症予防対策と感染収束後の観光需要の回復に向けた受入環境を整備するため地域連携ICカード(「AOPASS(アオパス)」)を導入した。AOPASSのネーミングはaomori payment smooth system(アオモリ ペイメント スムーズ システム)の頭文字をとって、「青森一円、いろんなところで使えるカード」を意味し、Wanoca(ワノカ)、Abeca(アベカ)の3案の中から県民の投票により決定した。また、AOPASSの導入に伴い同年3月4日でバスカード(磁気式)及び紙式定期券の販売を終了した。また、サービスの開始に合わせて新たな定期券「学期定期」、市営バス、市バス、ねぶたん号を共通で利用可能な休日1日乗車券「AOPASSワンデーパス」「AOPASSツーデーパス」を導入した。

車内販売限定

令和7年4月1日改正版

乗り放題 1日乗車券
2日乗車券
— AOMORI CITY BUS ONE DAY PASS —

ICカード限定の乗車券はSuicaやSuica機能の搭載されたICカード(AOPASSなど)・PASMO、モバイルSuica、モバイルPASMOでお求めいただけます。

あおもりの街歩きが
もっと自由に!
もっとお得に!

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」

種類	対象のバス	ご利用可能日	大人	子ども (6歳~12歳)
AOPASS(アオパス)ワンデーパス (ICカード限定)	市営バス+市バス+ねぶたん号	土・日・祝日※	1,000円	500円
AOPASS(アオパス)ツーデーパス (ICカード限定)	市営バス+市バス+ねぶたん号	土・日・祝日※	1,500円	750円
ねぶたん号 1日乗車券	ねぶたん号	全日	800円	400円
ねぶたん号 2日乗車券	ねぶたん号	全日	1,000円	500円
フリールート1日乗車券 (ICカード限定)	市営バス+市バス	土・日・祝日※	500円	250円

※Suicaは東日本旅客鉄道株式会社の登録商標です。
PASMOは株式会社バスの登録商標です。

※お盆(8/13~8/15)、年末年始(12/29~1/3)もご利用可能です。

青森市 青森市企業局交通部

AOPASSワンデーパス・ツーデーパス料金表(令和7年)

■GPSの機能を活用した時刻表サービスの導入

令和5年3月22日、GPSの機能を利用し、バスの遅れ等の運行状況をスマートフォンや、市役所本庁舎、駅前庁舎、青森駅前発売所内へ設置したデジタルサイネージで確認できる「バスロケーションシステム」及び「あおりマイ時刻表」を導入した。冬季間の悪天候の中、バスの遅れや現在地を確認できる同システムは利用者から好評を博した。加えて、Googleマップにバスの位置情報をリアルタイムで提供することでGoogleマップにおいてもバスの運行状況を反映することが可能になった。

※バスロケーションシステムは令和4年12月5日から試験運用を開始し、翌年3月22日に本格的に運用を開始した。

※令和6年8月23日、バスロケーションシステム及びあおりマイ時刻表の両システムに「市バス」及び「ねぶたん号」の運行情報を反映した。



バスロケーションシステム導入PRポスター、画面イメージ(令和4年)



あおりマイ時刻表導入PRポスター、画面イメージ(令和5年)

近年の取組

コラム

■小学生が車載器を製作

令和4年7月30日、31日の2日間に渡り、市内の小学生を対象としたバスロケーションシステムに使用するGPS車載器の製作ワークショップを開催した。製作した車載器は現在もバスに装着され、バスの位置情報の把握に使用している。



車載器の製作ワークショップの様子(令和4年7月)



青森市営バス公式マスコット

■公式マスコット「はまるん」の誕生

令和7年、100周年に先立って、記念事業の取組のひとつとして、公式マスコットの制作を行った。マスコットは青森市の花であるハマナスの花の「実」がモチーフとなっており、デザインは世界的に人気のあるゲームキャラクターを制作した実績のある「にしだあつこ」様が担当。キャラクターの名前「はまるん」は市民を対象とした公募により決定した。

制作者メッセージ

ハマナスはどんな環境でも美しく咲く力強さを持っています。また、花言葉である「旅の楽しさ」とともに、青森市が笑顔と夢で満ちあふれますようにデザインしました。



子ども会議委員による音声収録の様子(令和7年10月)

■こども音声案内の実施

令和8年4月、市営バス100周年記念事業のひとつとして「青森市子ども会議」の委員による車内音声案内を行った。青森駅周辺の停留所及び市内の観光地等をお知らせ・紹介するもので、令和8年4月から1年間の放送予定。

資料

輸送実績

年度	年度末在籍車両数(両)		走行キロ数 (実車) (千km)		輸送人員(千人)		輸送収入 (千円)
	乗合	貸切	乗合	貸切	乗合	貸切	
大正 15	6	—	—	—	736	—	63
昭和 2	12	—	—	—	986	—	85
3	15	—	—	—	1,023	—	99
4	20	—	—	—	1,023	—	117
5	20	—	664	—	1,202	—	117
6	20	—	671	—	1,331	—	114
7	23	—	885	—	1,621	—	127
8	29	—	1,009	—	1,770	—	131
9	30	—	1,316	—	2,150	—	164
10	30	—	1,334	—	2,709	—	171
11	28	—	1,338	—	3,142	—	191
12	26	—	1,319	—	4,160	—	109
13	32	—	1,082	—	4,411	—	213
14	29	—	935	—	4,908	—	238
15	30	—	955	—	5,103	—	293
16	35	—	887	—	4,224	—	343
17	31	—	648	—	4,527	—	403
18	31	—	502	—	4,038	—	368
19	26	—	247	—	2,235	—	244
20	8	—	(181)	—	(1,621)	—	292
21	13	—	146	—	1,598	—	903
22	17	—	262	—	2,243	—	5,813
23	21	—	298	—	2,147	—	15,486
24	24	—	512	—	3,012	—	31,759
25	32	—	846	—	4,927	—	49,873
26	38	—	1,207	—	6,895	—	70,940
27	46	—	1,475	—	7,855	—	94,985
28	87	—	1,797	—	10,401	—	117,428
29	78	7	2,886	207	13,444	130	193,826
30	77	10	3,280	169	15,955	117	217,600
31	86	10	3,258	195	16,006	124	238,755
32	98	10	3,298	232	17,407	158	267,341

注 1.昭和26年までは暦年による。2.昭和20年欄の()内数字は推計による。3.昭和25年度から28年度までは乗合事業に貸切事業を含む。

輸送実績

年度	年度末在籍車両数(両)		走行キロ数 (実車)(千km)		輸送人員(千人)		輸送収入 (千円)
	乗合	貸切	乗合	貸切	乗合	貸切	
昭和 33	114	3	3,515	234	18,388	172	298,288
34	116	3	3,690	330	20,170	233	321,746
35		—	3,811	427	22,494	257	352,105
36		—	3,862	426	25,141	308	383,836
37	150	5	4,237	477	25,671	302	452,760
38	167	14	4,694	500	27,299	313	544,842
39	172	26	4,450	467	28,212	318	573,389
40	173	18	4,553	364	27,759	227	660,224
41	166	14	4,373	321	26,974	225	704,824
42	180	14	4,732	293	28,351	124	746,213
43	196	15	5,393	193	29,468	103	777,270
44	219	15	5,894	270	31,543	145	869,698
45	234	15	6,035	216	29,343	132	1,084,342
46	237	15	5,963	284	28,396	173	1,083,624
47	237	15	5,911	274	29,048	178	1,128,370
48	236	15	5,766	282	28,800	144	1,479,190
49	224	15	5,605	89	30,520	57	1,760,719
50	240	8	5,693	9	30,512	11	2,088,187
51	238	6	5,603	3	29,821	5	2,340,285
52	236	6	5,677	6	29,752	14	2,802,434
53	236	6	5,679	25	28,479	50	2,906,739
54	235	7	5,891	50	28,417	48	3,171,799
55	234	8	6,317	54	27,743	48	3,381,527
56	233	8	6,422	54	27,313	55	3,600,882
57	233	8	6,528	48	25,950	60	3,684,697
58	237	4	6,564	105	25,739	172	3,915,934
59	237	4	6,520	43	23,754	174	3,808,088
60	237	4	6,785	72	21,162	170	3,791,456
61	233	4	6,878	62	19,693	202	3,689,967
62	233	2	6,827	81	18,761	188	3,671,236
63	228	4	6,735	131	17,987	451	3,573,347
平成 元	228	4	6,645	151	17,201	305	3,460,811

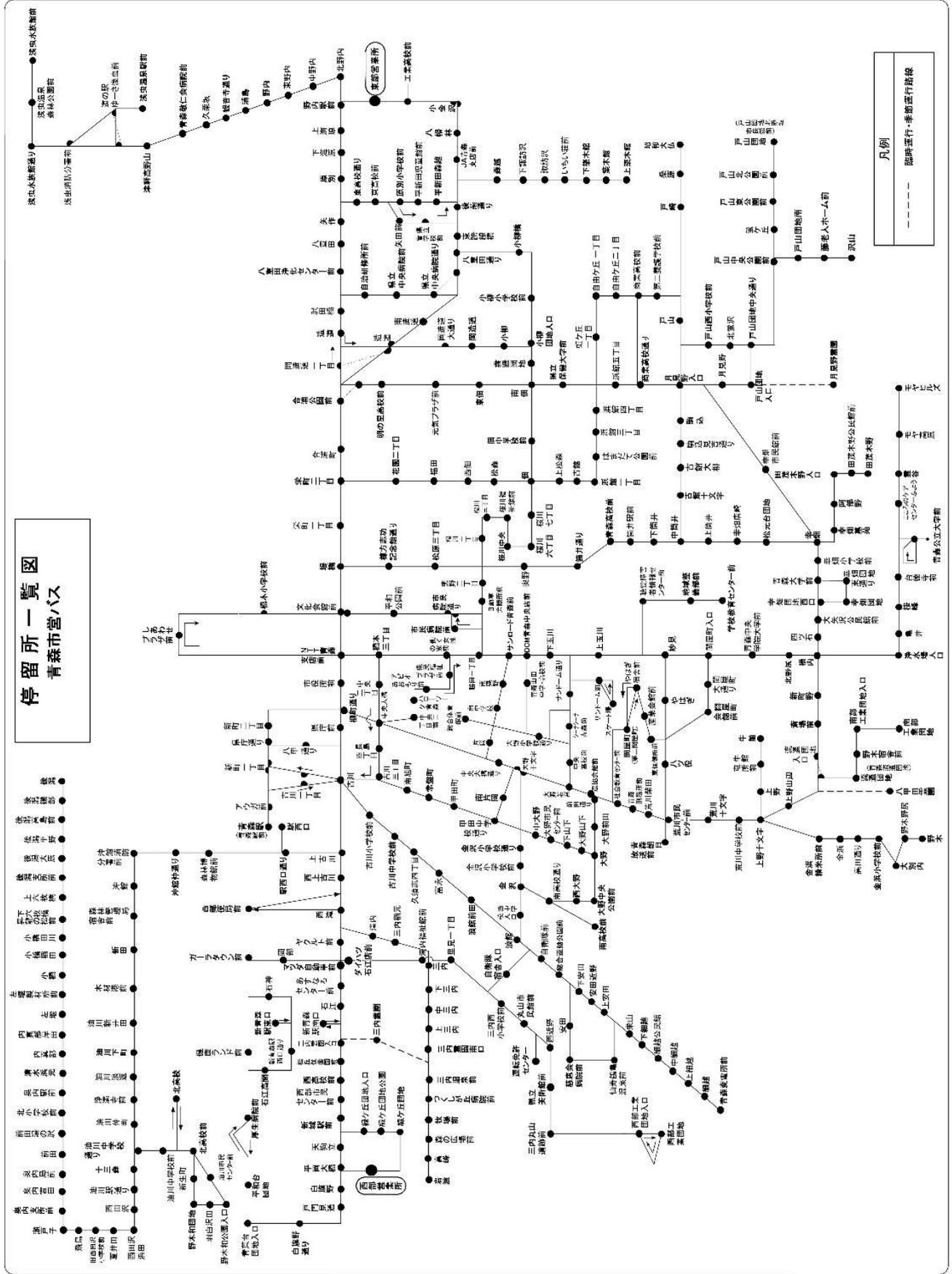
輸送実績

年度	年度末在籍車両数(両)		走行キロ数 (実車)(千km)		輸送人員(千人)		輸送収入 (千円)
	乗合	貸切	乗合	貸切	乗合	貸切	
平成 2	226	8	6,508	209	16,524	342	3,658,308
3	217	10	6,041	451	16,115	439	3,785,537
4	213	13	5,561	651	16,067	524	3,857,198
5	213	13	5,601	474	15,839	560	3,916,698
6	212	13	5,405	555	15,386	581	3,995,526
7	214	14	5,271	585	14,644	540	3,849,600
8	214	14	5,374	549	14,222	476	3,777,477
9	212	16	5,331	690	13,669	505	3,659,047
10	212	16	5,384	647	13,600	584	3,650,212
11	214	14	5,423	617	13,170	532	3,665,357
12	221	13	5,704	420	12,768	459	3,571,202
13	204	26	5,449	361	12,030	332	3,402,796
14	194	26	5,143	384	11,553	319	3,353,239
15	180	24	4,404	385	11,121	373	2,933,370
16	180	24	4,026	314	10,541	295	2,717,313
17	180	24	4,402	314	10,345	303	2,714,931
18	177	24	4,349	285	10,223	298	2,442,778
19	176	5	4,245	306	9,699	294	2,647,318
20	170	5	4,220	72	9,065	145	2,506,561
21	160	—	4,200	—	8,651	—	2,149,426
22	162	—	4,119	—	8,614	—	2,156,257
23	174	—	4,217	—	8,491	—	2,188,727
24	158	—	4,147	—	8,449	—	2,098,624
25	146	—	3,859	—	8,184	—	2,105,537
26	132	—	3,514	—	7,547	—	2,051,422
27	139	—	3,388	—	7,362	—	1,927,721
28	141	—	3,385	—	7,434	—	1,873,054
29	141	—	3,364	—	7,446	—	1,968,171
30	141	—	3,383	—	7,382	—	1,792,528
令和 元	141	—	3,353	—	7,065	—	1,721,137
2	141	—	3,369	—	5,784	—	1,500,708

輸送実績

年度	年度末在籍車両数(両)		走行キロ数 (実車)(千km)		輸送人員(千人)		輸送収入 (千円)
	乗合	貸切	乗合	貸切	乗合	貸切	
令和 3	140	—	3,354	—	5,703	—	1,566,134
4	140	—	3,357	—	5,908	—	1,583,556
5	139	—	3,371	—	6,331	—	1,617,964
6	139	—	3,355	—	6,509	—	1,953,236

停留所一覧図(令和7年12月1日現在)



年表

年 月 日	事 項
大正 15年3月6日	篠原善次郎氏より乗合自動車運送事業を寄附され「青森市営バス」が発足。事務所、車庫を大野字長島に建設
15年4月1日	青森市営バス営業開始
15年4月11日	青森市営バス運輸開始
昭和 6年9月	合浦公園へ篠原善次郎氏の胸像を建立(昭和18年戦力資材として献納)
9年3月15日	回数券及び早朝割引券を発行
12年1月16日	木炭バス試運転(ガソリン車に木炭ガス発生機据付け)
12年2月	往復券を採用
12年10月	第二車庫、木炭倉庫を造道字浪打に建設
13年4月1日	浜館村で製炭の自営を始める。木炭バスを運行(26台の在籍車のうち9台の旧車にガス発生装置を据付け)
14年6月	青森乗合自動車株式会社より路線買収 ※同年6月1日、油川町が青森市に合併
21年2月	仮事務所、車庫を浦町字野脇に設置
23年12月	蓄電所を浦町字野脇に建設
24年1月	電気バス運行開始(新車5両 改良車2両)
25年10月6日	一般貸切旅客運送事業 運輸大臣より許可
26年9月1日	木炭バス、電気バスを廃止
26年10月12日	事務所、車庫を造道字浪打に建設(昭和32年造道字磯野へ移転のため売却)
27年6月17日	東部整備工場認証
27年10月1日	青森市公営企業局交通部を設置
29年1月28日	青森バス株式会社(一般乗合旅客運送事業)譲受
29年2月2日	青森バス株式会社(特定貨物事業)譲受
29年2月4日	青森バス株式会社(一般貸切旅客運送事業)譲受
29年12月2日	優良自動車整備事業者(二種重整備工場)認定
31年3月1日	市営バス30周年記念事業として合浦公園へ篠原善次郎氏の胸像建立
31年4月1日	男子車掌第1回生入部する

年 月 日	事 項
昭和 31年7月31日	事務所、車庫を造道字磯野に移転改築
31年9月28日	整備工場を造道字磯野に建設
32年7月31日	車庫を造道字磯野に建設
32年11月30日	職員厚生寮を造道字磯野に建設
32年12月1日	中休勤務制を実施
33年11月29日	車庫を油川字浪岸に建設(昭和34年、羽白字池上に移転新築のため解体)
34年3月16日	特定貨物事業廃止
34年5月11日	事務所を油川字浪岸に建設「昭和34年7月1日 油川営業所運輸開始」
34年9月15日	事務所を平内町沼館に建設「昭和34年10月1日 小湊営業所運輸開始」
34年12月1日	車両に「カーヒーター」取り付け
35年5月31日	職員住宅(鉄筋)を造道字磯野に建設
35年12月19日	雲谷スキーリフト「乙種特殊索道事業運輸開始」(40年11月市に移管)
36年7月27日	蟹田整備工場認証
37年2月10日	青森市営一般乗合自動車料金条例を制定(青森市営乗合自動車条例廃止)
38年4月2日	中古ディーゼル車購入(バス燃料、ガソリンから軽油へ)
38年5月30日	職員住宅(木造)を造道字磯野に建設
38年8月31日	事務所、車庫「三厩分所」を三厩村大字増川字東町に移転改築(中浜地区より移転)
38年11月1日	西部営業所を新城平岡に開設(昭和60年、現在地に移転)
39年6月26日	西部整備工場認証
39年11月15日	雲谷スキーリフト建物建設(40年11月市へ移管)
40年3月22日	ワンマンカーを市民へのPR用及び乗務員訓練のため3月22日から4月19日まで運行(2ダイヤ18往復)
40年11月1日	索道事業(雲谷スキーリフト) 一般会計へ移管
40年12月9日	車両に料金箱兼両替機採用(現在は採用していない)
40年12月21日	青森交通労働組合全面ストライキ決行(労働協約破棄通告の撤回を要求)
41年3月17日	青森市自動車運送事業運営審議会条例制定

年 月 日	事 項
昭和 41年9月5日	ワンマンカーを本格的に実施(交通部前～藤田組経由～青森駅前ほか)
41年11月22日	青森市自動車運送事業運営審議会へ「再建の方途についての諮問」(昭和42年2月7日答申)
42年3月13日	地方公営企業再建整備措置要領に基づく「青森市自動車運送事業財政再建計画」議決
42年3月25日	「青森市自動車運送事業財政再建計画」自治大臣より承認
43年2月19日	青森市自動車運送事業運営審議会へ「青森市自動車運送事業の健全な発展方策について」諮問(昭和45年4月13日答申)
47年7月30日	定期観光「八甲田エイトライン」運行
48年8月31日	自動循環型両替装置をワンマン全車両に取り付け
48年10月5日	油川営業所、事務所と車庫を羽白字池上196番地に建設(昭和48年10月29日運輸開始)
49年2月5日	油川整備工場認証
49年3月26日	「青森市自動車運送事業再建計画」議決
49年3月29日	「青森市自動車運送事業再建計画」自治大臣より承認
50年6月1日	専用・優先バスレーン設置(古川～合浦二丁目間の4.1キロメートル)
54年4月1日	専用・優先バスレーン設置(上古川～西滝間の0.6キロメートル)
54年11月30日	小湊営業所管理棟及び給油スタンド建設(昭和54年12月1日運輸開始)
55年4月26日	ワンマンバスに大型行先地及び経由地表示器等採用
56年6月6日	青森市自動車運送事業運営審議会へ「今後における青森市自動車運送事業の経営の方針について」諮問(昭和56年11月2日、中間答申、昭和58年2月18日最終答申)
58年3月31日	青森市自動車運送事業第二次財政再建計画完了
60年3月25日	西部営業所移転新築(昭和60年4月8日運輸開始)
60年4月1日	バスの窓を上下開閉式に仕様変更
60年4月27日	「新町通りと中三デパート前」にバス停車帯設置
60年6月20日	フリーバス運行(田茂木野入口～箒場袋)
61年12月1日	特殊区間制(青森駅前～東部営業所間などに適用)と対キロ区間制の二つの形態から全路線対キロ区間制に変更

年 月 日	事 項
昭和 63年6月18日	青森駅前案内所をバスプール内に新築移転
平成 2年3月29日	問屋町・市民病院線にバスロケーションシステムを導入 ※停留所に設置した接近表示器で到着予定を知らせるシステム
2年4月1日	油川営業所を西部営業所へ統合 片道定期券、フリールート1日券(日曜・祝日利用)発売開始
3年4月1日	上磯営業所を建設し、蟹田営業所と三厩分所を統廃合
4年11月10日	バスカード(磁気カード)システムを導入
5年	市内の国道バス専用路をカラー舗装
7年3月31日	路面交通事業経営健全化計画(第三次経営健全化計画)の終了
7年11月1日	自主再建計画作成
11年11月1日	LED(高輝度発光ダイオード)式行先表示器導入
11年11月4日	ニーリングバス導入(3台)
11年11月25日	青森市大字野内字菊川47番地1に新庁舎(東部営業所)完成
12年2月1日	新庁舎に管理部門を移転
12年3月1日	新庁舎に営業所・整備工場を移転、デジタル式音声合成行先案内装置を導入
12年11月10日	小型バスを導入(3両)
13年3月28日	ワンステップニーリングバス2台を導入
13年4月1日	上磯営業所廃止、小湊営業所を東部営業所小湊出張所に再編
13年9月20日	青森市営バス運行75周年記念チョコロQ「乗り合いバス版」を発売
13年10月29日	交通部ホームページ開設
14年8月21日	「ふれあいの傘」実施※忘れ物(所有権が失われたもの)を活用したバス車内への傘の設置
14年10月1日	サンキュー運動実施(優しい気持ちで安全運転・優しい気持ちで対応・優しい気持ちでごあいさつ)
15年5月9日	バス15両にGPSを取り付け、浜田循環線の到着時刻案内開始
15年9月18日	携帯電話によるバス時刻表検索システムの開始
15年9月20日	青森市営バスチョコロQ「貸し切りバス版」を発売

年 月 日	事 項
平成 16年3月31日	東部営業所小湊出張所廃止
16年4月1日	東部営業所整備工場の一部を民間委託
16年7月1日	3路線(西バイパス・新田循環線、矢田・滝沢線、滝沢線)を弘南バス株式会社へ業務委託
17年2月	市営バス再構築プラン策定(18年度から22年度までの5か年計画)
17年4月1日	新青森市誕生に伴い青森駅～浪岡駅間運行開始(大釈迦経由・空港経由)弘南バス株式会社へ業務委託、県内初のノンステップバス導入(2両)、アイドリングストップバス導入(7両 ※ノンステップバス2両含む)
19年4月1日	西部営業所整備工場の一部を民間委託
19年10月1日	小児料金無料化事業を試行(平成20年3月31日まで)、高齢者福祉乗車証(いき・粋乗車証)の発行
20年4月1日	小児料金無料化事業を市の政策として継続
21年2月1日	青森駅前に青森市観光交流情報センターが開設されたことに伴い、同センター内に青森駅前案内所を移転。
21年3月31日	青森空港連絡バス及び競輪ファン輸送を廃止し、貸切事業から撤退
21年10月	青森市総合都市交通戦略(平成21年度～32年度)を策定(青森市)
22年12月4日	主要な目的地及び経由地にアルファベット、数字の表記を開始
23年4月11日	東日本大震災 災害派遣(岩手県陸前高田市)11日～13日
23年12月	高輝度LED式行先表示機更新(老朽化に伴う機器の交換)
24年2月	バス交通に関する戦略(青森市総合都市交通戦略関連)を策定(平成23年度～33年度:バス路線の再編及び自動車運送事業経営改善計画)
24年2月8日	青森市営バス公式ツイッター(現:X(エックス))を開始
25年2月	車両搭載用、自動計数式運賃箱・液晶運賃表示機更新(車両101台分)
25年4月	民間委託(市民バス)路線の本格運行開始
26年4月18日	県内初のバイオディーゼル燃料(BDF)バス運行開始(1両)
26年9月	株式会社トミーテックの「全国バスコレクションシリーズ」に青森市営バス車両が製品化
27年4月1日	バイオディーゼル燃料バス拡大運行(2台)、通勤定期券所持者特別割引制度(エコ100定期)、運転免許自主返納者支援事業の開始(令和元年10月31日をもって終了)

年 月 日	事 項
平成 27年11月	ノンステップバスの導入(中型15両)
30年4月1日	オープンデータとして青森市営バス運行情報(GTFS-JP)の公開を開始。青森市営バスの時刻がグーグルマップの検索結果に反映される。
31年3月25日	主要観光スポットに多言語バス停標識を設置
31年12月2日	冬ダイヤを導入、岩手県北自動車株式会社へ一部の便を業務委託開始
令和 2年3月23日	行先表示に系統ナンバリングを導入
2年9月23日	ドライブレコーダーの運用開始
3年1月12日	交通部窓口でクレジットカード・交通系ICカード・QRコードの決済システムを導入。定期券・フリーパス・フリールートカードがキャッシュレスで利用可能となる。
3年4月23日	青森市企業局交通部(青森市営バス)Instagramを開始
4年3月5日	地域連携ICカード「AOPASS」を導入。同時に全国相互利用サービスに対応した交通系ICカードがバスで利用可能となる。 バスカード(磁気カード)及び紙式定期券の発売を終了。 新たな乗車券として学期定期券を導入。 市営バス、市バス、ねぶたん号を共通で利用可能な休日1日乗車「AOPASSワンデーパス」「AOPASSツーデーパス」の乗車券を導入
4年7月30日・31日	青森市営バスバスロケーションに用いるGPS車載器の製作ワークショップ「バスロケーションシステムをつくろう」を開催。車両に設置するGPS車載器の組立・データ転送を公募により参加した市内の小学校5年生及び6年生の児童40名が行う。
4年12月5日	GPSを活用し、バスの位置情報をスマートフォン・PCで確認できる「青森市営バスバスロケーションシステム」の試験運用を開始。青森市営バスの運行情報(遅れ等)がリアルタイムでグーグルマップの検索結果に反映。
5年3月22日	「青森市営バスバスロケーションシステム」の本格運用を開始。同日、GPSを活用したリアルタイム時刻表「あおりマイ時刻表」を導入。
5年11月1日	旅客自動車運送事業運輸規則の一部が改正され、バス車内への乗務員氏名の掲示の義務が廃止されたことから、バス車内での乗務員氏名の掲示を終了
6年8月23日	「バスロケーションシステム」「あおりマイ時刻表」の両サービスに従来の市営バスの情報に加え「市バス・ねぶたん号」の位置情報を追加
7年5月23日	定例市長記者会見で、西市長より青森市営バス公式マスコットキャラクターのデザイン及び名前募集キャンペーンについて発表。※キャラクターのデザインはイラストレーターでデザイナーの「にしだあつこ」氏が担当

年 月 日	事 項
令和 7年6月1日	市民を対象として青森市営バスマスコットキャラクターのネーミング募集を実施 (6月1日～6月30日)
8年3月8日	市役所本庁舎1階にて100周年記念セレモニーを実施。青森市営バスマスコットキャラクターの名称「はまるん」を発表
8年3月31日	バスカード及び紙式の回数券・乗車券等の使用を終了



青森市営バス100周年記念

青森市営バス100年の軌跡

発行年月 令和8年3月

発行・編集 青森市企業局交通部

〒039-3503 青森県青森市野内字菊川47-1

TEL 017-726-5459

本誌に掲載した写真・イラストを青森市企業局交通部の許諾なく
使用することを禁じます。