

第2期青森市冬期バリアフリー計画

平成27年10月

青 森 市

第2期青森市冬期バリアフリー計画

目次

1	計画の目的	1
2	前計画の概要	1
3	自然条件・社会状況	3
	(1) 気象状況	3
	(2) 人口	4
	(3) 財政状況	4
4	前計画の進捗	5
	(1) 歩道融雪、アーケード	5
	(2) 歩道除雪	6
	(3) 住民協力による歩行者空間の確保（除雪機貸与）	6
	(4) 流・融雪溝、下水道利用雪処理施設	7
	(5) その他の取り組み状況	7
	(6) 進捗状況のまとめ	9
5	計画見直しに当たって考慮する社会環境等の変化	10
	(1) 人口減少・超高齢社会の進展	10
	(2) 強まる財政的な制約	10
	(3) 東北新幹線新青森駅の開業	10
	(4) 計画の策定後における課題の変化	11
6	市民アンケート	12
	(1) 調査対象者／調査期間	12
	(2) 調査結果	12
7	市の現状	19
	(1) 人口・土地利用状況	19
	(2) 青森市営バスの1日当たり乗降者人数、歩行者通行量	19
8	課題の整理	20
	(1) 社会環境の変化への対応・対策	20
	(2) 残された課題への対応・対策	20

(3) 現状・アンケート調査結果への対応・対策	20
9 計画の見直し	20
(1) 見直しの方針	20
(2) 計画路線の整理及び整備の考え方	21
(3) 見直し内容	22
① ミッシングリンクの解消	23
② ネットワークの推進	23
③ 段階的・継続的なネットワークの整理	23
④ 恒久的な歩行者空間の整備	24
⑤ パートナーシップによる取組の充実	24
10 見直し後の計画	25
図 I ～拠点地区へアクセスするネットワークをプラス～	26
<前期>歩行者空間整備手順	27
<後期>歩行者空間整備手順	28
事業種別、延長・規模等	29
11 資料	30
図 1 冬期バリアフリー計画路線図	31
図 2 ー人口、土地利用の現状ー	32
図 3 ー青森市営バス 1 日当たり乗降者人数ー	33
図 4 ー歩行者通行量（1 2 時間）ー	34
図 5 ～拠点形成を支える冬期バリアフリー～	39
図 6 歩道融雪の不連続箇所、歩道除雪困難路線	40
図 7 《ステップ・アップ整備》	42
参 考	43

1 計画の目的

本市をはじめとする雪国では、積雪によって歩道幅員の減少や凍結による転倒など、冬期特有の障害（バリア）が存在します。この冬期バリアである歩道の積雪・凍結を解消することで、冬期の安全で快適な歩行者空間の確保を目指すものです。

2 前計画の概要

本市は全国の県庁所在都市の中で唯一、市域全域が特別豪雪地帯に指定されており、国内外でも有数の多雪都市です。そのため、雪による障害を克服することが、市政の重要課題となっています。平成12年には「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（平成18年「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」の施行に伴い廃止された。）いわゆる交通バリアフリー法が施行されたことを受け、雪国には通常のバリアフリー対策に加え、雪国固有の障害である積雪、凍結への対策が必要であることから、平成13年に「青森市冬期バリアフリー計画」を策定しました。

- 基本方針
 - ・ 除排雪や恒久的雪処理施設の整備によるネットワーク化された歩行者空間の確保
 - ・ 高齢者等の雪弱者はもとより「すべての人にやさしい」施策の展開
 - ・ 市民と行政が一体となった克雪対策の推進
 - 計画区域（冬期バリアに対し、特に安全で快適な歩行者空間を確保すべき区域）
 - ・ 重点整備地区 青森駅周辺を含めた中心部約118ha
 - ・ 誘導地区 重点整備地区の周辺約250ha
 - 計画路線（25,050m）
 - ・ 短中期計画路線（概ね5年以内） : 8,070m
 - ・ 長期計画路線（5～10年以上） : 16,980m
- | | |
|---------|-----------|
| ※重点整備地区 | : 8,650m |
| 誘導地区 | : 16,400m |

	【重点整備地区】	【誘導地区】
	除雪の徹底はもとより、除雪から融雪への転換を図り歩道の無雪化を目指す。	重点整備地区と連動した快適な歩行者空間を確保する。
歩道融雪施設の整備	<ul style="list-style-type: none"> ○重点整備地区のうち多くの歩行者が集まる路線を対象 ○電線類地中化の導入にあわせ、歩行者利用率の高い広幅員歩道を優先的に整備 ○アーケードなど既設施設と結合させて無雪空間を拡大 ○局地的な融雪施設の整備の検討 ○アーケードなどの施設整備の推進 	<ul style="list-style-type: none"> ○重点整備地区との連携 ○電線類地中化の導入にあわせ、歩行者利用率の高い広幅員歩道を優先的に整備 ○局地的な融雪施設の整備の検討
歩道除雪	<ul style="list-style-type: none"> ○恒久的な融雪施設等の整備が困難な路線は、歩道除排雪を徹底 ○幅員 2.5m以上は小型除雪車 ○幅員 2.5m未満は小型除雪機と人力 ○幅員の狭い歩道等は車道除排雪と連携 	○公共施設、福祉施設周辺、通学路等の路線や、交差点、バス停周辺の除雪回数の充実
住民協力による歩行者空間確保	<ul style="list-style-type: none"> ○町会、小学校 PTA で組織する除雪協力隊等への除雪機の貸与 ○自主除排雪への補助金交付 	
その他施策	<ul style="list-style-type: none"> ○環境に配慮した施設整備を検討 ○市民とのパートナーシップを基調とした施策を推進 	

※冬期バリアフリー計画路線図は、「資料」の<図1 冬期バリアフリー計画路線図 P 31>のとおり。

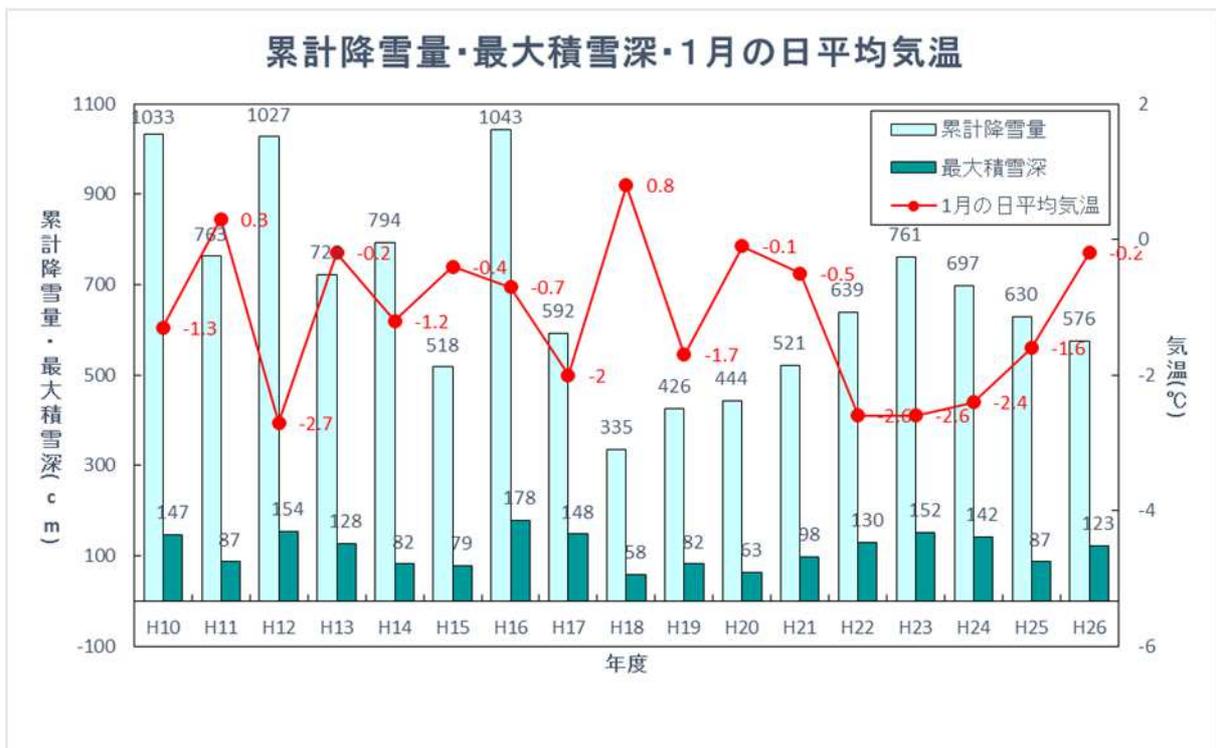
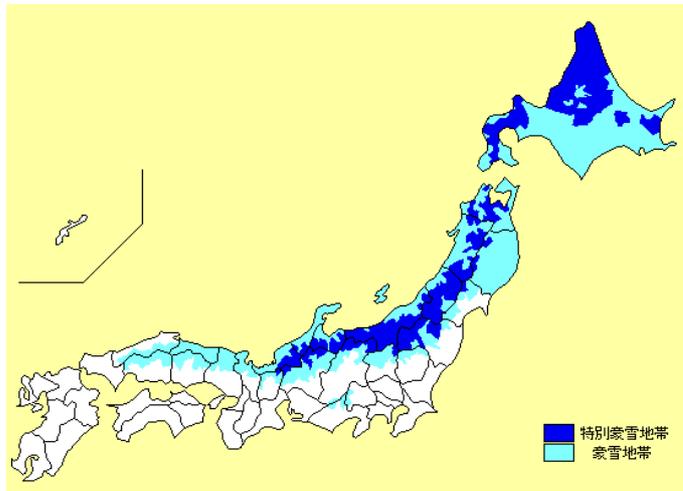
3 自然条件・社会状況

(1) 気象状況

青森市の1月の平均気温は -1.2°C 、年間の累計降雪量は669 cm、最大積雪深は111 cmに達し、県庁所在都市で唯一市全域が特別豪雪地帯に指定されています。

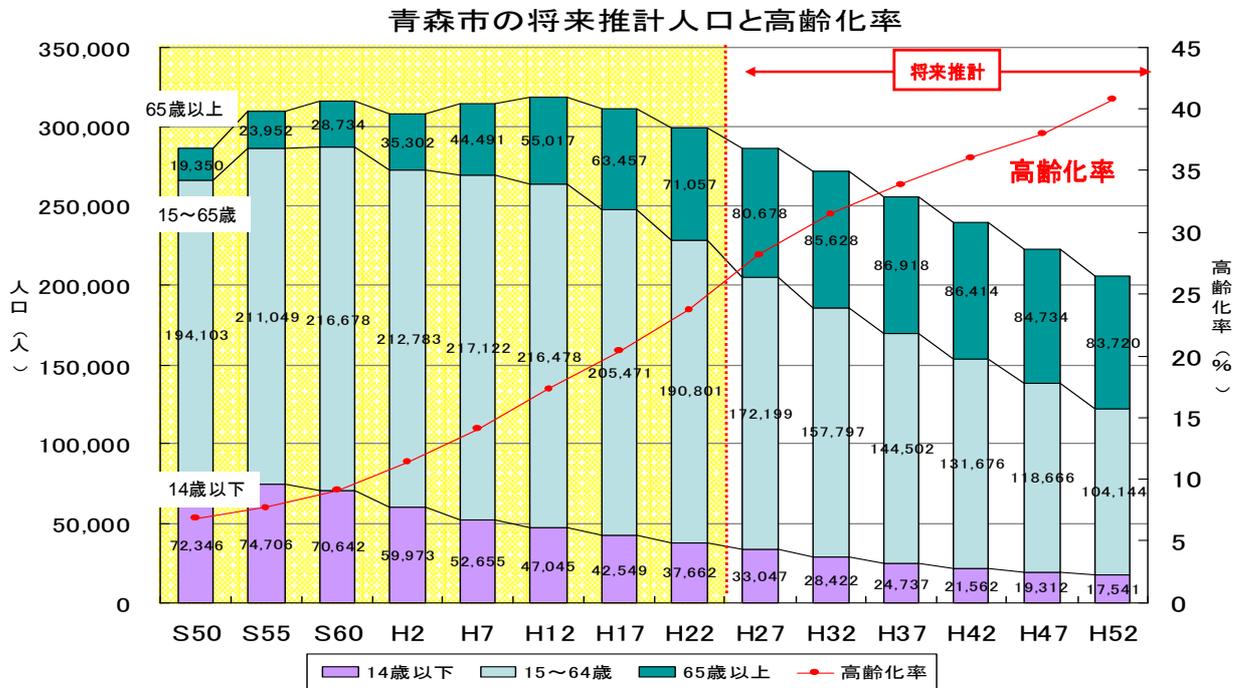
(気象庁発表：平年値)

平成26年度は累計降雪量が576cmと少なく、1月の平均気温も -0.2°C と高かったが、平成22年度から平成25年度は累計降雪量が600 cmを超え、また1月の平均気温も低く、積雪・凍結による交通障害等が顕在化しています。



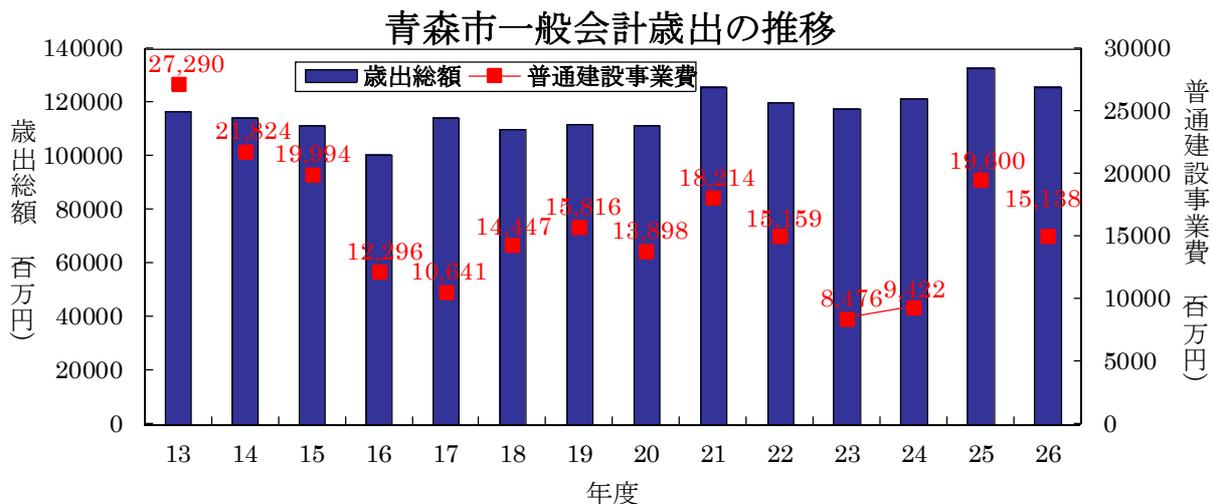
(2) 人口

青森市の総人口は、平成 52 年に 20 万 5 千人へ減少するとともに、65 歳以上の人口の割合を示す高齢化率は 41% へ上昇し、人口減少、超高齢化の一層の進展が見込まれています。(平成 25 年 3 月：国立社会保障・人口問題研究所)



(3) 財政状況

青森市の歳出総額は約 1,000～1,200 億円 (※1) で推移しており、そのうち普通建設事業費 (※2) は、国の公共投資関係費の減少等に伴い、平成 13 年度：約 273 億円から平成 26 年度：約 151 億円に減少しています。



※1 平成 16 年度以前は、旧青森市決算額と旧浪岡町決算額の合算

※2 普通建設事業費：道路・橋りょう、学校、庁舎等公共又は公用施設の新増設等の建設事業に要する経費

4 前計画の進捗

前計画に基づき、これまで国、県、市、地域が連携し、冬期バリアフリー対策に取り組んできました。

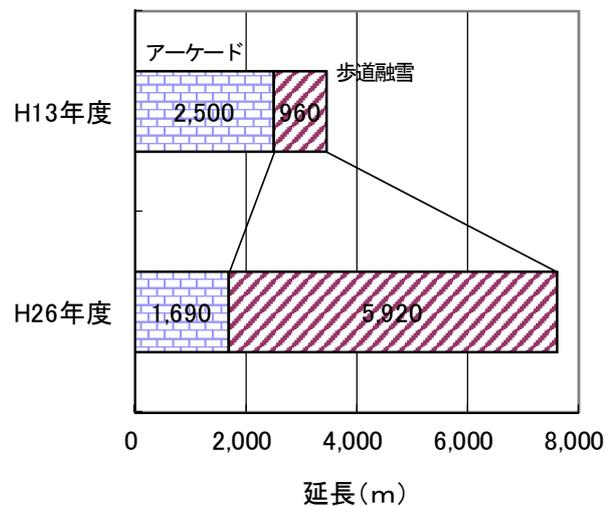
(1) 歩道融雪、アーケード

歩行者空間の無雪化を図る歩道融雪は、平成 16 年度に一般県道荒川青森停車場線（柳町通りの一部）、市道うとう橋通り線が、平成 17 年度には一般国道 4 号、国道 7 号が整備され、更に平和公園通り線が整備中で、平成 27 年度に完成予定です。また、歩道融雪施設の整備に伴い、支障となる一部のアーケードが撤去されています。

これらの整備の結果、計画地区における歩道融雪・アーケードによる歩行者空間の無雪ネットワーク延長は、平成 13 年度：約 3,460m から平成 26 年度：約 7,610m へと約 2.2 倍に延伸しています。

このほか、平成 22 年度には総合都市交通ターミナルである青森駅東口駅前広場等では、バス乗降場を含む歩行空間（延長約 600m）が、歩道融雪等により無雪化されています。

アーケード・歩道融雪の整備延長



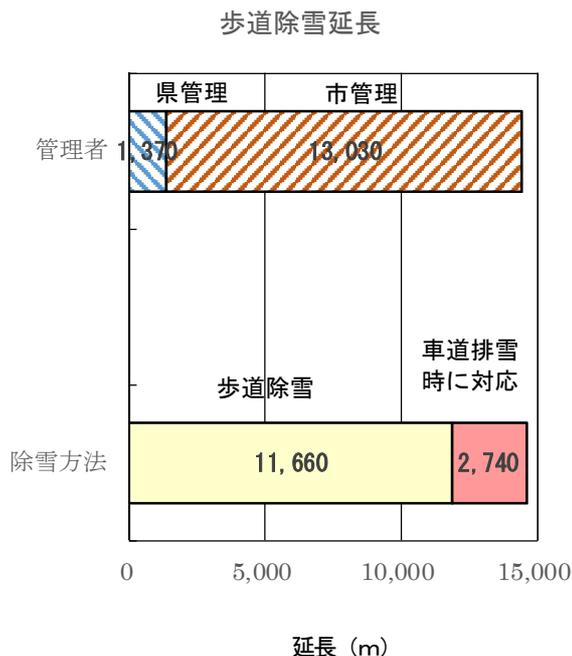
八甲通り 県庁西棟付近

(2) 歩道除雪

歩道融雪・アーケードの整備が未実施の路線については、道路管理者による、ロータリー車などの除雪機械や、一部では人力により歩道除雪を実施しています。

計画路線のうち、県が管理している歩道については、全ての路線で歩道除雪が実施済みとなっています。

また、市が管理している歩道については、平成26年度の青森市除排雪事業実施計画に基づき、歩道除雪を実施していますが、歩道幅員が狭い一部の計画路線（約2,740m）については、電柱等の障害物のため歩道除雪が困難となっており、車道の排雪時に対応することで、歩行者空間を確保するよう努めています。



(3) 住民協力による歩行者空間の確保（除雪機貸与）

道路管理者による歩道除雪に加え、地域の実情を踏まえたきめ細かな歩道除雪を行うため、市では、小学校PTAや町会等の地域住民等で組織する団体が自主的に歩道等の除雪を行う場合、ハンドガイド式除雪機を無償貸与しており、平成26年度は6団体の協力により1,580mの歩行者空間を確保しています。



団体名	計画路線の延長 (m)	自主除雪の総延長 (m)
堤小学校	110	1,770
堤小学校学区除雪協力会	230	2,680
菟町小学校	150	150
古川小学校	100	340
長島小学校	370	480
浦町小学校	620	620
計	1,580	6,040

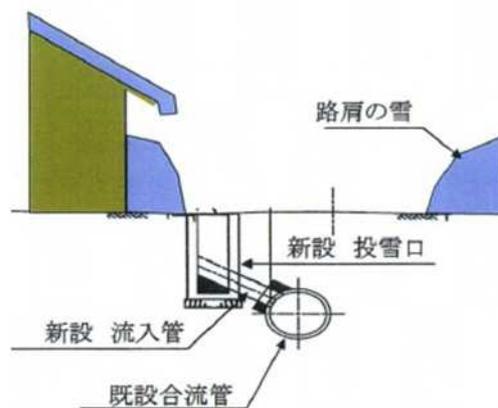
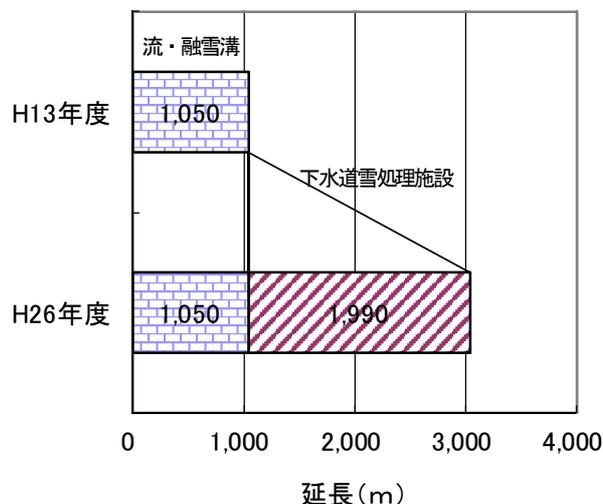
(4) 流・融雪溝、下水道利用雪処理施設

平成 13 年度の計画策定時には、恒久的な雪処理施設として歩道融雪施設だけが掲げられていましたが、歩道に面した住民の協力による歩行者空間を確保する取組みとして、既存の下水道管（合流式）の熱エネルギーを活用する雪処理施設（投雪口）も合わせて平成 17 年度から整備しています。

計画路線では、下水道利用雪処理施設を約 1,990m 整備し、既設の流・融雪溝（1,050m）とともに、これらの施設を設置した歩道に面した住民の協力により歩行者空間を確保しています。



流・融雪溝、下水道利用雪処理施設の整備延長



(5) その他の取り組み状況

その他の取り組み状況として、海水熱、地中熱などの環境に配慮した歩道融雪施設整備を進めています。

環境に配慮した歩道融雪施設整備

区分	路線名	備考
海水熱	八甲通り	
地中熱	一般国道 4 号、荒川青森（停）線、青森環状野内線、うとう橋通り線、古川長島通り線、新町古川通り線、平和公園通り線（整備中：平成 27 年度完成予定）	
ビル廃熱	荒川青森（停）線	柳町通り
空気熱	青森駅東口駅前広場	

また、市・市民・事業者の果たすべき責務を明らかにし、お互いの協力により雪を克服するため平成 17 年度に「市民とともに進める雪処理に関する条例」を策定したほか、パートナーシップによる除排雪支援等を行っています。

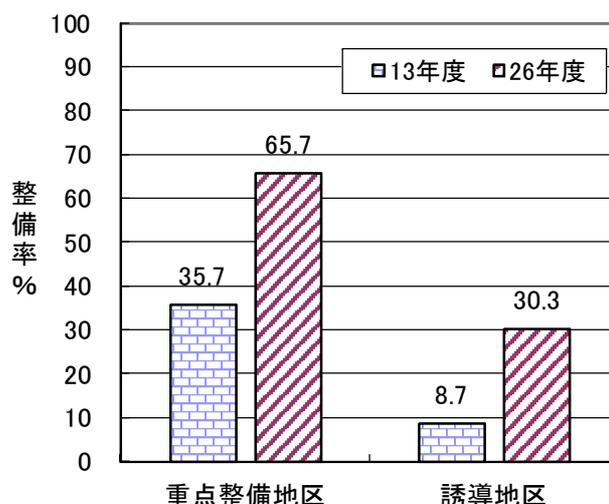
事業名	概要
冬期歩行者空間確保 除雪機貸与事業	自主的に歩道・通学路等の安全を確保するため、地域住民等で組織された団体に対して、ハンドガイド式の除雪機の無償貸付を実施。
児童通学路の安全確保 除雪機貸与事業	冬期間における児童の登下校時の安全を確保するため、各小学校において P T A ・学校関係者・地域住民等で結成された除雪協力会（除雪ボランティア）に対して、ハンドガイド式の除雪機を貸与し、除雪ボランティアによる通学路の除雪を実施。
スクラム排雪助成制度	地域等の団体が、市が行う除排雪の水準以上の状態とするため、自主的に排雪業者へ依頼し排雪を行う費用について支援。
地域コミュニティ除 排雪制度	特定の地域の除排雪の実施方法について、地元町会・除雪業者・市の三者が協定を結び、その地域の特性に応じた最適な方法による除雪作業を実施。
雪対策活動団体への 支援	雪を利用する取組や雪国の気候風土が育んだ文化などは、本市の活力を示すものであり、魅力の一つでもあることから、様々な機会を捉えて、本市の利雪に関する情報はもとより、全国的に情報を収集・発信していくことを支援。

(6) 進捗状況のまとめ

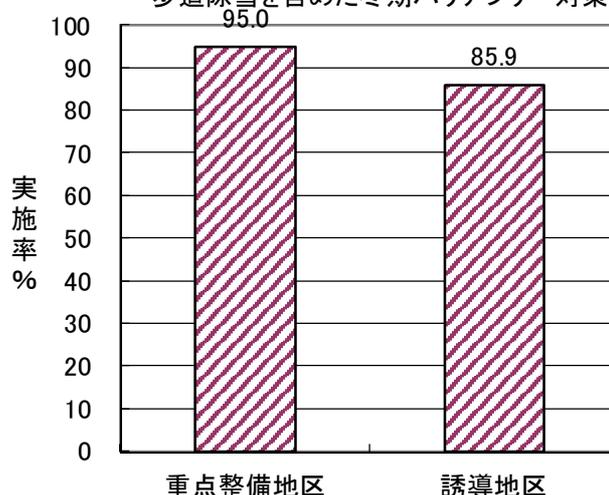
計画路線において、歩行者空間のための施設（歩道融雪、アーケード、流・融雪溝、下水道利用雪処理施設）が整備された延長は、平成13年度の4,510mから、平成26年度は10,650mとなり、重点整備地区では65.7%、誘導地区では30.3%の整備率となっています。

また、上記の施設整備に、歩道除雪の延長を加えると、計画路線全体：25,050mのうち22,310m（89.1%）となり、重点整備地区では95.0%、誘導地区では85.9%の整備率となっています。

歩道融雪施設・アーケード等の整備率



歩道除雪を含めた冬期バリアフリー対策



歩道除雪を含めた冬期バリアフリー対策

地区	計画延長	施設整備延長 (m)			歩道除雪延長(m)			計	対策の実施率
		アーケード	歩道融雪	住民協力					
				下水道利用雪処理	流・融雪溝	小型除雪機貸与	歩道除雪		
重点整備地区	8,650	1,640	3,510	530	0	0	2,540	8,220	95.0%
誘導地区	16,400	50	2,410	1,460	1,050	1,580	7,540	14,090	85.9%
全体	25,050	1,690	5,920	1,990	1,050	1,580	10,080	22,310	89.1%

※ アーケードと歩道融雪の併用箇所は、歩道融雪に計上。流・融雪溝、下水道利用雪処理施設と歩道除雪対応の重複箇所は、流・融雪溝、下水道利用雪処理施設に計上。小型除雪機貸与と歩道除雪の重複箇所は、小型除雪機貸与に計上。

5 計画見直しに当たって考慮する社会環境等の変化

第2期青森市冬期バリアフリー計画は、次に掲げる社会環境等の変化を考慮して見直しを行います。

(1) 人口減少・超高齢社会の進展

青森市の総人口は、前計画を策定した時点では約31万1千人（平成12年）でしたが、現在は30万人（平成22年）にまで減少しています。一方、高齢化率は、約17%（平成12年）から約24%（平成22年）に増加しています※1。（※1 平成12、22年の人口は国勢調査による。）

国立社会保障・人口問題研究所が平成25年3月に公表した試算によれば、平成52年の人口は20万5千人にまで減少する一方、高齢化率は約41%に達し、一層の人口減少・超高齢化の進展への対応が求められています。

(2) 強まる財政的な制約

青森市の普通建設事業費は、前計画を策定した時点では約273億円（平成13年度）でしたが、国の公共事業関連予算の減少等の影響により、平成26年度には約151億円にまで減少しています。

一方、高度成長期に建設された道路・橋梁等の社会インフラが急速に老朽化することが見込まれており、これらの修繕・改築を行うため、今後は、これまで以上に適切な投資を行っていく必要があります。

少子高齢社会の進展に伴い、少ない現役世代で多くの高齢者世代を支えるという構造が強まることによる歳出の増加や、人口減少に伴う経済の低迷による税収の落ち込みなど、財政的な制約が強まり、新たな社会インフラ整備への投資が更に減少していくことが想定されます。

(3) 東北新幹線新青森駅の開業

平成13年度の計画策定後、東北新幹線新青森駅開業に伴う土地利用・交通環境の変化など、社会環境が大きく変わったことにより、新青森駅周辺地区についても冬期バリアフリー対策の充実が求められると考えられます。

(4) 計画の策定後における課題の変化

	計画の策定後における課題の変化
残された課題	<p>○短期計画路線として整備を進めてきた歩道融雪施設の一部は、電線類地中化とあわせて整備を進めてきたため、事業完了までに長期間を要しており、事業の進捗に遅れがでている。</p> <p>○計画路線の一部に、歩道除雪の困難な路線が存在している。</p>
課題の変化（新たな課題）	<p>○冬期バリアフリー対策のスピードアップ 急速な高齢化に対応し、冬期バリアフリー対策のスピードアップが求められると考えますが、一方で財政環境は厳しさを増してきています。</p> <p>○冬期バリアフリー環境の整備拡充 高齢者、障がい者のみならず、子育て世代を含む全ての人が安全・安心に生活し、自立して社会参加できるよう、まちなかのみならず、公共交通利用等を考慮し、連続した冬期バリアフリー環境の整備拡充が求められています。</p> <p>○様々な計画・手法との連携 各種まちづくり計画との連携、ハード整備とソフト対応の連携、多様な関係者との連携により、効果的・効率的な冬期バリアフリー対策に取り組むことが求められています。</p>

6 市民アンケート

前計画を見直すに当たり、冬期歩行者空間確保に係る市民アンケートを実施しました。

(1) 調査対象者／調査期間

市内に在住する満16歳以上の男女3,000人 / 平成26年11月4日～平成26年11月21日

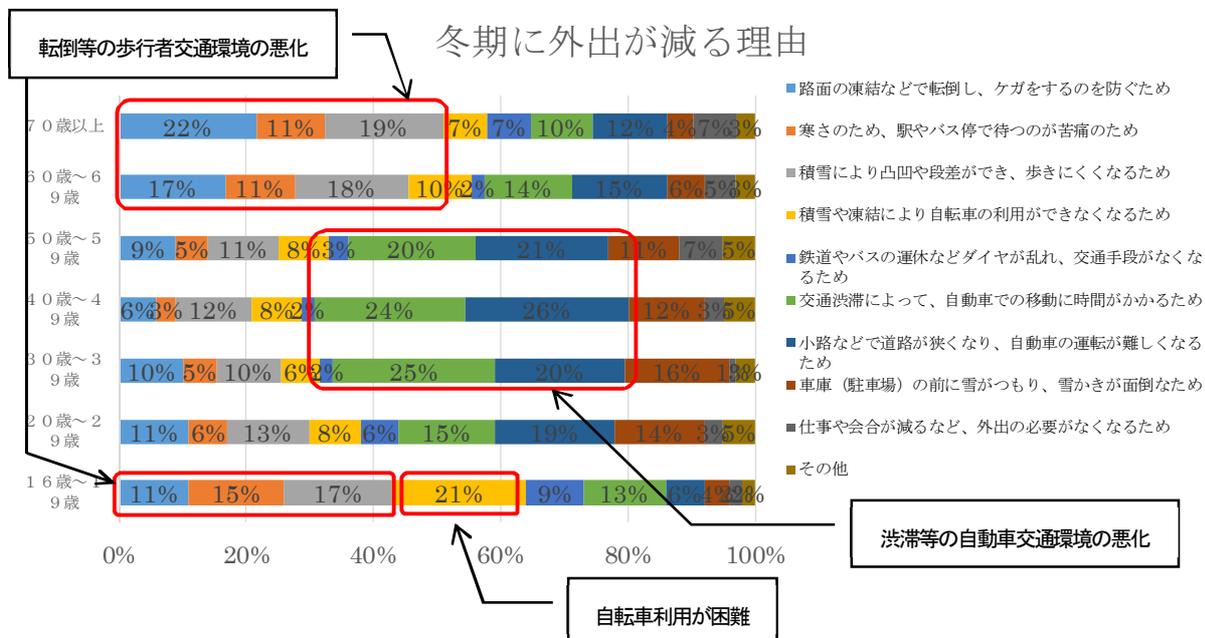
(2) 調査結果

□ 夏期と冬期の外出について調査したところ、冬期外出する機会が減る理由として、歩行者交通環境や自動車交通環境等が悪化するという結果となりました。

① 夏期（4～11月）と冬期（12～3月）のそれぞれの普段の外出回数（通勤・通学を除く）の変化

消費等への影響	外出目的	外出回数		外出減少率	
		夏期 (4～11月)	冬期 (12～3月)		
	①販売、配達、打ち合わせなどの仕事※	1日に	0.61回	0.52回	14.8%
	②食料品や日用品など最寄品の買い物	週に	2.90回	2.46回	15.2%
	③衣料品や家具などの買回品の買い物	1か月に	1.48回	1.21回	18.2%
	④レジャー・レクリエーションなど	1か月に	2.05回	1.40回	31.7%
	⑤通院、習い事などの私用	1か月に	2.32回	2.10回	9.5%
	平均				17.9%

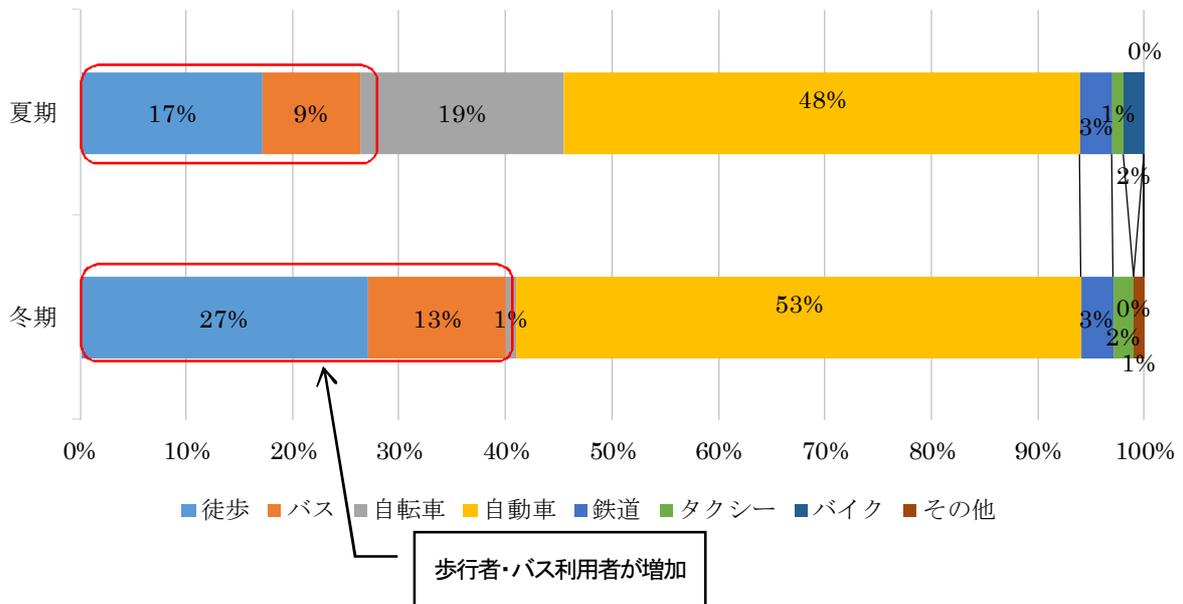
② 冬期に外出が減る理由



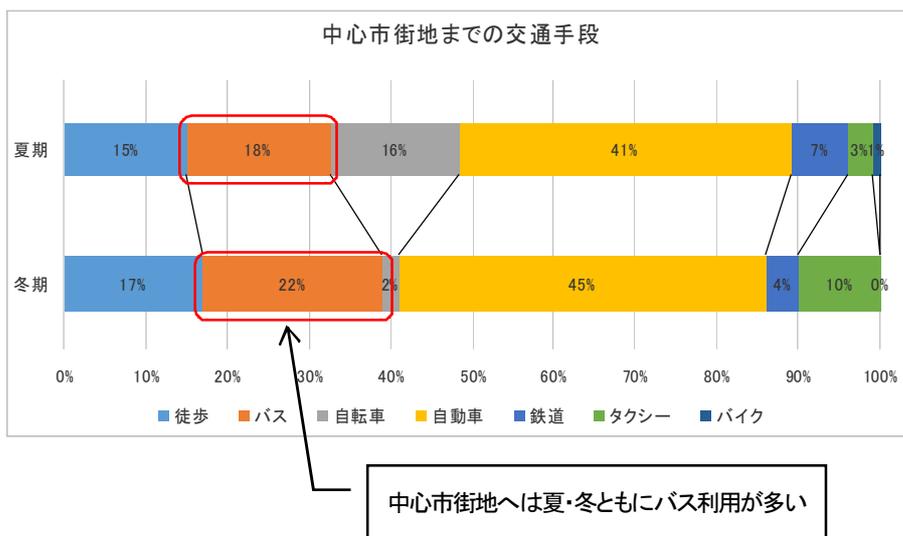
□ 夏期と冬期における交通手段の変化の調査では、冬期においては徒歩・バス利用が増加するとともに、中心市街地への交通手段ではバス利用が多く、特に高齢者が顕著であることから、高齢者に対する安全で快適な市民生活を支える徒歩・バス利用環境の向上が求められるという結果となりました。

③夏期・冬期それぞれの交通手段（通勤・通学）（乗り継ぎ含む）

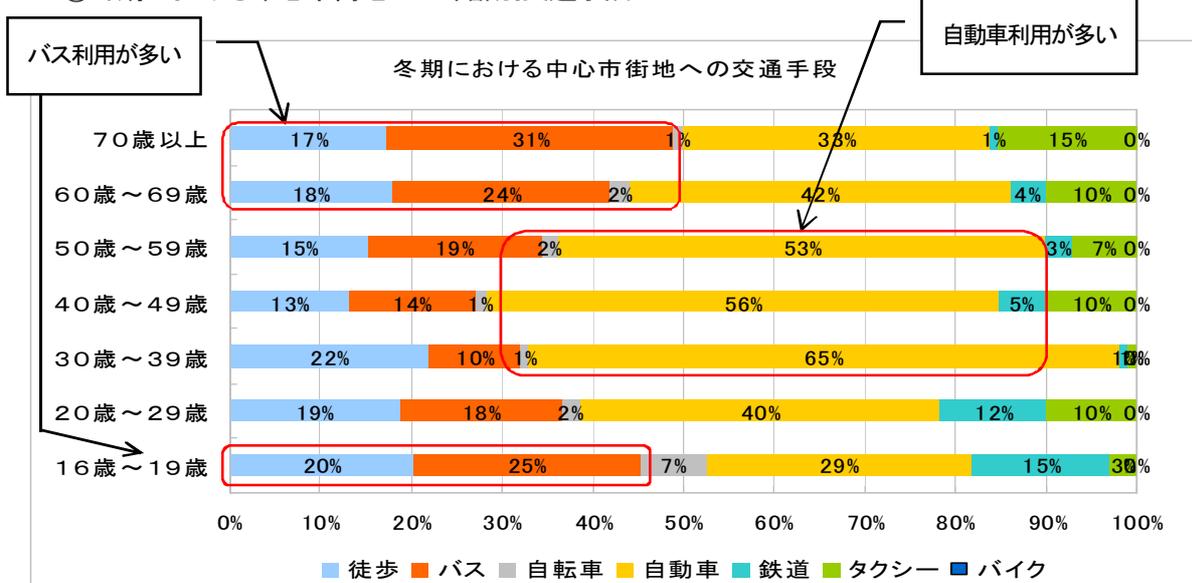
通勤・通学目的の交通手段



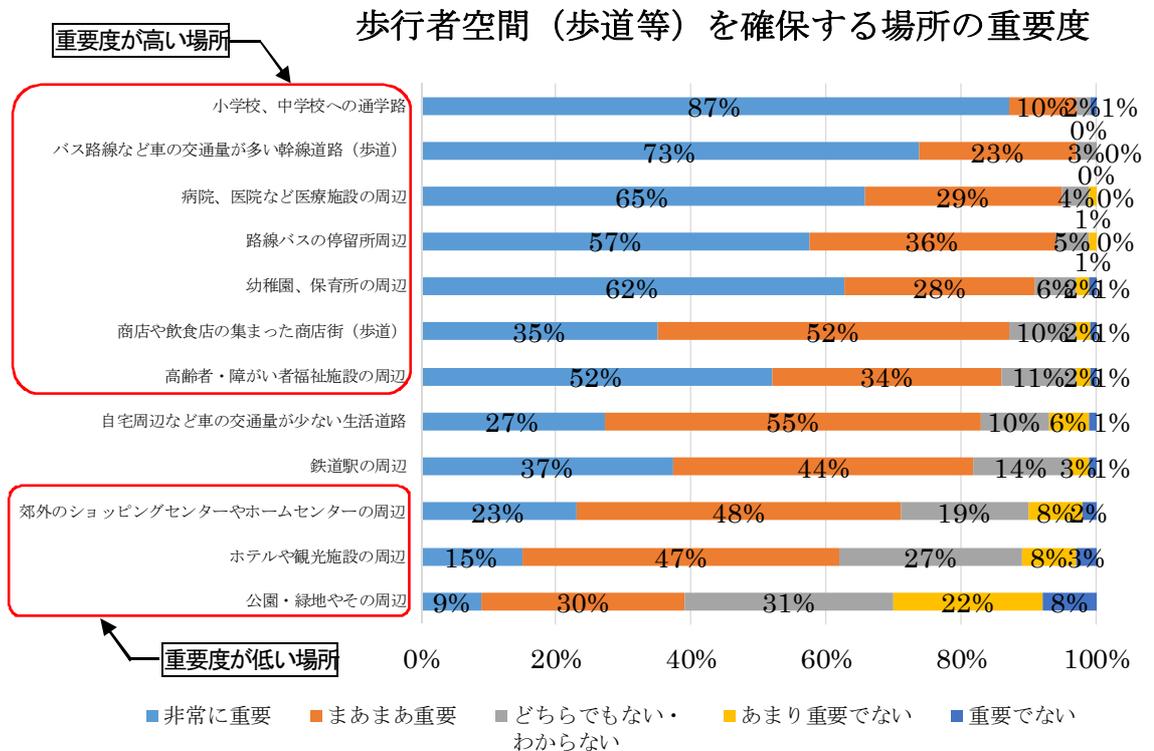
④青森市の中心市街地及びその周辺部（青森駅周辺、古川、長島、新町、安方、橋本、本町、松原）に出掛ける場合に、一般に利用する交通手段（乗り継ぎを含む）



⑤冬期における中心市街地への年齢別交通手段



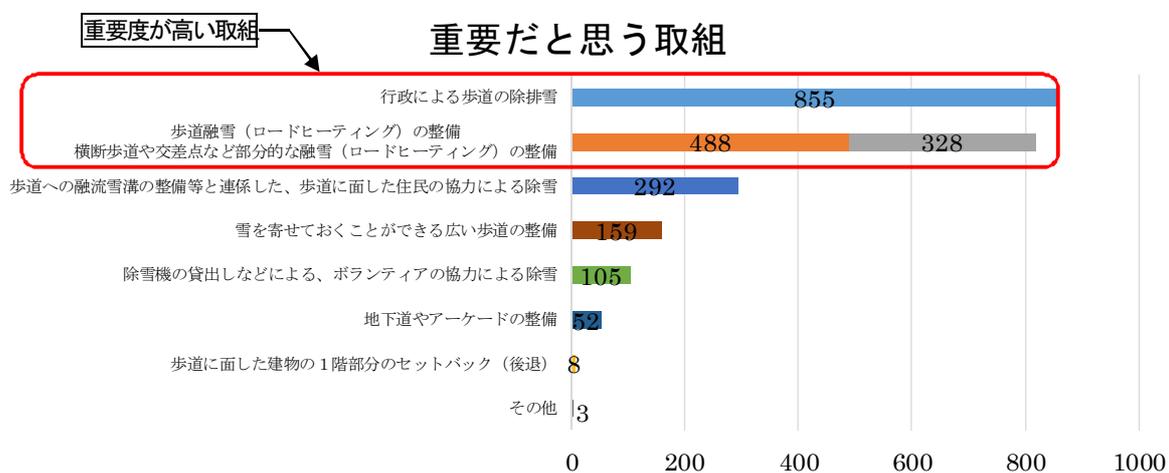
□ 冬期歩行者空間（歩道等）を確保する場所の重要度調査では、通学路や歩行者交通量の多い幹線道路、商店街、高齢者等の利用の多い施設周辺、バス停におけるニーズが高いという結果となりました。



- 冬期歩行者空間（歩道等）を確保するための取組に関する調査では、行政による歩道除排雪・歩道融雪の認識度・重要度が高いものの、住民協力による取組が認識度・重要度が共に低いことから、住民等への意識啓発や担い手の育成等、パートナーシップによる取組の促進が求められるという結果となりました。

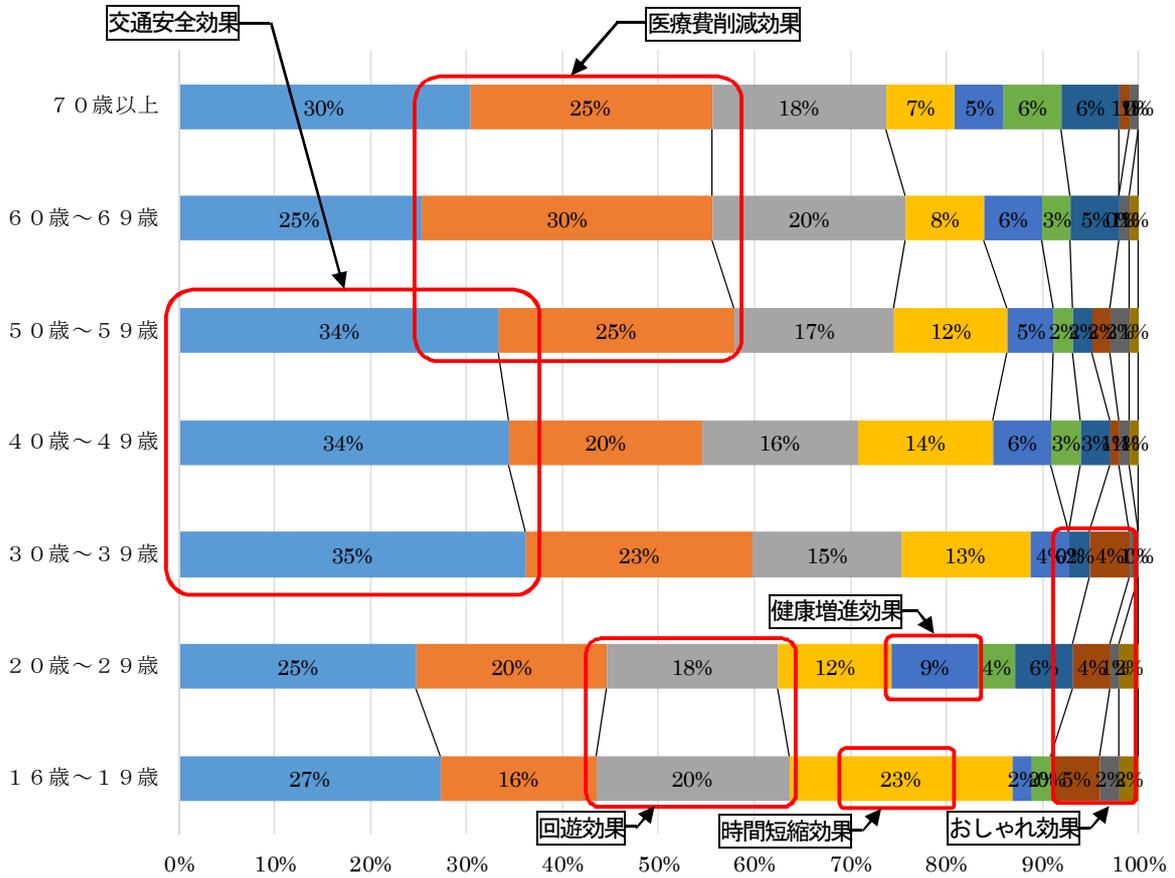
■ 冬期歩行者空間確保のためにやっていると認識している取組

行政による歩道の除排雪	71%
歩道融雪（ロードヒーティング）の整備	62%
横断歩道や交差点など部分的な歩道融雪の整備	48%
歩道流・融雪溝を利用した、歩道に面した住民の協力による除雪	42%
除雪機の貸出等による、ボランティアの協力による除雪	33%
雪を寄せておくことのできる広い歩道の整備	23%
地下道やアーケードの整備	21%
歩道に面した建物の1階のセットバック（後退）	6%
その他	1%



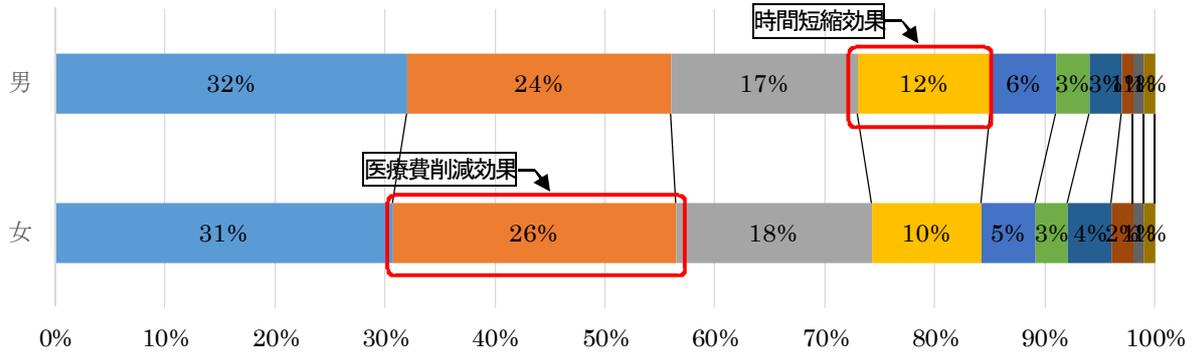
□ 歩道融雪の効果の調査では、交通安全効果のみならず、性別・世代によって多様な効果を感じているという結果となりました。

融雪歩道の効果（年齢別）



- 車道を歩く場面が減り、車との接触のおそれ少なくなる交通安全効果
- 転倒によるケガが少なくなる医療費削減効果
- 買い物などで冬でもブラブラまち歩きできるようになる回遊効果
- 歩く速度が速くなることによる通勤・通学時間の短縮効果
- 冬もジョギングや犬の散歩など気軽に運動が行える健康増進効果
- 自動車などを使う機会が減ることによるCO2削減効果
- タクシーなどを使わなくなることによる移動コスト削減効果
- かかとの高いブーツなど着飾って出かけることができるおしゃれ効果
- その他
- 感じられる効果はない（上記1～9に一つも○がない場合のみ選択）

融雪歩道の効果（男女別）



- 車道を歩く場面が減り、車との接触のおそれが少ない交通安全効果
- 転倒によるケガが少なくなる医療費削減効果
- 買い物などで冬でもブラブラまち歩きできるようになる回遊効果
- 歩く速度が速くなることによる通勤・通学時間の短縮効果
- 冬もジョギングや犬の散歩など気軽に運動が行える健康増進効果
- 自動車などを使う機会が減ることによるCO2削減効果
- タクシーなどを使わなくなることによる移動コスト削減効果
- かかとの高いブーツなど着飾って出かけることができるおしゃれ効果
- その他
- 感じられる効果はない（上記1～9に一つも〇がない場合のみ選択）

□ 最後に、色々なご意見を自由に書いていただいたところ、多く挙げられたのは、歩行者空間の確保が十分でないとの現状への不満、その重要性が大半を占めました。その対応手法としては、歩道融雪に対する期待が高く、流・融雪溝の整備や歩道除雪の徹底など、行政への取組を求める声が多い反面、行政だけでは限界があることから、ボランティアや住民の協力、ボランティア活動の活性化を求める意見もありました。

以上が、冬期歩行者空間確保に関するアンケート調査結果の概要となりますが、道路除排雪に関する意見が多くを占め、雪対策全般に対する市民の関心が高いという結果となりました。

■ 意見の内容

歩行者空間の確保が重要	64
歩行者空間確保のため歩道融雪の整備を推進	56
歩行者空間確保のため流・融雪溝の整備を推進	37
歩行者空間確保のため除排雪を徹底	36
歩行者空間確保のためボランティアや住民の協力を得る	23
歩行者空間確保のため幅の広い道路・歩道の整備を推進	12
バス停の待合空間の確保	7
地下道の整備を推進	7
アーケードの整備を推進	3
道路除排雪に関する意見（除排雪回数、交差点の雪盛、寄せ雪など）	134
その他（雪処理マナー、冬期の自転車運転など）	101

■ 意見の抜粋

◇歩行者空間の確保が重要

『自動車が優先され、歩行者が極めて危ない状況にあることが多い。子供と高齢者など、自動車を日常使わず、歩行する人達の安全をまず確保する努力をして欲しい。』（60歳代 女性）

◇歩道融雪の整備を推進

『ロードヒーティングの整備を進めて、気軽に歩いて買い物に出かけられるようにしてほしい。冬場は運動不足になりやすいので、歩道が歩けるようになったら、もっと健康増進につながると思う。』（50歳代 女性）

◇流・融雪溝の整備を推進

『毎年多額の除排雪費を考えると、積極的に流・融雪溝の整備をすべきではないか。そして地域住民も協力し、通学路の確保、緊急車両のための道路幅確保が大切だと思います。』（50歳代 男性）

◇除排雪を徹底

『通学路はしっかり除雪して、安心して登校できるようにしてほしい。』（10歳代 女性）

◇ボランティアや住民の協力

『冬期間の歩道確保は、行政の取組に加え、近隣住民のボランティアが大切かと思います。各町会単位で、危険で歩きにくい場所を見直すのが良いと思います。』（50歳代 女性）

7 市の現状

(1) 人口・土地利用状況

平成 22 年度の人口分布調査より、沖館・富田地区、久須志・千刈・金沢・奥野地区、花園・佃・小柳地区などの既成市街地において人口密度が高く、人口に対する 65 歳以上の高齢者の比率も同地区が多くなっています。

また、人の集まる病院・診療所、公共施設の分布は一般国道 4 号・7 号沿線等の主要な幹線道路の周辺に集積されており、人口分布と概ね同じエリア構成となっています。〈図 2 人口、土地利用の現状 P 32〉

(2) 青森市営バスの 1 日当たり乗降者人数、歩行者通行量

〈図 3 青森市営バスの 1 日当たり乗降者人数 P 33〉は平成 27 年 2 月の冬期のデータで、施設が集約されている中心市街地や、市民が集まる施設近辺のバス停、国道・主要地方道など、重点整備地区へ至るバス交通の骨格路線での利用が多いことがわかります。

〈図 4 歩行者通行量（12 時間） P 34〉も平成 27 年の調査結果で、主に青森環状野内線・山の手通り線・一般国道 4 号、7 号、103 号の歩行者通行量が多く、乗降者人数が多いバス路線と重なっています。

また、市民アンケートによると、冬期における移動手段としては、徒歩やバスでの移動が多くなることから、歩行者空間確保の必要な場所は、中心市街地に通ずるバス路線であることがわかります。

8 課題の整理

(1) 社会環境の変化への対応・対策

近年の急激な人口減少や少子高齢化の進展、更に社会資本の老朽化等に伴い、財政環境がますます厳しくなることが想定されること、また、平成13年度の前計画の策定後、東北新幹線新青森駅開業に伴う土地利用・交通環境が変化したことなど、社会環境が大きく変わったことから、効果的・効率的な冬期バリアフリー対策が必要となってきます。

(2) 残された課題等への対応・対策

前計画において、短期計画路線として整備を進めてきた歩道融雪施設の一部は、電線類地中化とあわせて整備を進めてきたため、事業完了までに長時間を要していますが、急速な高齢化に対応し、冬期バリアフリー対策のスピードアップを図る必要があります。

また、高齢者、障がい者のみならず、子育て世代を含む全ての人が安全・安心に生活し、自立して社会参加できるよう、公共交通利用等を考慮し、まちなかのみならず連続した冬期バリアフリー対策の整備拡充を図るとともに、ハード整備とソフト対応の連携、多様な関係者との連携など、効果的・効率的な冬期バリアフリー対策に取り組むことが求められています。

(3) 現状・アンケート調査結果への対応・対策

高齢化が進行した密集市街地が計画地区周辺に広がっていますが、病院・診療所や利用者の多いバス停が、計画地区内及びアクセスする幹線道路等の周辺（計画地区外）に集積・連たんしていること、歩行者通行量の多い幹線道路が計画地区内外に存在することから、バス停周辺における冬期バリアフリー対策の必要性が顕在化しています。

また、アンケート調査結果によると、学生・高齢者等は、凍結による転倒や歩きにくい等の歩行者交通環境の悪化から外出が減少するとともに、冬期は中心市街地へのアクセス手段としてバス利用者が増加しています。さらに、通学路・幹線道路の歩道やバス停周辺における冬期歩行者空間の確保へのニーズが高く、歩道除雪・歩道融雪への期待が大きいものと考えられます。これらに対応・対策することで、交通安全効果、医療費削減効果、回遊効果などの多様な効果の発現が見込まれます。

9 計画の見直し

前計画の策定後の、急激な人口減少や少子高齢化の進展などの社会環境の変化や歩行者通行量・アンケート調査結果を踏まえ、今後策定予定の将来のまちの姿を示す計画である立地適正化計画で進める〈コンパクトシティプラスネットワーク〉のまちづくりの考え方にに基づき、前計画の見直しを行います。〈第2期計画〉

(1) 見直しの方針

I. 歩道融雪や除雪によるネットワークの不連続を解消し、コンパクトシティの拠点形成を

- 支える面的な冬期歩行者空間ネットワークの整備に引き続き取り組みます。
- II. 関連計画を基本に計画路線を整理及び追加し、路線の役割に応じて、ハード整備とソフト対応を組み合わせ、ネットワークの強化・充実と冬期バリアフリー対策のスピードアップを効果的・効率的に進めます。
 - III. 東北新幹線新青森駅周辺を誘導地区として新規に位置づけをし、冬期バリアフリー対策の推進を図ります。

(2) 計画路線の整理及び整備等の考え方

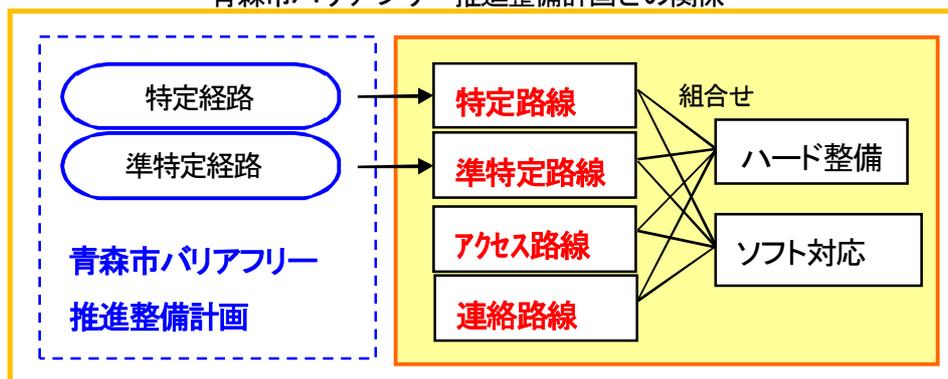
計画路線については、青森市バリアフリー推進整備計画に基づいて、重点整備地区内にある青森駅及び古川バス停を中心としたエリア内で利用ニーズの高い主要施設までをつなぐ路線等を特定路線、重点整備地区及び誘導地区内にある特定路線に準じた整備を進める路線を準特定路線として定めます。また、前計画での計画路線における歩道除雪を含めた冬期バリアフリー対策の実施率は89.1%となっており、概ね冬期バリアフリー対策が実施されていることから、今回の計画見直しでは、引き続き、未整備路線の整備を進めるとともに、アクセス路線（計画地区へ至るバス交通の骨格路線）及び連絡路線（各路線のネットワークを形成する路線）を計画路線として新たに追加し、冬期バリアフリー対策の充実を図ります。

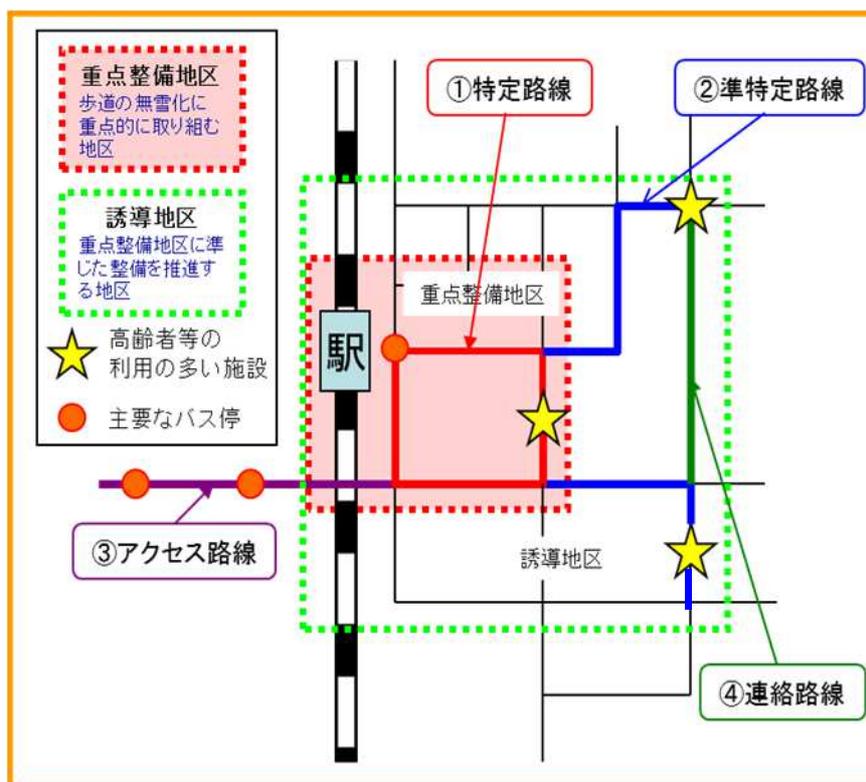
それぞれの路線の考え方は以下のとおりです。

- ①**特定路線** …重点整備地区において、交通拠点（青森駅及び古川バス停）から高齢者・障がい者等の日常生活及び社会生活に必要な施設までの主要な移動路線。
- ②**準特定路線**…重点整備地区及び誘導地区内において、高齢者・障がい者等の利用の頻度が高い施設周辺の経路で、特定路線に準ずる路線。
- ③**アクセス路線** …重点整備地区へ至るバス交通の骨格路線で、利用率の高いバス停の融雪等、歩行者空間を優先的に確保する路線。
- ④**連絡路線** …ネットワークの連続性を確保するため、歩行者空間を順次確保していく路線で、①～③の路線間を連絡する路線。

<図5 ～拠点形成を支える冬期バリアフリー～ P39>

青森市バリアフリー推進整備計画との関係





今後の計画地区・計画路線別の整備等の考え方については、以下のとおりです。

		重点整備地区			誘導地区			その他	
		特定 路線	準特定 路線	連絡 路線	準特定 路線	7ヶ所 路線	連絡 路線	7ヶ所 路線	連絡 路線
ハード 整備	アーケード・歩道融雪	○	○		○	○※2		○※2	
	ソフト 対応	雪処理施設(※1)		○	○	○		○	
小型除雪機貸与		○	○	○	○	○	○	○	○
自主除排雪支援		○	○	○	○	○	○	○	○
	歩道除雪の充実		○	○	○	○	○	○	○

※1 流・融雪溝、下水熱利用雪処理施設（投雪口）

※2 バス停周辺のポイント融雪整備を含む

(3) 見直し内容

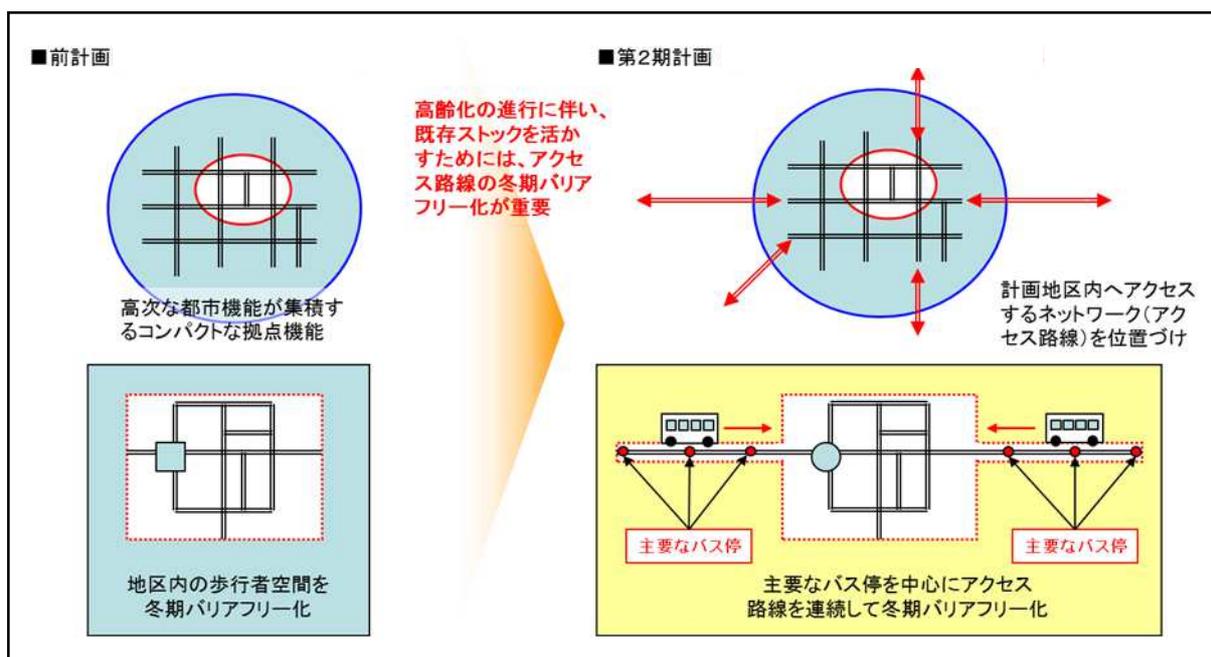
① ミッシングリンクの解消

前計画地区において、歩道融雪や歩道除雪路線の不連続箇所（ミッシングリンク）を解消するとともに、歩道除雪困難路線についても順次整備を行い、面的なネットワークを整備します。

<図6 歩道融雪の不連続箇所、歩道除雪困難路線 P 4 0 >

② ネットワークの推進

前計画において主軸においていた拠点形成に加え、高齢化の進む密集市街地、医療施設、公共施設の立地や、歩行者交通量、バス交通の状況等を踏まえ、計画地区内へアクセスする骨格的な幹線道路ネットワークをプラスし、計画地区内に至る主要な経路において、連続した歩行者空間の確保を目指します。<図A 拠点地区へアクセスするネットワークをプラス P 2 6 >



③ 段階的・継続的なネットワークの整備

冬期バリアフリー対策のスピードアップ・充実を図るためには、効果的・効率的に整備を進めることが必要なことから、既存ネットワークと連携し、段階的・継続的に冬期バリアフリーネットワークの拡大を図ります。

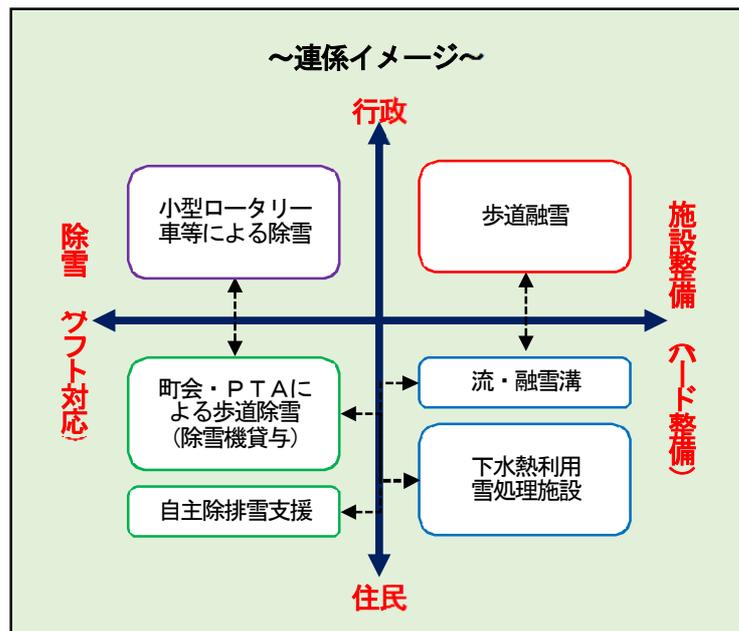
<図7 ステップ・アップ整備 P 4 2 >

④恒久的な歩行者空間の整備

歩道融雪施設等の老朽化に伴う施設更新については、社会環境等の変化を考慮して、その時点における最善の整備方法を検討し、引き続き歩行者空間の確保を図ります。

⑤パートナーシップによる取組の充実

歩行者空間の確保に関するニーズは高いものの、厳しい財政環境の中、歩道融雪には多額の整備費を要することから、全ての路線を整備するのは困難です。また、歩道の積雪にきめ細やかに対応するためには、地域住民及びボランティアによる取組と連携することが必要となります。そこで、歩行者空間確保に向け、ハード整備と除雪を効果的・効率的に組み合わせ、行政と住民の連携による取組の充実を図ります。具体的には、①道路管理者による歩道除雪の充実、②住民・商店街等による自主的な歩道除雪の促進、③住民による歩道除雪を支援する雪処理施設の整備が挙げられます。

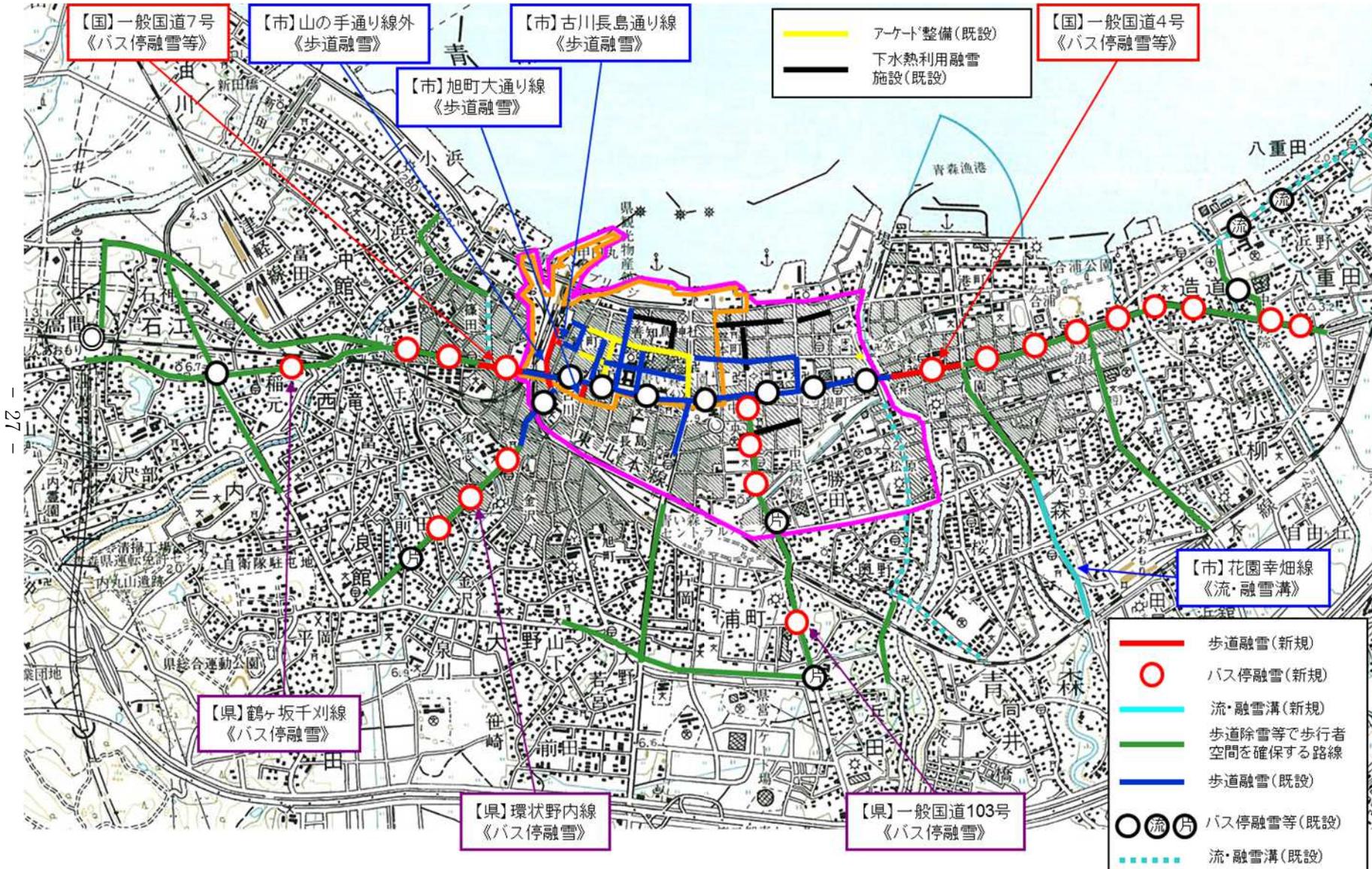


10 見直し後の計画

今回の計画見直しでは、路線延長が前計画から 30,920m 延伸し、倍以上となる 55,970m とし、前期と後期に区分し、前期については概ね 10 年以内を目標とします。また、計画の進捗管理を行いながら定期的に見直しし、今後策定予定の立地適正化計画と連携しながら、その後の整備について検討を行います。

		前計画		見直し後の計画			
		面積	延長	面積	延長	内訳	
重点整備地区		118ha	8,650m	118ha	10,250m	特定路線	4,420m
						準特定路線	3,940m
						連絡路線	1,890m
誘導地区	青森駅周辺	250ha	16,400m	250ha	16,670m	準特定路線	7,720m
						アクセス路線	2,300m
						連絡路線	6,650m
	新青森駅周辺	—	—	12ha	1,230m	準特定路線	1,230m
その他		—	—	—	27,820m	アクセス路線	8,750m
						連絡路線(既設)	15,920m
						連絡路線(計画)	3,150m
合計		368ha	25,050m	380ha	55,970m	特定路線	4,420m
						準特定路線	12,890m
						アクセス路線	11,050m
						連絡路線	27,610m

<前期> 歩行者空間整備手順図



事業種別、延長・規模等

地区	路線種別	主体	路線名	事業種別	前期	後期	延長・規模	備考
重点整備地区	特定路線	市	山の手通り線	歩道融雪 ・無電柱化	○		約330m	青森駅前広場～古川跨線橋
	準特定路線	市	山の手通り線	歩道融雪	○		約70m	古川跨線橋～浪館通り
	準特定路線	市	古川長島通り線	歩道融雪	○		約80m	ニコニコ通りアウガ以西
	準特定路線	市	旭町大通り線	歩道融雪	○		約120m	国道7号～古川中央通り線
	連絡路線	市	古川中央通り線	流・融雪溝		○	約420m	浪館通り～八甲通り
誘導地区	準特定路線	県	一般国道103号	バス停融雪	○	○	バス停7ヶ所	
	準特定路線	市	旭町大通り線	歩道融雪		○	約90m	古川中央通り線～山の手通り線
	準特定路線	市	十和田通り線	歩道融雪 ・無電柱化		○	約200m	うとう橋通り線～国道4号
	準特定路線	市	山の手通り線	流・融雪溝		○	約600m	浪館通り～観光通り手前
	連絡路線	市	山の手通り線	流・融雪溝		○	約860m	
	連絡路線	市	古川中央通り線	流・融雪溝		○	約920m	八甲通り～観光通り
その他	アクセス路線	国	一般国道4号	バス停融雪	○		バス停16ヶ所	
				歩道融雪		○	約540m	堤橋～藤田組通り
	アクセス路線	国	一般国道7号	バス停融雪	○		バス停6ヶ所	
				歩道融雪		○	約140m	古川跨線橋～国道280号
	アクセス路線	県	青森環状野内線	バス停融雪	○	○	バス停7ヶ所	
	アクセス路線	県	一般国道103号	バス停融雪	○	○	バス停3ヶ所	
	アクセス路線	県	鶴ヶ坂千刈線	バス停融雪	○	○	バス停2ヶ所	
	連絡路線	県	一般国道280号	バス停融雪		○	バス停4ヶ所	
	連絡路線	県	久栗坂造道線	バス停融雪		○	バス停2ヶ所	
	連絡路線	市	花園幸畑線	流・融雪溝	○		約970m	H26～実施中

※整備手法及び整備時期については、事業主体が決定

資料

冬期バリアフリー計画路線図



凡例	
 	重点整備地区(118ha)
 	誘導地区(250ha)
 	整備済路線:アーケードや歩道融雪施設整備済
 	短・中期計画路線:概ね5年以内
 	長期計画路線5~10年以内

重点整備地区

誘導地区

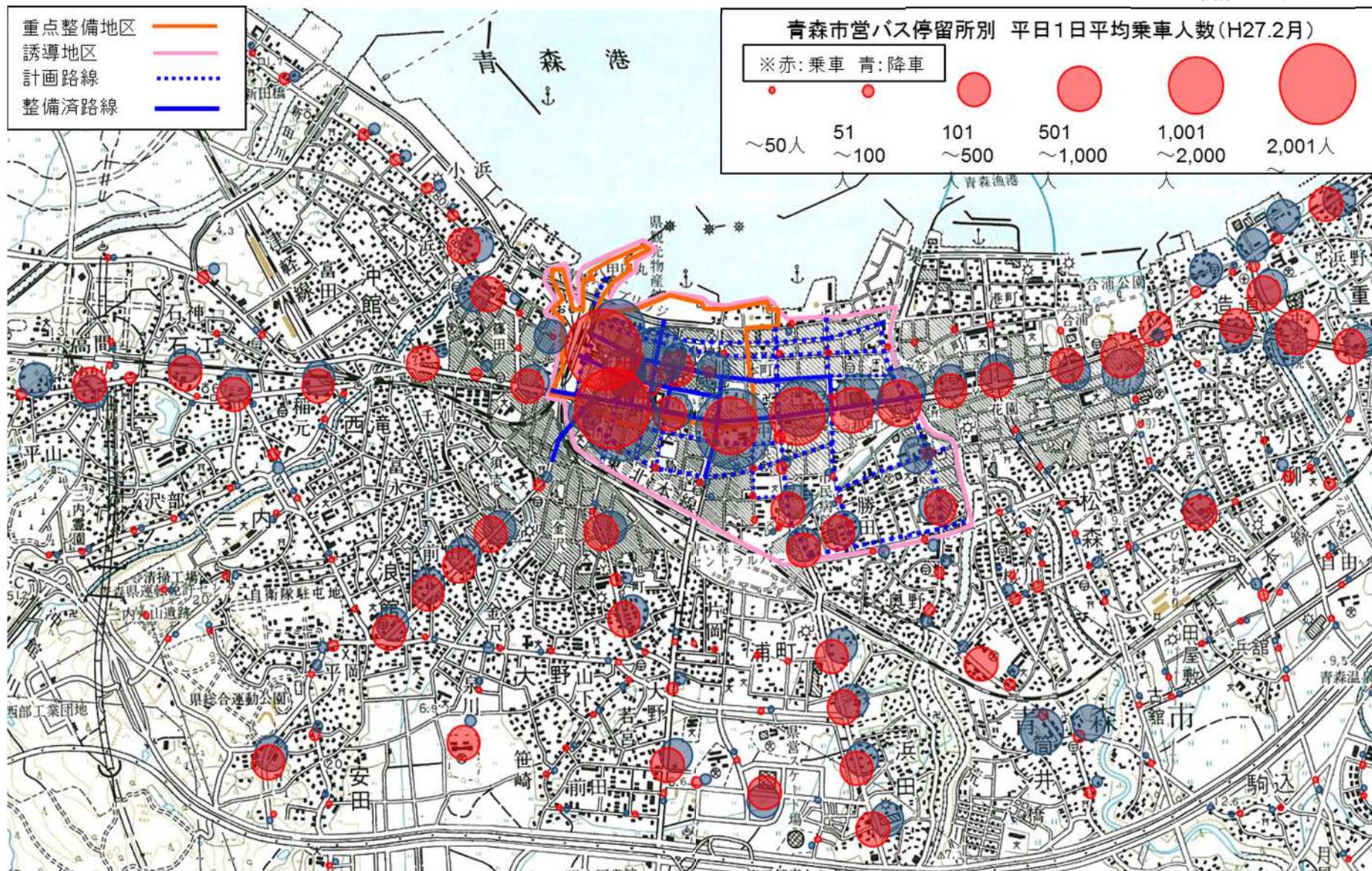
番号	路線名
1	青森停車場線
2	青森港線
3	古川長島通り線
4	新町古川通り線
5	図書館通り西田沢線
6	八甲通り線
7	荒川青森停車場線
8	青森環状野内線
9	荒川青森停車場線
10	うとう橋通り線

番号	路線名
11	国道7号
12	国道4号
13	石森橋通り線
14	青柳橋通り線
15	山の手通り線
16	安方古川通り線
17	うとう神社前通り線
18	八甲通り線
19	旭町大通り線
20	古川中央通り線



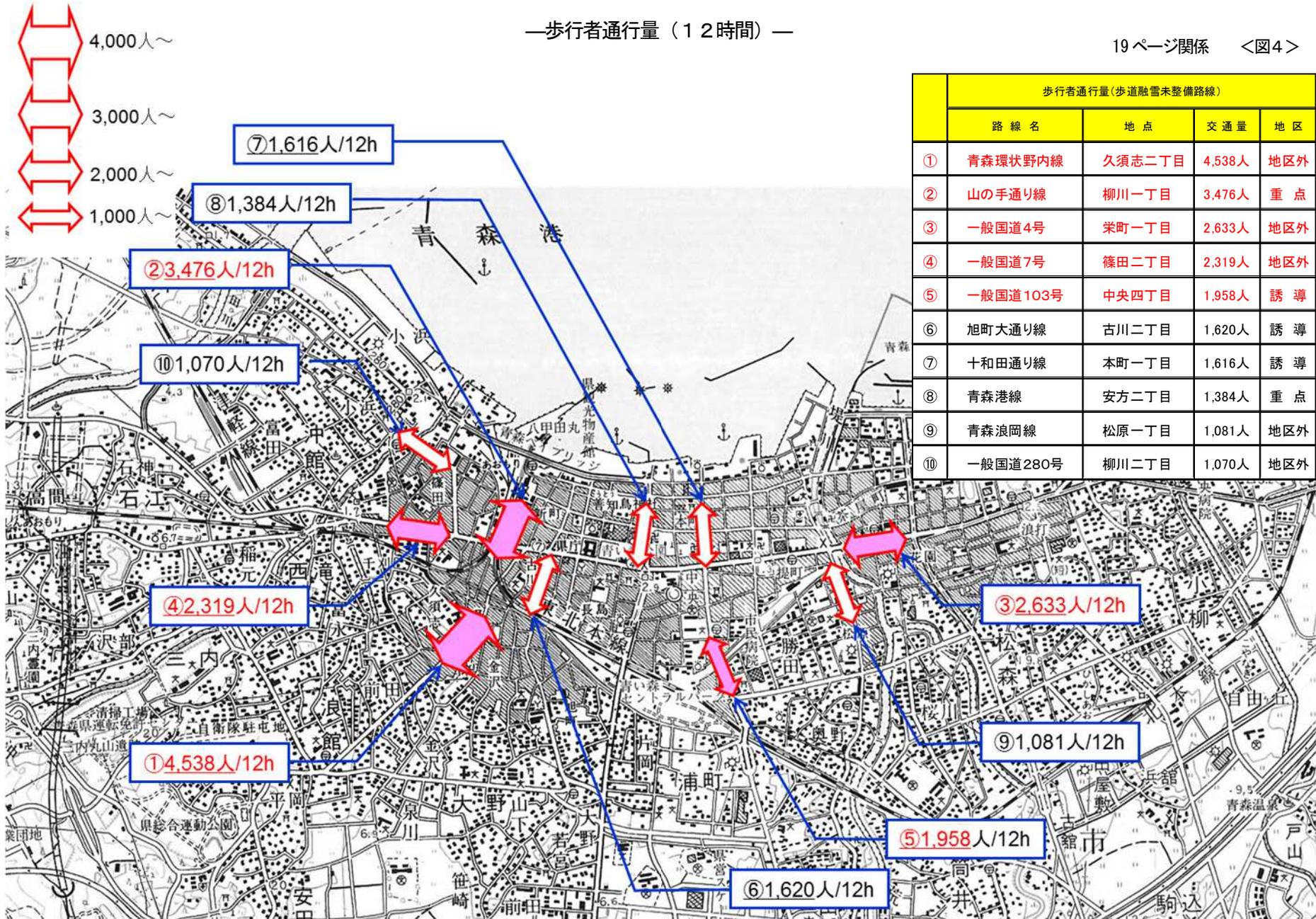
—青森市営バスの1日当たり乗降者人数—

19 ページ関係 <図3>



—歩行者通行量（12時間）—

19 ページ関係 <図4>



歩行者通行量(歩道融雪未整備路線)			
路線名	地点	交通量	地区
① 青森環状野内線	久須志二丁目	4,538人	地区外
② 山の手通り線	柳川一丁目	3,476人	重点
③ 一般国道4号	栄町一丁目	2,633人	地区外
④ 一般国道7号	篠田二丁目	2,319人	地区外
⑤ 一般国道103号	中央四丁目	1,958人	誘導
⑥ 旭町大通り線	古川二丁目	1,620人	誘導
⑦ 十和田通り線	本町一丁目	1,616人	誘導
⑧ 青森港線	安方二丁目	1,384人	重点
⑨ 青森浪岡線	松原一丁目	1,081人	地区外
⑩ 一般国道280号	柳川二丁目	1,070人	地区外

—歩行者空間の現状（歩道）—

※歩行者通行量の多い順



—歩行者空間の現状（歩道）—



— 歩行者空間の現状（バス停） —



—歩行者空間の現状（バス停）—

⑤一般国道103号（橋本三丁目 横内方面）



H27.1/26撮影 厚雪約30cm(気象台9時/86cm)

⑤一般国道103号（橋本三丁目 横内方面）



H27.5/11撮影

⑥一般国道103号（サンロード青森 青森駅方面）



H27.1/26撮影 (気象台9時/86cm)

⑥一般国道103号（サンロード青森 青森駅方面）



H27.5/11撮影

⑦一般国道7号（西滝 青森駅方面）



H27.1/24撮影 厚雪約40cm (気象台9時/89cm)

⑦一般国道7号（西滝 青森駅方面）



H27.5/11撮影

⑧一般国道7号（西滝 西部方面）



H27.1/24撮影 厚雪約40cm (気象台9時/89cm)

⑧一般国道7号（西滝 西部方面）



H27.5/11撮影

—冬期除雪の実施状況—

実施前	実施後
<p data-bbox="212 253 352 282">市道山の手通り線</p>  <p data-bbox="411 611 596 636">平成 27 年 1 月 12 日撮影</p>	 <p data-bbox="965 611 1150 636">平成 27 年 1 月 23 日撮影</p>
<p data-bbox="212 667 316 696">市道十和田線</p>  <p data-bbox="411 1025 596 1050">平成 27 年 1 月 12 日撮影</p>	 <p data-bbox="965 1025 1150 1050">平成 27 年 1 月 23 日撮影</p>

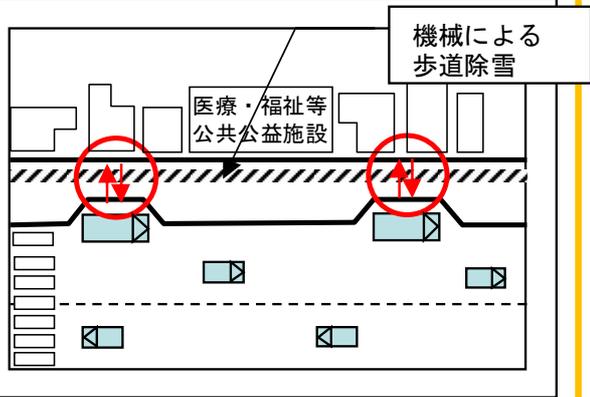
—歩道除雪困難路線—

冬期	夏期（無雪期）
<p data-bbox="212 1178 344 1207">市道古川中央通り</p>  <p data-bbox="435 1574 620 1599">平成 27 年 1 月 12 日撮影</p>	
<p data-bbox="212 1603 344 1632">市道山の手通り線</p>  <p data-bbox="443 1991 628 2016">平成 27 年 1 月 14 日撮影</p>	

アクセス路線において、バス停等のポイント整備や歩行者交通量の多い区間の歩道融雪を先行し、段階的・継続的に整備

現 状

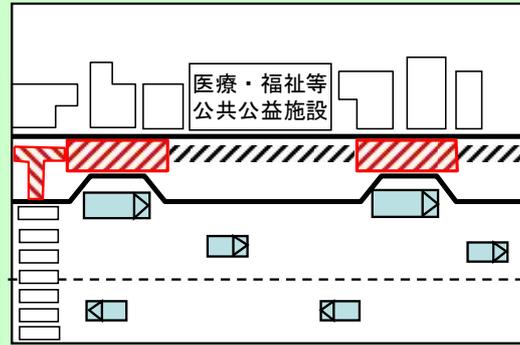
バス停で歩行者とバス待ち行列とが交錯。また積雪・凍結による転倒事故が多発。バス停周りの除雪を行うことが必要。



ステップアップ

STEP1

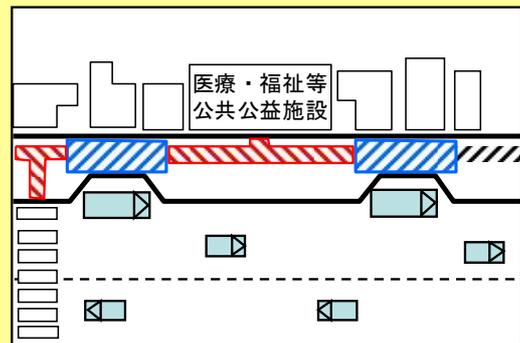
バス停周辺で融雪施設を「ポイント整備」し「たまり空間」を無雪化。（バス停間は引き続き小型除雪機による除雪を徹底）



ステップアップ

STEP2

公共公益施設の立地状況や歩行者交通量を踏まえ、優先度の高い区間から融雪施設を「連続的に整備」しネットワーク化。



参 考

参考 青森市冬期バリアフリー計画推進協議会の開催経緯

第2期冬期バリアフリー計画策定にあたり、学識経験者、警察関係者、関係団体学、道路管理者などで構成する「青森市冬期バリアフリー計画推進協議会」及び、国県市の関係課職員で構成する「作業部会」において、協議・検討を行いました。

協議会	開催日	場 所	内 容
第1回協議会	平成26年10月17日	青森市役所 本庁舎 2階 庁議室	青森市冬期バリアフリーの進捗状況など
第1回作業部会	平成26年12月24日	青森河川国道事務所 2階 大会議室	アンケート調査の速報値 冬期バリアフリー対策の方向性など
第2回作業部会	平成27年3月13日	青森河川国道事務所 2階 会議室	アンケート調査のまとめ 冬期バリアフリー対策の方向性など
第2回協議会	平成27年3月26日	ワ・ラッセ 1階 「交流学习室(1)」	アンケート調査のまとめ 冬期バリアフリー対策の方向性など
第3回作業部会	平成27年6月17日	青森河川国道事務所 2階 大会議室	計画(素案)に対する意見聴取など
第4回作業部会	平成27年7月8日	青森河川国道事務所 2階 大会議室	第3回作業部会での意見聴取を踏まえた 修正案に対する意見聴取など
第3回協議会	平成27年7月17日	青森市役所 本庁舎 2階 庁議室	計画(素案)に対する意見聴取など
第5回作業部会	平成27年10月9日	書面協議	計画(案)の報告及び意見聴取など
第4回協議会	平成27年10月22日	青森市役所 本庁舎 2階 庁議室	計画(案)の報告及び意見聴取など

青森市冬期バリアフリー計画推進協議会要綱

(設置)

第1条 この要綱は、本市における冬期歩行者空間を確保するための対策（以下「冬期バリアフリー対策」という。）に関する計画の策定及びその実施、その他冬期バリアフリー対策の推進に必要な事項について、学識経験者等の意見を聴取し、関係機関相互の連絡調整を行うため、青森市冬期バリアフリー計画推進協議会（以下「協議会」という。）を置く。

(委員)

第2条 協議会は、学識経験者のほか別表第1に掲げる職にある者及び別表第2に掲げる関係団体の代表者又は代表者が指定する者により構成する。

2 協議会に委員長を置き、委員の互選によってこれを定める。

(会議)

第3条 会議は、市長が招集するものとする。

2 会議の進行は、委員長が行う。

3 委員長は、必要があると認めるときは、委員以外の者を会議に出席させ、その意見又は説明を聞くことができる。

(処務)

第4条 協議会の処務は、青森市都市整備部都市政策課において処理する。

(その他)

第5条 この要綱に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会議において協議し、委員長が別に定める。

附 則

(実施期日)

この要綱は、平成26年10月17日から実施する。

附 則

この要綱は、平成27年6月5日から実施する。

別表第1（第2条関係）

道路管理者	国土交通省東北地方整備局青森河川国道事務所副所長
	青森県県土整備部道路課長
	青森県東青地域県民局地域整備部長
	青森市都市整備部長
警察関係者	青森県警察本部交通規制課長
	青森県青森警察署長

別表第2（第2条関係）

関係団体	青森商工会議所
	青森市町会連合会
	青森市PTA連合会
	青森中心商店街懇話会
	あおもり雪国懇談会

平成 27 年 10 月 22 日現在

青森市冬期バリアフリー計画推進協議会名簿

敬称略・順不同

所属・職	氏名	備考
青森大学 経営学部 教授	井上 隆	委員長
福祉住環境コーディネーター	高 樋 忍	
青森商工会議所 専務理事	櫻庭 洋一	
青森市町会連合会 会長	加川 幸男	
青森市 PTA 連合会 顧問	道川 晋司	
青森市中心商店街懇話会	柴野 重生	
あおもり雪国懇談会 理事・事務局長	杉山 陸子	
青森県 警察本部 交通規制課 課長	小田桐 勝行	
青森県 青森警察署 署長	一戸 俊	
国土交通省 東北地方整備局 青森河川国道事務所 副所長	高橋 秀典	
青森県 県土整備部 道路課 課長	浅利 次郎	
青森県 東青地域県民局 地域整備部 部長	白川 裕彦	
青森市 都市整備部 部長	金子 牧子	

計 13 名

作業部会の構成

国	国土交通省 青森河川国道事務所 道路管理第二課
	国土交通省 青森河川国道事務所 調査第二課
県	青森県 県土整備部 道路課
	青森県 県土整備部 港湾空港課
	青森県 県土整備部 都市計画課
	青森県 東青地域県民局 地域整備部 道路施設課
市	青森市 都市整備部 道路建設課
	青森市 都市整備部 道路維持課
	青森市 都市整備部 都市政策課

第 2 期 青 森 市 冬 期 バ リ ア フ リ ー 計 画

編集 発行 平成27年10月

青森市都市整備部

〒038-8505 青森市柳川二丁目1番1号

問合せ先 都市政策課

TEL : 017 (761) 4136 FAX : 017 (761) 4389