

第 1 部 総論(交通現況と都市交通戦略の基本方針)

第 1 章 策定にあたっての基本的な考え方

1 青森市総合都市交通戦略策定の背景・目的

わが国の地域交通を取り巻く環境は、厳しいものとなっています。特に地方圏では、自動車交通への過度な依存により地域公共交通が衰退する一方、人口減少、少子高齢化の進行に伴い自家用車を運転できない高齢者等の増加が予想され、住民の移動手段の確保が課題となっています。

また、近年、地球温暖化防止など地球規模での環境意識が高まる中、我が国の国内の運輸部門における CO₂ 排出量は、我が国の全排出量の約 2 割を占め、そのうちの半分を自家用自動車に占めており、現在の環境負荷が高い自動車中心の交通体系から、より環境負荷が低い交通体系への転換が求められています。

このように、高齢・人口減少社会や地球温暖化問題への対応が求められている中で、地方都市の再生には、集約型都市構造への転換に併せ、環境負荷の少ない大量輸送機関である鉄道や路線バス等の公共交通インフラストックを効率的に活用できる公共交通ネットワークの整備が必要となっています。

さらに本市では、平成 22 年 12 月の東北新幹線新青森駅開業や並行在来線の経営分離（青い森鉄道）に伴い交通パターンが劇的に変化することが予想されることから、誰もが混乱することなく円滑に移動可能な域内の公共交通ネットワークの整備が求められています。

地球温暖化問題、高齢・人口減少社会の進行といった地球レベル、全国レベルの環境変化のみならず、東北新幹線新青森駅開業など本市特有の環境変化に対応し、コンパクトシティの形成や中心市街地の活性化に対応した総合的な都市交通環境の整備を促進するため、「青森市総合都市交通戦略」を策定するものです。

また、本戦略は、都市・地域が目指す総合的な交通の姿を実現するために、関係者が連携して取り組んでいく施策を取りまとめたものであり、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に定める地域公共交通の活性化を総合的かつ一体的に推進する「地域公共交通総合連携計画」となります。

地域公共交通連携計画とは

少子高齢化の進展や、交通手段に関する利用者のニーズの多様化などにより、地域公共交通の維持に困難を生じている社会経済情勢の変化に対応するため、地域公共交通の活性化及び再生のための地域における主体的な取組及び創意工夫を総合的、一体的かつ効率的に推進し、個性豊かで活力に満ちた地域社会の実現に寄与することを目的とする「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に規定される、地域公共交通の活性化及び再生を総合的かつ一体的に推進するための計画をいう。

2 対象区域

本戦略の対象区域は、青森県青森市全域とします。

3 実施期間

本戦略は、平成 21 (2009) 年度から平成 32 (2020) 年度を実施期間とし、社会経済情勢の変化及び施策効果に対する評価を踏まえて、中間年度の平成 27 (2015) 年度に見直すこととします。

4 基本理念

本市が抱える交通問題・課題を解決するための本戦略の基本理念を次のとおりとします。

コンパクトシティ形成を支える効率的で円滑な都市交通環境の形成
～人と環境にやさしい交通環境の形成～

5 基本方針

本戦略の基本理念の実現のため、本戦略の基本方針を次のとおり定めます。

1. 地域に根ざした持続可能な公共交通体系の整備

鉄道網と路線バス網の連携強化により、新幹線駅、在来線鉄道からの二次交通としてバス路線の確保を行うとともに、乗継利便性の向上を図ります。

特に、都市構造に対応し、経営的にも持続可能な効率的な公共交通体系を構築することによって、市民の生活交通を確保します。

2. 選択と集中による計画的な街路整備の促進

将来交通需要に応じた基本道路網の見直しを行い、必要な街路を選定し、自動車交通の円滑化を図るとともに、新幹線開業効果を活かす効率的で計画的な街路整備を促進します。

特に、新幹線新青森駅や青い森鉄道線新駅への交通アクセス環境の向上を図るための整備を促進します。

3. 中心市街地活性化を後押しする交通環境の整備

都市機能が集積している中心市街地へ誰もが円滑に移動できるための交通環境の整備を図ります。

特に、新幹線開業効果をダイレクトに中心市街地へ享受するための交通アクセス環境の整備として、公共交通ネットワークや交通情報提供の充実を図り、中心市街地の活性化を後押しします。

第2章 これまでのまちづくりへの取組み

1 青森市の概況

平成 17 年 4 月 1 日に旧青森市と旧浪岡町が合併し、新たな「青森市」が誕生し、平成 18 年 10 月 1 日からは全国で 37 番目、青森県内では初の中核市としてスタートしました。

本州最北端、青森県のほぼ中央に位置する本市は、北は陸奥湾に面し、東部と南部には奥羽山脈の一部をなす東岳山地、八甲田連峰、西部には津軽平野、津軽山脈、梵珠山など雄大な自然を有しています。人口約 31 万人、面積約 824 km²の都市で、青森の名のとおり面積の 7 割強を林野が占め、人口 30 万人規模の都市としては世界的に有数の豪雪都市です。

かつて善知鳥村という「外ヶ浜」の一漁村でしたが、寛永元年（1624 年）津軽二代藩主信枚（のぶひら）公が善知鳥村を「青森」と改め開港し、港町として、産業、経済、軍事に重要な役割を果たし、港を中心に都市が形成されてきました。

昭和 20 年の戦災により市街地の大半が焦土と化したものの、戦災復興土地地区画整理事業により、現在の本市の基礎となる中心市街地が整備されました。県庁所在都市として、行政・業務・商業・文化等高次な機能が集積し、北海道との海上交通や鉄道の起終点として、流通拠点・交通の要衝として発展してきました。

主な産業は商業・流通業で、りんご生産量全国トップクラス、カシス生産量全国第一位と、特産品の生産にも力を入れています。

観光面では、毎年 8 月 2 日から 7 日まで中心市街地で行われる「青森ねぶた祭」が県内最大の観光資源となっており、国内はもとより世界各地から 350 万人を超える観光客を迎え、勇壮盛大に開催されています。また、青森駅に隣接している青森港ウォーターフロント地区（青い海公園、港湾文化交流施設青函連絡船メモリアルシップ「八甲田丸」、青森県観光物産館「アスパム」、新中央埠頭）では、「飛鳥」をはじめ多くの大型客船が寄港し、八甲田山等の自然観光資源への観光・交流拠点となっています。

平成 22 年 12 月には、東北新幹線新青森駅が開業することとなり、周辺地区において整備が進められています。

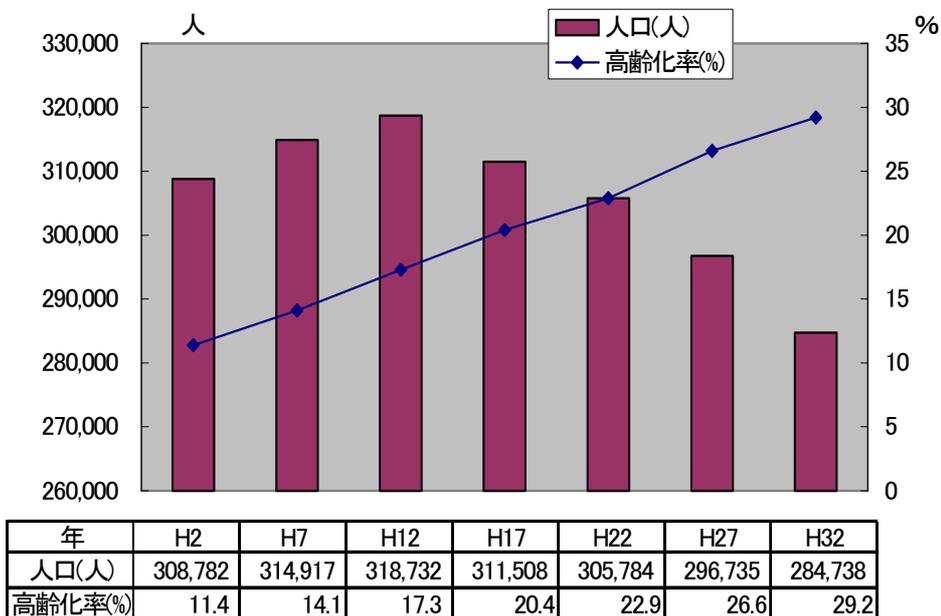


2 人口減少と少子高齢化の状況

現在の行政区域、旧青森市と旧浪岡町を併せてこれまでの人口統計をみると、平成12年に過去最高の318,732人となりましたが、平成17年は311,508人と減少に転じています。本市の推計によると、今後も緩やかに人口減少が続き、平成32年までの15年間で約2万6千人減少すると予測しています。

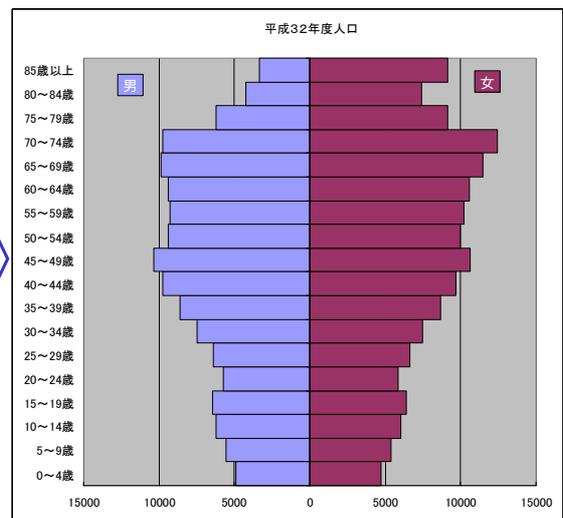
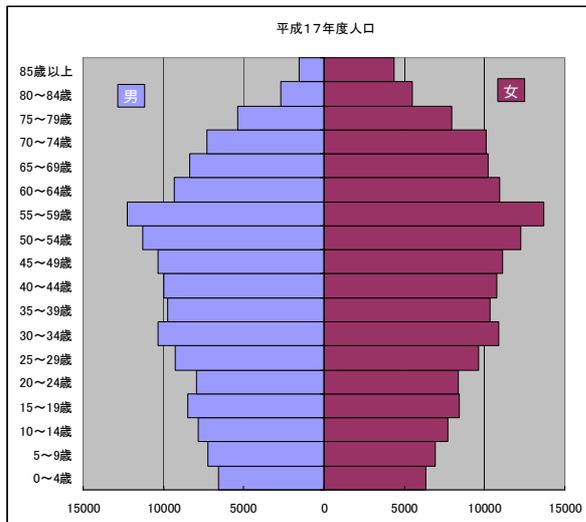
一方、高齢化率については、平成17年は20.4%ですが、今後さらに上昇し、平成32年には29.2%まで達すると予測しています。また、5歳年齢階層別人口による人口動態をみると、15歳未満の年少人口の割合は減少し、少子高齢化が進行しています。

青森市の人口と高齢化率の推移・推計



(資料：国勢調査(H12以前は旧青森市と旧浪岡町合算)、H22以降は青森市推計)

年齢5歳階級別人口の推計



3 青森市の気象と都市づくりの方向性

本市は、行政区域全域が特別豪雪地帯に指定されており、都市づくりを進めていく上で、雪対策が重要な課題となっています。

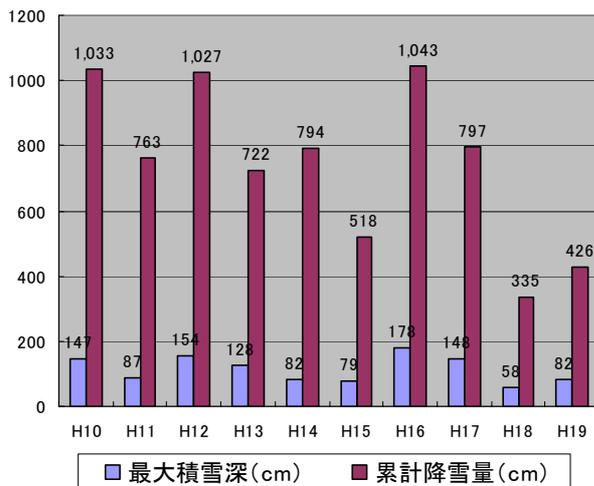
雪は、本市の上水道の源として市民の喉を潤す一方、毎日の除雪作業や交通渋滞を引き起こすなど、市民生活に重大な影響を与えており、この除排雪に要する経費は本市の行財政コストに大きな負担となつてのしかかっています。

特に、平成 16 年度の降雪量は平成に入って最多となり、最大積雪深は気象台観測史上第 4 位の 178 cm を記録し、また平成 17 年度も最大積雪深 148 cm と 2 年連続の豪雪となり市民生活に大きな影響を与えました。

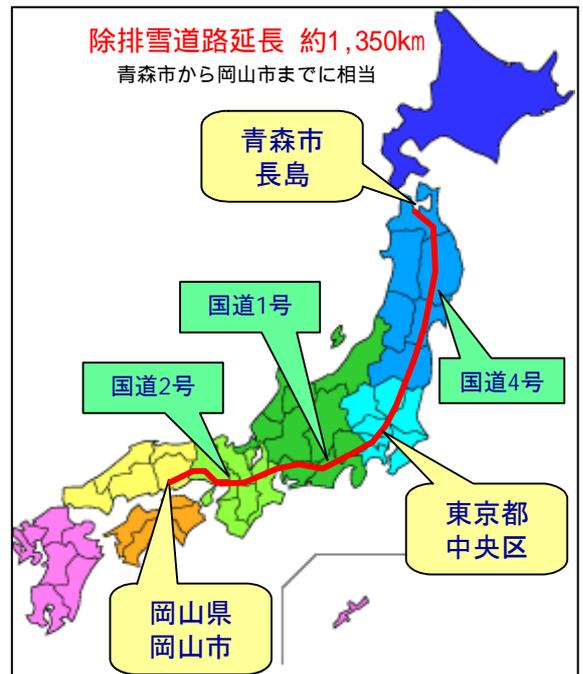
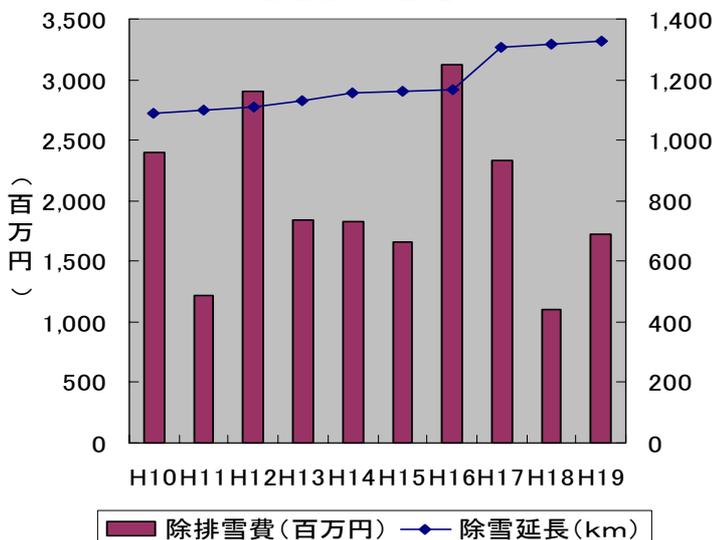
積雪時における市民生活の確保のための道路の除排雪管理延長は約 1,350 km となっており、その経費は、平成 16 年度と平成 17 年度でそれぞれ 31 億 2 千万、23 億 3 千万円と膨大な額となり、市全体の年間予算の約 3% を占めています。

このような毎年の降雪に対応し、持続可能な都市づくりを進めていく上で、コンパクトなまちづくりと交通環境の整備が求められています。

累計降雪量と最深積雪値の推移



除排雪経費と除雪延長の推移



4 市街地の拡大と中心市街地の空洞化

(1) 市街地拡大の変遷

本市の市制施行は、1898年で当時の行政区域面積は約5.89km²でしたが、1900年代に隣接する町村と合併を数回に渡り実施し、2005年の浪岡町との合併により、市制施行時に比べ現在の行政区域面積は約140倍に拡大しました。

広大な行政区域内には、青森都市計画区域と浪岡都市計画区域が存在し、約6割は都市計画区域外となっています。市街化区域は、昭和46年には37.60km²でしたが、これまで人口増加等社会変化に対応し数度の見直しを行い、編入を繰り返した結果、現在では49.91km²と約1.3倍に拡大しました。

青森市の面積

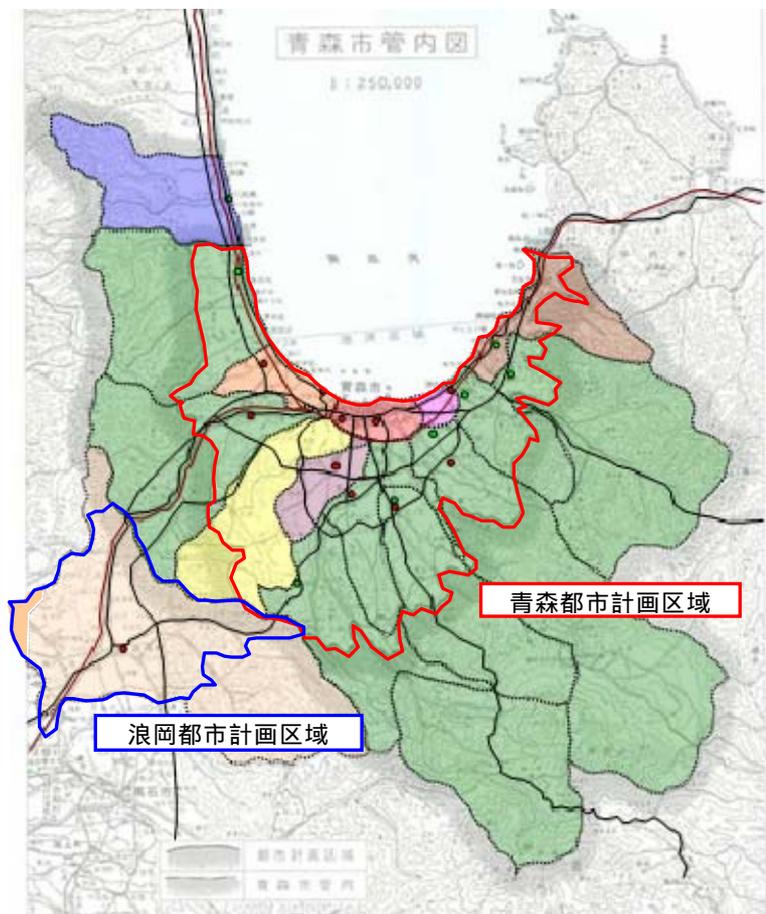
単位: km²

	旧青森市	旧浪岡町	計
行政区域	692.45	132.13	824.58
都市計画区域	237.53	77.50	315.03
市街化区域	49.91	-	49.91
市街化調整区域	187.62	-	187.62
(用途区域)	49.91	3.22	53.13
都市計画区域外	454.92	54.63	509.55

(H18.10.1現在)

市町村合併の変遷

	旧青森市
	1927年：造道村、滝内村一部合併
	1932年：大野村一部合併
	1939年：油川町合併
	1951年：滝内村合併
	1954年：大野村合併
	1955年：筒井町、横内村、高田村、東岳村、荒川村、浜館村、原別村、新城村、奥内村合併
	1956年：後潟村合併
	1962年：野内村合併
	2005年：浪岡町合併
	幹線道路
	鉄道
	市民センター
	支所



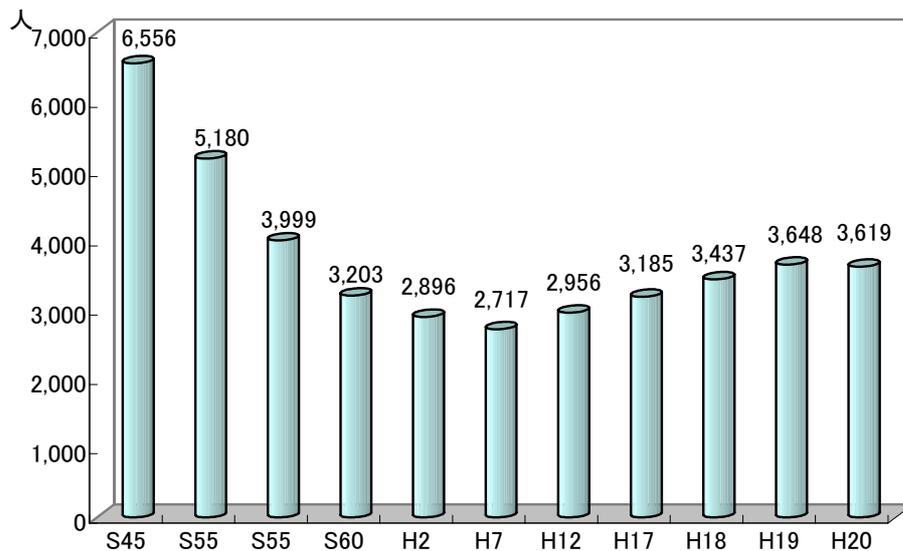
(2) 中心市街地の空洞化

これまでは、昭和40年代以降の人口増加に対応するためのインフラ整備が行われ、郊外部に多くの住宅地や商業地の開発を進めてきました。その結果、市街地が拡大し、郊外の新市街地での人口が増加し、中心市街地を含む既成市街地での人口が減少してきました。

特に中心市街地内の人口は、昭和45年(1970年)から平成7年(1995年)までで人口が半減するなど、中心市街地の空洞化が大きな問題となっていました。近年の中心市街地活性化関連事業によって人口減少から転じ、現在の中心市街地内の人口は回復基調にあります。

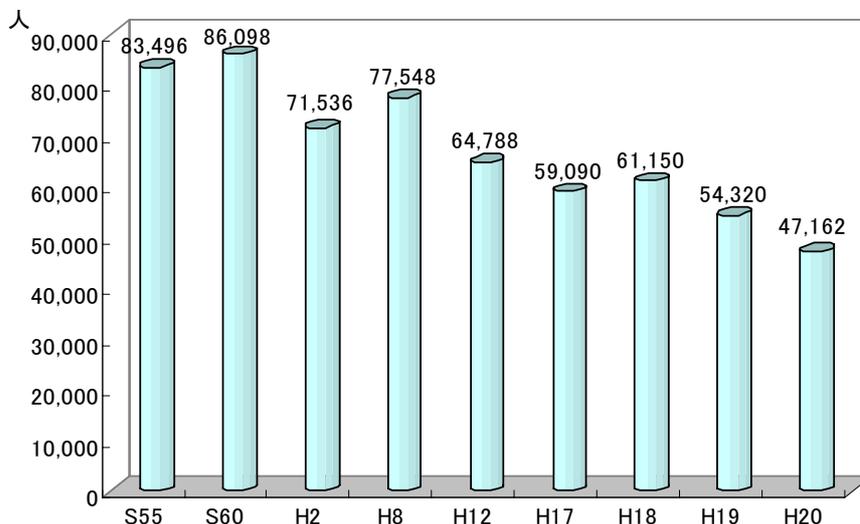
また、昭和45年からの30年間で、中心市街地既成市街地にあった公益施設のうち、昭和45年に卸売市場、昭和56年に県立中央病院、平成5年に県立図書館が郊外部に移転、郊外部には大型ショッピングセンターが相次ぎ開業するなど、公共公益施設等の郊外展開によって中心市街地の空洞化を一層進行させており、中心商店街の歩行者通行量も商業機能の衰退を裏付けるように総じて減少してきました。

中心市街地の居住者の推移



国勢調査(ただしH18、19は住民基本台帳のデータ)

中心市街地の歩行者量の推移



5 青森市のまちづくりの基本方針（都市計画マスタープラン）

（1）都市構造の基本的考え方

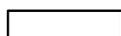
本市では、市街地拡大に伴う中心市街地の衰退や環境との調和が、重要な都市づくりの課題となってきたことから、平成11年6月に「青森都市計画マスタープラン」を策定し、都市づくりの基本理念を「コンパクトシティの形成」としました。この中で、20年後の青森市の将来の都市像として、雪に強い都市、高齢・福祉社会に対応した都市、環境調和型の都市、災害に強い都市、効率的で快適な都市を掲げ、目指すべき青森市の方向性を決めました。

具体的には、コンパクトシティを形成する都市構造の基本的考え方として、以下のとおり「インナー」、「ミッド」、「アウター」の3区分とし、それぞれのエリアの特性に応じた土地利用の配置方針を定め、「無秩序な市街地の拡大抑制」と「街なかの再生（中心市街地の活性化）」という2つの視点に立ったまちづくりを推進しています。



都市づくり理念

「コンパクト・シティ」を具体化
都市づくりの方向を市街地の内側に向ける、機能的で効率的な都市構造
都市を3つに区分し、地区の特性に応じた都市整備推進

	インナー(Inner-City)
	ミッド(Mid-City)
	アウター(Outer-City)

< エリア別整備の方針 >

インナー (Inner-City)

概ね昭和 45 年頃からの既成市街地、街なみの老朽化が進む密集市街地や中心市街地を含むエリアで、都市整備を重点的に行い市街地の再構築を進めるエリア。

ミッド (Mid-City)

インナーとアウトーの間のエリアで、多くが低層の住宅地となっており、良質な宅地の供給を行うストックエリアと位置づけています。

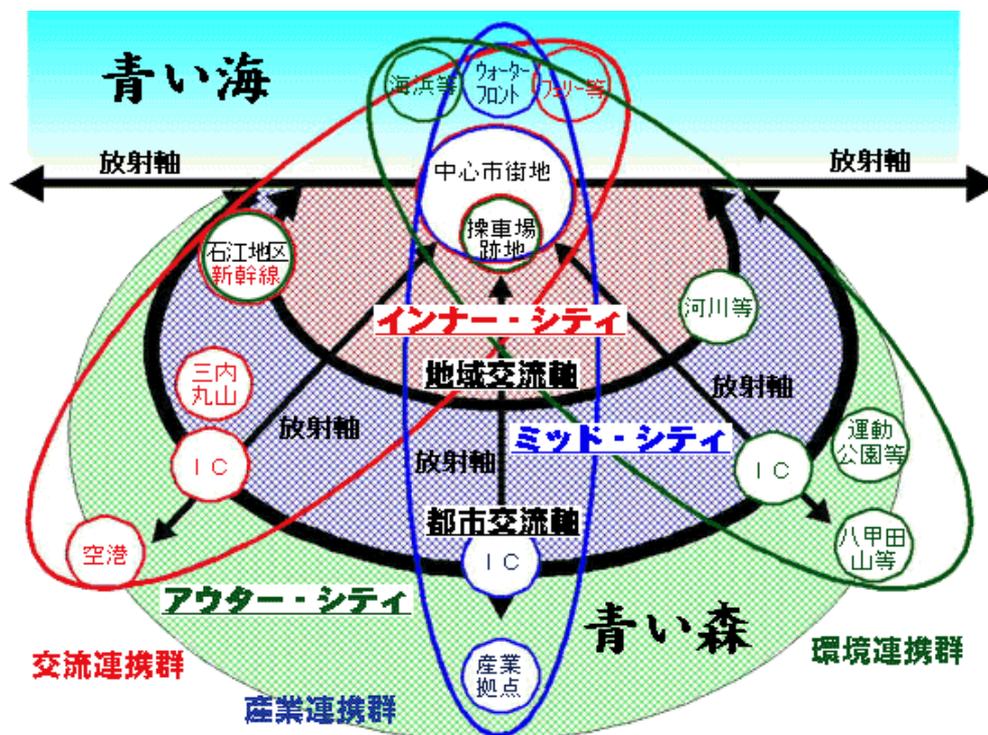
特にこのエリアは、昭和 40 年代の高度経済成長期において無秩序に民間開発された住宅地や商業地が多く、生活道路も狭隘で密集市街地地区となっていることから、整備の方針は、雪に強く、生活環境が良好な面整備が図られる土地区画整理事業によることとし、地区計画などの土地利用誘導の手法を適切に組み合わせることとしています。

アウトー (Outer-City)

外環状線（一般国道 7 号青森環状道路）から外側のエリアで、都市化を抑制し、自然環境、営農環境の保全に努め、開発は原則として認めないエリア。

このように「無秩序な市街地の拡大抑制」と「街なかの再生（中心市街地の活性化）」という 2 つの視点に立ち、これまで外側に向けて注いできた開発エネルギーを内側に向けることによって、中心市街地の活性化と郊外開発の抑制を推進してきました。

将来都市構造の概念図 (パターン図)



(2) 交通体系整備の方針

「青森都市計画マスタープラン」においては、インナー、ミッド、アウターそれぞれの交通体系に関する交通体系方針を掲げており、その基本的な考え方を「自家用自動車に過度に依存することのないコンパクトシティの形成を図る交通体系の確立」と定めています。

交通体系に関する整備方針図(青森都市計画)



エリア別の交通体系

都 市構造であるコンパクトシティを形成・支援するため、各地区(画)毎における将来の交通体系の整備方針を次のとおりとします。

- ◆インナー (Inner-City)

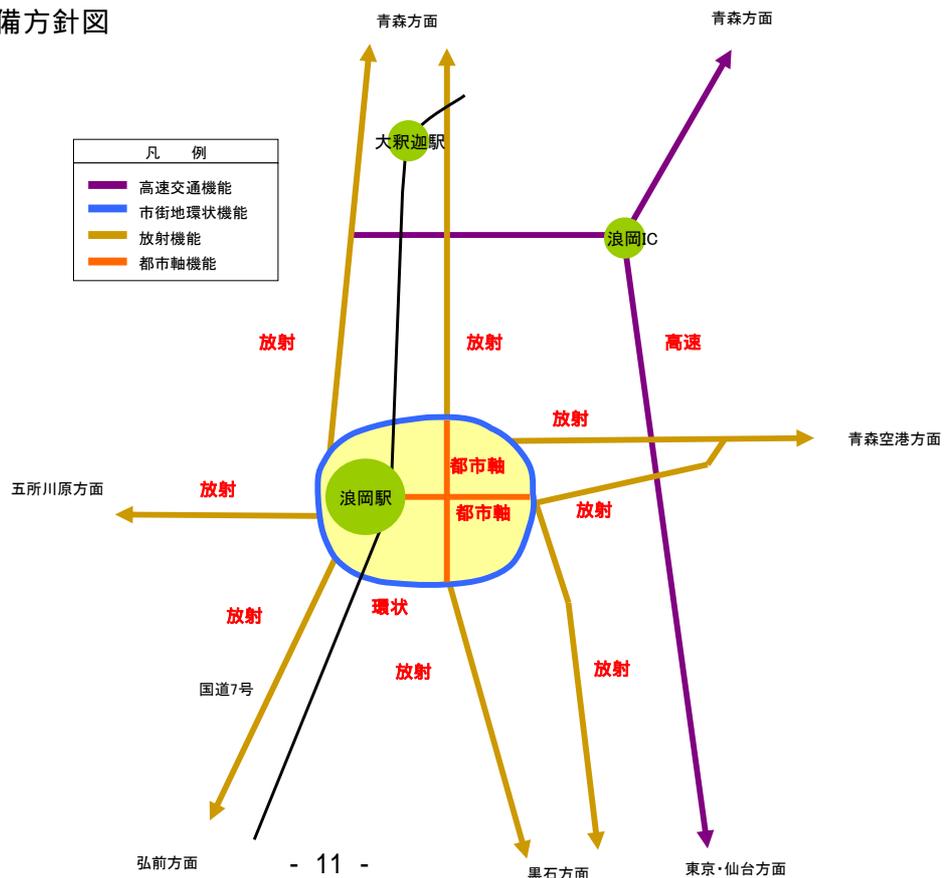
利便性の高い都市生活を享受するゾーンであり、徒歩・公共交通による移動を支援する交通体系を確立します。
- ◆ミッド (Mid-City)

ゆとりある居住環境とその周辺機能により、コンパクトシティと都市活力の維持をバランスさせるゾーンであり、基本的には公共交通による移動を支援する交通体系を確立します。
- ◆アウター (Outer-City)

豊かな自然環境の維持により、コンパクトシティ形成を後方から支援するゾーンであり、公共交通と自家用自動車による交通をバランスさせる交通体系を確立します。

また、「浪岡町都市計画マスタープラン」においては、浪岡地区の骨格道路網である1環状8放射の形成により、広域的及び地域間の交通流動を支えることとしています。

交通体系に関する整備方針図(浪岡都市計画)



6 中心市街地の活性化

都市計画マスタープランに掲げられている中心市街地の活性化は、まちなかにある本市の歴史的ストック、これまで整備が進められてきたインフラストック、市民生活の中心としてのコミュニティストックなどを有効に活用し、市全体を元気づける施策です。また、中心市街地の求心力を高めることは、市街地の拡大を抑制するとともに、地域経済の活性化、市民生活の質的向上、更には市民が愛着と誇りのもてるまちづくりに寄与するものです。

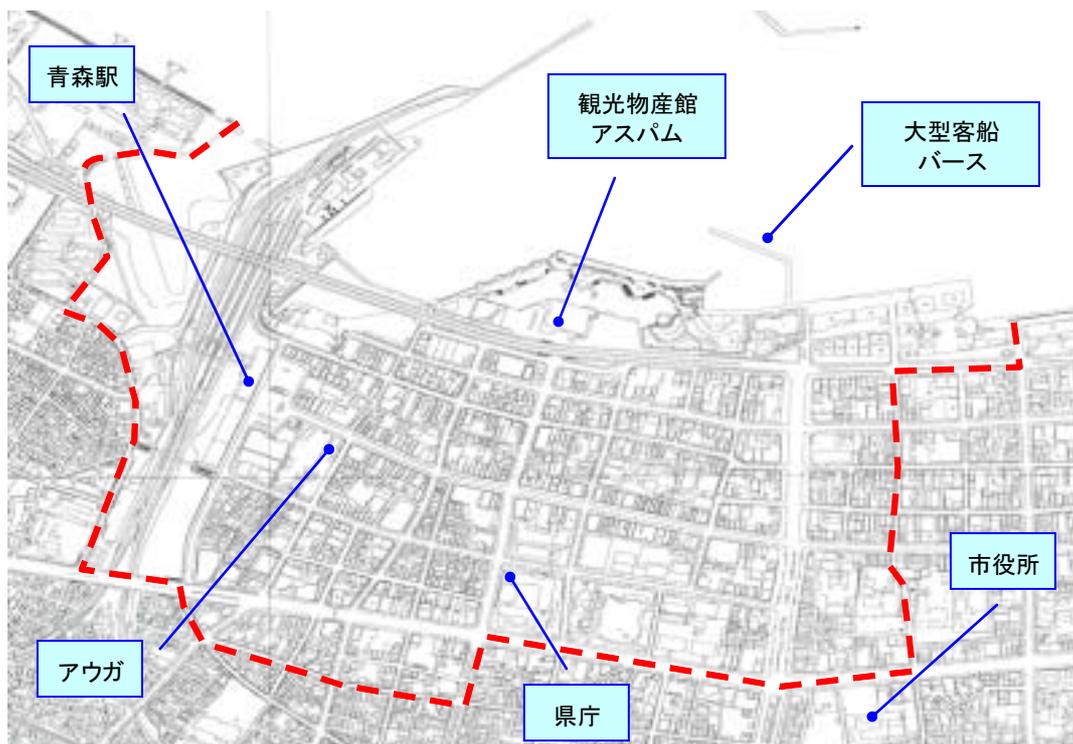
本市の中心市街地は、明治期に開業した東北本線、奥羽本線、青函航路が結節する青森駅を中心とする骨格が形づくられ、駅と港と都市が近接した市街地を形成し、昭和20年の戦災により大半が焦土と化したものの、戦災復興土地区画整理事業により、道路・公園等の都市基盤の整備の大半がなされています。

以後、青森県の県庁所在都市の中核機能を担い、昭和の高度成長期の社会経済の発展を背景に、北海道と本州を行き交う旅客や物資の交通拠点として、本市の経済・産業の発展を牽引してきました。

高度成長期においては、国内物流が鉄道から自動車輸送へモーダルシフトする中で、物流拠点機能は郊外に移転し、また、昭和63年には青函連絡船廃止に伴う交通環境の大きな変化に晒されるものの、ウォーターフロント地区の機能を物流から交流へと再編するなどにより、業務・商業機能を中心に、本市の顔としての役割を担ってきました。

近年、モータリゼーションが急速に進展していく中で、市街地の郊外化や中心市街地の空洞化が進み、地域経済の衰退が危惧されるだけでなく、本市の発展を牽引してきた街のアイデンティティが失われつつあり、中心市街地の整備・活性化は本市の都市づくりを進める上で重要な課題となっています。

中心市街地地区(116.7ha)



本市のこれまで中心市街地活性化の取り組みとしては、平成 12 年に整備したパッサージュ広場での商業者育成支援事業や、青森駅前再開発事業として平成 13 年に整備した商業施設と市民図書館などの公的施設の複合型ビル「アウガ」、平成 18 年に整備した医療施設等が整った高齢者対応型マンション「ミッドライフ



タワー」、さらには、雪国特有の障害である積雪・凍結のバリアを取り除き、四季を通して快適な歩行空間を確保するため歩道融雪施設の整備等による中心市街地の無雪空間化を促進する「青森市冬期バリアフリー計画」や歩行者・自転車にも対応した誰にでもやさしい歩行空間や施設のバリアフリー化を促進する「青森市バリアフリー推進整備計画」の推進、駅前公園の整備といった住環境等の機能整備を進めたことにより、青森駅前の歩行者通行量や中心市街地地区の居住人口が回復するなど一定の効果が表れており、賑わいが戻りつつあります。

このように中心市街地には、医療機関、社会福祉施設、商店街と市民市場(アウガ地下など)、県庁・市民図書館・市民ホール等の公共施設の立地、積雪時でも安全な歩道空間、青森駅を中心とした公共交通機関(鉄道、路線バス他)の充実など、都市機能の集積と生活に必要な施設の充実した歩いて暮らせる環境が整いつつあります。

こうした中、本市では「中心市街地活性化基本計画」を策定し、平成 19 年 2 月 8 日に富山市とともに国の第 1 号認定を受けた(平成 21 年 3 月変更)計画に基づく事業を着実に実施し、中心市街地が担っている機能を充実させ、快適な街歩きを楽しむことのできる新しい歩行者空間や回遊動線の整備、交流機能の強化、公共交通の向上や定住人口の増加を図ることにより、「歩いて暮らすことのできる質の高い空間」として中心市街地の再構築(=「ウォークブルタウン(遊歩街)の創造」)を目指しています。

中心市街地活性化関連事業



7 東北新幹線新青森駅開業効果の受け皿づくり

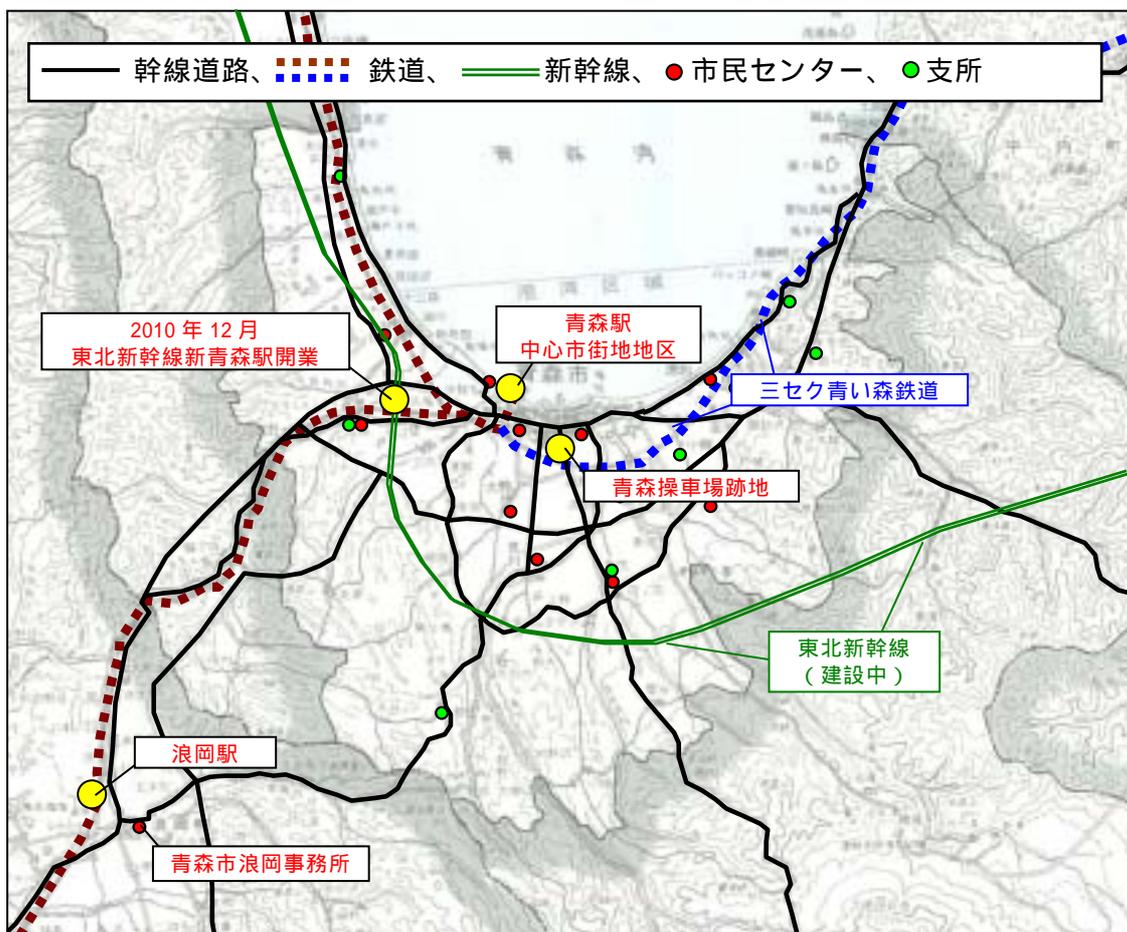
(1) 新幹線新青森駅開業に伴う交通環境変化

平成 22 年 12 月に開業を予定している東北新幹線新青森駅は、中心市街地（現青森駅）から西に約 4km 離れた石江地区に建設されます。本市では、この大きな交通環境の変化や並行在来線の経営分離（青い森鉄道）を見据え、都市機能が集積している中心市街地や交通拠点等と周辺市街地を結ぶ、「誰もが円滑に移動可能な域内の公共交通ネットワークの整備」が大きな課題となっています。

このような中で、本市の 4 つの都市拠点、「現青森駅周辺地区」、「新青森駅周辺地区」、「青森操車場跡地地区」、「浪岡駅周辺」は、それぞれ都市機能の分担を図りながら、各都市拠点間のアクセス性の向上を図り、それぞれの都市機能を補完・支援していくことが求められています。

具体的には、新青森駅のみならず現青森駅など主要駅の交通結節点機能の強化や新幹線駅へのアクセス道路網の整備、鉄道駅からの二次交通体系整備、並行在来線青い森鉄道線を都市内交通機関として活用するなど、市民や県内外の旅行客を円滑に誘導できる交通環境の整備が求められています。

新幹線駅開業に伴う交通環境



(2) 青森駅周辺整備の概要

東北新幹線新青森駅の開業により、青森駅の担ってきた広域的な交通拠点機能の一部が新青森駅に移転することとなり、中心市街地は大きな交通環境の変化に直面します。

このため、新幹線開業後も持続的な中心市街地の活性化を推進していくため、都市内交通の拠点としての機能再編とともに、隣接する駅前再開発地区や再整備されたウォーターフロント地区へのアクセスや回遊性の確保、中心市街地内の新たな魅力づくり、新幹線新青森駅との連携強化を図ることなどが課題となっています。

特に、青森駅前広場は、市民はもとより県内外の旅行客が利用する交通拠点でありながら、昭和30年代から大きな機能更新が行われていないため、今日の交通事情に対応していないという問題を抱えています。

そのため、新幹線開業後における都市交通の変化を見据え、青森駅周辺地区を「ウォークブルタウン」の起点とし、都市内の総合交通ターミナルとして機能再編することにより、周辺の駅前再開発地区やウォーターフロント地区などへのアクセスの向上を図るとともに、新青森駅との連絡強化やバス交通についての検討を進め、中心市街地の活性化を目指す必要があります。

青森駅周辺地区は、「アウガ」、「ミッドライフタワー」のある2地区において市街地再開発事業の実施や、これら施設と一体となる駅前公園を整備したほか、平成22年度の東北新幹線新青森駅開業に合わせた文化観光交流施設「ねぶたの家ワ・ラッセ」のオープンが予定されるなど、新たな魅力の核づくりを進めています。

また、東北新幹線新青森駅の開業により、現青森駅周辺の交通環境の変化が予想されることから、JR東日本鉄道の各路線（奥羽本線・津軽海峡線）と並行在来線青い森鉄道線、さらには路線バスなどの公共交通機関相互と市街地を円滑に結ぶ総合交通ターミナルとして、青森駅周辺の機能更新が大きな課題となっています。

青森駅周辺整備



このような中で、中心市街地を回遊する起点となる青森駅前広場は、駅に起因する交通のみならず、周辺から広場を通り抜けるだけの通過交通が広場全体の自動車交通量の65%を占めている状況にあり、そのため、広場内で歩行者と通過交通の動線が交錯し、安全な歩行者環境の確保が課題となっています。

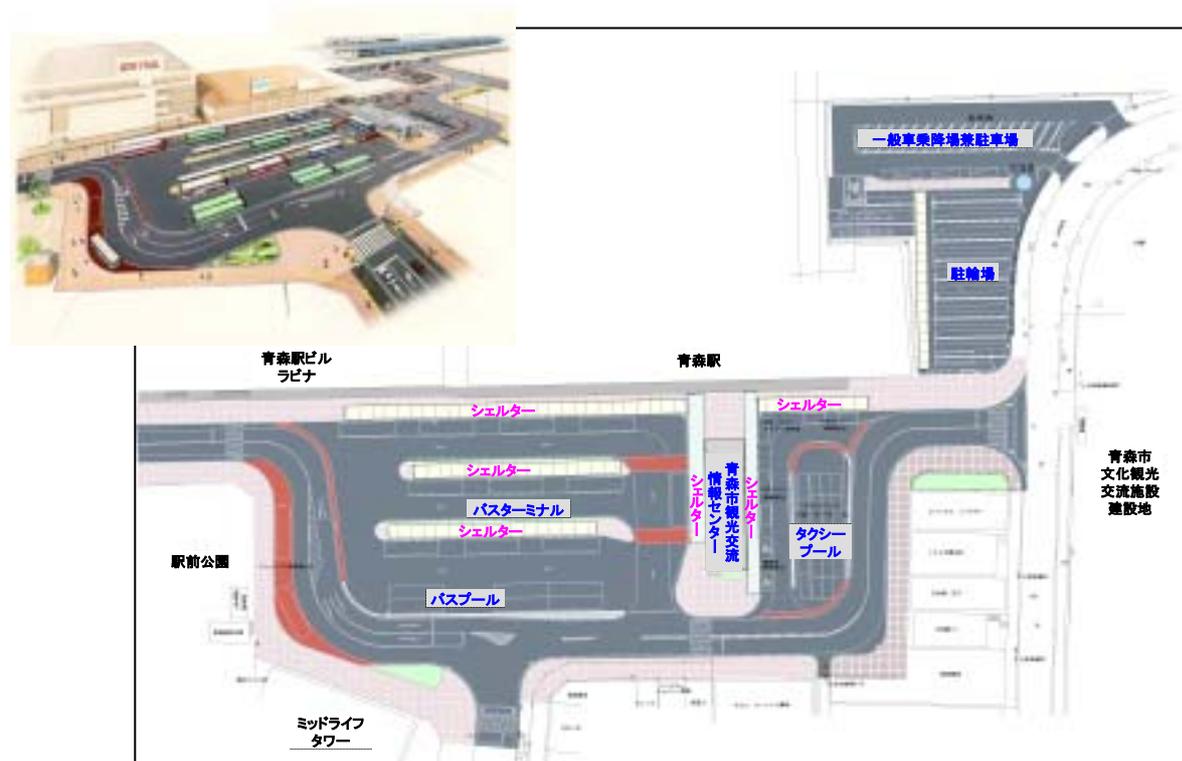
また、歩行者が駅から商店街等へ行くためには、広場内の2箇所を横断する必要があり、広場内の交通混雑や路上駐車が広場内の混雑に拍車をかけており、中心市街地周辺の道路交通にも影響を与えています。

また、駅前広場は、バスターミナルとしての機能を担っているものの、バス事業者別にバス停が分散していること、市内の基幹の公共交通機関である青森市営バスのターミナル機能が、中心市街地地区南端の国道7号線沿い(古川バス停)にもあることから、バスターミナル機能の集約化が課題となっており、観光案内所が、広場内の歩行者動線とは異なる方向にあるなど、新幹線開業までに解決すべき様々な問題・課題があります。

こうしたことから、「青森駅周辺(総合交通ターミナル)整備事業」により、駅前広場内の自動車交通を整序し、歩行者の横断を減らして安全性を高めるとともに、冬季においても快適な歩行者空間を確保するため、駅前広場を再整備しております。また、交通環境等の変化に対応し、バスターミナル機能の集約や、バリアフリーや景観に配慮した周辺道路等の整備を行い、街歩きのしやすい環境づくりを行います。

さらに、バス案内機能と観光案内機能を併せ持つ青森駅観光交流情報センターを駅前広場内に設置し、市民・観光客がスムーズに中心市街地内外へ移動できる公共交通ターミナルとしての利便性向上を図ります。

青森駅前広場整備イメージ図



(3) 新青森駅周辺整備の概要

新幹線新青森駅は、本市のみならず、秋田県北から津軽地域への新しい玄関口となることから、広域交通ターミナルとして必要な交通結節機能の整備を重点的に進めることとし、「青森都市計画マスタープラン」では、都市拠点である石江地区の都市機能の役割を「快適都市へのゲートウェイ」としています。その整備方針は、中心市街地との連携、玄関口としての新幹線ターミナル機能の確保、青森らしさを演出できる景観、津軽地域を含めた新幹線利用者の利便性、地域住民の利便性などとしています。

駅周辺の主な機能整備として、まず、広域幹線道路(国道7号、国道7号バイパス)、幹線道路(内環状線、石江西田沢線、西滝新城線)及び補助幹線道路(新青森駅前大通り線、岡部平岡線、石江高間線)の有機的な道路網の形成を図ることとしています。なお、新青森駅前大通り線は新青森駅のシンボルロードとして整備し、石江地区の景観の中心軸となるとともに、遠来の客が「青森に着いた」と感じる雰囲気がある道路とします。

また、東口メイン駅前広場は、ターミナル機能の確保及び来青客を迎える景観に配慮した整備を行い、西口駐車場は、冬季においても利用しやすい立体駐車場とすること、南口駅前広場は、南側からの利便性を考慮した駅前広場として整備し、東口と南口駅前広場をつなぐ連絡通路を整備することとしています。

駅前公園は東口駅前広場と一体的に整備して連続性を確保し、青森らしい「緑豊かな玄関口」という演出ができる公園として整備することとしています。

東口駅前広場周辺は、観光客やビジネス客の利便性を考慮し、中心市街地と競合しない程度の商業、宿泊施設及び広域からの集客が期待できる施設の配置、誘導を図ることとし、大規模集客施設等の建設を規制する石江地区計画についての都市計画決定(平成16年5月16日告示)を行っています。

西口駐車場周辺は、地区や周辺住民の利便に供する施設及び交通の利便性を生かした集合住宅などの配置、誘導を図ることとしています。

さらには、旅の目的地へ向かうために必要な情報やサービスを提供するなど、この地区を玄関口(起点)として開業効果が広まるよう工夫をしていく必要があることから、県外から観光客等の方々に対し、必要な情報やサービスを提供する観光情報センターを整備することとしています。

このように、新青森駅周辺整備にあたっては、新幹線新青森駅開業後も都市の顔は中心市街地のある現青森駅周辺と位置づけて、大規模な商業等の誘導を行うのではなく、「青森の玄関口」にふさわしい、自然と文化のつながりを表現できるような緑豊かな空間づくりや景観に配慮しながら、新幹線新青森駅へのアクセス道路をはじめ、駅東口、南口の駅前広場や連絡通路、パーク&ライドに対応する駐車場など多様なアクセスに対応するための交通結節機能に特化した土地利用を目指しています。

新青森駅地区整備計画図



<主な機能整備>

新青森駅前大通り線 幅員 42m

新青森駅前公園 面積約 0.82ha

東口駅前広場 (約 14300 m²) 公共交通機能の整備 (タクシー40台、バス 19台)

西口立体駐車場 一般車両の接車機能の整備 (1000台規模の立体駐車場)

南口駅前広場 (約 6000 m²) 石江地区の利便性確保 (バス 3台、タクシー10台、一般車 70台)

南北連絡通路 幅員 6m L=100m

観光情報センター 県内全域の観光情報の発信 (約 150 m²)

新青森駅周辺整備イメージ図

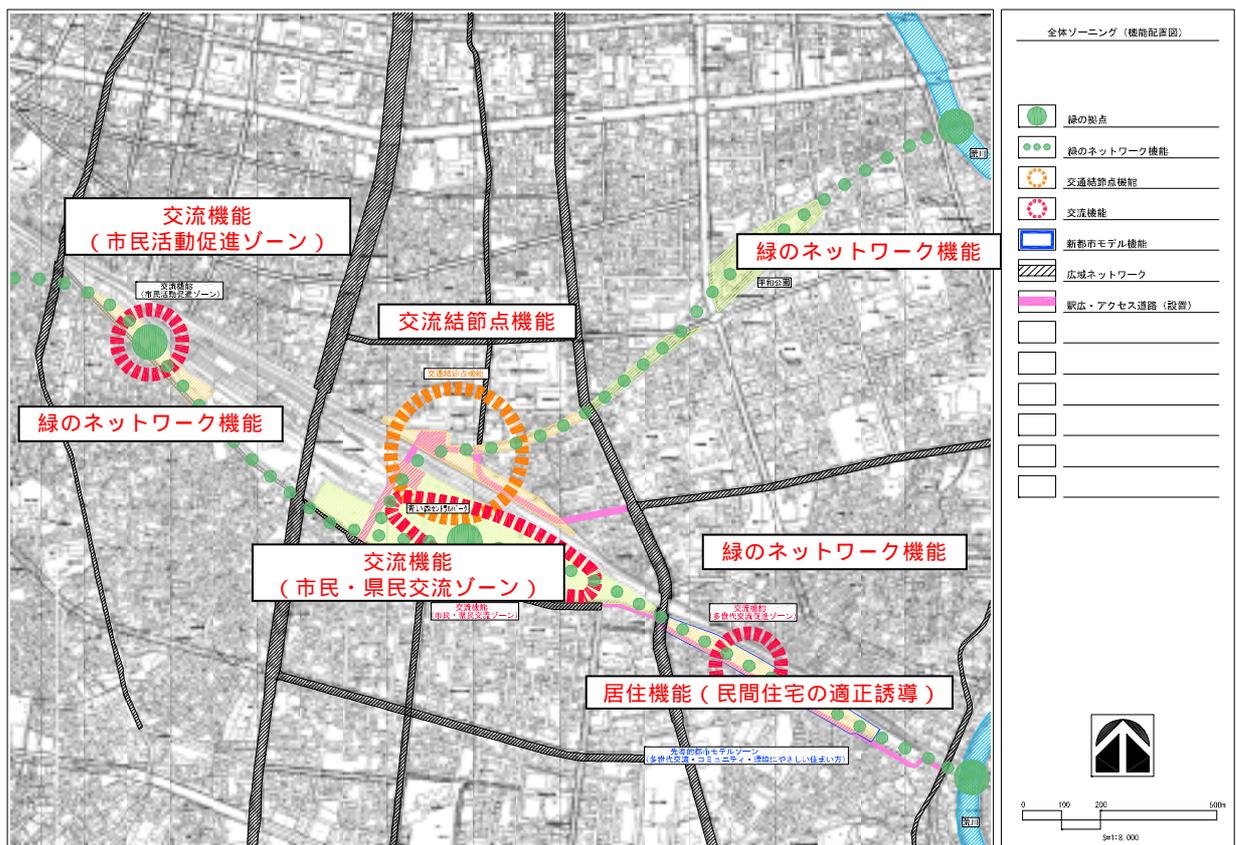


(4) 青森操車場跡地等の整備

高齢・人口減少社会や地球温暖化問題への対応が求められている中で、地方都市の再生には、集約型都市構造への転換に併せ、環境負荷の少ない大量輸送機関である鉄道や路線バス等の公共交通インフラストックを効率的に活用できる公共交通ネットワークの整備が必要です。

本市では、平成22年度内の東北新幹線新青森駅開業や並行在来線の経営分離（青い森鉄道）を見据え、環境にやさしく通勤時や積雪時においても信頼性（定時性）が高い鉄道インフラストックを有効的に活用し、路線バスとの有機的な結合により、都市機能が集積している中心市街地や交通拠点と周辺市街地等、誰もが円滑に移動可能な域内の公共交通ネットワークの整備を推進しており、青森操車場跡地地区は、緑豊かな交流拠点としての空間整備を進めるとともに、交通結節点としての利便性の強化を図ること、新駅の設置等の交通施設整備を進め、鉄道からのバスへの乗り継ぎや徒歩・自転車利用といった、マルチモーダルのための交通環境整備を目指しています。

青森操車場跡地利用構想ゾーニング



(5) 青い森鉄道線青森開業に向けた取り組み

東北新幹線全線開業と同時に、東北本線「八戸・青森間」約 96km が並行在来線として JR 東日本から経営分離され、地域が主体となって支える青い森鉄道線となることから、円滑な開業と持続的な経営の実現に向けた取り組みが求められています。

青い森鉄道線青森開業に向けては、青森県が中心となって開業準備を進めており、平成 19 年には運営計画の基本的な枠組みとなる「経営計画素案」が取りまとめられたほか、指令システムや車両基地等各種設備の整備が進められています。また、青い森鉄道(株)においても輸送体制の整備を進めるほか、企業 CI の導入等が進められています。

また、本市でも青い森鉄道線の活性化を図るため、平成 18 年に青森市「青い森鉄道」活用会議を設置し、利用者の利便性向上と鉄道事業の安定性確保に向け、都市内交通機関としての利便性の向上やシームレス化などを始めとする、「3」つの施策、「15」のプロジェクトを提案しています。

< 青い森鉄道線経営計画素案の概要 >

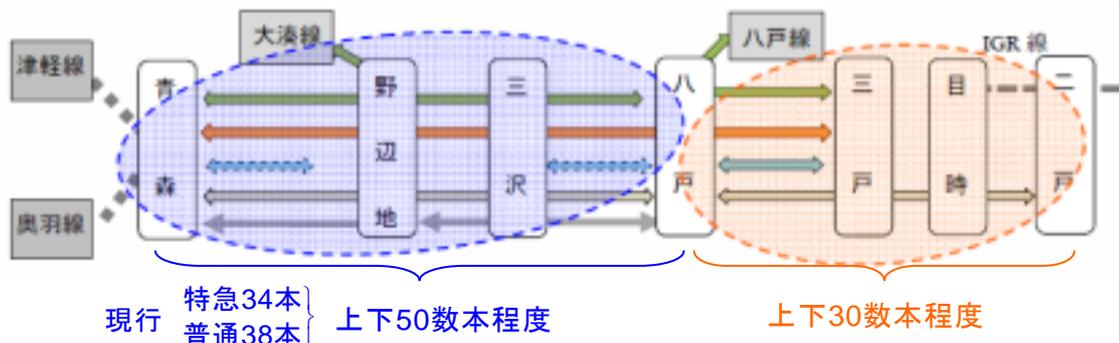
経営の基本スキーム ... 上下分離方式 の継続

運営形態等

輸送需要に合わせた運転本数の設定や、通勤通学者の利便性に充分配慮したダイヤ設定を行う。

運転区間を八戸以北・以南に区分し、以北区間では、青森市域の通勤通学輸送力増強、閑散区間・時間帯の運転間隔調整、途中駅での折り返し便の設定を行う。

運転区間概要図



車両は現在 JR 東日本が八戸・青森間で運用している 701 系電車を用い、ワンマン運行を行うことを基本とする。

駅体制は、現行の営業体制を維持する方向で検討する。

運賃水準

- ・ 現行青い森鉄道運賃並を基本とし、通学定期運賃については現行 JR 並とする。

青い森鉄道線の運賃水準

	普通運賃	通勤定期	通学定期
JR 運賃比	1.37 倍	1.65 倍	1.00 倍

利活用推進

新駅の設置については、設置希望主体と青森県・青い森鉄道(株)等の関係者間で役割分担を含め協議を行う。

青森開業に向けて、沿線地域と県・青い森鉄道(株)が、地域主体の利活用の取り組みの推進に向けた組織・体制を検討していく。

上下分離方式：鉄道資産（線路、駅舎等）の保有管理（＝下）主体と、旅客輸送（＝上）主体が異なる運営形態。青い森鉄道線では、鉄道資産の保有管理を青森県が、旅客輸送を青い森鉄道(株)が担っています。

(6) 浪岡駅周辺整備

本市浪岡地区においても東北新幹線新青森駅の開業効果を最大限享受できるための環境整備が浪岡駅周辺で進められております。浪岡駅周辺整備は、浪岡地域における公共交通の利便性を図るため、浪岡駅周辺地区の一体的な整備による交通結節機能の強化充実、安心で安全な賑わいのある空間形成を図ることを目指しています。

また、浪岡エリアの情報・文化の発信と市民が交流できるまちづくりを進め、全国トップクラスの生産量を誇るりんごを核とした地域ブランドの醸成を図る観点からランドマーク建設による「浪岡地区の顔づくり」を進めていくこととしています。

浪岡駅周辺整備事業計画平面図(イメージ図)



第3章 これまでの都市交通体系整備の取組み

1 平成4年青森都市圏パーソントリップ調査

本市では、平成元年度から平成4年度の4箇年にわたり、都市におけるパーソントリップ(人の動き)の実態把握を通じ、鉄道、バスなどの公共交通輸送機関、都市内道路網などの計画さらには歩行者・自転車道、駅前広場その他のターミナル計画などを行うために国・県・市が共同で調査を行い、平成5年3月には青森都市圏総合都市交通体系基本計画を策定しています。

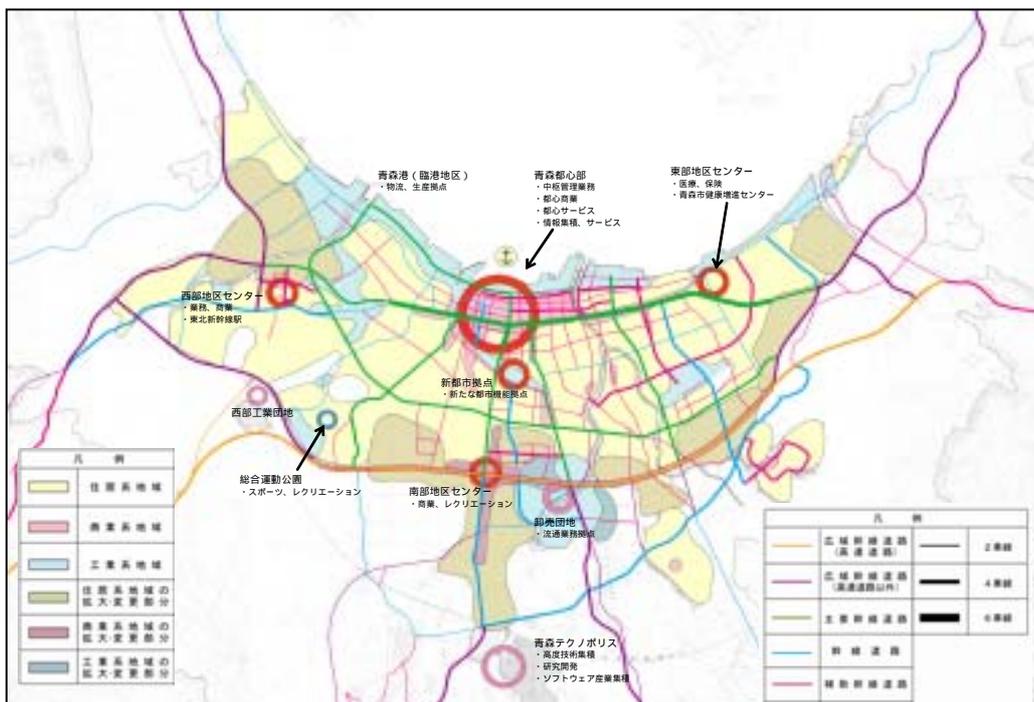
本計画の基本理念及び交通施設整備の基本方針は、現在においても本市の個別な交通計画を検討する上で重要な情報となっており、街路整備事業を推進する上でのマスタープランとしての重要な役割を担っています。

基本理念

- ・ 将来の都市圏構造と整合を図り、都市機能の充実、発展を支援する交通体系の確立
- ・ 都市圏の定住および他地域間交流を促進するための広域高速交通体系と都市圏内骨格交通体系の有機的結合
- ・ 高齢化など社会情勢の変化に対応し、かつ都市拠点の強化育成を図るための都市交通軸の形成と各交通機関相互のサービスの向上
- ・ 冬期交通機能の確保
- ・ 自然環境との調和、良好な生活環境の保全、形成に配慮した交通体系の整備

青森都市圏総合都市交通体系基本計画(オアシスプラン)

- ・ 大量輸送機関網：T型公共交通強化軸
- ・ 道路網：2高速2環状5放射道路



(参考 - P T道路網決定背景)

(1) 骨格道路網〔2高速2環状5放射道路〕の形成

<p>2 高速</p> <ul style="list-style-type: none"> 本都市圏と他都市圏、他地域との都市間交流軸となり、長トリップ交通に特化した最も高機能な道路 	<p>高速1号線</p> <p>東北縦貫自動車道弘前線</p>	<ul style="list-style-type: none"> 弘前市を中心とする津軽地域、日本海沿岸都市、仙台・首都圏と本都市圏および他地域を連絡。
	<p>高速2号線</p> <p>東北縦貫自動車道八戸線</p>	<ul style="list-style-type: none"> 八戸市を中心とする南部地域、仙台・首都圏を連絡。
<p>2 環状</p> <ul style="list-style-type: none"> 青森都市圏市街地内において放射交通を円滑に分散導入し、各都市拠点に至る主要生活軸 青森都市圏市街地外郭部で都市間交流交通を受け止め、市街地内主要幹線道路に適正に誘導する道路 	<p>環状1号線</p> <p>内環状線、湾岸道路</p>	<ul style="list-style-type: none"> 内陸部では都心部と3地区センターの間に位置し、主要住居エリアから都市軸、都市拠点に至る道路。 湾岸部では、青森港を擁する臨港地区からの産業流通交通および都市間交流交通を高速道路へ誘導。
	<p>環状2号線</p> <p>一般国道7号バイパス(外環状線)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 各方面からの都市間交流交通に対応した環状機能および一般国道4号、7号バイパス機能を有する。
<p>5 放射</p> <ul style="list-style-type: none"> 本都市圏に至る主要5方向の都市間交流交通に対応した高水準、高容量を有する道路 	<p>放射1号線</p> <p>一般国道280号バイパス(石江西田沢線)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 北海道方面からの交通を東北縦貫自動車道弘前線、一般国道7号へ誘導する道路。
	<p>放射2号線</p> <p>一般国道7号(国道線)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 弘前市を中心とする津軽地域、日本海沿岸都市と本都市圏を連絡するとともに、市街地内では都市部と西部地区センターを結ぶ都市軸となる。
	<p>放射3号線</p> <p>－荒川青森停車場線 主 青森浪岡線 主 青森環状野内線など (中央大通り荒川線など)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 青森空港利用の首都圏、関西圏方面および弘前市を中心とする津軽地域とを連絡するとともに、市街地内では都心部と南部地区センターを結ぶ都市軸となる。 青森テクノポリス開発を支援、卸売団地関連の産業流通軸に対応する。
	<p>放射4号線</p> <p>主 青森十和田湖線 (十和田通り線)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 八甲田・十和田方面への観光レクリエーション軸を主機能とし、青森公立大学へアクセスする文化軸をあわせもつ多機能な道路。
	<p>放射5号線</p> <p>一般国道4号(国道線)</p>	<ul style="list-style-type: none"> 八戸市を中心とする南部地域、むつ市を中心とする下北地域、仙台・首都圏と本都市圏を連絡するとともに、市街地内では都心部と東部地区センターを結ぶ都市軸となる。 浅虫地区の観光レクリエーション軸としての特色も受け持つ。

(2) 都心部環状道路の形成

青森駅を中心とする都心部は自動車交通が最も多く発生集中する地域であり、都心部内各拠点へのアクセスは、主要路線により適正に、かつ円滑に誘導する必要がある。このため、以下の路線により格子型の都心部環状道路を形成する。		
東西方向	<ul style="list-style-type: none"> ・一般国道4号、7号(国道線) ・湾岸道路 	南北方向
		<ul style="list-style-type: none"> ・都 西上古川篠田線 ・都 漁港大通り幸畑線

(3) 骨格道路網を中心とする青森都市圏の将来道路機能の形成

	機能	対象路線
広域幹線道路	本都市圏と他都市圏、他地域との連絡強化、交流向上および広域的な活動圏の形成に寄与するとともに、本都市圏ではこれらの都市間交通や通過交通などの主に長いトリップの交通を市街地内へ円滑に分散、導入するため、高水準の規格を備え、高い交通容量を有する道路	<ul style="list-style-type: none"> ・東北縦貫自動車道弘前線、八戸線(2高速) ・環状2号線 ・5放射道路のうち環状2号線外側(延長約145km) <p style="margin-left: 20px;">主に市街地外で都市間交流軸に対応する道路で、放射方向には主要地域方面別に、また、環状方向には、市街地内の都市交通との適正分離を行うため、ほぼ市街地外郭に位置する。また、都市交通のうち市街地外へ発生集中する広域的な交通流動(産業流通、文化、観光・レクリエーション流動など)にも対応する。道路構造は多車線道路を基本とする。</p>
主要幹線道路	都市間交通や通過交通および都市圏内々の比較的長いトリップの交通を、市街地内で大量かつ円滑に処理するため、高水準の規格を備え、高い交通容量を有する道路	<ul style="list-style-type: none"> ・環状1号線 ・5放射道路のうち環状2号線内側 ・青森ICアクセス ・主青森環状野内線(安方浪館線) ・都 漁港大通り幸畑線 <p style="text-align: right;">(延長約51km)</p> <p style="margin-left: 20px;">主に市街地内で広域幹線道路からの都市間交流交通を都市拠点に誘導するとともに、都市内の基幹的流動である都市軸および大ブロックの居住エリアから都市軸への主要生活軸に対応する。また、これらの交通流は本都市圏の構造上都心部に集中することから、都心部を中心とした環状方向の路線により円滑に処理することが必要となる。道路構造は主に多車線道路とする。</p>
幹線道路	広域幹線道路および主要幹線道路を網状に結合し、それらの機能を補完するため、比較的高水準の規格を備えた道路	<ul style="list-style-type: none"> ・鶴ヶ坂千刈線(西滝新城線) ・都合浦公園通り戸山線など <p style="text-align: right;">(延長約114km)</p> <p style="margin-left: 20px;">主に市街地内で複数の住区から都市拠点までの生活軸に対応する。また、住区内への異種交通の通過を排除する。</p>
補助幹線道路	幹線道路以上の路線に囲まれた地区内での主な交通路となり、幹線道路以上の交通を地区内に集散させる役割を持つ道路	<ul style="list-style-type: none"> ・都 浦町三内線 ・都 蜷貝八重田線 など <p style="text-align: right;">(延長約138km)</p> <p style="margin-left: 20px;">当該住区から幹線道路までのアクセス交通に特化する路線で、適正な道路網密度により構成される。</p>
広域幹線道路～補助幹線道路 : 総延長約 448 km		

2 青森市総合都市交通体系整備計画

本市では、平成4年度に策定された「青森都市圏総合都市交通体系計画（パーソントリップ調査）」を引継ぐ交通計画として、平成13年5月に「青森市総合都市交通体系整備計画」を策定し、「コンパクトシティを支える交通体系の整備」を各交通手段別に具体的な施策や事業を整理しています。

本計画の基本理念は、「自家用車に過度に依存しない、人と環境にやさしい交通環境の形成を目指して」とし、「渋滞がなく円滑な交通体系」、「全ての人にやさしい交通体系」、「環境にやさしい交通体系」の確立を目指すこととし、重点的に取り組むべき施策を設定し、交通体系の整備を促進しています。

これは、平成11年に策定した青森都市計画マスタープランとの整合を図り、コンパクトシティの理念に基づく交通負荷が小さく少子高齢社会に対応した都市づくりという視点から、

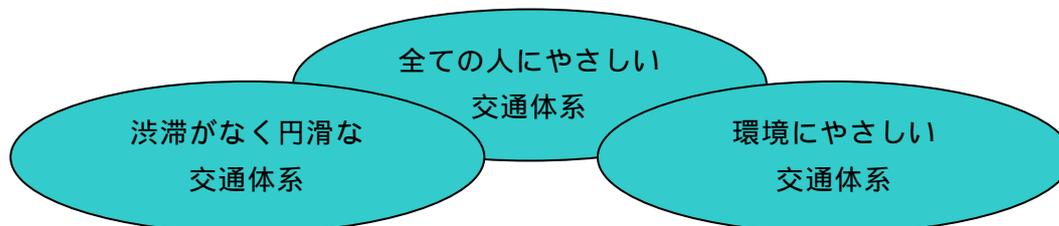
バスの効率的な運行に資する道路等、必要な道路網整備を進めながら、公共交通の利便性向上と、利用の促進を図ること

多様な交通手段による中心市街地への来街利便性の向上と、魅力的な歩行者・自転車環境の創出を図り、中心市街地の活性化に資すること

を大きな目標とし、都市機能が集積している中心市街地へ誰でも円滑に移動可能な交通体系を目指すものです。

青森市総合都市交通体系整備計画

「人と環境にやさしい交通環境の形成をめざして」



コンパクトシティを支える交通体系の整備

<都市機能が集積している中心市街地へ

誰でも円滑に移動可能な交通体系>

<交通体系整備の基本方針>

- ・ 必要な道路網の整備と既存道路の有効活用を図る
- ・ 中心市街地地区の再活性化に資する交通計画を推進する
- ・ 公共交通の利便性向上及び利用の促進を図る
- ・ 雪に強い交通体系の構築を図る

エリア別整備方針の設定

交通体系整備の基本方針に基づき、都市計画マスタープランにおいて位置づけられた各エリア別の交通体系整備の方針を次のとおり設定します。

インナーシティ(Inner- City)

公共交通を中心とした交通システムの整備を図る

- 既存路線の見直しや小型循環バスの導入等により、バス利用利便性の向上を図る
- バスの効率的な運行に資する道路環境整備を進める
- ダイヤの見直しや駅施設の改善等により、鉄道利用利便性の向上を図る
- 徒歩による公共交通へのアクセス利便性の向上を図る
- 自転車交通や自動車交通の利便性にも配慮する

中心市街地地区においては、多様な交通手段による来街利便性の向上と、地区内を回遊できる歩行者・自転車交通環境の整備を進める

ミッドシティ(Mid-City)

自動車交通から公共交通への転換を促進する交通システムの整備を図る

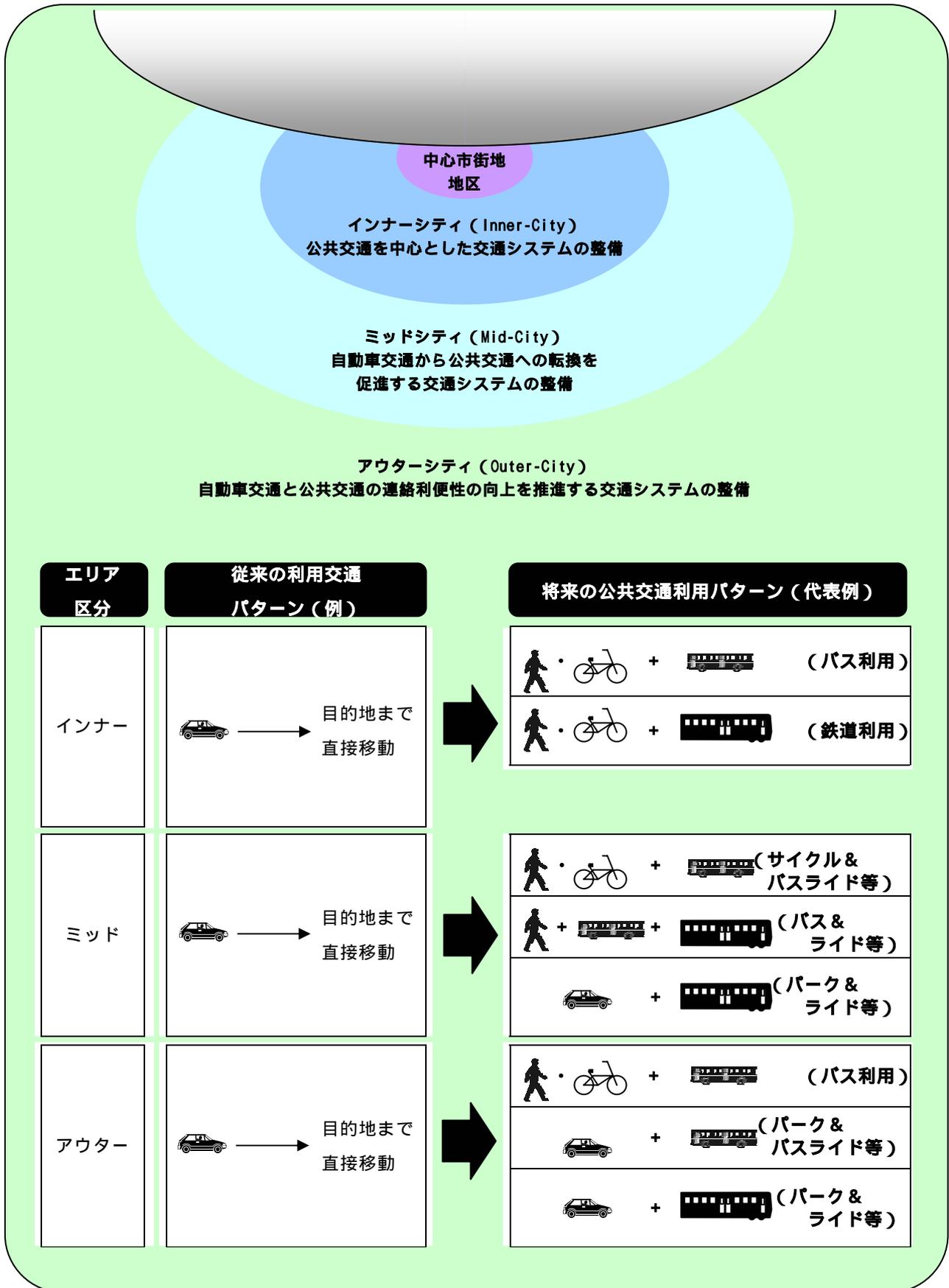
- 幹線的なバス路線に対し、支線的なバス路線の整備を図り、各地区のバス利用利便性の向上を図る
- 自転車によるバスアクセス利便性の向上により、サイクル&バスライドシステムの導入を図る
- 鉄道駅の周辺地域においては、鉄道と連携したバスの運行等により、バス&ライドシステムの活用を図る
- バスの効率的な運行に向け、内環状線等をはじめとする骨格道路の整備を進める
- 歩行者交通、自転車交通の利便性にも配慮する

アウターシティ(Outer- City)

自動車交通と公共交通の連絡利便性の向上を推進する交通システムの整備を図る

- 郊外の主要な拠点（青森空港、主な住宅団地等）については、幹線的なバス路線の活用を図る
- その他の地区においては、幹線系のバス路線につながる補完的なバス路線のサービス確保を図る
- バス利用の不便な地区においては、既存駐車場の活用と新たなバス路線の整備等により、パーク&バスライドシステムの活用を図る
- 自動車と公共交通の共生を図る放射環状道路等の整備を進める
- 歩行者・自転車交通の利便性にも配慮する

エリア別交通体系イメージ



3 青森都市圏交通円滑化総合計画の指定

「青森都市圏交通円滑化総合計画」は、平成 17 年度の旧青森市と旧浪岡町の合併に伴い、これまでの「青森市総合都市交通体系整備計画」に浪岡地区における交通施策や、航空の視点からのメニューを追加し策定したものであり、平成 18 年 3 月に国より「交通円滑化総合対策実施都市圏」としての指定を受けています。

本計画は、青森都市圏において「人と環境にやさしい交通環境の形成をめざして」、安全かつ円滑な交通を確保するため、より利便性の高い交通体系を構築することを目的としており、その目的を達成するため、本市を取り巻く様々な課題、例えば冬期の交通混雑、自動車需要の増大、また、将来の新幹線開業に向けた課題などを解決するための施策メニューを自動車、鉄道、バスなどの各交通手段別に本計画に位置づけています。

各施策メニューについては、事業着手から完了までの目標年次を設定しており、平成 19 年度までに事業着手から完了を目標とする「短期」のメニュー、平成 20 年度以降に事業着手または事業完了を目標とする「中長期」のメニューに区分し、計画を推進し、「青森市総合都市交通対策協議会」において進捗管理を実施しています。

<青森都市圏交通円滑化総合計画の基本方針>

必要な道路網の整備と既存道路の有効活用を図る

新幹線新駅や I C アクセス道路等の整備推進

内環状線等の体系的な道路ネットワークの整備推進

I T S 技術を活用した道路交通情報の提供、道路混雑の緩和（VICS 等）

通勤時の渋滞緩和に向けた時差出勤の推進

交差点や信号機の改良等、既存道路の有効活用の推進

中心市街地地区の再活性化に資する交通計画を推進する

多様な交通手段による来街利便性の向上

誰もが安全で快適かつ魅力的な歩行者・自転車空間の整備

公共交通の利便性向上及び利用の促進を図る

公共交通のサービス性向上

公共交通の乗換え利便性の向上

情報提供の強化による公共交通利用の促進

バス優先施策の検討

公共交通のバリアフリー化の推進

時差出勤の推進

ノーマイカーデーの促進

パーク&ライド、キス&ライドの促進

雪に強い交通体系の構築を図る

道路の雪対策の強化

雪に強い公共交通システムの形成

< 交通円滑化施策 >

交通機関	交通施策	期待される効果							
		を結ぶ連絡時間の短縮	県都青森市と他の主要都市 利用圏域の拡大	高度な医療施設の 利用圏域の拡大	渋滞ポイントの緩和・解消	渋滞による時間損失の軽減	CO ₂ 等の削減	自動車から排出される 道路構造の確保	冬期に対応した 冬期バス利用性の向上
自動車交通	<p>< 市全域 > 将来道路網の整備、雪対策の強化、既存道路の有効活用</p> <p>< 中心市街地地区 > 新たな骨格道路ネットワーク機能の構築、必要な駐車場の整備と既存駐車場の有効活用</p>								
歩行者・ 自転車交通	<p>< 市全域 > 安全で快適かつ魅力的な歩行者・自転車空間の確保、雪対策の強化</p> <p>< 中心市街地地区 > 安全で快適かつ魅力的な歩行者・自転車空間の確保、駐輪場の整備、レンタサイクル事業の検討</p>								
航空・ 鉄道交通	<p>空港・駅施設の充実検討、空港・駅のバリアフリー化の推進、バスアクセス性の向上、自動車アクセス性の向上、徒歩・自転車アクセス性の向上、運行本数の改善・複線化、運賃システムの見直し、雪対策の強化</p>								
バス交通	<p>運行サービスの向上、運賃システム等 の見直し、バス優先施策の導入、バリアフリー型車両の導入、運行系統表示の充実、乗継利便性の向上、バス停環境の向上、雪対策の強化</p>								
TDM 施策及 び啓発活動	TDM 施策及び啓発活動の推進								

第 4 章 青森市の交通の現状

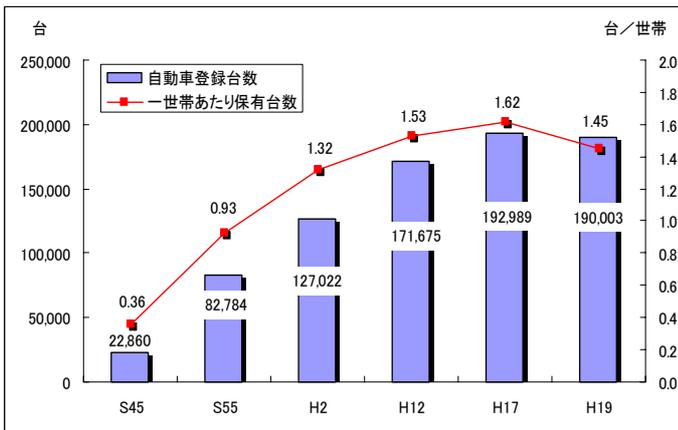
1 自動車交通の現状

(1) 自動車登録台数・交通手段分担の推移

本市の自動車登録台数は、平成 17 年までは右肩上がりの増加傾向でしたが、平成 17 年を境に減少傾向に転じております。しかしながら、通勤・通学時の交通手段分担率をみると、過去 18 年間で自家用車利用が急増し、平成 20 年には 6 割以上の市民が自家用車に依存していることがわかります。特に、本市の特徴である冬期積雪期における交通環境の変化に伴う冬期間の自家用車への依存は高まる傾向にあります。

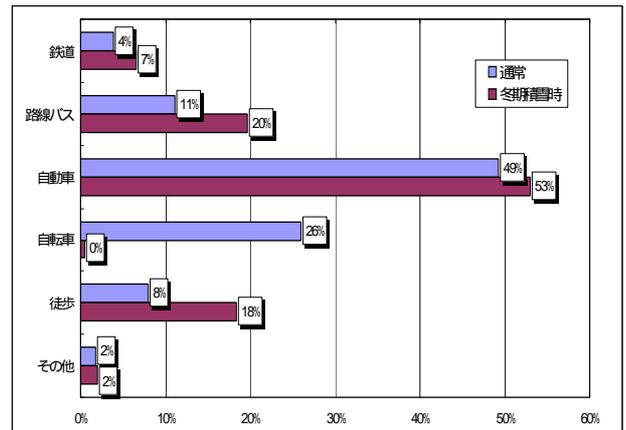
一方で、他の中小都市の状況と比較すると、鉄道・電車の利用割合は低く、乗合バスの利用割合は若干高くなっており、本市の地域特性（気象や高齢化）などを考慮すると、公共交通が求められる役割は大きいものの、その利用割合は低く、自家用車利用が増大することで道路混雑の悪化や環境負荷の増大等が懸念されております。

自動車登録台数の推移



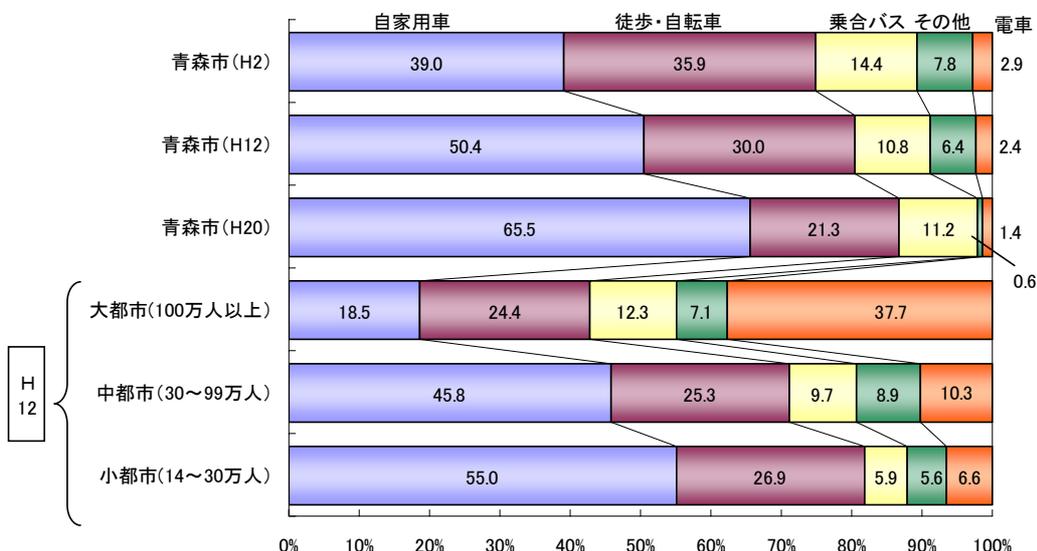
資料：青森運輸支局

夏期・冬期の交通手段の変化



資料：H11住民アンケート

通勤・通学手段分担率の推移



資料：国勢調査 (H2、H12)
青森市市政アンケート (H20)

(2) 自動車交通需要の推移

自動車交通需要の推移をみると、平成11年と平成17年の総発生集中量は、自動車登録台数の増加に伴い、青森地区、浪岡地区ともに約2割の増加となっています。また、市内をゾーン別に比較すると、中心部の発生集中量は減少しているものの、内環状線沿線や郊外のゾーンにおける発生集中量が増加している状況です。

また、本市関連の交通流動は、周辺市町村からの通勤が集中しており、特に津軽方面からの流入が多くなっています。

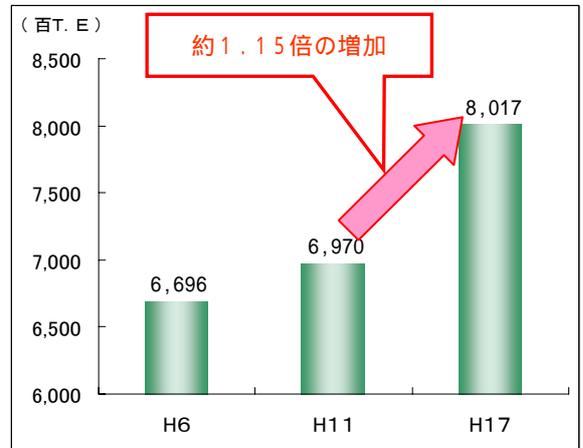
一方で、市内の主要路線における交通量の推移をみると、国道4・7号等幹線道路の交通量が多く、微増あるいは横ばいの傾向となっています。また、中心部の国道と放射軸の道路は交通負荷が大きく、速度も著しく低い状況となっています。

また、浪岡地区では、浪岡バイパスが平成16年11月に開通した影響もあり、国道7号の交通量が増加しており、速度低下が見られる区間も存在しています。

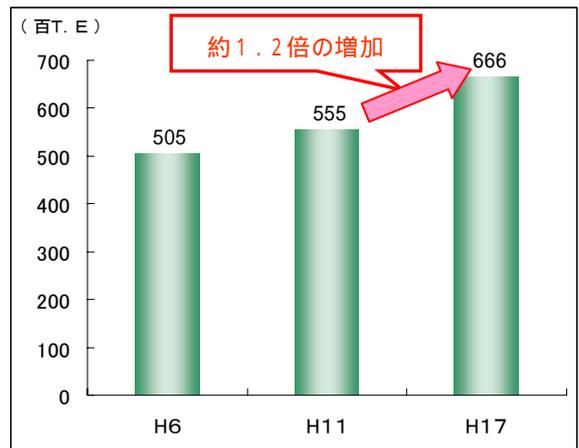
このようなことから、朝夕のピーク時には、主に中心部の国道交差点や外環状線の交差点で交通渋滞が発生しており、主要バス路線上に渋滞ポイントが発生することから、バスサービスの低下の一因ともなっています。特に積雪期になると、平均旅行速度が通常期に比べ極端に低下するため、渋滞がより深刻となっています。

一方で全国的に人口減少が予測されている中で、国土交通省による直近の将来交通需要予測(14フレーム)では、青森県全体の交通需要量が平成17年現況より約13%減少する予測となっております。

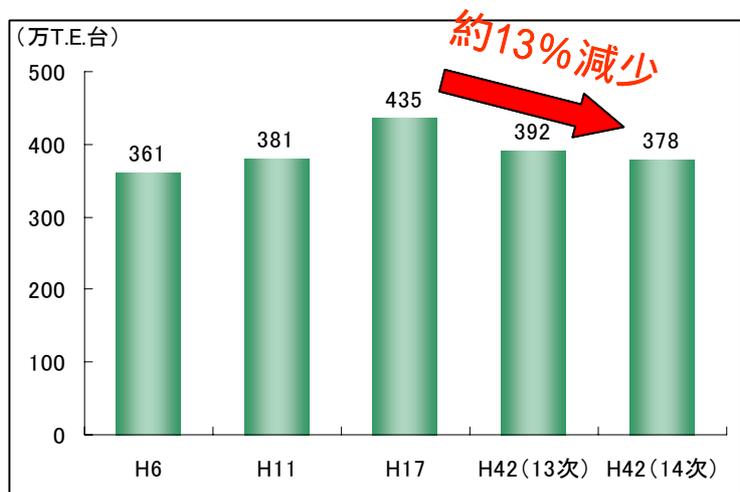
青森地区の総発生集中量の推移



浪岡地区の総発生集中量の推移



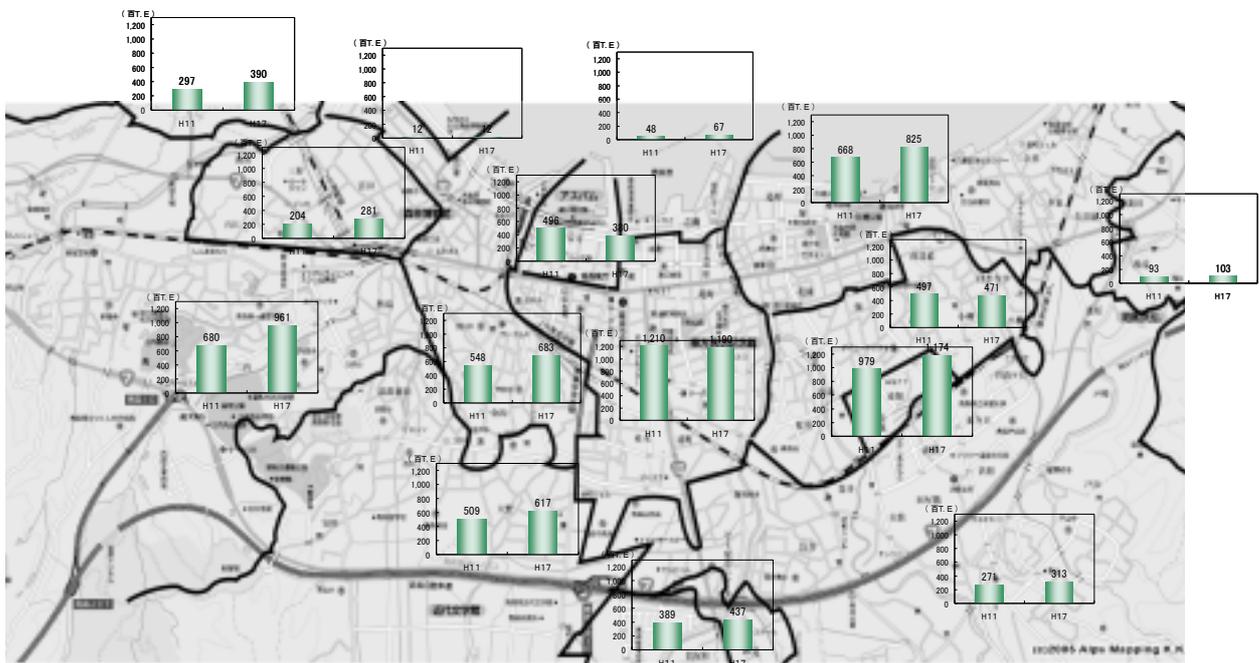
青森県の発生集中量の推移及び予測



資料：道路交通センサス

市内ゾーン別の発生集中量

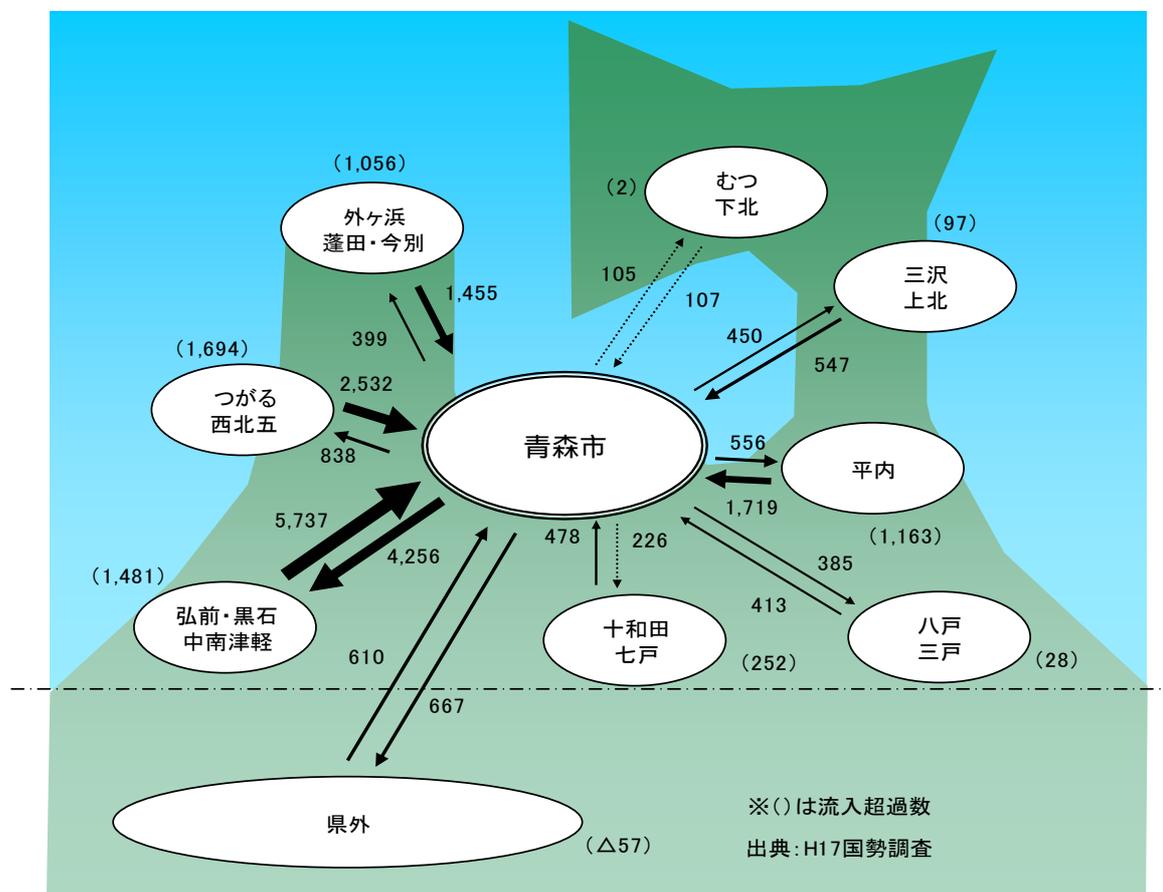
- ・内環状線沿線や郊外ゾーンで発生集中量が増加



周辺市町村との関連交通流動

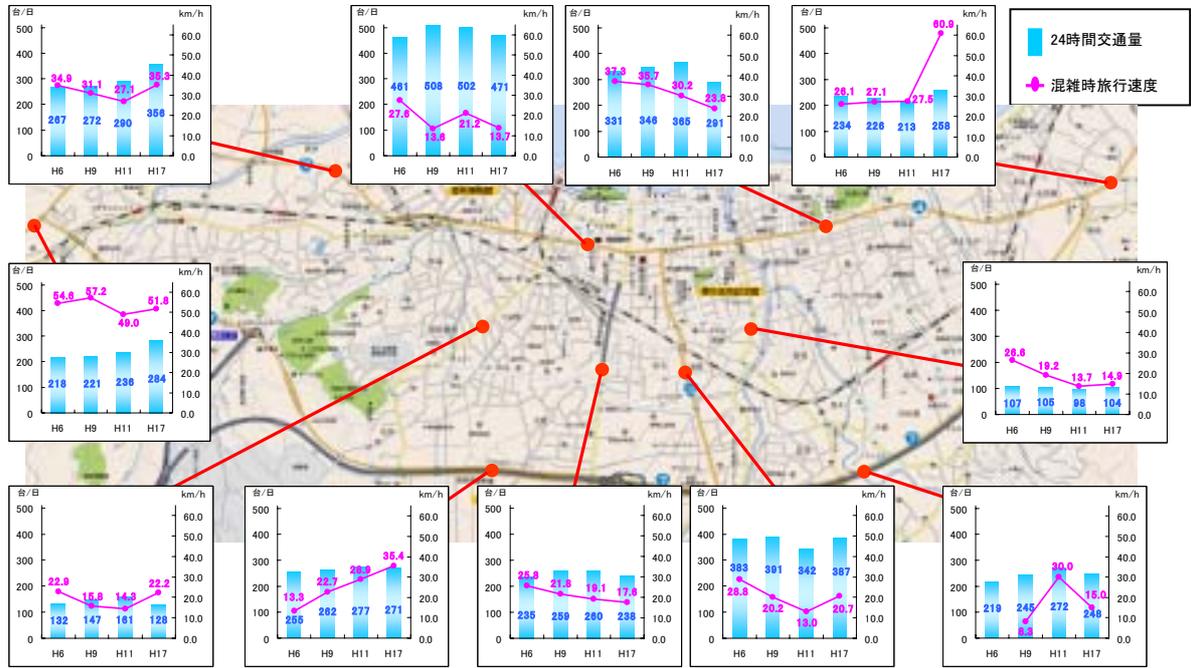
資料：道路交通センサス

- ・津軽方面との結びつきが強い傾向



青森地区の交通状況の推移

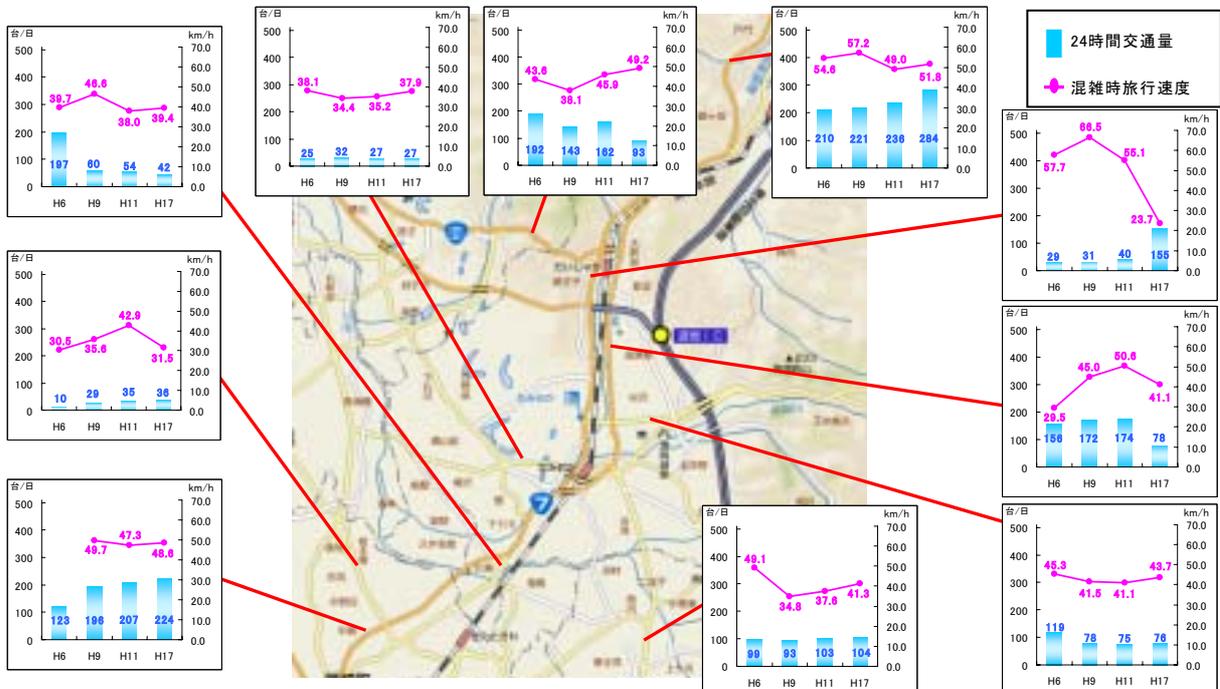
- ・国道4号・7号等の幹線道路の交通量は微増・横ばい
- ・放射軸の道路は交通負荷が大きく、速度が低い



資料：道路交通センサス

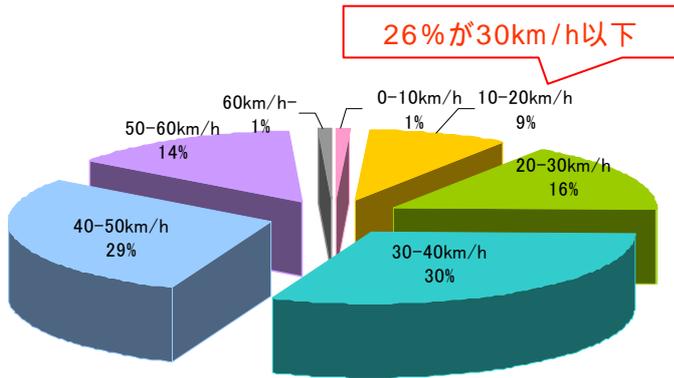
浪岡地区の交通状況の推移

- ・国道7号の交通量が増加



資料：道路交通センサス

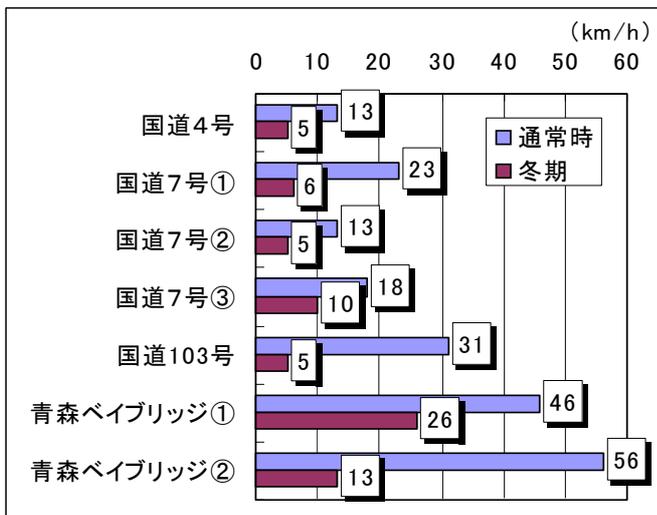
青森市内国道道におけるピーク時旅行速度別延長割合



青森環状入口交差点(国道7号)の渋滞状況



冬期と夏期の平均旅行速度の比較



資料:交通実態調査(H12)

冬期国道4号の渋滞状況



主要な渋滞箇所



資料:渋滞意識アンケート調査(H14)

2 公共交通の現状

(1) 鉄道の現況

青森市内鉄道駅の1日平均乗車人員は、全体として減少傾向にあり、青森市内のターミナル駅である青森駅の1日平均乗車人員は、20年間で約25%の減少となっています。

一方、東北本線の東青森・小柳・矢田前の3駅については乗車人員が増加傾向であり、市街地近郊における鉄道利用ニーズが高いことが推察されます。

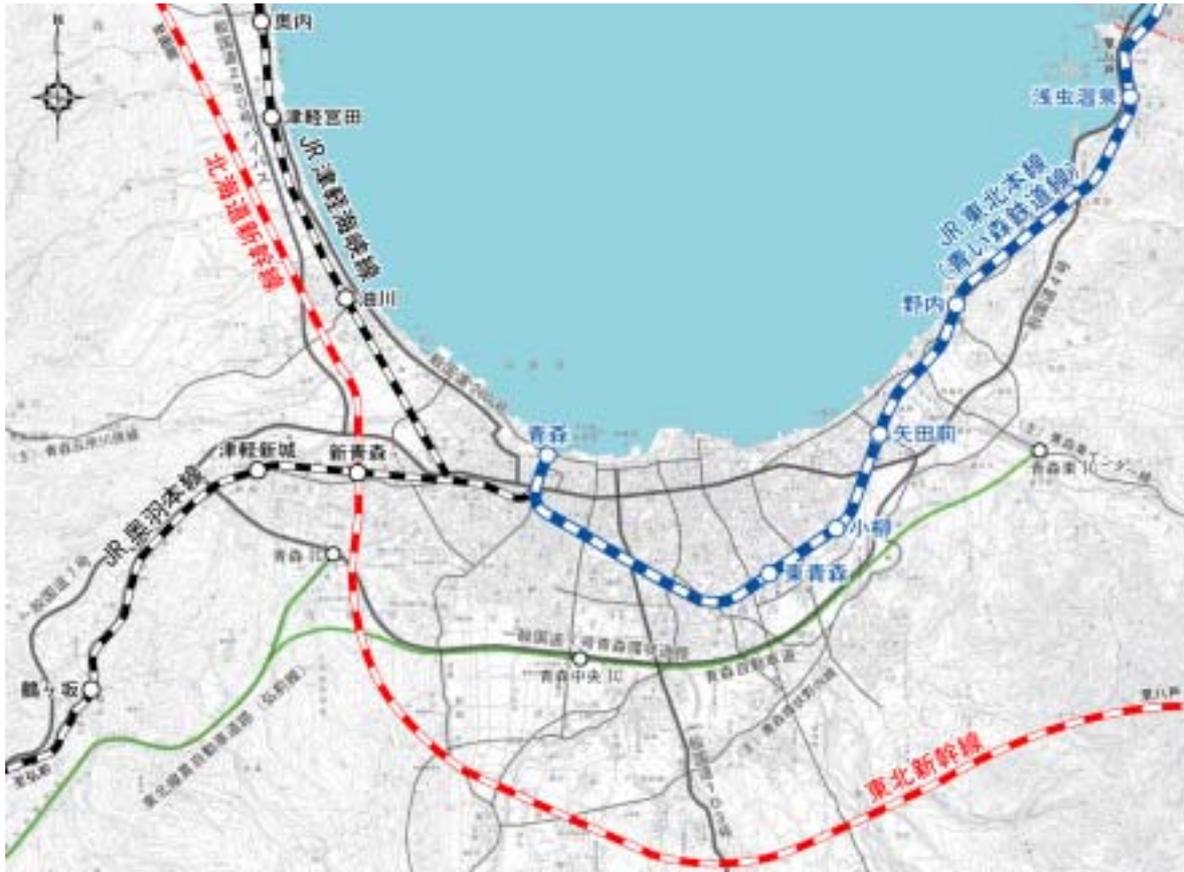
また、東北新幹線新青森駅開業により並行在来線として経営分離される「青い森鉄道線」は、県民・市民が支えていく鉄道となることから、青い森鉄道線が将来に向けて運行を続けていくため、より利用しやすい・利用したくなる鉄道を目指し、活性化策等に取り組んでいく必要があります。

冬季積雪期においても比較的定時性が担保される鉄道交通は、環境や交通渋滞対策として重要な交通手段で、特に、新幹線の二次交通としての鉄道の役割は不可欠なものであり、青い森鉄道線のみならずJR奥羽本線等との一体的な鉄道ネットワークの形成に向け、利便性の向上を図る必要があります。

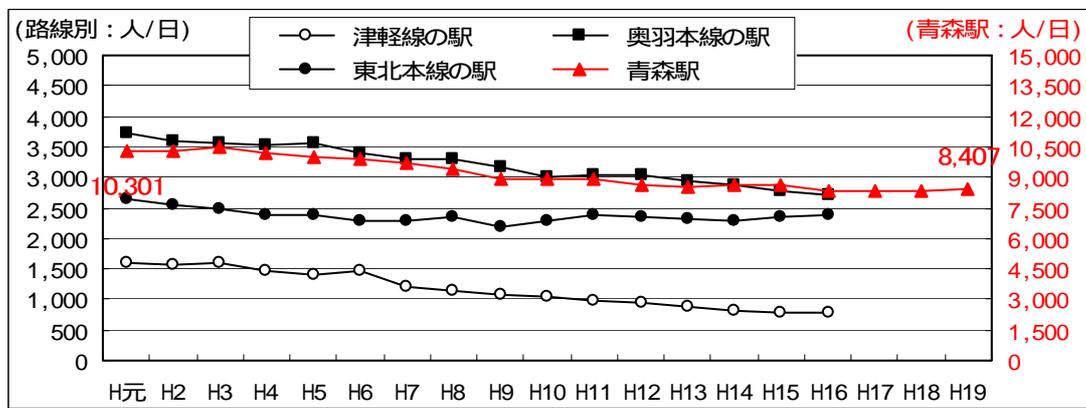
青森県内鉄道路線網概要図



青森市内鉄道路線網概要図



青森県内JR各線の1日平均乗車人員の推移



平成 17 年度以降、無人駅についてはデータが公表されていない。

(出典：JR 東日本盛岡支社)

青森市内鉄道駅の1日平均乗車人員一覧表

(単位：人)

駅名		年度					
		S63	H5	H10	H13	H16	H19
青森		11,322	10,041	8,899	8,517	8,380	8,407
東北本線	東青森	258	255	302	378	494	
	小柳	639	427	451	469	457	
	矢田前	599	693	682	638	616	
	野内	83	61	40	31	30	
	浅虫温泉	695	548	471	422	421	381
奥羽本線	新青森	339	400	337	392	352	
	津軽新城	931	806	668	646	547	512
	鶴ヶ坂	79	74	65	60	47	
	大釈迦					85	
	浪岡					1,045	1,019
津軽線	油川	817	686	588	520	411	430
	津軽宮田	178	138	86	77	61	
	奥内	295	210	129	95	86	
	左堰	85	79	60	44	39	
	後潟	216	176	121	93	76	64
	中沢	135	108	70	68	69	

平成 17 年度以降、無人駅についてはデータが公表されていない。
(出典：JR 東日本盛岡支社)

青森駅発着の列車運行本数一覧表

	東北本線		奥羽本線		津軽線・津軽海峡線
		うち 大湊線経由		うち 五能線経由	
特急・急行	34	0	23	0	22
普通・快速	38	6	34	2	18
合計	72	6	57	2	40

上記運行本数は上下計
(出典：青森駅時刻表 平成 21 年 3 月 14 日ダイヤ改正)

市営バス運行状況

本市における路線バスの現状は、中心市街地から放射状に配置されており、主に青森市営バスが都市内の路線バスを運行し、他の民間バス4社（JR、弘南バス、十和田観光電鉄、下北交通）は青森市と隣接市町村とを結ぶ広域路線バスを運行しています。

このうち青森市営バスは、主に青森駅を起終点に、東部、西部、南部方面へ結ぶ路線を配置する市民の主要な公共交通機関であり、平成20年4月1日現在、54路線211系統、営業キロ295.8kmを運行しています。

市営バス営業内容(平成20年4月1日現在)

営業キロ（免許キロ）	295.8 km
路線及び系統	54 路線 211 系統 最長 28.7 km（浪岡線） 最短 3.3 km（市民病院線）
運行便数	1,052 便 運行ダイヤ数 170（1ダイヤ当たり 6.2 便）
車両台数	181 台
営業所	東部営業所、西部営業所
停留所	総数 900 箇所（平均間隔 0.4km）
待合所	総数 110 箇所 バスロケーションシステム 6 箇所（7 基）
職員数	正職員 208 人（運転士 168 人、整備士 2 人、事務員 38 人） 臨時職員等 67 人（運転士 58 人、事務員等 9 人） 合計 275 人

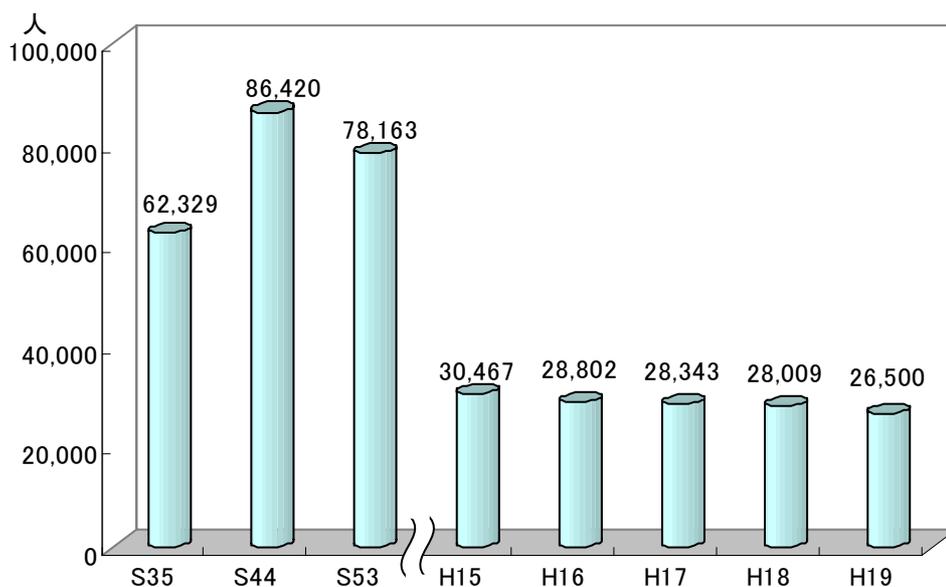


市営バスの利用状況

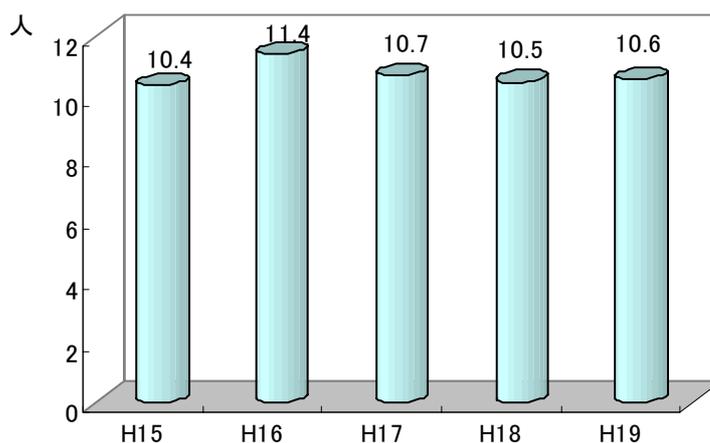
青森市営バスの輸送人員は、昭和44年以降年々減少し、平成19年度の実績では、ピーク時の約30%まで落ち込み、1日あたりの輸送人員は3万人を下回る状況となっています。なお、平均乗車密度は10人前後で推移しています。

また、路線数は年々増加しているものの黒字路線は全路線中13路線にとどまるなど、バス利用者の減少により経営状況は年々厳しさを増しています。

市営バス1日当たり輸送人員の推移



平均乗車密度の推移



路線別乗車密度と営業係数(平成19年度)

現在、営業係数が100未満の黒字路線は13路線(上位1~13)である。

黒字路線

順位	路線名	輸送人員 (人)	営業係数 (%)	乗車密度 (人)
1	浜田循環	506,232	55.60	25.07
2	八甲田霊園	752	56.48	15.35
3	三内丸山遺跡	243,237	57.60	18.38
4	モヤヒルズ	101,983	65.05	18.50
5	横内環状	579,131	72.54	19.10
6	幸畑団地	146,594	74.49	13.97
7	南高校	106,912	80.48	14.05
8	浪館	289,706	91.97	12.20
9	市民病院	320,234	92.07	11.74
10	桜川団地	151,873	92.42	10.49
11	戸山団地	491,194	94.74	13.55
12	細越	144,202	97.22	11.70
13	問屋町	392,741	98.76	12.37
14	青森公立大学	192,059	101.02	11.83
15	浅虫水族館	352,319	103.35	12.96
16	八甲田丸	34,519	107.73	10.81
17	土木事務所	95,753	109.93	8.59
18	新城	995,685	111.12	11.23
19	新町	122,605	111.21	10.20
20	流通団地	259,076	112.18	11.46
21	国道	708,488	112.83	9.88
22	野木和団地	563,995	115.65	10.77
23	沢山	86,243	117.78	12.75
24	浜館	138,763	122.33	8.61
25	荒川	39,623	122.82	9.04
26	東バイパス	158,015	132.96	9.01
27	つくしが丘病院・岩渡	198,717	135.37	8.93
28	小柳団地	340,269	137.52	8.06
29	月見野霊園	4,269	142.46	7.32
30	青柳	171,091	144.90	7.56
31	しあわせプラザ	119,626	147.54	8.21
32	田茂木野	107,691	147.72	7.68
33	野木・大別内	99,684	154.21	9.09
34	浪館・中央循環	43,548	156.83	9.34
35	青森空港	50,266	157.30	7.34
36	大柳辺	113,684	162.53	7.82
37	奥内・後潟	162,666	162.93	8.80
38	高田	100,642	163.87	8.21
39	矢田	83,059	174.70	6.88
40	サンドーム	3,175	176.25	5.12
41	滝沢	80,203	181.03	6.34
42	桑原	134,049	185.14	6.22
43	西バイパス	93,652	189.12	7.56
44	築木館	60,143	190.48	6.22
45	青い森病院	44,381	191.41	6.36
46	西部工業団地	4,149	193.23	5.70
47	南部工業団地	63,295	207.29	5.68
48	上野・牛館	9,809	211.72	4.80
49	入内	50,103	243.15	5.38
50	西バイパス・新田循環	49,383	271.20	5.01
51	浪岡(大釈迦)	163,570	293.39	5.14
52	岡町	23,273	302.18	3.99
53	浪岡(空港)	68,680	388.96	3.79
54	孫内	25,112	397.66	3.14
55	矢田・滝沢	7,570	1,674.93	0.88
	合計	9,697,693	118.83	10.61

は委託路線

市営バスの経営状況

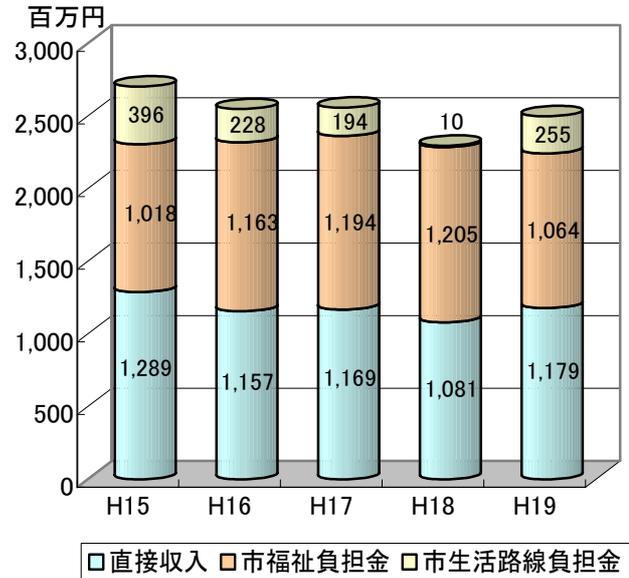
< 営業収益 >

年度ベースの乗合事業収入は、減少傾向にあり、平成 19 年度で 25.0 億円となっています。内訳は、直接収入が 11.8 億円（47.1%）、福祉負担分が 10.6 億円（42.6%）、路線補助が 2.6 億円（10.2%）となっています。

< 平成 19 年度決算内訳 >

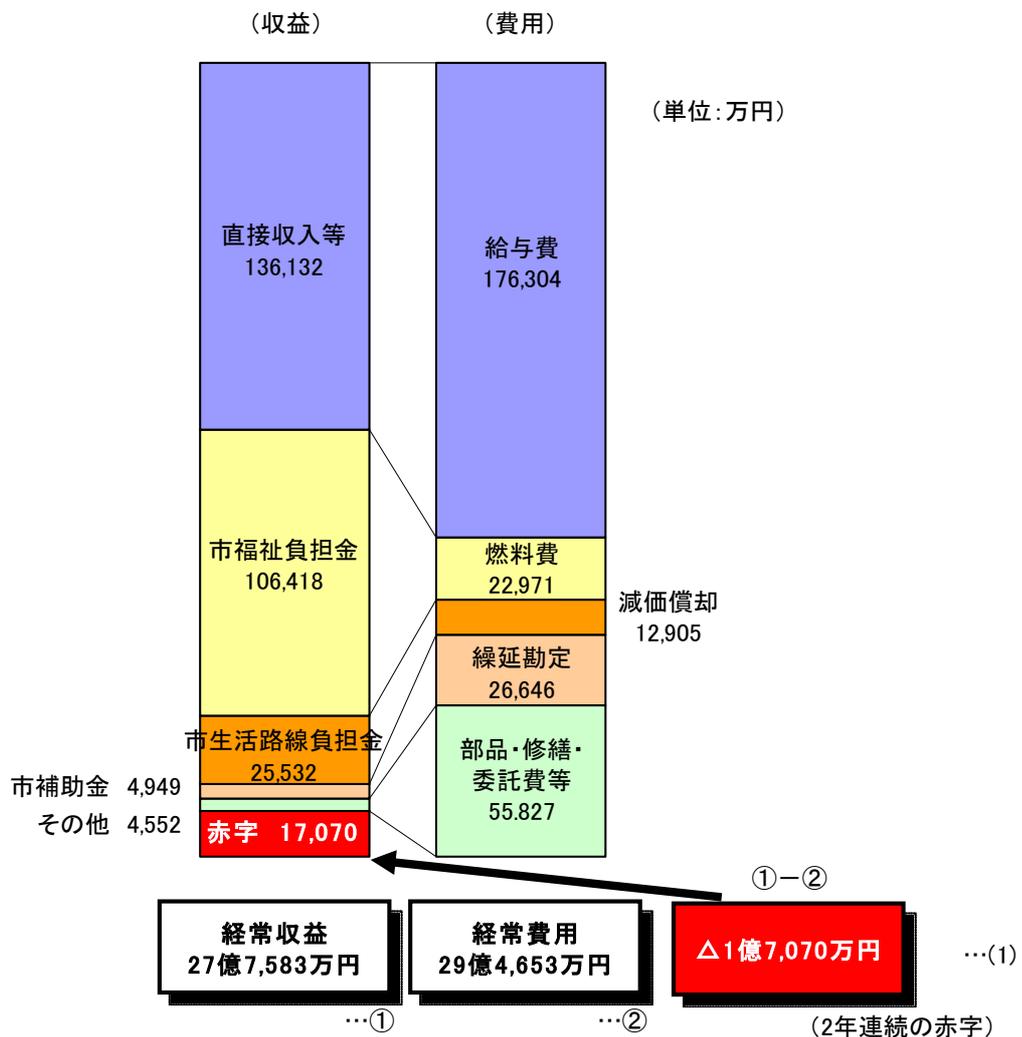
平成 19 年度経常収支においては、福祉負担分や市繰入金を入れてもさらに約 1.7 億円の赤字を計上しています。特に、直接収入では、人件費給与も賄えない状況になっており、厳しい経営環境となっています。

乗合事業収入(年度ベース)



経常収支

(処理年度が単年度で処理される収支)



浪岡地区路線バス（青森市営バス、弘南バス）の運行状況

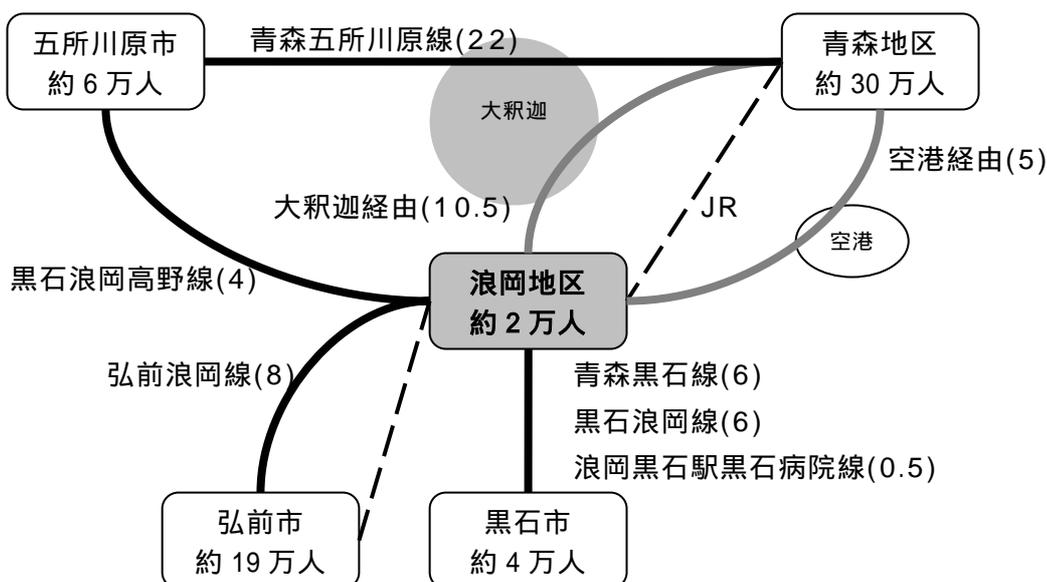
浪岡地区内の路線バスは、青森市営バスが2路線、弘南バスが6路線、計8路線が浪岡地区内を運行しており、青森市街方面へは3路線、運行回数は計21.5回、弘前方面へは1路線8回、黒石方面へは4路線16.5回、五所川原・上高野方面へは1路線4回の運行状況となっています。しかしながら、どのバス路線も浪岡地区と青森市街や近隣市町村を結ぶ都市間路線となっており、浪岡地区内を通過点としているだけで、地区内の各集落から病院や商業施設等の生活利便施設とを結ぶ生活路線としてのサービス機能は低い状況になっています。特に、浪岡地区北部の大釈迦地区を経由する青森五所川原線は、五所川原中心部と青森中心部を結ぶ路線で一日22回と多く運行していますが、浪岡地区住民の生活路線としてのサービス機能は低い路線となっております。

路線バスの運行概要

バス事業者	路線名・系統名	運行回数	備 考
青森市営バス	大釈迦経由	10.5回	
	空港経由	5.0回	
弘南バス	青森黒石線	6.0回	
	黒石浪岡線	6.0回	
	浪岡黒石駅黒石病院線	0.5回	
	弘前浪岡線	8.0回	
	黒石浪岡高野線	4.0回	
	青森五所川原線	22.0回	浪岡地区内は、大釈迦のみを経由

運行回数とは、1日あたりの往復運行回数。(1回=1日1往復を意味する)

近隣市町村と浪岡地区を結ぶ路線バス



注：()内は運行回数

3 道路整備の現状

本市の都市計画道路改良率（都市計画道路改良延長÷計画延長）は、青森地区で48.2%、浪岡地区で23.8%、市全体では44.9%（平成18年度末）となり、全国県庁所在都市中ワースト2位（全国平均66.7%）と低い状況となっています。

また、人口あたりの都市計画道路改良延長を全国県庁所在都市と比較すると、本市は0.38km/千人で、全国平均（0.28km/千人）を上回っており、全国的にみると本市の改良延長は決して低くはないといえます。しかしながら、自動車利用の多い地方都市と比較すると本市は東北の県庁所在都市（仙台市を除く）の中で最も整備状況が遅れています。

一方、人口あたりの計画延長は、本市は0.84km/千人で、全国平均（0.43km/千人）より長めで、市街化区域面積あたりでも本市は5.14km/km²で全国平均（3.55km/km²）を上回っており、計画延長に見合った整備が進んでいないことがわかります。

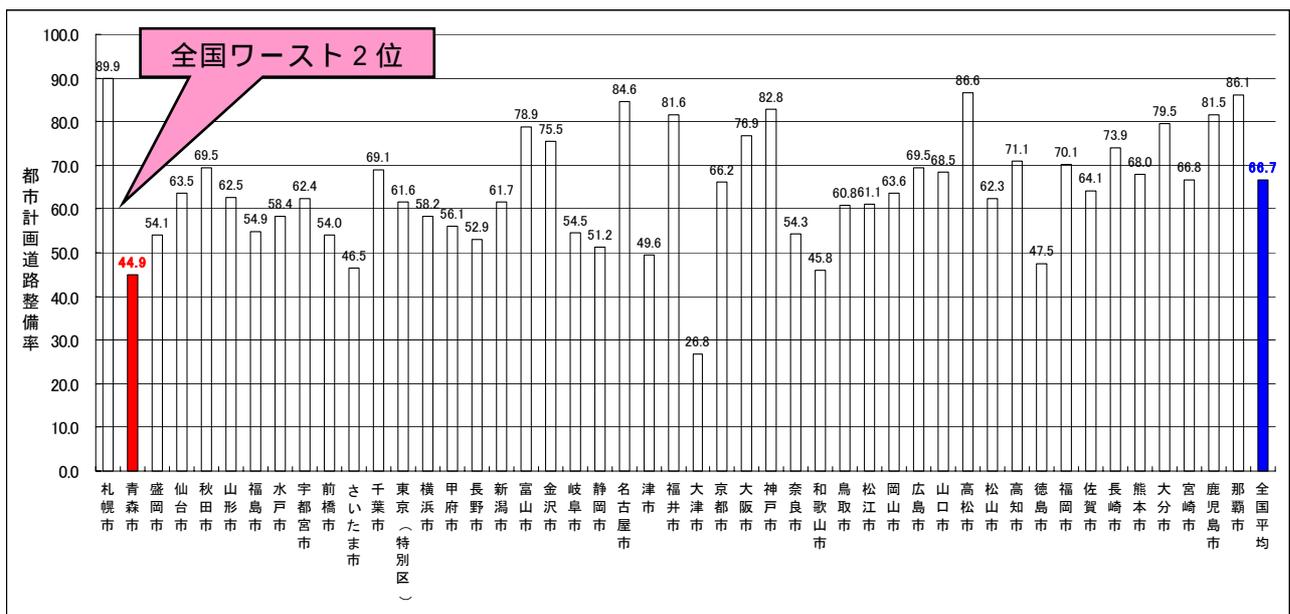
本市では公共交通利用者が減少する一方で、自家用車への依存が進行しています。特に東北新幹線新青森駅の開業など交通環境の変化に伴う道路混雑も予想されることから、今後も計画的な道路整備が必要です。また、人口減少・少子高齢化の影響を受け、将来の交通需要量がこれまでの増加傾向から減少傾向に転ずることが予測されており、これまで以上に交通需要量に対応した効率的な道路整備が求められています。

都市計画道路改良率

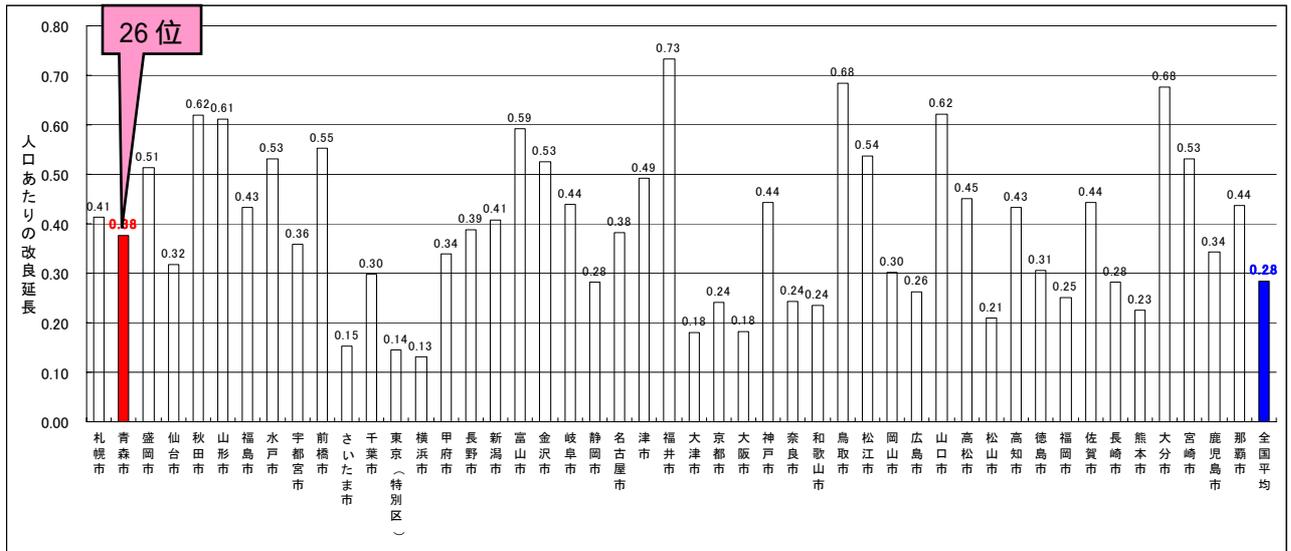
	青森都市計画区域	浪岡都市計画区域	青森市
計画延長	221.73km	34.94km	256.67km
改良延長	106.96km	8.33km	115.29km
改良率	48.2%	23.8%	44.9%

資料：都市計画年報（H19）

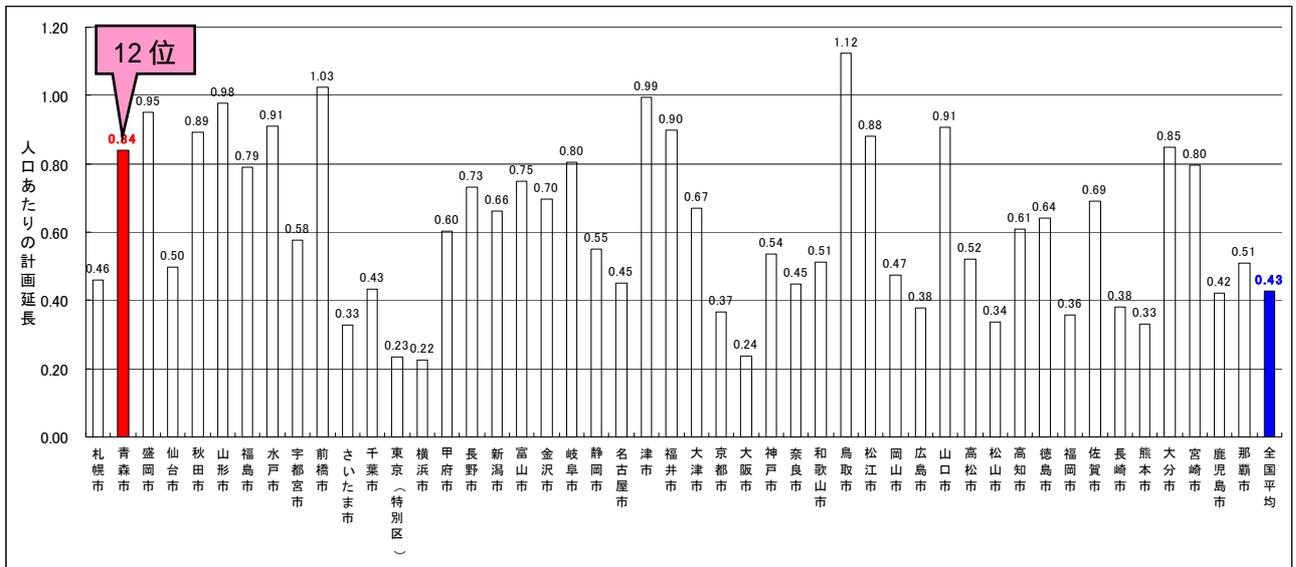
全国都道府県庁所在都市の都市計画道路改良率（H18末）



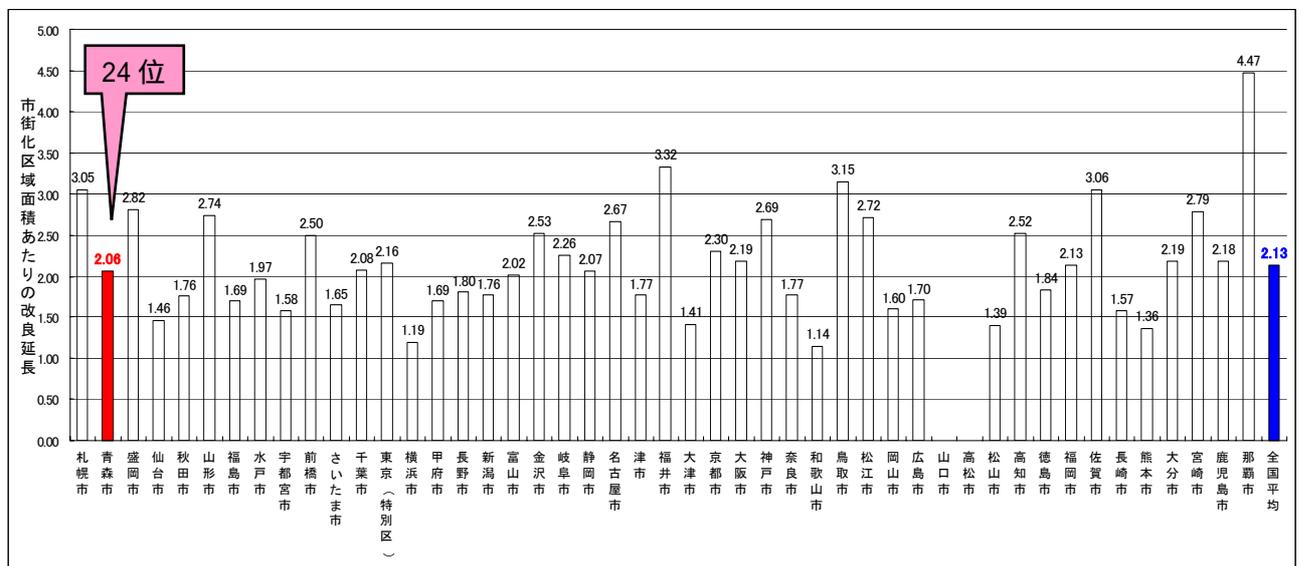
全国都道府県庁所在都市の人口あたりの改良延長(H18末)



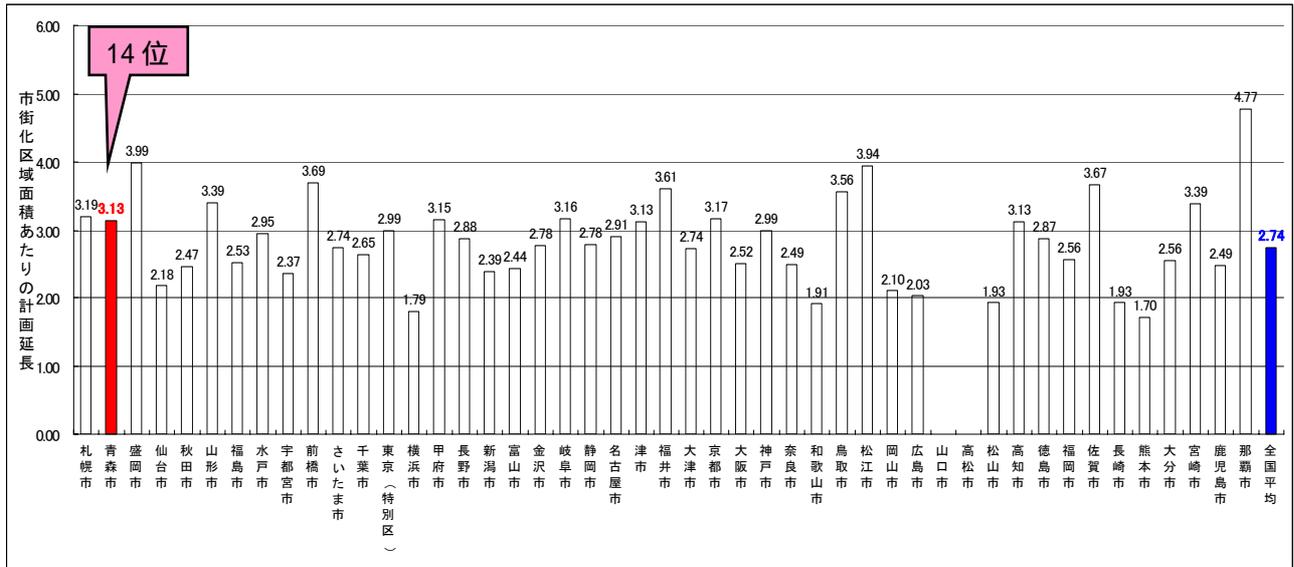
全国都道府県庁所在都市の人口あたりの計画延長(H18末)



全国都道府県庁所在都市の市街化区域面積あたりの改良延長(H18末)

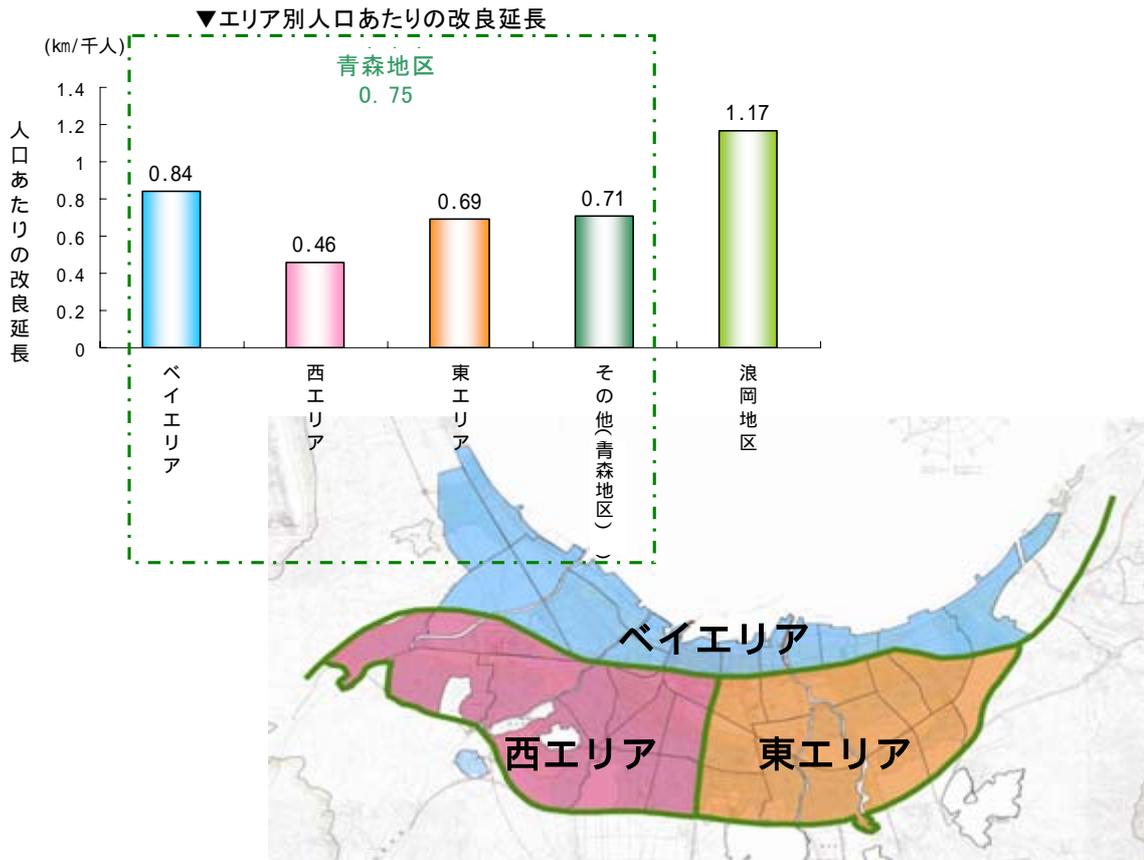


全国都道府県庁所在都市の市街化区域面積あたりの計画延長(H18末)



エリア別人口あたりの改良延長

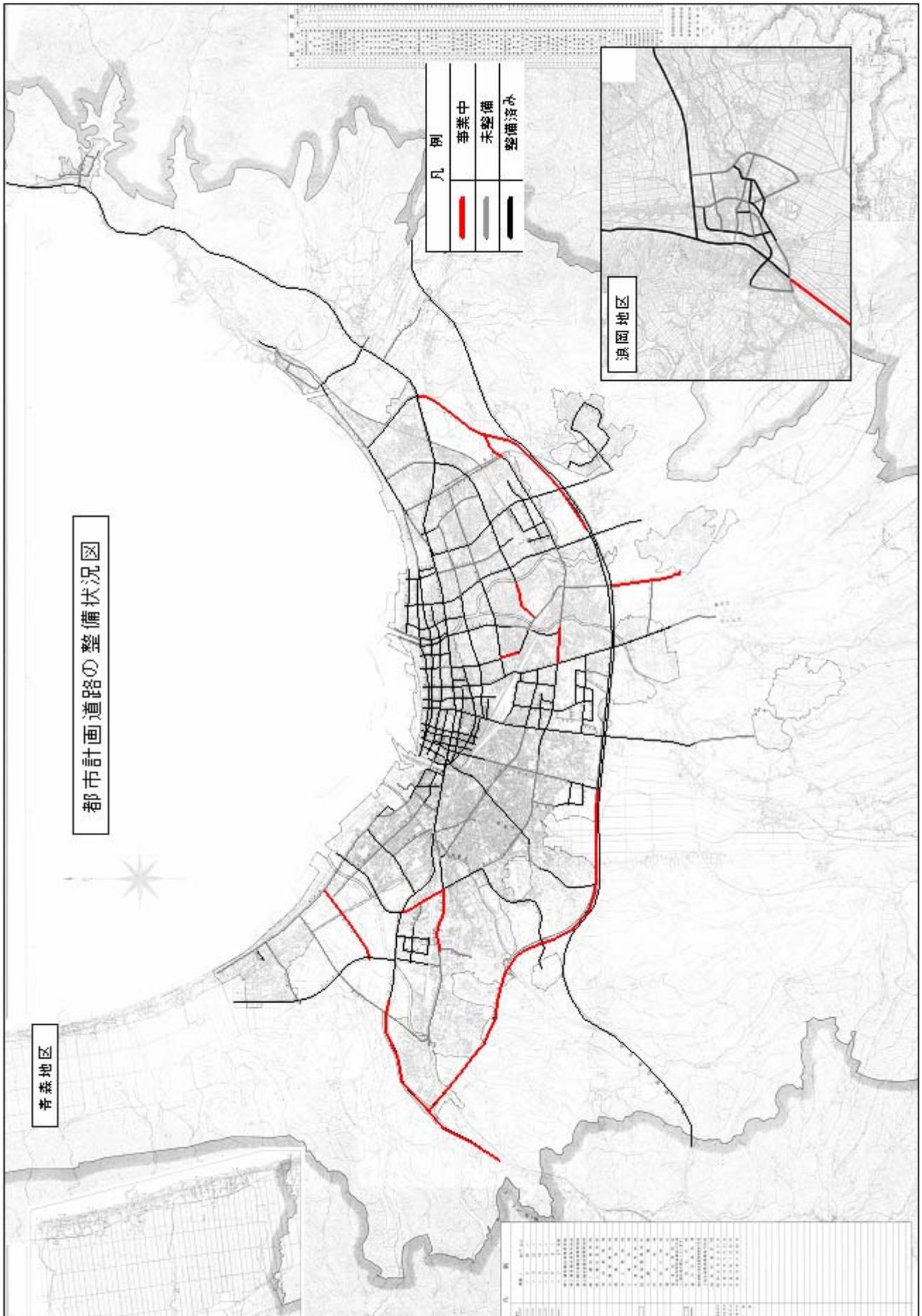
エリア別の整備状況をみると西エリアでの人口あたり改良延長が低い状況です。



<エリア設定>

青森地区をベイエリア、西エリア、東エリア(コンパクトシティ構想におけるインナー、ミッドエリアを3分割)および浪岡地区とした。

ベイエリアと重なる区間の国道7号および国道4号はベイエリアとした。また、県道荒川青森停車場線は東エリアとした。



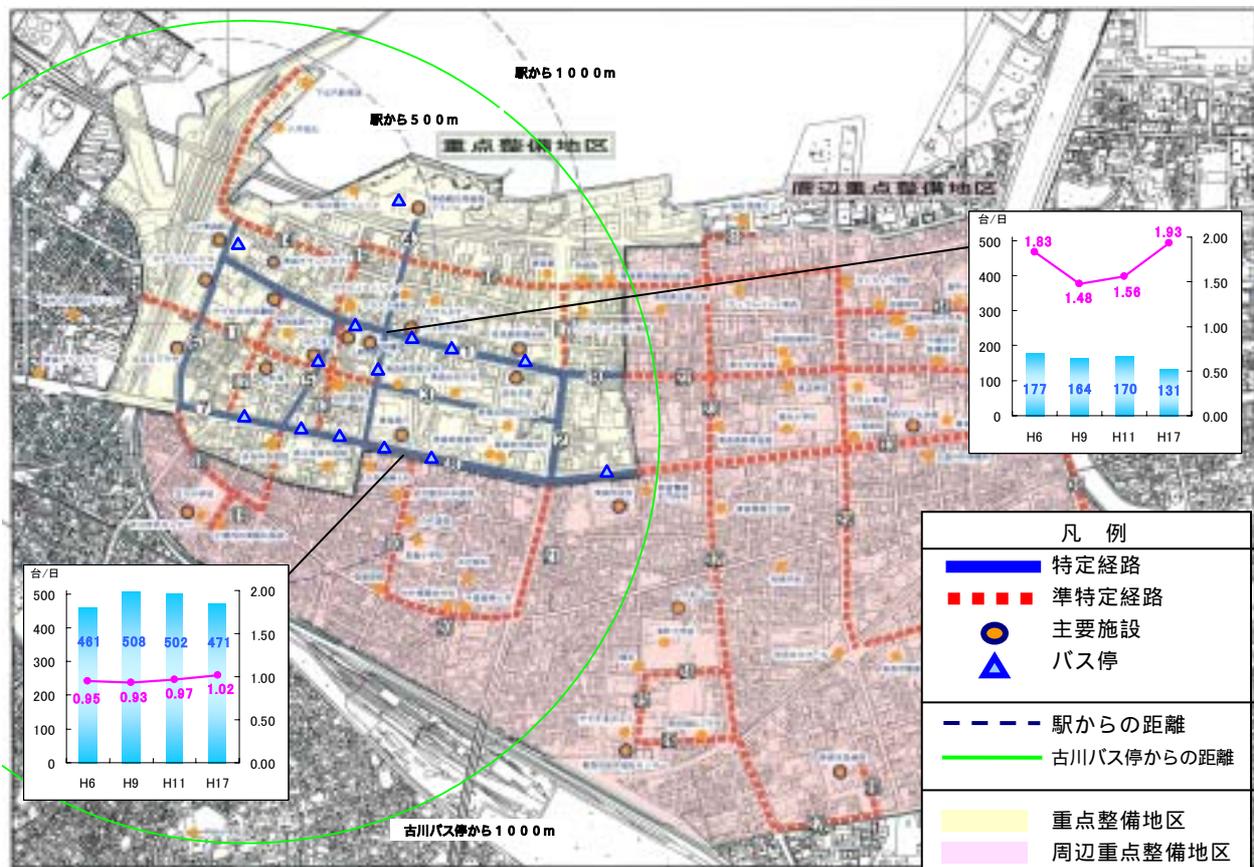
4 中心市街地の交通環境の現状

(1) 中心市街地地区の交通環境

本市の中心市街地地区における交通環境は、青森駅を起終点としている鉄道網・路線バス網の公共交通機関が充実しており、有料時間貸し駐車場も多く整備されています。また、青森市バリアフリー基本構想（バリアフリー推進基本計画）や冬期バリアフリー計画に基づく歩道のバリアフリー化及び雪対策（融雪やアーケード）も充実しているとともに、新町通り（青森停車場線）をはじめ自転車にも配慮した広幅員の歩道が整備されています。

一方、自動車の交通環境をみると国道7号の交通量は増加傾向、新町通り（青森停車場線）では交通量の減少傾向がみられるが、混雑度が1.0を超えるなど朝夕の交通渋滞が発生しており、特に新町通りでは混雑度1.93となっており、慢性的な渋滞が発生しています。

青森市バリアフリー推進整備計画



歩道のバリアフリー化状況

	整備延長 / 計画延長	進捗率
特定経路	4,120m / 4,670m	88%
準特定経路	2,990m / 12,560m	24%

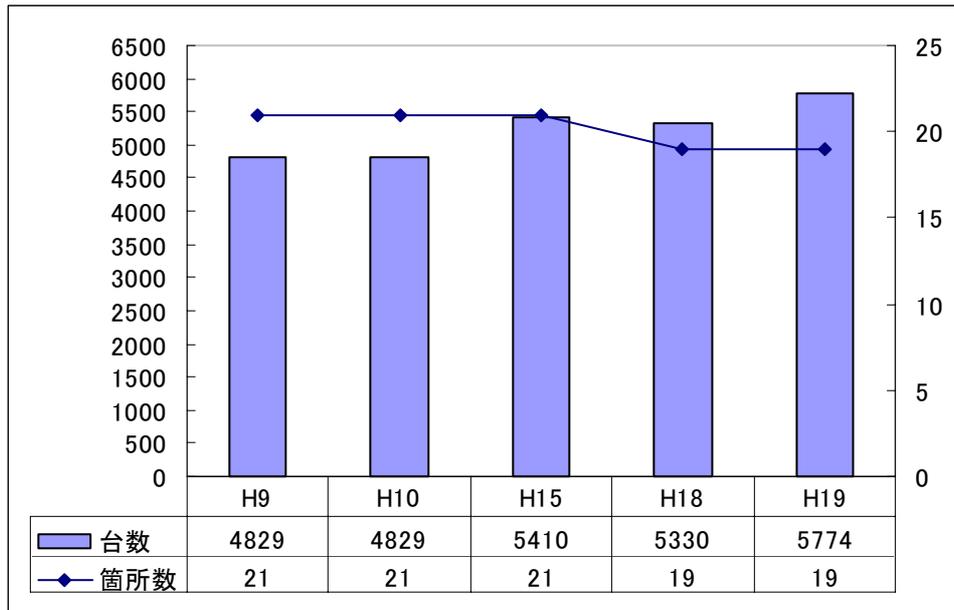
平成21年3月現在

(2) 中心市街地の駐車場の現状

駐車場の整備状況

本市の駐車場の整備状況は、平成 9 年では主要有料駐車場は 21 箇所 で 4,829 台 あったが、平成 19 年度現在 は、19 箇所 で 5,774 台 となっており、駐車場数は減少しているものの、規模が大きくなり総駐車場台数は増加傾向 となっています。

駐車場整備状況



資料：自動車駐車場年報

駐車場の箇所数と台数は、駐車場法に基づく届出駐車場と都市計画駐車場の合計とした。



新町・安方ブロック	
1.	石川商事安方駐車場
2.	仲館駐車場
3.	アスパム駐車場
新町・古川ブロック	
4.	駅前公園地下駐車場
5.	アウガ駐車場
6.	中三駐車場
7.	さくら野タワー駐車場
8.	さくら野駐車場
9.	パーキング大栄
10.	中央古川駐車場
11.	青森まちなか駐車場 (旧原田パーキング)
12.	フクニススポーツ駐車場
13.	ミラノパーキング
14.	ラビナ駐車場
新町・長島ブロック	
15.	パーキング善知鳥
16.	青森県営駐車場
17.	長島地下駐車場
18.	下新町駐車場
19.	青森県営柳町駐車場

青森市の駐車場案内システム

駐車場に関連する都市・交通問題のひとつとして、都市中心部に複数の駐車場が整備されているにもかかわらず、特定の駐車場に駐車車両が集中することにより、入庫待ち車両やうろつき交通、路上駐車が発生し交通混雑を起こしていることがあげられます。

本市では、中心市街地内の駐車場を探しているドライバーに対して駐車場の満空状況を知らせ、効率的な駐車場利用を促進し、道路交通の円滑化を図ることを目的に平成 10 年 4 月より現在の駐車場案内システムを供用しています。

本市の駐車場案内システムは、システムに参加している中心市街地地区の 18 箇所、延べ収容台数 3,496 台の駐車場の満空情報を、9 基のブロック案内板と 23 基の個別案内板で情報提供するとともに、ブロック案内板では、道路の渋滞等の交通情報も提供しています

また、「駐車場案内システムサービスセンター」を開設し、電話及び F A X による駐車場の満空情報等の問合せに対しても情報提供を行っています。

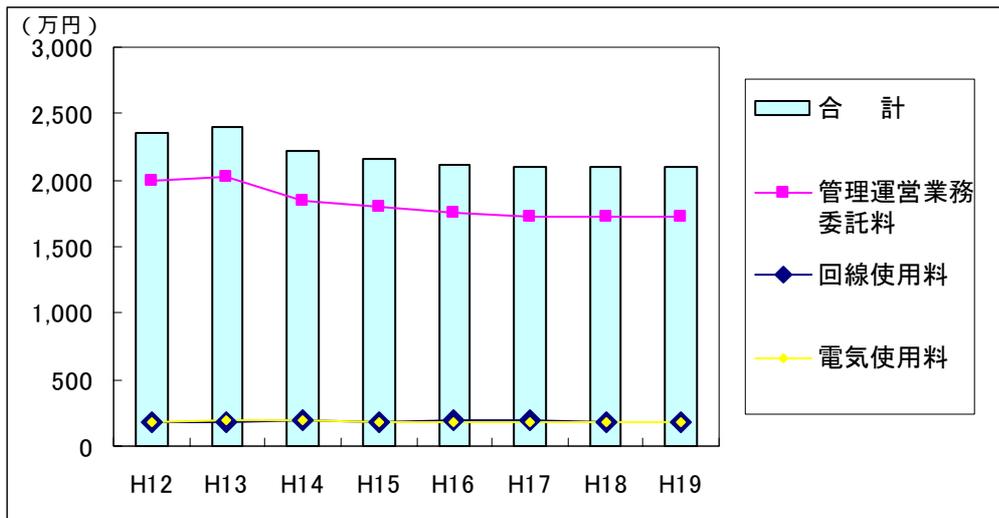
駐車場案内システムの概要

事業概要	供用開始年月	平成 10 年 4 月
	事業者	国土交通省、青森県、青森県警察本部、青森市、参加駐車場
	運営主体	青森市
	総事業費	約 5 億 2 千万円
	対象地区	青森市中心市街地地区 3 ブロック
	地区面積	76 h a
システムの構成	案内板の種類	ブロック案内板：9 基 個別案内板：23 基
	稼動時間帯	9：00～20：00
	参加駐車場数	18 箇所
	収容台数規模	3,496 台（うち公営駐車場 5 箇所 1,419 台）
	その他の情報提供	駐車場案内システムサービスセンター（10：00～18：00）
		<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>駐車場案内システム対象地区</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>案内板の種類</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>ブロック案内板</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>個別案内板</p> </div> </div> </div> </div>

(3) 青森市駐車場案内システムの運用状況

駐車場案内システムの運営費用は、年間約 2,100 万円となっています。また、平成 10 年度から供用以来、修繕費用が発生したのは、平成 14 年度の案内板修繕費用と無停電電源装置の取替費用の合計で約 130 万円、現在は、無停電電源装置の取替（約 60 万円）と案内板の修繕（約 100 万円）箇所が発生している状況であり、今後は、老朽化に伴う修繕費の増加がますます見込まれます。

運営費の推移



	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19
管理運営業務委託料	1,994	2,018	1,844	1,802	1,749	1,731	1,729	1,729
回線使用料	182	187	189	187	191	188	187	187
電気使用料	181	192	188	174	174	180	177	181
合計	2,357	2,397	2,221	2,163	2,114	2,099	2,093	2,097

管理運営業務は、システム運用管理と機器保守点検

(参考) 道路管理者(国、県、市)、県警察本部と各駐車場経営者の維持管理費用の負担
 道路管理者は、それぞれが管理している道路に設置している案内板の電気料を負担
 県警察本部は、渋滞情報に係る回線使用料を負担
 各駐車場経営者は、満空情報を案内板へ表示するために設置している駐車場端末機の回線使用料を負担

(4) 青森市駐車場案内システムの運用上の課題

駐車場案内システムに参加している駐車場の平日の利用状況は、すべての駐車場で案内板が「空」表示を示しています。また、最も駐車場の利用率が高い土曜日でも、案内板が「満」表示を示しているのは、「駅前公園地下駐車場」の1箇所のみであり、主要駐車場周辺での駐車場待ちによる交通渋滞はほとんど発生していない状況です。

このように中心市街地の多くの駐車場の利用は低迷しており、駐車場案内システムの整備目的であった駐車待ちの交通渋滞緩和へは貢献していない状態となっており、多額の運営費で今後も維持していくのが大きな課題となっています。

駐車場利用状況(H18年度駐車場占有率)

通年:土曜日		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
①	石川商事																									
②	仲館																									
③	さくら野タワー											7	17	21	26	29	25	21	14	7	2					
④	さくら野青森店									5	11	35	53	59	63	67	65	54	43	33	17	6				
⑤	中三デパート										9	42	65	73	78	82	79	66	50	35	13					
⑥	青森駅前公園						22	45	54	56	67	95	99	97	97	99	95	87	71	59	53	43	23	11		
⑦	ラビナ駐車場	13	12	11	11	11	10	12	15	21	34	51	66	75	79	81	78	69	59	51	44	33	25	20	18	
⑧	フクシスポーツ																									
⑨	アウガ					2	5	7	8	13	39	61	70	79	87	86	72	55	42	31	20	6	2			
⑩	原田						25	25	22	20	19	19	19	20	20	20	20	22	25	26	27	27	27	29		
⑪	P大栄																									
⑬	中央古川	31	31	30	29	28	28	29	30	31	34	36	39	40	39	40	39	39	38	38	37	35	32	32	32	
⑭	アスパム									46	48	49	63	67	75	75	67	55	38	32	40	45	47	46		
⑮	善知鳥	40	34	33	26	25	24	23	22	24	32	41	45	42	43	45	43	37	27	30	39	42	44	43	42	
⑯	下新町								16	22	29	34	36	36	36	36	34	30	25	21	18	16				
⑰	青森県営								12	16	21	26	30	31	33	34	34	30	25	21	19	16	14			
⑱	長島地下																									
⑲	柳町地下								12	13	19	25	29	32	35	35	33	30	28	34	40	40	36	28	22	
⑳	ミラノ																									

■ 占有率50%未満 ■ 占有率80%以上 ■ 占有率95%以上

通年:木曜日		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
①	石川商事																									
②	仲館																									
③	さくら野タワー												6	12	15	19	20	16	11	9	7	2				
④	さくら野青森店									4	9	26	39	42	41	41	39	33	27	24	13	4				
⑤	中三デパート										10	42	63	66	66	67	59	48	38	33	14					
⑥	青森駅前公園						22	42	48	46	58	85	94	88	88	91	93	80	59	51	51	49	33	11		
⑦	ラビナ駐車場	12	11	11	11	11	10	12	17	28	40	51	60	66	67	66	64	59	53	47	40	29	20	15	13	
⑧	フクシスポーツ																									
⑨	アウガ					2	4	5	5	11	29	44	49	51	52	50	41	31	28	25	16	4	1			
⑩	原田						28	27	24	19	17	17	17	17	18	17	18	19	22	24	26	27	27	27		
⑪	P大栄																									
⑬	中央古川	29	29	29	28	27	27	28	30	34	39	41	42	42	41	42	42	43	41	38	37	34	32	31	31	
⑭	アスパム									28	44	45	56	54	62	63	54	38	22	19	20	23	24	24		
⑮	善知鳥	44	41	41	40	39	36	35	34	33	37	45	47	47	50	50	46	41	30	31	42	48	50	50	49	
⑯	下新町								20	53	70	74	75	75	74	74	74	73	65	49	37	28	22			
⑰	青森県営								17	44	54	57	59	59	59	59	58	55	46	30	24	19	15			
⑱	長島地下																									
⑲	柳町地下								25	48	72	77	76	74	73	73	72	70	65	56	51	48	42	35	29	
⑳	ミラノ																									

■ 占有率50%未満 ■ 占有率80%以上 ■ 占有率95%以上

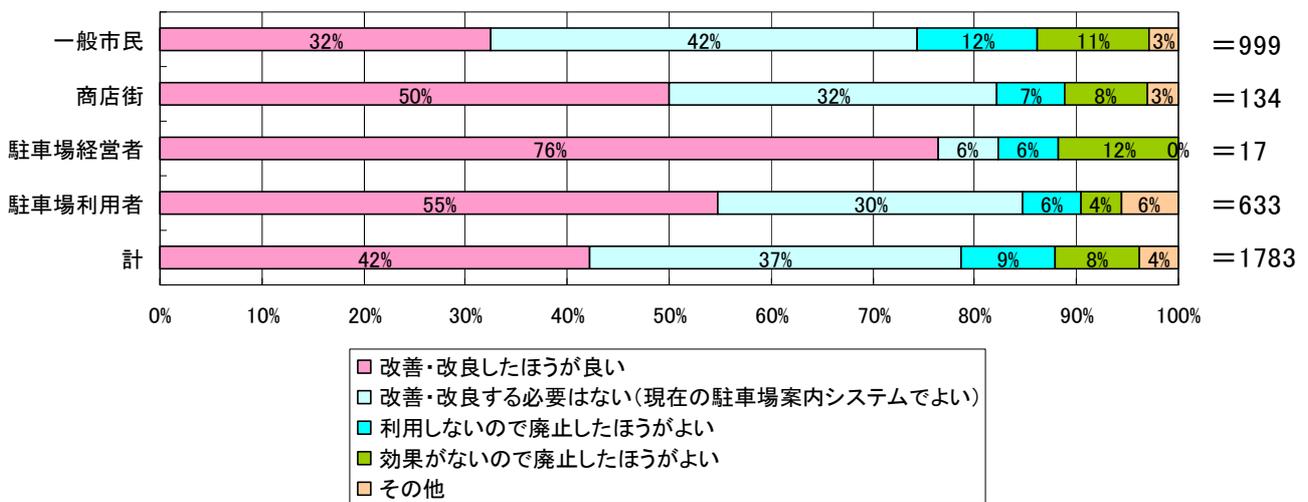
各駐車場で設定は異なるが、占有率が95%以上で「満」表示となる

(5) 駐車場案内システムへの市民意向

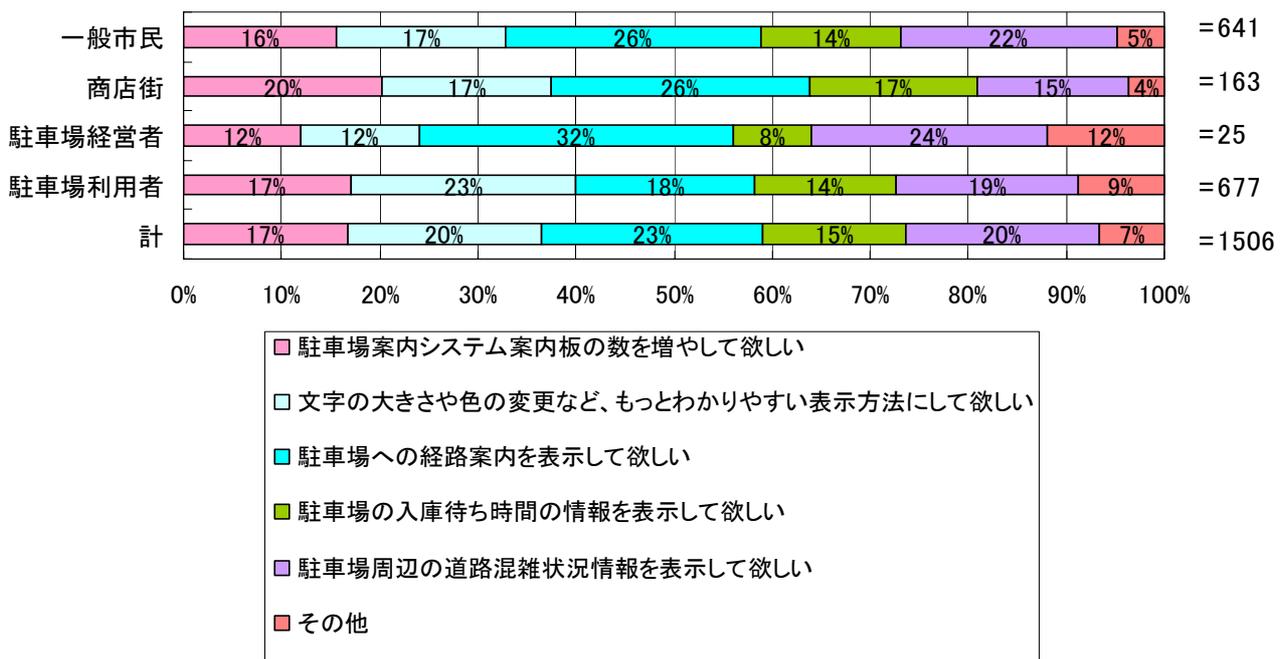
平成 19 年度、20 年度の 2 箇年に実施したアンケート調査から駐車場案内システムに対する市民意向としては、『システムを改善・改良したほうが良い』が全体で最も多く、次いで『現在の駐車場案内システムでよい』が多くなっています。

また、システムに対する改善・改良内容としては『駐車場への経路案内を表示して欲しい』が全体で最も多くなっており、駐車場の「満」・「空」案内より駐車場の位置や駐車場までの誘導案内整備を望んでいることがわかりました。

システムに対する意向・必要性



システムに対する改善・改良内容(複数回答)



(6) 中心市街地における放置自転車等対策の状況

青森駅や商店街周辺には、多くの自転車・原付自転車が放置されており、景観上好ましくないこと、歩行者の安全な通行の妨げとなっていることなど、街の景観維持や市民の安全で快適な生活環境の妨げになっていました。

そのため、平成 12 年 6 月に「青森市自転車等の放置の防止に関する条例」を制定し、JR 青森駅周辺を自転車及び原動機付自転車の放置禁止区域に指定し放置自転車等の撤去を行うほか、併せて青森駅東口北側に「青森市青森駅前自転車等駐車場（市営自転車等駐車場）」を整備し、歩行者空間の確保・維持に努めています。

また、平成 19 年度には国・県・市・警察と協働で自転車の交通事故減少を目的とした自転車・歩行者の分離を図るため、駅、公共施設、商業地を結ぶ路線（新町通り等）において、自転車レーンを中心とした自転車走行空間ネットワークの構築を目標としたモデル地区として指定されています。



(2) 鉄道を活用した都市内交通網の充実

東北新幹線新青森駅開業により、東北本線「八戸 - 青森間」約 96km が並行在来線として JR から経営分離され「青い森鉄道線」となります。この青い森鉄道線は、青森県が線路等を保有・管理し、第 3 セクターの青い森鉄道(株)が旅客輸送を行う「上下分離方式」により運行され、県民・市民が支えていく鉄道となります。

路線バスの定時性が大幅に低下する積雪時においても、安定した定時性を確保できる都市内交通として多くの市民の利便性向上を図るため、並行在来線等の鉄道を活用した都市内交通網の充実を図ることが課題です。

(3) 鉄道網と路線バス網の連携強化

青森駅や新青森駅の総合交通ターミナル整備を進めるとともに、鉄道からの二次交通として各方面を結ぶ路線バス等への乗換え利便性の向上を図るため、その路線の確保だけでなく、乗継施設等の整備や効果的な運行情報の提供などソフト面の強化を図り、鉄道網と路線バス網の連携による公共交通の利便性向上を図ることが課題です。

(4) 効率的で持続可能なバスネットワーク（生活交通）の構築

公共交通については利用者が減少傾向の中で、今後の少子高齢社会にも対応した、都市に活力を与える交通体系整備の促進が重要であり、特に、都市機能が集積している中心市街地と郊外市街地のアクセス利便性が高いバスネットワークについては、市民の生活交通として維持・確保していくとともに、経営的にも持続可能な路線バスの運営体制を創り上げていく必要があります。

市民、行政、バス事業者それぞれが公共交通を支える主体として連携を図りながら、市民の生活交通の維持・確保や持続可能なバス経営の観点から、バス需要に対応した効率的な路線バスの運営体制を構築することが課題です。

(5) 環境変化に対応した道路網の構築

本市の都市計画道路改良率は低い状況となっており、未着手の都市計画道路も多くあります。自動車交通は増加しているものの、高齢・人口減少社会や地球温暖化問題への対応が求められている中で、集約型都市構造への転換が求められており、将来交通需要に応じた現実的な道路網の設定が必要であり、真に必要な都市計画道路の選別と効率的な整備が課題です。また、新幹線開業効果を全市的に広げるためにも選択と集中による効果的な街路整備が課題です。

(6) 中心市街地内の交通環境の改善

中心市街地地区においては、青森駅周辺整備等の実施により活性化を進めていますが、市民はもとより県内外の旅行客を中心市街地へ円滑に誘導できる交通環境整備が重要です。特に、中心市街地活性化を後押しする交通環境整備として、公共交通機関の運行情報や主要駐車場情報、さらには観光施設や公共施設情報等の提供を行うためのシステム構築が課題です。