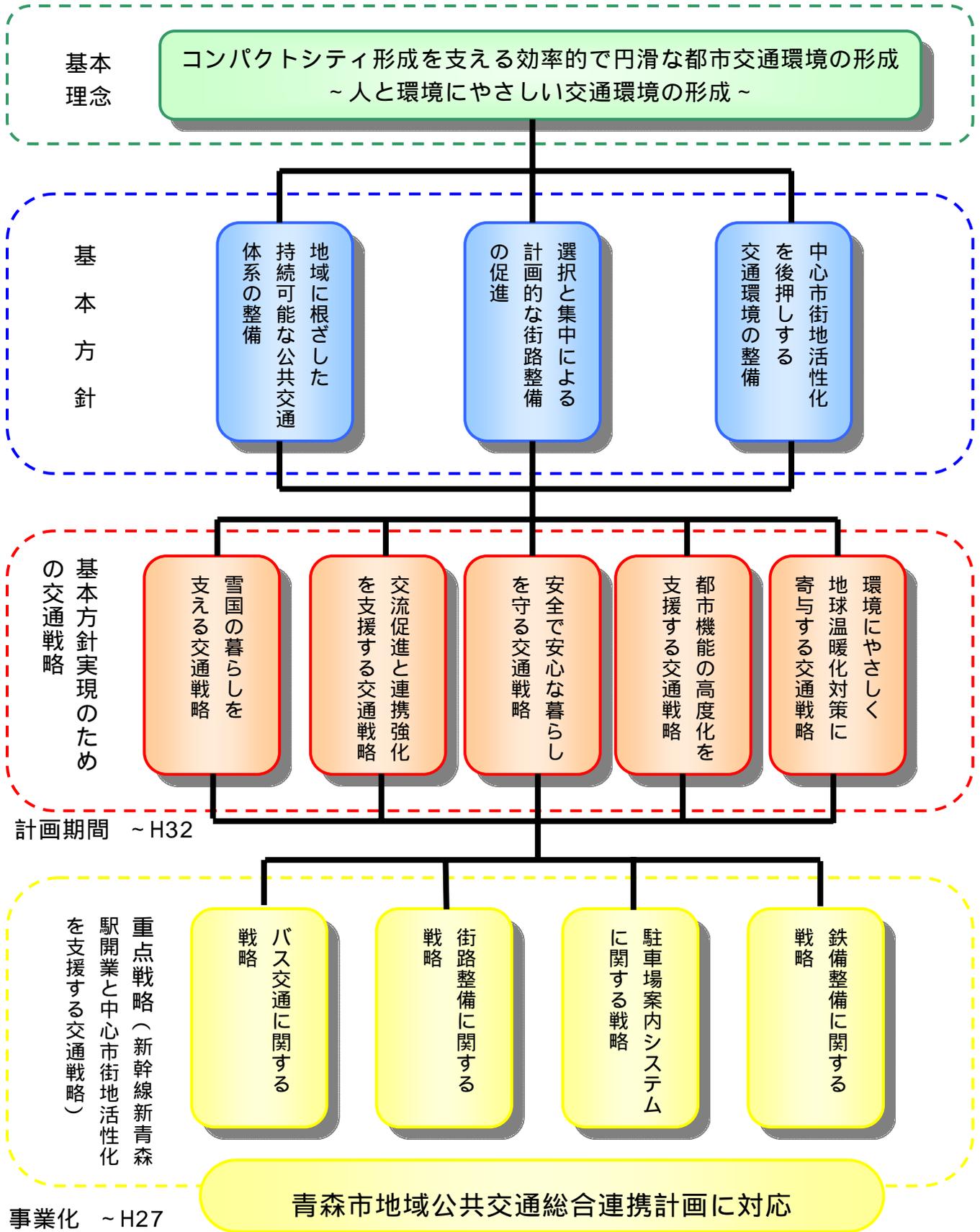
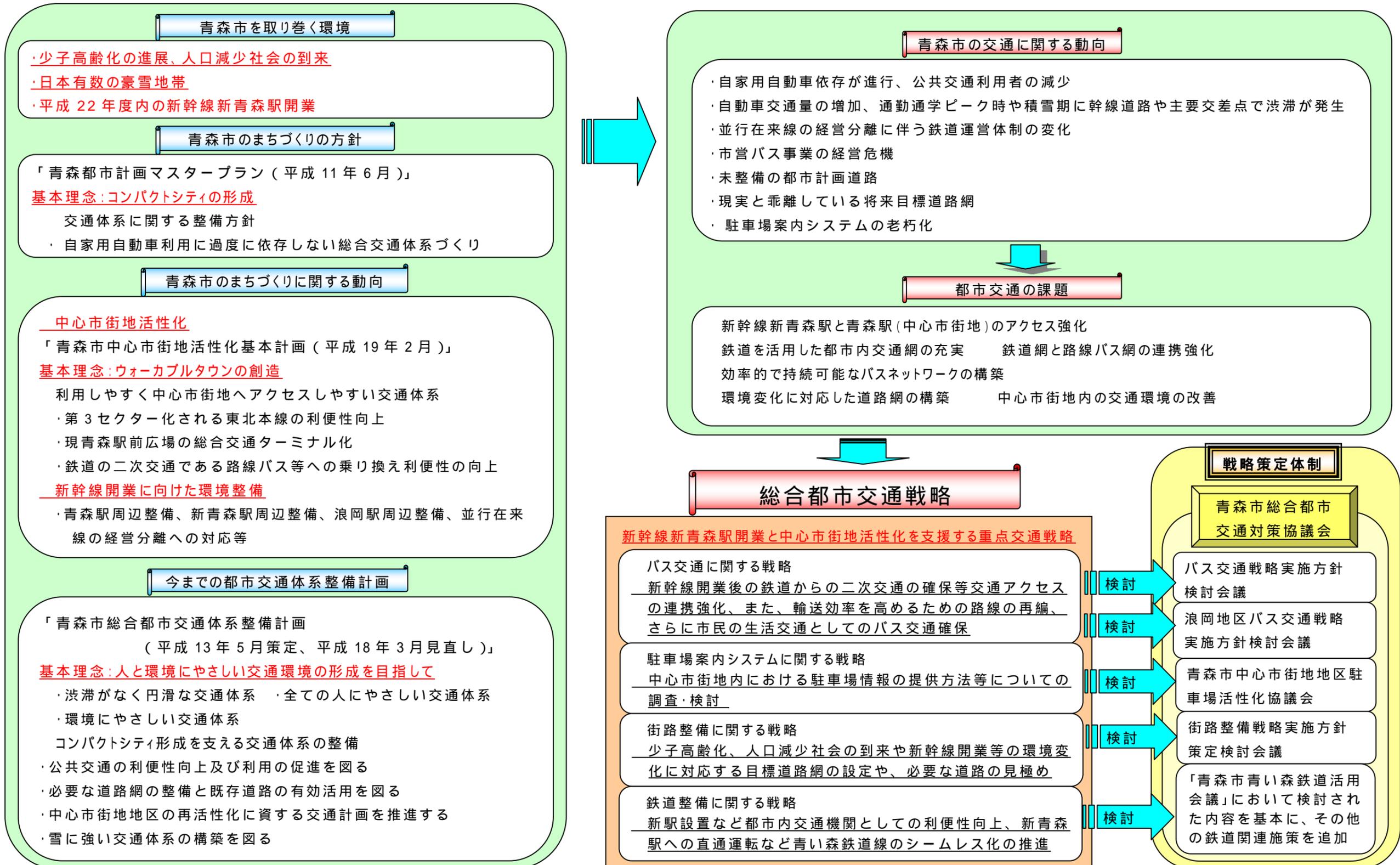


第 2 部 各論

青森市総合都市交通戦略体系図



既存計画における交通体系整備の方向性及び総合都市交通戦略策定の経緯

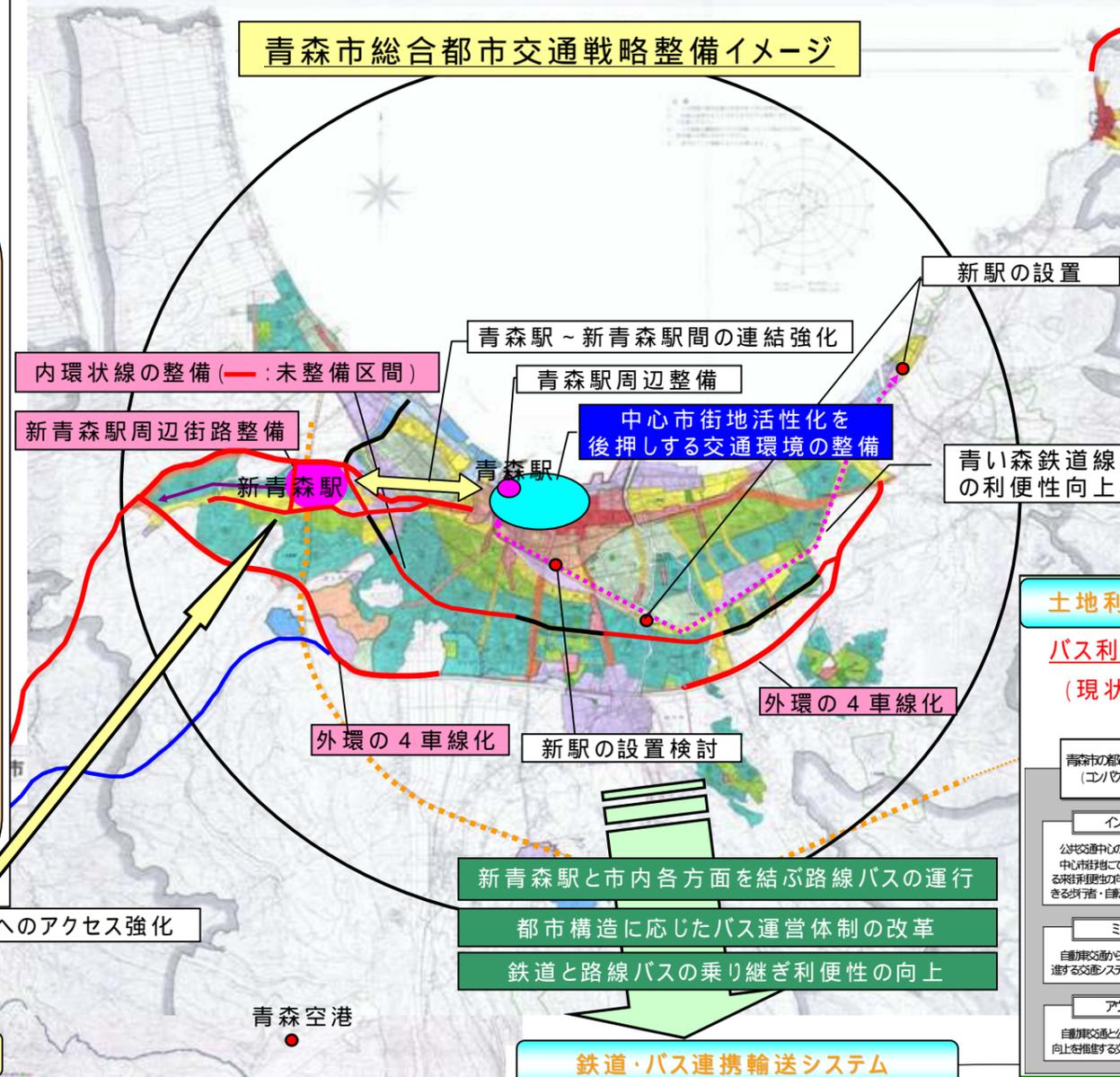


基本理念・基本方針

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～

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、乗り継ぎ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。
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し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。
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。

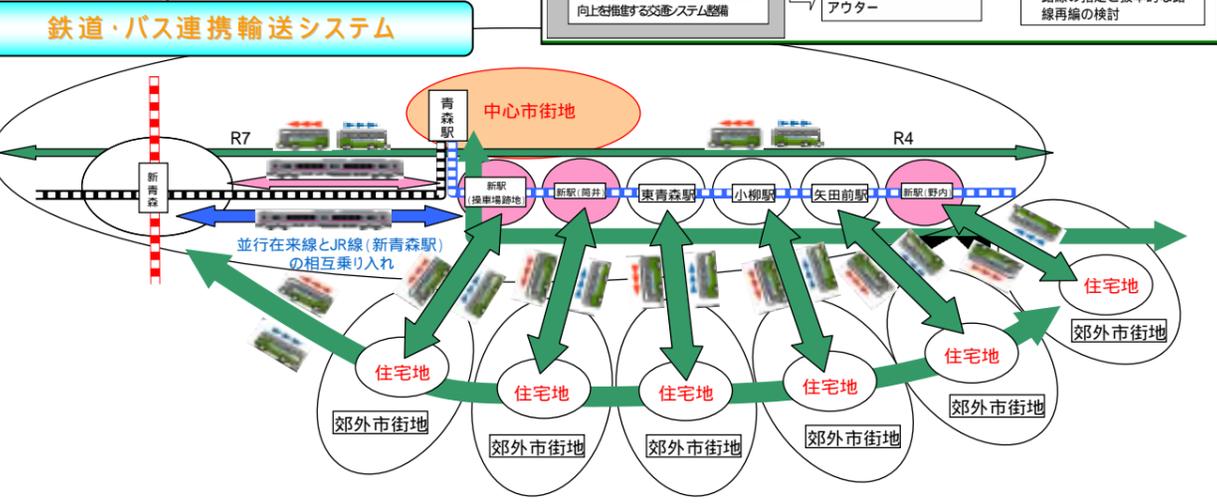
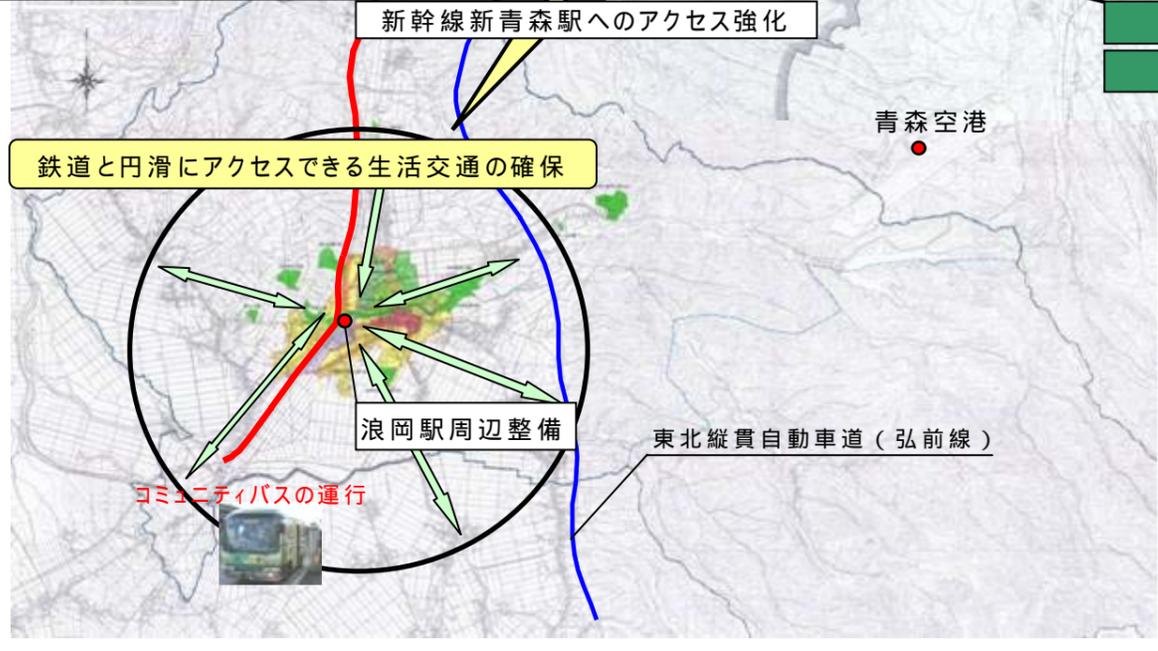
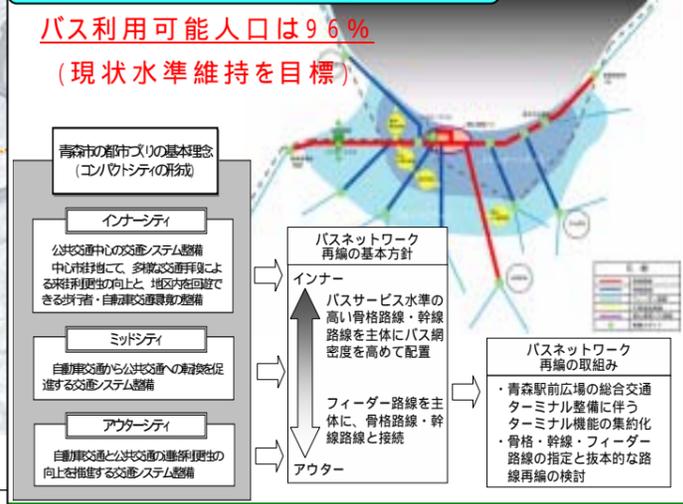
青森市総合都市交通戦略整備イメージ



公共交通利用推進策の推進
(まちと公共交通を結びIT技術の活用)



土地利用に対応した路線バス再編



第 2 章 基本方針実現のための交通戦略

1 雪国の暮らしを支える交通戦略

戦略の成果（ビジョン）

冬期間においても、スムーズに移動できる交通環境が形成されます。

戦略の内容

冬期間においても定時性を確保できる鉄道の有効活用を図ります。

効率的な交通ネットワークの整備を促進します。

交通情報提供の充実を促進します。

冬期バリアフリーを推進します。

除排雪の実施や、スクラム除雪事業等による住民の自主的な雪対策活動への側面的支援等、現在実施している雪対策の継続的な向上を図ります。

戦略の評価指標

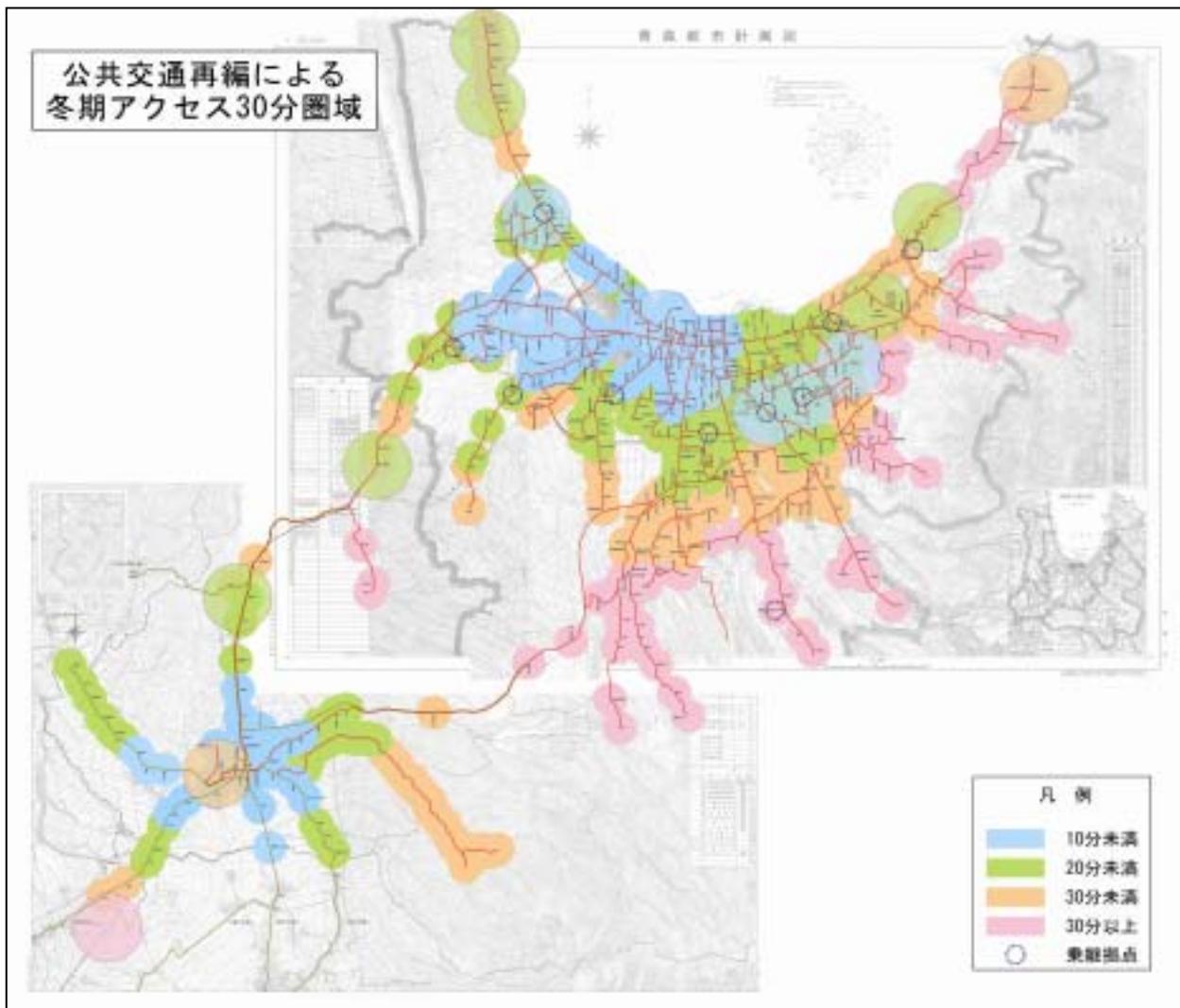
評価指標	交通機関	主要施設	現況値 (H18 年度)	目標値 (H32 年度)	指標の解説
冬期においても 主要拠点施設へ 30 分以内でア クセス可能な交通 体系	公共交通	青森駅・浪岡駅	89%	92%	都市計画道路の整備や公 共交通の再編によって各 地域より 30 分圏内でア クセスできる人口割合の 増加を成果とします。
		新青森駅	76%	80%	

(参考)

冬期積雪時における青森駅(中心市街地)、新青森駅(新幹線)、浪岡駅への公共交通アクセス30分圏域

- ・都市計画道路の整備促進、除排雪事業の徹底、青い森鉄道線新駅設置、バス路線再編の実施により、冬期において青森駅(中心市街地)や新青森駅(新幹線)、浪岡駅に30分でアクセス可能圏域が拡大します。

冬期積雪時における公共交通アクセス30分圏域



2 交流促進と連携強化を支援する交通戦略

戦略の成果（ビジョン）

様々な交通手段により、都市内をシームレスに移動できます。

戦略の内容

東北新幹線新青森駅と青森駅（中心市街地）の連結強化を図ります。

鉄道と路線バスの連携を強化します。

交通拠点へのアクセス性向上を図ります。

多様な交通手段による来街利便性の向上を図ります。

自動車交通の円滑な駐車場への誘導など交通情報の充実を図ります。

戦略の評価指標

評価指標	現況値 (H19年度)	目標値 (H32年度)	指標の解説
中心市街地の年間観光施設入込客数	700,087人	1,305,000人	中心市街地の観光施設（アスパム・八甲田丸・文化観光交流施設）の年間入込客数を指標とし、目標値は、青森市中心市街地活性化基本計画（計画期間～H23）目標数値の維持を成果とします。

青森市中心市街地活性化基本計画

「AOMORI春フェスティバル」などのイベントの波及効果による入込客数の増加や、平成22年度オープン予定の「文化観光交流施設整備事業」のほか、八甲田丸のリニューアル等、中心市街地地区内の観光施設整備を進めます。

3 安全で安心な暮らしを守る交通戦略

戦略の成果（ビジョン）

生活に必要な交通手段が確保され、誰もが安全に移動できます。

戦略の内容

歩行者空間の整備等による交通安全対策を推進します。

将来需要に応じた、生活に必要な道路整備を促進します。

路線バスや鉄道など公共交通の充実による市民の生活交通を確保します。

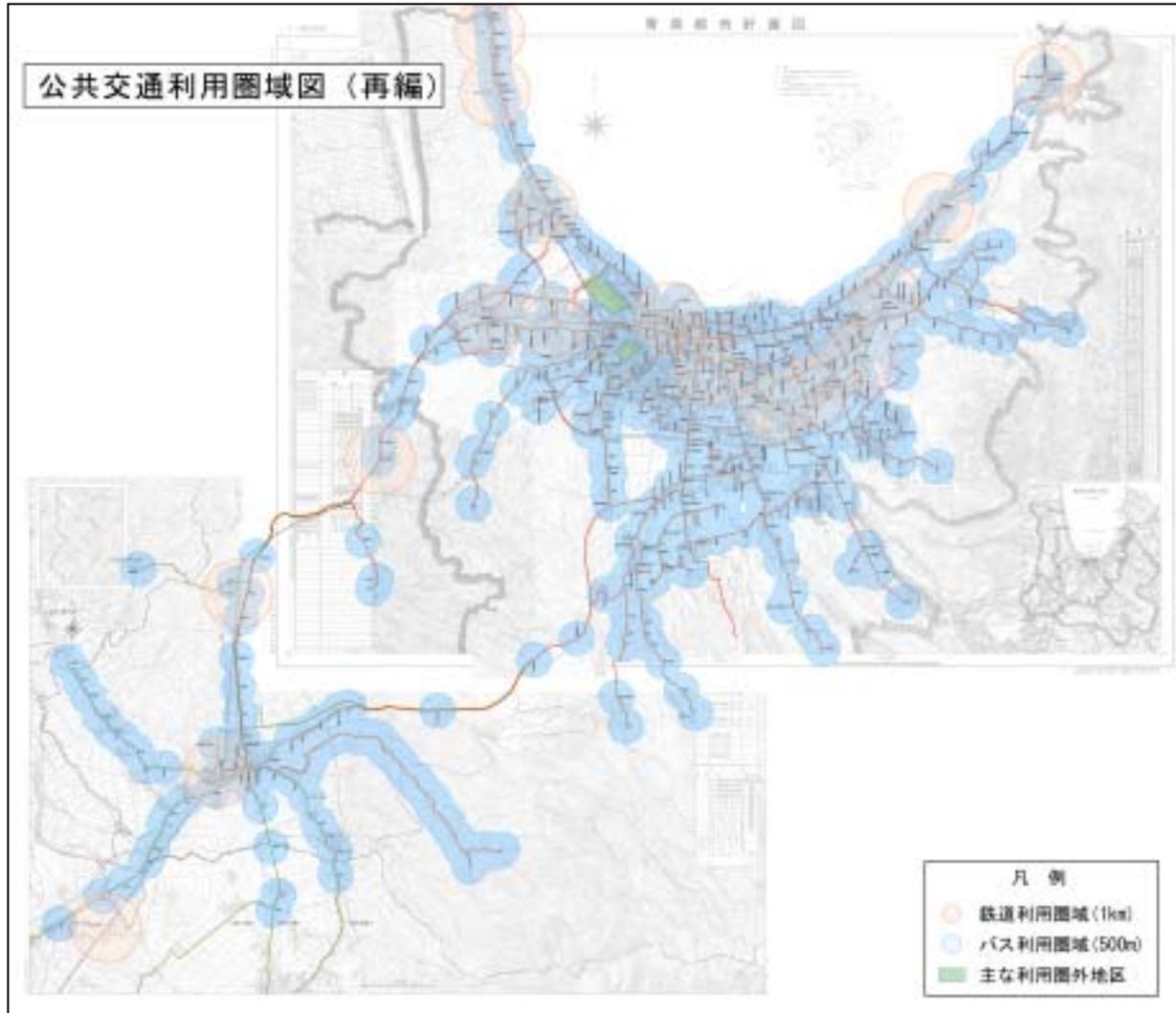
戦略の評価指標

評価指標	現況値 (H18年度)	目標値 (H32年度)	指標の解説
市内の公共交通利用圏域	96%	96%	青森市内において公共交通が利用できる地域の人口割合の増加を成果とします。

(参考) 公共交通利用圏域の拡大

- ・バス路線再編や青い森鉄道線への新駅設置により、筒井地区や浪岡地区の公共交通空白地域が解消され、公共交通利用圏が拡大し、利用者サービスの維持・向上が図られます。

公共交通利用圏域



4 都市機能の高度化を支援する交通戦略

戦略の成果（ビジョン）

高度な都市機能を有する中心市街地へのアクセスがしやすくなります。

戦略の内容

鉄道や路線バスなどの公共交通機関による中心市街地へのアクセス環境の整備を促進します。

ゆとりある歩行空間・彩りある街づくりを進めます。

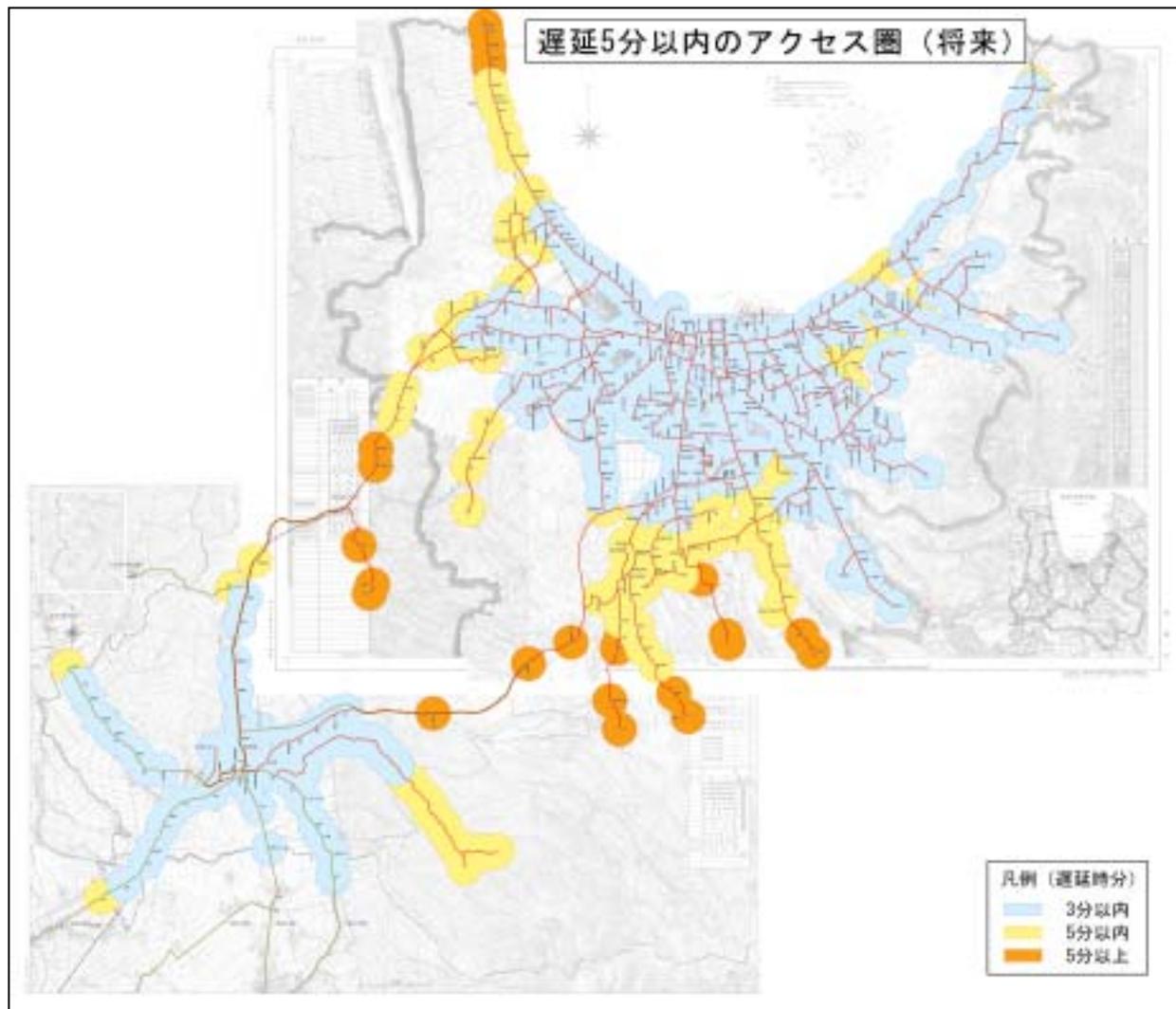
中心市街地周辺の交通情報提供の充実を促進します。

戦略の評価指標

評価指標	現況値 (H18年度)	目標値 (H32年度)	指標の解説
冬期における青森駅までの市営バス到達時間の遅延5分以内の地域人口割合	69%	71%	冬期において青森駅までの市営バス到達時間の遅延 5 分以内の地域人口割合の増加を成果とします。

(参考) バスの遅延 5 分以内の地域拡大

・バス路線再編の実施により、冬期間のバス運行遅れ 5 分以内の地域が拡大します。



5 環境にやさしく地球温暖化対策に寄与する交通戦略

戦略の成果（ビジョン）

地球温暖化の原因となっている CO₂ の排出を抑え、環境負荷の少ない都市内交通環境が形成されます。

戦略の内容

自家用自動車より一人当たりの CO₂ 排出量が少ない電車や路線バスなど公共交通の利用を促進します。

必要な道路の計画的な整備などによる渋滞解消対策を促進します。

戦略の評価指標

評価指標	現況値 (H17年度)	目標値 (H32年度)	指標の解説
運輸部門 CO ₂ 排出量	197,470 t-CO ₂ /年	157,548 t-CO ₂ /年	渋滞時の速度低下によって増大する自動車の CO ₂ 排出量の削減率を成果とします。

「青森市地域新エネルギー・省エネルギービジョン」に基づく運輸部門 CO₂ 排出量削減目標値（H32年度）は 39,922 t-CO₂/年

第3章 重点戦略 バス交通に関する戦略

1 バス交通に関する戦略の基本方針

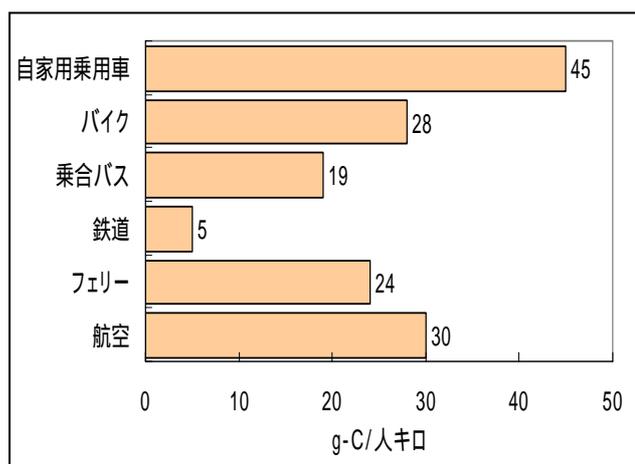
(1) 青森市営バスを取り巻く環境

青森市営バスの強み

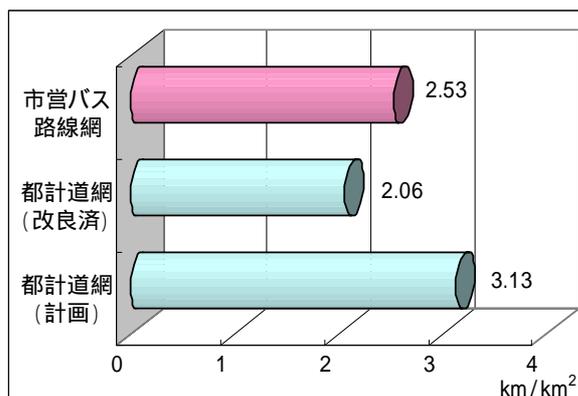
青森市営バスは、市民のほとんどが利用できる本市路線バス網の中心的な役割を果たしており、そのサービス提供領域は、道路整備や他地域の市営バスと比べても非常に高いといえます。

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、現在の環境負荷が大きい自家用車中心の交通体系から、環境負荷が小さい交通体系への転換が求められており、環境負荷が鉄道に次いで小さい乗合バス（市営バス）の利用は、環境面で貢献できる交通手段であるといえます。

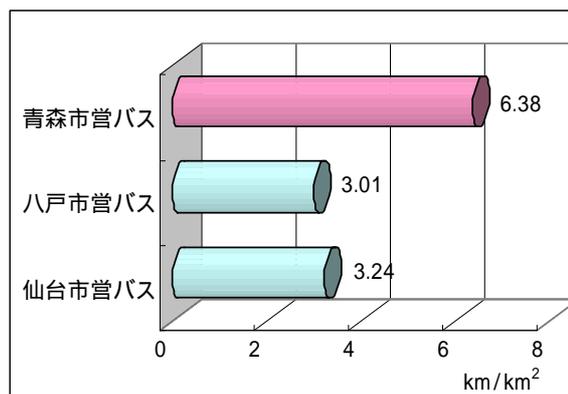
交通機関別CO₂排出原単位(国土交通省資料)



市街化区域面積当り延長(H19.3.31現在)
(都市計画道路網とバス路線網)



(東北管内公営バス比較)



青森市営バスの弱み

しかし、青森市営バスの利用者数は年々減少の一途をたどっており、その経営も非常に厳しいものとなっています。

人口の減少やモータリゼーションの進行などの社会情勢の変化に加え、路線・系統が複雑でわかりづらいものとなっていることや、郊外路線で運行本数が少ないこと、また、交通渋滞や積雪時の交通環境の悪化による冬期間の定時運行が困難なこと等が要因となって、利用者のバス離れにつながっていると考えられます。

新幹線開業に伴う交通環境の変化

平成22年12月の東北新幹線新青森駅の開業とそれに伴うJR東北本線の青い森鉄道線への経営分離により、域内外の交通流動の変化が予想されており、特に新幹線の二次交通の確保や青い森鉄道線との連携が課題となっています。

(2) バス交通に関する戦略の基本方針

このような状況の中、青森市総合都市交通戦略に掲げた基本理念、基本方針を実現していくため、新幹線開業という大きな環境変化に対応するとともに、現在の青森市営バスの強みを活かしつつ、弱みを克服し、市民が利用しやすいバス路線網を構築していく必要があります。

このようなことから、市民の誰もがわかりやすく利用しやすいバス交通体系とするため、バス交通戦略の基本方針として、平成22年12月の新幹線新青森駅開業を契機に、現在の市民のバス利用可能圏域を維持することを前提条件とし、持続可能なバス交通としていくための抜本的な路線再編や運営方法の見直しを平成23年4月より着手し、環境が整った路線より順次路線の再編を実施することとします。

バス交通に関する戦略の基本方針

	強み	弱み
環内 境部	市内のほとんどの地域をカバー 環境にやさしい交通手段	路線・系統が多く、市民にわかりづらい 民間に比べて高い人件費 郊外の運行本数が少なく、運賃も高い
環外 境部	新幹線新青森駅の開業	利用者数の減少 交通渋滞や積雪により定時性確保が困難

↓ 強みを活かすためには

これまで同様、市民の生活交通として、幅広い地域をカバーすることが望ましい
新幹線新青森駅開業に伴う新たな需要に対応することが望ましい
バス利用を促進し地球温暖化対策に貢献することが望ましい
...など

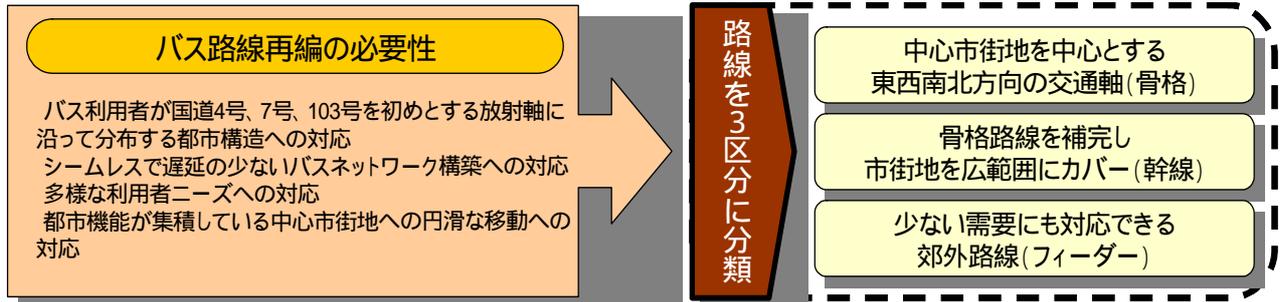
↓ 弱みを克服するためには

抜本的な運営体制の見直しが望ましい
運行本数の増加や遅延の抑制のためには、頻発運行を実施することが望ましい
鉄道との連携を強化し、人と環境にやさしい公共交通体系を促進する
.....など

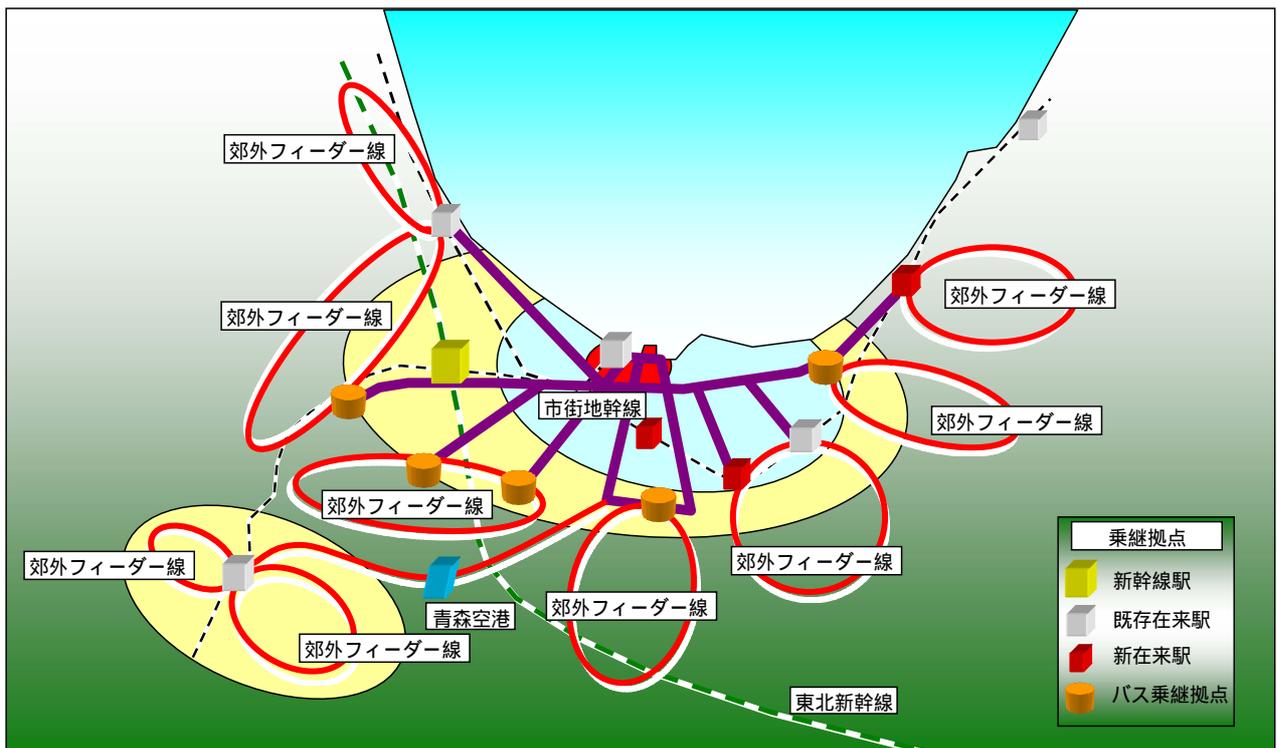
実施方策
平成22年12月の新幹線新青森駅開業を契機に
現在のカバー率を維持した上で、抜本的な路線再編や運営方法の見直しを実施

目標年次：平成23年4月よりバス路線再編に着手
但し、新幹線開業関連や浪岡地区においては、先導的に平成22年度より導入

バス路線再編後のバスネットワーク



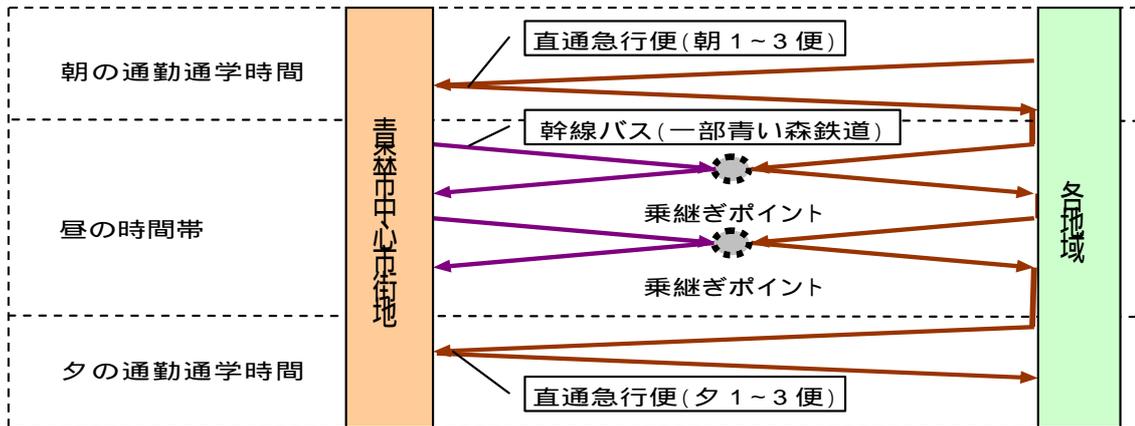
	路線の主な役割	路線の設定方針	利用者のメリット (期待される効果)
骨格	<ul style="list-style-type: none"> 走行性、定時性、運行頻度に関して高水準な路線 	<ul style="list-style-type: none"> 交通需要量の多い路線 青森市の主要な交通流動パターンと整合した路線(中心部に向かう放射路線) バス優先施策が可能となる多車線路線 	<ul style="list-style-type: none"> 運行距離が短くなり、バスの定時性が向上する 路線が整理され、わかりやすいバス路線網となる
幹線	<ul style="list-style-type: none"> 骨格路線を補完する路線 市街地内を広範囲に渡ってサービスする路線 	<ul style="list-style-type: none"> 交通需要量の比較的多い路線 主としてインナーシティ、ミッドシティにおける現況のバス起終点や主要施設が路線端末部となるよう設定 	<ul style="list-style-type: none"> わかりやすい路線網となる
フィーダー	<ul style="list-style-type: none"> 生活交通の確保 	<ul style="list-style-type: none"> 主としてアウターシティに位置する郊外集落地区をサービスする 接続箇所は、骨格路線および幹線路線の起終点部、現況の主要施設、交通施設、あるいは現況バスの起終点を前提に路線設定 	<ul style="list-style-type: none"> 需要の少ない地域でも一定水準の運行本数の確保が可能となる



(2) 骨格・幹線路線とフィーダー路線の設定

現在のバス路線の大部分は、複雑で長い区間を運行しています。バス路線の再編は、既存の複雑で長いバス系統を整理し、定時運行の確保と車両の効率的な運用を図ることが可能な「直通系骨格・幹線路線」と、郊外住宅地と生活利便施設までの短区間運行を基本とし、「直通系骨格・幹線路線」へ円滑・快適に接続可能な「乗り継ぎ系フィーダー路線」に設定します。

フィーダー路線の基本運行パターン



骨格・幹線路線の設定

直通系骨格・幹線路線は、利用者が多いエリア内に起終点を配置するものとし、速達性に配慮した迂回の少ない放射方向の路線と循環路線で構築します。

なお、骨格・幹線系統の運行便数は、現行バス需要に応じ、著しい混雑が発生しないように30～40人/便程度以下になるように設定します。

フィーダー路線の設定

乗り継ぎ系フィーダー路線の運行は、昼間時については、乗継ぎポイントまでの折返し運行を行うことを基本としますが、速達性の求められる朝夕は需要特性に応じ、中心市街地等への直通便の運行を検討します。

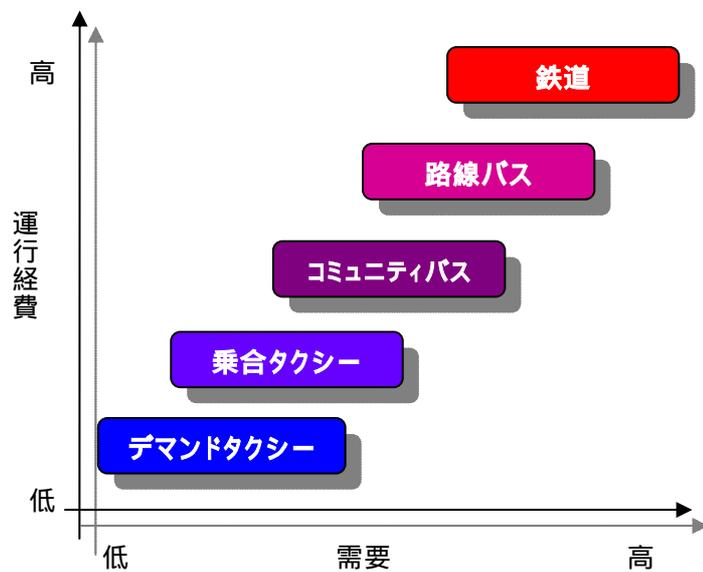
なお、フィーダー系の円滑な運行のため、快適な乗継施設整備に加え、乗継環境形成(鉄道・バスやバス・バス乗継割引・共通ICカード導入等)施策を促進します。特に、1日30人未満の輸送人員である路線については、きめ細かなサービスを提供するとともに輸送効率の視点から「小型乗合交通」や「デマンド系交通」等の導入についてを検討します。

(3) 利用者ニーズに対応した運行方法の見直し

現在の青森市営バスは、中心市街地から郊外部の幅広い地域まで運行しています。この路線バス網を市民の生活交通としてのサービス水準を維持していくためには、これまでの一定のサービス提供から、地域住民のニーズに対応した多様なサービス提供へとバス運営手法を見直す必要があります。

特に郊外フィーダー路線のうち、バスを運行するだけの需要を満たさない区間等は、運行経費の削減や狭隘路線への対応のため、小型乗り合い交通である小型車両を用いたコミュニティバスや乗合タクシーなどの事業方式への転換を検討します。

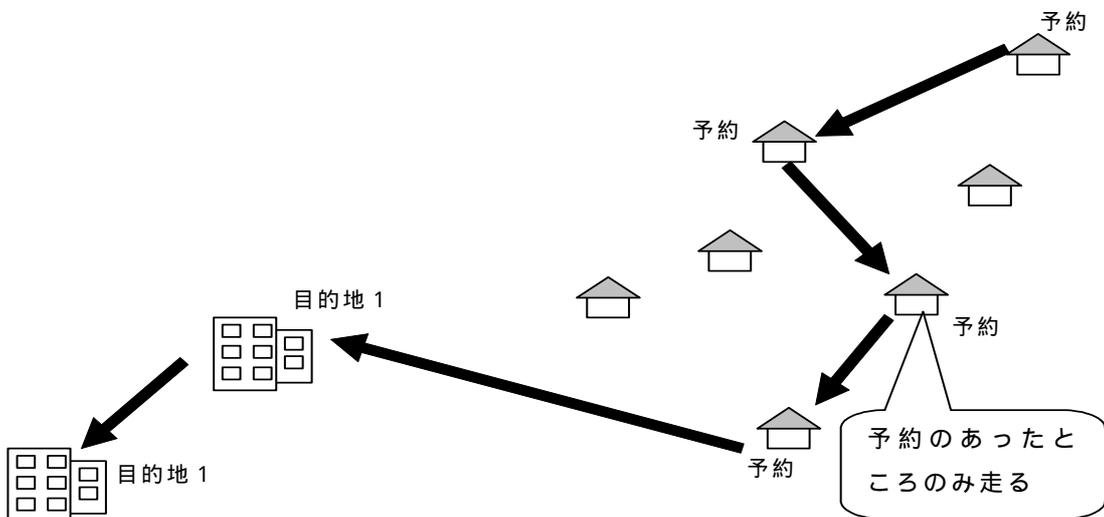
運行経費と需要の関係



乗合タクシーが玄関まで送り迎えをしている様子
(事例：北海道帯広市)



デマンド型交通の運行イメージ



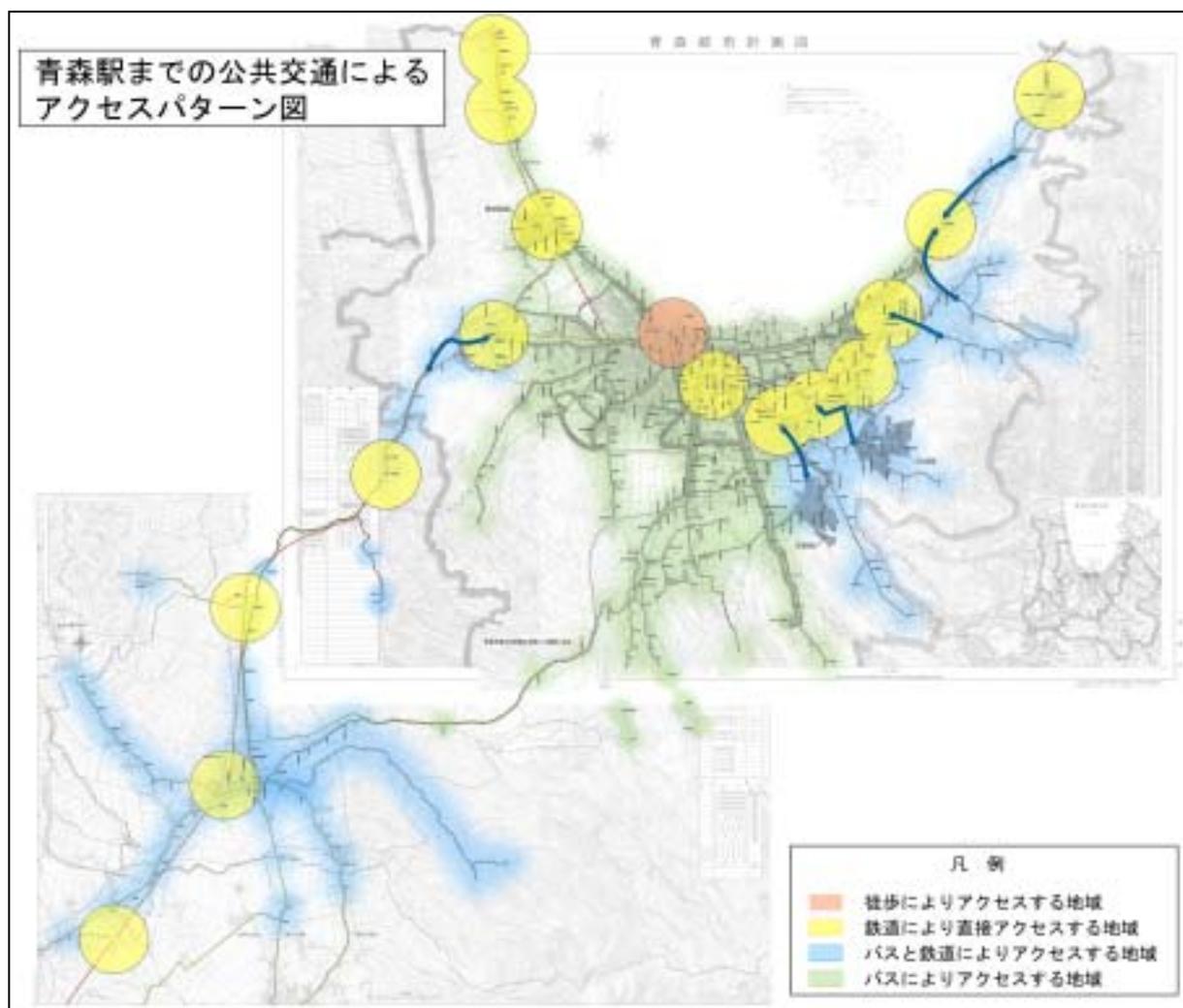
(4) 新幹線駅及び中心市街地への接続

東北新幹線新青森駅へは、市内各地域からアクセス時の有利性に応じて、直通、若しくはシームレスなバスと鉄道の乗り継ぎを行うなど、公共交通連携によりアクセスの確保に努めます。同様に中心市街地へのアクセスについても公共交通によるアクセスの確保に努めます。

また、観光客及びビジネスマンの移動に対応するため、新幹線駅から、中心市街地及び主要観光施設へのアクセスバスを導入します。

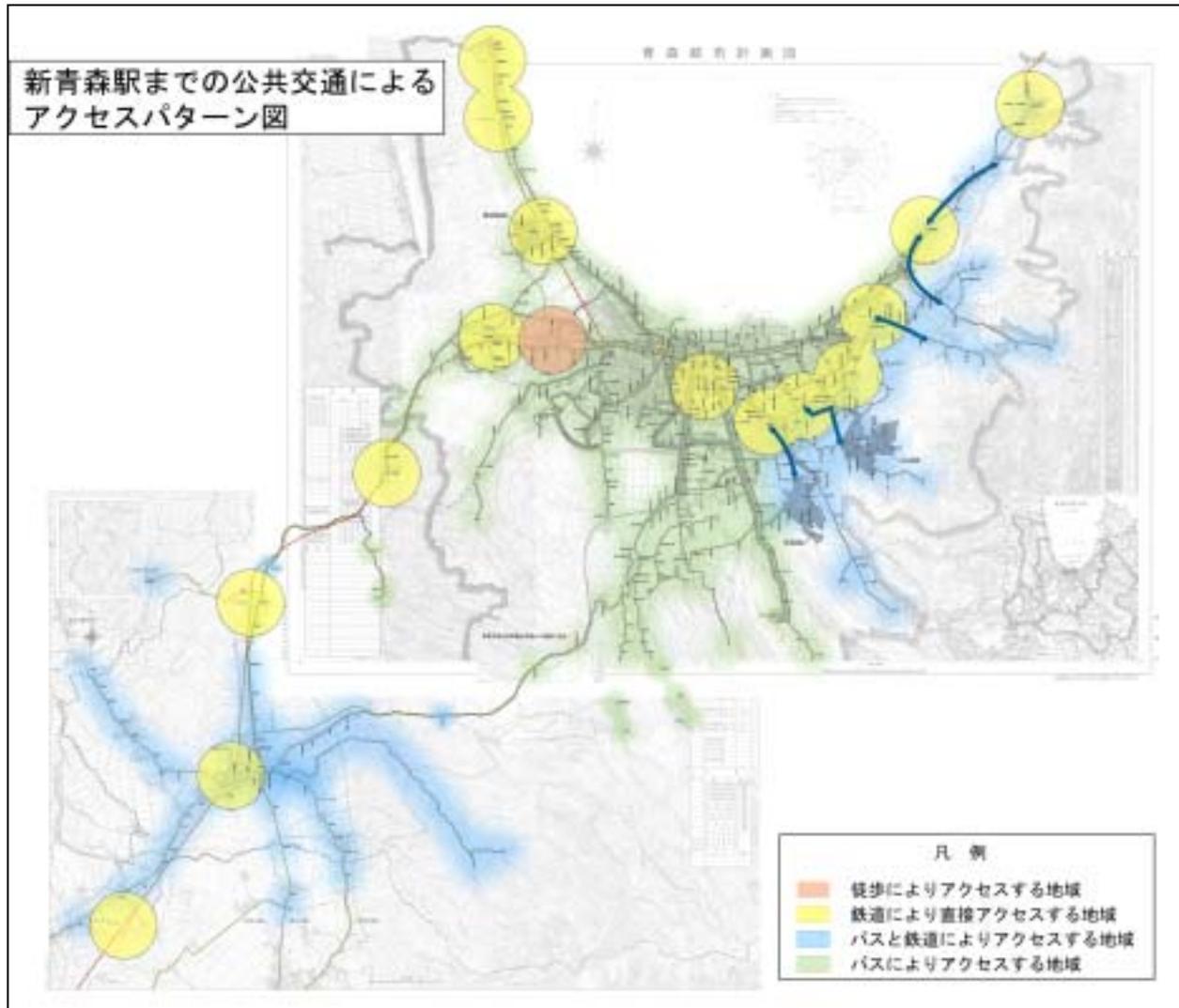
中心市街地へのアクセスパターン

(地域)	直通バス	中心市街地
(地域)	バス 鉄道	中心市街地
(地域)	鉄道	中心市街地



新幹線新青森駅へのアクセスパターン

(地域)	直通バス	新青森駅
(地域)	バス 鉄道	新青森駅
(地域)	鉄道	新青森駅



3 新たな運営体制の確立への課題

(1) 新たな運営体制

多くの自治体では、公営バス、民間バスともにバス利用者の減少に伴い不採算路線の多くを運行本数の減便や路線の廃止を実施しながらバス事業の経営健全化に努めています。

本市では地域に根ざした生活交通としての既存路線バスを人口の減少や少子高齢社会に対応していくためには絶対的に必要な公共交通であると考えています。

しかしながら、これまでと同様の運営体制ではバス利用者の減少と少子高齢社会には対応できない経営状態となっています。このようなことから、バス路線再編に伴い市民の生活交通として持続可能となるバス運営体制を再構築していく必要があります。

(2) パートナーシップによる協働事業運営

持続可能なバス交通サービスを提供するためには、バス事業者や行政の取組みだけでは限界があります。今後ますます人口減少と高齢化が進むと予想されている中で、郊外部における生活交通の確保が大きな課題になってきており、これまでの市営バスと行政が中心となって担ってきた運営体制から、地域住民のマイバス意識の醸成による地域が支え育てるバス運営体制へ進化していくことが求められます。

本市としては、市民の生活交通を維持するため、誰でもわかりやすく利用しやすい公共交通としてのバス交通の再編へ取り組む一方で、市民が地域の生活交通を維持するため、これまでに以上に路線バスに親しみを抱き、より多く利用することによって路線バスの経営に間接的に参画するパートナーシップによる協働の事業運営が望ましいものと考えます。

特にバス事業としての採算性が厳しい郊外フィーダー線の運行については、地域の実情に応じた、真に必要で使いやすい生活交通を確保し、より身近な地域に密着した公共交通とするため、これまでの行政・バス事業者による運営体制から、市民・民間事業者など地域の様々な主体の参画による運営体制へ転換する必要があります。

各セクターの役割分担

主体	役割
行政	公共の福祉としての生活交通の確保
市民	公平な受益者負担
バス事業者	効率的な運行

また、バス事業者が講ずる利便性向上の促進を図るため、他都市の事例も参考に検討していきます。

(参考) ・事前に設定した採算ラインを満たさなければもとのサービスに戻す協定
(バス・トリガー方式)

・市民・行政、バス事業者の役割分担・責務を明示する公共交通促進条例の制定 等

4 バス路線再構を具現化するハード・ソフト事業戦略

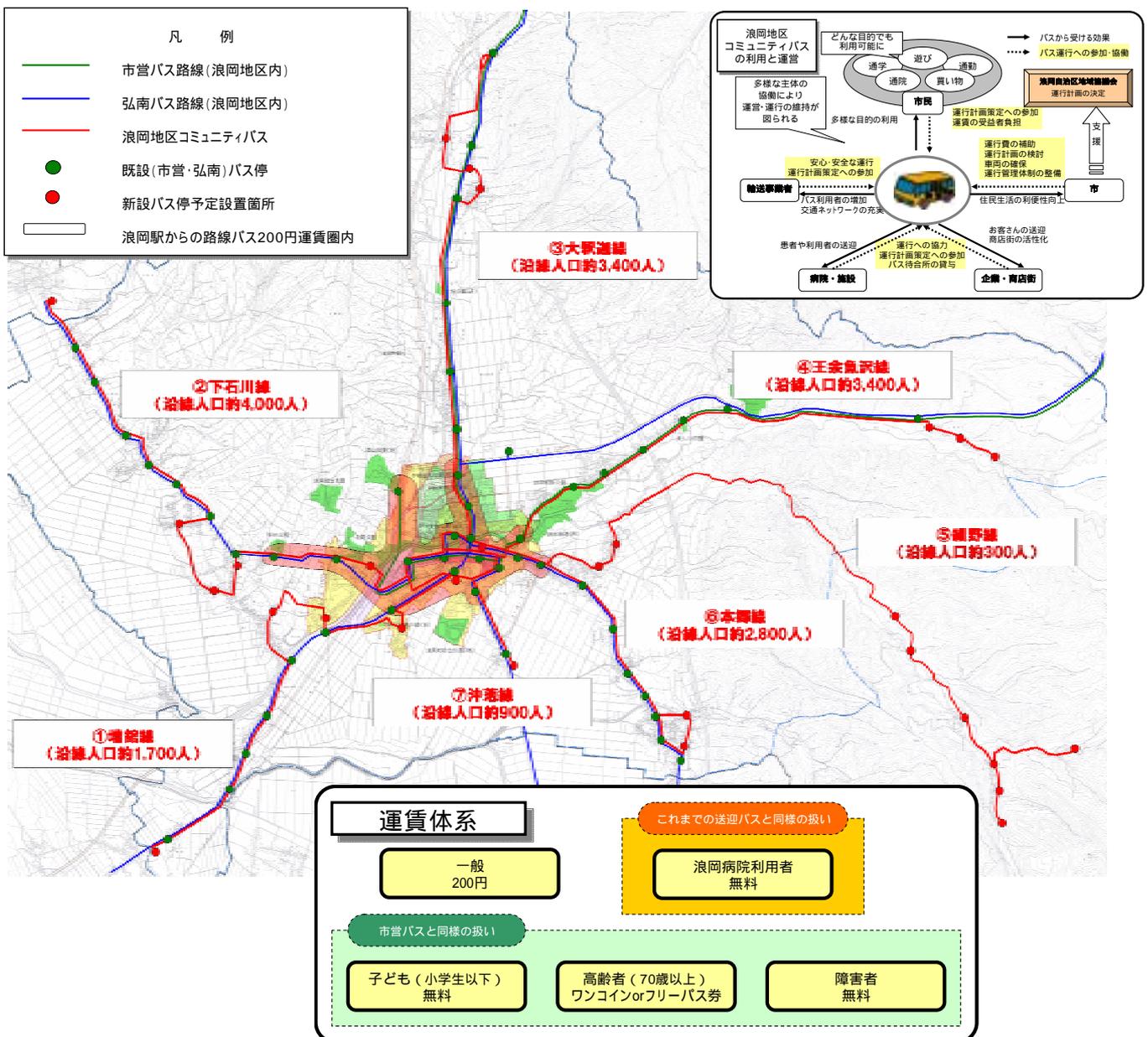
バス路線再編を確実に実施していくためのハード・ソフト事業戦略を推進していきます。

(1) 郊外フィーダー路線運営体制確立のための社会実験

平成 23 年度からの段階的なバス路線再編を確実に進めていくための先導的なモデル事業として、郊外フィーダー路線運行の運行管理体制や運行経費の検証を目的とした『浪岡地区コミュニティバス運行社会実験』を平成 21 年度より実施します。

なお、社会実験結果を参考にしながら青森地区フィーダー路線への導入を目指します。

項目	運行ルート	運行日数	運賃	運行形態
運行方法	時計回り循環	毎日運行	200 円 浪岡病院利用者は原則無料 (浪岡病院利用者負担は病院会計)	コミュニティバス
	通院・買物目的の外出に配慮し、1日3便	6ヶ月間(10/1~3/31) (年末年始のみ運休)	路線バスの初乗り運賃 130~140 円 浪岡地区内の最大運賃 400 円	青森市が事業主体 輸送事業者に運行委託

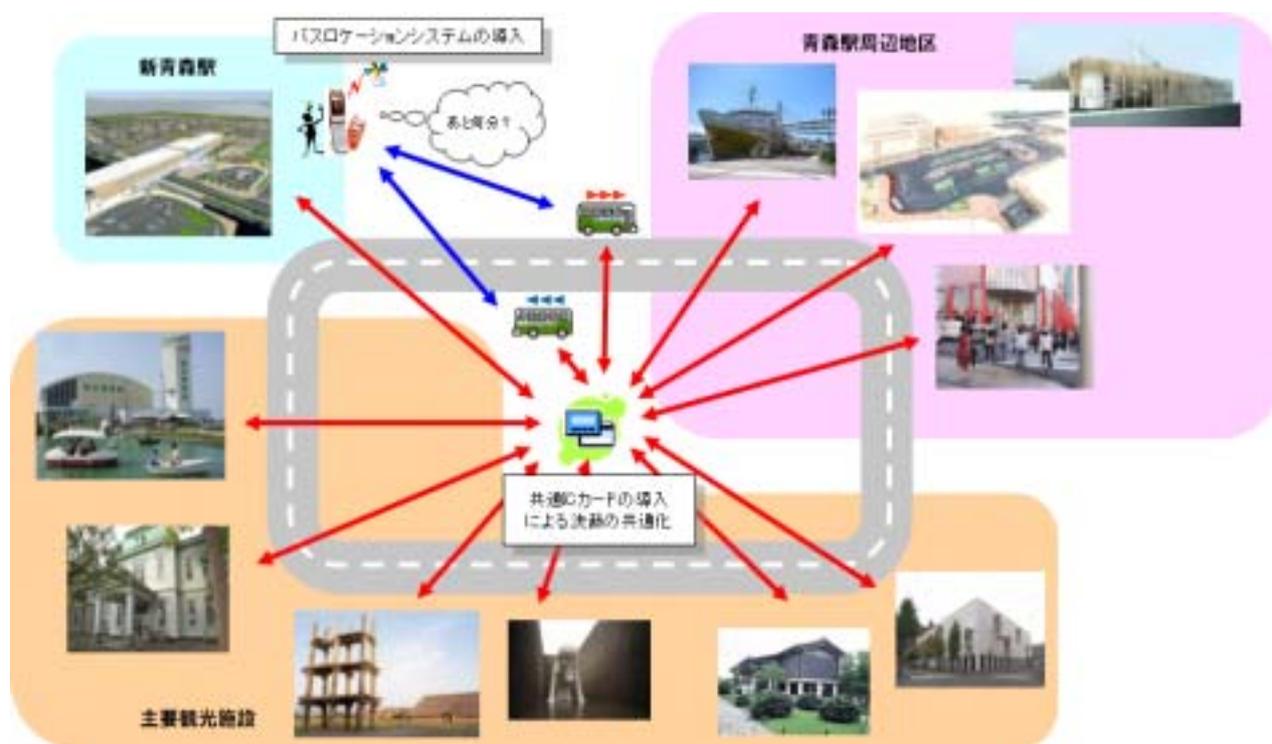


(2) 観光シャトル・ルートバス

新幹線からの二次交通手段として、県内外の観光客やビジネスマン等の需要増に対応する観光シャトル・ルートバスの運行を実施します。観光シャトル・ルートバスは、新幹線駅と中心市街地、市内主要観光拠点のみを結び、速達性と定時性を確保する運行体系とします。

また、観光シャトル・ルートバスの導入に当たっては、各停留所での予想通過時刻を表示するバスロケーションシステムの導入や、バス運賃の支払のみならず鉄道運賃の支払や中心市街地、主要観光施設などでも利用可能な共通 IC カードシステムの導入についても、あわせて検討します。

観光シャトル・ルートバス導入イメージ



(3) バス&バス及びバス&レールのための乗継ポイント整備の検討

郊外部の生活交通としてのフィーダー路線は、市民の利便性向上を図るため住宅地から生活利便施設等までの短区間頻発運行を基本とします。そのため、郊外部から中心市街地までなどの長区間バスを利用するためには、生活利便施設周辺の乗継ポイントで骨格・幹線路線や鉄道へ乗り継ぐ必要があります。

このようなことから、バスの利便性を高めるための乗継ポイントの整備やバス運行情報の提供、ICカードの導入による運賃制度など、ハード・ソフトの環境整備を検討し、乗り継ぎの抵抗感を和らげるためのサービス向上に努めます。

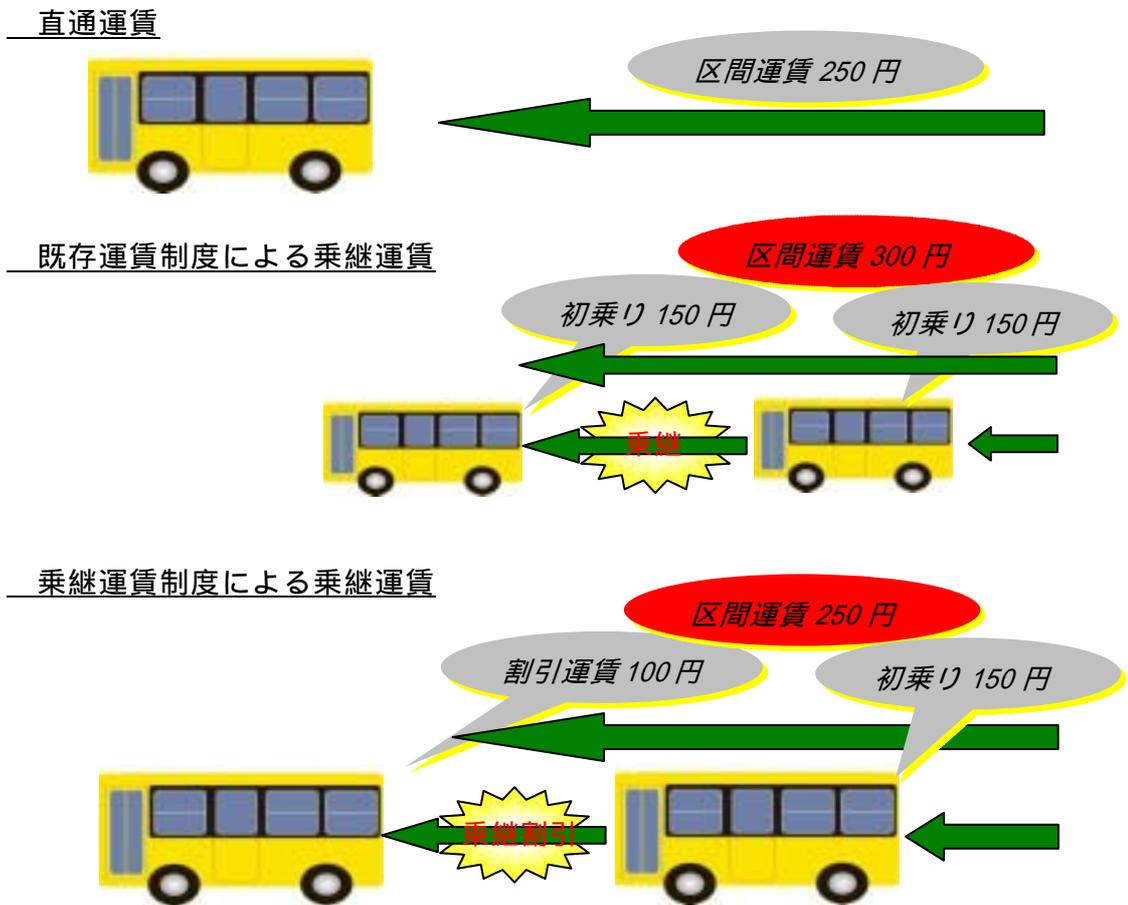
乗継ポイントは、市営バス営業所、市民センター、病院など現況の施設を最大限活用し、最低限必要となる利用者待合スペース、乗り継ぎ情報案内、バス回転スペース等の機能も含め段階的な整備を検討していきます。

また、青い森鉄道線や既存在来線への乗り継ぎについても、駅前広場も含め段階的な整備を検討していきます。

(4) 乗継抵抗感を軽減する乗継運賃割引制度の検討

骨格・幹線路線とフィーダー路線相互間の乗り継ぎについては、一般的に初乗り運賃の二重払い等による運賃への乗継抵抗感が生じます。このような乗継抵抗感を軽減する方策として乗継運賃割引制度の導入を目指します。乗継運賃割引制度の導入に関しては、乗継割引券等の紙媒体での実施や、市民にわかりやすい運賃体系の構築や乗降時の混雑解消のための均一運賃等の導入、運賃決済の簡素化が可能な共通ICカード導入について検討します。

割引運賃制度の概要(イメージ)



(5) 地域と公共交通を結ぶ共通 I C カードシステムの導入可能性の検討

現在、青森市営バスではプリペイド方式によるバスカード（磁気カード）を導入していますが、乗継割引制度等の運賃制度の変更には対応できない状況です。また、運賃支払に伴う乗降時間が両替なしの現金支払に比べ時間を要すること、全国的な磁気カードシステムの減少に伴う機材やシステムの修繕が困難になっている等、システムの老朽化に伴う運賃収受システムの近代化が大きな課題となっています。

一方、公共交通の利用促進による地球環境温暖化対策に対しても国や地方自治体全体で取組む必要があること、バス路線再編に伴う乗継抵抗感を和らげる必要があることなど、地域と公共交通機関相互の連携強化により、地球温暖化対策や本市のまちづくりに貢献できる公共交通体系の構築が求められています。

このようなことから、地域と路線バスや鉄道との連携が可能で、公共交通機関相互の迅速かつスムーズな乗継と、容易に乗継運賃割引の設定が可能となる共通 I C カードシステム（運賃箱含む）の段階的な導入を検討します。

システムの導入に当たっては、現行の運賃収受システム（老朽化が顕著なバスカードシステム）の近代化や、商業施設買物の決済共通化、鉄道との連携などについて検討します。

地域と公共交通相互を結ぶ共通 I C カードシステム(イメージ)

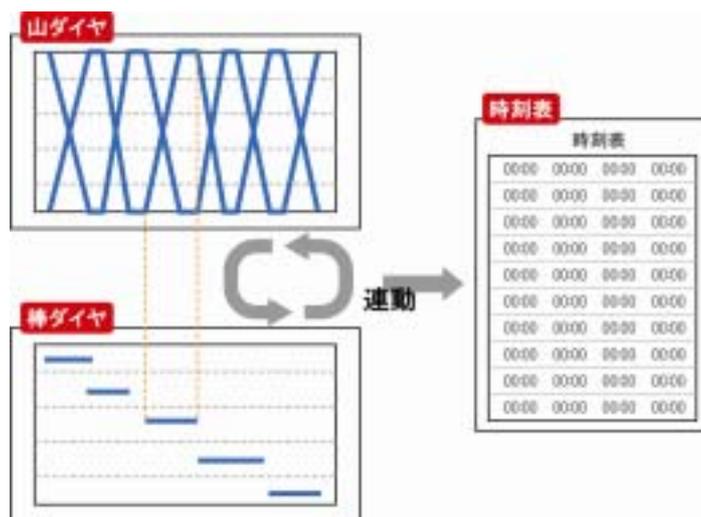


(6) バス運行ダイヤ編成システムの導入

平成 23 年度からのバス路線再編に伴うダイヤ作成を効率的に実施するためのダイヤ編成システムの導入を図ります。

バス運行ダイヤ編成システムのイメージ

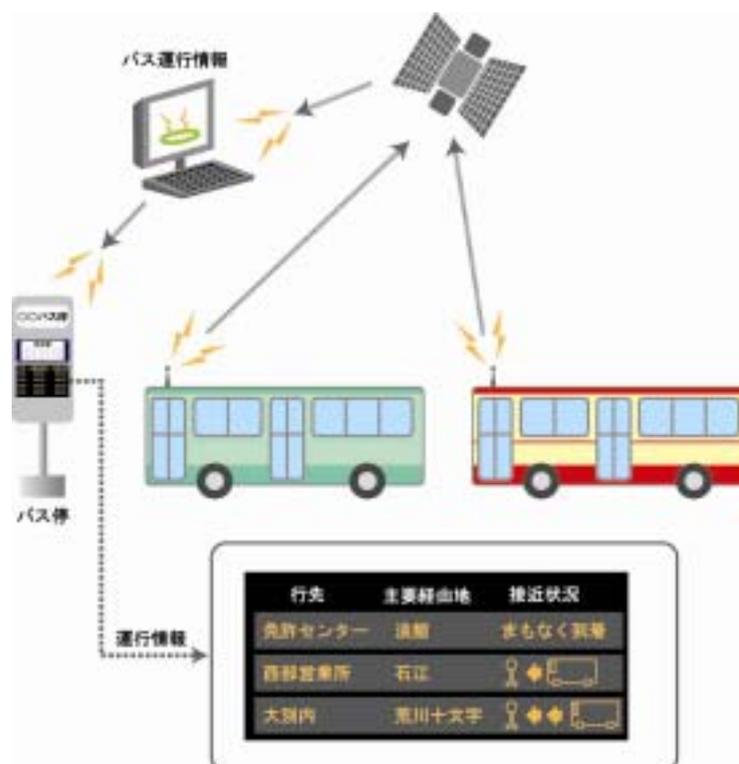
各停留所の発車（到着）時刻・運行スケジュールを表示する山ダイヤと運転士・車両を割り当てる棒ダイヤを基本に停留所の時刻表の打出しや運行指示書の打出しに連動しています。



(7) 乗継ぎ利便性向上のためのバスロケーションシステムの検討

積雪時におけるバス運行の遅延情報の提供やバス・バス乗継ぎ利便性向上とバス運行管理の高度化のためのバスロケーションシステムの導入を検討します。

バスロケーションシステムのイメージ

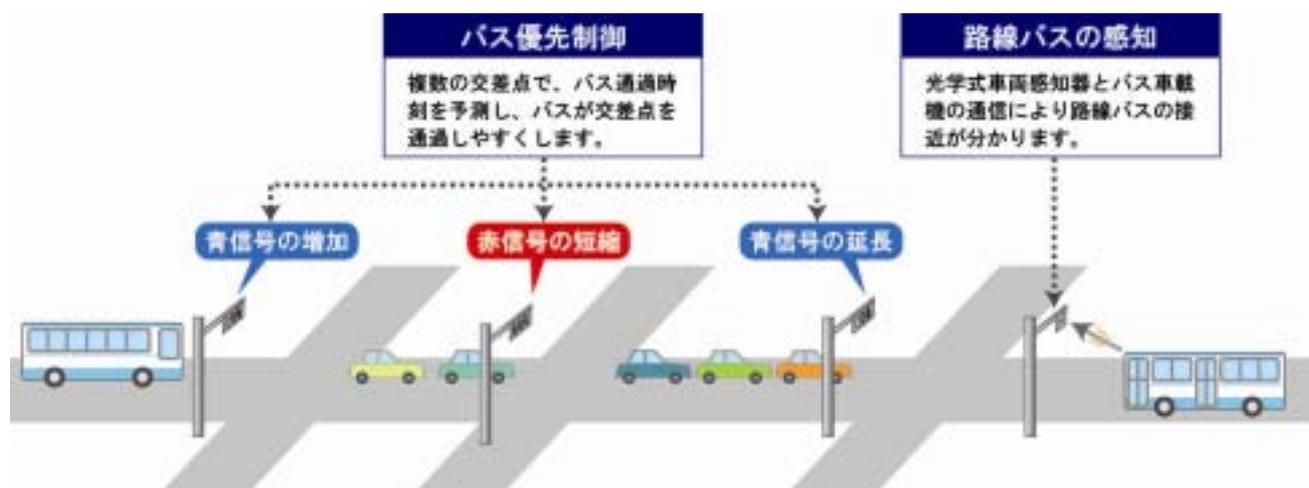


(8) その他

その他のバス利用促進施策については、関係機関との調整等、環境が整い次第順次事業化を促進していきます。

新幹線の二次交通システムとしての路線バスの定時運行を確保するためなど、バスの走行環境の向上のためのPTPS（バス優先信号）の導入について検討します。

PTPSのイメージ



高齢者や障害者に配慮したバス待ち環境改善のための待合所のグレードアップ
バリアフリーに対応した低床型バス車両、二酸化炭素排出量等が少ない環境にやさしいバス車両への転換を検討します。

利用者にとって親しみやすいバスとするためのラッピングバスやイベントバス等の導入を検討します。

過度に自動車を利用する「クルマ中心」のライフスタイルから、電車やバスなどの公共交通や、自転車などの積極的な利用を促す市民の意識醸成を図るため、広報誌等を活用した啓発活動を実施します。

5 実施スケジュール

	実施主体	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	長期～
バス路線再編							
バス路線の再編	青森市						
バス路線再編準備計画の策定	青森市						
新幹線駅接続線運行	青森市						
郊外フィーダー路線運営体制確立のための社会実験							
社会実験実施(浪岡地区)	青森市						
本格運行可能性検討	青森市						
観光シャトル・ルートバス							
ルート検討のための社会実験	青森市、観光コンベンション協会						
バスロケ、ICカード導入検討	青森市、観光コンベンション協会						
本格運行可能性検討	青森市、観光コンベンション協会						
バス&バス及びバス&レールのための乗継ポイント整備							
乗継ポイント整備計画の策定	青森市						
実施設計(新駅整備も含む)	青森市						
段階的に整備	青森市						
乗り継ぎ抵抗感を軽減する乗り継ぎ運賃割引制度の構築							
制度構築詳細検討	青森市						
地域と公共交通を結ぶ共通ICカードシステムの導入							
関連調査	青森市						
ICカードシステム事業化検討	青森市						
バス運行ダイヤ編成システムの導入							
導入	青森市						
乗継ぎ利便性向上のためのバスロケーションシステムの導入							
関連調査	青森市						
バスロケーションシステム事業化検討	青森市						
その他長期的な視野の下検討する事項							
検討	青森市						

第4章 重点戦略 街路整備に関する戦略

1 街路整備に関する戦略の基本方針

(1) 環境変化に対応した現実的な目標道路網の設定

本市における既存都市計画道路網は、平成4年青森都市圏パーソントリップ調査結果に基づき目標道路網の設定を行っています。

平成4年当時は、経済情勢が良好だったことや、将来の新幹線開業を見据えた県都としての都市機能の充実化を図るため、市街地の拡大を伴う開発プロジェクトの構想を想定した道路網の提案がなされています。

しかし、近年では、中心市街地の空洞化が進展し、都市機能の拡大、分散による都市活力の停滞、自然環境の保全等の課題が顕著化していることから、平成11年「青森都市計画マスタープラン」では、多様化する住民ニーズ、高齢社会に適應する都市環境づくりに対応した都市の将来構造として、コンパクトシティ構想を掲げています。

このようなことから、街路整備に関する戦略においては、人口減少、少子高齢社会等の影響による自動車交通需要の減少など社会情勢の変化に対応するため、これまでの都市計画道路計画マスタープランであった平成4年青森都市圏パーソントリップ調査道路網を見直し、現実的な目標将来道路網を設定します。

(2) 新幹線効果の発揮に向けた街路整備の推進

平成22年12月の東北新幹線新青森駅開業に伴い、新幹線効果を最大限活かしていくため、新幹線駅への自動車アクセス環境の向上、路線バスの運行環境の向上を図るための街路整備を推進します。

(3) 選択と集中による現実的な目標将来道路網の効率的整備

都市計画決定されているにもかかわらず長期間整備に着手していない都市計画道路（街路）については、将来の交通需要量に対応した見直しが必要です。

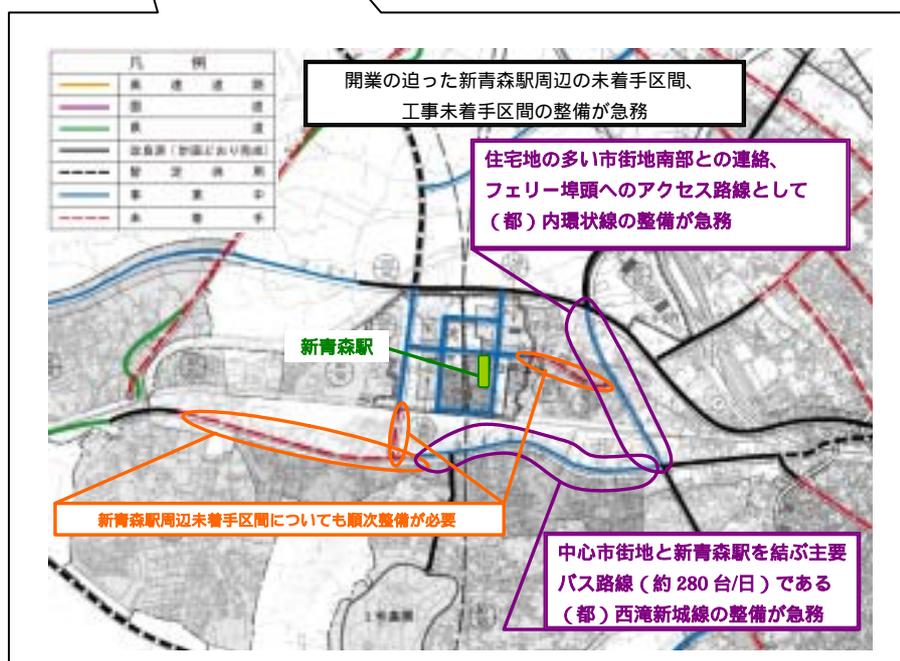
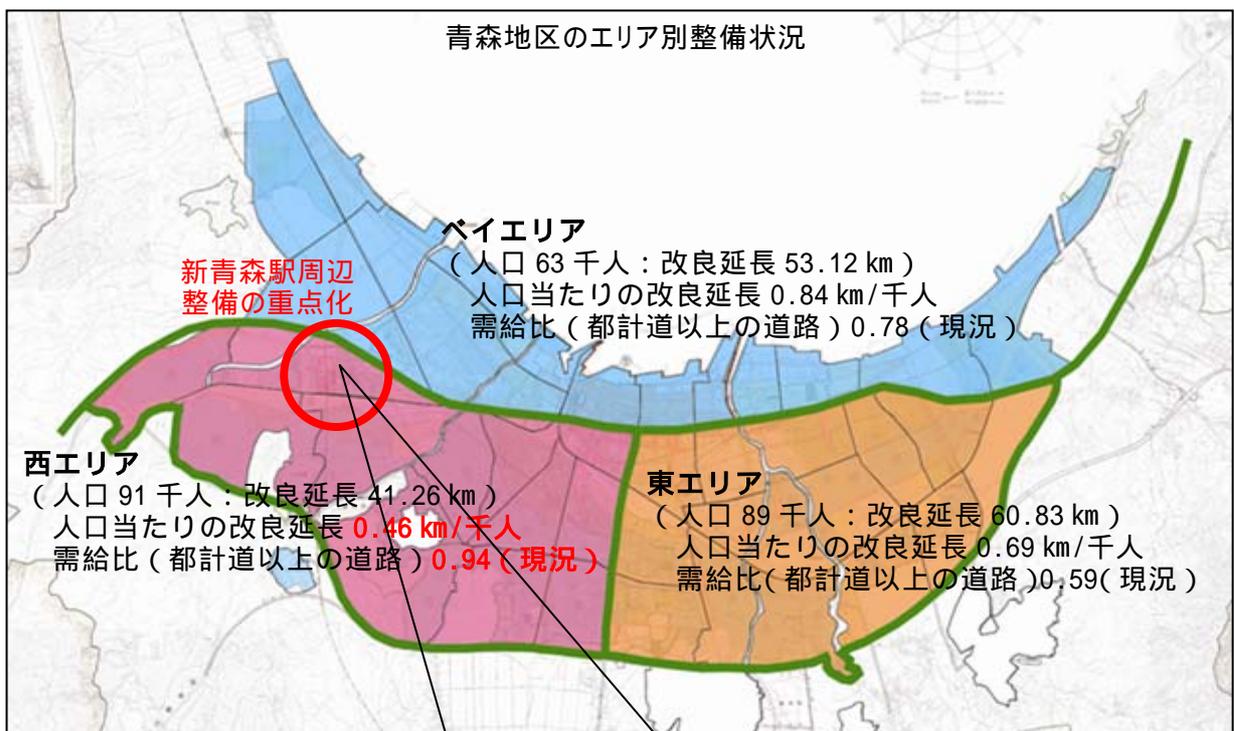
街路整備に関する戦略では、既に整備が進められている路線を除く未着手都市計画道路について、都市計画道路としての計画廃止も含めた真に必要な道路網計画を設定し、選択と集中による効率的な街路整備を推進していきます。

2 都市計画道路整備方針

(1) 新幹線新青森駅周辺における街路整備の重点化

本市の都市計画道路の整備状況は、県庁所在都市の中では非常に整備が遅れている状況にあります。特に平成22年12月に開業する東北新幹線新青森駅周辺の西エリアにおける整備状況は、他のエリアより都市計画道路の整備が遅れています。

一方で、新幹線駅の開業に伴い西エリアの交通需要量の増加が予想されているとともに、広域交流の核となる新幹線駅の機能を十分に発揮させるためには、新幹線駅へのアクセス・イグレス交通の向上を図るため、新幹線新青森駅周辺における街路整備を重点化していきます。



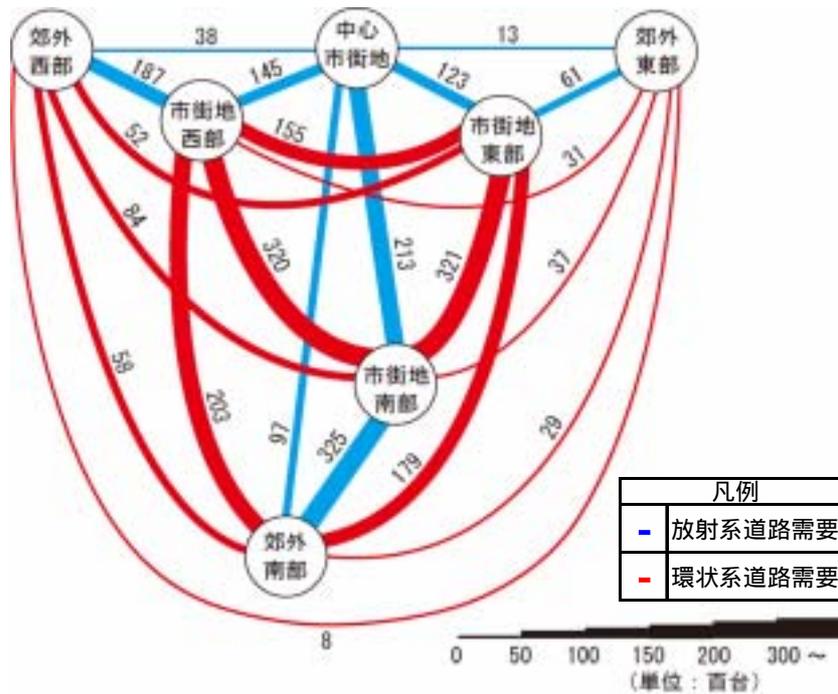
(2) 都市内骨格道路網の形成

青森都市計画マスタープランでは2高速2環状5放射が青森地区の骨格道路網、浪岡都市計画マスタープランでは1環状5放射が浪岡地区の骨格道路網として位置づけられています。

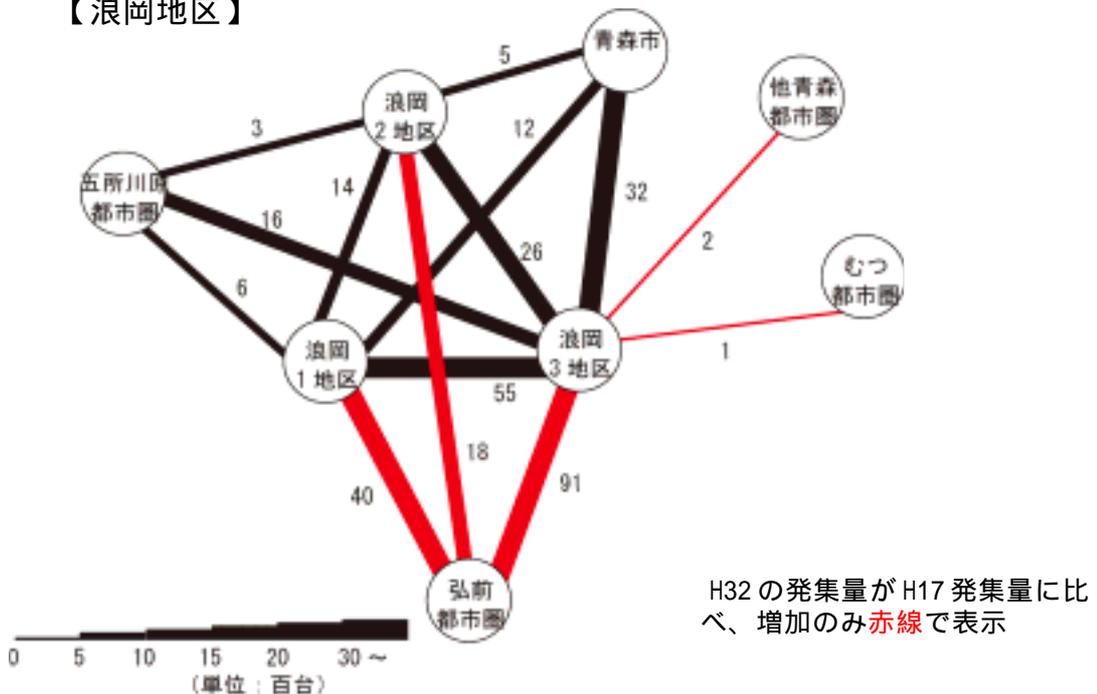
青森地区では市街地西部～市街地南部～市街地東部などの都市内を横断する交通が多く、浪岡地区においては地区内への発着と通過交通が多い状況になっています。

このようなことから、各都市計画マスタープランにおいて位置づけられている地区内骨格軸と環状系機能の強化を図るための都市計画道路の整備を推進していきます。

【青森地区】



【浪岡地区】



(3) 整備優先順位の設定

都市計画道路の整備優先順位を3段階に設定し、選択と集中による効率的な都市計画道路の整備を推進していきます。

整備優先順位の設定

整備ランク1：喫緊の整備が必要

整備ランク2：中期的な整備が必要

整備ランク3：長期的な整備が必要

整備優先順位設定方針

・ **整備ランク1：『新幹線の二次交通支援整備』**

喫緊の整備が必要な路線として、新幹線新青森駅周辺の都市計画道路を設定します。
また、既に事業化されている都市計画道路についてもランク1に設定します。

・ **整備ランク2：『都市計画マスタープラン骨格道路網と新駅周辺整備』**

中期的に整備が必要な路線として、青森都市計画マスタープラン及び浪岡都市計画マスタープランで設定されている骨格道路網を設定します。

【青森地区】

青森都市計画マスタープランで設定されている骨格道路網では、環状機能を担う2環状のうち、国道7号青森環状道路は概ね整備済みになっていますが、(都)内環状線は未整備区間が多くあります。青森地区内で最も交通需要量が多い環状系交通へ対応するため(都)内環状線をランク2に設定します。

また、公共交通の利便性向上を支援するため新幹線新青森駅周辺の一部と青い森鉄道新駅整備周辺の都市計画道路等についても設定します。

【浪岡地区】

浪岡都市計画マスタープランで設定されている骨格道路網では浪岡地区内への放射状道路について概ね整備済みとなっていますが、環状機能を担う都市計画道路は未整備になっております。このようなことから環状系交通需要へ対応する(都)佐野沖菟線を設定します。

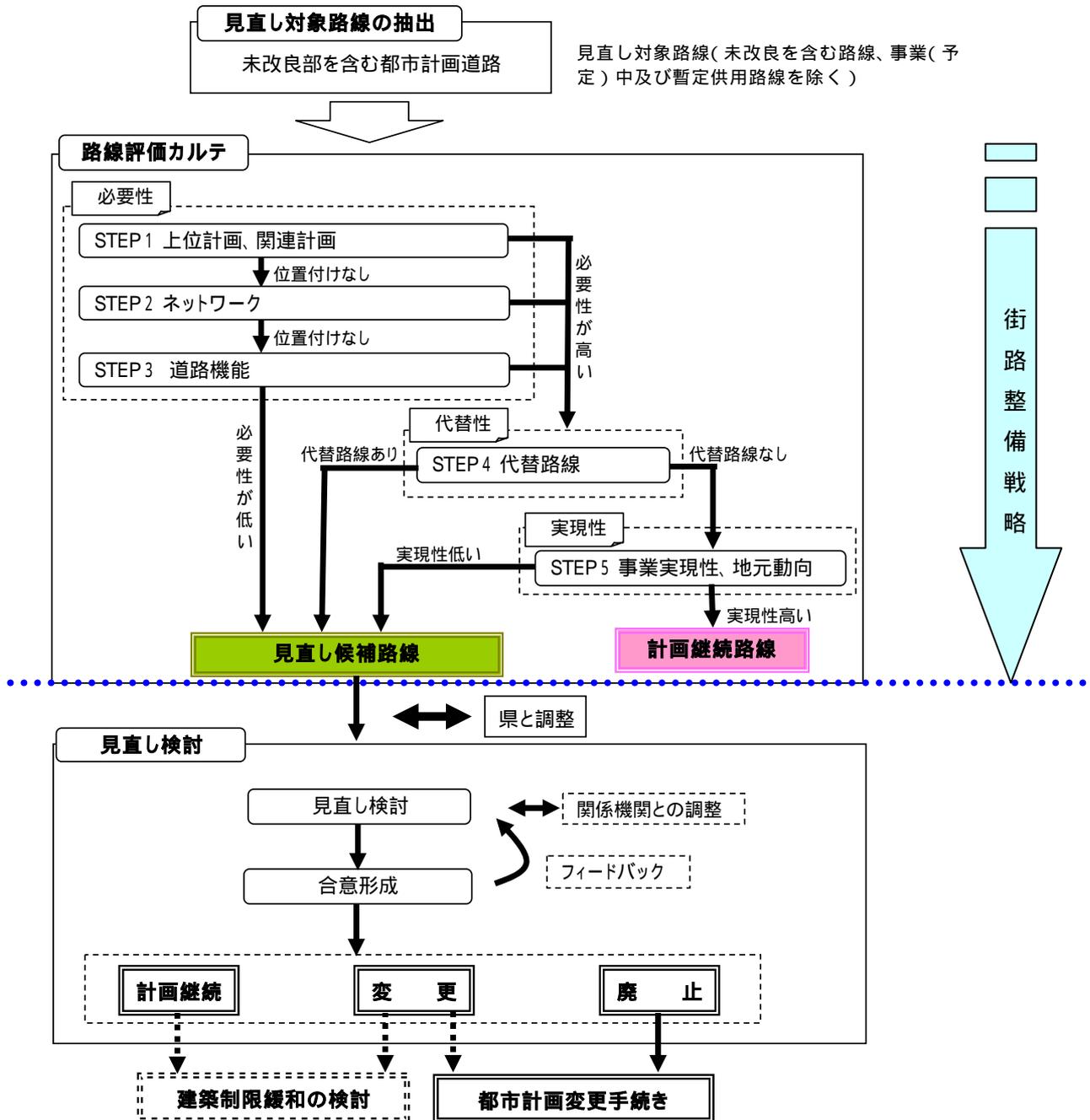
・ **整備ランク3：『その他必要な都市計画道路整備』**

将来動向と課題等を見極め、長期的な視点に立って整備を行っていく路線として、ランク1及びランク2に設定されていない路線で、都市計画道路網の見直し候補路線から外れた全ての区間を設定します。

3 都市計画道路見直し候補路線の抽出

道路整備において「選択と集中」が求められる中、道路整備予算の動向も不透明であり『真に必要な道路』の見極めが必要となってきました。このようなことから、未着手の都市計画道路については、「都市計画道路見直しガイドライン」(青森県都市計画課)に基づき、見直し候補路線の抽出を行います。なお、見直し候補となった路線については、今後、関係機関等との調整など具体的な見直し検討を進め、計画継続・変更・廃止を見極めていくこととします。

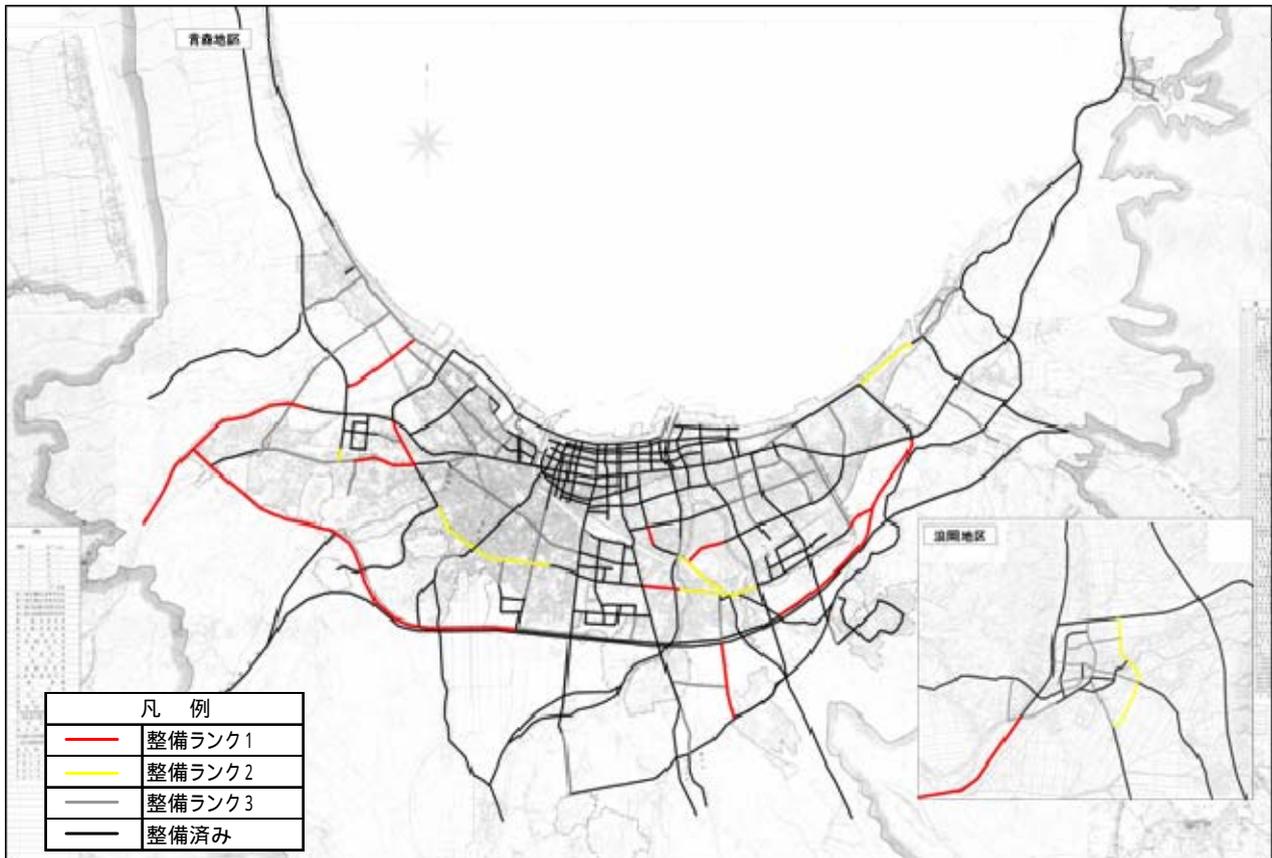
見直し候補路線・区間の抽出フロー



4 都市計画道路整備計画と見直し対象路線

(1) 都市計画道路整備計画

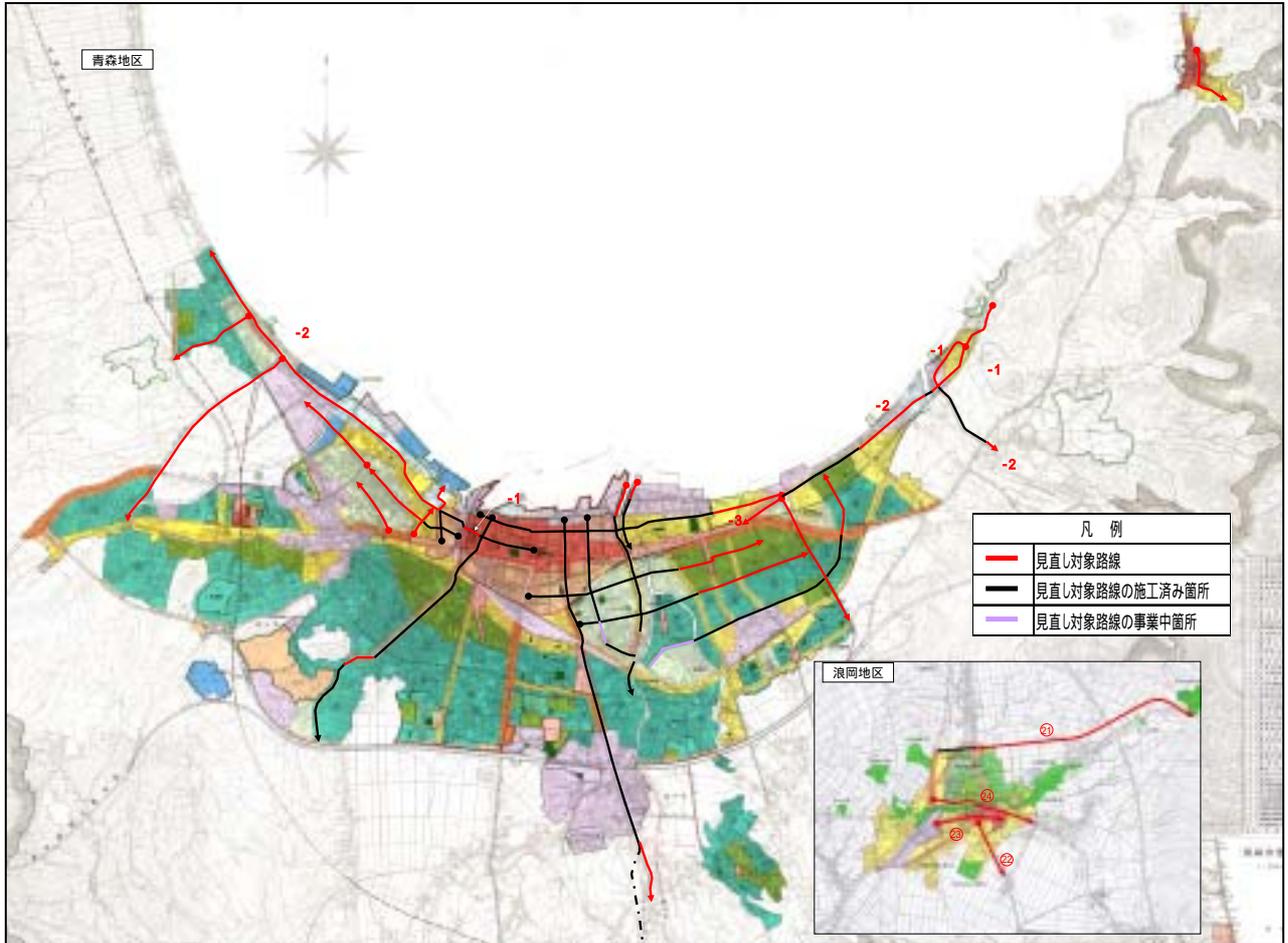
整備優先順位設定方針に基づいた整備優先順位を下図のとおりとします。



路線名	名称等	事業主体等	備考
国道7号	青森西バイパス	国	整備ランク1(事業中)
国道7号青森環状道路		国	整備ランク1(事業中)
国道7号	浪岡バイパス	国	整備ランク1(事業中)
(都)内環状線	石江地区	県・市	整備ランク1(事業中)
(都)内環状線	浜田地区・桑原地区	市	整備ランク1(事業中)
(都)西滝新城線	石江地区	県	整備ランク1(事業中)
(都)油川岡町線	油川地区	市	整備ランク1(事業中)
(都)蛸貝八重田線	奥野2工区	市	整備ランク1(事業中)
(都)蛸貝八重田線	桜川地区	市	整備ランク1(事業中)
(都)筒井大矢沢線	大矢沢地区	市	整備ランク1(事業中)
(都)内環状線	浪館・筒井地区	市	整備ランク2
(都)石江西田沢線	石江地区	未定	整備ランク2
(都)浦島造道線	2工区	県	整備ランク2
(都)蛸貝八重田線	筒井地区	県	整備ランク2
(都)筒井大矢沢線	筒井地区	県	整備ランク2(新筒井駅関連)
(都)佐野沖菴線		市	整備ランク2

(2) 見直し対象路線

下記の路線を見直し対象路線とし、関係機関調整が整い次第、都市計画変更を行います。



図中 番号	路線 区分	路線 番号	路線名	計 画 決 定				告示 番号	幅員 (m)	延長 (m)	未改良 延長(m)	区間 数	既存道路 の有無	選定 理由
				起 点	終 点	当初決定 年月日	現況決定 年月日							
①	3	3	6 十和田通り線	青森市本町3丁目	青森市横内字亀井	S39.1.27	H11.04.14	県告 275号	22	5,890	1,050	1区間	有	
②	3	3	9 西上古川線	青森市篠田3丁目	青森市篠田3丁目	S39.1.27	S49.10.12	県告 707号	22	550	550	2区間	有	
③	3	4	1 浦島造道線	青森市野内字浦島	青森市造道3丁目	S46.03.31	S46.03.31	県告 262号	16	5,160	3,374	1区間	有	起点の変更 線形の変更 終点部幅員の縮小
④	3	4	3 蛸貝八重田線	青森市東造道3丁目	青森市八重田1丁目	S39.1.27	H18.2.14	市告 16号	18	7,380	1,016	1区間	無	
⑤	3	4	4 奥野八重田線	青森市佃1丁目	青森市小柳2丁目	S39.1.27	S46.3.31	県告 262号	18	3,570	1,800	4区間	無	
⑥	3	4	5 造道唐橋線	青森市造道3丁目	青森市自由ヶ丘2丁目		S46.3.31	県告 262号	16	2,140	2,140	4区間	無	
⑦	3	4	7 川端通り線	青森市港町2丁目	青森市港町2丁目	S39.1.27	S49.10.12	県告 707号	30	1,070	113	1区間	無	
⑧	3	4	9 図書館通り線	青森市柳川1丁目	青森市篠田1丁目	S39.1.27	H6.1.24	県告 62号	20	6,940	5,780	10区間	有	あすなる橋区間 旧道(国道280号)
⑨	3	4	11 安方浪館線	青森市安方一丁目	青森市安田字近野	S62.07.07	S62.07.07	県告 403号	16	4,560	502	1区間	有	幅員の縮小
⑩	3	4	12 東上古川線	青森市柳川2丁目	青森市柳川2丁目	S39.1.27	S60.12.10	県告 915号	20	900	440	1区間	有	
⑪	3	4	13 西上古川線	青森市篠田3丁目	青森市富田3丁目	S39.1.27	H6.1.24	県告 62号	16	970	970	1区間	無	
⑫	3	4	21 石江富田線	青森市沖館5丁目	青森市大字油川		H6.1.24	県告 62号	20	1,350	1,350	2区間	無	
⑬	3	5	1 青柳橋通り線	青森市合浦2丁目	青森市造道1丁目	S39.1.27	S46.4.3	市告 73号	15	4,820	1,173	1区間	無	合浦公園内通路
⑭	3	5	3 野内東岳線	青森市大字野内	青森市大字馬屋尻	S39.1.27	S49.10.12	市告 133号	12	2,100	1,181	2区間	有	
⑮	3	5	4 堤町通り線	青森市青柳1丁目	青森市青柳1丁目	S39.1.27	S49.10.12	県告 707号	15	3,300	460	1区間	有	
⑯	3	5	6 橋本造道線	青森市花園2丁目	青森市岡造道1丁目	S39.1.27	S49.10.12	市告 133号	12	3,700	1,370	3区間	有	
⑰	3	5	7 工業学校通り線	青森市篠田3丁目	青森市富田5丁目	S39.1.27	S49.10.12	市告 133号	12	1,780	1,170	1区間	無	
⑱	3	5	9 油川新城線	青森市油川字浪返	青森市新城字山田	S49.10.12	S49.10.12	県告 707号	12	3,480	3,480	3区間	有	
⑲	3	5	14 野木和公園通り線	青森市油川字大浜	青森市羽白字野木和	S49.10.12	S49.10.12	市告 133号	12	1,310	1,310	2区間	有	
⑳	3	6	8 浅虫山の手通り線	青森市浅虫字蛸谷	青森市浅虫字山下	S49.10.12	S49.10.12	市告 133号	8	1,030	1,030	3区間	有	
㉑	3	3	2 館野松山線	浪岡大字杉沢字山元	浪岡大字五本松字平野	S56.8.18	S63.10.29	県告 673号	25	4,150	4,150	2区間	有	幅員の縮小
㉒	3	4	2 若松沖港線	浪岡大字浪岡字若松	浪岡大字北中野字中進	S56.8.18	S56.8.18	県告 686号	16	1,000	1,000	2区間	有	
㉓	3	5	1 停車場福村線	浪岡大字浪岡字細田	浪岡大字浪岡字福村	S24.10.4	H16.3.8	県告 156号	15	1,080	660	3区間	有	幅員の縮小
㉔	3	5	2 平川北中野線	浪岡大字浪岡字平野	浪岡大字北中野字天王	S24.10.4	S56.8.18	町告 35号	12	1,750	1,750	5区間	有	

(選定理由: 交通機能面での必要性が低い 構造的制約が大きい 歴史的・文化的資源喪失)

5 実施スケジュール

	実施主体	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	長期～
ランク1							
事業着手に向けた準備	国、青森県、 青森市	▶					
整備の実施	国、青森県、 青森市			▶			
ランク2							
事業着手に向けた準備(～H27)	国、青森県、 青森市	▶					
整備の実施(H27～)	国、青森県、 青森市						▶
ランク3							
事業着手に向けた準備(～H32)	国、青森県、 青森市	▶					
整備の実施(H32～)	国、青森県、 青森市						▶
都市計画変更手続き							
市民・関係機関との合意形成 が図られた路線から順次実施	国、青森県、 青森市	▶					

第5章 重点戦略 駐車場案内システムに関する戦略

1 駐車場案内システムに関する基本方針

駐車場への入庫待ち車両が及ぼす道路の渋滞を緩和させるという目的から、市民からの改善・改良要望の高い「駐車場への経路案内」等を示す情報提供への転換を図ります。

また、案内板についてはリアルタイムな満空情報の提供は廃止し、駐車場の位置情報等を示す案内板として活用します。よって、システムを構成している中央制御装置等は停止するとともに、VICS情報の案内板への配信についても停止することとなります。

2 案内板の取扱い方法

上記の基本方針を踏まえつつ、各案内板の取扱いについては、以下の2つのケースについて検討します。

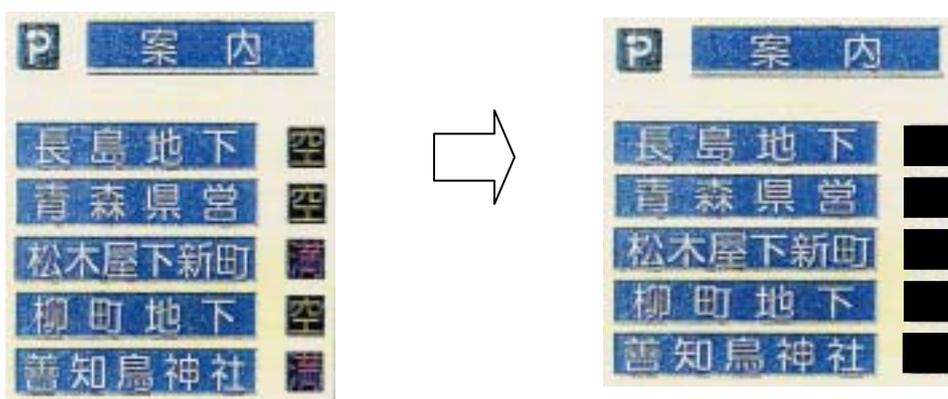
(1) 案内板の活用

個別案内板

個別案内板は、各駐車場の満空情報を表示するものとなっているため、駐車場名をそのまま使用し、満空表示部分を駐車場の位置情報を示した矢印表示へと改修します。

個別案内板の改修例

案内板の満空表示部分を矢印
標記したものへ改修した場合



ブロック案内板

ブロック案内板は、中心市街地地区をブロックごとに分けた地図式のものであり、そのブロックごとの駐車場の満空情報を表示するものとなっています。このため、地図情報をそのまま使用し駐車場の位置情報を示した場合、下記のような改修が考えられます。

ブロック案内板の改修例(横浜市)



案内板の満空表示部分を「P」マークへ改修した場合



参考)案内板の改修費用 約 640 万円 (ブロック案内板、個別案内板の計 32 基分)

(2) 案内板の撤去

個別案内板、ブロック案内板は、各道路管理者(国、県、市)が管理する道路に設置したものであるため、各道路管理者の判断により、使用しない案内板の撤去を実施します。この場合、案内板は撤去しますが、支柱部分は残す等のケースが考えられます。

参考)システム撤去費用 約 2,000 万円 (ブロック案内板、個別案内板、中央制御装置等)

撤去費用の主な内訳

項目		個数	金額(万円)
案内板			
国	ブロック案内板	2	185
	個別案内板	2	85
県	ブロック案内板	4	370
	個別案内板	6	255
市	ブロック案内板	3	277
	個別案内板	15	638
中央制御装置		1	112
駐車場端末機		17	85
計			2,007

ブロック案内板	他都市の実績値の平均値 92.4万円を単価設定
個別案内板	他都市の実績値の平均値 42.5万円を単価設定
中央制御装置	他都市の実績値の112万円を単価設定

3 駐車場情報の提供方法

今後の駐車場情報の提供は、案内板による位置情報等の提供に加えて、観光客や市外からの人にも対応した情報提供を図ります。

観光ガイドマップ等による駐車場情報の提供
既存の観光ガイドマップの活用など

ホームページや携帯電話を活用した情報提供

NPO 法人や民間事業者が提供している駐車場情報を活用することにより、ホームページや携帯電話を媒体とした情報提供環境を充実

4 今後の具体的な検討内容

平成 21 年度中は、今後の方針（案）に基づき、案内板の取扱い方法や今後の駐車場情報の提供方法について、関係機関との協議を進めていきます。

主な関係機関等との協議事項

関係機関等	協議事項
道路管理者（国・県・市）	・案内板の利活用または撤去に関する協議・調整（費用負担等）
県警察本部（交通規制課）	・ VICS 情報の今後の接続について
駐車場経営者	・システムに関する方向性についての合意形成（青森市中心市街地地区駐車場活性化協議会）
観光コンベンション協会	・観光ガイドマップは、毎年年度末（3月頃）から原稿の準備作成作業が始まるため、それに向けた調整が必要

5 実施スケジュール

	実施主体	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	長期～
現システムによる情報提供	青森市	▶					
案内板の取扱検討	国、青森県、青森市	▶					
システム及び案内板の改修・撤去	国、青森県、青森市		▶				
観光ガイドマップ等による情報提供	青森市		▶				
ホームページ等による情報提供	青森市	▶					

第6章 重点戦略 鉄道整備（野内・筒井地区）に関する戦略

1 新駅設置（野内・筒井地区）に関する戦略基本方針

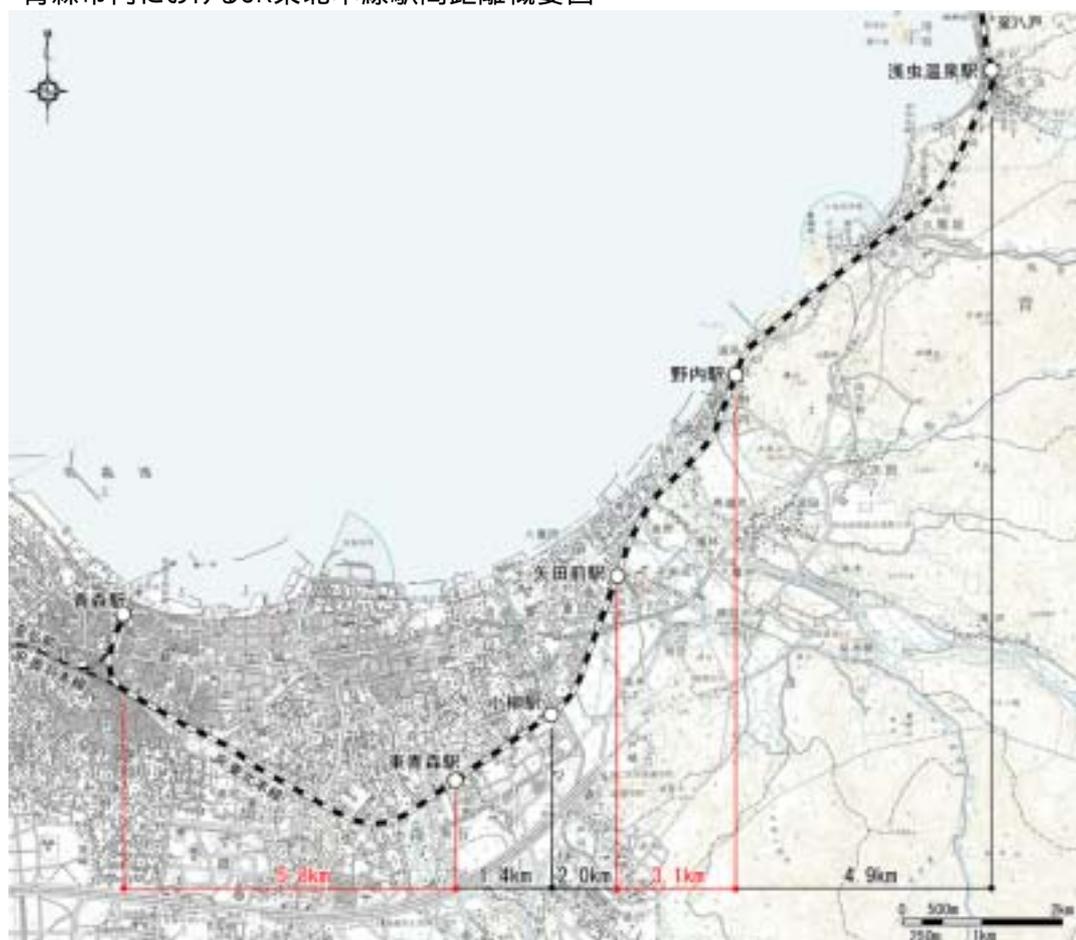
（1）現状と課題

本市は県庁所在地で唯一特別豪雪地帯に指定され、積雪期の交通障害による地域生活への影響が深刻で、路線バス等と比較し定時性・大量輸送性に優れる鉄道を、都市内交通機関として活用することが期待されています。

また、並行在来線として経営分離される青い森鉄道線の経営環境は厳しいものと想定され、利用者増加のため、利便性向上対策を講じることが急務となっています。

JR東北本線は、鉄道輸送量の増加や市街地の拡大、複線電化などを要因として、二度の南方移転により現位置にあります。都市間を連絡する幹線鉄道として整備されたため、駅間距離が長くなっています。昭和61年に矢田前駅・小柳駅が設置されたものの、「野内・矢田前間」が3.1km、「東青森・青森間」が5.8kmと長く、主に短中距離を輸送する都市内交通機関としての利便性を高める必要があります。

青森市内におけるJR東北本線駅間距離概要図

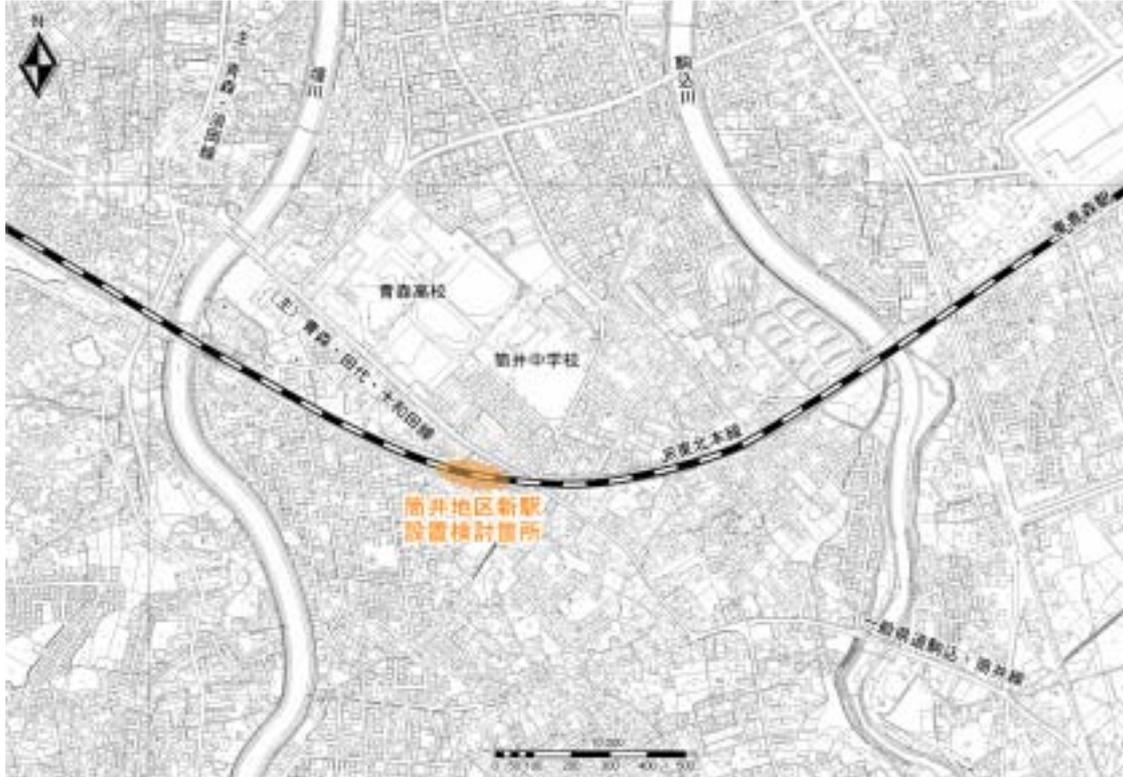


(2) 筒井地区

筒井地区は東青森駅・青森駅間（駅間距離 5.8km）に存する住宅密集地で、地区中心部付近に県立高校が立地するなど通勤・通学に係る交通需要が大きく、住民等から新駅設置の要望が寄せられています。

また、地区の一部が公共交通不便地域となっており、新駅設置により公共交通のサービス向上を図る地区として位置付けられ、鉄道沿線から概ね 15 分（2km 圏）でアクセスできる交通環境を構築し、通勤・通学の利便を確保することで利用者の増加を図ります。

筒井地区新駅設置検討箇所位置図



3 実施スケジュール

事業内容	実施主体	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	長期～
野内地区	県・市	→					
筒井地区	県・市	→					

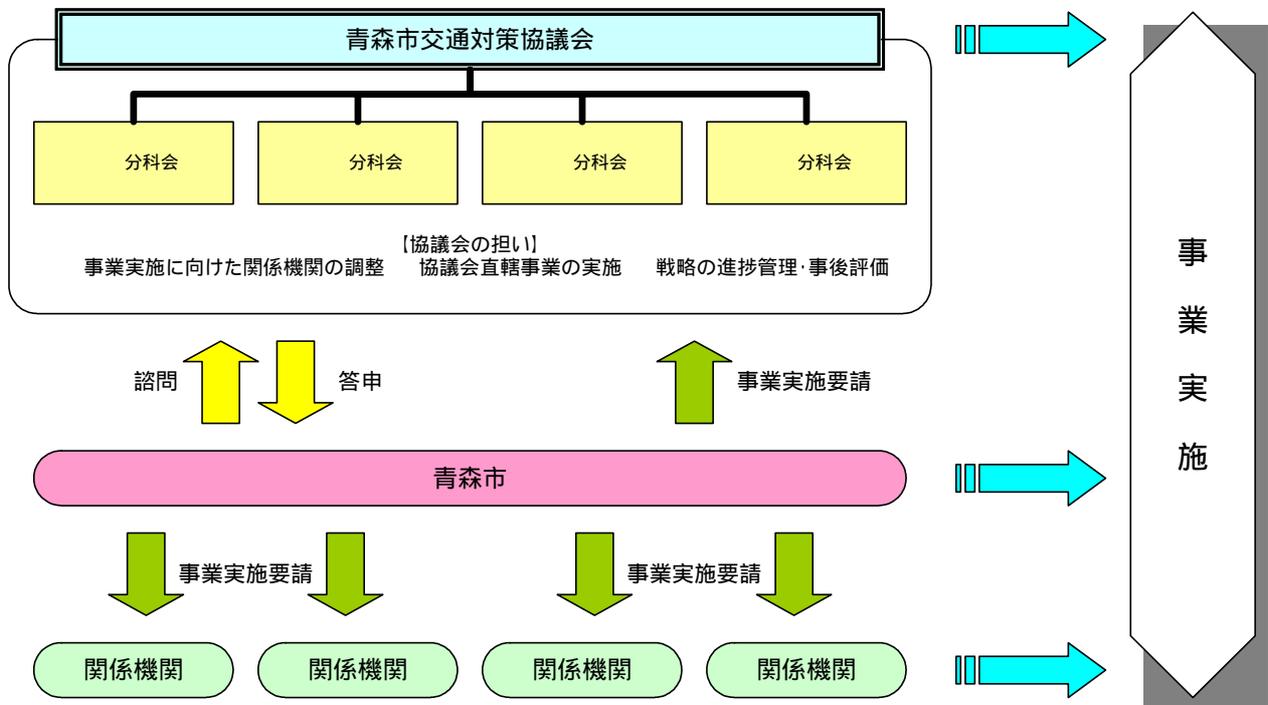
筒井地区のスケジュールについては、現在基本設計実施中であることから、その結果により変更することがある。

第7章 推進体制

1 戦略に位置付けられた事業の実施及び進行管理

本戦略に位置付けられた重点戦略（第3章～第6章）については、学識経験者や関係機関などにより構成される青森市交通対策協議会における関係機関調整のもと、各事業内容に応じて青森市を含めた関係機関、または青森市交通対策協議会が実施することとします。

また、各種事業の進捗状況についても、青森市交通対策協議会において、PDCA マネジメントサイクルの下、適切に評価していくこととします。



< 青森市総合都市交通対策協議会委員名簿 >

区分	所 属 等
学識経験者	青森大学経営学部長 井上 隆
道路管理者等	国土交通省東北地方整備局青森河川国道事務所調査第二課長
	青森県企画政策部新幹線・交通政策課長
	青森県県土整備部道路課長
	青森県県土整備部港湾空港課長
	青森県県土整備部都市計画課長
交通管理者等	国土交通省東北運輸局青森運輸支局首席運輸企画専門官
	青森県警察本部交通部交通規制課長
	青森県青森警察署交通官
	青森県青森南警察署交通課長
公共交通事業者等	社団法人青森県バス協会専務理事
	東日本旅客鉄道株式会社青森支店長
	青い森鉄道株式会社代表取締役社長
	青森県企画政策部並行在来線対策室長
	青森市企業局企業部理事
	青森県交通運輸産業労働組合協議会議長
協議会が必要と認める者	青森商工会議所専務理事
	青森市町会連合会会長
青森市	青森市都市整備部長

は会長

2 市民・事業者・行政の役割

本戦略は、市民・事業者・行政が下記に示す役割分担の下、進めていくこととします。

(1) 市民の役割

公共交通の利用の促進についての理解
本市が実施する施策への協力

(2) 事業者の役割

公共交通事業者

本市の公共交通の利便性向上
本市が実施する施策への協力

その他の事業者

公共交通の利用の促進への配慮
本市が実施する施策への協力

(3) 行政の役割

公共交通の利用の促進に関する総合的かつ計画的な施策を策定・実施
公共交通事業者その他関係機関との連携
公共交通の利便性の向上

