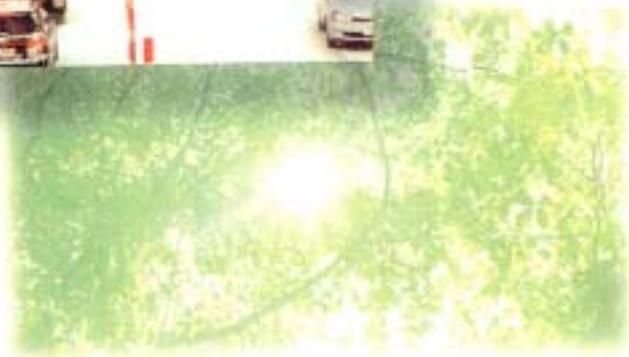


青森都市圏交通円滑化総合計画



自家用車に過度に依存することのない
人と環境にやさしい
市全体としての交通システムの形成をめざして



平成17年
青森県渋滞対策協議会

目 次

1 .計画	1
1) 計画の目的	1
2) 計画の対象地域	1
3) 計画策定及び推進体制	2
2 .地域概要	3
1) 地域特性	3
2) 交通特性	8
3 .問題点の抽出と基本方針の設定	2 5
4 .青森都市圏交通円滑化総合計画	2 6
5 .計画の推進に向けて	4 2

1 . 計画

1) 計画の目的

平成17年4月1日、旧青森市と旧浪岡町の合併により新市として誕生した青森市は、北は陸奥湾、南は八甲田山をはじめとする山岳丘陵地に囲まれた雄大な自然環境に恵まれ、三内丸山遺跡や浪岡城跡といった貴重な史跡、世界の火祭りである青森ねぶた祭、さらには全国トップレベルの生産量を誇るリンゴなど、豊かな資源を有している。

また、県庁所在都市であり、県の政治・経済・文化の中心的役割を担っていることから、周辺市町村からの流入人口も多くなっており、特に都市部においては慢性的な渋滞が発生している。さらに、冬期においては、積雪による速度低下や堆雪による交通容量の低下等により、より渋滞が悪化し、都市機能が十分に機能せず、産業・経済活動や住民の生活、環境に大きな負荷をもたらしている状況となっている。

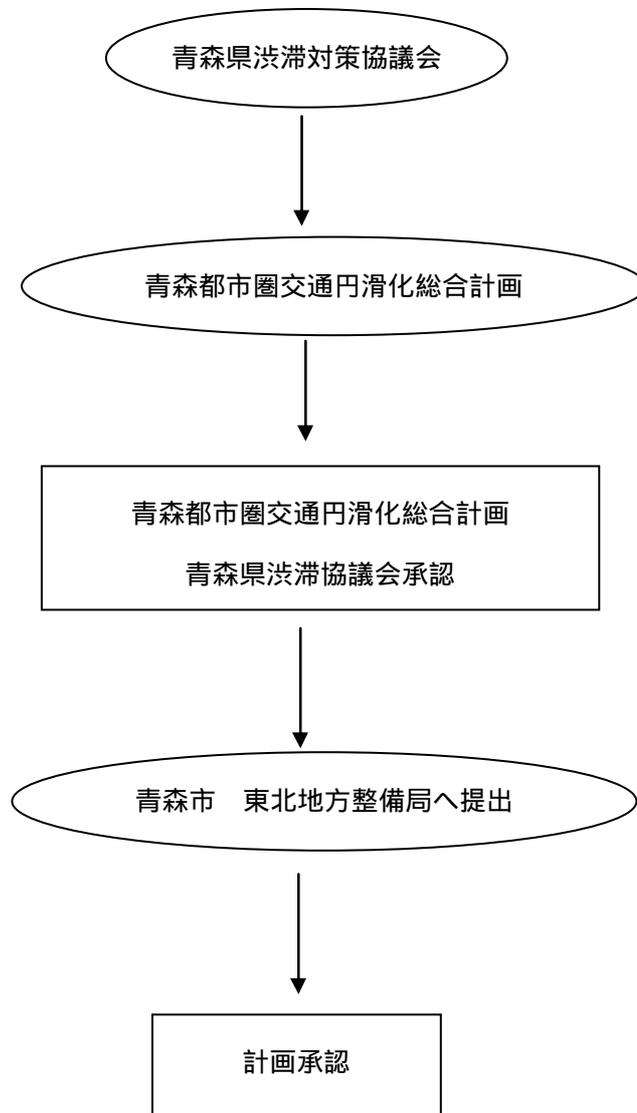
本計画は、青森都市圏における渋滞を緩和し、産業・経済活動の効率化、都市圏の活力向上、交通に起因する環境負荷の低減等を図り、「人と環境にやさしい交通環境の形成をめざして」、安全かつ円滑な交通を確保するため、よりよい交通体系の構築に向けた交通円滑化計画を策定するものである。

2) 計画の対象地域

本計画の対象となる地域は、東京23区部を超える広大な面積を誇る青森市(旧青森市と旧浪岡町)とする。



3) 計画策定及び推進体制



2. 地域概要

1) 地域特性

気象条件

- ・青森都市圏は年間の約1/3が降雪日であり、11月～4月に積雪が記録されている。
- ・特に、1～3月は積雪が多く、2月の最深積雪は100cm以上となっている。
- ・国内の県庁所在都市の中で唯一「特別豪雪地帯」に指定され、人口30万人規模の都市としては、世界でも有数の多雪都市となっている。

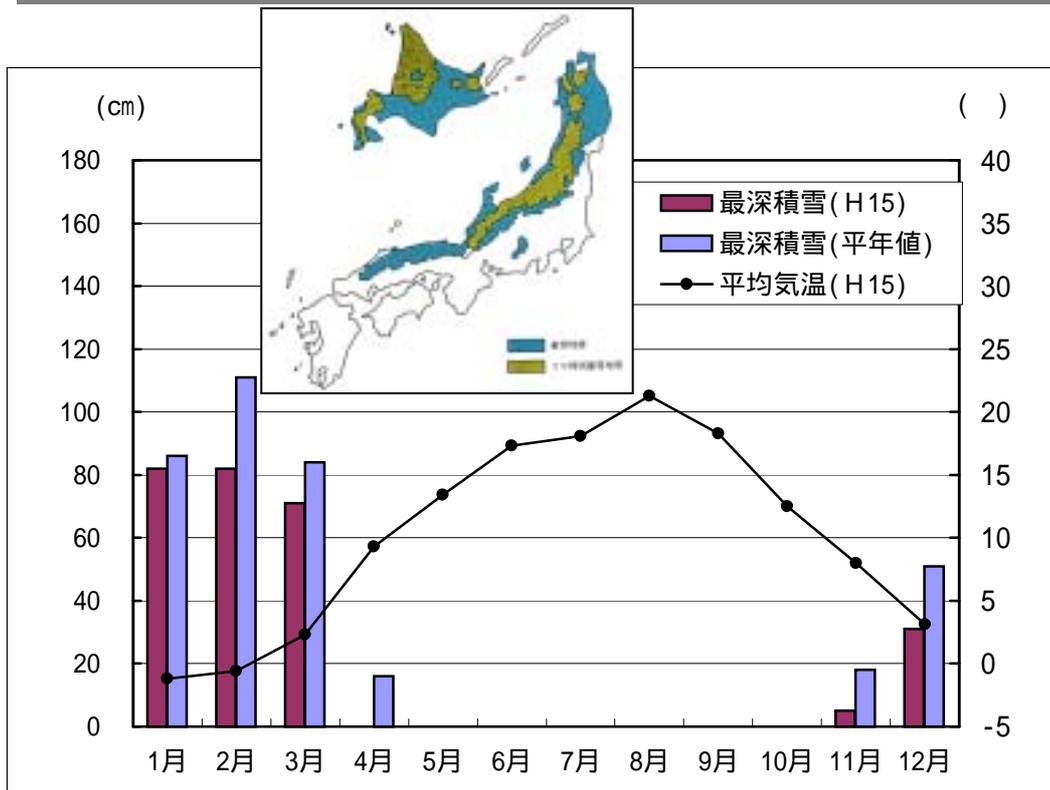


図 青森都市圏の月別平均気温と最深積雪

表 青森都市圏の月別平均気温と最深積雪

		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	合計
平年値 (過去30年)	最深積雪 (cm)	86	111	84	16	0	0	0	0	0	0	18	51	-
	平均気温 (°C)	-1.2	-0.6	2.3	9.3	13.4	17.3	18.1	21.3	18.3	12.5	8.0	3.1	-
平成15年	最深積雪 (cm)	82	82	71	0	0	0	0	0	0	0	5	31	-
	降雪日数 (H15)	28	20	20	1	0	0	0	0	0	0	2	20	91

(青森地方気象台資料より)

人口動態

- ・青森市の人口は、概ね横ばい傾向で推移しているが、浪岡地区及び青森市中心部の人口は減少傾向となっている。
- ・また、高齢化が着実に進んでおり、特に浪岡地区や青森市中心部で20%前後と高くなっている。

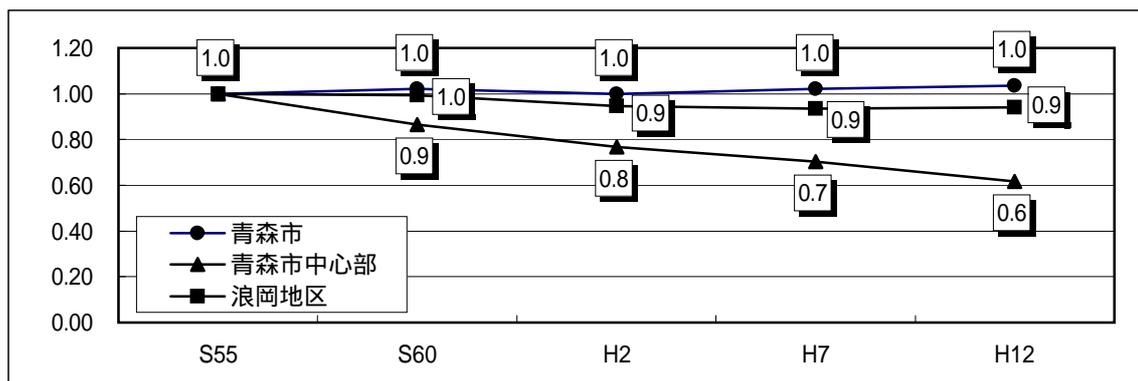


図 人口伸び率の推移(昭和55年を1とした場合の伸び率)

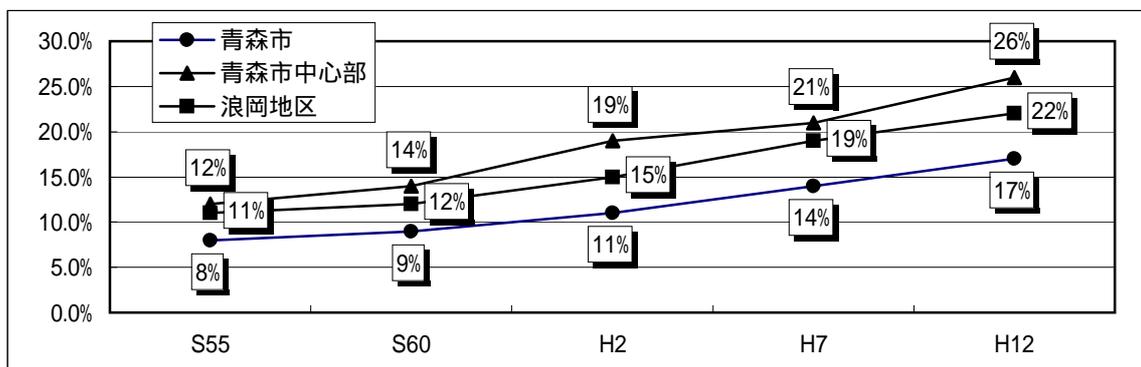


図 高齢化率の推移

表 人口と年齢別構成の推移

		S55	S60	H2	H7	H12
青森市	人口	287,533	294,050	287,084	293,518	297,859
	0～14歳	24.2%	22.4%	19.5%	16.7%	14.8%
	15～64歳	68.3%	68.9%	69.3%	69.4%	68.2%
	65歳以上	7.5%	8.8%	11.2%	13.8%	17.0%
青森市中心部	人口	9,164	7,935	7,045	6,437	5,656
	0～14歳	23.8%	20.8%	18.8%	16.8%	9.3%
	15～64歳	63.9%	64.8%	62.4%	61.8%	64.3%
	65歳以上	12.3%	14.4%	18.8%	21.4%	26.4%
浪岡地区	人口	22,174	22,002	20,974	20,750	20,873
	0～14歳	22.9%	21.9%	19.4%	17.0%	14.7%
	15～64歳	66.5%	65.8%	65.7%	64.3%	63.6%
	65歳以上	10.7%	12.4%	14.9%	18.7%	21.7%

(国勢調査より)

自動車登録台数の推移

・青森市の自動車登録台数は着実に増加しており、過去14年間で約1.5倍となっている。

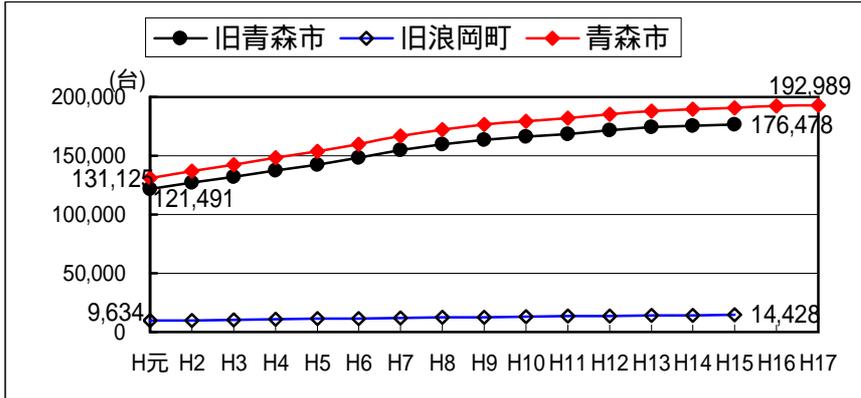


図 自動車登録台数の推移

表 自動車登録台数の推移

年度	H元	H2	H3	H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15
旧青森市(台)	121,491	127,063	131,892	137,425	142,532	148,152	154,700	159,741	163,700	166,207	168,584	171,675	174,192	175,587	176,478
伸び率	1.00	1.05	1.09	1.13	1.17	1.22	1.27	1.31	1.35	1.37	1.39	1.41	1.43	1.45	1.45
旧浪岡町(台)	9,634	10,040	10,464	10,922	11,301	11,661	12,075	12,411	12,769	13,077	13,477	13,794	14,039	14,257	14,428
伸び率	1.00	1.04	1.09	1.13	1.17	1.21	1.25	1.29	1.33	1.36	1.40	1.43	1.46	1.48	1.50

青森市 #####

各年度末現在のデータ

(東北運輸局監修「自動車の統計」より)

自動車交通量の推移

・主要路線の自動車交通量も着実に増加しており、平均で見ると、H2年からH11年までの9年間で旧青森市が約1.4倍、旧浪岡町が約1.2倍の増加率となっている。

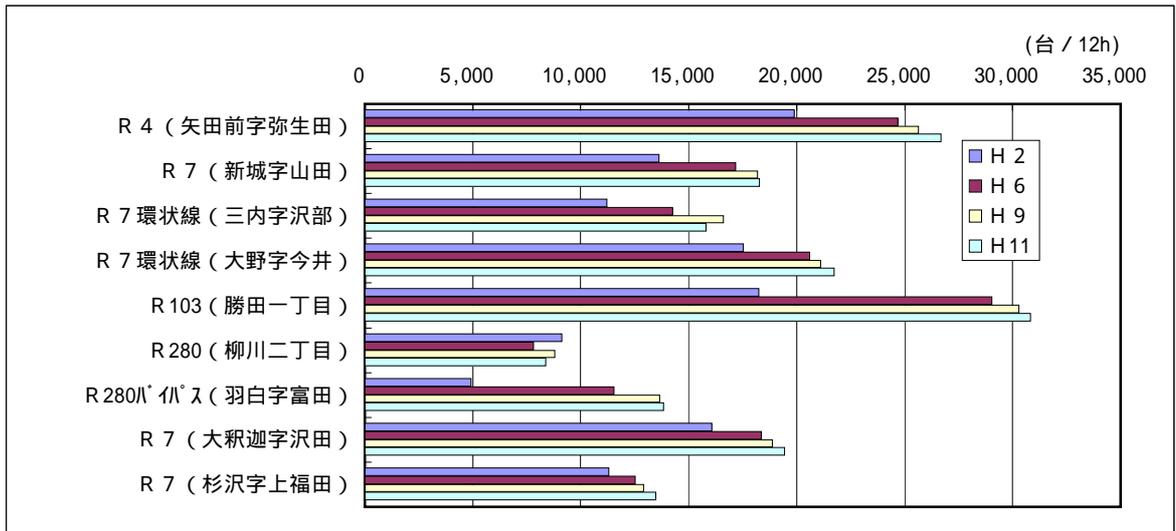


図 主要幹線道路における自動車交通量の推移

表 主要幹線道路における自動車交通量の推移

		H 2	H 6	H 9	H 11
旧青森市	R 4 (矢田前字弥生田)	19,872	24,672	25,633	26,672
	R 7 (新城字山田)	13,615	17,158	18,174	18,274
	R 7 環状線 (三内字沢部)	11,208	14,259	16,591	15,794
	R 7 環状線 (大野字今井)	17,531	20,592	21,098	21,727
	R 103 (勝田一丁目)	18,241	29,023	30,276	30,824
	R 280 (柳川二丁目)	9,122	7,814	8,790	8,368
	R 280 八ノ入 (羽白字富田)	4,931	11,542	13,650	13,826
	平均伸び率	1.00	1.32	1.42	1.43
旧浪岡町	R 7 (大釈迦字沢田)	16,061	18,378	18,885	19,433
	R 7 (杉沢字上福田)	11,288	12,510	12,914	13,489
	平均伸び率	1.00	1.13	1.16	1.20

(道路交通センサスより)

2) 交通特性

各年齢層及び障害者の利用交通手段

- ・平日に中心市街地地区に行く場合は、15～19歳では、自転車利用が60%程度と多く、鉄道または路線バスの公共交通利用は20%程度と少なくなっている。
- ・20～59歳では自動車利用が60%程度と大半を占め、鉄道または路線バスの公共交通利用は20%程度となっている。
- ・高齢者や障害者では、40～50%程度が路線バスを利用しているが、自動車の利用も30%程度みられる。
- ・一方、休日に中心市街地地区に行く場合は、15～19歳では、自転車利用が50%程度に減少し、自動車利用が30%程度に増加している。
- ・20～59歳では、自動車利用が80%近くに増加しており、過度に自動車に依存した状態となっている。
- ・高齢者や障害者では、休日でも約40%が路線バスを利用しているが、自動車利用も同程度みられる。

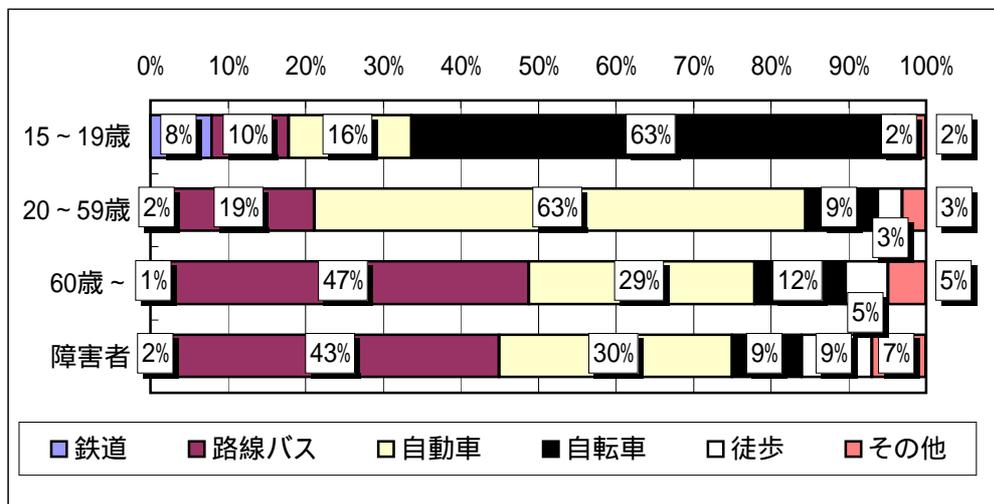


図 各年齢層及び障害者の利用交通手段(平日に中心市街地地区に行く場合)
(H11住民アンケート調査結果より)

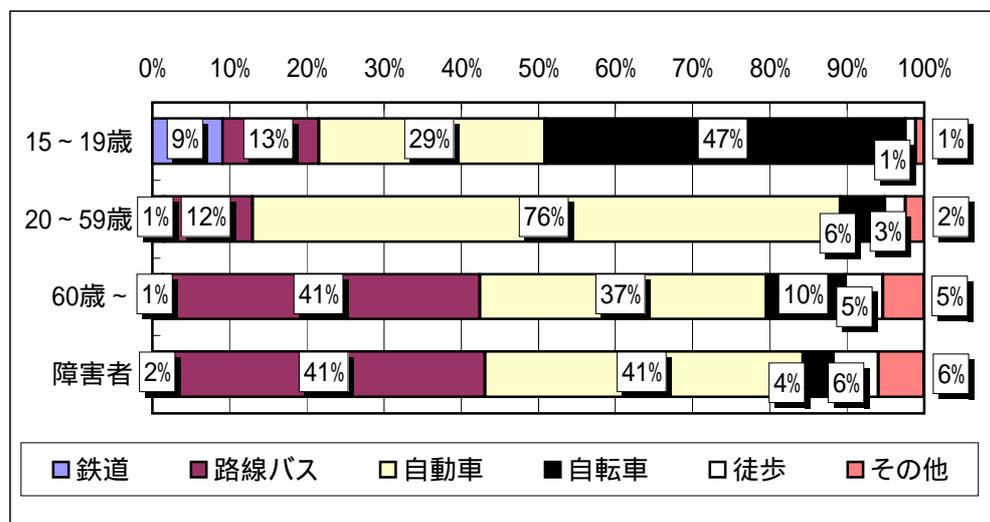


図 各年齢層及び障害者の利用交通手段(休日に中心市街地地区に行く場合)
(H11住民アンケート調査結果より)

公共交通の利用者数の推移

- ・自動車交通需要が増加する一方、鉄道はサービスレベル（便数）が低下していないにもかかわらず、各路線とも乗車人員が減少傾向で推移している。
- ・全体では過去13年間で0.80倍となっている。

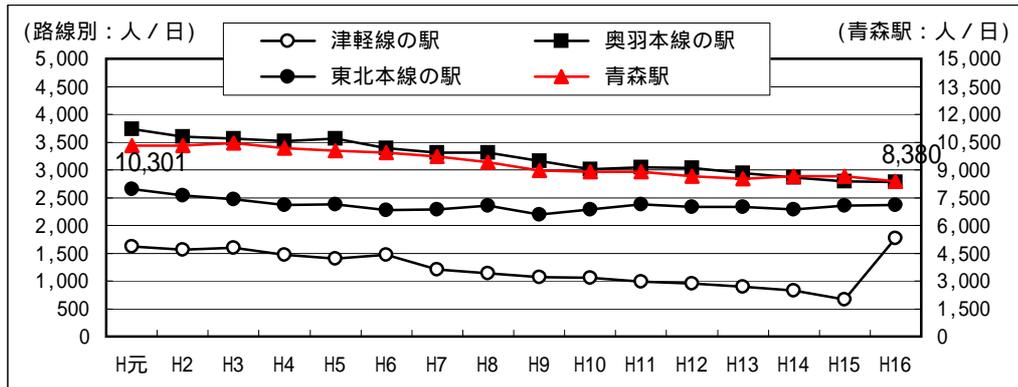


図 鉄道乗車人員の推移

表 鉄道乗車人員の推移 (単位：人/日)

	H元	H2	H3	H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14
津軽線の駅	1,615	1,559	1,602	1,467	1,397	1,475	1,211	1,136	1,071	1,054	991	950	897	822
奥羽本線の駅	3,740	3,603	3,558	3,516	3,561	3,391	3,316	3,312	3,157	3,014	3,044	3,038	2,945	2,864
東北本線の駅	2,654	2,536	2,473	2,371	2,384	2,273	2,284	2,362	2,196	2,283	2,382	2,337	2,330	2,293
青森駅	10,301	10,296	10,465	10,163	10,041	9,930	9,729	9,421	8,956	8,899	8,905	8,649	8,517	8,646
合計	18,310	17,994	18,098	17,517	17,383	17,069	16,540	16,231	15,380	15,250	15,322	14,974	14,689	14,625
伸び率	1.00	0.98	0.99	0.96	0.95	0.93	0.90	0.89	0.84	0.83	0.84	0.82	0.80	0.80

(資料提供 東日本旅客鉄道(株)秋田支局及び青森支店)

- ・青森市営バスの利用者数（乗合）は減少傾向で推移しており、過去11年間で約0.75倍となっている。
- ・また、浪岡～青森線は減少傾向で推移していたが、H13に増加に転じている。

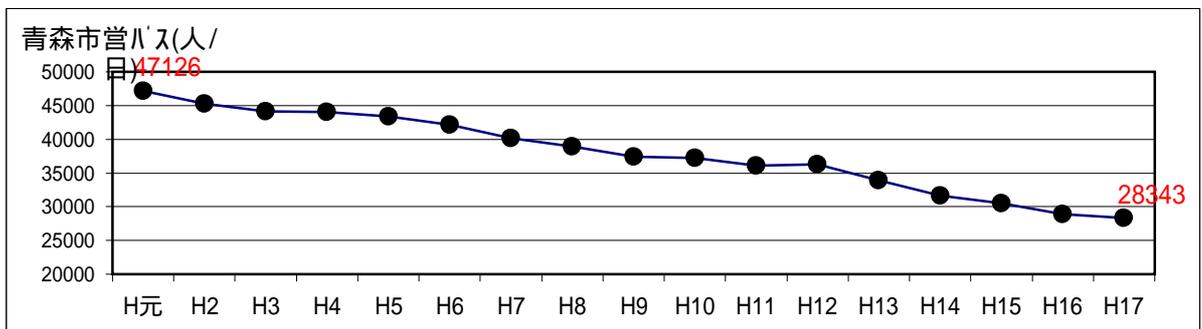


図 路線バス利用者数の推移

表 路線バス利用者数の推移 (単位：人/日)

	H元	H2	H3	H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13
青森市営バス	47126	45,272	44,153	44,018	43,395	42,155	40,120	38,963	37,449	37,261	36,083	36,240	33,868
輸送人員の伸び率		1.00	0.98	0.97	0.96	0.93	0.89	0.86	0.83	0.82	0.80	0.80	0.75
浪岡～青森線	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,006	845	728	861

(資料提供 青森市営バス、弘南バス(株))

行き先別の利用交通手段

- ・買物、通勤とも、交通手段の大半は自動車であり、特に郊外大型店への買物や旧浪岡町の通勤といった、公共交通の利便性がやや低下している地域において、自動車利用率が高くなっている。
- ・一方、公共交通についてみると、中心市街地への買物において路線バスが20%程度利用されている以外は、いずれの利用率も10%未満となっている。
- ・その他の交通手段では、自転車の利用率が10~20%程度を占めている。

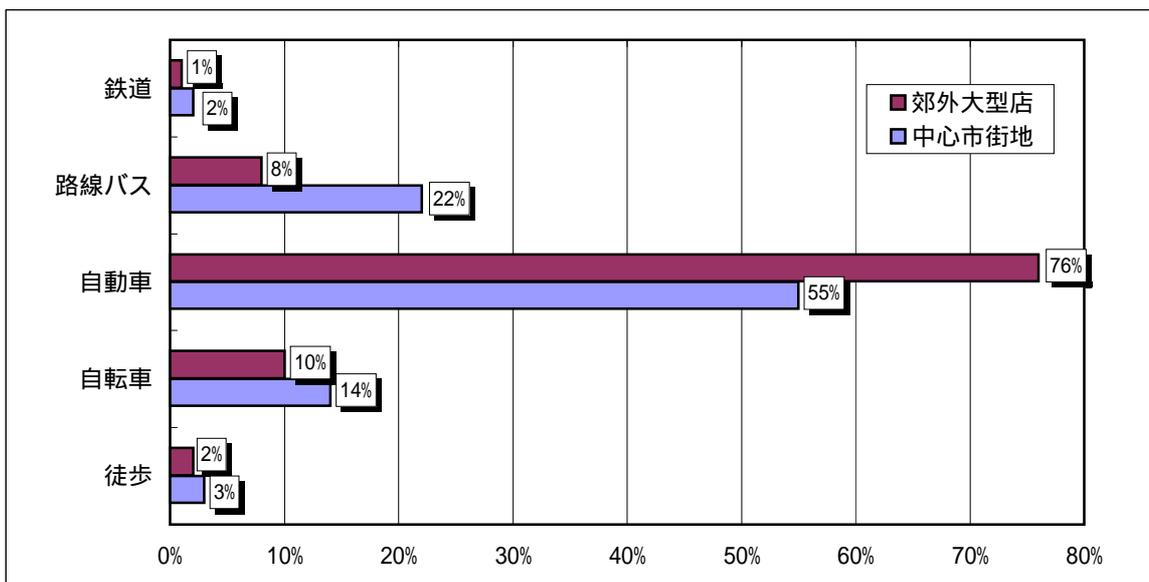


図 買物における交通手段構成 (H11住民アンケート調査結果より)

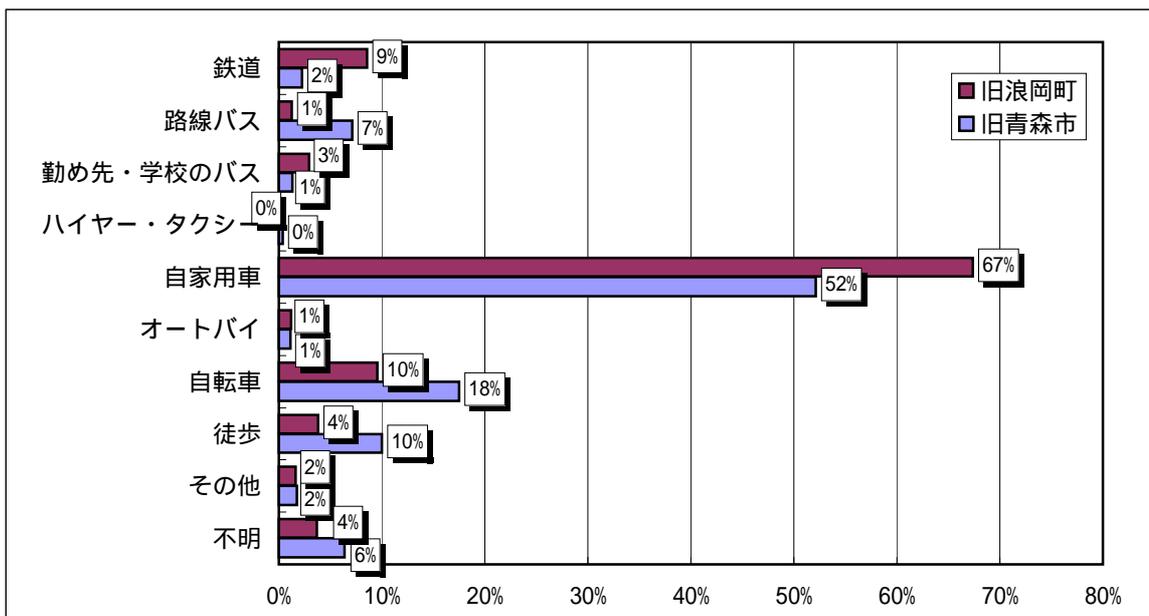


図 通勤における交通手段構成 (H12国勢調査より)

中心市街地内を移動する場合の利用交通手段

- ・ 中心市街地内で1 k m程度を移動する場合の交通手段は、徒歩や自転車が多くなっており、路線バスの利用も60歳以上の人や障害者で20%程度みられる。
- ・ 一方、20～59歳では、40～50%が自動車利用となっており、地区内の1 k mの移動であることから、「過度な自動車依存」にあたるものと考えられる。
- ・ また、冬期積雪時には、自転車利用の割合がほぼ0%となり、自動車の割合が増加しているほか、徒歩や公共交通の割合が大きく増加していることから、歩行者交通や公共交通の役割も冬期には重要であるといえる。

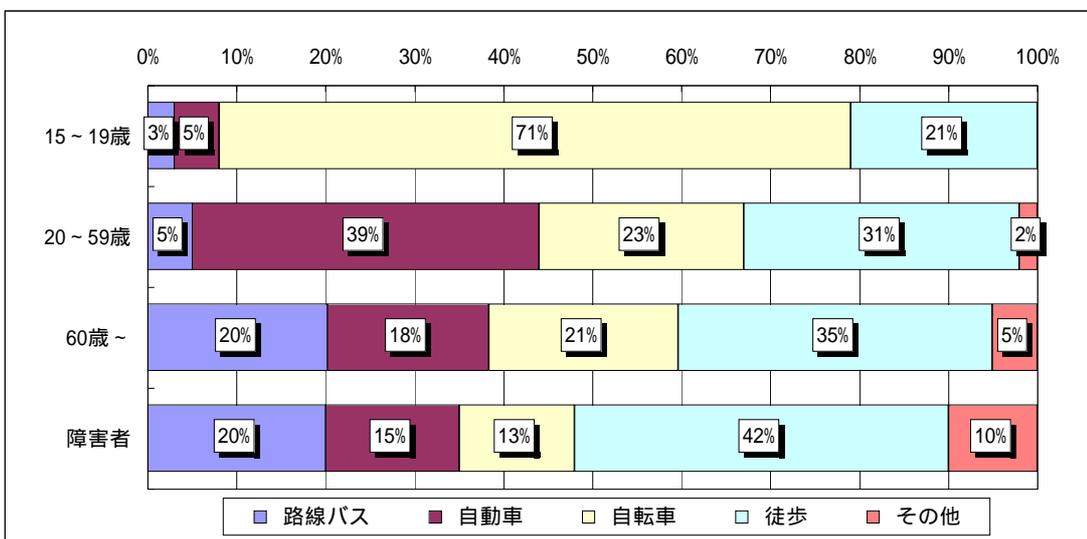


図 通常における中心市街地内の移動交通手段(H11住民アンケート調査結果より)

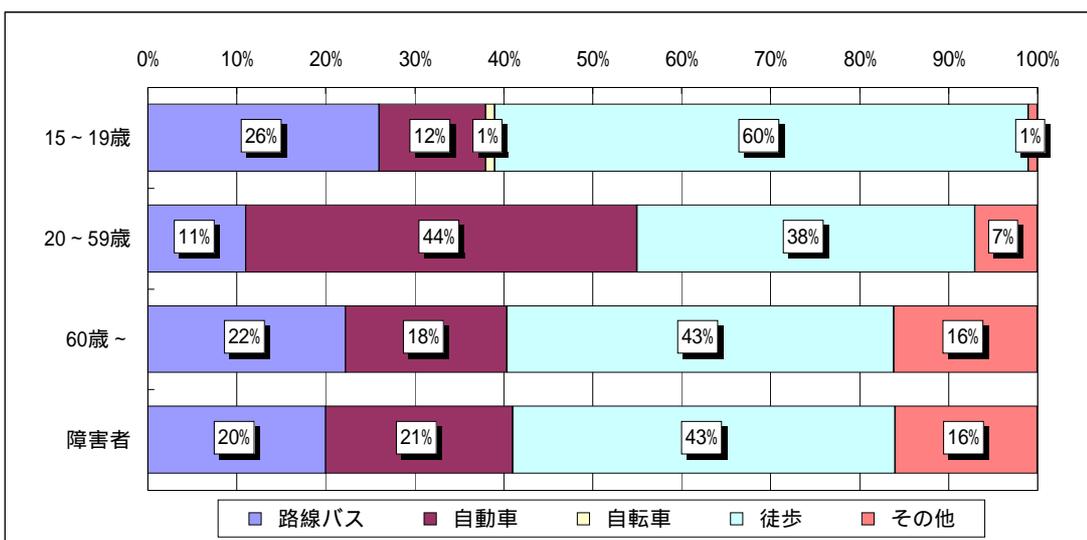


図 冬期積雪時における中心市街地内の移動交通手段(H11住民アンケート調査結果より)

通常と冬期積雪時の利用交通手段

- ・通勤目的の移動について、通常と冬期積雪時の交通手段を比較すると、中心市街地内の移動と同様に、冬期積雪時には自転車利用の割合がほぼ0%となり、自動車の割合が増加しているほか、徒歩や公共交通の割合が大きく増加している。

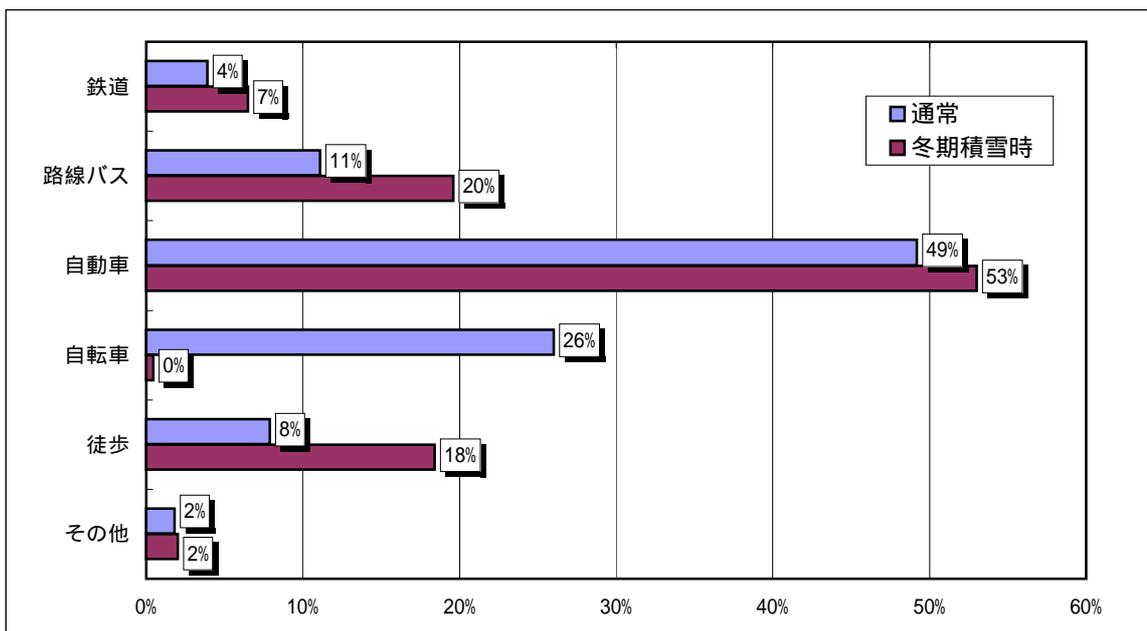


図 通常と冬期積雪時の利用交通手段(通勤目的の移動の場合)

表 通常と冬期積雪時の利用交通手段(通勤目的の移動の場合)

	通常	冬期積雪時
鉄道	3.9%	6.5%
路線バス	11.1%	19.6%
自動車	49.2%	53.0%
自転車	26.0%	0.5%
徒歩	7.9%	18.4%
その他	1.8%	2.0%
合計	100.0%	100.0%

(H11住民アンケート調査結果より)

都市計画道路整備状況

・旧青森市では、自動車交通需要がH2～H11の約10年間で1.4倍に増加しているのに対し、都市計画道路の改良済み延長はH2～H12の10年間で約1.2倍の伸びに留まっている。
 ・また、旧浪岡町では、計画延長、改良済み延長ともほぼ横ばいとなっている。

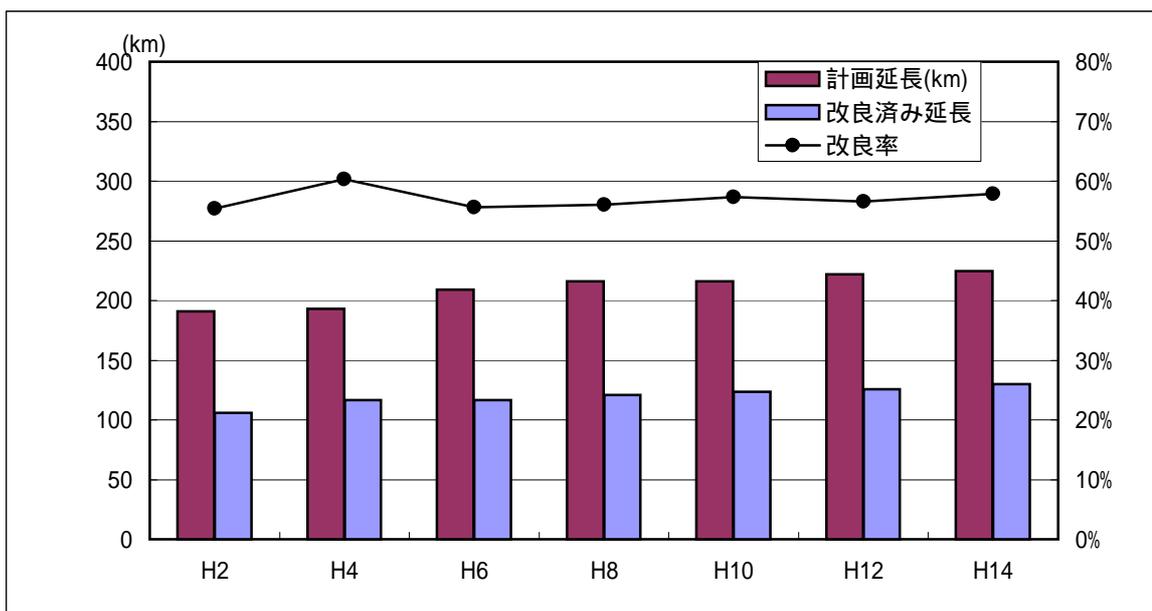


図 都市計画道路の整備状況の推移（旧青森市）（「都市計画年報」より）

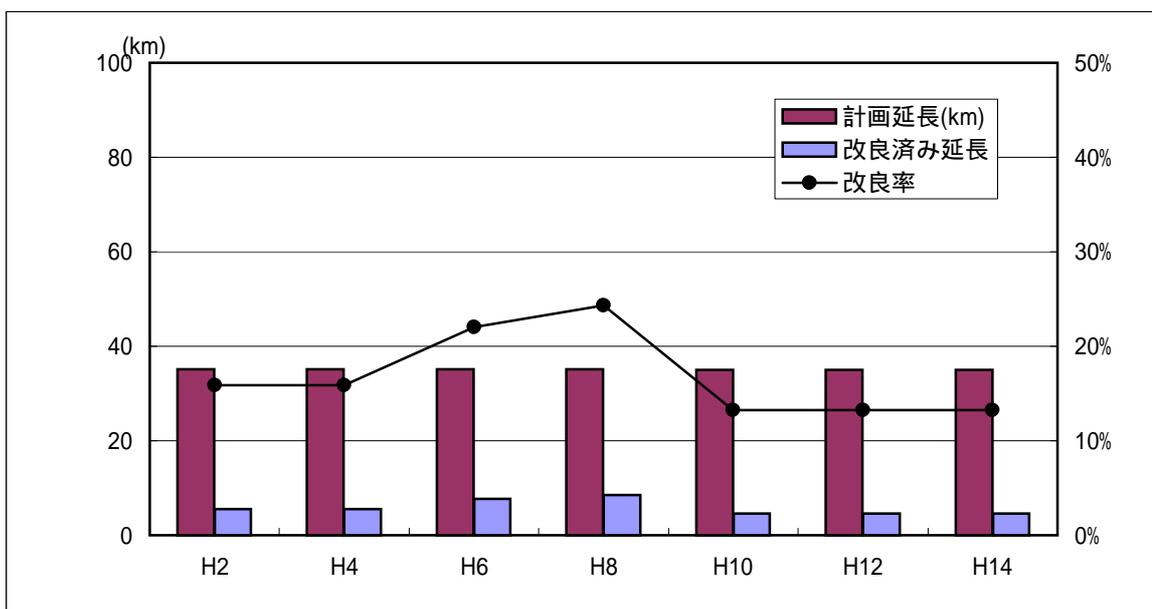


図 都市計画道路の整備状況の推移（旧浪岡町）（「都市計画年報」より）

交通問題の発生

【断面需給バランスの悪化】

- ・市街地および郊外部の各断面において、需給バランスをみると、市街地西部のE断面をはじめ、B、D、F、Gの各断面において、容量不足が生じている。

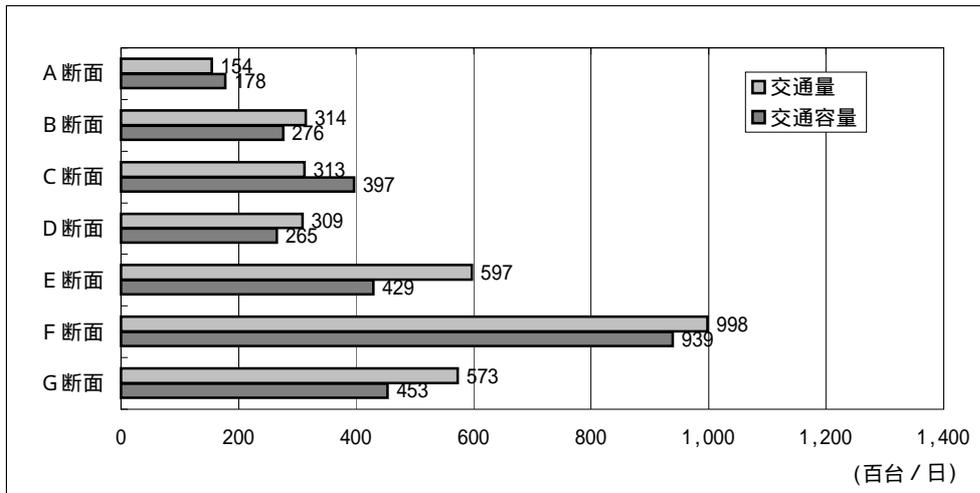


図 H6断面需給バランス(平成11年度 青森市総合都市交通体系調査報告書より)

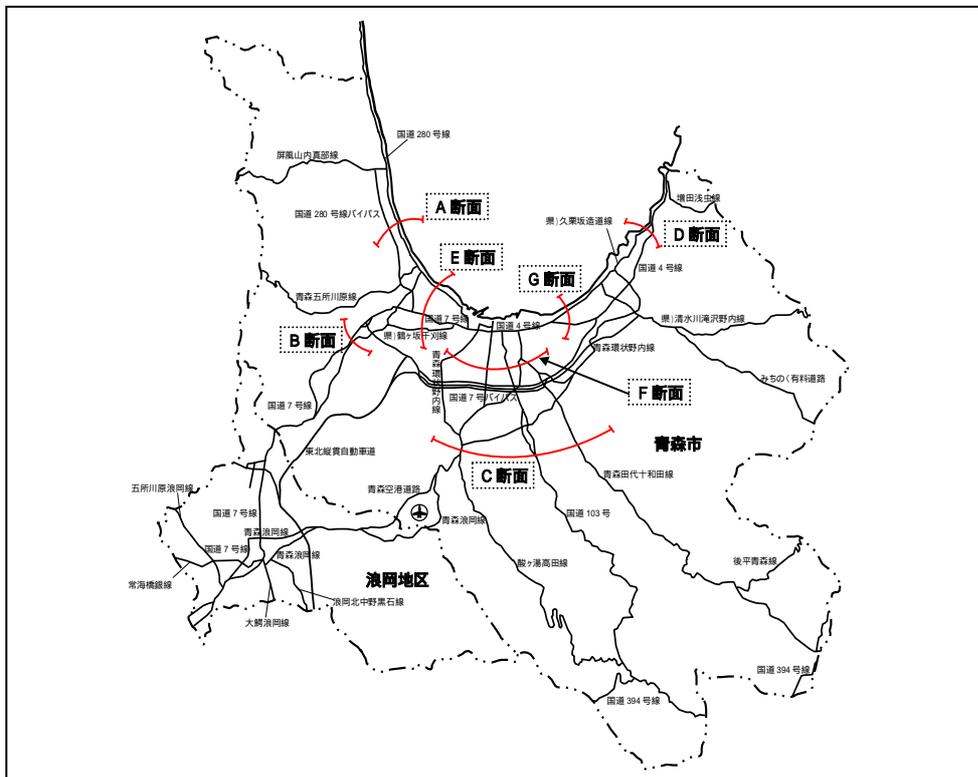


図 断面位置の設定(平成11年度 青森市総合都市交通体系調査報告書より)

【道路混雑】

- ・ 国道4号や国道7号、国道7号青森環状道路（外環状線）、国道103号等の市街地において、渋滞を感じている人が多くなっている。



図 渋滞意識アンケート調査（H14）より

【渋滞ポイント】

- ・渋滞ポイントは21箇所となっている。
- ・路線別にみると、国道4・7号（現道）で7箇所、国道7号青森環状道路（外環状線）で3箇所、国道7号や7号青森環状道路との交差点の従道路側で5箇所、その他の路線で6箇所となっている。
- ・市街地の流入部及び都心部で多くなっている。

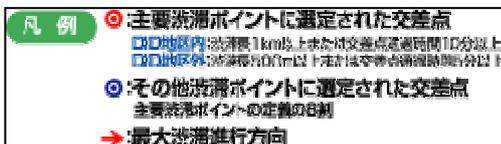
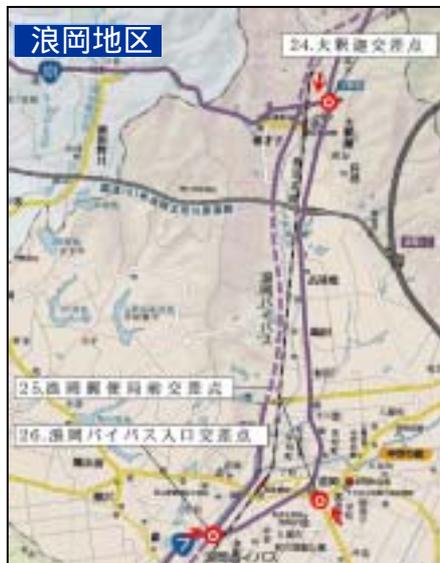


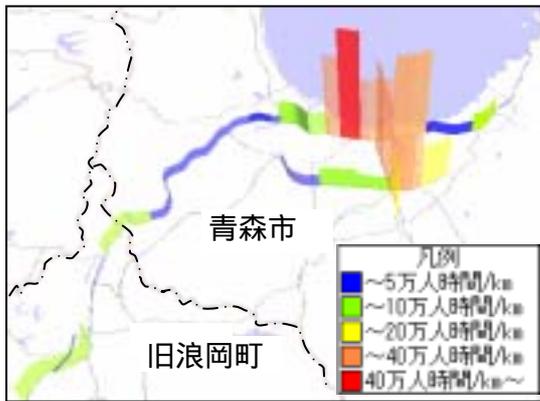
図 青森市内の渋滞ポイント

表 渋滞ポイントにおける最大渋滞長、最大通過時間

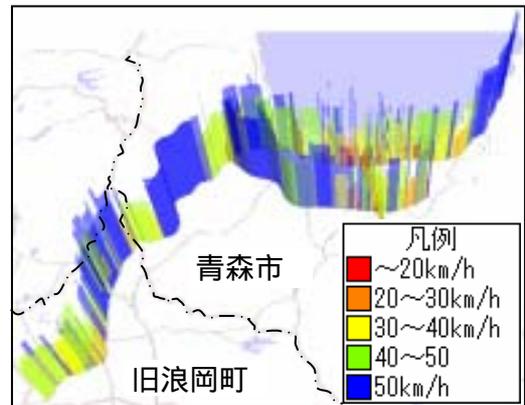
渋滞ポイント	番号	市町村	交差点名	所在地	DID内	最大渋滞長 (m)	最大通過時間 (分)
主要渋滞ポイント	1	青森市	駒込交差点	大字駒込字桐ノ沢		850	9
	2	青森市	旭町通り交差点	古川二丁目		2,000	12
	3	青森市	筒井交差点	大字筒井字櫻川		650	17
	4	青森市	八ツ役交差点	大字八ツ役字矢作		950	14
	5	青森市	古川交差点	古川一丁目		1,400	9
	6	青森市	浪館交差点	大字浪館字平岡		700	9
	7	青森市	横内交差点	大字横内字亀井		2,800	17
	8	青森市	高田字川瀬交差点	大字高田字川瀬		650	11
	9	青森市	青森環状入口交差点	大字新城字山田		400	6
	10	青森市	県土整備事務所前交差点	大字筒井字八ツ橋		700	4
	11	青森市	戸門交差点	大字戸門字見通		1,400	5
	12	青森市	青森西郵便局前交差点	大字石江字岡部		1,000	4
	13	青森市	安田陸橋西側交差点	大字安田字近野		1,800	5
	24	青森市	大釈迦交差点	大字大釈迦字山田		4,000	16
	25	青森市	浪岡郵便局前交差点	大字浪岡字若松		900	8
	26	青森市	浪岡バイパス入口交差点	大字女鹿沢字西富田		500	1
その他の渋滞ポイント	33	青森市	荒川交差点	大字荒川字藤戸		400	4
	34	青森市	浅虫水族館入口交差点	大字浅虫字坂本		400	3
	35	青森市	西滝交差点	千刈二丁目		600	8
	36	青森市	古館交差点	大字古館字安田		300	8
	37	青森市	新町一丁目交差点	新町一丁目		500	8

部は、H15年度末にて、解消・緩和箇所

(「新たな渋滞対策メニュー(案)」より)

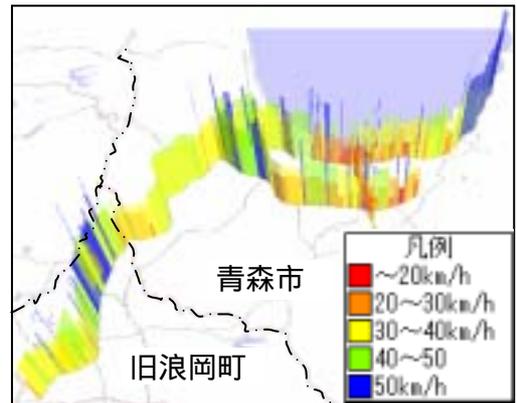


参考図 青森市の渋滞損失時間 (H16)



参考図 青森市の12時間平均旅行速度 (H16夏季)

いずれもプローブカー調査データによる



参考図 青森市の12時間平均旅行速度 (H16冬季)

【冬期における混雑悪化】

・朝ピーク時の都心部方面の道路混雑は、特に冬期において厳しさを増している。

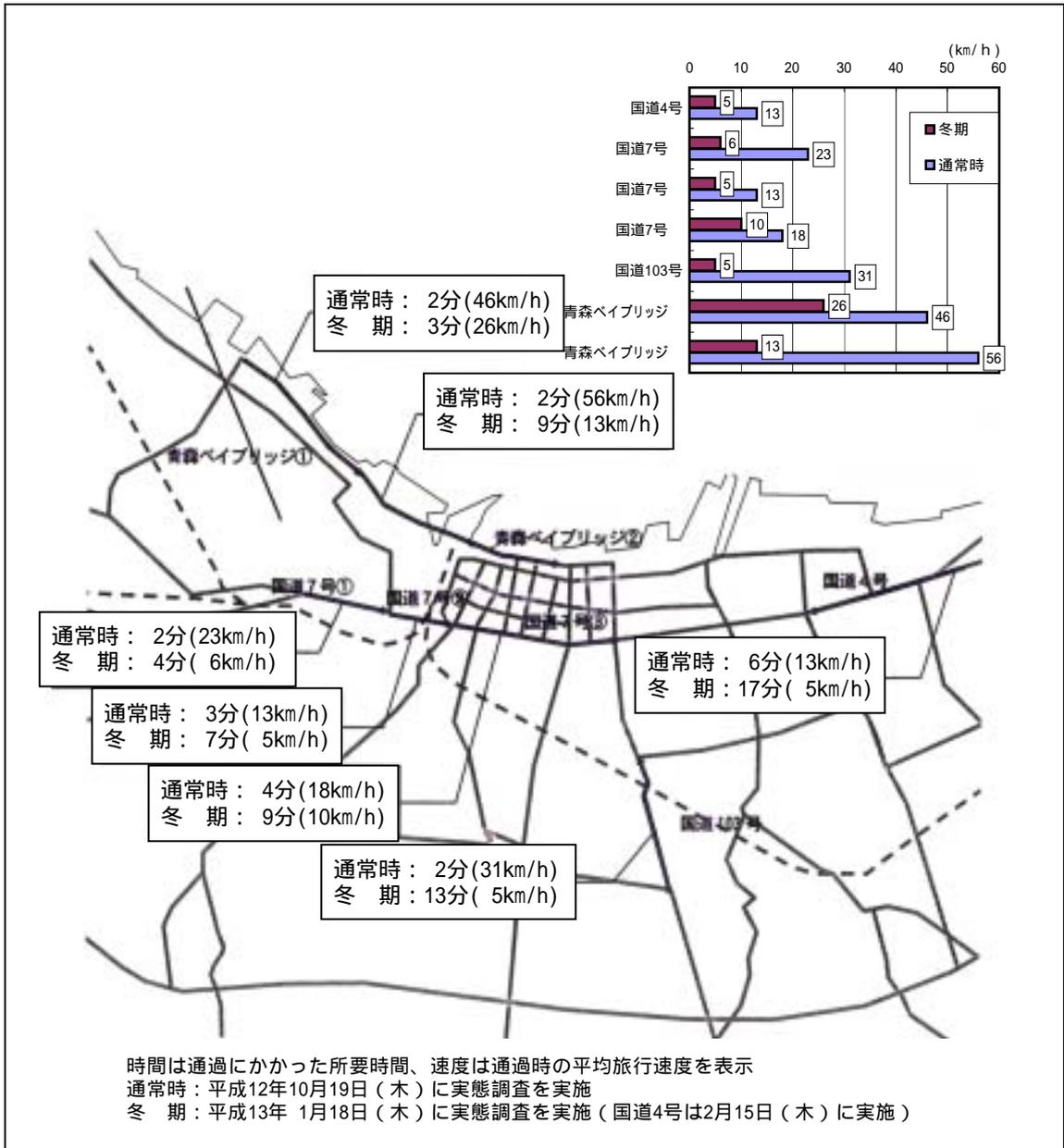
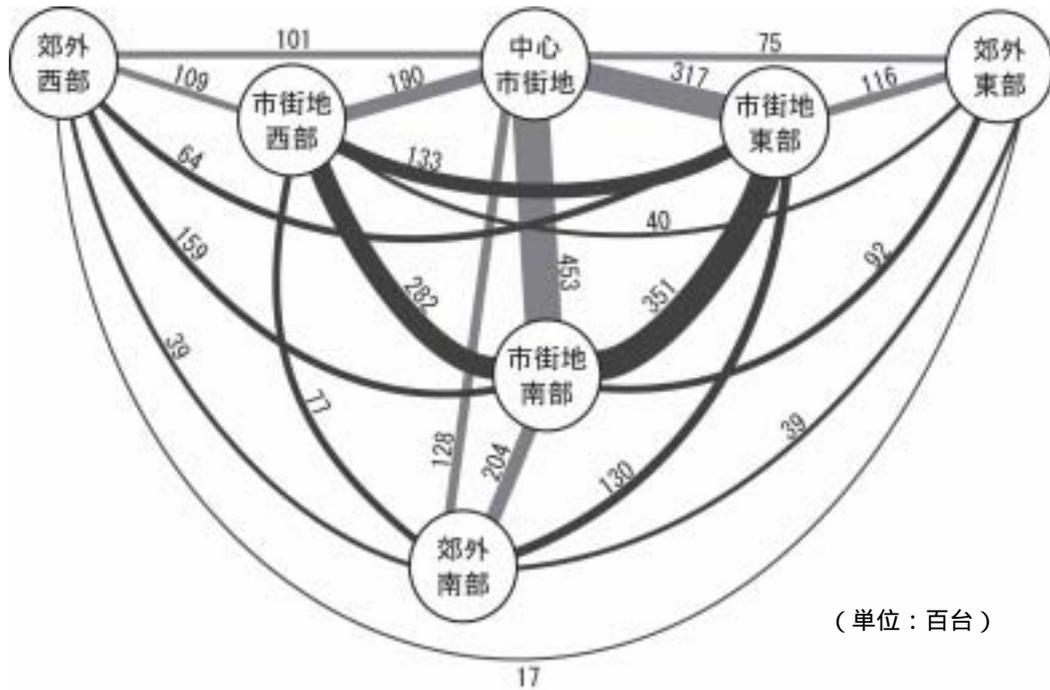


図 午前8：00～8：30における道路混雑状況の比較(平成12年度交通実態調査結果より)

【将来における断面需給バランスの悪化】

・将来の青森市内の自動車交通流動をみると、中心市街地と関連した流動が多いのと同時に、市街地相互の流動をはじめ、環状系道路の潜在需要も高くなっていることが分かる。



凡	例
	放射系道路需要
	環状系道路需要

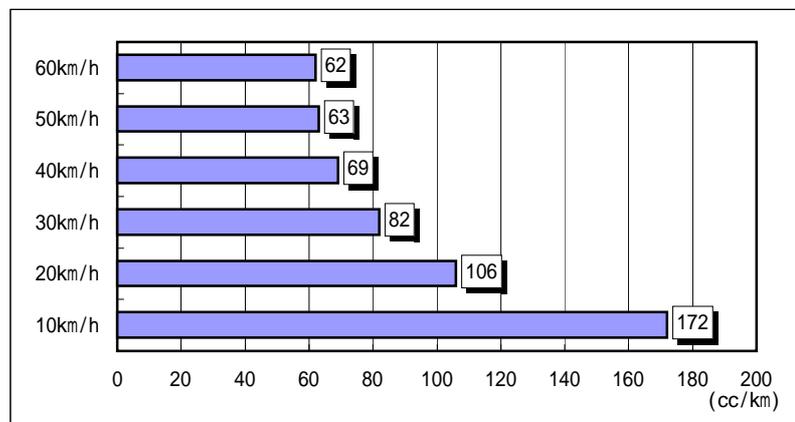
図 将来(H22)の青森市内々自動車交通流動
(平成11年度 青森市総合都市交通体系調査報告書より)

【消費燃料の増加】

- ・冬期積雪時の速度の低下による消費燃料の増加分を試算したところ、青森市全体で1日あたり約17万リットルの増加となっている。
- ・これは、金額に換算すると、1シーズンあたり約10億円の増加となる。

試算の考え方

- ・以下のデータをもとに試算しています。



(平成4年 NEXTWAY：道路広報センターより)

- ・バスや貨物自動車等、全ての車をガソリン乗用車と仮定して試算している。
- ・主要路線における通常時と冬期積雪時朝のピーク時旅行速度の比率を、各路線の速度(交通量配分時の最終速度)に乗じることにより、冬期積雪時の路線別速度を設定している。
- ・路線別の交通量、速度及び、上記グラフをもとに、各路線の通常時と冬期積雪時の1日あたり総消費燃料を算定し、それらを合計することにより、青森市全体の1日あたりの総消費燃料(通常時と冬期積雪時)を試算している。
- ・1シーズンあたりの積雪日数は、62日としている。
(理科年表より、1シーズンあたりの、積雪50cm以上の平均日数)
- ・1リットルあたりの料金は、98円としている。(H15.8建設物価より)

今後の交通環境の変化

【東北新幹線計画】

- ・東北新幹線「盛岡～八戸間」が平成14年12月1日に開業し、「八戸～新青森間」については、平成10年3月28日に着工し、工事が進められている。
- ・なお、新青森駅開業時の利用者数は、8,000人/日と予測されている。

東北・北海道新幹線の整備計画概要



【東北新幹線の経緯】

- 昭和47年6月 基本計画決定
- 昭和48年11月 整備計画決定(フル規格)
- 昭和57年3月 候補ルート・駅位置公表
- 昭和57年12月 環境影響評価報告書案公表
- 昭和60年12月 奥羽本線新青森駅着工
標準軌新線(フル規格)での工事実施計画認可申請
- 昭和61年11月 奥羽本線新青森駅開業
- 平成元年8月 岩手トンネル着手(難工事推進事業)
- 平成3年8月 暫定整備計画による工事実施計画認可
(沼宮内 - 八戸間フル、盛岡 - 沼宮内間及び八戸 - 青森間ミニ)
- 平成3年9月 盛岡 - 青森着工
- 平成6年12月 関係大臣申合せ
(盛岡 - 八戸間フル規格、八戸 - 青森間ミニ取り下げ、八戸駅着工、八甲田トンネル試掘調査着工の決定)
- 平成7年4月 八戸 - 青森間ミニ新幹線による建設の指示を
- 平成7年4月 盛岡 - 沼宮内間工事実施計画の認可(フル規沼宮内 - 八戸間工事実施計画の変更認可(八戸駅の建設等))
- 平成7年5月 盛岡 - 八戸間建設工事起工式及び起工・試掘調査着手等祝賀会
- 平成8年7月 三戸トンネル貫通式
- 平成8年12月 政府与党合意(八戸 - 新青森(石江)間フル規格の決定)
- 平成10年3月 八戸 - 新青森間工事実施計画の認可
- 平成11年2月 高岩トンネル貫通式
- 平成13年12月 盛岡 - 八戸間レール締結式
- 平成14年12月 盛岡 - 八戸間開業

- ・東北新幹線「八戸～新青森間」の開業に伴い、長距離輸送における自動車との結節点が各新幹線駅に限定されるため、新幹線駅周辺に自動車が集積し、新たに道路混雑が誘発されることが懸念される。

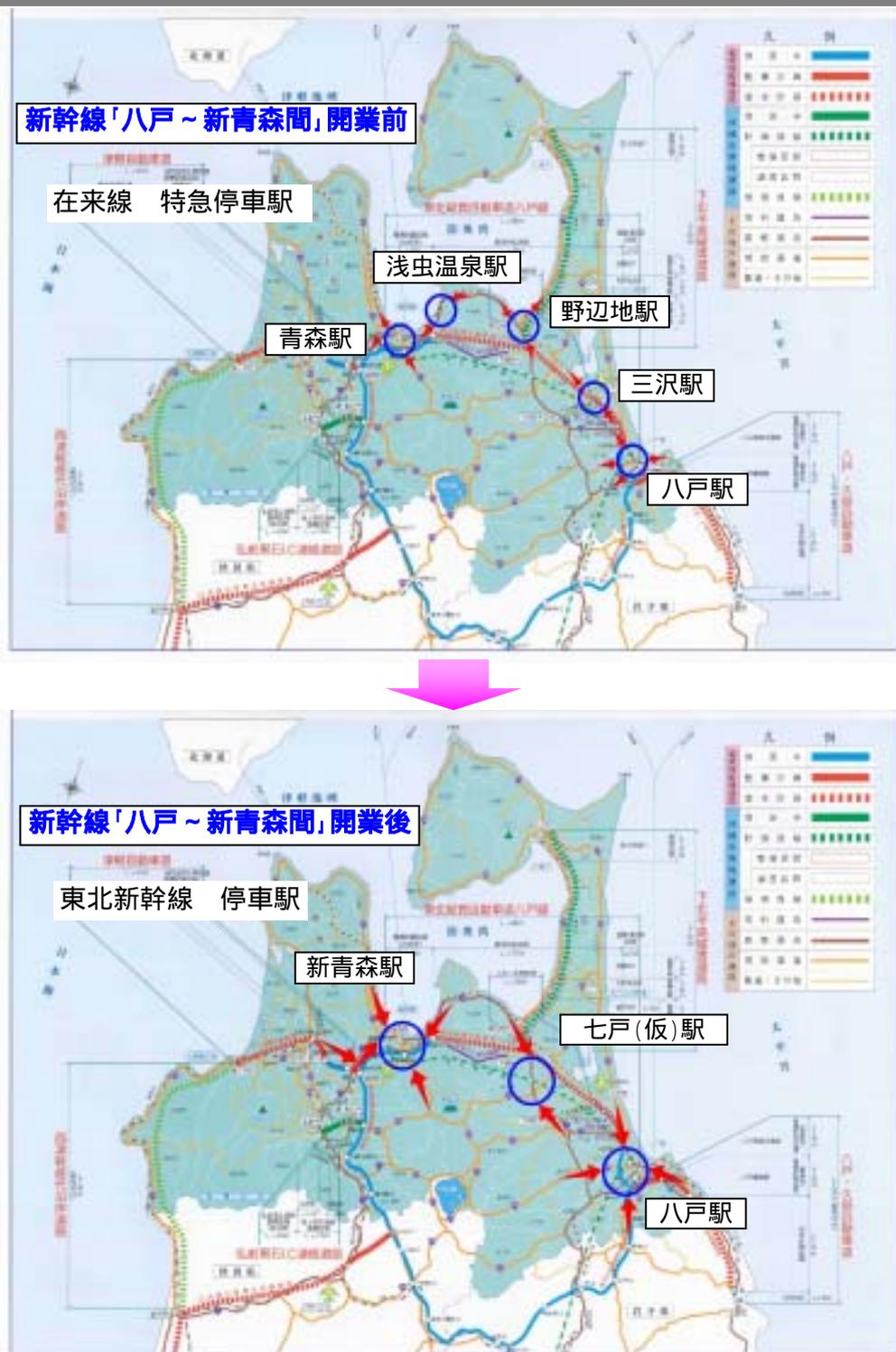


図 東北新幹線整備による交通環境の変化

交通特性のまとめ

・対象地域全域と青森市中心市街地の交通特性を整理すると、以下のとおりである。

<対象地域全域>

年少者や高齢者、障害者等の交通弱者にとって必要不可欠な公共交通

中心市街地に行く場合、高齢者や障害者の40～50%が路線バスを利用、15～19歳の約20%が路線バス・鉄道を利用

冬期積雪時にさらに重要性が増す公共交通

年間の1/3は降雪があり、11月～4月にかけて積雪がみられる
冬期積雪時には自転車利用がほぼなくなり、公共交通の割合が増加していることから、冬期における公共交通の役割はさらに重要といえる

20～59歳の移動で過度な自動車依存

中心市街地に行く場合、20～59歳では自動車利用が平日は約60%、休日では約80%

公共交通がやや不便な地域において過度な自動車依存

郊外大型店に買物に行く人の約80%が自動車を利用
旧浪岡町の人約70%近くが自家用車で通勤

公共交通の利用者数の低下

鉄道の利用者数は過去13年間で0.80倍に減少
路線バスの利用者数は過去11年間で0.75倍に減少

自動車登録台数及び自動車交通量の急速な増加

公共交通の利用者数が減少する一方で、自動車登録台数は過去14年間で約1.5倍に、自動車交通量は過去9年間で1.43倍（旧青森市）に増加

時間がかかる道路整備

自動車交通需要の急速な増加に対し、都市計画道路の改良済み延長は、過去10年間で1.2倍（旧青森市）にとどまる

道路混雑の発生と、深刻化の懸念

市街地のフリンジ（縁）付近から都心部方面に向かう方向で渋滞が発生
自動車交通需要の増大により、道路混雑が深刻化
将来想定される自動車交通量を、現況の道路網で処理しようとした場合、主要断面のほとんどで交通容量をオーバーするものと試算
東北新幹線「八戸～新青森間」の開業に伴い、新幹線駅周辺に自動車が集まり、新たに道路混雑が誘発されることが懸念

冬期積雪時における自動車交通需要の増大と道路混雑の悪化

通勤や買物等において、冬期積雪時には、自動車利用の割合が増加
朝ピーク時の都心部方面の道路混雑は、冬期において厳しさを増している
冬期積雪時の速度低下による燃料の増加分は1シーズンあたり10億円と試算

< 青森市中心市街地地区 >

来街交通手段の半数近くは、自動車交通

中心市街地地区への買物や通勤において、自動車利用が40～50%

地区内の移動手段は、徒歩・自転車が多いが公共交通も利用

地区内で1 km程度を移動する場合の交通手段は、徒歩や自転車が
多くなっているが、路線バスも一部を除き20%程度みられる

地区内の移動において、20～59歳の半数近くは自動車を利用

20～59歳の地区内移動では、40～50%が自動車を利用しており、1 km
の移動としては、「過度な自動車利用」と考えられる

都心部において渋滞が発生

都心部方面への自動車交通により、市街地で道路混雑が発生
渋滞ポイントは市街地の流入部及び都心部で多くなっている

3. 問題点の抽出と基本方針の設定

地域特性及び交通特性をもとに問題点を抽出し、問題点をもとに円滑化総合計画の基本方針を設定すると、以下のとおりである。

【交通の問題点】

- <自家用車利用の増大>
公共交通の利用率が低下する一方で、自家用車利用が増大し、道路混雑の悪化や、環境負荷の増大が懸念。
- <中心市街地への自動車の集中>
最も公共交通の発達した中心市街地への移動においても自家用車利用が多く、渋滞が発生。
- <冬期における道路混雑の深刻化>
冬期積雪時には、自動車利用が増加するとともに、通常時に比べて自動車の走行性が低下することから、朝ピーク時をはじめとして、道路混雑が深刻化。
- <将来的な自動車交通の集中>
新幹線開業により新幹線駅周辺に更に自動車が集中し、駅周辺の道路等において、渋滞が深刻化することが懸念される。
- <公共交通利用の減少>
地域特性（気象条件や高齢化の進行）や交通現況を考慮すると、公共交通が求められる役割は大きいですが、現状のままでは利用率の減少・停滞が進行。

【青森都市圏交通円滑化総合計画の基本方針】

...人と環境にやさしい交通環境の形成をめざして...

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IC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
- ITS技術を活用した道路交通情報の提供、道路混雑の緩和（VICIS等）
- 通勤時の渋滞緩和に向けた時差出勤の促進
- 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

4. 青森都市圏交通円滑化総合計画

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IC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

ITS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促進

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

市街地循環型バス等の検討

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

歩行者ネットワークの無雪化と、街灯の設置促進

必要な幅員の確保と段差や傾斜等の改善

歩行者と自転車の分離

魅力ある歩行空間の創造

(電線共同溝等)



図 歩行者・自転車空間整備のイメージ

公共交通のサービス性向上

利用者ニーズを踏まえたダイヤの見直し検討

駅、バス停設備の充実検討（バスベイ、上屋、ベンチ、照明、融雪、風よけ等バス停の高質化）

バス路線網の再編検討（快速バス等の検討）

バス車両のサービス性向上（バスカードシステム、LED（電光行き先表示）等）

新幹線駅、空港等、主要な結節点へのバス路線の整備と周辺歩道の整備

在来線における新駅設置の検討（駅間距離が長い区間の是正）

公共交通の乗換え利便性の向上

鉄道とバスの接続性の向上

（駅～バス停間の案内誘導の充実、乗換え情報の提供）

自動車による公共交通アクセス性の向上

（パーク＆ライドやキス＆ライドが可能な駅、空港についての情報提供と施設整備、中心市街地のフリンジ（縁）に位置する駐車場の有効活用）

徒歩、自転車によるアクセス性の向上

（必要な幅員を有する歩道や駐輪スペースの確保、街灯の設置）

交通結節点の整備検討

（青森駅東口の交通結節点整備の検討）

（古川バス停等におけるバスターミナル整備の検討）

（新青森駅の交通結節点整備）

（青森空港の整備）

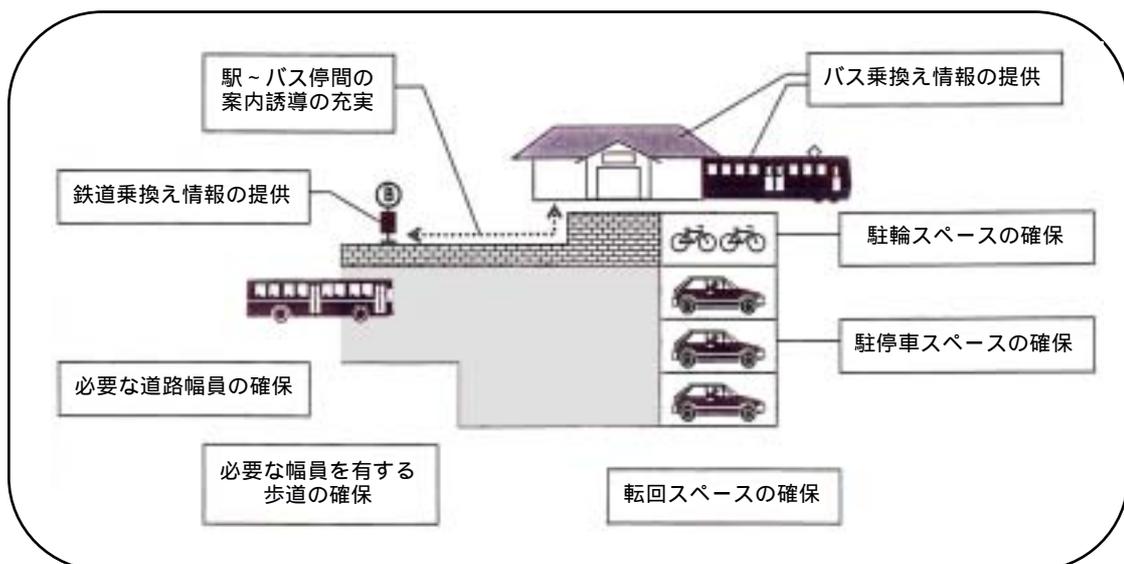


図 鉄道駅における乗換え利便性向上策のイメージ

情報提供の強化による公共交通利用の促進

インターネットのホームページや携帯電話等の通信機器による時刻表や
系統等の情報提供

バス路線の系統図や分かりやすい時刻表の発行

バスロケーションシステムの拡充

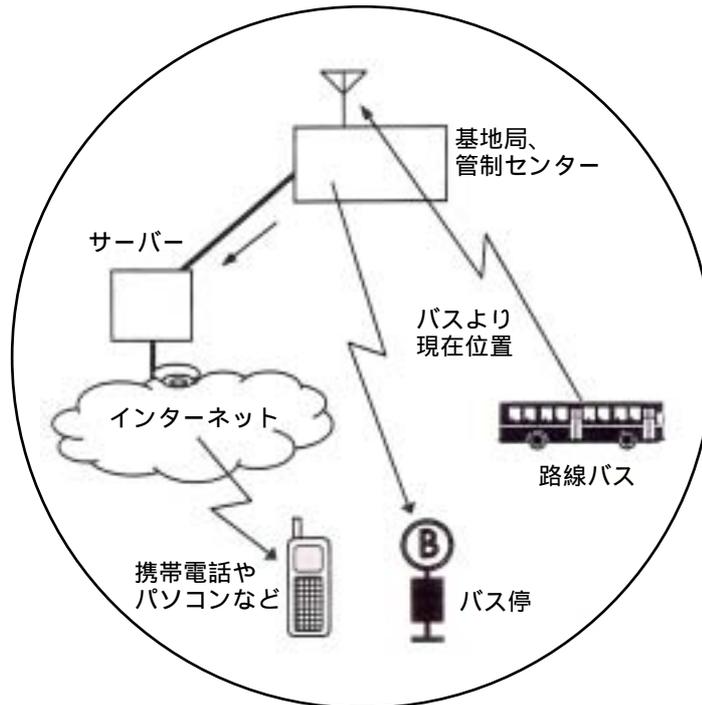


図 通信機器によるバス位置情報の提供システム(例)

バス優先施策の検討

バス優先信号の設置検討、バス専用・優先レーンの強化（規制強化、カラー舗装等）
 中心市街地地区における公共交通軸の構築（バスの定時性の確保）
 公共交通軸以外への自家用車の誘導（案内標識の適切な配置等）

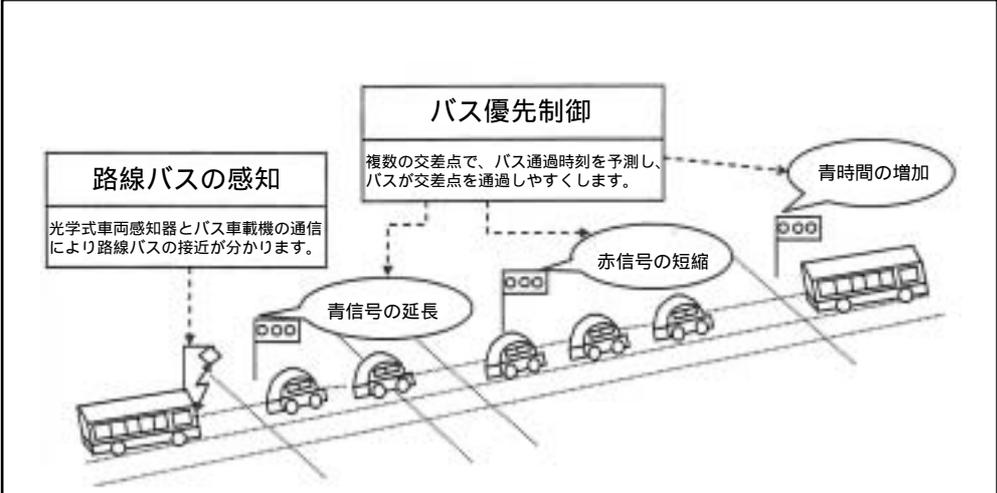


図 バス優先信号のイメージ

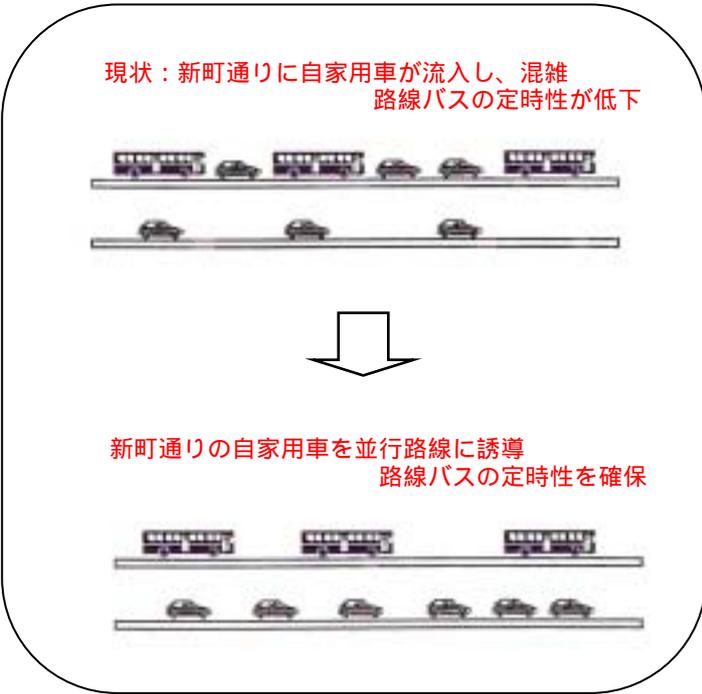


図 公共交通軸のイメージ

公共交通のバリアフリー化の推進

駅のバリアフリー化

(駅出入口～改札口～プラットホーム～列車までのバリアフリー化等)

空港のバリアフリー化

(駐車場～空港ビル～ホールディングルーム～航空機までのバリアフリー化等)

駅前広場、バスターミナル等のバリアフリー化

車両のバリアフリー化

周辺アクセス道路のバリアフリー化



図 バリアフリー設備の例(エレベーター)



図 バリアフリー設備の例(エスカレーター)

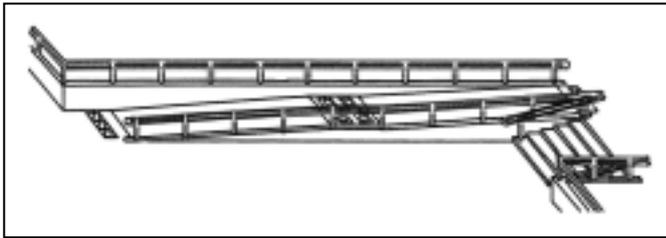


図 バリアフリー設備のイメージ(スロープ)

時差出勤の推進 (民間事業者の拡大)

ノーマイカードーの促進

パーク&ライド、キス&ライドの促進

新幹線駅や空港へのパーク&ライド、キス&ライドの促進

(駐停車スペースの整備、駐停車スペースからの安全な歩行者動線の確保等)

雪に強い交通体系の構築を図る

道路の雪対策の強化

- 車道及び歩道の除排雪強化や融雪施設等の整備（消融雪・防雪等）
- 住民の自主的な雪対策活動への側面的支援の継続・強化（スクラム除雪等）

雪に強い公共交通システムの形成

- 鉄道及び、バス路線の除排雪強化
- 駅～バス停間の歩行者動線の連続性確保
- 冬期におけるバス専用・優先レーンの設置検討
- バス停の無雪化の推進

具体的施策メニュー

具体的な施策メニューを以下に示す。なお期間設定においては

「短期」：平成19年までに事業着手～事業完了を目標とする。

「中長期」：平成20年以降に事業着手又は事業完了を目標とする。

こととして、事業実施期間を設定しています。

自動車交通に関する施策メニュー

			短期	中長期	事業主体
市 全 域	将来道路網の整備	・交通拠点へのアクセス道路等			国、県、市、関係機関
		・骨格をなす路線の整備（2高速2環状5放射等）			国、県、市、関係機関
		・既着手路線の整備促進			国、県、市
		・その他の未整備路線の整備			国、県、市、関係機関
	既存道路の有効活用	・ITS技術の活用による交通円滑化			国、県、市、警察
		・交差点改良や信号制御の高度化の実施			国、県、市、警察
	雪対策の強化	・雪対策の強化（防雪施設、消融雪施設等）			国、県、市
		・時差出勤の促進			市、関係機関
中 心 市 街 地 区	新たな骨格道路ネットワーク機能の構築	・一方通行規制の見直し検討			警察
		・融雪施設等の整備			国、県、市
		・案内標識等の適切な配置検討			県、市
	必要な駐車場の整備と既存駐車場の有効活用	・既存駐車場の有効活用の推進			市、関係機関
		・必要な駐車場の整備			県、市、関係機関

<自動車交通に関する施策メニューによって期待される効果>

- ・ 県都青森市と他の主要都市を結ぶ連絡時間の短縮
- ・ 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
- ・ 自動車から排出されるCO2等の削減
- ・ 冬期に対応した道路構造の確保

歩行者・自転車交通に関する施策メニュー

			短期	中長期	事業主体
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	・安全で快適な歩行者自転車空間の確保			国、県、市
		・必要な幅員の確保			国、県、市
		・段差や傾斜、アップダウン等の改善			国、県、市
		・街灯の設置強化			国、県、市
		・歩行者と自転車の分離			国、県、市
		・交通マナーの徹底			市、警察
	雪対策の強化	・雪対策の強化			国、県、市
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	・歩行者・自転車ネットワークの明確化			国、県、市、関係機関
		・必要な幅員の確保			市
		・段差や傾斜、アップダウン等の改善			県、市
		・街灯の設置強化			国、県、市
		・歩行者と自転車の分離			国、県、市、警察
		・ネットワークの無雪化の推進			国、県、市
		・魅力ある歩行空間の創造（CCBの整備等）			国、県、市、関係機関
		・交通マナーの徹底			市、警察
	駐輪場の整備	・駐輪場整備の推進			市、関係機関
		・駐輪場利用促進策の展開			市、関係機関
	レンタサイクル事業の検討	・レンタサイクル事業の検討			市、関係機関

< 歩行者・自転車交通に関する施策メニューによって期待される効果 >

- ・ 渋滞ポイントの緩和・解消
- ・ 渋滞による時間損失の軽減
- ・ 自動車から排出されるCO2等の削減
- ・ 冬期歩行空間の確保

航空・鉄道交通に関する施策メニュー

		短期	中長期	事業主体
空港・駅施設の充実検討	・空港の滑走路延長や駅施設の利用利便性向上			県、市、鉄道事業者、関係機関
	・青森駅東口における総合的な交通結節点整備・改善の検討			市、鉄道事業者
	・新幹線新駅の駅前交通結節点整備			市、鉄道事業者
	・新駅の設置検討			市、鉄道事業者
バスアクセス性の向上	・空港や駅～バス停間の案内誘導の充実			県、市、鉄道事業者、バス事業者、関係機関
	・航空機や鉄道とバスの乗換え利便性向上に向けた情報の掲示			県、市、鉄道事業者、バス事業者、関係機関
	・航空機や鉄道とバスの接続性向上及び、バス路線の充実			県、市、鉄道事業者、バス事業者、関係機関
自動車アクセス性の向上	・パーク＆ライドやキス＆ライドの促進（情報提供、駐車場や運賃の料金割引等）			市、鉄道事業者、関係機関
	・必要な道路幅員の確保			県、市、関係機関
	・空港における駐車場の拡張整備			県
	・駅前の駐停車スペースの確保			市、鉄道事業者
	・駅前の転回スペースの確保			市、鉄道事業者

航空・鉄道交通に関する施策メニュー

		短期	中長期	事業主体
徒歩・自転車アクセス性の向上	・空港や駅周辺における必要な歩行空間の確保			県、市、関係機関
	・自転車駐輪スペースの確保			市、鉄道事業者、関係機関
	・駅周辺への街灯の設置			市
空港・駅の バリアフリー化の推進	・鉄道駅におけるプラットフォームまでの段差解消			市、鉄道事業者
	・鉄道駅におけるプラットフォームまでの必要な歩行通路幅員の確保			市、鉄道事業者
	・鉄道駅におけるホームから車両への段差や隙間等への対応			市、鉄道事業者
	・視覚障害者に対応した誘導用ブロック等の設置			市、鉄道事業者、関係機関
	・聴覚障害者に対応した視覚的案内の充実			市、鉄道事業者、関係機関
	・空港や駅前広場、ターミナル等、交通結節点のバリアフリー化の推進			県、市、鉄道事業者、関係機関
	・空港や駅周辺のアクセス道路におけるバリアフリー化の推進			国、県、市、関係機関
運行本数の改善・複線化	・利用者ニーズを踏まえた鉄道ダイヤの見直し検討			市、鉄道事業者
	・鉄道の運行本数の増加			鉄道事業者
	・線路の複線化の検討、行き違い設備の検討			鉄道事業者
運賃システムの見直し	・中心市街地の買物利用者への鉄道割引制度の促進			市、鉄道事業者、関係機関
雪対策の強化	・雪対策の強化			鉄道事業者、関係機関
	・線路の複線化の検討、行き違い設備の検討			鉄道事業者
	・インターネットのホームページや携帯電話等の通信機器による運行状況等の情報提供の検討			鉄道事業者、関係機関

< 航空・鉄道交通に関する施策メニューによって期待される効果 >

- ・ 渋滞ポイントの緩和・解消
- ・ 渋滞による時間損失の軽減
- ・ 自動車から排出される CO2 等の削減

バス交通に関する施策メニュー

		短期	中長期	事業主体
運行サービスの向上	・道路整備や開発動向を考慮した路線網の再編検討			市、バス事業者、関係機関
	・浪岡地区と青森市の中心市街地を結ぶ通勤バスの整備			市、バス事業者、関係機関
	・市街地循環型バス等の検討			市、バス事業者
	・効率的な路線バスの活用			市、バス事業者、関係機関
	・時間帯別の利用しやすいダイヤ設定			市、バス事業者、関係機関
	・バスベイの新規設置の促進			市、バス事業者、関係機関
バス優先施策の導入	・バス専用・優先レーンの徹底			市、警察
	・バス専用・優先レーンの延長検討			国、県、市、警察
	・バス優先信号の設置検討			市、警察
	・中心市街地地区における公共交通軸の構築			国、県、市、関係機関
運行系統表示の充実	・系統図や分かりやすい時刻表の発行			市、バス事業者
	・インターネットホームページによる時刻表、系統の情報提供			市、バス事業者
	・携帯電話等の通信機器による時刻表、系統の情報提供			市、バス事業者
バス停環境の向上	・バリアフリー化を考慮した上屋、ベンチ、照明、風よけの設置検討			市、バス事業者、関係機関
	・バスロケーションシステムの拡充検討			市、バス事業者、関係機関

バス交通に関する施策メニュー

		短期	中長期	事業主体
運賃システム等の見直し	・バスカードシステムの 利便性向上の検討			市、バス事業者、関係機関
	・乗り継ぎ運賃システム の導入検討			市、バス事業者、関係機関
	・運賃体系の検討や割引 サービス拡大検討			市、バス事業者、関係機関
バリアフリー型車両の導入	・バリアフリーを考慮 した車両の拡充検討			バス事業者、関係機関
	・LED式行き先表示導 入による行き先視認 性の向上			民間バス事業者
乗り継ぎ利便性の向上	・駅～バス停間の案内 誘導の充実			市、鉄道事業者、バス事業 者、関係機関
	・鉄道とバスの乗換え 利便性向上に向けた 情報の掲示			市、鉄道事業者、バス事業 者、関係機関
	・鉄道とバスの接続性 向上			市、鉄道事業者、バス事業 者、関係機関
	・バス停への駐輪場の 設置			市、バス事業者、関係機関
	・古川バス停の機能改 善による利便性向上			市、バス事業者、関係機関
	・将来的なバスターミ ナル整備の検討			市、バス事業者、関係機関
雪対策の強化	・雪対策の強化			国、県、市、バス事業者

<バス交通に関する施策メニューによって期待される効果>

- ・ 渋滞ポイントの緩和・解消
- ・ 渋滞による時間損失の軽減
- ・ 自動車から排出されるCO₂等の削減
- ・ 冬期バス利用性の向上

TDM施策及び啓発活動の推進

		短期	中長期	事業主体
TDM施策及び啓発活動の推進	・ノーマイカーデーの促進			市、関係機関
	・時差出勤の推進			県、市、関係機関
	・研究会、シンポジウム、PR資料作成等の推進			国、県、市、関係機関

< TDM施策の推進によって期待される効果 >

- ・ 県都青森市と他の主要都市を結ぶ連絡時間の短縮
- ・ 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
- ・ 自動車から排出されるCO2等の削減

雪に強い交通体系の構築に関する施策メニュー（再掲）

		短期	中長期	事業主体
航空・鉄道交通	・雪対策の強化			鉄道事業者、関係機関
	・線路の複線化の検討、 行き違い設備の検討			鉄道事業者
	・インターネットの ホームページや 携帯電話等の 通信機器による 運行状況等の情報提供 の検討			鉄道事業者、関係機関
バス交通	・雪対策の強化			国、県、市、バス事業者
自動車交通	・雪対策の強化 (防雪施設、消雪施設等)			国、県、市
	・時差出勤の促進			市、関係機関
歩行者・自転車交通	・雪対策の強化			国、県、市

< 雪に強い交通体系の構築に関する施策メニューによって期待される効果 >

- ・ 県都青森市と他の主要都市を結ぶ連絡時間の短縮
- ・ 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
- ・ 自動車から排出される CO2 等の削減

目標値の設定

本計画における交通円滑化目標を以下のとおり設定し、達成状況に関する評価を行っていくものとする。

【目標 1】 県都青森市と他の主要都市を結ぶ連絡時間の短縮

評価指標	現況値 (H15 年度)	目標値 (H19 年度)	指標の解説
主要都市間 連絡時間	118 分	115 分	県都青森市と地方生活圏の中心都市とを結ぶ、主要都市間の連絡時間の短縮を成果とする。

【目標 2】 高度な医療施設の利用圏域の拡大

評価指標	現況値 (H15 年度)	目標値 (H19 年度)	指標の解説
高度医療施設への 60 分到達人口	1,052 千人	1,254 千人 (16 千人向上)	第三次救急医療施設へ、60 分以内で到達可能になる市町村人口の増加割合を成果とする。
新生児高度医療施設への 60 分到達人口	287 千人	291 千人 (4 千人向上)	新生児集中治療室 (NICU) 設置医療施設へ、60 分以内で到達可能になる市町村の出産世代人口 (15～49 歳の女性人口) の増加割合を成果とする。

【目標 3】 渋滞ポイントの緩和・解消

評価指標	現況値 (H15 年度)	目標値 (H19 年度)	指標の解説
新たな渋滞ポイントの 解消・緩和箇所数	3 箇所 削減	9 箇所 削減	新たな渋滞対策プログラムで位置づけされた渋滞ポイントのうち対策を講じたことにより渋滞が解消、あるいは緩和した箇所数を成果とする。

【目標 4】 渋滞による時間損失の軽減

評価指標	現況値 (H15 年度)	目標値 (H19 年度)	指標の解説
渋滞損失時間・ 損失金額	1,636 万人 時間 / 年	1,490 万人 時間 / 年	県道以上の道路における渋滞がない場合の所要時間と実際の所要時間の差によって損失する時間及び時間損失の貨幣換算値の現象を成果とする。

【目標 5】 自動車から排出される CO2 等の削減

評価指標	現況値 (H15 年度)	目標値 (H19 年度)	指標の解説
自動車排出ガスの 低下率	357,000 CO2- t / 年 (推 計 値)	削減	渋滞時の速度低下によって増大する自動車の CO2 の排出量の低下を成果とする。

【目標6】冬期に対応した道路構造の確保

評価指標	現況値 (H15年度)	目標値 (H19年度)	指標の解説
冬期安心走行 雪みち率	22%	26%	県道以上の主要な幹線路線長に対して必要堆雪幅が確保されている道路延長の増加割合を成果とする。

【目標7】冬期歩行者空間の確保

評価指標	現況値 (H15年度)	目標値 (H19年度)	指標の解説
冬期安心歩行 快適率	91%	100%	青森市内のバリアフリー重点整備地区内において、冬期歩行空間確保計画延長に対する対策済延長の増加割合を成果とする。

【目標8】冬期バス利用性の向上

評価指標	現況値 (H15年度)	目標値 (H19年度)	指標の解説
冬期バス停快適率	86%	100%	青森市内のバリアフリー重点整備地区内において、冬期歩行空間確保計画区間に設置されたバス停に対する対策済区間のバス停数の増加割合を成果とする。

【目標9】空港と交通拠点移動時間の短縮

評価指標	現況値 (H15年度)	目標値 (H19年度)	指標の解説
空港～青森駅間 の連絡時間	35分	30分	青森空港（空路）と青森駅間（鉄道）の連絡時間の短縮を成果とする。

設定したスケジュールに沿って整備を進めていくためには、各施策メニューについて、**計画から実施・整備に至るまでの検討の過程（段階）を整理していく**必要があります。

また、各施策メニューは、浪岡地区を含む青森市全域の広域的な範囲を対象としており、非常に多くの人に影響を及ぼす内容であることから、**市民意向の把握と反映に努めながら、具体的な検討を進めていく**必要があります。

検討にあたっては、行政機関や関係機関による内部的な協議にとどまることなく、**必要に応じて、学識経験者や有識者、市民の代表等、様々な人を含んだ組織体制を構築し、意見を**得ていくことも必要です。

特に、公共交通の利用促進に向けた新たな公共輸送サービスの導入や、ノーマイカーデー、時差出勤等については、**社会実験を視野に入れながら、各関係機関の参加や協力を得ながら、協議していく**ことが重要です。

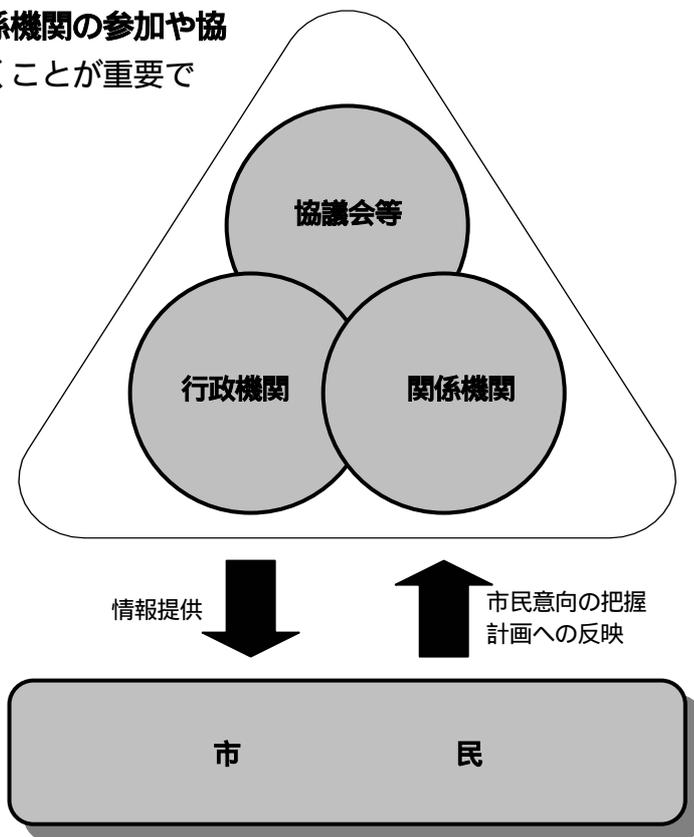


図 各施策の具体化に向けた検討体制

参考資料：各施策メニューの概要

<自動車交通に関する施策メニュー>

1) 青森市全域

将来道路網の整備

表 将来道路網の整備

	短期 (~H19)	中長期 (H20~)	事業主体
・新幹線新駅やICアクセス道路等			国、県、市、 関係機関
・骨格をなす路線の整備(2高速2環状5放射等)			国、県、市、 関係機関
・既着手路線の整備促進			国、県、市
・その他の未整備路線の整備			国、県、市、 関係機関

【短期・中長期の考え方】

- ・新幹線新駅やICへのアクセス道路等について、整備していきます。
- ・青森市の骨格をなす路線(2高速2環状5放射等)は、現在事業中の区間を重点的に進めていくものとします。また、内環状線等の重点路線については、比較的早期整備が可能と考えられる区間を短期的に事業着手し、他の区間は中長期の事業着手とします。
- ・都市計画道路の長期未着手路線の整備手法を検討します。
- ・青森～浪岡間等の交通容量拡大に向け、既着手路線の整備を促進します。
- ・また、公共交通への対応を考慮し、バス運行に資する道路網整備も念頭に置きながら、施策を推進していきます。

なお、対応する個別施策メニューは、以下のとおりです。

路線名	市町村	名称等	事業主体等	備考
一般国道4号	青森市	土屋バイパス	国	
一般国道7号	青森市	浪岡バイパス	国	
一般国道7号	青森市	青森西バイパス	国	
(主)青森浪岡線	青森市	高田バイパス	県	
(都)里見丸山線	青森市	三内地区	県・市	
(都)内環状線	青森市	石江地区	県	

表 骨格となる道路網

2 高速	高速 1 号	東北縦貫自動車道弘前線
	高速 2 号	東北縦貫自動車道八戸線
2 環状	環状 1 号	内環状線等
	環状 2 号	一般国道 7 号青森環状道路等(外環状線等)
5 放射	放射 1 号	一般国道 280 号バイパス
	放射 2 号	一般国道 7 号
	放射 3 号	主要地方道青森荒川停車場線等
	放射 4 号	一般国道 103 号
	放射 5 号	一般国道 4 号

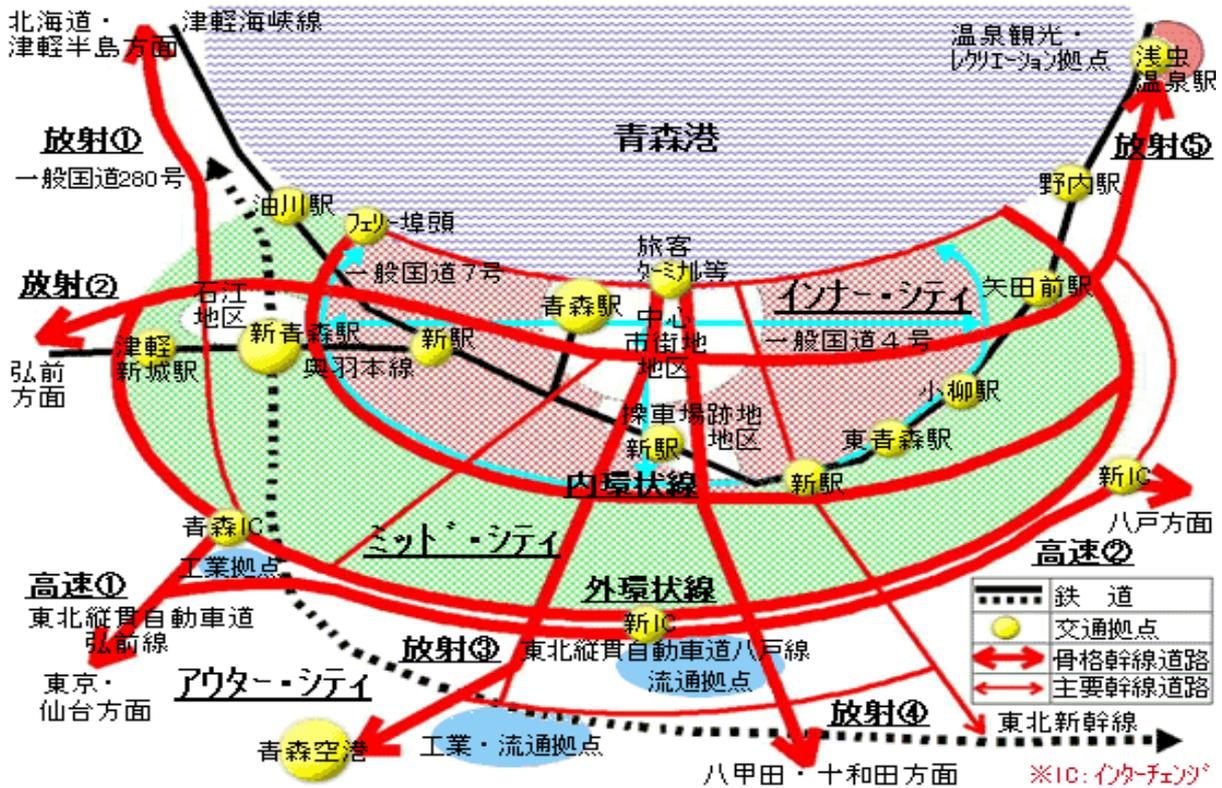


図 交通体系に関する整備方針図(「青森都市計画マスタープラン」より)

雪対策の強化

表 雪対策の強化に関連する施策

	短期 (～H19)	中長期 (H20～)	事業主体
雪対策の強化(防雪施設、消融雪施設等)			国、県、市
時差出勤の促進			市、関係機関

【短期・中長期の考え方】

雪対策の強化(防雪施設、消融雪施設等)

- ・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を今後も継続的に強化していきます。
- ・また、防雪柵や流融雪溝の設置、堆雪幅の確保を図るほか、地熱融雪等を推進します。
- ・除排雪においては、幹線道路への実施強化を図っていきます。
- ・また、ITS技術等を活用し、除排雪情報の集約管理、市民への情報提供について検討します。

時差出勤の促進

- ・冬期の朝ピーク時における道路混雑の緩和を目的として、各行政機関や事業所にPRを行い、時差出勤を促進します。

なお、対応する雪対策強化(防雪施設、消融雪施設等)の個別施策メニューは、以下のとおりです。

路線名	名称等	事業主体等	備考
青森荒川停車場線	長島	県	防雪施設整備(コージェネ利用)
青森環状野内線	北金沢	県	防雪施設整備
青森環状野内線	細越	県	消雪施設整備
青森田代十和田線	桜川	県	防雪・消雪施設整備
青森浪岡線	大谷	県	消雪施設整備
久栗坂造道線	戸門	県	防雪施設整備
増田浅虫線	浅虫	県	消雪施設整備
青森浪岡線	王余魚沢	県	消雪施設整備
五所川原浪岡線	下石川～吉野田	県	消雪施設整備
郷山前学校線	郷山前	市	消雪施設整備
狐森線他	郷山前	市	消雪施設整備
うとう橋通り線	本町一丁目	市	消雪施設整備
平和公園通り線	橋本	市	消雪施設整備
桜川1号線他	桜川	市	消雪施設整備

2) 中心市街地地区

路線バス等の公共交通が多く通行する新町通りを公共交通軸として機能させるためには、自家用車等を他の並行路線にシフトしていく必要があることから、以下の施策を推進することにより「新たな骨格道路ネットワーク機能」を構築します。具体的には、次ページに示すとおり、骨格を形成するネットワーク（骨格ネットワーク）と、骨格を形成する路線を補完するネットワーク（補完ネットワーク）の各機能の構築を図ります。

また、冬期バリアフリーの推進に向け、融雪対策等を実施します。

新たな骨格道路ネットワーク機能の構築

表 新たな骨格道路ネットワーク機能の構築に関する施策

	短期 (～H19)	中長期 (H20～)	事業主体
一方通行規制の見直し検討			警察
融雪施設等の整備			
・骨格ネットワーク同士が交差する箇所における融雪施設等の整備			国、県、市
・補完ネットワーク等における融雪施設等の整備			市
案内標識等の適切な配置検討			
・案内標識等の適切な配置検討			国、県、市
・案内標識等の適切な配置			県、市

【短期・中長期の考え方】

一方通行規制の見直し検討

- ・一方通行規制の見直しでは、「骨格ネットワーク」となっているニコニコ通りが、平成13年1月に解除されたことから、「補完ネットワーク」に含まれている昭和通り、中央古川通りについても短期から中長期にかけて検討を行っていきます。

融雪施設等の整備

- ・雪に強い道路ネットワークの形成に向け、「骨格ネットワーク」同士が交差する箇所において、短期的に融雪施設等の整備を図ります。
- ・他の箇所については、短期に全てを終了させることは困難であるため、中長期にかけての対応とします。

案内標識等の適切な配置検討

- ・目的施設までの案内標識等の適切な配置については、案内標識等の配置のあり方について、短期的に関係機関で協議を行い、中長期に整備を図ります。

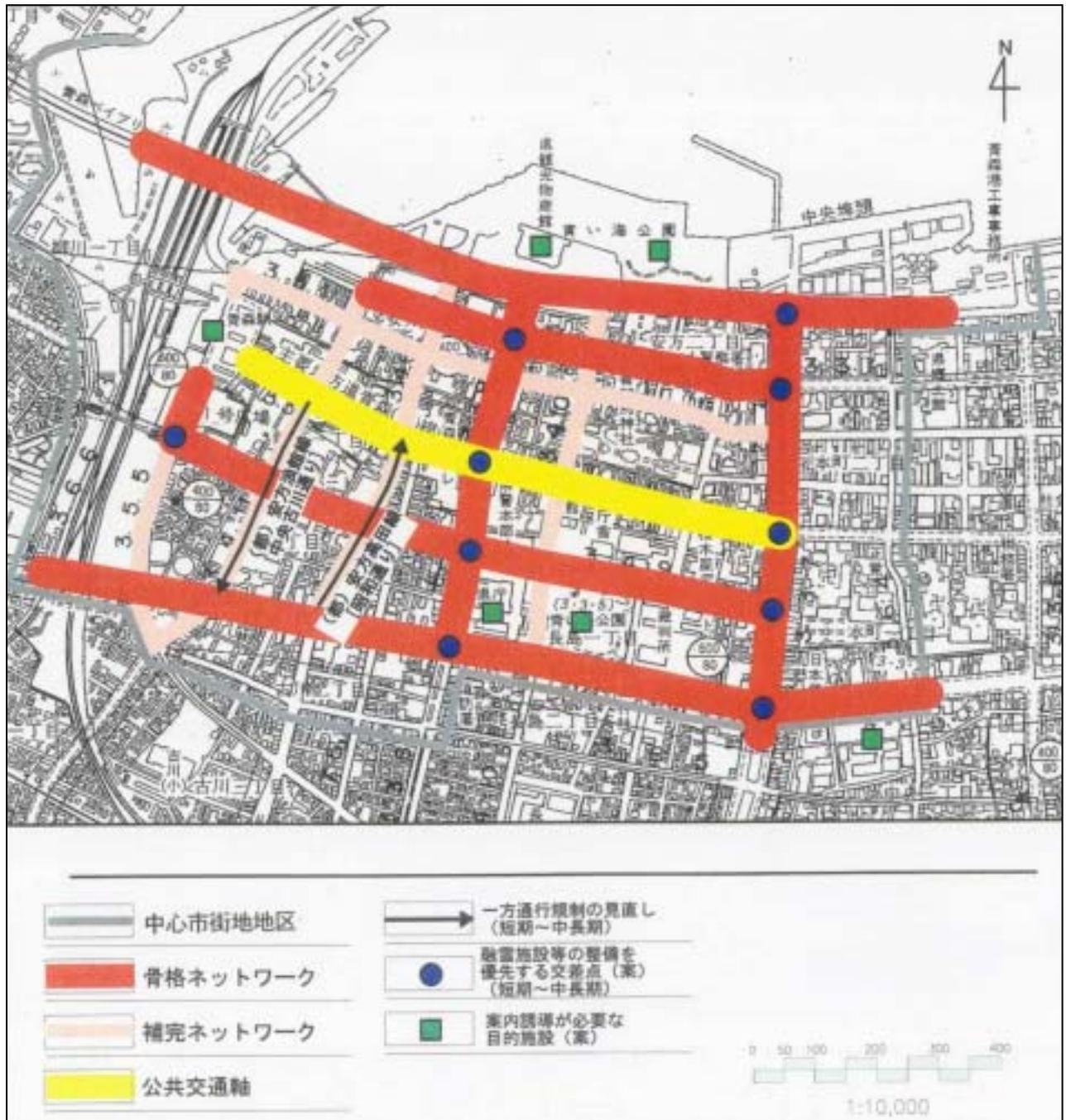


図 中心市街地地区におけるネットワークの位置づけ

必要な駐車場の整備と既存駐車場の有効活用

表 必要な駐車場の整備と既存駐車場の有効活用に関する施策

	短期 (～H19)	中長期 (H20～)	事業主体
既存駐車場の有効活用の推進			国、県、市、関係機関
必要な駐車場の整備			県、市、関係機関

【短期・中長期の考え方】

既存駐車場の有効活用の推進

- ・過度な自家用車依存からの脱却を図る一施策として、中心市街地のフリンジ（縁）に位置する駐車場を有効に活用し、バスや徒歩等への転換を図ることが考えられます。
- ・ただし、中心市街地内に位置する大規模駐車場も多いことから、関係機関による十分な協議を踏まえながら、有効活用の方向を模索していきます。
- ・また、青森市駐車場案内システムを活用した駐車場の有効活用方策について検討していきます。

必要な駐車場の整備

- ・土地の高度利用や有効利用を図るための平置き駐車場の集約化や、商店街の必要駐車スペースの確保、新たな開発による駐車需要の発生等、必要な駐車場の整備にあたっては、交通体系整備の基本方針を踏まえ、各関係機関との調整を十分に図りながら、官民の適正な役割分担のもとに実施していきます。

< 歩行者・自転車交通に関する施策メニュー >

1) 青森市全域

安全で快適かつ魅力的な歩行者・自転車空間の確保

表 ネットワーク整備による連続的な空間の確保に関連する施策

	短期 (~H19)	中長期 (H20 ~)	事業主体
安全で快適な歩行者・自転車空間の確保			国、県、市
必要な幅員の確保			国、県、市
段差や傾斜、アップダウン等の改善			国、県、市
街灯の設置強化			国、県、市
歩行者と自転車の分離			国、県、市
交通マナーの徹底			市、警察

【短期・中長期の考え方】

安全で快適な歩行者・自転車空間の確保

- ・「くらしのみちゾーン」などの施策により、無電柱化などの事業を実施し、安全で快適な歩行者・自転車空間の確保に努めます。

必要な幅員の確保

- ・骨格ネットワークを中心として、歩道の整備・拡幅等により、十分な幅員の確保に努めます。
- ・電線類の地中化事業に伴う歩道の整備・改善と整合を図りながら、整備を進めていきます。

段差や傾斜、アップダウン等の改善

- ・歩道に段差や傾斜、アップダウンが連続して生じている箇所について、セミフラット型歩道の採用等により、改善を図っていきます。

街灯の設置強化

- ・安全性、防犯性等の向上を図るため、街灯の設置強化を推進します。

歩行者と自転車の分離

- ・実態調査結果を踏まえながら、問題箇所の改善を図っていきます。
- ・個別箇所ごとに整備手法や整備スケジュールは、異なってくることから、可能な箇所から随時実施していきます。

交通マナーの徹底

- ・自転車利用者のマナーの低下等、問題が顕著な箇所については、交通マナーの徹底に関する対策を検討、実施します。短期～中長期において、必要に応じて随時行っていきます。

なお、対応する個別施策メニューは、以下のとおりです。

路線名	市町村名	名称等	事業主体等	備考
一般国道103号	青森市	妙見	県	歩道整備
一般国道103号	青森市	雲谷	県	〃
青森浪岡線	青森市	高田	県	〃
五所川原浪岡線	青森市	郷山前	県	〃
五所川原浪岡線	青森市	樽沢	県	〃
青森浪岡線	青森市	浜田	県	車道拡幅・歩道整備
荒川青森停車場線	青森市	長島	県	〃
久栗坂造道線	青森市	造道	県	〃

雪対策の強化

表 雪対策の強化に関連する施策

	短期 (~ H19)	中長期 (H20 ~)	事業主体
雪対策の強化			国、県、市

【短期・中長期の考え方】

雪対策の強化

- ・ 除排雪の実施や、スクラム除雪事業等の住民等による雪対策活動の支援等、現在実施している雪対策を今後も継続的に強化していきます。
- ・ コージェネレーション導入による熱の道路融雪への利用を積極的に行います。

2) 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

表 安全で快適かつ魅力的な歩行者・自転車空間の確保に関連する施策

	短期 (~ H19)	中長期 (H20 ~)	事業主体
歩行者・自転車ネットワークの明確化			国、県、市、 関係機関
必要な幅員の確保			
・骨格ネットワーク			国、県、市
・補完ネットワーク			市
段差や傾斜、アップダウン等の改善			
・骨格ネットワークのうち、不十分な路線			国、県、市
・補完ネットワークのうち、不十分な路線			市
街灯の設置強化			
・骨格ネットワークのうち、不十分な路線			国、県、市
・補完ネットワークのうち、不十分な路線			市
歩行者と自転車の分離			
・広幅員歩道を有する路線			国、県、警察
・その他の主要な路線			市、警察
ネットワークの無雪化の推進			
・骨格ネットワーク			国、県、市
・補完ネットワークのうち、雪対策が不十分な路線			市

	短期 (~ H19)	中長期 (H20 ~)	事業主体
魅力ある歩行空間の創造 (C C B の整備等)			
・ C C B (電線共同溝) の整備			国、県、市、 関係機関
・ パサージュの形成			市
・ 歩道を活用したイベントの実施検討			市、関係機関
・ 歩道を活用した商環境の形成検討			市、関係機関
交通マナーの徹底			市、警察

【短期・中長期の考え方】

歩行者・自転車ネットワークの明確化

- ・ 中心市街地地区の歩行者・自転車ネットワークについて、骨格ネットワーク及び、補完ネットワークの位置づけを明確にし、各種施策を講じていきます。

必要な幅員の確保

- ・ 一部の路線において、歩道整備が片側のみ、あるいは幅員が不十分な箇所がみられていることから、歩道の整備・拡幅等により、十分な幅員を有するネットワークを確保します。
- ・ 骨格ネットワークのうち、歩道が片側のみ整備にとどまっている路線については、短期に検討を行い、中長期にかけて整備を行うとともに、補完ネットワークのうち、歩道整備が十分でない路線については、中長期に整備を行います。
- ・ 電線類の地中化事業に伴う歩道の整備・改善と整合を図りながら、整備を進めていきます。

段差や傾斜、アップダウン等の改善

- ・ 歩道に段差や傾斜、アップダウンが連続して生じている箇所が多くみられていることから、セミフラット型歩道の採用等により、改善を図っていきます。
- ・ 骨格ネットワークのうち、不十分な路線において、短期的に改善を図り、中長期的には、補完ネットワークのうち、不十分な路線において、改善を図ります。

街灯の設置強化

- ・ 安全性、防犯性等の向上を図るため、街灯の設置強化を推進します。
- ・ 骨格ネットワークのうち、不十分な路線において、短期的に改善を図り、中長期的には、補完ネットワークのうち、不十分な路線において、改善を図ります。

歩行者と自転車の分離

- ・ 中心市街地地区においては、歩行者及び自転車の交通量が非常に多く、両者の錯綜により、通行安全性が低下しています。
- ・ よって、区間ごとに状況を把握しながら、必要に応じて視覚的に、あるいは物理的に、両者の通行位置を明確に分離し、通行安全性を確保します。
- ・ 骨格を形成するネットワークのうち、広幅員歩道を有する路線について、短期から中長期にかけて対応を図り、その他の主要な路線については、歩道拡幅等を含め、中長期に対応していきます。

ネットワークの無雪化の推進

- ・冬期においても快適な歩行空間を確保するため、アーケードの設置強化や歩道融雪施設の整備推進等を図ることにより、ネットワークの無雪化を促進します。
- ・骨格ネットワークのうち、対策が十分とはいえない路線の一部について、無雪化の検討を短期的に行い、中長期にかけて無雪化を推進します。
- ・また、中長期的には、残った骨格ネットワーク及び補完ネットワークのうち、対策が不十分な路線において、無雪化を推進します。
- ・電線類の地中化事業に伴う歩道の雪対策と整合を図りながら、整備を進めていきます。

魅力ある歩行空間の創造（CCBの整備等）

- ・中心市街地の再活性化に向けて、歩いて楽しい魅力ある歩行空間を創造していきます。
- ・青森市中心市街地地区をはじめ、各地区の商店街等において、電線共同溝（CCB）の整備を進め、景観に配慮した歩きやすい道の形成を図ります。
- ・新町通りとニコニコ通りに挟まれた中央古川通り～中三デパート～青森ビブレ～県警本部裏のパサージュについては、広場のオープン等、整備は進んでいるものの、完成時期はH18以降になることから、短期～中長期の設定とします。
- ・また、歩道の活用については、非日常的なイベントの開催等について短期的に検討しながら弾力的運用を図るとともに、パラソルショップ等を用いた商環境の形成についても、関係機関との協議を積み重ねながら、短期的に社会実験を実施し、中長期的には本格導入の検討を行います。

交通マナーの徹底

- ・自転車利用者のマナーの低下等、問題が顕著な箇所については、交通マナーの徹底に関する対策を検討、実施します。短期～中長期において、必要に応じて随時行っていきます。

なお、対応する個別施策メニューは、以下のとおりです。

路線名	市町村名	名称等	事業主体等	備考
一般国道4号	青森市	造道	国	CCB:電線共同溝整備事業
一般国道7号	青森市	千刈	国	〃
平和公園通り線	青森市	本町	市	〃
新青森駅前大通り線	青森市	石江	市	〃
岡部平岡線	青森市	新城	市	〃
石江高間線	青森市	石江	市	〃
増田浅虫線	青森市	浅虫	県	〃



図 中心市街地地区における歩行者ネットワークの位置づけ

駐輪場の整備

表 駐輪場の整備に関連する施策

	短期 (~ H19)	中長期 (H20 ~)	事業主体
駐輪場整備の推進			
・ 駐輪場整備に関する役割分担の検討			市、関係機関
駐輪場利用促進策の展開			
・ 青森駅東口北側駐輪場への対応			市、関係機関
・ その他地区の駐輪場整備に伴う対応			市、関係機関

【短期・中長期の考え方】

駐輪場整備の推進

- ・ 新町通り等の商店街においては、駐輪場整備が遅れており、整備に関する官民の役割分担等を短期的に明確にしながら、中長期に整備を進めていきます。(例えば、空き店舗の活用や広幅員歩道上の駐輪スペースの確保等)

駐輪場利用促進策の展開

- ・ 駐輪場の整備にあわせ、P R用案内冊子の配布等、周知徹底に努め、利用の誘導を図るとともに、冬期の駐輪場活用対策について検討を行います。

レンタサイクル事業の検討

表 レンタサイクル事業の検討に関連する施策

	短期 (～H19)	中長期 (H20～)	事業主体
レンタサイクル事業の検討			
・社会実験の実施検討			市、関係機関
・レンタサイクル事業の本格導入検討			市、関係機関

【短期・中長期の考え方】

レンタサイクル事業の検討

- ・レンタサイクル事業の必要性及び、事業主体や事業費、採算ライン等の事業可能性について検討を行いながら、必要に応じて、住民参加による試行（社会実験）を実施し、事業の効果や問題・課題等を具体的に把握します。
- ・社会実験の結果を受け、必要性、事業性が高いと確認された場合、本格的な導入について中長期的に検討を行います。

< 航空・鉄道交通に関する施策メニュー >

空港・駅施設の充実検討

表 空港・駅施設の充実検討に関する施策

	短期 (~ H19)	中長期 (H20 ~)	事業主体
空港の滑走路延長や駅施設の利用利便性向上			
・青森空港の滑走路延長			県
・青森空港の計器着陸装置の高度化			県
・鉄道駅における上屋やベンチ、照明等の設置強化の検討			市、鉄道事業者
・鉄道駅における迂回感解消のための新たな出入口の整備検討			市、関係機関
・公的施設等を整備する際の駅への併設検討			市、関係機関
青森駅東口における総合的な交通結節点整備・改善の検討			市、鉄道事業者
新幹線新駅の駅前交通結節点整備			市、鉄道事業者
新駅の設置検討			
・新駅の設置検討（3地区）			市、鉄道事業者
・その他の新駅の設置検討（2地区）			市、鉄道事業者
・必要な新駅の設置			市、鉄道事業者
・新駅設置に伴う交通結節点整備検討			市、鉄道事業者

【短期・中長期の考え方】

空港の滑走路延長や駅施設の利用利便性向上

- ・文化観光を柱とした県政の発展、冬期における運航の定時性・安定性の確保、大型機材の就航、国際化のための基盤整備を目指し滑走路が3,000m(500m延長)に整備された青森空港の利活用を図ります。
- ・また、濃霧による欠航対策として、計器着陸装置を高度化(カテゴリー 化)して就航率を高めます。
- ・鉄道駅については、プラットホームへの上屋やベンチ、照明等の設置強化について検討を行い、可能な箇所から整備を促進していきます。
- ・駅出入口と市街地の位置関係により、駅の出入りに迂回感が生じている場合があることから、新たな駅出入口の整備について検討を行い、利用利便性向上を促進していきます。
- ・公的施設を整備する際に、駅への併設についても検討を行い、可能な場合には駅に併設することにより、鉄道によるアクセス利便性を確保します。

青森駅東口における総合的な交通結節点整備・改善の検討

- ・青森駅東口は、各交通機関のアクセス利便性等に問題がみられます。
- ・また、新幹線新駅整備後には、青森駅が担う機能が変化することも予想されます。
- ・そのため、総合的な交通結節点の整備・改善について、短期から検討を行います。

新幹線新駅の駅前交通結節点整備

- ・新幹線新駅の設置にあわせ、駅前交通結節点の整備を促進します。
- ・パーク&ライドやキス&ライドの促進に向け、駐停車スペースの整備や、駐停車スペースからの安全な歩行者動線の確保を図ります。
- ・駐輪スペースの確保により自転車アクセス性の向上を促進します。
- ・石江地区土地区画整理事業と整合を図りながら、短期～中長期に設定します。

新駅の設置検討

- ・市の総合計画に示している3地区(JR奥羽本線の青森駅～新青森駅間の1地区、JR東北本線の青森駅～東青森駅間の2地区)について、短期～中長期に新駅設置の検討を行い、その他の駅間については、移設も含め中長期的に検討を行います。
- ・野内駅については、青森工業高等学校の移転により、需要が高まると考えられることから、利便性の向上に向けて積極的に検討を行います。
- ・検討結果を踏まえ、設置が必要かつ可能な箇所については、新駅及び必要な交通結節点の整備を促進していきます。

なお、対応する個別施策メニューは、以下のとおりです。

整備概要	事業主体等	備考
青森空港:滑走路延長	県	滑走路3,000m化
青森空港:計器着陸装置高度化	県	カテゴリー 化

参考：新たな駅出入口の整備について

- ・新たな駅出入口の整備が必要と考えられる駅は、以下のとおりです。

路線名	駅名	駅出入口の位置による迂回感	新たな駅出入口の整備
-	青森駅東口	-	-
	青森駅西口	-	-
J R 東北本線	東青森	-	-
	小柳	-	-
	矢田前	-	-
	野内	駅南西部の市街地からのアクセスが不便	
	浅虫温泉	-	-
J R 奥羽本線	新青森	-	-
	津軽新城	駅南側の市街地からのアクセスが不便	
	鶴ヶ坂	-	-
	大釈迦	-	-
	浪岡	-	-
J R 津軽線	油川	駅西側の住宅団地や高校からのアクセスが不便	
	津軽宮田	-	-
	奥内	-	-
	左堰	-	-
	後潟	駅北西部の市街地からのアクセスが不便	
	中沢	-	-

新青森駅については、現状の利用形態において迂回感は生じていないが、東北新幹線開業後においては、利用形態の変化が想定され、東北新幹線新青森駅建設と併せた大がかりな整備が予想される。

参考：その他の新駅の設置検討について

- ・ J R 津軽線の青森駅～油川駅間、 J R 東北本線の野内駅～浅虫温泉駅間の鉄道沿線市街地が徒歩・自転車利用圏域外（＝鉄道利用不便地域）となっており、新駅設置の必要性・可能性を検討する必要があるものと思われます。

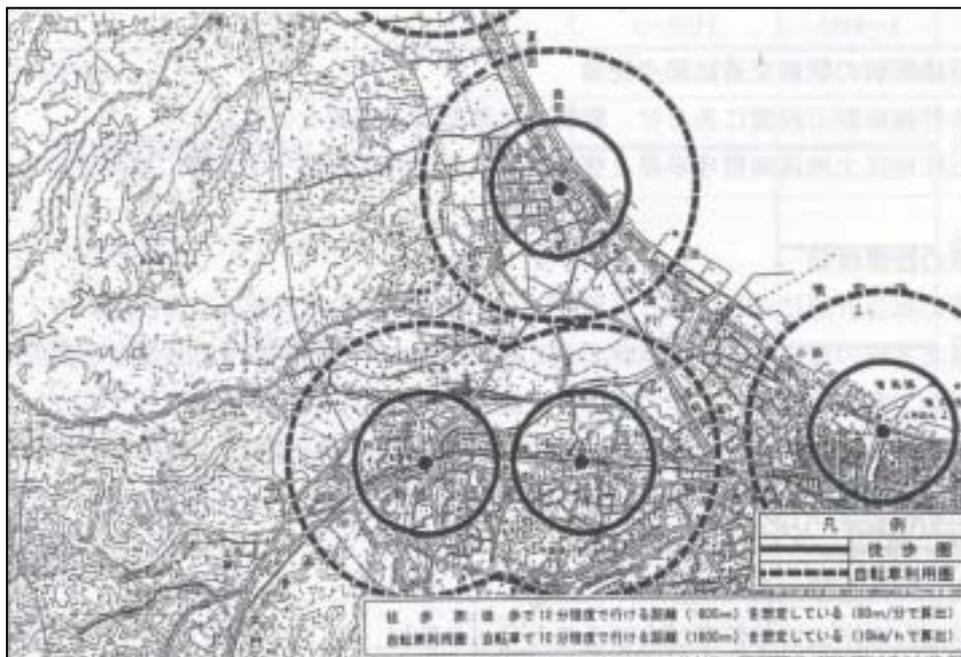


図 鉄道の徒歩・自転車利用圏域

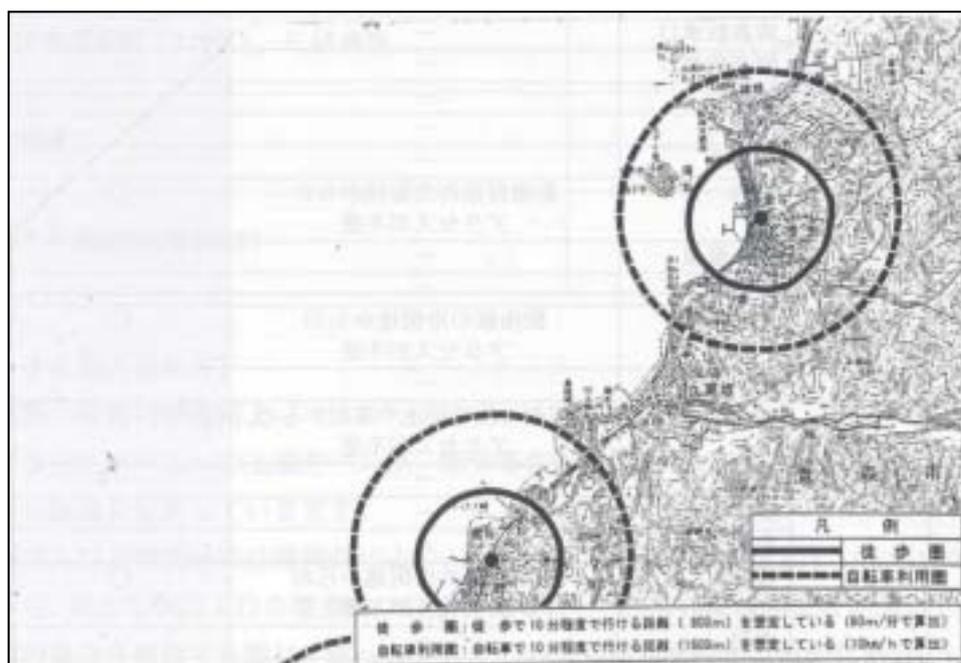


図 鉄道の徒歩・自転車利用圏域

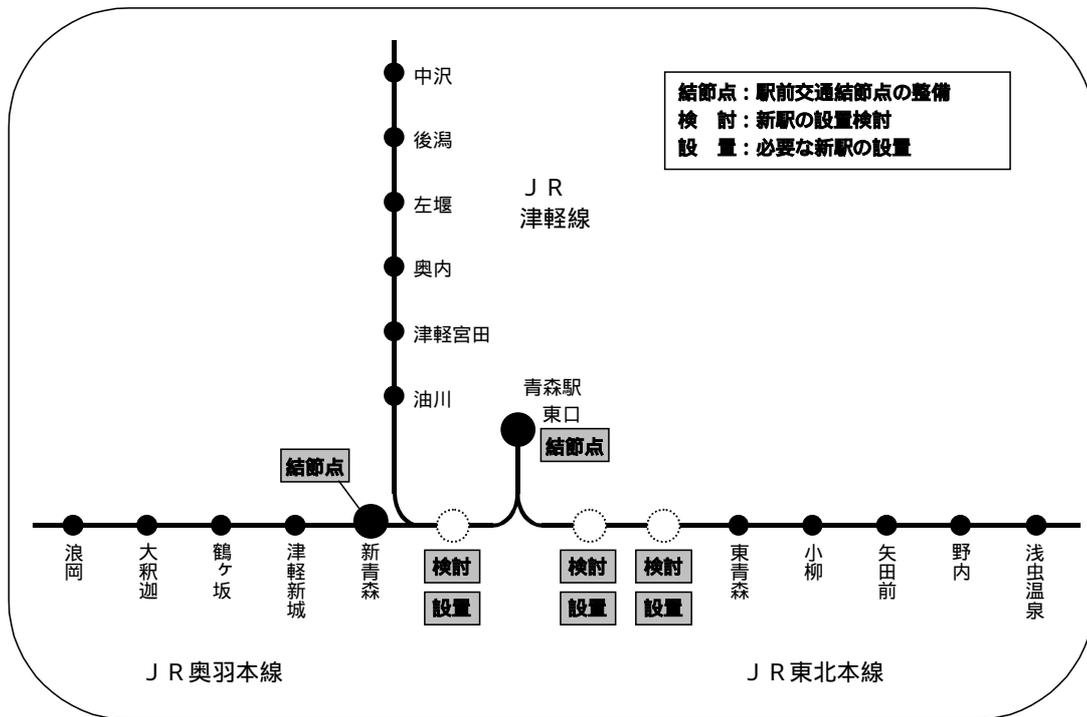


図 新駅及び交通結節点の整備

バスアクセス性の向上

バス停までの距離が近く、バス利用が見込まれる駅については、ソフト施策の実施により、バス&ライドを促進することが可能と考えられます。よって、そうした駅を「バス&ライド強化駅」として設定し、優先的にバス&ライドを促進していきます。

表 バスアクセス性の向上に関連する施策

	短期 (～H19)	中長期 (H20～)	事業主体
空港・駅～バス停間の案内誘導の充実			県、市、鉄道事業者、バス事業者、関係機関
航空機や鉄道とバスの乗換え利便性向上に向けた情報の掲示			県、市、鉄道事業者、バス事業者、関係機関
航空機や鉄道とバスの接続性向上及び、バス路線の充実			県、市、鉄道事業者、バス事業者、関係機関

【短期・中長期の考え方】

空港・駅～バス停間の案内誘導の充実

- ・ 空港・駅から最寄のバス停までの歩行者動線の案内誘導を分かりやすく改善することにより乗換え利便性の向上を促進します。

航空機や鉄道とバスの乗換え利便性向上に向けた情報の掲示

- ・ 乗換え利便性向上に向け、空港・駅等におけるバス乗換え情報の掲示について検討を促進します。

航空機や鉄道とバスの接続性向上及び、バス路線の充実

- ・ 交通結節点機能を向上させ、公共交通利用を推進するために、雨雪時の移動も考慮しながら、バス停と駅の連続的な歩行者動線の確保を促進します。
- ・ 特に、多くの人々が鉄道とバスの乗換えを行うものと想定される主要な駅や空港、新幹線新駅においては、バス路線の充実等、十分な対応を促進します。

参考：現況駅施設のバスアクセス性の向上について

- ・ 駅からバス停までの距離が近く、ある程度のバス利用が見込まれる駅（バス＆ライドの対応が可能な駅）としては、以下が想定されます。

路線名	駅名	バス停位置	バス利用の見込み	バス＆ライドの対応が可能な駅
J R 東北本線	東青森			
	小柳			
	矢田前	駅から遠い		-
	野内			
	浅虫温泉			
J R 奥羽本線	新青森	駅から遠い		-
	津軽新城	駅から遠い		-
	鶴ヶ坂			
	大釈迦	駅から遠い		-
	浪岡			
J R 津軽線	油川	駅から遠い		-
	津軽宮田			-
	奥内			-
	左堰	駅から遠い		-
	後潟	駅から遠い		-
	中沢	駅から遠い		-

J R津軽線については、市街地が鉄道沿線に形成されており、バス路線が鉄道と平行に走っているため、沿線居住者のバスと鉄道の乗換えは、基本的に想定されません。

自動車アクセス性の向上

表 自動車アクセス性の向上に関連する施策

	短期 (～H19)	中長期 (H20～)	事業主体
パーク＆ライドやキス＆ライドの促進 (情報提供、駐車場や運賃の料金割引等)			市、鉄道事業者、 関係機関
必要な道路幅員の確保			県、市、関係機関
空港における駐車場の拡張整備			県
駅前の駐停車スペースの確保			市、鉄道事業者
駅前の転回スペースの確保			市、鉄道事業者

【短期・中長期の考え方】

パーク＆ライドやキス＆ライドの促進

- ・青森空港や、現況で自動車アクセス性が良好な駅(十分な幅員を有するアクセス道路があり、駐停車スペースや転回スペースが確保されている駅)については、パーク＆ライドやキス＆ライド(自家用車送迎)が可能であることを情報提供していきます。
- ・また、駐車場の利用料金や運賃割引(往復航空料金割引、鉄道の通勤割引等)の可能性について検討を行います。

必要な道路幅員の確保

- ・空港や新幹線新駅、鉄道駅等へのアクセス道路については、必要な道路幅員の確保を図ります。

空港における駐車場の拡張整備

- ・パーク＆ライドやキス＆ライドの促進に向け、青森空港における駐車場の拡張整備を促進します。
- ・また、駐停車スペースからの安全な歩行者動線の確保を図ります。

駅前の駐停車スペースの確保

- ・パーク＆ライドやキス＆ライドの促進に向け、必要な駐停車スペースの確保を図ります。
- ・新青森駅周辺については、パーク＆ライド用駐車場整備により、利用者利便性を確保します。
- ・浪岡駅周辺については、パーク＆ライド用駐車場の整備拡大について検討を行います。

駅前の転回スペースの確保

- ・自動車でアクセスする際には、いずれも重要ですが、ハード整備を伴うことから、事業費の確保や用地の取得、整備の役割分担の検討等、ある程度の期間が必要となるため、中長期の対応とします。

なお、対応する個別施策メニューは、以下のとおりです。

整備概要	事業主体等	備考
青森空港：駐車場拡張	県	立体駐車場整備
新青森駅周辺整備	市	立体駐車場整備
浪岡駅におけるパーク＆ライド用駐車場の整備の検討	市	

参考：自動車アクセス性の向上について

- ・自動車アクセス性の向上に関して、施策の対象と想定される駅は、以下のとおりです。

路線名	駅名	アクセス道路幅員の 拡幅が必要な駅	駐停車スペースの 確保が必要な駅	転回スペースの 確保が必要な駅	現況で自動車 アクセス性が良好な駅
J R 東北本線	東青森	-	(南口)	-	(北口)
	小柳	-	-	-	(北口・南口)
	矢田前	-	(西口)	(西口)	(東口)
	野内	(東口)	-	-	-
	浅虫温泉	-	-	-	(西口)
J R 奥羽本線	新青森	(北口)	(北口)	(北口)	(南口)
	津軽新城	(北口)	-	(北口)	-
	鶴ヶ坂	-	-	(西口)	-
	大釈迦	-	-	-	(西口)
	浪岡	-	-	-	(東口)
J R 津軽線	油川	-	-	-	(東口)
	津軽宮田				-
	奥内	(東口)	(東口)	(東口)	-
	左堰				-
	後潟	-	-	-	(東口)
	中沢	(東口)	-	-	-

津軽宮田、左堰については、線路を横断する道路から、直接プラットフォームに行ける形式となっているため、出入口の方向は示していません。

新青森駅については、東北新幹線開業後に予想される整備後の状態における想定。(現況は南口のみ)

徒歩・自転車アクセス性の向上

表 徒歩・自転車アクセス性の向上に関連する施策

	短期 (～H19)	中長期 (H20～)	事業主体
空港や駅周辺における必要な歩行空間の確保			県、市、関係機関
自転車駐輪スペースの確保			市、鉄道事業者、 関係機関
駅周辺への街灯の設置			市

【短期・中長期の考え方】

空港や駅周辺における必要な歩行空間の確保

- ・必要な幅員を有する歩道を整備することにより、歩行者アクセス性の向上を図ります。
- ・現況道路幅員等、箇所ごとの整備難易性等を考慮しながら、随時整備を進めていきます。

自転車駐輪スペースの確保

- ・駐輪スペースの確保により、自転車アクセス性の向上を促進します。
- ・箇所ごとの緊急性、整備難易性等を考慮しながら、特に駐輪スペース不足が深刻な駅から、整備を促進していきます。

駅周辺への街灯の設置

- ・駅周辺への街灯の設置は、歩行者や自転車の安全や安心の面から重要性が高いため、短期的に対応を図ります。

参考：徒歩・自転車アクセス性の向上について

・徒歩・自転車アクセス性の向上に関して、施策の対象と想定される鉄道駅は以下のとおりです。

路線名	駅名	歩道、歩行者動線	アクセス道路幅員	駅周辺の歩行空間の確保	駐輪スペースの確保
J R 東北本線	東青森（北口）	未整備			-
	小柳（南口）	未整備			-
	矢田前（東口・西口）	未整備			-
	野内（東口）	狭い	狭い		-
	浅虫温泉（西口）	一部狭い			-
J R 奥羽本線	新青森（北口）	未整備	狭い		
	津軽新城（北口）	放置自転車が占拠 見通しが悪化		-	
	鶴ヶ坂（西口）			-	-
	大釈迦	狭い			-
	浪岡			-	-
J R 津軽線	油川（東口）			-	-
	津軽宮田	未整備	狭い		
	奥内（東口）	未整備	狭い		-
	左堰	未整備	狭い		
	後潟（東口）	未整備			-
	中沢（東口）	未整備	狭い		-

新青森駅（北口）は現在未整備であり、東北新幹線新青森駅開業後の状態における想定。

空港・駅のバリアフリー化の推進

鉄道駅のバリアフリー化については、緊急性の高い課題ですが、整備にかかる費用等を考慮すると、全ての駅で短期間に実現させることは困難です。

よって、各駅の障壁の程度や常駐係員の有無、バスや自動車によるアクセス性等を考慮し、路線ごとに早期に重点的にバリアフリー化を推進する駅（バリアフリー化推進駅）を設定します。

表 空港・駅のバリアフリー化の推進に関連する施策

	短期 (～H19)	中長期 (H20～)	事業主体
鉄道駅におけるプラットフォームまでの段差解消			
・バリアフリー化推進駅			市、鉄道事業者
・推進駅以外の駅			市、鉄道事業者
鉄道駅におけるプラットフォームまでの必要な歩行通路幅員の確保			
・バリアフリー化推進駅			市、鉄道事業者
・推進駅以外の駅			市、鉄道事業者
鉄道駅におけるホームから車両への段差や隙間等への対応			
・バリアフリー化推進駅			市、鉄道事業者
・推進駅以外の駅			市、鉄道事業者
視覚障害者に対応した誘導用ブロック等の設置			市、鉄道事業者、 関係機関
聴覚障害者に対応した視覚的案内の充実			市、鉄道事業者、 関係機関
空港や駅前広場、ターミナル等、交通結節点のバリアフリー化の推進			県、市、鉄道事業者、 関係機関
空港や駅周辺のアクセス道路におけるバリアフリー化の推進			国、県、市、 関係機関

【短期・中長期の考え方】

鉄道駅におけるプラットフォームまでの段差解消

鉄道駅におけるプラットフォームまでの必要な歩行通路幅員の確保

鉄道駅におけるホームから車両への段差や隙間等への対応

- ・バリアフリー化推進駅において、早期に重点的に整備を促進していくことから、それらの駅での整備を短期に設定し、その他の駅については中長期とします。

視覚障害者に対応した誘導用ブロック等の設置

聴覚障害者に対応した視覚的案内の充実

- ・空港や鉄道駅について、視覚障害者や聴覚障害者に対応した施設・設備等の充実に図ります。

空港や駅前広場、ターミナル等、交通結節点のバリアフリー化の推進

空港や駅周辺のアクセス道路におけるバリアフリー化の推進

- ・空港や駅前広場、ターミナル等の交通結節点や周辺のアクセス道路についても、バリアフリー化を促進していくものとし、整備の必要性、難易性等に応じて、可能な箇所から短期～中長期に対応していきます。
- ・特に空港については、駐車場～空港ビル～ホールディングルーム～航空機までのバリアフリー化を推進します。

参考：鉄道駅のバリアフリー化について

・バリアフリー化推進駅としては、以下が想定されます。

路線名	駅名	ホーム形状	駅施設の障害			常駐係員	バスアクセス性	自動車アクセス性	バリアフリー化推進駅
			ホームへの段差	跨線橋の階段	駅舎出入口の段差				
-	青森駅東口	島式	-	あり	-	有人駅			
	青森駅西口	島式	-	あり	あり	有人駅			
J R 東北本線	東青森	島式	-	あり	-	有人駅			-
	小柳	相対式	あり	-	-	無人駅			
	矢田前	相対式	あり	あり	-	無人駅			-
	野内	島式	-	あり	-	無人駅			-
	浅虫温泉	相対式	-	あり	-	有人駅			-
J R 奥羽本線	新青森	単線片側式	あり	-	-	無人駅			
	津軽新城	相対式	-	あり	-	有人駅			-
	鶴ヶ坂	相対式	あり	あり	あり	無人駅			-
	大釈迦	島式	あり	あり	あり	無人駅			-
	浪岡	島式	あり	あり	なし	有人駅			-
J R 津軽線	油川	単線片側式	あり	-	-	有人駅			-
	津軽宮田	単線片側式	あり	-	-	無人駅			-
	奥内	相対式	-	あり	-	有人駅			-
	左堰	単線片側式	あり	-	-	無人駅			-
	後潟	単線片側式	-	-	あり	有人駅			
	中沢	相対式	あり	あり	-	無人駅			-

「バリアフリー化推進駅」の設定の考え方

- 駅施設の障害としては、跨線橋が最も大きいため、跨線橋を横断する必要のない駅、あるいはエスカレーター、エレベーターの設置されている駅
- 極力、ホームへの段差や駅舎出入口の段差の無い駅
- 極力、係員が常駐している駅
- 極力、バスや自動車のアクセス性が良好な駅

運行本数の改善・複線化

表 運行本数の改善・複線化に関連する施策

	短期 (～H19)	中長期 (H20～)	事業主体
利用者ニーズを踏まえた鉄道ダイヤの見直し検討			市、鉄道事業者
鉄道の運行本数の増加			鉄道事業者
線路の複線化の検討、行き違い設備の検討			鉄道事業者

【短期・中長期の考え方】

利用者ニーズを踏まえた鉄道ダイヤの見直し検討

- ・ 早急に運行本数の増加を図ることは困難なため、利用者ニーズや駅の利用動向を踏まえたダイヤの見直しを短期的に促進していきます。

鉄道の運行本数の増加

- ・ 住民アンケートにおいても要望が強いことから、路線や時間帯を検討しながら、可能な箇所から運行本数の増加を促進していき、短期～中長期の対応とします。

線路の複線化の検討、行き違い設備の検討

- ・ 線路の複線化や行き違い設備の整備は、運行本数の増加に向け、必要性が高いものの、一方で整備費等の問題も指摘されることから、中長期的に検討します。

運賃システムの見直し

表 運賃システムに関連する施策

	短期 (～H19)	中長期 (H20～)	事業主体
中心市街地の買物利用者への鉄道割引制度の促進			市、鉄道事業者 関係機関

【短期・中長期の考え方】

中心市街地の買物利用者への鉄道割引制度の促進

- ・鉄道利用者層の拡大を図るため、中心市街地の買物利用者への駐車割引制度と同様のシステムとして、鉄道割引制度の促進を図ります。

雪対策の強化

表 雪対策の強化に関連する施策

	短期 (～H19)	中長期 (H20～)	事業主体
雪対策の強化			鉄道事業者、 関係機関
線路の複線化の検討、行き違い設備の検討			鉄道事業者
インターネットのホームページや携帯電話等の通信機器による 運行状況等の情報提供の検討			鉄道事業者、 関係機関

【短期・中長期の考え方】

雪対策の強化

- ・現在も各事業者によって雪対策は実施されていますが、住民アンケートにおいて「雪の日の大幅な遅れ・運休等の改善」を望む意見は多くなっています。よって、短期～中長期的な対応として、今後も継続的に雪対策の強化を促進していきます。

線路の複線化の検討、行き違い設備の検討

- ・線路の複線化や行き違い設備の検討は、雪対策としても重要ですが、整備費等の問題も指摘されることから中長期的な対応とします。

インターネットのホームページや携帯電話等の通信機器による運行状況等の情報提供の検討

- ・利用者にとって、冬期積雪時に在来線等の運行状況を把握することは非常に重要ですが、必ずしも容易に情報が得られない状況となっています。よって、インターネットのホームページや携帯電話等の通信機器により、リアルタイムに情報提供を行うことについて、必要性や可能性の検討を促進していきます。

<バス交通に関する施策メニュー>

乗合バス事業の規制緩和により、バス事業を取り巻く環境が大きく変化しています。
 今後は、バス利用の促進と採算性の向上を図るため、市全体の公共交通システムのサービス性向上に向け、各種施策を講じていきます。

運行サービスの向上

表 運行サービスの向上に関連する施策

	短期 (～H19)	中長期 (H20～)	事業主体
道路整備や開発動向を考慮した路線網の再編検討 (新幹線新駅や青森操車場跡地等へのバス路線等)			市、バス事業者、 関係機関
旧浪岡町と中心市街地を結ぶ通勤バスの整備			市、バス事業者、 関係機関
市街地循環型バス等の検討			市、バス事業者
効率的な路線バスの活用			市、バス事業者、 関係機関
時間帯別の利用しやすいダイヤ設定			
・都心部～郊外方面路線			市、バス事業者 関係機関
・市街地内路線			市、バス事業者 関係機関
バスベイの新規設置の促進			市、バス事業者 関係機関

【短期・中長期の考え方】

道路整備や開発動向を考慮した路線網の再編検討

- ・今後の道路整備や市街地整備、拠点開発動向を考慮したバス路線網の再編について、短期～中長期的に検討していきます。
- ・特に、新幹線新駅や青森操車場跡地、青森空港等、バスターミナル機能を持った施設においては、利用者の動向等を把握しながら、路線設定を行います。

旧浪岡町と中心市街地を結ぶ通勤バスの整備

- ・旧浪岡町と中心市街地（新青森駅、青森駅等）を結ぶ通勤バスの整備について、検討を行います。

市街地循環型バス等の検討

効率的な路線バスの活用

- ・効率的かつ効果的で多様なバス路線の設定について、検討を進めます。

時間帯別の利用しやすいダイヤ設定

- ・各時間帯ごとの利用しやすいダイヤの設定により、新たな利用者の誘発や自動車からの転換を促進していきます。（最終バスの発車時刻の調整等）

バスベイの新規設置の促進

- ・バス利用利便性の向上に向け、可能な箇所からバスベイの新規設置を促進していきます。

バス優先施策の導入

表 バス優先施策の導入に関連する施策

	短期 (～H19)	中長期 (H20～)	事業主体
バス専用・優先レーンの徹底			
・国道4号、7号、103号			市、警察
バス専用・優先レーンの延長検討			
・国道4号、7号			国、市、警察
・国道103号			県、市、警察
バス優先信号の設置検討			
・中心市街地地区主要バス運行道路			市、警察
中心市街地地区における公共交通軸の構築			
・中心市街地地区における公共交通軸の構築（新町通り）			国、県、市、関係 機関

【短期・中長期の考え方】

バス専用・優先レーンの徹底

- ・大きなハード整備を伴わずに効果が上がることが期待できる施策であり、交通取り締まり強化等により、既に指定されているバス専用レーンや優先レーンの機能を十分発揮させるため、短期的な位置づけとします。

バス専用・優先レーンの延長検討

- ・国道4号、7号についてはバス専用・優先レーンを延長し、カラー舗装することにより、優先施策を拡大周知することが必要であることから、中長期的に検討を行います。
- ・国道103号については、現状では季節限定の優先施策となっていますが、通年での施策展開を中長期的に検討します。

バス優先信号の設置検討

- ・円滑な運行と定時性確保に向けた効果的な施策として、主に中心市街地地区の主要バス運行道路を対象として、公共車両優先システム導入を中長期的に検討します。

中心市街地地区における公共交通軸の構築

- ・新町通りは、青森駅に向かう路線バスが集中していますが、自家用車等、一般車の流入が多く、駐停車車両や右左折車両も多いことから、渋滞が発生し、路線バスの速度低下を招いています。
- ・そのため、新町通りを路線バスが円滑に走行できる「公共交通軸」と設定し、自家用車等の一般車を新町通りと並行する路線に極力誘導する施策を講じます。

運行系統表示の充実

表 運行系統表示の充実に関連する施策

	短期 (～H19)	中長期 (H20～)	事業主体
系統図や分かりやすい時刻表の発行			市、バス事業者
インターネットのホームページによる時刻表、系統の情報提供			市、バス事業者
携帯電話等の通信機器による時刻表、系統の情報提供			市、バス事業者

【短期・中長期の考え方】

系統図や分かりやすい時刻表の発行

インターネットのホームページによる時刻表、系統の情報提供

携帯電話等の通信機器による時刻表、系統の情報提供

- ・ 現行のバス利用を活性化するため、普段バスに乗らない方々でも気軽に利用できるよう、NPO等と連携しながら、通信技術等を活用した各種情報発信を順次行います。

バス停環境の向上

表 バス停環境の向上に関連する施策

	短期 (～H19)	中長期 (H20～)	事業主体
バリアフリー化を考慮した上屋、ベンチ、照明、風よけの設置検討			
・国道4号、7号等広幅員の主要バス路線のバス停			市、バス事業者、 関係機関
・その他の路線のバス停			市、バス事業者、 関係機関
バスロケーションシステムの拡充検討			
・都心部～郊外方面の主要バス路線のバス停			市、バス事業者、 関係機関
・その他の路線のバス停			市、バス事業者、 関係機関

【短期・中長期の考え方】

バリアフリー化を考慮した上屋、ベンチ、照明、風よけの設置検討

- ・バスを待っている際の快適性向上を図るため、可能なところからバス停施設の充実を図り、バス停の高質化を推進します。
- ・国道4・7号等、利用者が多く、スペース的にある程度の余裕があるバス停において、計画的に整備を図っていきます。

バスロケーションシステムの拡充検討

- ・技術革新が進むITS技術等の導入を視野に入れながら、バスロケーションシステムの高度化を進め、利用者が望む情報の提供と、バス事業者の効率的な運行支援を図っていきます。

運賃システム等の見直し

表 運賃システム等の見直しに関連する施策

	短期 (～H19)	中長期 (H20～)	事業主体
バスカードシステムの利便性向上の検討			市、バス事業者、 関係機関
乗り継ぎ運賃システムの導入検討			市、バス事業者、 関係機関
運賃体系の検討や割引サービス拡大検討			市、バス事業者、 関係機関

【短期・中長期の考え方】

バスカードシステムの利便性向上の検討

- ・乗降時間の短縮等による利用利便性向上について、検討を行います。

乗り継ぎ運賃システムの導入検討

- ・バス交通の利用が公共交通利用に不可欠な青森市では、鉄道とバス、バスとバスの乗り継ぎ利用も想定されることから、バスカードなどを取り入れながら、乗り継ぎによる割高感を抑えるような運賃システム等の導入検討を進めます。

運賃体系の検討や割引サービス拡大検討

- ・利用しやすい運賃体系を検討するとともに、新たな利用者層を拡大するため、各種サービス（例えば、中心市街地との連携による買物割引制度等）の展開について、検討を行います。

バリアフリー型車両の導入

表 バリアフリー型車両の導入に関連する施策

	短期 (～H19)	中長期 (H20～)	事業主体
バリアフリーを考慮した車両の拡充検討			バス事業者、関係機関
LED式行き先表示導入による行き先視認性の向上			民間バス事業者

【短期・中長期の考え方】

バリアフリーを考慮した車両の拡充検討

- ・利用時の抵抗の軽減を図るため、バリアフリーを考慮した車両の拡充検討を行います。
- ・また、乗降時におけるバス車内の安全な移動の確保に向け、ニーリング付き車両や手すりの多い車両などの充実を図ります。

LED式行き先表示導入による行き先視認性の向上

- ・市営バスについては、市内運行分全車に対応しており、引き続き民間バスへの拡大を推進します。

乗り継ぎ利便性の向上

駅までの距離が近く、鉄道への乗り継ぎ利用がある程度見込まれる駅については、ソフト施策の実施により、バス&ライドを促進することが可能と考えられます。よって、そうした駅を「バス&ライド強化駅」として設定し、優先的にバス&ライドを推進していきます。

表 乗り継ぎ利便性の向上に関連する施策

	短期 (~ H19)	中長期 (H20 ~)	事業主体
駅～バス停間の案内誘導の充実			
・バス&ライド強化駅			市、鉄道事業者、 バス事業者、 関係機関
・強化駅以外の駅			市、鉄道事業者、 バス事業者、 関係機関
鉄道とバスの乗換え利便性向上に向けた情報の掲示			
・バス&ライド強化駅			市、鉄道事業者、 バス事業者、 関係機関
・強化駅以外の駅			市、鉄道事業者、 バス事業者、 関係機関
鉄道とバスの接続性向上			
バス停への駐輪場の設置			
			市、バス事業者、 関係機関
古川バス停の機能改善による利便性向上			
			市、バス事業者、 関係機関
将来的なバスターミナル整備の検討			
			市、バス事業者、 関係機関

【短期・中長期の考え方】

駅～バス停間の案内誘導の充実

- ・基本的な情報であるバス乗り場案内をわかりやすくするため、バス&ライド強化駅から早急に整備していきます。

鉄道とバスの乗換え利便性向上に向けた情報の掲示

- ・鉄道への乗換えが可能なバス停等における情報の掲示について、検討を行っていきます。

鉄道とバスの接続性向上

- ・交通結節点機能を向上させ、公共交通利用を促進するために、雨雪時の移動も考慮しながら、バス停と駅の連続性を確保します。
- ・特に、多くの人々が鉄道とバスの乗換えを行うものと想定される主要な駅においては、十分な対応を図っていきます。

バス停への駐輪場の設置

- ・バス利用圏域の拡大策の一環として、自転車とバスの利用動向を調査するとともに用地等の確保が容易な箇所から、駐輪場の設置を進めていきます。

古川バス停の機能改善による利便性向上

- ・青森市のバス利用拠点である古川バス停について、結節点としての役割とバリアフリーの視点を考慮しながら、乗り場案内の充実等を進めていきます。

将来的なバスターミナル整備の検討

- ・古川バス停をはじめ、今後の開発動向やバス利用動向を踏まえながら、必要に応じて、バリアフリー化を考慮したバスターミナル整備を検討していきます。

雪対策の強化

表 雪対策の強化に関連する施策

	短期 (～H19)	中長期 (H20～)	事業主体
雪対策の強化			国、県、市、 バス事業者

【短期・中長期の考え方】

雪対策の強化

- ・冬期におけるバスの走行性やバス停の利用利便性を維持するため、路線バスが運行されている路線やバス停における除排雪や消融雪等の強化を継続的に推進していきます。
- ・特にバス停歩道部においては、利用者の安全性・快適性向上を図るため、消雪による無雪化を推進します。

< TDM施策及び啓発活動の推進 >

表 TDM施策及び啓発活動の推進

	短期 (~H19)	中長期 (H20 ~)	事業主体
ノーマイカーデーの促進			
・ ノーマイカーデーの検討と導入促進			市、関係機関
時差出勤の推進			
・ 時差出勤の継続と拡大検討			県、市、関係機関
研究会、シンポジウム、PR資料作成等の推進			
・ TDM施策に関する研究会・懇談会・シンポジウム等の実施、PR資料の作成等			国、県、市、関係機関

【短期・中長期の考え方】

ノーマイカーデーの促進

- ・ 過度な自家用車依存からの脱却と公共交通の利用促進に向け、ノーマイカーデーの社会実験実施と本格導入について、検討していきます。
- ・ ノーマイカーデーの社会的機運を高める方法として、例えば、実験に賛同する商店（あるいは商店街）の協賛等により、ビール券やコーヒー券等の無料・割引チケットの発行等を行い、参加者にとってはそれらのチケットを受け取るメリットが、商店街にとっては、人のにぎわいや活気が生まれ、顧客の購買機会が増えるメリットが得られることが考えられます。

時差出勤の推進

- ・ 冬期の朝ピーク時における道路混雑の緩和を目的として、短期的に時差出勤を実施しています。
- ・ 各行政機関や民間事業所等にPRを行い、社会的機運を高めるための検討を行っています。

研究会、シンポジウム、PR資料作成等の推進

- ・ TDM施策の導入にあたっては、市民の理解と参加・協力が不可欠なことから、TDM施策に関する啓発に向け、研究会の開催や、懇談会・シンポジウムの実施、PR資料の作成等を図ります。

< 雪に強い交通体系の構築に関する施策メニュー[再掲] >

表 雪に強い交通体系の構築に関する施策

		短期 (~ H19)	中長期 (H20 ~)	事業主体
航空・鉄道 交通	雪対策の強化			鉄道事業者、 関係機関
	線路の複線化の検討、行き違い設備の検討			鉄道事業者
	インターネットのホームページや携帯電話等の 通信機器による運行状況等の情報提供の検討			鉄道事業者、 関係機関
バス交通	雪対策の強化			国、県、市、 バス事業者
自動車 交通	雪対策の強化（防雪施設、消融雪施設等）			国、県、市
	時差出勤の促進			市、関係機関
歩行者・ 自転車 交通	雪対策の強化			国、県、市

【短期・中長期の考え方】

< 航空・鉄道交通 >

雪対策の強化

- ・現在も各事業者によって雪対策は実施されていますが、住民アンケートにおいて「雪の日の大幅な遅れ・運休等の改善」を望む意見は多くなっています。よって、短期～中長期的な対応として、今後も継続的に雪対策の強化を促進していきます。

線路の複線化の検討、行き違い設備の検討

- ・線路の複線化や行き違い設備の検討は、雪対策としても重要ですが、整備費等の問題も指摘されることから中長期的な対応とします。

インターネットのホームページや携帯電話等の通信機器による運行状況等の情報提供の検討

- ・利用者にとって、冬期積雪時に在来線等の運行状況を把握することは非常に重要ですが、必ずしも容易に情報が得られない状況となっています。よって、インターネットのホームページや携帯電話等の通信機器により、リアルタイムに情報提供を行うことについて、必要性や可能性の検討を促進していきます。

< バス交通 >

雪対策の強化

- ・冬期におけるバスの走行性やバス停の利用利便性を維持するため、路線バスが運行されている路線やバス停における除排雪や消融雪等の強化を継続的に推進していきます。
- ・特にバス停歩道部においては、利用者の安全性・快適性向上を図るため、消雪による無雪化を推進します。

<自動車交通>

雪対策の強化（防雪施設、消融雪施設等）

- ・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を今後も継続的に強化していきます。
- ・また、防雪柵や流融雪溝の設置、堆雪幅の確保を図るほか、地熱融雪等を推進します。
- ・除排雪においては、バス路線への実施強化を図っていきます。

時差出勤の促進

- ・冬期の朝ピーク時における道路混雑の緩和を目的として、短期的に時差出勤の検討を行います。
- ・各行政機関や民間事業所等にPRを行い、社会的機運を高めるとともに、浪岡地区への拡大についても検討を行っていきます。

<歩行者・自転車交通>

雪対策の強化

- ・除排雪の実施や、スクラム除雪事業等の住民等による雪対策活動の支援等、現在実施している雪対策を今後も継続的に強化していきます。
- ・コージェネレーション導入による熱の道路融雪への利用を積極的に行います。

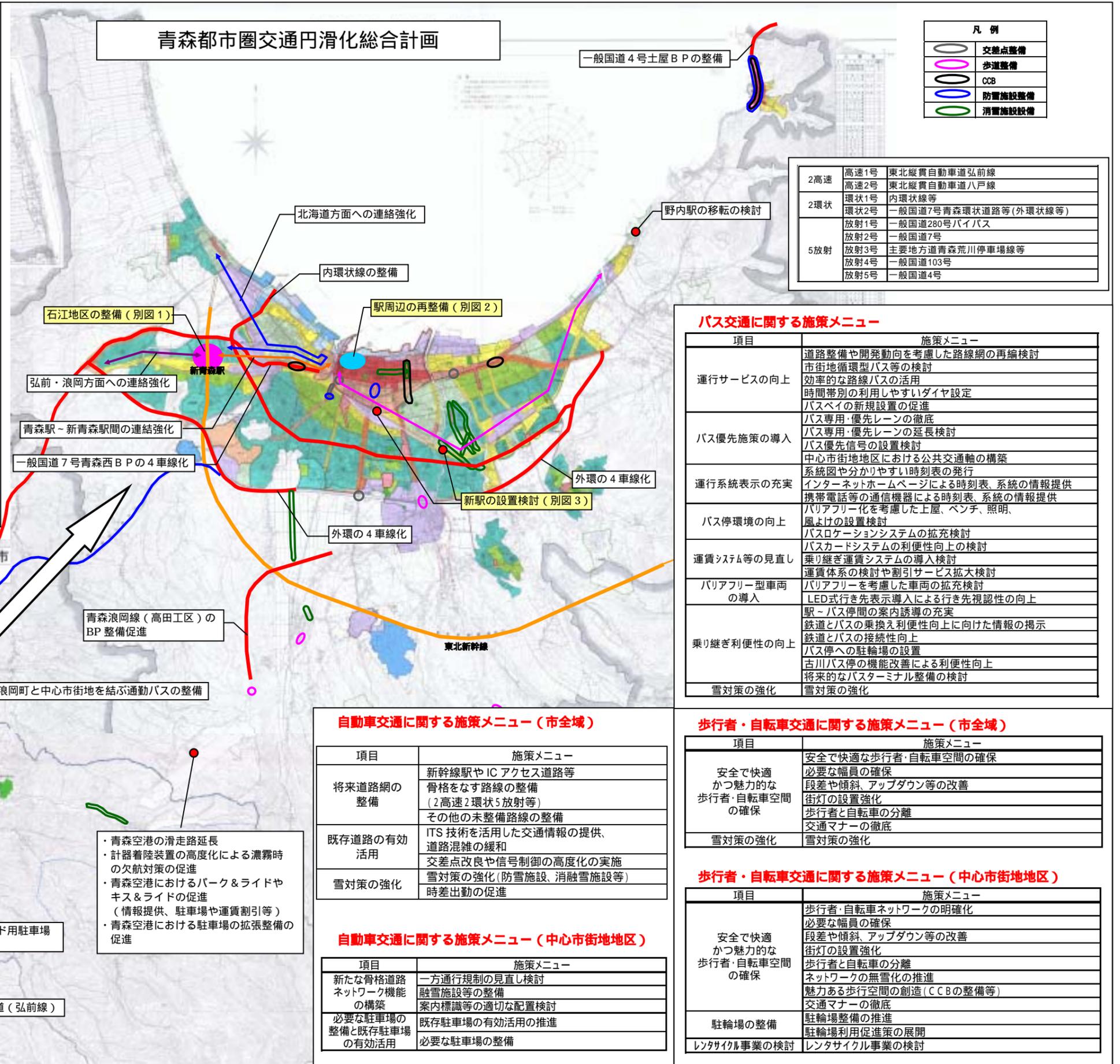
TDM施策及び啓発活動の推進

項目	施策メニュー
TDM施策及び啓発活動の推進	ノーマーカーデーの促進
	時差出勤の推進
	研究会、シンポジウム、PR資料作成等の推進

航空・鉄道交通に関する施策メニュー

項目	施策メニュー
空港・駅施設の充実検討	施設の利用利便性向上
バスアクセス性の向上	空港や駅～バス停間の案内誘導の充実
	航空機や鉄道とバスの乗換え利便性向上に向けた情報の掲示
自動車アクセス性の向上	航空機や鉄道とバスの接続性向上及び、バス路線の充実
	パーク＆ライドやキス＆ライドの促進（情報提供、駐車場や運賃の料金割引等）
	必要な道路幅員の確保
徒歩・自転車アクセス性の向上	駅前の駐停車スペースの確保
	駅前の転回スペースの確保
	空港や駅周辺における必要な歩行空間の確保
空港・駅のバリアフリー化の推進	自転車駐輪スペースの確保
	駅周辺への街灯の設置
	鉄道駅におけるプラットフォームまでの段差解消
	鉄道駅におけるプラットフォームまでの必要な歩行通路幅員の確保
運行本数の改善・複線化	鉄道駅におけるホームから車両への段差や隙間等への対応
	視覚障害者に対応した誘導用ブロック等の設置
	聴覚障害者に対応した視覚的案内の充実
運賃システムの見直し	空港や駅前広場、ターミナル等、交通結節点のバリアフリー化の推進
	空港や駅周辺のアクセス道路におけるバリアフリー化の推進
雪対策の強化	利用者ニーズを踏まえた鉄道ダイヤの見直し検討
	線路の複線化の検討、行き違い設備の整備
雪対策の強化	中心市街地の買物利用者への鉄道割引制度の促進
	雪対策の強化
	線路の複線化の検討、行き違い設備の整備
雪対策の強化	インターネットのホームページや携帯電話等の通信機器による運行状況等の情報提供の検討
	インターネットのホームページや携帯電話等の通信機器による運行状況等の情報提供の検討

青森都市圏交通円滑化総合計画



凡例

○	交差点整備
○	歩道整備
○	CCB
○	防雪施設整備
○	消雪施設整備

2高速	高速1号	東北縦貫自動車道弘前線
	高速2号	東北縦貫自動車道八戸線
2環状	環状1号	内環状線等
	環状2号	一般国道7号青森環状道路等（外環状線等）
5放射	放射1号	一般国道280号バイパス
	放射2号	一般国道7号
	放射3号	主要地方道青森荒川停車場線等
	放射4号	一般国道103号
	放射5号	一般国道4号

バス交通に関する施策メニュー

項目	施策メニュー
運行サービスの向上	道路整備や開発動向を考慮した路線網の再編検討
	市街地循環型バス等の検討
	効率的な路線バスの活用
バス優先施策の導入	時間帯別利用しやすいダイヤ設定
	バスベ이의新規設置の促進
	バス専用・優先レーンの徹底
運行系統表示の充実	バス専用・優先レーンの延長検討
	バス優先信号の設置検討
	中心市街地地区における公共交通軸の構築
バス停環境の向上	系統図や分かりやすい時刻表の発行
	インターネットホームページによる時刻表、系統の情報提供
	携帯電話等の通信機器による時刻表、系統の情報提供
運賃システム等の見直し	バリアフリー化を考慮した上屋、ベンチ、照明、風よけの設置検討
	バスロケーションシステムの拡充検討
	バスカードシステムの利便性向上の検討
バリアフリー型車両の導入	乗り継ぎ運賃システムの導入検討
	運賃体系の検討や割引サービス拡大検討
	バリアフリーを考慮した車両の拡充検討
乗り継ぎ利便性の向上	LED式行き先表示導入による行き先視認性の向上
	駅～バス停間の案内誘導の充実
	鉄道とバスの乗換え利便性向上に向けた情報の掲示
雪対策の強化	鉄道とバスの接続性向上
	バス停への駐輪場の設置
	古川バス停の機能改善による利便性向上
雪対策の強化	将来的なバスターミナル整備の検討
	雪対策の強化

自動車交通に関する施策メニュー（市全域）

項目	施策メニュー
将来道路網の整備	新幹線駅やICアクセス道路等
	骨格をなす路線の整備（2高速2環状5放射等）
	その他の未整備路線の整備
既存道路の有効活用	ITS技術を活用した交通情報の提供、道路混雑の緩和
	交差点改良や信号制御の高度化の実施
雪対策の強化	雪対策の強化（防雪施設、消雪施設等）
	時差出勤の促進

自動車交通に関する施策メニュー（中心市街地地区）

項目	施策メニュー
新たな骨格道路ネットワーク機能の構築	一方通行規制の見直し検討
	融雪施設等の整備
必要な駐車場の整備と既存駐車場の有効活用	案内標識等の適切な配置検討
	既存駐車場の有効活用の推進
必要な駐車場の整備と既存駐車場の有効活用	必要な駐車場の整備
	必要な駐車場の整備

歩行者・自転車交通に関する施策メニュー（市全域）

項目	施策メニュー
安全で快適かつ魅力的な歩行者・自転車空間の確保	安全で快適な歩行者・自転車空間の確保
	必要な幅員の確保
	段差や傾斜、アップダウン等の改善
	街灯の設置強化
雪対策の強化	歩行者と自転車の分離
	交通マナーの徹底
雪対策の強化	雪対策の強化

歩行者・自転車交通に関する施策メニュー（中心市街地地区）

項目	施策メニュー
安全で快適かつ魅力的な歩行者・自転車空間の確保	歩行者・自転車ネットワークの明確化
	必要な幅員の確保
	段差や傾斜、アップダウン等の改善
	街灯の設置強化
	歩行者と自転車の分離
駐輪場の整備	ネットワークの無雪化の推進
	魅力ある歩行空間の創造（CCBの整備等）
レンタサイクル事業の検討	交通マナーの徹底
	駐輪場整備の推進
レンタサイクル事業の検討	駐輪場利用促進策の展開
	レンタサイクル事業の検討

浪岡市

一般国道7号浪岡町B.Pの整備促進

浪岡駅におけるパーク＆ライド用駐車場の整備の検討

東北縦貫自動車道（弘前線）

- ・青森空港の滑走路延長
- ・計器着陸装置の高度化による濃霧時の欠航対策の促進
- ・青森空港におけるパーク＆ライドやキス＆ライドの促進（情報提供、駐車場や運賃割引等）
- ・青森空港における駐車場の拡張整備の促進

旧浪岡町と中心市街地を結ぶ通勤バスの整備

青森浪岡線（高田工区）のBP整備促進

一般国道7号青森西B.Pの4車線化

青森駅～新青森駅間の連結強化

弘前・浪岡方面への連絡強化

石江地区の整備（別図1）

北海道方面への連絡強化

内環状線の整備

駅周辺の再整備（別図2）

一般国道4号土屋B.Pの整備

野内駅の移転の検討

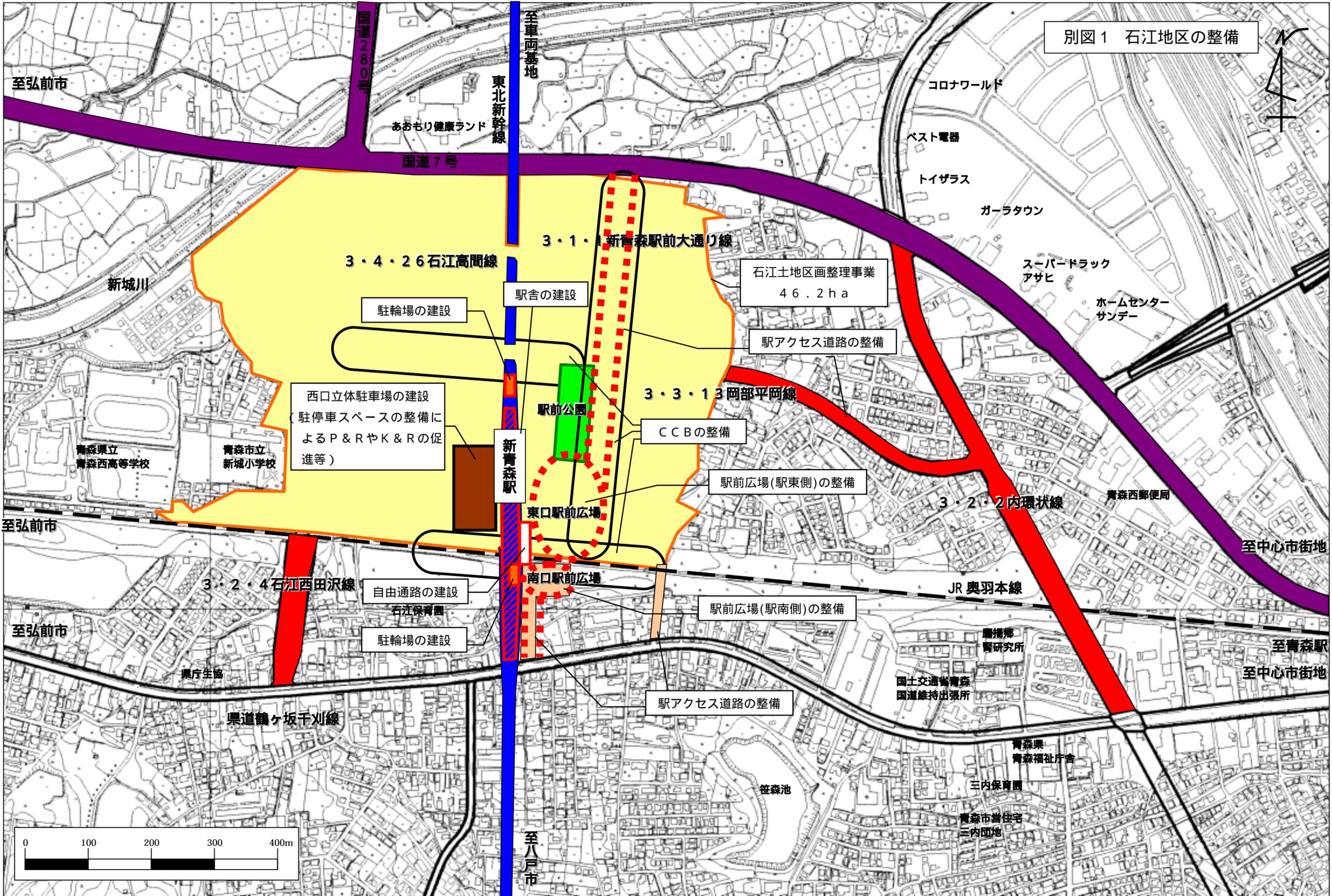
外環の4車線化

外環の4車線化

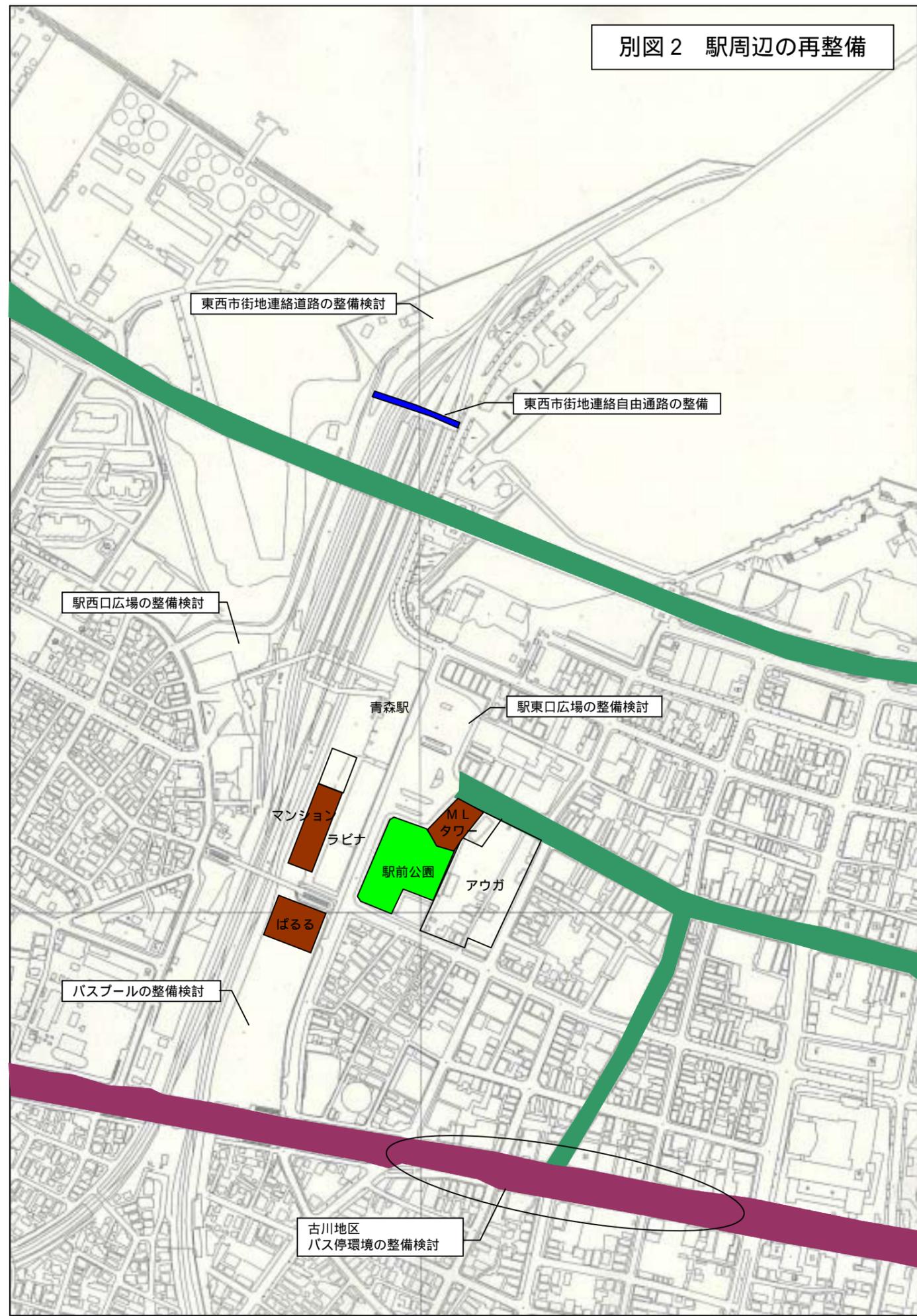
東北新幹線

新駅の新設検討（別図3）

別図1 石江地区の整備



別図2 駅周辺の再整備



東西市街地連絡道路の整備検討

東西市街地連絡自由通路の整備

駅西口広場の整備検討

青森駅

駅東口広場の整備検討

マンション
ラビナ

ML
タワー

駅前公園

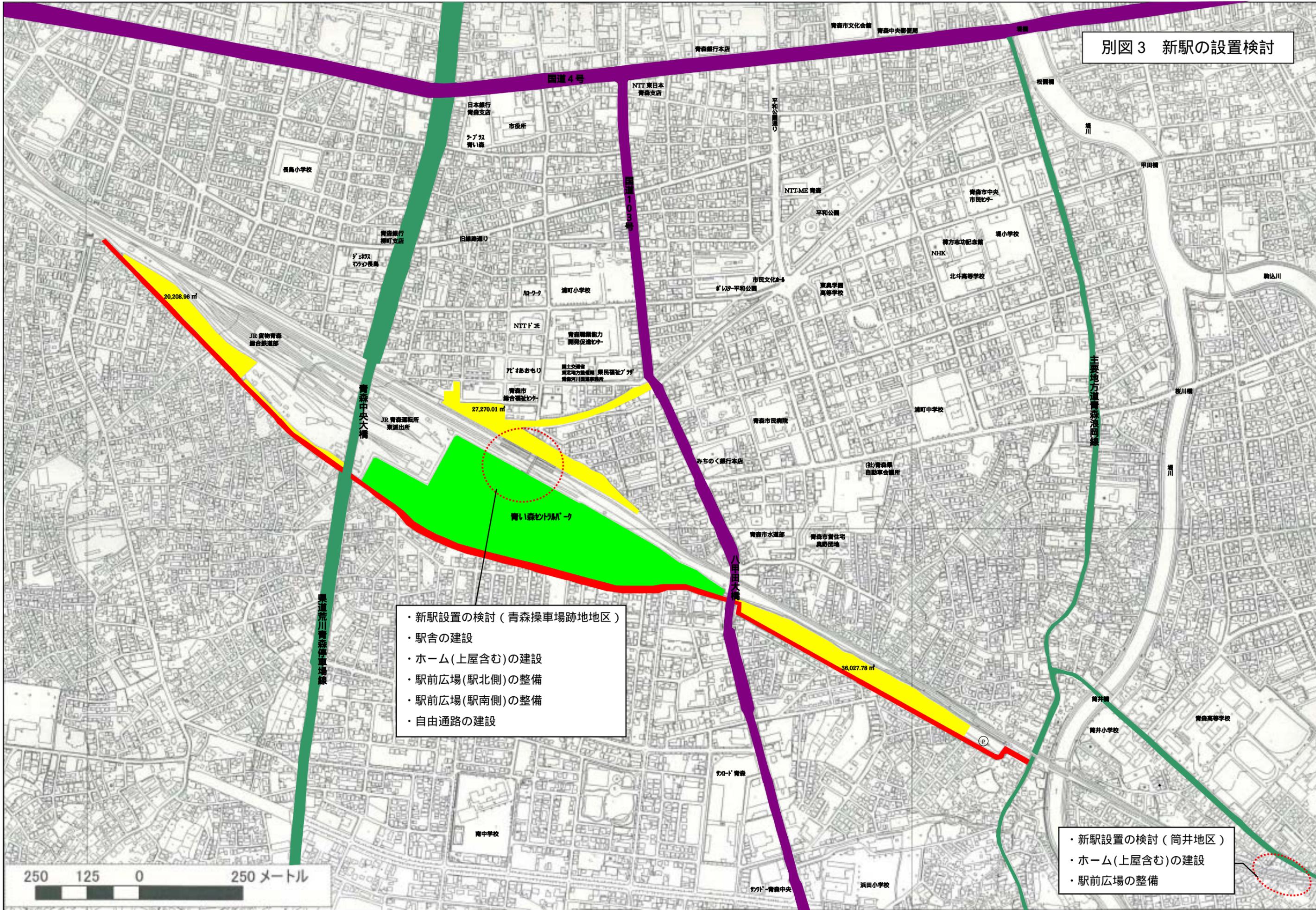
アウガ

ぱるる

バスプールの整備検討

古川地区
バス停環境の整備検討

別図3 新駅の設置検討



- ・新駅設置の検討（青森操車場跡地地区）
- ・駅舎の建設
- ・ホーム(上屋含む)の建設
- ・駅前広場(駅北側)の整備
- ・駅前広場(駅南側)の整備
- ・自由通路の建設

- ・新駅設置の検討（筒井地区）
- ・ホーム(上屋含む)の建設
- ・駅前広場の整備

250 125 0 250メートル

用語解説

【キス&ライド】

- ・ 駅まで車で送ってもらい、鉄道に乗り換えて移動するシステムのこと

【サイクル&バスライド】

- ・ 自転車とバスを乗り継いで移動するシステムのこと

【サイクル&ライド】

- ・ 自転車と鉄道を乗り継いで移動するシステムのこと

【シビルミニマム】

- ・ 自治体によって保証されるべき市民生活の最低基準

【ニーリング付きバス車両】

- ・ 乗り降りがしやすいように、停止時に床が昇降するバス車両のこと

【パーク&バスライド】

- ・ 車をバス停付近の駐車場に停めて、バスに乗り換えて移動するシステムのこと

【パーク&ライド】

- ・ 車を駅付近の駐車場に停めて、鉄道に乗り換えて移動するシステムのこと

【パサージュ】

- ・ 中庭や細い路地などの抜け道に面して店を構え、歩行者中心の空間を形成したもの

【バスベイ】

- ・ 専用の停車スペースを確保したバス停のこと

【バス&ライド】

- ・ バスと鉄道を乗り継いで移動するシステムのこと

【バスロケーションシステム】

- ・ バスの位置情報を集約的に把握して運行を管理し、バス停でバス接近表示等を行うシステムのこと

【パラソルショップ】

- ・ 広幅員の歩行空間等にパラソルを並べて形成された商空間のこと

【バリアフリー】

- ・ 高齢者や障害者に配慮して、段差などのバリア（障壁）をなくすこと

【フリンジパーキング】

- ・ 市街地のフリンジ（縁）に車を駐車すること

【モータリゼーション】

- ・ 自動車が生生活必需品として普及する現象。自動車の大衆化。

【ITS】

- ・ 最先端の情報通信技術を用いて、人と道路と車両を情報で結ぶシステムのこと

【LED】

- ・ バスの行き先等の電光表示のこと

【OD調査】

- ・ アンケート等をもとに、人や車が移動した際の起終点（OD：Origin-Destination）等を調べ、地区の交通特性を把握する調査

【TDM施策】

- ・ 自家用車の利用の仕方を変更して、渋滞の緩和を図る施策のこと。例えば、時差出勤、ノーマイカーデー、相乗りなど様々な施策がある。

【VICS】

- ・ 渋滞状況、所要時間、工事・交通規制等に関する道路交通情報をリアルタイムに車に提供するシステムのこと