

青森市総合都市交通戦略
青森市地域公共交通連携計画
< 概 要 版 >

平成 21 年 10 月

青森市総合都市交通対策協議会
青 森 市

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

青森市を取り巻く環境

- ・少子高齢化の進展、人口減少社会の到来
- ・日本有数の豪雪地帯
- ・平成 22 年度内の新幹線新青森駅開業

青森市のまちづくりの方針

「青森都市計画マスタープラン（平成 11 年 6 月）」
基本理念:コンパクトシティの形成
 交通体系に関する整備方針

- ・自家用自動車利用に過度に依存しない総合交通体系づくり

青森市のまちづくりに関する動向

中心市街地活性化

「青森市中心市街地活性化基本計画（平成 19 年 2 月）」
基本理念:ウォーカーブルタウンの創造
 利用しやすく中心市街地へアクセスしやすい交通体系

- ・第 3 セクター化される東北本線の利便性向上
- ・現青森駅前広場の総合交通ターミナル化
- ・鉄道の二次交通である路線バス等への乗り換え利便性の向上

新幹線開業に向けた環境整備

- ・青森駅周辺整備、新青森駅周辺整備、浪岡駅周辺整備、並行在来線の経営分離への対応等

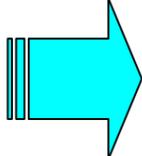
今までの都市交通体系整備計画

「青森市総合都市交通体系整備計画
 （平成 13 年 5 月策定、平成 18 年 3 月見直し）」
基本理念:人と環境にやさしい交通環境の形成を目指して

- ・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

コンパクトシティ形成を支える交通体系の整備

- ・公共交通の利便性向上及び利用の促進を図る
- ・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
- ・雪に強い交通体系の構築を図る



青森市の交通に関する動向

- ・自家用自動車依存が進行、公共交通利用者の減少
- ・自動車交通量の増加、通勤通学ピーク時や積雪期に幹線道路や主要交差点で渋滞が発生
- ・並行在来線の経営分離に伴う鉄道運営体制の変化
- ・市営バス事業の経営危機
- ・未整備の都市計画道路
- ・現実と乖離している将来目標道路網
- ・駐車場案内システムの老朽化

都市交通の課題

- 新幹線新青森駅と青森駅(中心市街地)のアクセス強化
- 鉄道を活用した都市内交通網の充実 鉄道網と路線バス網の連携強化
- 効率的で持続可能なバスネットワークの構築
- 環境変化に対応した道路網の構築 中心市街地内の交通環境の改善



総合都市交通戦略

新幹線新青森駅開業と中心市街地活性化を支援する重点交通戦略

- バス交通に関する戦略
 新幹線開業後の鉄道からの二次交通の確保等交通アクセスの連携強化、また、輸送効率を高めるための路線の再編、さらに市民の生活交通としてのバス交通確保、地区内の公共交通が不足している浪岡地区におけるコミュニティバスの運行
- 駐車場案内システムに関する戦略
 中心市街地内における駐車場情報の提供方法等についての調査・検討
- 街路整備に関する戦略
 少子高齢化、人口減少社会の到来や新幹線開業等の環境変化に対応する目標道路網の設定や、必要な道路の見極め
- 鉄道整備に関する戦略
 新駅設置など都市内交通機関としての利便性向上、新青森駅への直通運転など青い森鉄道線のシームレス化の推進



戦略策定体制

青森市総合都市交通対策協議会

- バス交通戦略実施方針
検討会議
- 浪岡地区バス交通戦略
実施方針検討会議
- 青森市中心市街地地区駐車場
活性化協議会
- 街路整備戦略実施方針
策定検討会議
- 「青森市青い森鉄道活用会
議」において検討された内
容を基本に、その他の鉄道
関連施策を追加

基本理念・基本方針

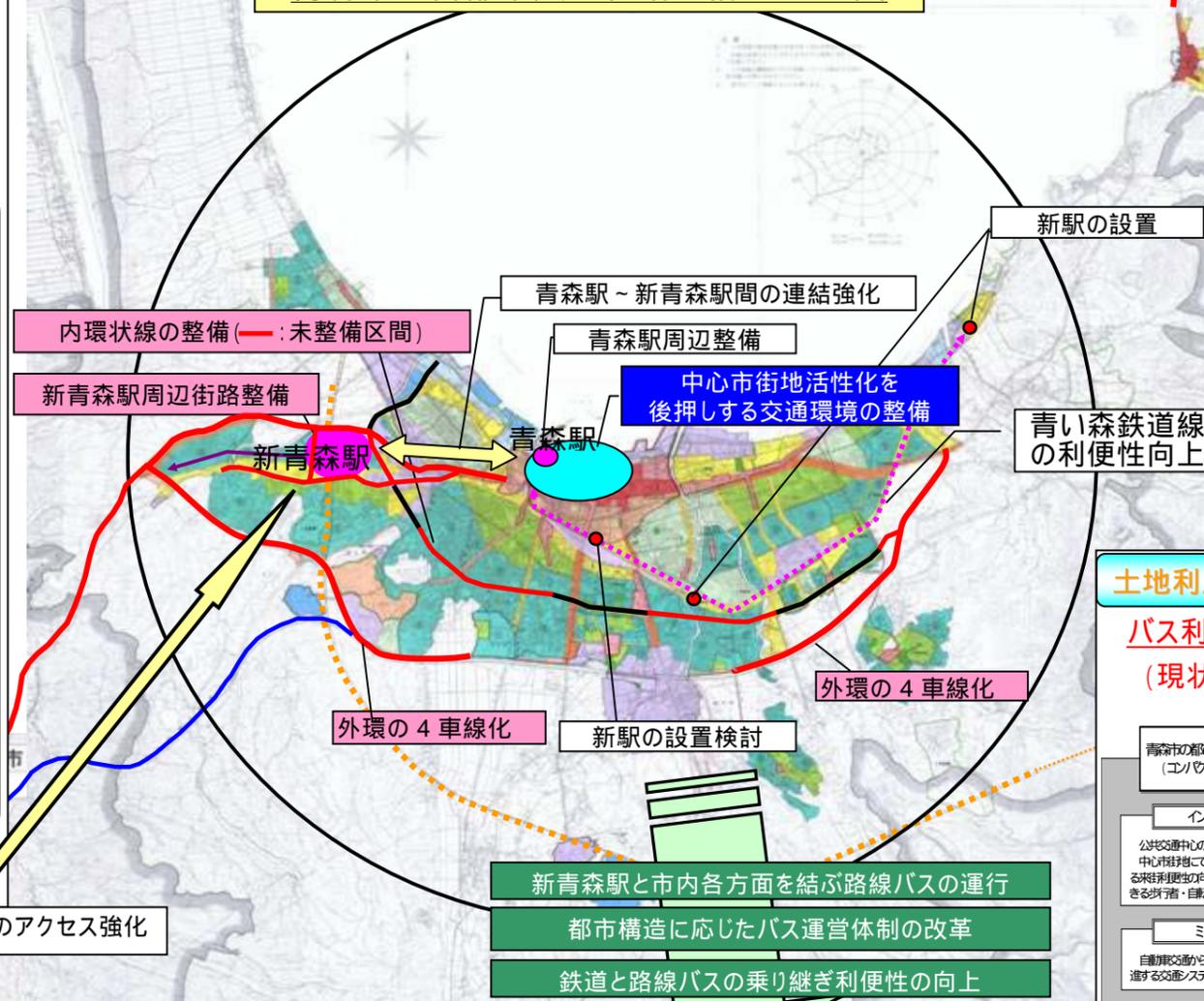
コンパクトシティ形成を支える
効率的で円滑な都市交通環境の形成
～人と環境にやさしい交通環境の形成～

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。

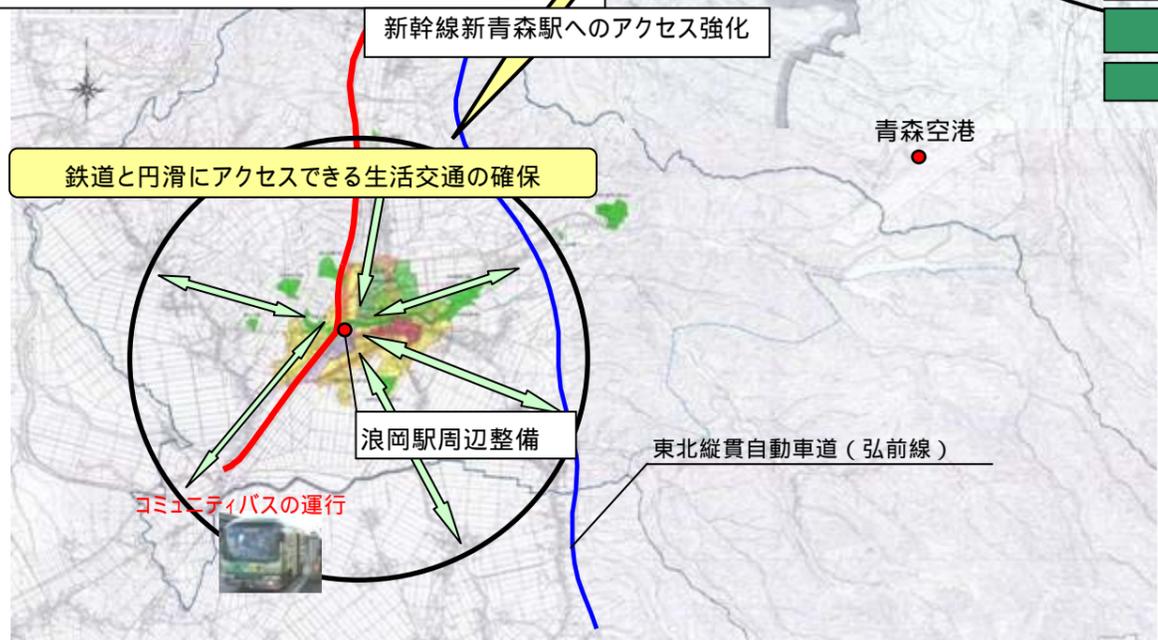
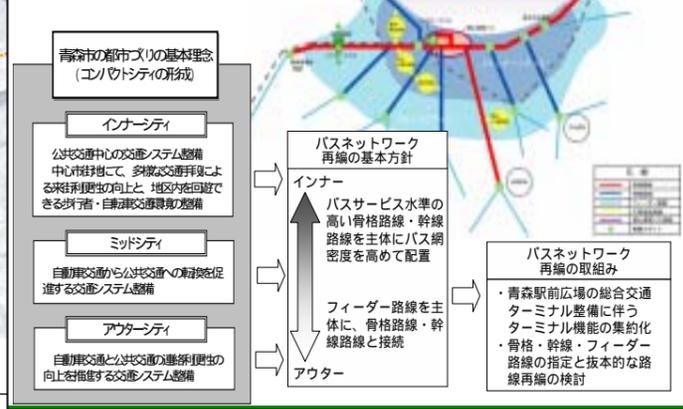
中心市街地活性化を後押しする交通環境の整備
 都市機能が集積している中心市街地へ誰もが円滑に移動できるための交通環境の整備を図ります。
 特に、新幹線開業効果をダイレクトに中心市街地へ享受するための交通アクセス環境の整備として、公共交通ネットワークや交通情報提供の充実を図り、中心市街地の活性化を後押しします。

青森市総合都市交通戦略整備イメージ図

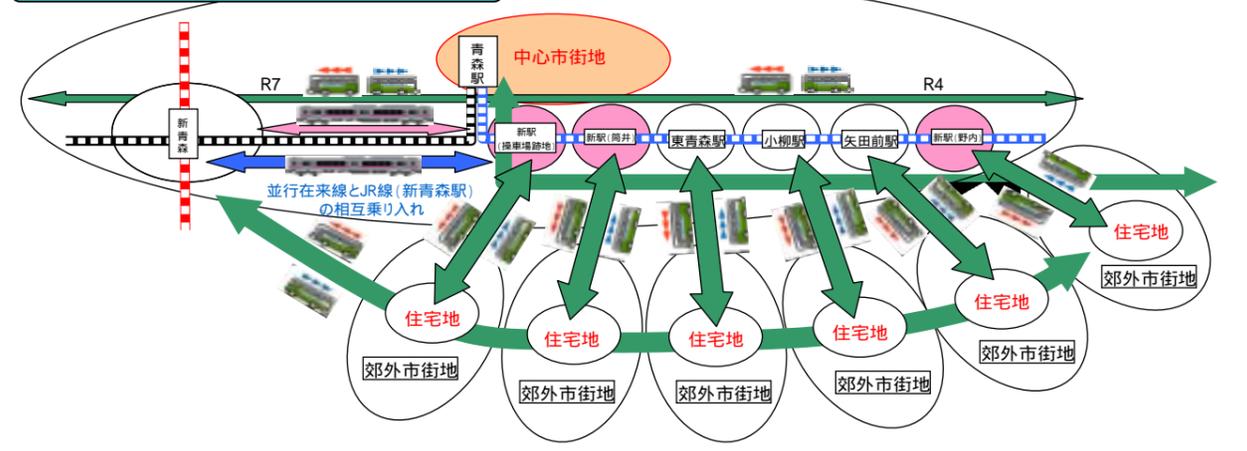


土地利用に対応した路線バス再編

バス利用可能人口は9.6%
(現状水準維持を目標)



鉄道・バス連携輸送システム



重点戦略

バス交通に関する戦略の概要

基本方針

<p>【まちづくりの方向性】 持続可能な都市運営を目指す「コンパクトシティの形成」 まちの賑わいを取り戻す中心市街地活性化施策の推進</p>	<p>【交通の現状】 少子高齢化の急速な進展による、交通弱者の増大 自家用車への過度な依存による、道路渋滞、環境負荷の増大 年々減少していく鉄道・バス利用者 路線の距離が長くバス交通の定時性・速達性の確保が困難 同路線・多系統が多くわかりにくいバス路線網</p>
<p>【外的環境の変化】 平成 22 年度に迫る新幹線新青森駅開業 新幹線開業に伴う並行在来線の青い森鉄道への移管</p>	



【公共交通体系の基本理念】
コンパクトシティを支える公共交通の整備
～人と環境にやさしい交通環境の形成～

「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」

【公共交通体系を支える役割分担】

行政	「公共の福祉施策としての生活交通を確保」
市民	「公平な受益者負担」
バス事業者	「効率的な運行」



【バス交通に関する戦略の基本方針】

市民のみならず来街者にとっても便利なバスとするため「乗りやすい、わかりやすい」バス交通ネットワークへの再編

都市構造(土地利用・人口分布)に対応したバス交通ネットワークの整備

新幹線新青森駅や青い森鉄道駅との連携による公共交通ネットワークの形成

バス交通に関する戦略の具体的な目標

現状の公共交通サービス水準 96%の維持

公共交通利用圏人口	利用圏外人口	青森市人口(H17 国調)	公共交通カバー率
300,603	10,905	311,508	96%

市営バスの利用可能な圏域として、居住地からバス停留所までの距離を 500m 以内と設定し、その圏域に住する人口の総人口に対する比率を公共交通カバー率と定義

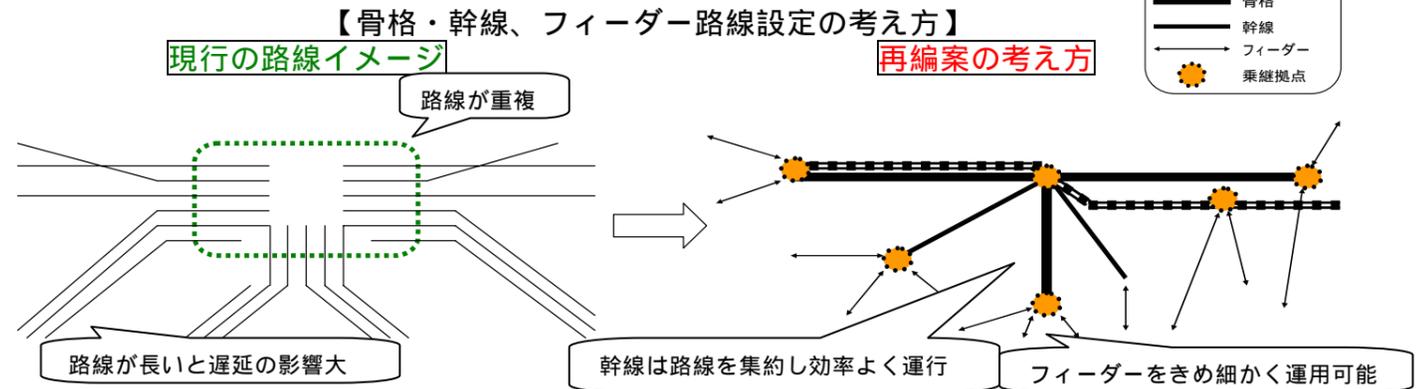
わかりやすく利用しやすいバス交通とするための路線区分設定

区分	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	・走行性、定時性、運行頻度に関して高水準な路線	・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	・運行距離が短くなり、バスの定時性が向上 ・路線が整理され、わかりやすいバス路線網となる
幹線	・骨格路線の補完する路線 ・市街地内を広く範囲に渡ってサービスする路線	・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部となるよう設定	・路線が整理され、わかりやすい路線網となる
フィーダー	・生活交通の確保	・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	・需要と利用実態に即した運行本数が確保され、利便性向上

スキーム

骨格・幹線路線とフィーダー路線の設定

複雑で長いバス路線を、骨格・幹線路線とフィーダー路線に区分し、短いバス路線で運行することにより、バスの定時性確保と車両の効率的な運用を図る。



骨格・幹線路線の運行の考え方

骨格・幹線路線を運行するにあたり、既存のルートに加え、新青森駅への接続を可能とし、さらに並行在来線新駅についても接続が可能な運行ルートを設定する。

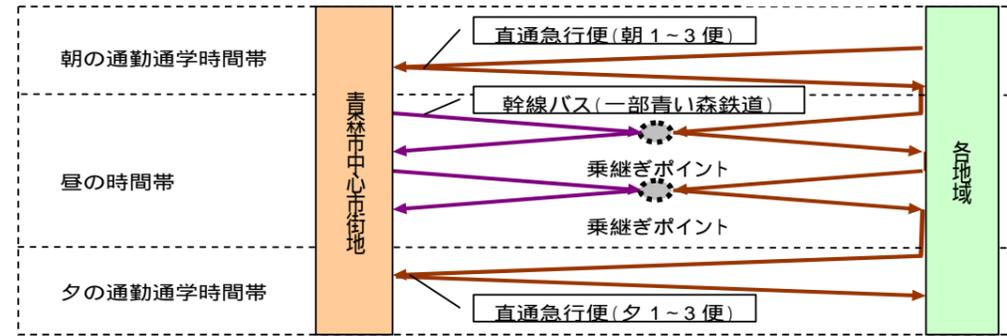
フィーダー路線の運行の考え方

フィーダー路線を運行するにあたり、速達性を求められる朝夕時は、青森駅直通便を運行し、昼間時は、乗継ぎ拠点までの折返し運行を行う。

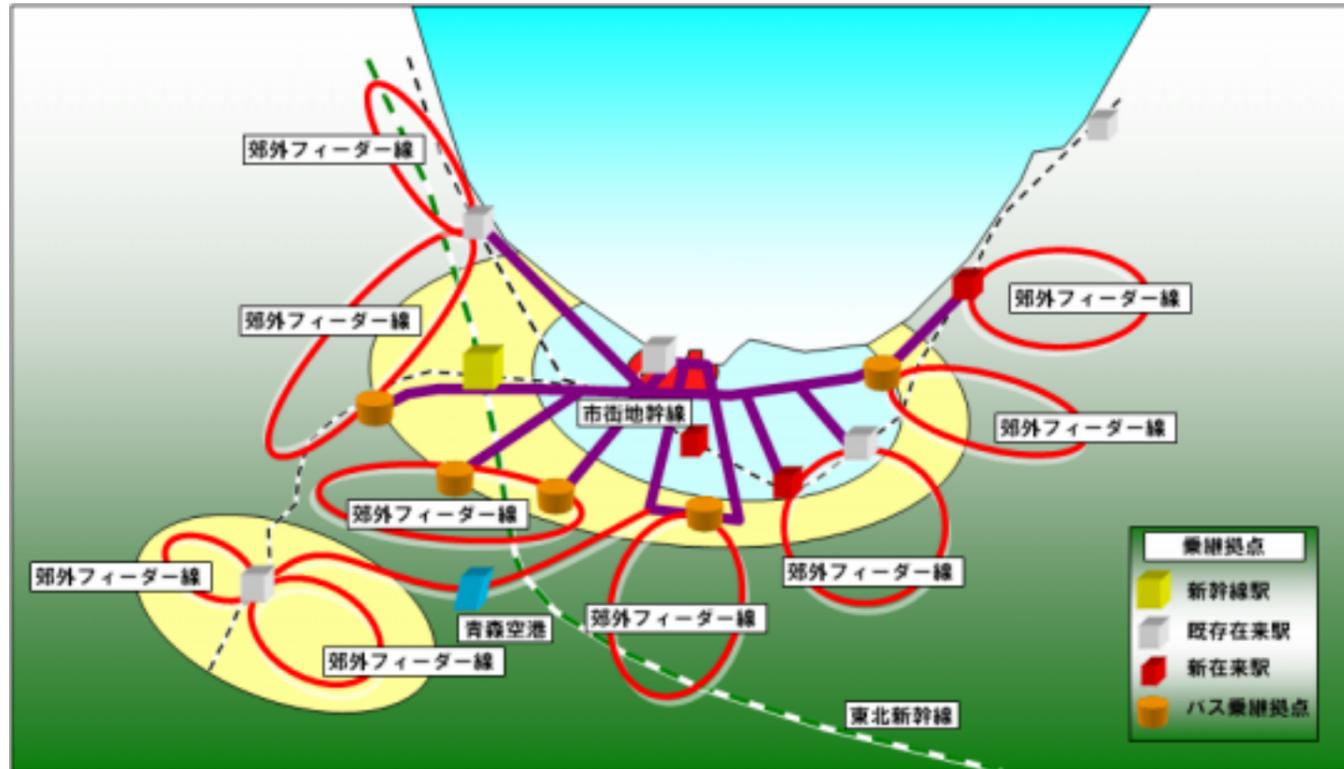
重点戦略

バス交通に関する戦略の概要

【フィーダー区間の基本運行パターン】



バス路線再編イメージ



事業戦略

- (1) 郊外フィーダー路線運営体制確立のための社会実験
- (2) 観光シャトル・ルートバス
- (3) バス&バス及びバス&レールのための乗継ポイント整備
- (4) 乗継抵抗感を軽減する乗継運賃割引制度の構築

- (5) 地域と公共交通を結ぶ共通ICカードシステムの導入
- (6) バス運行ダイヤ編成システムの導入
- (7) 乗継利便性向上のためのバスロケーションシステムの導入

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						

重点戦略

街路整備に関する戦略の概要

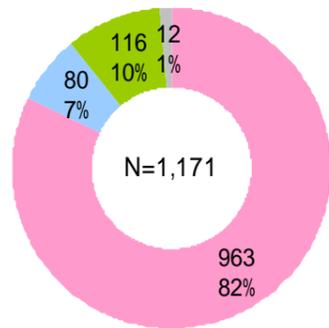
基本方針

- (1) 環境変化に対応した現実的な目標道路網の設定
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、これまでの道路網を見直し、コンパクトシティのまちづくり方針を踏まえた現実的な目標将来道路網を設定
- (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
- (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
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、現実的な目標将来道路網計画に基づき、選択と集中による効率的な街路整備を推進

検討内容

- ・将来交通需要予測結果に基づく、都市計画道路の見直し
- ・市民アンケートの実施により、市民意向を確認（H20 青森市政アンケート）

都市計画道路の見直しの必要性について



■見直した方がよい ■見直す必要はない ■わからない ■無回答

主な理由

- ・道路が計画された時点と現在では街の様子も交通状況も変わっており、変化に合わせて見直すべき
- ・限られた財源の中で整備を進めるには、必要路線を絞り込むことが必要だ
- ・費用に対して充分な効果が得られない都市計画道路は見直すべきだ

...など

スキーム

- (1) 都市計画道路整備の優先順位の設定方針
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
【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
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
- 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

(青森地区)

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だが、(都)内環状線は未整備区間が多い。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。

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ランク2に設定。

(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だが、環状機能を担う都市計画道路は未整備。このようなことから、環状系交通需要へ対応する(都)佐野沖沓線をランク2に設定。

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。

(2) 都市計画道路整備の優先順位の設定

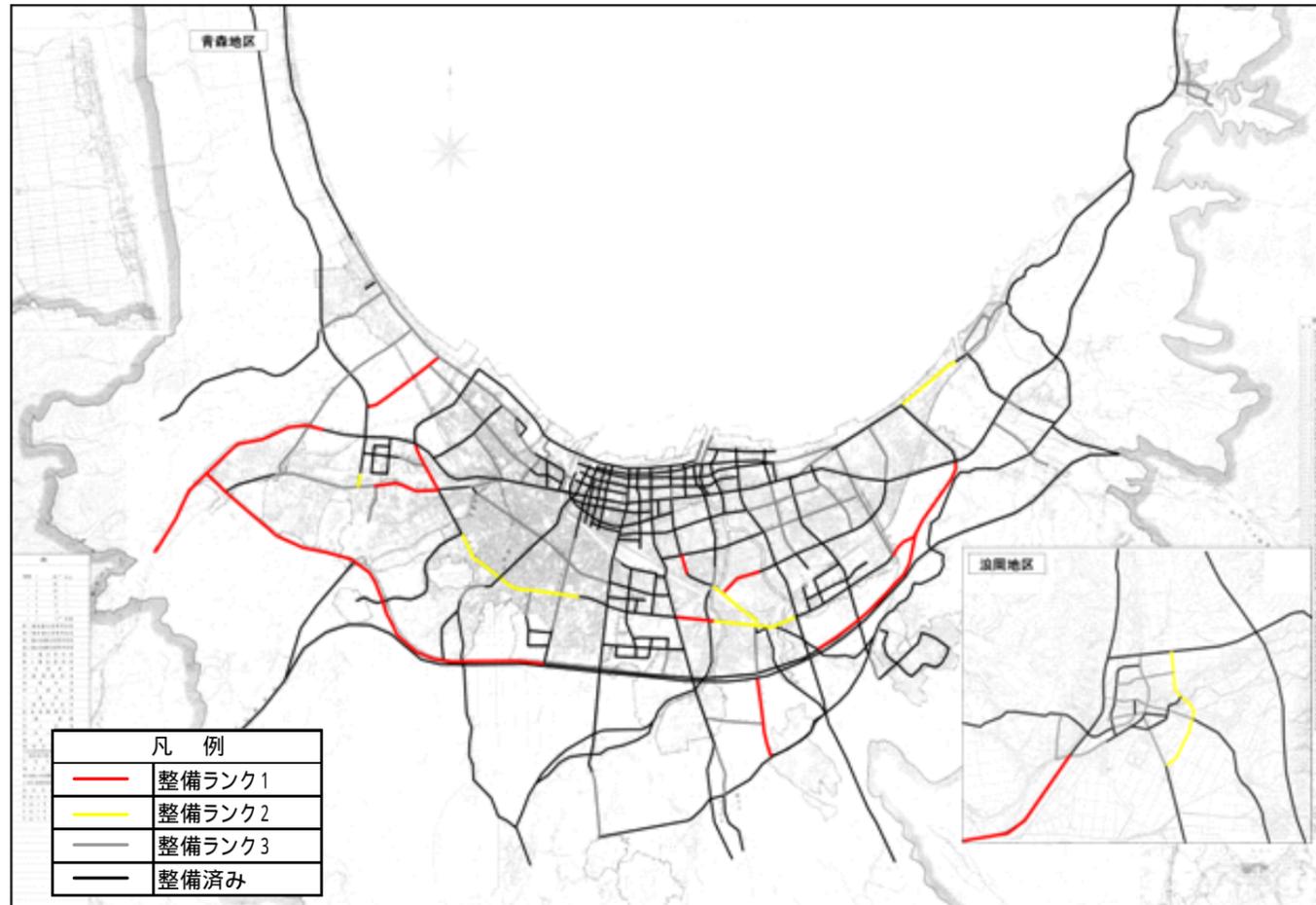
(3) 見直し対象路線の設定

実施スケジュール

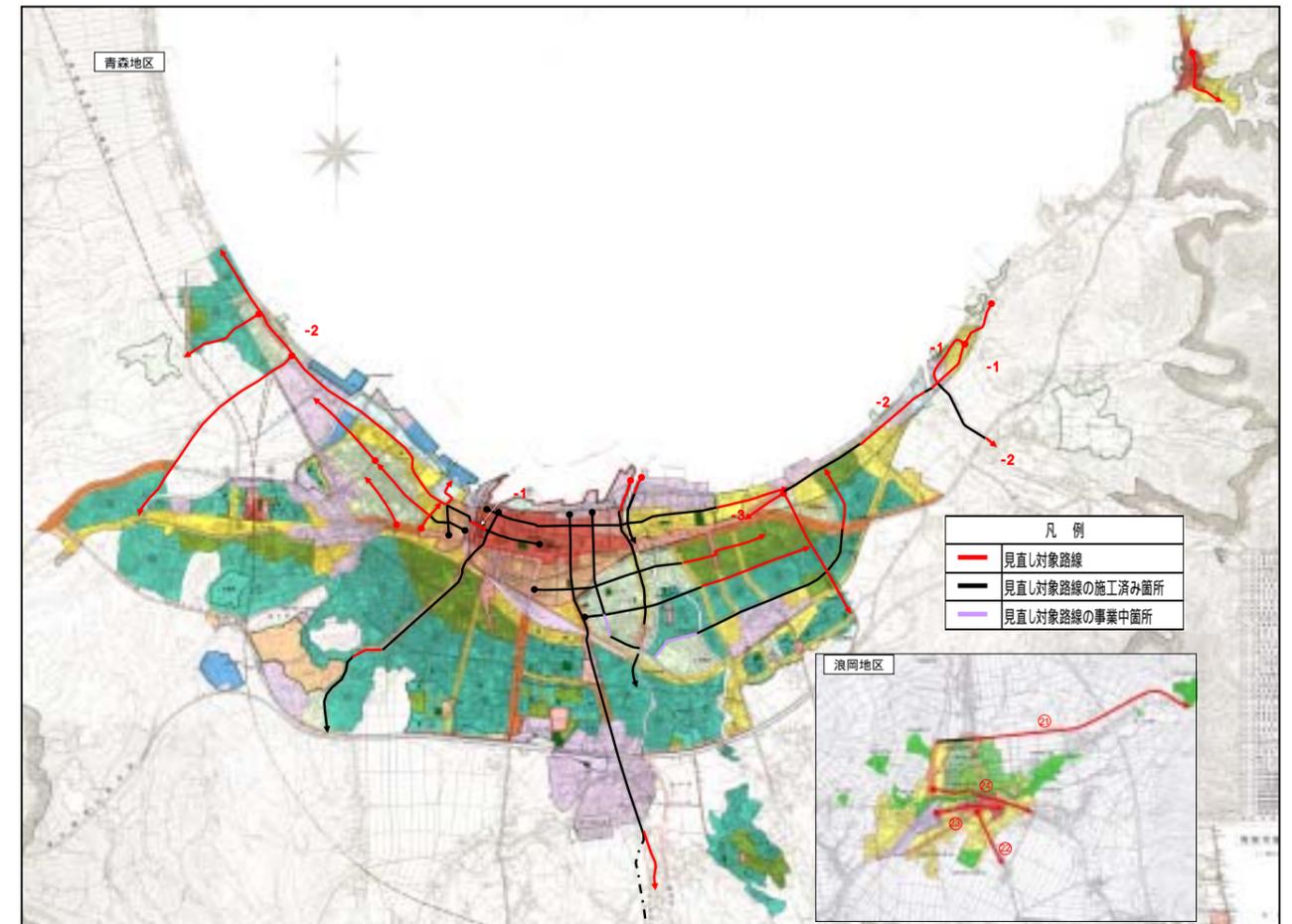
	実施主体	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	長期～	
ランク1								
事業着手に向けた準備	国、青森県、青森市	▶						
整備の実施	国、青森県、青森市			▶				
ランク2								
事業着手に向けた準備(～H27)	国、青森県、青森市	▶						
整備の実施(H27～)	国、青森県、青森市						▶	
ランク3								
事業着手に向けた準備(～H32)	国、青森県、青森市	▶						
整備の実施(H32～)	国、青森県、青森市						▶	
都市計画変更手続き								
市民・関係機関との合意形成が図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

鉄道整備（野内・筒井地区）に関する戦略の概要

都市計画道路整備計画



見直し対象路線



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）蛭貝八重田線	奥野2工区	市	整備ランク1（事業中）
（都）蛭貝八重田線	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）蛭貝八重田線	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）佐野沖蒔線		市	整備ランク2

図中 番号	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									
①	3	3	6 十和田通り線	青森市本町三丁目	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	青森市造道三丁目	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 蛭貝八重田線	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 西田沢線	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	あすなろ橋区間 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 新田線	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 油川線	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 津田線	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 通虫山の手 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	青森市浅虫字蛭谷	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 鶴野松山線	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 若松沖蒔線	浪岡大字浪岡字若松	浪岡大字北中野字中道	S56.8.18	S56.8.18	県告 686号	16	1,000	1,000	2区間	有	
㉓	3	5	1 停車場稲村線	浪岡大字浪岡字稲村	浪岡大字浪岡字稲村	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）

重点戦略

駐車場案内システムに関する戦略の概要

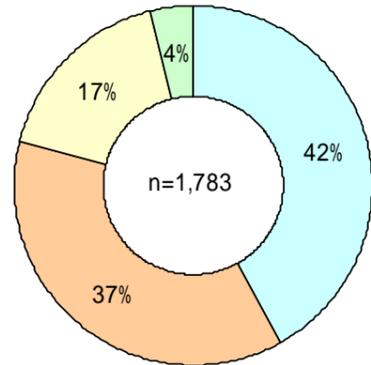
基本方針

現在の駐車場案内システムは、年間約2,100万円と多額の運営経費を必要とする中、駐車場平均占有率が31.06%（平成19年度）と非常に低い状況にあることから、既存システムを廃止し、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

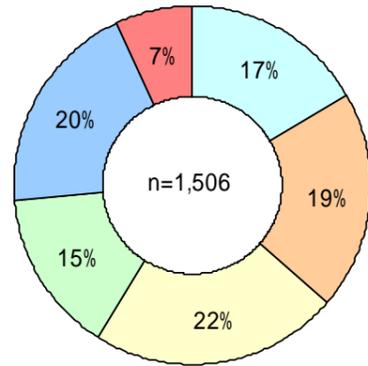
検討内容

- ・維持管理費と利用状況に基づく、費用対効果の検証
- ・市民アンケートの実施により、市民意向を確認（H20 青森市政アンケート）

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



□改善・改良 □現行のまま □廃止 □その他

□案内板数増加 □表示方法の改善
 □経路案内の表示 □待ち時間の表示
 □道路混雑状況の表示 □その他

スキーム

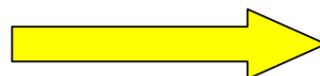
(1) これまでのシステムの廃止

- ・リアルタイムの満空情報の提供を廃止
- ・システムを構成している中央制御装置等の停止
- ・VICS情報の案内板への配信の停止

(2) 案内板の取扱い方法

個別案内板の活用

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



ブロック案内板の活用

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るため、地図情報をそのまま使用し駐車場の位置情報を表示



案内板の撤去

各道路管理者（国・県・市）が不要と判断した案内板については、各道路管理者において撤去

(3) 案内板以外による駐車場情報の提供

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（観光コンベンション協会発行）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

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		▶	▶	▶	▶	▶

重点戦略

鉄道整備（野内・筒井地区）に関する戦略の概要

新駅設置（野内・筒井地区）に関する基本方針

青い森鉄道線は、全国有数の豪雪都市である青森市街地のほぼ中央を横断していることから、新駅の設置により、通勤・通学等都市内交通機関としての利用利便性の向上を図り、経営持続可能性を高め、同線の活性化を促し、自家用自動車に過度に依存しない人と環境に優しい総合都市交通体系の一翼を担う

新駅設置（野内・筒井地区）に関する事業概要

青い森鉄道線の運賃収入の多くを占める通勤・通学利用を促進するため、野内・筒井地区に新駅を設置（野内地区新駅については、現駅の移設の方向で検討）

（１）野内地区

工業高校が移転開学することに伴い、主な通学手段となる鉄道利用の増加が見込まれることから、同校近傍に新駅を設置し、利便性向上・利用者増加を図る

近傍に青森市営バス東部営業所が立地しており、ターミナル機能を有していることから、レール&バスの乗り継ぎ利便性を高め、公共交通機関相互の利用促進を図る



（２）筒井地区

同地区は住宅密集地で、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い

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・通学の利便性を確保することで利用者の増加を図る



事業スケジュール

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、現在基本構想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。