

青森市総合都市交通戦略
青森市地域公共交通総合連携計画

平成 21 年 10 月

青森市総合都市交通対策協議会
青 森 市

目 次

第1部 総論（交通現況と都市交通戦略の基本方針）	1
第1章 策定にあたっての基本的な考え方	2
1 青森市総合都市交通戦略策定の背景・目的	2
2 対象区域	3
3 実施期間	3
4 基本理念	3
5 基本方針	3
第2章 これまでのまちづくりへの取組み	4
1 青森市の概況	4
2 人口減少と少子高齢化の状況	5
3 青森市の気象と都市づくりの方向性	6
4 市街地の拡大と中心市街地の空洞化	7
5 青森市のまちづくりの基本方針（都市計画マスタープラン）	9
6 中心市街地の活性化	12
7 東北新幹線新青森駅開業効果の受け皿づくり	14
第3章 これまでの都市交通体系整備の取組み	23
1 平成4年青森都市圏パーソントリップ調査	23
2 青森市総合都市交通体系整備計画	26
3 青森都市圏交通円滑化総合計画の指定	29
第4章 青森市の交通の現状	31
1 自動車交通の現状	31
2 公共交通の現状	36
3 道路整備の現状	45
4 中心市街地の交通環境の現状	49
5 青森市の都市交通の課題	56
第2部 各論	58
第1章 青森市総合都市交通戦略の概要	60
第2章 基本方針実現のための交通戦略	62
1 雪国の暮らしを支える交通戦略	62
2 交流促進と連携強化を支援する交通戦略	64
3 安全で安心な暮らしを守る交通戦略	65
4 都市機能の高度化を支援する交通戦略	67
5 環境にやさしく地球温暖化対策に寄与する交通戦略	69

第3章 重点戦略	バス交通に関する戦略	70
1	バス交通に関する戦略の基本方針	70
2	わかりやすく利用しやすいバス路線の再編	72
3	新たな運営体制の確立への課題	79
4	バス路線再構を具現化するハード・ソフト事業戦略	80
5	実施スケジュール	86
第4章 重点戦略	街路整備に関する戦略	87
1	街路整備に関する戦略の基本方針	87
2	都市計画道路整備方針	88
3	都市計画道路見直し候補路線の抽出	91
4	都市計画道路整備計画と見直し対象路線	92
5	実施スケジュール	94
第5章 重点戦略	駐車場案内システムに関する戦略	95
1	駐車場案内システムに関する基本方針	95
2	案内板の取扱い方法	95
3	駐車場情報の提供方法	96
4	今後の具体的な検討内容	97
5	実施スケジュール	97
第6章 重点戦略	鉄道整備（野内・筒井地区）に関する戦略	98
1	新駅設置（野内・筒井地区）に関する戦略基本方針	98
2	新駅設置（野内・筒井地区）に関する事業概要	99
3	実施スケジュール	100
第7章	推進体制	101
1	戦略に位置付けられた事業の実施及び進行管理	102
2	市民・事業者・行政の役割	103
第3部	交通手段別施策	104
第1章	自動車交通に関する施策メニュー	105
第2章	歩行者・自転車交通に関する施策メニュー	111
第3章	航空・鉄道交通に関する施策メニュー	119
第4章	バス交通に関する施策メニュー	126
第5章	モビリティマネジメントの推進	135
用語集		136

本計画のうち、第1部及び第2部は「地域公共交通の再生及び活性化にかかる法律」に規定する「地域公共交通総合連携計画」に、第3部は「都市圏交通円滑化総合計画」（青森都市圏は平成18年3月31日付で交通円滑化総合対策実施都市圏に指定）に対応するものです。

第 1 部 総論(交通現況と都市交通戦略の基本方針)

第 1 章 策定にあたっての基本的な考え方

1 青森市総合都市交通戦略策定の背景・目的

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

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

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

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

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

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

地域公共交通連携計画とは

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

2 対象区域

本戦略の対象区域は、青森県青森市全域とします。

3 実施期間

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

4 基本理念

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

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

5 基本方針

本戦略の基本理念の実現のため、本戦略の基本方針を次のとおり定めます。

1. 地域に根ざした持続可能な公共交通体系の整備

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

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

2. 選択と集中による計画的な街路整備の促進

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

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

3. 中心市街地活性化を後押しする交通環境の整備

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

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

第2章 これまでのまちづくりへの取組み

1 青森市の概況

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

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

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

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

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

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

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

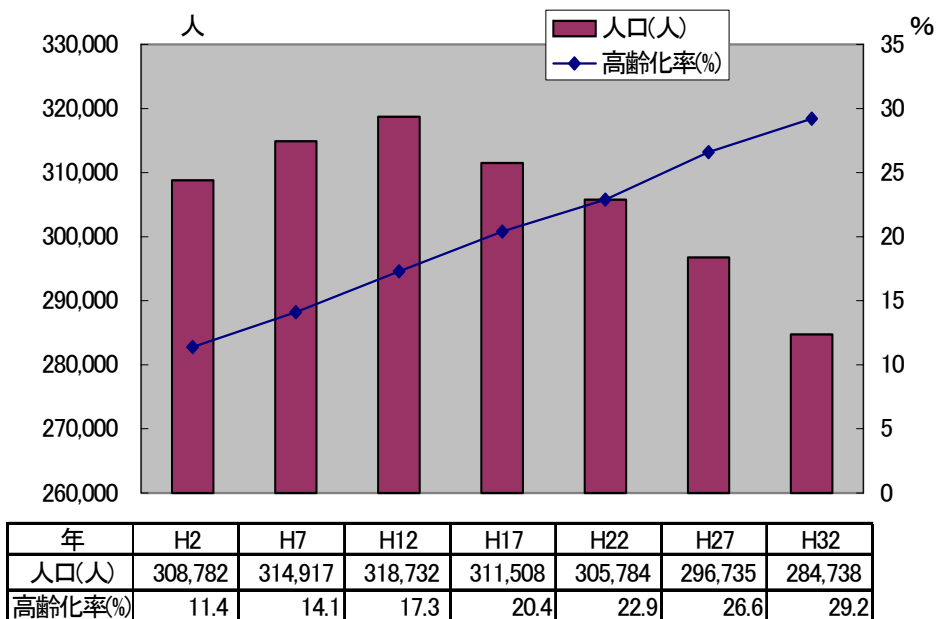


2 人口減少と少子高齢化の状況

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

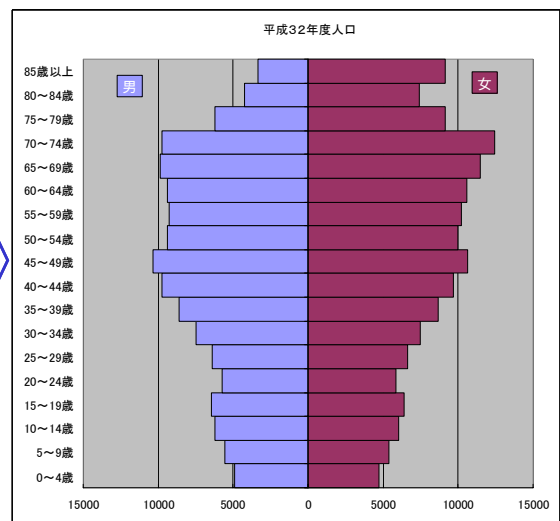
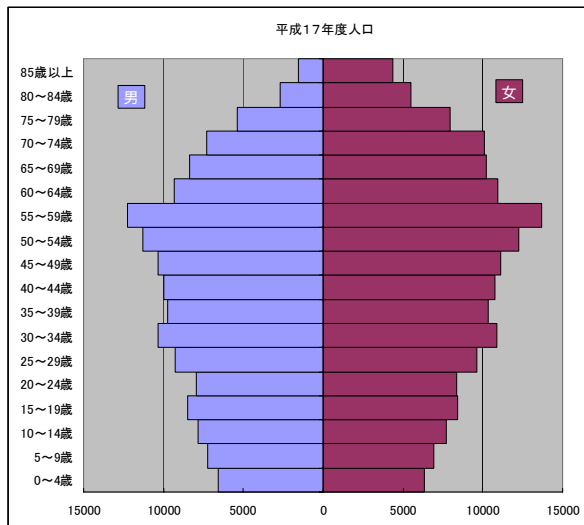
一方、高齢化率については、平成17年は20.4%ですが、今後さらに上昇し、平成32年には29.2%まで達すると予測しています。また、5歳年齢階層別人口による人口動態をみると、15歳未満の年少人口の割合は減少し、少子高齢化が進行しています。

青森市の人口と高齢化率の推移・推計



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

年齢5歳階級別人口の推計



3 青森市の気象と都市づくりの方向性

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

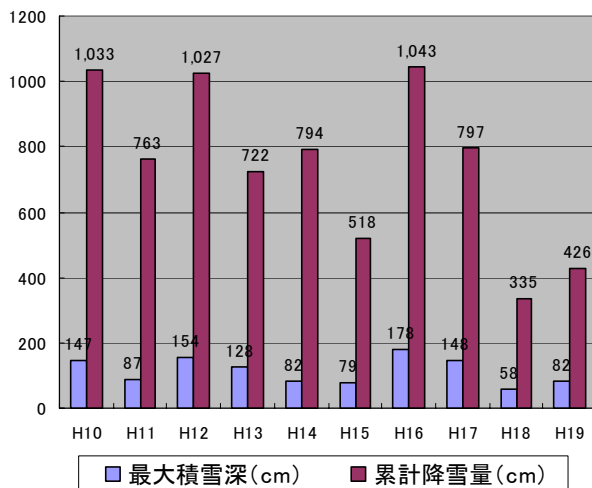
雪は、本市の上水道の源として市民の喉を潤す一方、毎日の除雪作業や交通渋滞を引き起こすなど、市民生活に重大な影響を与えており、この除排雪に要する経費は本市の行財政コストに大きな負担となつてのしかかっています。

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

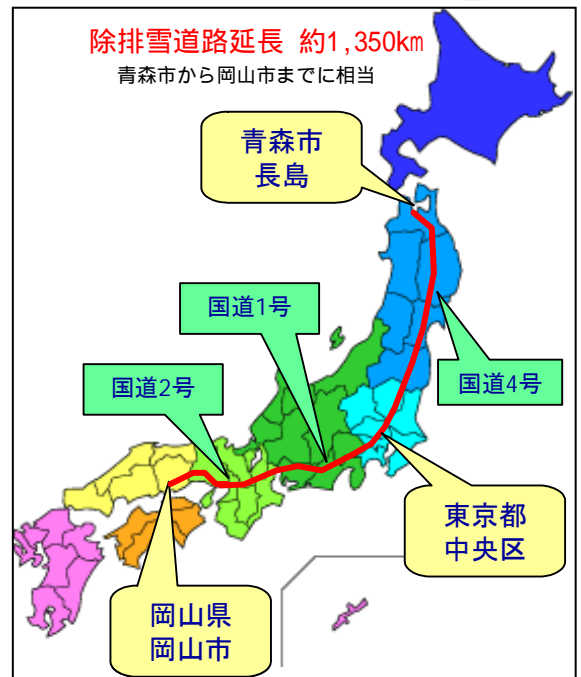
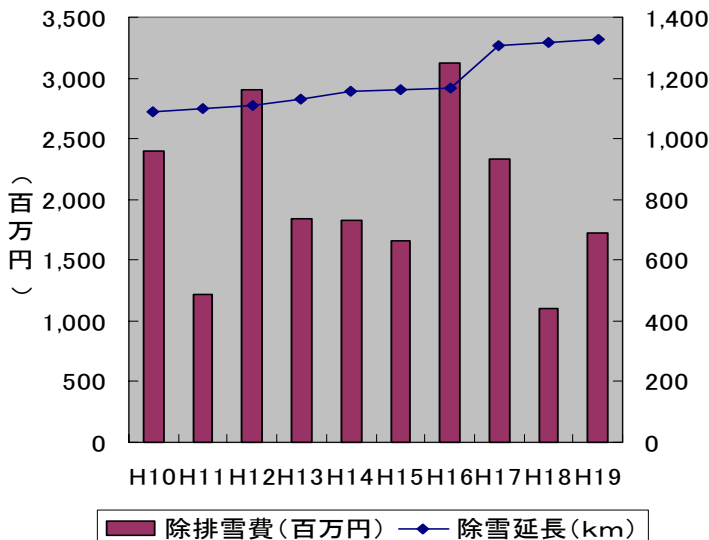
積雪時における市民生活の確保のための道路の除排雪管理延長は約 1,350 km となっており、その経費は、平成 16 年度と平成 17 年度でそれぞれ 31 億 2 千万、23 億 3 千万円と膨大な額となり、市全体の年間予算の約 3% を占めています。

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

累計降雪量と最深積雪値の推移



除排雪経費と除雪延長の推移



4 市街地の拡大と中心市街地の空洞化

(1) 市街地拡大の変遷

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

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

青森市の面積

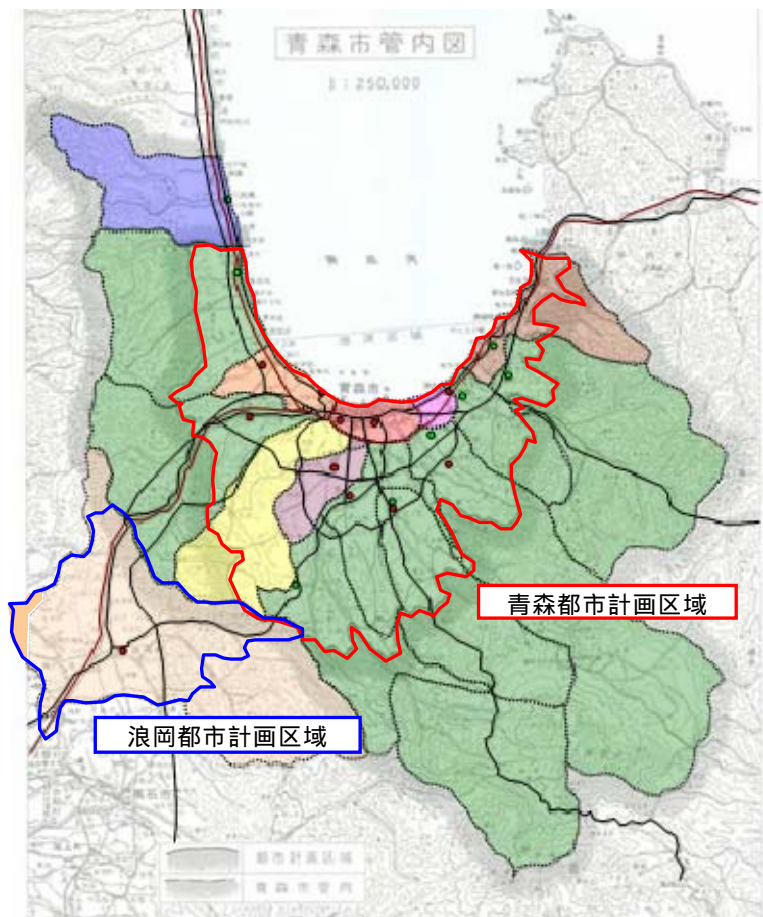
単位: km²

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

(H18.10.1現在)

市町村合併の変遷

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



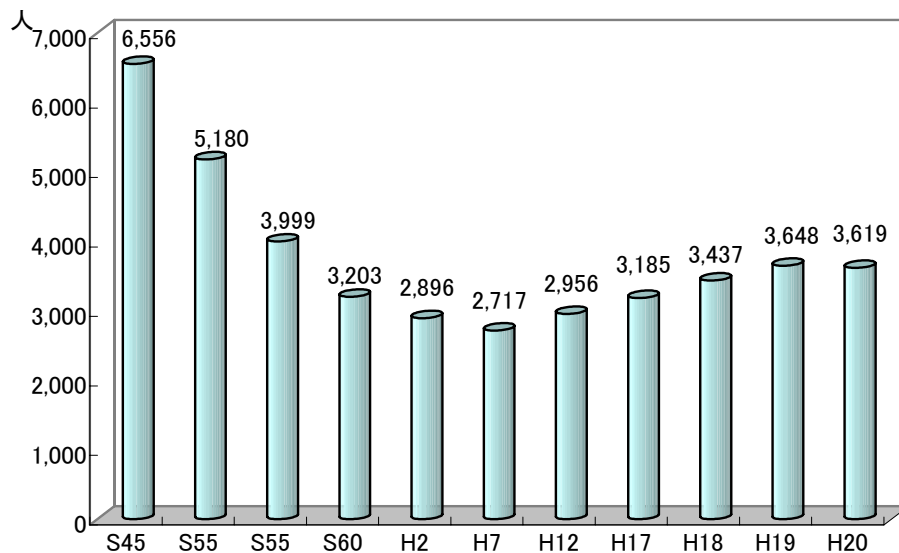
(2) 中心市街地の空洞化

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

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

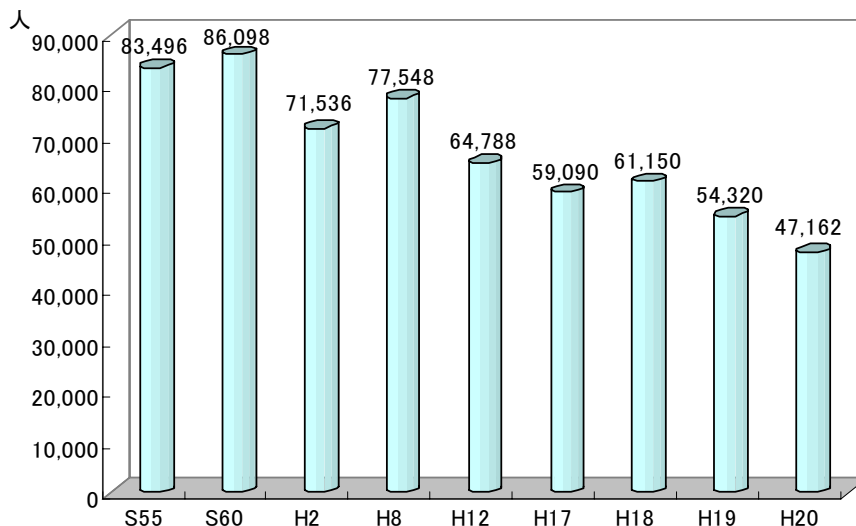
また、昭和45年からの30年間で、中心市街地既成市街地にあった公益施設のうち、昭和45年に卸売市場、昭和56年に県立中央病院、平成5年に県立図書館が郊外部に移転、郊外部には大型ショッピングセンターが相次ぎ開業するなど、公共公益施設等の郊外展開によって中心市街地の空洞化を一層進行させており、中心商店街の歩行者通行量も商業機能の衰退を裏付けるように総じて減少してきました。

中心市街地の居住者の推移



国勢調査(ただしH18、19は住民基本台帳のデータ)

中心市街地の歩行者量の推移



5 青森市のまちづくりの基本方針（都市計画マスタープラン）

（1）都市構造の基本的考え方



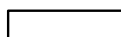
本市では、市街地拡大に伴う中心市街地の衰退や環境との調和が、重要な都市づくりの課題となってきたことから、平成11年6月に「青森都市計画マスタープラン」を策定し、都市づくりの基本理念を「コンパクトシティの形成」としました。この中で、20年後の青森市の将来の都市像として、雪に強い都市、高齢・福祉社会に対応した都市、環境調和型の都市、災害に強い都市、効率的で快適な都市を掲げ、目指すべき青森市の方向性を決めました。

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



都市づくり理念

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

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

< エリア別整備の方針 >

インナー (Inner-City)

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

ミッド (Mid-City)

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

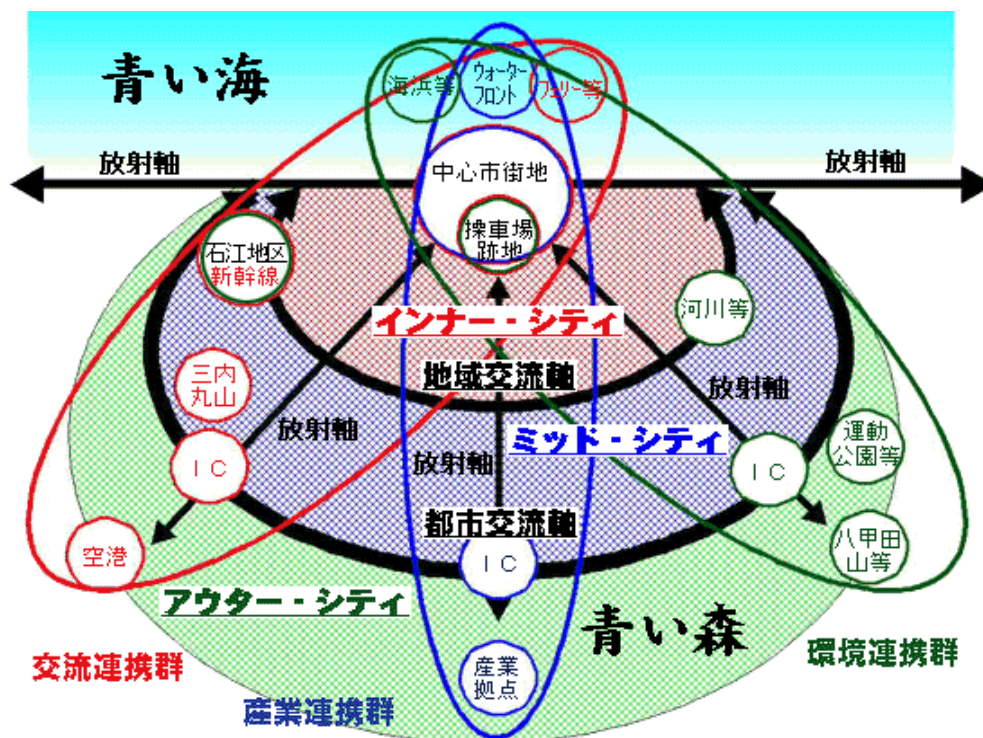
特にこのエリアは、昭和 40 年代の高度経済成長期において無秩序に民間開発された住宅地や商業地が多く、生活道路も狭隘で密集市街地地区となっていることから、整備の方針は、雪に強く、生活環境が良好な面整備が図られる土地区画整理事業によることとし、地区計画などの土地利用誘導の手法を適切に組み合わせることとしています。

アウトアー (Outer-City)

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

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

将来都市構造の概念図 (パターン図)



(2) 交通体系整備の方針

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

交通体系に関する整備方針図(青森都市計画)



エリア別の交通体系

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

- ◆インナー (Inner-City)

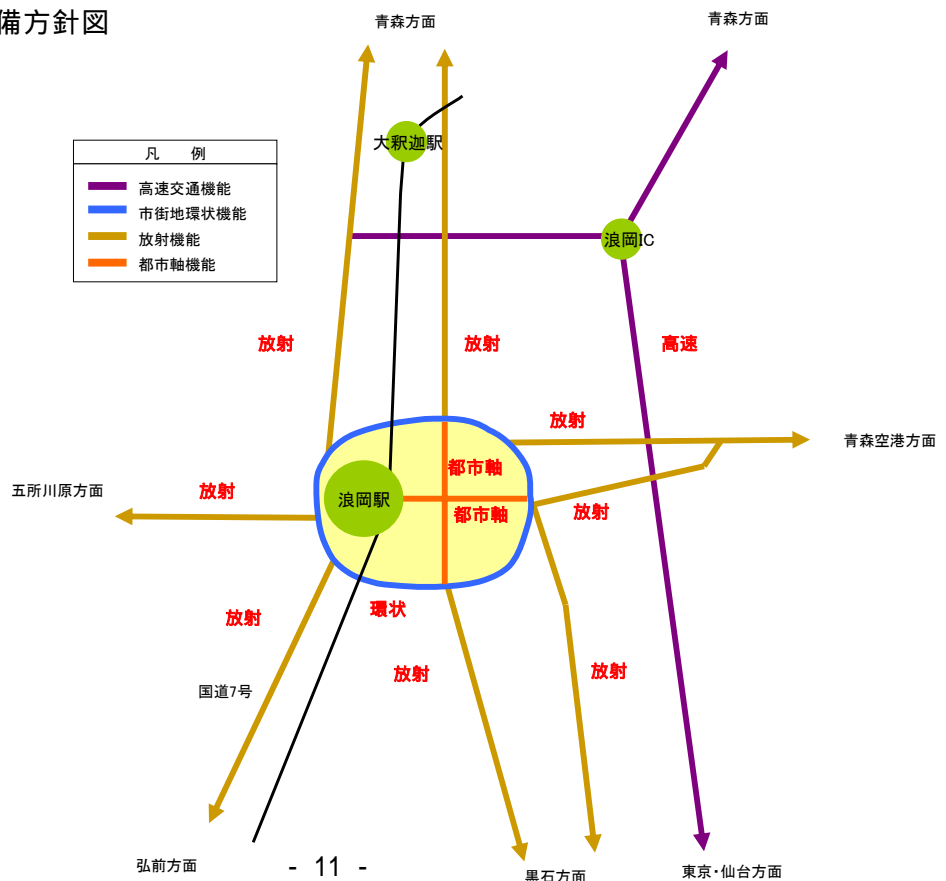
利便性の高い都市生活を享受するゾーンであり、徒歩・公共交通による移動を支援する交通体系を確立します。
- ◆ミッド (Mid-City)

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

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

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

交通体系に関する整備方針図(浪岡都市計画)



6 中心市街地の活性化

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

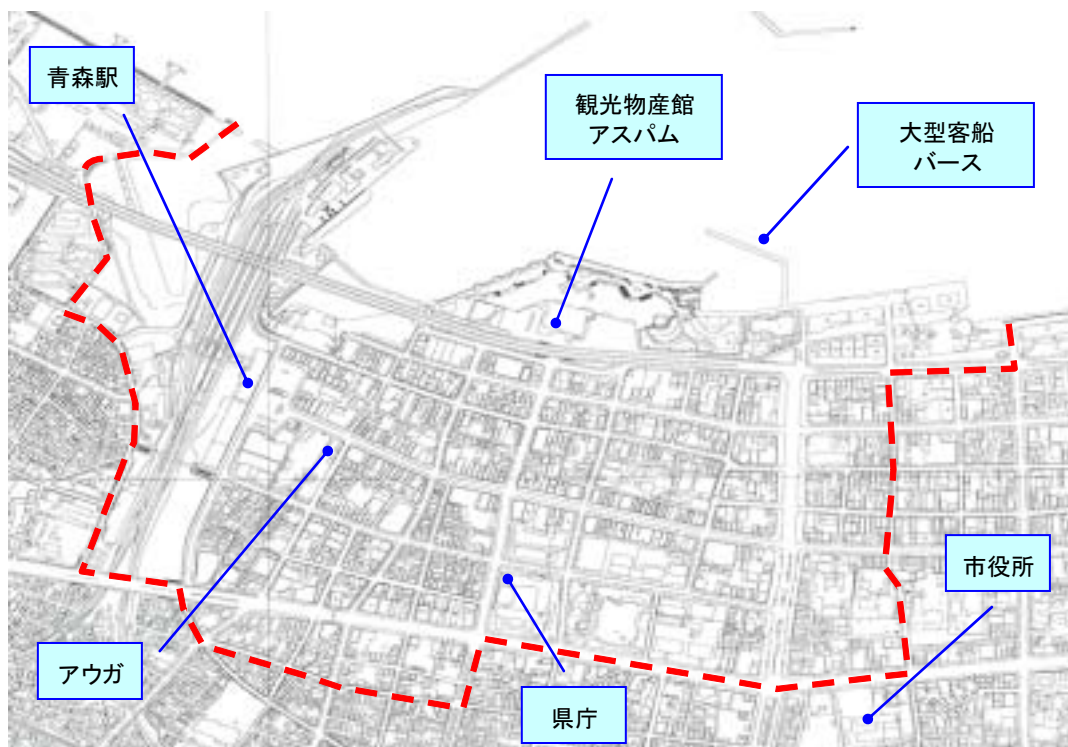
本市の中心市街地は、明治期に開業した東北本線、奥羽本線、青函航路が結節する青森駅を中心とする骨格が形づくられ、駅と港と都市が近接した市街地を形成し、昭和20年の戦災により大半が焦土と化したものの、戦災復興土地区画整理事業により、道路・公園等の都市基盤の整備の大半がなされています。

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

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

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

中心市街地地区(116.7ha)



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



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

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

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

中心市街地活性化関連事業



7 東北新幹線新青森駅開業効果の受け皿づくり

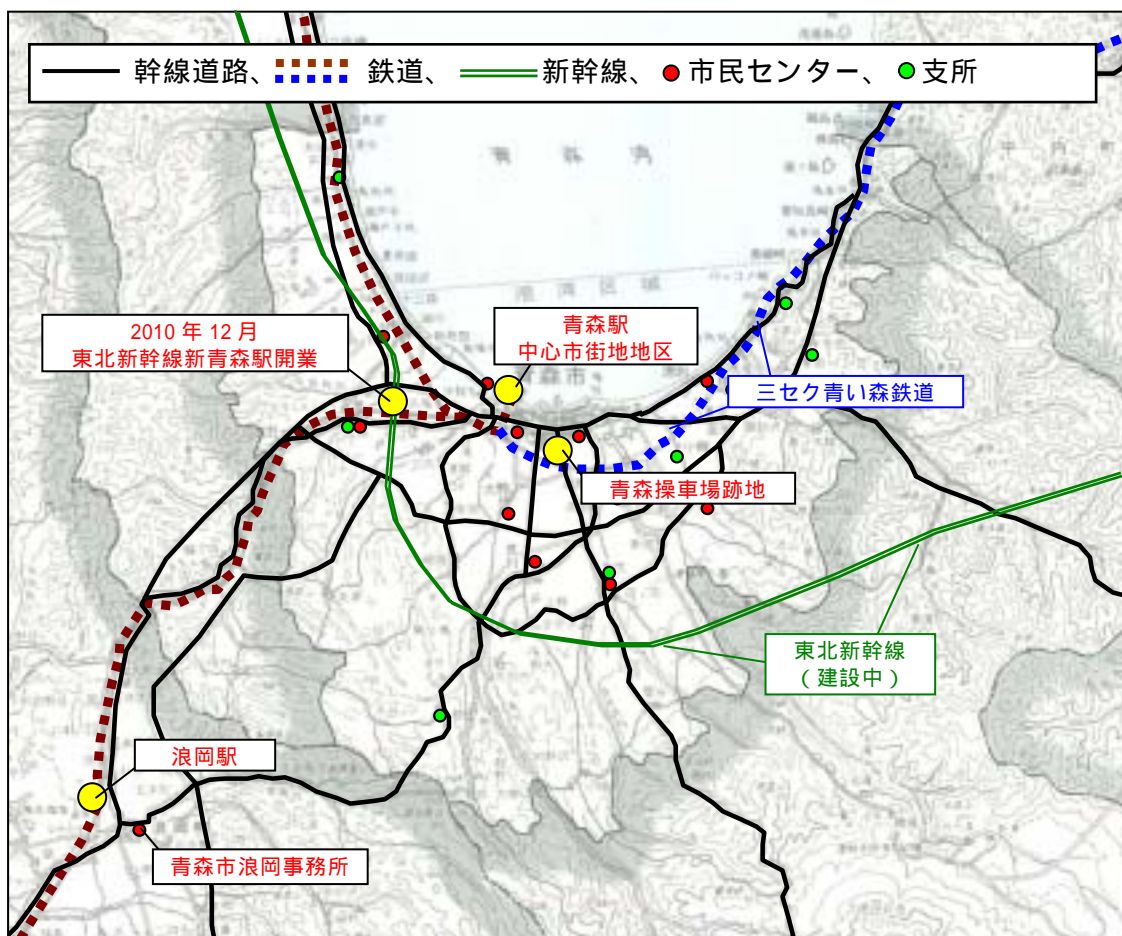
(1) 新幹線新青森駅開業に伴う交通環境変化

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

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

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

新幹線駅開業に伴う交通環境



(2) 青森駅周辺整備の概要

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

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

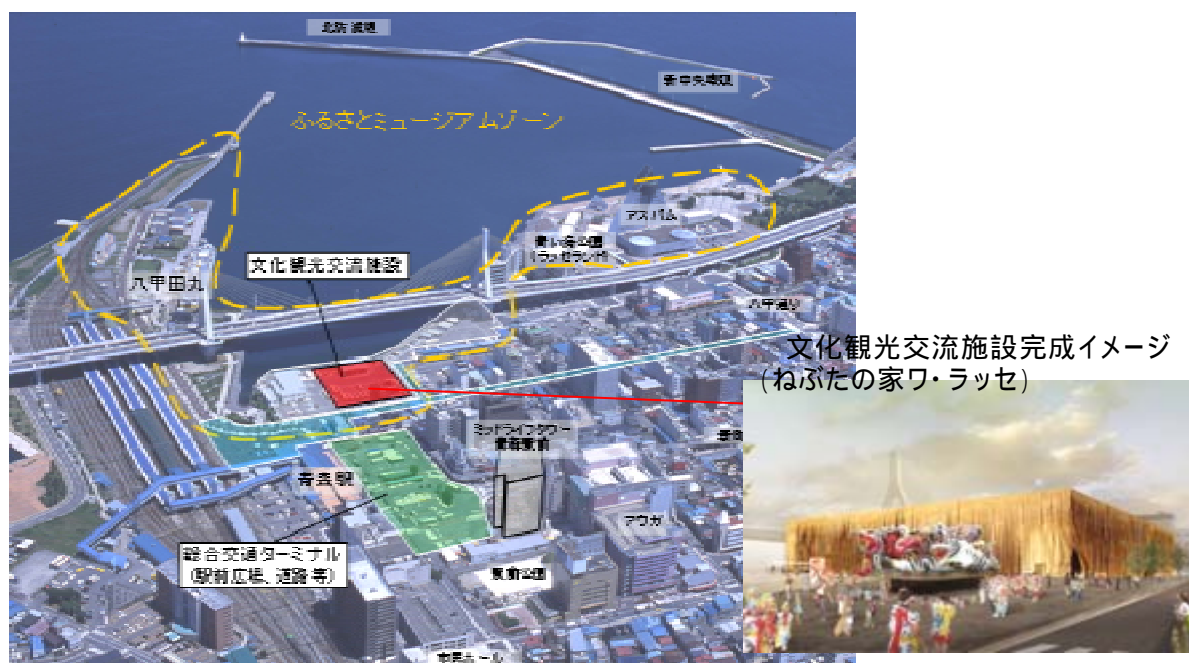
特に、青森駅前広場は、市民はもとより県内外の旅行客が利用する交通拠点でありながら、昭和30年代から大きな機能更新が行われていないため、今日の交通事情に対応していないという問題を抱えています。

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

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

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

青森駅周辺整備



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

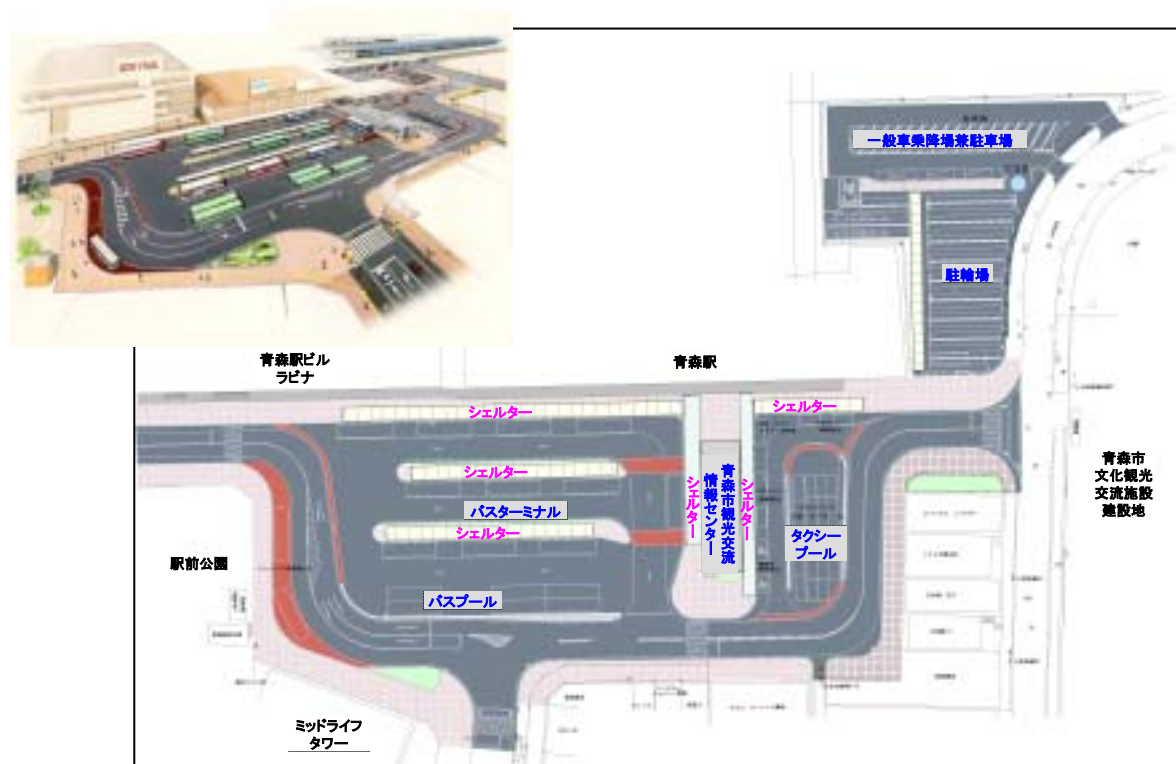
また、歩行者が駅から商店街等へ行くためには、広場内の2箇所を横断する必要があり、広場内の交通混雑や路上駐車が広場内の混雑に拍車をかけており、中心市街地周辺の道路交通にも影響を与えています。

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

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

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

青森駅前広場整備イメージ図



(3) 新青森駅周辺整備の概要

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

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

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

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

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

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

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

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

新青森駅地区整備計画図



<主な機能整備>

新青森駅前大通り線 幅員 42m

新青森駅前公園 面積約 0.82ha

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

西口立体駐車場 一般車両の接車機能の整備 (1000台規模の立体駐車場)

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

南北連絡通路 幅員 6m L=100m

観光情報センター 県内全域の観光情報の発信 (約 150 m²)

新青森駅周辺整備イメージ図

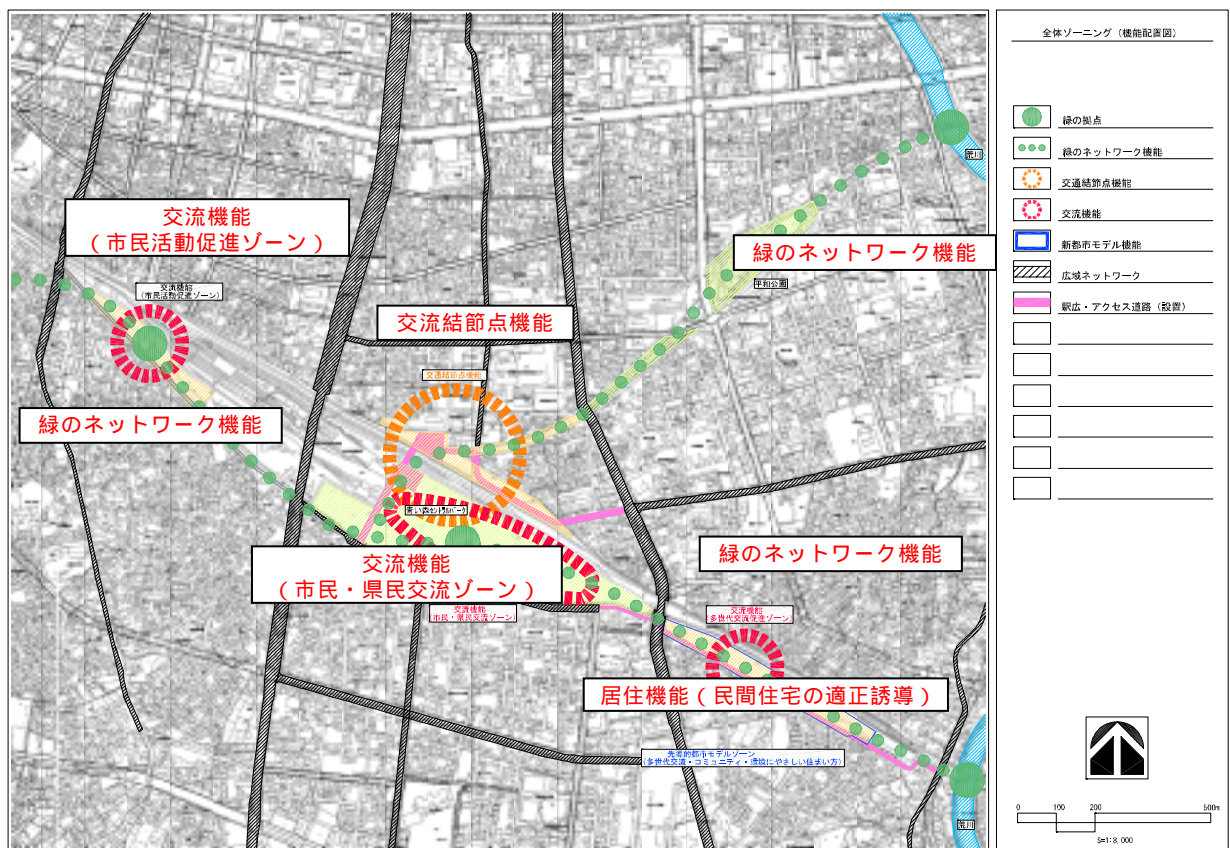


(4) 青森操車場跡地等の整備

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

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

青森操車場跡地利用構想ゾーニング



(5) 青い森鉄道線青森開業に向けた取り組み

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

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

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

< 青い森鉄道線経営計画素案の概要 >

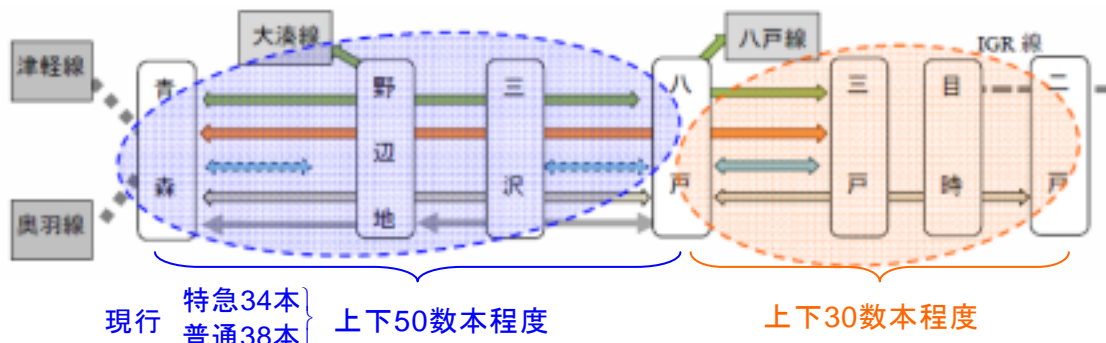
経営の基本スキーム ... 上下分離方式 の継続

運営形態等

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

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

運転区間概要図



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

駅体制は、現行の営業体制を維持する方向で検討する。

運賃水準

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

青い森鉄道線の運賃水準

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

利活用推進

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

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

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

(6) 浪岡駅周辺整備

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

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

浪岡駅周辺整備事業計画平面図(イメージ図)



第3章 これまでの都市交通体系整備の取組み

1 平成4年青森都市圏パーソントリップ調査

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

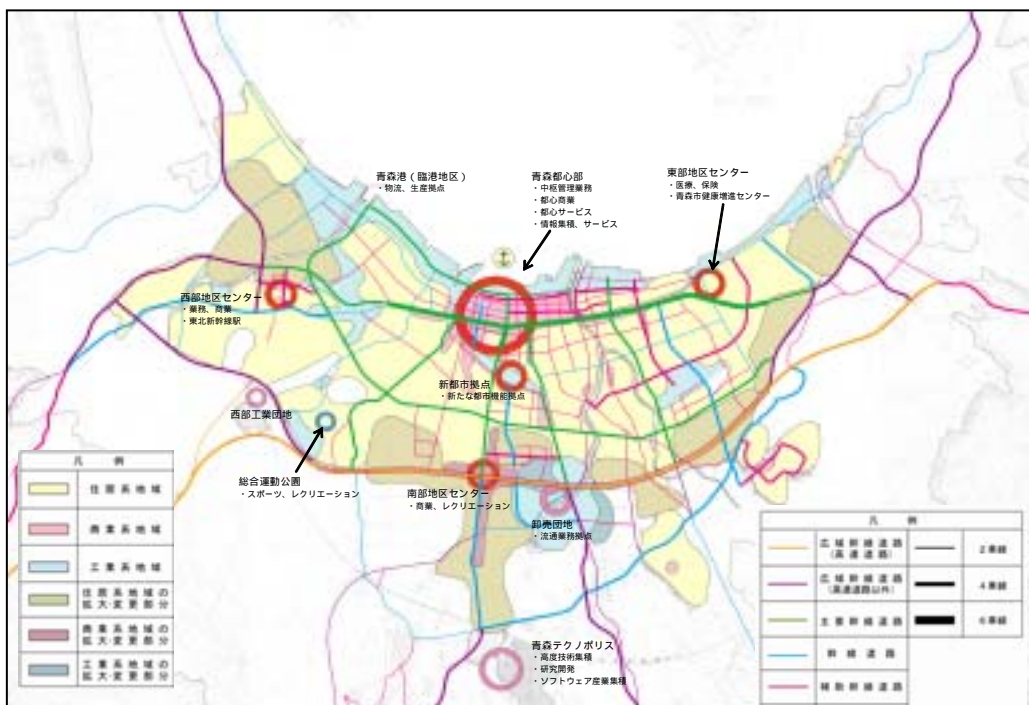
本計画の基本理念及び交通施設整備の基本方針は、現在においても本市の個別な交通計画を検討する上で重要な情報となっており、街路整備事業を推進する上でのマスタープランとしての重要な役割を担っています。

基本理念

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

青森都市圏総合都市交通体系基本計画(オアシスプラン)

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



(参考 - P T道路網決定背景)

(1) 骨格道路網〔2高速2環状5放射道路〕の形成

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

(2) 都心部環状道路の形成

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

(3) 骨格道路網を中心とする青森都市圏の将来道路機能の形成

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

2 青森市総合都市交通体系整備計画

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

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

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

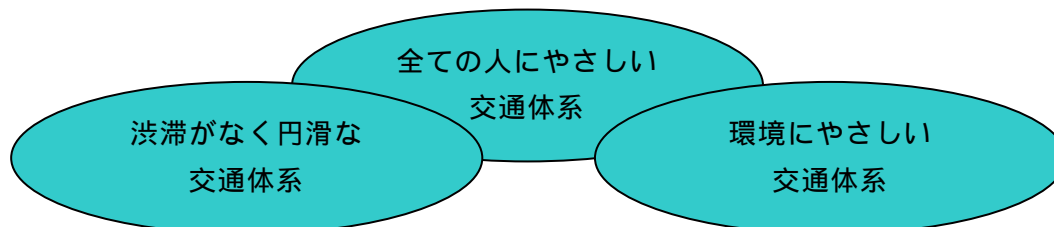
バスの効率的な運行に資する道路等、必要な道路網整備を進めながら、公共交通の利便性向上と、利用の促進を図ること

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

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

青森市総合都市交通体系整備計画

「人と環境にやさしい交通環境の形成をめざして」



コンパクトシティを支える交通体系の整備

<都市機能が集積している中心市街地へ

誰でも円滑に移動可能な交通体系>

<交通体系整備の基本方針>

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

エリア別整備方針の設定

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

インナーシティ(*Inner- City*)

公共交通を中心とした交通システムの整備を図る

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

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

ミッドシティ(*Mid-City*)

自動車交通から公共交通への転換を促進する交通システムの整備を図る

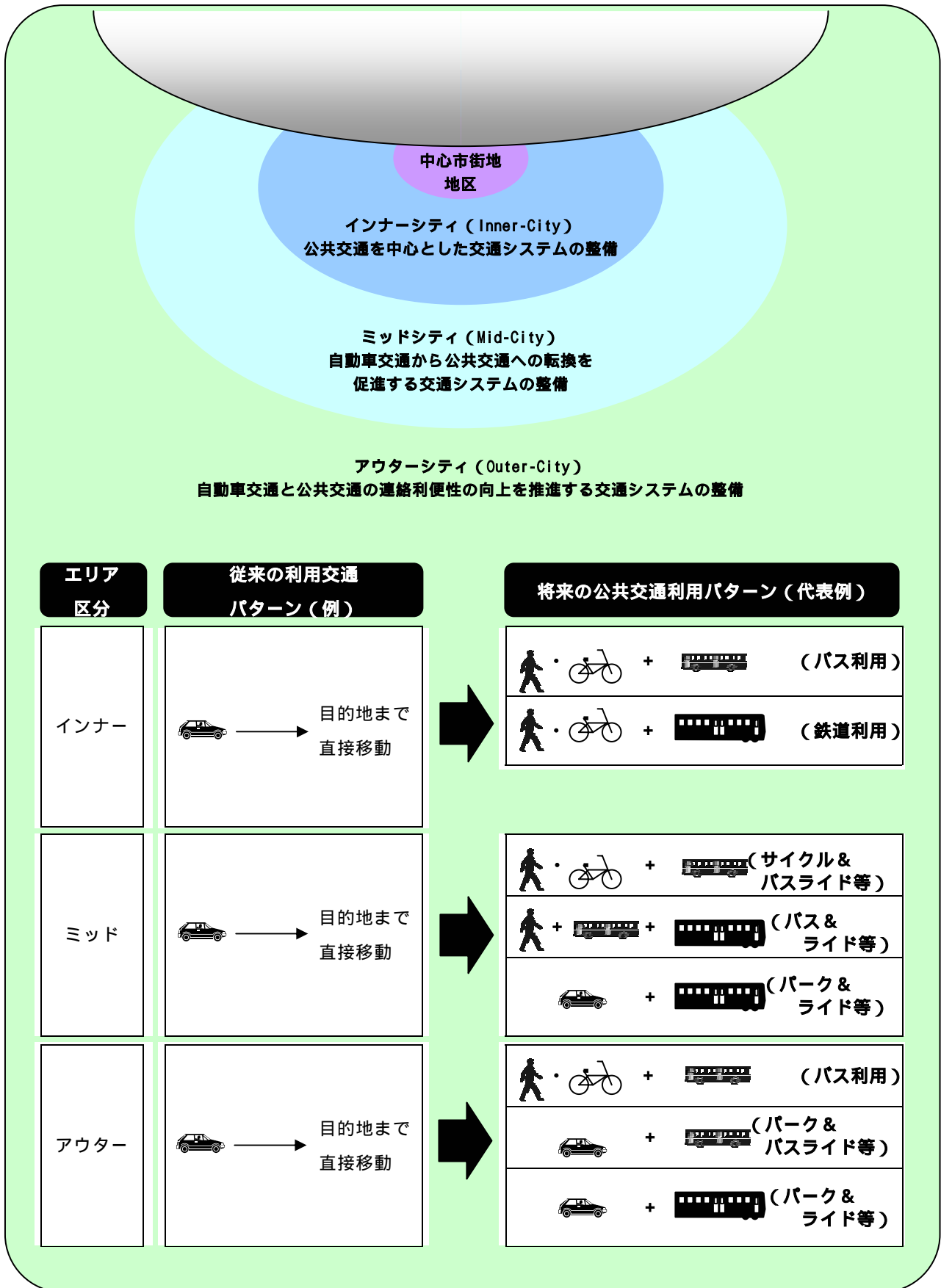
- 幹線的なバス路線に対し、支線的なバス路線の整備を図り、各地区のバス利用利便性の向上を図る
- 自転車によるバスアクセス利便性の向上により、サイクル&バスライドシステムの導入を図る
- 鉄道駅の周辺地域においては、鉄道と連携したバスの運行等により、バス&ライドシステムの活用を図る
- バスの効率的な運行に向け、内環状線等をはじめとする骨格道路の整備を進める
- 歩行者交通、自転車交通の利便性にも配慮する

アウターシティ(*Outer- City*)

自動車交通と公共交通の連絡利便性の向上を推進する交通システムの整備を図る

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

エリア別交通体系イメージ



3 青森都市圏交通円滑化総合計画の指定

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

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

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

<青森都市圏交通円滑化総合計画の基本方針>

必要な道路網の整備と既存道路の有効活用を図る

新幹線新駅や I C アクセス道路等の整備推進

内環状線等の体系的な道路ネットワークの整備推進

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

通勤時の渋滞緩和に向けた時差出勤の推進

交差点や信号機の改良等、既存道路の有効活用の推進

中心市街地地区の再活性化に資する交通計画を推進する

多様な交通手段による来街利便性の向上

誰もが安全で快適かつ魅力的な歩行者・自転車空間の整備

公共交通の利便性向上及び利用の促進を図る

公共交通のサービス性向上

公共交通の乗換え利便性の向上

情報提供の強化による公共交通利用の促進

バス優先施策の検討

公共交通のバリアフリー化の推進

時差出勤の推進

ノーマイカーデーの促進

パーク&ライド、キス&ライドの促進

雪に強い交通体系の構築を図る

道路の雪対策の強化

雪に強い公共交通システムの形成

< 交通円滑化施策 >

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

第 4 章 青森市の交通の現状

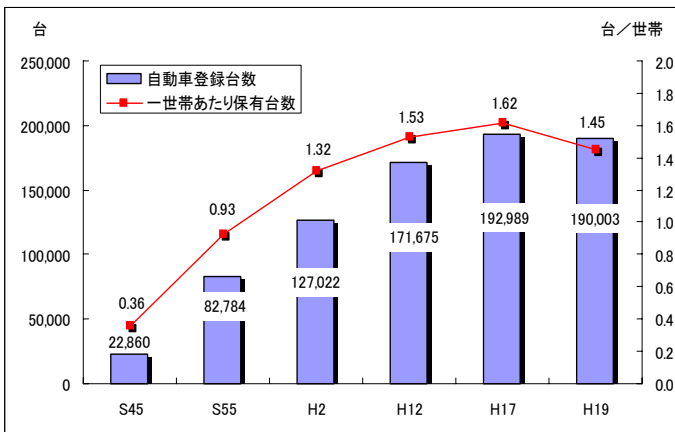
1 自動車交通の現状

(1) 自動車登録台数・交通手段分担の推移

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

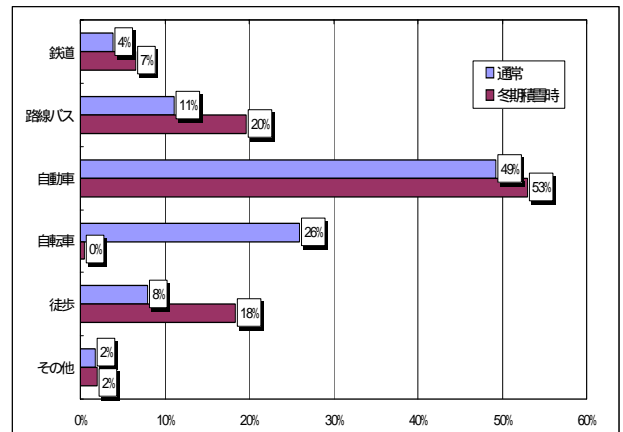
一方で、他の中小都市の状況と比較すると、鉄道・電車の利用割合は低く、乗合バスの利用割合は若干高くなっており、本市の地域特性（気象や高齢化）などを考慮すると、公共交通が求められる役割は大きいものの、その利用割合は低く、自家用車利用が増大することで道路混雑の悪化や環境負荷の増大等が懸念されております。

自動車登録台数の推移



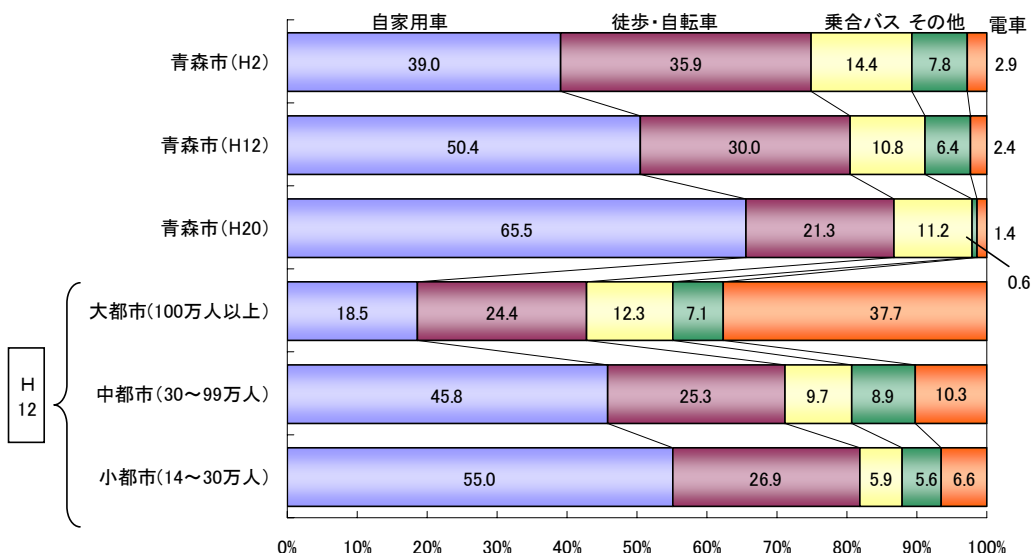
資料：青森運輸支局

夏期・冬期の交通手段の変化



資料：H11住民アンケート

通勤・通学手段分担率の推移



資料：国勢調査 (H2、H12)
青森市市政アンケート (H20)

(2) 自動車交通需要の推移

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

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

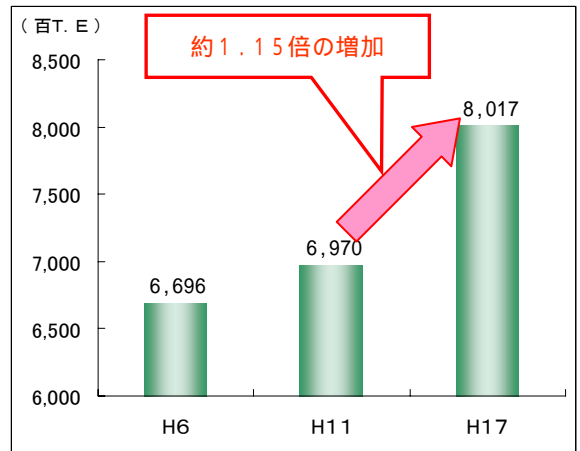
一方で、市内の主要路線における交通量の推移をみると、国道4・7号等幹線道路の交通量が多く、微増あるいは横ばいの傾向となっています。また、中心部の国道と放射軸の道路は交通負荷が大きく、速度も著しく低い状況となっています。

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

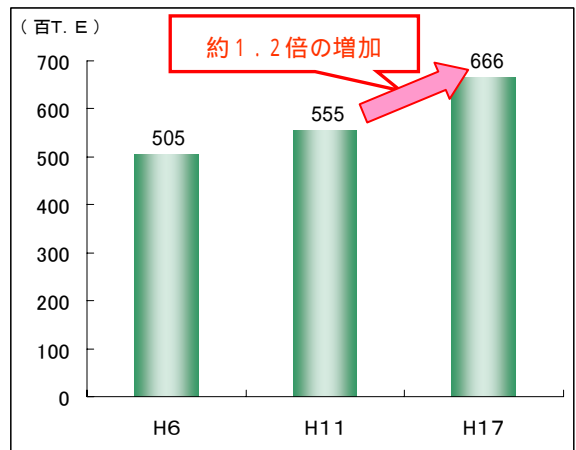
このようなことから、朝夕のピーク時には、主に中心部の国道交差点や外環状線の交差点で交通渋滞が発生しており、主要バス路線上に渋滞ポイントが発生することから、バスサービスの低下の一因ともなっています。特に積雪期になると、平均旅行速度が通常期に比べ極端に低下するため、渋滞がより深刻となっています。

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

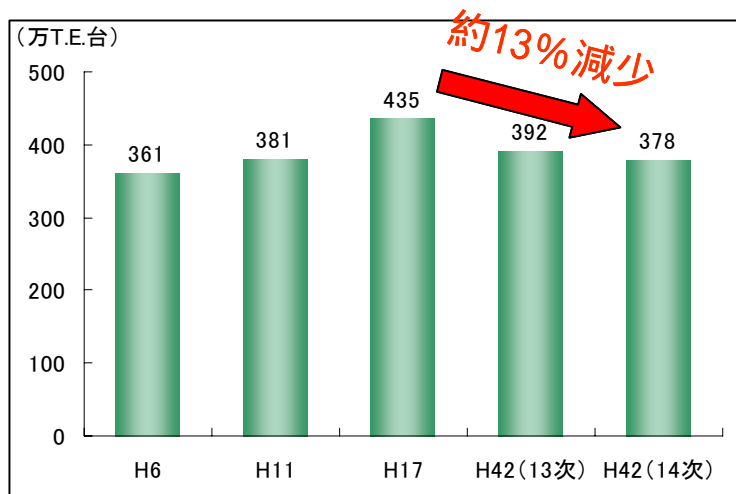
青森地区の総発生集中量の推移



浪岡地区の総発生集中量の推移



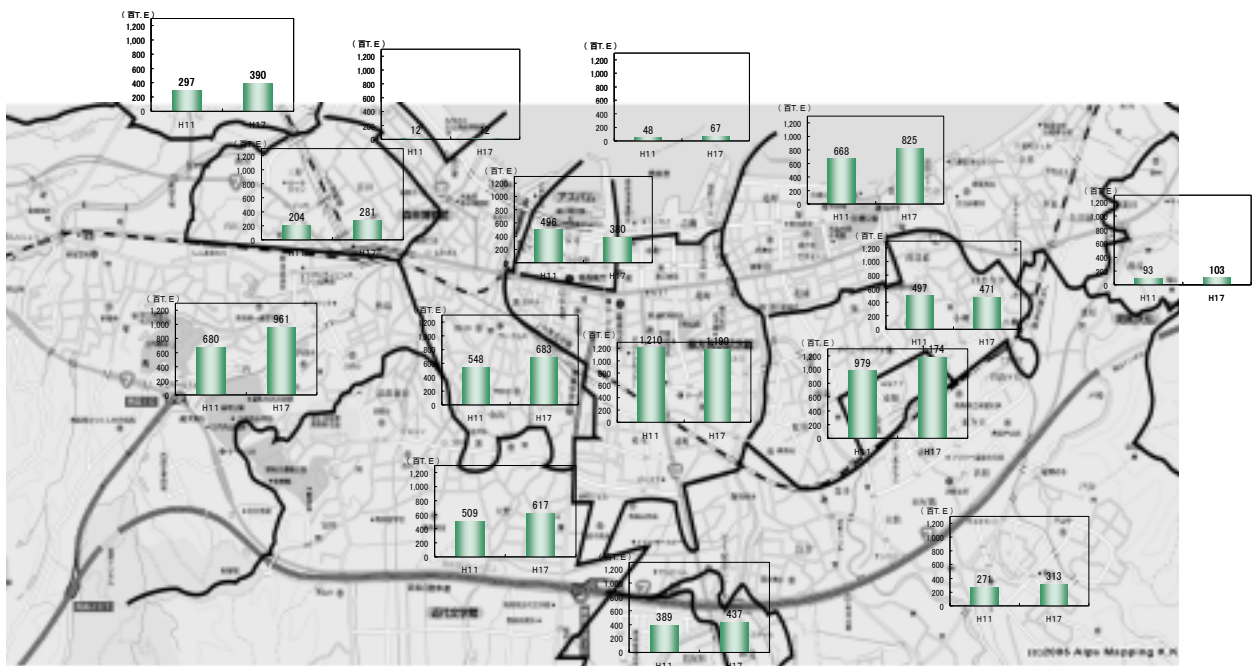
青森県の発生集中量の推移及び予測



資料：道路交通センサス

市内ゾーン別の発生集中量

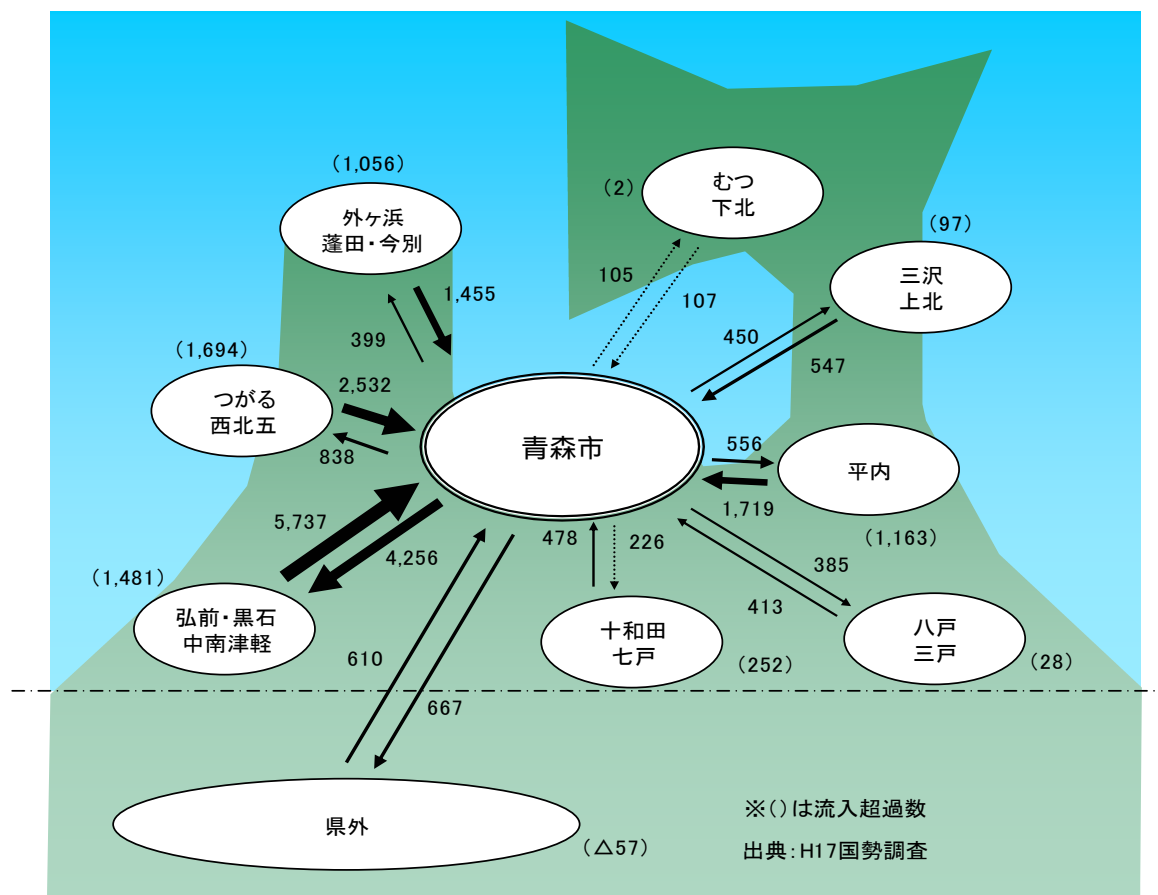
- ・内環状線沿線や郊外ゾーンで発生集中量が増加



周辺市町村との関連交通流動

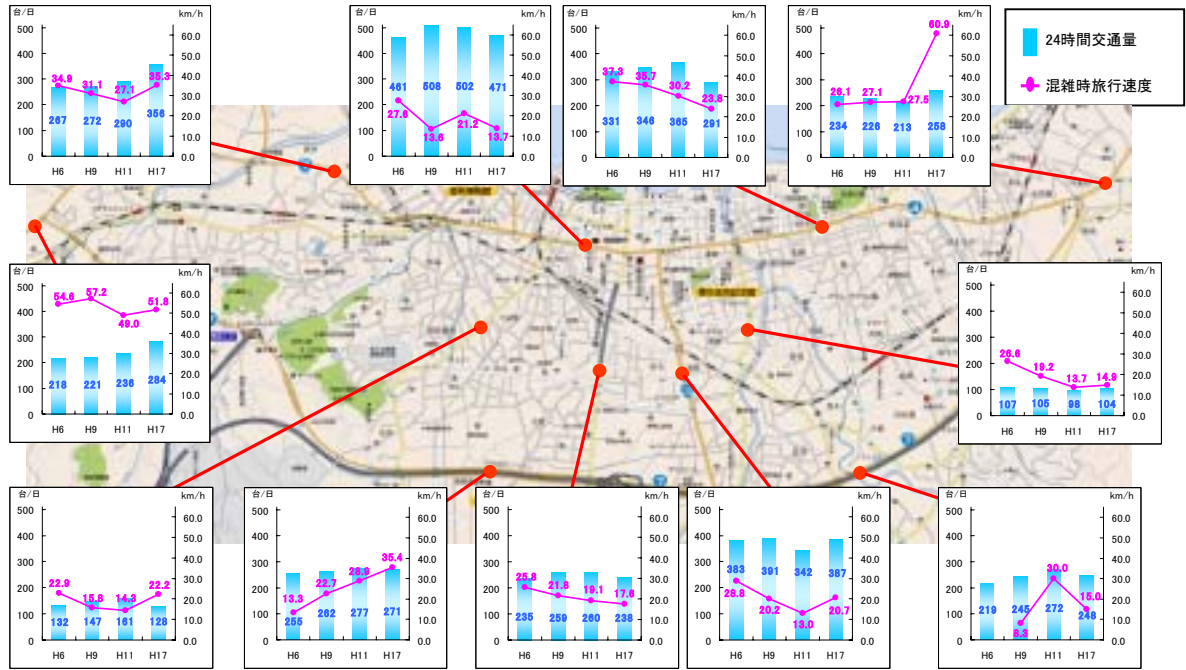
資料：道路交通センサス

- ・津軽方面との結びつきが強い傾向



青森地区の交通状況の推移

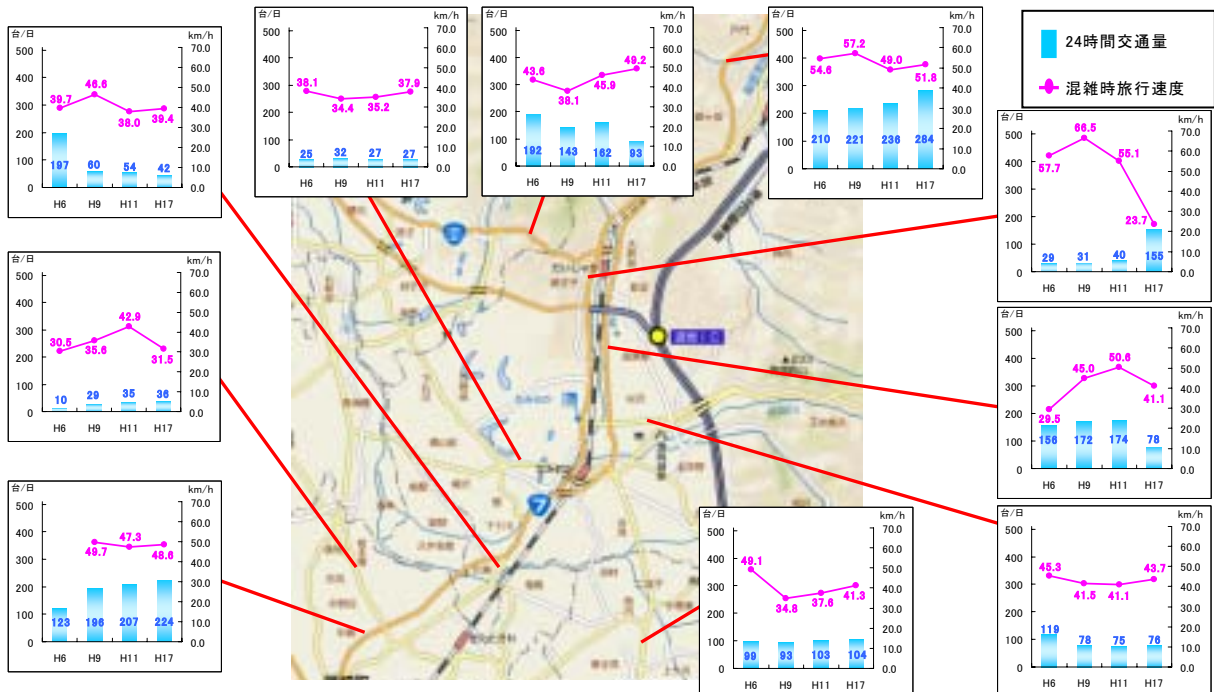
- ・国道4号・7号等の幹線道路の交通量は微増・横ばい
- ・放射軸の道路は交通負荷が大きく、速度が低い



資料：道路交通センサス

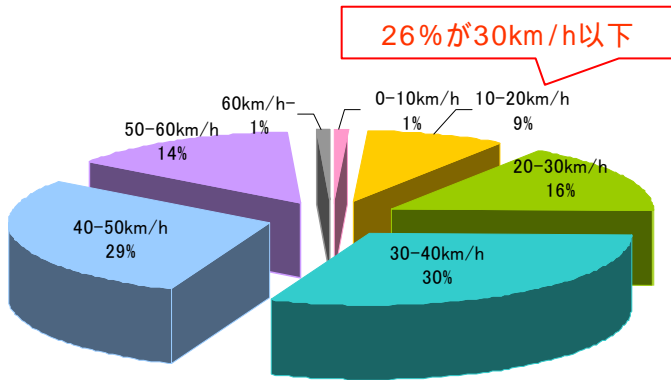
浪岡地区の交通状況の推移

- ・国道7号の交通量が増加



資料：道路交通センサス

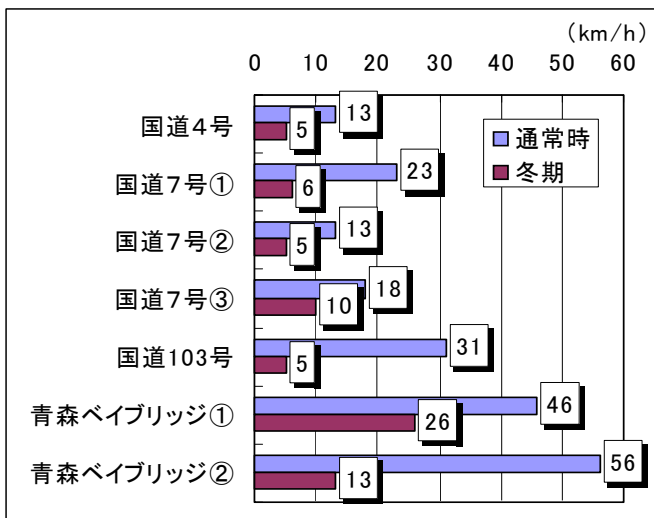
青森市内国道道におけるピーク時旅行速度別延長割合



青森環状入口交差点(国道7号)の渋滞状況



冬期と夏期の平均旅行速度の比較

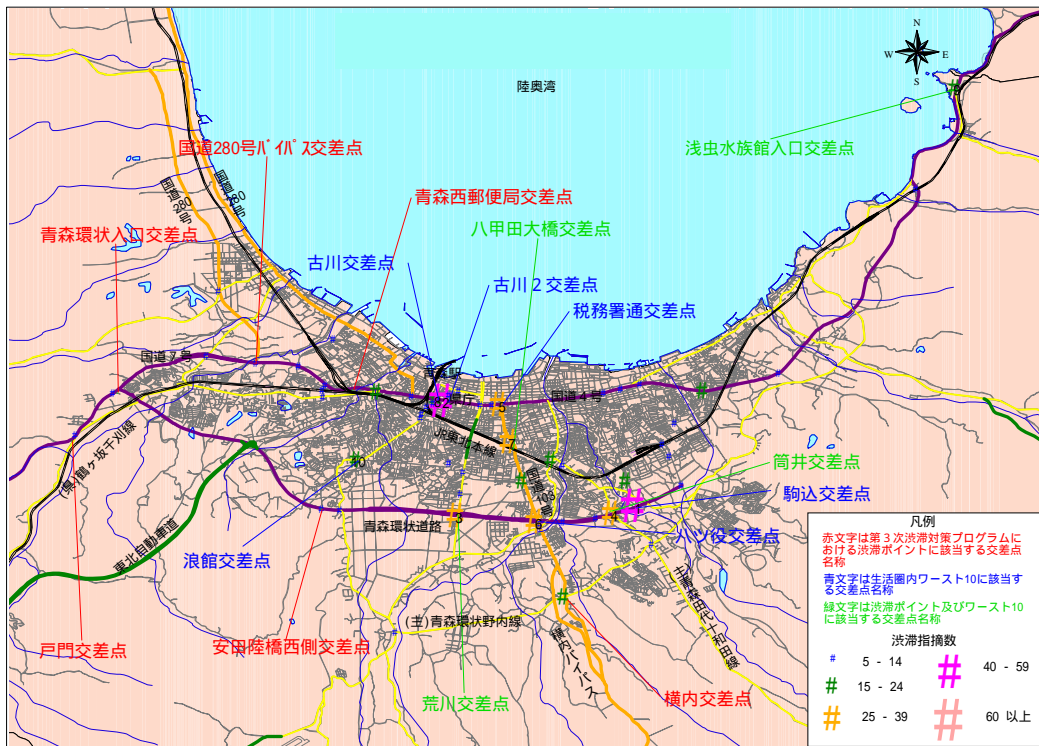


資料:交通実態調査(H12)

冬期国道4号の渋滞状況



主要な渋滞箇所

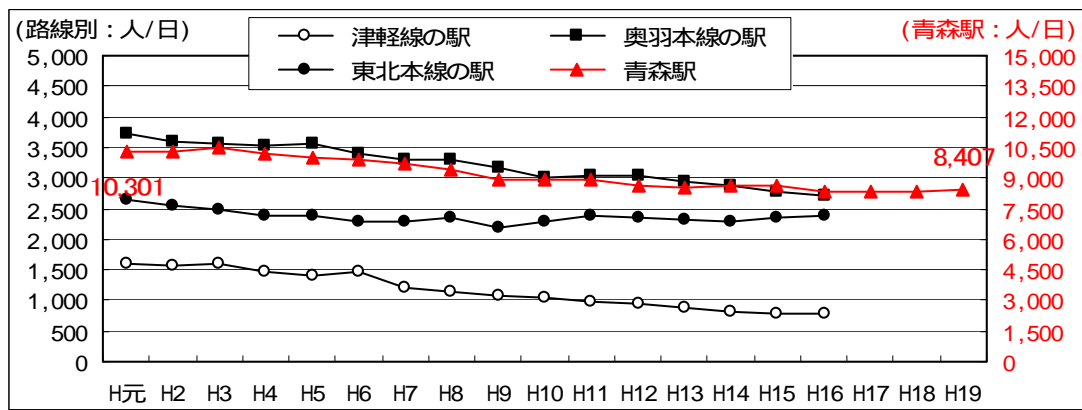


資料:渋滞意識アンケート調査(H14)

青森市内鉄道路線網概要図



青森県内JR各線の1日平均乗車人員の推移



平成 17 年度以降、無人駅についてはデータが公表されていない。

(出典：JR 東日本盛岡支社)

青森市内鉄道駅の1日平均乗車人員一覧表

(単位：人)

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

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

青森駅発着の列車運行本数一覧表

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

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

(2) 路線バスの現況

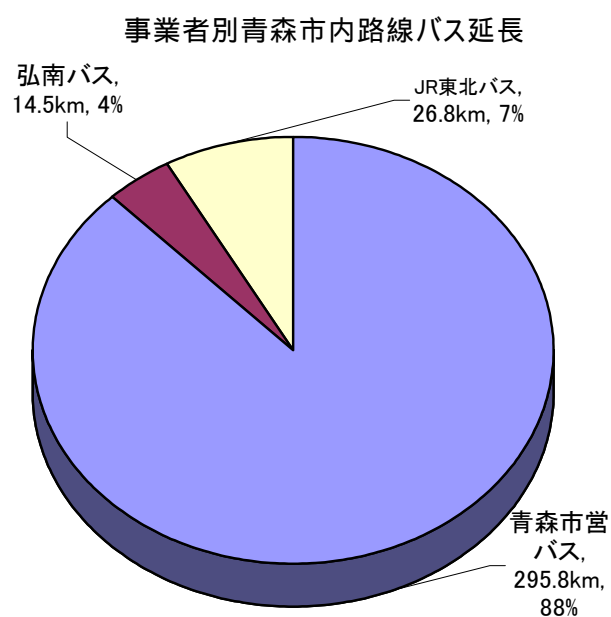
市内路線バスのカバー状況

路線バスによる公共交通カバー圏は、人口ベースで約96%を占めており、狭隘な道路が多いためにバス運行が困難な地域を除き、ほとんどの地域において路線バスを利用することができます。



市内の路線バスにおける各事業者の路線延長割合
青森市内のバス路線延長のうち、約9割を青森市営バスが占めており、市民の生活交通の確保に、青森市営バスが大きな役割を果たしていることがわかります。

H20.4.1 現在



市営バス運行状況

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

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

市営バス営業内容(平成20年4月1日現在)

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

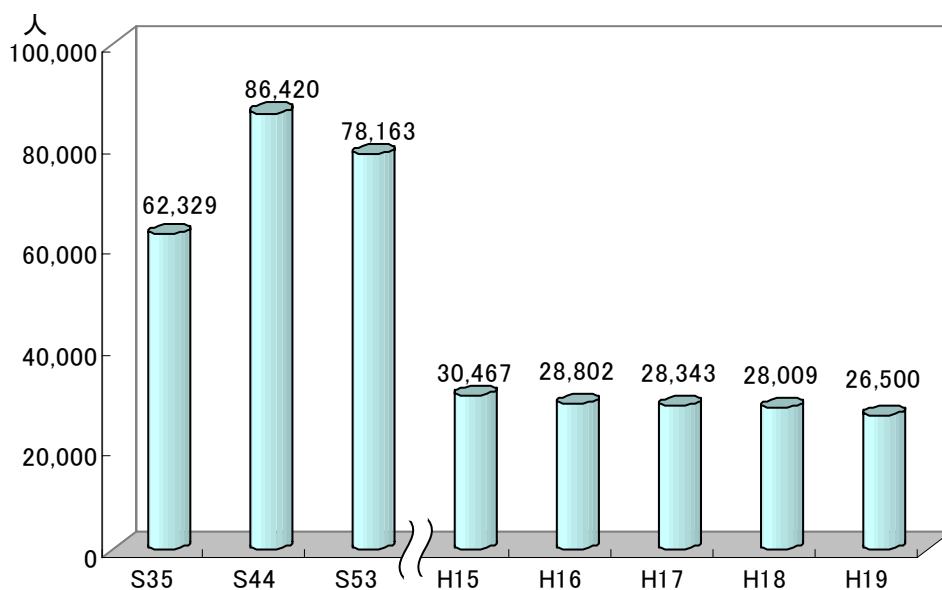


市営バスの利用状況

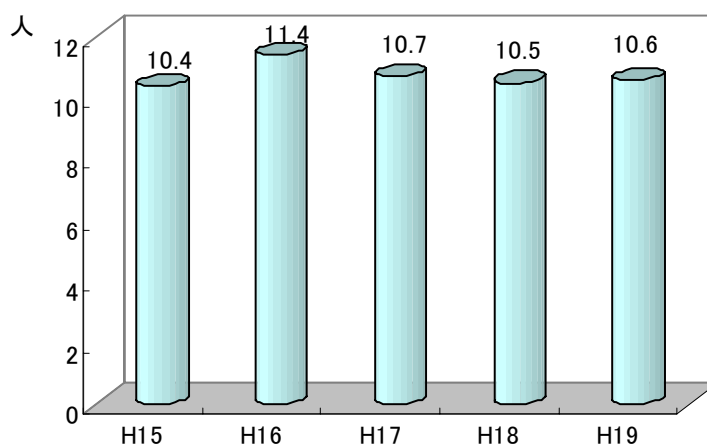
青森市営バスの輸送人員は、昭和44年以降年々減少し、平成19年度の実績では、ピーク時の約30%まで落ち込み、1日あたりの輸送人員は3万人を下回る状況となっています。なお、平均乗車密度は10人前後で推移しています。

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

市営バス1日当たり輸送人員の推移



平均乗車密度の推移



路線別乗車密度と営業係数(平成19年度)

現在、営業係数が100未満の黒字路線は13路線(上位1~13)である。

黒字路線

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

は委託路線

市営バスの経営状況

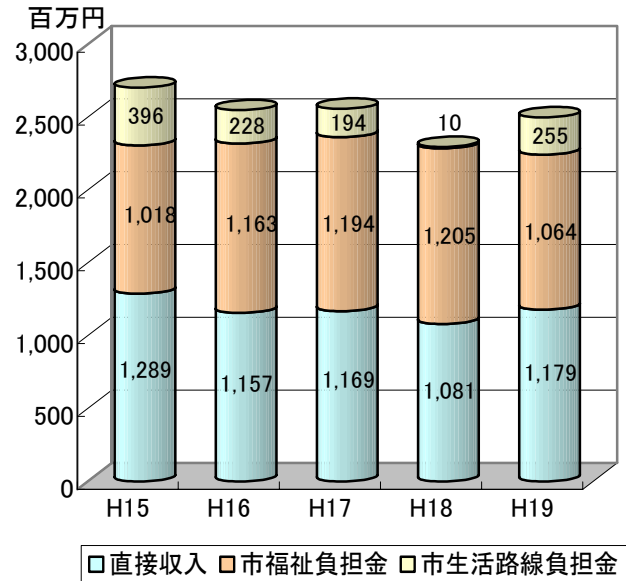
< 営業収益 >

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

< 平成 19 年度決算内訳 >

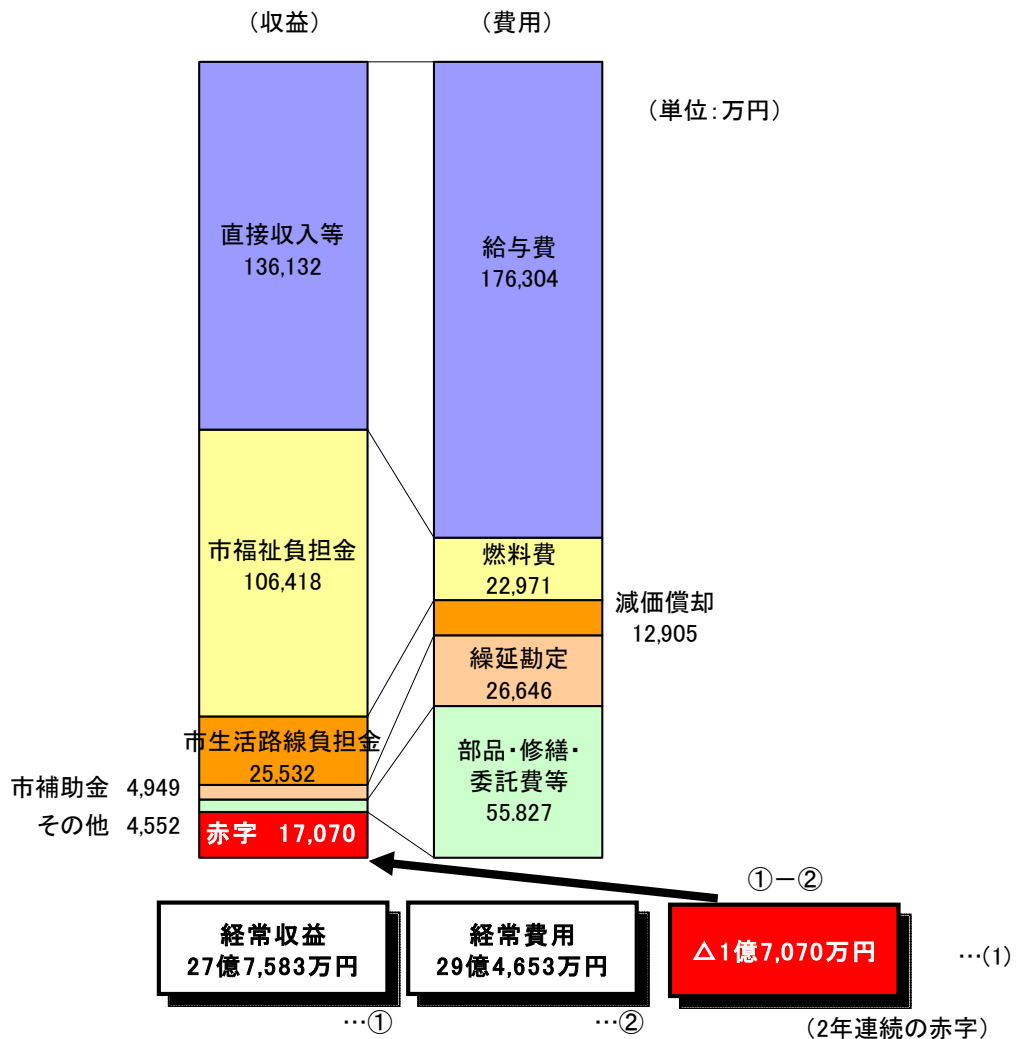
平成 19 年度経常収支においては、福祉負担分や市繰入金を入れてもさらに約 1.7 億円の赤字を計上しています。特に、直接収入では、人件費給与も賸えない状況になっており、厳しい経営環境となっています。

乗合事業収入(年度ベース)



経常収支

(処理年度が単年度で処理される収支)



浪岡地区路線バス（青森市営バス、弘南バス）の運行状況

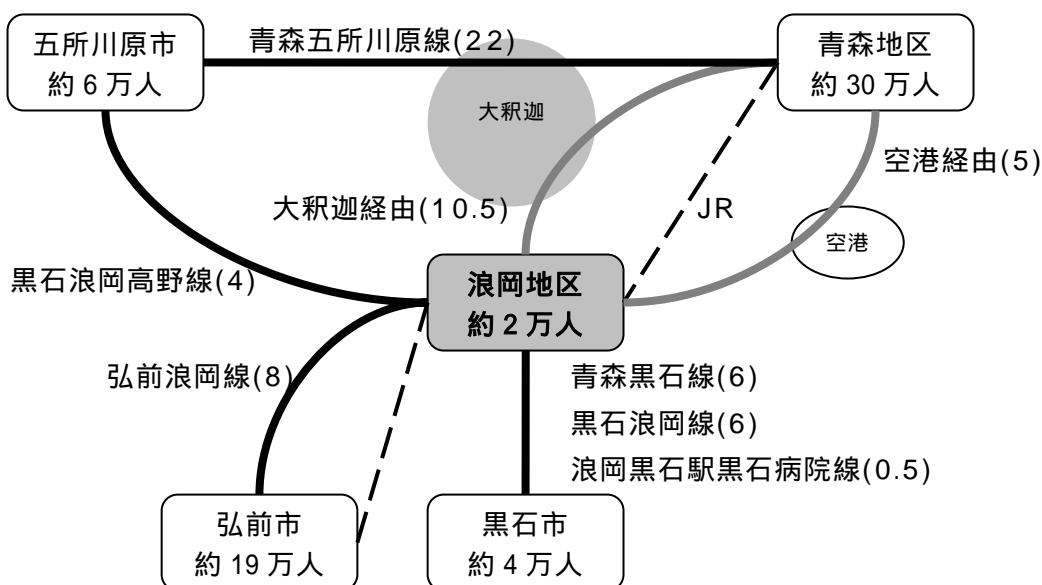
浪岡地区内の路線バスは、青森市営バスが2路線、弘南バスが6路線、計8路線が浪岡地区内を運行しており、青森市街方面へは3路線、運行回数は計21.5回、弘前方面へは1路線8回、黒石方面へは4路線16.5回、五所川原・上高野方面へは1路線4回の運行状況となっています。しかしながら、どのバス路線も浪岡地区と青森市街や近隣市町村を結ぶ都市間路線となっており、浪岡地区内を通過点としているだけで、地区内の各集落から病院や商業施設等の生活利便施設とを結ぶ生活路線としてのサービス機能は低い状況になっています。特に、浪岡地区北部の大釈迦地区を経由する青森五所川原線は、五所川原中心部と青森中心部を結ぶ路線で一日22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

路線バスの運行概要

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

運行回数とは、1日あたりの往復運行回数。(1回=1日1往復を意味する)

近隣市町村と浪岡地区を結ぶ路線バス



注：()内は運行回数

3 道路整備の現状

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

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

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

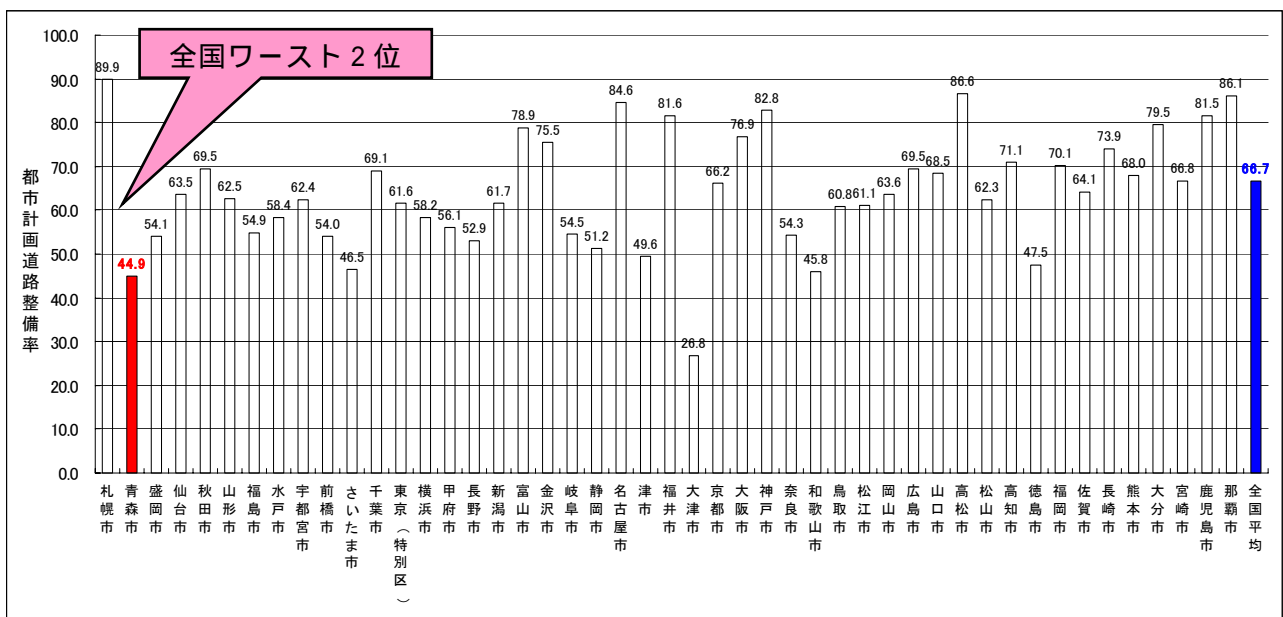
本市では公共交通利用者が減少する一方で、自家用車への依存が進行しています。特に東北新幹線新青森駅の開業など交通環境の変化に伴う道路混雑も予想されることから、今後も計画的な道路整備が必要です。また、人口減少・少子高齢化の影響を受け、将来の交通需要量がこれまでの増加傾向から減少傾向に転ずることが予測されており、これまで以上に交通需要量に対応した効率的な道路整備が求められています。

都市計画道路改良率

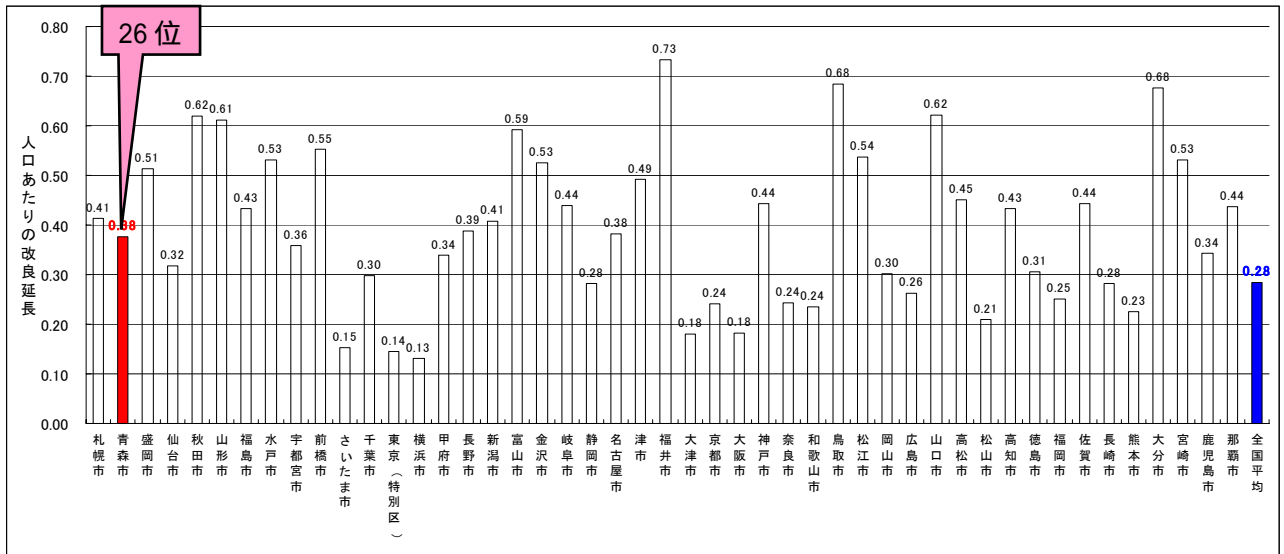
	青森都市計画区域	浪岡都市計画区域	青森市
計画延長	221.73 km	34.94 km	256.67 km
改良延長	106.96 km	8.33 km	115.29 km
改良率	48.2%	23.8%	44.9%

資料：都市計画年報（H19）

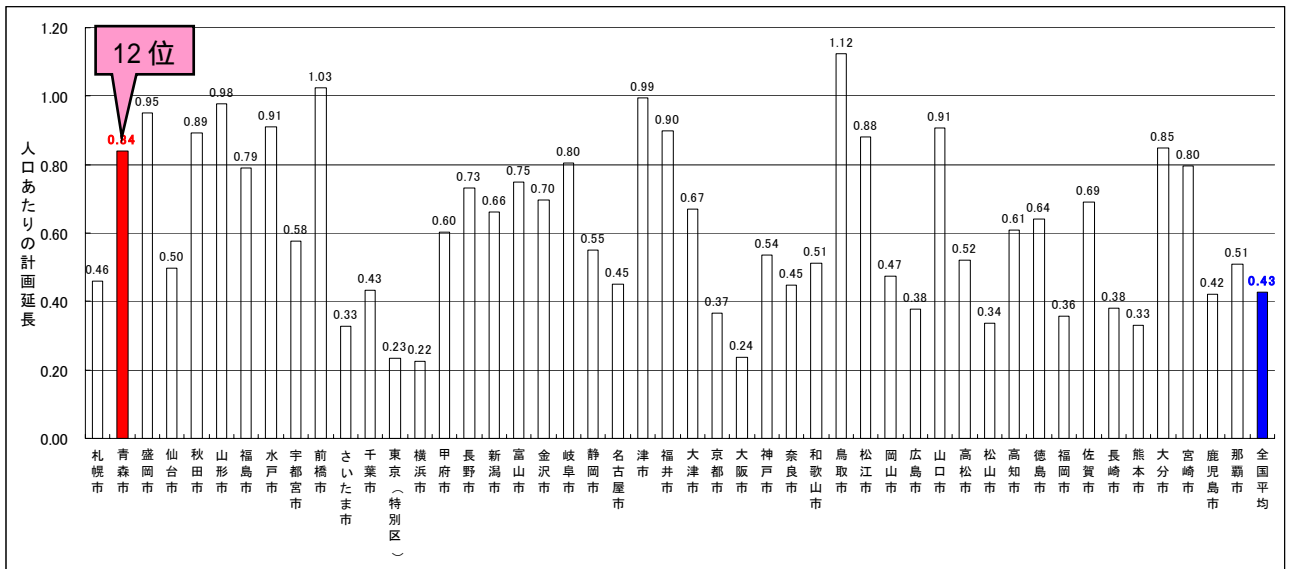
全国都道府県庁所在都市の都市計画道路改良率（H18末）



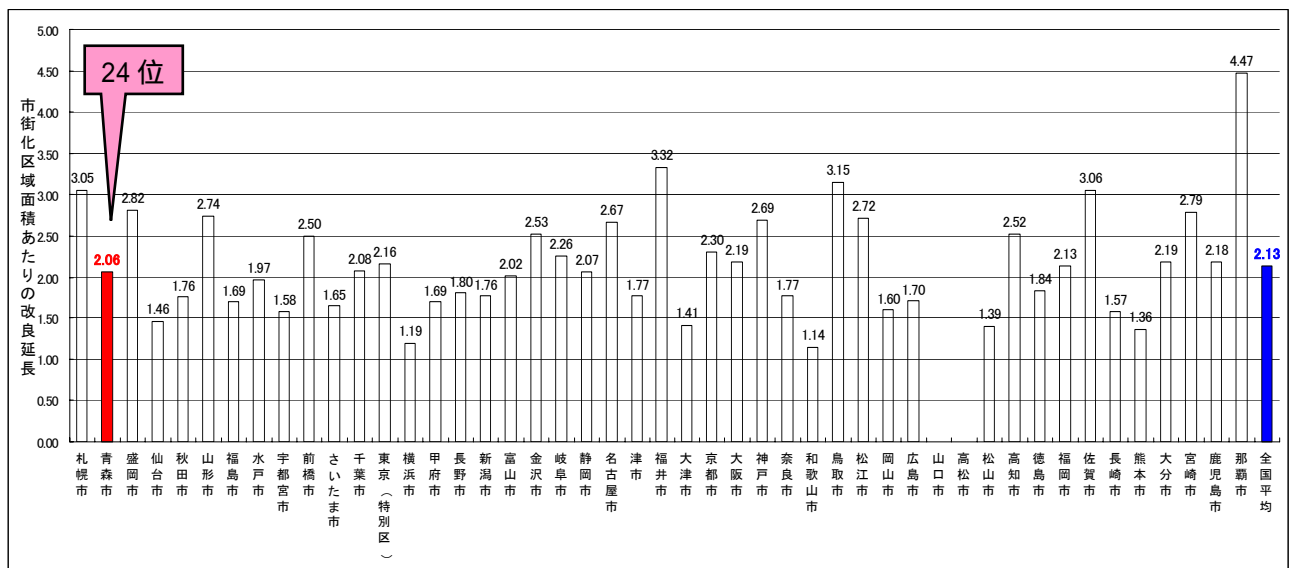
全国都道府県庁所在都市の人口あたりの改良延長(H18末)



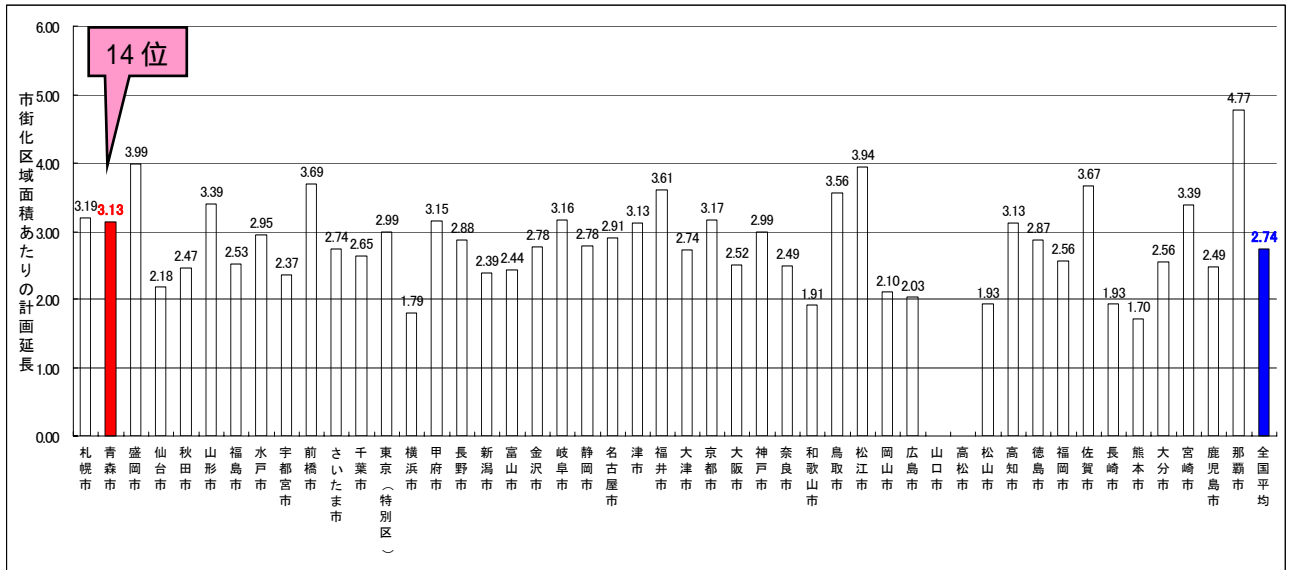
全国都道府県庁所在都市の人口あたりの計画延長(H18末)



全国都道府県庁所在都市の市街化区域面積あたりの改良延長(H18末)

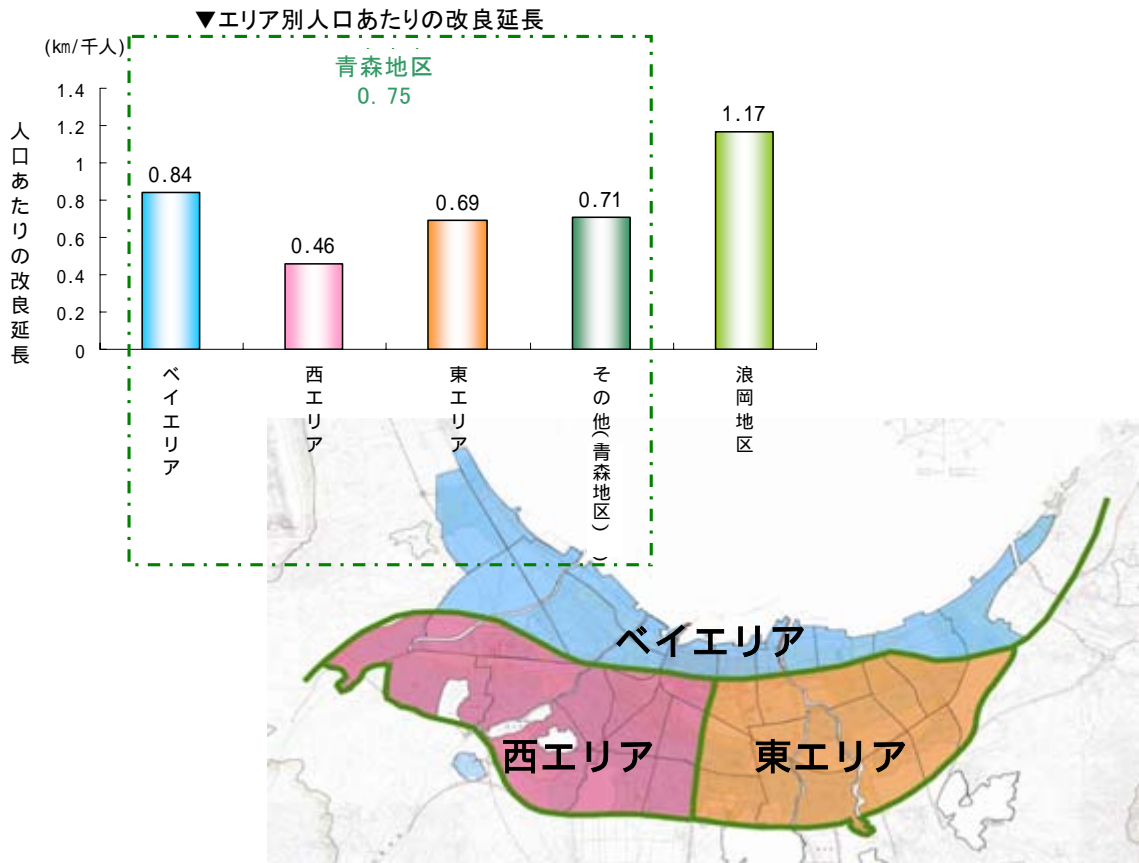


全国都道府県庁所在都市の市街化区域面積あたりの計画延長(H18末)



エリア別人口あたりの改良延長

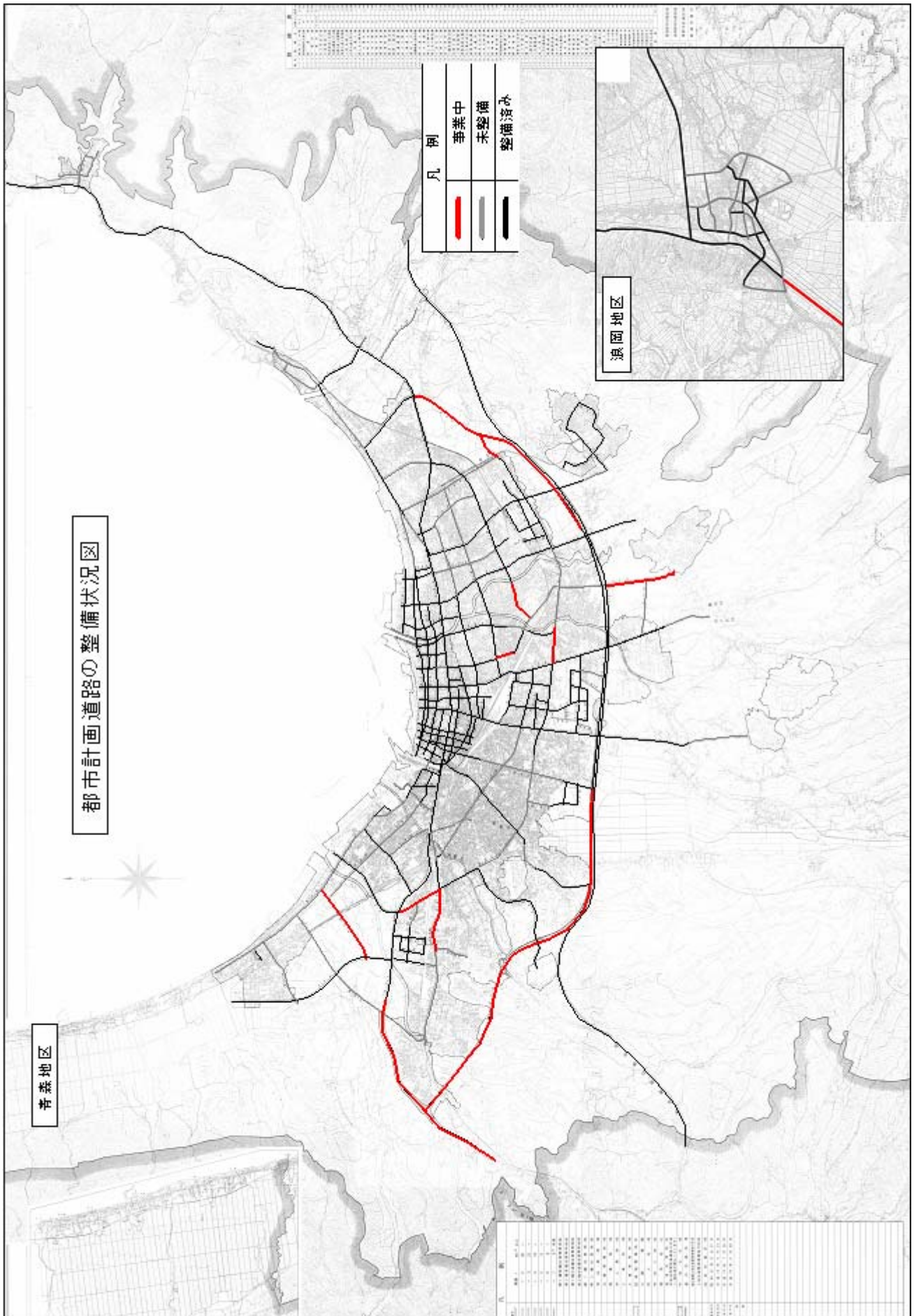
エリア別の整備状況をみると西エリアでの人口あたり改良延長が低い状況です。



<エリア設定>

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

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



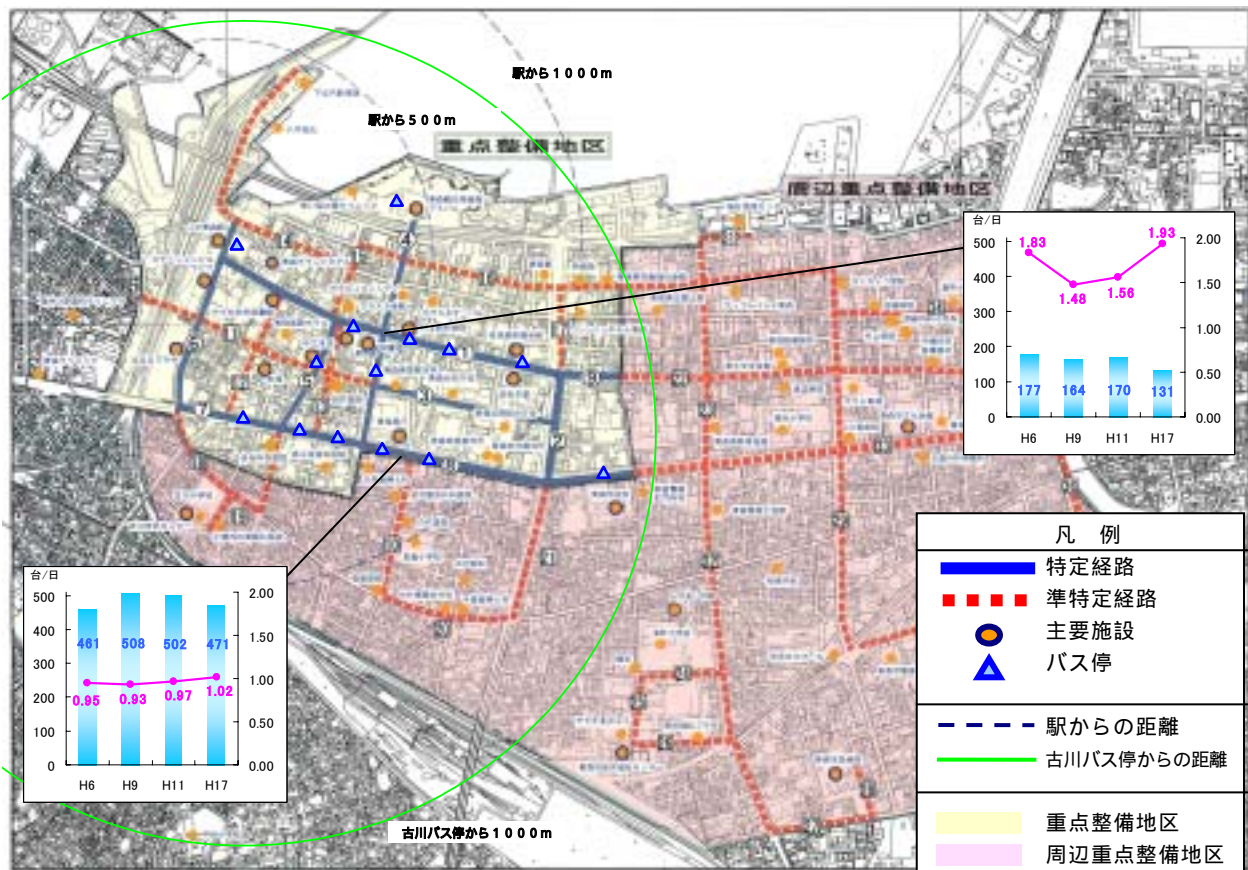
4 中心市街地の交通環境の現状

(1) 中心市街地地区の交通環境

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

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

青森市バリアフリー推進整備計画



歩道のバリアフリー化状況

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

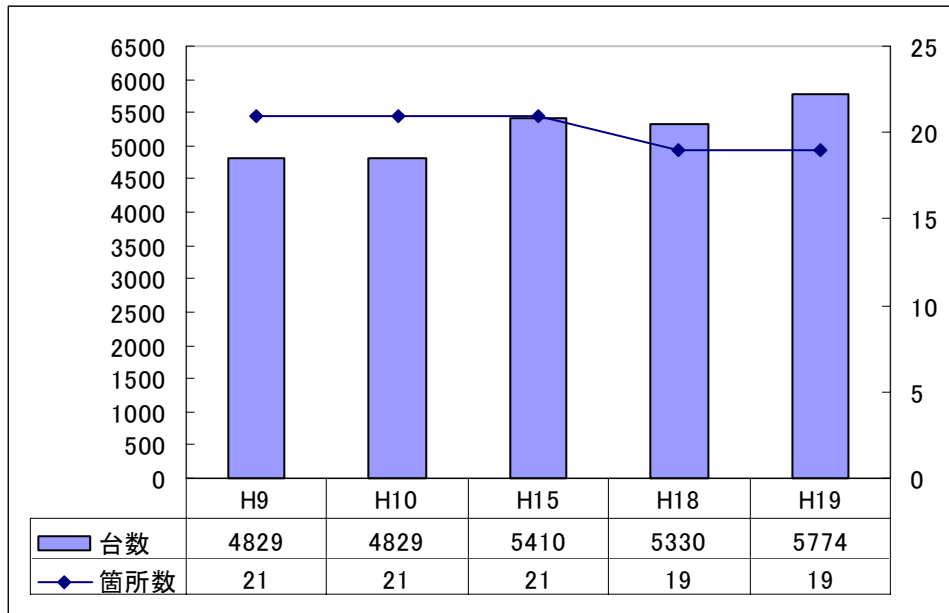
平成21年3月現在

(2) 中心市街地の駐車場の現状

駐車場の整備状況

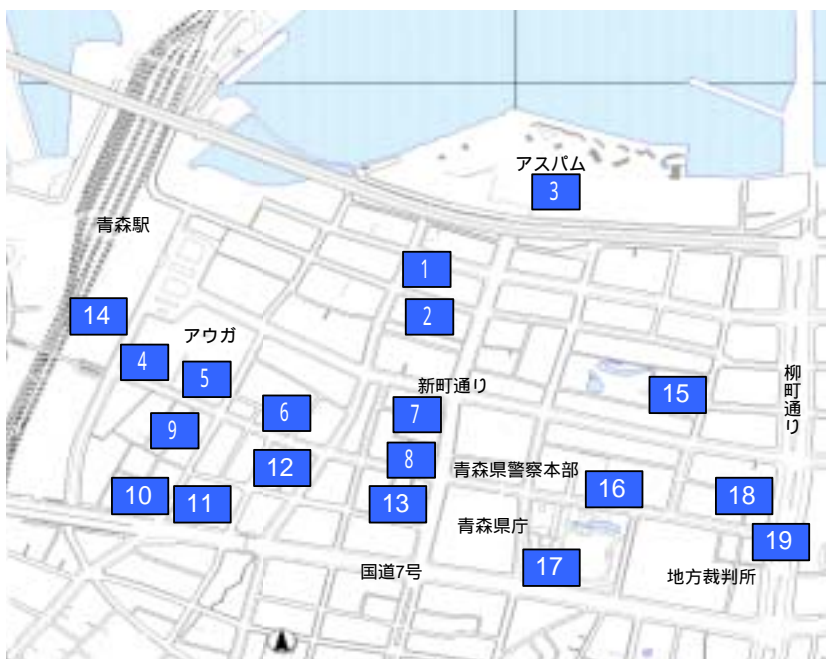
本市の駐車場の整備状況は、平成 9 年では主要有料駐車場は 21 箇所 で 4,829 台あったが、平成 19 年度現在は、19 箇所 で 5,774 台となっており、駐車場数は減少しているものの、規模が大きくなり総駐車場台数は増加傾向となっています。

駐車場整備状況



資料：自動車駐車場年報

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



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

青森市の駐車場案内システム

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

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

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

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

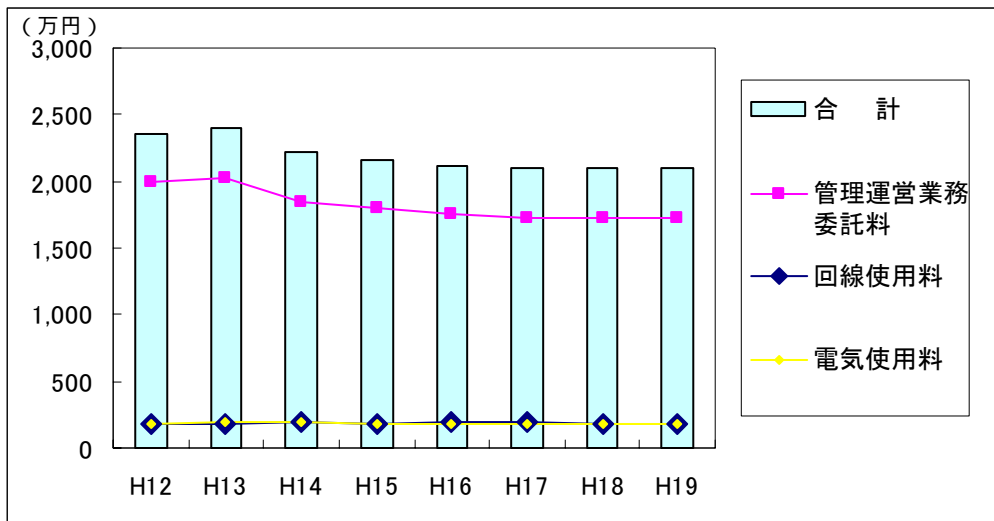
駐車場案内システムの概要

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

(3) 青森市駐車場案内システムの運用状況

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

運営費の推移



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

管理運営業務は、システム運用管理と機器保守点検

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

(4) 青森市駐車場案内システムの運用上の課題

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

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

駐車場利用状況(H18年度駐車場占有率)

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

■ 占有率50%未満 ■ 占有率80%以上 ■ 占有率95%以上

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

■ 占有率50%未満 ■ 占有率80%以上 ■ 占有率95%以上

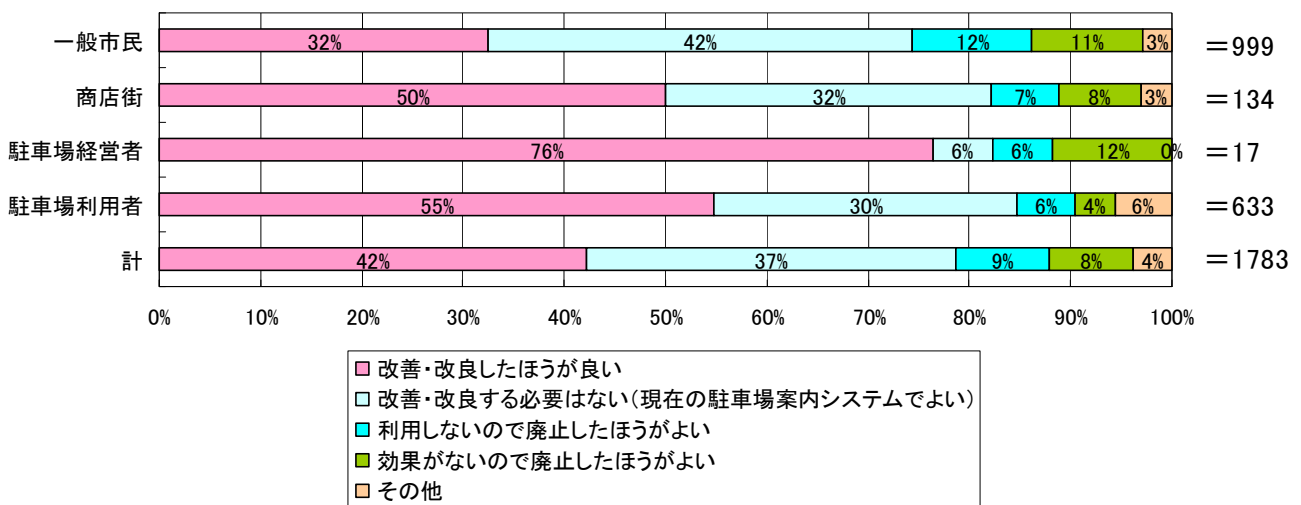
各駐車場で設定は異なるが、占有率が95%以上で「満」表示となる

(5) 駐車場案内システムへの市民意向

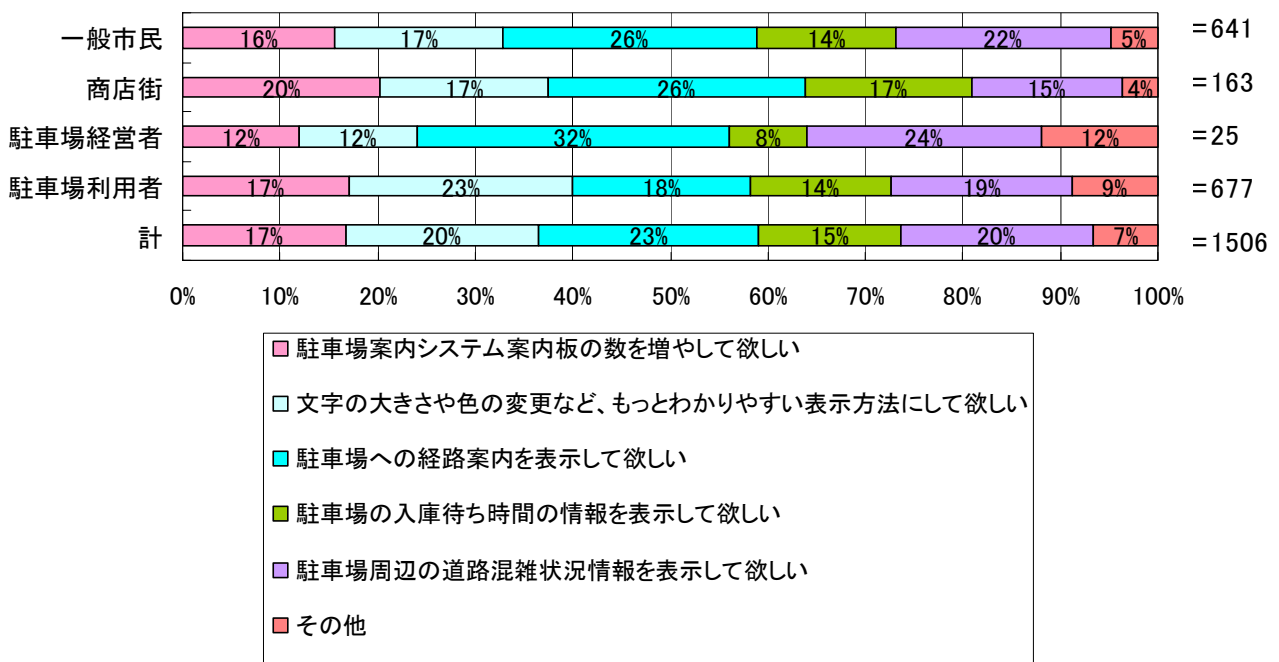
平成 19 年度、20 年度の 2 箇年に実施したアンケート調査から駐車場案内システムに対する市民意向としては、『システムを改善・改良したほうが良い』が全体で最も多く、次いで『現在の駐車場案内システムでよい』が多くなっています。

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

システムに対する意向・必要性



システムに対する改善・改良内容(複数回答)



(6) 中心市街地における放置自転車等対策の状況

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

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

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



5 青森市の都市交通の課題

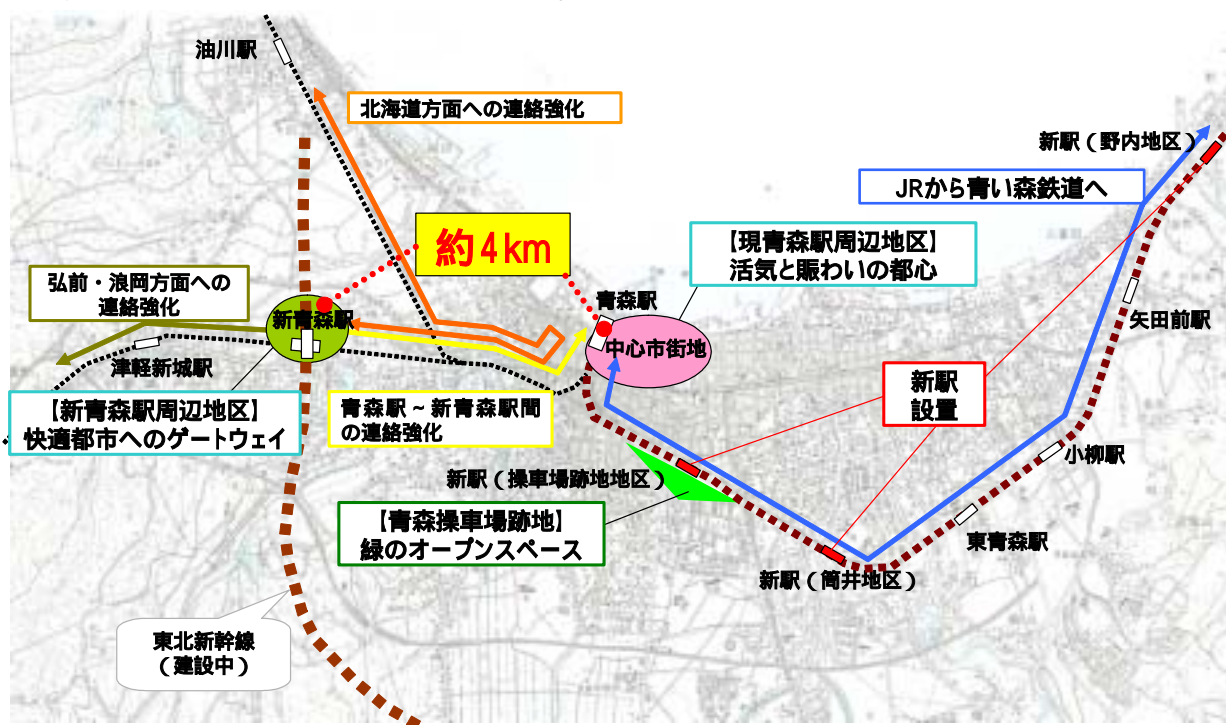
高齢人口減少社会や地球温暖化問題への対応が求められている中で、地方都市の再生には、集約型都市構造への転換に併せ、環境負荷の少ない大量輸送機関である鉄道や路線バス等の公共交通インフラストックを効率的に活用できる公共交通ネットワークの整備が必要です。

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

（1）新幹線新青森駅と青森駅（中心市街地）のアクセス強化

持続可能なまちづくりを推進するためには、新幹線新青森駅開業にあわせた新たな都市機能の整備を行うのではなく、既にあらゆる都市機能が集積している中心市街地へのアクセス強化を図ることが重要です。

新幹線開業という大きな交通環境の変化に伴う二次交通体系の整備、JRから経営分離される青い森鉄道線の利用促進、現青森駅の交通結節点機能の強化、新青森駅と中心市街地の両都市拠点間を円滑に移動できる鉄道や路線バス等の公共交通によるアクセス強化など、市民、観光客、ビジネス客の連絡性向上が課題です。



(2) 鉄道を活用した都市内交通網の充実

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

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

(3) 鉄道網と路線バス網の連携強化

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

(4) 効率的で持続可能なバスネットワーク（生活交通）の構築

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

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

(5) 環境変化に対応した道路網の構築

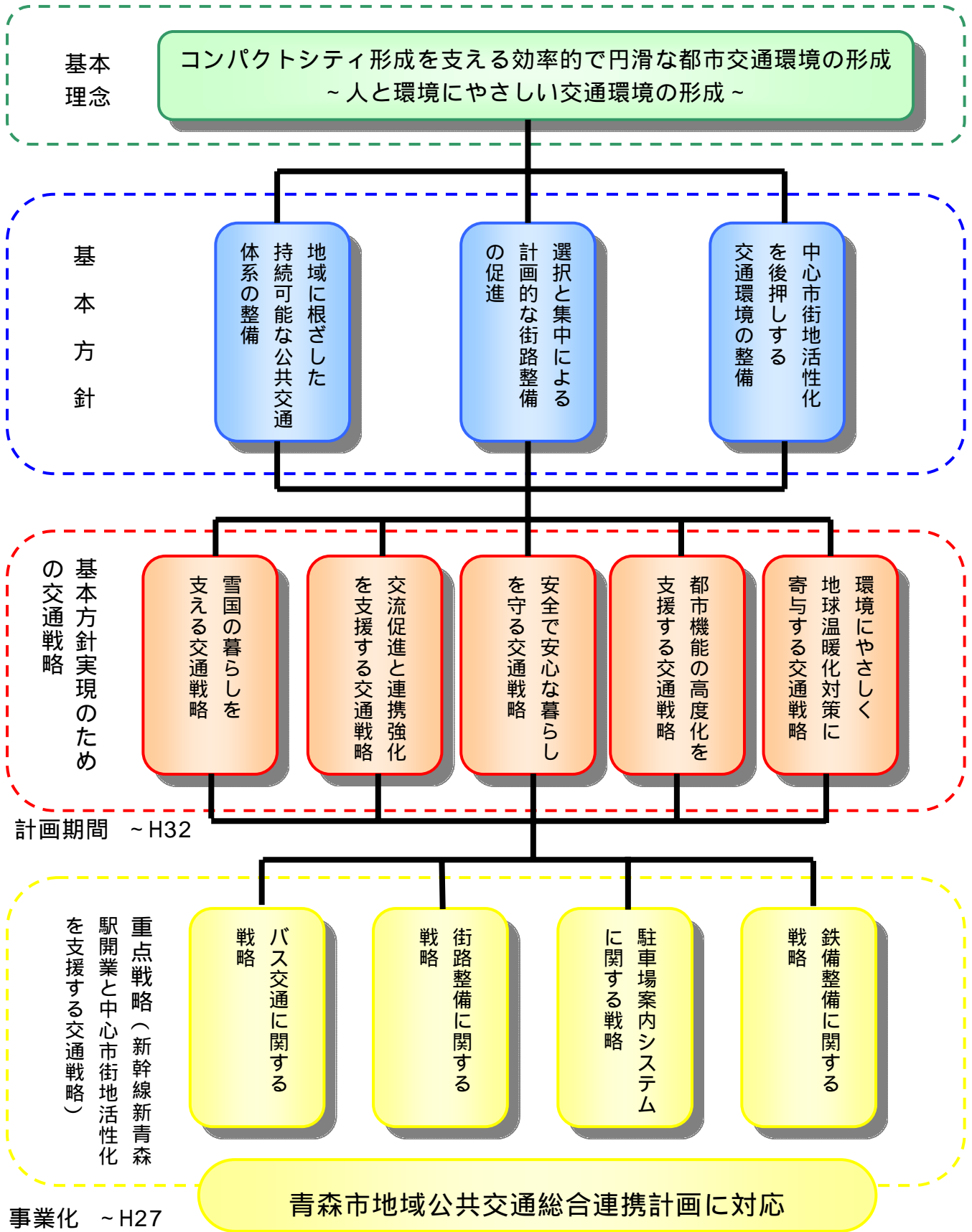
本市の都市計画道路改良率は低い状況となっており、未着手の都市計画道路も多くあります。自動車交通は増加しているものの、高齢・人口減少社会や地球温暖化問題への対応が求められている中で、集約型都市構造への転換が求められており、将来交通需要に応じた現実的な道路網の設定が必要であり、真に必要な都市計画道路の選別と効率的な整備が課題です。また、新幹線開業効果を全市的に広げるためにも選択と集中による効果的な街路整備が課題です。

(6) 中心市街地内の交通環境の改善

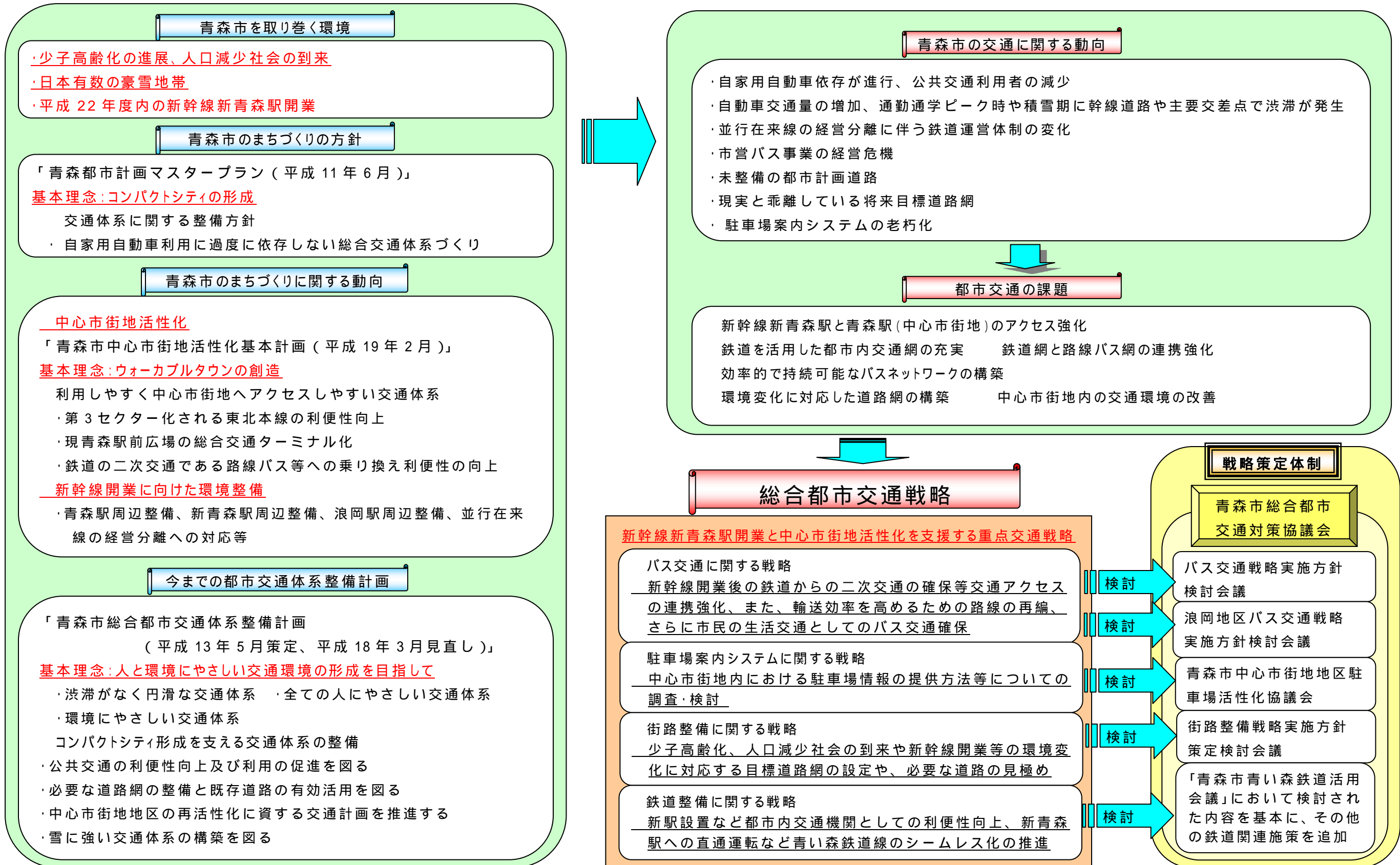
中心市街地地区においては、青森駅周辺整備等の実施により活性化を進めていますが、市民はもとより県内外の旅行客を中心市街地へ円滑に誘導できる交通環境整備が重要です。特に、中心市街地活性化を後押しする交通環境整備として、公共交通機関の運行情報や主要駐車場情報、さらには観光施設や公共施設情報等の提供を行うためのシステム構築が課題です。

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



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

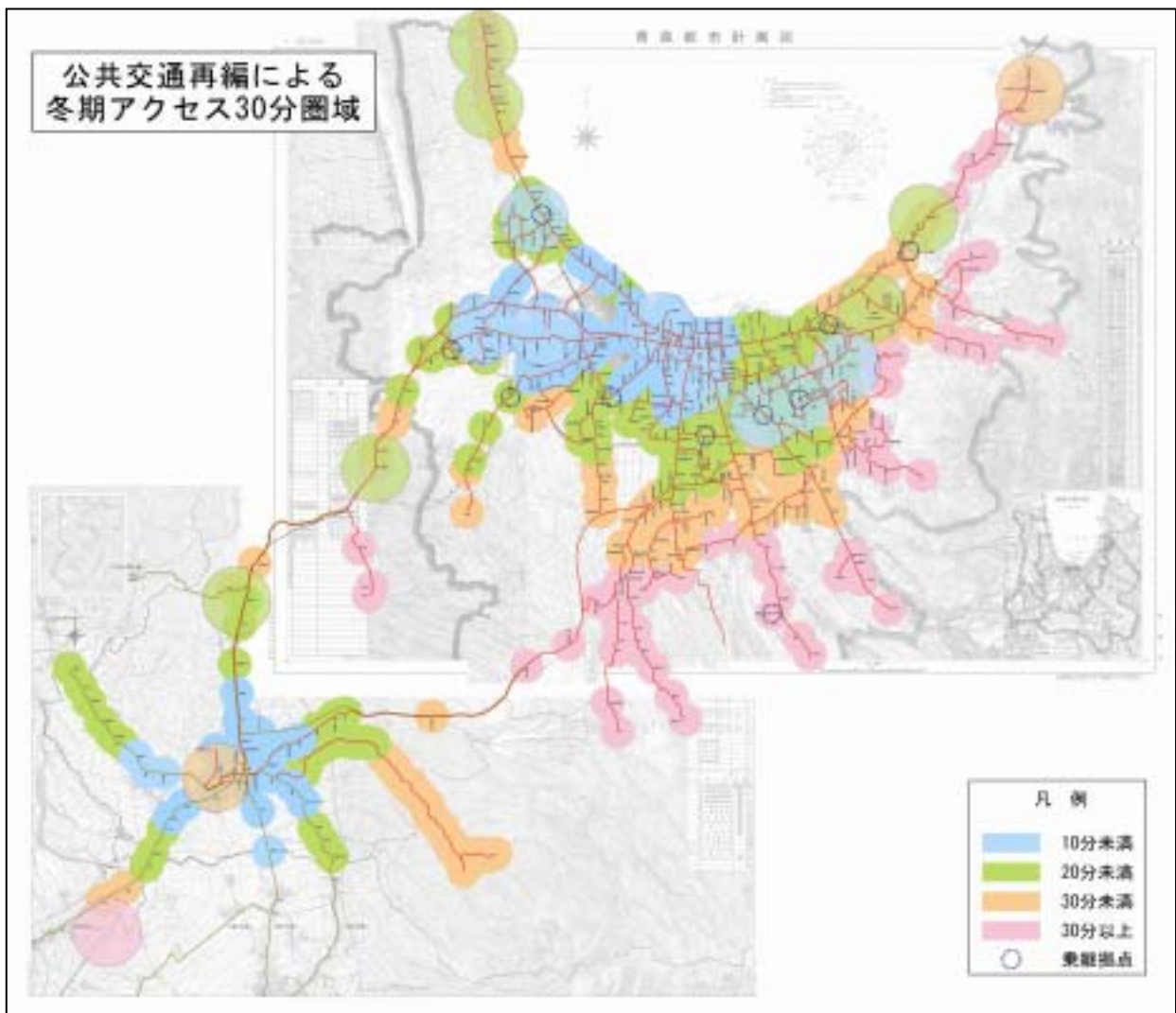
評価指標	交通機関	主要施設	現況値 (H18年度)	目標値 (H32年度)	指標の解説
冬期においても 主要拠点施設へ 30分以内でア クセス可能な交通 体系	公共交通	青森駅・浪岡駅	89%	92%	都市計画道路の整備や公 共交通の再編によって各 地域より30分圏内でア クセスできる人口割合の 増加を成果とします。
		新青森駅	76%	80%	

(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。

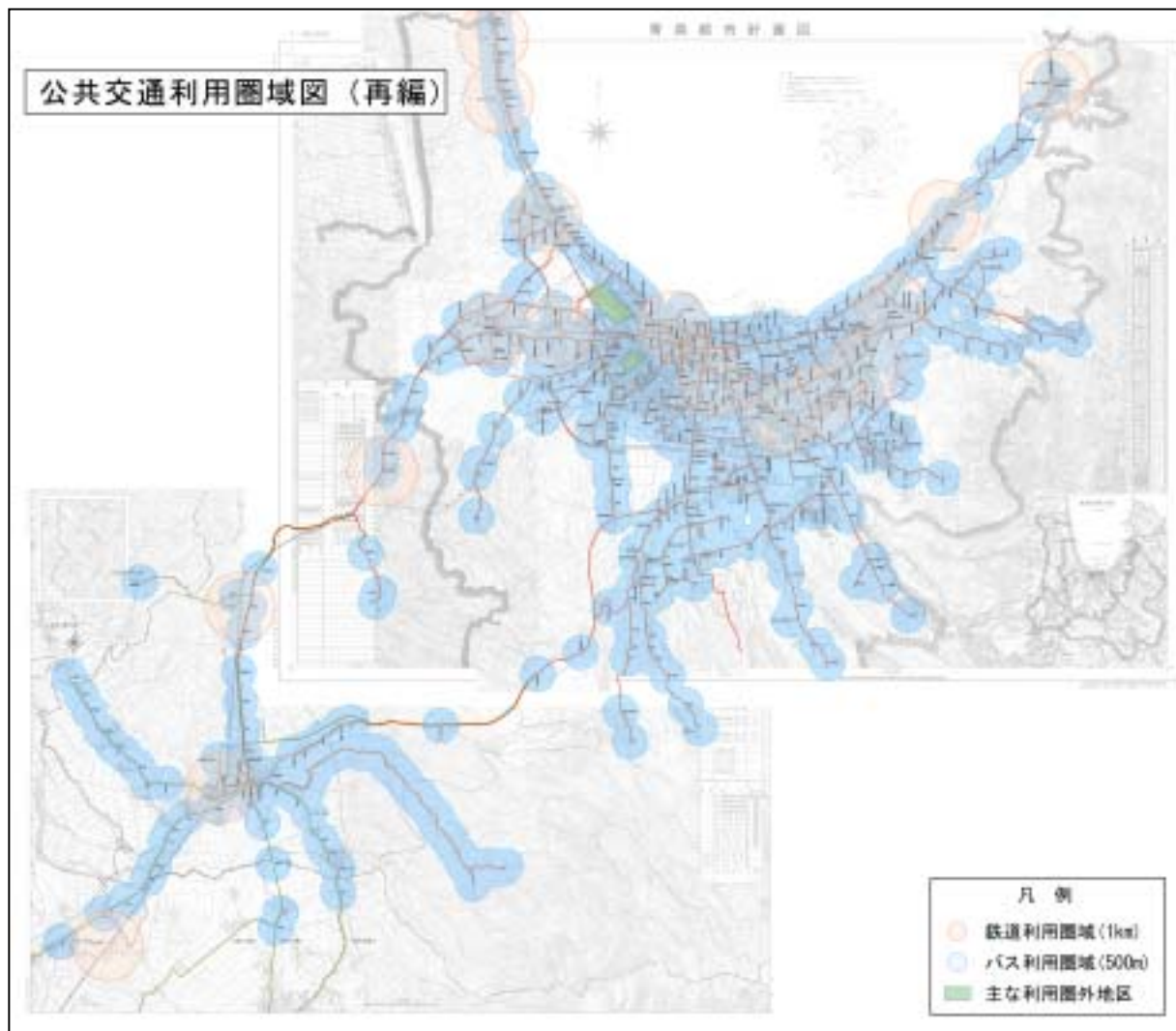
戦略の評価指標

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。

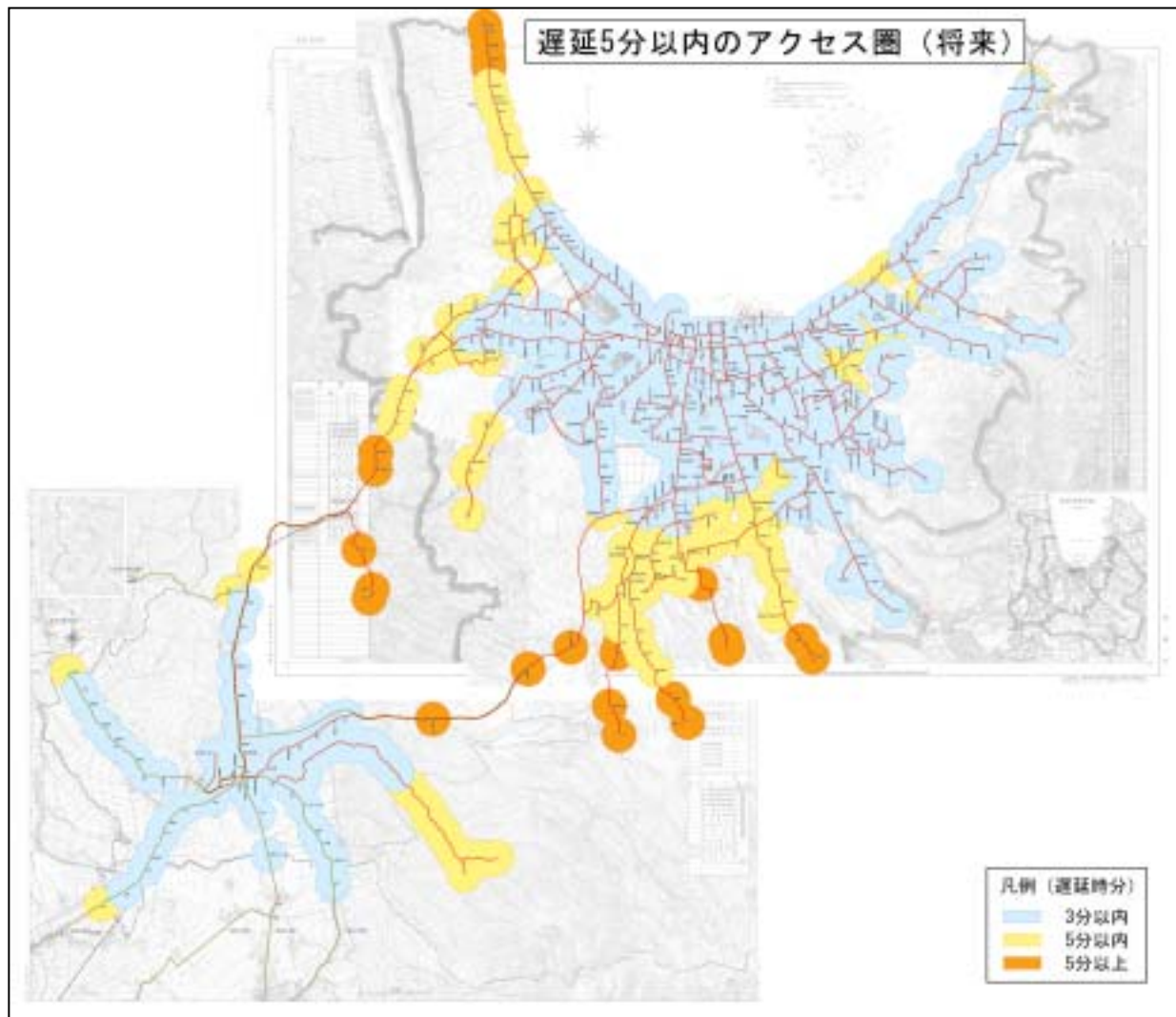
中心市街地周辺の交通情報提供の充実を促進します。

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

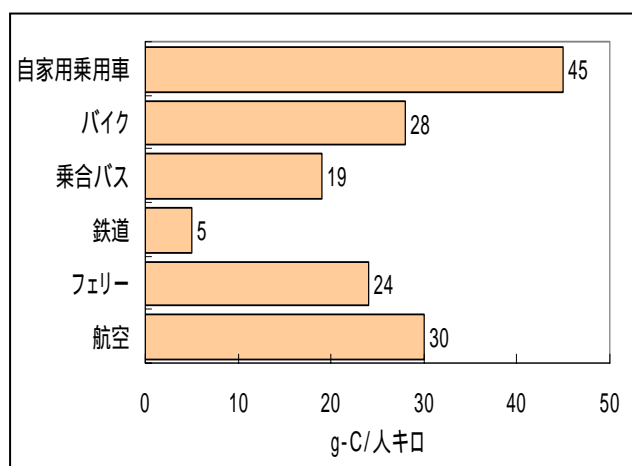
(1) 青森市営バスを取り巻く環境

青森市営バスの強み

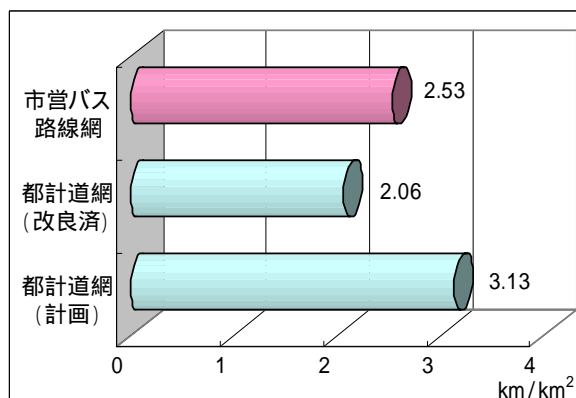
青森市営バスは、市民のほとんどが利用できる本市路線バス網の中心的な役割を果たしており、そのサービス提供領域は、道路整備や他地域の市営バスと比べても非常に高いといえます。

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。

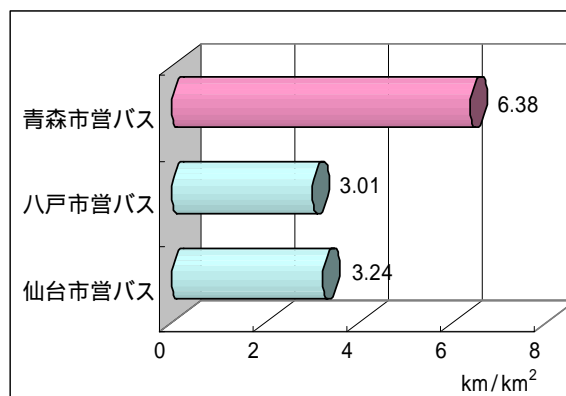
交通機関別CO₂排出原単位(国土交通省資料)



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

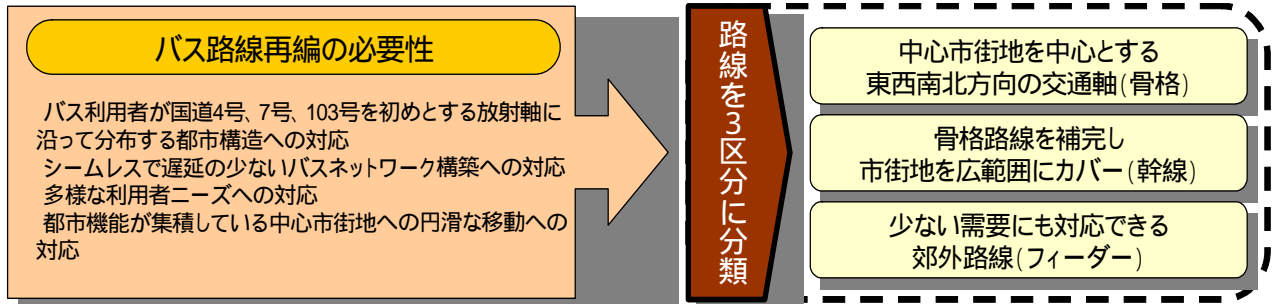
↓ 弱みを克服するためには

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

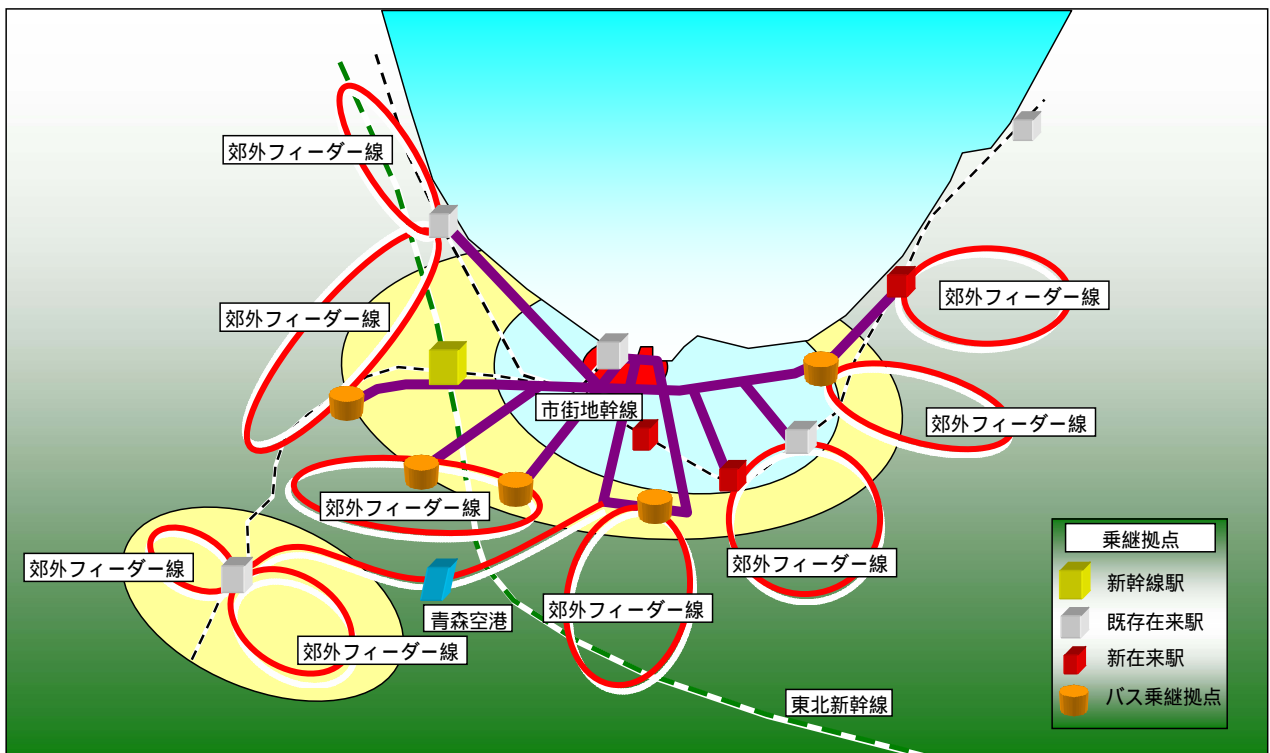
実施方策
平成22年12月の新幹線新青森駅開業を契機に
現在のカバー率を維持した上で、抜本的な路線再編や運営方法の見直しを実施

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



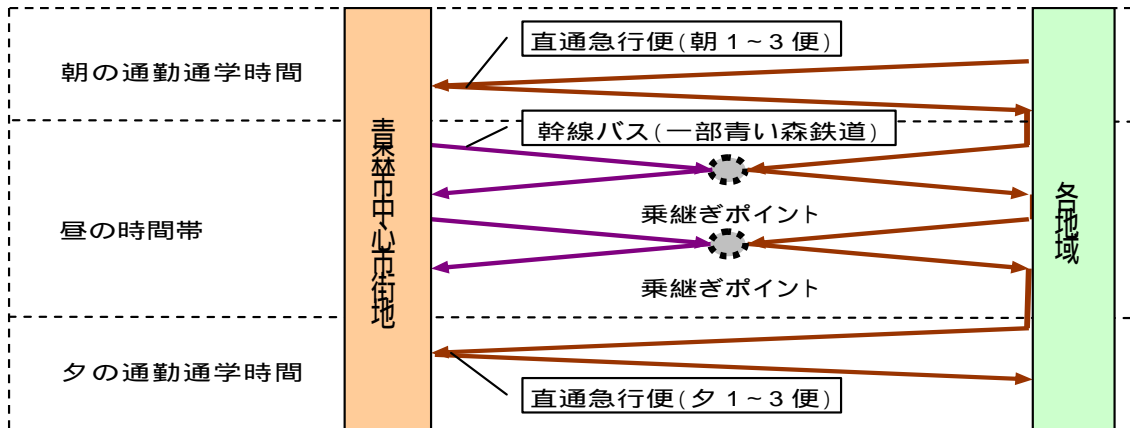
	路線の主な役割	路線の設定方針	利用者のメリット (期待される効果)
骨格	・走行性、定時性、運行頻度に関して高水準な路線	・交通需要量の多い路線 ・青森市の主要な交通流動パターンと整合した路線(中心部に向かう放射路線) ・バス優先施策が可能となる多車線路線	・運行距離が短くなり、バスの定時性が向上する ・路線が整理され、わかりやすいバス路線網となる
幹線	・骨格路線を補完する路線 ・市街地内を広範囲に渡ってサービスする路線	・交通需要量の比較的多い路線 ・主としてインナーシティ、ミッドシティにおける現況のバス起終点や主要施設が路線端末部となるよう設定	・わかりやすい路線網となる
フィーダー	・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。

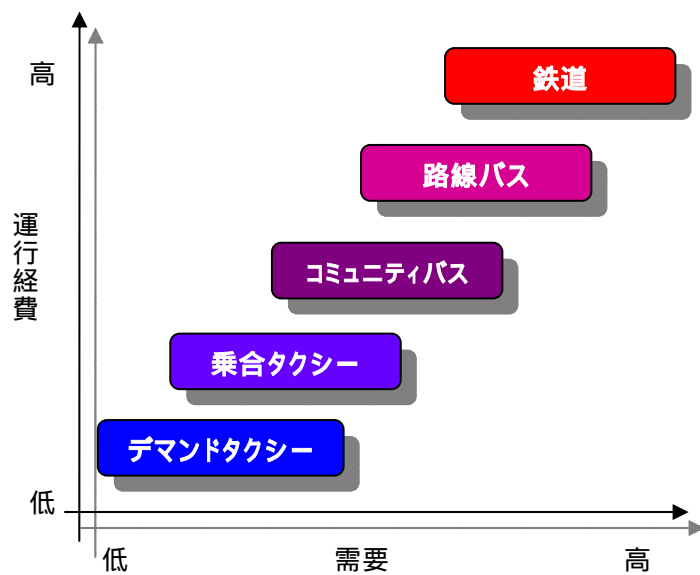
なお、フィーダー系の円滑な運行のため、快適な乗継施設整備に加え、乗継環境形成(鉄道・バスやバス・バス乗継割引・共通ICカード導入等)施策を促進します。特に、1日30人未満の輸送人員である路線については、きめ細かなサービスを提供するとともに輸送効率の視点から「小型乗合交通」や「デマンド系交通」等の導入についてを検討します。

(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。

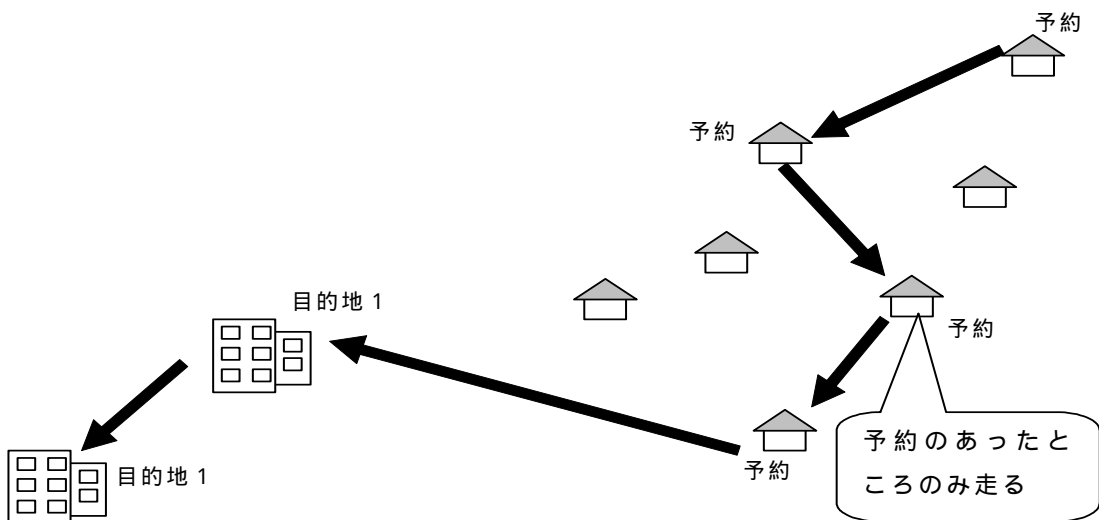
運行経費と需要の関係



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



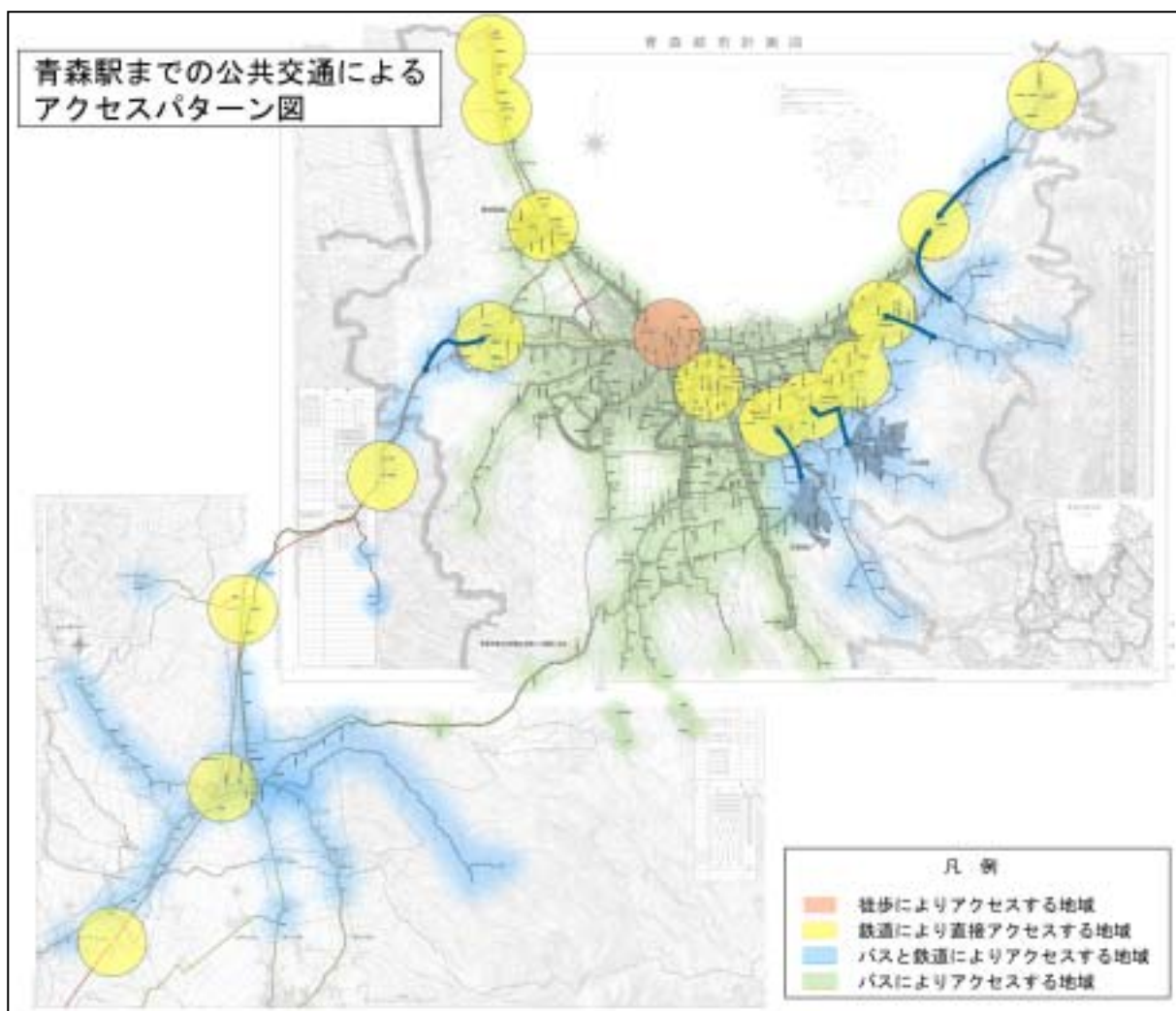
(4) 新幹線駅及び中心市街地への接続

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。

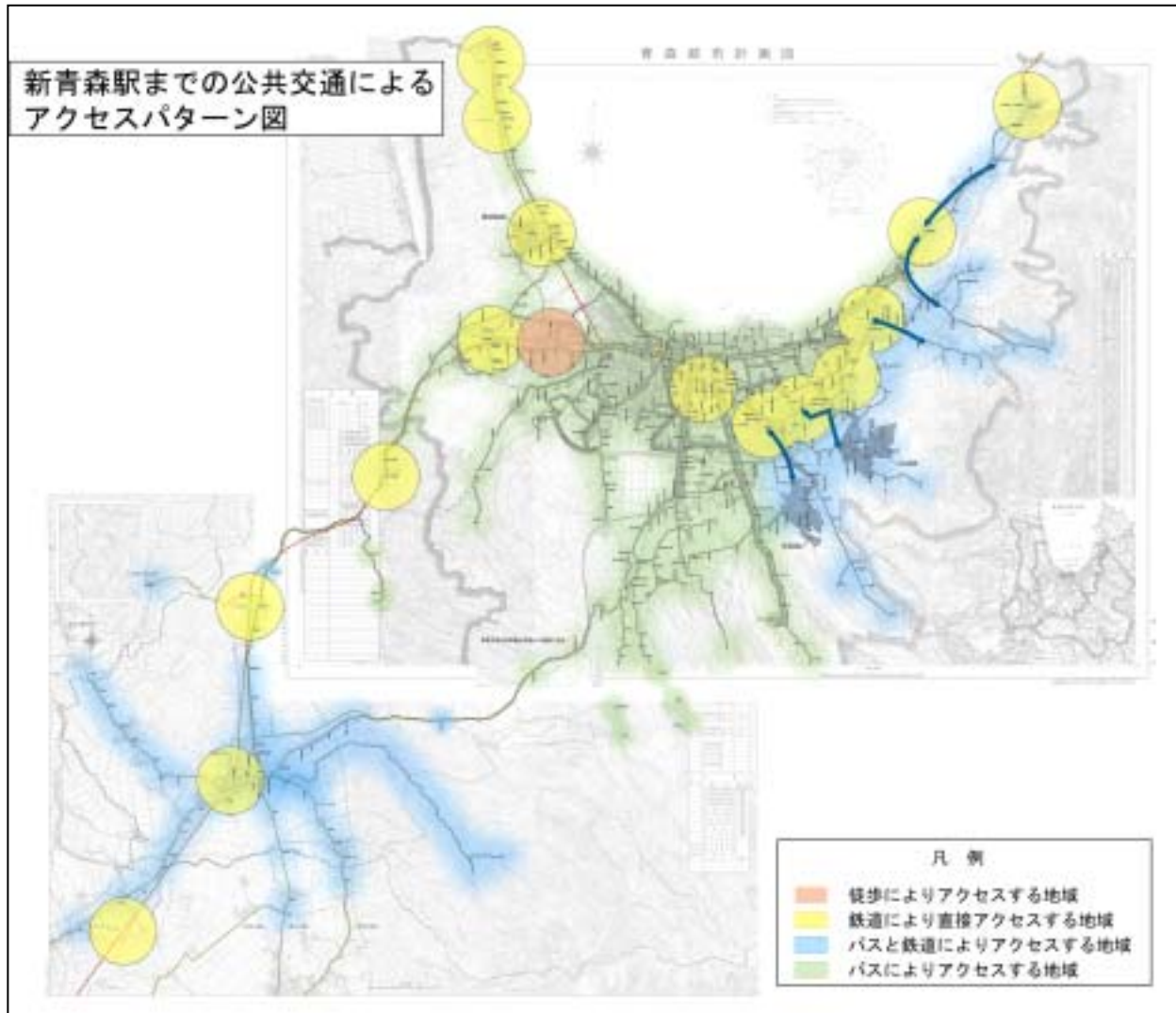
中心市街地へのアクセスパターン

(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

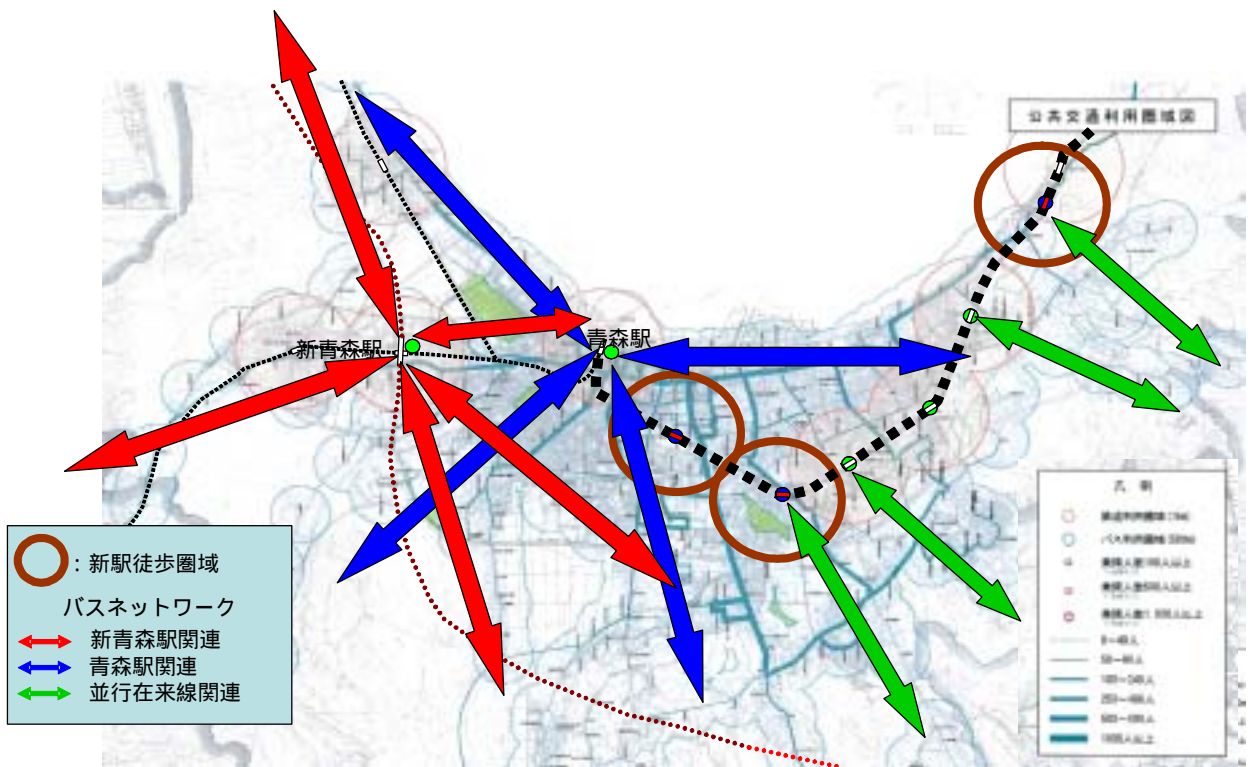


(5) 鉄道とバスの連携

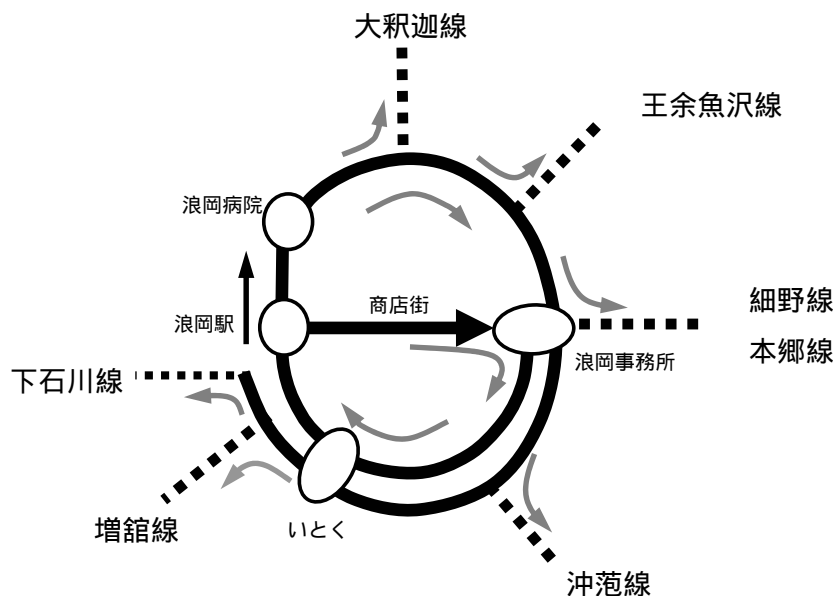
青森駅、新青森駅のみならず主要な郊外鉄道駅と路線バスとのアクセス向上のための環境整備を行うとともに、青い森鉄道新駅の整備やバス路線との円滑な接続を促進することによって地域の公共交通機関の有機的な連携を図り、人と環境に優しい公共交通体系網を構築します。

また、郊外フィーダー路線として設定する浪岡地区については、JR 浪岡駅と浪岡地区内の各拠点を結ぶ新たなバス交通を導入することによって既存在来線との連携を強化します。

各方面から多様な公共交通モードでアクセスできる交通体系(鉄道と路線バス連携イメージ)



浪岡駅と地区内拠点を結ぶ循環バスルートのイメージ



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

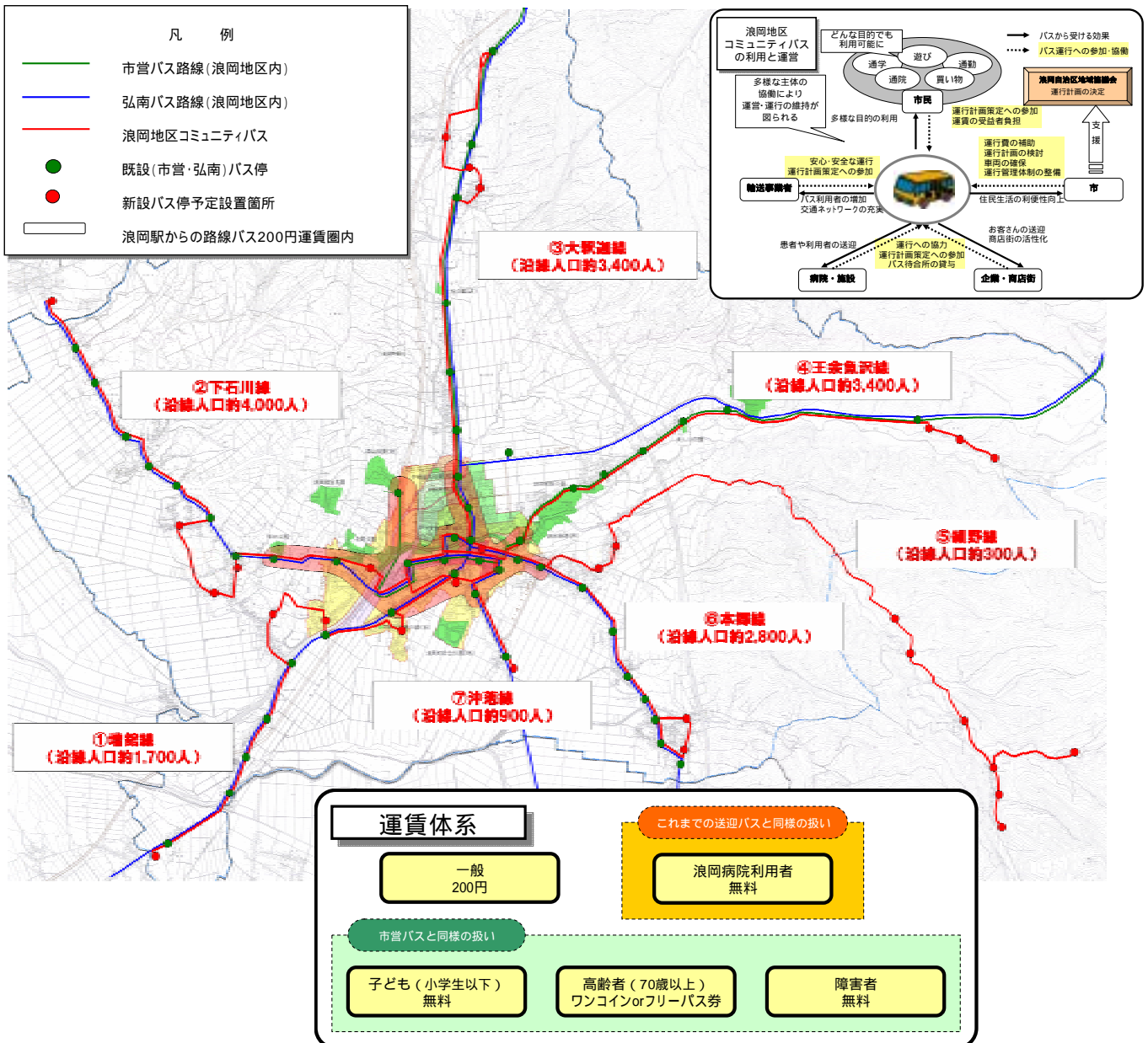
バス路線再編を確実に実施していくためのハード・ソフト事業戦略を推進していきます。

(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

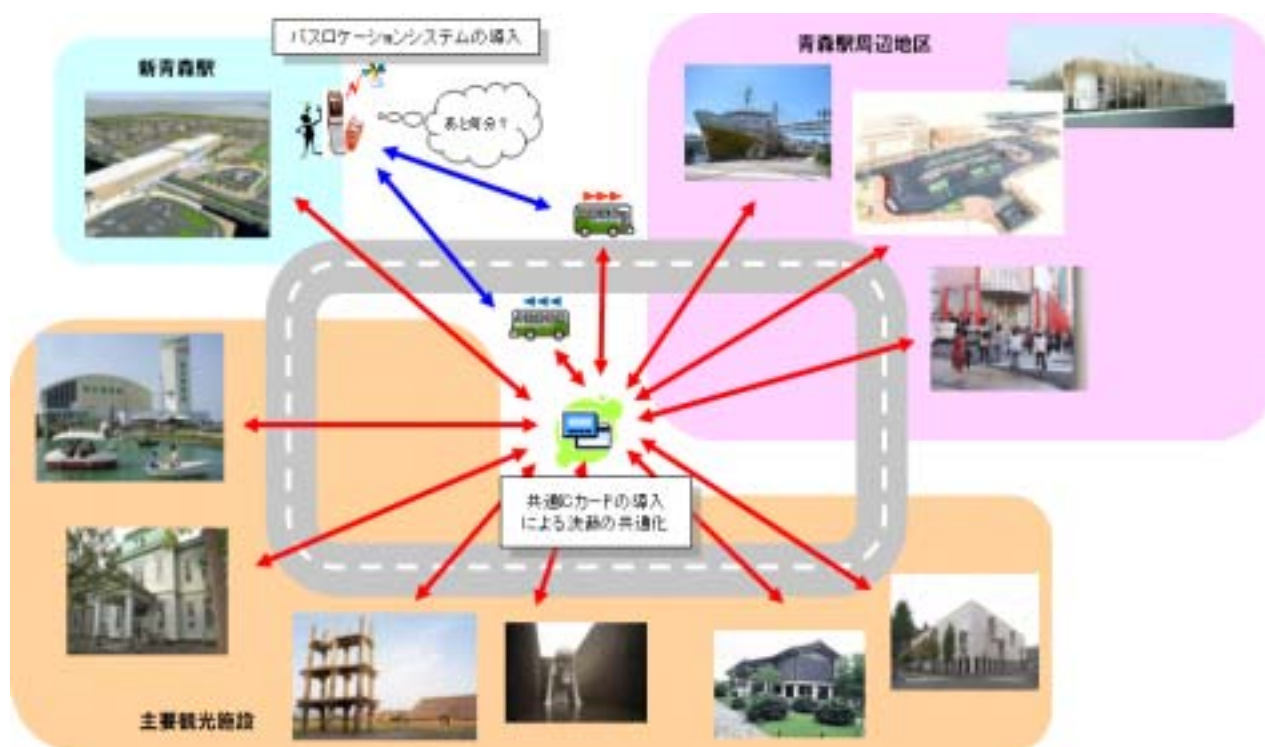


(2) 観光シャトル・ルートバス

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。

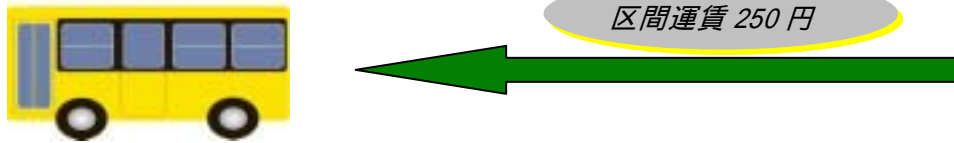
また、青い森鉄道線や既存在来線への乗り継ぎについても、駅前広場も含め段階的な整備を検討していきます。

(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)

直通運賃



既存運賃制度による乗継運賃



乗継運賃制度による乗継運賃



(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)

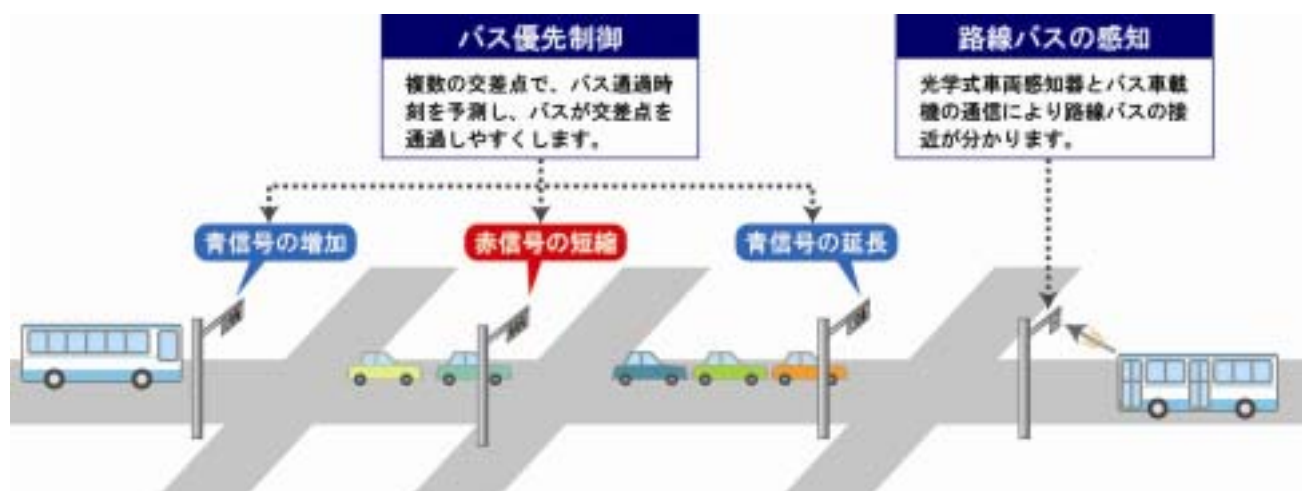


(8) その他

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。

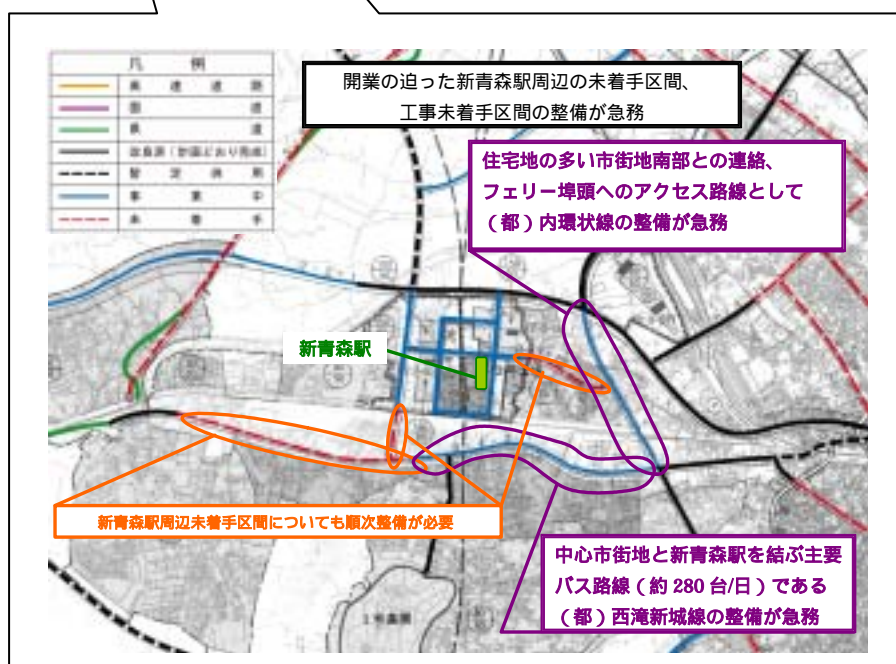
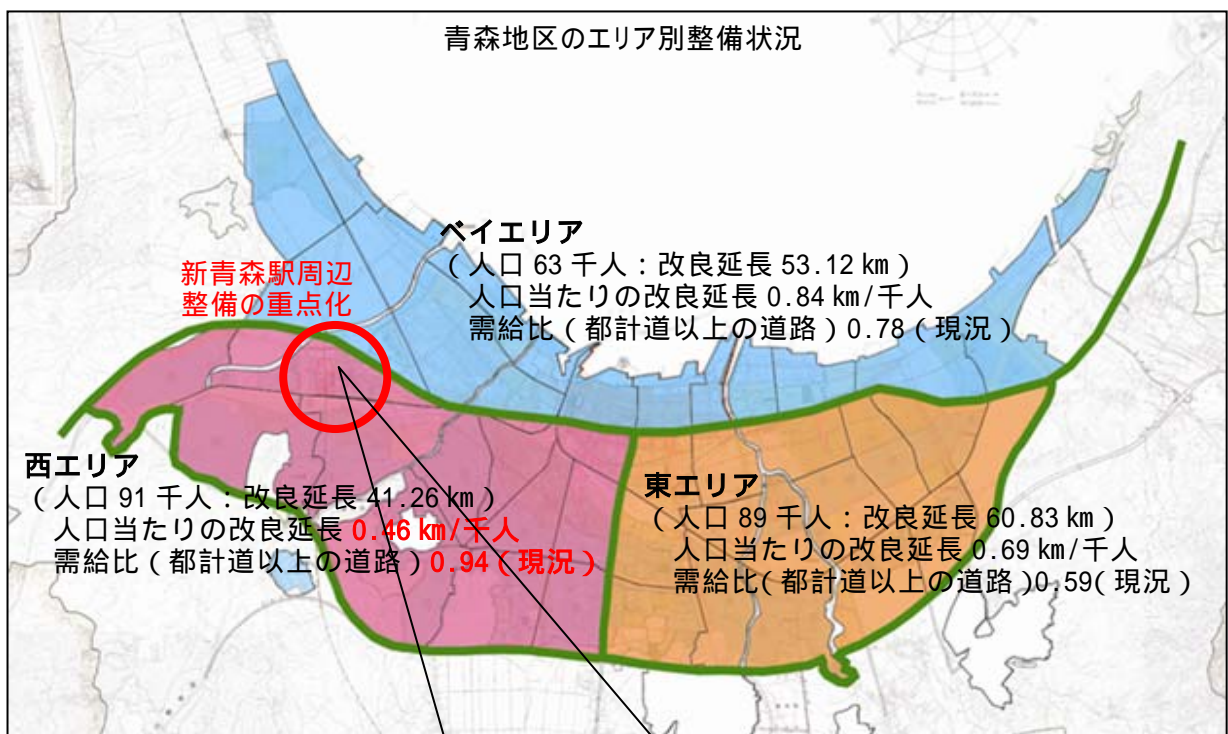
街路整備に関する戦略では、既に整備が進められている路線を除く未着手都市計画道路について、都市計画道路としての計画廃止も含めた真に必要な道路網計画を設定し、選択と集中による効率的な街路整備を推進していきます。

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。



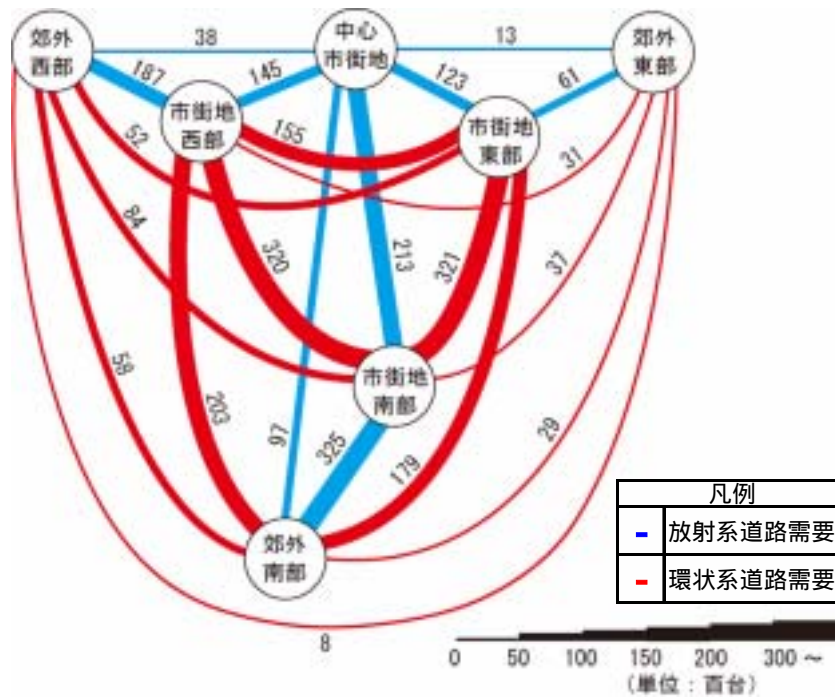
(2) 都市内骨格道路網の形成

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。

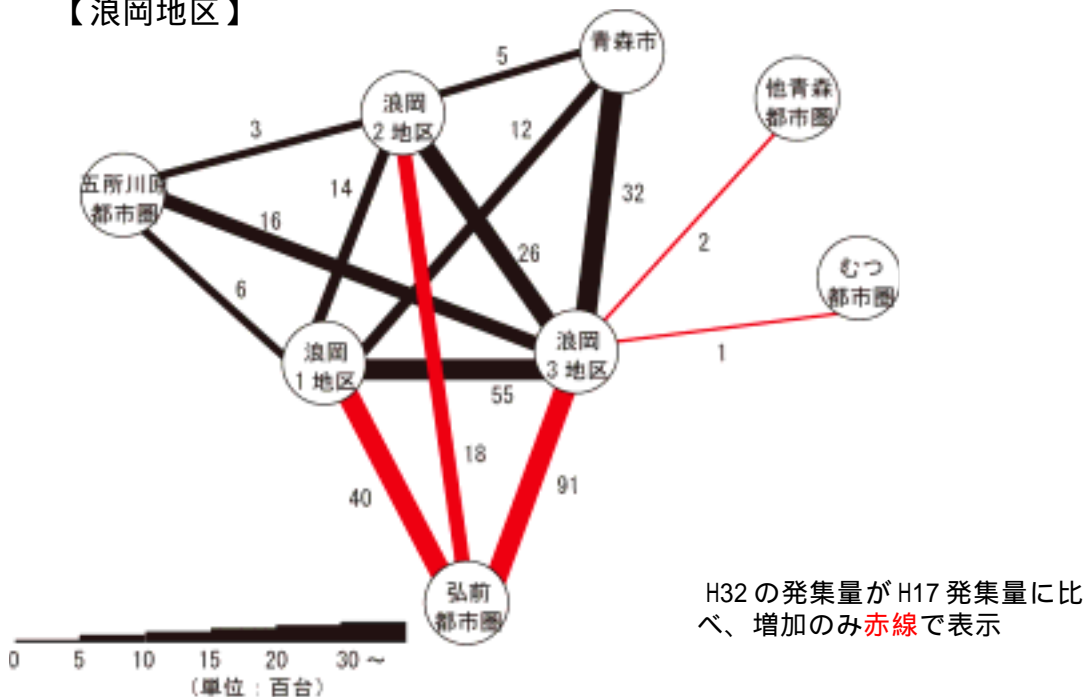
青森地区では市街地西部～市街地南部～市街地東部などの都市内を横断する交通が多く、浪岡地区においては地区内への発着と通過交通が多い状況になっています。

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。

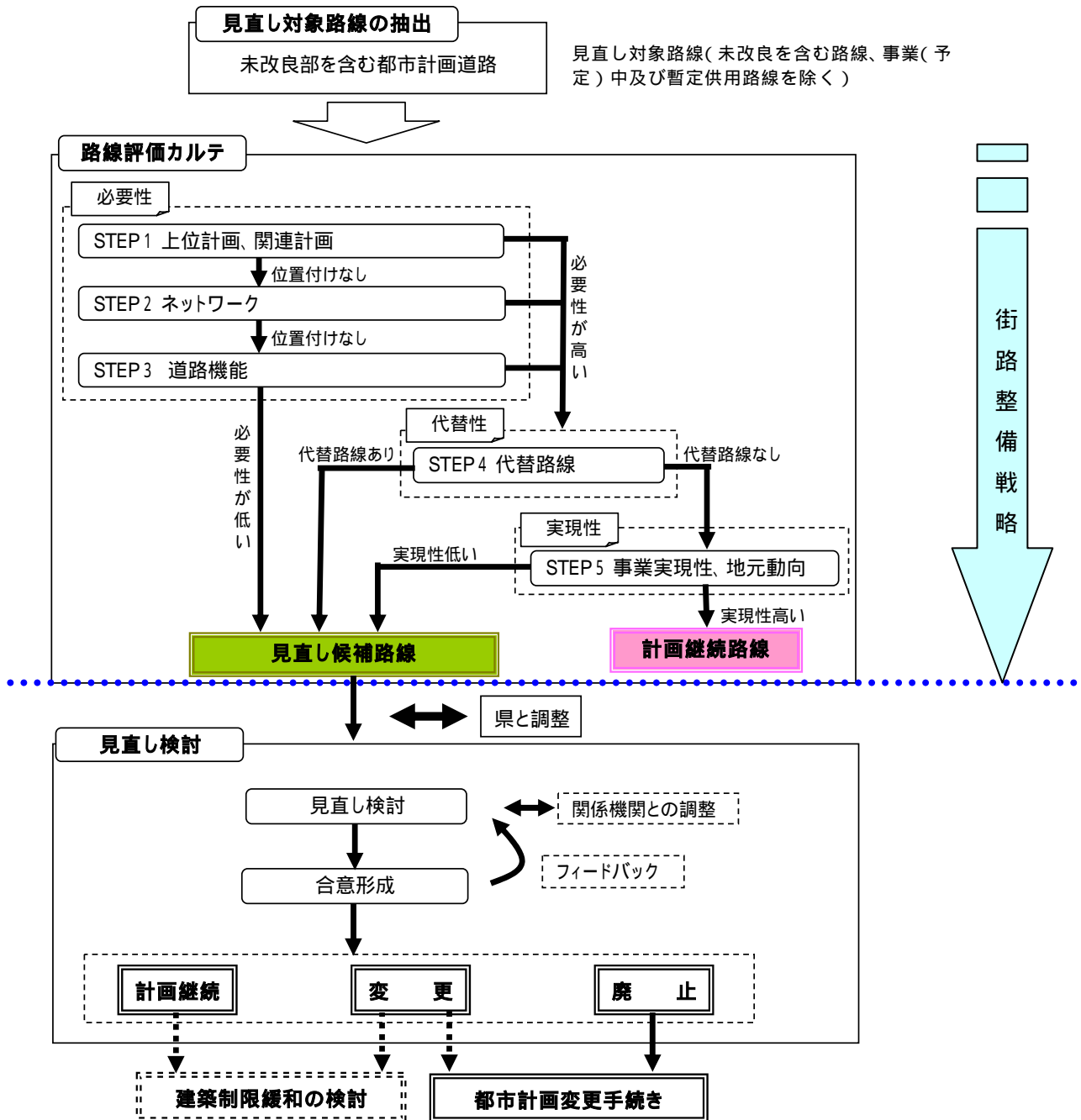
・ **整備ランク3：『その他必要な都市計画道路整備』**

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。

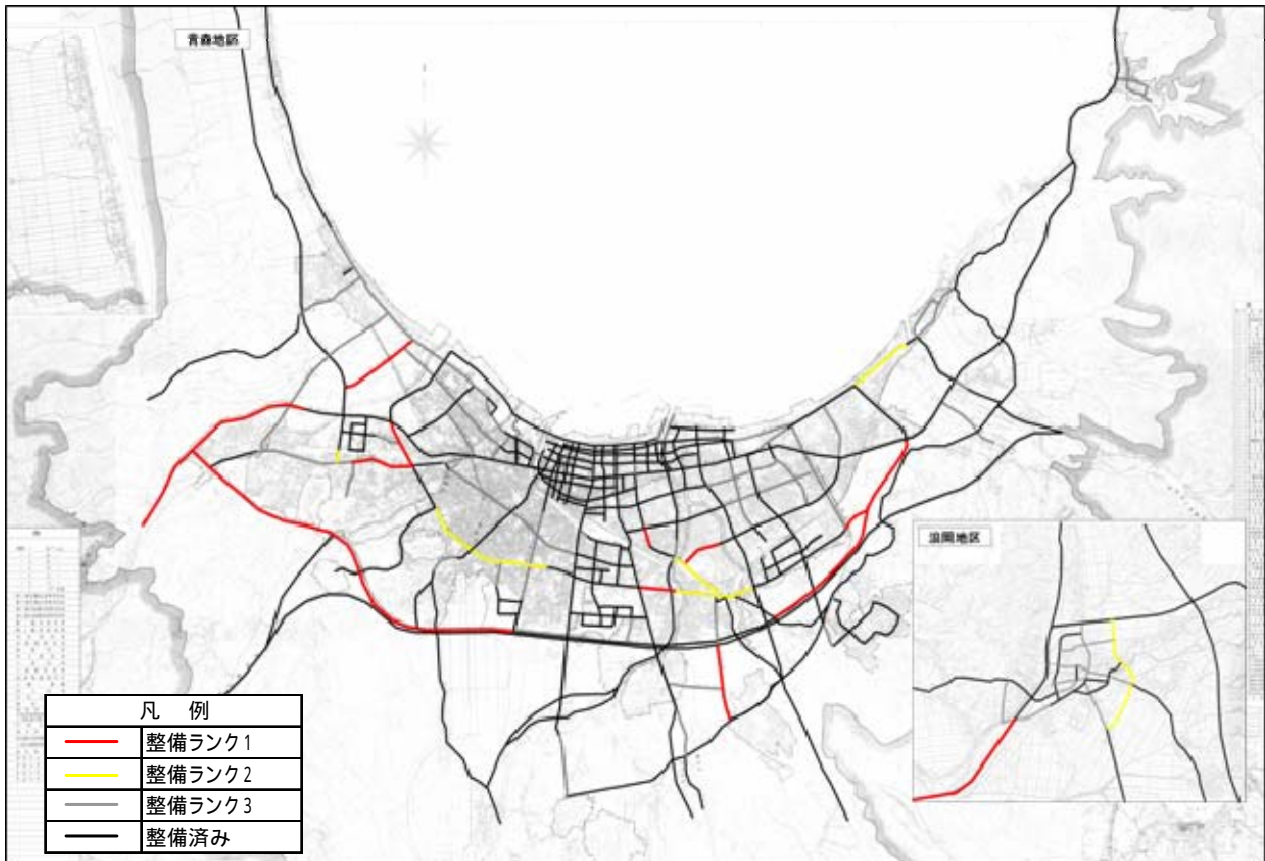
見直し候補路線・区間の抽出フロー



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

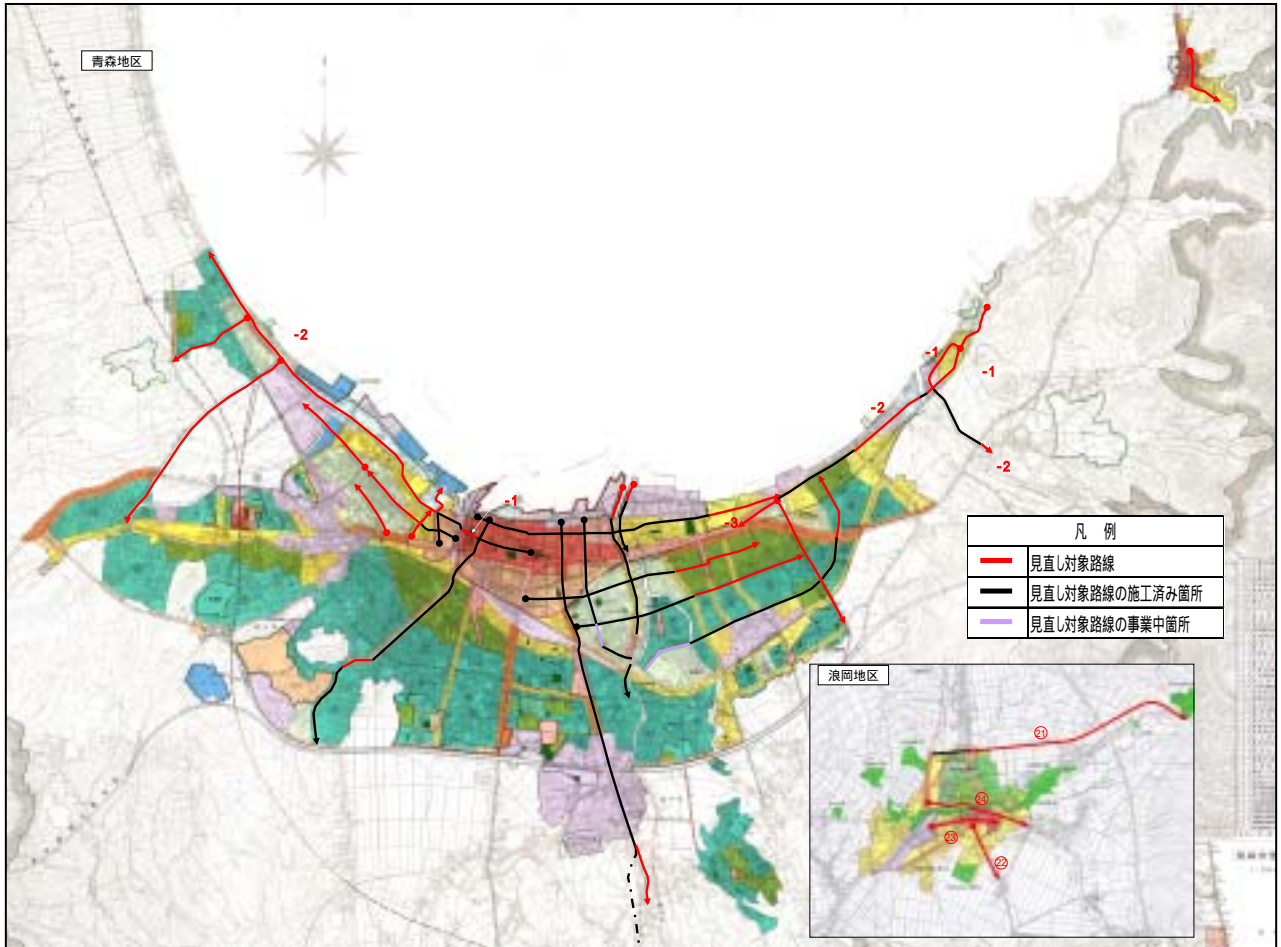
整備優先順位設定方針に基づいた整備優先順位を下図のとおりとします。



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 番号	路線 名	起 点		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。

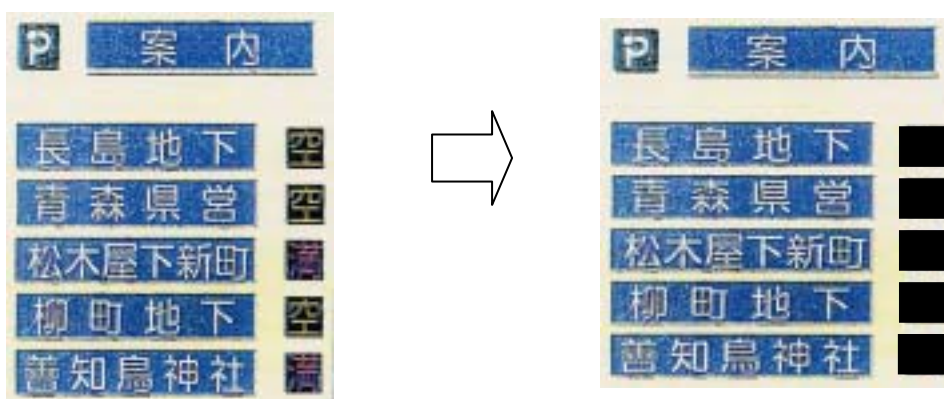
(1) 案内板の活用

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

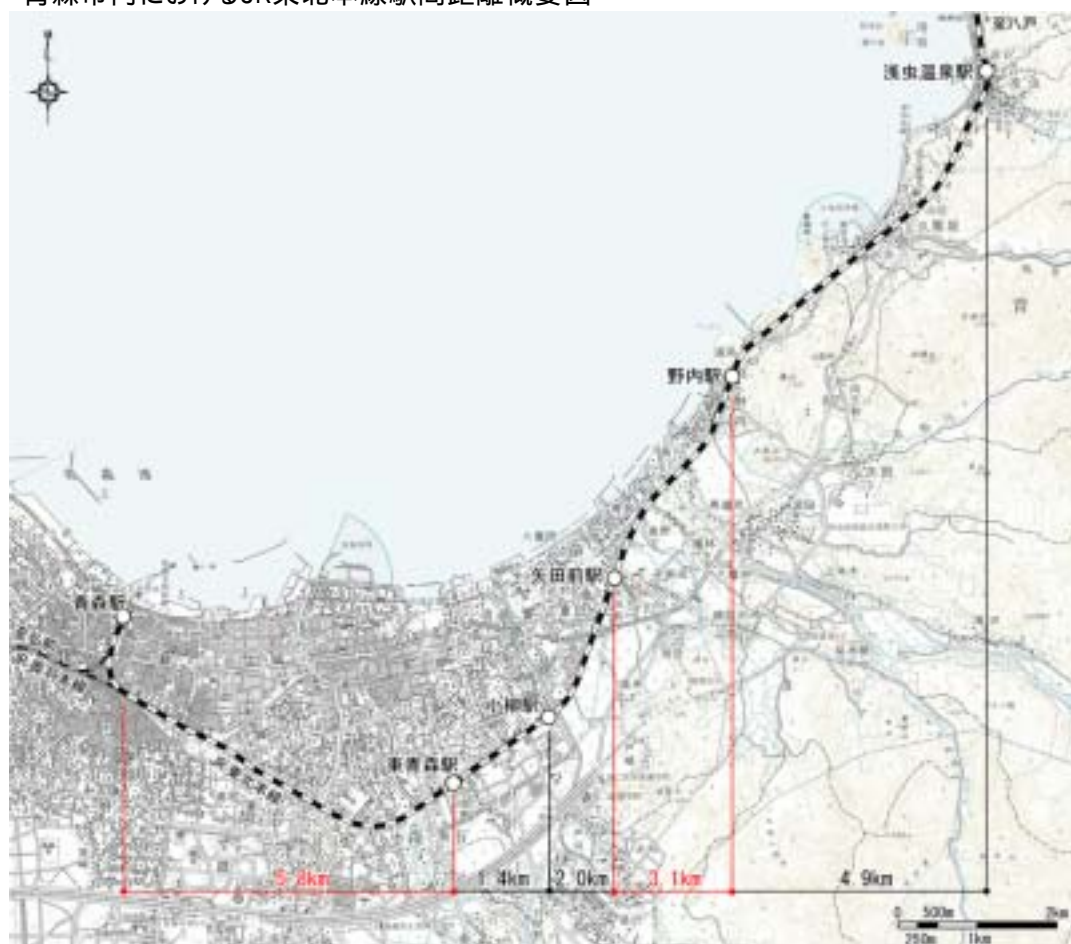
（1）現状と課題

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) 基本方針

本市では、積雪による交通障害によりバス交通の脆弱性を有するとともに、青い森鉄道沿線人口の約4割を占めています。同線は、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て同線の活性化を促し、もって青森市都市計画マスタープランに掲げる都市づくりの基本理念「コンパクトシティの形成」を支え、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ことを基本方針とします。

2 新駅設置（野内・筒井地区）に関する事業概要

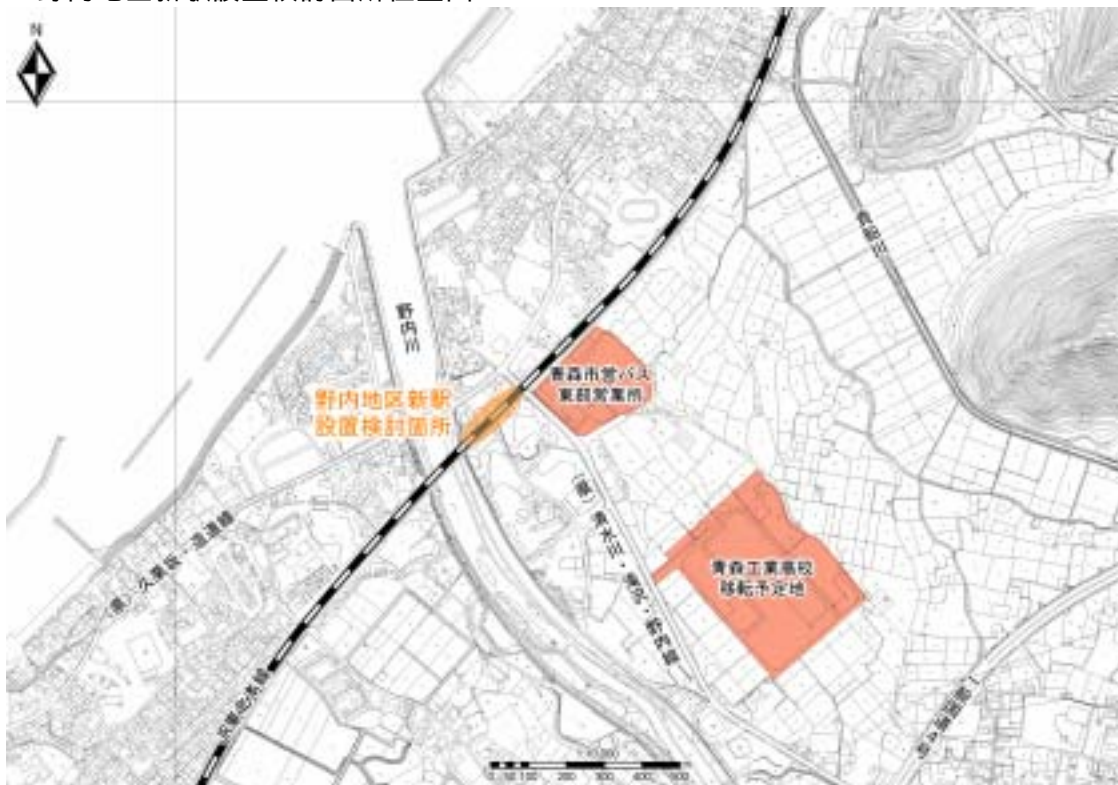
青い森鉄道線の運賃収入の多くを占める通勤・通学利用を促進するため、野内・筒井地区に新駅を設置します。なお、野内地区新駅については、現駅の移設の方向で検討を行います。

(1) 野内地区

野内地区は平成23年度に県立青森工業高校が青森駅付近から移転開学することに伴い、市内外からの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、利便性の向上・利用者の増加を図ります。

また、当該地区には青森市営バス東部営業所が立地しており、1日約260便の路線バスが発着するターミナル機能を有していることから、新駅の設置によりレール&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ります。

野内地区新駅設置検討箇所位置図

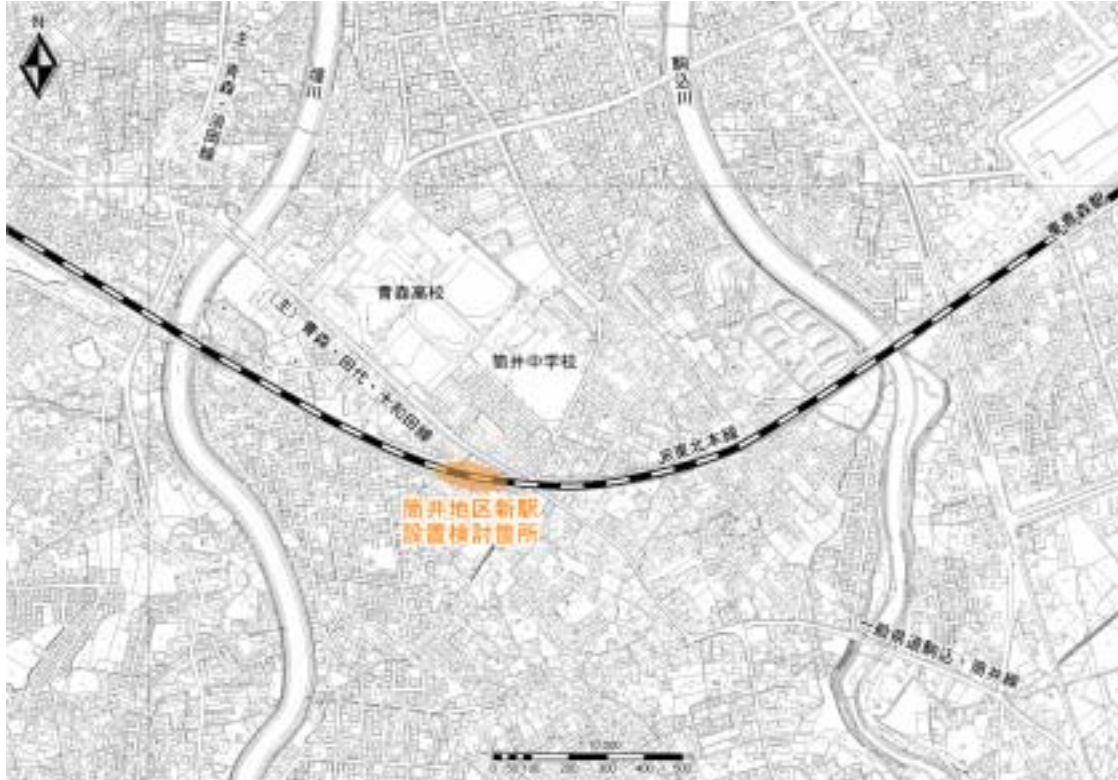


(2) 筒井地区

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	→					

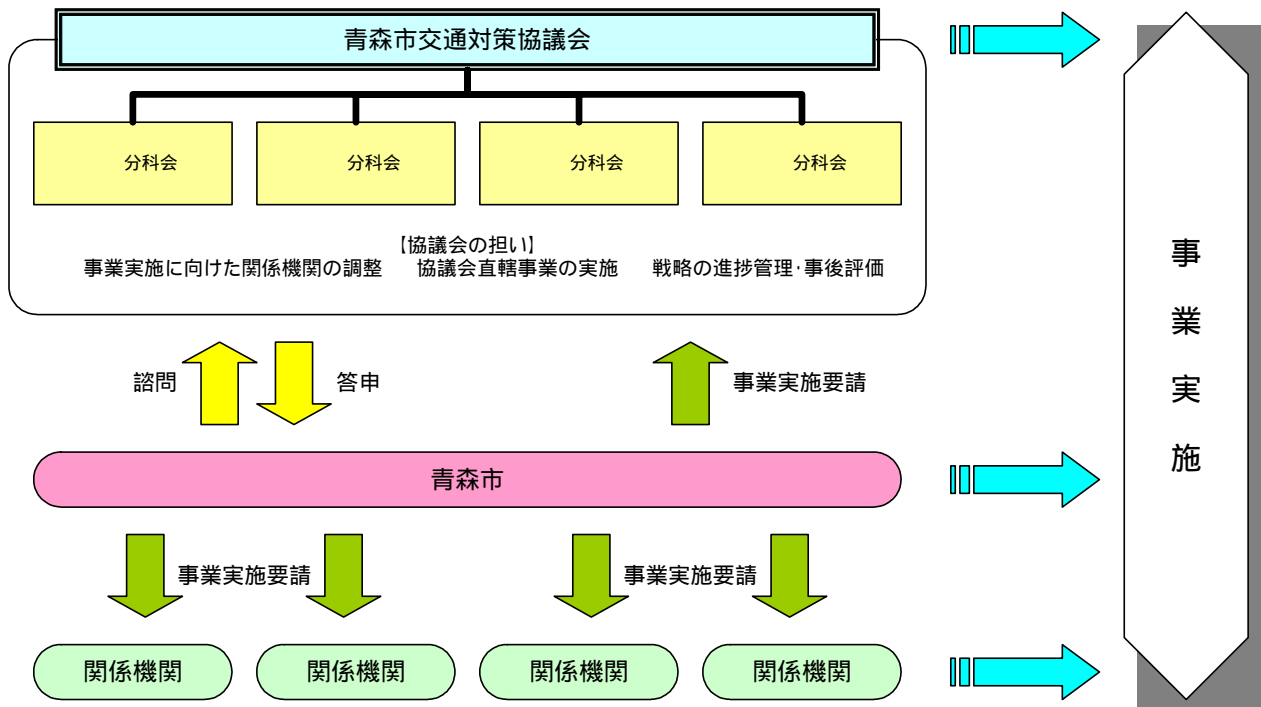
筒井地区のスケジュールについては、現在基本設計実施中であることから、その結果により変更することがある。

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

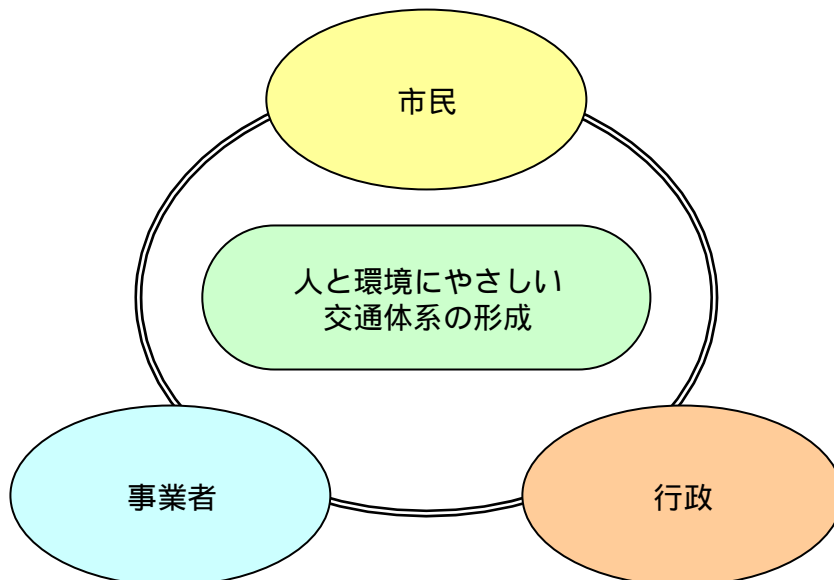
本市の公共交通の利便性向上
本市が実施する施策への協力

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



第 3 部 交通手段別施策

第 1 章 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

	事業期間			事業主体
	~ H22	~ H27	~ H32	
1. 新幹線新青森駅アクセス道路の整備				国、県、市、 関係機関
2. 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
3. 既着手路線の整備促進				国、県、市
4. その他の未整備路線の整備				国、県、市、 関係機関

新幹線新青森駅周辺及びアクセス道路の整備を促進していきます。

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。

都市計画道路の長期末着手路線の整備手法を検討します。

交通渋滞解消のため、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。

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	全線供用
	高速 2 号	東北縦貫自動車道八戸線	暫定供用
2 環状	環状 1 号	内環状線等	部分供用（約 5 割未着手）
	環状 2 号	一般国道 7 号青森環状道路等 (外環状線等)	暫定供用
5 放射	放射 1 号	一般国道 280 号バイパス	暫定供用
	放射 2 号	一般国道 7 号	全線供用（一部事業中）
	放射 3 号	(主) 青森荒川停車場線等	暫定供用（一部事業中）
	放射 4 号	一般国道 103 号	全線供用
	放射 5 号	一般国道 4 号	全線供用（一部暫定供用）

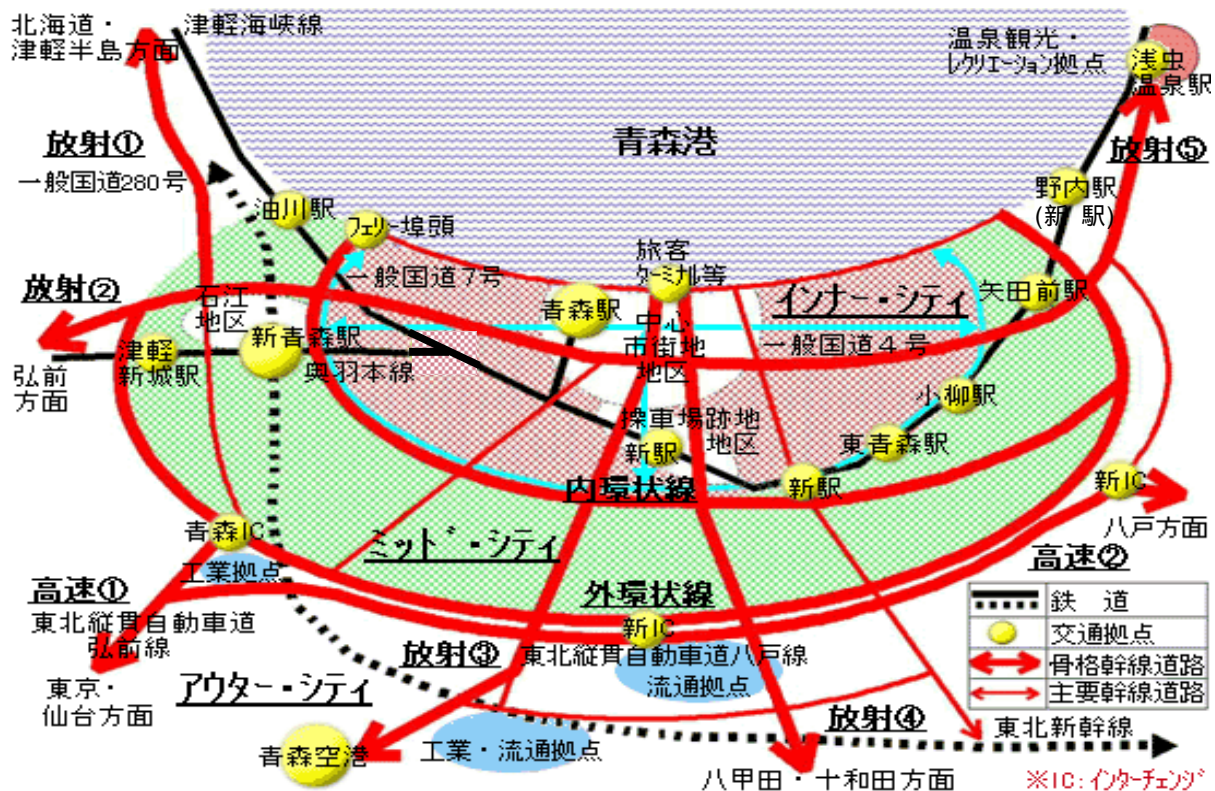


図 交通体系に関する整備方針図

短・中期に対応する都市計画道路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
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)佐野冲范線		市	整備ランク2

既存道路の有効活用

表 既存道路の有効活用に関連する施策

	～ H22	～ H27	～ H32	事業主体
5 . I T S 技術の活用による交通円滑化				国、県、市、警察
6 . 交差点改良等の高度化の実施				国、県、市、警察

5 . I T S 技術の活用による交通円滑化

N P O 等との連携のもと、I T S 技術を活用した交通情報の提供等をカーナビゲーションや携帯電話等に行うことにより、円滑・快適なドライブを実現するとともに、道路混雑の緩和を図ります。

また、高速道路における E T C の普及促進により、料金所の円滑化、高速道路の利用促進を図ります。

6 . 交差点改良等の高度化の実施

既存道路の安全性を高めるとともに、円滑な交通運用を図るため、交差点改良等を進めます。

短期に対応する個別施策メニューは、以下のとおりです。

表 渋滞ポイントにおける対策(案)一覧

渋滞ポイント	路線名	市町村	名称等	事業主体等	備考
主要 渋滞ポイント	一般国道7号	青森市	駒込交差点	国	交差点改良
	一般国道7号	青森市	旭町通り交差点	国	情報提供・広報
	国道7号青森環状道路	青森市	筒井交差点	国	交差点改良・市道改良
	国道7号青森環状道路	青森市	八ツ役交差点	国	青森中央大橋利用促進
	一般国道7号	青森市	古川交差点	国	情報提供・広報
	青森環状野内線	青森市	浪館交差点	県	青森中央大橋利用促進
	国道7号青森環状道路	青森市	横内交差点	国	国道7号青森環状道路整備
	青森浪岡線	青森市	高田字川瀬交差点	県	青森浪岡線高田BP整備
	一般国道7号	青森市	青森環状入口交差点	国	交差点改良
	国道7号青森環状道路	青森市	県土整備事務所前交差点	国	交差点改良
	一般国道7号	青森市	戸門交差点	国	交差点改良
	一般国道7号	青森市	青森西郵便局前交差点	国	国道7号(青森高架橋)4車線化
	国道7号青森環状道路	青森市	安田陸橋西側交差点	国	交差点改良
	一般国道7号	青森市	大釈迦交差点	国	国道7号浪岡BP整備
	大鰐浪岡線	青森市	浪岡郵便局前交差点	県	本線の右折レーン設置等
	一般国道7号	青森市	浪岡バイパス入口交差点	国	国道7号浪岡BP整備
その他 渋滞ポイント	国道7号青森環状道路	青森市	荒川交差点	国	交差点改良
	一般国道4号	青森市	浅虫水族館入口交差点	国	国道4号土屋BP整備
	一般国道7号	青森市	西滝交差点	国	国道7号(青森高架橋)4車線化
	市道	青森市	古館交差点	市	バス利用促進
	青森停車場線	青森市	新町一丁目交差点	県	バス利用促進・情報提供・広報

部は H18 にて解消・緩和済み

雪対策の強化

表 雪対策の強化に関連する施策

	～ H22	～ H27	～ H32	事業主体
7. 雪対策の向上（防雪施設、消融雪施設等）				国、県、市
8. 時差出勤の促進				市、関係機関

7. 雪対策の向上（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の継続的な向上を図ります。

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。

8. 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。

短期に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	柳町長島	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	堆雪幅の確保
青森田代十和田線	筒井	県	防雪・消雪施設整備
青森田代十和田線	桜川	県	防雪施設整備
青森浪岡線	高田	県	消雪施設整備
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

部は H18 にて解消・緩和済み

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。

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連する施策

	～H22	～H27	～H32	事業主体
9. 融雪施設等の整備				市
10. 案内標識等の適切な配置検討				国、県、市
11. 青森駅前広場（東口）の自動車交通整序				市、関係機関

9. 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。

10. 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、新幹線開業を見据えた案内標識等のサイン計画を策定し、関係機関との協議を行いながら整備促進を図ります。

11. 青森駅前広場（東口）の自動車交通整序

青森駅周辺（総合交通ターミナル）整備事業により、青森駅前広場（東口）における通過交通と駅利用者の交通を区分するとともに、広場内のバス・タクシー・自家用車の流れを区分し、安全性の高い交通環境の整備を行います。

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

	～ H22	～ H27	～ H32	事業主体
1 2 . 既存駐車場の有効活用の推進				国、県、市、関係機関

1 2 . 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。

中心市街地内に位置する大規模駐車場等への「チョイ止め（短時間）駐車制度」の検討など、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。

中心市街地内の駐車場を案内するための駐車場マップや情報案内板の整備を行う等、駐車場の有効活用に努めます。

第2章 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

	～ H22	～ H27	～ H32	事業主体
1. 安全で快適な歩行者・自転車空間の確保				国、県、市
2. 必要な幅員の確保				国、県、市
3. 段差や傾斜、アップダウン等の改善				国、県、市
4. 街灯の設置				国、県、市
5. 歩行者と自転車の分離				国、県、市
6. 景観に配慮した歩行空間の創造 (CCBの整備等)				国、県、市、 関係機関
7. 交通マナーの徹底				市、警察

1. 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。

2. 必要な幅員の確保

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。

3. 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。

4. 街灯の設置強化

安全性、防犯性等の向上を図るため、管理区分に応じて、現場の状況を踏まえた上で、街灯を設置します。

5. 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。

6. 景観に配慮した歩行空間の創造（CCBの整備等）

新幹線駅周辺や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。

7. 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。

短期に対応する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
一般国道 103 号	浦町～浜田	県	歩道（段差改善）
一般県道	津軽新城（停）線（新城）	県	歩道、自転車通行専用帯の整備
一般国道 4 号	造道地区	国	CCB：電線共同溝整備事業
一般国道 7 号	千刈地区	国	〃
平和公園通り線	本町地区	市	〃
新青森駅前大通り線	石江地区	市	〃
岡部平岡線	新城地区	市	〃
石江高間線	石江地区	市	〃
増田浅虫線	浅虫地区	県	〃

雪対策の強化

表 雪対策の強化に関連する施策

	～ H22	～ H27	～ H32	事業主体
7. 雪対策の向上				国、県、市

【短期・中長期の考え方】

7. 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の継続的な向上を図ります。

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

	～ H22	～ H27	～ H32	事業主体
8. 歩行者・自転車ネットワークの明確化				国、県、市、 関係機関
9. 必要な幅員の確保				国、県、市
10. 段差や傾斜、アップダウン等の改善				国、県、市
11. 街灯の設置				国、県、市
12. 歩行者と自転車の分離				国、県、市、警察
13. ネットワークの無雪化の推進				国、県、市
14. 魅力ある歩行空間の創造（CCBの整備等）				
・ C C B（電線共同溝）の整備				国、県、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
・ 青森駅前広場（東口）における歩行者環 境の改善				市、関係機関
15. 交通マナーの徹底				市、警察

8．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を明確し、各種施策を講じていきます。

9．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。歩道が片側のみ等整備が十分でない路線については、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。

10．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。

11．街灯の設置強化

安全性、防犯性等の向上を図るため、管理区分に応じて、現場の状況を踏まえた上で街灯を設置します。

12．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。

自転車通行完成整備のモデル地区として定め、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。

13．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行うことにより、ネットワークの無雪化を促進します。

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。

14．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、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。

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は、関係機関との協議を積み重ねながら実施します。（春フェスティバル、小春通り祭等）

青森駅前広場（東口）及び周辺道路については、青森駅周辺（総合交通ターミナル）整備事業により、歩道の高度化や融雪施設の整備等を行うことにより、安全で快適な歩行者空間の整備を図ります。

1.5 . 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。

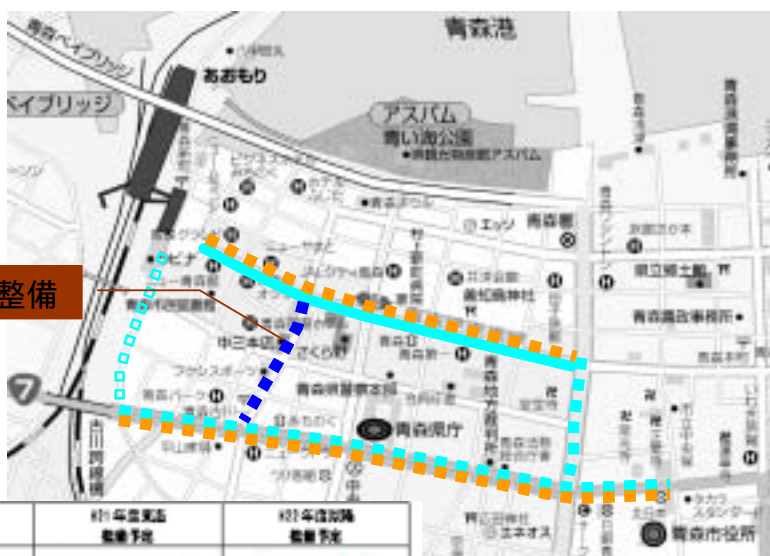
短期に対応する個別施策メニューは、以下のとおりです。

路線名	名称等	事業主体等	備考
主要地方道青森（停）線（新町通り）	新町～安方	県	自転車通行環境の整備
主要地方道青森（停）線（柳町通り）	本町	県	自転車通行環境の整備
一般県道荒川青森（停）線（昭和通り）	新町	県	自転車通行環境の整備
市道青柳橋通り線	安方	市	歩道空間の整備 CCB：電線共同溝整備事業

実施主体 国土交通省 青森河川国道事務所、青森県警察、青森県、青森市

実施内容

自転車専用通行帯の整備



整備手法	整備時期 (R18.12現在)	R19年度実施 整備手法	R21年度以降 整備手法
自転車道の整備	■	■	□
自転車レーン(自転車専用通行帯)の設置	■	■	□
自転車専用通行帯における歩行者の確保	■	■	□
自転車専用通行帯の整備	■	■	□
その他	■	■	□

図 自転車通行帯整備モデル路線

駐輪場の整備

表 駐輪場の整備に関連する施策

	～ H22	～ H27	～ H32	事業主体
16．駐輪場整備の推進				
・駐輪場整備に関する役割分担の検討				県、市、関係機関
・青森駅東口北側駐輪場の再整備				市、関係機関
17．駐輪場利用促進策の展開				
・その他地区の駐輪場整備に伴う対応				市、関係機関

16．駐輪場整備の推進

商店街においては、駐輪場整備が遅れており、放置自動車が交通障害を引き起こしているため、整備に関する官民の役割分担等を短期的に明確にし、中長期に整備を進めていきます。なお、放置自転車の多い新町通りにおいては、短期の対策として自歩道を利用した路上駐輪施設を検討、整備します。（広幅員歩道上の路上駐輪施設のほか、空き店舗の活用等の対策）

17．駐輪場利用促進策の展開

駐輪場の整備にあわせ、PR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推進

表 レンタサイクル事業の検討に関連する施策

	～ H22	～ H27	～ H32	事業主体
18．レンタサイクル事業の推進				
・レンタサイクル事業の支援				市、関係機関

【短期・中長期の考え方】

18．レンタサイクル事業の推進

事業化されているレンタサイクル事業について支援策を検討していきます。

第3章 航空・鉄道交通に関する施策メニュー

鉄道駅施設の充実

表 空港・駅施設の充実検討に関連する施策

	～ H22	～ H27	～ H32	事業主体
1．駅施設の利用利便性向上				
・鉄道駅ホームにおける列車待ち環境の改善				鉄道事業者
・鉄道駅における新たな出入口の整備検討				鉄道事業者
・鉄道駅と公共施設・利便施設等の併設検討				市、関係機関
2．新駅の設置（3地区）				
				県、市、 鉄道事業者

1．駅施設の利用利便性向上

鉄道駅については、プラットフォ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。

新たな駅出入口の整備について、利用状況を踏まえた必要性等の検討を行い、利用利便性向上を促進していきます。

公的施設・利便施設等と駅との併設についても整備の機会を捉えて検討を行い、可能な場合には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。

浪岡駅については、(仮称)地域交流センターとの合築による整備を行います。

2．新駅の設置

市の総合計画に示している3地区(野内、筒井、操車場跡地地区)のうち、野内地区の新駅の整備については、短期～中期的な整備を推進していきます。また、筒井地区の新駅の整備については、基本調査の結果を踏まえ検討します。なお、操車場跡地地区については、土地利用計画を踏まえた中長期的な検討を行います。

空港・鉄道駅等の交通結節点機能の向上

表 空港・鉄道駅等の交通結節点機能の向上に関連する施策

	～ H22	～ H27	～ H32	事業主体
3．駅前広場等の整備				市、鉄道事業者
4．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
5．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
6．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
7．パーク＆ライドやキス＆ライドの促進				市、鉄道事業者、関係機関
8．必要な道路幅員の確保・駅周辺における必要な歩行空間の確保				県、市、関係機関
9．自転車駐輪スペースの確保				市、鉄道事業者、関係機関
10．駅周辺への街灯の設置				市

3．駅前広場等の整備

新幹線新青森駅は広域的な二次交通の拠点となることから、南北連絡通路や駅前広場（東口・南口）の整備を行います。

青森駅は、新幹線開業後の各鉄道線の結節点であるほか、バス等の都市内交通ターミナルとしての機能強化を図るために、駅前広場（東口）の再整備を行います。

浪岡駅は、五所川原・黒石方面からのアクセスポイントとして新幹線開業による利用の増加等を考慮し、駅前広場の拡充整備を行います。

新駅に関しては、設置箇所の周辺土地利用状況等を勘案しながら、短期～中期に交通結節点機能の整備を行います。

その他の駅に関しては、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。

4．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。

5. 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。

6. 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。

浪岡地区については、各集落と浪岡駅との路線バスによるアクセス性が弱いことから、新たな公共交通としてのコミュニティバスの検討を実施していきます。

7. パーク&ライドやキス&ライドの促進

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・浪岡駅周辺については、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。

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。

短期に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
青森駅周辺整備	市	
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	市	
矢田前駅	市	駐輪スペース
青森駅西口周辺（あすなろ橋下の活用）	市	駐輪スペース

8 . 必要な道路幅員の確保・駅周辺における必要な歩行空間の確保

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。

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。

9 . 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。

10 . 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。

空港・駅・交通結節点等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・交通結節点等のバリアフリー化の推進に関連する施策

	～ H22	～ H27	～ H32	事業主体
1 1 . 空港・駅・ターミナル等のバリアフリー化				鉄道事業者、 関係機関
1 2 . 鉄道車両のバリアフリー化				鉄道事業者
1 3 . 駅前広場等交通結節点及びアクセス道路のバリアフリー化の推進				鉄道事業者、 関係機関

1 1 . 空港・駅・ターミナル等のバリアフリー化

高齢者、障がい者の円滑な通行のため、通路等の段差解消やプラットフォームと車両の隙間への対応など、バリアフリー化に必要な措置を講ずるよう努めます。

1 2 . 鉄道車両のバリアフリー化

乗降口とプラットフォームとの段差・隙間への対応や、車椅子使用者の利用円滑化に配慮した、バリアフリー対応車両の導入を促進していきます。

1 3 . 駅前広場等交通結節点及びアクセス道路のバリアフリー化の推進

高齢者、障がい者の円滑な通行のため、通路等の段差解消、バス乗降上等での上屋の設置等、バリアフリー化に必要な措置を講ずるよう努めます。

鉄道輸送サービスの向上

表 鉄道輸送サービスの向上に関連する施策

	～ H22	～ H27	～ H32	事業主体
14．各鉄道線間の直通運転の推進				鉄道事業者
15．鉄道線間の乗り継ぎ利便性の向上				鉄道事業者
16．利用者ニーズを踏まえた鉄道ダイヤの見直し検討や柔軟な列車運行				鉄道事業者
17．鉄道の運行本数の増加				鉄道事業者
18．線路の複線化の検討、行き違い設備の検討				鉄道事業者
19．中心市街地の活性化と連携した企画乗車券等による割引制度の促進				市、鉄道事業者、関係機関
20．雪対策の強化				鉄道事業者、関係機関
21．鉄道施設の安全性向上				鉄道事業者
22．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				鉄道事業者、関係機関

14．各鉄道線間の直通運転の推進

鉄道の乗り継ぎに係る回数や手間を最小化するシームレス化に向け、新幹線新青森駅（奥羽本線）と青い森鉄道など、異なる鉄道事業者間の直通運転について、短～中期的な検討を推進します。

15．鉄道線間の乗り継ぎ利便性の向上

ターミナル駅である青森駅では、乗り継ぎに係る利用者の移動負担低減や乗り継ぎ時間の短縮を図るため、異なる鉄道事業者間においても接続列車との対面ホーム乗り換えが可能となるよう、短期的に検討を促進します。

1 6 . 利用者ニーズを踏まえた鉄道ダイヤの見直し検討や柔軟な列車運行

新幹線開業に伴うリレー列車の運行を見据え、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。

イベント時や冬期間などにおける快適性を確保するため、地域情報等を的確に把握した列車編成やダイヤ調整、臨時便など、需要変動に対応した柔軟な列車運行を短～中期的に促進していきます。

1 7 . 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、フリークエントサービス(頻発運転)と合わせて、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。

1 8 . 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、運行本数の増加や冬期間の定時性確保に向け、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。

1 9 . 中心市街地の活性化と連携した企画乗車券等による割引制度の促進

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。

乗継割引制度や片道定期券、買い物や駐車などの特典付き切符など、短距離利用者の視点に立った多様な運賃・サービスの提供を促進します。

2 0 . 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。

2 1 . 鉄道施設の安全性向上

市街地における線路横断を防止するため、立入防止柵等の設置検討を行い、鉄道輸送における安全性の向上を促進していきます。

2 2 . 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

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おり、まちナビプロジェクトによる社会実験等の検討結果を受けながら、NPOや民間事業者等との連携によって、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の検討を促進していきます。

第4章 バス交通に関する施策メニュー

路線バスに関する各施策に関しては、本交通戦略の重点戦略とすることから既存の施策については抜本的な見直しを行うこととする。

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

	～H22	～H27	～H32	事業主体
1. 道路整備や開発動向を考慮した路線網の再編（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
2. 乗継拠点等の整備促進				市、バス事業者 関係機関

1. 道路整備や開発動向を考慮した路線網の再編

（新幹線新駅や青森操車場跡地等へのバス路線等）

今後の道路整備や市街地整備、拠点開発動向を注視しながら、バス交通戦略に基づいたバス路線の再編を行います。

特に、新幹線新青森駅、青い森鉄道新駅整備にあわせ、鉄道と路線バスとの連携を強化したバス路線網再編に努めます。

2. 乗継拠点等の整備促進

バス路線の再編に伴い既存のバス回転場所や新駅等における乗継拠点の整備を中長期的に進めます。

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

	～ H22	～ H27	～ H32	事業主体
3．バス専用・優先レーンの徹底				
・国道4号、7号、103号				市、警察
4．バス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
5．バス優先信号の設置検討				
・新青森駅へのアクセス向上				国、県、市、警察、 バス事業者

3．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、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。

4．バス優先レーンの延長検討

国道7号についてはバス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。

5．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、新幹線新青森駅へのアクセス性の向上のため、国道7号西バイパスや県道鶴ヶ坂西滝線へ公共車両優先システム導入を検討します。

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

	～ H22	～ H27	～ H32	事業主体
7. 系統図や分かりやすい時刻表の発行				市、バス事業者
8. 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
9. 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

7. 系統図や分かりやすい時刻表の発行

来外者にもわかりやすい地図、主要施設等と一体となった系統図や時刻表の発行及びバス停への設置を検討します。

8. 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

9. 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

	～ H22	～ H27	～ H32	事業主体
10．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
11．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

10．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。

11．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

	～ H22	～ H27	～ H32	事業主体
1 2 . バスカードシステムの高度化の検討				市、バス事業者、 関係機関
1 3 . 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
1 4 . 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

1 2 . バスカードシステムの高度化の検討

乗降時間の短縮等による利用利便性向上のため、バス路線の再編に合わせたＩＣカードの導入等、現在のバスカードシステムの高度化を検討します。

1 3 . 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。

1 4 . 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

	～ H22	～ H27	～ H32	事業主体
15. 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

【短期・中長期の考え方】

15. 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。

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

	～ H22	～ H27	～ H32	事業主体
16．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
17．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
18．鉄道とバスの接続性向上				
19．バス停への駐輪場の設置				
20．古川バス停の機能改善による利便性向上				
21．青森駅前広場（東口）バスターミナル機能向上				

【短期・中長期の考え方】

16．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。

17．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。

18．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。

19．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。

20．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。

21．青森駅前広場（東口）バスターミナル機能向上

青森駅前と古川に分散している青森市営バスのバスターミナル機能を青森駅前広場（東口）に集約し、青森駅周辺（総合交通ターミナル）整備事業により、バス乗降場の集約化や、バス待ち環境・バス案内機能の充実を図ります。

雪対策の強化

表 雪対策の強化に関連する施策

	～ H22	～ H27	～ H32	事業主体
2.2. 雪対策の向上				国、県、市、 バス事業者

2.2. 雪対策の向上

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。

第5章 モビリティマネジメントの推進

表 モビリティマネジメントの推進

	～ H22	～ H27	～ H32	事業主体
1. ノーマイカーデーの促進				市、関係機関
2. 時差出勤の推進				県、市、関係機関
3. 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
4. 公共交通利用促進条例制定の検討				市

1. 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。

2. 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います。

3. 研究会、シンポジウム、PR資料作成等の推進

公共交通利用促進については、市民の理解と参加・協力が不可欠なことから、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、自家用自動車から公共交通への転換を促進します。

4. 公共交通利用促進条例制定の検討

公共交通利用促進のため、市民、バス事業者、行政、民間事業者の責任を明確化し、環境と人にやさしく持続可能な公共交通網（鉄道、バス）を維持していくための条例の制定について検討していきます。

用語集

英数字

I

IC カード

キャッシュカード大のプラスチック製カードに極めて薄い半導体集積回路(IC チップ)を埋め込み、情報を記録できるようにしたカード。現在青森市営バスにおいて利用されているバスカードなどの磁気カードに比べて数十倍から数千倍のデータを記録でき、データの暗号化も可能なため偽造にも強いとされている

ITS (高度道路交通システム、Intelligent Transport Systems)

最先端の情報通信技術を用いて人と道路と車両とを情報でネットワークすることにより、交通事故、渋滞などといった道路交通問題の解決を目的に構築する新しい交通システム。カーナビゲーションやETC(自動料金支払システム)、バスロケーションシステムなどに活用されている。

P

PTPS (公共車両優先システム、Public Transportation Priority System)

バス専用・優先レーンの設置、バス優先信号制御等により、バスなどの公共車両が優先的に通行できるように支援するシステム。

V

VICS (道路交通情報通信システム、Vehicle Information and Communication System)

ドライバーが必要とする情報をすばやくカーナビに提供することにより、適正なルート選択を促し、快適でスムーズなドライブをサポートする情報通信システム。

T

TDM (交通需要マネジメント、Transportation Demand Management)

車の利用者の交通行動の変更を促すことにより、都市や地域レベルの道路交通混雑を緩和する手法

あ行

あ

アクセス・イグレス交通

複数の交通手段を利用する場合、主な交通手段（例えば鉄道）に至るまでの交通をアクセス交通といいます。アクセス交通とは逆に、主な交通手段の後に（例えば鉄道から）目的地に至るまでの交通をイグレス交通という。

え

営業係数

経常費用 ÷ 経常収益 × 100。100 を下回れば黒字、上回れば赤字を表す。

か行

か

街路

街の中の道を総称する言葉で、広義では大都市内や地方の小さな市内や町内の市街地部分の道路、狭義では都市計画法に基づいた市町村の都市計画区域内の道路（都市計画道路）を表す。

き

企業 CI (Corporate Identity)

企業がもつ特徴や理念を体系的に整理し、理念やビジョンを企業活動やロゴマーク等の表象行為を通し社会に伝えていく活動全体を指す。

こ

公共交通カバー圏（公共交通利用圏域）

公共交通を利用するために、駅やバス停まで歩いていくことができる地域。通常、バス停留所の場合は、徒歩で数分程以内に行ける距離（ $500\text{m} \div \text{歩速 } 80\text{m} / \text{分} = 6.25 \text{分}$ ）、鉄道駅の場合は、徒歩 12、3 分でいける距離（ $1\text{km} \div \text{歩速 } 80\text{m} / \text{分} = 12.5 \text{分}$ ）でいける範囲を利用圏とする。

交通結節点

異なる交通手段(場合によっては同じ交通手段)を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設のこと。

コミュニティバス

地域住民の利便性向上のため一定地域内を運行するバスで、車両仕様、運賃、バス停位置等を工夫したバスサービス。

混雑度

道路の混雑の程度を示す指標であり道路の交通量の交通容量に対する比(交通量 / 交通容量)で示される。混雑度 1.0 で交通量が道路の交通容量に等しい状態となり、混雑度 1.0~1.5 の場合は朝夕のピーク時を中心に渋滞が生じ、混雑度 1.5 以上の場合は 1 日中渋滞する。

さ行

し

シームレス

シームレスとは「継ぎ目のない」の意味。交通のシームレス化とは、乗り継ぎ等の交通機関間の「継ぎ目」や交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」等、移動に際してのあらゆる「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を円滑にすること。

市街化区域

都市計画区域のうち、すでに市街地となっている区域及びおおむね 10 年以内に優先かつ計画的に市街地とすべき区域。

市街化調整区域

都市計画区域のうち、市街化を抑制すべき区域で、原則として新たな開発行為を禁止し、市街地の無秩序な膨張を抑制する区域。

た行

て

デマンドタクシー

事前予約により需要を把握し、自宅や指定場所から目的地までを効率的に移動する乗合タクシー

と

特別豪雪地帯

豪雪地帯対策特別措置法で「積雪が特にはなはだしいため、産業の発展が停滞的で、かつ、住民の生活水準の向上が阻害されている地域」と定義されている豪雪地帯のうち、「積雪の度が特に高く、かつ、積雪により長期間自動車の交通が途絶する等により住民の生活に著しい支障を生ずる地域」について、特別に指定された地帯のこと。

都市計画区域

市又は一定の要件に該当する町村の中心の市街地を含み、かつ、自然的及び社会的条件並びに人口、土地利用、交通量等に関する現況及び推移を勘案して、一体の都市として総合的に整備し、開発し、及び保全する必要がある区域。都市計画区域の指定は都道府県が行う。

都市計画駐車場

その対象とする駐車需要が広く一般の公共の用に供すべき基幹的なもので、かつ、その位置に永続的に確保すべきものである場合に、都市計画に定められる路外駐車場のこと。

土地区画整理事業

道路、公園、河川等の公共施設を整備・改善し、土地の区画を整え宅地の利用の増進を図る事業。

届出駐車場

都市計画区域内の路外駐車場（一般公共の用に供するもので、道路の路面外に設置される自動車の駐車のための施設）のうち、自動車の駐車のために供する部分の面積が 500 m²以上で、かつ駐車料金を徴収する駐車場のこと。駐車場法に基づく届出が必要。

な行

に

二次交通

鉄道駅や空港等の交通拠点と目的の観光地を結ぶアクセス交通。

の

乗合タクシー

10 人以下の人数を運ぶ営業用自動車を利用した乗合自動車。

は行

は

パーク＆ライド

自宅から自家用車で駅やバス停まで行き、自家用車を駐車した後、鉄道やバスなどの公共交通機関を利用して目的地まで移動する方法。移動手段によって、下記の派生用語が使われる。

パーク＆バスライド

公共交通機関にバスを利用する場合に、特に区別してこう呼ばれることがある。

サイクル＆バスライド

自転車を駐輪場に止め、バスへ乗継ぎする場合。

キス＆ライド

自家用車で駅やバス停まで家族等に送り迎えをしてもらう場合。

バスターミナル

乗合バスの旅客の乗降のため、乗合バス車両を同時に2両以上停留させることを目的とした施設で、道路の路面や駅前広場など一般交通の用に供する場所以外の場所に同停留施設を持つもの。

バスロケーションシステム

無線通信やGPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコンに情報提供するシステム。

発生集中量

ある地域から出発したトリップ（人がある目的をもって、ある地点からある地点へ移動する単位。1回の移動でいくつかの交通手段を乗り継いでも1トリップと数える）の数（発生量）とその地域に到着したトリップの数（集中量）の合計。

へ

並行在来線

新幹線の開業に伴い、それまでの特急列車の利用客が新幹線に移ることで、輸送量に著しく影響を受けることとなる線区。新幹線建設着工に際しては、並行在来線の経営分離に対する沿線地方公共団体の同意が条件となっており、青森県の並行在来線区間は県境の目時（めとき）駅～青森駅までの121.9km。

ま行

ま

マルチモーダル

良好な交通環境を作るために、航空、海運、水運、鉄道など、複数の交通機関と連携し、都市への車の集中を緩和する総合的な交通施策。

も

モータリゼーション

自動車交通の発達により、自動車が大衆に広く普及し、生活必需品化すること。車社会化。

モーダルシフト

輸送手段を転換すること。

モビリティマネジメント

ひとり1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策。

ら行

ら

ラッピングバス

車体全体に広告を印刷したフィルムを貼り付けたバス。