

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

抜粋

平成 21 年 10 月

青森市総合都市交通対策協議会
青 森 市

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、そのうちの半分以上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。

7 東北新幹線新青森駅開業効果の受け皿づくり

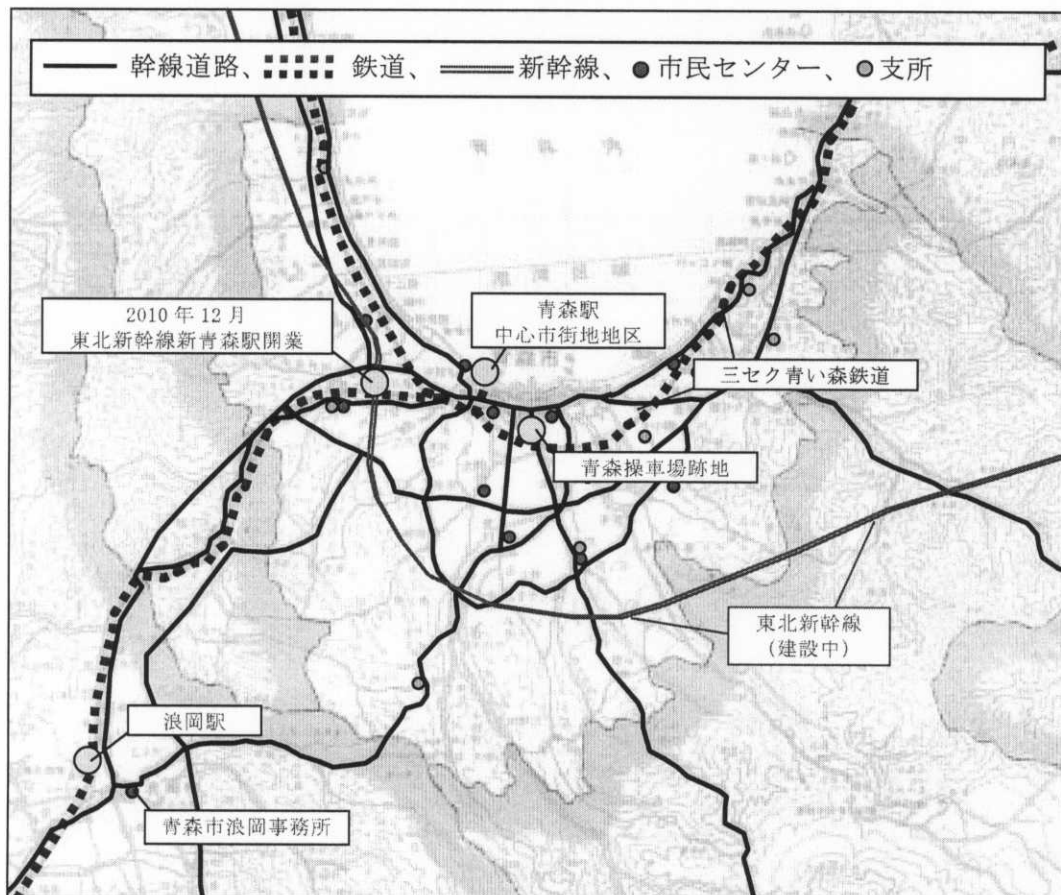
(1) 新幹線新青森駅開業に伴う交通環境変化

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

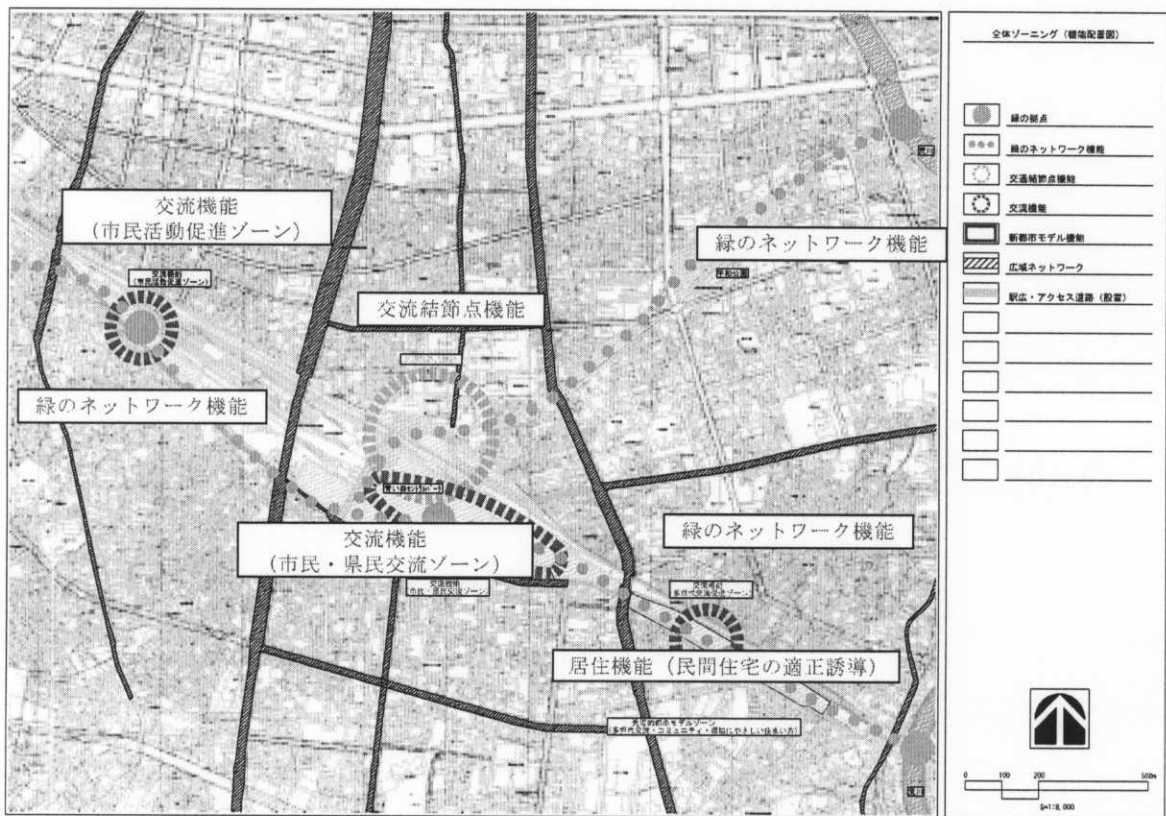


(4) 青森操車場跡地等の整備

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

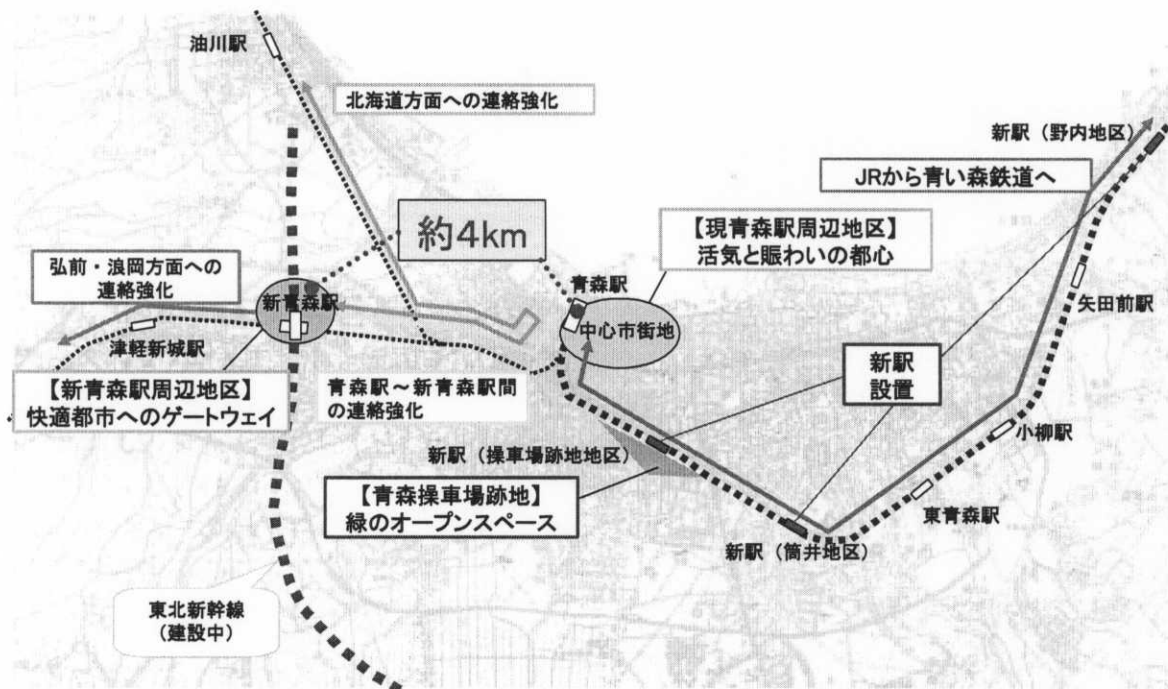
高齢人口減少社会や地球温暖化問題への対応が求められている中で、地方都市の再生には、集約型都市構造への転換に併せ、環境負荷の少ない大量輸送機関である鉄道や路線バス等の公共交通インフラストックを効率的に活用できる公共交通ネットワークの整備が必要です。

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。



基本理念・基本方針

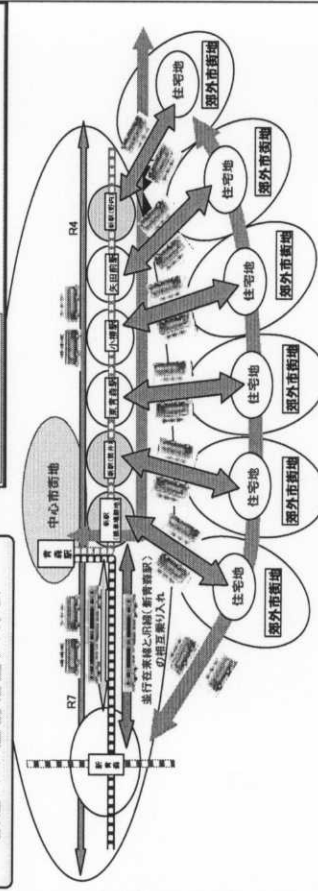
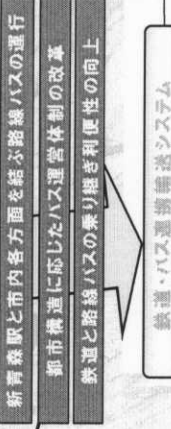
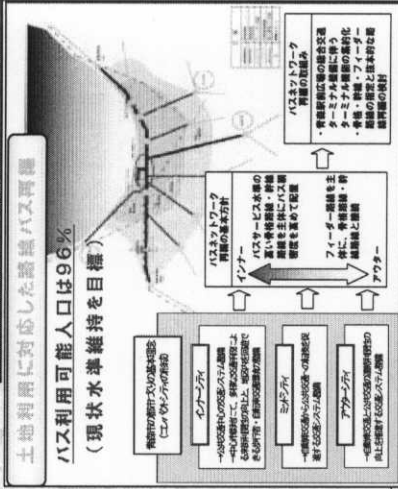
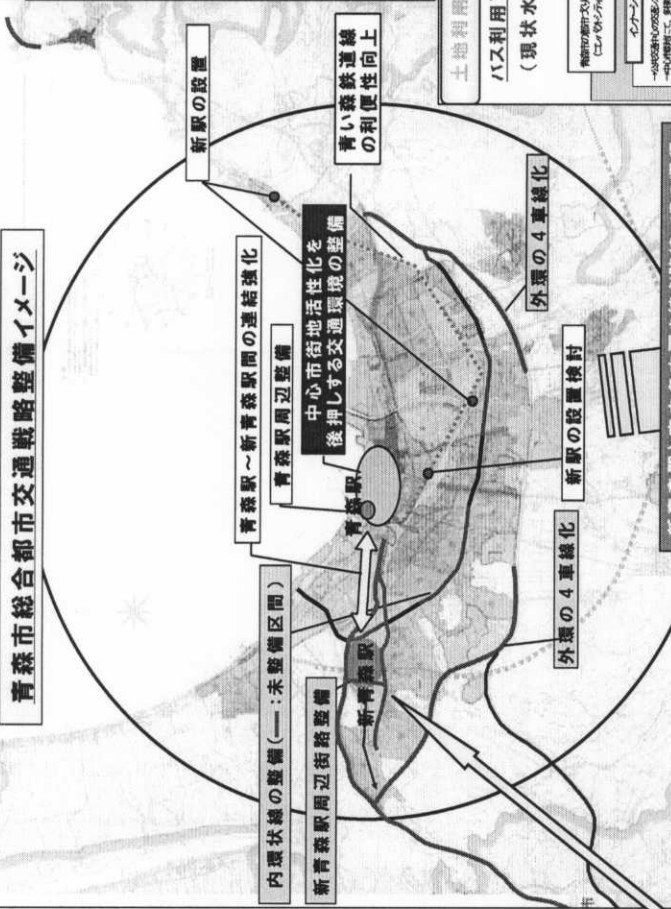
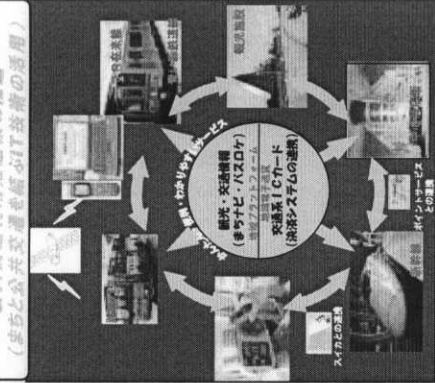
コンパクトシティ形成を支える
効率的で円滑な都市交通環境の形成
～人と環境にやさしい交通環境の形成～

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、在来線駅からの二次交通としてバス路線の確保を行うとともに、乗り継ぎ利便性の向上を図ります。特に、都市構造に対応し、経営的にも持続可能な効率的な公共交通体系を構築することによって、市民の生活交通を確保します。

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果的で計画的な街路整備を促進します。

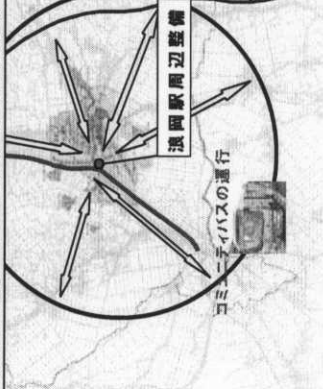
③中心市街地活性化を後押しする交通環境の整備
都市機能が集積している中心市街地へ誰もが円滑に移動できるための交通環境の整備を図ります。特に、新幹線開業効果をダイレクトに中心市街地へ享受するための交通アクセス環境の整備として、公共交通ネットワークや交通情報提供の充実を図り、中心市街地の活性化を後押しします。

青森市総合都市交通戦略整備イメージ



新幹線新青森駅へのアクセス強化

鉄道と円滑にアクセスできる生活交通の確保



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、プラットホームへの上屋やベンチ、照明等の設置強化について検討を行い、可能な箇所から整備を促進していきます。
- 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。

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。