

青森市地域公共交通網形成計画

平成30年3月

青 森 市

目次

第1章	はじめに	1
1	計画策定の背景と目的	1
2	計画の区域	1
3	計画の期間	1
第2章	計画の位置づけ	2
1	計画の位置づけ	2
2	上位計画及び関連計画との関係	3
3	青森市立地適正化計画	4
第3章	地域公共交通の現状及び課題	5
1	地域現況	5
(1)	青森市の地勢	5
(2)	人口動向	6
(3)	施設立地状況	8
(4)	就労人口の分布	10
2	交通現況	11
(1)	交通手段分担	11
(2)	外出状況（高齢者）	12
(3)	外出状況（冬期）	13
(4)	鉄道交通の現状	15
(5)	バス交通の現状	17
(6)	青森市営バスの現状	20
(7)	青森市市民バスの現状	24
(8)	浪岡地区コミュニティバスの現状	25
3	地域・交通現況と課題の整理	26
第4章	基本理念と基本方向	27
1	地域公共交通の基本理念	27
2	地域公共交通の基本方向	27
第5章	公共交通ネットワークの基本的な考え方	28
1	公共交通ネットワークの基本的な考え方	28
2	公共交通ネットワークの構成	28
第6章	地域公共交通網形成に必要な施策	30
1	基本方向1 都市構造や社会環境の変化に対応した公共交通ネットワークの形成	30
(1)	公共交通軸の強化	30

(2) 交通結節機能の強化	32
(3) バス路線の段階的な再編	33
(4) 交通モードの組み合わせ	34
2 基本方向2 わかりやすく、利用しやすい公共交通サービスの提供	35
(1) サービスの向上	35
(2) 情報提供・案内の充実	37
3 基本方向3 多様な主体と連携し、まちのにぎわいを後押しする公共交通の構築	38
(1) まちづくりとの連携	38
(2) 域内外の交流の推進	39
(3) 多様な主体との連携	39
4 公共交通ネットワーク整備イメージ	41
第7章 目標達成のための事業スケジュール	42
1 事業スケジュールと事業主体	42
第8章 評価指標	44
1 評価指標	44
第9章 推進体制	48
1 地域公共交通網形成のマネジメント	48
2 P D C Aサイクルによる管理・評価	48

第1章 はじめに

1 計画策定の背景と目的

本市では、2009年（平成21年）に「青森市地域公共交通総合連携計画/青森市総合都市交通戦略」を策定し、「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」の基本理念のもと、地球温暖化、高齢化・人口減少の進行や、東北新幹線新青森駅開業などの大きな交通環境の変化に対応し、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の取組を進めてきました。

しかしながら、急激な人口減少、少子高齢化の進展などにより公共交通利用者は年々減少しており、本市の公共交通を取り巻く状況はより厳しさを増しています。このままでは公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の低下が、更なる公共交通利用者を減少させることになるなど、地域の公共交通を維持することが困難になることが懸念されます。

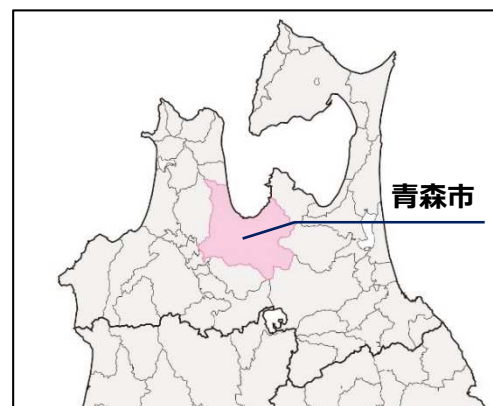
地域公共交通は、地域活性化のために不可欠な社会インフラであり、地域公共交通の維持・改善は交通分野の課題解決にとどまらず、まちづくり、観光、環境など様々な分野で大きな効果をもたらします。

このため、国においては、2014年（平成26年）に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を一部改正し、地方公共団体は地域公共交通の現状、問題点を踏まえて、まちづくりと連携しつつ、公共交通ネットワーク全体を一体的に形づくり、持続させることを目的に、地域全体の公共交通システムのあり方、住民・交通事業者・行政の役割などを定める地域公共交通網形成計画を策定することができることとしました。

本市は、コンパクトなまちづくりと地域公共交通の連携によって、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを進める上で、地域にとって望ましい姿を明らかにするマスタープランとして「青森市地域公共交通網形成計画」を策定します。

2 計画の区域

本計画の対象区域は、青森市全域とします。



3 計画の期間

本計画の計画期間は、2018年度（平成30年度）から2027年度（平成39年度）までの10年間とします。

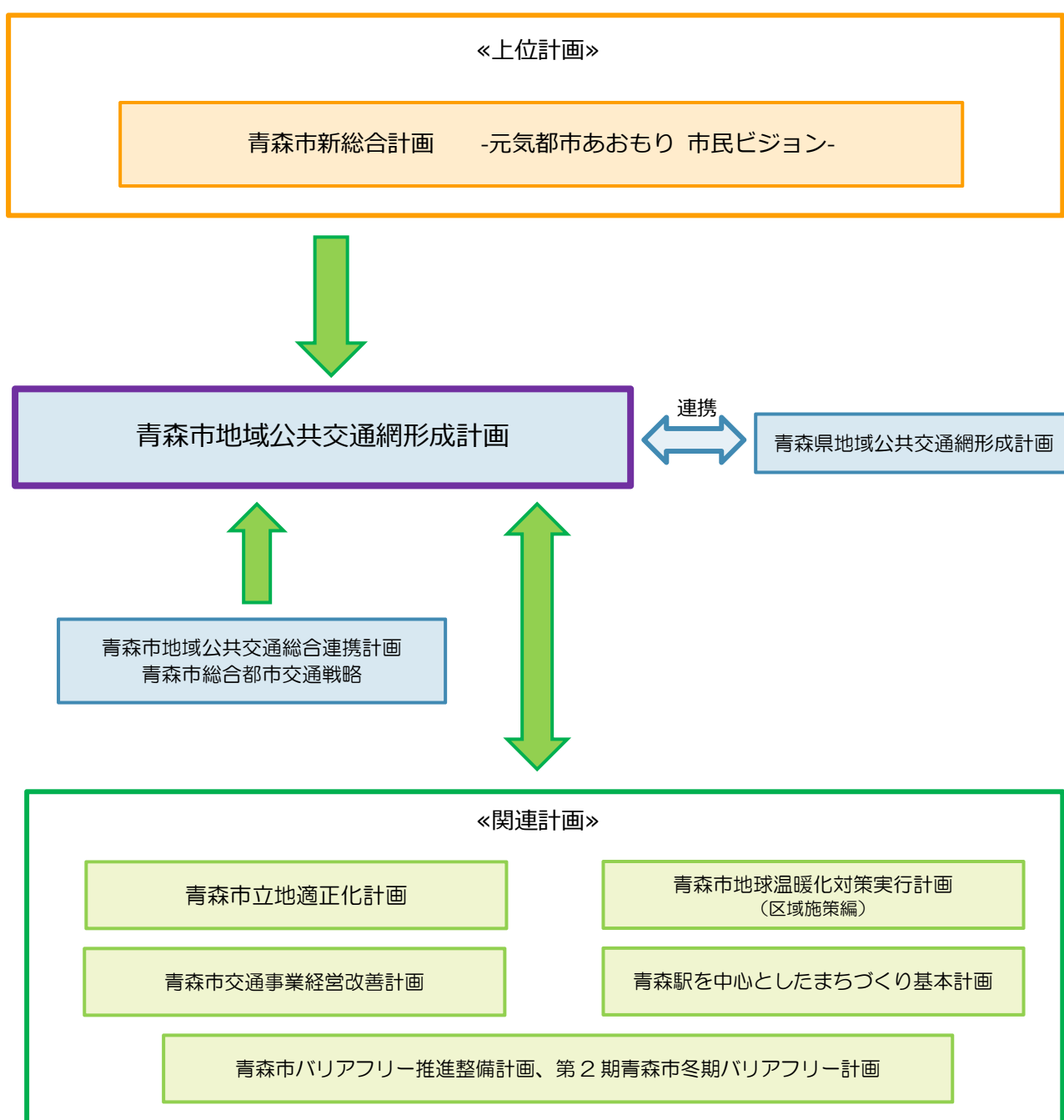
社会経済情勢の変化や事業の進捗状況を踏まえて、中間年次に必要に応じて見直しを行います。

第2章 計画の位置づけ

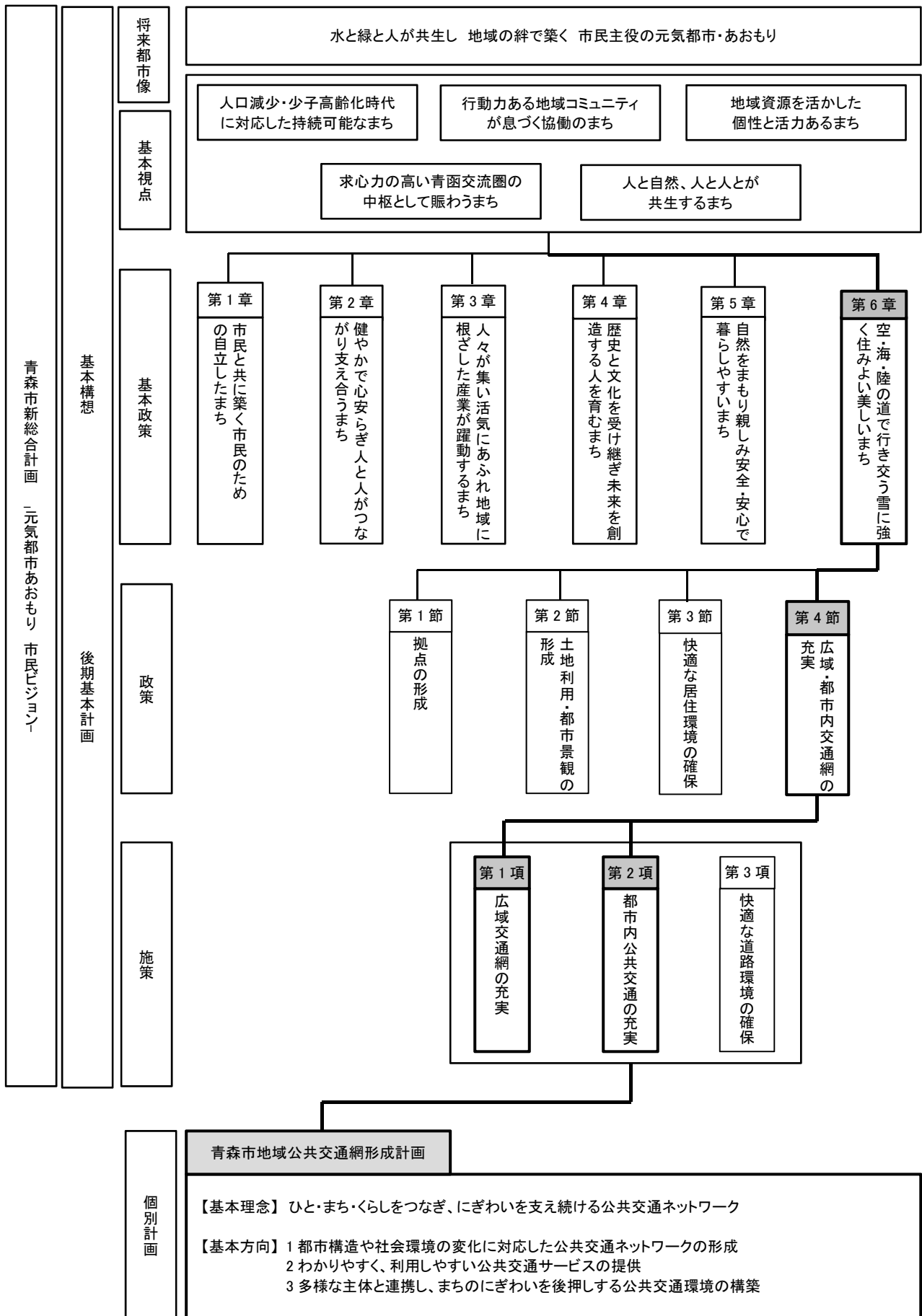
1 計画の位置づけ

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条の規定による「持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画」であり、これまでの「青森市地域公共交通総合連携計画」の基本的な考え方を踏襲しつつ見直したものであり、将来のまちの姿を示す「青森市立地適正化計画」と連携し、地域にとって望ましい公共交通網の姿を明らかにするものです。

2 上位計画及び関連計画との関係





青森市新総合計画基本構想後期基本計画関連図

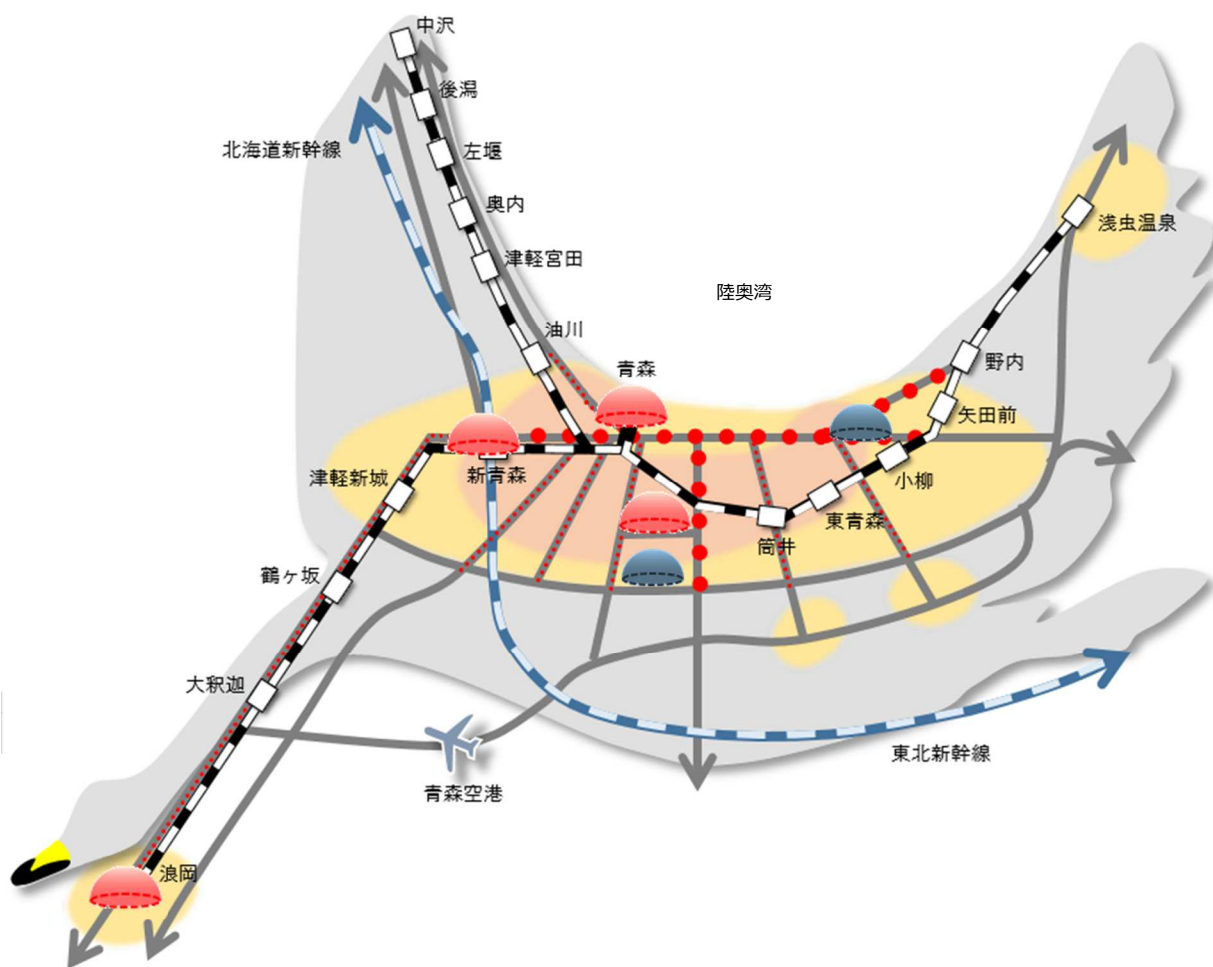


3 青森市立地適正化計画

2017年度（平成29年度）に策定した「青森市立地適正化計画」は、都市づくりの基本理念を「コンパクト・プラス・ネットワークの都市づくり」と定め、都市の効率性を高めるコンパクトな複数の拠点づくりと、それら拠点を接続する公共交通ネットワークを有機的に連携させることで、市内各地域の特色を活かしつつ、持続可能な都市づくりを目指すこととしています。

《地区拠点区域》

-  都市機能誘導区域
-  生活拠点区域



「～翼を広げた白鳥～」をイメージした都市構造

本市は、青森駅周辺を中心に陸奥湾に面してまちが東西に広がっており、そのまちの姿は、白鳥が翼を広げている姿と類似しています。

今後は、その都市構造を踏まえ、各拠点の形成と、それらの拠点間を有機的に結ぶネットワークを構築し、各地域の特色を活かした都市づくりを推進します。

第3章 地域公共交通の現状及び課題

1 地域現況

(1) 青森市の地勢

青森市は都道府県庁所在都市で唯一、市全域が特別豪雪地帯に指定されています。

人口 30 万人規模の都市としては世界有数の多雪都市であり、過去 30 年平均の累計降雪量は約 657cm となっています。

人口集中地区（DID）の面積は拡大傾向にある一方で、人口密度は 1970 年（昭和 45 年）の 94.0 人/ha から 2010 年（平成 22 年）には 58.4 人/ha となっており低下しています。

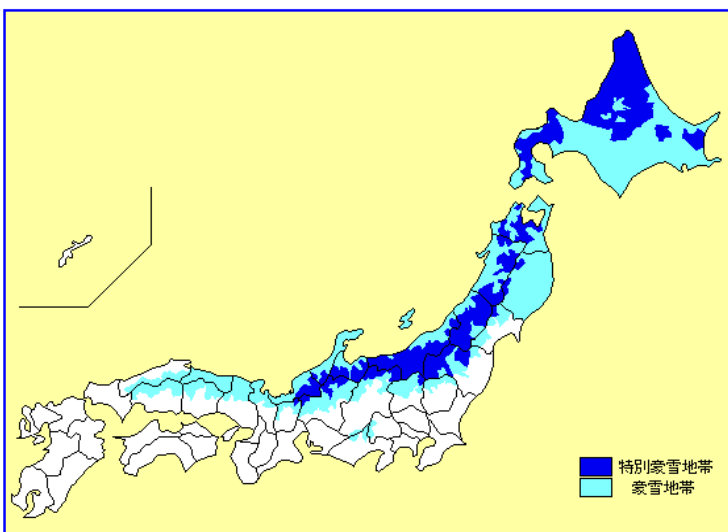


図 特別豪雪地帯及び豪雪地帯指定図

出典：全国積雪寒冷地帯振興協議会

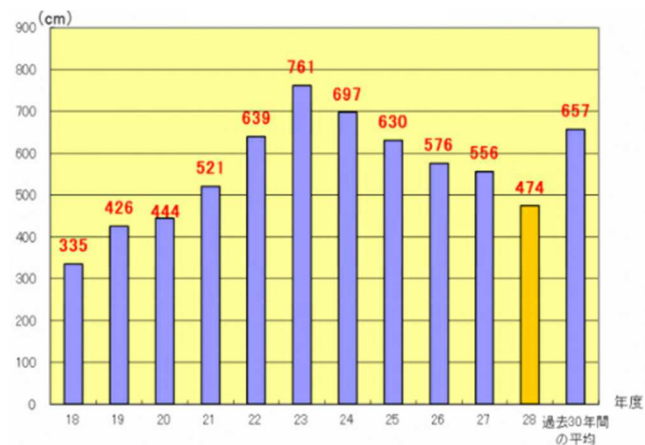


図 青森市の累計降雪量の推移

出典：青森市

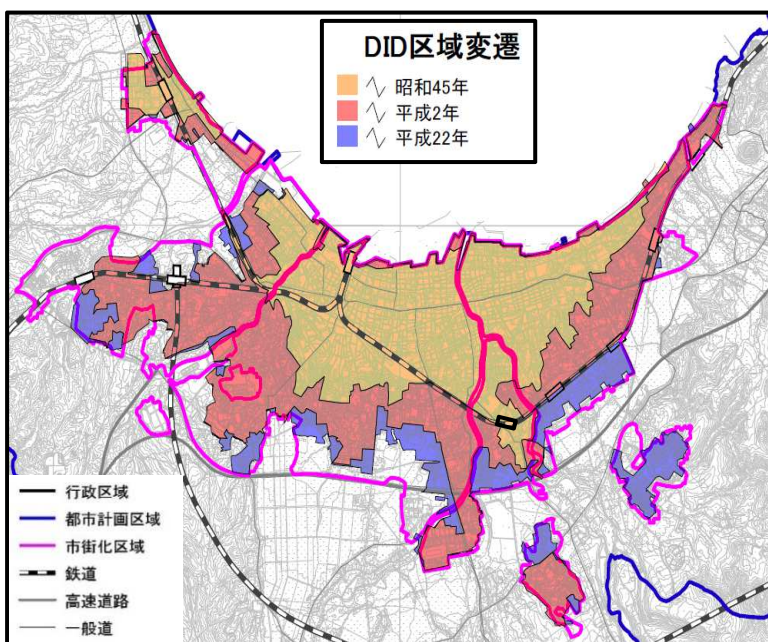


図 人口集中地区（DID）の区域変遷

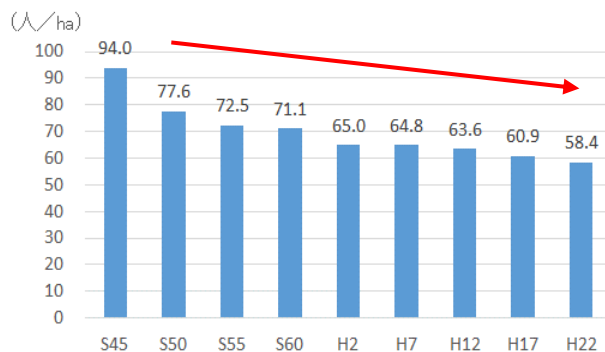


図 青森市の人口密度

出典：国勢調査

(2) 人口動向

① 人口

総人口は2010年（平成22年）の約30万人から、2030年（平成42年）には約24万人に減少すると見込まれています。

今後も少子高齢化が進展し、年少人口割合は2010年（平成22年）の12.6%から2030年（平成42年）に9.0%に減少する一方、老年人口割合は2010年（平成22年）の23.7%から2030年（平成42年）には36.1%に増加すると見込まれています。

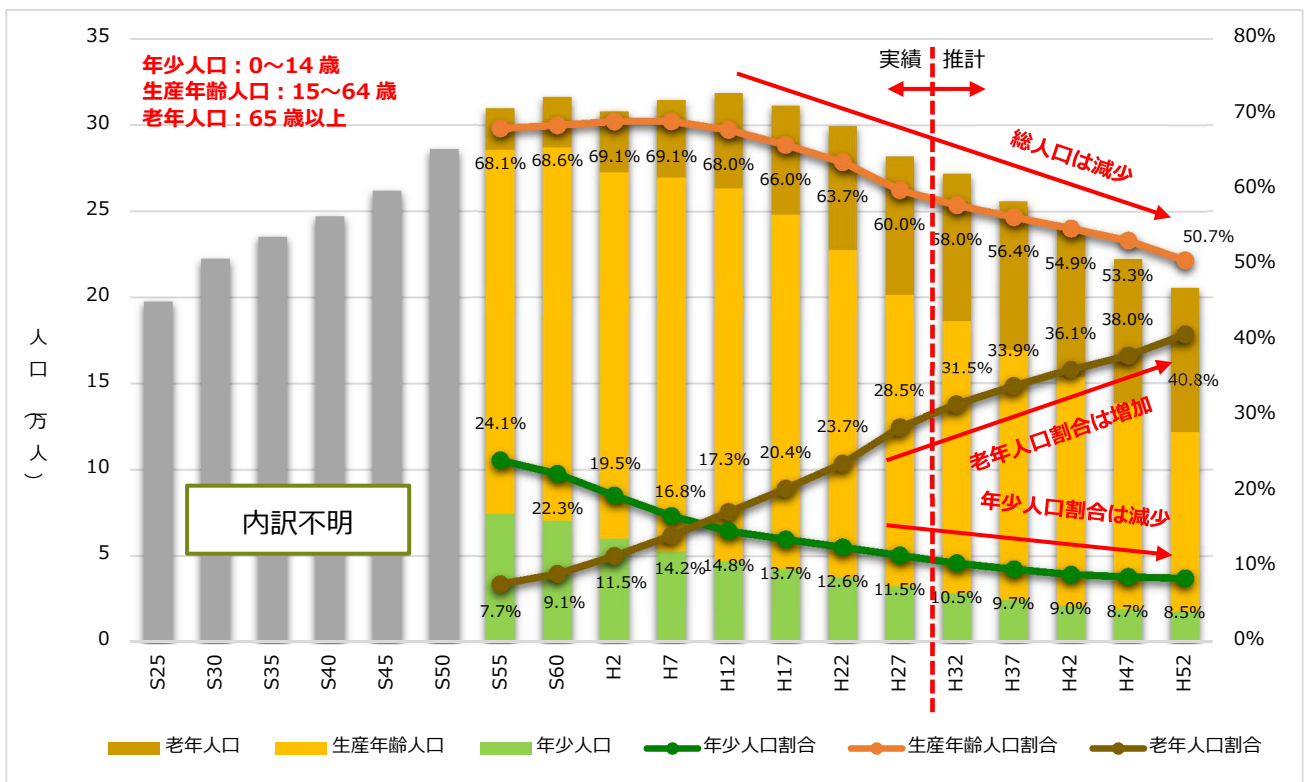


図 青森市における人口の推移と将来人口推計

出典：H27年以前は総務省「国勢調査」、H32年以降は国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」(H25年3月推計)

② 人口の分布

2010年（平成22年）時点において人口密度が高い地区は、青森駅周辺を取り囲むように分布しています。

2030年（平成42年）は、総人口が約20%減少すると見込まれ、低密度な市街地となることが見込まれます。

高齢者の人口分布については、2010年（平成22年）の約7万1千人から2030年（平成42年）には約22%増の約8万6千人に増加すると見込まれ、特に、青森駅周辺を取り囲むエリアでは他地区より多く居住すると見込まれます。

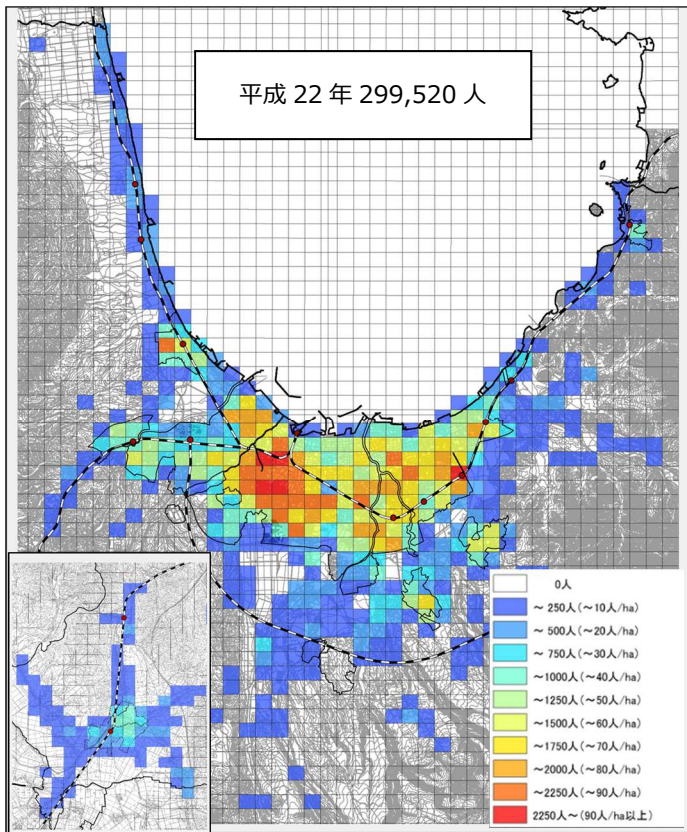


図 総人口分布 (H22)

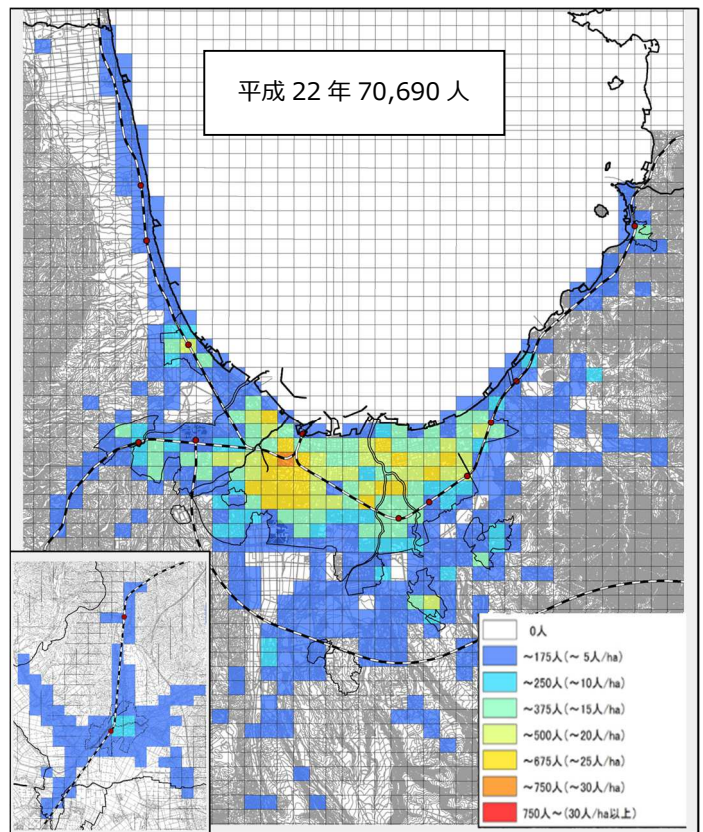


図 高齢者 (65 歳以上) 人口分布 (H22)

出典 国勢調査

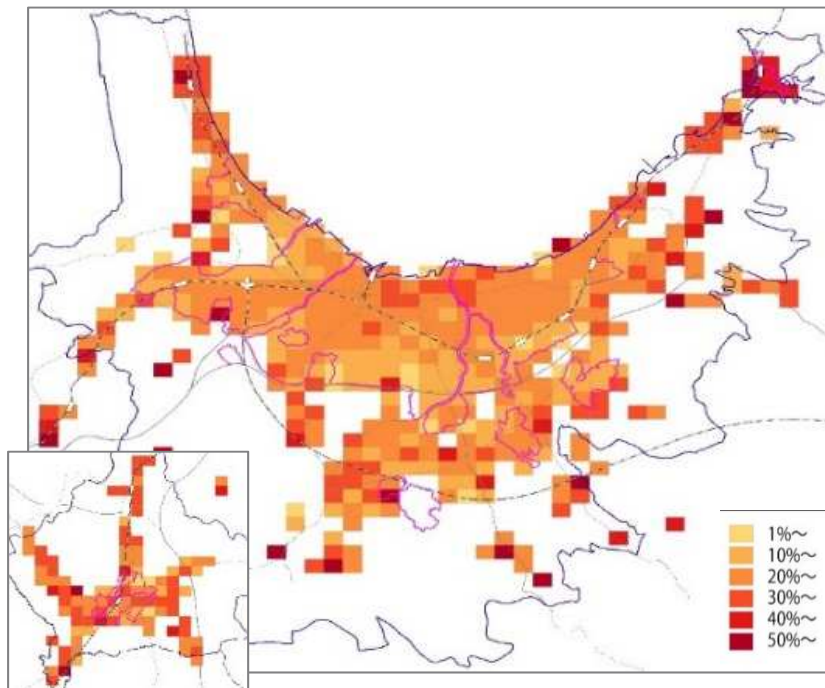


図 高齢化率 (65 歳以上) 分布 (H22)

出典: 国勢調査

(3) 施設立地状況

主要な医療施設、教育施設、スポーツ・文化施設は、公共交通沿線に集積しています。

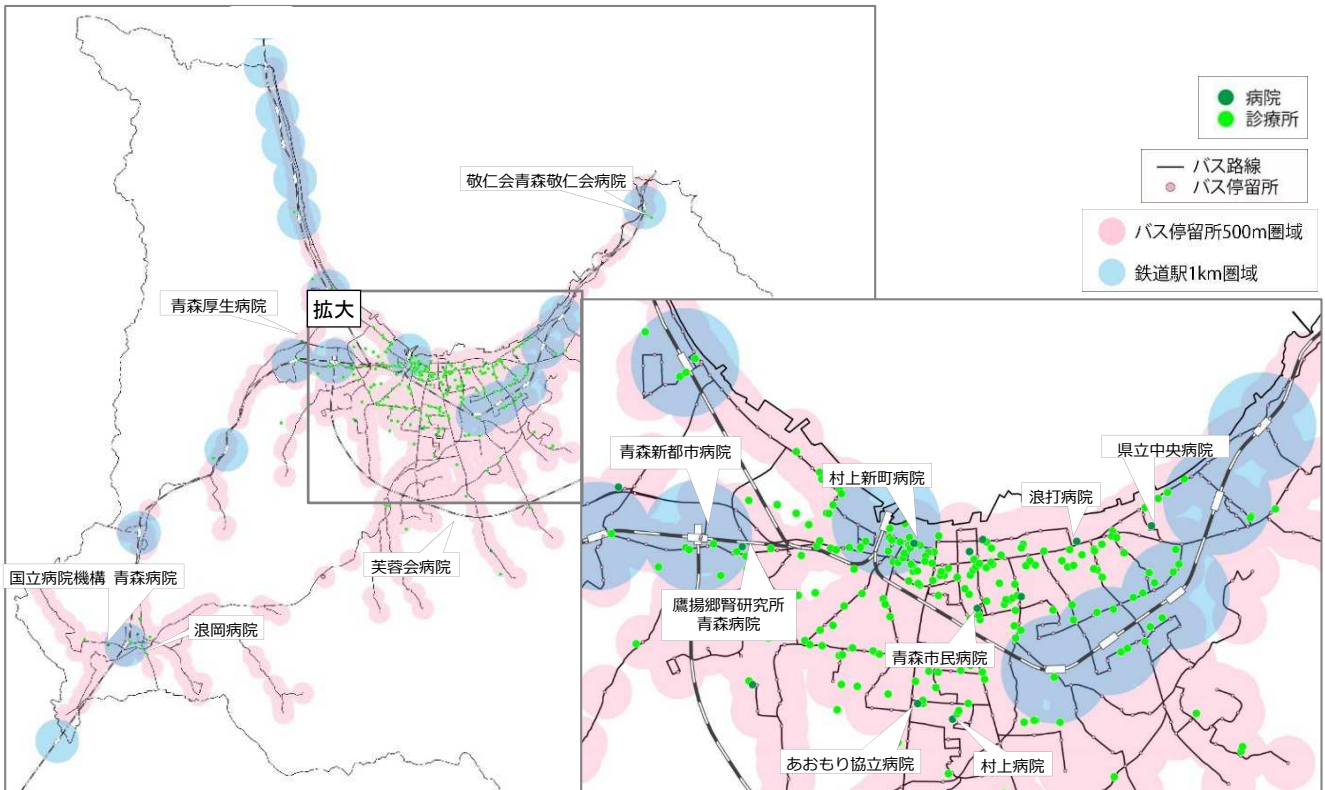


図 医療施設と鉄道駅（1km）・バス停（500m）カバー圏 出典：日本医師会「地域医療システム」

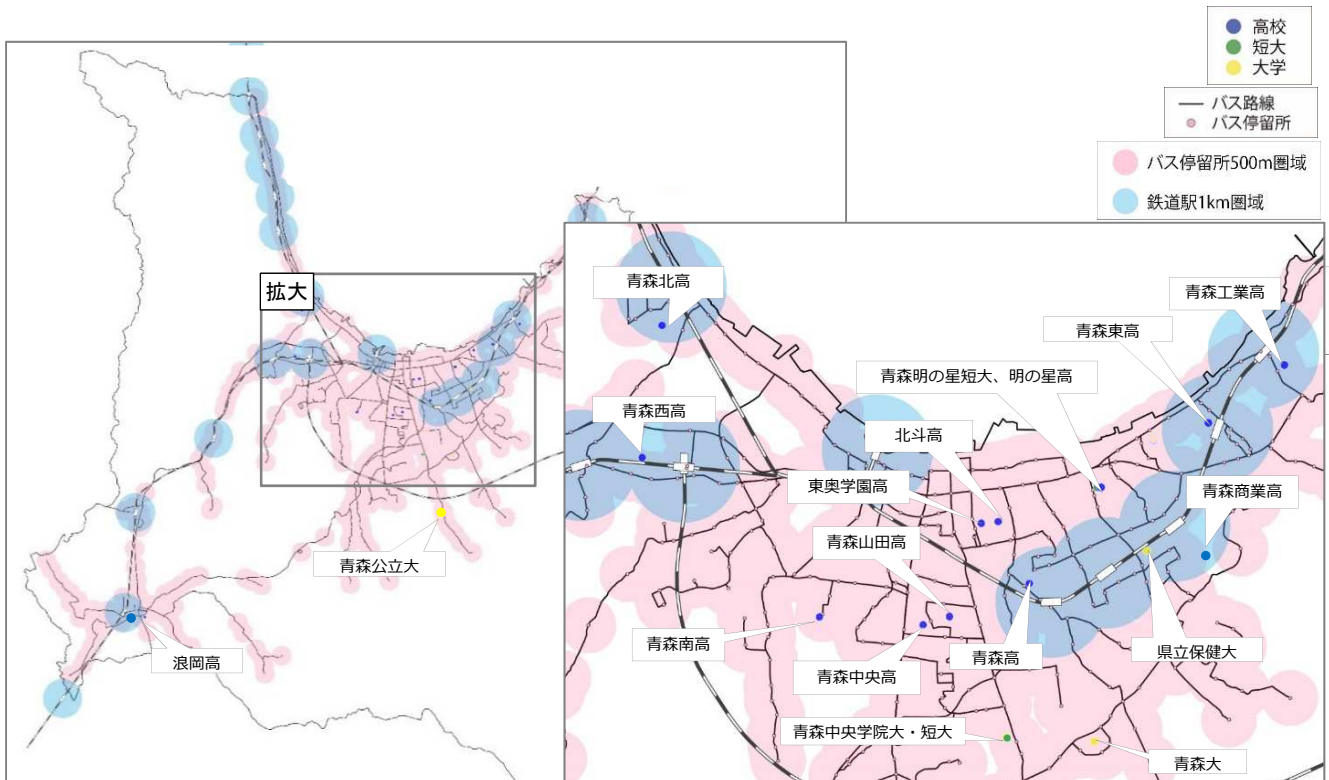


図 高校・短大・大学と鉄道駅（1km）・バス停（500m）カバー圏 出典：青森県、青森市 HP

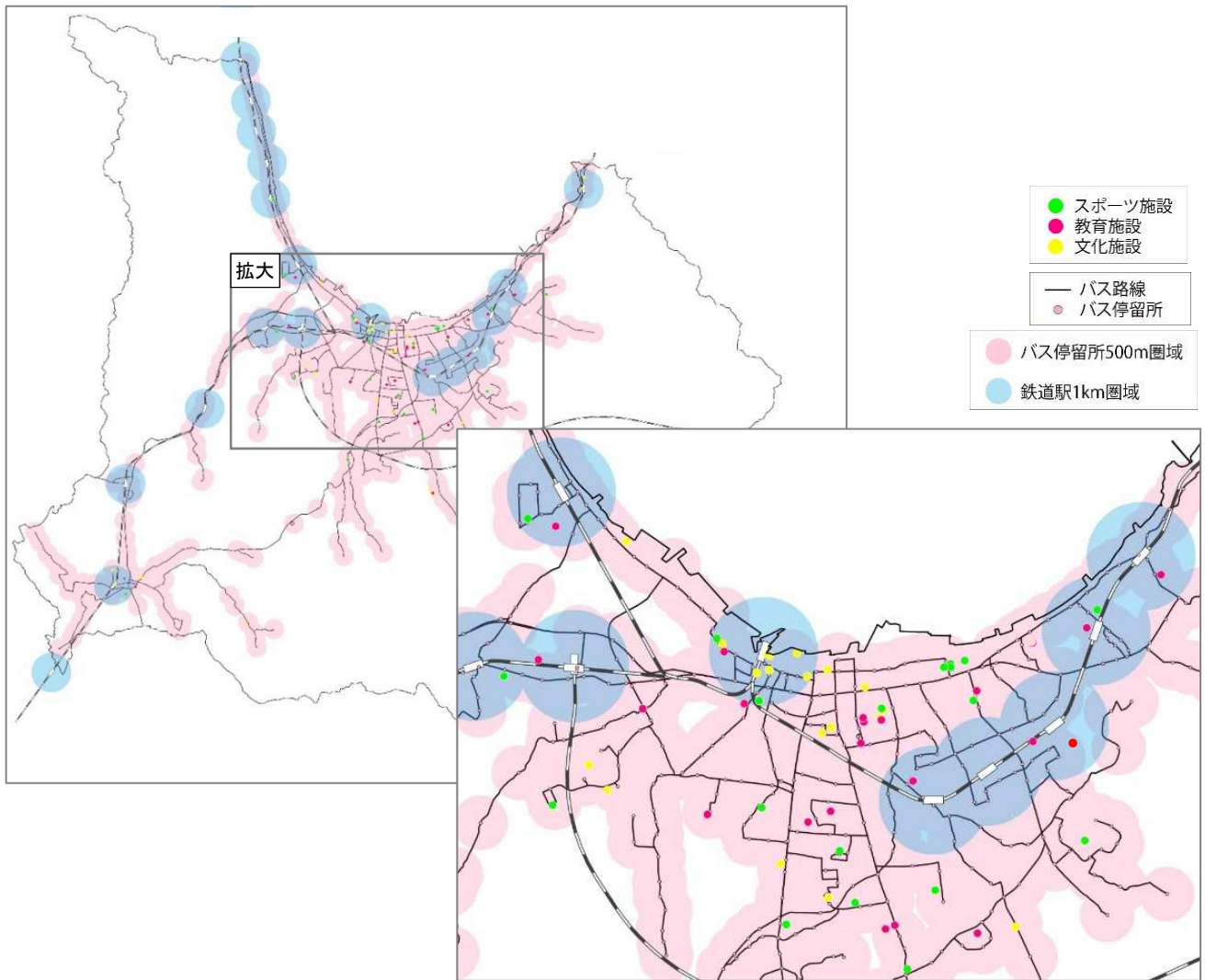


図 スポーツ・教育・文化施設と鉄道駅（1km）・バス停（500m）カバー圏

出典：青森市、青森県、青森県スポーツ施設一覧、青森市バスマップ

(4) 就労人口の分布

就労人口の多いエリアは、青森駅・県庁・市役所を含む国道4号・7号沿線と国道103号沿線のT型のエリアに集積しています。

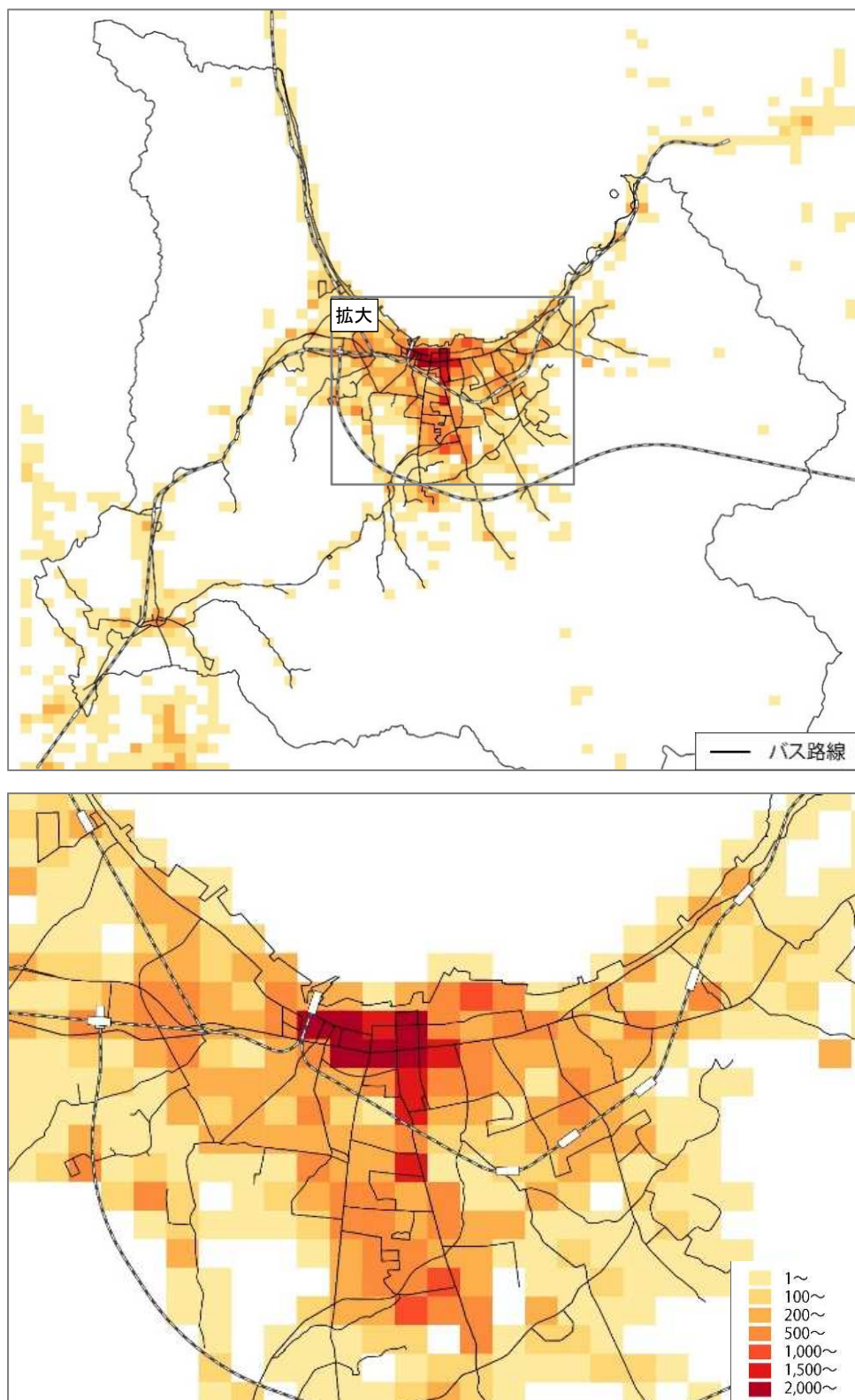


図 就労人口分布

出典：経済センサス(H24)

2 交通現況

(1) 交通手段分担

通勤・通学時の交通手段は、年々公共交通、徒歩、自転車の分担率が減少し、自家用車の分担率が増加している傾向にあります。

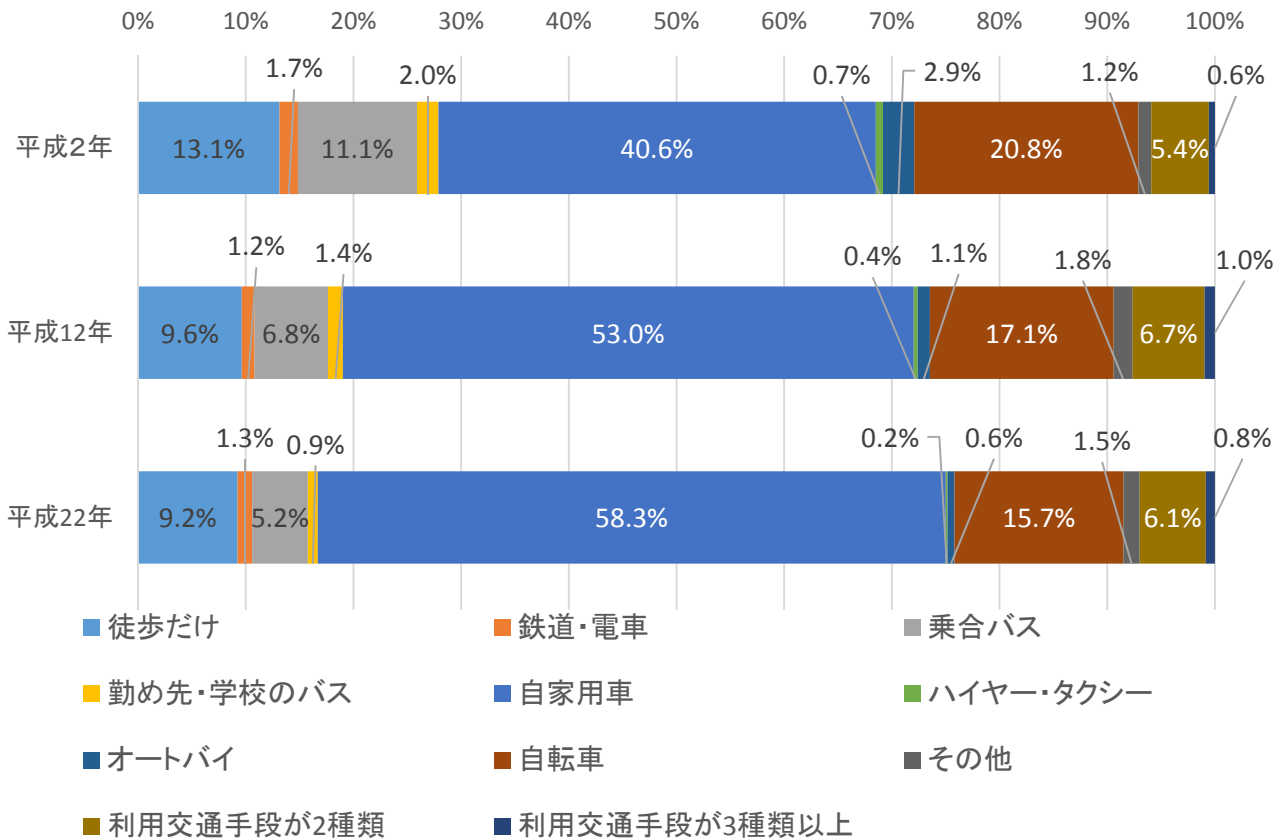


図 青森市の通勤・通学時の交通手段（平成2年～平成22年（各年10月））

出典：国勢調査

(2) 外出状況 (高齢者)

青森県の運転免許保有率は70歳以上で大きく低下する傾向にあります。

高齢者の運転免許自主返納者数、運転経歴証明書交付数は増加傾向にあります。

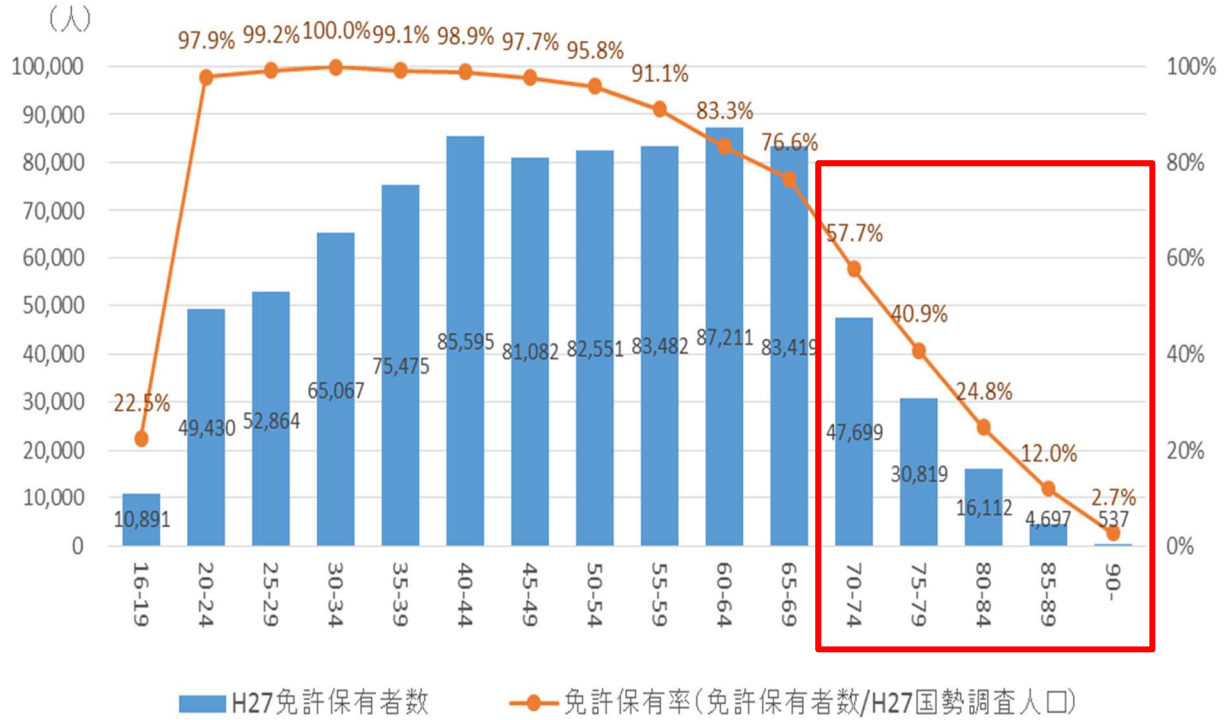


図 青森県の年齢別運転免許保有率 (平成 27 年度)

出典:警察庁運転免許統計

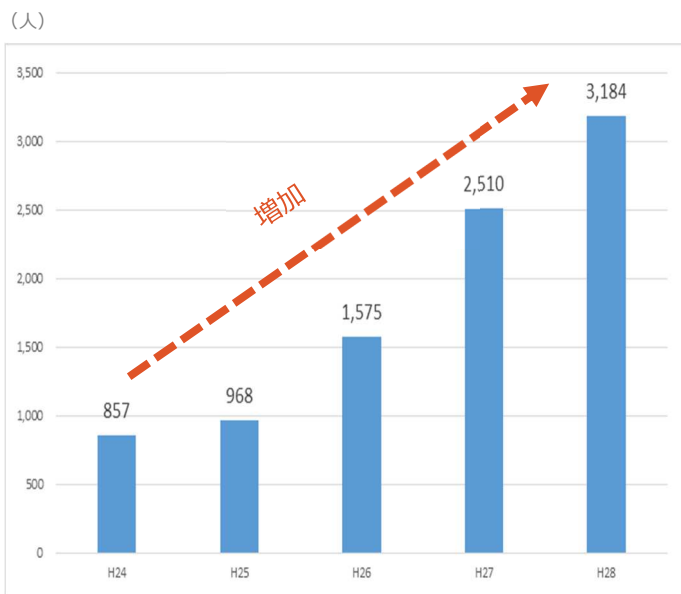


図 青森県内における運転免許自主返納者数の推移

出典:青森県警資料

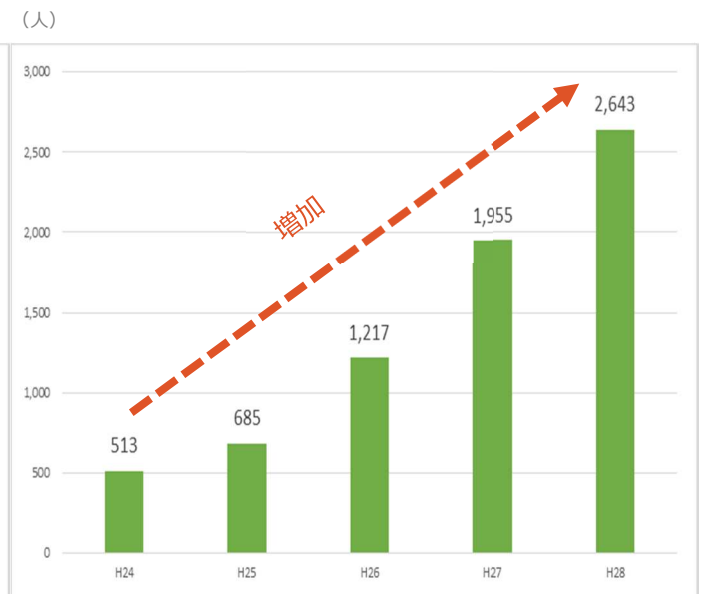


図 青森県内における運転経歴証明書交付数の推移

出典:青森県警資料

(3) 外出状況（冬期）

冬期の交通手段は通常期に対し自転車利用が減少し、徒歩やバス、鉄道の利用が増加する傾向にあります。

冬期に外出が減る理由は、20歳から59歳については渋滞や自家用車の運転が困難との理由が多く、60歳以上については、積雪による路面状態の悪化や駅やバス停での待合環境についての理由が多くなっています。

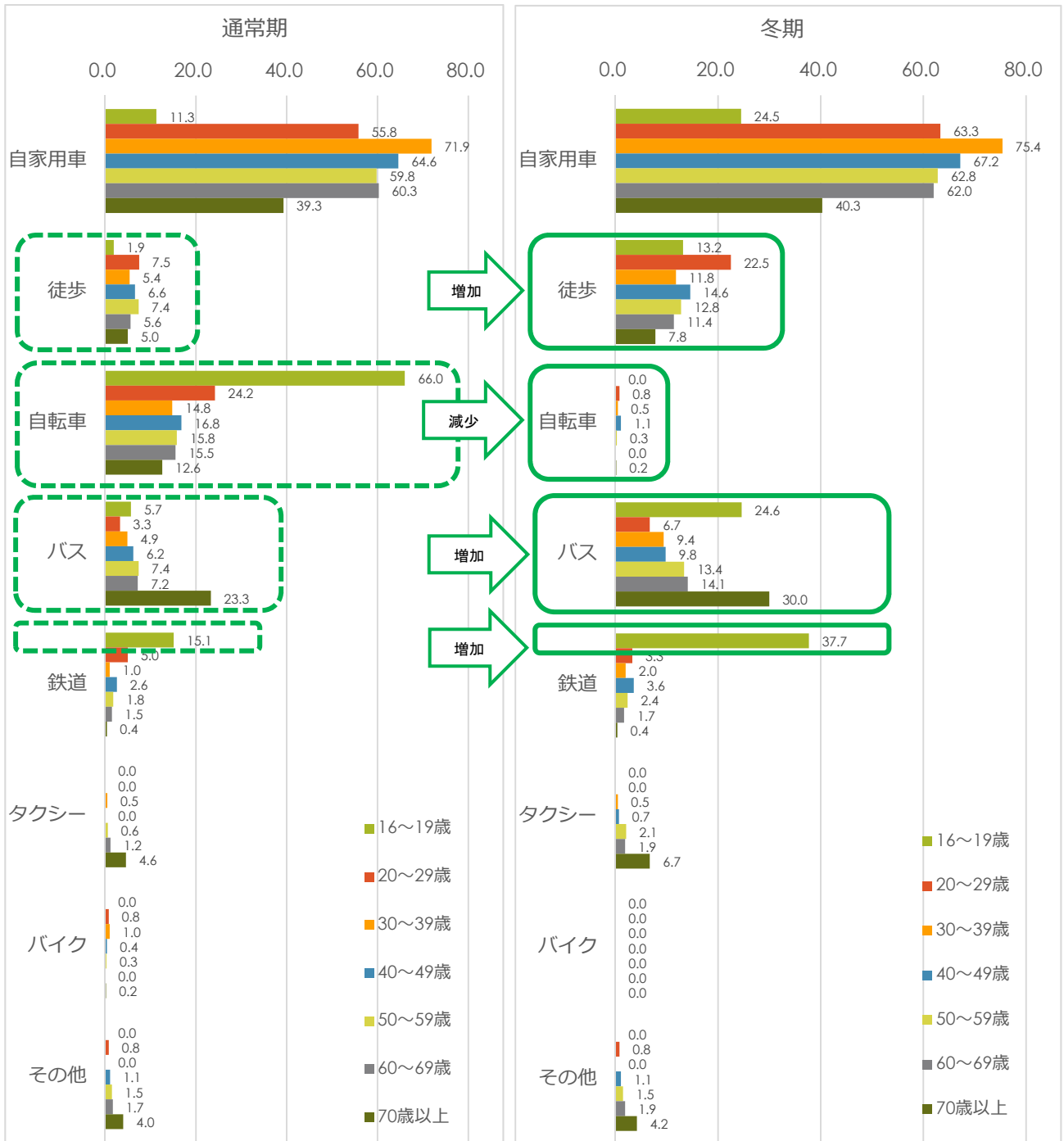


図 通常期・冬期別交通手段利用割合

出典:平成 28 年度第 2 回青森市民意識調査

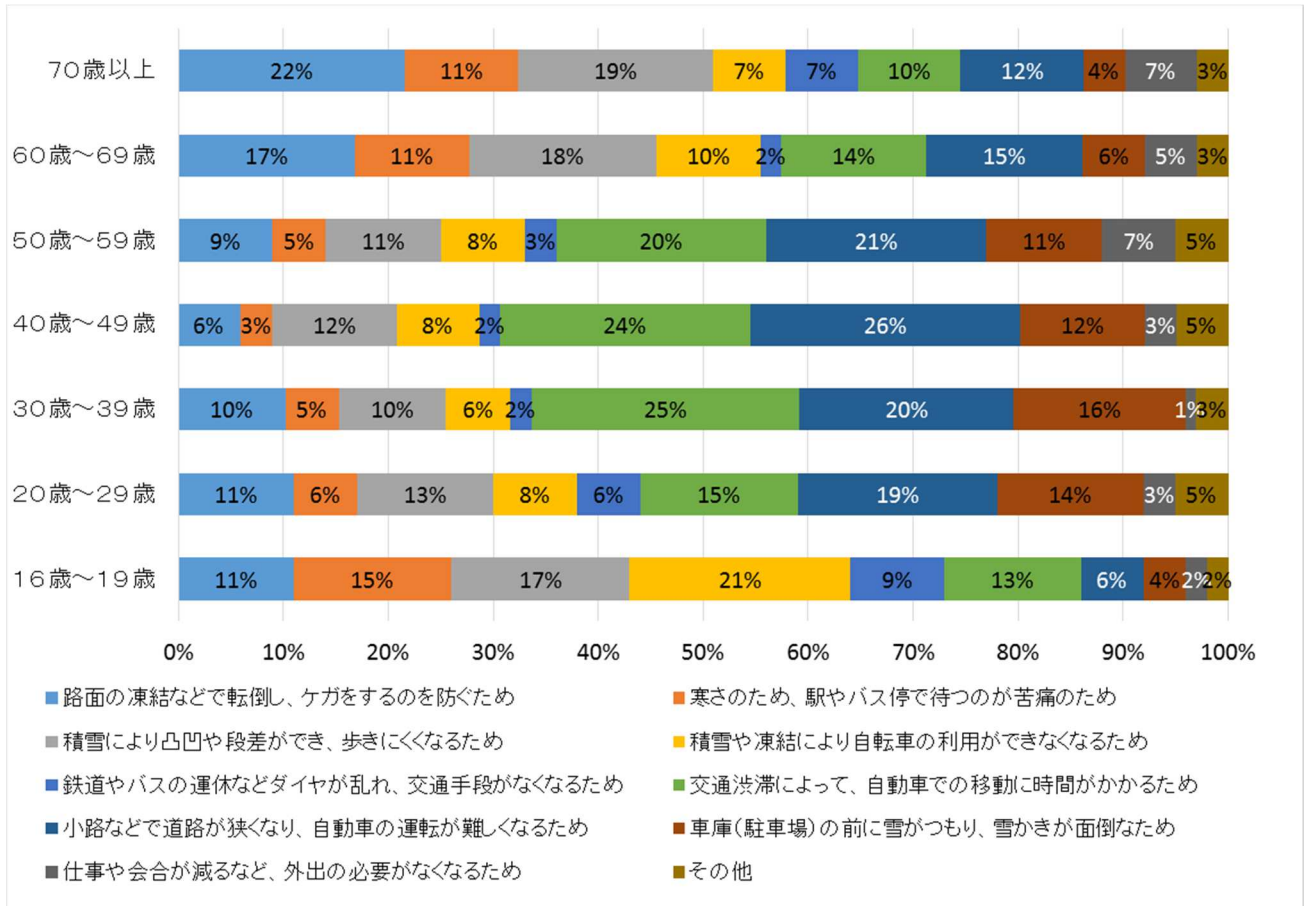


図 冬期に外出が減る理由

出典:平成26年度第3回青森市民意識調査結果報告書を基に算出

(4) 鉄道交通の現状

東北新幹線、北海道新幹線のほか、JR 奥羽本線・津軽線、青い森鉄道線が運行しています。鉄道駅は、奥羽本線 6 駅、津軽線 7 駅、青い森鉄道線 7 駅となっています。

鉄道利用者アンケートでは、JR は「運行本数」、青い森鉄道は「運賃」と「運行本数」への評価が低くなっています。

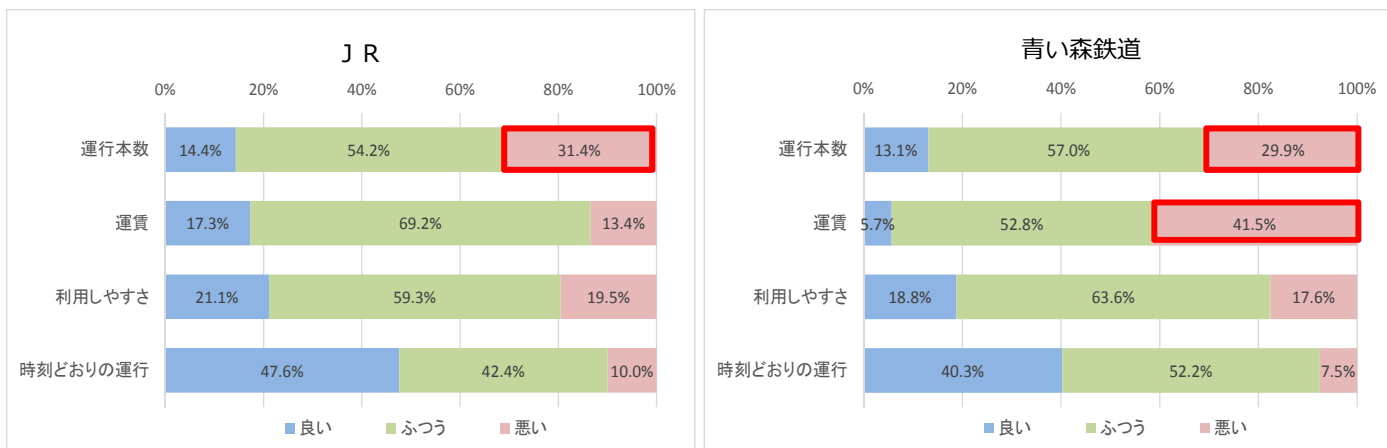
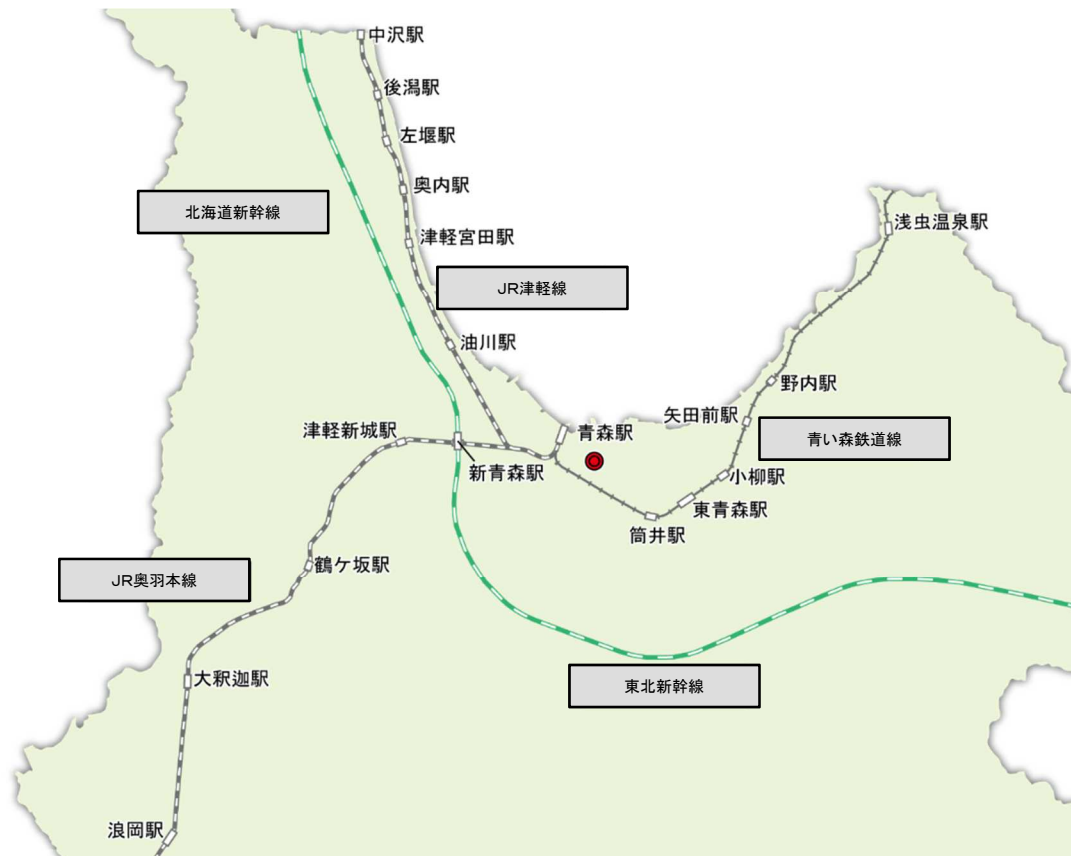
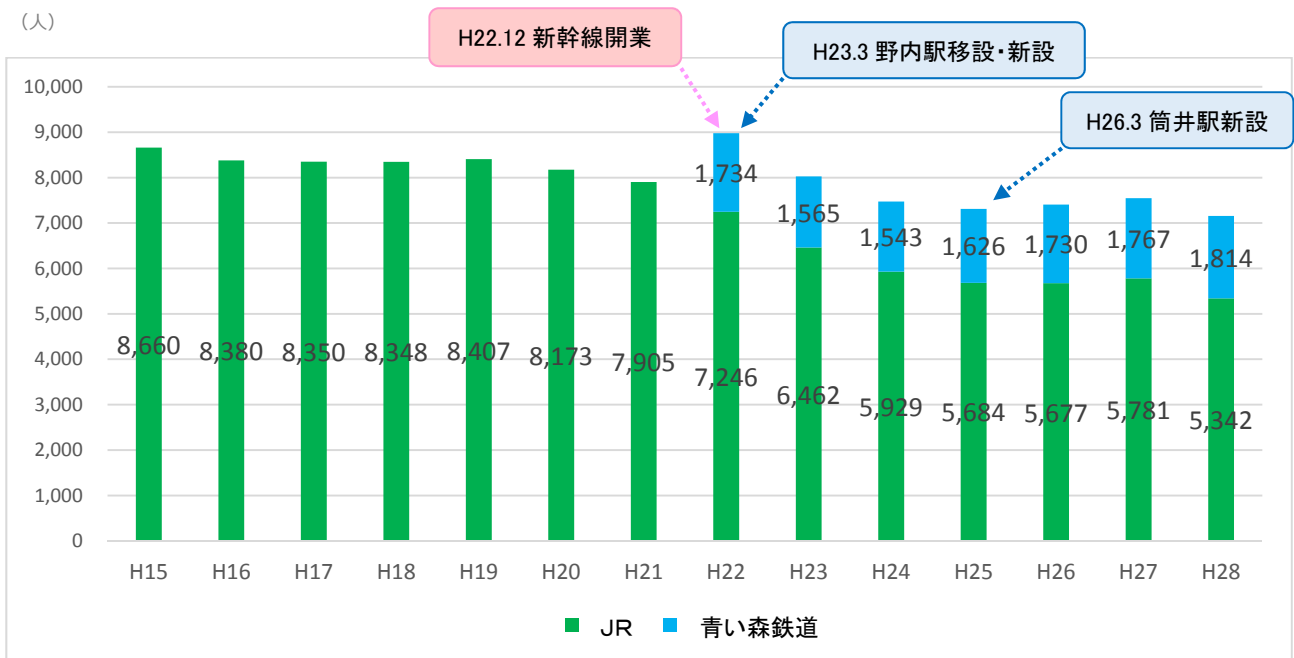


図 交通手段別満足度 (鉄道 (平日))

出典: H27 公共交通利用者アンケート調査結果

青森駅の1日当たり乗車人数は、JRについては東北新幹線新青森駅開業後、減少傾向にあり、青い森鉄道についても減少傾向にありましたが、近年微増傾向にあります。

青い森鉄道線各駅の1日当たりの乗車人数は、筒井駅の新設効果などによって、2016年度（平成28年度）は2011年度（平成23年度）に比べて約32%増加しています。



* H22の青い森鉄道線利用者数は平成22年12月4日からの平均

図 青森駅1日当たり乗車人数

出典: JR東日本、青い森鉄道

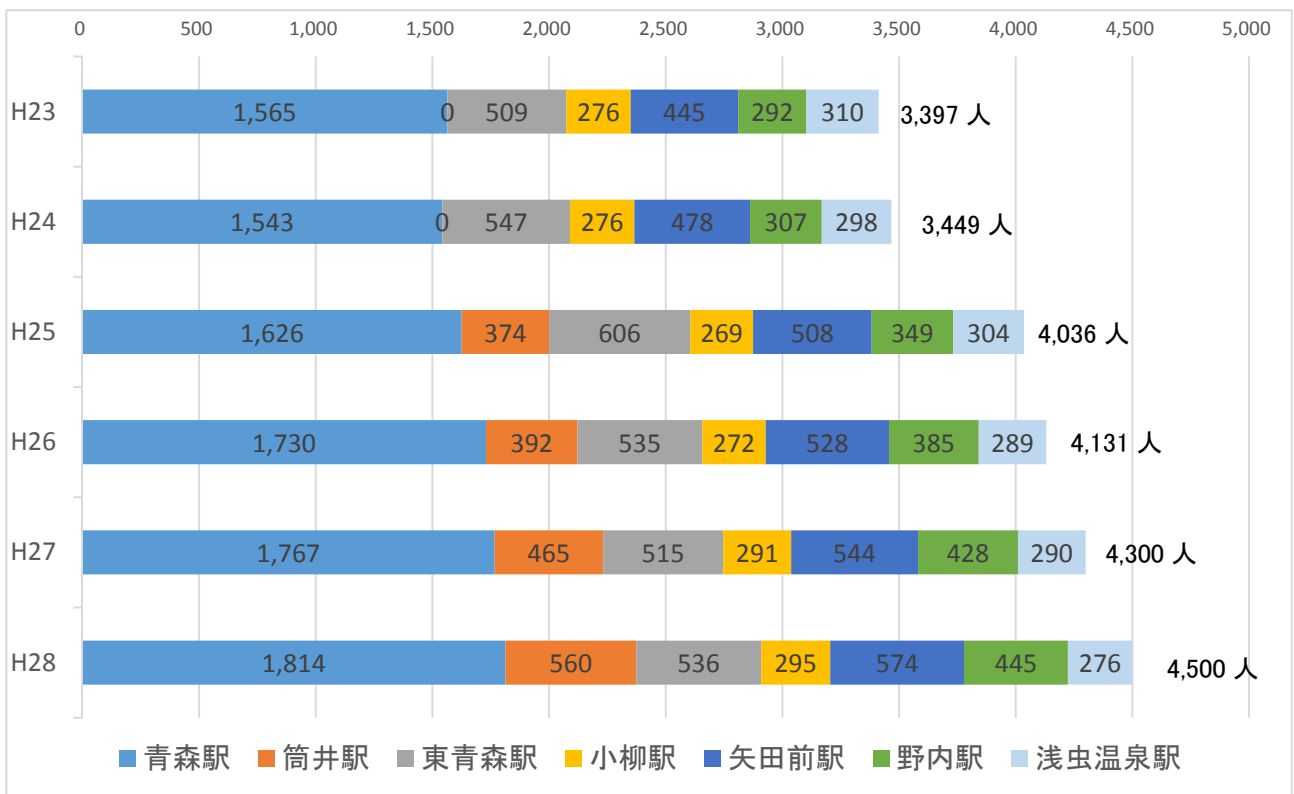


図 青い森鉄道各駅1日当たり乗車人数

出典: 青い森鉄道

(5) バス交通の現状

① バス運行状況

本市では、青森市営バス、青森市市民バス、浪岡地区コミュニティバス、弘南バス、ＪＲバス東北、十和田観光電鉄、下北交通が路線バスを運行しています。

便数割合では約 80%が青森市営バスとなっています。

青森駅を中心に新青森駅、青森空港などの広域交通拠点間が連絡されているとともに、バス路線が郊外部まで整備されています。

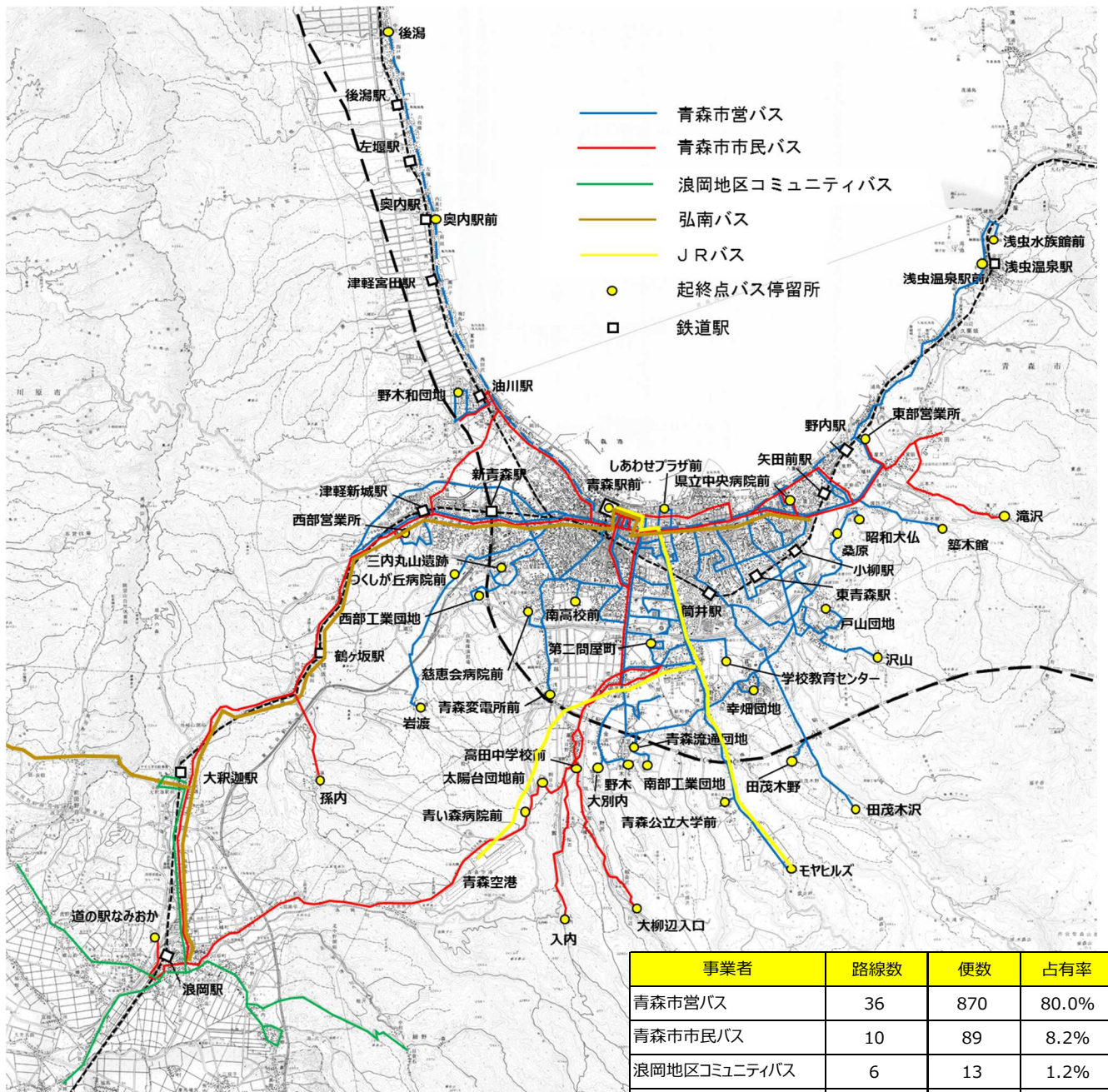


図 バス運行状況

表 路線バス路線・系統数 (H29)

② バス人口カバー率

バス停留所から 500m 圏内にある居住人口割合は約 96%と高い水準にあり、市民のほとんどが路線バスを利用することができます。

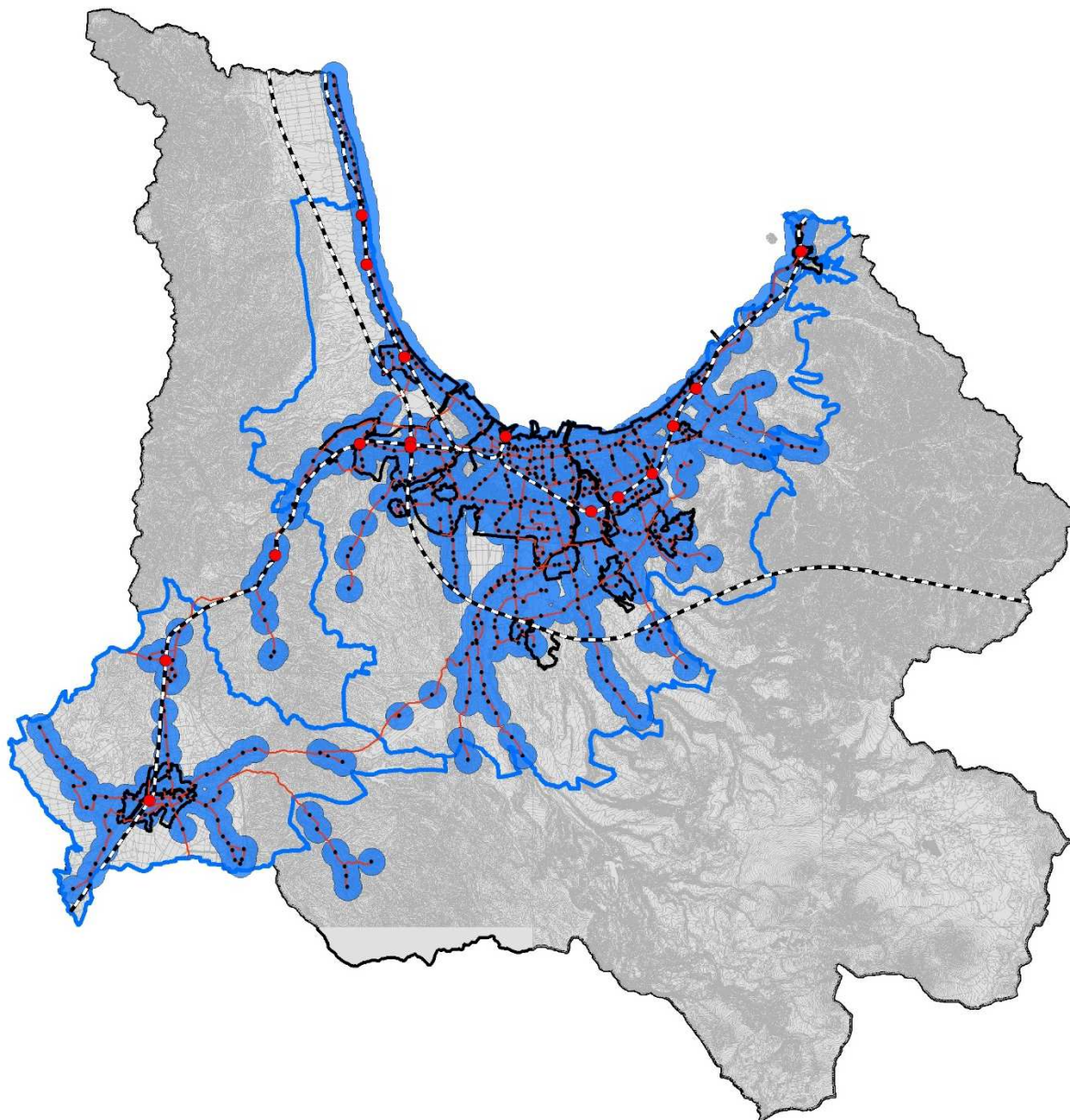


図 路線バスの運行状況とカバー圏域 (バス停から 500m圏域)

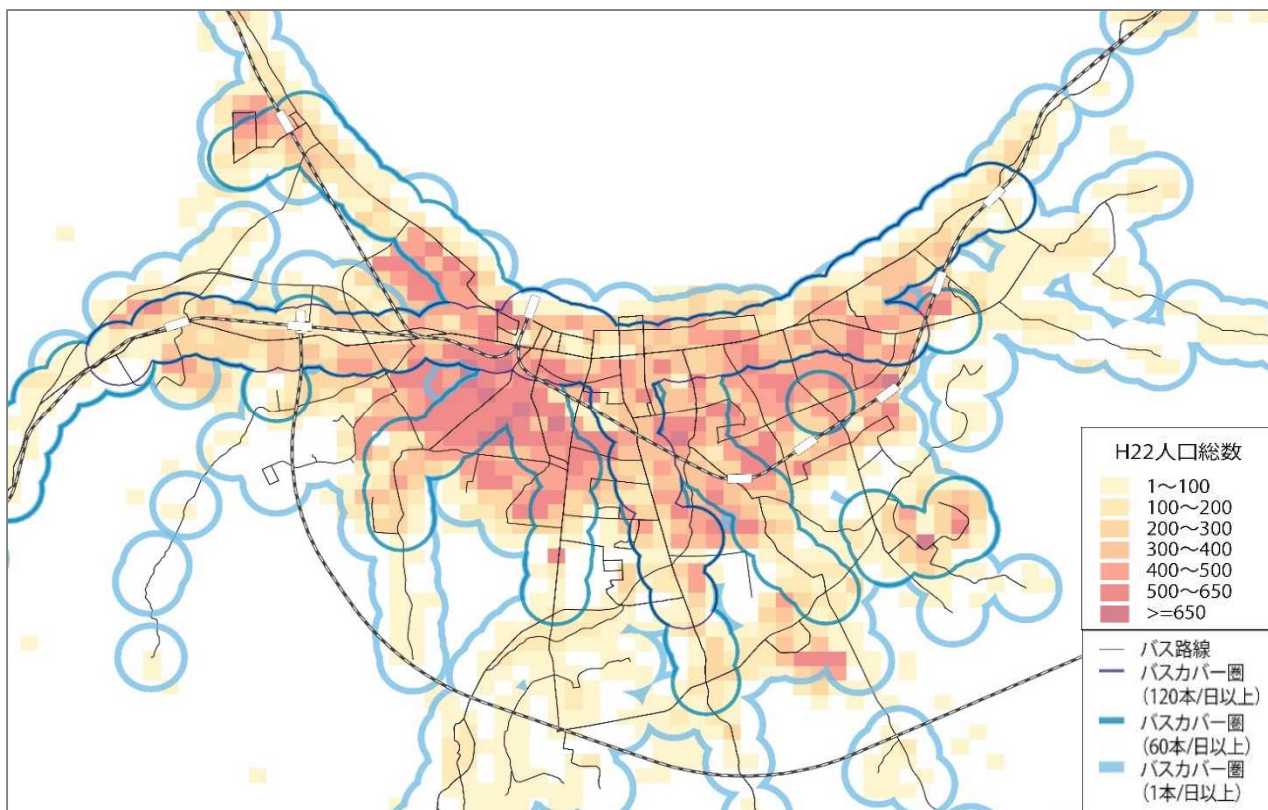


図 人口分布とバス交通カバー圏

出典：(人口)H22 国勢調査等

	H22 総人口	1本/日以上	30本/日以上
人口(人)	299,520	287,250	222,486
割合(%)	100%	96%	74%

表 バス運行頻度別カバー人口(鉄道駅1km、バス停留所500m)

出典：人口(H22 国勢調査メッシュデータ(250mメッシュ))
バス運行本数(青森市営バスデータ(H26.10))

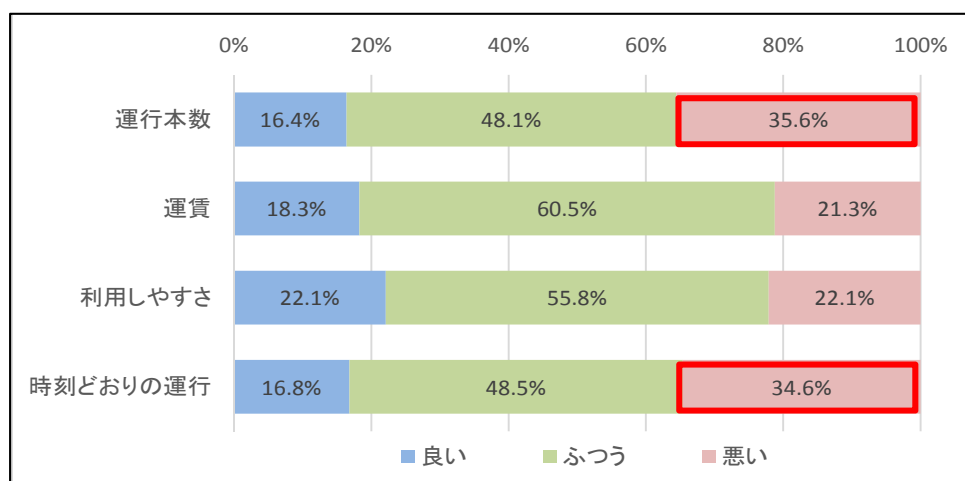


図 交通手段別満足度(バス・平日) 出典：H27 公共交通利用者アンケート調査結果

(6) 青森市営バスの現状

① 青森市営バス利用者数の推移

青森市営バスの輸送人員は、人口減少などに伴い減少しており、青森市市民バスへの移行など運行の効率化によって路線数、実車走行キロも減少してきました。

青森市営バスは東京都・県・政令指定都市を除く公営企業と比較すると総人口に対する営業路線距離は高い数値となっています。

	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
住民基本台帳人口(人)	304,321	302,957	300,778	298,462	296,215	293,859	290,721	287,800
輸送人員(人)	8,650,606	8,613,869	8,491,110	8,448,859	8,184,444	7,546,952	7,361,738	7,434,440
路線数	49	49	48	47	43	36	35	35
実車走行キロ(km)	4,199,508	4,118,553	4,216,630	4,147,065	3,859,474	3,513,334	3,388,469	3,384,647

* 住民基本台帳人口は、各年度末時点(H26年度以降は4/1時点)

表 青森市営バス路線数、実車走行キロ、輸送人員の推移 出典:青森市交通部

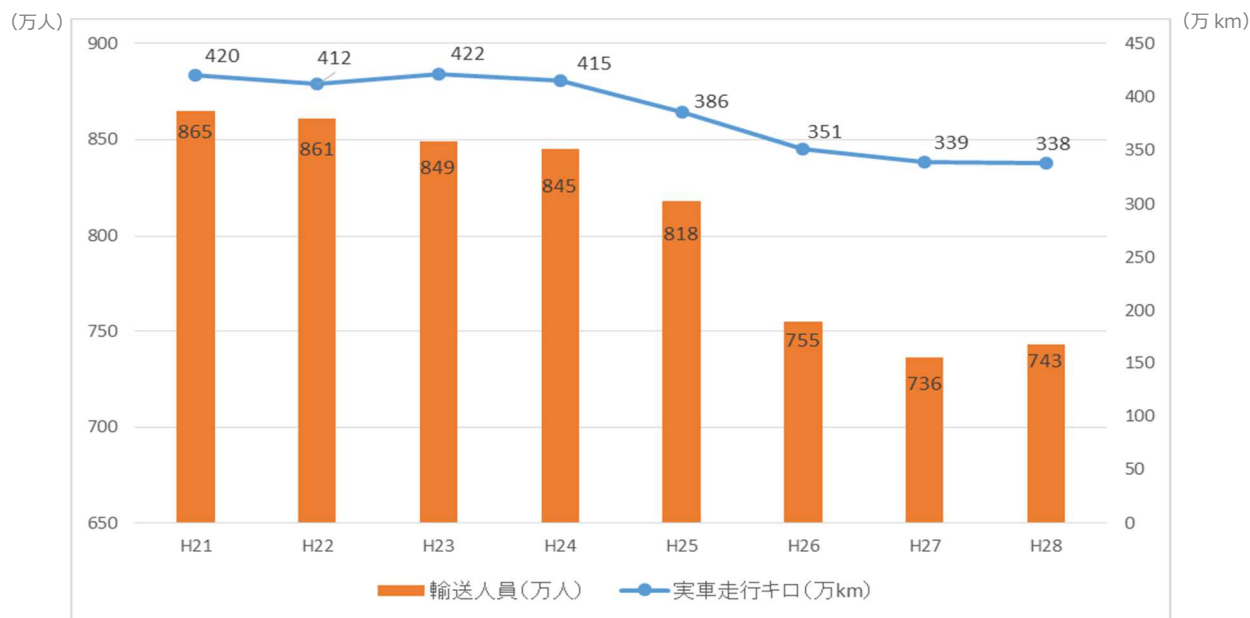


図 青森市営バス輸送人員・実車走行キロの推移 出典:青森市交通部

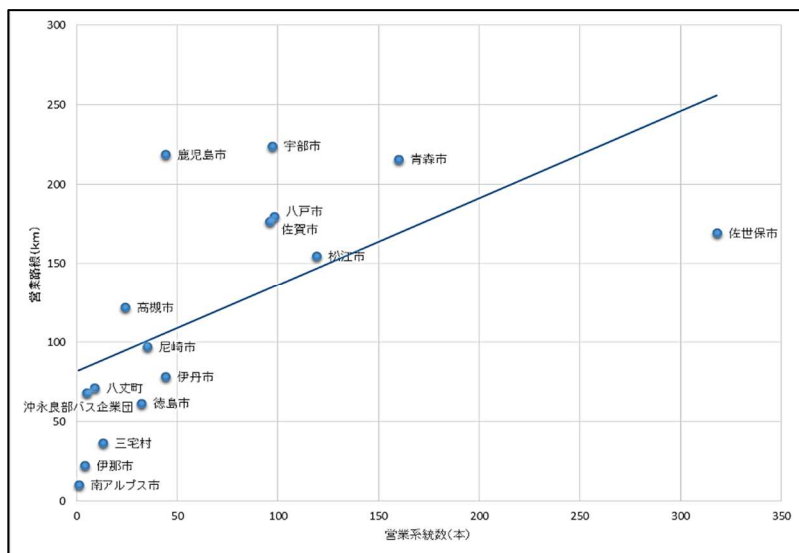


図 公営企業（交通事業）における総人口に対する路線バスの営業路線距離

出典:総務省「公営企業年鑑(交通事業)」(H27年度)

② 青森市営バス停留所別乗降人数

青森市営バスにおけるバス停留所乗降人数は、国道4号・7号及び103号等沿線における利用が多くなっています。

主要な施設や従業人口が多い付近のバス停留所は、特に乗降人数が多い状況にあります。

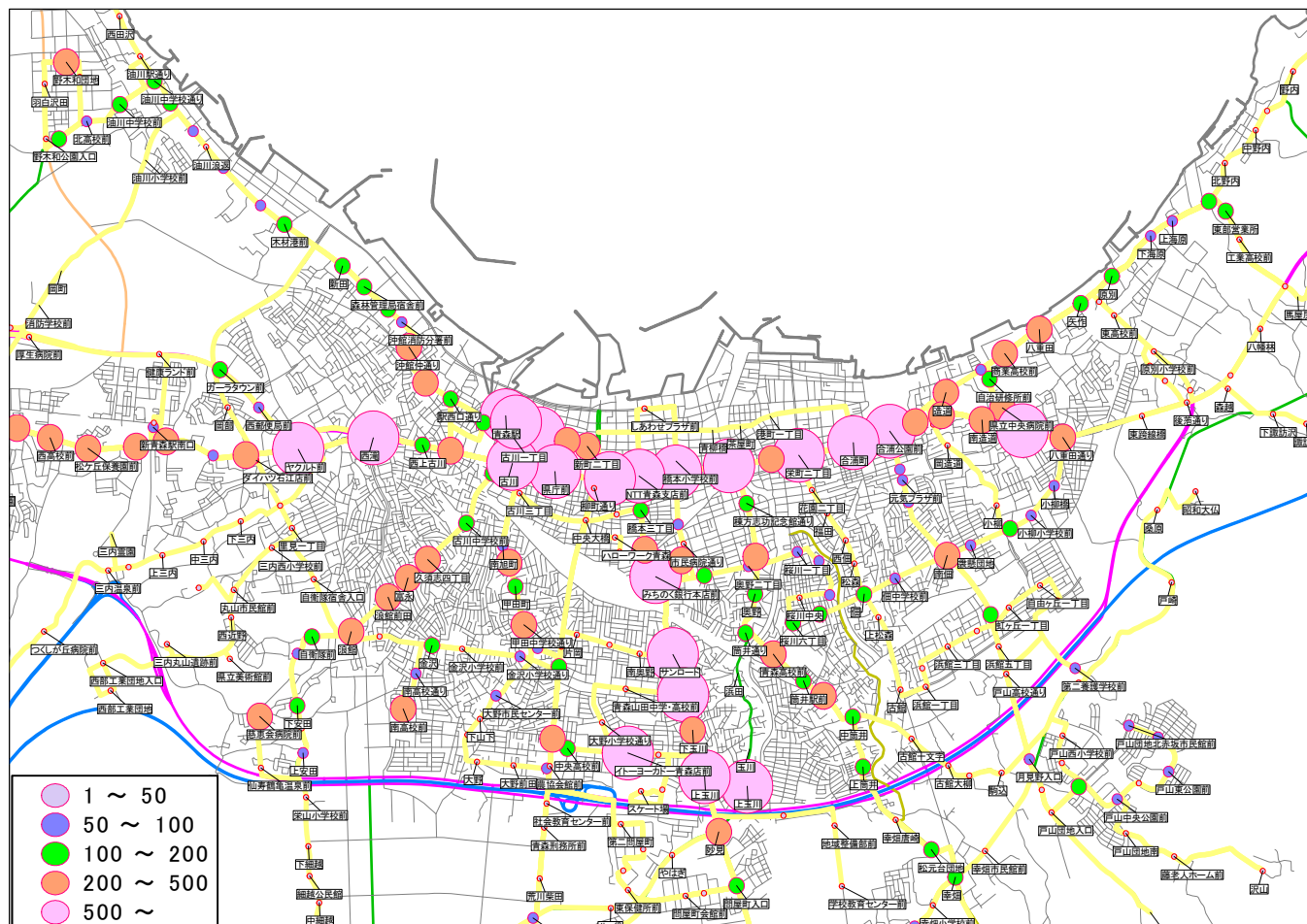


図 停留所別乗降人数（1日当たり、冬期・平日）

出典：青森市交通部（H27.2）

③ 青森市営バス停留所区間乗車状況

青森市営バスにおける1日当たりの停留所区間乗車人数は、新青森駅から県立中央病院にかけての東西軸と国道103号沿線の南北軸での利用が多くなっています。

1便当たりの停留所区間乗車人数でみると、新青森駅から西部営業所、県立中央病院から東部営業所までの間や青森駅周辺では利用が少なくなっています。



図 停留所区間別乗車人数（1日当たり、冬期・平日）

出典：青森市交通部（H27.2）



図 停留所区間別乗車人数（1便当たり、冬期・平日）

出典：青森市交通部（H27.2）

④ 青森市営バス停留所区間乗車状況（地区間）

青森市営バスにおける停留所区間乗車人数では、「中央」と「中央西」・「中央東」・「中央南」間の移動が大半を占めています。

郊外部からの移動についても半数以上が中央部への移動となっています。

主要な渋滞箇所・区間は、幹線的なバス路線と重なっており、定時性に影響を与えています。

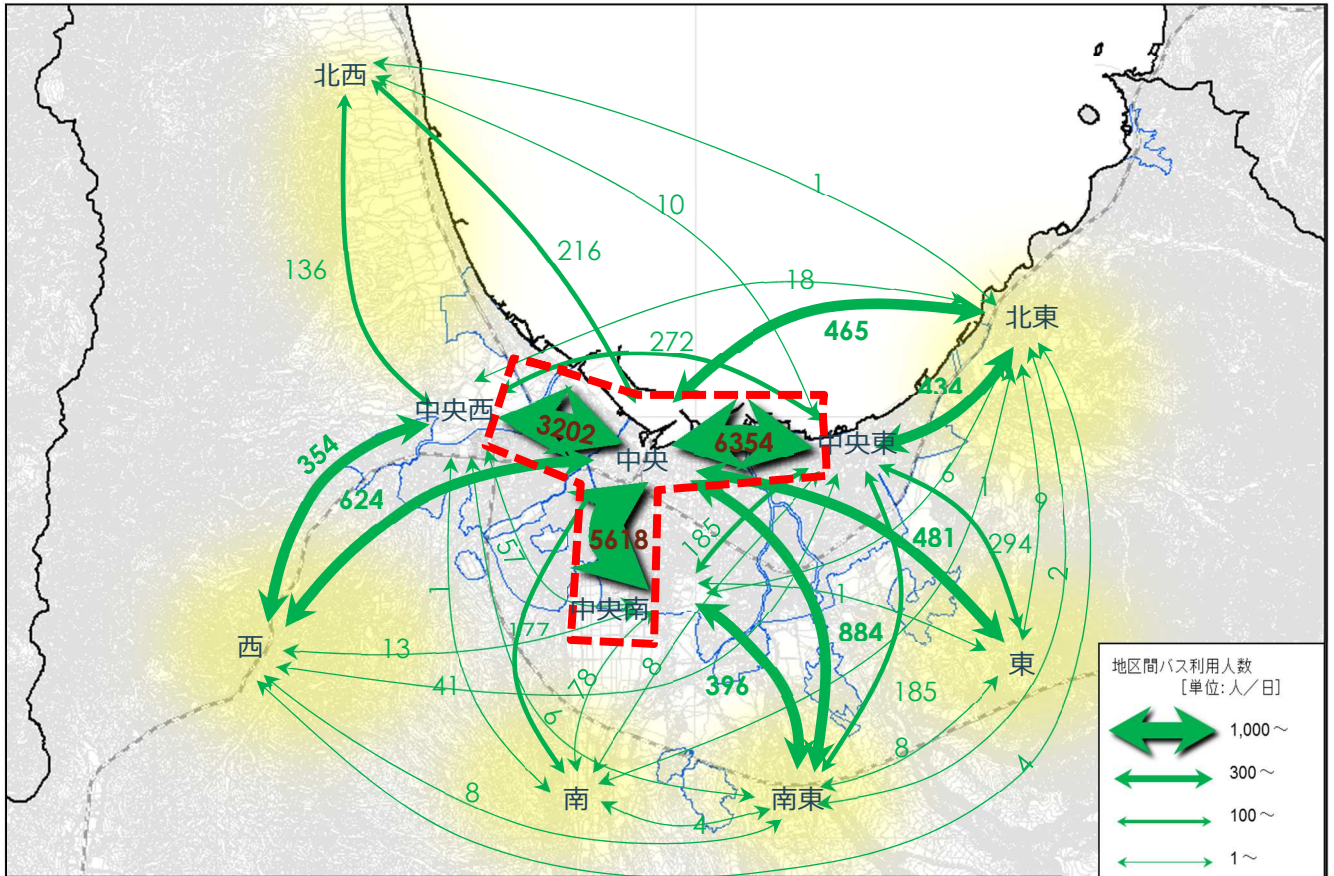


図 停留所間利用者数（冬期・平日）

出典：青森市交通部（H21/2）

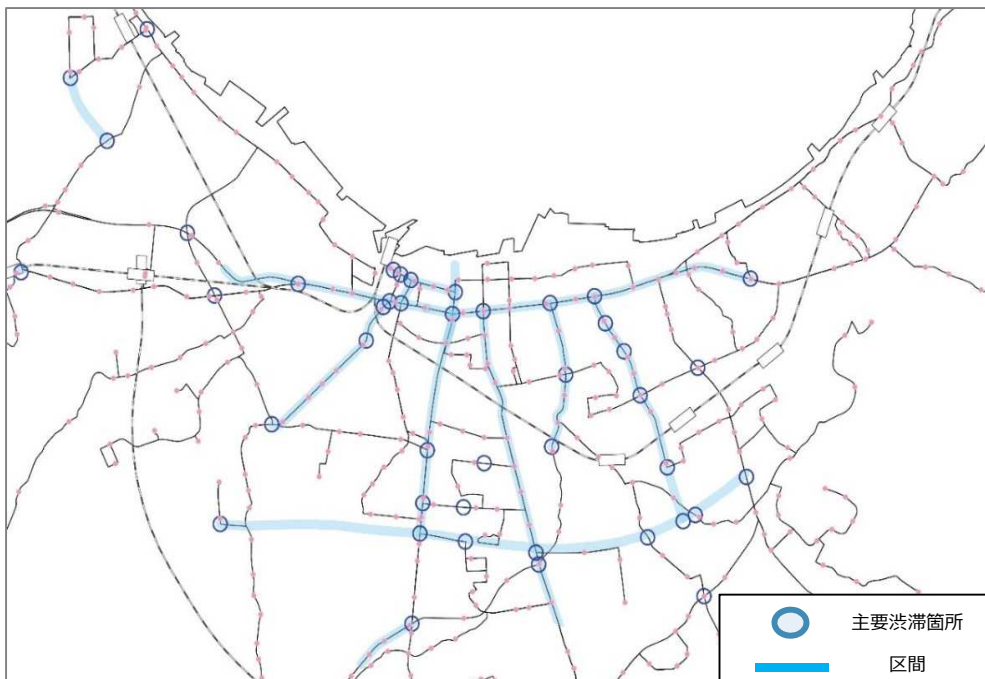


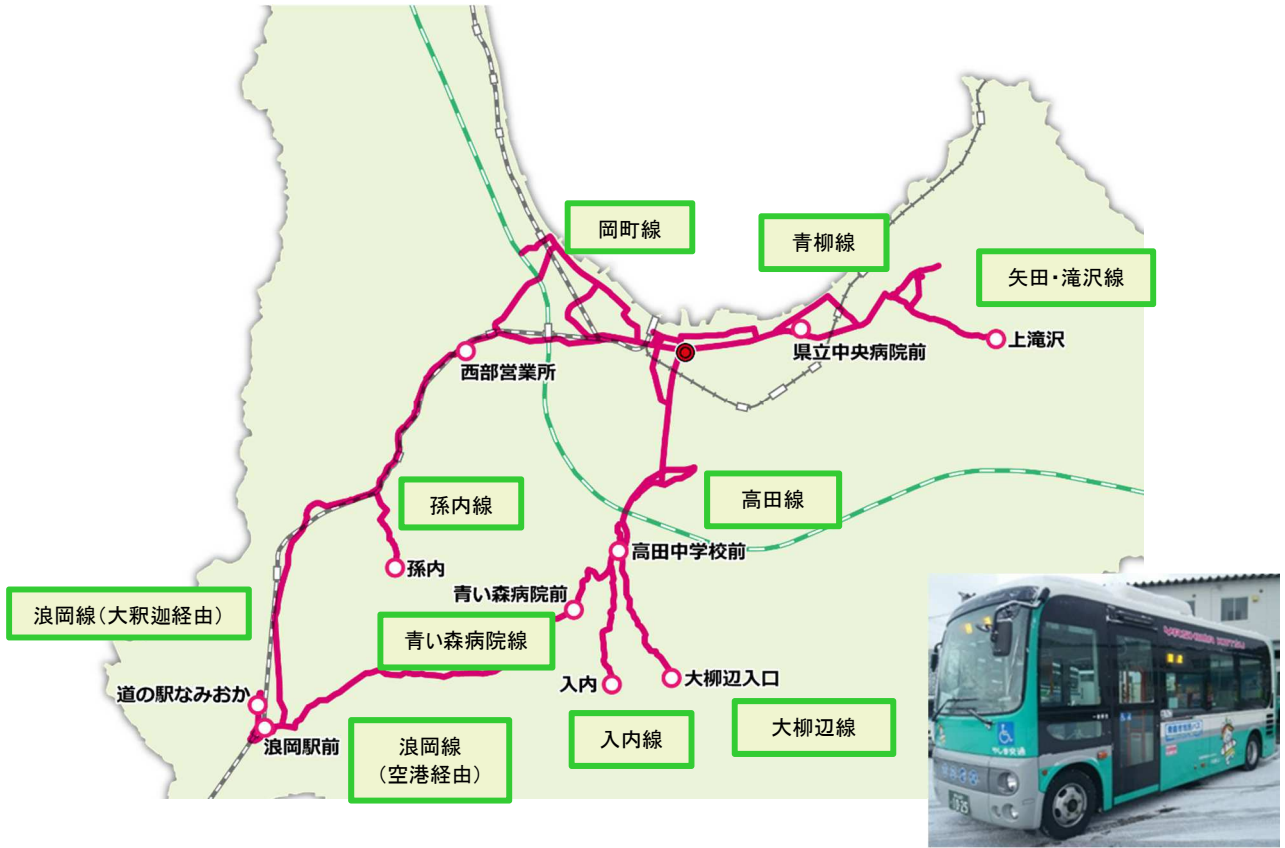
図 主要渋滞箇所と区間

出典：渋滞対策協議会（青森河川国道事務所）

(7) 青森市市民バスの現状

青森市市民バスは、地域の生活交通を確保するため、市営バスの採算性が低い路線について、市が民間バス事業者に委託し、運行しており、現在 10 路線運行しています。

市民バスは、10 路線全てが本格運行に移行した 2015 年度（平成 27 年度）と 2016 年度（平成 28 年度）を比較すると乗車人数は増加しています。



青森市市民バス

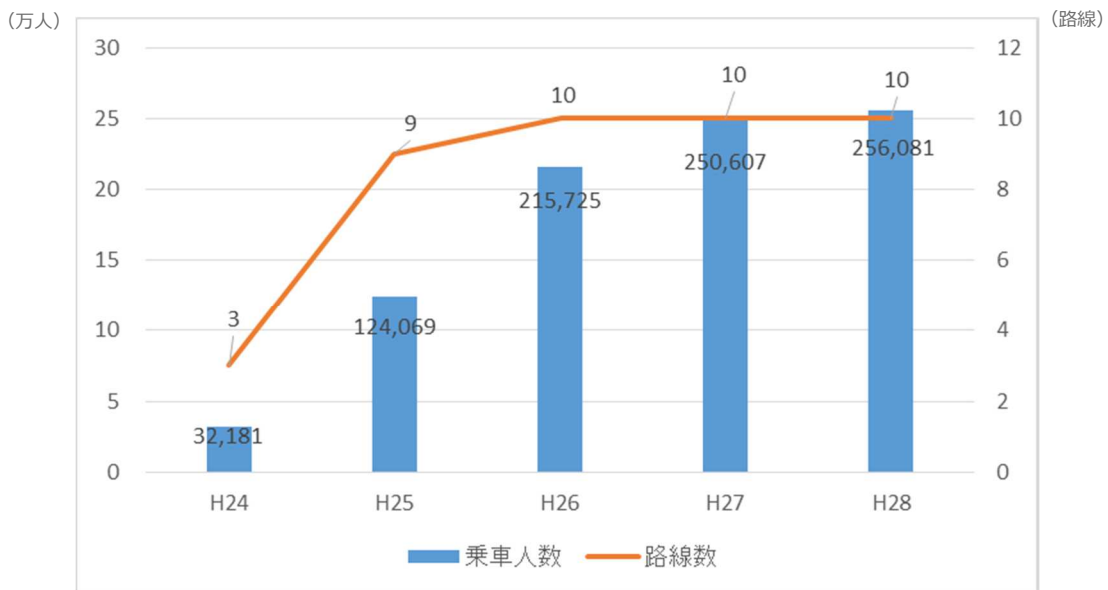


図 市民バス乗車人数及び路線数の推移

出典：青森市

(8) 浪岡地区コミュニティバスの現状

浪岡地区コミュニティバスは地域の生活交通としての役割を担っており、浪岡病院や浪岡駅前など浪岡駅周辺での乗降が多くなっています。

利用者の約 37%がほぼ毎日利用し、目的は約 37%が通院、約 24%が通勤となっています。



図 浪岡地区コミュニティバス路線 出典：青森市

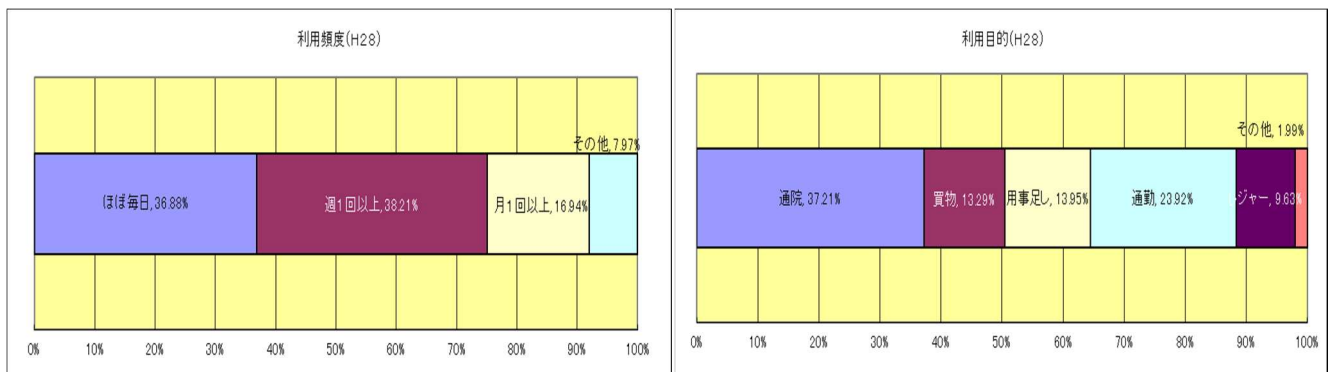


図 浪岡地区コミュニティバス利用者アンケート 出典：青森市

(人)

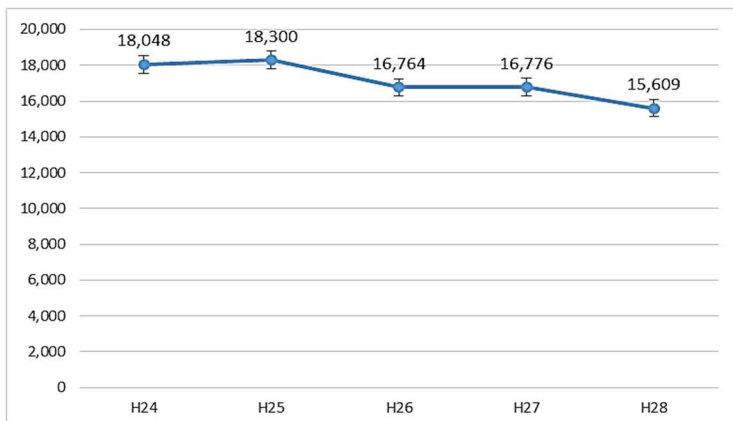


図 浪岡地区コミュニティバス利用者数 出典：青森市

3 地域・交通現況と課題の整理

項目		現況の整理
地域現況	地勢 人口	<ul style="list-style-type: none"> ○青森市は都道府県庁所在都市で唯一、市全域が特別豪雪地帯に指定 ○人口集中区域の面積が拡大する一方で、人口密度は1970年(昭和45年)から2010年(平成22年)の40年間で約40%減少 ○総人口は2010年(平成22年)の約30万人から、2030年(平成42年)には約24万人に減少する見込み ○少子高齢化が進展し、年少人口割合は2010年(平成22年)の12.6%から2030年(平成42年)に9.0%に減少する一方、老年人口割合は2010年(平成22年)の23.7%から2030年(平成42年)には36.1%に増加する見込み ○人口密度が高い地区は青森駅周辺を取り囲むように分布
	施設立地 就労人口	<ul style="list-style-type: none"> ○主要な医療施設、教育施設、スポーツ・文化施設は公共交通沿線に集積 ○就労人口の多いエリアは、青森駅・県庁・市役所を含む国道4号・7号沿線と国道103号沿線のT型のエリアに集積
交通現況	交通 分担	<ul style="list-style-type: none"> ○通勤・通学時の交通手段は、公共交通、徒歩、自転車の分担率が減少し、自家用車の分担率が増加 ○冬期の交通分担は自転車が減少し、徒歩やバス・鉄道の利用が増加しており、通常期に比べ冬期は公共交通の利用が増加する傾向
	鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ○東北新幹線、北海道新幹線のほか、JR奥羽本線・津軽線、青い森鉄道線が運行 ○鉄道利用者アンケートでは、JR線は運行本数、青い森鉄道線は運賃と運行本数に対する評価が低い ○青森駅の乗車人数は、東北新幹線新青森駅開業後減少傾向にあったが、近年は微増 ○青い森鉄道線各駅の乗車人数は、筒井駅の新設などによって、2016年度(平成28年度)は2011年度(平成23年度)に比べて約32%増加
	運行	<ul style="list-style-type: none"> ○青森市営バス、青森市市民バス、浪岡地区コミュニティバス、弘南バス、JRバス東北、十和田観光電鉄、下北交通が路線バスを運行 ○青森駅を中心に新青森駅、青森空港などの広域交通拠点間が連絡 ○バス停留所から500m圏内にある地域の居住人口割合は約96%となっており、高いサービス水準を維持
	バス 利用	<ul style="list-style-type: none"> ○青森市営バスの輸送人員は、人口減少などに伴い減少し、青森市市民バスへの移行など運行の効率化によって路線数、実車走行キロも減少 ○国道4号・7号及び国道103号等沿線における利用が多く、主要な施設や従業人口が多い付近のバス停留所は、特に乗降人数が多い状況 ○青森市営バスにおける1日当たりの停留所区間乗車人数は、新青森駅から県立中央病院にかけての東西軸と国道103号沿線の南北軸の利用が多い。また、1便当たりでは、新青森駅から西部営業所、県立中央病院から東部営業所までの間や青森駅周辺では利用が少ない状況 ○青森市営バスにおける停留所区間乗車人数では、中央と中央東・中央西・中央南の移動が大半占めている。また、郊外部からの移動についても半数以上が中央部への移動 ○主要な渋滞箇所は、幹線的なバス路線と重なる ○青森市市民バスは、地域の生活交通を確保するため、市が民間バス事業者に委託し、運行しており、現在10路線運行 ○浪岡地区コミュニティバスは利用者の約37%がほぼ毎日利用し、目的は約37%が通院、約24%が通勤
その他	<ul style="list-style-type: none"> ○交通の要衝となっており、近年は東北一の寄港数をほこるクルーズ客船や青森空港海外定期便の増加などによって外国人観光客が増加 	

現況からの課題
<p>【課題1】人口減少や都市構造の変化に対応し、将来にわたって公共交通ネットワークを持続させる必要があります。</p> <ul style="list-style-type: none"> □人口減少・超高齢社会の進展や都市構造の変化に対応し、公共交通を将来にわたって持続させていくことが必要です。 □公共交通の既存資源を最大限活用するとともに、定時性が高く大量輸送に適した鉄道、多地区間の小口輸送など細かなニーズに適したバスなど、各交通モードの特徴を活かすことが必要です。 □交通結節機能を強化し、結節点を中心とした公共交通ネットワークの形成が必要で。
<p>【課題2】気軽に利用したいと思われる公共交通サービスを提供する必要があります。</p> <ul style="list-style-type: none"> □生活の足として利用されている公共交通について、今後も利用者の移動を支えるサービスを提供していくことが必要です。 □公共交通を気軽に利用できるよう、わかりやすく、定時性が確保された信頼性の高い公共交通の提供が必要で。 □公共交通の利用促進を図るためには、既存の利用者だけではなく、普段利用していない市民の方を中心に、公共交通利用者の裾野を広げていくことが必要で。
<p>【課題3】市民の移動を支え、まちの魅力を支える公共交通を、みんなで守っていく必要があります。</p> <ul style="list-style-type: none"> □都市機能が集積している地区拠点間や地区拠点と居住地を結ぶ公共交通サービスの提供が必要で。 □まちづくりや観光振興などとの連携が必要で。 □地域社会全体で公共交通を支えていくため、事業者・行政・市民がそれぞれの役割に応じた取組を進めることが必要で。

第4章 基本理念と基本方向

1 地域公共交通の基本理念

本市におけるまちづくりの方向性や公共交通の課題などを踏まえ、基本理念を次のとおり設定します。

基本理念

ひと・まち・暮らしをつなぎ、にぎわいを支え続ける公共交通ネットワーク

2 地域公共交通の基本方向

地域公共交通の基本理念を踏まえた基本方向を次のとおり設定します。

基本方向

【基本方向1】

都市構造や社会環境の変化に対応した公共交通ネットワークの形成

【課題1】

人口減少や都市構造の変化に対応し、将来にわたって公共交通ネットワークを持続させる必要があります。

地区拠点や都市構造に沿った幹線的な公共交通軸を強化しつつ、多様な交通モードを結節することで、将来にわたって持続可能な公共交通ネットワークを形成します。

【基本方向2】

わかりやすく、利用しやすい公共交通サービスの提供

【課題2】

気軽に利用したいと思われる公共交通サービスを提供する必要があります。

利便性や質の向上を図り、誰もがわかりやすく、利用しやすい公共交通サービスを提供します。

【基本方向3】

多様な主体と連携し、まちのにぎわいを後押しする公共交通環境の構築

【課題3】

市民の移動を支え、まちの魅力を支える公共交通を、みんなで守っていく必要があります。

地区拠点へのアクセスや観光振興などまちづくりと連携した取組を進めます。

交通事業者・行政・市民が連携し、地域社会全体で公共交通を支えていく環境の構築を目指します。

第5章 公共交通ネットワークの基本的な考え方

1 公共交通ネットワークの基本的な考え方

青森市は、東・西・北に延びる鉄道網と、市全域に張り巡らされたバス路線網によって、鉄道駅から1km・バス停留所から500m圏内にある人口カバー率は約96%という高い水準を維持しつつ、地区拠点間や地域間が結ばれた利便性の高い公共交通ネットワークが整備されています。

これからは、人口減少・超高齢社会を見据え、鉄道網やバス路線網などの既存の公共交通資源を効果的に活用し、まちづくりや観光振興など幅広い分野との連携を図りながら、交通需要と利用者ニーズを満たしつつ、交通結節点における交通モード間の連携を強化することで公共交通機関相互が連続して機能し、面的に、効果的に結ばれた持続可能な公共交通ネットワークの形成を図ります。

2 公共交通ネットワークの構成

(1) 都市内交通ネットワーク

鉄道線や国道4号・7号・103号等をT型の骨格路線として運行するバス路線及び放射状に幹線として運行するバス路線を循環路線も活用しつつ、それぞれの機能・役割を最大限に活かしながら、地区拠点や都市構造に沿った幹線的な公共交通軸を強化した公共交通ネットワークの形成を図ります。

また、郊外部については、地域特性や利用状況等を踏まえ、現行のバス路線のほか、多様な公共交通の組み合わせなどによって、将来にわたって日常の暮らしを支える移動機会を確保します。

《公共交通ネットワークの形成に当たっての交通モードの役割》

□ 鉄道

定時性、大量輸送性に優れている強みを活かし、通勤・通学、東北新幹線新青森駅へのアクセスなど都市内移動を支える基幹交通軸としての役割を担う。

□ 路線バス

市全域に張り巡らされた路線網と弾力的な運用が可能な強みを活かし、基幹交通軸としての路線及び放射状幹線としての路線から日常生活を支える路線まで通勤・通学、通院や買物など幅広く都市内移動を支える役割を担う。

□ タクシー・コミュニティバス等

鉄道や路線バスのサービス水準が低い地域において、ドア・ツー・ドアのきめ細かい移動ニーズと柔軟な運用が可能な強みを活かし、生活交通網を補完する役割を担う。

都市づくりの方向性と連携した交通網の形成

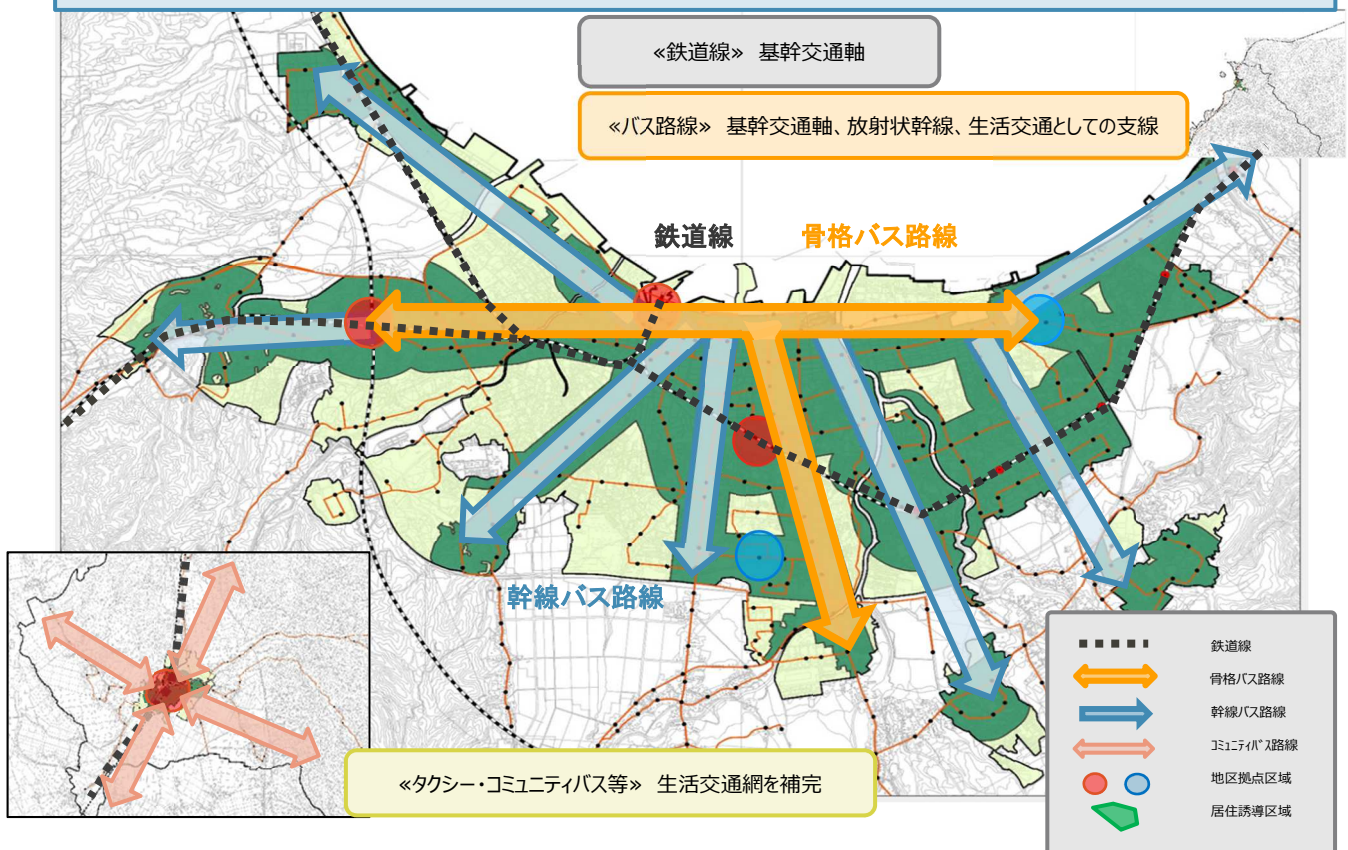


図 都市内交通ネットワークイメージ

(2) 広域交通ネットワーク

本市は、広域交流の拠点となる青森空港・新青森駅・青森港が立地し、国内外とつながる広域交通の要衝となっており、この強みを活かし、広域交通拠点へのアクセス性を強化した広域交通ネットワークの形成を図ります。



図 広域交通ネットワークイメージ

出典：青森市新総合計画基本構想

第6章 地域公共交通網形成に必要な施策

1 基本方向1 都市構造や社会環境の変化に対応した公共交通ネットワークの形成

(1) 公共交通軸の強化

① 基幹交通軸の設定

■鉄道線とバス路線（骨格線）を「基幹交通軸」とし、利便性を向上

定時性、速達性、大量輸送性に優れる鉄道線と、骨格となるバス路線を「基幹交通軸」と位置づけ、利便性が高く、利用しやすく、わかりやすい公共交通ネットワークを形成します。

* 軸：路線の集合体

② バス路線の役割

本市のバス路線は、都市構造に対応した形で市中央部から郊外部までの路線網が構築されており、バス人口カバー率も約96%と高く、本市の公共交通ネットワークの中心的な役割を担っていますが、今後の人口減少や土地利用の変化に対応しつつ、より利便性の高いバスネットワークの形成が必要です。

このことからバス路線を、都市機能が集積する青森駅周辺を中心とする東西・南北方向の路線を「骨格線」、骨格線を補完する放射状の路線を「幹線」、これらの路線以外の広く郊外部までをカバーする「支線」に区分し、それぞれの役割に基づいた、効果的で効率的なバスネットワークの形成を図ります。

■路線区分

区分	主な役割	設定方針
骨格線	● 走行性、定時性、運行頻度に関して高水準な路線	・ 国道4号・7号・103号等を運行する路線 ・ 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 ・ バス優先施策が可能となる多車線路線
幹線	● 骨格線を補完する路線 ● 市街地内を広範囲にわたってサービスする路線	・ 放射状に伸びる幹線的な道路を運行する概ね30便/日以上 の路線 ・ 交通需要量の比較的多い路線
支線	● 生活交通の確保	・ 骨格線・幹線以外の交通需要量の比較的小さい路線

■バスネットワークの設定方針

考え方1：国道4号・7号等の東西軸は、利便性が高く、利用しやすい骨格軸を形成

- 都市機能が集積し、バス利用が集中する青森駅・古川地区から乗降が多い停留所が連続する国道4号等沿線の県立中央病院前まで、国道7号等沿線の新青森駅までを東西方向の骨格軸として、人が集まりやすく回遊しやすい交通軸を創出します。
- 骨格軸では現在の高頻度運行を維持します。
- 利用者が多い青森駅～市役所前の区間は国道経由と新町経由の2系統を維持します。

考え方2：国道103号等の南北軸は、既存の循環系路線を活用しつつ骨格軸を形成

- 商業施設等が立地し、バス利用が多い国道103号等沿線の南北方向の交通軸を骨格軸と位置づけます。
- 当該区間を通過し、利用者が多い循環系路線を活用し、運行頻度を高めることで、骨格軸としてのサービス水準を確保します。

考え方3：住宅地などバス利用が多い地区は、幹線軸として中心部への利便性が高いアクセスを確保

- 放射状に伸びる幹線道路に沿った住宅地などバス利用が多い地区を運行する路線については、幹線軸として、青森駅・古川への利便性が高いアクセスを確保します。

考え方4：郊外部などバス利用が少ない地区についても、ネットワークを活かしたアクセスを確保

- バス利用が少ない地区についても、交通結節点を中心としたバスネットワークを活かし、利便性を考慮したアクセスを確保します。
- 市民バスは利便性の向上とバス運行の効率化を図るため、青森市営バスとの連携による運行方法を検討します。
- 浪岡地区コミュニティバスは必要に応じて随時見直しを行いながら運行を維持します。

考え方5：市域を跨ぐ地域間バス

- 市域を跨ぐ地域間バス路線については、運行するバス路線に応じて、骨格軸・幹線軸・支線を補完するものとし、利便性の確保を図ります。

(2) 交通結節機能の強化

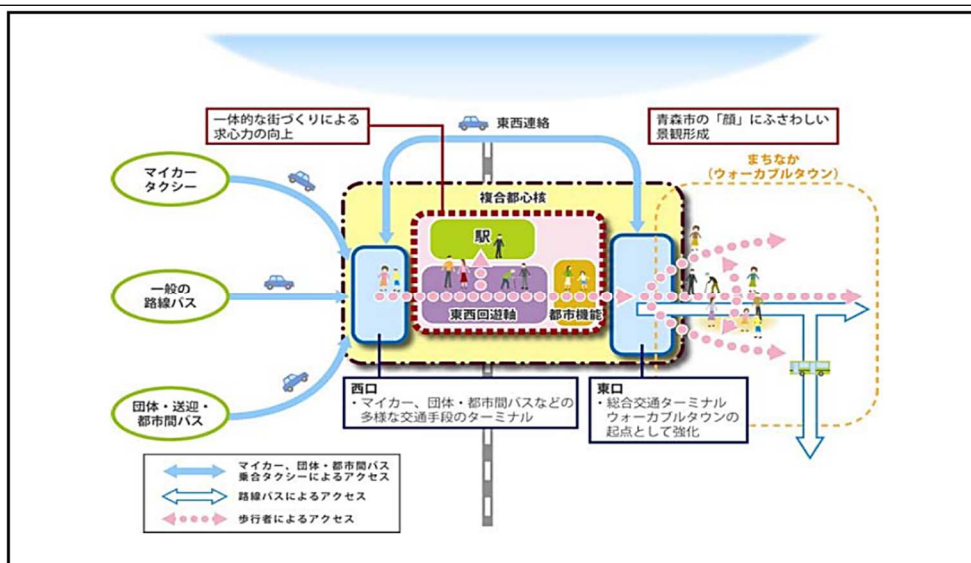
① 青森駅の交通ターミナル機能強化

■ 青森駅西口駅前広場・自由通路の整備

東北新幹線新青森駅の開業にあわせて青森駅東口駅前広場を整備したものの、更なるターミナル機能の強化に向け、青森駅西口駅前広場・自由通路を整備します。

<駅東口> バスをはじめとする公共交通が集まるほか、街なか（ウォークブルタウン）の起点でもあることから、メインターミナルとして位置づけ

<駅西口> 東口を機能補完する役割を担い、自家用車や団体、送迎・都市間バス、自転車など多様な交通手段に対応するサブターミナルとして位置づけ



■バス・タクシー乗り場等の見直し

鉄道とバス、バス相互の乗り換えを想定し、鉄道線に合わせたバスダイヤの設定や、青森駅西口駅前広場の整備にあわせ、公共交通機関相互の接続が円滑に行われるようバス乗り場及びタクシー乗り場の見直しと情報案内等の見直しを行います。

(3) バス路線の段階的な再編

① バスネットワークの強化

本市バス路線のT型放射状のネットワークを活かしつつ、限りある運行資源の効果的な活用に向け、段階的に再編を進めます。

■バス路線・系統の見直し

まちの構造や現在の利用状況、乗り継ぎの実態などを総合的に勘案した上で、効果的なバス路線の再編に取り組むとともに、交通結節点の整備に向けた検討を行います。

青森駅西口駅前広場・自由通路の供用にあわせて、青森駅を中心とした公共交通ネットワークを目指したバス路線再編及び系統の見直しを進めます。具体的には、主に北部方面のバス路線を青森駅西口に接続し、鉄道・タクシーなどと結びつけることによって、公共交通のネットワーク化を図ります。

② 交通需要に対応したバス路線の構築

■ニーズに対応したバス路線・系統の見直し

交通需要や今後の見通し、鉄道線の有無などを踏まえ、より利便性が高く、効率的な運行を実施するため、利用者ニーズに対応したバス路線の見直しを行います。

通勤・通学時のバスダイヤの利用実態を分析し、運行時間や運行本数の適正化を行うとともに、潜在的ニーズを検証し、運行効率の向上と利用の促進を図ります。

買物や通院のニーズに対応した運行を行い、特に土・日・祝日の買物などの利用の促進を図ります。

■実証実験の積極的な活用

新たな需要の創出や潜在需要の掘り起こしに向けて、利用者ニーズや動向、地域特性等を把握し、より良いバスサービスとなるよう実証実験を行います。

循環ルートによる新興住宅街等への乗り入れなどバスのニーズが高いエリアを中心に新規路線の実験運行を行い、利用動向などを検証します。

冬期の通勤・通学便など季節ごとのニーズに対応した実験運行を実施し、有効性を検証します。

運行効率を高めるための乗継便の可能性を検討するため、定額料金などによる乗り継ぎの実験運行を実施し、乗り継ぎの有効性について検証します。

(4) 交通モードの組み合わせ

① 自家用車等と公共交通の組み合わせの促進

交通手段間の乗換利便性の向上を図り、公共交通の利用を促進するため、鉄道駅周辺の市有地や青森市営バスの営業所を活用したパーク&ライドについて検討します。

② 交通モードの組み合わせによる移動機会の確保

人口減少・超高齢社会において、郊外部の人口が少ない地域については、将来的にバスを運行するだけの需要を満たさなくなることも想定されますが、引き続き、地域の生活交通を確保していく必要があります。

また、市街地の道路が狭あいだでバスが運行できない地域についても、地域の生活交通の確保に向けた対策が必要です。

このため、地域特性を踏まえながら、地域主体のコミュニティ交通や乗合タクシーを活用するなど、多様な公共交通を組み合わせることで移動機会を確保することについて検討します。

2 基本方向2 わかりやすく、利用しやすい公共交通サービスの提供

(1) サービスの向上

① バス定時性の確保

■冬ダイヤの導入

雪国としての地域特性を踏まえた、冬ダイヤの設定など、季節ごとの環境変化に対応したダイヤ編成を行い、定時性の向上を図ります。



積雪による渋滞（国道4号）

■遅延運行の改善

遅延が著しい長距離路線等に関して、利用実態に応じて路線や運行時間の見直しを行い定時性の向上を図ります。

■バス専用・優先レーンの遵守等

バスの走行環境改善のため、バス専用・優先レーンの遵守に向けた取組を強化します。

道路空間の効果的な活用に向け、関係団体と連携しながら、タクシーの客待ちや荷捌きの円滑化について検討します。

② バスサービスのシームレス化

利用者の利便性向上とバス運行の効率化を図るため、青森市営バスと青森市市民バスの連携による運行方法を検討します。



③ バス待ち環境の向上

バス待ち環境の向上のため、待合所の整備・改修を進めるとともに、道路管理者の協力のもと、主要バス停留所における融雪施設の整備を促進します。



青森敬仁会病院前バス停待合所

④ 鉄道線の充実

■ 利便性の向上と利用促進

積雪期においても信頼性（定時性）が高く、大量輸送性に優れる鉄道ネットワークを積極的に活用するため、関係機関・団体と連携し、利用の促進を図ります。

鉄道に合わせたバスのダイヤ設定など鉄道とバスの乗換利便性の向上を図ります。

新幹線と奥羽本線のアクセスの向上など新青森駅から青森駅、浪岡駅方面への輸送サービスの充実の促進を図ります。

鉄道駅への全国系交通 I Cカードの導入を促進し、利便性の向上を図ります。



新青森駅

■ 新駅設置の検討

青森操車場跡地の利活用を考えていく中で、市民の鉄道利用環境向上のため、跡地への新駅整備について検討します。

⑤ バリアフリー化の促進

誰もが公共交通を利用しやすい環境を整備するため、ＪＲ青森駅のバリアフリー化に取り組むとともに、青い森鉄道浅虫温泉駅のバリアフリー化について検討するなど鉄道駅のバリアフリー化を促進します。

低床バスの導入を促進し、バスのバリアフリー化を進めます。

高齢者や車いす使用者、訪日外国人旅行者など誰もが利用しやすいユニバーサルデザインタクシーの導入を促進します。



鉄道駅のエレベーター（新青森駅）



低床バス（青森市営バス）



ユニバーサルデザインタクシー

(2) 情報提供・案内の充実

① 情報提供の充実・強化

わかりやすい運行情報を提供するため、ICTの活用による情報提供の充実について検討します。

交通結節点における乗換案内やバス停における情報スペースを拡大し、わかりやすい発着時刻の掲示などによりバス待ち環境の整備を進めます。

② わかりやすく、使いやすいバス運行

運行ルートがわかりやすい路線・系統名への見直しや記号表示による路線・系統の簡素化などにより、バスの運行についてわかりやすく案内します。

3 基本方向3 多様な主体と連携し、まちのにぎわいを後押しする公共交通の構築

(1) まちづくりとの連携

① 土地利用との連携

「青森市立地適正化計画」では、都市機能を立地促進し、集約する区域として「青森駅周辺地区」・「新青森駅周辺地区」・「操車場跡地周辺地区」・「浪岡駅周辺地区」の4つを「都市機能誘導区域」とし、医療・商業等の既存ストックが集積している「造道周辺地区」・「浜田周辺地区」の2つを「生活拠点区域」と位置づけています。

これら6つの地区拠点区域間や地区拠点区域と居住地のアクセスについて、鉄道線を効果的に活用するとともに、骨格線・幹線バス路線の利便性の強化を図ります。

② 観光施策等との連携

青森駅周辺へのアクセス性の向上を図り、観光振興や商店街と連携したにぎわいの創出に寄与する取組を進めます。

観光客等の交通の利便性を向上させるため、新青森駅・青森駅などの交通拠点や主な観光施設を結ぶ青森市シャトル・ルートバスの運行を強化し、二次交通の充実を図ります。



青森市シャトル・ルートバス

③ 環境施策との連携

エコで賢い移動方法を選択するライフスタイル「smart move (スマートムーブ)」の取組により、自転車、徒歩での移動を促進するとともに、公共交通機関の利用や環境にやさしい自動車の利用を促進します。

④ 福祉施策との連携

高齢者が社会活動等に積極的に参加できるように、70歳以上の高齢者に対して低額でバスを利用できる高齢者福祉乗車証「いき・粋乗車証」を交付し、高齢者の外出手段の確保を図ります。

(2) 域内外の交流の推進

① 広域交通拠点間の連絡性の向上

本市は、広域交通の拠点となる青森空港・青森港・新青森駅・青森駅が立地しているとともに、2016年（平成28年）3月には北海道新幹線が延伸し、函館を含む道南地域と青森県の周遊観光をはじめ、新たな観光ルートも構築されています。

また、青森港は外航船を含むクルーズ船が年間20隻以上と東北一の寄港実績を有し、クルーズ船寄港の重要な拠点港となっています。

このため、各広域交通拠点間の連絡がスムーズになるように、交通結節機能・二次交通を強化し、市民や観光客の利便性の確保を図るとともに、訪日外国人旅行者の受入環境の強化に向け、公共交通に関する案内情報の多言語表記などインバウンド対策を強化します。



青森港新中央埠頭に接岸したクルーズ船



青森空港

(3) 多様な主体との連携

① モビリティ・マネジメントの推進

市民の皆様は公共交通を利用することのメリットや利用方法などを知っていただくことで、それぞれの世代や生活スタイルに対応した公共交通利用への転換を促します。

*モビリティ・マネジメント

主な移動手段が自家用車となっている対象者に対し、公共交通利用による健康面、環境面、経済面などの視点での利点や移動実態に即した適切な公共交通に関する情報提供を行うことで、自動車利用から公共交通や徒歩・自転車への自発的な交通手段転換を促す取組

【市民への働きかけ】

転入者や公共施設の利用者などに対して、バス路線図などの公共交通に関する情報を提供し、公共交通の利用を促します。

【企業での働きかけ】

企業と連携し、従業員に対して、公共交通の利便性やメリットを知っていただき、通勤手段の公共交通への転換を促します。

【学校での働きかけ】

子どもの頃から日常的に自家用車で移動している場合には、公共交通はより遠い存在となり、将来的にも公共交通を利用しないライフスタイルとなってしまうと考えられます。

そこで、子どもの頃から公共交通に触れ、体験し、みんなで公共交通を考える機会として小学校等において公共交通体験教室を開催し、公共交通を利用する意識を醸成します。

また、本市には青森県立保健大学、青森公立大学など複数の大学等が立地していることから、主に新入生を対象に、通学に便利なバス路線図など公共交通に関する情報を提供し、公共交通の利用を促します。



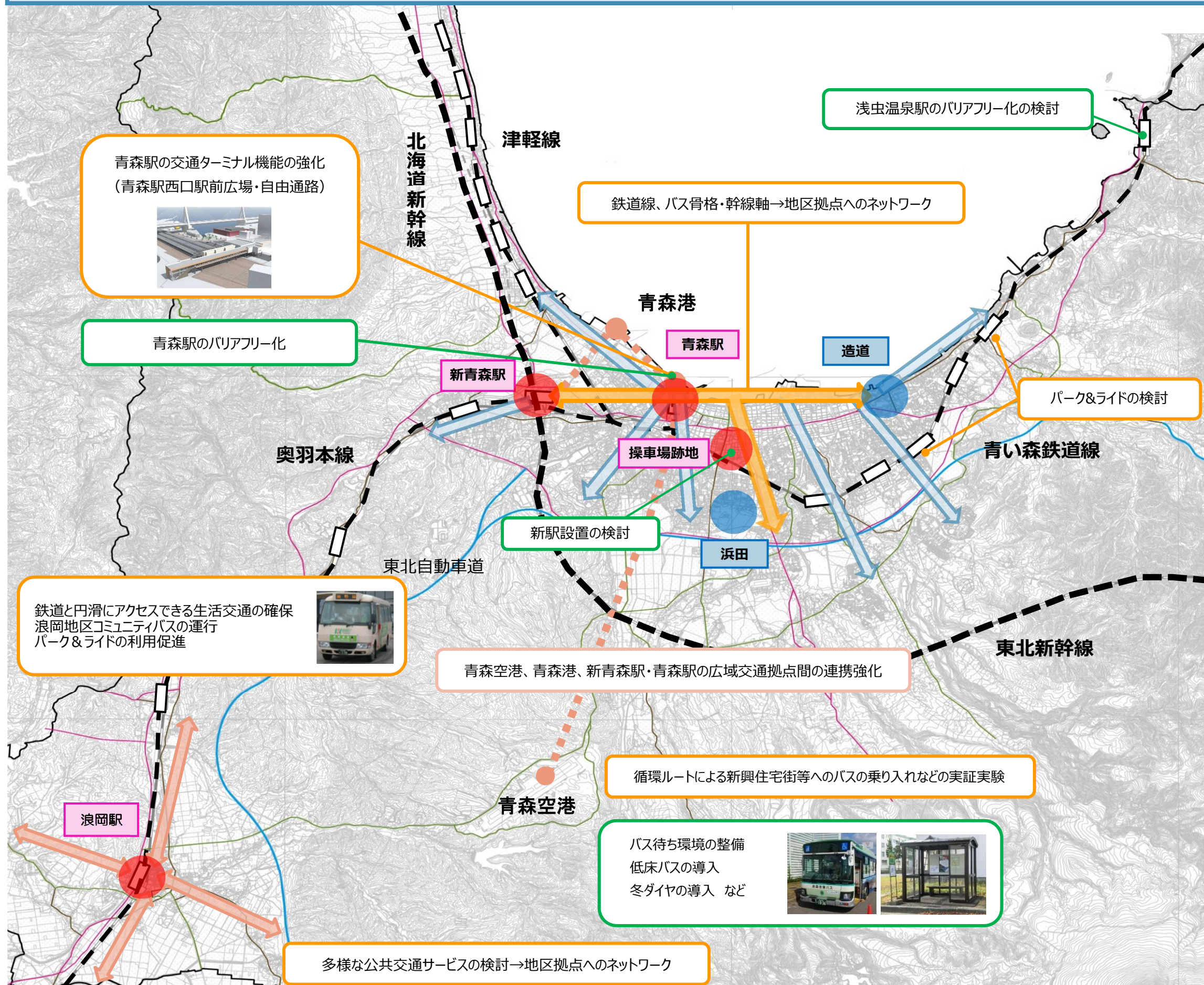
小学校でのバス乗り方教室（青森市営バス）

② 交通事業者等との連携強化

バス路線・系統や運行ダイヤなどについて必要に応じて事業者間の連携をコーディネートし、効果的で効率的な公共交通ネットワークの形成を図ります。

交通事業者とのパートナーシップのもと、民間活力を活用し、公共交通ネットワークの形成を図ります。

4 公共交通ネットワーク整備イメージ



公共交通に関する基本方針

【基本理念】
ひと・まち・暮らしをつなぎ、
にぎわいを支え続ける公共交通
ネットワーク

基本方向 1: 都市構造や社会環境の変化に対応した公共交通ネットワークの形成

地区拠点や都市構造に沿った幹線的な公共交通軸を強化しつつ、多様な交通モードを結節することで、将来にわたって持続可能な公共交通ネットワークを形成します。

基本方向 2: わかりやすく、利用しやすい公共交通サービスの提供

利便性や質の向上を図り、誰もがわかりやすく、利用しやすい公共交通サービスを提供します。

基本方向 3: 多様な主体と連携し、まちのにぎわいを後押しする公共交通環境の構築

地区拠点へのアクセスや観光振興などまちづくりと連携した取組を進めます。

交通事業者・行政・市民が連携し、地域社会全体で公共交通を支えていく環境の構築を目指します。

第7章 目標達成のための事業スケジュール

1 事業スケジュールと事業主体

実施項目	活動内容	前期 (H30～H34)	後期 (H35～H39)	事業主体
基本方向1 都市構造や社会環境の変化に対応した公共交通ネットワークの形成				
(1) 公共交通軸の強化				
①基幹交通軸の設定	鉄道線とバス路線(骨格線)を基幹交通軸とし、利便性を向上	→	→	市、バス事業者
②バス路線の役割	路線区分	→	→	市、バス事業者
	バスネットワークの設定方針	→	→	市・バス事業者
(2) 交通結節機能の強化				
①青森駅の交通ターミナル機能強化	青森駅西口駅前広場・自由通路の整備	→		市
	バス・タクシー乗り場等の見直し	→	→	市、バス事業者、タクシー事業者
(3) バス路線の段階的な再編				
①バスネットワークの強化	バス路線・系統の見直し	→	→	バス事業者
②交通需要に対応したバス路線の構築	ニーズに対応したバス路線・系統の見直し	→	→	バス事業者
	実証実験の積極的な活用	→	→	バス事業者
(4) 交通モードの組み合わせ				
①自家用車等と公共交通の組み合わせの促進	自家用車等と公共交通の組み合わせの促進	→	→	市、鉄道事業者、バス事業者
②交通モードの組み合わせによる移動機会の確保	交通モードの組み合わせによる移動機会の確保	→	→	市、バス事業者、タクシー事業者
基本方向2 わかりやすく、利用しやすい公共交通サービスの提供				
(1) サービスの向上				
①バス定時性の確保	冬ダイヤの導入	→		バス事業者
	遅延運行の改善	→		バス事業者
	バス専用・優先レーンの遵守等	→	→	市、バス事業者、道路管理者、交通管理者
②バスサービスのシームレス化	バスサービスのシームレス化	→	→	市、バス事業者
③バス待ち環境の向上	バス待ち環境の向上	→		バス事業者
④鉄道線の充実	利便性の向上と利用促進	→	→	市、鉄道事業者、関係団体
	新駅設置の検討	→	→	市
⑤バリアフリー化の促進	バリアフリー化の促進	→	→	市、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者

(2) 情報提供・案内の充実				
① 情報提供の充実・強化	情報提供の充実・強化	→		市、バス事業者
② わかりやすく、使いやすいバス運行	わかりやすく、使いやすいバス運行	→		バス事業者
基本方向3 多様な主体と連携し、まちのにぎわいを後押しする公共交通の構築				
(1) まちづくりとの連携				
① 土地利用との連携	土地利用との連携	→		市、バス事業者
② 観光施策等との連携	観光施策等との連携	→		市、鉄道事業者、バス事業者、関係団体
③ 環境施策との連携	環境施策との連携	→		市、鉄道事業者、バス事業者、関係団体
④ 福祉施策との連携	福祉施策との連携	→		市、バス事業者
(2) 域内外の交流の推進				
① 広域交通拠点間の連絡性の向上	広域交通拠点間の連絡性の向上	→		市、国、県、鉄道事業者、バス事業者、関係団体
(3) 多様な主体との連携				
① モビリティ・マネジメントの推進	モビリティ・マネジメントの推進	→		市、鉄道事業者、バス事業者
② 交通事業者等との連携強化	交通事業者等との連携強化	→		市、鉄道事業者、バス事業者、関係団体

第8章 評価指標

1 評価指標

関連施策の実施による効果の発現状況を定量的に把握するため、評価指標を設定します。

基本方向	評価指標
【基本方向1】 都市構造や社会環境の変化に対応した公共交通ネットワークの形成	指標1：公共交通人口カバー率
【基本方向2】 わかりやすく、利用しやすい公共交通サービスの提供	指標2：公共交通の利用しやすさ
【基本方向3】 多様な主体と連携し、まちのにぎわいを後押しする公共交通の構築	指標3：地区拠点区域における公共交通利用者数 (1日当たり)

表 評価指標

(1) 基本方向1 都市構造や社会環境の変化に対応した公共交通ネットワークの形成

指標 1 : 公共交通人口カバー率

■ 指標の説明

- 公共交通を利用可能な環境を確保していくため、公共交通人口カバー率を指標として評価します。

■ 指標の算定方法

- 市全域における人口のうち、鉄道駅から 800m、バス停留所から 300mに含まれるカバー率

■ 将来目標値の設定方法

- 高齢化の進行や多雪都市である本市の特徴を踏まえ、鉄道駅やバス停留所へ徒歩で抵抗なく移動できる範囲として、鉄道駅から 800m、バス停留所から 300mを設定します。
- 今後も現況を維持していくことを将来目標値として設定します。

<評価指標>

	現況(2015年度(平成27年度))	2027年度(平成39年度)
公共交通人口カバー率	83.6%	83.6%

*平成27年国勢調査の500mメッシュ人口データと鉄道駅、バス停留所の重なりで設定

*鉄道駅1km、バス停留所500m範囲でのカバー率は約96%

(2) 基本方向2 わかりやすく、利用しやすい公共交通サービスの提供

指標 2 : 公共交通の利用しやすさ

■ 指標の説明

- 利用しやすい公共交通サービスが提供されているかを把握するため、公共交通の利用しやすさについて指標として評価します。

■ 指標の算定方法

- 青森市民意識調査における青森市の住みやすさに関する下記の設問のうち、「バスや鉄道が充実し、通勤・通学に便利である」を選択した割合

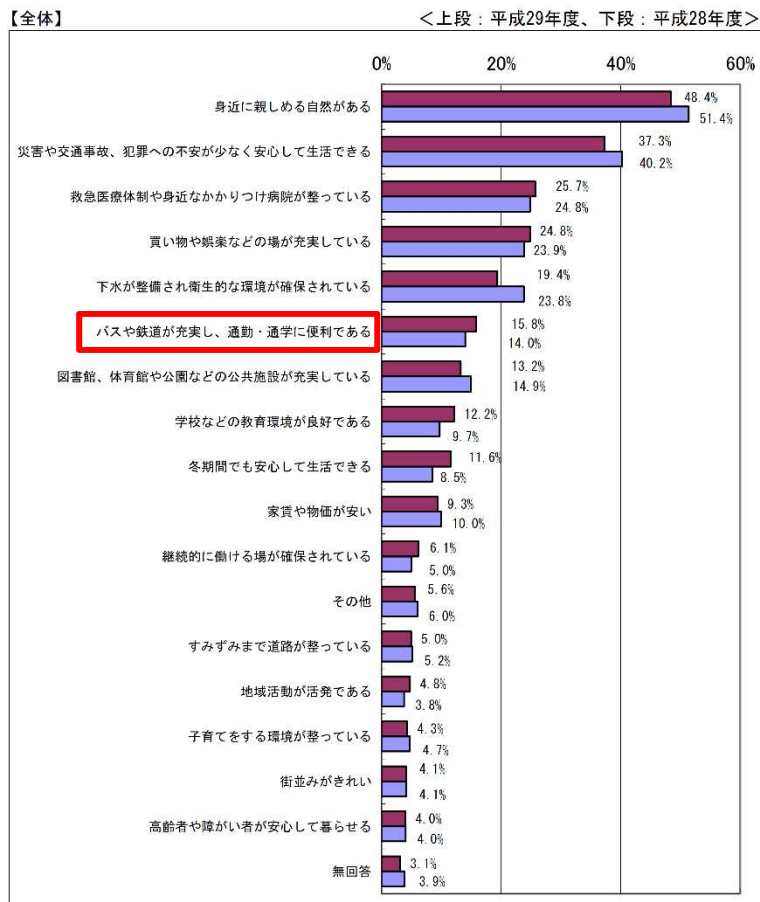
■ 将来目標値の設定方法

- 青森市民意識調査における公共交通の利用しやすさへの評価を現況より増加することを将来目標値として設定します。

<評価指標>

	現況(2017年度(平成29年度))	2027年度(平成39年度)
公共交通の利用しやすさ	15.8%	20.0%

【問2-①】どのような点で住みやすいか3つまで選び○をつけてください。



平成29年度青森市民意識調査結果報告書

(3) 基本方向3 多様な主体と連携し、まちのにぎわいを後押しする公共交通環境の構築

指標3：地区拠点区域における公共交通利用者数（1日当たり）

■ 指標の説明

- まちのにぎわい創出を支援する取組の成果を把握するため、「青森市立地適正化計画」で位置づけた地区拠点区域における公共交通利用者数を指標として評価します。

■ 指標の算定方法

- 地区拠点区域に所在する鉄道駅の1日平均利用者数（JRについては新幹線除く公表駅のみ）
- 地区拠点区域に所在する青森市営バス、青森市市民バス、浪岡地区コミュニティバスのバス停留所における1日平均利用者数

■ 将来目標値の設定方法

- 地区拠点区域については、人口減少下においても利用者数を維持していくことを将来目標値として設定します。

<評価指標>

	現況(2016年度(平成28年度))	2027年度(平成39年度)
地区拠点区域公共交通利用者数 (1日当たり)	45,070人	45,070人

1 地域公共交通網形成のマネジメント

(1) 各主体の役割と行動について

施策の推進に当たっては、公共交通を市民全体で支えていくという意識の醸成を図り、交通事業者・行政・市民のそれぞれに期待される役割を整理します。

【公共交通事業者の役割】

公共交通事業者は、利用者の視点に立ち、利用者満足度の高い公共交通サービスを提供します。

他の公共交通事業者や行政と連携し、将来にわたって安定的に公共交通サービスを提供します。

【行政の役割】

行政は、地域の実情に即した、望ましい公共交通のあり方について、関係する公共交通事業者、道路管理者、公安委員会、市民その他関係者とのコーディネート機能を発揮しつつ、交通施策・事業の実施に取り組みます。

【市民の役割】

市民一人ひとりが自発的に交通行動を見直し、公共交通をみんなで守り、育んでいくという意識のもと公共交通の利用を図ります。

(2) P D C Aサイクルによる管理・評価

本計画に位置づけられた取組については、学識経験者や関係機関等で構成する青森市総合都市交通対策協議会における関係機関調整のもと、交通事業者や青森市、関係機関、または青森市総合都市交通対策協議会が実施します。

計画の進捗状況についても、青森市総合都市交通対策協議会において、P D C Aサイクルのもと、適切に管理・評価していくこととします。

