

「(仮称) 青森市地域公共交通計画 (素案)」に対する意見募集の結果について

「(仮称) 青森市地域公共交通計画 (素案)」に対する意見募集に対し、ご意見をいただき誠にありがとうございました。

1 意見の募集期間

令和 7 年 1 月 6 日 (月) から令和 7 年 2 月 5 日 (水) まで

2 意見の募集方法

公表資料を市ホームページに掲載したほか、青森市都市整備部都市政策課 (本庁舎 3 階)、ロビー (本庁舎 1 階)、情報公開コーナー (本庁舎 3 階)、駅前庁舎総合案内そば縦覧スペース (駅前庁舎 1 階)、柳川情報コーナー (柳川庁舎 1 階)、浪岡庁舎閲覧コーナー (浪岡庁舎 1 階)、各支所 (5 箇所)、各市民センター (11 箇所)、東岳コミュニティセンター、高田教育福祉センター、浪岡中央公民館に備え付けました。

また、意見の提出方法は、電子メール、郵送 (封書・はがき)、ファックス及び直接持参のいずれかによることとしました。

3 提出された意見

4 名の方から 7 件のご意見をいただきました。意見の内訳は次のとおりです。

意見の内訳	反映	記述・ 整理済	実施段 階検討	反映 困難	その他	対象 事項外	計
第 1 章 公共交通の基本方向及び基本理念	0	2	0	0	0	0	2
第 2 章 公共交通ネットワークの整備方針	0	0	0	1	0	0	1
第 3 章 実現化方策	0	3	1	0	0	0	4
計	0	5	1	1	0	0	7

- 「反映」・・・記述の追加等意見の全部又は一部を反映させるもの
- 「記述・整理済」・・・計画に記述しているもの、市の考え方が整理されているもの
- 「実施段階検討」・・・計画の実施段階で検討するもの
- 「反映困難」・・・反映が困難なもの
- 「その他」・・・上記以外のもの
- 「対象事項外」・・・施策の体系外への意見

4 計画の策定

「青森市地域公共交通計画」は、皆様からいただいたご意見・ご提案を踏まえ、令和7年3月に策定しました。

5 意見の募集結果と策定した計画の公表

「提出された意見の概要と市の考え方」と、策定した「青森市地域公共交通計画」につきましては、市のホームページに掲載するほか、青森市都市整備部都市政策課（本庁舎3階）、ロビー（本庁舎1階）、情報公開コーナー（本庁舎3階）、駅前庁舎総合案内そば縦覧スペース（駅前庁舎1階）、柳川情報コーナー（柳川庁舎1階）、浪岡庁舎閲覧コーナー（浪岡庁舎1階）、各支所（5箇所）、各市民センター（11箇所）、東岳コミュニティセンター、高田教育福祉センター、浪岡中央公民館でご覧いただけます。

なお、縦覧期間については、令和7年5月1日（木）から令和7年5月31日（土）までとしておりますが、市のホームページでは随時ご覧いただけます。

（公表資料）

- 「（仮称）青森市地域公共交通計画（素案）」に提出された意見の概要と市の考え方
- 「青森市地域公共交通計画【概要版】」
- 「青森市地域公共交通計画」

6 お問い合わせ先

青森市都市整備部 都市政策課 電話 017-752-7988

「（仮称）青森市地域公共交通計画（素案）」に提出されたご意見と市の考え方

○意見数 4名（7件）				
No	項目	意見内容	市の考え方	反映状況
1	第1章 公共交通の 基本方向及 び基本理念	P27 市民意識調査の利用について 市民意識調査が H28 年実施ということで、約 8～9 年前の調査となっていますので、今の市民が思っていること、考えていることが変わっている可能性があります（知事や市長も変わったので）。せっかく地域公共交通計画を見直すなら、アンケートを市民に実施すべきだったかと思います。市が様々な計画のアンケートとして市民意向調査を実施しているのであれば、定期的の実施すべきですが、予定はありますでしょうか。（ほかの調査やアンケート等で最新の市民意見がまとまっているものがなければ、この結果を使用せざるを得ないと考えますが、やはり古いと思います。）	ご意見のありました平成28年度青森市民意識調査については、路線バスの定時性の確保の観点から、季節等による交通環境及び移動ニーズの変化に対応することを検討するため、性別、年齢層及び居住地区の全体に占める割合に応じて標本数を配分した上で、区分ごとに住民基本台帳から等間隔無作為抽出調査したものであります。 上記内容に係る調査項目については、平成28年度に実施した調査が最新であり、現在は調査しておりませんが、市民等の冬期の外出傾向について大きな変化はないものと認識しております。 また、本計画策定するに当たっては、本市の交通の現況を把握するため、同調査結果に加え、令和2年実施の国勢調査及び各交通事業者から提供をいただいた利用実績データ等についても活用・分析し、本市が取り組むべき方向性を整理しております。 また、本計画では、市民の公共交通の利用状況を把握する取組として、「戦略目標(1) 持続可能で利便性の高い公共交通ネットワークの構築」の「(1) 利用状況や地域のニーズに合わせた公共交通ネットワークの編成」の主な取組として、【モビリティデータ等を活用した公共交通ネットワークの最適化】を掲げております。 同取組の実施に当たっては、デジタル技術を活用し、既存の公共交通機関の利用状況や人流データ等を活用し分析を行うものであり、通常期や冬期における市民の日常生活の移動での主な交通手段の利用状況について、青森市民意識調査などのアンケート形式の調査と比べ、移動実態がより正確に把握できるものと考えておりますことから、今後は同取組により本市の交通の現況を把握していくこととしております。	記述・ 整理済
2	第1章 公共交通の 基本方向及 び基本理念	P32、40 路線バスについて JR バス「みずうみ号」の記載がないのが気になります。みずうみ号の記載があれば、酸ヶ湯地区が公共交通機関が無いことにはならないと思います。	地域公共交通計画は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律により、地方自治体において、策定することが努力義務とされているものであり、地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにするマスタープランとしての役割を果たすものです。 同法及び関連する基本方針等では、計画の対象とする地区について、地域住民の通勤、通学、買い物、通院といった日常生活に関して形成される交通圏を基本とすると定められております。 このため、（仮称）青森市地域公共交通計画（素案）においては、酸ヶ湯地区など季節等により移動ニーズ及び路線バスの便数等が大きく変動する地区については、日常生活に関して形成される交通圏外として整理しております。 しかしながら、本計画では、観光分野と連携したまちづくりの観点から、「戦略目標(3)多様な主体との連携・協働による公共交通の維持・確保」の「(2)広域交通網等と連携した二次交通の充実」の取組で、【観光施策等との連携】を掲げており、「みずうみ号」等と個別に記載していないものの、これらについても、同取組に位置づけ、整理しております。	記述・ 整理済
3	第2章 公共交通ネ ットワーク の整備方針	今年の豪雪を見ての提案です。 青森市を東西南北に走る路面電車（函館市のような）をお願いします。 道路状況で遅れや事故が起こるバスよりも利便性が高いと考えます。 国道の真ん中を通し、両側を車が通る形です。	ご意見をいただいた路面電車の導入は、専用軌道を有するため、視認性や定時性、快適性が優れていますが、本市のように既存の軌道がない都市では、地下埋設物の移設が生じるなど大規模な道路インフラの改変のため多額の事業費を要し、本市の財政に多大な影響を与えることが見込まれるとともに、本市の特性として市全域に面的に拡がる交通需要（中量輸送）に対し、大量輸送を前提としている路面電車では対応が困難であると考えています。 また、本計画では、人口減少・超高齢社会を見据え、本市公共交通ネットワークの整備方針として、既存の鉄道網や路線バス網など公共交通資源を効果的に活用することとしており、具体的には、定時性・大量輸送性に優れている強みを有しているJR在来線や青い森鉄道線と、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路線バスが相互に連続して機能し、面的に、効果的に結ばれた持続可能な公共交通網を形成することを目指していることから、ご意見としていただいた路面電車の導入については、現時点では困難なものと考えております。	反映 困難

「（仮称）青森市地域公共交通計画（素案）」に提出されたご意見と市の考え方

No	項目	意見内容	市の考え方	反映 状況
4	第3章 実現化方策	（仮称）青森市地域公共交通計画（素案）を拝見しましたが、素晴らしい内容で是非実現させていただきたいと思います。ただ、内容が広すぎて、具体的に何をやるのかということが、わかりません。 そこで勝手ながら一つだけ「これは是非やってほしい」ということを述べさせていただきたいと思います。それは青い森鉄道の新駅設置についてでございます。 鉄道は公共交通の根幹をなす移動手段の乗物と考えております。 青森市は幸い鉄道に恵まれた自治体だと思っております。 しかし、青函連絡船の廃止と共に環境は一変しましたが、努力の甲斐があつて青森駅を中心とした「まちづくり」が進められ現在に至っております。しかし、その「まちづくり」も断層による地震や津波などの自然環境の悪化が表面化してきており、防災対策の更なる強化も必要となり、青森駅周辺の「まちづくり」も再考しなければならぬ状況になったのではないかと考えます。 鉄道は青森駅から発車して青い森鉄道は約4.4kmの地点の筒井駅まで駅はありません。奥羽線や津軽線は次の駅まで約6～8kmほども駅がないと自分なりに想定しております。 今回の交通計画には、青い森鉄道だけでも新駅設置の計画を立案していただきたい。駅は1km強の間隔で3ヶ所ぐらいは必要ではないか。そしてこの間隔の中での市・県民の往来を促すことにより、利便性の向上は格段に上がるものと考えております。 これまでの乗ったら青森駅まで降ろさない、途中からは乗せないという運営の仕方は青森駅に乘客を集中させるという策としては良いかと思いますが、用もないのに駅周辺を歩かされ、まるで賑わいを演出するエキストラのようで、これにより市民・県民の労務、時間、費用の無駄は莫大なものになるのではないかと思います。 この力を真に必要な方面に使用することにより、人口減少対策、少子高齢化対策等 SDGs の進展に向け大きく貢献できるのではないかと思います。 また、新青森駅への直通もその実現が開けてくるのではないかと思います。このままでは、過去の青函連絡船時代が忘れられず、その郷愁やしがらみ、そんなくの入り交じった「まちづくり」になってしまうのではないかと危惧しております。是非、思い切って政策を見直し、スピード感を持って公共交通の根幹である鉄道の複数の新駅（無人駅）設置を実現させ、青森市の活況のある将来像を創出し、消滅都市の汚名を着せられないよう全国発信していただきたい。	本計画では、「戦略目標(1)持続可能で利便性の高い公共交通ネットワークの構築」の「(3)路線バス等の他交通モードとの連携を見据えた鉄道線の機能向上及び利活用の推進」における主な取組として、「操車場跡地における新駅設置の検討」を掲げております。 同取組は、利用者にとって利便性の高い交通結節点としての機能強化を図るため、鉄道駅について関係機関と引き続き協議するとともに、自由通路、駅前広場、駐車場・緑地など跡地の利活用を検討することとしており、ご意見としていただいた新駅設置の計画の立案についても、同取組に含まれております。 なお、令和6年9月16日の県知事と市長による共同経営・統合新病院の整備候補地の合意に伴い、公共交通の整備に向けて青い森セントラルパーク地区への新駅整備についても、県と市が連携・協力して検討を進めていくこととしております。	記述・ 整理済
5	第3章 実現化方策	また、各バス会社に、冬期の道路状況について、モニタリングしてもらうのはどうでしょうか。バス同士がすれ違い出来ず、渋滞を起こしている道路が今季大変みられると思います。これは、公共交通が運航できないことによる地域公共交通の維持にかかわるので、計画の範囲内ではないかなと思います。モニタリングして、除排雪が必要であれば、その夜に除排雪してもらうなど、冬期の公共交通維持に関する取り組みがあってもよいと思います。この結果、冬期のバス遅れ30分以上が減少した、などの評価指数につながると思います。	本計画では、冬期の路線バス定時性の確保について、「戦略目標(2) 利便性の高い公共交通サービスの提供」の「(2) 季節等による交通環境の変化に対応した路線バス定時性の確保」における主な取組として、【交通関係機関との連携】を掲げております。 同取組は、バス優先レーン等の適切な運用のほか、冬期間における定時性の確保の観点から、本市市営バス及び民間路線バス事業者から道路状況等の報告を随時受け、バス路線の除雪水準を確保し、運行環境の向上を図ることとしており、ご意見としていただいた各バス会社による冬期の道路状況のモニタリングについても、同取組に含まれております。	記述・ 整理済
6	第3章 実現化方策	いつもお世話になっております。 一つ意見を述べさせて貰います。 もっとUDタクシーの部分を書いて頂きたいです。同車両導入事業者に障害者が乗車拒否される事例が未だに多く、その対応は国の仕事になるため国に逐一その情報を報告しています。ですが、市としても地域公共交通計画に障害者が利用拒否されることの無いよう「UDタクシーの普及促進策と課題」という項目を設けて何かの対応策を明示して頂きたいです。 特定の旅客の需要を最優先し、他の面倒くさい需要（車椅子利用者や障害者への対応）は断るなどという事にはならないようお願いしたいです。	国では、適時、関係団体に対して「ユニバーサルデザインタクシーによる運送の適切な実施について」を発出し、UDタクシーであるにもかかわらず、利用可能な車いすの利用者等の運送の引受けを正当な事由無く拒絶することなど、障がいのある者の社会的障壁の除去の実施について、必要かつ合理的な配慮を的確に行うよう周知しているところであり、その中で、障がいのある者に対し不当な差別的取扱いをすることがないよう、一般旅客自動車運送事業者等に対して、運転者及びその他の従業員へUDタクシーの運送に関する研修の実施及び指導することを求めているところであります。 本計画では、UDタクシーの普及促進策等について、「戦略目標(2) 利便性の高い公共交通サービスの提供」の「(2) 季節等による交通環境の変化に対応した路線バス定時性の確保」における主な取組として、【バリアフリー化の促進】を掲げております。 同取組は、国の地域公共交通確保維持改善事業等を活用し、ノンステップバスをはじめとした低床バスやUDタクシーの更なる導入を図るものであり、導入に当たっては、市が事務局を担う青森市総合都市交通対策協議会において、一般旅客自動車運送事業者から提出された導入計画策定に向けた協議及び車両導入後の評価に係る事務を担っています。 この事務の中で、本市では、乗務員等へのユニバーサルドライバー研修の実施も含め、交通モラル、マナーの向上と心のバリアフリーに関する研修の充実について、一般旅客自動車運送事業者及び関係団体に対し、働きかけること等について検討してまいります。	実施段 階検討
7	第3章 実現化方策	第3章 実現化方策について 市の計画なので、市営バスメインになりやすいと思いますが、JR在来線や青い森鉄道の乗車率向上も目標や指標に入れるべきかと思います。P37-38で鉄道の乗車人員について整理しているので、この数値を下回らないようにする、などの目標があつていいと思います。	本計画では、コンパクトな都市づくりと地域公共交通の連携による「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市づくりを実現するため、「戦略目標(3) 多様な主体との連携・協働による公共交通の維持・確保」の主な取組として、「(1) 立地適正化計画と連携した公共交通ネットワークの構築」を掲げております。 同取組は、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確保を図ることとしており、同取組の評価指標については、「指標4：地区拠点区域内の公共交通利用者数（1日あたり）の維持」を設定しております。 指標4の算出においては、本市立地適正化計画で定める地区拠点区域内に所在する鉄道駅の1日当たり利用者数（新幹線除く）及び青森市営バス、青森市市バス及び青森市シャトル・ルートバスの停留所における1日当たり利用者数を用いており、ご意見としていただいたJR在来線や青い森鉄道の乗車率向上や乗車人員の指標設定についても、当該数値に反映されております。	記述・ 整理済