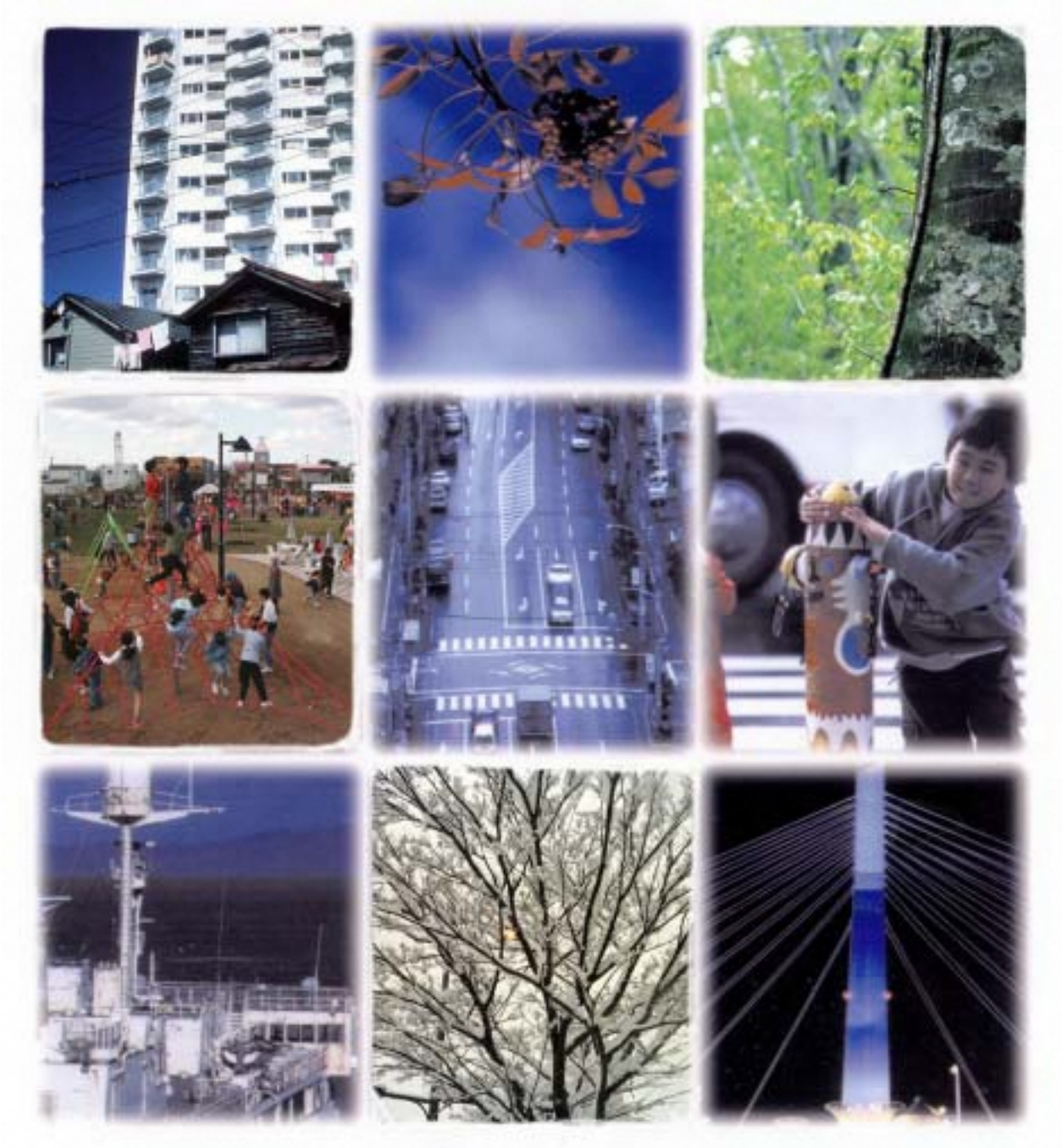
青森市の都市計画に関する基本的な方針

青森都市計画マスタープラン



平成１１年６月

青　森　市

目　　次

序章　基本的な考え方　1

1　位置づけと役割・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・1
2　プランづくりの視点・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・2
3　目標年次・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・2

1章　全体構想　3

1　都市づくりの背景と課題・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・3
2　都市づくりの方向・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・5
3　都市づくりの基本理念・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・7
4　都市の将来構造・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・10
5　土地利用の方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・14
　5－1　市街地整備の方針　14
　5－2　土地利用配置の方針　17
6　都市施設整備の方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・20
　6－1　交通体系に関する整備方針　20
　6－2　みどりに関する整備方針　27
7　都市環境整備の方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・30
　7－1　都市環境に関する整備方針　30
　7－2　防災都市整備の方針　34

2章　地域別構想　35

1　地域づくりの基本的な考え方・・・・・・・・・・・・・・・・・・・35
2　各地域における問題・課題・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・36
3　各地域づくりの方針・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・39

3章　マスタープランの実現に向けて　49

1　コンパクトで住み良い都市づくりの実現に向けての基本方針・・49
2　実現に向けての今後の課題と展開・・・・・・・・・・・・・・・・52

参　考　資　料　55

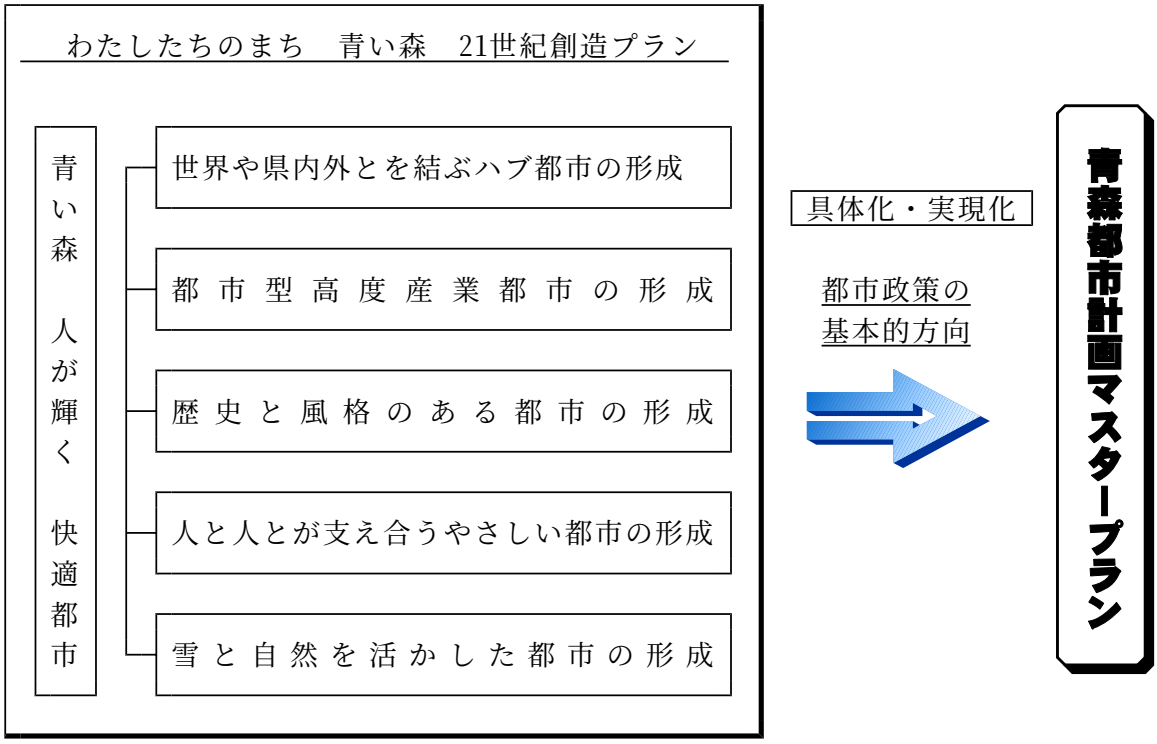
序章　基本的な考え方

序章　基本的な考え方

１　位置づけと役割

「青森都市計画マスタープラン」（以下「マスタープラン」という。）は、都市計画法第18条の２の規定に基づく「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として策定するものである。

本マスタープランでは、本市の長期総合計画「わたしたちのまち　青い森　２１世紀創造プラン」に掲げる将来都市像「青い森　人が輝く快適都市」を目指し、その具体化・実現化を図ることを目的に、長期的な都市政策の視点に立って、都市の将来像から土地利用・都市施設などの整備方針を明らかにし、都市計画の総合的な指針としての役割を担うものである。



２　プランづくりの視点

本市の都市個性を踏まえ、青い空、青い海、青い森につつまれ、自然の豊かさが感じられる快適な都市生活を、全ての市民が享受できる都市づくりを進めるため、次の視点を都市づくりの基本課題とする。

雪を考え・・・

本市は、市民生活や産業活動に大きな影響をもたらす豪雪都市であることが、都市の便利さや魅力を鈍らせているため、雪に強い都市づくりを進めていく必要があること。

森を育み・・・

一方、その雪は八甲田の山並みに木々の緑を育み、清々しい空気やおいしい水など、真に豊かで安心した都市生活を営む上で大切な恩恵をもたらしており、森を育み自然と調和した都市づくりを進めていく必要があること。

海を守り・・・

港町あおもりの原風景の一つであるとともに、様々な自然の恵みを与えてくれている陸奥湾は、高い都市サービスを享受している本市が率先して、共通の財産としてその環境を守る必要があること。

街を共に創り・・・

「三内丸山遺跡」から、約5,500年前にもまちづくりルールなど都市計画が存在していたことが明らかとなったが、その知恵とコミュニティに学び、住み良い街を創るためには、そこに暮らしている一人ひとりが都市づくりの主人公となる必要があること。

心を豊かに・・・

急速な高齢化が進展している今、これまでのような成長・消費を前提としたモノの豊かさを実感する都市づくりから、成熟した社会を背景とした心の充実を魅力とする都市づくりへと、自ら目指すべき方向を変えていく必要があること。

以上の基本課題を踏まえ、本マスタープランでは、21世紀に向けた都市政策の基本的な方向を具体的に示し、更にその都市づくりの構想を市民と共有することにより、その構想の実効性・実現性を高め、市民との共同作業による「いつまでも住んでいたい・いつか住んでみたい」都市づくりを実現するものである。

３　目標年次

本マスタープランは、長期的な視点で都市計画に関する基本的な事項を明らかにするものであり、基本構想（ビジョン）として機能するよう、おおむね２０年後をプランの目標とする。

1章　全体構想

1章　全体構想

1　都市づくりの背景と課題

(1)少子化と高齢化の進展

青森市の人口は、全国的な趨勢と同様に核家族化、少子化、高齢化が進展しており、今後一層進むことが予想されている。

この超高齢社会の到来に伴い、生産年齢人口減少等による経済成長率の鈍化、投資力の減少が予想され、この影響を最小限とするため、より一層の効率的な公共投資が求められている。

また、街づくりの姿勢としても、交通基盤や居住環境の整備などによって高齢者の社会参加を支える「安全で人に優しいまちづくり」が求められている。

(2)郊外開発と都心空洞化

本市の市街地は、人口増加に伴い拡大してきたが、低密度での拡散化を続けている。一方、都心部での夜間人口は大きく減少しており、モータリゼーションの進展に伴う郊外店の立地等を要因として、人の流れが都心部から郊外へと変化し、中心商業地の求心力が低下するなど、中心市街地の空洞化を引き起こしている。

さらに、インフラ整備が市街地拡大に追いつかないなど、事業の困難性を高める結果となっているとともに、都心部の流入交通量の増大から、渋滞、騒音といった交通問題を発生し、郊外での沿道開発が新たな市街化の要因となるなど、都市問題が顕著化・悪循環化している現状にある。

(3)自然環境問題への意識の高まり

社会経済活動の多様化・高度化に伴い、地球温暖化や酸性雨といった世界的な環境問題が顕著化しており、環境負荷の小さな都市づくりや生活環境のあり方に対しての関心が高まっている。

また、バブル時代に代表される自然開発・破壊の流れは、その破綻とともに人々の考えも、利便性よりも自然とのふれあいなどを大切にする方向で価値観が大きく変化しており、生活の質重視の高まりにより、各自の利便性だけを享受することのない「自然と調和した人に優しい」社会を形成することが求められている。

環境負荷の小さな都市づくりのためには、産業や交通における効率化・省力化が必要であり、市街地の集約化、効率的な都市施設配置、鉄道・バス等の公共交通の有効活用などが求められている。また、それらは豪雪都市青森の都市づくりの基本であると共に、歩行移動範囲の拡大によって、高齢者、障害者等の社会参加を支える基本となるなど、「人に優しい社会づくり」が求められている。

(4)都市の個性と住民参加

これまでの都市化の進展に伴い、都市の顔・個性が見失われてきたことへの反省から、地域固有の文化や歴史を見直し、都市個性を創出するため、景観への取り組み等さまざまな試みが全国的にも行われてきている。また、都心空洞化により中心市街地の衰退が顕著化しており、都市を代表する「顔」への早急な取り組みが求められている。

また、今後は都市間競争とともに社会連携への対応が必要であり、都市個性を伸ばしつつ地域の自立性・自主性を高めるため、地域自らによる都市づくりの具体的な指針を示す必要があり、都市づくりの分野における大幅な権限移譲や地方分権への対応が求められている。

さらに、都市個性への関心の高まりと共に、市民の身近な環境や生活空間への関心が高まっており、都市づくりの透明性を向上し、市民の参加意欲を活かした都市づくりの推進が求められている。

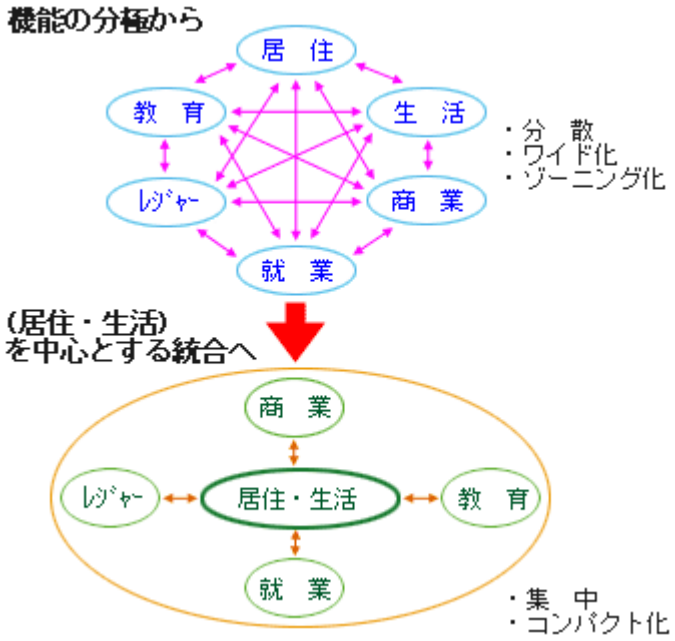
(5)本市における都市づくりの環境変化

本市においては、「東北新幹線八戸～新青森間」の着工、青森操車場跡地利用構想の策定、中心市街地再活性化基本計画の策定など、近年、急激に本市の都市づくりの環境が大きく変化しており、これら中心市街地地区、石江地区、操車場跡地地区など核となる地区が十分なアクセスのもと、相互に連携を図り、役割分担しながら、都市を牽引していく「新幹線効果を最大限に活かせるまちづくり」の視点が求められるとともに、積雪や高齢・福祉社会へ対応する、不変的な都市構造や都市整備・市街地整備の在り方など、新たな都市づくりの視点・展望が求められている。

2　都市づくりの方向

(1)機能の分極から統合へ

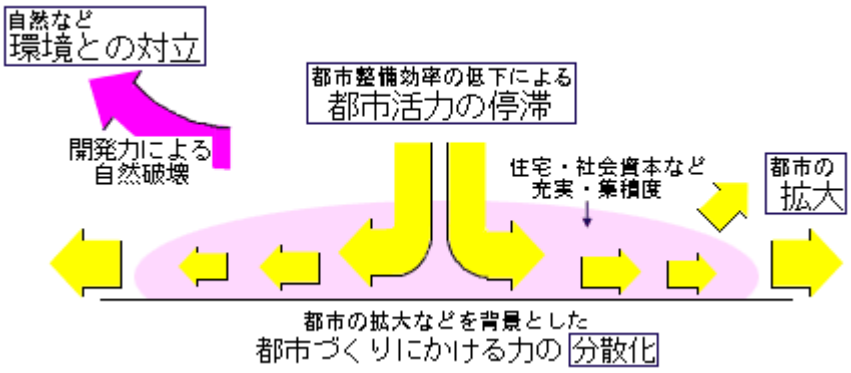
これまでの都市づくりにおける都市構造の基本的な考えは、「居住」「生活」「商業」「就業」「教育」「レジャー」等の生活空間の機能を特化・分化する方向であったが、これからは、より身近な「居住」「生活」を中心とする複合化・統合化が求められている。



(2)機能の分散から充実へ

これまでの都市づくりは、自然環境などと対立しながら拡大・分散化する方向にあったが、今後は、機能を集約化・集中化・質的な充実する方向に向け、自然環境に与える影響を最小限にしながら、中心市街地を核とした、雪に強く効率的で、コンパクトな都市づくりを進めることが必要である。

これまでの都市づくり



これからの都市づくり

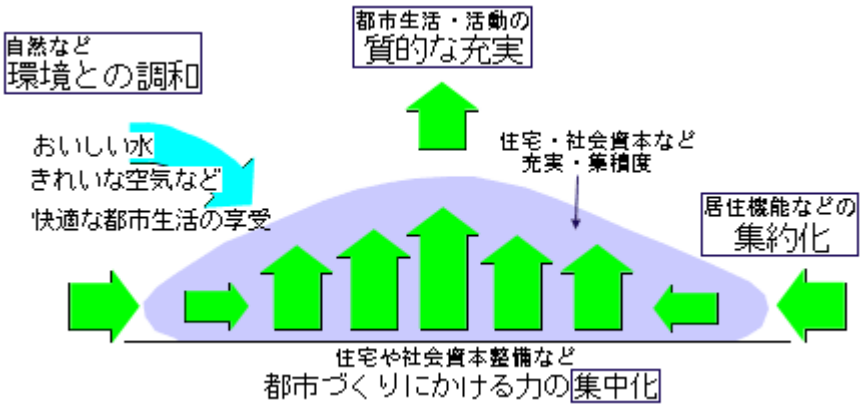


図　コンパクトな都市づくりのイメージ

3　都市づくりの基本理念

(1)基本理念

都市づくりの方向を、「複合化・統合化」或いは「質的充実・集約化」の方向に向けるとともに、本市の長期総合計画「わたしたちのまち　青い森　２１世紀創造プラン」の将来像「青い森　人が輝く　快適都市」を実現するため、本市の都市づくりのキィワードとなる「都市づくりの基本理念」を次のように定める。

都市づくりの基本理念

青い森・青い海に抱かれた

コンパクト・シティの形成

都市づくりの基本理念「コンパクトシティの形成」は、次に掲げる都市形成を目指すものである。

雪に強い都市

豪雪都市である本市にとって、無秩序な市街地拡大を抑制すること等により、流融雪施設の効率的な配置などを可能とし、効率的な都市運営が図られると共に、よりきめ細かな雪対策の推進を行う。

また、都市機能の集約化による移動ロスの軽減による社会経済活動の向上を図り、都市運営トータルでの改善効果を得る。

高齢・福祉社会に対応した都市

本市にとって、都市全体の四季を通じたバリアフリー社会の実現には積雪等によって制約が多いが、都市機能の集約化や複合化等によって、所用の際の移動距離を少なくし、高齢者・車椅子利用者等交通弱者の社会参加を容易なものとするほか、高齢者向け住宅などの居住機能の都心への集約化によって、高齢者に優しい冬でも快適な居住環境を創出する。

環境調和型の都市

本市は豊かな自然に囲まれ、それらが都市個性であり都市生活の魅力を高める一要素であることから、無秩序な市街地拡大を抑制し、機能を明確に区分化すること等により、都市近郊の自然・農地の乱開発を防止し、大気の浄化や、良質の水源、視覚的な「癒し」、都市的気象（ヒートアイランド現象）防止などの効果が得られ、より一層住み良い都市環境を形成する。

また、都市部の公園と周辺の自然環境をネットワーク化するなど、自然と調和できる都市環境の形成を推進する。

災害に強い都市

無秩序な市街地拡大を抑制すること等によって、地震等災害時における避難・救援ルートの確保、短縮が可能となると共に、特に震災時には市民活動の活用が不可欠であることから、居住機能の集約化により地域コミュニティ意識の向上が図られることで、お互いに助け、支え合う安心できる地域社会の実現を図る。

効率的で快適な都市

都市機能の集約化・複合化により、渋滞の抑制など交通面での改善や、効率的な都市施設配置による生活利便性が向上するとともに、生活空間の密度がより濃密化することにより地域コミュニティ形成も相まって「人に優しい都市(まち)づくり」の形成を図る。

また、中心市街地の拠点性を高めることによって、青森市を代表する「顔」としての賑わいや活性化を促し、都心商業・業務機能の回復・強化を図る。

さらに、鉄道、バス等の公共交通ネットワーク化により、効率的な運営・サービスを行うと共に、居住・就業等都市機能間のアクセシビリティの向上をはかることによって全ての市民に効率的で快適な都市環境を形成する。

＜参考－ コンパクトシティ形成に向けた都市整備の主な柱＞

都市(まち)づくりの理念
青い森・青い海に抱かれた
コンパクトシティの形成
◇ 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

▼

○ 無秩序な市街地拡大の抑制
○ より効率的で効果的なインフラ整備
○ 既存ストックの有効活用
○ 中心市街地の拠点性の向上（再活性化）
○ 都市機能の集約化・複合化とｱｸｾｼﾋﾞﾘﾃｨの向上
○ 公共交通の有効活用
○ 自然・農業環境との調和　等

(2)都市生活の将来像

都市(まち)づくりの理念「コンパクトシティの形成」によって目指す、身近な都市生活の将来像を「コンパクトシティ・ライフ」とし、その関係を次のとおり示す。

都市生活の将来像
コンパクトシティの形成

都市生活の将来像
コンパクトシティ・ライフ
人と人との距離・障害を少なくし、心理的な接近を図り、お互いに助け、支えあうコミュニティの醸成を目指す。

無秩序な市街地拡大を抑制する等により、雪処理の効率化が図られ、雪処理の充実やその他様々な都市サービスへの分配が可能となる。

快適ライフ
普段の雪片づけが軽減され、雪国生活のハンディを少しでも減らせる、快適な都市生活を提供する。

無秩序な市街地の拡大を抑制する等により、青森市の特色である都市周辺の豊かな自然や農地を保全する。

いきいきライフ
おいしい水、清々しいきれいな空気など青森の自然の恵みを受けた四季を感じる都市生活を提供する。

公共施設等の都市機能を集約化、複合化を進め、ＴＤＭの推進や、公共交通（バス等）の強化、バリアフリーの推進等により、生活空間の整備を行う。

充実ライフ
マイカーに頼らない多様な移動が容易になり、高齢者・障害者など交通弱者の方々も動きやすい安心、充実の都市生活を提供する。

都市内移動によるエネルギー・ロスの軽減、都市運営コストの軽減、二酸化炭素の排出等を抑制する。

省エネ・エコロジーライフ
永続的で高度な行政サービス水準の保持が可能となるとともに、地球環境に優しい都市生活を提供する。

中心市街地や青森操車場跡地、石江地区（新幹線）の３つの拠点地区の役割と連携を踏まえた整備を進める。

にこにこライフ
まちの魅力が高まり、賑わいと活力が戻り、市民の笑顔あふれる都市生活を提供する。

これまでの、機能追求を中心とした分散、拡大のまちづくりから、市民の身近な生活空間や暮らしの質を高める充実型のまちづくりを進める。

Ｃ＆Ｑライフ
日常生活の中で希薄化しつつあるコミュニティ(Ｃ)意識を高めることで、相互扶助の心を育む質－クオリティ(Ｑ)の高い都市生活を提供する。

4　都市の将来構造

(1)都市構造の現状と課題

青森市の将来人口は約33万人（平成22年）と推定され、当該規模の都市において、多極構造の都市構造とすることは、都市機能の効率性の鈍化など都市経営上不効率であると共に、本来の「都市の顔」を喪失することにもつながる。

本市の既定計画等において、都市的土地利用と自然・農業的土地利用を区分する境域として外環状線が位置付けられており、都市拡大の際の土地利用コントロールポイントとして機能しているが、中心市街地の空洞化の一層の進展、その周辺部の過密・老朽化が進むスプロール市街地の存在、鉄道分断による（東部地区に比べて）西部地区における都市施設整備の遅れ等の都市構造上の課題が顕著化してきている。

そのため、より積極的に市街地の低密度拡大・都市内空洞化（ドーナツ化現象）を抑制するとともに、より多様化する住民ニーズ、高齢社会への移行によって生ずる新しい「暮らし方」に対応した都市環境づくりが求められ、これまでの都市整備の範囲を広範に示す量的な概念だけでなく、都市整備エネルギーを市街地内側に向ける都市の将来構造の形成が必要である。

(2)都市の将来構造

コンパクトシティを形成する都市構造の基本的な考え方を、次のとおり定める。

コンパクトシティの形成を具体化し、都市（まち）づくりの方向を市街地の内側に向ける効率的で機能的な都市構造として、都市をインナー（Inner-City）・ミッド（Mid-City）・アウター（Outer-City） の三つに区分し、それぞれの地区特性に応じた都市整備を推進する。

インナー（Inner-City）

概ね昭和40年代までに都市化が進行した既成市街地（S45年DID）で都市計画道路3･2･2号（内環状線）及び東北本線を基調とする内側の地域

ミッド（Mid-City）

インナー（Inner-City）から、都市計画道路3･2･3号（外環状線）までの比較的新しい市街地や将来的な市街化需要の受け皿となる地域

アウター（Outer-City）

都市計画道路3･2･3号（外環状線）の外側の地域

上記の「面」における各都市機能の集約化したエリアとして、都市的サービスの拠点としての役目を持つ「核」を次のとおり定める。

○　高次な都市機能が集積し、交流・業務・商業・生活等の拠点であり、青森市の顔としての賑わい機能を担う中心市街地地区

○　広域交流の拠点として中心市街地・津軽地域方面等のゲートウェイの機能を担う石江地区

○　青い森を象徴するみどりの大空間を形成し、市民の交流・憩いの場としての機能を担う青森操車場跡地地区

○　その他交通拠点、産業拠点など都市の骨格を形成する地区や、近隣的商業機能を柱とする、地域コミュニティ形成の要請に応える地区等

「面」における各都市機能の連絡と交流を支援・促進する役目を持つ「軸」を次のとおり定める。

○　中心市街地の拠点性向上に資する、放射軸
○　広域的な都市交流を促進し通過交通の市街地流入を抑制する都市交流軸
○　地域コミュニティ拠点相互を連絡し、地域の自立性を高める地域交流軸
○　徒歩や自転車などによる交流を図り、賑わいなど地域のコミュニティの熟成に寄与するコミュニティ軸

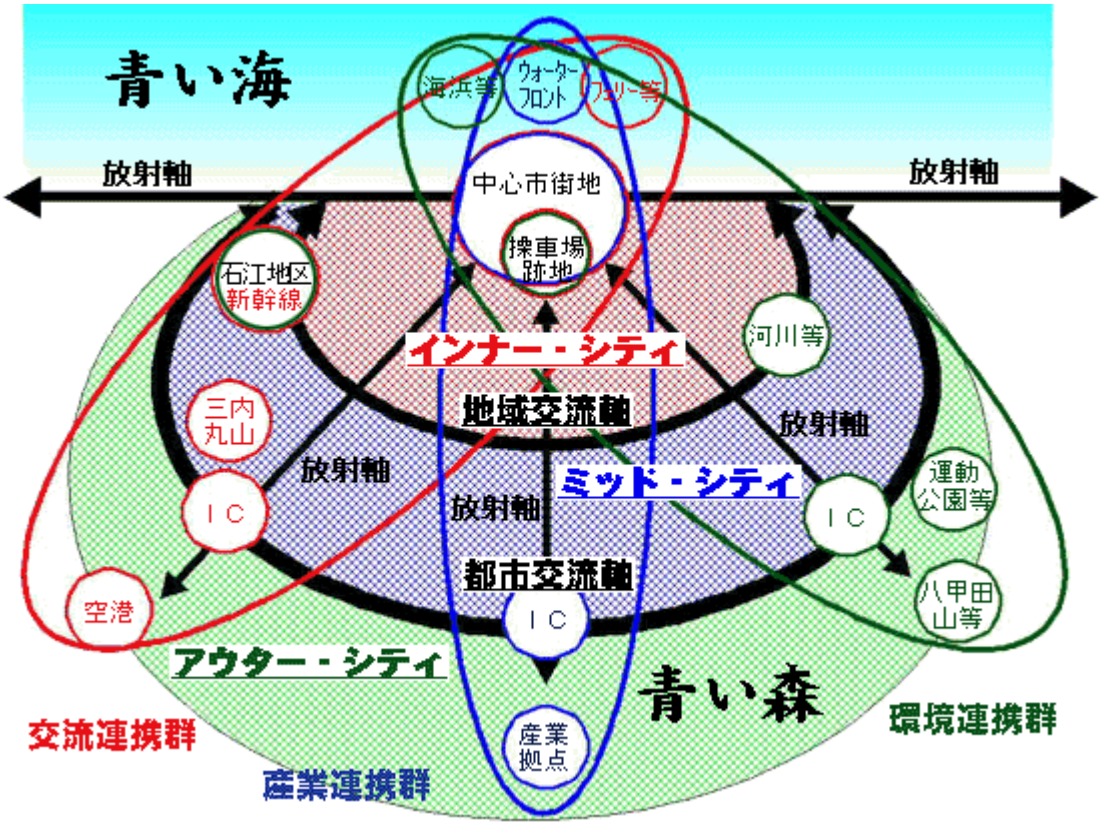


図　将来都市構造の概念図（パターン図）

＜参考－コンパクトシティのアウトライン（大要）＞

コンパクトシティにおける都市構造は、２１世紀に向けた新しい「暮らし方」対応型の都市づくり理念として、市街地内を細区分（インナー・ミッド）して都市整備・土地利用をコントロールし、併せて地域内交流を促進させる連携軸を強化することによって、中心市街地を生活拠点とした均衡のとれた扇形の市街地形成や、自家用自動車のみに依存した交通体系の是正等により、都市の再構築を図ろうとするものである。

各エリア（インナー・ミッド・アウター地域）における、“暮らし－都市生活像”と、それらに対応する市街地整備或いは交通体系等、都市政策のアウトラインは次のとおりである。

１　インナー（Inner-City）

都市生活像

・集約された施設群による生活の利便性の高さと賑わい

・老若男女の集住による新しい都市型コミュニティ

・様々な交通手段による都市内移動の円滑化

インナー（Inner-City）は、戦後の戦災復興により区画整理された旧市街地に加え、昭和40年代の急激なスプロールによって形成された市街地を多く内包しており、まちなみの老朽・空洞化が進行しつつあるが、市民の濃密な生活空間が多く残る地域であることから、住宅地の再編・再構築により土地の高度利用を図り、良好な居住環境整備を進める。

また、中心市街地を日常生活の拠点とすることが可能なエリアであることから、その再活性化を図り交流拠点・生活拠点化することで、中心市街地の賑わいを創出する。更には、住宅マスタープランとの整合のとれた高齢者向け住宅等の整備や、各種都市利便施設の集約化等により、歩いていける範囲の生活の利便性が高まることで、高齢者等にも暮らしやすい生活環境づくりを進める。

高齢化の進む本エリアでは、互いに支え合える地域コミュニティの熟成を促進するとともに、地域に根ざしたサービスを提供する近隣商業機能の再生を誘導する。

さらに、各種都市機能の集約化により、域内流動の円滑化が図れることで、交通渋滞の解消・大気汚染の低減等が促され、交通手段として、歩行者系の徒歩、自転車の利用を促進すると共に、公共交通（バス等）の利便性を高め、交通弱者等の人々にも対応する、市民の等身大の都市づくりを進める。

２　ミッド（Mid-City）

都市生活像

・低層住宅を主体とするゆとりある住環境

・個人、家族の生活を重視するコミュニティ意識

・マイカー主体の行動手段に加える（鉄道、バス、自転車）乗り継ぎシステム

・戸建住宅を求める生産年齢世代の多い世帯、等の特定世代への集中

ミッド（Mid-City）は、市街地拡大の圧力の受け皿としての地域で、ゆとりのある居住環境の保全・誘導を図り、公園や緑地、家の庭の緑花等による緑豊かな空間づくりを目指す。

そのため、住宅地などで、地域コミュニティの充実を促し、住民参加によるまちなみルールづくりなどにより、より住み良い都市づくりを推進する。

石江地区については、新幹線の整備を契機として、本市のそして津軽地方の新しい玄関口としてふさわしい都市環境整備を進める。

エリア内の交通については、自家用自動車だけに依存しない様々な交通手段（鉄道、バス、自転車、等）を活用し、あらゆる人々にとって利用しやすい交通環境を作るとともに、交通の円滑化を進めることで、交通渋滞・混雑発生の抑制に努める。

３　アウター（Outer-City）

都市生活像

・あおもりらしさを支える景観・環境の維持、保全地区

・集約された各種都市機能施設群（遊・産・学）とその間隙を埋める農地、緑地

・緑を支える農家集落とその環境改善

アウターシティは青森市の市街化拡大を抑制する地域で、本市の産業・生産拠点としてのみならず、青森らしさを伝える自然環境や、田園環境を緑の景観の観点から保全を図る。このため農業従事者等の定住を図るため、既存集落整備を進める。

また、これらの資源は、自然を活かし・調和した憩い・レクリエーション・学術・芸術文化活動の場としての整備を進め、田園・自然の緑の中に集約化された産業、学術の拠点は、これからの青森市を支えるエリアとして、より一層の高度化を目指す。

＜参考－各地域における将来の都市整備イメージ＞

	インナー	ミッド	アウター
現状の都市生活イメージ	・中心市街地（商業・業務地）とその周辺（住宅地） ・人口減少と高齢化 ・衰退する近隣商業機能 ・幹線街路不足・未整備 ・渋滞・混雑 ・迷路状態の細街路 ・建物密集・老朽化 ・昔からのコミュニティ ・緑・ゆとり不足　等	・新興住宅地 ・低層低密・戸建住宅主体（ゆとり不足） ・マイカーに依存した生活 ・郊外型大型店の立地 ・下水道整備は不十分 ・希薄なコミュニティ意識　等	・農業集落での担い手不足 ・下水道の未整備等、集落環境整備の遅れ ・郊外ニュータウン（住宅団地） ・青い森をイメージする豊かな自然・水系 ・高等教育機関の立地 ・流通、工業地　等
将来の都市生活イメージ	・中心市街地の再活性化 ・中心市街地の交流・生活拠点化による賑わい ・都心近くに住むことの推進 ・徒歩圏の広がり・ネットワーク拡充 ・高齢になっても自立した生活ができる環境づくり ・近隣商業機能の再生 ・至便な公共交通網 ・都市型コミュニティの熟成 等	・緑豊かでゆとりある居住環境 ・将来市街地の受け皿 ・近隣コミュニティの充実 ・マイカーだけに依存しない交通環境、渋滞・混雑を回避した生活 ・新たな玄関口にふさわしい都市環境　等	・近郊農地維持と担い手が育つ住み良い集落環境 ・市民の憩いの場・学びの場・芸術活動の場 ・産業の拠点 ・豊かな自然から青森らしさを常に感じられる生活環境 ・教育環境の整備　等
インフラ等都市整備のイメージ	・幹線道路（内環状線等）の整備 ・地域交流軸、コミュニティ軸の形成 ・再開発等面的な市街地再整備 ・回遊性を高める中心市街地における環境整備（歩行者ネットワークの充実や駐車・駐輪場整備等） ・近隣商業地の再生 ・ＴＭＯの組織化と支援 ・高齢者向け住宅の整備 ・公共施設の複合・集約化 ・公共交通の充実と環境整備 ・ゆとりとうるおいの空間整備（青森操車場跡地等） ・都市の防災構造化　等	・都市拠点間の連結等の幹線道路の整備 ・新幹線新駅周辺整備 ・Ｐ＆Ｒ、Ｐ＆ＢＲ、Ｃ＆Ｒの推進 ・下水道整備の推進 ・史跡等都市個性を活かした環境整備 ・交通手段の変更等ＴＤＭ施策の導入 ・乗り継ぎシステム等バス交通の利便性の向上 ・運行の充実や駅周辺整備による鉄道の都市内交通としての活用 ・計画的な市街地整備　等	・拠点間連結のための幹線道路の整備 ・農業集落環境の整備 ・レジャー、レクリエーションの機能の整備 ・流通、工業団地の整備 ・豊かな自然環境の保全 ・学術・芸術文化活動等の支援施設整備　等

5　土地利用の方針

- 5 土地利用の方針
  - 5-1 市街地整備の方針
  - 5-2 土地利用配置の方針

5－1　市街地整備の方針

コンパクトシティ形成のためには、これまでのような分散化した都市整備は非効率的であり、また新たな市街地拡大を招くものであることから、市街地整備の方針を次のとおり定める。

基本的な考え方

(1) コンパクトシティ形成のための秩序ある計画的な市街地整備
(2) 雪国対応型都市基盤施設の整備やまちなみルール等により雪に強い市街地整備
(3) 都市の構造的な防災性の向上に配慮した市街地整備
(4) 都市の広域的な機能だけでなく生活や歴史など地域が主体となった街づくり

市街地整備の方針

市街地整備の方針は、雪対策や防災性を考慮しながら、分散化しがちな都市（まち）づくりにかけるまちづくりエネルギーの集約を図ることを都市整備戦略として、インナー（Inner-City）における都市施設の集中整備等による市街地環境の向上を推進する。

一方、ミッド（Mid-City）、アウター（Outer-City）においては、コンパクトシティ形成のために必要な計画的かつ秩序ある市街地整備にとどめることを基本とする。

また、都市整備の先導的な役目を担う重点整備拠点として、中心市街地地区、石江地区、青森操車場跡地地区の三地区を定める。

エリア別市街地整備の方針

(1)インナー（Inner-City）の整備

都市計画道路3･2･2号（内環状線）及び東北本線などを基調とする内側の地域で、戦後の戦災復興により区画整理された旧市街地に加え、急激な昭和40年代のスプロールによって形成された市街地を多く内包する地区であり、まちなみの老朽化や空洞化が進行しているものの、市民の濃密な生活空間がいまだ多く存在する地区としてコンパクトシティ形成の核心部と言える。

そのため、都市生活の高い利便性を享受できるよう、インナー（Inner-City）のコミュニティサービス等をカバーする中心市街地地区を中心核として老朽化したまちなみの再構築を図るとともに、これまで分散傾向にある都市整備等をエリア(Inner-City)内に集約化し、市街地環境の改善を進める。

①　地域交流軸を構成する交通軸等の整備や各種公共施設整備による居住環境整備

地域拠点間のアクセスを向上させるとともに、Inner-Cityにおいて徒歩や自転車を主体とした「あずましい」生活環境を支援し、各種都市利便施設の集約化の誘導や、エリア内にまちづくりエネルギーを集結させるための基本ラインとなる、内環状線の整備を推進する。

また、コミュニティ核相互のアクセス及び都心部とのアクセス性改善のため、コミュニティ軸の整備や鉄道の充実を進めるとともに、面整備事業等によりゆとり空間を創出し、過密化しているエリア内の居住環境の改善を行う。

さらに、鉄道駅周辺や近隣商業地など地域コミュニティの核となるエリアについて、地域の拠点としての機能整備を進めることで、賑わいと利便性を高めていく。

②　重点整備拠点－中心市街地再活性化による「青森の顔」の形成

扇形に広がる都市の「要」とも呼ぶべき中心市街地については、コンパクトシティ理念に基づくまちづくりエネルギーの集約化の先導プロジェクトの中心として位置づけし、回遊性の高い交流拠点として、各フロント機能の充実、回遊動線の整備、公共交通の充実、都心居住の推進等により、「ウォーカブルタウン（遊歩街）の創造」を目指す。

ａ．駅前再開発や公共施設整備に対応したウォーターフロントの魅力強化

ｂ．電線類の地中化等歩行者空間の高質化を更に進めるとともに、冬期においても快適な「街歩き」を楽しむことの出来る新しい歩行者空間の形成

ｃ．適正な駐車場・駐輪場配置と、バスを中心とした公共交通の充実

ｄ．中心市街地の集積された社会・経済基盤を活かし、利便性に富んだ都心居住街区の誘導

③　重点整備拠点－青森操車場跡地（緑豊かな交流拠点－あおもりセントラルパーク）の整備

緑の拠点として、市街地内の公園・緑地、街路樹、河川等との緑のﾈｯﾄﾜｰｸ拠点を形成し、青い森に象徴され青森の新しいシンボルとなる緑の大空間を整備する。

また、東北本線により分断されている中心市街地とミッド（Mid-City)、アウター（Outer-City）との連絡結節点として、南北市街地の交通アクセスの強化を図るとともに、鉄道新駅の設置やバス公共交通の整備等による交通拠点機能の強化を図る。

更には、交通アクセス性を活かした交流拠点としての整備を行う。

(2)ミッド（Mid-City）の整備

ミッド（Mid-City）は、市街地の外縁である(都)3･2･3号外環状線と、インナー（Inner-City）との間であり、インナー（Inner-City）とアウター（Outer-City）の緩衝的役割を担う、昭和40年代後半以降から市街化した比較的新しい市街地や、将来の市街化需要の受け皿となる地区である。

そのため、原則として低層低密度・戸建て住宅を主体とした居住エリアとして、良好な居住環境の整備・充実を図る。

また、将来的な市街化需要の受け皿となる地区整備については、まちづくりエネルギーの分散化を防ぐため、現況及び将来の人口・産業経済等を見据えた慎重で計画的な宅地供給により無秩序な市街地拡大を防ぐ。また、土地区画整理事業等により良質で優れた宅地整備を進めるとともに、地区計画等によるまちなみルールづくりを推進し、雪に強く人に優しい居住環境整備を基本とする。

そのほか、都市の魅力を高め、広域交流を促進させる都市交流軸や拠点間交通軸の整備を推進する。

重点整備拠点－新幹線周辺（石江）地区整備による「新たな玄関口」の整備

石江地区は新幹線における広域交流の結節点となることから、中心市街地・津軽地域観光拠点等への新たな玄関口として、また青森を訪れる交流人口の、さらには新幹線効果によって増大すると見込まれる都市需要の受け皿として整備を進める。そこで、本地区整備の基本理念を「快適都市のゲートウェイ」と定め、大規模な商業施設、業務施設の導入は行わず、中心市街地等との役割分担等を基本視点とした交流施設整備や土地利用誘導、青森らしさを象徴する景観誘導等による地区整備を進める。

ａ．みどりのボリュームのある緑地帯・公園等の整備
ｂ．バス・タクシープール、パーク＆ライド等へ対応した交通広場整備
ｃ．中心市街地や交通拠点・観光拠点等とのアクセスを強化するインフラ整備
ｄ．居住機能及び関連利便施設等の誘導　etc.

(3)アウター（Outer-City）の整備

都市計画道路3･2･3号（外環状線）の外側に位置し、憩いと潤いのある都市生活を享受するため、農地や周辺の自然を保全し、原則として市街地の拡大を抑制するエリアである。

そのため、農地を支える関連集落の整備のほか、都市生活のリフレッシュゾーンとして、あおもりらしさを支える環境や景観の維持・保全を図り、自然を活かし・調和した憩い・レクリエーション、学術・芸術文化活動などの場として整備を進める。

また、本市産業振興の受け皿となるフロンティアゾーンとして産業拠点の形成保全を図り、その他の開発は、交通結節点と連動する産業・工業拠点の整備など、原則として都市計画の位置づけによるものによることとし、抑制を図る。

５－２　土地利用配置の方針

コンパクトシティ形成のための具体的な都市機能の配置を定め、土地利用の配置方針とする。

基本的な考え方

(1)コンパクトシティを実現するため各エリアの特性に応じた土地利用配置
(2)環境に優しく自然との調和へ配慮した土地利用配置
(3)各機能の特性に応じて集約化・複合化する土地利用配置の方向
(4)中心市街地を中心核とする機能的で効率的な土地利用配置
(5)広域交通拠点や各機能間の連携など特性を考慮した土地利用配置

都市機能別の土地利用配置の基本的な考え方

都市機能	配置の考え方
居　住　機　能	・原則として外環状線内側へ配置 ・都心居住や郊外一戸建てなどの居住形態と密度・階層を、エリアの特性に応じて配置
商　業　機　能	・拠点性の高い中心市街地を中心核とした配置 ・地域住民の利便性を考慮した配置 ・サービス・レジャーなど複合利用に対応する配置
工　業　機　能	・港町としての特性を考慮した配置 ・住宅との近接・混在性を回避する配置 ・広域交通拠点や高等教育・研究機関との連携に配慮した配置 ・自然環境の保全・公害の防止を条件とした配置
農業生産機能	・農地を保全することにより都市拡大を抑制する配置 ・農業を支える基盤としての集落地区の配置
自　然　機　能	・水系循環ｼｽﾃﾑ等環境面に配慮した周辺自然を保全する配置
行　政　機　能	・中枢性の高い都市レベルの機能は、中心市街地を核とした配置 ・福祉機能などは地域住民の利便性を考慮した配置
教育・文化機能	・交通アクセスや機能の特性に応じた配置 ・都市の個性や歴史を活かせる配置
観光・ レクリエーション機能	・都市全体の魅力を高めるための配置 ・地域個性を活かした配置

土地利用配置の方針

	市　街　地		アウター (Outer-City)
	インナー (Inner-City)	ミッド (Mid-City)	
	都市の中枢性を高める商業・行政機能と、都心との近接性を活かした居住機能などを配置し、土地の高度利用などを進め、コンパクトシティの中核部を形成する。	ゆとりある居住機能やそれを支える近隣的商業機能を配置し、都市の魅力の一つである「住みごこち」の向上により、コンパクトな都市づくりと都市活力の維持をバランスさせる。	豊かな自然、おいしい水などを守るため、農業・自然機能を配置するとともに、それらを維持するために必要な集落を配置し、コンパクトシティ形成を後方から支援する。
居住機能	**中高層中高密度**	**低層低密度**	
商業機能	**中心的商業**	**近隣的及び 沿道利用的商業**	
工業・流通機能	**臨海型**		**内陸型**
農業生産機能			**農地・集落**
自然機能			**森　林**
行政機能	**都市中枢性**	**近隣利便性**	**集落利便性**
教育・文化機能	**総合文化面**	**芸術・ 史跡等活用面**	**高等・産業教育面 芸術文化面**
観光・ ﾚｸﾘｴｰｼｮﾝ機能	**都市観光面**		**自然・温泉等活用 ・ｽﾎﾟｰﾂﾚｸﾘｰｼｮﾝ面**

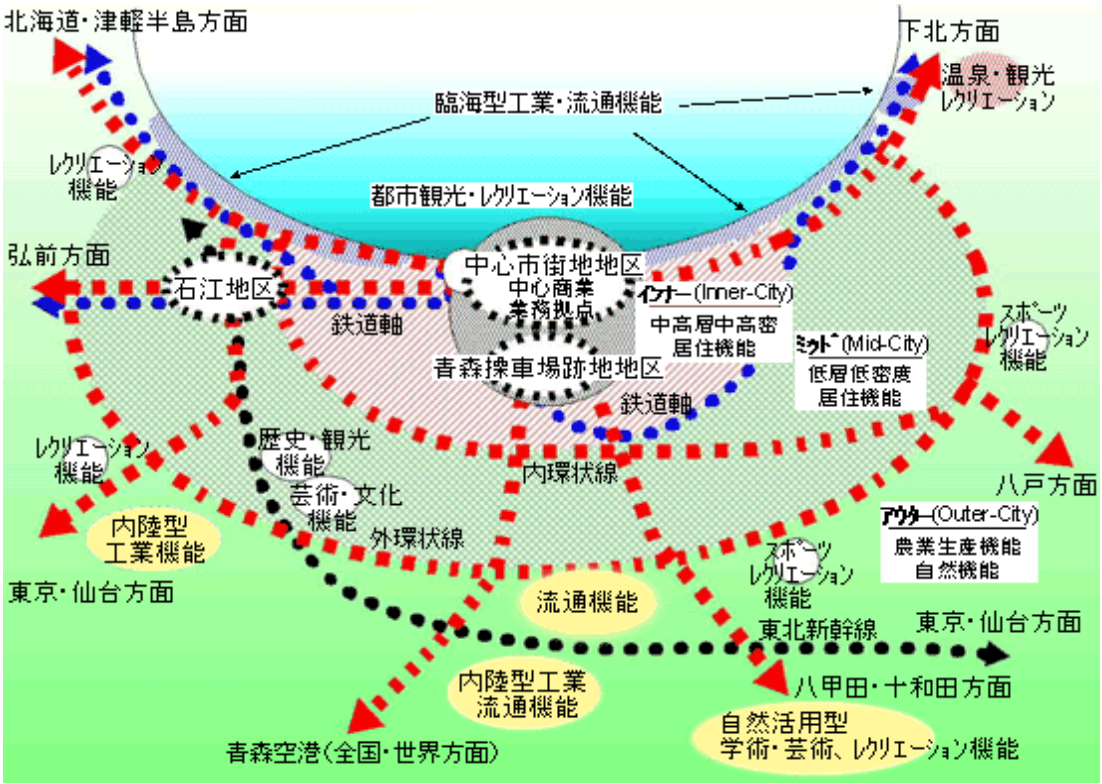

北海道・津軽半島方面
下北方面
温泉・観光
レクリエーション
臨海型工業・流通機能
レクリエーション
機能
都市観光・レクリエーション機能
弘前方面
中心市街地地区
中心商業
業務拠点
石江地区
鉄道軸
インナー(Inner-City)
中高層中高密
居住機能
青森操車場跡地地区
ミッド(Mid-City)
低層低密度
居住機能
スポーツ
レクリエーション
機能
鉄道軸
歴史・観光
機能
レクリエーション
機能
内環状線
八戸方面
芸術・文化
機能
外環状線
アウター(Outer-City)
農業生産機能
自然機能
内陸型
工業機能
東京・仙台方面
スポーツ
レクリエーション
機能
流通機能
東北新幹線
東京・仙台方面
八甲田・十和田方面
内陸型工業
流通機能
自然活用型
学術・芸術、レクリエーション機能
青森空港(全国・世界方面)

図　土地利用構想図

6　都市施設整備の方針

都市施設とは円滑な都市活動を確保し、良好な都市環境を保持するために必要不可欠な都市基盤施設であり、都市計画法では道路等の交通施設、公園等の公共空地、下水道等の処理施設、河川等の水路、学校等の教育施設、その他教育文化施設や研究施設、医療施設、社会福祉施設等様々な施設が定められている。

本マスタープランでは、個別施設毎の縦割り的な視点ではなく、本マスタープランが横断的視野での基本方針として機能するよう、本章「都市施設整備構想」では特に「交通体系」と「みどり」の二分野で策定し、その他都市施設については、７章「都市環境整備の方針」において、住みごこち、暮らしやすさ、景観づくり等都市の魅力を高める横断的な視点から整理することとし、個別の施設整備方針は分野別マスタープランによるものとする。

6 都市施設整備の方針
- **6-1 交通体系に関する整備方針**
- **6-2 みどりに関する整備方針**

６－１　交通体系に関する整備方針

コンパクトシティとしての都市構造を形成するためには、市街地の分散の拡大を抑えるとともに、これまでの自家用自動車に過度に依存した、対症療法的な交通施設整備ではなく、より効率的で暮らしやすい、新たな都市交通の仕組みが求められる。

基本的な考え方

(1) 自家用自動車のみに依存しないコンパクトシティの形成を図る交通体系の確立
(2) 交通アクセスの優位性を活かし、都市活力を高めるため、都市機能の充実・発展を図る交通体系の確立
(3) 雪国対応型の施設整備等による冬期交通機能の確保
(4) 高齢者・障害者等の交通弱者へ配慮した交通施設整備

交通体系に関する整備方針

都市（まち）づくりの理念であるコンパクトシティと整合を図り、都市機能の充実・発展を図る交通体系を確立するとともに、定住及び他地域間交流を促進するための広域交通体系と都市内交通体系の有機的結合を図る。

また、都市内における交通手段相互の連携強化を推進し、自家用自動車利用に過度に依存した、マイカー主体の都市（まち）づくりからの転換を目指す。

市街地の郊外拡大化のエネルギーを都市の内側に向け、地域内の交流を促進し、市街地における快適な生活環境を支援するため、地域交流軸やコミュニティ軸を構成する交通軸（内環状線等）の整備を積極的に進めるとともに、公共交通（バス・鉄道）を都市交通の主要手段として機能を高め、環状道路網の充実と併せて連携を図る。

また、都市発展を支える高速交通網（青森空港・新幹線・高速道など）の充実や都市交流の軸となる外環状線等の整備を推進し、また各都市拠点（産業拠点・観光拠点等）との連携軸を強化した交通体系の確立を目指す。

さらに、高齢者・障害者等の社会参加を支えるための交通環境整備を進めるとともに、交通施設整備等により雪に強い交通体系を確立する。

(1)道路網に関する交通体系

骨格となる道路網を２高速２環状５放射道路とし、それらを中心とした将来道路機能（広域幹線道路・主要幹線道路・幹線道路・補助幹線道路）を形成する交通体系を確立する。

２高速	高速１号	東北縦貫自動車道弘前線
	高速２号	東北縦貫自動車道八戸線
２環状	環状１号	内環状線等
	環状２号	一般国道７号青森環状道路等（外環状線等）
５放射	放射１号	一般国道２８０号バイパス
	放射２号	一般国道７号
	放射３号	主要地方道青森荒川停車場線等
	放射４号	一般国道１０３号
	放射５号	一般国道４号

(2)大量輸送機関網に関する交通体系

広域交通体系への対応とマストラサービス向上を図る公共交通連携軸（Ｔ型＋地域交流（環状）軸）を基調とした交通体系を確立する。

鉄　道	青森駅及び新青森駅のターミナル機能の向上 青森－新青森駅間のアクセシビリティ向上 新駅設置・運行ヘッド見直し等による利便性向上　等
バ　ス	鉄道網及び地域交流軸との連携強化による充実・サービスレベル向上 都心部及び広域交流拠点との連携強化 新たな運行形態等による役割強化 人に優しい公共交通としての機能強化　等
その他	都市内マルチモーダルの推進 新たな交通システムの検討　等

(3)エリア別の交通体系

都市内のマルチモーダルを促進し、都市構造であるコンパクトシティを形成・支援するため、各エリア別の交通体系に関する整備方針を次のとおり定める。

インナー	**インナー（Inner-City）は利便性の高い都市生活を享受するゾーンであり、基本的には徒歩・公共交通による移動を支援する交通体系を確立する。** そのため、地域交流軸を形成する内環状線の整備を進め、ループバスや低床バス、コミュニティバス等、青森駅のターミナル機能の向上や新駅設置等きめ細やかな公共交通の運行を検討すると共に、ＴＤＭの推進により交通渋滞の解消に努める。また、近隣商業地や中心市街地との連携軸（コミュニティ軸）の強化を図り、自転車利用や歩行者に快適な空間の確保に努める。 また、中高層中高密型の土地利用特性に応じた、道路整備水準や必要な幅員等の確保に努める。
ミッド	**ミッド（Mid-City）はゆとりある居住機能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する。** そのため、都市内交通手段としての鉄道を活用し、サイクルアンドライド等端末交通手段としての自転車利用の促進を図るとともに、ＴＤＭの推進、バス乗り継ぎ等と連動した地域交流軸（内環状線）・都市交流軸（外環状線）の整備を推進し、拠点間相互のアクセス性の向上と公共交通の定時性を確保し、利用者の利便性を高める。 また、低層低密型の土地利用特性に応じた道路整備水準の確保に努める。
アウター	**アウターシティ内は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、基本的には、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する。** そのため、シャトルバスによる連絡やバス乗り継ぎのシステム等の検討を行う等、都市拠点間相互のアクセス整備を推進する。

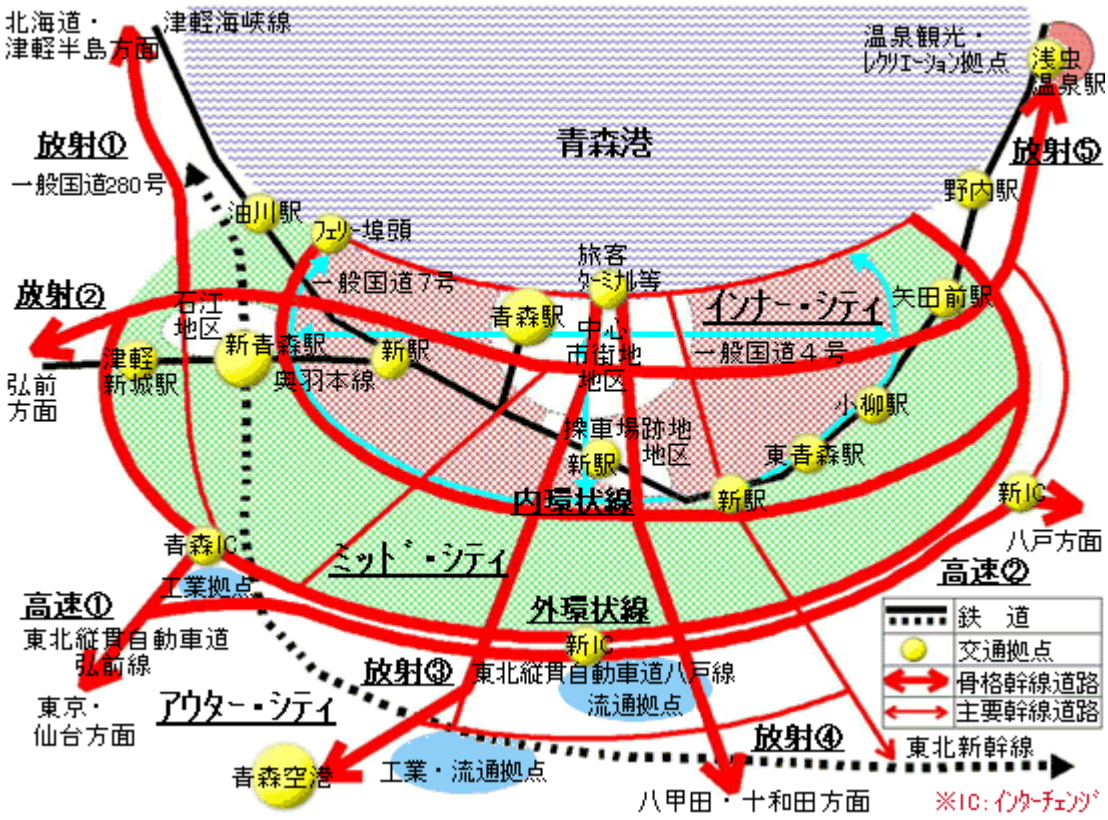


図　　交通体系に関する整備方針図

(4)中心市街地を核とした石江地区・青森操車場跡地との連携ネットワークの構築

青森市の３つの都市拠点、中心市街地（商業・業務、情報・文化機能）と青森操車場跡地（緑の大空間、交通・交流機能)、新幹線新駅－石江地区（ゲートウェイ、居住機能）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・支援していくことを基本とする。

①　中心市街地の交通整備

中心市街地は青森市の都市としての要であり、商業・業務・行政の中心地として再活性化に向けた取り組みを進める地区である。

そこで、広域交通体系との連携を強化するため、ＪＲ青森駅を中心とする在来線・バスなど公共交通の利便性を高め、新幹線駅（石江）との連携軸の強化を図る。

また、各交通モード間の連携を強化するため、交通結節（ターミナル）機能の強化を図るとともに、中心市街地内を連絡する短距離歩行者支援システムや、四季を通じて快適な歩行者空間の整備、パサージュ等歩いて楽しい「こみち」の整備、官民の協調による駐輪場整備などにより、中心市街地の回遊性を高めるための総合的な歩行者ネットワークづくりを進める。

道路整備による都心部アクセスの向上とともに、都心部への交通コントロールを目的とした駐車場の適正な配置・誘導に努める。

②　石江地区の交通整備

石江地区は、広域交流の要として新幹線の新駅建設により、中心市街地のみならず津軽地域方面等へのゲートウェイとしての機能を持つ。

このため、内環状線、フェリー乗り場、津軽半島方面、東北縦貫自動車道、外環状線、三内丸山方面へのアクセス性を高める。また、新幹線駅にはマルチモーダルに対応して、各方面への路線バスや観光バス対応のバスバースとタクシープール、広域及び地域住民のＰ＆Ｒ対応自家用車駐車場等、機能に応じた駅前広場を整備する。

③　青森操車場跡地地区の交通整備

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。

ＪＲ東北本線の横断道路や歩行者用自由通路を整備し、南北市街地のアクセス性の強化を図る。

鉄道新駅の整備と都市交通施設の整備を進め、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を整備する。

④　連携ネットワーク

中心市街地、青森操車場跡地、石江地区の連携ネットワークについては、中心市街地を中心とした連携強化を図る。

中心市街地－石江間約２㎞については、一般国道７号の拡幅等道路網の整備のほか、公共交通によるアクセス強化を図る。公共交通のうち鉄道については、速達性を高めるため現ＪＲ奥羽本線（青森駅・新青森駅）の複線化や運行ヘッドの見直し、相互乗り入れ化等を促進する。また、バスについては、石江地区－中心市街地間において定時性の確保に努め、新幹線ダイヤに接続する大量輸送システムの導入を検討する。

中心市街地－青森操車場跡地間約１㎞については、基本的に公共交通（バス)、徒歩、自転車を主体とするアクセス強化を行うとともに、中心市街地の徒歩圏である市民の憩いの場として、歩行者環境の整備に努める。

超長期的には、豪雪地帯である本市の特性、33万人の都市規模、建設・運用コスト、軌道系の敷地や緑地帯等のストックの有効活用などを総合的に勘案した、新しい交通システムなども視野に入れながら、連携ネットワーク強化を推進する。

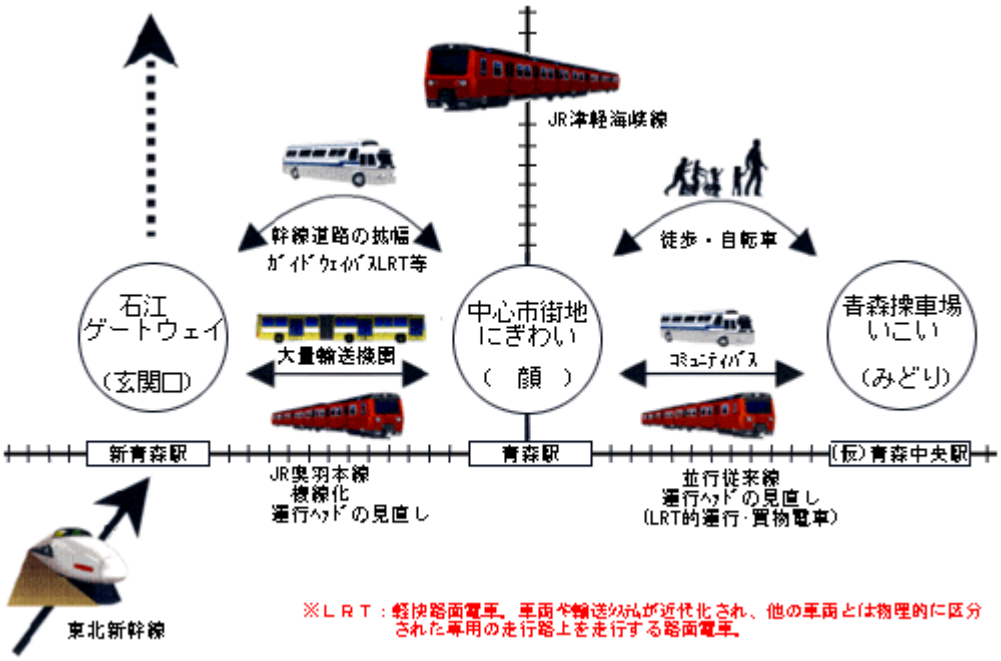


図　連携ネットワークの概念図

(5)総合的な都市交通施策の推進・検討

コンパクトシティを形成するため、、過度な自家用自動車交通依存を、適切な他の交通機関へ誘導することが不可欠であることから、バスの走行環境改善など、総合的な交通施策の推進を進める。

① 都市交通の平準化・円滑化の推進

本市の特性である積雪期を考慮した場合、路上への堆雪による狭隘化や朝の除雪作業による通勤時間の集中が、著しい交通渋滞を引き起す一因ともなっている。特に冬期は、自転車利用が困難となることで、通勤・通学者が公共交通（バス等）へ転換することから、バス等の定時走行性が求められるところである。

そのため、市街地における自動車利用者の交通行動の変更を促すことにより、交通量の平準化・円滑化を推進する。

○自動車の効率的利用（相乗り、共同集配の促進による一人乗り通勤、配車の低減　等）
○的確な道路交通情報の提供による利用経路の変更
（情報伝達の速達性確保と、幹線道路周辺地区での交通マネジメント調整　等）
○駐車場の整備、公共交通の改善等による交通手段の転換、多様化
（都市内マルチモーダルの推進－鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩）
（他機関からの乗り換えのし易さ、専用バスレーンによる定時性の確保）
（端末交通手段としての自転車の利用（夏期）の促進　等）
○フレックスタイム等による自動車利用時間の分散化（通勤時間ピークの平準化）

② 公共交通ネットワークの充実・強化

自家用車からの転換を促進するため、鉄道新駅の設置や、バスの新しい運行形態による役割の強化、低床化などのほか、交通手段相互の連携の強化（マルチモーダル施策）により、総合的に公共交通の快適性・利便性の向上を図るとともに、将来需給などを見据え、コンパクトシティにおける効率的で持続可能な公共交通ネットワークとして充実・強化に努める。

③ 雪に強い交通システムの検討

超長期的な視点から、豪雪地帯である本市の特性や、33万人の都市規模に対応し、建設・運用コスト、軌道系の敷地や緑地帯等のストックの有効活用などを総合的に勘案した、雪に強い交通システムの研究に努める。

(6)快適な交通環境の形成

コンパクトシティの形成により、雪処理の効率化を図り、積雪時においても円滑な交通の維持に努める。

また、積雪により道路が狭隘化し渋滞等の発生を招いていることから、雪に強い道路構造として堆雪空間を有する道路を基本とする。

さらに、歩行者利用の多い中心市街地等では、電線類の地中化、歩道の無雪化、歩行者・自転車の分離やグレードの高い広幅員の歩行者空間整備などを推進し、あわせて都心交通の適正化を図ることにより、四季を通じて快適な歩行者空間の形成を図るとともに、優れた道路景観の形成を推進する。

(7)交通弱者への配慮

人にやさしいみちづくり、まちづくりを目指し、高齢者、障害者等交通弱者の通行を前提とした道路施設整備を進め、様々な歩行者に配慮して、幅員・勾配・歩道のマウントアップの高さ、路面の平坦性、標識・案内等の視認性等に配慮した道路づくりを進める。

また、まちなかの道路空間にベンチを置く等、歩行者に快適な「たまり空間」の創出に努める。

公共交通についても、低床バス車両等の導入を促進するとともに、ループバスの運行等利用経路の配慮に努める。

６－２　みどりに関する整備方針

みどりに関する整備方針

豊かで潤いのある都市生活を享受するため、都市を取り囲む周辺の山々のみどりから、市街地のゆとり・潤いの空間となる公園・緑地、古くから地域に親しまれている社寺の木立（こだち）、街路樹、そして各庭を賑わす花々に至る体系的なみどりの空間整備により、「あおもり」という市名からイメージされる「青い森」を創出する。
また、そのみどりを長い年月をかけて育むためには、市民が主体となって「青い森」を育てていく必要があることから、みどりを育てる地域・人の機運の熟成を図り、都市アイデンティティとして確立を目指す。

＜参考ーみどりの体系的な配置の考え方＞

青い森	市街地を包み込む環状の山並み保全 自然公園・サンクチュアリ等による整備・保全 モヤヒルズ・森林公園等のレクリェーション整備 広域的な大規模公園や周辺環境の整備 地域に根ざしたウラ山や雑木林等の保全・活用　等	マクロ	緑道・河畔緑花・街路樹等によるネットワーク化
市街地	みどりの大空間「あおもりセントラルパーク」 合浦公園・野木和公園等の総合的な公園 三内丸山等の歴史・芸術・文化を活かしたみどり空間 遊水池の多目的利用によるみどり空間 地域におけるみどりの拠点となる公園等 適正なバランス配置による身近な公園等 古くからの神社等における境内樹林の保全・活用 事業所や庭等民有地における緑花空間づくり　等	ミクロ	
青い海	海浜の整備　等		

(1)コンパクトシティを抱く“青い森”の保全
市街地の無秩序な拡大を抑制するとともに、地域制緑地制度の活用等により、青森市近郊（アウター）に広がる緑地、山林等みどりの豊かな自然を保全・育成に努める。
また、アウター（Outer-City）に広がる農地は、みどりの景観として青森市の原風景の一つであり、その風景の保全・育成につながる農業環境の整備を推進する。

(2)身近な公園・緑花空間のみどりによる“青い森”ネットワーク整備
身近な公園・緑花空間は、老若男女世代間の交流の場など、市民の日常的なコミュニティの場であり、地域個性を考慮した公園と緑地等の整備を進め、都市内における適正配置に努めるとともに、高齢者・障害者を含む市民が気軽に利用できる空間のネットワークの構築を図る。
公園施設整備については、バリアフリー化等高齢者・障害者を含む、あらゆる人々の利用に適用可能なユニバーサルデザインに努める。
また、地域のランドマークとして親しまれ、身近な緑花景観を形成する市内における社寺の境内林や、民有地における庭園木、幹線道路の街路樹等、緑花景観の保全・育成に努めるとともに、都市内の自然空間として親しまれている沼や雑木林等新たな緑花空間についてもその保全活用によるネットワーク化を考慮する。

(3)自然や歴史、文化を活かしたみどり空間の一体的な整備

史跡「三内丸山遺跡」や「小牧野遺跡」など、“青森らしさ”を伝えるアイデンティティを確保した、固有の歴史と文化のかおるみどりの空間について、周辺地域と一体的に整備を進める。

また、青森操車場跡地に青森市民の新しい空間シンボルとなる、大きな青い空が広がり青い森を創出するみどりのオープンスペース（大空間）「あおもりセントラルパーク」の整備を進める。

さらに、国立公園へのゲート空間は“青森らしい”自然及び都市景観を眺望できるビューポイントであることから、自然を活かし、調和した市民の憩い・レクリエーション・学術・芸術文化活動の場として一体となった空間整備を計画的に推進する。

(4)冬期間のみどりの空間

身近な公園は緑と潤いを与える都市空間であり、憩いの場として利用されるとともに、青森の冬期景観要因の一つとして、雪の白さと針葉樹の緑の色のコントラストの美しさが上げられることから、それぞれの公園に相応しい樹種（形、色等）の選択や施設等レイアウトの検討に努める。

一方、冬期においては、雪を克服するためのスペースとしての利活用も望まれており、特に密集した市街地における、豪雪時の地域住民の緊急避難的な堆雪場として利活用できることから、地域の住民参加により、憩いの場としての公園形成や利用の仕方について、その地域コミュニティにおける適切なルールづくりを進めていく。

(5)安全で安心できる都市（まち）づくりへの寄与

公園や緑地は、災害時の避難地や救援活動拠点として活用できる等、多面的な機能を有していることから災害時等における重要な都市空間である。

公園や緑地の整備にあたっては、青森市の地域防災計画等と整合を取り、災害応急対策施設を計画的に備えるなど、公園や緑地を有効に活用した防災機能の充実を図る。

(6)住民参加による地域と一体となった公園等整備・維持管理

市民に身近な公園や緑地等は、利用者となる地域住民の幅広いニーズへのよりきめ細かな対応が求められるとともに、地域コミュニティの形成・育成に寄与するものであることから、地域の自主性に基づく個性ある緑花空間づくりが重要である。

また、それらの身近な公園・緑地等は、常に快適で安全な都市空間として維持管理されることが必要であり、公園施設に対する愛着心や施設利用のモラルの向上など、公園等に対する愛護の精神と健全な維持管理の意識の高揚を育む必要がある。

そのため、市民に身近な公園整備にあっては、住民参加による施設の計画を行うなど、地域と行政が一体となった公園整備を推進するとともに、行政と地域とのパートナーシップを強化・確立し、市民主導型による緑花空間の維持・管理を進めるなど、緑花の意識向上と快適な地域環境整備を進めるための緑花活動の推進を図る。

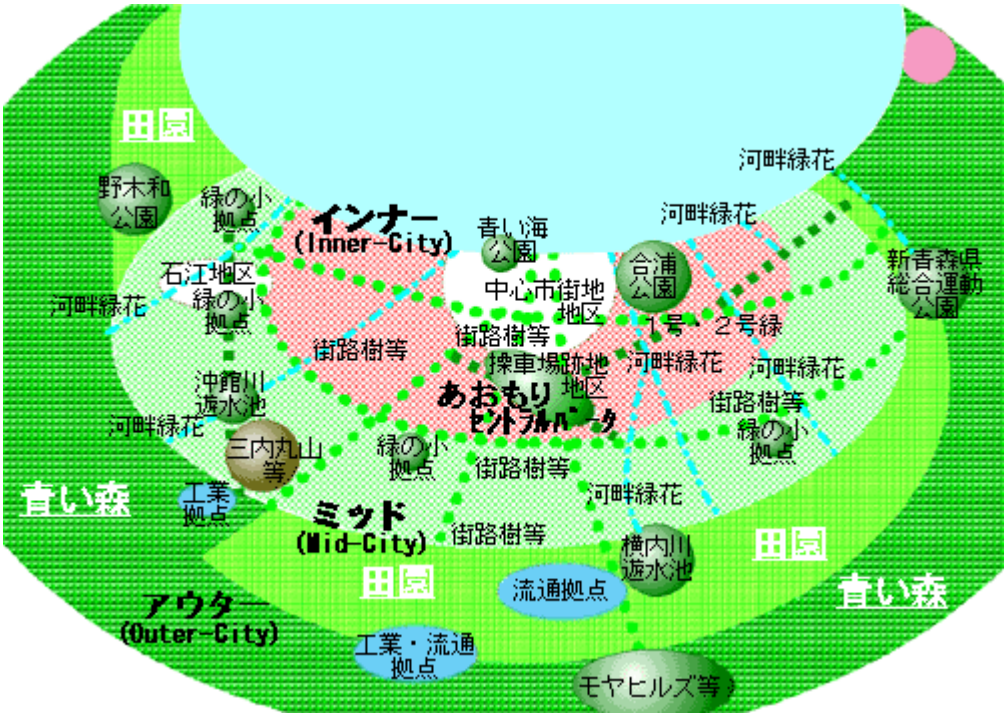


図　みどりに関する整備方針図

7　都市環境整備の方針

本章では、都市における住みごこち、暮らしごこちを高める環境整備について、各都市施設における整備方針や連携について、景観や環境（エコロジー）、防災などの横断的な視点から、その基本方針を定める。

７都市環境整備の方針
- **7-1都市環境に関する整備方針**
- **7-2防災都市整備の方針**

７－１　都市環境に関する整備方針

都市環境に関する整備方針

市街地を取り囲む青い森（八甲田山等）や青い海（陸奥湾）では、豊かな自然環境の中で多様な生態系（生物種）が育まれており、それらからおいしい水・おいしい空気など快適な都市生活を営むうえで欠かすことのできない恩恵がもたらされている。

そのため、２１世紀にわたって持続可能な都市生活を享受するため、青い森・青い海を保全・育成し、都市が自然環境に与えるインパクトの低減を図り、都市と自然が調和したコンパクトシティの実現を図る。

また、本市の厳しい自然環境である雪を克服することが、都市（まち）づくりの上で最も大きな課題であることから、克雪によるあずましい都市環境整備を推進する。

さらに、これらの自然環境を山なみ・田園風景など都市個性（アイデンティティ）として確立するとともに、活き活きした市民の暮らしや文化を具体化する街並みを醸成し、青森らしい景観形成を図る。

(1)環境調和の都市（まち）づくりの推進

①　省エネルギー・エコロジー都市の形成

都市機能の拡散による移動効率の悪化を抑制し、移動エネルギーロスや、公共事業投資の効率化と都市運営のランニングコストの軽減を図る都市（まち）づくりの基本理念（コンパクトシティ）に基づき、都市総体として省エネルギー化を図るとともに、自動車走行に伴う石油消費やＣＯ2排出を軽減することで、大気汚染や地球温暖化を抑制し、地球環境にやさしい都市（まち）づくりを推進する。

②　自然環境と緑花空間のネットワークの構築

八甲田・雲谷の山並みから、森林、田園地帯、河川、セントラルパーク等の大規模公園、海浜（ウォーターフロント）へと連なる整備又は保全・育成すべき自然環境群と、その間を補完する公園・緑道・街路樹等の緑花空間により、“青森らしさ”を示す緑と自然環境のネットワークを構築し、豊かな緑と自然に囲まれた都市環境の形成に努める。

また、各エリアを貫いて陸奥湾へと流れる河川の水辺空間は、市街地を通過する豊かな帯状の自然空間であるとともに、緑地整備の空間でもあることから、堤防沿いの河畔樹の植栽等により緑花空間の整備を推進する。

また、街路樹や低木の植栽による道路空間緑化や緑道の整備を推進し、都市内における緑花空間のネットワークを構築する。

③　水系循環システムの保持

おいしい水、おいしい空気といった自然の恵みを享受できる、快適な都市生活を送るため、山～河～海～空に至る水系の循環システムの持続を図る。

そのため、都市づくりの基本理念に基づき、都市近郊の自然（青い森）や農地を保全することによって、緑のダムとしての洪水調整能力を高めるとともに、都市において消費する水量を確保し、豊かでおいしい水の将来にわたって継続的な供給を図る。

また、無秩序な市街地の拡大を抑制することによって、地表の舗装被覆の軽減を図り、雨水の地下浸透を促進し、地下水の涵養により、都市型洪水やヒートアイランド、地盤沈下等の抑制を図る。

青い森、青い海の構成要素である陸奥湾や河川の環境を守るため、公共下水道等の整備を積極的に進め、環境負荷の低減を図る。

さらに、市街地を流れる河川や沼は、市街地内における貴重な自然的資源であることから、河川等の有する生態系へ配慮し、また河川敷の持つ水辺空間としての親水機能を活かした整備を推進する。

(2)あずましい都市環境の整備

①克雪都市づくりの推進

コンパクトシティの実現により、除排雪エリアの拡大を抑制し、効率的な雪処理施設整備を進め、冬期間における快適な生活環境を確保する。

道路、公園等都市施設については、堆雪幅や堆雪スペース等に配慮し、雪に負けない都市基盤整備を推進するとともに、雪総合対策指針に位置づけられた下水道や河川、海水その他の施設の流下・熱エネルギー利用を進め、面的な流・融雪エリアの拡大を図る。

特に、ミッド（Mid-City）における新たな市街地整備にあたっては、土地区画整理事業等により生活に身近な細街路の広幅員化、流・融雪溝の整備等、優れた公共施設整備を進めるとともに、あわせて、建築物の無落雪化等まちなみルールづくりにより、克雪市街地の実現を目指す。

②ひとにやさしい都市施設の整備

障害者のみならず高齢者や、子供、荷物を持った人等全ての市民が快適な地域生活を送れるよう、利用者の立場に立った公共施設・空間の整備を進める。

都市中枢的公共施設については、原則としてインナー（Inner-City）に誘導するとともに、地域交流軸を形成する公共交通網との連携強化を図る。また、地域レベルで必要なコミュニティ施設となる公共施設については、都市全体のバランスを考慮した配置に努める。さらに、公共施設の整備にあたっては、施設の性格に応じた複合化やネットワーク化に配慮し、利用する市民の立場に立った効率的な整備を推進する。

また、特にインナー（Inner-City）では、住宅マスタープラン等の関連計画との連携を図りながら、高齢化時代に対応した、福祉行政との連携による住宅整備や賃貸住宅などの住宅整備施策を推進する。

(3)ウォーターフロントづくりの推進

本市は歴史的にも海に縁が深く、比較的穏やかに陸奥湾に面して長大な海岸線を持つことから、それらを港湾としての物流・交通機能整備のほか、漁港としての利用が主に進められてきた。

しかし、その利用の接点となる海浜海岸沿岸部である「ウォーターフロント」は、様々な交流機能や観光レクリェーション機能などの導入の可能性があり、港町本市のアイデンティティとして、都市の魅力を向上させる重要な要素地区として位置づけし、港湾機能と都市機能の整合を図ることにより、一体的な整備・開発・保全を図る。

(4)あおもりらしい景観形成の推進

景観は、自然と人がそこで生活し活動する関わりの中で生み出され、それが風景として顕在化したものと、都市の雰囲気やイメージなどの心象的風景が相まって形成されるものであり、ここに住む人々の生活意識や価値観が、これからの景観をつくりだしていくものである。

そこで、「青い森」、「青い海」、「青い空」を市民一人ひとりが守り、創る、愛着と誇りのもてる景観形成を基本理念とし、市民・企業・行政が共に力を合わせ青森らしい景観を目指す。

①「青い森」の豊かな自然や歴史文化を守り、引き継ぐまちの景観づくり

「青い森」に象徴される美しく雄大な自然、四季の香り、縄文遺跡に代表される歴史文化資産を守り次代に引き継ぐことにより、親しみの持てるふるさと青森の景観づくりを目指す。

②「青い海」から発展する 住んでいたい 活力に満ちたまちの景観づくり

「青い海」から開け発展してきた本市に、更に市内外からの多様な人が集い、賑わい、そこでの活動が地域の活力を生む「青森の顔」となる景観づくりを目指す。

③「青い空」のもと住んでみたい いきいきした暮らしを創り育てるまちの景観づくり

市民が日常生活で楽しく快適な生活が営める、住みやすい景観づくりを目指す。

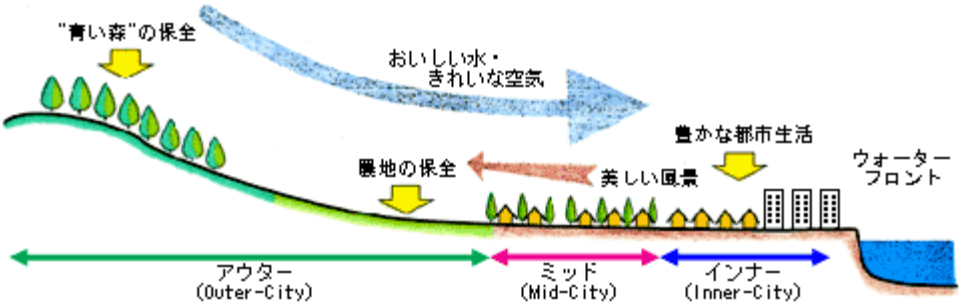


図　都市環境整備の概念図

７－２　防災都市整備の方針

防災都市整備の方針

阪神・淡路大震災は、改めて都市施設の耐震性の向上や、建物の不燃化の促進、街路網の整備の必要性等都市の防災構造化を推進づけるものであり、市民の安全で安心できる快適な都市生活を確保するため、これら「防災都市づくり」を推進する。
また、本市の積雪による防災性の低下を防止するため、積雪期における防災性に配慮する。
さらに、災害時においては、救援・復興等、地域コミュニティやボランティアの果たす役割が大きいことから、整備事業の推進とともに、市民参加による防災都市づくりに努める。

(1)都市の防災構造化の推進
コンパクトシティとして市街地の再整備を促すことで、都市の防災構造化を推進するとともに、地域防災計画などとの連携を図り、公園・緑地等への災害応急対策施設（耐震貯水槽等）の整備を計画的に推進する。
また、総合的な防災計画のもと、避難地としての公園等へのアクセス・誘導等の整備により、総合的な都市防災空間を形成する。
インナーシティ内の過密化の進む市街地等都市災害が懸念される地域では、避難路となる幹線道路の整備などを進めるとともに、再開発などによりオープンスペースの創出や建築物の耐震性の向上、不燃化を促進し、面的な都市防災構造化を推進する。
また、ミッドシティでの新たな市街地については、土地区画整理等により幹線道路の整備、区画道路の広幅員化、一時避難地となる近隣公園の整備など、総合的な防災都市づくりを考慮した市街地整備を推進する。
さらに、アウターシティでは、市街地の拡大を抑制し、市民の避難を支える防災空間としての農地・緑地を保全する。

(2)積雪期防災対策の強化
積雪期の防災対策として、緊急車両を含めスムーズな交通動線を早急に回復するための、雪処理の効率化を図る交通ネットワークの整備を推進する。
また、高齢者世帯の屋根の雪下ろしの軽減効果も見込まれる、耐震性を進めた共同化や、流・融雪溝の面的整備の促進による避難路の確保、等総合的な都市防災化を進める。

(3)コミュニティ防災の推進
災害の発生に際しては、従来の広域的な都市防災化だけでなく、地域レベルでのきめ細かな対応が求められるとともに、地域住民の担う役割が大きくなっている。
そのためには、行政とのコラボレーションによる、地域住民が「自ら考え、自ら行動し、自らつくるまち」という自主防災の意識を確立し、地域全体としてのコミュニティ防災のシステムを推進する。
また、コンパクトシティとしての都市機能の集約化を進める中で、避難・救援ルートの確立・整備を図るとともに、土地の高度・複合利用等により住機能の集約化、再編成も合わせ進め、一定規模のコミュニティ人口を擁し、災害時の相互扶助の助け合いやボランティア活動等を可能とする、地域・地区単位での自立したコミュニティ防災機能の確立を促進する。

2章　地域別構想

２章　地域別構想

１　地域づくりの基本的な考え方

地域別構想では、全体構想を基本としつつ、身近な地域レベルの課題を捉えて、地域に於ける潜在的なポテンシャルを引き出しながら、地域の特性を活かしたコンセプト（将来像）の設定による、個性豊かな地域づくりを進める。

そのため、全体構想の都市構造からインナー（Inner-City）・ミッド（Mid-City）・アウター（Outer-City）の３地域に区分し、かつ各地域の個性や抱える課題、地理・地勢条件等を考慮して、それぞれを東部、中南部、西部に３つのエリアに分類し、地域の歴史・文化・ポジション等の地域固有の特色等の抽出により、地域別の整備コンセプト（将来像）を設定する。

なお、具体的な都市整備構想については、個別マスタープラン・事業計画による他、今後、本地域別構想をまちづくり機運の高い地区などで住民参加による地区別詳細計画等へ昇華させ、即地的な地区ルール・地区整備計画づくり等により実現化を図るものとする。

2　各地域における問題・課題

(1)インナー（Inner-City）

①　東部エリア

・都心への近接性を活かした住環境の整備
・臨海部の一部での住・工の土地利用混在
・浪打銀座通りなど近隣的商業機能の再生
・庭の緑や身近な公園などのアメニティ（緑花）空間不足
・幹線道路のネットワーク網による地域の骨格形成
・桜川地区など地域の象徴となるシンボル軸の形成・保全
・河川や海浜などの自然要素を活かした親水空間やまちなみの形成
・スポーツ・レクリエーション施設の連携強化
・鉄道駅の利用・利便性の向上
・豊富な河川水や下水処理水などの克雪利用

②　中・南部エリア

＜中心市街地地区＞

・中心市街地の再活性化
・都心近接性を活かした住環境の整備や機能性に配慮したまちなみの形成
・ウォータフロントと一帯となった、県都の顔として風格づくりのためのまちなみの整備
・中央地域などでの行政機能の集積の活用

＜青森操車場跡地＞

・都心の広大な未利用地である青森操車場跡地の有効活用
・操車場跡地や周辺市街地、河川、公園などを結ぶ緑のネットワークの形成
・市街地の一体感の創出
・地域の住環境に配慮した有効活用

＜その他地区＞

・千刈、金沢地域など過密化した地区での防災性に配慮した居住環境改善及び冬期の生活機能確保のための雪対策、ゆとり・緑空間の不足
・幹線道路ネットワーク網の整備・充実による地域の骨格形成
・浪館通りなど近隣商業機能の再生
・松原地区を中心とした文教・文化ゾーンの形成

③　西部エリア

・青森駅西口の活性化
・都心や海に近いなど特色を活かした居住環境整備
・ゆとり・緑花空間の不足
・幹線道路ネットワーク網の整備・充実による地域の骨格形成
・豊富な河川水や、下水道処理水などの克雪利用
・ウォーターフロント部における、港湾レクリエーション機能とあわせた景観づくり

(2)ミッド（Mid-City）

① 東部エリア

・未整備農地の乱開発の防止
・河川や臨海部の工業地、住工混在・近接改善のための環境整備
・八甲田山等の眺望の配慮
・河川や海浜など自然要素を活かした親水空間の形成づくり
・バス交通と鉄道駅の連携の強化・充実
・鉄道駅の利用・利便性の向上
・交通量の多い幹線道路における交通環境と住環境との調和
・豊富な河川水や下水処理水などの克雪利用

② 中・南部エリア

・住・工の土地利用が混在している地区での住環境対策
・文化・スポーツ施設の集結している地域での機能連携
・浜田地区などでの個性豊かな市街地形成
・交通量の多い幹線道路における交通環境と住環境との調和
・河川からの原風景を活かしたまちなみづくり・親水空間の形成
・近隣商店街等の少ない地区でのにぎわい空間不足
・未整備農地の乱開発の防止
・過密化した市街地における雪対策
・史跡三内丸山遺跡の地域の視点からの憩いの場としての活用

③ 西部エリア

＜新青森駅周辺＞

・新幹線開業にあわせた、青森市の新しい顔としての機能付け、一体的な都市基盤の早期整備
・西部地域における地域拠点としての整備
・雪に強く個性的で良好な新市街地の形成

＜その他地区＞

・低い街路網密度の解消、幹線道路の整備・充実による地域の骨格の形成
・近隣的商業機能の再生
・未整備農地の乱開発の防止
・身近な史跡や景勝など歴史と文化を活かしたまちなみづくり
・中小河川や海・沼等を活かした親水空間づくり、自然的空間の保全、急激な宅地化に対応する下水道整備等の環境対策
・山間部開発によって生ずる斜面等の防災性の向上
・鉄道駅の利用・利便性の向上・機能整備
・低未利用地の有効活用

(3)アウター（Outer-City）

① 東部エリア

＜住宅団地＞

・飛び地市街地のハンディキャップの克服
・団地内の総高齢化対策としての地域コミュニティの充実
・近隣商業機能の再生
・周辺の自然環境との調和・保全
・新しいライフスタイルへの対応
・幸畑団地地域での大学との調和

＜浅虫温泉地域＞

・温泉街に相応しいまちなみ情緒の形成
・観光情報発信機能の強化
・海を活かしたレクリェーション機能の強化・充実
・観光ポイントを有機的に連携する観光動線の強化
・環境回復対策の推進と美しい自然環境・景観の保全
・ゆとりある安全な市街地の形成

② 中・南部エリア

・情報化・高度化による流通機能の強化
・広域交通体系や産業拠点とのアクセス強化
・集団化による良好な業務環境の保全
・交通軸の沿道景観や機能性に配慮したまちなみの形成
・河川空間の多目的利用の推進
・くつろぎ空間づくりなど産業環境の向上
・住宅・業務環境相互の調和
・幹線道路における交通環境と住環境との調和

3　各地域づくりの方針

(1)インナー（Inner-City）

①　東部エリア

「海と緑に季節を感じ、高齢者にも優しく寛げるまちづくり」
「桜とせせらぎのある暮らしのまちづくり」
「落ち着きのあるくらしのまちづくり」

○　住・工の土地利用混在の見られる一部地区では、土地利用の更新などの機会を捉えて、住民参加によるまちなみづくりのルール化などにより、住環境の保全に努める。
○　都心に近い地区ではその特性等を活かし、高齢化に対応した都市型居住環境の整備を推進する。
○　浪打銀座通りなど地域のコミュニティの核である商店街等では、にぎわいのあるまちなみの誘導等により、身近な買い物が楽しめる環境づくりに努める。
○　地域の骨格となる幹線道路の整備や面的な住環境の改善により交通流の適正化、防災性の向上に努める。
○　日常生活の中で身近にふれあえる緑花空間の創出に努める。
○　堤川等の河川の親水化を推進するとともに、遊歩道緑地のネットワーク化等によりアメニティ空間づくりを推進する。
○　合浦公園や青森市民体育館等の公共施設等の集積や都市基盤の充実している地区では、それらを背景に海や緑を身近に感じることのできるよう、周辺との景観づくりに配慮しながら、関係施設の整備充実を図る。
○　桜並木の美しい地区では、それを活かしたシンボル軸の形成とまちなみ誘導に努め、地域個性の創出と市民の憩いの空間づくりに努める。
○　八重田浄化センターからの下水道処理水などの活用により、計画的に流雪溝等の雪対策施設の整備を推進する。
○　買物列車等の公共交通の充実を推進するとともに、自由通路等駅周辺の整備により地域の利用・利便性の向上に努める。

② 中・南部エリア

「集い・語らい・賑わい『街心核』と回遊のまちづくり」
「緑と交流のまちづくり」
「集いと憩いのまちづくり」
「快適なくらしと防災コミュニティのまちづくり」
「安らぎのあるくらしと文化のまちづくり」

＜中心市街地等地区＞

○ 市の扇の「要」に位置し、都市の顔であり、都市的生活の拠点でもある中心市街地の活性化のために、点在する都心核について各々役割と特性を踏まえた整備を進めるとともに、各都心核同士の連携を強化する回遊ネットワークづくりを進める。

○ 商業・業務機能の拡充のため、都心核における商業機能とその他の機能の複合化を推進するとともに、共同化・高度化・建て替え促進等による機能更新や低未利用地の活用により、公共的なアメニティ空間の誘導など、多機能が集積したグレードの高いまちなみづくりを進める。

○ 都市的生活の拠点として、多様な交流活動によって賑わいや都市文化を育むとともに、快適な都心居住を支える一つの機能として、文化・情報・交流・集会等機能施設の整備を図る。

○ 行政サービス機能の集約化・ネットワーク化を図るとともに、アクセス道路や公共交通との連携を強化する。

○ 広域交通体系との連携を強化するため、ＪＲ青森駅を中心とする在来線・バスなど公共交通の利便性を高め、新幹線駅（石江）との連携軸の強化を図り、交通結節(ターミナル)機能の強化を図る。また、中心市街地内を連絡する短距離歩行者支援システムや、四季を通じて快適な歩行者空間の整備、パサージュ等歩いて楽しい「こみち」の整備、官民の協調による駐輪場整備などにより、中心市街地の回遊性を高めるための総合的な歩行者ネットワークづくりを図る。

○ 都心に近い地区では、海が見える、中心商店街に近いなどの地域特性を活かし、都市型居住環境の整備を推進する。

○ 市街地とウォーターフロント地区が一体に感じられるよう、動線の強化やまちなみのルールづくりに努める。

＜青森操車場跡地＞

○ 青森操車場跡地は、市のシンボル・顔となる「青い森」を築く緑の拠点として、また多様な交通が結節する交通拠点として、さらには人々が集い憩い賑わう新たな交流拠点として、人や自然に優しい新しい都市づくりのモデル地区の形成をコンセプトとした整備を図る。

○ 市街地南部との連携を強化するため、南北軸の整備を図るとともに、鉄道駅やバスの交通ターミナルの整備、歩行者や自転車を主体とする堤川や平和公園に至る緑のネットワークの形成を図る。

＜その他地区＞

○ 過密な市街地環境の地区では、その防災性を高めるため、地域の骨格を形成する幹線道路の整備を推進し、長期的には、鉄道の立体化や身近な都市基盤整備などを進め、都心を支える住機能の再構築を図る。また、冬期の防災性低下を防ぐため、中小河川の活用などにより計画的に雪対策施設の整備を推進する。さらに、戸別の庭先の緑化や公共施設、地域のランドマークとなる神社などの活用により、日常生活の中で身近にふれあえるゆとり・緑花空間の創出に努める。

○ 浪館通り・旭町通りなどの地域コミュニティの核である近隣商店街については、特色あるかつにぎわいのあるまちなみの誘導などにより、身近な買い物が楽しめる環境づくりに努める。

○ 松原地区を中心とした文教・文化ゾーン形成のため、老朽化した公共施設の更新などにあわせ、一層の集約化と機能向上を図る。

③ 西部エリア

「港と安全なくらしのまちづくり」

○ 青森駅西口周辺は市の玄関口の一つとして、「青森らしさ」や「にぎわい」のあるまちなみづくりのため、青森駅の西・東の地域特性や各駅前広場の都市機能分担を踏まえ、臨海部との景観づくりにも配慮した、東西の交流促進や駅周辺と臨海部の一体的な整備を推進する。

○ 都心に近い地区では、海が見える、中心商店街に近いなどの地域特性を活かし、都市型居住環境の整備を図る。

○ 新田浄化センターからの下水道処理水などの活用により、計画的に流雪溝などの雪対策施設の整備を推進する。

○ 市街地の防災性能の向上を図り、安心して暮らせる地域環境の形成を推進する。

○ 地域の骨格となる幹線道路の整備や面的な住環境の改善により交通流の適正化、防災性の向上に努める。

○ 戸別の庭先の緑化や公共施設、神社などの活用により、日常生活の中で身近にふれあえるゆとり・緑花空間の創出に努める。

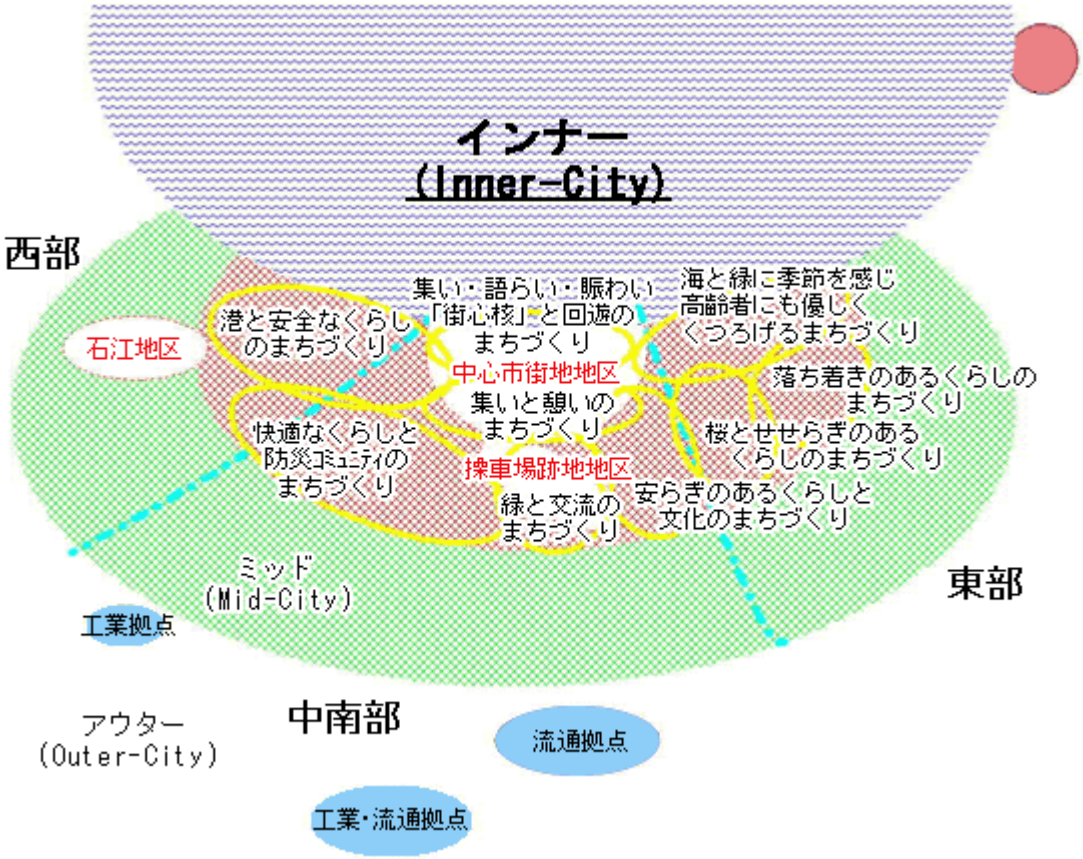


図　インナー（Inner-City）の将来像（コンセプト）

(2)ミッド（Mid-City）

① 東部エリア

「せせらぎと健康・アメニティを中心とした機能的なまちづくり」
「雪とくらしのまちづくり」

○ 住・工の土地利用混在の見られる一部地区では、土地利用の更新などの機会を捉えて、住民参加によるまちなみづくりのルール化などにより、住環境の保全に努める。
○ 未整備な農地等の乱開発による無秩序な市街地拡大を防止するため、市街地動向等を見据えた計画的な市街地整備と土地利用誘導を行い、雪に強い新市街地の形成を図るとともに、周辺の自然環境や景観配慮に努める。
○ 買物列車等の公共交通の充実を推進するとともに、自由通路等駅周辺の整備により地域の利用・利便性の向上に努める。
○ 一般国道４号他幹線道路やＪＲ駅、路線バス営業所等の各種交通モードの高い機能性を活かす交通ネットワーク網の整備を推進する。
○ 豊かな自然に恵まれた野内川の保全や沼川等の中小河川の親水化を推進するとともに、遊歩道緑地のネットワーク化などによりアメニティ空間づくりを推進する。
○ 下水道処理水を活用した流雪溝等の整備を推進し、面的な克雪市街地の形成を目指す。
○ 特に交通量が見込まれる高規格道路の沿道などにおいては、自動車騒音等が住環境に与える影響に配慮し、都市（まち）づくりのルール、ゾーニングなどにより、適切な土地利用の誘導に努める。

② 中・南部エリア

「緑と交流のまちづくり」
「いにしえのまほろばと芸術文化のまちづくり」

○ 住・工の土地利用混在の見られる一部地区では、土地利用の更新などの機会を捉えて、住民参加によるまちなみづくりのルール化などにより、住環境の保全に努める。
○ 未整備な農地等の乱開発による無秩序な市街地拡大を防止するため、市街地動向等を見据えた計画的な市街地整備と土地利用誘導を行い、雪に強い新市街地の形成を図るとともに、周辺の自然環境や景観配慮に努める。
○ 買物列車等の公共交通の充実を推進するとともに、自由通路等駅周辺の整備により地域の利用・利便性の向上に努める。
○ 一般国道４号他幹線道路やＪＲ駅、路線バス営業所等の各種交通モードの高い機能性を活かす交通ネットワーク網の整備を推進する。
○ 豊かな自然に恵まれた野内川の保全や沼川等の中小河川の親水化を推進するとともに、遊歩道緑地のネットワーク化などによりアメニティ空間づくりを推進する。
○ 下水道処理水を活用した流雪溝等の整備を推進し、面的な克雪市街地の形成を目指す。
○ 特に交通量が見込まれる高規格道路の沿道などにおいては、自動車騒音等が住環境に与える影響に配慮し、都市（まち）づくりのルール、ゾーニングなどにより、適切な土地利用の誘導に努める。

③ 西部エリア

「新たな出会いの顔となる都市みらいのまちづくり」
「歴史が息づく元気なまちづくり」
「坂と森のあるくらしのまちづくり」
「水辺とくらしのまちづくり」

＜新青森駅周辺＞

○ 北東北の交通結節点として、また市の情報発信拠点として、広域交通体系や中心市街地等との連携を強化する都市基盤施設の整備・充実を図り、新たなビジネスチャンスや観光客を異郷に誘う空間にふさわしい「青森の顔」づくりを行う。また、新幹線駅関連の都市基盤整備にあわせ、周辺地区の面的な住環境の改善を推進し、くらしに身近な公園や区画道路、下水道などの都市基盤施設の整備を図るとともに、新幹線利用者だけでなく、西部エリアをカバーする地域レベルでのサービス向上を図る。

＜その他地区＞

○ 石江－中心市街地など、都市拠点間を連携する幹線道路の整備を推進する。
○ 油川城遺構やイタリア館など、歴史の舞台となった史跡等が数多く残っている地区では、住民の心の「拠（よりどころ）」として、これらの保存とともにまちなみづくりへ活用を推進する。
○ 地域活動の拠点であるとともに地域のコミュニティ核である商店街などで、油川地域の「がんぎ」などの歴史と調和したまちなみを誘導するほか、地域とともににぎわいと活力のある「元気なまち」の環境づくりに努める。
○ 坂の多い地域では、急傾斜地対策により、災害に強い都市（まち）づくりを推進する。
○ 都心への買物列車など身近な公共交通の充実を推進し、地域の利用・利便性の向上に努める。
○ 野鳥が集う笹森沼等都市内における貴重な自然空間を保全し、あわせて下水道整備等環境整備の推進等により、市民の憩いの場となるアメニティ空間の形成を図る。
○ 地域内に存在する低未利用地については、高齢化に対応した地域サービス・コミュニティ機能などを視野に入れた有効活用を推進する。
○ 未整備な農地等の乱開発による無秩序な市街地拡大を防止するため、市街化の動向などを見据えた計画的な市街地整備と土地利用誘導を行い、雪に強い新市街地の形成を図る。

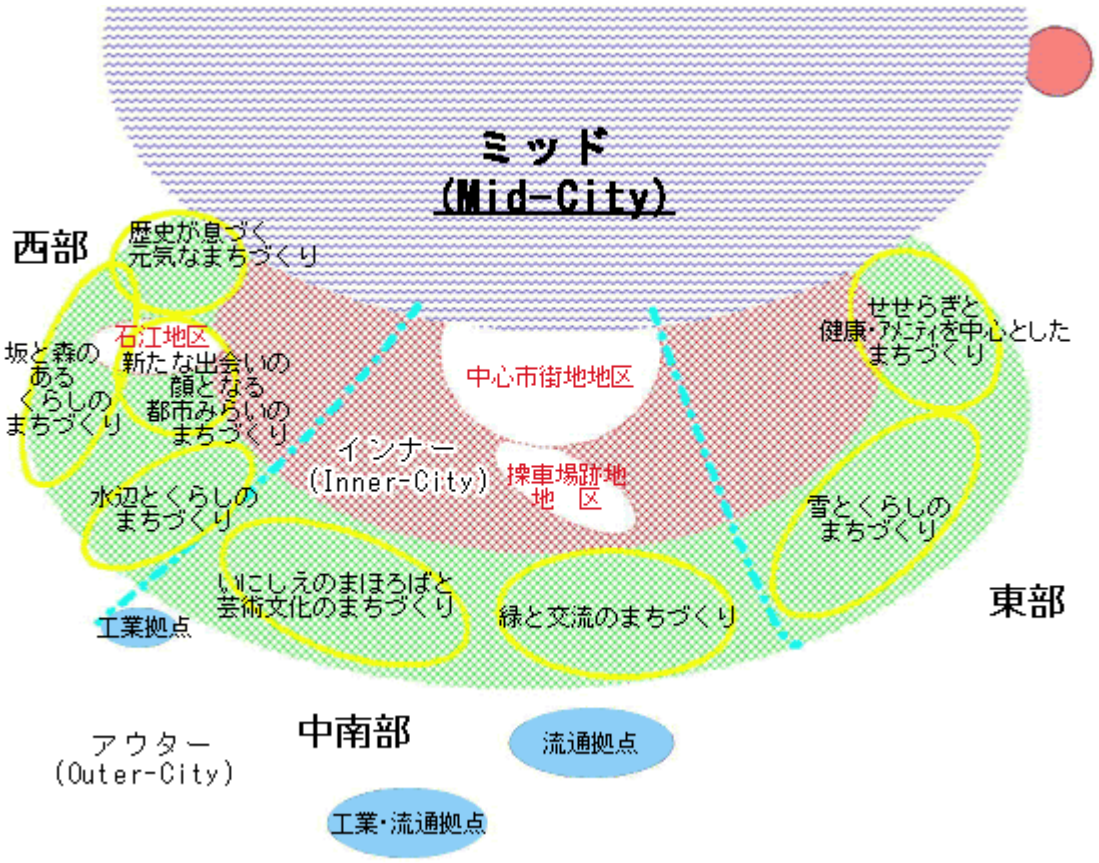


図　ミッド（Mid-City）の将来像（コンセプト）

(3)アウター（Outer-City）

① 東部エリア

「学府とくらしのまちづくり」
「コミュニティとくらしのまちづくり」
「湯煙とマリンレクリエーションのまちづくり」

＜住宅団地＞

○ 中心市街地方面への複数の交通アクセスルートの確保など交通アクセスの強化。
○ 幸畑団地地区での老朽化・高齢化が進む地域の新たな活力源として、キャンパス等の多様なライフスタイルへ対応した商空間や住環境の誘導など機能更新に努める。
○ 落ち着きのある閑静な市街地が形成されていることから、良好な環境を保全するとともに、周辺の開発抑制と自然環境の保全に努める。
○ 近隣商業的な地区では、地域個性を創出するとともに、地域コミュニティを良好に維持するため、多様な住民ニーズ・ライフスタイルへ対応した商空間の誘導などに努める。

＜浅虫温泉地域＞

○ 浅虫温泉地区では、多様化する観光ニーズに対応するため、地区内に点在する観光スポットや交通結節点などとのアクセスを強化し、観光動線の確保・強化に努めるとともに、併せて、住民参加によるまちなみのルール化などにより、温泉街らしさを醸し出すまちなみの誘導を図り、情緒ある温泉観光地づくりに努める。
○ 観光情報発信機能を強化するとともに、マリンレクリエーション機能の強化を図り、観光地としての機能の向上に努める。
○ 防災性向上のために地区内幹線道路の整備を推進し、あわせて、ゆとりあるまちなみの誘導や、温泉熱源などの利用によって、安心して暮らしやすい市街地の形成・誘導に努める。
○ 周辺の豊かで美しい自然景観を保全するとともに、環境対策を推進し、自然と市街地の調和に努める。

② 中・南部エリア

生産・物流・交流のまちづくり」

○ 産業拠点間や交通拠点などとのアクセス強化を図る。
○ 良好な業務環境を誘導・保全し、集団化による機能維持を図るため、地域住民によるまちなみルールづくりに努める。

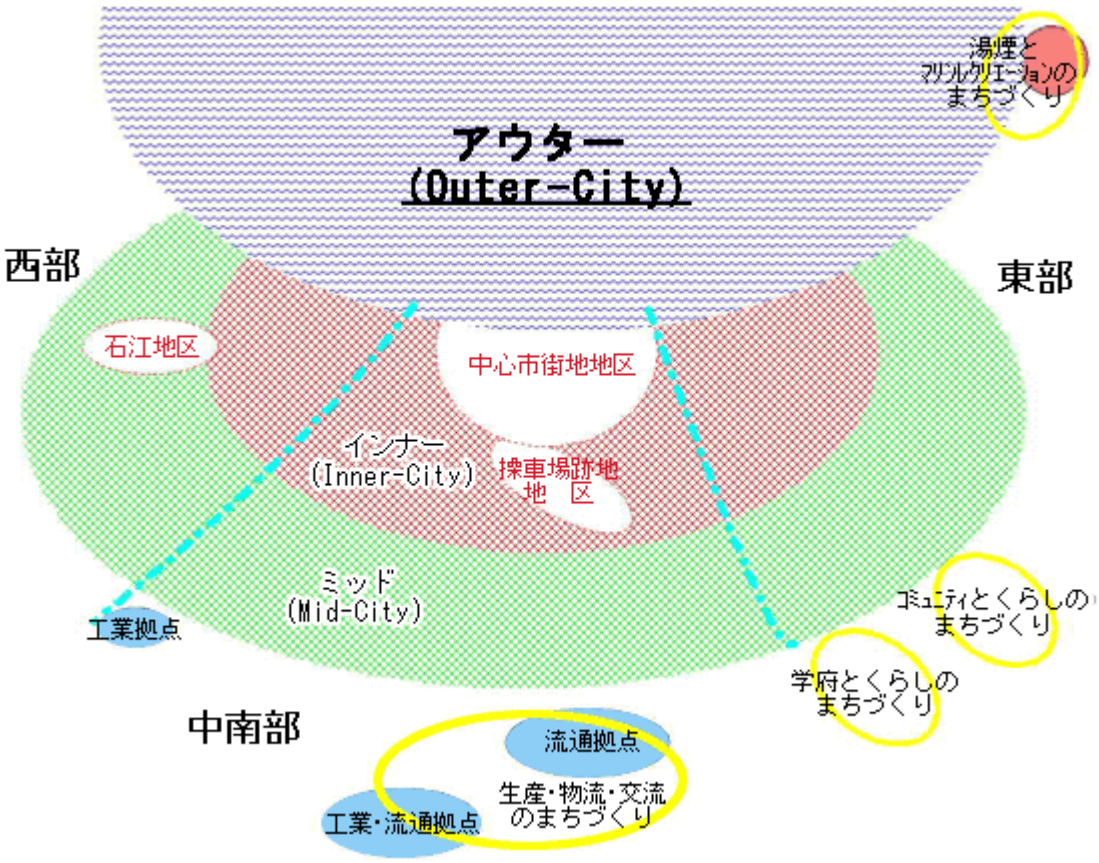


図　アウター（Outer-City）の将来像（コンセプト）

３章　マスタープランの実現に向けて

3章　マスタープランの実現に向けて

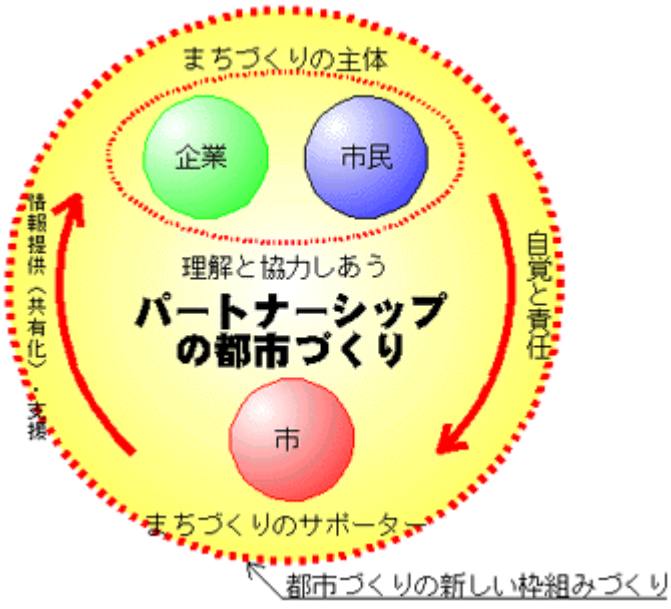
1　コンパクトで住み良い都市づくりの実現に向けての基本方針

都市づくりの基本理念「コンパクトシティの形成」を実現するため、市民は、自らがまちづくりの主体として、提案から実施・管理等に至る責任と自覚を持ち、各地域の都市づくりに係る問題解決に向けた検討を進め、行政は、市全域に係る都市づくりを進めるとともに、市民の進める都市づくり活動を支援するという役割を担い、市民・企業と行政が互いに信頼・協力しあう協働作業（パートナーシップ）によって都市づくりを進めることを基本方針とする。

そのため、市民が本マスタープランを自らのものとし、まちづくりの機運を高めつつ、実施・進めていくため、多様な形態での都市づくりに係る情報の提供や参加機会を設ける等により、全体としての都市づくり意識の共有化を進める。

また、都市づくりの理念を具体の都市整備に反映させるため、都市づくりに係る分野別計画・指針づくり等を市民参加のもと進めるとともに、地域主体の都市づくり活動を支援し、地域別の計画づくりとそれらを踏まえた都市づくりを推進する。

都市計画マスタープランを実現するための仕組み



(1)都市づくり意識の共有化推進

都市づくり意識の共有化を推進するため、市民や企業、或いはお年寄りから若年層、更には市民とビジターなど、多様なニーズに対応した情報の提供を継続的に行う。

また、都市づくり活動への参加を促進するため、都市整備計画等でのワークショップや各種勉強会の実施など、情報交換の場づくりを進める。

(2)地域主体の都市づくり活動の支援

都市づくりの理念を実現しつつ、各地域毎の都市づくりに係わる問題解決に向けて、地域住民主体の都市づくり活動を、都市づくりの情報やノウハウの提供などの支援を行う。

(3)都市づくりに係る分野別の計画・施策の体系

都市づくりの理念を具現化し、具体的に都市づくりを進めるにあたり、関連する都市整備施策を体系的に実施し、また連携を強化することにより総合的な都市づくりの実現を目指す。

(4)関係機関との連携・協力による都市づくりの推進

本マスタープランの実現のため、市が主体性を発揮し、国・県等の関係機関との連携を強化するとともに、関係機関に対し、都市づくりの基本理念に基づき、関係施策への協力を積極的に要請していく。

＜参考－関連する分野別の計画等＞

① 法に基づく都市計画制度

都市計画法及びそれに関連する諸法規からなる、都市の基本計画の実現を図るための制度で、規制的手段（都市計画規制）と、開発的手段（都市計画事業）の２つに大別できる。これらは全国一律のルールであり、青森市の地域の個性を反映した都市（まち）づくりを実現する手段を十分に提示していない部分もあることから、コンパクトシティ形成を目指す市独自の計画基準や、地区計画等地域の個性を活かすことのできる制度を積極的に活用した都市（まち）づくりを進める。

② 総合的な都市交通体系づくり

コンパクトシティをする、公共交通の利便性の向上や冬期交通手段の確保等、総合的な交通手段の確立に向けた調査を進め、各種交通機関（二輪車、自家用車、貨物自動車、バス、鉄道、船舶等）及び徒歩の特性を活かし、整合性のとれた街に最も相応しい総合的な交通体系を形成する。また、都市の骨格を形成する幹線道路など、整備の優先順位（街路整備プログラム）を検討し、街路整備の有効性を確保しつつ、計画的に整備を進めていく。

③ 住宅マスタープラン

住宅マスタープランは、居住の将来ビジョンを示すとともに、今後の住宅政策を計画的・総合的に推進するための基本となる計画で、雪対策や高齢化問題、中心市街地活性化対策の一環として「まちぐらし」を提唱するとともに、コンパクトシティ形成における地域特性に応じた住宅施策の展開を進める。

④ 緑の基本計画

「緑の保全及び緑化の推進に関する基本計画」を緑の基本計画と称し、緑のまちづくりを実現するためのマスタープランと位置付けられ、行政と民間の協働作業での「緑空間」の形成を目指す。

⑤ 青森市景観形成ガイドプラン

まちづくり全体を通して景観の観点から、総合的・長期的な景観形成の基本的な方向性を明らかにし、市民・企業と行政が連携・協力し一体となってその目標を実現するための指針で、今後景観形成の具体的な誘導基準（ガイドライン）を検討し、青森らしい景観形成を推進する。

⑥ 青森市防災事業計画

災害に強いまちづくりのため、地震災害に対する危険性などを科学的・総合的に予測し、災害の未然防止や被害の軽減化を図るために、今後必要とされる都市防災構造化などの防災事業・施策（防災ビジョン）を明確にするとともに、その計画的な実施を図る。

⑦ 青森市中心市街地再活性化

コンパクトシティの形成に向けて、中心市街地の活性化（各フロント機能の充実、回遊動線の整備、公共交通の充実、都心居住街区の誘導）は重要な整備目標であり、「ウォーカブルタウン（遊歩街）の創造」を目指している。また、行政・事業者・住民のパートナーシップによる計画の立案・検討・実施を進めていく。

⑧ 石江地区周辺整備

東北新幹線の本州最北端のターミナル拠点として、石江地区へのフル規格新幹線の乗り入れは、青森市における都市構造の再編に大きな役割を持つ。石江地区における計画的な街づくりを進め、新幹線効果を十分に生かすために、周辺整備計画を平成９年度から、土地区画整理事業の再構築を進めており、新幹線開業を見据えた都市整備を進める。

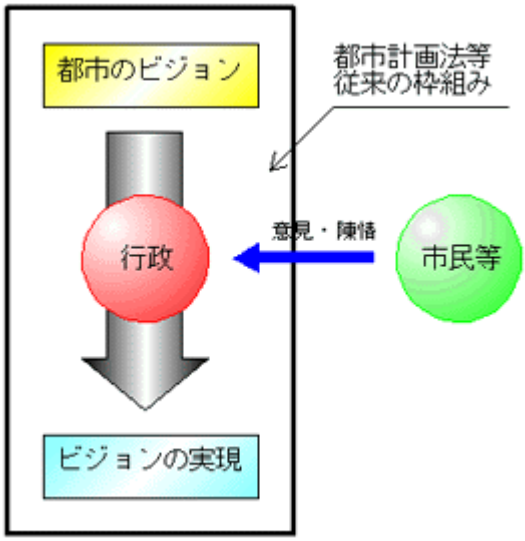
⑨ 青森操車場跡地利用

青森市における「緑豊かな交流拠点～あおもりセントラルパーク」の整備、実現に向けて、県・市一体となった土地利用を推進する。今後、基本計画の策定過程において、土地利用や施設計画について出来るだけ多くの市民参加による官民協働の計画策定を進める。

2　具体的な実現に向けての今後の課題と展開

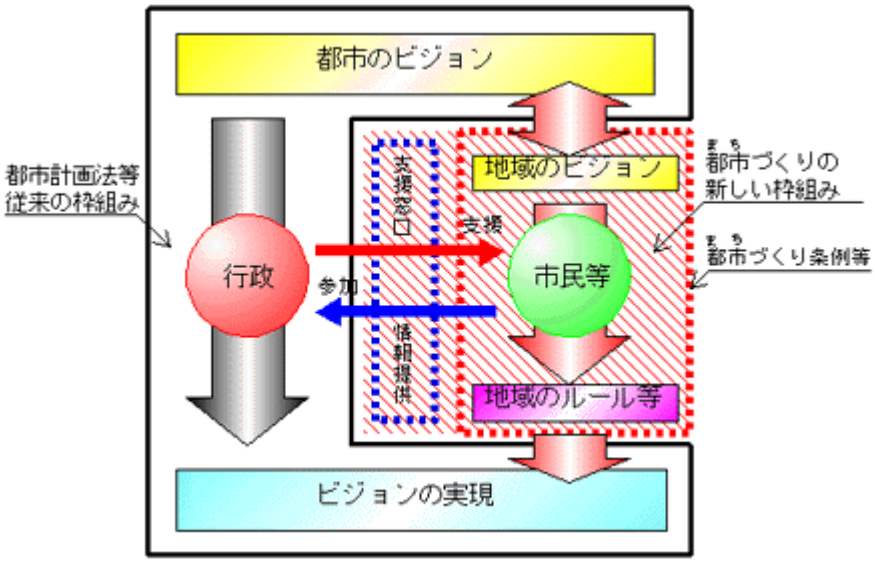
2－1　都市づくりの実現に向けて取り組むべき課題

今までの都市づくりの仕組み



「～もらう、～させる、の受動的住民参加」から
「～する、～したい、とそれを支援する能動的住民参加」へ

これからの都市づくりの仕組み



(1)情報提供等支援の体制づくり

コンパクトシティ形成に係る市の都市づくり情報の提供や、市民への啓発・普及活動を行うとともに、やがては市民の自主的な都市づくり活動を、技術的アドバイスや情報収集・提供の面で、積極的に支援する体制づくりが求められる。

(2)住民参加による協議・検討の“場（組織）”づくり

本マスタープランにおける地域別構想がガイドラインとして機能しつつ、行政側との役割分担に基づく、地域の都市づくり問題解決に向けて、住民参加による地域別詳細整備計画の協議・検討の場づくりが求められる。

(3)実効性のある枠組みづくり

都市づくりにおける新しい流れは、従来の宅地開発指導要綱や建築指導要綱による開発抑制型の指導行政のみならず、住民参加による行政とのパートナーシップの形成過程による都市づくりへの対応を、どのような立脚点に置くかが求められている。

市民や企業にとって、都市づくりの主体が自分たちであることを認識していく土壌が形成され、都市づくり活動が着実な実践と展開を進めていくためには、地域の都市づくり計画やルールがより一層の実効性を担保されることが望まれる。

地域の都市づくり主体である住民や企業と、都市全体に係る都市づくりの主体である行政の役割や、住民参加の仕組み、都市づくりの手続きの仕組み等を明らかにすることが求められており、また、コンパクトシティの理念と青森らしさを都市づくりの中に、どの様に反映させるか、個別の計画・制度をつなぎ合わせることも必要である。

そこで、都市づくり条例等により、本市固有の都市づくりを進めるための意思を明確にし、住民、企業、行政による共通の認識と責務のもとで実現を図ることが求められてくる。

２－２　これからの都市づくりの展開

これからの青森市の都市づくりに向けて、積極的な住民参加による市民と青森市の協働作業（パートナーシップ）による都市づくりを進めるが、都市づくりは計画から事業実施に至るまで非常に長い時間がかかることであり、住民参加を根付かせるためには、問題意識の共有と着実な経験とその蓄積が必要となる。

本市においては、その緒に付いたというべき状態であり、地方分権、住民参加という社会情勢の中、これからの都市づくりのプログラムとして、以下の段階的な展開により進めるものとする。

第一ステップ（情報提供、住民参加意識の啓発等）

都市づくりに関する情報を市民に提供し、都市整備・地域整備に係る問題意識の啓発を図り、その共有化を進める。

都市づくりに係る自発的な住民参加により、協議・検討する場を設け、またこれら情報の交換により、市民が都市づくりを自らの問題と認識し、一層の住民参加の気運の盛り上がりを図っていく。

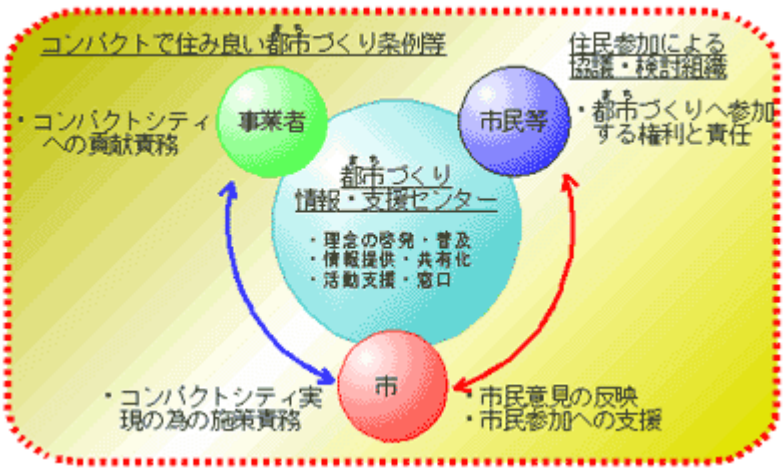
第二ステップ（都市づくりへ支援の仕組みづくり）

住民参加による都市づくり活動が、経験と実績を積む中で、それらの活動を支援・援助する仕組みを検討するとともに、これらの都市づくりの流れを市民の合意の形として担保する仕組みの検討を進める。

第三ステップ（総合的な情報・支援センター機能の充実）

自発的な市民の都市づくり組織の窓口機能等を有する、求心的な都市づくり支援センター機能の充実を図る。

都市づくりの新しい枠組みづくり



参考資料

1　青森都市計画マスタープラン検討委員会名簿

（順不同、敬称略）

委員長	井 上　　隆	青森大学経営学部教授
顧　問	三 上　禮三郎	青森市都市計画審議会会長
委　員	森 山　健 二	青森市町会連合会会長
〃	中 村　公 英	北国のくらし研究会会長
〃	猪 狩　　實	あおもりコンピューターカレッジ校長
〃	北 原　啓 司	弘前大学教育学部助教授
〃	高 野　伸 栄	北海道大学大学院工学研究科
〃	柳 谷　章 二	青森商工会議所環境対策特別委員会委員長
〃	沼 田　　実	青森県建築士会まちづくり部会部会長
〃	服 部　國 彦	あおもり雪の会会長
〃	坂 本　浩 志	福祉の街づくり青森市民会議代表
〃	建設省	東北地方建設局 青森工事事務所所長
〃	青森県	土木部 都市計画課長
〃	〃	土木部 事森土木事務所所長
〃	青森市	企画財政部長
〃	〃	企画財政部　理事（「21世紀創造ﾌﾟﾗﾝ」担当）
〃	〃	市民生活部長
〃	〃	商工観光部長
〃	〃	農林水産部長
〃	〃	建設部長
〃	〃	都市政策部長

2　青森都市計画マスタープラン検討委員会の経緯

平成8年2月19日	第１回検討委員会	・都市計画マスタープランについて ・都市の将来像などについて ・地域別の現況把握について等
平成8年3月27日	第２回検討委員会	・都市の将来像などについて ・地域別の現況把握について等
平成10年3月24日	第３回検討委員会	・青森市の都市づくりの状況変化について ・全体構想における都市像などについて ・地域別構想における地域別の問題・課題の整理について等
平成10年10月9日	第４回検討委員会	・全体構想における分野別の整備方針について ・地域別構想における地域別将来像について等
平成11年3月23日	第５回検討委員会	・市民参加の状況について ・実現化方策について等

参考資料

3　市民参加の取り組み状況

(1)骨子（案）を市内全世帯へ配布

広く市民意見を募り、計画づくりへの参画を呼びかけるため、マスタープランの骨子（案）を「広報あおもり」（平成10年11月15日号及び12月1日号）へ上・下２回に分けて掲載し、市内全世帯（約113,000世帯）へ配布した。

（上：11月15日号　下：12月1日号）

(2)市民意見の募集（市民アンサー）

従来の、意見を待つという姿勢ではなく、積極的かつ的確に市民意見を聞き出すため、「広報あおもり」への骨子（案）掲載とあわせ、「都市内交通のあり方」「石江地区のまちづくり」「コンパクトなまちづくり」「市民参加のまちづくり」の４つの設問による投書用封筒（切手不要）を刷り込みし、市民意見を募集（平成10年12月1日～25日）した。

その結果、182通の意見・提案が市民から寄せられた。

(3)マルチメディアへ対応し広く世界へも情報発信

青森市ホームページへ、都市計画マスタープラン骨子（案）を全文掲載し、高度情報化へ対応すると共に、あわせて電子メール（インターネット）による意見を募集した。（平成10年11月15日～同12月25日）

（青森市ホームページ）

(4)市民レベルでの浸透を図る「意見を聴く会」

本マスタープランへの「意見を聴く会」を、東部市民センター（平成10年12月12日）、西部市民センター（同12月13日）、市役所１階市民サロン（同12月14日～16日）にて、延べ５日間にわたって開催した。

特に、市民意見の聴取手法として、ポスターセッション方式を導入し、都市づくりに関する意識を身近な市民レベルとして浸透を図りつつ、市民との対話による意見聴取を行うと共に、「青森市の都市計画」に関するパネル展示を行い、都市の近未来の姿を市民にイメージしてもらいながら、長期的かつ建設的な視点からの意見を求め、都市づくりへの理解を深めた。

（市役所１階市民サロンでの意見を聴く会）

その結果、延べ434人の参加があり、73件の意見が寄せられた。

4　用　語　集

＜アウトライン＞
　大要やあらまし。

＜アクセシビリティ＞
　施設間等の交通の連絡や出入りのしやすさ。

＜ウォーカブルタウン＞
　遊歩街。青森市中心市街地再活性化計画の中で位置付けられた、中心市街地まちづくりの理念。歩きやすい、歩いて楽しい、歩きたくなる街なか空間。

＜運行ヘッド＞
　列車ダイヤにおける車両運転間隔。

＜ＬＲＴ＞
　軽快路面電車。車両や輸送システムが近代化され、他の車両とは物理的に区分された専用の走行路上を主に走行する路面電車。

＜開発指導要項＞
　宅地・住宅団地やマンション等の開発事業者に対して、自治体との事前協議、あるいは周辺住民との事前協議や事前同意の取得を要請する方式。無秩序な開発の防止、宅地開発に見合った公共サービス施設の整備等を目的としている。

＜ゲートウェイ＞
　玄関口。東京方面からの地域における最初の入り口としての象徴性を持つ。

＜コミュニティバス＞
　通常の路線バス利用不便地区を循環するバスサービスで、高齢者他公共交通への依存度の高い利用者を対象とする。

＜コラボレーション＞
　共同作業。

＜サイクル・アンド・ライド(Ｃ＆Ｒ)＞
　自宅から自転車等で最寄り駅へ行き、公共交通に乗り換えて目的地へ向かう交通システム。

＜サンクチュアリ＞
　鳥獣保護区。環境を守りながら人々への自然教育、啓蒙を行っていく目的を持つ。

＜Ｃ＆Ｒ＞
　サイクル・アンド・ライドを参照。

＜CO^2（二酸化炭素）＞
　地球温暖化の要因となる温室効果ガスで、石油・石炭等の燃焼により発生する。

＜シャトルバス＞
　２拠点間を多頻度で往復運行するバスサービス。

＜住宅マスタープラン＞
地方公共団体が将来的な（１０年ないし２０年）住宅政策の方向や方針・内容を総合的にとりまとめて示す計画。

＜スプロール＞
周辺市街地に小規模な開発が集積し基盤整備を行わずに拡散的に宅地化が進行すること。

＜専用バスレーン＞
バスの定時運行を確保するために、区間や時間帯を限って路線バス等が独占して使用し得る車線。

＜地域制緑地＞
都市の発展に伴い、自然環境が次第に損なわれていくなかで、都市の自然環境・景観を保全することを目的に、都市計画法８条により指定する地区。指定地区内では建築物や工作物を建築する場合の規制の他、土地の形質変更、土石の採取等に関する規制が行われる。風致地区、緑地保全地区、歴史的風土特別保存地区等がある。

＜地区計画＞
都市全体の計画と個別の敷地計画の間にあり、建築物の形態、公共施設等の配置等から、その区域の特性に相応しい良好な環境の街区を整備・保全する計画。

＜ＴＭＯ＞
タウンマネジメント機関。商店街組合等商業者を中核とする街なか商業活性化の推進組織

＜ＴＤＭ＞
交通需要マネジメント。自動車利用者の交通行動の変更を促すことによる、都市または地域レベルの道路混雑を緩和する手法。

＜ＤＩＤ（人口集中地区）＞
行政区域内で人口密度の高い国勢調査区(約4,000人/㎢以上)が互いに隣接して、その人口が5,000人以上となる地域をいう。行政区域内で人口が密集する市街地を示している。

＜都市型洪水＞
道路舗装や建物による地表面の被覆の拡大、裸地の現象などにより、雨水の地下浸透能力が低減しているなかで、局所的な豪雨に対し、河川や下水管の排水能力が追いつかずに発生する出水を指す。

＜パーク・アンド・ライド（Ｐ＆Ｒ）＞
自宅から自家用車で最寄り駅へ行き、自家用車を駐車した上で、公共交通に乗り換えて目的地へ向かう交通システム。公共交通としてバスを利用したものをパーク・アンド・バスライド（Ｐ＆ＢＲ）という。

＜バリアフリー＞
障害者や高齢者の生活や活動に不便な障害を取り除くこと。道路や建築物の段差解消や通路の幅を広げる等、高齢者や障害者の移動の障害を除去することを示す。

＜Ｐ＆ＢＲ＞
パーク・アンド・バスライドを参照。

＜Ｐ＆Ｒ＞
パーク・アンド・ライドを参照。

＜ヒートアイランド＞
冷暖房等の人工熱の放出、ビルや舗装道路による太陽熱の蓄積等による、周辺郊外部と比較して、都市部の温度が高い現象を指す。

＜フレックスタイム＞
自由勤務時間制。所定の労働時間内で、出退勤時間を自由に選択できる方式。

＜フロンティアゾーン＞
開拓地、未開発地、産業振興のための受け皿となる地域、場所。

＜フロント機能＞
正面、前面、受付等の意味から、各施設へ案内・紹介や誘導のための各都市機能。青森市中心市街地再活性化計画の中で位置付けられた、中心市街地を囲む３つの核、ステーションフロント（駅前ゲート交流核）、ウォーターフロント（青森港隣港地区）、ビジネスフロント（官公庁ゾーン）それぞれの機能を示す。

＜ポスターセッション＞
一つの会場において、複数の成果等をポスターの形にまとめてパネル展示することにより報告等を行う方法で、聴き手（市民）と質疑を交えながら説明を行う手法。聴き手（市民）は、関心のあるパネルを巡回しながら聴き、説明者（市職員）はある程度聴き手があれば何回でも説明を行う。また、説明者（市職員）は聴き手（市民）一人一人との対話（フェイス・トゥ・フェイス）の中から、市民意見を聴き取っていく。
メリットとして、市民は自由な時間に興味のあるパネルの説明を受けることができるとともに、質疑が随時行われるので、気軽にまちづくりに対する意見や疑問をぶつけることができ、お互いの対話の中から、深い理解が得られる可能性が生まれる利点がある。

＜マウントアップ＞
歩道の整備形式で、車道との間に段差を設ける形式。車道との高低差が大きければ、より歩車分離がなされ安全性が高まるが、出入り口の高低差の拡大や車椅子利用がしにくい等の問題もある。

＜マストラサービス＞
大量輸送・移動のための公共交通手段

＜マルチモーダル＞
人と物の移動に際し、利用者のニーズに応じた道路のみならず鉄道、航空、舟運等様々な輸送機関の連携により行う総合的な交通施策。各交通結節点の整備施策を含む。

＜ユニバーサルデザイン＞
あらゆる年齢、背格好、能力の人が利用可能なように、都市空間やその構成要素について、対応可能な範囲を出来るだけ広げるデザインのこと。

＜ランドマーク＞
地域を特徴づける顕著な景観要素で、地域の目印や象徴的な意味もあり、わかりやすい街を計画する重要な要素。

＜リフレッシュゾーン＞
休養したり、好きなことをして遊んだりして、心身を爽快にし、疲れを一掃するための地域、場所。

参考資料

＜ループバス＞

商業・業務地周辺の駐車場を起点として、主要な利用箇所を循環するバスサービス。

＜ワークショップ＞

あるテーマについて、様々な立場の人が共同作業により技術や知恵を出し合い、デザインの提案や街づくり等の計画を進めていく、住民参加型の手法。