

< 章 目 次 >

2.1 土地利用の方針	60
2.1.1 土地利用の基本的な方針	60
2.1.2 地区拠点区域における土地利用配置の基本的な考え方	62
2.1.3 居住機能に係る土地利用配置の基本的な考え方	66
2.1.4 市街化調整区域における土地利用配置の基本的な考え方	72
2.1.5 都市機能別の土地利用配置の基本的な考え方	74
2.1.6 都市機能の配置方針	76
2.2 都市施設整備の方針	77
2.2.1 交通体系	78
2.2.2 道路網	80
2.2.3 公共交通網	82
2.2.4 下水道	86
2.2.5 河川	87
2.2.6 公園・緑地等	88
2.2.7 その他の都市施設	89
2.3 都市環境整備の方針	90
2.3.1 基本的な方針	90
2.3.2 整備方針	90
2.4 防災性向上の方針	92
2.4.1 基本的な方針	92
2.4.2 整備方針	93

2.1 土地利用の方針

2.1.1 土地利用の基本的な方針

基本理念の実現のための具体的な都市機能の配置を定め、土地利用の方針とします。

(1) 基本的な考え方

- ① 基本理念を実現するため、各エリアの特性に応じた土地利用配置とします。
- ② 都市機能誘導区域や生活拠点区域といった地区拠点区域を核とした、機能的で効率的な土地利用配置とします。
- ③ 広域高速交通拠点や各機能間の連携等、特性を考慮した土地利用配置とします。
- ④ 環境に優しく自然と調和した土地利用配置とします。
- ⑤ 各都市機能の特性に応じて集約化・複合化を図るなど、効率的な土地利用配置とします。

(2) 都市機能の誘導方針

都市機能の誘導に当たっては、都市機能の区分ごとに、「高次な都市機能」と「日常生活に必要な都市機能」に整理することとします。

このうち、地区拠点区域における誘導施設については、多くの市民及び周辺市町村からの利用が見込まれ、市全域や広域的な観点から配置すべき施設等である「高次な都市機能を有する施設」の中から、都市づくりに係る関連計画等を踏まえて設定することとします。

また、小中学校等の法令により適正な通学距離が規定されている施設又は地域包括支援センター等や市の計画に施設の配置基準が示されている施設、主に施設周辺に居住する市民に対して日常生活を支援する機能を提供する施設など、市の年齢構成別の人口分布等に応じて配置することが望ましい施設である「日常生活に必要な都市機能を有する施設」は地区拠点区域における誘導施設とはしないこととします。

表 8 都市機能の区分

都市機能	高次な都市機能 (地区拠点区域へ誘導)	日常生活に必要な都市機能 (地区拠点区域以外へ誘導)
① 行政機能	【市庁舎・分庁舎、保健所、国・県の行政機関】 多くの市民の利用が見込まれ、市全域の観点から配置すべき施設。	【支所等】 主に施設周辺に居住する市民に対して、日常生活を支援する機能を提供する施設であり、市の人口分布等に応じて適正に配置することが望まれる施設。
② 福祉機能	【高齢者支援施設】 多くの市民の利用が見込まれ、市全域の観点から配置すべき施設。 【障がい者支援施設】 市民の利用が見込まれ、市全域の観点から配置すべき施設。	【介護施設(通所・入所)】 青森市高齢者福祉・介護保険事業計画で、市内11の日常生活圏ごとに必要なサービスを提供することと位置づけられ、生活圏ごとに配置されることが望まれる施設。
③ 子育て機能	【子育て支援施設】 多くの市民の利用が見込まれ、市全域の観点から配置すべき施設。	【保育所、幼稚園、認定こども園、認可外保育施設、児童館】 主に施設周辺に居住する市民に対して、子育てを支援する機能を提供する施設であり、市の人口分布等に応じて適正に配置することが望まれる施設。
④ 医療機能	【病院】 多くの市民及び周辺市町村からの利用が見込まれ、広域的な観点から配置すべき施設。	【診療所・調剤薬局】 主に施設周辺に居住する市民に対して、医療を提供する施設であり、市の人口分布等に応じて適正に配置することが望まれる施設。
⑤ 商業機能	【商業施設(3,000m ² 超)】 施設の規模が大きく、多くの市民及び周辺市町村からの利用が見込まれ、広域的な観点から配置すべき施設。	【商業施設(3,000m ² 以下)・コンビニ】 施設の規模が小さく、主に施設周辺に居住する市民の利用、道路利用者の利用が基本であり、市の人口分布等に応じて適正に配置することが望まれる施設。
⑥ 教育・文化機能	【大学、高等学校、専修学校(専門学校)、ホール、図書館、美術館・博物館等、展示場】 多くの市民及び周辺市町村からの利用が見込まれ、広域的な観点から配置すべき施設。 【特別支援学校】 市民及び周辺市町村からの利用が見込まれ、広域的な観点から配置すべき施設。	【市民センター・公民館等】 主に施設周辺に居住する市民に対して、日常生活を支援する機能を提供する施設であり、市の人口分布等に応じて適正に配置することが望まれる施設。 【小・中学校】 主に施設周辺に居住する市民が利用することが基本であり、「義務教育諸学校等の施設費の国庫負担等に関する法律施行令」に適正な通学距離が定められている施設。
⑦ 防災機能	【災害対策本部】 市全域の観点から配置すべき施設。	【避難場所・避難所】 主に施設周辺に居住する市民が利用することが基本であり、市の人口分布等に応じて適正に配置することが望まれる施設。

2.1.2 地区拠点区域における土地利用配置の基本的な考え方

(1) 都市機能の立地の適正化に関する基本的な方針

市民の生活利便性向上を考慮しながら地区拠点区域（都市機能誘導区域及び生活拠点区域）を設定し、これらの区域において、医療・商業等の高次な都市機能の立地の促進を図ることにより、人口減少下にあっても、持続的に生活関連サービスを楽しむことができる多極型の都市構造を目指します。

(2) 医療・商業等の高次な都市機能の集積状況

本市においては、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・造道周辺地区・浜田周辺地区の6地区に、医療・商業等の高次な都市機能の集積が見られます。

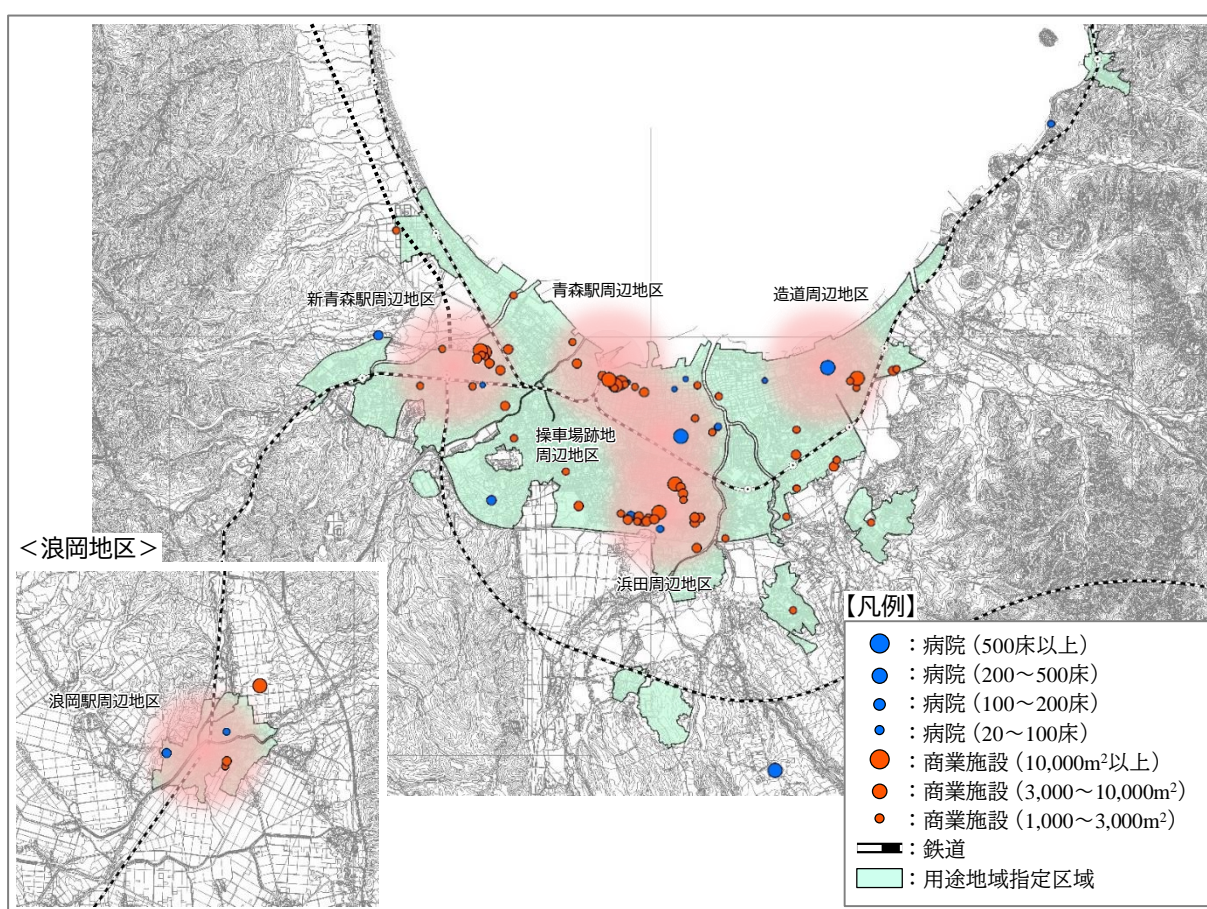


図 59 医療・商業等の高次な都市機能の集積

※ 上図は青森県「青森県健康福祉関係施設名簿」（平成 27 年度）、i タウンページを基に作成

(3) よく利用する施設と住まいとの距離

平成27年度第3回青森市民意識調査結果報告書によると、約8割の方が自宅から5km圏域の医療・商業施設を利用しています。

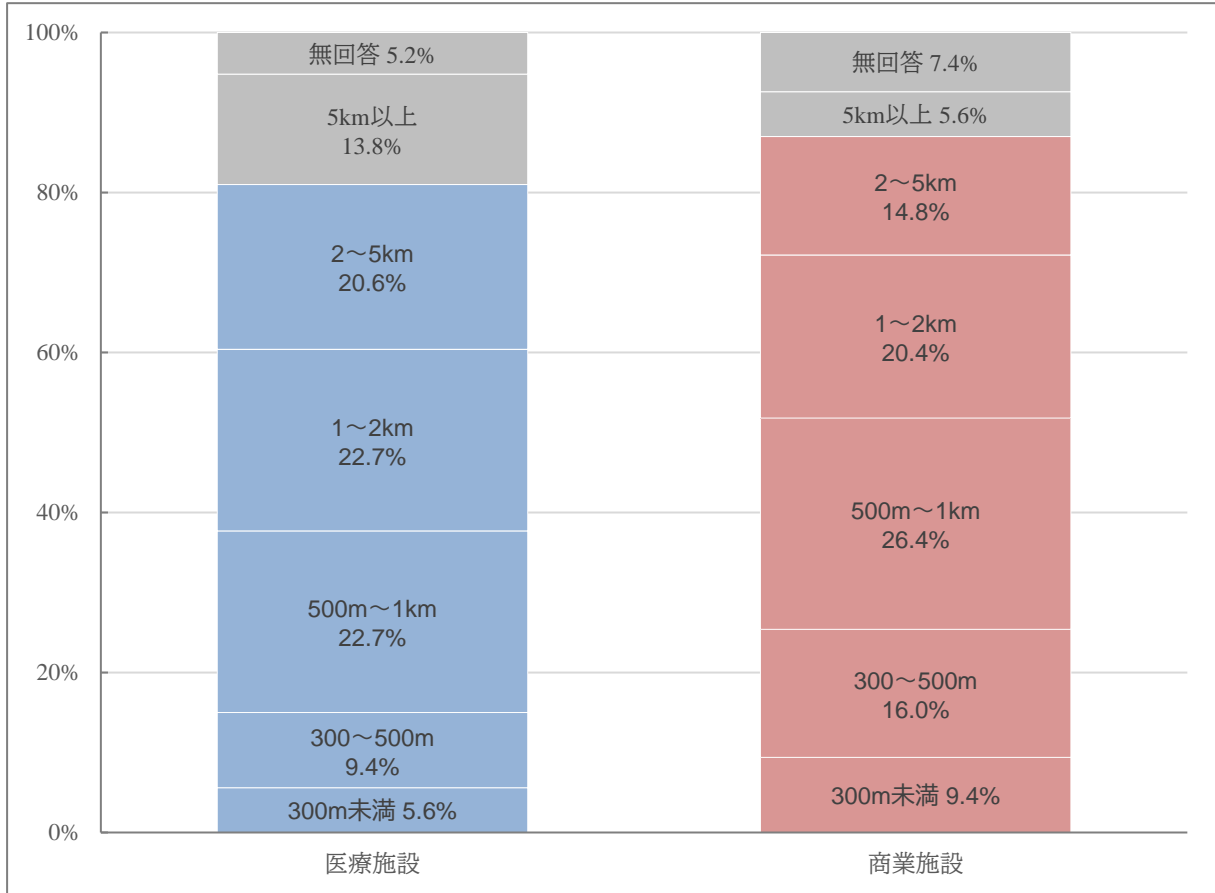


図 60 よく利用する施設と住まいとの距離

(4) 地区拠点区域の配置

高次な都市機能の集積状況及び市民の移動（トリップ）状況を踏まえ、地区拠点区域の5km圏で用途地域指定区域をカバーできるように、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地区を都市機能誘導区域として、造道周辺地区・浜田周辺地区の2地区を生活拠点区域として設定します。

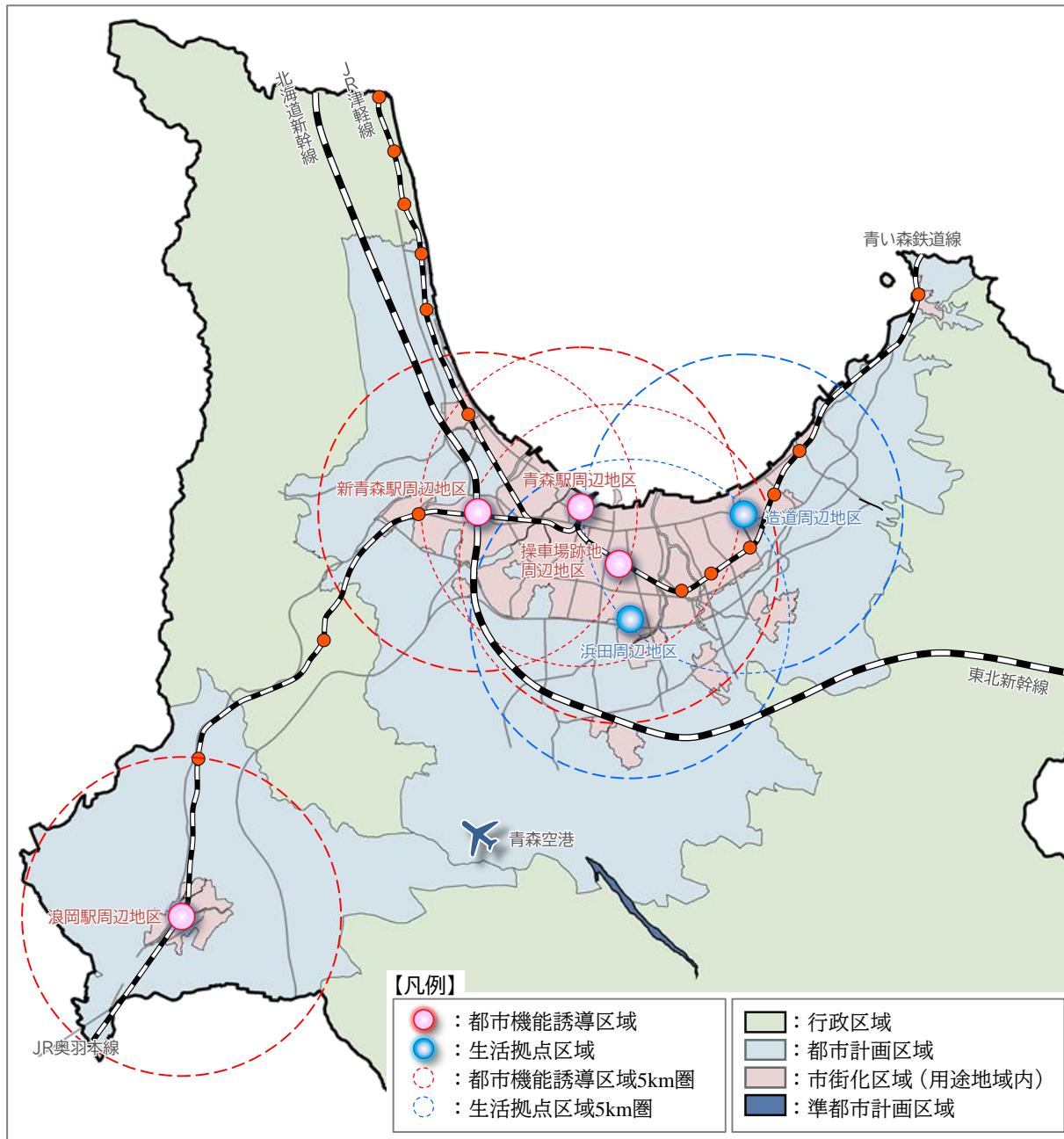


図 61 地区拠点区域の配置

(5) 拠点区域における土地利用配置の基本的な考え方

下表に示す拠点区域ごとに土地利用配置の基本的な考え方を定めます。

表 9 拠点区域における土地利用配置の基本的な考え方

拠点区域		配置の考え方
都市機能誘導区域	青森駅 周辺地区	<ul style="list-style-type: none"> ・ 商業、医療、業務、都心居住、交流などの高次な都市機能が集積した交流拠点として、既存ストックを有効活用するとともに、これらの集積を図ります。 ・ 青森駅を中心とした都市交通ターミナル機能の充実を図ります。
	新青森駅 周辺地区	<ul style="list-style-type: none"> ・ 県内他都市、道南地域を結ぶ広域交流の玄関口として、駅利用者のさまざまなニーズに対応した交通結節機能やホスピタリティ機能を充実させるため、観光・交流施設などの集積を図ります。 ・ 日常生活に必要な、商業施設や医療施設などの集積を図ります。
	操車場跡地 周辺地区	<ul style="list-style-type: none"> ・ 子育て施設、福祉施設、医療施設等の都市機能が集積した拠点として、既存ストックを有効活用するとともに、これらの施設の集積を図ります。 ・ 操車場跡地の将来的な活用を踏まえ、本市の災害時の避難場所に指定されている青い森セントラルパークの防災機能を確保します。
	浪岡駅 周辺地区	<ul style="list-style-type: none"> ・ 津軽地方の各都市との近接性を活かした津軽地方の玄関口として、交通結節機能を活用します。 ・ 浪岡地域の日常生活に必要な行政機能や商業施設、医療施設等の集積を図ります。
生活拠点区域	造道 周辺地区	<ul style="list-style-type: none"> ・ 医療施設及び商業施設等の生活利便性を高める都市機能が集積した生活拠点として、これらの施設の立地の促進を図ります。 ・ 交通結節機能の強化を図ります。
	浜田 周辺地区	<ul style="list-style-type: none"> ・ 商業施設の集積に加え、医療施設等の生活利便性を高める都市機能が集積した生活拠点として、これらの施設の立地の促進を図ります。 ・ 公共交通のサービス水準の向上等を図ります。

2.1.3 居住機能に係る土地利用配置の基本的な考え方

(1) 居住の立地の適正化に関する基本的な方針

市内を東西に広がり降雪期においても定時性に優れる鉄道と、公営企業である青森市営バスを含めたバス路線網を有する本市の強みを活かし、民間の集合住宅や宅地開発等の立地の促進を図る居住誘導区域を、公共交通の沿線に設定することにより、沿線の人口密度を維持し、持続可能な公共交通網の形成を目指すとともに、公共交通の利便性が高く快適に暮らせるまちづくりを推進します。

(2) 徒歩圏の範囲

各種資料によると、一般的な徒歩圏は300～800mの範囲であると推定されます。

表 10 徒歩所要時間

項目	徒歩所要時間	
	女性（分速80m ^{※1} ）	高齢者（分速60m ^{※2} ）
800mの範囲	10分	13分20秒
300mの範囲	3分45秒	5分

出典：※1 不動産の表示に関する公正競争規約施行規則

※2 総務省消防庁「津波対策推進マニュアル検討会報告書（平成25年3月）」

表 11 徒歩圏域に関する資料

内容	出典
冬期積雪期における徒歩圏域について、20歳以上の年齢層においては、「500m～1km」と回答した割合が最も多い。 （満16歳以上の男女 N=1,798人）	平成27年度第3回 青森市民意識調査
高齢者が休憩せずに歩行を継続できる距離は500～700m。 （平成22年自治体アンケート調査 N=631人）	平成26年 国土交通省 「健康・医療・福祉のまちづくりガイドライン」
歩いて行ける範囲＝歩いて暮らせる範囲 ・ 70歳以上：500m ・ 20～69歳：500～1,000m （N=3,157人）	平成21年度 内閣府 「歩いて暮らせるまちづくりに関する世論調査」

表 12 公共交通機関の誘致距離に関する資料

内容	出典
一般的な人（歩行速度：80m/分）の90%が、歩くことに抵抗を感じない距離として300mと回答。	平成18年11月 土木学会 「バスサービスハンドブック」
バスの誘致距離と満足率の関係 ・ 誘致距離300mの範囲：満足度80% ・ 誘致距離500mの範囲：満足度50%	浅見泰司著「住環境」
本市における鉄道駅までの徒歩圏は、所要時間10分以内（800m程度）が77.8%。 （平日：N=20,154人、休日：1,697人）	平成3年度 青森都市圏パーソン・トリップ調査報告書 現況分析編

(3) 第2期青森市冬期バリアフリー計画における重点整備地区・誘導地区

本市においては、積雪による歩道幅員の減少や凍結による転倒事故など、冬期特有の障害（バリア）を解消し、冬期積雪期における安全で快適な歩行者空間の確保を目的として、平成27年（2015年）10月に「第2期青森市冬期バリアフリー計画」を策定しています。

当該計画の中で、「除雪の徹底はもとより、除雪から融雪への転換を図り歩道の無雪化を目指す」地区として重点整備地区が、「重点整備地区と連動した快適な歩行者空間を確保する」地区として誘導地区が設定されています。

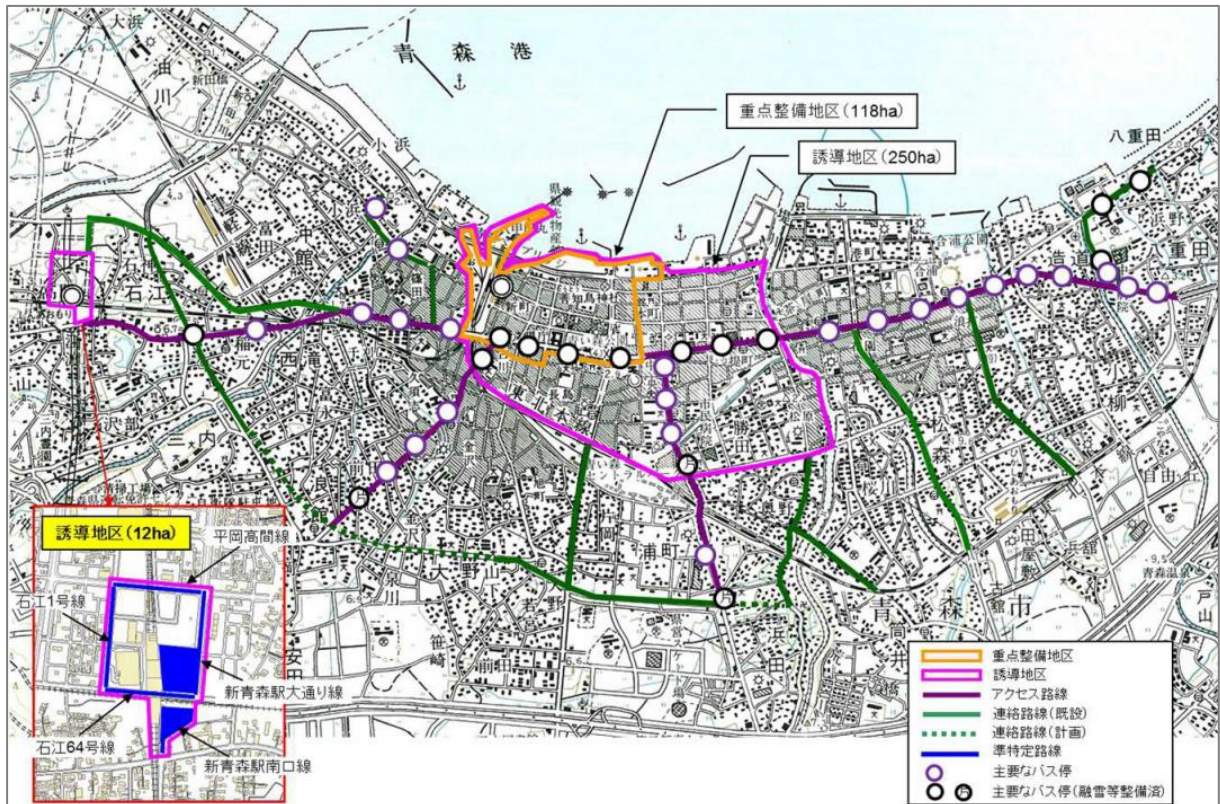


図 62 重点整備地区・誘導地区概要図

出典：第2期青森市冬期バリアフリー計画

(4) 居住誘導区域の設定が適切ではない区域

居住誘導区域の設定に当たっては、災害発生の危険性が高い場所や、工業専用地域・臨港地区などの主として工業系の土地利用である地域、大規模な公園等については、居住に適さない場所であるため除外することとします。

【居住誘導区域の設定が適切ではない区域】

- ① 災害発生の危険性が高い場所
- ② 工業専用地域、臨港地区等
- ③ 自然環境の保全を図るための大規模な公園等

表 13 居住誘導区域に含めない区域

	区域名	法令名等	検討結果
①	土砂災害特別警戒区域	土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律第9条第1項	居住誘導区域に含めない
	急傾斜地崩壊危険区域	急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律第3条第1項	居住誘導区域に含めない
	土砂災害警戒区域	土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律第7条第1項	居住誘導区域に含めない
	洪水浸水想定区域	水防法第14条第1項	一定以上の浸水深が想定される区域は居住誘導区域に含めない
	津波浸水想定区域	津波防災地域づくりに関する法律第8条第1項に規定する津波浸水想定における浸水の区域	一定以上の浸水深が想定される区域は居住誘導区域に含めない
②	工業専用地域	都市計画法第8条第1項第1号に規定する用途地域	居住誘導区域に含めない
	工業地域・準工業地域	都市計画法第8条第1項第1号に規定する用途地域	人口密度や住宅等の立地状況を勘案して、道路や丁字界等の地形・知物に合わせエリア設定を検討
	臨港地区	都市計画法第8条第1項第9号に規定する臨港地区	居住誘導区域に含めない
③	大規模な公園・墓園 (広域公園、総合公園、墓園等)	—	居住誘導区域に含めない

(5) 参考：洪水浸水想定区域・津波浸水想定区域について

「青森市津波避難計画」においては、「津波の到達時間が極めて早いことから、地震による家屋の直接被害がない場合には、自宅等の2階以上の上層階への垂直避難を原則としつつ、可能であれば浸水区域内の鉄筋コンクリート造り高層階を有する避難所、商業施設等、若しくはバッファゾーンを横断し水平避難する。」とされています。

【青森市津波避難計画（抜粋）】

津波の到達時間が極めて早いことから、万全の避難対策を講じることは極めて難しい課題であるが、可能な限り市民の生命の安全を確保すべく、次のとおり地域に応じた避難方針を定める。

避難困難地域にあっては、地震による家屋の直接被害がない場合には、自宅等の2階以上の上層階への垂直避難を原則としつつ、可能であれば浸水区域内の鉄筋コンクリート造り高層階を有する避難所、商業施設等、若しくはバッファゾーンを横断し水平避難する。

表 14 津波高と被害程度

津波波高(m)	1	2	4	8	16	32
木造家屋	部分的破壊	全面破壊				
石造家屋	持ちこたえる			全面破壊		
鉄筋コンクリートビル	持ちこたえる				全面破壊	
漁船		被害発生	被害率50%	被害率100%		
防潮林	被害軽微 津波軽減	漂流物阻止	部分的被害 漂流物阻止	全面的被害 無効果		
養殖筏	被害発生					
音			前面が砕けた波による連続音 (海鳴り、暴風雨の音)			
				浜で巻いて砕けた波による大音響 (雷鳴の音。遠方では認識されない)		
				崖に衝突する大音響 (遠雷、発破の音。かなり遠くまで聞こえる)		

出典：首藤伸夫「津波強度と被害」(1992年、津波工学研究報告第9号 101-136)

(6) 居住誘導区域とする区域

高齢化の進行を見据え、高齢者が徒歩で移動できる距離を考慮するとともに、多雪都市である本市の特徴を踏まえ、冬期積雪期を含め鉄道駅や路線バス停留所などへ徒歩で移動可能な範囲として、以下のとおり居住誘導区域を設定します。

【居住誘導区域とする区域】

- ① 公共交通機関沿線 鉄道駅から半径 800m の範囲
日往復 30 便以上の路線バス停留所から半径 300m の範囲
- ② 「第 2 期青森市冬期バリアフリー計画」における重点整備地区及び誘導地区

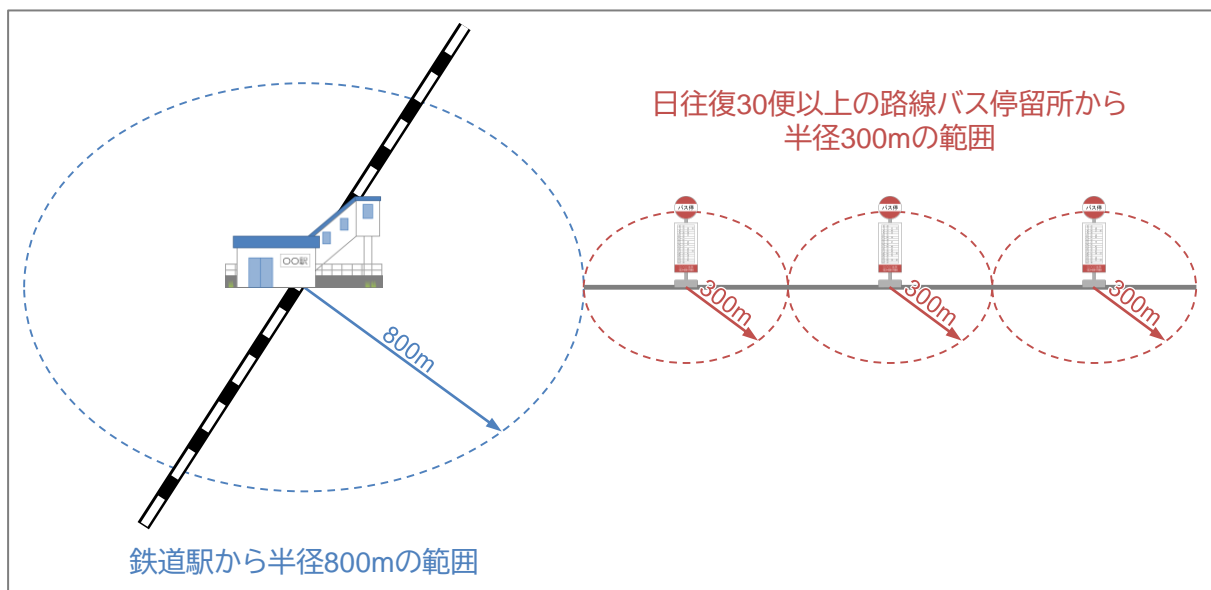


図 63 居住誘導区域（公共交通機関沿線）イメージ図

表 15 往復 30 便/日の路線バス停留所のサービスレベルのイメージ

時間帯	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	合計
往路本数（片道）	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	15
復路本数（片道）	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	15

※ 朝夕のピーク時は 2 便/h（30 分に 1 本）、その他の時間帯は 1 便/h（60 分に 1 本）

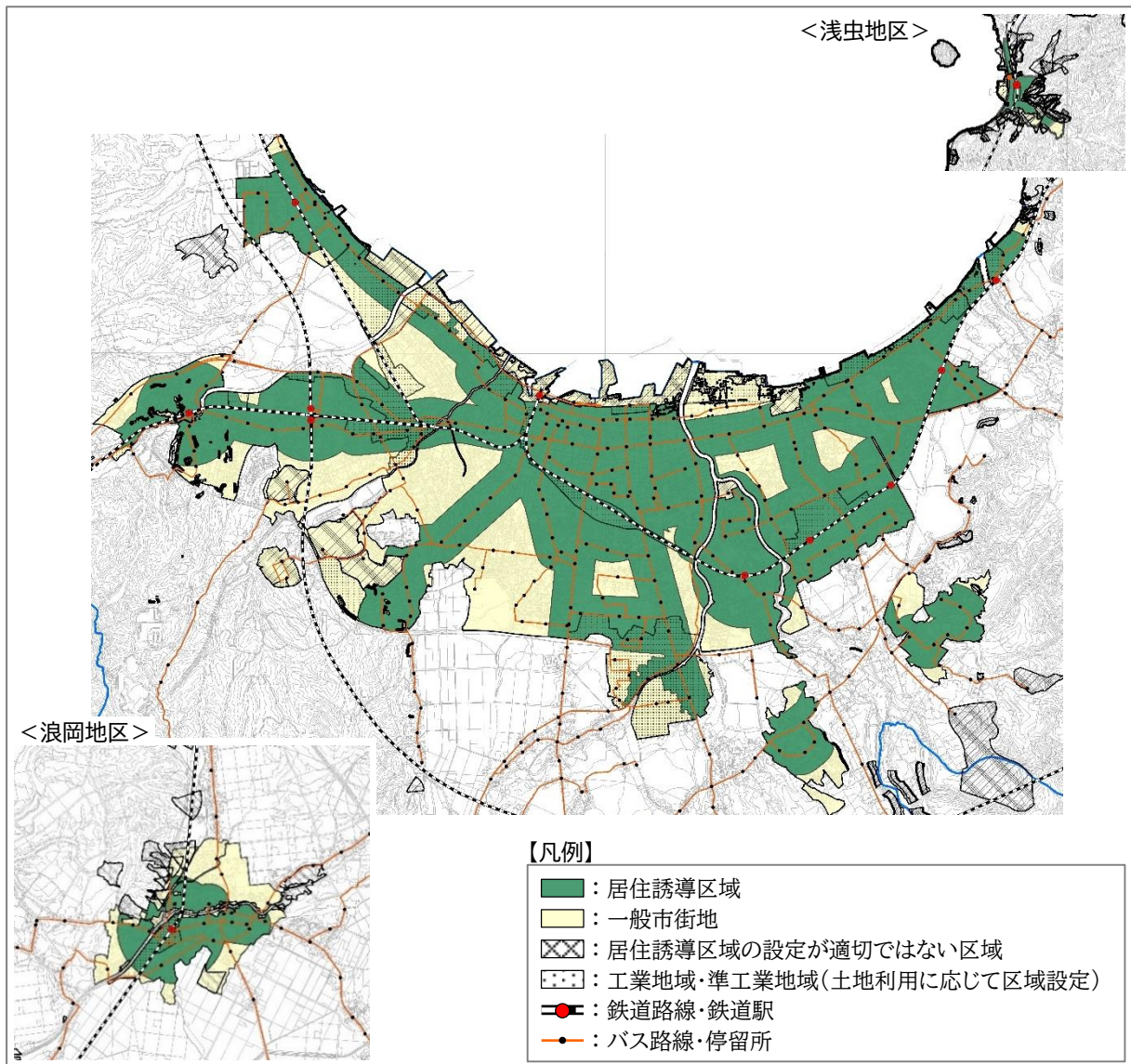


図 64 居住誘導区域概要図

2.1.4 市街化調整区域における土地利用配置の基本的な考え方

市街化調整区域については、無秩序な市街地の拡大を抑制するため、都市計画法や農業振興地域の整備に関する法律、森林法、自然公園法等の土地利用に係る個別規制法に基づき、自然環境及び周辺環境との調和を図りながら、農林漁業用地等の保全を目的とした土地利用を基本とします。

一方で、本市の市街化区域（用途地域）の半数以上が災害ハザード区域に指定されている現状や、移住・定住の促進、集落の地域コミュニティ維持の観点から、市街化調整区域の土地利用に係る方針の一部見直しを検討します。

表 16 市街化調整区域における土地利用配置の基本的な考え方

区域等	配置の考え方
集落	<ul style="list-style-type: none"> ・ 移住・定住者や新規営農者の受け皿としての活用を検討します。 ・ 災害ハザード区域内居住者の移転先としての活用を検討します。
幹線道路沿道	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自然環境及び周辺環境に影響を及ぼさない業種であることを前提に、事業用地としての活用を検討します。 <p>【検討対象とする幹線道路】</p> <p>検討対象とする幹線道路を、青森都市計画区域内の国道及び集落が連坦している県道とし、具体的な路線を以下に示します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ▷ 国道対象路線：国道 4 号、国道 7 号、国道 103 号、国道 280 号 ▷ 県道対象路線：県道 27 号青森浪岡線、県道 44 号青森環状野内線 県道 120 号荒川青森停車場線
既存建築物	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域コミュニティ維持や観光振興、農林漁業従事者の拡大等に資することを前提に、既存建築物の有効活用について検討します。

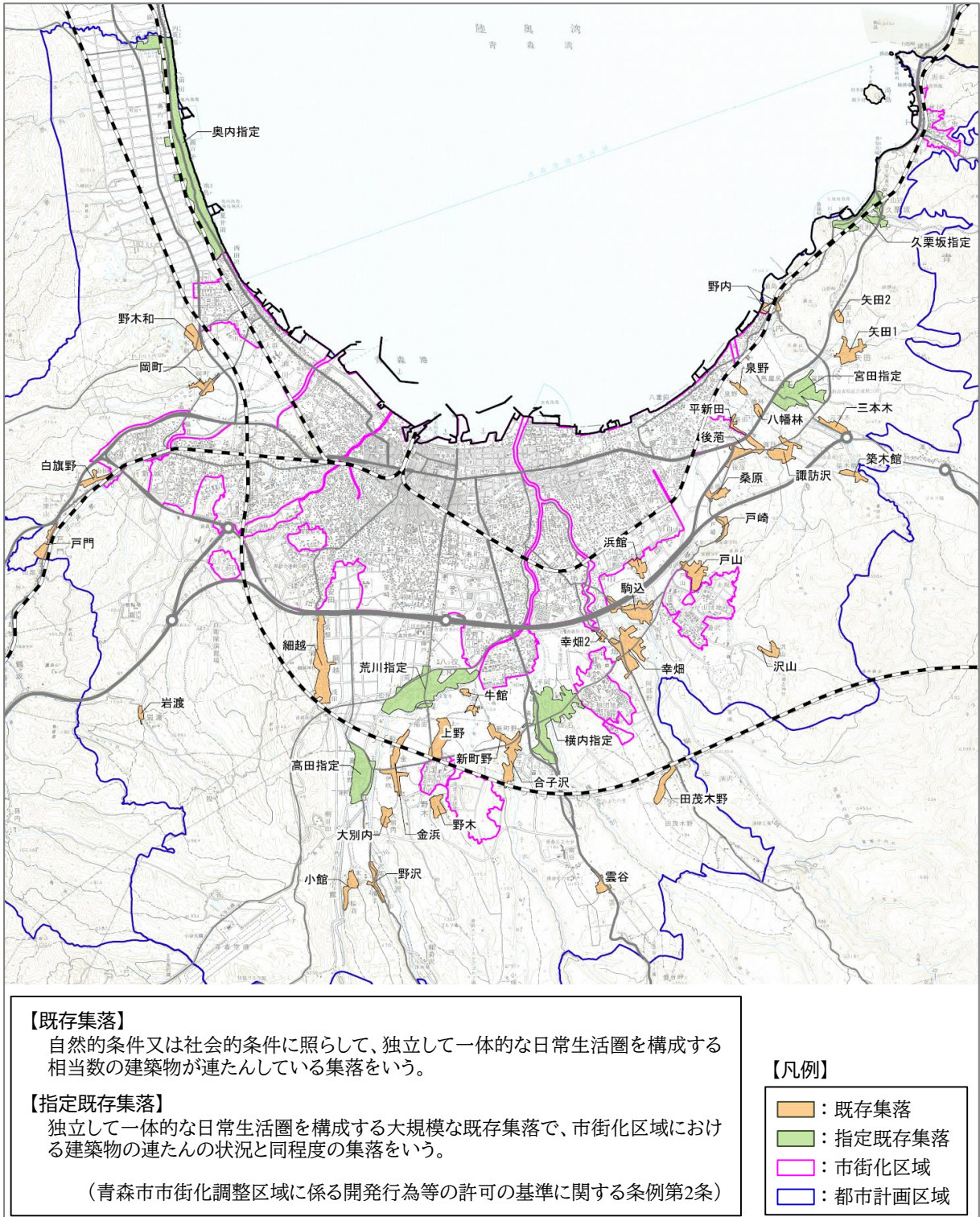


図 65 既存集落・指定既存集落位置図

2.1.5 都市機能別の土地利用配置の基本的な考え方

前述の内容を踏まえ、下表に示す都市機能ごとに土地利用配置の基本的な考え方を定めます。

表 17 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	<p>【市街化区域内】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 居住誘導区域内への配置を基本とします。 ・ 都市基盤施設や日常生活に必要な都市機能を維持します。 ・ 民間事業者による公共交通機関沿線等の宅地開発を促進するなど、交通利便性の高い居住区域の形成を目指します。 <p>【上記以外の居住区域】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域コミュニティの活性化により、集落を中心とした居住地を維持します。 ・ 幹線道路沿線において、地域振興に寄与する施設の維持や土地利用を図ります。 ・ 自然環境の保全及び周辺環境と調和した良好な居住環境の維持・向上を図ります。
商業機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市機能誘導区域や生活拠点区域を核とした配置とします。 ・ 地域住民の利便性を考慮した配置とします。 ・ サービス・レジャーなど複合利用に対応した配置とします。
工業・流通機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ 港町としての特性を考慮した配置とします。 ・ 居住機能との近接・混在を回避した配置とします。 ・ 広域高速交通拠点との連携に配慮した配置とします。 ・ 自然環境の保全及び公害の防止等、周辺環境との調和を条件とした配置とします。
農業生産機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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します。 ・ 農業を支える基盤としての集落配置とします。
行政機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高次都市機能については、都市機能誘導区域や生活拠点区域を核とした配置とします。 ・ 子育て機能や福祉機能等については、地域住民の利便性を考慮した配置とします。
文化交流機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市全体の魅力を高めるための配置とします。 ・ 交通利便性や機能の特性に応じた配置とします。 ・ 歴史・文化といった地域特性を活かした配置とします。
自然環境機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「日本一おいしい水」を支える水系循環システムなど、自然環境の保全及び周辺環境に配慮した配置とします。

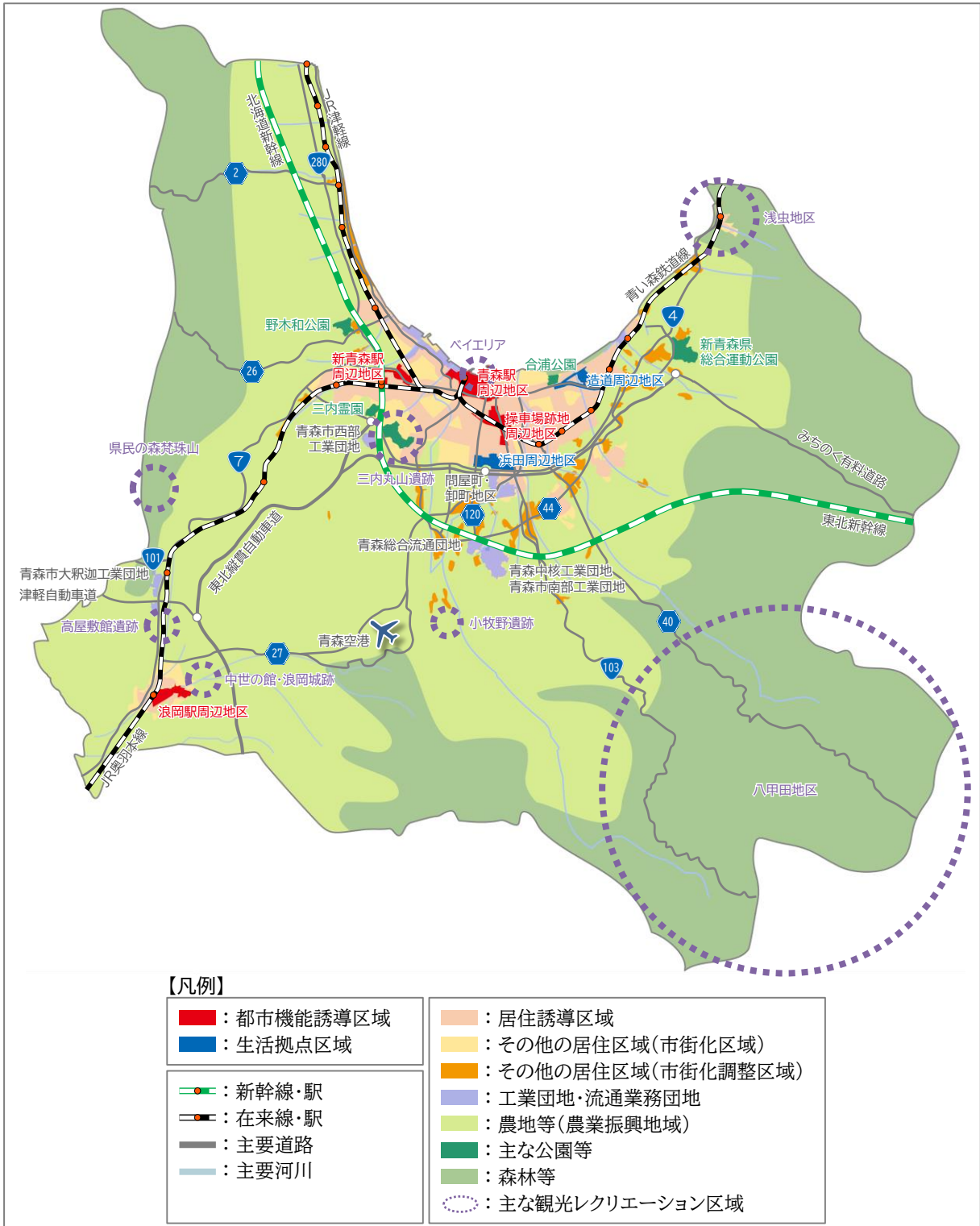


図 66 土地利用配置概要図

2.1.6 都市機能の配置方針

前述の内容を踏まえ、下表のとおり都市機能の配置方針を定めます。

表 18 都市機能の配置方針

	青森地区		浪岡地区
	市街地	郊外	
都市拠点機能	青森駅周辺地区 操車場跡地周辺地区	新青森駅周辺地区	浪岡駅周辺地区
生活拠点機能	造道周辺地区	浜田周辺地区	
居住機能	中高層中高密度	低層低密度	低層低密度
商業機能	中心的商業	近隣の商業 沿道利用的商業	近隣の商業 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
行政機能	都市中枢性	近隣利便性	都市中枢性 近隣利便性
文化交流機能	総合文化 広域交流（港）	広域交流（新幹線） 史跡等活用	広域交流（空港） 史跡等活用 自然・温泉等活用
自然環境機能			森林

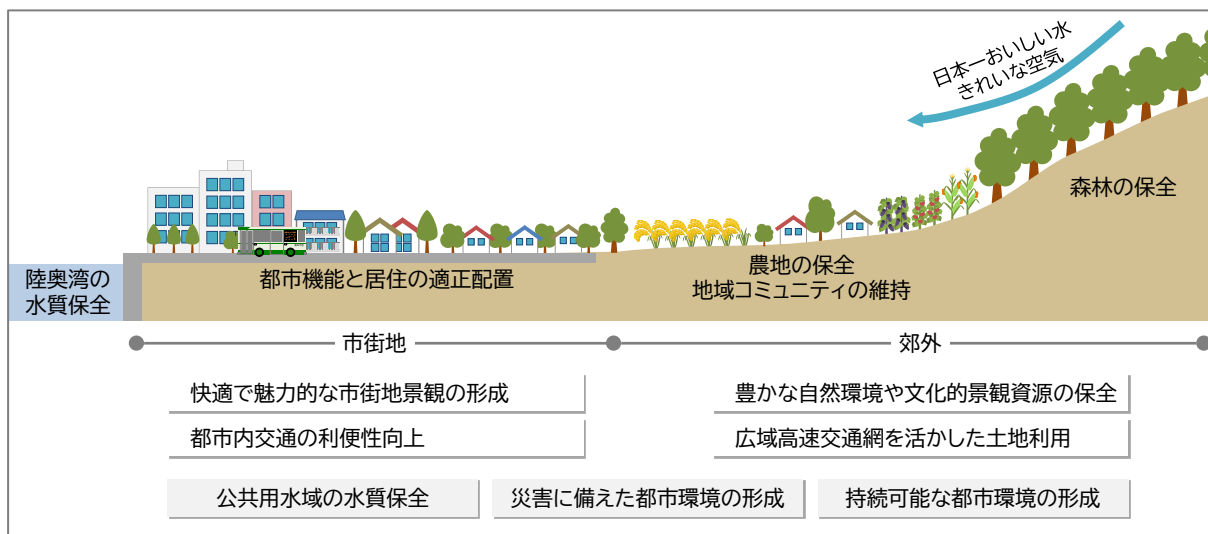


図 67 都市環境整備の概念図

2.2 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、都市計画法においては、以下の14項目が定められています。

【都市計画法（昭和43年法律第100号）（抄）】

（都市施設）

第11条 都市計画区域については、都市計画に、次に掲げる施設を定めることができる。この場合において、特に必要があるときは、当該都市計画区域外においても、これらの施設を定めることができる。

- 一 道路、都市高速鉄道、駐車場、自動車ターミナルその他の交通施設
- 二 公園、緑地、広場、墓園その他の公共空地
- 三 水道、電気供給施設、ガス供給施設、下水道、汚物処理場、ごみ焼却場その他の供給施設又は処理施設
- 四 河川、運河その他の水路
- 五 学校、図書館、研究施設その他の教育文化施設
- 六 病院、保育所その他の医療施設又は社会福祉施設
- 七 市場、と畜場又は火葬場
- 八 一団地の住宅施設（一団地における50戸以上の集団住宅及びこれらに附帯する通路その他の施設をいう。）
- 九 一団地の官公庁施設（一団地の国家機関又は地方公共団体の建築物及びこれらに附帯する通路その他の施設をいう。）
- 十 流通業務団地
- 十一 一団地の津波防災拠点市街地形成施設（津波防災地域づくりに関する法律（平成23年法律第123号）第2条第15項に規定する一団地の津波防災拠点市街地形成施設をいう。）
- 十二 一団地の復興再生拠点市街地形成施設（福島復興再生特別措置法（平成24年法律第25号）第32条第1項に規定する一団地の復興再生拠点市街地形成施設をいう。）
- 十三 一団地の復興拠点市街地形成施設（大規模災害からの復興に関する法律（平成25年法律第55号）第2条第8号に規定する一団地の復興拠点市街地形成施設をいう。）
- 十四 その他政令で定める施設

【都市計画法施行令（昭和44年政令第158号）（抄）】

（法第11条第1項第14号の政令で定める施設）

第5条 法第11条第1項第14号の政令で定める施設は、電気通信事業の用に供する施設又は防風、防火、防水、防雪、防砂若しくは防潮の施設とする。

本マスタープランにおいては、個別施設毎の縦割りの視点ではなく、横断的な視野に基づく基本方針として機能するよう、みどり・景観・環境保全に係る都市施設整備については「2.3 都市環境整備の方針」に、防災性の向上に係る都市施設整備については「2.4 防災性向上の方針」において策定することとし、本節においては上記以外の都市施設の整備に係る方針を策定することとします。

2.2.1 交通体系

本マスタープランにおける基本理念との整合を図り、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、広域高速交通網と都市内公共交通網との有機的な結合を図ります。

また、都市内における交通手段相互の連携強化を推進します。

地域内交流を促進し、市街地における快適な生活環境を確立するため、地域交流軸等を構成する交通軸（内環状線等）の整備を推進するとともに、公共交通（路線バス・鉄道）を都市内交通の主要手段としての機能向上を図り、環状道路網の充実と併せて連携を図ります。

また、都市の発展を支える広域高速交通網（北海道・東北新幹線、青森空港、高速道路等）の充実や都市間交流の軸となる幹線道路網の整備を推進し、産業拠点や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します。

さらに、高齢者・障がい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る雪に強い交通体系を確立します。



図 68 新青森駅



図 69 青森空港



図 70 クルーズ客船



図 71 青森中央 I.C.



図 72 青い森鉄道線 701 系



図 73 青森市営バス（低床車両）

2.2.2 道路網

【幹線道路網の整備】

骨格となる幹線道路網を「2 高速 2 環状 7 放射道路」と位置づけ、主要幹線道路のうち内環状線の整備を進めるなど、都市計画道路等の効果的・効率的で計画的な整備を進めることにより、これらの広域幹線道路・主要幹線道路を中心とした道路交通体系を確立します。

【街路の整備】

昭和 40 年代のスプロール¹により形成された市街地においては、区画道路の整備や行き止まりの解消などにより、道路機能の確保に努めます。

【ストックマネジメント】

橋梁をはじめとする既存道路施設については、耐震化や老朽化の度合いに応じた計画的な改築・更新を進めることにより、維持管理費の削減及び長寿命化を図ります。

【雪に強い道路整備】

堆雪による車道の狭隘化等により著しい交通渋滞を招いているため、広幅員路肩など堆雪空間を確保することにより、雪に強い道路整備を図ります。

表 19 骨格となる幹線道路網

区分		路線名称
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
	環状 2 号	一般国道 7 号青森環状道路（外環状線）
7 放射	放射 1 号	一般国道 280 号バイパスなど
	放射 2 号	一般国道 7 号
	放射 3 号	一般県道荒川青森停車場線
	放射 4 号	一般国道 103 号など
	放射 5 号	一般国道 4 号
	放射 6 号	津軽自動車道
	放射 7 号	主要地方道青森浪岡線

※ 都市計画道路等のうち、長期未着手の路線は、道路網体系や都市機能上の必要性、代替路線の有無、事業の実現性等を踏まえ、見直し（変更・廃止）を行います。

¹ スプロールとは、周辺市街地に小規模な開発が集積し、基盤整備を伴わずに拡散的に宅地化が進行することを指します。

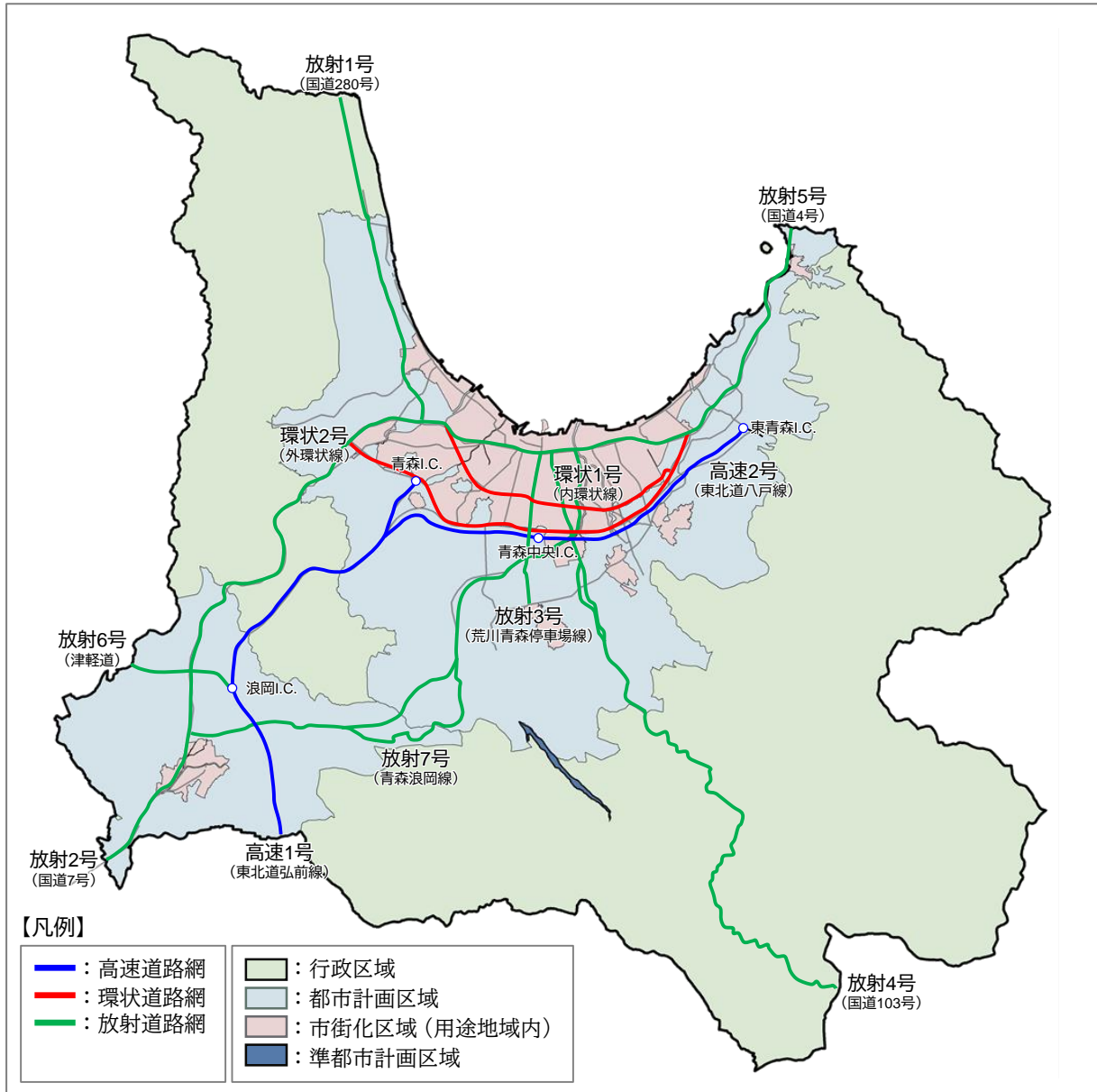


図 74 骨格となる幹線道路網概要図

2.2.3 公共交通網

本市においては、東・西・北に延びる鉄道網と、市全域に張り巡らされた路線バス網によって、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。

人口減少・超高齢社会を見据え、鉄道網や路線バス網など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網の形成を図ります。

(1) 都市内交通網

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網の形成を図ります。

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。

【公共交通網の形成に当たっての各交通モードの役割】

① 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こととします。

② 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こととします。

③ 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 to 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こととします。

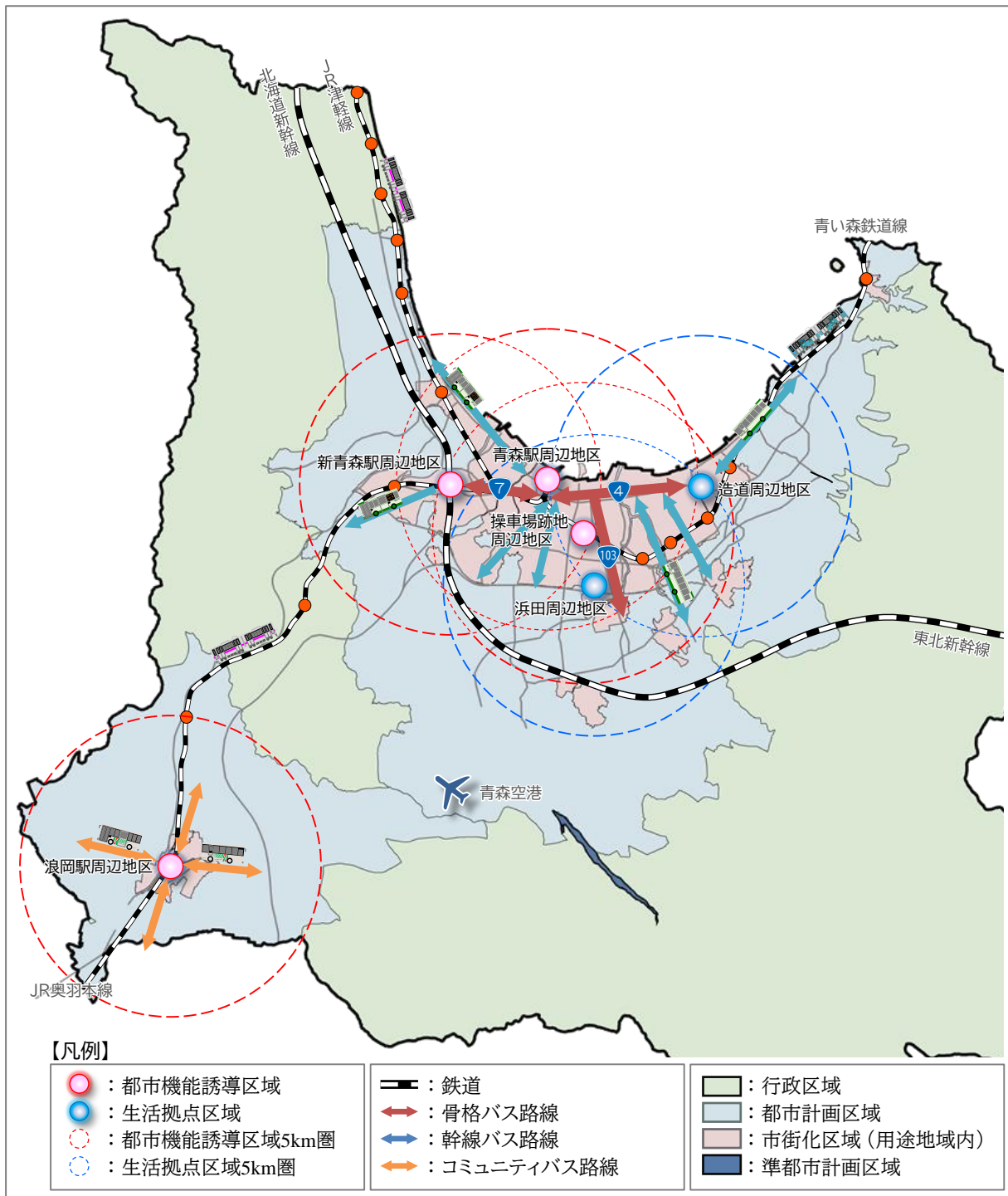


図 75 都市内交通網イメージ図

(2) 広域交通網

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。

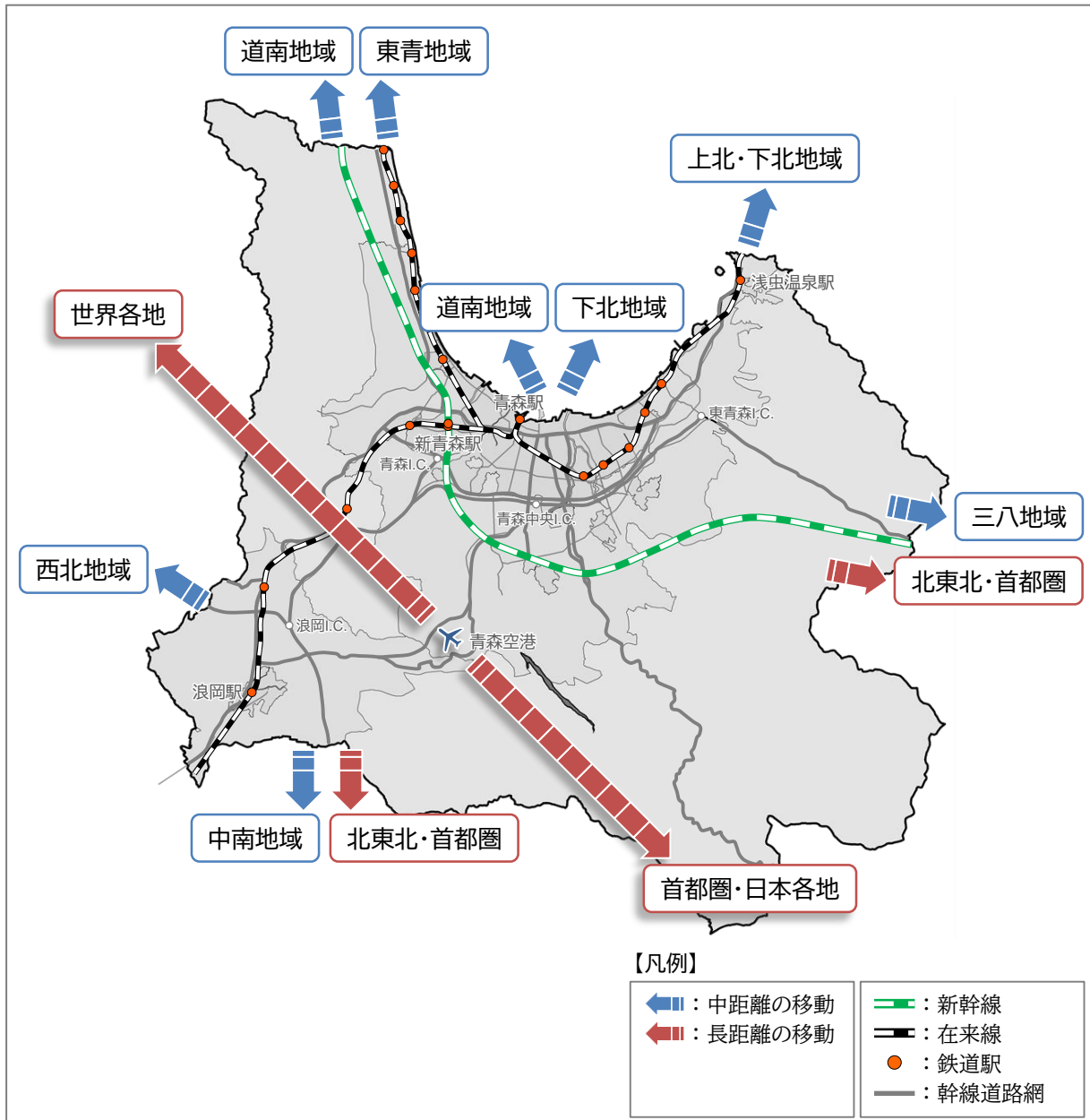


図 76 広域交通網イメージ図

(3) 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、平成28年（2016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、交通結節機能及び二次交通を強化し、市民や観光客等来街者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。

(4) 土地利用との連携

都市機能誘導区域や生活拠点区域といった地区拠点区域間や、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。

(5) 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推進します。

観光客等来街者の交通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。



図 77 青森市シャトル・ルートバス

(6) 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。

2.2.4 下水道

(1) 基本的な方針

生活環境の改善、水質の保全、浸水防除等都市活動を支える目的から、本市公共下水道事業計画に基づき、農業集落排水事業や合併処理浄化槽設置整備事業といった他の汚水処理事業との整合を図りながら、既成市街地を中心とした整備を推進します。

また、既存施設の長寿命化等により、下水道施設の機能保全を図ります。

(2) 整備方針

新規整備については、市街化の動向や道路などの都市基盤施設整備と十分に整合を図りながら効果的な整備を進めます。

また、既存施設については効率的な長寿命化等を実施し、計画的に施設更新を進めます。

2.2.5 河川

(1) 基本的な方針

【青森地区】

青森地区においては、内真部川、奥内川、瀬戸子川、天田内川、新城川、沖館川、堤川、赤川、沼川、貴船川、野内川、浅虫川の12河川が流下しており、いずれも陸奥湾に注いでいます。

これらの河川については、市街地の土地利用計画との整合を図り、親水空間の確保や景観に配慮しつつ、河川改修等の整備促進を図ります。

この他、小規模な都市河川についても、治水安全度を高めるよう整備を図ります。

【浪岡地区】

市街地の中央を流れる浪岡川の沿岸においては、浪岡緑道等の整備を進め、住民の憩いや自然的なレクリエーションの場などとして活用を図ります。

また、浪岡川などの水辺環境は、まちの個性を創出する緑地として保全を図ります。

(2) 整備方針

【青森地区】

天田内川、駒込川、貴船川等の整備促進を図り、さらに治水安全度の向上を目的とする駒込ダムの整備を図ります。

また、快適で安全な生活環境を確保するため、河川管理に万全を期するとともに、河川美化の推進に努めます。

【浪岡地区】

浪岡川などの河川の環境整備を図るとともに、水害防止機能を有する緑地として保全し、治水機能の強化を図ります。

2.2.6 公園・緑地等

(1) 基本的な方針

【青森地区】

近年、都市化の進展による緑の減少、余暇時間の増大に対するニーズの多様化、長寿・福祉社会への対応の必要性などから、快適で潤いのある生活環境の形成に不可欠なものとして、公園・緑地の重要性がますます高まっています。

また、災害時における避難場所や、冬期積雪期の堆雪空間として、公園・緑地とオープンスペースの確保は、安全で安心な都市づくりのためには欠かせないものとなっています。

そのため、長期的な視点から都市環境と緑地環境のバランスを保つため、市街地及び周辺の公園・緑地を保全、整備、創出するとともに、総合的かつ効率的に適正配置し、それらのネットワーク化を図ることによって、都市環境の保全・改善、レクリエーション需要の充足、都市防災の強化、都市景観の向上、自然との共生や地域個性の創造を図ります。

【浪岡地区】

浪岡緑道と浪岡駅周辺は、浪岡地区の中心部として位置づけられ、浪岡駅及びその東側の中心商店街や住宅地が広がりを見せております。

地区を横断するように浪岡川が流れ、市街地の自然環境を形成する骨格として位置づけられています。また、浪岡川と緑道に沿って、中世の館をはじめとする旧坪田家住宅、浪岡城跡公園、美人川公園等、歴史的な施設が点在しています。

西部には、西山公園やこれと併設するように整備された道の駅「アップルヒル」、湿生花園、花岡公園等、広域的なレクリエーション施設が整備されています。

自然にあふれ、歴史とまちなみが調和した景観や、安らぎと潤いのある観光を創出するため、連続性と広がりのある緑化推進を図ります。

(2) 整備方針

【青森地区】

広域的なレクリエーション施設は、市街地の外側に配置し、身近なレクリエーション施設は歩いていける距離に配置することで、各施設の機能や役割を最大限生かすよう適正な配置に努めることにより、心地良い自然とのふれ合いと、ゆとり、やすらぎを感じることでできる緑の持つレクリエーション機能の強化及び身近に緑を実感できる公園、緑地の整備を図ります。

また、緑の持つ防災機能を生かした安全で安心して暮らせる環境づくりを推進し、災害時の避難所として位置づけられている公園、緑地に加えて、オープンスペースの創出に努めます。

【浪岡地区】

浪岡緑道を基軸に地区の特徴的な緑地資源を有機的につなぎ、浪岡緑道の連続性を確保します。また、浪岡駅周辺等、県内外の方が利用する拠点施設での効果的な緑の創出を図り、魅力ある景観と良好な生活環境を実現します。

2.2.7 その他の都市施設

(1) 基本的な方針

健康で文化的な都市生活及び機能的な都市活動の向上を図るため、人口動態や社会動向等の長期的な展望を踏まえて、それぞれの施設について効率的な整備を図ります。

(2) 整備方針

【火葬場】

周辺環境に配慮して、効率的な維持管理及び整備を進めます。

【市場】

青森市中央卸売市場及び青森市公設地方卸売市場については、今後の産業や流通の動向に応じた施設の更新等を図ります。

2.3 都市環境整備の方針

2.3.1 基本的な方針

【緑の保全】

本市においては、美味しい水の源であり市街地に緑を導く背後丘陵地、本市の原風景を醸し出す田園・りんご畑、緑の軸となる河川が広がっており、市街地には市民の憩いの場である合浦公園をはじめとする緑の拠点となる公園が点在しています。

これらの緑を核として、身近な緑の保全、緑の空白地区の解消、住宅地及び商業地等での緑の普及、緑の連続性の確保により、次世代につなぐ緑と花があふれるまちなみの実現を目指します。

【青森らしい景観の保全・創出】

本市が抱えている自然・歴史・都市基盤をもとに、青森らしい個性的な景観を守り創っていくことを目的として、地形・眺望といった自然的景観の保全、先人の遺産を大切にした文化・歴史的景観の保全・育成、ゆとりと潤いのある快適で魅力的な市街地景観の創出に努めます。

【環境負荷の低減】

本市の環境方針である、人と自然が共生し、環境への負荷の少ない持続可能な都市「海と山にいだかれた自然豊かな『緑と水と青空の青森市』」の実現に向け、低炭素な生活様式への転換等による温室効果ガス排出量の削減に努めます。

また、効率的かつ効果的な污水处理施設整備により、閉鎖水域である陸奥湾をはじめとする公共用水域の水質保全を推進します。

2.3.2 整備方針

(1) 緑あふれる環境の整備

【緑の保全】

市街地を取り囲む山並みを形成する丘陵地や、古くから生活に身近だった里山の緑の保全に努めます。

また、日常的にふれ合える自然としての水田やりんご畑、森林、ため池等、緑地資源の保全に努めます。

【緑の創出】

公園、緑地、民有地や公共施設、街路樹などの緑の質の向上を図ることにより、魅力的な緑の創出に努めます。

また、火災の延焼や輻射熱から市民を守るため、市街地での緑の創出に努めます。

【緑の連続性】

緑の拠点となる大きな公園及びその周辺に点在する小さな公園と、自然を市街地に美しく導く緑の軸線としての河川や道路をつなぐことにより、地域資源や公園緑地施設を活用した効果的な緑の連続性を確保します。

(2) 青森らしい景観の保全・創出

【自然的景観】

地域の背景となる山並みや本市の原風景を醸し出す田園・りんご畑については、開発の抑制等により、その保全に努めます。

また、各地域の特性に沿った海岸線や河川の保全及び周辺環境の向上を図ることにより、親水性に富んだ水辺空間の保全・形成に努めます。

さらに、遠景眺望の背景となる山並みや海・半島への景観を阻害しないよう誘導することにより、「青い森」の四季折々の優れた自然を見渡すことができる眺望の保全に努めます。

【文化・歴史的景観】

本市に所在する世界遺産をはじめ、歴史的建造物や文化資源等を保全・活用することにより、周辺地域と一体的な景観の形成に努めます。

また、周辺の美しい自然景観を保全することにより、風情ある温泉地らしさを醸し出す景観の形成に努めます。

【市街地景観】

「青森駅周辺地区」をはじめとする地区拠点においては、誰もが安全で快適な歩行空間を確保し、各地域の特性に応じた魅力を創出することにより、回遊性が高く居心地の良い歩きたくなる景観の形成に努めます。

また、「青い海」が感じられ、市内外の人々が集う観光交流スポットである青森港ウォーターフロント地区においては、特色のあるそれぞれの施設を活かした一体的な景観を創出するとともに、新中央ふ頭や海上からの眺望に配慮した景観の創出に努めます。

さらに、地域住民等と連携した身近な公園や緑地での植栽活動や敷地内緑化による緑花空間の形成により、まちなみと調和のとれた「潤い・ゆとり」のある快適で心豊かな景観の形成に努めます。

(3) 環境負荷を低減する都市環境の整備

【低炭素な生活様式への転換】

一定規模以上の建築工事を行う建築主に対し、省エネ基準への適合を指導するとともに、省エネルギー化、長寿命化に関する情報や長期優良住宅の認定制度等に関する情報提供を図ります。

また、街路灯や公園照明灯等の照明設備については、LED照明をはじめとする高効率照明への更新を推進します。

さらに、鉄道駅や車両のバリアフリー化や待合環境の整備促進などにより魅力向上を図るとともに、交通事業者や地域など多様な主体と連携することにより、公共交通機関の利用を促進します。

2.4 防災性向上の方針

2.4.1 基本的な方針

【自然の保全と災害に強い都市整備】

災害に対する都市の危険性については、災害誘因のほか、当該地域における地形、地盤等の災害に対する自然的な特性及び、木造建築物密集地域等の社会的な特性によって高まってくることとなります。

このことから、自然環境の保全に留意しながら、自然的・社会的な災害要因を排除することにより災害そのものの発生を最小限にとどめるとともに、都市構造そのものの防災性を高めることにより被害の拡大を抑止するなど、災害に強い都市づくりを推進します。

【地域防災力の向上】

災害の発生に際しては、従来の広域的な都市防災体制だけではなく、地域レベルでのきめ細やかな対応が求められており、地域住民の担う役割が増えています。

このことから、地域住民と行政の連携を一層強化するとともに、地域住民が「自ら考え、自ら行動し、自らつくるまち」という自主防災意識の成熟化により、地域コミュニティにおける防災力の向上を図ります。

2.4.2 整備方針

(1) 地震に強いまちづくり

【市有施設】

市有施設のうち防災上重要な施設における耐震診断及び耐震化を計画的に実施することにより、地震による建築物等の倒壊等の被害から市民の生命等を保護するとともに、本市の防災機能を確保します。

【公共的施設】

不特定多数の人が出入りする劇場・百貨店、社会福祉施設等の公共的建築物のうち、現行の耐震基準に適合しない建築物の所有者に対し、自主的な耐震診断及び耐震改修の実施について適切な指導を行うことにより、公共的建築物の耐震性向上を促進します。

【一般建築物】

特殊建築物等の中間検査制度の活用及び完了検査率の向上を図ることにより、欠陥建築物の防止と耐震性向上を促進します。

また、民間確認検査機関と連携して、住宅の完了検査の一層の充実を図るとともに、昭和56年5月以前に建築された既存建築物等については、所有者等に対する耐震診断及び耐震改修等に関する計画的な指導を実施します。

(2) 水害に強いまちづくり

【総合的な治水対策の推進】

河川改修や海岸保全施設の整備により治水性を高めるとともに、ポンプ場や雨水幹線といった既存施設の長寿命化等により、市街地の浸水被害を防止します。

【重要施設等の立地場所と防災拠点化】

行政関連施設や要配慮者に関わる施設等については、できる限り浸水の危険性の低い場所に立地するよう整備するものとし、やむを得ず浸水の恐れのある場所に立地する場合には、非常用電源の設置場所の工夫、情報通信設備の整備や必要な物資の備蓄等により防災拠点化を図ります。

【河川の維持管理】

河川管理施設においては、水位、流量、地形、地質、河川の状況及び自重、水圧等予想される荷重を考慮し、安全性を確保するため各施設の耐震性を向上させるなどの強化措置を講じます。

【津波に強いまちづくり】

指定緊急避難場所（津波避難ビル等を含む。）や避難路の整備等、避難関連施設の効率的・計画的整備や、民間施設の活用による避難関連施設の確保、建築物や公共施設等の耐浪化等により、津波に強いまちの形成を図ります。

この際、津波からの迅速かつ確実な避難を実現するため、徒歩による避難を原則として、できる限り短時間での避難が可能となるようなまちづくりを目指します。

(3) 雪害に強いまちづくり

【総合的な雪対策の推進】

積雪期の災害の予防対策は、除排雪体制の整備、雪に強い都市づくりなどの雪害予防対策の総合的、継続的推進により確立されるものであるため、交通の確保、屋根雪処理等家屋倒壊の防止、避難所及び避難路の確保を図ります。

【積雪期における避難路の確保】

市街地の生活道路の除排雪を計画的に実施するとともに、流・融雪溝及び融雪施設等の面的整備や、積雪・堆雪を考慮した体系的街路の整備により、積雪期における避難路の確保を図ります。

【住宅地における雪対策】

屋根雪処理の負担が少ない無落雪屋根方式などを採用した克雪住宅や、既存建物の耐震改修等の普及促進により、豪雪災害に強い住まいづくりを推進します。

また、流・融雪溝の整備や、住宅密集地域内の空き地を地域住民の雪寄せ場として活用することにより、市民による除排雪作業の負担軽減を図ります。

さらに、自力での屋根雪処理が困難な世帯に対する地域の援助体制を整備することにより、屋根雪荷重による家屋倒壊を防止します。

(4) 災害ハザード区域を踏まえた都市防災機能の向上

【地域地区の指定】

適切な用途地域を定めることにより、用途混在による防災上の阻害要因を排除します。
また、防火地域及び準防火地域を指定し、建築物に対する規制を強化することにより、市街地における火災を防止します。

【都市基盤施設の整備】

道路（街路）を整備することにより、避難路、延焼遮断帯、緊急輸送路、重要物流道路、消防用道路等を確保します。

また、公園の整備及び外周部の植栽緑地化を推進することにより、指定緊急避難場所、避難路、延焼遮断帯等の都市防災空間を確保するとともに、一時避難地となる近隣公園・緑地等への災害応急対応施設（耐震貯水槽等）の計画的な整備を促進します。

さらに、下水道施設の耐震性を強化することにより災害時における衛生的な生活環境を確保します。

【災害ハザード区域からの移転対策】

災害が発生した地域又は災害ハザード区域のうち、住民の居住に適当でないと認められる区域内にある住居の集団的移転を促進します。

また、災害ハザード区域等にある既存不適格住宅の移転を促進することにより、市民の生命の安全を確保します。

【地域防災力の向上】

災害の発生に際しては、従来の広域的な都市防災体制だけではなく、地域レベルでのきめ細やかな対応が求められており、地域住民の担う役割が増していることを踏まえ、地域住民と行政の連携を一層強化するとともに、地域住民が「自ら考え、自ら行動し、自らつくるまち」という自主防災意識の成熟化により、地域コミュニティにおける防災力の向上を図ります。

