

青森市都市計画マスタープラン

令和4年2月
青森市

< 目 次 >

序章 基本的な考え方	1
1 策定目的	2
2 計画の位置づけ	2
3 計画の目標年次	3
4 計画の対象区域	4
第1章 都市づくりの理念及び都市計画の目標	5
1.1 都市づくりの現状と課題	6
1.2 都市づくりの方向性	54
1.3 目指すべき都市構造	57
1.4 都市づくりの基本理念	58
第2章 全体構想（分野別方針）	61
2.1 土地利用の方針	62
2.2 都市施設整備の方針	79
2.3 都市環境整備の方針	92
2.4 防災性向上の方針	94
第3章 実現化方策	99
3.1 戦略目標(1) 都市機能と居住の適正配置	101
3.2 戦略目標(2) 交通網を活用した都市環境の形成	105
3.3 戦略目標(3) 自然と調和した快適な都市環境の形成	108
3.4 戦略目標(4) 災害に備えた都市環境の形成	111
3.5 戦略目標(5) 持続可能な都市環境の形成	116
参考資料	119
1 現状分析資料	120
2 市民アンケート調査	170

< 章 目 次 >

1 策定目的.....	2
2 計画の位置づけ.....	2
3 計画の目標年次.....	3
4 計画の対象区域.....	4

1 策定目的

「青森市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す。

【参考：都市計画法（昭和43年法律第100号）（抄）】

(市町村の都市計画に関する基本的な方針)
 第18条の2 市町村は、議会の議決を経て定められた当該市町村の建設に関する基本構想並びに都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に即し、当該市町村の都市計画に関する基本的な方針（以下この条において「基本方針」という。）を定めるものとする。

2 計画の位置づけ

本マスタープランは、青森県都市計画マスタープラン及び本市総合計画基本構想の内容に即するとともに、本市の各種計画との整合を図りながら、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・都市基盤施設等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す。

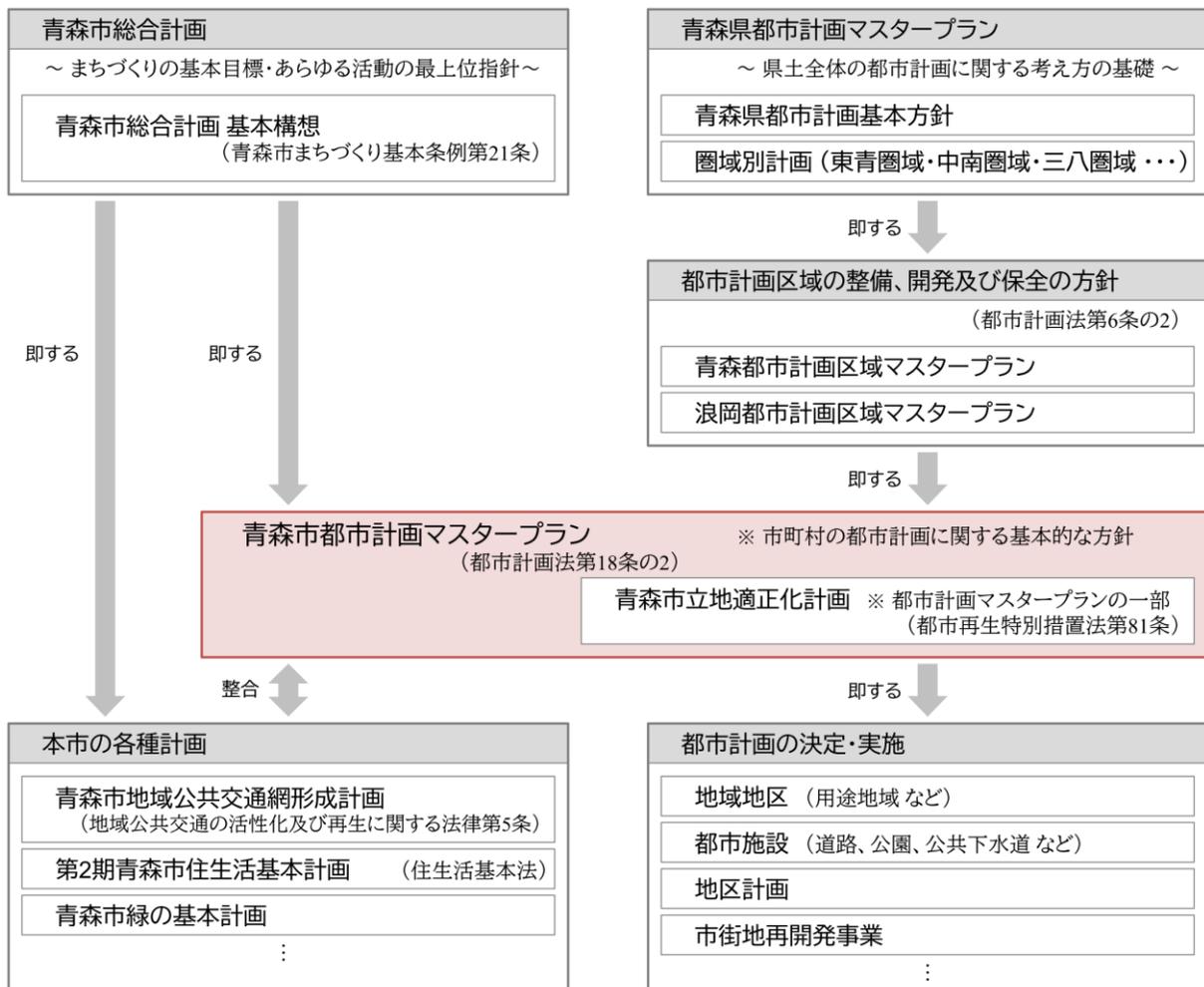


図1 計画の位置づけ

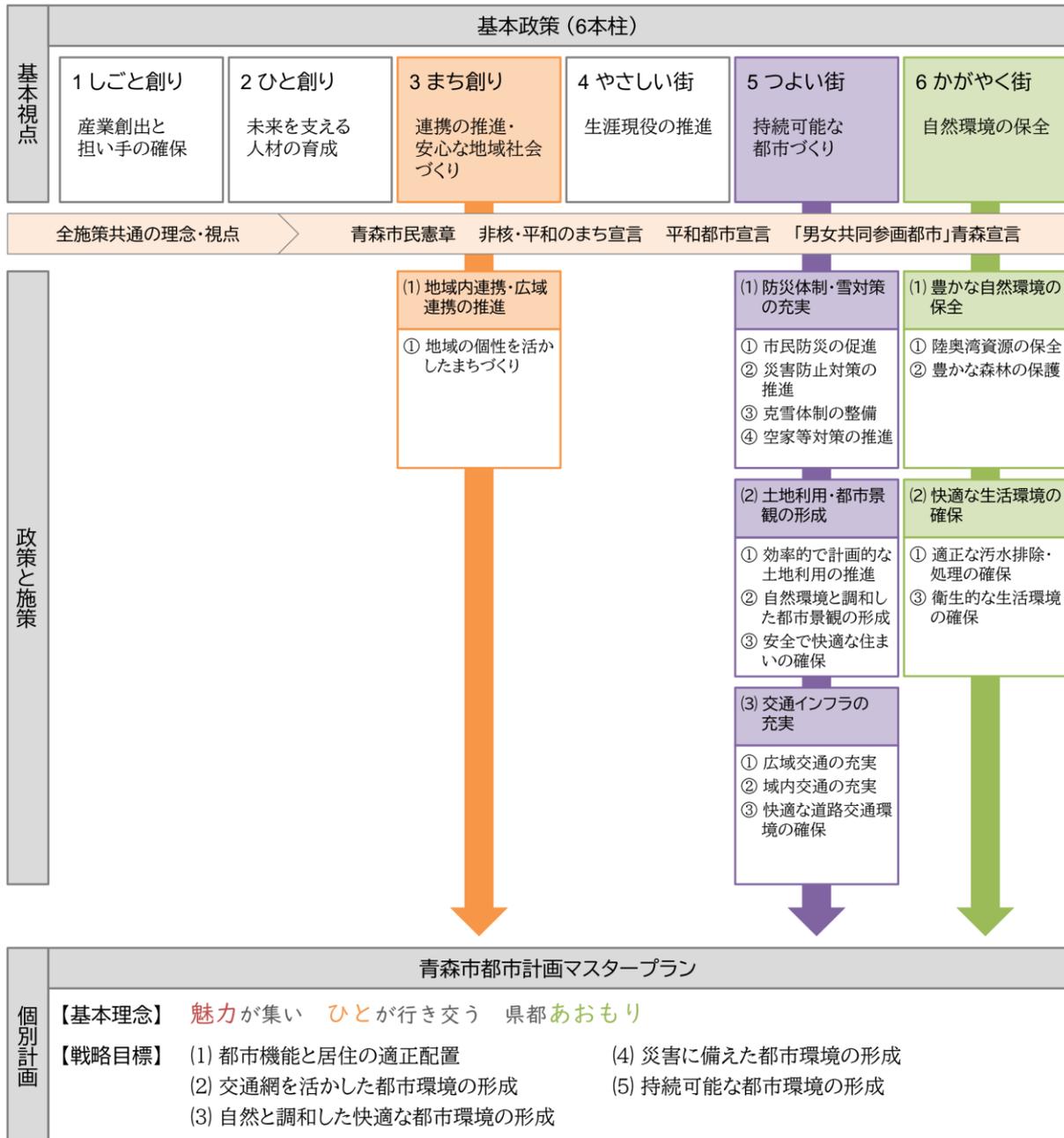


図 2 青森市総合計画前期基本計画との関連図

3 計画の目標年次

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、概ね 20 年後の令和 24 年度（2042 年度）を目標年次とします。

4 計画の対象区域

本マスタープランの対象区域は、「青森都市計画区域」及び「浪岡都市計画区域」とします。

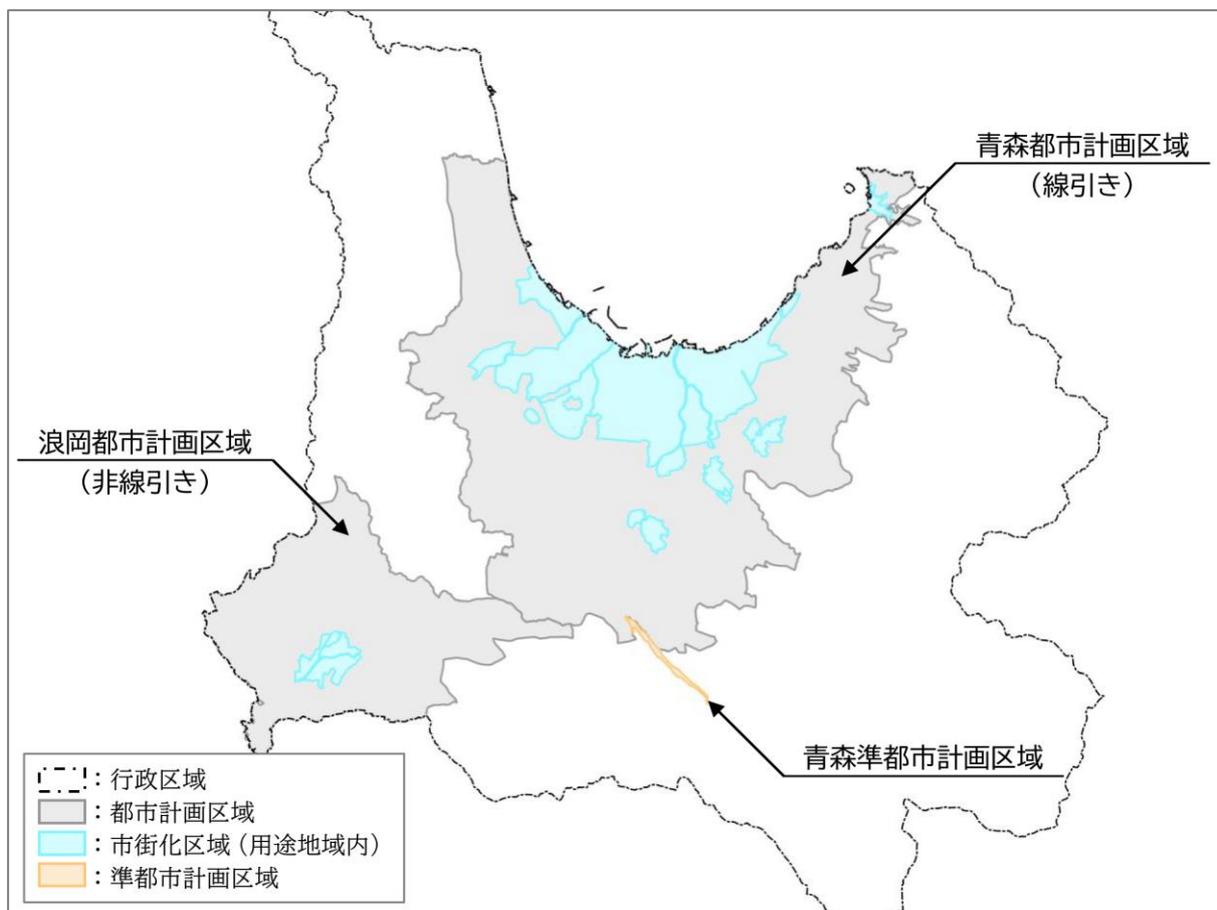


図 3 対象区域

表 1 対象区域の面積

名称	面積 (ha)		
	都市計画区域	市街化区域 (用途地域)	市街化調整区域 (用途地域の指定のない区域)
青森都市計画区域	23,774	5,011	18,763
浪岡都市計画区域	7,744	321.6	7,422.4
青森準都市計画区域	83		
行政区域	82,461		

※ 上表は青森県「青森県の都市計画（資料編）」（令和2年3月31日現在）を基に作成

< 章 目 次 >

1.1 都市づくりの現状と課題	6
1.1.1 広域的地形条件	6
1.1.2 地理・歴史	7
1.1.3 気候	8
1.1.4 人口	12
1.1.5 世帯	16
1.1.6 産業構造	18
1.1.7 観光	21
1.1.8 都市整備	22
1.1.9 交通	28
1.1.10 生活環境	38
1.1.11 災害ハザード区域の指定状況	46
1.1.12 都市計画制度の運用	50
1.1.13 都市づくりの現状と課題の整理	52
1.2 都市づくりの方向性	54
1.3 目指すべき都市構造	57
1.4 都市づくりの基本理念	58

1.1 都市づくりの現状と課題

1.1.1 広域的地形条件

日本の国土利用的視点から、地域の中心的都市の配置をみた場合、そのほとんどの都市が太平洋と日本海で形成される海岸線に展開するか、または山間地の盆地に展開するケースが多くなっています。

これに対し、本市の地形的条件の特徴として2点が挙げられます。

まず第1に、東北の背骨といわれる奥羽山脈が十和田湖、八甲田山を経て陸奥湾に至る海岸線に展開しており、津軽海峡をはさんで対岸が北海道であるという点です。このことから、本市は「青い海と山のまち」及び「北の港町」としてイメージされていると言えます。

第2に、本州の最北に位置し、東は下北半島、西は津軽半島、南は県境を形成する八甲田山・八幡平・白神山地などに囲まれているという点です。

この地形が、陸奥湾・津軽海峡のイメージとも重なって、夏は波静かな陸奥湾に面した涼しく快適で緑豊かな青森市と、冬には津軽海峡を渡って吹いてくる寒風がもたらす豪雪都市青森という、夏と冬に極端に異なるイメージを形成しています。



図4 広域的地形条件

出典：国土地理院

1.1.2 地理・歴史

(1) 本市のあゆみ

旧青森市は、明治43年（1910年）の青森大火で市内がほとんど焼失し、昭和20年（1945年）7月には焼夷弾攻撃により焦土化しましたが、先人たちのたゆまない努力により見事に復興を遂げました。

旧浪岡町は、南北朝時代の英雄北畠顕家の子孫が居城をかまえた地で、歴史と伝統につちかわれた香り高い独自の文化が息づいています。

平成17年（2005年）4月1日に旧青森市と旧浪岡町が合併して、新たな「青森市」が誕生し、平成18年（2006年）10月1日には青森県内初の中核市へ移行しています。

(2) 位置・地理

本州最北端、青森県のほぼ中央に位置する本市は、北は陸奥湾に面し、東部と南部には奥羽山脈の一部をなす東岳山地、八甲田連峰、西部には津軽平野、津軽山脈、梵珠山など雄大な自然を有しています。

人口約28万人、面積約824km²の都市で、青森の名のとおり面積の7割強を林野が占め、人口30万人規模の都市としては世界的に有数の豪雪都市です。

(3) 都市の形成

寛永元年（1624年）津軽二代藩主信枚（のぶひら）公の命により青森港が開港し、港町として、産業・経済・軍事に重要な役割を果たし、港を中心に都市が形成されてきました。

昭和20年（1945年）の戦災により市街地の大半が焦土と化したものの、戦災復興土地区画整理事業により、現在の本市の基礎となる中心市街地が整備されました。

県庁所在都市として、行政・業務・商業・文化等高次な機能が集積し、北海道との海上交通や鉄道の起終点として、流通拠点・交通の要衝として発展してきました。

主な産業は商業・流通業で、りんご生産量全国トップクラス、カシス生産量全国第1位と、特産品の生産にも力を入れています。

1.1.3 気候

(1) 年間降水量

本市の年間降水量は 1,300mm 前後で推移しています。

各年の年間降水量とこれの過去 30 年平均との関係を見ると、平成 3～12 年においては、年間降水量が過去 30 年平均を上回ったのは 3 回でしたが、平成 13～22 年では 8 回、平成 23～令和 2 年では 7 回となっています。

(単位：mm)

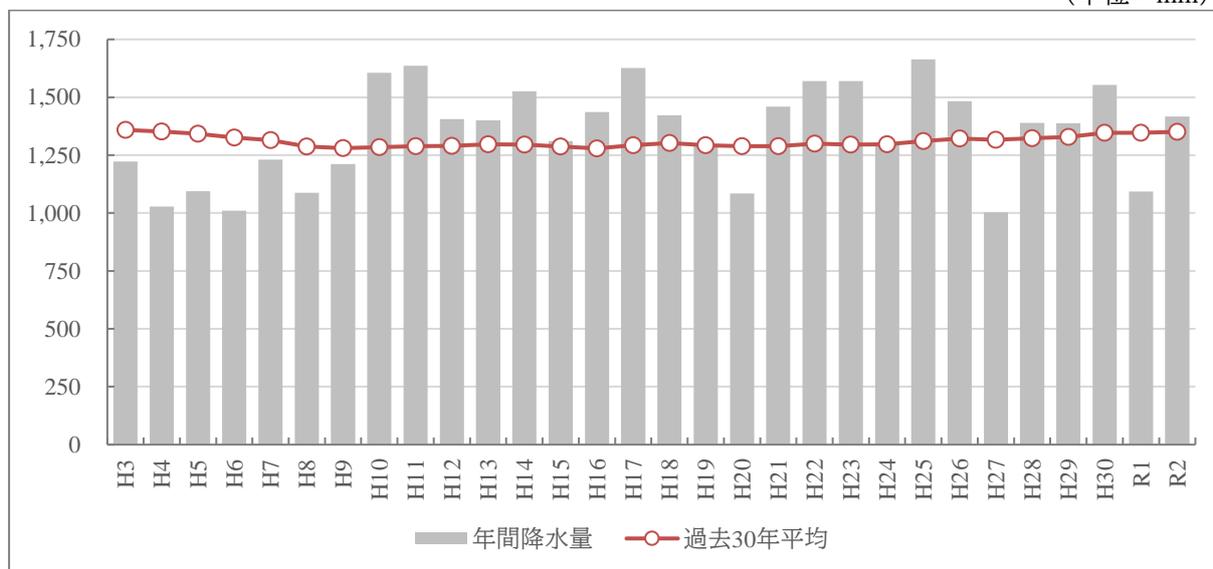


図 5 年間降水量の推移

※ 上図は気象庁資料を基に作成

(2) 日最大降水量

各年の日最大降水量とこれの過去 30 年平均との関係を見ると、平成 3～12 年においては、各年の日最大降水量が過去 30 年平均を上回ったのは 4 回でしたが、平成 13～22 年及び平成 23～令和 2 年では 6 回となっています。

(単位：mm)

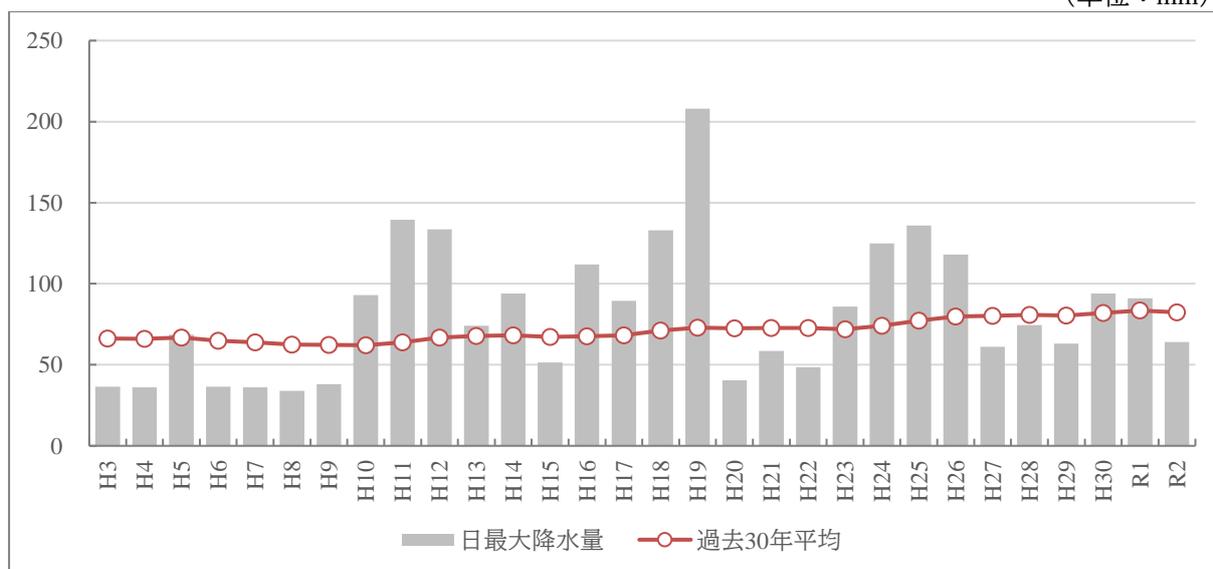


図 6 日最大降水量の推移

※ 上図は気象庁資料を基に作成

(3) 年間降水量と日最大降水量との関係

年間降水量については、平成3～12年、平成13～22年、平成23～令和2年と年を追うごとに増加傾向にあります。

また、日最大降水量についても同様の傾向がみられます。

このことから、比較的短期間に集中して大量の降雨が生じていること及び、これが複数回繰り返されることにより年間降水量が増加していると見込まれます。

(単位：mm)

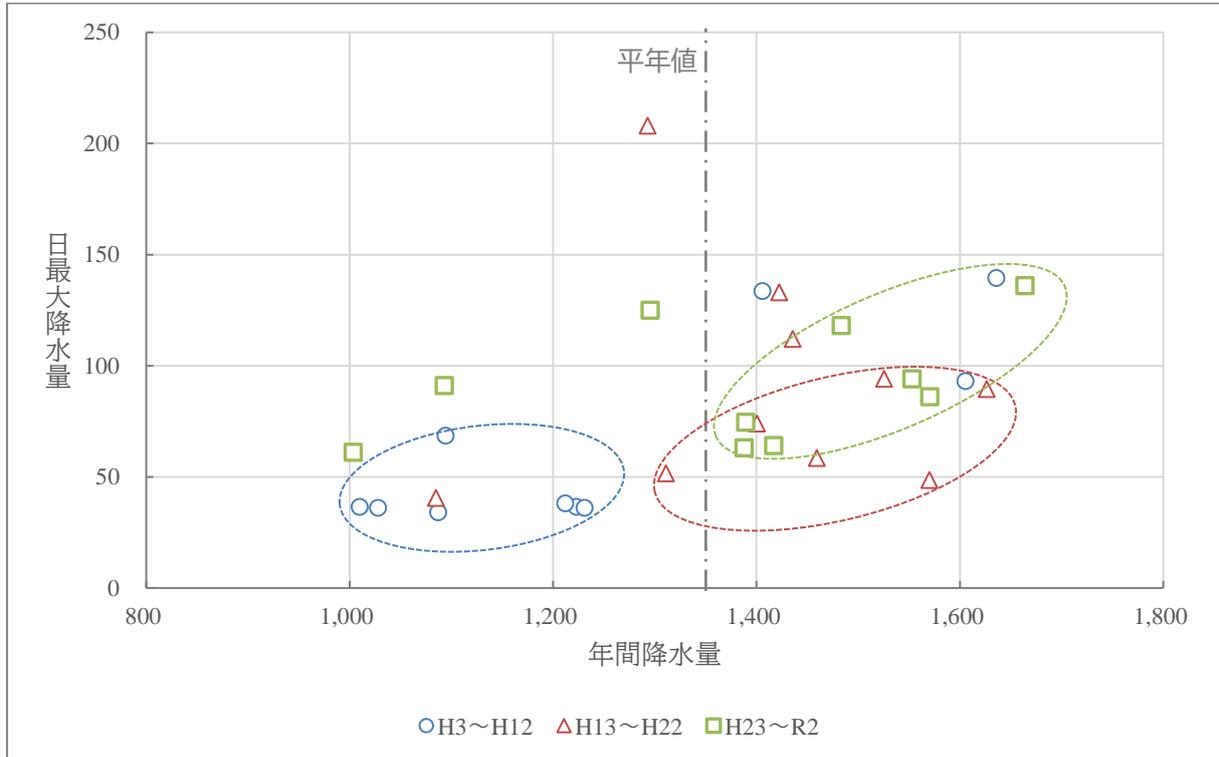


図 7 年間降水量と日最大降水量との関係

※ 上図は気象庁資料を基に作成

(4) 累積降雪量

本市の累積降雪量の過去30年平均は、平成3年においては806cmでしたが、令和2年には629cmに減少しています。

また、累積降雪量が1,000cmを超えた回数について、平成3～12年では1回、平成13～22年では2回でしたが、平成23～令和2年では0回となっています。

(単位：cm)

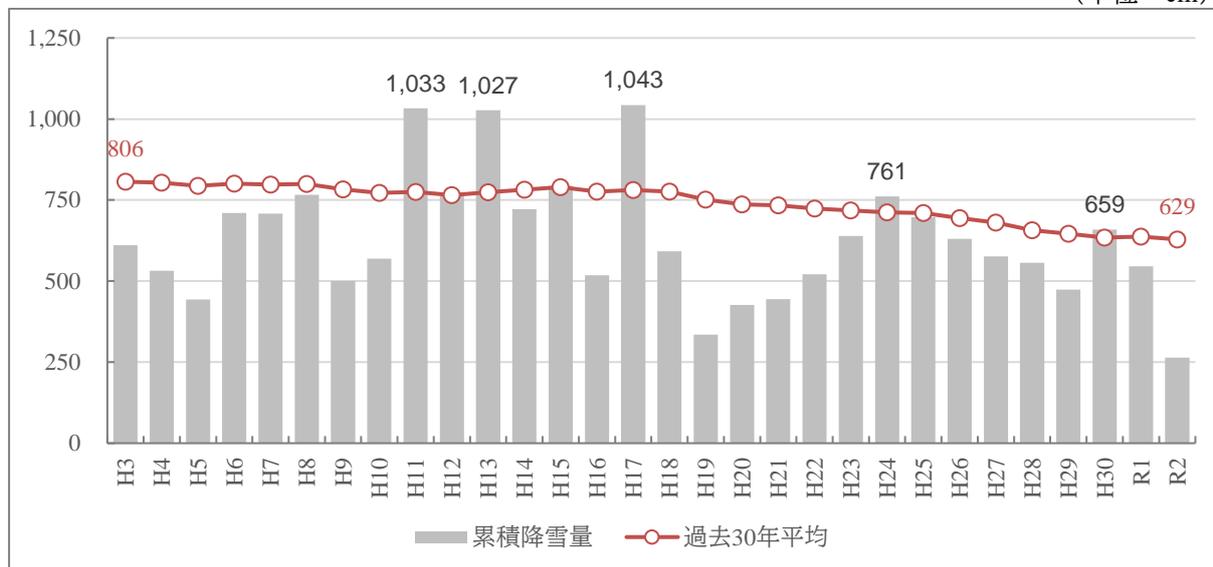


図 8 累積降雪量の推移

※ 上図は気象庁資料を基に作成

(5) 最大積雪深

各年の最大積雪深とこれの過去30年平均との関係を見ると、平成3～12年においては、各年の最大積雪深が過去30年平均を上回ったのは2回でしたが、平成13～22年では4回、平成23～令和2年では6回となっています。

(単位：cm)

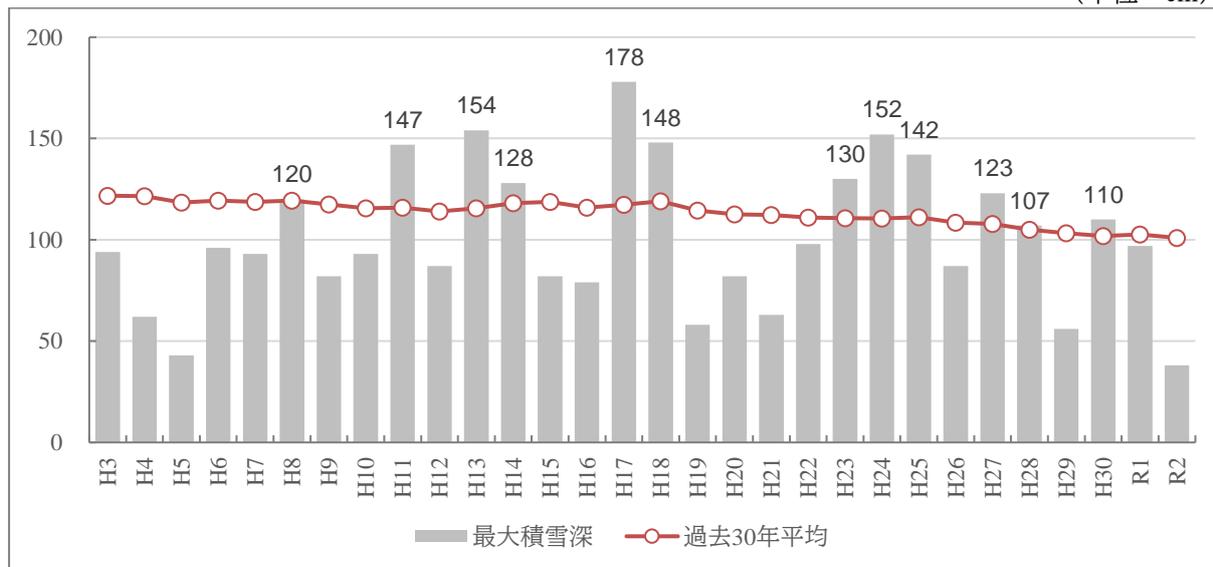


図 9 最大積雪深の推移

※ 上図は気象庁資料を基に作成

(6) 累積降雪量と最大積雪深との関係

平成3～令和2年における累積降雪量については、少雪及び豪雪の年を除くと、概ね400～800cm（平年値：567cm）の範囲で分布しています。

また、平成23～令和2年における最大積雪深が、これ以前の20年間と比較して高い傾向にあります。

このことから、1シーズンの降雪量については大きな変化がないものの、比較的短期間に集中して大量の降雪が生じる傾向に変化していると見込まれます。

(単位：cm)

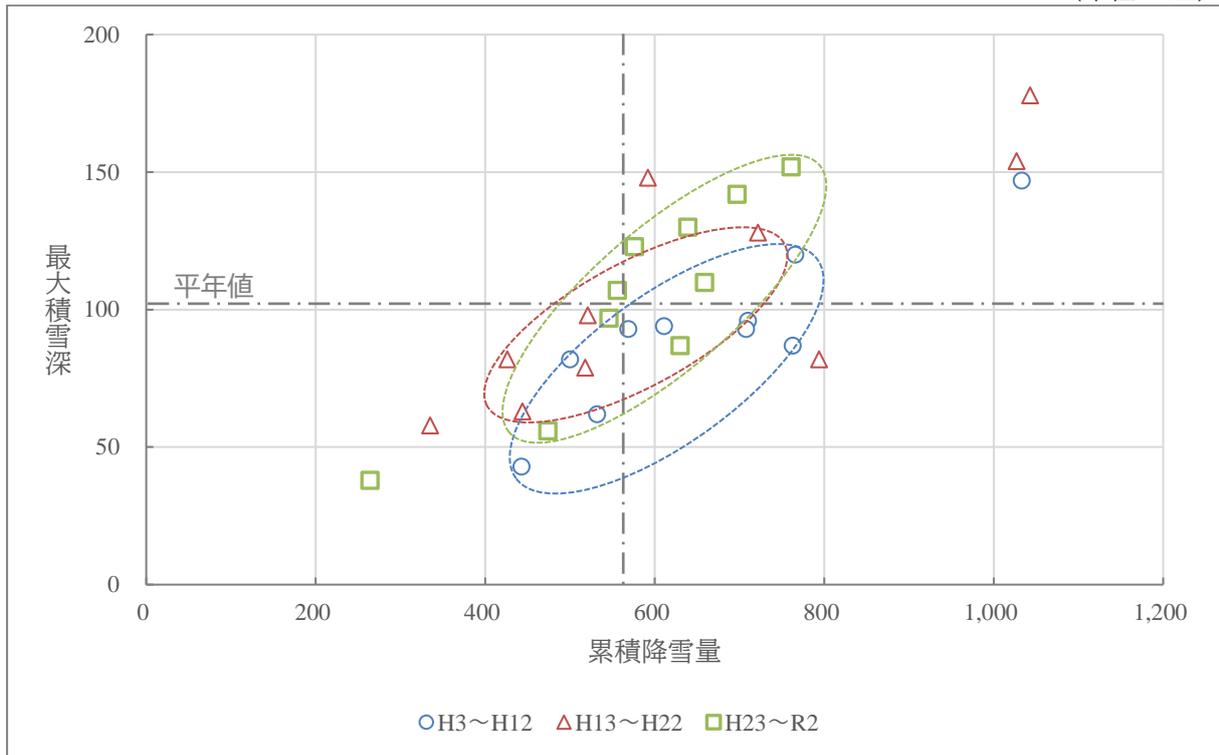


図 10 累積降雪量と最大積雪深との関係

※ 上図は気象庁資料を基に作成

1.1.4 人口

(1) 総人口の推移

本市総人口は、平成12年は319千人でしたが、これ以降減少傾向にあり、令和2年は275千人、令和27年には184千人となる見込みです。

年少人口（0～14歳）割合は、平成2年は19.5%でしたが、これ以降減少傾向にあり、令和2年は10.7%、令和27年には7.7%となる見込みです。

生産年齢人口（15～64歳）割合は、平成2年は69.1%でしたが、これ以降減少傾向にあり、令和2年は57.1%、令和27年には44.6%となる見込みです。

老年人口（65歳以上）割合は、平成2年は11.5%でしたが、これ以降増加傾向にあり、令和2年は32.2%、令和27年には47.7%となる見込みです。

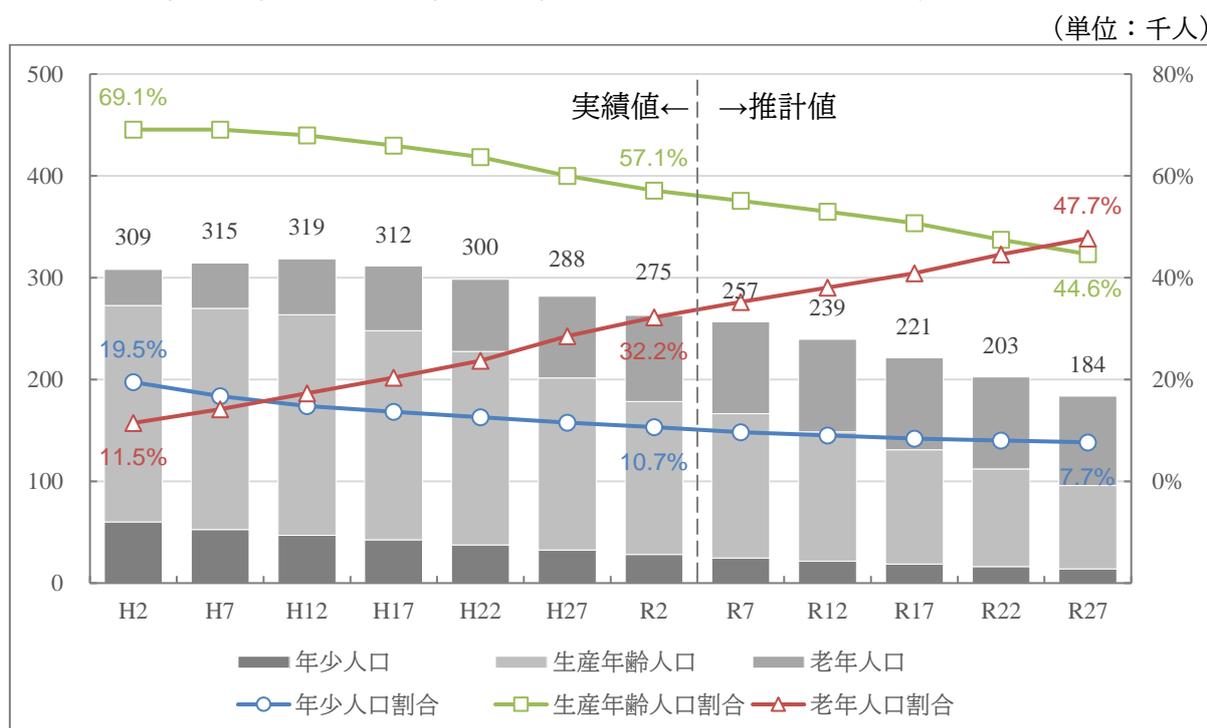


図 11 総人口・年齢3区分別人口の推移（実績）と将来推計

※ 上図は、令和2年以前は総務省「国勢調査」、令和7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(平成30年推計)」を基に作成

(2) 人口の分布

本市総人口は、平成7年から平成27年にかけて約9%減少しています。

平成27年度においては、青森駅周辺及び鉄道（在来線）沿線周辺の人口密度が高くなっています。また、中心市街地や幸畑・戸山団地等の郊外の住宅団地において人口密度が低下しています。

本市総人口は、将来的にも減少が見込まれているため、地域差はあるものの総じて人口密度が低下することが見込まれます。

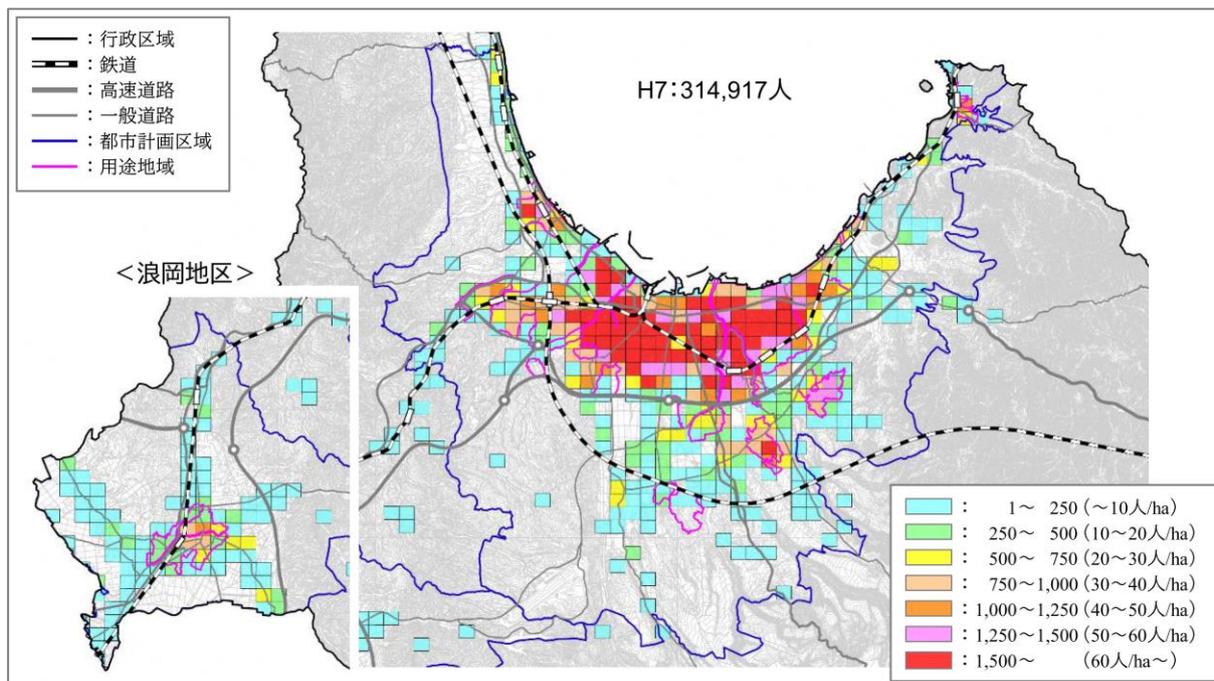


図 12 500m メッシュごとの総人口分布（平成7年）

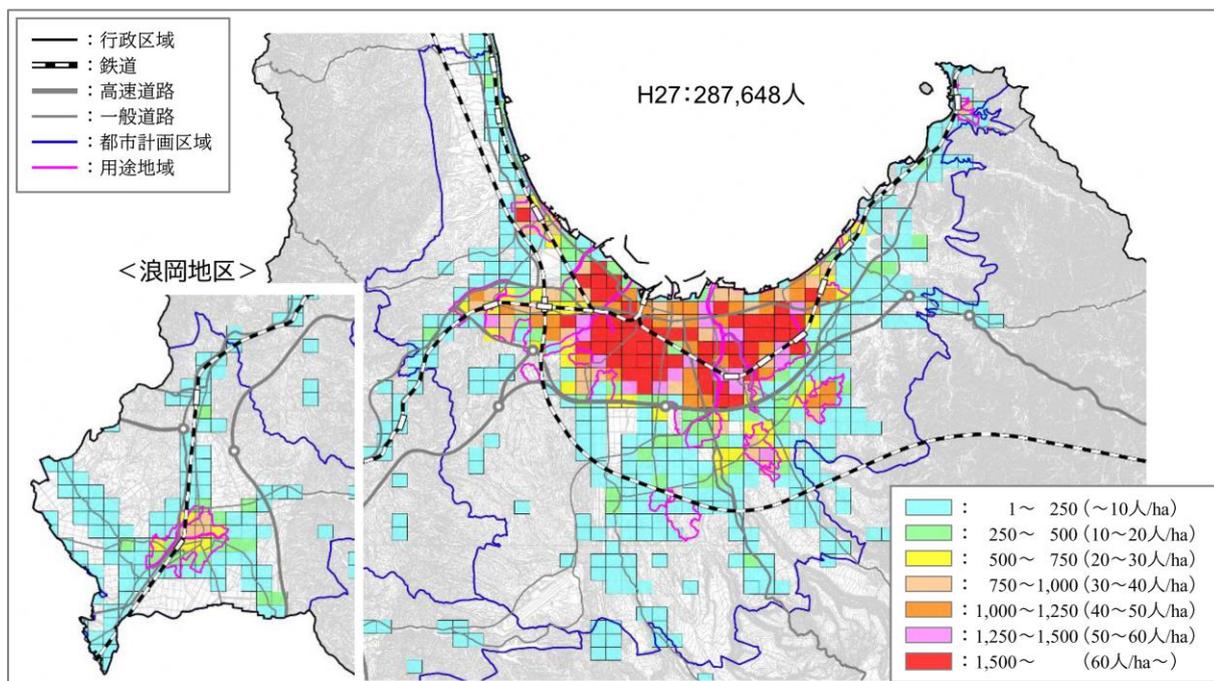


図 13 500m メッシュごとの総人口分布（平成27年）

※ 上図は総務省「国勢調査」を基に作成

(3) 社会動態

【年齢別転入・転出の状況】

本市の令和元～2年における年齢別（5歳ごと）転入・転出の状況について、各年とも15～29歳の人口流出（社会減）が生じています。

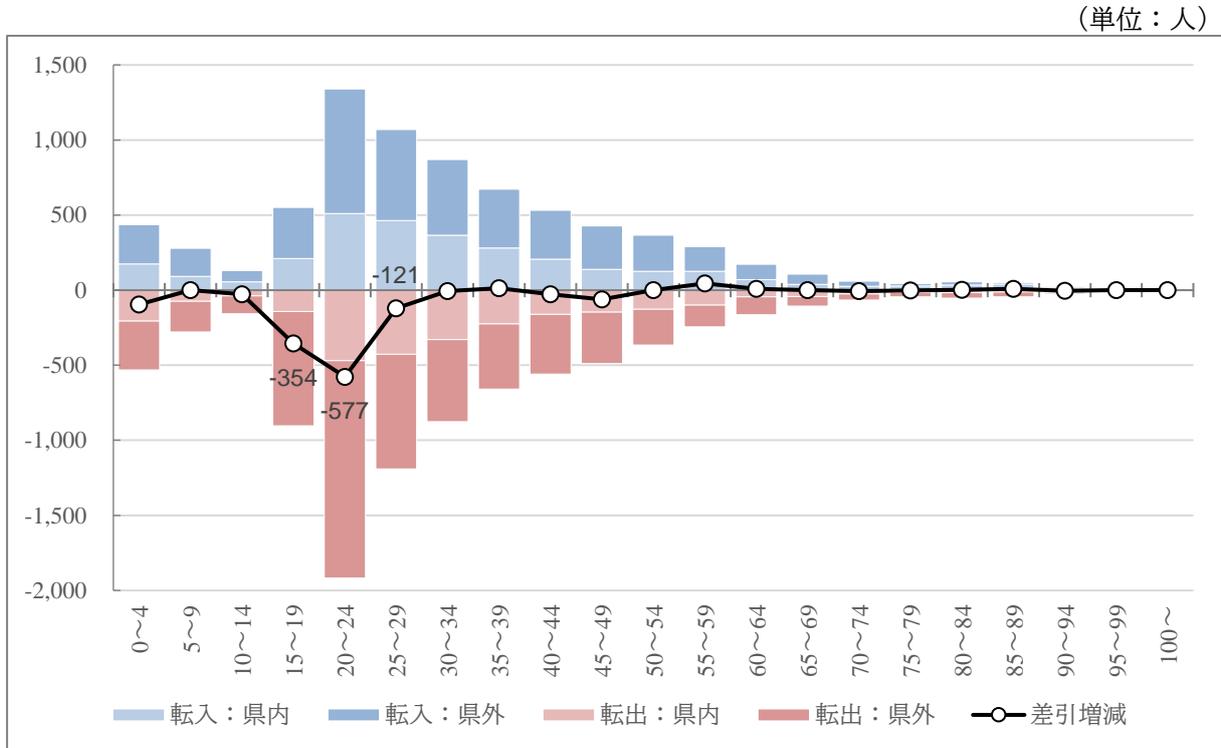


図 14 年齢別転入出の状況（H31.1～R1.12）

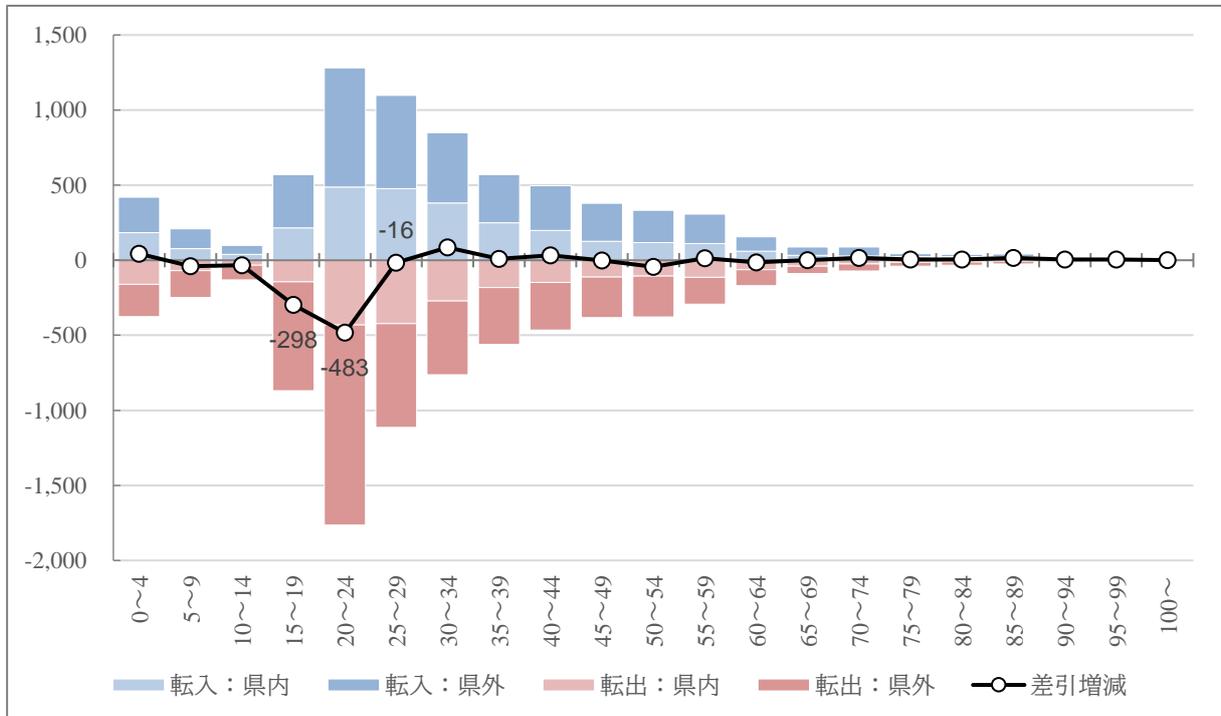


図 15 年齢別転入出の状況（R2.1～R2.12）

※ 上図は「住民基本台帳」を基に作成

【15～29歳の転入・転出の状況】

本市の令和元～2年における15～29歳の転入・転出の状況について、各年とも18～24歳の人口流出（社会減）が多くなっています。

また、転出者の7～9割が県外へ転出しています。

(単位：人)

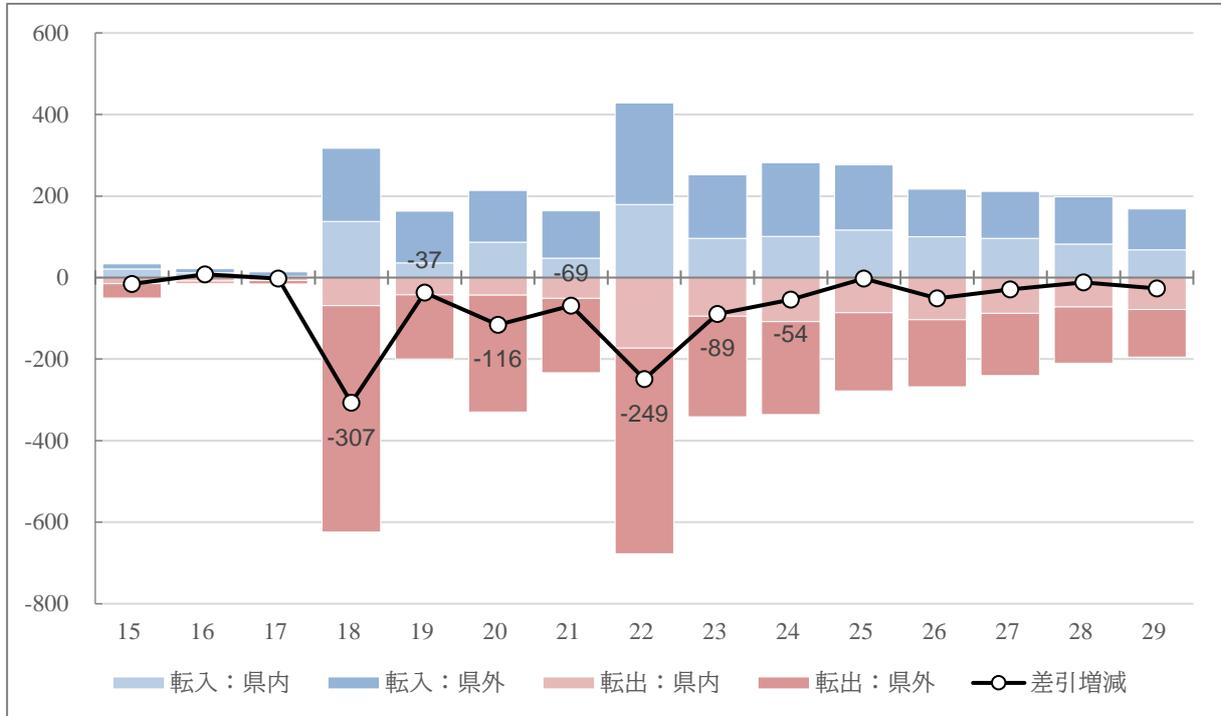


図 16 15～29歳の転入出の状況（H31.1～R1.12）

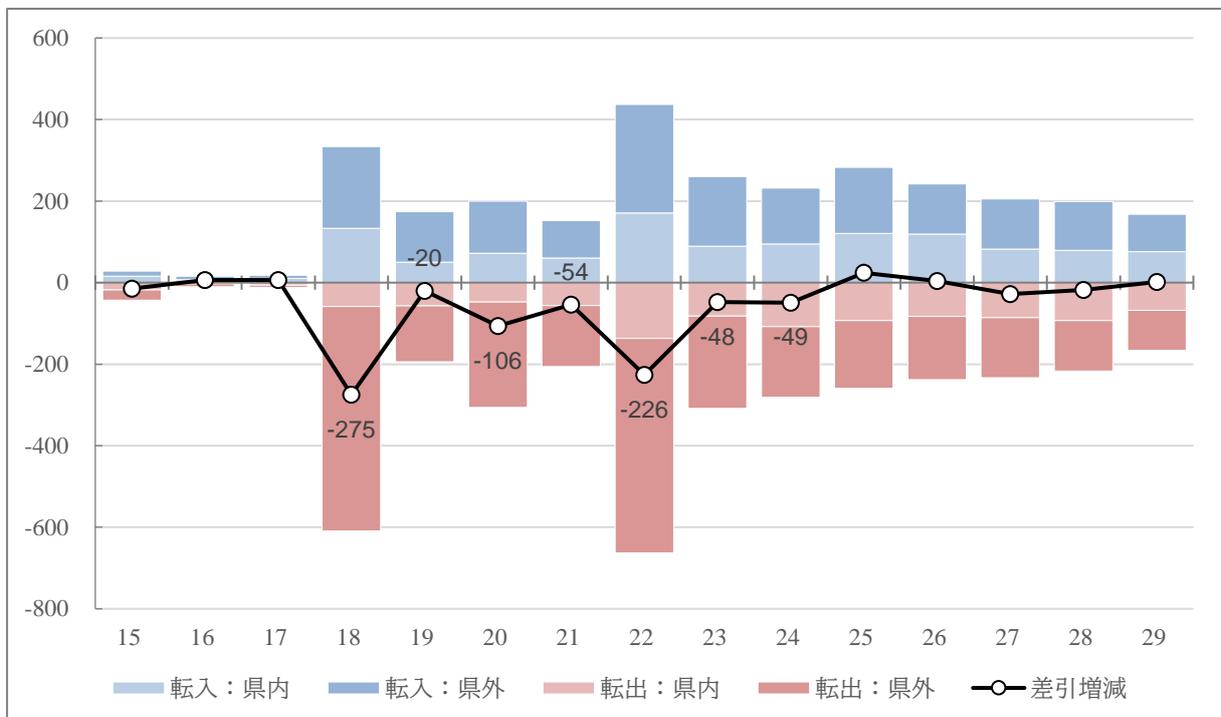


図 17 15～29歳の転入出の状況（R2.1～R2.12）

※ 上図は「住民基本台帳」を基に作成

1.1.5 世帯

(1) 総世帯数

本市の総世帯数は、平成12年以降横ばいとなっており、令和2年においては118,483世帯となっています。

また、1世帯当たりの世帯人員（平均世帯人員）は、平成7年以降減少傾向となっており、令和2年においては2.3人/世帯となっています。

(単位：世帯、人/世帯)



図 18 総世帯数と平均世帯人員の推移

※ 上図は総務省「国勢調査」を基に作成

(2) 高齢単身世帯及び高齢夫婦世帯数

本市の高齢単身世帯・高齢夫婦世帯数は年々増加しており、令和2年においては27,730世帯で、総世帯数の23.4%を占めています。

また、高齢単身世帯については、古くからの市街地（昭和45年DID区域）や市街化区域周辺（縁端部）の集落において多く分布する傾向にあります。

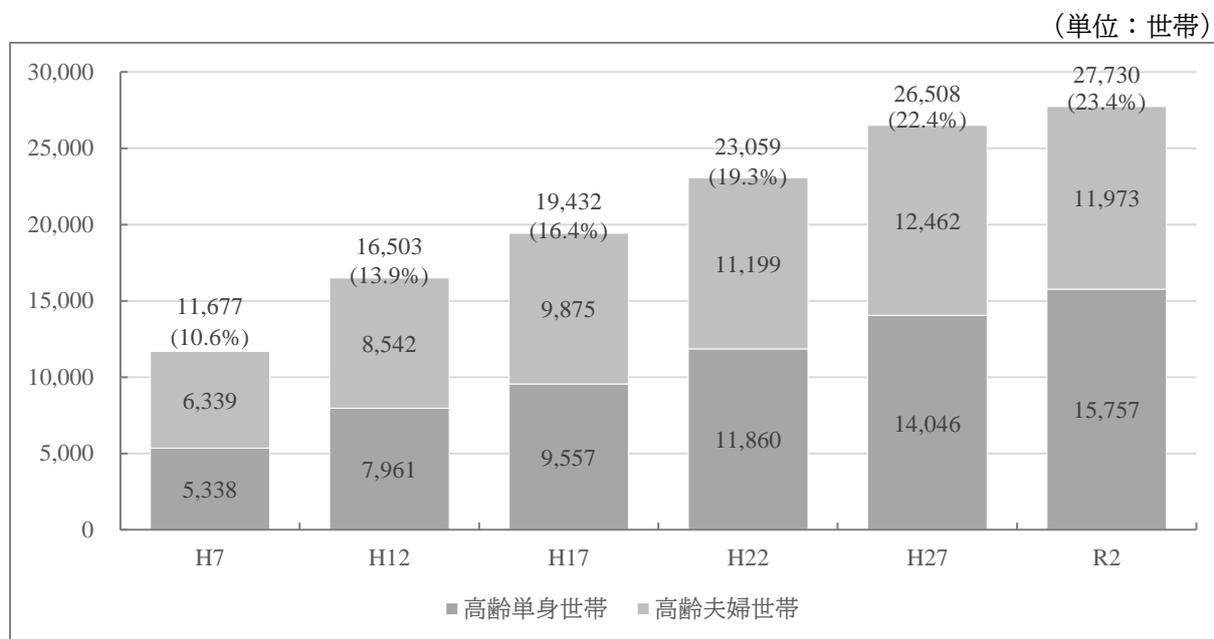


図 19 高齢単身世帯及び高齢夫婦世帯の推移

() 内は、総世帯に占める高齢単身世帯・高齢夫婦世帯の割合

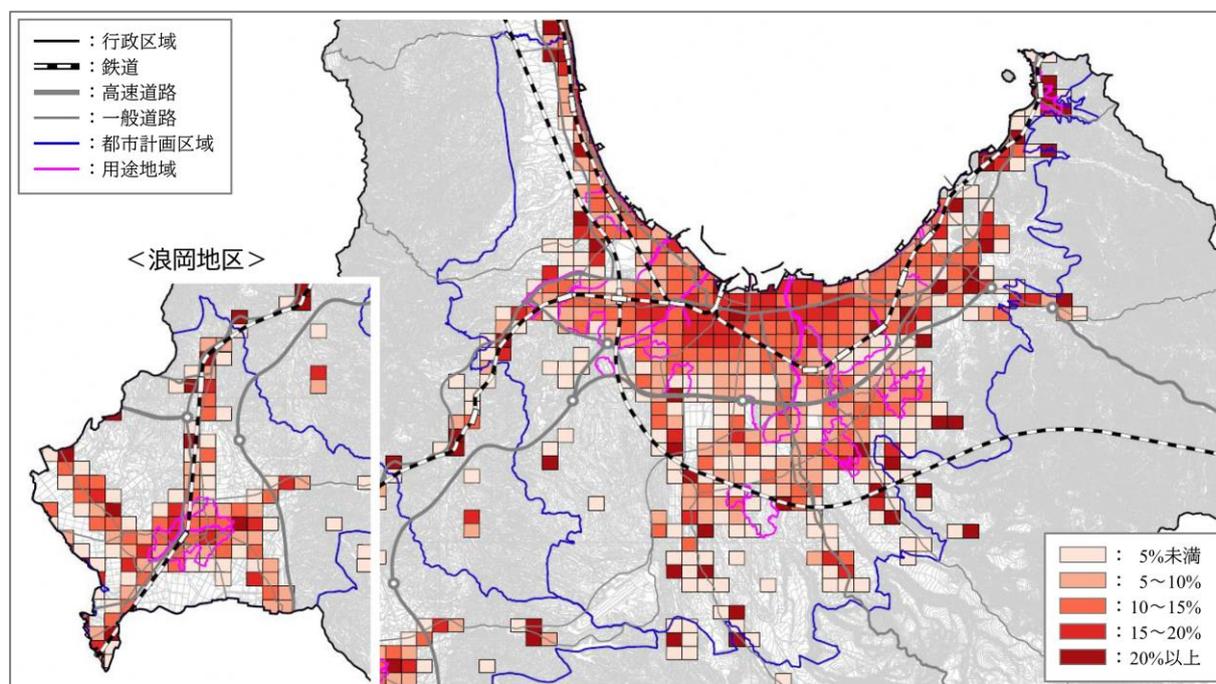


図 20 500m メッシュごとの高齢単身世帯の分布 (平成 27 年)

※ 上図は総務省「国勢調査」を基に作成

1.1.6 産業構造

(1) 就業人口

本市就業人口は、平成 12 年以降減少傾向にあります。

第 1 次産業については昭和 55 年以降減少し続けており、平成 27 年には平成 12 年比で 6 割程度となっています。第 2 次産業については平成 12 年まで概ね横ばい傾向でしたが、これ以降減少に転じ、平成 27 年には平成 12 年比で 6 割程度となっています。第 3 次産業については、平成 7～17 年に増加していたものの、これ以降は昭和 55 年と同程度で推移しています。

構成比については、第 3 次産業が 7 割以上を占める状況が続いています。

(単位：千人)



図 21 産業別就業人口の推移

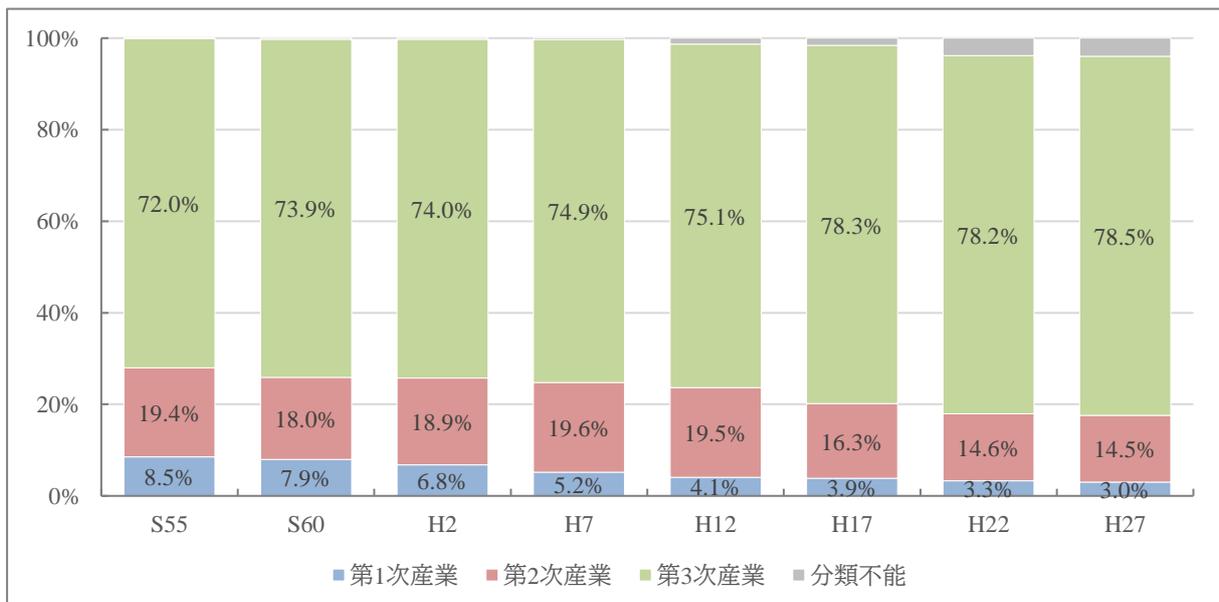


図 22 産業別就業人口構成比の推移

※ 上図は総務省「国勢調査」を基に作成

(2) 産業別総生産額

本市における産業別総生産額は概ね横ばい傾向にあり、全体の9割程度を第3次産業が占めています。

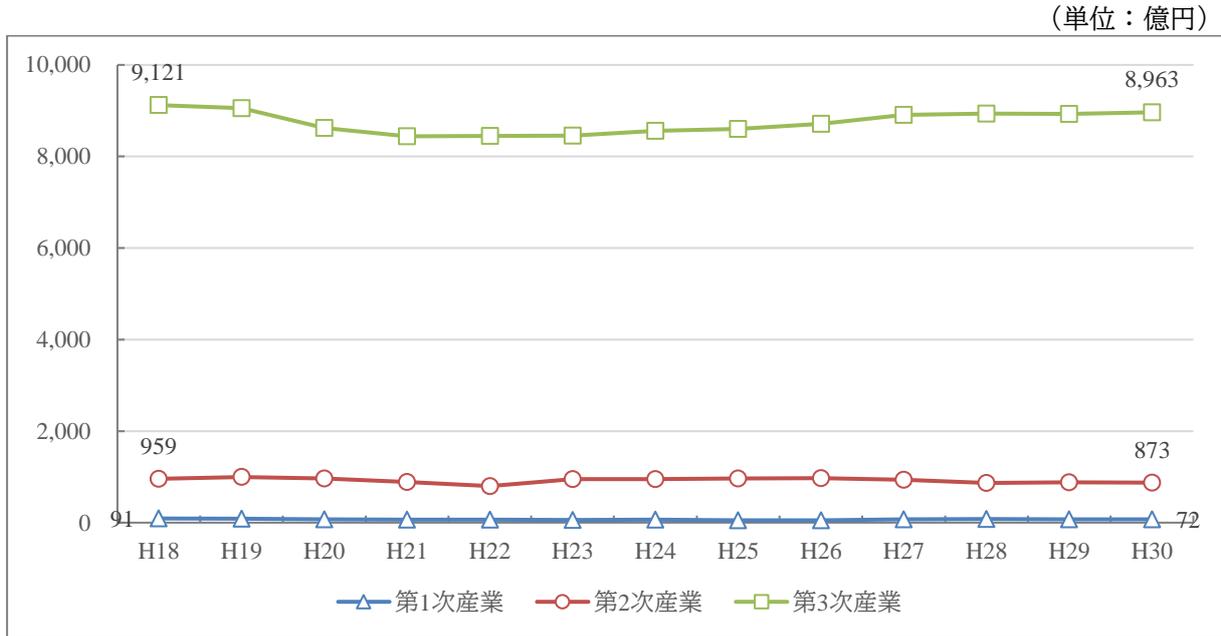


図 23 産業別総生産額の推移

※ 上図は青森県「市町村民経済計算」を基に作成

(3) 産業活動特化係数

産業活動特化係数とは、産業の業種構成などにおいて、その生産額の構成比の全国比をいい、業種構成の全国との乖離を示し、地域で卓越した業種を見る指標です。

本市の産業構造は農林水産業、製造業など、県外にモノ・サービスを移出し、外貨を稼ぐ「ものづくり」産業の比重が低く、卸小売業、金融保険業、不動産業等のサービス産業、内需型の産業の比重が高いという特徴があります。なお、参考までに弘前市、八戸市、函館市のグラフをみると、特定の産業に特化していることが分かります。

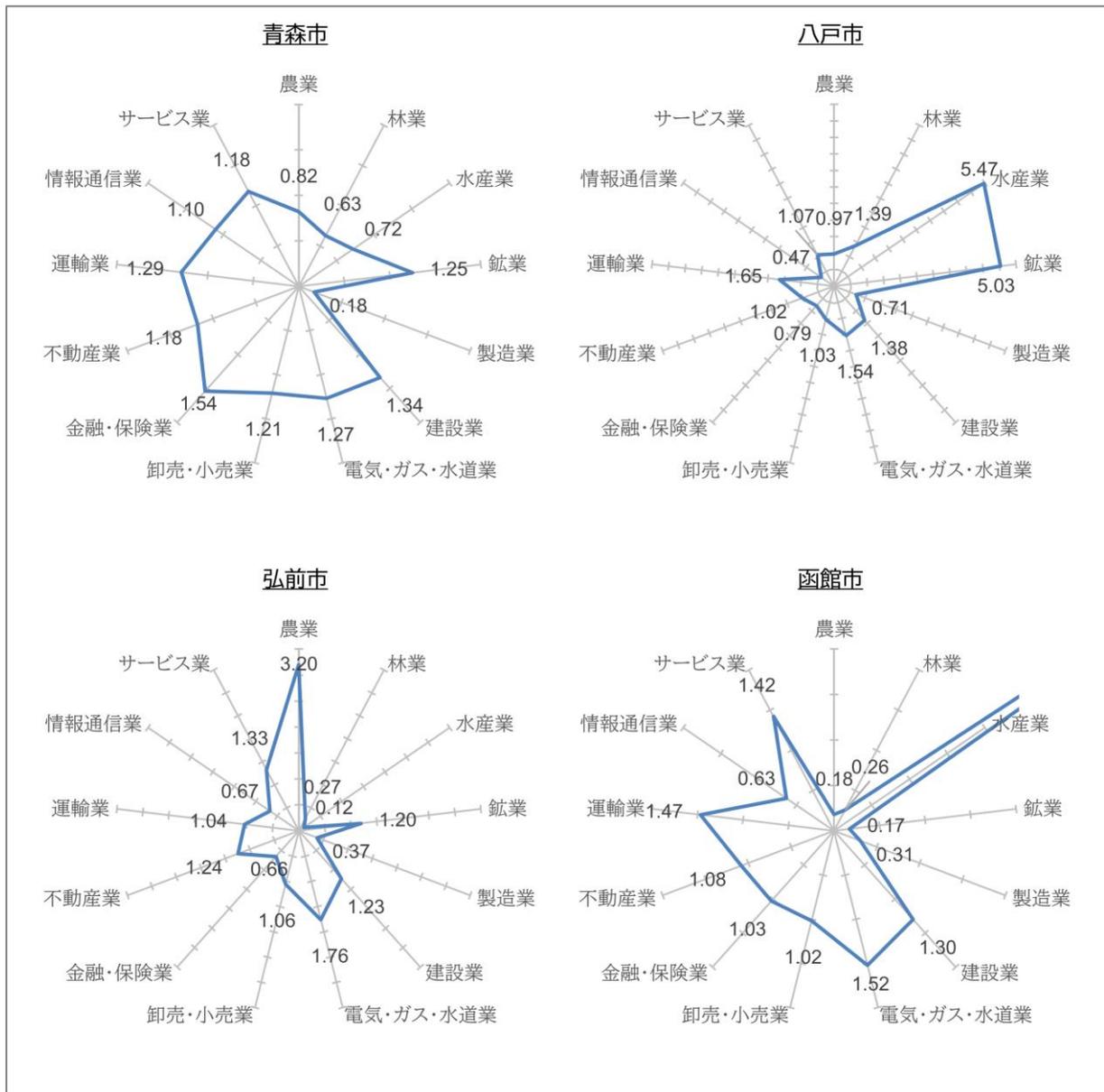


図 24 青森市・弘前市・八戸市・函館市の産業活動特化係数

※ 上図は青森地域経済活性化懇談会報告書平成 28 年 3 月を基に作成
 (資料 平成 24 年度青森県市町村民経済計算、平成 23 年度函館市市民経済計算)

1.1.7 観光

(1) 観光入込客数の推移

本市の観光入込客数は、平成25年度までは500万人前後で推移していましたが、これ以降増加に転じ、令和元年度には602万人となっています。

(単位：万人)

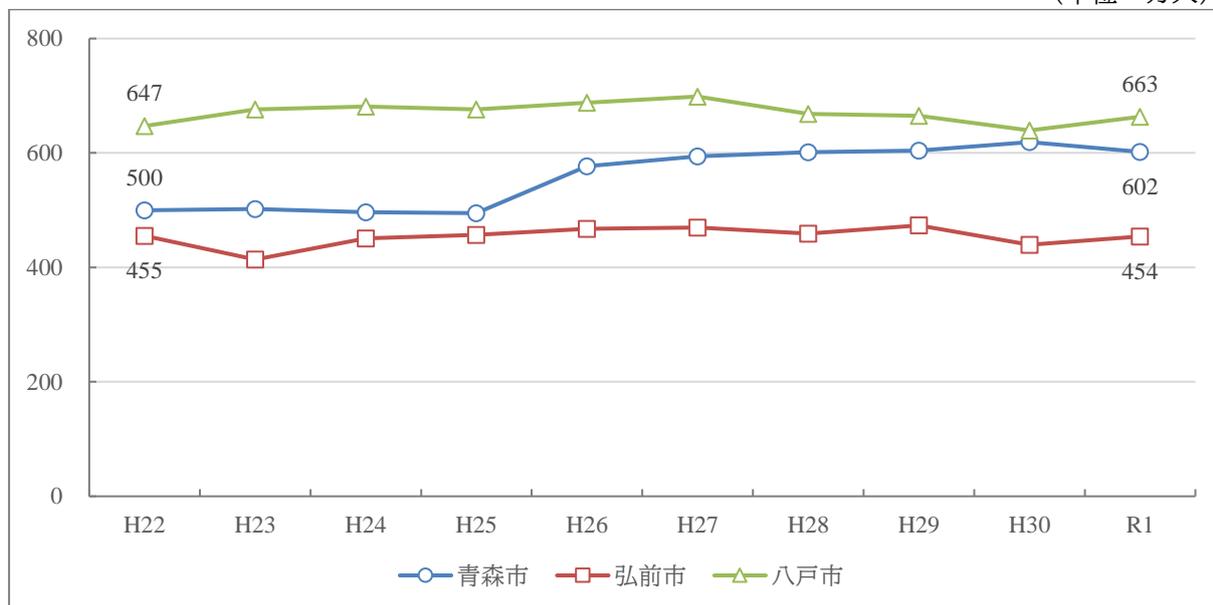


図 25 観光入込客数の推移

※ 上図は青森県「青森県観光入込客統計」を基に作成

(2) 市内主要宿泊施設における外国人宿泊者数

東北一の寄港数を誇るクルーズ客船や青森空港国際定期便の増加などにより、市内主要宿泊施設における外国人宿泊者数は増加しています。

(単位：人・泊)

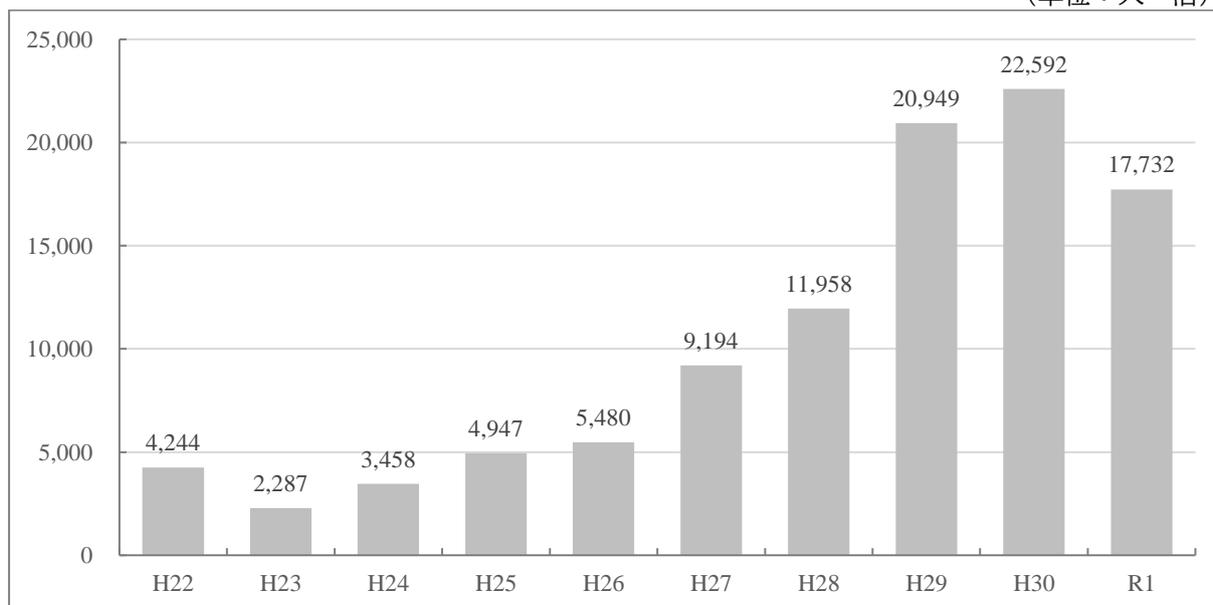


図 26 市内主要宿泊施設における外国人宿泊者数

※ 上図は青森市調べ

1.1.8 都市整備

(1) 都市計画区域及び用途地域

令和 2 年時点における本市の都市計画区域は、区域区分をしている青森都市計画区域 23,774ha、区域区分をしていない浪岡都市計画区域 7,744ha からなっています。また、準都市計画区域は 83ha となっています。

青森都市計画区域の用途地域は、平成 10 年時点の 4,724ha から、現在は 5,011ha と 287ha 拡大しています。平成 11 年に、工業系の用地として野木地区、三内地区、住居系の用地として小柳・浜館地区等、合計 189ha を拡大し、次いで、平成 14 年に新青森駅周辺の 27ha、平成 15 年に住居系の用地として大野地区 51ha、平成 25 年に油川地区、沖館地区、本港地区の合計 20ha を拡大しました。

一方、浪岡都市計画区域の用途地域は、321.6ha となっています。

表 2 平成 10 年以降の区域区分見直しの経緯

見直し	年月日	総面積 (ha)	拡大面積 (ha)	拡大地区
随時編入	H11.5.26	4,913	189	小柳・浜館、野木、三内、浜田地区
//	H14.2.8	4,940	27	石江地区
//	H15.4.23	4,991	51	大野地区
//	H25.12.9	5,011	20	油川地区、沖館地区、本港地区

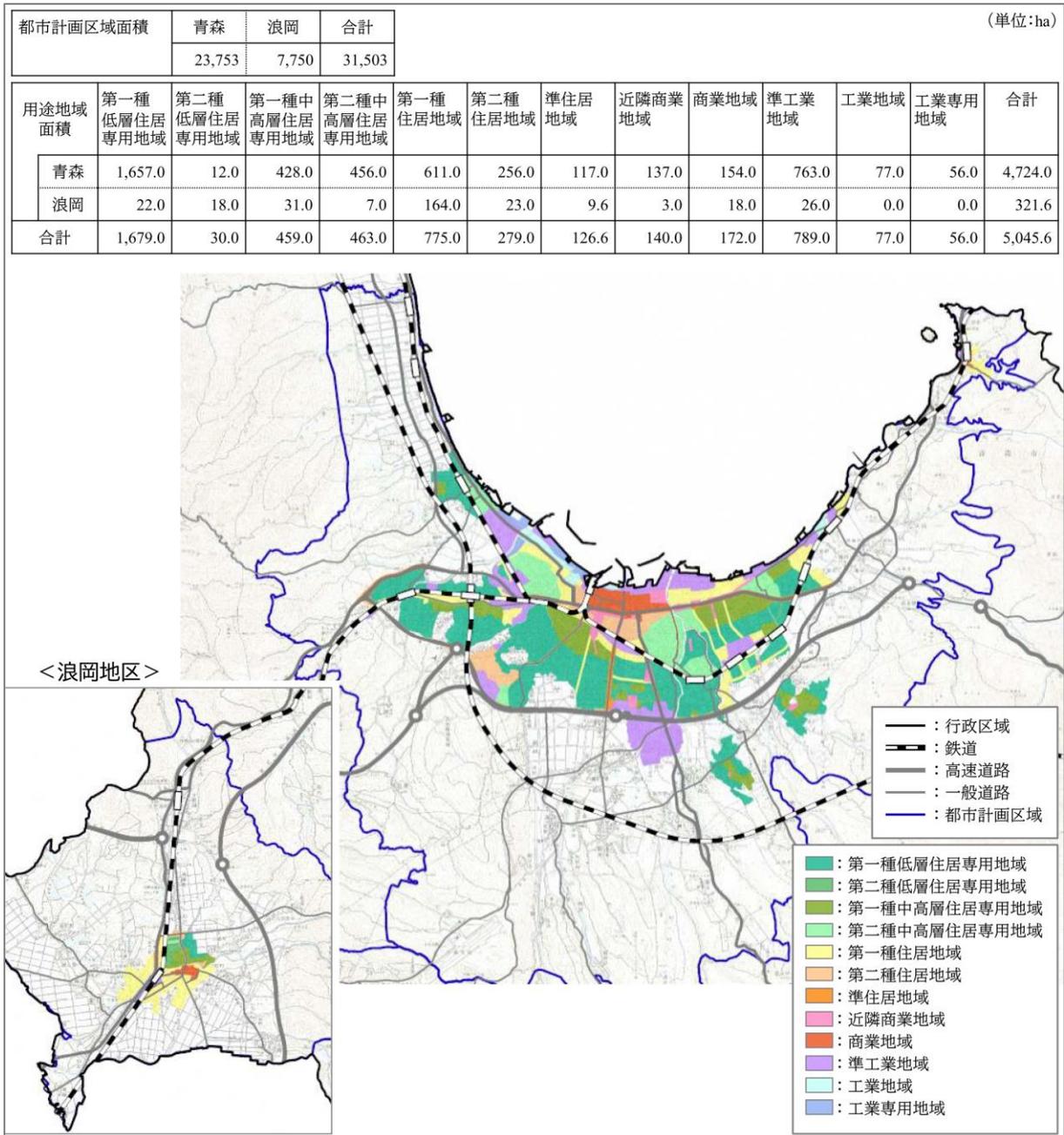


図 27 都市計画区域・用途地域（平成 10 年）

都市計画区域面積				青森		浪岡		合計		準都市計画区域面積				83.0		(単位:ha)
				23,774		7,744		31,518		うち第一種低層住居専用地域				43.0		
用途地域面積	第一種低層住居専用地域	第二種低層住居専用地域	第一種中高層住居専用地域	第二種中高層住居専用地域	第一種住居地域	第二種住居地域	準住居地域	近隣商業地域	商業地域	準工業地域	工業地域	工業専用地域	合計			
青森	1,682.0	19.0	440.0	436.0	647.0	262.0	117.0	143.0	162.0	832.0	77.0	194.0	5,011.0			
浪岡	22.0	18.0	31.0	7.0	164.0	23.0	9.6	3.0	18.0	26.0	0.0	0.0	321.6			
合計	1,704.0	37.0	471.0	443.0	811.0	285.0	126.6	146.0	180.0	858.0	77.0	194.0	5,332.6			

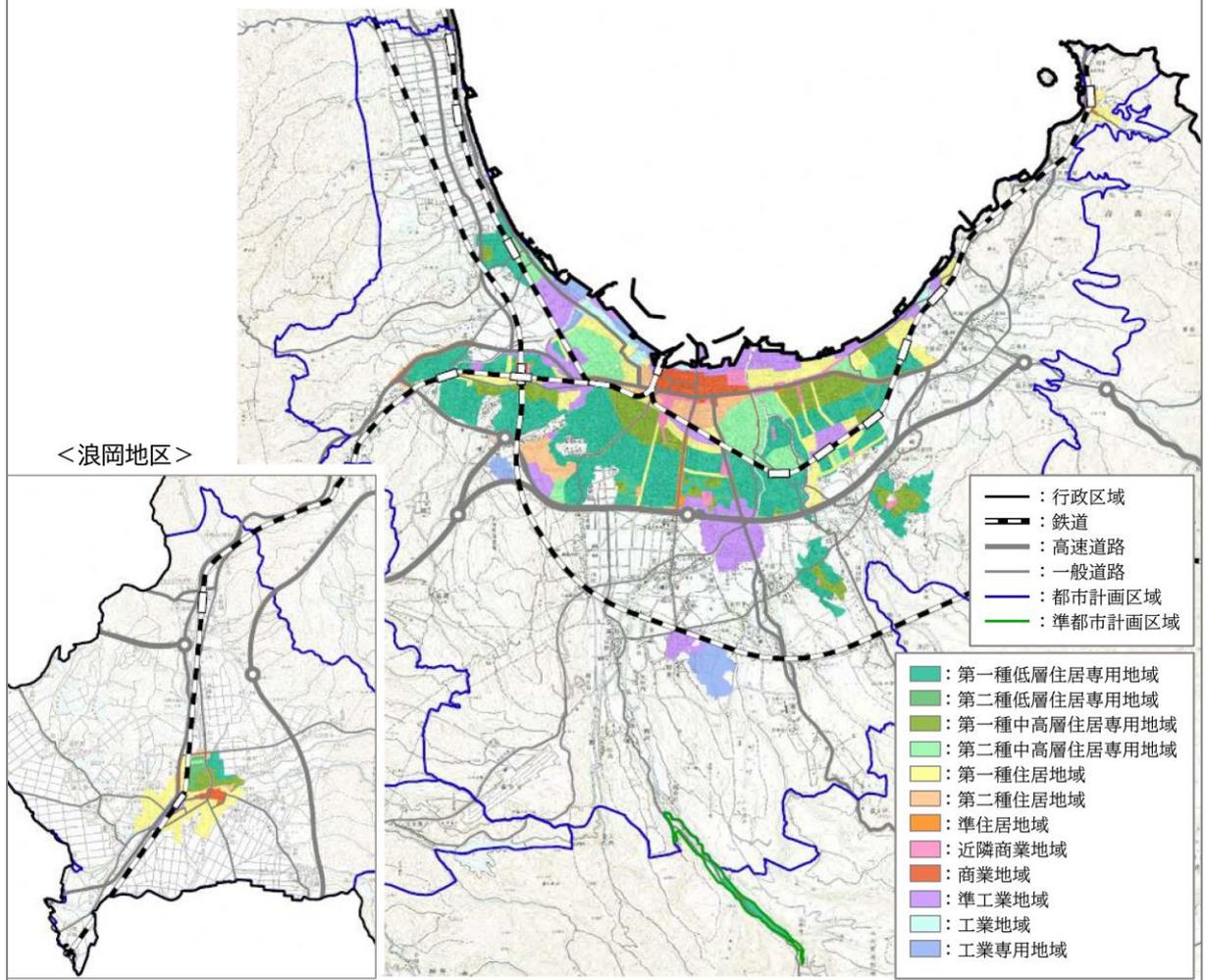


図 28 都市計画区域・用途地域（令和 2 年）

(2) 土地区画整理事業等

本市における土地区画整理事業等は、戦災復興土地区画整理事業により本格的に実施され、青森地区の市街化区域 5,011ha のうち 1,246ha (24.9%) が整備済ですが、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においては、都市計画道路や都市公園等が未整備のままとなっています。

浪岡地区では旧浪岡町施行の土地区画整理事業により 20.7ha が整備されています。

この他、流通団地・工業団地等として、青森地区において 227ha、浪岡地区において 40ha が整備されています。

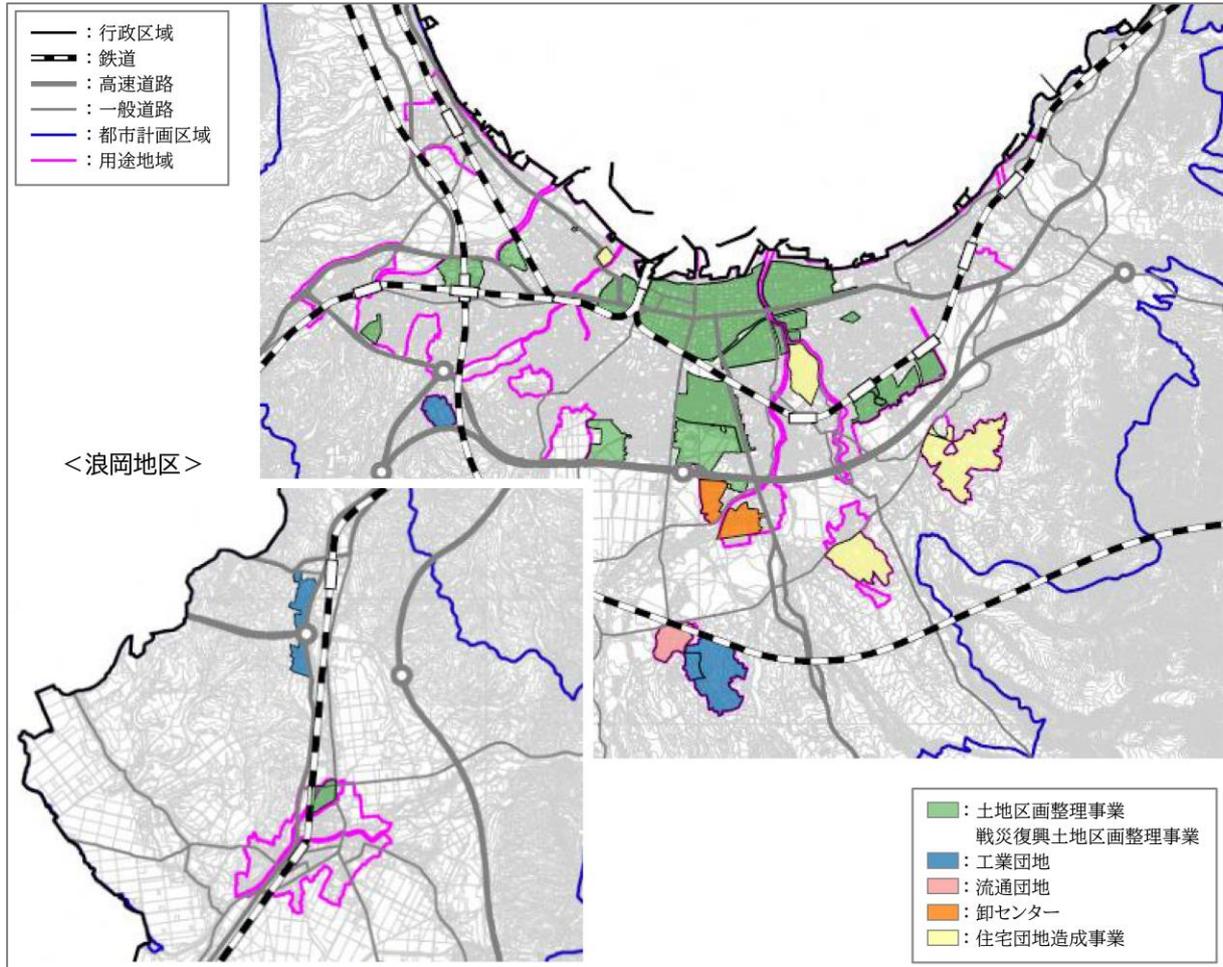


図 29 土地区画整理事業等の実施状況

(3) 都市公園

本市の都市公園は、令和2年時点で青森地区131箇所、浪岡地区14箇所、合計145箇所、供用面積は467.58haとなっています。

平成10年と比較して、供用面積は151.42ha増加しています。

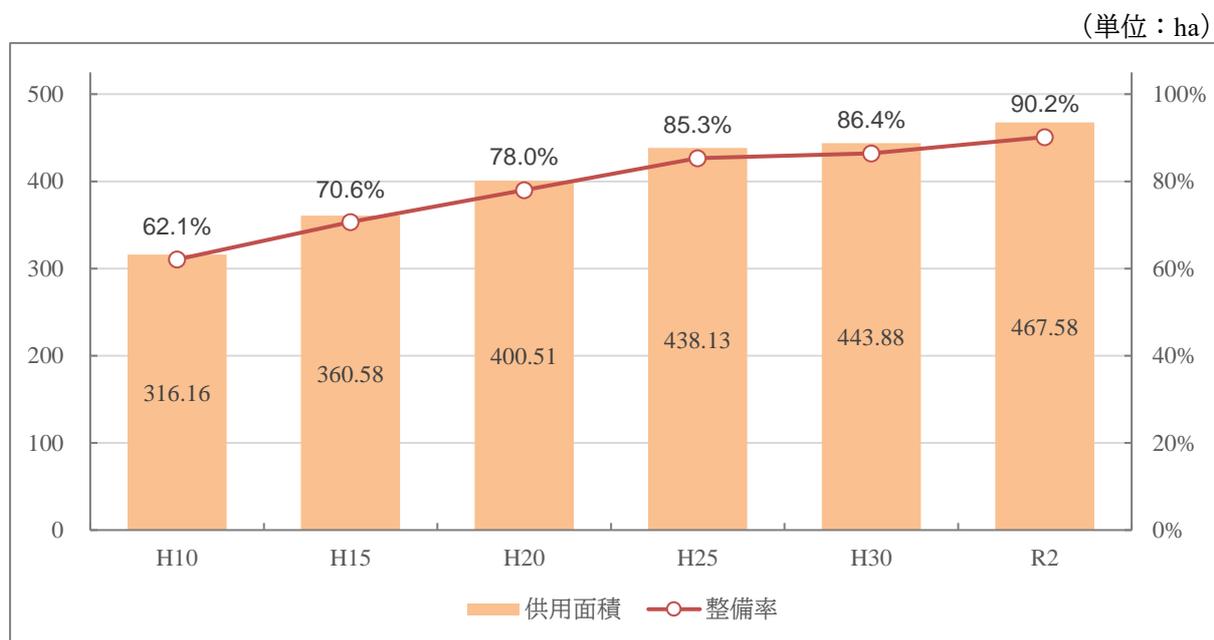


図 30 都市計画公園の整備状況の推移

※ 上図は青森県「青森県の都市計画（資料編）」を基に作成

1.1.9 交通

(1) 道路網

本市における道路網は下図のとおりで、一般国道 4 号及び 7 号が市街地を貫き、これを主軸として、その他の幹線道路により放射状の網体系を形成しています。

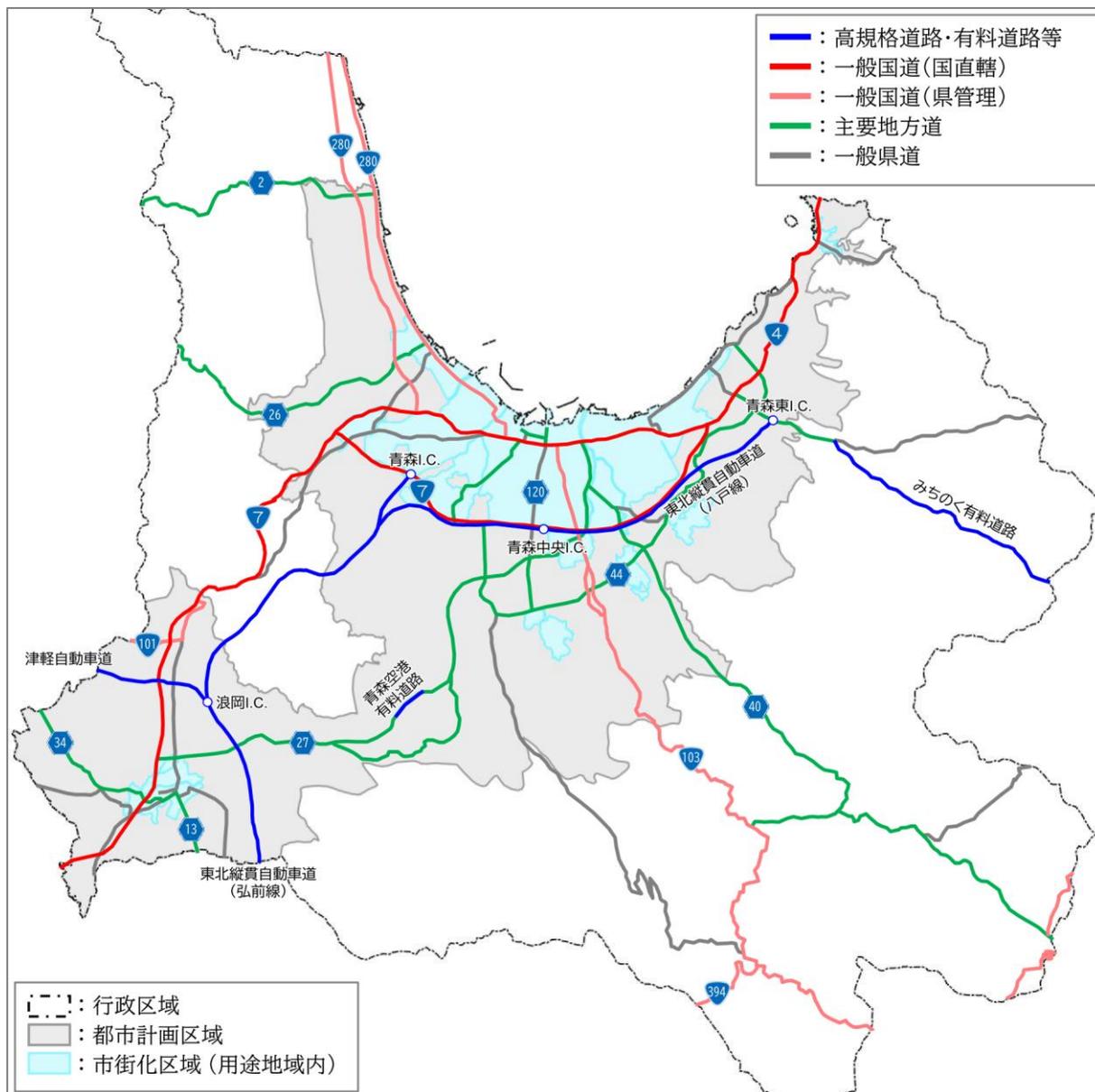


図 31 道路網概要図

(2) 都市計画道路（幹線道路網）

本市における都市計画道路の令和2年時点計画延長は228.45km、うち整備済延長は154.01kmであり、整備率は67.4%となっています。

平成21年度及び同23年度において都市計画道路の見直しを行い、8路線を廃止し、14路線については変更又は一部区間を廃止しています。また、平成11年度以降、土地区画整理事業等に伴い、新たに9路線について都市計画決定を行っています。

その結果、平成10年と比較して、計画延長は22.41km減少し、改良済延長は37.6km増加しています。

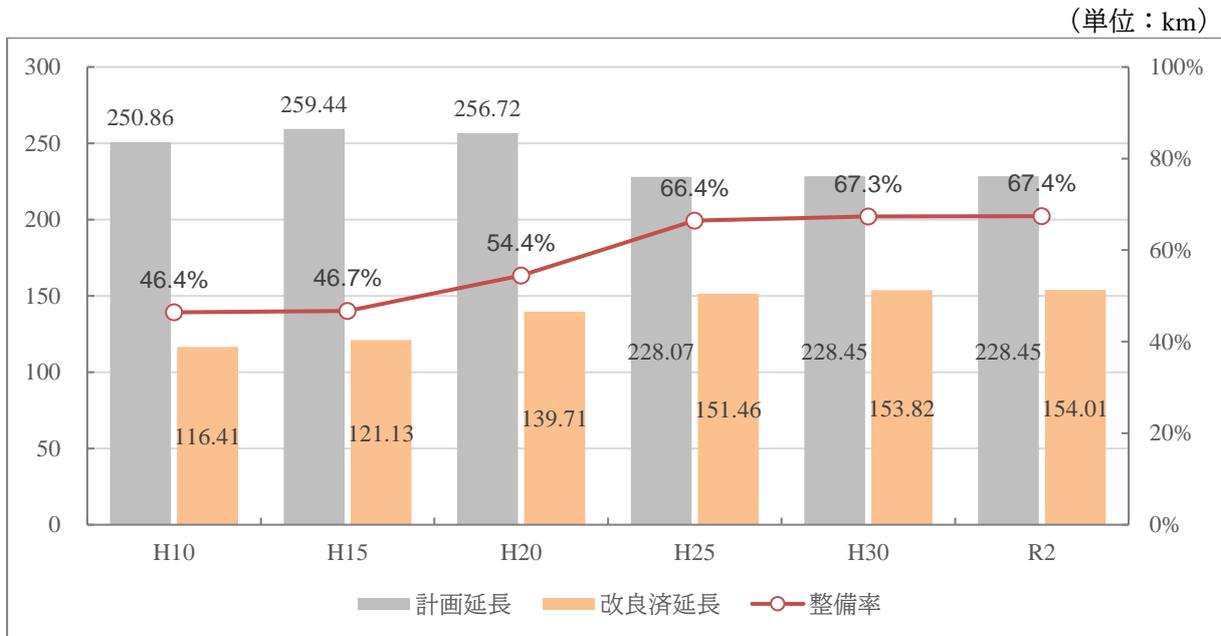


図 32 都市計画道路の整備状況の推移

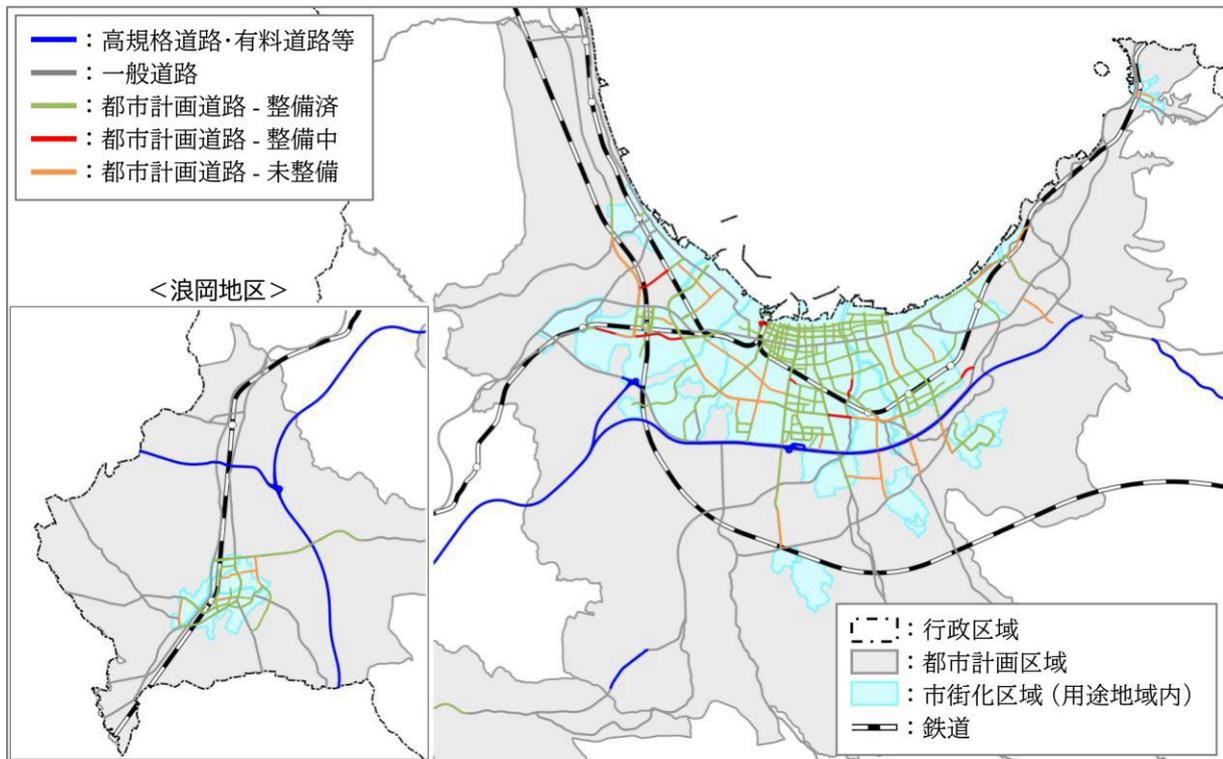


図 33 都市計画道路整備状況図

(3) 鉄道網

本市においては、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されています。

鉄道駅は、JR 奥羽本線 6 駅、JR 津軽線 7 駅、青い森鉄道線 7 駅となっています。

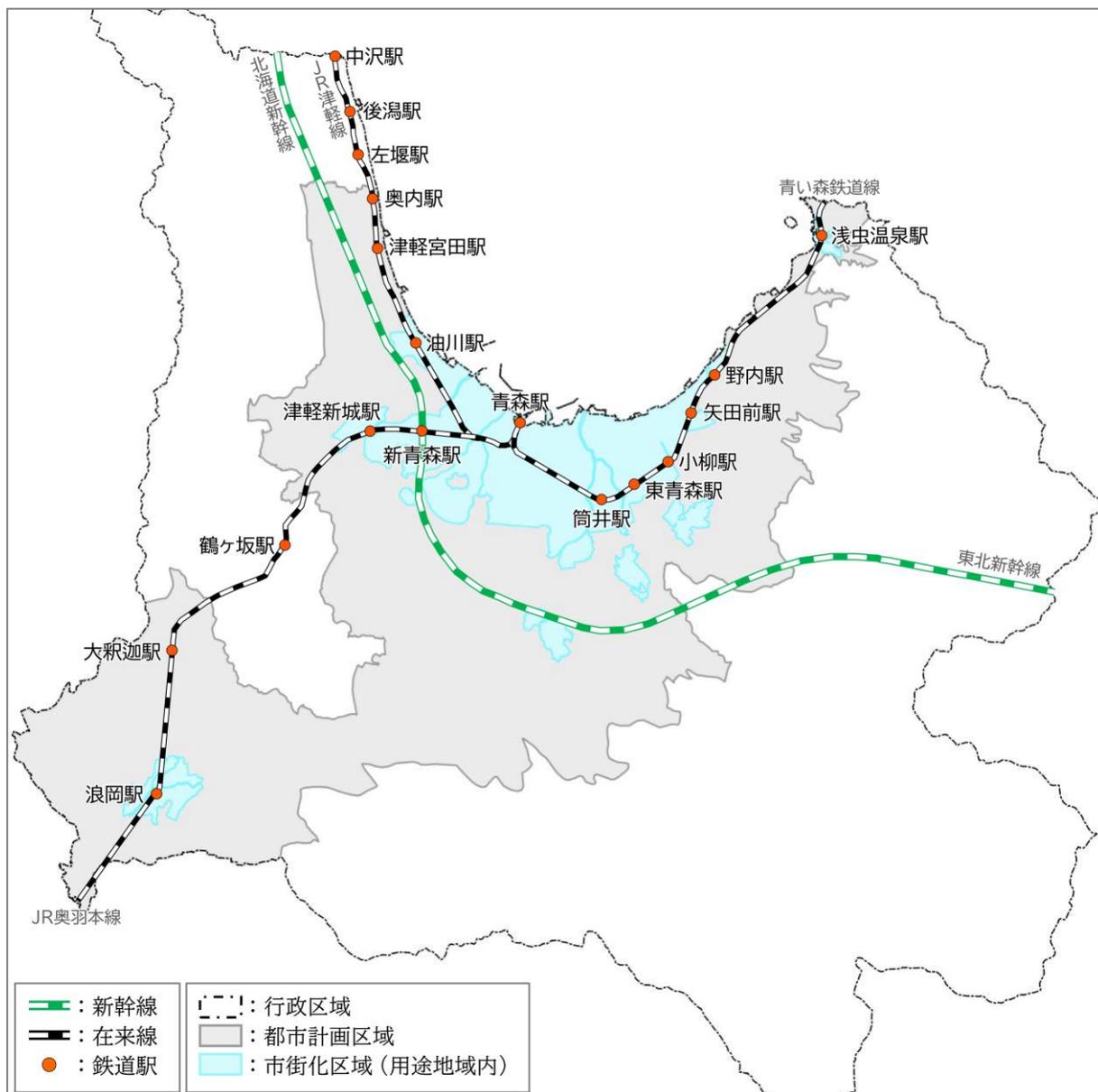


図 34 鉄道路線図

(4) 東北新幹線新青森駅 1日当たり乗車人員

東北新幹線新青森駅における1日当たり乗車人員は、平成24～27年においては4,600人/日前後で推移していましたが、平成28年以降は4,100人/日前後で推移しています。

内訳については、定期券利用者は微増傾向にあるものの、定期外利用者が減少しています。

(単位：人/日)

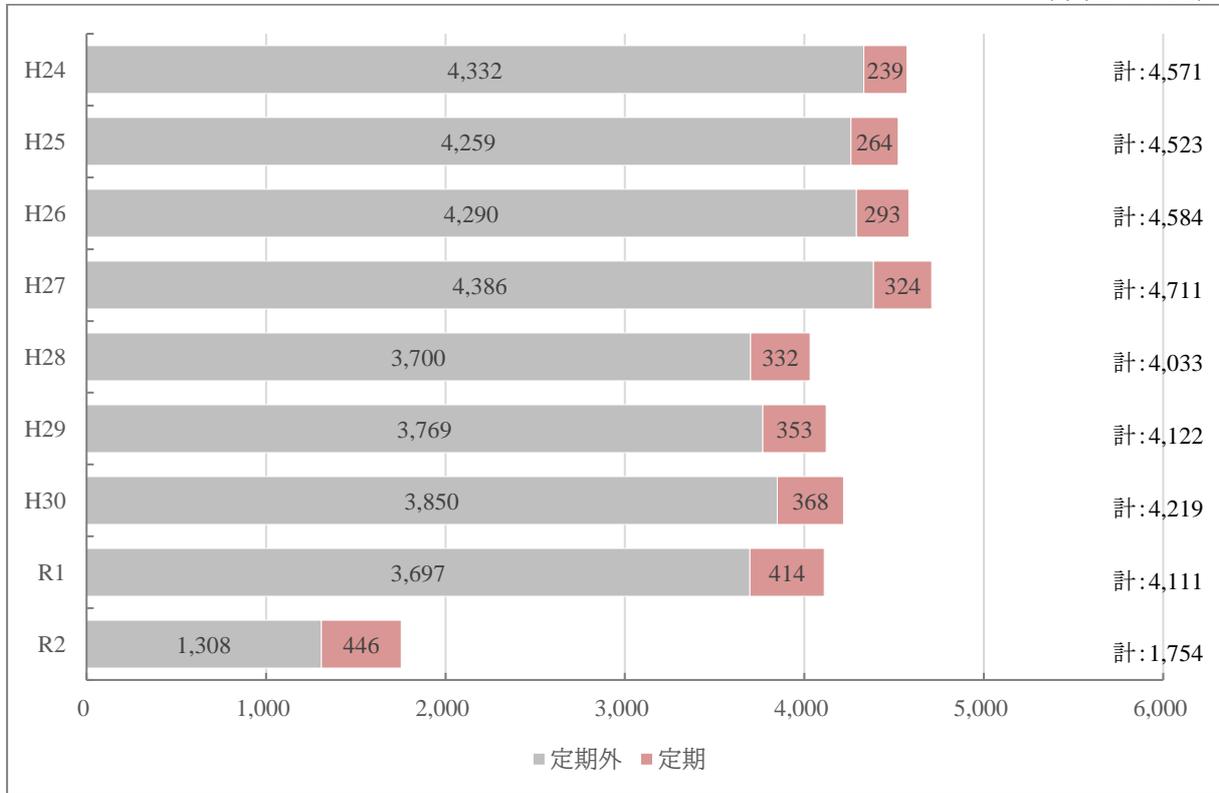


図 35 東北新幹線新青森駅 1日当たり乗車人員の推移

※ 上図は JR 東日本資料を基に作成

(5) 青い森鉄道線各駅 1 日当たり乗車人員

本市内における青い森鉄道線各駅 1 日当たり乗車人員は、平成 23 年度は 3,397 人/日でしたが、平成 26 年 3 月の筒井駅新設の効果などによって増加し、平成 29 年度には 4,727 人/日（平成 23 年度比：+39.2%）となっています。

平成 29 年度以降においては、概ね横ばい傾向で推移しています。

（単位：人/日）

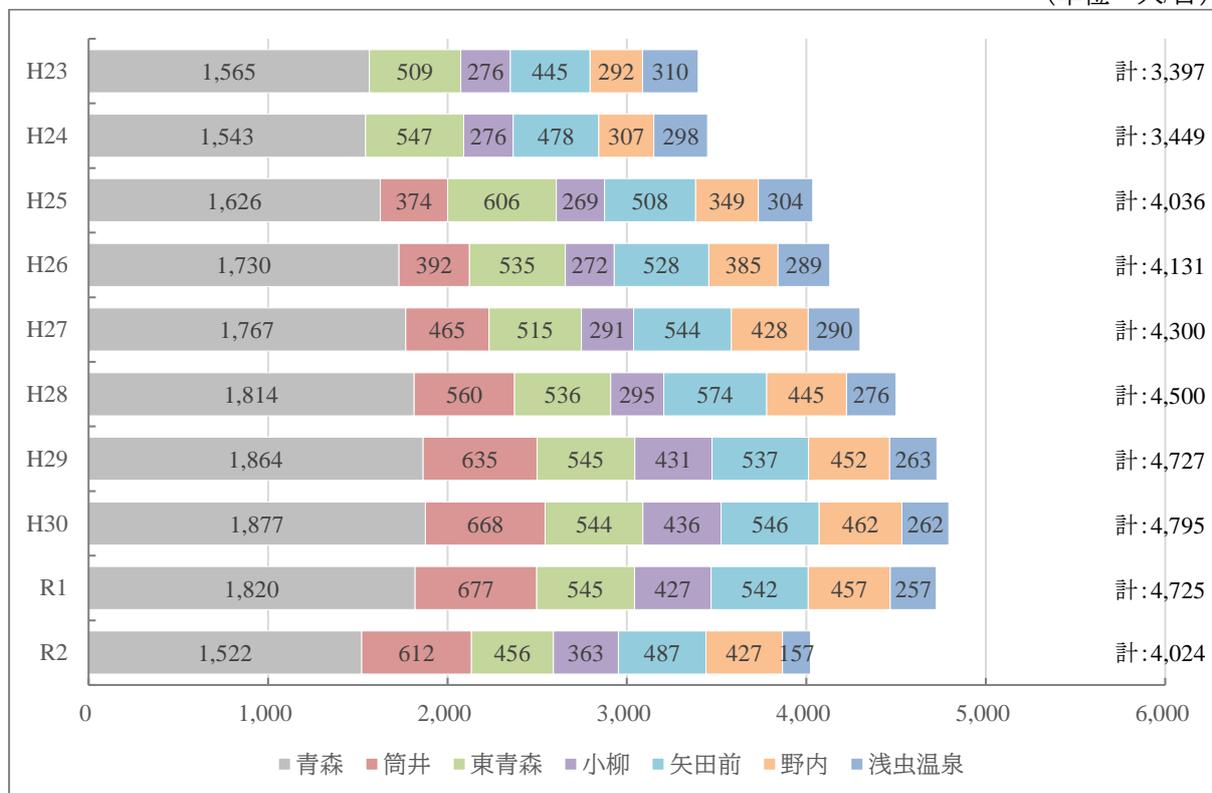


図 36 青い森鉄道線各駅 1 日当たり乗車人員の推移

※ 上図は青い森鉄道資料を基に作成

(6) JR 線各駅 1 日当たり乗車人員

本市内における JR 線各駅 1 日当たり乗車人員（無人駅は含まず）は、平成 23 年度は 11,147 人/日であり、これ以降は概ね緩やかな減少傾向で推移しています。

平成 28 年度は 10,690 人/日（平成 23 年度比：△4.1%）となっていますが、これは青森駅 1 日当たり乗車人員が前年度比△439 人/日となっていることによるものです。

令和元年度は 10,570 人/日（平成 23 年度比：△5.1%）となっていますが、これは津軽新城駅が無人駅化されたことにより、乗車人員が公表されなくなったことによるものです。

（単位：人/日）

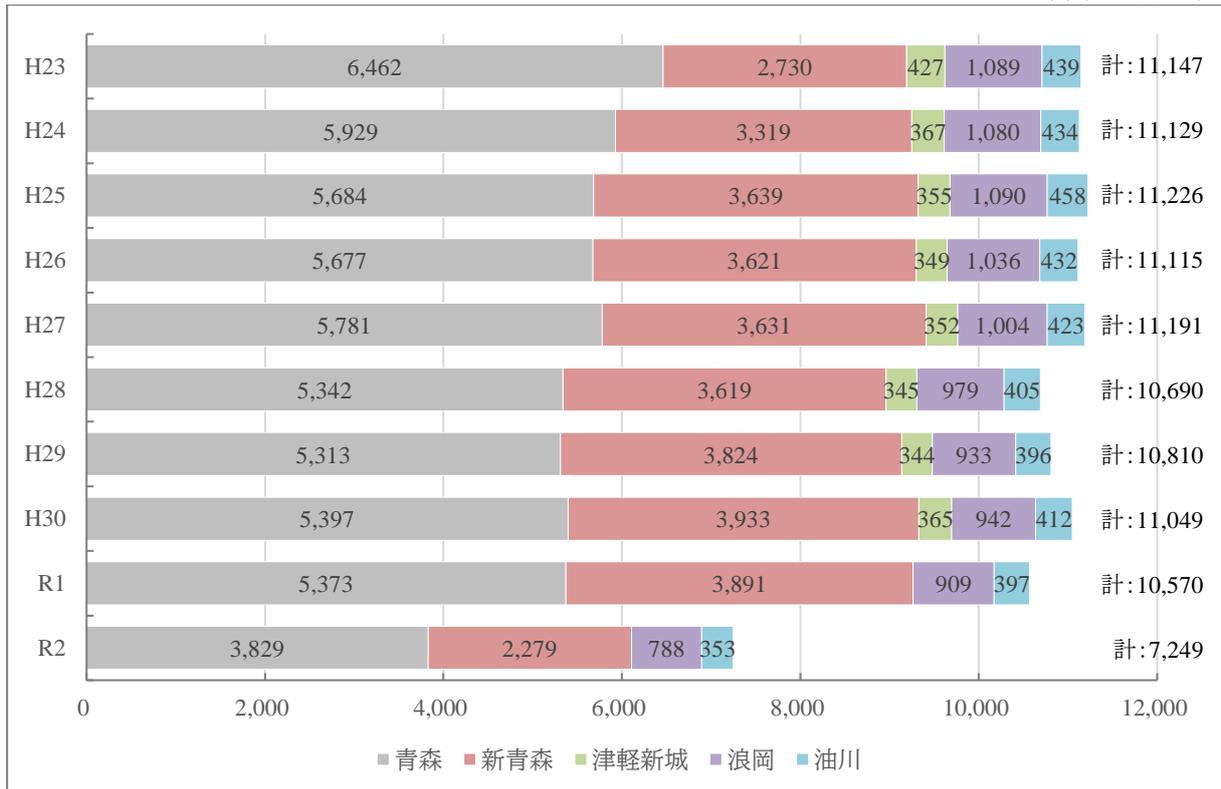


図 37 JR 線各駅 1 日当たり乗車人員の推移

※ 上図は JR 東日本資料を基に作成

(7) 路線バスの運行状況

本市においては、下表に示す7事業者により、63路線1,078便の路線バスが運行されています。このうち、青森市営バスにより40路線871便が運行されており、本市路線バス便数の8割を占めています。

また、路線バスのカバー圏域（バス停留所から500m圏内、鉄道駅から1km圏内）の居住人口割合は、約96%（1本/日以上）と高い状況となっています。

表3 路線バスの路線数・便数（令和2年）

事業者名	路線数	便数	便数占有率
青森市営バス（括弧内：冬便数）	40（40）	871（882）	80.8%
青森市市バス	10	89	8.3%
浪岡地区コミュニティバス	6	12	1.1%
弘南バス	4	62	5.8%
JRバス東北	1	30	2.8%
十和田観光電鉄	1	10	0.9%
下北交通	1	4	0.4%
計	63	1,078	

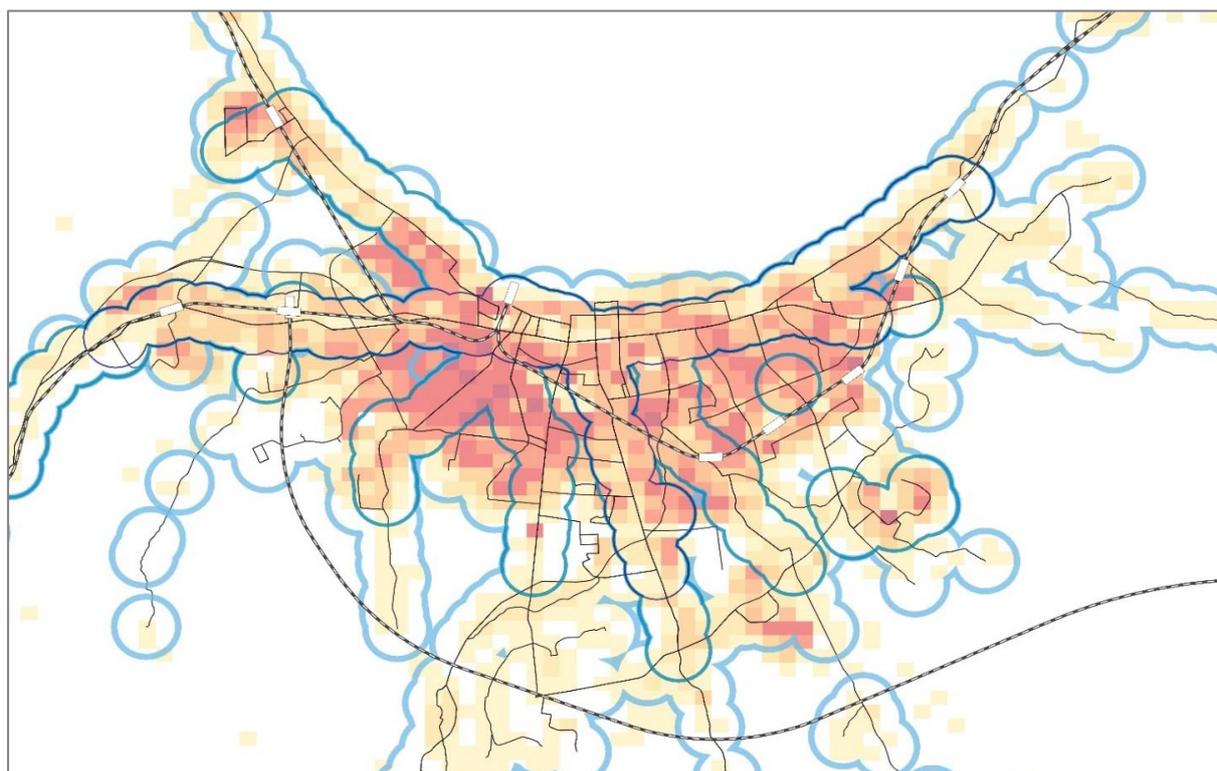


図38 人口分布とバス交通カバー圏

表4 バス運行頻度別カバー人口（鉄道駅1km、バス停留所500m）

	総人口 （平成22年）	路線バス運行本数	
		1本/日以上	30本/日以上
人口（人）	299,520	287,250	222,486
構成比		95.9%	74.3%

※ 上図及び上表はH22国勢調査メッシュデータ（250mメッシュ）及びバス運行本数（青森市営バスデータ（平成26年10月））を基に作成

(8) 青森市営バスの利用状況

青森市営バスの地区間利用状況は、中央東・中央・中央西間及び中央・中央南間の利用が大半を占めています。

また、郊外部からの利用についても、その半数以上が中央への利用となっています。

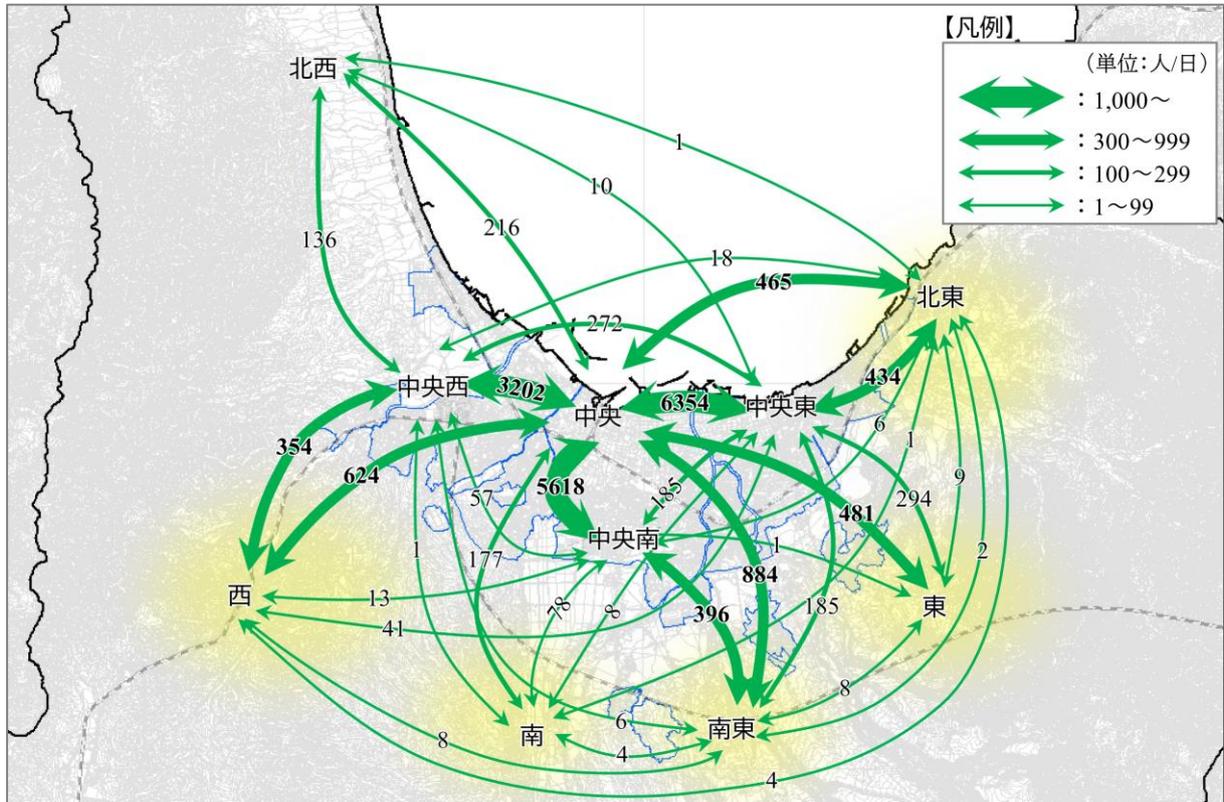


図 39 青森市営バス地区間 1日当たり利用者数

※ 上図は青森市市営バスデータ (平成 27 年 2 月 (冬期) 平日) を基に作成

(9) 青森市営バス及び青森市市バスの利用者数

青森市営バス及び青森市市バスの利用者数 (合計) は、平成 10 年度には 1,360 万人でしたが、これ以降減少し続けており、令和 2 年度には 600 万人となっています。平成 10 年度と比較して、760 万人の減少となっています (減少率: 55.9%)。

(単位:万人)

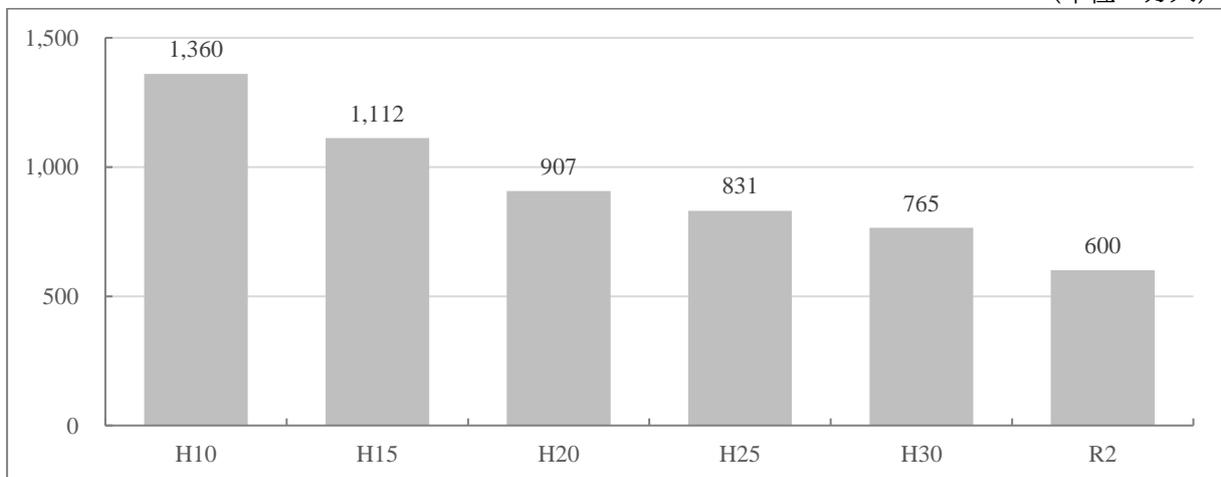


図 40 青森市営バス及び青森市市バス利用者数 (合計) の推移

※ 上図は青森市調べ

(10) 青森空港定期便乗降客数

青森空港における定期便乗降客数は減少傾向にありましたが、平成 24 年以降増加に転じ、令和元年には平成 19 年と同水準にまで回復しています。

(単位：千人)

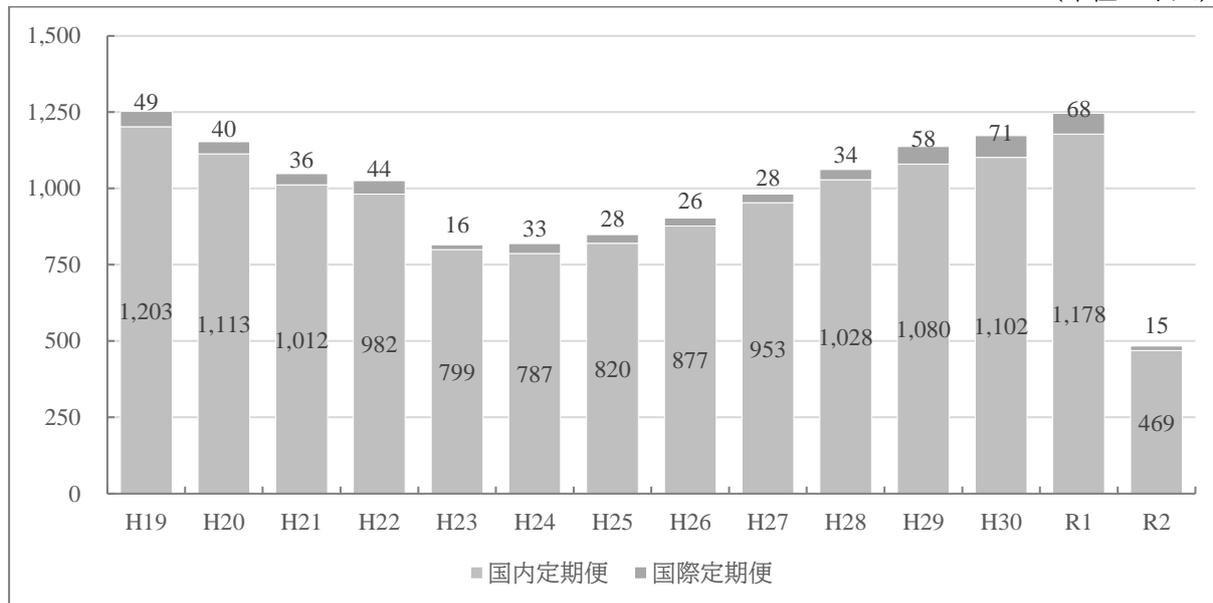


図 41 青森空港定期便乗降客数の推移

※ 上図は青森県資料を基に作成

(11) 青森空港定期便搭乗率

青森空港における定期便搭乗率は、国内線・国際線ともに 60～80%の間で推移しています。

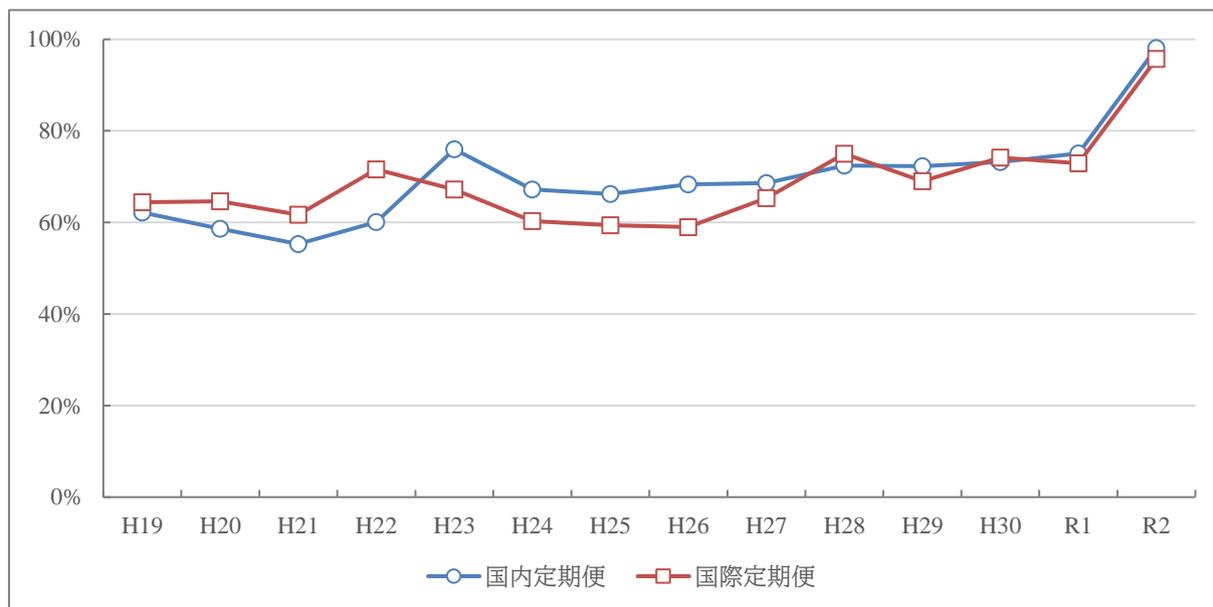


図 42 青森空港定期便搭乗率の推移

※ 上図は青森県資料を基に作成

(12) 青森港海上出入貨物

青森港における海上出入貨物は概ね横ばいで推移しており、全体の9割程度を自動車輸送船が占めています。

(単位：万 ton)

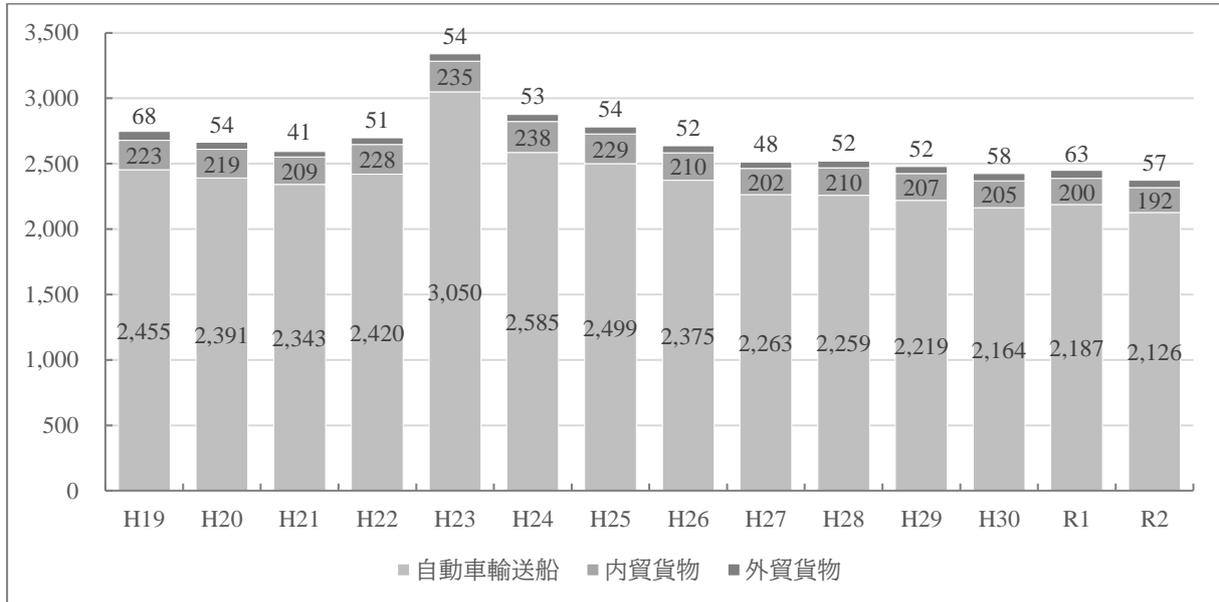


図 43 青森港海上出入貨物の推移

※ 上図は青森県「青森港港湾統計年報」を基に作成

(13) 青森港クルーズ船寄港実績

青森港におけるクルーズ船寄港回数は増加傾向にあります。

日本船の寄港は減少しているものの、これを上回る勢いで外国船の寄港回数が増加していましたが、令和2年度においては、新型コロナウイルスの影響によりクルーズ船の寄港はありませんでした。

(単位：回)

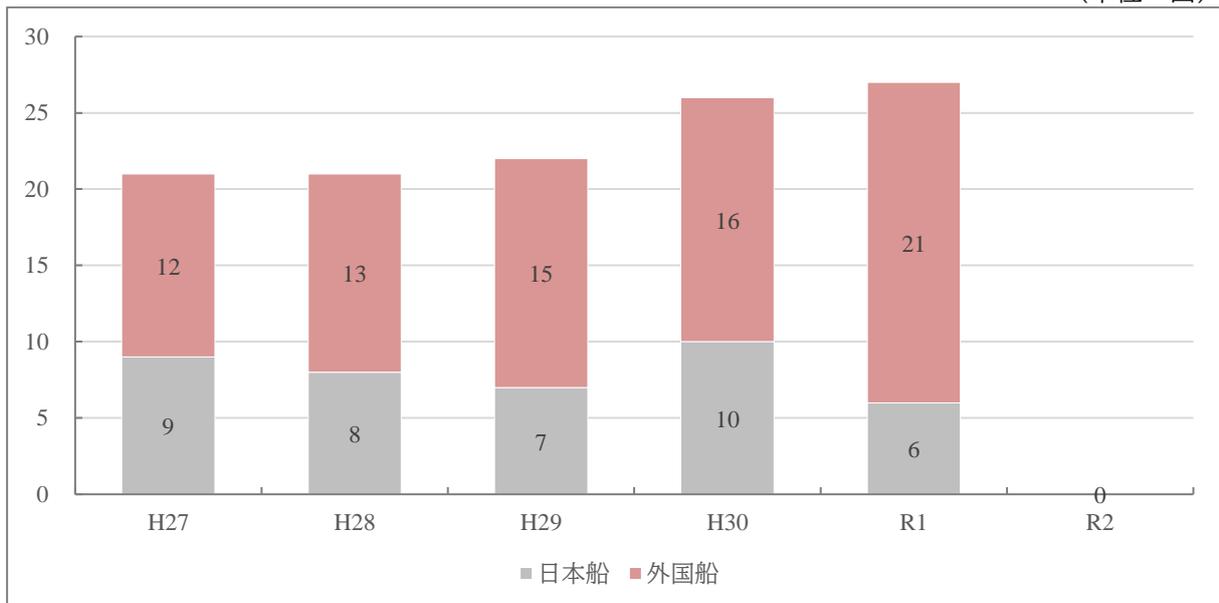


図 44 青森港クルーズ船寄港実績

※ 上図は青森港国際化推進協議会資料を基に作成

1.1.10 生活環境

(1) 特別豪雪地帯への指定

本市は、都道府県庁所在地では唯一、行政区域全域が豪雪地帯対策特別措置法に定める「特別豪雪地帯」に指定されており、人口 30 万人規模の都市としては世界でも有数の多雪都市です。特に、平成 17 年（2005 年）においては、累計降雪量が 10m を超え（1,043cm）、最大積雪深は青森地方気象台観測史上第 4 位の 178cm という豪雪を記録するなど、度々豪雪に見舞われてきました。

冬期間においては、車道幅員の減少による交通渋滞や雪の重みによる家屋の倒壊など、市民生活に大きな影響を及ぼしているため、克雪対策の推進を市政の重要課題と位置づけ、これまでも積極的な施策を展開してきました。



図 45 冬期間の著しい交通障害



図 46 雪の重みで倒壊した家屋

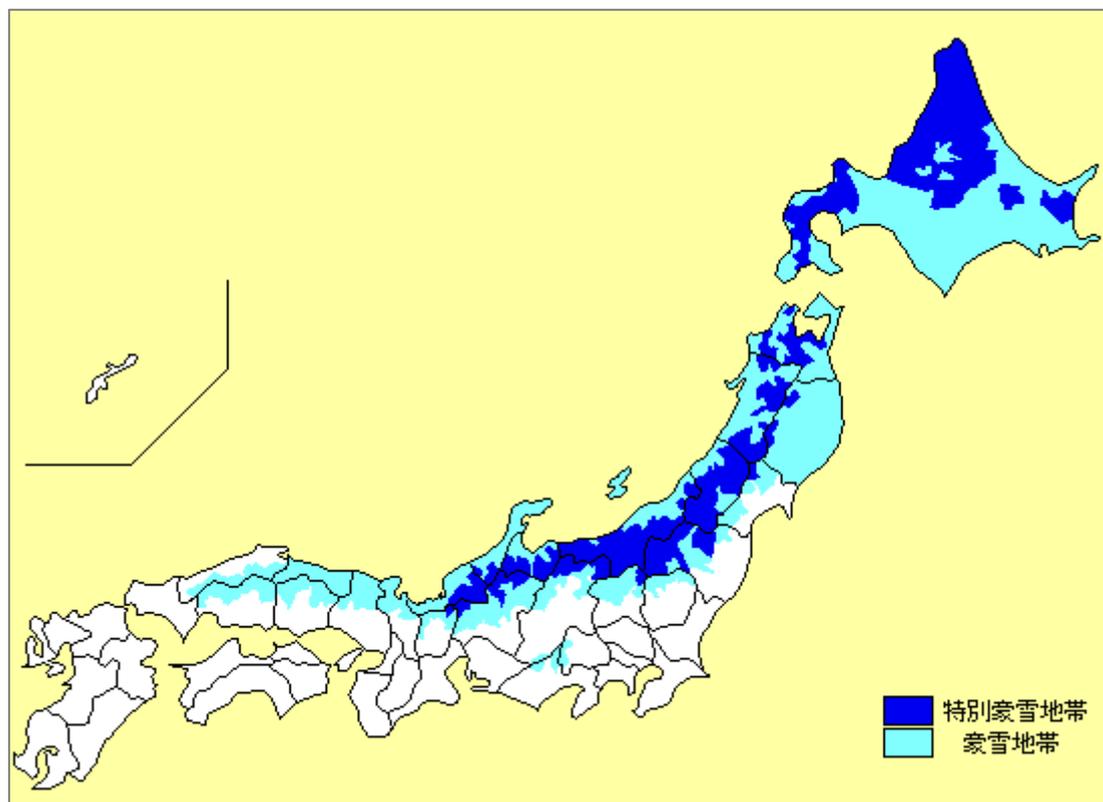


図 47 特別豪雪地帯及び豪雪地帯指定図

出典：全国積雪寒冷地帯振興協議会資料

(2) 除排雪経費と延長

本市令和2年度における除排雪実施延長は車道約1,366km、歩道約200kmとなっており、これは本市から広島県尾道市に至る国道延長に相当する距離です。

除排雪経費については、年度間の増減があるものの、令和2年度における過去10年平均額は33.4億円となっており、平成22年度の19.4億円と比較して約1.7倍の増加となっています。

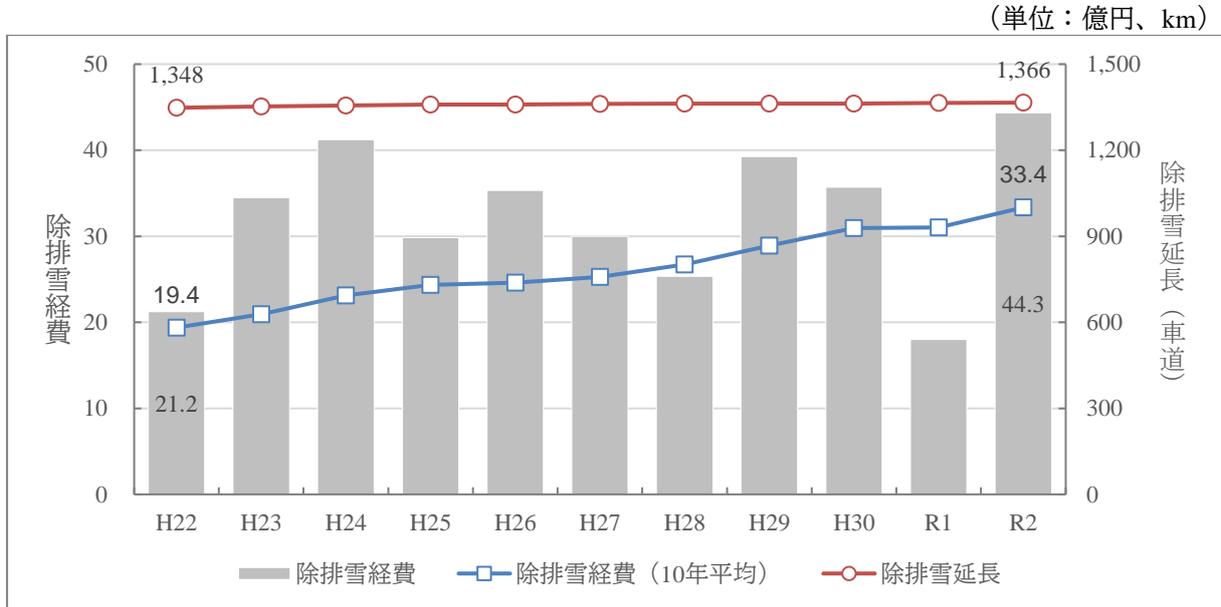


図 48 除排雪経費と延長の推移

※ 上図は青森市除排雪事業実施計画を基に作成

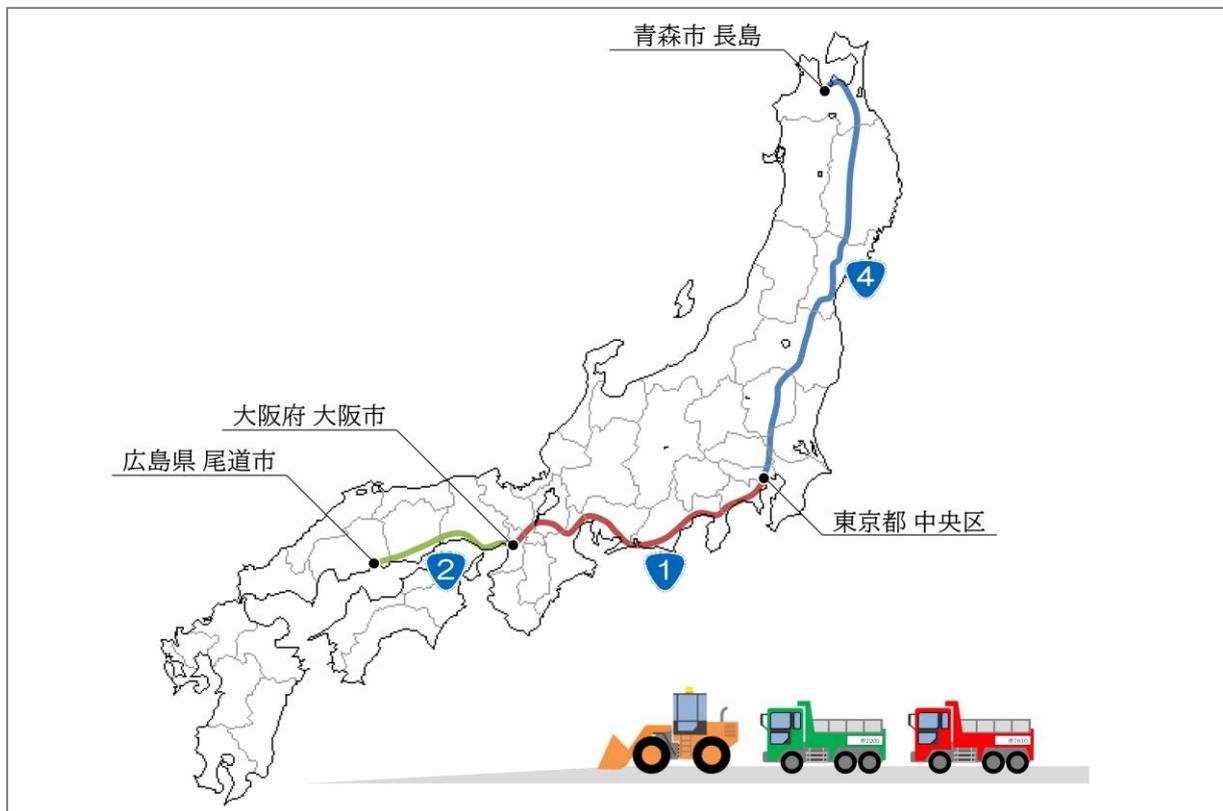


図 49 除排雪延長と国道延長

(3) 総住宅数と空き家数

本市における総住宅数は、平成20年の約14万戸をピークに減少に転じ、平成30年は約13.5万戸となっています。

一方、空き家数は、平成10年までは1万戸程度でしたが、これ以降増加に転じ、平成20年以降は2万戸程度で推移しています。

また、空き家率は、平成10年までは10%程度でしたが、これ以降増加に転じ、平成30年は14.6%となっています。

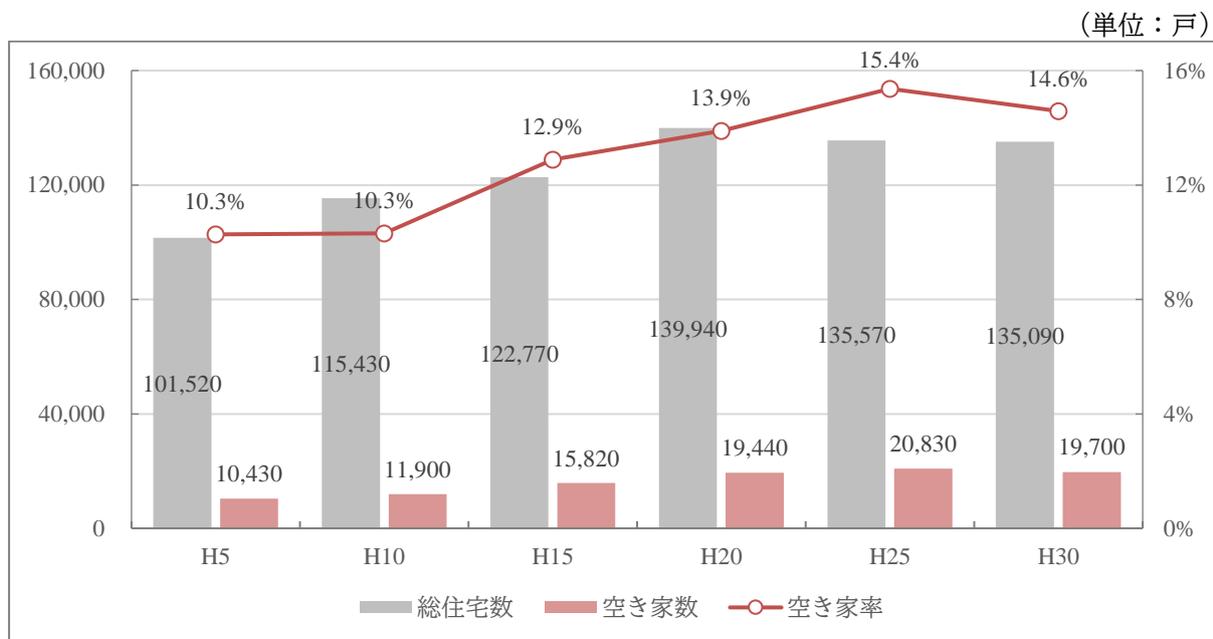


図 50 総住宅数、空き家数と空き家率の推移

※ 上図は総務省「住宅・土地統計調査」を基に作成

(4) 空き家分布状況

本市における空き家の分布については、長島・中央地区など古くから形成された市街地や、三内地区等で多くなっています。

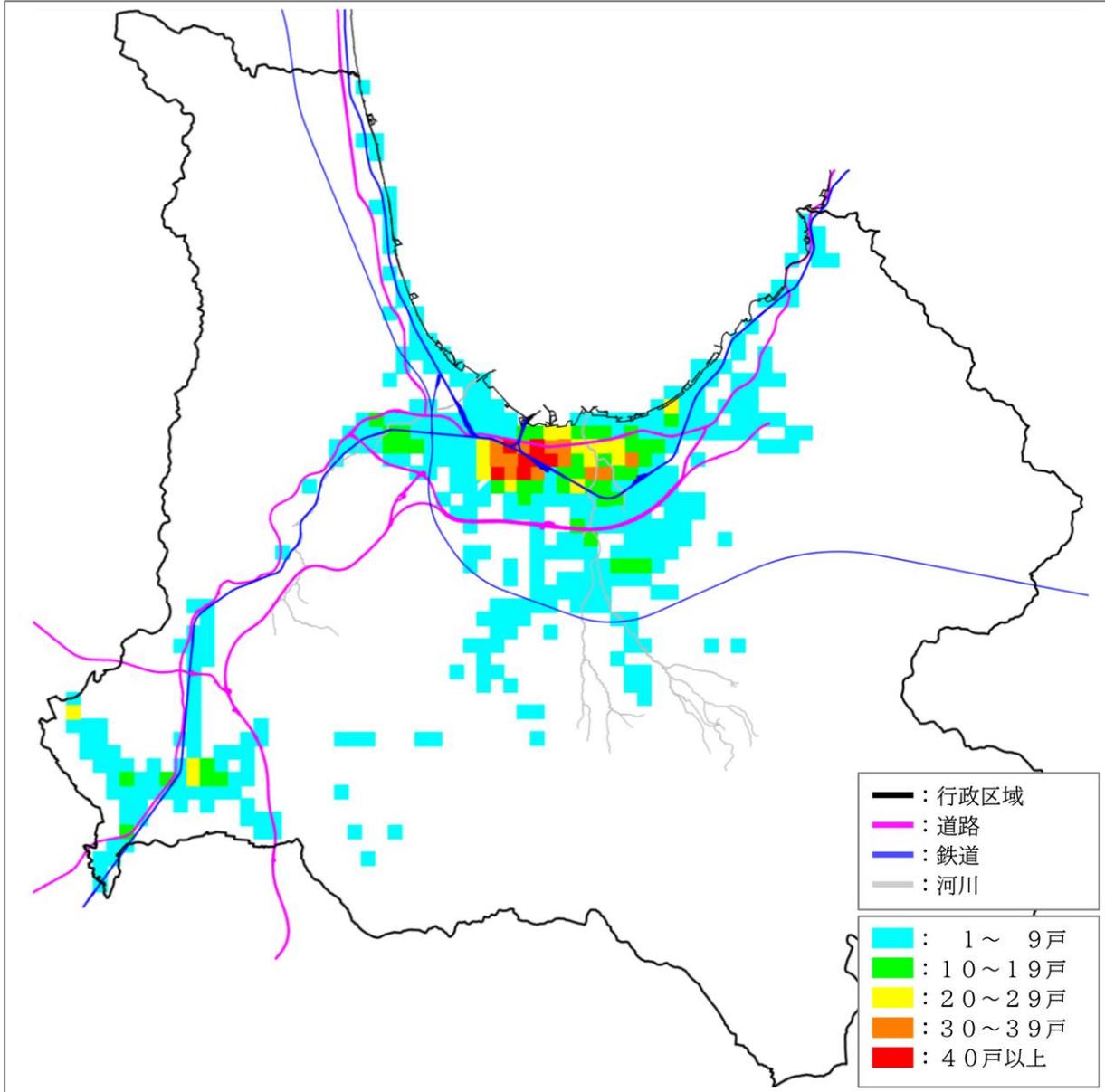


図 51 500m メッシュごとの空き家分布

※ 上図は本市において令和元年 11 月時点で把握している空き家と青森市平成 30 年度都市計画基礎調査結果を合算して作成

(5) 建築物の耐震化の現況

【市有特定建築物】

特定建築物¹のうち、市有特定建築物は令和2年3月末現在で252棟存在しています。そのうち耐震化されている建築物²は244棟あり、耐震化率³は96.8%です。

このうち、旧耐震基準⁴で建築され耐震性のある建築物は103棟となっており、新耐震基準で建築された建築物は141棟となっています。

表5 市有特定建築物の耐震化の状況

(単位：棟)

用途	建築物総数 ①	旧耐震基準の建築物		新耐震基準 の建築物 ④	耐震性有 建築物数 ⑤ (③+④)	耐震化率 (%) ⑤÷①
		②	うち 耐震性有 ③			
学校・体育館	126	55	55	71	126	100.0
病院	3	2	2	1	3	100.0
庁舎等	22	13	9	9	18	81.8
共同住宅等	77	37	33	40	73	94.8
その他施設	24	4	4	20	24	100.0
合計	252	111	103	141	244	96.8

※ 上表は青森市調べ

¹ 青森市耐震改修促進計画においては、建築物の耐震改修の促進に関する法律第14条第1号に規定する建築物を「特定建築物」と定義しています。

² 「耐震化されている建築物」とは、旧耐震基準の建築物で耐震診断により耐震性を有していることが確認された建築物、耐震性が不足していたが耐震改修された建築物又は新耐震基準の建築物のことです。

³ 「耐震化率」とは、耐震化された建築物数の全建築物数に占める割合のことです。

$$\text{耐震化率} = \frac{\text{旧耐震基準でも耐震性を有する建築物数} + \text{新耐震基準の建築物数}}{\text{全建築物数}} \times 100 (\%)$$

⁴ 「旧耐震基準」とは、昭和56年6月に改正施行された建築基準法の構造規定（新耐震基準）以前の構造規定のことです。この改正は昭和53年の宮城県沖地震後に制定され、構造規定が大幅に見直されました。

新耐震基準による建物は、阪神・淡路大震災時にも被害は少なかったとされています。これを境に「新耐震基準による建築物」や「旧耐震基準による建築物」といった表現がされるようになりました。

【住宅】

平成30年住宅・土地統計調査（総務省統計局調査）によると、市内に存する住宅は114,950戸、耐震化された住宅は98,328戸と推計され、耐震化率は85.5%です。

このうち、旧耐震基準で建築され耐震性のある住宅は10,154戸となっており、新耐震基準で建築された住宅は88,174戸となっています。

表6 市内に存する住宅の耐震化の状況 (単位：戸)

	住宅総数 ①	旧耐震基準の住宅		新耐震基準 の住宅 ④	耐震性有 住宅数 ⑤ (③+④)	耐震化率 (%) ⑤÷①
		②	うち 耐震性有 ③			
青森市	114,950	26,776	10,154	88,174	98,328	85.5
青森県	501,500	142,193	58,166	359,307	417,473	83.2

※ 上表は総務省「平成30年住宅・土地統計調査」を基に作成

【民間特定建築物】

民間特定建築物は、令和2年3月末現在で736棟存在しています。そのうち耐震化されている建築物は619棟あり、耐震化率は84.1%です。

このうち、旧耐震基準で建築され耐震性のある建築物は121棟と推計され、新耐震基準で建築された建築物は498棟となっています。

表7 市内に存する民間特定建築物の耐震化の状況 (単位：棟)

用途	建築物総数 ①	旧耐震基準の建築物		新耐震基準 の建築物 ④	耐震性有 建築物数 ⑤ (③+④)	耐震化率 (%) ⑤÷①
		②	うち 耐震性有 ③			
学校	94	20	5	74	79	84.0
病院・診療所	53	11	4	42	46	86.7
店舗	75	35	16	40	56	74.6
ホテル・旅館	58	20	7	38	45	77.5
社会福祉施設	54	2	0	52	52	96.2
共同住宅	164	59	44	105	149	90.8
その他	238	91	45	147	192	80.6
合計	736	238	121	498	619	84.1

※ 上表は青森市調べ

(6) 陸奥湾の水質

本市では、海域における水質汚濁の現況を把握するために、主として生活環境項目について、「堤川 1km 沖」「青森港東（本港）」「青森港西（木材港）」の 3 地点において水質調査を実施しています。

海域については、その利用目的の適応性に応じて A・B・C の 3 類型に区分されており、「堤川 1km 沖」は B 類型指定水域、「青森港東（本港）」「青森港西（木材港）」は C 類型指定水域となっています。

表 8 海域の類型について

類型	利用目的の適応性			
A	水産 1 級	水浴	自然環境保全	B 以下の欄に掲げるもの
B	水産 2 級	工業用水		C の欄に掲げるもの
C	環境保全			

- 注) 自然環境保全：自然探勝等の環境保全
 水産 1 級：マダイ、ブリ、ワカメ等の水産生物用及び水産 2 級の水産生物用
 水産 2 級：ボラ、ノリ等の水産生物用
 環境保全：国民の日常生活（沿岸の遊歩等を含む。）において不快感を生じない程度

※ 上表は青森市のかんきょう（令和元年度版）を基に作成

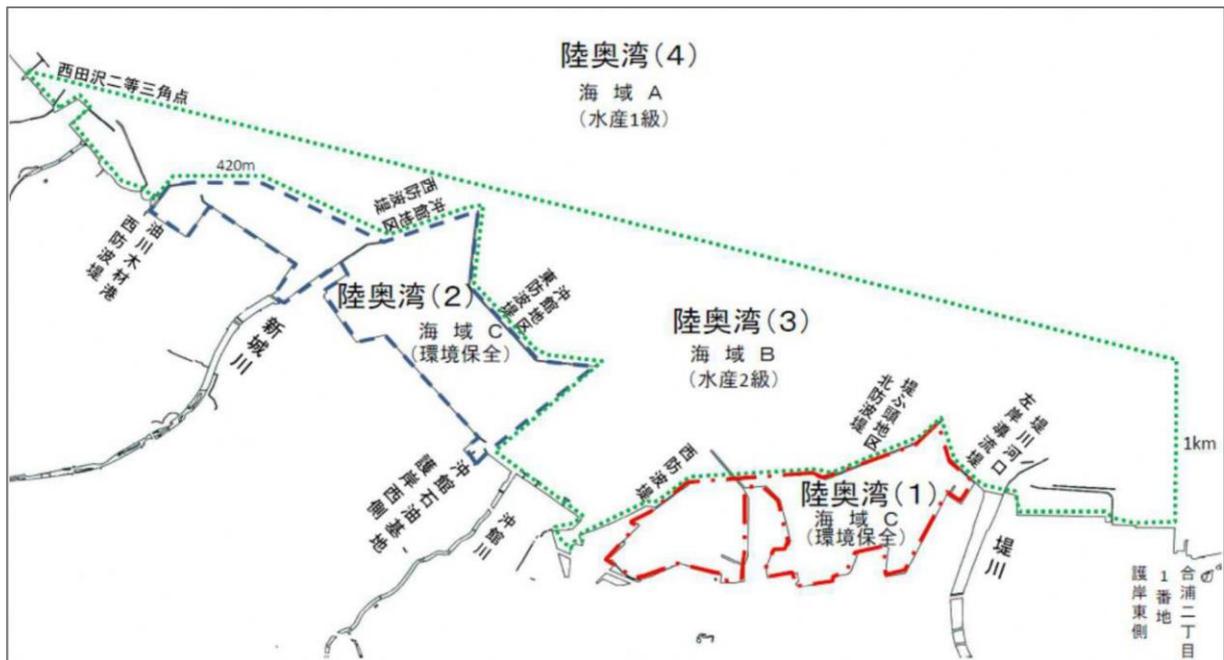


図 52 陸奥湾該当類型概要図

出典：青森市のかんきょう（令和元年度版）

前述3地点における環境基準達成率は、概ね90%台で推移しています。

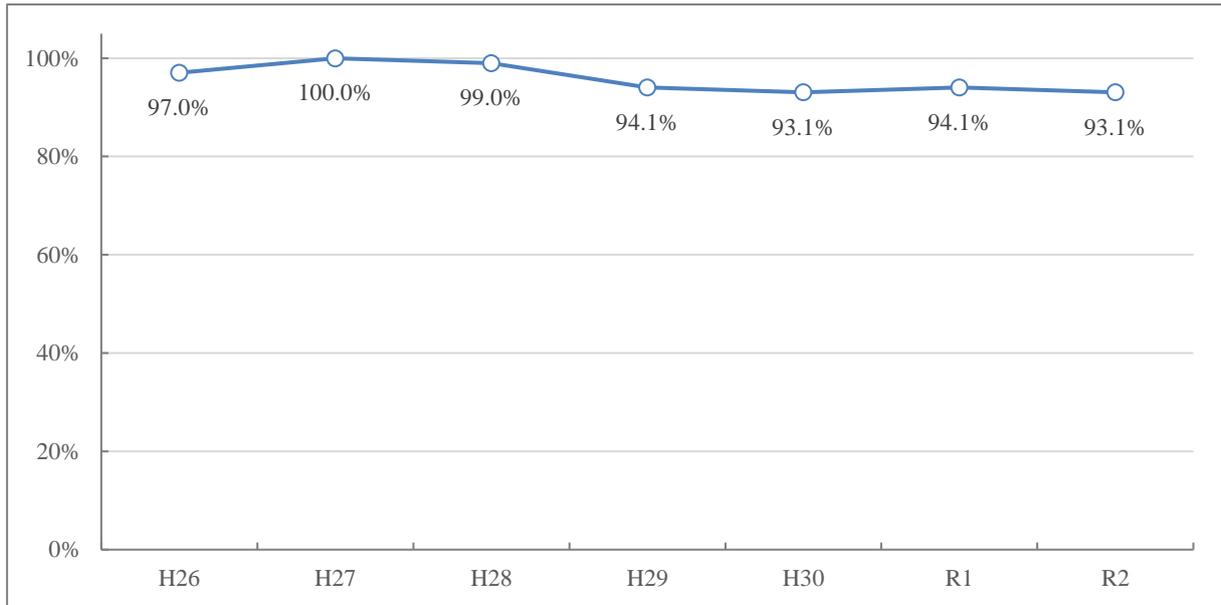


図 53 陸奥湾における環境基準達成率の推移

※ 上図は青森市調べ

表 9 生活環境の保全に関する環境基準

検査項目	年間測定回数	単位	環境基準	
			B 類型 堤川 1km 沖	C 類型 青森港東（本港） 青森港西（木材港）
pH	6	—	7.8～8.3	7.0～8.3
DO	6	mg/L	5 以上	2 以上
COD	6	mg/L	3 以下	8 以下
n-ヘキサン抽出物質	3	mg/L	検出されないこと	—
全窒素	6	mg/L	0.2 以下	0.2 以下
全リン	6	mg/L	0.02 以下	0.02 以下
カドミウム	1	mg/L	0.003 以下	—
全シアン	1	mg/L	検出されないこと	—
鉛	1	mg/L	0.01 以下	—
六価クロム	1	mg/L	0.05 以下	—
ヒ素	1	mg/L	0.01 以下	—
総水銀	1	mg/L	0.0005 以下	—
アルキル水銀	1	mg/L	検出されないこと	—
PCB	1	mg/L	検出されないこと	—

※ 上表は青森市のかんきょう（令和元年度版）を基に作成

1.1.11 災害ハザード区域の指定状況

(1) 洪水浸水想定区域の指定状況

本市においては、天田内川、新城川、沖館川、西滝川（沖館川水系）、堤川、駒込川（堤川水系）、赤川、野内川、浪岡川、十川の10の河川沿いのエリアが洪水浸水想定区域に指定されています。

1,000年に一度発生する規模の洪水を想定した場合、都市機能誘導区域をはじめとする市街化区域（用途地域）の半数以上が洪水浸水想定区域に該当することとなります。

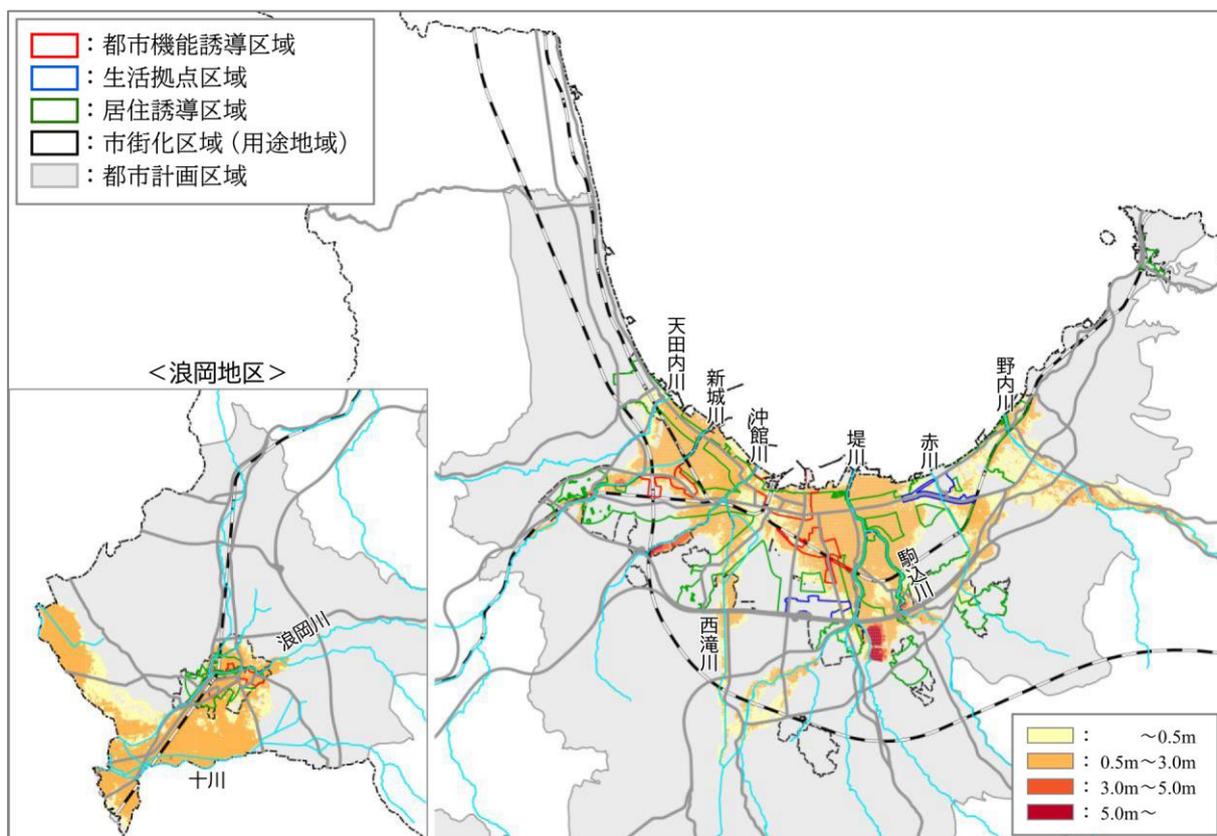


図 54 洪水浸水想定区域（想定最大規模）

(2) 津波浸水想定区域の指定状況

本市においては、陸奥湾に面したエリアが津波浸水想定区域に指定されています。
当該区域には、人口や都市機能が集積している地区が含まれています。

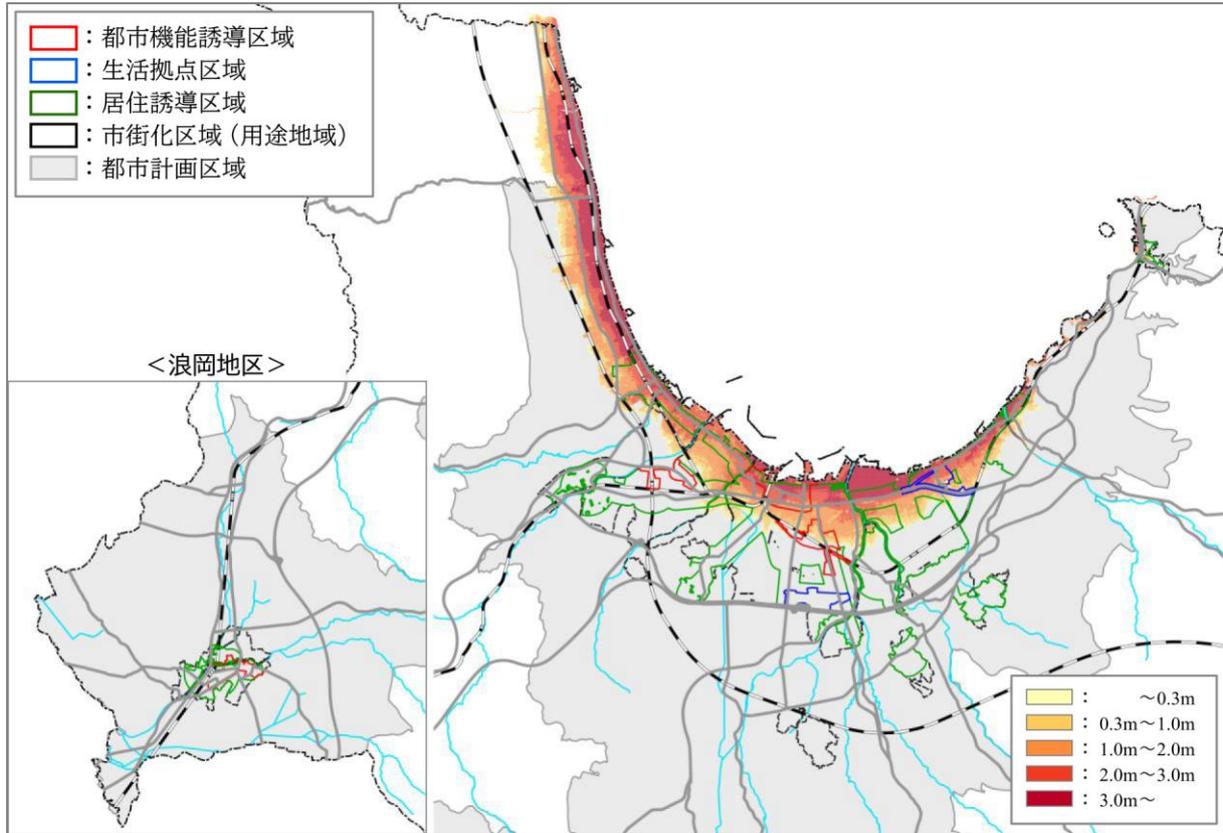


図 55 津波浸水想定区域（想定最大規模）

(3) 土砂災害警戒区域等の指定状況

本市における土砂災害特別警戒区域・土砂災害警戒区域・急傾斜地崩壊危険区域の指定状況については、郊外の山間部や急傾斜地等が多く指定されていますが、用途地域指定区域内においても、市街地郊外部において指定されている箇所があります。

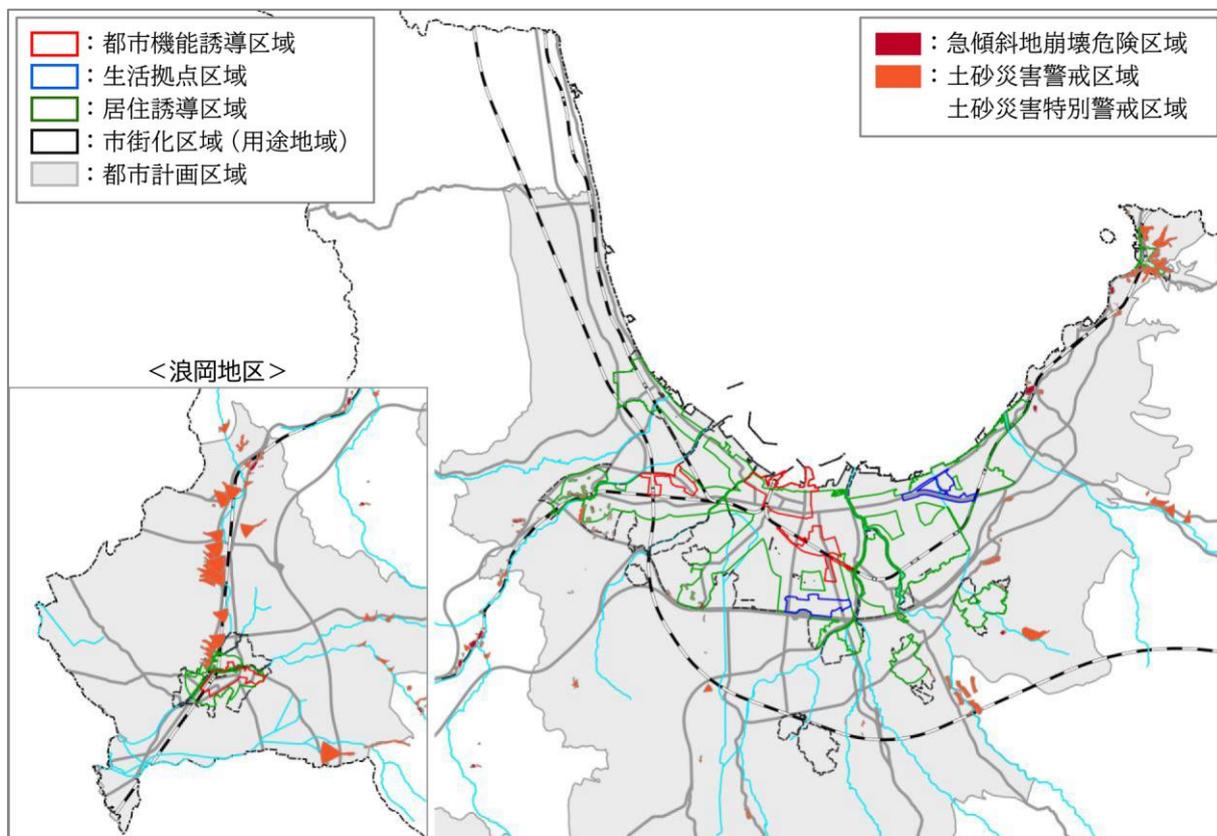


図 56 土砂災害(特別)警戒区域・急傾斜地崩壊危険区域

1.1.12 都市計画制度の運用

本市においては、青森都市計画区域（線引き都市計画区域）と浪岡都市計画区域（非線引き都市計画区域）の制度が異なる2つの都市計画区域が定められています。

青森都市計画区域においては、無秩序な市街化を防止し開発を抑制すべき区域として都市計画法第7条に基づき市街化調整区域が定められています。

浪岡都市計画区域においては、市街化調整区域は定められていませんが、農業振興地域の整備に関する法律第6条第1項に基づく農業振興地域が指定されています。この農業振興地域とは、農業の健全な発展及び国土資源の合理的利用の見地から、今後相当長期（概ね10年以上）にわたり総合的に農業の振興を図るべき地域であり、同法第15条の2により開発行為が制限されています。

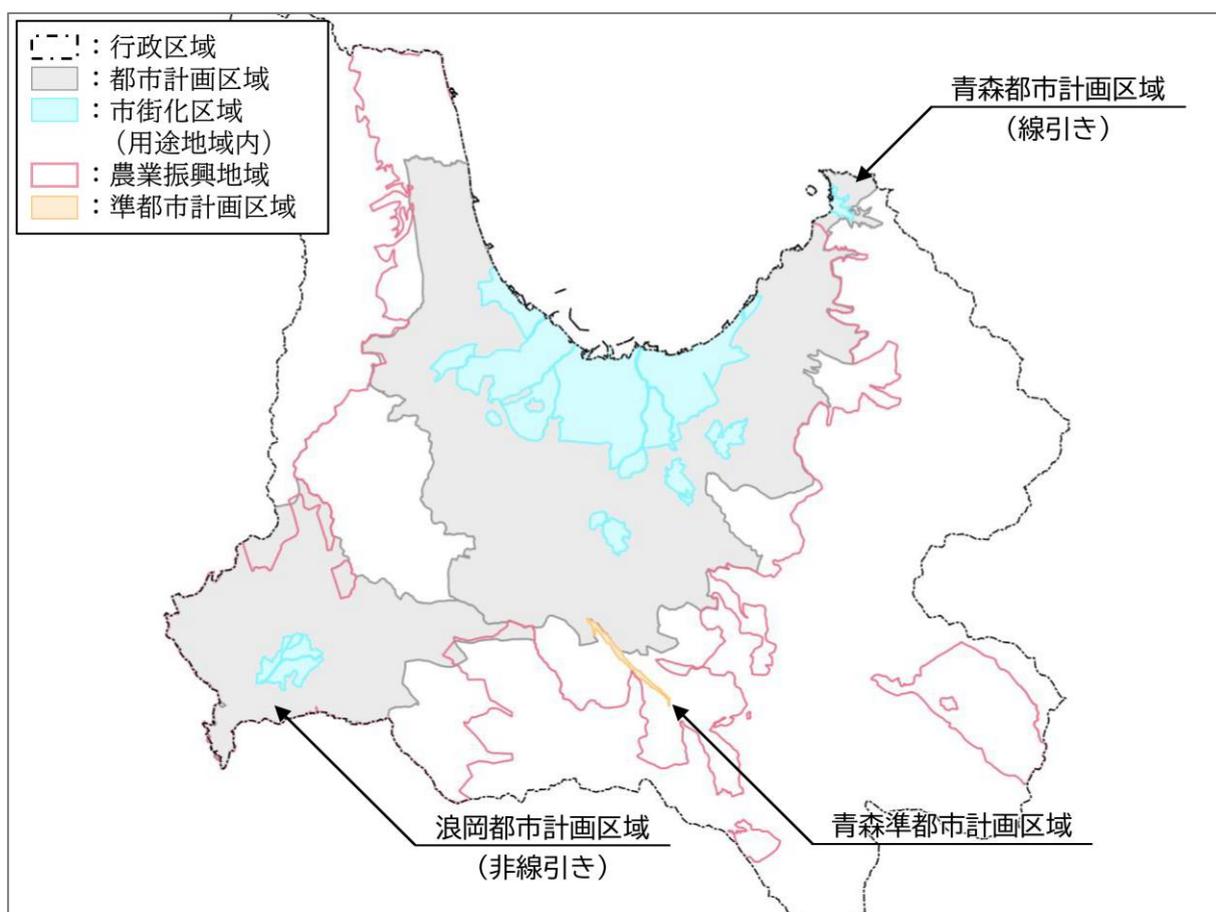


図 57 都市計画区域と農業振興地域

この2つの都市計画区域について、一体の都市として総合的に整備・開発し、快適な居住環境等を保全しつつ、地域コミュニティを維持し活性化していく必要があります。

【参考：都市計画法（昭和43年法律第100号）（抄）】

（区域区分）

第7条 都市計画区域について無秩序な市街化を防止し、計画的な市街化を図るため必要があるときは、都市計画に、市街化区域と市街化調整区域との区分（以下「区域区分」という。）を定めることができる。ただし、次に掲げる都市計画区域については、区域区分を定めるものとする。

- 一 次に掲げる土地の区域の全部又は一部を含む都市計画区域
 - イ 首都圏整備法第2条第3項に規定する既成市街地又は同条第4項に規定する近郊整備地帯
 - ロ 近畿圏整備法第2条第3項に規定する既成都市区域又は同条第4項に規定する近郊整備区域
 - ハ 中部圏開発整備法第2条第3項に規定する都市整備区域
 - 二 前号に掲げるもののほか、大都市に係る都市計画区域として政令で定めるもの
- 2 市街化区域は、すでに市街地を形成している区域及びおおむね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域とする。
- 3 市街化調整区域は、市街化を抑制すべき区域とする。

【参考：農業振興地域の整備に関する法律（昭和44年法律第58号）（抄）】

（農業振興地域の指定）

第6条 都道府県知事は、農業振興地域整備基本方針に基づき、一定の地域を農業振興地域として指定するものとする。

- 2 農業振興地域の指定は、その自然的経済的社会的諸条件を考慮して一体として農業の振興を図ることが相当であると認められる地域で、次に掲げる要件のすべてをそなえるものについて、するものとする。
 - 一 その地域内にある土地の自然的条件及びその利用の動向からみて、農用地等として利用すべき相当規模の土地があること。
 - 二 その地域における農業就業人口その他の農業経営に関する基本的条件の現況及び将来の見通しに照らし、その地域内における農業の生産性の向上その他農業経営の近代化が図られる見込みが確実であること。
 - 三 国土資源の合理的な利用の見地からみて、その地域内にある土地の農業上の利用の高度化を図ることが相当であると認められること。
- 3 農業振興地域の指定は、都市計画法（昭和43年法律第100号）第7条第1項の市街化区域と定められた区域（同法第23条第1項の規定による協議を要する場合にあっては、当該協議が調ったものに限る。）については、してはならない。

（以下略）

（農用地区域内における開発行為の制限）

第15条の2 農用地区域内において開発行為（宅地の造成、土石の採取その他の土地の形質の変更又は建築物その他の工作物の新築、改築若しくは増築をいう。以下同じ。）をしようとする者は、あらかじめ、農林水産省令で定めるところにより、都道府県知事（農用地の農業上の効率的かつ総合的な利用の確保に関する施策の実施状況を考慮して農林水産大臣が指定する市町村（以下この条において「指定市町村」という。）の区域内にあっては、指定市町村の長。以下「都道府県知事等」という。）の許可を受けなければならない。ただし、次の各号のいずれかに該当する行為については、この限りでない。

（以下略）

1.1.13 都市づくりの現状と課題の整理

これまでの内容等を踏まえ、本市の都市づくりにおける現状と課題について、以下の通り整理します。

(1) 強み・機会

【人口】

- ・ 青森駅周辺及び鉄道（在来線）沿線周辺の人口密度が比較的高くなっています。
- ・ 総人口のうち約9割が市街化区域内に居住しています（青森地区）。

【市街地・土地利用】

- ・ 商業施設や病院といった高次都市機能については、概ね都市機能誘導区域や生活拠点区域に立地しています。

【交通】

- ・ 路線バスのカバー圏域（鉄道駅から1km圏内、バス停から500m圏内）の居住人口割合は約96%（青森地区）となっています。
- ・ 広域高速交通網の整備により、流通拠点・交通の要衝として発展してきました。
- ・ 青森空港への「CAT-Ⅲb」導入により就航率が向上しました。
- ・ 東北新幹線新青森駅開業により、東京駅から3.5時間到達圏となりました。

【都市環境】

- ・ 北部は陸奥湾に面し、東南部は東岳山地から八甲田連峰、西部は津軽山地から津軽平野に連なるなど、雄大な自然環境に恵まれています。
- ・ 三内丸山遺跡と小牧野遺跡を含む「北海道・北東北の縄文遺跡群」が、世界文化遺産に登録されました。
- ・ 青森ねぶた祭や縄文遺跡群、個性的な食文化など豊かな地域観光資源に恵まれています。

【防災】

- ・ 災害発生に備え防災活動拠点施設等へ物資を備蓄するなど、防災機能を強化しています。

(2) 弱み・脅威

【人口】

- ・ DID 面積が微増している一方で、市全域において人口密度が低下しています。
- ・ 生産年齢人口（特に 18～24 歳）の流出（社会減）が生じています。
- ・ 人口の減少・低密度化に伴い、地域コミュニティの維持や、生活関連サービス施設の立地が困難になる恐れがあります。

【市街地・土地利用】

- ・ 市街化区域のうち面的整備済地区は 24.9%にとどまっています。

【交通】

- ・ 鉄道や路線バスなどの公共交通機関の利用者数が減少傾向にあります。

【都市環境】

- ・ 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においては、都市計画道路等が未整備の状態にあります。
- ・ 古くから形成された市街地等において、空き家・空き地が増加しています。
- ・ 度々豪雪災害に見舞われており、積雪による交通障害や家屋の倒壊など、市民生活に多大な影響を及ぼしています。
- ・ 市税収入の大きな伸びが期待できない中、社会保障費や都市基盤施設の維持管理費用及び大規模修繕・更新需要が増大する見込みです。

【防災】

- ・ 都市機能誘導区域をはじめとする人口・都市機能集積地区の一部が、洪水・津波浸水想定区域となっています。
- ・ 洪水・土砂災害等の危険性の高い災害ハザード区域内に、一定程度の人口が居住しています。
- ・ 住宅及び民間特定建築物の耐震化率が約 85%にとどまっています。
- ・ 県庁所在地で唯一、市全域が特別豪雪地帯に指定されています。
- ・ 洪水・津波ハザード等の見直しに伴い、災害ハザード区域が拡大しています。

1.2 都市づくりの方向性

本市における都市づくりの現状と課題に関する分析結果を踏まえ、課題解決に向けた「都市づくりの方向性」として、以下の5つの戦略目標を設定します。

(1) 都市機能と居住の適正配置

都市機能の配置に関する本市の強みとして、

- ▷ 商業施設や病院といった高次都市機能については、概ね都市機能誘導区域や生活拠点区域に立地していること。

が挙げられるものの、

- ▷ DID 面積が微増している一方で、市全域において人口密度が低下していること。
- ▷ 人口の低密度化に伴い、地域コミュニティの維持や、生活関連サービス施設の立地が困難になる恐れがあること。

といった懸念材料も挙げられます。

以上を踏まえ、

- (1)-1 交通利便性の高い区域への居住の誘導
- (1)-2 拠点区域における医療・商業施設など高次都市機能の維持
- (1)-3 郊外集落等における地域コミュニティの維持

の3つの戦略項目を位置づけ、これらを包含する戦略目標を「都市機能と居住の適正配置」と設定しました。

(2) 交通網を活用した都市環境の形成

交通網に関する本市の強みとして、

- ▷ 東北新幹線新青森駅開業により東京駅から3.5時間到達圏内となったことや青森空港へのCAT-IIIb導入による就航率向上など広域高速交通網が整備拡充されたこと。
- ▷ 青森駅周辺及び鉄道（在来線）沿線周辺の人口密度が比較的高いこと。
- ▷ 路線バスのカバー圏域（鉄道駅から1km圏内、バス停から500m圏内）の居住人口割合が高いこと。

が挙げられます。

以上を踏まえ、

- (2)-1 公共交通機関相互の連携等による都市内交通の利便性の向上
- (2)-2 広域高速交通網を活かした土地利用の誘導
- (2)-3 広域高速交通網と地域観光資源を組合せた交流人口の拡大

の3つの戦略項目を位置づけ、これらを包含する戦略目標を「交通網を活用した都市環境の形成」と設定しました。

(3) 自然と調和した快適な都市環境の形成

街並みに関する本市の強みとして、

- ▷ 北部は陸奥湾に面し、東南部は東岳山地から八甲田連峰、西部は津軽山地から津軽平野に連なるなど、雄大な自然環境に恵まれていること。
- ▷ 三内丸山遺跡や小牧野遺跡を含む縄文遺跡群等、歴史・文化を伝える空間を有すること。

などが挙げられるものの、

- ▷ 古くから形成された市街地等において、空き家・空き地が増加していること。

といった懸念材料も挙げられます。

以上を踏まえ、

- (3)-1 豊かな自然環境や文化的景観資源の保全
- (3)-2 快適で魅力的な市街地景観の形成
- (3)-3 公共用水域の水質保全による衛生的な生活環境の確保
- (3)-4 空き家・空き地の適正管理及び有効活用

の4つの戦略項目を位置づけ、これらを包含する戦略目標を「自然と調和した快適な都市環境の形成」と設定しました。

(4) 災害に備えた都市環境の形成

災害に関する本市の強みとして、

- ▷ 災害発生に備え防災活動拠点施設等へ物資を備蓄するなど、防災機能を強化していること。

が挙げられるものの、

- ▷ 度々豪雪災害や水害に見舞われていること。
- ▷ 洪水・津波浸水想定区域内に、一定規模の居住人口や都市機能の集積がみられること。

といった懸念材料も挙げられます。

以上を踏まえ、

- (4)-1 地震に強いまちづくり
- (4)-2 水害に強いまちづくり
- (4)-3 雪害に強いまちづくり
- (4)-4 災害ハザード区域を踏まえた都市防災機能の向上

の4つの戦略項目を位置づけ、これらを包含する戦略目標を「災害に備えた都市環境の形成」と設定しました。

(5) 持続可能な都市環境の形成

都市基盤に関する本市の強みとして、

- ▶ 総人口のうち約 9 割が市街化区域内に居住していること（青森地区）。

が挙げられるものの、

- ▶ 生産年齢人口（特に 18～24 歳）の流出（社会減）が生じていること。
- ▶ 市税収入の大きな伸びが期待できない中、社会保障費や都市基盤施設の維持管理費用及び大規模修繕・更新需要が増大する見込みであること。

といった懸念材料も挙げられます。

以上を踏まえ、

(5)-1 都市基盤施設や公共施設等の既存ストックの有効活用

(5)-2 既存ストックを活用した移住・定住促進や地域の活性化

(5)-3 道路等都市基盤施設の適切な維持管理

(5)-4 未整備の都市計画道路等の見直し

の 4 つの戦略項目を位置づけ、これらを包含する戦略目標を「持続可能な都市環境の形成」と設定しました。

1.3 目指すべき都市構造

本市は、青森駅周辺地区を中心に陸奥湾に面して東西にまちが広がっており、このまちの姿は「白鳥が翼を広げている姿」と似ています。

この都市構造を踏まえ、都市機能誘導区域や生活拠点区域といった「まちの核」となる各拠点の形成と、これらの拠点間を結ぶ公共交通網等を構築することにより、市内各地域の特色を活かした都市づくりを推進します。

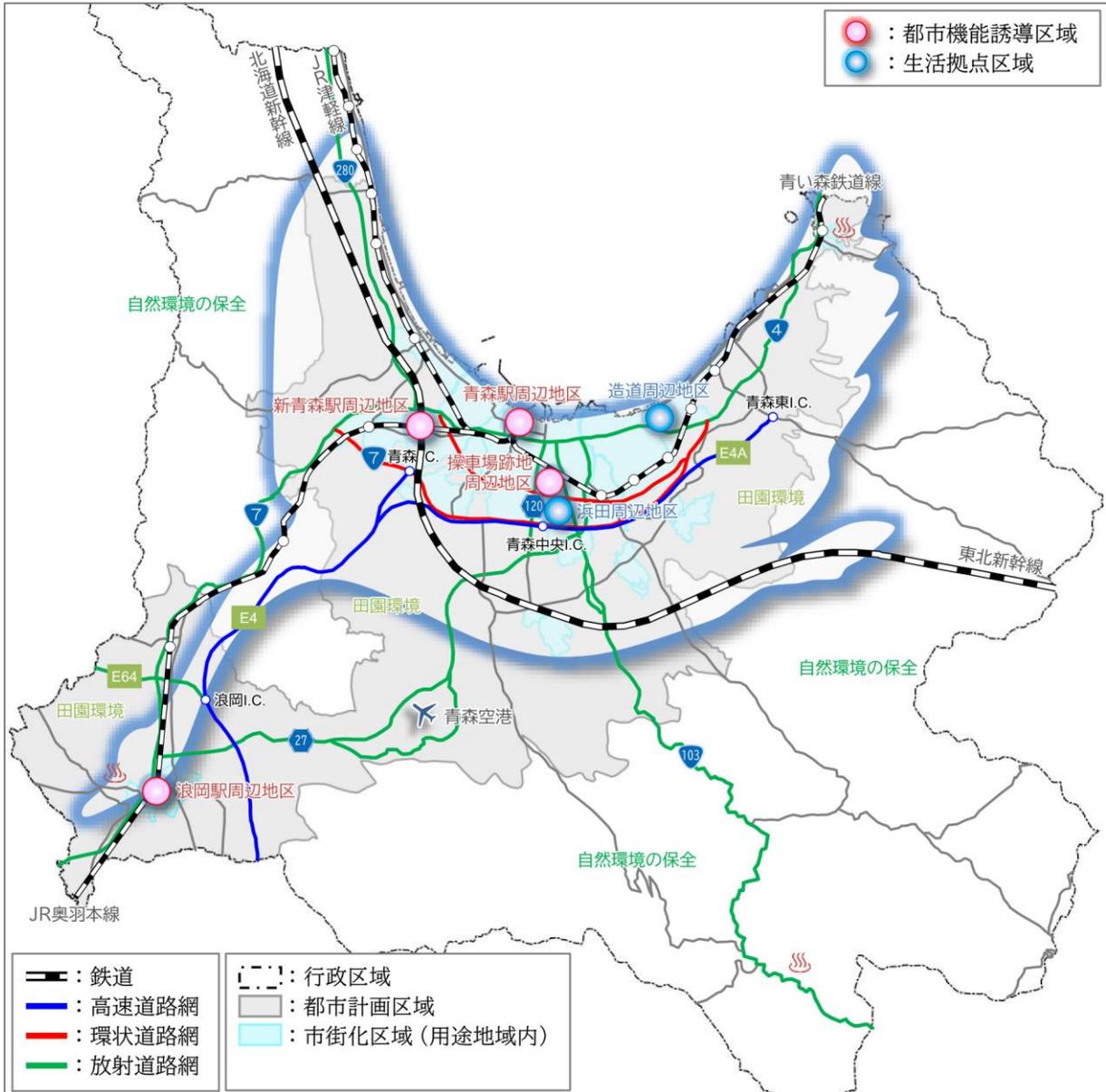


図 58 本市の都市構造 ～翼を広げた白鳥～

1.4 都市づくりの基本理念

都市づくりの方向性及び目指す都市構造などを踏まえ、本マスタープランにおける基本理念を以下のように定めます。

魅力が集い ひとが行き交う 県都あおもり

本市においては、都市機能の集約化や複合化による賑わいの創出、居住機能の集約化による地域コミュニティの維持、無秩序な市街地拡大の抑制によるコンパクトな都市環境の形成及び、地域に根ざした持続可能な公共交通体系の整備、選択と集中による計画的な街路整備の促進による円滑な都市交通環境の形成を柱とする『「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市づくり』を推進しています。

また、本市は、古くから港町、商都として、青森県の県都として発展してきたまちであり、陸奥湾や八甲田連峰をはじめとする雄大な自然と市街地が近接した特徴的な都市構造を有しています。

『「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市づくり』の更なる推進により、このまちに集う人々が、厳しくも豊かな自然の恵みを将来にわたり享受し続け、将来世代に誇りを持って引き継ぐことができるよう、基本理念を「魅力が集い ひとが行き交う 県都あおもり」としました。

以下に、基本理念及び都市計画の方向性・目標の関係を整理した図を示します。



図 59 基本理念及び都市計画の方向性・目標の関係

< 章 目 次 >

2.1 土地利用の方針	62
2.1.1 土地利用の基本的な方針	62
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	64
2.1.3 居住機能に係る土地利用配置の基本的な考え方	68
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	74
2.1.5 都市機能別の土地利用配置の基本的な考え方	76
2.1.6 都市機能の配置方針	78
2.2 都市施設整備の方針	79
2.2.1 交通体系	80
2.2.2 道路網	82
2.2.3 公共交通網	84
2.2.4 下水道	88
2.2.5 河川	89
2.2.6 公園・緑地等	90
2.2.7 その他の都市施設	91
2.3 都市環境整備の方針	92
2.3.1 基本的な方針	92
2.3.2 整備方針	92
2.4 防災性向上の方針	94
2.4.1 基本的な方針	94
2.4.2 整備方針	95

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 10 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。

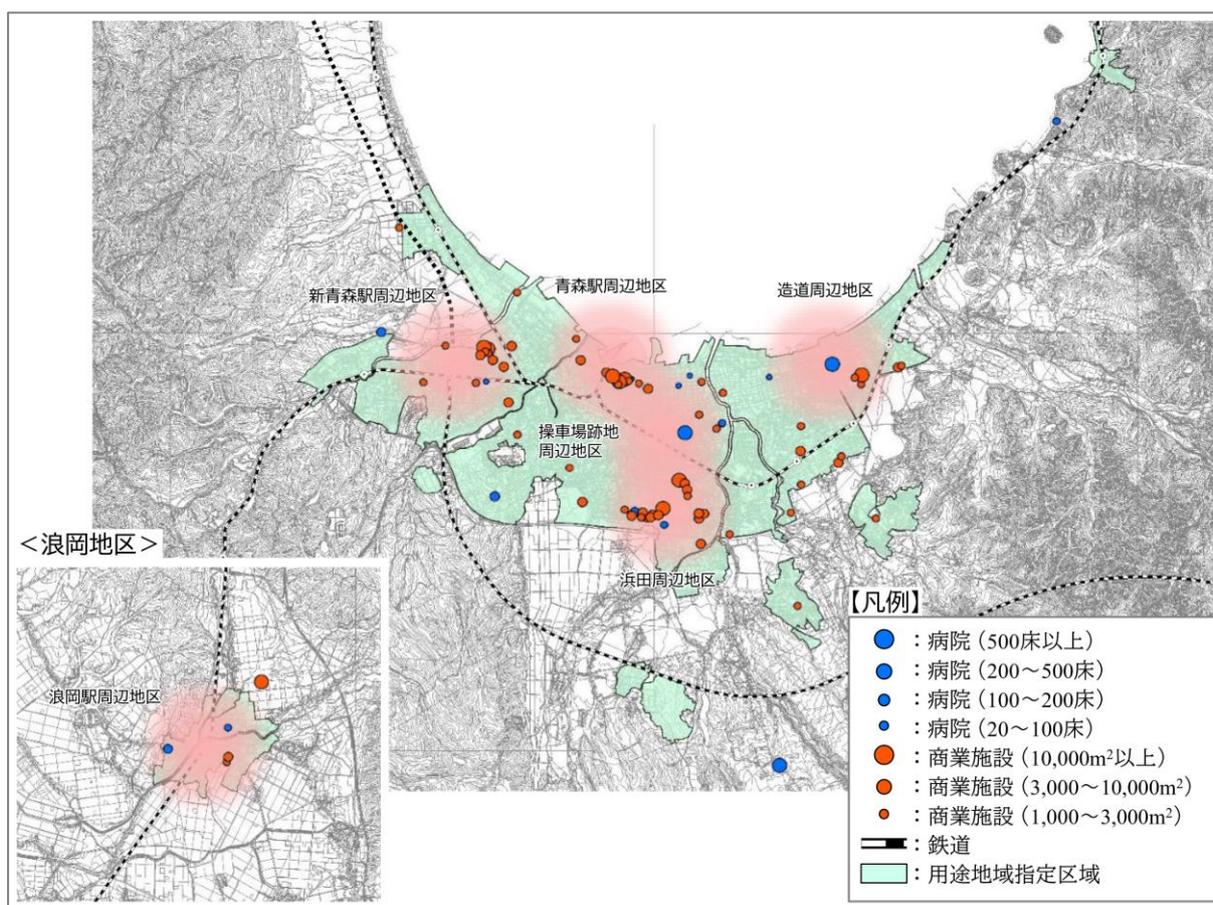


図 60 医療・商業等の高次な都市機能の集積

※ 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。

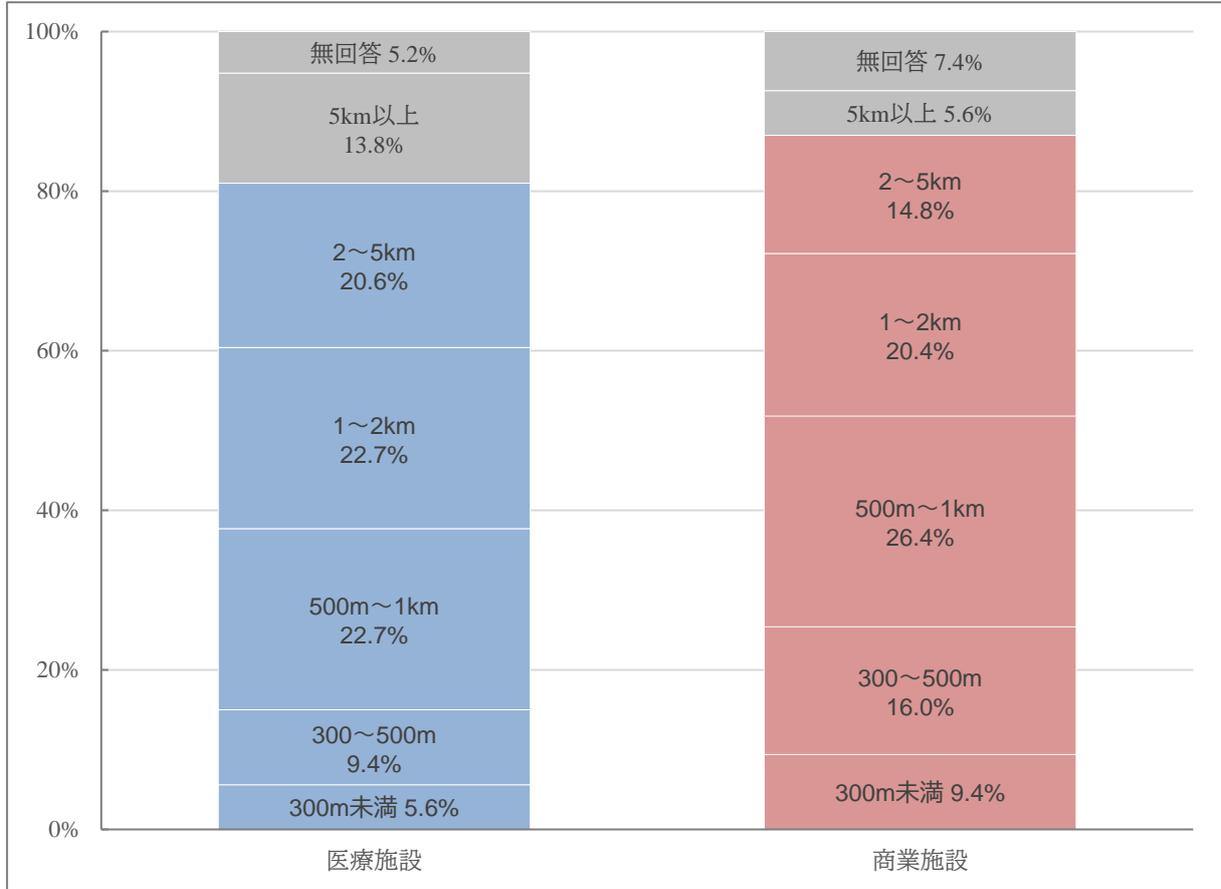


図 61 よく利用する施設と住まいとの距離

(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。

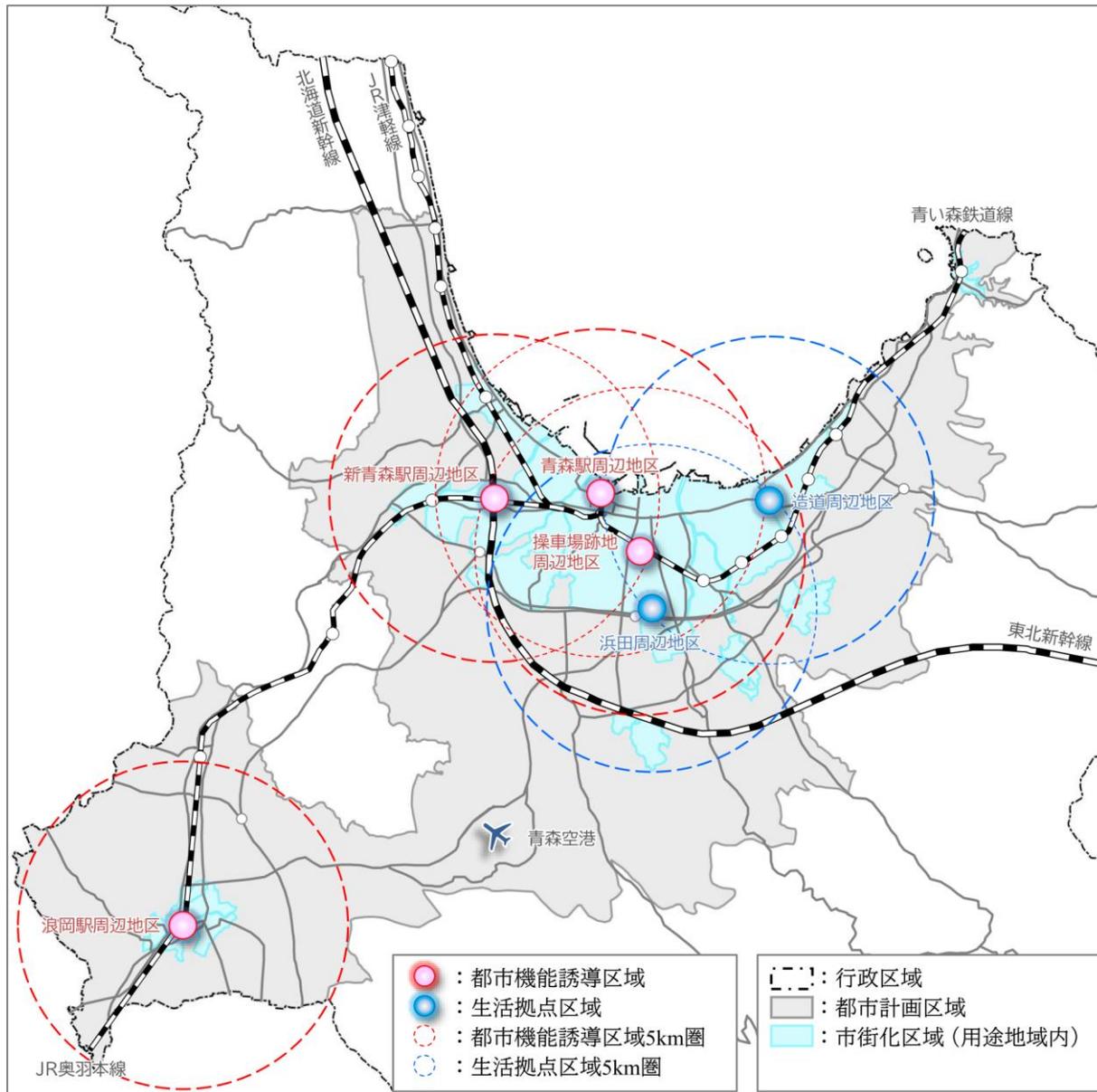


図 62 地区拠点区域の配置

(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 11 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 12 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 13 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 14 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。

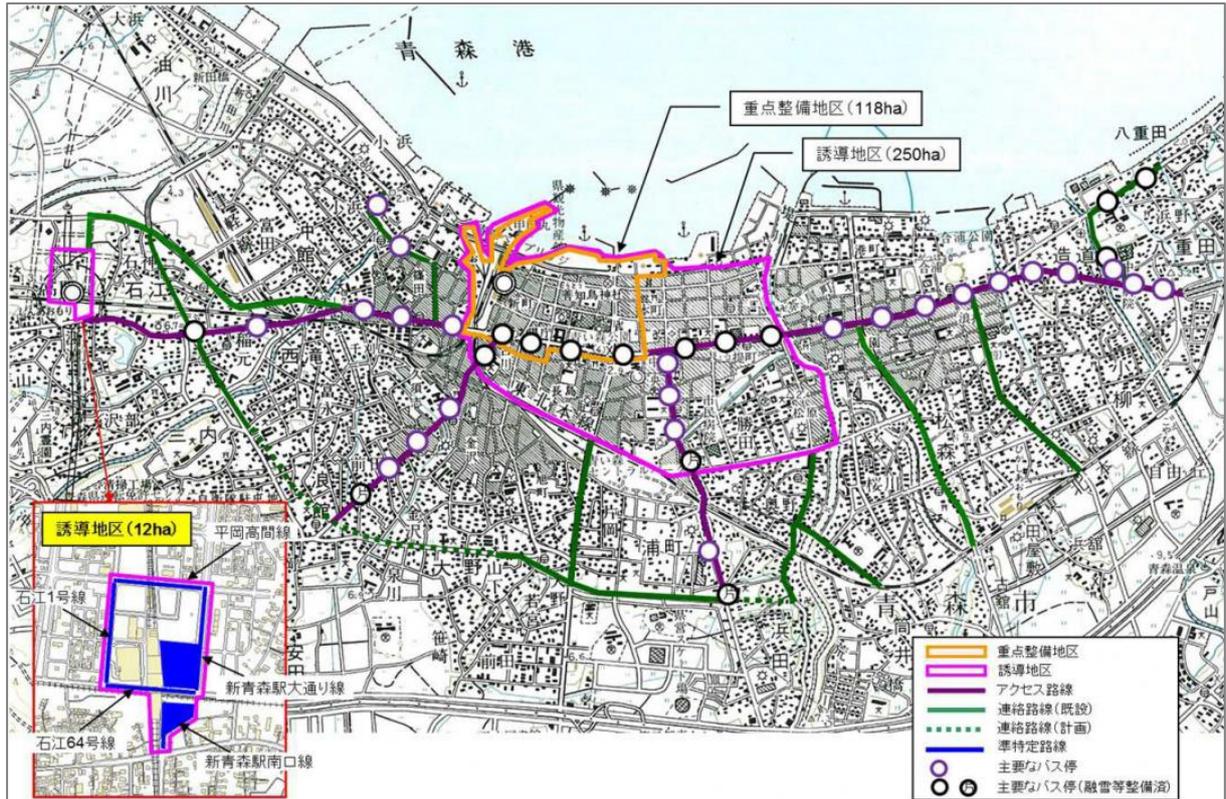


図 63 重点整備地区・誘導地区概要図

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 15 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 16 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

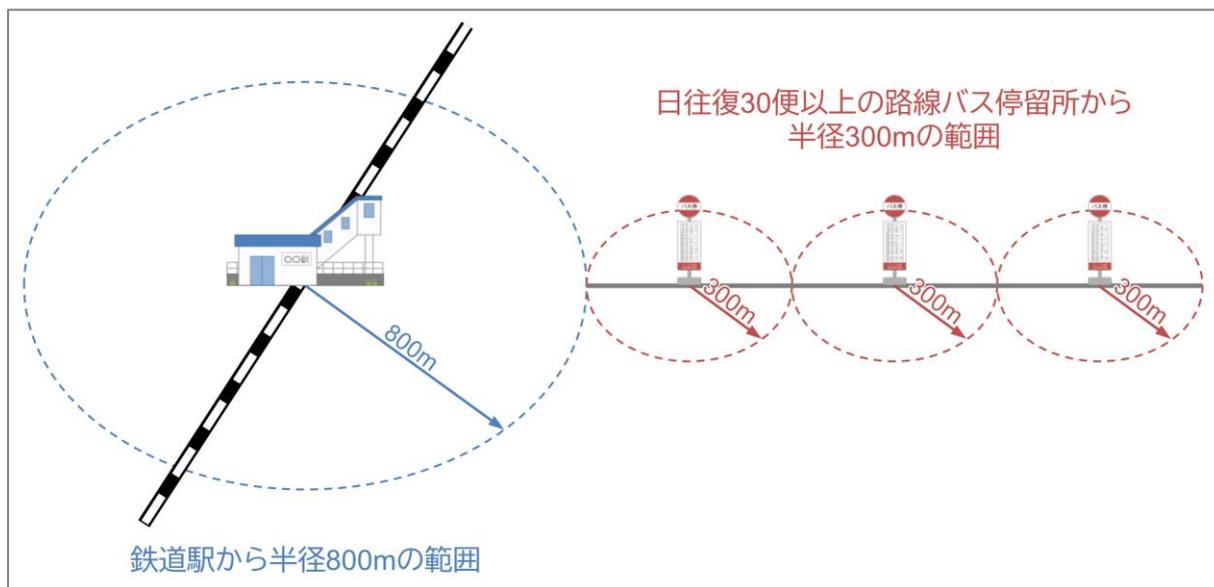


図 64 居住誘導区域（公共交通機関沿線）イメージ図

表 17 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）

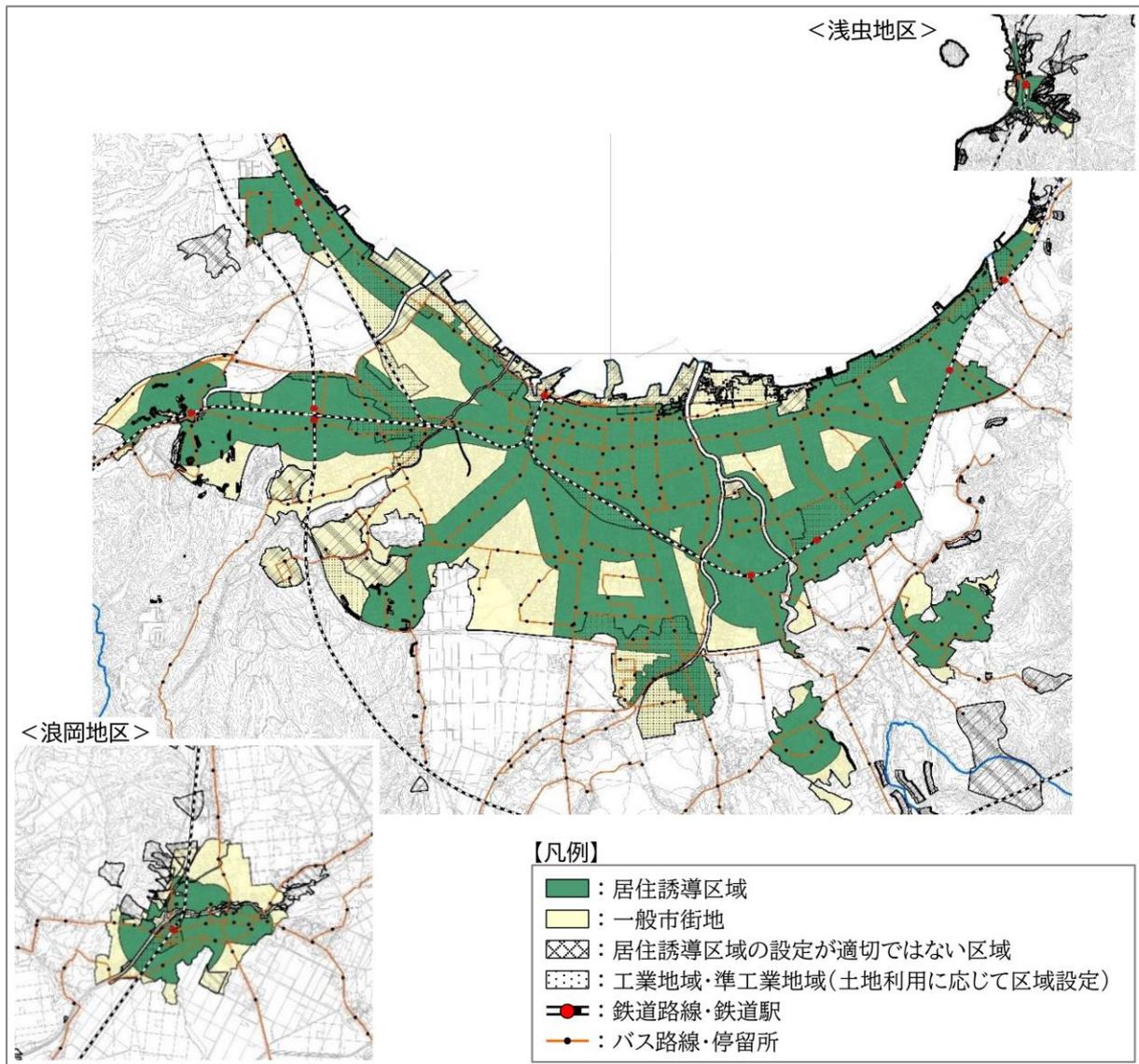


図 65 居住誘導区域概要図

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 18 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。

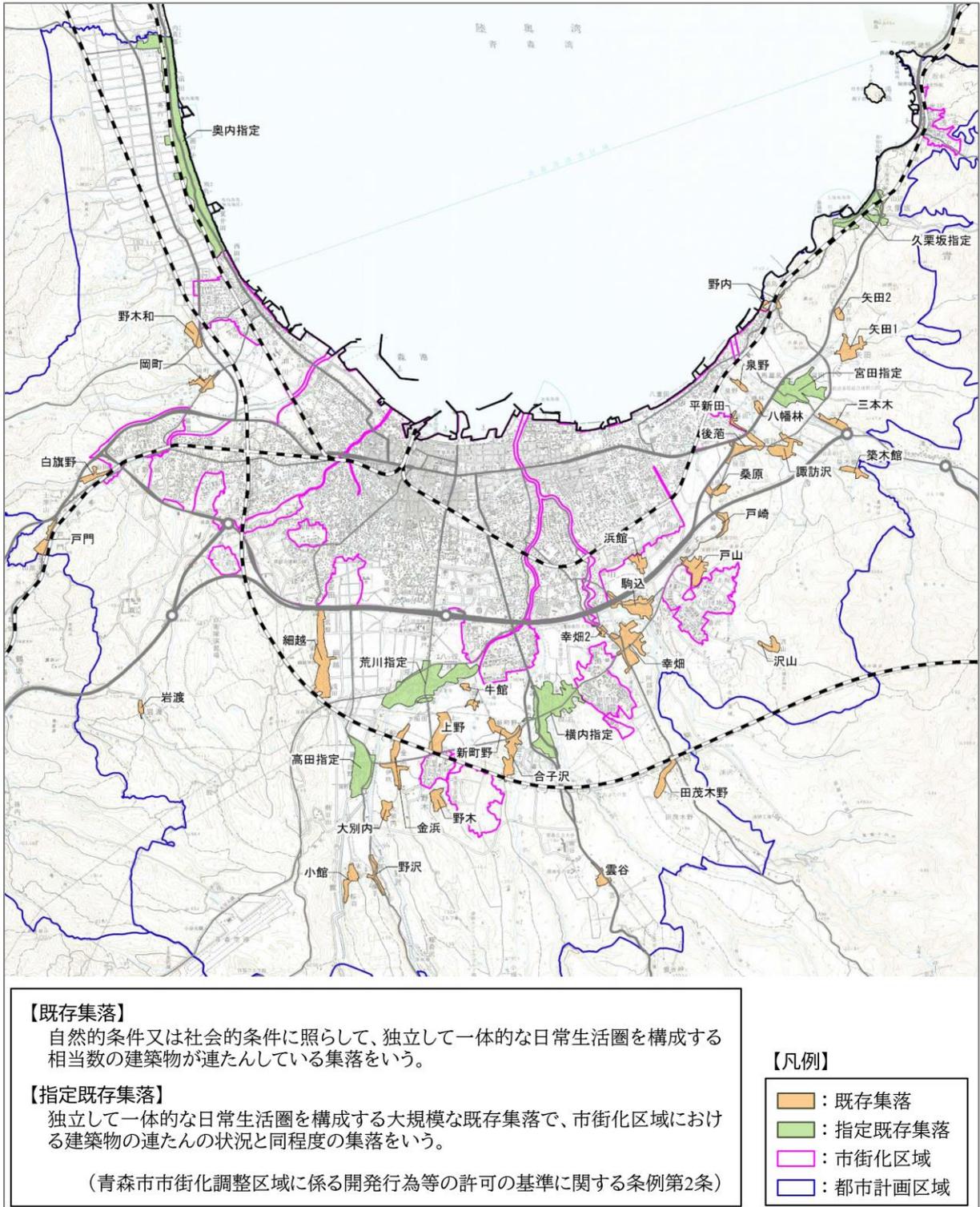


図 66 既存集落・指定既存集落位置図

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 19 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。

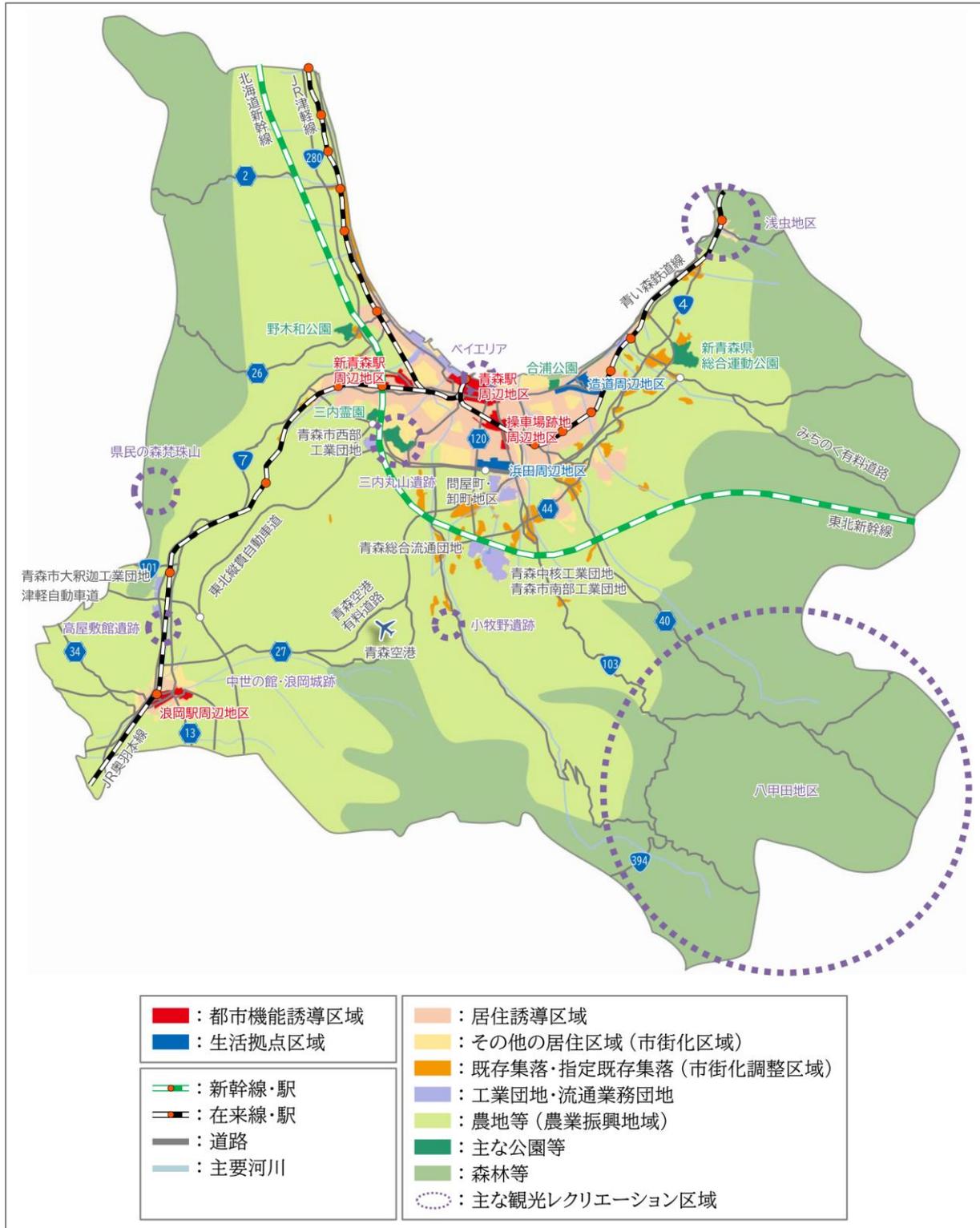


図 67 土地利用配置概要図

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 20 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	森林

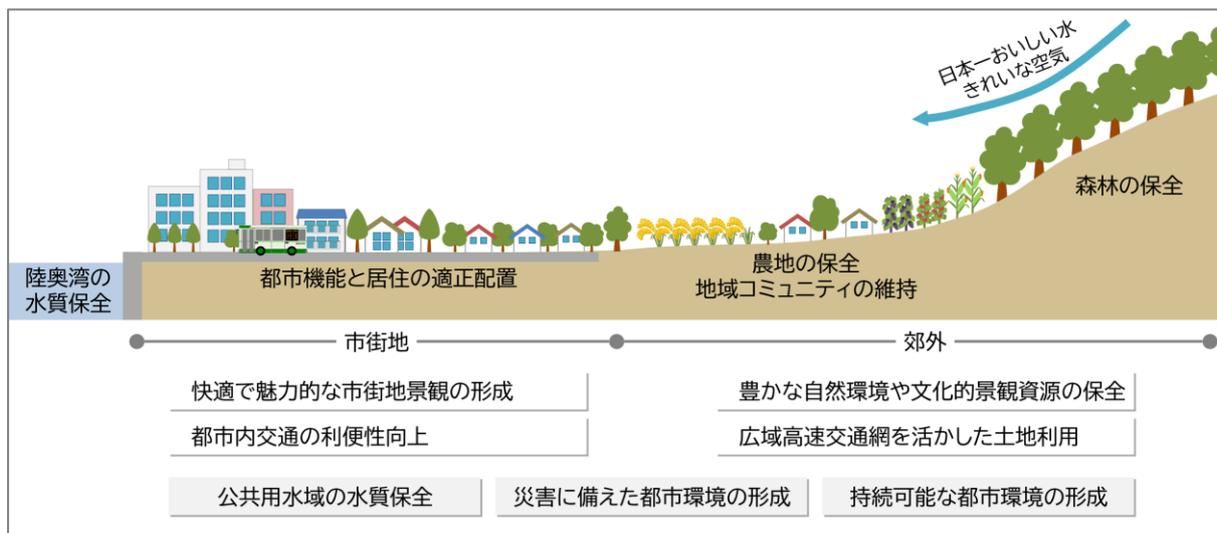


図 68 都市環境整備の概念図

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 69 新青森駅



図 70 青森空港



図 71 クルーズ客船



図 72 青森中央 I.C.



図 73 青い森鉄道線 703 系



図 74 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 21 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。

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。

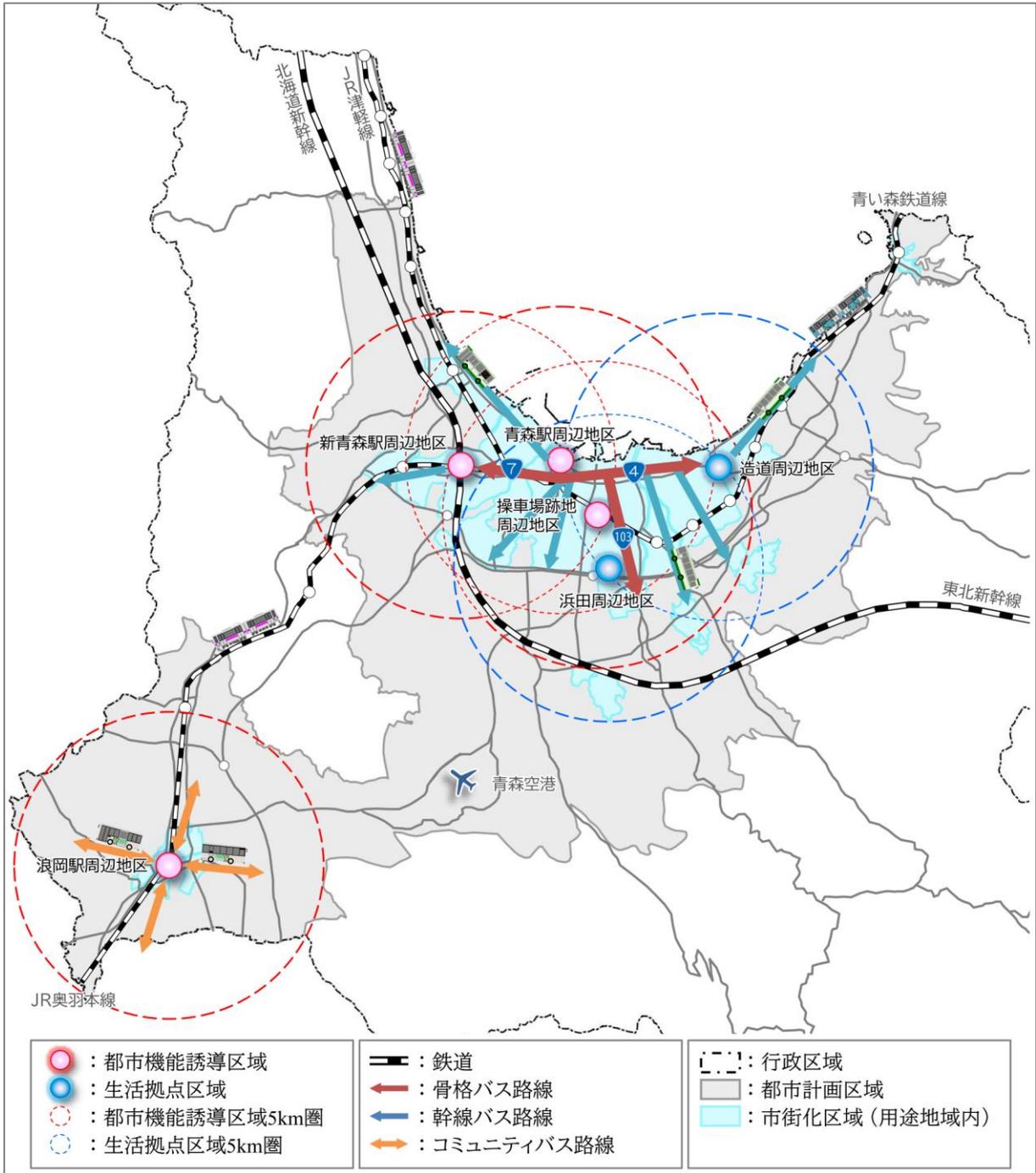


図 76 都市内交通網イメージ図

(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。

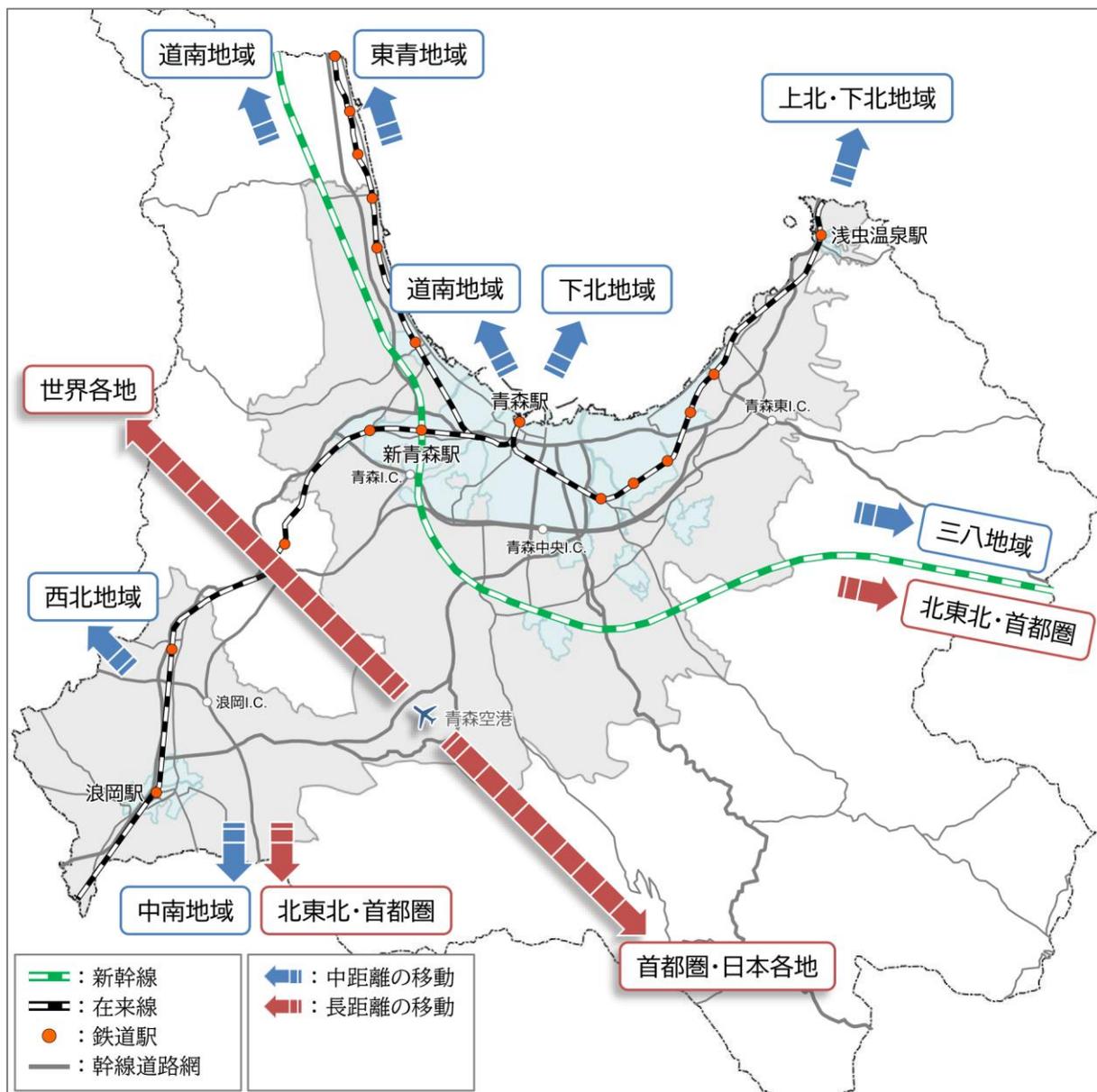


図 77 広域交通網イメージ図

(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 78 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。

