

序章 基本的な考え方

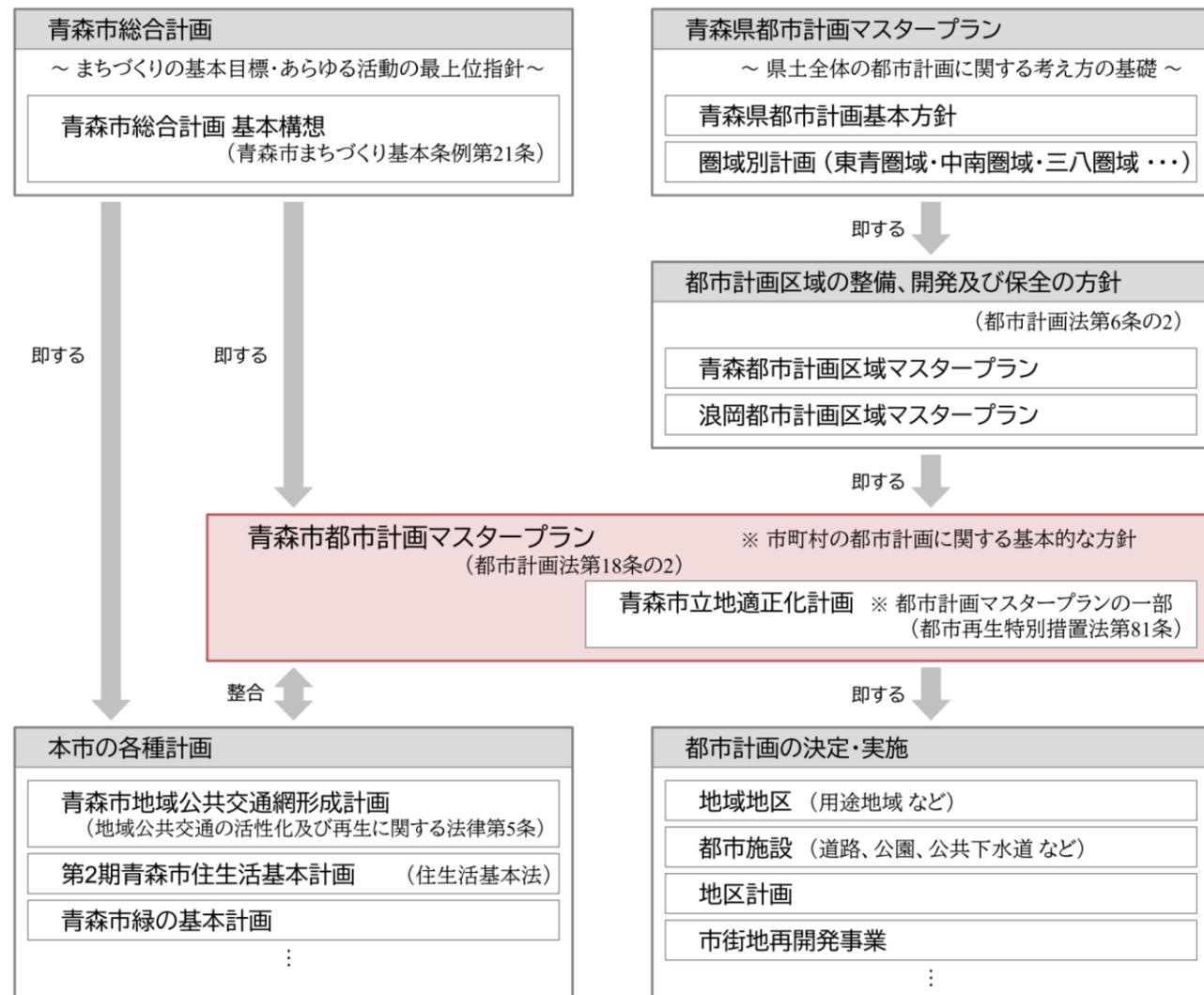
(1) 計画策定の目的・計画期間

【目的】 (本編 P.2)
社会環境の変化や土地利用の実情に対応した持続可能な都市づくりを目指し、本市の都市計画における総合的な指針としての役割を担う新たな「都市計画マスタープラン」を策定するものです。

【計画期間】 (本編 P.3)
令和4年度から概ね20ヶ年とします。

(2) 計画の位置づけ (本編 P.2)

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。



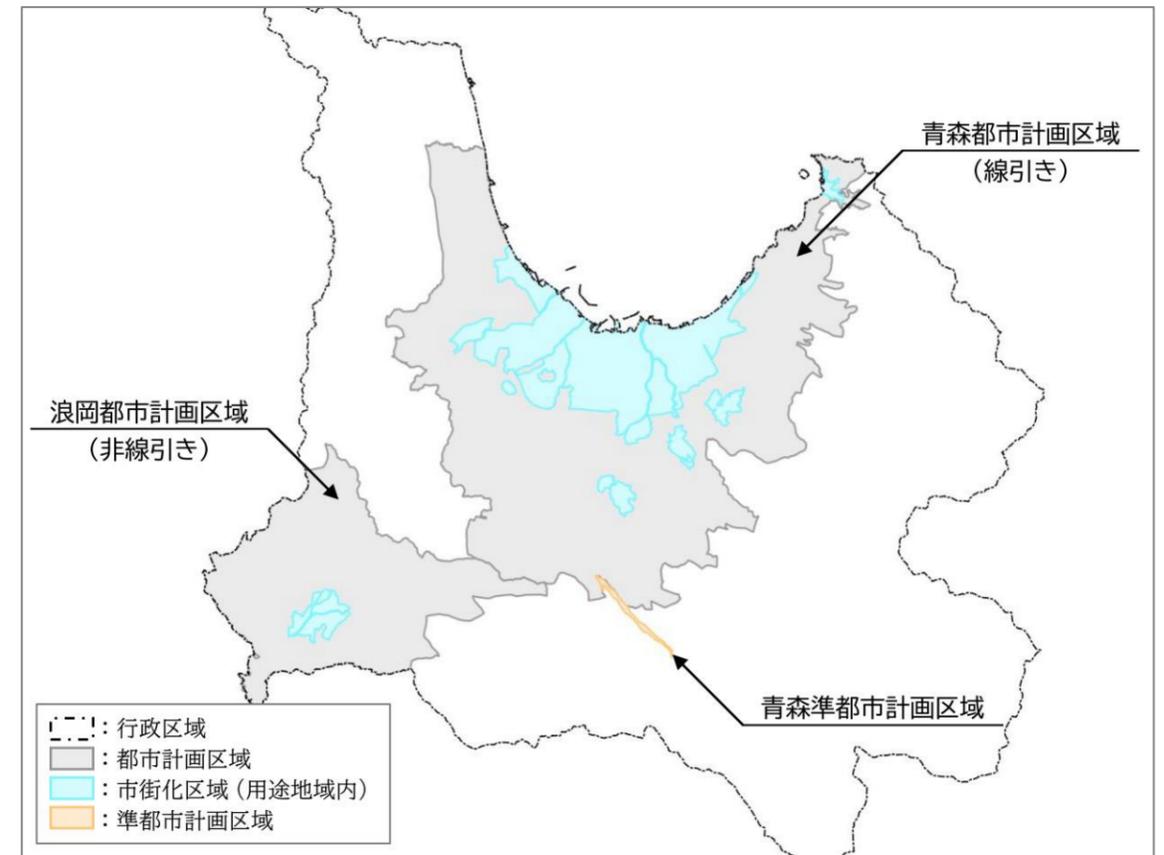
(3) 本市総合計画 前期基本計画における位置づけ (本編 P.3)

第3章第1節 地域内連携・広域連携の推進
第5章第1節 防災体制・雪対策の充実
第2節 土地利用・都市景観の形成
第3節 交通インフラの充実

第6章第1節 豊かな自然環境の保全
第2節 快適な生活環境の確保

(4) 計画の対象区域 (本編 P.4)

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。



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		

第1章 都市づくりの理念及び都市計画の目標

(1) 都市づくりの現状と課題（現状分析結果概要）

（本編 P.52～53）

【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い。
- ▶ 総人口のうち約9割が市街化区域内に居住（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。

<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）。
- ▶ 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。
- ▶ 青森空港への「CAT-Ⅲb」導入による就航率の向上。
- ▶ 東北新幹線新青森駅開業により、東京駅から3.5時間到達圏となった。

<都市環境>

- ▶ 陸奥湾、東岳山地から八甲田連峰、津軽山地から津軽平野など、雄大な自然環境に恵まれている。
- ▶ 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る。

<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。

【弱み・脅威】

<人口>

- ▶ 人口集中地区（DID地区）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。
- ▶ 生産年齢人口（特に18～24歳）の流出（社会減）。
- ▶ 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。

<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%にとどまる。

<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。

<都市環境>

- ▶ 古くから形成された市街地等においては、都市計画道路等が未整備であり、空き家・空き地も増加。
- ▶ 豪雪災害の発生や、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る。
- ▶ 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

<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・津波浸水想定区域に指定。
- ▶ 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。
- ▶ 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。
- ▶ 県庁所在地で唯一、市全域が特別豪雪地帯に指定。
- ▶ 住宅及び民間特定建築物の耐震化率が約85%にとどまる。

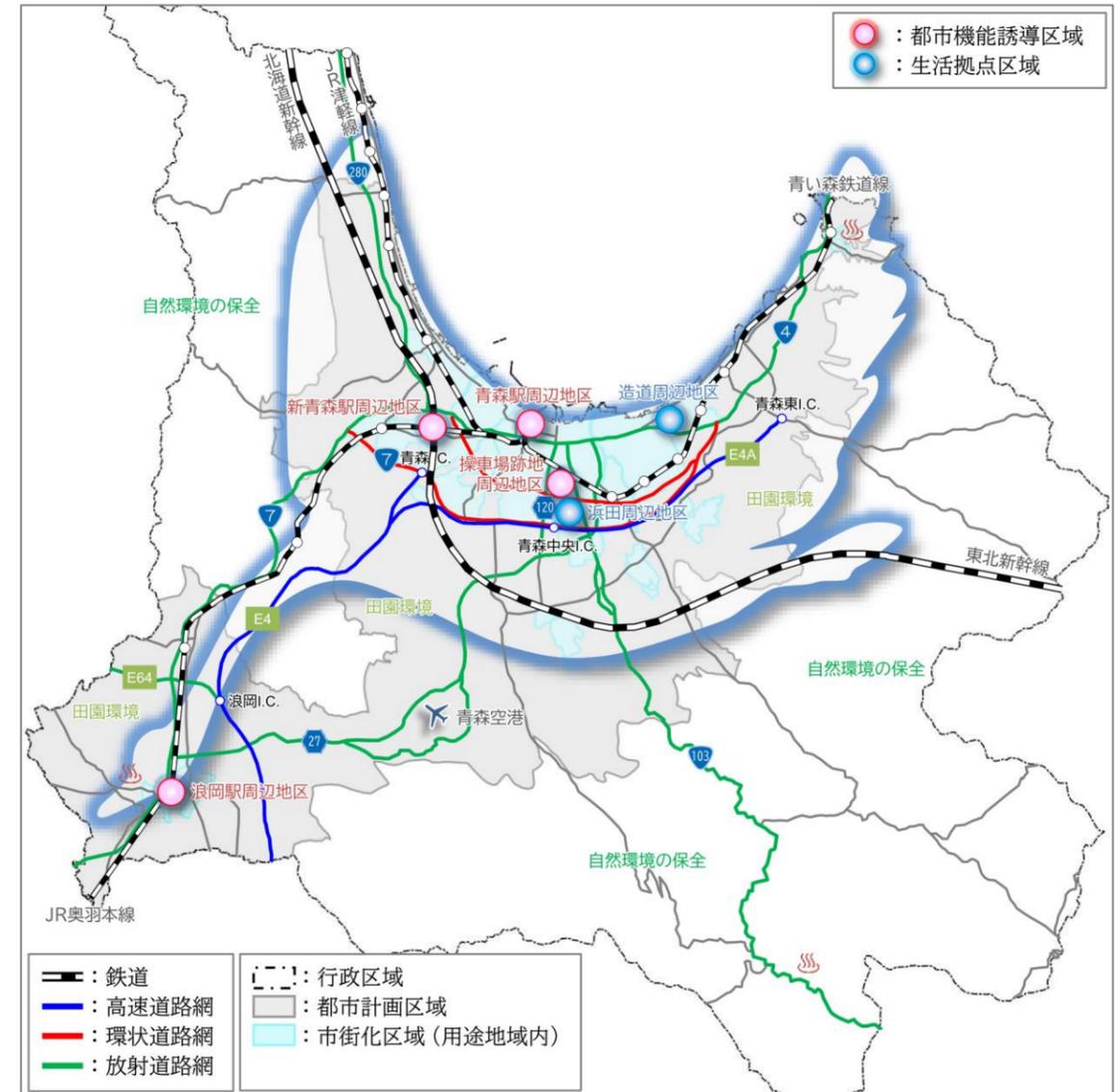
(2) 目指すべき都市構造

（本編 P.57）

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。

【「～翼を広げた白鳥～」をイメージした都市構造】



(3) 都市づくりの基本理念及び方向性

(本編 P.58～59)

魅力が集い ひとが行き交う 県都あおもり

● 戦略目標(1) 都市機能と居住の適正配置

- (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

● 戦略目標(2) 交通網を活用した都市環境の形成

- (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

● 戦略目標(3) 自然と調和した快適な都市環境の形成

- (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

● 戦略目標(4) 災害に備えた都市環境の形成

- (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

● 戦略目標(5) 持続可能な都市環境の形成

- (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

第2章 全体構想（分野別方針）

(1) 土地利用の基本的な方針

(本編 P.62)

- 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。
- 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。
- 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。
- ④ 環境に優しく自然と調和した土地利用配置。
- 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。

(2) 地区拠点区域における土地利用配置

【都市機能の立地の適正化に関する基本的な方針】

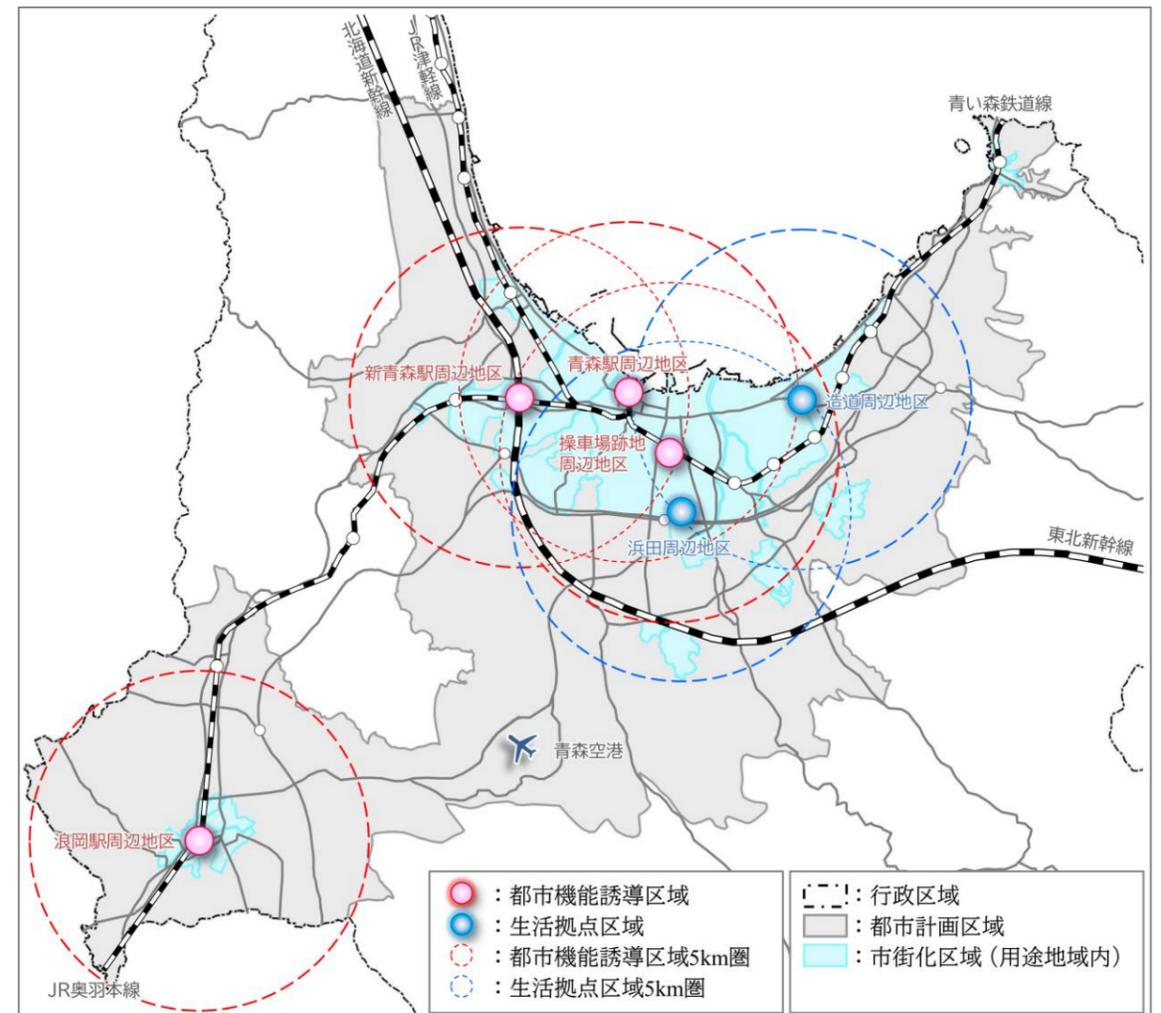
(本編 P.64)

- ・ 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。
- ・ 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、人口減少下においても、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の構築。

【地区拠点区域の配置】

(本編 P.66)

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、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。



(3) 居住機能に係る土地利用配置

【居住の立地の適正化に関する基本的な方針】

(本編 P.68)

- ・ 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用。
- ・ 公共交通機関沿線に、民間の宅地開発や集合住宅等の立地の促進を図る居住誘導区域を設定することにより、沿線の人口密度を維持。
- ・ これらにより、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。

【居住誘導区域の設定が適切ではない区域】

(本編 P.70)

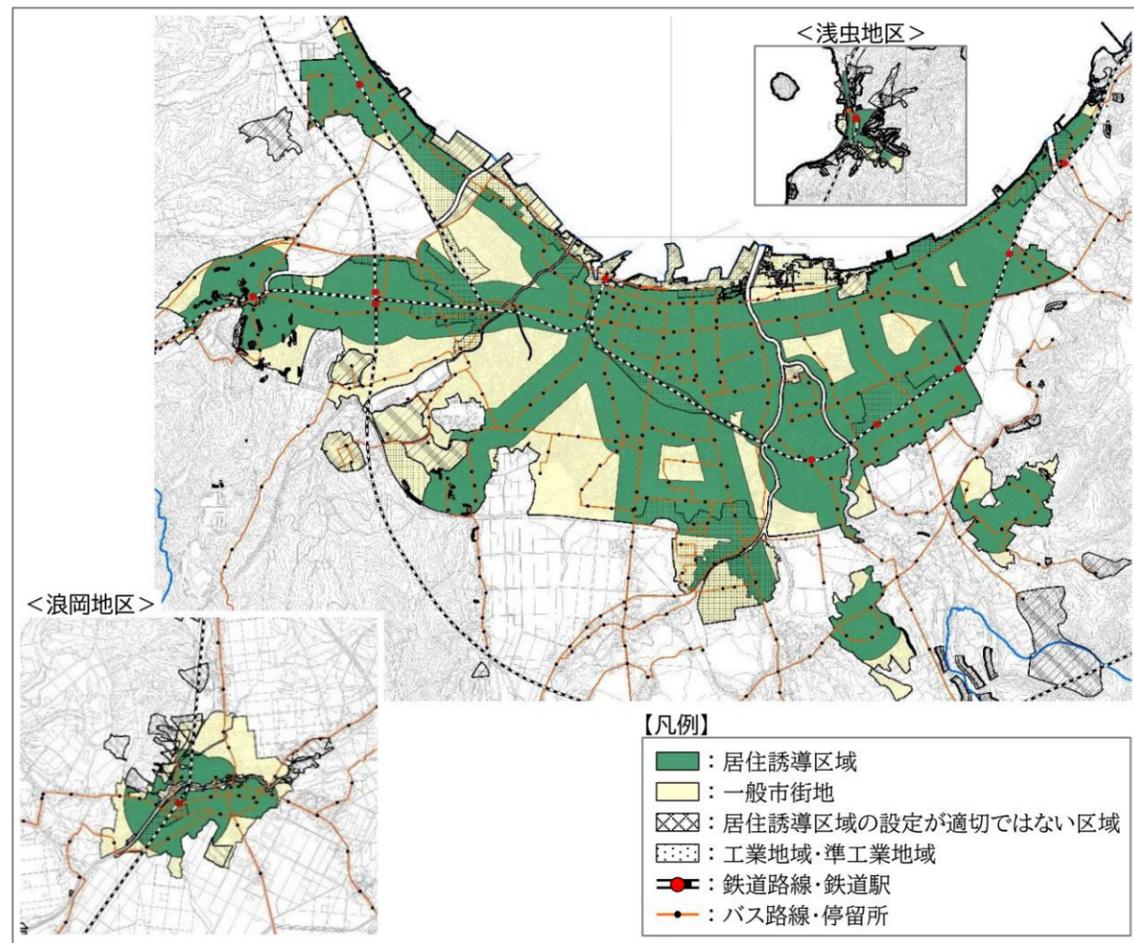
災害発生の危険性が高い場所や、工業専用地域・臨港地区等の主として工業系の土地利用である地域、自然環境の保全を図るための大規模な公園等については、居住に適さない場所であることから除外。

【居住誘導区域とする区域】

(本編 P.72～73)

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。

- ① 公共交通機関沿線 鉄道駅から半径 800m の範囲
日往復 30 便以上のバス路線から半径 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・誘導地区



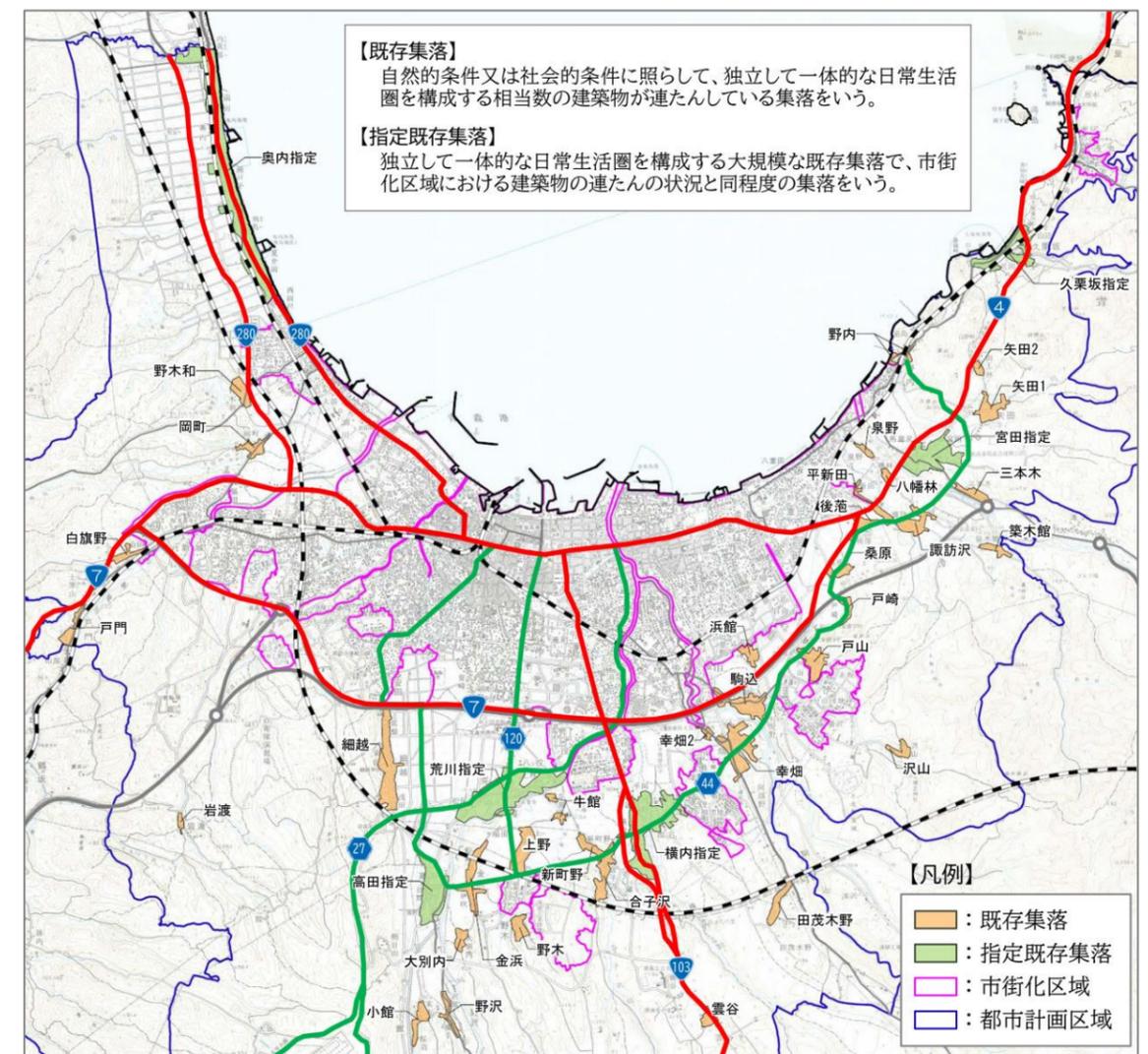
(4) 市街化調整区域における土地利用配置

(本編 P.74～75)

【基本的な方針】

- ・ 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、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が基本。
- ・ 本市の市街化区域の半数以上が災害ハザード区域に指定されていること、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。

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 ・ 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
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
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



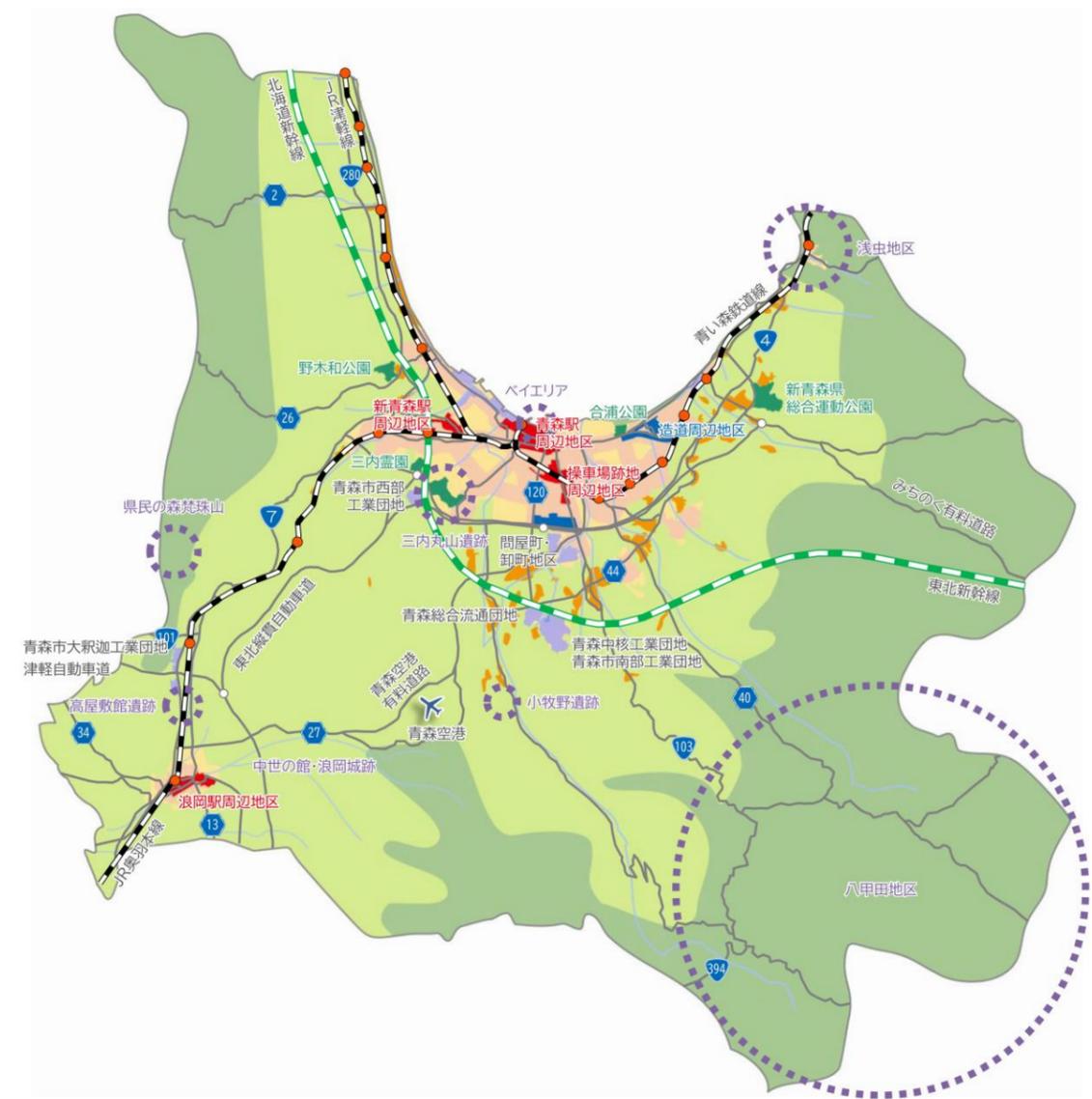
(5) 都市機能別の土地利用配置の基本的な考え方

(本編 P.76)

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する。 ・ 都市基盤施設や日常生活に必要な都市機能を維持する。 ・ 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する。 ・ 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る。 ・ 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・向上を図る。
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する。 ・ 地域住民の利便性を考慮した配置とする。 ・ サービス・レジャーなど複合利用に対応した配置とする。
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する。 ・ 居住機能との近接・混在を回避した配置とする。 ・ 広域高速交通拠点や高等教育・研究機関との連携に配慮した配置とする。 ・ 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する。
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する。 ・ 農業を支える基盤としての集落配置とする。
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する。 ・ 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する。
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する。 ・ 交通利便性や機能の特性に応じた配置とする。 ・ 歴史・文化といった地域特性を活かした配置とする。
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する。

(6) 土地利用配置概要図

(本編 P.77)



(7) 都市施設整備の方針

【交通体系】 (本編 P.80)

- ① 都市機能の充実・発展を図る交通体系の確立。
- ② 定住及び他地域間交流を促進するための、広域高速交通網と都市内公共交通網との有機的な結合。
- ③ 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。
- ④ 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の実施。
- ⑤ 交通施設整備等による雪に強い交通体系の確立。

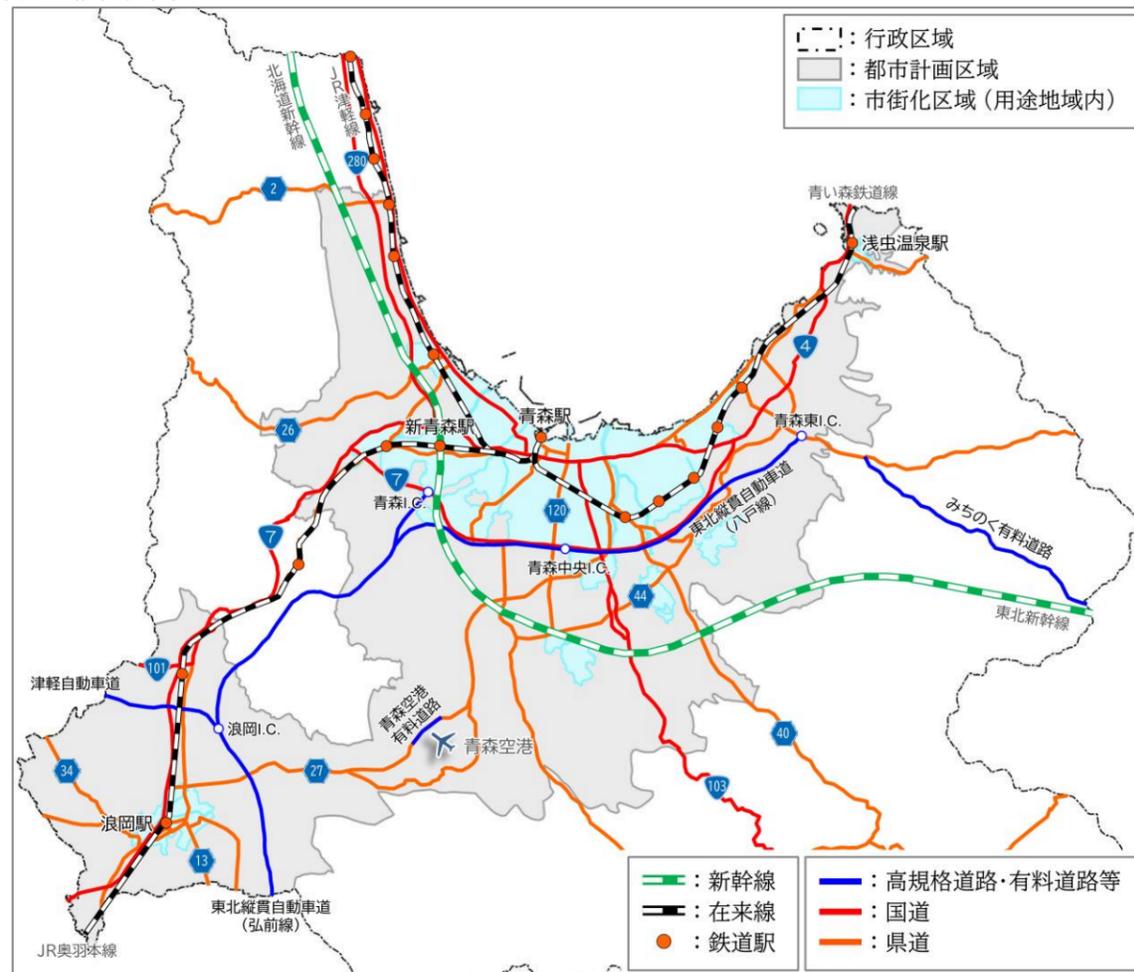
<道路網> (本編 P.82～83)

- ① 都市計画道路等の計画的な整備により、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。
- ② 橋梁をはじめとする既存道路施設の計画的な改築・更新による、維持管理費の削減及び長寿命化の実施。
- ③ 広幅員路肩等堆雪空間を確保することによる、雪に強い道路整備の実施。

<公共交通網> (本編 P.84～87)

- ① 鉄道網や路線バス網等の公共交通資源の効果的な活用。
- ② まちづくりや観光振興等幅広い分野との連携を図ることによる、交通需要と利用者ニーズの充足。
- ③ 公共交通機関相互が連続して機能することによる、面的・効果的に結ばれた持続可能な公共交通網の形成。
- ④ 広域交通拠点における交通結節機能及び二次交通の強化による、市民や来街者の利便性を確保。

<本市交通網概要図>



(7) 都市施設整備の方針 (続き)

【下水道】 (本編 P.88)

- ① 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。
- ② 既存施設の長寿命化等による下水道施設の機能保全。

【河川】 (本編 P.89)

- ① 堤川等 12 河川が陸奥湾に流下しており、これらについては、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、河川改修等の整備を促進。
- ② 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。

【公園・緑地等】 (本編 P.90～91)

- ① 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。
- ② 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。
- ③ 山林、丘陵地、河川等の豊かな自然環境について、住民利用や観光利用に資する資源として適切な整備・保全の実施。

(8) 都市環境整備の方針 (本編 P.92～93)

【基本的な方針】

- ① 市街地を取り囲む丘陵地や本市の原風景を醸し出す田園・りんご畑といった緑を核として、次世代につなぐ緑と花があふれるまちなみを実現。
- ② 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。
- ③ 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及び、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の推進。

【整備方針】

- ① 緑あふれる環境の整備
- ② 青森らしい景観の保全・創出
- ③ 環境負荷を低減する都市環境の整備

(9) 防災性向上の方針 (本編 P.94～97)

【基本的な方針】

- ① 自然環境の保全に留意しながら災害要因を排除し、都市構造そのものの防災性を高めるなど、災害に強い都市づくりを推進。
- ② 地域住民と行政との連携の強化や自主防災意識の成熟化による地域防災力の向上。

【整備方針】

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

第3章 実現化方策

戦略目標(1) 都市機能と居住の適正配置 (本編 P.101～104)

【主な取組】

- <(1)-1 交通利便性の高い区域への居住の誘導>
 - ▷ 誘導施設の建築等を行う民間事業者に対して、情報提供やあっせん等の支援を実施。
- <(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>
 - ▷ 高次な都市機能を有する市の公共施設の整備・更新の際は、都市機能誘導区域内への移転・整備を検討。
- <(1)-3 郊外集落等における地域コミュニティの維持>
 - ▷ 郊外集落部への新規営農者や農業法人等の参入が容易となるよう、土地利用方針の一部見直しを検討。
 - ▷ 郊外集落部のうち災害ハザード区域に指定されていないエリアについて、移住・定住者や災害ハザード区域内居住者の住みかえ先として円滑に活用できるよう、土地利用方針の一部見直しを検討。
 - ▷ 市街化調整区域内の幹線道路沿道部において、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が図られるよう土地利用方針の一部見直しを検討。

【指標 1：居住誘導区域内の居住人口密度の維持】

居住誘導区域への居住を促進することにより、人口減少下においても一定以上の人口密度を維持することを目標として設定。

目標とする指標	基準値 令和 2 (2020) 年度	目標値 令和 24 (2042) 年度
居住誘導区域内の 居住人口密度	51.3 人/ha	40.0 人/ha

戦略目標(2) 交通網を活用した都市環境の形成 (本編 P.105～107)

【主な取組】

- <(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>
 - ▷ 積雪期においても信頼性（定時性）が高く、定時性・速達性・大量輸送性に優れる鉄道線と、骨格となるバス路線を「基幹交通軸」として位置づけ、利便性が高くわかりやすい公共交通網を形成。
- <(2)-2 広域高速交通網を活かした土地利用の誘導>
 - ▷ 広域高速交通網を活用した内陸型工業拠点及び流通拠点の形成。
- <(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>
 - ▷ 交通結節機能及び二次交通を強化するなど、広域交通拠点間及び観光施設との連絡性を向上させることにより、市民や観光客等来街者の利便性を確保。

【指標 2：公共交通人口カバー率の維持】

高齢化の進行や多雪都市である本市の特徴を踏まえ、鉄道駅やバス停留所へ徒歩で抵抗なく移動できる範囲として、鉄道駅から半径 800m 圏内及びバス停留所から半径 300m 圏内の居住人口割合を維持することにより、市民の大多数が公共交通機関を利用できる環境を維持することを目標として設定。

目標とする指標	基準値 令和 2 (2020) 年度	目標値 令和 24 (2042) 年度
公共交通人口カバー率	83.6%	83.6%

戦略目標(3) 自然と調和した快適な都市環境の形成 (本編 P.108～110)

【主な取組】

- <(3)-1 豊かな自然環境や文化的景観資源の保全>
 - ▷ 歴史・文化的景観資源の残されている地区及びその周辺部を、重点的に景観形成を図る地区（景観形成重点地区）と位置づけ、良好な景観を形成。
- <(3)-2 快適で魅力的な市街地景観の形成>
 - ▷ 人と自然が共生する都市環境の創出の場として、公園・緑地の充実や、緑と花にあふれた潤いのある美しい街並みの形成。
- <(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>
 - ▷ 費用対効果や地域特性などに応じた効果的・効率的な污水处理施設整備の実施。
- <(3)-4 空き家・空き地の適正管理及び有効活用>
 - ▷ 既存住宅ストックの情報提供などにより、居住ニーズに応じた円滑な住みかえを促進。
 - ▷ 住宅密集地域の空き地を地域住民の雪寄せ場として活用。

【指標 3：陸奥湾の環境基準達成率】

閉鎖性の強い水域である陸奥湾において、良好な水質環境を将来にわたって保全していくためには、海だけでなく森里川海での一体的な活動が必要であることから、陸奥湾における水質環境基準の達成により、自然と調和した快適な都市環境を実現することを目標として設定。

目標とする指標	基準値 令和 2 (2020) 年度	目標値 令和 24 (2042) 年度
陸奥湾の環境基準達成率	93.1%	100%

戦略目標(4) 災害に備えた都市環境の形成

(本編 P.111～115)

【主な取組】

<(4)-1 地震に強いまちづくり>

▷ 多数の者が利用する市有特定建築物に重点を置いた計画的な耐震化の実施等。

<(4)-2 水害に強いまちづくり>

▷ 過去の水害発生状況や河川整備の現状を踏まえた、流域全体の治水安全度を高めるための取り組みを実施。

<(4)-3 雪害に強いまちづくり>

▷ 冬期の災害発生時に備えた、防災活動拠点施設等周辺部及び主要幹線道路などの適切な除排雪の実施による道路交通の確保。

<(4)-4 災害ハザード区域を踏まえた都市防災機能の向上>

▷ 道路や公園の整備による都市防災空間の確保や、下水道施設の耐震性強化による災害発生時の衛生的な生活環境の確保。

【指標 4：建築物の耐震化率の向上】

国においては、令和7年度までに耐震性が不十分な住宅及び耐震診断義務付け対象建築物を概ね解消することを目標としていること及び本市の状況を踏まえ、地震発生時における市民の生命、身体及び財産を保護することを目的として設定。

目標とする指標	基準値		目標値 令和24(2042)年度
	特定建築物：令和2(2020)年度	住宅：平成30(2018)年度	
市有特定建築物の耐震化率		96.8%	概ね解消
住宅の耐震化率		85.5%	概ね解消
民間特定建築物の耐震化率		84.1%	概ね解消

戦略目標(5) 持続可能な都市環境の形成

(本編 P.116～117)

【主な取組】

<(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>

▷ 施設の複合化や省エネルギー設備の導入などによる、効率的な施設管理体制の構築。

<(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>

▷ 移住・定住希望者の住宅確保が容易となるよう、空き家をはじめとする良質な既存住宅ストックの流通の促進や、既存住宅の売買・賃貸借における安心が確保されるような環境の整備。

<(5)-3 道路等都市基盤施設の適切な維持管理>

▷ ライフサイクルコストの最小化を目的とした予防保全的な考え方に基づく維持管理への転換及び、アセットマネジメントを活用した都市基盤施設の長寿命化の促進。

<(5)-4 未整備の都市計画道路等の見直し>

▷ 長期間未整備の都市計画道路等については、その「必要性」「代替路線の有無」「事業実現性」などに基づいた見直し候補路線の抽出を行い、関係機関等との調整など具体的な見直し検討を実施。

【指標 5：都市計画道路整備率】

交通の円滑化や市民の利便性の確保を図るため、地区の状況などに応じて必要とされる機能について、検討や見直しを進めながら、都市計画道路を含む道路網の効果的・効率的な整備の推進を目標として設定。

目標とする指標	基準値		目標値 令和24(2042)年度
	令和2(2020)年度		
都市計画道路整備率	67.4%		70.0%