

青森駅を中心とした まちづくり基本計画

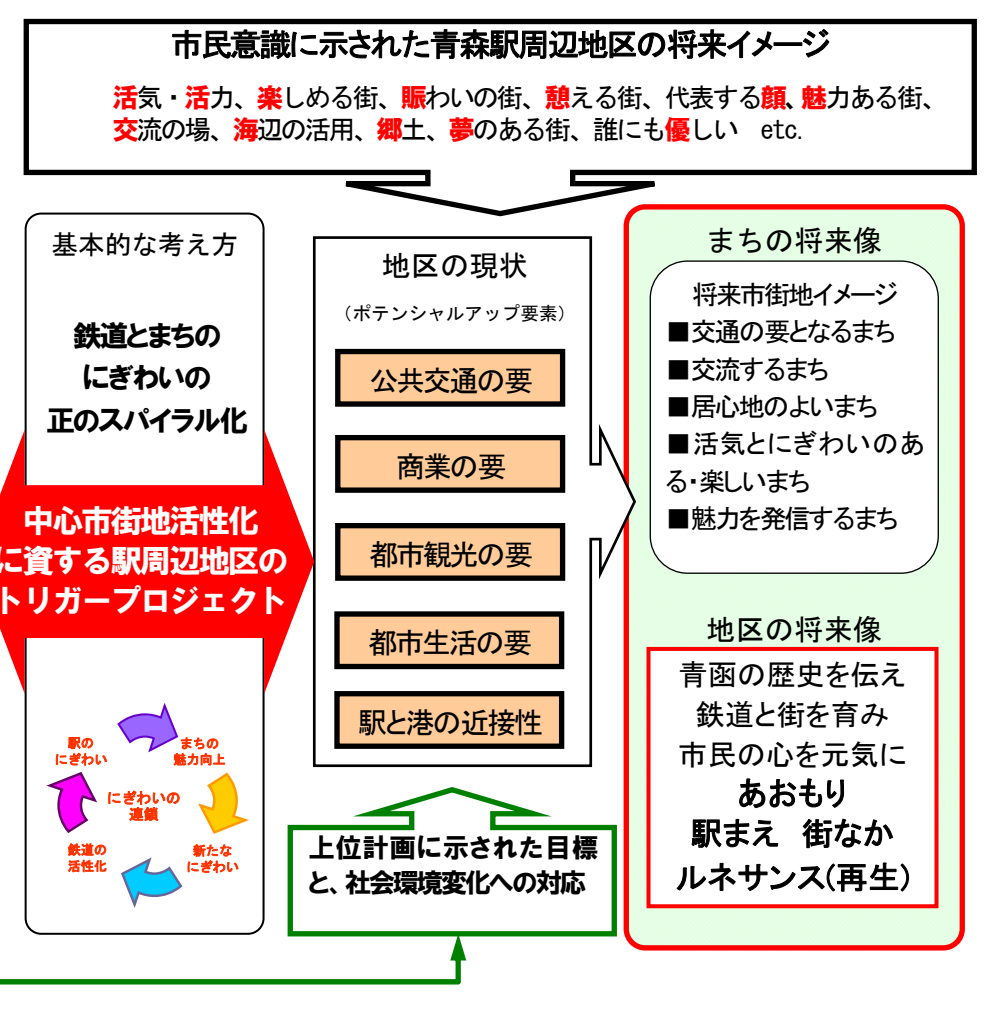
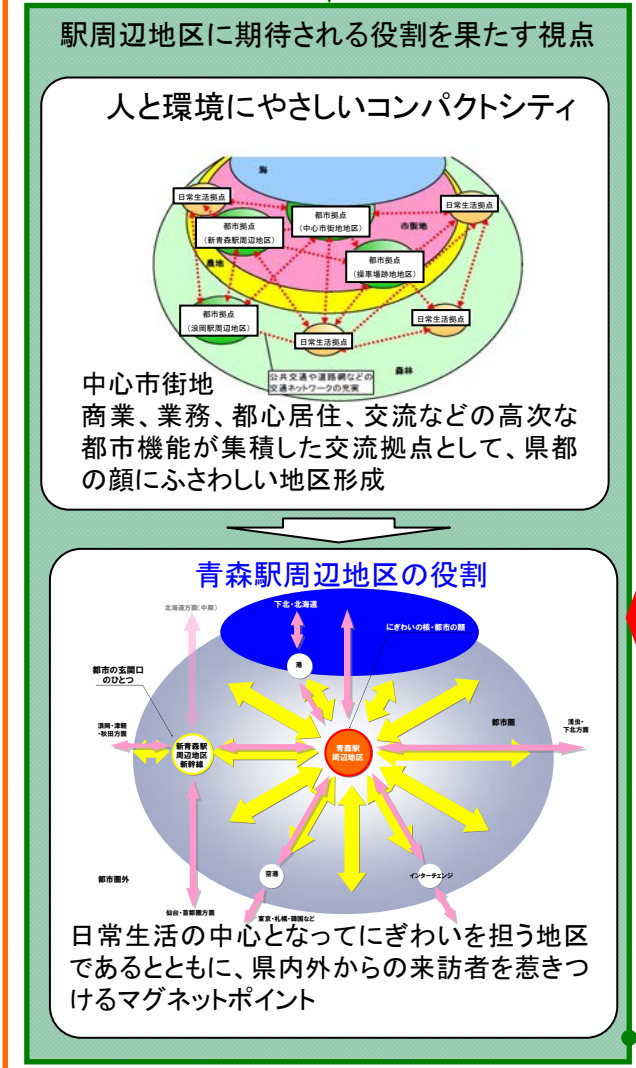
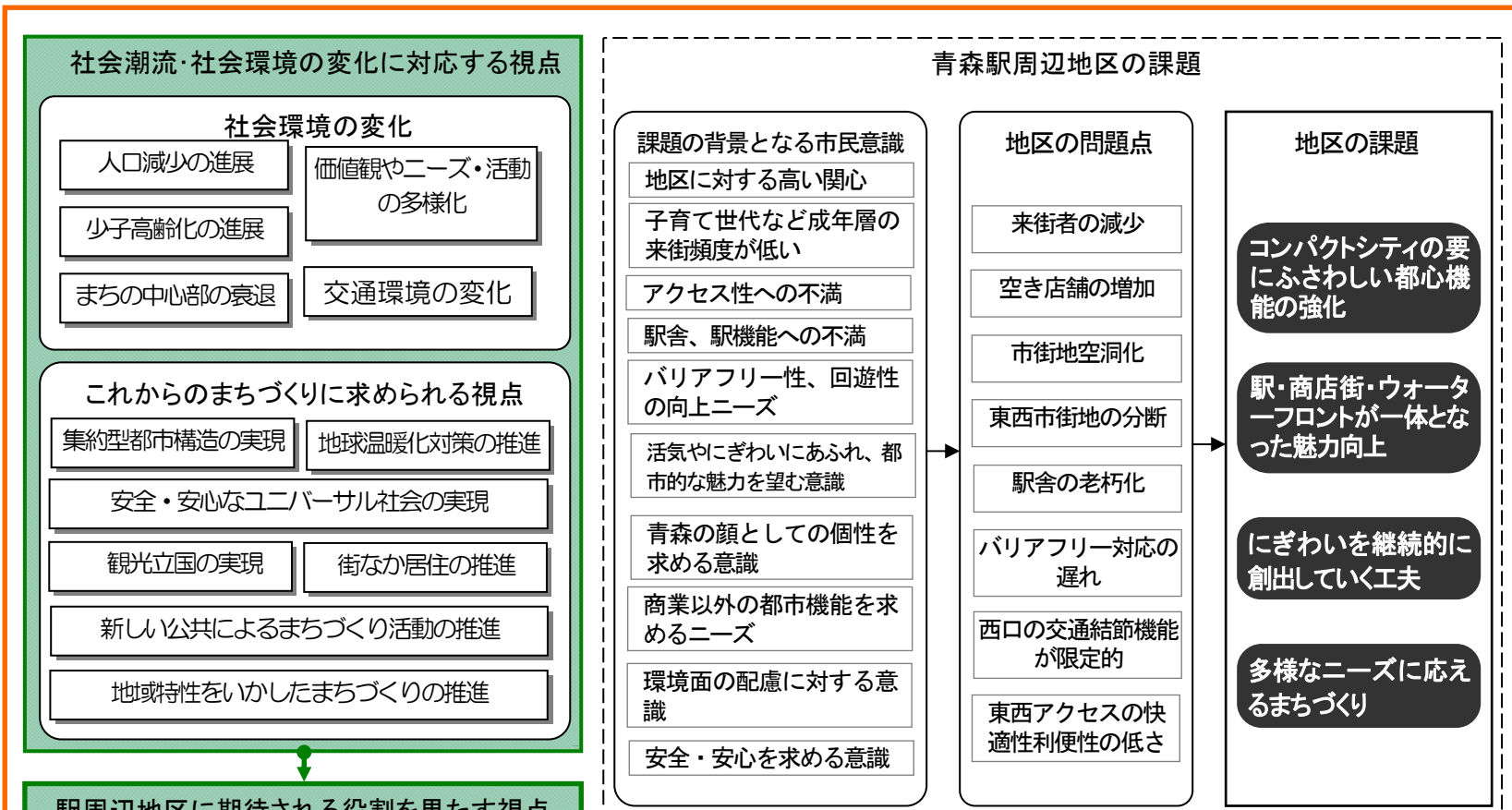


平成24年2月
青 森 市

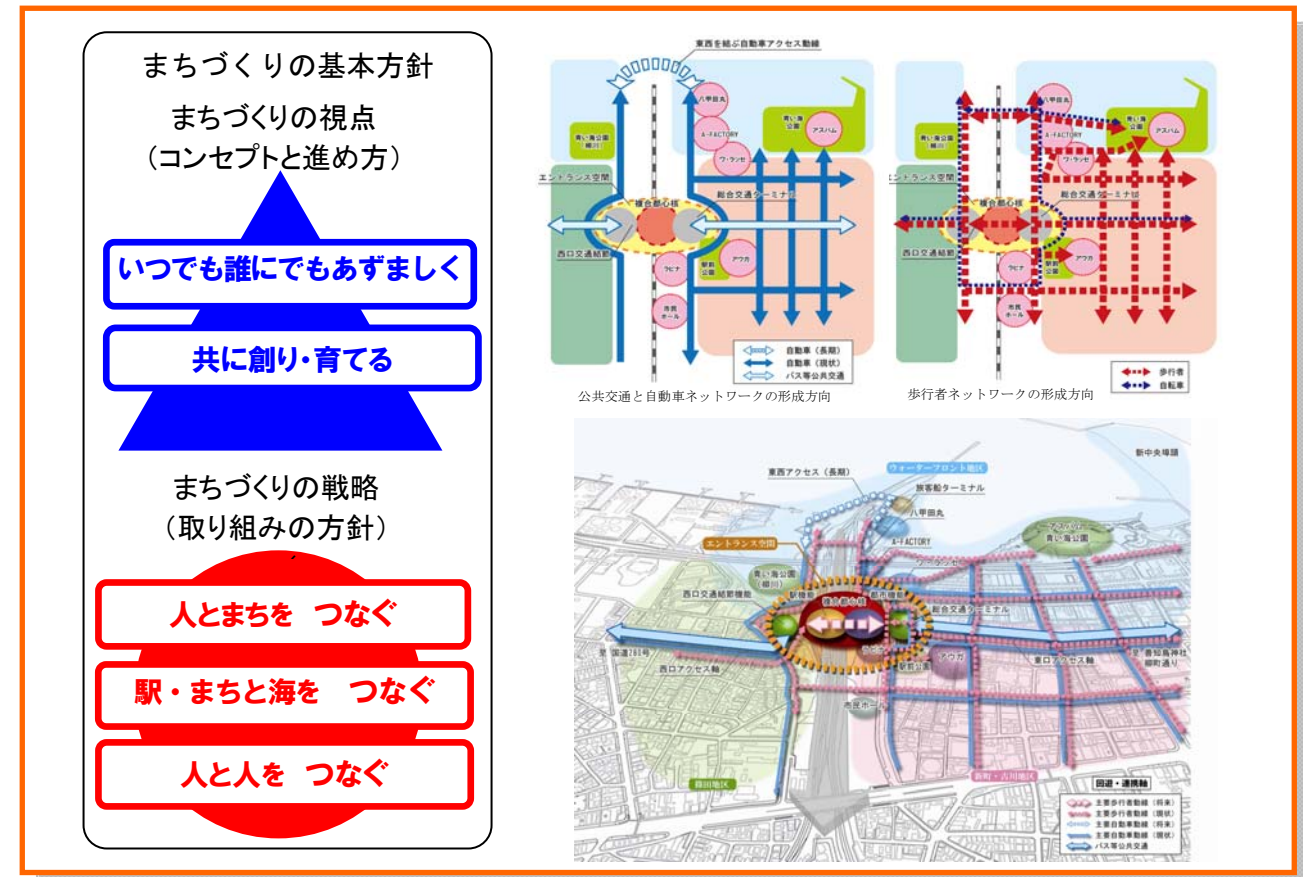
< 目 次 >

はじめに 「なぜ、いま青森駅を中心としたまちづくりなのか」	1
第Ⅰ章 「青森駅周辺地区に何が求められているのか」	3
Ⅰ-1. 地方都市を取り巻く社会環境の変化	3
Ⅰ-2. 青森駅を中心としたまちづくりの位置づけ	5
Ⅰ-3. 青森駅を中心としたまちづくりの問題・課題及び将来像	6
第Ⅱ章 「青森駅を中心としたまちづくりの基本的な考え方は」	12
Ⅱ-1. まちづくりの基本方針	12
Ⅱ-2. まちづくり基本構想(全体土地利用構想)	21
第Ⅲ章 「どのようにまちづくりを進めていくのか」	22
Ⅲ-1. エントランス地区の整備	22
Ⅲ-2. 計画実現に向けた取組	27
資 料	30

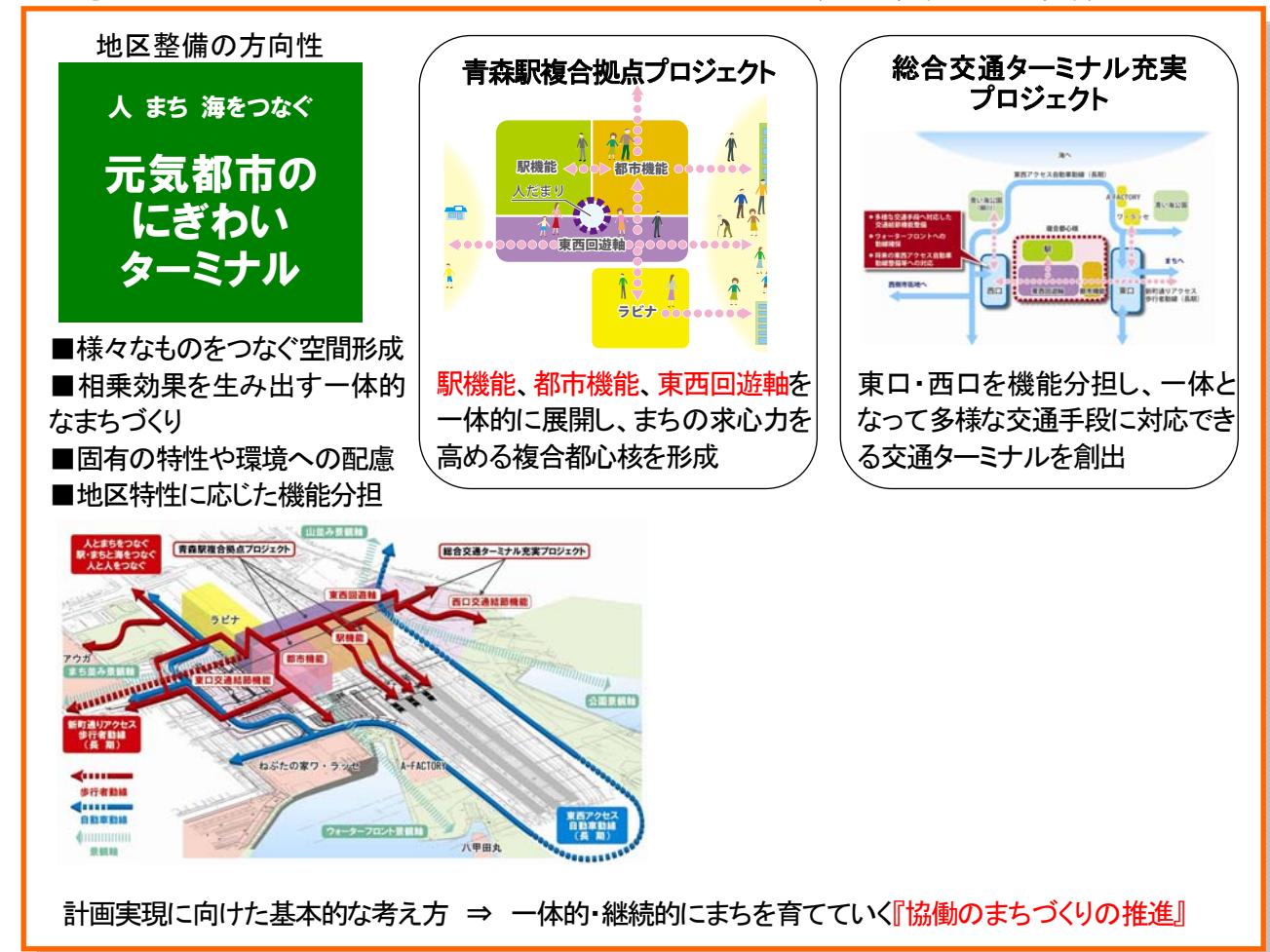
第1章 青森駅周辺地区に何が求められているのか (3頁~11頁)



第2章 青森駅を中心としたまちづくりの基本的な考え方は(12頁~21頁)



第3章 どのようなまちづくりを進めていくのか (22頁~29頁)



はじめに

なぜ、いま
青森駅を中心とした
まちづくりなのか

はじめに 「なぜ、いま青森駅を中心としたまちづくりなのか」

(1) 基本計画策定の経緯・趣旨

■ 市では、少子高齢化の進展や豪雪都市であることなどを踏まえ、都市づくりの基本的な考え方を「人と環境にやさしいコンパクトシティ」とし、公共交通の充実や中心市街地をはじめとする都市拠点の機能の充実に向けた取り組みなどを進めています。

これからの超高齢社会、低炭素型社会、ユニバーサル社会などへ対応するとともに、九州・北陸新幹線開業による都市間競争に負けない都市づくりに取り組むことが求められています。

本市の中心市街地は、明治 24 年に青森駅が開業して以来、約 120 年にわたり経済・文化の中心として本市の発展を牽引しており、昭和 63 年の青函連絡船廃止、平成 22 年の東北新幹線新青森駅開業による 2 度の交通環境の変化を迎えた今後においても、引き続き、市民や観光客がつどう、にぎわいの拠点としての役割を担うことが期待されています。

これまで、青森駅周辺地区においては、総合交通ターミナル機能の強化によるアクセス性の向上や、ねぶたの家ワ・ラッセの整備等による魅力向上に取り組んできましたが、中心市街地区の歩行者通行量が減少傾向にあるなど、衰退の恐れがあることから、ウォークアブルタウンの確立に向けた新たなまちづくりビジョンが求められているところです。

■ 「あおり市民 100 人委員会」など市民意見（平成 21 年度）で、青森駅周辺地区のまちづくりについて、まちへの快適なアクセスや商店街の振興、新たなにぎわい機能の導入などが望まれているほか、青森駅の機能更新、ウォーターフロントの有効活用、東西市街地の一体化、西口周辺整備などがあげられ、多くの市民の方が青森駅を中心としたまちづくりを進めることが必要と認識し、将来への期待がうかがわれています。

■ かつて青森駅・鉄道は、わが国の大動脈の結節点として、また市民の日常生活に欠かすことのできない交通手段の一つとして都市生活を支えてきましたが、急速なモータリゼーションの進展に伴い、駅を中心としたまちの魅力の低下とともに、鉄道離れが進む、いわゆる負のスパイラルへと陥ってきたところです。今後は急速に進む少子高齢化、人口減少社会の到来や低炭素型社会に対応し、地域資源である駅や鉄道を、地域や社会が支えていく意識が求められています。

■ 新幹線開業により本市を訪れる観光客等の交流人口の増加が期待される中、青森駅は引き続き本市の顔としての役割を担うこととなり、地域が支える青い森鉄道線の開業などにより、駅を市民生活と密接な交流の場としてとらえていく必要があります。また、新幹線開業により中心市街地と西部方面との交通流動の変化が見込まれる中、自動車を含む多様な交通手段へ対応し、東西のアクセスの快適性を高め、駅前の持つポテンシャルを十分に高めていくことなどが期待されています。



■ 駅・線路による東西の市街地分断の解消は長年の課題となってきましたが、青森駅にはターミナル駅として列車運行上必要な鉄道施設が集積・配置されており、また、駅を中心として周辺のまちづくりが行われてきたことから、駅の移転、ホームの短縮など大規模な施設再編には様々な困難が見込まれます。地方都市におけるインフラへの投資余力の低下が見込まれる中、今後のまちづくりについては、従来のような長期・長大な構想ではなく、これまで以上に時間とコスト意識を高めながら、実現性を見据え効率的・効果的に取り組んでいくことが求められており、鉄道の特殊性や専門性を踏まえ、時機を的確にとらえたまちづくりを進めていく必要があります。

■ 近年は駅を移動のための通過点としてではなく、多様な目的を持った人が集まる特性をいかし、駅のポテンシャルを引き出すため、情報発信力を高める取り組みが進められています。また、本市は中心市街地にターミナル駅と港が近接する地理的特性を有しており、駅とまちと港によるにぎわいの連鎖によって、持続的な発展を導いていく取り組みなどが求められています。

■ このようなまちづくりの課題や市民意見を踏まえ、市では、平成 21 年 12 月に本地区のまちづくりに関する今後の市の姿勢・方向等を示す「青森駅を中心としたまちづくり～鉄道と街を育み市民の心を元気に～」を取りまとめ、中心市街地活性化のトリガー（先行）プロジェクトと位置づけたところであり、当該まちづくりの実現に向け、多くの人が集う青森駅の特性をいかし、まちのにぎわいを創出するため、「青森駅を中心としたまちづくり基本計画」（以下「基本計画」という。）を策定することとしたものです。

■ 基本計画の検討にあたっては、J R 東日本と連携して必要な調査を行うとともに、「青森駅を中心としたまちづくり基本計画検討委員会」を設置し、市民アンケート調査の実施によりニーズを把握するほか、「人 まち 海をつなぐ」をテーマに市民フォーラムを開催し、まちづくりの方針等について、情報共有とコンセンサス形成に努めながら検討を進めてきました。

(2) 基本計画の目標・役割

基本計画は、北海道新幹線新函館駅（仮称）開業インパクトが見込まれる平成 27 年度を中期目標とし、青森駅を中心に徒歩による回遊が可能な範囲（概ね 500m）を対象に、青森駅及び駅周辺地区の一体的なまちづくりに向けた鉄道・都市施設の整備の基本方向を示すものです。

第1章

青森駅周辺地区に
何が求められて
いるのか

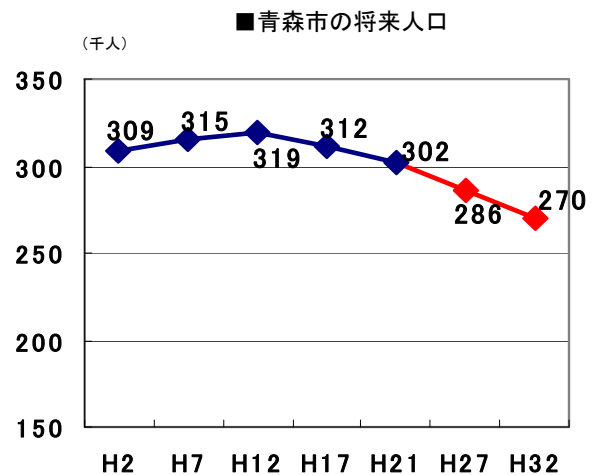
第I章 「青森駅周辺地区に何が求められているのか」

I-1. 地方都市を取り巻く社会環境の変化

(1) 青森市の主な社会環境の変化

人口減少の進展

青森市の総人口は平成 12 年をピークに減少に転じて以降、減少傾向で推移しています。10 年後の平成 32 年には平成 21 年と比較し約 32 千人減少し、約 270 千人（中位推計）になることが見込まれており、人口減少による地域活力の低下が懸念されます。

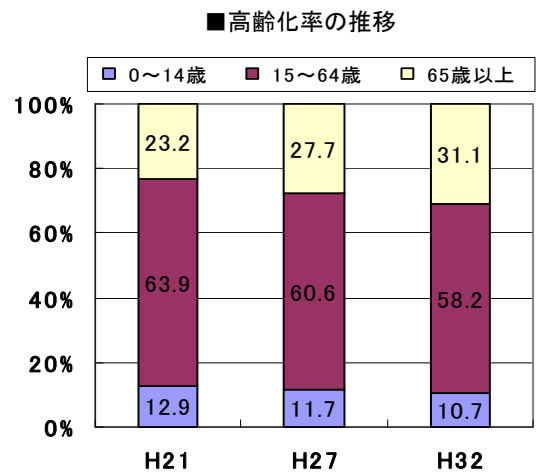


(資料:「青森市新総合計画

—元気都市あおもり 市民ビジョン—」基本構想)

少子高齢化の進展

市の年齢別人口の構成比は、年少人口（0～14 歳）が減少傾向で推移する一方、老年人口（65 歳以上）が増加傾向で推移し、平成 12 年にはじめて老年人口が年少人口を上回り、以降、その差が拡大しながら推移しており、10 年後の平成 32 年には、年少人口の割合は 10%程度まで減少するのに対し、老年人口の割合は 30%を超えると予想されています。車社会が進展する中で自動車を利用できない交通弱者の移動に係る負担の増加が懸念されています。



(資料:「青森市新総合計画

—元気都市あおもり 市民ビジョン—」基本構想)

まちの中心部の衰退

近年のモータリゼーションの進展への対応の遅れや、商業を取り巻く環境変化などから、商業、業務が集積している中心市街地の空洞化が進み、市の中心市街地における歩行者通行量が減少し、空き地・空き店舗率が悪化している状況にあります。

価値観やニーズ・活動の多様化

人口減少や人口構成が大きく変わりつつある中、高齢単身世帯の増加や若者の働き方の変化など、社会経済から個人の生活や意識に至るまで様々な変化が生じており、市民の価値観やニーズ、市民活動の多様化が進んでいます。

交通環境の変化

平成 22 年の東北新幹線全線開業、青い森鉄道線青森開業と大きな交通環境の変化を迎えた青森駅は、平成 27 年度中には北海道新幹線新函館駅（仮称）開業を控えるなど、さらなる転換期を迎えることとなります。

(2) これからのまちづくりに求められる視点

(出典：平成 21 年度国土交通白書)

集約型都市構造の実現

少子高齢化の進展、地球環境問題、都市経営の効率化等に対応した「集約型都市構造の実現」に向け、中心市街地への都市機能の集積、公共交通の利便性向上など総合的な取り組みが必要です。



安全・安心なユニバーサル社会の実現

「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえたバリアフリー化や、少子化社会の子育て環境づくり、雪対策の推進などによる安全・安心な社会の実現が必要です。

観光立国の実現

成長戦略の柱の一つとして位置づけられている観光は、地域経済の活性化、雇用機会の増大など経済のあらゆる領域への貢献が期待でき、魅力ある観光地の形成や、誇りを持つ魅力的な景観形成が必要です。

街なか居住の一層の推進

高齢者や子育て世代等を中心に歩いて暮らせるまちづくりの一つとして、街なか居住の一層の推進によるにぎわい再生が必要です。

地球温暖化対策の推進

自然エネルギー・未利用エネルギーの有効活用や、公共交通の利用や機能集積のメリットをいかしたエネルギー消費の効率化による環境負荷の低減が必要です。

「新しい公共」によるまちづくり活動の推進

住民、地域団体、NPO、企業などの多様な主体を地域づくりの担い手と位置づける「新しい公共」によるまちづくりが必要です。

地域特性を活かしたまちづくりの推進

住民等が主体となって、地域の良い環境や地域の価値を維持・向上させるための取り組み（エリアマネジメント）の推進が必要です。

1-2. 青森駅を中心としたまちづくりの位置づけ

平成22年12月に策定した「青森市新総合計画—元気都市あおもり 市民ビジョン—」基本構想（以下「総合計画」という。）では、市民協働のまちづくりのもと、青森市の特性をいかして都市の活力を最大限に引き出し、すべての人が夢と希望を持ち、共に支え合い、元気で、幸せに暮らし続けることができる都市を目指し、将来都市像を「水と緑と人が共生し 地域の絆で築く 市民主役の元気都市・あおもり」と決めました。

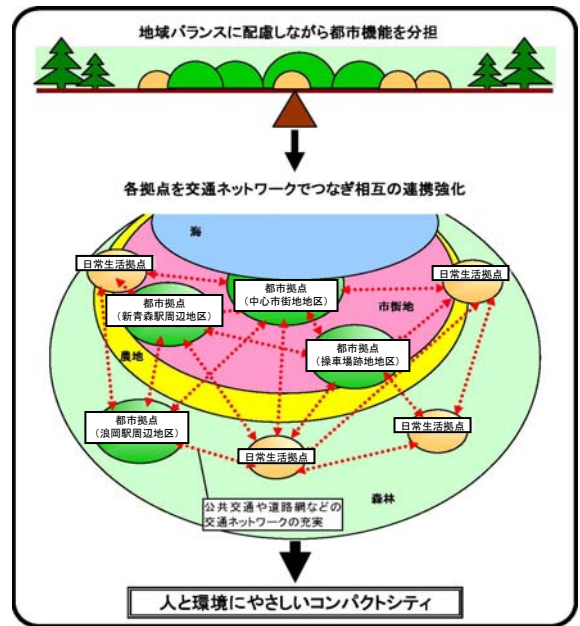
総合計画では今後の青森市の都市づくりの基本的考え方として、「広域交流拠点」と「人と環境にやさしいコンパクトシティ（以下「コンパクトシティ」という。）」を位置づけるとともに、「都市拠点・日常生活拠点整備の基本方向」を示しています。

① 広域交流拠点

津軽地域や陸奥湾周辺地域、さらには道南地域を含む圏域を青函交流圏として位置づけ、広域交流拠点にふさわしい機能を発揮し、青函交流の一体的な発展を牽引する都市づくりを目指します。

② 人と環境にやさしいコンパクトシティ

都市拠点や日常生活拠点が地域特性に応じた機能を分担するバランスのとれたコンパクトなまちづくりを進め、各拠点を交通ネットワークでつなぎ相互の連携強化を推進します。



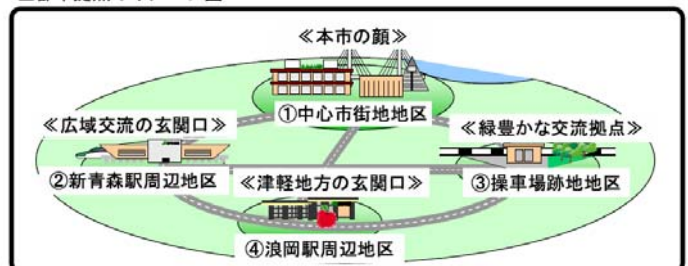
③ 都市拠点整備の基本方向

青森市の発展を支える都市拠点として、中心市街地地区、新青森駅周辺地区、操車場跡地地区及び浪岡駅周辺地区の4地区を位置づけ、それぞれの役割に応じた能力を最大限に発揮し、その相乗効果によって青森市の魅力を向上させる地区形成を進めます。

青森駅周辺地区が位置する「中心市街地地区」は、商業、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、青森市はもとより県都の顔にふさわしい地区形成を進めることとしています。

また、「中心市街地地区」においては、平成19年2月に認定された青森市中心市街地活性化基本計画に基づき、国などの支援策を活用しながら、歩いて暮らすことのできる質の高い生活空間（ウォークブルタウン）の創造を目標に、中心市街地の活性化を図っており、引き続き、基本計画と連携を図りながら、中心市街地の活性化を図っていくこととしています。

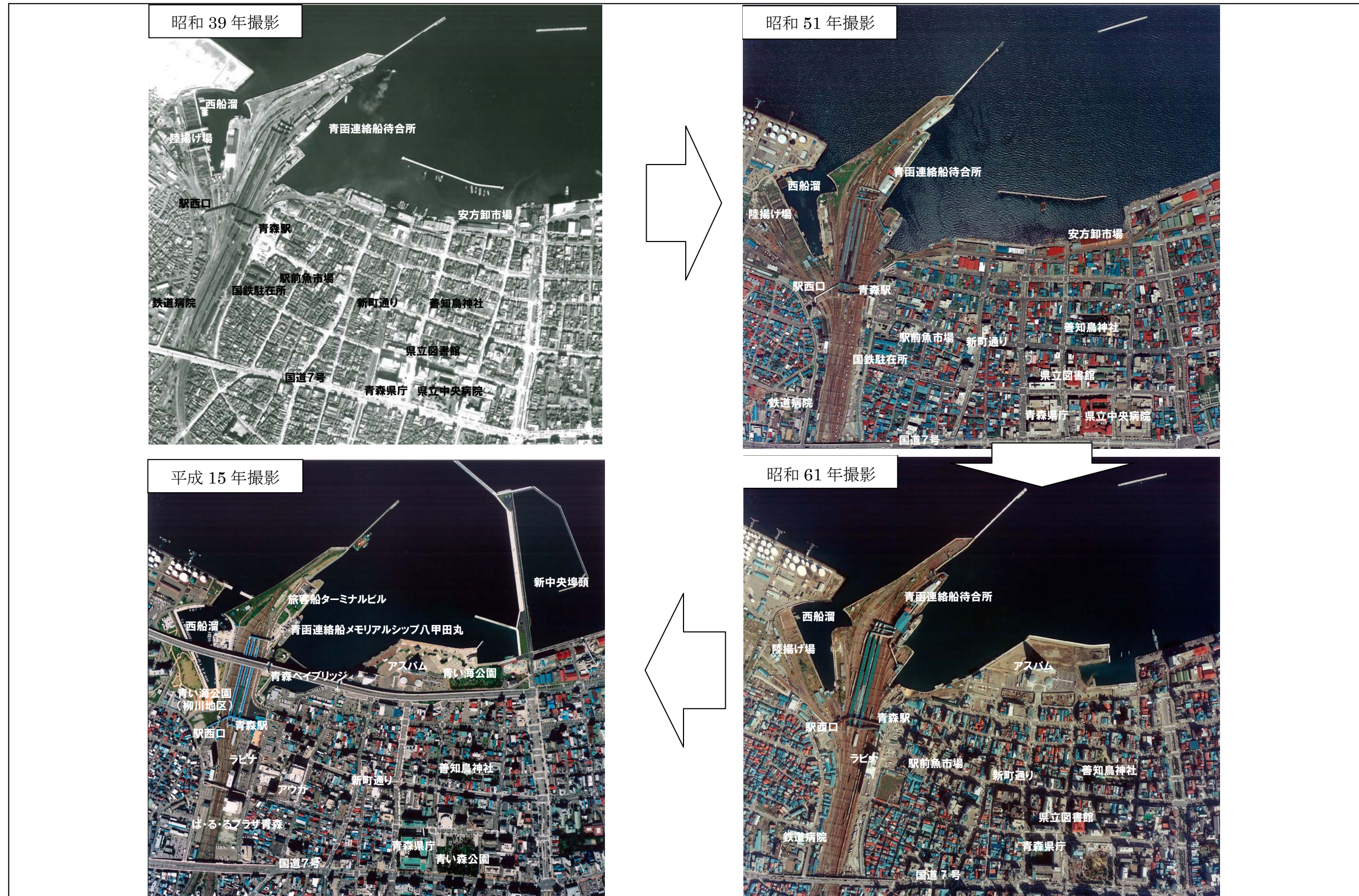
■都市拠点のイメージ図



I-3. 青森駅を中心としたまちづくりの問題・課題及び将来像

(1) 青森駅周辺地区の変遷

青森市発祥の地といわれる善知鳥神社の立地する中心市街地は、明治24年の東北本線開業、明治41年の青函連絡船の就航などにより交通の要衝として発展し、青森駅は、開業から約120年にわたり人や物の集散地として本市の発展を牽引し歴史や文化の中心となってきました。



現在、青森駅周辺ではラビナやアウガ、青森市民ホールなどの商業・文化施設の整備が進み、近年では、海側にねぶたの家ワ・ラッセ、A-FACTORYなどが整備され、本市を代表する地区のひとつとなっています。

青森駅周辺地区の現況

青函連絡船メモリアルシップ 八甲田丸

西船溜

JR青森駅西口

JR青森駅東口

総合交通ターミナル 2010年完成

あすなる橋

市民ホール 2007年オープン

駅前公園 2007年オープン

ねぶたの家「ワ・ラッセ」 2011年1月オープン

アスパム・青い海公園

A-FACTORY (JR) 2010年12月オープン

ミッドライフタワー 2006年オープン

AUGA (アウガ) 2001年オープン

(2) 青森駅周辺地区の現状と問題点

① 商業・観光・都市機能

青森駅周辺の中心市街地には各都市機能が集積しており、市内の1/4を超える多様な店舗が集積する商業の要となっているとともに、青森県観光物産館アスパムなどの観光拠点施設を有するほか、多くの宿泊施設が立地するなど、滞在機能が集積する都市観光の要ともなっています。また、港への近さが地区の特徴となっており、ねぶたの家ワ・ラッセなどの新たな観光拠点が集積し、広域観光の拠点の機能も持っています。更には県都の中心として、各種の行政施設などの高次な都市機能が近接するなど、都市生活の要となっています。

一方、歩行者通行量の減少など、中心市街地への来街者が減少しているとともに、商店街を中心に空き店舗が増加しており、市街地の空洞化が進行しています。

② 交通機能

青森駅周辺は、都市内外を結ぶ交通ターミナル機能を担っており、青森駅では1日100本を超える列車が運行され、新幹線開業後も広域的な鉄道運行の拠点であるとともに、1日900便を超えるバスが発着するなど、公共交通の要となっています。また、ベイブリッジや国道7号など、駅周辺地区にアクセスする広域的道路基盤が整備されています。

一方、青森駅には旅客用エレベーターがないなど、バリアフリーへの対応が限定的であるほか、東西市街地を結ぶ歩行者動線である跨線橋はいずれも連絡性や快適性、利便性に課題があり、更に西口の交通結節・処理機能が不十分な状況にあります。

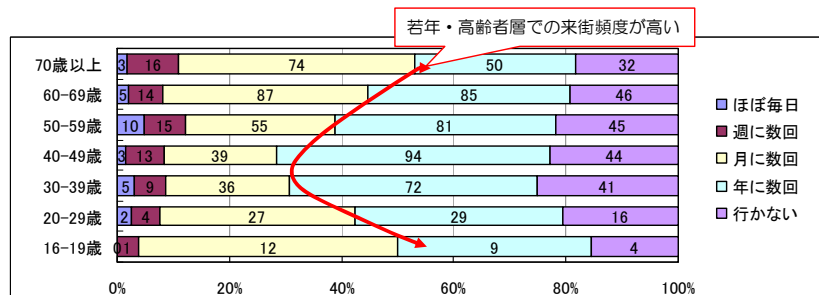
(3) 青森駅周辺地区に対する市民意識

平成22年に実施した3,000人を対象とした市民アンケート調査から、青森駅周辺のまちづくりに対する市民意識はおおむね次のとおりでした。

① 青森駅周辺地区のまちづくりに対する市民意識

青森駅周辺地区への関心を持つ層が7割を占め、市民の高い関心が推測されますが、公共交通利用の多い若年・高齢者の来街頻度は高いものの、子育て世代など成年層の来街頻度が低い傾向にあります。

青森駅周辺地区（百貨店、商店、飲食店、銀行等）への来街頻度



(資料:市民アンケート〈平成22年度第2回青森市民意識調査〉)

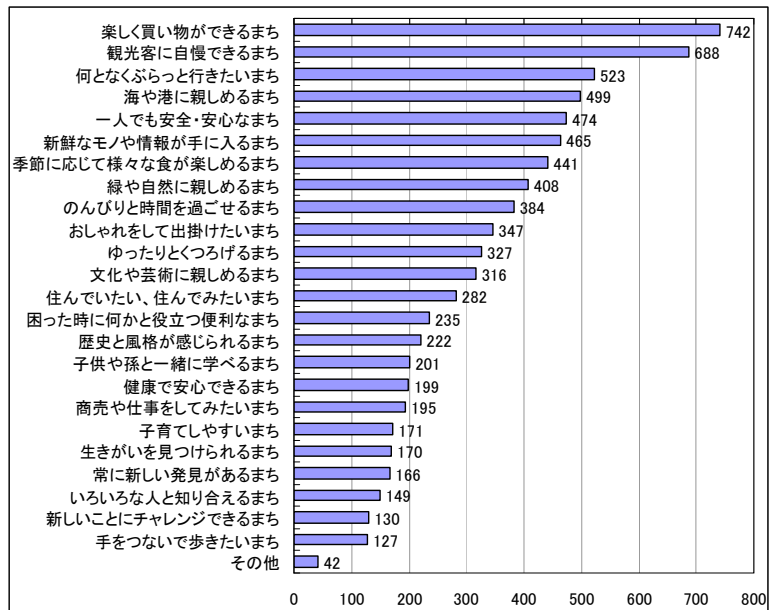
地区の現状に対しては、バスの利便性や自動車利用の際の駐車場料金など地区へのアクセスに対する不満や、駅舎・駅機能の改善が求められており、また駅東西連絡などの歩行回遊性や駅利用などの際のバリアフリー性の向上が望まれています。

地区の将来ニーズとしては、買い物の楽しさや潤いなど、活気とにぎわいに溢れ、青森らしさを持つ都市的な魅力のある空間が望まれているほか、青森の顔として、青森市民に加え、観光等目的の来訪者をターゲットとした、個性や観光面で配慮したまちづくりが必要との意識が高くなっています。

まちづくりへの取り組みとしては、まち歩きを楽しんだり都市的なサービスや文化に触れたり、安らぎを感じ

ることのできるような、商業だけではない様々な都市機能が求められているほか、緑豊かな空間など、ウォーターフロント以外の地区でも、まち並みや眺めなどの環境面で配慮が必要という意識が高くなっています。また、来訪頻度の高い若年層や高齢者からは、他の年代層と比較して、まちに対する安全・安心を望む意識が高い傾向があります。

青森駅周辺地区が目指すべき将来のまちのイメージ (回答数順)



(資料: 市民アンケート(平成 22 年度第 2 回青森市民意識調査))

② 市民が望む青森駅周辺地区の将来イメージ

市民が望む地区の将来イメージのうち主なものとしては、活気・活力あるまち、楽しめるまち、にぎわいのまち、憩えるまち、代表する顔、魅力あるまち、交流の場、海辺の活用、郷土、夢のあるまち、誰にも優しいまちなどが挙げられています。

(4) 青森駅周辺地区の将来像

① 青森駅周辺地区に期待される役割と課題

総合計画に掲げる都市づくりの基本的な考え方「人と環境にやさしいコンパクトシティ」の実現に向け、本市の発展を支える4つの都市拠点のうち「中心市街地地区」に位置する青森駅周辺地区については、市民の日常生活の中心となつてにぎわい機能を担う地区であるとともに、新青森駅から新幹線利用者をはじめとする県内外からの来訪者を引き付け、中心市街地の活性化を牽引するマグネットポイントとしての役割が期待されています。

青森駅周辺地区の役割、現状と問題点、市民意識を踏まえると、本地区においては、

- ・ コンパクトシティを推進する本市の先導的な取り組みとして、公共交通・中心商業・都市観光・都市生活の「要」にふさわしい都心機能の強化が求められていること
- ・ 駅とまちづくりの連携により、駅・商店街・ウォーターフロントの連続性を高め、地区が一体となった魅力向上を図る事が求められていること
- ・ 駅利用者をはじめとする様々な人が行き交う特性をいかし、周辺施設と連携して魅力ある時間や空間を提供し、市民・観光客が集い、にぎわいを継続的に創出していく工夫が必要であること
- ・ 様々な目的を持った人が集まり、まちの資源として活用していく場所として、多様なニーズにこたえるまちづくりが求められていること

などがまちづくりの課題として挙げられます。

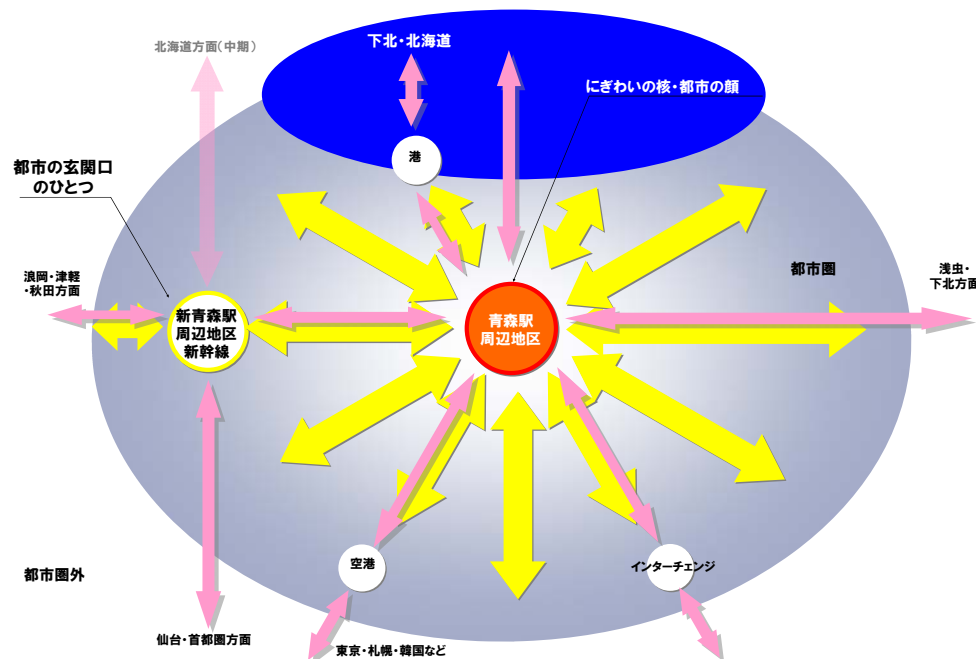


図 青森駅周辺地区の役割

② まちづくりの将来像

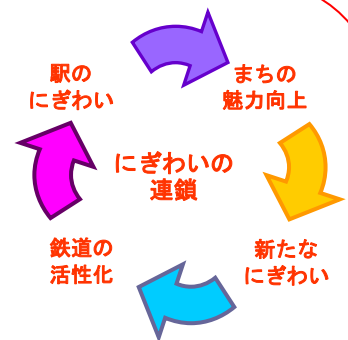
多くの市民から都市の顔として期待されている青森駅周辺地区のまちづくりにおいては、地区が持つポテンシャルを最大限にいかし、コンパクトシティの形成や、中心市街地活性化を牽引していく効果を発揮していくことが求められています。

そこで、青森駅周辺のにぎわいを、まちの持つ魅力によって引き出し、回遊により商店街やウォーターフロント地区へ伝え、それぞれの魅力が磨かれることにより新たなにぎわいへと広げ、更にはこれらの源流が鉄道利用を活性化させ、「駅とまちと港」によるにぎわいの連鎖を持続的に発展させていく「鉄道とまちのにぎわいの正のスパイラル化」を担うまちづくりを行っていくことを基本的な考え方とします。

地区の将来像

～青函の歴史を伝え 鉄道と街を育み 市民の心を元気に～

あおもり 駅まえ 街なか ルネサンス（再生）



将来市街地イメージ

市内各所へのアクセスの良さをいかした「交通の要となるまち」

鉄道・バス・自家用車・自転車・徒歩など全ての交通手段において安全・円滑・快適にアクセスできるまちを目指します。

青森駅と周辺の都市機能が融合した、市民や来訪者が「交流するまち」

広域交流の玄関口である新青森駅と結ばれ、通勤・通学やビジネス・観光・生活など多様な目的を持った人たちが集まるまちを目指します。

駅・まち・海の魅力がひとつにつながり憩える「居心地のよいまち」

青い海公園などの海辺や八甲田丸などのにぎわい施設を活用してゆっくりと憩え、誰もが気軽に街歩きを楽しめる、心豊かな時間を過ごせるまちを目指します。

多様な商業・観光・市民活動が行われ、「活気とにぎわいのある楽しいまち」

コンパクトシティの形成に向けたまちのストック（資源）をいかし、県都の中心として人々が集い、様々な都市活動が展開され、本市の発展を牽引していく人と活力が育まれるまちを目指します。

青森の顔として歴史をいかし多彩な文化が集まり、「魅力を発信するまち」

環境への配慮がなされ、固有の文化がいかされた都市の魅力が満喫でき、市民が誇りに思えるブランド力を備えたまちを目指します。

第II章

青森駅を中心とした
まちづくりの
基本的な考え方は

第Ⅱ章 「青森駅を中心としたまちづくりの基本的な考え方は」

Ⅱ-1. まちづくりの基本方針

青森駅周辺に期待される役割と課題を踏まえ、まちの将来像「～鉄道と街を育み 市民の心を元気に～あおもり 駅まえ 街なか ルネサンス（再生）」の実現に向け、まちづくりの基本方針を次のとおり定めます。

(1)まちづくりの視点（コンセプト・進め方）

①いつでも誰にでもあずましく

市民・青森への来訪者が多く集まる拠点として、ユニバーサルデザインの考え方を踏まえたバリアフリー化を進め、雪国の気候風土や、青函交流の港町の歴史などをいかした青森らしい空間創出に向けた景観形成や、地球環境への配慮等により、すべての人にあずましい空間を創出します。

②共に創り・育てる

駅周辺地区活性化の開発インパクトを周辺へと波及させ、にぎわいを継続的に創出するため、市民、事業者、行政、NPOなど、まちづくりにかかわる多様な主体の連携・協働を図り、持続的に発展していくまちづくりの実現を目指します。

(2)まちづくりの取組方針（戦略）

①人とまちをつなぐ

コンパクトシティの要としての都心機能強化を図るため、青森駅を街なか再生の装置の一つとしてとらえ、駅を中心とした複合都心核の形成と、都市内の総合交通ターミナルの充実を図ることにより、ウォーターフロント・東口・西口周辺地区を一体化するエントランス空間を再構築します。

②駅・まちと海をつなぐ

駅・商店街・ウォーターフロントが一体となった魅力向上のため、東西市街地の連絡性の向上や地区内に集積する都市機能を結ぶ快適な回遊ルート形成により、交流、にぎわい、憩い等の多彩な魅力をつなぐ回遊・連携軸を強化します。

③人と人をつなぐ

来訪者に様々なサービスを提供し、にぎわいを継続的に創出して周辺への波及効果を高めるため、市民、企業、行政がエントランス空間の再構築、ネットワークの形成などをいかしながら、交流・連携に向けた様々なサービスを充実します。

(1) まちづくりの視点（コンセプト・進め方）

① 「いつでも誰にでもあずましく」視点（コンセプト）

青森市民・来訪者すべてにあずましい空間の創出
<p>目標（ねらい）</p> <p>(1) 多くの人を訪れる青森駅の特徴を踏まえ、誰もが安心して訪れ、快適な時間を過ごせる交流拠点を形成します。</p> <p>(2) 観光客などの来訪者にとって、雪国の気候風土や、青函交流の港町の歴史などをいかした印象的な青森らしい空間を演出します。</p> <p>(3) 青森駅や駅周辺施設相互のつながりを強めることで、まち全体の限界性を高めます。</p>
<p>取り組みの方向（考え方）</p> <p>(1) 来訪者に安らぎと憩いを与える滞留空間の形成</p> <p>① 緑化や親水性への配慮など、街なかでも潤いを感じられる憩いの場を創出します。</p> <p>② ストリートファニチャーや景色を楽しむ広場など、魅力的で快適な溜まり場を創出します。</p> <p>(2) 誰もが安全・安心・快適に移動できる回遊空間の形成</p> <p>バリアフリー化や青森の気象条件に対応した、誰もが歩きやすい歩行空間を創出します。</p> <p>(3) 地区の特性をいかした青森らしい景観形成</p> <p>駅、まちから海への視認性を確保するなど、身近に海を感じられる演出を行います。</p> <p>(4) 全ての人に優しいユニバーサルデザインのまちづくり</p> <p>まち全体の移動の連続性や利用のしやすさ、快適性、情報提供等の向上など、まち利用者の視点に立ったハード、ソフト両面でのユニバーサル性の向上を図ります。</p> <p>(5) 低炭素型都市づくりに配慮した地区形成</p> <p>地球温暖化対策に資する低炭素型都市づくりに向けた、公共交通の利用促進や自転車の活用、エネルギーの効率利用や未利用・再生可能エネルギーの活用、都市緑化を推進します。</p> <p>(6) 雪に強く誰もが快適に過ごせる面的な克雪空間の形成</p> <p>① 融雪などによる歩行者空間の無雪化とネットワーク化を図ります。</p> <p>② 沿道建築物のセットバックや建物内の通路・広場空間の活用など、民間と公共空間の融和による冬でも快適な「公共的」空間の形成を図ります。</p> <p>③ 公園等の都市空間を活用した冬でも楽しく過ごせる取り組みを推進します。</p>

② 「共に創り・育てる」視点（進め方）

多様なまちづくり主体の連携・協働	
目標（ねらい）	<p>(1) 青森駅周辺地区のにぎわいの連鎖と持続的な発展を目指します。</p> <p>(2) 多様なまちづくり主体の連携・協働を促進します。</p>
取り組みの方向（考え方）	<p>(1) にぎわいの持続的な波及に向けた市民参加の促進 まちづくりへの市民意見の反映や積極的な参加を促す「まち育て」への取り組みを推進します。</p> <p>(2) 役割分担と協働による駅周辺地区のまちづくりへの取り組み推進</p> <p>① 市民、事業者、行政、NPO等の多様な主体が役割分担しながら都市づくりを推進し、各々が行うまちづくり活動の情報共有を図るプラットフォームの形成を図ります。</p> <p>② 駅周辺地区のにぎわいをさらに広げていく手段の一つとして、商店街等が中心となったランドスケープデザインの検討や、まち並のイメージアップ活動など、都市環境の維持・向上に取り組むエリアマネジメント活動を推進します。</p>

図 まちづくりの展開イメージ



(2) まちづくりの取組方針（戦略）

① 「人とまちをつなぐ」戦略

駅を含めたエントランス空間の再構築
<p>目標（ねらい）</p> <p>(1) 中心市街地活性化を牽引する核の形成による求心力の向上を図ります。</p> <p>(2) 公共交通ターミナルとしての交通結節機能の強化を図ります</p> <p>(3) 青森市の「顔」として景観や機能に優れた駅空間を形成します。</p> <p>(4) 東西市街地の交流を促進します。</p>
<p>取り組みの方向（考え方）</p> <p>(1) 駅を中心とした複合都心核の形成</p> <p>① 青森市の玄関口として、二つの鉄道間の乗継ぎの円滑化を図り、青森の「顔」にふさわしい、優れたシンボル性やユニバーサルデザインの考え方を踏まえたバリアフリー性を備えた駅機能の強化・充実を図ります。</p> <p>② 多くの人が集まる地区の特性をいかし、駅機能と一体となってまちの求心力を高める都市機能の導入を図ります。</p> <p>(2) 駅を起点とした回遊性の向上</p> <p>① 東西市街地を円滑に結び、また、駅機能と都市機能の一体化を図り、周辺の商業地やウォーターフロント、西口へにぎわいを波及させる新たな回遊機能の導入を図ります。</p> <p>② 海への眺望の確保や四季を通じた快適性を備えた滞留空間の創出を図ります。</p> <p>(3) 総合交通ターミナル機能の充実</p> <p>① 東口、西口の役割分担により交通の連続性を高める駅前広場の交通結節機能の強化を図ります。</p> <p>② 鉄道をはじめとする公共交通間のシームレス化を図ります。</p> <p>③ 鉄道、バス、自動車、自転車など、多様な交通手段によるアクセス性の向上を図ります。</p>

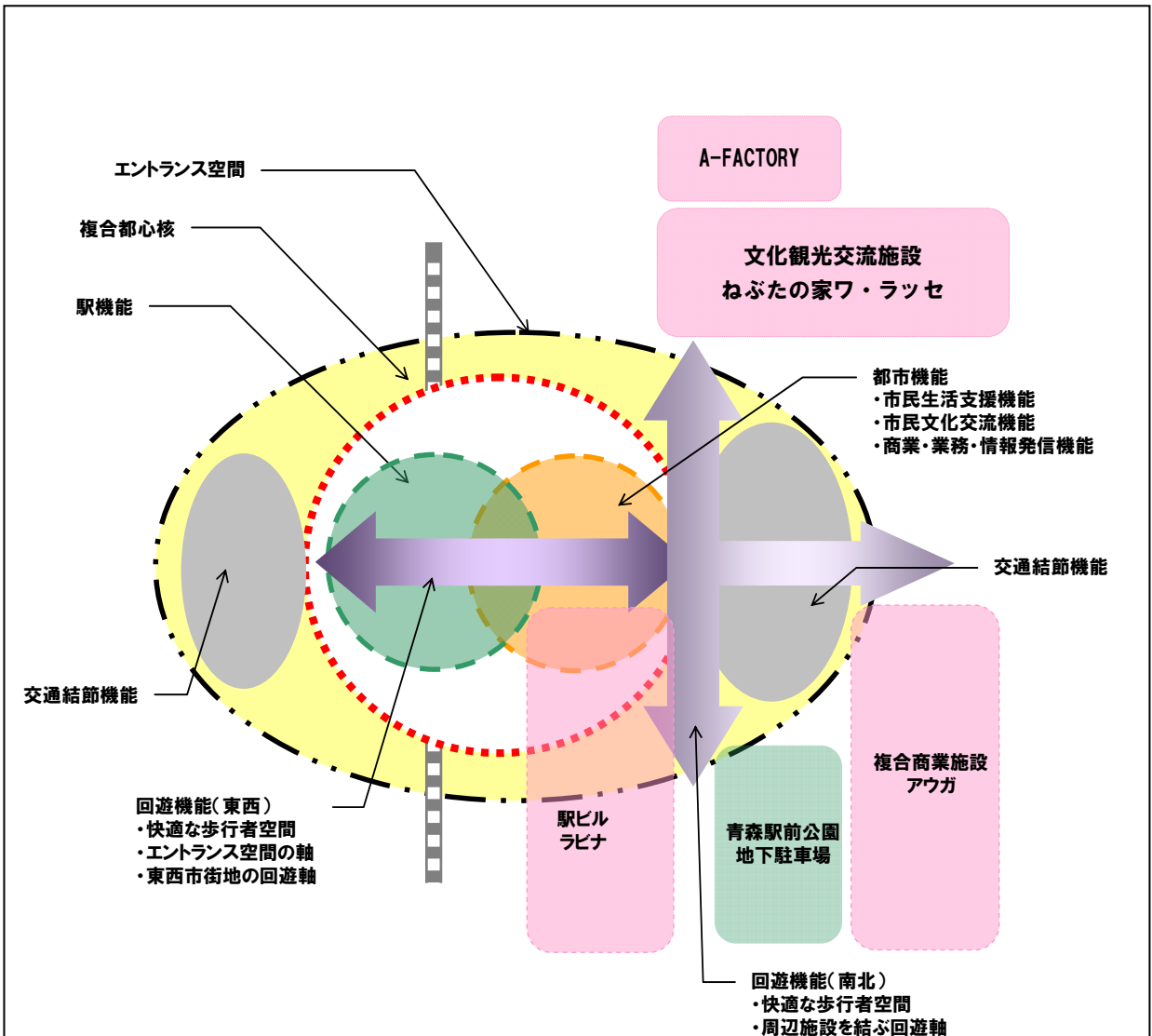


図 エントランス空間構成のイメージ

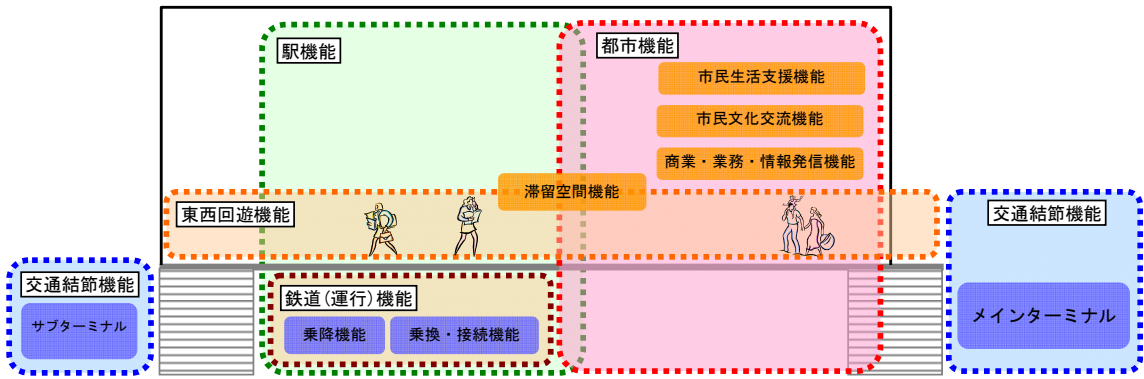


図 エントランス空間の断面構成のイメージ

② 「駅・まちと海をつなぐ」戦略

駅・まち・海を結ぶ回遊・連携軸の強化	
目標（ねらい）	<p>(1) ウォークブルタウンの実現に資する歩行回遊性の向上</p> <p>(2) 駅を含む複合都心核と周辺の多様な機能・施設との連携強化による相乗効果の創出とにぎわいの波及</p>
取り組みの方向（考え方）	<p>(1) 青森駅を中心とした歩行者ネットワークの形成</p> <p>① バリアフリーへの配慮に加え、冬期間の積雪・降雪を見据えた歩道融雪や上屋の整備など、四季を通じて誰もが安全で快適に回遊できる歩行者ネットワークの形成を図ります。</p> <p>② 空中や地下空間の活用も見据え、駅とまちを円滑に結ぶ立体的な歩行者ネットワークの構築を図ります。</p> <p>③ 駅、まち、海が近接する青森ならではの地理特性をいかし、複合都心核、アウガ、ラビナ、ねぶたの家ワ・ラッセなどを連携する、商業空間や親水空間などと一体となった回遊空間の創出を図ります。</p>

図 歩行者ネットワークの形成方向

(2) 自動車や公共交通によるアクセス性の向上

- ① 東西市街地を結ぶ自動車動線の形成を図ります。(長期目標)
- ② 自転車や短距離タクシーなど、公共交通を補完し、街なかの近距離移動を支援する交通システムの構築を図ります。
- ③ バス交通の優先や案内誘導の充実など、青森駅周辺地区の交通輻輳を解消する自動車交通の円滑化を図ります。

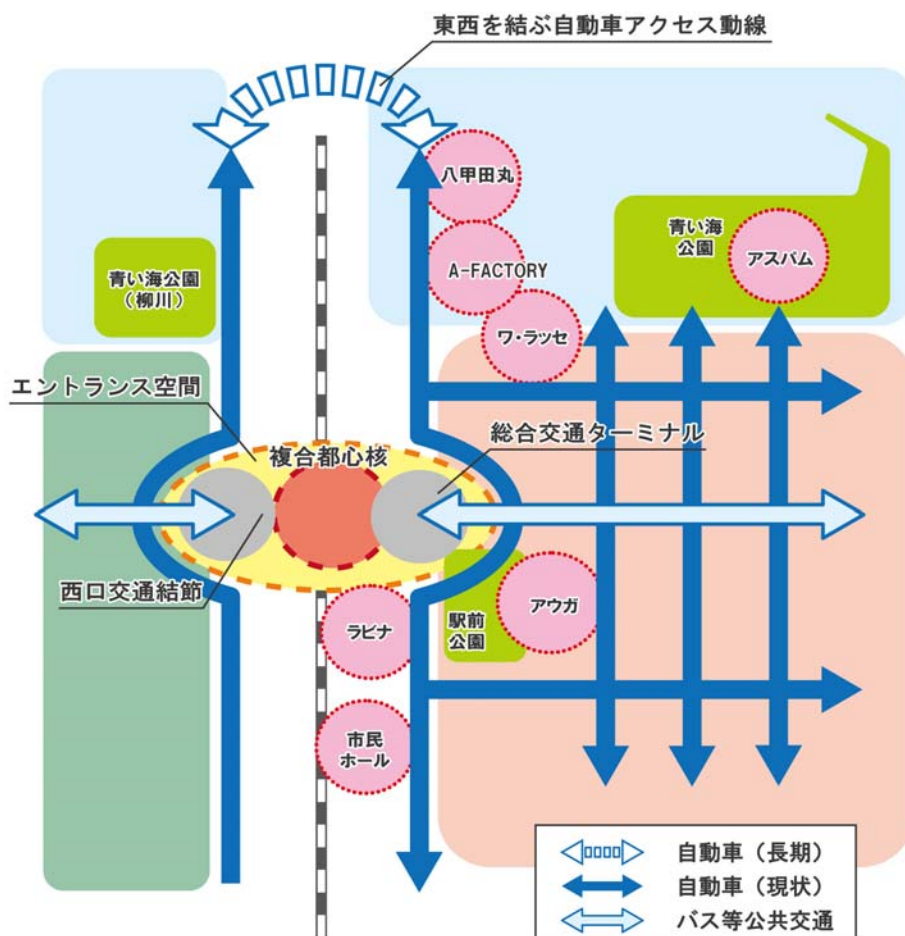


図 公共交通と自動車ネットワークの形成方向

③ 「人と人をつなぐ」戦略

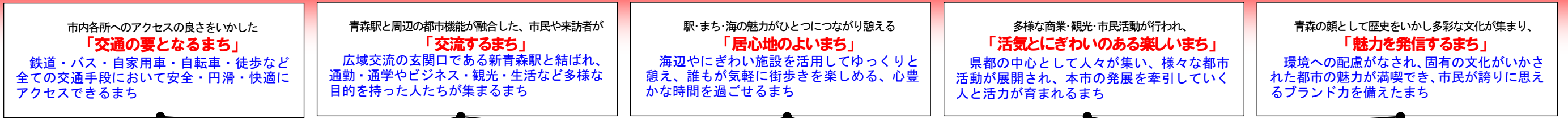
新たな魅力を創出する都市機能の強化	
目標（ねらい）	<p>(1) 青森駅周辺地区への公的施設を含む都市機能の再配置・集約化による、コンパクトシティ形成に資する地区の拠点性向上</p> <p>(2) 駅と一体となって継続的にぎわいを創出し、周辺へ波及させる魅力空間の形成</p>
取り組みの方向（考え方）	<p>(1) 来街者の多様なニーズに応え、にぎわいを創出する都市機能の配置・強化</p> <p>① 誰でもアクセスしやすい特性を踏まえ、ユニバーサル社会の実現に資する、行政サービス、医療、子育て支援など、市民生活の中で日常的に利用する「市民生活支援機能」の強化・充実を図ります。</p> <p>② 多世代の交流を促進し、市民の余暇活動や学習活動などを支援する「市民文化交流機能」の強化・充実を図ります。</p> <p>③ 都市の要として、青森の魅力や活気とにぎわいの情報発信拠点となる「商業・業務・情報発信機能」の強化・充実を図ります。</p> <p>(2) 青森駅周辺地区への公共公益機能の配置</p> <p>利用者の利便性向上と周辺への波及効果を考慮するとともに、中心市街地活性化基本計画と連携し、広域的な利用が見込まれる拠点的な公共公益機能の配置や、地区内のアウガ、ねぶたの家ワ・ラッセ、青森市民ホールとの機能分担を前提にした機能の重点化等を図ります。</p>

(3) まちづくりの空間構成

まちづくりの基本方針を踏まえ、まちづくりの空間構成を次のとおりとします。

～青函の歴史を伝え 鉄道と街を育み 市民の心を元気に～
あおり 駅まえ 街なか ルネサンス(再生)

将来市街地イメージ



地区の課題

- ①コンパクトシティの要にふさわしい都心機能の強化が必要
コンパクトシティを推進する本市の先導的な取り組みとして、公共交通・中心商業・都市観光・都市生活の「要」にふさわしい都心機能の強化が求められる。
- ②駅・商店街・ウォーターフロントが一体となった魅力向上が必要
駅とまちづくりの連携により、駅・商店街・ウォーターフロントの連続性を高め、地区が一体となった魅力向上を図ることが求められる。
- ③多様なニーズにこたえるまちづくりが必要
様々な目的を持った人が集まり、まちの資源として活用していく場所として、多様なニーズにこたえるまちづくりが求められる。
- ④にぎわいを継続的に創出していく工夫が必要
駅利用者をはじめとする様々な人が行き交う特性をいかし、周辺施設と連携して魅力ある時間や空間を提供し、市民・観光客が集い、にぎわいを継続的に創出していく工夫が求められる。

まちづくりの視点

～いつでも誰にでもあずましく～
青森市民・来訪者すべてにあずましい空間の創出
市民・青森への来訪者が多く集まる拠点として、ユニバーサルデザインの考え方を踏まえたバリアフリー化を進め、雪国の気候風土、青函交流の港町の歴史などをいかした青森らしい空間創出に向けた景観形成や、地球環境への配慮等により、すべての人にあずましい空間を創出する。

～共に創り・育てる～
多様なまちづくり主体の連携・協働
駅周辺地区活性化の開発インパクトを周辺へと波及させ、にぎわいを継続的に創出するため、市民、事業者、行政、NPOなど、まちづくりにかかわる多様な主体の連携・協働を図り、持続的に発展していくまちづくりの実現を目指す。

まちづくりの戦略

～人とまちをつなぐ～
方針1 駅を含めたエントランス空間の再構築
コンパクトシティの要としての都心機能強化を図るため、青森駅を街なか再生の装置の一つとしてとらえ、駅を中心とした複合都心核の形成と、都市内の総合交通ターミナルの充実を図ることにより、ウォーターフロント・東口・西口周辺地区を一体化するエントランス空間を再構築する。

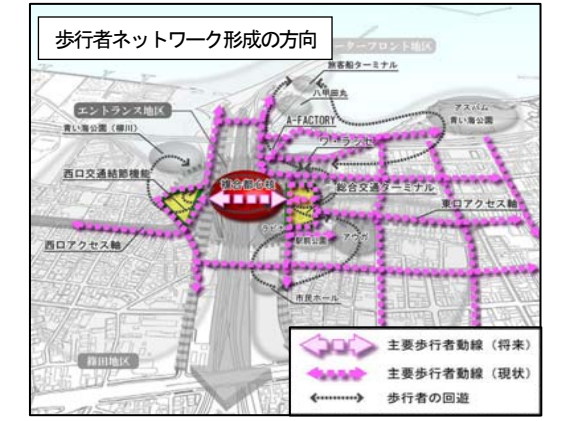
～駅・まちと海をつなぐ～
方針2 駅・まち・海を結び回遊・連携軸の強化
駅・商店街・ウォーターフロントが一体となった魅力向上のため、東西市街地の連絡性の向上や地区内に集積する都市機能を結び快適な回遊ルート形成により、交流、にぎわい、憩い等の多彩な魅力をつなぐ回遊・連携軸を強化する。

～人と人をつなぐ～
方針3 新たな魅力を創出する都市機能の強化
来訪者に様々なサービスを提供し、にぎわいを継続的に創出して周辺への波及効果を高めるため、市民、企業、行政がエントランス空間の再構築、ネットワークの形成などをいかながら、交流・連携に向けた様々なサービスを充実していく。

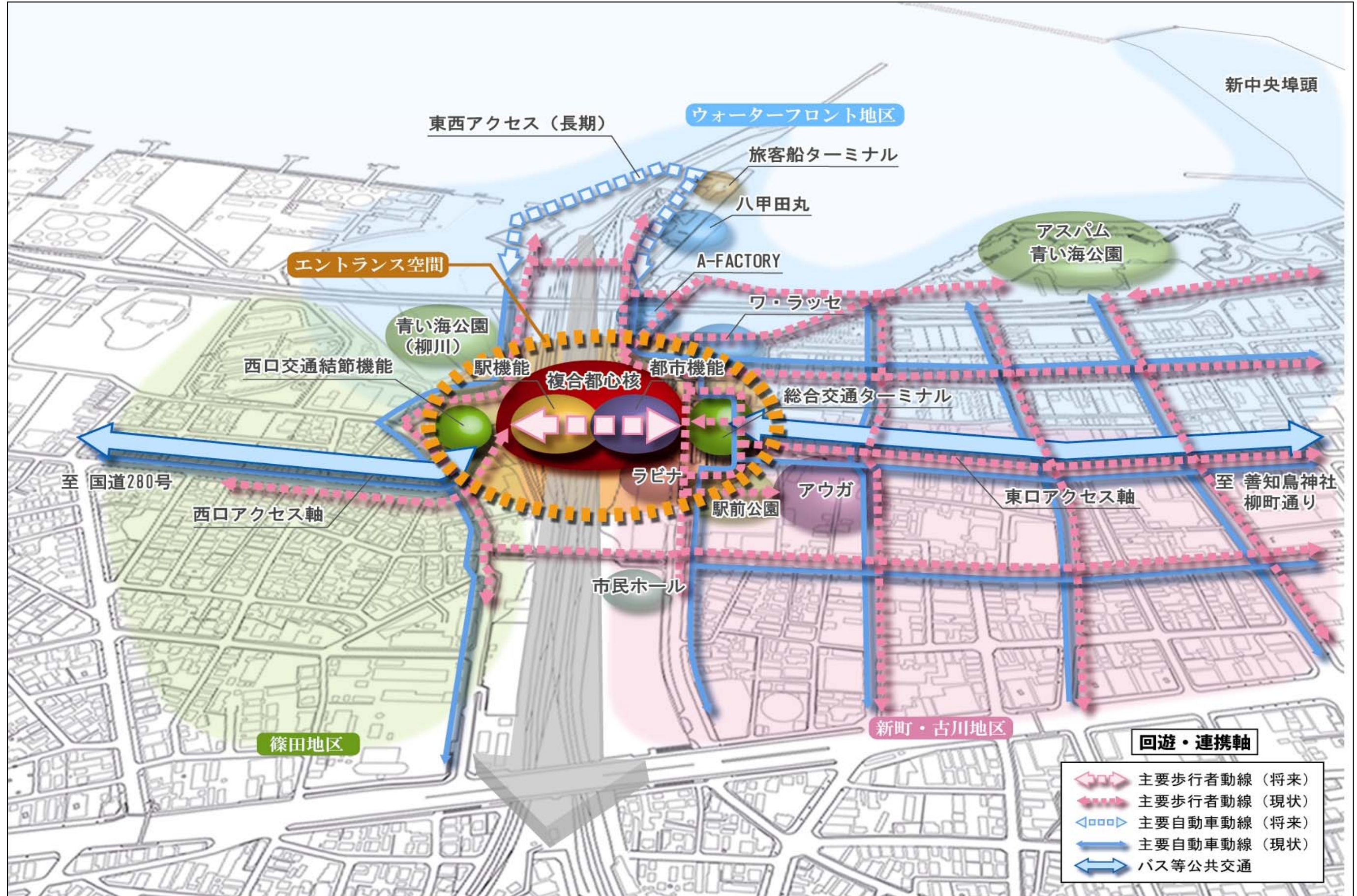
まちづくりの空間構成



駅と周辺の拠点施設・空間をつなぐ
交通と交通の流れをつなぐ
市民と市民、市民と来訪者の心をつなぐ
様々なつながりを具現化するため、まちの求心力を高める複合都心核を形成するとともに、複合都心核を中心とした歩行者・自動車ネットワークを形成する。



II-2. まちづくり基本構想（全体土地利用構想）



第三章

どのように
まちづくりを進めて
いくのか

第Ⅲ章 「どのようにまちづくりを進めていくのか」

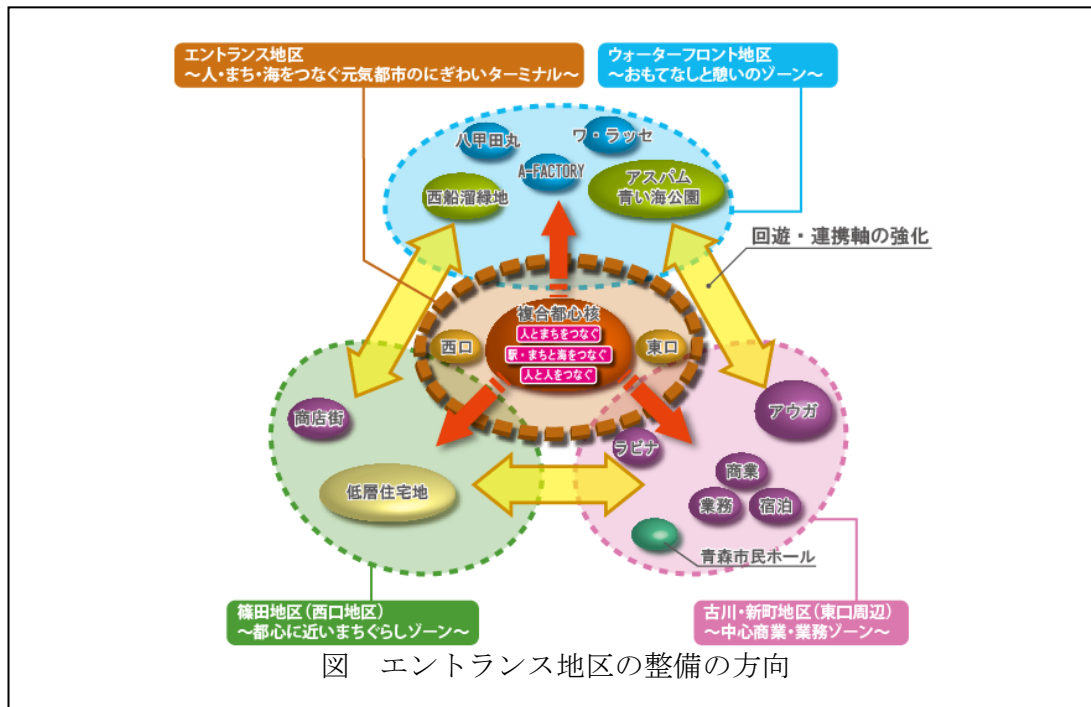
Ⅲ-1. エントランス地区の整備

青森駅周辺地区のまちづくり基本方針を踏まえ、ウォーターフロント地区、駅東口周辺地区、駅西口周辺地区を一体化する役割を担うエントランス地区において重点的に取り組むプロジェクト（以下「重点プロジェクト」という。）を展開します。

(1) 地区整備の方向性・コンセプト

エントランス地区は、本州と北海道を結ぶ拠点の役割を担った港と駅とまちに近接するターミナルであり、多くの人が集まる活気とにぎわいの歴史や、これからも引き続きそうあってほしいとの市民の声を踏まえ、地区整備の方向性を

人 まち 海をつなぐ 元気都市のにぎわいターミナル



とし、地区整備に共通するコンセプトを次のとおりとします。

① 様々なものを「つなぐ」空間形成

エントランス地区は、多くの人を利用する「駅機能」、東西市街地を結ぶ「回遊機能」、都市サービスを提供する「都市機能」、来街利便性の向上を図る「交通結節機能」により構成し、人とまち、駅・まちと海、人と人、それぞれをつなぐ空間として位置づけます。

② 相乗効果を生み出す一体的なまちづくり

エントランス地区を構成するそれぞれの機能が補完・連携しあい、にぎわいの創出や周辺施設への波及など、相乗効果を発揮する一体的なまちづくりにより、求心力を高めます。

③本市固有の特性や環境への配慮

港や鉄道など、本市の歴史的形成過程（ストーリー）を未来につなげるため、雪国の気候風土や、青函交流の港町の歴史などをいかした、地区ならではのあずましいまちづくりに取り組みます。

まちと海の近接性という地区特性をいかし、青森の原風景（青い森・海・港町）に配慮した魅力的な景観形成や、地球温暖化対策に資する低炭素型都市づくりに向けた地区形成を図ります。

④地区特性に応じた機能分担

交通結節機能の検討にあたっては、商業を中心とした駅東口、住宅を中心とした駅西口、それぞれの地区特性を考慮し、必要な機能・役割について適切な分担を図ります。

駅東口はバスをはじめとする公共交通が集まるほか、街なか（ウォークブルタウン）の起点でもあることから、メインターミナルとして位置付けます。

駅西口は、新青森駅などの西部・北部地区から近いことから、東口の機能補完をする役割を担い、自家用車や団体、送迎、都市間バス、自転車など多様な交通手段に対応するサブターミナルとして位置付けます。

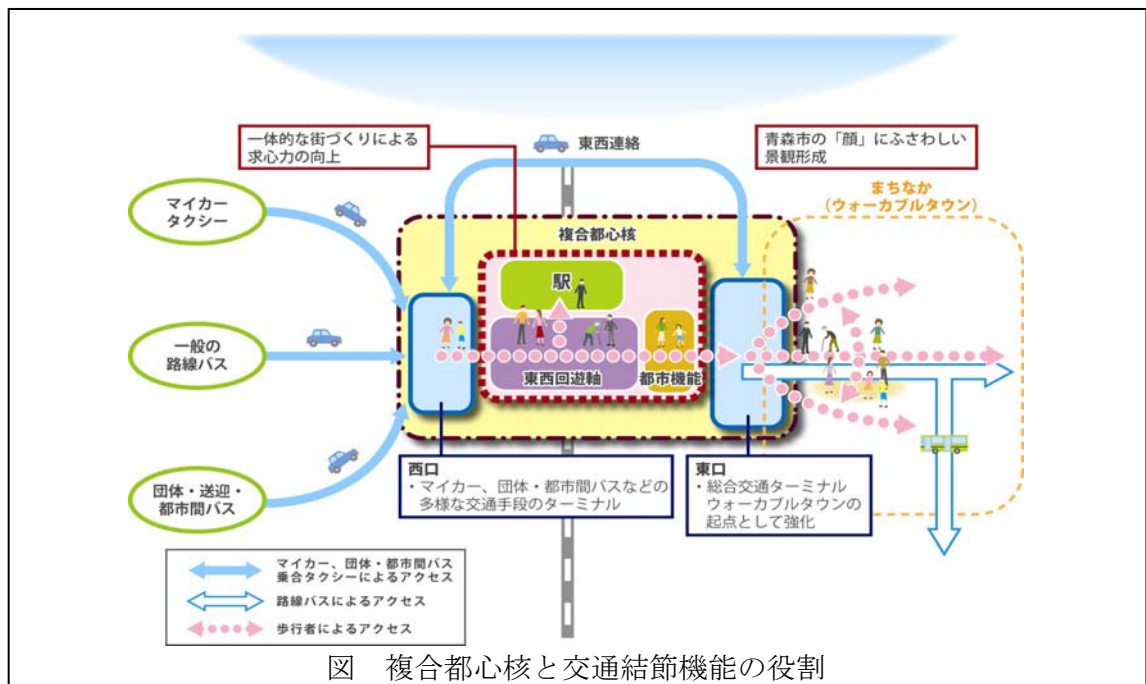


図 複合都心核と交通結節機能の役割

(2) 重点プロジェクト

以上のコンセプトを踏まえ、エントランス地区において次の2つの重点プロジェクトを展開します。

駅機能、都市機能、東西回遊軸を一体的に展開し、まちの求心力を高める複合都心核を形成する

青森駅複合拠点プロジェクト

東口・西口を機能分担し、一体となって多様な交通手段に対応できる交通ターミナルを創出する

総合交通ターミナル充実プロジェクト

エントランス地区における重点プロジェクト及び各機能の連携イメージは次のとおりです。

人 まち 海をつなぐ 元気都市のにぎわいターミナル

- ① 様々なものを「つなぐ」空間形成
- ② 相乗効果を生み出す一体的なまちづくり
- ③ 本市固有の特性や環境への配慮
- ④ 地区特性に応じた機能分担

歩行者動線：東西の交通結節機能や駅機能、都市機能、ウォーターフロントや周辺施設、商店街のつながりを強化する歩行者の動線。

自動車動線：東口、西口の交通結節機能を中心とした自動車の動線。

景 観 軸：ウォーターフロントや商店街とのつながりを明確にする新町通り方面のまち並み景観、八甲田丸等方面のウォーターフロント景観、岩木山等津軽方面の山並み景観、西船溜まり周辺の公園景観が見通せる景観軸。

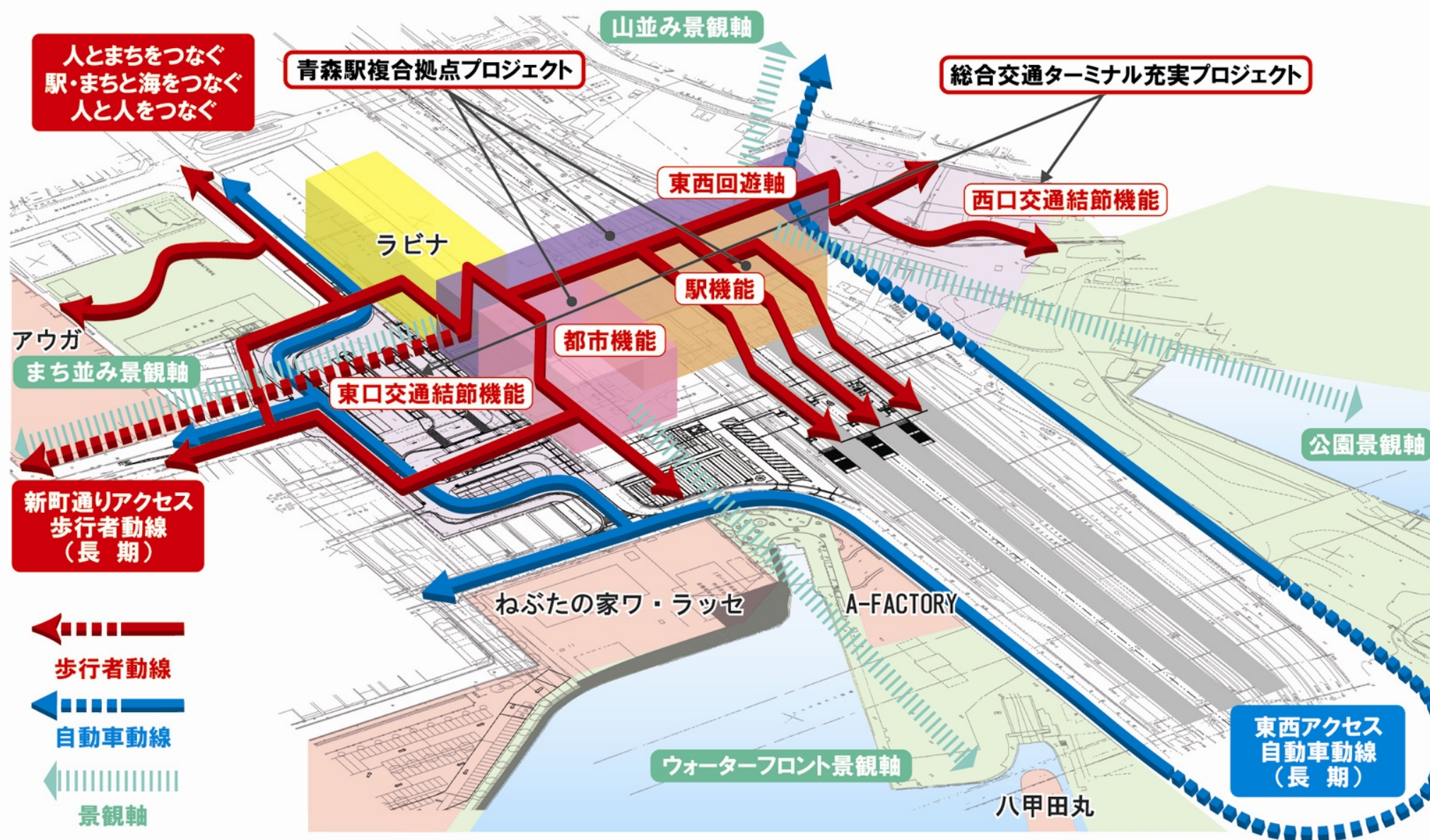


図 重点プロジェクト及び機能連携のイメージ



① 青森駅複合拠点プロジェクト ～海のみえる北の駅～

駅機能（駅舎）、都市機能（都市サービス施設）、東西回遊軸（自由通路）を一体的に展開するとともに、自然に人やにぎわいが集まる陽だまりのような「人だまり空間」を創出し、中心市街地活性化を牽引し、まちの求心力を高める海のみえる複合都心核を形成します。

駅機能（駅舎）

【現状と課題】

青森駅は、昭和 34 年 12 月に建設され、築後 51 年を経過し、老朽化が進んでおり、旅客専用エレベーターがないほか、1 日 5,000 人以上が利用する駅に求められる円滑な移動経路が確保されていないことや、オストメイトに対応していないなど、すべてのバリアフリーに対応しきれていない状況にあります。

【整備の基本方針】

○市民が誇れる「私たちの駅」

歴史・文化を踏まえたデザインなど、多くの来訪者を迎える温かいおもてなしの空間であるとともに、市民にとっての心のふるさととなる懐かしい空間形成を推進します。

○駅や鉄道の利便性向上

案内サインの充実など、わかりやすい歩行動線の確保や、JR 各線及び青い森鉄道線間の円滑な乗り継ぎ確保など、乗り換え利便性の向上を推進します。

○ユニバーサルデザインの推進

エレベーター、エスカレーター、オストメイト対応トイレなどに加え、ユニバーサルデザインの考え方を踏まえたバリアフリーへの対応を推進します。

東西回遊軸（自由通路）

【現状と課題】

青森駅の東西市街地を結ぶあすなろ橋はバリアフリー性や快適性が低く、また青い海公園連絡橋は商店街から遠く通年利用ができない状況にあります。青森駅には列車運行に必要な施設が集積しているため、周辺施設や商店街との連携等を考慮しつつ、新町通り等へのアクセスも見据えた、東西市街地の円滑な移動を実現する自由通路機能が必要となっています。

【整備の基本方針】

○東西市街地を結節する円滑な移動

青森駅周辺や鉄道施設の現状及び課題を踏まえ、周辺施設や商店街との回遊性に配慮され、迂回感のない、駅と直結した自由通路機能の整備に取り組みます。

○誰もが安全・安心・快適に移動できる回遊空間の形成

快適な歩行空間に加え、たまり空間・案内サイン・ベンチなどゆとりある滞留空間を確保し、エレベーター、エスカレーター、音声案内など、ユニバーサルデザインの考え方を踏まえたバリアフリーへの対応に取り組みます。

○海やまちの風景への配慮

新町通りなどへのまち並み景観に対する配慮をはじめ、海・山への眺望の確保など周辺の景観を意識した開放感のある歩行空間の確保に取り組みます。

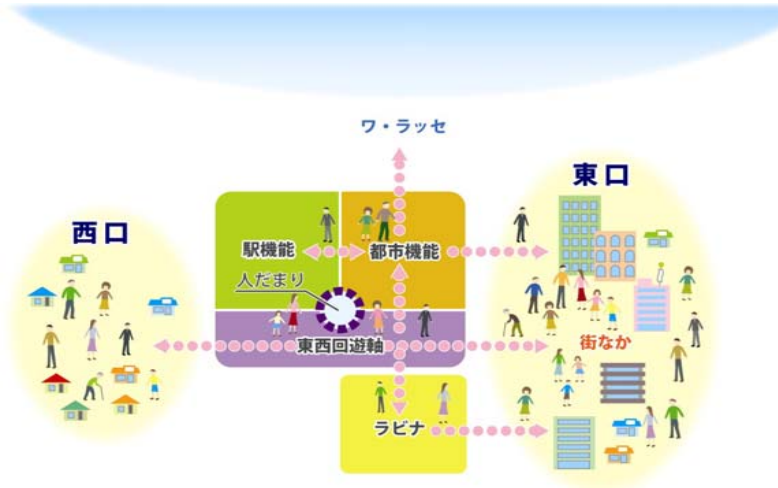


図 各機能の一体的展開のイメージ



図 人だまり空間のイメージ

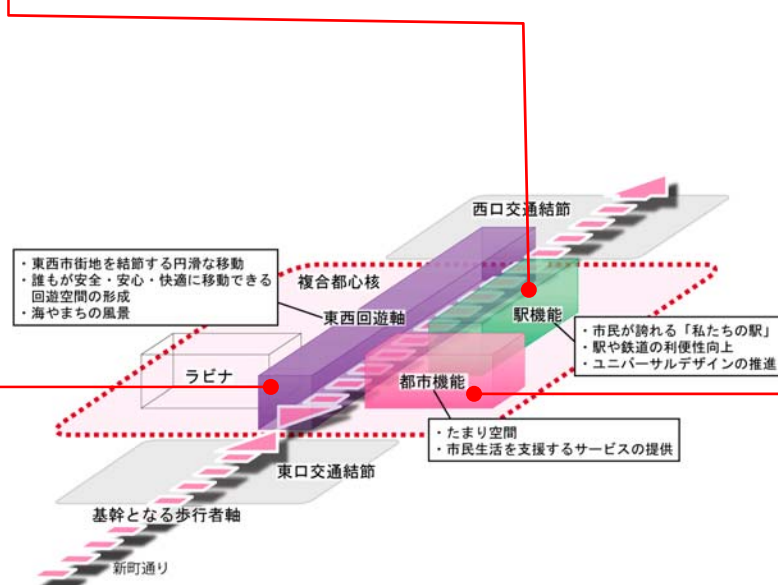


図 青森駅複合拠点プロジェクトのイメージ

都市機能（都市サービス施設）

【現状と課題】

青森駅東口周辺には、アウガやねぶたの家ワ・ラッセ、青森市民ホール、ラビナ、A-FACTORY などの人の集まる施設が多く存在していますが、アンケート調査結果から、子育て世代など成年層の来訪頻度が低く、幅広い年代層の集客が望まれています。また、買い物や観光サービスだけでなく、多様化している市民ニーズへこたえることができる都市サービス提供が要請されています。

【整備の基本方針】

○官民の連携による多様な都市機能の整備

利用者ニーズや専門家・市民の意見を踏まえ、市民文化交流、市民生活支援、商業・業務・情報発信機能を配置し、民間が主体となる商業・サービス施設と、行政が主体となる公共公益施設の複合化により、にぎわいの相乗効果の創出に取り組みます。

また、四季を通じて快適性を備え、自然に人が集まる陽だまりをイメージする「あずましい人だまり空間」について、官民連携による一体的な創出に取り組みます。

商業・サービス施設

小売、宿泊、スポーツ・レジャー、子育て支援など、アウガやラビナ、A-FACTORY、商店街などの既存施設と連携し、駅利用者や市民にとって便利な生活サービスを提供する機能整備を推進します。

公共公益施設

都市機能の再配置・集約化や駅周辺の集客施設との連携を基本とし、将来のニーズ変化に対応できる柔軟性の確保など、施設利用者の視点に立った検討を行い、子育て支援、体験学習など次代を担う子どもを育む機能、NPO 活動支援など市民が交流活動する拠点機能、固有文化などの情報発信機能、相談窓口など市民生活を便利にする行政サービス機能整備に取り組みます。

○周辺施設との回遊性や眺望の確保

都市機能整備にあたっては、近隣施設であるアウガやねぶたの家ワ・ラッセへの動線確保や、ラビナとの一体回遊性と海・山への眺望の確保に配慮して取り組みます。



図 都市サービス施設のイメージ

② 総合交通ターミナル充実プロジェクト

青森駅へのアクセス性を高めるため、自家用車や団体、送迎、都市間バス、自転車など多様な交通手段に対応する交通ターミナルの創出を図ります。

総合交通ターミナル

【現状と課題】

青森駅東口は、1日900便の路線バスが発着するなど中心市街地の総合交通ターミナルを形成していますが、青森駅西口は、広場内において交通が錯綜するなど快適性・利便性が低い状況にあるほか、海への近接性の活用や駐輪需要への対応が求められています。

また、観光バス需要への対応や自家用車でのアクセス性向上など、より一層のターミナル機能の向上や東西アクセス自動車動線の整備などによる交通流動の変化への対応などが課題として挙げられます。

【整備の基本方針】

○東口交通結節機能（東口駅前広場等）

総合交通ターミナル機能の充実・強化

現在の東口駅前広場における公共交通ターミナル機能をいかし、安全性や快適性の向上を図るため、青森駅複合拠点プロジェクト（都市機能整備）と併せ、駅周辺の交通円滑化や交通処理能力の向上など総合交通ターミナル機能の充実・強化について検討を行います。

回遊支援の仕組みづくり

ウォークアブルタウンの起点としての機能を一層強化するため、公共交通機関の案内充実や、レンタサイクルやコミュニティサイクル、短距離タクシー、循環バスの検討など徒歩による回遊を支援する交通手段の検討を行います。また、案内誘導の充実など、の検討を行います。

○西口交通結節機能（西口駅前広場等）

東口を補完する多様な交通手段への対応

多様な交通手段による青森駅へのアクセスに対応するため、東西回遊機能と一体となって東口を補完する交通結節機能の整備に取り組みます。また、将来の東西アクセス自動車動線の整備を見据えた交通環境改善の検討を行います。

安全・安心・快適なターミナルの整備

身障者用駐車施設などバリアフリーに対応し、シェルター等の雪対策施設により四季を通じて安全・安心・快適に利用できる歩行空間の創出に取り組みます。また、ウォーターフロントへの回遊を向上させるため、青い海公園（柳川地区）への歩行動線の確保に取り組みます。

○自動車・歩行者アクセス（長期目標）

東口と西口の交通結節機能の一体利用や、バスや自家用車による東西市街地のアクセス性を高めるため、東西アクセス自動車動線の整備を推進します。

また、東口駅前広場や新町通りへの歩行者のアクセス性を高めるため、空中や地下空間の活用も見据えた新町通りアクセス歩行者動線を検討します。

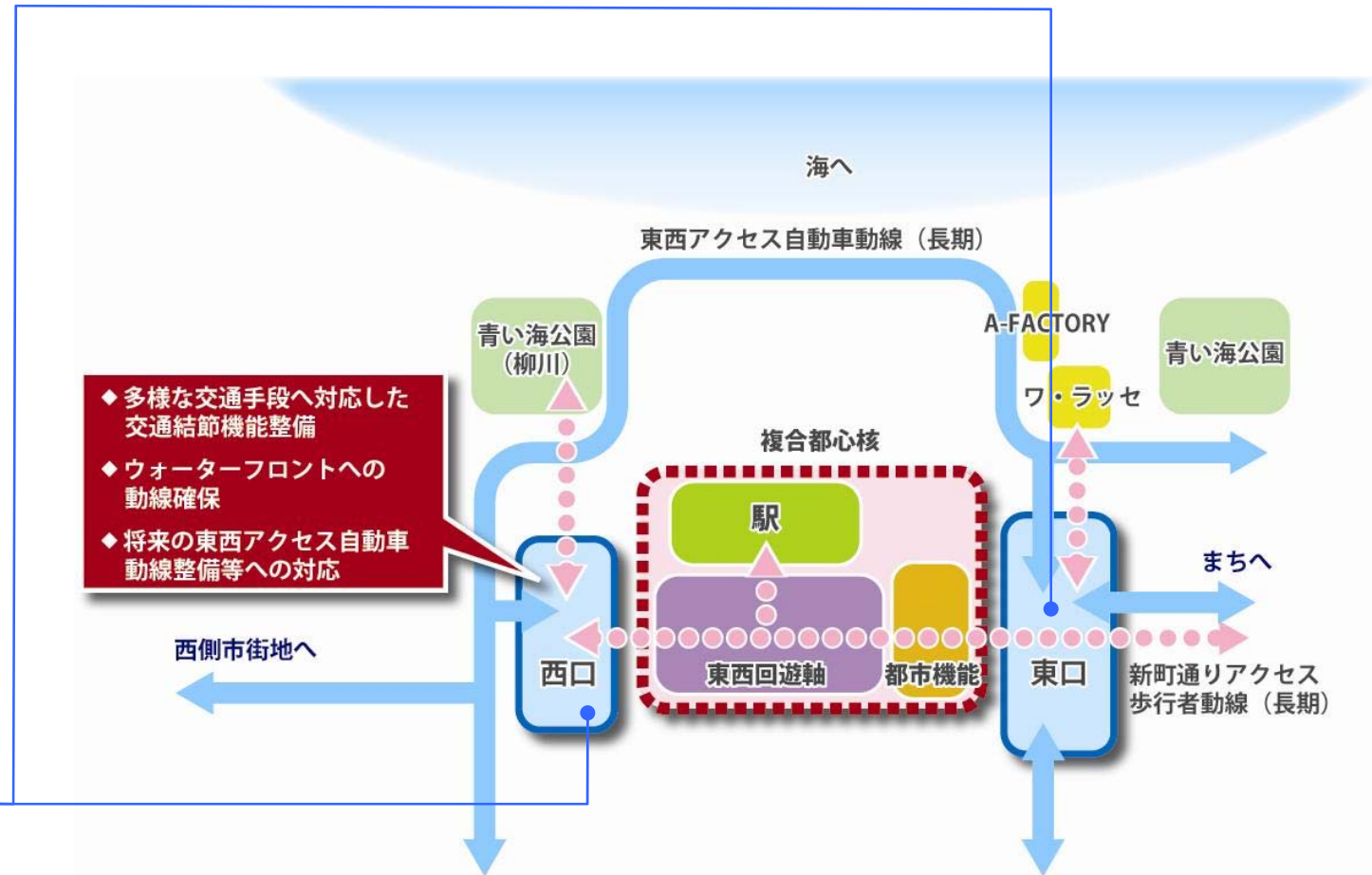


図 交通結節機能の整備イメージ

III-2. 計画実現に向けた取組

(1) 基本的な考え方

これまでも方向性や構想の検討にあたって市民ニーズの反映等に取り組んできましたが、「人 まち 海をつなぐ 元気都市のにぎわいターミナル」に向けた「青森駅複合拠点プロジェクト」及び「総合交通ターミナル充実プロジェクト」の実現に際し、各事業実施には多くの費用と長い時間がかかることから、各事業の透明性、公正性を確保するとともに、ターミナル駅である青森駅の利便性・安全性を確保し計画的に進捗を図るため、鉄道事業者と都市基盤整備事業者との連携と協力が不可欠です。

また、市民が日常生活において利用するとともに、観光客等の来訪者をもてなす場として活用するためには、ハード整備の進捗とあわせて、市民等の主体的な関与のもと、駅を中心に「人がたまる」仕掛けづくりに取り組むことが必要です。

そこで、事業の効果を確実に高め、にぎわいの相乗効果へとつなげていくため、基本方針に定めた「まちを共に創り、育てる」視点を踏まえ、構想・計画段階から市民との対話の場をつくり利用者ニーズを取り入れるなど、市民、行政、事業者、その他関係者が情報を共有しながら、各々の役割を認識し責任を果たすとともに、相互に連携、協力しながら一体的・継続的にまちを育てていく、協働のまちづくりを推進していきます。

(2) 計画実現に向けたロードマップ

各事業については、本基本計画策定後、速やかに具体的な事業計画の検討に着手するとともに、平成 27 年度を中期目標として段階的な整備を進めます。

重点プロジェクトに係るロードマップ

	短期	中期	長期
目 標	市民参画のもとで基本設計等を実施し、事業の詳細を決定	駅機能・回遊機能・西口交通結節機能の整備に先行着手 現駅舎撤去後、直ちに都市機能等整備に着手	開業後早期に複合都心核のオープニング 賑わい創出に向けた継続的な取り組み
回遊機能 (自由通路等)	計画(設計等)	工 事	供 用
駅機能 (駅舎等)	計画(設計等)	工 事	供 用
都市機能 (都市サービス施設等) 東口交通結節機能	計画(構想・設計等)		工 事 供 用
西口交通結節機能	計画(設計等)	用地買収 工 事	供 用

★
第二の開業
北海道新幹線開業

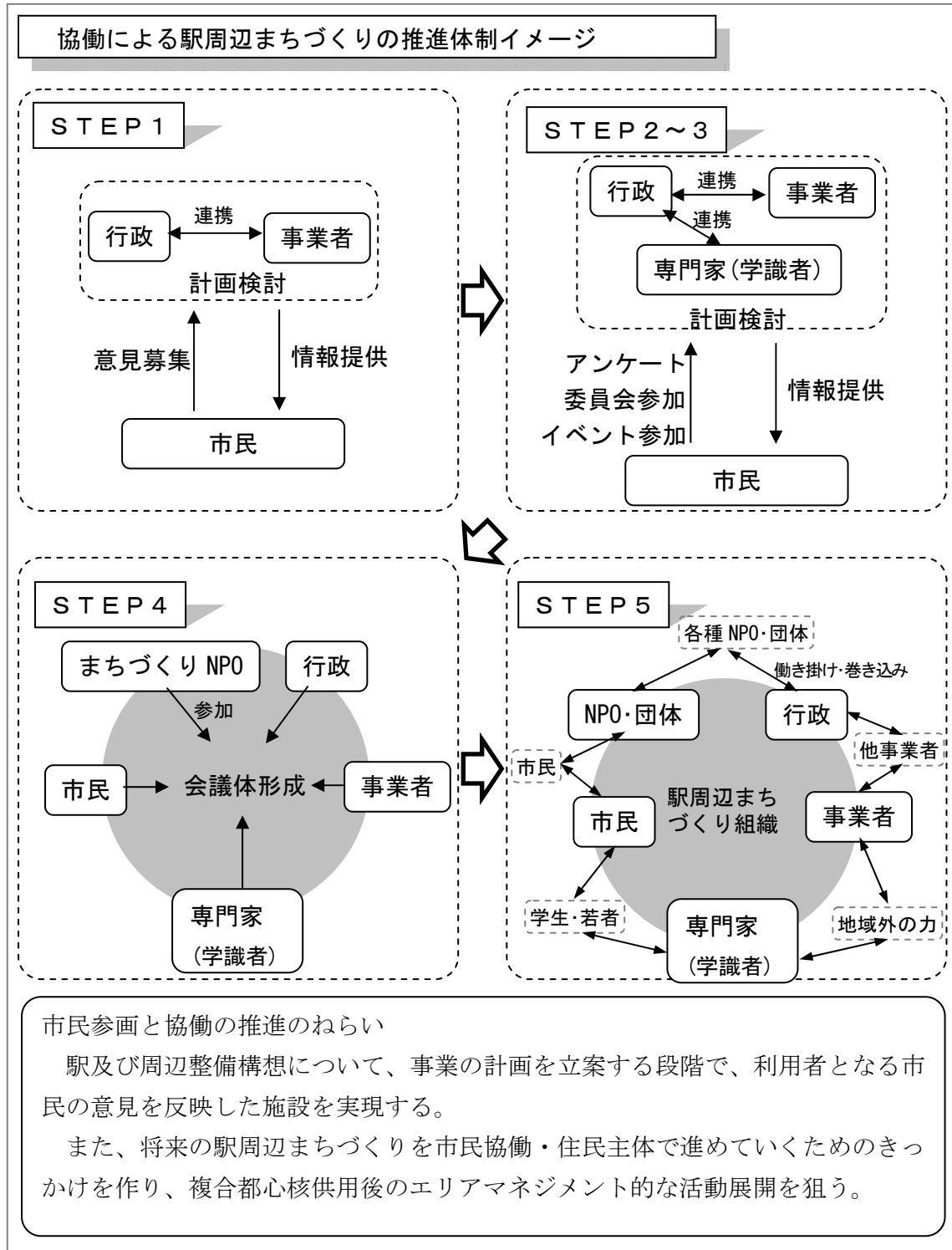
また、ハード整備の進捗に併せ、市民等のまちへの関心や愛着を醸成し、継続的に関与しながらまちを育てていく取り組みとして、今後の各プロジェクトの実施にあたって、計画、事業実施、管理等の各プロセスを通じ、それぞれの段階に応じて適切な手法を選択して情報共有と合意形成に努め、市民等の主体的な参画を促す取り組みを推進し、基本計画の実現に取り組んでいきます。

市民参画に係る段階的な取り組み

		これまで		これから		
		STEP1	STEP2	STEP3	STEP4	STEP5
段階		まちづくりの方向性を決定する段階	事業の構想を定める段階	事業計画を定める段階	事業実施(整備)段階	施設の活用段階
市民参画の目的		●将来都市像やまちづくりの基本理念の合意形成と意識共有	●まちづくりの方向性の具体化に向けた事業構想の合意形成と意識共有	●構想に基づく各事業の質を高めるための検討の深度化 ●まちづくりの担い手の育成	●各事業の円滑な実施 ●まちづくりの担い手の育成	●エリアマネジメント等のまちづくり活動への発展・継続
市民参画の取り組み内容	考え方	●これまでのまちづくりの情報提供・共有 ●まちづくりへの大まかな市民ニーズや意識を把握	●方向性の確認 ●まちの将来イメージ等の具体的な市民ニーズの把握 ●事業の構想(位置・規模等)案の情報提供と透明性確保 ●構想の説明責任の達成	●構想の確認 ●バリアフリー等計画・設計に対する個別ニーズの把握 ●事業計画(デザイン、機能等)案の情報提供と透明性確保 ●各事業の説明責任の達成	●計画の情報提供・共有 ●管理運営主体や役割分担等の協議・調整 ●参加型イベント等による施設への関心と親しみの醸成	●管理運営へのニーズの把握 ●継続的な施設への関心と愛着の醸成 ●多様な市民活動を促進
	主な手法	・あおもり市民100人委員会 ・市民意見募集	・専門家による委員会 ・アンケート ・フォーラム ・パブリックコメント	・専門家による委員会 ・アンケート ・フォーラム ・パブリックコメント 等的手法を適切に選択	・関係者による勉強会 ・フォーラム ・ポスターセッション ・説明会、ミーティング ・出前講座 ・工事見学会 ・施設整備への参加 ・ネーミング募集 ・オープニングイベント 等的手法を適切に選択	・まちづくり協議会 ・NPO、まちづくり会社 ・アンケート ・集客イベント ・各種サービス提供活動 ・環境維持、美化活動 ・地域防犯活動 等的手法を適切に選択
主な成果		まちづくりの方向性「青森駅を中心としたまちづくり(H21年度)」を取りまとめ	青森駅を中心としたまちづくり基本計画の策定	各事業計画・設計の実施	担い手の組織化と運営スキームの確立	継続的な施設活用によるにぎわいの周辺への波及

(3) 協働推進の仕組み

本基本計画を協働のまちづくりの下で推進するため、各事業計画や住民参画の取り組みへの指導・助言を行い、一体的・継続的なまちづくりをコーディネートする組織を設立すると共に、事業の進捗に併せ、多様なまちづくり主体のネットワーク形成に向け検討を行います。



資料

用語解説

アクセス

交通や連絡の便のこと。

インパクト

受け手に与える強い影響や強い印象のこと。効果。

ウォーカブルタウン

生活に必要な環境・機能が徒歩圏内にそろっているまちのこと。

ウォーターフロント地区

まちに隣接する都市的な開発が行われた水辺空間。青森ベイブリッジ、八甲田丸、ねぶたの家ワ・ラッセ、青い海公園などが連なる一帯のこと。

NPO

利益を求めめるためではなく、主に公益的な目的の実現のために活動する組織のこと。

エリアマネジメント

地区単位で住民や企業などが中心となって、防災・防犯、イメージアップなど、まちの運営に協力して取り組む都市再生の手法のこと。

エントランス

入り口、玄関のこと。

オストメイト

人口肛門・人工膀胱を保有している方のこと。

回遊

目的だけで完結せずに、目的外の施設に立ち寄るなど、来街者がまちをよく歩き回ること。

界索性

商店街のにぎわいや生業の活気といった、生活感あふれる雰囲気を感じさせる個性的なまち並のこと。

協働

課題などの解決に向け、各主体が目的を共有し、互いに特性や違いを認め、それを尊重しつつ対等な立場で役割分担しながら、相乗効果を発揮するため協力・連携すること。

グループヒアリング

小グループを選出し、ニーズや期待等に関するヒアリング調査を実施し、意見の集約を図る手法のこと。

公共交通

鉄道、路線バス、タクシー、航空機、船舶など、不特定多数の人が利用する交通のこと。

交通結節機能

駅前広場や駐車場、駐輪場などのように鉄道、バス、自転車などの複数あるいは異種の交通手段を接続する機能のこと。

コーディネート

いろいろな要素を統合したり調整したりして、一つにまとめ上げること。

コミュニティサイクル

レンタサイクルの形態のひとつ。複数のところに設置してある自転車を好きな場所で借り、返却することができるシステムのこと。

コンパクトシティ

市街地の拡大抑制、既存都市機能の有効活用などを基本とし、効果的・効率的な都市整備や市街地の周辺に広がる自然・農業環境との調和などを目指すまちづくりの方針のこと。

再生可能エネルギー

太陽光・太陽熱、水力、風力、バイオマス、地熱など、自然環境の中で繰り返し起こる現象から取り出すエネルギーの総称のこと。

シェルター

バス停の上屋など交通機関において旅客等を雨風から守る施設のこと。

自由通路

鉄道駅の構内を横断する通路のうち、鉄道利用者に限らない歩行者が通行する通路のこと。

シームレス

複数のサービスを「継ぎ目のないように」違和感なく連続して行えるようにすること。

親水空間

港湾や河川で、水に触れたり、接したりして水に親しむことのできる緑地や護岸などのこと。

ストリートファニチャー

道路上に置く備品の総称。ベンチ、街灯、案内板、モニュメント等の歩行者の快適さを提供するための設備のこと。

正のスパイラル化

各段階において、必要となる精査や改善を施し、循環的に成長させていくことで、らせん状（スパイラル）に昇華するような開発工程をたどるまちづくり手法のこと。

セットバック

建築物の外壁を敷地境界線から後退させて建てること。

ターミナル

鉄道やバス等の路線の起終点で、多くの路線が集まり、多方面へ乗り換えていくことのできる交通拠点のこと。

地球温暖化

地球全体の平均気温が長期的に上昇していく現象のこと。

低炭素型都市づくり

CO₂ 排出量の少ない環境負荷の少ない都市づくりのこと。

動線

人や車の移動する経路のこと。

都市機能

商業機能、業務機能、居住機能、工業機能、レクリエーション機能など、都市の持つ機能の総称のこと。

トリガープロジェクト

都市の活性化を誘導し、その引き金となるプロジェクトのこと。

ニーズ

要求・要望のこと。

ネットワーク

流れやつながりのこと。

バリアフリー

障害者や高齢者などの生活に不便な障害を取り除こうという考え方のこと。

ビジョン

将来の見通しや構想、未来像のこと。

複合都心核

様々なニーズへの対応やにぎわい創出のため、駅機能、回遊機能、都市機能など複数の機能を集約化し、中心市街地活性化やまちの求心力の強化の要となる空間のこと。

プラットホーム

まちづくりや各事業を行う上で土台となる組織や仕組みのこと。

ブランド

地域のシンボル性や統一性により地域ブランドと称される。他と区別される独自性をもった無形資産のこと。

ポスターセッション

壁などに発表内容をまとめたものを掲示し、参加者の質問などに答えていく研究発表の形式のこと。

ポテンシャル

潜在的に持っている可能性としての力のこと。

まち育て

市民・行政・企業の協働作業により、まちの環境向上に継続的に取り組み、それにかかわる人間の意識・行動も育まれていくプロセスのこと。

マグネットポイント

人や物をひきつける場所のこと。

未利用エネルギー

河川水・下水等の温度差エネルギーや工場等の排熱など、今まで利用されていなかったエネルギーのこと。

メリット

利点のこと。

ユニバーサルデザイン

高齢であることや障害の有無などにかかわらず、すべての人が快適に利用できるように製品や建造物、生活空間などをデザインすること。

レンタサイクル

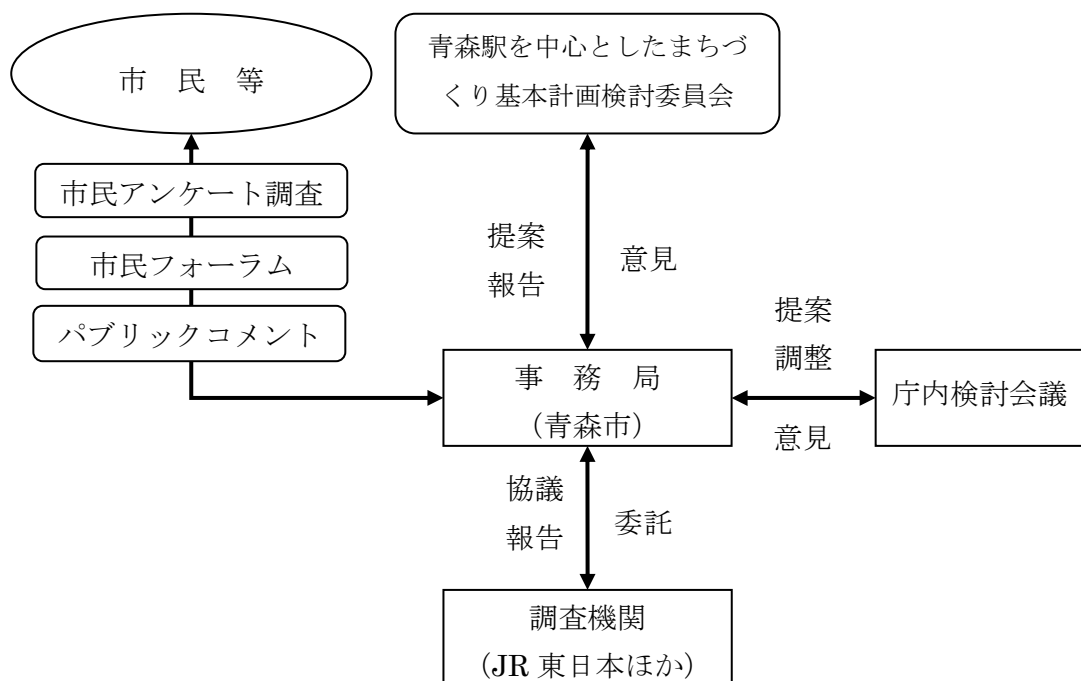
旅行者や地域住民に自転車を貸し出すサービスのこと。

ロードマップ

目標と工程が時系列で示された表のこと。

検討体制及び経過

① 検討体制



② 検討の経過

平成22年6月2日	第1回検討委員会
平成22年7月5～26日	市民アンケート実施（市民3,000人対象）
平成22年9月16日	第2回検討委員会
平成22年11月25日	第3回検討委員会
平成23年1月15日	市民フォーラム開催（約160名参加）
平成23年2月18日	第4回検討委員会
平成23年6月14日	第5回検討委員会
平成23年7月25日	
～8月24日	パブリックコメント
平成23年10月14日	第6回検討委員会
平成23年12月19日	第7回検討委員会