

< 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	44
1.1.12 都市計画制度の運用	48
1.1.13 都市づくりの現状と課題の整理	50
1.2 都市づくりの方向性	52
1.3 目指すべき都市構造	55
1.4 都市づくりの基本理念	56

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)

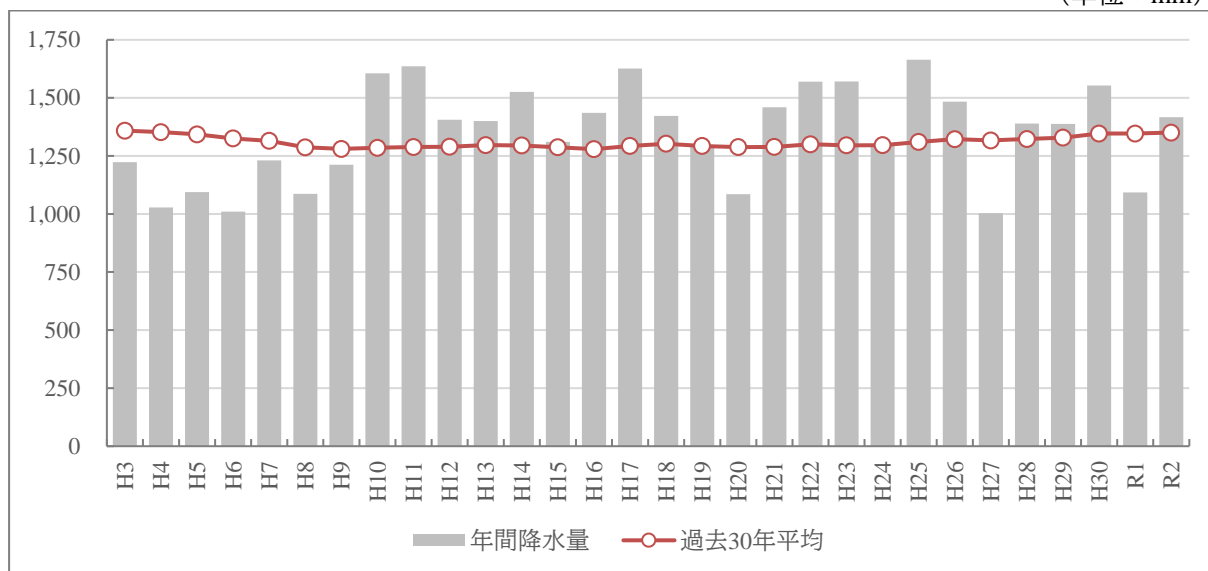


図 5 年間降水量の推移

※ 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)

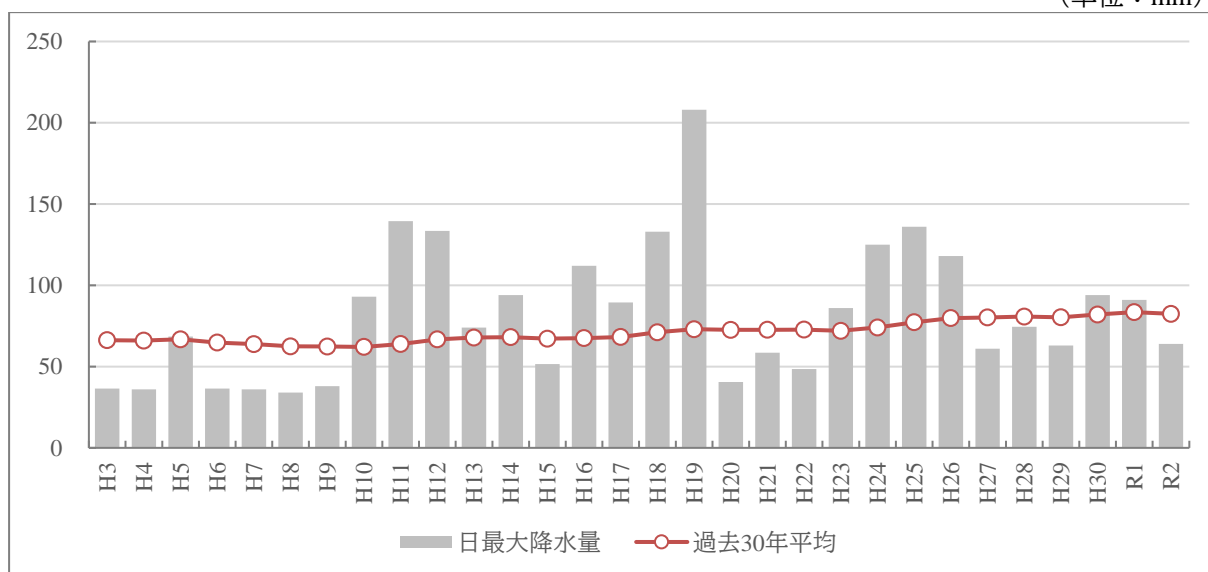


図 6 日最大降水量の推移

※ 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)

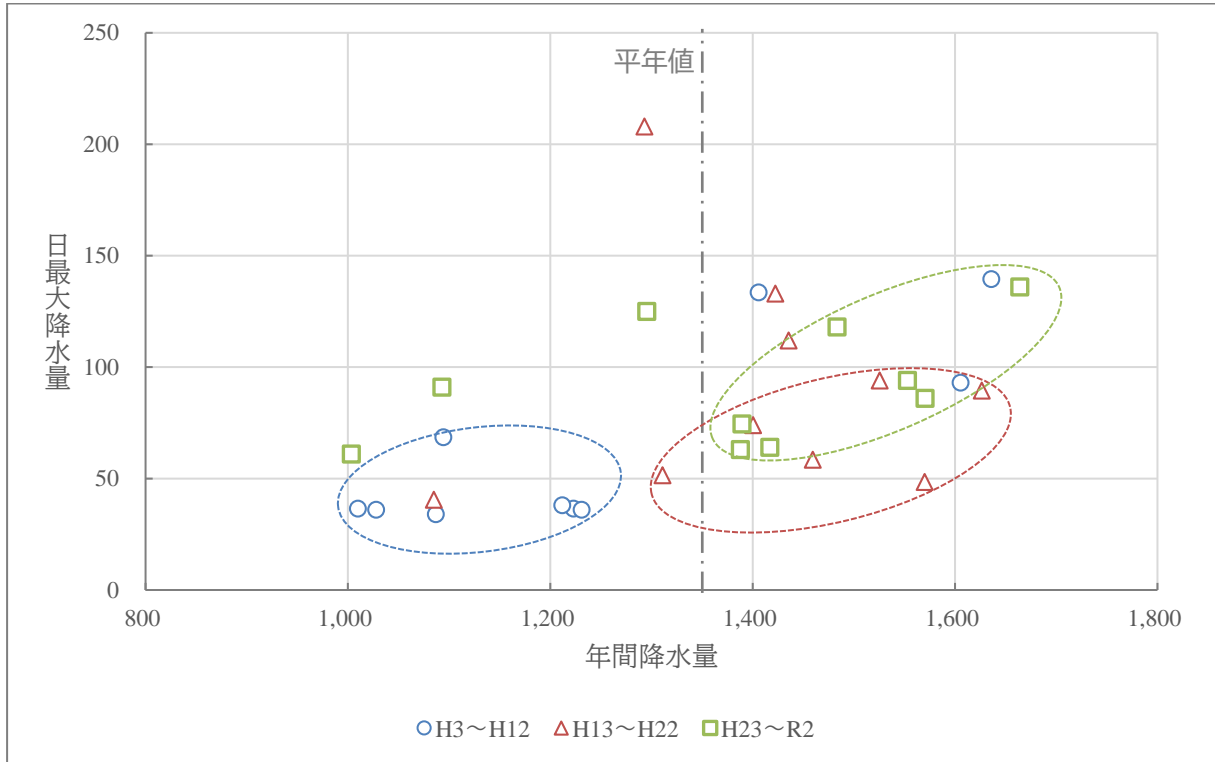


図 7 年間降水量と日最大降水量との関係

※ 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)

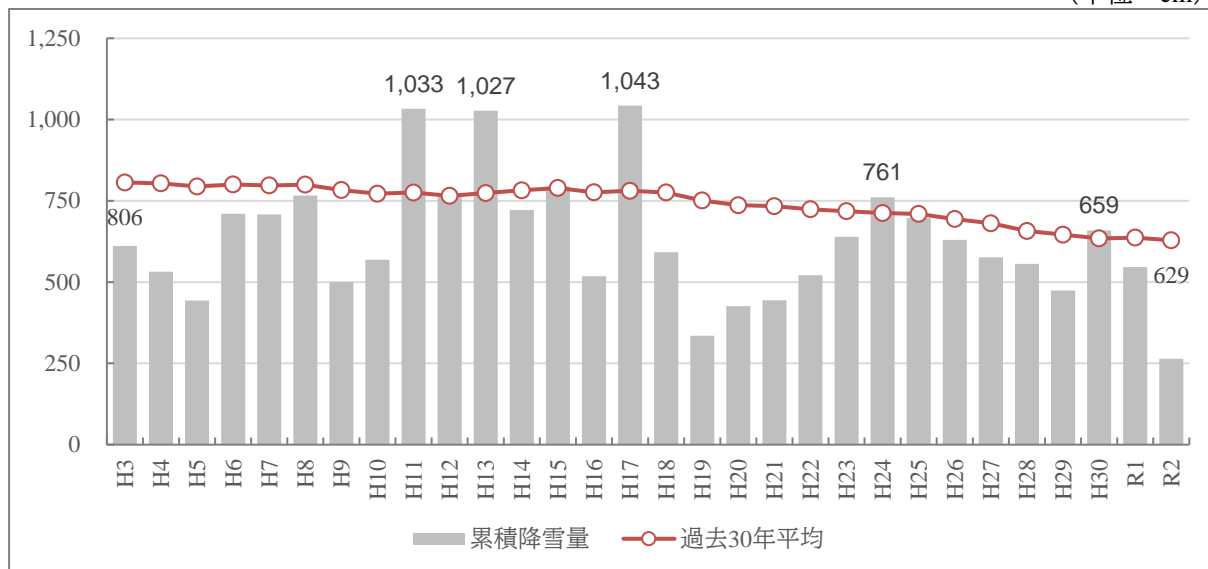


図 8 累積降雪量の推移

※ 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)

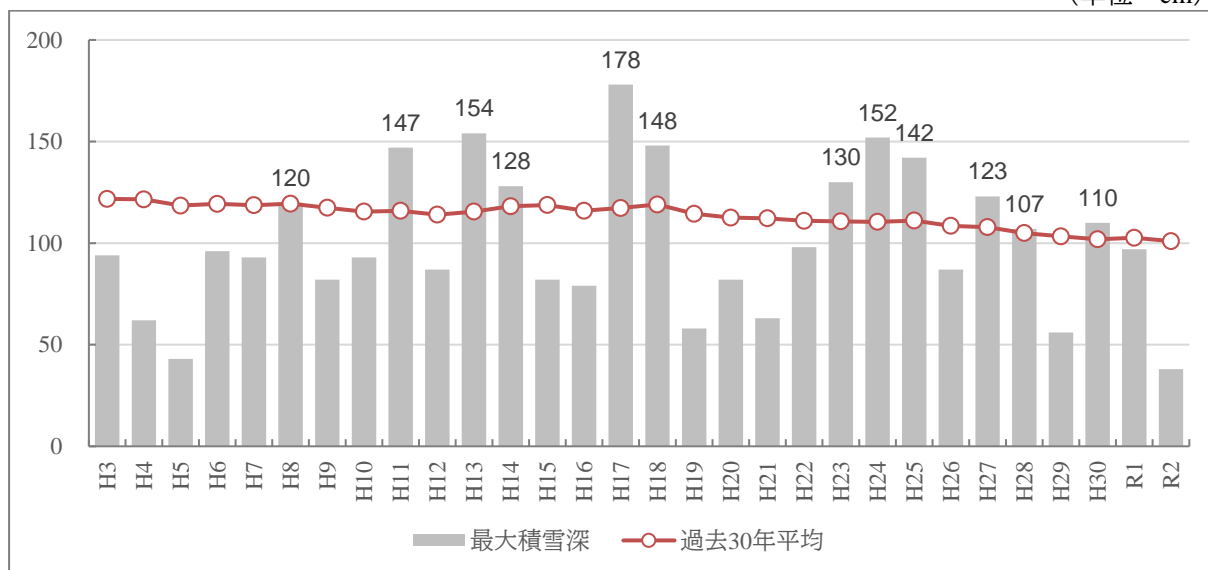


図 9 最大積雪深の推移

※ 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)

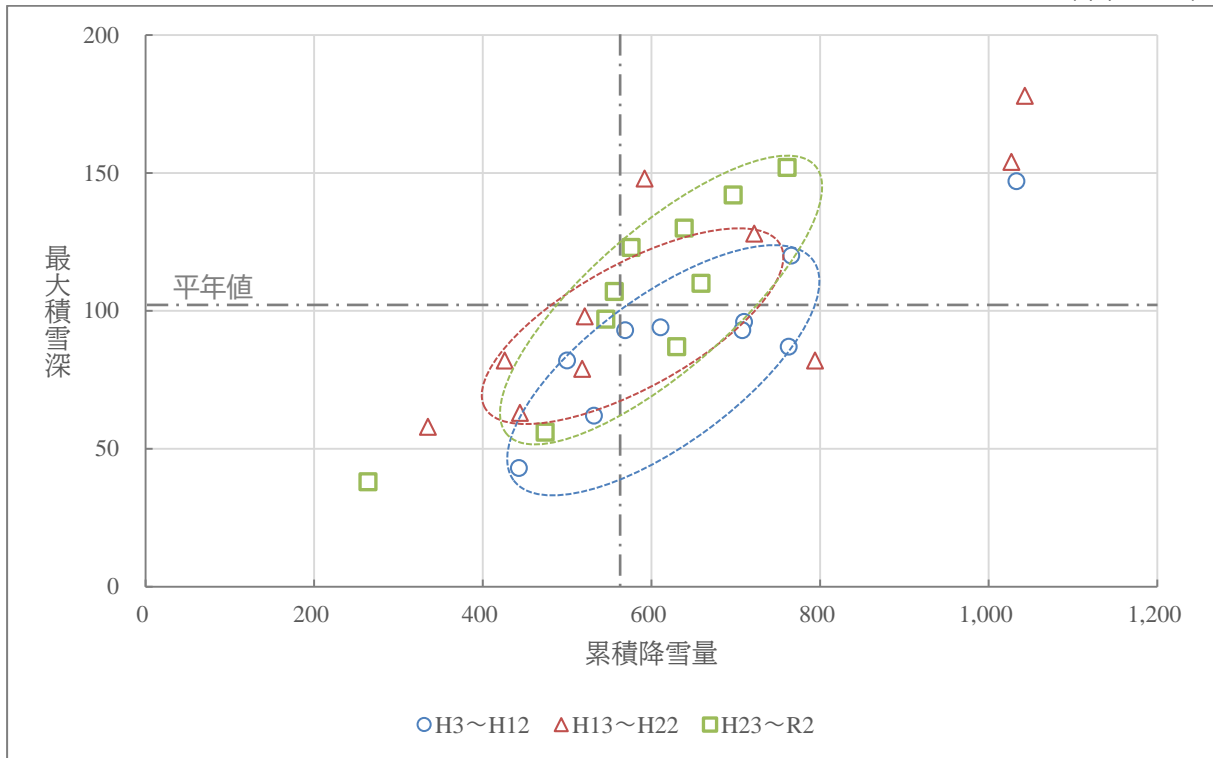


図 10 累積降雪量と最大積雪深との関係

※ 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、平成 27 年は 288 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、平成 27 年は 11.5%、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、平成 27 年は 60.0%、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、平成 27 年は 28.5%、令和 27 年には 47.7%となる見込みです。

(単位：千人)

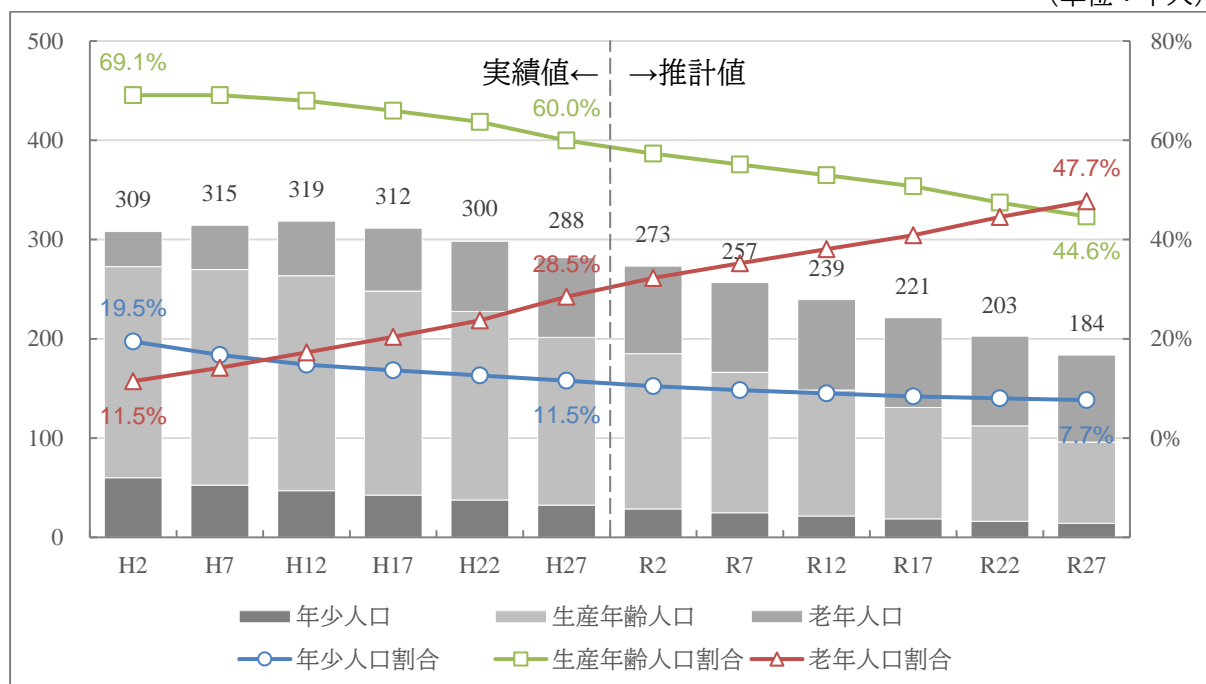


図 11 総人口・年齢 3 区分別人口の推移（実績）と将来推計

※ 上図は、平成 27 年以前は総務省「国勢調査」、令和 2 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。

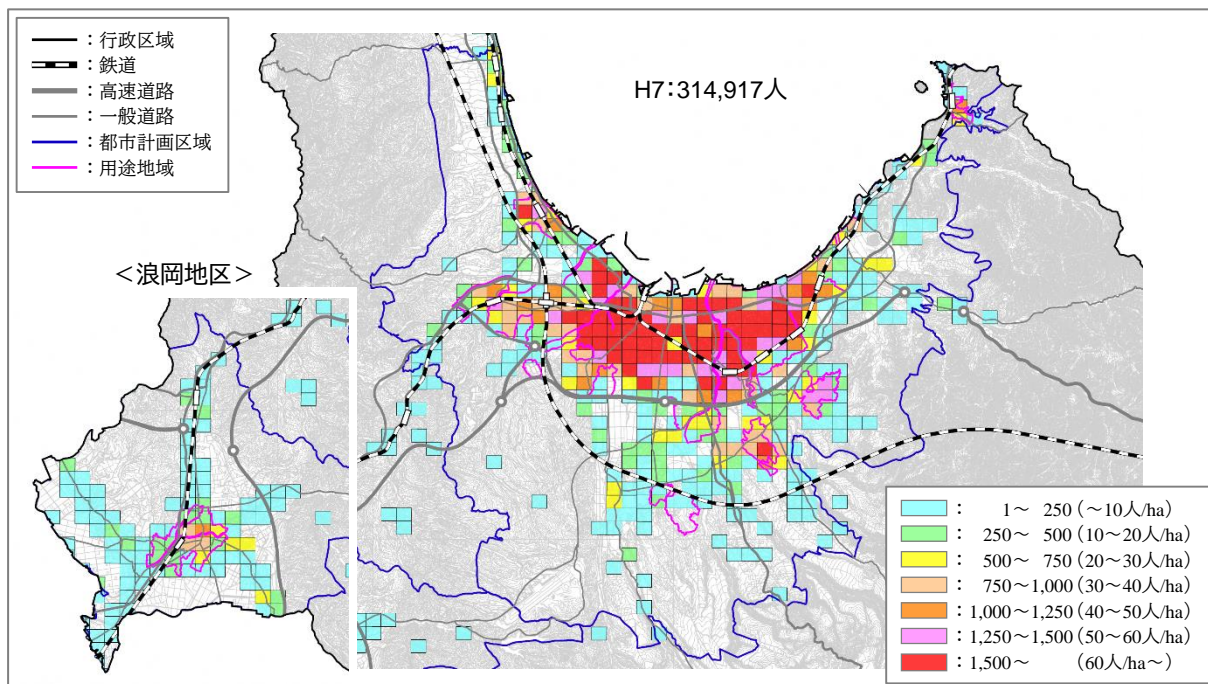


図 12 500m メッシュごとの総人口分布（平成7年）

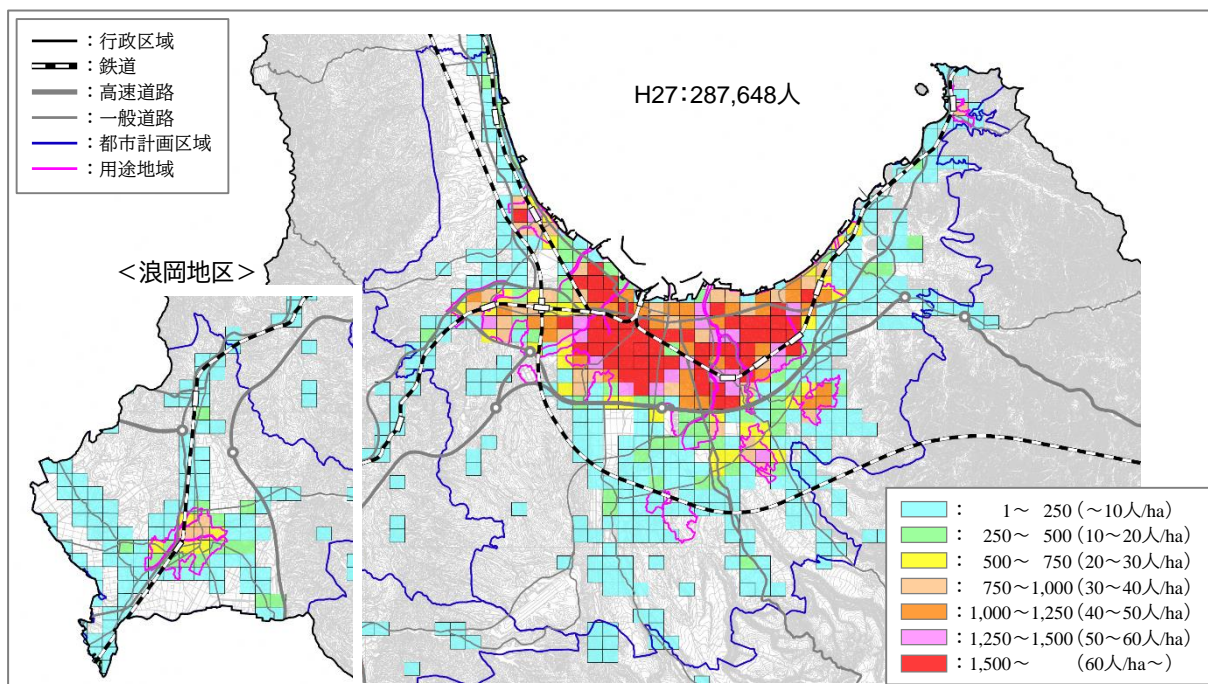


図 13 500m メッシュごとの総人口分布（平成27年）

※ 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。

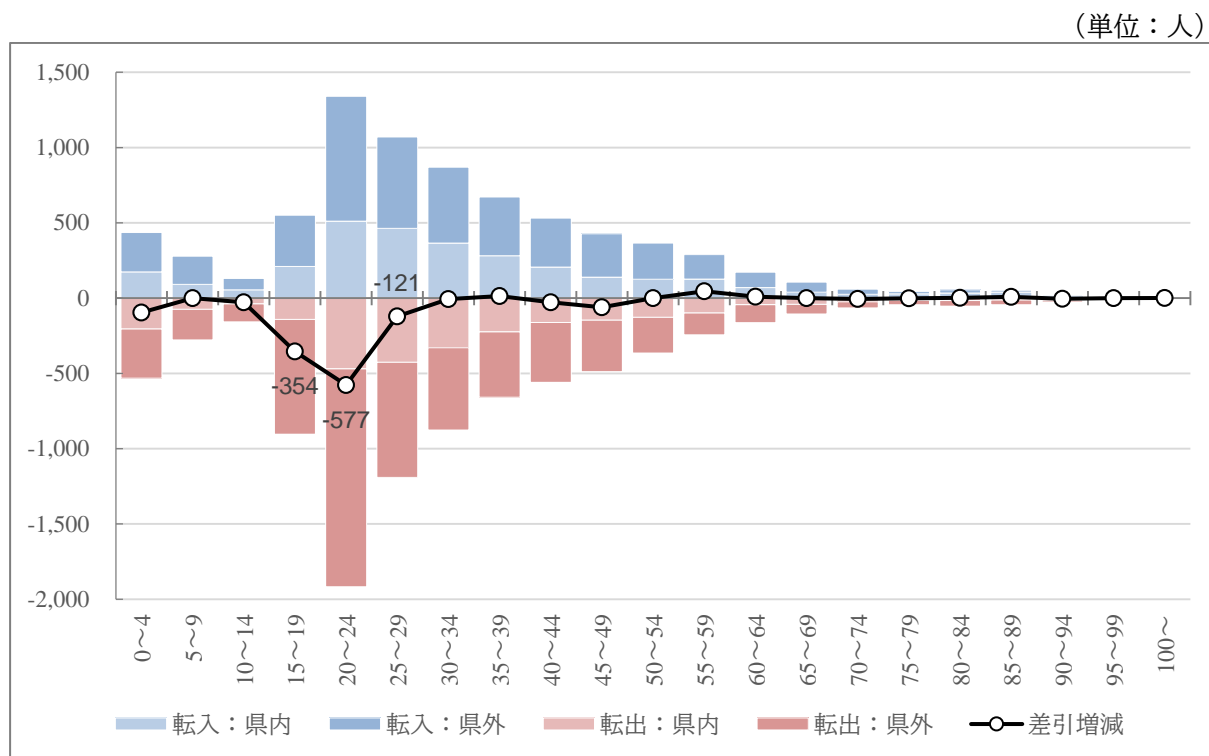


図 14 年齢別転入出の状況（H31.1～R1.12）

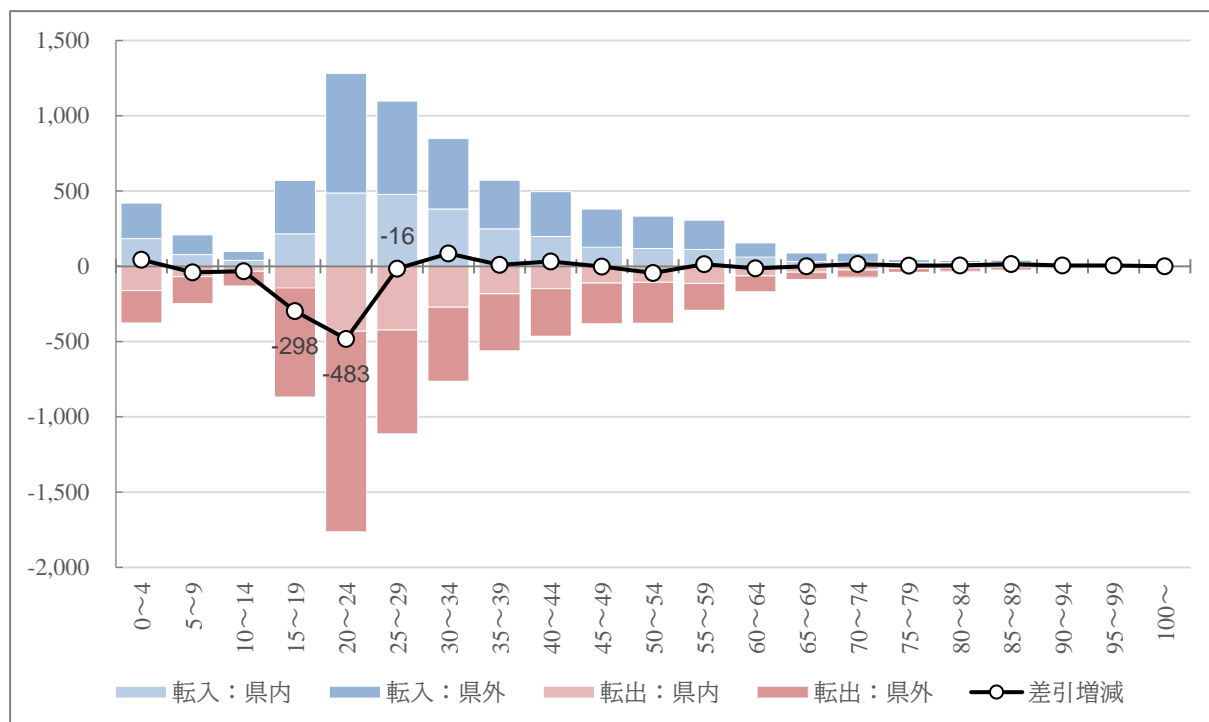


図 15 年齢別転入出の状況（R2.1～R2.12）

※ 上図は青森市調べ

【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)

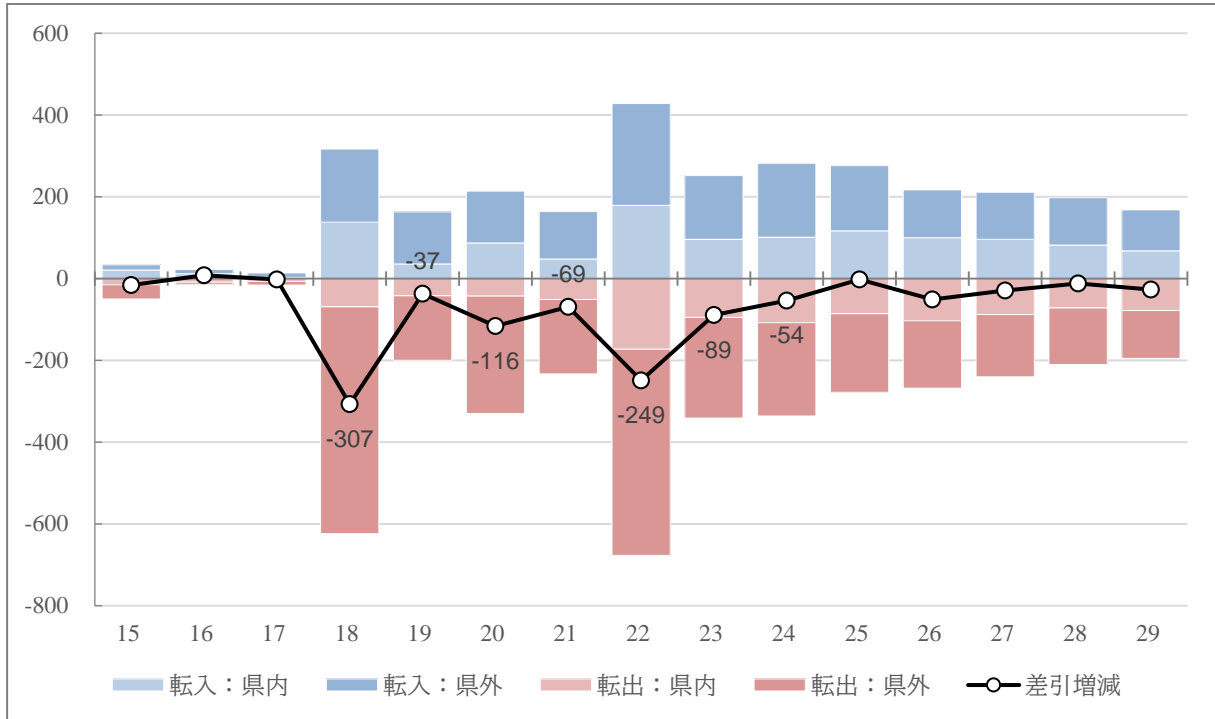


図 16 15～29歳の転入出の状況（H31.1～R1.12）

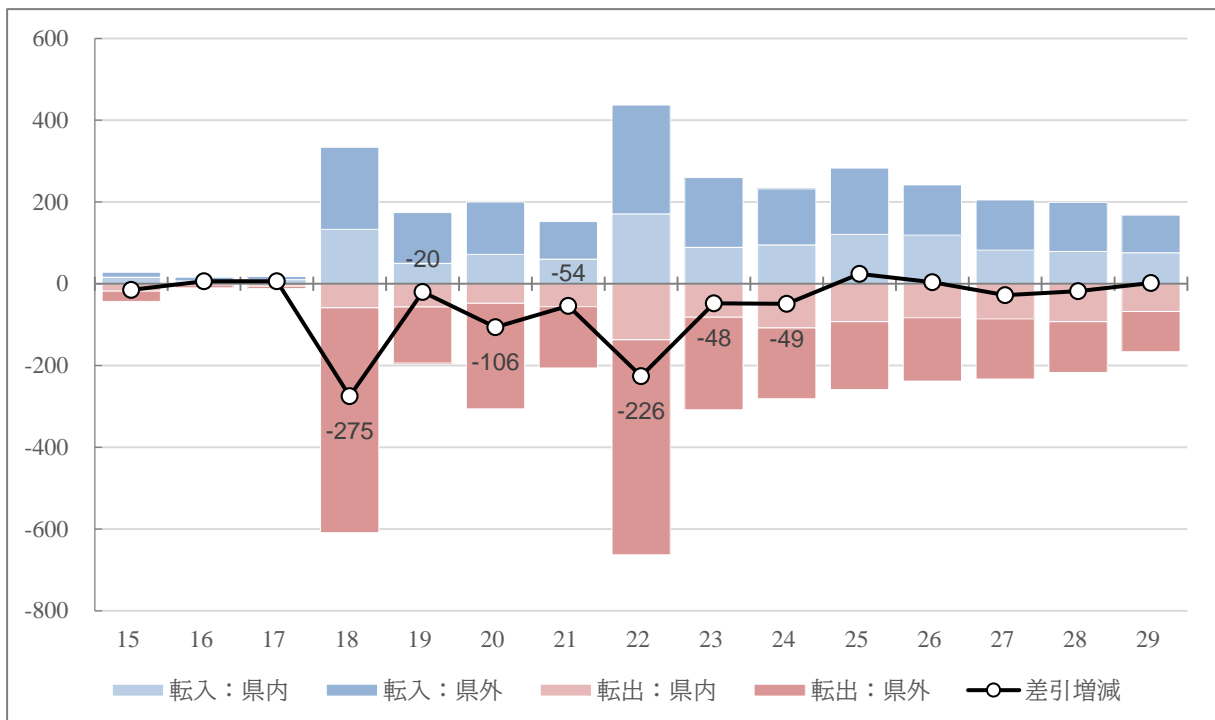


図 17 15～29歳の転入出の状況（R2.1～R2.12）

※ 上図は青森市調べ

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、平成27年においては118,234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、平成27年においては2.4人/世帯となっています。

(単位：世帯、人/世帯)

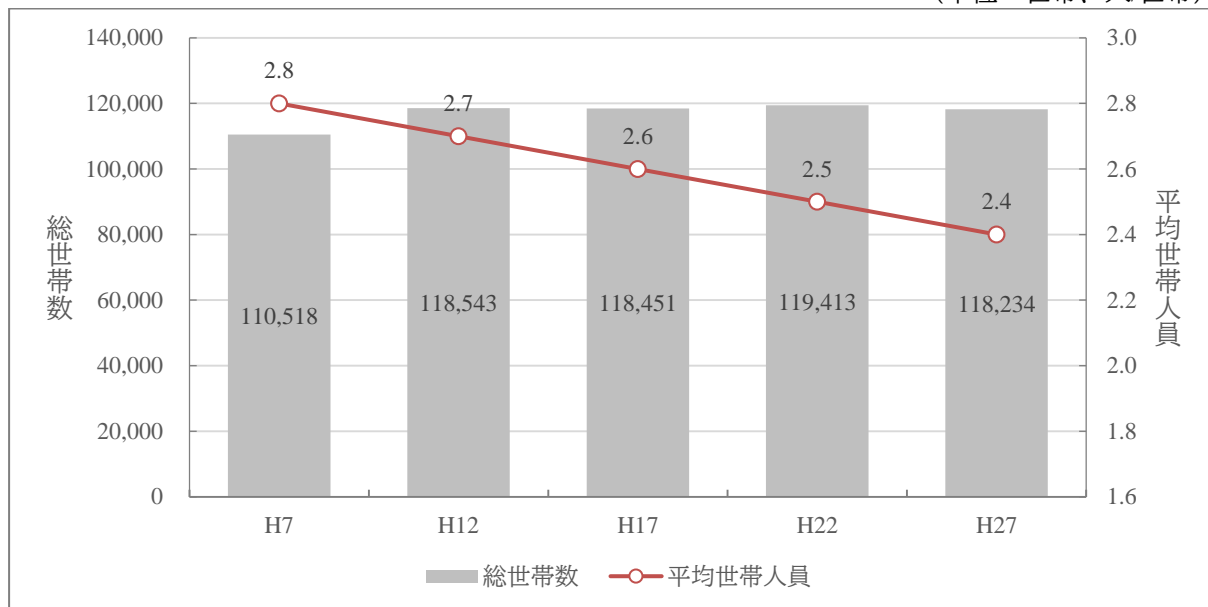


図 18 総世帯数と平均世帯人員の推移

※ 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、平成27年においては26,508世帯で、総世帯数の22.4%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。

(単位：世帯、人/世帯)

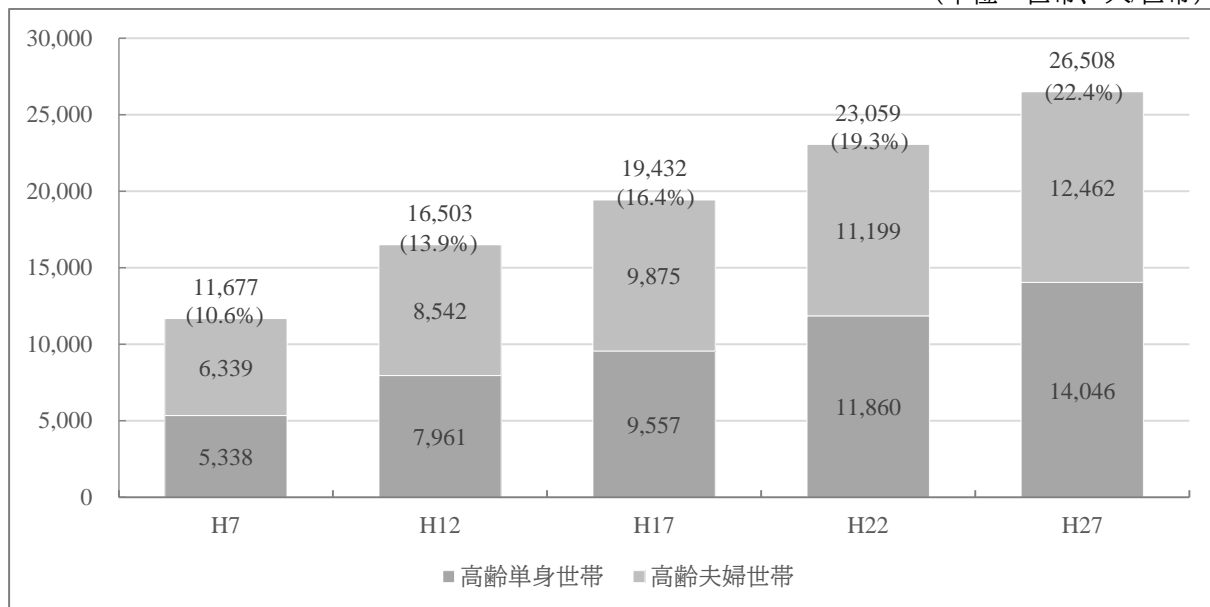


図19 高齢単身世帯及び高齢夫婦世帯の推移

() 内は、総世帯に占める高齢単身世帯・高齢夫婦世帯の割合

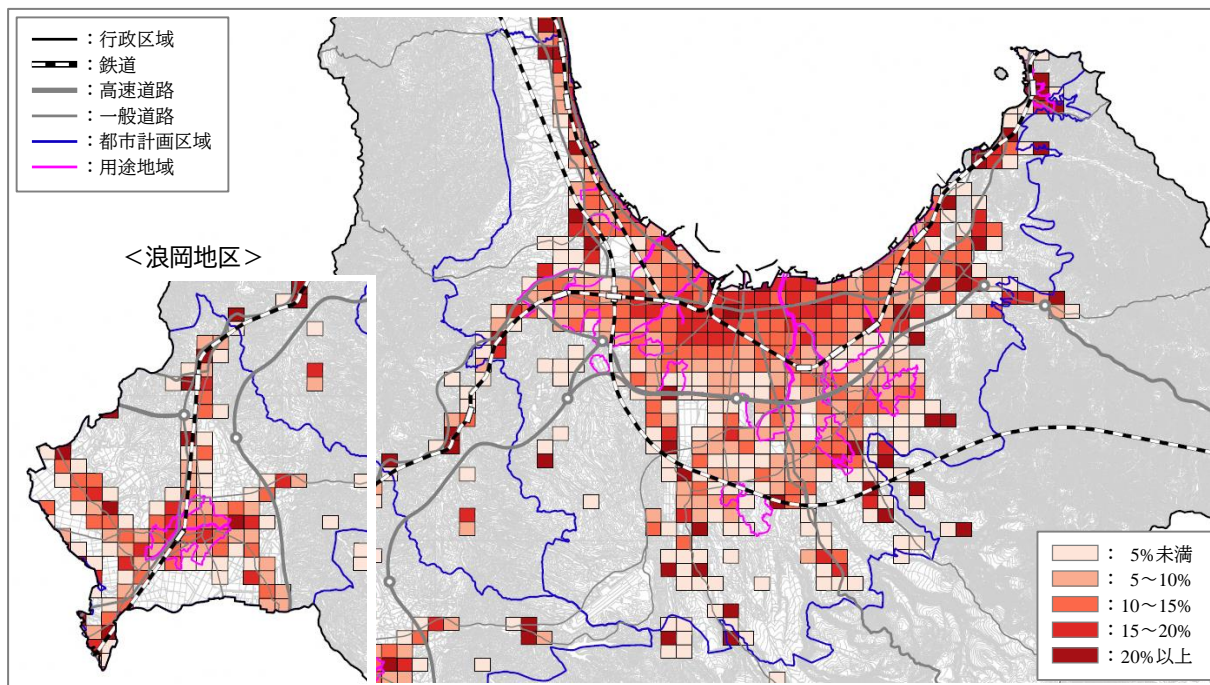


図20 500mメッシュごとの高齢単身世帯の分布(平成27年)

※ 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)

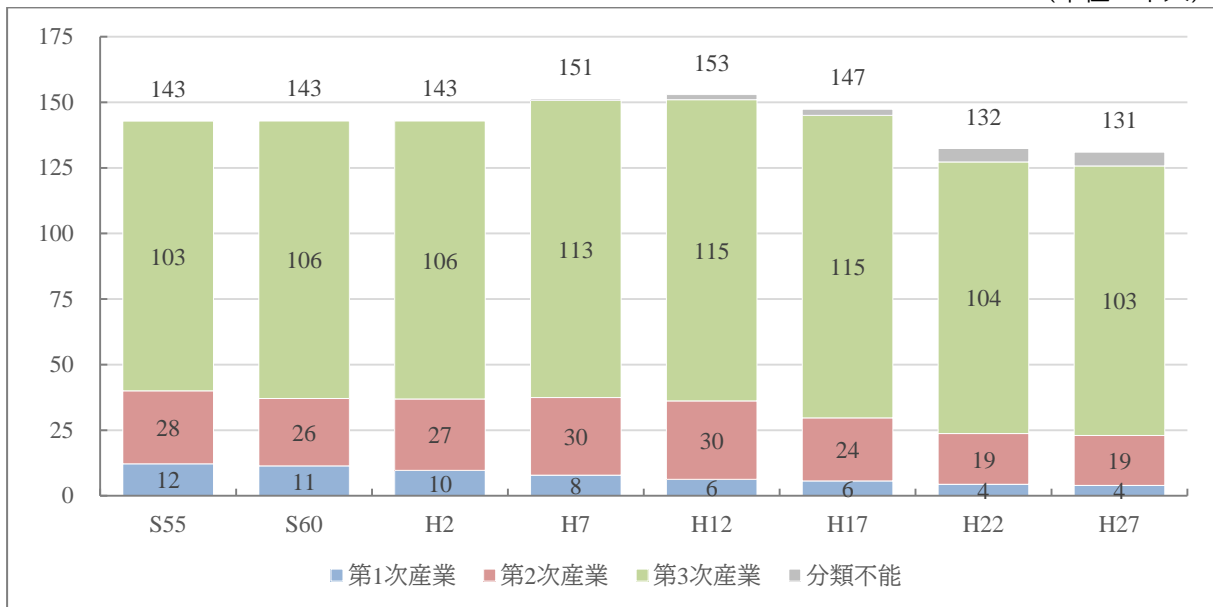


図 21 産業別就業人口の推移

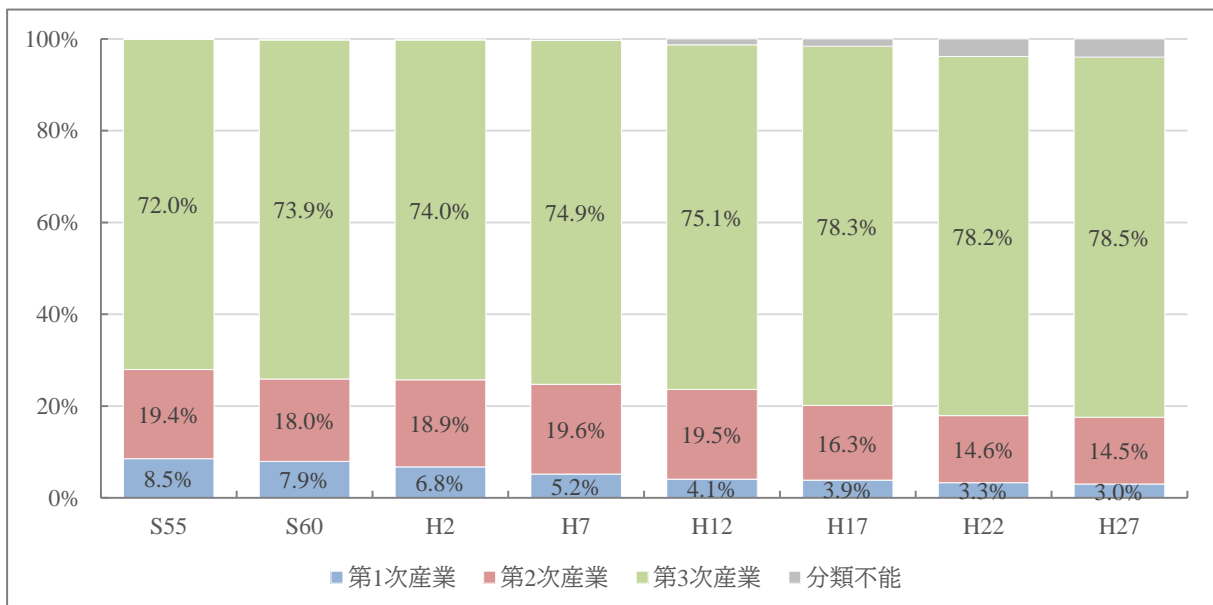


図 22 産業別就業人口構成比の推移

※ 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。

(単位：億円)

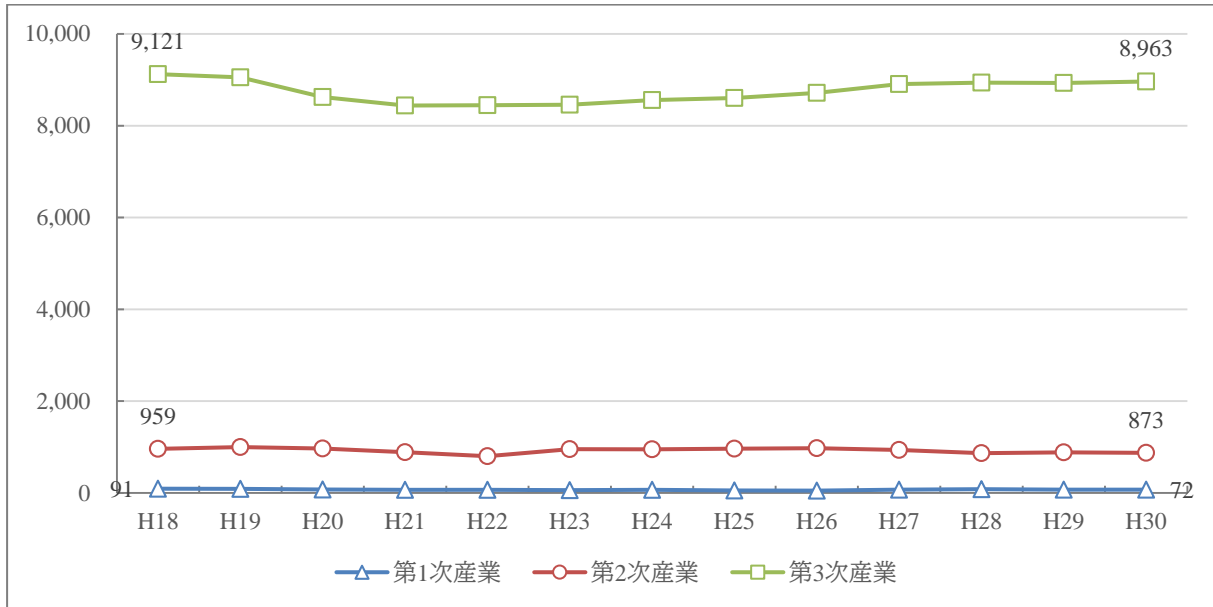


図 23 産業別総生産額の推移

※ 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わかります。

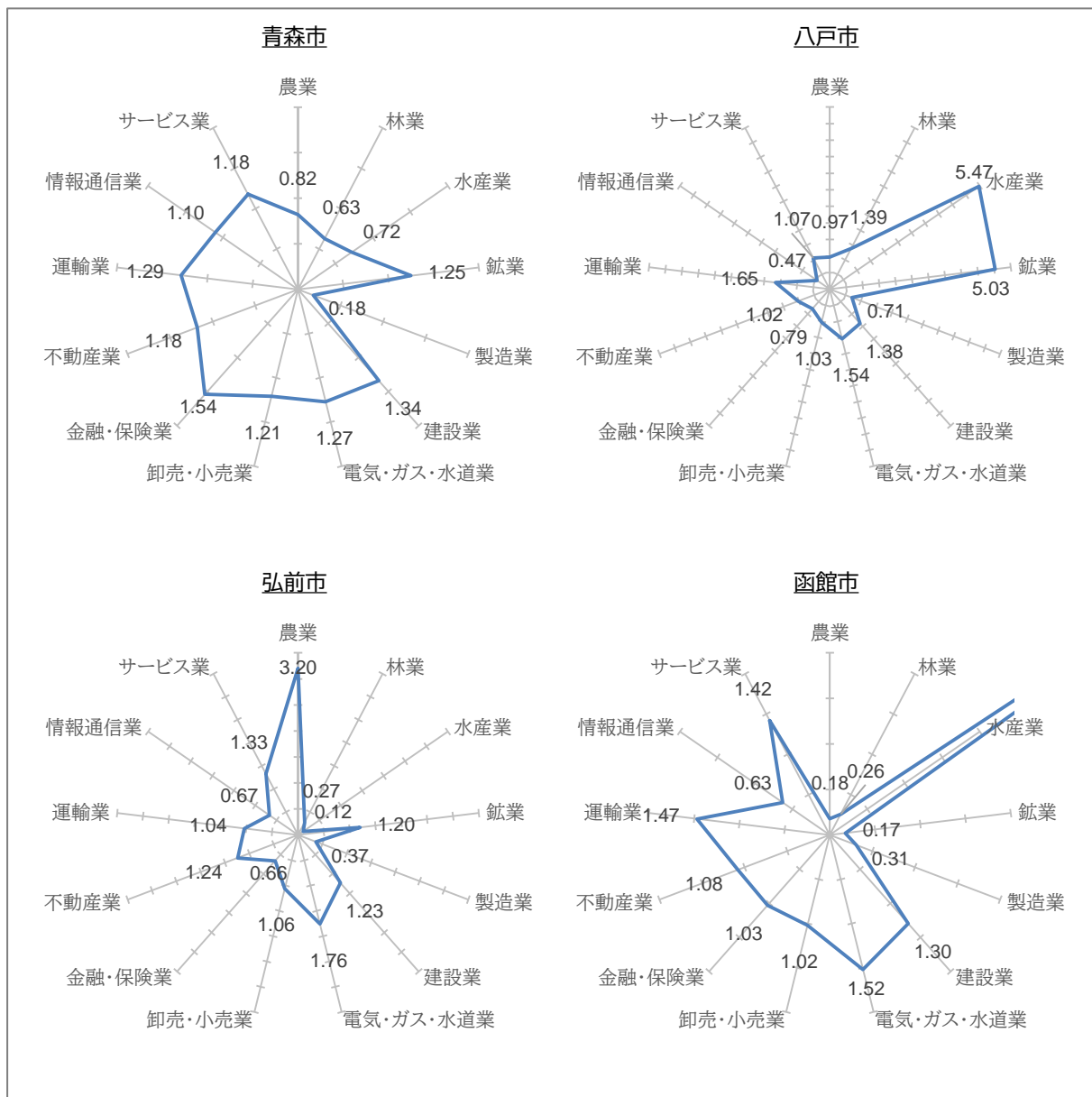


図 24 青森市・弘前市・八戸市・函館市の産業活動特化係数

※ 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)

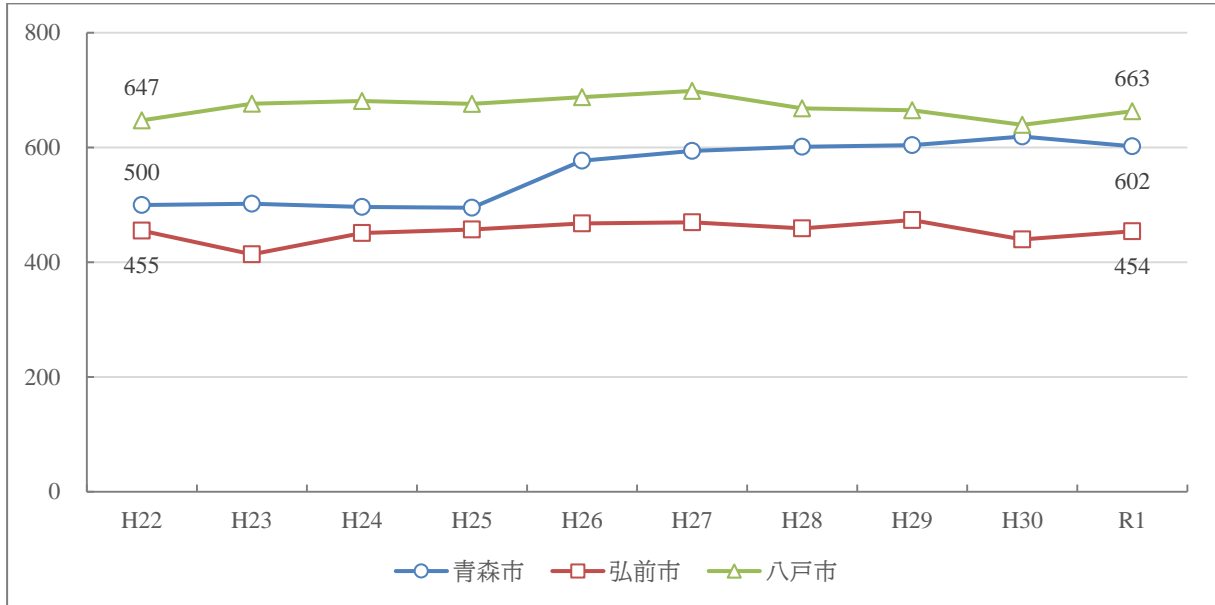


図 25 観光入込客数の推移

※ 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)

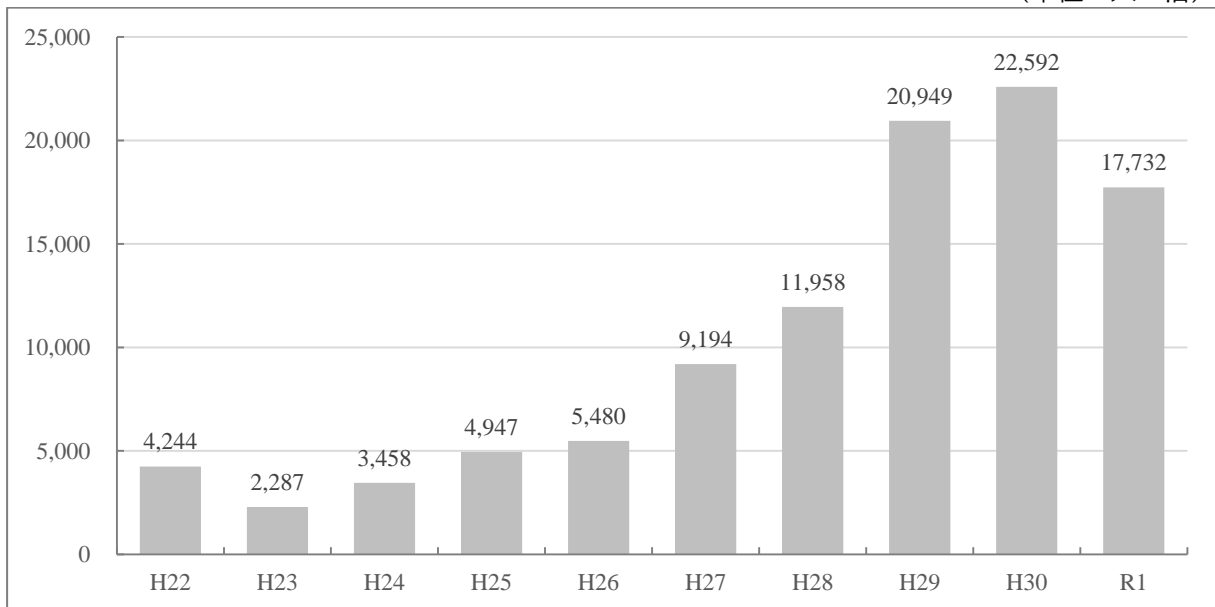


図 26 市内主要宿泊施設における外国人宿泊者数

※ 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 23,773ha、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

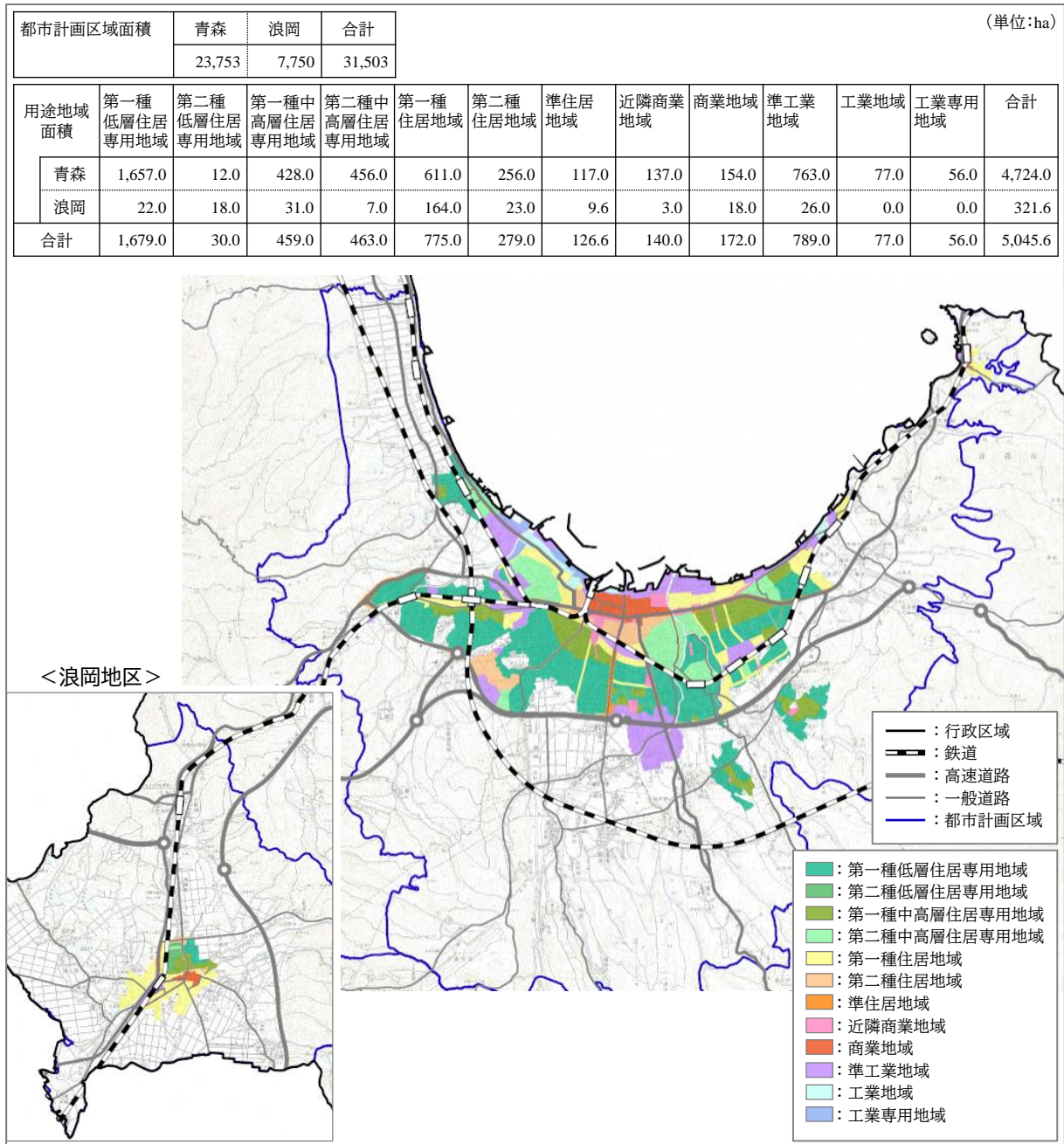


図 27 都市計画区域・用途区域 (平成 10 年)

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)
				23,773		7,744		31,517		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			

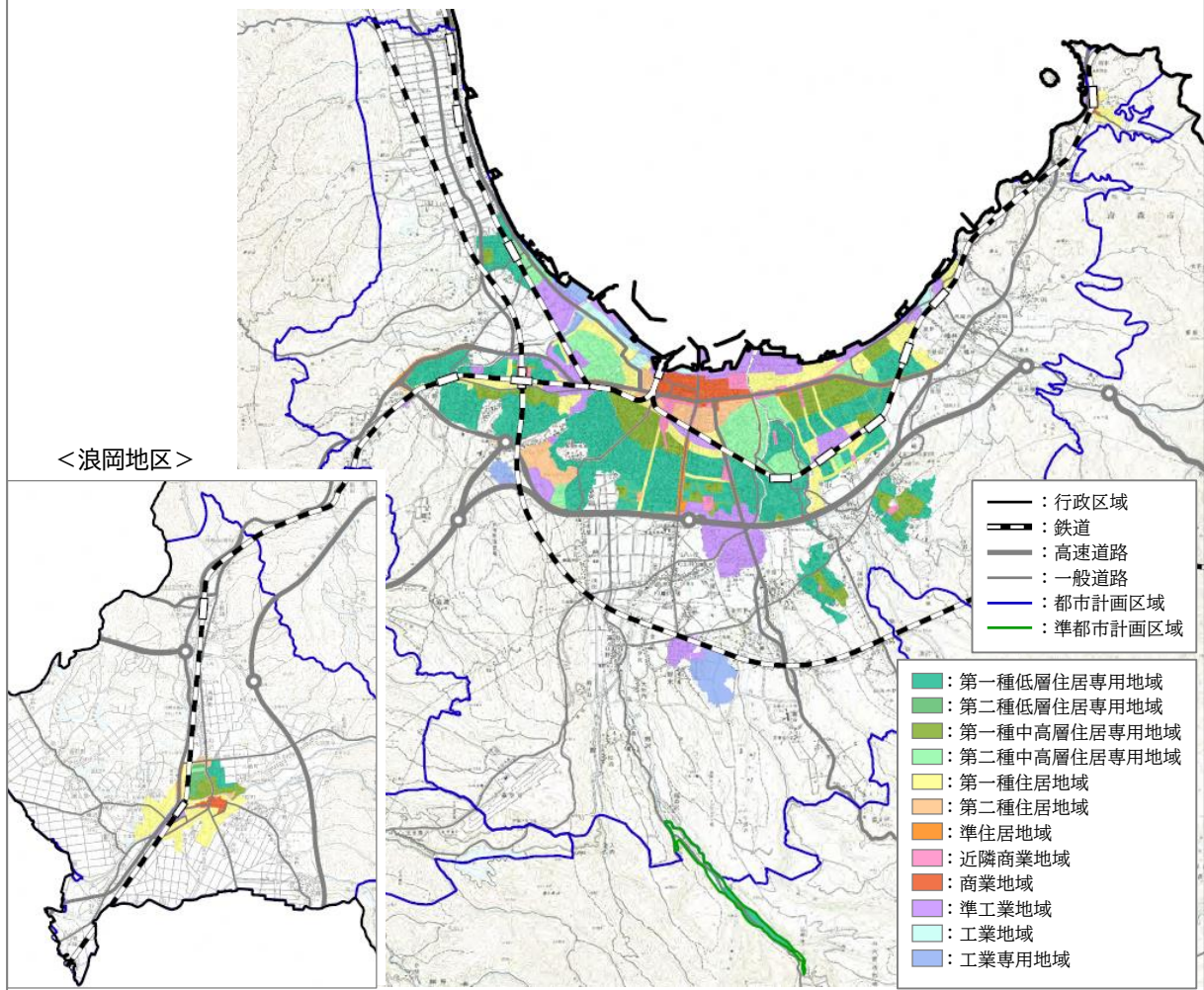


図 28 都市計画区域・用途区域 (令和 2 年)

(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。

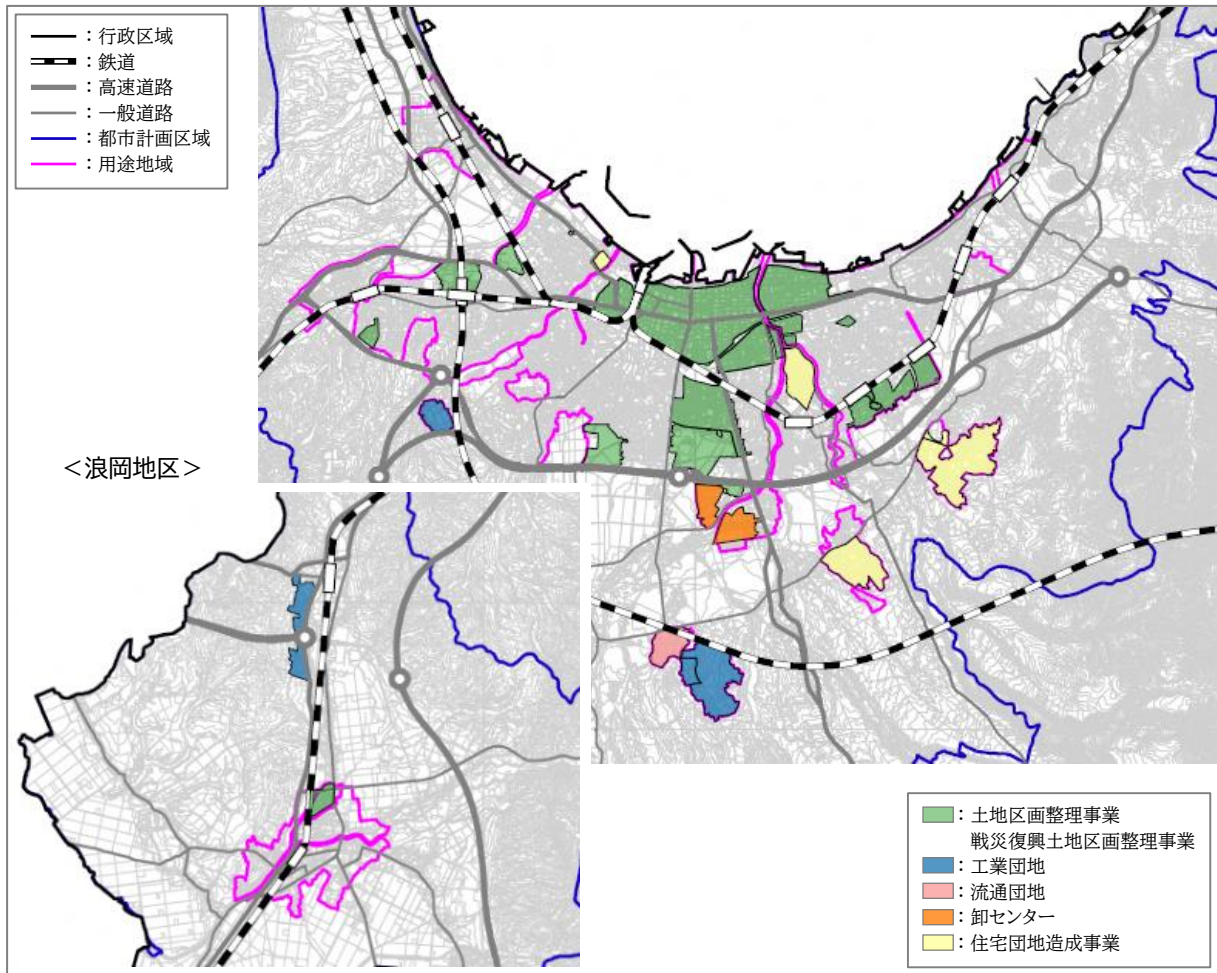


図 29 土地区画整理事業等の実施状況

(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。

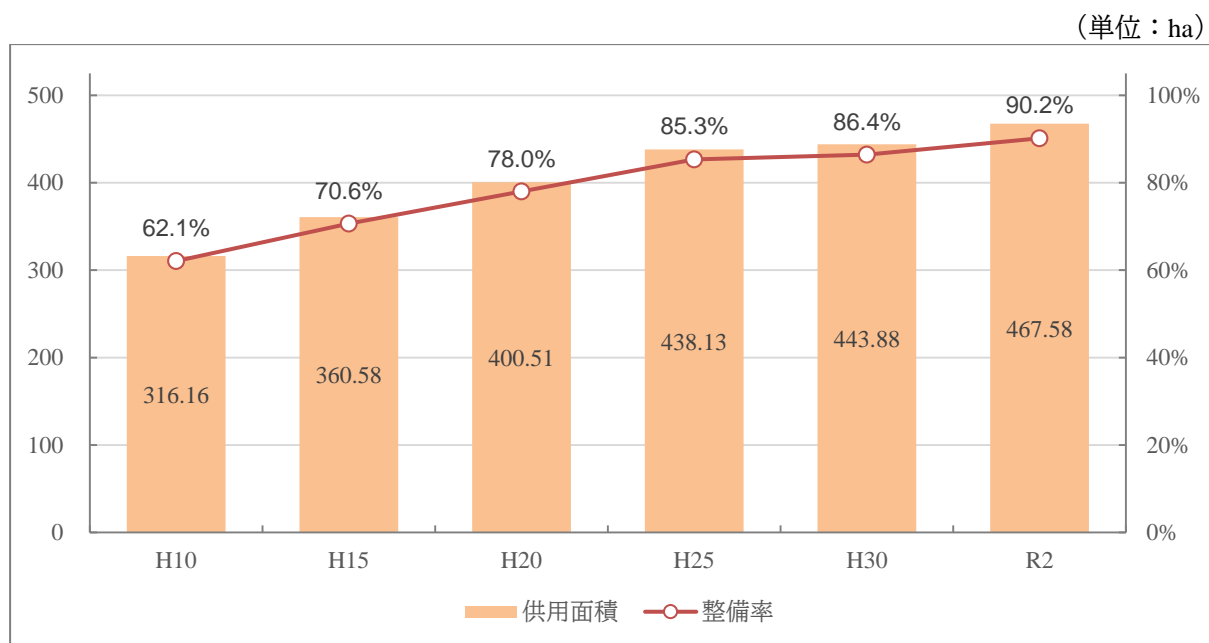


図 30 都市計画公園の整備状況の推移

※ 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。

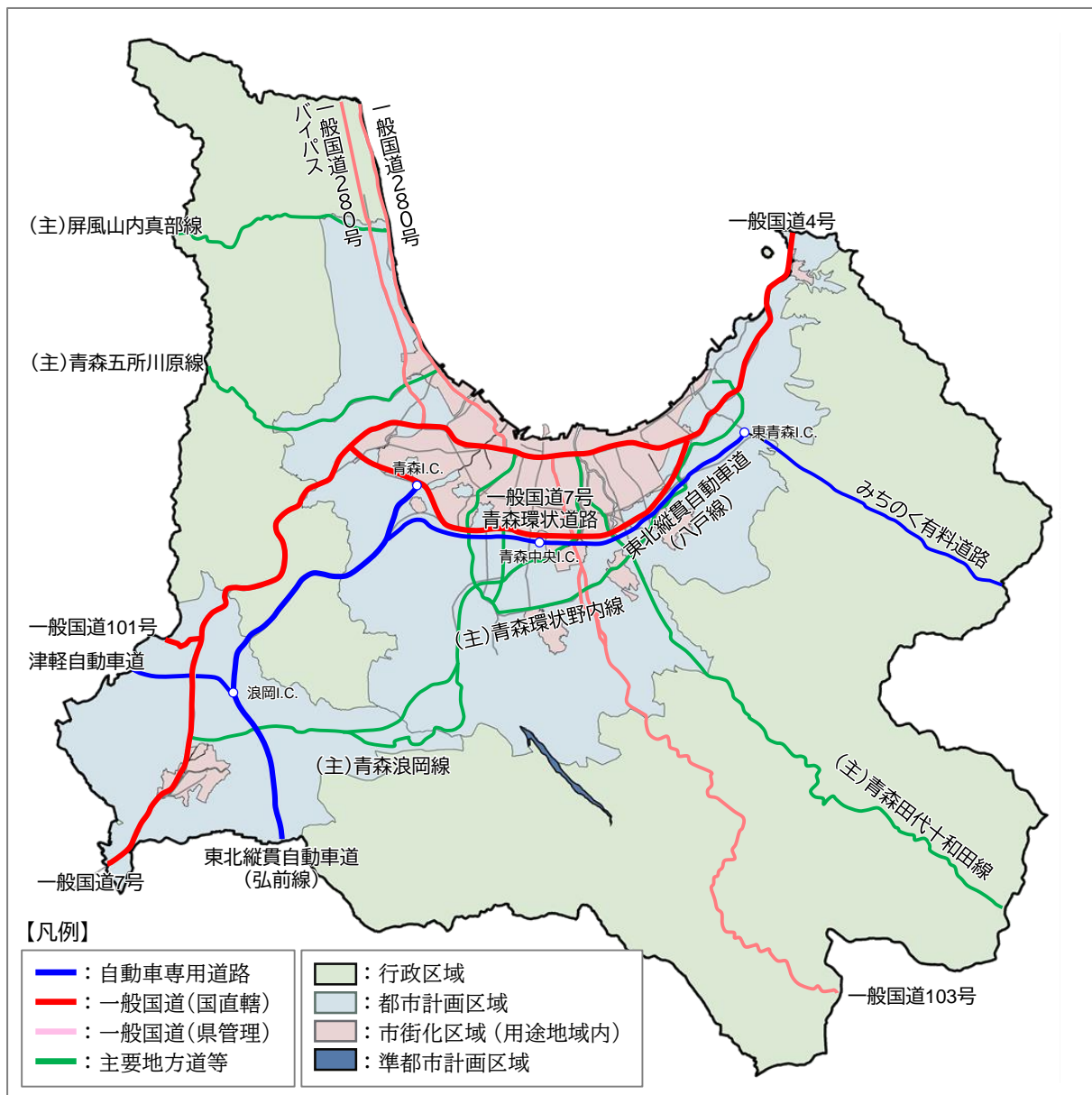


図 31 道路網概要図

(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。

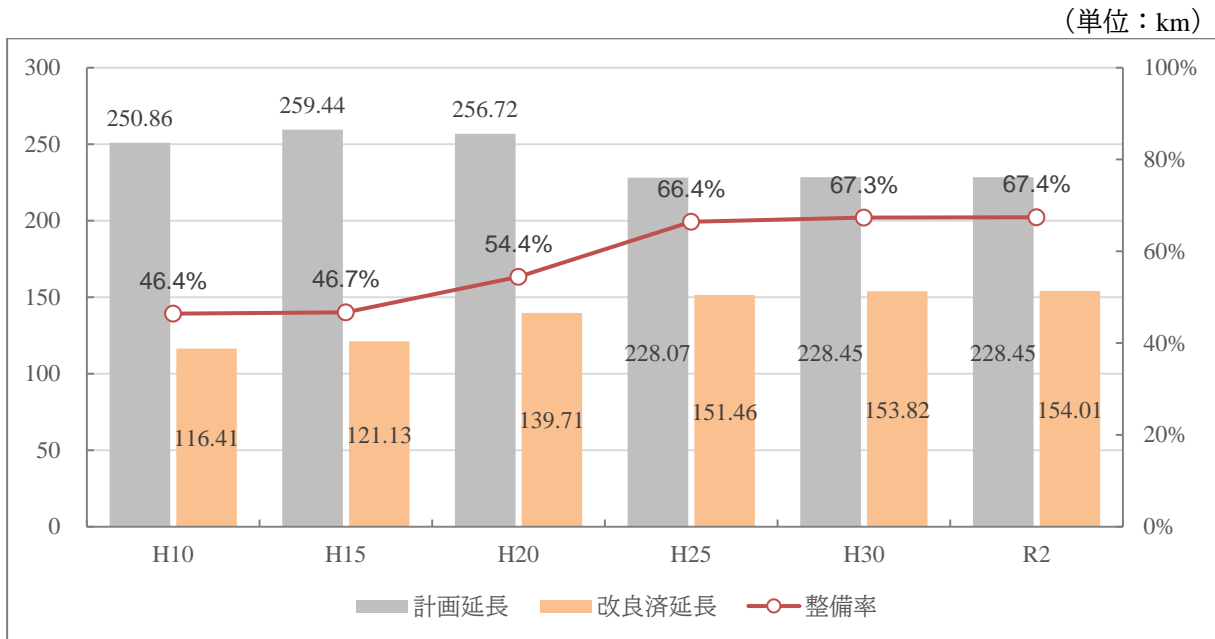


図 32 都市計画道路の整備状況の推移

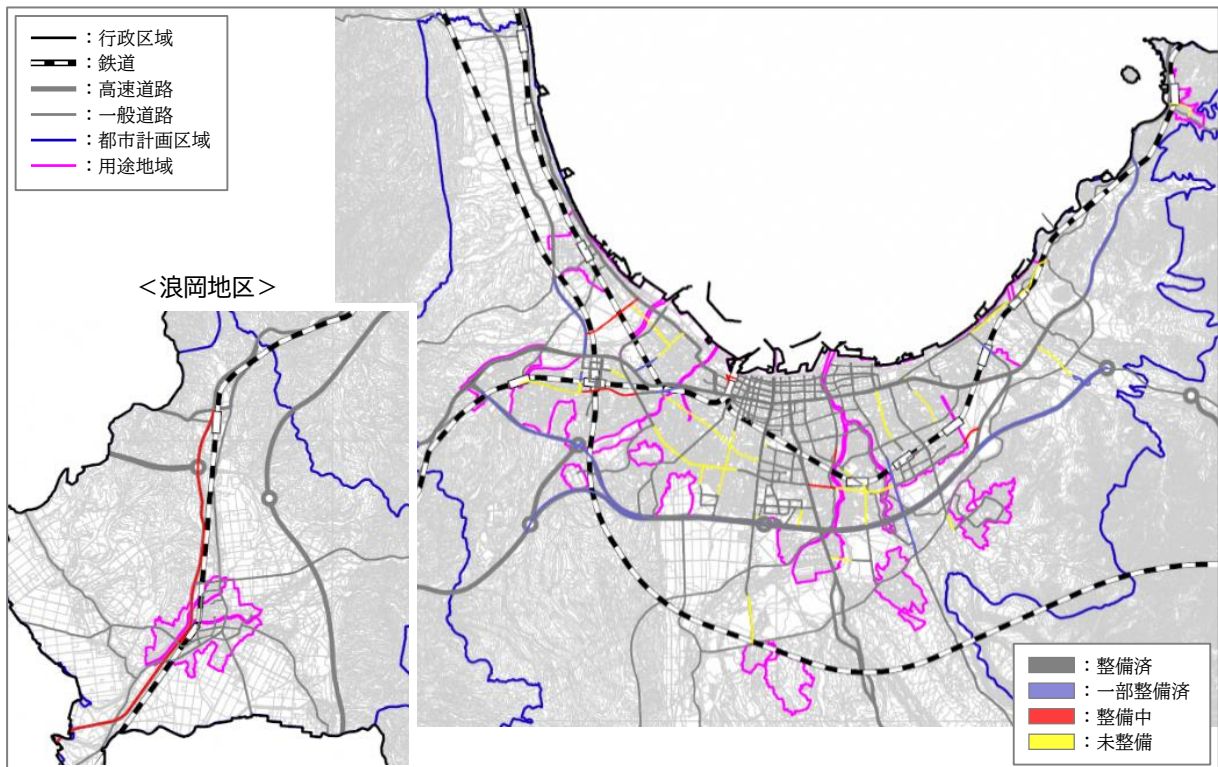


図 33 都市計画道路整備状況図

(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。

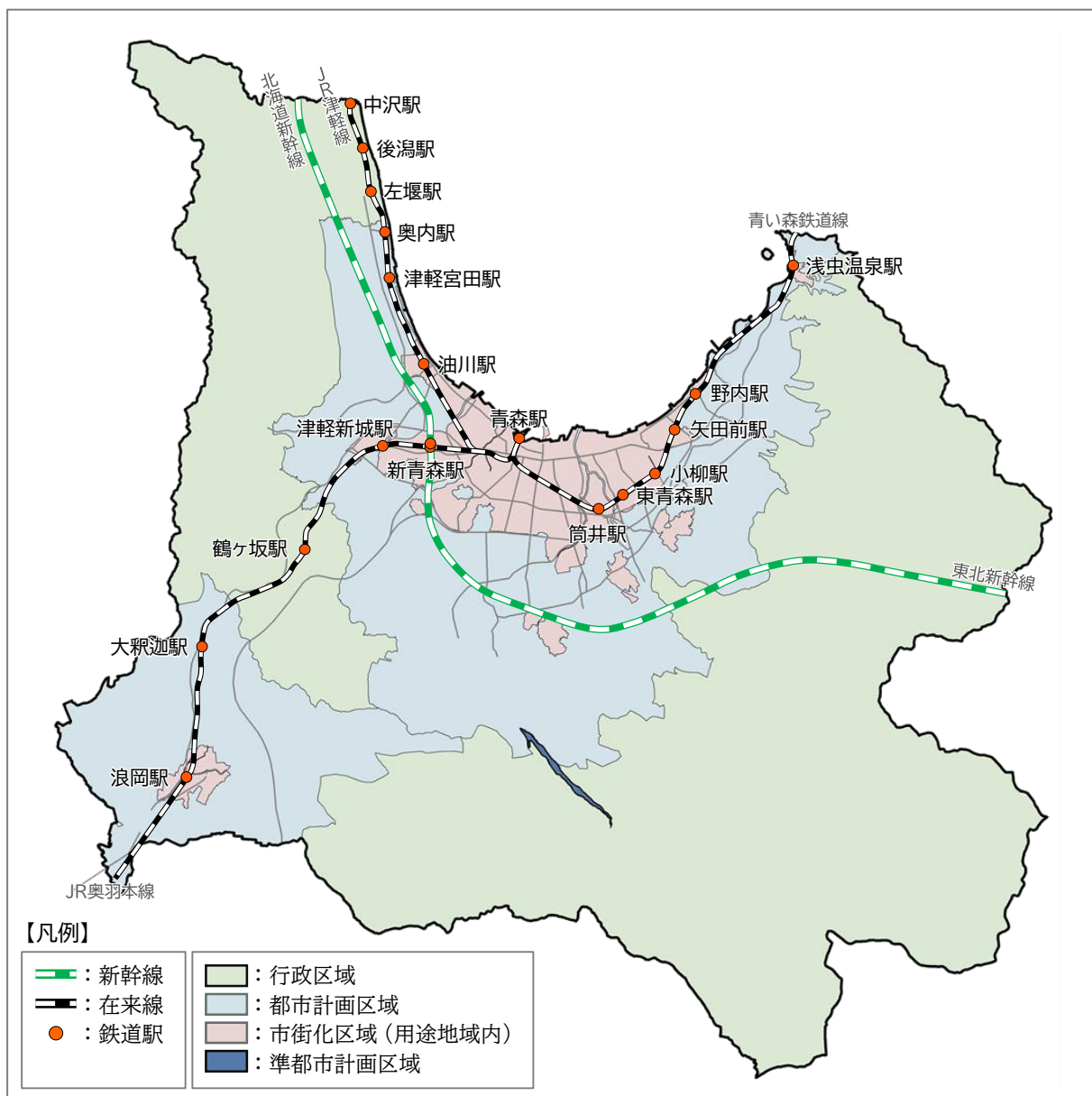


図 34 鉄道路線図

(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)

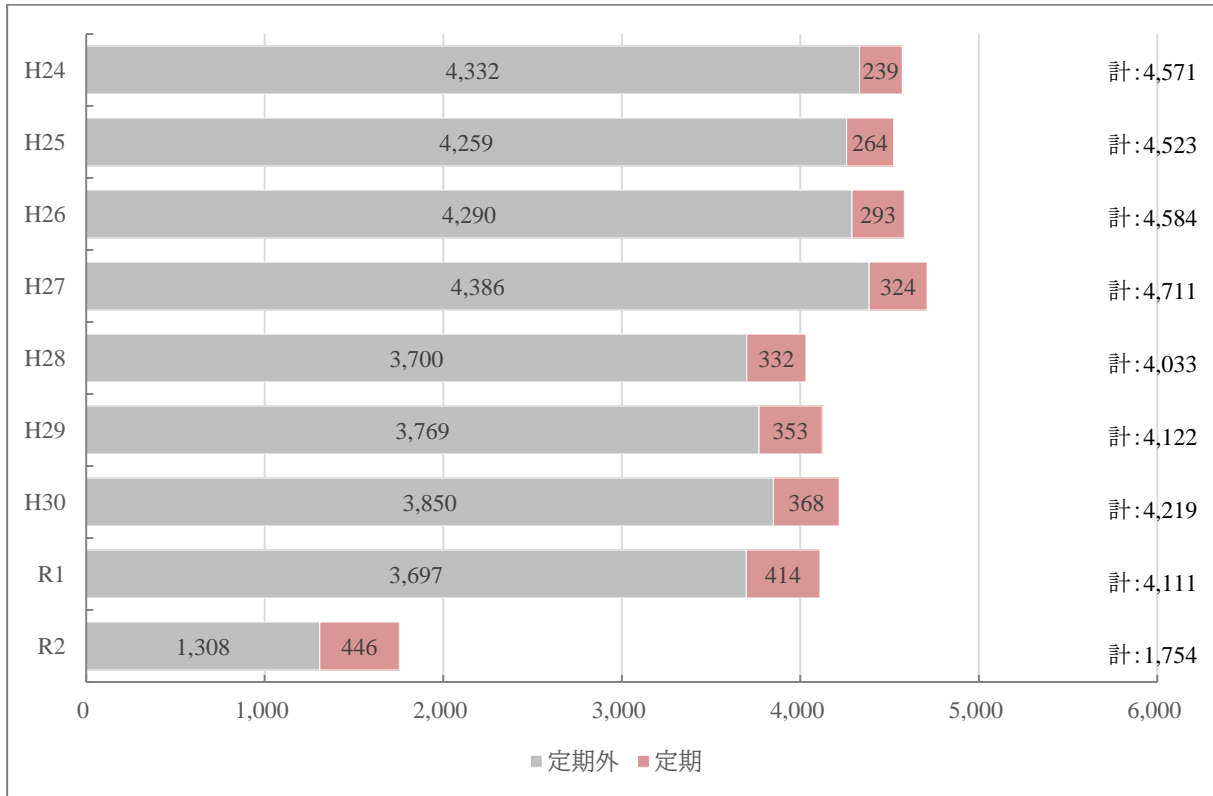


図 35 東北新幹線新青森駅 1日当たり乗車人員の推移

※ 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）

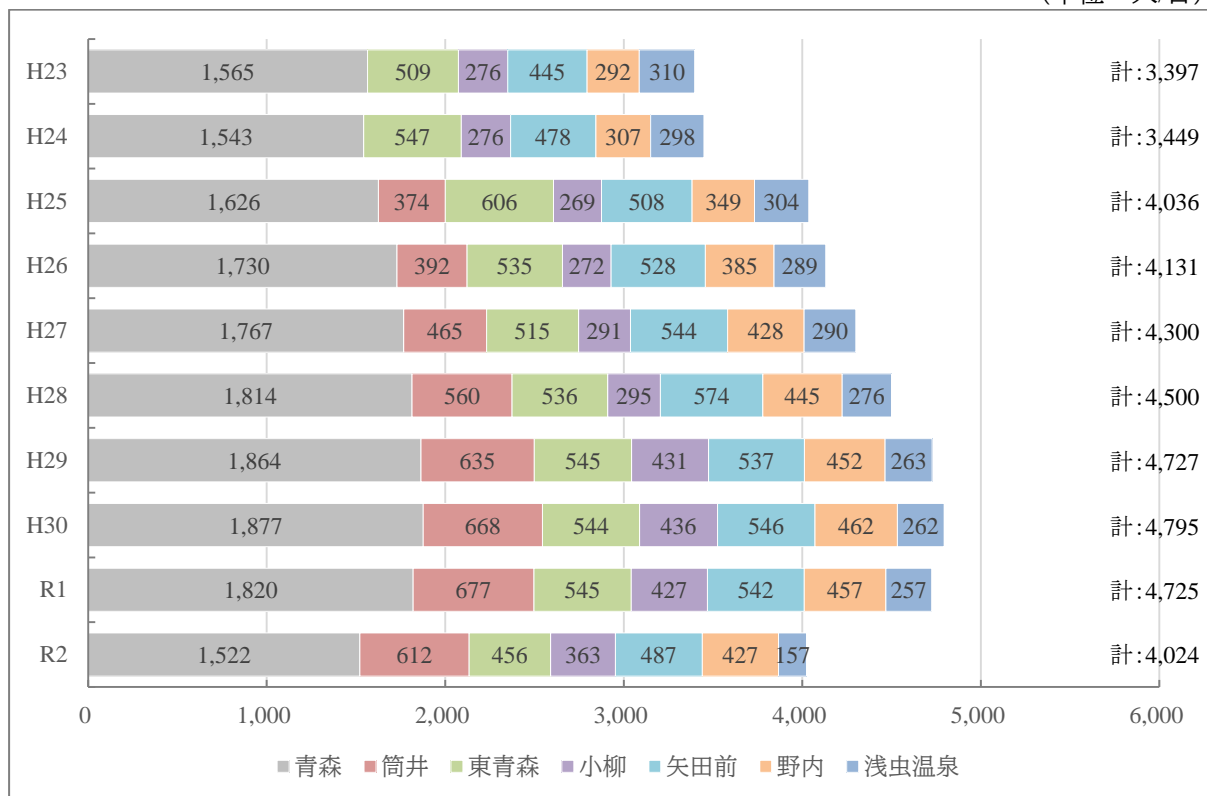


図 36 青い森鉄道線各駅 1 日当たり乗車人員の推移

※ 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）

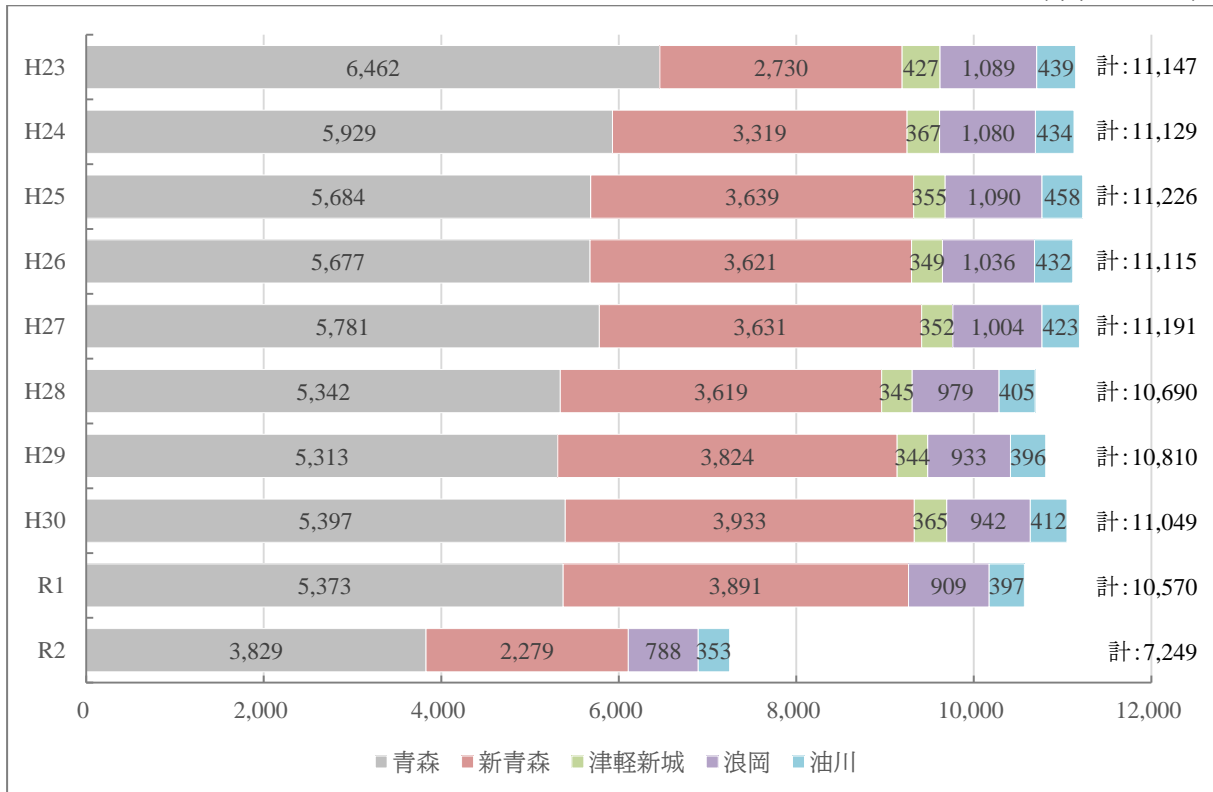


図 37 JR 線各駅 1 日当たり乗車人員の推移

※ 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	

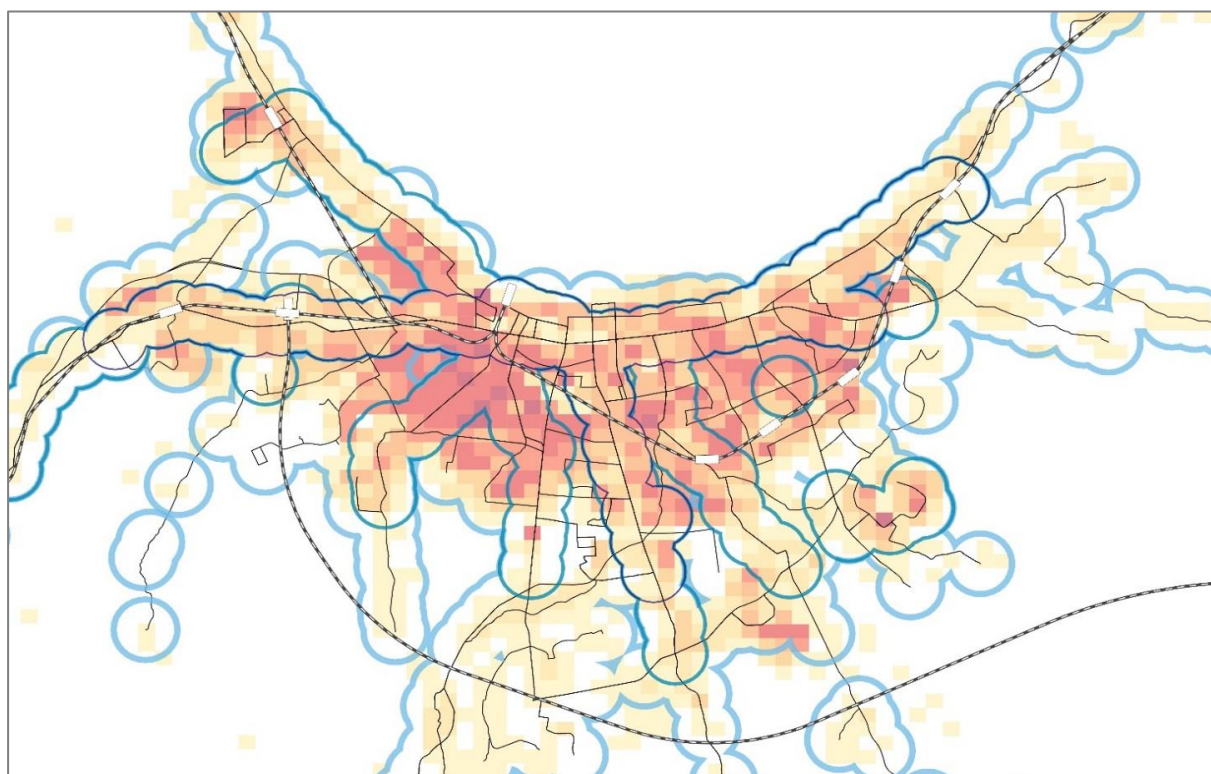


図38 人口分布とバス交通カバー圏

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。

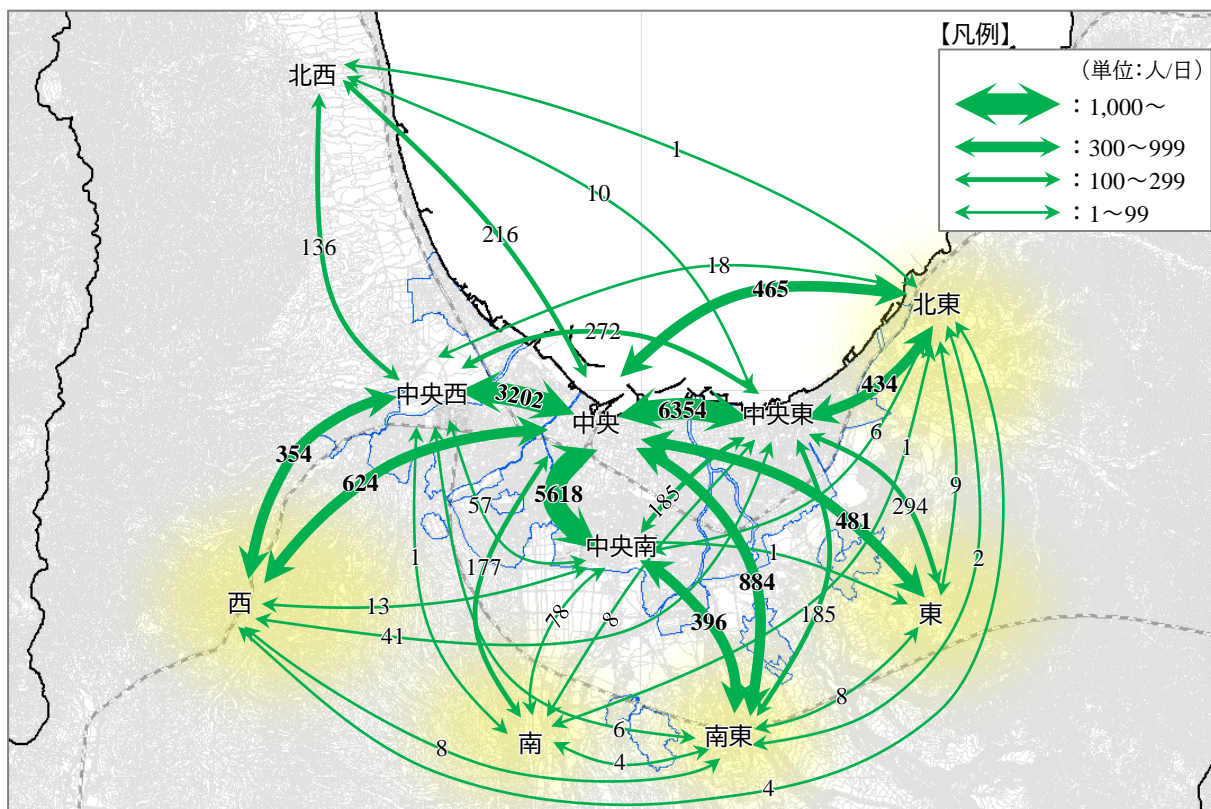


図 39 青森市営バス地区間 1日当たり利用者数

※ 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)

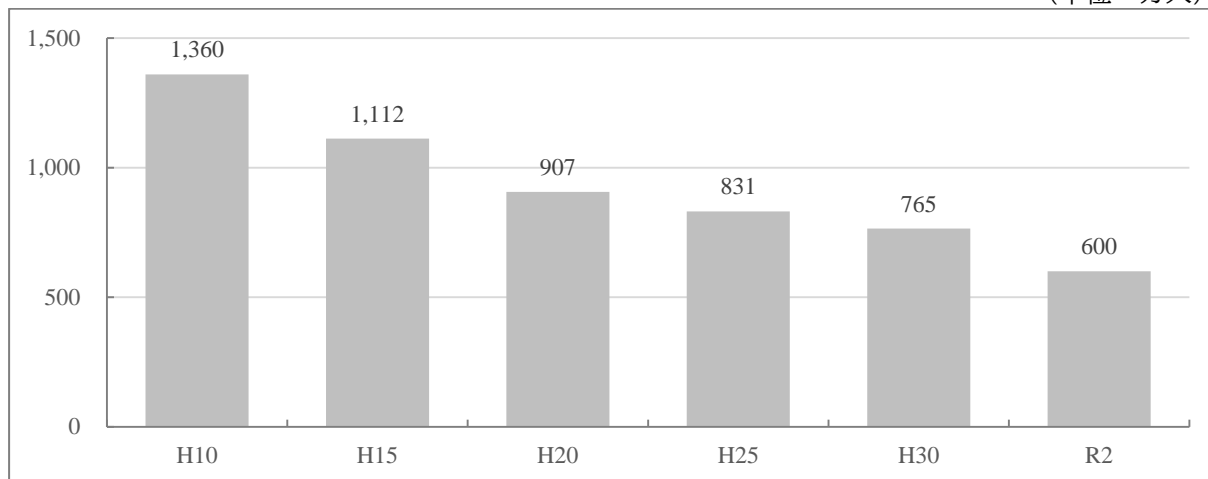


図 40 青森市営バス及び青森市市バス利用者数（合計）の推移

※ 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)

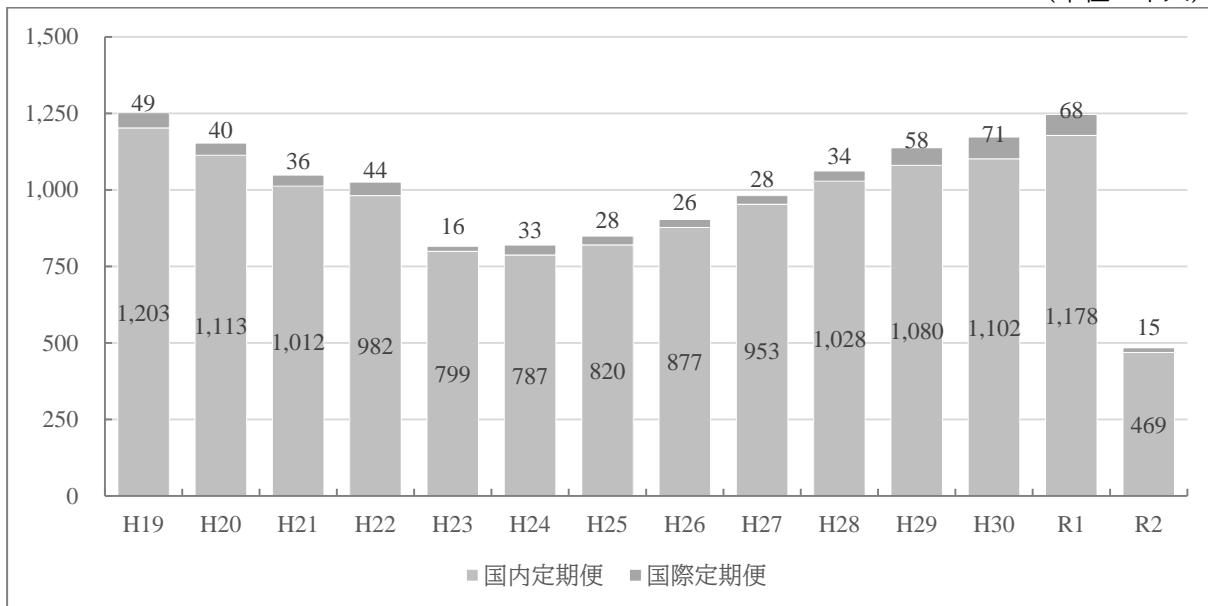


図 41 青森空港定期便乗降客数の推移

※ 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。

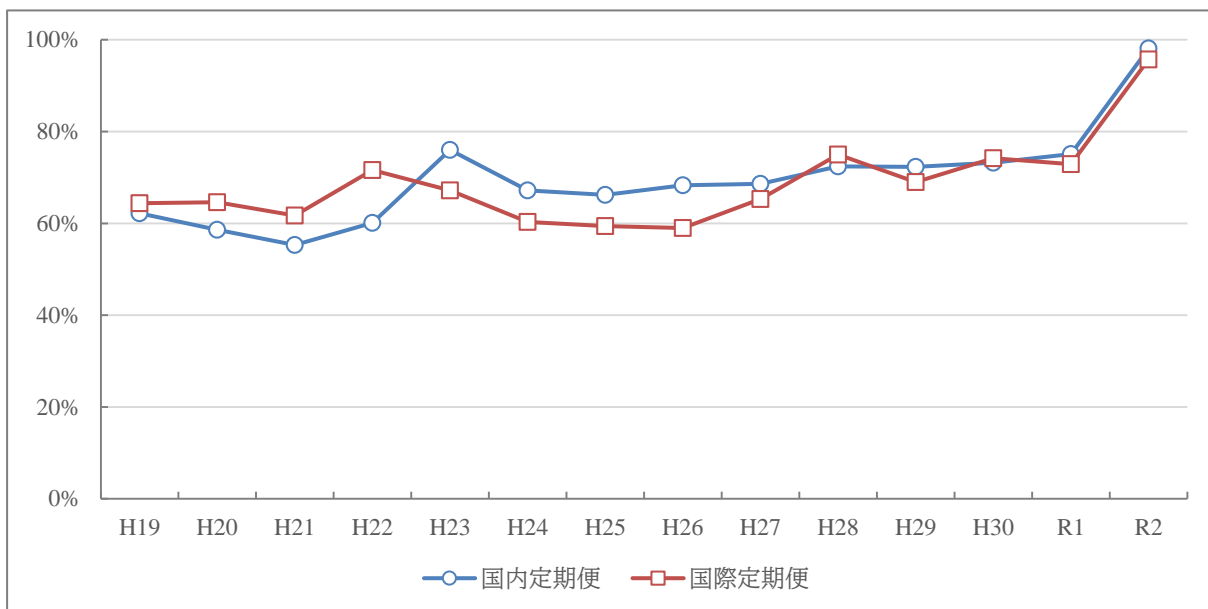


図 42 青森空港定期便搭乗率の推移

※ 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)

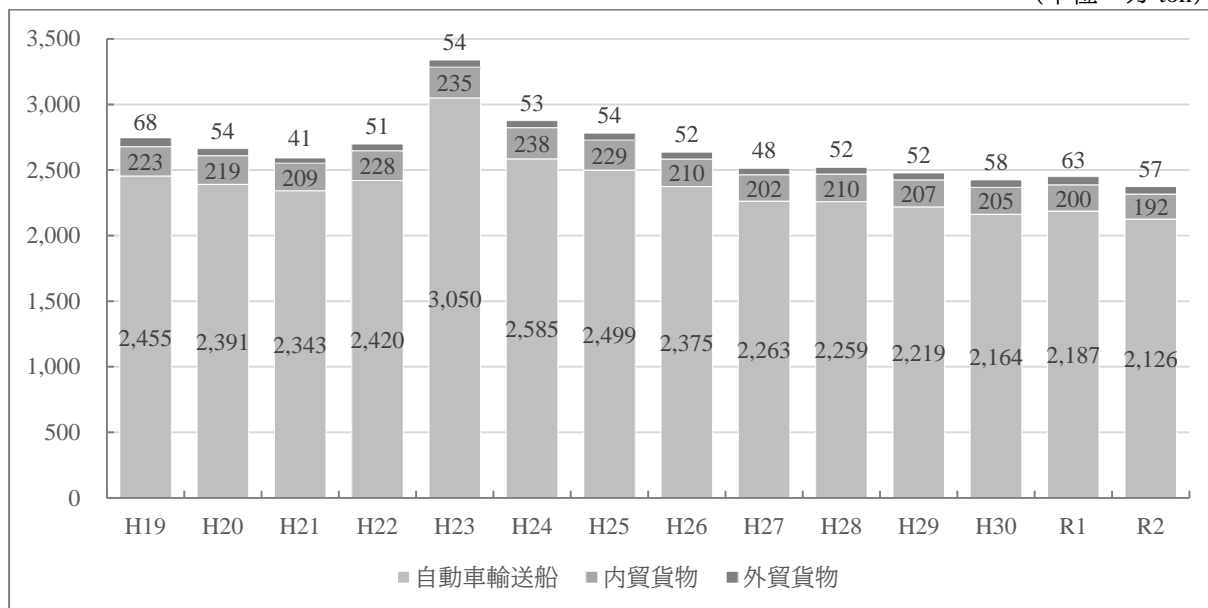


図 43 青森港海上出入貨物の推移

※ 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)

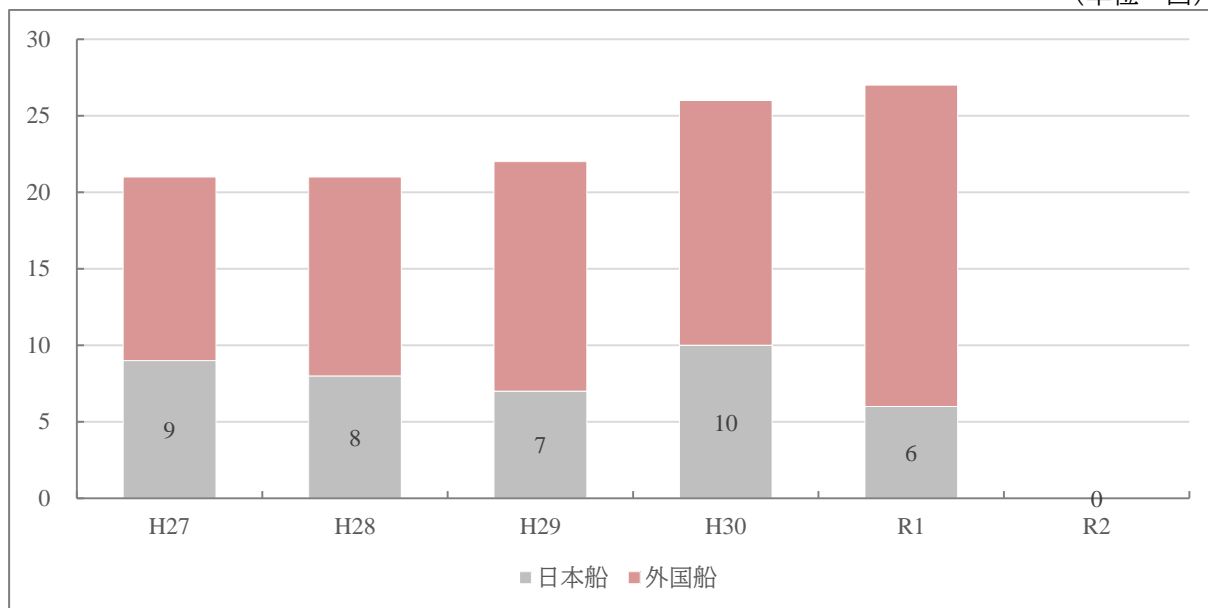


図 44 青森港クルーズ船寄港実績

※ 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

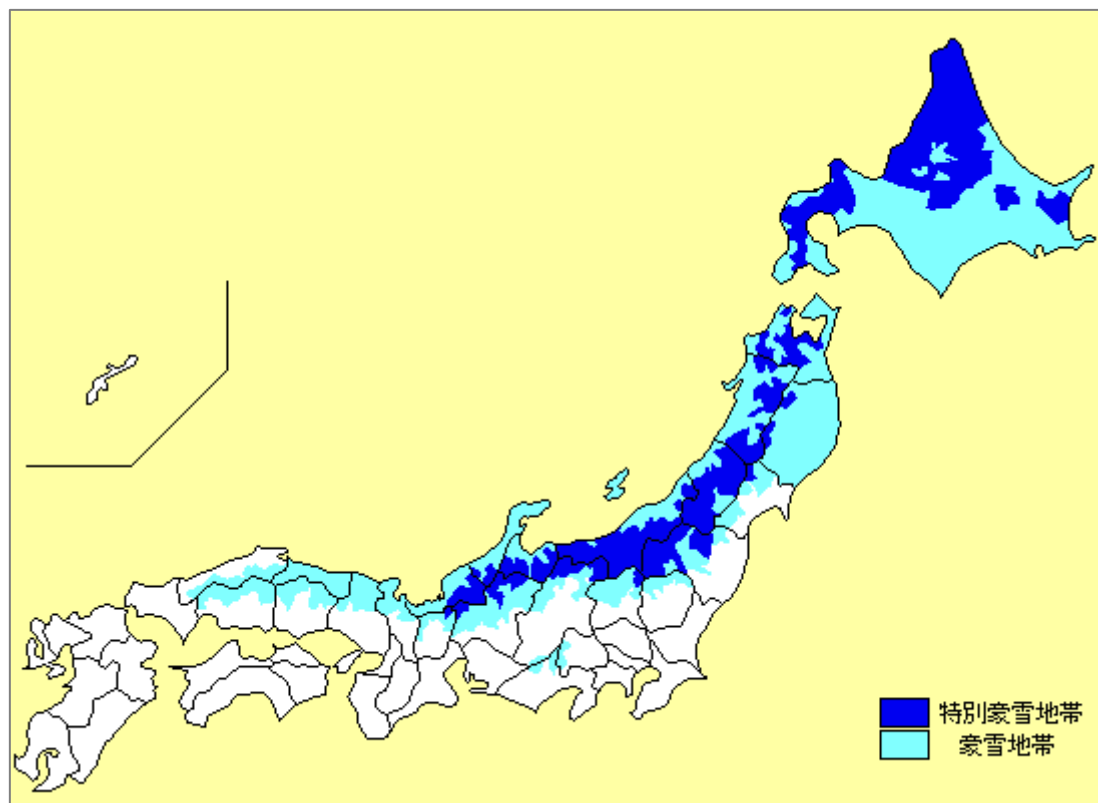


図 47 特別豪雪地帯及び豪雪地帯指定図

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。

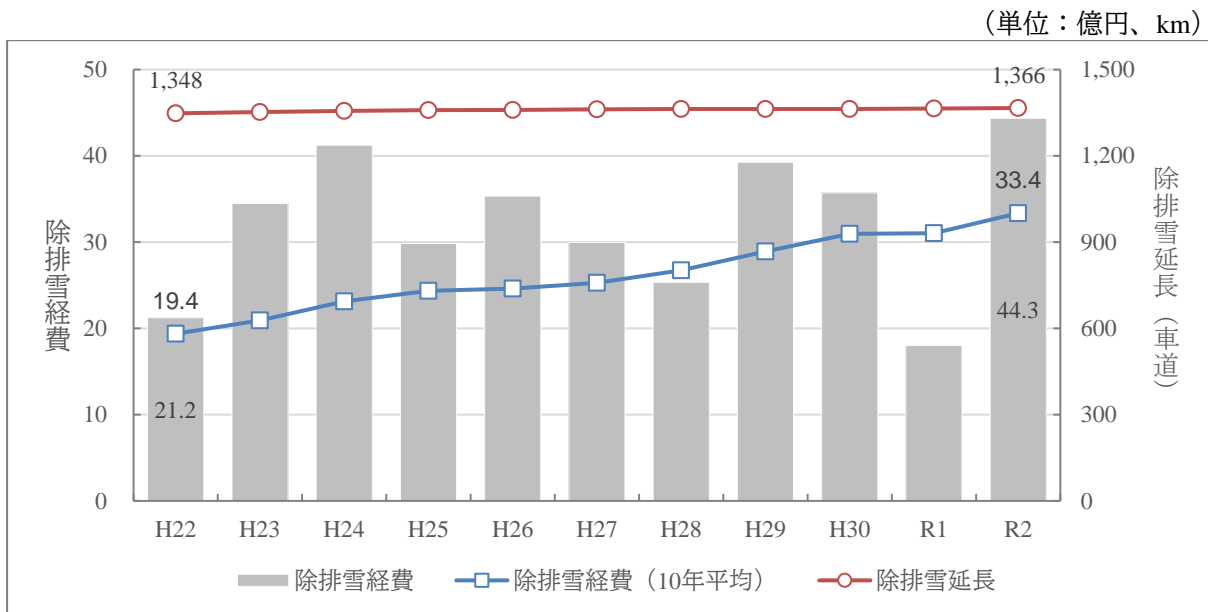


図 48 除排雪経費と延長の推移

※ 上図は青森市除排雪事業実施計画を基に作成

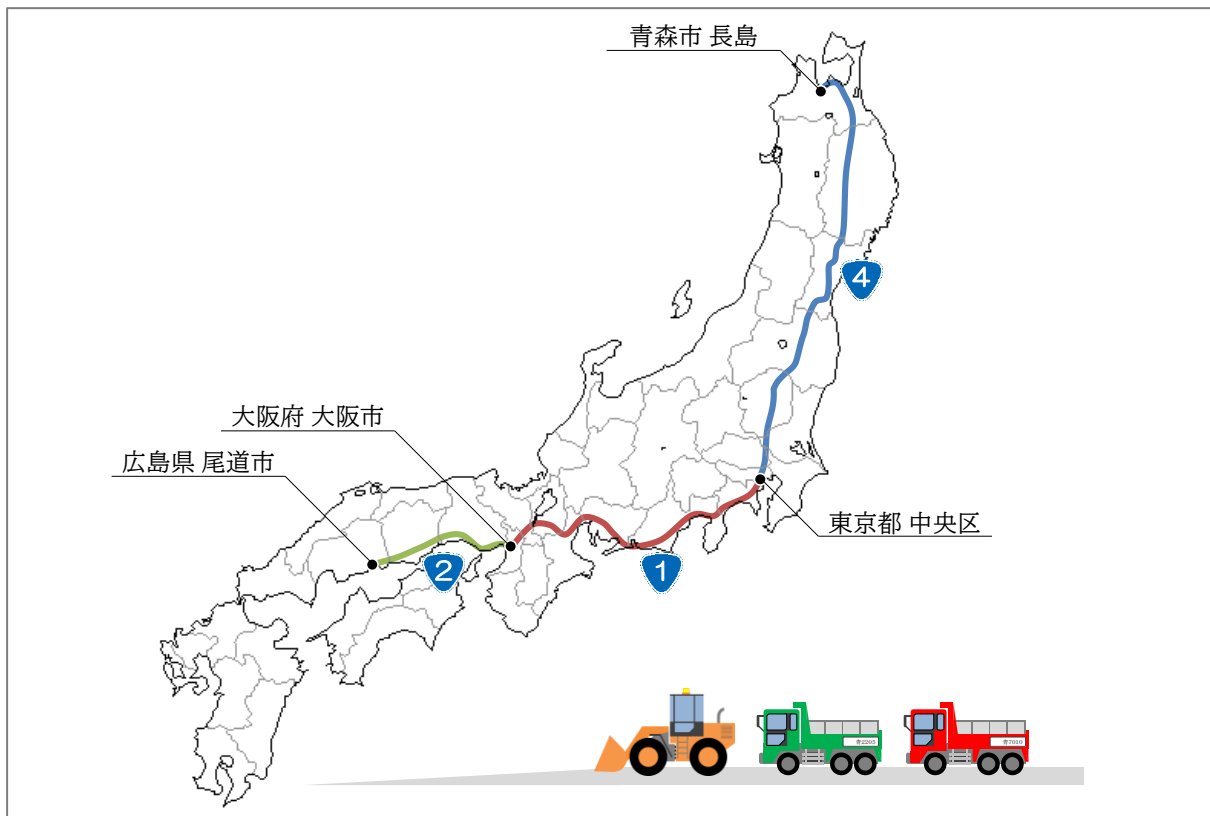


図 49 除排雪延長と国道延長

(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。

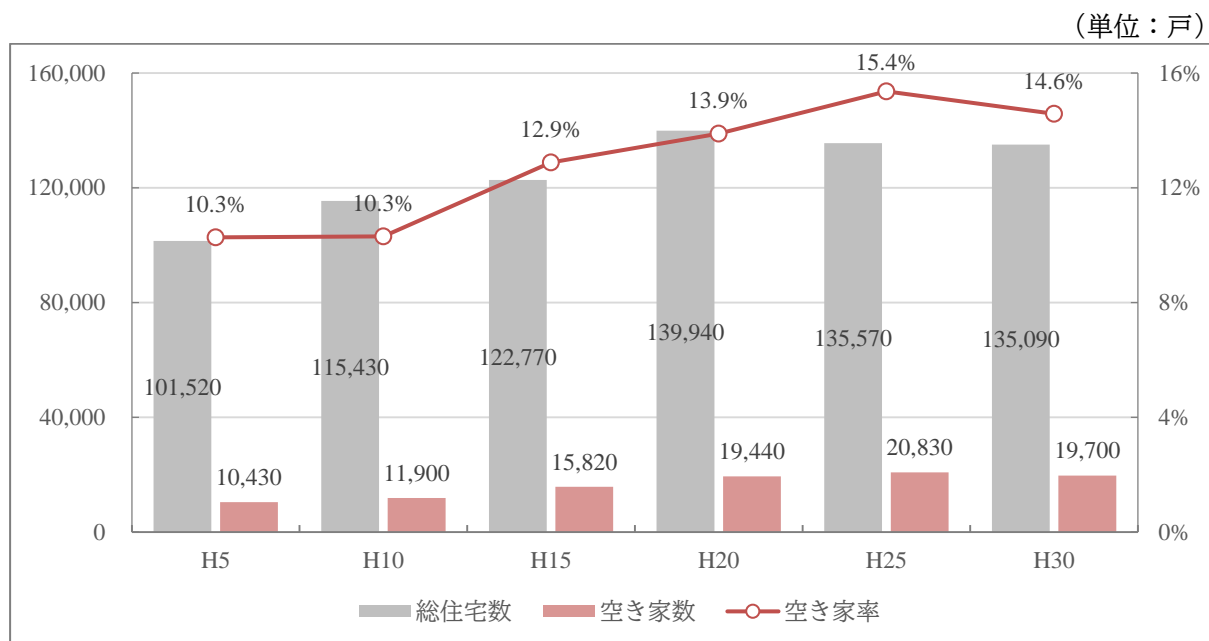


図 50 総住宅数、空き家数と空き家率の推移

※ 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。

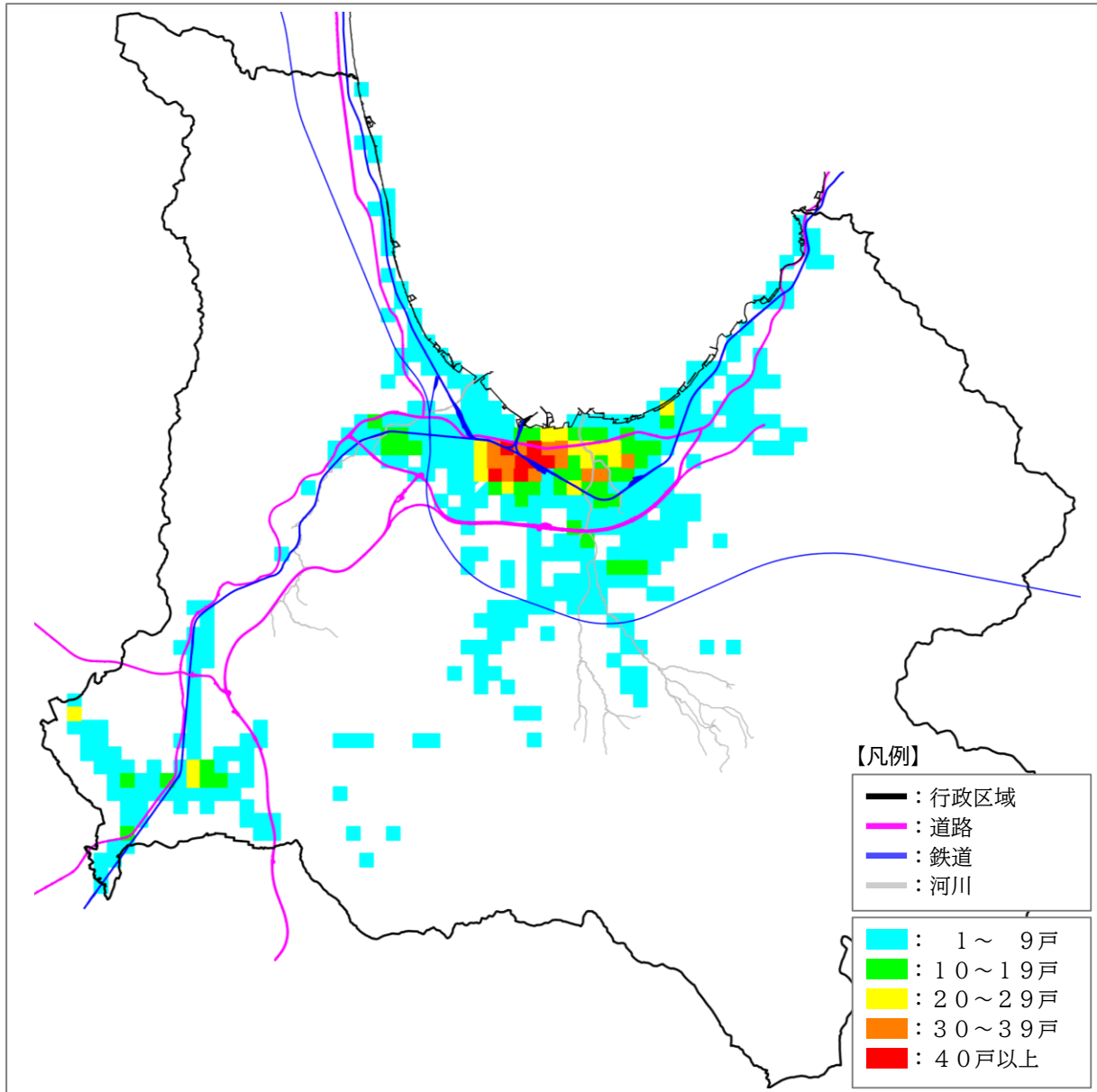


図 51 500m メッシュごとの空き家分布

※ 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

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）、野内川、浪岡川の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。

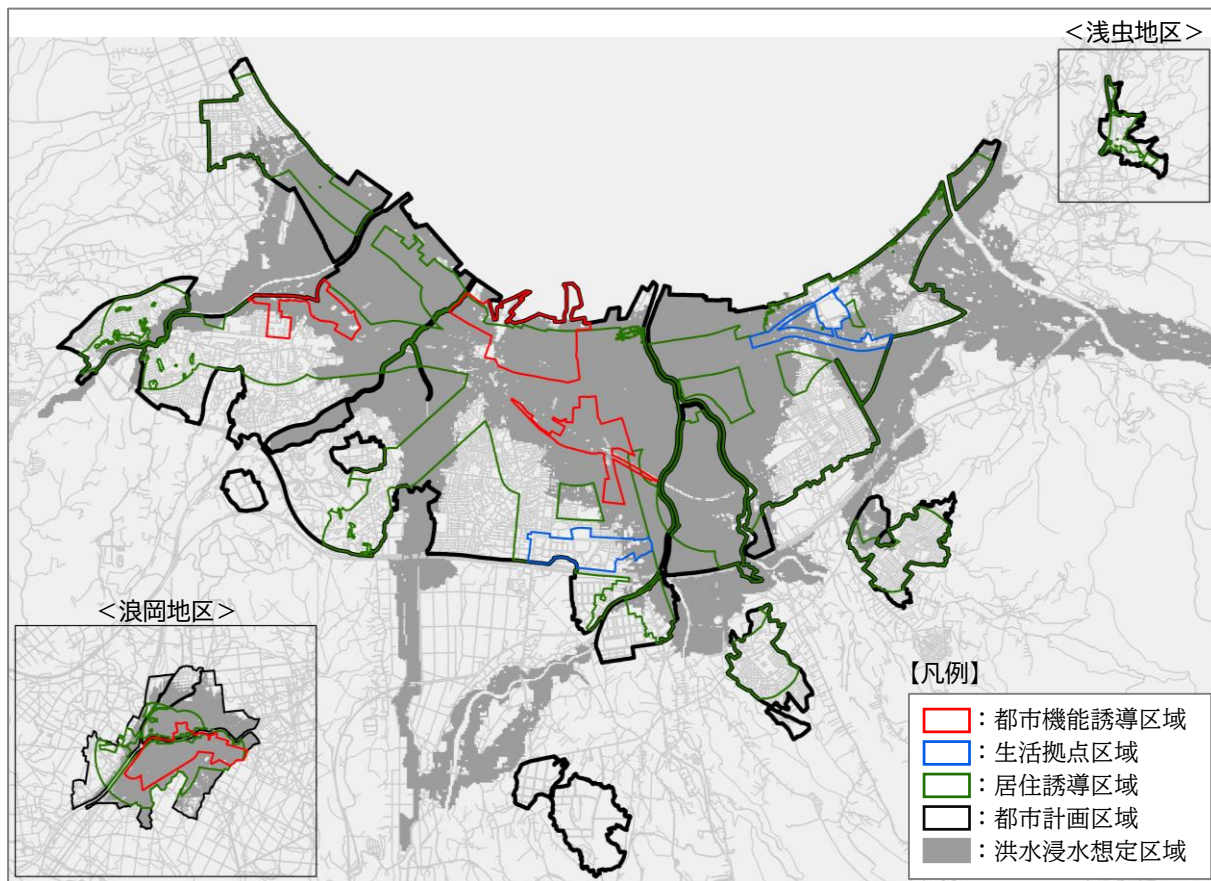


図 52 洪水浸水想定区域

(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。

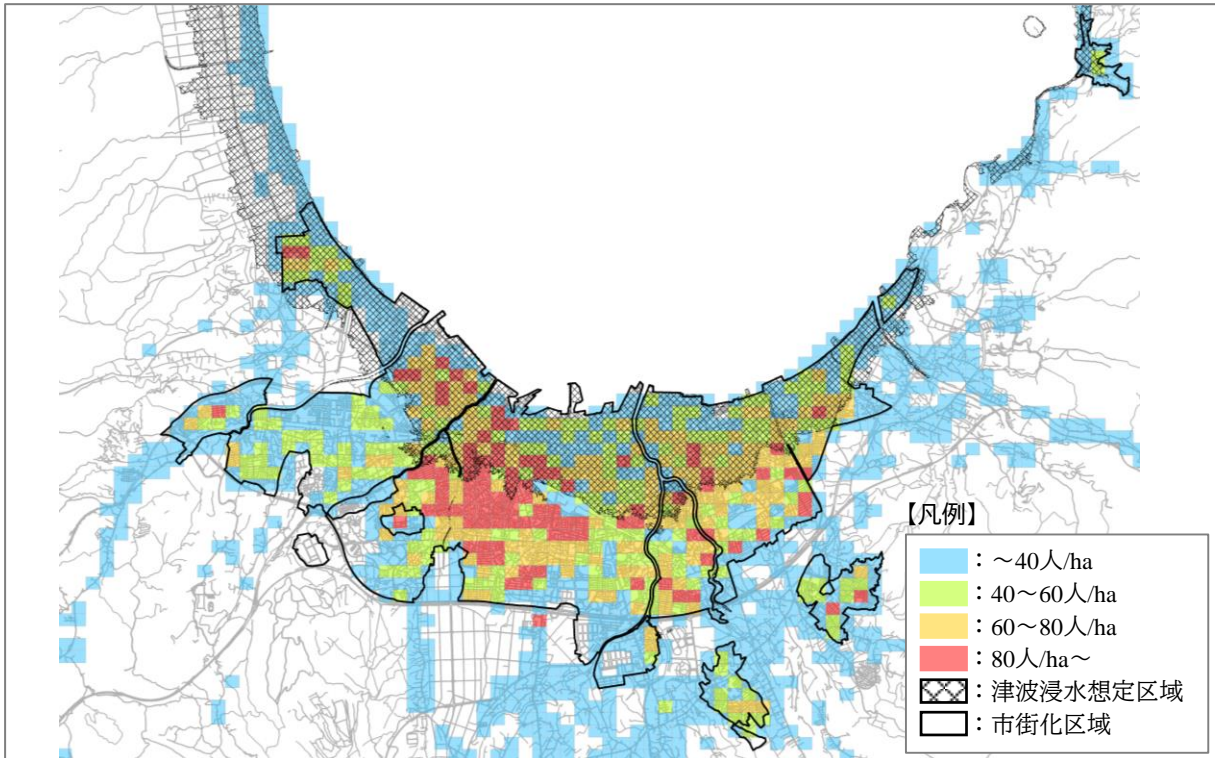


図 53 津波浸水想定区域と人口分布（令和3年）

(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。

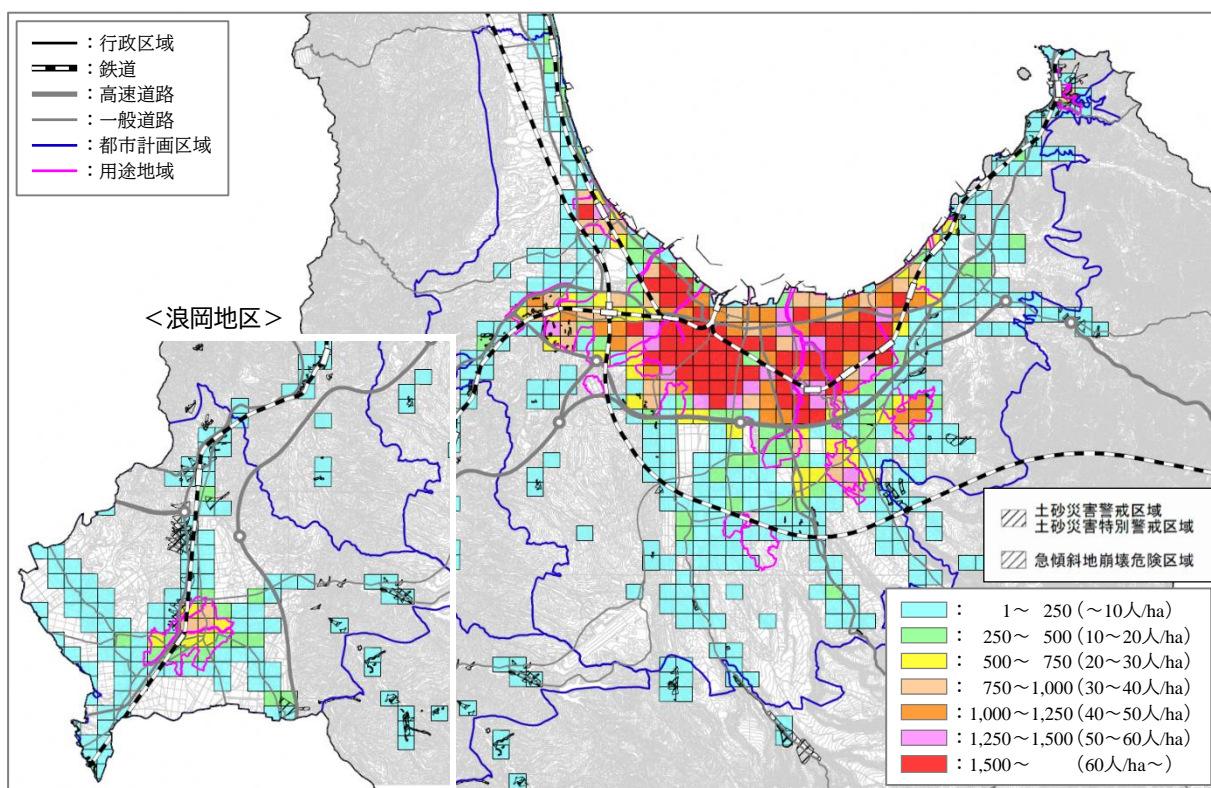


図 54 土砂災害（特別）警戒区域・急傾斜地崩壊危険区域と人口分布（平成 27 年）

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。

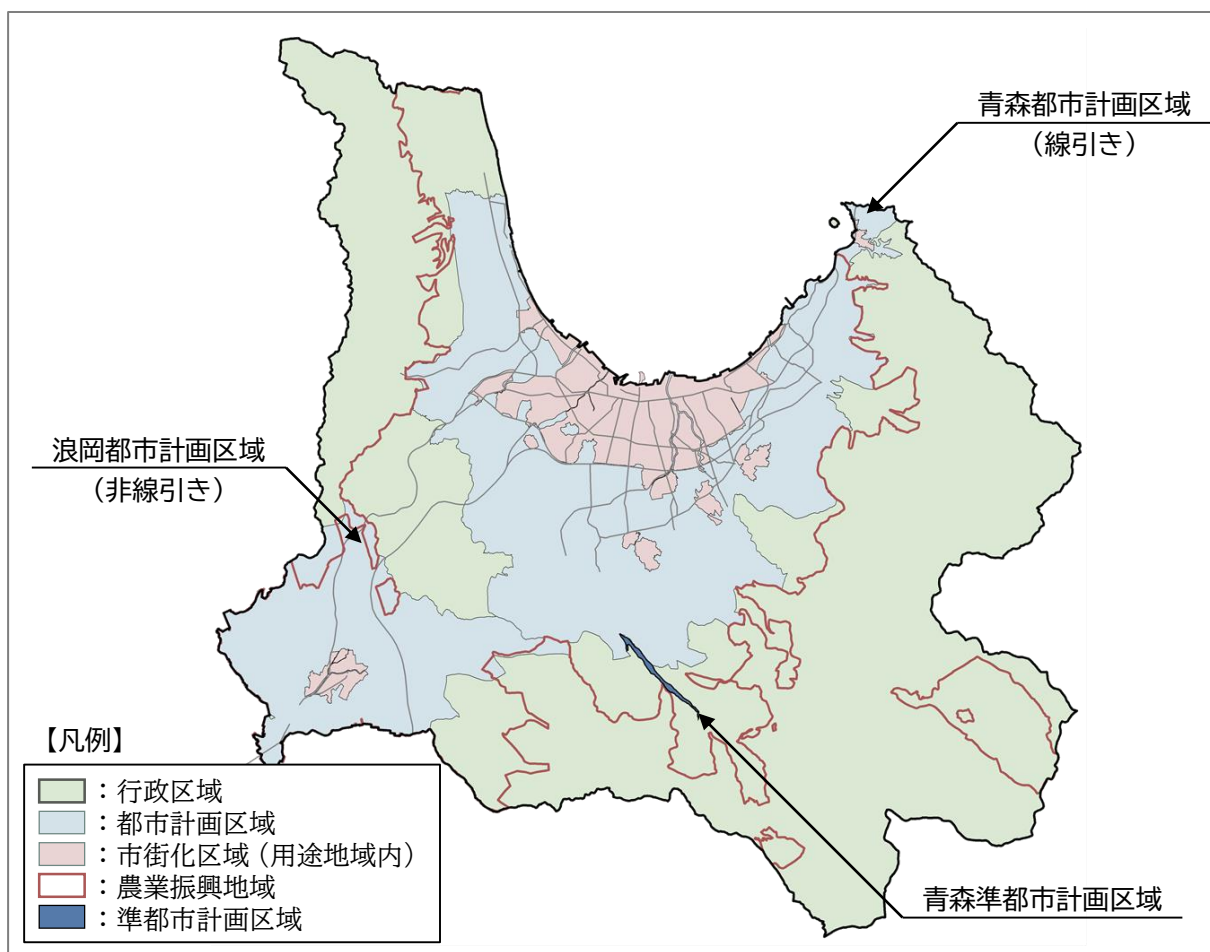


図 55 都市計画区域と農業振興地域

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 交通便利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について、その在り方の検討

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。

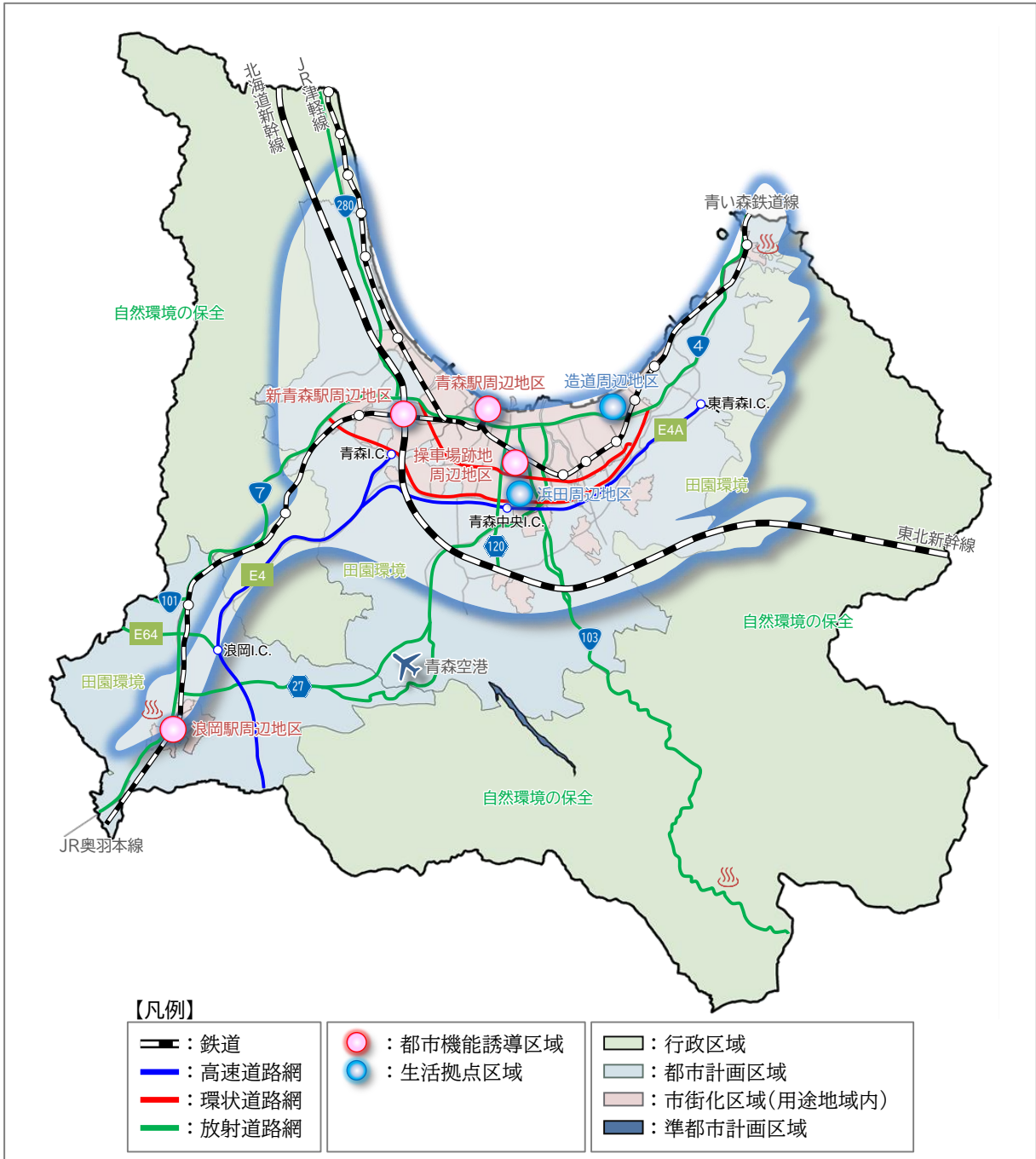


図 56 本市の都市構造 ～翼を広げた白鳥～

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。

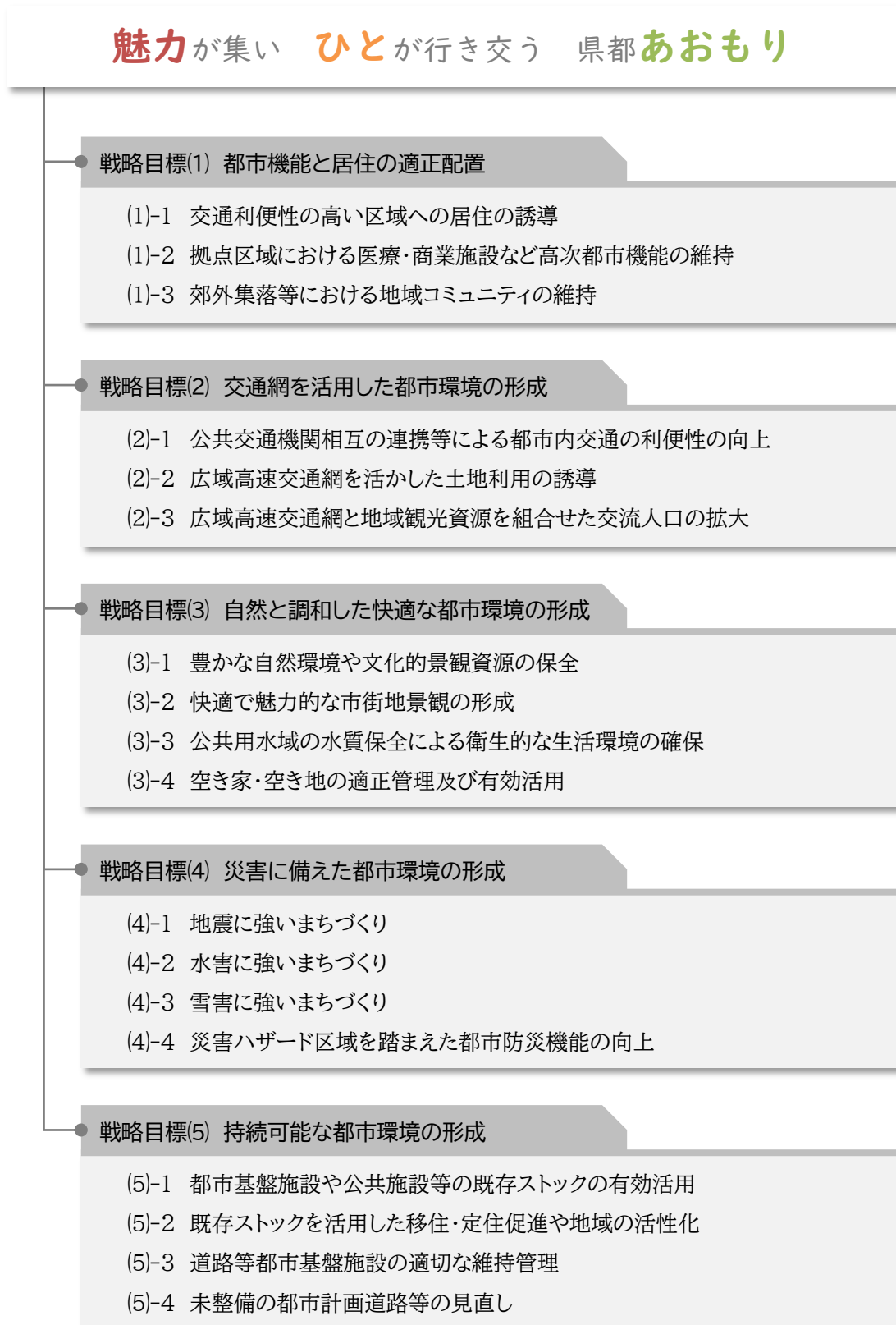


図 57 基本理念及び都市計画の方向性・目標の関係

