

「青森市立地適正化計画の改定（素案）」に対する意見募集の結果について

「青森市立地適正化計画の改定（素案）」に対する意見募集に対し、ご意見をいただき誠にありがとうございました。

1 意見の募集期間

令和 7 年 1 月 6 日（月）から令和 7 年 2 月 5 日（水）まで

2 意見の募集方法

公表資料を市ホームページに掲載したほか、青森市都市整備部都市政策課（本庁舎 3 階）、ロビー（本庁舎 1 階）、情報公開コーナー（本庁舎 3 階）、駅前庁舎総合案内そば縦覧スペース（駅前庁舎 1 階）、柳川情報コーナー（柳川庁舎 1 階）、浪岡庁舎閲覧コーナー（浪岡庁舎 1 階）、各支所（5 箇所）、各市民センター（11 箇所）、東岳コミュニティセンター、高田教育福祉センター、浪岡中央公民館に備え付けました。

また、意見の提出方法は、電子メール、郵送（封書・はがき）、ファックス及び直接持参のいずれかによることとしました。

3 提出された意見

1 名の方から 7 件のご意見をいただきました。意見の内訳は次のとおりです。

意見の内訳	反映	記述・ 整理済	実施段 階検討	反映 困難	その他	対象 事項外	計
第 1 章 都市機能・居住の立地の適正化に 関する基本的な方針	1	1	0	0	0	0	2
第 2 章 地区拠点区域（都市機能誘導区域等）	0	2	0	0	0	0	2
第 4 章 防災指針	0	0	0	1	0	0	1
第 5 章 実現化方策	1	0	0	0	0	0	1
その他 概要版	0	0	0	0	0	1	1
計	2	3	0	1	0	1	7

- 「反映」・・・記述の追加等意見の全部又は一部を反映させるもの
- 「記述・整理済」・・・計画に記述しているもの、市の考え方が整理されているもの
- 「実施段階検討」・・・計画の実施段階で検討するもの
- 「反映困難」・・・反映が困難なもの
- 「その他」・・・上記以外のもの
- 「対象事項外」・・・施策の体系外への意見

4 計画の策定

「青森市立地適正化計画」は、皆様からいただいたご意見・ご提案を踏まえ、令和7年3月に改定しました。

5 意見の募集結果と策定した計画の公表

「提出された意見の概要と市の考え方」と、改定した「青森市立地適正化計画」につきましては、市のホームページに掲載するほか、青森市都市整備部都市政策課（本庁舎3階）、ロビー（本庁舎1階）、情報公開コーナー（本庁舎3階）、駅前庁舎総合案内そば縦覧スペース（駅前庁舎1階）、柳川情報コーナー（柳川庁舎1階）、浪岡庁舎閲覧コーナー（浪岡庁舎1階）、各支所（5箇所）、各市民センター（11箇所）、東岳コミュニティセンター、高田教育福祉センター、浪岡中央公民館でご覧いただけます。

なお、縦覧期間については、令和7年5月1日（木）から令和7年5月31日（土）までとしておりますが、市のホームページでは随時ご覧いただけます。

（公表資料）

- 「青森市立地適正化計画の改定（素案）」に提出された意見の概要と市の考え方
- 「青森市立地適正化計画【概要版】」
- 「青森市立地適正化計画」

6 お問い合わせ先

青森市都市整備部 都市政策課 電話 017-752-7977

「青森市立地適正化計画の改定（素案）」に提出されたご意見と市の考え方

○意見数 1 名（7 件）

No	項目	意見内容	市の考え方	反映状況
1	第 1 章 都市機能・ 居住の立地 の適正化に 関する基本 的な方針	P16、P53 市民意識調査の利用について 市民意向調査が H28 年実施ということで、約 8～9 年前の調査となっていますので、今の市民が思っていること、考えていることが変わっている可能性があります（知事や市長も変わったので）。せっかく立地適正化計画を見直すなら、アンケートを市民に実施すべきだったかと思います。市が様々な計画のアンケートとして市民意向調査を実施しているのであれば、定期的の実施すべきですが、予定はありますでしょうか。（ほかの調査やアンケート等で最新の市民意見がまとまっているものがなければ、この結果を使用せざるを得ないと考えますが、やはり古いと思います。）	平成 30 年 3 月に策定した本市の立地適正化計画は、基本的な方針や誘導区域の設定等の考え方の整理を行うために、平成 28 年当時に行った市民意識調査の結果を活用しています。 国においては、立地適正化計画は概ね 20 年後の都市の姿を展望して、作成しているものであり、また居住や都市機能の誘導には一定の期間を要するものであることから、基本的な方針や誘導区域が短期間に大幅に変更されることは、誘導による都市機能の再編に混乱を来す可能性があることに留意が必要とされています。 なお、今後、社会経済情勢等の環境の変化があった場合には、本計画の基本的な方針や誘導区域の設定等の考え方を見直しする必要があると考えておりますが、その際には市民意識調査をはじめとしたアンケート調査の実施を検討します。	記述・ 整理済
2	第 1 章 都市機能・ 居住の立地 の適正化に 関する基本 的な方針	P36 図面色合いについて 「図 44 人口分布とバス交通カバー圏」ですが、公共交通カバー圏と 1,000～1,250 の色が似ているため、見にくくなっているので、色を見直していただきたいです。また、「1,000～1,250」の単位も記載してほしいです。	凡例に単位（人）を付すとともに、図面が見やすくなるよう背景を修正しました。	反映
3	第 2 章 地区拠点区 域（都市機 能誘導区域 等）	今回の立地適正化計画見直しに県立病院の浜田地区移転決定は間に合っているのか。 病院立地の見直しが突発的で、今回の計画の見直しが間に合わなかった可能性があるな、と感じましたが、実際はどうなのでしょう。 また、間に合っていない場合、病院側の計画が具体的にできれば、再度立地適正化計画を見直す方向性で間違っていないでしょうか。都市機能誘導区域や誘導施設に影響すると思います。	本市の立地適正化計画における地区拠点区域の配置に当たっては、都市機能の集積状況、市民の移動状況を踏まえ、既存ストックの有効活用を前提に、地区拠点区域の 5km 圏で用途地域を指定している区域をカバーできるよう、市内のバランスを考慮して配置しています。 また、誘導施設については、特定の施設を対象としているのではなく、多くの市民及び周辺市町村からの利用が見込まれ、市全域は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各地区拠点に必要な誘導施設として設定していることから、各地区拠点の誘導方針を変更する必要はないものと考えております。 なお、今後、社会情勢等の環境の変化に伴い、本計画の見直しが必要となった場合には、本計画の見直しを検討していきます。	記述・ 整理済
4	第 2 章 地区拠点区 域（都市機 能誘導区域 等）	P54 生活拠点区域 とは？ 市独自の区域である「生活拠点区域」は都市再生特別措置法の都市機能誘導区域ではない、ということなのでしょう。表を見ている限りだと、都市機能誘導区域とはまた別であり、似ているけど全く違う区域で、誘導施設をまとめているけれど、法律上の区域ではないため、誘導施設の廃止届の対象外区域とも受け取れます。この書き方だと、市民も事業者も混乱し、結局どっちなの？となっていると思います。都市機能誘導区域の一部なら、独自区域とせず、「〇〇重視の都市機能誘導区域」としたほうが良いと思います。（国交省：立地適正化計画の手引き【基本編】P37-38 参照） ともかく、きちんと明言しないと、意図しないところで、廃止届を出さないことによる法律違反が発生すると思います。また、計画本編で届け出について記載すべきだと思います。（手引きがあるとしても） もし、都市機能誘導区域でないのであれば、居住誘導区域の話の後に生活拠点区域について説明するなど、都市再生特別措置法上の整理とは別にすべきです。また、誘導施設を都市機能誘導区域としてまとめるべきでもないと思います。	立地適正化計画においては、「地区拠点区域」の設定に当たり、都市機能の集積状況、市民の移動状況を踏まえ、既存ストックの有効活用を前提に、地区拠点区域の 5km 圏で用途地域を指定している区域をカバーできるよう、市内のバランスを考慮して設定しており、6 つの地区拠点のうち関連計画において、本市の発展を支える都市拠点として位置付け、これまで様々な取組を行ってきた青森駅周辺地区・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 地区について、都市再生特別措置法に基づく「都市機能誘導区域」としております。また、医療・商業施設等の既存ストックが集積している造道周辺地区・浜田周辺地区の 2 地区について、本市独自の設定として「生活拠点区域」として整理しており、この生活拠点区域は都市再生特別措置法に基づく区域ではありません。 なお、立地適正化計画を公表した場合に生じる都市再生特別法に基づく届出については、ホームページ上で公開している「青森市立地適正化計画届出の手引き」に詳しく記載しております。	記述・ 整理済
5	第 4 章 防災指針	P122 防災指針について 計画案の防災指針は「市全域」のことであり、間違いではありませんが、居住誘導区域や都市機能誘導区域に特化した取り組みがないのが懸念されます。例えば、都市機能誘導区域・居住誘導区域内の避難施設の増加や、用途地域内で災害エリアから居住誘導区域への移住増加など、数値目標も入れたもっと踏み込んだ防災指針でよいと思います。また、市が担当なら、担当課の名前も記載すれば、計画見直し時の評価のときに集計が楽になると思いますし、担当課も責任持って事業実施すると思います。	本市の立地適正化計画における防災指針については、災害リスク情報と土地利用に関する都市計画情報や都市基盤施設の立地状況等を重ね合わせるにより、都市の災害リスクの「見える化」を行うなど、都市が抱える防災上の課題を分析の上、防災まちづくりの将来像や目標等を明確にし、ハード・ソフトの両面からの防災まちづくりの方向性を位置付けるものとしておりますが、その具体的な取組や対策等については、各分野における関連計画によるものとしています。	反映 困難

「青森市立地適正化計画の改定（素案）」に提出されたご意見と市の考え方

No	項目	意見内容	市の考え方	反映状況
6	第5章 実現化方策	第5章全般として 指標や取り組みを記載していると思いますが、後半は文字一色のため、分かりにくいと感じました。概要版を見て、やっと言いたいことが分かった、という感じです。他の章でカラーたくさん使っているの で、より見やすい内容・計画にしてほしいなと思います。言いたい内容は良いと思います。	各戦略目標ごとに設定している指標については、見やすさに配慮し着色しました。	反映
7	その他 概要版	概要版について 2枚目に居住誘導区域・都市機能誘導区域の地図を載せれば、概要版として成立すると思います。概要 版なので、文字ばかりではなく、イラストやカラーを使ってほしいと思います。	居住誘導区域や都市機能誘導区域を示した図面については、概要版とは別にホームページ等での公開を 予定しております。	対象 事項外

(1) 計画改定の背景・目的

本市では、人口減少・少子高齢化の進展などの社会環境の変化に対応し、市内各地域の特色を活かしつつ、持続可能な都市づくりを目指して、平成30年3月に「青森市立地適正化計画」を策定し、これまで2回の変更を行いながら、取組を進めてきました。

今回の改定は、計画策定から6年が経過したことを踏まえ、社会経済情勢の変化や関連計画との整合を図るための見直しを行うとともに、都市再生特別措置法の改正に伴い、防災の観点を取り入れたまちづくりを加速化させるため、立地適正化計画に、新たに、都市の防災に関する機能の確保に関する指針（「防災指針」）に関する事項を記載するため、計画を改定するものです。

(1)本市の都市づくりにおける主な課題等

- 【人口】
- ▶ 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。
- 【交通】
- ▶ 通勤・通学時の交通手段について、鉄道・路線バスや自転車を利用している割合は減少傾向にあります。
- 【都市環境】
- ▶ 市税の増収が期待できない中、社会保障費や維持管理費用等が増加見込みです。
 - ▶ 再生可能エネルギーの発電施設立地の増加等により、保全すべき自然環境を損なう恐れがあります。
- 【防災】
- ▶ 居住誘導区域の一部が、洪水・津波・高潮浸水想定区域に指定されています。
 - ▶ 冬期間の降積雪による交通障害や家屋の倒壊などの雪害が、市民生活に多大な影響を及ぼしています。
 - ▶ 地球温暖化による気候変動により、さまざまな自然災害の頻発化が懸念されています。

(2)基本理念等

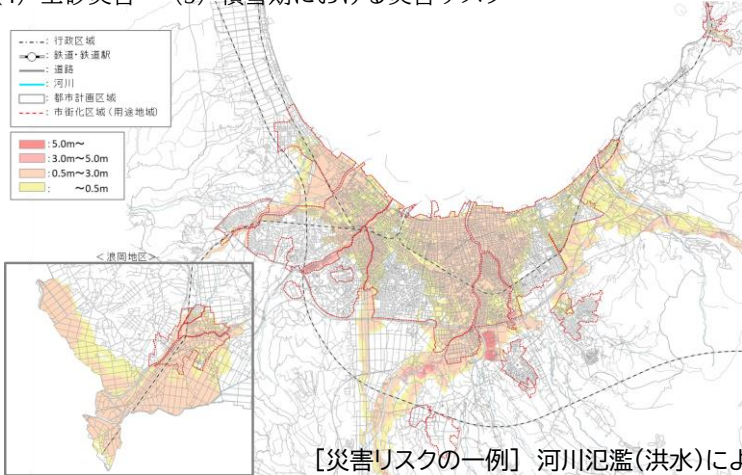
- 【基本理念】 「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市づくり
- 【戦略目標】
- ① 都市機能と居住の適正配置
 - ② 交通網を活かした都市環境の形成
 - ③ 自然と調和した快適な都市環境の形成
 - ④ 災害に備えた都市環境の形成
 - ⑤ 持続可能な都市環境の形成

基本的な方針

災害リスク情報と都市計画情報等を重ね合わせるにより、都市の災害リスクの「見える化」を行うなど、都市が抱える防災上の課題を分析の上、防災まちづくりの将来像や目標等を明確にし、ハード・ソフトの両面からの防災まちづくりの方向性を位置付けます。

【対象とする災害リスク】

- (1) 河川氾濫(洪水)による浸水
- (2) 津波による浸水
- (3) 高潮による浸水
- (4) 土砂災害
- (5) 積雪期における災害リスク



(2) 計画の位置付け

《本市総合計画 前期基本計画における位置付け》

基本政策3「まちをデザインする」

政策1「コンパクト・プラス・ネットワークの都市づくり」

施策1「公共交通ネットワークとの連携によるコンパクトな複数の拠点づくりの促進」

《関連法令における位置付け》

都市再生特別措置法に基づき「都市計画マスタープランの一部」として位置付け

(3) 計画の期間

令和6年度から令和24年度 ※青森市都市計画マスタープランと整合を図るもの。

基本的な方針

本市の発展を支える都市拠点として位置付け、これまで様々な取組を行ってきた青森駅周辺地区・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地区について、都市再生特別措置法に基づく「都市機能誘導区域」とします。

都市機能誘導区域とは、公共交通機関の利便性が高く、かつ、医療・商業をはじめとする高次な都市機能が集積した区域であり、今後、地区の特性に応じた高次な都市機能の立地の誘導を図る区域です。

また、医療・商業施設等の既存ストックが集積している造道周辺地区・浜田周辺地区の2地区について、本市独自の設定として「生活拠点区域」とします。

生活拠点区域とは、医療・商業をはじめとする都市機能が集積した区域であり、今後の人口減少化にあっても、本市の東部地区及び南部地区における生活拠点として、都市機能の立地の誘導を図る区域です。

基本的な方針

公共交通沿線に、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。

《居住誘導区域の設定の基本的な考え方》

高齢化の進行を見据え、高齢者が徒歩で移動できる範囲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、冬期を含め、鉄道駅やバス停留所などへ徒歩で移動できる範囲(鉄道駅から800m・日往復30便以上のバス路線から300m)を基本とし、その他、地形・地物や道路利用の状況等を踏まえ設定します。

《指標一覧》

目標とする指標	基準値	目標値
居住誘導区域内の 居住人口密度	49.4人/ha	40.0人/ha
公共交通 人口カバー率	83.6%	85.1%
陸奥湾の 環境基準達成率	100%	100%
市有特定建築物の 耐震化率	98.4%	概ね解消
住宅の耐震化率	88.7%	概ね解消
民間特定建築物の 耐震化率	84.1%	概ね解消
都市計画道路整備率	69.1%	70.0%

戦略目標1:都市機能と居住の適正配置

- ① 交通便利性の高いエリアへの居住人口の誘導
- 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
- 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

- 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 広域高速交通網を活かした土地利用の誘導
- 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

- ① 豊かな自然環境や文化的景観資源の保全
- ② 快適で魅力的な市街地景観の形成
- 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
- 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

- 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

戦略目標5:持続可能な都市環境の形成

- 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
- 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
- ③ 道路等都市基盤施設の適切な維持管理
- ④ 未整備の都市計画道路等の見直し

※なお、具体的な取組や対策等については、各分野における関連計画によるものとします。

青森市立地適正化計画（案）

令和7年3月

青森市

策 定 平成30年3月

第1回変更 平成31年3月

第2回変更 令和 2年3月

< 目 次 >

序章 計画改定の趣旨	1
1 計画改定の背景・目的	2
2 計画の対象区域	3
3 計画の位置付け	4
4 SDGs への取組について	6
5 計画の期間	6
6 立地適正化計画とは	7
第1章 都市機能・居住の立地の適正化に関する基本的な方針	9
1.1 都市づくりの現状と課題	10
1.2 都市づくりの方向性	47
1.3 基本理念	50
1.4 都市機能の立地の適正化に関する方針	52
1.5 居住の立地の適正化に関する方針	56
1.6 各区域の基本的な方針	58
第2章 地区拠点区域（都市機能誘導区域等）	61
2.1 都市機能の誘導に関する方針	62
2.2 地区拠点	66
第3章 居住誘導区域	73
3.1 居住の誘導に関する方針	74
第4章 防災指針	81
4.1 基本的な考え方	82
4.2 対象とする災害リスク等	83
4.3 災害リスク分析	99
4.4 防災まちづくりの方向性	120
4.5 防災指針に基づく取組及びスケジュール	126
第5章 実現化方策	127
5.1 戦略目標(1) 都市機能と居住の適正配置	129
5.2 戦略目標(2) 交通網を活用した都市環境の形成	133
5.3 戦略目標(3) 自然と調和した快適な都市環境の形成	136
5.4 戦略目標(4) 災害に備えた都市環境の形成	139
5.5 戦略目標(5) 持続可能な都市環境の形成	144

< 章 目 次 >

1 計画改定の背景・目的	2
2 計画の対象区域	3
3 計画の位置付け	4
4 SDGs への取組について	6
5 計画の期間	6
6 立地適正化計画とは	7

1 計画改定の背景・目的

本市は、青森県のほぼ中央に位置し、平成 17 年 4 月に旧青森市と旧浪岡町の新設合併により誕生した中核市で、北は陸奥湾に面し、東部と南部は奥羽山脈の一部をなす東岳山地から八甲田連峰に、西部は梵珠山を含む津軽山地から津軽平野に連なるなど、雄大な自然に恵まれています。

旧青森市は、江戸時代以来、港を中心に都市が形成されてきており、昭和 20 年の青森空襲により市街地の大半が焦土と化したものの、戦災復興土地地区画整理事業により、現在の青森駅周辺の市街地が整備され、県庁所在地として、行政・業務・商業・文化等、高次な都市機能が集積し、本州と北海道を結ぶ物流の拠点として、また、旧浪岡町については、羽州街道を中心とした交通の要衝として、それぞれ発展してきました。

本市の都市づくりにおいては、昭和 40 年代以降、人口増加に対応するため、郊外部へ住宅地や商業地の開発が進められたとともに、病院や公共施設等の郊外移転が進んだことにより、市街地の拡大が進行した中、平成 11 年に「青森都市計画マスタープラン」を、平成 15 年に「浪岡町都市計画マスタープラン」を策定し、将来的な少子高齢化の到来を見据え、雪に強く、持続可能な都市づくりを進めてきました。

一方で、国においては、近年の急激な人口減少や少子高齢化の進展に伴い、健康で快適な生活環境の実現や、財政面及び経済面における持続可能な都市経営の確保が重要な課題となっていること等を背景に、平成 26 年に都市再生特別措置法の一部を改正し、都市全体の観点から、居住機能や医療・福祉・商業等の都市機能を誘導するための施策や、公共交通の充実に関する施策等について明らかにし、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを進めることを目的とした立地適正化計画制度を創設しました。

本市では、これを受け、人口減少・少子高齢化の進展などの社会環境の変化に対応し、市内各地域の特色を活かしつつ、持続可能な都市づくりを目指して、平成 30 年 3 月に「青森市立地適正化計画」を策定し、これまで 2 回の変更を行いながら、取組を進めてきました。

その後、国では、令和 2 年に都市再生特別措置法を改正し、防災の観点を取り入れたまちづくりを加速化させるため、立地適正化計画に、都市の防災に関する機能の確保に関する指針（以下「防災指針」という。）に関する事項を記載することとしました。

このような中で、本市では、青森市立地適正化計画の策定から 6 年が経過したことを踏まえ、社会経済情勢の変化や関連計画との整合を図るための見直しを行うとともに、新たに「防災指針」に関する事項を記載するため、計画を改定するものです。

2 計画の対象区域

本計画の対象区域（立地適正化計画区域）は、「青森都市計画区域」及び「浪岡都市計画区域」とします。

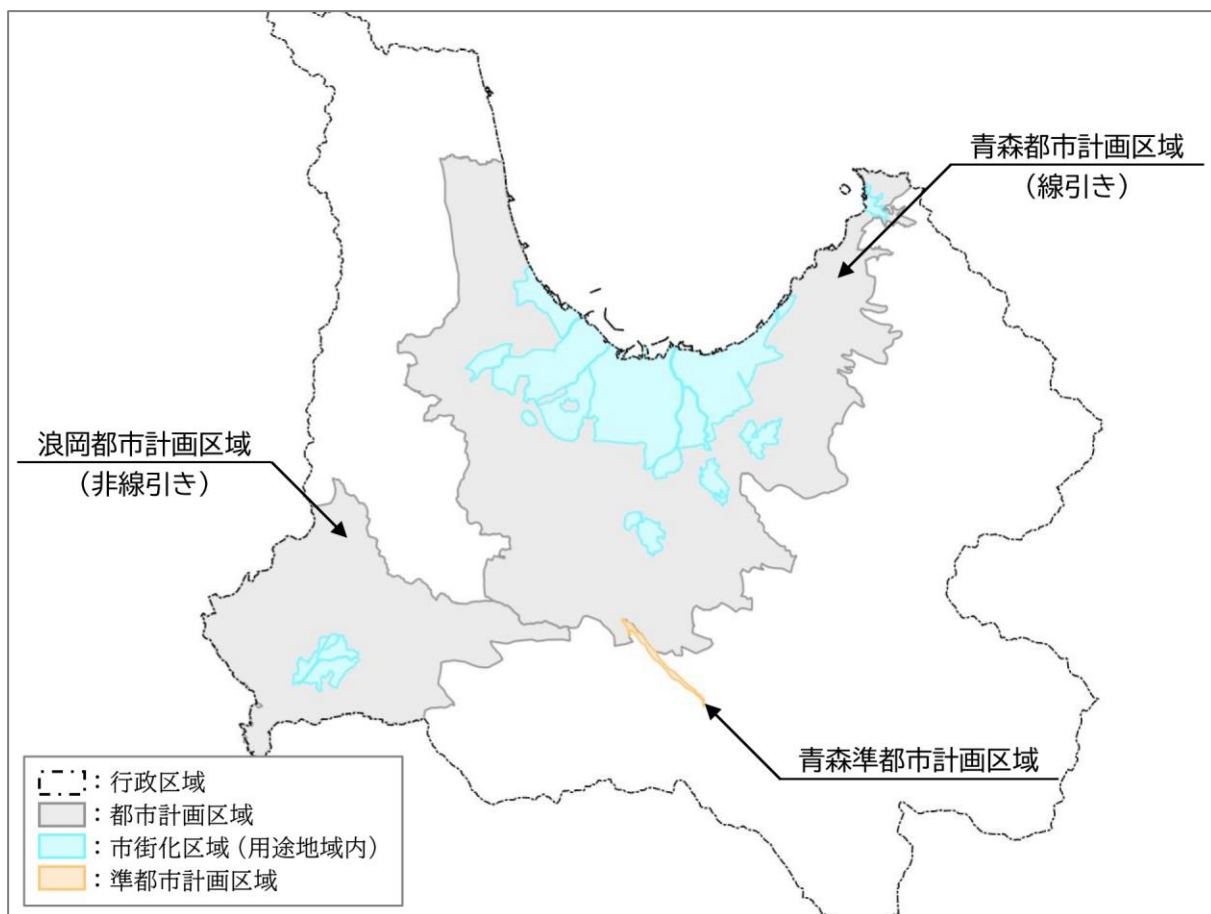


表 1 対象区域の面積

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	323	7,421
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 6 年 3 月 31 日現在）を基に作成

3 計画の位置付け

本計画は、都市再生特別措置法第 81 条第 1 項の規定による「住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化を図るための計画」であり、本市の都市計画マスタープランの一部として、持続可能で機能的な都市構造を確保するために、居住や都市機能の立地を促進する区域等を示すものです。

【参考：都市再生特別措置法（平成 14 年法律第 22 号）（抄）】

（立地適正化計画）

第 81 条 市町村は、単独で又は共同して、都市計画法第 4 条第 2 項に規定する都市計画区域内の区域について、都市再生基本方針に基づき、住宅及び都市機能増進施設（医療施設、福祉施設、商業施設その他の都市の居住者の共同の福祉又は利便のため必要な施設であつて、都市機能の増進に著しく寄与するものをいう。以下同じ。）の立地の適正化を図るための計画（以下「立地適正化計画」という。）を作成することができる。

（以下略）

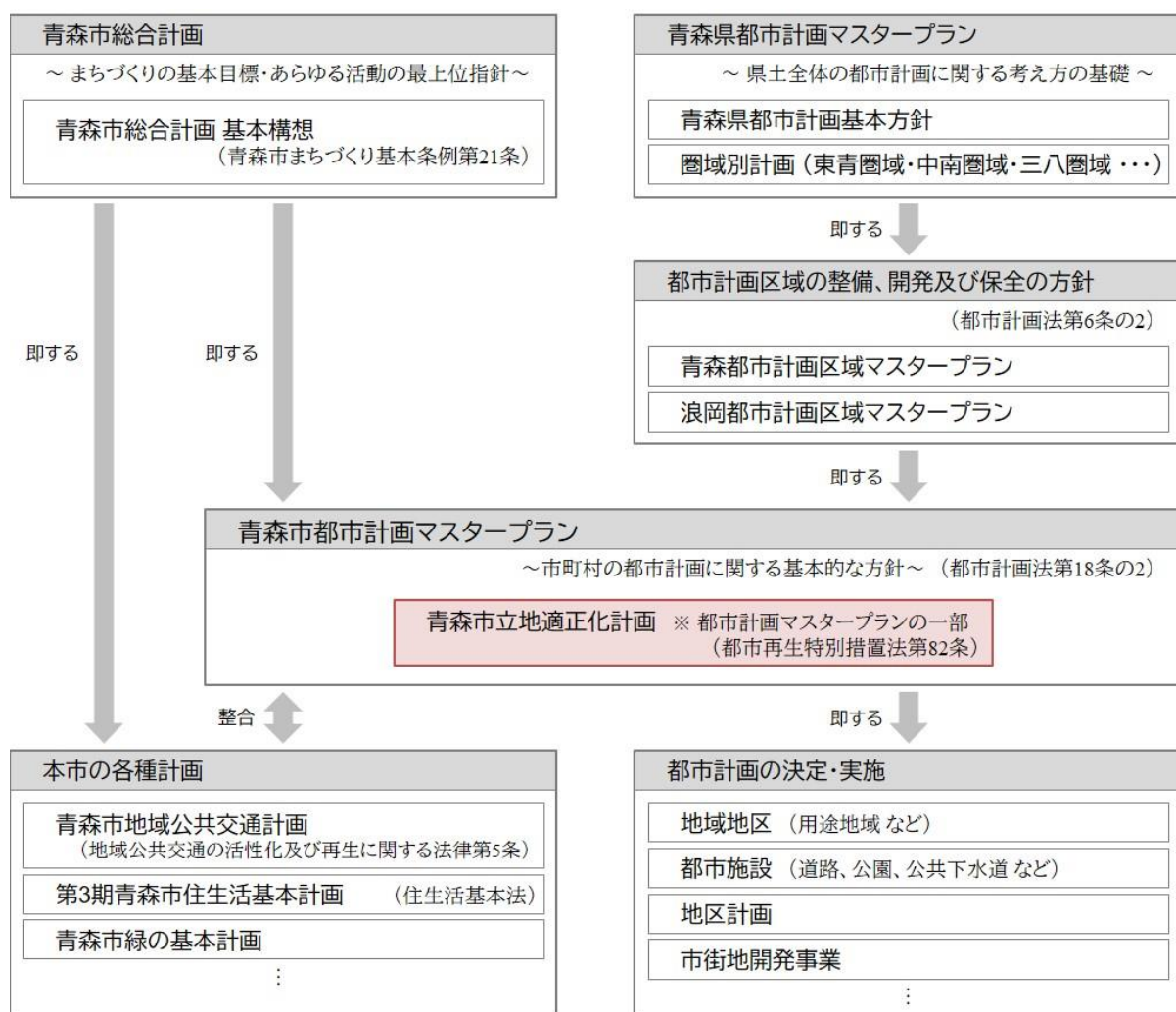


図 2 計画の位置付け

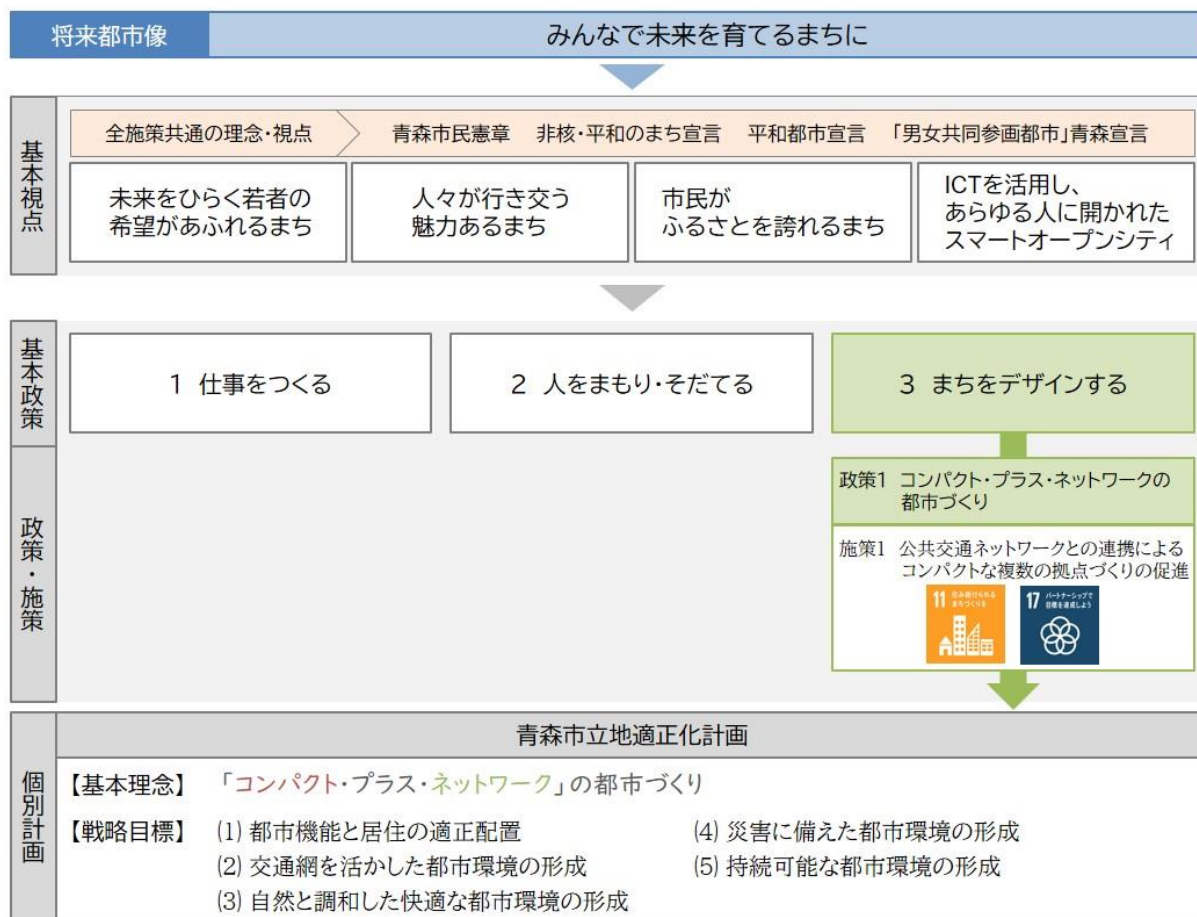


図 3 青森市総合計画前期基本計画との相関図

4 SDGs への取組について

SDGs とは、2015 年（平成 27 年）の国連サミットにおいて、2030 年（令和 12 年）まで持続可能でよりよい世界を目指す国際指標として採択されたものであり、貧困や飢餓、さらには気候変動や平和などの広範な分野にわたって 17 の開発目標が設定されています。

青森市総合計画基本構想では、「SDGs の 17 のゴールが各政策・施策とも関わりが深いものとなっていることから、SDGs の理念を踏まえながら各種施策を展開します。」とされています。

これを受け、本計画の実施に当たっては、SDGs の理念を踏まえながら取組を進めていくこととします。



図 4 SDGs ロゴ

5 計画の期間

計画の期間は、都市計画マスタープランと整合を図り、令和 6 年度（2024 年度）から令和 24 年度（2042 年度）までとします。

また、概ね 5 年ごとに社会経済情勢の変化や関連計画との整合などを踏まえ、計画の見直しを検討します。

【参考：都市計画運用指針（平成 12 年 12 月 28 日建設省都計発第 92 号 建設省都市局長通知）（抄）】

IV-1-3 立地適正化計画

3 記載内容

立地適正化計画においては、都市全体を見渡ししながら居住や都市機能を誘導する区域を設定するとともに、これらを誘導するための施策等が記載されることとなる。その検討に当たっては、都市の抱える課題について客観的データに基づき分析・把握し、一つの将来像として、おおむね 20 年後の都市の姿を展望することが考えられるが、あわせてその先の将来も考慮する必要がある。また、おおむね 5 年ごとに評価を行い、必要に応じて立地適正化計画や関連する都市計画の見直し等を行うことが望ましく、動的な計画として運用すべきである。

6 立地適正化計画とは

(1) 立地適正化計画の概要

立地適正化計画とは、将来のまちの姿を示す計画であり、居住や都市の生活を支える都市機能の誘導によるコンパクトなまちづくりと地域公共交通との連携により、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを進め、持続可能な都市構造への再構築を図ることを目的としています。

立地適正化計画区域（＝都市計画区域）において、住宅及び医療、福祉、商業その他居住に関連する施設の立地に関する方向を定めるとともに、地域公共交通と連携し、用途地域など既存の都市計画制度と組み合わせて一定の人口密度を維持していく「居住誘導区域」と、その居住誘導区域の中でも特にまち全体として必要な機能の維持と新規立地を促す「都市機能誘導区域」を定め、都市機能の立地をコントロールしながら、人口減少社会にあっても住みよいまちの形成に努めていこうとするものです。

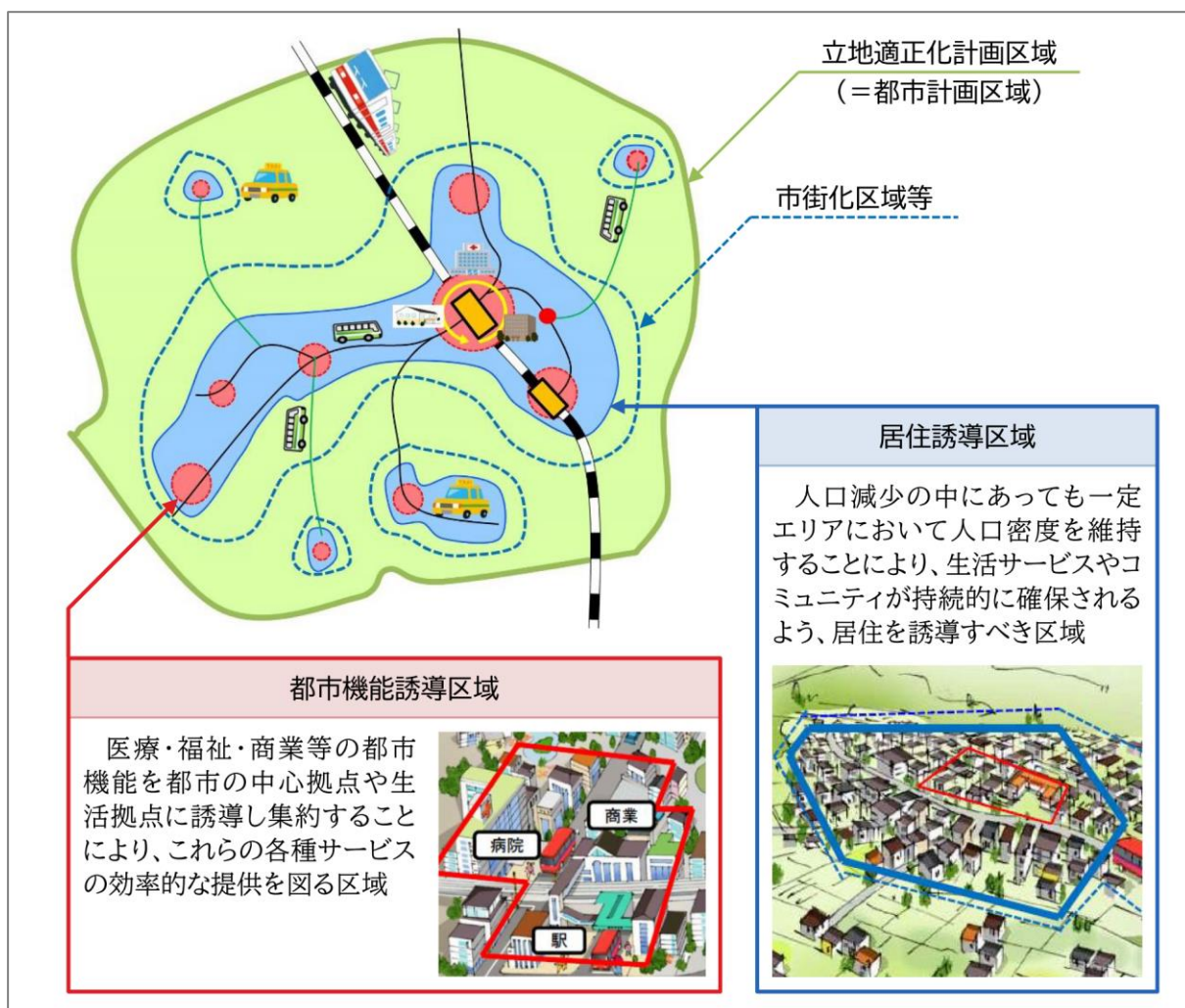


図 5 立地適正化計画の概要

※ 上図は国土交通省都市局都市計画課「改正都市再生特別措置法等について（平成 27 年 6 月 1 日）」を基に作成

(2) 立地適正化計画に定める事項

立地適正化計画に定める事項については、都市再生特別措置法第 81 条第 2 項に規定されています。

【参考：都市再生特別措置法（平成 14 年法律第 22 号）（抄）】

（立地適正化計画）

第 81 条

2 立地適正化計画には、その区域を記載するほか、おおむね次に掲げる事項を記載するものとする。

- 一 住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化に関する基本的な方針
- 二 都市の居住者の居住を誘導すべき区域（以下「居住誘導区域」という。）及び居住環境の向上、公共交通の確保その他の当該居住誘導区域に都市の居住者の居住を誘導するために市町村が講ずべき施策に関する事項
- 三 都市機能増進施設の立地を誘導すべき区域（以下「都市機能誘導区域」という。）及び当該都市機能誘導区域ごとにその立地を誘導すべき都市機能増進施設（以下「誘導施設」という。）並びに必要な土地の確保、費用の補助その他の当該都市機能誘導区域に当該誘導施設の立地を誘導するために市町村が講ずべき施策に関する事項（次号に掲げるものを除く。）
- 四 都市機能誘導区域に誘導施設の立地を図るために必要な次に掲げる事業等に関する事項
 - イ 誘導施設の整備に関する事業
 - ロ イに掲げる事業の施行に関連して必要となる公共公益施設の整備に関する事業、市街地再開発事業、土地区画整理事業その他国土交通省令で定める事業
 - ハ イ又はロに掲げる事業と一体となってその効果を増大させるために必要な事務又は事業
- 五 居住誘導区域にあっては住宅の、都市機能誘導区域にあっては誘導施設の立地及び立地の誘導を図るための都市の防災に関する機能の確保に関する指針（以下この条において「防災指針」という。）に関する事項
- 六 第二号若しくは第三号の施策、第四号の事業等又は防災指針に基づく取組の推進に関連して必要な事項
- 七 前各号に掲げるもののほか、住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化を図るために必要な事項

< 章 目 次 >

1.1 都市づくりの現状と課題	10
1.1.1 自然（気象）	10
1.1.2 人口	11
1.1.3 産業構造	13
1.1.4 土地利用	15
1.1.5 住宅	25
1.1.6 交通	26
1.1.7 財政状況	37
1.1.8 災害	39
1.1.9 現状と課題の整理	46
1.2 都市づくりの方向性	47
1.3 基本理念	50
1.4 都市機能の立地の適正化に関する方針	52
1.4.1 基本的な方針	52
1.4.2 地区拠点区域の検討	52
1.4.3 地区拠点区域の設定	54
1.5 居住の立地の適正化に関する方針	56
1.5.1 基本的な方針	56
1.5.2 その他の居住地	57
1.6 各区域の基本的な方針	58

1.1 都市づくりの現状と課題

1.1.1 自然（気象）

本市の累積降雪量の当該年度における過去 30 年平均は、平成 6 年度は 798cm でしたが、令和 5 年度には 622cm に減少しています。

また、各年度の最大積雪深と当該年度における過去 30 年平均を比較すると、各年度の最大積雪深が過去 30 年平均を上回ったのは、平成 6～15 年度では 4 回でしたが、平成 16～25 年度及び平成 26～令和 5 年度では 5 回となっています。

(単位：cm)

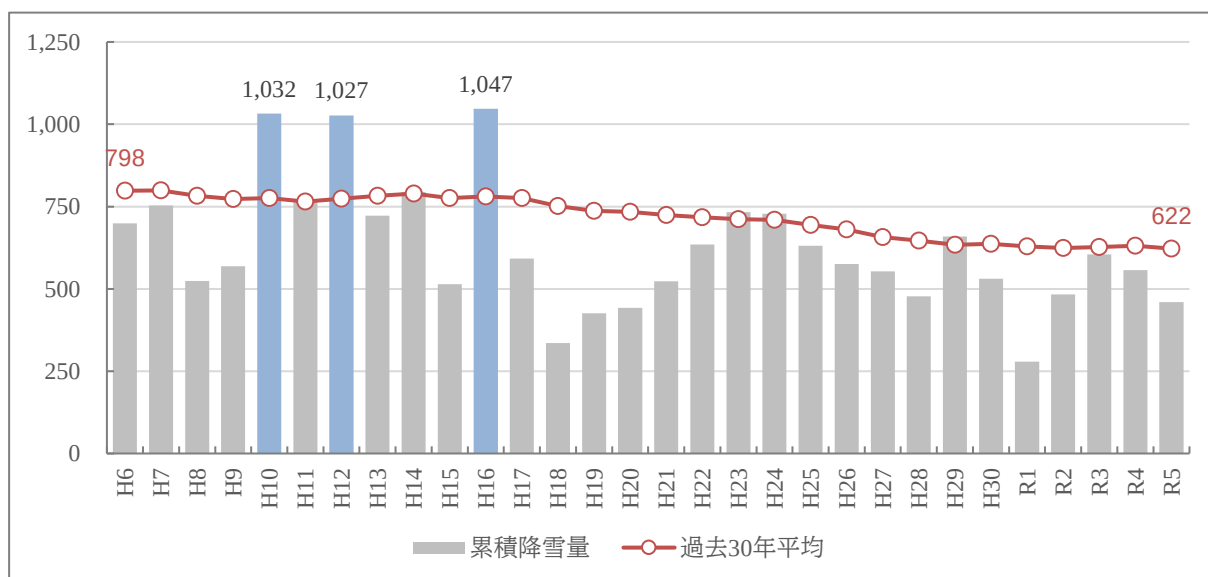


図 6 累積降雪量の推移

※ 上図は気象庁資料を基に年度ごとに集計して作成

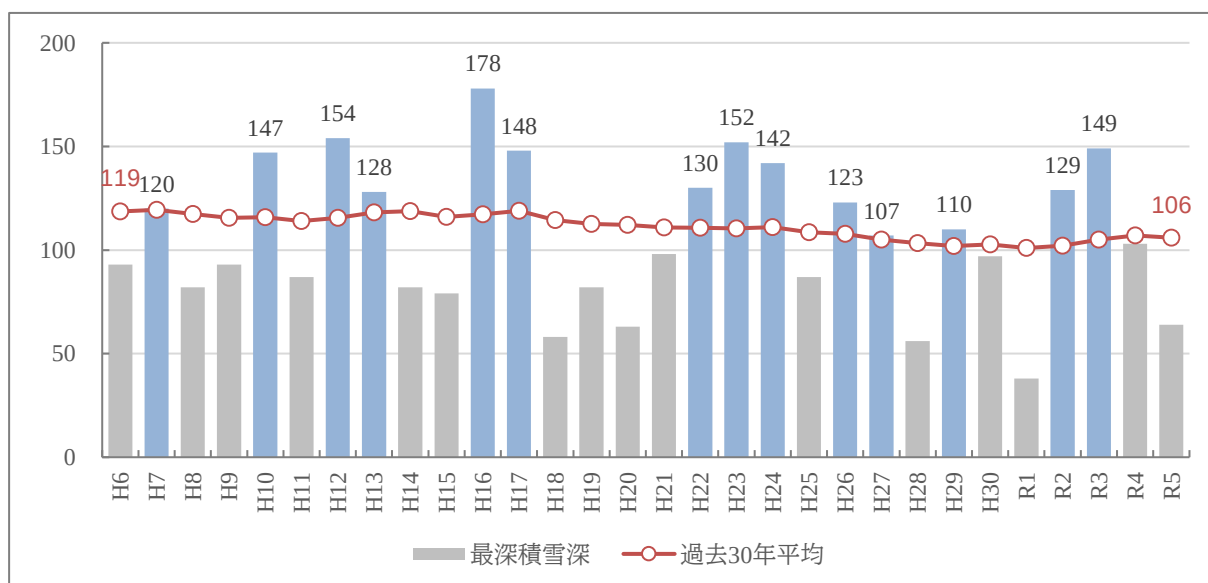


図 7 最大積雪深の推移

※ 上図は気象庁資料を基に年度ごとに集計して作成

1.1.2 人口

(1) 総人口の推移

本市の総人口は、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32年には174千人となる見込みです。

年少人口（0～14歳）割合は、平成7年は16.8%でしたが、これ以降減少傾向にあり、令和2年は10.6%、令和32年には7.3%となる見込みです。

生産年齢人口（15～64歳）割合は、平成7年は69.1%でしたが、これ以降減少傾向にあり、令和2年は57.5%、令和32年には45.0%となる見込みです。

老年人口（65歳以上）割合は、平成7年は14.2%でしたが、これ以降増加傾向にあり、令和2年は32.0%、令和32年には47.7%となる見込みであり、本市の総人口の概ね2人に1人が65歳以上の高齢者になる見込みです。

(単位：千人)

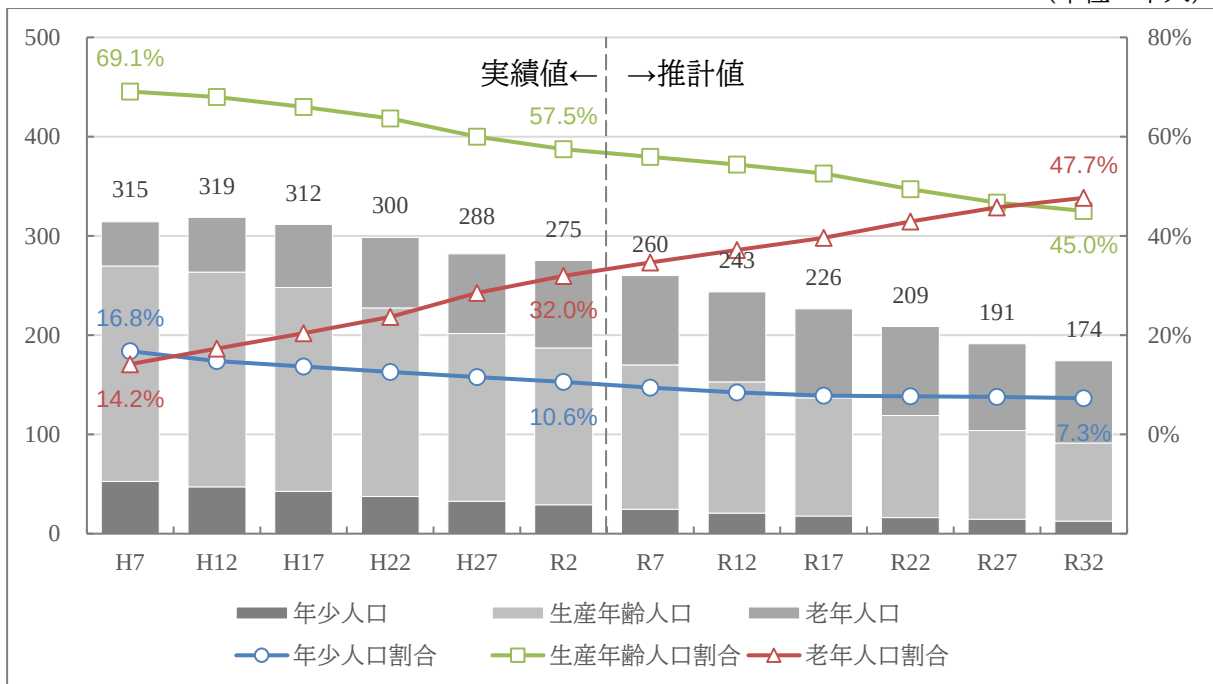


図8 総人口・年齢3区分別人口の推移（実績）と将来推計

※ 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（令和5年推計）」を基に作成

(2) 人口の分布

本市の総人口は、令和2年から令和32年にかけて約37%減少すると見込まれています。

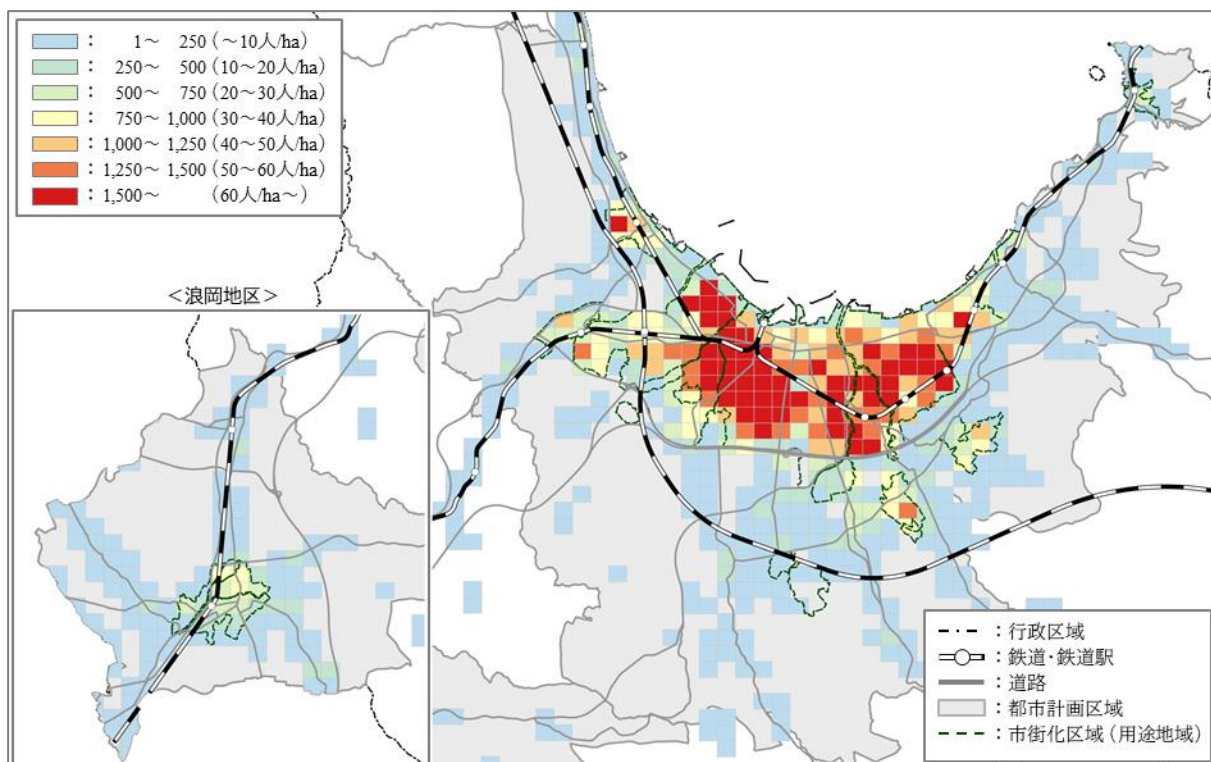


図 9 500m メッシュごとの総人口分布（令和2年）

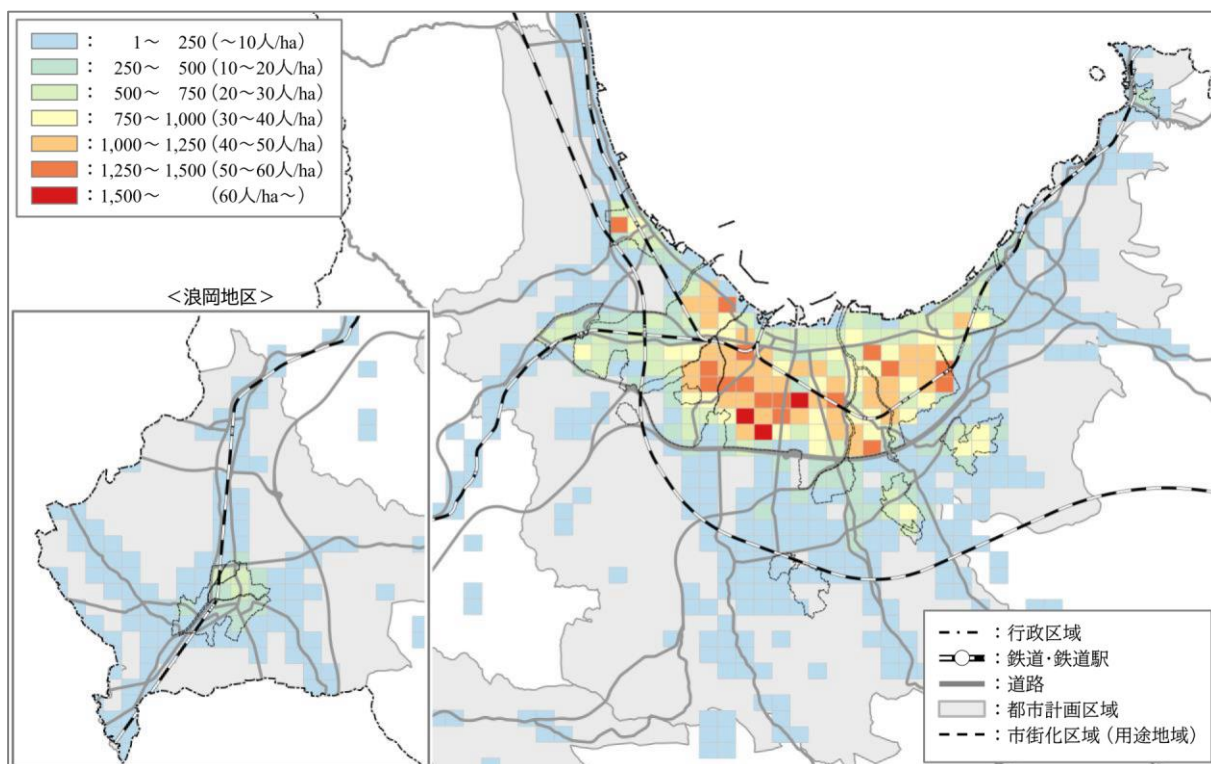


図 10 500m メッシュごとの総人口分布（令和32年）

※ 上図は総務省「国勢調査」、国土交通省「国土数値情報」を基に作成

1.1.3 産業構造

(1) 産業別就業人口

本市の総就業者は、平成12年は153千人でしたが、これ以降減少傾向にあり、令和2年は127千人となっています。

また、産業3部門別の割合については、第3次産業が増加傾向にあり、令和2年には全体の8割を占めています。

(単位：千人)

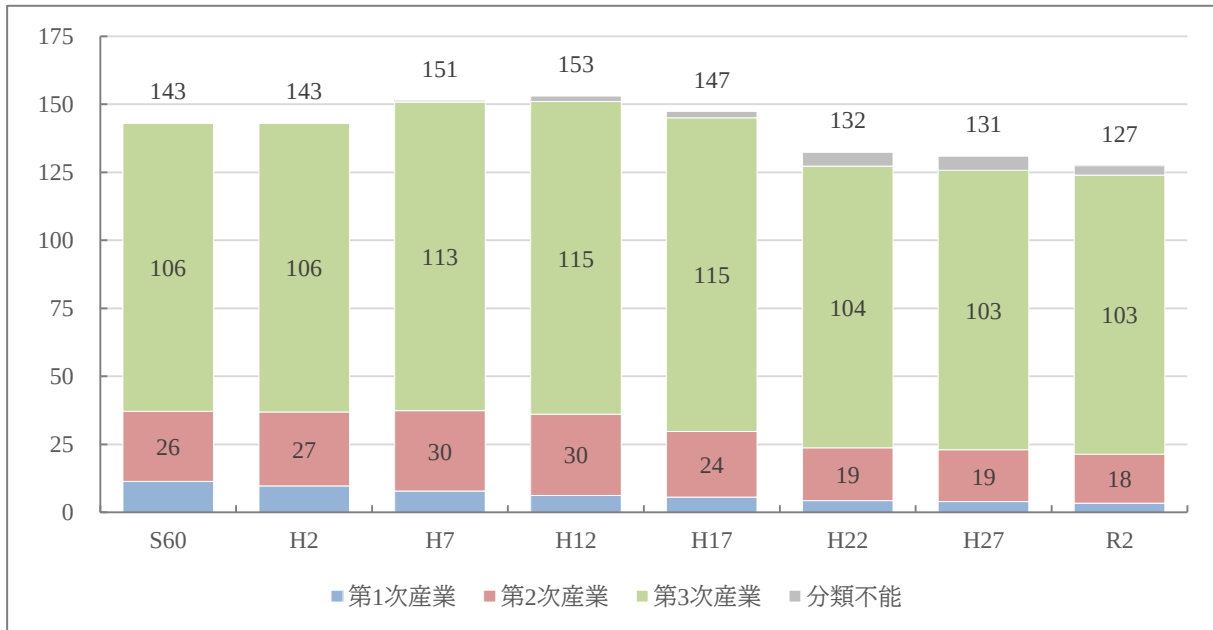


図 11 産業別就業人口の推移

※ 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)

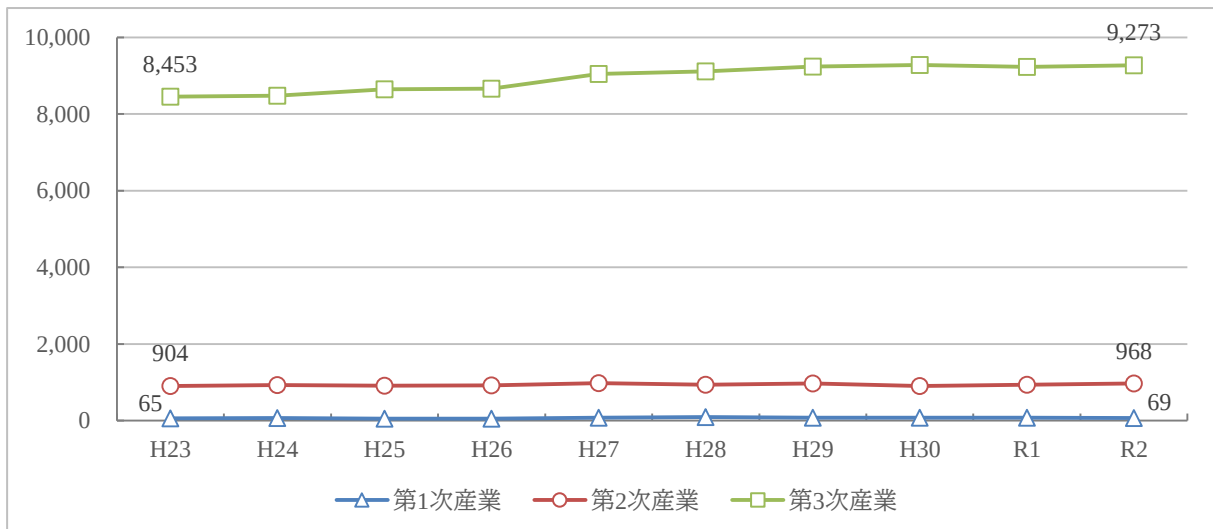


図 12 産業別総生産額の推移

※ 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。

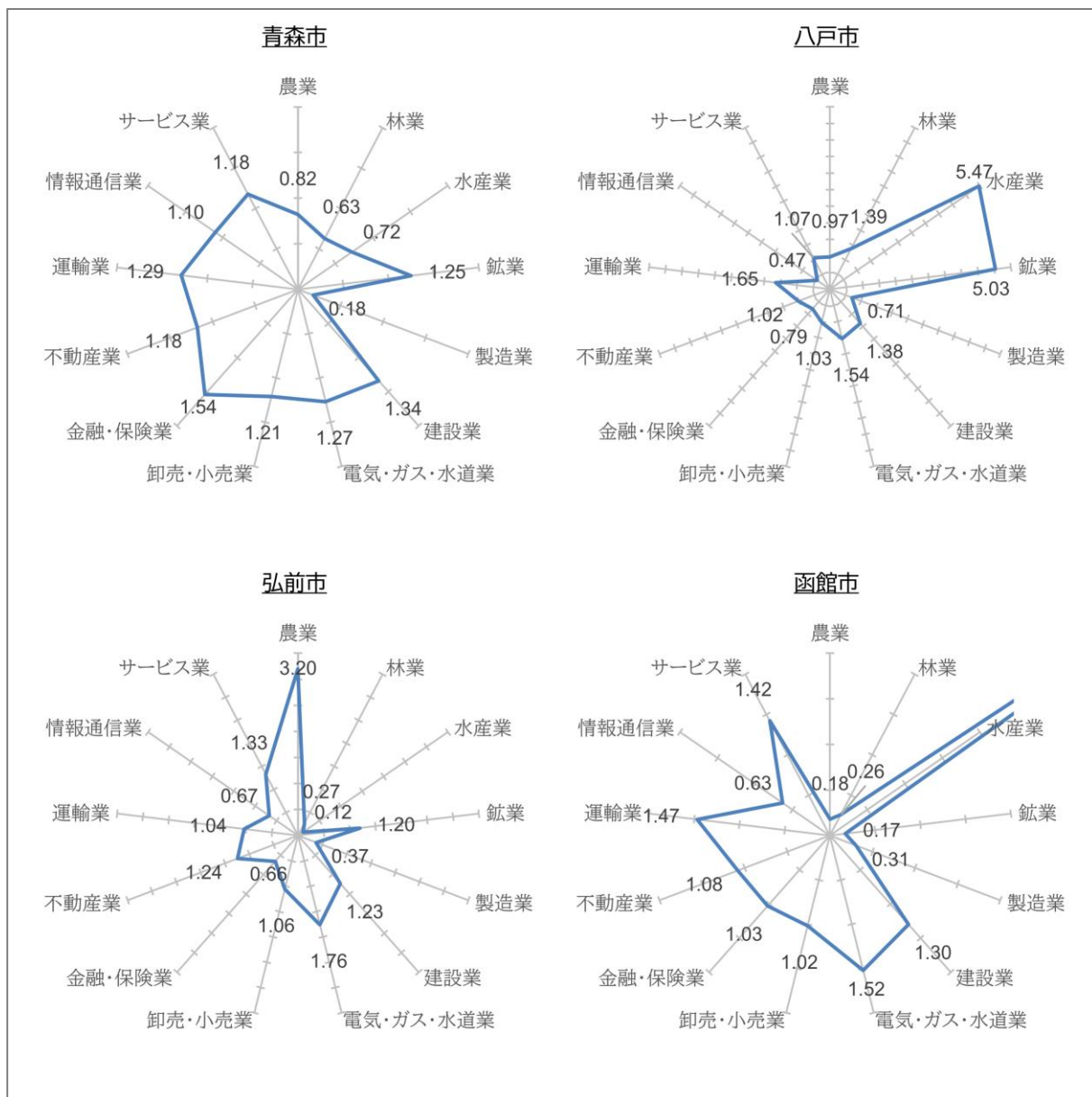


図 13 青森市・弘前市・八戸市・函館市の産業活動特化係数

※ 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)

1.1.4 土地利用

(1) 土地利用

本市は、2つの都市計画区域を有しており、青森都市計画区域は線引き都市計画区域※、浪岡都市計画区域は非線引き都市計画区域※となっています。

土地利用の状況は、行政区域のうち 10.2%を田・畑、68.5%を山林が占める、緑に囲まれた都市となっています。

市民意識調査の結果によると、青森市が住みやすいと感じる理由としては、「身近に親しめる自然がある」と回答した人の割合が 51.4%と最も多く、自然と居住が近接していることが本市の魅力の1つとなっているものと考えられます。

また、低未利用地の割合は、青森地区が市街化区域の 3.3%、浪岡地区が用途地域指定区域の 4.0%となっています。

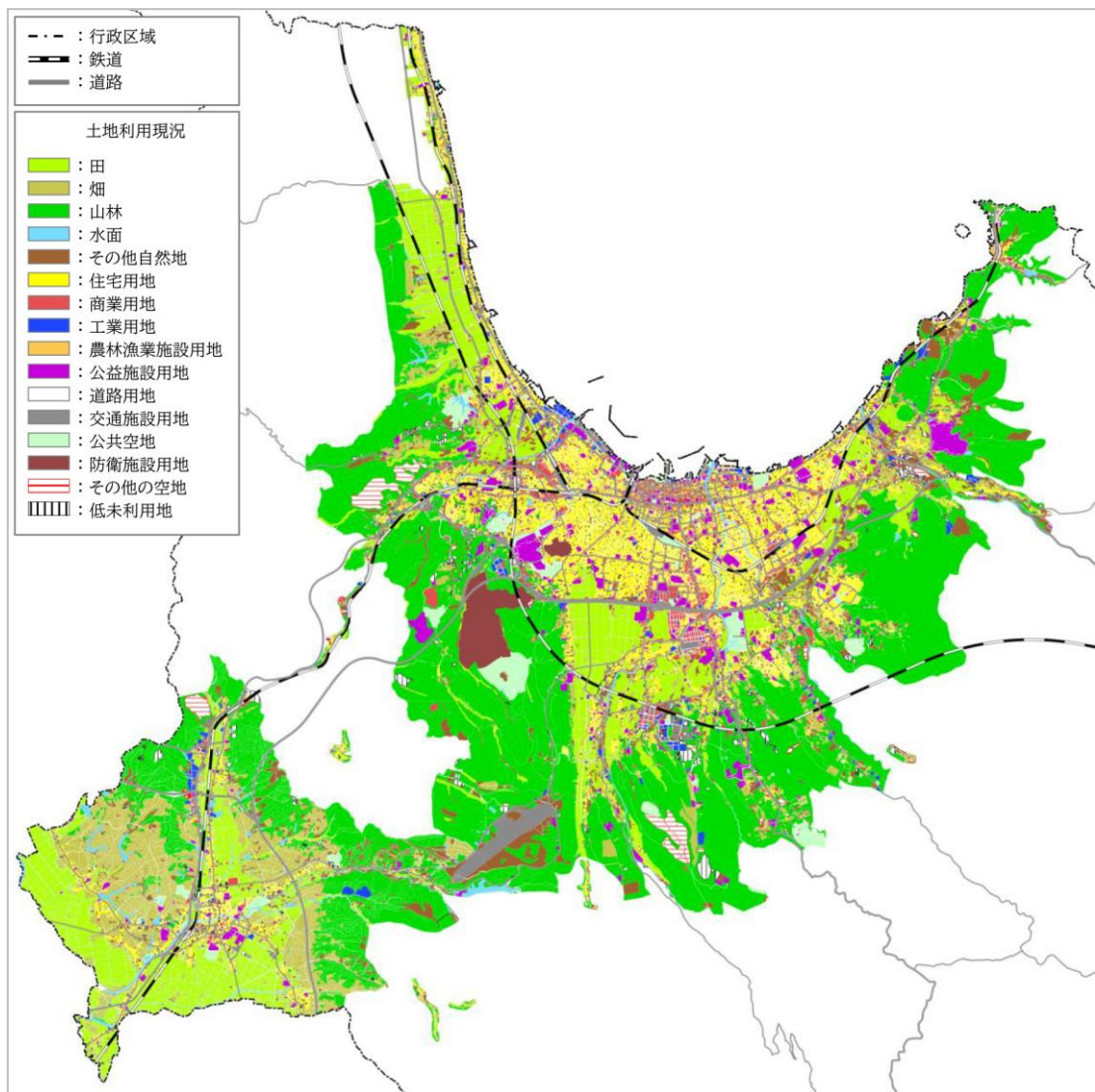


図 14 土地利用の現状

※ 青森県「都市計画基礎調査（令和5年度）」

※線引き都市計画区域・非線引き都市計画区域とは

線引き都市計画区域：市街化区域と市街化調整区域の区分が定められている都市計画区域。

非線引き都市計画区域：市街化区域と市街化調整区域の区分が定められていない都市計画区域。

表 2 土地利用の概要

(ha)				
区分	総数	田耕地面積	畑耕地面積	山林
面積 (市域に占める割合)	82,461 (100%)	5,190 (6.3%)	3,190 (3.9%)	56,501 (68.5%)

出典：農林水産省「グラフと統計でみる農林水産業」

【全体】

<上段：平成28年度、下段：平成27年度>

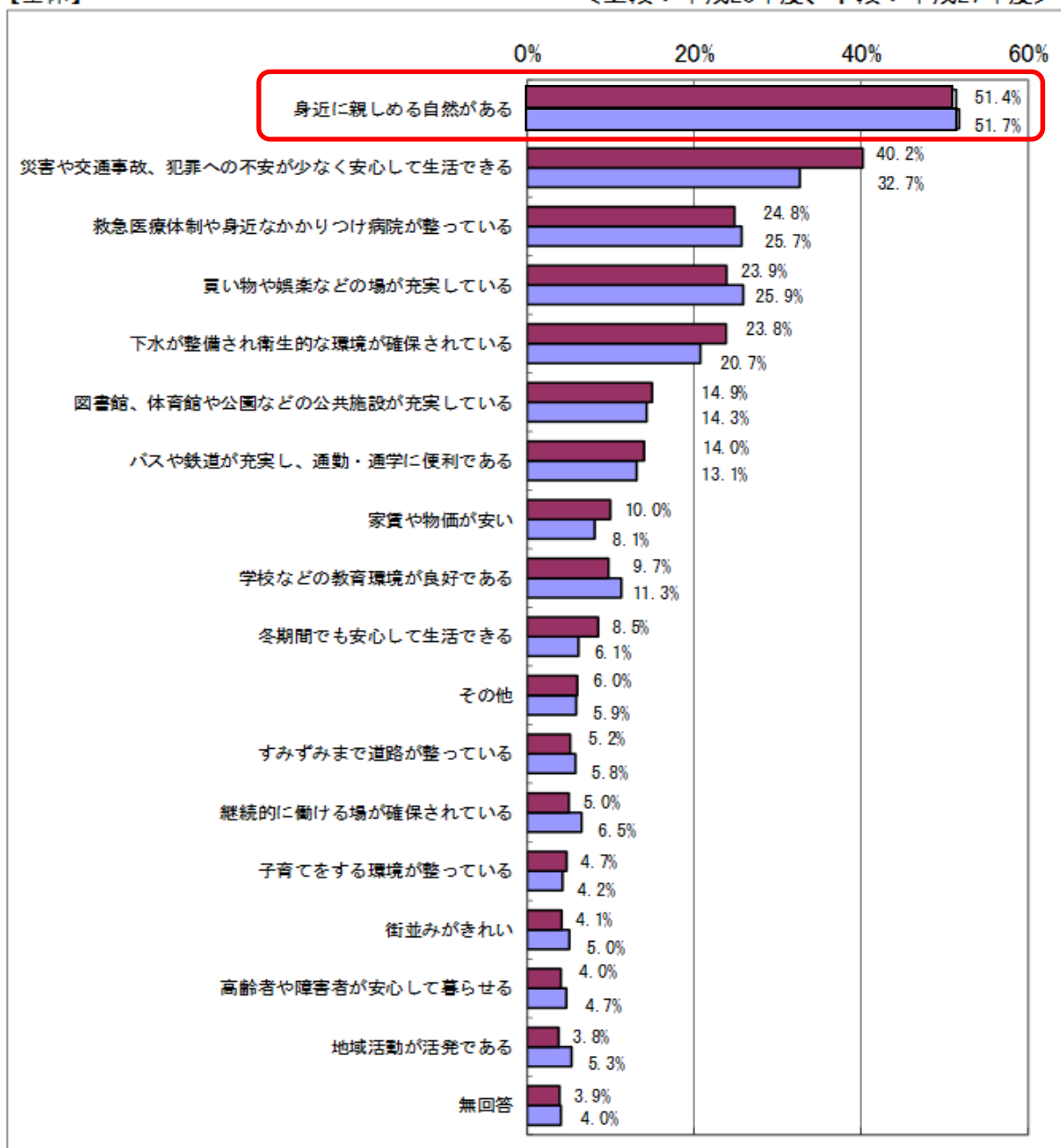


図 15 青森市が住みやすいと感じる理由

出典：青森市「青森市民意識調査結果報告書」(H28 年度第 1 回)

(2) 居住地の分布

青森地区では、同地区の総人口のうち約 9 割が市街化区域に居住しており、全国の中核市と比較しても、市街化区域内の居住割合が高い状況です。

浪岡地区では、同地区の総人口のうち約 5 割が用途地域の指定区域内に居住しています。

表 3 市街化区域面積と市街化区域人口の割合（青森都市計画区域）

	面積 (ha)	人口(人)
行政区域	82,461	258,064 (青森地区)
都市計画区域	23,774	255,275
市街化区域	5,011	236,360
割合	21.1%	92.6%

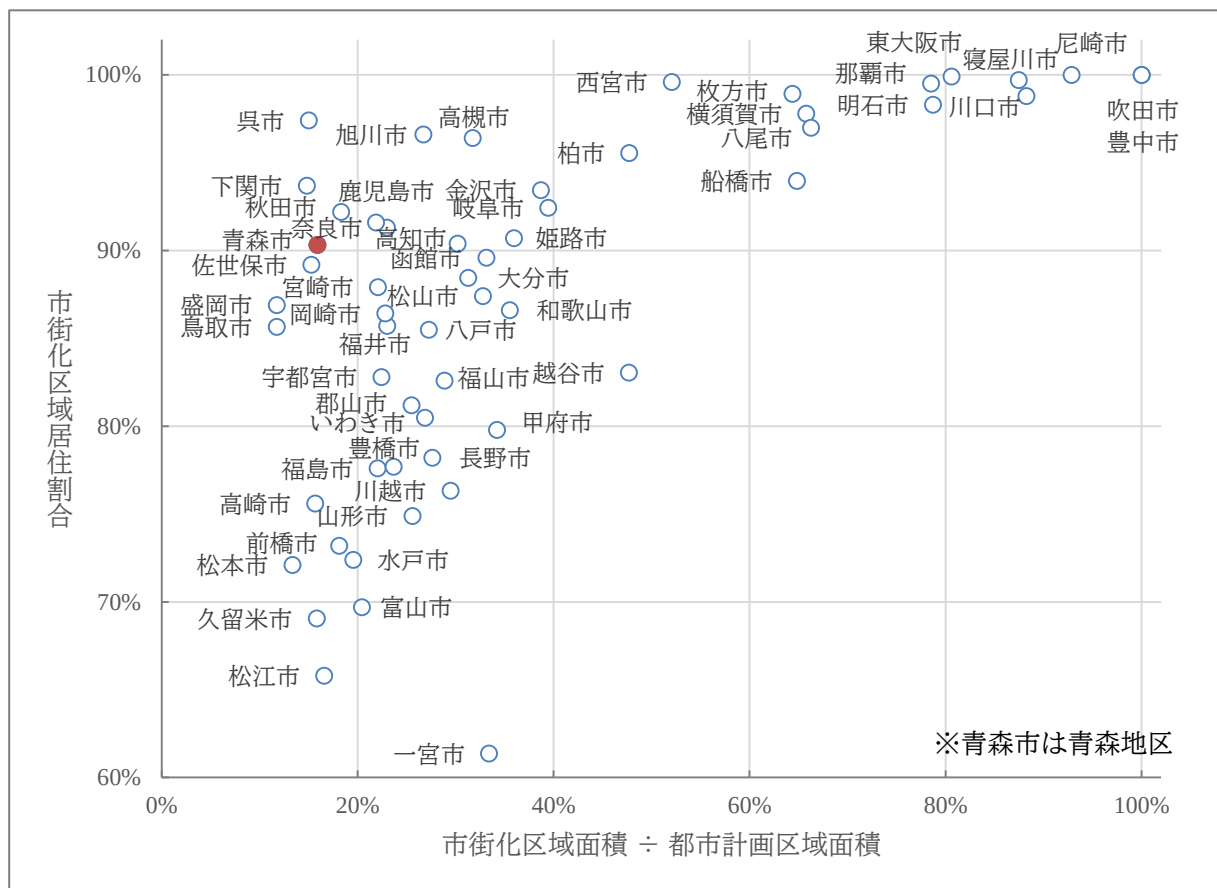


図 16 中核市の市街化区域居住割合と市街化区域面積割合

※ 上図は中核市市長会「都市要覧（令和 5 年度）」を基に作成

表 4 用途地域の指定区域内面積と用途地域の指定区域内人口の割合（浪岡都市計画区域）

	面積 (ha)	人口(人)
行政区域	82,461	17,128 (浪岡地区)
都市計画区域	7,744	16,958
用途地域指定区域	323	9,276
割合	4.2%	54.7%

(3) 誘導施設の分布

【商業施設】

スーパー、コンビニエンスストアは、主に市街化区域（用途地域の指定区域）内に多く分布しており、その割合は 90.3%です。

商業施設の徒歩圏（半径 800m 圏）に居住する人口は、本市の総人口に対して 89.0%となっています。

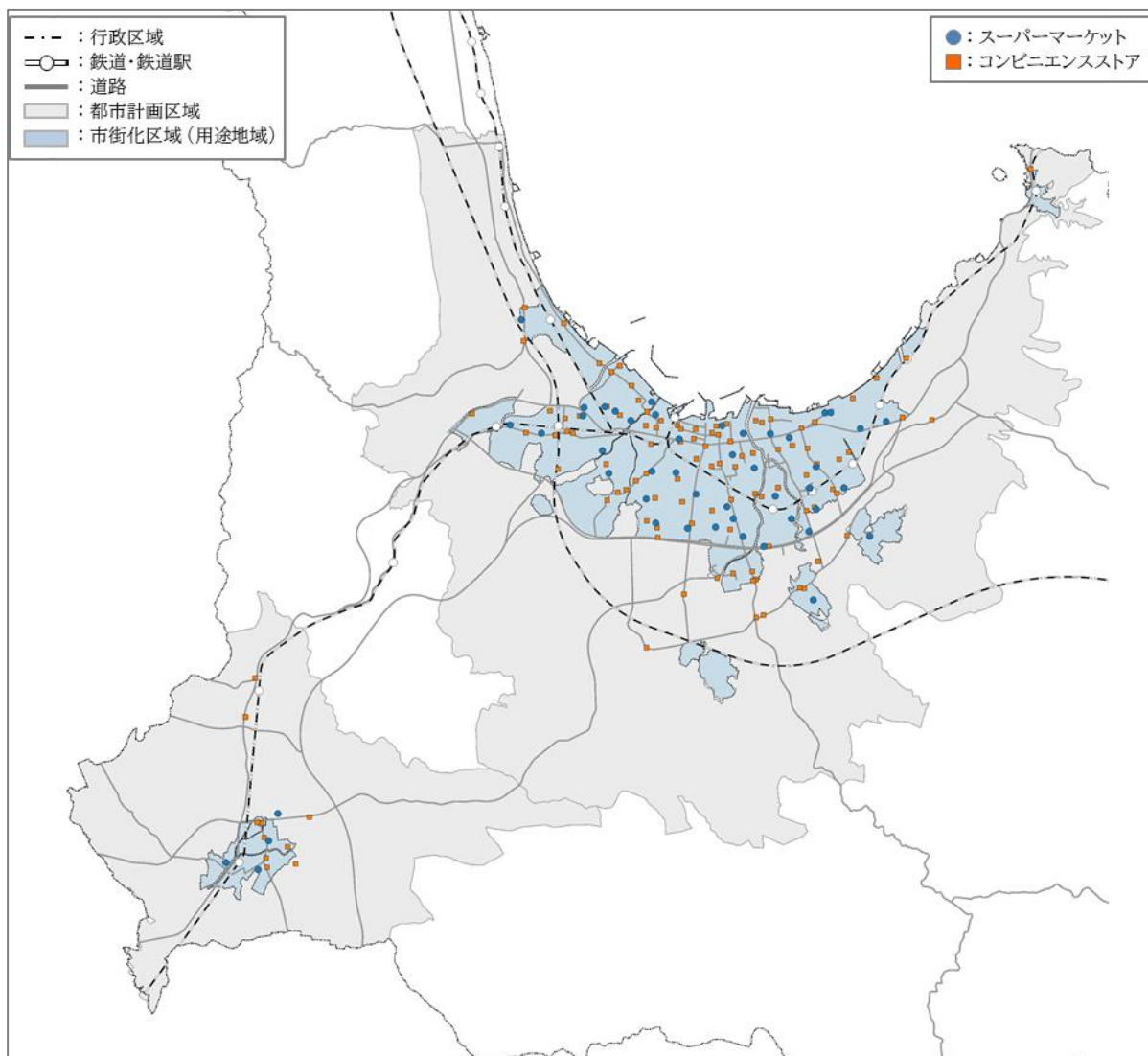


図 17 分布状況：商業施設

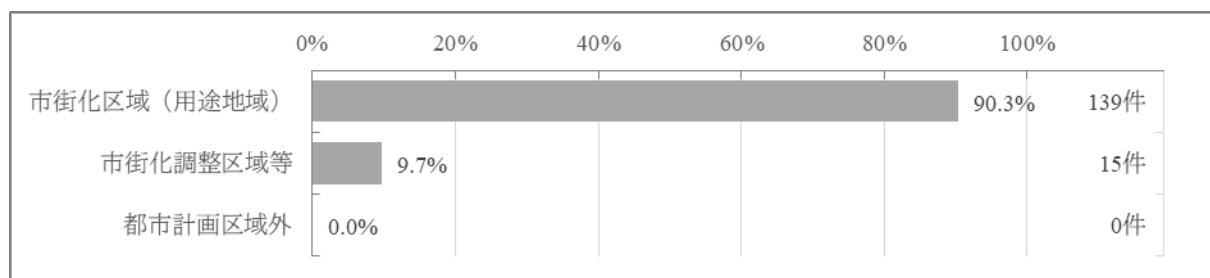


図 18 立地状況：商業施設

※ 上図はiタウンページを基に作成

【医療施設】

病院・診療所は、主に市街化区域（用途地域の指定区域）内に多く分布しており、その割合は87.4%です。

医療施設の徒歩圏（半径800m圏）に居住する人口は、本市の総人口に対して88.4%となっています。

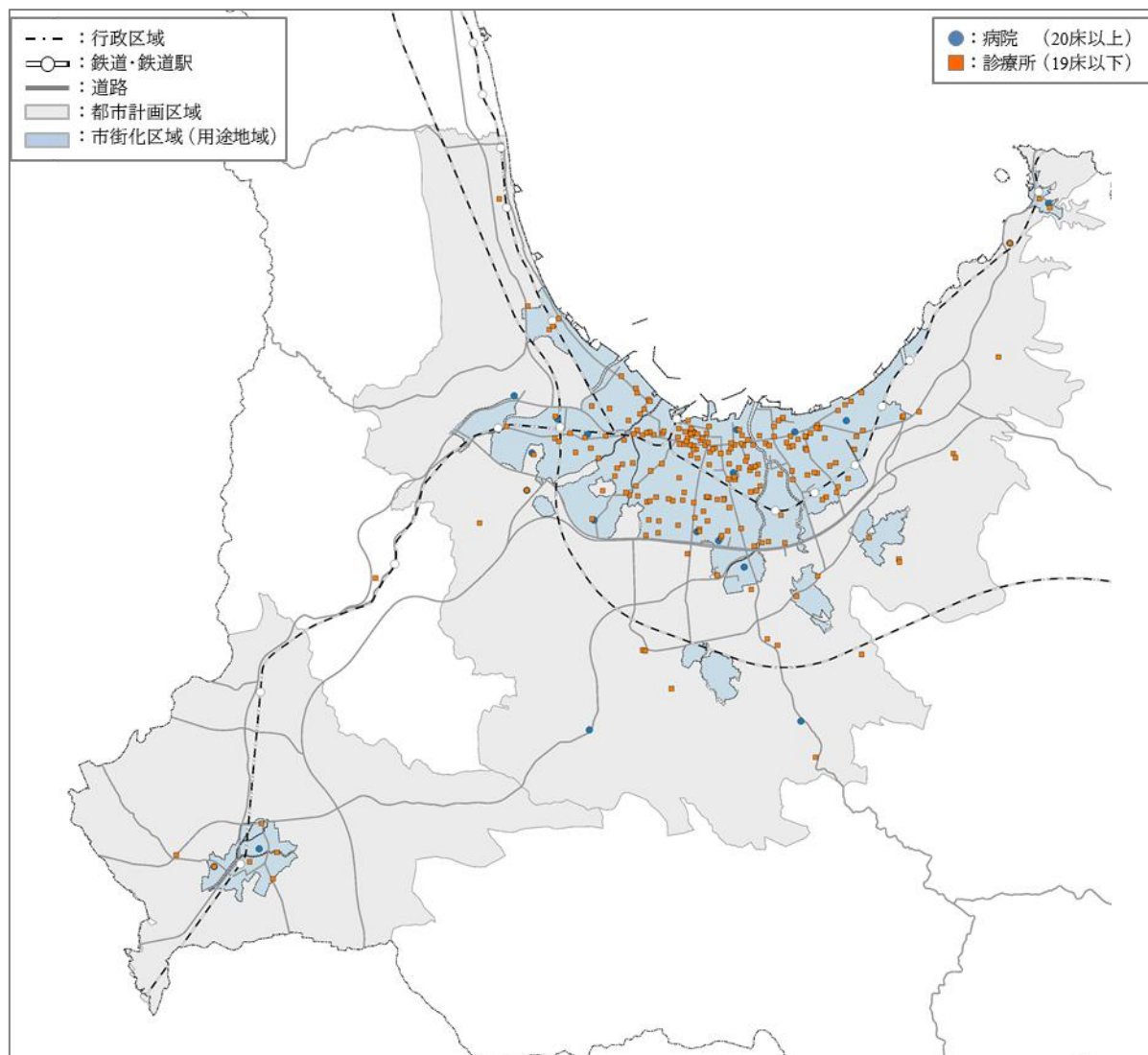


図 19 分布状況：医療施設

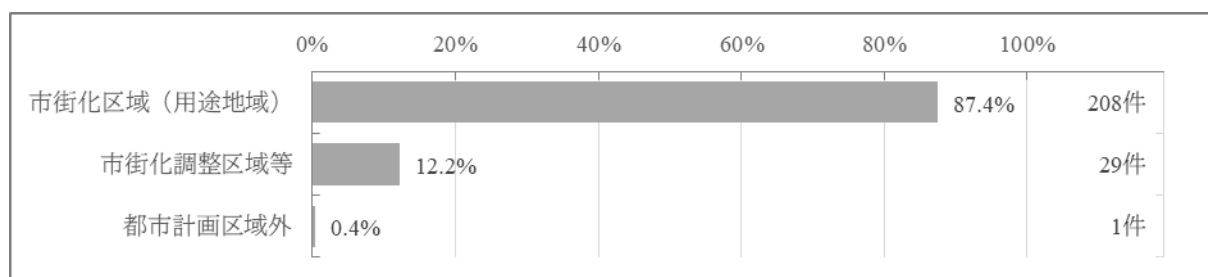


図 20 立地状況：医療施設

※ 上図は国土交通省「国土数値情報」を基に作成

【行政施設】

行政機関のうち多くの市民等の利用が見込まれる市役所、県庁のほか、税務署や裁判所などの国の機関は、主に青森駅周辺に集積しています。

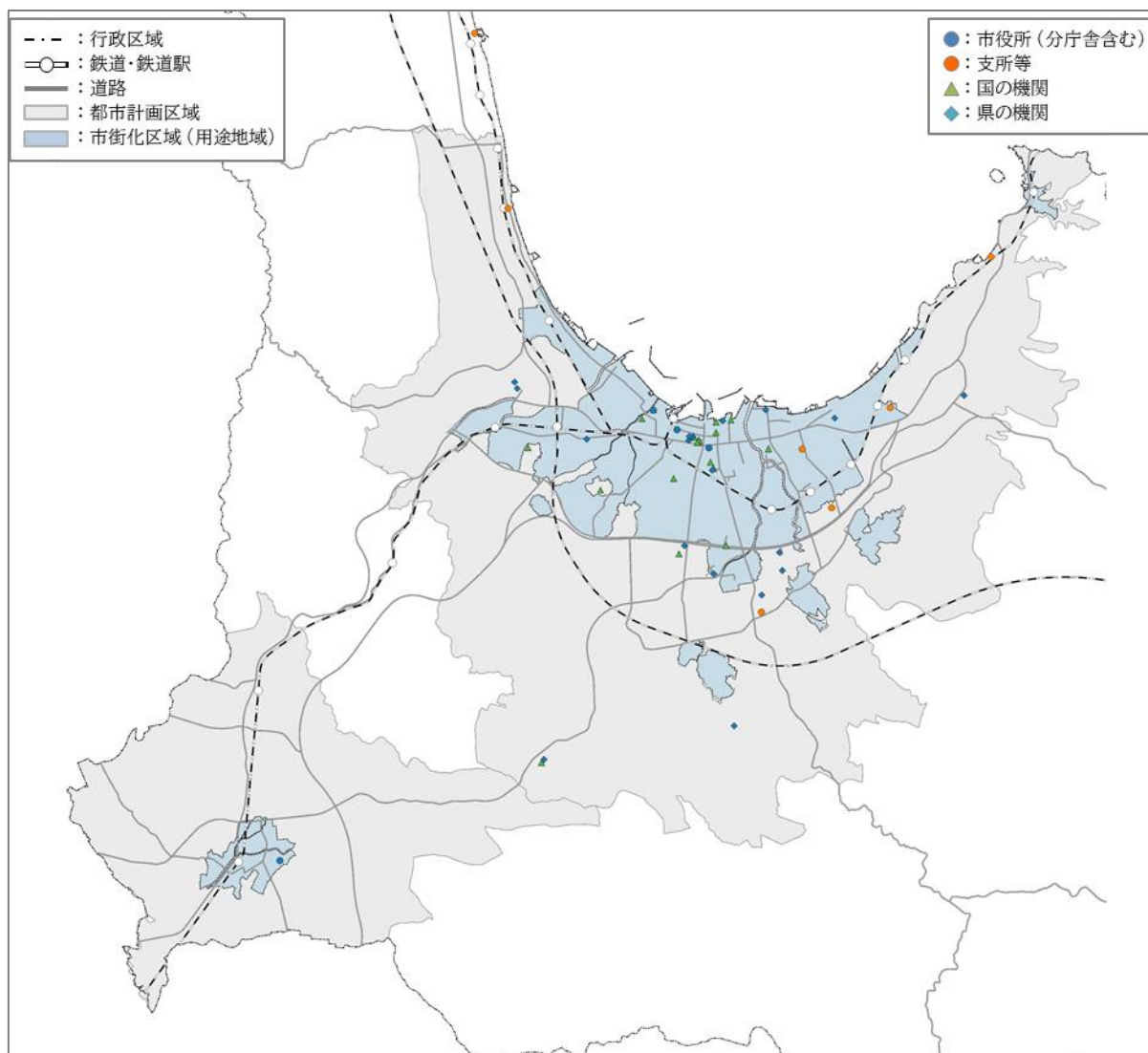


図 21 分布状況：行政施設

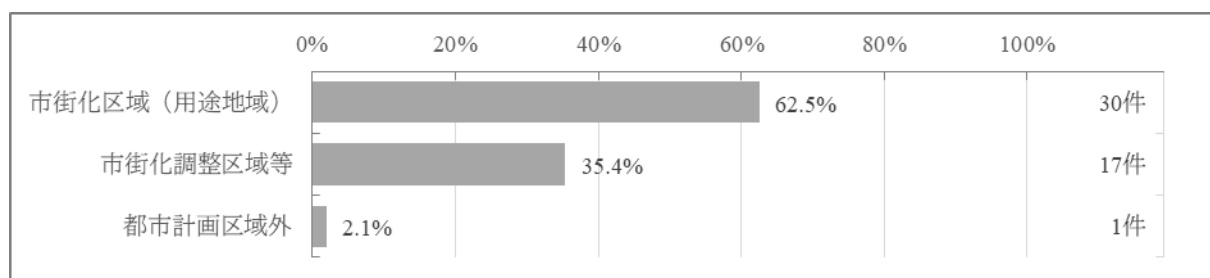


図 22 立地状況：行政施設

※ 上図は国土交通省「国土数値情報」を基に作成

【子育て施設】

子育て施設は、主に市街化区域（用途地域の指定区域）内に多く分布しており、その割合は77.0%です。

子育て施設の徒歩圏（半径 800m 圏）に居住する人口は、本市の総人口に対して 89.7%となっています。

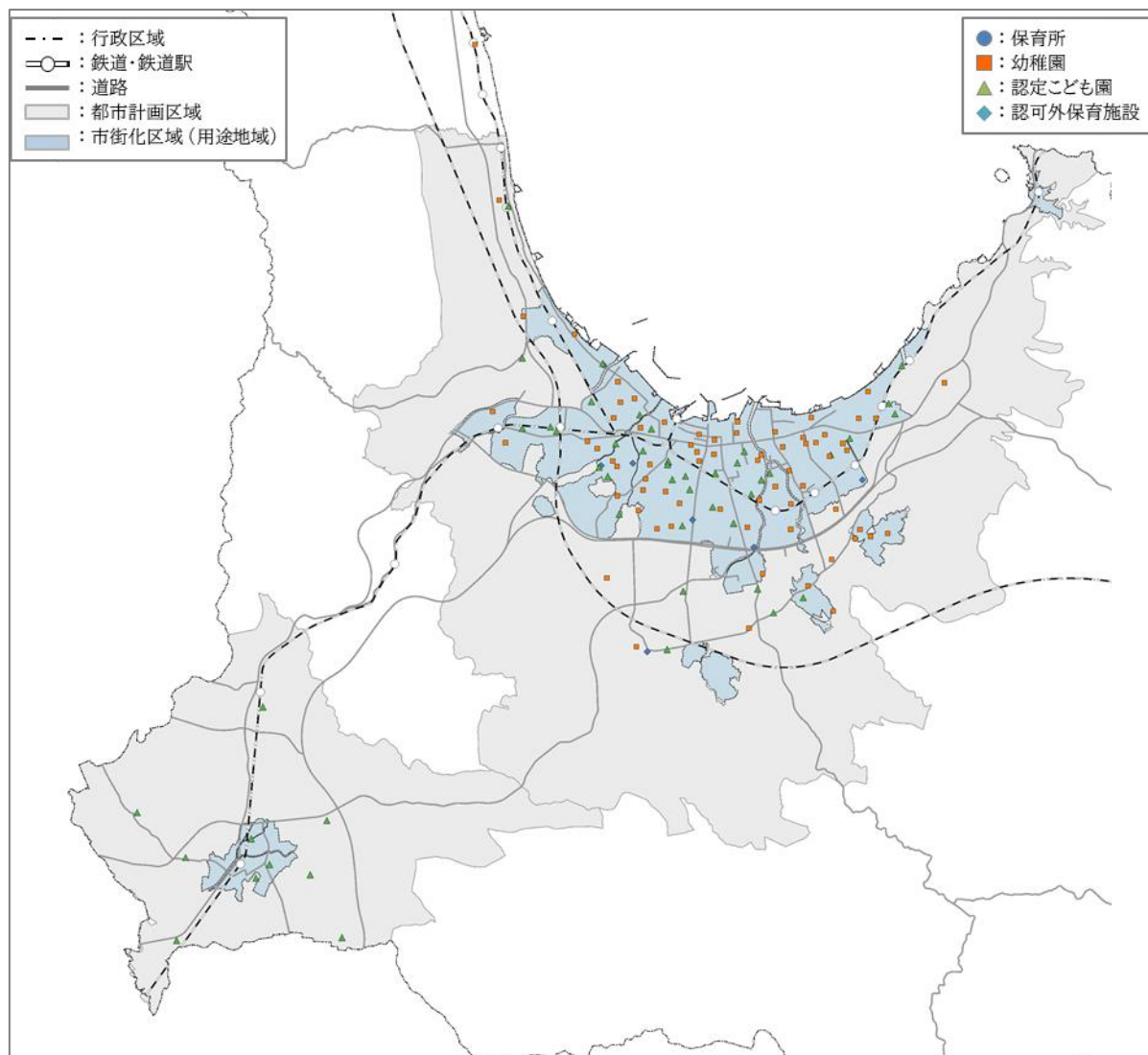


図 23 分布状況：子育て施設

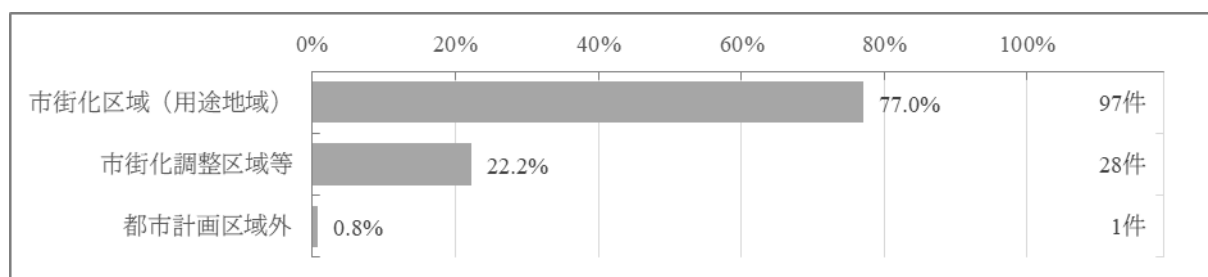


図 24 立地状況：子育て施設

※ 上図は青森市オープンデータを基に作成

【教育施設】

小学校・中学校は、居住地全域に広く分布しています。

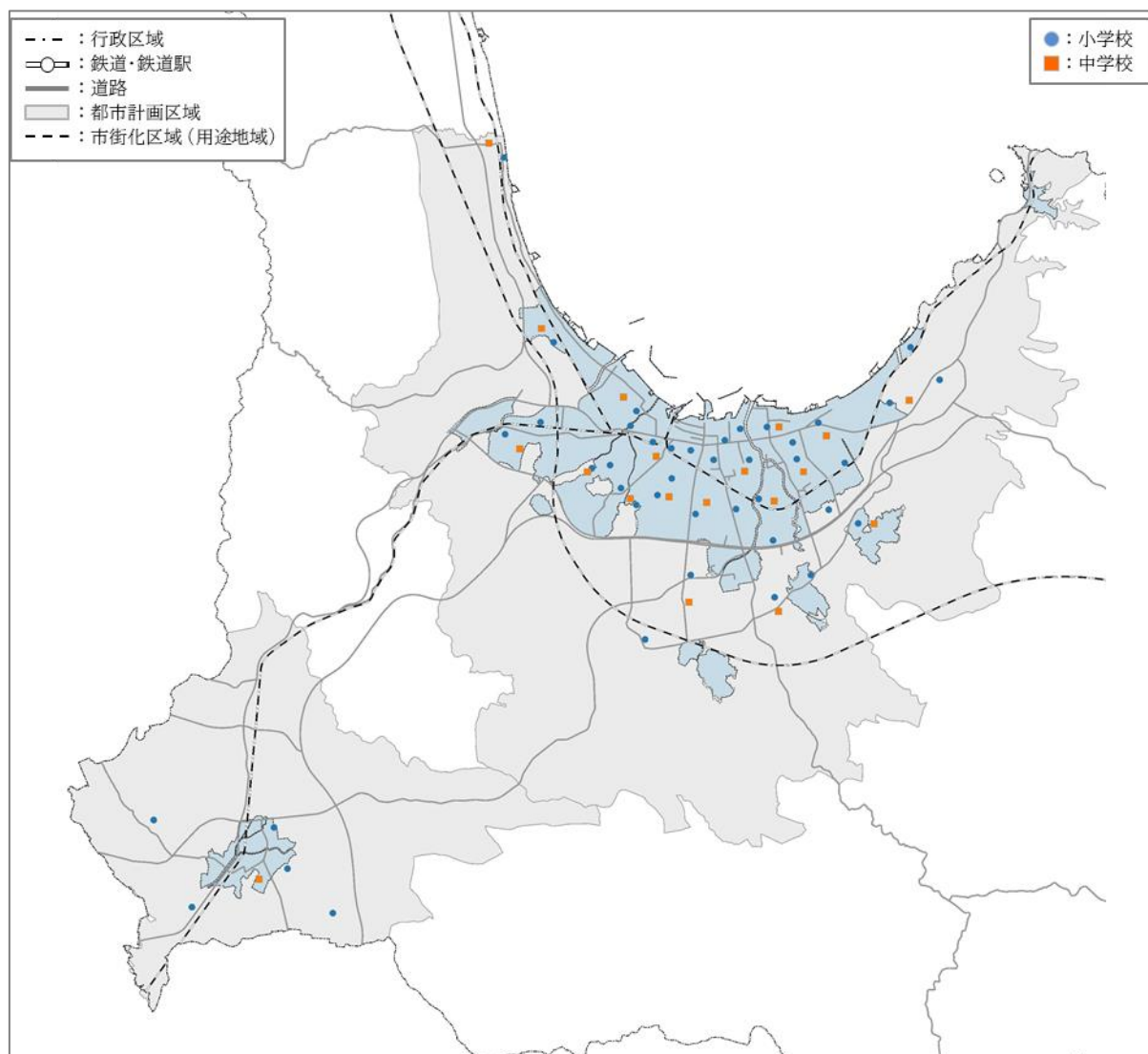


図 25 分布状況：教育施設

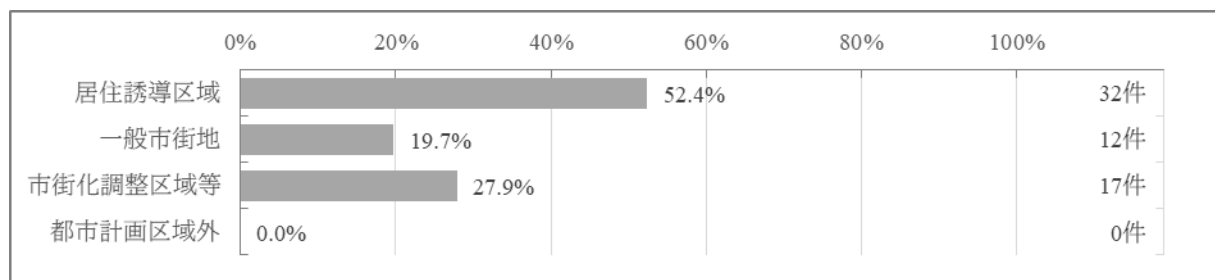


図 26 立地状況：教育施設

※ 上図は青森市オープンデータを基に作成

【福祉施設】

福祉施設（通所介護施設）は、居住地全域に広く分布しており、市街化区域（用途地域の指定区域）内には、80.7%が立地しています。

福祉施設の徒歩圏（半径 800m 圏）に居住する人口は、本市の総人口に対して 73.7%となっています。

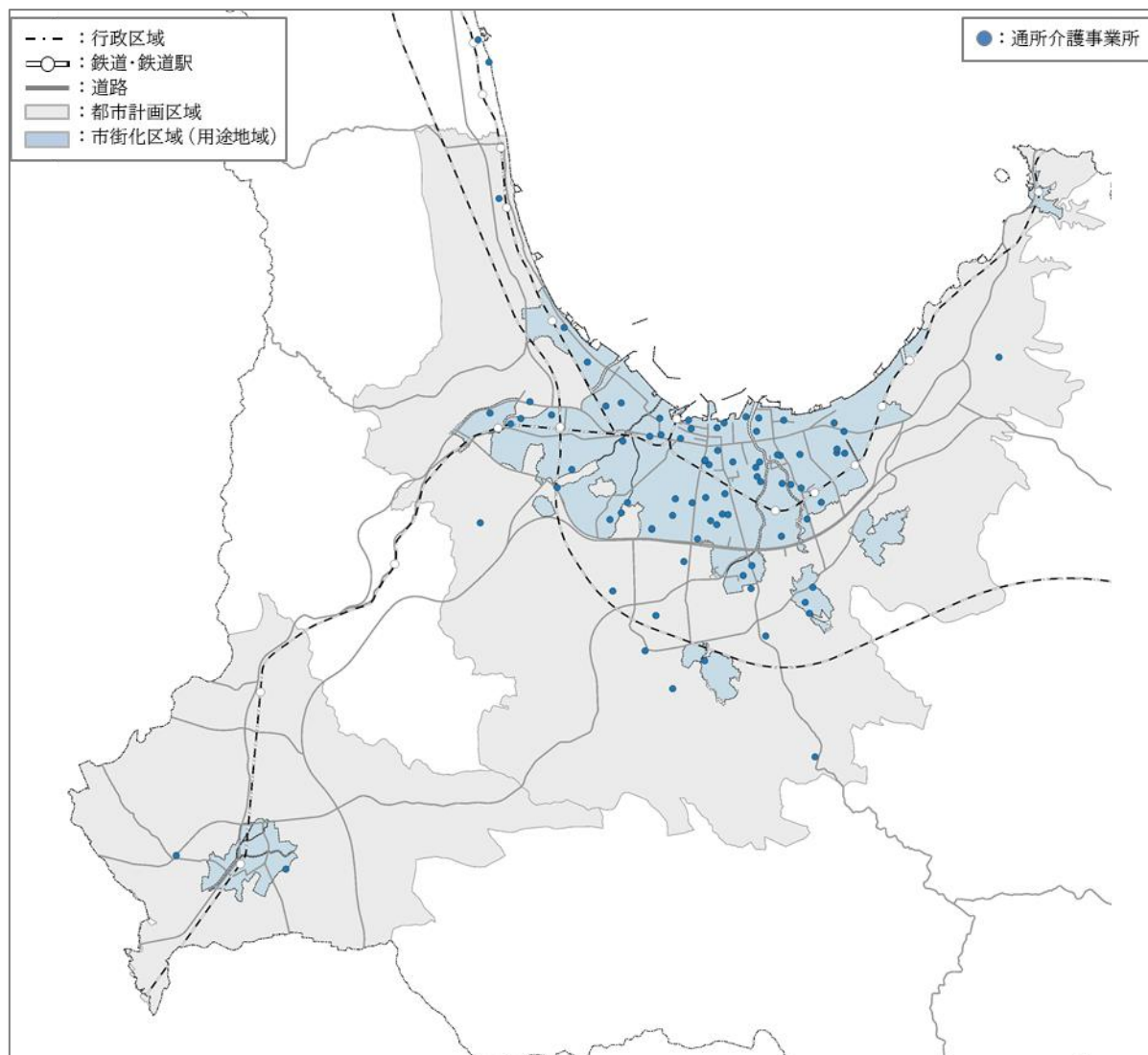


図 27 分布状況：福祉施設

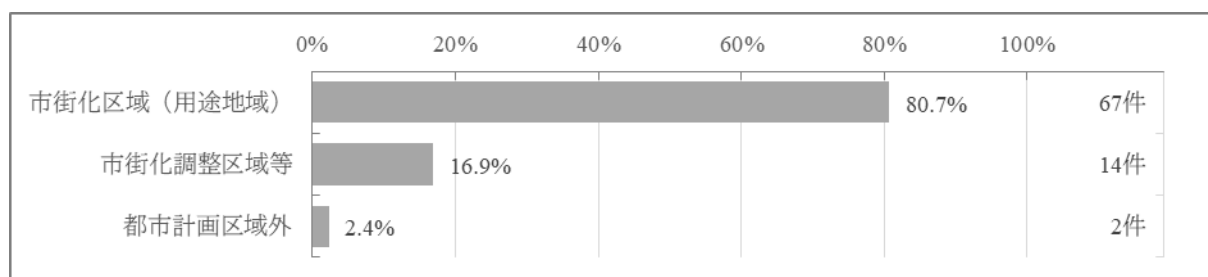


図 28 立地状況：福祉施設

※ 上図及青森市オープンデータを基に作成

【指定避難所】

指定避難所は、居住地全域に広く分布しています。

用途地域内に 64.6%が立地しており、避難施設の徒歩圏（半径 800m 圏）に居住する人口は、本市総人口に対して 97.3%となっています。

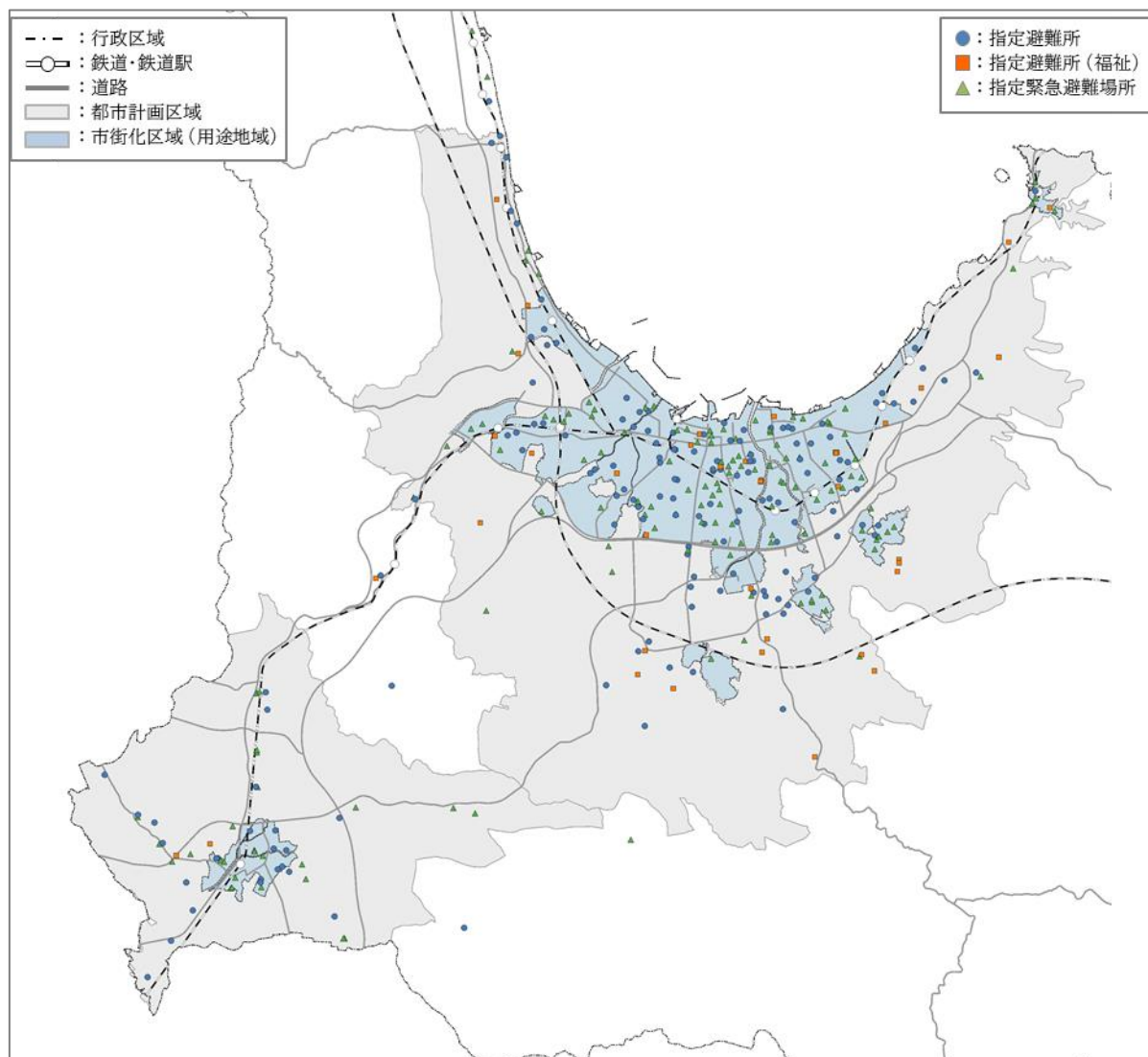


図 29 分布状況：指定避難所

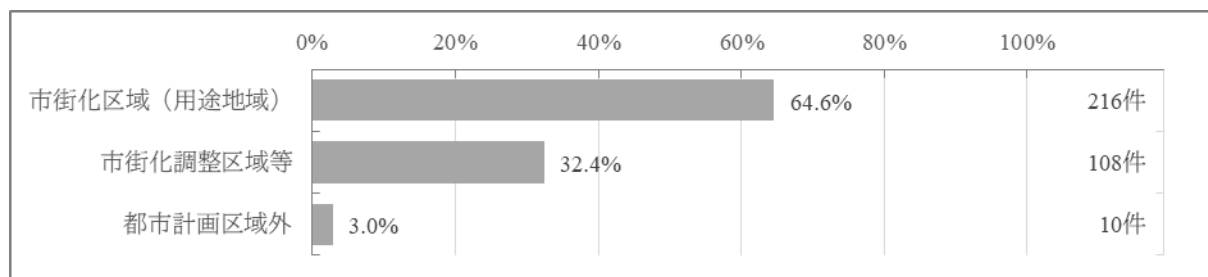


図 30 立地状況：指定避難所

※ 上図及青森市オープンデータを基に作成

1.1.5 住宅

本市における住宅総数は、平成 20 年まで増加傾向、その後減少傾向にあり、平成 15 年以降概ね 13 万戸台で推移しています。

空き家数は、平成 15 年の 15,820 戸から令和 5 年には 20,260 戸と約 1.3 倍に増加しており、空き家率についても、平成 15 年の 12.2%から令和 5 年には 15.1%と 2.9 ポイント増加しています。

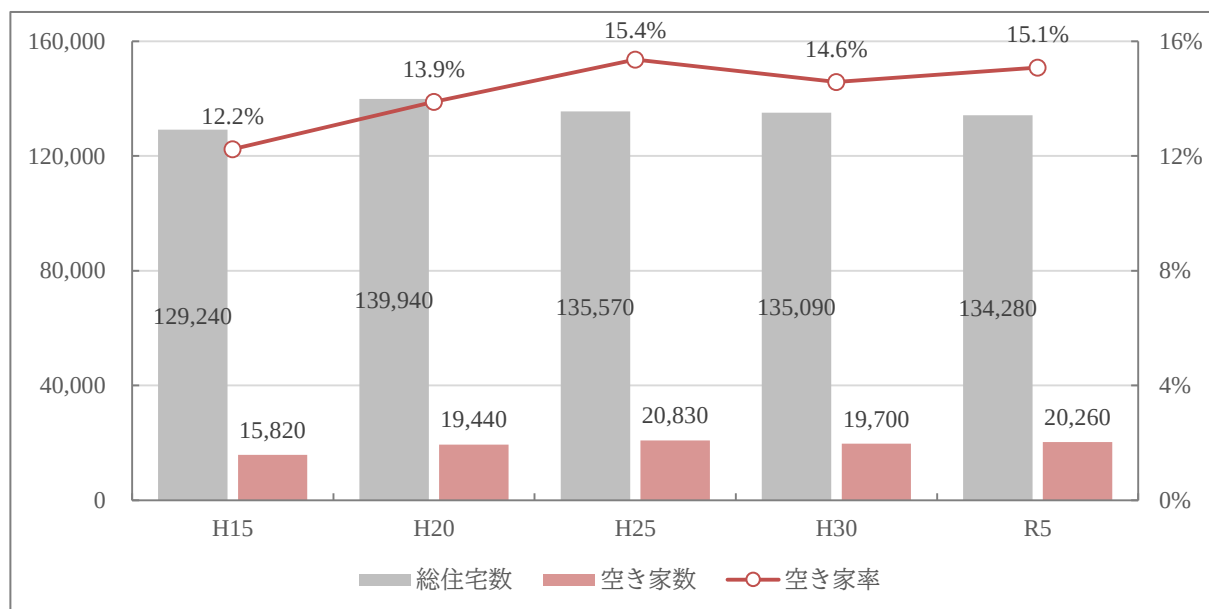


図 31 青森市の総住宅数、空家数及び空家率

出典：総務省「住宅・土地統計調査」

1.1.6 交通

(1) 交通手段

通勤・通学時の交通手段は、自家用車を利用している割合が年々増加している一方で、自転車・徒歩を利用している割合は減少傾向にあります。

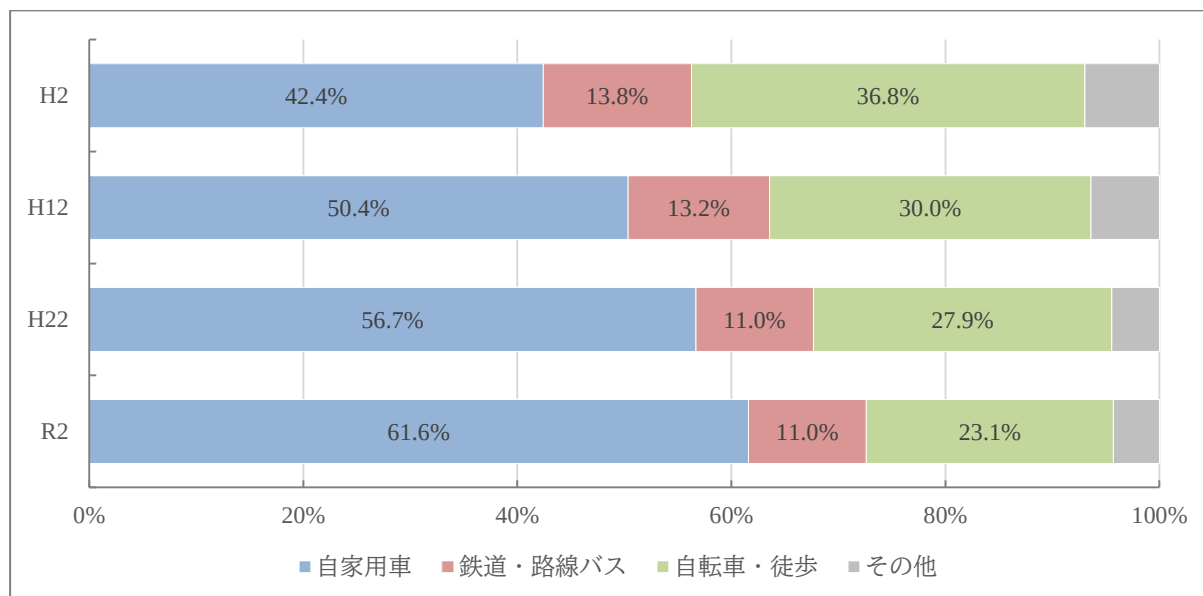


図 32 通勤・通学時の交通手段

※ 上図は総務省「国勢調査」を基に作成

(2) 自動車利用環境

青森県における運転免許保有者総数は減少傾向にある一方で、65 歳以上の運転免許保有者数は増加傾向にあり、令和元年度以降は4 人に1 人が65 歳以上となっています。

(単位：千人)

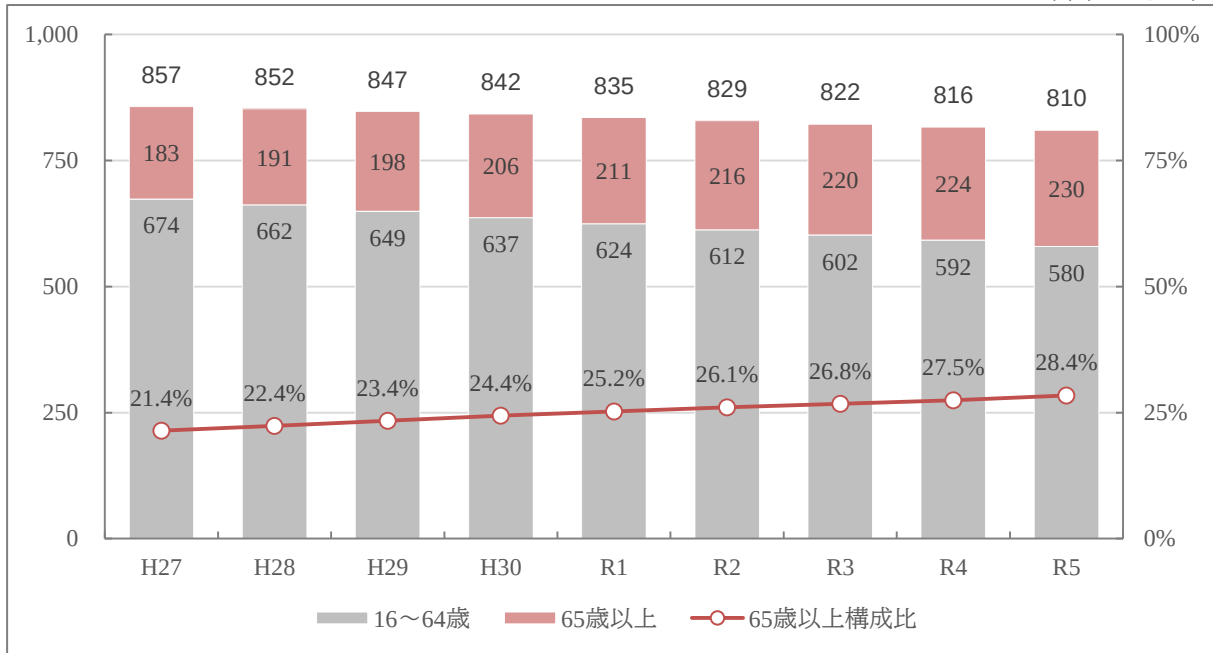


図 33 運転免許保有者数の推移（青森県）

※ 上図は警察庁「運転免許統計」を基に作成

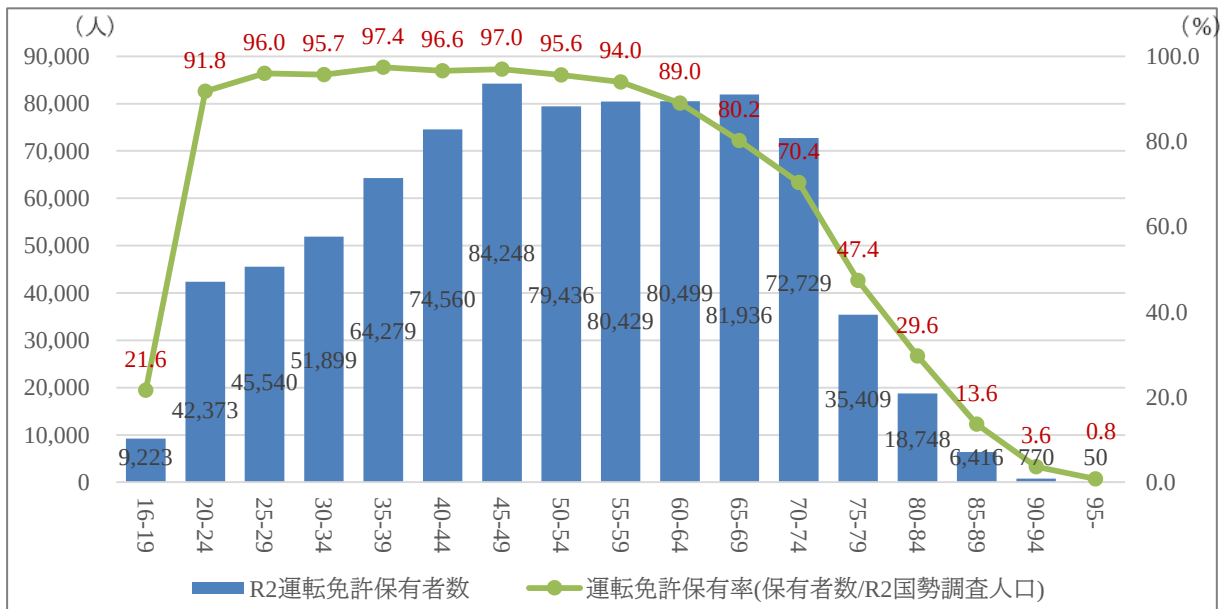


図 34 年齢別運転免許保有率（青森県）

※ 上図は警察庁「運転免許統計」総務省「国勢調査」を基に作成

(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おり、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。

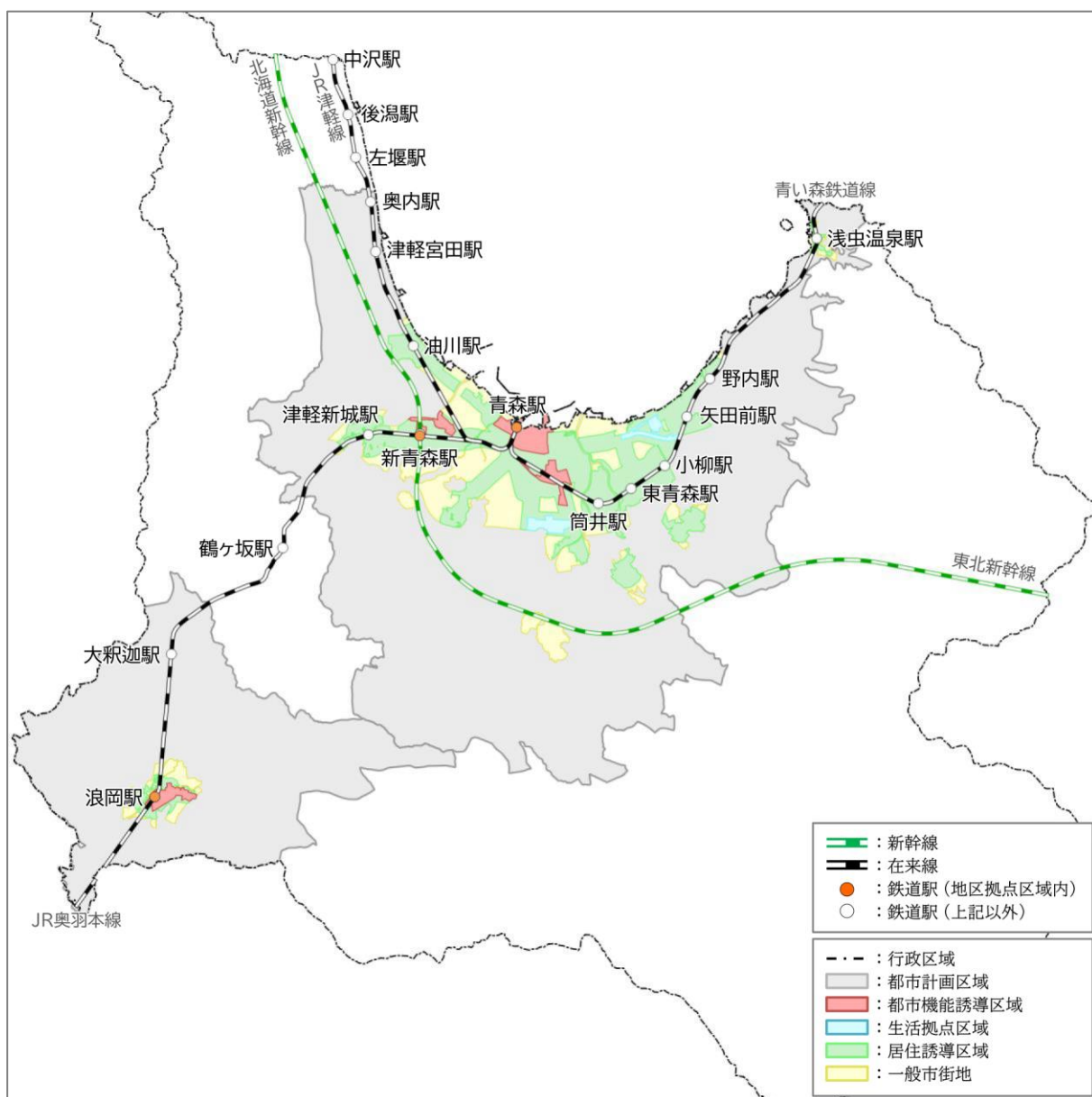


図 35 鉄道路線図

(4) JR線と青い森鉄道線の1日当たり乗車人員

本市における1日当たり乗車人員は、令和2年度以降、新型コロナウイルス感染症の影響により減少しましたが、令和5年度においては回復傾向にあり、新型コロナウイルス感染症流行以前の水準まで戻っています。

(単位：人/日)

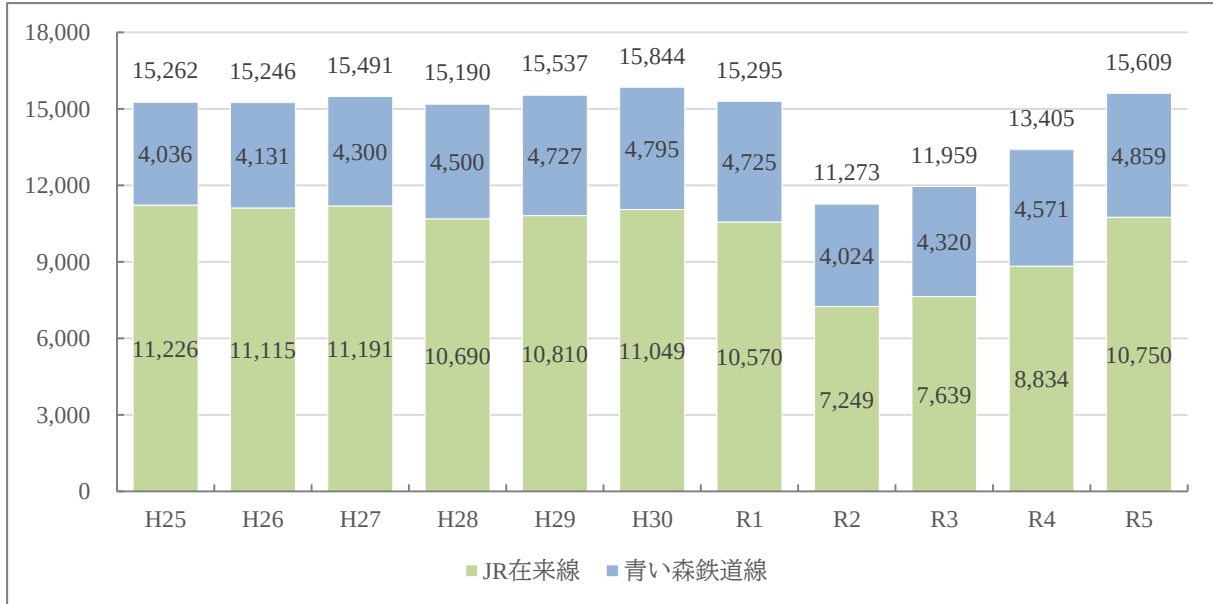


図 36 市内在来線1日当たり乗車人員の推移

(単位：人/日、括弧内は増減率)

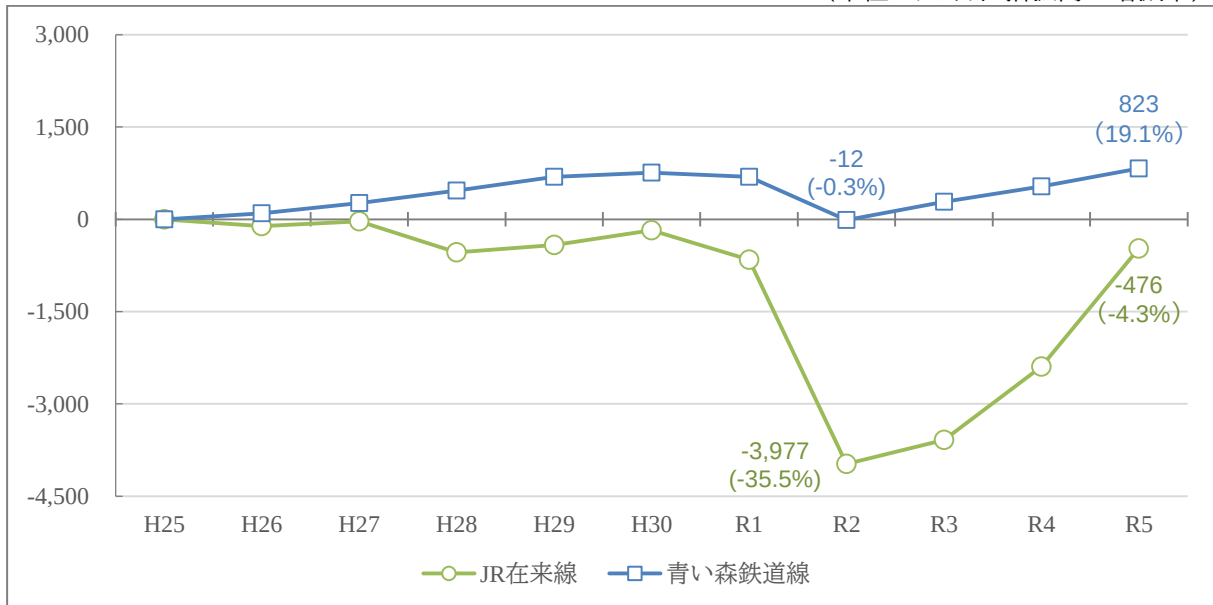


図 37 市内在来線1日当たり乗車人員の増減（H25 基準）

※ 上図は鉄道事業者資料を基に作成

(5) 路線バスの運行状況

本市においては、下表に示す 6 事業者により、36 路線 1,111 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 17 路線 871 便が運行されており、本市路線バス便数の約 8 割を占めています。

なお、青森市営バスは令和 2 年 3 月のダイヤ改正において系統ナンバリングを導入し、路線名の簡素化を図ったことにより路線数が大幅に減少（40 路線→17 路線）しましたが、これまで運行していた路線及び便数はおおむね維持しています。

表 5 路線バスの路線数・便数（令和 6 年 4 月）

事業者名	路線数	便数	便数占有率
青森市営バス（括弧内：R5 冬便数）	17	871（882）	78.4%
青森市市バス	10	85	7.7%
弘南バス	5	84	7.6%
JR バス東北	2	61	5.5%
十和田観光電鉄	1	6	0.5%
下北交通	1	4	0.4%
計	36	1,111	

(6) 青森市営バス及び青森市市バスの利用状況

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。

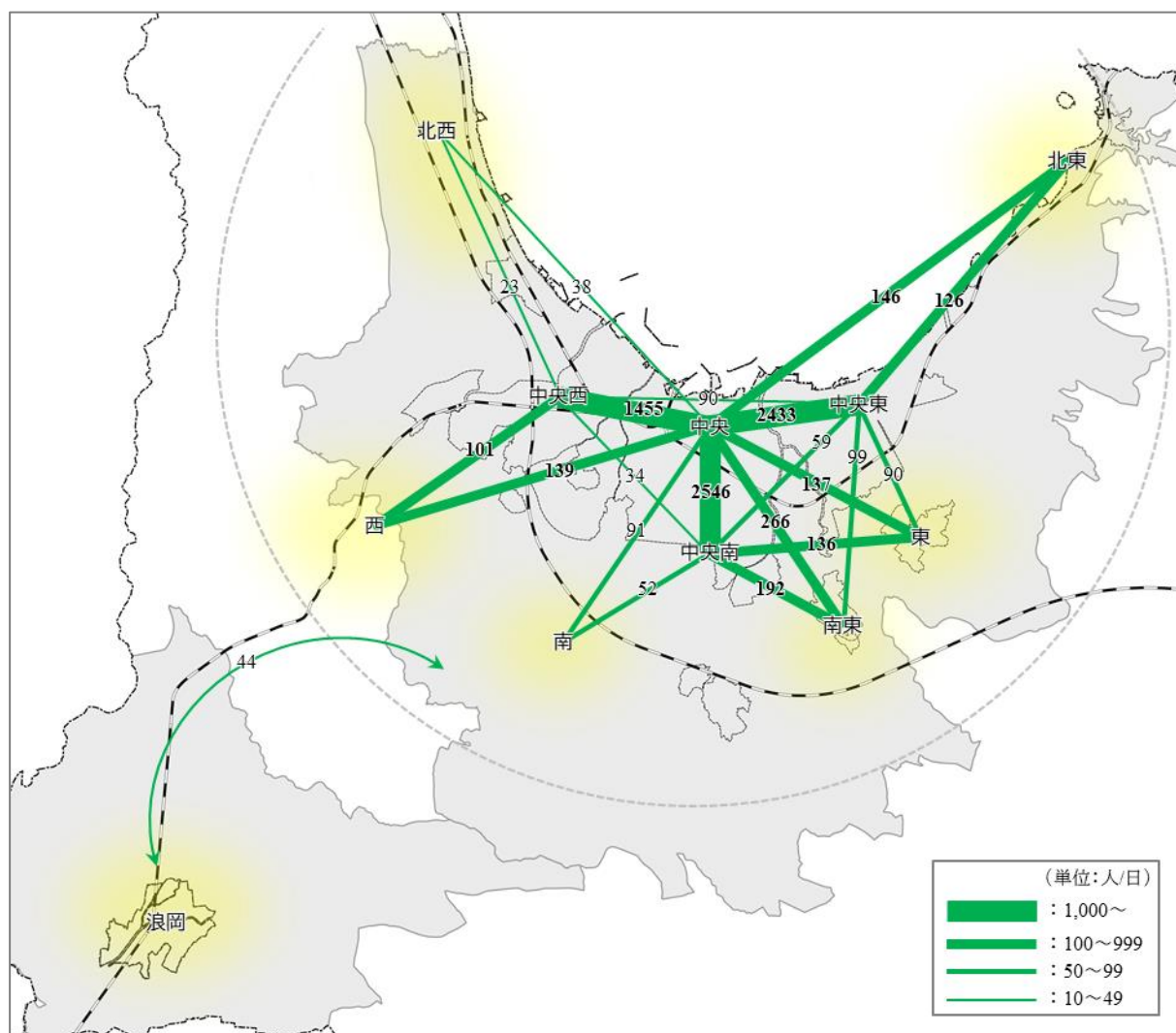


図 38 青森市営バス地区間 1 日当たり利用者数（IC カード利用）

※上図は青森市営バス及び市バス IC データ（令和 5 年 2 月）を基に作成

(7) 青森市営バス

【運行状況】

青森市営バスは、青森市企業局交通部が運営しており、青森地区の大部分をカバーし、通勤・通学・買物・通院など市民生活に欠かせない最も身近な公共交通機関として、重要な役割を担っています。

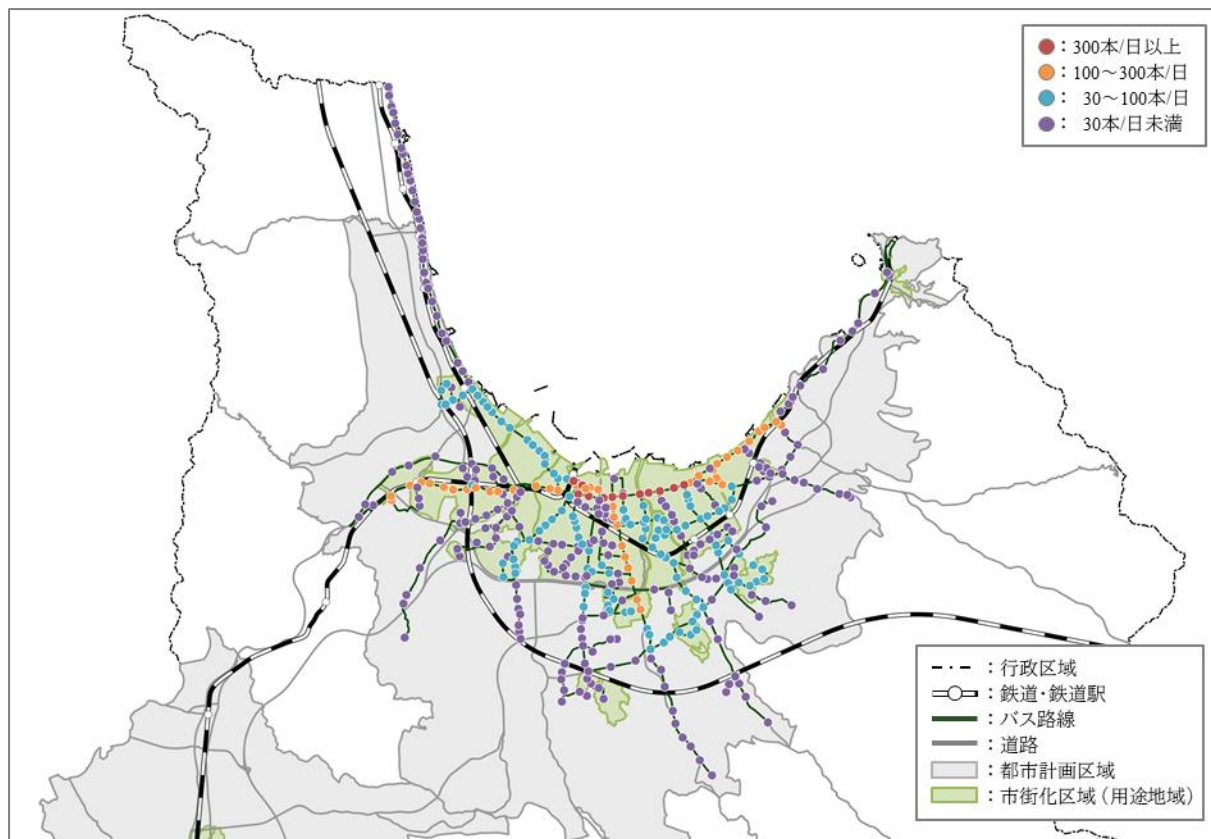


図 39 市営バス路線図（令和 6 年）

【利用者数】

青森市営バスの利用者数は、平成26年度は7,547千人であり、概ね横ばいで推移していたものの、令和2年度以降は新型コロナウイルス感染症の影響による大幅な減少を示しています。これ以降は回復の傾向を示しているものの、新型コロナウイルス感染症流行以前の水準には戻っておらず、令和5年度は6,331千人となっています。

また、いずれの年度も概ね4人に1人は高齢利用者（70歳以上）です。

(単位：千人)

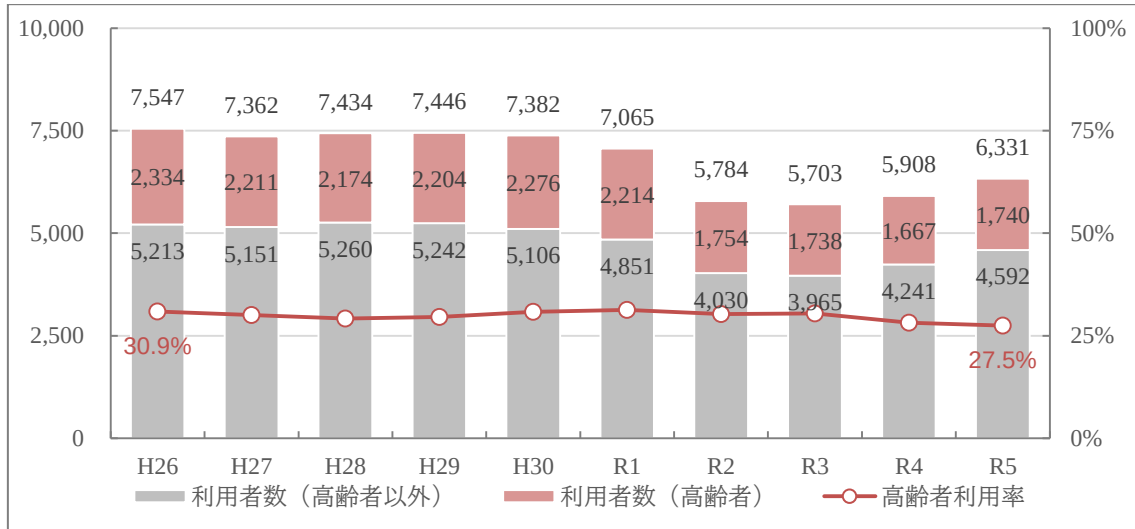


図 40 市営バス年度間利用者数の推移

【青森市営バスの運行状況】

全国の地方公営企業（交通事業：自動車運送業）の中でも、東京都（事業開始年月日：大正13年1月18日）に次ぐ歴史を有する青森市営バス（事業開始年月日：大正15年3月6日）は、これまで人口増加等に対応してバス路線網を拡大してきており、東京都・県・政令指定都市を除く他団体と比較すると、総人口に対する営業路線距離や運行系統数は、いずれも高い値となっています。

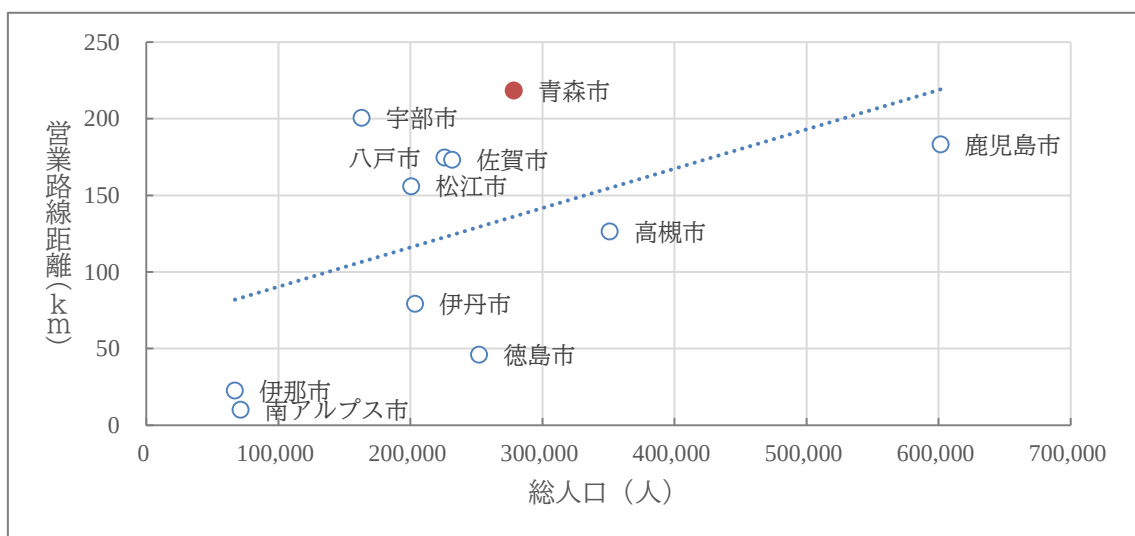


図 41 総人口に対する路線バスの営業路線距離

※ 上図は総務省「令和2年度地方公営企業年鑑」を基に作成

(8) 青森市市バス

【運行状況】

青森市市バスは、市営バスにおいて事業採算性が低いことから維持が困難であった路線について、地域の足として確保していくために、平成 23 年度から順次公共交通再編調査等を実施し、民間バス事業者へ運行を委託しているものであり、平成 27 年度から現在まで、10 路線運行しています。

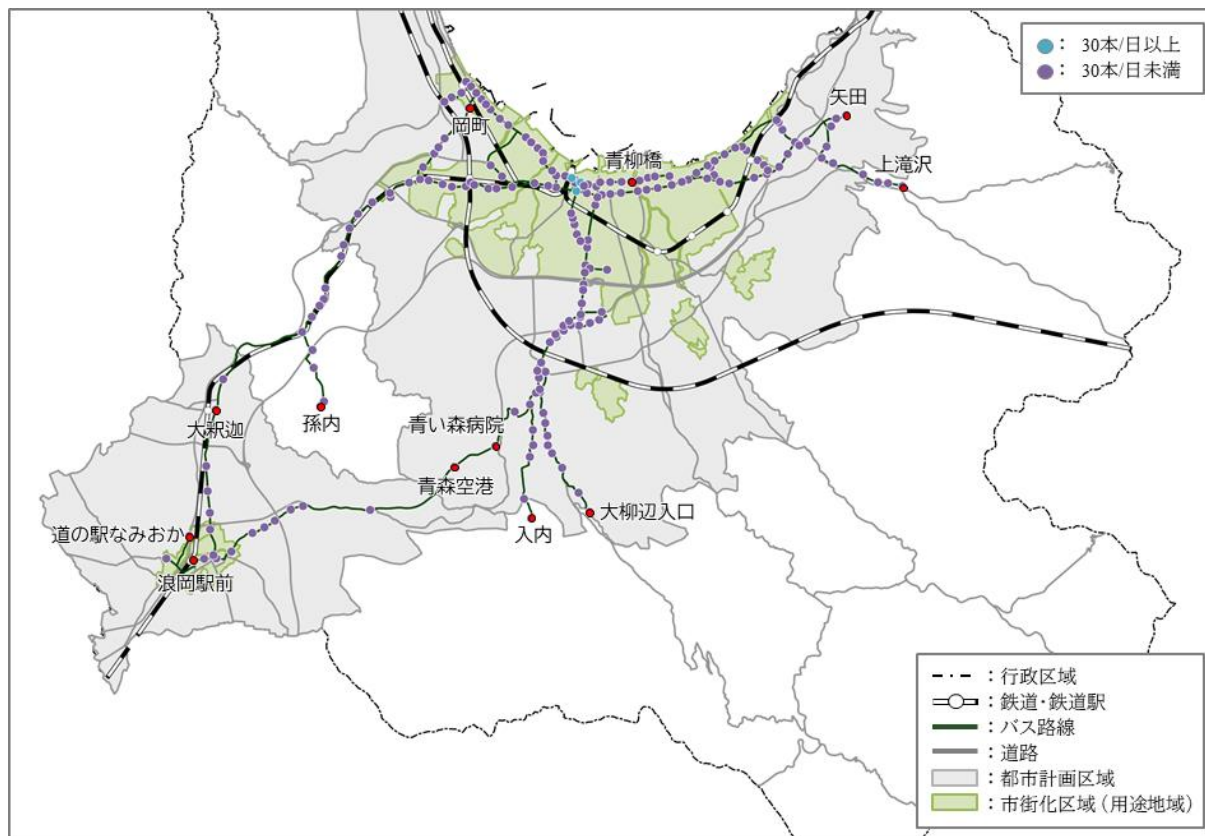


図 42 青森市市バス路線図（令和 6 年）

【利用者数】

青森市市バスにおける利用者数は、現在の10路線が全て本格運行へ移行した平成27年度は250,607人であり、これ以降増加傾向で推移していたものの、令和2年度以降は新型コロナウイルス感染症の影響により大幅に減少しています。

なお、令和4年度以降は回復の傾向を示し、令和5年度の利用者数は263,434人となっています。

(単位：人)

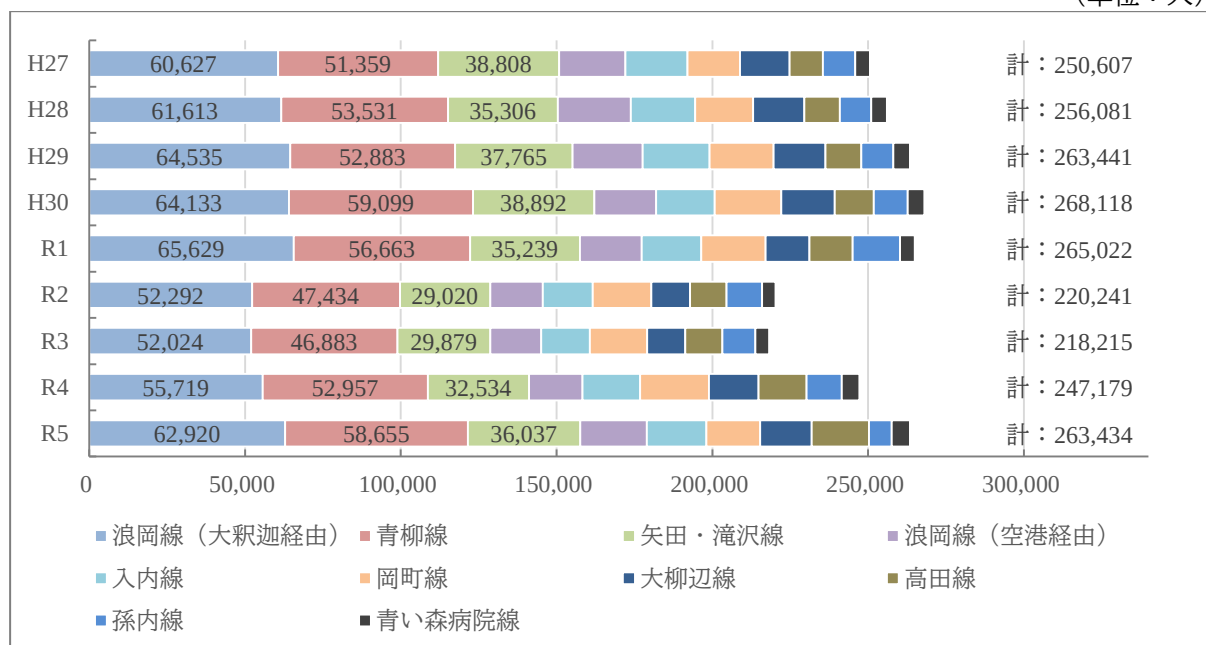


図 43 市バス利用者数の推移

(9) 公共交通カバー圏

公共交通のカバー圏域（バス停留所から 300m 圏内、鉄道駅から 800m 圏内）の居住人口割合は、83.6%と高い状況となっています。

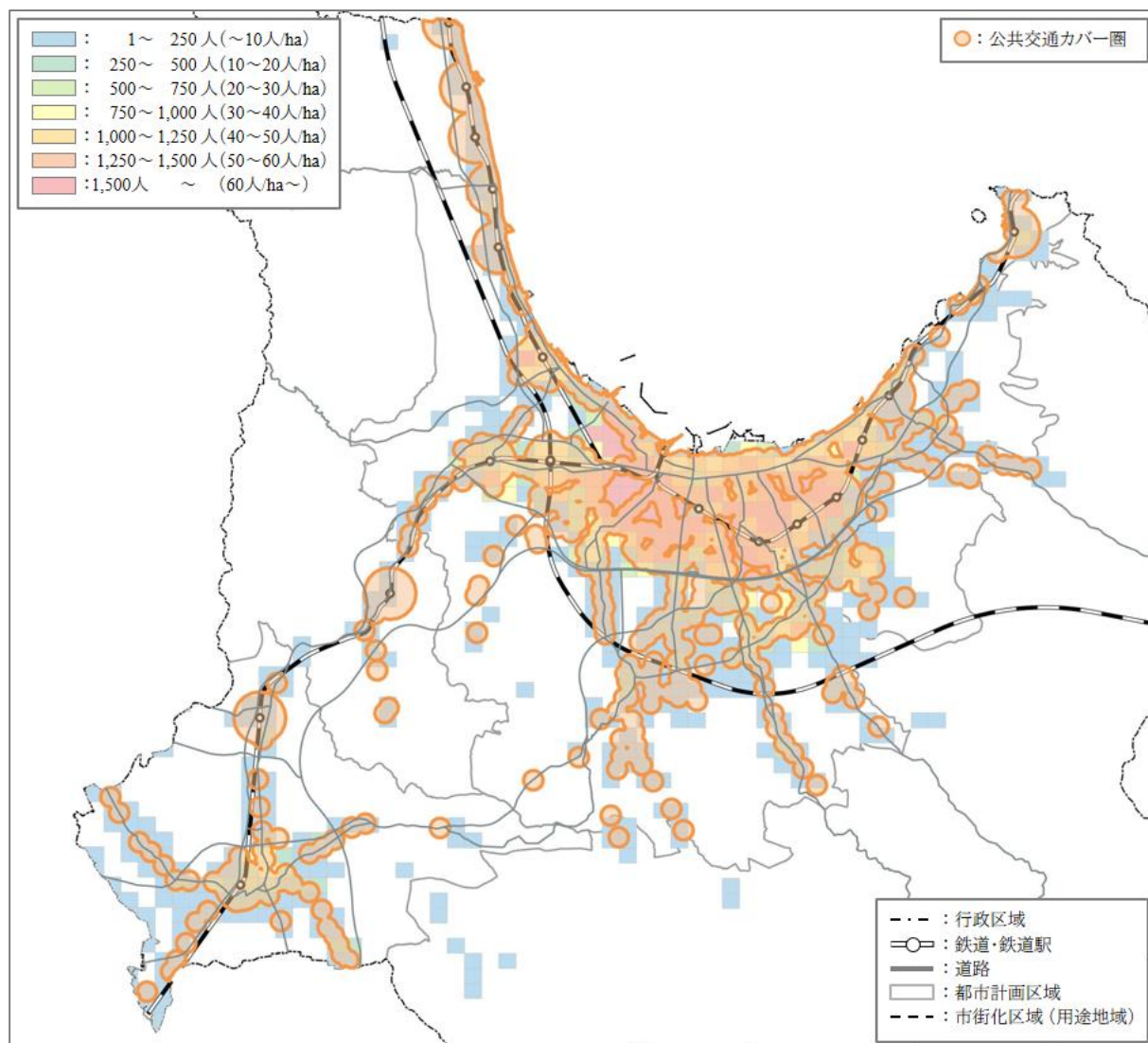


図 44 人口分布とバス交通カバー圏

※ 上図は総務省「国勢調査」及び各運行事業者資料を基に作成

1.1.7 財政状況

(1) 普通会計決算状況：歳入

市における市税収入は概ね横ばい傾向にあります。

また、自主財源が歳入総額に占める割合は、歳入全体の3割程度を占めています。

(単位：億円)

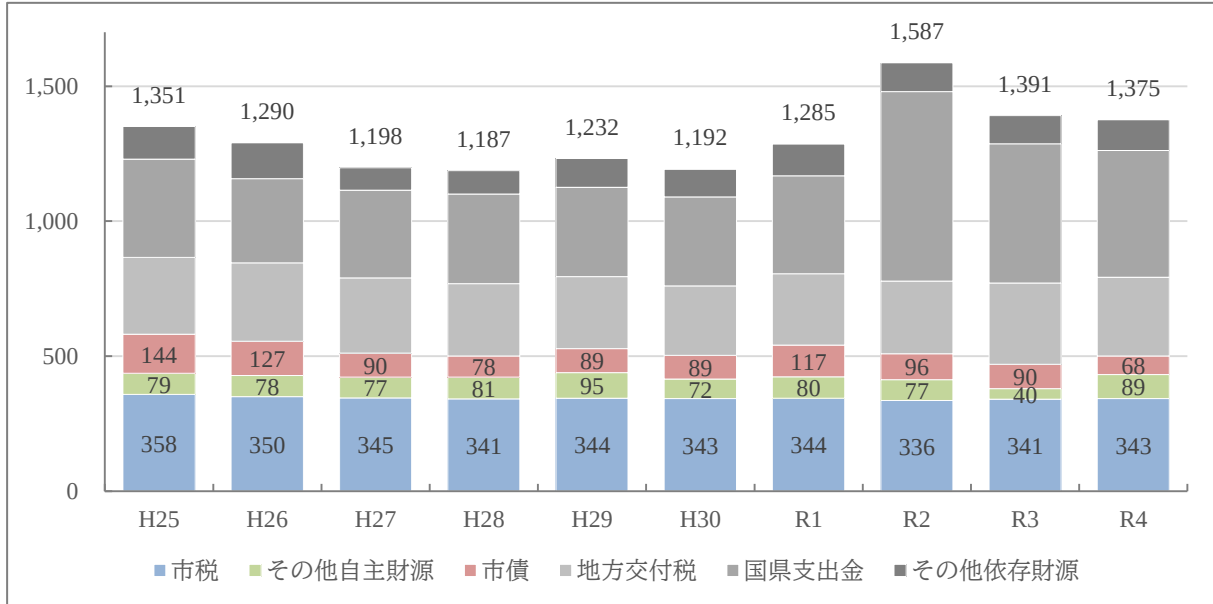


図 45 本市普通会計歳入の推移

※ 上図は総務省「市町村別決算状況調」を基に作成

(2) 普通会計決算状況：歳出（性質別）

本市においては、扶助費が増加傾向にあり、歳出全体の3割程度を占めています。

また、建設事業費及び公債費については、年度間の増減がみられるものの、歳出全体の概ね1割程度で推移しています。

(単位：億円)

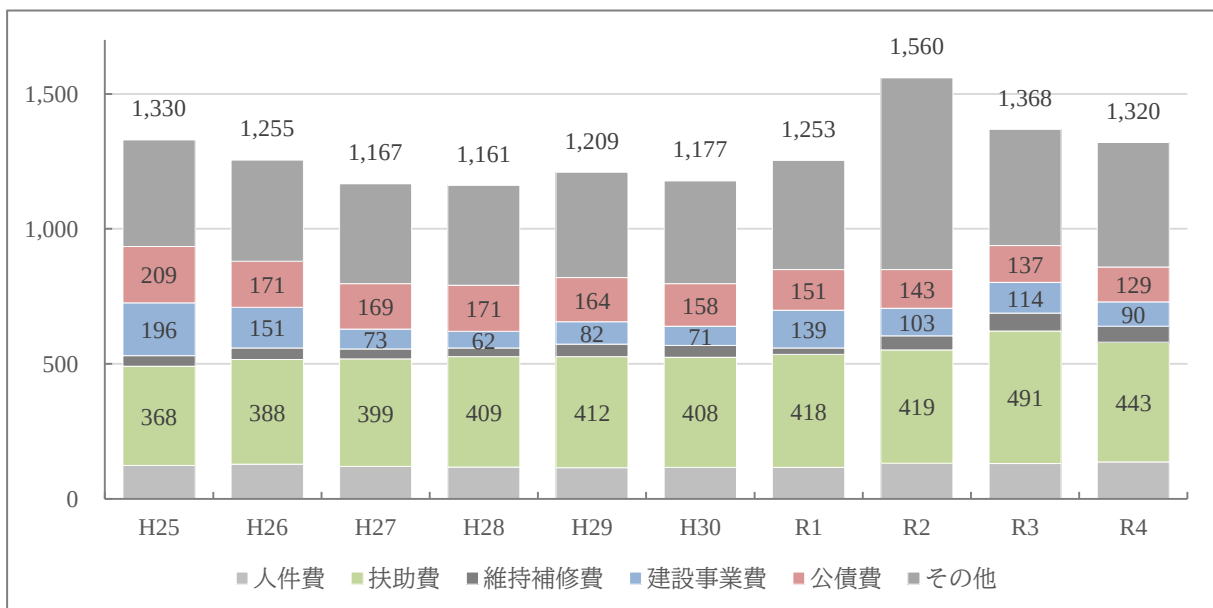


図 46 本市普通会計歳出（性質別）の推移

※ 上図は総務省「市町村別決算状況調」を基に作成

(3) 公共建築物の大規模改修費用及び更新費用

「青森市ファシリティマネジメント推進基本方針 ～青森市公共施設等総合管理計画～（平成 28 年 2 月）」において、本市における公共建築物の大規模改修費用及び更新費用についての試算を行っています。

これによると、令和 6 年度までは年間 140 億円前後の大規模改修費用が必要とされており、また、令和 14 年以降は更新費用が増加し、年間 150～200 億円程度が必要とされています。

（単位：億円）

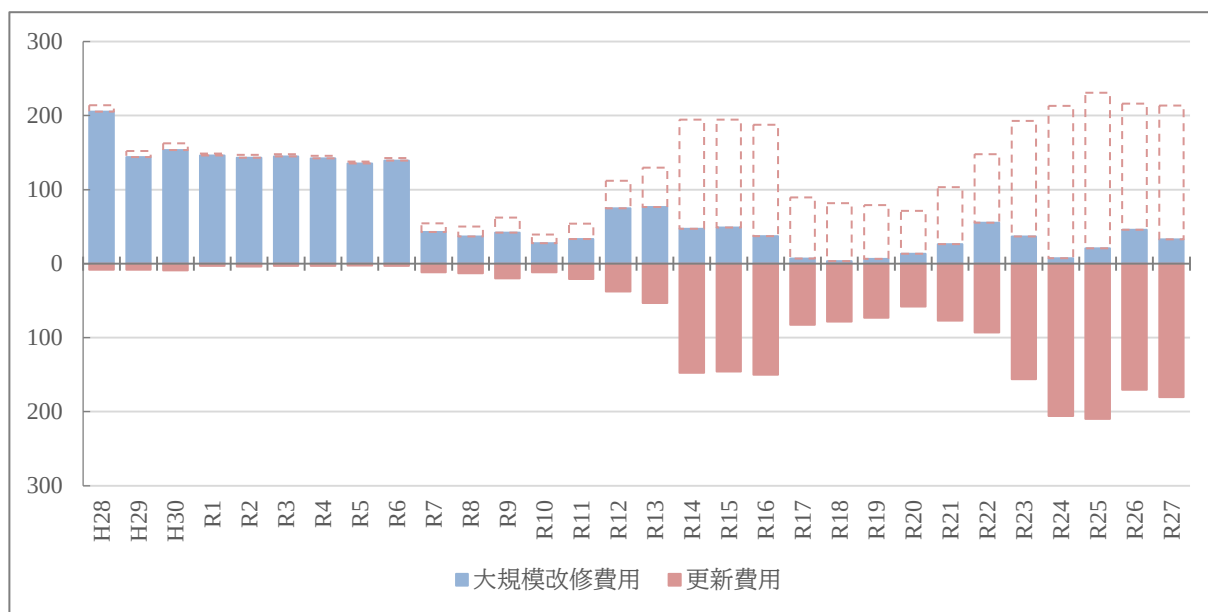


図 47 公共建築物の大規模改修費用及び更新費用の推移

【試算条件】

- ① 大規模改修費用及び更新費用：総務省が提示する施設区分ごとの単価を使用
- ② 大規模改修及び更新の実施時期等：大規模改修は建設後 30 年実施期間 2 年間、更新は建設後 60 年実施期間 3 年間
- ③ その他：実施時期を経過した施設の大規模改修費用及び更新費用は、H28～H37 の 10 年間で均等割り

1.1.8 災害

(1) 洪水浸水想定区域

本市においては、8水系11河川について洪水浸水想定区域が指定されています。

千年に一度以上の規模の降雨（想定最大規模）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（用途地域の指定区域）の約63%が洪水浸水想定区域に該当します。

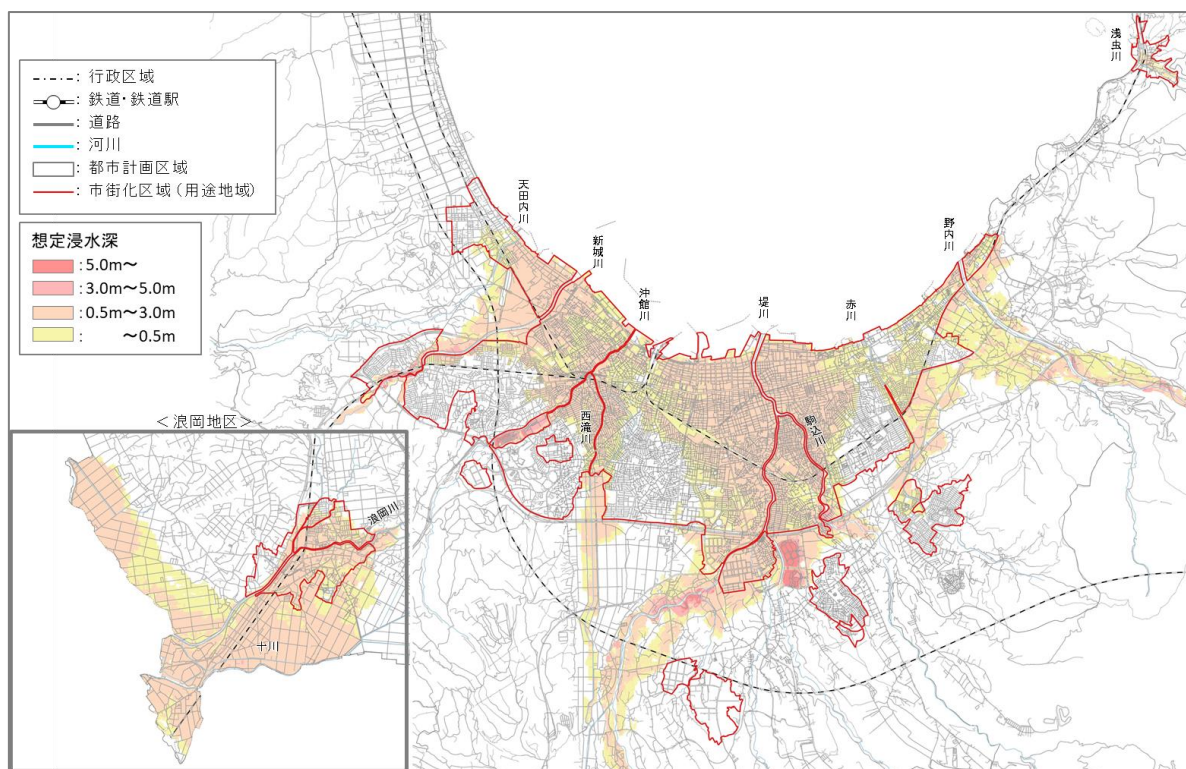


図 48 洪水浸水想定区域（想定最大規模）

表 6 洪水浸水想定区域面積（想定最大規模）と各区域に占める割合

想定浸水深	想定区域面積（ha）			合計
	市街化区域 （用途地域） 5,334ha	市街化調整区域等 26,184ha	都市計画区域外 50,943ha	
0.0m～0.5m	1,073.1	1,038.4	61.3	2,172.8
0.5m～3.0m	2,280.7	1,853.1	83.1	4,216.9
3.0m～5.0m	21.2	79.1	16.8	117.1
5.0m～	1.3	46.7	1.4	49.4
合計	3,376.3	3,017.3	162.6	6,556.2
割合	63.30%	11.52%	0.32%	

※ 上図及び上表は青森県洪水浸水想定区域図（想定最大規模）を基に作成

(2) 津波浸水想定区域

【日本海溝モデル】

日本海溝モデルによる地震が発生した場合、市街化区域（用途地域の指定区域）の約 35%が当該地震に係る津波浸水想定区域に設定されています。

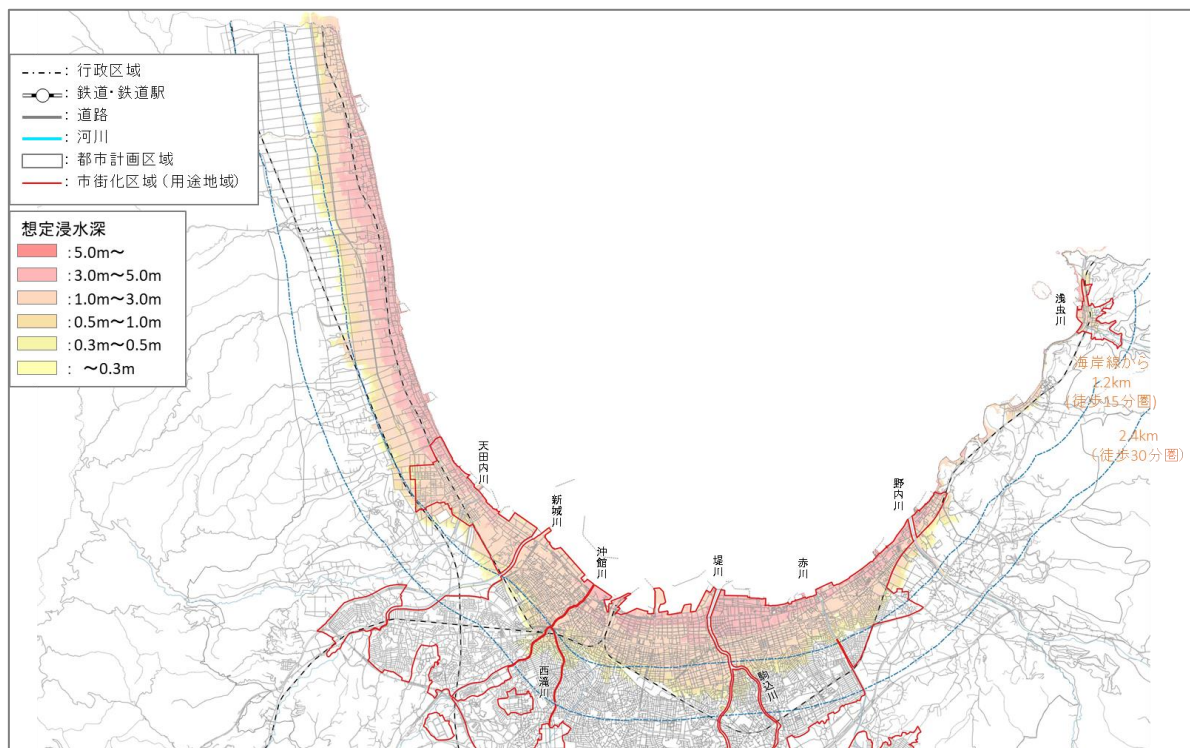


図 49 津波浸水想定区域（日本海溝モデル）

表 7 津波浸水想定区域面積（日本海溝モデル）と各区域に占める割合

想定浸水深	想定区域面積 (ha)			
	市街化区域 (用途地域) 5,334ha	市街化調整区域等 26,184ha	都市計画区域外 50,943ha	合計
0.0m～0.3m	102.4	67.3	28.1	197.8
0.3m～0.5m	71.4	51.8	19.7	142.9
0.5m～1.0m	223.0	145.5	61.4	429.9
1.0m～3.0m	1,079.5	361.6	218.1	1,659.2
3.0m～5.0m	396.5	279.7	181.7	857.9
5.0m～	0.0	0.0	0.0	0.0
合計	1,872.8	905.9	509.0	3,287.7
割合	35.11%	3.46%	1.00%	

※ 上図及び上表は青森県津波浸水想定図を基に作成

【入内断層モデル】

入内断層モデルによる地震が発生した場合、市街化区域（用途地域の指定区域）の約4%が当該地震に係る津波浸水想定区域に設定されています。

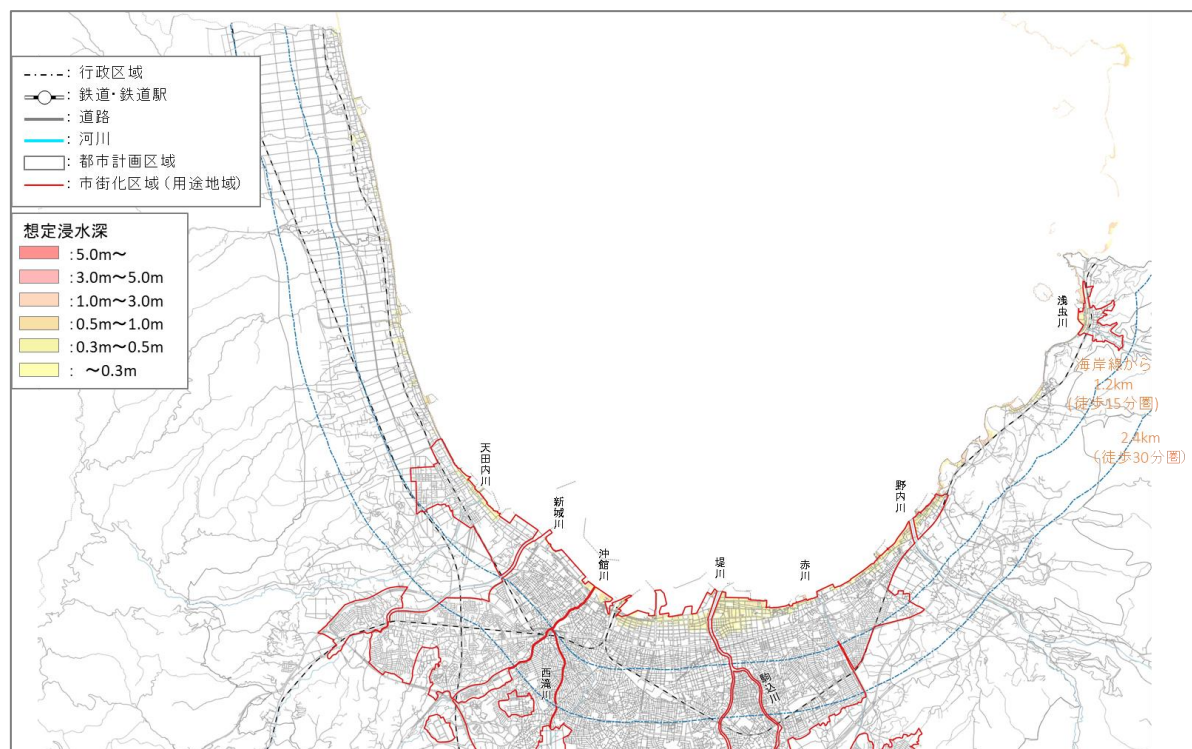


図 50 津波浸水想定区域（入内断層モデル）

表 8 津波浸水想定区域面積（入内断層モデル）と各区域に占める割合

想定浸水深	想定区域面積（ha）			
	市街化区域 （用途地域） 5,334ha	市街化調整区域等 26,184ha	都市計画区域外 50,943ha	合計
0.0m～0.3m	106.4	15.8	10.8	133.0
0.3m～0.5m	57.0	7.1	5.0	69.1
0.5m～1.0m	52.3	9.5	12.0	73.8
1.0m～3.0m	8.5	10.8	12.7	32.0
3.0m～5.0m	0.0	0.2	0.2	0.4
5.0m～	0.0	0.0	0.0	0.0
合計	224.2	43.4	40.7	308.3
割合	4.20%	0.17%	0.08%	

※ 上図及び上表は青森県津波浸水想定図を基に作成

(3) 高潮浸水想定区域

本市においては、市街化区域（用途地域の指定区域）の約 18%が高潮浸水想定区域に指定されています。

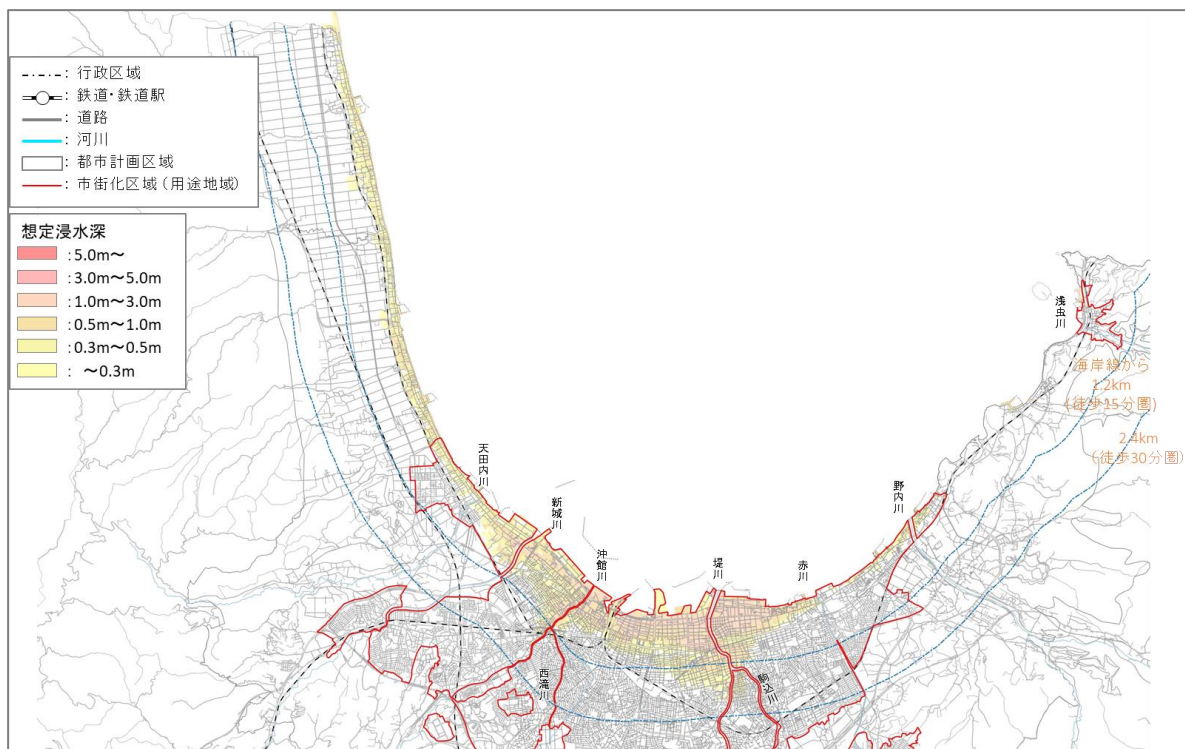


図 51 高潮浸水想定区域

表 9 高潮浸水想定区域面積と各区域に占める割合

想定浸水深	想定区域面積（ha）			
	市街化区域 (用途地域) 5,334ha	市街化調整区域等 26,184ha	都市計画区域外 50,943ha	合計
0.0m～0.3m	226.4	40.5	57.9	324.8
0.3m～0.5m	155.8	32.4	35.4	223.6
0.5m～1.0m	297.6	37.7	43.1	378.4
1.0m～3.0m	298.5	11.5	3.1	313.1
3.0m～5.0m	1.2	0.2	0.1	1.5
5.0m～	0.0	0.1	0.0	0.1
合計	979.5	122.4	139.6	1,241.5
割合	18.37%	0.47%	0.27%	

※ 上図及び上表は青森県高潮浸水想定区域図を基に作成

(4) 土砂災害警戒区域等

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、用途地域の指定区域内において指定されている箇所があります。

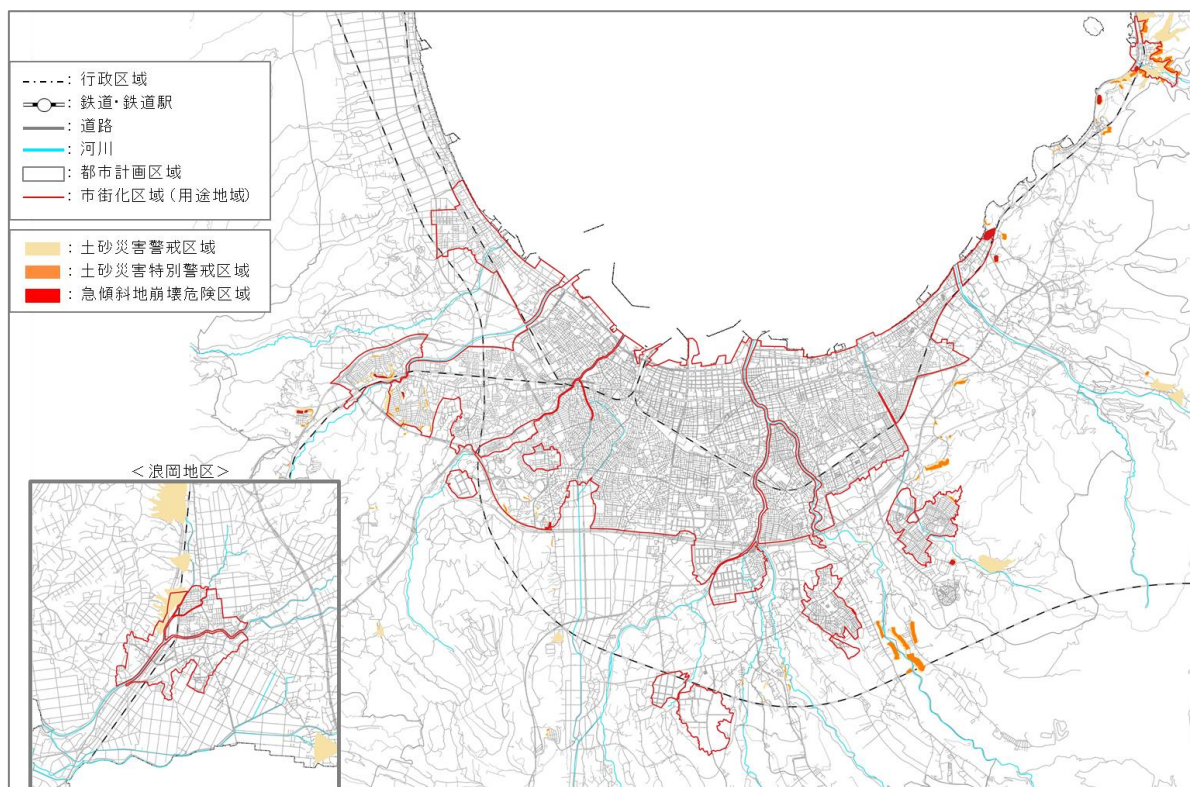


図 52 土砂災害（特別）警戒区域・急傾斜地崩壊危険区域

表 10 急傾斜地崩壊危険区域指定箇所数

	青森地区	浪岡地区	両地区合計
指定箇所数	26	6	32
指定面積（ha）	42.1	50.0	92.1

表 11 土砂災害（特別）警戒区域指定箇所数

	青森地区	浪岡地区	両地区合計
土砂災害特別警戒区域	139	64	203
うち急傾斜地の崩壊	121	33	154
うち土石流	18	31	49
うち地滑り	0	0	0
土砂災害警戒区域	164	83	247
うち急傾斜地の崩壊	131	35	166
うち土石流	31	48	79
うち地滑り	2	0	2

※ 上図及び上表は青森県土砂災害警戒区域等マップ、国土交通省「国土数値情報」を基に作成

(5) 特別豪雪地帯

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ます。



図 53 冬期間の著しい交通障害



図 54 雪の重みで倒壊した家屋

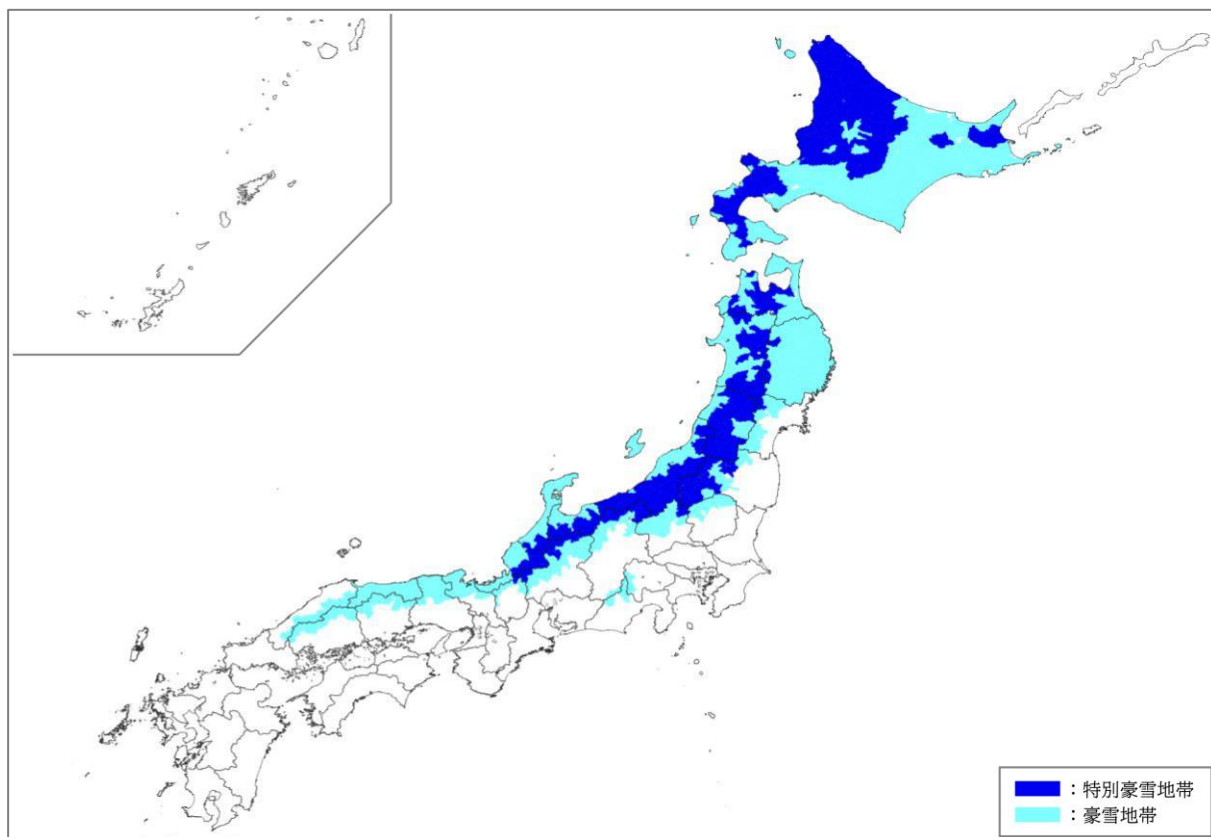


図 55 特別豪雪地帯及び豪雪地帯指定図

※ 上図は国土交通省「国土数値情報」を基に作成

【除排雪経費と延長】

本市の令和4年度の除排雪実施延長は、1,500kmを超え、本市から広島県尾道市に至る国道延長に相当する距離となっています。

除排雪経費については、年度間の増減があるものの、令和4年度における過去10年平均額は36.8億円となっており、平成25年度の24.4億円と比較して約1.5倍の増加となっています。

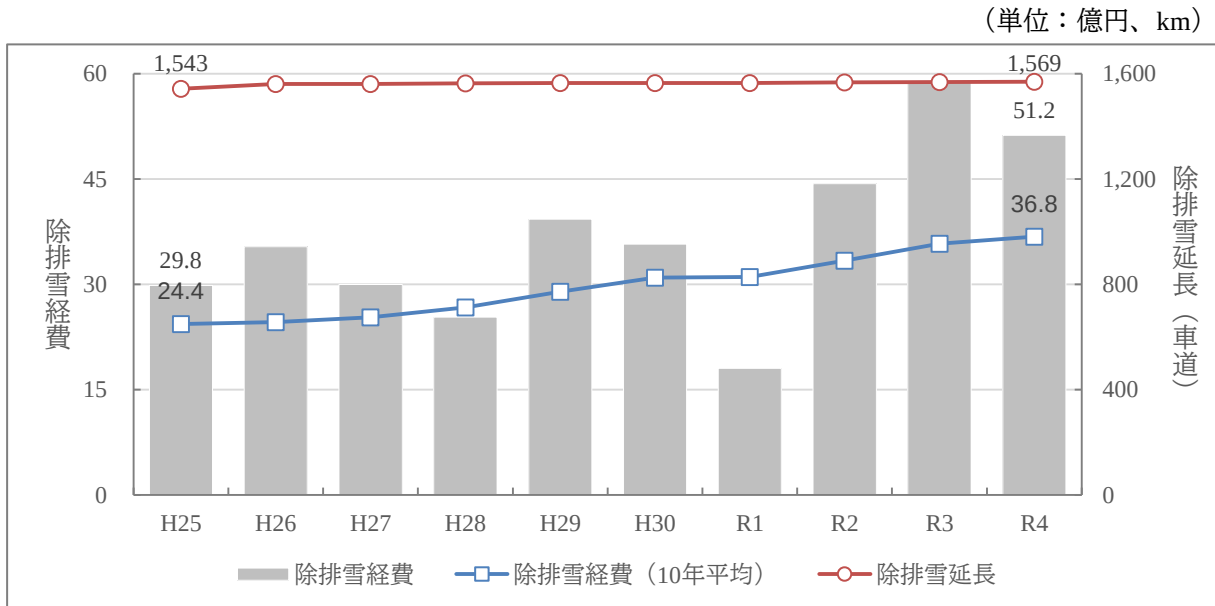


図 56 除排雪経費と延長の推移

※ 上図は青森市除排雪事業実施計画を基に作成



図 57 除排雪延長と国道延長

1.1.9 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、以下のとおり整理します。

(強み・機会)

【人口】

- ▶ 青森駅周辺及び鉄道（青い森鉄道線及び JR 線）沿線周辺の人口密度が比較的高くなっています。
- ▶ 青森地区の総人口の約 9 割が市街化区域に居住しており、全国の中核市と比較しても、市街化区域内の居住割合が高くなっています。

【市街地・土地利用】

- ▶ 医療施設の 7 割以上、商業施設の 6 割以上が居住誘導区域内に立地しています。
- ▶ 都市機能施設の 8～9 割が公共交通カバー圏（鉄道駅から 800m 圏内、バス停留所から 300m 圏内）に立地しています。

【交通】

- ▶ 公共交通カバー圏の居住人口割合は 83.6%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います。

【都市環境】

- ▶ 行政区域のうち約 8 割を田畑山林が占め、雄大な自然環境に恵まれています。

【防災】

- ▶ 災害発生に備え防災活動拠点施設（市役所本庁舎や青森市総合体育館）等へ物資を備蓄するなど、防災機能を強化しています。

(弱み・脅威)

【人口】

- ▶ 人口減少・少子高齢化が進展しており、この状況は今後も継続する見込みです。
- ▶ 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。

【交通】

- ▶ 通勤・通学時の交通手段について、鉄道・路線バスや自転車を利用している割合は減少傾向にあります。

【都市環境】

- ▶ 空き家等は市街化区域（用途地域の指定区域）内に集中し、市内の広範囲にわたって点在しています。
- ▶ 市税の増収が期待できない中、社会保障費や維持管理費用等が増加見込みです。
- ▶ 再生可能エネルギーの発電施設立地の増加等により、保全すべき自然環境を損なう恐れがあります。

【防災】

- ▶ 居住誘導区域の一部が、洪水・津波・高潮浸水想定区域に指定されています。
- ▶ 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。
- ▶ 冬期間の降積雪による交通障害や家屋の倒壊などの雪害が、市民生活に多大な影響を及ぼしています。
- ▶ 地球温暖化による気候変動により、さまざまな自然災害の頻発化が懸念されています。

1.2 都市づくりの方向性

前節の都市づくりの現状と課題に関する分析結果から、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

都市機能や居住の配置に関する本市の強みとして、

- ▶ 青森地区の総人口の約9割が市街化区域に居住しており、全国の中核市と比較しても、市街化区域内の居住割合が高いこと。
- ▶ 本市に立地する都市機能施設のうち、医療施設の7割以上、商業施設の6割以上が居住誘導区域内に立地していること。

が挙げられるものの、

- ▶ 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 地区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つを取組として位置付け、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、

- ▶ 公共交通のカバー圏（鉄道駅から800m圏内、バス停留所から300m圏内）の居住人口割合が高いこと。
- ▶ 青森駅周辺及び鉄道沿線周辺の人口密度が高いこと。
- ▶ 都市機能施設の8～9割が公共交通カバー圏に立地していること。

などが挙げられるものの、

- ▶ 通勤・通学時の交通手段は、鉄道・路線バスや自転車を利用している割合は減少傾向にあること。

といった懸念材料も挙げられます。

以上を踏まえ、

- (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み合わせた交流人口の拡大

の3つを取組として位置付け、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

街並に関する本市の強みとして、

- ▶ 行政区域のうち約 8 割を田畑山林が占め、雄大な自然環境に恵まれている。

などが挙げられるものの、

- ▶ 空き家等は市街化区域（用途地域の指定区域）内に集中し、市内の広範囲にわたって点在していること。
- ▶ 再生可能エネルギーの発電施設立地の増加等により、保全すべき自然環境を損なう恐れがあること。

といった懸念材料も挙げられます。

以上を踏まえ、

- (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 つを取組として位置付け、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（市役所本庁舎や青森市総合体育館）等へ物資を備蓄するなど、防災機能を強化していること。

などが挙げられるものの、

- ▶ 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ること。
- ▶ 地区拠点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・高潮浸水想定区域に指定されていること。
- ▶ 地球温暖化による気候変動により、さまざまな自然災害の頻発化が懸念されていること。

といった懸念材料も挙げられます。

以上を踏まえ、

- (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 つを取組として位置付け、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、

- ▶ 青森地区の総人口の約9割が市街化区域に居住しており、全国の中核市と比較しても、市街化区域内の居住割合が高い状況となっていること。
- ▶ 本市に立地する都市機能施設のうち、医療施設、商業施設の約9割以上が市街化区域内に立地していること。

などが挙げられるものの、

- ▶ 生産年齢人口の流出（社会減）が生じていること。
- ▶ 人口減少・少子高齢化が進展しており、この状況は今後も継続すると見込まれること。
- ▶ 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つを取組として位置付け、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 基本理念

本計画における基本理念を「『コンパクト・プラス・ネットワーク』の都市づくり」と定め、都市の効率性を高めるコンパクトな複数の拠点づくりと、それらの拠点を接続する公共交通ネットワークを有機的に連携させることにより、市内各地域の特色を活かしつつ、持続可能な都市づくりを目指します。

「コンパクト・プラス・ネットワーク」
の都市づくり

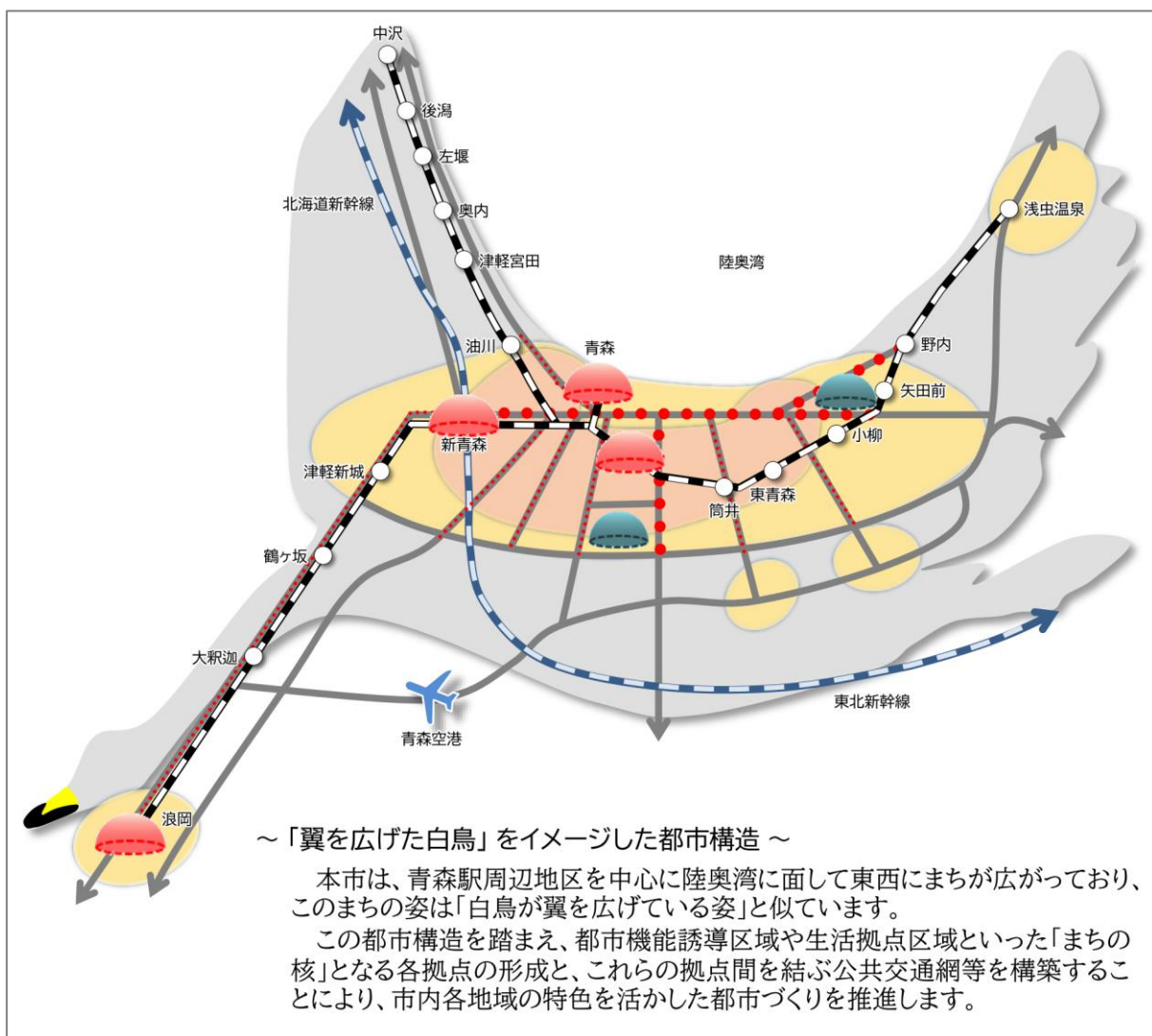


図 58 本市の都市構造 ～翼を広げた白鳥～

以下に、基本理念及び都市づくりの方向性（戦略目標・取組）の関係を整理した図を示します。

「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市づくり

● 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 地区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

図 59 基本理念及び都市づくりの方向性・目標の関係

1.4 都市機能の立地の適正化に関する方針

1.4.1 基本的な方針

市民の生活利便に関するバランスを踏まえ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、市民が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。

1.4.2 地区拠点区域の検討

(1) 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。

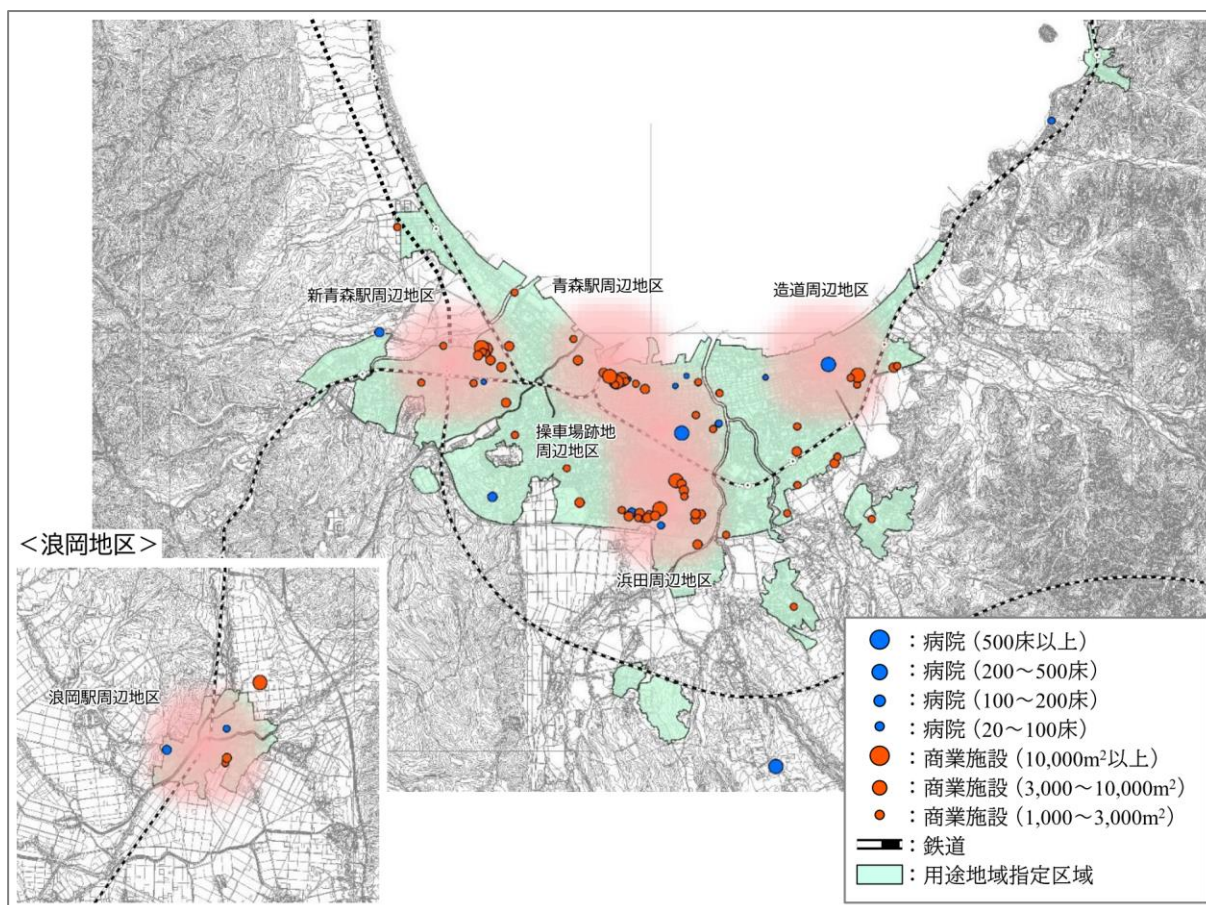


図 60 医療・商業等の高次な都市機能の集積

※ 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

(2) 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。

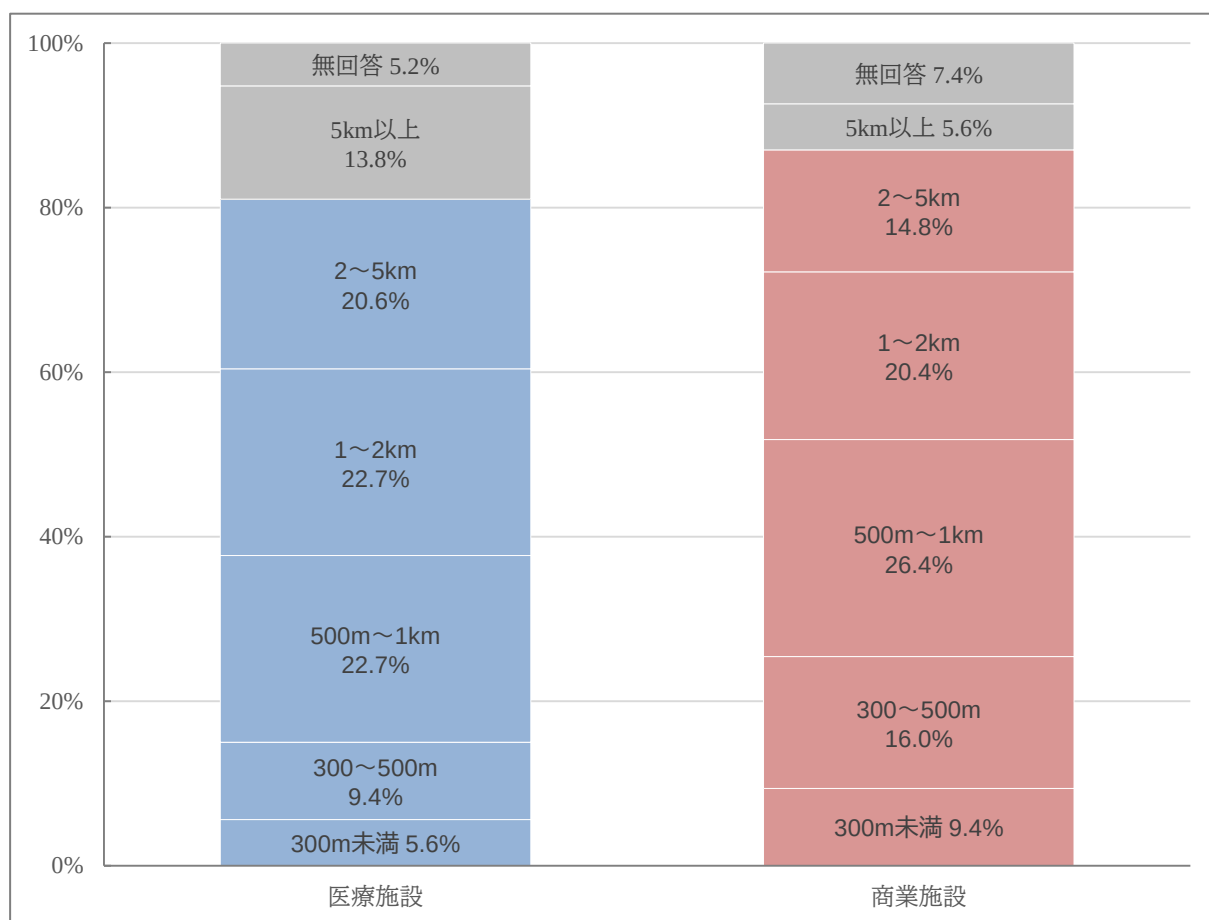


図 61 よく利用する施設と住まいとの関係

※ 上図は平成27年度第3回青森市民意識調査結果報告書を基に作成

1.4.3 地区拠点区域の設定

地区拠点区域の設定に当たっては、都市機能の集積状況、市民の移動（トリップ）状況を踏まえ、既存ストックの有効活用を前提に、地区拠点区域の5km圏で用途地域を指定している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・造道周辺地区・浜田周辺地区の6地区を地区拠点区域として設定します。

(1) 都市機能誘導区域

都市再生特別措置法に基づき設定する「都市機能誘導区域」とは、「公共交通機関の利便性が高い区域」や「医療・商業等の都市機能を誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域」といった特性を有しています。

本計画においては、上記の6つの地区拠点区域のうち、関連計画において本市の発展を支える都市拠点として位置付け、これまで様々な取組を行ってきた青森駅周辺地区・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」に設定します。

(2) 生活拠点区域

本市独自の設定である「生活拠点区域」とは、「医療・商業等の都市機能を集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域」といった特性を有しています。

本計画においては、上記の6つの地区拠点区域のうち、東部地区における拠点である「造道周辺地区」及び、南部地区における拠点である「浜田周辺地区」の2地区を「生活拠点区域」に設定します。

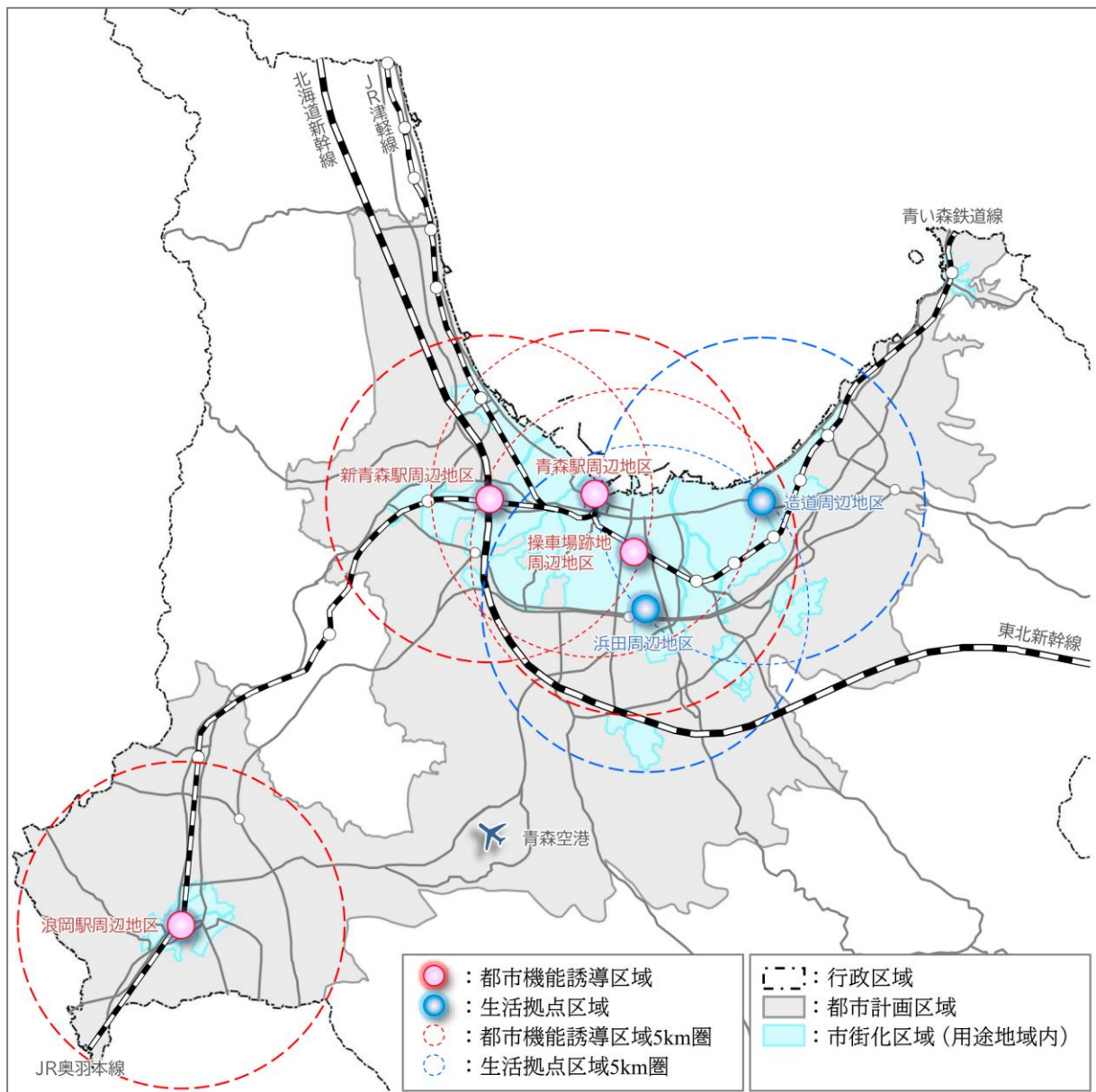


図 62 地区拠点区域の配置

1.5 居住の立地の適正化に関する方針

1.5.1 基本的な方針

市内の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や青森市市バスを含めたバス路線網を有する本市の強みを活かし、公共交通沿線に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。

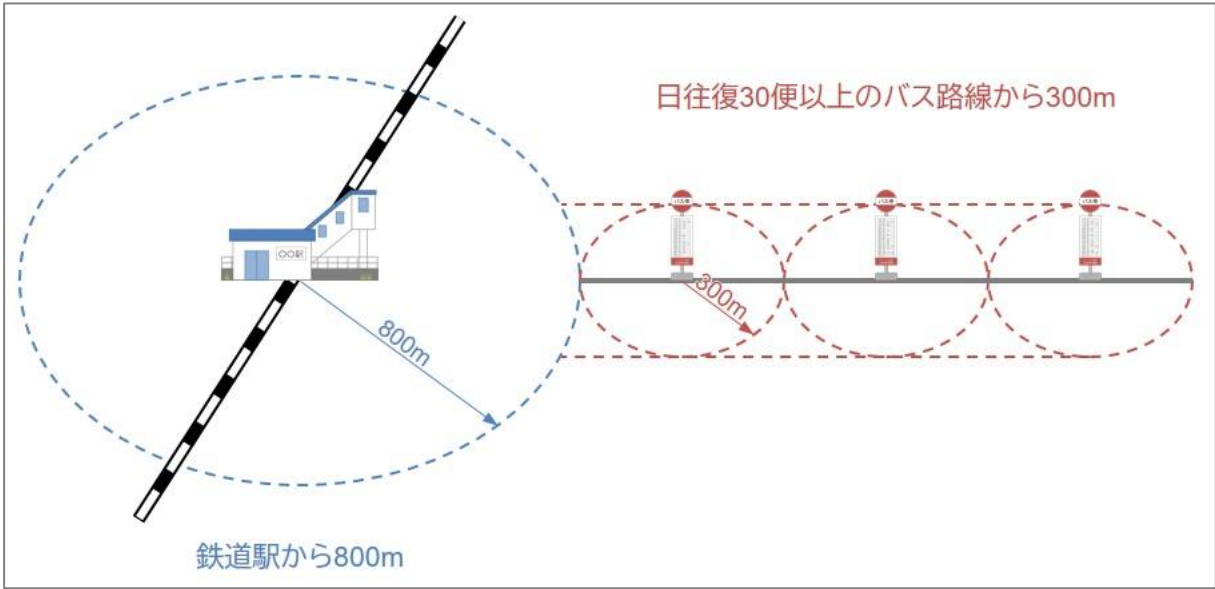


図 63 居住誘導区域（公共交通機関沿線）イメージ図

表 12 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）

1.5.2 その他の居住地

居住誘導区域以外の居住地として「一般市街地」及び「既存集落」を設定します。

(1) 一般市街地

一般市街地とは、青森地区における市街化区域のうち居住誘導区域に設定されていない区域や、浪岡地区における用途地域を指定している区域のうち居住誘導区域に設定されていない区域を指します。

(2) 既存集落

既存集落とは、青森地区における市街化調整区域内の既存集落及び指定既存集落や、浪岡地区における用途地域の指定のない区域のうち集落部を指します。

【参考：青森市市街化調整区域に係る開発行為等の許可の基準に関する条例

(平成19年条例第3号)(抄)】

(定義)

第2条 この条例において、次の各号に掲げる用語の意義は、それぞれ当該各号に定めるところによる。

(中略)

二 既存集落 自然的条件又は社会的条件に照らして、独立して一体的な日常生活圏を構成する相当数の建築物が連たんしているとして、市長が認めた集落をいう。

三 指定既存集落 独立して一体的な日常生活圏を構成する大規模な既存集落で、市街化区域における建築物の連たんの状況と同程度のものとして、市長が指定した集落をいう。

(以下略)

1.6 各区域の基本的な方針

土地利用の現況や各区域における各種法規制の現状、都市づくりの方向性等を踏まえ、各区域の基本的な方針を以下のとおり定めます。

表 13 各区域の基本的な方針

区分		配置の考え方
都市機能誘導区域	青森駅 周辺地区	・ 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、これらの施設の集積を図ります。 ・ 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	・ 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	・ 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	・ 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	・ 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	・ 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。
市街地・集落	居住誘導 区域	都市基盤施設や日常生活に必要な都市機能を維持するとともに、公共交通沿線の民間の宅地開発等を促進し、公共交通の利便性が高い居住地の形成を目指します。
	一般市街地	都市基盤施設や日常生活に必要な都市機能を維持し、これまで通りに暮らし続けられる、低層戸建て住宅を中心としたゆとりある居住地の形成を目指します。
	既存集落	地域コミュニティの活性化を図り、既存集落を中心とした居住地の形成を促進しながら、自然環境の保全・調和に努めます。

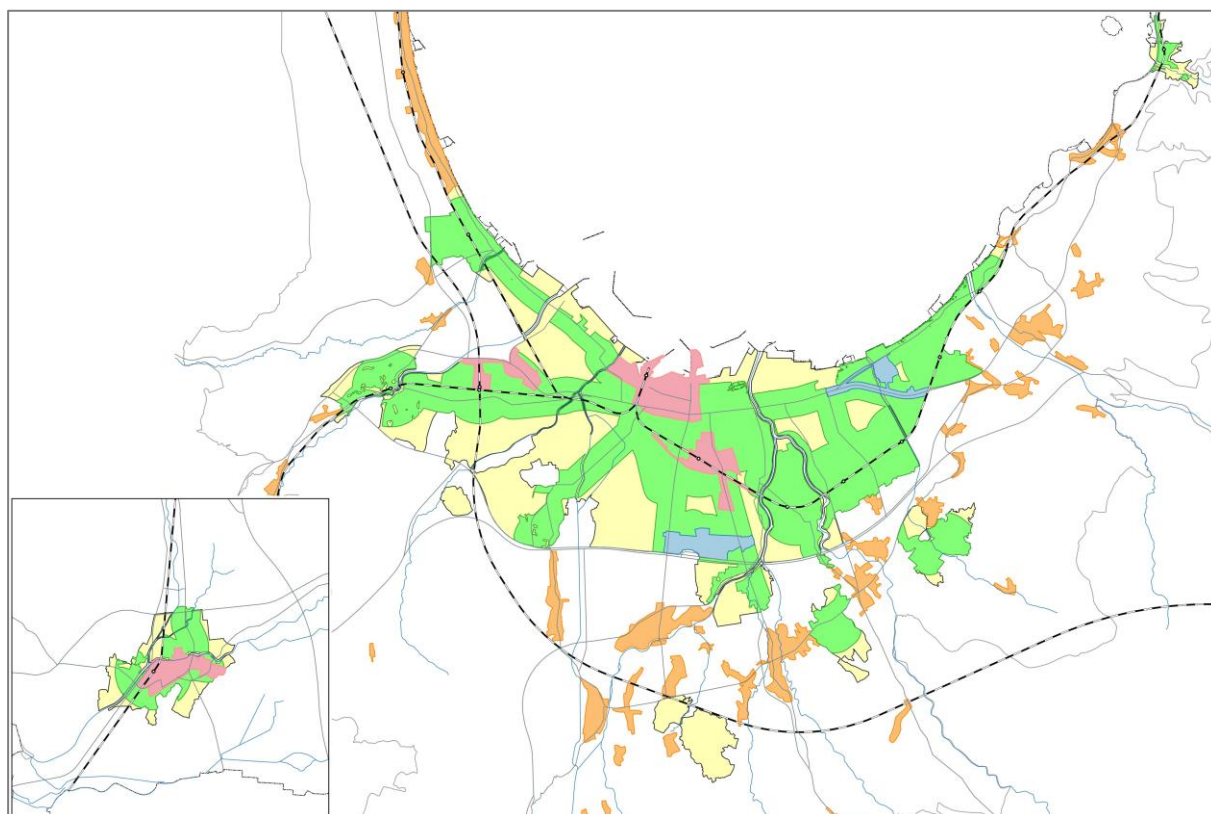
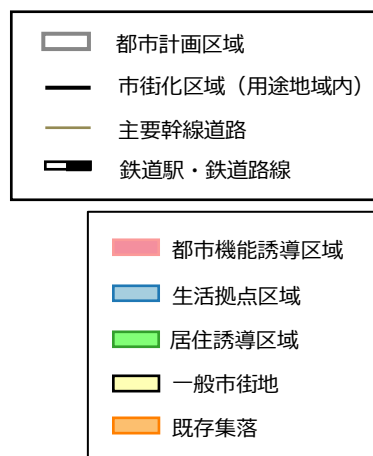


図 64 各区域の基本的な方針



< 章 目 次 >

2.1 都市機能の誘導に関する方針	62
2.1.1 基本的な方針	62
2.1.2 都市機能の区分	62
2.1.3 誘導施設	64
2.2 地区拠点	66
2.2.1 青森駅周辺地区	66
2.2.2 新青森駅周辺地区	67
2.2.3 操車場跡地周辺地区	68
2.2.4 浪岡駅周辺地区	69
2.2.5 造道周辺地区	70
2.2.6 浜田周辺地区	71

2.1 都市機能の誘導に関する方針

2.1.1 基本的な方針

6つの地区拠点区域のうち、関連計画において、本市の発展を支える都市拠点として位置付け、これまで様々な取組を行ってきた青森駅周辺地区・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地区について、都市再生特別措置法に基づく「都市機能誘導区域」とします。

また、医療・商業施設等の既存ストックが集積している造道周辺地区・浜田周辺地区の2地区について、本市独自の設定として「生活拠点区域」とします。

(1) 都市機能誘導区域

都市機能誘導区域とは、公共交通機関の利便性が高く、かつ、医療・商業をはじめとする都市機能が集積した区域であり、今後、地区の特性に応じた都市機能の立地の誘導を図る区域です。

(2) 生活拠点区域

生活拠点区域とは、医療・商業をはじめとする都市機能が集積した区域であり、今後の人口減少下にあっても、本市の東部地区及び南部地区における生活拠点として、都市機能の立地の誘導を図る区域です。

2.1.2 都市機能の区分

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 14 都市機能の区分

都市機能	高次な都市機能	日常生活に必要な都市機能
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(3,000m² 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(3,000m² 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。

2.1.3 誘導施設

各地区拠点区域の誘導施設について、高次な都市機能を有する施設のうち、関連計画の位置づけ等を踏まえ、以下のとおり設定します。

なお、病院（入院定員 20 床以上）及び店舗（店舗面積 3,000m² 超 10,000m² 以下）については、各拠点共通の都市機能として設定します。

表 15 誘導施設等（1/2）

誘導施設	定義等	都市機能誘導区域				生活拠点区域	
		青森 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

【行政機能】

市庁舎・分庁舎	青森市の事務所の位置を定める条例 青森市及び南津軽郡浪岡町の配置分合に伴う地域自治区の設置等に関する協議書	○	—	—	○	—	—
税務署 地方法務局	財務省組織規則第 544 条 法務局及び地方法務局の支局及び出張所設置規則第 1 条	○	—	—	—	—	—
地方裁判所 家庭裁判所	下級裁判所の設立及び管轄区域に関する法律第 1 条	○	—	—	—	—	—
県庁	青森県地域県民局及び行政機関設置条例	○	—	—	—	—	—

【福祉機能】

老人福祉センター	老人福祉法第 5 条の 3	—	—	○	—	—	—
----------	---------------	---	---	---	---	---	---

【子育て機能】

子育て支援センター	児童福祉法第 6 条の 3 第 6 項に定める地域子育て支援拠点事業を行う施設のうち、青森市基幹型地域子育て支援センター設置要綱第 1 条に基づく基幹型地域子育て支援センター	—	—	○	—	—	—
-----------	---	---	---	---	---	---	---

【医療機能】

病院 （入院定員 20 床以上）	医療法第 1 条の 5 第 1 項	○	○	○	○	○	○
---------------------	-------------------	---	---	---	---	---	---

※ 上表において「—」となっている施設の建築等を行う場合には、都市再生特別措置法に基づく届出が必要となります。

表 15 誘導施設等（2/2）

誘導施設	定義等	都市機能誘導区域				生活拠点区域	
		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

【商業機能】

店舗 （店舗面積 3,000m ² 超 10,000m ² 以下）	大規模小売店舗立地法に 基づく大規模小売店舗	○	○	○	○	○	○
店舗 （店舗面積 10,000m ² 超）	大規模小売店舗立地法に 基づく大規模小売店舗	○	—	—	—	—	—

【教育・文化機能】

大学	学校教育法第1条	○	—	—	—	—	—
ホール	客席が200席以上の多目的 ホール	○	—	○	—	—	—
公立図書館	図書館法第2条第1項	○	—	—	—	—	—
美術館・博物館	博物館法第2条第1項、 第29条等	○	—	—	—	—	—
展示場 （床面積 10,000m ² 超）	大規模な展示会や会議を 開催する施設	○	—	—	—	—	—

【防災機能】

防災施設	青森市地域防災計画にお いて、災害対策本部設置場 所（代替施設含む）に位置 づけられている施設等	○	—	○	○	—	—
------	---	---	---	---	---	---	---

※ 上表において「—」となっている施設の建築等を行う場合には、都市再生特別措置法に基づく届出が必要となります。

2.2 地区拠点

2.2.1 青森駅周辺地区

「青森駅周辺地区」は、青森駅東口駅前広場を総合交通ターミナルとして整備し、バス案内機能と観光案内機能を併せ持つ青森市観光交流情報センターを駅前広場内に設置するとともに、周辺道路等の整備を行うことにより、市民・観光客がスムーズに市内へ移動できる公共交通ターミナルとしての機能を備えており、また、青森市文化観光交流施設「ねぶたの家ワ・ラッセ」の整備や青森市民ホールの取得等が行われた結果、まちの賑わいに寄与する多くの都市機能が集積しています。

また、鉄道による市街地分断の解消に向けた東西アクセスの向上のため、青森駅自由通路の整備や青森駅西口駅前広場の整備など、交通結節機能の強化を図るとともに、防災活動拠点としての機能や、まちの回遊性・サードプレイスを備えた本庁舎の整備を行いました。

今後は、既存ストックの有効活用をするとともに、市街地再開発事業や優良建築物等整備事業などの国の支援等を活用しながら、民間などによる再開発を促進し、老朽化した建物、空地、中小小売店舗などの共同化・集約化により土地利用の高度化と機能の更新を図り、更なる公共交通のアクセス性向上により、都市機能の立地を促進します。

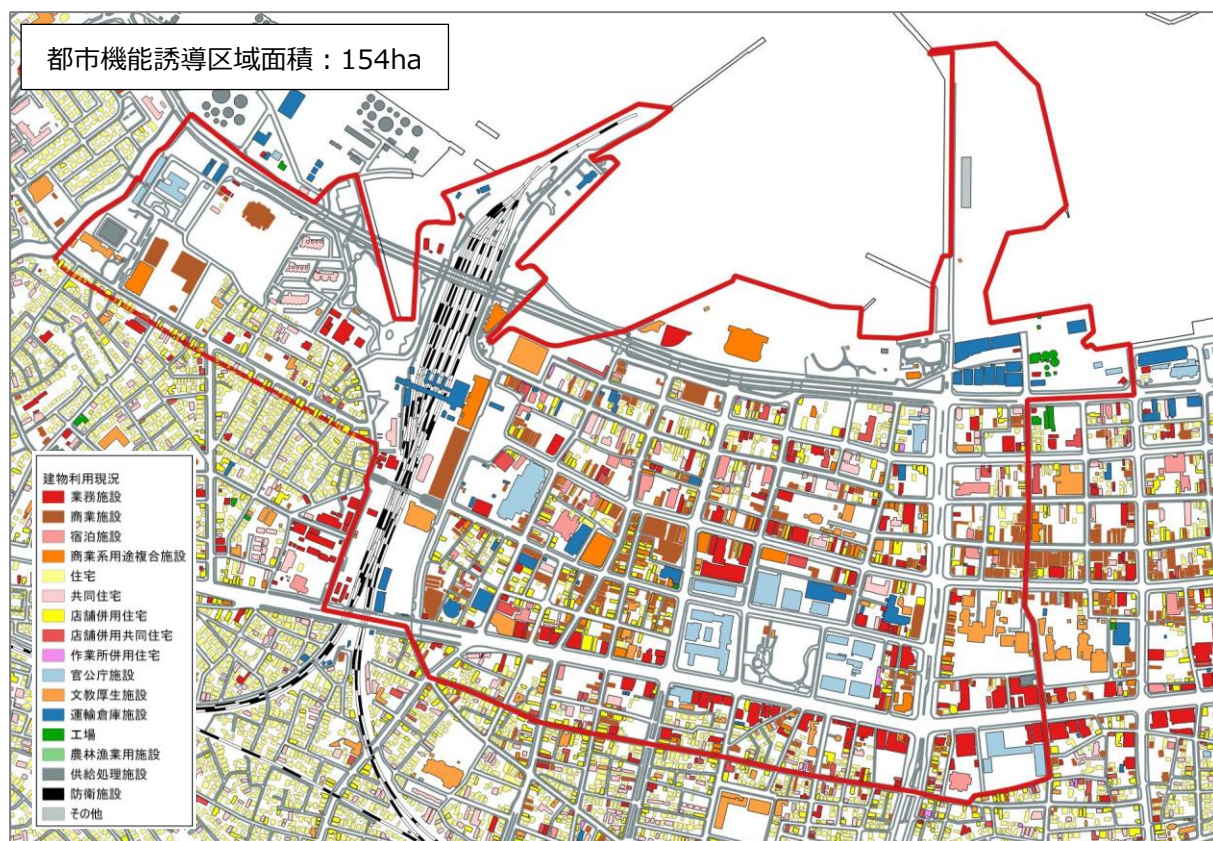


図 65 都市機能誘導区域「青森駅周辺地区」

2.2.2 新青森駅周辺地区

「新青森駅周辺地区」は、東北新幹線開業に併せ、駐車場や観光情報センター等の整備により、駅利用者のための利便性の向上が図られ、広域交流の玄関口としての都市機能が整備されてきたほか、病院や商業施設等の立地により、都市機能の集積が進んでいます。

また、駅周辺の土地区画整理事業における一般保留地に係る購入を助成するなどをを行い、全ての一般保留地の売却が終了し、病院・薬局などの医療関連施設の立地をはじめ、ホテルの立地などによる都市機能の集積を図ってきました。

今後は、既存ストックを有効活用するとともに、西部・北部地区の拠点として、さらには広域交流拠点として、新幹線利用者や周辺住民の利便性と快適性の向上に向けた環境づくりを進め、都市機能の立地を促進します。

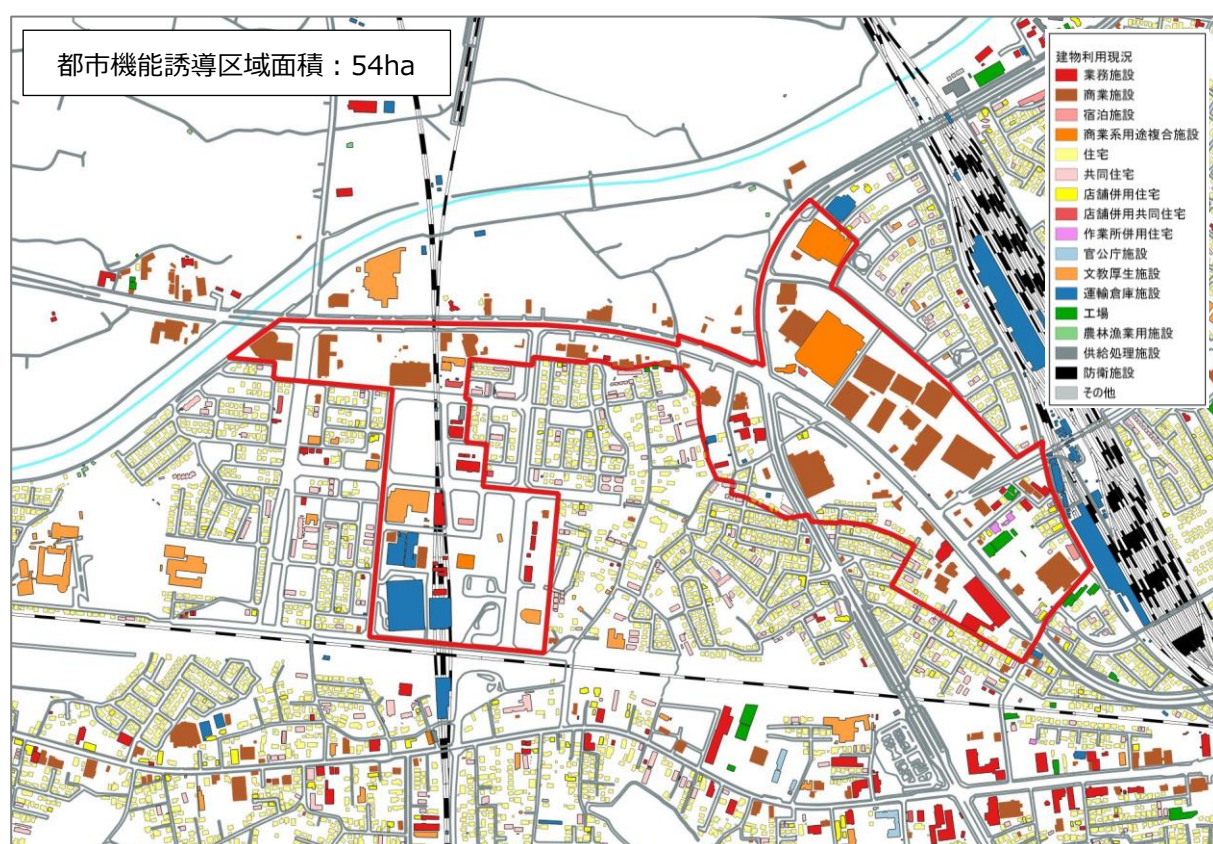


図 66 都市機能誘導区域「新青森駅周辺地区」

2.2.3 操車場跡地周辺地区

「操車場跡地周辺地区」は、青森地区の市街化区域の中央部に位置し、子育て、福祉、医療等の都市機能が集積しており、青森操車場跡地については全体として効果的な利活用が図られるよう、防災の拠点等として、青い森セントラルパークに、青森市総合体育館を整備しました。

今後は、既存ストックを有効活用するとともに、更なる操車場跡地の利活用を図り、中部・南部地区の拠点として、都市機能の立地を促進します。

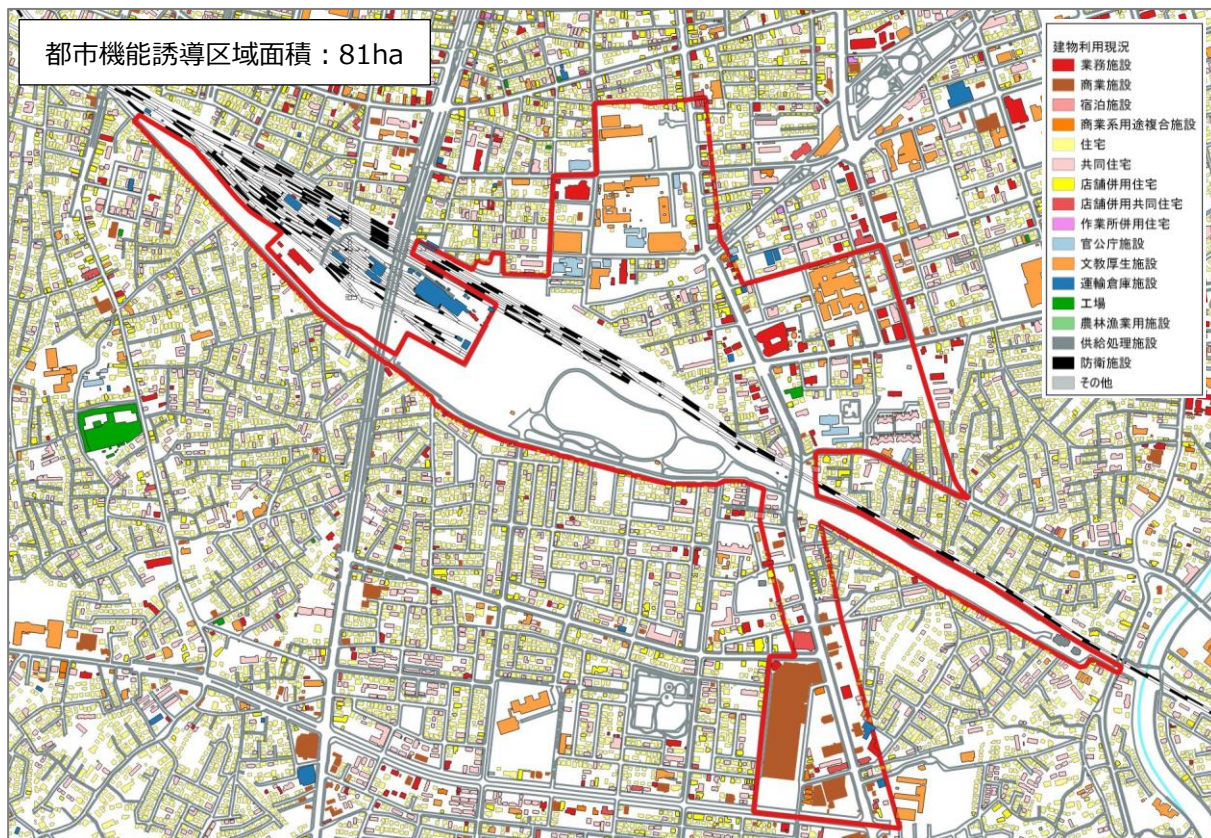


図 67 都市機能誘導区域「操車場跡地周辺地区」

2.2.4 浪岡駅周辺地区

「浪岡駅周辺地区」は、情報・文化交流拠点機能を持つ浪岡地域交流施設の整備をはじめ、交通結節点としての機能を強化するための駅前広場やパーク・アンド・ライド駐車場などの整備や、消防・防災の拠点である浪岡消防署の改築などが行われた結果、賑わいのあるまちづくりに寄与する多くの都市機能が集積しています。

また、本地区では、これらに加え、浪岡中央公民館などの施設整備や浪岡病院の建替えを行いました。

今後は、既存ストックを有効活用するとともに、浪岡地区の拠点として、都市機能の立地を促進します。

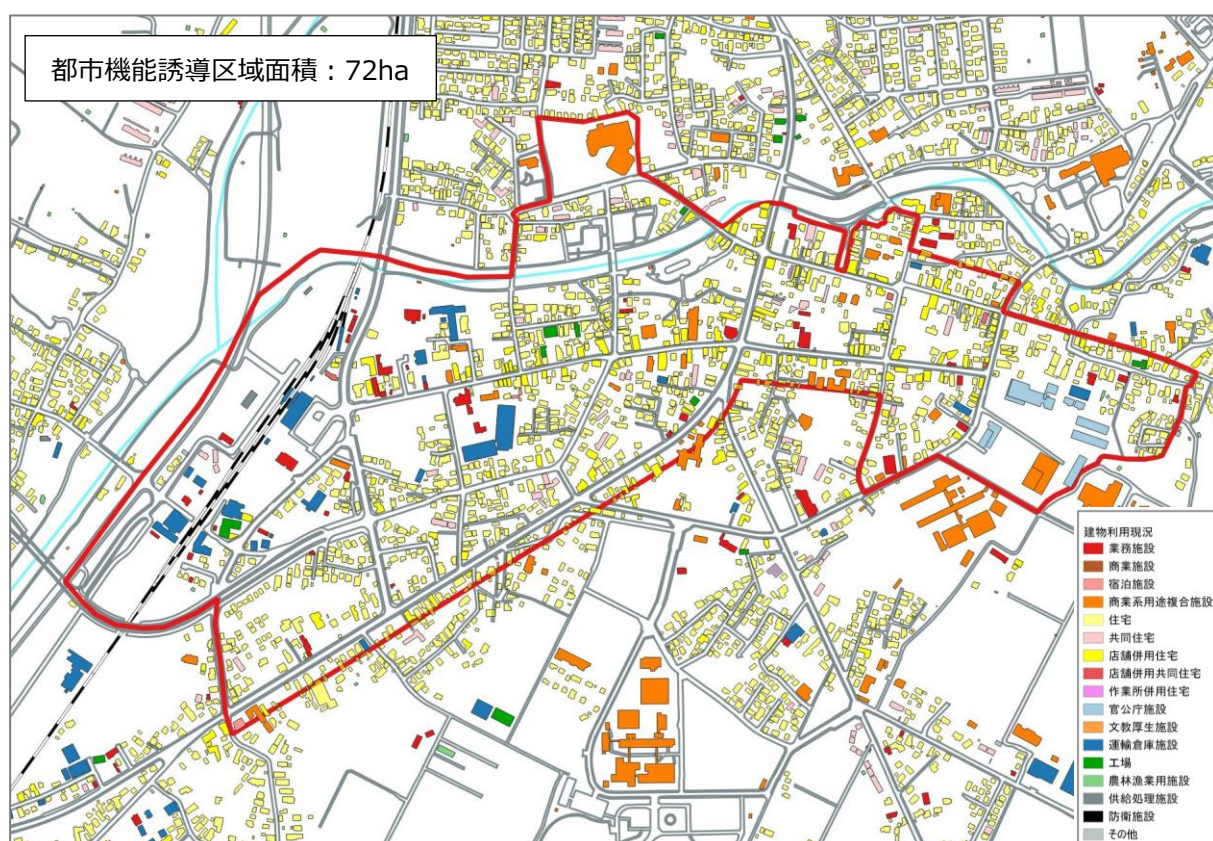


図 68 都市機能誘導区域「浪岡駅周辺地区」

2.2.5 造道周辺地区

「造道周辺地区」は、高度専門医療機能を有する医療施設に加え、商業施設等の生活に便利な都市機能が集積した生活拠点として、生活サービスに関する都市機能の維持を図ることが課題となっており、今後は、既存ストックを有効活用するとともに、東部地区の拠点として、これらの施設の立地の促進に加え、交通結節機能の強化を図ります。



図 69 生活拠点区域「造道周辺地区」

2.2.6 浜田周辺地区

「浜田周辺地区」は、商業施設の集積に加え、医療施設等の生活に便利な都市機能が集積した生活拠点として、生活サービスに関する都市機能の維持を図ることが課題となっており、今後は、既存ストックを有効活用するとともに、南部地区の拠点として、これらの施設の立地の促進に加え、公共交通のサービス水準の向上等を図ります。

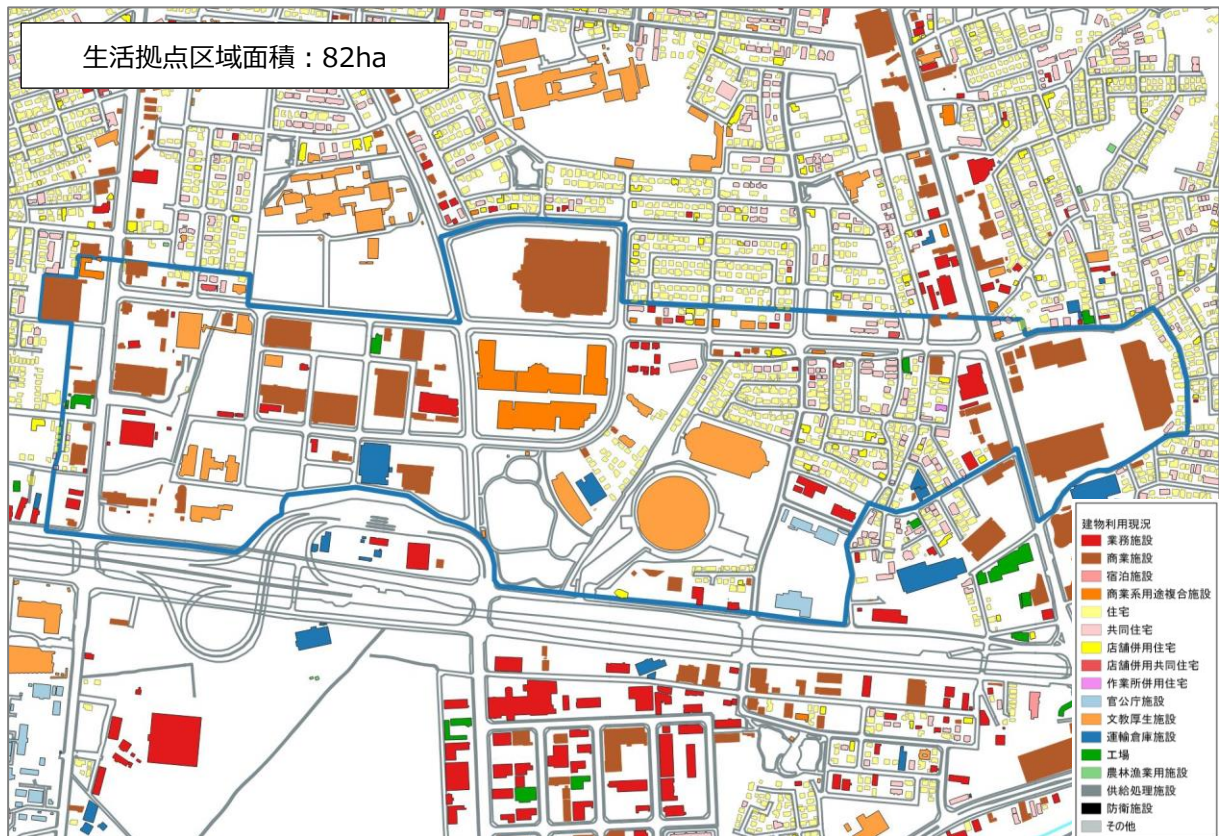


図 70 生活拠点区域「浜田周辺地区」

< 章 目 次 >

3.1 居住の誘導に関する方針	74
3.1.1 基本的な方針	74
3.1.2 居住誘導区域とする区域	75
3.1.3 居住誘導区域の設定が適切ではない区域	77
3.1.4 居住誘導区域の設定	79
3.1.5 立地適正化計画と連携して行う地域づくりの方向性	79

3.1 居住の誘導に関する方針

3.1.1 基本的な方針

(1) 居住誘導区域

市内の東西に広がり積雪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、公共交通沿線に、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。

なお、都市再生特別措置法第 81 条第 19 項及び都市再生特別措置法施行令第 30 条に定める居住誘導区域に含めてはならない区域を除くほか、防災・減災の観点から「災害の発生の危険性が高い場所」、地区ごとの都市機能の役割分担の観点から「工業専用地域・臨港地区」、自然保全の観点から「大規模な公園等」については、居住誘導区域の設定が適切ではない区域とします。

【参考：都市再生特別措置法（平成 14 年法律第 22 号）（抄）】

(立地適正化計画)

第 81 条

- 19 第二項第二号の居住誘導区域は、立地適正化計画の区域における人口、土地利用及び交通の現状及び将来の見通しを勘案して、良好な居住環境が確保され、公共投資その他の行政運営が効率的に行われるように定めるものとし、都市計画法第七条第一項に規定する市街化調整区域(以下「市街化調整区域」という。)、建築基準法第三十九条第一項に規定する災害危険区域(同条第二項の規定に基づく条例により住居の用に供する建築物の建築が禁止されているものに限る。)その他政令で定める区域については定めのないものとする

(以下略)

【参考：都市再生特別措置法施行令（平成 14 年政令第 190 号）（抄）】

(居住誘導区域を定めない区域)

第 30 条 法第八十一条第十九項の政令で定める区域は、次に掲げる区域とする。

- 一 都市計画法施行令第八条第二項各号に掲げる土地の区域
- 二 地すべり等防止法(昭和三十三年法律第三十号)第三条第一項に規定する地すべり防止区域(同法第二条第四項に規定する地すべり防止工事の施行その他の同条第一項に規定する地すべりを防止するための措置が講じられている土地の区域を除く。)
- 三 急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律(昭和四十四年法律第五十七号)第三条第一項に規定する急傾斜地崩壊危険区域(第三十六条において「急傾斜地崩壊危険区域」といい、同法第二条第三項に規定する急傾斜地崩壊防止工事の施行その他の同条第一項に規定する急傾斜地の崩壊を防止するための措置が講じられている土地の区域を除く。)
- 四 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(平成十二年法律第五十七号)第九条第一項に規定する土砂災害特別警戒区域
- 五 特定都市河川浸水被害対策法(平成十五年法律第七十七号)第五十六条第一項に規定する浸水被害防止区域

3.1.2 居住誘導区域とする区域

居住誘導区域の設定に当たっては、高齢化の進行を見据え、高齢者が徒歩で移動できる範囲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、冬期を含め、鉄道駅やバス停留所などへ徒歩で移動できる範囲として、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】

設定の 基本的な考え方	・公共交通の沿線 鉄道駅から 800m、日往復 30 便以上のバス路線から 300m ・「第 2 期青森市冬期バリアフリー計画」に基づく重点整備地区及び誘導地区
----------------	---

※ なお、地形・地物や道路利用の状況等を踏まえ設定します。

(1) 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 16 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 17 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 18 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：N=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

(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

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。

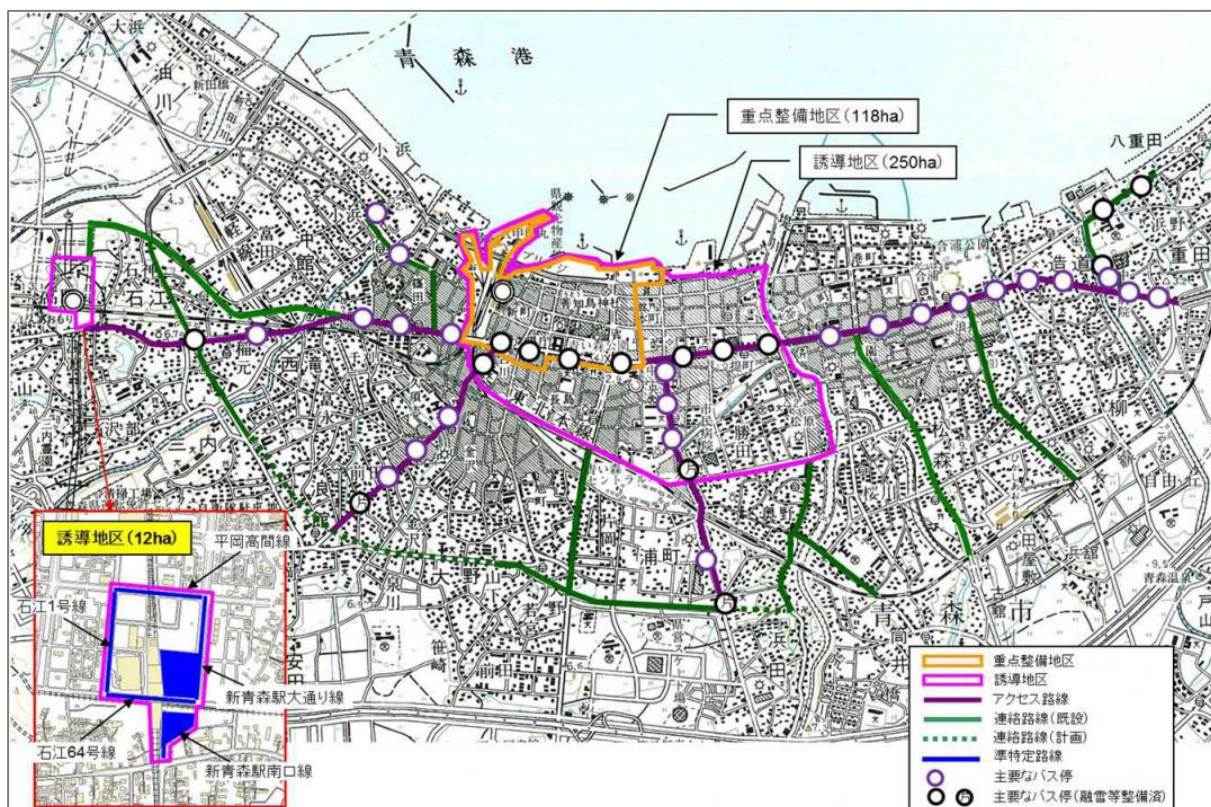


図 71 重点整備地区・誘導地区概要図

出典：第2期青森市冬期バリアフリー計画

3.1.3 居住誘導区域の設定が適切ではない区域

前述のとおり、居住誘導区域の設定に当たっては、都市再生特別措置法第 81 条第 19 項及び都市再生特別措置法施行令第 30 条に定める居住誘導区域に含めてはならない区域を除くほか、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。

表 19 居住誘導区域に含めない区域

区域名	法令名等	検討結果
-----	------	------

【本市における災害の危険性が高い場所】

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 (計画規模:L1)	水防法施行規則第 2 条	洪水浸水想定区域のうち、浸水深 1m 以上の区域は居住誘導区域に含めない
家屋倒壊等氾濫想定区域 (氾濫流・河岸浸食)	洪水浸水想定区域図作成マニュアル(第 4 版)	居住誘導区域に含めない
津波浸水想定区域 (入内断層モデル)	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	浸水深 1m 以上の区域は居住誘導区域に含めない

【工業専用地域・臨港地区等】

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・地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

【自然環境の保全を図るための大規模な公園等】

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
------------------------------	---	-------------

【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、避難方針を浸水想定区域外への徒歩による水平避難を基本とし、津波予想到達時刻までに浸水想定区域外への避難が困難な場合は、津波避難に対応している指定緊急避難場所等へ垂直避難するとされています。

また、耐震構造にもよるが、水深 1 m を越すと木造住宅では、部分的破壊が発生し始めるとされていることから、木造住宅において、破壊の被害が生じ始めると想定される浸水深 1.0m以上の区域は、居住誘導区域に含めないこととします。

表 20 津波高と被害程度

津波高(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 防潮林効果	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 効果なし		
養殖筏	被害発生					
音響		前面砕波による連続音（海鳴り、暴風雨）				
			浜での巻き波砕波による大音響 （雷鳴、遠方では認識されない）			
			崖に衝突する大音響 （遠雷、発破、かなり遠くまで聞こえる）			

※ 津波波高（m）は、船舶、養殖筏など海上にあるものに対しては概ね海岸線における津波の高さ、家屋や防潮林など陸上にあるものに関しては地面から測った浸水深となっています。

※ 上表は津波の高さと被害の関係の一応の目安を示したもので、それぞれの沿岸の状況によっては、同じ津波の高さでも被害の状況が大きく異なることがあります。

※ 津波による音の発生については、周期 5 分～10 分程度の近地津波に対してのみ運用可能です。

気象庁ホームページ「津波波高と被害程度（首藤（1993）を改変）」より

3.1.4 居住誘導区域の設定

「居住誘導区域とする区域」及び「居住誘導区域の設定が適切ではない区域」を踏まえ、居住誘導区域を以下のように設定します。

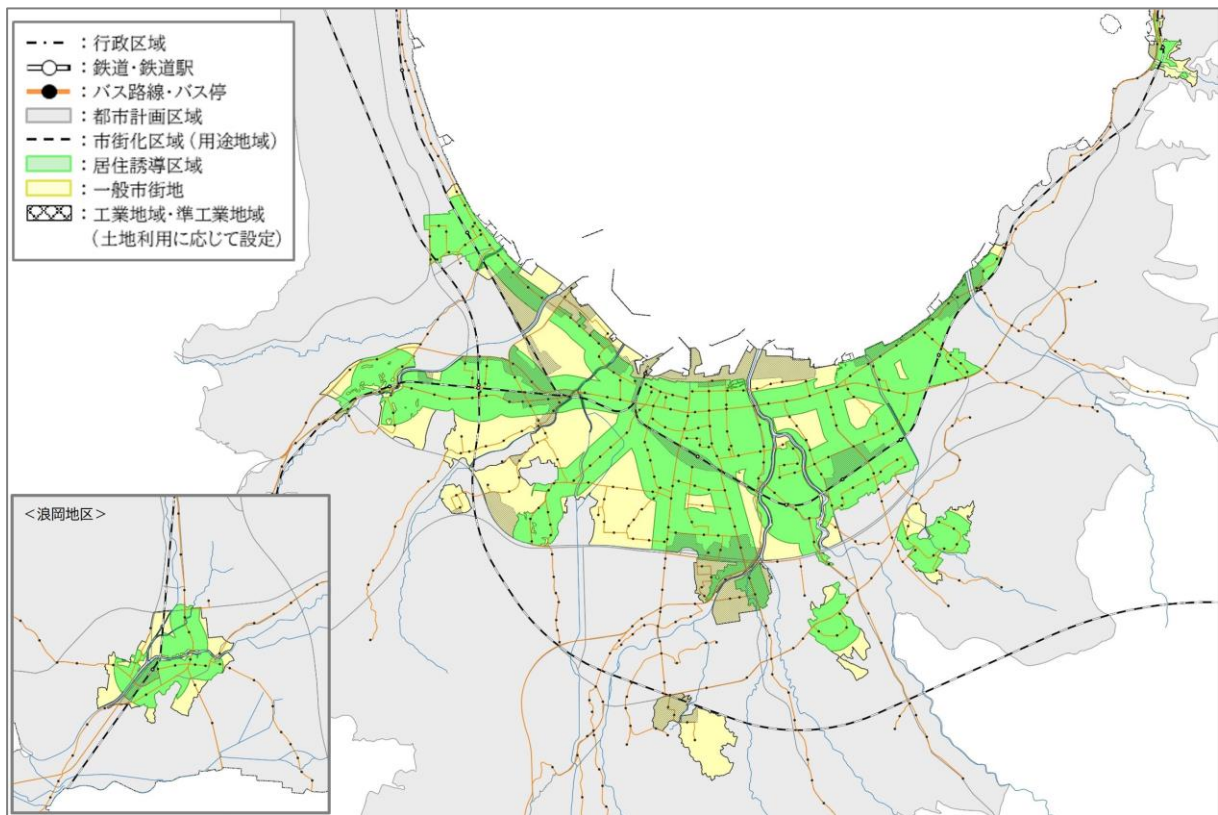


図 72 居住誘導区域概要図

3.1.5 立地適正化計画と連携して行う地域づくりの方向性

一般市街地及び既存集落を含む居住地の全域において、本市の魅力の1つである、自然と居住が近接する緑豊かな都市景観の形成を図りながら、市内各地域の特色を活かしつつ、持続可能な都市づくりを進める必要があります。

具体的には、地域コミュニティによる地域活動拠点の改善やバスまち環境の向上、さらには、防災・減災対策など、本計画と連携しながら、地域コミュニティの活性化や安全・安心な生活環境の向上を図ることとします。

< 章 目 次 >

4.1 基本的な考え方	82
4.1.1 概要	82
4.2 対象とする災害リスク等	83
4.2.1 河川氾濫（洪水）による浸水	84
4.2.2 津波による浸水	86
4.2.3 高潮による浸水	90
4.2.4 土砂災害	92
4.2.5 冬期積雪期における災害リスク	96
4.2.6 対象とする施設	97
4.2.7 浸水による災害リスク	98
4.3 災害リスク分析	99
4.3.1 河川氾濫（洪水）	99
4.3.2 津波	105
4.3.3 高潮	111
4.3.4 土砂災害	117
4.3.5 冬期積雪期における災害リスク	118
4.3.6 災害リスク概要図	119
4.4 防災まちづくりの方向性	120
4.4.1 水害対策（河川氾濫（洪水）、津波、高潮）	120
4.4.2 雪害対策	123
4.4.3 都市防災機能向上の対策	124
4.4.4 防災まちづくりの方向性概要図	125
4.5 防災指針に基づく取組及びスケジュール	126

4.1 基本的な考え方

4.1.1 概要

平成 30 年 3 月に策定した「青森市立地適正化計画」では、居住誘導区域の設定に当たり、河川の洪水防御に関する計画の基本となる降雨における浸水深 1 m 以上の区域など、災害の発生の危険性が高い場所を居住誘導区域含めないこととしておりましたが、青森県では、本市の 8 水系 11 河川について、平成 27 年の水防法の一部改正に伴い、想定最大規模降雨で河川が氾濫した場合に浸水が想定される区域を「洪水浸水想定区域」として平成 30 年度から順次、指定、公表しました。

また、国においては、令和 2 年の都市再生特別措置法の改正により、防災の観点を取り入れたまちづくりを加速化させるため、立地適正化計画の記載事項として、各都市が抱える防災上の課題を分析の上、防災まちづくりの将来像や目標等、ハード、ソフトの両面からの安全確保の対策を明確にし、居住誘導区域の防災対策を記載する「防災指針」を位置付けました。

本市においては、様々な災害のうち、洪水・津波・高潮などによる浸水想定区域が、既成市街地の広範囲に及んでおり、これら災害リスクの範囲を都市機能誘導区域や居住誘導区域からすべて除くことは現実的に困難です。

このため、災害リスクを踏まえて都市機能誘導区域や居住誘導区域の設定を行い、区域内に浸水想定区域等の災害ハザードエリアが残存する場合には適切な防災・減災対策を計画的に実施していくことが必要です。

本章では、災害リスク情報と土地利用に関する都市計画情報や都市基盤施設の立地状況等を重ね合わせるにより、都市の災害リスクの「見える化」を行うなど、都市が抱える防災上の課題を分析の上、防災まちづくりの将来像や目標等を明確にし、ハード・ソフトの両面からの防災まちづくりの方向性を位置付けます。

4.2 対象とする災害リスク等

本章において検討対象とする災害リスクは以下のとおりです。

なお、内水氾濫による浸水想定区域など、今後、新たな災害リスクが指定・公表された際には、必要に応じ、計画の見直しを検討する。

【河川氾濫（洪水）による浸水】

水防法（昭和 24 年法律第 193 号）第 14 条第 2 項に規定する想定最大規模降雨（L2）による「洪水浸水想定区域」を基に、河川氾濫（洪水）による浸水災害リスクに係る検討を行います。

【津波による浸水】

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 8 条第 1 項に規定する「津波浸水想定区域」のうち日本海溝モデルによるものを基に、津波による浸水災害リスクに係る検討を行います。

【高潮による浸水】

水防法（昭和 24 年法律第 193 号）第 14 条の 3 第 1 項に規定する「高潮浸水想定区域」を基に、高潮による浸水災害リスクに係る検討を行います。

【土砂災害】

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（平成 12 年法律第 57 号）第 7 条第 1 項に規定する「土砂災害警戒区域」及び同法第 9 条第 1 項に規定する「土砂災害特別警戒区域」、急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律（昭和 44 年法律第 57 号）第 3 条第 1 項に規定する「急傾斜地崩壊危険区域」を基に、土砂災害リスクに係る検討を行います。

【冬期積雪期における災害リスク】

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、冬期積雪期において規模の大きな地震や津波が発生した場合、通常期（無雪期）と比較して相当程度被害が拡大することが想定されるため、その被害を拡大させる要因となり得る事項について検討を行います。

4.2.1 河川氾濫（洪水）による浸水

(1) 洪水浸水想定区域とは

洪水浸水想定区域とは、水防法（昭和 24 年法律第 193 号）第 14 条第 1 項及び第 2 項において、「洪水時の円滑かつ迅速な避難を確保し、又は浸水を防止することにより、水災による被害の軽減を図るため、国土交通省令で定めるところにより、想定最大規模降雨により当該河川が氾濫した場合に浸水が想定される区域」としており、本市において対象となる 8 水系 11 河川については、同法第 2 項により、都道府県知事が指定するものと定められています。

本市における対象河川及び想定降雨量を以下に示します。

表 21 想定降雨量一覧表

水系名	河川名	降雨量	降雨確率
岩木川	十川	県管理区間の 24 時間の総雨量 353mm	$\frac{1}{1000}$
	浪岡川		
堤川	堤川	堤川（甲田橋基準地点）上流域の 24 時間の総雨量 355mm	//
	駒込川		
沖館川	沖館川	沖館川・西滝川流域の時間雨量 149mm	//
	西滝川		
新城川	新城川	新城川流域の 24 時間の総雨量 468mm	//
天田内川	天田内川	天田内川流域の 24 時間の総雨量 529mm	//
野内川	野内川	野内川流域の 48 時間の総雨量 551mm	//
赤川	赤川	赤川流域の 24 時間の総雨量 529mm	//
浅虫川	浅虫川	浅虫川上流域の 24 時間の総雨量 529mm	//

※ 表は青森県洪水浸水想定区域図（想定最大規模）を基に作成

(2) 本市における洪水浸水想定区域の指定状況

本市においては、市街化区域（用途地域の指定区域）の約 63%が洪水浸水想定区域に指定されています。都市計画運用指針においては、「様々な災害のうち、洪水、雨水出水、津波、高潮による浸水エリアは広範囲に及び、既に市街地が形成されていることも多いことから、この範囲を居住誘導区域から全て除くことは困難であることも想定される。」としておりますが、下図に示す浸水想定区域の全てを居住誘導区域から除外することは、本市の都市づくりに対して非常に大きな影響を及ぼすこととなります。

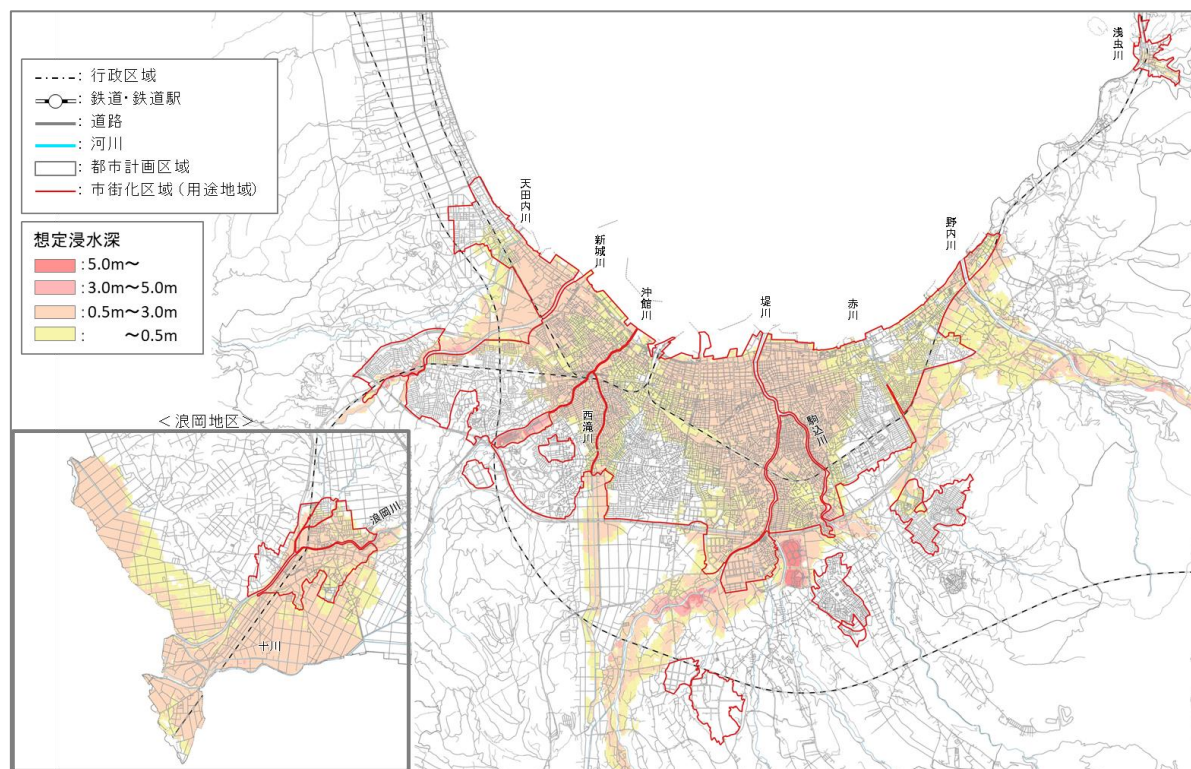


図 73 洪水浸水想定区域（想定最大規模）

表 22 洪水浸水想定区域面積（想定最大規模）と各区域に占める割合

想定浸水深	想定区域面積（ha）			合計
	市街化区域 （用途地域） 5,334ha	市街化調整区域等 26,184ha	都市計画区域外 50,943ha	
0.0m～0.5m	1,073.1	1,038.4	61.3	2,172.8
0.5m～3.0m	2,280.7	1,853.1	83.1	4,216.9
3.0m～5.0m	21.2	79.1	16.8	117.1
5.0m～	1.3	46.7	1.4	49.4
合計	3,376.3	3,017.3	162.6	6,556.2
割合	63.31%	11.52%	0.32%	

※ 上図及び上表は青森県洪水浸水想定区域図（想定最大規模）を基に作成

4.2.2 津波による浸水

(1) 津波浸水想定区域とは

津波浸水想定区域とは、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8条第1項において、「津波防災地域づくりの推進に関する基本的な指針に基づき、かつ、基礎調査の結果を踏まえ、津波浸水想定(津波があった場合に想定される浸水の区域及び水深をいう。)」について都道府県知事が設定するものと定められています。

(2) 本市における地震モデル

「青森市津波ハザードマップ(令和4年3月作成)」において、陸奥湾沿岸に最大クラスの津波をもたらすと想定される地震である「日本海溝モデル(海溝型地震)」及び津波到達時間が極端に短い「入内断層モデル(内陸直下型地震)」の2種類が記載されています。

以下に、上記2種類の地震モデルの概要を示します。

表 23 日本海溝モデル及び入内断層モデルの概要

地震モデル	日本海溝モデル (海溝型地震)	入内断層モデル (内陸直下型地震)
震源域		
概要	陸奥湾沿岸で最大クラスの津波をもたらす日本海溝を震源とする海溝型地震が発生した場合に想定される津波	日本海溝モデルに比べ津波被害の想定は小さいものの、津波到達時間が極端に短い入内断層を震源とする内陸直下型地震が発生した場合に想定される津波
地震の規模	マグニチュード 9.1	マグニチュード 6.7
津波の影響	津波の到達が遅い 第一波到達時間：97 分 津波の水位が高い 海岸線の最大津波水位：5.4m 津波の浸水域が広い 浸水面積：33.0km ²	津波の到達が早い 第一波到達時間：2 分 津波の水位が低い 海岸線の最大津波水位：3.7m 津波の浸水域が狭い 浸水面積：2.8km ²

※ 上表は青森市津波避難計画(令和4年3月修正)及び青森市津波ハザードマップ(令和4年3月作成)を基に作成

(3) 津波高と被害程度

総務省消防庁「津波対策推進マニュアル検討報告書（平成25年3月）」において、津波高と被害程度の関係性が示されています。

表 24 津波高と被害程度

津波高(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 防潮林効果	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 効果なし		
養殖筏	被害発生					
音響			前面砕波による連続音（海鳴り、暴風雨）			
			浜での巻き波砕波による大音響 （雷鳴、遠方では認識されない）			
			崖に衝突する大音響 （遠雷、発破、かなり遠くまで聞こえる）			

※ 津波波高（m）は、船舶、養殖筏など海上にあるものに対しては概ね海岸線における津波の高さ、家屋や防潮林など陸上にあるものに関しては地面から測った浸水深となっています。

※ 上表は津波の高さと被害の関係の一応の目安を示したもので、それぞれの沿岸の状況によっては、同じ津波の高さでも被害の状況が大きく異なることがあります。

※ 津波による音の発生については、周期5分～10分程度の近地津波に対してのみ運用可能です。

気象庁ホームページ「津波波高と被害程度（首藤（1993）を改変）」より

(4) 本市における津波浸水想定区域の設定状況

【日本海溝モデル】

日本海溝モデルによる地震が発生した場合、市街化区域（用途地域の指定区域）の約 35%が当該地震に係る津波浸水想定区域に設定されています。都市計画運用指針においては、「様々な災害のうち、洪水、雨水出水、津波、高潮による浸水エリアは広範囲に及び、既に市街地が形成されていることも多いことから、この範囲を居住誘導区域から全て除くことは困難であることも想定される。」としておりますが、下図に示す浸水想定区域の全てを居住誘導区域から除外することは、本市の都市づくりに対して非常に大きな影響を及ぼすこととなります。

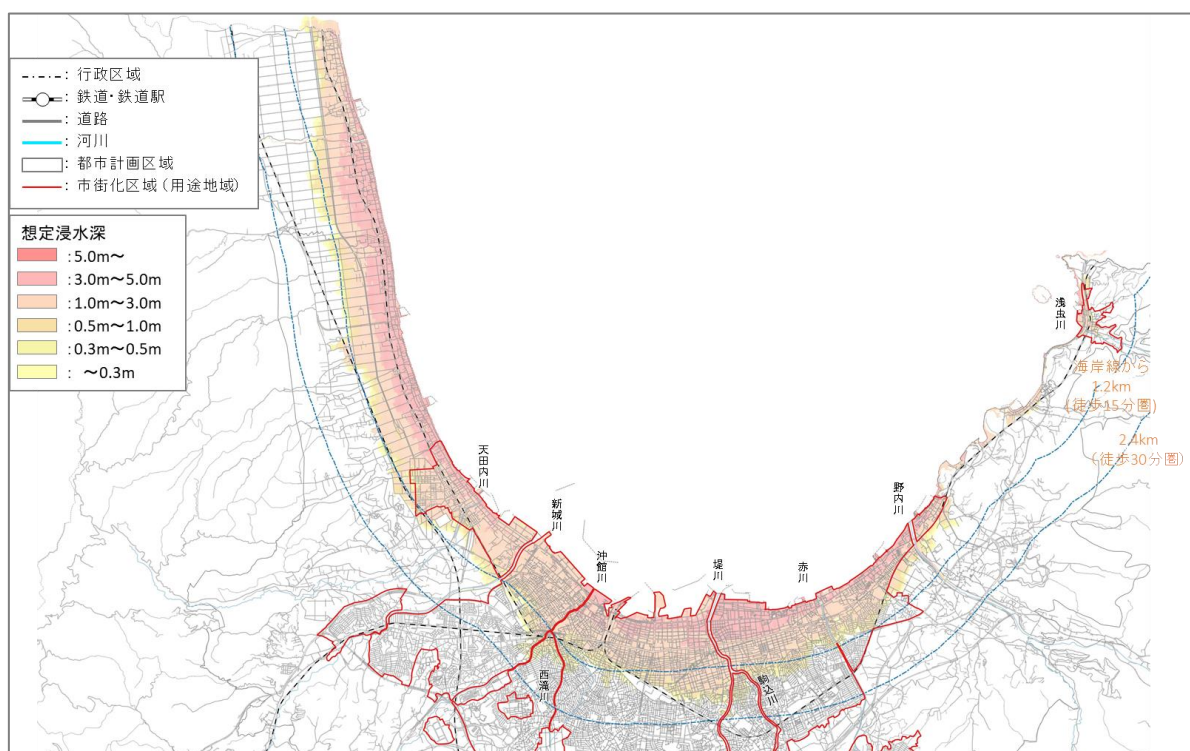


図 74 津波浸水想定区域（日本海溝モデル）

表 25 津波浸水想定区域面積（日本海溝モデル）と各区域に占める割合

想定浸水深	想定区域面積（ha）			合計
	市街化区域 （用途地域） 5,334ha	市街化調整区域等 26,184ha	都市計画区域外 50,943ha	
0.0m～0.3m	102.4	67.3	28.1	197.8
0.3m～0.5m	71.4	51.8	19.7	142.9
0.5m～1.0m	223.0	145.5	61.4	429.9
1.0m～3.0m	1,079.5	361.6	218.1	1,659.2
3.0m～5.0m	396.5	279.7	181.7	857.9
5.0m～	0.02	0.01	0.01	0.04
合計	1,872.8	905.9	509.0	3,287.7
割合	35.12%	3.46%	1.00%	

※ 上図及び上表は青森県津波浸水想定図を基に作成

【入内断層モデル】

入内断層モデルによる地震が発生した場合、市街化区域（用途地域の指定区域）の約4%が当該地震に係る津波浸水想定区域に設定されており、日本海溝モデルに比べ津波被害は限定的であると想定されています。

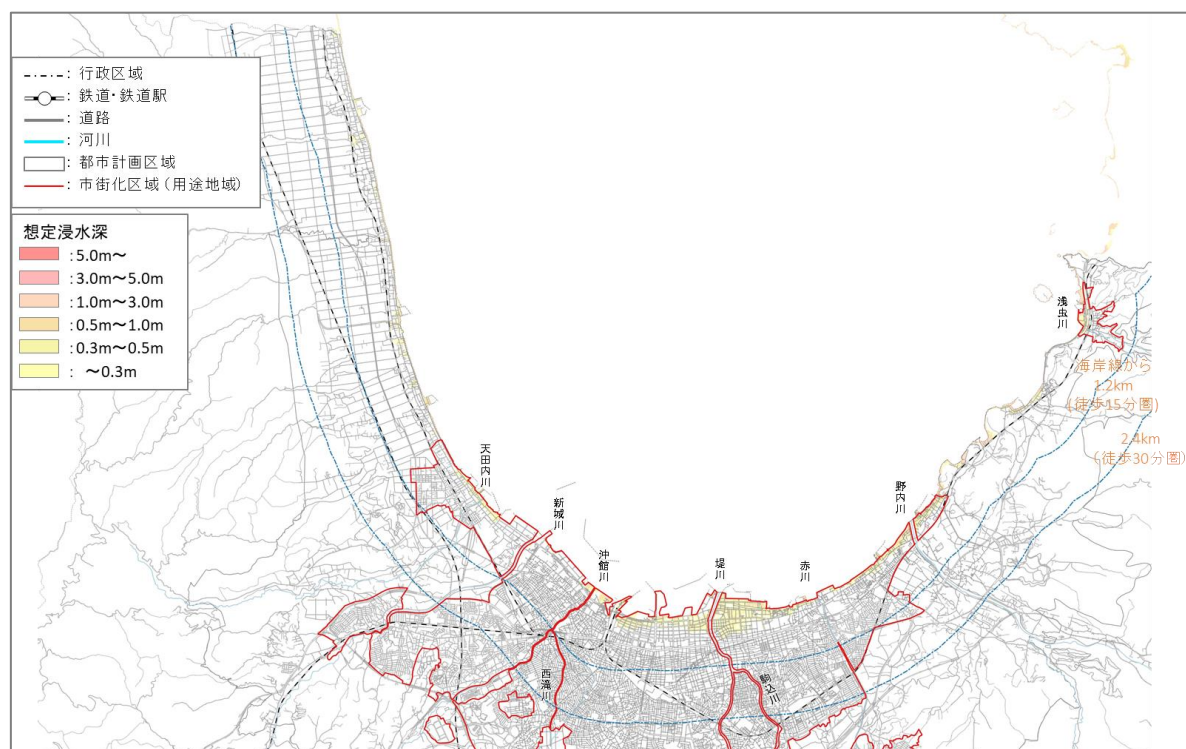


図 75 津波浸水想定区域（入内断層モデル）

表 26 津波浸水想定区域面積（入内断層モデル）と各区域に占める割合

想定浸水深	想定区域面積（ha）			
	市街化区域 （用途地域） 5,334ha	市街化調整区域等 26,184ha	都市計画区域外 50,943ha	合計
0.0m～0.3m	106.4	15.8	10.8	133.0
0.3m～0.5m	57.0	7.1	5.0	69.1
0.5m～1.0m	52.3	9.5	12.0	73.8
1.0m～3.0m	8.5	10.8	12.7	32.0
3.0m～5.0m	0.0	0.2	0.2	0.4
5.0m～	0.0	0.0	0.0	0.0
合計	224.2	43.4	40.7	308.3
割合	4.20%	0.17%	0.08%	

※ 上図及び上表は青森県津波浸水想定図を基に作成

4.2.3 高潮による浸水

(1) 高潮浸水想定区域とは

高潮浸水想定区域とは、水防法（昭和 24 年法律第 193 号）第 14 条の 3 第 1 項において、「高潮時の円滑かつ迅速な避難を確保し、又は浸水を防止することにより、水災による被害の軽減を図るため、国土交通省令で定めるところにより、想定し得る最大規模の高潮であつて国土交通大臣が定める基準に該当するものにより当該海岸について高潮による氾濫が発生した場合に浸水が想定される区域」として都道府県知事が指定するものと定められています。

本市における対象となる外力を以下に示します。

表 27 対象となる外力

外力	条件
台風	中心気圧：950hPa 最大旋衡風速半径：75 km 移動速度：8.5 km/h、63 km/h
低気圧	中心気圧：946hPa

※青森市高潮ハザードマップを基に作成

(2) 本市における高潮浸水想定区域の指定状況

本市においては、市街化区域（用途地域の指定区域）の約 18%が高潮浸水想定区域に指定されています。都市計画運用指針においては、「様々な災害のうち、洪水、雨水出水、津波、高潮による浸水エリアは広範囲に及び、既に市街地が形成されていることも多いことから、この範囲を居住誘導区域から全て除くことは困難であることも想定される。」としておりますが、下図に示す浸水想定区域の全てを居住誘導区域から除外することは、本市の都市づくりに対して非常に大きな影響を及ぼすこととなります。

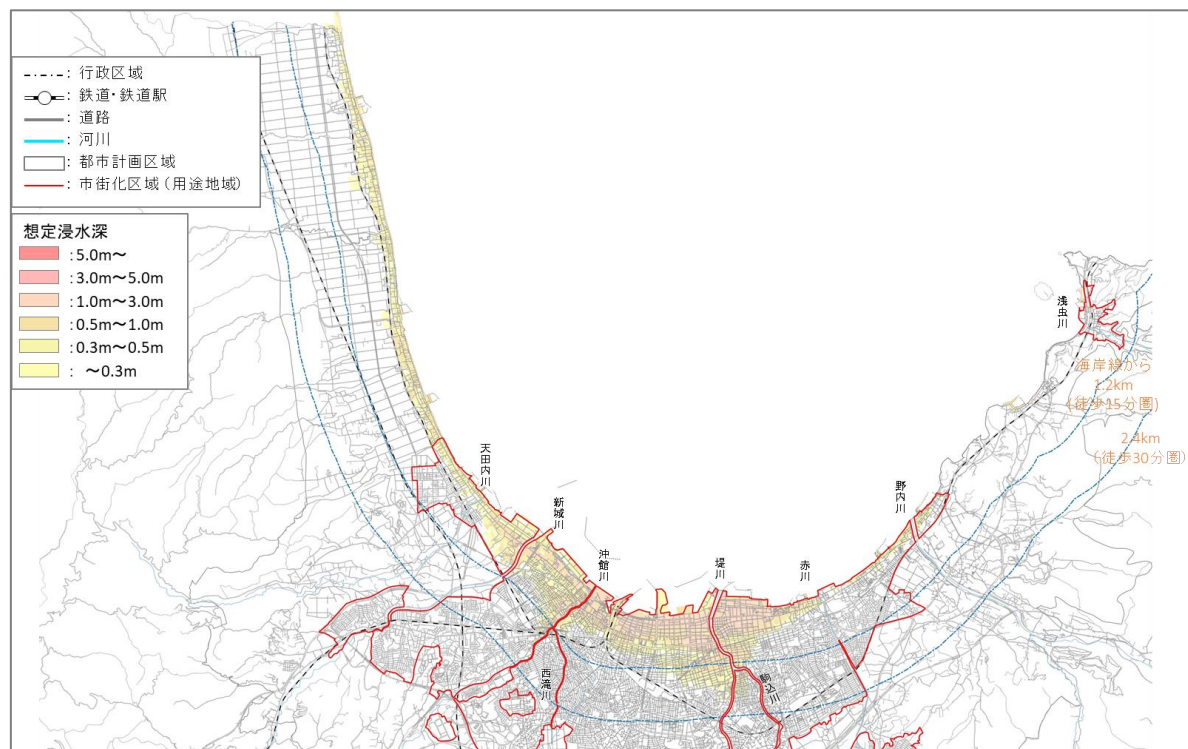


図 76 高潮浸水想定区域

表 28 高潮浸水想定区域面積と各区域に占める割合

想定浸水深	想定区域面積 (ha)			
	市街化区域 (用途地域) 5,334ha	市街化調整区域等 26,184ha	都市計画区域外 50,943ha	合計
0.0m～0.3m	226.4	40.5	57.9	324.8
0.3m～0.5m	155.8	32.4	35.4	223.6
0.5m～1.0m	297.6	37.7	43.1	378.4
1.0m～3.0m	298.5	11.5	3.1	313.1
3.0m～5.0m	1.2	0.2	0.1	1.5
5.0m～	0.0	0.1	-	0.1
合計	979.5	122.4	139.6	1,241.5
割合	18.37%	0.47%	0.24%	

※ 上図及び上表は青森県高潮浸水想定区域図（浸水深）を基に作成

4.2.4 土砂災害

(1) 土砂災害とは

土砂災害とは、「急傾斜地の崩壊」「土石流」「地すべり」などを発生原因として国民の生命又は身体に生ずる被害のことで、それぞれの概要を以下に示します。

表 29 土砂災害の種別と定義

種別	定義
急傾斜地の崩壊	傾斜度が 30 度以上である土地が崩壊する自然現象
土石流	山腹が崩壊して生じた土石等又は溪流の土石等が水と一体となって流下する自然現象
地すべり	土地の一部が地下水等に起因して滑る自然現象又はこれに伴って移動する自然現象

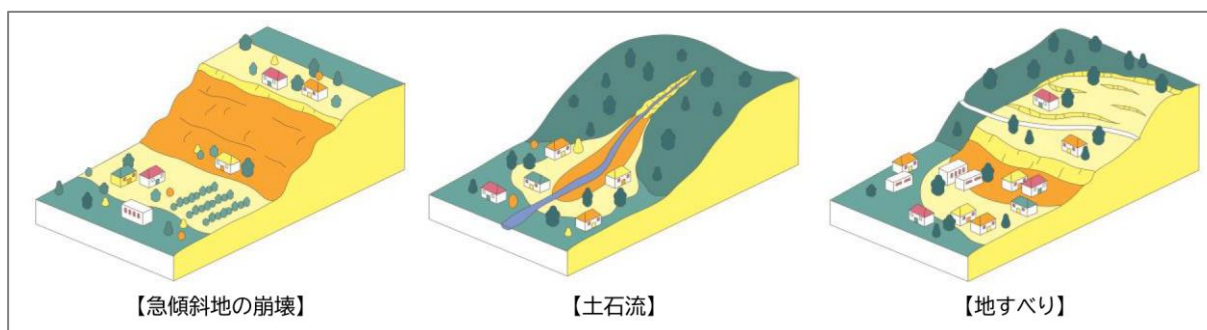


図 77 土砂災害概要図

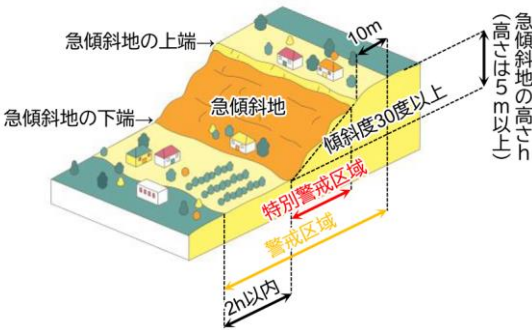
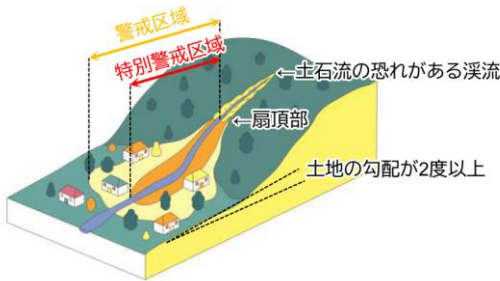
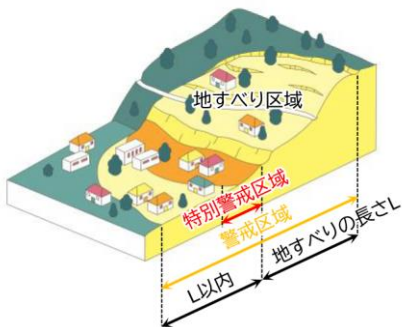
※ 上図は宮城教育大学「いのちを守る教員のための防災教育ポータル」を基に作成

(2) 土砂災害警戒区域とは

土砂災害警戒区域とは、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（平成12年法律第57号）第7条第1項において、「急傾斜地の崩壊等が発生した場合には住民等の生命又は身体に危害が生ずるおそれがあると認められる土地の区域で、当該区域における土砂災害を防止するために警戒避難体制を特に整備すべき土地の区域」として都道府県知事が指定することができると定められています。

土砂災害の種別ごとに、下表に示す場所が指定の対象となります。

表 30 土砂災害警戒区域指定の対象

種別	区域指定の対象
急傾斜地の崩壊	イ 傾斜度が30度以上で高さが5m以上の区域 ロ 急傾斜地の上端から水平距離が10m以内の区域 ハ 急傾斜地の下端から急傾斜地の高さの2倍（50mを超える場合は50m）以内の区域 
土石流	土石流の発生の恐れのある溪流において、扇頂部から下流で勾配が2度以上の区域 
地すべり	イ 地すべり区域 ロ 地すべり区域下端から、地すべり地塊の長さに相当する距離（250mを超える場合は250m） 

(3) 土砂災害特別警戒区域とは

土砂災害特別警戒区域とは、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（平成 12 年法律第 57 号）第 9 条第 1 項において、「土砂災害警戒区域のうち、急傾斜地の崩壊等が発生した場合には建築物に損壊が生じ住民等の生命又は身体に著しい危害が生ずるおそれがあると認められる土地の区域で、一定の開発行為の制限及び居室を有する建築物の構造の規制をすべき土地の区域」として都道府県知事が指定することができる定められています。

(4) 急傾斜地崩壊危険区域とは

急傾斜地崩壊危険区域とは、急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律（昭和 44 年法律第 57 号）第 3 条第 1 項において、「崩壊するおそれのある急傾斜地で、その崩壊により相当数の居住者その他の者に危害が生ずるおそれのあるもの及びこれに隣接する土地のうち、当該急傾斜地の崩壊が助長され、又は誘発されるおそれがないようにするため、同法第 7 条第 1 項各号に掲げる行為が行なわれることを制限する必要がある土地の区域」として都道府県知事が指定することができる定められています。

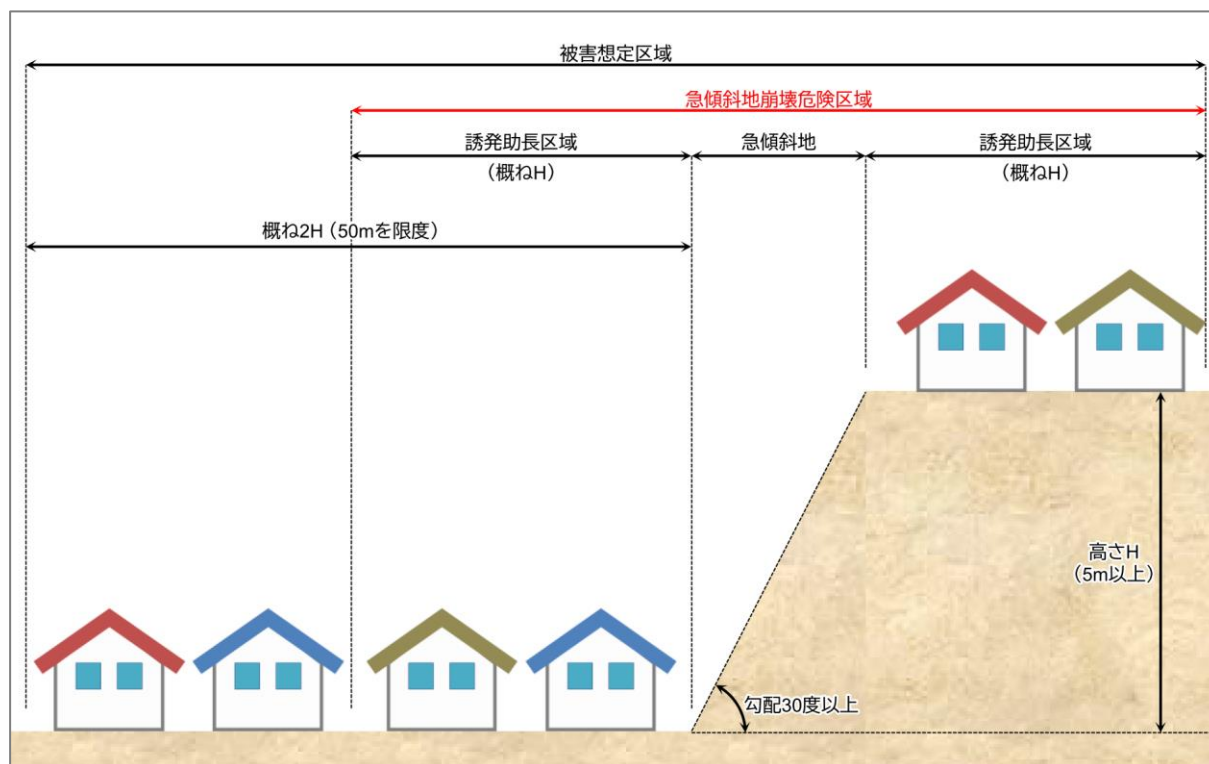


図 78 急傾斜地崩壊危険区域の指定範囲

※ 上図は東京都 HP を基に作成

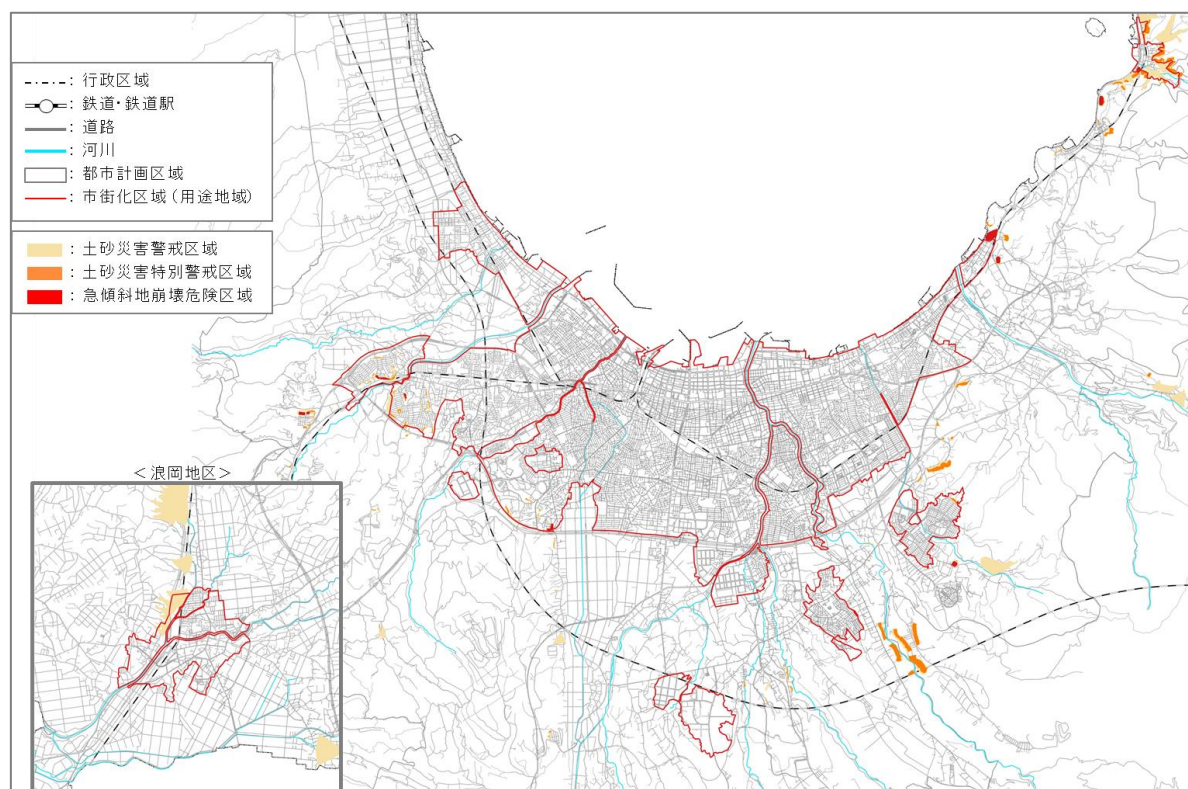


図 79 土砂災害（特別）警戒区域・急傾斜地崩壊危険区域

表 31 急傾斜地崩壊危険区域指定箇所数

	青森地区	浪岡地区	両地区合計
指定箇所数	26	6	32
指定面積（ha）	42.1	50.0	92.1

表 32 土砂災害（特別）警戒区域指定箇所数

	青森地区	浪岡地区	両地区合計
土砂災害特別警戒区域	142	64	206
うち急傾斜地の崩壊	122	33	155
うち土石流	20	31	51
うち地滑り	0	0	0
土砂災害警戒区域	164	83	247
うち急傾斜地の崩壊	131	35	166
うち土石流	31	48	79
うち地滑り	2	0	2

※ 上図及び上表は青森県土砂災害警戒区域等マップ、国土交通省「国土数値情報」を基に作成

4.2.5 冬期積雪期における災害リスク

【特別豪雪地帯】

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ます。



図 80 冬期間の著しい交通障害



図 81 雪の重みで倒壊した家屋

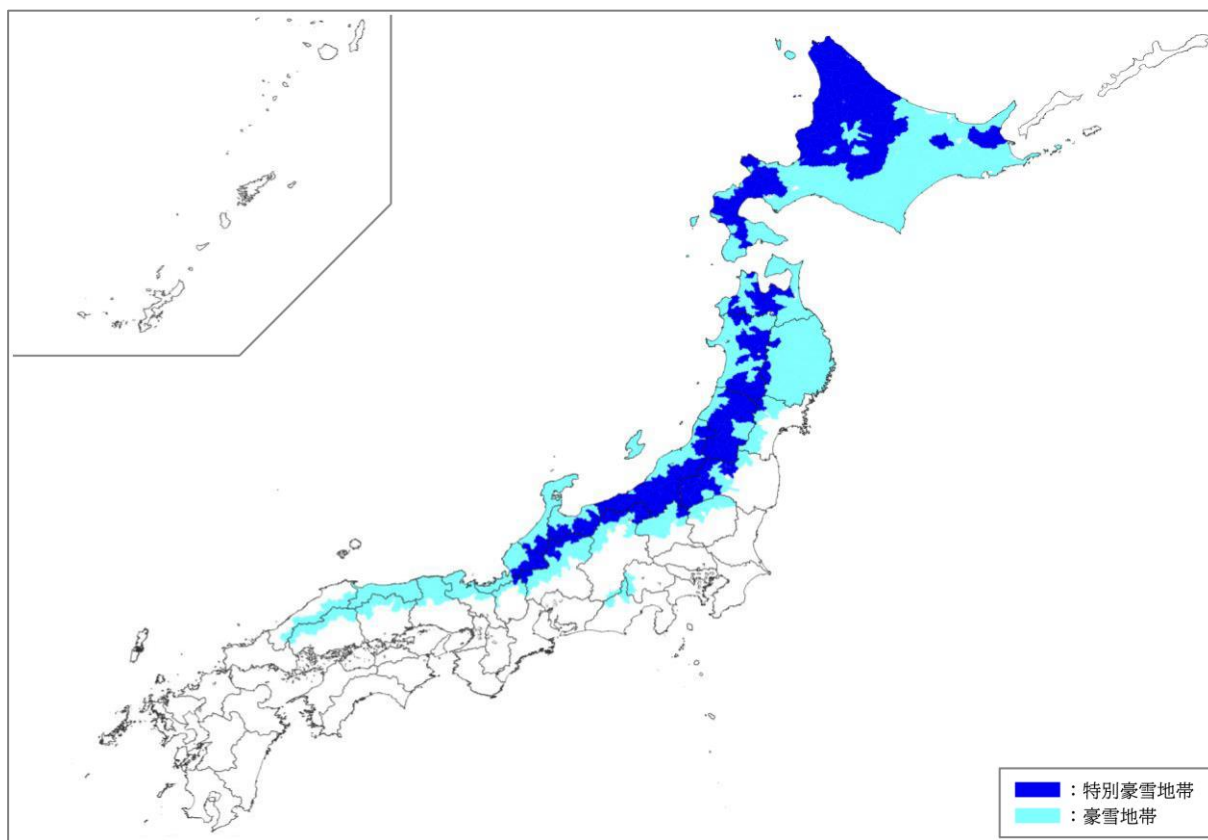


図 82 特別豪雪地帯及び豪雪地帯指定図

※ 上図は国土交通省「国土数値情報」を基に作成

4.2.6 対象とする施設

本章において検討対象とする施設は下表のとおりです。

表 33 検討対象施設

区分	概要
避難施設	指定避難所、指定避難所（福祉）、指定緊急避難場所
要配慮者利用施設	医療施設：病院（病床 20 床以上）、診療所（病床 19 床以下） 子育て支援施設：保育所、幼稚園、認定こども園、認可外保育施設 福祉施設：通所介護事業所
建物	令和 5 年度都市計画基礎調査において建物とみなしたもの
道路	国道、県道、都市計画道路

【参考：要配慮者について】

青森市地域防災計画（令和 5 年 2 月修正）において、要配慮者とは「災害に備えて、地域住民の中でも特に配慮を要する」者とされています。

4.2.7 浸水による災害リスク

国土交通省「水害ハザードマップ作成の手引き（令和 5 年 5 月）」及び、国土交通省「水害の被害指標分析の手引（H25 試行版）」、消防庁「津波対策推進マニュアル検討報告書（平成 25 年 3 月）」に基づき、浸水により想定される災害リスクを以下の通り整理します。

表 34 浸水により想定される災害リスク

浸水深	災害リスク
5.0m	一般的な家屋で 2 階部分が水没
3.0m	一般的な家屋で 1 階部分が水没（垂直避難が困難）
2.0m	木造住宅の全面破壊（津波）
1.0m	木造住宅の部分的破壊（津波）
0.7m	一般的な家屋でコンセントに浸水し停電
0.5m	徒歩による移動困難、一般的な家屋で床上浸水
0.3m	自動車の走行困難（乗用車の排気管やトランスミッション等が浸水） 災害時要援護者の避難が困難な水位

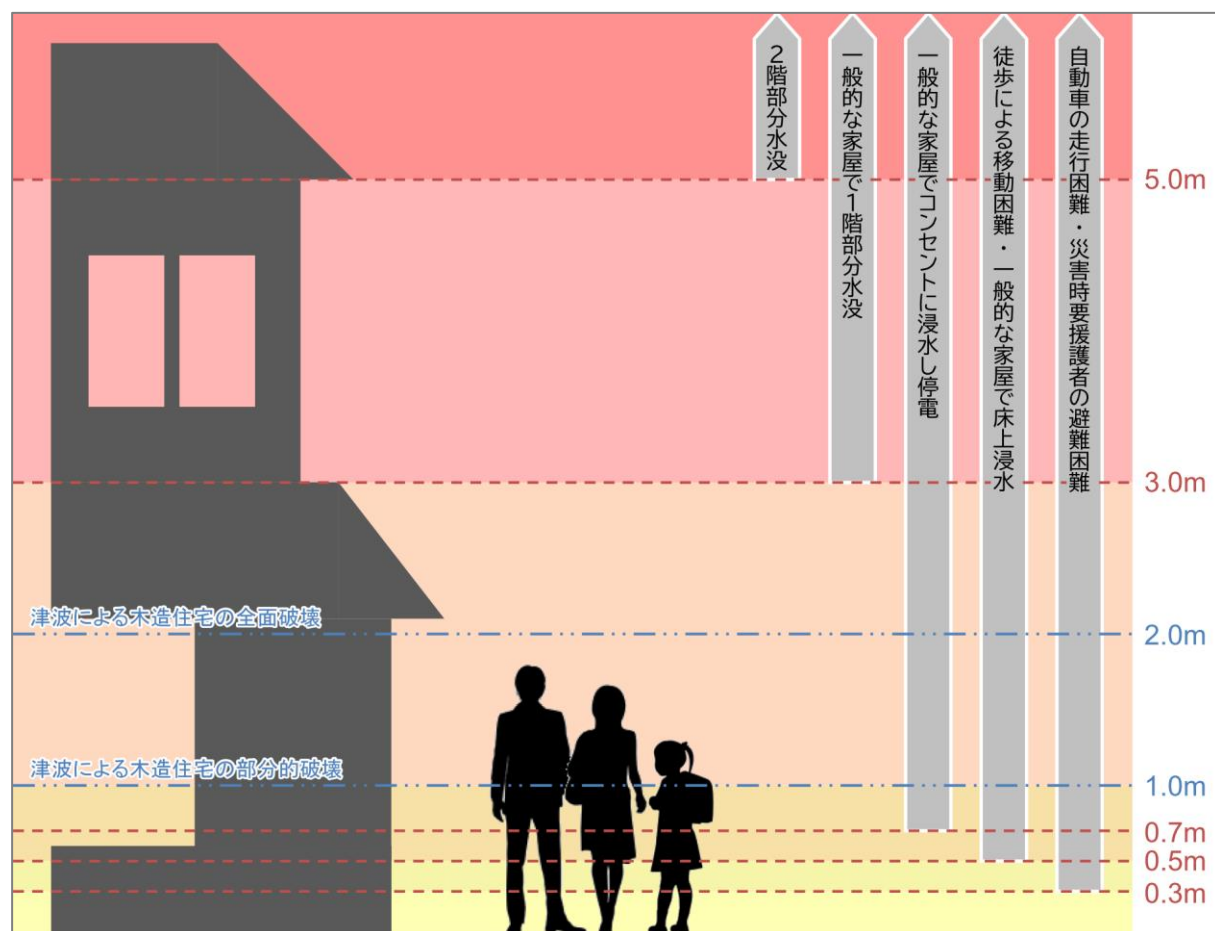


図 83 浸水により想定される災害リスク概要図

4.3 災害リスク分析

4.3.1 河川氾濫（洪水）

(1) 災害リスク分析図

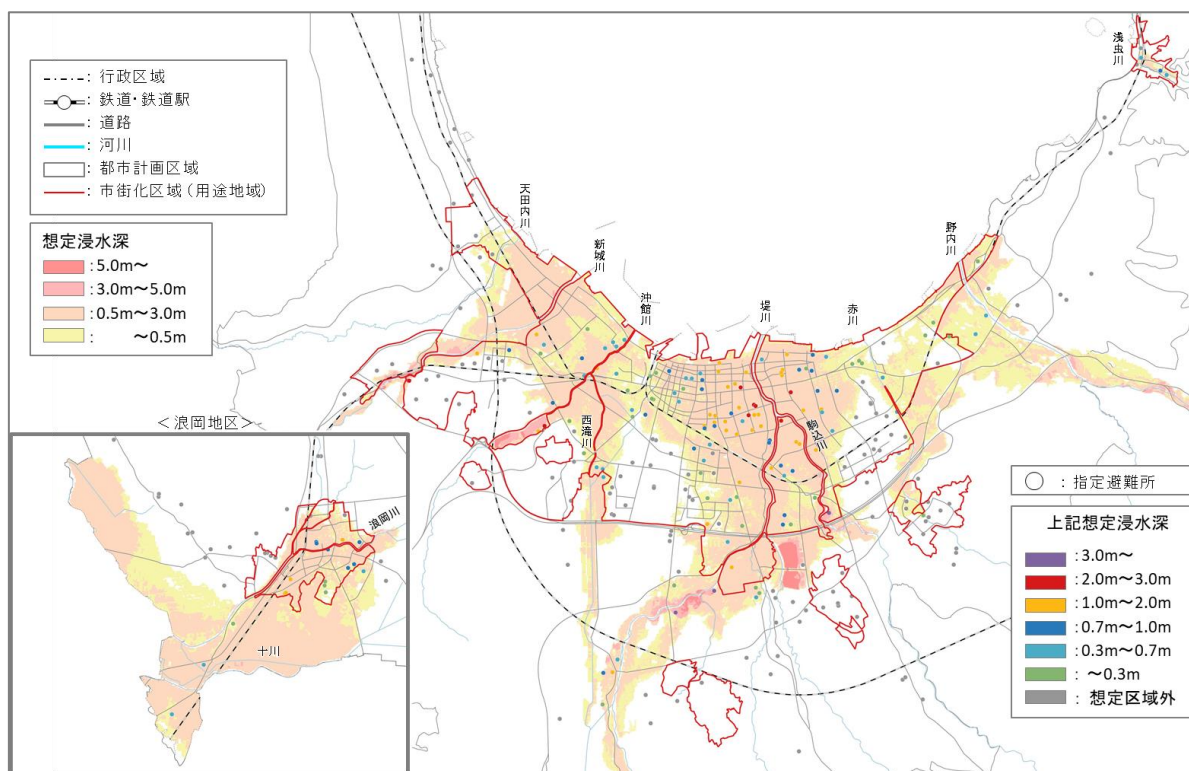


図 84 浸水想定区域×避難施設重ね合わせ図

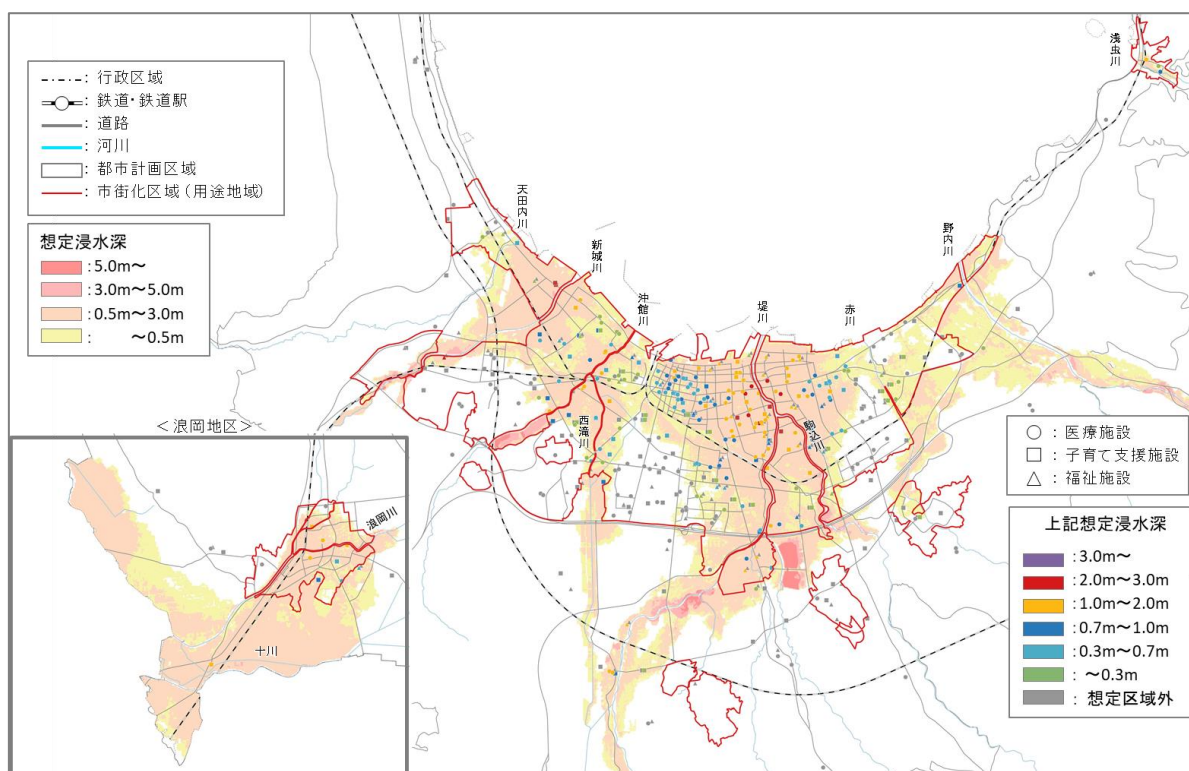


図 85 浸水想定区域×要配慮者利用施設重ね合わせ図

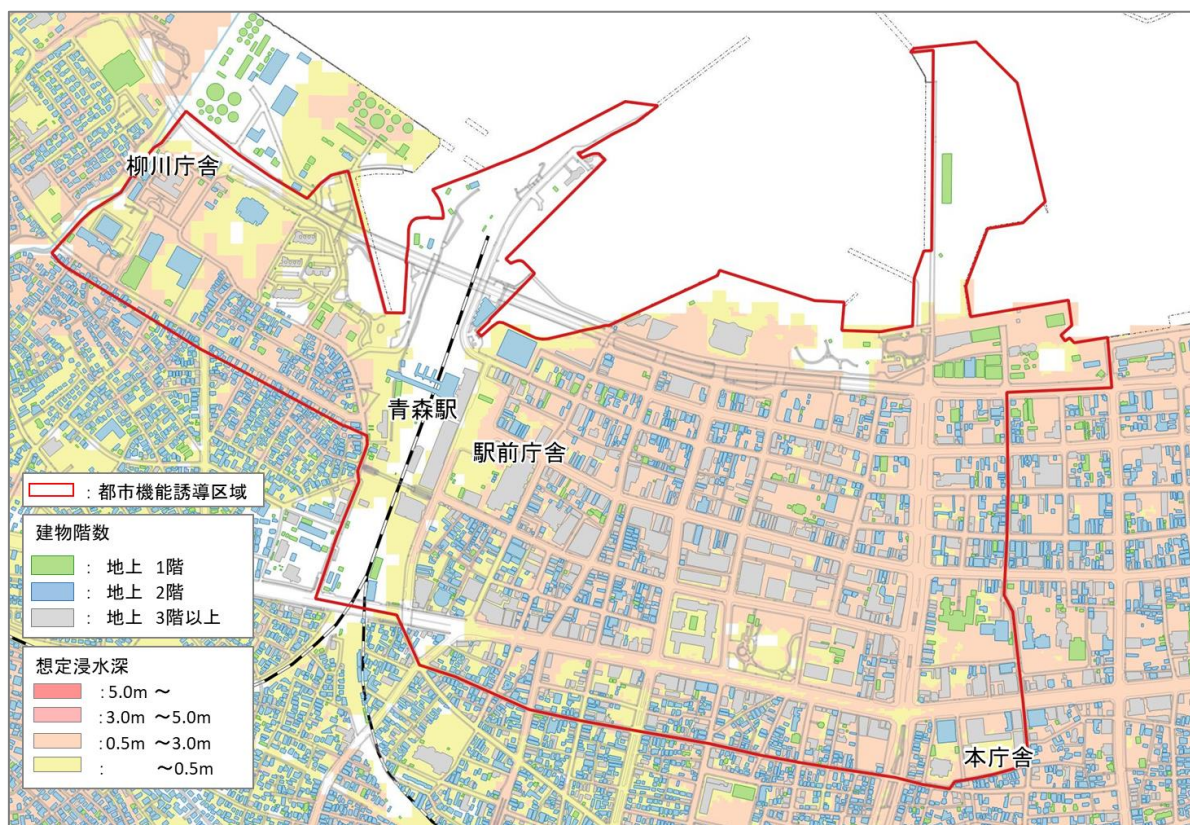


図 86 浸水想定区域×建物階数情報重ね合わせ図（青森駅周辺地区）

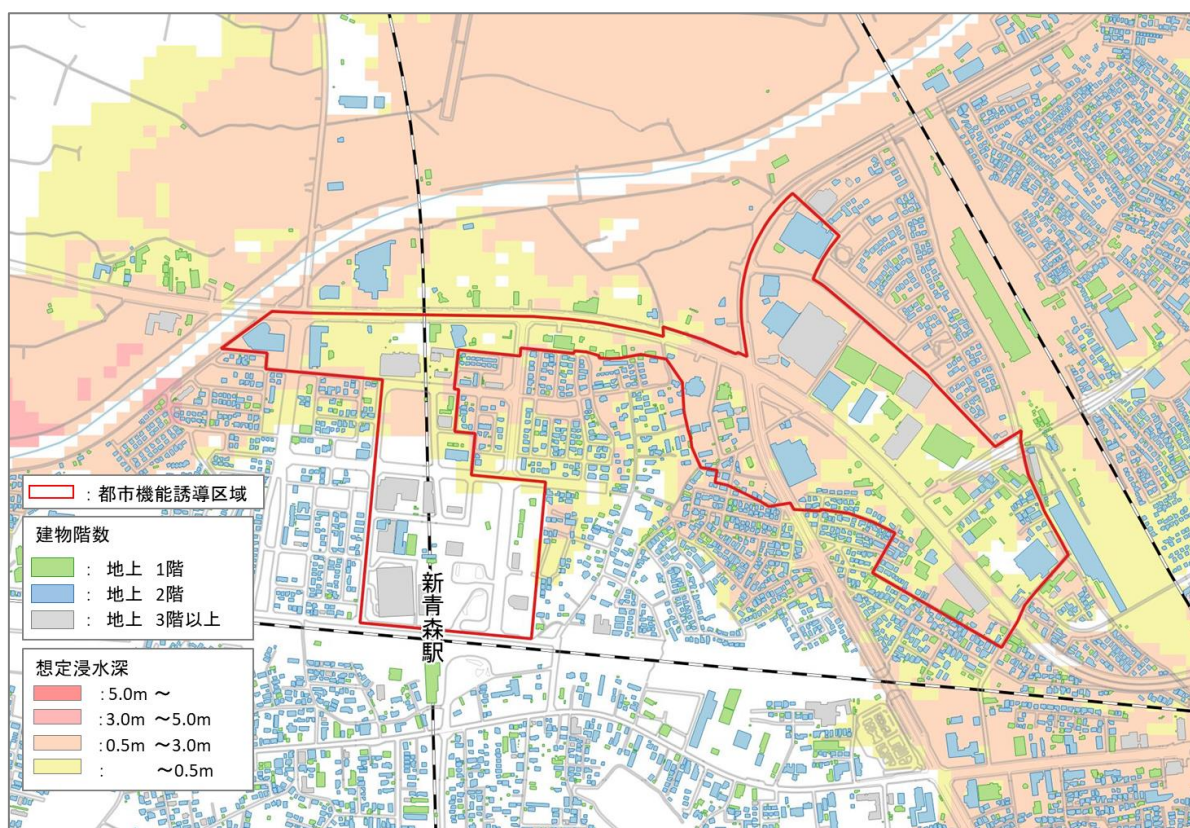


図 87 浸水想定区域×建物階数情報重ね合わせ図（新青森駅周辺地区）

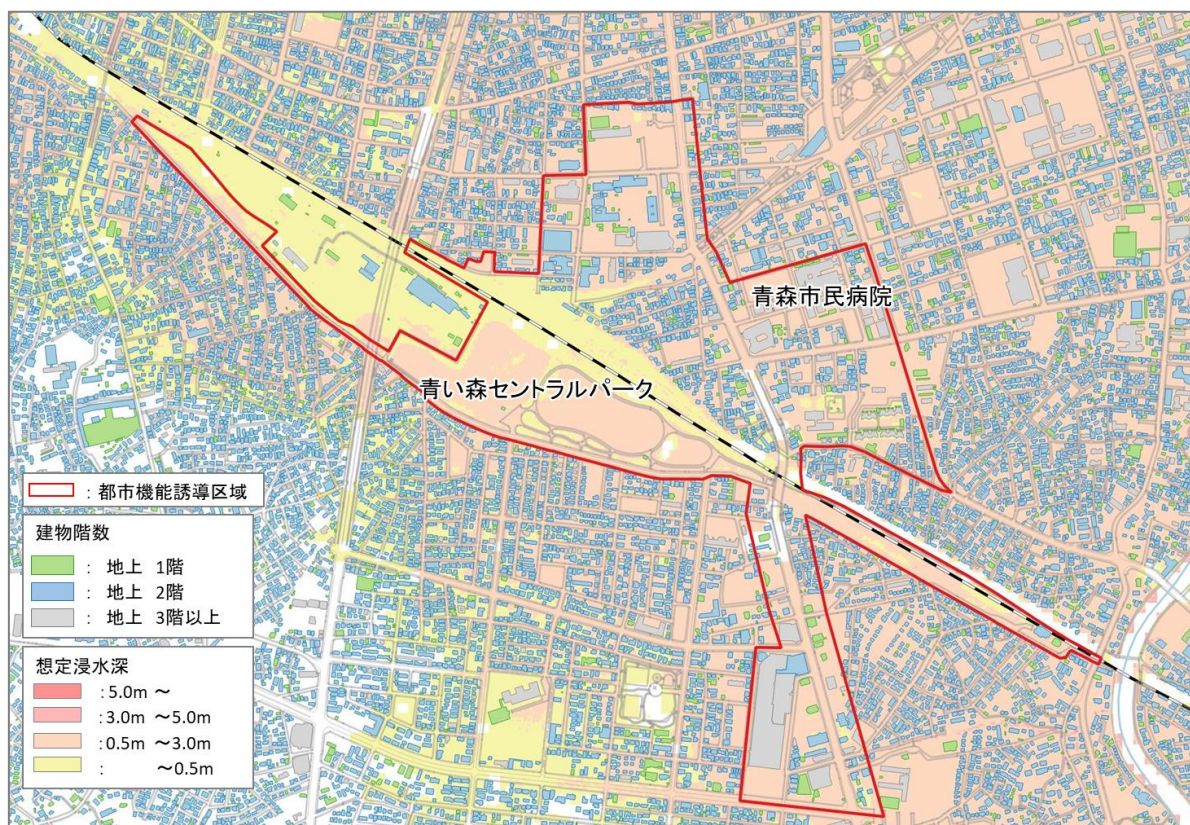


図 88 浸水想定区域×建物階数情報重ね合わせ図（操車場跡地周辺地区）

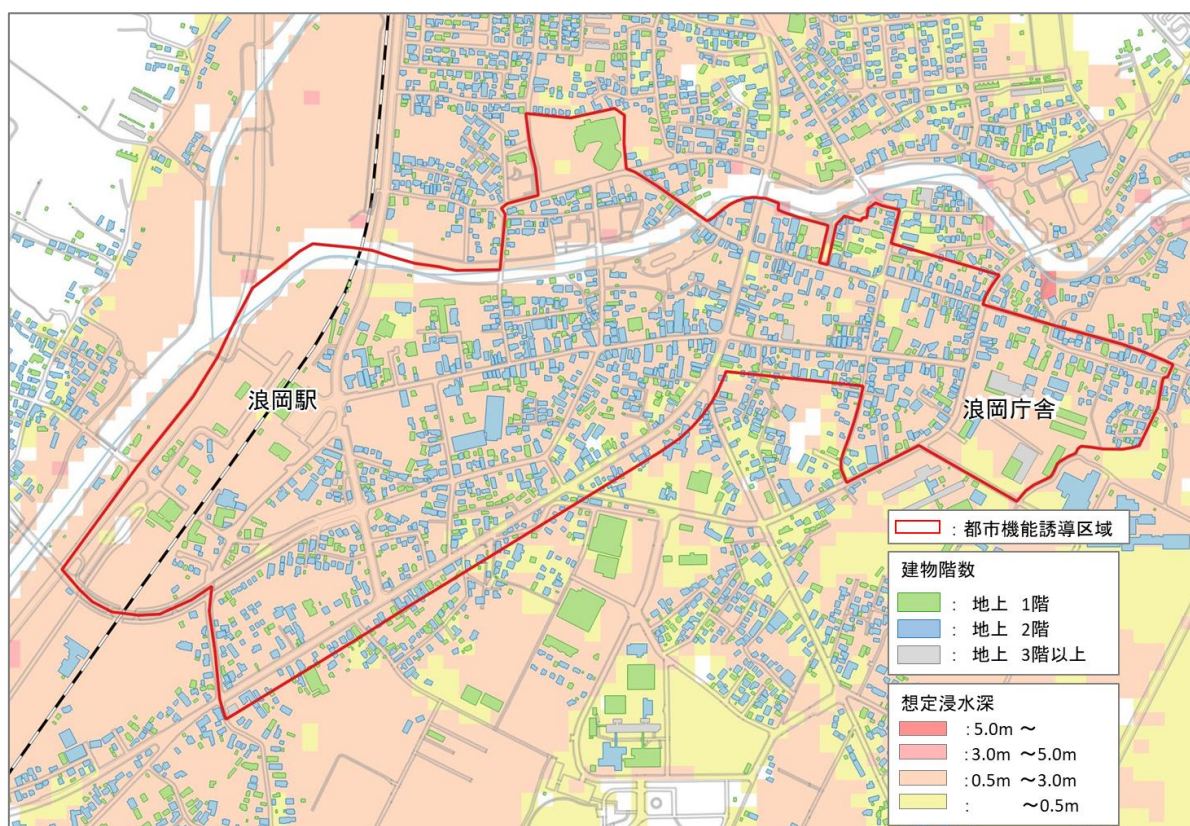


図 89 浸水想定区域×建物階数情報重ね合わせ図（浪岡駅周辺地区）



図 90 浸水想定区域×建物階数情報重ね合わせ図（造道周辺地区）

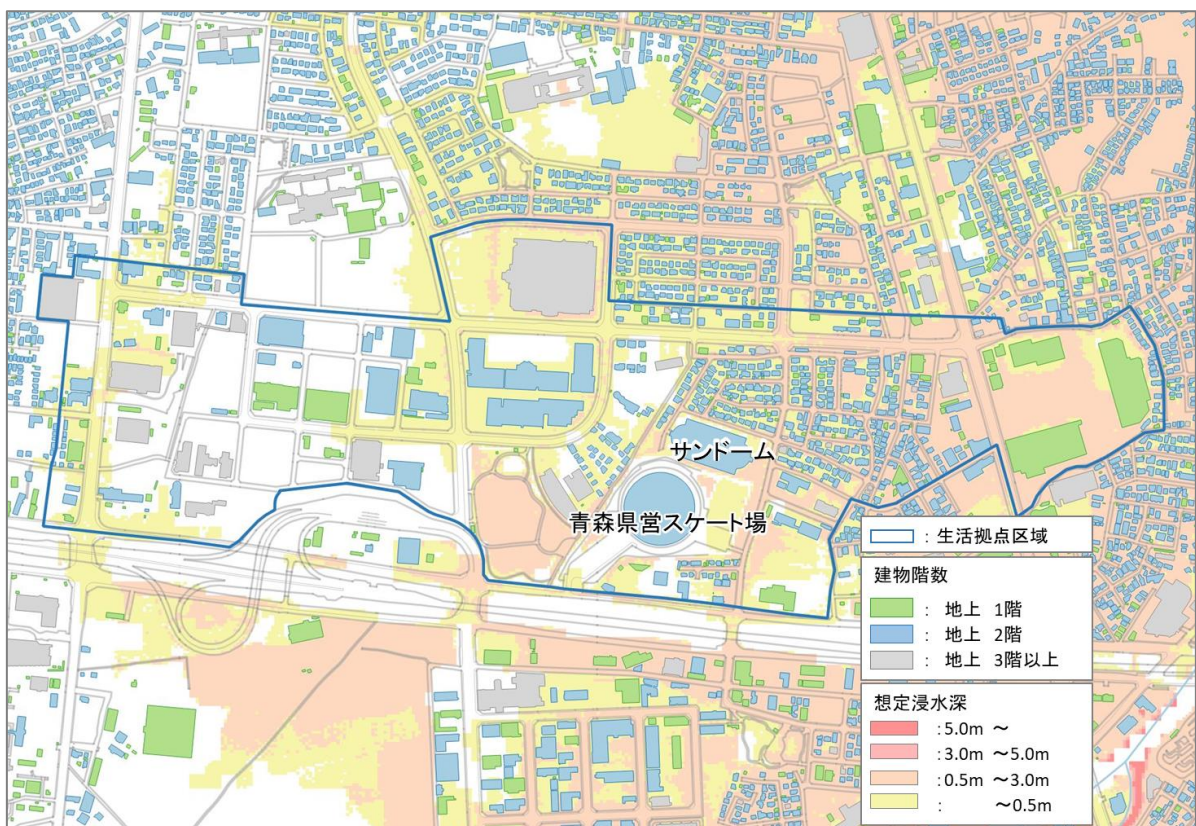


図 91 浸水想定区域×建物階数情報重ね合わせ図（浜田周辺地区）

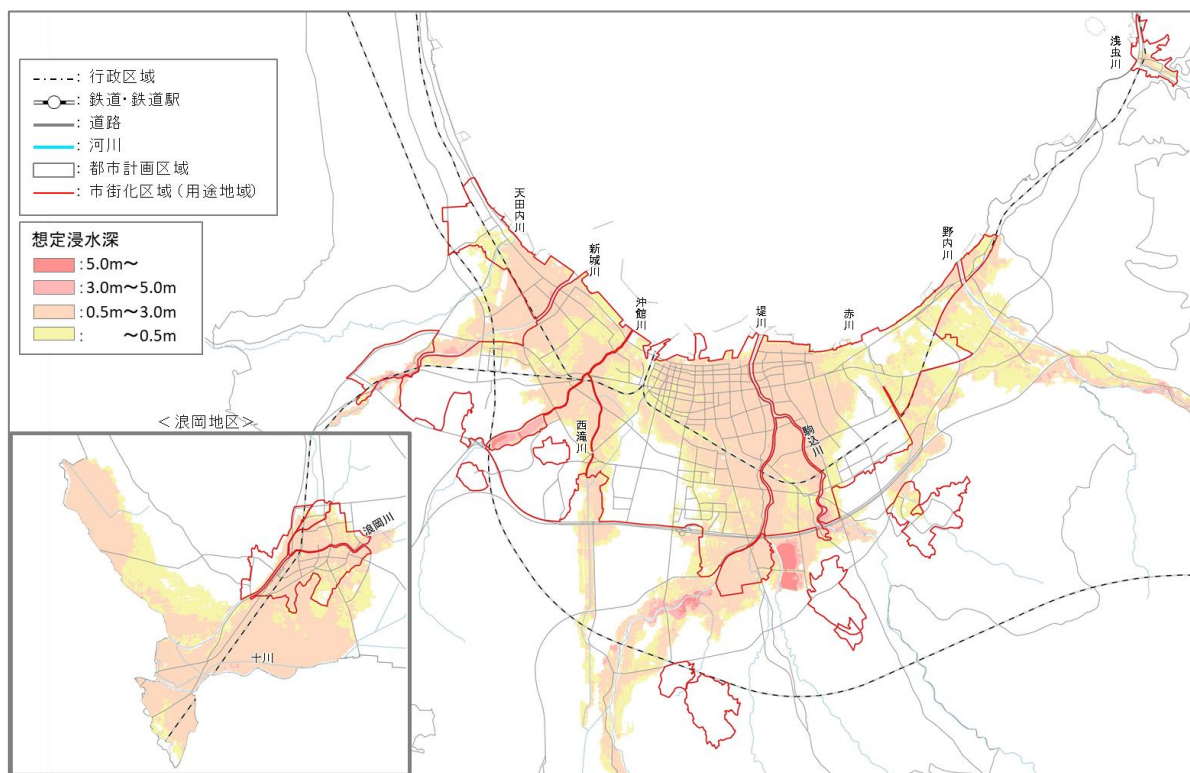


図 92 浸水想定区域×道路重ね合わせ図

(2) 災害リスク分析結果の整理

河川氾濫（洪水）に係る災害リスク分析結果を以下に示します。

- ① 本市においては、市街化区域（用途地域の指定区域）の約 63%が洪水浸水想定区域に指定されています。
- ② 青森地区では、対象施設の想定浸水深から、以下のエリアにおいて被災リスクが高いと想定されます。
 - ▶ 堤川の河口及び堤川と駒込川の合流点周辺
 - ▶ 新城川の河口周辺
 - ▶ 沖館川と西滝川の合流点周辺部
- ③ 青森地区・浪岡地区ともに、市内の広い範囲において、一般的な家屋でコンセントへの浸水により停電が生じる水位とされる、浸水深が 0.7m を超える施設が多くみられます。
- ④ 本市の広い範囲において、一般的な家屋で 1 階部分が水没する水位とされる 3.0m までの浸水が見られるものの、地上 2 階以上の建物が多く、緊急時に垂直避難が困難な地区は見受けられません。

特に都市機能が集積している 6 つの地区拠点区域においては、他地区と比較すると、地上 3 階以上の堅牢な建物が多く立地しており、緊急時における垂直避難が可能となっています。
- ⑤ 道路網については、青森地区・浪岡地区ともに市街地の多くの範囲において、自動車の走行が困難な水位とされる 0.3m 以上の浸水が想定されます。

4.3.2 津波

(1) 災害リスク分析図

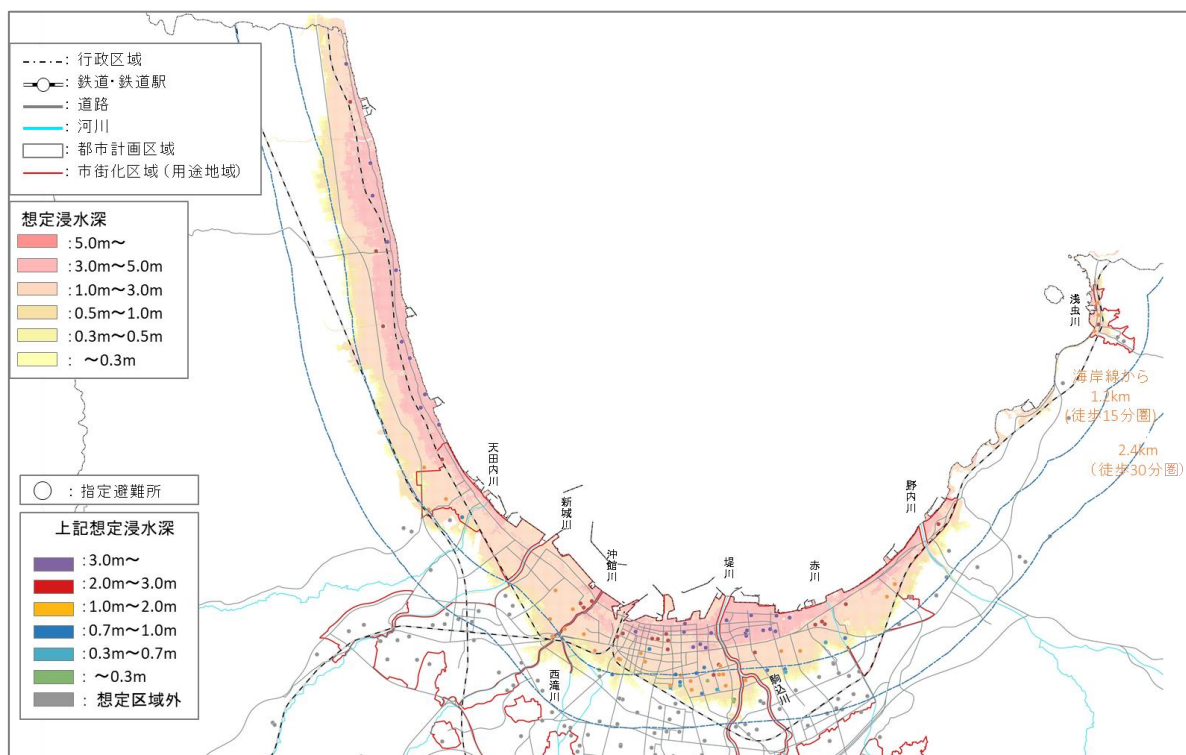


図 93 浸水想定区域×避難施設重ね合わせ図

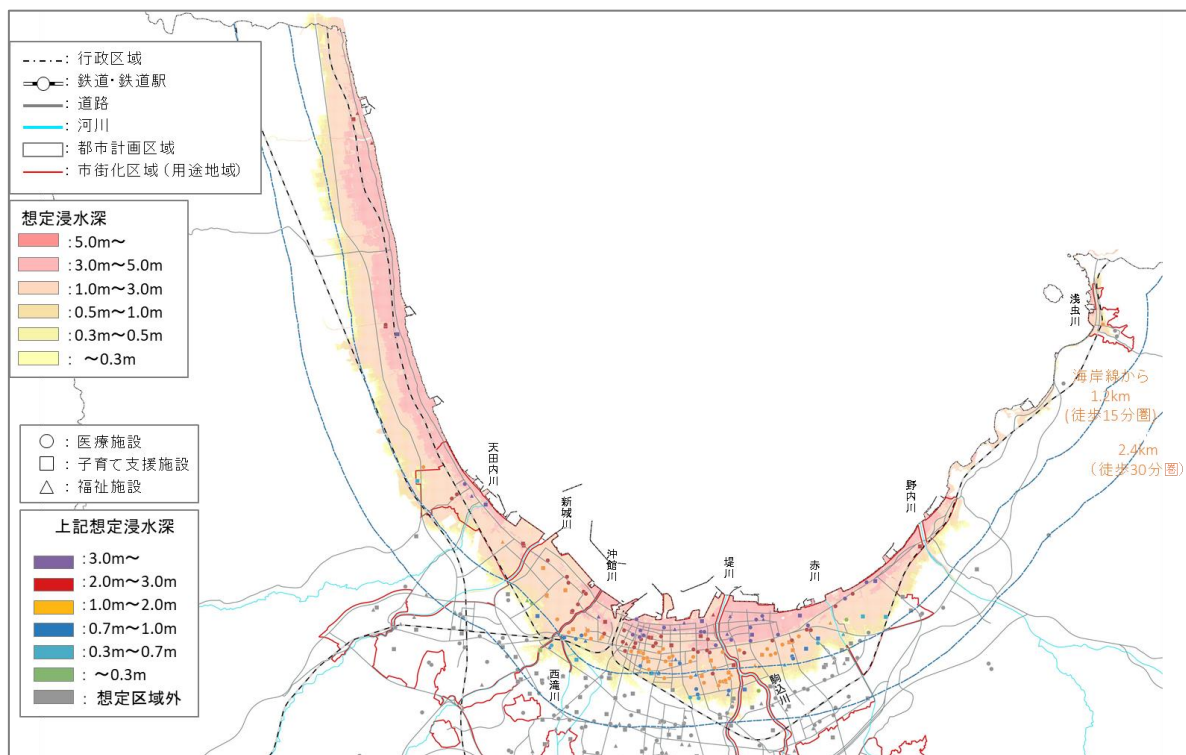


図 94 浸水想定区域×要配慮者利用施設重ね合わせ図

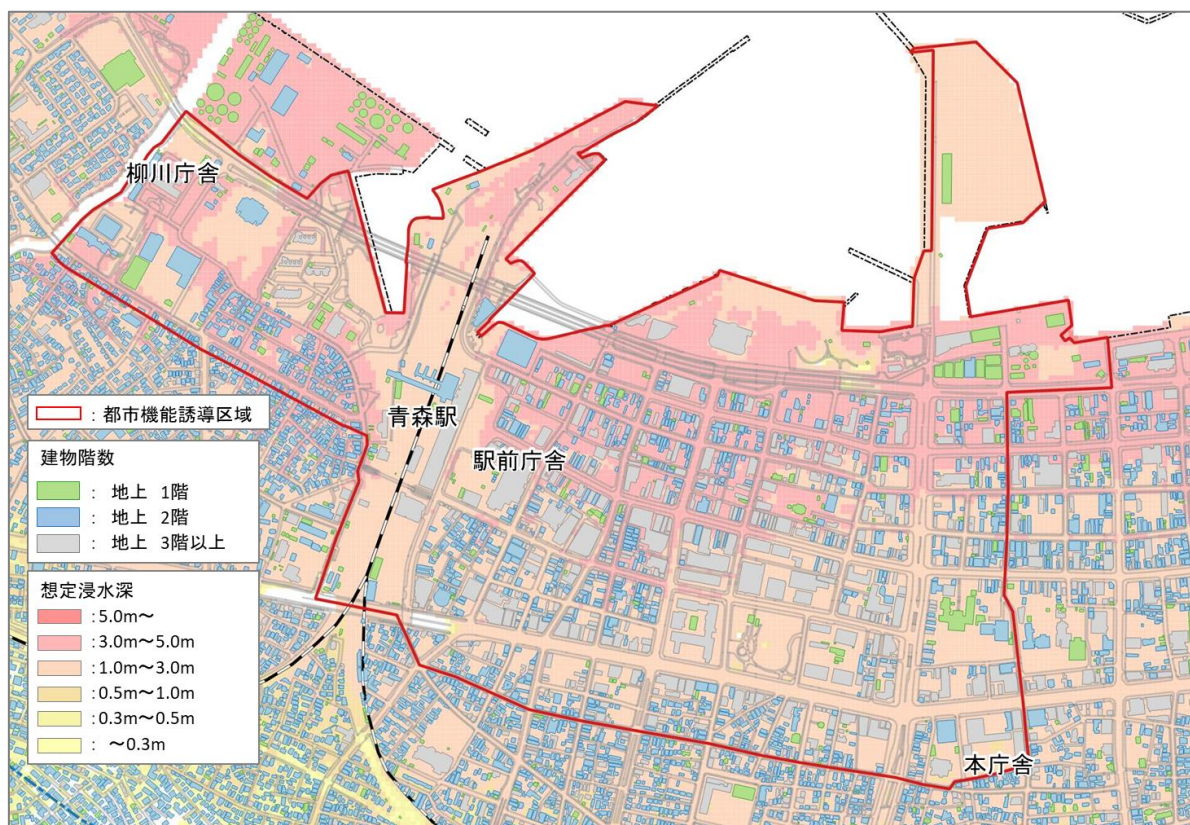


図 95 浸水想定区域×建物階数情報重ね合わせ図（青森駅周辺地区）

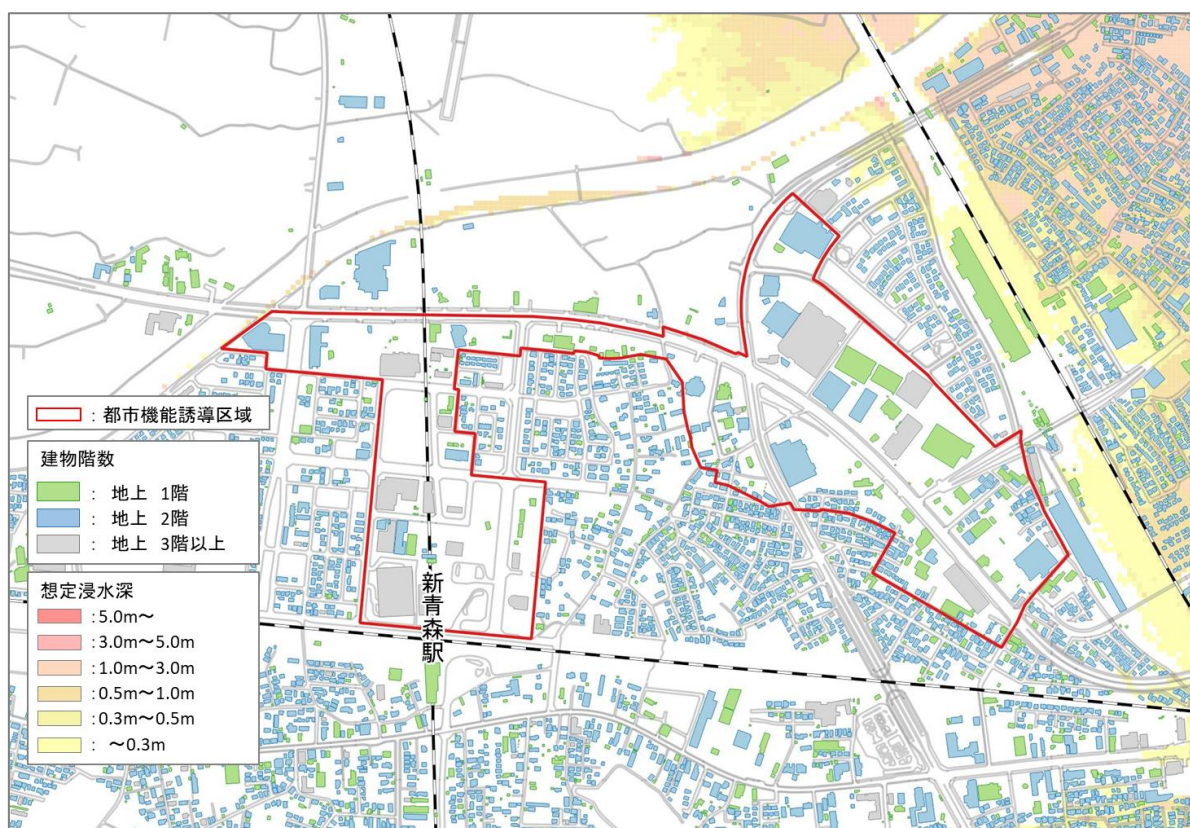


図 96 浸水想定区域×建物階数情報重ね合わせ図（新青森駅周辺地区）



図 97 浸水想定区域×建物階数情報重ね合わせ図（操車場跡地周辺地区）

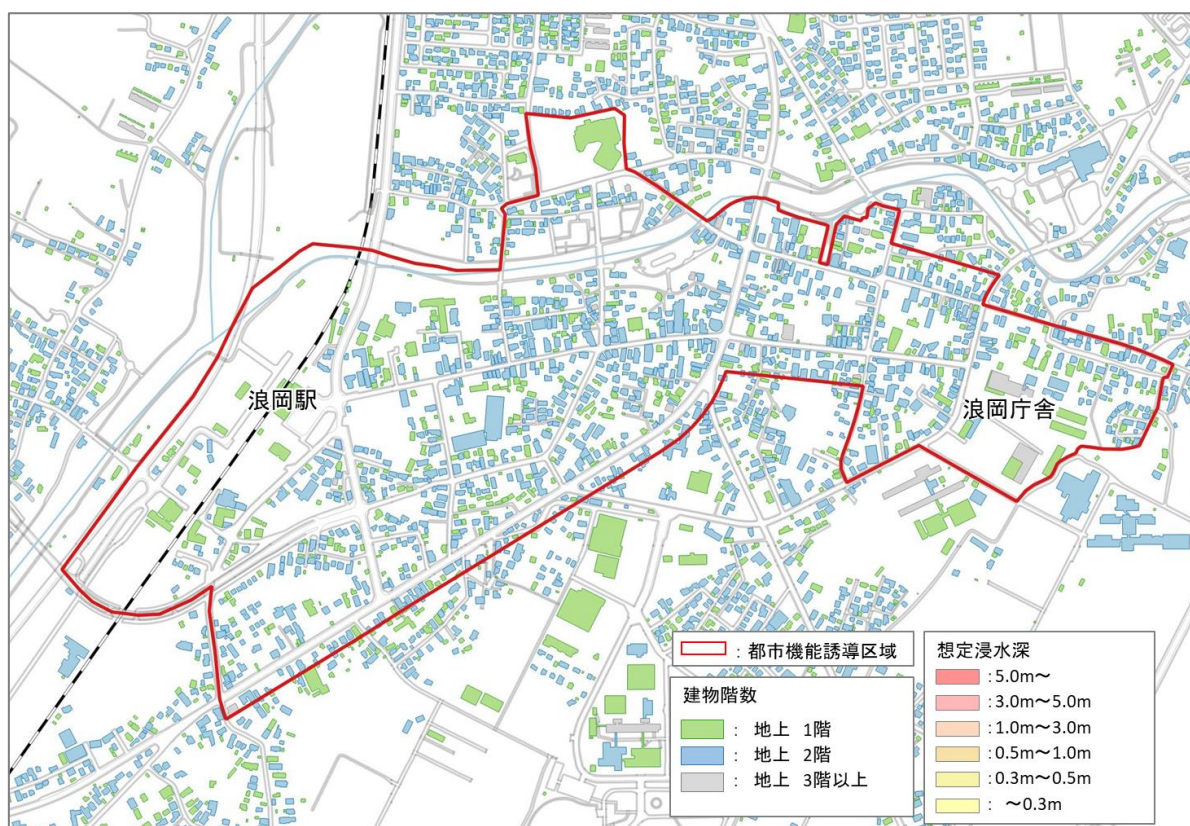


図 98 浸水想定区域×建物階数情報重ね合わせ図（浪岡駅周辺地区）

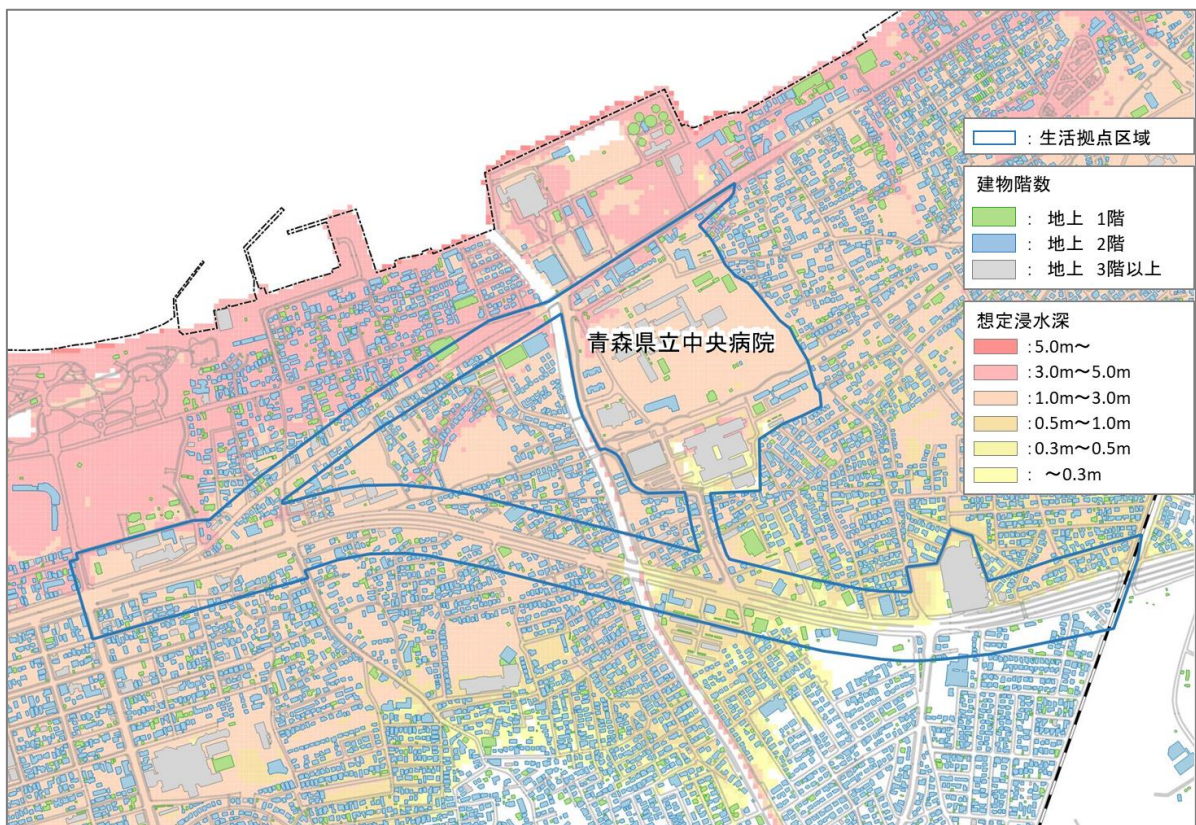


図 99 浸水想定区域×建物階数情報重ね合わせ図（造道周辺地区）

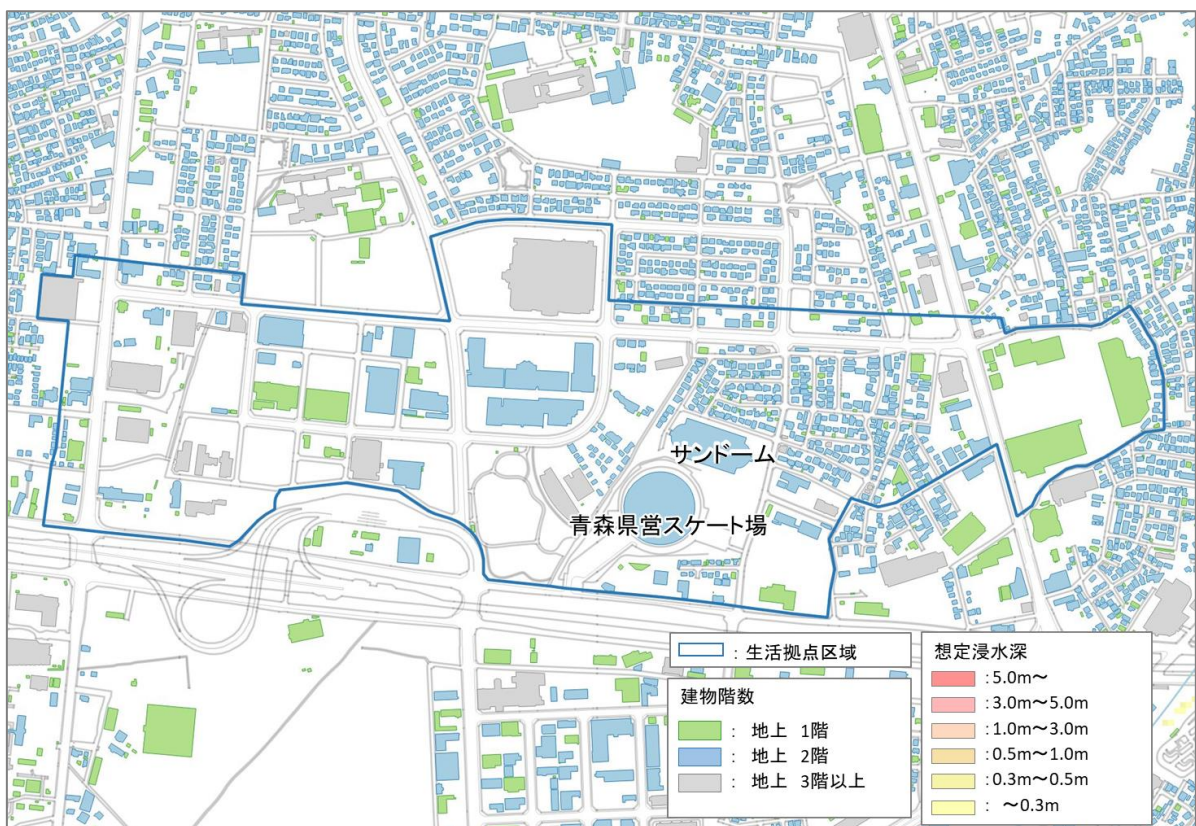


図 100 浸水想定区域×建物階数情報重ね合わせ図（浜田周辺地区）

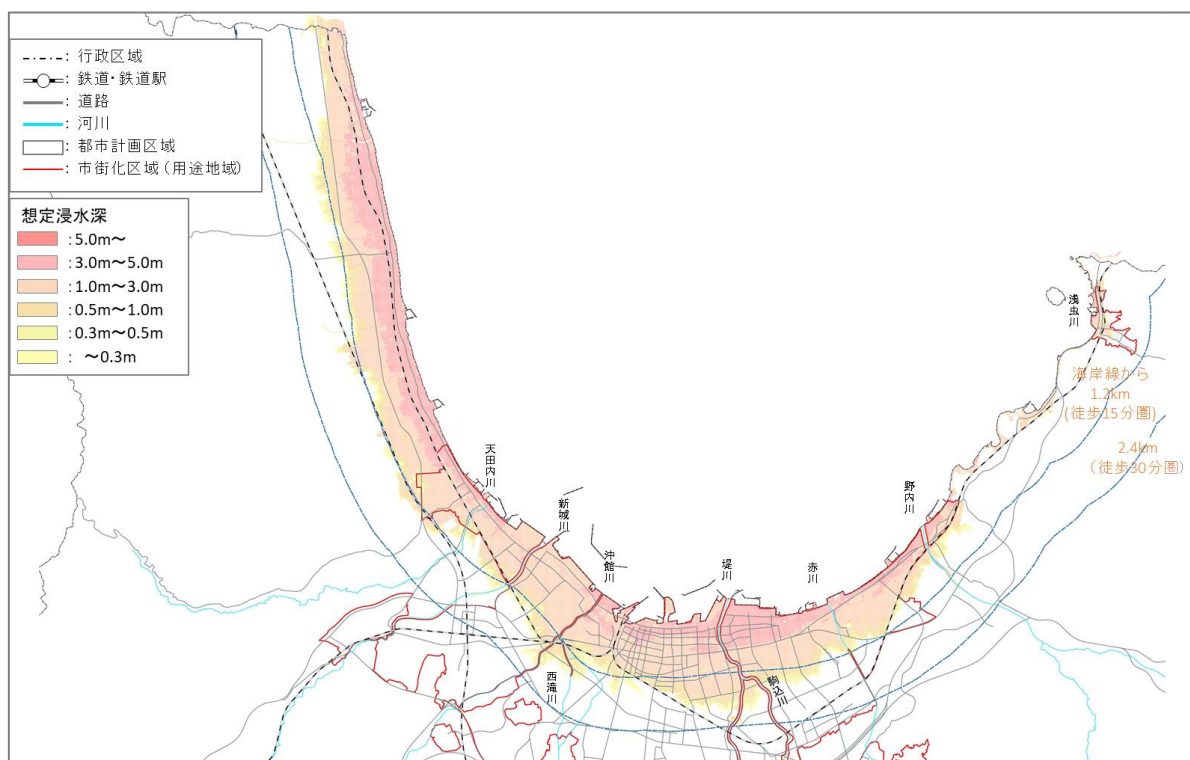


図 101 浸水想定区域×道路重ね合わせ図

(2) 災害リスク分析結果の整理

津波に係る災害リスク分析結果を以下に示します。

【日本海溝モデル（海溝型地震）】

- ① 日本海溝モデルによる地震が発生した場合、市街化区域（用途地域の指定区域）の約 35%が当該地震に係る津波浸水想定区域に設定されており、津波被害が広範囲に及ぶと想定されています。
- ② 当該モデルによる津波の場合、第一波の到達時間が 97 分と長いことから、海岸線から概ね 2.4km（徒歩 30 分圏）山側に向かって水平移動すると、第一波到達前に水平避難が十分に可能であると想定されます。
- ③ 青森地区では、対象施設の想定浸水深から、以下のエリアにおいて被災リスクが高いと想定されます。
 - ▶ 海岸線より概ね 1.2km（徒歩 15 分圏）のエリア
- ④ 青森地区では、海岸線より概ね 1.2km（徒歩 15 分圏）の広い範囲において、一般的な家屋でコンセントへの浸水により停電が生じる水位とされる、浸水深が 0.7m を超える施設の分布が見られます。
- ⑤ 海岸線より概ね 1.2km（徒歩 15 分圏）の広い範囲において、木造住宅の全面破壊が生じるとされる浸水深 2mを超える浸水が見られますが、都市機能誘導区域である青森駅周辺地区においては、他地区と比較すると、緊急時における地上 3 階以上の堅牢な建物への垂直避難が可能となっています。
- ⑥ 道路網については、海岸線より概ね 1.2km（徒歩 15 分圏）のエリアにおいて、自動車の走行が困難となる 0.3m 以上の浸水が想定されます。

【入内断層モデル（内陸直下型地震）】

- ① 入内断層モデルによる地震が発生した場合、市街化区域（用途地域の指定区域）の約 4%が当該地震に係る津波浸水想定区域に設定されており、日本海溝モデルに比べ津波被害は限定的であると想定されています。
- ② 当該モデルによる津波の場合、第一波到達時間が 2 分と短いため、避難所等への避難（水平避難）は困難であり、垂直避難が必要になることが想定されます。

4.3.3 高潮

(1) 災害リスク分析図



図 102 浸水想定区域×避難施設重ね合わせ図



図 103 浸水想定区域×要配慮者利用施設重ね合わせ図

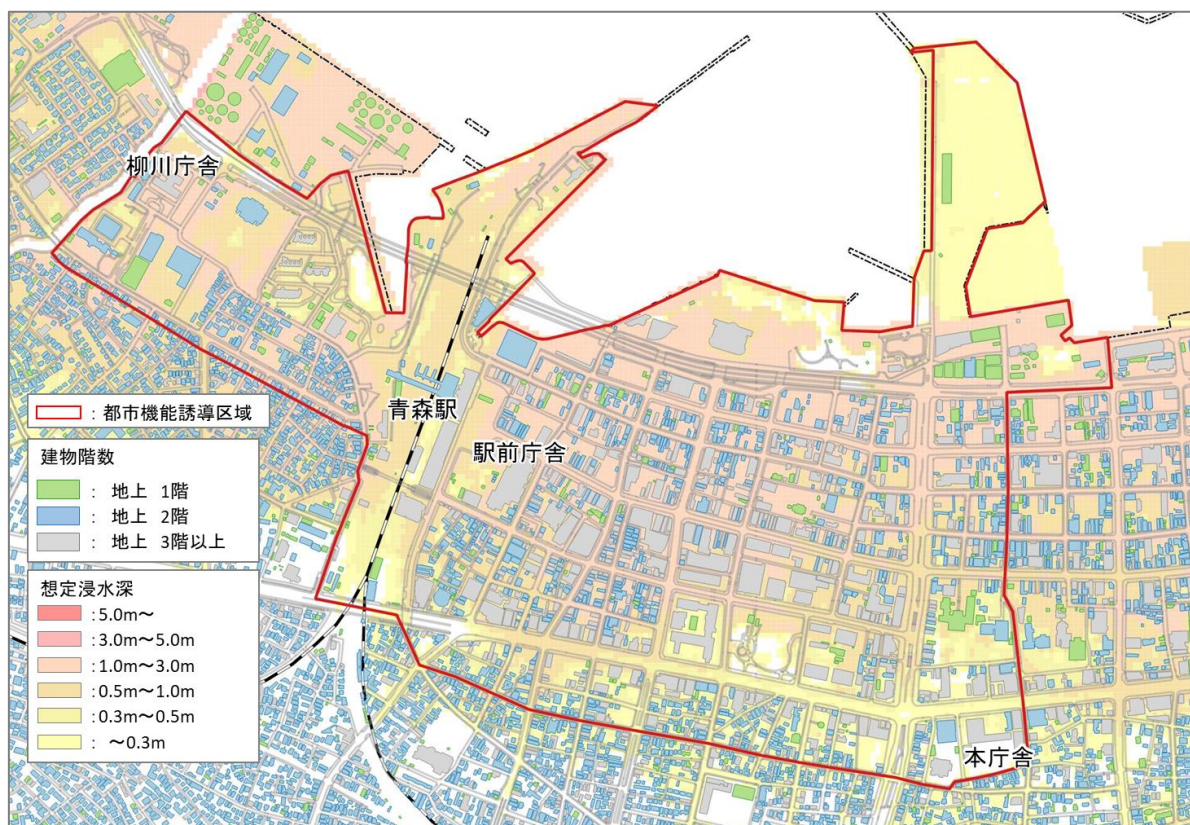


図 104 浸水想定区域×建物階数情報重ね合わせ図（青森駅周辺地区）



図 105 浸水想定区域×建物階数情報重ね合わせ図（新青森駅周辺地区）



図 106 浸水想定区域×建物階数情報重ね合わせ図（操車場跡地周辺地区）

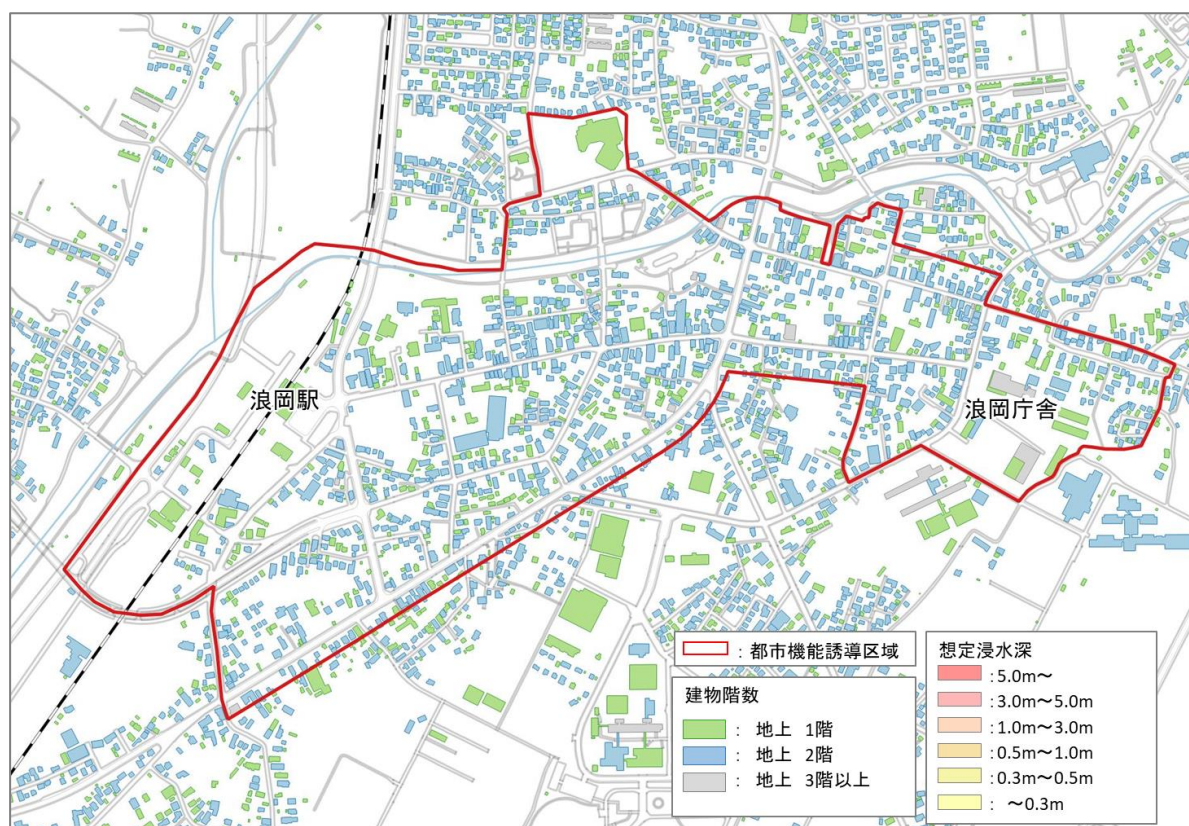


図 107 浸水想定区域×建物階数情報重ね合わせ図（浪岡駅周辺地区）

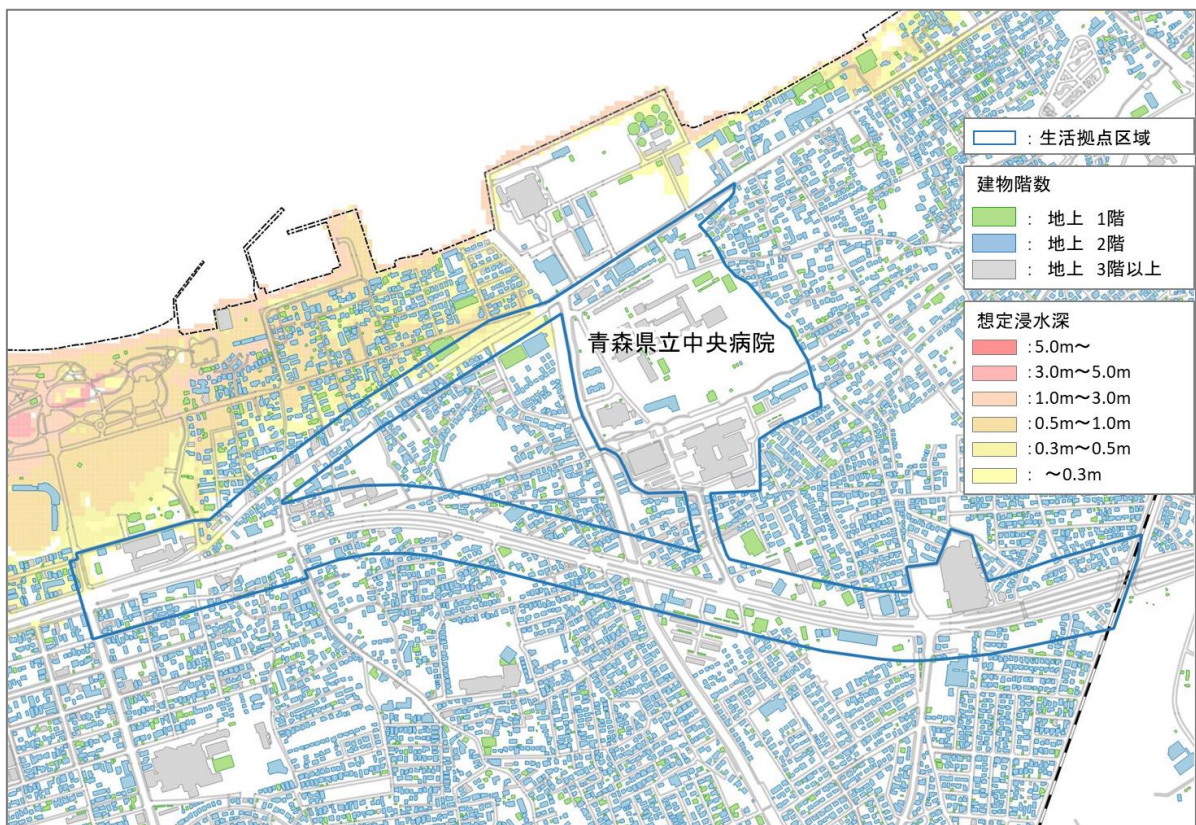


図 108 浸水想定区域×建物階数情報重ね合わせ図（造道周辺地区）

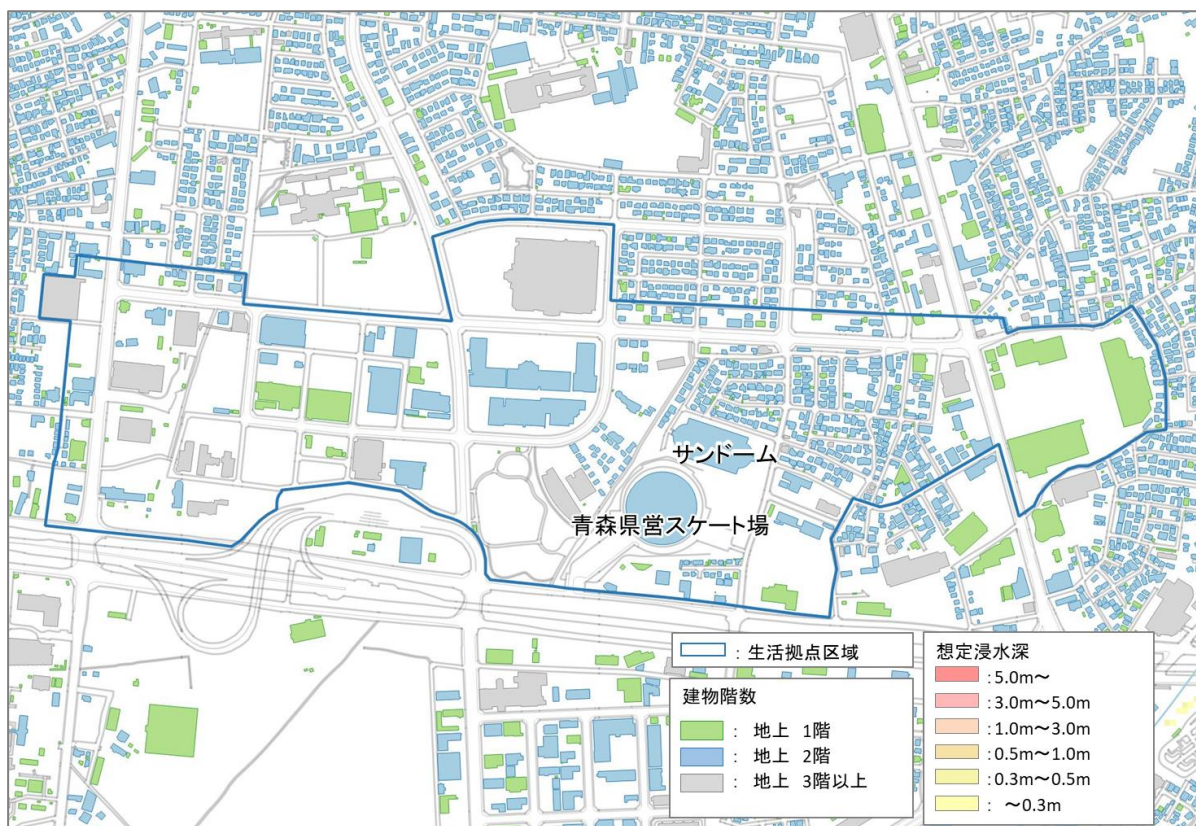


図 109 浸水想定区域×建物階数情報重ね合わせ図（浜田周辺地区）



図 110 浸水想定区域×道路重ね合わせ図

(2) 災害リスク分析結果の整理

高潮に係る災害リスク分析結果を以下に示します。

- ① 本市においては、市街化区域（用途地域の指定区域）の約 18%が高潮浸水想定区域に指定されています。
- ② 青森地区では、対象施設の想定浸水深から、以下のエリアにおいて被災リスクが高いと想定されます。
 - ▶青森駅から赤川までの海岸線から海岸線から概ね 1.2km（徒歩 15 分圏）の広いエリア
 - ▶ 青森駅から西側、海岸線から JR 津軽線の間エリア
- ③ 青森地区では、海岸線より概ね 1.2km（徒歩 15 分圏）の広い範囲において、一般的な家屋でコンセントへの浸水により停電が生じる水位とされる、浸水深が 0.7m を超える施設の分布が見られます。
- ④ 海岸線より概ね 1.2km（徒歩 15 分圏）の広い範囲において、木造住宅の全面破壊が生じるとされる浸水深 2mを超える浸水が見られますが、都市機能誘導区域である青森駅周辺地区においては、他地区と比較すると、緊急時における地上 3 階以上の堅牢な建物への垂直避難が可能となっています。
- ⑤ 道路網については、海岸線より概ね 1.2km（徒歩 15 分圏）のエリアにおいて、自動車の走行が困難となる 0.3m 以上の浸水が想定されます。

4.3.4 土砂災害

(1) 災害リスク分析図

本市における検討対象施設の立地状況と土砂災害等の災害ハザード区域図を重ね合わせたところ、市街化区域（用途地域の指定区域）内においては、土砂災害等のリスクが高いエリアの集積は見られませんでした。

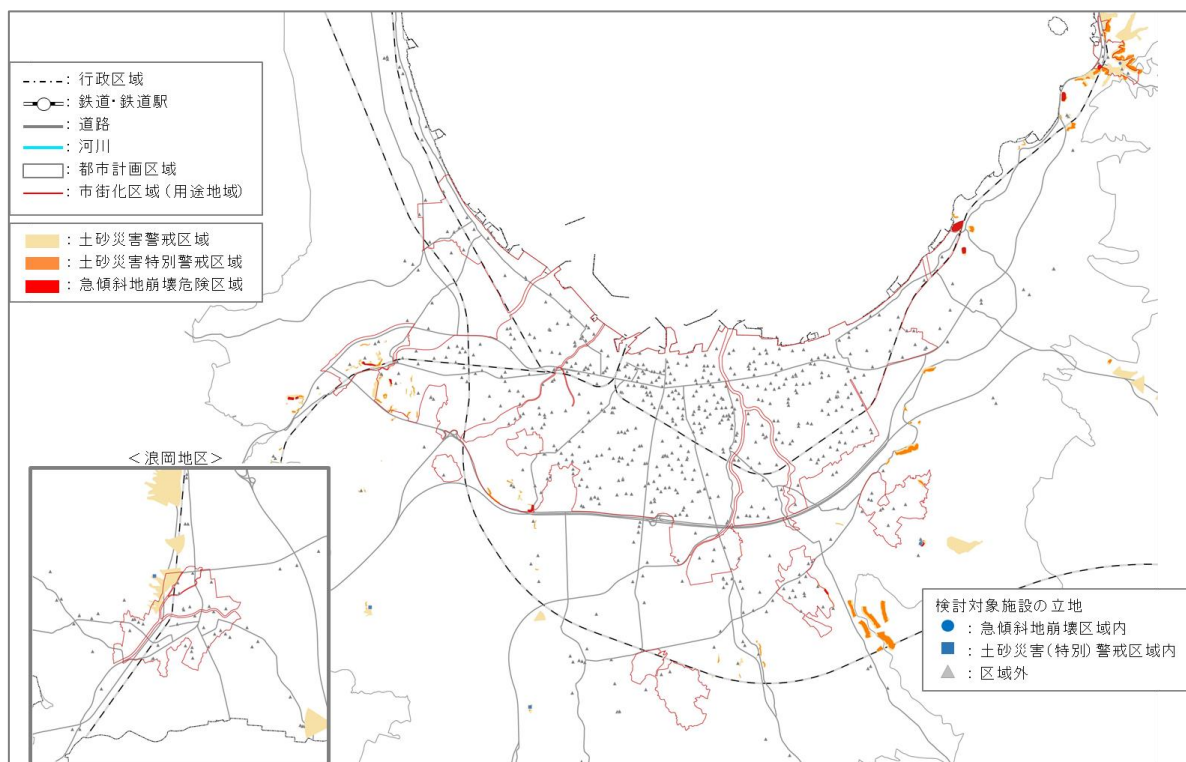


図 111 土砂災害等区域×検討対象施設重ね合わせ図

(2) 災害リスク分析結果の整理

土砂災害等に係る災害リスク分析結果を以下に示します。

- ① 本市においては、避難施設及び要配慮者利用施設のほとんどが、土砂災害警戒区域や土砂災害特別警戒区域及び急傾斜地崩壊危険区域の区域外に立地しています。
- ② 市街化区域（用途地域の指定区域）内においては、土砂災害等のリスクが高いエリアの集積はみられませんでした。

4.3.5 冬期積雪期における災害リスク

(1) 道路網

- ▶ 災害発生時には、積雪や降雪の影響により、徒歩による移動に相当の時間を要する、または困難になることが想定されます。
- ▶ 積雪による道路交通障害により、救助活動や災害復旧活動、災害支援物資の輸送等に大きな支障をきたすことが想定されます。

(2) 建物

- ▶ 空き家や自力での屋根雪処理が困難な世帯など、相当量の屋根雪が存在する場合、家屋の倒壊が想定されます。
- ▶ 屋根雪の落下により玄関や通路等が塞がれ、避難行動が困難になることが想定されます。

4.3.6 災害リスク概要図

本市が抱える災害リスクについて、前節までの内容を整理した概要図を以下に示します。

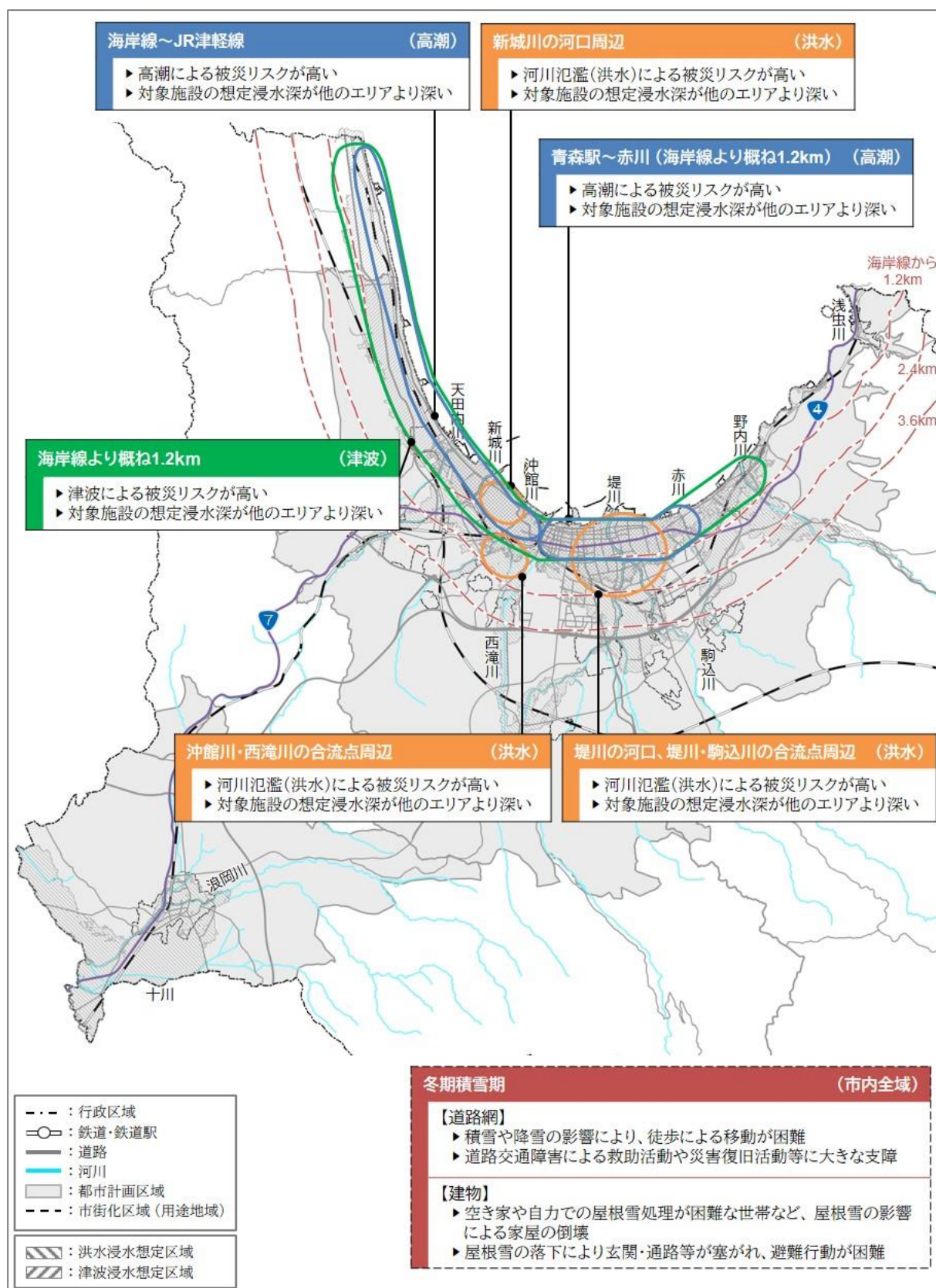


図 112 災害リスク概要図

4.4 防災まちづくりの方向性

前節の災害リスク分析から得られた課題を踏まえ、本市における防災まちづくりの方向性について以下に示します。

4.4.1 水害対策（河川氾濫（洪水）、津波、高潮）

(1) 治水安全度の向上

治水事業については、水源地から河口までの水系を一体として捉え、治水・利水の調整を図りつつ、総合的な事業の計画的推進を図るとともに、過去の水害発生状況や河川整備の現状を踏まえ、国・県をはじめとするあらゆる関係者との協働により、流域全体の治水安全度を高めるための取組（流域治水）を進めます。

【青森市流域治水プロジェクト】

令和2年7月豪雨や令和元年東日本台風など、全国各地で甚大な被害が頻発していることを踏まえ、青森市でも事前防災対策を進める必要があります。

青森市には、堤川水系など全15水系の二級水系があることから、それぞれの流域の特性等に応じて下記の対策を実施することにより、市内全域において浸水被害の軽減を図ります。

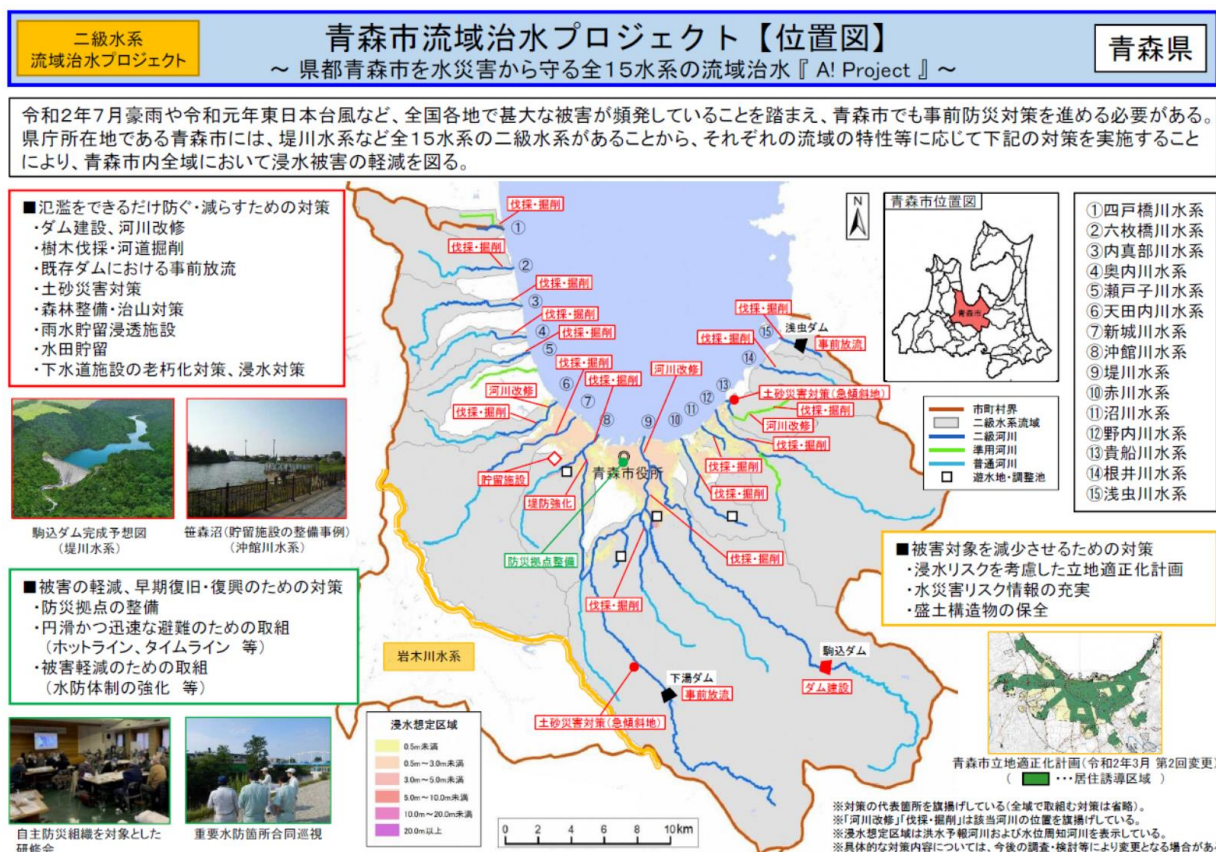


図 113 青森市流域治水プロジェクト

出典：青森市流域治水プロジェクト資料

【岩木川水系流域治水プロジェクト】

令和元年の東日本台風では、各地で戦後最大を超える洪水により甚大な被害が発生したことを踏まえ、岩木川水系においては、これまでも流域が一体となって堤防整備や河道掘削等の整備を進めてきており、気候変動の影響に伴う降雨量や洪水頻度の変化を踏まえ、特定都市河川浸水被害対策法の検討を行い、全国で6割のシェアを誇るりんご栽培をはじめとした観光資源や地域産業を支える安全・安心なまちづくりを促進するため、内水被害軽減対策や「田んぼダム」の取組拡大、「河道掘削土砂の有効活用による緊急輸送道路の整備」等を通して、あらゆる関係者が協働して流域治水に取り組めます。



図 114 岩木川水系流域治水プロジェクト

出典：岩木川水系流域治水プロジェクト資料

- ・治水施設等の整備及び連携した運用

出典：青森市流域治水プロジェクト資料

狭小な河道沿いに家屋が連坦（密集）していることにより浸水被害が発生している箇所については、河川改修を行うことにより過去に発生した洪水と同規模の洪水に対して浸水被害の解消を図ります。

洪水の流下に支障となる河道内の雑木の伐採や堆積土砂の掘削により氾濫防止を図ります。

水災害リスク情報は、住民の避難に加えて、まちづくりや施設等の浸水対策を講じるに当たって有用であるため、中高頻度の降雨による浸水想定や、内水氾濫を考慮した浸水想定など、より身近な水害リスク(リスクマップ)の作成等を進めます。

■被害の軽減、早期復旧・復興のための対策

円滑かつ迅速な避難のため、ホットラインの構築・運用や、水害対応タイムランの作成・活用、防災訓練・避難訓練の実施及び普及啓発などに取り組むとともに、被害軽減のため、水防体制の強化や市庁舎等の機能確保などに取り組みます。

(2) 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。

(3) 津波及び高潮に強いまちづくり

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、津波等に強いまちの形成を図ります。

この際、津波等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。

4.4.2 雪害対策**(1) 総合的な雪対策の推進**

積雪期の災害の予防対策は、雪害予防対策を総合的、継続的に行うことが必要であり、除排雪体制の整備、交通の確保、屋根雪処理等家屋倒壊の防止、空き家等の適切な管理、避難所及び避難路の確保など、雪に強い都市づくりを推進します。

(2) 防災活動拠点施設等周辺の道路交通の確保

冬期の災害発生時においても、地域住民による迅速かつ適切な避難行動や避難所運営等が自主的に行えるよう、適切な除排雪の実施により防災活動拠点施設等周辺の道路交通の確保に努めます。

また、災害発生時に防災資機材や生活必需物資を備蓄している防災活動拠点施設から物資輸送ができるよう、適切な除排雪の実施により幹線道路などの主要な路線の道路交通の確保に努めます。

(3) 住宅地における対策

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により、屋根雪荷重による家屋倒壊を防止します。

4.4.3 都市防災機能向上の対策

(1) 災害時の交通の確保

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。

避難路・緊急輸送道路など防災上重要な経路を構成する道路について、災害時の交通の確保を図るため、必要に応じ警察署等と協力しながら、避難路、指定緊急避難場所及び指定避難所周辺の交通規制を行うほか、道路側溝の整備に併せて電柱の再配置などを行うことにより、道路幅員を最大限有効活用できるように図ります。

道路管理者は、発災後の道路の障害物除去による道路啓開・応急復旧等に必要な人員・資機材等の確保について、建設業者等との協定の締結に努めます。

また、道路啓開等を迅速に行うため、協議会の設置等による道路管理者相互の連携の下、あらかじめ道路啓開等の計画を立案するとともに、より実効性の高い計画へと深化を図ります。

(2) 災害ハザード区域内居住者の移転先の確保

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。

災害ハザード区域内居住者の住みかえ先として、一定の要件を満たす場合、既存集落内等の指定区域において自己用住宅等の住宅の移転を認めます。

(3) 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。

特に、災害時に人命を守ることを最優先に「孤立集落をつくらない」という視点と「逃げる」という発想を重視した防災対策と危機管理体制の強化などを推進します。

4.4.4 防災まちづくりの方向性概要図

本市における防災まちづくりの方向性について、前節までの内容を整理した概要図を以下に示します。

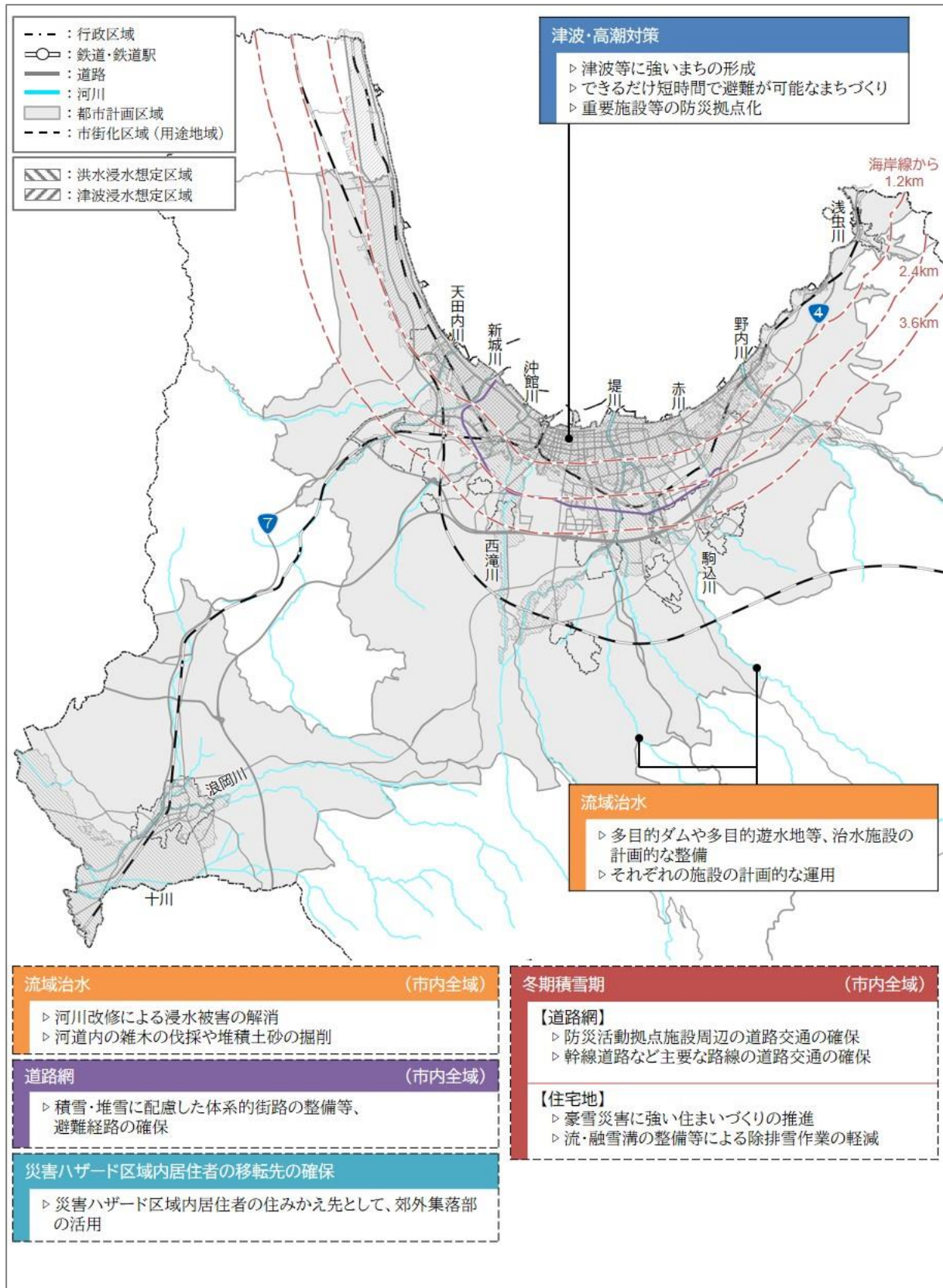


図 116 防災まちづくりの方向性概要図

4.5 防災指針に基づく取組及びスケジュール

前節の防災まちづくりの方向性に基づき、主な取組、段階的な目標を定め防災まちづくりを推進します。

区分	主な取組	実施主体	実施時期の目標		
			短期(5年)	中期(10年)	長期(20年)
氾濫をできるだけ防ぐ・減らすための対策	駒込ダム建設	県		▶	
	河川改修(天田内川・貴船川)	県・市		▶	
	樹木伐採・河道掘削、堤防強化	県・市			▶
	既存ダムにおける事前放流	県・市			▶
	土砂災害対策	県		▶	
	森林整備・治水対策	県・市・国			▶
	下水道施設の老朽化対策・浸水対策	市			▶
	住宅・民間建築物等の耐震化の促進 (屋根雪荷重の増大による家屋倒壊の防止のため)	市			▶
被害対象を減少させるための対策	災害リスクを考慮した立地適正化計画の見直し	市			▶
	水被害リスク情報の充実	県・市			▶
	災害ハザード地区からの移転促進 (市街化調整区域の開発許可基準の見直し等)	市			▶
被害の軽減、早期復旧・復興のための対策	防災拠点機能の整備(情報通信設備の整備、必要物資の備蓄等)	市			▶
	ホットラインの構築・運用	市			▶
	ハザードマップや災害時行動マニュアルの作成・周知	市			▶
	避難体制の整備(避難計画の策定、避難路の選定、避難に関する広報等)	市			▶
	防災教育の推進	市			▶
	防災訓練、避難訓練の実施及び普及啓発	市			▶
	雪対策基本計画及び除排雪事業実施計画に基づく適切な除排雪の実施	市			▶
	流・融雪溝の整備の促進	市			▶
	市民・地域との共同による除排雪活動 (歩道除雪のための除雪機の貸与、屋根の雪下し支援)	市			▶
	自主防災組織の育成強化	市			▶
	防災ボランティアの育成、活動環境の整備	市			▶
	協定締結による他自治体、民間団体等との応援・支援体制の確立	市			▶

< 章 目 次 >

5.1 戦略目標(1) 都市機能と居住の適正配置.....	129
5.1.1 主な取組.....	129
5.1.2 関連する主な事業等	132
5.1.3 指標 1：居住誘導区域内の居住人口密度の維持	132
5.2 戦略目標(2) 交通網を活用した都市環境の形成.....	133
5.2.1 主な取組.....	133
5.2.2 関連する主な事業等	135
5.2.3 指標 2：公共交通人口カバー率の維持	135
5.3 戦略目標(3) 自然と調和した快適な都市環境の形成.....	136
5.3.1 主な取組.....	136
5.3.2 指標 3：陸奥湾の環境基準達成率	138
5.4 戦略目標(4) 災害に備えた都市環境の形成.....	139
5.4.1 主な取組.....	139
5.4.2 関連する主な事業等	143
5.4.3 指標 4：建築物の耐震化率の向上	143
5.5 戦略目標(5) 持続可能な都市環境の形成.....	144
5.5.1 主な取組.....	144
5.5.2 関連する主な事業等	146
5.5.3 指標 5：都市計画道路整備率	146

本計画に定める基本理念や都市づくりの方向性など、計画実現に向けた主な取組及び目標とする指標について、戦略目標ごとに整理します。

なお、具体的な取組や対策等については、各分野における関連計画によるものとします。

「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市づくり

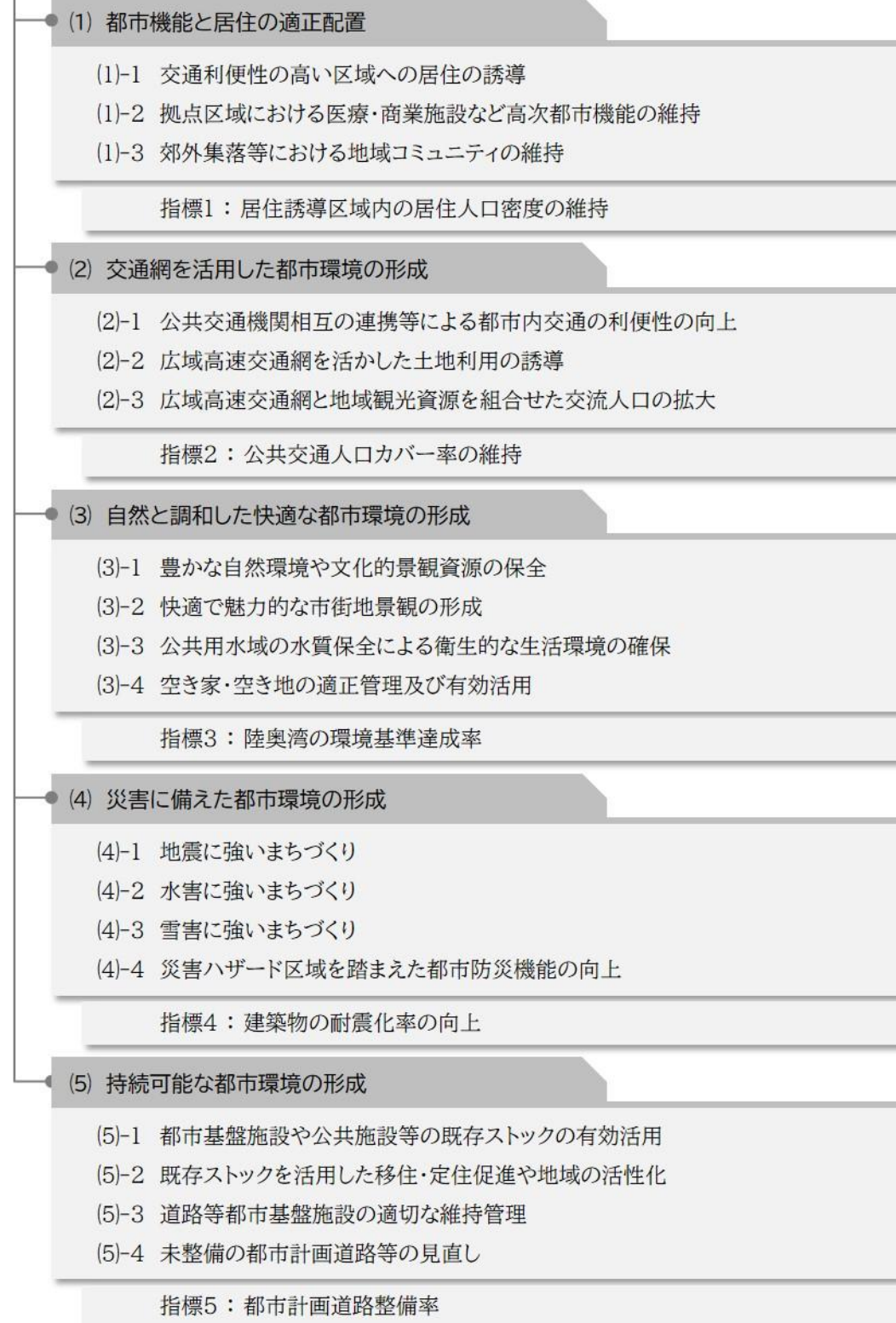


図 117 基本理念及び都市づくりの方向性・指標の関係

5.1 戦略目標(1) 都市機能と居住の適正配置

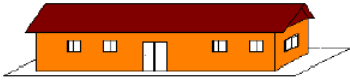
5.1.1 主な取組

(1) 交通利便性の高い区域への居住人口の誘導

【集合住宅等誘導の支援に関するあっせん等】

都市再生特別措置法（第 88 条）に基づく届出制度を活用しながら、居住誘導区域外における一定規模以上の住宅の建築等を行う民間事業者に対し、支援等の情報提供やあっせんを行います。

表 35 届出の対象となる行為

届出対象	概要
開発行為	① 3 戸以上の住宅の建築目的の開発行為 ② 1 戸又は 2 戸の住宅の建築目的の開発行為で、その規模が 1,000m² 以上のもの ③ 住宅以外で、人の居住の用に供する建築物として条例で定めたものの建築目的で行う開発行為（例：寄宿舍や有料老人ホーム等） ①の例示 3戸の開発行為  届 ②の例示 1,300m² 1戸の開発行為  届 800m² 2戸の開発行為  不要
建築等行為	① 3 戸以上の住宅を新築しようとする場合 ② 人の居住の用に供する建築物として条例で定めたものを新築しようとする場合（例：寄宿舍や有料老人ホーム等） ③ 建築物を改築し、又は建築物の用途を変更して住宅等（①、②）とする場合 ①の例示 3戸の建築行為  届 1戸の建築行為  不要

※ 上表は国土交通省「改正都市再生特別措置法等について」（H27 年 6 月 1 日時点版）を基に作成

【サービス付き高齢者向け住宅の立地促進】

高齢者が日常生活を営むために必要な福祉サービスの提供を受けることができる、良好な環境を備えた高齢者向けの賃貸住宅等について、国の支援制度を活用しながら、居住誘導区域等への立地を促進します。

(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

【誘導施設の支援に関するあっせん等】

都市再生特別措置法（第 108 条・第 108 条の 2）に基づく届出制度を活用しながら、都市機能誘導区域外における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を行います。

表 36 届出の対象となる行為

届出対象	概要
開発行為	誘導施設を有する建築物の建築目的の開発行為を行おうとする場合
開発行為以外	① 誘導施設を有する建築物を新築しようとする場合 ② 建築物を改築し誘導施設を有する建築物とする場合 ③ 建築物の用途を変更し誘導施設を有する建築物とする場合
休廃止	都市機能誘導区域内で誘導施設を休止又は廃止しようとする場合

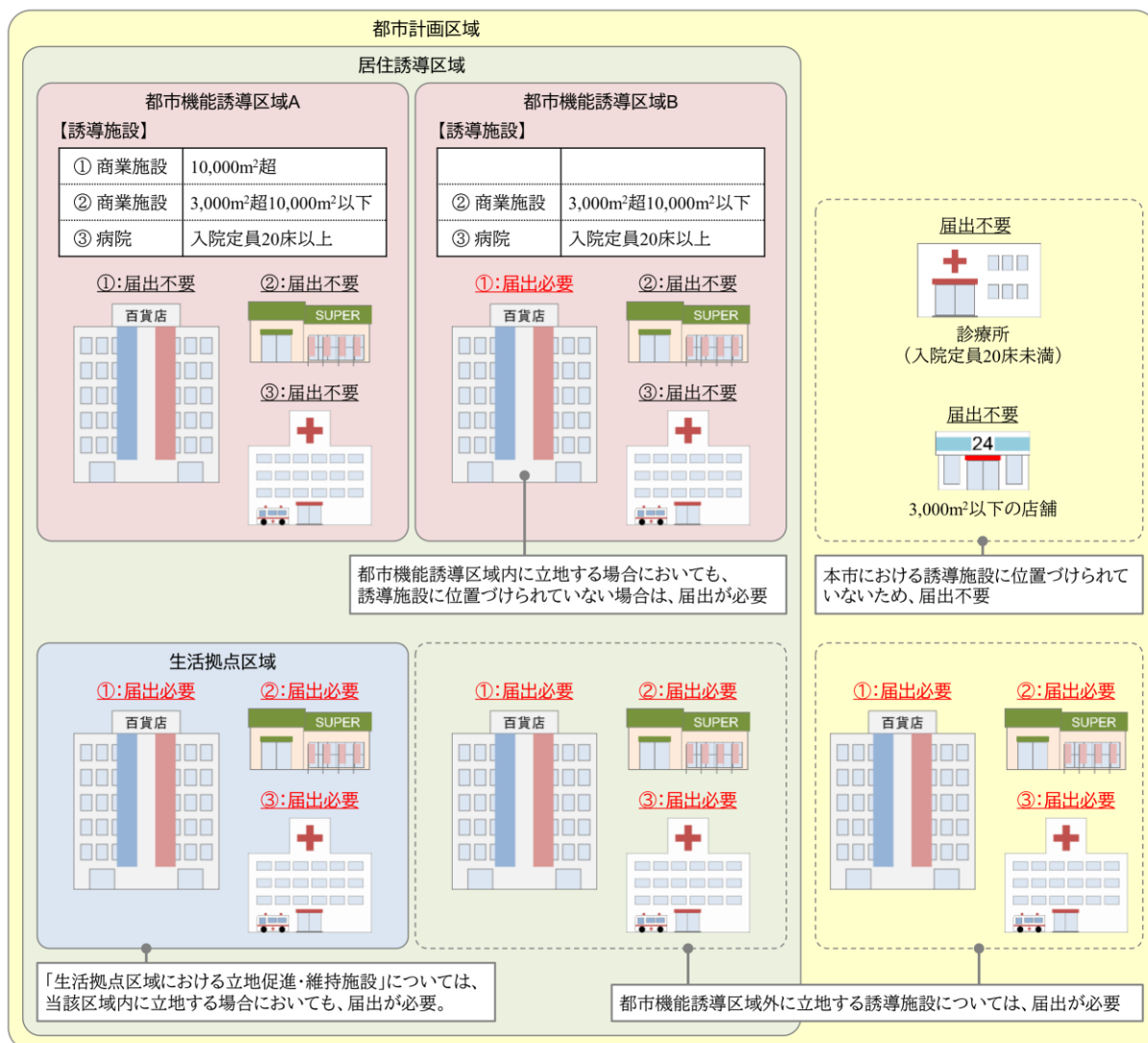


図 118 誘導施設の届出概要図

【都市機能の整備】

民間の誘導施設の整備に対する都市構造再編集中支援事業等の国の支援制度について、情報提供するとともに、制度の活用に向けた支援について検討します。

【高次な機能を有する公共施設の集約化】

高次な都市機能を有する市の公共施設の整備（更新）に当たっては、「青森市ファシリティマネジメント推進基本方針 ～青森市公共施設等総合管理計画～」を踏まえ、都市機能誘導区域内への整備（移転）について検討します。

また、国・県の行政機関の整備（更新）に当たっては、都市機能誘導区域内への整備（移転）に向けて働きかけを行います。

【公有地の有効活用】

施設の誘導に当たっては、都市機能誘導区域内にある空地等の未活用の公有地や公共施設の再編等により生み出される公有地の有効活用を検討します。

【商店街空き店舗対策との連携】

空き店舗に関する様々な取組と連携して、空き店舗の活用に関する支援制度について情報提供等を行います。

【土地利用に関する検討】

都市計画基礎調査等を踏まえながら、必要に応じて、都市機能の整備に向けた用途地域、建ぺい率・容積率、地区計画等の都市計画の見直しを検討します。

【共同化・集約化による土地利用の高度化・都市機能の更新】

市街地再開発事業や優良建築物等整備事業などの国の支援等を活用しながら、民間などによる再開発を促進し、老朽化した建物、空地、中小小売店舗などの共同化・集約化により土地利用の高度化と機能の更新を図ります。

(3) 郊外集落等における地域コミュニティの維持**【農業従事者の拡充】**

郊外集落周辺部には、生産性の高い農業経営の根幹をなす土地基盤整備事業が実施された農地等が広がっていることから、新規営農者や農業法人等の受け皿として活用します。

【移住・定住者等の受け皿としての活用】

郊外集落部は、災害ハザード区域に指定されていない（災害発生リスクが低い）エリアが多く存在するため、市外からの移住・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活用します。

【市街化調整区域内の幹線道路沿道部における事業用地としての活用】

市街化調整区域内の幹線道路沿道部については、交通利便性の高さを活かした産業の新規参入の可能性を有していることから、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、事業用地として活用します。

5.1.2 関連する主な事業等

- ▷ 市街地再開発事業
- ▷ 優良建築物等整備事業
- ▷ 都市計画基本スキーム構築事業（土地利用に関する検討）

5.1.3 指標 1：居住誘導区域内の居住人口密度の維持

【指標の算出方法】

国勢調査の 500m メッシュ人口データ等を用いて居住誘導区域内人口を算出し、同区域内の居住人口密度を算出します。

【目標値の説明】

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します。

具体的な効果として、居住誘導区域内の人口密度を維持することにより、同区域内において医療・商業等の生活サービス施設が維持されることが見込まれます。

※ 医療・商業等の生活サービス施設や公共交通を維持するためには一定の人口集積が必要とされており、人口密度 40 人/ha（都市計画法施行規則第 8 条に規定する既成市街地の人口密度の基準）の地区の減少により、施設の立地を支える商圈人口が減少し、生活サービス施設等の存続が困難になるとされています。

表 37 指標 1：居住誘導区域内の居住人口密度の維持

目標とする指標	基準値 令和 5（2023）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	49.4 人/ha	40.0 人/ha

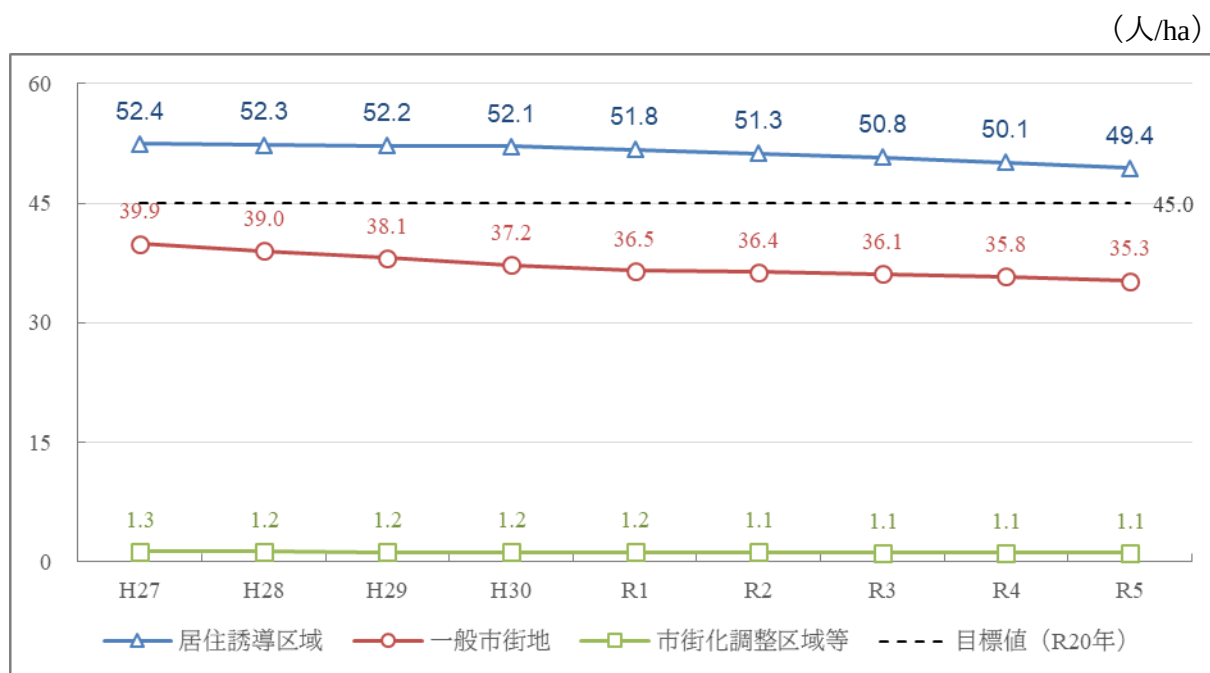


図 119 人口密度の推移

※ 上図は本市住民基本台帳人口を基に作成

5.2 戦略目標(2) 交通網を活用した都市環境の形成

5.2.1 主な取組

(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

【基幹交通軸の設定】

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」と位置づけ、利便性が高くわかりやすい公共交通網を形成します。

【効果的で効率的なバス路線網の形成】

本市においては、市中央部から郊外部までのバス路線網が構築されており、バス路線が本市の公共交通網の中心的な役割を担っています。

今後においては、人口減少や土地利用の変化に柔軟に対応することが必要となってくることから、バス路線を下表のとおり区分し、それぞれの路線区分ごとの役割に基づいた、効果的で効率的なバス路線網の形成を図ります。

表 38 バス路線区分

路線区分	主な役割	設定方針
骨格線	・ 走行性、定時性、運行頻度に関して高水準な路線	・ 国道4号・7号・103号等を運行する路線 ・ 交通需要量の多い路線 ・ 青森市の主要な交通流動パターンと整合した路線 ・ バス優先施策が可能となる多車線路線
幹線	・ 骨格線を補完する路線 ・ 市街地内を広範囲にわたってサービスする路線	・ 放射状に伸びる幹線的な道路を運行する概ね30便/日以上路線 ・ 交通需要量の比較的多い路線
支線	・ 生活交通の確保	・ 骨格線・幹線以外の交通需要量の比較的に少ない路線

【操車場跡地における新駅設置の検討】

青森操車場跡地は、利用者にとって利便性の高い交通結節点としての機能強化を図るため、鉄道駅について関係機関と協議するとともに、自由通路、駅前広場、駐車場・緑地など跡地の利活用を検討します。

【利便性向上による利用促進】

積雪期においても信頼性（定時性）が高く、大量輸送性に優れる鉄道網を積極的に活用するため、関係機関・団体と連携し、利用の促進を図ります。

鉄道と路線バスの乗換利便性の向上を図るため、必要に応じて各ダイヤ設定の調整を実施します。

新幹線と奥羽本線のアクセスの向上など、新青森駅から青森駅、浪岡駅方面への輸送サービスの充実の促進を図るため、期成会等において鉄道事業者等に対する要望活動を継続します。

(2) 広域高速交通網を活かした土地利用の誘導

【内陸型工業拠点の形成】

西部工業団地、南部工業団地、中核工業団地、大釈迦工業団地においては、自然環境及び周辺環境との調和に配慮しつつ、未利用地への工業機能の集積を誘導するなど、広域高速交通網を活用した内陸型工業拠点の形成を図ります。

【流通拠点の形成】

青森中央卸売市場をはじめとする卸売業が集積する問屋町・卸町地区及び、自動車運送業等が集積する青森総合流通団地においては、近年の流通環境の変化を踏まえ、流通業の集積や市場機能の拡充を誘導するなど、広域高速交通網を活用した流通拠点の形成を図ります。

(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

【広域交通拠点間の連絡性の向上】

青森空港・青森港・新青森駅・青森駅における、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確保を図ります。

【インバウンド対策の強化】

訪日外国人観光客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。

【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賑わいの創出に寄与する取り組みを推進します。

また、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と観光施設を結ぶシャトル・ルートバスの運行を強化するなど、二次交通の充実を図ります。

5.2.2 関連する主な事業等

- ▷ バス路線再編事業
- ▷ 公共交通円滑化促進事業
- ▷ 浪岡地区A I デマンド交通運行実証実験事業

5.2.3 指標2：公共交通人口カバー率の維持

【指標の算出方法】

鉄道駅から半径 800m 圏内及びバス停留所から半径 300m 圏内の居住人口に、デマンド交通（路線不定期運行・区域運行）を利用できる居住人口を加え、本市行政人口で除して算出します。

【目標値の説明】

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 圏内並びにデマンド交通（路線不定期運行・区域運行）を利用できる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の維持を図ることを目標として設定します。

なお、デマンド交通（路線不定期運行・区域運行）を利用できる居住人口の算出は、道路運送法第 4 条の許可のもと運行した時点で行います。

表 39 指標2：公共交通人口カバー率の維持

目標とする指標	基準値 令和 5（2023）年度	目標値 令和 24（2042）年度
公共交通人口カバー率	83.6%	85.1%

5.3 戦略目標(3) 自然と調和した快適な都市環境の形成

5.3.1 主な取組

(1) 豊かな自然環境や文化的景観資源の保全

【自然保護意識の醸成】

森林などの自然を活かした公園の利用をはじめとする、市民が身近な自然に触れ合うことができる機会の活用や、花苗等の提供などによる緑化意識の普及啓発を通じて、関係団体と連携しながら市民の自然保護意識の高揚を図ります。

また、次世代を担う子供を対象に、国・県と共同で、森や川の役割・重要性を学ぶ機会を提供し、自然保護意識の醸成を図ります。

【自然環境を守り育てる活動の充実】

自然環境破壊につながる行為についての注意を呼びかけ、自然を保護・保全しながら適正な利用の促進を図るなど、市民や関係団体と連携した自然保護活動を進めます。

また、地域の身近な森林の環境美化活動など、市民や関係団体と連携した自然環境の保全活動を進めます。

【景観形成重点地区の設定】

歴史・文化的景観資源が残されている地区においては、その周辺部（景観形成に係る緩衝地帯）を含めた範囲について、重点的に景観形成を図る地区として「景観形成重点地区」として設定することにより、良好な景観の形成に努めます。

(2) 快適で魅力的な市街地景観の形成

都市景観については、地域の歴史、培われてきた自然や風土、生活、文化、雪国としての生活様式等のかけがえのない市民共有の財産を守り、有効に活用するなど、快適で個性的な都市環境を次世代に引き継いでいくことが重要であるため、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なみの形成を図ります。

<青森地区中央部>

誰もが快適で魅力を感じる景観を創出するとともに、歴史的資源や遺跡と調和する周辺景観の形成、緑豊かな街なみの形成を図ります。

<青森地区南部>

自然環境に調和した幹線道路沿いの景観に配慮するとともに、豊富な歴史・文化的資源や自然的景観資源の保全を図ります。

<青森地区東部>

自然環境の保全に努めるとともに、浅虫地区の情緒ある個性的な地域景観の形成に努めます。

<青森地区北部・西部>

津軽半島と陸奥湾の自然環境に調和した海岸線の保全に努めるとともに、田園地帯に配慮した景観の保全を図ります。

<浪岡地区>

自然と調和した市街地景観の創出を図るとともに、中世の館、浪岡城跡、高屋敷館遺跡などの豊富な歴史・文化的資源や、りんご畑などの特色ある自然景観の保全を図ります。

(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

【污水处理に係る水洗化の促進】

污水处理施設について、費用対効果や地域特性などに応じた効果的・効率的な整備を進めます。

また、公共下水道などの污水处理施設整備済地区において、未だ水洗化がなされていない住宅や事業所に対し、普及啓発活動を通じて水洗化を促進します。

一方で、公共下水道などの污水处理施設の整備予定がない地区においては、住宅への合併処理浄化槽の設置を促進するとともに、設置された浄化槽の適正な維持管理を促進します。

(4) 空き家・空き地の適正管理及び有効活用

【住み替え支援の促進】

空き家をはじめとする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替えを促進します。

【住宅関連情報の提供】

住まいに関する情報が容易に収集できるよう、青森県及び関係機関との連携強化による住宅セーフティネット機能の充実を図るとともに、住生活に関わる住宅相談窓口や市ホームページなどを通じて、住宅関連情報を提供します。

【空家等の適切な管理と利活用促進】

周辺の生活環境に悪影響をもたらしている空家等の所有者等に対し、自主的な管理を促すため、管理依頼文書を送付し、将来的に特定空家等となることを予防するとともに、利活用可能な空家等の所有者に対し、空き家・空き地バンク制度のパンフレットを送付する等、物件登録に向け働きかけます。

【冬期間の空き地の有効活用】

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するなど、冬期間の空き地の有効活用を図ります。

5.3.2 指標 3：陸奥湾の環境基準達成率

【指標の算出方法】

陸奥湾の水質調査（3 地点）における環境基準の達成率を算出します。

【目標値の説明】

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、海だけでは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します。

表 40 指標 3：陸奥湾の環境基準達成率

目標とする指標	基準値 令和 5（2023）年度	目標値 令和 24（2042）年度
陸奥湾の環境基準達成率	100%	100%

5.4 戦略目標(4) 災害に備えた都市環境の形成

5.4.1 主な取組

(1) 地震に強いまちづくり

【市有建築物における耐震化の推進】

市有特定建築物を倒壊等から守り、災害時は避難場所等の拠点施設を確保し被害の拡大を最小限に抑えられるよう、多数の者が利用する特定建築物に重点を置き、計画的に耐震化を進めます。

このほか、その他の市有建築物については、市有建築物全体の今後の在り方や必要性などを総合的に勘案して、耐震化が必要と判断されるものについて耐震化に努めることとします。

【住宅における耐震化の推進】

<耐震化の支援>

旧耐震基準で建築された住宅の所有者が、耐震診断及び耐震改修を行いやすくなるよう、国及び県の耐震化支援施策と連携し、耐震化の支援に努めます。

<相談体制の充実、普及啓発の促進>

県や建築関係団体等の関係機関と連携し、市の相談窓口や地域コミュニティ活動などを通じて耐震化の必要性について周知します。

【民間特定建築物における耐震化の推進】

<耐震化の支援>

旧耐震基準で建築された民間特定建築物の所有者等が耐震診断及び耐震改修を行いやすくなるよう、国及び県の耐震化支援施策と連携し、耐震化の支援に努めます。

<普及啓発の促進>

防災査察や建築基準法に基づく定期報告制度¹を活用し、耐震診断及び耐震改修を行っていない建築物の所有者等を把握し、耐震化の必要性について周知します。

¹ 定期報告制度とは、建築基準法第12条の規定により、特定行政庁が指定するものの所有者が、定期的に建築物の敷地、構造及び建築設備についての損傷、腐食などの状況を調査し、特定行政庁へ報告することをいいます。

(2) 水害に強いまちづくり

【治水安全度の向上】

治水事業については、水源地から河口までの水系を一体として捉え、治水・利水の調整を図りつつ、総合的な事業の計画的推進を図るとともに、過去の水害発生状況や河川整備の現状を踏まえ、国・県をはじめとするあらゆる関係者との協働により、流域全体の治水安全度²を高めるための取組（流域治水）を進めます。

また、「氾濫をできるだけ防ぐ・減らすための対策」「被害対象を減少させるための対策」「被害の軽減及び早期復旧・復興のための対策」として、二級河川貴船川の河川改修や普通河川の浚渫、下水道施設及び防災拠点の整備等を総合的かつ多層的に進めます。

【重要施設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が低い場所に立地するよう整備を図ります。

なお、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。

【津波に強いまちづくり】

指定緊急避難場所や避難路の整備等、避難関連施設の効率的・計画的整備を行うとともに、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、津波に強いまちづくりを進めます。

【避難経路の確保】

浸水被害発生時においては、市街地の広範囲において自動車の走行が困難となることが想定されることから、徒歩による避難を原則とし、できる限り短時間での避難が可能なまちづくりを目指します。

² 治水安全度とは、洪水に対する安全度合を確率で表すもので、例えば、10年に一度発生する洪水に対して安全な場合は「治水安全度 1/10 年」、100年に一度発生する洪水に対して安全な場合は「治水安全度 1/100 年」と表現します。

(3) 雪害に強いまちづくり

【豪雪時における体制と対応】

豪雪時においては、平時の対応に加え、道路幅員の確保などのための排雪作業が増加することから、雪堆積場を効率的に運用できる体制の整備を図るなど、国・県・関係機関と連携した取組を進めます。

【豪雪災害時における体制と対応】

豪雪災害時においては、屋根雪の処理が困難な世帯への支援や通学路等歩道の確保といった、市民からの相談・要望に迅速に対応するための雪処理体制を構築します。

また、国・県・警察などと連携した監視や対応を一層強化するとともに、必要に応じて災害対応に関係する機関への派遣・協力要請を行います。

さらに、ライフラインなどの重要な都市基盤を管理する企業や各種団体とも連携しながら、市民・事業者・行政の協働による対応を進めます。

【防災活動拠点施設等周辺の道路交通の確保】

冬期の災害発生時においても、地域住民による迅速かつ適切な避難行動や避難所運営等が自主的に行えるよう、適切な除排雪の実施により防災活動拠点施設等周辺の道路交通の確保に努めます。

また、災害発生時に防災資機材や生活必需物資を備蓄している防災活動拠点施設から物資輸送ができるよう、適切な除排雪の実施により幹線道路などの主要な路線の道路交通の確保に努めます。

【雪に強い住宅等の整備】

積雪時に大規模な地震が発生した場合に、建築物の倒壊等による人的被害の甚大化が懸念されることから、雪に強い住宅等の整備を進めるため、既存建築物への屋根融雪施設の設置や、克雪屋根（無落雪屋根）への改修、敷地内への融雪施設の設置の促進に努めます。

(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（耐震性貯水槽等）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。

また、大規模災害発生時、避難所等の防災活動拠点施設においても電源を確保するため、自家消費型の再生可能エネルギー発電設備等の導入に向けた検討を進めます。

【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。

また、災害の発生に伴う停電時においても、電源の確保が可能となる自家消費型の太陽光発電設備や蓄電池の導入を推進します。

5.4.2 関連する主な事業等

- ▷ 流雪溝施設整備事業
- ▷ 除排雪対策事業
- ▷ 宅地耐震化推進事業
- ▷ 市街地再開発事業
- ▷ 優良建築物等整備事業

5.4.3 指標 4：建築物の耐震化率の向上

【指標の算出方法】

本市内に存在する特定建築物や住宅のうち、耐震性を有するものの割合を算出します。

【目標値の説明】

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します。

表 41 指標 4：建築物の耐震化率の向上

目標とする指標	基準値	目標値 令和 24（2042）年度
	特定建築物 （市有）：令和 5（2023）年度 （民間）：令和 2（2020）年度 住宅：令和 5（2023）年度	
市有特定建築物の耐震化率	98.4%	概ね解消
住宅の耐震化率	88.7%	概ね解消
民間特定建築物の耐震化率	84.1%	概ね解消

5.5 戦略目標(5) 持続可能な都市環境の形成

5.5.1 主な取組

(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

【持続可能なまちづくり】

都市機能の立地の促進を図るとともに、既存ストックの有効活用を図ることにより、財政面及び経済面において持続可能なまちづくりを推進します。

【日常生活の利便性向上】

日常生活に必要な都市機能の維持や利用環境の向上を図るとともに、地区の特性に応じた高次な都市機能の立地の促進により、日常生活が便利なまちづくりを推進します。

【施設の効率的管理と有効活用】

空きスペースの活用による施設の複合化や省エネルギー設備の導入などにより、効率的な施設管理体制の構築を図ります。

(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

【住宅市場の活性化】

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を促進させるとともに、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整備に努めます。

【若年・子育て世代が安心して暮らせる環境づくり】

地域で子どもを育む環境の整備や、子育て支援策と連携した子どもにとって安全・安心なまちづくりに向けた検討を進めます。

【住み替え支援の促進】

空き家をはじめとする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替えを促進します。

【住宅関連情報の提供】

住まいに関する情報が容易に収集できるよう、青森県及び関係機関との連携強化による住宅セーフティネット機能の充実を図るとともに、住生活に関わる住宅相談窓口や市ホームページなどを通じて、住宅関連情報を提供します。

【空家等の適切な管理と利活用促進】

周辺的生活環境に悪影響をもたらしている空家等の所有者等に対し、自主的な管理を促すため、管理依頼文書を送付し、将来的に特定空家等となることを予防するとともに、利活用可能な空家等の所有者に対し、空き家・空き地バンク制度のパンフレットを送付する等、物件登録に向け働きかけます。

(3) 道路等都市基盤施設の適切な維持管理

【計画型の維持管理の推進】

これまでの都市基盤施設の維持管理は、「傷んでから直す又は作り替える」という事後対策的なものでしたが、「傷む前に直して、できる限り長く使う」という予防保全的な考え方に基づく維持管理への転換を促進し、将来にわたるライフサイクルコストの最小化を目指します。

【維持更新費用の削減】

「いつ、どの都市基盤施設に、どのような対策が必要か」をアセットマネジメント³によりの確に把握し、都市基盤施設の長寿命化を図ることにより、将来にわたる維持更新費用の大幅な削減を目指します。

また、定期点検結果や補修工事等の履歴は、アセットマネジメントにおける重要な情報であることから、適切な方法により記録・管理します。

(4) 未整備の都市計画道路等の見直し

【道路整備における選択と集中】

長期間未整備の都市計画道路等については、「道路ネットワーク上重要な路線であるか」「代替路線の有無」「事業実現性の有無」などにに基づき、随時検証を行います。

道路ネットワーク上重要な路線については、効果的・効率的な整備を推進することとし、見直し候補となった路線については、関係機関等との調整など具体的な見直し検討を進め、計画継続・計画変更・廃止を見極めていくこととします。

³ アセットマネジメントとは、都市基盤施設を資産としてとらえ、施設全体の状態を定量的に把握・評価することにより中長期的な予測を行うとともに、予算的制約の下で、どのような対策をどの時点で行うのが最適であるのかを決定する総合的な管理手法のことです。

5.5.2 関連する主な事業等

- ▷ 青森市空き家・空き地バンク事業
- ▷ 住宅セーフティネット推進事業

5.5.3 指標 5：都市計画道路整備率

【指標の算出方法】

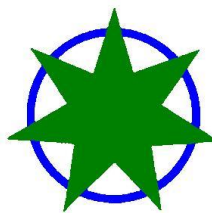
都市計画道路整備済延長を、同計画延長で除して算出します。

【目標値の説明】

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することを目標として設定します。

表 42 指標 5：都市計画道路整備率

目標とする指標	基準値 令和 5（2023）年度	目標値 令和 24（2042）年度
都市計画道路整備率	69.1%	70.0%



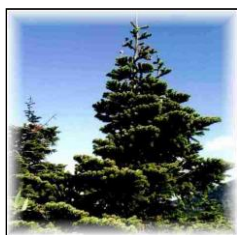
青森市民憲章

わたくしたちは、青い空、青い海、青い森にいだかれ、悠久の歴史と香り高い文化と伝統に満ちた青森市の市民です。

わたくしたちは、郷土あおもりを心から愛し、夢と希望にあふれたしあわせなまちとするためこの憲章を定めます。

- 1 自然をたいせつにし
美しいまちにしましょう
- 1 元気に働き
活気のある豊かなまちにしましょう
- 1 たがいに助け合い
あたたかいまちにしましょう
- 1 笑顔でふれあい
明るく平和なまちにしましょう
- 1 楽しく学び
いきがいをを感じるまちにしましょう

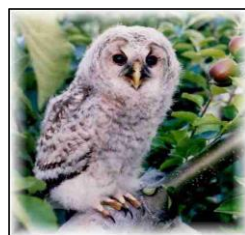
平成 17 年 4 月 27 日制定



市の木
【あもりとどまつ】



市の花
【はまなすの花】



市の鳥
【ふくろう】



市の昆虫
【ホタル】

青森市立地適正化計画

発行年月日	平成30年3月 (第1回変更 平成31年3月) (第2回変更 令和 2年3月) (第3回変更 令和 7年3月)
編集・発行	青森市都市整備部都市政策課
住 所	〒030-8555 青森市中央一丁目22番5号
電話番号	017(752)7977
FAX番号	017(752)9011
HPアドレス	https://www.city.aomori.aomori.jp