

青森市立地適正化計画 (素案)

令和 年 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 計画の位置づけ	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	79
4.1 基本的な考え方	80
4.2 対象とする災害リスク等	81
4.3 災害リスク分析	97
4.4 防災まちづくりの方向性	116
4.5 防災指針に基づく取組及びスケジュール	122
第5章 実現化方策	123
5.1 戦略目標(1) 都市機能と居住の適正配置	125
5.2 戦略目標(2) 交通網を活用した都市環境の形成	129
5.3 戦略目標(3) 自然と調和した快適な都市環境の形成	132
5.4 戦略目標(4) 災害に備えた都市環境の形成	135
5.5 戦略目標(5) 持続可能な都市環境の形成	140

< 章 目 次 >

1 計画改定の背景・目的	2
2 計画の対象区域	3
3 計画の位置づけ	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、雄大な自然環境に恵まれています。

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 年の青森大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、郊外部への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。

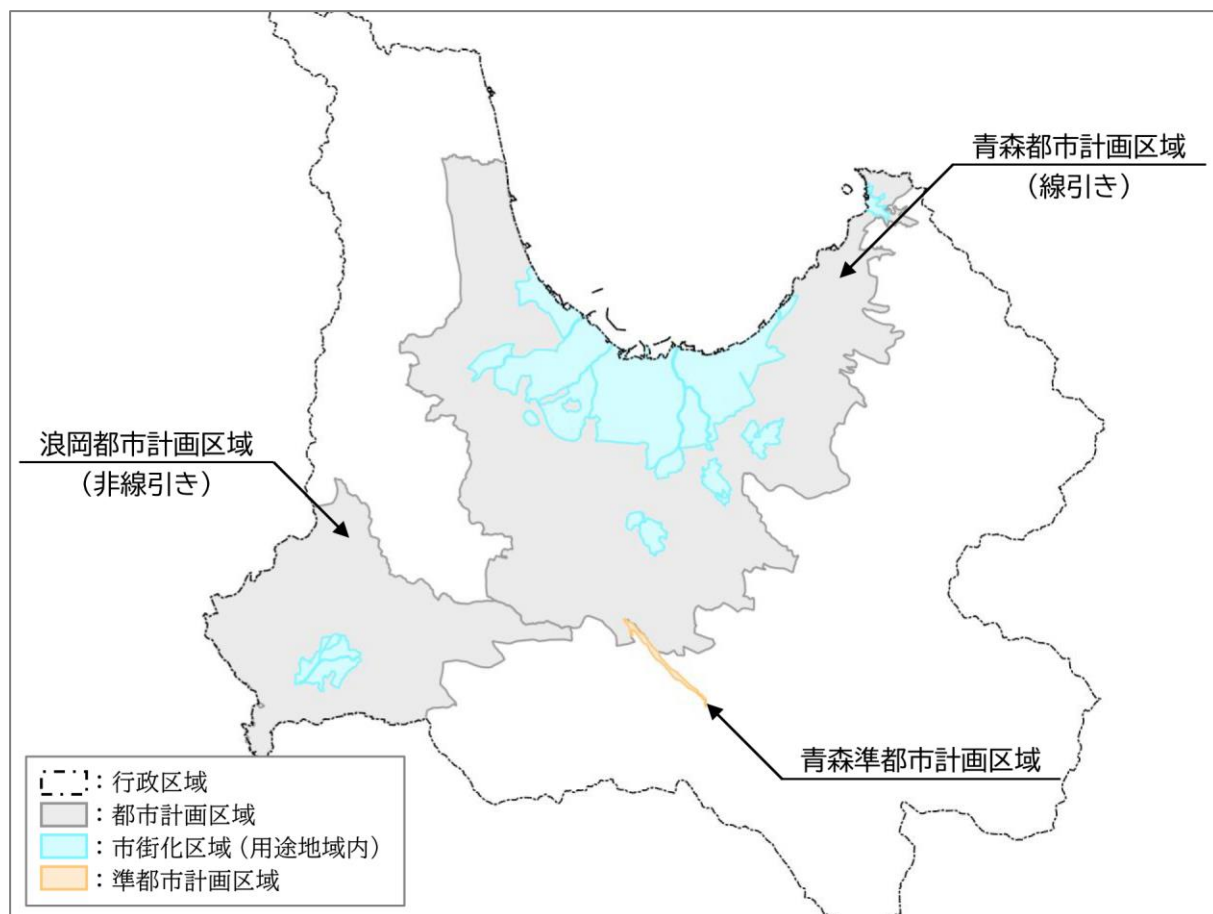


図 1 対象区域

表 1 対象区域の面積

名称	面積 (ha)		
	都市計画区域	市街化区域 (用途地域)	市街化調整区域 (用途地域の指定のない区域)
青森都市計画区域	23,774	5,011	18,763
浪岡都市計画区域	7,744	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 計画の位置づけ

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）

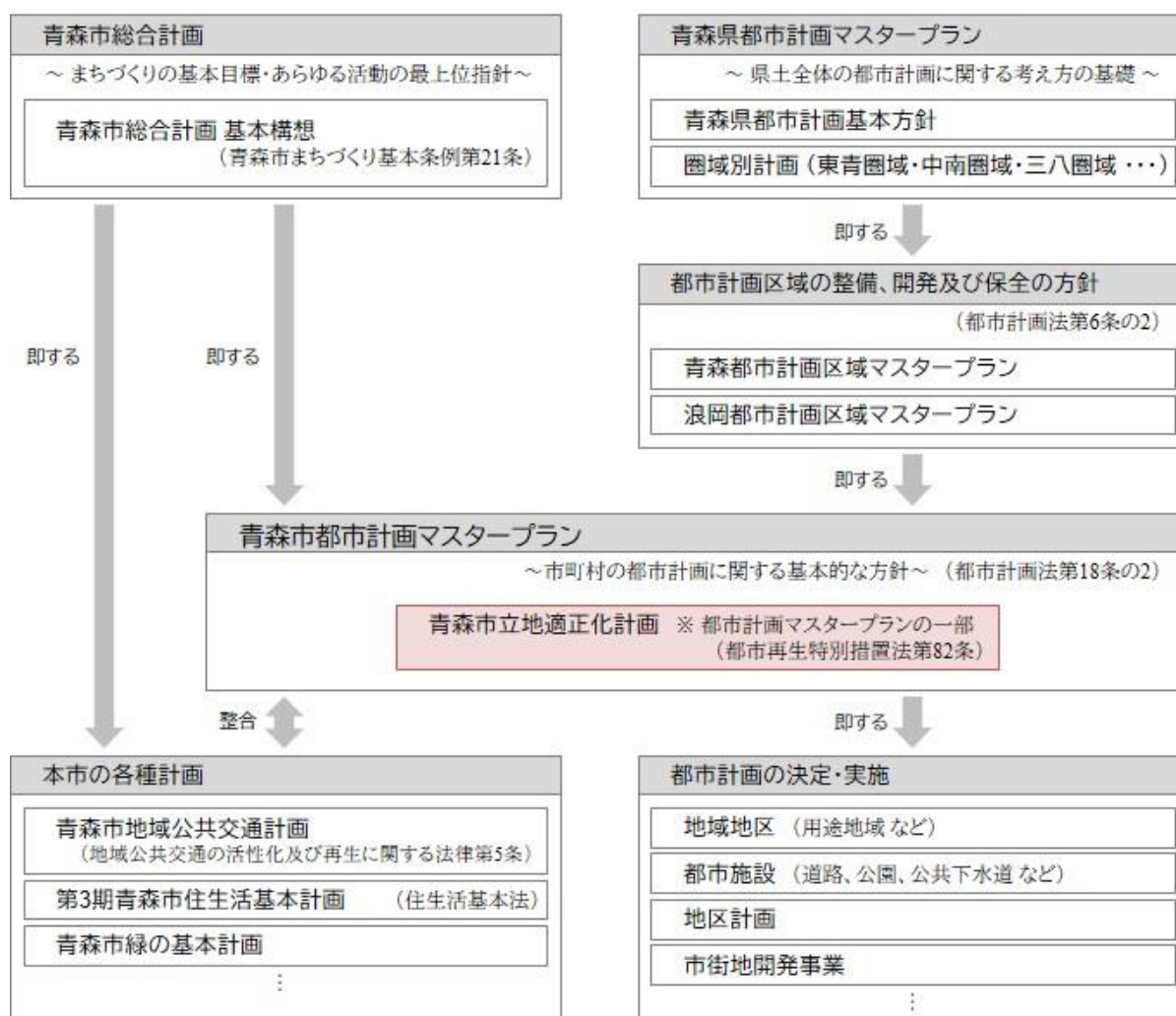


図 2 計画の位置づけ

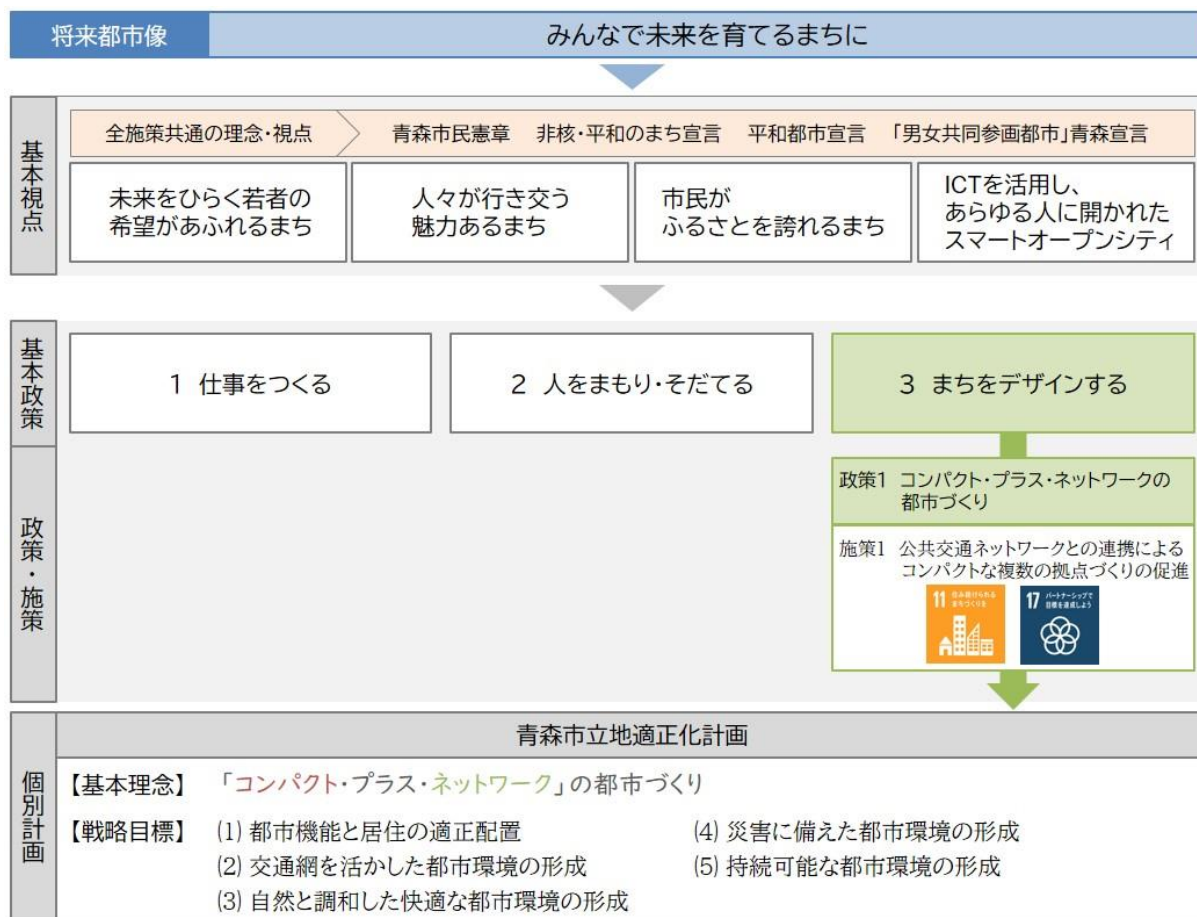


図 3 青森市総合計画との関連図

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

本計画は、都市計画マスタープランと整合を図り、令和 6 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。

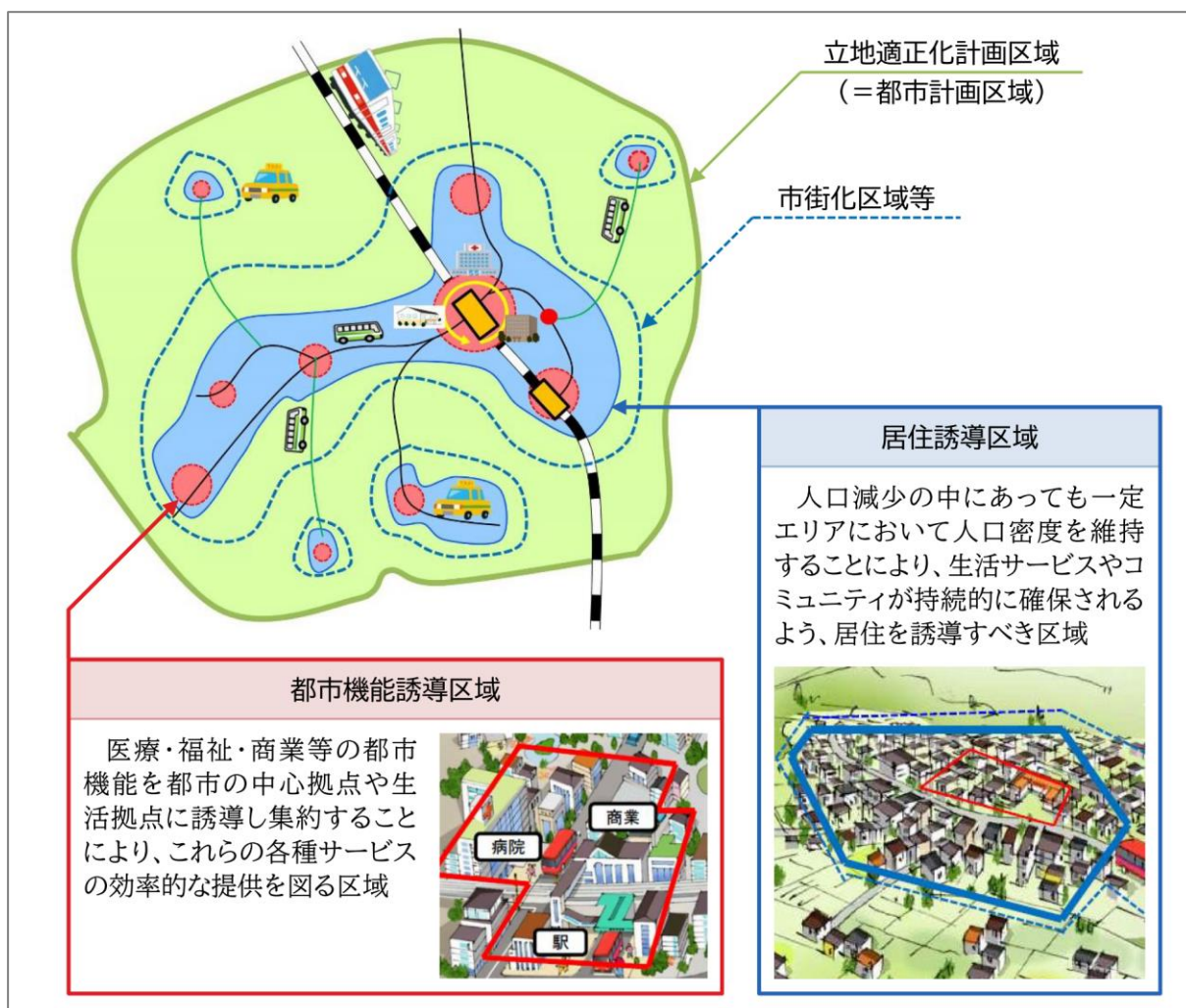


図 5 立地適正化計画の概要

※ 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 ですが、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)

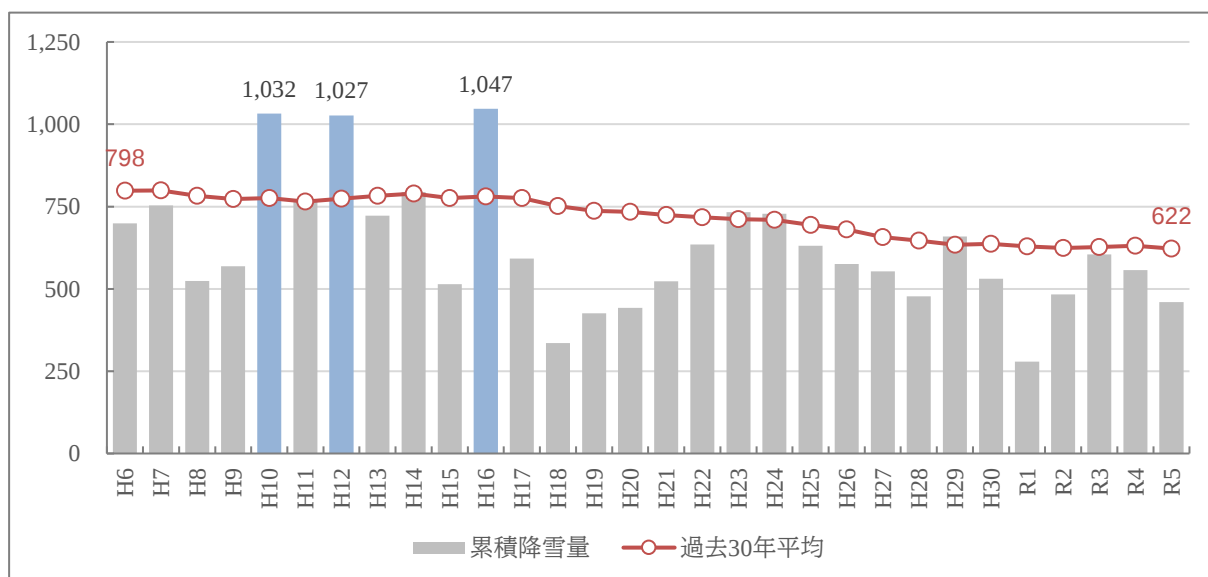


図 6 累積降雪量の推移

※ 上図は気象庁資料を基に年度ごとに集計して作成

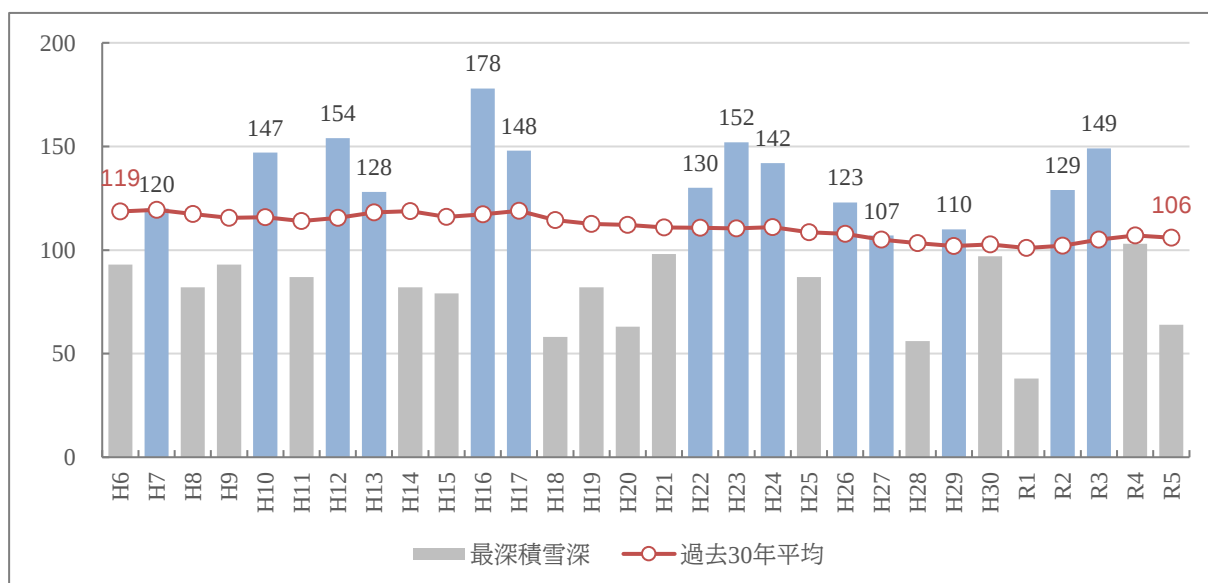


図 7 最大積雪深の推移

※ 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) 人口の推移

人口減少及び少子高齢化が進行し、本市の総人口は、令和2年の275千人から令和32年には174千人まで減少する見込みです。

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14.1%でしたが、これ以降増加傾向にあり、令和2年は31.9%、令和32年には47.7%となる見込みで本市人口の概ね2人に1人が65歳以上の高齢者になる見込みです。

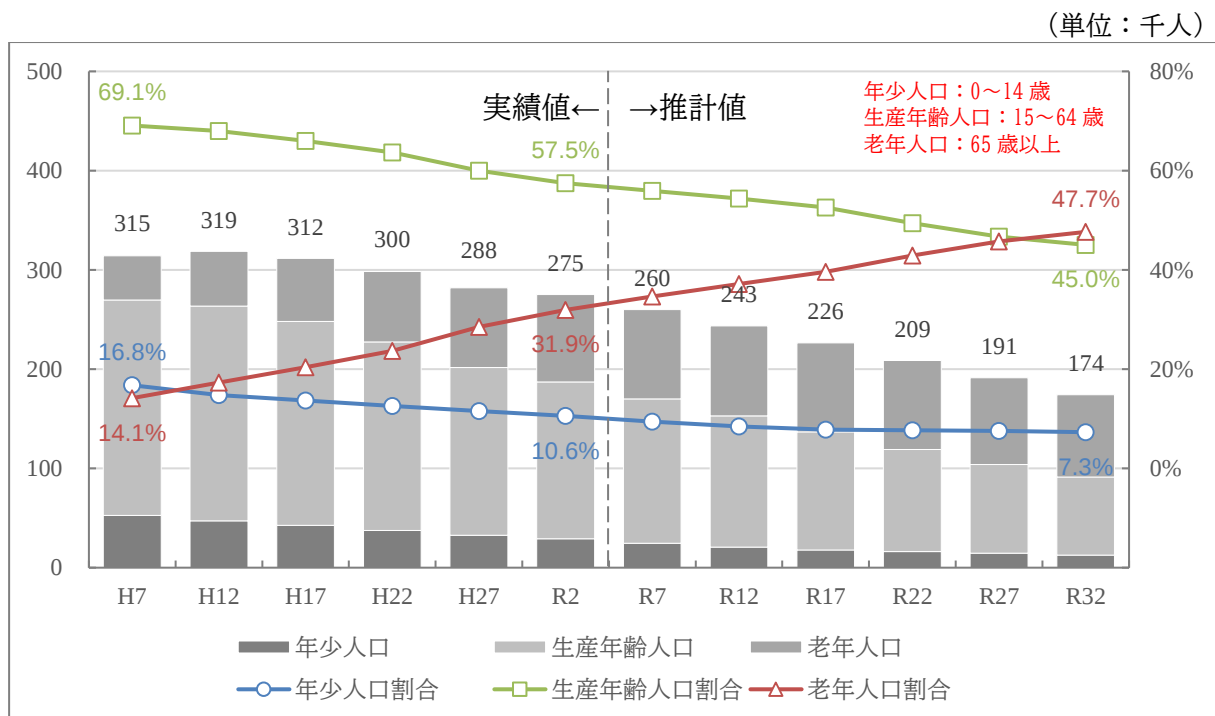


図8 総人口・年齢3区分別人口の推移（実績）と将来推計

※ 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。

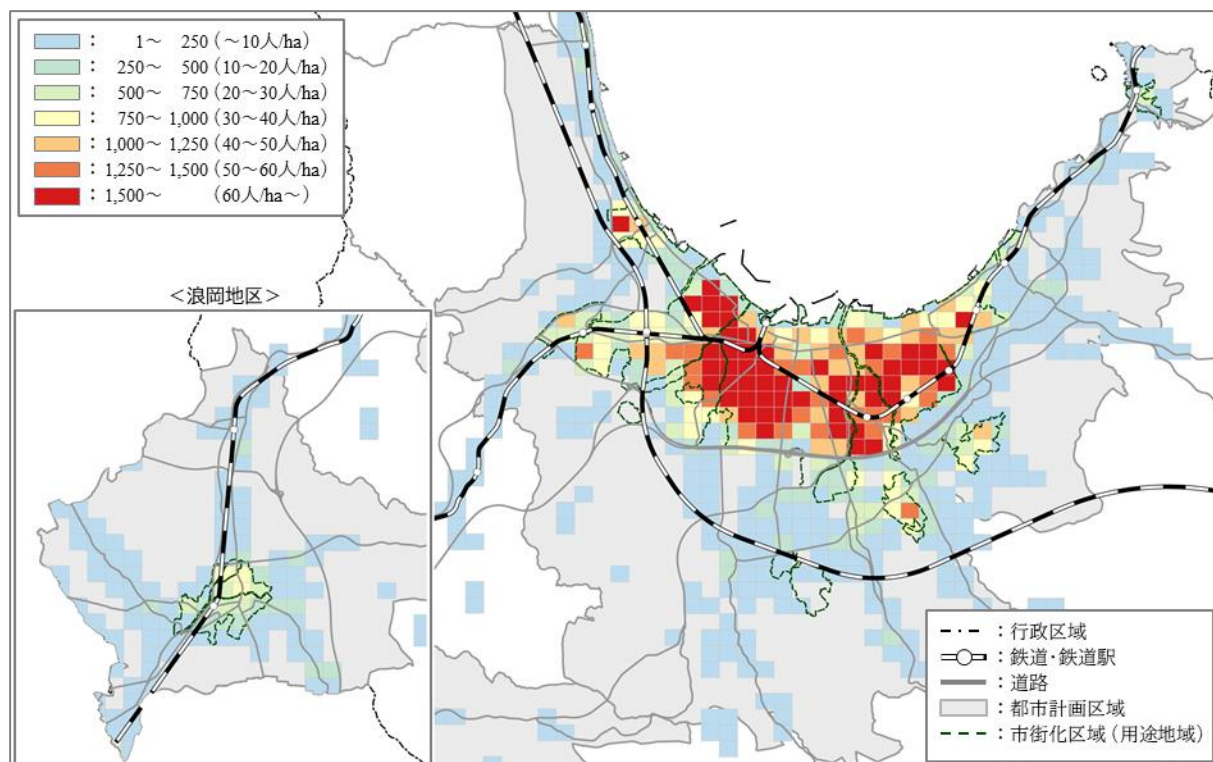


図 9 500m メッシュごとの総人口分布（令和2年）

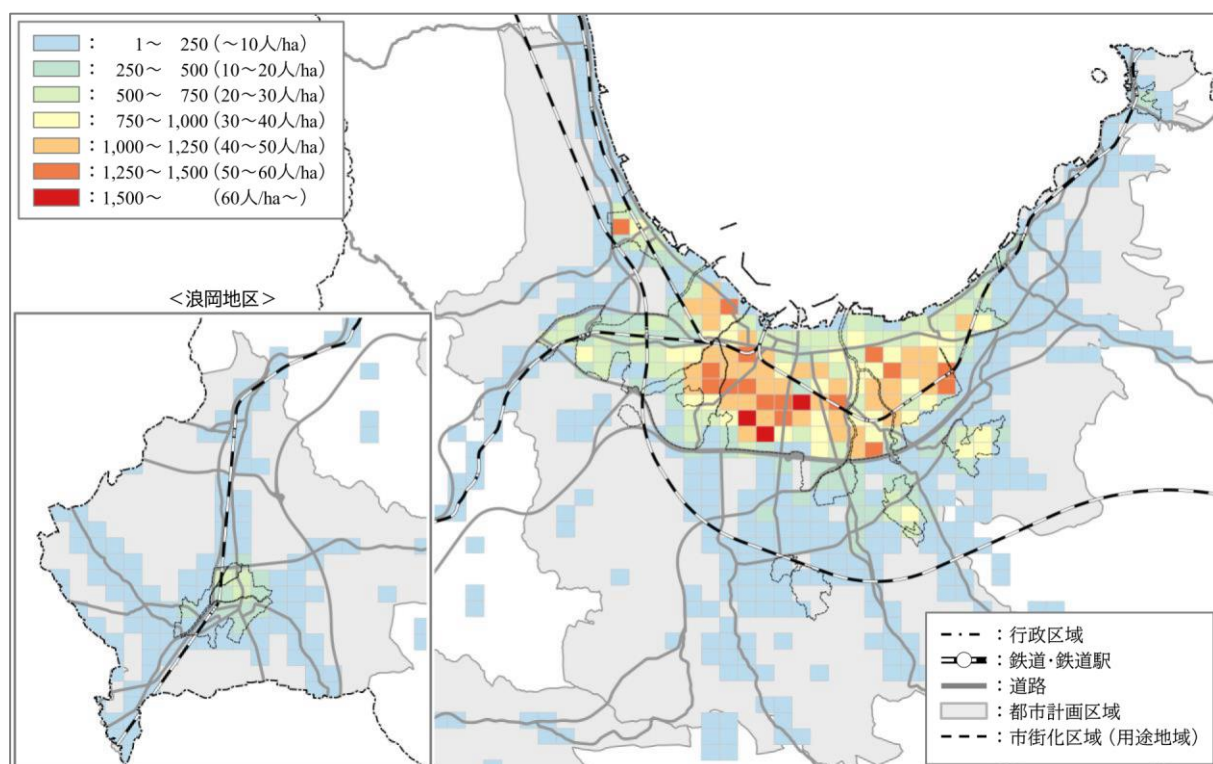


図 10 500m メッシュごとの総人口分布（令和32年）

※ 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年においては全体の8割を占めています。

(単位：千人)

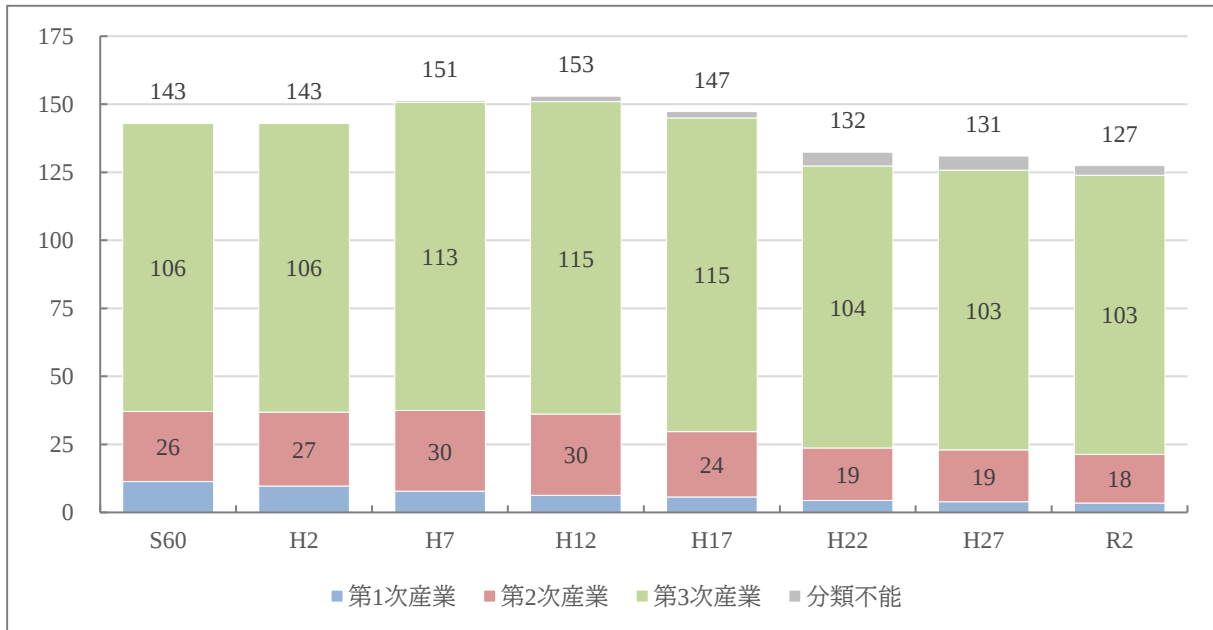


図 11 産業別就業人口の推移

※ 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)

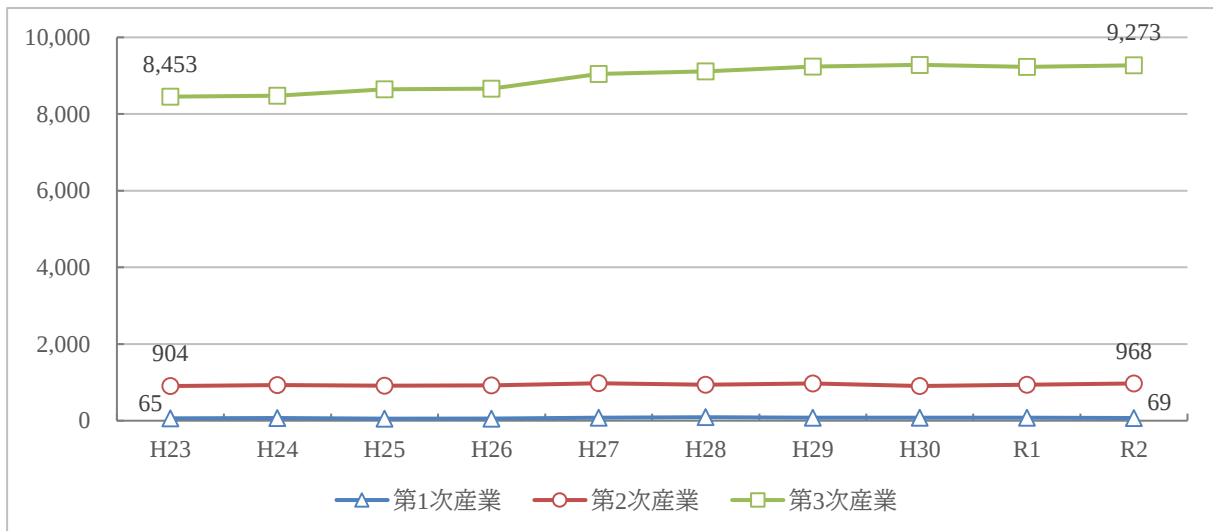


図 12 産業別総生産額の推移

※ 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。

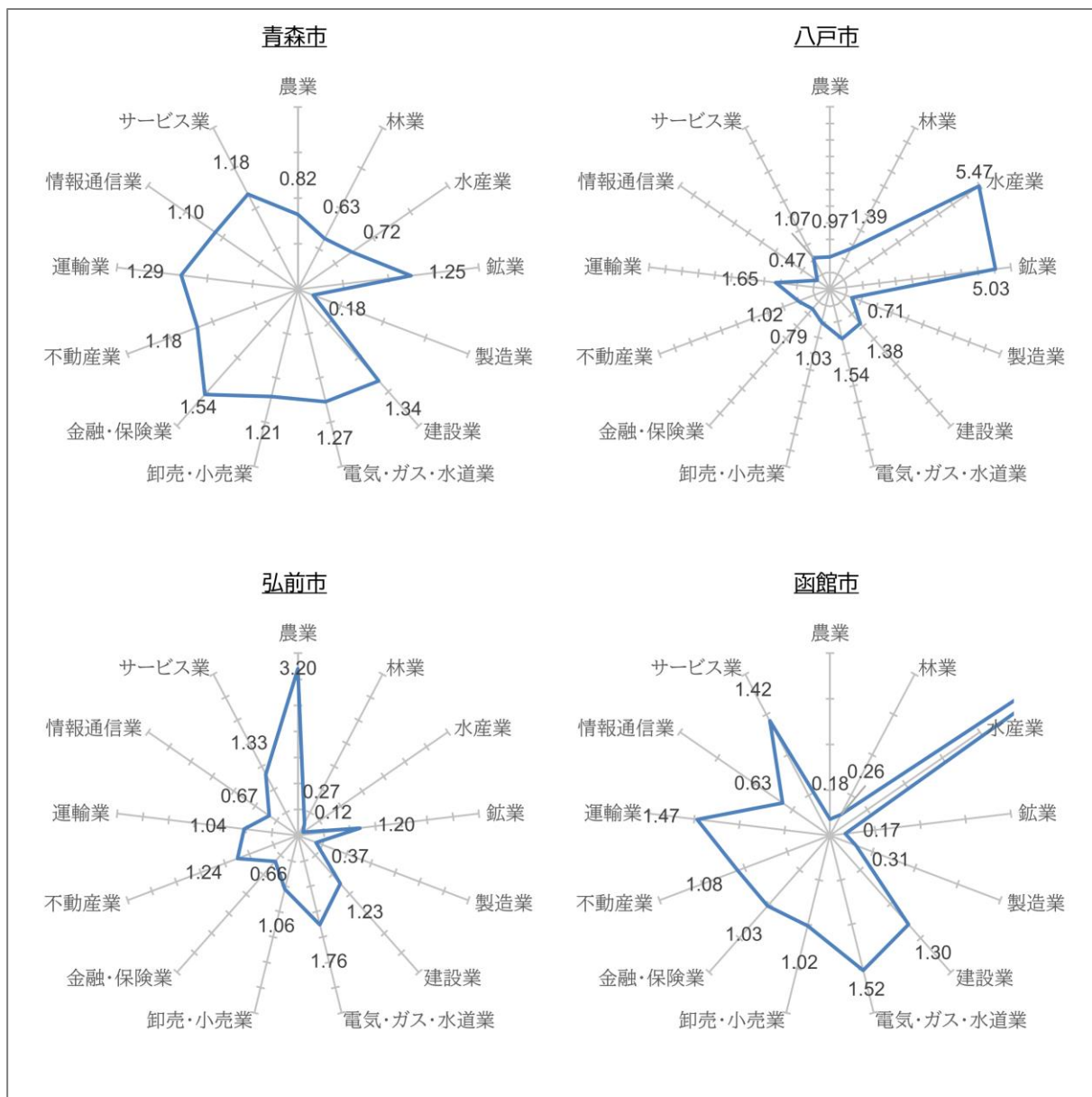


図 13 青森市・弘前市・八戸市・函館市の産業活動特化係数

※ 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、青森市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。

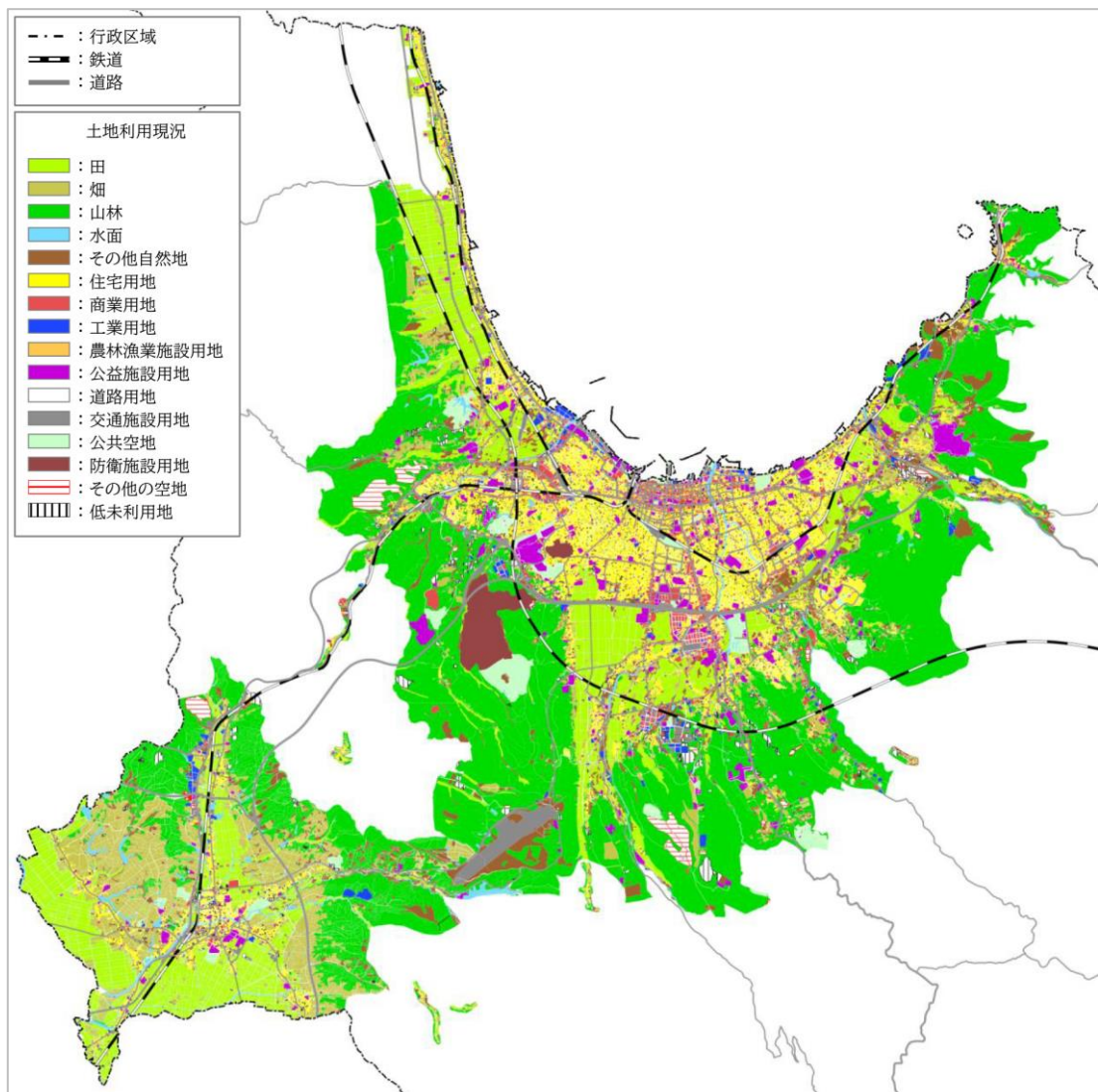


図 14 土地利用の現状

※ 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>

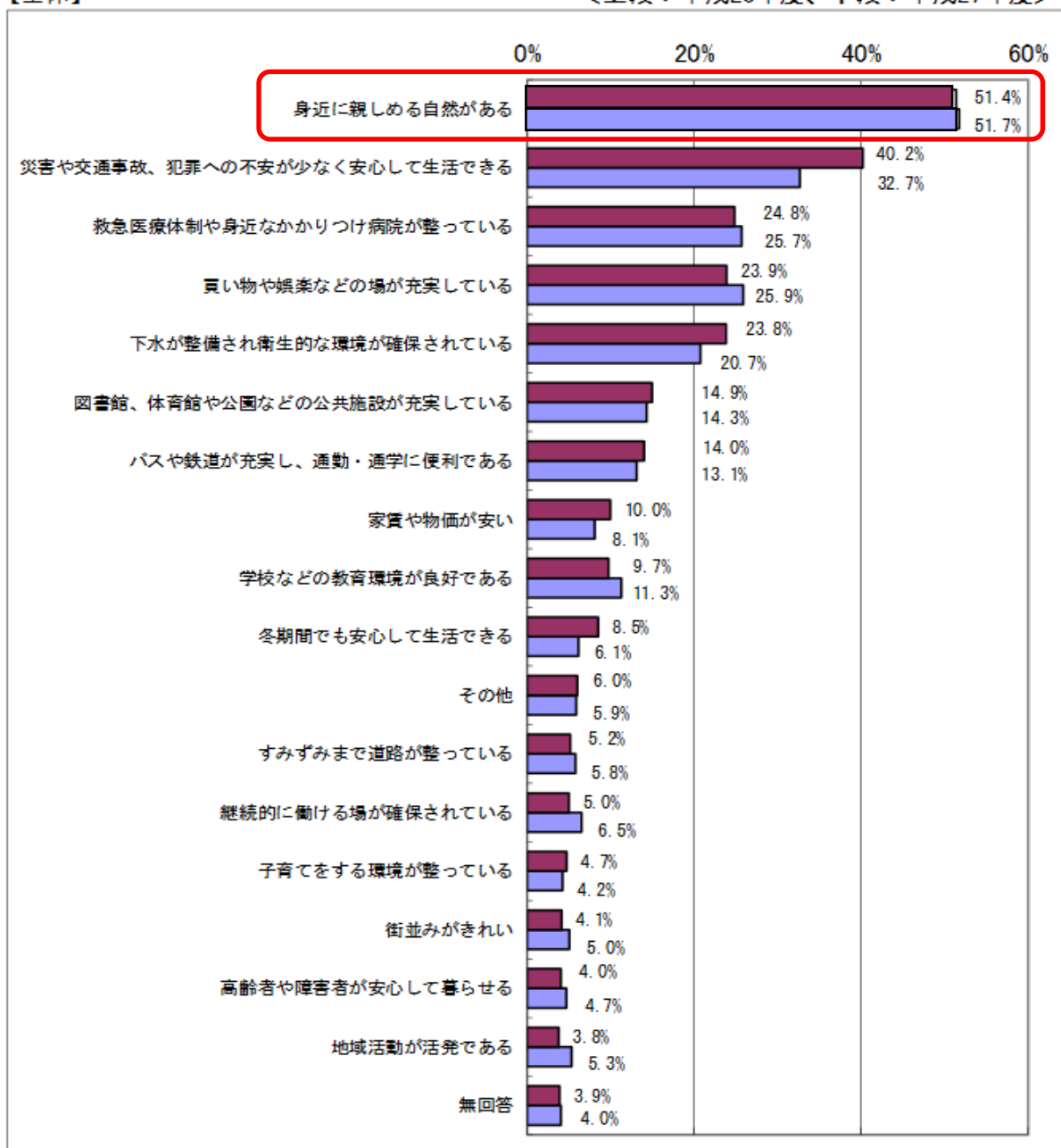


図 15 青森市が住みやすいと感じる理由

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%

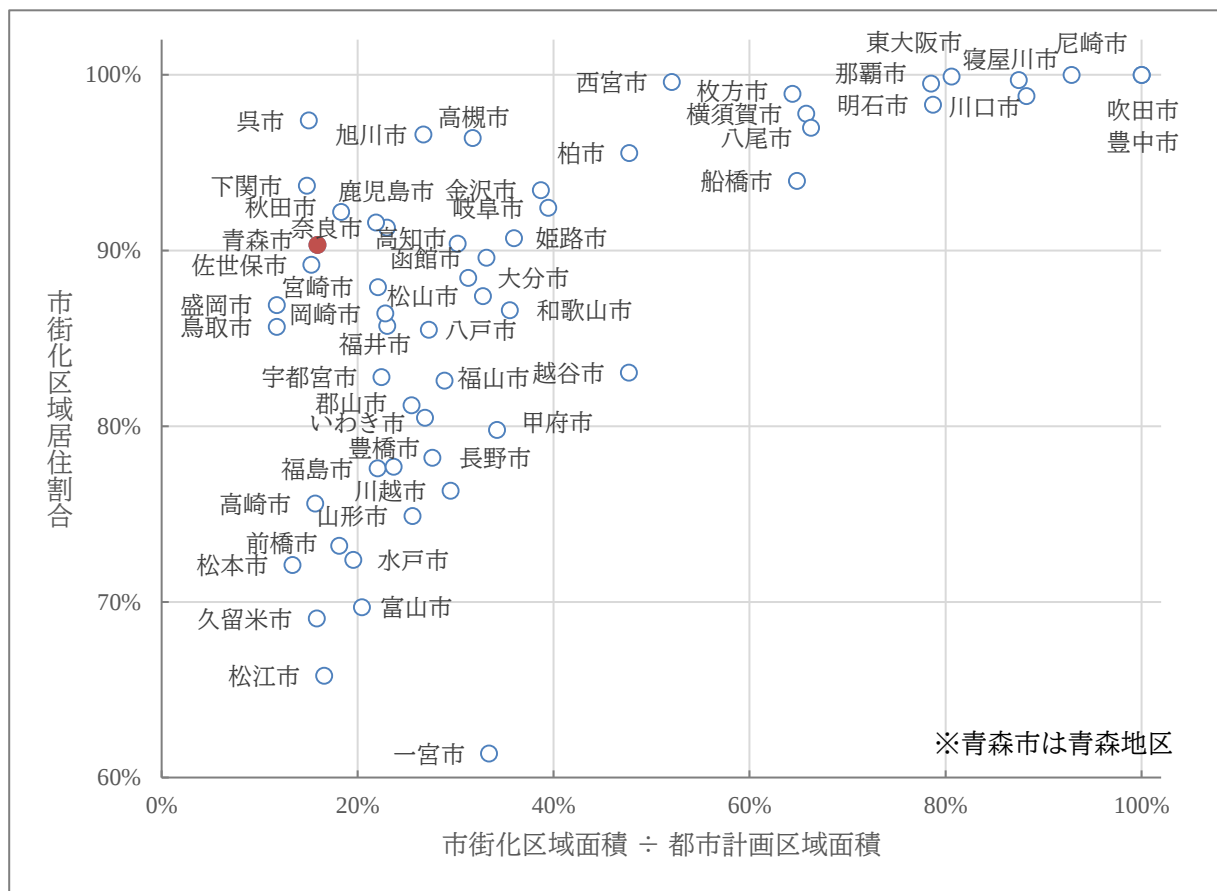


図 16 中核市の市街化区域居住割合と市街化区域面積割合

※ 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 用途地域指定区域面積と用途地域指定区域人口の割合（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）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。

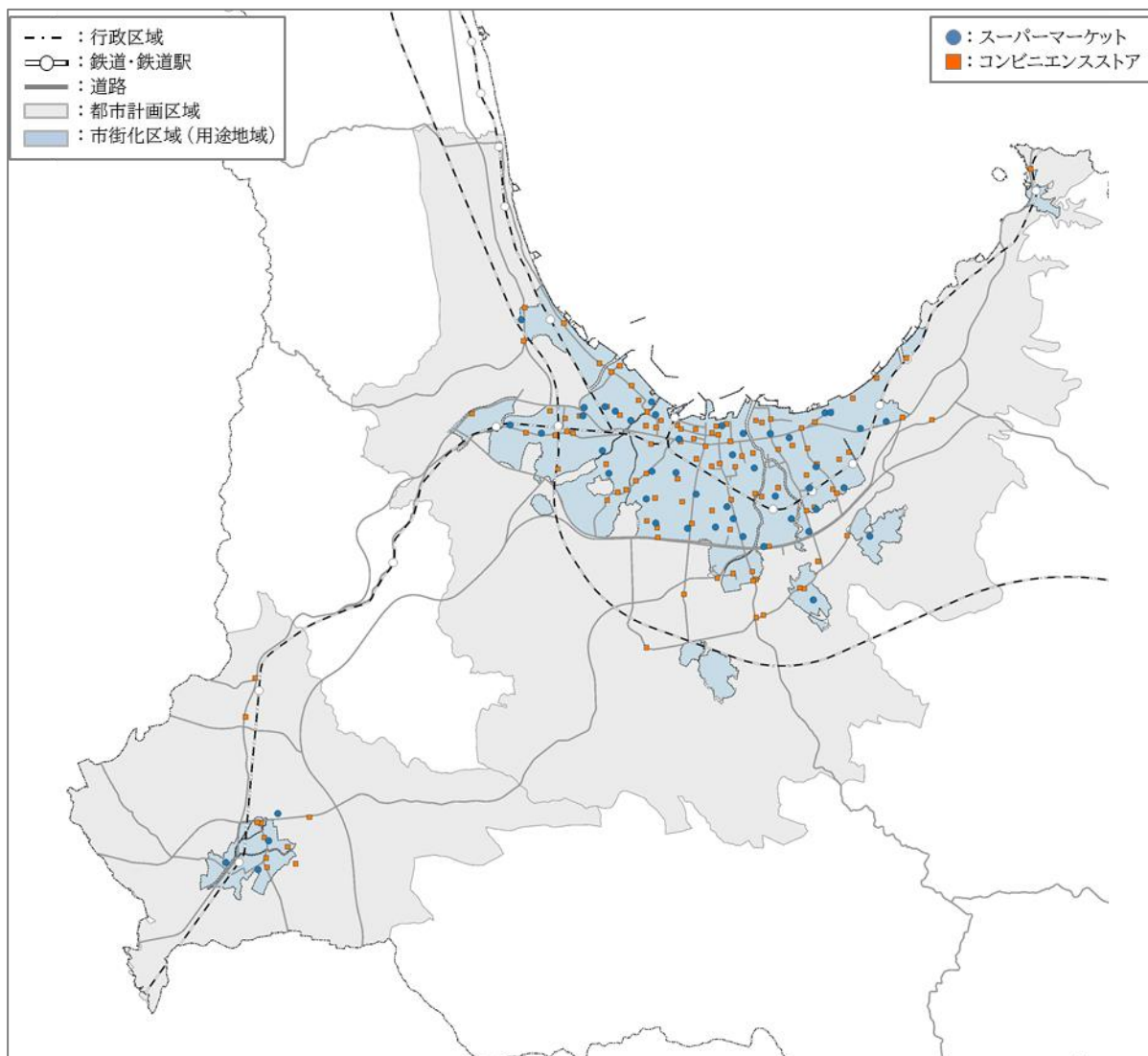


図 17 分布状況：商業施設

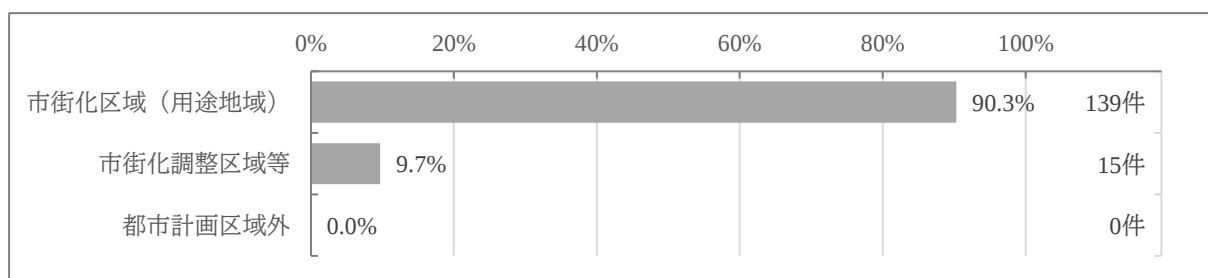


図 18 立地状況：商業施設

※ 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）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。

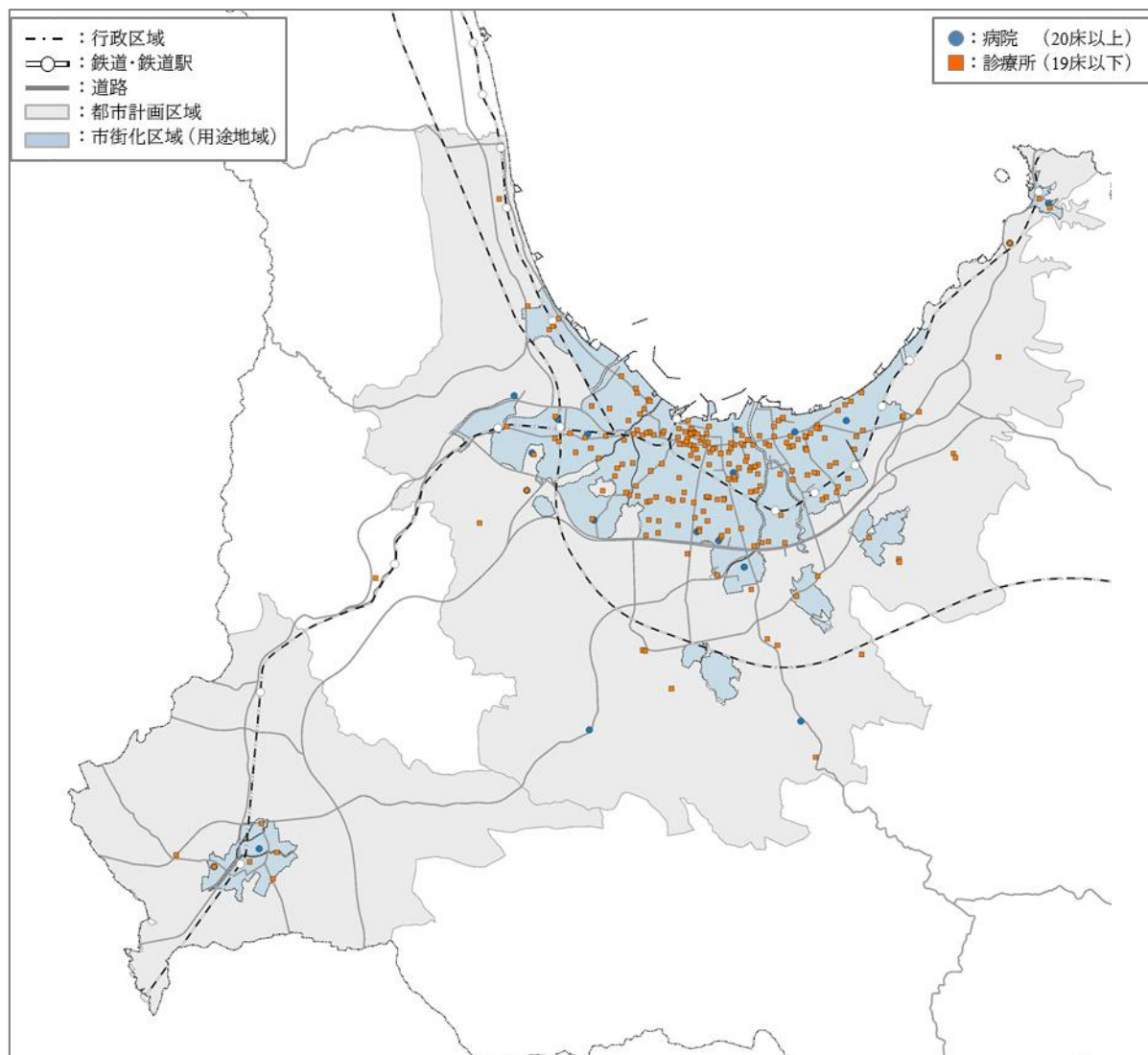


図 19 分布状況：医療施設

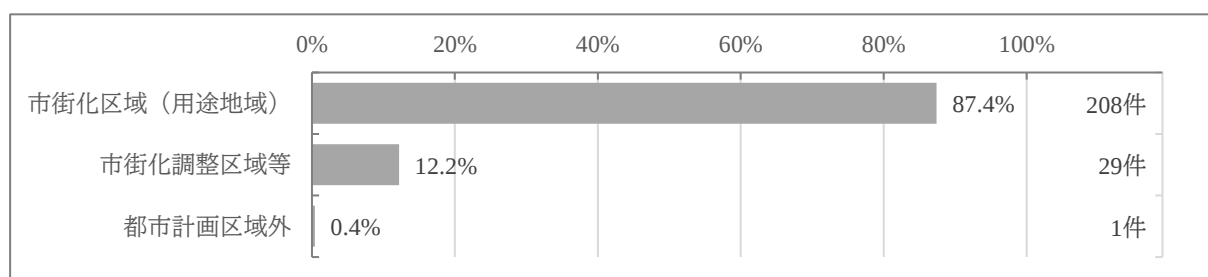


図 20 立地状況：医療施設

※ 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。

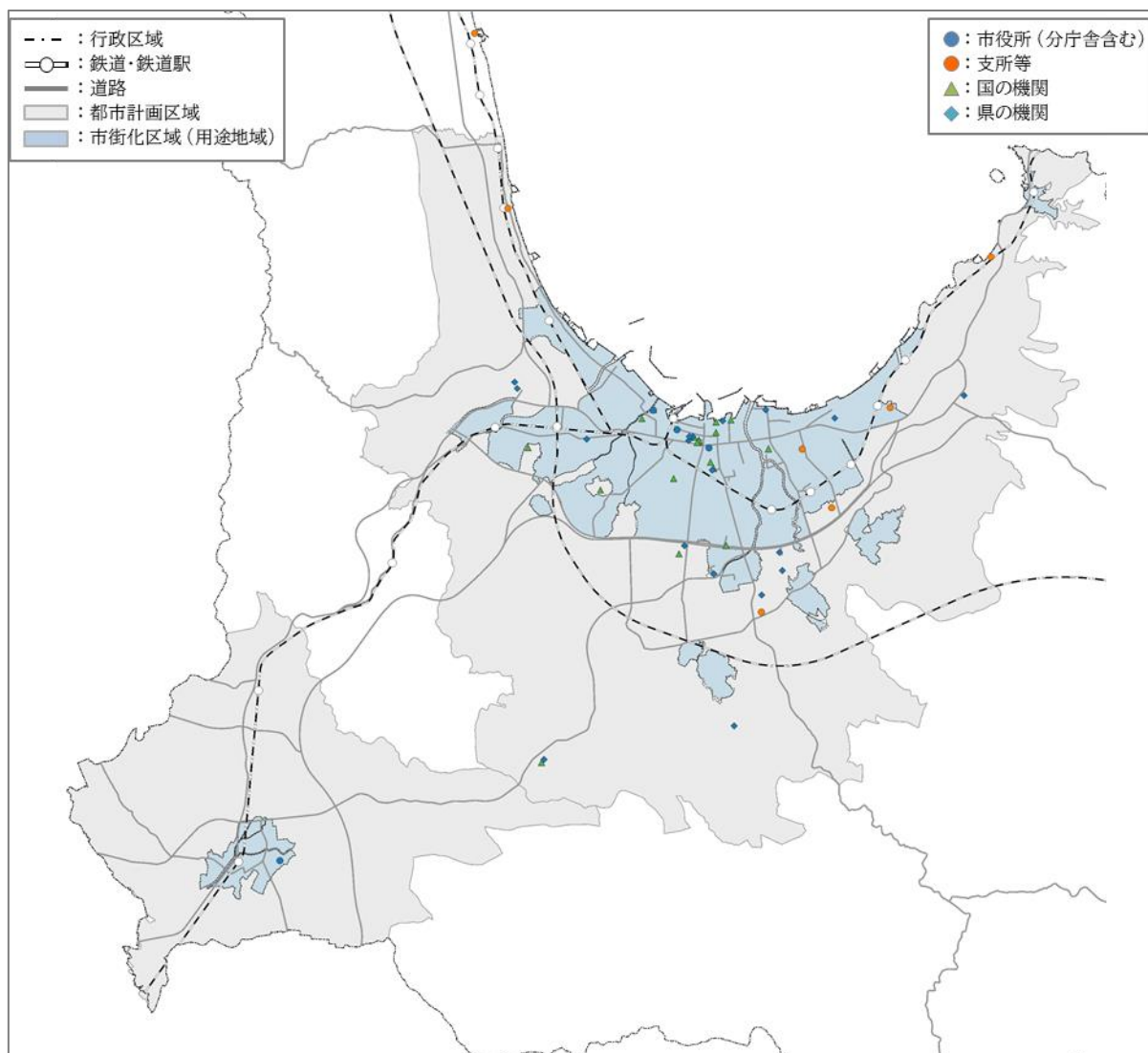


図 21 分布状況：行政施設

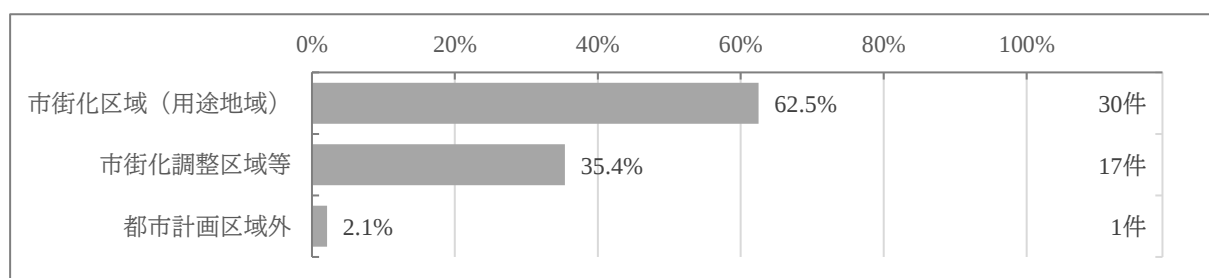


図 22 立地状況：行政施設

※ 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）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。

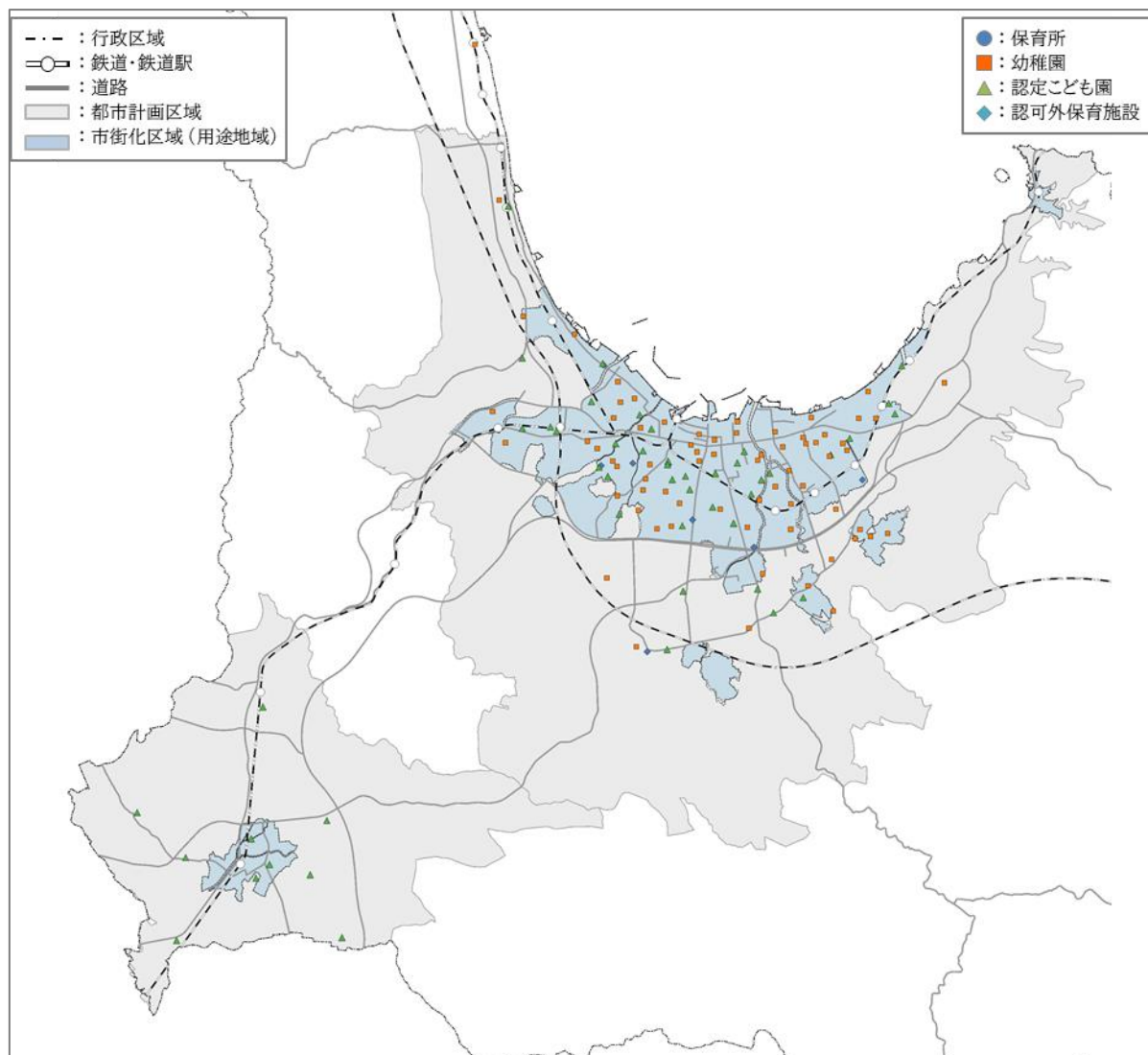


図 23 分布状況：子育て施設

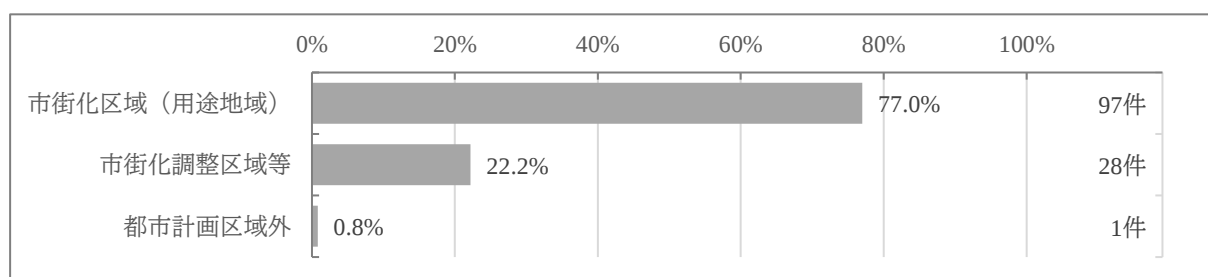


図 24 立地状況：子育て施設

※ 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。

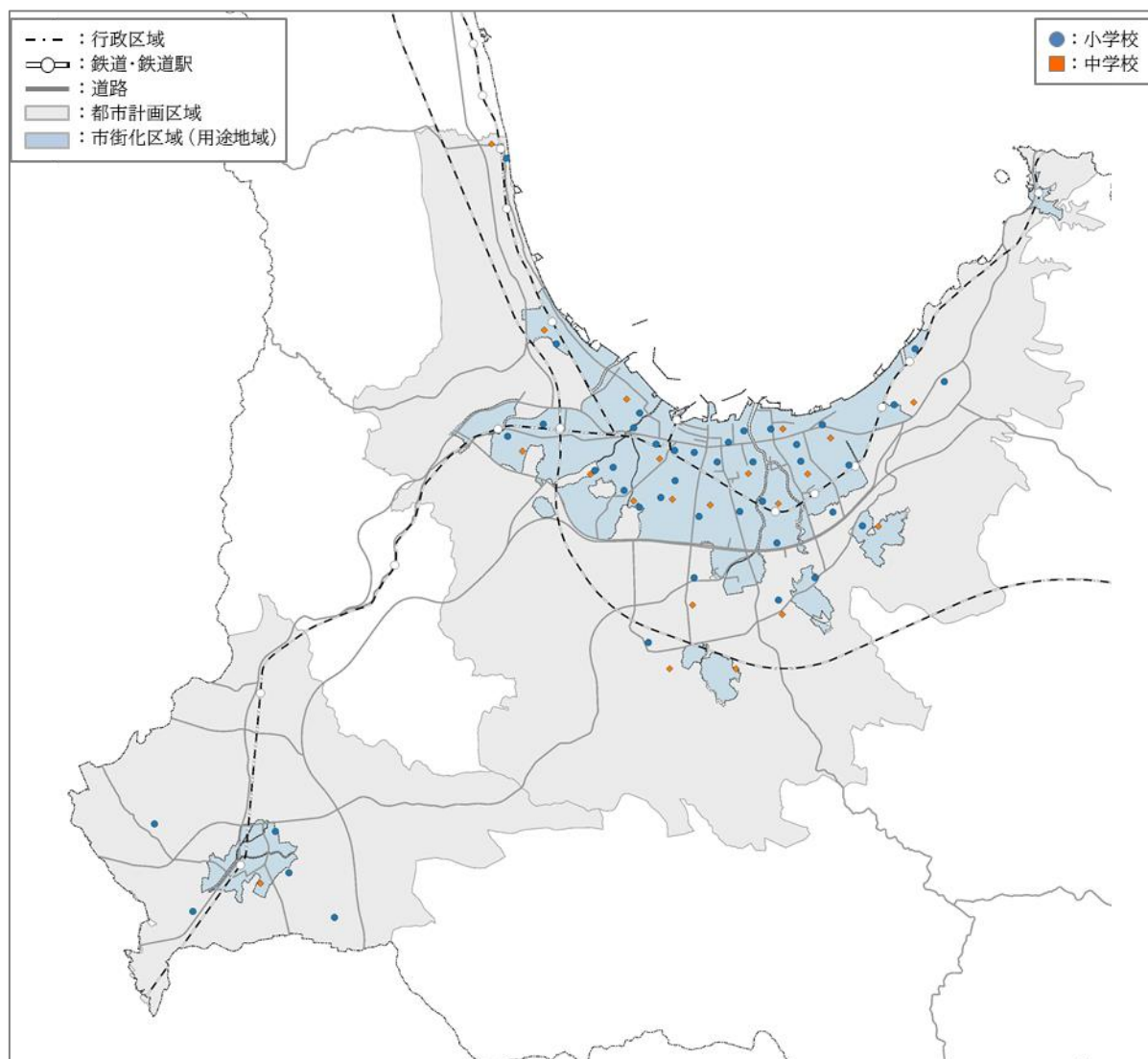


図 25 分布状況：教育施設

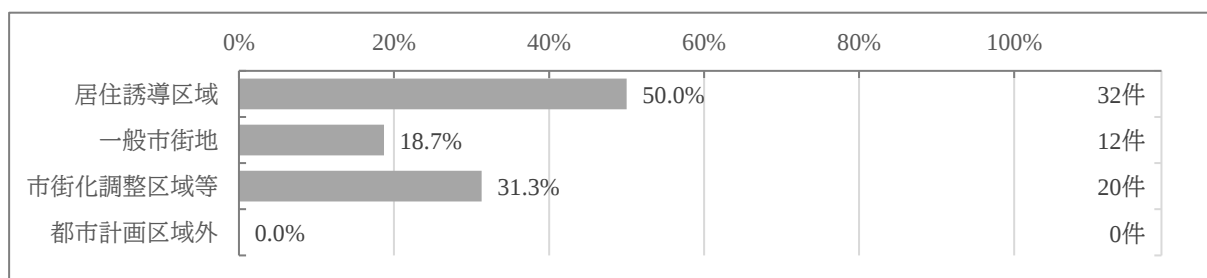


図 26 立地状況：教育施設

※ 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）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。

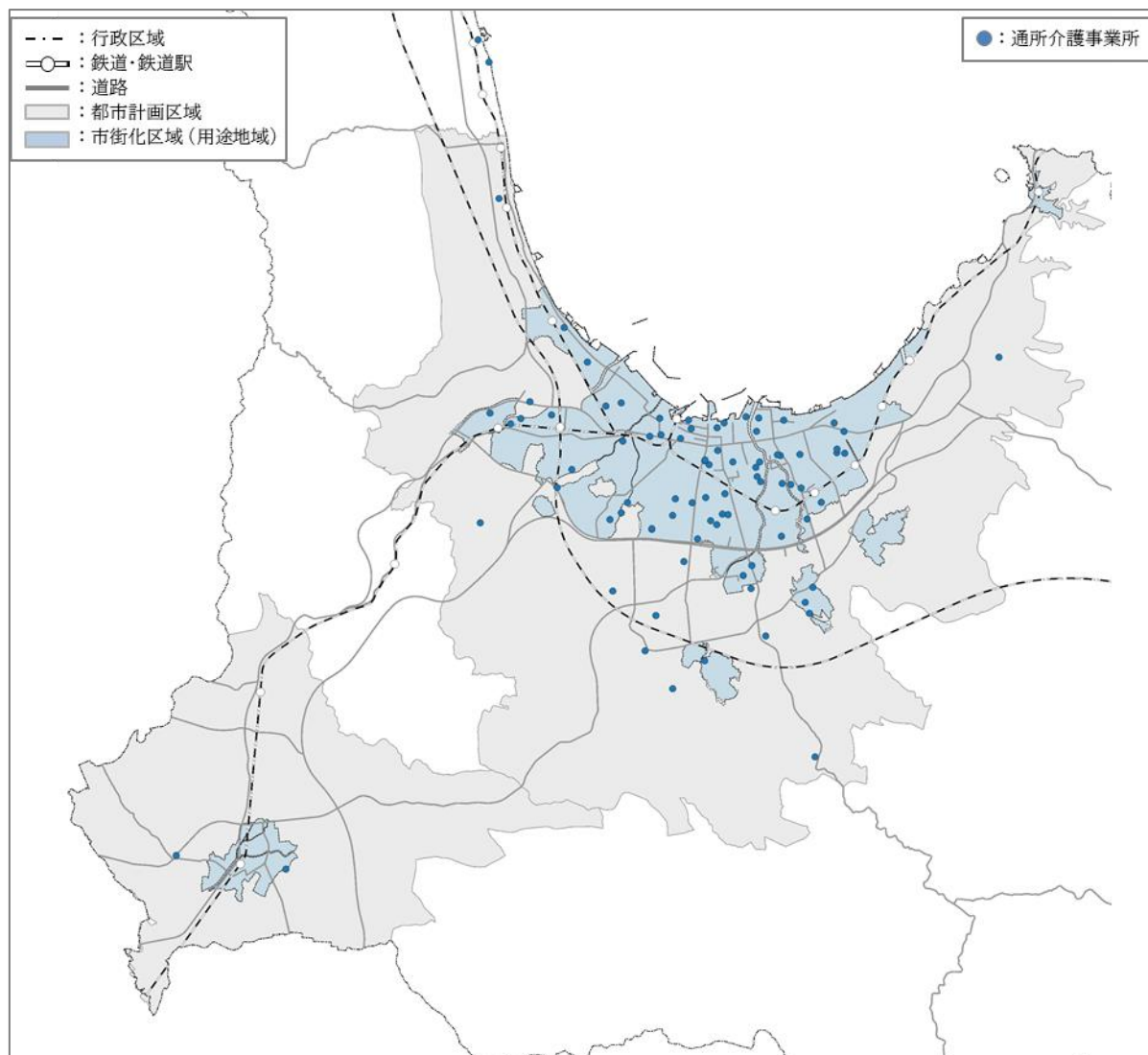


図 27 分布状況：福祉施設

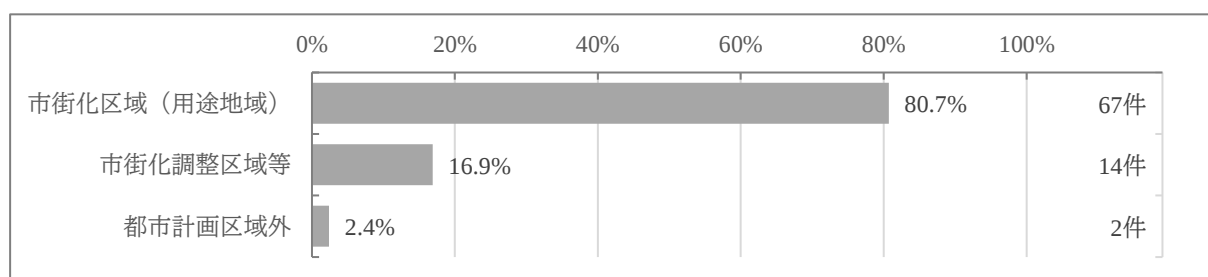


図 28 立地状況：福祉施設

※ 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。

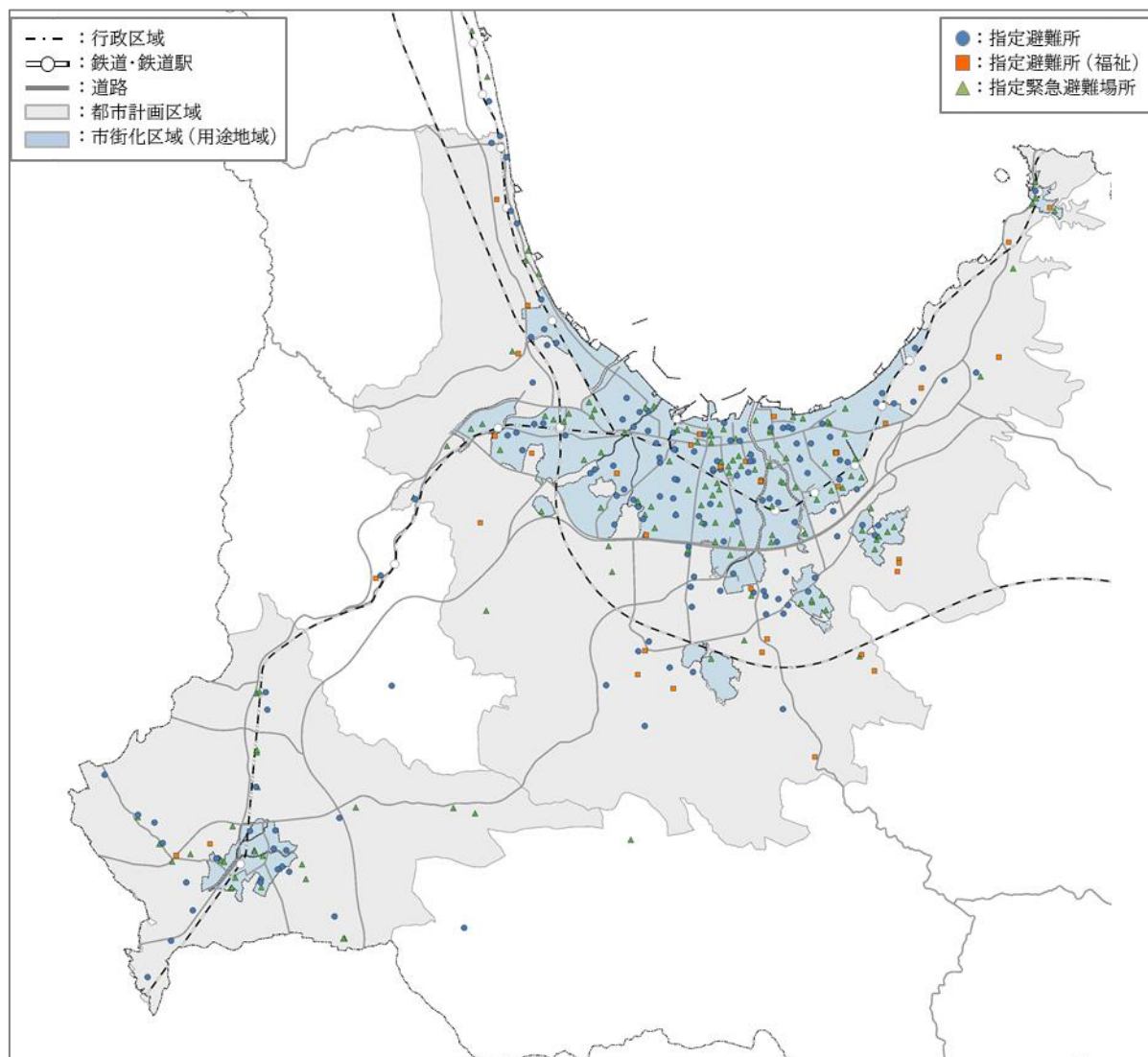


図 29 分布状況：指定避難所

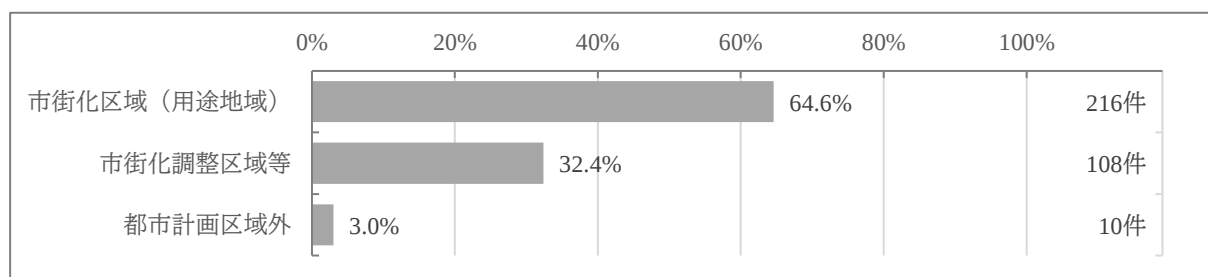


図 30 立地状況：指定避難所

※ 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。

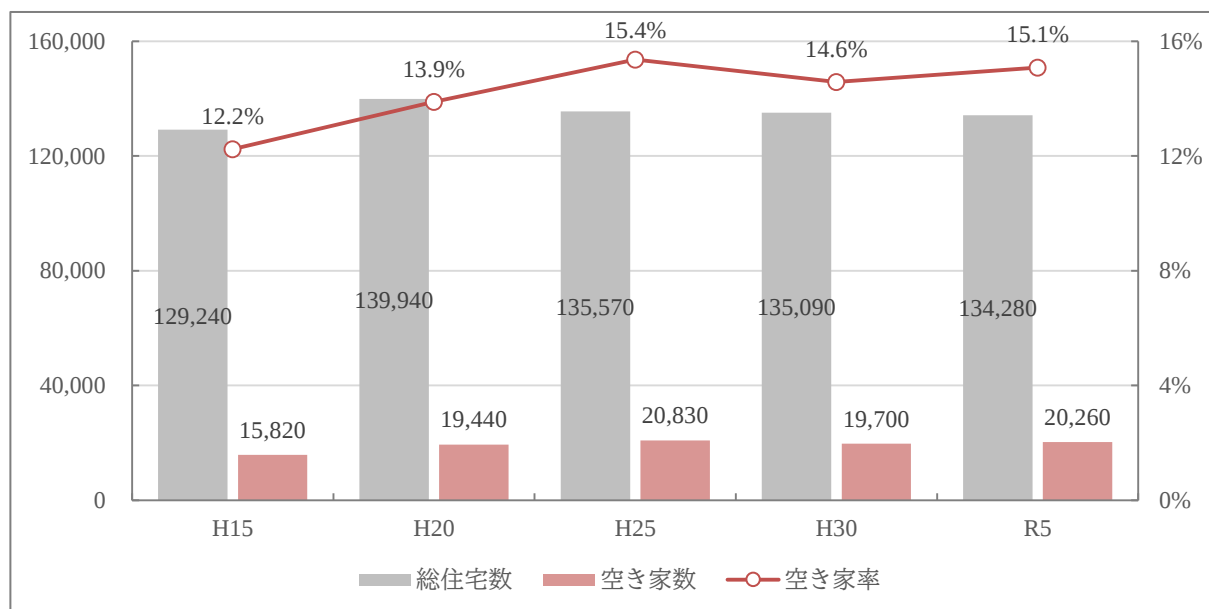


図 31 青森市の総住宅数、空家数及び空家率

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。

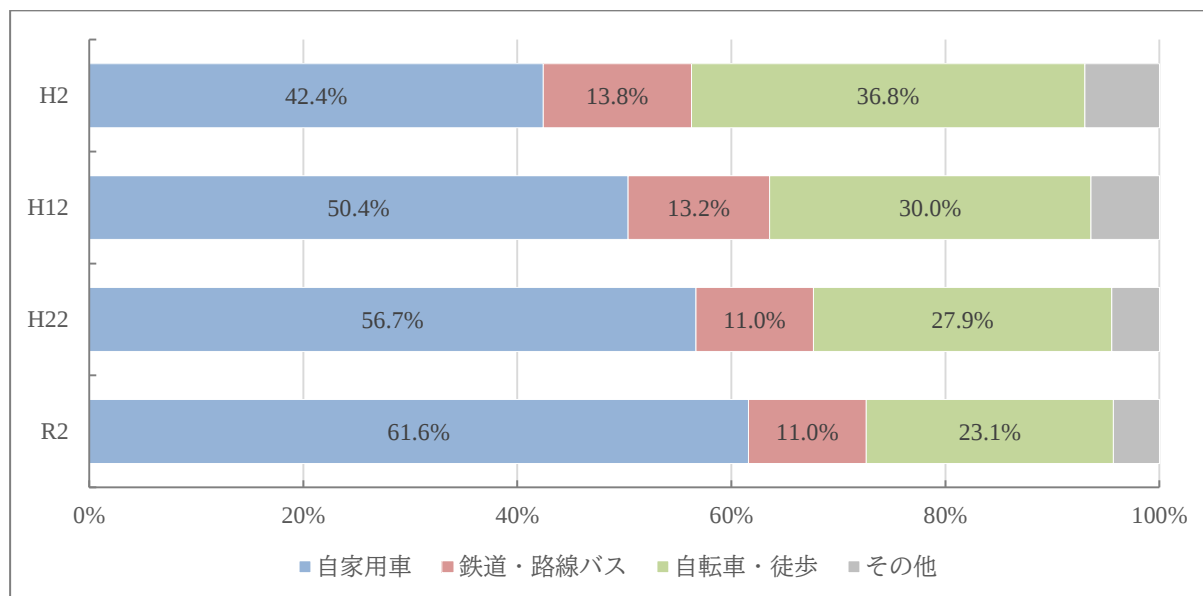


図 32 通勤・通学時の交通手段

※ 上図は総務省「国勢調査」を基に作成

(2) 自動車利用

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)

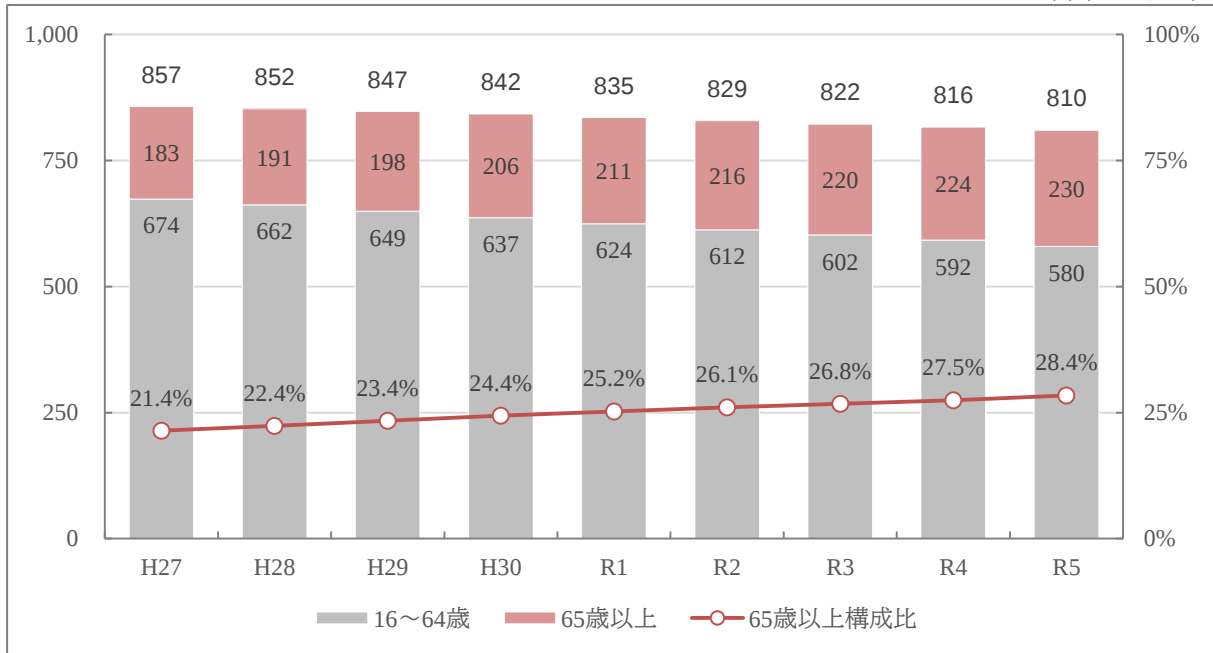


図 33 運転免許保有者数の推移（青森県）

※ 上図は警察庁「運転免許統計」を基に作成

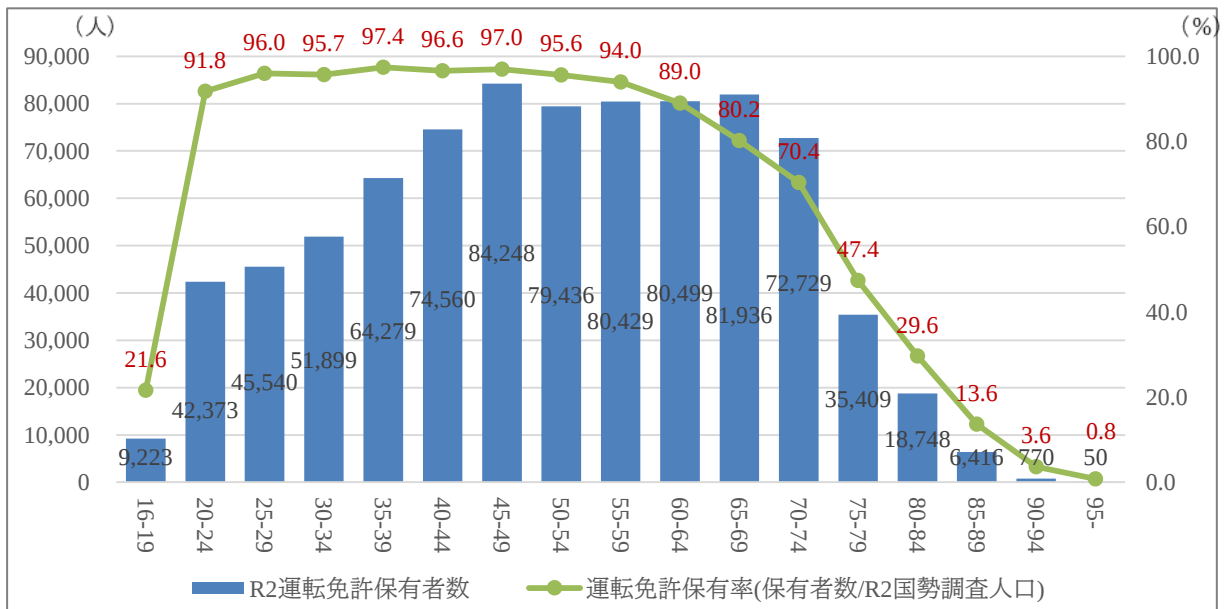


図 34 年齢別運転免許保有率（青森県）

※ 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。

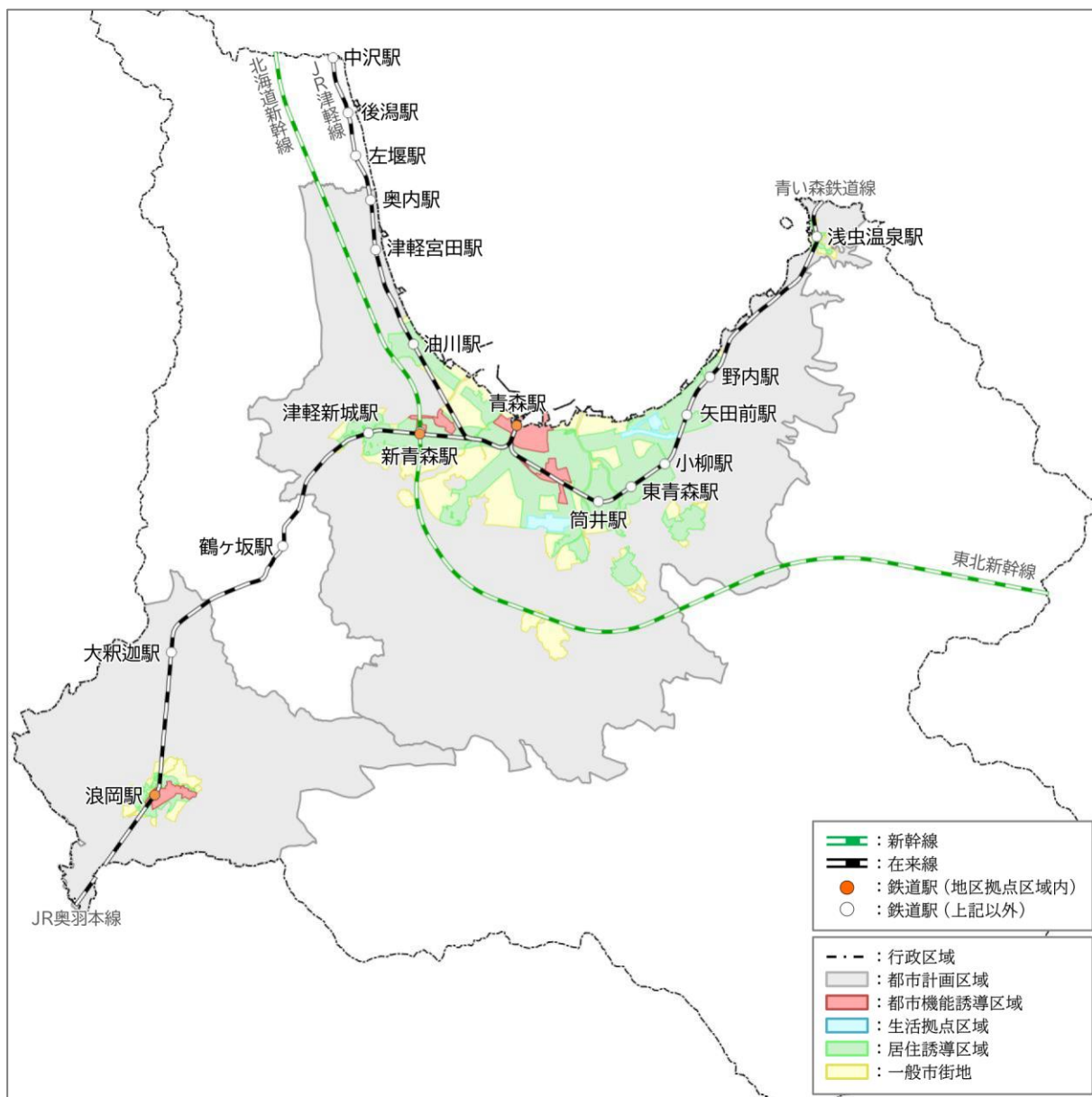


図 35 鉄道路線図

(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)

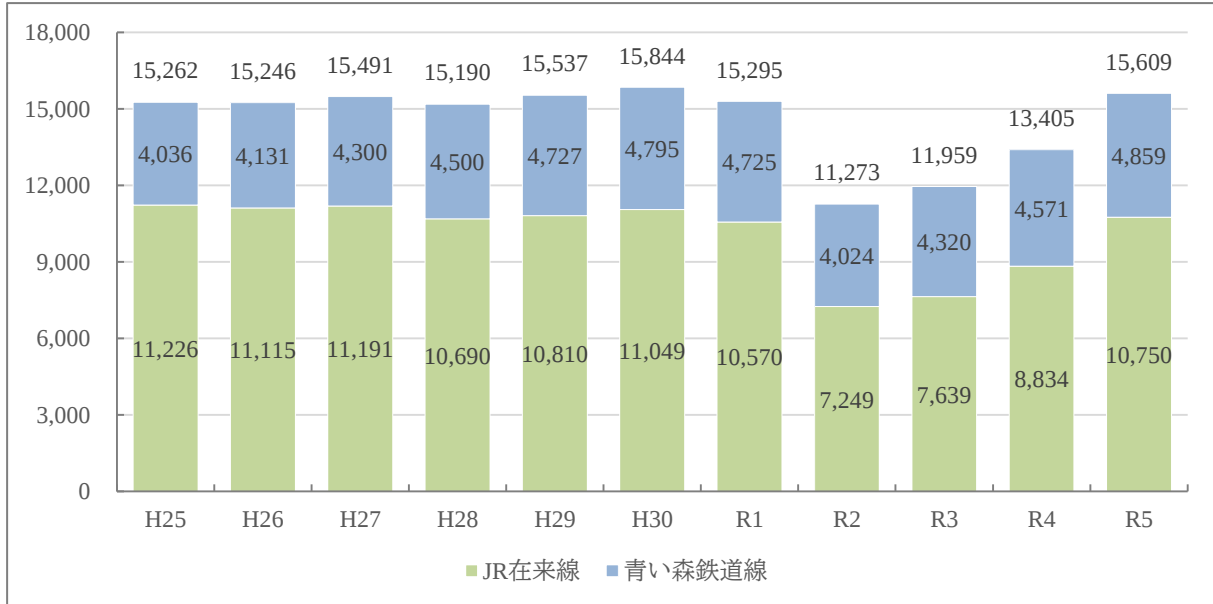


図 36 市内在来線1日当たり乗車人員の推移

(単位：人/日、括弧内は増減率)

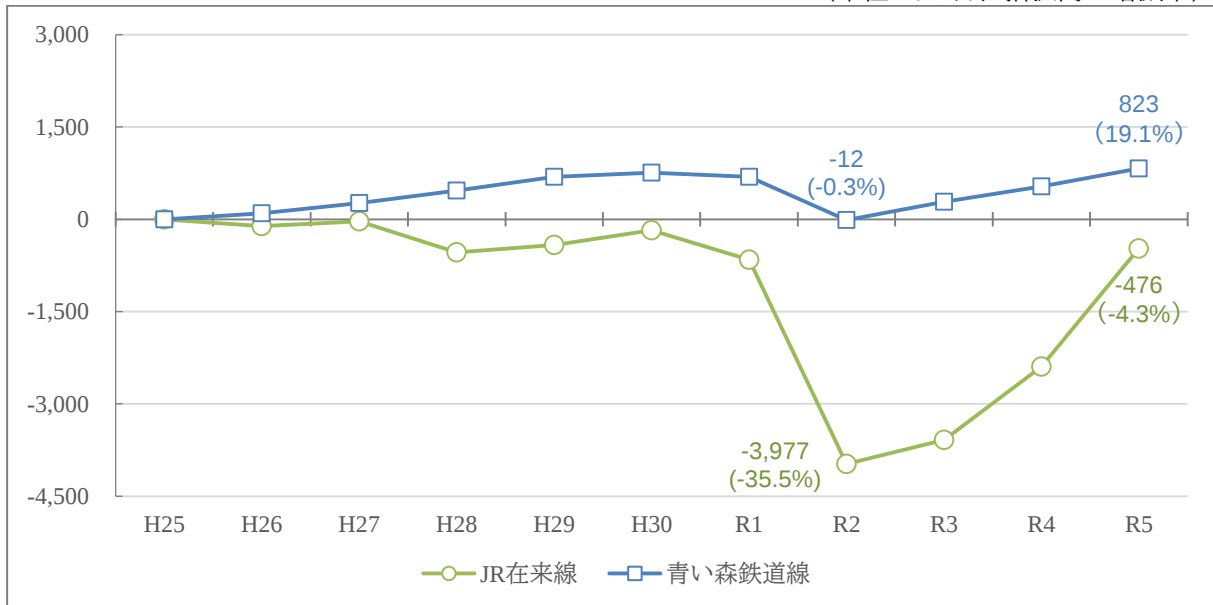


図 37 市内在来線1日当たり乗車人員の増減 (H25 基準)

※ 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：冬便数）	17	871（882）	78.3%
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。

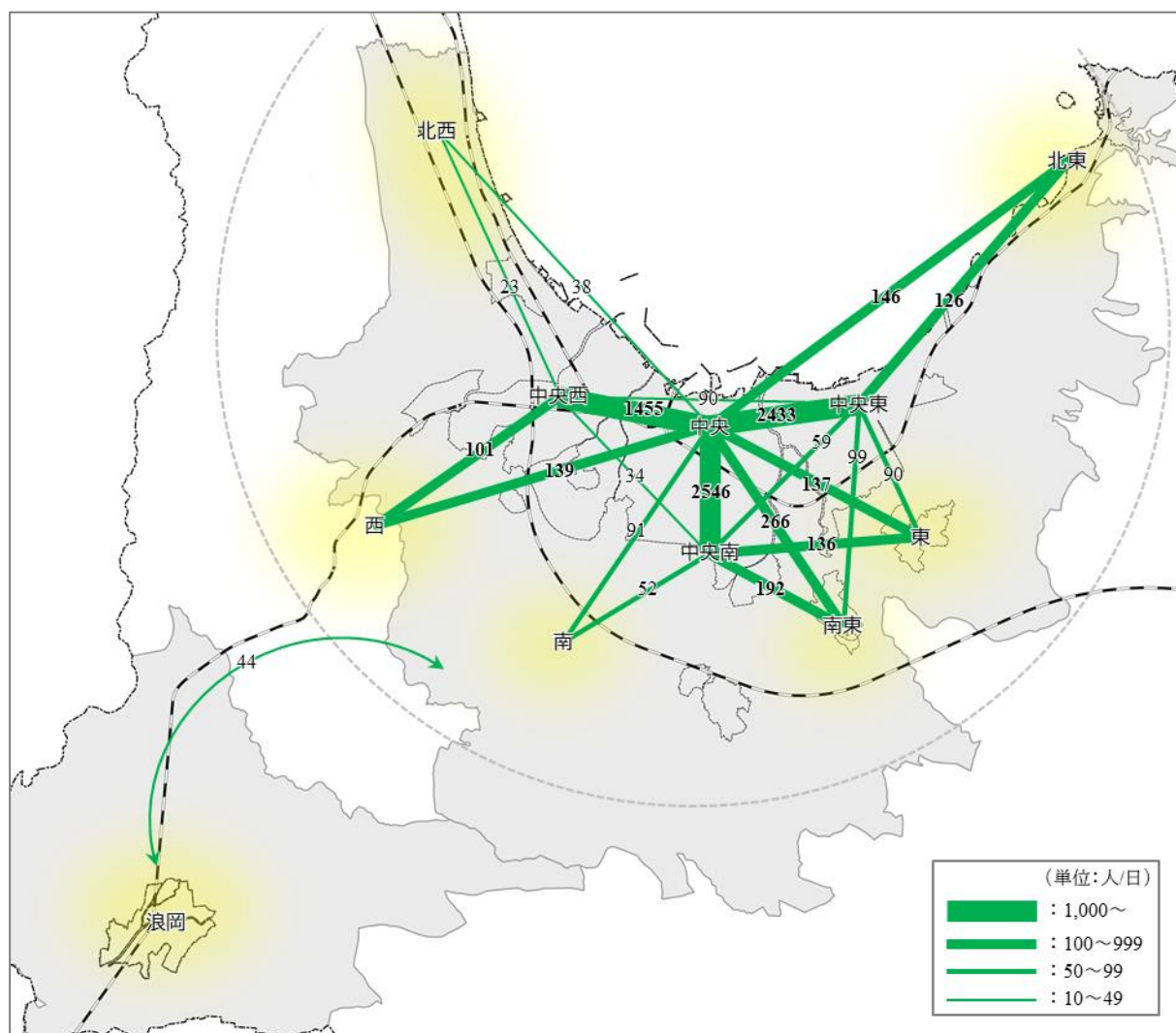


図 38 青森市営バス地区間 1 日当たり利用者数（IC カード利用）

※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。

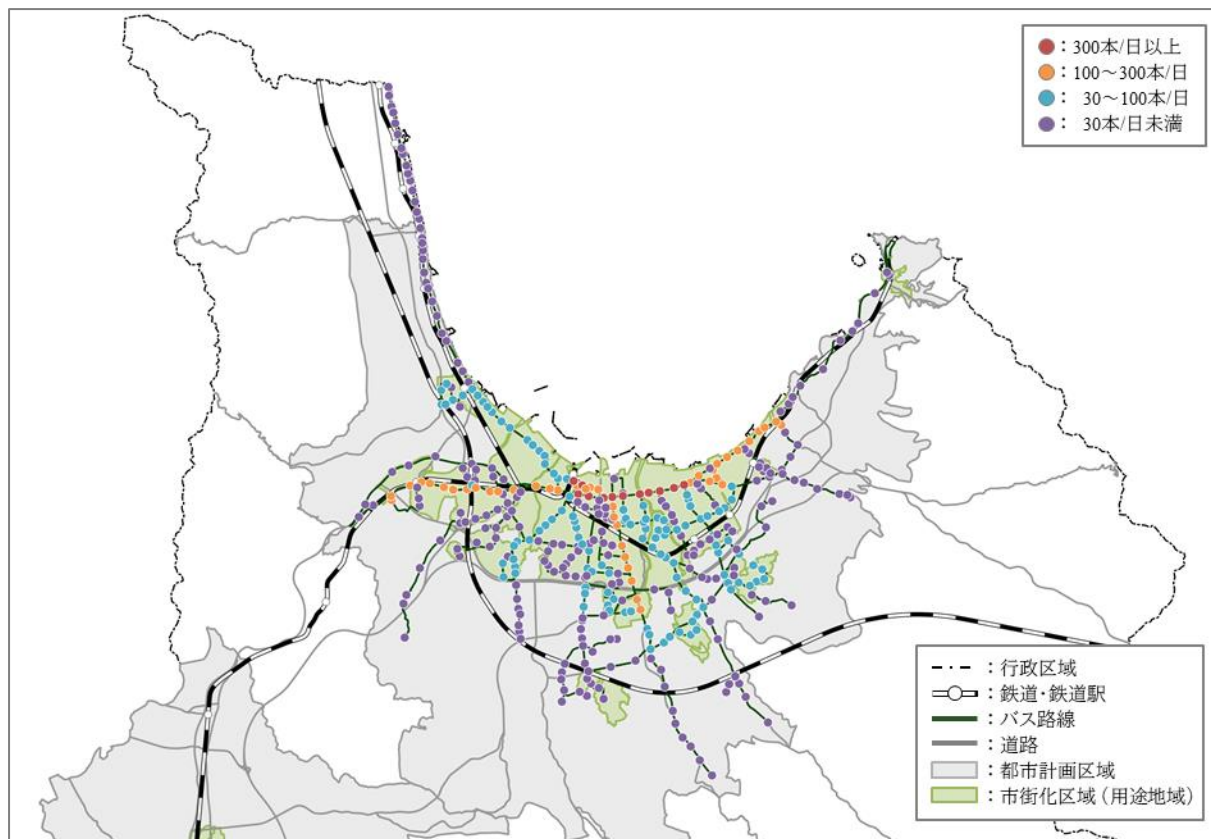


図 39 市営バス路線図（令和 6 年）

【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6,332千人となっています。

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)

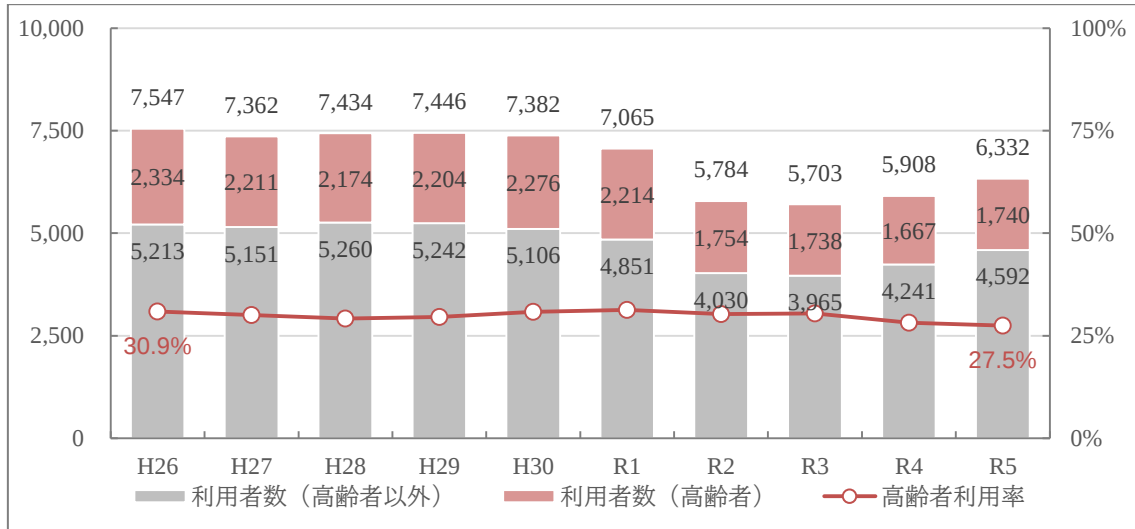


図 40 市営バス年度間利用者数の推移

【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。

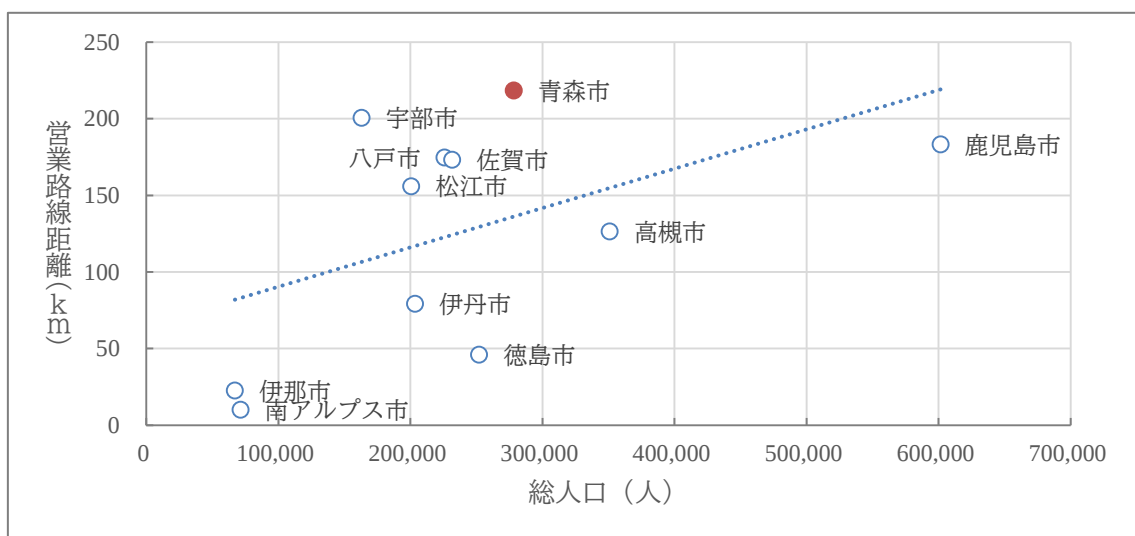


図 41 総人口に対する路線バスの営業路線距離

※ 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、現在 10 路線運行しています。

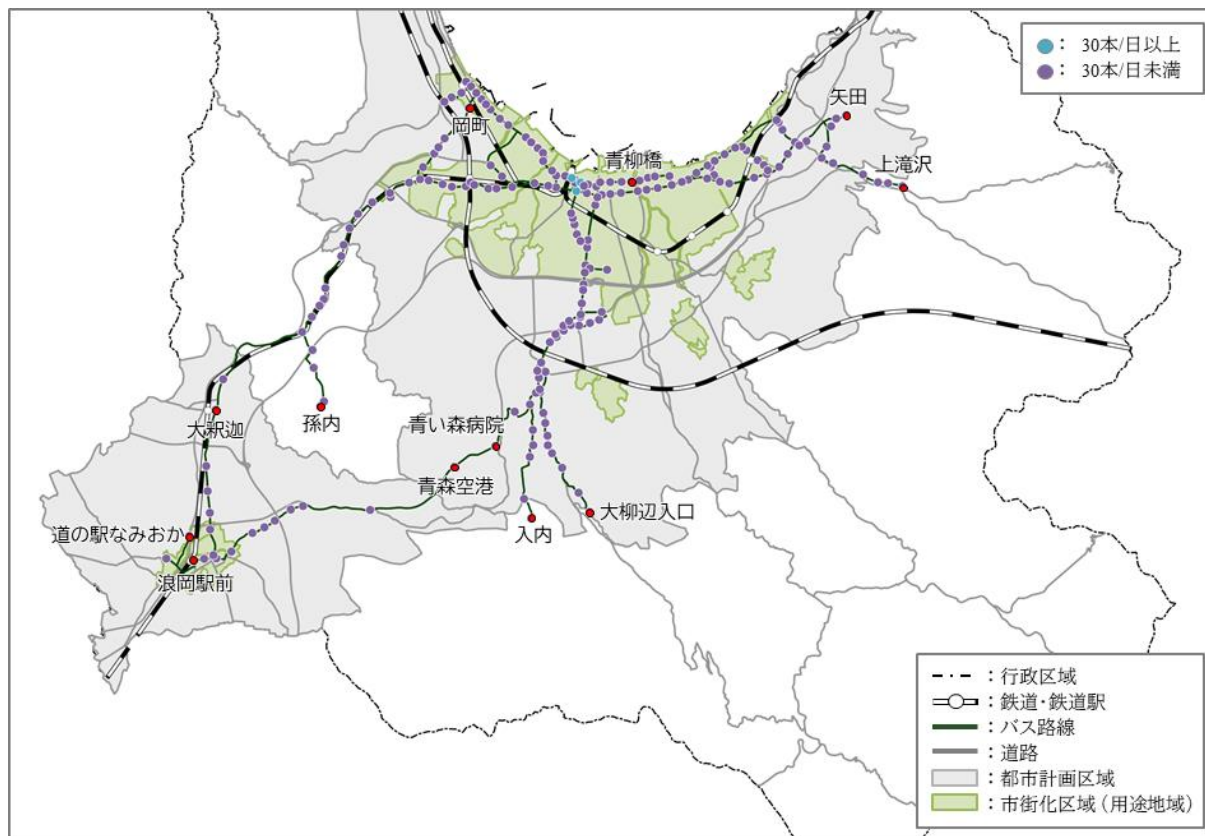


図 42 青森市市バス路線図（令和 6 年）

【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)

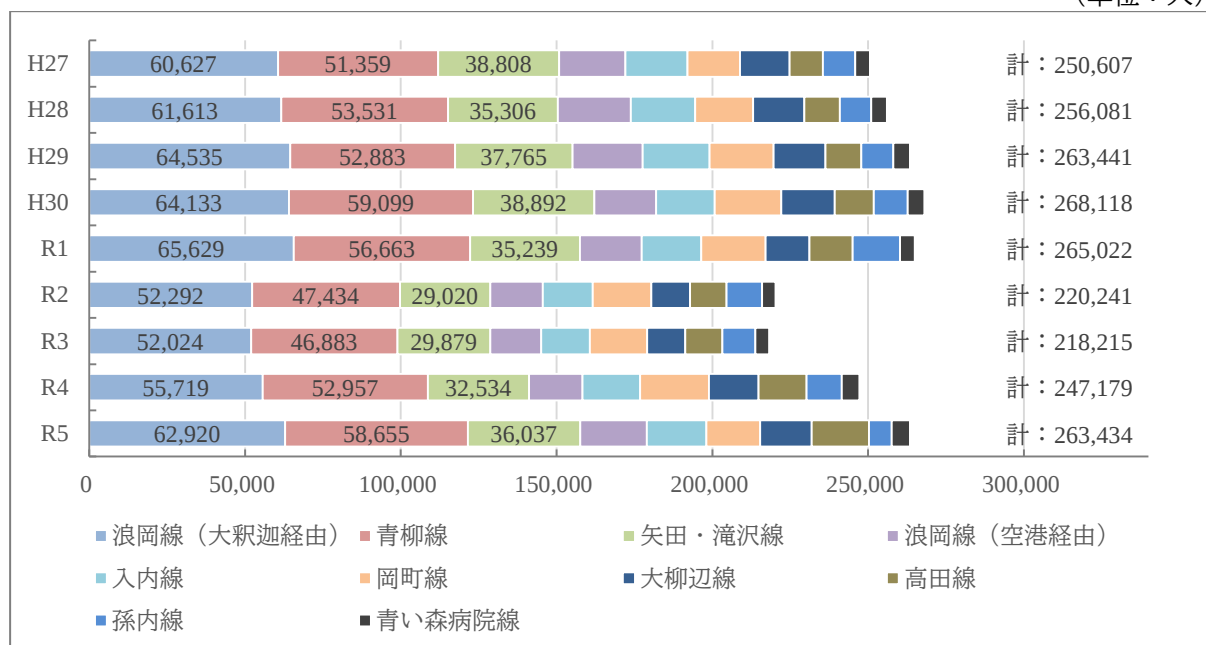


図 43 市バス利用者数の推移

(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。

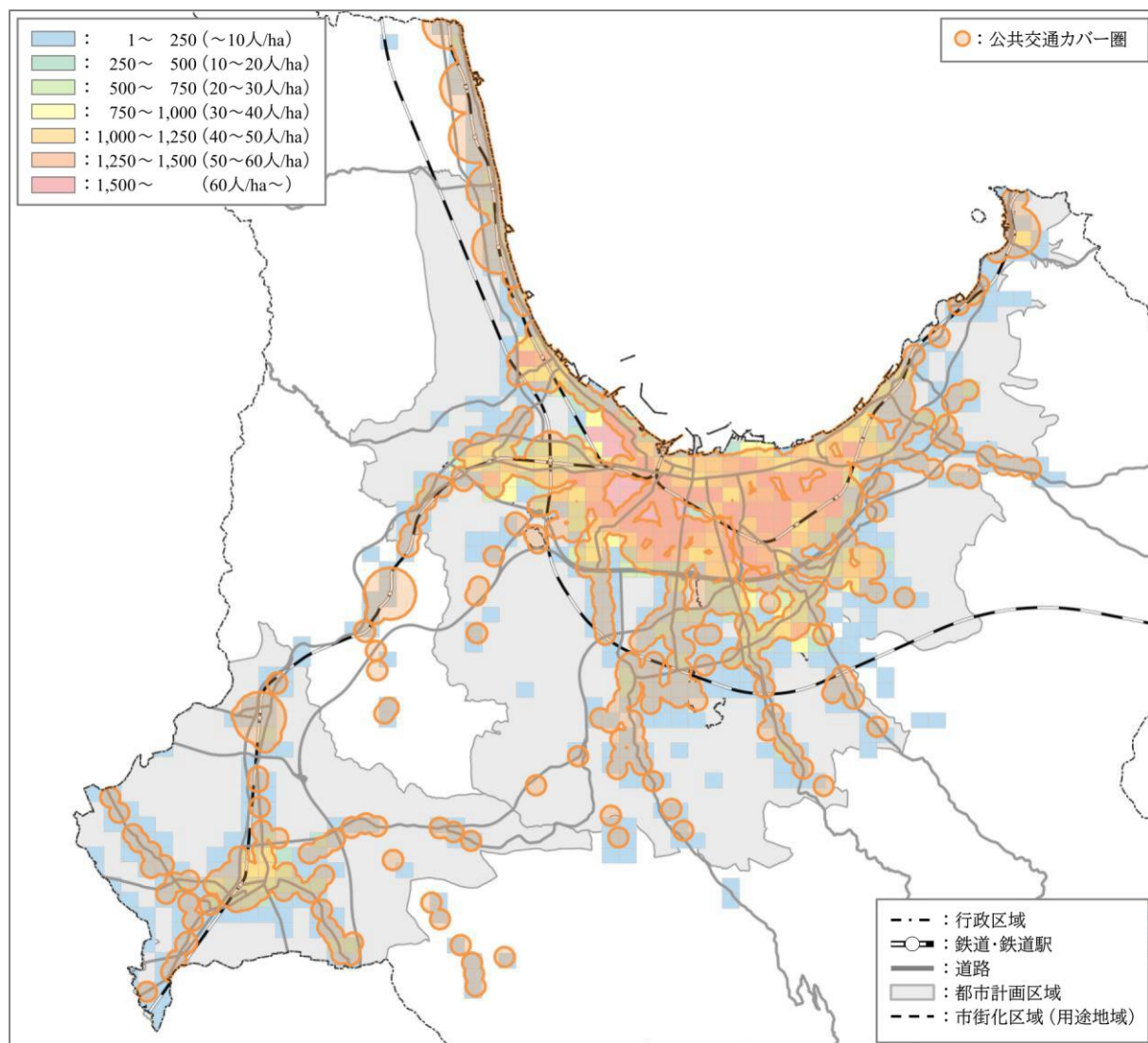


図 44 人口分布とバス交通カバー圏

※ 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)

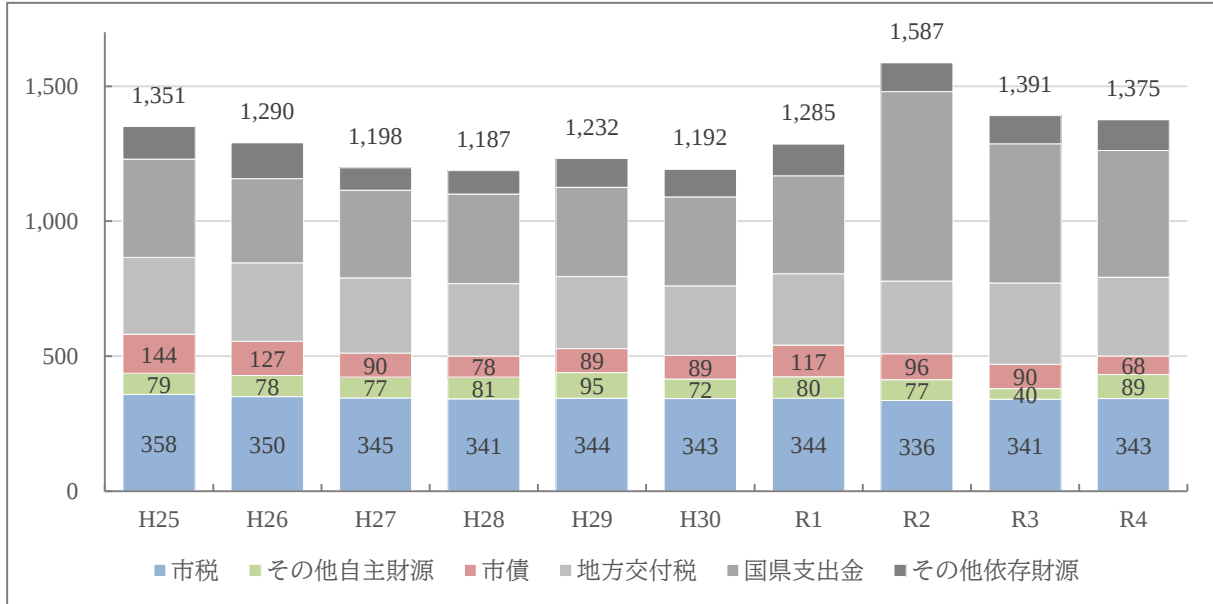


図 45 本市普通会計歳入の推移

※ 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)

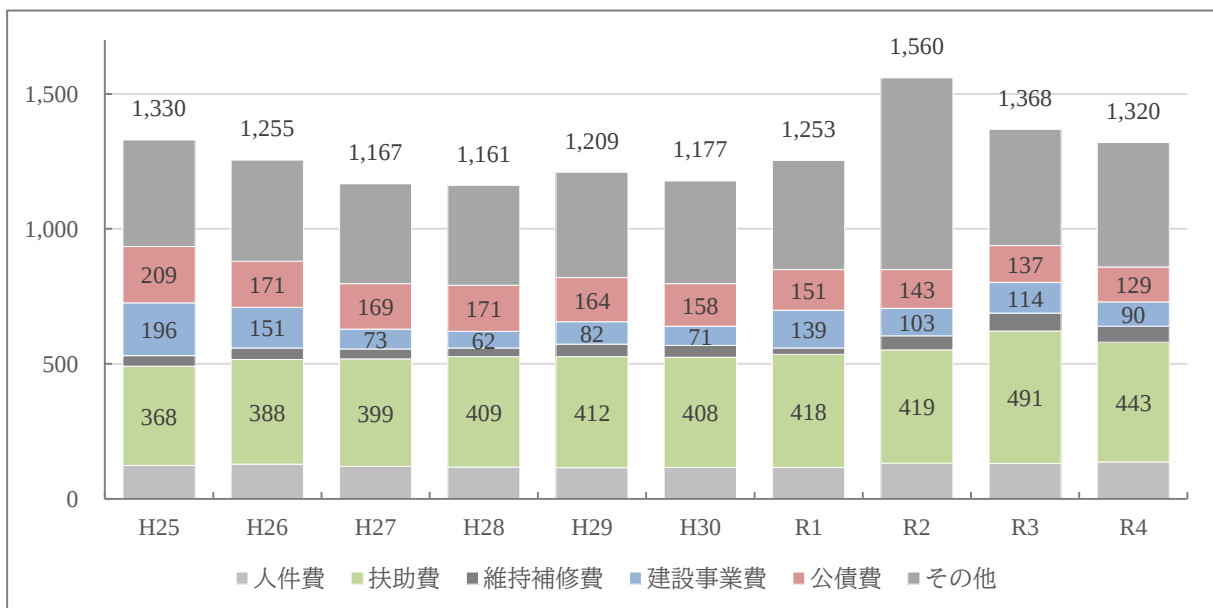


図 46 本市普通会計歳出（性質別）の推移

※ 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）

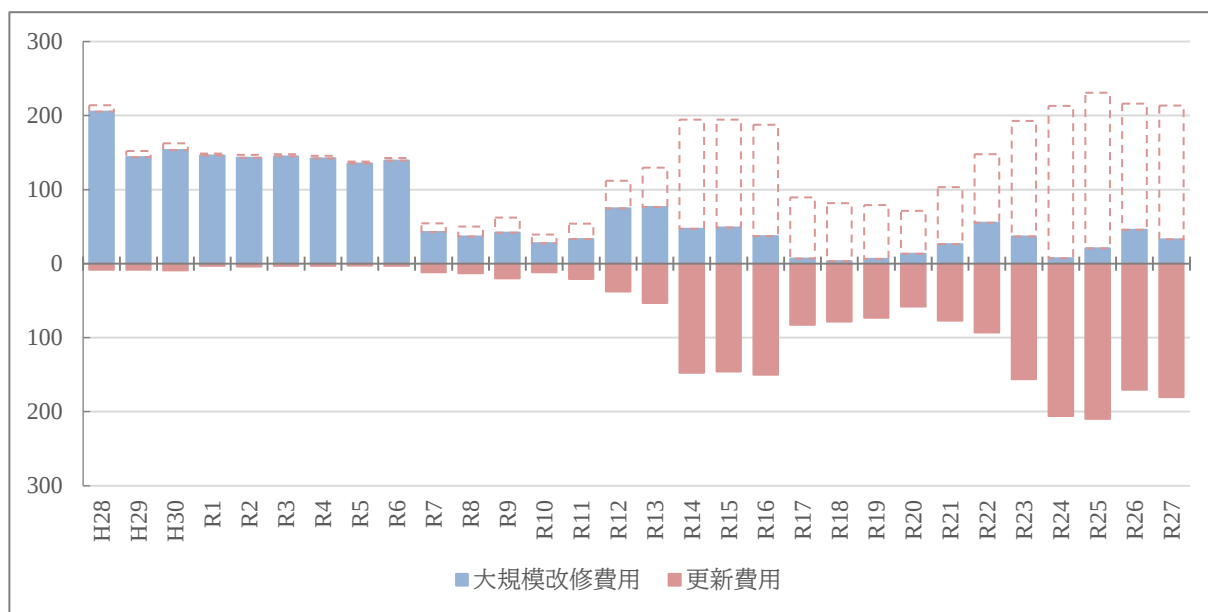


図 47 公共建築物の大規模改修費用及び更新費用の推移

【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。

千年に一度発生する規模の洪水（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。

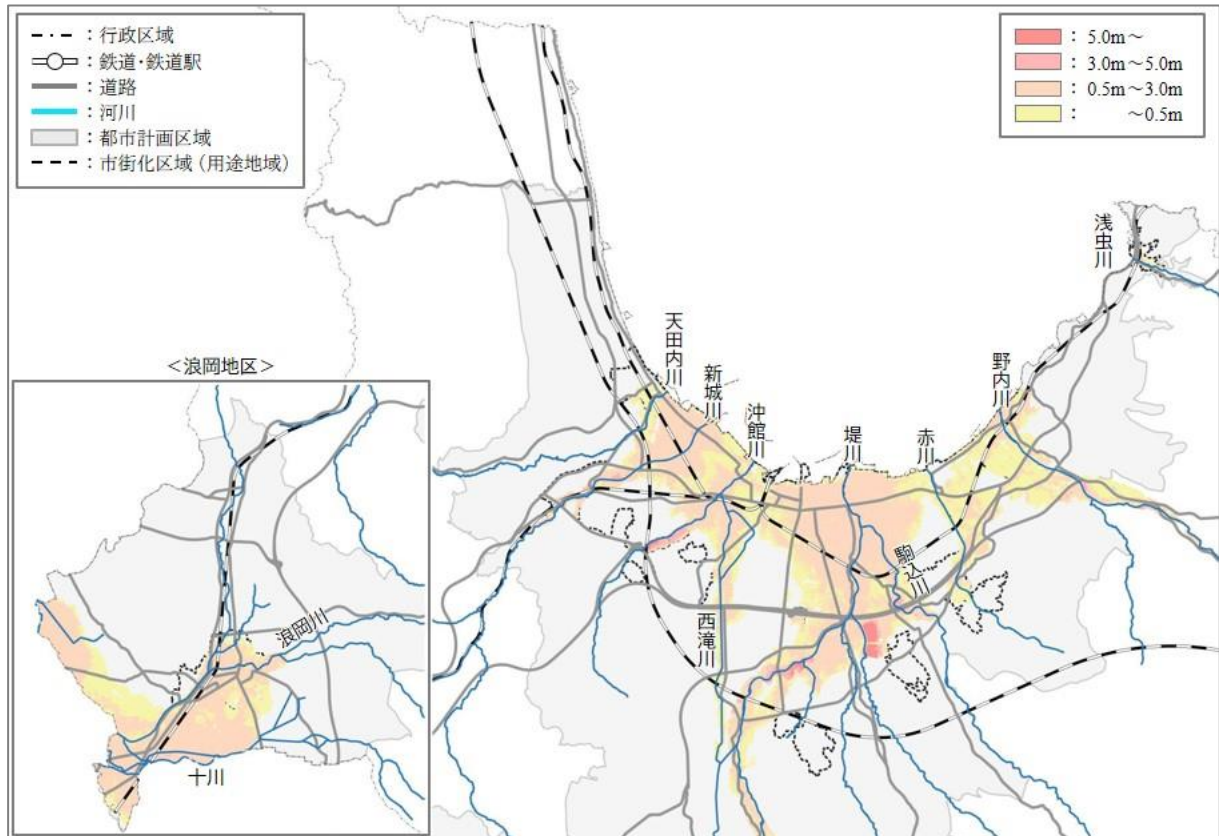


図 48 洪水浸水想定区域（想定最大規模）

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。

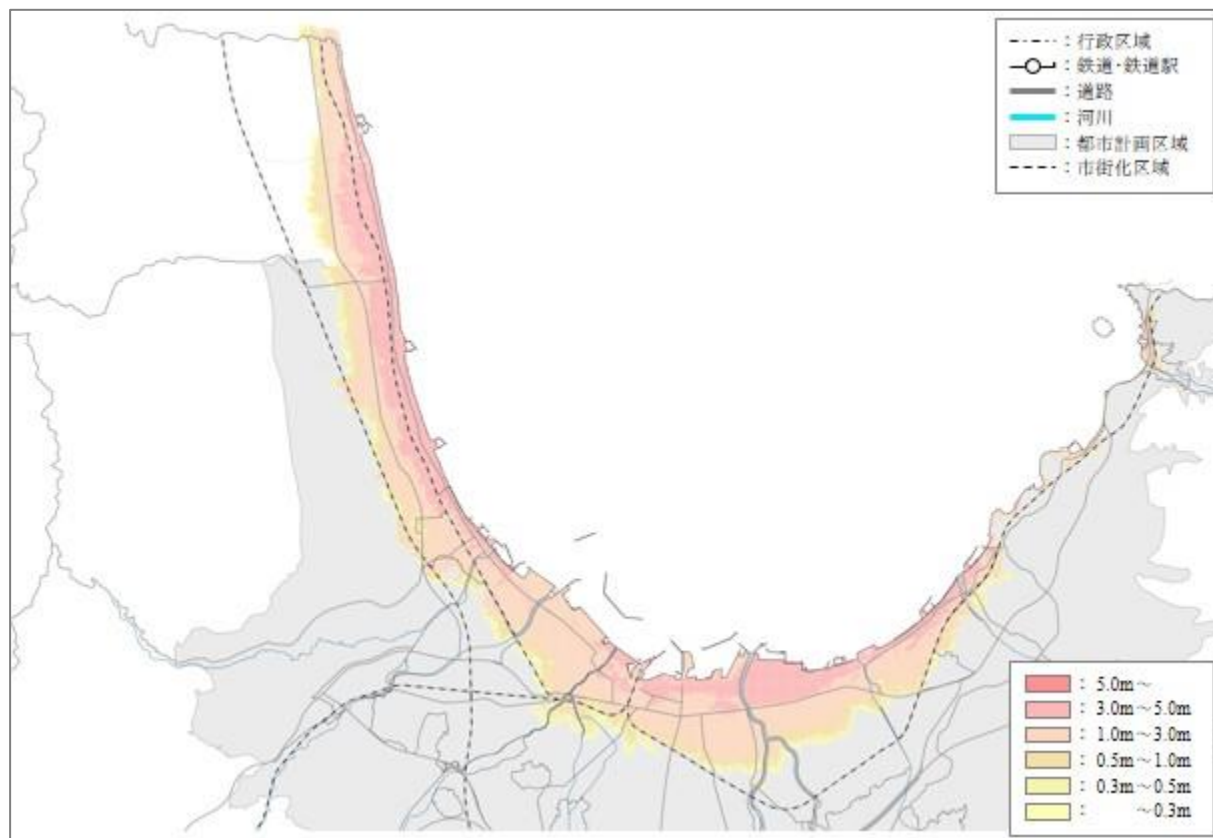


図 49 津波浸水想定区域（日本海溝モデル）

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。

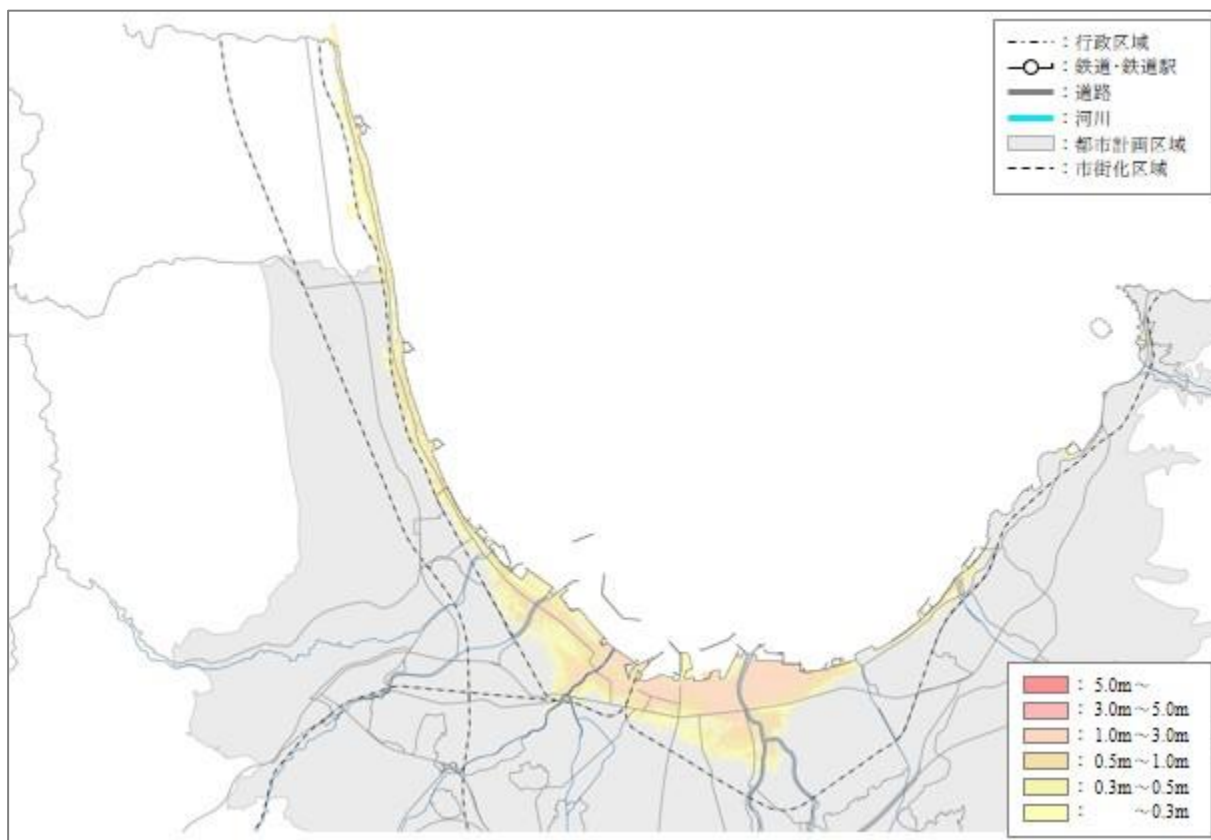


図 51 高潮浸水想定区域

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。

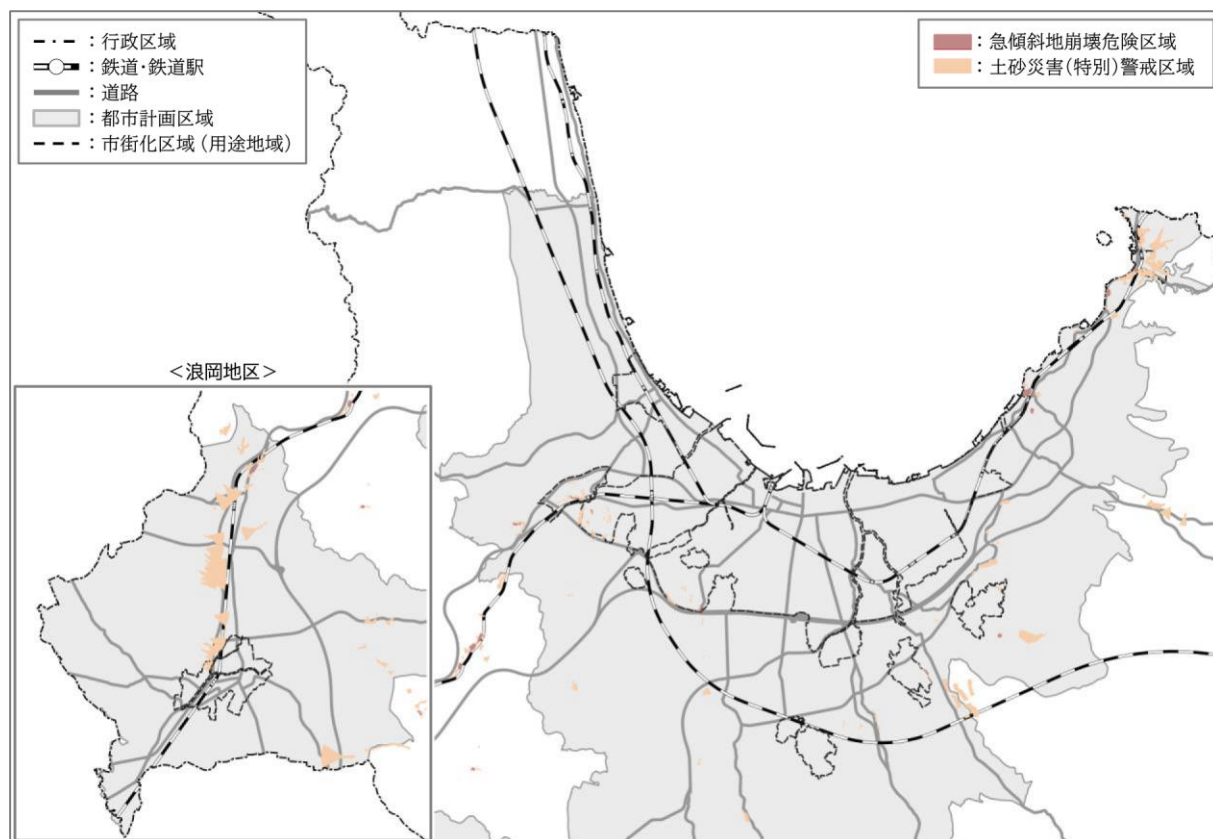


図 52 土砂災害（特別）警戒区域・急傾斜地崩壊危険区域

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

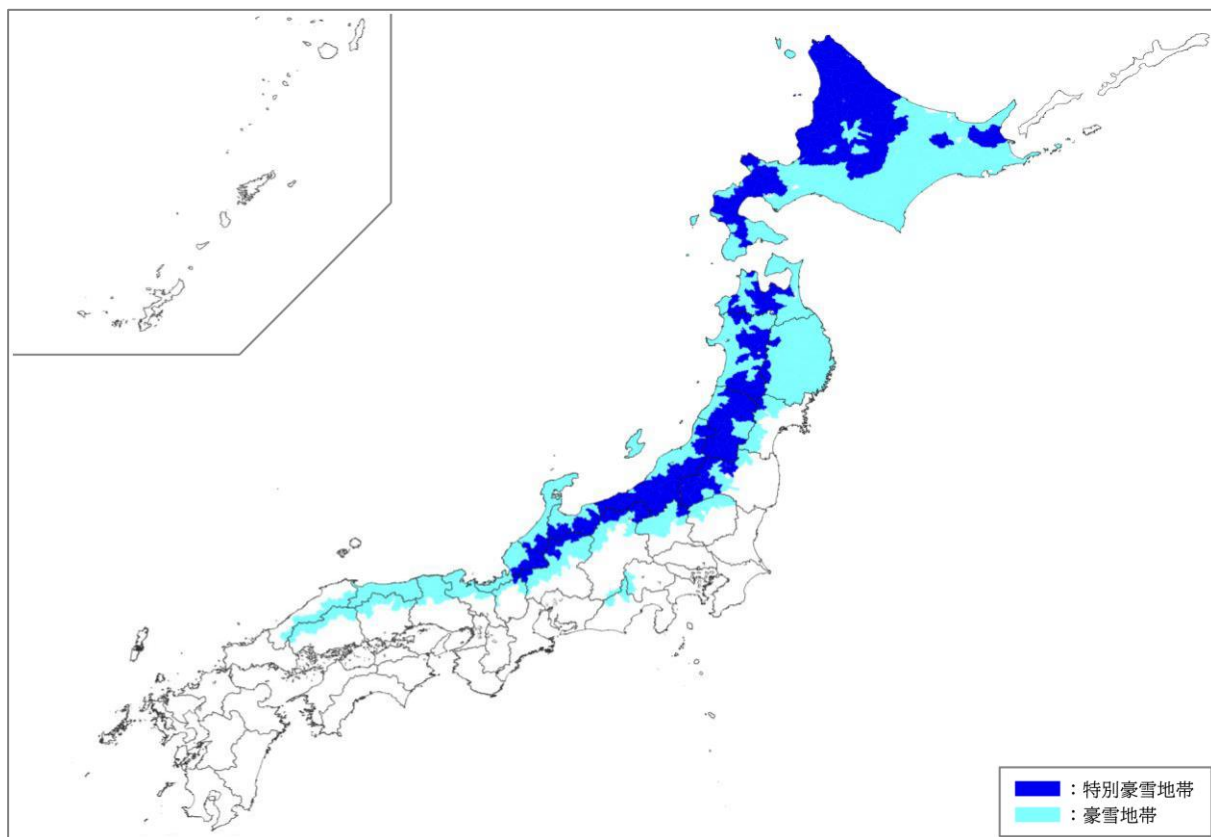


図 55 特別豪雪地帯及び豪雪地帯指定図

※ 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。

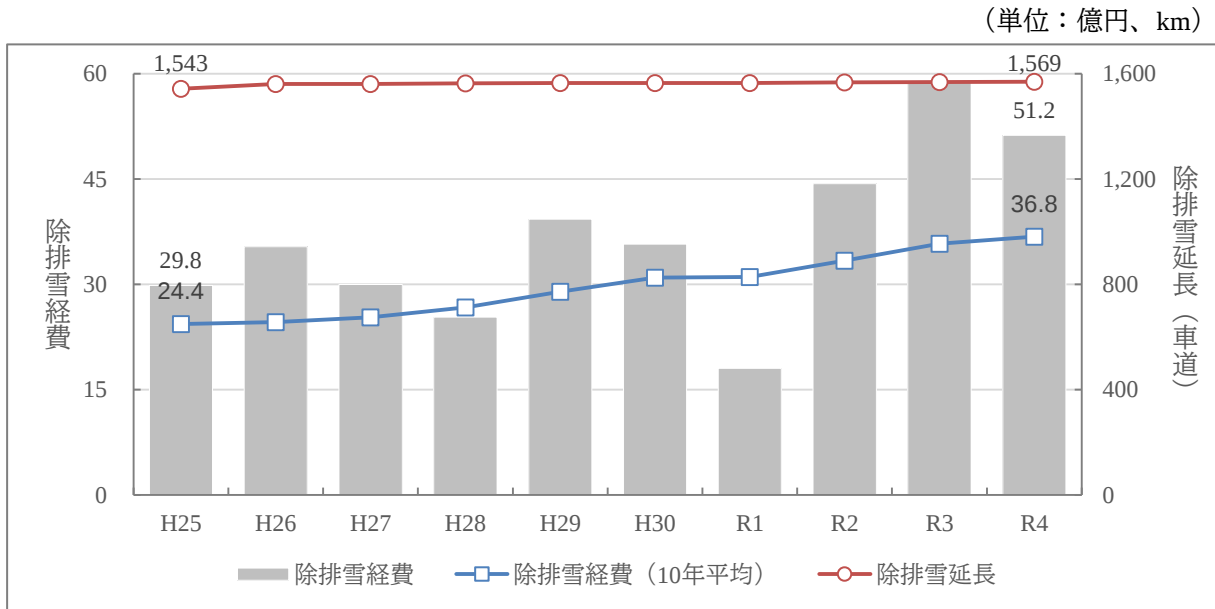


図 56 除排雪経費と延長の推移

※ 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）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）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

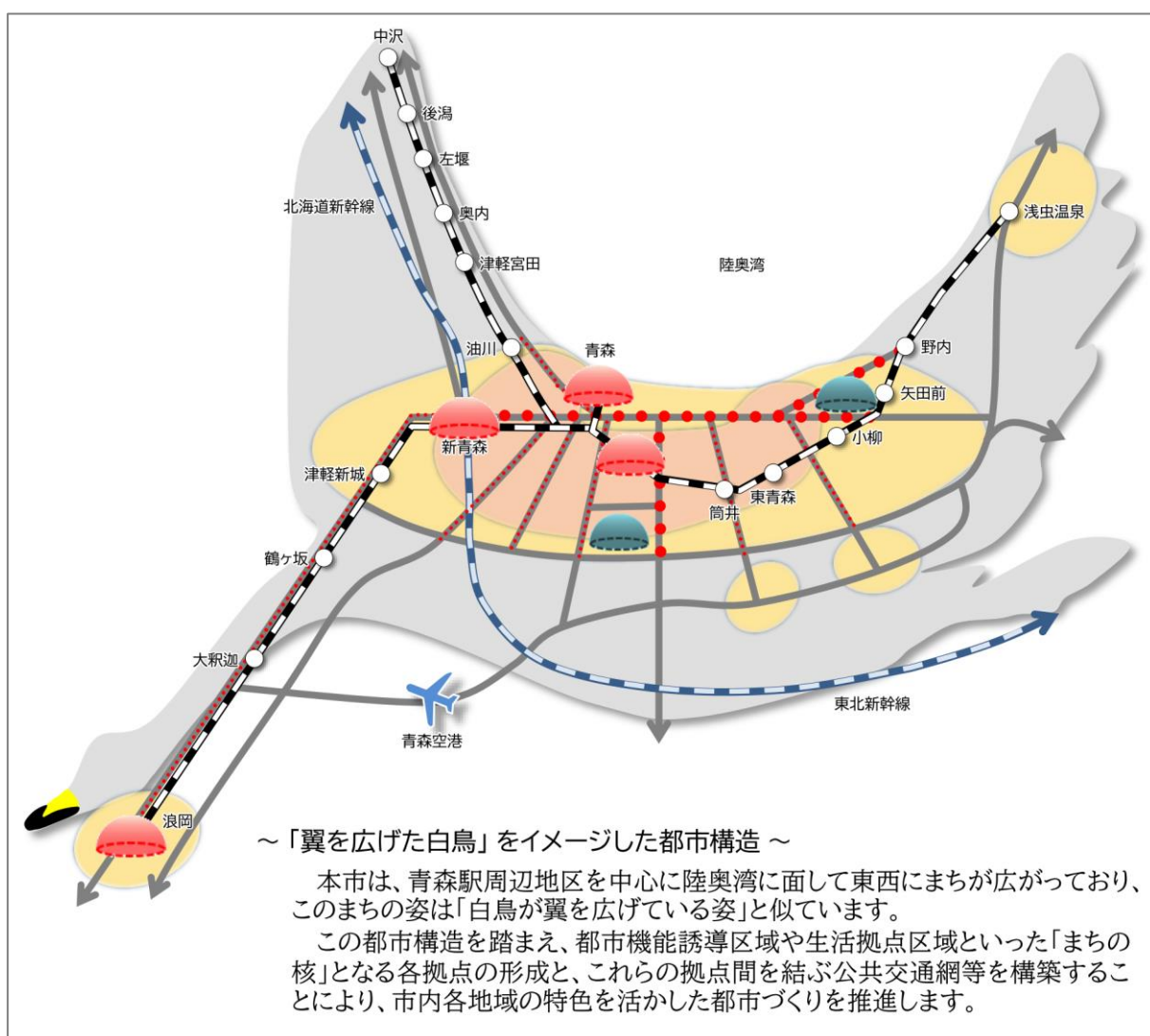


図 58 本市の都市構造 ～翼を広げた白鳥～

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

市民の生活利便性向上を考慮しながら地区拠点区域（都市機能誘導区域及び生活拠点区域）を設定し、これらの区域において、医療・商業等の高次な都市機能の立地の促進を図ることにより、人口減少下にあっても、市民が持続的に生活関連サービスを享受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。

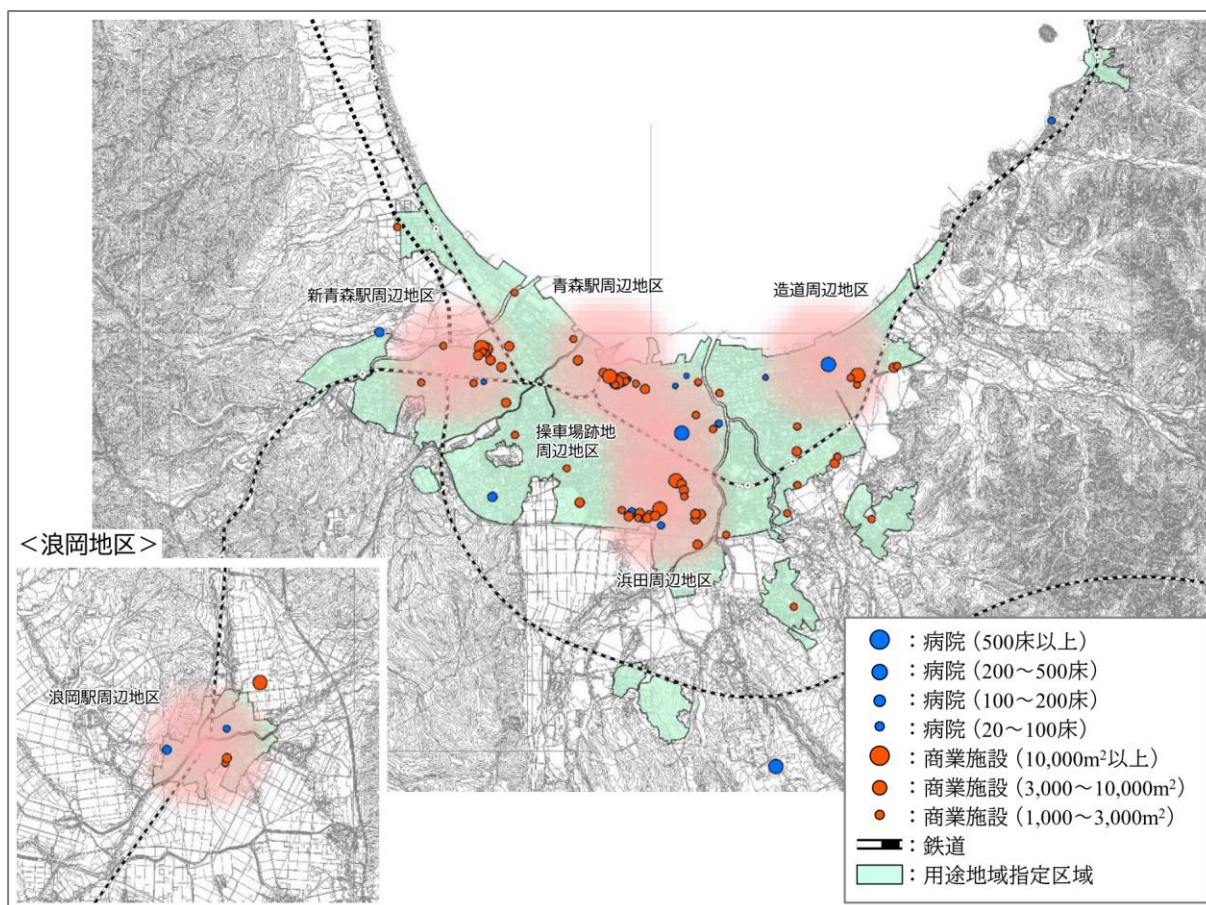


図 60 医療・商業等の高次な都市機能の集積

※ 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。

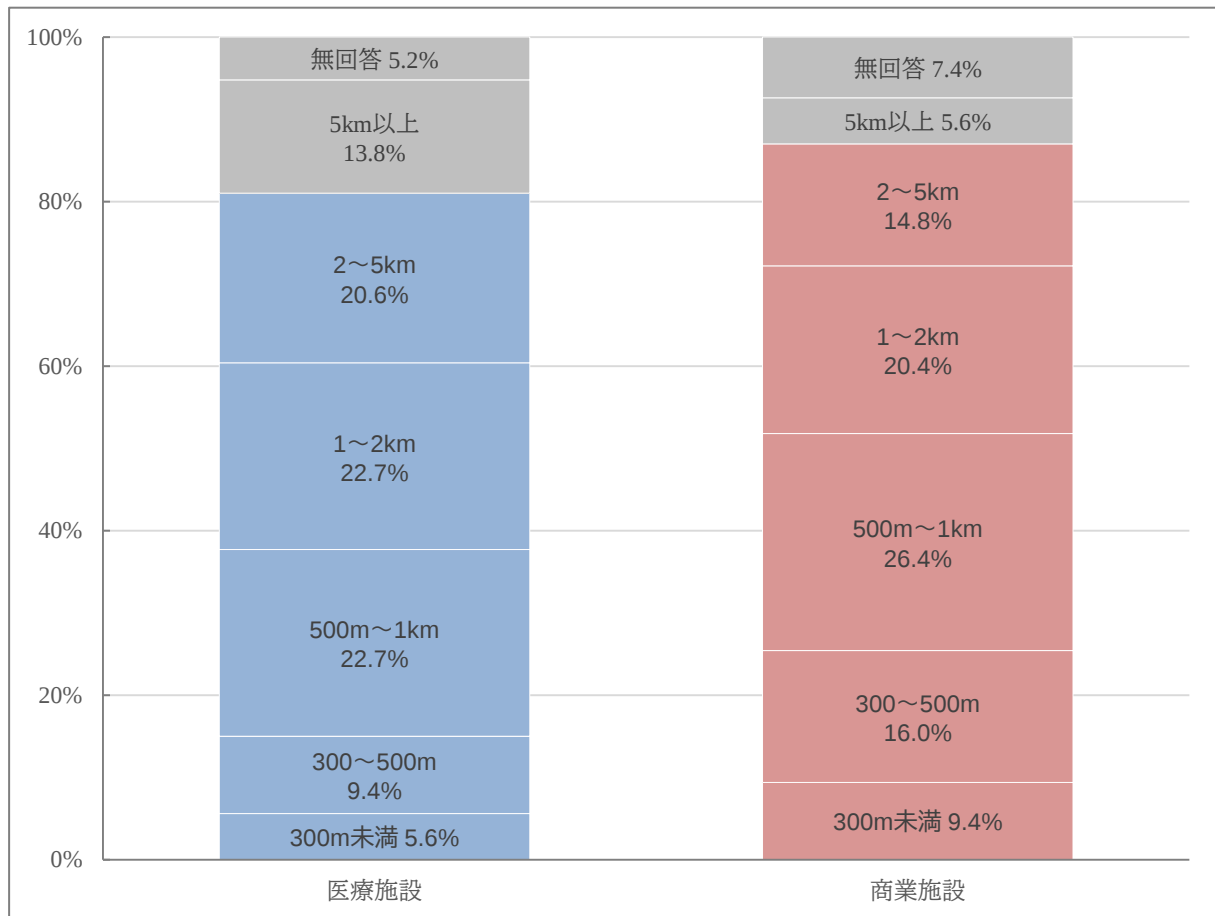


図 61 よく利用する施設と住まいとの関係

※ 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

高次な都市機能の集積状況及び市民の移動（トリップ）状況を踏まえ、地区拠点区域の5km圏で用途地域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・商業等の高次な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・商業等の高次な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、本市東部地区における拠点エリアである「造道周辺地区」及び、南部地区における拠点エリアである「浜田周辺地区」の2地区を「生活拠点区域」に設定します。

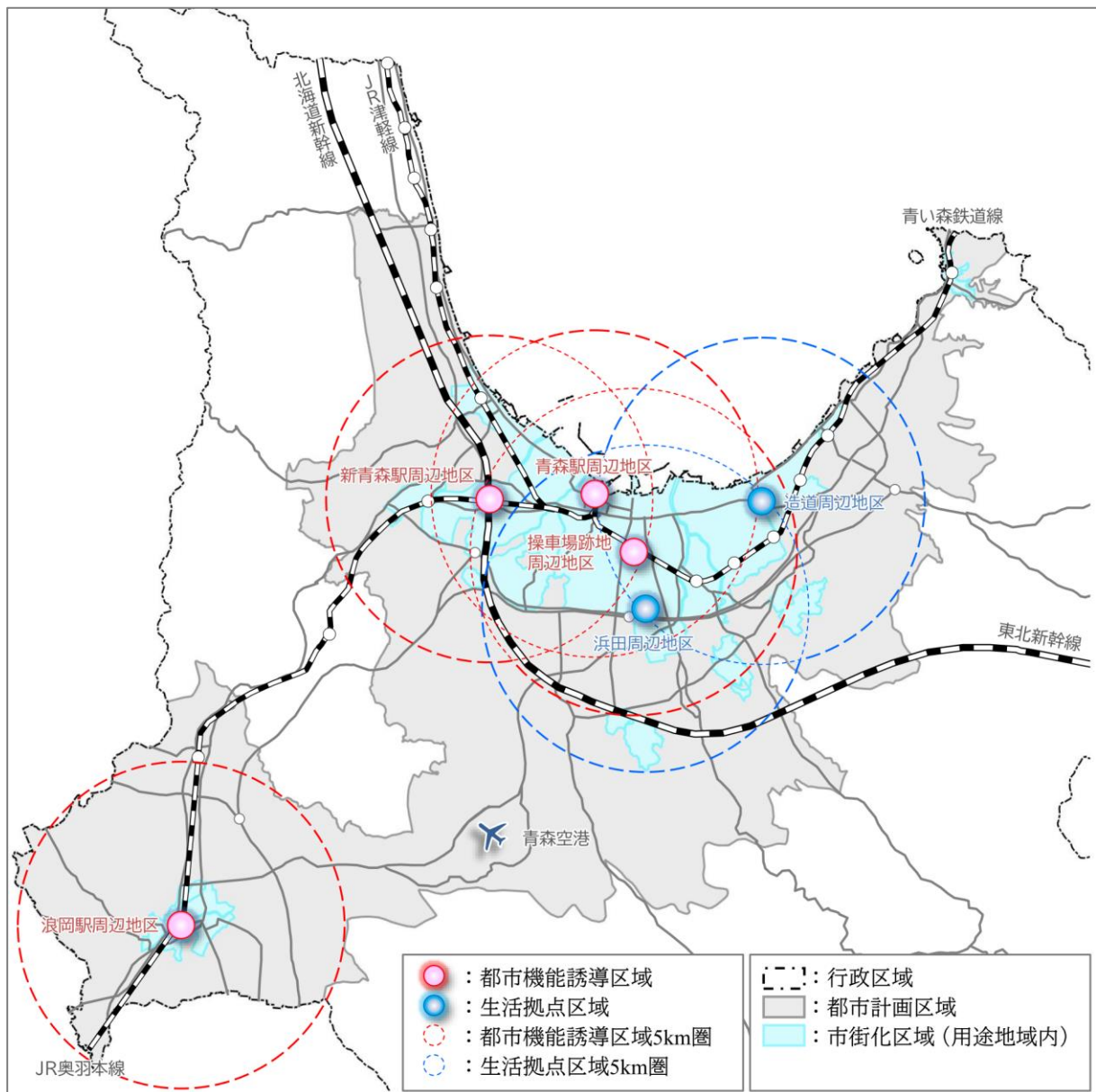


図 62 地区拠点区域の配置

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、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。

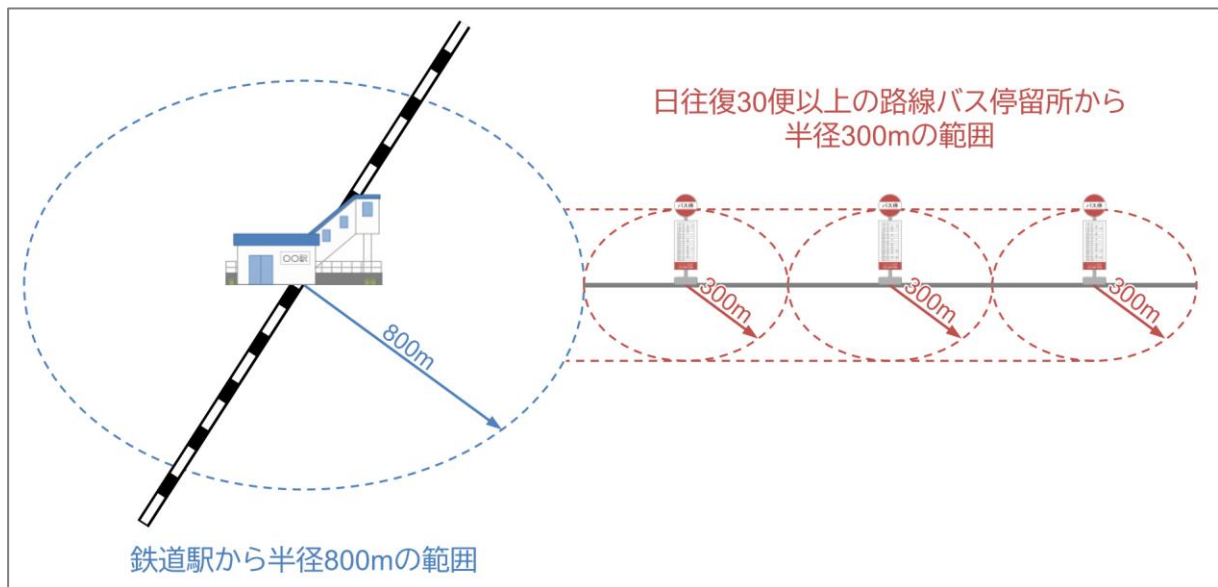


図 63 居住誘導区域（公共交通機関沿線）イメージ図

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内的の集落部を指します。

【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。

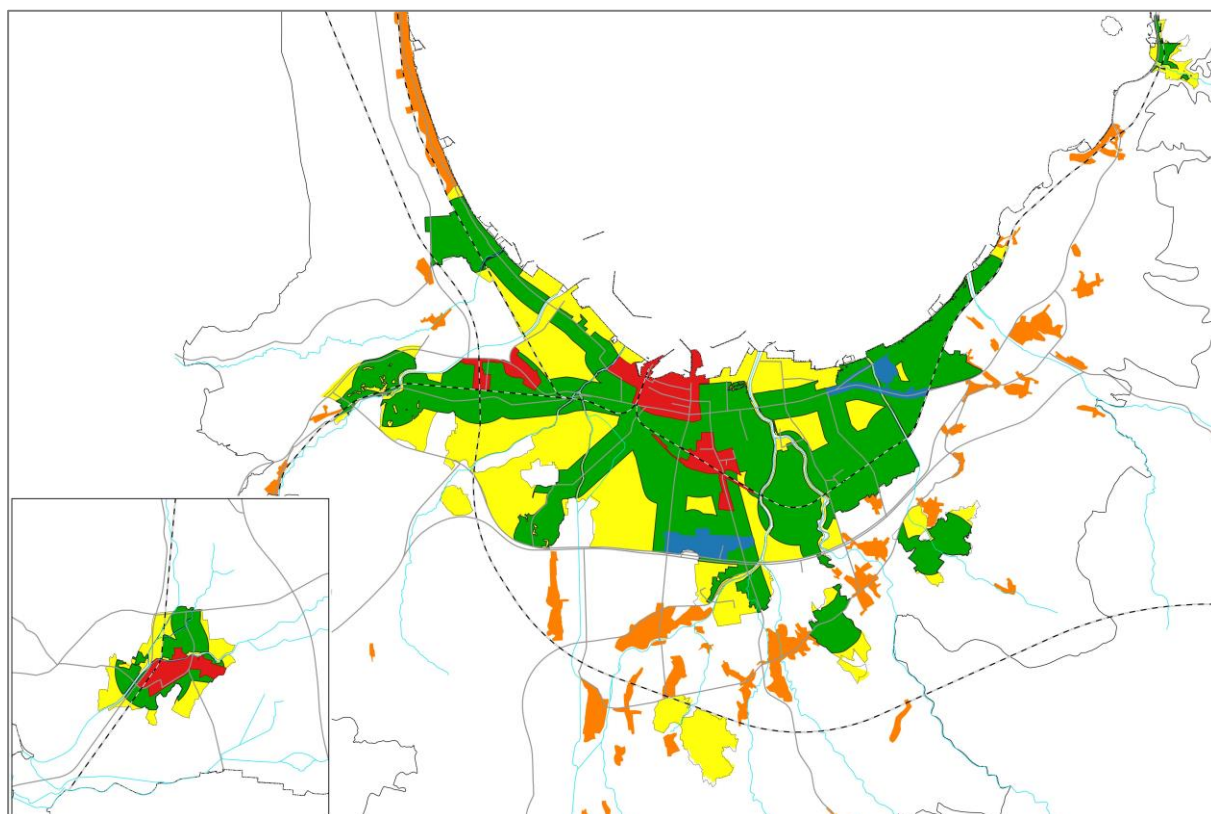
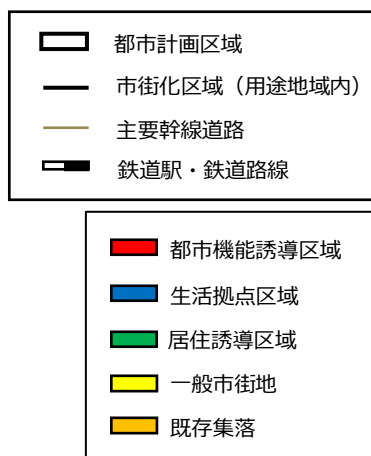


図 64 各区域の基本的な方針



< 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。

(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(3,000m ² 超)】 施設の規模が大きく、多くの市民及び周辺市町村からの利用が見込まれ、広域的な観点から配置すべき施設。	【商業施設(3,000m ² 以下)・コンビニ】 施設の規模が小さく、主に施設周辺に居住する市民の利用、道路利用者の利用が基本であり、市の人口分布等に応じて適正に配置することが望まれる施設。
⑥ 教育・文化機能	【大学、高等学校、専修学校(専門学校)、ホール、図書館、美術館・博物館等、展示場】 多くの市民及び周辺市町村からの利用が見込まれ、広域的な観点から配置すべき施設。 【特別支援学校】 市民及び周辺市町村からの利用が見込まれ、広域的な観点から配置すべき施設。	【市民センター・公民館等】 主に施設周辺に居住する市民に対して、日常生活を支援する機能を提供する施設であり、市の人口分布等に応じて適正に配置することが望まれる施設。 【小・中学校】 主に施設周辺に居住する市民が利用することが基本であり、「義務教育諸学校等の施設費の国庫負担等に関する法律施行令」に適正な通学距離が定められている施設。
⑦ 防災機能	【災害対策本部】 市全域の観点から配置すべき施設。	【避難場所・避難所】 主に施設周辺に居住する市民が利用することが基本であり、市の人口分布等に応じて適正に配置することが望まれる施設。

2.1.3 誘導施設

都市機能誘導区域における誘導施設及び、生活拠点区域における立地促進・維持施設について、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。

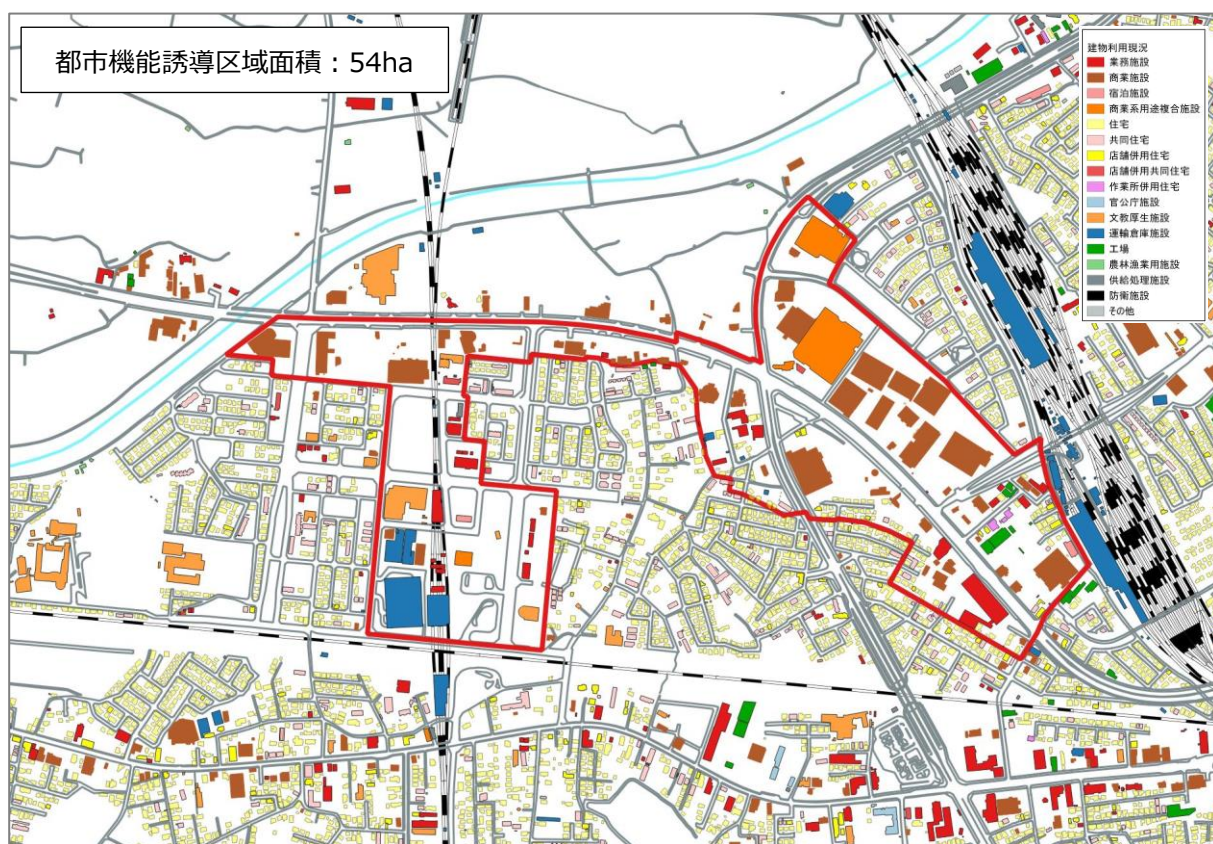


図 66 都市機能誘導区域「新青森駅周辺地区」

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。

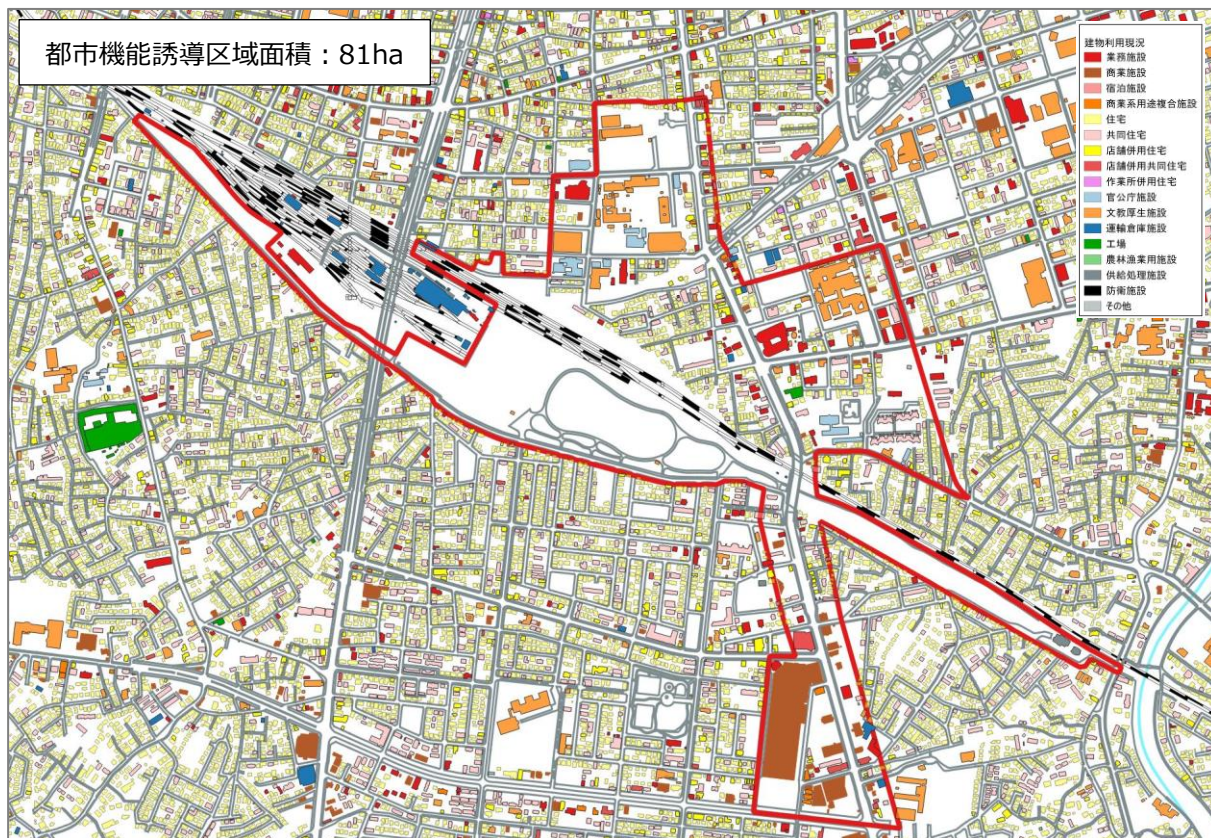


図 67 都市機能誘導区域「操車場跡地周辺地区」

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、交通結節点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。

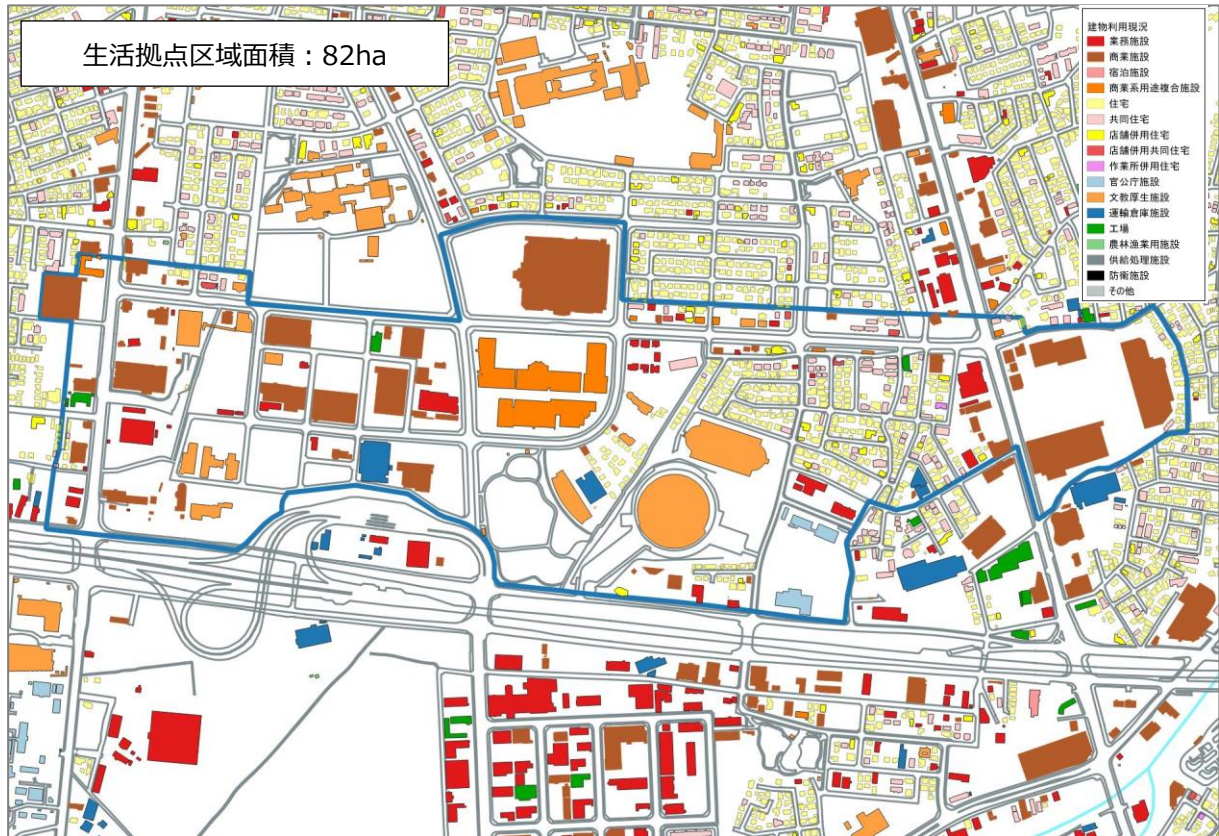


図 70 生活拠点区域「浜田周辺地区」

