

< 章 目 次 >

3.1 戦略目標(1) 都市機能と居住の適正配置.....	101
3.1.1 主な取組.....	101
3.1.2 指標 1：居住誘導区域内の居住人口密度の維持	104
3.2 戦略目標(2) 交通網を活用した都市環境の形成.....	105
3.2.1 主な取組.....	105
3.2.2 指標 2：公共交通人口カバー率の維持	107
3.3 戦略目標(3) 自然と調和した快適な都市環境の形成.....	108
3.3.1 主な取組.....	108
3.3.2 指標 3：陸奥湾の環境基準達成率	110
3.4 戦略目標(4) 災害に備えた都市環境の形成.....	111
3.4.1 主な取組.....	111
3.4.2 指標 4：建築物の耐震化率の向上	115
3.5 戦略目標(5) 持続可能な都市環境の形成.....	116
3.5.1 主な取組.....	116
3.5.2 指標 5：都市計画道路整備率	117

本マスタープランに定める基本理念や目指すべき都市構造など、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。

魅力が集い ひとが行き交う 県都あおもり

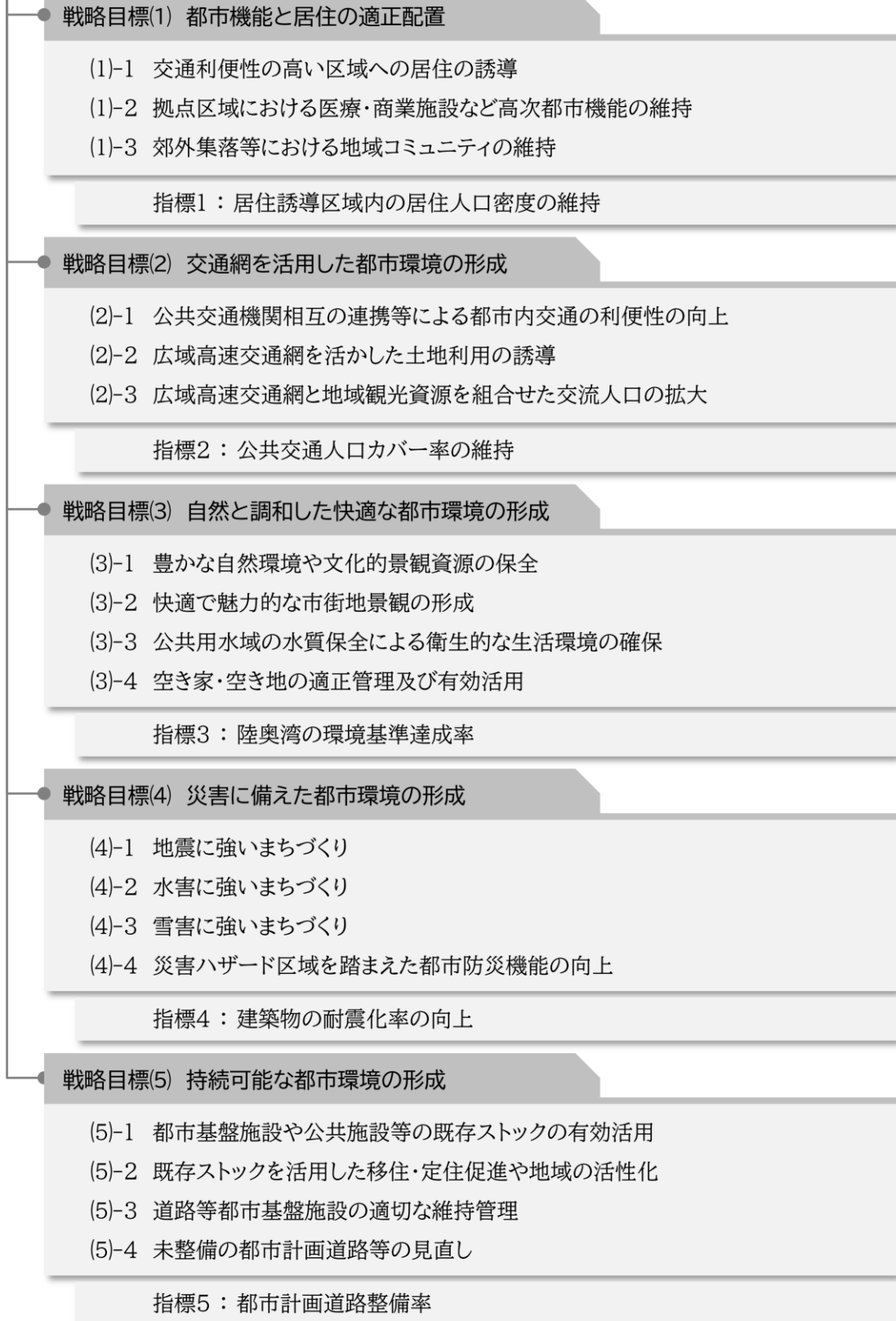


図 79 基本理念及び都市計画の方向性・目標・指標の関係

3.1 戦略目標(1) 都市機能と居住の適正配置

3.1.1 主な取組

(1) 交通利便性の高い区域への居住の誘導

【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 22 届出の対象となる行為

届出対象	概要
開発行為	<p>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1,000㎡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）</p> <p>①の例示 3戸の開発行為  届</p> <p>②の例示 1,300㎡ 1戸の開発行為  届</p> <p>800㎡ 2戸の開発行為  不要</p>
建築等行為	<p>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</p> <p>①の例示 3戸の建築行為  届</p> <p>1戸の建築行為  不要</p>

※ 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 23 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

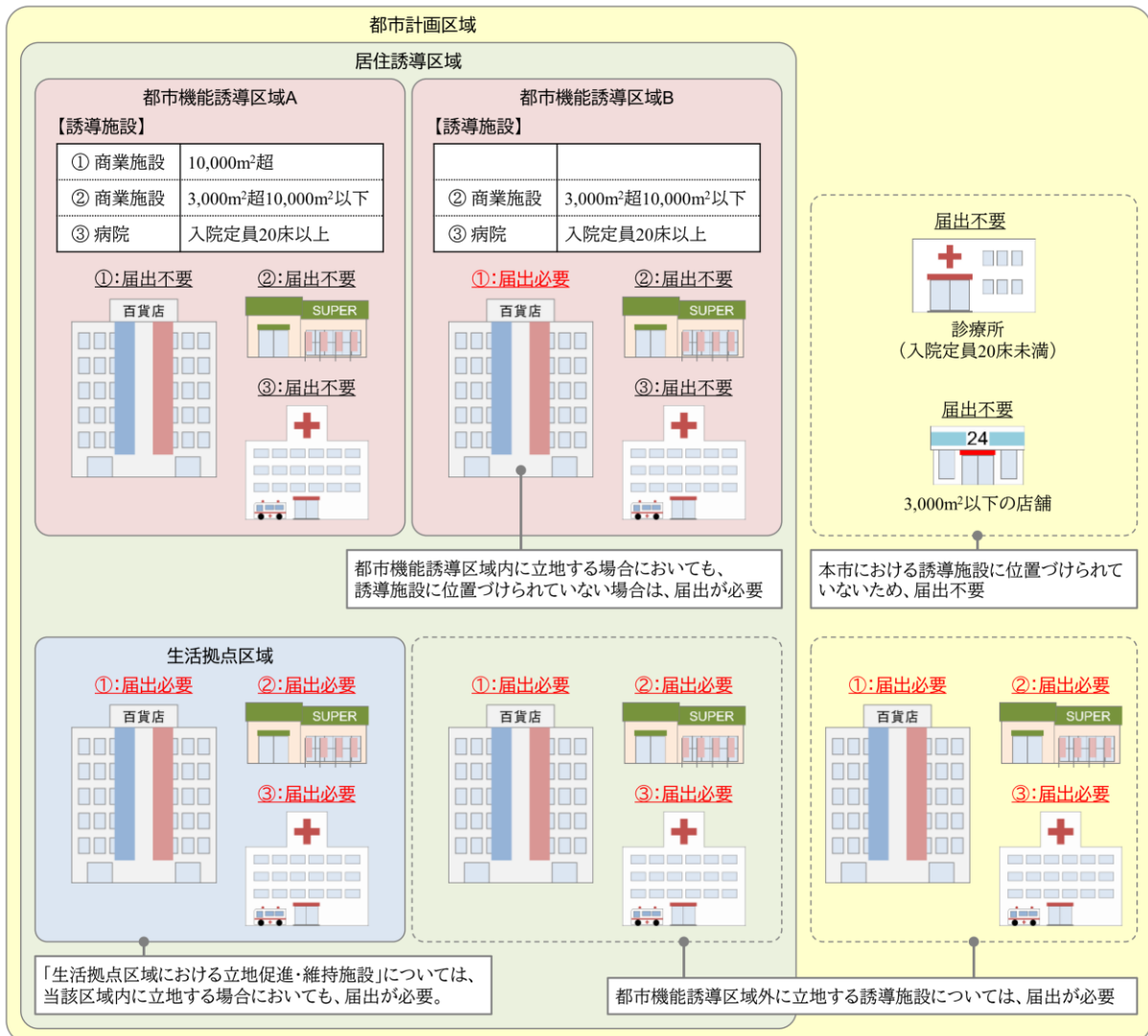


図 80 誘導施設の届出概要図

【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、「青森市ファミリー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。

【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。

(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参入が容易となるよう土地利用方針の一部見直しを検討します。

【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円滑に活用できるよう土地利用方針の一部見直しを検討します。

【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、事業用地としての活用が図られるよう土地利用方針の一部見直しを検討します。

3.1.2 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 24 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 2（2020）年度	目標値 令和 24（2042）年度
居住誘導区域内の 居住人口密度	51.3 人/ha	40.0 人/ha

3.2 戦略目標(2) 交通網を活用した都市環境の形成

3.2.1 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。

【鉄道線の利便性向上と利用促進】

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ネットワーク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。

鉄道ダイヤと連携したバスのダイヤ設定など鉄道とバスの乗換利便性の向上を図ります。

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ります。

【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 25 バス路線区分

路線区分	主な役割	設定方針
骨格線	<ul style="list-style-type: none"> 走行性、定時性、運行頻度に関して高水準な路線 	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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 	<ul style="list-style-type: none"> 放射状に伸びる幹線的な道路を運行する概ね30便/日以上の路線 交通需要量の比較的多い路線
支線	<ul style="list-style-type: none"> 生活交通の確保 	<ul style="list-style-type: none"> 骨格線・幹線以外の交通需要量の比較的小さい路線

(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。

3.2.2 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 圏内の居住人口を、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 圏内の居住人口割合を維持することにより、市民の大多数が公共交通機関を利用できる環境を維持することを目標として設定します。

表 26 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2（2020）年度	目標値 令和24（2042）年度
公共交通人口カバー率	83.6%	83.6%

3.3 戦略目標(3) 自然と調和した快適な都市環境の形成

3.3.1 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・文化的景観資源の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

【汚水処理に係る水洗化の促進】

汚水処理施設について、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、公共下水道などの汚水処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、公共下水道などの汚水処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。

3.3.2 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 27 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 2（2020）年度	目標値 令和 24（2042）年度
陸奥湾の環境基準達成率	93.1%	100%

3.4 戦略目標(4) 災害に備えた都市環境の形成

3.4.1 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を高めるための取り組み（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。

また、津波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、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、道路幅員確保などのための排雪作業が多くなることから、国・県・関係機関と連携しながら、除排雪作業に必要な重機やダンプトラックの確保を進めるとともに、国・県との相互連携が必要な取り組みについて検討することにより、速やかに雪堆積場を拡大できる体制の整備を図ります。

【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。

【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。

3.4.2 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 28 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
	特定建築物：令和2（2020）年度	住宅：平成30（2018）年度	令和24（2042）年度
市有特定建築物の耐震化率	96.8%		概ね解消
住宅の耐震化率	85.5%		概ね解消
民間特定建築物の耐震化率	84.1%		概ね解消

3.5 戦略目標(5) 持続可能な都市環境の形成

3.5.1 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

【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。

(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。

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。

(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。

3.5.2 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 29 指標5：都市計画道路整備率

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

< 参 考 資 料 目 次 >

1 現状分析資料.....	120
1.1 人口分布.....	120
1.2 土地利用.....	124
1.3 都市整備の状況.....	130
1.4 新幹線.....	134
1.5 雪対策.....	136
1.6 公共下水道.....	142
1.7 空き家.....	146
1.8 文化・歴史.....	148
1.9 災害.....	159
1.10 公共建築物の大規模改修費用及び更新費用について	167
1.11 財政.....	168
2 市民アンケート調査	170
2.1 調査概要.....	170
2.2 調査結果.....	176

1 現状分析資料

1.1 人口分布

(1) 年少人口（0～14歳）

本市年少人口は、平成7年から平成27年にかけて約38%減少しています。

平成27年においては、大野・奥野地区周辺の年少人口密度が高くなっています。

また、平成7年と比較して、平成27年においては全体的に年少人口密度が低下傾向にあります。

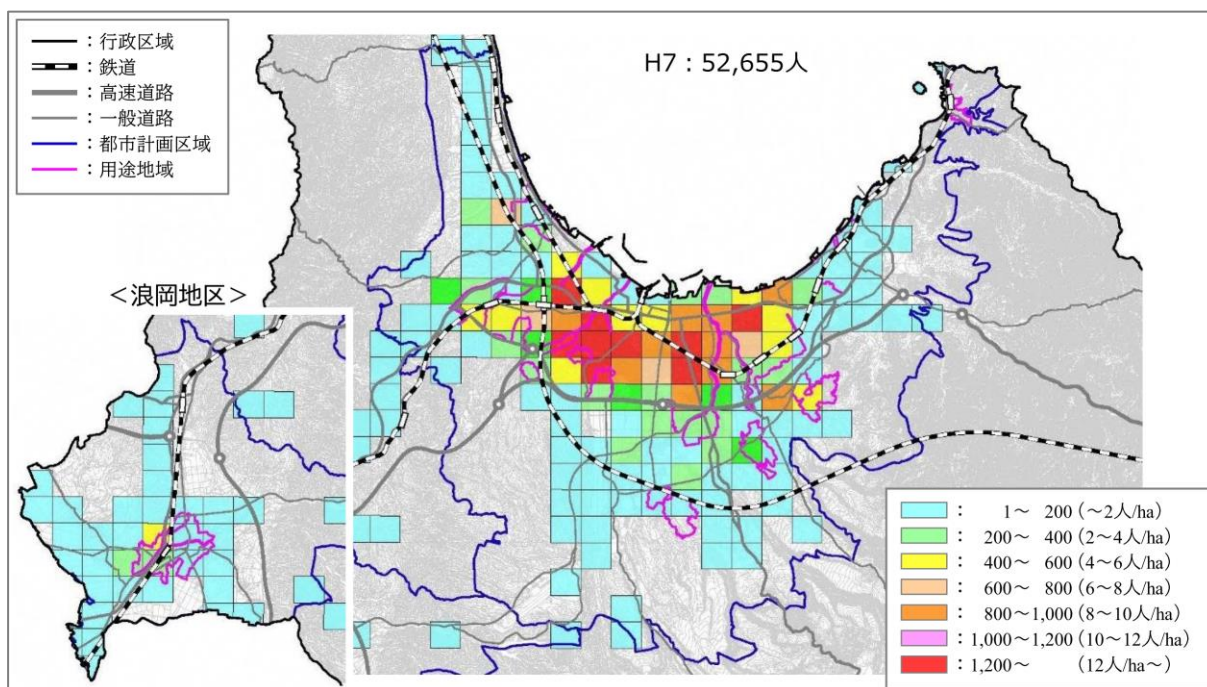


図 参考 1 1km メッシュごとの年少人口分布（平成7年）

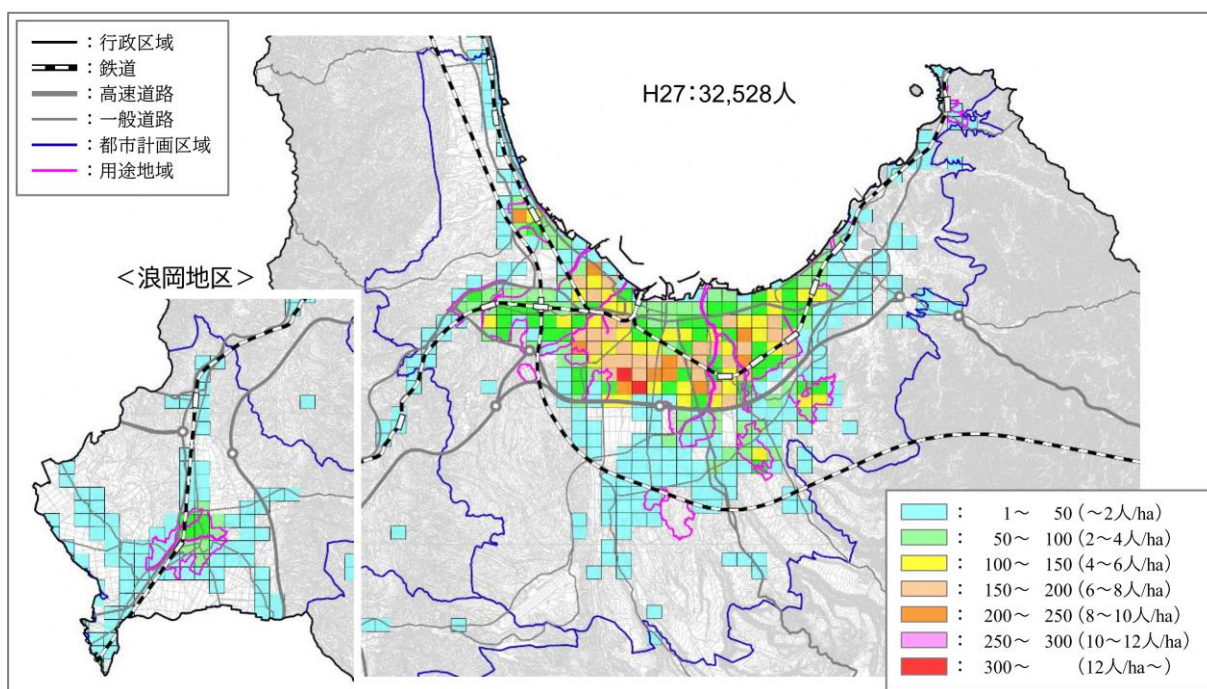


図 参考 2 500m メッシュごとの年少人口分布（平成27年）

※ 上図は総務省「国勢調査」を基に作成

※ 平成7年においては、500mメッシュでは市全域を表示するデータが存在しない。

(2) 生産年齢人口（15～64歳）

本市生産年齢人口は、平成7年から平成27年にかけて約22%減少しています。

平成27年においては、青森駅周辺及び鉄道（在来線）沿線周辺の生産年齢人口密度が高くなっています。

また、平成7年と比較して、平成27年においては全体的に生産年齢人口密度が低下傾向にあります。

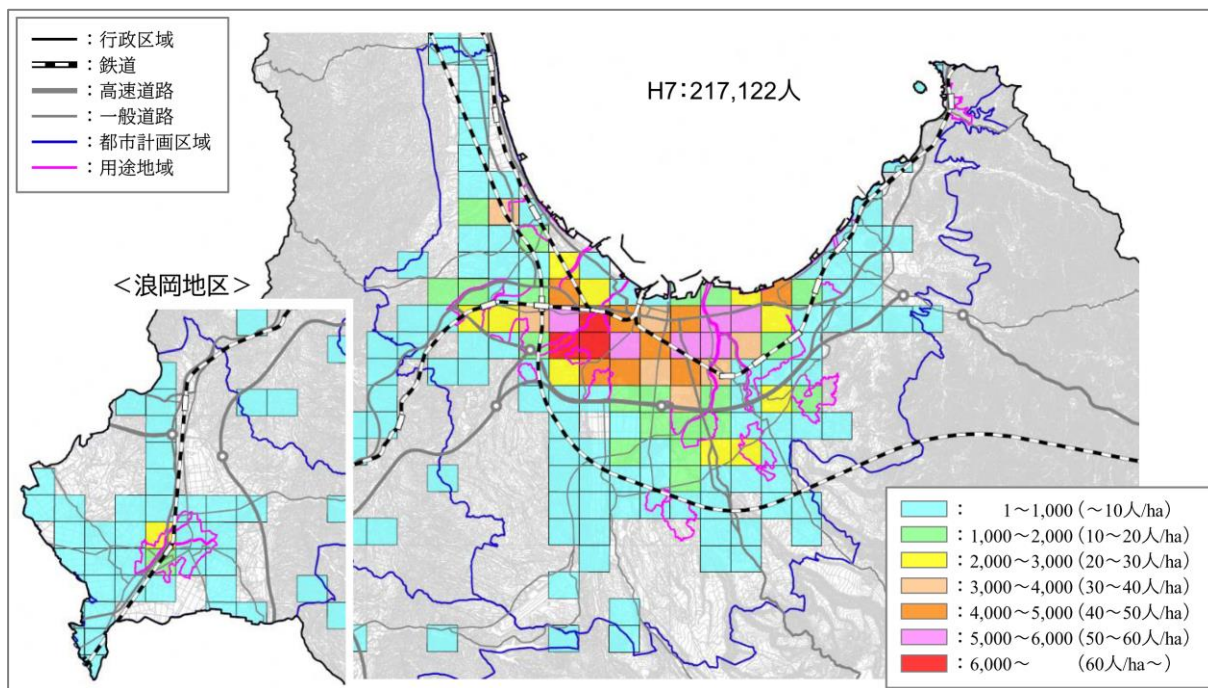


図 参考 3 1km メッシュごとの生産年齢人口分布（平成7年）

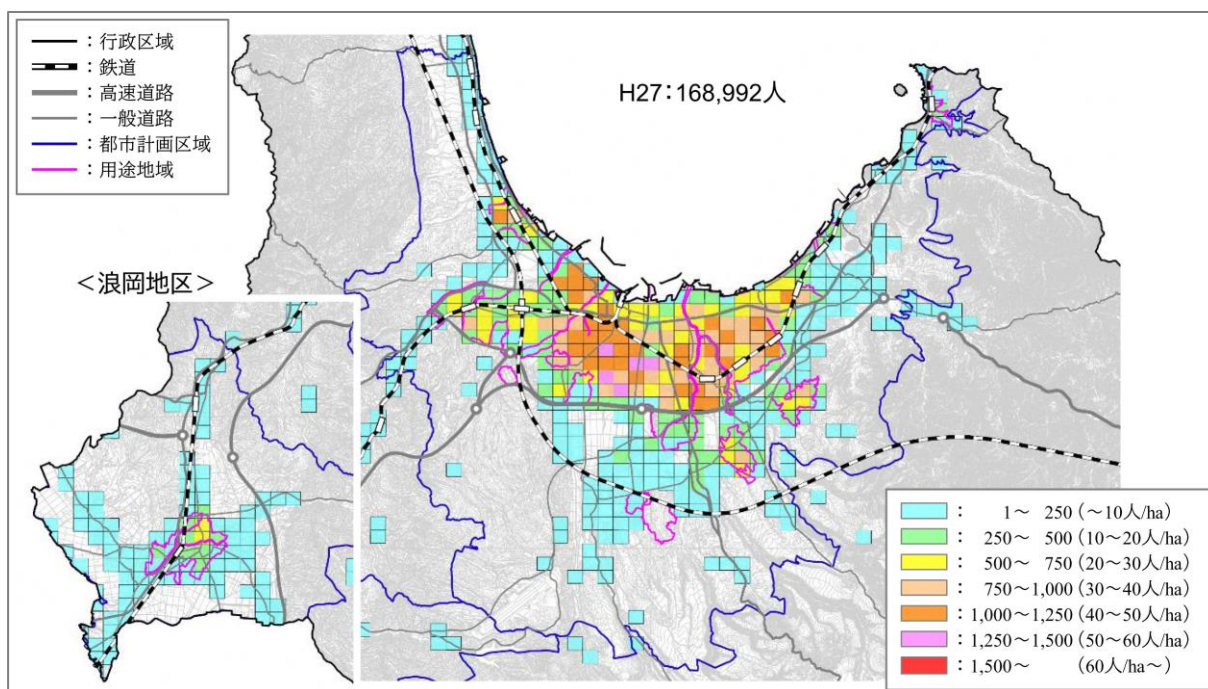


図 参考 4 500m メッシュごとの生産年齢人口（平成27年）

※ 上図は総務省「国勢調査」を基に作成

※ 平成7年においては、500m メッシュでは市全域を表示するデータが存在しない。

(3) 老年人口（65歳以上）

本市老年人口は、平成7年から平成27年にかけて約80%増加しています。

平成27年においては、三内・浪館・旭町周辺の老年人口密度が高くなっています。

また、平成7年と比較して、平成27年においては青森地区中心部の老年人口密度が増加傾向にあります。

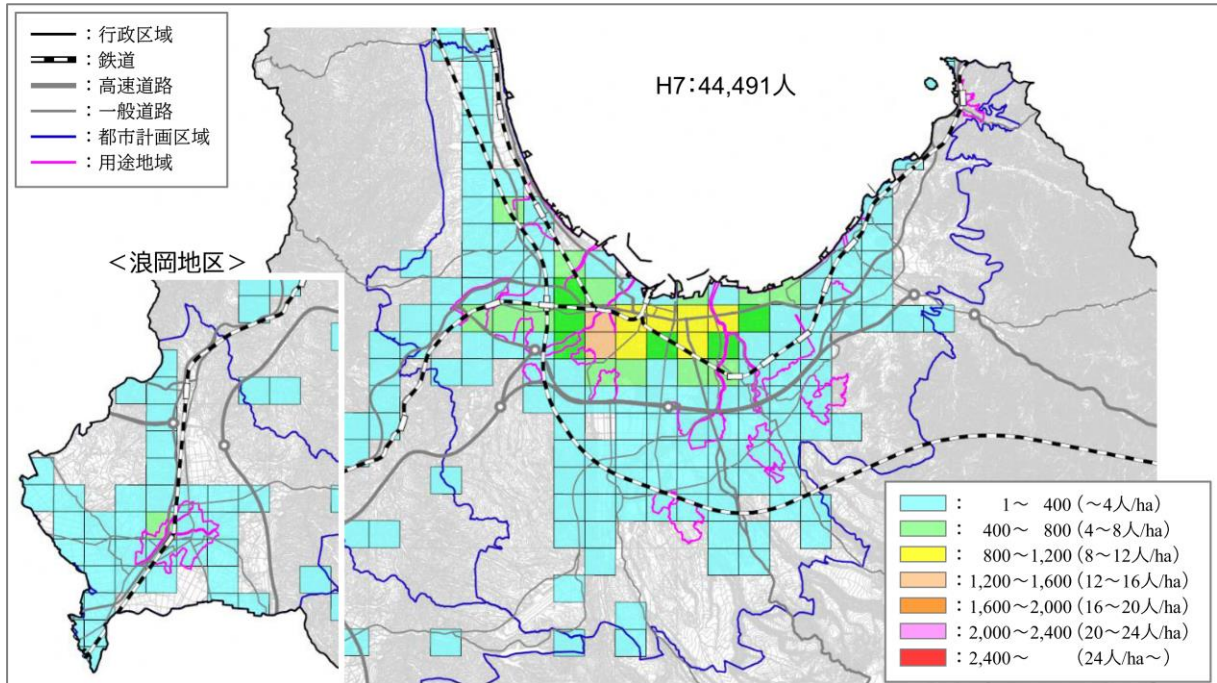


図 参考 5 1km メッシュごとの老年人口分布（平成7年）

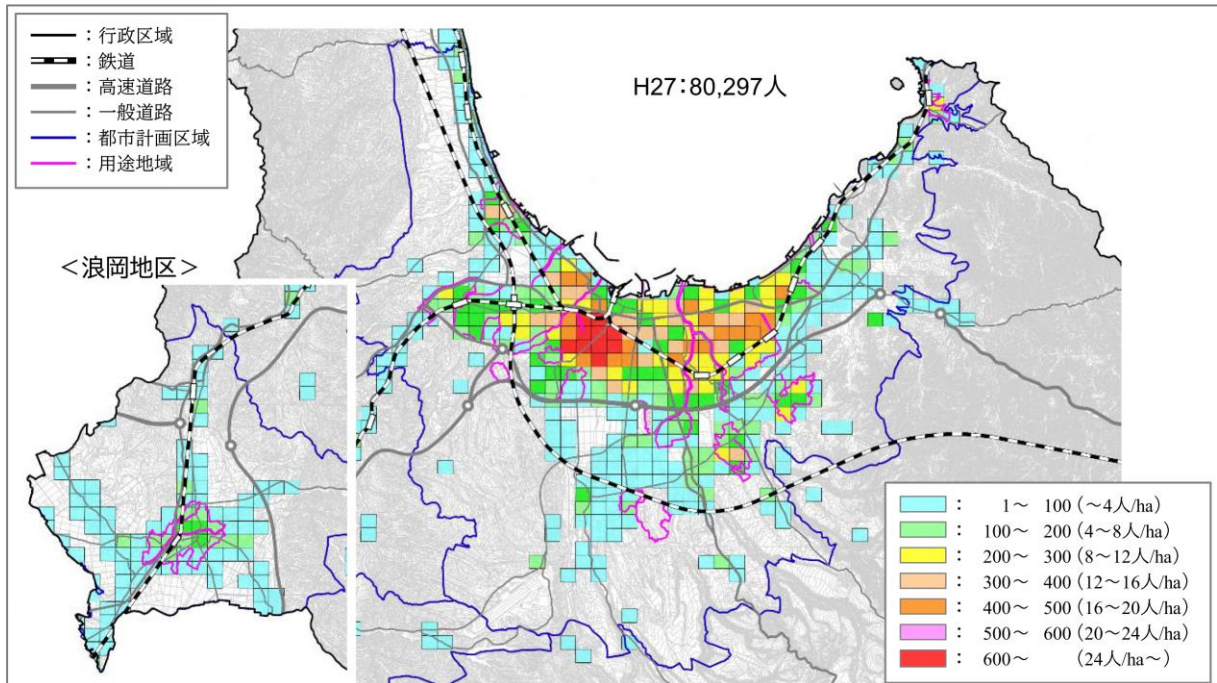


図 参考 6 500m メッシュごとの生産年齢人口分布（平成27年）

※ 上図は総務省「国勢調査」を基に作成

※ 平成7年においては、500m メッシュでは市全域を表示するデータが存在しない。

(4) 高齢化率

本市高齢化率は、平成7年から平成27年にかけて14.3ポイント上昇しています。

平成27年においては、市街化区域の周辺部（縁端部）付近に高齢化率の高い地区が分布する傾向にあります。

また、平成7年と比較して、平成27年においては全体的に高齢化率が上昇しています。

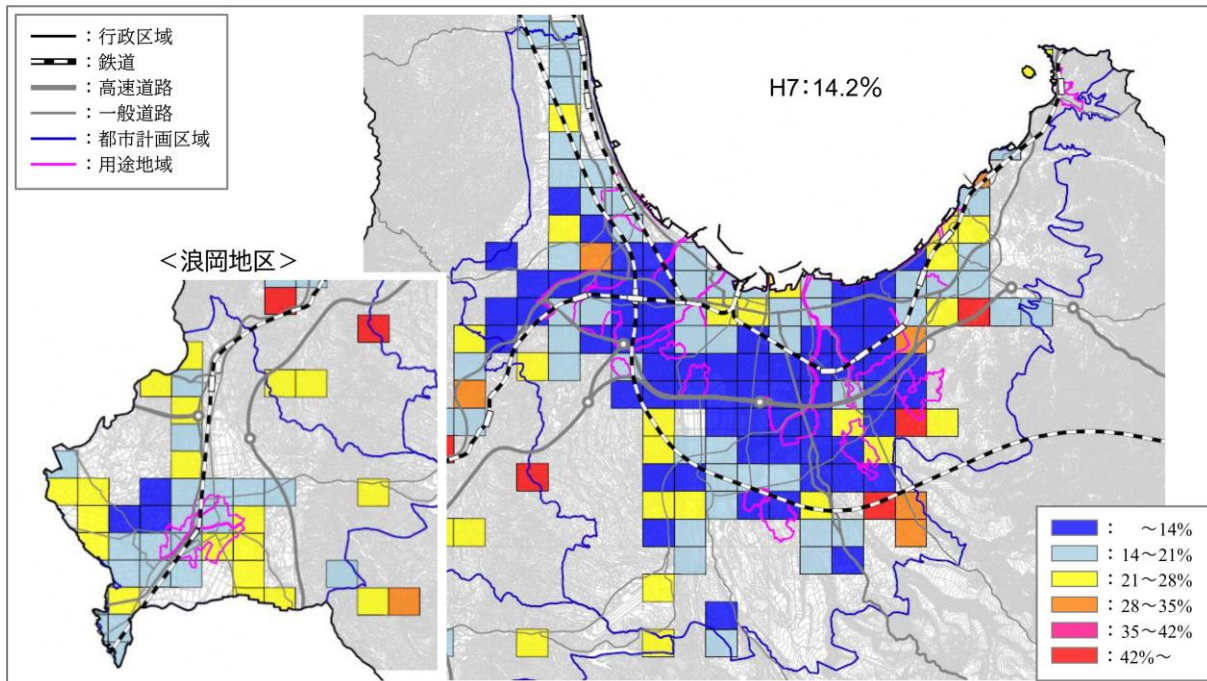


図 参考 7 1km メッシュごとの高齢化率（平成7年）

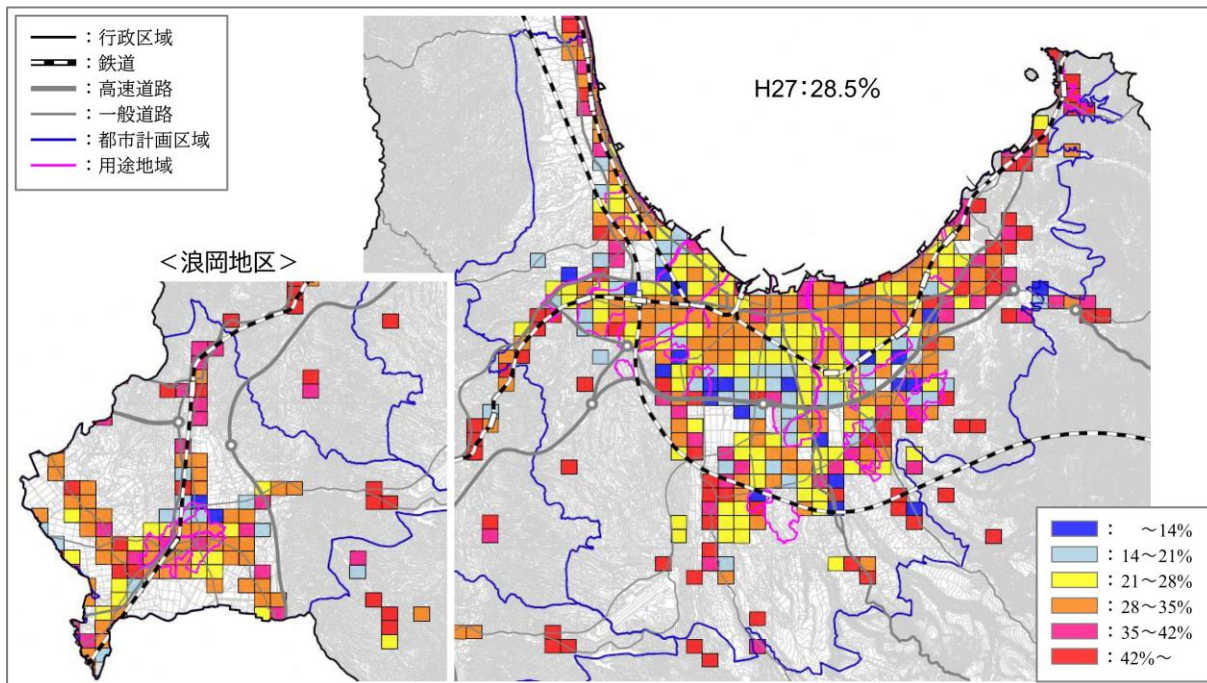


図 参考 8 500m メッシュごとの高齢化率（平成27年）

※ 上図は総務省「国勢調査」を基に作成

※ 平成7年においては、500mメッシュでは市全域を表示するデータが存在しない。

1.2 土地利用

(1) 土地利用現況

本市における土地利用の状況は、行政区域（平成 26 年時点）のうち山林が 72.8%、農地が 13.7%を占めており、緑に囲まれた都市となっています。

平成 9 年時点の土地利用と比較すると、最も減少したのは「その他の農用地（△2,073ha）」で、次いで「田（△877ha）」となっています。一方、最も増加したのは「森林（+3,065ha）」で、次いで「建物用地（+711ha）」となっています。

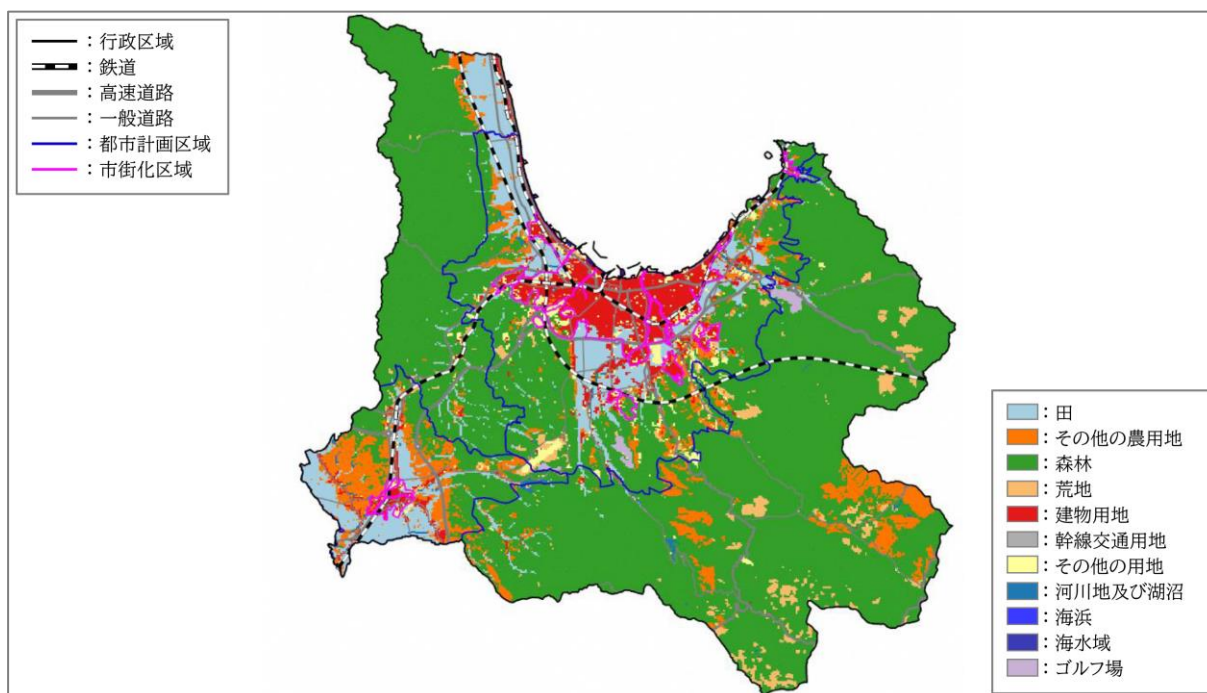


図 参考 9 土地利用現況図（平成 9 年）

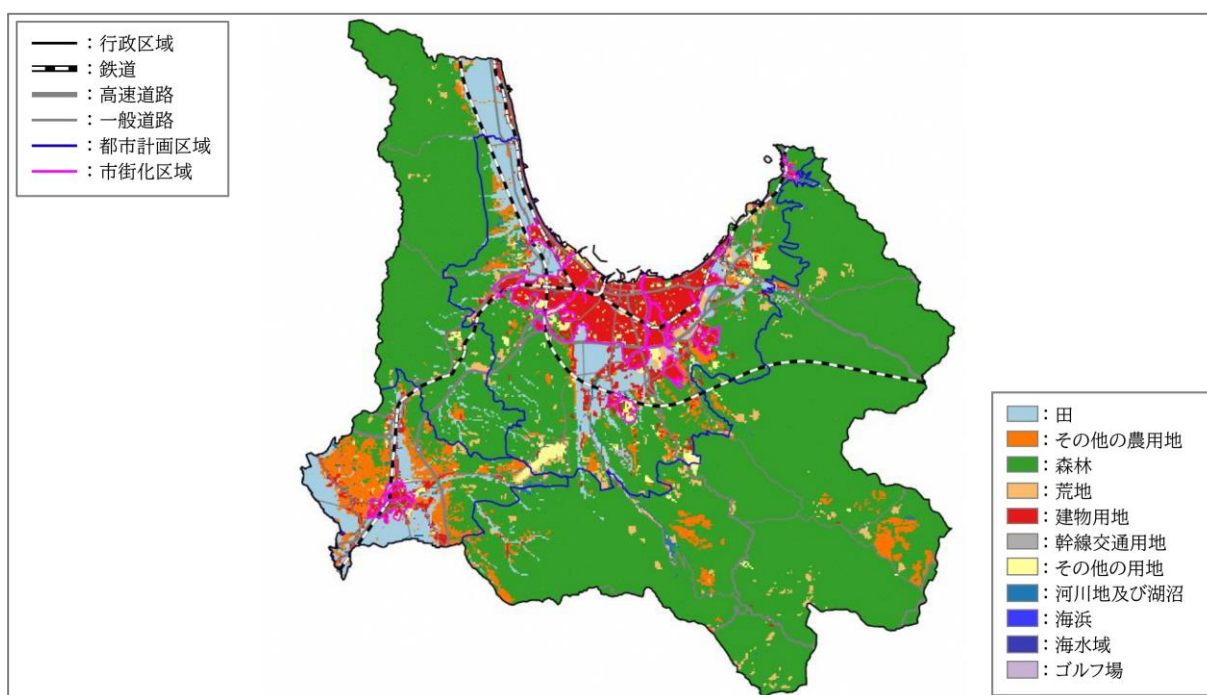


図 参考 10 土地利用現況図（平成 26 年）

※ 上図は国土交通省「国土数値情報」を基に作成

表 参考 1 土地利用の概況

(単位：ha)

	平成 9 年		平成 26 年	
	面積	構成比	面積	構成比
田	7,602	9.1%	6,725	8.0%
その他の農用地	6,862	8.2%	4,789	5.7%
森林	57,874	69.1%	60,939	72.8%
荒地	2,403	2.9%	1,934	2.3%
建物用地	5,430	6.5%	6,141	7.3%
幹線交通用地	494	0.6%	590	0.7%
その他の用地	1,902	2.3%	1,598	1.9%
河川地及び湖沼	515	0.6%	616	0.7%
海浜	3	0.0%	11	0.0%
海水域	371	0.4%	300	0.4%
ゴルフ場	290	0.3%	101	0.1%

※ 上表は国土交通省「国土数値情報」を基に作成

(2) 山林・耕地の状況

本市における山林面積は、平成10年から平成15年にかけて大幅に減少したものの、これ以降は緩やかな減少傾向に転じ、平成30年には16,657haとなっています。

また、経営耕地面積は、平成7年の7,075haから減少し続けており、平成27年には4,843haとなっています。

(単位：ha)

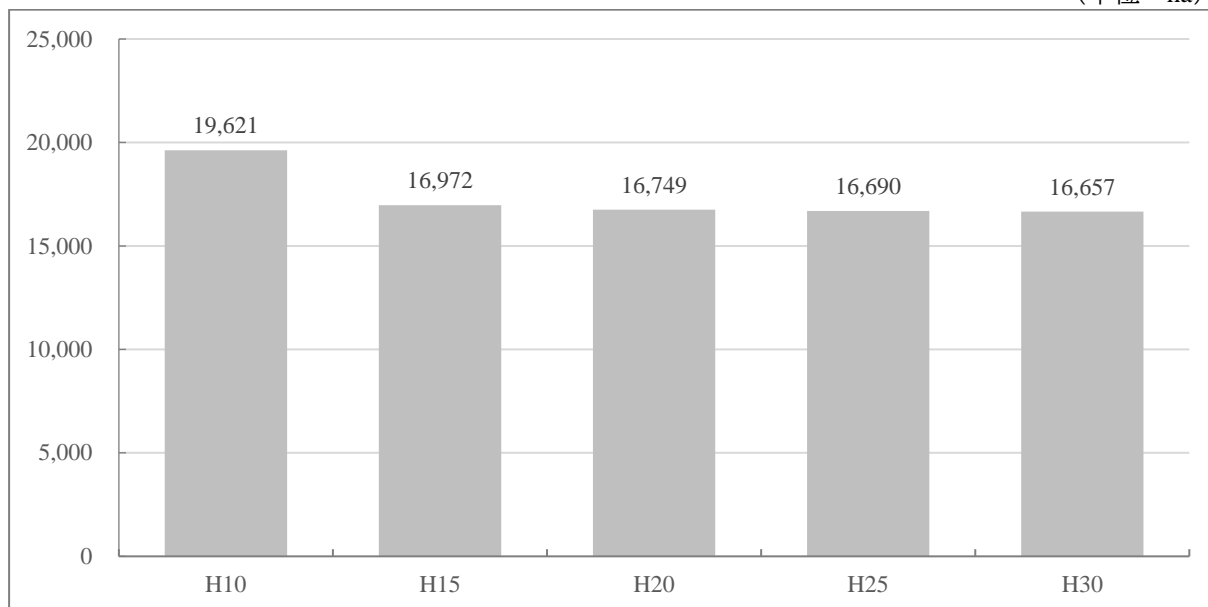


図 参考 11 山林面積の推移

※ 上図は総務省「固定資産の価格等の概要調書」を基に作成

(単位：ha)

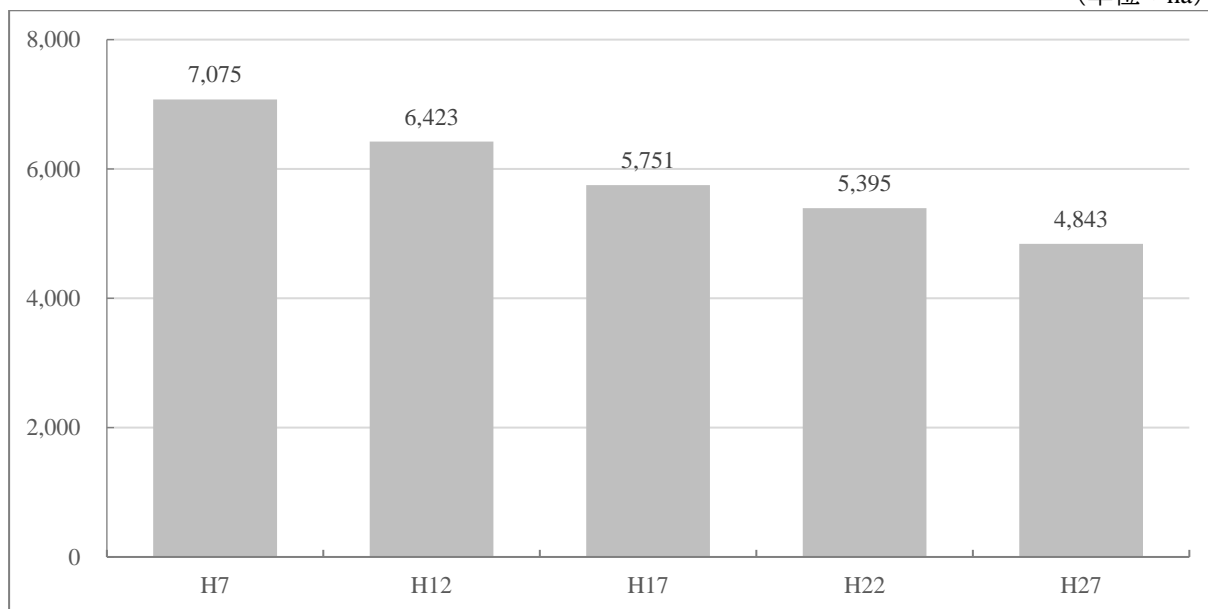


図 参考 12 経営耕地面積の推移（総農家）

※ 上図は農林水産省「農林業センサス」を基に作成

(3) 人口集中地区（DID）の面積と人口密度

人口集中地区（DID）とは、人口密度が 40 人/ha 以上の区域（国勢調査の基本単位区）が互いに隣接して、その人口が 5,000 人以上となる地区のことをいいます。

本市青森地区における DID 面積は、昭和 45 年以降年々増加している一方、DID 内の人口密度は低下し続けています。

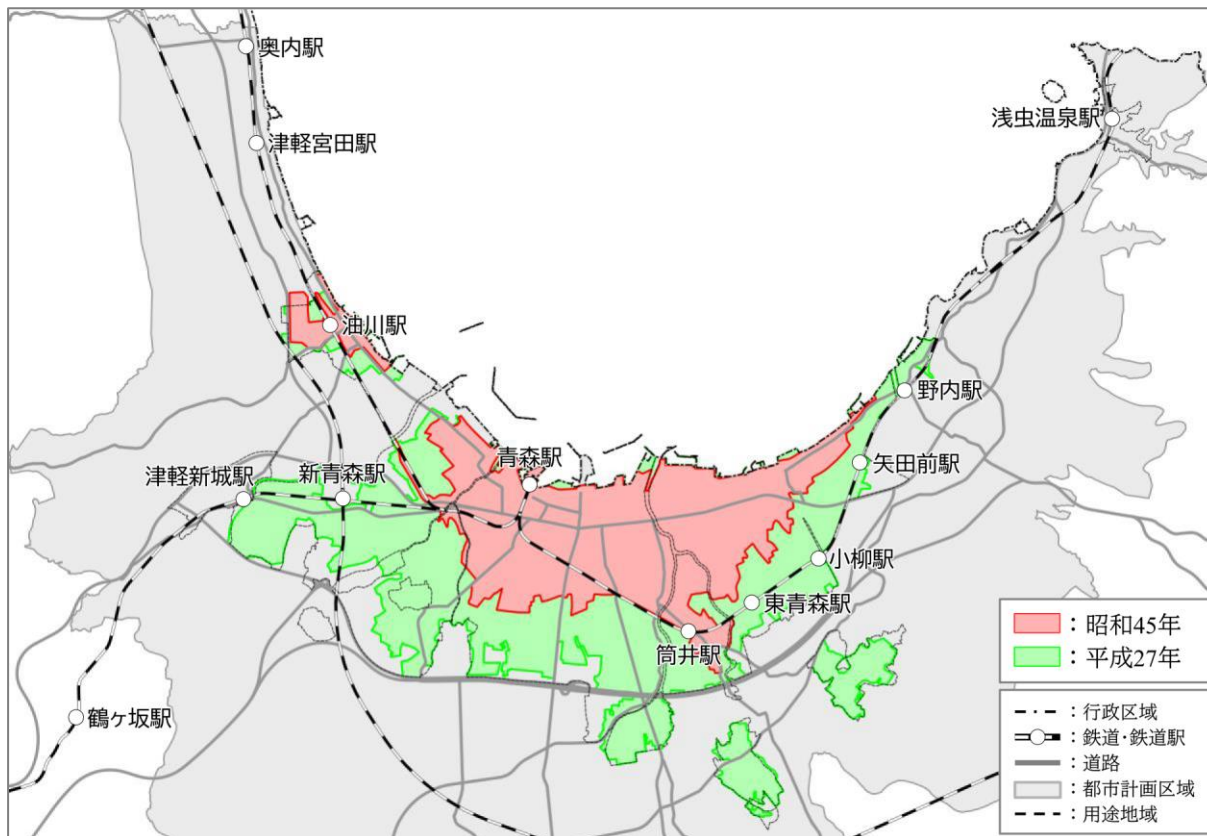


図 参考 13 人口集中地区（DID）の変遷

表 参考 2 人口集中地区（DID）の面積と人口密度

	面積 (ha)	人口 (人)	人口密度 (人/ha)	人口密度 対 H12 年比
昭和 45 年	1,730	162,542	94.0	—
55 年	3,130	226,801	72.5	—
平成 2 年	3,410	221,795	65.0	—
7 年	3,570	231,488	64.8	—
12 年	3,797	241,322	63.6	—
22 年	3,932	229,742	58.4	91.8%
27 年	4,028	224,677	55.8	87.7%

※ 上図及び表は総務省「国勢調査」を基に作成

(4) 居住地の分布

本市青森地区においては、同地区の総人口のうち約 9 割が市街化区域¹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都市となっています。また、市街化調整区域においては居住人口が減少しており、平成 7 年の 31,272 人から平成 27 年には 21,589 人（△9,683 人、△31%）となっています。

浪岡地区においては、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。

青森地区・浪岡地区ともに、平成 7 年から平成 27 年にかけて、市街化区域内における居住人口割合が増加しています。

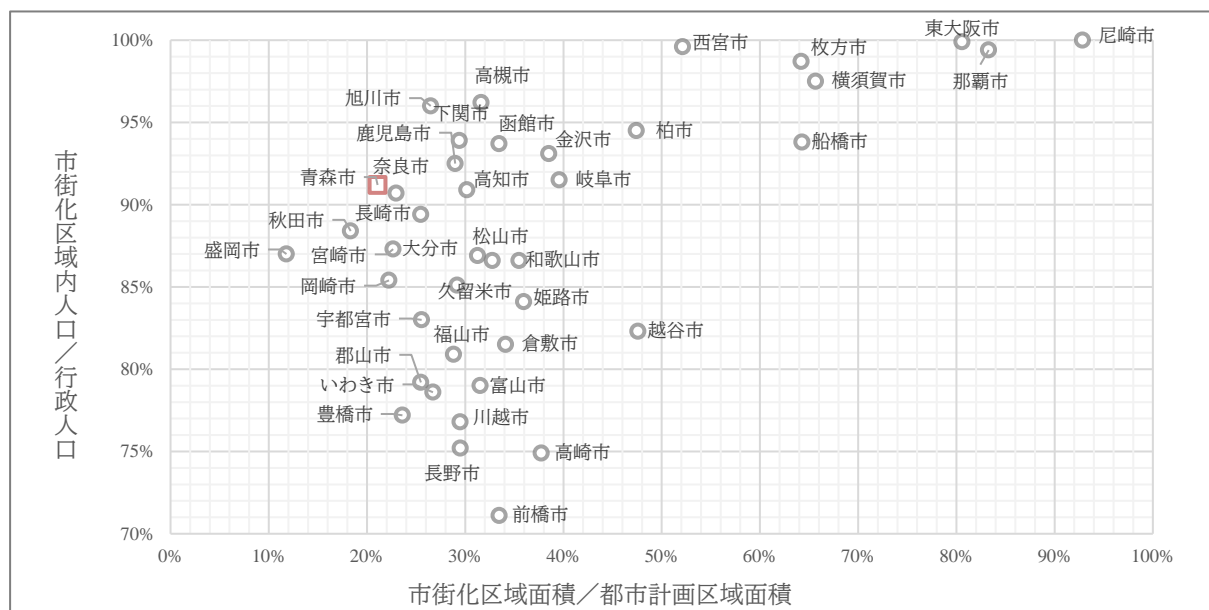


図 参考 14 中核市における市街化区域居住割合と市街化区域面積割合

※ 上図は中核市行政水準調査（平成 27 年度）を基に作成

¹ 市街化区域とは、既に市街地を形成している区域及び概ね 10 年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域を指します。

表 参考 3 市街化区域面積と都市計画区域内人口の割合（青森都市計画区域）

	面積 (ha)		人口 (人)	
	平成 7 年	平成 27 年	平成 7 年	平成 27 年
行政区域	69,223	69,239	294,167	269,435
都市計画区域	23,753	23,773	288,899	266,260
市街化区域	4,579	5,011	257,627	244,671
割合 = $\frac{\text{市街化区域}}{\text{都市計画区域}}$	19.3%	21.1%	89.2%	91.9%
市街化調整区域	19,174	18,762	31,272	21,589
割合 = $\frac{\text{市街化調整区域}}{\text{都市計画区域}}$	80.7%	78.9%	10.8%	8.1%

表 参考 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)	
	平成 7 年	平成 27 年	平成 7 年	平成 27 年
行政区域	13,213	13,213	20,750	18,213
都市計画区域	7,750	7,744	20,449	18,146
用地地域指定区域	323	322	9,354	8,513
割合 = $\frac{\text{用途地域指定区域}}{\text{都市計画区域}}$	4.2%	4.2%	45.7%	46.9%

※ 上表は総務省「国勢調査」を基に作成

1.3 都市整備の状況

(1) 土地区画整理事業等

表 参考 5 土地区画整理事業実施状況一覧（青森地区）

地区名	施行者	面積 (ha)	施行年度
浪打第一	組合	23.5	S7～S9
南浪打	組合	28.4	S10～S14
橋本第一	組合	21.1	S11～S17
佃	組合	5.2	S22～S24
福田	組合	3.3	S22～S24
中部第一	知事	148.1	S21～S61
中部第二	知事	134.5	S21～S61
東部	知事	111.5	S21～S61
西部	知事（市）	44.4	S21～S62
新城平岡	個人	11.0	S59～H2
小柳戸山	組合	27.6	S59～H7
浜館第三	組合	13.6	H3～H9
浜館第二	組合	30.0	H3～H10
勝田	市	59.9	S36～H11
浜館第一	組合	15.7	H3～H11
八ツ役	組合	10.3	H7～H13
三好	組合	19.1	H10～H13
浜田	組合	86.7	H7～H17
奥野第一	市	104.3	S50～H18
大野	組合	45.4	H15～H25
石江	市	46.2	H14～
	計	989.8	

表 参考 6 土地区画整理事業実施状況一覧（浪岡地区）

地区名	施行者	面積 (ha)	施行年度
福田	旧浪岡町	20.7	S62～H8

※ 上表は青森市調べ

表 参考 7 青森県住宅供給公社による宅地造成状況一覧（青森地区）

地区名	施行者	面積 (ha)	施行年度
桜川	青森県住宅供給公社	43.1	S38～S42
幸畑	//	56.7	S39～S44
浜館	//	1.5	S51～S52
南桜川	//	1.4	S52～S53
小柳東	//	1.4	S61
戸山	//	136.6	S47～S62
ベイタウン沖館	//	7.0	H6～H8
小浜	//	0.5	H8
戸山第二	//	7.9	H11～H23
	計	256.1	

表 参考 8 卸センター・流通団地・工業団地造成状況一覧（青森地区）

地区名	施行者	面積 (ha)	施行年度
青森総合卸センター（第1次）	（協）青森総合卸センター	31.8	～S42
青森総合流通団地	青森総合流通団地協同組合連合会	29.3	S56～S58
青森総合卸センター(第2次補完)	（協）青森総合卸センター	26.4	S57～S59
青森市南部工業団地	青森市土地開発公社	16.8	S59～S61
青森市西部工業団地	青森市土地開発公社	30.3	H2～H5
青森中核工業団地	地域振興整備公団	92.0	H5～H14
	計	226.6	

表 参考 9 卸センター・流通団地・工業団地造成状況一覧（浪岡地区）

地区名	施行者	面積 (ha)	施行年度
青森市大釈迦工業団地	浪岡町土地開発公社	39.8	H8～H18

※ 上表は青森市調べ

(2) 都市公園の経年数

出典：青森市緑の基本計画（平成 28 年 3 月）

都市公園の維持管理を行う上で目安となる「法定耐用年数」について、財務省所管の「減価償却資産の法定耐用年数に関する省令」においては 20 年とされています。

この 20 年を経過すると公園の機能がすべて失われるということではありませんが、本市においては、開設から 20 年を経過した都市公園が全体の 6 割を超えており（平成 27 年 3 月 31 日時点）、都市公園の老朽化が進んでいます。

また、公園樹の老齢化も進み、衰弱がみられるものもあります。

（単位：箇所）



図 参考 15 都市公園の経年数（平成 27 年 3 月 31 日時点）

※ 上図は青森市調べ



図 参考 16 遊具の老朽化・公園樹の老齢化

1.4 新幹線

(1) 所要時間の短縮

平成 22 年 12 月の東北新幹線新青森駅開業により、東京・新青森間の鉄道の所要時間は、開業前の 3 時間 59 分から 3 時間 20 分になり 39 分短縮されました。さらに、宇都宮・盛岡間の速度向上により 2 時間 59 分となり、開業前より 1 時間短縮されています。航空と比較すると、鉄道の方が約 17 分短くなっています。

仙台・新青森間は、開業前の 2 時間 19 分から速度向上を経て 1 時間 27 分になり 52 分短縮されました。

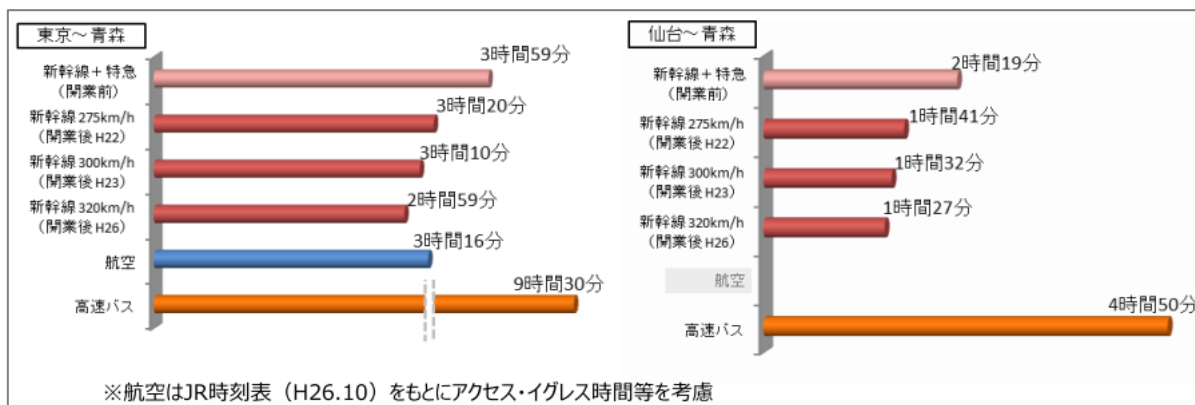


図 参考 17 東京・新青森間、仙台・新青森間の所要時間短縮効果

出典：鉄道・運輸機構資料

(2) 時間到達圏の変化

本市は東京駅から 4.5 時間圏でしたが、東北新幹線新青森駅の開業により 3.5 時間圏になりました。

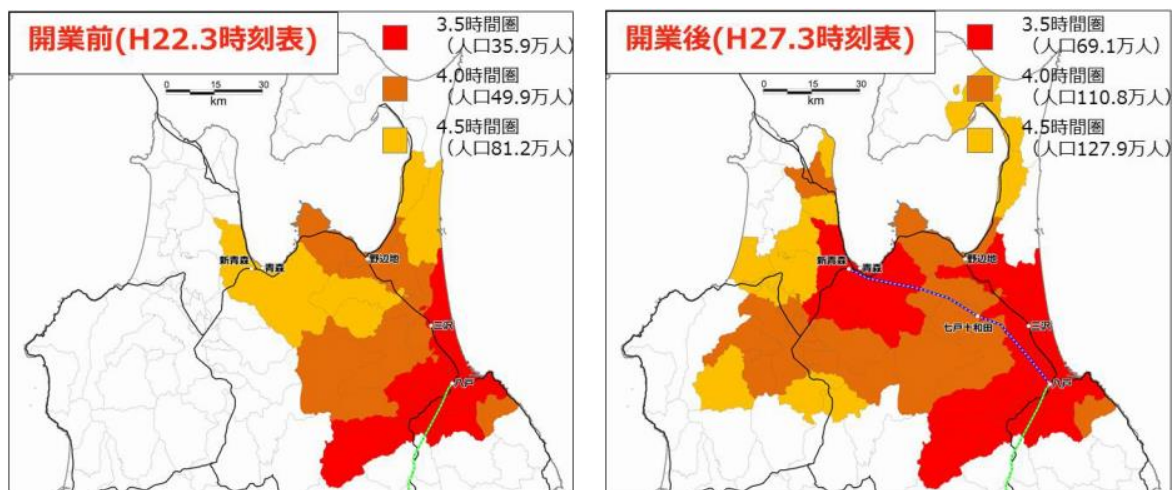


図 参考 18 時間到達圏の変化 (東京駅起点)

出典：鉄道・運輸機構資料

(3) 交通手段の変化

首都圏・青森県間の交通手段は、盛岡・八戸間の開業前は航空が50%程度、鉄道が40%程度でした。

平成14年度の盛岡・八戸間開業に伴い、鉄道が航空を上回り、その後八戸・新青森間の開業を経て平成25年度には航空が20%程度、鉄道が70%程度と鉄道の割合が増加しています。

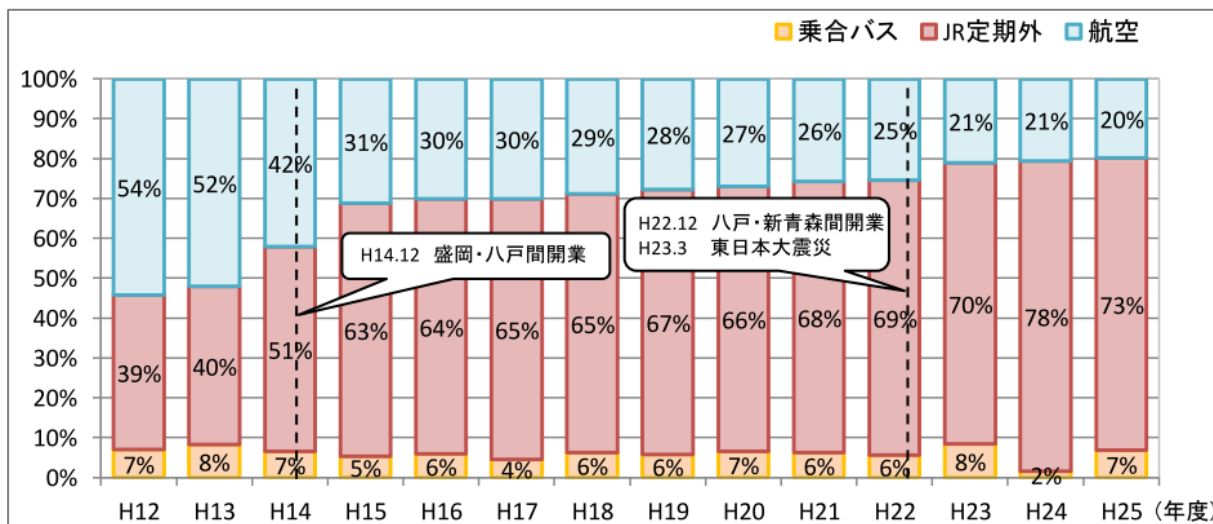


図 参考 19 首都圏・青森県間の交通手段の変化

出典：鉄道・運輸機構資料（国土交通省「旅客地域流動調査」を基に作成）

(4) 輸送安定性の確保

東京・青森間において、遅延日数（遅延が1本以上）を新幹線と航空で比較すると、冬期（12～3月）に遅延が多い航空に対して、新幹線は年間を通して遅延が少なく、雪に強い乗り物といえます。

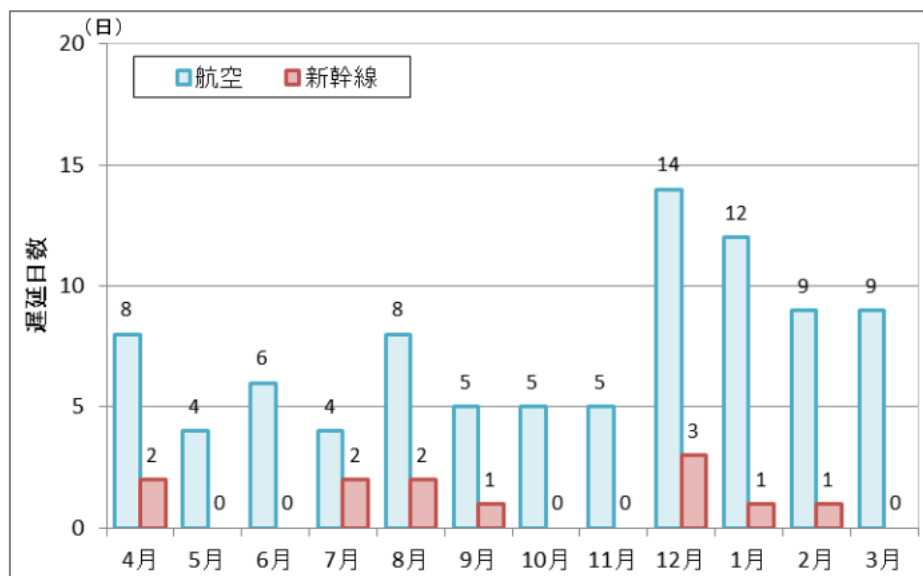


図 参考 20 月別遅延日数（平成23年度）

出典：鉄道・運輸機構資料

1.5 雪対策

(1) 除排雪経費と最大積雪深

本市各年度における除排雪経費については、概ね最大積雪深の増減と同様の動きとなっていますが、近年においては労務単価の上昇等により上昇傾向となっています。

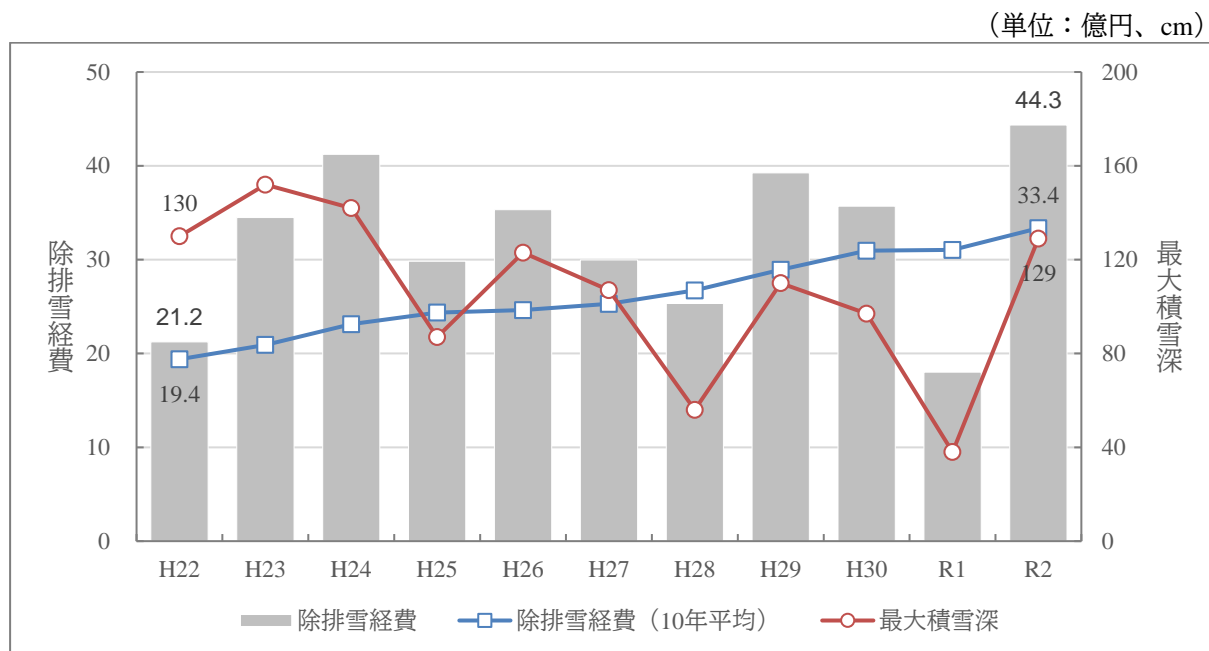


図 参考 21 除排雪経費と最大積雪深の推移

※ 上図は気象庁資料及び青森市除排雪事業実施計画を基に作成

(2) 流・融雪溝の整備

本市においては、雪対策の一層の充実を図るため、流・融雪溝の整備を推進しており、整備済延長は青森地区が約 100.3km、浪岡地区が約 31.4km となっています。

表 参考 10 流・融雪溝整備済延長 (単位：m)

区分	方式	青森地区	浪岡地区
流雪溝	河川水利用	57,147	14,204
	井戸水利用	0	16,964
	都市下水路利用	1,250	0
	海水利用	30,224	0
	下水道処理水利用	6,367	0
消融雪溝	排湯利用	5,346	193
	合計	100,334	31,361

※ 上表は青森市調べ

(3) 雪が及ぼす交通への影響

平成 27 年度第 3 回青森市民意識調査において、「通勤・通学などの日常生活の移動において、主にどのような交通手段を利用しているか」について調査を実施しました。

当該調査においては、性別・居住地区・年齢別での集計が行われていますが、今回は本市全体の傾向を把握することを目的とするため、年齢別での集計結果を引用することとします。

表 参考 11 調査票の回収結果

(単位：人)

年齢区分	標本数	有効回収数	回収率
16～19 歳	129	60	46.5%
20～29 歳	307	116	37.8%
30～39 歳	398	189	47.5%
40～49 歳	476	258	54.2%
50～59 歳	476	319	67.0%
60～69 歳	567	392	69.1%
70 歳以上	647	445	68.8%
無回答	—	19	—
合計	3,000	1,798	59.9%

【全年齢区分合計】

通常期・冬期ともに自家用車の利用が半数以上を占めています。

また、通常期と比較して、冬期においては自転車の利用が減少し、徒歩・路線バスの利用率が増加しています。

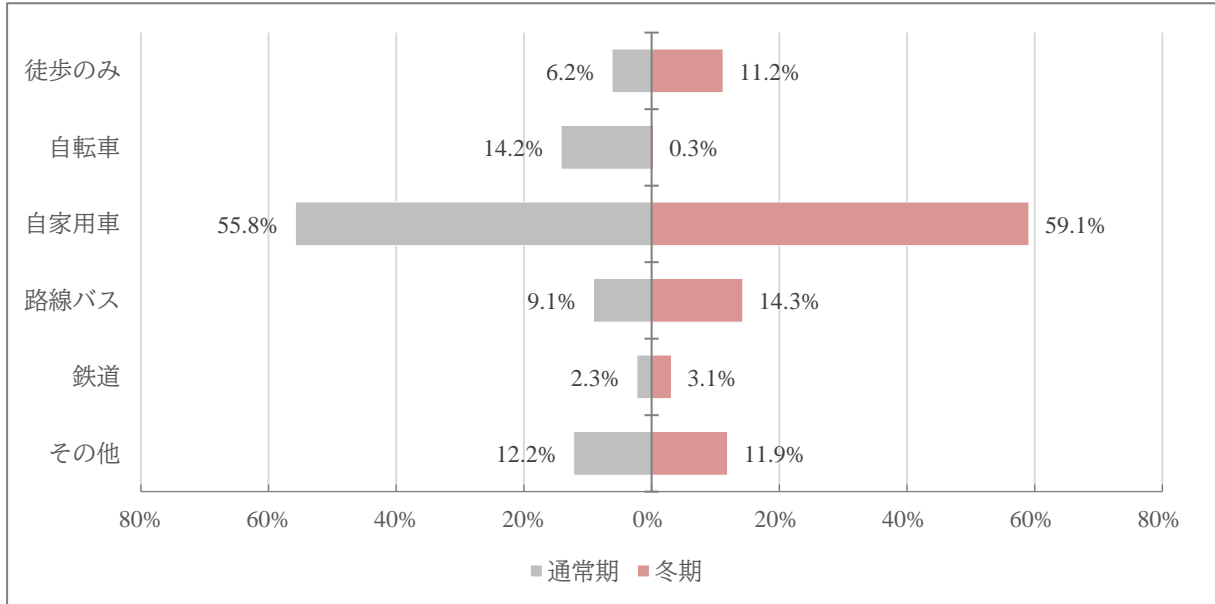


図 参考 22 日常生活における移動手段（全年齢区分合計）

【年齢区分：16～19 歳】

16～19 歳の通常期においては、自転車の利用が半数近くを占めています。また、全年齢区分の中で唯一、鉄道利用が 2 割を超えています。

冬期においては、自転車から主に徒歩（+20 ポイント）、路線バス（+10 ポイント）、鉄道（+10 ポイント）に転換しています。

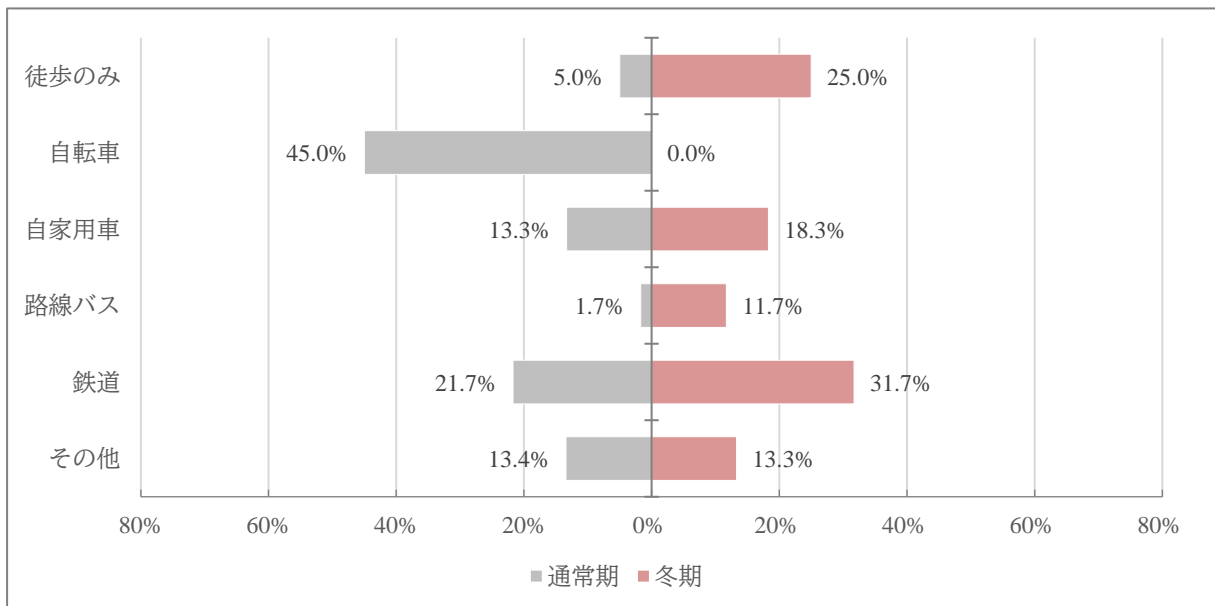


図 参考 23 日常生活における移動手段（16～19 歳）

【年齢区分：20～29 歳】

20～29 歳の通常期においては、自家用車の利用が半数を占めており、次いで自転車利用が2割程度となっています。

冬期においては、自転車から主に路線バス（+11ポイント）、自家用車（+5ポイント）に転換しています。

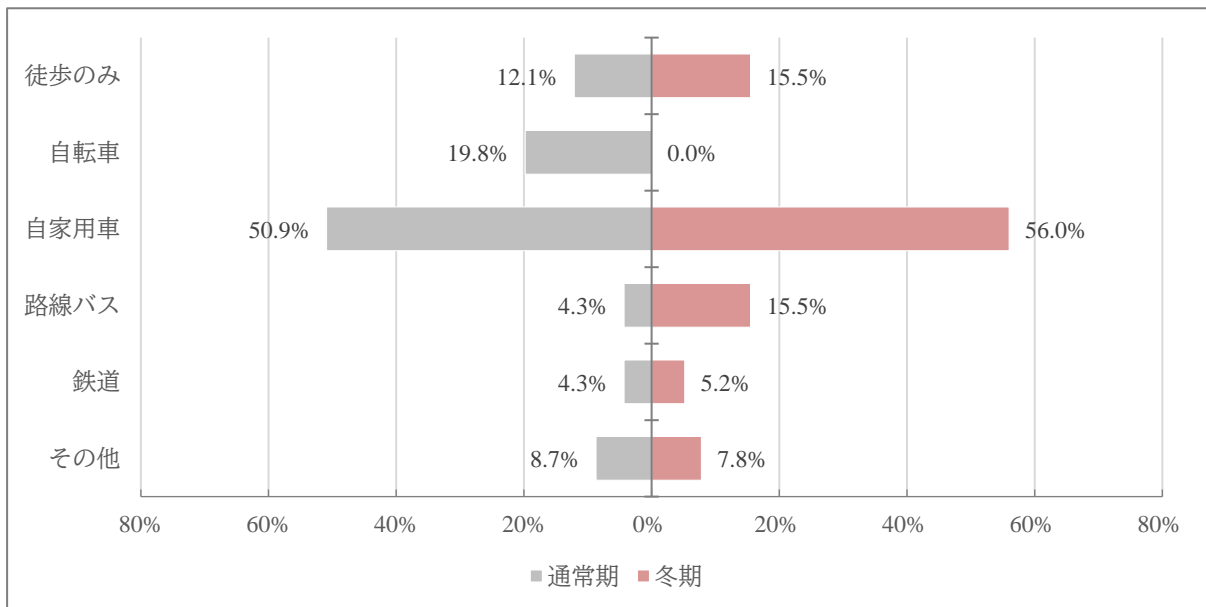


図 参考 24 日常生活における移動手段（20～29 歳）

【年齢区分：30～39 歳】

30～39 歳の通常期においては、自家用車の利用が7割以上を占めており、次いで自転車利用が1割程度となっています。

冬期においては、自転車から主に徒歩（+6ポイント）に転換しています。

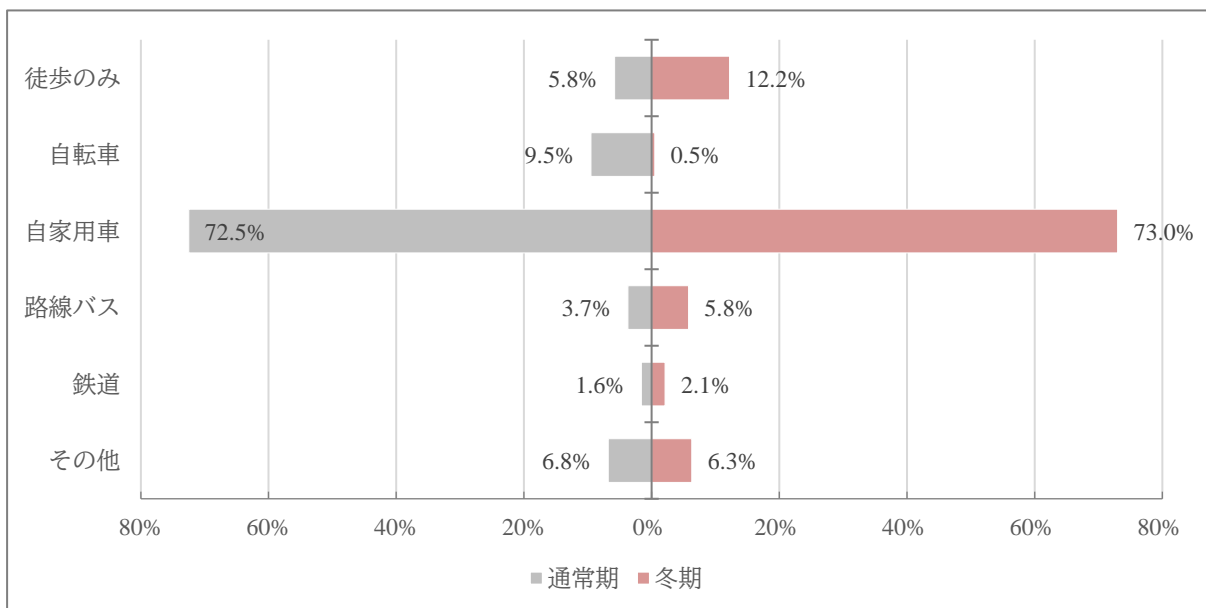


図 参考 25 日常生活における移動手段（30～39 歳）

【年齢区分：40～49 歳】

40～49 歳の通常期においては、自家用車の利用が7割程度を占めており、次いで自転車利用が1割程度となっています。

冬期においては、自転車から主に徒歩（+6ポイント）に転換しています。

全体として、30～39歳と同様の傾向となっています。

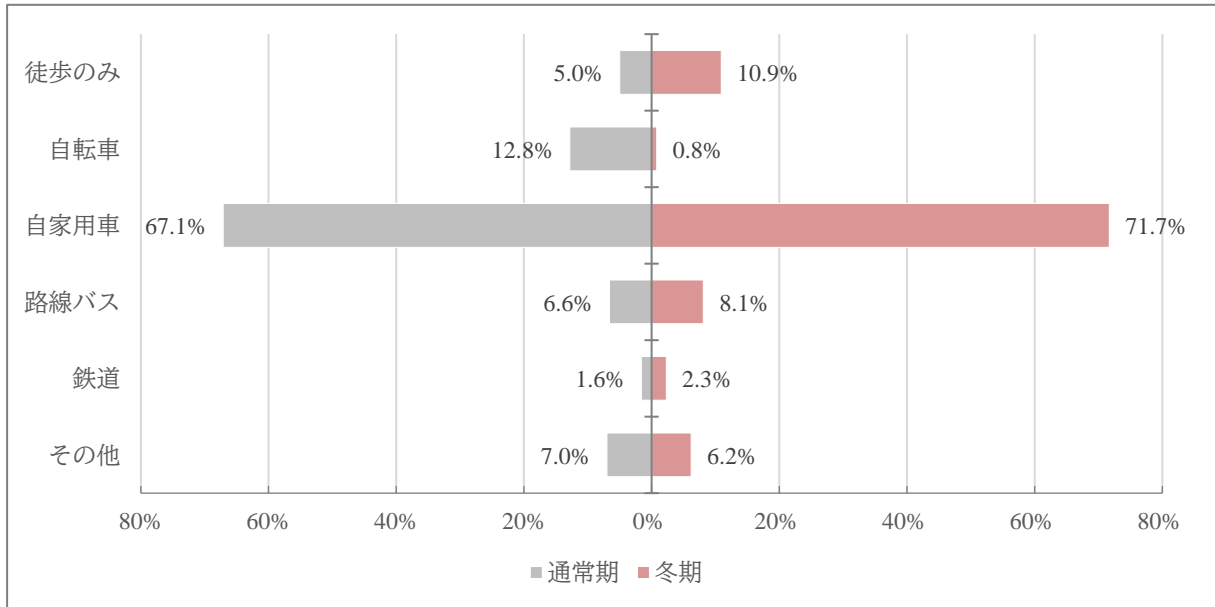


図 参考 26 日常生活における移動手段（40～49 歳）

【年齢区分：50～59 歳】

50～59 歳の通常期においては、自家用車の利用が6割程度を占めており、次いで自転車利用が1割程度となっています。

冬期においては、自転車から主に路線バス（+6ポイント）、徒歩（+4ポイント）に転換しています。

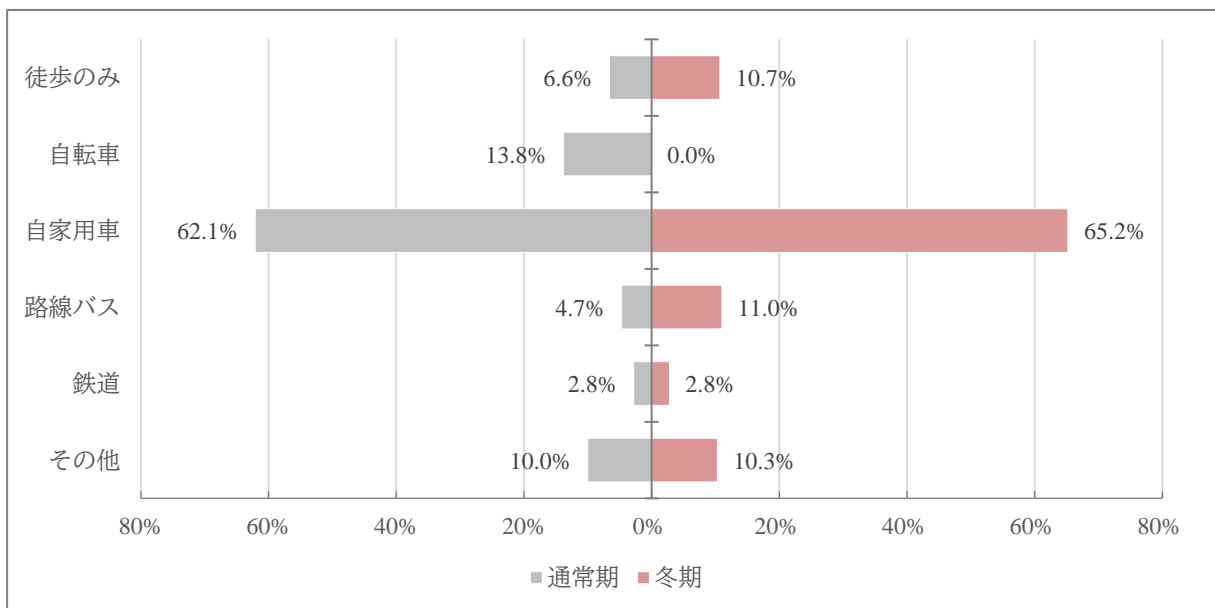


図 参考 27 日常生活における移動手段（50～59 歳）

【年齢区分：60～69歳】

60～69歳の通常期においては、自家用車の利用が6割程度を占めており、次いで自転車利用が2割程度となっています。

冬期においては、自転車から主に路線バス（+6ポイント）、自家用車（+5ポイント）に転換しています。

全体として、20～29歳と似た傾向となっています。

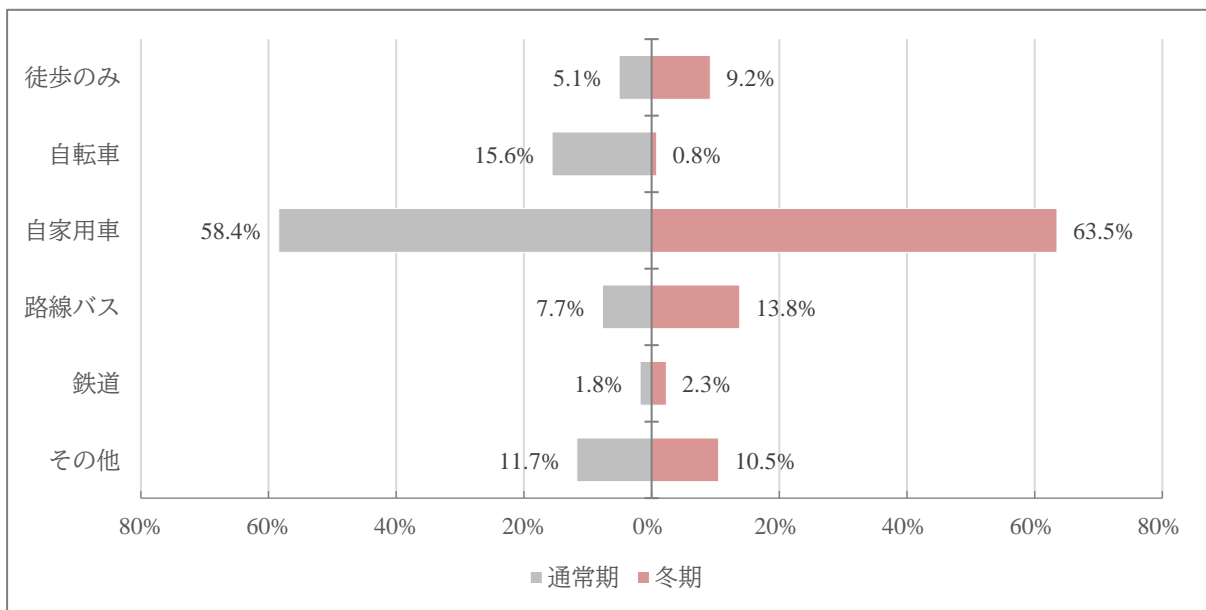


図 参考 28 日常生活における移動手段（60～69歳）

【年齢区分：70歳以上】

70歳以上の通常期においては、自家用車の利用が4割程度を占めており、次いで路線バス利用が2割となっています。

冬期においては、自転車から主に路線バス（+5ポイント）、徒歩（+4ポイント）に転換しています。

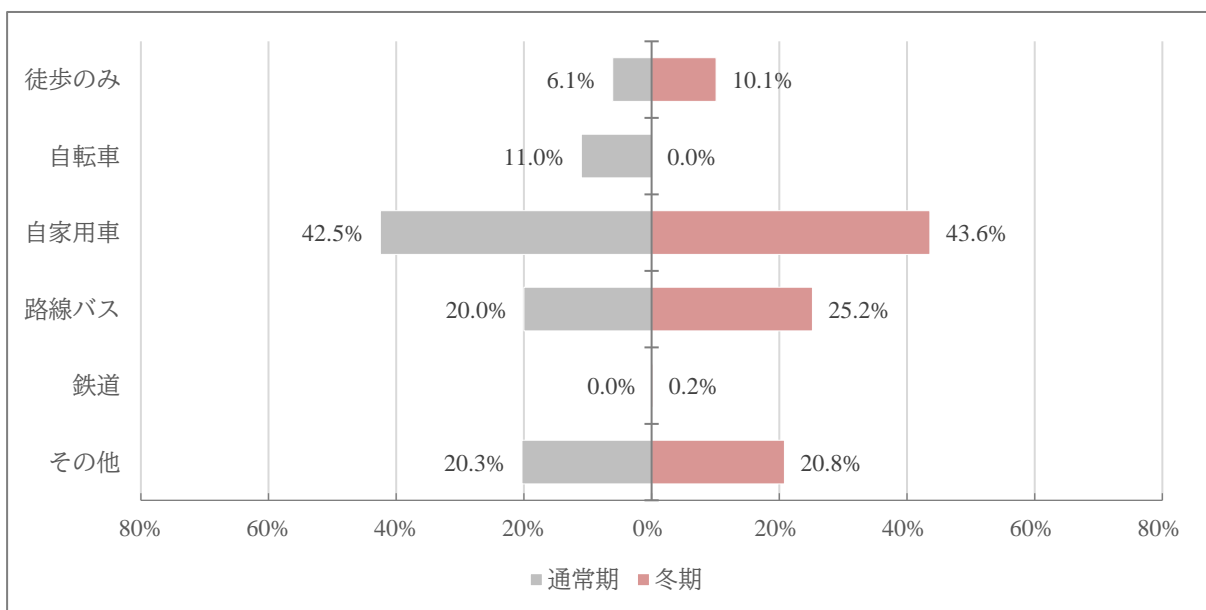


図 参考 29 日常生活における移動手段（70歳以上）

1.6 公共下水道

(1) 指標概要等

【汚水処理人口普及率】

$$\text{汚水処理人口普及率} = \frac{\text{公共下水道による汚水処理区域内人口}}{\text{行政人口}} \times 100 (\%)$$

【水洗化率】

$$\text{水洗化率} = \frac{\text{水洗化人口}}{\text{公共下水道による汚水処理区域内人口}} \times 100 (\%)$$

※ 水洗化人口とは、公共下水道に接続し、水洗トイレを設置している人口のこと。

【類似団体】

公共下水道事業における類似団体とは、「処理区域内人口」「処理区域内人口密度」「供用開始後年数」により区分されるものであり、本市は「処理区域内人口：10万人以上」「処理区域内人口密度：50人/ha以上」「供用開始後年数：30年以上」の「類型区分：Ac1」に該当します。

(2) 汚水処理人口普及率

本市における汚水処理人口普及率は、平成 14 年度に全国平均を超えるなど増加傾向にありましたが、平成 22 年度以降建設事業費の削減等により緩やかな増加傾向に転じています。令和元年度は全国平均（79.7%）を若干上回る 81.15%であるものの、類似団体平均をわずかに下回る状況が続いています。

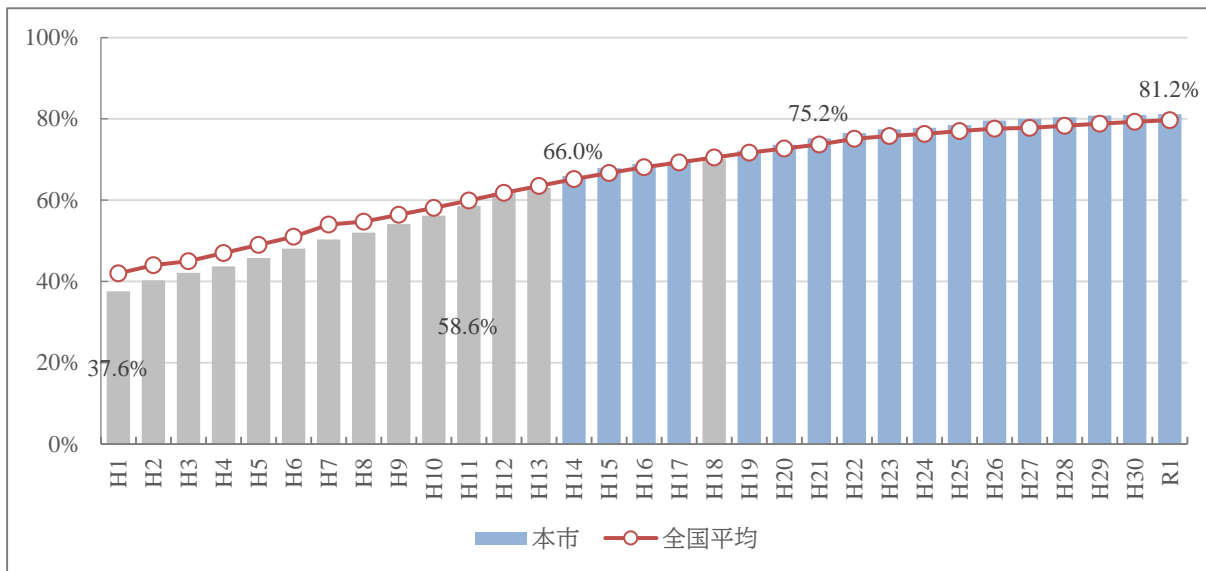


図 参考 30 汚水処理人口普及率の推移

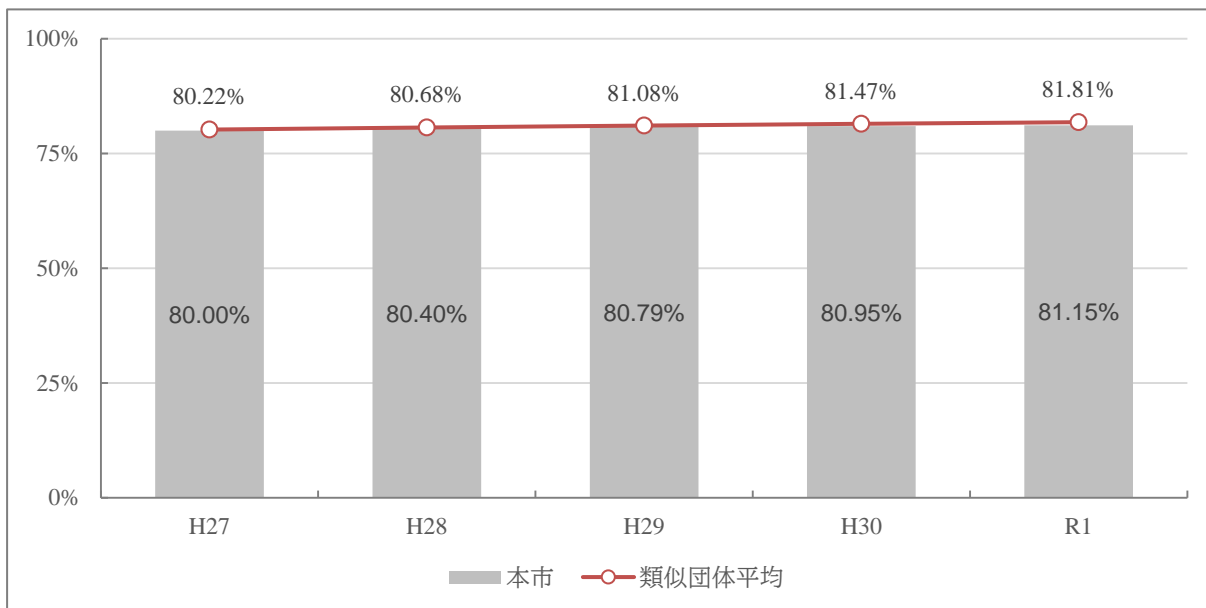


図 参考 31 汚水処理人口普及率の推移（類似団体比較）

※ 上図は総務省資料を基に作成

(3) 水洗化率

本市における水洗化率は、平成3年度以降80%台後半で推移しています。

平成24年度以降上昇傾向にあるものの、類似団体平均を5ポイント程度下回る状況が続いています。

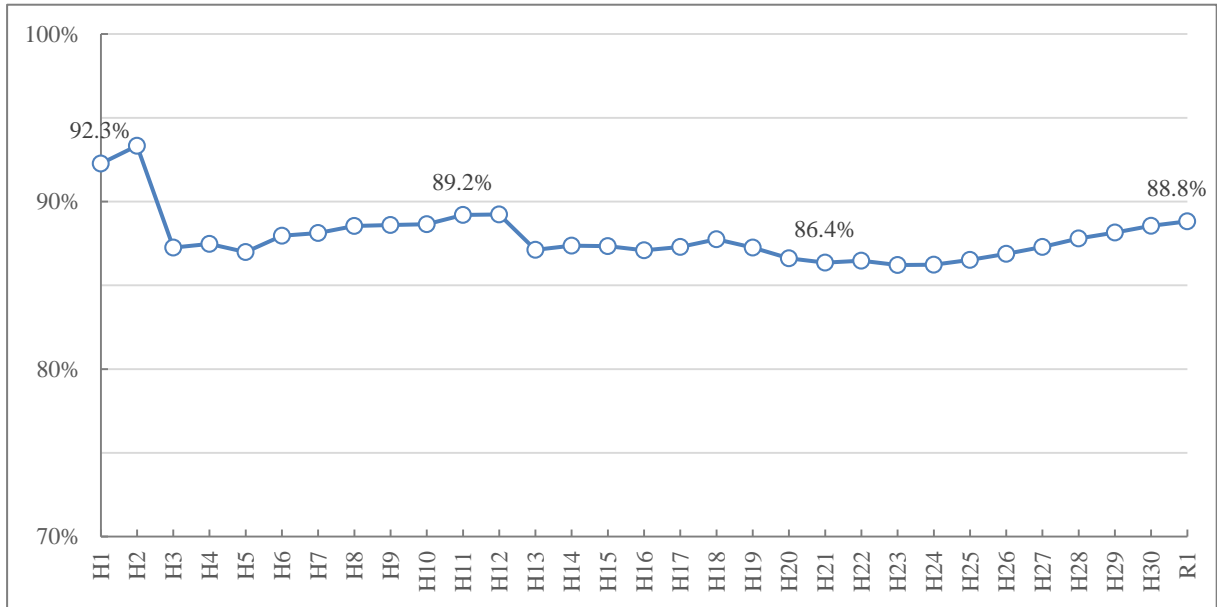


図 参考 32 水洗化率の推移

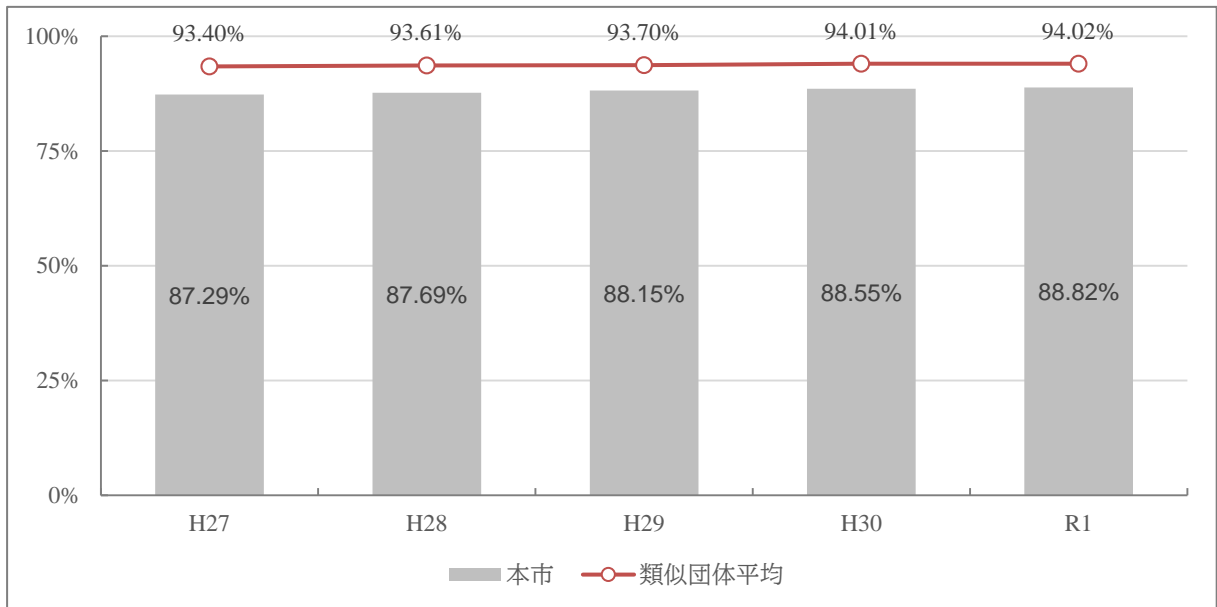


図 参考 33 水洗化率の推移（類似団体比較）

※ 上図は総務省資料を基に作成

1.7 空き家

(1) 種類別の空き家数

総務省「住宅・土地統計調査」においては、常住者のいない住宅を空き家と定義しており、二次的住宅（別荘など）・賃貸用住宅・売却用住宅・その他の住宅の4区分に分類されています。

本市における空き家数の7割程度は賃貸用住宅であり、1万戸台前半で推移しています。次いで多いその他住宅は、平成15年には3,400戸でしたが、平成30年には約2.1倍の7,140戸に増加しています。

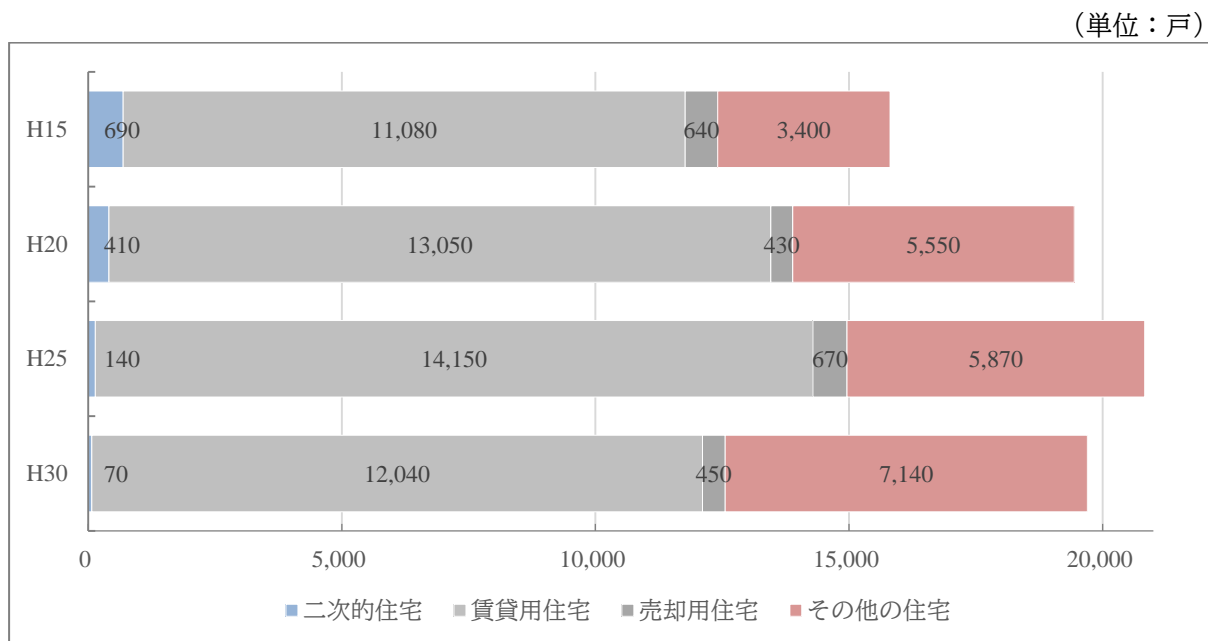


図 参考 34 種類別の空き家数の推移

※ 上図は総務省「住宅・土地統計調査」を基に作成

(2) 空き家の腐朽・破損の状況

本市における腐朽・破損ありの空き家数は、平成20年の4,910戸から平成30年には6,250戸に増加しています。

4区分のうち「その他の住宅」のみ、腐朽・破損あり戸数が増加し続けています。

(単位：戸)

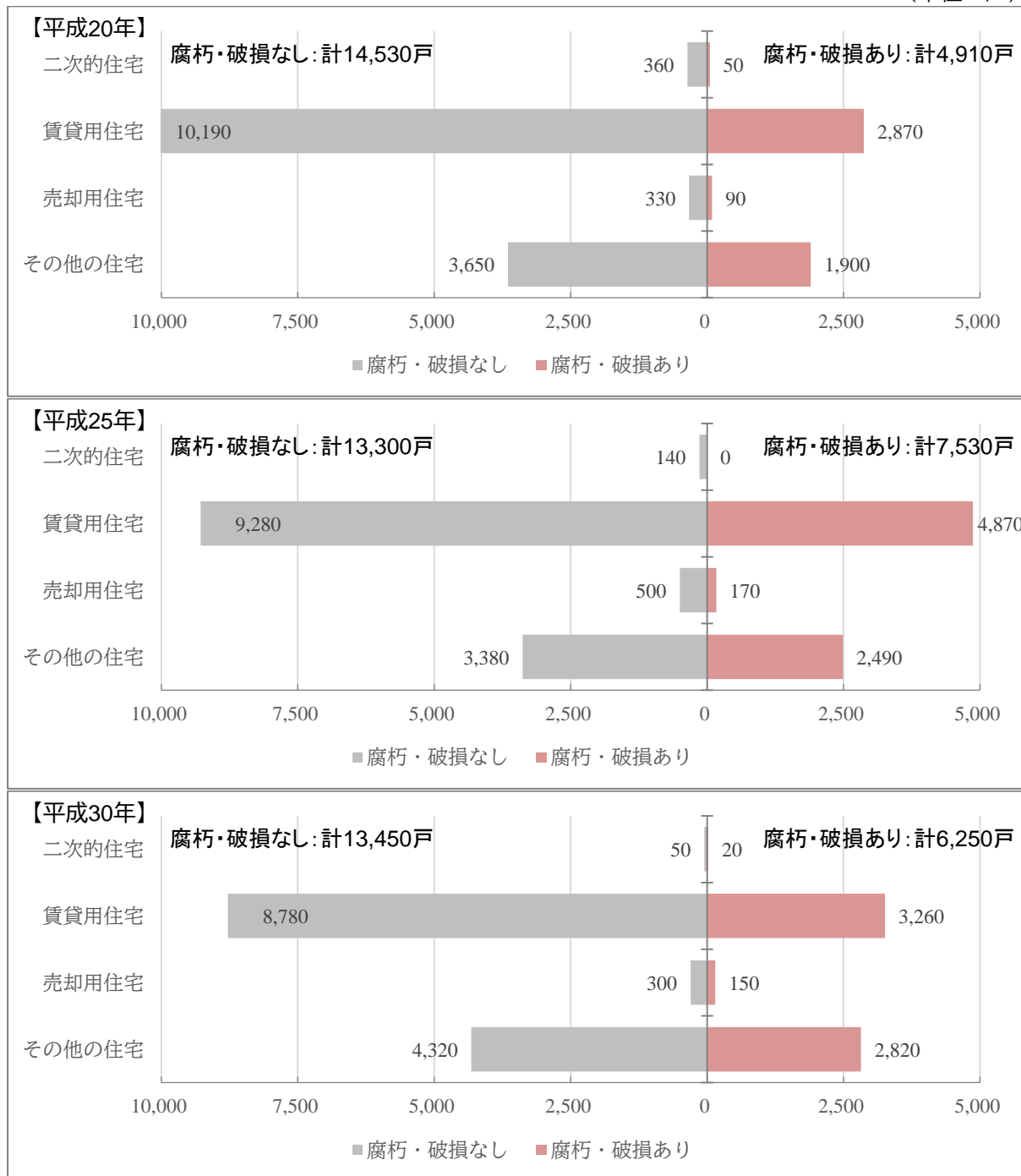


図 参考 35 空き家の腐朽・破損の状況

※ 上図は総務省「住宅・土地統計調査」を基に作成

1.8 文化・歴史

(1) 遺跡・遺産

【世界遺産「北海道・北東北の縄文遺跡群」】

北海道・北東北の縄文遺跡群は、1 万年以上にわたり採集・漁労・狩猟により定住した人々の生活と精神文化を伝える文化遺産で、北海道・青森県・岩手県・秋田県に所在する縄文時代の集落や墓地、祭祀・儀礼の場である環状列石など 17 の遺跡で構成されています。

北海道・北東北では、ブナを中心とする落葉広葉樹の森林が広がり、海洋では暖流と寒流が交わり豊かな漁場が生まれました。このような自然環境のもと、人々は食料を安定的に得ることができ、今から約 15,000 年前に土器を使用し、定住を開始しました。その後、1 万年以上の長きにわたって農耕に移行することなく、気候の温暖化や寒冷化などの環境変化にも巧みに適応しながら、採集・漁労・狩猟による定住を継続しました。

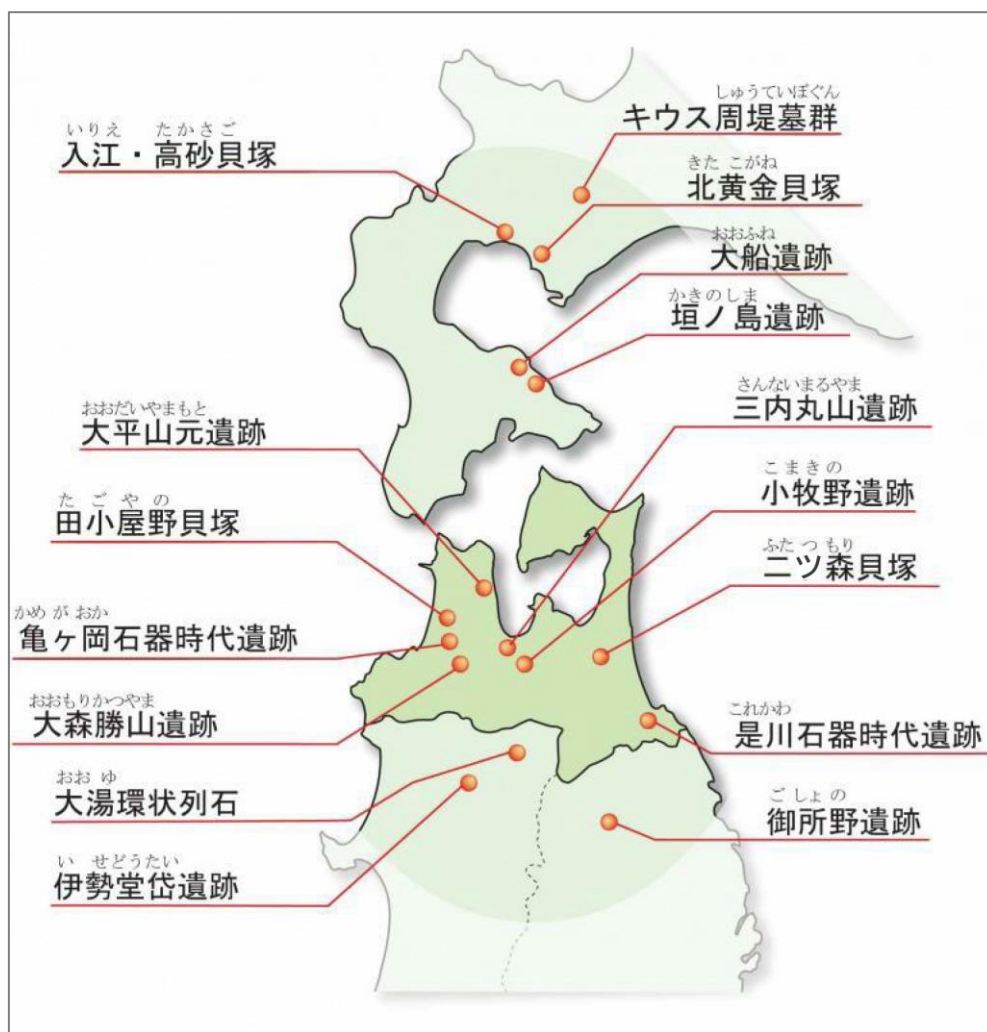


図 参考 36 北海道・北東北の縄文遺跡群

【特別史跡 三内丸山遺跡】

紀元前 3,900 年～紀元前 2,200 年（約 5,900～4,200 年前）／縄文時代前期～中期

陸奥湾をのぞむ段丘上に立地する国内最大級の集落跡で、竪穴住居跡や大型竪穴住居跡からなる居住域、墓域、貯蔵穴、掘立柱建物跡、捨て場、盛土遺構などから構成されています。盛土遺構からは、土偶やミニチュア土器などの祭祀用の道具が多数出土し、祭祀・儀礼が継続して行われていたと考えられます。また、狩猟や漁労に関わる石器、多種多様な魚骨や動物骨、クリ・クルミなどの堅果類などの出土から、通年にわたり自然資源を巧みに利用していたことを示す重要な遺跡です。



図 参考 37 三内丸山遺跡全景



図 参考 38 復元大型掘立柱建物

【史跡 小牧野遺跡】

紀元前 2,000 年頃（約 4,000 年前）／縄文時代後期

八甲田山西麓に広がる台地上に立地し、環状列石を象徴とする祭祀遺跡。環状列石は、中央帯・内帯・外帯の三重構造の列石のほか、その周りに一部四重となる列石等が配置され、全体で直径 55m と国内最大級の大きさを誇ります。環状列石やその周囲の捨て場からは、土偶やミニチュア土器、400 点を超える三角形岩版などの祭祀遺物が出土しています。小牧野遺跡は、環状列石の構築に関わる技術や規模からみても、地域の精神的な拠り所や祭祀活動の拠点であったことがうかがえます。



図 参考 39 環状列石



図 参考 40 整備された環状列石

【史跡 高屋敷館遺跡】

この遺跡は、古代（平安時代）の環壕集落遺跡です。遺跡の中心部には、空壕と、壕を掘った土を壕の外側に積み上げた土塁とに囲まれた集落があります。

遺跡のある丘陵地では以前から人が住んでいたようですが、高屋敷館遺跡では10世紀ごろから12世紀ごろまで人々が住み、11世紀には壕と土塁に囲まれた集落として最も栄えたとみられます。集落西側の土塁が途切れた部分から壕をわたり、木柱の門をぬけると、たくさんの建物や、建物をつなぐ通路、柵列がつくられ、鉄に係わる生産活動などが行われていたようです。

集落が途絶えると壕は完全に埋められ、近年まで果樹園などとして利用されてきました。



図 参考 41 想定復元図（11世紀）



図 参考 42 出土遺物：土師器

【史跡 浪岡城跡】

浪岡城は1460年代に浪岡北畠氏によってつくられました。浪岡北畠氏は、南北朝時代、後醍醐天皇を助けた北畠親房の子孫と伝えられています。1500年代前半の最盛期には、京都と盛んに交流し、寺社なども建立しています。

しかし、1562年におきた親族間での争い（川原御所の乱）により勢力が衰え、1578年に大浦（津軽）為信に攻められ落城してしまいます。以後、約400年、城跡は畑や水田として使われてきました。

昭和15年（1940年）2月10日、青森県で初めて国史跡指定を受けました。また、平成29年（2017年）4月には、（公財）日本城郭協会により「続100名城」の一つとして選定されています。



図 参考 43 浪岡城跡

【林業遺産 森林博物館展示資料】

森林博物館で実物展示中の「幹部視察用客車あすなろ号、モノコック鋼製運材台車、六郎隊扁額」の3点を含む『我が国初の森林鉄道「津軽森林鉄道」遺構群及び関係資料群』が、一般社団法人日本森林学会により「林業遺産²」として認定されました。

<認定内容>

津軽森林鉄道は日本で最初の森林鉄道で、明治42年（1909年）に竣工しました。青森市沖館の貯木場を起点とし、全長は本線だけで67kmにおよび、日本で建設された全森林鉄道の中で最長を誇ります。

認定対象は、搬出関連として相ノ股隧道、ヒバ製及び鋼製橋梁等の主要構、幹部視察用客車あすなろ号、協三工業4.8t内燃機関車、モノコック鋼製運材台車、六郎隧道扁額、資料群として関係営林署別旧林道台帳、津軽森林鉄道関連地図、実測図面類、写真類です。



図 参考 44 認定対象のうち森林博物館展示資料（3点）

<青森市森林博物館について>

青森市森林博物館は、郷土・青森を軸に、緑の大切さや森林と人間の結びつきをテーマとして、幅広い世代が楽しみながら学習できるように工夫を凝らした博物館で、昭和57年（1982年）に開館しました。

森林博物館の建物は、明治41年（1908年）に青森大林区署（のちの青森営林局）庁舎として建設されましたが、営林局庁舎が新築される際、本市が旧庁舎の本館部分を保存し、博物館として転用したものです。

当時の建築技術を考える上でも貴重な建物で、青森市指定有形文化財になっています。

² 林業遺産とは、日本森林学会が学会100周年を契機として、日本各地の林業発展の歴史を将来にわたって記憶・記録していくため、平成25年度から開始したもの。東北では、津軽森林鉄道遺構群等が初めて「林業遺産」となった。

【機械遺産 青函連絡船及び可動橋】

青函鉄道連絡船は、明治 41 年（1908 年）に帝國鉄道庁によって運航が開始され、昭和 63 年（1988 年）の青函トンネルの開通までの 80 年間、北海道と本州を結ぶ物流の大動脈としての役割を担いました。

車輛航送は大正 14 年（1925 年）より本格的に開始され、船舶への鉄道車両搭載のため可動橋が青森・函館両港に設置されました。両港に保存されている可動橋を支える主塔の部分はこの最初期からのものです。また、青森側に保存されている主・副橋桁は、車両通過速度を向上させるよう昭和 29 年（1954 年）に改造されたものです。

船舶は、青森側に「八甲田丸」（青森側からの最終運航船）、函館側に「摩周丸」が保存されています。前者は 55 隻の歴代配属青函連絡船中最長の 23 年 7 ヶ月の就航期間を記録しています。資料としては、各船の航海日誌、多数の青函連絡船の建造経過写真、航路運航記録、設計図、取扱説明書、事故報告書、海難審判記録などが摩周丸に網羅的に保存されています。

これら資料は、国内連絡船航路最大の運航回数 72 万回、輸送人員 1 億 6 千万人、貨物 2 億 5 千万トンを送った青函航路の栄枯盛衰の記録であるとともに、輸送の安定と効率化に尽した技術者たちの記念碑です。



図 参考 45 青函連絡船及び可動橋

出典：一般社団法人 日本機械学会 HP

(2) 祭り

【青森ねぶた祭】

昭和 55 年（1980 年）に国の重要無形民俗文化財に指定された、日本の火祭り「青森ねぶた祭」は、毎年 8 月 2 日から 7 日まで、全国・世界各地から約 270 万人の観光客を迎え、華やかに開催されています。

8 月 2 から 6 日までは夜間、最終日の 7 日は昼間の市街地を練り歩き、夜間には天高く打ち上がる花火とともに海上運行を行い、祭りのフィナーレを飾ります。



図 参考 46 青森ねぶた祭



図 参考 47 最終日の花火

【浪岡北畠まつり】

南北朝時代（14 世紀頃）の武将・北畠頭家の子孫が、浪岡城を築いたことにちなんだお祭りです。浪岡北畠氏など歴代領主から信仰された「浪岡八幡宮」の宵宮・例大祭を軸に、様々な催しが開催されます。



図 参考 48 武者行列



図 参考 49 武者行列・菊代姫



図 参考 50 流し踊り



図 参考 51 灯ろう流し

(3) 食文化

【七子八珍】

七子とは、すじこ、たらこといった魚卵などで子のつくもの七品のことです。

表 参考 12 七子の旬と豆知識

名称	青森の旬	豆知識
たらこ 	12～1月	津軽海峡に産卵にくるマダラは大きく、お腹には4キロものたらこが入っているとされます。
すじこ 	10月中旬～12月	鮭の卵巣から卵を取り出した卵を、一腹ずつ塩漬けにしたものと生すじこがあります。
ましらこ 	12～1月	真鱈の精子が体内で乳白色に固まったものを青森では「たつ」とも呼びますが、特に陸奥湾でとれるマダラの白子は「ましらこ」といって珍重されます。
ほたてのこ 	1～3月	貝柱の外側にある卵のように見えるのが生殖巣。白系は精巣で、赤系は卵巣です。青森といえばホタテガイと言われるほど有名。
このこ 	3～4月	なまこの卵巣のことで、青森では主に生や塩辛にして食べます。なまこの卵巣を数枚重ね、三角または板状した干し物を「ばちこ」といいます。
たこのこ 	11～5月	たこの卵巣。藤の花に似ていることから「海藤花(かいとうげ)」とも呼ばれます。生はもちろん、煮たり、蒸したりして食べるとおいしい。
ぶりこ 	11～12月	はたはたの卵を「ぶりこ」と呼びます。だしで煮込んだり、大根なますに入れたりして食べます。

出典：公益社団法人 青森観光コンベンション協会 HP

八珍とは、珍味といわれるもの八品のことです。

表 参考 13 八珍の旬と豆知識

名称	青森の旬	豆知識
<p>ほや</p> 	7～8月	むき身を生で食べるとほろ苦さがあり、おいしい。また、焼いたりフライにする食べ方もあります。外見はパイナップルに似ています。
<p>なまこ</p> 	12～1月	青森の冬を代表する味覚。昔から正月料理になくてはならないものです。
<p>がさえび</p> 	4～6月	別名「シャコ」と呼ばれ、陸奥湾に多い。体内に卵がある春期がおいしい。青森のお花見には欠かせない食材です。
<p>くりがに</p> 	4～6月	毛ガニに磯の風味をブレンドしたような味わいで、「花見ガニ」とも言われ、青森の花見には欠かせない食材です。
<p>さめ</p> 	12～2月	刺身、焼き物、煮物、かまぼことして食べます。青森ではサメというと「あぶらつのざめ」のことをさします。(ただし写真はモウカザメの心臓の刺身)
<p>うに</p> 	6～7月	トロリとした舌触りが特徴。とげが短く身が赤系をエゾバフンウニ、とげが長く身が白系をムラサキウニと言います。
<p>ふじつぼ</p> 	7～10月	主に陸奥湾で漁獲されています。甲殻類の仲間で、蒸したり煮たり焼いたりして食べます。カニやエビの味に似ています。
<p>白魚</p> 	<p>しらうお 3月・9～10月</p> <p>しろうお 4月中旬～6月</p>	「しらうお」(しらうお科)と「しろうお」(はぜ科)があります。小川原湖のしらうお漁獲高は全国の7割を占めています。新鮮な白魚は、踊り食いはもちろん、刺身にしても天ぷらにしてもおいしく味わえます。

出典：公益社団法人 青森観光コンベンション協会 HP

【青森生姜味噌おでん】

青森生姜味噌おでんは、戦後、青森駅周辺で雨後の竹の子のように出来た屋台（闇市）で提供された「おでん」に由来すると言われています。冬の厳しい寒さの中、青函連絡船に乗り込もうとする船客の体を少しでも暖めようと、ある1軒の屋台のおかみさんが味噌に生姜をすりおろして入れたのが喜ばれ、広まったものです。



図 参考 52 青森生姜味噌おでん

出典：青森おでんの会 HP

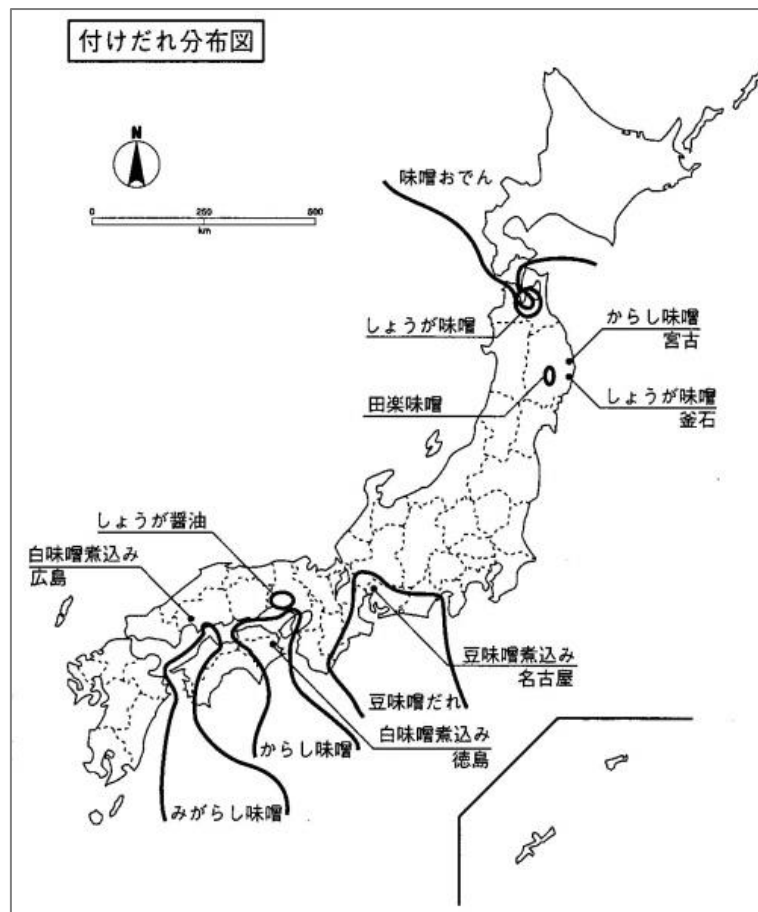


図 参考 53 おでん付けだれ分布図

出典：青森おでんの会 HP（新井由己著「とことんおでん紀行」）

【のっけ丼】

昭和40年代から青森市民の台所として賑ってきた古川市場魚菜センターでは、平成22年（2010年）の東北新幹線新青森駅開業を機に、青森商工会議所が観光振興の取組として「のっけ丼」をスタートさせました。

「のっけ丼」は、企画の面白さから地元マスコミなどで取り上げられ、今では青森を訪れる多くの人々が立ち寄る大人気スポットに成長。食事券を購入し、ご飯屋さんで「丼ぶりご飯」を買ったあと、市場内の各店舗でお刺身の切り身やお惣菜などを選び、オリジナルの丼ぶりを作ります。

早朝から夕方くらいまで市場内の店舗が開店している間いつでも体験でき、特にねぶた祭期間中やゴールデンウィーク時などは朝から観光客でいっぱいとなります。



図 参考 54 のっけ丼



図 参考 55 のっけ丼作り

【あおもりカシス】

カシスは本市が日本一の生産量を誇る特産品です。

美しい色と、導入以来品種改良していない、本物のカシスの風味や酸味が高く評価され、首都圏でもあおもりカシスを活用したメニューが登場しています。

平成27年（2015年）12月には、地理的表示保護制度において、農林水産大臣登録第1号となり、「あおもりカシス」が品質の高い地域ブランドとして評価されました。



図 参考 56 あおもりカシス



図 参考 57 あおもりカシス加工品

(4) その他

【日本一おいしい水】

横内川を水源とする横内浄水場の水道水は、昭和 59 年（1984 年）に厚生省（現厚生労働省）の「おいしい水研究会」が行った利き水会で「おいしい」と答えた人が最も多く「日本一おいしい水」と称されました。

「臭いがあまりなく、甘さなどのバランスがとれている」「ほのかな隠し味がある」と称賛された水道水の水源である横内川は、昭和 61 年（1986 年）に青森県から「私たちの名水」としても認定され、市民の貴重な財産となっています。



図 参考 58 横内川水源地上流



図 参考 59 横内浄水場の夜景

【個性豊かな温泉のまち】

本市には多くの温泉や銭湯があり、市民のふれあいの場として親しまれてきました。八甲田は火山のなごりとして数多くの温泉が湧いており、登山やスキーなどで疲れた体を癒す場としても多くの市民・観光客に利用されています。

また、「青森の奥座敷」、「ねぶた発祥の地」ともいわれ、開湯 1200 年余りの歴史を持つ浅虫温泉は、陸奥湾に面していることから、海に沈む夕日を眺めながらの温泉を楽しむこともできます。



図 参考 60 酸ヶ湯温泉



図 参考 61 ゆ～さ浅虫

1.9 災害

(1) 本市における災害の歴史

出典：青森市地域防災計画

【地震】

本市の位置する東北日本においては、三陸等の太平洋側で規模の大きい地震が歴史的に繰り返されてきたほか、近年では日本海側でも大きい地震が相次いで発生しています。しかしながら、本市においては、太平洋側や日本海側の地域と比較して、これらの地震によって甚大な被害は受けていません。

本市は、近年においては、昭和43年（1968年）5月16日の「十勝沖地震」及び平成6年（1994年）12月28日の「三陸はるか沖地震」によって震度5を経験しています。また、過去には1763年の八戸沖の地震及び1766年の津軽内陸の地震によって震度6を経験したのではないかと推測されています。

歴史上に伝えられている史料からまとめると、本市では約300年間に震度5と推定される揺れを6回、震度6と推定される揺れを2回程度経験しています。このことから、本市においては、震度5程度の揺れはおよそ50年に1回、震度6程度の揺れは200年に1回発生する確率となります。

表 参考 14 本市における主な地震の発生状況

年月日	名称	地震の規模	本市の震度
昭和43年5月16日	十勝沖地震	M7.9	5
昭和58年5月26日	日本海中部地震	M7.7	4
平成5年7月12日	北海道南西沖地震	M7.8	4
平成6年12月28日	三陸はるか沖地震	M7.5	5
平成23年3月11日	東北地方太平洋沖地震（東日本大震災）	M9.0	4

【水害】

本市における水害（小災害含む。）発生の多くは、局地的常習的な低地浸水が特色です。

これは、背後地の八甲田山系に大雨が降った場合、たちまち小河川が増水氾濫することと、市街地一帯が地形的に高低差の少ない平坦地のためです。

大規模災害に発展するおそれのある気象配置による大雨には、昭和 44 年（1969 年）8 月の駒込川、堤川の決壊と氾濫により、床上浸水 6,263 世帯、床下浸水 6,896 世帯の大災害をひき起こした台風性豪雨があります。

このほか、積雪期（残雪含む。）における気温上昇や、低気圧による降雨などにより融雪洪水がしばしば発生しています。発生時期は 1 月～4 月が多くなっています。

表 参考 15 本市における主な水害の発生状況

年月日	種類	雨量（mm）	被害状況
昭和 44 年 8 月 23～24 日	台風 9 号 集中豪雨	市 内：119 八甲田：213	八甲田山系に属する駒込川、堤川などが警戒水位を突破して急激に増水が続け、数箇所が決壊、濁流は鉄砲水となって住宅地に侵入し、未曾有の大洪水に見舞われた。
昭和 49 年 9 月 9～10 日	台風 18 号の 影響による 大雨	市 内：141 八甲田：99	日本海中部の前線を伴った低気圧の接近により、8 日午後から津軽地方を中心に強い雨が降り出した。 また、台風 18 号から変わった温帯低気圧により、9 日午後からは、三八、上北地方でも雨が降り出し、その後も雨は更に強まり大雨となった。
昭和 50 年 8 月 6 日	集中豪雨	市 内：69 八甲田：32	浪岡地区 20 区域にわたり災害が発生し、床上浸水 51 世帯、床下浸水 297 世帯の被害を受けた。
昭和 50 年 8 月 23～24 日	台風 6 号の 影響による 高潮	市 内：30 八甲田：24	台風 6 号の影響により瞬間最大風速 23m の強風となり異常な高潮が押し寄せた。 また、八重田浄化センターの海岸護岸壁 75.7m が決壊したため、多量の海水が流入し施設に大きな被害を受けた。
昭和 52 年 8 月 5 日	集中豪雨	市 内：153 八甲田：238 酸ヶ湯：180	前線の影響で 5 日未明から強い雨が降り、入内川及びその他の河川、水路が氾濫、市内一円が浸水又は冠水し、住家及び公共施設に被害を受けた。 また、浪岡川、本郷川、正平津川等主要河川氾濫により全域が被災し、その降雨量は、8 月 5 日午前 0 時から 19 時までで 242mm、1 時間最大降雨量 72mm（大字吉内観測）であった。
昭和 56 年 8 月 21～23 日	集中豪雨 台風 15 号	市 内：169 酸ヶ湯：232	日本海低気圧の接近により、8 月 21 日午後から降り出した強い雨は集中豪雨となり、中小河川の氾濫、低地の浸水等により道路冠水、床上・床下浸水の被害が発生した。 また、台風 15 号による強風（瞬間最大風速 32m）で被害が増大した。

表 参考 15 本市における主な水害の発生状況（続き）

年月日	種類	雨量（mm）	被害状況
平成 11 年 10 月 28 日	低気圧による大雨・高潮	市 内：140 酸ヶ湯：212	青森港において高潮が発生し、また、特に東部方面の山間部に大量に降った雨により、野内地区の貴船川が氾濫したことにより、住家、公共施設及び農地などに大きな被害が発生した。
平成 12 年 7 月 25 日	集中豪雨	市内：129.5	7 月 25 日 12 時から 15 時にかけて青森市はかつてない集中豪雨に見舞われ、1 時間に 64mm という青森地方気象台観測史上最高の雨量を記録した。 下水道施設の排水能力を超える集中豪雨により、市内全域に渡り道路が冠水し、特に旭町地区、港町地区において家屋の浸水被害が多発した。
平成 14 年 8 月 10～11 日	大雨	市内：129.5	8 月 10 日 14 時から 11 日 21 時にかけて青森市は大雨に見舞われ、各地で道路冠水や浸水被害が発生した。 また、前線の停滞により 8 月 7 日より地盤が緩んでいたこともあり、道路や水路の法面崩落などの土砂災害も多発した。
平成 16 年 8 月 20 日	台風 15 号	市内：20	台風 15 号の影響により、一般住家床上浸水 1 棟、床下浸水 16 棟等の被害が発生した。
平成 16 年 9 月 29～30 日	台風 21 号	市内：122	台風 21 号の接近に伴い、前線の活動が活発となった青森市では、気象台が統計を開始した 1886 年以来、第 1 位となる雨量を観測した。 この大雨により、河川や水路等が溢れ、道路冠水、住家浸水被害等が発生した。
平成 19 年 11 月 11～12 日	大雨	市内：218	発達した低気圧の影響で、11 月 11 日夜から降り出した雨が 12 日未明から強まり、総雨量は 218mm に達するなど記録的な大雨となり、全市内に散在的に被害が発生した。特に旭町地区及び石江地区において浸水被害が多発した。
平成 25 年 9 月 15～16 日	台風 18 号	市内：183.5	台風 18 号の接近及び前線の停滞により、大雨に見舞われた。 また、この大雨により、浪岡川の水位が氾濫危険水位（250cm）に達したため、7 地区に避難指示を行い、3 箇所に避難所を開設した。
平成 26 年 8 月 5～11 日	大雨 台風 11 号	市内：190	低気圧の接近に伴い、大気の状態が非常に不安定なことから、雨が降り始め、5 日午前 8 時から 8 日午後 5 時までの雨量は 190mm に達した。 また、8 月 10 日からは台風 11 号の接近に伴い大雨となった。
平成 28 年 8 月 30～31 日	台風 10 号	市 内：60 酸ヶ湯：249	台風 10 号の接近に伴い、29 日からの積算降水量は、市内で 60mm、酸ヶ湯では 249mm を記録し、駒込川の一部が溢水して避難勧告を発令した。

【雪害】

本市の近年における主な雪害の発生状況は、次のとおりです。

表 参考 16 本市における主な雪害の発生状況

年月日	種類	被害状況等
昭和 51 年 12 月 ～52 年 2 月	豪雪	最大積雪深：195cm、累積降雪量：1,076cm 死者：1 名、重軽傷者：49 名
平成 12 年 12 月 ～13 年 2 月	豪雪	最大積雪深：154cm、累積降雪量：1,027cm
平成 16 年 12 月 ～17 年 3 月	豪雪	最大積雪深：178cm、累積降雪量：1,043cm 死者：2 名、重軽傷者：62 名
平成 17 年 4 月 6 日	融雪災害	平成 17 年の豪雪を受けて、4 月に入り気温が上昇したことにより、市内各地において浸水被害及び土砂崩れ等の被害が発生した。
平成 23 年 12 月 ～24 年 2 月	豪雪	最大積雪深：152cm、累積降雪量：761cm 死者：5 名、重軽傷者：105 名
平成 25 年 2 月	豪雪	最大積雪深：142cm、累積降雪量：697cm 死者：4 名、重軽傷者：65 名
平成 27 年 1 月	豪雪	最大積雪深：123cm、累積降雪量：576cm 死者：4 名、重軽傷者：31 名
令和 3 年 1 月	豪雪	最大積雪深：129cm、累積降雪量：483cm 死者：5 名、重軽傷者：50 名

表 参考 17 積雪の記録

順位	最大積雪深	記録年月日
1	209cm	昭和 20 年 2 月 21 日
2	195cm	昭和 52 年 2 月 8 日
3	194cm	昭和 61 年 2 月 6 日
4	178cm	平成 17 年 3 月 3 日
5	166cm	昭和 35 年 2 月 19 日

(2) 青森市周辺の地震環境

出典：青森市耐震改修促進計画

平成 26 年度・平成 27 年度青森市災害被害想定調査報告書³による地震等防災アセスメント（以下「地震等防災アセスメント」という。）では、本市に被害を及ぼす可能性がある地震を、大きく以下の 3 つのタイプに分類しています。

- ① 太平洋側で発生する地震
- ② 日本海側で発生する地震
- ③ 青森市周辺の内陸直下で発生する地震



図 参考 62 想定地震の発生予想地域

³ 「平成 26 年度・平成 27 年度青森市災害被害想定調査」とは、青森市の地震等の災害に対する危険性及び地震等の災害によって引き起こされる被害を科学的・総合的に予測し、本市が抱える防災対策上の課題や問題点を把握することにより、今後必要とされる防災対策を明確にすることを目的としており、この調査において地震等防災アセスメントを実施しています。

(3) 想定される地震の規模

出典：青森市耐震改修促進計画

地震等防災アセスメントでは、発生頻度が高く、大きな被害を及ぼす可能性のある海溝型の太平洋沖地震と、発生頻度は低いが、発生した場合には本市に最も甚大な被害を及ぼす可能性のある内陸直下型の入内断層地震について想定を行っています。

【海溝型の太平洋沖地震】

- ・ 日本海溝でぶつかり合うプレート間で発生する大規模地震を想定。
- ・ 昭和 43 年十勝沖地震及び平成 23 年東北地方太平洋沖地震（東日本大震災）の震源域を考慮し、最も大きな被害をもたらす震源モデルを設定。
- ・ 予測される震度は、市東部の山地を除き市内全域で震度 5 強以上、浪岡地区周辺と西沿岸の一部で最大震度 6 弱。

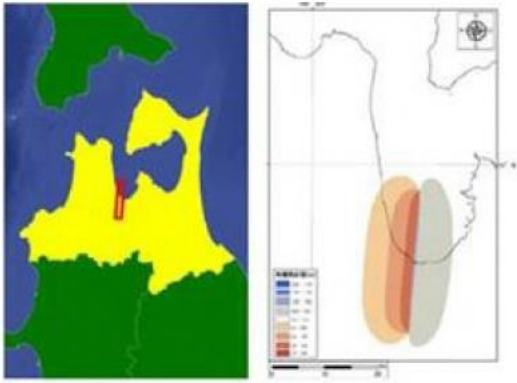
表 参考 18 太平洋側海溝型断層モデルの概略図

対象津波	H24青森県太平洋側想定地震津波	
マグニチュード	Mw = 9.0	
使用モデル	H24青森県太平洋側独自断層モデル	
概要	説明	中央防災会議「日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震に関する専門調査会」で平成17年6月22日に検討された「三陸沖北部の地震」と「明治三陸タイプ地震」を網羅する津波断層領域を想定した地震。
	震源域と地盤変動量	
		震源域
		地盤変動量

【内陸直下型の入内断層地震】

- ・ 青森市内において最大級の被害が予測される入内断層について、産業技術総合研究所による平成 21 年の調査結果報告から、内陸直下型の断層モデルとして設定。
- ・ 予測される震度は、市内全域で太平洋沖地震より強く、青森市西側の沿岸部で最大震度 7。

表 参考 19 内陸直下型入内断層モデルの概略図

対象津波		H24青森県青森湾西岸断層帯（入内断層）想定地震津波
マグニチュード		M _w = 6.7
使用モデル		H24青森県青森湾西岸断層帯（入内断層）独自断層モデル
概要	説明	産業技術総合研究所による平成 21 年の調査結果報告を基にした想定地震。
	震源域と地盤変動量	
		震源域 地盤変動量

(4) 建物被害及び人的被害

地震等防災アセスメントでは、太平洋沖地震と入内断層地震について、夏 12 時、冬 18 時、冬深夜の時間帯を想定して被害予測を行っており、特に被害の大きくなる冬 18 時のケースでの想定結果は以下のとおりです。

【太平洋沖地震】

- ・ 地震動が大きい青森湾⁴西岸や浪岡地区で被害が大きい。
- ・ 建物被害としては、発生直後に約 500 棟が全壊する。さらに津波や地震火災で被害が拡大し、約 2,500 棟が全壊、約 18,000 棟が大規模半壊・半壊⁵となる。
- ・ 人的被害として、発生直後から津波や地震火災により被害が拡大し約 400 名の死者数となる。また、負傷者数は約 900 名に達する。
- ・ 発生の日後の避難者が約 19,000 人、り災者が約 32,000 人に達する。

【入内断層地震】

- ・ 断層に近い青森湾沿いの広い範囲でより大きい被害となる。
- ・ 建物被害としては、発生直後に約 14,000 棟が全壊する。さらに津波や地震火災で被害が拡大し、約 29,000 棟が全壊、約 24,000 棟が大規模半壊・半壊となる。
- ・ 人的被害として、発生直後に約 600 人の死者が発生し、さらに津波や地震火災により計約 3,300 人の死者数となる。また、負傷者数は約 7,000 人に達し、そのうち約 1,700 人が重症となる。
- ・ 発生の日後の避難者が約 51,000 人、り災者が約 106,000 人に達する。

なお、地震等防災アセスメントでは、建物の耐震化による減災効果として、耐震化率を 95%とした場合の建物被害を、現況の被害と比較することにより、揺れによる全倒壊数と建物倒壊等による死者数が太平洋沖地震で約 7 分の 1、入内断層地震で約 4 分の 1 に減少すると算出しています。

⁴ 「青森湾」とは、陸奥湾南岸の中央に突き出た夏泊半島の西に位置する内湾をいいます。なお、陸奥湾は青森県の下北半島、夏泊半島及び津軽半島に囲まれた湾をいいます。

⁵ この被害予測において、「大規模半壊」とは、居住する住家が半壊し、柱、壁、はり、基礎など構造耐力上主要な部分を含む大規模な補修を要するものをいい、「半壊」とは、住家の損壊が甚だしいが、補修すれば元通りに再使用できる程度のものをいいます。

1.10 公共建築物の大規模改修費用及び更新費用について

「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）

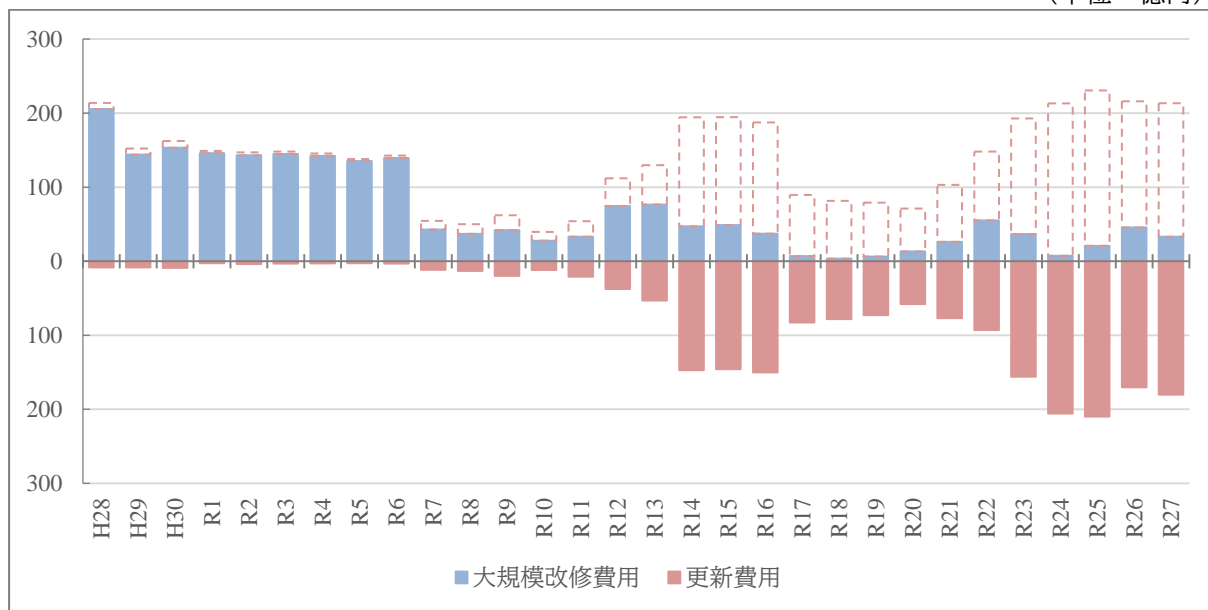


図 参考 63 公共建築物の大規模改修費用及び更新費用の推移

【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

1.11 財政

(1) 普通会計決算状況：歳入

本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、平成 22 年度は 36.3%でしたが、令和元年度には 32.9%（3.4 ポイント減）となっています。

（単位：億円）

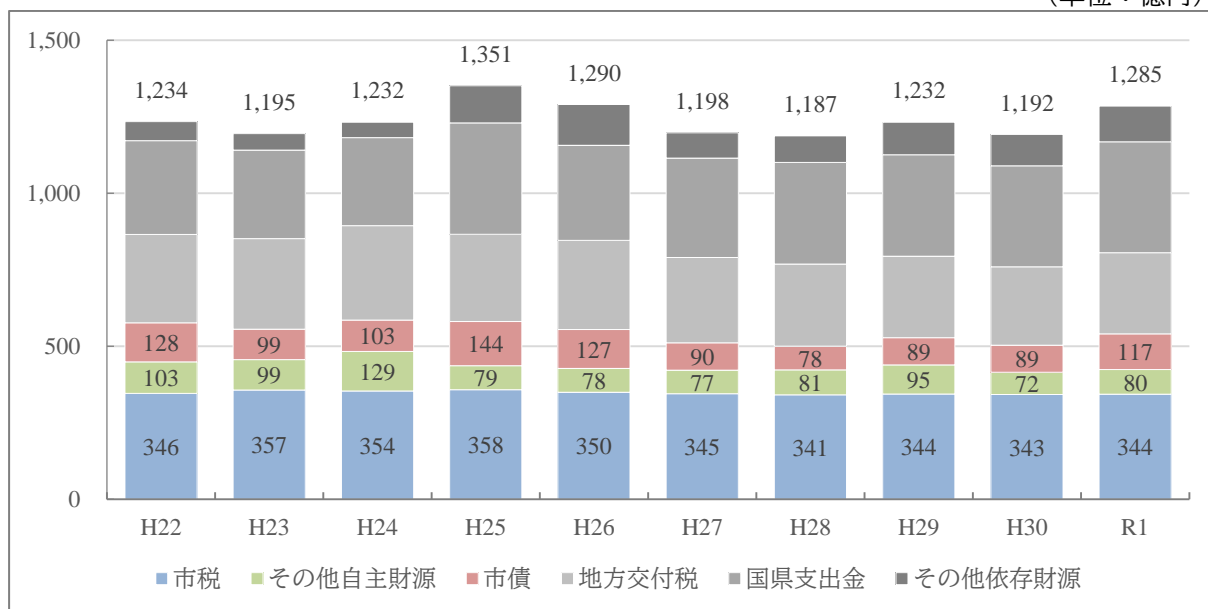


図 参考 64 本市普通会計歳入の推移

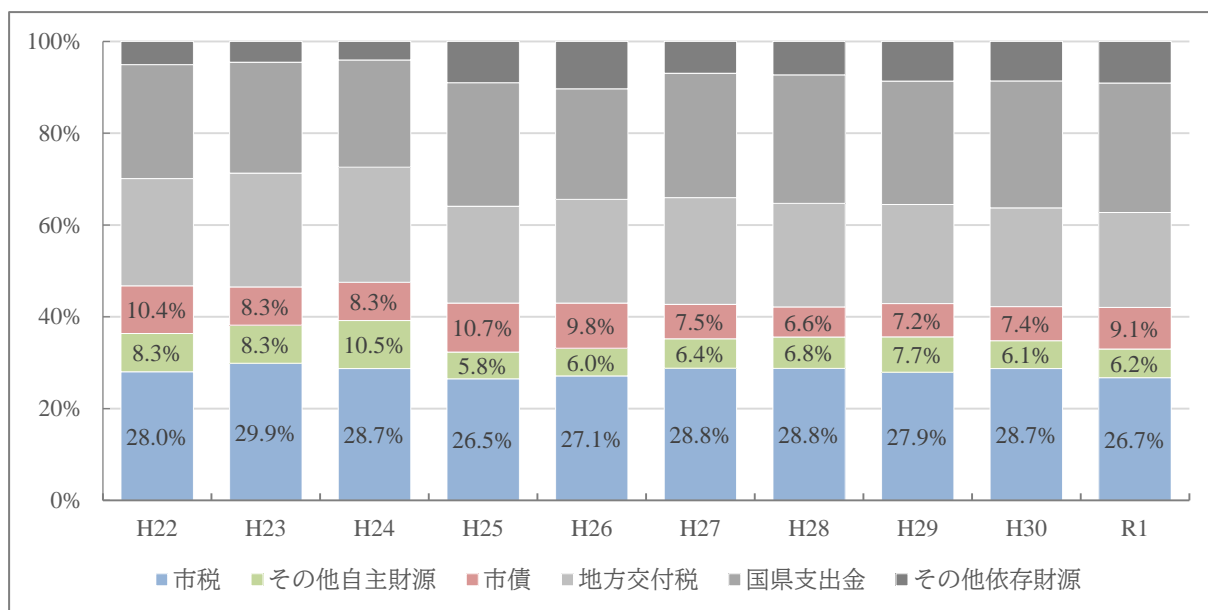


図 参考 65 本市普通会計歳入構成比の推移

※ 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)

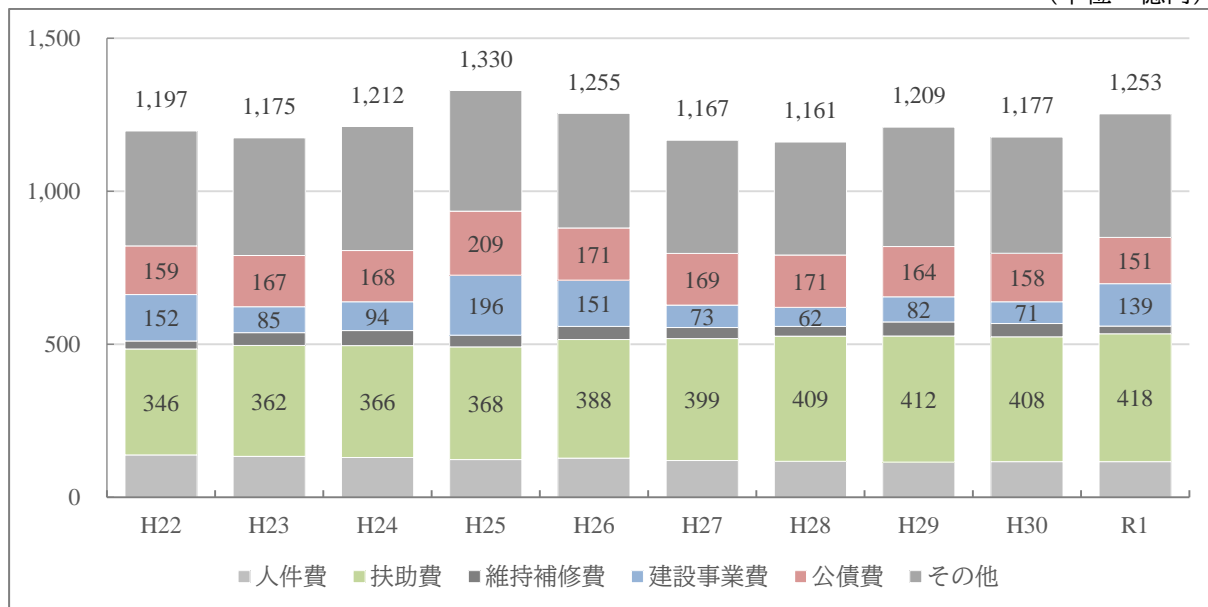


図 参考 66 本市普通会計歳出（性質別）の推移

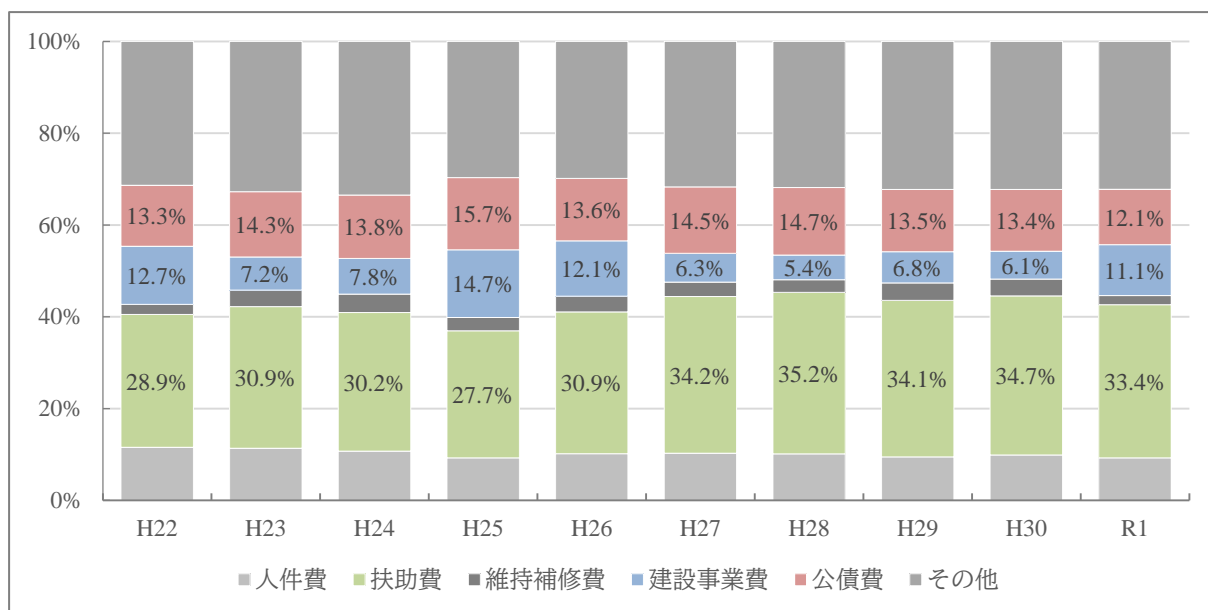


図 参考 67 本市普通会計歳出（性質別）構成比の推移

※ 上図は総務省「市町村別決算状況調」を基に作成

2 市民アンケート調査

2.1 調査概要

(1) 調査目的・方法等

【目的】

本市都市計画マスタープラン改定に際し、都市計画分野に関する具体的なアンケート調査を実施することにより、地域ごとの市民ニーズを明らかにし、地域に寄り添った施策の立案に活用することを目的とする。

また、現行の都市計画マスタープランを検証する際に、統計資料等での評価が困難な項目に係る参考資料としても活用することとする。

【調査方法等】

- ① 調査期間 : 平成30年11月20日(火)～12月15日(土)
- ② 調査対象 : 16歳以上の市民3,000人
- ③ 抽出方法 : 市全体の性別・年齢・地域の割合に応じて、住民基本台帳(平成30年10月17日現在)から無作為に抽出
- ④ 調査方法 : 郵送による調査票の配布・回収

【配布・回収結果】

- ① 配布票数 : 3,000票
- ② 回収票数 : 1,697票
- ③ 回収率 : 56.6%

【地区区分】

市民アンケート調査結果の集計にあたり、青森市民意識調査における「調査地域区分表」に倣い、以下の11地区に区分しました。

表 参考 20 調査地区区分表

地区名	地区の範囲
東地区	岡造道、合浦、桑原（稲葉）、けやき、小柳、栄町、桜川、自由ヶ丘、田屋敷、茶屋町、佃、造道、筒井、中佃、浪打、虹ヶ丘、花園、浜館、はまなす、東造道、古館、松森、港町、南佃、本泉、八重田、矢作、矢田前
中心地区	青柳、奥野、勝田、新町、中央、堤町、長島、橋本、古川、本町、松原、安方
南地区	青葉、旭町、浦町、大野、卸町、桂木、金沢、北金沢、久須志、千富町、第二問屋町、問屋町、浪館、浪館前田、西大野、浜田、東大野、緑、妙見、安田、八ツ役（矢作）
西地区	油川、石江、岡町、沖館、里見、三内、篠田、千刈、富田、西滝、新田、羽白、三好、柳川
東部地区 A	浅虫、泉野、後菴、久栗坂、三本木、平新田、滝沢、野内、原別、馬屋尻、宮田、矢田、八幡林
東部地区 B	赤坂、桑原（山崎）、駒込、沢山、諏訪沢、月見野、築木館、戸崎、戸山、蛭沢
南東部地区	牛館、大矢沢、幸畑、合子沢、新町野、田茂木野、野尻、雲谷、横内、四ツ石
西部地区	岩渡、新城、鶴ヶ坂、戸門、孫内
南部地区	荒川、上野、大谷、大別内、金浜、小館、高田、入内、野木、野沢、細越、八ツ役（芦谷、上林）
北部地区	飛鳥、後潟、内真部、奥内、小橋、四戸橋、清水、瀬戸子、西田沢、左堰、前田、六枚橋
浪岡地区	相沢、王余魚沢、北中野、吉内、郷山前、五本松、下石川、下十川、銀、杉沢、高屋敷、樽沢、大釈迦、徳才子、長沼、浪岡、福田、細野、本郷、増館、女鹿沢、吉野田

(2) 調査項目

調査項目の概要を以下に示します。

【調査対象者について】

性別、年齢（7区分）、職業（8区分）、本市居住年数（6区分）、居住形態（5区分）、居住地域（11区分）

【日常生活について】

日常生活においてよく利用する施設（職場として利用する施設を除く）（8区分）

表 参考 21 日常生活においてよく利用する施設（8区分）

施設区分	具体例
① 行政施設	市庁舎・分庁舎、支所
② 福祉施設	老人福祉センター、介護施設（通所・入所）
③ 子育て支援施設	子供支援センター、保育園、幼稚園、認定こども園
④ 医療施設	病院、診療所、調剤薬局
⑤ 商業施設	百貨店、スーパー、コンビニ
⑥ 教育施設	大学、学校
⑦ 文化施設	ホール、図書館
⑧ 集会施設	市民センター・公民館

【居住地域についての満足度・重要度】

現在暮らしている環境について、以下の各項目の「満足度（5区分）」・「重要度（5区分）」

<市街地・土地利用>

- ① 日常的な買い物の利便性
- ② 商業施設の利便性
- ③ 通勤（通学）の利便性
- ④ 医療機関の利便性
- ⑤ 介護施設（通所・入所）などの福祉施設の利便性
- ⑥ 保育園などの子育て支援施設の利便性
- ⑦ 文化・教育・スポーツ施設の利便性

<交通>

- ⑧ 国道などの幹線道路の利便性
- ⑨ 身近な生活道路の利便性
- ⑩ 歩道・自転車道の利便性
- ⑪ 鉄道やバスなどの公共交通の利便性

<都市環境>

- ⑫ 山や海などの自然の豊かさ
- ⑬ 公園や広場、緑地などの状況
- ⑭ 居住環境（下水道、側溝整備など）の状況
- ⑮ 高齢者や障がい者など誰でも暮らしやすい環境の状況
- ⑯ 空き家・空き地の管理状況
- ⑰ 除排雪などの雪処理の状況

<景観>

- ⑱ 田園風景の美しさ
- ⑲ 住宅地や商店街などの街並みの美しさ

<防災>

- ⑳ 地震や火事、風水害に対する安全性
- ㉑ 交通事故、防犯に対する安全性

(3) 満足度・重要度の評価方法

【評価点数の算定方法】

満足度・重要度のそれぞれについて、高い方から順に5～1点とポイント化し、それぞれの票数から各項目の評価点数を算定しました。

表 参考 22 満足度・重要度の点数化

点数	満足度	重要度
5	満足	重要
4	やや満足	やや重要
3	普通	普通
2	やや不満	あまり重要ではない
1	不満	重要ではない

【算定式】

$$\text{各項目の評価点数} = \frac{\sum \text{各評価の票数} \times \text{点数}}{\text{有効票数 (無回答を除いた票数)}}$$

$$\text{各項目の平均値} = \frac{\sum \text{各項目の評価点数}}{\text{調査項目数 (=21)}}$$

【評価方法】

満足度・重要度の評価点数とそれぞれの平均値を比較して、下図に示す 4 区分に分類する。この区分ごとに施策立案の方向性を検討することとしました。

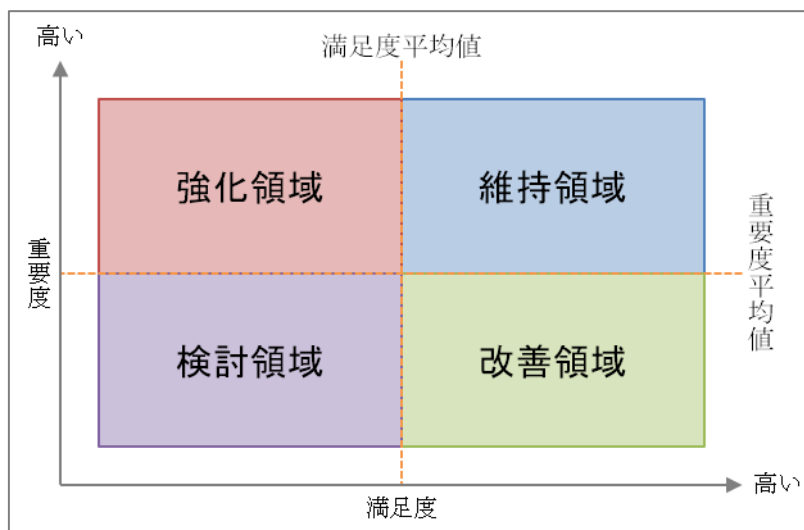


図 参考 68 満足度・重要度の評価 4 区分

表 参考 23 区分ごとの施策立案の方向性の例

		満足度平均値との比較	
		低い	高い
重要度平均値との比較	高い	【強化領域】 今後重点的に満足度を向上させるための取り組みが必要となる項目	【維持領域】 現状の方針を継続して取り組むことが必要となる項目
	低い	【検討領域】 当該取り組みに関して、行政が関与することの要否を検討することが必要となる項目	【改善領域】 現状の満足度を維持しつつ、コスト削減等の取り組みが必要となる項目

2.2 調査結果

前章に示した方法により、居住地域についての満足度・重要度を評価した結果を下図に示します。

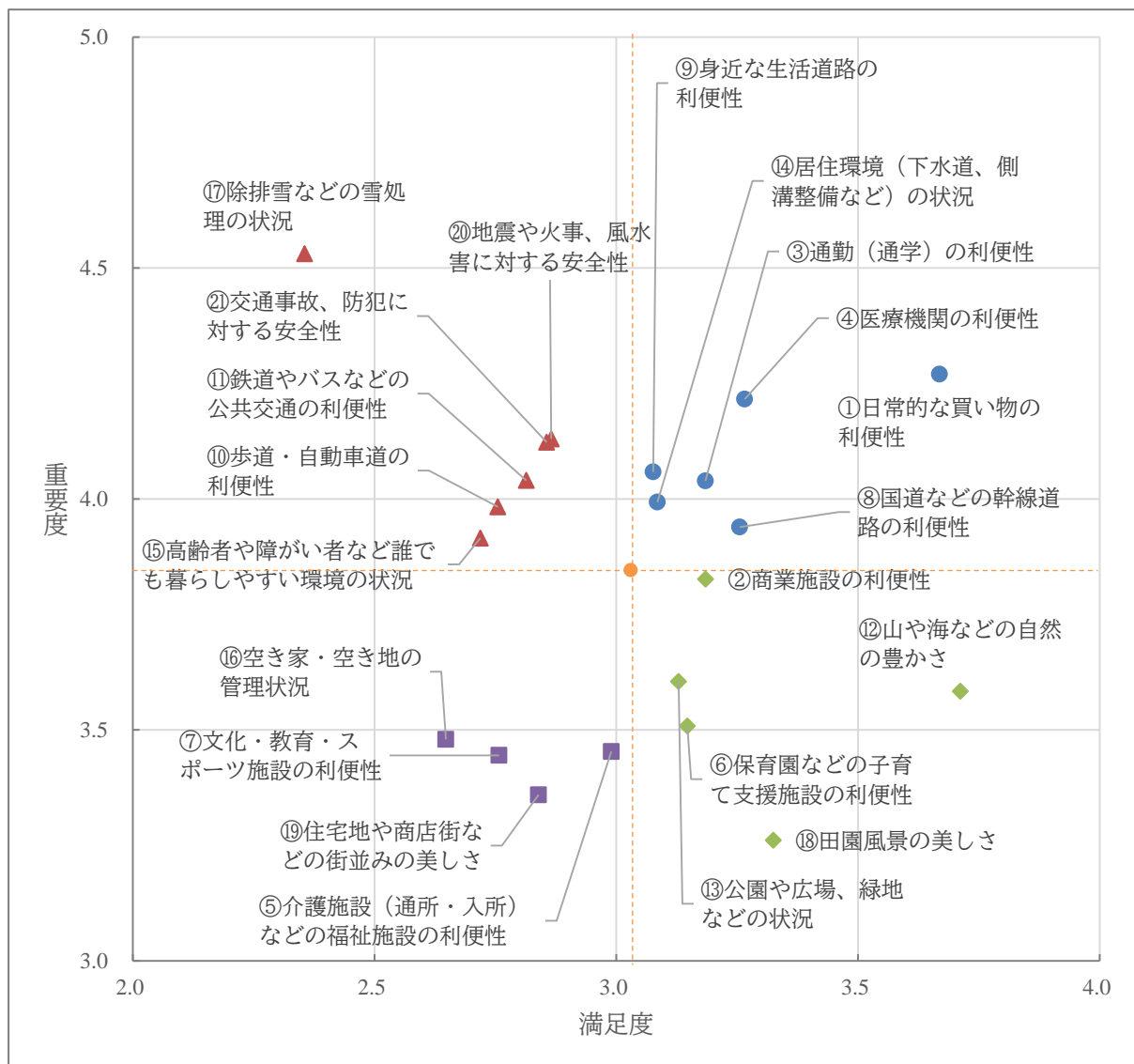


図 参考 69 居住地域について(全体)

(1) 維持領域

下表に示す6項目が維持領域（満足度：高い、重要度：高い）に該当しました。
 日常的な買い物、通勤・通学、通院に関しては大きな課題がないものと想定されます。
 また、道路や居住環境（下水道・側溝等）についても、概ね整備が進んでいると評価されているものと想定されます。

表 参考 24 維持領域該当項目一覧

	順位	
	満足度	重要度
【市街地・土地利用】		
① 日常的な買い物の利便性	2位	2位
③ 通勤（通学）の利便性	7位	8位
④ 医療機関の利便性	4位	3位
【交通】		
⑧ 国道などの幹線道路の利便性	5位	11位
⑨ 身近な生活道路の利便性	11位	6位
【都市環境】		
⑭ 居住環境（下水道、側溝整備など）の状況	10位	9位
【景観】		
該当なし		
【防災】		
該当なし		

(2) 改善領域

下表に示す5項目が改善領域（満足度：高い、重要度：低い）に該当しました。

商業施設や子育て支援施設については、概ね満足度を得られており、重要度も高くはないことから、積極的な施策展開（投資）を行うのではなく、現状のサービス水準を維持することが必要です。

自然の豊かさ、公園緑地、田園風景については、満足度の高さと比較して重要度がかなり低い状況となっています。本市市民にとって、豊かな自然環境は「身近にあって当たり前」のものという感覚であると想定されます。

表 参考 25 改善領域該当項目一覧

	順位	
	満足度	重要度
【市街地・土地利用】		
② 商業施設の利便性	6位	13位
⑥ 保育園などの子育て支援施設の利便性	8位	16位
【交通】		
該当なし		
【都市環境】		
⑫ 山や海などの自然の豊かさ	1位	15位
⑬ 公園や広場、緑地などの状況	9位	14位
【景観】		
⑱ 田園風景の美しさ	3位	21位
【防災】		
該当なし		

(3) 強化領域

下表に示す6項目が強化領域（満足度：低い、重要度：高い）に該当しました。

歩道・自転車道や公共交通機関の利便性に対する満足度が低いこと及び、前述のとおり道路整備に関する満足度が高いことから、本市においては自動車交通以外の交通手段に対する満足度が低いことが想定されます。

また、高齢者等誰もが暮らしやすい環境や雪処理に関する満足度が低いことについても、上記自動車交通に偏重した都市環境に一因があるものと想定されます。

防災関連については2項目とも強化領域に該当していることから、今後のまちづくりにおいて防災対策に係る取り組みが重要視されるものと想定されます。

表 参考 26 強化領域該当項目一覧

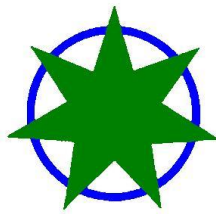
	順位	
	満足度	重要度
【市街地・土地利用】		
該当なし		
【交通】		
⑩ 歩道・自転車道の利便性	18位	10位
⑪ 鉄道やバスなどの公共交通の利便性	16位	7位
【都市環境】		
⑮ 高齢者や障がい者など誰でも暮らしやすい環境の状況	19位	12位
⑰ 除排雪などの雪処理の状況	21位	1位
【景観】		
該当なし	3位	21位
【防災】		
⑳ 地震や火事、風水害に対する安全性	13位	4位
㉑ 交通事故、防犯に対する安全性	14位	5位

(4) 検討領域

下表に示す4項目が検討領域（満足度：低い、重要度：低い）に該当しました。
当該4項目については、引き続き周知・啓発等を図る必要があります。

表 参考 27 検討領域該当項目一覧

	順位	
	満足度	重要度
【市街地・土地利用】		
⑤ 介護施設（通所・入所）などの福祉施設の利便性	12位	18位
⑦ 文化・教育・スポーツ施設の利便性	17位	19位
【交通】		
該当なし		
【都市環境】		
⑩ 空き家・空き地の管理状況	20位	17位
【景観】		
⑪ 住宅地や商店街などの街並みの美しさ	15位	20位
【防災】		
該当なし		



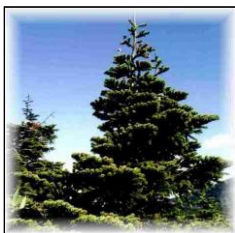
青森市民憲章

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
【はまなずの花】



市の鳥
【ふくろう】



市の昆虫
【ホタル】

青森市都市計画マスタープラン

発行年月日	令和4年2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