

(仮称) 青森市立地適正化計画

【素案】

平成29年11月

青森市

目 次

第1章 計画策定の趣旨	1
1 計画策定の背景・目的	1
2 計画の位置づけ	2
3 目標年次	4
4 計画の対象区域	4
5 立地適正化計画とは	5
(1) 立地適正化計画の概要	
(2) 立地適正化計画に定める事項	
第2章 都市の現状分析・課題整理	7
1 現状分析	7
2 課題整理	40
第3章 都市づくりの方向性	41
1 都市づくりの方向性	41
(1) 基本理念	
(2) 都市づくりの方向性	
2 都市機能・居住の立地の適正化に関する基本的な方針	43
第4章 地区拠点区域（都市機能誘導区域等）	50
1 基本的な考え方	50
(1) 都市機能誘導区域	
(2) 生活拠点区域	
(3) 誘導施設	
2 都市機能誘導区域等	53
(1) 都市機能誘導区域	
(2) 生活拠点区域	
3 誘導施設	59
第5章 居住誘導区域	61
1 基本的な考え方	61
(1) 居住誘導区域とする区域	
(2) 居住誘導区域の設定が適切ではない区域	
2 居住誘導区域	68
3 立地適正化計画と連携して行う地域づくりの基本的な方向性	68
第6章 目標値の設定	69
第7章 誘導施策等	71
1 地区拠点区域（都市機能誘導区域等）への誘導施策	72
2 居住誘導区域への誘導施策	76
3 公共交通（ネットワーク）に関する施策	78
第8章 施策の達成状況に関する評価	80

第1章 計画策定の趣旨

1 計画策定の背景・目的

青森市は、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、東部と西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等、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、高次の都市機能が集積し、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。

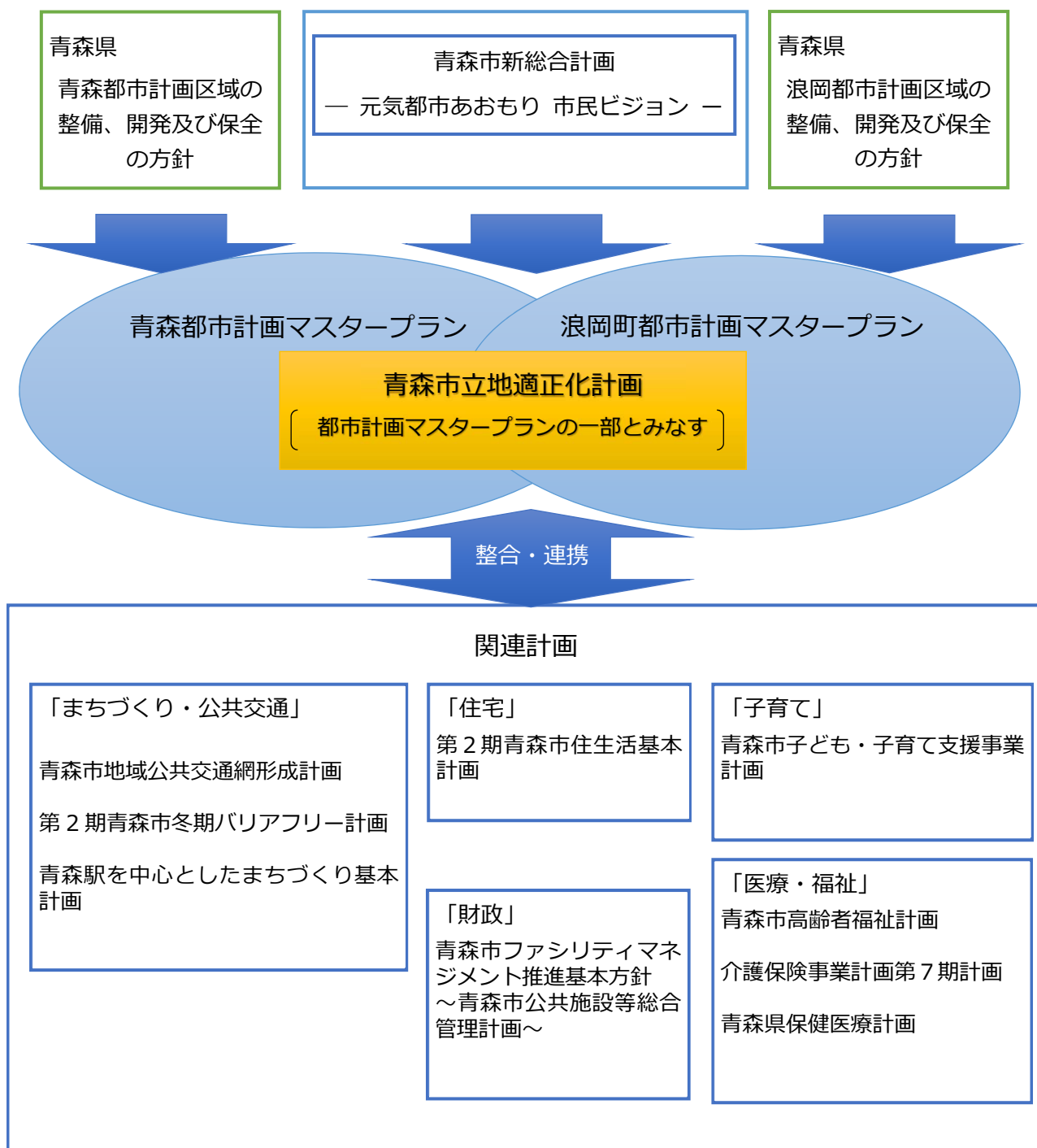
本市の都市づくりにおいては、昭和40年代以降、人口増加に対応するため、郊外部への住宅地や商業地の開発が進められるとともに、病院や公共施設等の郊外移転が進んだことにより、市街地の拡大が進行した中、平成11年に「青森都市計画マスタープラン」、平成15年に「浪岡町都市計画マスタープラン」を策定し、将来的な少子高齢化の到来を見据え、雪に強く、持続可能な都市づくりを進めてきました。

一方、国は、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、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ための立地適正化計画制度を創設しました。

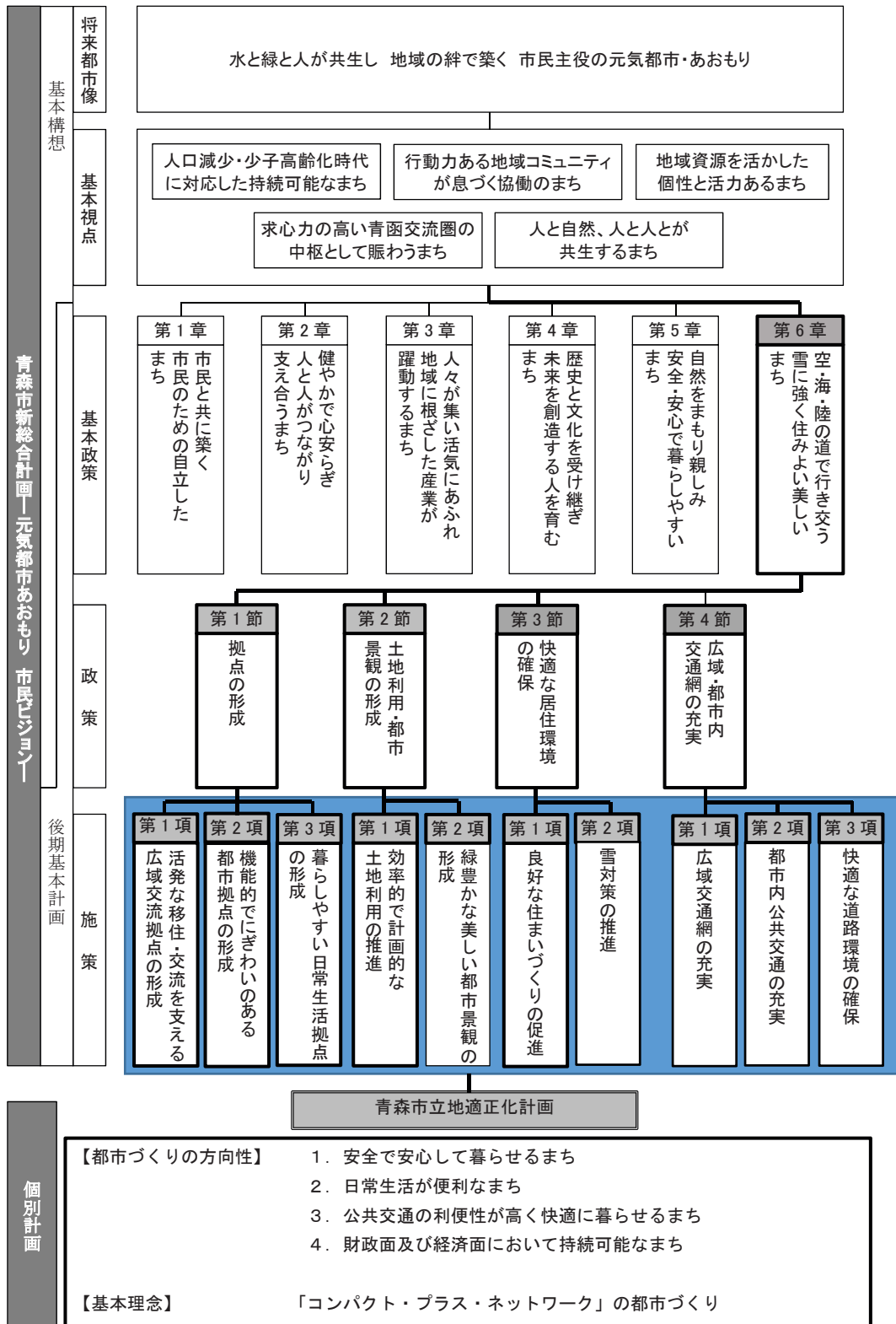
このような中で、人口減少・少子高齢化の進展などの社会環境の変化に対応し、市内各地域の特色を活かしつつ、持続可能な都市づくりを目指して、立地適正化計画を策定するものです。

2 計画の位置づけ

本計画は、都市再生特別措置法第 81 条の規定による「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。



青森市新総合計画後期基本計画との相関図



3 目標年次

目標年次は、概ね 20 年後の平成 50 年度（2038 年度）とします。

ただし、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て、計画の見直しを検討するものとします。

4 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 対象区域の面積

行政区域面積	名称	都市計画区域面積	市街化区域面積 (用途地域面積)	市街化調整区域面積 (用途地域の指定のない区域面積)
青森市 82,461ha	青森都市計画区域 (線引き)	23,773 ha	5,011 ha	18,762 ha
	浪岡都市計画区域 (非線引き)	7,744 ha	321.6 ha	7,422.4 ha

出典：青森県「青森県の都市計画」（H29年3月31日現在）

5 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に策定するものです。

都市計画区域内において、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で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づくりの形成に努めていこうとするものです。

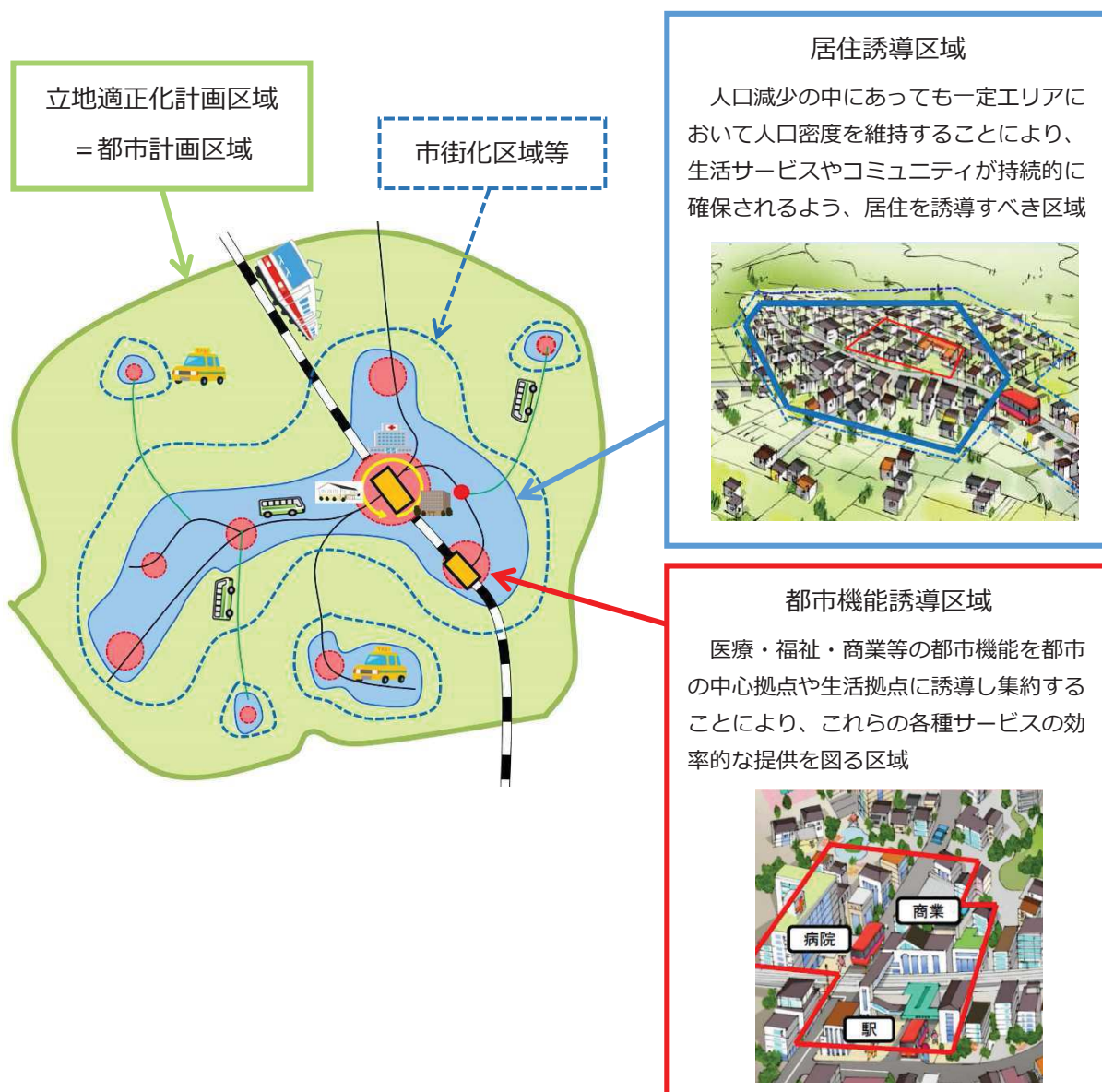


図 立地適正化計画の策定イメージ

出典：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」（H27年6月1日）

(2) 立地適正化計画に定める事項

都市再生特別措置法第 81 条第 2 項に規定されている立地適正化計画に定める事項は以下のとおりです。

- 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、防災街区整備事業、住宅施設の整備に関する事業
 - 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 第二号若しくは第三号の施策又は前号の事業等の推進に関連して必要な事項
- 六 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

第2章 都市の現状分析・課題整理

1 現状分析

(1) 自然（気象）

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。

過去10年（H19～H28）の平均では、累計降雪量が572cm、最深積雪深が104cmとなっており、特に、平成16年度は、累計降雪量が10mを超え（1043cm）、最大積雪深は青森市気象台観測史上第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。

雪は、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。

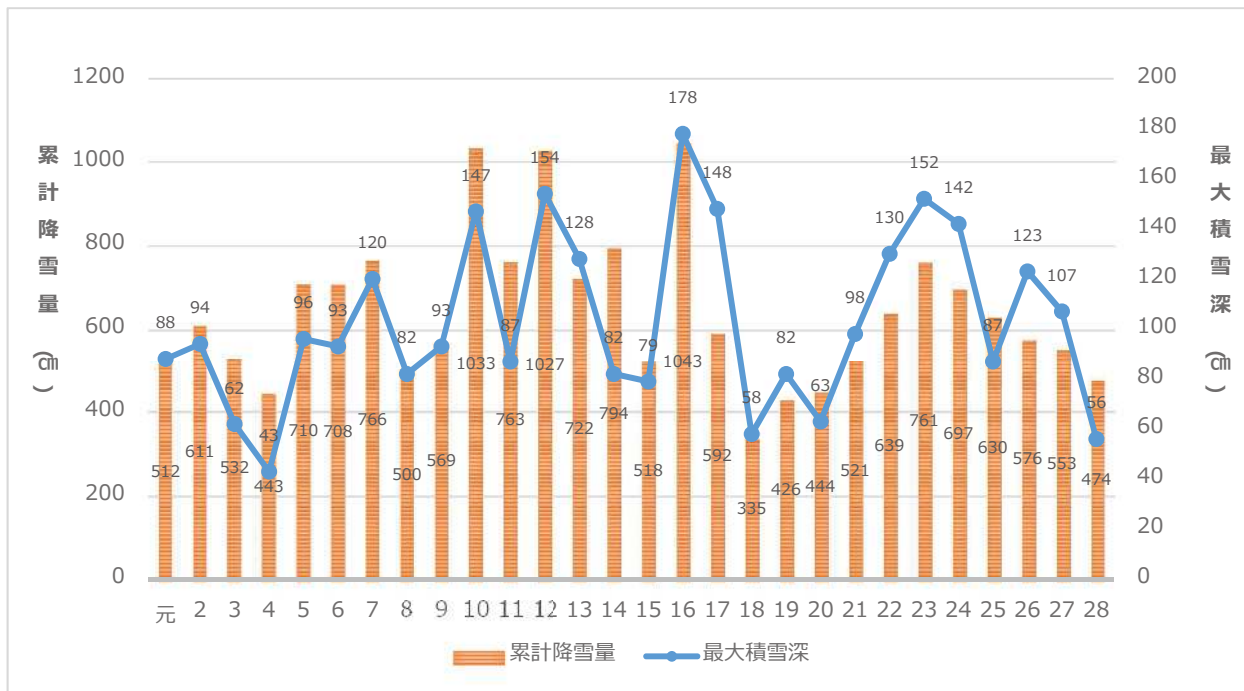


図 累計降雪量と最深積雪深の推移

出典：気象庁「気象観測データ」

写真 冬期間の著しい交通障害



写真 雪の重みで倒壊した家屋



(2) 人口

ア 人口の推移

人口減少及び少子高齢化が進行し、人口の将来推計では、総人口は平成 22 年の約 30 万人から平成 42 年には約 24 万人に減少すると見込まれており、年少人口割合は平成 22 年の 12.6%から平成 42 年には 9.0%に減少し、老年人口割合は平成 22 年の 23.7%から平成 42 年には 36.1%に増加すると見込まれます。

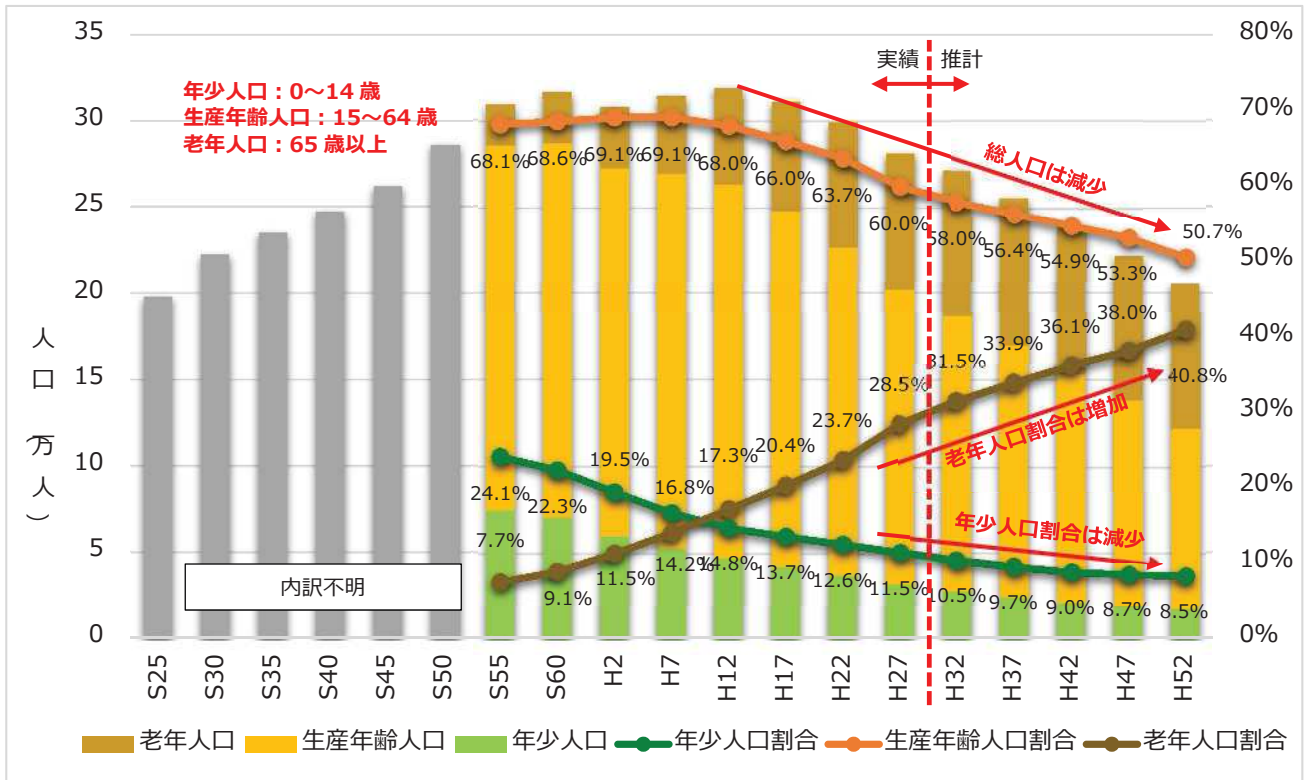


図 総人口・年齢3区分別人口の推移（実績）と将来推計

出典：H27年以前は総務省「国勢調査」、
H32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」（H25年3月推計）

イ 人口分布（500mメッシュ）

平成 22 年においては、青森駅周辺及び郊外の一部区域が、他地区と比較して総人口の人口密度が高くなっています。

平成 42 年の総人口は、平成 22 年と比べて約 20%減少すると推計されており、人口密度の地域差があるものの、各地域とも総じて減少することが見込まれます。

<平成 22 年 総人口分布>

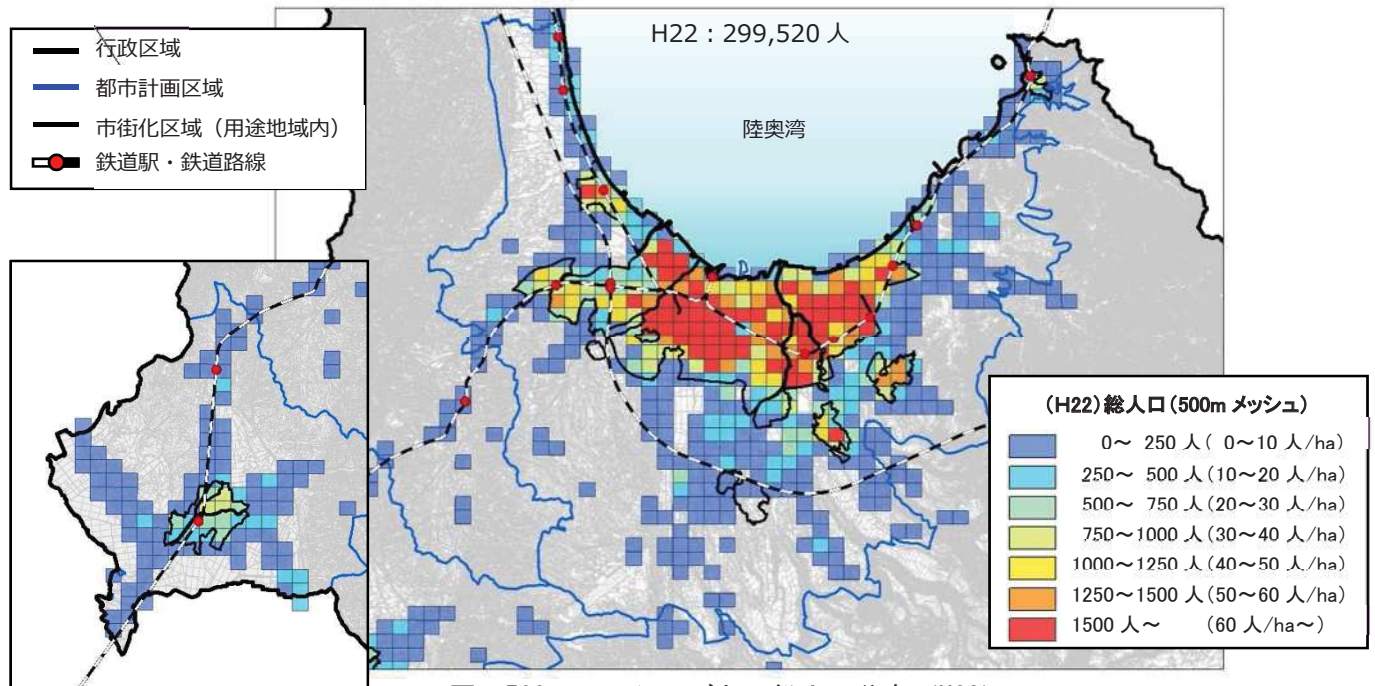


図 500mメッシュごとの総人口分布（H22）

出典：総務省「国勢調査」（H22）

<平成 22 年 0～14 歳人口分布>

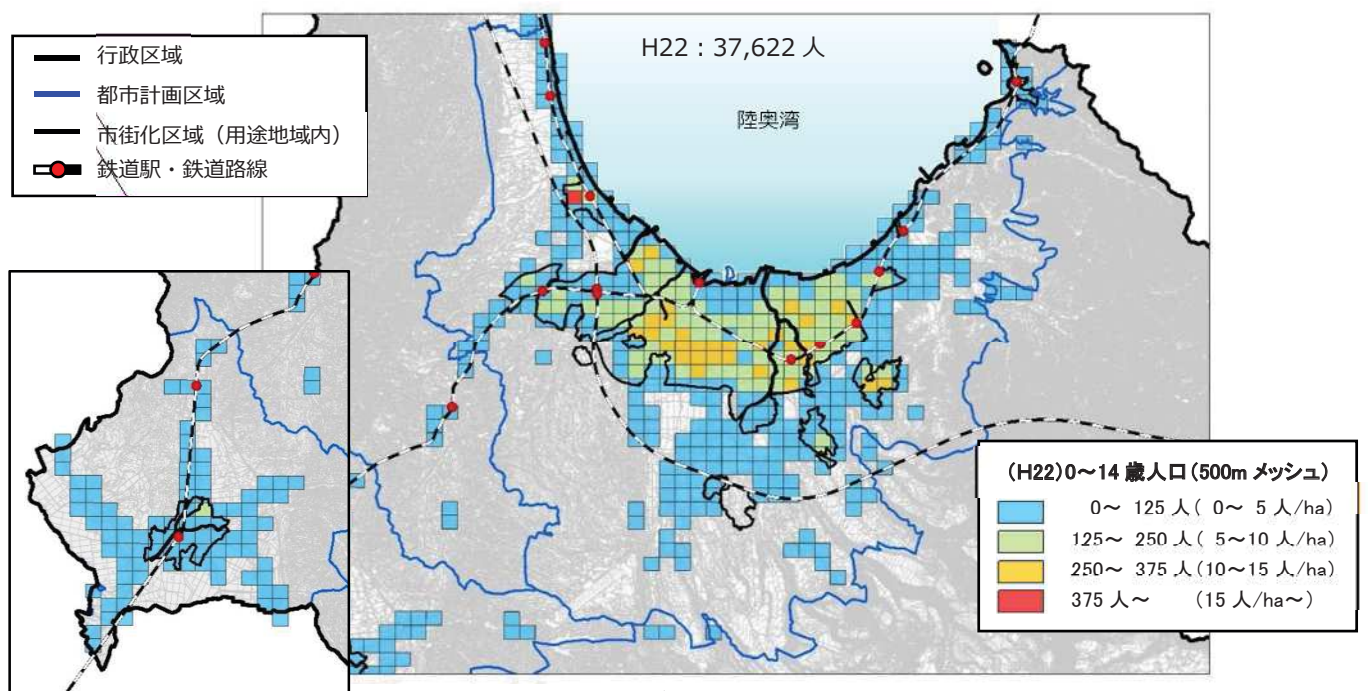


図 500mメッシュごとの0～14歳人口分布（H22）

出典：総務省「国勢調査」（H22）

<平成 22 年 15~64 歳人口分布>

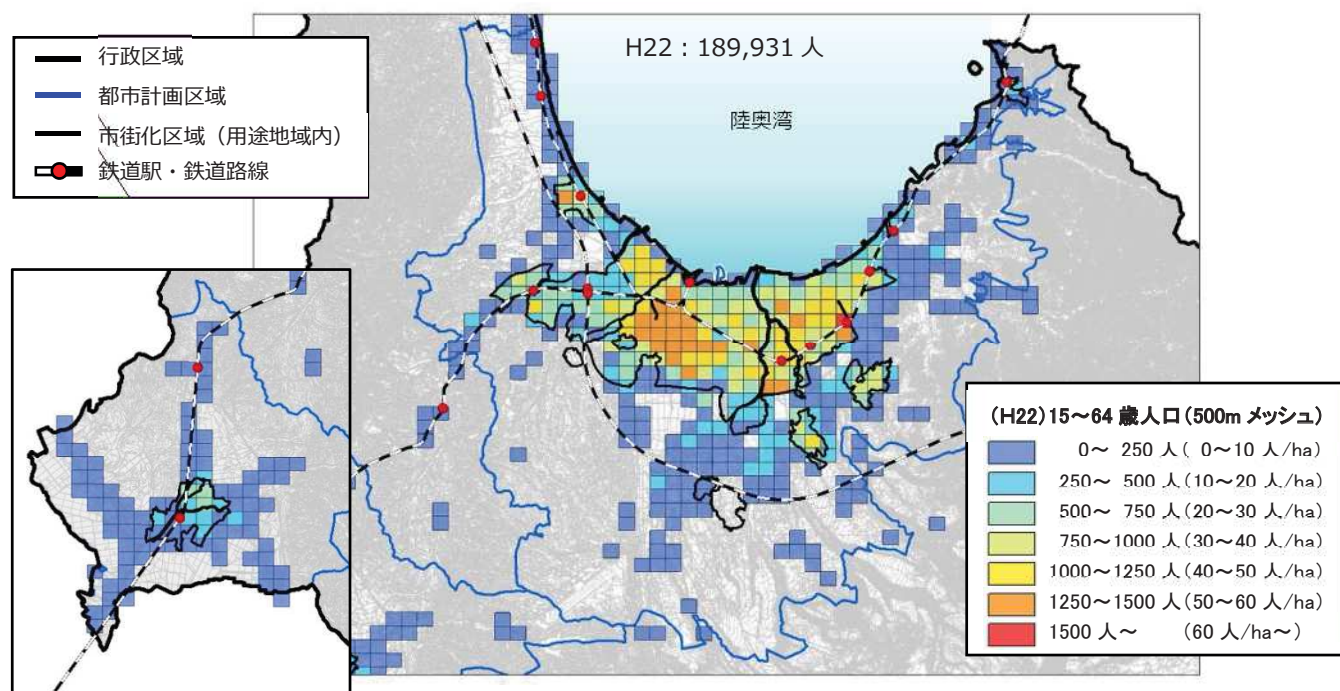


図 500mメッシュごとの15~64 歳人口分布 (H22)

出典：総務省「国勢調査」 (H22)

<平成 22 年 65 歳以上人口分布>

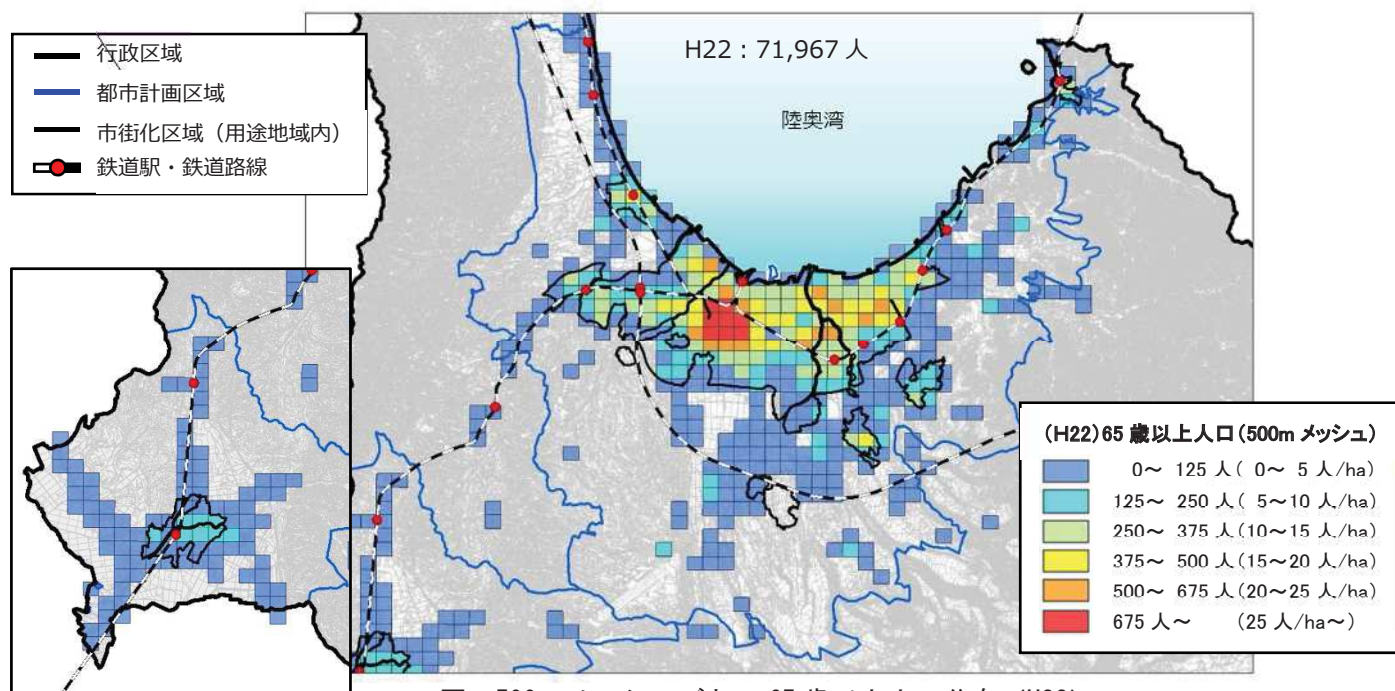


図 500mメッシュごとの65 歳以上人口分布 (H22)

出典：総務省「国勢調査」 (H22)

(3) 産業構造

産業構造は、弘前市、八戸市及び函館市と比較して、卸小売業、金融保険業、不動産業等のサービス産業等の内需型の産業の係数が高く、農林水産業、製造業などの産業の係数が低い特徴があります。

就業人口は減少傾向となっており、その中でも、第1次産業就業者は他の産業と比較して減少率が大きく、平成17年と比較して平成27年は30.4%の減少となっています。

また、市内総生産額は減少傾向となっており、平成13年の約1.2兆円から平成26年には約1兆円に減少しています。

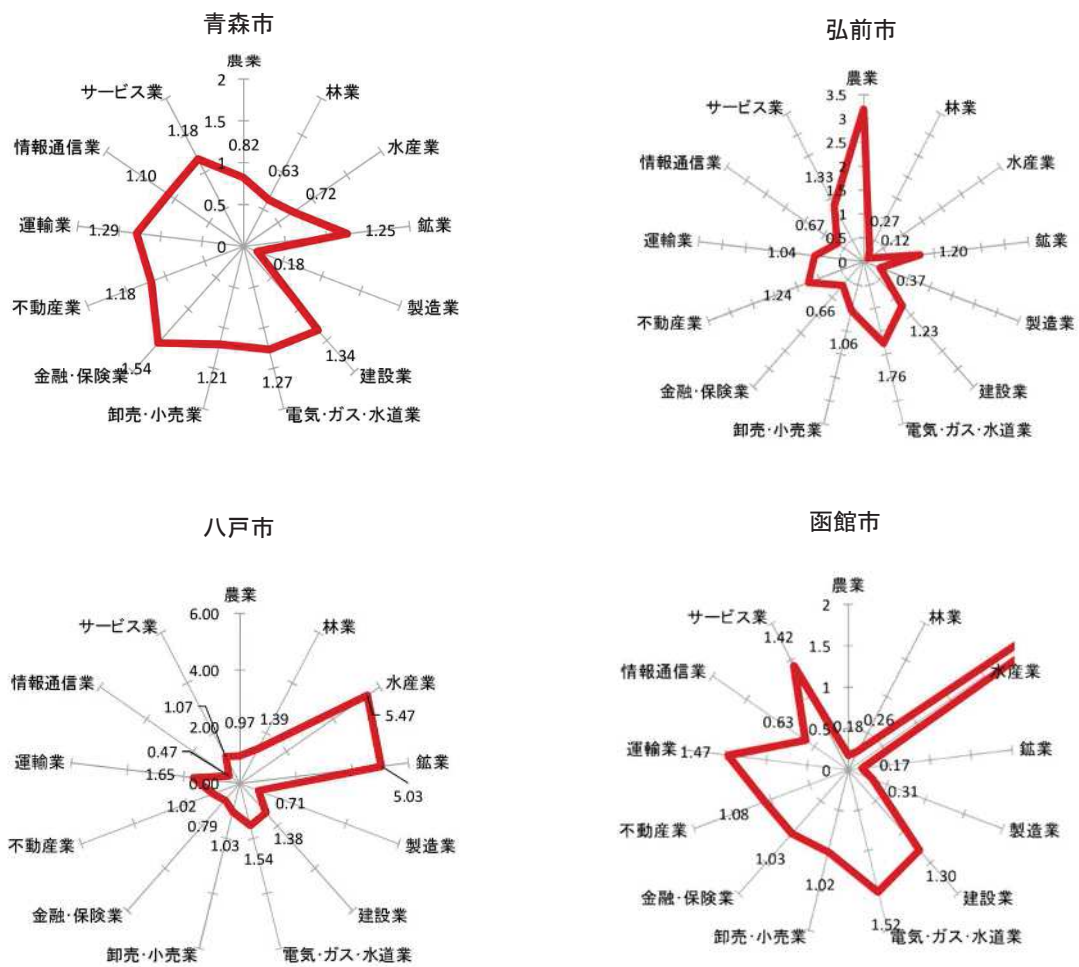


図 青森市、弘前市、八戸市、函館市の産業活動特化係数※

出典：青森商工会議所「青森地域経済活性化懇談会報告書」(H28年3月)

※産業活動特化係数：産業の業種構成などにおいて、そ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。

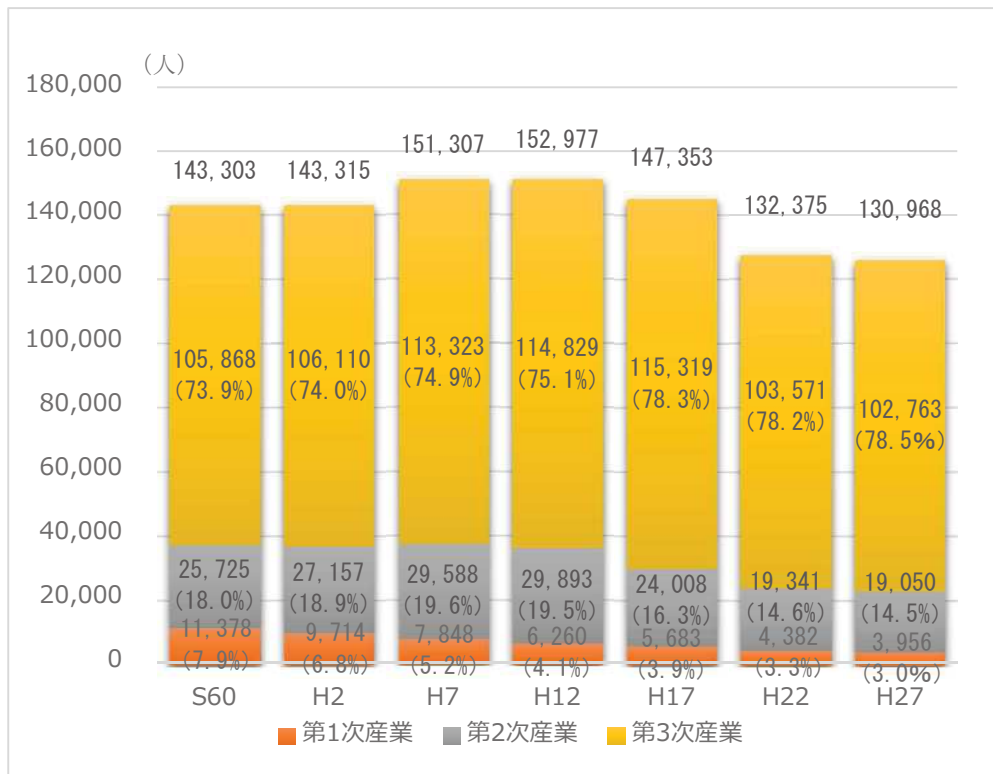


図 産業別就業人口の推移 出典：総務省「国勢調査」

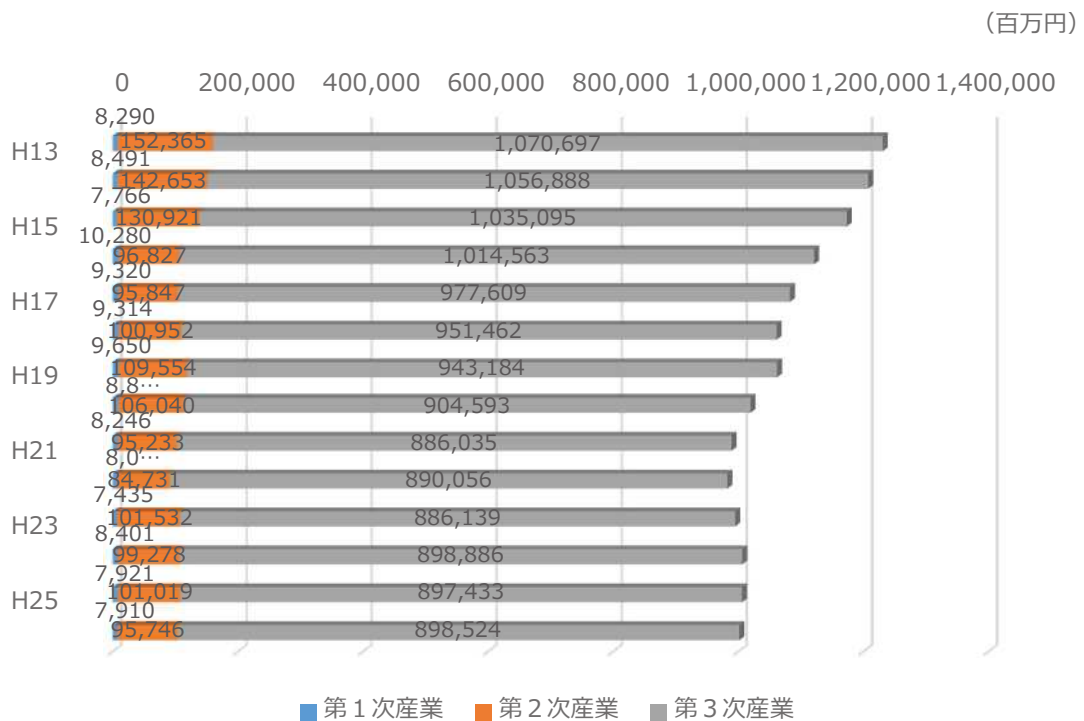


図 産業別市内総生産額の推移

出典：青森県「市町村民経済計算」

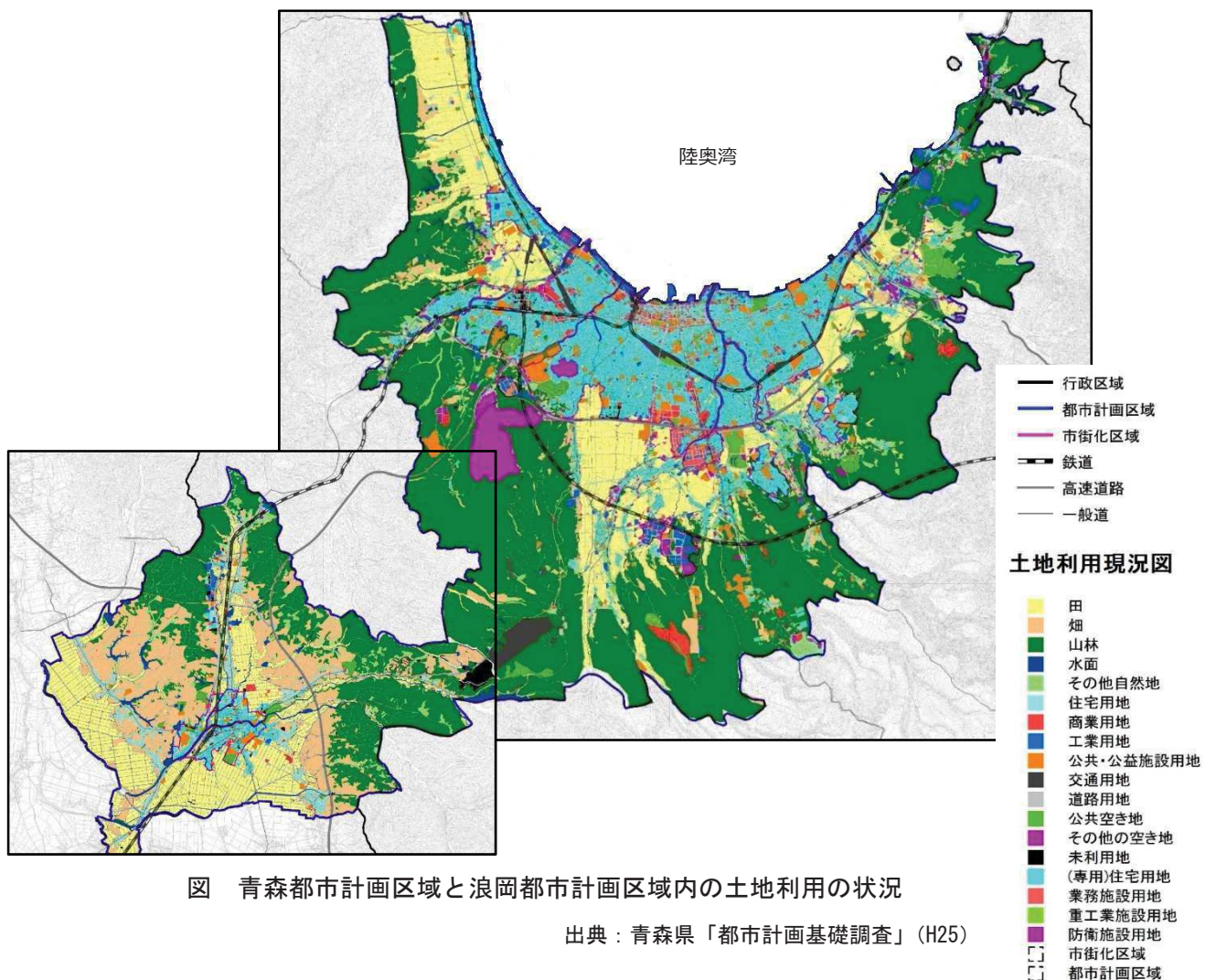
(4) 土地利用

ア 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。

土地利用の状況としては、行政区域のうち 10.4%を田・畑、68.6%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。



※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 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%)	5,240 (6.4%)	3,280 (4.0%)	56,534 (68.6%)

出典：農林水産省「グラフと統計でみる農林水産業」
(耕地面積は H28 年値・その他は H27 年値)

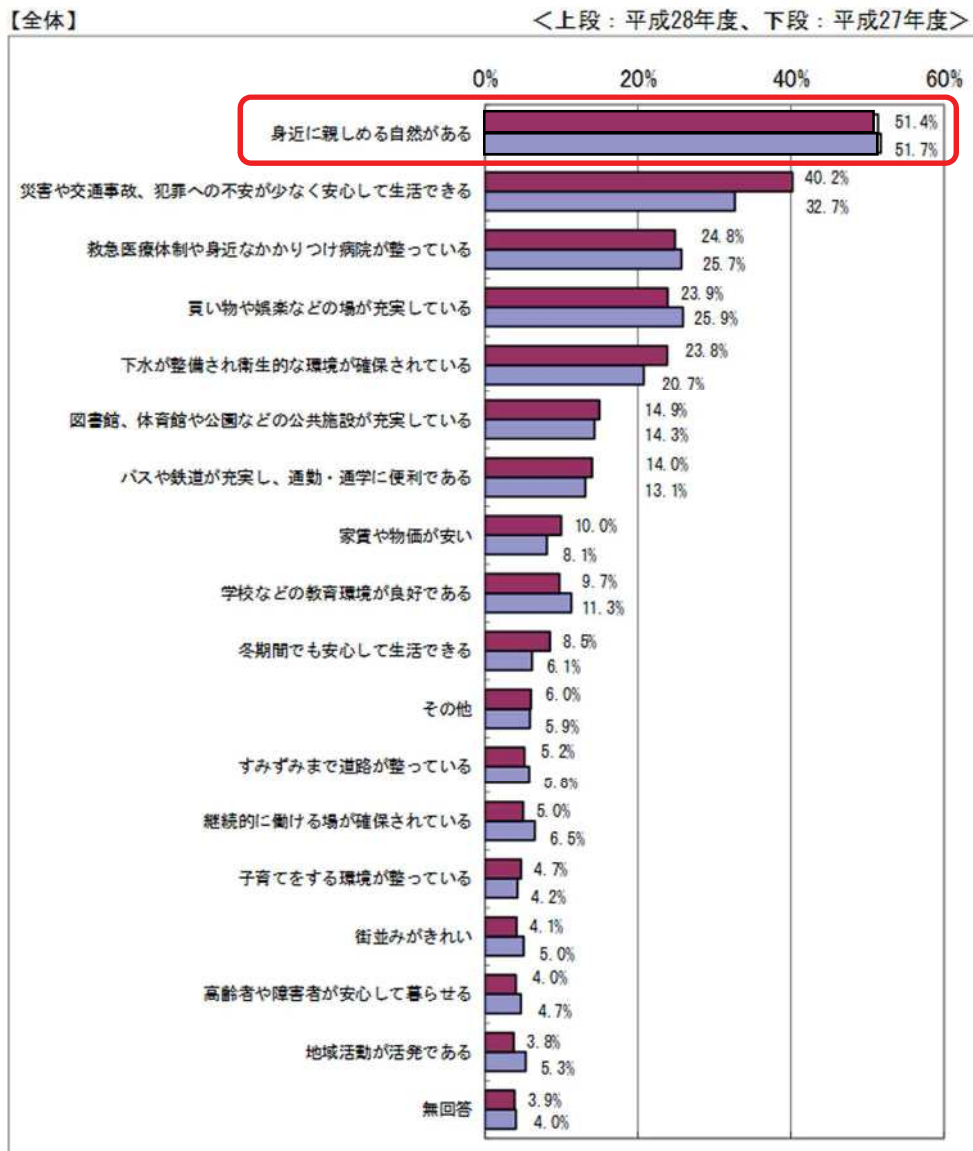


図 青森が住みやすいと感じる理由

出典：青森市「青森市民意識調査結果報告書」(H28 年度第 1 回)

イ 居住地の分布

旧青森地区においては、地区の総人口のうち約 9 割が市街化区域※（都市計画面積の約 21.1%）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、旧浪岡地区においては、地区総人口のうち約 5 割が、用途地域指定区域内に居住しています。

表 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	人口
行政区域	82,461ha	269,435 人（青森地区）
都市計画区域	23,773ha	266,260 人
市街化区域	5,011ha	244,671 人
割合	21.1%	90.8%

出典：総務省「国勢調査」（H27）

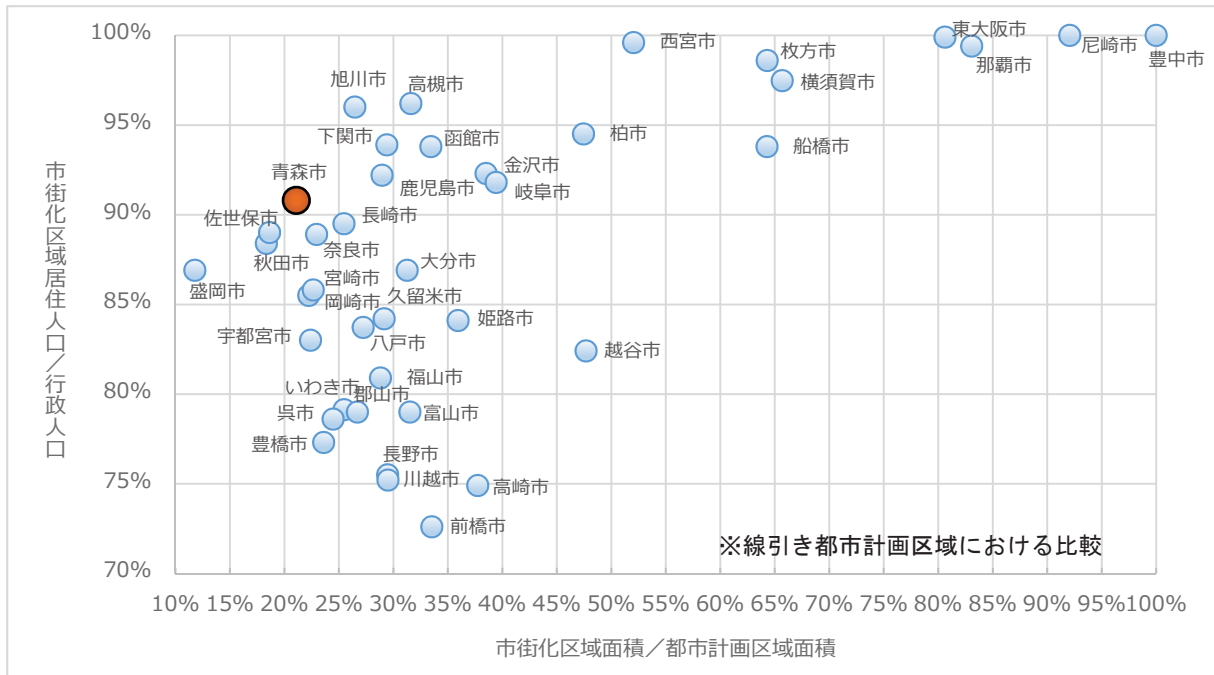


図 中核市における市街化区域居住割合と市街化区域面積割合

出典：「中核市行政水準調査」（H28 年度）

表 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	人口
行政区域	82,461ha	18,213 人（浪岡地区）
用途地域指定区域	321.6ha	8,513 人
割合	0.4%	46.7%

出典：総務省「国勢調査」（H27）

※市街化区域とは

市街化区域は、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。

ウ 山林・耕地の状況

山林面積は、平成 17 年の 17,117ha から平成 26 年には 16,716ha となっており、緩やかに減少しています。

また、経営耕地面積は、昭和 60 年の 7,829ha から平成 27 年には 4,843ha と、減少しています。

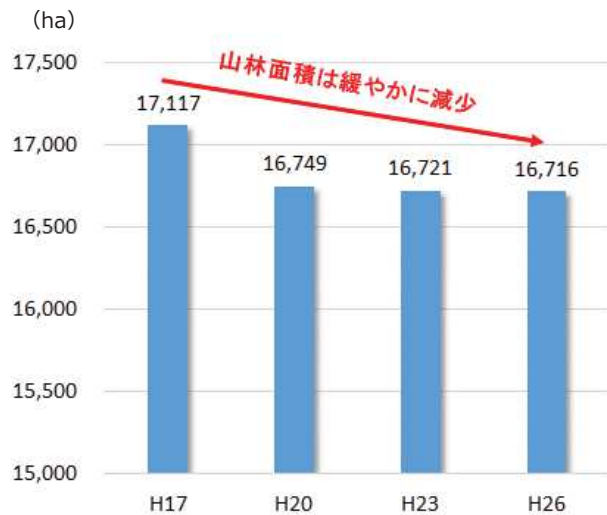


図 山林面積の推移

出典：青森県「固定資産の価格等の概要調書」

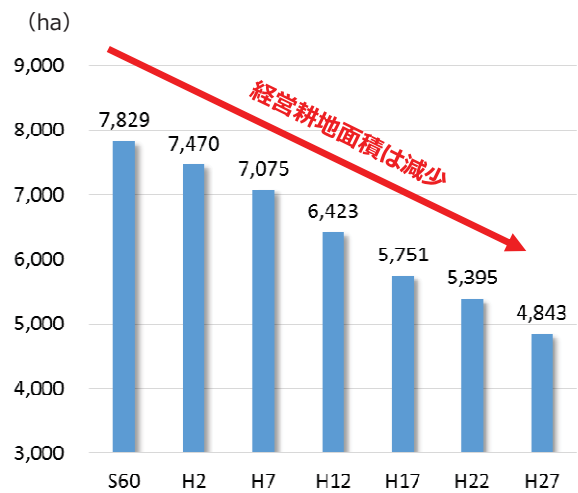


図 経営耕地面積の推移（総農家）

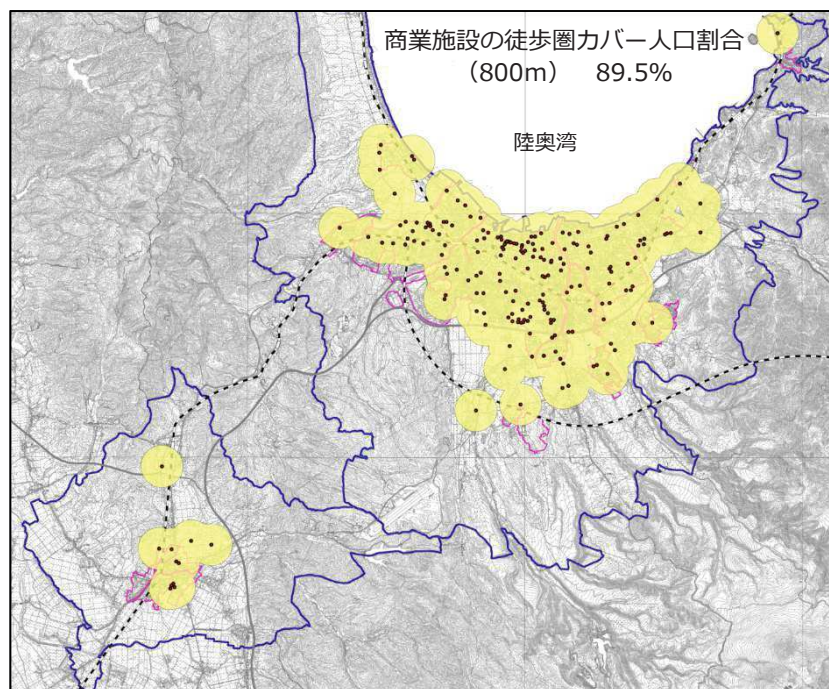
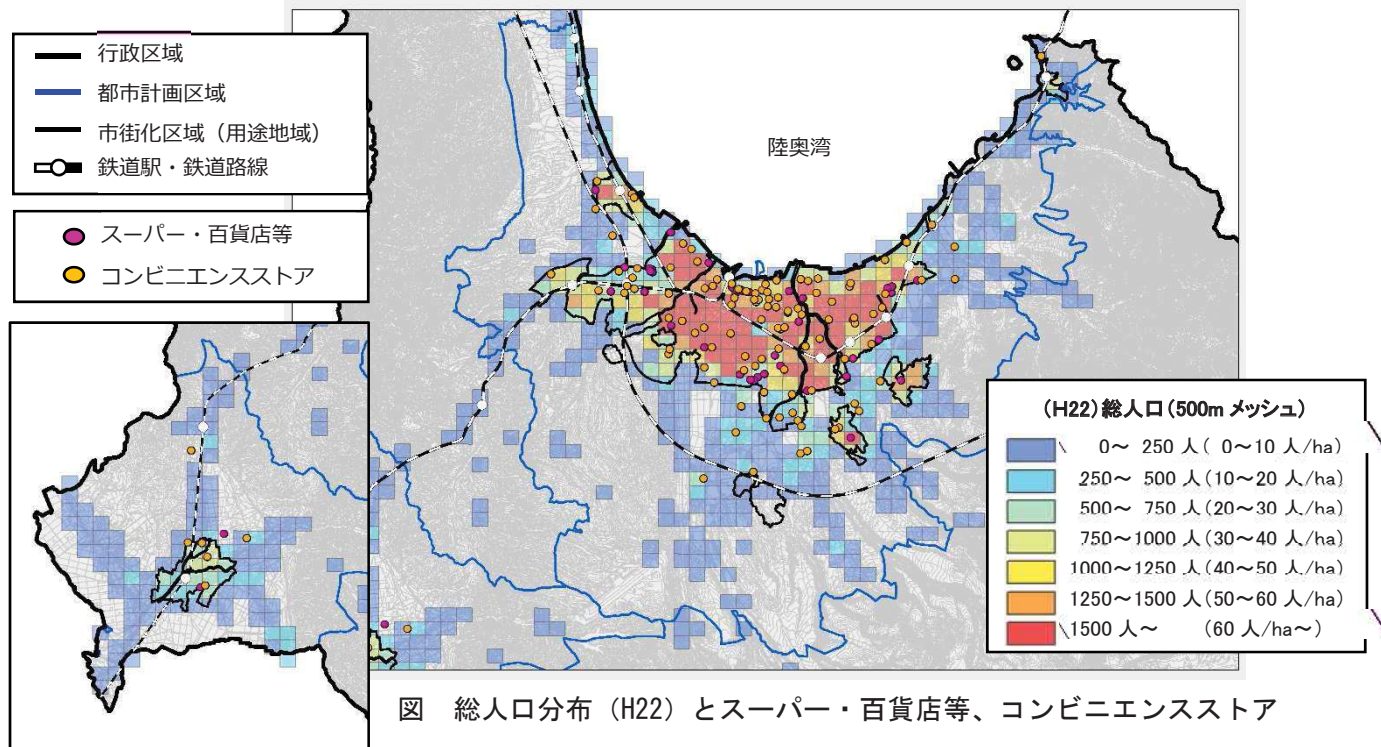
出典：農林水産省「農林業センサス」

(5) 都市機能

ア 商業施設の立地状況

スーパー、コンビニエンスストアなどは、主に市街化区域（用途地域）内に多く分布しています。

商業施設の徒歩圏（800m）に居住する人口は、総人口に対して 89.5%となっています。



イ 医療施設の立地状況

病院・診療所は、主に市街化区域（用途地域）内に多く分布しています。

医療施設の徒歩圏（800m）に居住する人口は、総人口に対して 88.8%となっています。

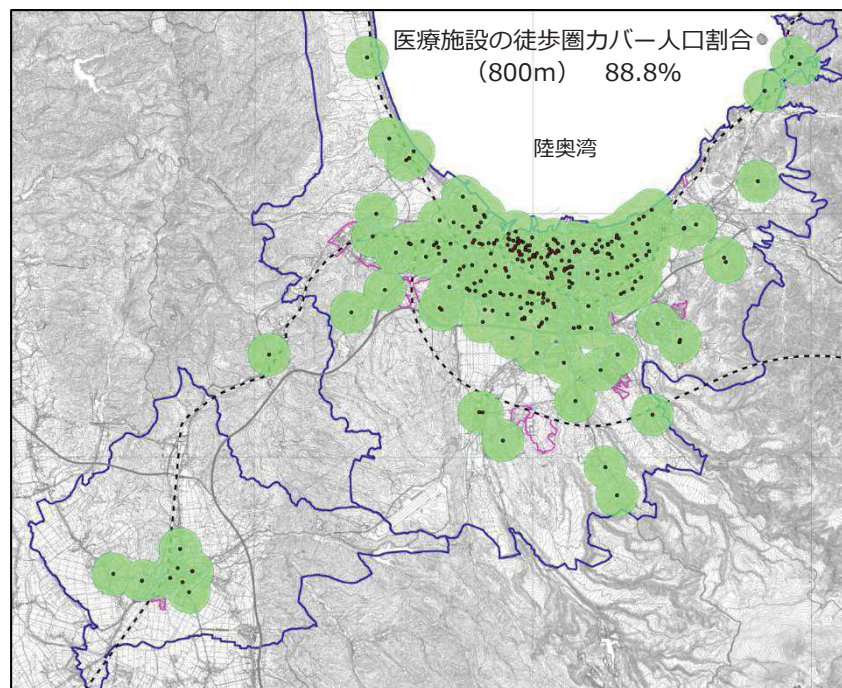
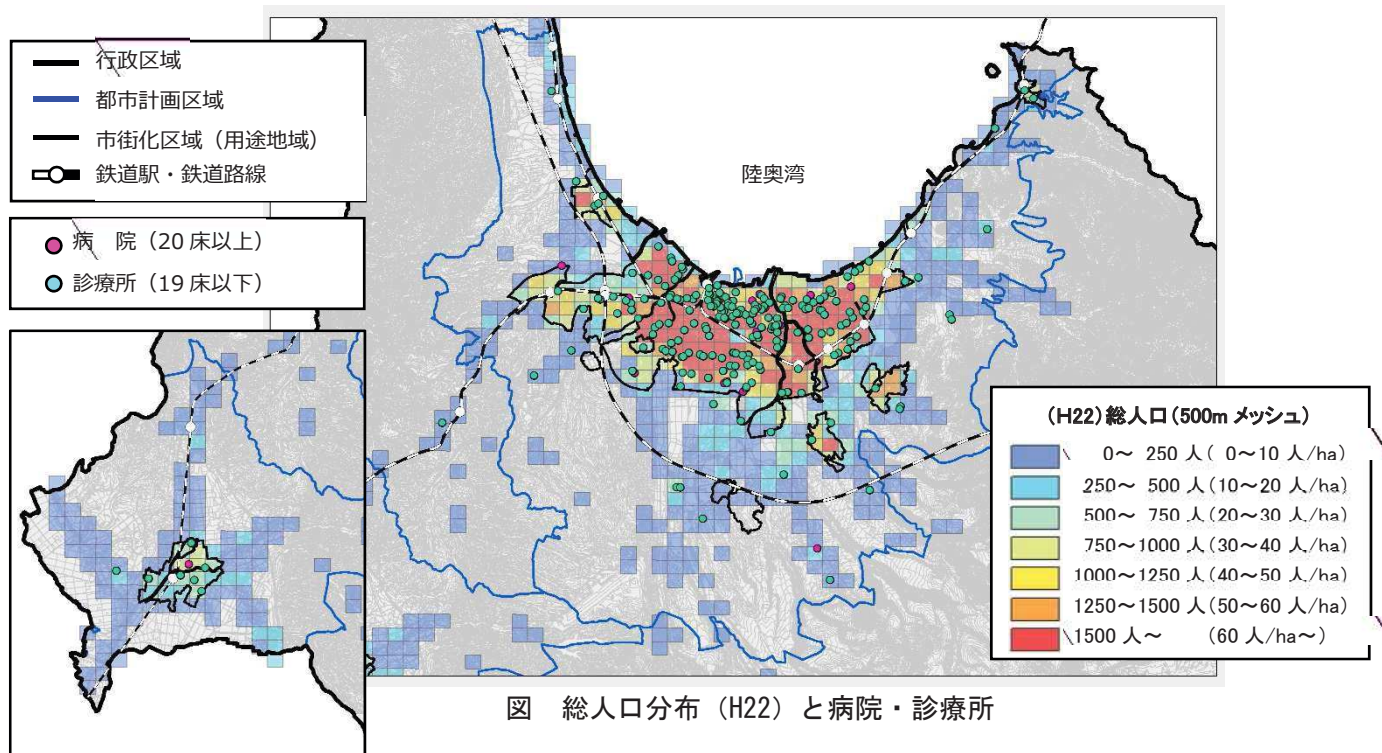
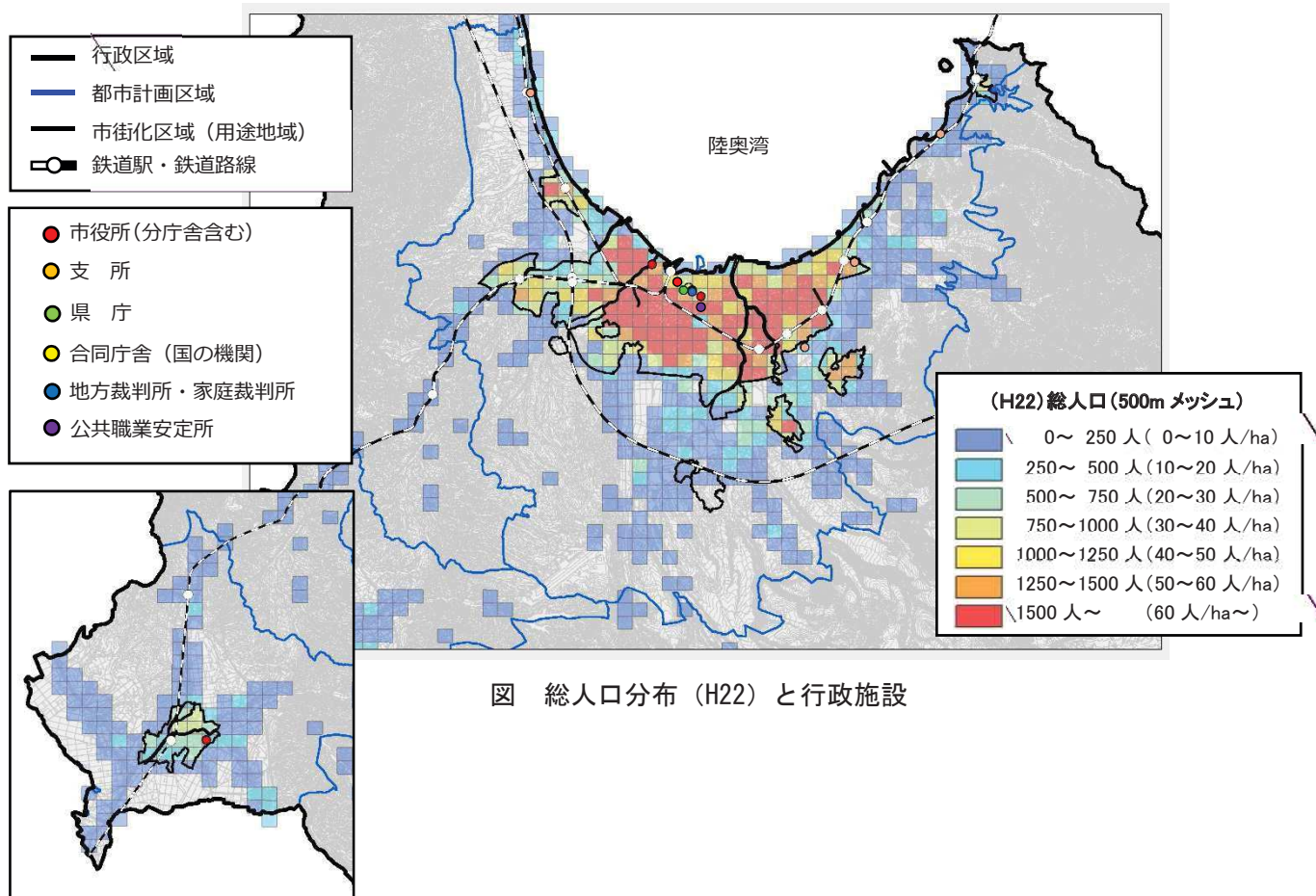


図 医療施設の徒歩圏のカバー状況（800m）

ウ 行政施設の立地状況

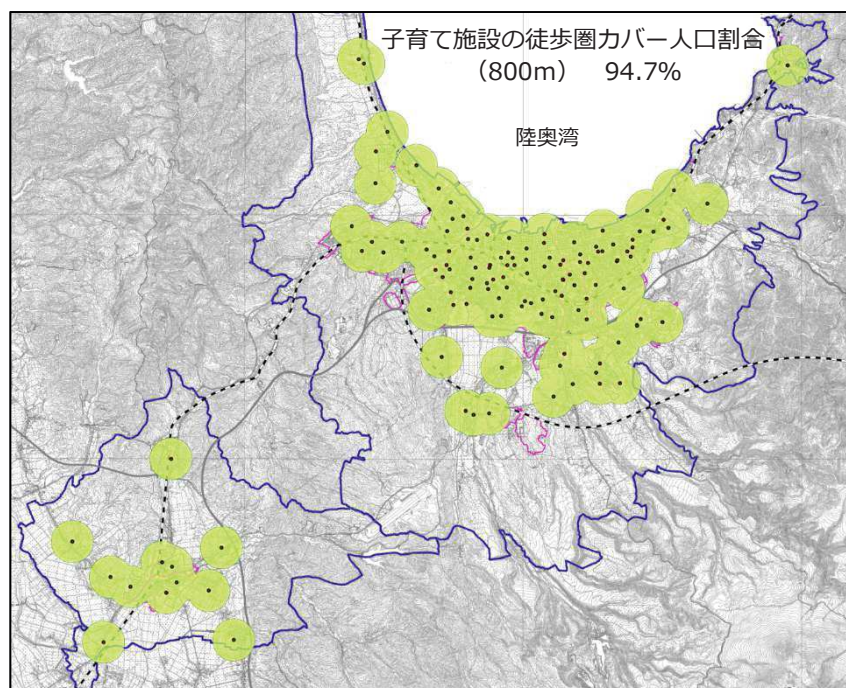
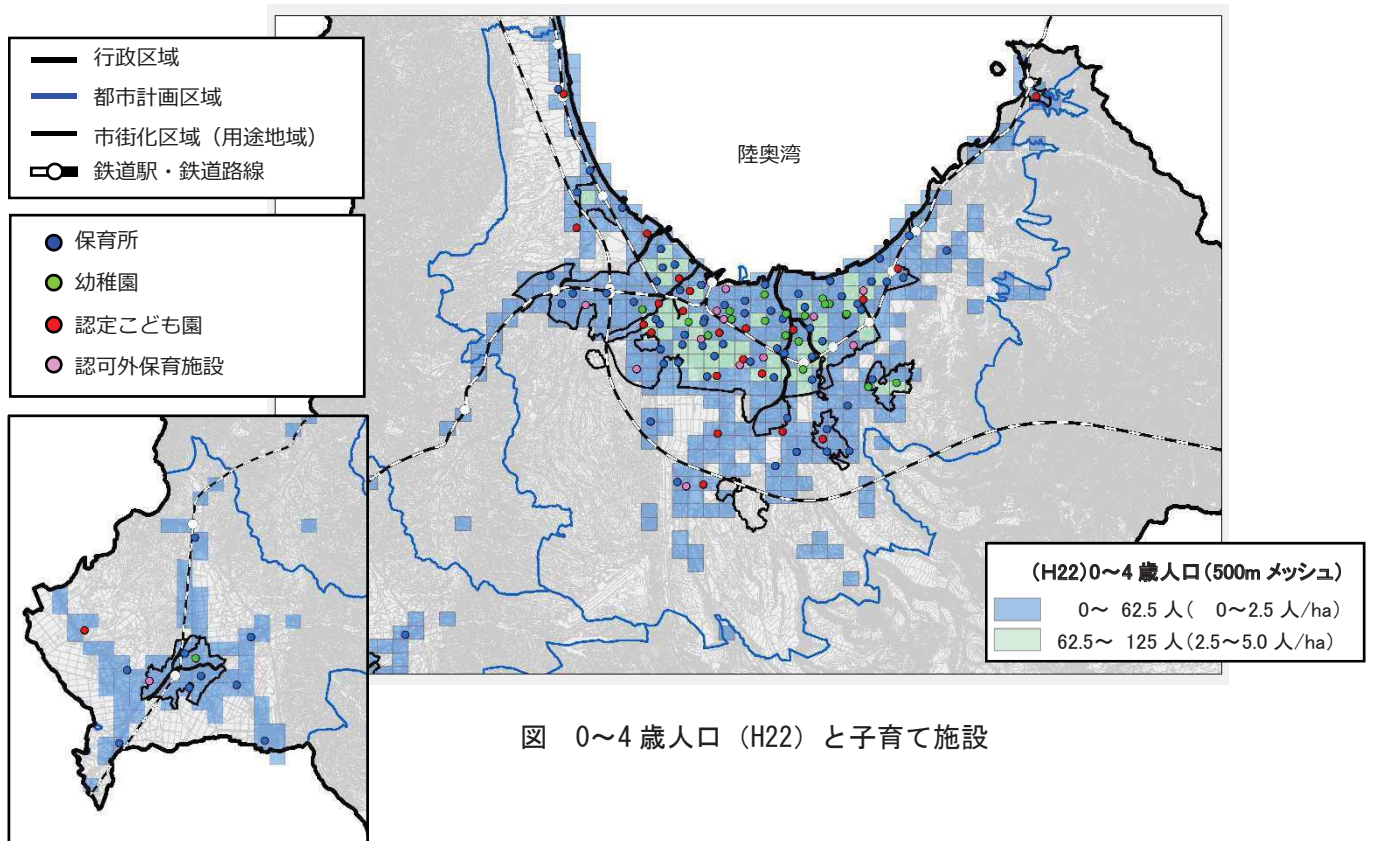
行政機関のうち多くの市民等の利用が見込まれる市役所、県庁のほか、税務署や裁判所などの国の機関は、主に青森駅周辺に集積しています。



エ 子育て施設の立地状況

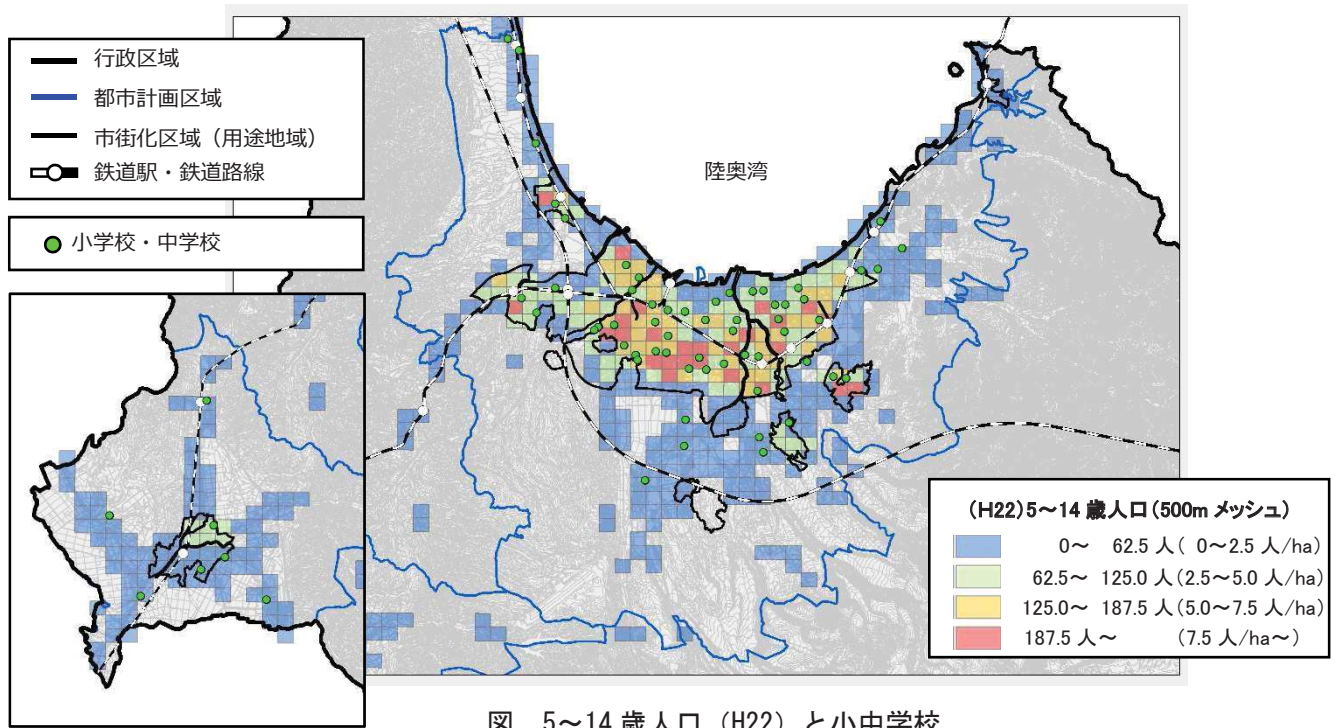
子育て施設は、主に市街化区域（用途地域）内に多く分布しています。

子育て施設の徒歩圏（800m）に居住する人口は、0～4歳人口に対して94.7%となっています。



オ 教育施設の立地状況

小学校・中学校は、居住地全域に広く分布しています。



カ 福祉施設の立地状況

福祉施設（通所介護施設）は、居住地全域に広く分布しています。

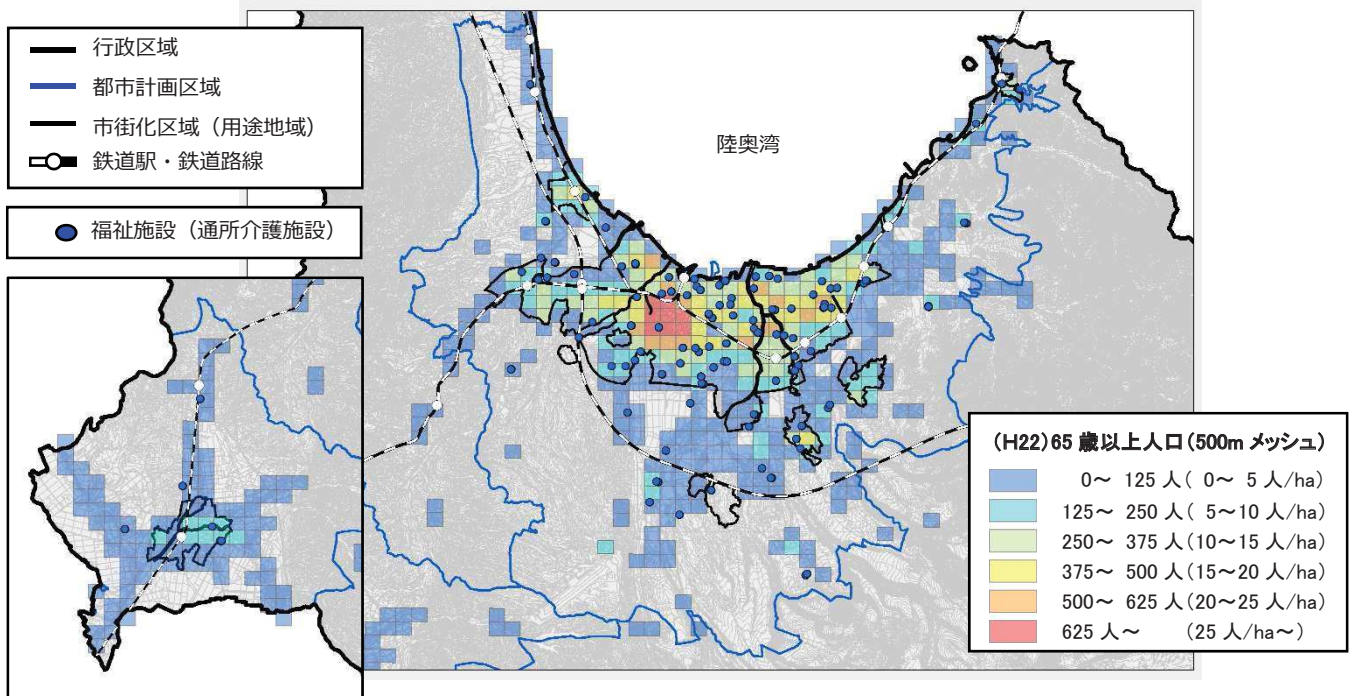


図 65歳以上人口（H22）と福祉施設（通所介護施設）

(6) 住宅

総住宅数は、平成 20 年の約 14 万戸をピークに減少に転じ、平成 25 年は約 13.6 万戸となっています。

一方、空家率は、昭和 63 年の 8.6%から平成 25 年には 15.4%と増加傾向で推移しており、今後も人口減少に伴い空家が増加することが予想されます。

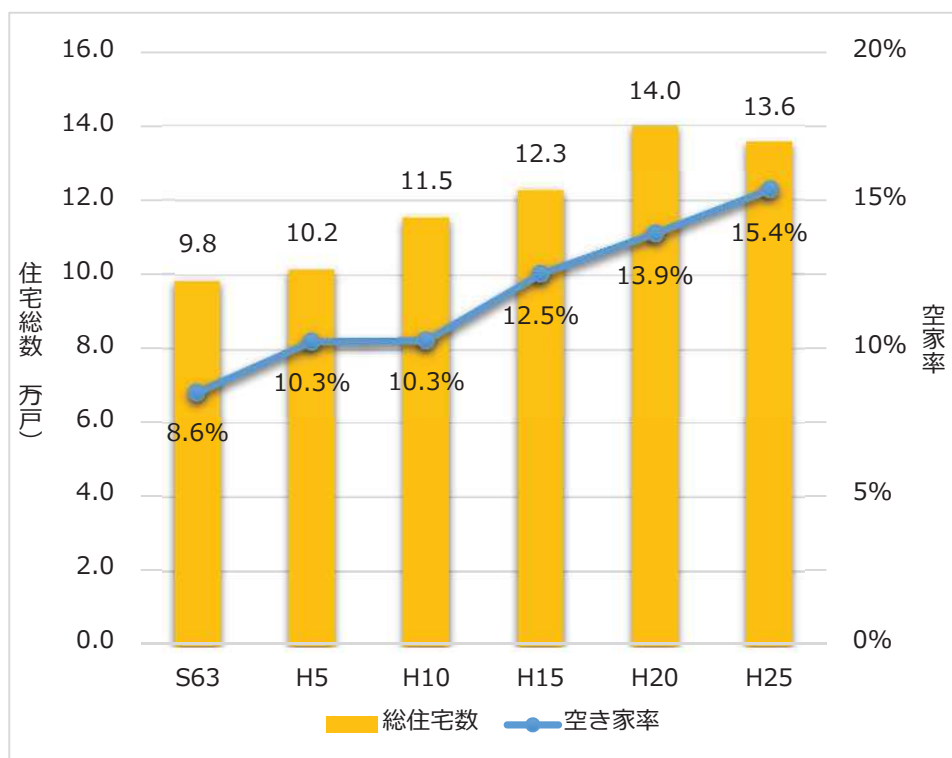


図 総住宅数と空家率の推移

出典：総務省「住宅・土地統計調査」

(7) 交通

ア 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ます。一方で、乗合バスを利用している割合は年々減少しており、平成2年の11.1%から平成22年には5.2%と、半分以下まで減少しています。

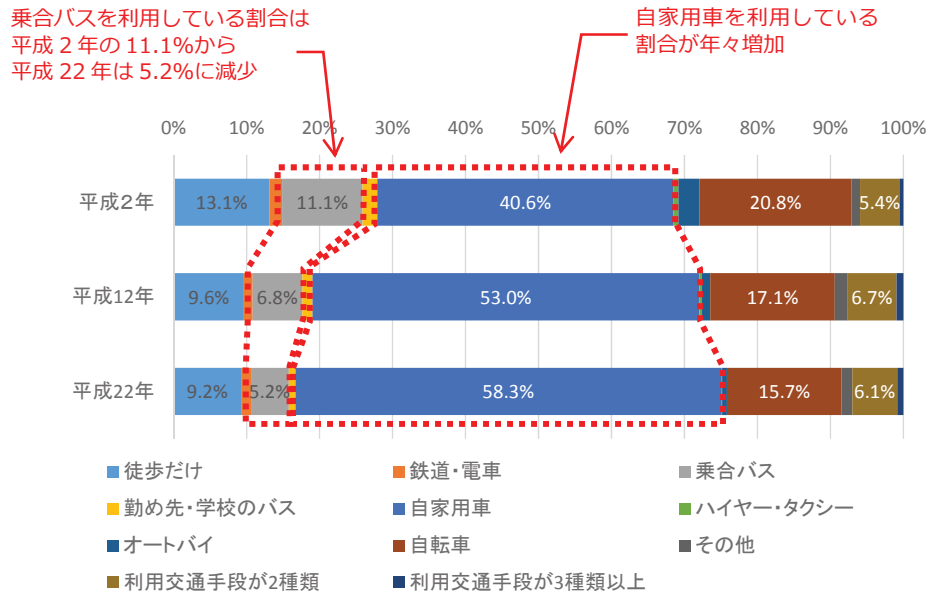


図 通勤・通学時の交通手段

出典：総務省「国勢調査」

イ 自動車利用環境

自動車登録台数は、昭和45年から平成12年までに約7.5倍に増加したものの、平成12年以降は微増となっています。

また、青森県内の運転免許保有率は70歳以上で大きく低下する傾向となっています。

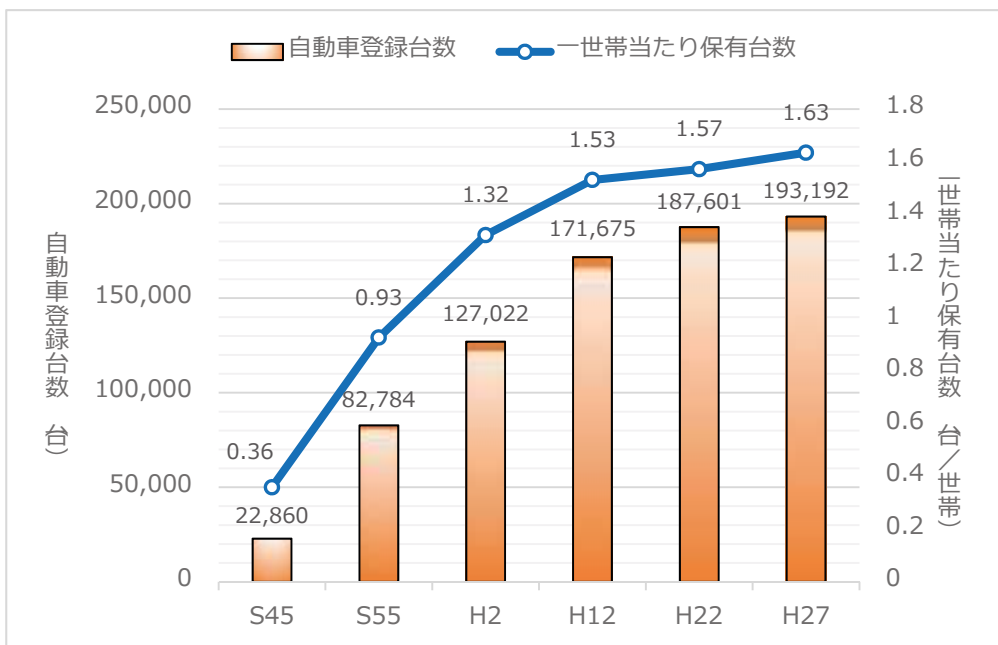


図 自動車登録台数と一世帯当たり保有台数の推移

出典：東北運輸局「自動車の登録統計-青森県市町村別保有車両数」



図 青森県の年齢別運転免許保有率

出典：警察庁「運転免許統計」(H27年度)

ウ 鉄道の状況

(ア) 鉄道の概要

東北新幹線・北海道新幹線のほか、奥羽本線・津軽線、青い森鉄道線が運行されています。鉄道駅は、奥羽本線 6 駅、津軽線 7 駅、青い森鉄道線 7 駅となっています。



図 鉄道の概要



写真 筒井駅 (H26.3月開業)



写真 野内駅 (H23.3月開業)

(イ) 鉄道の利用状況

青森駅の1日当たり乗車数は、東北新幹線開業（平成22年12月4日）後、減少傾向でしたが、平成25年以降は微増で推移しています。

また、青い森鉄道線各駅の乗車数は、筒井駅新設の効果などによって、平成28年度は、平成23年度と比べて約32%増加しています。

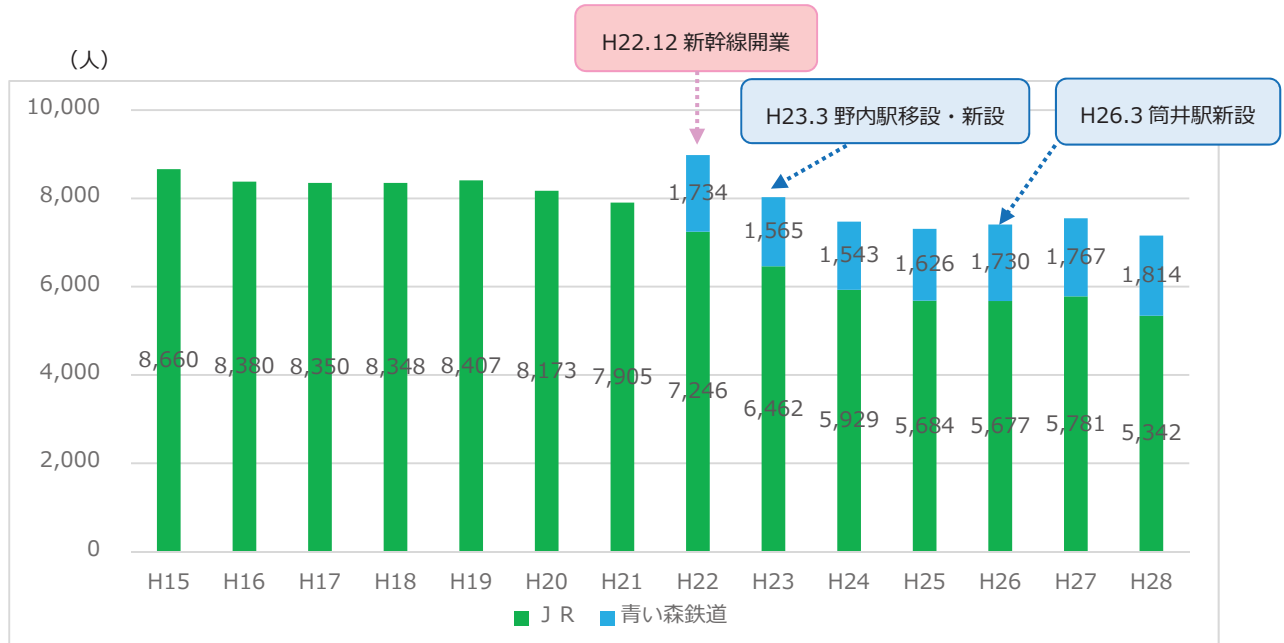


図 青森駅1日当たり乗車数

出典：JR東日本、青い森鉄道

* 東北新幹線開業と同日に青い森鉄道線青森駅が開業したため、H22の青い森鉄道線乗車数はH22年12月4日からH23年3月31日までの118日間分の平均

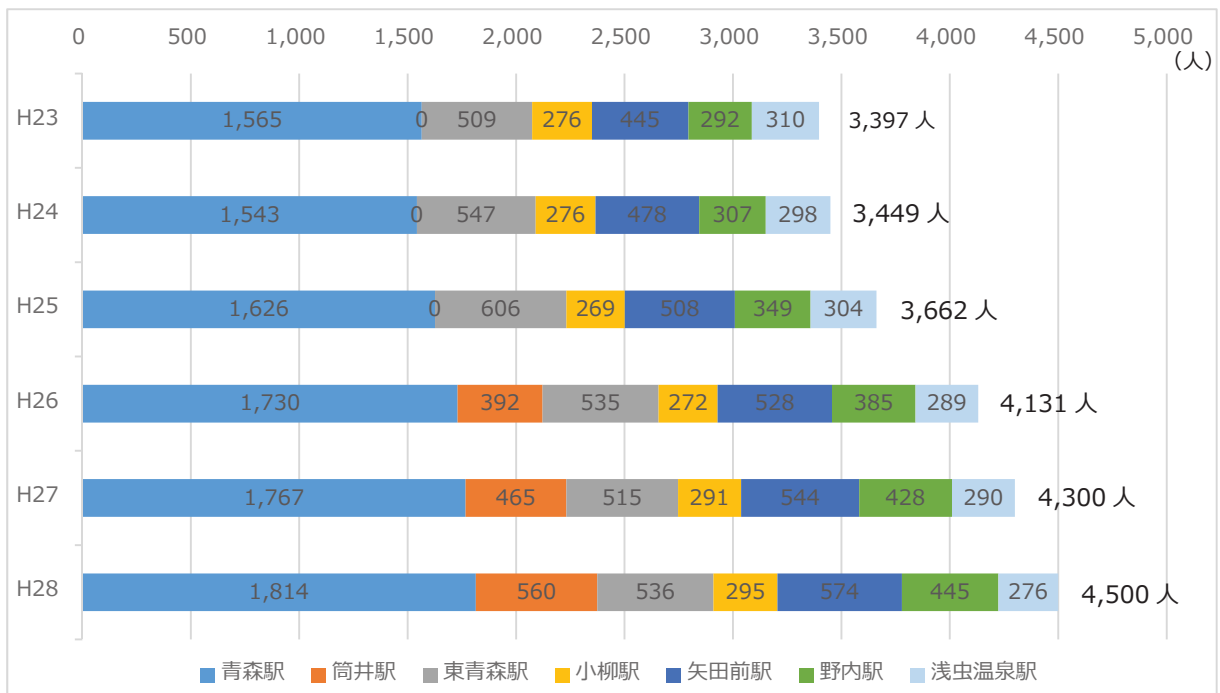


図 青い森鉄道各駅1日当たり乗車数

出典：青い森鉄道

エ 路線バスの状況

(ア) 路線バスの概要

市内においては、青森市営バス、市民バス、浪岡地区コミュニティバス、弘南バス、JRバス、十和田観光、下北交通の路線バスが運行されており、便数の割合は、約80%が青森市営バスとなっています。

また、路線バスのカバー圏（バス停から500m内）の居住人口割合は、約96%と高い状況となっています。

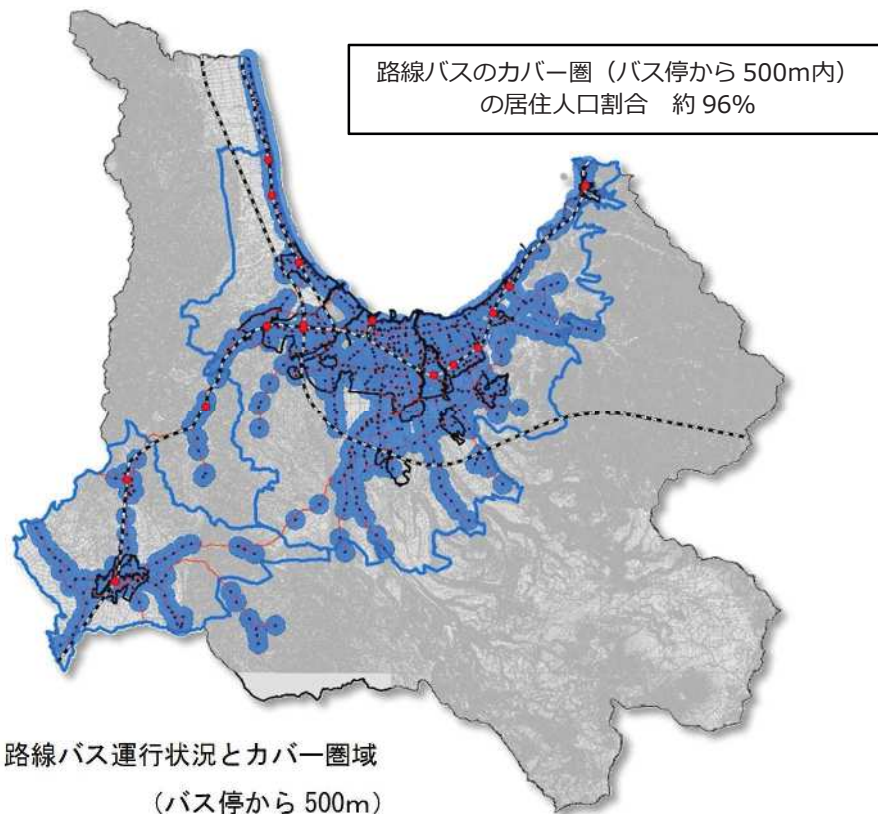


図 路線バス運行状況とカバー圏域
(バス停から500m)

表 路線バスの運行構成

事業者	路線数	便数	占有率
青森市営バス	35	875	80.1%
青森市民バス	10	89	8.2%
弘南バス	4	71	6.5%
JRバス東北	1	30	2.7%
十和田観光電鉄	1	10	0.9%
下北交通	1	4	0.4%
浪岡地区コミュニティバス	6	13	1.2%
計	58	1,092	100%

(イ) 青森市営バスの運行状況

全国の公営企業（交通事業）の中でも、東京都に次ぐ歴史を有する青森市営バスは、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都市の公営企業と比較すると、総人口に対する営業路線距離や運行系統本数は、いずれも高い数値となっています。

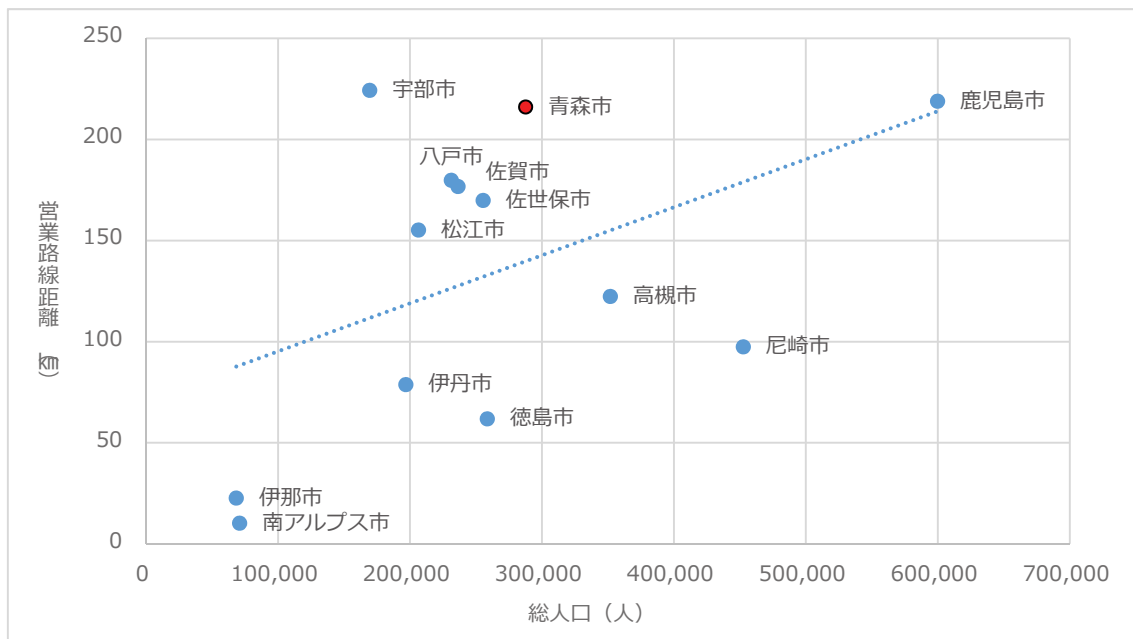


図 公営企業（交通事業）における総人口に対する路線バスの営業路線距離

出典：総務省「公営企業年鑑（交通事業）」（H27年度）

(ウ) 青森市営バスの利用状況

青森市営バスによる地区間の利用状況は、東部・中部・西部間及び中部・南部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半数以上が中部への利用となっています。

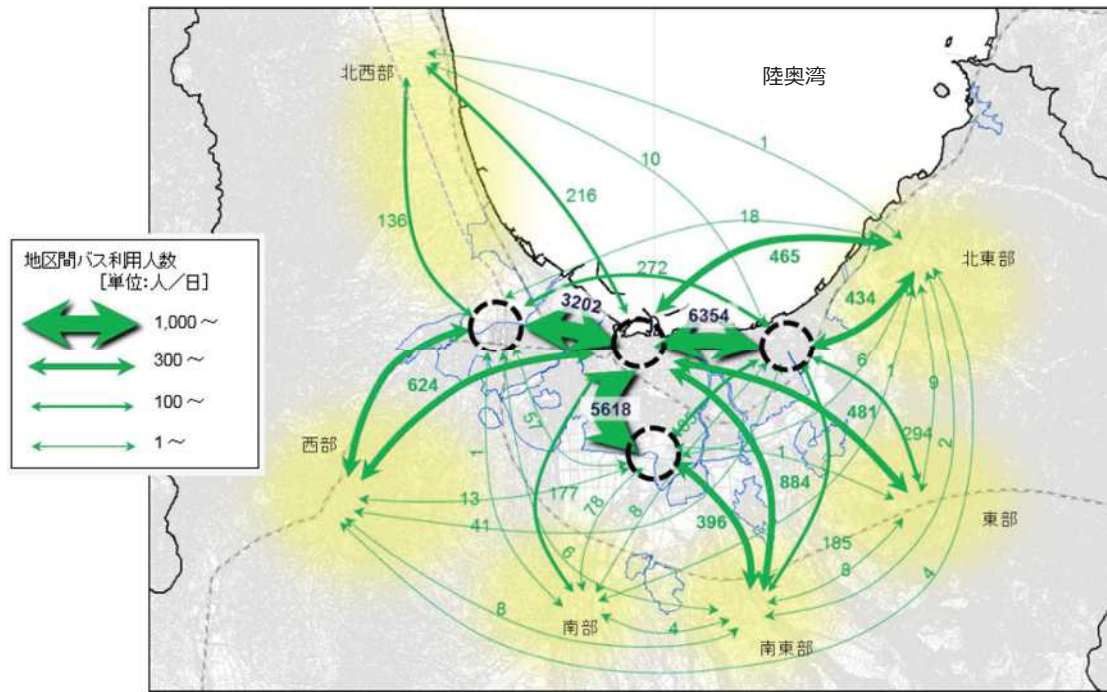


図 1日あたり地区間市営バス利用者数

出典：「青森市営バスデータ」（冬期平日 H27.2）

(エ) 青森市営バスの利用者数の推移

青森市営バス利用者数は、減少傾向が続いており、平成 28 年度は、平成元年度と比べて約 55%減少しています。

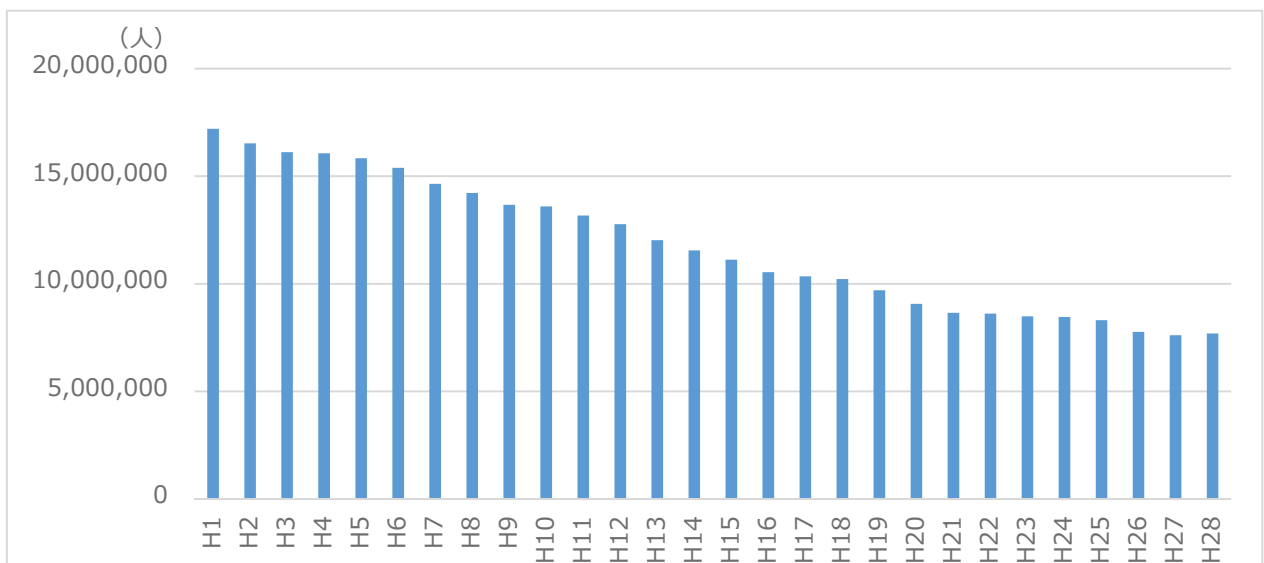


図 青森市営バス利用数の推移（市民バス含む）

出典：「青森市資料」

オ 雪が及ぼす交通への影響

市民意識調査によると、冬期は、自転車の利用が減少し、徒歩やバスの利用率が増加する傾向にあり、特に10代でその傾向が顕著となっています。また、70歳以上の世代では冬期、自動車の利用が減少する傾向にあります。

冬期は積雪により通常期に比べて外出回数が低下しており、外出が減る主な理由として、道路交通環境の悪化等が多くなっています。

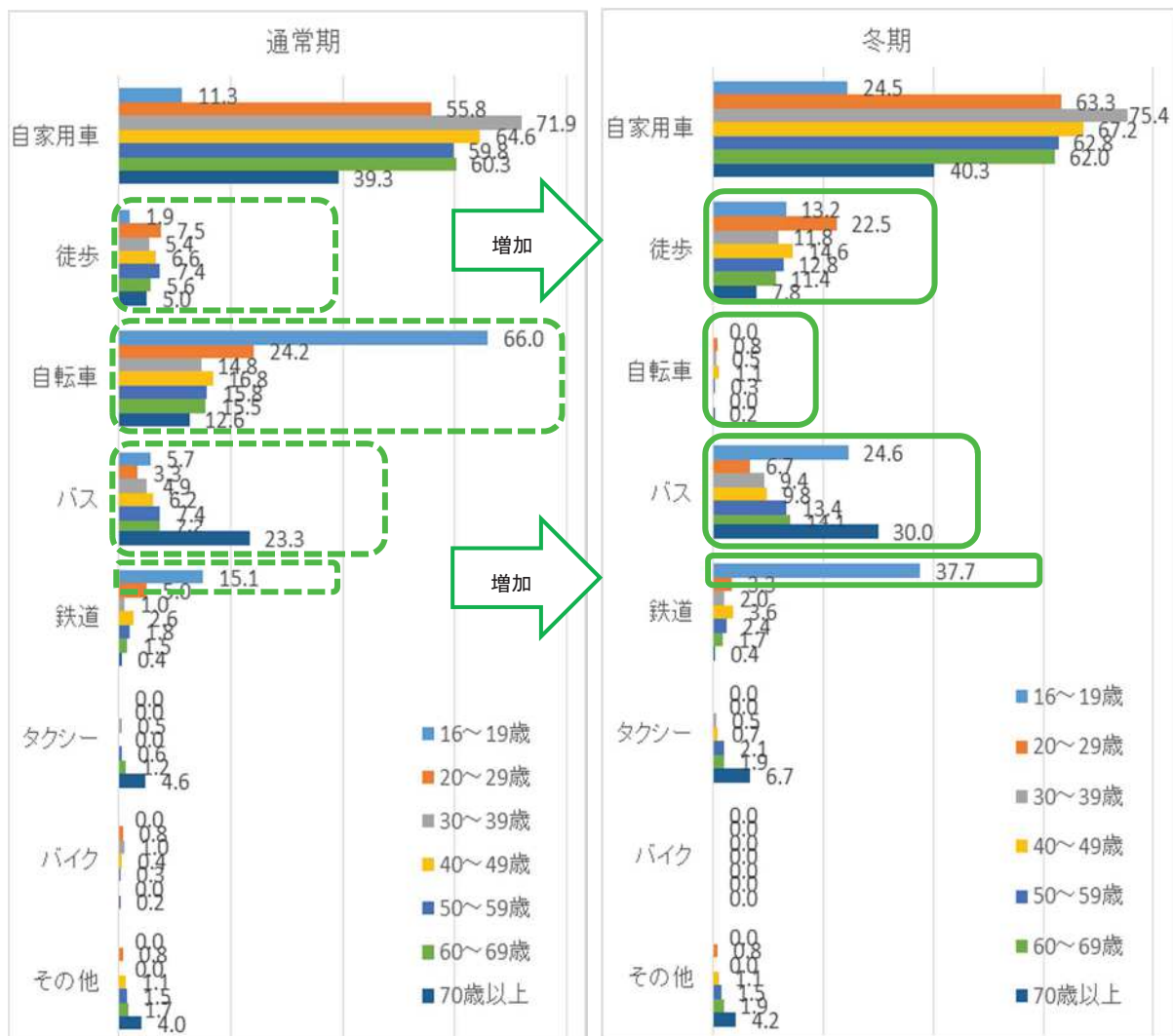


図 通常期・冬期の交通手段（通勤・通学）

出典：青森市「青森市民意識調査結果報告書」（H26年度第3回）

表 青森市の夏期と冬期における外出回数の変化

外出目的	外出回数		外出減少率
	夏期（4～11月）	冬期（12～3月）	
①販売、配達、打ち合わせなどの仕事で（通勤・通学は除く）	1日に 0.61 回程度	1日に 0.52 回程度	14.8%
②食料品や日用品など最寄品の買い物で	週に 2.90 回程度	週に 2.46 回程度	15.2%
③衣料品や家具などの買回品の買い物で	1か月に 1.48 回程度	1か月に 1.21 回程度	18.2%
④レジャー・レクリエーションなどで	1か月に 2.05 回程度	1か月に 1.40 回程度	31.7%
⑤通院、習い事などの私用で	1か月に 2.32 回程度	1か月に 2.10 回程度	9.5%

出典：青森市「青森市民意識調査結果報告書」（H26年度第3回）

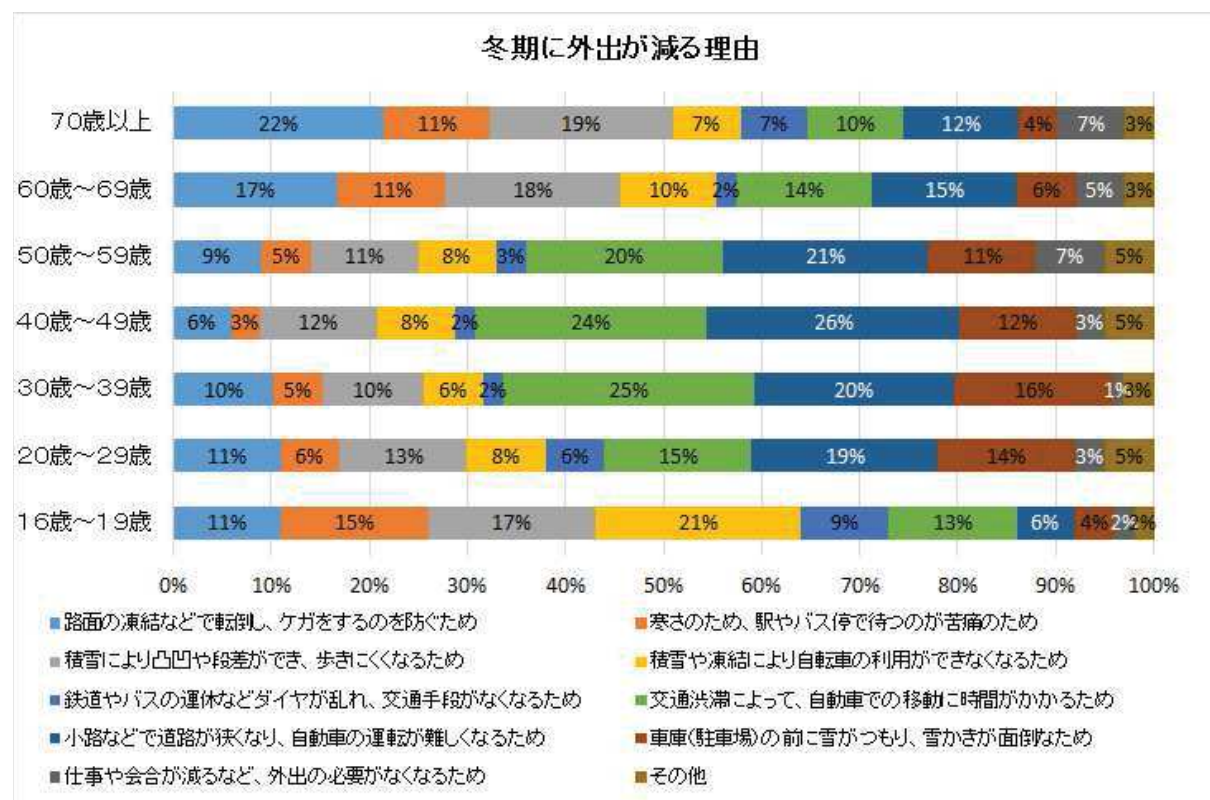


図 冬期に外出が減る理由

出典：青森市「青森市民意識調査結果報告書」（H26年度第3回）

(8) 災害

ア 土砂災害特別警戒区域・土砂災害警戒区域・急傾斜地崩壊危険区域の指定状況

市郊外部の山間部や急傾斜地等が多く指定されていますが、用途地域内においても、市街地郊外の急傾斜地等が土砂災害（特別）警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域に指定されています。

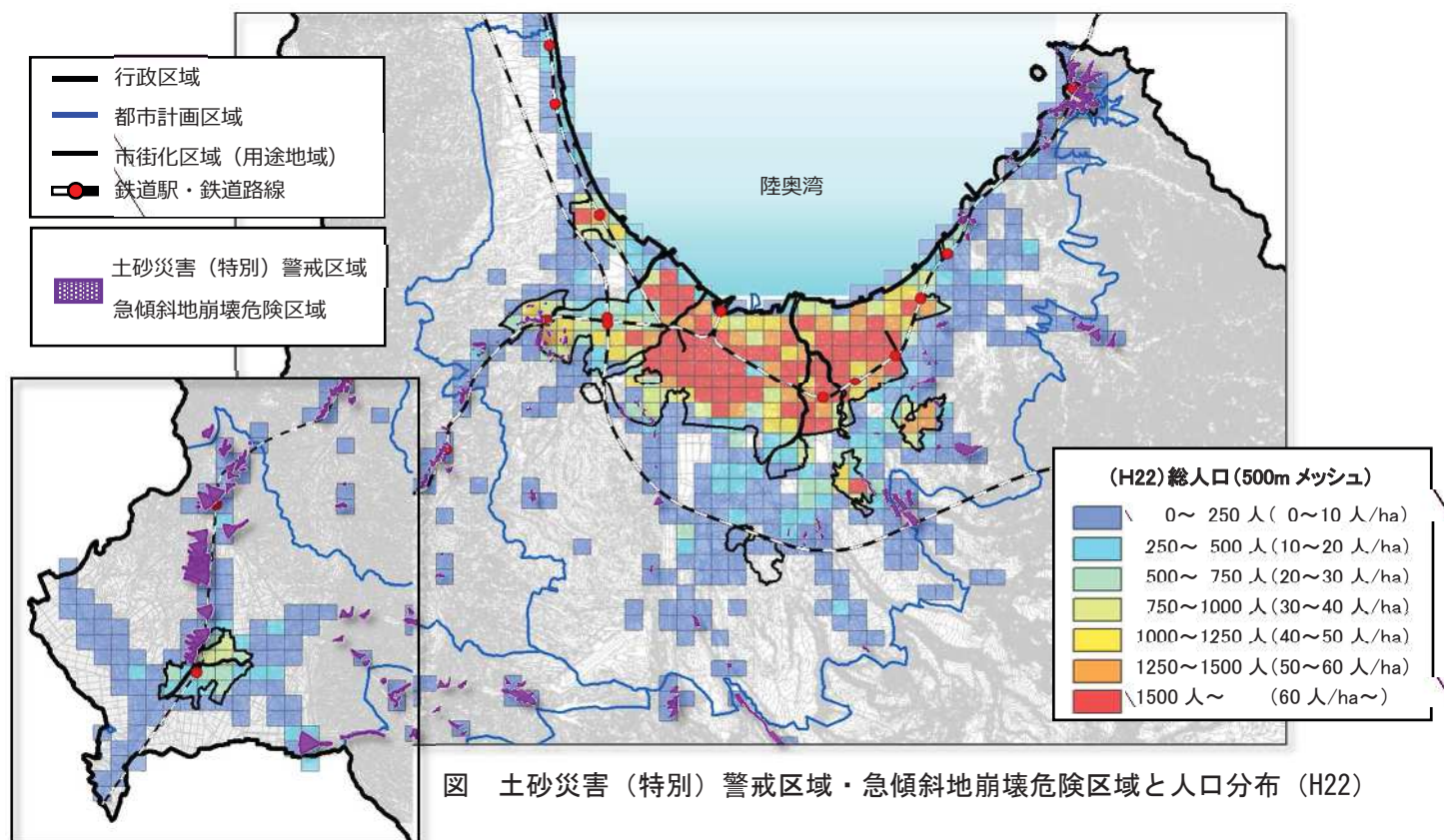


表 土砂災害特別警戒区域・土砂災害警戒区域の指定状況

	行政区域	
	箇所数	面積 (ha)
土砂災害特別警戒区域	207	116
土砂災害警戒区域	247	730

表 急傾斜地崩壊危険区域の指定状況

	行政区域	
	箇所数	面積 (ha)
急傾斜地崩壊危険区域	32	91

出典：「青森県土砂災害警戒区域等マップ・国土数値情報」

イ 洪水浸水想定区域の指定状況

天田内川、新城川、沖館川、西滝川（沖館川水系）、堤川、駒込川（堤川水系）、野内川、浪岡川、十川の河川沿いが洪水浸水想定区域に指定されています。

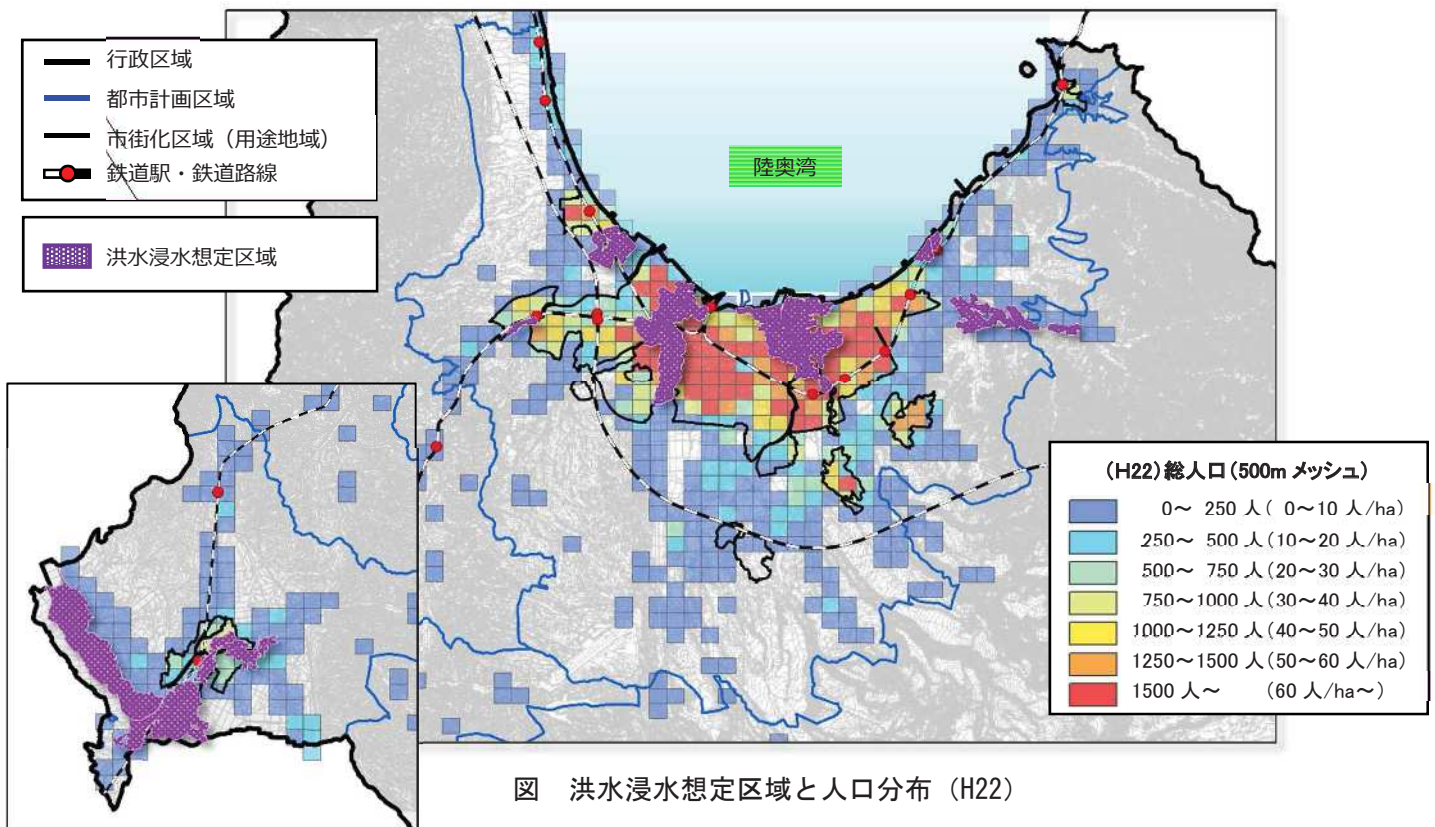


表 洪水浸水想定区域の指定状況

浸水深 (m)	用途地域指定区域内 の浸水面積 (h a)	用途地域指定区域 に占める割合 (%)
0~0.5m	737	13.8
0.5~1.0m	119	2.2
1.0~2.0m	10	0.2
2.0~5.0m	0	0.0
5.0m以上	0	0.0
総計	866	16.2

出典：「青森県浸水想定区域図・国土数値情報」

ウ 津波浸水想定区域の指定状況

陸奥湾に面したエリアが津波浸水想定区域に指定されています。

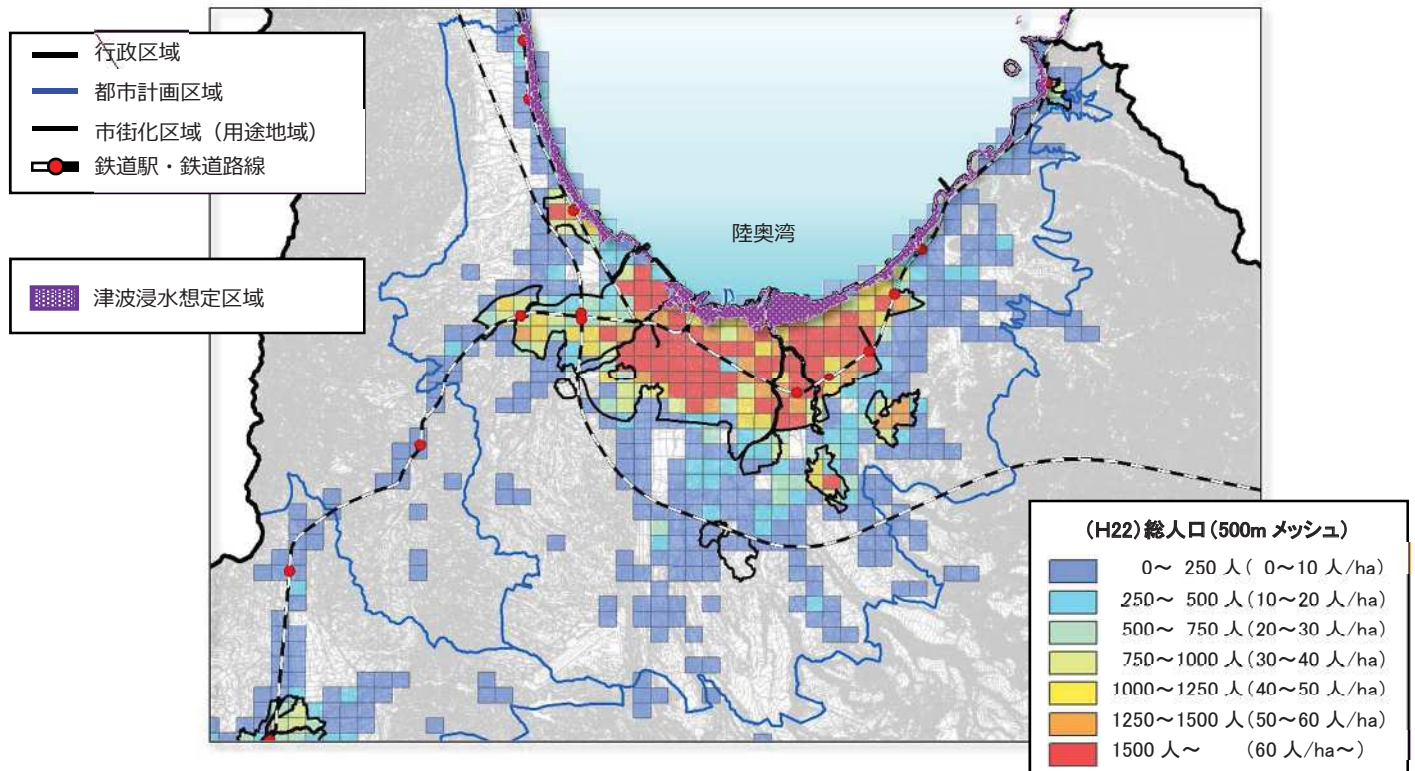


図 津波浸水想定区域と人口分布 (H22)

表 津波浸水想定区域の指定状況

浸水深 (m)	用途地域指定区域内 の浸水面積 (ha)	用途地域指定区域 に占める割合 (%)
0.01~0.3	109	2.0
0.3~1.0	189	3.5
1.0~2.0	30	0.6
2.0~5.0	1	0.0
総計	328	6.1

出典：「青森県津波浸水予測図 (H27.3月)・国土数値情報」

(9) 健康

平成 22 年時点での平均寿命は全国平均と比べて短くなっており、死因の約 6 割を生活習慣病が占めています。

また、青森県の平成 24 年時点の歩数（男女平均）は 6,611 歩/日となっており、全国の都道府県の中で、4 番目に歩行数が少ない状況となっています。

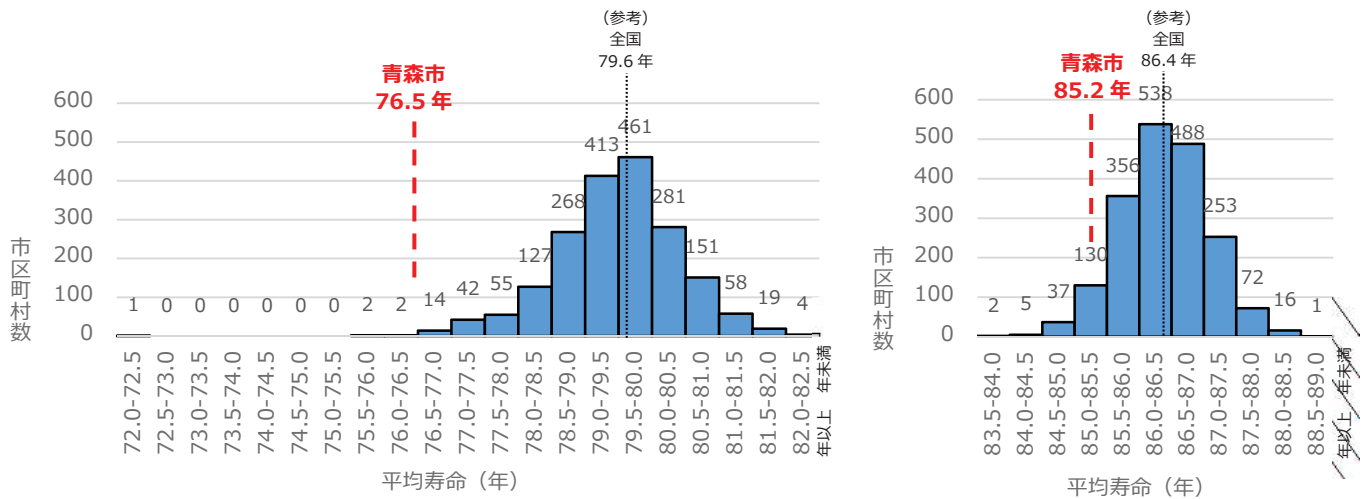


図 全国（1,898 市町村）の平均寿命のヒストグラム

出典：厚生労働省「市区町村別生命表の概況」（H22）

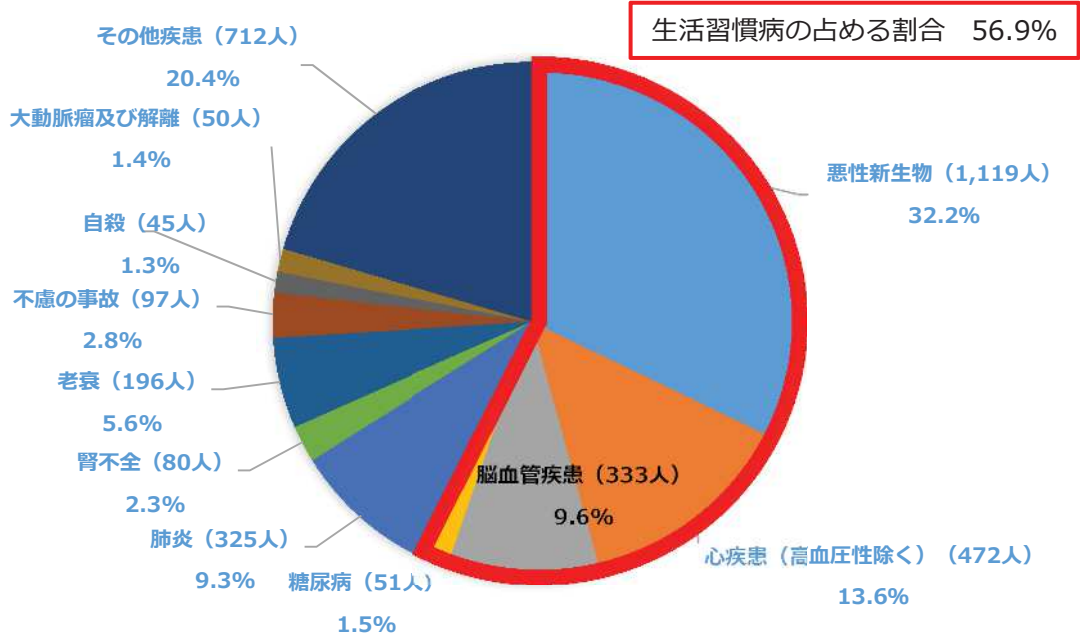


図 青森市の死因別死亡者の割合（平成 28 年）

出典：厚生労働省「人口動態統計」（H28）

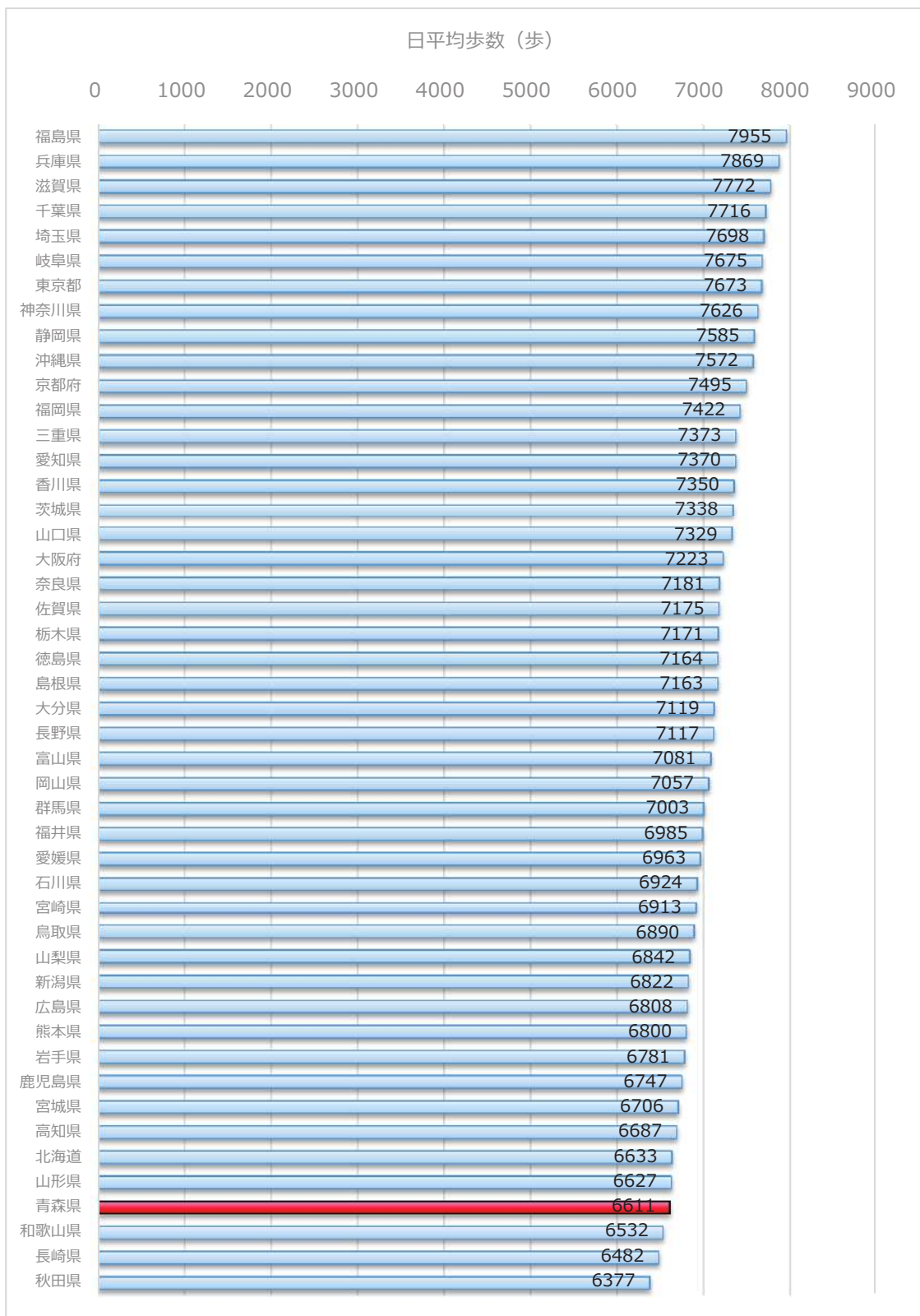


図 都道府県別男女平均歩数（日）

出典：厚生労働省「国民健康・栄養調査」（H24年）

(10) 財政

今後、人口減少に伴い市税収入の減少が続く一方で、公共施設の維持・更新及び除排雪の財政需要の増加傾向が続くと見込まれます。

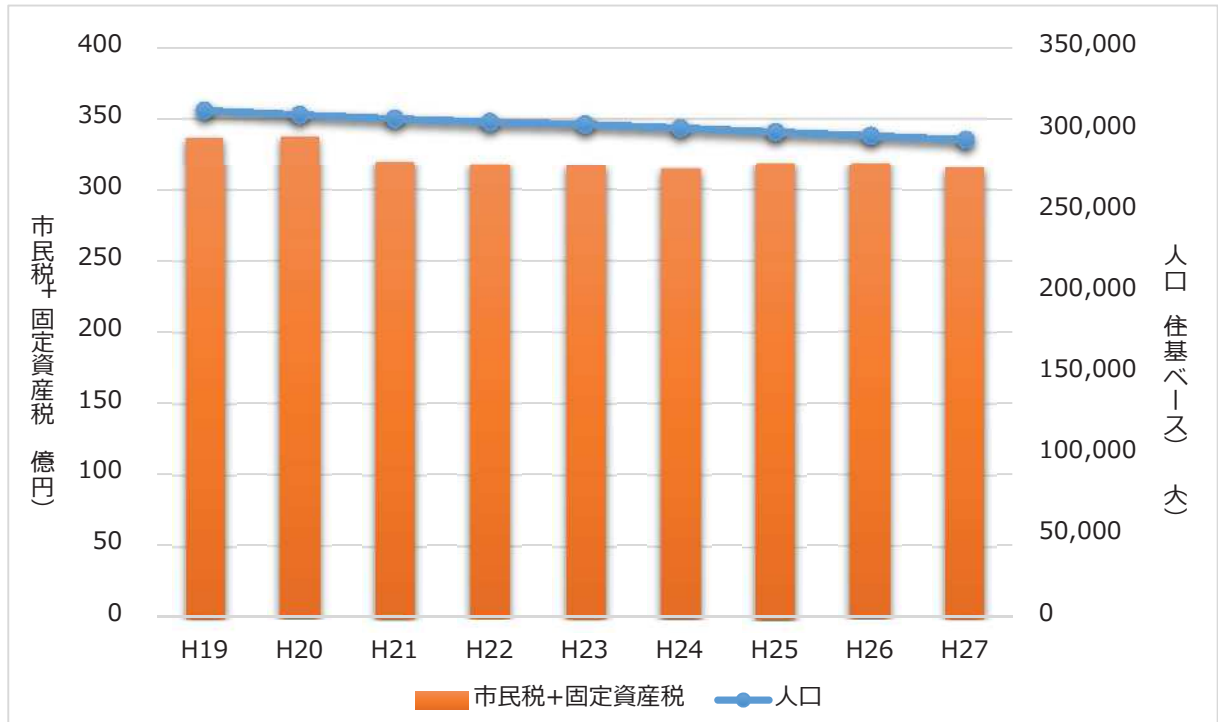


図 市民税+固定資産税と人口の推移

出典：青森市「一般会計・特別会計歳入歳出決算書」

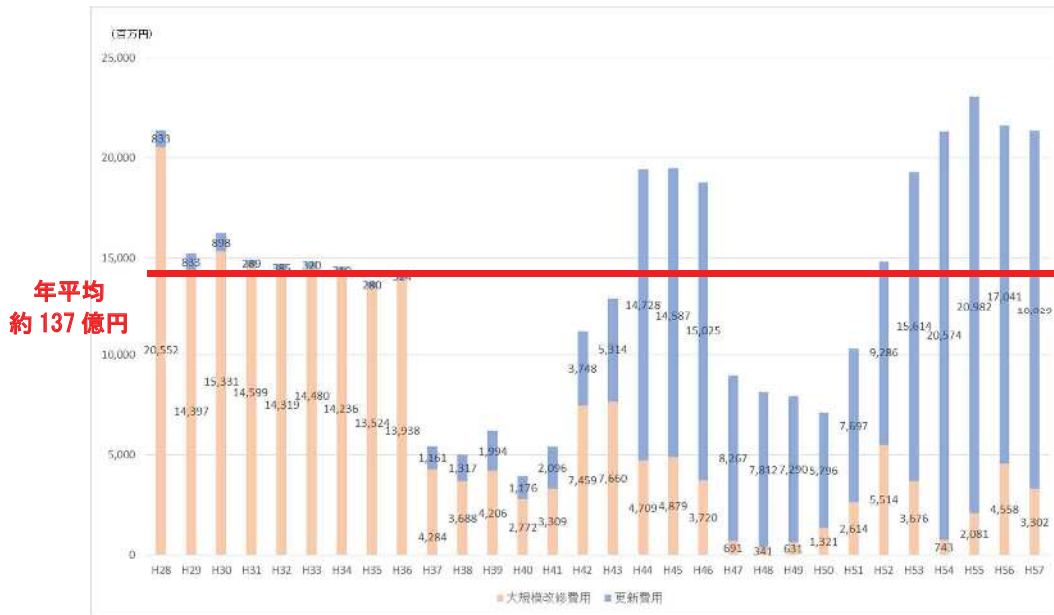


図 青森市の公共建築物の大規模改修費用及び更新費用

【試算条件】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
 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
 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

出典：青森市「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～」

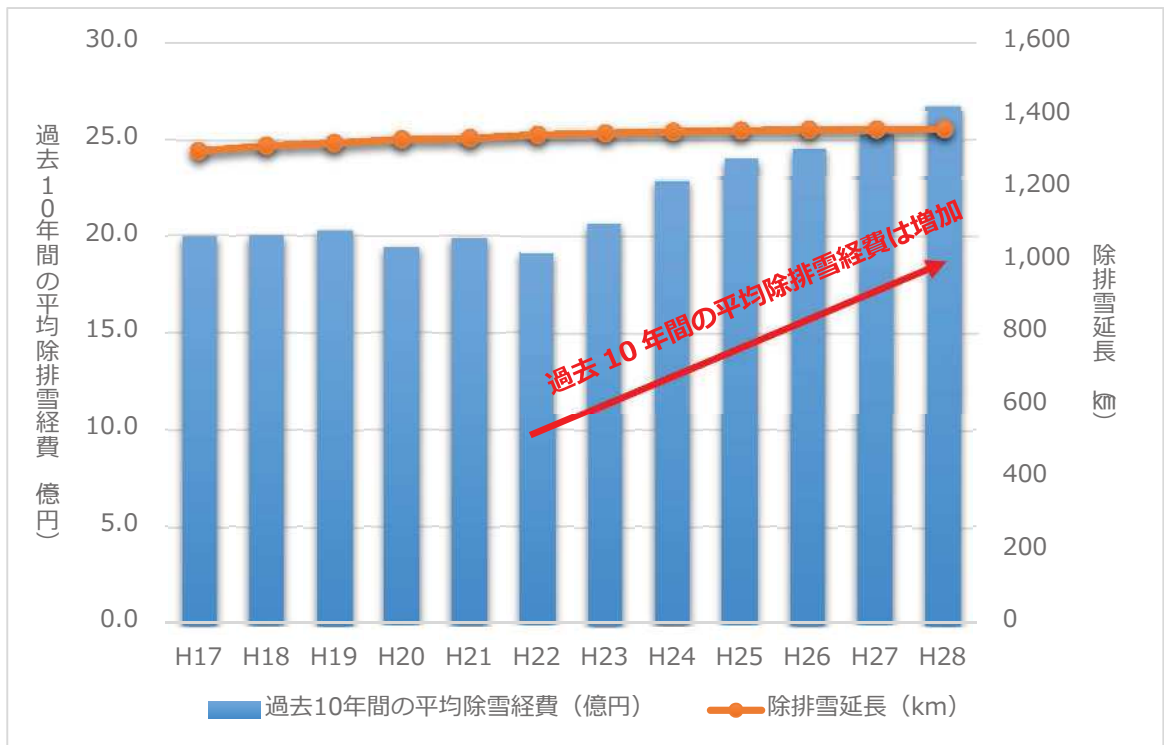


図 平均除排雪経費と除排雪延長の推移

出典：青森市資料

2 課題整理

自然 (気象)	<ul style="list-style-type: none"> ● 都道府県庁所在都市で唯一、市全域が特別豪雪地帯 ● 近年、除排雪延長は横ばいだが、過去 10 年間の平均除排雪経費は増加傾向
人口・財政	<ul style="list-style-type: none"> ● 人口減少及び少子高齢化が進行し、人口：H22 年 30 万人⇒H42 年 24 万人、年少人口割合：H22 年 12.6%⇒H42 年 9.0%、老年人口割合：H22 年 23.7%⇒H42 年 36.1%になると見込まれる。また、地域によって人口や年齢構造が大きく変化すると見込まれる。 ● 市税収入の減少が続く一方で、高齢化に伴う社会保障費や公共施設の維持・更新及び除排雪の財政需要の増加が見込まれる。

<想定される市民生活への影響>

産業構造	<ul style="list-style-type: none"> ● 就業人口が減少傾向で、中でも、第 1 次産業就業者は他の産業と比較して減少率が大きく、平成 17 年から平成 27 年で 30.4% 減少 ● 市内総生産額が減少傾向で、平成 13 年の約 1.2 兆円から平成 26 年には約 1 兆円に減少 ● 高齢化に伴い介護関連の需要が増加 	<ul style="list-style-type: none"> ● 地場製品の購入機会等が減り、域内市場が縮小 ● 働く場が減り、労働力が流出する ● 介護サービス等が不足
土地利用	<ul style="list-style-type: none"> ● 山林や耕地が減少傾向で、青森の魅力である豊かな緑が失われつつある状況 	<ul style="list-style-type: none"> ● 景観の悪化や、自然とのふれあいの場の減少
都市機能	<ul style="list-style-type: none"> ● 人口の低密度化に伴い、各施設の圏域人口が減少 ● 人口分布の変化に伴い、施設の利用者に偏りが生じ、公共サービスの効率性が低下 ● 子どもの人口分布の変化に伴い、各学校の児童・生徒数に偏りが生じる 	<ul style="list-style-type: none"> ● 店舗等が減り、買物先が遠くなる ● 効率性の低下により、公共サービスが縮小
住宅	<ul style="list-style-type: none"> ● 空家率が増加傾向で、昭和 63 年の 8.6% から平成 25 年には 15.4% となっており、今後も人口減少に伴い空家が増加 	<ul style="list-style-type: none"> ● 空家の増加等により街並みの景観が悪化 ● 倒壊の可能性のある放置危険空家が増加
交通	<ul style="list-style-type: none"> ● 高齢化により自動車を運転できない人が増加 ● 冬期は積雪により夏期に比べて外出回数が低下 	<ul style="list-style-type: none"> ● 運転免許を持たない高齢者は、公共交通等を利用しないと長距離の移動が難しくなる ● 公共交通の本数や路線が減少し、公共交通による移動が不便となる ● 冬期の暮らしやすさが低下 ● 冬期の外出機会が更に減少
災害	<ul style="list-style-type: none"> ● 洪水、土砂災害等のハザードエリアに一定程度の人口が居住 	<ul style="list-style-type: none"> ● 市民生活の安全性の低下
健康	<ul style="list-style-type: none"> ● 平均寿命が全国平均と比べて短く、死因の約 6 割を生活習慣病が占め、他都市と比較して歩行数が少ない 	<ul style="list-style-type: none"> ● 健康で元気に長生きできる人が減少し、まちの活力が低下 ● 医療・介護費の負担が家計や市の財政を圧迫

想定される課題

<都市づくりの課題>

①雪や災害に対する備えの充実	②都市機能と居住の適正配置
<ul style="list-style-type: none"> ● 安全な歩行環境の確保 ● 除排雪対策の効率化 ● 減災対策の推進 ● 空家・空地の適切な管理 	<ul style="list-style-type: none"> ● 拠点における都市機能の立地の促進と自然、農地の保全 ● 地区ごとの都市機能の役割分担 ● 空家・空地の有効活用 ● 交通利便性の高い区域への居住の促進
③公共交通の利便性の確保	④都市経営の効率化
<ul style="list-style-type: none"> ● 自動車を運転できない人の移手段の確保 ● 持続可能な公共交通サービスの提供 ● 積雪時の交通円滑化 ● 歩いて健康で快適に暮らせる環境の創出 	<ul style="list-style-type: none"> ● 行政サービスの効率化 ● 公共施設等のストックの有効活用 ● 健康増進・介護予防による社会保障費の抑制

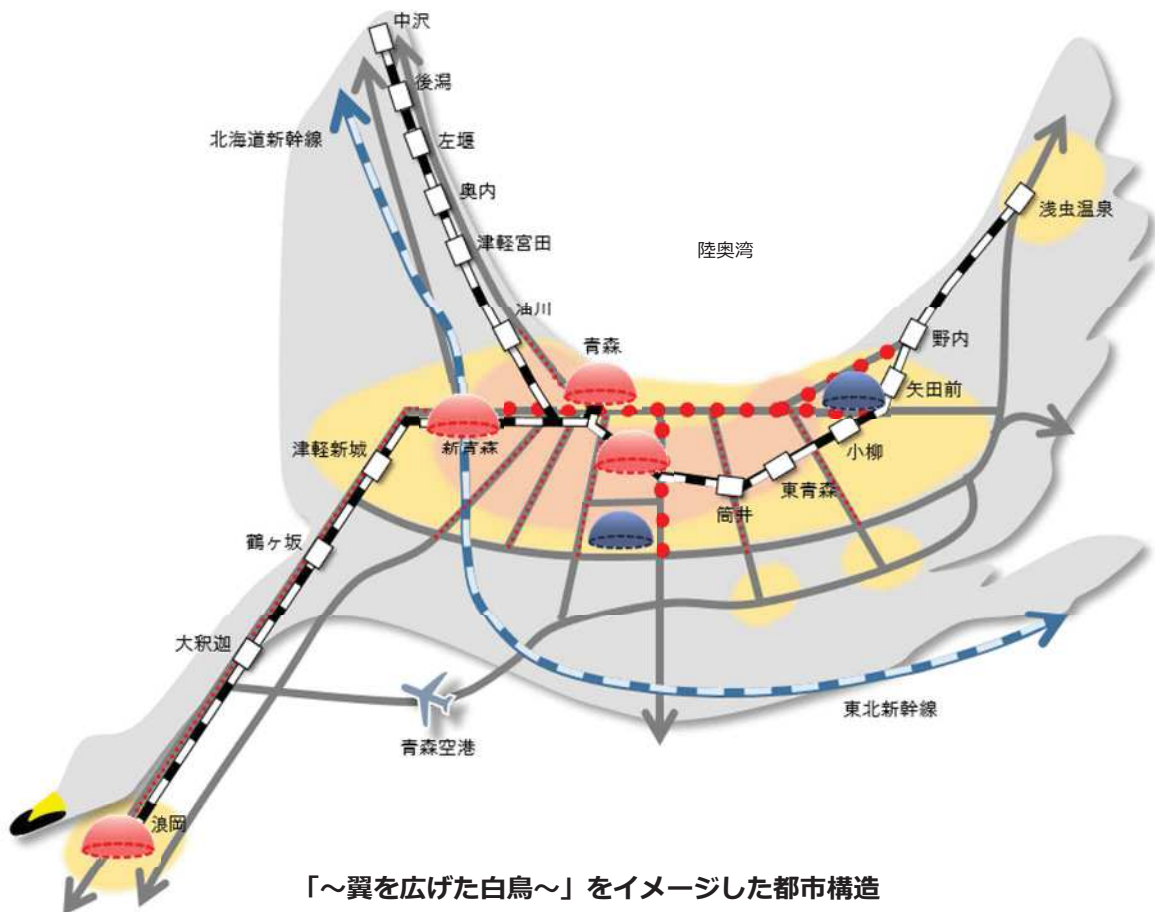
第3章 都市づくりの方向性

1 都市づくりの方向性

(1) 基本理念

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で、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



本市は、青森駅周辺を中心に陸奥湾に面してまちが東西に広がっており、そのまちの姿は、白鳥が翼を広げている姿と類似しています。

今後は、その都市構造を踏まえ、各拠点の形成と、それらの拠点間を有機的に結ぶネットワークを構築し、各地域の特色を活かした都市づくりを推進します。

(2) 都市づくりの方向性

課題解決に向けた都市づくりの方向性を以下のように定めます。

ア 安全で安心して暮らせるまち

冬期における安全な歩行環境の確保や積雪時の交通の円滑化を図るとともに、ハザード区域を踏まえた居住の促進により、安全で安心して暮らせるまちづくりを推進します。

イ 日常生活が便利なまち

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。

ウ 公共交通の利便性が高く快適に暮らせるまち

誰もが円滑に移動することができる、持続可能な公共交通ネットワークの形成を図るとともに、交通利便性の高い区域への居住の促進により、快適に暮らせるまちづくりを推進します。

エ 財政面及び経済面において持続可能なまち

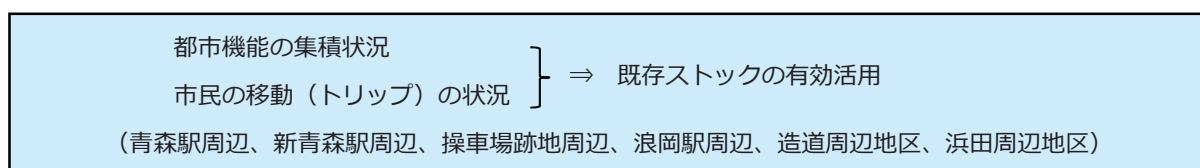
都市機能の立地の促進を図るとともに、既存ストックの有効活用を図ることにより、財政面及び経済面において持続可能なまちづくりを推進します。

2 都市機能・居住の立地の適正化に関する基本的な方針

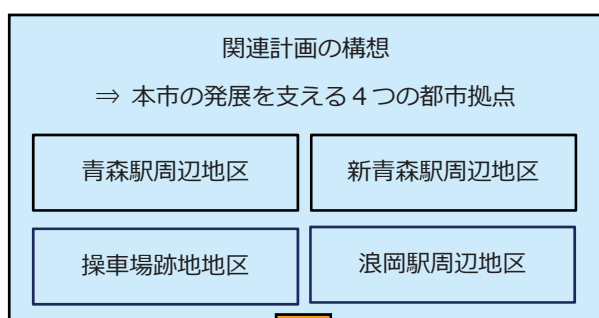
ア 都市機能の立地の適正化に関する基本的な方針

市民の生活利便に関するバランスを踏まえながら拠点区域を設定し、そ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、人口減少の中にあっても、市民が持続的に生活サービスを享受できる多極型の都市構造を目指します。

【都市機能の立地の適正化に関する検討のフロー】



交通ターミナル等の交通結節点機能強化や公共交通サービスの利便性向上が必要とされる区域
(青森駅周辺、新青森駅周辺、操車場跡地周辺、浪岡駅周辺、造道周辺地区、浜田周辺地区)



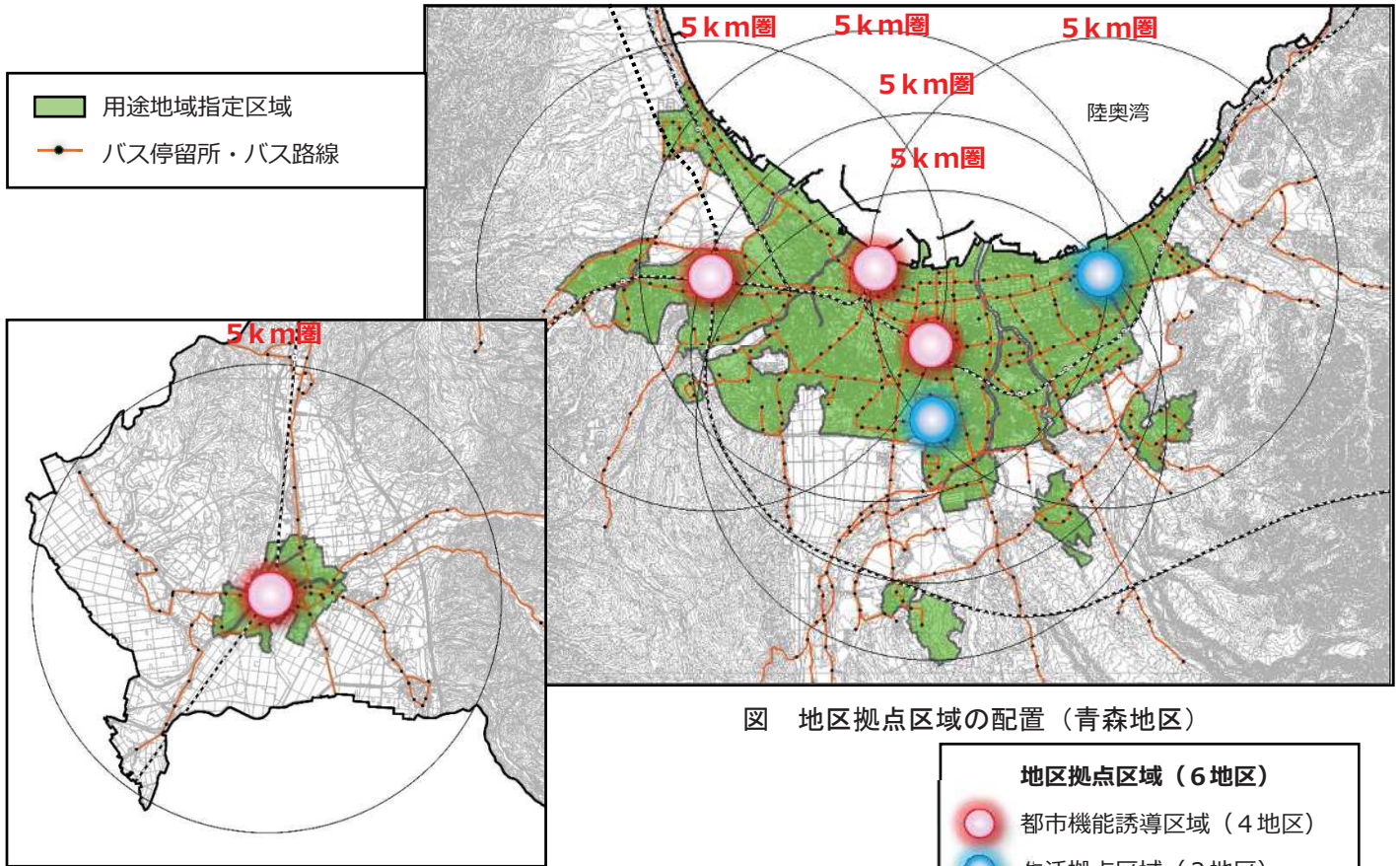


図 地区拠点区域の配置（青森地区）

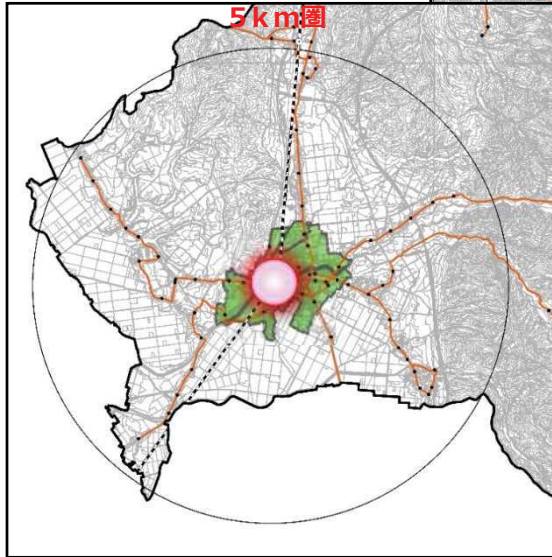


図 地区拠点区域の配置（浪岡地区）

【参考】地区拠点区域設定の考え方

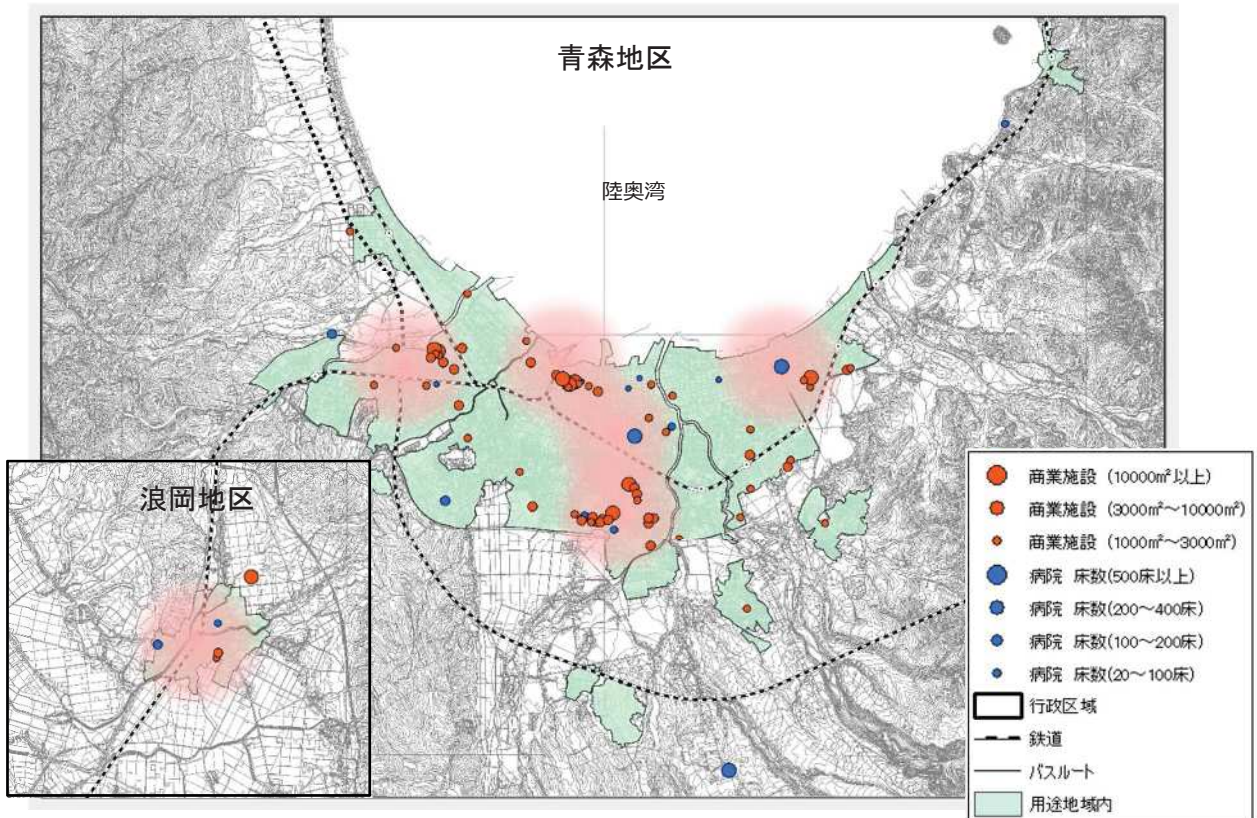


図 商業・病院等の高次な都市機能の集積

出典：青森県「青森県健康福祉関係施設名簿」（H27年度）、iタウンページより作成

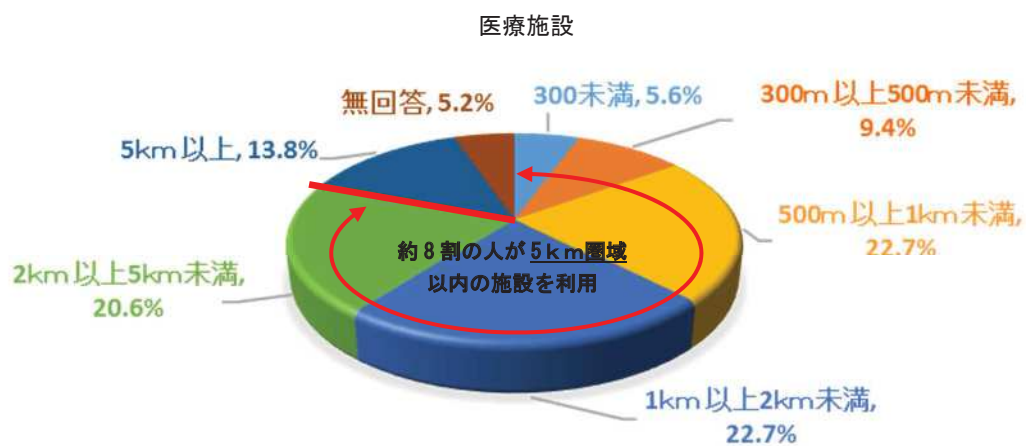


図 よく利用する施設と住まいの距離

出典：青森市「青森市民意識調査結果報告書」（H27年度第3回）

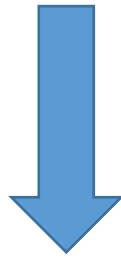
イ 居住の立地の適正化に関する基本的な方針

市内を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を含めたバス網を有する本市独自の強みを最大限に活かし、公共交通沿線に民間の宅地開発等の立地を促進することにより、公共交通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。

【居住の立地の適正化に関する検討のフロー】

青森地区の地区総人口のうち市街化区域居住人口割合は9割以上
(P15 参照)

路線バスによる公共交通カバー圏の居住人口は約9.6%
(P28 参照)



人口減少社会に対応するためには、市内を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を含めたバス網を有する本市独自の強みを最大限に活かした持続可能な交通ネットワーク網の形成が必要

居住誘導区域を、公共交通沿線に設定
(民間の宅地開発等の立地を促進することにより、公共交通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図る。)

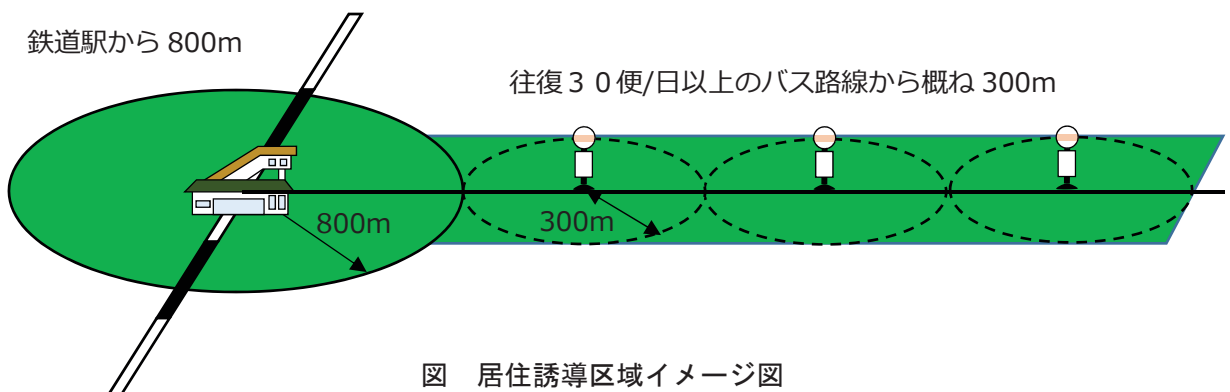


図 居住誘導区域イメージ図

土地利用の現況や各種法規制の各区域の現状、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とします。

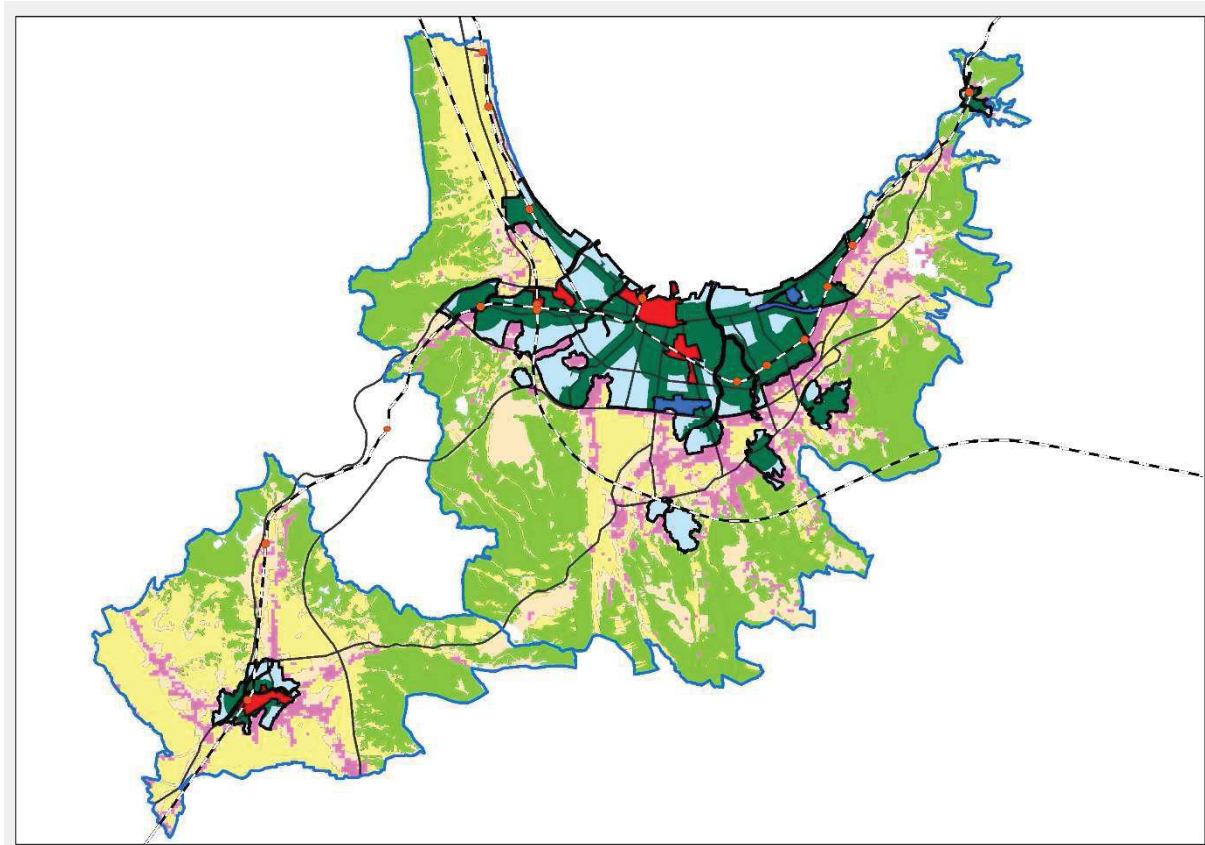


図 各区域の基本的な方針

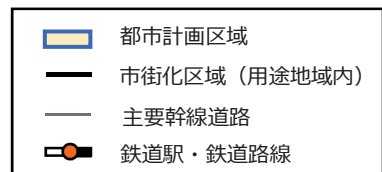


表 各区域の基本的な方針（1/2）






区分		各区域の基本的な方針	
地区 拠点 区域	都市機能 誘導区域 	青森駅 周辺地区	青森駅周辺地区は、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、これまで蓄積してきた既存ストックを有効活用するとともに、これらの集積を図る。 また、駅を中心とした都市交通ターミナル機能の充実を図る。
		新青森駅 周辺地区	新青森駅周辺地区は、県内他都市、道南地域を結ぶ広域交流の玄関口として、駅利用客のさまざまなニーズに対応した交通結節点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るとともに、日常生活に必要な、商業施設や医療施設などの集積を図る。
		操車場跡地 周辺地区	操車場跡地周辺地区は、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、これまでの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る。 また、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する。
		浪岡駅 周辺地区	浪岡駅周辺地区は、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、交通結節点機能を活かしつつ、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、福祉施設の集積を図る。
	生活拠点 区域 	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、これらの施設の立地の促進を図るとともに、交通結節点機能の強化を図る。
		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、これらの施設の立地の促進を図るとともに、公共交通のサービス水準の向上等について検討する。

表 各区域の基本的な方針（2 / 2）

区分		各区域の基本的な方針
市 街 地 ・ 集 落	居住誘導区域 	インフラ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す。
	一般市街地 	インフラ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・調和に努める。

※市全体の土地利用の検討

立地適正化計画の区域外を含めた市全体の土地利用のあり方については、都市計画マスタープランにおいて定めることとします。

第4章 地区拠点区域（都市機能誘導区域等）

1 基本的な考え方

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4つの都市拠点として位置づけ、これまで様々な取り組みを行ってきた「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

都市機能誘導区域は、公共交通の利便性が高く、かつ、医療・商業等の都市機能が集積した区域となっており、今後、医療・商業等の地区の特性に応じた都市機能の立地の促進を図ります。

（2）生活拠点区域

生活拠点区域は、現在、医療・商業等の都市機能が集積した区域となっており、今後、人口減少社会にあっても、本市の東部方面及び南部方面の生活拠点として、これらの都市機能の立地の促進を図ります。

(3) 誘導施設

誘導施設の設定に当たっては、都市機能の区分ごとに、「高次な都市機能」と「日常生活必要な都市機能」に整理します。

このうち、誘導施設として設定する施設は、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、都市づくりに係る既存計画等を踏まえ、設定することとします。

なお、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」は誘導施設としないこととします。

表 都市機能の区分（1／2）

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。

表 都市機能の区分（2 / 2）

都市機能	高次な都市機能	日常生活に必要な都市機能
⑤商業機能	<p>商業施設（3000㎡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。</p>	<p>商業施設（3000㎡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。</p>
⑥教育・文化機能	<p>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。</p> <p>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。</p>	<p>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。</p> <p>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。</p>
⑦防災機能	<p>災害対策本部 市全域の観点から配置すべき施設。</p>	<p>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。</p>

2 都市機能誘導区域等

「1 基本的な考え方」を踏まえ、「都市機能誘導区域」を以下のとおり設定します。

(1) 都市機能誘導区域

ア 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に設置するとともに、併せて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。

これらの既存ストックを有効活用するとともに、青森駅自由通路等の整備による東西アクセスの向上や市役所駅前庁舎、市役所本庁舎の整備等により、都市機能の立地を促進します。

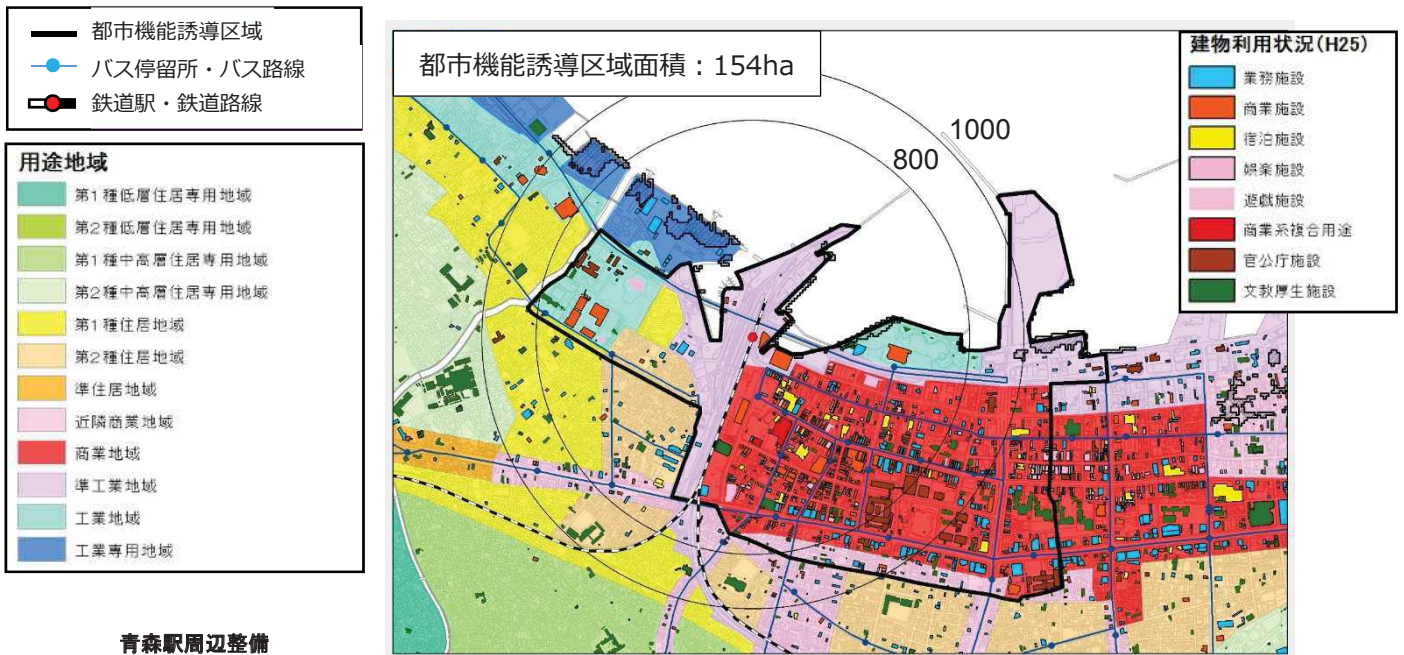


図 都市機能誘導区域「青森駅周辺地区」

※ただし、ハザード区域等を除く

☒ ハザード区域等

青森駅周辺整備 (自由通路等)



冬の歩行者空間の確保



市役所窓口機能の駅前庁舎への移転 青森商工会議所の移転



市役所本庁舎の整備



イ 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、当地区は、石江土地区画整理事業の一般保留地があり、広域交流拠点である新青森駅の周辺に都市機能の整備用地として一定規模以上の用地があることから、既存ストックの有効活用に加え、一般保留地を中心に都市機能の立地を促進します。

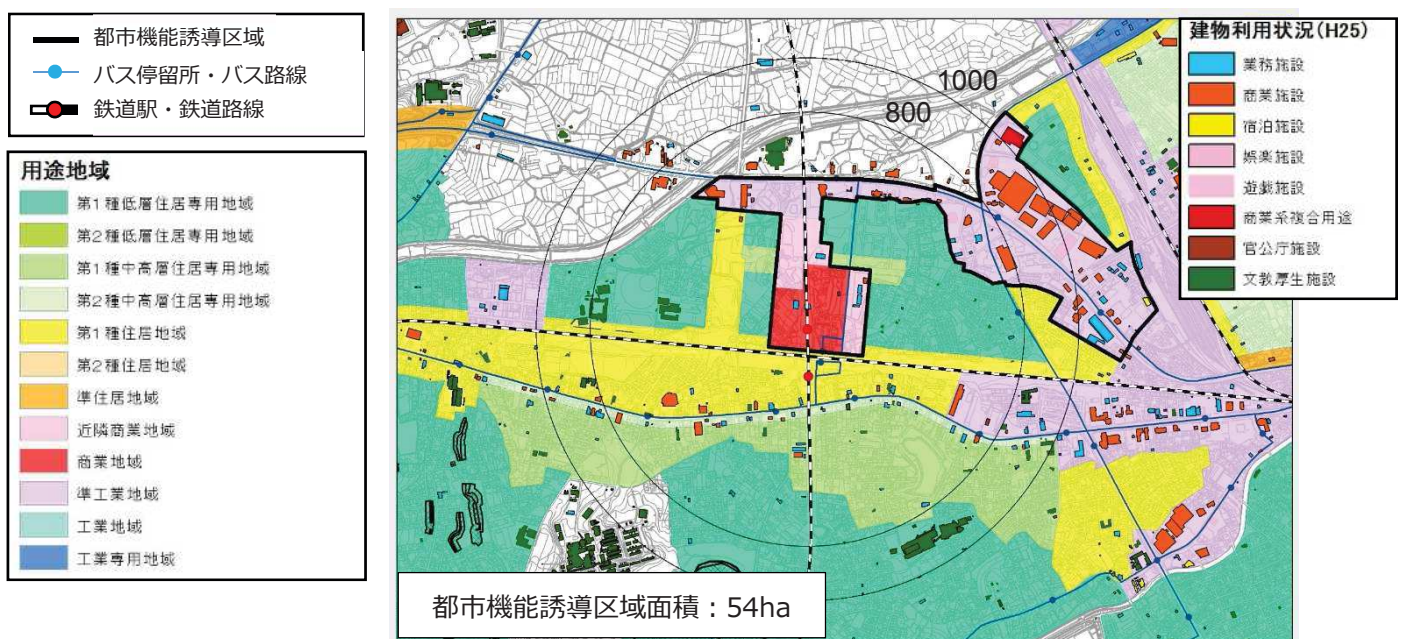


図 都市機能誘導区域「新青森駅周辺地区」

既存都市機能
(医療施設)



石江土地区画整理事業の
一般保留地



交通結節点機能
(駅前広場)



ウ 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いるとともに、各種ハザード区域に指定されていない、比較的災害の危険性の低いエリアです。

これらの既存ストックを有効活用するとともに、操車場跡地の将来的な活用を踏まえ、防災の拠点として、都市機能の立地を促進します。

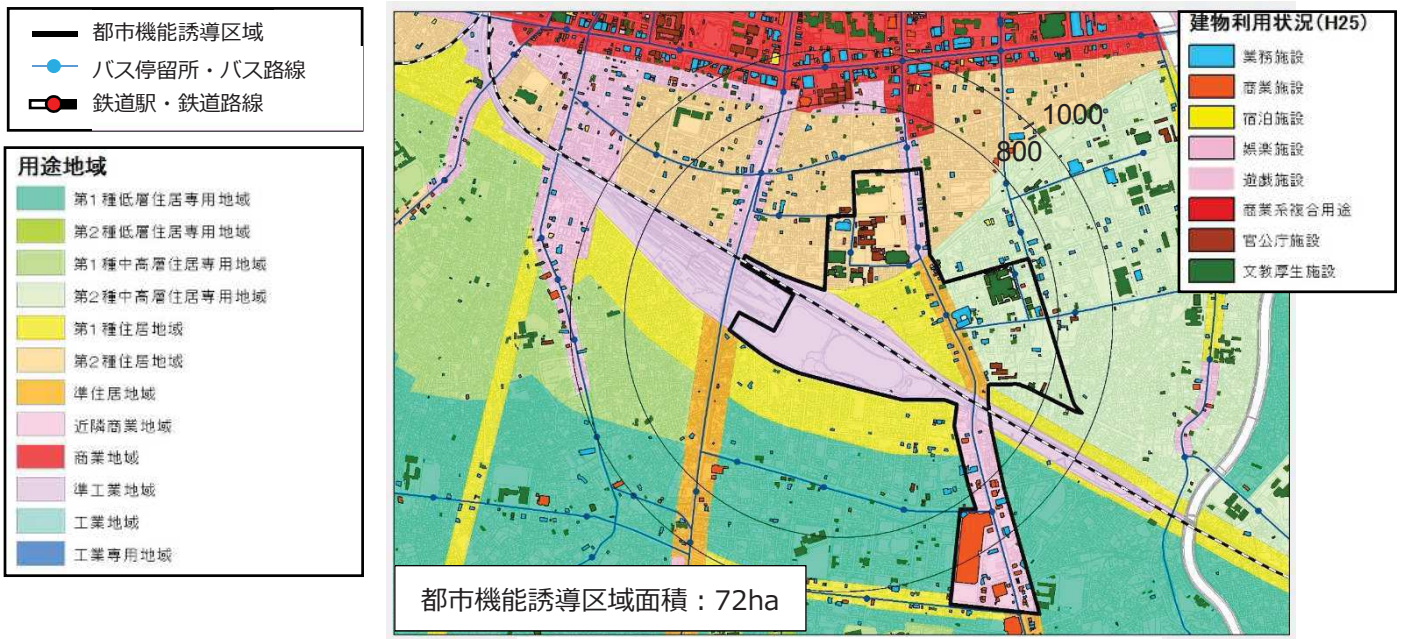


図 都市機能誘導区域「操車場跡地周辺地区」

既存都市機能
(行政機関)



既存都市機能
(医療施設)



既存都市機能
(子育て・福祉施設)



エ 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。

これらのことから、浪岡地区の拠点として、都市機能の立地を促進します。

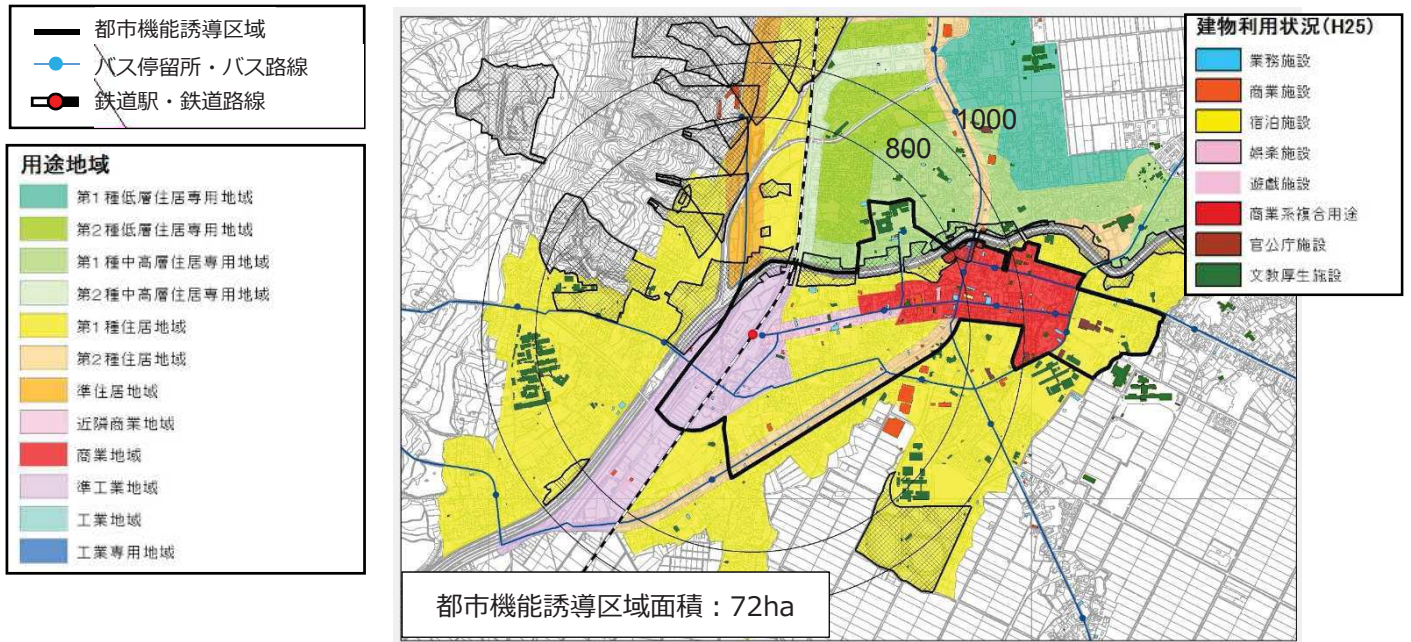


図 都市機能誘導区域「浪岡駅周辺地区」

交通結節点機能
(浪岡地区コミュニティバス)



(駅前広場)



※ただし、ハザード区域等を除く
☒☒☒ ハザード区域等

既存都市機能
(中央公民館等)



(2) 生活拠点区域

ア 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、これらの施設の立地の促進を図るとともに、交通結節点機能の強化を図ります。

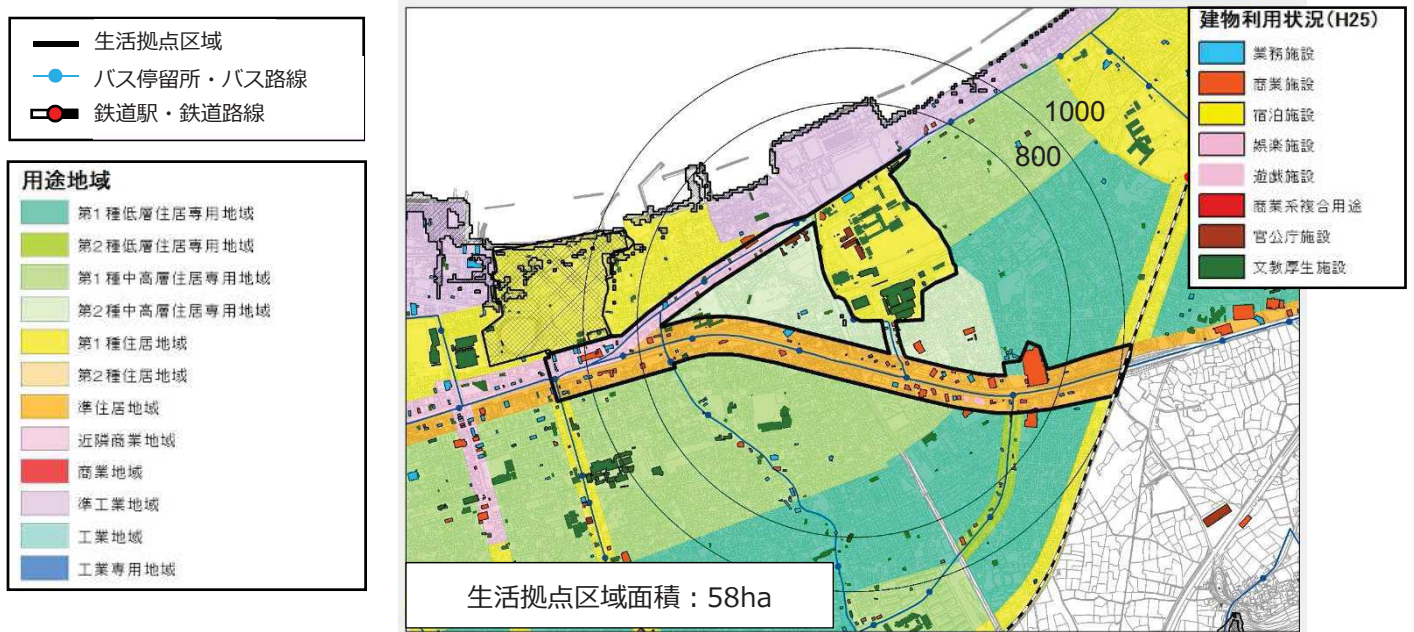


図 生活拠点区域「造道周辺地区」

既存都市機能
(商業施設)



既存都市機能
(医療施設)



交通結節点機能
(市営バス・市民バス)



イ 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、これらの施設の立地の促進を図るとともに、公共交通のサービス水準の向上等について検討します。



図 生活拠点区域「浜田周辺地区」

既存都市機能
(医療施設)



既存都市機能
(商業施設)



公共交通機関
(市営バス・市民バス)



3 誘導施設

各都市機能誘導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、関連計画等の位置づけを踏まえ、以下のように設定します。

表 誘導施設等（1/2）

都市機能	誘導施設	定義等	都市機能誘導区域への誘導施設 （「-」については届出必要※1）				生活拠点区域における立地促進・維持施設 （届出必要※1）		
			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	
①行政機能	市役所・分庁舎	青森市の事務所の位置を定める条例	○	-	-	○	-	-	
	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							
②福祉機能	老人福祉センター	老人福祉法第5条の3	-	-	○	-	-	-	
③子育て機能	子ども支援センター	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	-	-	○	-	-	-	-
④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	○	○	○	○	○	○	○
⑤商業機能	店舗（店舗面積3000㎡超10,000㎡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10,000㎡超）	大規模小売店舗立地法に基づく大規模小売店舗	○	-	-	-	-	-	-

※1 各誘導施設の建築等を行う場合の都市再生特別措置法に基づく届出については、P72 参照。

※2 医療施設、商業施設（店舗面積3000㎡超10,000㎡以下）については、生活利便上、各拠点共通の都市機能として設定します。

表 誘導施設等（2 / 2）

都市機能	誘導施設	定義等	都市機能誘導区域への 誘導施設 （「-」については届出必要※1）				生活拠点区域 における立地 促進・維持施設 （届出必要※1）	
			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
⑥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）	客席が200席以上の 多目的ホール	○	-	○	-	-	-
	公共図書館	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 10,000㎡超）	大規模な展示会や会議を 開催する施設	○	-	-	-	-	-
⑦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	○	-	○	○	-	-

※1 各誘導施設の建築等を行う場合の都市再生特別措置法に基づく届出については、P72 参照。

第5章 居住誘導区域

1 基本的な考え方

市内を東西に広がり降雪期においても定時性が確保されている鉄道と、公営企業である青森市営バスを含めたバス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。

なお、居住誘導区域の設定が適切ではない区域として、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」、自然の保全の観点から「大規模な公園等」は、居住誘導区域に含めないこととします。

※工業地域・準工業地域は、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

(1) 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】

- | | |
|------|--|
| 設定方針 | <ul style="list-style-type: none"> 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・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。

(参考) 表 往復 30 便/日以上バス路線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 本/h (30 分に 1 本)、その他の時間帯は 1 本/h (60 分に 1 本)



図 「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」

表 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

※1 不動産の表示に関する公正競争規約施行規則より

※2 津波対策推進マニュアル検討報告書 (H25.3) より (青森市津波避難計画においても採用)

表 徒歩圏域に関する資料

	項目	内容	出典
徒歩圏域	青森市における 冬季降雪期の徒歩圏域	16~19歳を除く各年齢層においては、 「500m以上1km未満」と回答した割合が 最も多い。	平成27年度第3回 青森市民意識調査(満16歳 以上の男女N=1,798人)
	高齢者の歩行継続距離	高齢者が休憩をしないで歩ける歩行継続距離は 500mから700m (平成22年自治体アンケート調査N=631人) から設定	平成26年国土交通省 「健康・医療・福祉のまちづ くりの推進ガイドライン」 (技術的助言)
	歩いていける範囲 =歩いて暮らせる範囲	「500m」:70歳以上が最も多く回答した範囲 *20~69歳では「501m~1,000m」が最も 多い回答	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」 (N=3,157人)
公共交通の誘致距離	歩くことに抵抗を 感じない距離	300m:一般的な人(歩行速度80m/分)の 90%の人が抵抗感なし(約3.5分)	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%	「誘致距離と満足率の関係」 浅見泰司著「住環境より」
	青森市における 駅までの徒歩圏	鉄道駅までの徒歩圏は、所用時間10分以内 (800m程度)が77.8%(徒歩平均所要時間9.6 分)となっており、所用時間が長くなるにつれ 減少(他の交通手段に切り替える)する。	平成3年度 青森都市圏PT調査報告書 現況分析編(平日N=20,154 人、休日N=1,697人)

(2) 居住誘導区域の設定が適切ではない区域

居住誘導区域の設定に当たっては、災害の発生の危険性が高い場所や、工業専用地域、臨港地区などの工業系の土地利用が主な地域、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ため、居住誘導区域には含めません。

【居住誘導区域の設定が適切ではない区域】

①	災害の発生の危険性が高い場所
②	工業専用地域、臨港地区等
③	自然環境の保全を図るための大規模な公園等

表 居住誘導区域に含めない区域

	区域名	法令名等	検討結果
①	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	水防法第14条第1項	浸水深1m以上の区域は居住誘導区域に含めない
	津波浸水想定区域	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
②	工業専用地域	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	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	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
③	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】災害ハザード指定状況

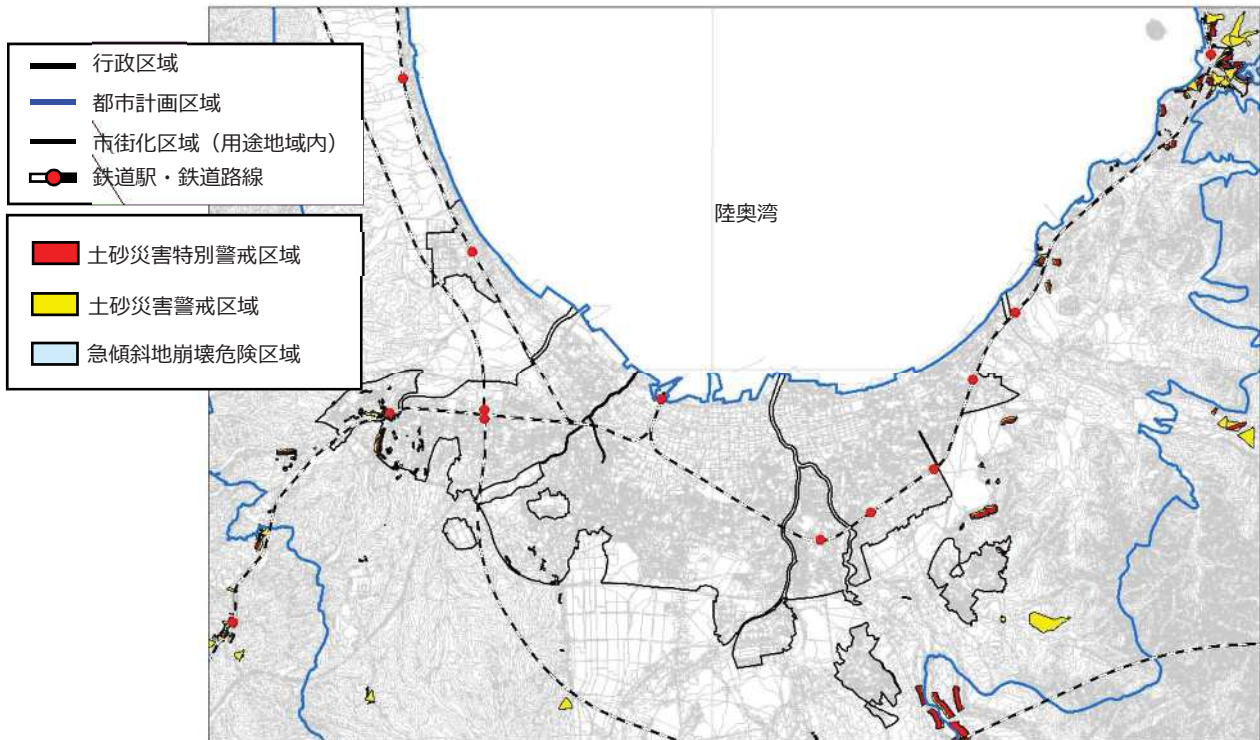


図 土砂災害（特別）警戒区域・急傾斜崩壊危険区域の指定状況（青森）

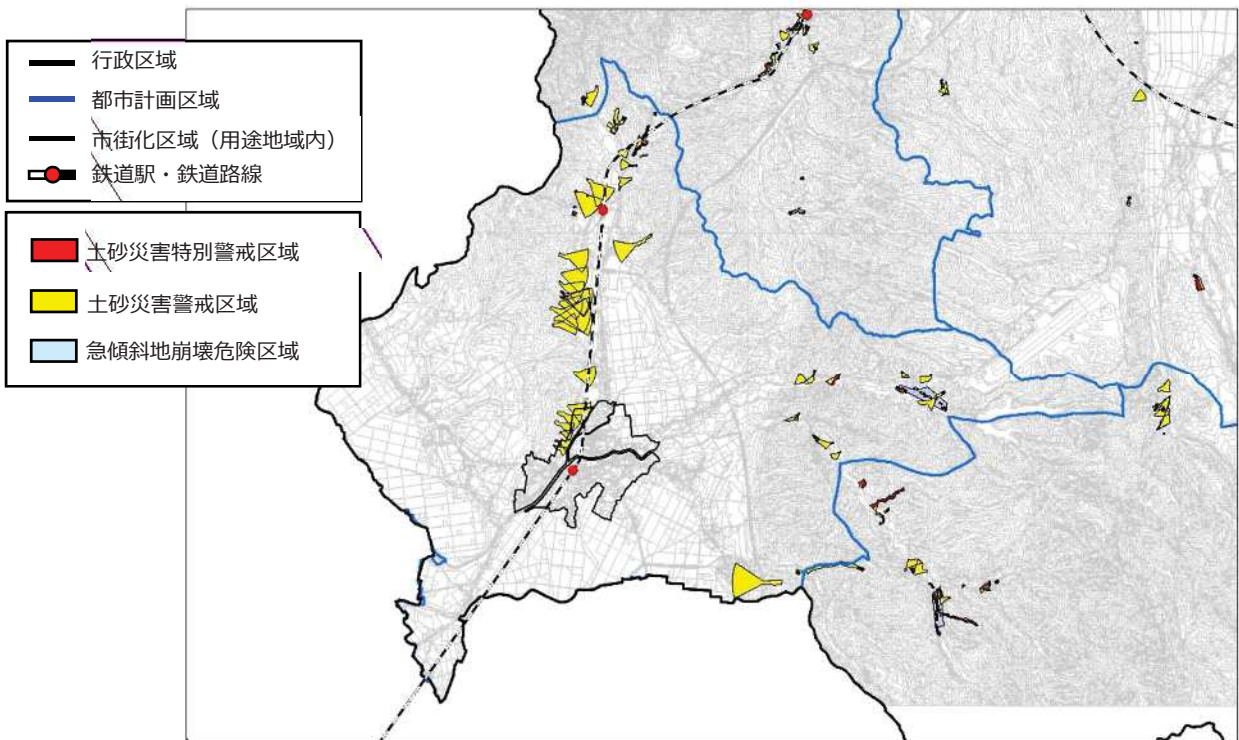


図 土砂災害（特別）警戒区域・急傾斜崩壊危険区域の指定状況（浪岡）

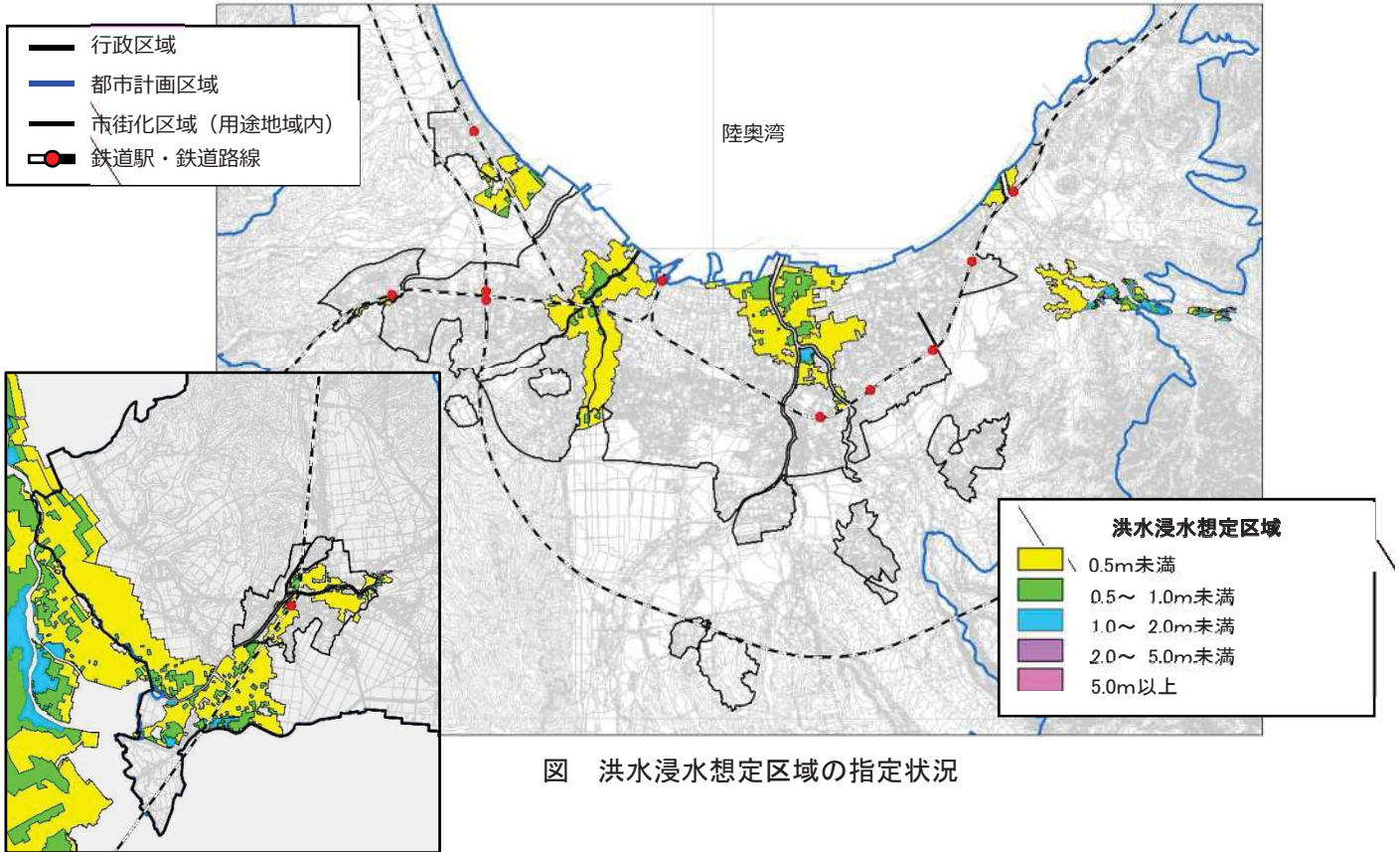


図 洪水浸水想定区域の指定状況

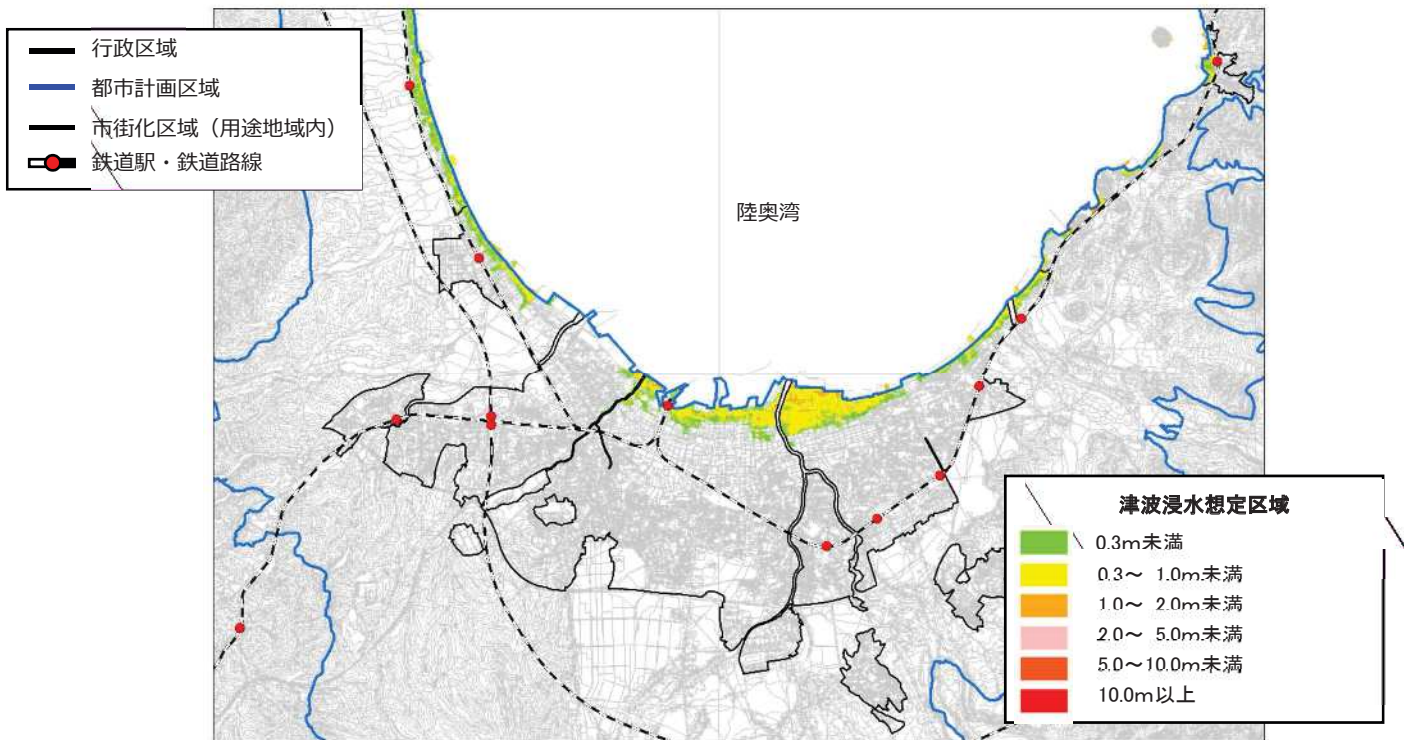


図 津波浸水想定区域の指定状況

【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、「津波の到達時間が極めて早いことから、地震による家屋の直接被害がない場合には、自宅等の2階以上の上層階への垂直避難を原則としつつ、可能であれば浸水区域内の鉄筋コンクリート造り高層階を有する避難所、商業施設等、若しくはバッファゾーンを横断し水平避難する。」とされています。

また、耐震構造にもよるが、水深1m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。

青森市津波避難計画（抜粋）
 津波の到達時間が極めて早いことから、万全の避難対策を講じることは極めて難しい課題であるが、可能な限り市民の生命の安全を確保すべく、次のとおり地域に応じた避難方針を定める。
 避難困難地域にあつては、地震による家屋の直接被害がない場合には、自宅等の2階以上の上層階への**垂直避難を原則**としつつ、可能であれば浸水区域内の鉄筋コンクリート造り高層階を有する避難所、商業施設等、若しくはバッファゾーンを横断し水平避難する。

表 津波高と被害程度

津波波高(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 無効果	
養殖筏	被害発生					
音			前面が砕けた波による連続音 (海鳴り、暴風雨の音)			
				浜で巻いて砕けた波による大音響 (雷鳴の音。遠方では認識されない)		
					崖に衝突する大音響 (遠雷、発破の音。かなり遠くまで聞こえる)	

出典：首藤伸夫「津波強度と被害」(1992年、津波工学研究報告第9号 101-136)

2 居住誘導区域

「1 基本的な考え方」を踏まえ、居住誘導区域を以下のように設定します。

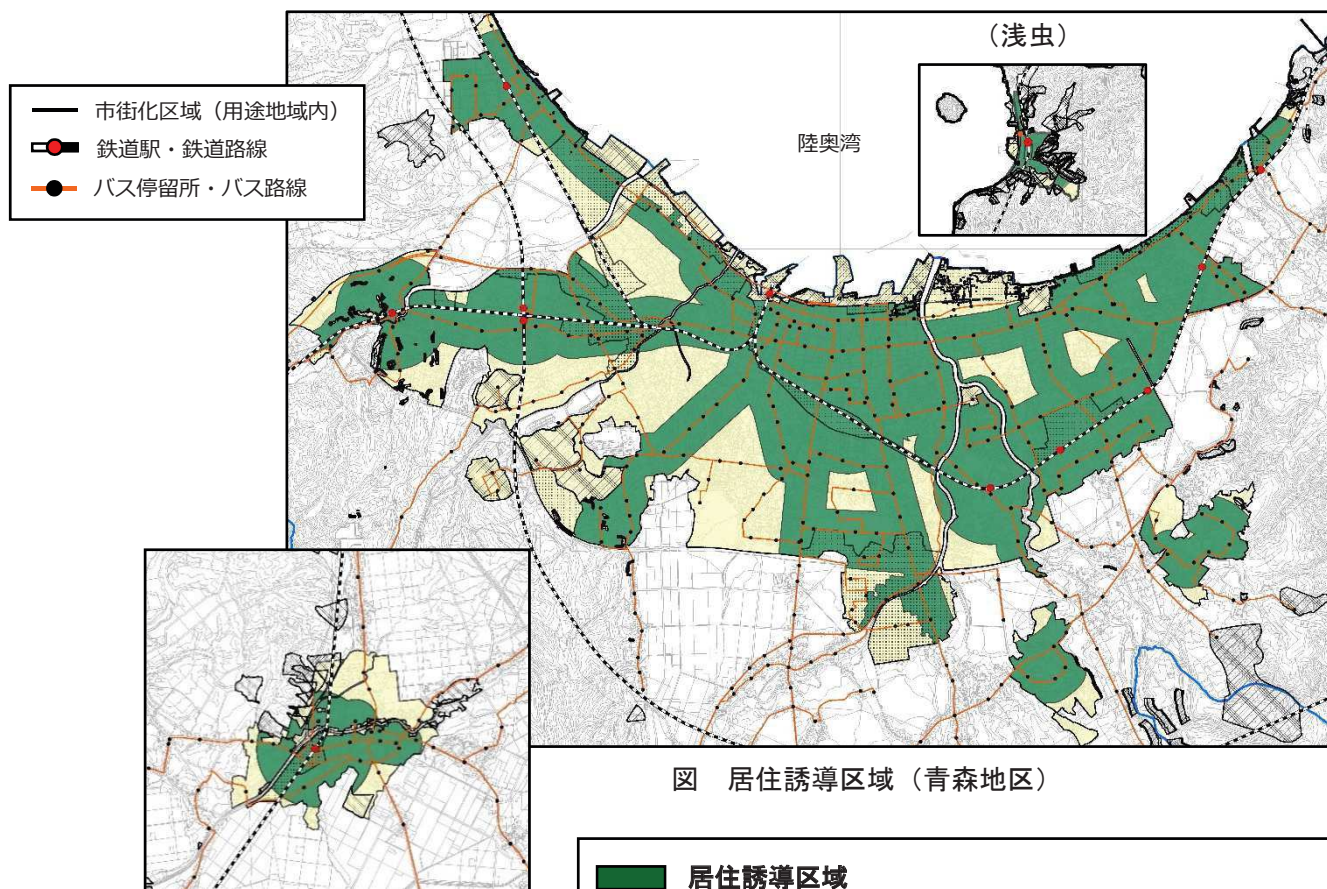


図 居住誘導区域（青森地区）

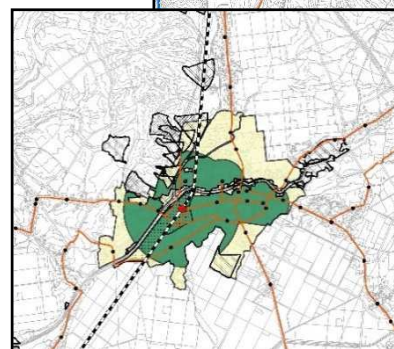
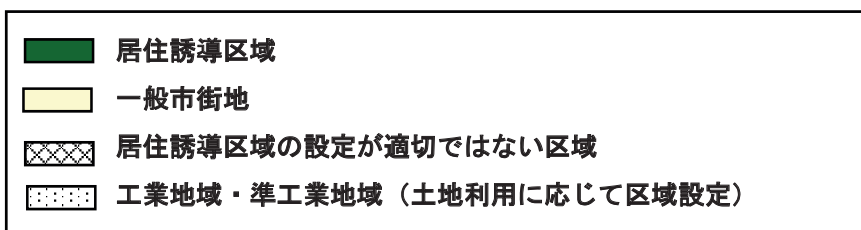


図 居住誘導区域（浪岡地区）



3 立地適正化計画と連携して行う地域づくりの基本的な方向性

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つとなってい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ため、地域活動の拠点の利用環境の改善や、バス待ち空間の整備などの地域コミュニティにおける環境整備、更には、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。



第6章 目標値の設定

原案作成の際に設定

原案作成の際に設定

第7章 誘導施策等

本計画の着実な推進に向け、各区域への都市機能及び居住に関する誘導施策等に取り組むほか、関連する他の計画等と連携を図りながら、効果的、効率的な施策の推進を図ることとします。

《都市づくりの課題と誘導施策の対応表一覧》

①雪や災害に 対する備えの充実

- 安全な歩行環境の確保
- 除排雪対策の効率化
- 減災対策の推進
- 空家・空地の適切な管理

- 冬期バリアフリー計画の推進
- 除排雪作業の効率化
- 放置危険空家の対策との連携
- 冬期間の空地の有効活用

②都市機能と 居住の適正配置

- 拠点における都市機能の立地の促進と自然、農地の保全
- 地区ごとの都市機能の役割分担
- 空家・空地の有効活用
- 交通利便性の高い区域への居住の促進

- 誘導施設の支援に関するあっせん等
- 高次の機能を有する公共施設の集約化
- 商店街空き店舗対策との連携
- 集合住宅等の誘導の支援に関するあっせん等
- サービス付き高齢者向け住宅の立地促進
- 移住・定住施策との連携
- 都市機能の整備
- 公有地の有効活用
- 土地利用に関する検討
- 住み替え支援の促進
- 除排雪作業の効率化（再掲）

③公共交通の 利便性の確保

- 自動車を運転できない人の移動手段の確保
- 持続可能な公共交通サービスの提供
- 積雪時の交通円滑化
- 歩いて健康で快適に暮らせる環境の創出

- 地域公共交通網形成計画との連携
- 冬期バリアフリー計画の推進（再掲）

④都市経営の 効率化

- 行政サービスの効率化
- 公共施設等のストックの有効活用
- 健康増進・介護予防による社会保障費の抑制

- 高次の機能を有する公共施設の集約化（再掲）
- 公有地の有効活用（再掲）

1 地区拠点区域（都市機能誘導区域等）への誘導施策

【主な取組】

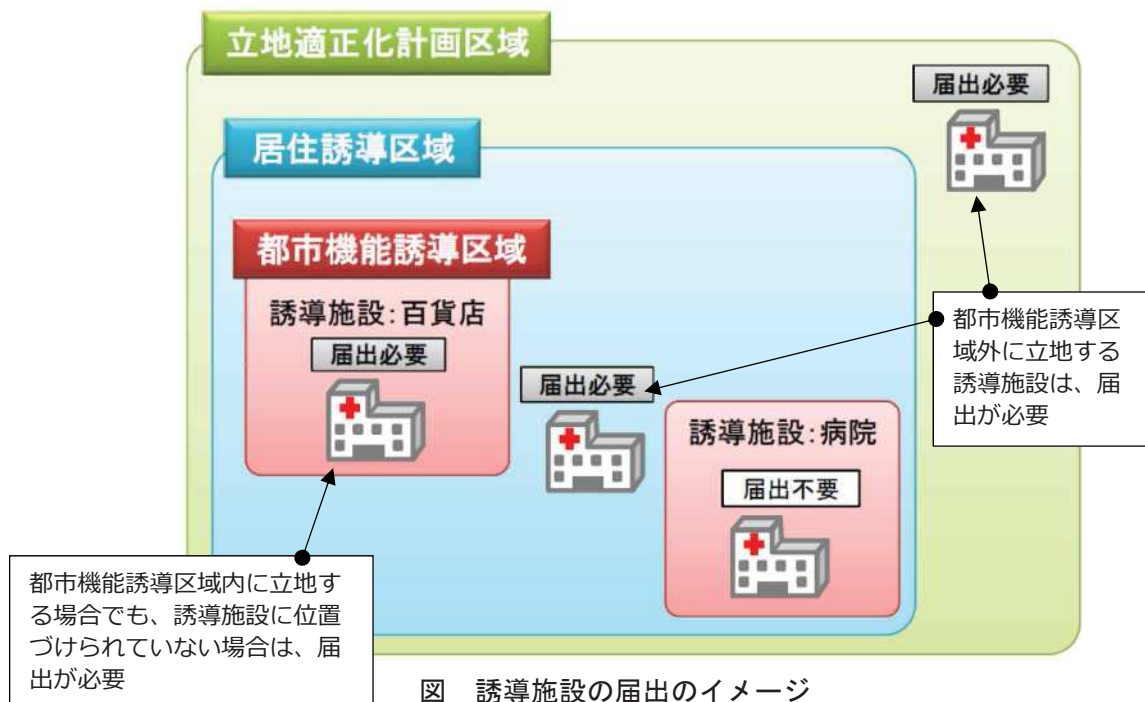
（1）都市機能誘導区域での都市機能整備に対する施策

ア 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）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 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



出典：国土交通省「改正都市再生特別措置法等について（平成 27 年 6 月 1 日時点版）」

※都市機能誘導区域内に立地する誘導施設は届出が不要となりますが、「生活拠点区域における立地促進・維持施設」については、当該区域内に立地する場合においても、届出が必要となります。

イ 都市機能の整備

民間の誘導施設の整備に対する都市機能立地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。

ウ 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。

エ 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。

オ 商店街空き店舗対策との連携

空き店舗に関するさまざまな取組と連携して、空き店舗の活用に関する支援制度の情報提供等を行います。

カ 土地利用に関する検討

都市機能誘導区域において、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。

（２）生活拠点区域での都市機能整備に対する施策

土地利用に関する検討

生活拠点区域において、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) それぞれの都市機能誘導区域での施策（各地区）

ア 青森駅周辺地区

(ア) 青森駅自由通路等の整備の推進

青森駅自由通路の整備・青森駅西口駅前広場の整備を推進し、交通結節点機能の強化を図ります。



図 青森駅自由通路イメージ

(イ) 共同化・集約化による土地利用の高度化

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を図ります。

イ 新青森駅周辺地区

駅周辺の事業用地などの土地利用の促進により、新幹線利用客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るとともに、広域的な玄関口としての役割に応じた都市機能の立地の促進を図ります。

ウ 操車場跡地周辺地区

子育て、福祉、医療等の都市機能の既存ストックを有効活用するとともに、操車場跡地の将来的な活用を踏まえながら、防災の拠点として、都市機能の立地の促進を図ります。

エ 浪岡駅周辺地区

「浪岡病院」・「浪岡地域交流施設」・「浪岡中央公民館」等の、地区内の都市機能を結ぶ効果的なコミュニティバス運行などの検討を行います。

(4) それぞれの生活拠点区域での施策（各地区）

ア 造道周辺地区

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、これらの施設の立地の促進を図るとともに、交通結節点機能の強化を図ります。

イ 浜田周辺地区

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、これらの施設の立地の促進を図るとともに、公共交通のサービス水準の向上等について検討します。

2 居住誘導区域への誘導施策

【主な取組】

(1) 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 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 1000 m ² 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）
開発行為以外	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戸の開発行為

②の例示
1,300m²
1戸の開発行為

800m²
2戸の開発行為

図 開発行為の例

①の例示
3戸の建築行為

1戸の建築行為

図 開発行為以外の例

出典：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）

(2) 空家・空地の有効活用・適正管理

ア 住み替え支援の促進

空家をはじめとする既存住宅ストックや、そ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。

イ 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。

ウ 放置危険空家の対策との連携

放置危険空家の増加に対応するため、放置危険空家の対策と連携し、空家除却等の支援について検討します。

エ 冬期間の空地の有効活用

住宅密集地域の空地を地域住民の雪寄せ場として活用するなど、冬期間の空地の有効活用を図ります。

(3) 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。

(4) 除排雪作業の効率化

「青森市除排雪事業実施計画」に基づく、効率的な除排雪作業を推進するとともに、豪雪時などには、主要な幹線の除排雪を優先するなど、交通機能を確保します。

また、除排雪車両に搭載した GPS 端末装置を活用し、市道の幹線道路などについて除排雪の完了路線を通知することにより冬期間の円滑な道路アクセス環境を確保します。

(5) 移住・定住施策との連携

移住希望者に対し本市の居住に関する情報を提供するなどし、居住誘導区域への居住を促進します。

3 公共交通（ネットワーク）に関する施策

【主な取組】

（１）地域公共交通網形成計画との連携

『「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市づくり』に向け、本計画に基づく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、それらの拠点間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ため、「（仮称）青森市地域公共交通網形成計画」に基づき、公共交通の維持及び充実に向けた施策を推進します。

《「（仮称）青森市地域公共交通網形成計画」の体系》

（基本方向１）都市構造や社会環境の変化に対応した公共交通ネットワークの形成

- （１）公共交通軸の強化
- （２）交通結節機能の強化
- （３）バス路線の段階的な再編
- （４）交通モードの組み合わせ

（基本方向２）わかりやすく、利用しやすい公共交通サービスの提供

- （１）サービスの提供
- （２）情報提供・案内の充実

（基本方向３）多様な主体と連携し、まちなぎわいを後押しする公共交通環境の構築

- （１）まちづくりとの連携
- （２）域内外の交流の推進
- （３）多様な主体との連携

(2) 冬期バリアフリー計画の推進

「第2期青森市冬期バリアフリー計画」に基づき、青森駅周辺エリアの融雪施設等の維持管理に取り組むとともに、拠点間をアクセスする骨格的な幹線道路において冬期バリアフリー対策を実施するなど、連続した歩行者空間の確保を図ります。

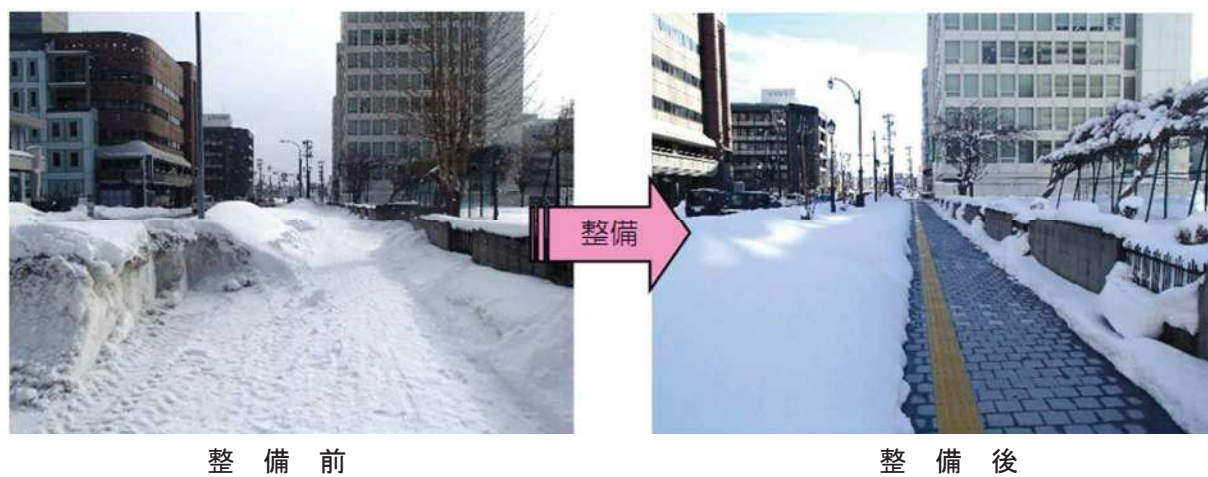


図 橋本小学校付近の融雪状況

第8章 施策の達成状況に関する評価

本計画は、概ね5年ごとに人口推移などの社会経済情勢や都市の環境の変化及び関連計画との整合などを踏まえ、施策の効果や進捗状況等について、評価・検証を行い、必要に応じて、計画の見直しを検討します。

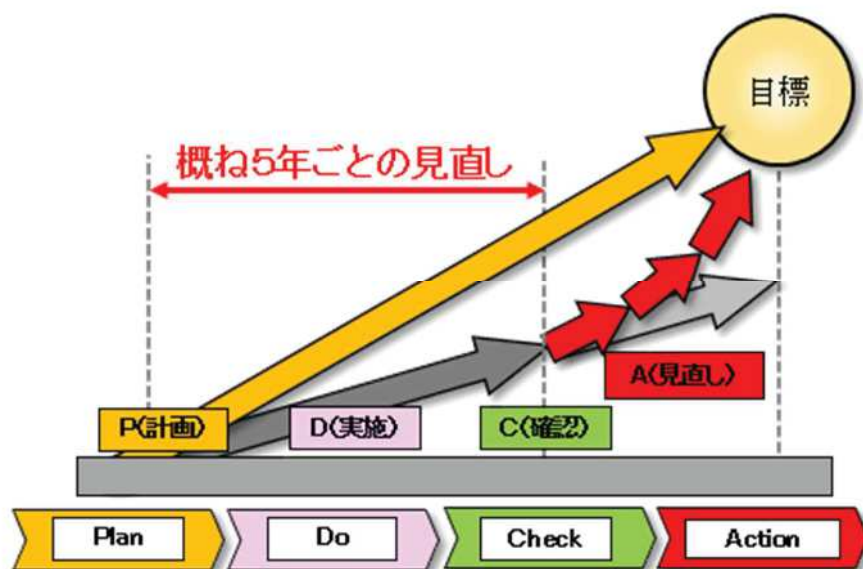


図 PDCA サイクルによる計画の見直しイメージ



図 計画の見直し時期