

# 青森市立地適正化計画

平成30年3月

青森市

第1回変更 平成31年3月

第2回変更 令和2年3月

# 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	69
第6章 目標とする指標の設定	70
第7章 誘導施策等	72
1 地区拠点区域（都市機能誘導区域等）への誘導施策	73
2 居住誘導区域への誘導施策	79
3 公共交通（ネットワーク）に関する施策	82
第8章 施策の達成状況に関する評価	86

# 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。

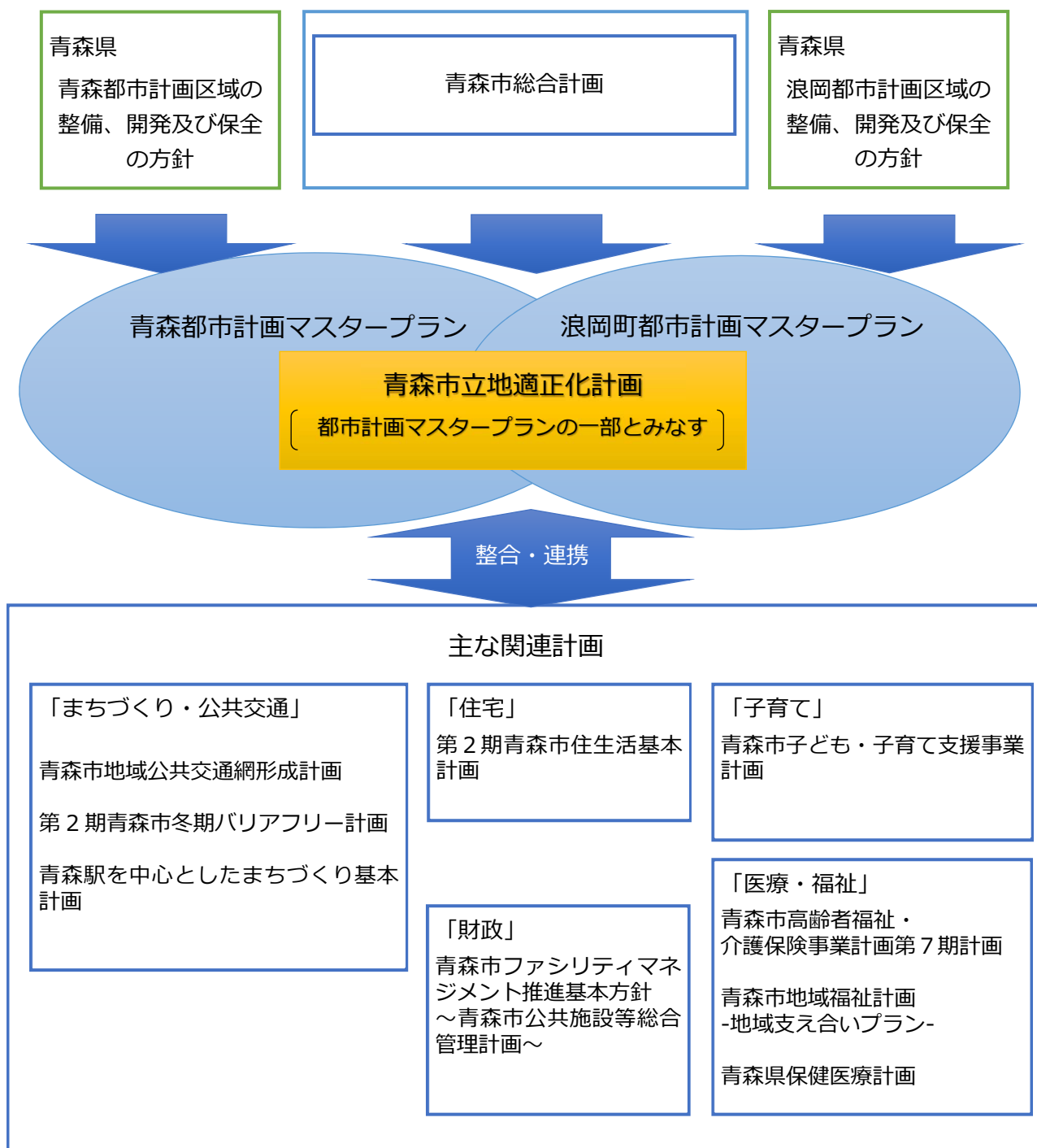
本市の都市づくりにおいては、昭和40年代以降、人口増加に対応するため、郊外部への住宅地や商業地の開発が進められるとともに、病院や公共施設等の郊外移転が進んだことにより、市街地の拡大が進行した中、平成11年に「青森都市計画マスタープラン」、平成15年に「浪岡町都市計画マスタープラン」を策定し、将来的な少子高齢化の到来を見据え、雪に強く、持続可能な都市づくりを進めてきました。

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。

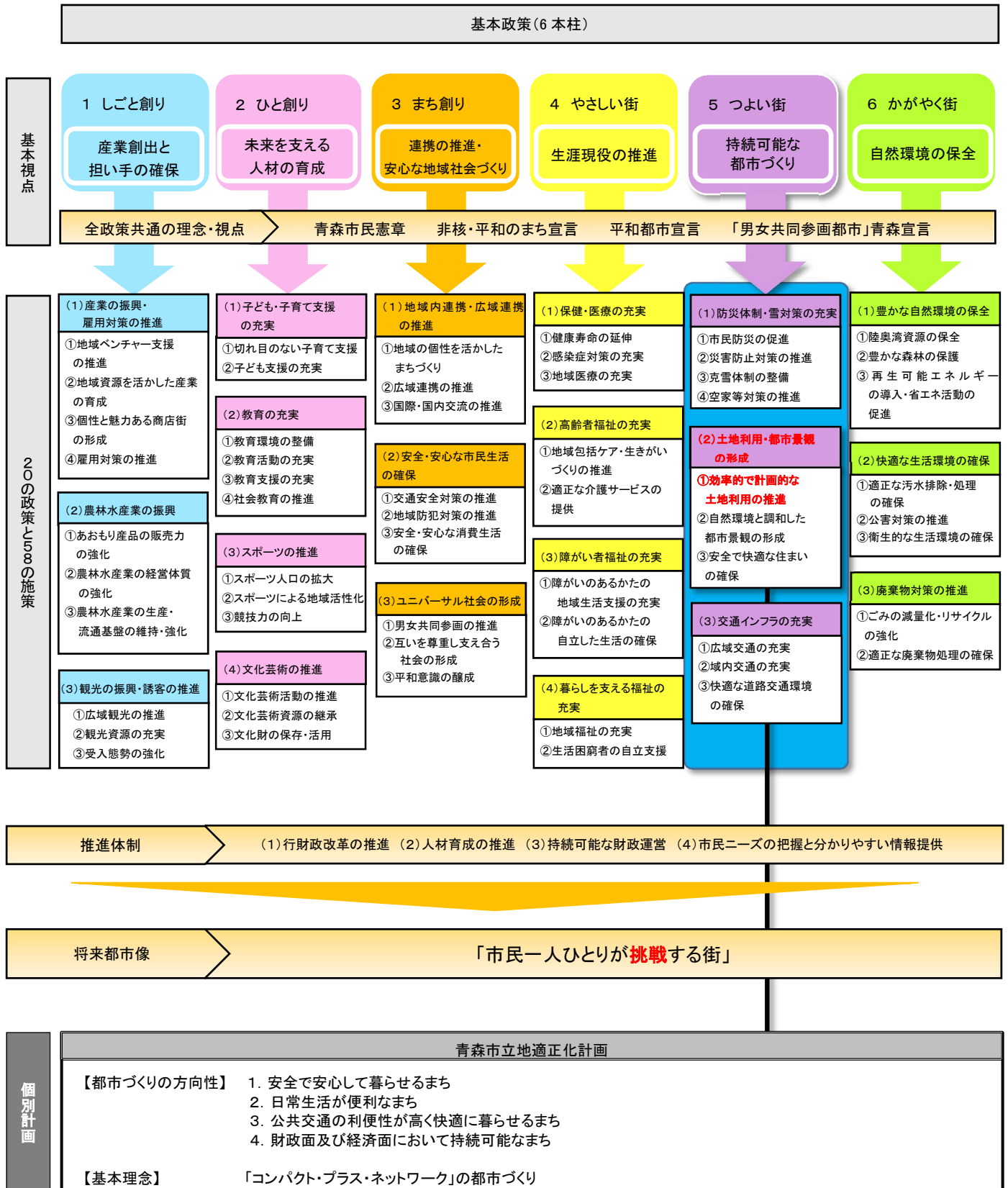
このような中で、人口減少・少子高齢化の進展などの社会環境の変化に対応し、市内各地域の特色を活かしつつ、持続可能な都市づくりを目指して、立地適正化計画を策定するものです。

## 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。



# 青森市総合計画前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 2038 年度（平成 50 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。



図 対象区域

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ること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くとするものです。

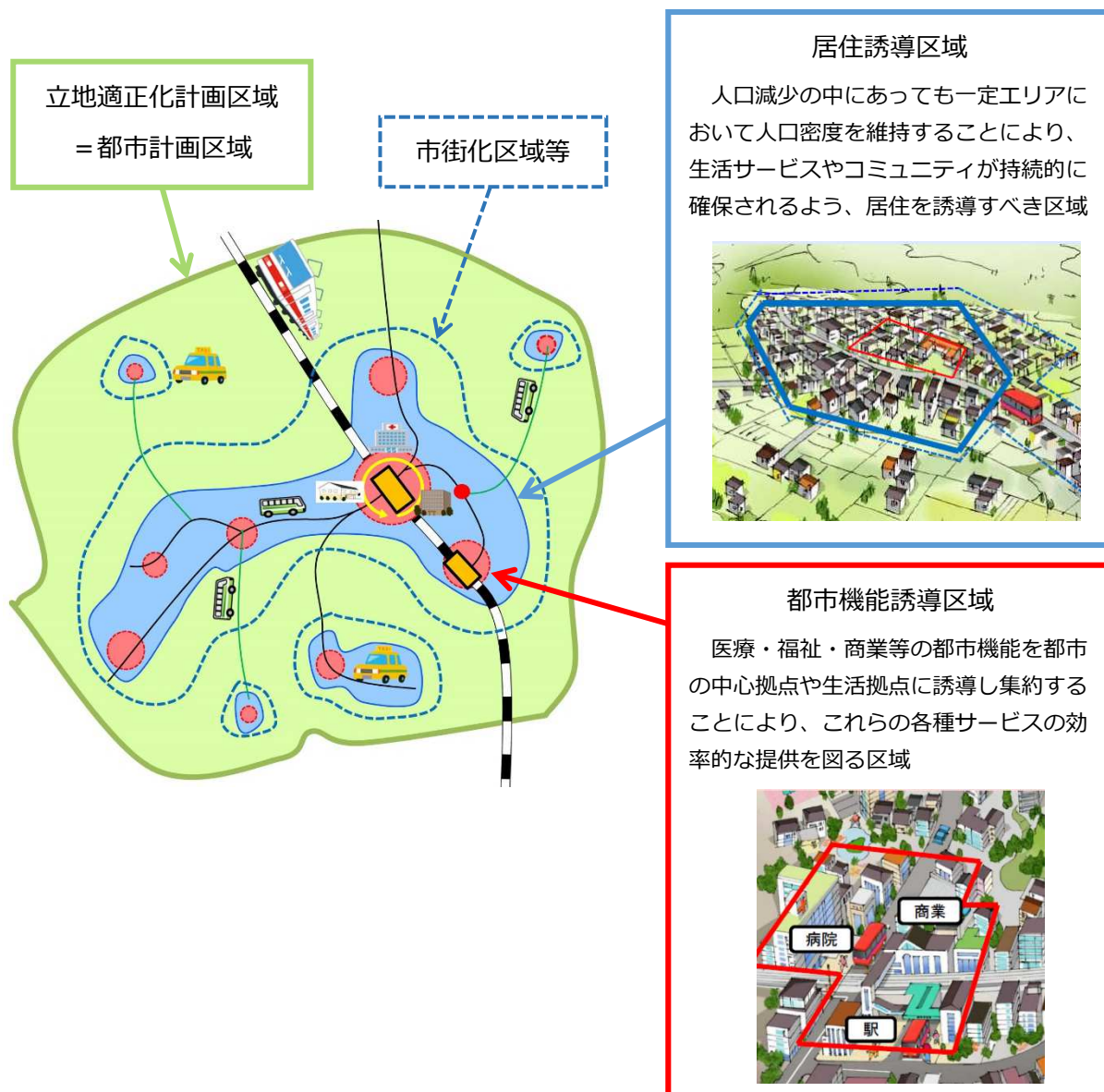


図 立地適正化計画の策定イメージ

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、最大積雪深が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。

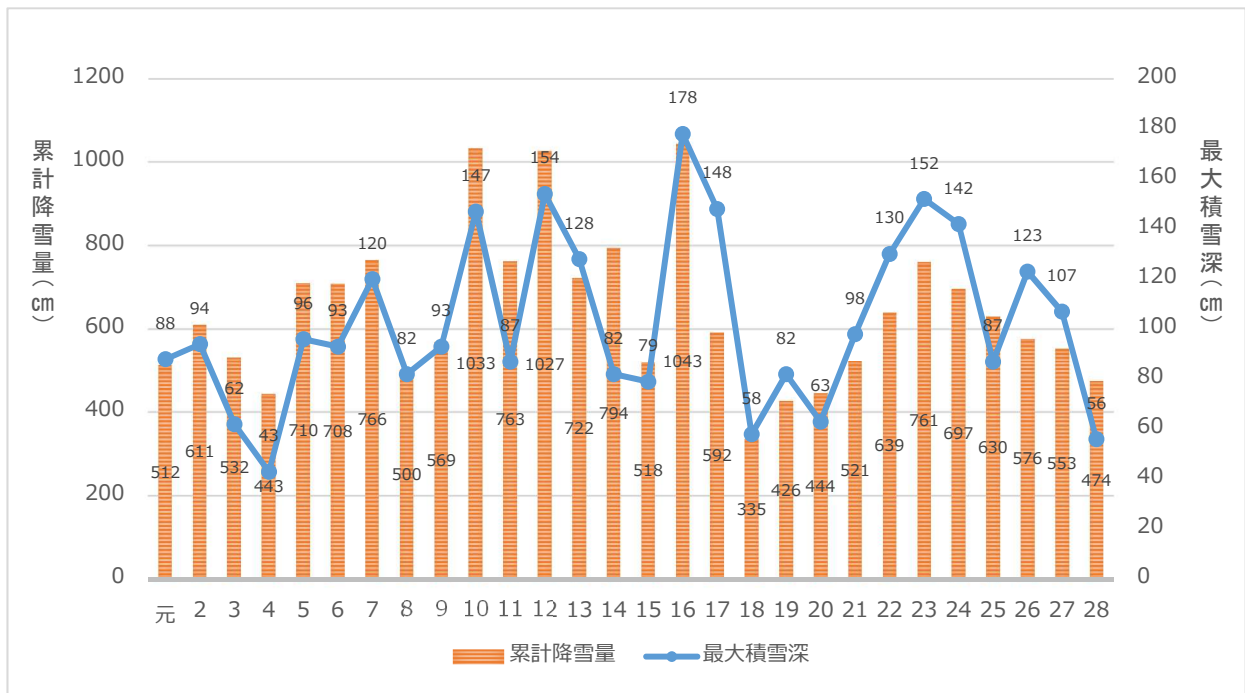


図 累計降雪量と最大積雪深の推移

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。

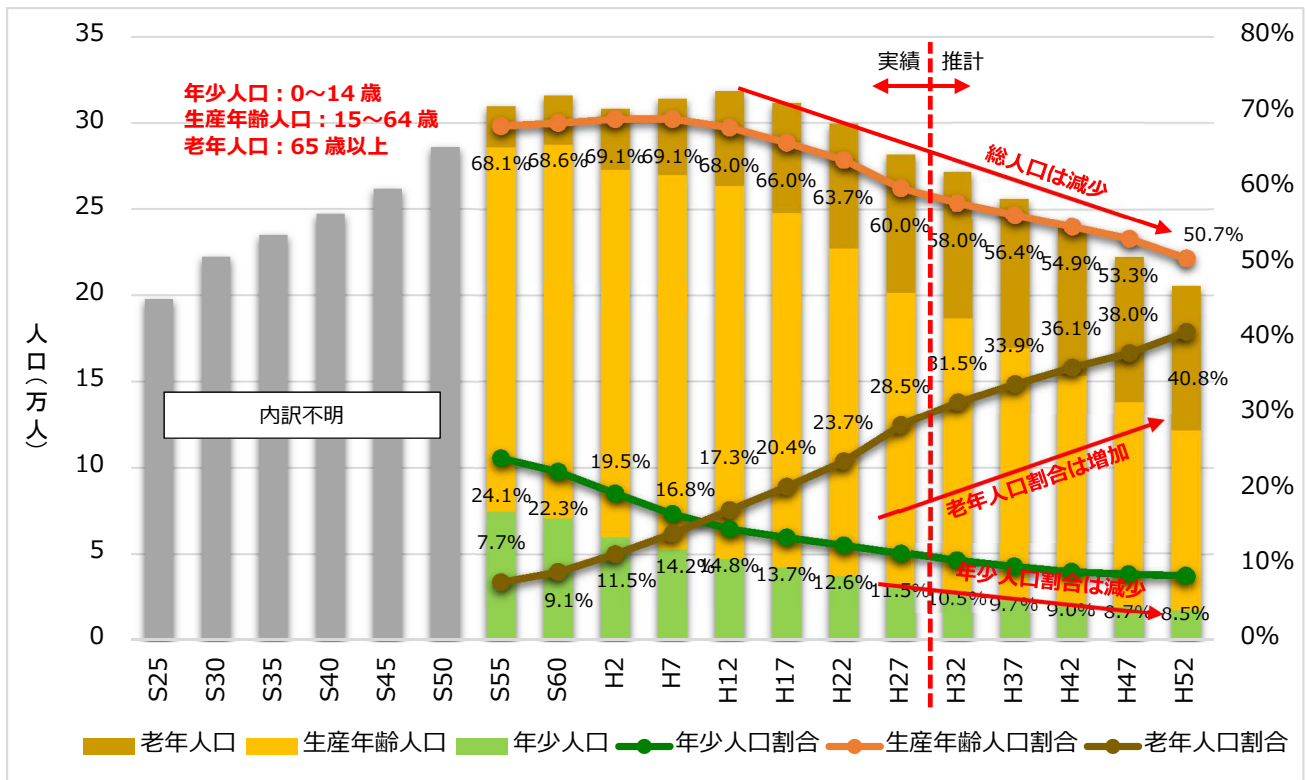


図 総人口・年齢3区分別人口の推移(実績)と将来推計

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>

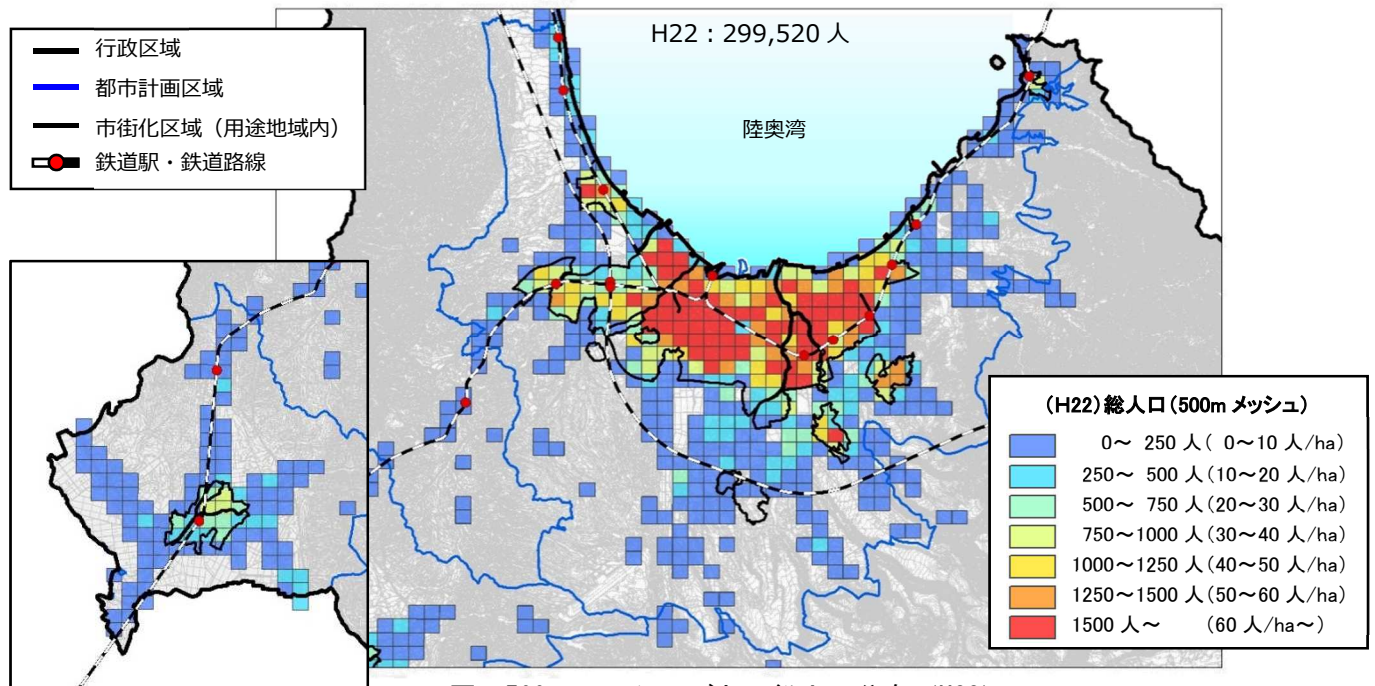


図 500mメッシュごとの総人口分布（H22）

出典：総務省「国勢調査」（H22）

### <平成 22 年 0～14 歳人口分布>

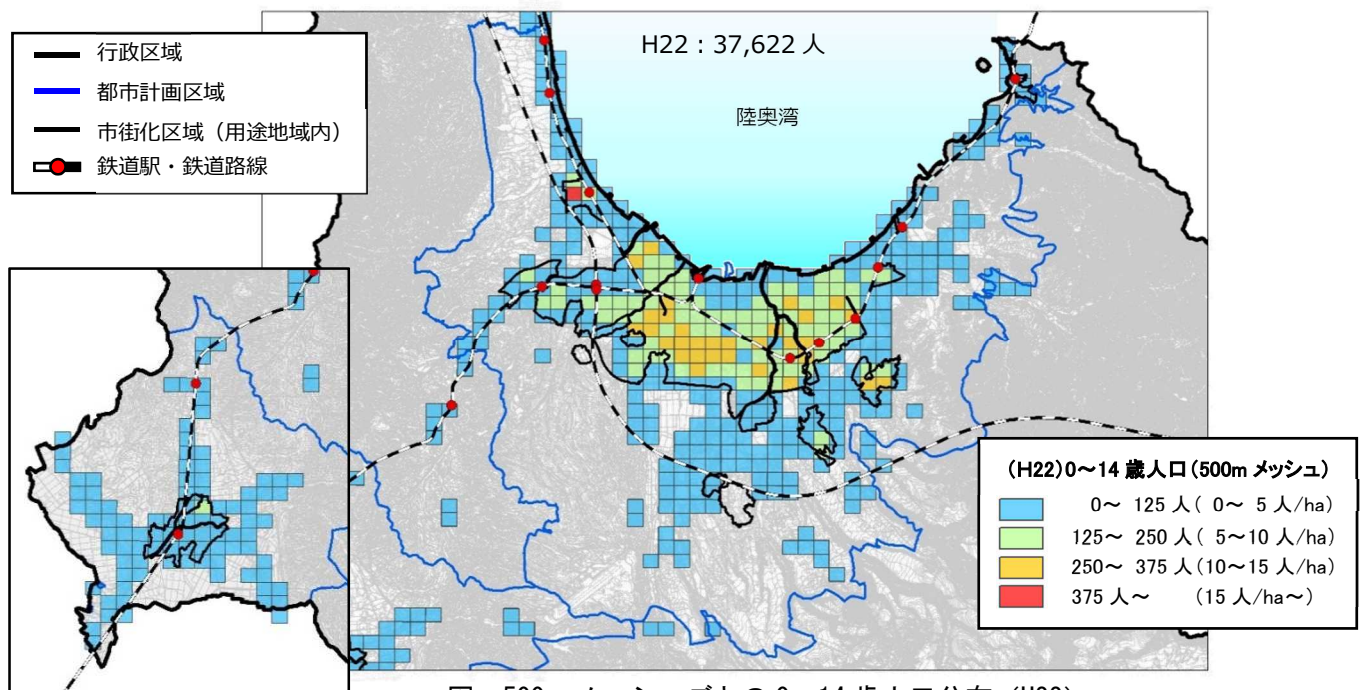


図 500mメッシュごとの0～14歳人口分布（H22）

出典：総務省「国勢調査」（H22）

<平成 22 年 15~64 歳人口分布>

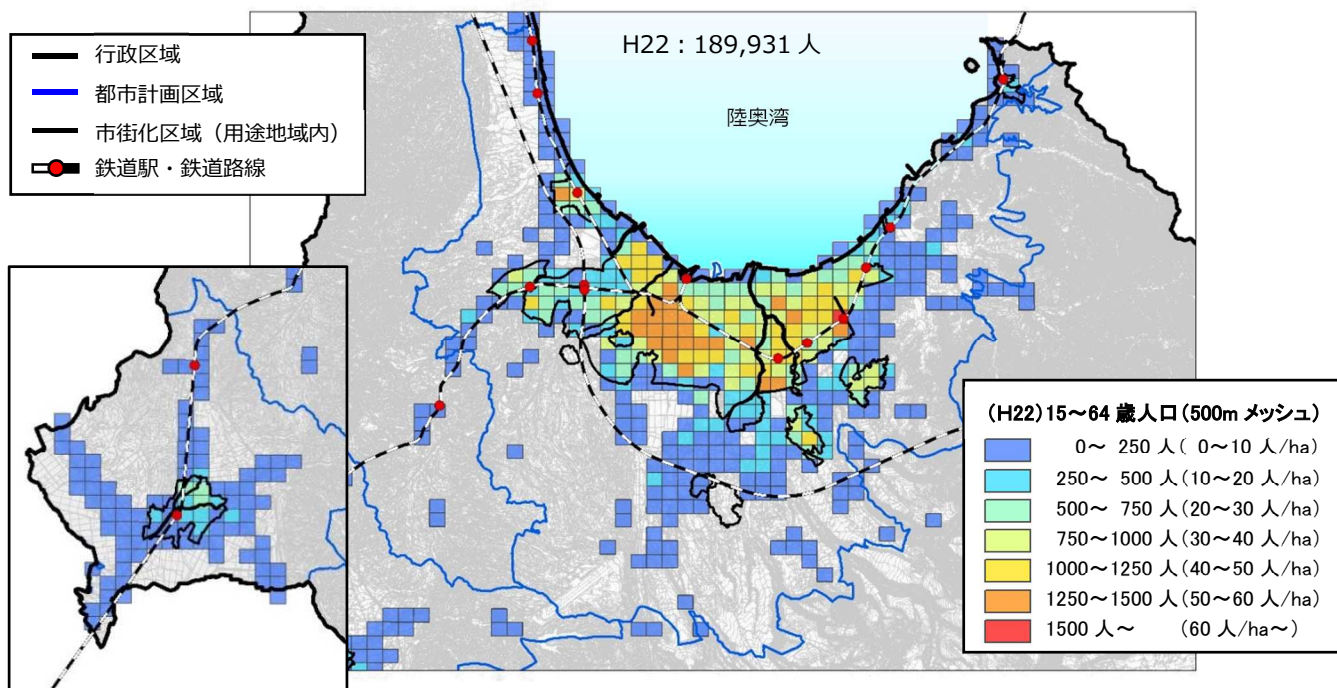


図 500mメッシュごとの 15~64 歳人口分布 (H22)

出典：総務省「国勢調査」 (H22)

<平成 22 年 65 歳以上人口分布>

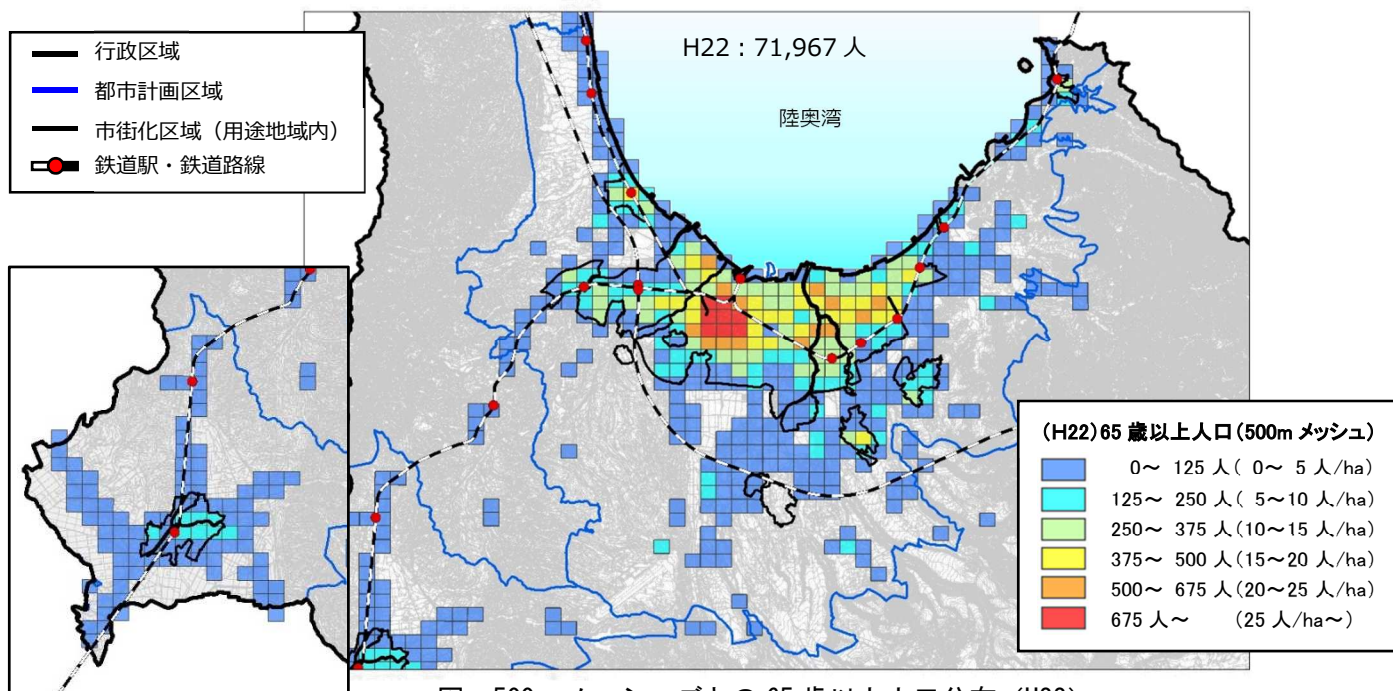


図 500mメッシュごとの 65 歳以上人口分布 (H22)

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。

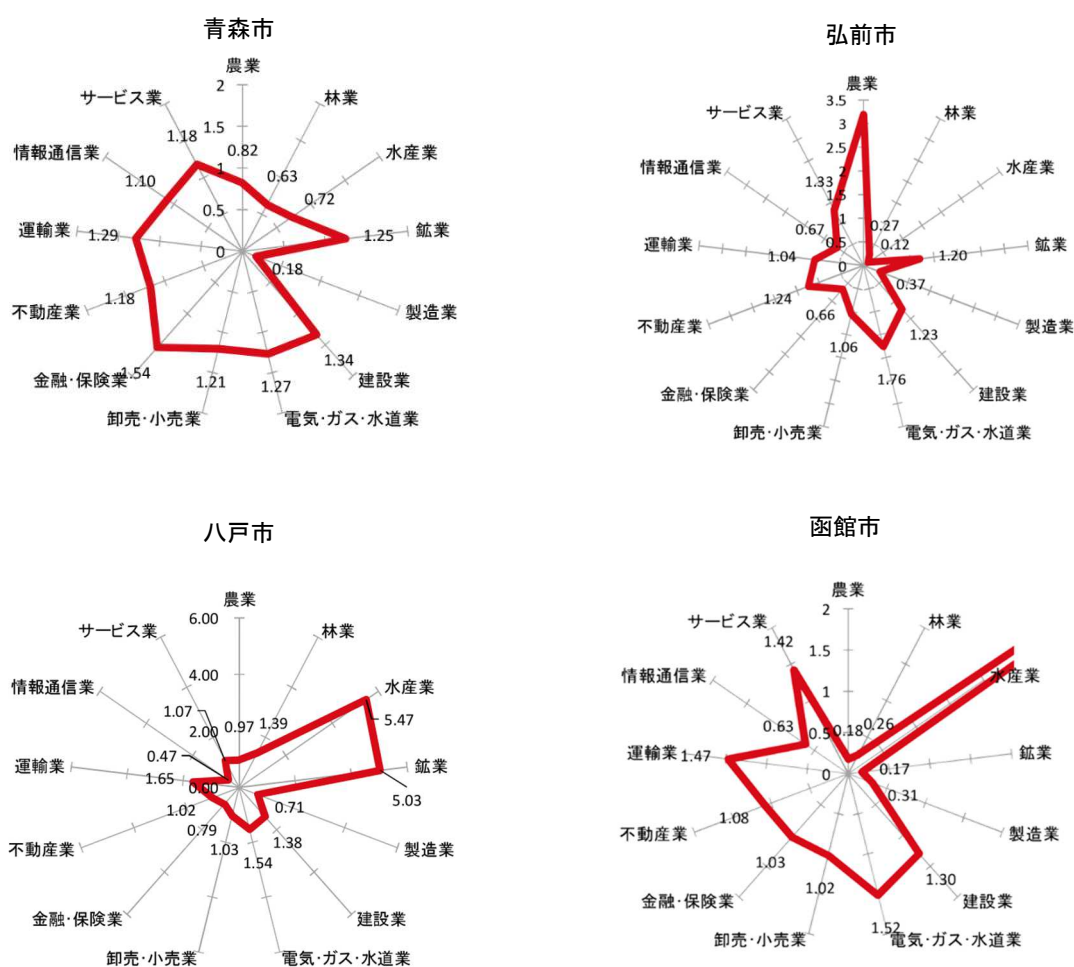


図 青森市、弘前市、八戸市、函館市の産業活動特化係数※

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。

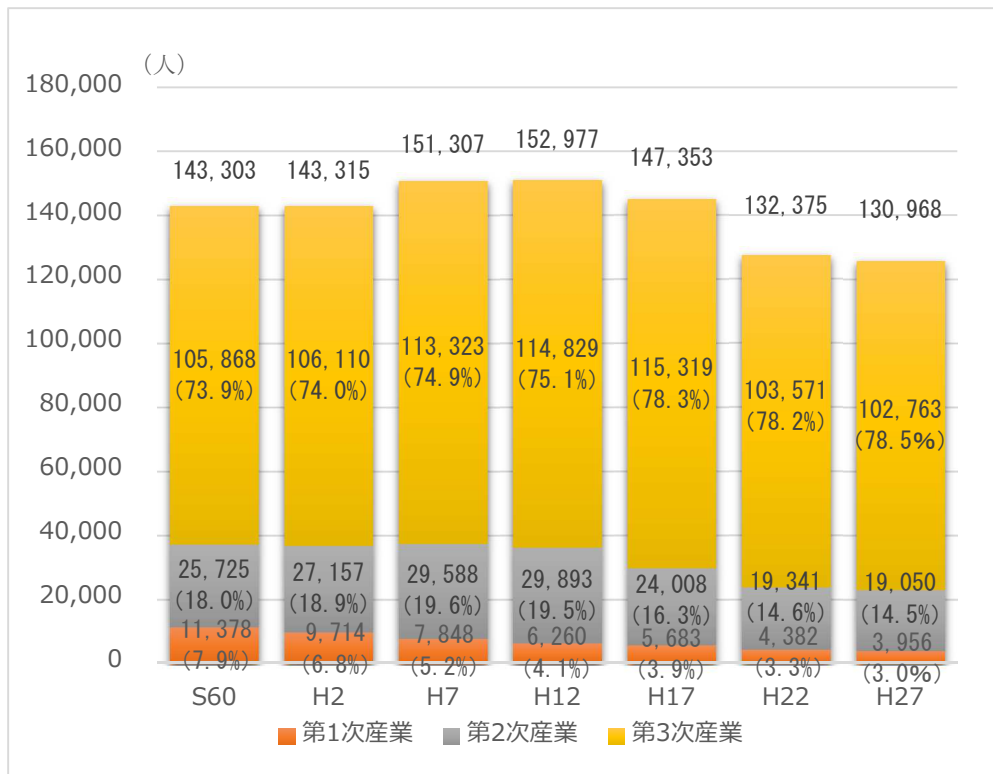


図 産業別就業人口の推移 出典：総務省「国勢調査」

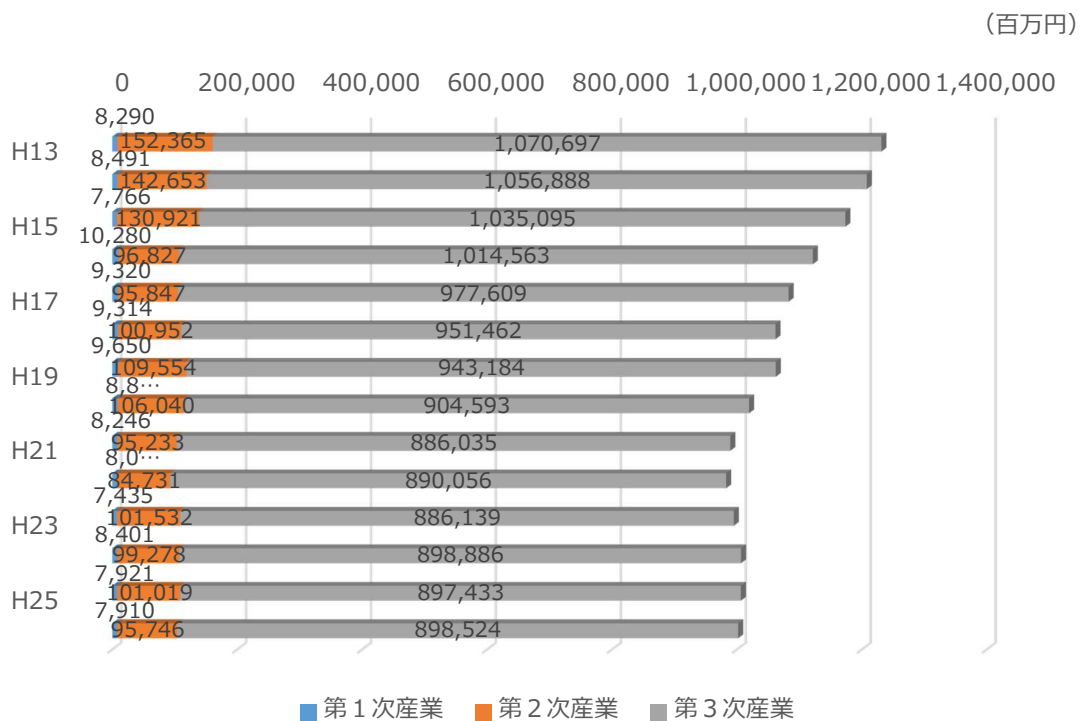


図 産業別市内総生産額の推移

出典：青森県「市町村民経済計算」

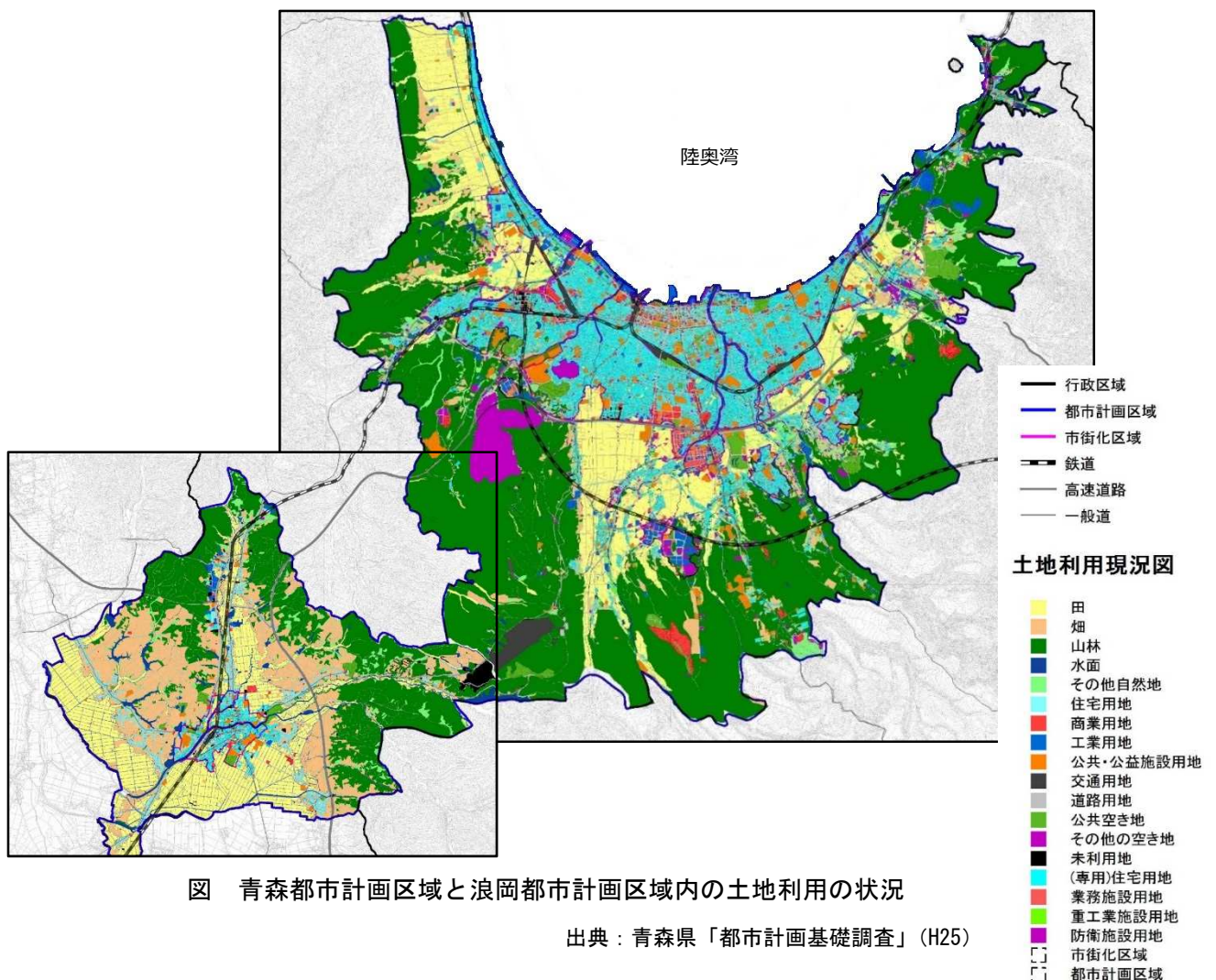
## (4) 土地利用

### 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。



※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)

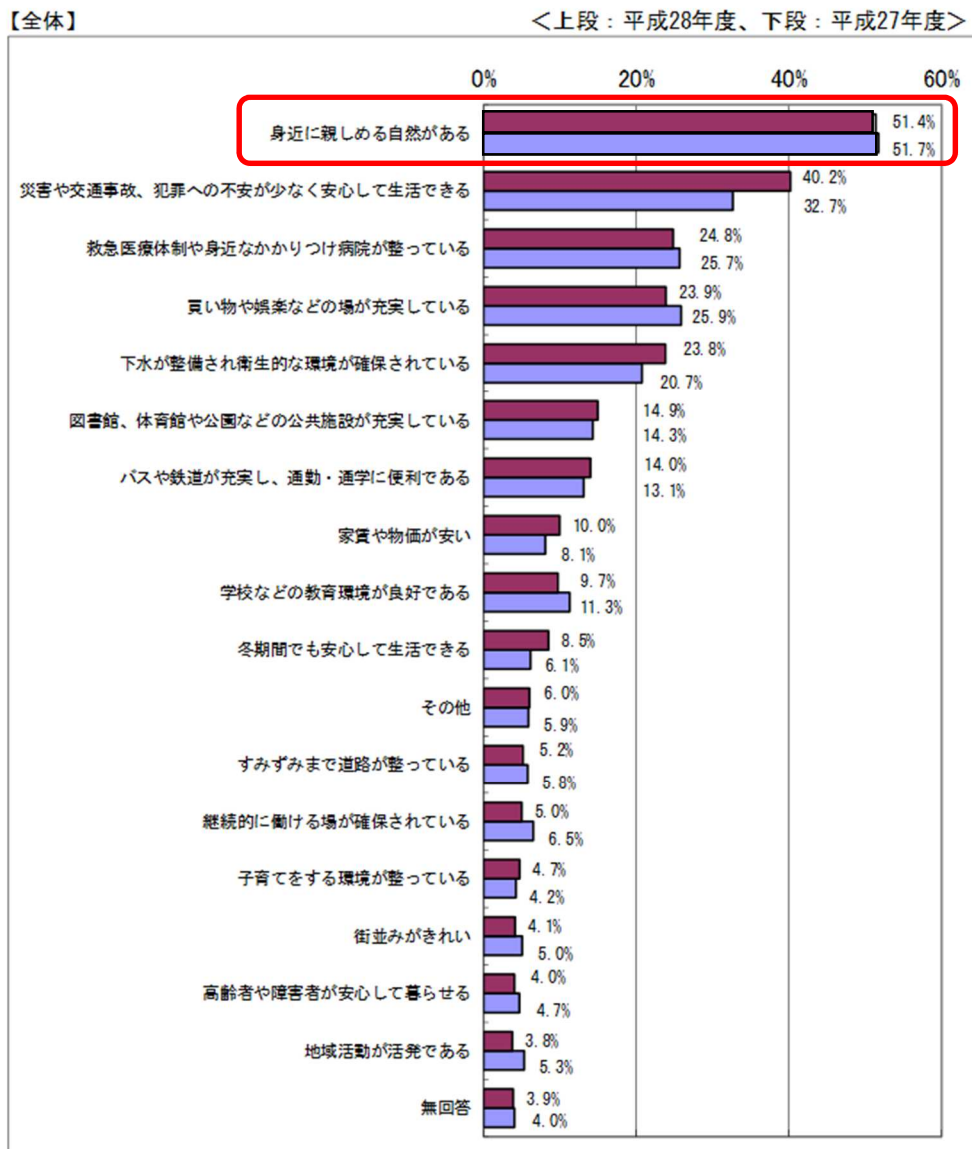


図 青森市が住みやすいと感じる理由

出典：青森市「青森市民意識調査結果報告書」(H28 年度第 1 回)



## 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※（都市計画区域面積の約 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）

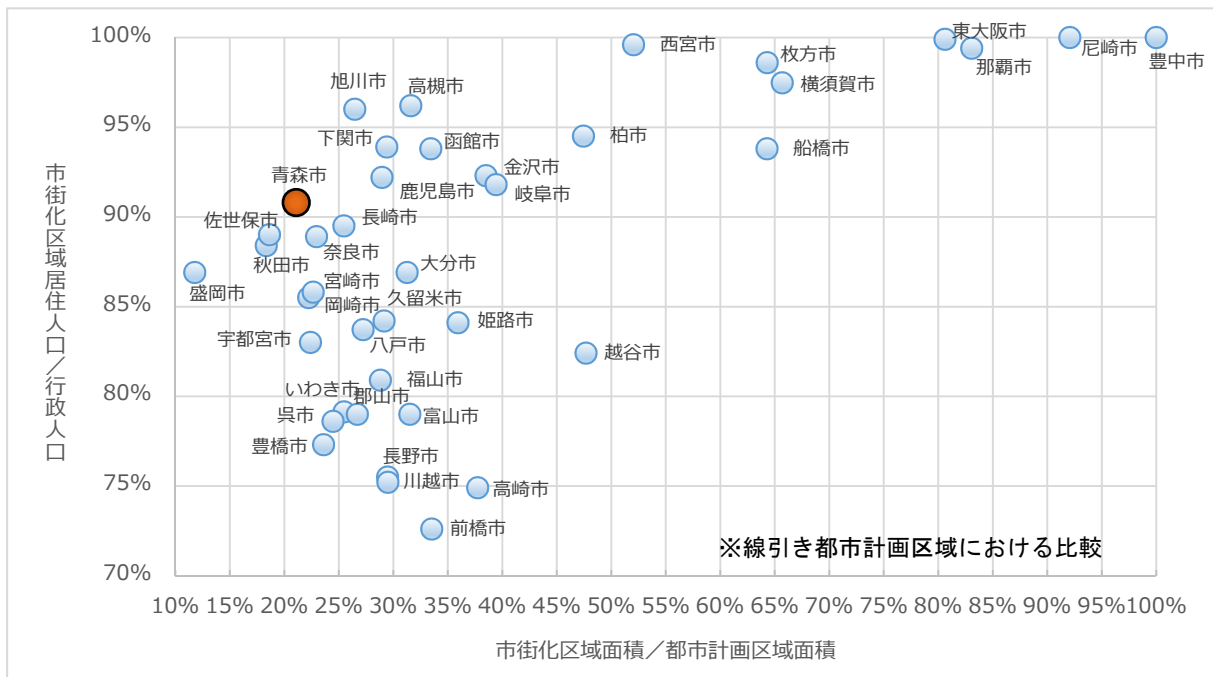


図 中核市における市街化区域居住割合と市街化区域面積割合

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。

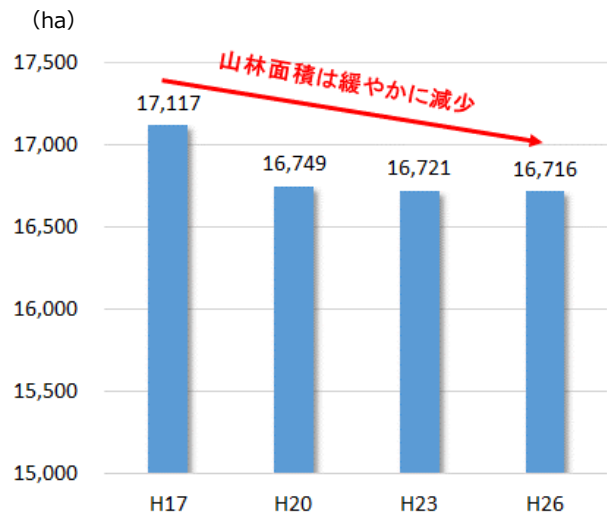


図 山林面積の推移

出典：青森県「固定資産の価格等の概要調書」

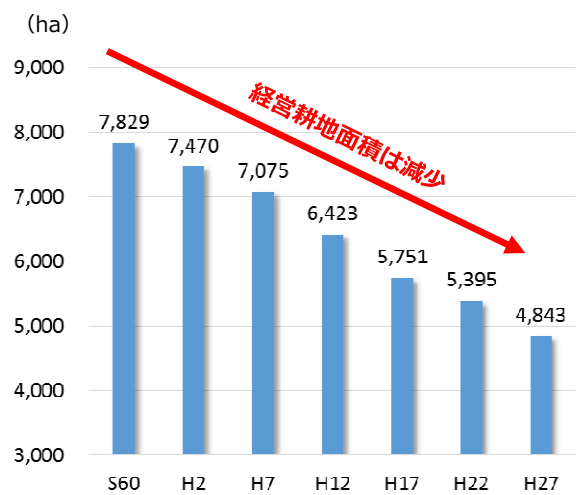


図 経営耕地面積の推移（総農家）

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。

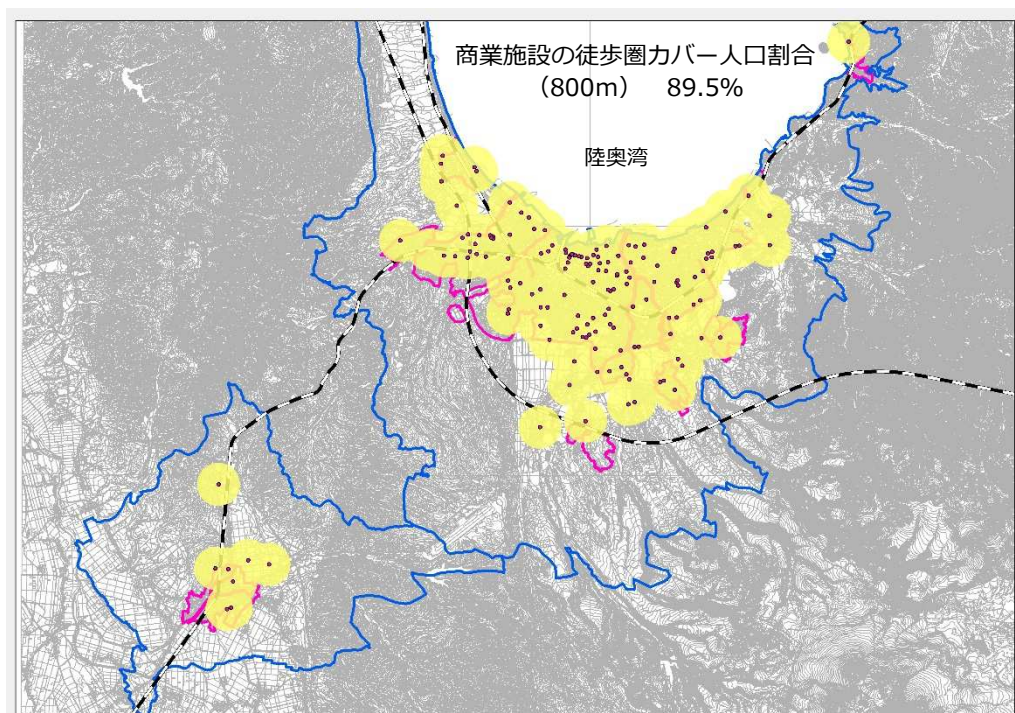
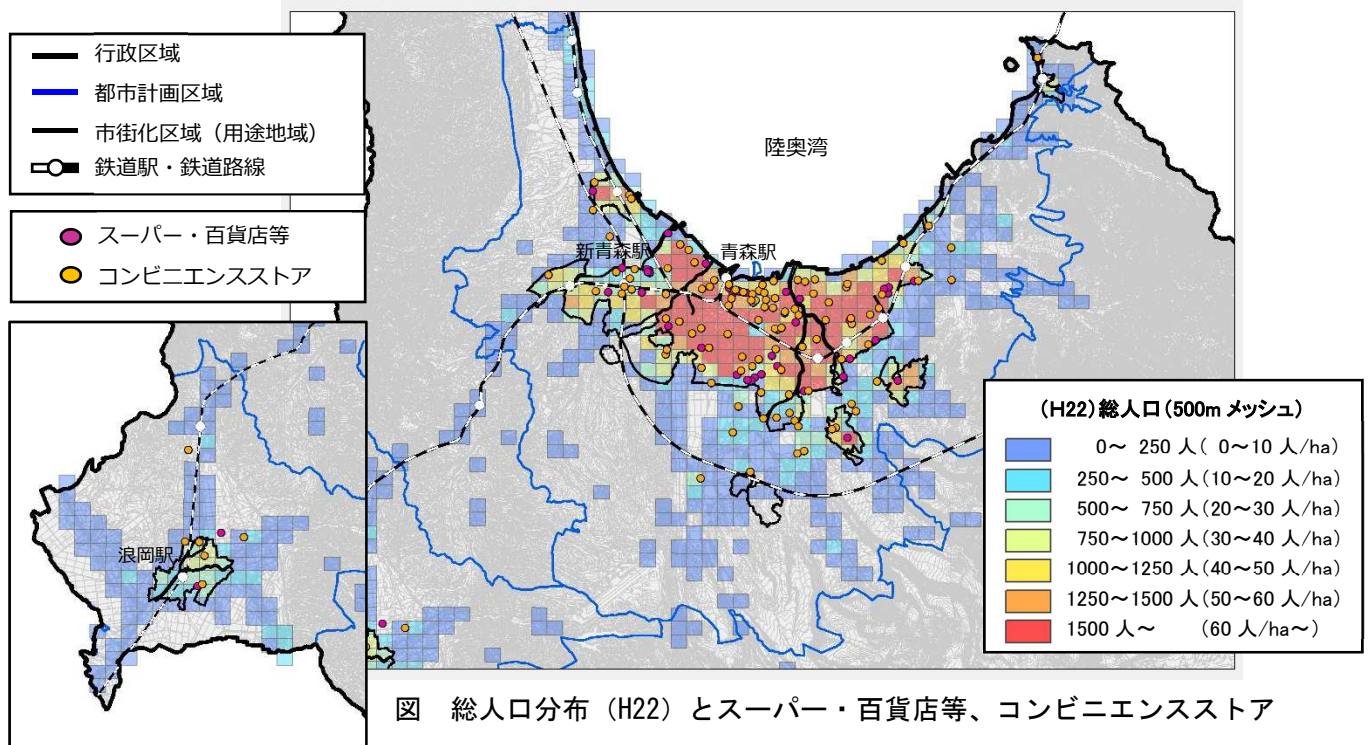
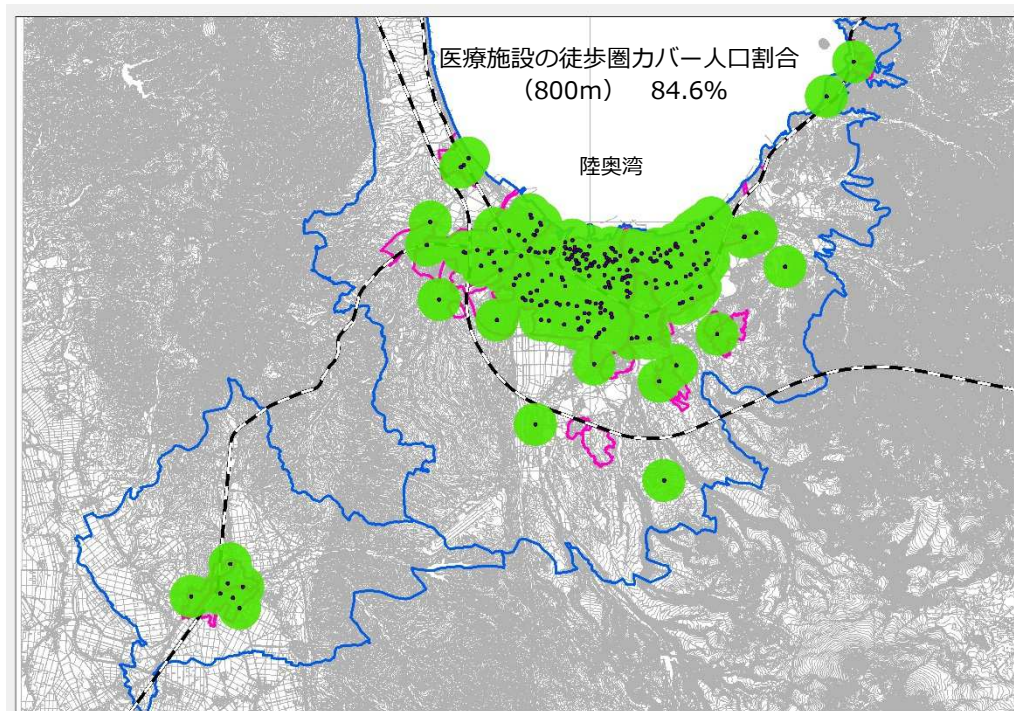
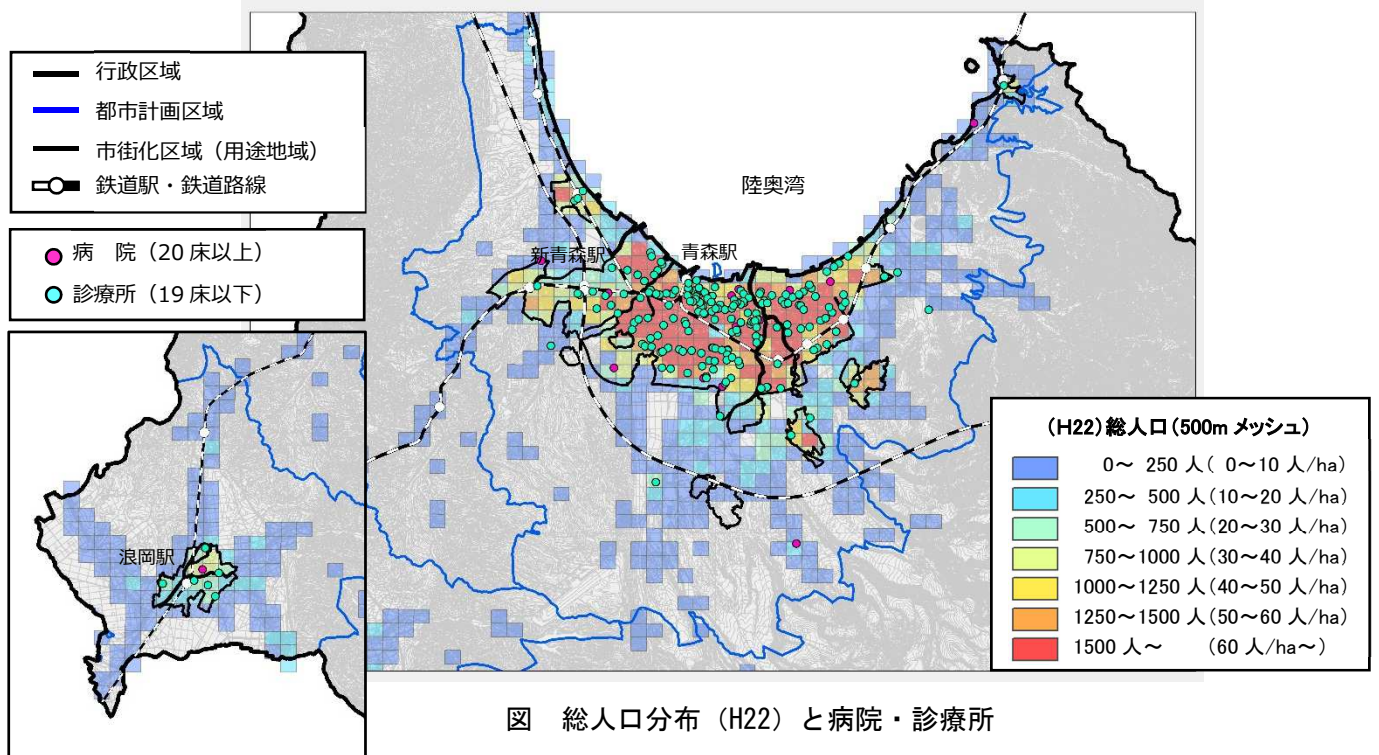


図 商業施設の徒歩圏のカバー状況（800m）

## 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84.6%となっています。



### 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。

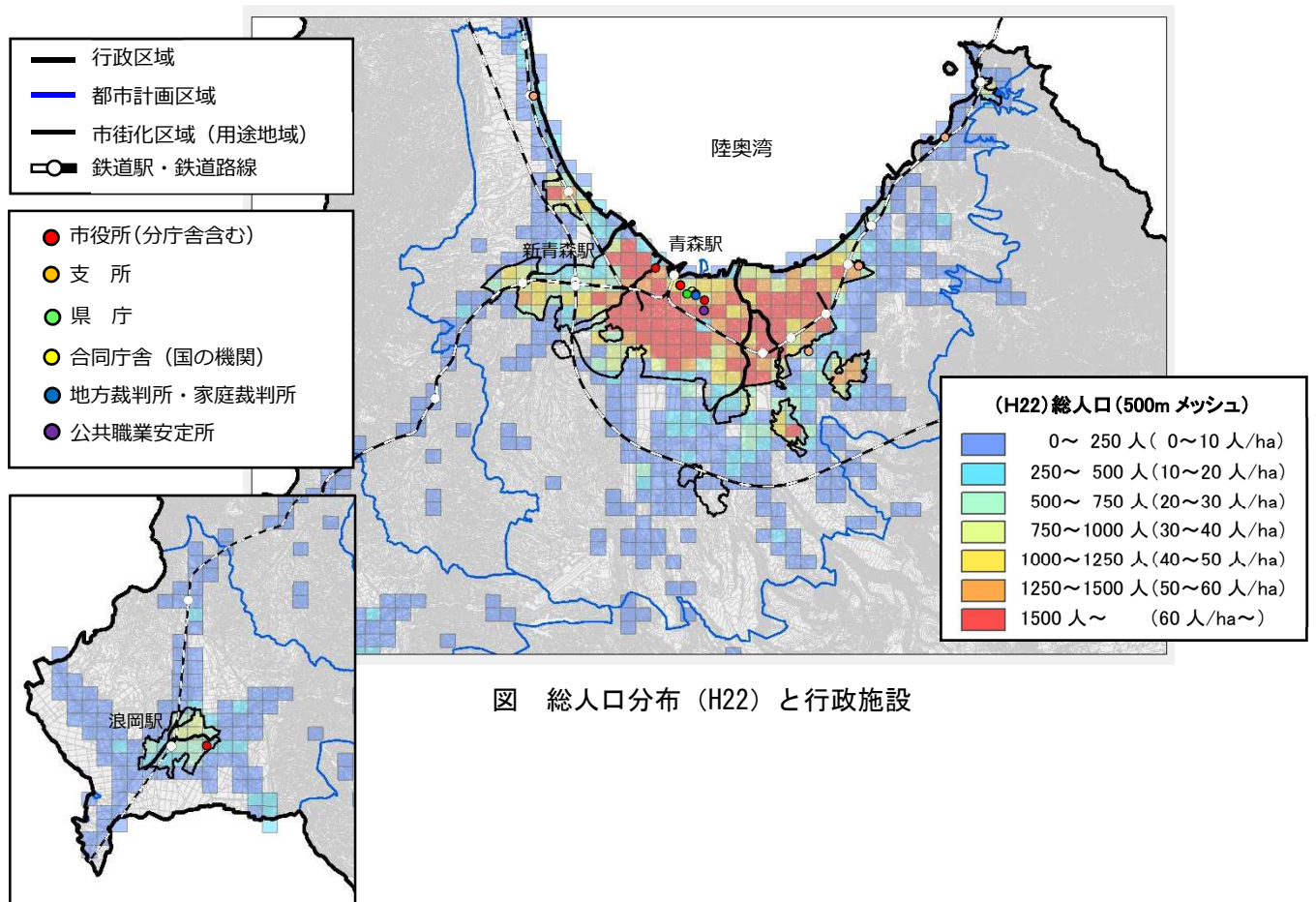


図 総人口分布 (H22) と行政施設

## 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。

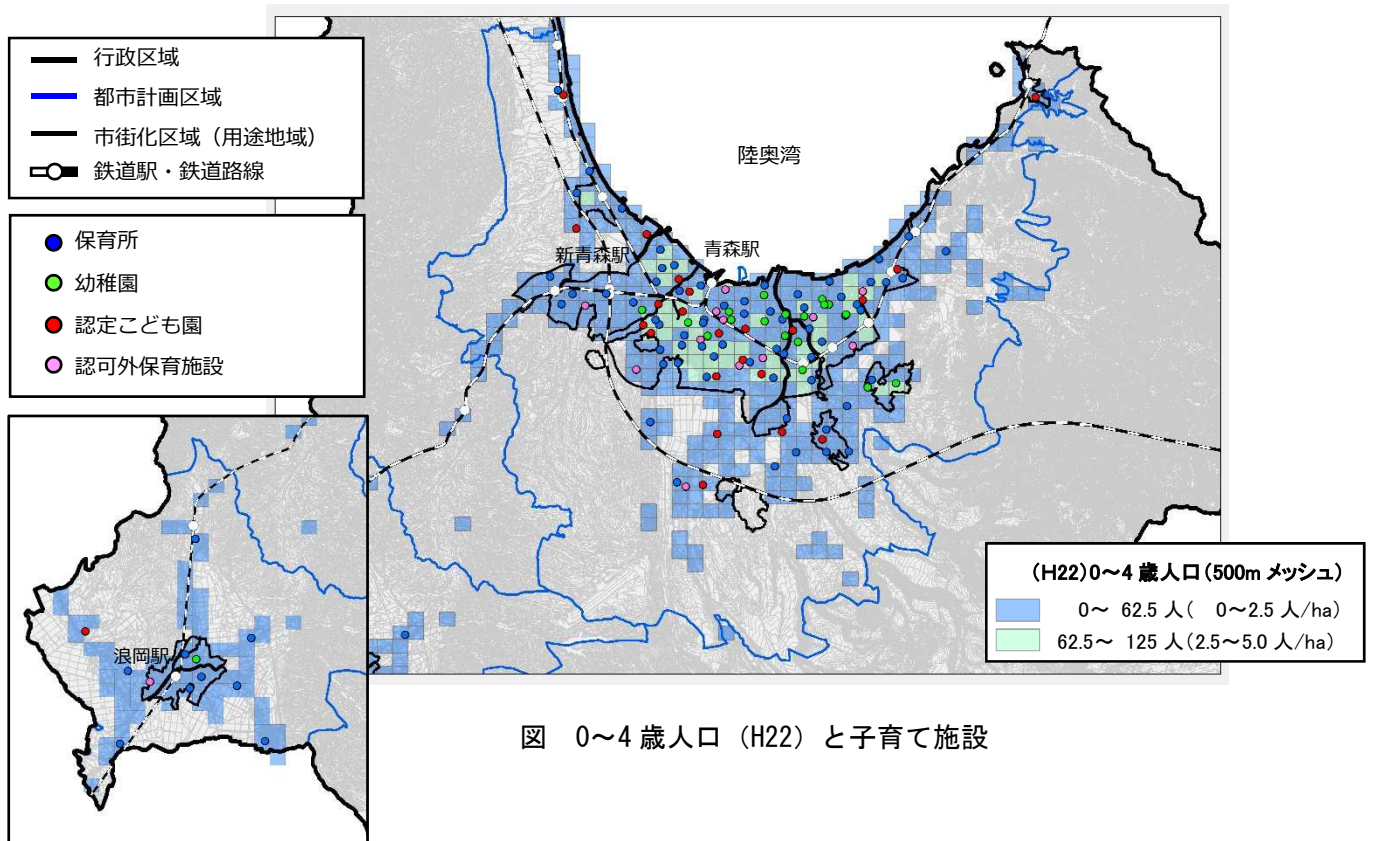


図 0～4歳人口（H22）と子育て施設

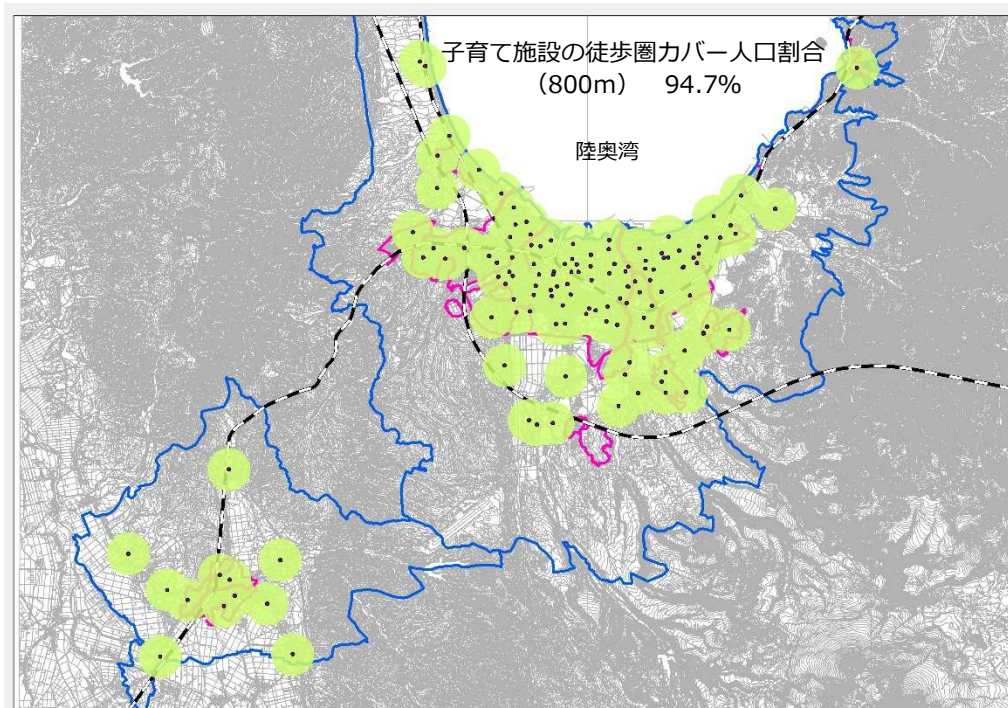
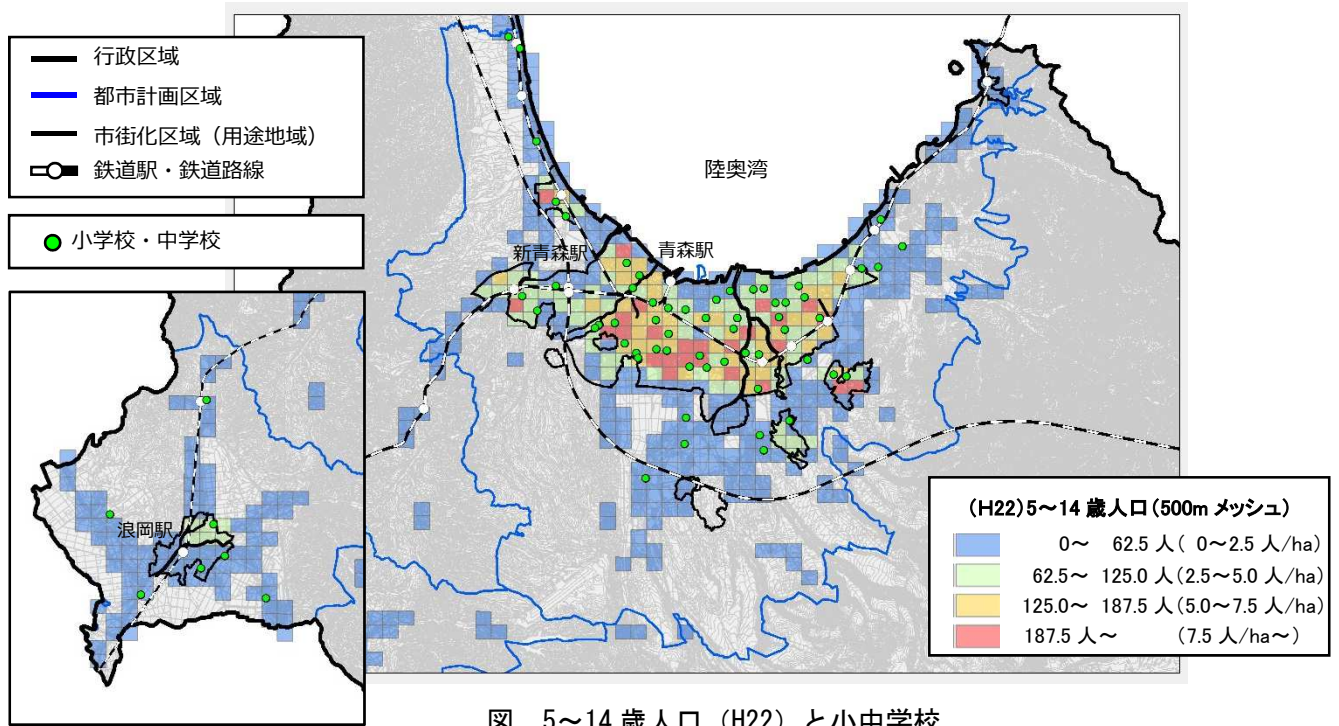


図 子育て施設の徒歩圏のカバー状況（800m）

## 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。

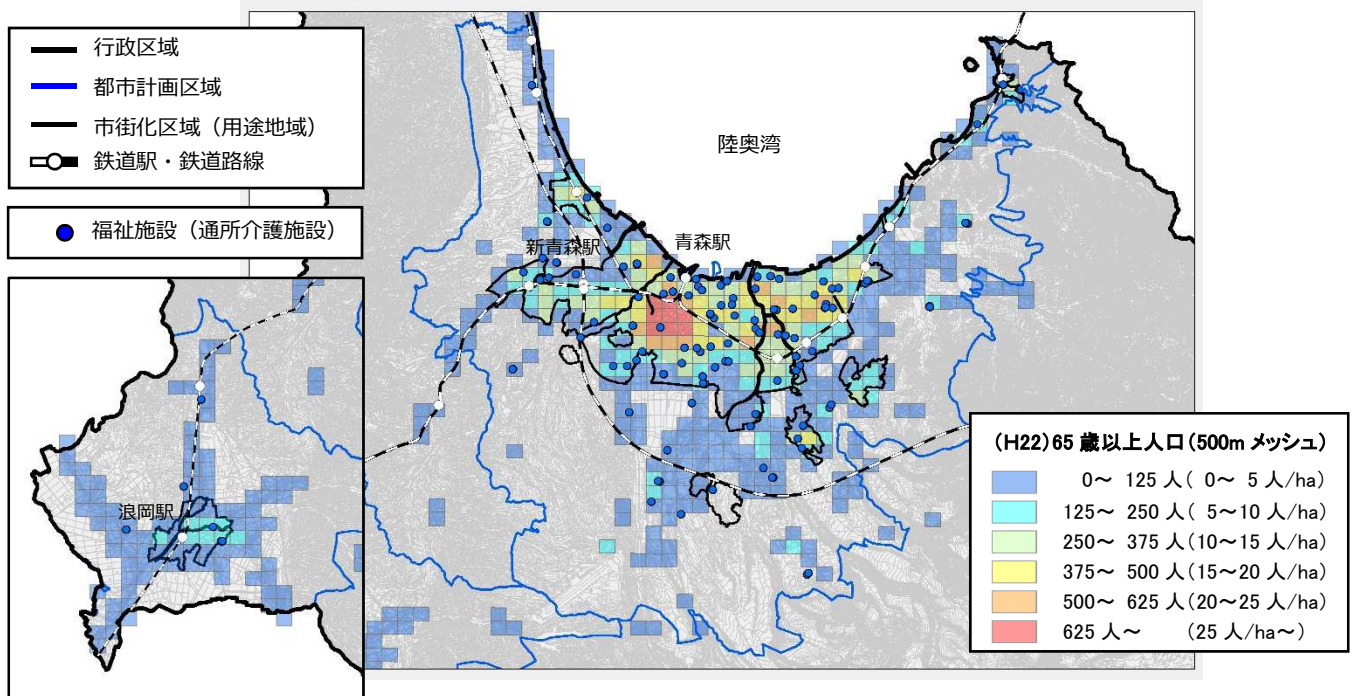


図 65歳以上人口（H22）と福祉施設（通所介護施設）



## (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。

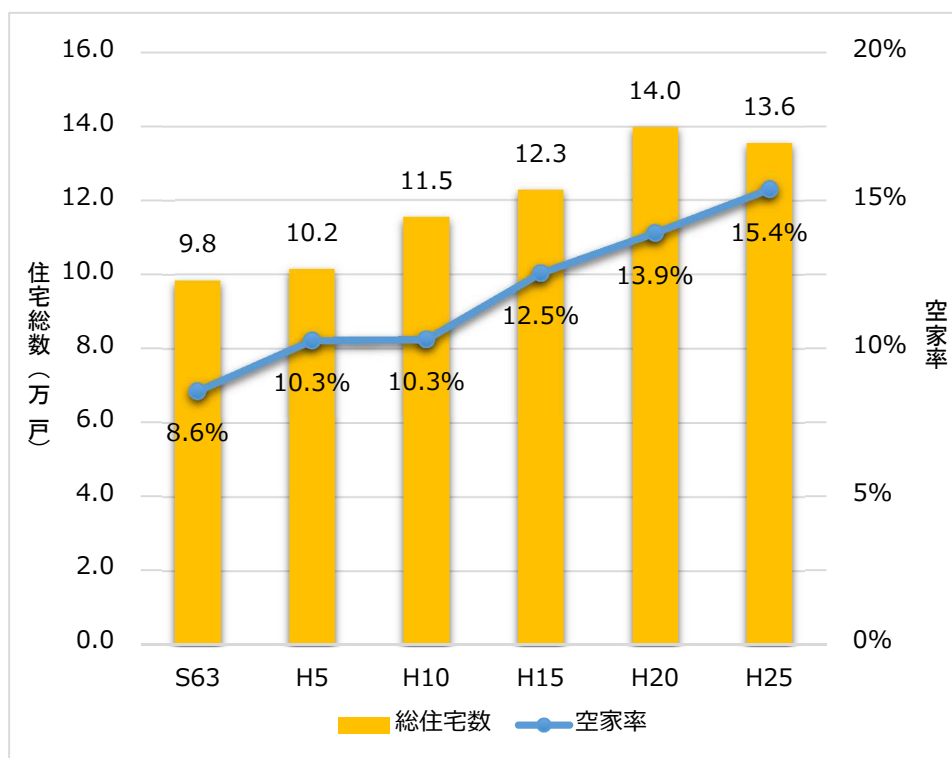


図 総住宅数と空家率の推移

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。

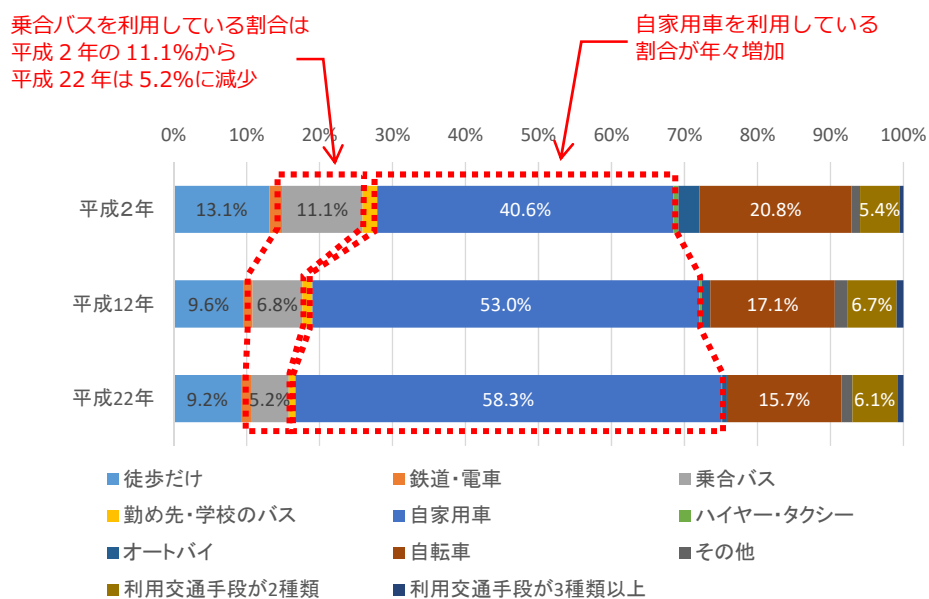


図 通勤・通学時の交通手段

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。

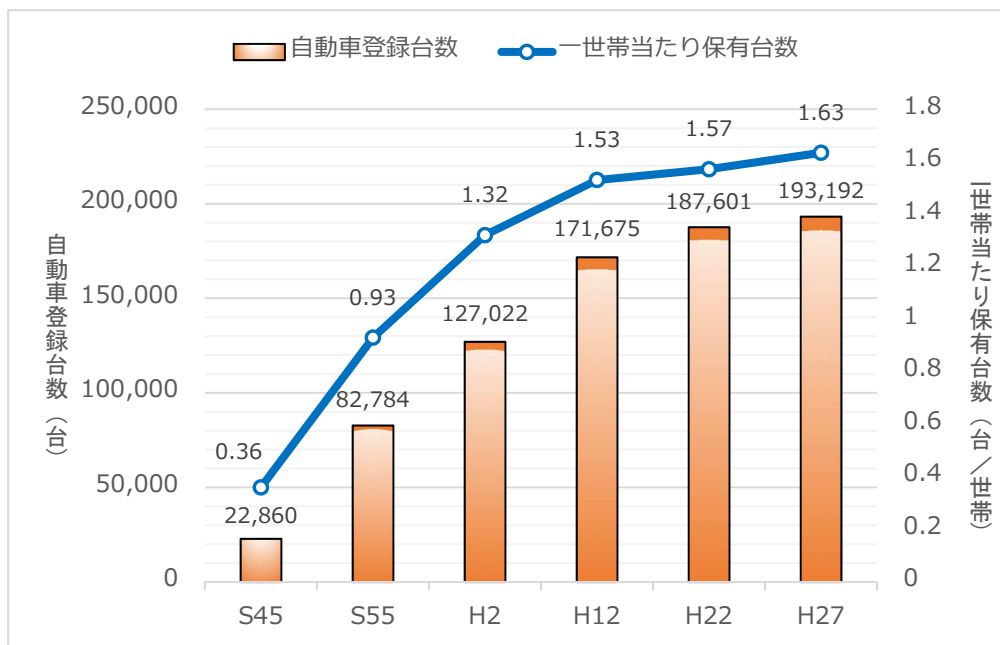


図 自動車登録台数と一世帯当たり保有台数の推移

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」

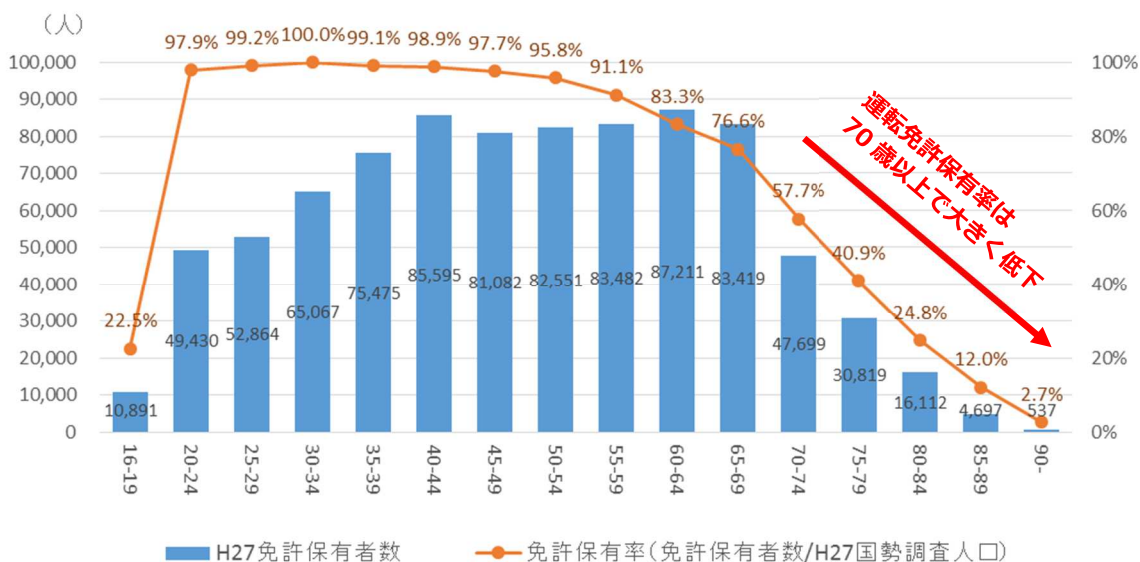


図 青森県の年齢別運転免許保有率

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。

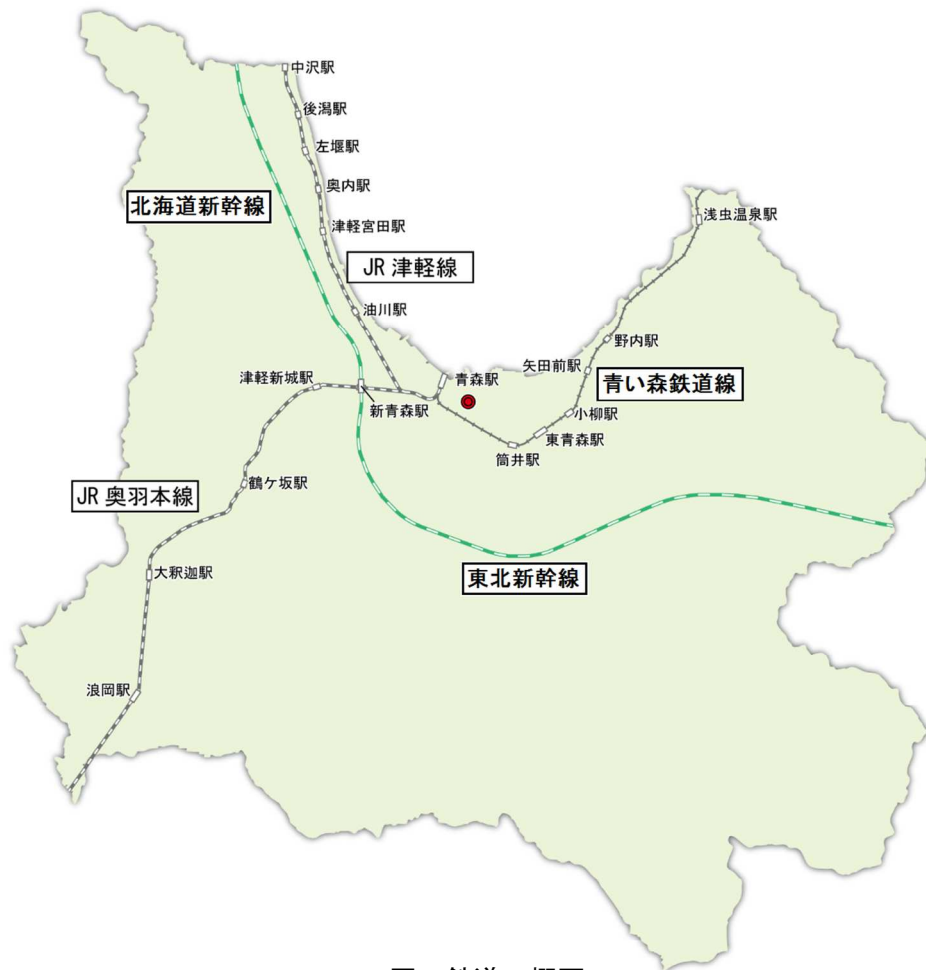


図 鉄道の概要



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。

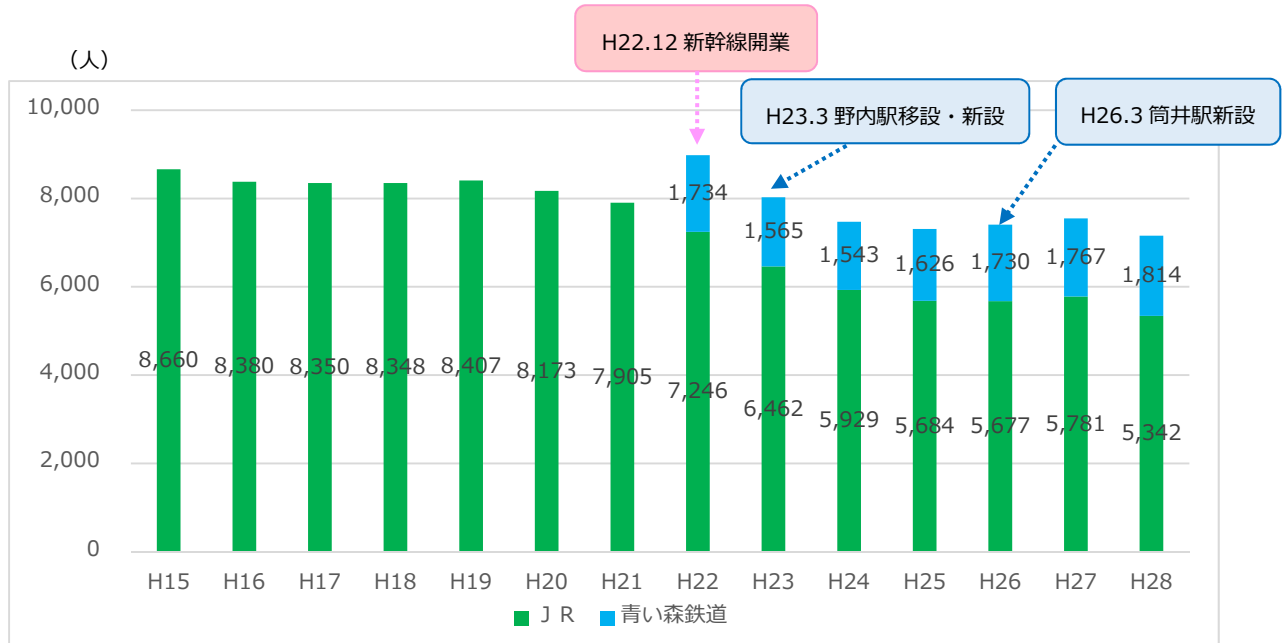


図 青森駅1日当たり乗車数

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

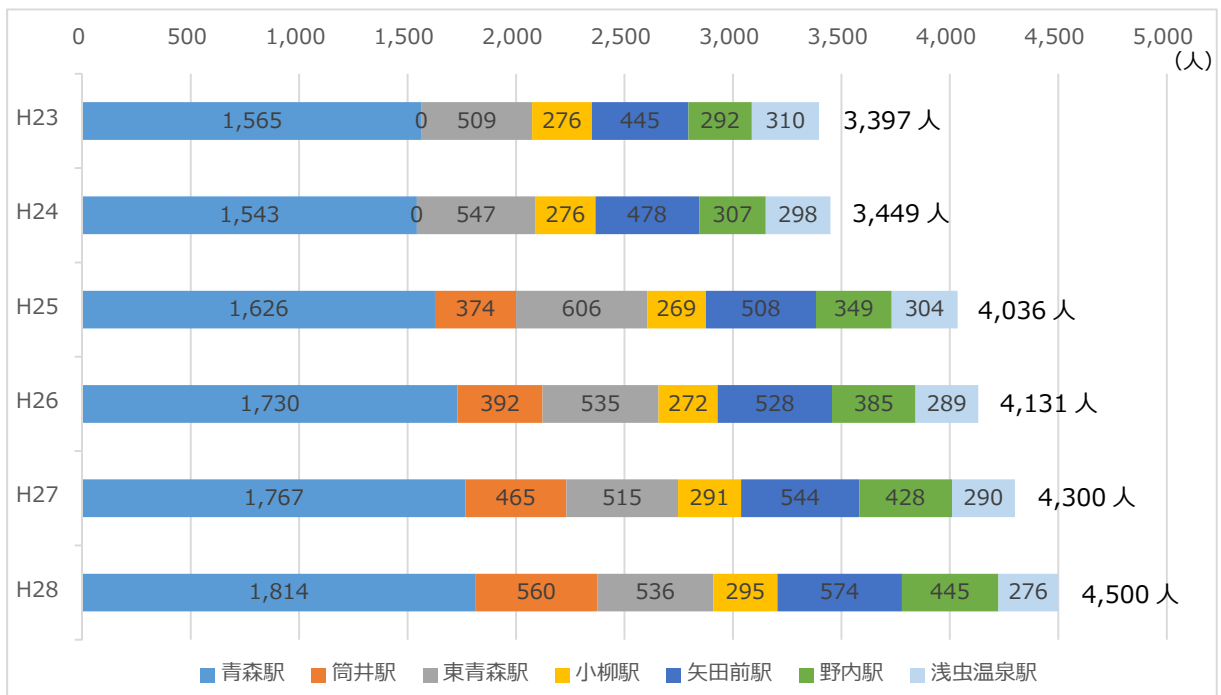


図 青い森鉄道各駅1日当たり乗車数

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。

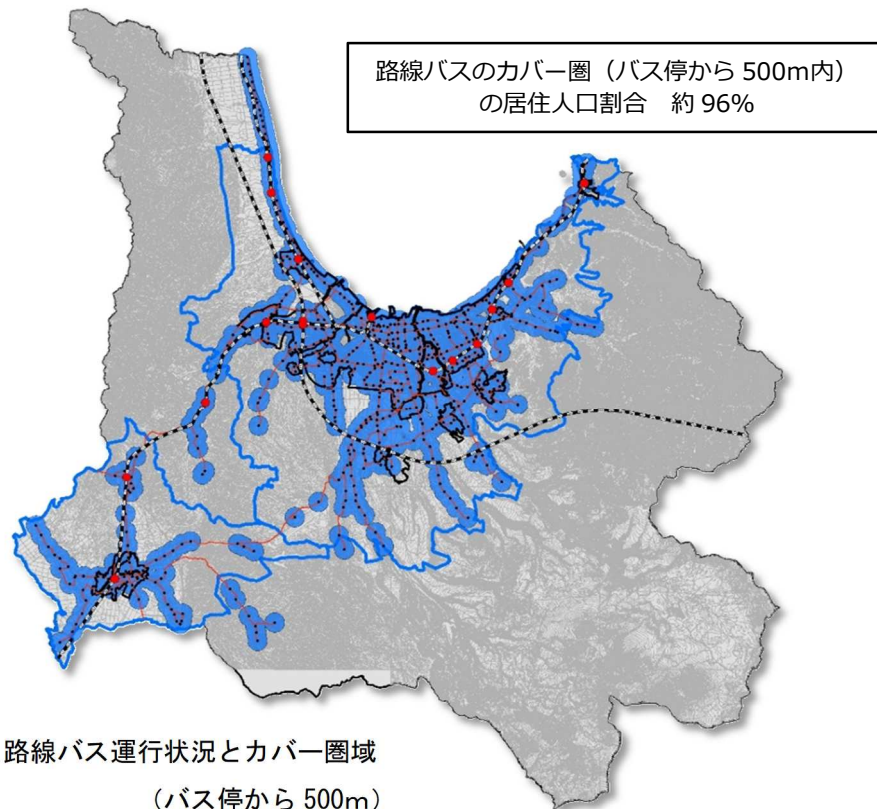


図 路線バス運行状況とカバー圏域  
(バス停から500m)

表 路線バスの運行構成 (H29)

事業者	路線数	便数	占有率
青森市営バス	36	870	80.0%
青森市市民バス	10	89	8.2%
浪岡地区コミュニティバス	6	13	1.2%
弘南バス	4	71	6.5%
JRバス東北	1	30	2.8%
十和田観光電鉄	1	10	0.9%
下北交通	1	4	0.4%
計	59	1,087	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。

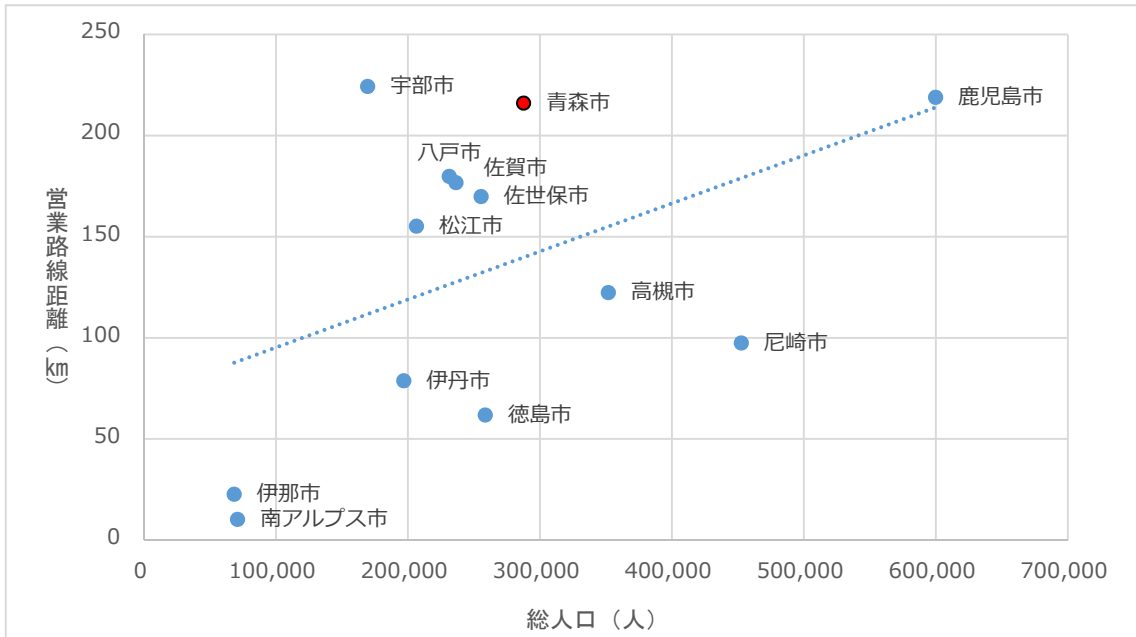


図 公営企業（交通事業）における総人口に対する路線バスの営業路線距離

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。

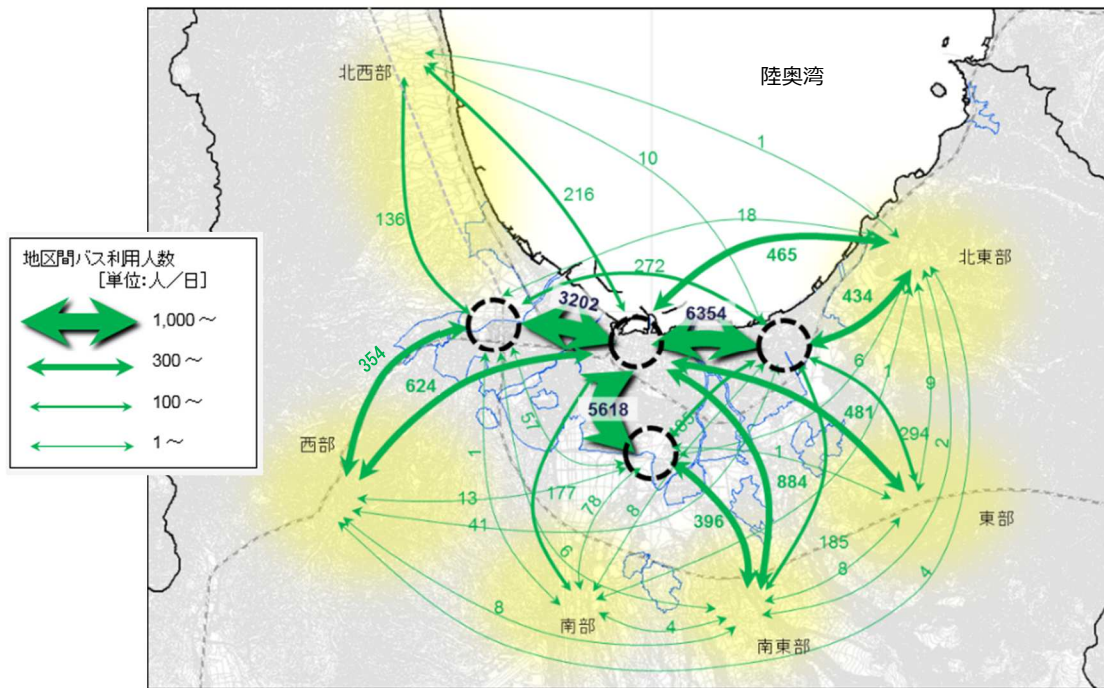


図 1日あたり地区間市営バス利用者数

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。

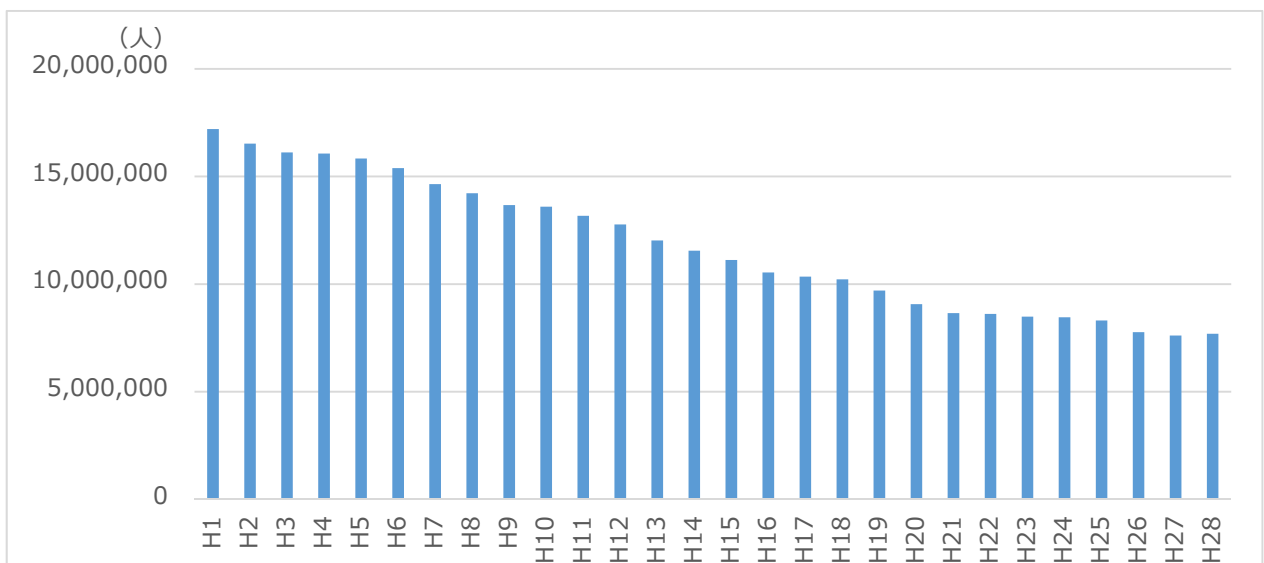


図 青森市営バス利用数の推移（市民バス含む）

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。

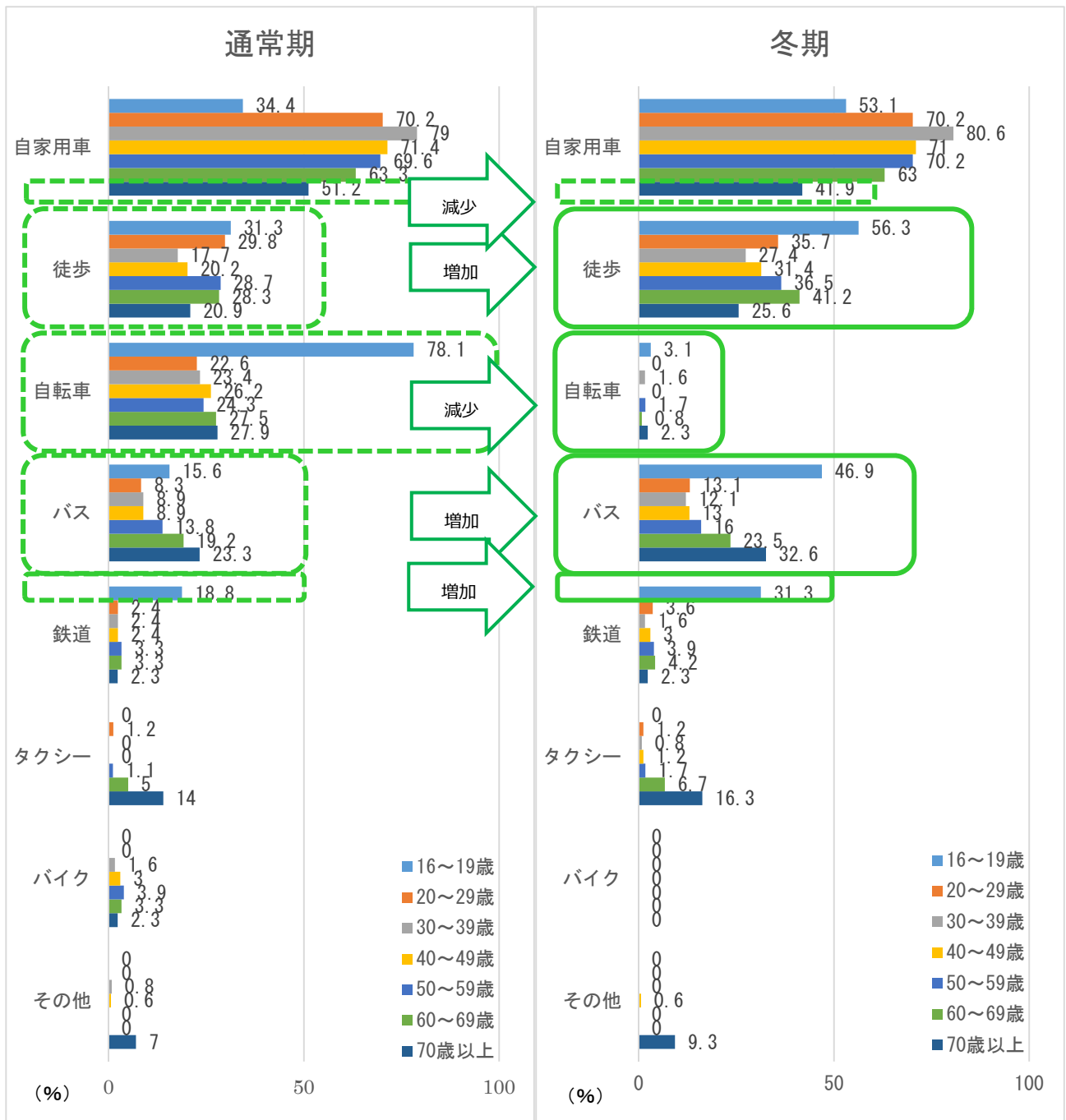


図 通常期・冬期の交通手段（通勤・通学）

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を基に算出」（H26年度第3回）

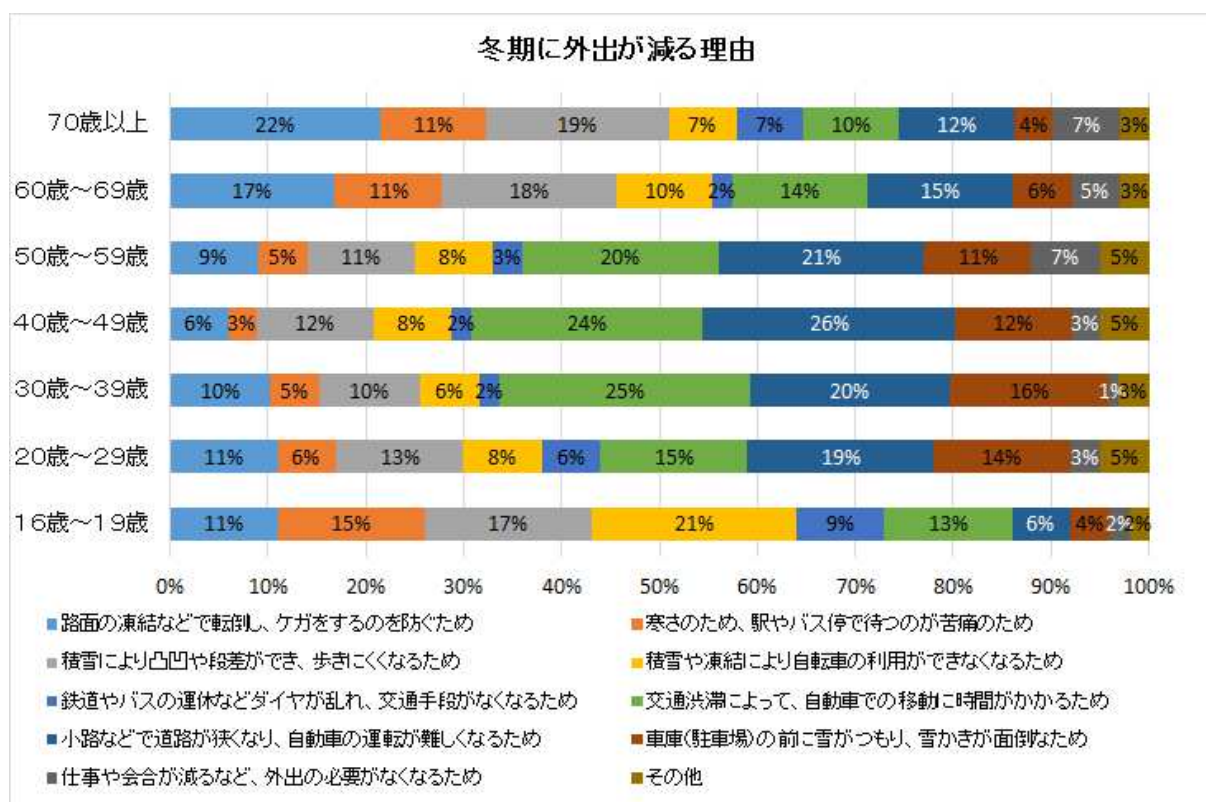


図 冬期に外出が減る理由

出典：青森市「青森市民意識調査結果報告書を基に算出」（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。

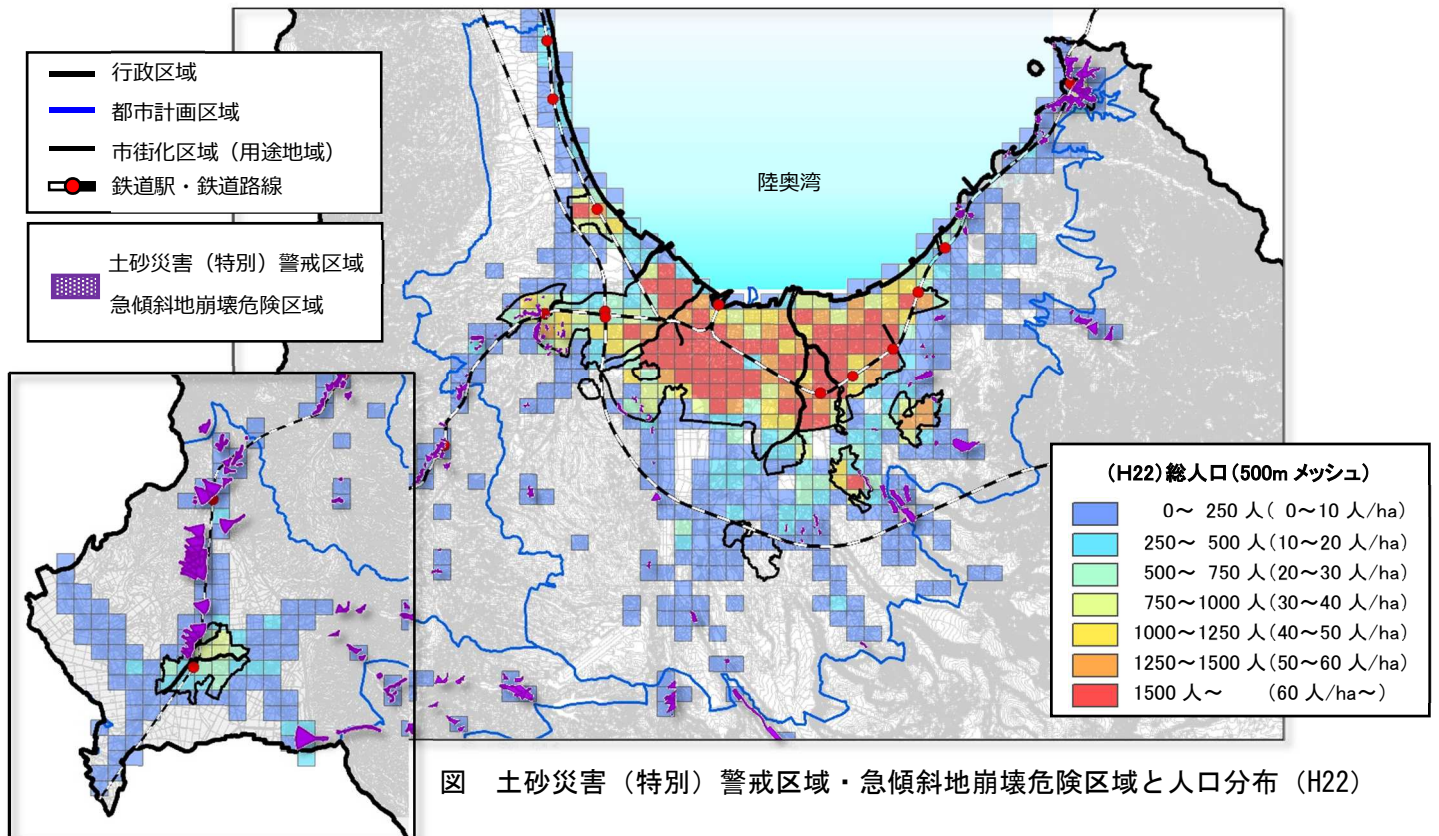


図 土砂災害（特別）警戒区域・急傾斜地崩壊危険区域と人口分布（H22）

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。

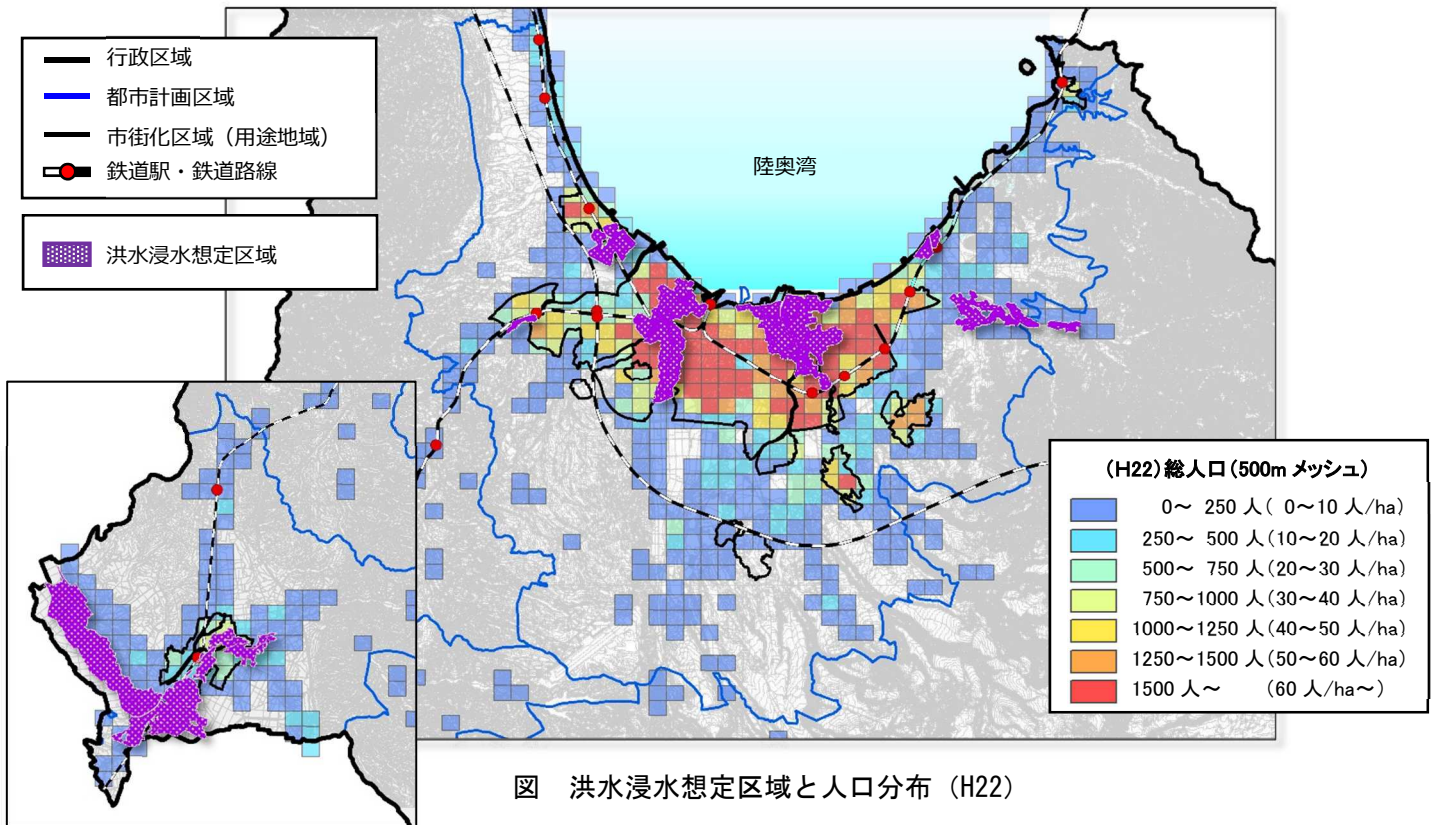


表 洪水浸水想定区域の指定状況

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。

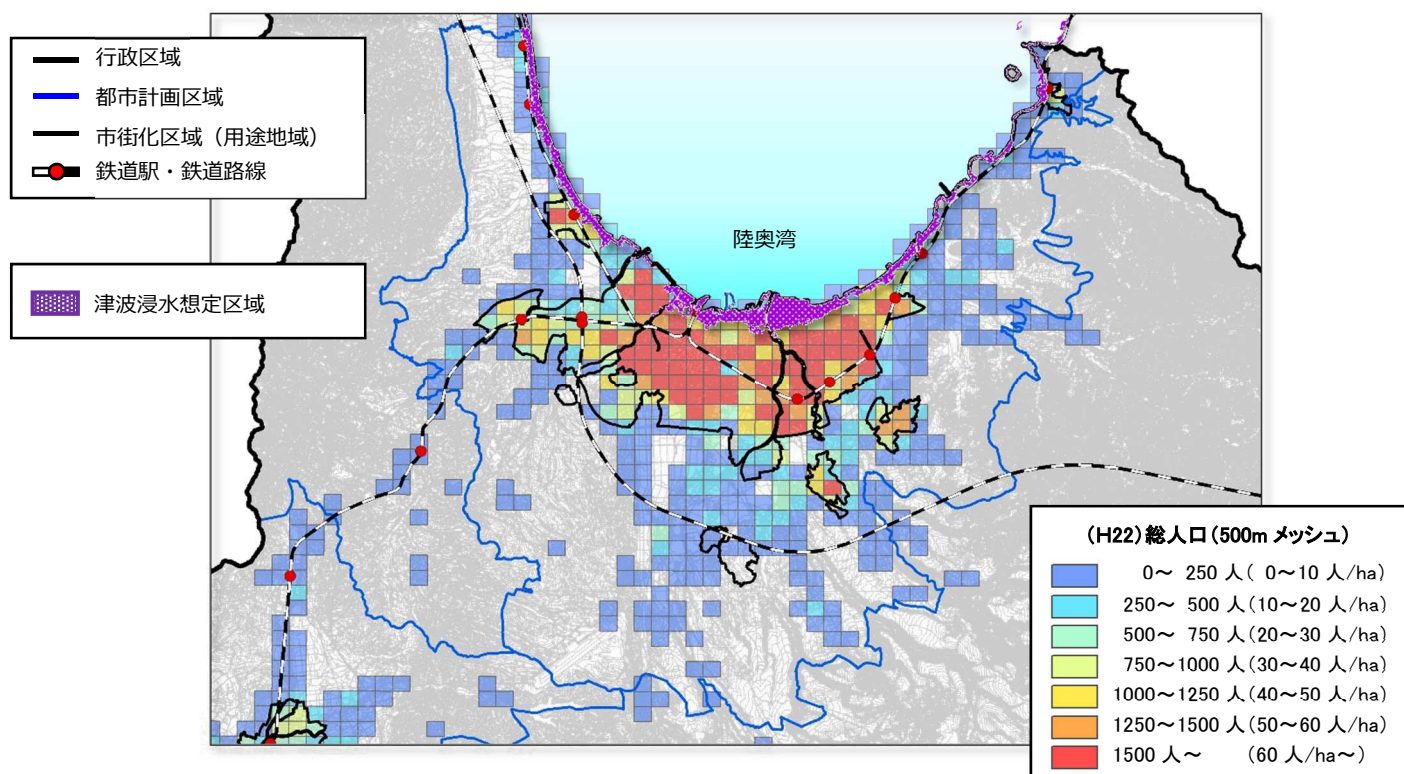


表 津波浸水想定区域の指定状況

浸水深 (m)	用途地域指定区域内 の浸水面積 (h a)	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。

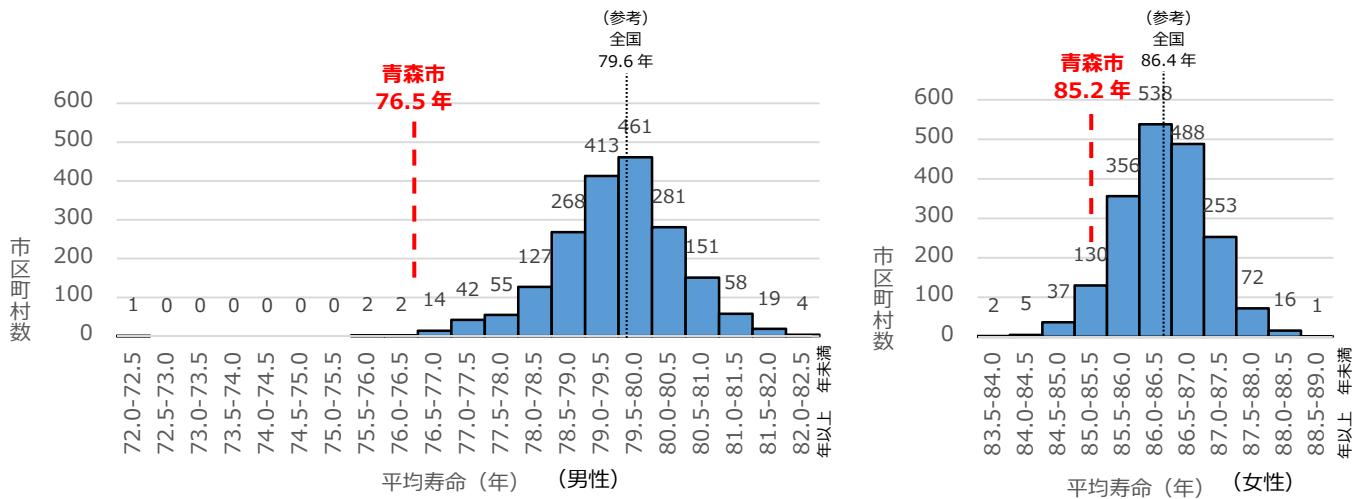


図 全国（1,898 市町村）の平均寿命のヒストグラム

出典：厚生労働省「市区町村別生命表の概況」(H22)

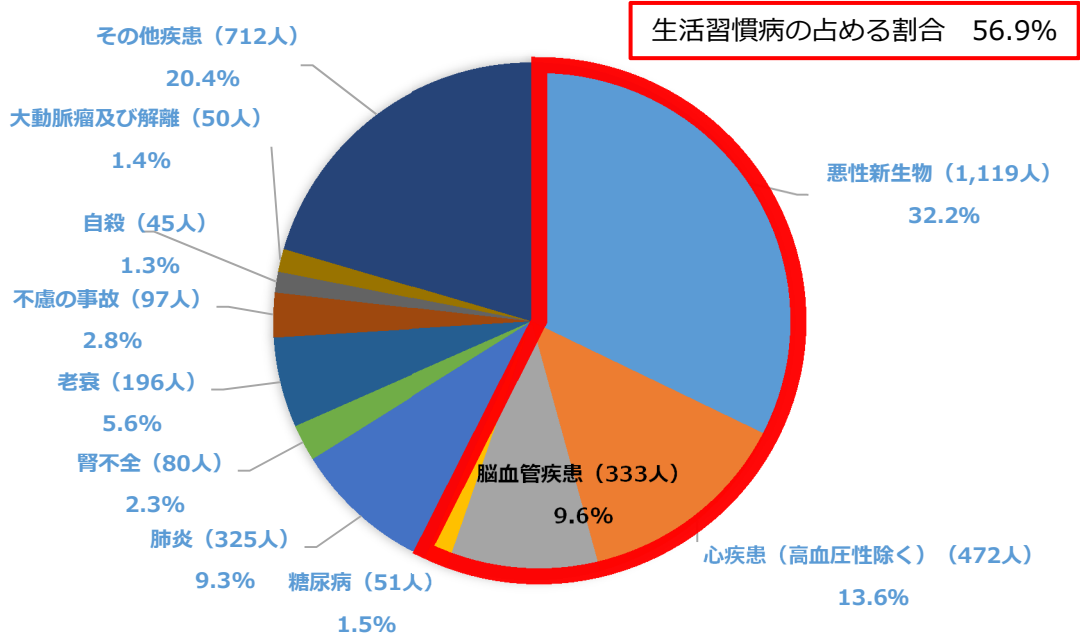


図 青森市の死因別死亡者の割合（平成 28 年）

出典：厚生労働省「人口動態統計」(H28)

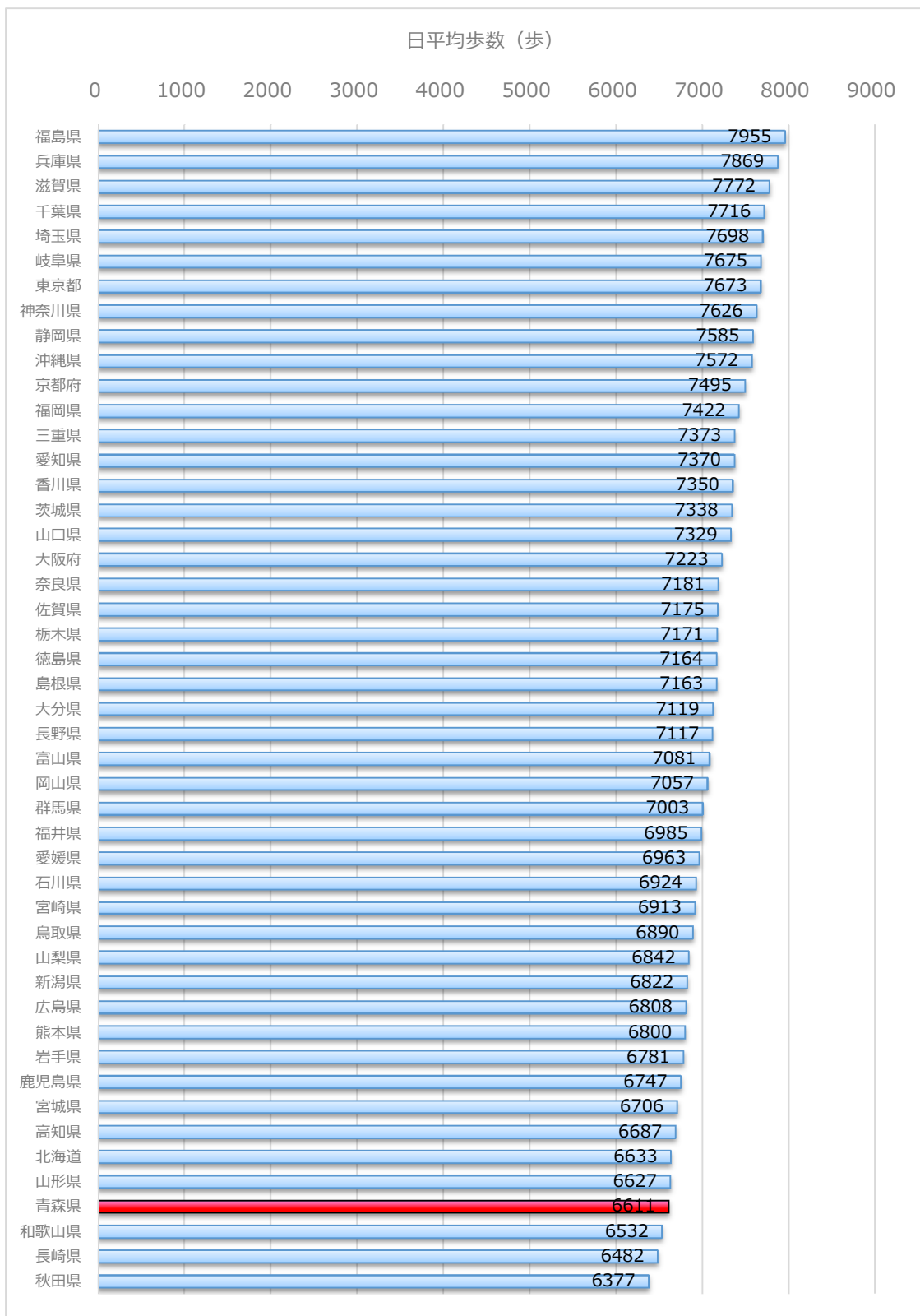


図 都道府県別男女平均歩数（日）

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。

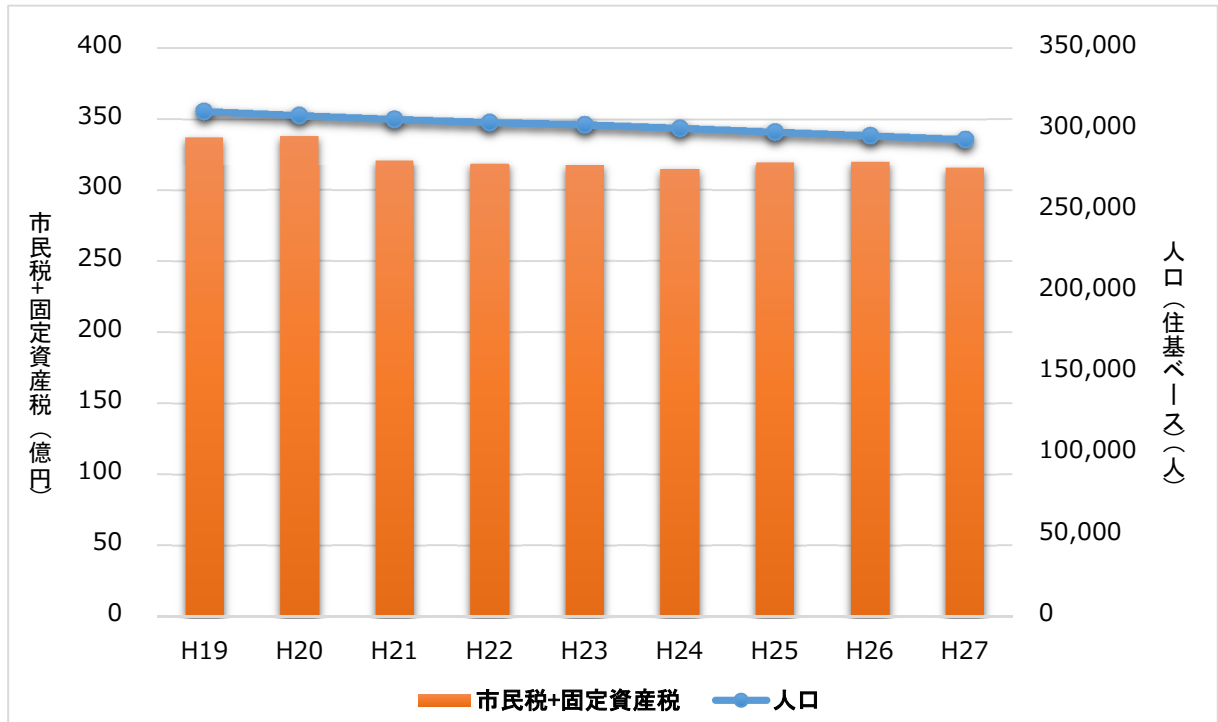


図 市民税+固定資産税と人口の推移

出典：青森市「一般会計・特別会計歳入歳出決算書」



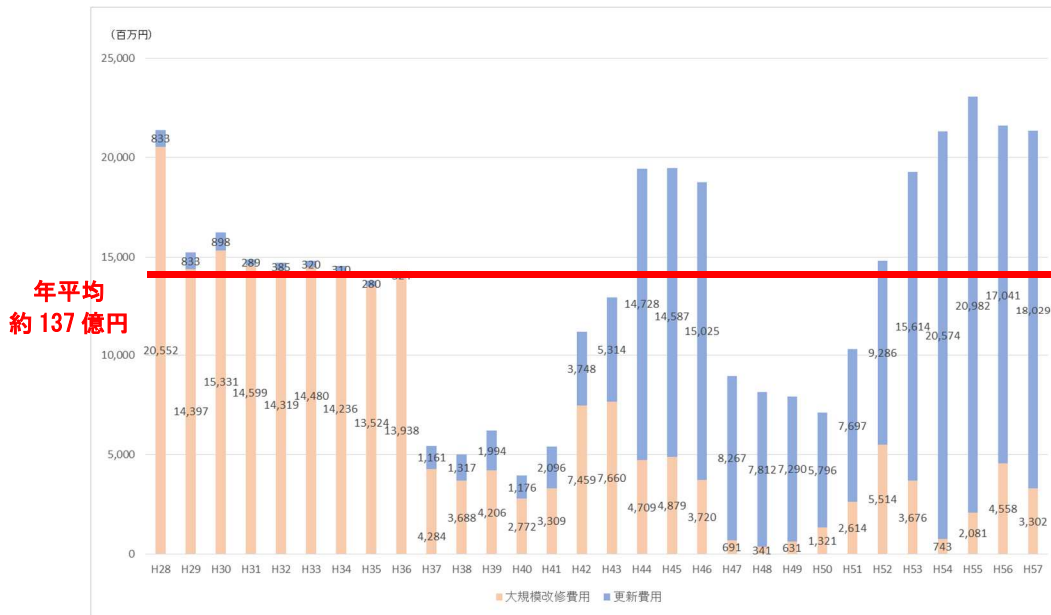


図 青森市の公共建築物の大規模改修費用及び更新費用

【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：実施時期を超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～」

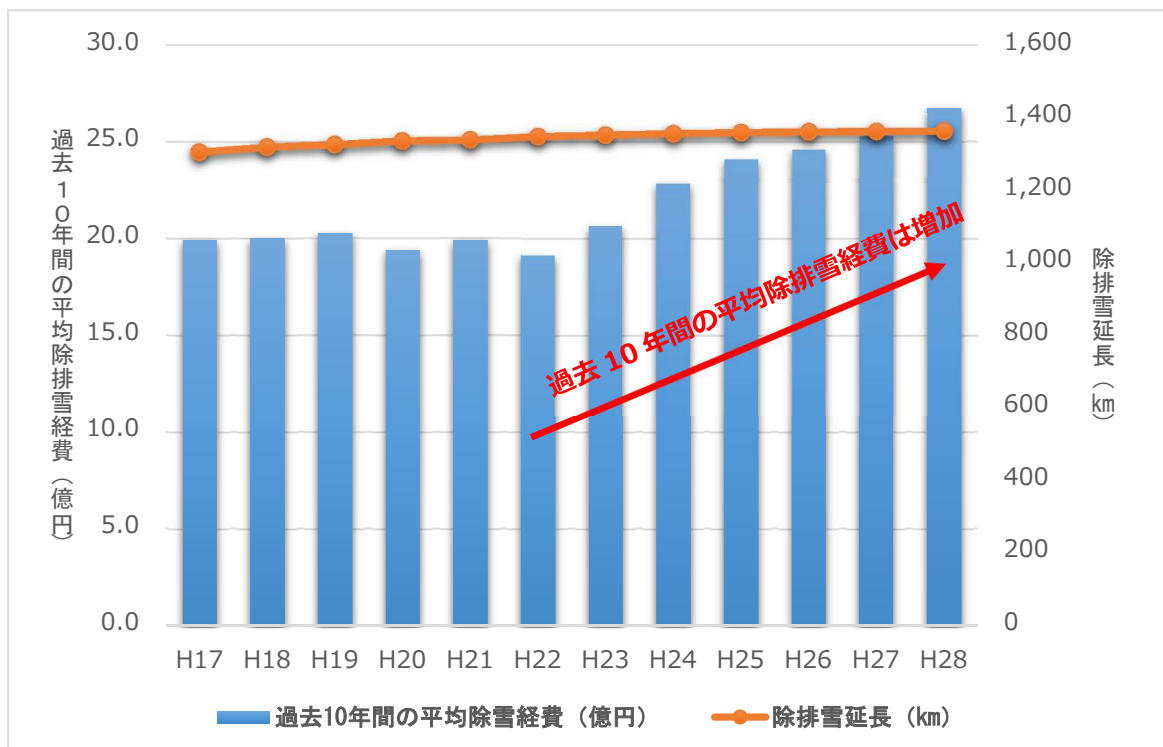


図 平均除排雪経費と除排雪延長の推移

出典：青森市資料

## 2 課題整理

<b>自然 (気象)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 都道府県庁所在都市で唯一、市全域が特別豪雪地帯</li> <li>● 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</li> </ul>
<b>人口・財政</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> </ul>

### <想定される市民生活への影響>

<b>産業構造</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> <li>● 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</li> <li>● 高齢化に伴い介護関連の需要が増加</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地場製品の購入機会等が減り、域内市場が縮小</li> <li>● 働く場が減り、労働力が流出する</li> <li>● 介護サービス等が不足</li> </ul>
<b>土地利用</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 景観の悪化や、自然とのふれあいの場の減少</li> </ul>
<b>都市機能</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 人口の低密度化に伴い、各施設の圏域人口が減少</li> <li>● 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</li> <li>● 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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 店舗等が減り、買物先が遠くなる</li> <li>● 効率性の低下により、公共サービスが縮小</li> </ul>
<b>住宅</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 空家の増加等により街並みの景観が悪化</li> <li>● 倒壊の可能性のある放置危険空家が増加</li> </ul>
<b>交通</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 高齢化により自動車を運転できない人が増加</li> <li>● 冬期は積雪により夏期に比べて外出回数が低下</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> <li>● 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</li> <li>● 冬期の暮らしやすさが低下</li> <li>● 冬期の外出機会が更に減少</li> </ul>
<b>災害</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 市民生活の安全性の低下</li> </ul>
<b>健康</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 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</li> <li>● 医療・介護費の負担が家計や市の財政を圧迫</li> </ul>

### 想定される課題

#### <都市づくりの課題>

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