

第4章 居住誘導区域

1. 居住誘導の考え方

当市においても、今後、急激な人口減少が予測されていることから、20年後の都市の姿を想定し、持続可能な都市を形成する人口を維持するため、次のように区域を設定します。

当市は現在、コンパクトな市街地を形成しており、市街化区域内において居住に適さないエリア^{*1}を除いた区域は、今住んでいる方々が都市計画法等の規制に基づいて、用途地域に応じた居住をしていけることから、『居住区域』として設定します。さらに、居住区域の中で人口密度の減少に対応し、都市機能や地域コミュニティが持続的に確保されるよう、人口密度の維持を図るべき区域を『居住誘導区域』として設定します。

*1：居住に適さないエリア

【災害の危険性が高い区域】

土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域 2.0m以上の浸水の危険性がある区域

【住宅以外の土地利用とする区域】

工業専用地域、住宅建築規制のある地区計画の区域、弘前運動公園

また、居住区域の中で、居住誘導区域に設定されていないエリアについては、人口減少を許容しつつ地域の特性に応じた居住やなりわいの存続を図る区域として、4種類のエリアを設定します。

居住誘導区域の設定にあたっては、市街地の位置、居住の現状、公共交通機関からの距離や公共施設・生活サービス施設の充足度、将来の人口予測などをふまえながら定めるものとし、各地域のあり方などについて、住民とも十分に話し合い、時間軸を持ちながら見直していきます。

また、市街化調整区域や都市計画区域外の集落地域についても、現状等をふまえつつ、将来の集落地域のあり方について整理します。

■市街化区域の現状等

- 当市においては、旧弘前市域の市街化区域のほとんどがD I Dとなっており、将来人口予測（平成 47 年（2035 年））では、全体的に人口が減少するものの、一定程度の人口密度は維持されることが予測されており、また併せて将来の人口減少に向けた施策を講じています。
- 多様な都市機能が集積した中心部では、都市機能を連絡する循環バスが運行し、利便性がよいことから、多くの人に利用されており、将来に渡っても運行維持が期待されています。
- 市街化区域では、ほとんどのエリアが公共交通の徒歩圏にあります。中でも、J R、弘南鉄道、幹線バス路線の沿線には、住民の日常生活を支える機能が備わった地域拠点を有する利便性のよい住宅市街地が形成されており、中心部と周辺市街地とをつなぐ公共交通ネットワークの維持が求められています。
- 岩木地区は旧岩木町の中心地として、飛び地市街化区域を形成していますが、岩木庁舎を中心に、地域の生活拠点としての機能を有しています。

2. 居住誘導区域の設定

居住区域において、人口減少の中にあっても人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう居住を誘導すべき区域を『居住誘導区域』として設定します。

■弘前市居住誘導区域設定の考え方

○市街化区域内で、都市機能誘導区域へアクセスしやすいエリア、並びに多様な都市機能が集積している中心地区と日常的な生活を支える都市機能が備わる地域拠点を利用性の高い公共交通でつなぐ住宅地を主体とする連担した市街地を『居住誘導区域』とします。

- ・都市機能誘導区域へアクセスしやすいエリア

都市機能誘導区域界から概ね 300m 以内

- ・公共交通の利用性の高いエリア

J R 駅から概ね 800m 以内

弘南鉄道駅から概ね 300m 以内

中心地区と地域拠点、又は学園地区を結ぶ主要なバス路線のバス停*²から概ね 300m 以内

* 2 : 「弘前市地域公共交通網形成計画（平成 28 年 5 月）」による再編後の計画バス路線のうち、中心軸幹線、中心地区線（地域拠点間の連絡路線除く）に位置づけがある路線（1 日 48 本以上（30 分に 1 往復以上）の運行を想定）の計画バス停位置

○ただし、以下の区域を除きます。

- ・住宅以外の土地利用とする区域（居住に適さないエリア）

工業専用地域

住宅建築規制のある地区計画の区域

弘前運動公園

- ・災害の危険性が高い区域（居住に適さないエリア）

土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域

2.0m 以上の浸水の危険性がある区域

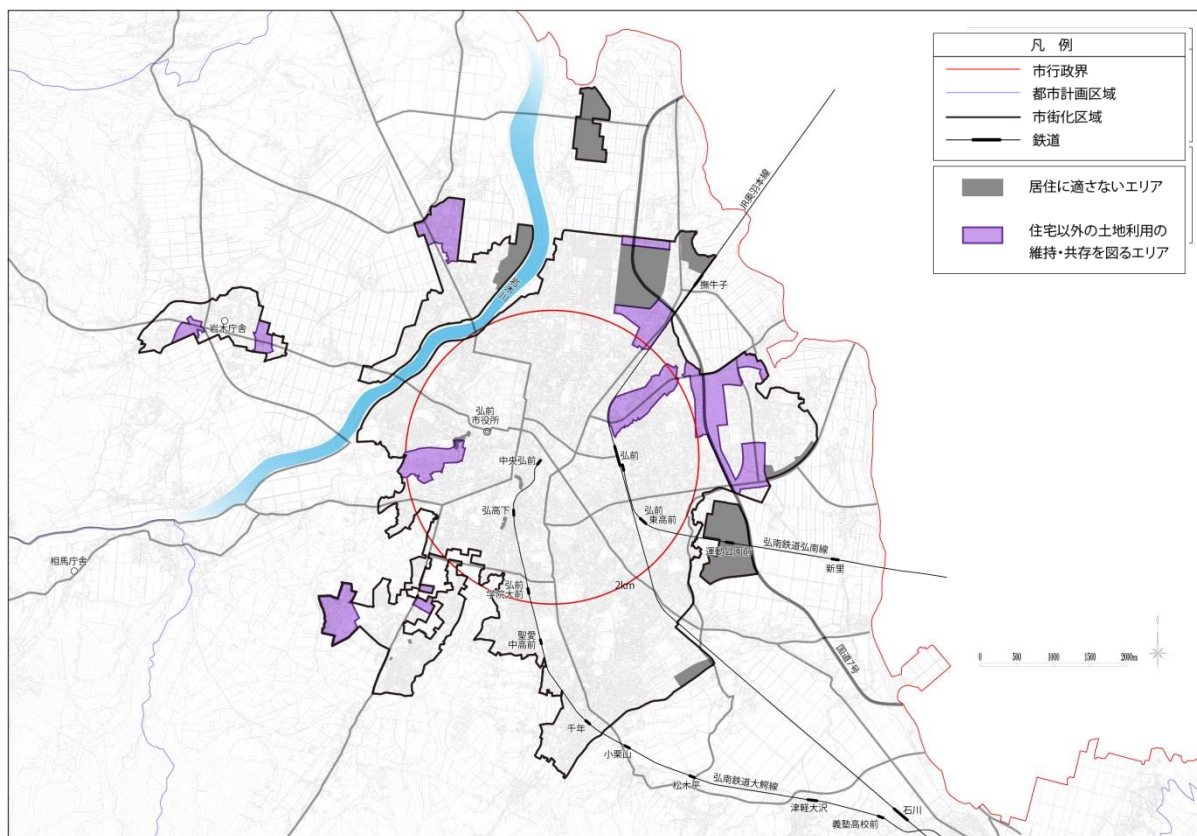
- ・住宅以外の土地利用の維持・共存を図るエリア

工業系の土地利用を図るエリア

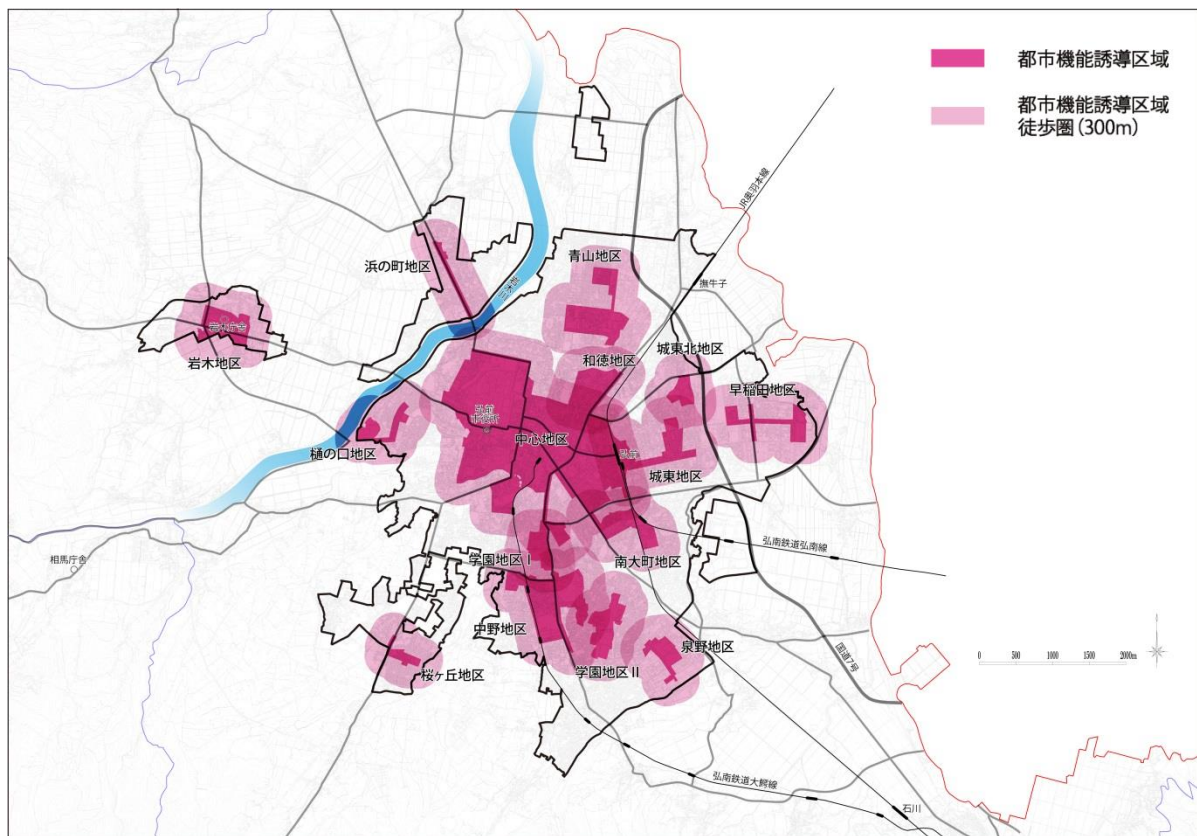
（工業地域、準工業地域（中心部から概ね 2 km のエリアは除く））

地域の歴史的環境の保全を図るエリア

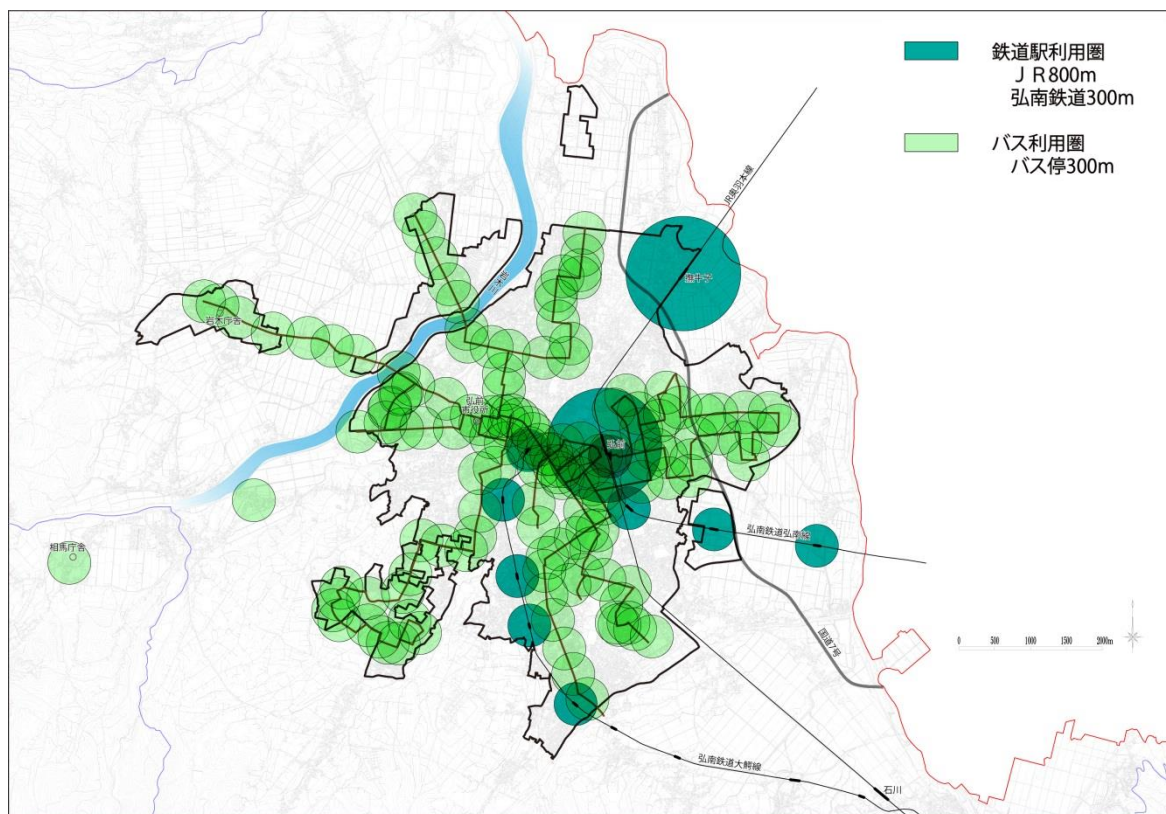
図表 4-1 居住誘導を行わないエリア



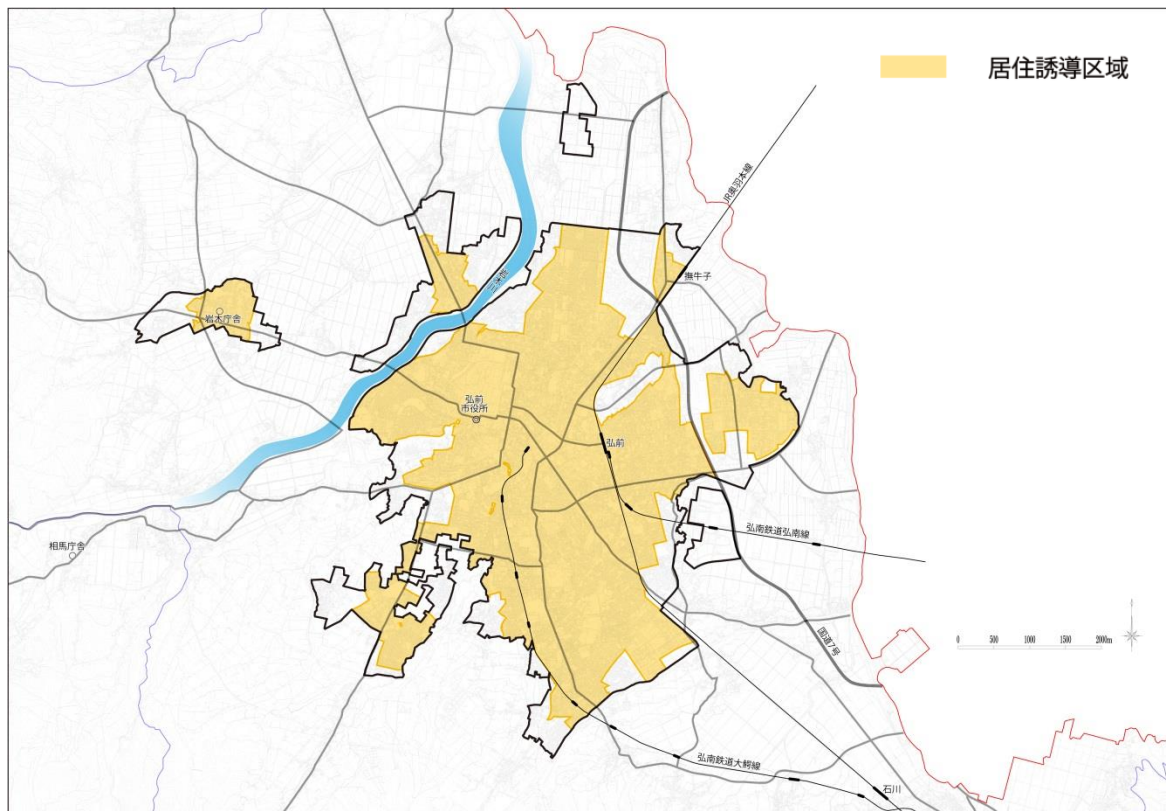
図表 4-2 都市機能誘導区域・都市機能誘導区域徒歩圏域（300m）図



図表 4-3 公共交通利用圏域図（JR 駅 800m、私鉄駅・主要バス路線のバス停 300m）



図表 4-4 弘前市居住誘導区域図



3. 地域特性を踏まえた居住区域の考え方

今住んでいる方々が都市計画法等の規制に基づいて、用途地域に応じた居住をしていけるエリアを『居住区域』として設定し、さらに居住誘導区域と地域特性に応じて4つのエリアに区分し、地域のコミュニティや生活環境の維持に取り組みます。

①住環境エリア

②～④以外のエリアであって、現在の住宅地としての生活を継続し、地域を存続していけるエリアとします。

②歴史環境保全エリア

寺町として形成されてきた歴史的な環境の保全を図るエリアとします。

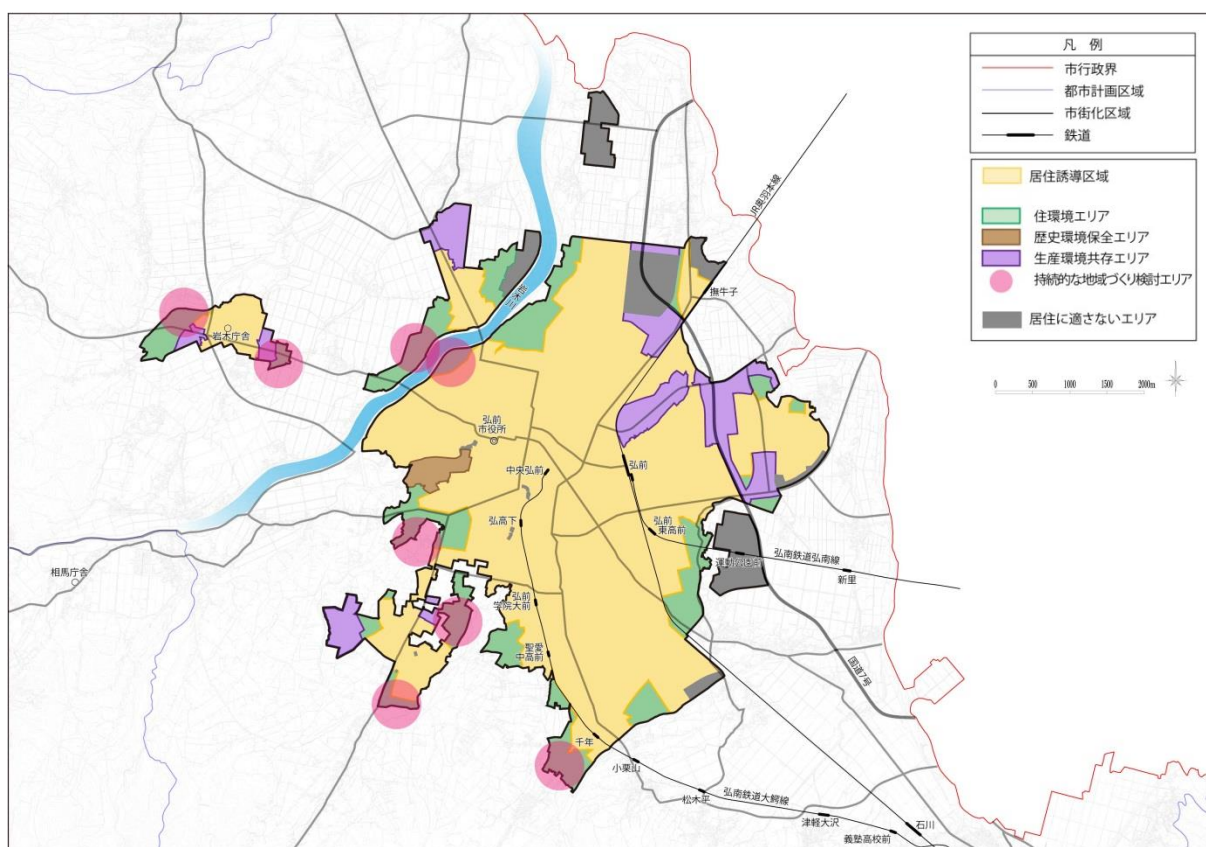
③生産環境共存エリア

工業地域及び準工業地域は、主として工業の業務の利便性を増進するための地域であり、生産環境と混在する居住環境を必要とする人のためのエリアとします。

④持続的な地域づくり検討エリア

2035 年の推計値において、人口密度が 20 人/ha 未満で、かつ高齢化率 40%以上となる見込みが大部分を占めるエリアは、地域コミュニティの存続が課題となることから、持続可能な地域づくりのあり方を地域と共に話し合うエリアとします。

图表 4-5 居住区域图



4. その他関連事項

市街地の周辺に豊かな自然や農村地域があることは、当市のコンパクトな市街地を支えている一因であり、弘前らしさを活かした都市づくりを目指すうえで重要です。このため、都市機能誘導区域と連携した田園地域の持続可能な地域づくりについて、現状や将来推計、課題を踏まえ、弘前市都市計画マスタープランの田園のビジョンである「豊かな田園生活環境と生産環境を創造するコンパクトな集落」の実現を目指します。

(1) 人口

- 人口減少や少子高齢化は市全体と比べて早く進んでいます。
- 世帯数の増加または横ばいに対して世帯人員が減少しており、子どもの独立による二人暮らしや独居が増え、子育て世帯が減少していると推測されます。
- 人口分布は、幹線道路沿線、小学校周辺に集中しています。
- 高齢化率はどの田園地域も20年後には非常に高くなります。

資料編4.(3) 参照

(2) 生活利便施設分布・公共交通

生活利便施設

- 小学校を中心とした既存集落付近に立地しています。
- 生活必需品を揃えるためのスーパーの立地は少ないです。
- 病院・診療所の立地は少なく、立地していない地区もあります。
- 高齢者福祉施設は各地区に立地しています。
- 保育所は各地区に立地していますが、近年は閉所する事例が見られます。

公共交通

- 最低限の移動のための公共交通は確保されていますが、地区別にみると公共交通が全くない地区もあります。

資料編4.(3) 参照

(3) 課題

- 人口減少や少子高齢化が進む一方、このままでは人口分布は拡散した状態が続くため、人口密度やコミュニティが希薄になるとともに、農業生産活動の支障となる恐れがあります。
- 高齢化とともに高齢者のみの世帯が増える傾向がある中で、生活利便施設への移動手段の確保が必要になります。
- 医療機能等の生活利便施設の確保が困難になる可能性があります。

資料編4.(3) 参照

（４）立地適正化計画と連動して行う地域づくりの方向性

豊かな自然や農村の景観を保全するとともに、農業や農村地域を守るため、都市機能を維持・誘導していく市街地との連携を図り、地域毎の特性を生かしたライフスタイルと地域コミュニティの維持を図り、豊かな田園地域の持続可能な地域づくりを行います。

- 地域で不足しているものを持続可能な形で供給できるよう、地域での支え合い活動の展開や、近隣の都市機能誘導区域とのソフト面での連携を図ります。
- 既存の生活利便施設を生かし使いきる取組を地域全体で行なうほか、生活に必要な拠点づくりの推進により、集落を維持できる持続可能な地域運営のあり方を構築していきます。
- 都市機能誘導区域と地域の拠点を結び、住民が利用し続けていける田園地域に合った持続可能な公共交通となるよう再編し、住民の生活の足として維持していきます。

資料編 4.（3）参照

