

青森県都市計画マスタープラン

基本方針（案）

令和8年 月 日

| 目 次 |

第1部 青森県都市計画マスタープランとは

- 1. 「青森県都市計画マスタープラン」とは 1
- 2. 「青森県都市計画マスタープラン」の構成と役割..... 1
- 3. 本マスタープランにおける「都市」と「都市づくり」の考え方..... 3

第2部 青森県都市計画基本方針

第1章 基本方針改定の背景と視点..... 5

- 1. 改定の背景と目的 5
- 2. 改定の視点 8

第2章 青森県の現状と都市づくりの課題..... 9

- 1. 本県の現状 9
- 2. 都市づくりの観点からみた課題 19

第3章 都市づくりの基本理念と基本方針..... 21

- 1. 都市づくりの基本理念 21
- 2. 都市づくりの基本方針 22

第4章 青森県が目指すべき将来都市構造..... 24

- 1. 目指すべき将来都市構造 24
- 2. 県全体の将来都市構造 25
- 3. 各都市における将来都市構造 27
- 4. 将来都市構造における土地利用の考え方 28
- 5. 将来都市構造における交通基盤の考え方 30

第5章 都市づくりの方針 31

- 1. 居心地が良く魅力ある都市づくり 32
- 2. 安心して住み続けられる都市づくり 34
- 3. 環境と共生する美しい都市づくり 36
- 4. 交流と連携で取り組む都市づくり 38
- 5. 変化を追い風にする都市づくり 39

第6章 都市計画制度の運用方針 41

- 1. 都市計画に関するマスタープラン 41
- 2. 都市計画区域 43
- 3. 区域区分 44
- 4. 土地利用 45
- 5. 都市施設 47

第1部 青森県都市計画マスタープランとは

1. 「青森県都市計画マスタープラン」とは

「青森県都市計画マスタープラン（以下「マスタープラン」という。）」は、県及び県内市町村の開発・土地利用の動向や、人口・産業の見通しなどを踏まえ、おおむね20年後を展望した都市の将来像を描き、その実現に向けた都市づくりの方向性や、具体的な都市計画の運用・活用の考え方を明らかにするために作成するものです。

今後さらに進むことが予想されている人口減少・少子高齢化、それに伴うコミュニティの衰退や産業等の担い手の不足、世界的な規模で進む気候変動への対策、インフラや公共施設の老朽化に伴う財政への負担、全国で激甚化・頻発化している災害など、本県だけでなく我が国全体を取り巻く環境は厳しさを増しつつあります。

本マスタープランは、こうした環境変化の中でも、本県が魅力や活力を将来にわたって持続し、子どもから高齢者まであらゆる世代の人々が安心して快適に暮らし続けられるよう、本県の特長、そして本県が抱える課題を踏まえ、今後取り組むべき都市づくり・都市計画の基本的考え方を示すものです。

2. 「青森県都市計画マスタープラン」の構成と役割

本マスタープランは、県全域を対象とする「青森県都市計画基本方針」、県内6圏域を対象とする「圏域別計画」、そして県内の都市計画区域を対象とする「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」によって構成します。それぞれの位置づけと役割は以下のとおりとします。

（1）青森県都市計画基本方針

「青森県都市計画基本方針」（以下、「基本方針」という。）は、県が任意に定める計画であり、県土全体の都市づくりに関する考え方の骨格・土台となるものです。

基本方針では、都市計画区域外の範囲も含む県土全体を対象として、都市づくりの理念や将来都市構造、それを実現するための都市づくりの方針、そして、それらを具体化するための都市計画制度運用・活用の方針を示します。

（2）圏域別計画

「圏域別計画」は、県が任意に定める計画であり、各圏域の特性に応じた将来像と都市づくりの方針、さらに、「拠点形成・産業集積・土地利用」、「都市間連携・都市内交通」、「自然環境保全・景観保全」の3つの側面から具体の取組方針を示します。

（3）都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（以下、「都市計画区域マスタープラン」という。）は、都市計画法に基づく計画であり、基本方針及び圏域別計画を踏まえ、各都市計画区域における都市計画の目標、具体の都市計画の決定又は変更に関する方針を示します。

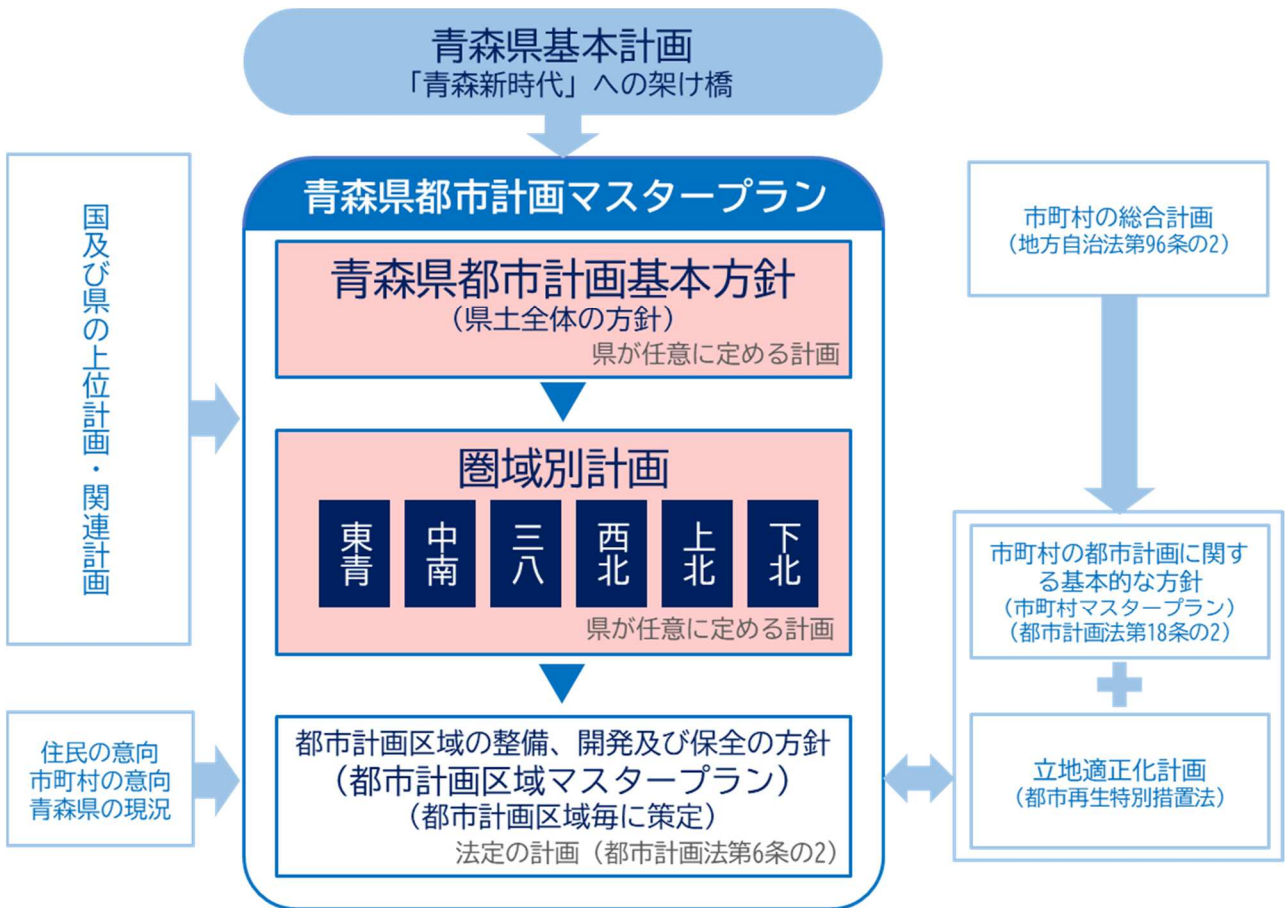


図 青森県都市計画マスタープランの位置づけと構成

3. 本マスタープランにおける「都市」と「都市づくり」の考え方

(1) 「都市」の考え方

法制度からみた狭義の「都市」は、都市計画法に基づく都市計画区域を指します。

一方、身近な自然環境であり生産の場でもある農業地域や森林地域、貴重な自然環境を有する自然公園地域や自然保全地域は、それぞれの特性に応じ、都市計画制度とは異なる関係法令や制度のもとで土地利用や保全の計画・調整・行為規制が行われています。

しかし、都市計画区域とこれらの地域は重複して指定されており、「市街地」(※)と農業地域、森林地域、自然公園地域及び自然保全地域が一体となって、本県における広義の「都市」を構成しています。

さらに、本県では、農山漁村の集落から市街地が形成されてきた歴史があり、第一次産業を基幹産業として発展してきた特性も有することから、農地・山林などの自然環境との共生・調和を前提に「都市」を考える必要があります。

そのため、本マスタープランでは、都市計画区域外も含む範囲を「都市」と捉え、都市の集合体である「県土全体」を対象として基本理念や基本方針、具体的な取組等を示すこととします。

※「市街地」：本マスタープランでは、市街化区域・用途地域をはじめ、建築物や施設が集中し、多くの人が暮らすエリア全体を「市街地」と位置づけます。

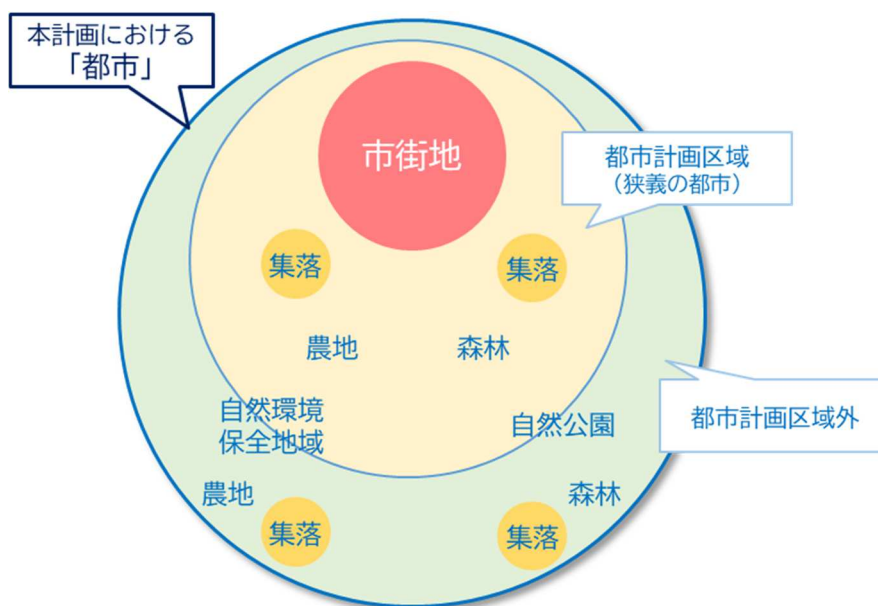


図 本マスタープランにおける「都市」の考え方

(2) 「都市づくり」の考え方

「都市計画」は、都市計画法に基づき、都市計画区域の整備、開発及び保全に関する事項を定めるものであり、中でも、市街化区域・用途地域を中心とする市街地に関する土地利用、都市施設、市街地開発事業に関する内容が中心となっています。

一方、本マスタープランにおける「都市づくり」とは、市街地、都市計画区域という狭義の「都市」だけを対象とするのではなく、都市計画区域外も含む広義の「都市」を対象として、ハード・ソフトの両面から必要な方策を検討し、それを実行していく取組のことです。

そのため、県の任意計画である基本方針と圏域別計画においては、都市計画区域外も含む県土全体を対象にした「都市づくり」の方向性を明らかにし、法定計画である都市計画区域マスタープランにおいては、市街地と周辺の農地・森林等の自然環境との共生・調和を考慮しつつ、都市計画区域内を対象とした「都市計画」の方向性を明らかにします。

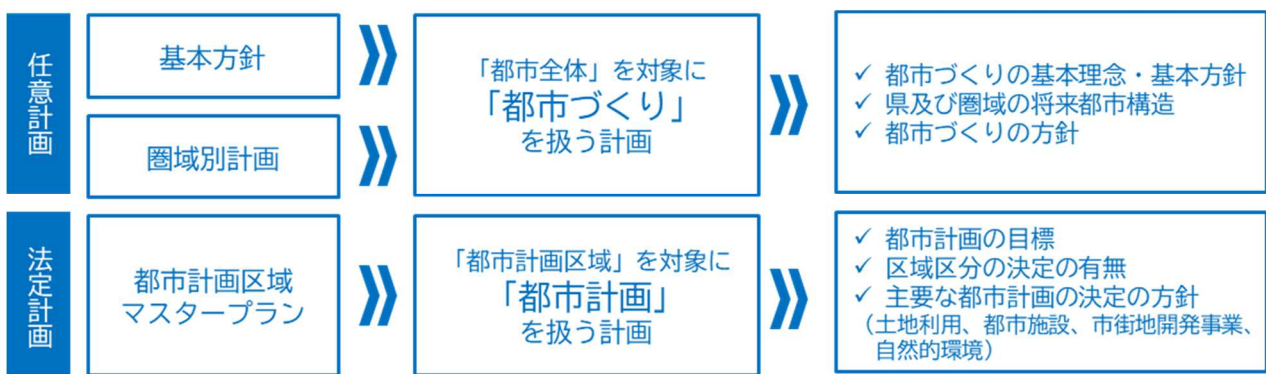


図 本マスタープランにおける「都市計画」と「都市づくり」の考え方

第2部 青森県都市計画基本方針

第1章 基本方針改定の背景と視点

1. 改定の背景と目的

高度経済成長期に急速な「都市の成長」を経験してきた我が国は、その後「都市の成熟」の時代を迎え、現在では、過去に経験したことがないほど急速に人口が減る時代を迎えています。特に本県を含む地方部では、この人口減少時代における都市づくりをどのように進めていくべきか、が問われています。

今回の改定は、これまで進めてきた取組や施策は継承しつつ、前回の改定から10年以上の間に変化してきた以下のような社会経済情勢の変化、本県の都市づくりの現状と課題、さらに、市町村が抱える課題や県への要望等を踏まえ、現在そして将来目指すべき都市へと適合していくことを目的としています。

① 歯止めのかからない人口減少・少子高齢化

我が国の人口減少・少子高齢化は長期的な傾向として歯止めがかからず、国立社会保障・人口問題研究所による「日本の将来推計人口（令和5年推計）」では、2040年には総人口が11,284万人、高齢化率は約35%になることが推計されており、労働力不足や社会保障の負担増加等の深刻化が懸念されています。

人口減少・少子高齢化の傾向は、大都市圏と地方では大きく異なっており、首都圏などの大都市圏では人口流入による人口増加がいまだに続いているのに対し、地方では若者世代の流出による人口減少・少子高齢化に歯止めがかからない状況となっています。なお、平成27年～令和2年の本県の人口減少率は、47都道府県の中でも3番目に高い水準となっており、人口減少が本県にとって深刻な問題となっています。

このような状況を踏まえ、令和5年度に策定された第三次国土形成計画では、地方への人の流れを創出・拡大することにより、地方の人口減少・流出の流れを変え、国土の多様性（ダイバーシティ）、包摂性（インクルージョン）、持続性（サステナビリティ）、強靱性（レジリエンス）の向上につなげ、未来に希望を持てる国土へと刷新することを掲げています。

② 激甚化・頻発化する自然災害

我が国では、平成23年の東日本大震災以降も、平成28年の熊本地震、令和6年の能登半島地震をはじめ、全国で大規模な地震災害が相次いだほか、台風や前線による集中豪雨等により、毎年のように広範囲で甚大な水害や土砂災害が発生しています。

本県でも、東日本大震災以前にも海溝型地震とそれに伴う津波による被害を度々受けているほか、令和7年及び令和8年には例年にない豪雪により県内各地の交通や生活に大きな影響が生じました。

そのため、かつて「想定外」とされていた想定最大規模の災害の発生を前提に、不測の事態に備えた防災対策の方向性及び内容の見直しが必要とされています。具体的には、水害・土砂災害の激甚化・頻発化に対応する流域治水の加速や、住宅・建築物の耐震化の強化、デジタル技術の活用等による道路除排雪の一層の効率化・省力化等、国土強靱化に向けた多方面にわたる取組が必要とされています。

③ 立地適正化計画制度の創設

人口減少社会を迎える中、従来の土地利用規制だけでは、市街地の拡散と低密度化を十分にコントロールできないことが問題となり、平成 26 年に都市再生特別措置法に基づく「立地適正化計画制度」が創設されました。

立地適正化計画では、居住及び都市機能の誘導に向けた取組を推進するために、各市町村が居住誘導区域、都市機能誘導区域を設定し、区域内への誘導施策等を定めることができるようになりました。また、令和 2 年には、都市再生特別措置法の改正により、立地適正化計画の記載事項として、居住誘導区域内の防災対策を記載する「防災指針」を新たに位置づけることとなりました。

県内の市町村では、令和 8 年 3 月 31 日時点で 14 市町村が策定済（14 市町村が未策定）となっているほか、都市計画区域の指定がない 5 町村を含む下北半島都市圏（むつ市、横浜町、大間町、東通村、風間浦村、佐井村）において「広域的な立地適正化の方針」を策定するなど、先進的な取組も進んでいます。

今後は、住宅や都市機能がコンパクトに集積した市街地や集落を形成し、これら市街地・集落間を公共交通で結ぶ「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市構造を実現することが必要とされています。

④ 新しい生活様式や働き方の普及・拡大

令和 2 年以降の新型コロナウイルス感染症の世界的な拡大は、日本も経済的・社会的に大きな変化をもたらしました。緊急事態宣言の発出や外出自粛要請の実施に伴い、人の移動や交流が制限され、中でも、観光業、飲食業、エンターテインメント業界等が深刻な打撃を受けました。本県においても、観光交流客数が大幅に減少し、商業販売額が落ち込むなど、地域経済に大きな影響が生じました。

一方で、コロナ禍を契機にテレワークやオンライン授業が普及し、大都市圏から地方へと移り住む動きも拡大するなど、これまでの生活様式や働き方を見直すきっかけともなりました。さらに、情報通信技術の発展・普及や、様々な分野におけるデジタル化の進展を受け、場所にとらわれない仕事や働き方が普及・拡大しています。

⑤ デジタル分野の技術革新と社会的普及

IT 技術や AI（人工知能）、ロボティクスなどの技術革新が進み、日本の産業や生活様式に大きな変化をもたらしています。近年はキャッシュレス決済やオンラインサービスの普及が顕著であり、交通・物流の分野では自動運転の導入や AI を活用したオペレーションの効率化、エネルギーの分野でもスマートグリッドによる需給バランスの効率化などが進みつつあります。

人口減少・少子高齢化が進む中で、社会活動や公共サービスを持続させつつ、経済成長を実現していくためには、生産性・効率性の向上が不可欠であり、そのための解決方策の一つが DX（デジタルトランスフォーメーション）とされています。

都市づくりの分野においても、PLATEAU（プラトール）をはじめとする 3D 都市モデルを活用した高度な分析や計画立案、さらには、インフラ等の建設や維持点検等に関する自動化・遠隔化等に関する取組が推進されています。

⑥ 気候変動と環境問題への対応（脱炭素社会への転換）

18世紀半ばから起こった産業革命以降、大気中の温室効果ガスの濃度は増加し続けており、地球温暖化に伴う気候変動への影響が懸念されています。そのため、平成27年に120以上の国と地域で締結された、気候変動問題に関する国際的な枠組みを定めた「パリ協定」を受け、我が国でも令和2年10月、2050年までに温室効果ガスの排出を全体として実質ゼロにする「カーボンニュートラル」を目指すことを宣言しました。

さらに、脱炭素化に向けて、国は、自然の持つ多様な機能を活用するグリーンインフラの活用、都市における緑地の確保やエネルギー利用の再エネ化・効率化、市街地の暑熱対策等を進めるまちづくりGX（グリーントランスフォーメーション）を進めることとしています。

本県でも、再生可能エネルギーの活用促進等により、県内の温室効果ガス排出量は減少傾向で推移しつつあり、さらに、GX関連産業集積と豊富な脱炭素電源の活用により、経済成長とGXの加速を両立させることとしています。しかし、その一方で、太陽光発電施設や風力発電施設が自然環境や周囲の景観にもたらす影響も問題視されています。

2. 改定の視点

本県では、持続可能な都市を実現するために、これまでも「コンパクト」な都市づくりを推進してきましたが、歯止めのかからない人口減少・少子高齢化、激甚化・頻発化する自然災害等といった社会情勢の変化への対応が求められる中、あらゆる世代の人々が安心して快適に暮らし続けられるよう、各市町村の枠組みを超え、さらに、農山漁村も含めた都市づくりを考えていく必要があります。

また、近年の新しい生活様式や働き方の普及・拡大、デジタル分野の技術革新と社会的普及などは、人々が離れて生活・就業することを可能にしつつあり、単に「コンパクト」な都市を形成するだけでなく、人々がリアルな空間で交流できる仕組みや「ネットワーク」をつくることも重要となっています。

これまでの「コンパクト」な都市づくりを継承しつつ、青森県らしい「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市づくりを推進するため、今回の改定では、以下の3つの視点から、基本方針等の見直しを行いました。

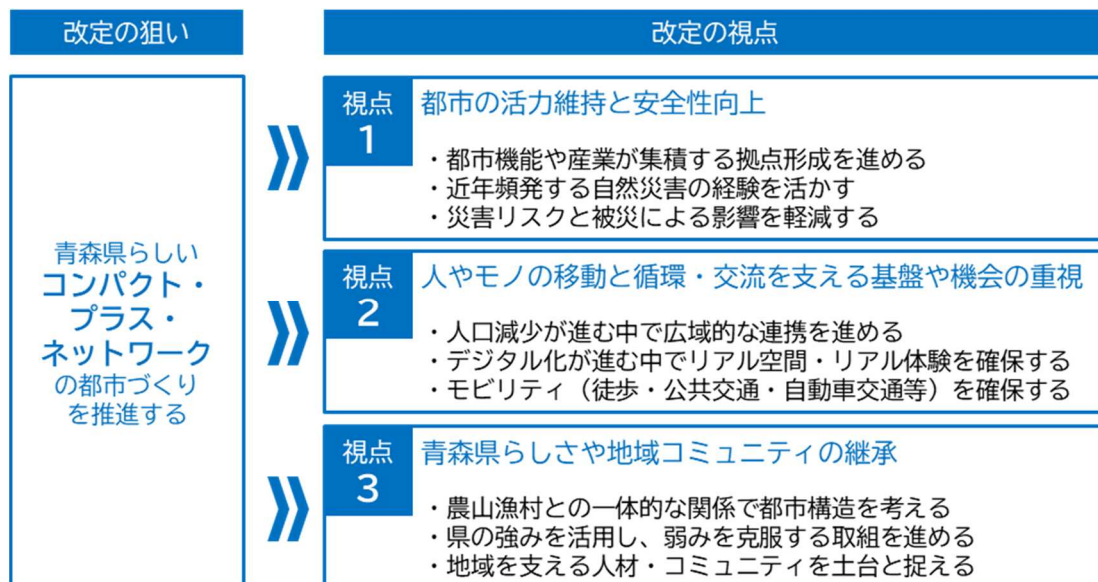


図 改定の視点

第2章 青森県の現状と都市づくりの課題

1. 本県の現状

(1) 人口 ～深刻化する人口減少・少子高齢化

我が国の人口は平成23年以降減少に転じていますが、本県においては、昭和58年から40年以上にわたり人口減少が続いており、近年は東北地方の中でも特に速いペースで進行しています。県の総人口は、2035年には100万人を割り込み、高齢化率も40%以上となる見通しとなっています。

県内市町村の人口増減や高齢化にはばらつきがあり、人口規模の少ない町村部で、より急速な人口減少・少子高齢化が進んでいます。「人口戦略会議」が令和6年(2024年)に公表した持続可能性分析結果でも、県内の約8割の市町村が「消滅可能性」(※)があるという結果となっています。

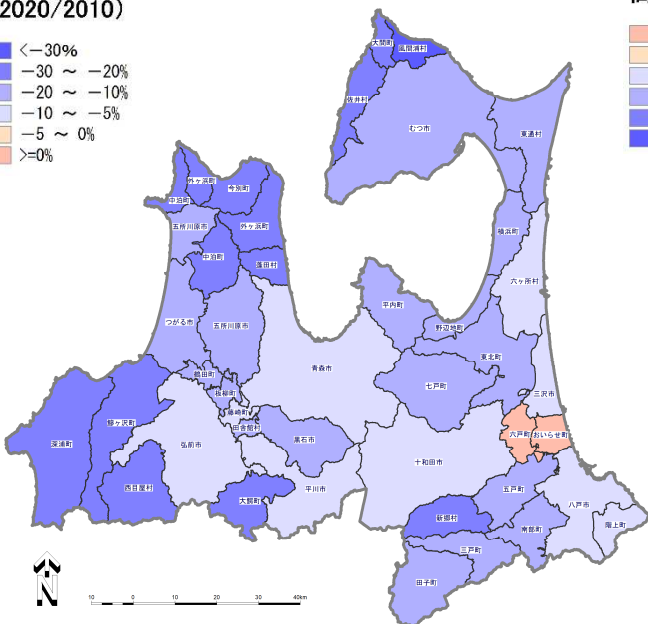
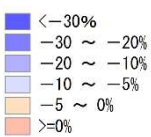
※「消滅可能性」：2020～2050年の30年間で、子どもを産む中心の世代となる20～39歳の女性が半数以下に減少する自治体が「消滅可能性」があると定義されています。



(資料：国勢調査、日本の地域別将来推計人口(令和5年推計))

図 総人口及び年齢区分別人口の見通し

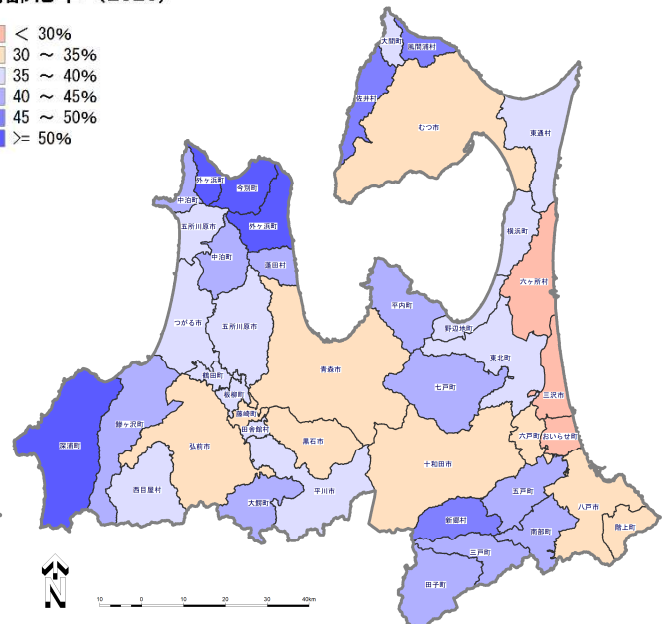
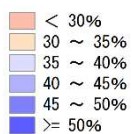
人口増減率 (2020/2010)



(資料：令和2年国勢調査)

図 人口増減率比較

高齢化率 (2020)



(資料：令和2年国勢調査)

図 高齢化率比較

(2) 土地利用 ～郊外部への市街地拡散と市街地の低密度化

「青森県の土地利用 令和5年3月」によると、県土の65.5%を森林、15.5%を農地が占め、宅地は3.6%程度であるものの、森林と農地が減少し、宅地面積が増加する傾向が現在も続いています。

本県の人口集中地区（DID）は、面積が増加する一方で人口が減少しており、平成22年時点の39.5人/haから、令和2年時点では人口密度が35.9人/haまで低下しています。また、青森市、弘前市、八戸市の市街地では比較的高い人口密度が維持されていますが、その他の市町村の市街地では人口密度が低い状態となっています。

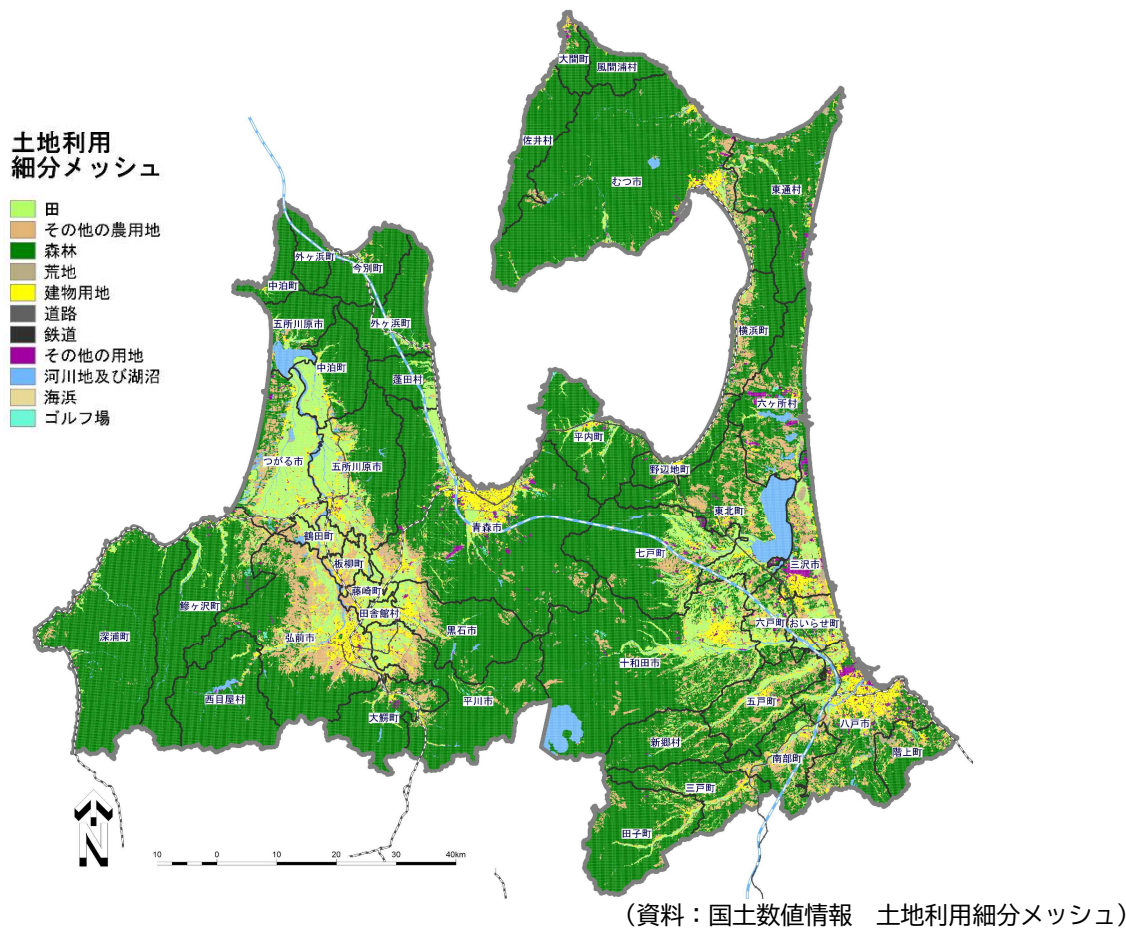


図 土地利用現況

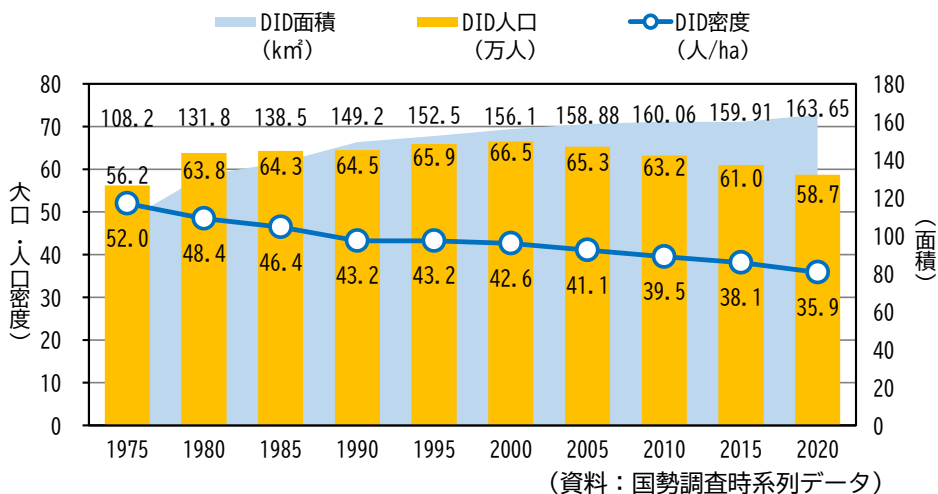
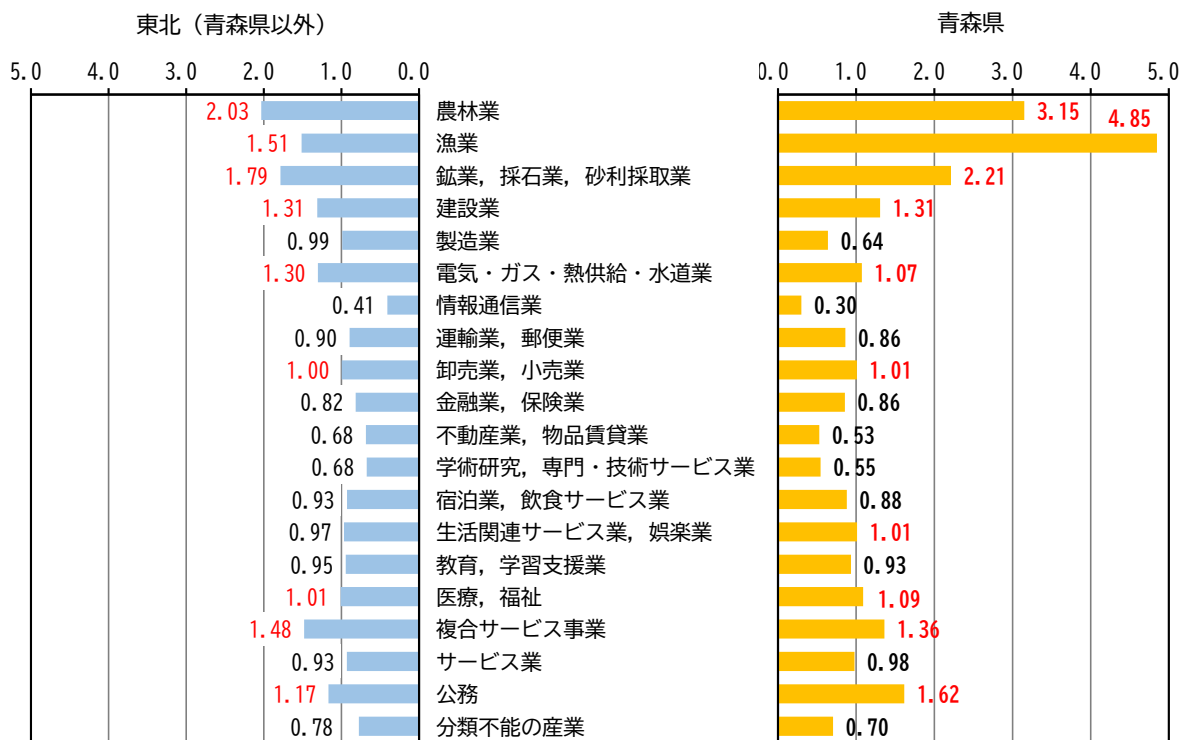


図 DID面積及び人口の推移

(3) 産業 ～全国に比べて農林水産業の占める割合の高い産業構造

本県の就業人口は、人口減少・少子高齢化の影響により減少し続けていますが、県内総生産はほぼ横ばいで推移しており、就業人口1人当たりの総生産額は年々上昇しています。

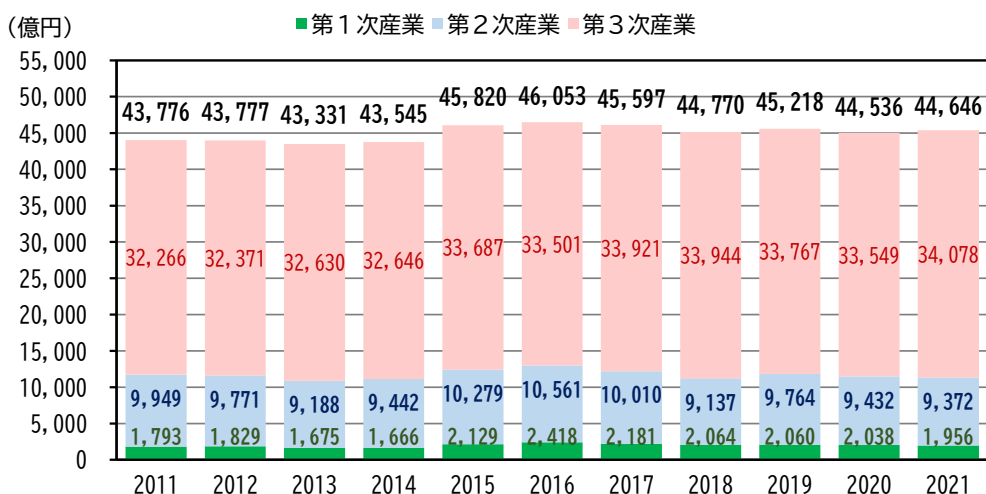
本県の特徴としては、全国に比べて農林水産業に従事する就業人口割合が高いことがあげられ、本県以外の東北地方と比較しても、農林水産業の占める割合が高い産業構造となっています。



$$\text{特化係数} = \frac{\text{〇県の〇産業の就業人口構成比}}{\text{全国の〇産業の就業人口構成比}}$$

(資料：令和2年国勢調査)

図 産業大分類別特化係数



(資料：2021年度(令和3年度)青森県県民経済計算(統計表))

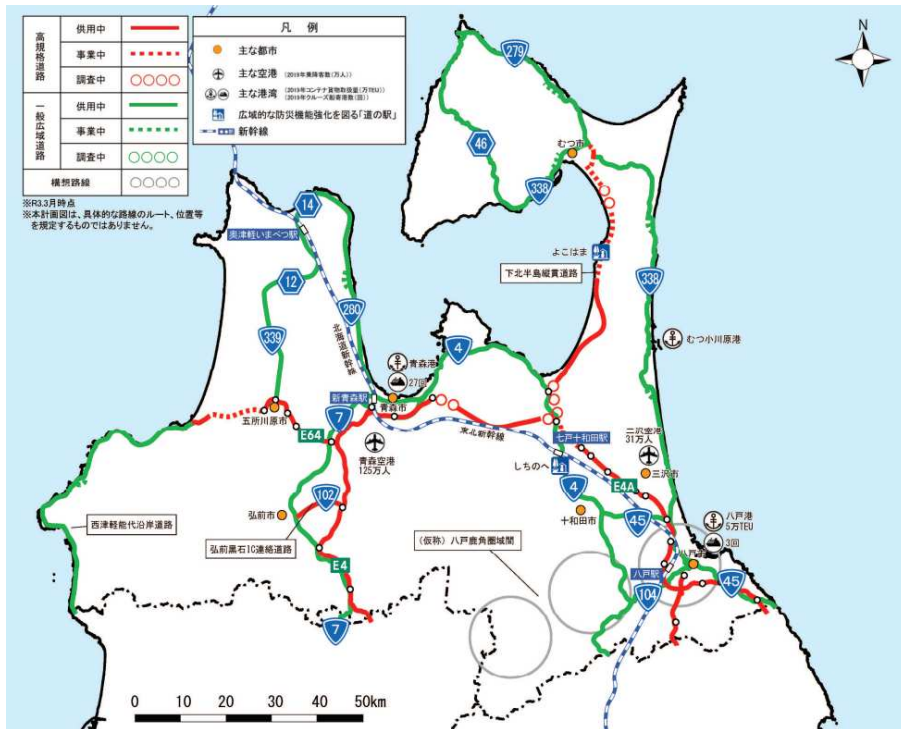
図 県内総生産の推移

(4) 交通 ～首都圏及び近隣道県とのネットワーク強化、公共交通を取り巻く情勢の変化

本県の交通ネットワークは、東北新幹線の全線開業及び北海道新幹線（新青森駅～新函館北斗駅）の開業、高規格道路の整備によって、首都圏及び近隣道県間の連携が強化されつつあります。

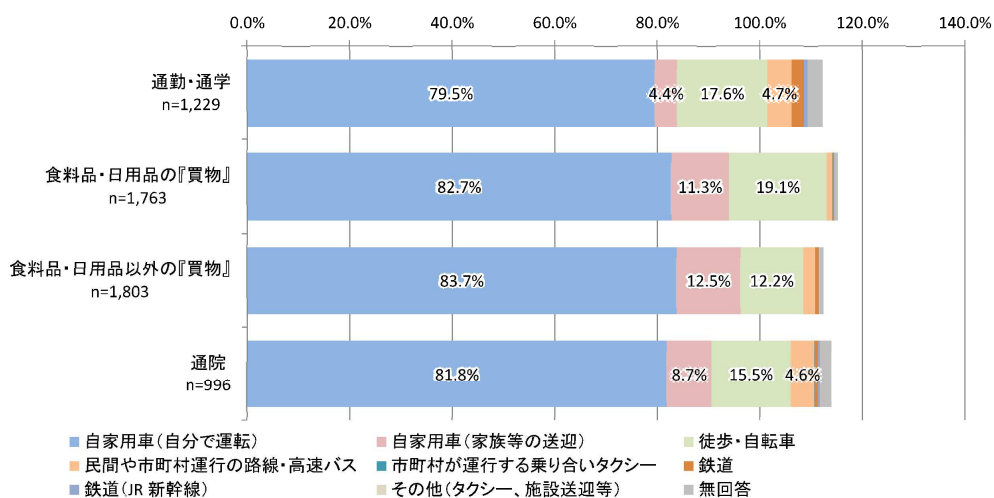
一方、県内の交通に目を向けると、青森市、弘前市、八戸市をハブとする鉄道路線・バス路線が県内市町村間を連絡していますが、県民の日常生活の移動手段の8～9割以上が「自家用車（自分で運転・家族等の送迎）」であり、公共交通の利用割合は1割に満たない状況にあります。

なお、弘南鉄道大鰐線に関して2027年度末の運行休止方針が表明されるなど、鉄道路線・バス路線の存続そのものが見通せない状況となりつつあります。



(出典：青森県新広域道路交通計画（令和3年6月）)

図 青森県の広域道路ネットワーク計画



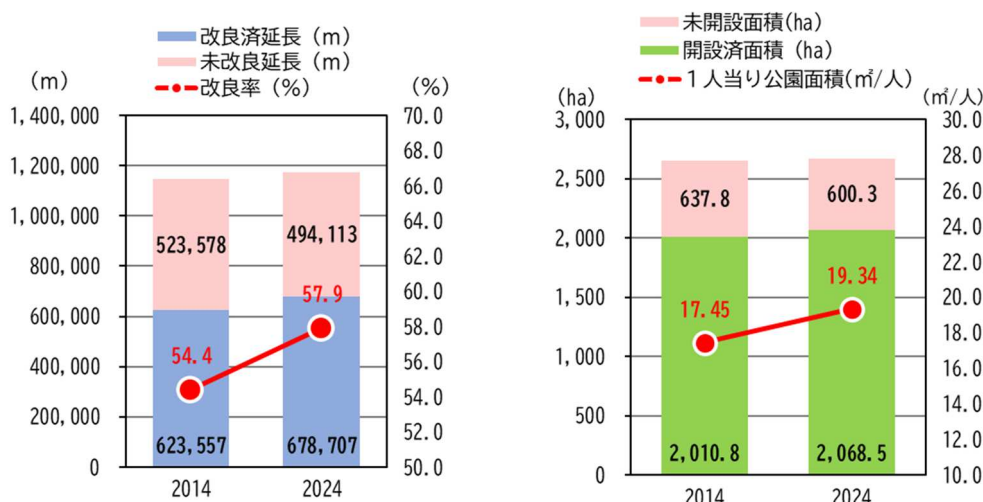
(出典：青森県地域公共交通計画（令和5年3月）)

図 目的別の移動手段

(5) 都市施設 ～柔軟な整備が求められる道路や下水道

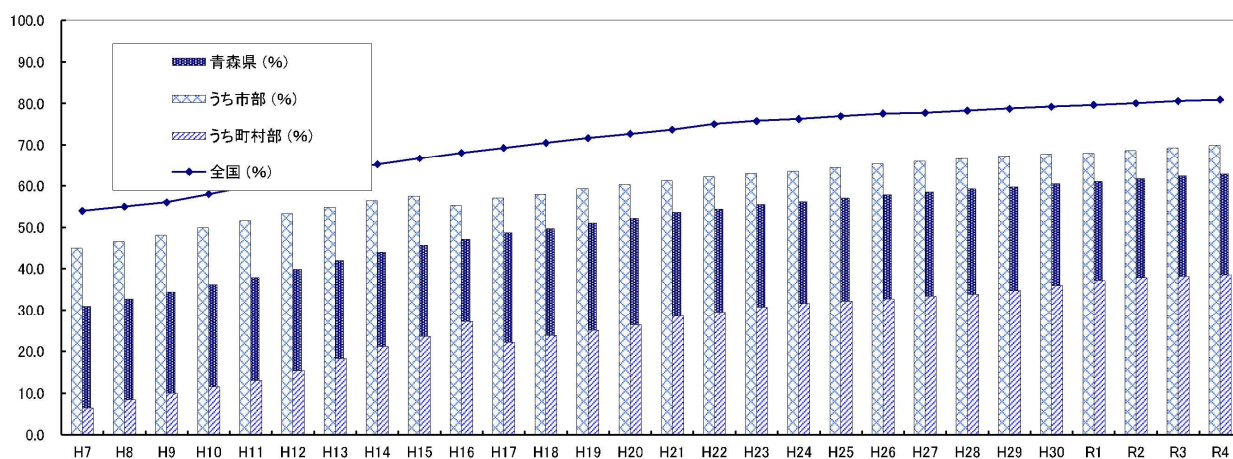
本県の都市計画道路の改良率は令和5年度末時点で57.9%となり、過去10年間で3.5ポイント増加しましたが、未改良の都市計画道路が約500km残されています。また、都市計画公園の1人あたり公園面積は令和3年度末時点で19.34㎡/人となり（注：長期的な目標水準は約20㎡/人）、過去10年間で1.89㎡増加しました。

県全体の公共下水道普及率は令和5年度末時点で62.9%となりましたが、市部は69.9%、町村部は38.5%と、町村部で公共下水道整備の遅れがみられます。なお、近年は、整備及び維持管理にコストを要する公共下水道計画を見直し、比較的成本の低い合併浄化槽設置による排水処理に切り替える動きも進みつつあります。



(資料：青森県の都市計画 (資料編) 2024年3月31日現在)

図 都市施設の整備進捗 (左：都市計画道路、右：都市計画公園)

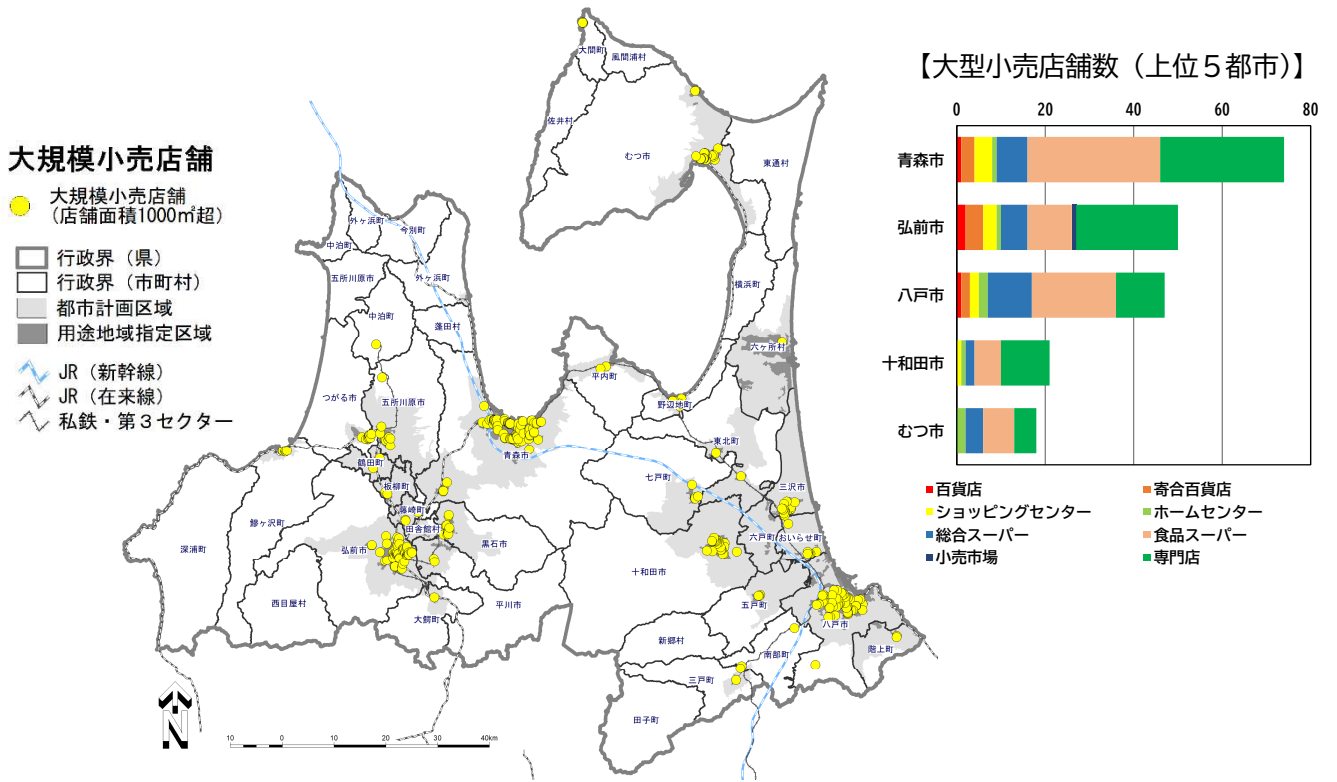


(出典：青森県の都市計画 (資料編) 2024年3月31日現在)

図 公共下水道普及率の推移

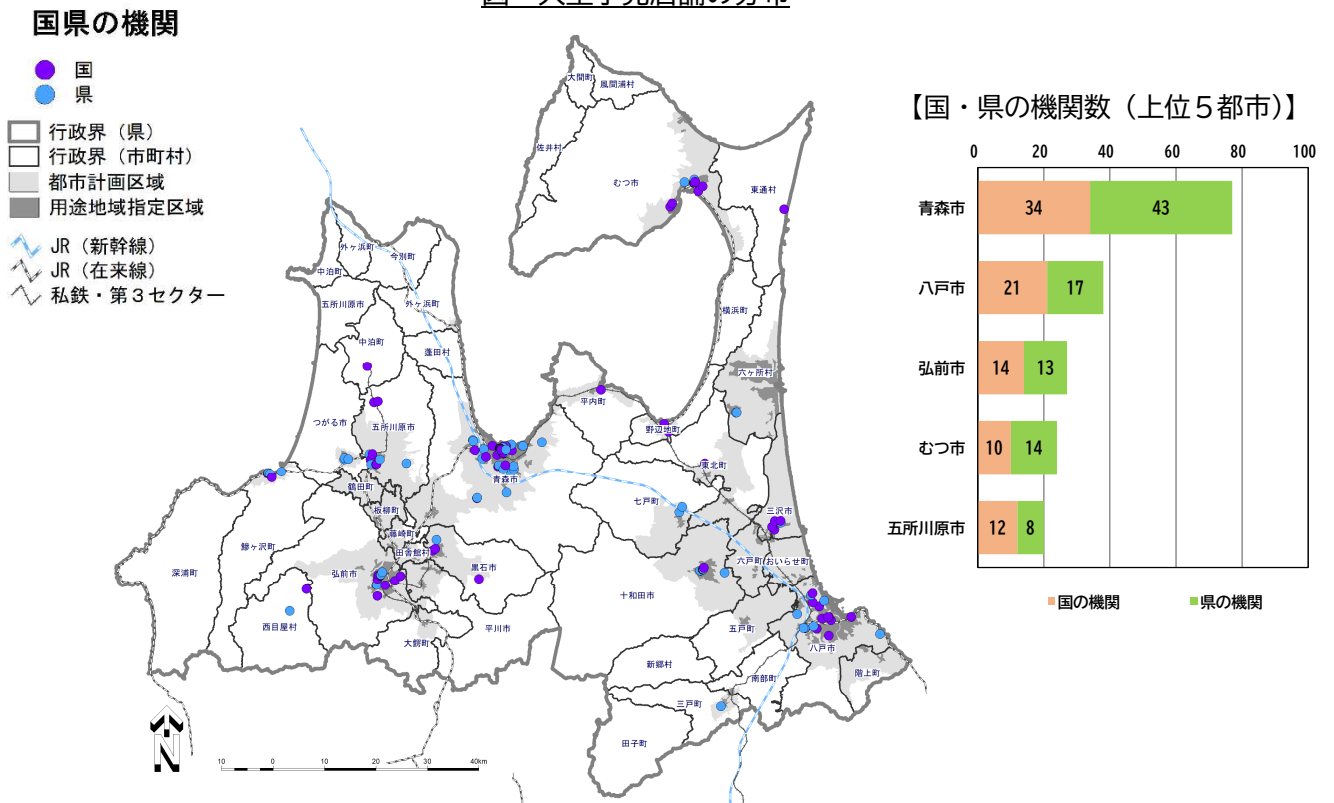
(6) 都市機能 ～青森市、弘前市、八戸市に集中する高次都市機能

県土全体・圏域全体を利用圏とする高次都市機能のうち、大型小売店舗、大学・短大、拠点病院、国・県の機関などは、その多くが青森市、弘前市、八戸市に集積しており、これら3市が県の拠点的役割を担っています。



(資料：大型小売店舗総覧 2025年版)

図 大型小売店舗の分布



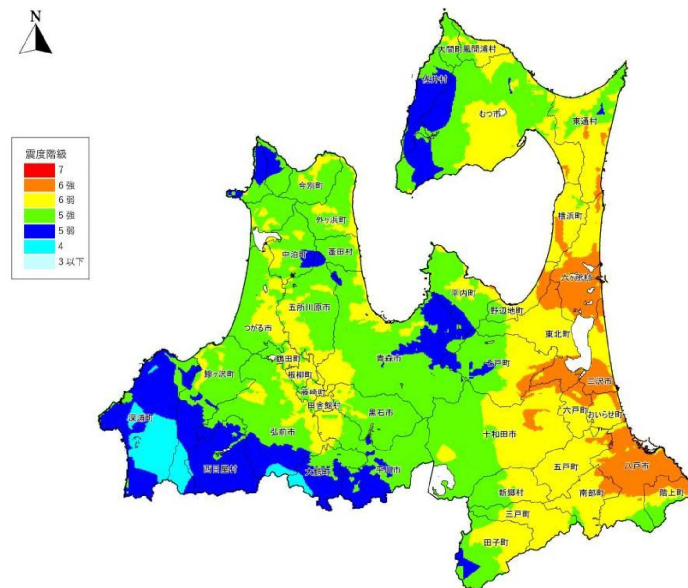
(資料：国土数値情報 国・都道府県の機関)

図 国・県の機関の分布

(7) 防災 ～いつ起きてもおかしくない自然災害

本県は、海溝型地震とそれに伴う津波による被害を度々受けており、今後も大太平洋沖又は日本海で発生する地震による被害の発生が懸念されています。特に、太平洋沿岸部では広い範囲にわたって津波による浸水被害が想定されています。また、近年は梅雨前線や台風等に伴う豪雨による洪水や土砂災害も全国で多発していますが、本県でも、河川沿いの広い範囲が洪水の浸水想定区域となっており、山間地には土砂災害のおそれのある区域が散在しています。また、半島部や山間地では、道路寸断によって地域や集落が孤立する可能性も指摘されています。

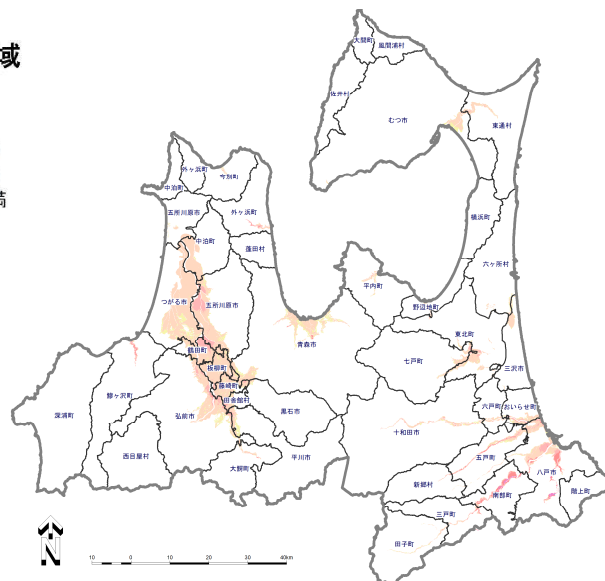
さらに、本県は県土全体が豪雪地帯に指定されており、令和7年及び令和8年には豪雪対策本部を設置するほどの記録的な豪雪となり、県内各地の道路・鉄道などの交通網が混乱するなど、住民生活に深刻な影響が及びました。加えて、本県内には、岩木山、八甲田連峰、十和田、恐山の4つの活火山があり、火山噴火による災害にも備える必要があります。



(出典：令和3年度青森県地震・津波被害想定調査(太平洋側海溝型地震))
図 想定される最大値の地表震度分布図

洪水浸水想定区域 (想定最大規模)

- 0m以上0.5m未満
- 0.5m以上3.0m未満
- 3.0m以上5.0m未満
- 5.0m以上10.0m未満
- 20.0m以上

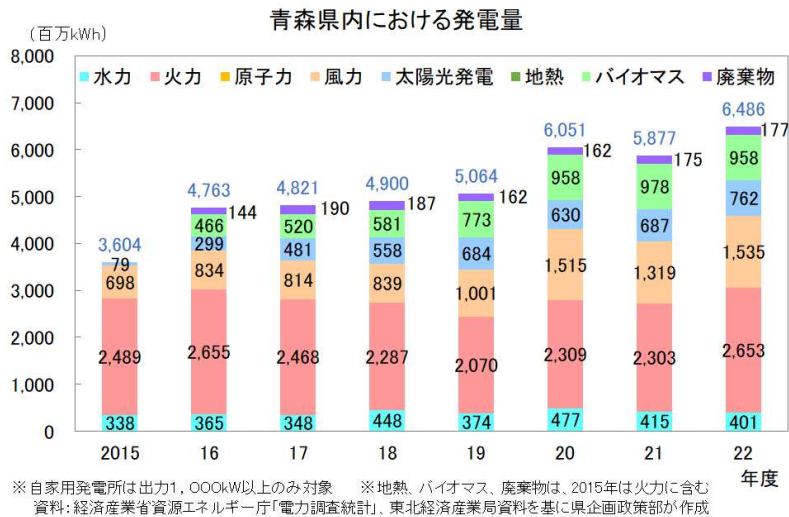


(資料：国土数値情報 洪水浸水想定区域 (R5))
図 洪水浸水想定区域 (想定最大規模)

(8) 環境 ～再生可能エネルギー導入による温室効果ガス排出の減少

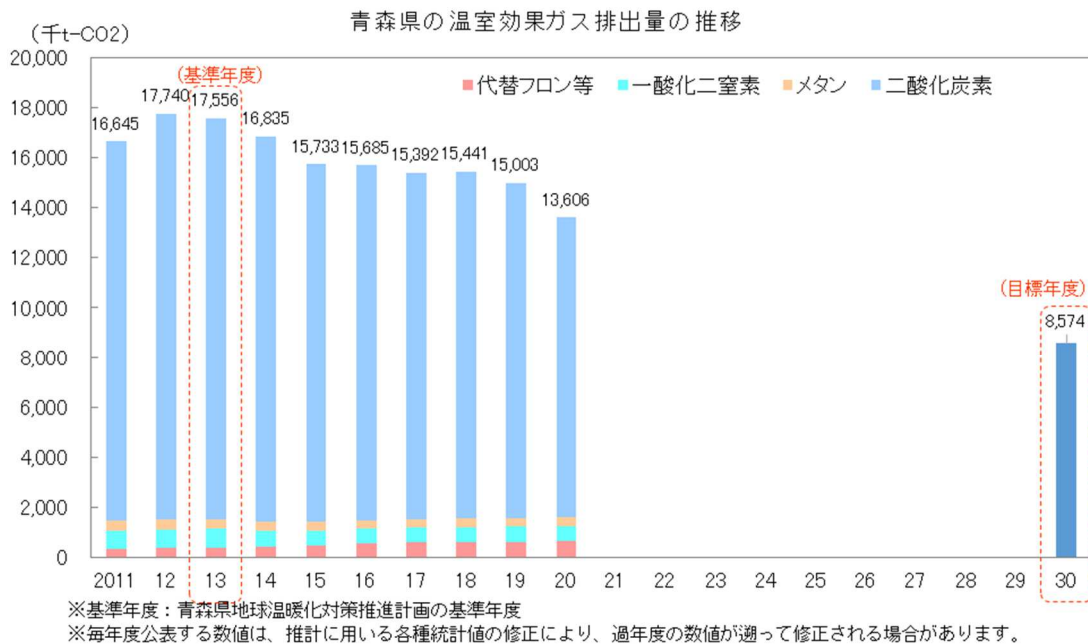
本県では、「再生可能エネルギーとの共生と環境配慮型ビジネスの推進」を掲げ、再生可能エネルギーの活用促進、エネルギー関連産業クラスターによる経済循環の形成、リサイクル、メンテナンス関連産業の集積促進等に取り組んでいます。

また、県内の発電量は増加傾向にあり、特に風力、太陽光発電、バイオマスの発電量が増加しています。さらに、県内の温室効果ガス排出量は減少傾向で推移しており、カーボンニュートラルに向けた脱炭素社会の実現を着実に推進しています。



(出典：青森県ホームページ(よくわかる青森県))

図 県内の発電量の推移



資料：県環境生活部「青森県地球温暖化対策推進計画」、
「青森県における2019年度(令和元年度)温室効果ガス排出状況について」を基に県企画政策部が作成

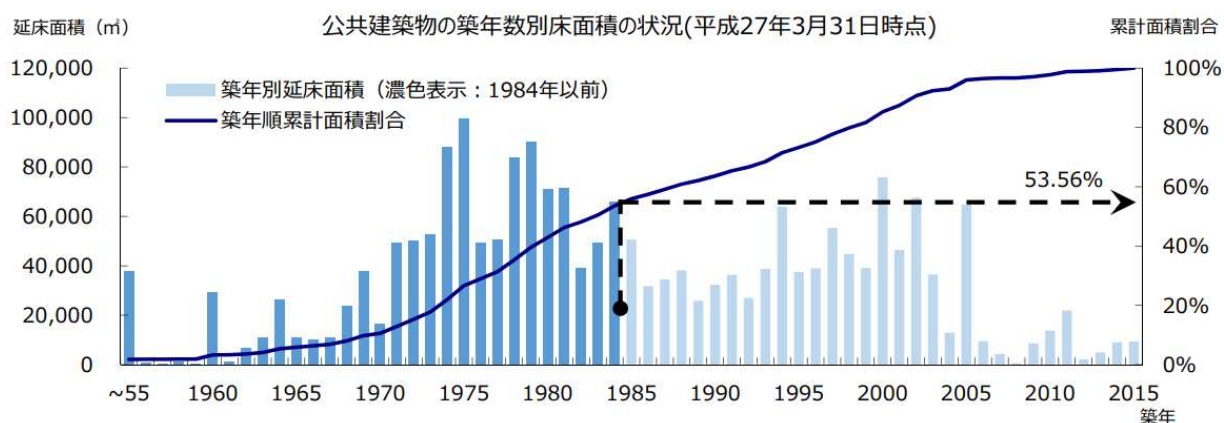
(出典：青森県ホームページ(よくわかる青森県))

図 県内の温室効果ガス排出量の推移

(9) 財政 ～老朽化するインフラがもたらす財政への負担

県内の公共建築物は、建築後 30 年を経過する建築物の割合が延床面積ベースで 50%以上となっています。また、インフラ施設についても、建設後 50 年を経過する施設の割合が鉄道（トンネル、橋梁）や農業水利施設（ダム）ではすでに高く、道路（橋梁）、港湾施設、治山施設（治山ダム）などでも急速に増加する見込みとなっています。

今後、これら公共建築物やインフラ施設の更新・統廃合・長寿命化などを計画的に行うことにより、財政負担を軽減・平準化することが必要とされています。



(出典：青森県公共施設等総合管理方針【概要版】(R5.3))

図 公共建築物の築年数別床面積の推移

表 主なインフラ施設の老朽化の状況

施設類型	建設後 50 年以上経過する施設の割合			施設数等
	令和 5 年 3 月	10 年後	20 年後	
道路（橋梁：橋長 15m 以上）	23.4%	46.7%	67.3%	884 橋 (R4.3 時点)
河川管理施設（ダム）	12.5%	25.0%	50.0%	8 基
下水道（管渠）	0.0%	0.5%	29.2%	159.967km
港湾施設（外郭施設・係留施設・橋梁・トンネル）	34.9%	58.0%	74.2%	14 港 (1,228 施設)
空港	0.0%	0.0%	0.0%	1 空港
鉄道（橋梁）	92.6%	96.0%	97.0%	299 橋
鉄道（トンネル）	100.0%	100.0%	100.0%	16 箇所
公園	33.3%	33.3%	66.7%	3 都市公園
農業水利施設（ダム）	60.0%	70.0%	80.0%	10 基
治山施設（治山ダム）	39.8%	63.8%	83.8%	3,496 施設
漁港施設（外郭施設・係留施設等）	20.4%	44.9%	67.8%	42 漁港 (1,516 施設)

(資料：青森県公共施設等総合管理方針 (令和 7 年 2 月 21 日改定))

(10) 自然・歴史・景観 ～豊かな自然環境と培われてきた歴史

本県では、縄文時代から現在に至る長い歴史の中で、豊かな自然環境及び自然景観と調和するまち並みが形成され、各地域に様々な歴史・文化資源が継承されています。

このうち、我が国で初めてユネスコの世界自然遺産に登録された「白神山地」には、人為の影響をほとんど受けていない原生的なブナ天然林が東アジア最大級の規模で分布しており、地球的に見ても極めて重要であると評価されています。その他にも、県内には、国立公園2箇所、国定公園2箇所、県立自然公園7箇所の自然公園が指定されるなど、貴重な自然環境が広範囲にわたって保全・保護されています。

「北海道・北東北の縄文遺跡群」についても、令和3年に世界文化遺産に登録され、青森市、弘前市、八戸市、つがる市、外ヶ浜町、七戸町にある遺跡が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として評価されています。

また、下北半島5市町村に残る貴重な地質・地形や自然、文化などから構成される「下北ジオパーク」は、平成28年に日本ジオパークの一つとして登録、令和7年に2度目の再認定を受け、現在は世界ジオパークの認定を目指し活動が展開されています。

さらに、市街地にも、近世以前の民家、神社、寺院、城郭、近代の商業・業務施設や土木施設が数多く残されており、八甲田連峰、岩木山などの山並みを背景にしたまち並みが特徴となっています。

【白神山地のブナ原生林】



【北海道・北東北の縄文遺跡群（三内丸山遺跡）】



【下北ジオパーク（仏ヶ浦）】



【岩木山を背景とするリンゴ畑】



(写真は全て「青森県観光情報サイト」のフォトギャラリーより)

図 県内の代表的な自然資源や歴史資源

2. 都市づくりの観点からみた課題

本県の課題を整理するにあたり、本県が「内部環境」として持つ「強み」と「弱み」、社会経済情勢や国・県の取組など「外部環境」として捉えられる「機会」と「脅威」、という4つの側面から、本県の現況や情勢を整理しました。

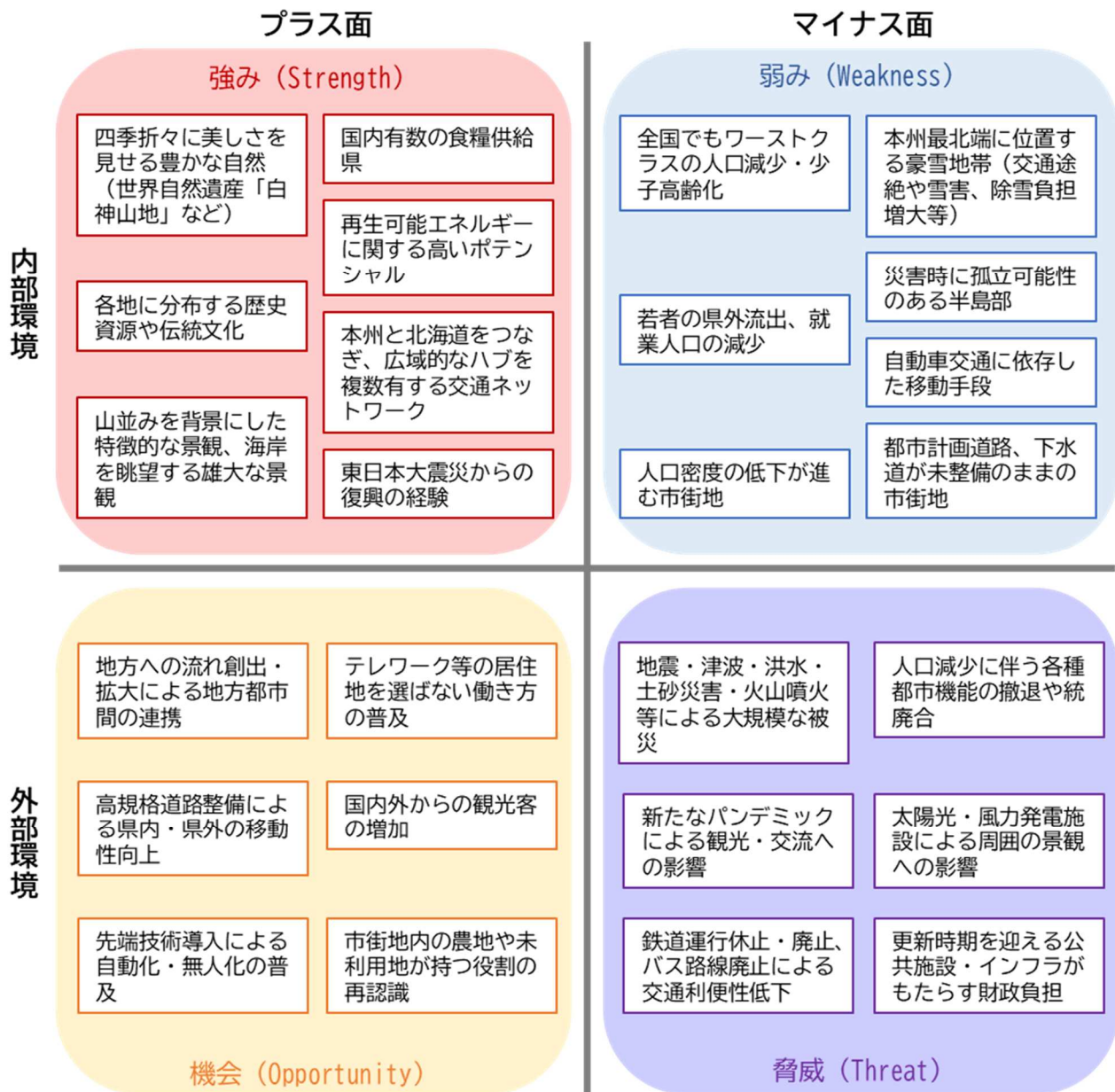


図 本県の「強み」と「弱み」、本県を取り巻く「機会」と「脅威」(SWOT分析)

この「SWOT分析」の結果をもとに、本県の「強み」を活用する観点、そして本県の「弱み」を克服する観点から、都市づくりを進めていく上での課題を整理しました。

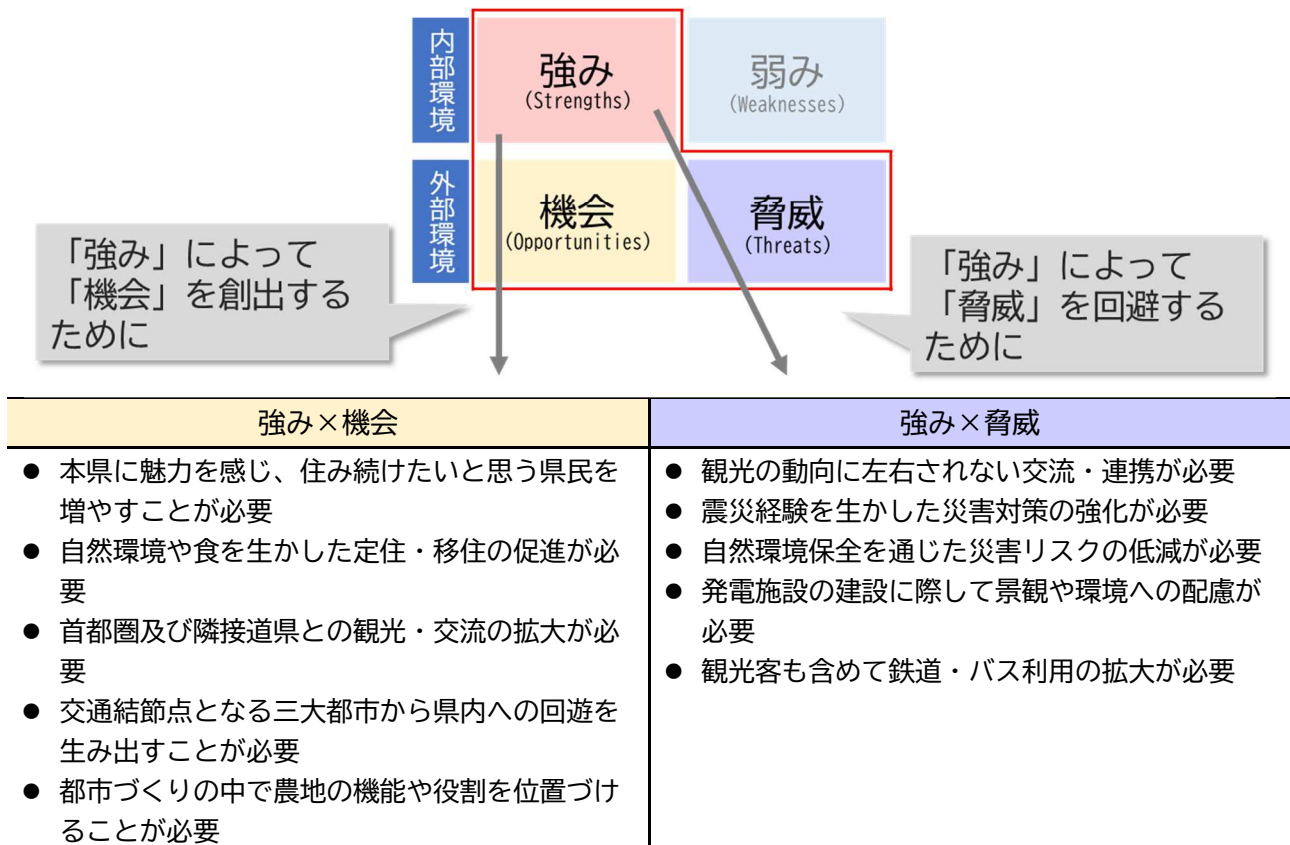


図 本県の「強み」を活用するための課題整理

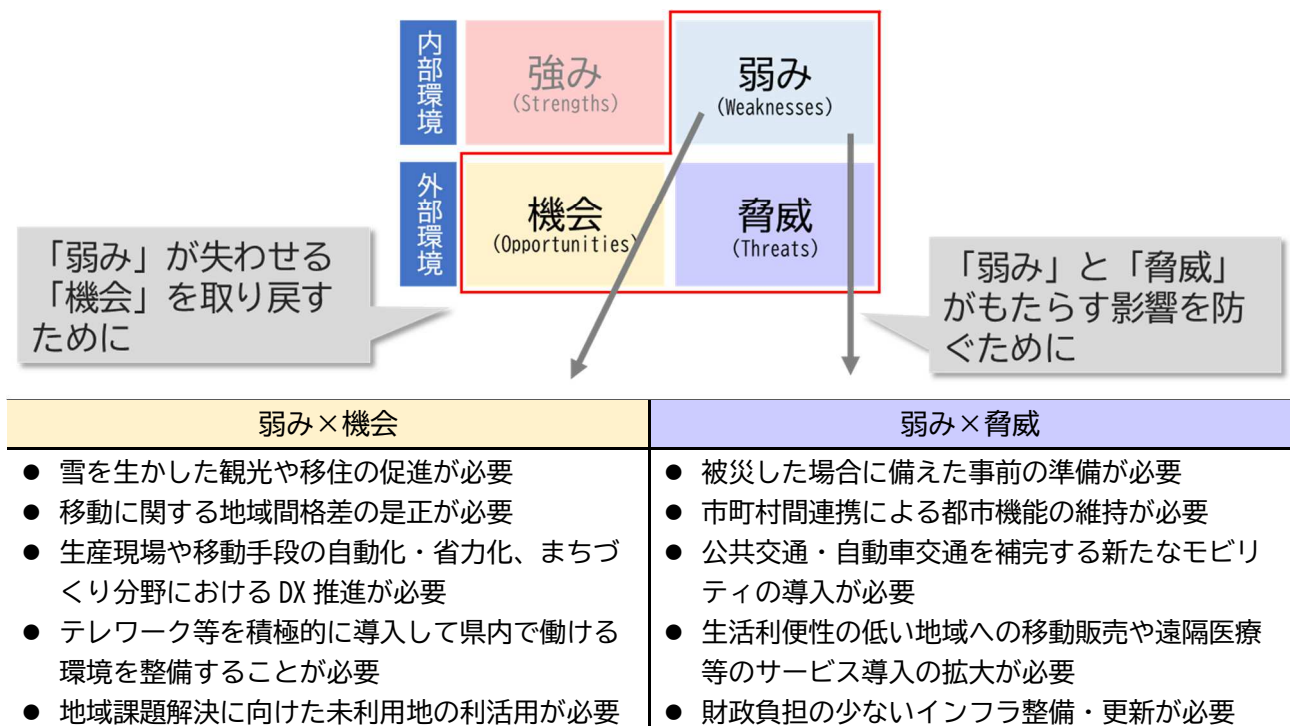


図 本県の「弱み」を克服するための課題整理

第3章 都市づくりの基本理念と基本方針

1. 都市づくりの基本理念

「青森県基本計画『青森新時代』への架け橋」では、「青森県の2040年のめざす姿」として、「若者が、未来を自由に描き、実現できる社会」を掲げており、その具体的な社会像を以下のように提示しています。

この「めざす姿」が実現した2040年の青森県には、多様なしごとと安定した収入があり、誰もが将来への見通しを持って、希望する道を選ぶことができます。そして、一人ひとりの希望する生き方は、地域や世代を超えて尊重されています。また、子どもや若者が、生まれた場所や家庭環境等に左右されずに、学び、成長することができる環境があります。

県民は、自身と周りの人の健康を大切にしながら、災害や犯罪等に心身が脅かされることなく、地域で助け合い生き生きと暮らしています。日々の暮らしの中で県民は、四季折々の美しい自然からもたらされる恵みを楽しるとともに、縄文文化が栄えたこの青森で脈々と培われてきた本県の歴史や文化、風土、伝統を大切にしながら、人生を楽しんでいます。

そして、青森県のヒト・モノ・価値は、国内外で高く評価され、県民はふるさとに誇りと愛着を持っています。

青森県都市計画マスタープランは、県の基本計画に即して定める計画であり、基本計画に掲げる「めざす姿」の実現に向けてどのような都市づくりを目指すべきか、という基本理念を掲げます。

本マスタープランで掲げる「都市づくりの基本理念」は、県全体の「めざす姿」に込められた「多様性」「可能性」「魅力」「安心」などの考え方も取り入れて、次のように設定します。

■青森県の都市づくりの基本理念

「多様な可能性と魅力を備え、安心して未来を描ける都市」

2. 都市づくりの基本方針

「多様な可能性と魅力を備え、安心して未来を描ける都市」の実現に向け、本県が抱える都市づくりを進めていく上での課題に対応し、今後さらに変化していく社会経済情勢にも的確に対応していくため、「居心地が良く魅力ある都市づくり」、「安心して住み続けられる都市づくり」、「環境と共生する美しい都市づくり」、「交流と連携で取り組む都市づくり」という4つのテーマ別の基本方針、これらの4分野すべてに共通する「変化を追い風にする都市づくり」という分野横断の基本方針を定め、これら5つの基本方針に即して具体の都市づくりを進めます。

■青森県の都市づくりの基本方針

基本方針
1

居心地が良く魅力ある都市づくり (魅力・賑い)

基本方針
2

安心して住み続けられる都市づくり (安全・安心)

基本方針
3

環境と共生する美しい都市づくり (環境・景観)

基本方針
4

交流と連携で取り組む都市づくり (交流・連携)



基本方針
5

変化を追い風にする都市づくり (分野横断)

【都市づくりの基本理念】

多様な可能性と魅力を備え、
安心して未来を描ける都市

基本理念で掲げた都市を実現していくために・・・

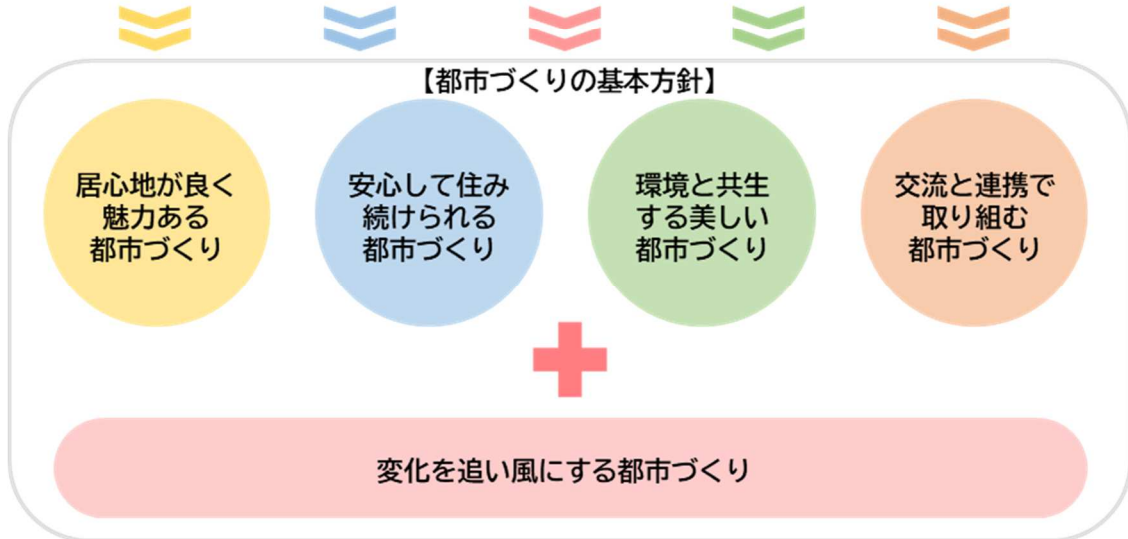


図 都市づくりの基本理念・基本方針のまとめ

第4章 青森県が目指すべき将来都市構造

1. 目指すべき将来都市構造

(1) コンパクト・プラス・ネットワークの都市構造について

かつての高度経済成長期には、急激な人口増加と市街地拡大が進んだことから、郊外部の開発抑制と計画的な市街地整備が課題となりましたが、現在は、本格的かつ長期的に続く人口減少時代となっており、限られた人口や財源、開発需要を持続可能な範囲内に集約させることが課題となっています。

「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市構造は、人口減少・少子高齢化が進む時代に対応し、都市機能及び居住を集約化する「拠点」の形成と併せて、拠点間、そして拠点とその周辺を「連携軸」で結ぶことを狙いとする都市モデルです。

(2) 青森県の都市構造の特性

本県は、本州の北端に位置することから、3方向が海に面し、南側のみが岩手県と秋田県に隣接しています。地理的には西部の津軽地方、北東部の下北地方、南東部の南部地方の3つに分割することができ、広域行政をはじめとする各種圏域の区分では、東青・中南・三八・西北・上北・下北の6圏域に区分されます。半島や山地による地形的分断もあり、これら地方・圏域では、中心的な都市とその周辺の都市から構成される広域的な都市構造がそれぞれ形成されています。

また、本県は、農山漁村の集落から市街地が形成・発展してきた歴史があり、大都市圏のように市街地と農山漁村が分断された都市構造ではなく、市街地と農山漁村が一体となって融合した都市構造が特徴となっています。

本県の将来都市構造は、全国画一の都市モデルを持ち込むのではなく、このような都市成立の経緯や特性を踏まえて検討する必要があります。

(3) 青森県が目指すべき「コンパクト・プラス・ネットワーク」

本県における「コンパクト」とは、長い歴史を持つ農山漁村をはじめとする郊外部を切り捨て、市街地の拠点だけに人口や都市機能を一極集中させることではありません。密度の低い市街地拡大を抑制し、市街地や主要集落の中に居住空間や都市機能をコンパクトに配置することで持続可能な都市を形成することです。

また、本県における「ネットワーク」は、都市間そして都市内の地域間を結ぶ道路や公共交通のネットワークを形成することであり、これにより、住む場所・働く場所に関係なく多様な暮らし方・働き方を可能にすることを目指すものです。

青森県らしさを取り入れた「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市構造を各都市及び県土全体で構築することで、利便性や安全性を備えた居住地・産業地の形成と農山漁村や自然環境の保全を両立し、どの地域で暮らしても、多様な生活様式や働き方が選択できるようになります。

さらに、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市構造は、前章で掲げた都市づくりの基本理念を実現し、都市づくりの基本方針を展開していく上で土台となるものです。

2. 県全体の将来都市構造

(1) 県土レベルの拠点の設定

現在の都市機能の集積状況、周辺都市の中での拠点性、交通結節機能等から、県土レベルの拠点として以下の3種類の拠点を設定します。

① 広域都市拠点

「広域都市拠点」は、県全体を利用圏とする高次都市機能の集積を図る拠点として、青森市、弘前市、八戸市を対象に設定します。

広域都市拠点では、県内外を結ぶ複数の鉄道路線やバス路線、空港や港湾、高規格道路等の交通ネットワークを整備するとともに、国・県等の行政機能、大規模な商業・業務機能、医療・福祉機能、宿泊機能、教育・文化機能をはじめとする多様な都市機能の集積・集約を誘導し、県全体の利便性や活力を維持する拠点を目指します。

なお、広域都市拠点は、圏域都市拠点と都市拠点の役割も併せ持つ拠点となります。

② 圏域都市拠点

「圏域都市拠点」は、圏域全体を利用圏とする都市機能の集積を図る拠点として、むつ市、五所川原市、十和田市、三沢市を対象に設定します。

圏域都市拠点では、主に圏域内都市を連絡する交通ネットワークを整備するとともに、国・県等の行政機能、大規模な商業・業務機能、医療・福祉機能、教育・文化機能をはじめとする都市機能の集積・集約を誘導し、圏域内の利便性や活力を維持する拠点を目指します。

なお、圏域都市拠点は、都市拠点の役割も併せ持つ拠点となります。

③ 都市拠点

「都市拠点」は、おおむね行政区域内を利用圏とする都市機能の集積を図る拠点として、広域都市拠点・圏域都市拠点を持たない市町村を対象に設定します。

都市拠点では、市町村内のハブとなる交通結節機能のほか、商業機能、医療・福祉機能等、都市活動に必要な都市機能の集積・集約を誘導し、各市町村の利便性や活力を維持する拠点を目指します。

(2) 県土レベルの連携軸の設定

交通基盤の整備状況、拠点間を結ぶ役割と位置づけ等から、県土レベルの連携軸として以下の2種類の連携軸を設定します。

① 広域連携軸

「広域連携軸」は、県内外、そして県内3つの広域都市拠点間を結ぶ骨格的な連携軸として設定し、具体的なネットワークは、新幹線及び主要なJR在来線（奥羽本線）、高規格道路により構成します。

広域連携軸は、県外からアクセスする際の観光客や来訪者の主要動線となるほか、県外都市との広域連携を強化するネットワークとしての役割を担います。

② 都市連携軸

「都市連携軸」は、広域連携軸を補完し、広域拠点を持つ都市と周辺の都市間を結ぶ連携軸として設定し、具体的なネットワークは、鉄道路線、高規格道路（三陸沿岸道路、津軽自動車道、下北半島縦貫道路）、国道等の主要幹線道路により構成します。

都市連携軸は、日常的な通勤・通学や買い物・通院等に用いられるほか、都市間における都市機能の補完・連携を強化するネットワークとしての役割を担います。

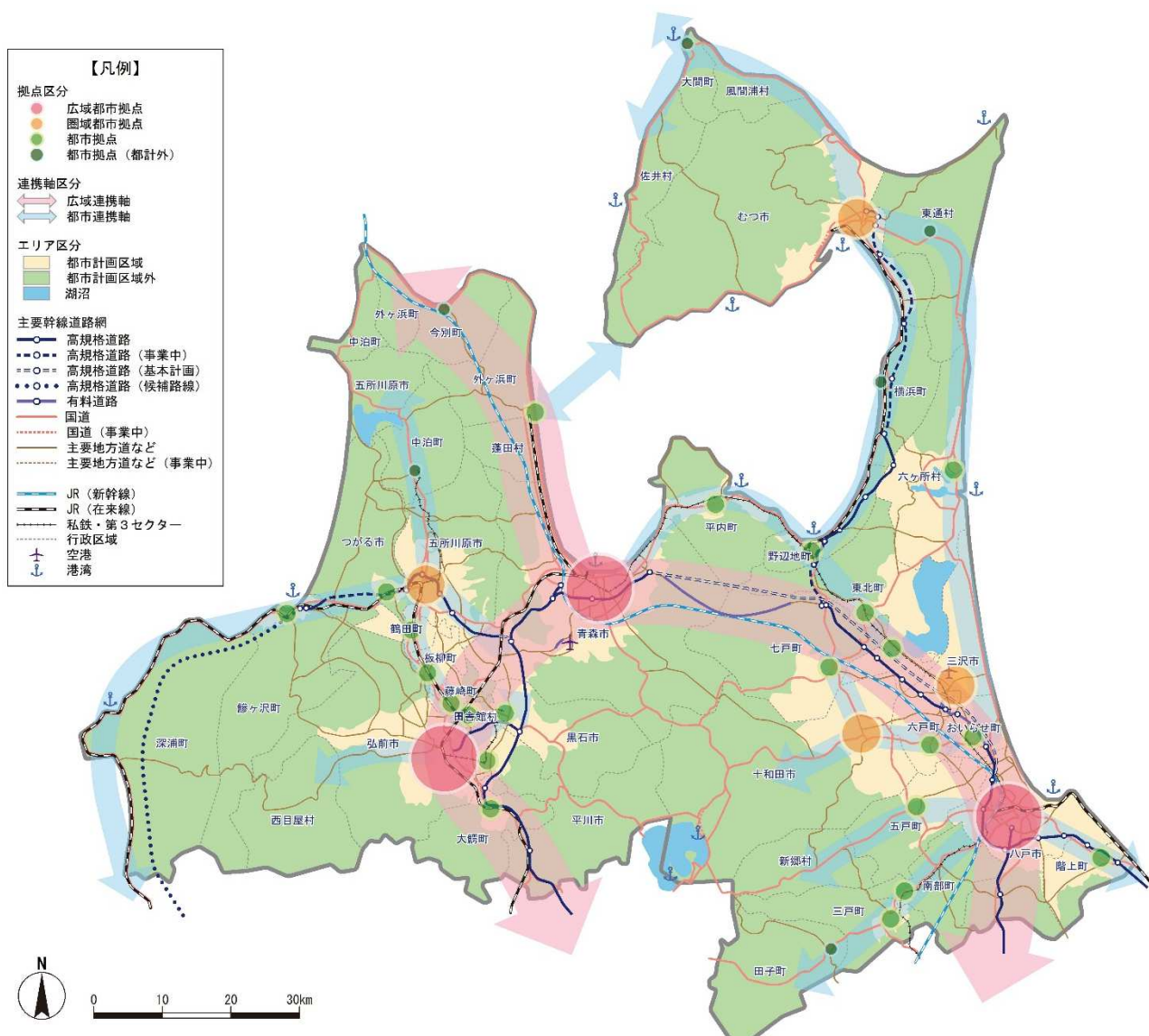


図 県全体の将来都市構造

3. 各都市における将来都市構造

各都市の将来都市構造は、県土全体の将来都市構造をもとに、都市内の地域レベルでの拠点や産業・観光をはじめとする都市の特性に応じた拠点の配置と、これら拠点をつなぐ連携軸の配置を明らかにするために検討します。

なお、各都市における将来都市構造に関しては、県が定める都市計画区域マスタープラン、市町村が定める都市計画マスタープラン等で具体的な姿や内容を検討するため、この基本方針では一般的な都市構造の考え方を例示します。

(1) 各都市における拠点の設定

① 地域拠点

「地域拠点」は、規模の大きい都市では、支所や旧役場周辺をはじめ都市拠点以外に比較的都市機能集積の高いエリア、規模の小さい都市や都市計画区域を持たない町村では、鉄道駅周辺や役所・役場周辺など、市町村の中で中心的役割を担うエリアを対象として設定します。

地域拠点では、都市拠点等を補完し、地域の生活に必要な都市機能の集積・維持を図る拠点を目指します。

② 集落拠点

「集落拠点」は、一団のまとまりを有する既存集落を対象に、既存の都市機能集積状況や公共交通のサービス水準等を考慮しつつ、各都市・地域の実情に応じて設定します。

集落拠点では、集落の生活やコミュニティの維持に必要な公共施設や都市機能（遠隔サービス含む）を維持する拠点を目指します。

③ 産業拠点・流通業務拠点

「産業拠点・流通業務拠点」は、既存の工業団地、物流団地、コンビナート、一団の工業系用途地域などに設定するほか、産業系施設の操業環境の維持向上と周辺環境との調和・共生を図る観点から、新たに整備する団地等の計画も考慮して設定します。

産業拠点・流通業務拠点では、工場、物流施設、研究施設等の産業系施設の集積を図る拠点を目指します。

④ 緑の拠点（観光拠点）

「緑の拠点（観光拠点）」は、鉄道駅やIC等からのアクセス性、他の拠点とのネットワーク等を考慮して設定します。

緑の拠点（観光拠点）では、大規模な公園緑地や、多くの観光客を呼び込む自然資源を保全・活用する拠点を目指します。

(2) 各都市における連携軸の設定

「地域連携軸」は、都市連携軸を補完し、地域拠点と都市拠点等を結ぶ連携軸として設定します。地域連携軸は、幹線道路やバス等の公共交通ネットワークが配置される道路を中心に具体的なネットワークを構成します。

4. 将来都市構造における土地利用の考え方

(1) 市街地（市街化区域・用途地域など）

① 広域都市拠点・圏域都市拠点・都市拠点及び地域拠点となるエリア

広域都市拠点・圏域都市拠点・都市拠点及び地域拠点（以下、「都市拠点・地域拠点」という。）に位置づけるエリアでは、立地適正化計画により都市機能誘導区域に設定するなど、都市や拠点の特性に応じて商業・業務、医療・福祉、教育・文化、行政等の都市機能の集積・維持を図ります。特に、広域都市拠点及び圏域都市拠点では、国・県の機関や大学等の高等教育機関、宿泊施設や文化施設など、高次都市機能の集積・維持を図ります。

そのため、都市拠点・地域拠点では、商業系用途地域の指定等により土地の高度利用・複合利用の促進を図るとともに、必要な空間を確保しつつ空き地や空き家・空き店舗の利活用を図り、にぎわいのある空間形成を目指します。一方、過度に密集した市街地、特に老朽建築物が密集する市街地では、防災性向上に向けた市街地の改善・再編を進めるものとします。

また、徒歩・自転車・小型モビリティで移動可能な都市空間を形成し、回遊性と滞留性のある歩行空間や広場を整備するとともに、各都市・地域の歴史的まち並みや祭り等のイベントを継承しながら、居心地が良く歩きたくなる空間づくりに取り組みます。

② 都市拠点・地域拠点の周辺エリア

都市拠点・地域拠点周辺のエリアでは、立地適正化計画により居住誘導区域に設定するなど、空き地や空き家の積極的な利活用も含めた居住誘導の促進を図ります。

そのため、都市基盤施設が整備された安全で快適な市街地を形成し、住居系用途地域による良好な住環境の保全を図るとともに、拠点への移動手段確保も含め、生活利便性の維持・向上を図ります。

また、都市拠点・地域拠点周辺のエリアには災害のおそれのある区域を原則含まないこととしますが、やむを得ず浸水想定区域などを含める場合は、災害リスクに応じた防災対策をハード・ソフトの両面から講じることで、重点的に災害リスクの軽減を図るものとします。

③ その他のエリア

その他のエリアでは、都市拠点・地域拠点及びその周辺エリアのような居住誘導は行わないものの、道路・下水道等のインフラが整備された良好かつ健全な市街地が維持されるよう、適正な土地利用や都市施設整備を図ります。

このうち、住居を中心とするエリアでは、住居系用途地域の指定等による良好な住環境の保全や住工混在の解消を図り、工場等を中心とするエリアでは、工業系用途地域の指定等による産業系施設の集積・維持を図るものとします。

また、災害リスクが高いエリアに関しては、市街地の形成状況や地域住民の意向等を踏まえつつ、居住の抑制又は制限について検討することが考えられます。

(2) 市街地以外

市街地以外のエリアでは、周囲の山並みの眺望と調和する農山漁村景観の保全を前提として、優良な農地や自然環境の保全、農山漁村集落の維持、無秩序な市街地拡大の抑制を図ります。

また、今後は農山漁村集落の全てを維持し続けるのは困難になることが予想されるため、集落の成立過程や住民の意向、生活利便性やインフラの維持の見通し、災害時の安全性などを総合的に勘案しつつ、長期的な視点から維持すべき集落を検討することも必要となります。

将来にわたって維持すべき集落では、集落拠点を中心とした生活環境の整備（道路、下水道等の整備）、公共交通や送迎サービス等による生活利便性の維持を通じて、農山漁村集落のコミュニティ維持に努めるほか、自然や農産物、伝統文化等を活用した観光・交流により、地域活力の維持、移住・定住の促進を図ります。

なお、都市計画法に規定される市街化調整区域における交通条件や地域資源を活用した産業集積（地域未来投資促進法に基づく先端産業集積等）に関しては、周辺の自然環境や営農環境等との調和・共生を前提として、様々な分野や主体と連携を取りつつ計画的な検討又は推進を図ります。

市街地以外のエリアに広がる自然環境に関しては、関係法令に基づく土地利用規制により、貴重な原生林や生態系の保護を図ることを基本とし、現行法令の下で無秩序な開発が進むおそれがある場合は、都市計画区域等の指定を検討します。

5. 将来都市構造における交通基盤の考え方

(1) 道路のネットワーク

各拠点間を結ぶ道路の整備により、平時だけでなく災害発生時にもヒト・モノが円滑に移動できるネットワーク形成を目指します。

また、県内外を連絡する新幹線駅、空港、港湾、高規格道路の IC 等に連絡するアクセス道路の整備を推進するとともに、都市内交通を円滑にする幹線道路の整備を図ります。

(2) 公共交通のネットワーク

公共交通の基幹となる鉄道・路線バスにより、高齢者等の移動制約者が安全かつ快適に移動できるネットワーク形成を目指します。

また、基幹公共交通ではカバーできないエリアや、よりきめ細かなサービス対応が必要なエリアでは、デマンドバスの運行等によるネットワークの補完を図るほか、スクールバス・福祉バス等の混乗や自家用有償旅客運送等の導入も検討することとします。

鉄道駅や空港等の交通結節点では、乗換利便性の向上を図るとともに、結節点周辺の市街地に生活に必要な都市機能の集積・維持や回遊性の高い空間の整備により、公共交通を利用して結節点周辺の市街地を訪れる人々の増加を図ります。

(3) 歩行者・自転車のネットワーク

市街地内では、歩行者・自転車の通行を優先しつつ、自家用車や公共交通（バス等）と共存できるネットワーク及び空間の形成を進めます。一方、市街地外では、歩行者・自転車が安全・快適に通行できるよう、専用の空間・レーンの設置を進めるなど、双方の動線が極力交わらないような方策を講じるものとします。

また、自宅からバス停や鉄道駅を結ぶ交通手段確保を重視し、徒歩・自転車に加えて小型モビリティの運行・利用も念頭に置いたインフラ整備に取り組むものとします。

第5章 都市づくりの方針

本県が抱える都市づくりの課題に対応するとともに、本県の都市づくりの基本理念と将来都市構造を具体的に実現していくために、5つの都市づくりの方針を柱として、それぞれ具体的取組を進めていきます。

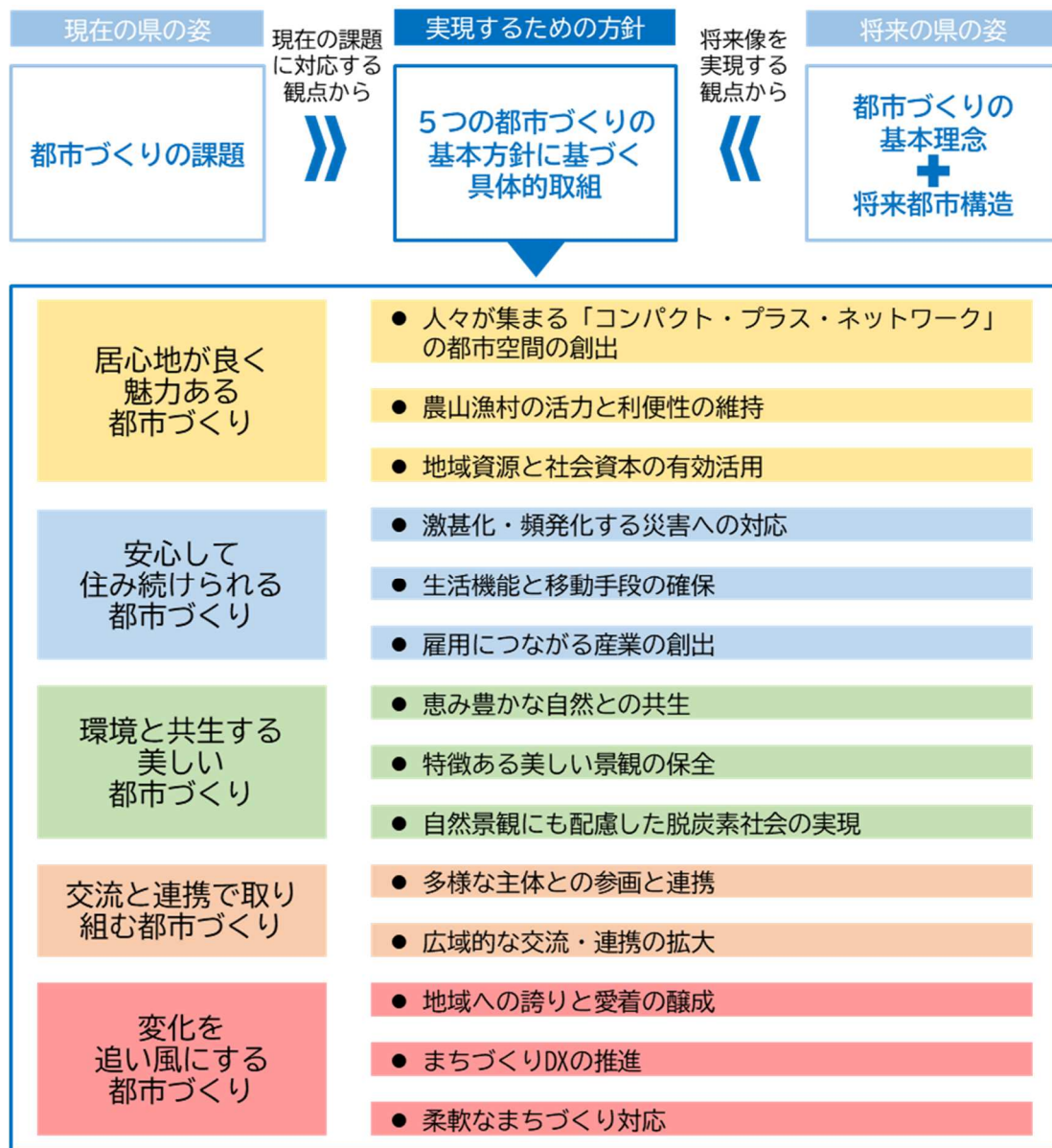


図 都市づくりの方針の体系

1. 居心地が良く魅力ある都市づくり

(1) 人々が集まる「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市空間の創出

① 多様な都市機能の集積・維持を通じて都市拠点・地域拠点を訪れる機会と人を増やす

- 具体的
取組
- ✓ 立地適正化計画を活用した都市機能誘導区域の設定等
 - ✓ 商業・業務、医療・福祉、教育・文化、行政等の都市機能の維持及び誘導
 - ✓ 商業系用途地域の指定等による土地の高度利用・複合利用の促進
 - ✓ 立地適正化計画を活用した居住誘導区域の設定等
 - ✓ 幅広い世代のまちなか居住の促進

② 拠点へのアクセス性向上と拠点内の回遊性の向上により滞在する人を増やす

- 具体的
取組
- ✓ 各拠点間を結ぶ道路ネットワークの整備
 - ✓ 新幹線駅、空港、港湾、高規格道路のIC等に連絡するアクセス道路の整備
 - ✓ 都市拠点・地域拠点にアクセスする公共交通の維持・充実
 - ✓ 鉄道駅や空港等の交通結節点における乗換利便性向上
 - ✓ 人々が集い交流しやすい滞留空間の創出

③ 安全で快適性の高い歩行空間を形成する

- 具体的
取組
- ✓ 歩道・自転車道の整備とネットワーク化
 - ✓ 歩行者・自転車中心の道路幅員構成への見直し検討
 - ✓ 回遊性と滞留性のある歩行空間や広場の整備、バリアフリー化の推進
 - ✓ 市街地内の歩行空間における雪対策

(2) 農山漁村の活力と利便性の維持

① 農林水産業の担い手が居住する農山漁村集体の生活基盤施設を整備する

- 具体的
取組
- ✓ 既存集落における自立分散型インフラ（電力供給、水供給、排水処理等）の整備
 - ✓ 開発許可制度に基づく生活に必要な都市機能の立地許可

② 農山漁村における「コンパクト・プラス・ネットワーク」を推進する

- 具体的
取組
- ✓ 生活に必要な都市機能が集積する集落拠点の形成
 - ✓ 市街地に連絡する道路・公共交通の整備・維持
 - ✓ 優良な農地や自然環境の保全、無秩序な市街地拡大の抑制

③ 市街地との交流を通じて農山漁村集体の活性化やコミュニティ維持を図る

- 具体的
取組
- ✓ 自然環境や農水産物、伝統文化などを活用した交流の推進
 - ✓ 首都圏等からの農山漁村集体への移住推進
 - ✓ 移住者受入や交流の場としての空き家活用
 - ✓ 新規就業者用住宅の計画的な整備

(3) 地域資源と社会資本の有効活用

① インフラ・公共施設等の既存の社会資本を活用して利便性の高い市街地を維持する

- 具体的
取組
- ✓ 立地適正化計画等による効果的なインフラ・公共施設の維持・整備
 - ✓ 既存のインフラ・公共施設の長寿命化と計画的な更新
 - ✓ 多様な都市機能の集積・維持による拠点内及び市街地内の利便性の維持
 - ✓ インフラの適切な整備・更新と多様なシステムの検討

② 空き地や空き家も活用しながら、居住誘導区域等への居住や住み替えを促進する

- 具体的
取組
- ✓ 居住誘導区域等の空き地や空き家を活用した居住誘導の促進
 - ✓ 基盤整備済市街地への優先的な住み替え支援
 - ✓ 住居系用途地域の指定等による良好な住環境の保全

③ 既存ストック活用の観点から既成市街地の計画的な更新・再生を促進する

- 具体的
取組
- ✓ 既成市街地における柔軟な土地区画整理事業の実施検討
 - ✓ 新市街地整備を目的とする市街地開発の抑制
 - ✓ 高度利用を図るべき鉄道駅周辺等における市街地再開発事業の実施検討

2. 安心して住み続けられる都市づくり

(1) 激甚化・頻発化する災害への対応

① 災害ハザードエリアにおける土地利用のあり方を見直す

- 具体的
取組
- ✓ 災害リスク分析を踏まえた土地利用の見直し
 - ✓ 災害リスクのある市街地等におけるハード・ソフトの両面からの防災対策の実施
 - ✓ 災害ハザードエリア内における居住の抑制又は制限の検討
 - ✓ 段階的な避難を想定した避難場所の配置見直し
 - ✓ 災害ハザードエリアから安全な市街地への住み替え促進

② 河川・下水道の機能向上、道路・公園の整備により市街地の防災性向上を図る

- 具体的
取組
- ✓ 雨水排水機能強化に向けた河川・下水道の整備
 - ✓ 延焼遮断帯や避難路等の機能を持つ幹線道路の整備
 - ✓ 災害時を想定した代替性のある道路ネットワークの整備
 - ✓ 避難場所や応急活動拠点となる公園等の確保・整備
 - ✓ 道路や公園等における緑化による防災性の向上

③ 建築物の耐震化・不燃化を促進するとともに必要な防災空地を確保し、災害発生時の被害を軽減する

- 具体的
取組
- ✓ 建物倒壊や道路閉塞を減らすための建築物の耐震化促進
 - ✓ 防火地域・準防火地域の指定等による建築物の不燃化促進
 - ✓ 避難路沿道や避難場所周辺の建築物の不燃化促進
 - ✓ 老朽建築物が密集する市街地の防災性向上（市街地の改善・再編、老朽建築物の建替え、危険空き家の除却等）
 - ✓ 市街地内の低未利用地の雪堆積場としての活用
 - ✓ 延焼防止や一時避難に効果のある緑地の確保

(2) 生活機能と移動手段の確保

① 生活に必要な都市機能やサービスを配置・提供する

- 具体的
取組
- ✓ 地域の生活に必要な施設を立地させるための用途地域の見直し等の検討
 - ✓ 地区計画等を活用した計画的な用途複合化の検討
 - ✓ 人口減少エリアにおける移動販売等の買い物支援
 - ✓ 巡回診療、遠隔医療等の移動・遠隔サービスの提供支援

- ② 公共交通の維持、道路ネットワークの整備により、地域による移動格差を減らす
- ✓ 鉄道、路線バス、コミュニティバスの運行維持
 - ✓ 鉄道やバスを補完するデマンド交通の導入検討
- 具体的
取組 →
- ✓ 鉄道駅や空港等の交通結節点からの二次交通の利便性向上
 - ✓ 児童生徒の通学手段の確保
 - ✓ スクールバス・福祉バス等の混乗や自家用有償旅客運送等の導入検討
 - ✓ 幹線道路の整備・改良による交通渋滞の解消

- ③ 自動運転や小型モビリティの導入を視野に入れた道路空間の再編を検討する
- 具体的
取組 →
- ✓ 自動運転バス導入を想定した道路幅員構成の見直し検討
 - ✓ 小型モビリティの普及を想定した歩道空間確保の検討
 - ✓ 小型モビリティの駐停車スペース確保の検討

(3) 雇用につながる産業の創出

- ① 農林水産業の基盤となる森林・農地・漁港を保全・活用する
- 具体的
取組 →
- ✓ 適正な森林施業の実施による健全な森林資源の維持
 - ✓ 食の基盤となる優良農地や拠点漁港の保全
 - ✓ 整備された農地や漁港の有効活用
 - ✓ 担い手への農地の集約化、大区画化の推進
- ② 産業活動を支える港湾・空港・高規格道路を整備・維持する
- 具体的
取組 →
- ✓ 物流拠点としての港湾・空港の整備・更新
 - ✓ 高規格道路の整備促進
 - ✓ 高規格道路の物流機能の維持・強化
- ③ 新たな産業集積につながる産業用地を計画的に確保する
- 具体的
取組 →
- ✓ 工業系用途地域の指定等による産業系施設の集積・維持
 - ✓ 戦略的かつ計画的な郊外部産業用地の確保
 - ✓ 工場跡地における産業系利活用の優先検討
 - ✓ 地域未来投資促進法に基づく先端産業の集積

3. 環境と共生する美しい都市づくり

(1) 恵み豊かな自然との共生

① 豊かな生態系の保全と併せて貴重な自然環境を保全・活用する

- 具体的
取組
- ✓ 関係法令に基づく土地利用規制による貴重な原生林や生態系の保護
 - ✓ 生態系や自然環境に配慮した観光・交流の推進
 - ✓ 市街地内に分布する貴重な自然環境との共生

② 自然に悪影響を及ぼす無秩序な開発や建築を抑制する

- 具体的
取組
- ✓ 区域区分制度の活用をはじめ、居住調整地域、特定用途制限地域、地区計画など地域地区の指定等による無秩序な開発や建築の規制・誘導
 - ✓ 無秩序な開発や建築がみられる都市計画区域外における都市計画区域・準都市計画区域の指定の検討

③ 排水や廃棄物による自然環境への負荷を軽減する

- 具体的
取組
- ✓ 污水处理施設の効率的かつ適正な整備・更新
 - ✓ 農山漁村集落等の特性に応じた農業集落排水施設又は合併処理浄化槽の設置検討
 - ✓ 一般廃棄物の排出量の削減及び適正処理の促進

(2) 特徴ある美しい景観の保全

① 伝統的な建築物やまち並みを生かして地域の魅力を保全・創出する

- 具体的
取組
- ✓ 伝統的まち並み保全を目的とする伝統的建造物群保存地区や歴史的風致維持向上地区の指定
 - ✓ 地域固有のまち並みと調和する建築の誘導
 - ✓ 県内各地の優れた景観に関する共有と発信

② 土地利用や施設立地の規制誘導により自然景観の眺望を保全する

- 具体的
取組
- ✓ 周囲の良好な眺望景観保全を目的とする高度地区等の指定
 - ✓ 条例や届出制度に基づく開発規制や誘導
 - ✓ 屋外広告物規制に対する指導・勧告

③ 市街地のデザインガイドライン等により、美しいまち並み景観を創出する

- 具体的
取組
- ✓ 市町村による景観計画策定の推進
 - ✓ 地区特性を踏まえたデザインガイドライン作成の推進
 - ✓ 景観地区、景観協定、地区計画等による景観保全・創出
 - ✓ 都市計画区域外等における準景観地区の運用検討

(3) 自然景観にも配慮した脱炭素社会の実現

① 二酸化炭素吸収源となる緑地空間を保全・整備する

- 具体的
取組
- ➡ ✓ 市街地内における公園・緑地の整備推進
 - ✓ 公共用地等を活用した緑地確保や緑化推進
 - ✓ 緑化地域制度の活用による敷地内緑化の推進

② 自然景観への影響を考慮して再生可能エネルギーの導入を推進する

- 具体的
取組
- ✓ 地域特性を活用した再生可能エネルギーの導入推進
 - ➡ ✓ 自然景観への影響を考慮した再生可能エネルギー立地促進区域の検討
 - ✓ 河川・下水道熱を活用した消融雪対策の推進
 - ✓ 廃棄物焼却余熱を活用したエネルギー供給の拡大

③ 環境負荷の少ない移動手段や建築物・設備への転換を促進する

- 具体的
取組
- ➡ ✓ 自家用車から公共交通や自転車・徒歩等への移動手段の転換
 - ✓ 住宅・建築物の省エネ対策の推進

4. 交流と連携で取り組む都市づくり

(1) 多様な主体の参画と連携

① 県・市町村の役割に応じた連携を進める

- 具体的
取組
- ✓ 都市計画決定・変更における県と市町村の連携・調整の強化
 - ✓ 市町村の都市づくりに対する県からの支援や助言

② 地域住民が主体的かつ積極的に参画・関与する仕組みをつくる

- 具体的
取組
- ✓ 地域コミュニティを対象とした地域住民活動の支援
 - ✓ エリアマネジメント活動を担う人材や団体への支援
 - ✓ 多様な人々のまちづくり参画機会の確保

③ 民間事業者や NPO 等との連携機会を増やす

- 具体的
取組
- ✓ インフラや公共施設の整備・運営に関する官民連携事業（PPP/PFI）導入機会の拡大
 - ✓ NPO、まちづくり団体など多様な主体による課題解決に向けた施策提案の支援

(2) 広域的な交流・連携の拡大

① 都市機能等の効率的な利活用に向けた市町村間の広域連携を進める

- 具体的
取組
- ✓ 「広域的な立地適正化の方針」の策定等を通じた広域連携・広域調整機能の強化
 - ✓ 意見交換会等を通じた市町村での情報交換及び共有
 - ✓ 広域調整手続きにおける関係市町村からの意見聴取

② 国内外からの観光・交流を増やし、県内都市間で回遊・対流する仕組みをつくる

- 具体的
取組
- ✓ 新幹線駅や空港・港湾等から周辺都市へのアクセス性の向上
 - ✓ 県内滞在増大に向けた地域周遊観光の促進
 - ✓ 宿泊施設をはじめとする観光客受入環境の整備
 - ✓ 雪を活用した観光・体験機会の提供

③ 本県の都市づくり・まちづくりに関わる関係者を増やす

- 具体的
取組
- ✓ 進学や就職を機に地元を離れた若者が地元地域のまちづくりに関わり続ける仕組みの検討
 - ✓ 本県の都市づくりに関わる専門家や民間事業者との連携強化

5. 変化を追い風にする都市づくり

(1) 地域への誇りと愛着の醸成

① 各都市固有の歴史・伝統・文化を共有し、後世に継承する

- 具体的
取組
- ✓ 歴史・伝統・文化を継承するための担い手の育成、コミュニティの維持
 - ✓ 多様な広報手段を用いた地域の魅力の外部発信

② 青森県らしい暮らし方を求める人々を増やす

- 具体的
取組
- ✓ 住民参加型イベントなどを通じた地域の魅力の再発見
 - ✓ 各都市の目指す将来像に関する行政と住民等との共有・連携
 - ✓ 雪に魅力を感じる人達の移住・定住、観光・交流の促進
 - ✓ 住みやすさや継続居留意向を重視したまちづくりの推進

③ まちづくりに積極的にかかわる人材を育成する

- 具体的
取組
- ✓ 子どもたちを対象としたまちづくり学習機会の増加
 - ✓ 県内のまちづくりで活躍する人達の発掘・登用
 - ✓ 各地域のまちづくり人材の登用機会の増加
 - ✓ 県外在住の若者のまちづくりへの参加促進

(2) まちづくり DX の推進

① インフラの整備や維持管理における DX を推進する

- 具体的
取組
- ✓ インフラ・建築物等の3次元データ化の促進
 - ✓ 3次元測量設計やICT工事によるインフラ建設の効率化
 - ✓ ドローンやAI無人化点検補修技術の導入促進

② 都市計画・まちづくりにおける DX を推進する

- 具体的
取組
- ✓ 人流等のビッグデータを活用したスマート・プランニングや社会実験の実施
 - ✓ 3D都市モデルを活用した都市空間の可視化や分析
 - ✓ 住民参加オンラインプラットフォームの普及促進

③ 県内の各種産業における DX を推進する

- 具体的
取組
- ✓ スマート農・林・畜・水産業の導入・普及
 - ✓ 自動運転やドローン等によるスマート物流の導入・普及

(3) 柔軟なまちづくり対応

① 立地適正化計画を活用して柔軟な施策展開を図る

- 具体的
取組
- ✓ 都市計画マスタープラン等を補完する制度としての柔軟な計画運用
 - ✓ 市町村の都市政策を反映した独自施策や制度の運用
 - ✓ 目標値設定に基づく施策・事業の展開
 - ✓ 定期的な評価を通じた適切かつ迅速な施策見直し

② 時代変化に対応した都市計画の見直しを進める

- 具体的
取組
- ✓ 長期未着手事業の定期的な見直し
 - ✓ 土地利用変化等に応じた用途地域等の見直し検討
 - ✓ 道路の幅員構成や駅前広場の施設配置等の見直し検討
 - ✓ Park-PFI を取り入れた公園のリニューアル検討

③ 生活に必要な都市機能が不足する地域に代替サービスを導入する

- 具体的
取組
- ✓ テレワーク・リモートワーク環境整備による場所を選ばない働き方の普及
 - ✓ ICT を活用した遠隔医療・遠隔教育の導入促進
 - ✓ 買物不便地域における移動販売やネット販売の普及

第6章 都市計画制度の運用方針

都市づくりの方針に記載した様々な具体的取組を推進する際には、各種都市計画制度を適切に運用することが必要となり、社会経済情勢の変化に対応して、制度の運用の方法も見直していく必要があります。

ここでは、県が定める都市計画制度の運用の考え方、そして市町村が定める都市計画制度の運用や都市づくりに関連する計画の策定等を行う際に参考とすべき考え方を示しました。

1. 都市計画に関するマスタープラン

(1) 都市計画区域マスタープラン

県は、基本方針及び圏域別計画で示した都市づくりの基本理念や将来都市構造等を踏まえ、一市町村を超えた広域の見地から、各都市計画区域の目標や市街地像を明らかにした都市計画区域マスタープランを策定します。

都市計画区域マスタープランでは、区域区分、主要な拠点及び用途の配置、都市の骨格を形成する根幹的施設、広域的観点から保全すべき自然環境や景観など、広域的・根幹的な都市計画を中心に定めます。

また、今後、広域連携や広域調整を図る上で必要と考えられる場合は、複数の都市計画区域を対象とした都市計画区域マスタープランの策定についても検討することします。

(2) 市町村が定めるマスタープラン

① 都市計画マスタープラン

市町村は、都市計画区域マスタープランに即し、地域固有の課題や住民等の要望に応じて、地域に密着した事項をきめ細かく定めた都市計画マスタープランを策定します。

都市計画マスタープランは、市町村が定める都市計画の長期的指針となることから、具体性や即地性を有した計画内容を示すことが必要です。

また、都市計画区域外も含めた行政区域全域を計画対象にできることから、都市計画法以外の関係法令や制度とも連携を図りながら、都市計画制度だけでは対応できない各種課題への対応についても検討し、農林水産業・観光などの産業振興や、防災・教育・福祉などの観点から必要となる都市政策についても盛り込むことが考えられます。

② 立地適正化計画

立地適正化計画は、都市全体を見渡したマスタープランとしての性質を持つものであり、市町村の都市計画マスタープランの一部として見なされます。

都市計画マスタープランでは長期的に目指す将来像や都市構造を示す役割が重視されますが、立地適正化計画では、都市機能や居住の立地を誘導するための具体方策とそのプロセスを示す役割が重要であり、具体的な施策や事業を実施しつつ、その効果を踏まえて柔軟かつ機動的に見直していくアクションプランとして運用することが考えられます。

なお、広い範囲に誘導区域を指定し、具体的な誘導施策が講じられない場合、誘導の効果が発揮されないことも想定されるため、計画を策定する目的や役割、計画に盛り込む施策や事業、その具体的な目標値を明確にした上で、誘導に対して具体的なインセンティブを与えることを念頭に、誘導区域

を絞り込むことも検討する必要があります。

また、立地適正化計画の制度上、市街化区域等の市街地だけを対象にした計画となるケースがありますが、都市機能や人口の配置を検討し、都市内のネットワークを考える上では、農山漁村も視野に入れた計画を考える必要があります。さらに、生活圏の広がりとともに、周辺都市との機能連携や機能分担が一般的になっている中、都市計画区域を持たない町村も含めた、複数都市による「広域的な立地適正化の方針」を検討することも必要です。

③ 防災・復興に関する計画

都市計画分野における防災の主流化に対応し、都市計画マスタープランの都市防災の方針や、立地適正化計画の防災指針の内容を充実させるとともに、より防災に重点を置いた計画を策定する必要がある場合は、防災都市づくり計画や事前復興計画など、市町村が任意で定める計画を策定することも考えられます。

このうち事前復興計画に関しては、今後想定される災害の状況や規模を踏まえ、被災する前から課題解決に取り組むとともに、被災後の復興の方向性やプロセスを事前検討しておくものであり、被害の軽減及び迅速かつ円滑な復興を図る上で有効な計画と考えられます。

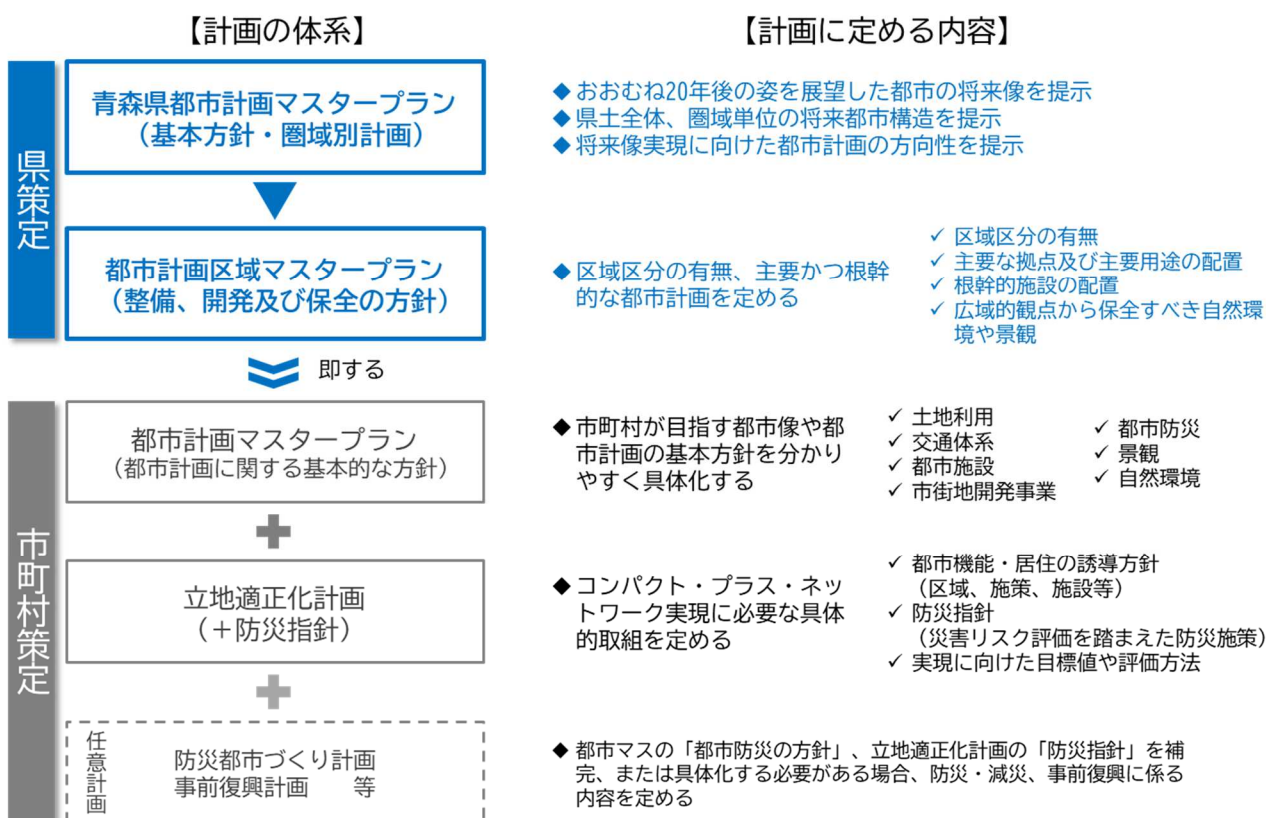


図 都市計画に関するマスタープランの体系と役割分担

2. 都市計画区域

① 区域の拡大又は縮小について

土地利用の状況及び見通し、地形などの自然的な条件、社会的・経済的な状況からみて、将来的に都市的土地利用が見込まれる地域については、優良な農地や良好な自然の保全及び計画的な都市的土地利用を図る観点から、都市計画区域の指定を検討します。

特に、既存の都市計画区域の縁辺部など、無秩序な開発が進んでいるケースでは、都市計画区域の拡大を検討することとします。

逆に、区域解除に合理的な理由があり、都市計画法以外の関係法令で規制が担保される場合に限り、都市計画区域の縮小も検討することとします。

② 区域の新規指定について

都市計画区域を持たない町村からの要望に応じて、新規の都市計画区域指定を検討します。

この場合、単独の都市計画区域として指定する方法だけでなく、既存の都市計画区域と一体的に広域都市計画区域として指定する方法も検討します。

③ 区域の広域化について

今後、さらなる人口減少により、単独では都市計画区域の指定基準を満たさなくなる町村については、広域都市計画区域への再編も検討することとします。

3. 区域区分

① 区域区分の有無について

区域区分制度は、急激な都市人口増加とそれに伴う市街地拡大を背景に創設された制度であり、市街化圧力による無秩序な市街化（市街地拡大）を抑制し、計画的な市街地の整備・開発を進める上で重要な役割を果たしてきました。

一方、人口減少時代を迎え、市街地の低密度化が問題となっている現在では、これまで基盤整備を行ってきた良好な市街地を維持するために、限られた開発需要を適正に規制・誘導することが区域区分の大きな役割となっています。

そのため、本県では、現在区域区分を行っている都市計画区域については、引き続き区域区分を維持することを原則とします。

なお、区域区分を行わない場合、又は区域区分を廃止する場合は、区域区分に代わる制度措置により、無秩序な市街地の拡散が起こらないようにすることを原則とします。

【区域区分の代替制度措置の例】

- ✓ 用途地域の継続及び新規指定
- ✓ 特定用途制限地域の指定（白地地域全域）
- ✓ 居住調整地域の指定

② 区域区分見直し（線引き見直し）について

コンパクトな市街地を形成し、市街化区域内の人口密度と都市機能を維持する観点から、住居系・商業系の新市街地の開発は原則として抑制することとします。

一方、都市活力維持や雇用確保の観点から、産業系の開発需要は今後も続くことが予想されることから、産業系の新市街地の開発を行う場合は、具体の開発需要や経済波及効果等を踏まえて検討することとします。

逆に、市街化区域内の土地であっても、区域縁辺部などに存在する良好な農地や緑地、計画的な整備・開発の見込みがないエリア、災害リスクが高く都市的土地利用を制限すべきエリアなどについては、市街化調整区域への編入も検討します。

なお、市街化調整区域に編入する、いわゆる「逆線引き」のエリアでは、地域住民等への影響緩和措置として、都市計画法第34条に基づく開発許可の緩和規定も検討することとします。

4. 土地利用

(1) 市街化区域・用途地域内

① 用途地域の運用について

用途地域は、土地利用規制の根本となる建築規制を行う制度であることから、都市の将来像や土地利用の動向などに応じて、適切な用途地域へと見直しを進めます。特に、立地適正化計画で定める都市機能誘導区域及び居住誘導区域が効果を発揮できるよう、これら誘導区域の範囲や内容と連携して用途地域の見直しを検討することとします。

また、今後、居住誘導区域外となるエリアで、農業の利便の増進を図りつつ、これと調和した低層住宅に係る良好な住居の環境を目指す場合、田園住居地域の指定・運用についても検討することとします。

② その他の地域地区の運用について

地域の実情や目指す土地利用の方向性に応じて、用途規制緩和や用途複合化が必要な場合、特別用途地区や地区計画などを活用することで、よりきめ細かな立地規制を図ることとします。

また、低中層のゆとりある住環境の保全や、周辺の山並みやまち並みへの配慮が必要な場合、高度地区や地区計画などによる高さ制限の導入を検討することとします。

その他、地震や火災に対する市街地の安全性を高めるため、高密度な建ぺい率・容積率が許容される市街地や、延焼遮断帯となる幹線道路沿道などを対象として、防火地域・準防火地域を活用した不燃化を図ることとします。

③ その他の土地利用規制について

市街化区域・用途地域内に災害リスクの高いエリアが存在する場合、災害危険区域の指定による建築物の立地規制又は構造規制や、居住調整地域によるスポット的な開発規制なども検討することとします。

(2) 市街化調整区域内

① 都市計画法第34条第10号（地区計画）の運用について

市街化調整区域は、市街化を抑制すべき区域であることから、既存集落とその周辺などにおける良好な居住環境の形成や、地域の雇用拡大につながる計画的な開発については、県の方針に基づき、周辺環境との調和に配慮しながら、その立地の適否について慎重に判断します。

② 都市計画法第34条第11・12号の運用について

市街化調整区域の既存集落では、人口減少や高齢化によるコミュニティの衰退などの課題も生じていることから、都市計画法第34条第11・12号の適切な運用により、地域の実情を踏まえた土地利用の規制・誘導を図ることとします。

③ 都市計画法第 34 条第 14 号の運用について

市街化区域内において行うことが困難又は著しく不相当と認められる開発行為については、都市計画法第 34 条第 14 号の運用により、開発審査会の議を経て開発を許可することとします。

なお、今後は、ICT によるスマート農業等に対応した開発行為や、地域未来投資促進法による産業系の開発行為を想定した緩和規定も検討することとします。

(3) 白地地域内

用途地域が指定されていない白地地域は、市街化調整区域と同様に市街化の抑制が必要な地域です。そのため、無秩序な開発・建築がみられる白地地域では、特定用途制限地域の指定による適切な土地利用の規制・誘導を図ることとします。

5. 都市施設

(1) 道路

産業振興や観光振興を支える広域連携軸の形成・強化に向け、引き続き高規格道路の整備を図るとともに、都市間・都市内を結ぶ幹線道路、円滑な交通処理に必要な幹線道路の整備を推進します。

自動車だけに頼らなくても生活できる環境を目指し、公共交通の維持・充実と併せて、歩行者・自転車のための空間確保及びネットワーク形成を進めます。また、冬でも快適に移動できる歩行空間をつくるため、消融雪施設の整備や堆雪スペースの確保を推進します。

なお、都市拠点・地域拠点など多くの人々が集まるエリアでは、歩行者・自転車と自家用車が共存できるにぎわいある空間形成を目指し、その周辺の市街地や郊外部などのエリアでは、歩道や自転車道路の設置など、歩行者と自転車が安全・快適に通行できる空間形成を目指すものとします。

長期未着手の都市計画道路については、将来の都市像や社会情勢の変化など、地域の実情を踏まえた検証を行い、計画の継続、変更、廃止などの見直しを推進します。

(2) 公園・緑地

水と緑豊かな環境の保全・創造に向け、自然公園との連携も考慮しつつ、様々な機能を有する公園・緑地などの整備を進めます。

災害時の活動拠点及び観光・交流の拠点となる広域公園については、適正な配置を検討するとともにその整備を推進します。

また、身近な生活圏においても、市街地の特性や利用者の需要等に応じた公園・緑地の配置・整備を検討するほか、避難地・雪捨て場となるオープンスペースの確保を図ります。

(3) 上下水道・河川

快適で衛生的な居住環境を形成する観点と、効率的で低コストの維持管理を実現する観点から、下水道、農業集落排水、合併処理浄化槽などの汚水処理施設の適正な役割分担に基づく整備を推進します。

また、災害発生時にライフラインが途絶することがないように、重要となる上下水道施設や管路の耐震性向上を図ります。

近年の水災害の激甚化・頻発化を踏まえ、流域治水プロジェクトに基づくハード・ソフト一体となった水害対策を推進します。