

青森県都市計画マスタープラン

圏域別計画（案）

令和8年 月 日

| 目 次 |

第3部 圏域別計画

東青圏域	1
1. 東青圏域の概要	1
2. 東青圏域の特性	2
3. 東青圏域の将来像と都市づくりの方針	8
4. 将来像を実現するための取組方針	9
中南圏域	14
1. 中南圏域の概要	14
2. 中南圏域の特性	15
3. 中南圏域の将来像と都市づくりの方針	21
4. 将来像を実現するための取組方針	22
三八圏域	26
1. 三八圏域の概要	26
2. 三八圏域の特性	27
3. 三八圏域の将来像と都市づくりの方針	34
4. 将来像を実現するための取組方針	35
西北圏域	40
1. 西北圏域の概要	40
2. 西北圏域の特性	41
3. 西北圏域の将来像と都市づくりの方針	46
4. 将来像を実現するための取組方針	47
上北圏域	51
1. 上北圏域の概要	51
2. 上北圏域の特性	52
3. 上北圏域の将来像と都市づくりの方針	58
4. 将来像を実現するための取組方針	59
下北圏域	64
1. 下北圏域の概要	64
2. 下北圏域の特性	65
3. 下北圏域の将来像と都市づくりの方針	71
4. 将来像を実現するための取組方針	72

第3部 圏域別計画

東青圏域

1. 東青圏域の概要

【構成市町村】	青森市、平内町、今別町、蓬田村、外ヶ浜町 (1市3町1村)
【人口(2020年)】	295,593人 (県全体の23.9%)

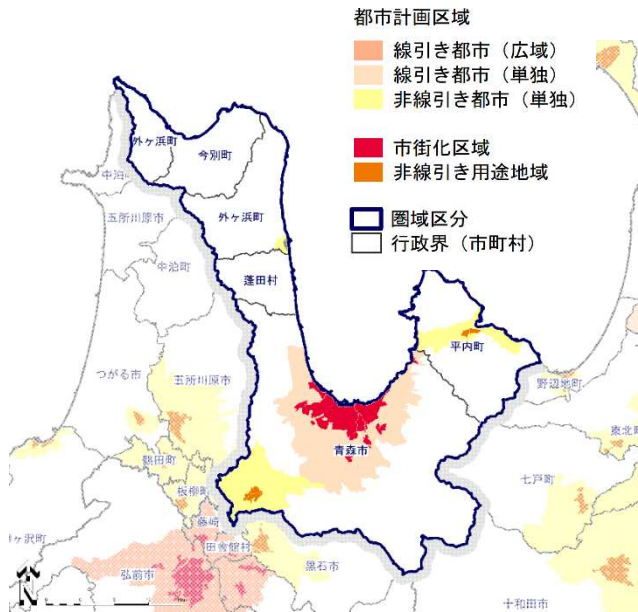


図 東青圏域の構成市町村

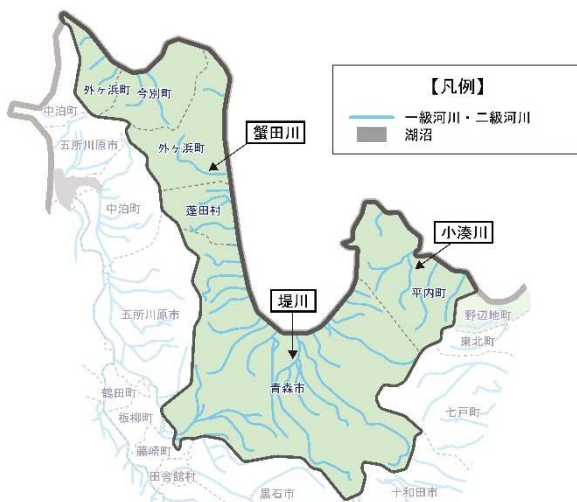
位置・面積

東青圏域は青森県の中央部に位置し、圏域面積(147,811ha)は県全体の15.4%を占めています。

地形

圏域の北部は陸奥湾に面し沿岸部には砂浜や湿地帯が点在しています。南部には八甲田連峰や大釈迦丘陵、東部には夏泊半島や東岳、八幡岳、西部には津軽半島を南北に津軽山地が連なっており、これら山地に囲まれるように陸奥湾に向かって比較的標高が低い平野部が広がっています。

流域は青森市・浪岡地区を除き圏域内でほぼ完結しており、主な河川は、圏域南部の八甲田連峰から、圏域西部の津軽山地から陸奥湾に注いでいます。



(資料：あおもりの河川と海岸図)

図 東青圏域の河川

歴史的経緯

縄文時代から居住地が形成されており、巨大な掘立柱建物が特徴的で2021年、「北海道・北東北の縄文遺跡群」として世界文化遺産に登録された縄文時代の三内丸山遺跡や南北朝時代と伝わる蓬田城址などの古跡が今も残されています。

中世までは津軽半島から夏泊半島にかけて形成されていた漁村群でしたが、江戸時代に現在の青森市に港町が作られ、移住奨励策により商人が集まり、津軽藩最大の商港として発展することになりました。

明治4年に青森市に県庁が設置されたことにより、様々な都市機能の集積が進んだほか、交通ネットワークの整備が行われ、県内最大の人口を持つ都市へと成長しました。

東北三大祭りの一つとしても有名な「青森ねぶた祭」は、国の重要無形民俗文化財に指定されており、歴史上の人物や神話の一場面を再現した極彩色のねぶたと、ねぶたの周りを跳ね回るハネトが特徴となっています。

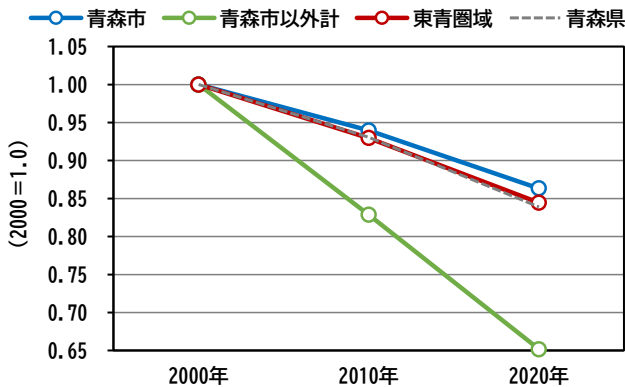
2. 東青圏域の特性

(1) 人口・産業・都市機能等の集積状況

人口関連 の特性

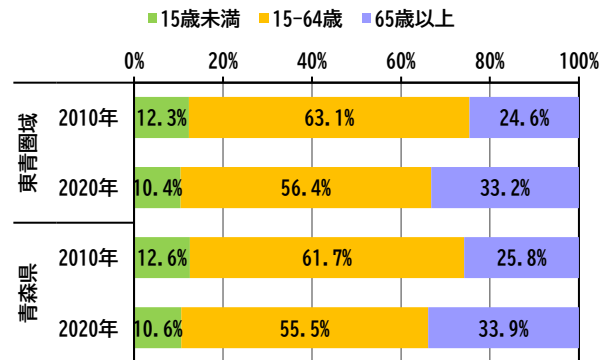
東青圏域の人口は2020年現在295,593人となっており、県人口の23.9%を占めています。圏域の中心都市である青森市には、圏域人口の92.0%にあたる275,192人が集中しており、周辺の町村部における人口減少が著しいため、青森市の占める割合が年々大きくなりつつあります。

他圏域に比べて生産年齢人口割合が高いという特徴がありますが、近年では生産年齢人口の減少が顕著にみられる圏域になっています。



(資料：国勢調査)

図 近年の人口増減の比較



(資料：国勢調査)

図 東青圏域の年齢3区分別人口の変化

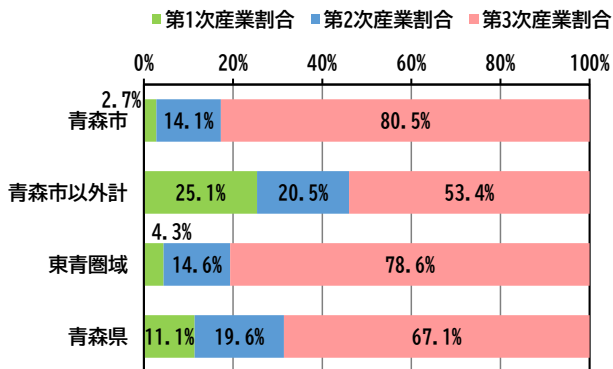
産業関連

の特性

東青圏域では、青森市とそれ以外の町村部で異なる産業構造がみられ、就業人口について青森市では第3次産業就業人口の割合が高くなっていますが、青森市以外の町村部では第1次産業と第2次産業の割合が高くなっています。

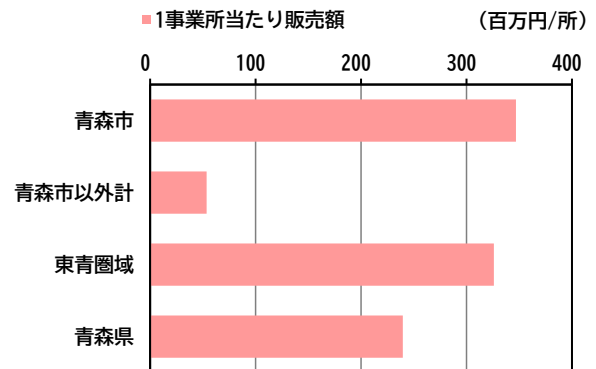
農業に関しては米と果実が中心ですが、県全体の農業産出額に占める割合は高くありません。一方、漁業に関しては漁獲金額が三八圏域に次いで県内で2番目に高く、漁業が第1次産業の柱となっています。

商業の事業所数及び従業者数に関しては、県内で1番の集積がある上に1事業所当たり販売額も高いという特徴がありますが、工業の事業所数及び従業者数に関しては、県内では4番目の集積となっています。



(資料：令和2年国勢調査)

図 産業大分類別就業人口割合



(資料：令和3年経済センサス)

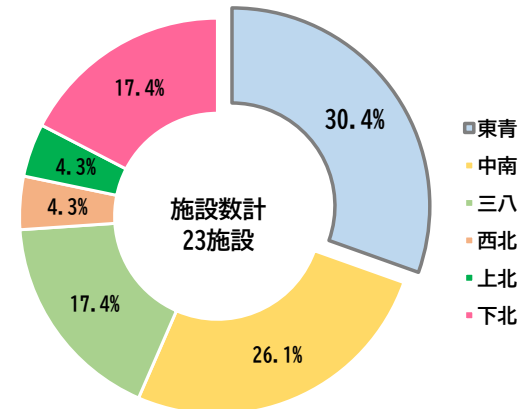
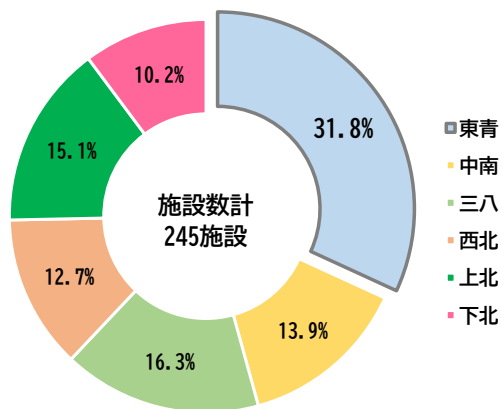
図 1事業所当たりの販売額

都市機能等

の特性

青森市には、行政、商業、医療、教育など様々な分野で高次都市機能が立地しており、特に、国や県の機関の31.8%が集中しているほか、大学・短大についても合計23校のうち7校(30.4%)が立地しています。

これら高次都市機能の利用圏・受益圏は、圏域内だけでなく周辺の他圏域にまで広がっており、各市町村の医療依存状況をみても、青森市に対しては、東青圏域内だけでなく、上北圏域内の野辺地町、横浜町からの依存割合も高い状況がみられます。



注：大学には小規模キャンパスやサテライトキャンパス（青森・八戸・むつ・深浦）を含む
 (資料：国土数値情報 国・都道府県の機関)

(資料：国土数値情報 国・都道府県の機関)

図 圏域別国・県の機関立地割合

図 圏域別大学・短大立地割合



(資料：第8次青森県保健医療計画)

図 患者住所地からみた医療依存の動向

(2) 交通・広域連携の状況

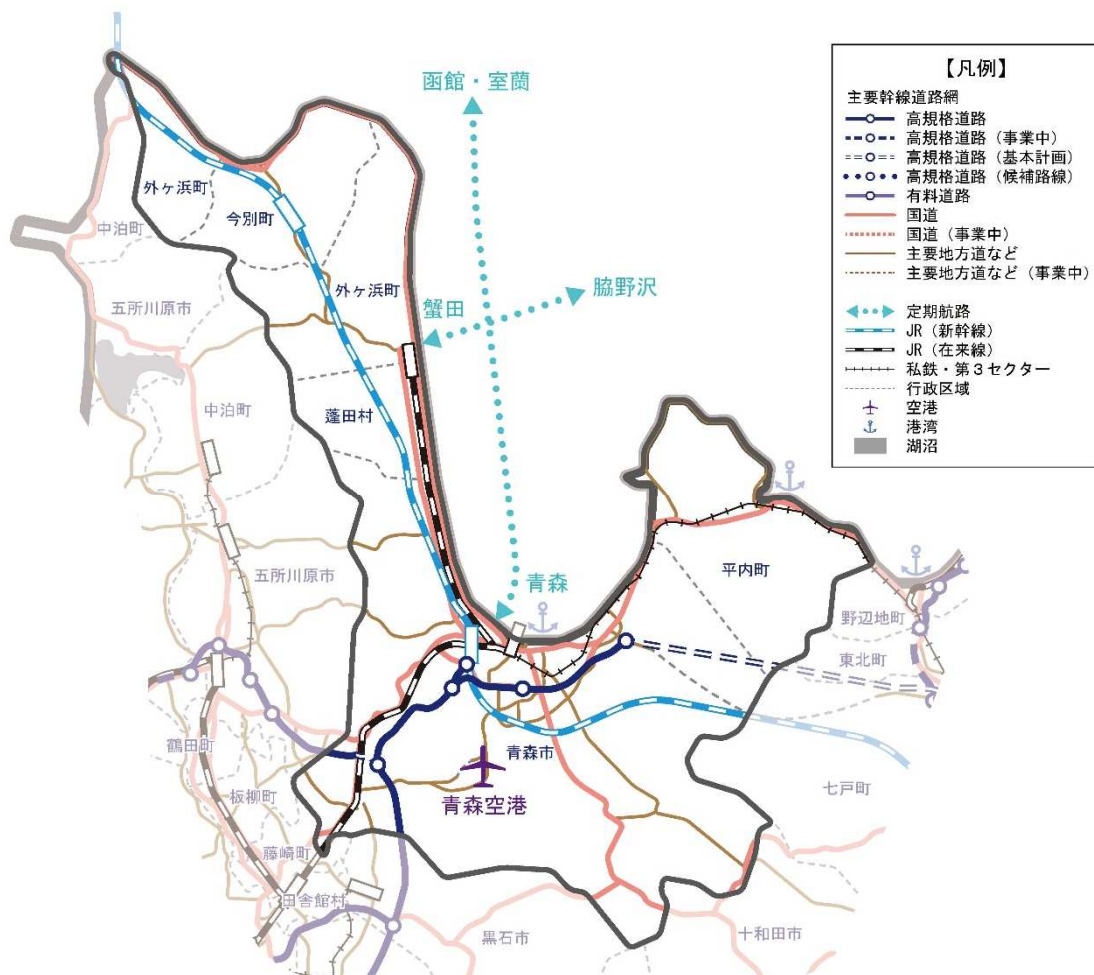
交通 ネットワーク の特性

東青圏域では、青森市内の様々な交通結節点を起点に圏域内の広域交通ネットワークが形成されており、東北・北海道新幹線（新青森駅、奥津軽いまべつ駅）、鉄道路線（JR奥羽本線、JR津軽線、青い森鉄道）、航空路線（青森空港）、航路（青森港・蟹田港）、高規格道路（東北縦貫自動車道弘前線・八戸線、津軽自動車道）とみちのく有料道路のほか、国道・県道といった主要幹線道路が整備されています。

2010年12月の東北新幹線の全線開業、2016年3月の北海道新幹線（新青森駅～新函館北斗駅）開業により、青森市を中心とする東青圏域の広域的な交通結節機能が大幅に向上しました。

また、青森空港からは、国内線5路線（東京・名古屋・大阪・神戸・札幌）、国際線2路線（台北・ソウル）の定期便が運行しています。

さらに、青森港においては、年間約50隻のクルーズ客船の寄港や、津軽海峡フェリー（青森港～函館港、青森港～室蘭港）、青函フェリー（青森港～函館港）、むつ湾フェリー（蟹田港～脇野沢港）の運行など、県内外や海外を繋ぐ広域交通ネットワークが形成されています。



（資料：青森県主要幹線道路網図、青森県ホームページ）

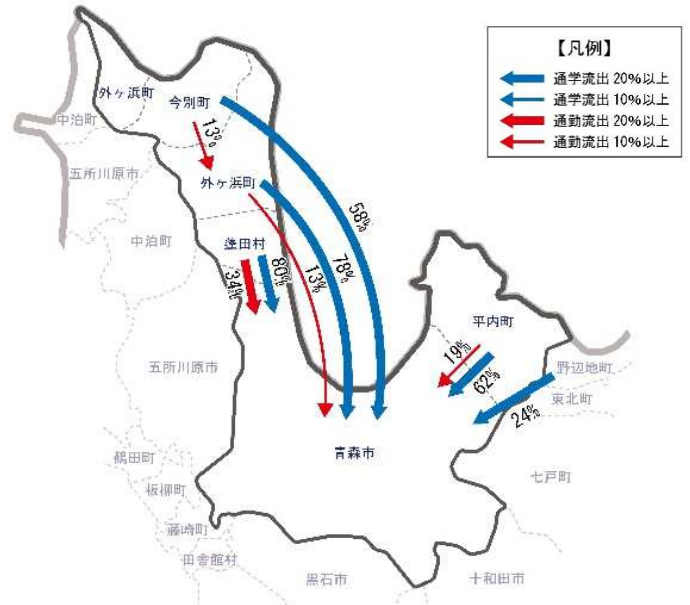
図 交通網の状況

広域連携 の特性

東青圏域では、青森市及び周辺4町村の間で、青森市を連携中枢都市とする「青森圏域連携中枢都市圏」の連携協約が締結されています。
通勤・通学をはじめとする日常生活面でのつながりは青森市が中心都市となっており、圏域内にとどまらず、隣接する他圏域も含む広域的な連携がみられます。

表 青森圏域連携中枢都市圏の概要

連携中枢都市	青森市
連携協約締結	R 1. 12. 25
都市圏ビジョン公表	R 2. 3. 23
連携市町村	平内町、今別町、蓬田村、 外ヶ浜町（計3町1村）
圏域人口等	29.6万人 (うち青森市 27.5万人)



(資料：令和2年国勢調査)

図 東青圏域の通勤通学流動

(3) 自然環境・景観と災害

自然環境 の特性

東青圏域では、青森市南部の八甲田連峰付近が十和田八幡平国立公園、津軽半島北部が津軽国立公園、夏泊半島の海岸線が浅虫夏泊県立自然公園に指定され、自然環境の保全が図られています。

市街地には堤川、蟹田川、小湊川などが流れ、市街地の中で身近に自然を感じられる水辺空間を形成しています。



(資料：青森県ホームページ、国土数値情報)

図 東青圏域内の自然公園

景観

の特性

津軽半島北部には、ゆるやかに連なる緑豊かな山地と漁村の点在する変化に富んだ海岸線とが織りなす壮大な景観が広がり、津軽半島南部の陸奥湾沿いには、広がりのある水田とその背景をなす低く連なる山なみ、陸奥湾を望む直線的な海岸とが織りなす穏やかな景観が広がっています。また、夏泊半島にも、海岸に迫る穏やかな山並みを背に、陸奥湾に突き出た複雑な海岸線の織りなす風光明媚な景観が広がっています。

さらに、青森市内の平野部には、陸奥湾を抱く平野に広がる都市と田園、その背後に控える八甲田連峰とが織りなす広がりのある景観がみられます。

【龍飛崎】



【八甲田連峰】



(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)

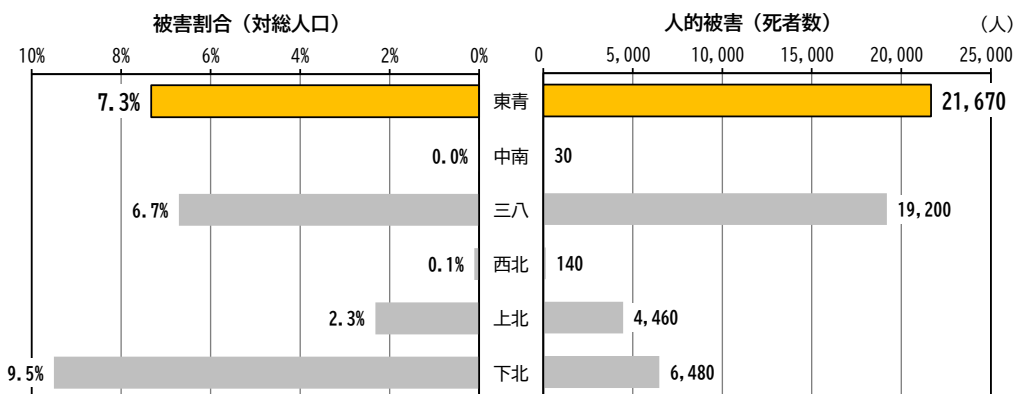
災害

の特性

東青圏域は、陸奥湾に面しているため、太平洋側海溝型の地震によって津波が発生した場合には多くの人的被害が出るのが想定されていますが、過去の津波では大きな被害に至ったことはありません。

また、青森市、平内町、蓬田村、今別町は特別豪雪地帯に指定される県内でも有数の多雪地帯であり、冬季には豪雪による被害が生じることがあります。

さらに、八甲田連峰は、少なくとも 17 以上の成層火山と溶岩ドームからなる活火山であり、現在は噴火の兆候は認められませんが、東日本大震災以降、大岳山頂付近を震源とする火山性地震が増加しています。



注：人的被害は「冬 18 時」のケースで算出されたもの

市町村別の想定結果が四捨五入された数値であり、わずかな被害（5 未満）は秘匿表示であることから、圏域別の被害数の合計は県の合計値と一致しない

(資料：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 地震・津波被害想定調査 (太平洋側海溝型地震) による人的被害

3. 東青圏域の将来像と都市づくりの方針

圏域の将来像

県全体に賑いや新たな活力を創り出す東青圏域

本州と北海道を結ぶ交通の要衝、そして県都として発展してきた青森市の歴史と集積を生かし、県内外からヒト・モノ・情報が集まる求心力の高い広域都市拠点を形成するとともに、圏域内及び県全体をつなぐ交通ネットワークを充実することで、経済、生活等の様々な面で県全体をカバーできる圏域を目指します。

また、豊かな自然環境に抱かれつつ、多くの人々で賑う都市空間を創出し、そこから生み出される新たな産業や文化が、県全体の活力をけん引するような圏域を目指します。

都市づくりの方針

拠点形成、産業集積、土地利用
の側面から・・・

都市間連携、都市内交通
の側面から・・・

自然環境保全、景観保全
の側面から・・・

多様な働き方・暮らし方 により賑いある 都市づくりを進める

県都である青森市を中心に、高次都市機能と広域的な商業・業務系の産業の集積・維持を図り、多様な就業・生活が可能な賑いのある都市づくりを進めます。

また、周辺都市でも農山漁村集落の生産基盤と生活環境の向上を目指した土地利用を誘導することで、圏域全体で暮らしやすく働きやすい都市づくりを進めます。

特に、青森市から離れた津軽半島北部などでは、複数の都市間で都市機能を補完し合う圏域形成を目指します。

県内外の 交通結節点となる 都市づくりを進める

新青森駅、青森空港、青森港、東北縦貫自動車道などの広域交通ネットワークを生かし、青森市を中心とする東青圏域が県内外の交通結節点となる都市づくりを進めます。

そのために、観光や物流を目的とする県外及び圏域外との連携を強化するとともに、自動車、鉄道・バス、飛行機、フェリーといった多様な移動手段を組み合わせ、青森市と周辺都市をつなぐ生活レベルでの連携強化を図ります。

陸奥湾と背後の山並みが 調和する 都市づくりを進める

陸奥湾を望みつつ、背後には低く緩やかに連なる山並みを眺望できる圏域の特性を生かし、海・山・農山漁村集落・市街地それぞれの景観が調和する都市づくりを進めます。

また、陸奥湾及び市街地を流れる河川の水質保全、自然公園をはじめ市街地を取り巻く豊かな自然環境の保全を図るとともに、市街地内の緑の保全を図ることで、水と緑を身近に感じられる都市づくりを進めます。

4. 将来像を実現するための取組方針

(1) 多様な働き方・暮らし方により賑いある都市づくりを進めるための取組方針

- 県都である青森市に県全体を利用圏とする高次都市機能が集積する広域都市拠点的形成
- 青森駅周辺地区では、都市機能の集約化と複合化による社会経済活動の向上と併せて、きめ細かな雪対策により冬でも快適な居住環境を創出、また、防災性の向上や、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るため、市街地再開発事業等を促進
- 新青森駅周辺地区では、県内外を結ぶ広域交流の玄関口として、交通結節機能の充実と併せて観光・交流機能などの集積を促進
- 平内町、今別町及び外ヶ浜町・蟹田地区に都市拠点を形成するほか、青森市・浪岡地区、蓬田村、外ヶ浜町・平館地区及び外ヶ浜町・三厩地区に生活に必要な都市機能の集積・維持を図る地域拠点を形成
- 災害による県都としての機能低下を未然に防止するため、避難場所や避難路等の整備や、多様な機能を有するオープンスペースを確保
- 青森港を中心とする臨海型工業用地と内陸型工業用地を活用した工場、流通施設の立地促進
- 高規格道路や国道等の交通利便性を活用した工業団地や流通団地の整備及び機能充実
- 県内脱炭素電力を活用するGX関連企業等の集積促進とそのインフラ整備
- 無秩序な市街地拡大の抑制を通じた市街地を取り囲む農地の保全
- 地域資源及び立地特性を生かした6次産業化や農商工連携による農林水産物の高付加価値化の推進



図 東青圏域の取組方針図（拠点形成・産業集積・土地利用）

(2) 県内外の交通結節点となる都市づくりを進めるための取組方針

- 県内外の交流機会の増大と広域観光の展開を図るため、新青森駅、青森空港、青森港など主要な交通結節点の機能を充実
- 隣接圏域や道南地域までを含む広域的な観光・交流を促進する交通ネットワークの充実
- 主要な交通結節点を中心に県内外を結ぶ広域連携軸を形成し、北海道・東北新幹線、東北縦貫自動車道弘前線・八戸線等の活用に加え、鉄道路線（JR奥羽本線）の充実により広域連携軸の機能を強化
- 青森市と周辺都市を結ぶ津軽自動車道、国道4号、国道7号、国道280号の主要幹線道路及び鉄道路線によって都市連携軸の機能を強化
- 青森市内の環状道路及び放射状道路の整備
- JR奥羽本線、JR津軽線、青い森鉄道の生活交通としての機能維持
- JR津軽線（蟹田駅～三厩駅間）の代替移動手段の確保
- 主要な交通結節点周辺等における駐車場・駐輪場の整備
- 新幹線駅、空港、フェリーターミナル、その他主要鉄道駅におけるバス乗換利便性の向上
- 青森市へのアクセスをはじめ、圏域内の都市間及び都市内を連絡するバス路線の維持
- 圏域内の人口減少・少子高齢化に対応したバス運行計画の検討
- 広域周遊観光及び地域振興に寄与する、蟹田～脇野沢間のフェリー運航の維持
- 基幹公共交通を補完するためのスクールバス・福祉バス等の混乗や自家用有償旅客運送等の導入
- 冬季でも円滑な移動が可能になる交通環境の充実



図 東青圏域の取組方針図 (都市間連携・都市内交通)

(3) 陸奥湾と背後の山並みが調和する都市づくりを進めるための取組方針

- 十和田八幡平国立公園、津軽国定公園、浅虫夏泊県立自然公園をはじめとする豊かな自然環境の保全・活用
- 堤川、蟹田川などの河川、陸奥湾に面する海岸線など、圏域が有する様々な水辺空間の保全・活用
- 閉鎖性水域である陸奥湾の水質保全を図るため、公共下水道及び流域下水道の持続可能な整備・更新と併せて、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を検討
- 天田内川、駒込川、貴船川等の河川において、流域全体のあらゆる関係者が協働して、流域全体で水害を軽減させる治水対策「流域治水」を計画的に推進
- 三内丸山遺跡や小牧野遺跡を含む縄文遺跡群など、圏域の歴史・文化資源の保全・継承
- 陸奥湾や背後の豊かな自然に囲まれた環境を生かした、水と緑あふれる良好な都市景観の形成
- 圏域を象徴する自然景観である八甲田連峰、陸奥湾、竜飛崎などを望む眺望景観の保全

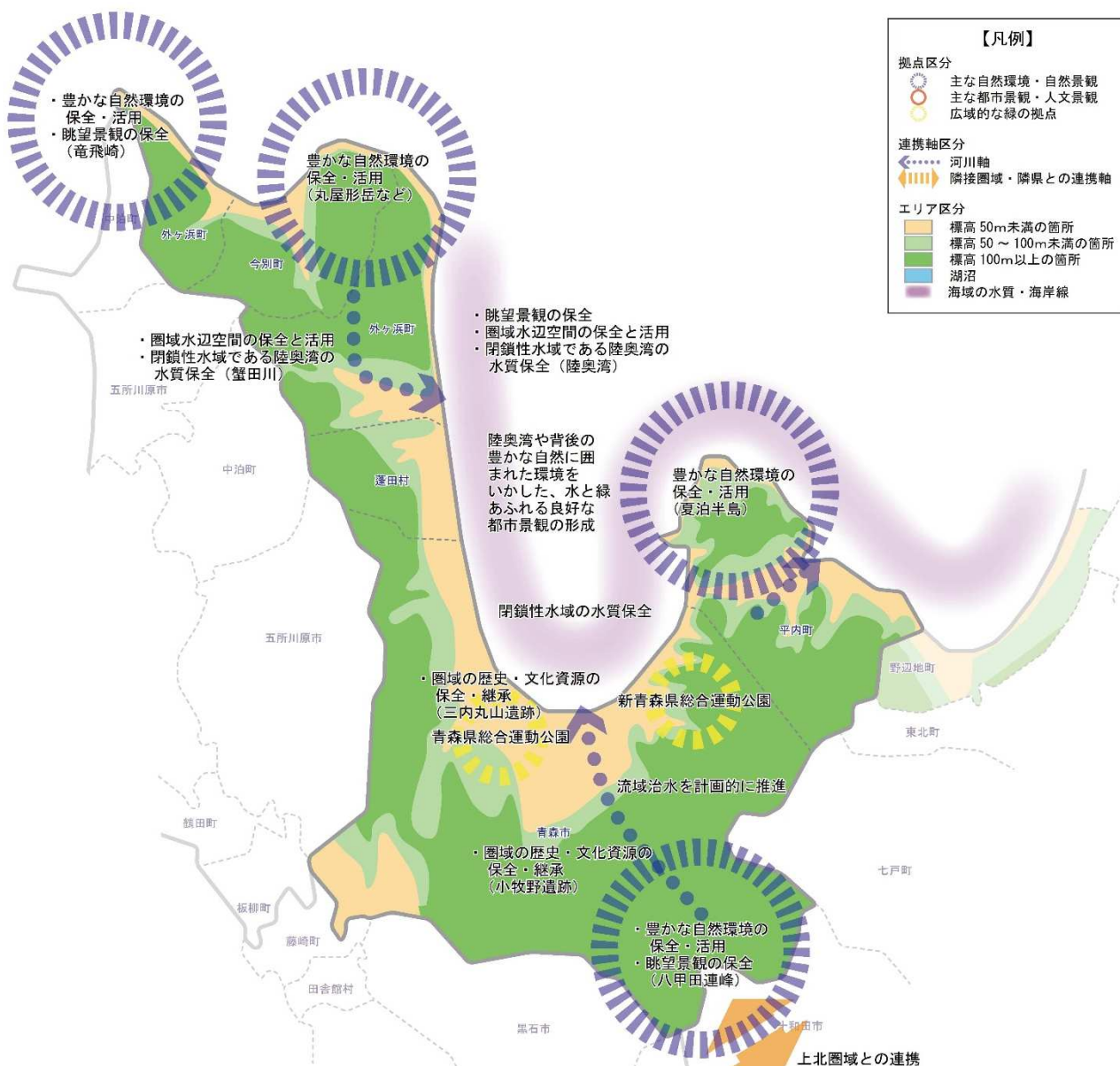


図 東青圏域の取組方針図 (自然環境保全・景観保全)

中南圏域

1. 中南圏域の概要

【構成市町村】	弘前市、黒石市、平川市、西目屋村、藤崎町、大鰐町、田舎館村 (3市2町2村)
【人口(2020年)】	262,808人 (県全体の21.2%)

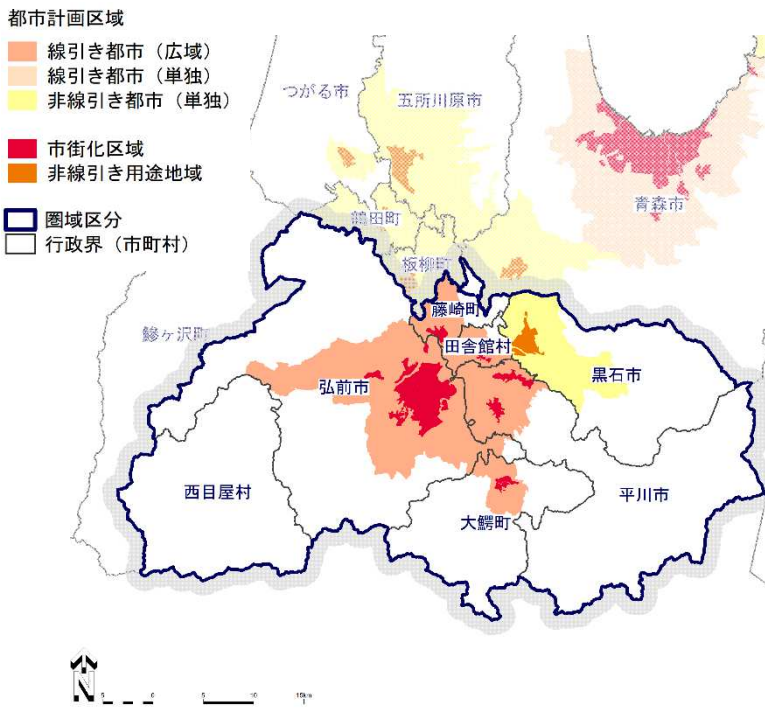


図 中南圏域の構成市町村



(資料: おおもりの河川と海岸図)

図 中南圏域の河川

位置・面積

中南圏域は青森県の南西部に位置し、圏域面積(155,635ha)は県全体の16.1%を占めています。

地形

6つの圏域の中で唯一海に面していない内陸の圏域です。

圏域の西部には秀峰岩木山、南西部には、広大なブナ林が特徴の世界自然遺産白神山地、東部には八甲田連峰が連なっており、白神山地に源を発する岩木川とその支流の浅瀬石川、平川によって肥沃な津軽平野が形成されています。

流域は、岩木川中下流部に位置する西北圏域と一体の流域を形成しています。岩木川やその支流の平川・浅瀬石川が津軽平野を貫流し、日本海を臨む十三湖に注いでいます。

歴史的経緯

江戸時代には、弘前市に弘前藩の城下町が整備され、黒石市に弘前藩の支藩として黒石藩が分知され町割りが整備されるとともにこみせと呼ばれる建物の表通りに設けられたひさしが整備されました。これら都市には現在もその歴史を伝えるまち並みが各所に残されています。

弘前市の「弘前ねぶたまつり」は国の重要無形民俗文化財に指定されており、三国志や水滸

伝などを題材にした勇壮で色鮮やかな武者絵が描かれた扇ねぶたなどが市内を練り歩くまつりで、300年を超える歴史があります。

また、約 200 年前から盛んとなった「黒石よされ」は、阿波踊りや群上踊りと並んで、「日本三大流し踊り」の一つにあげられており、津軽民謡の手踊りで踊り歩く「流し踊り」が特徴となっています。

2. 中南圏域の特性

(1) 人口・産業・都市機能等の集積状況

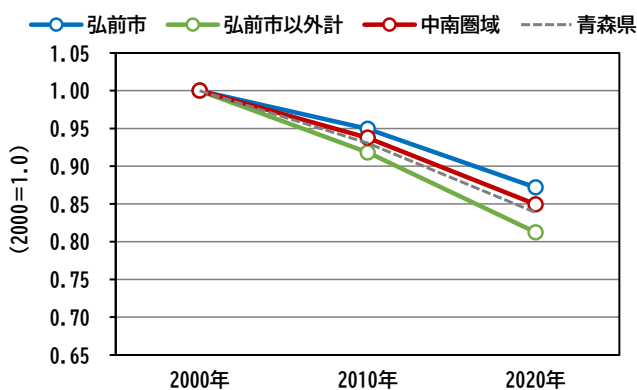
人口関連

の特性

中南圏域の人口は 2020 年現在 262,808 人となっており、県人口の 21.2% を占めています。圏域の中心都市である弘前市には、圏域人口の 64.1% にあたる 168,466 人が集中しています。

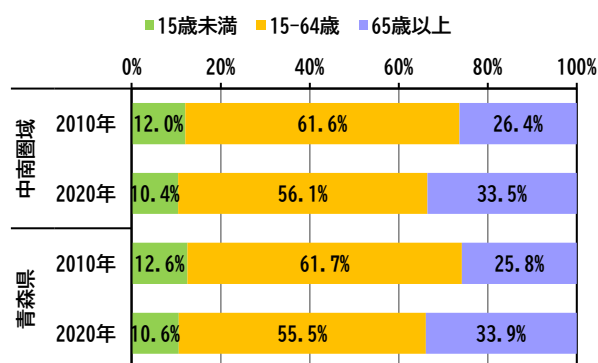
周辺の市町村における人口減少率が弘前市の人口減少率を上回っているため、弘前市の占める割合が年々大きくなりつつあります。

生産年齢人口割合が東青圏域に次いで高いという特徴があります。



(資料：国勢調査)

図 近年の人口増減の比較



(資料：国勢調査)

図 中南圏域の年齢3区分別人口の変化

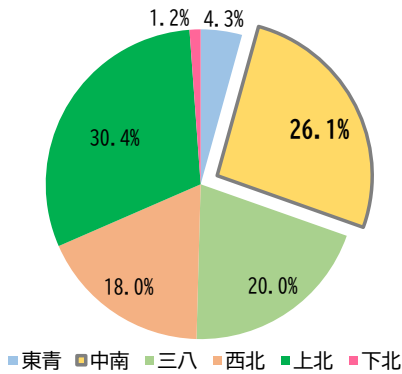
産業関連

の特性

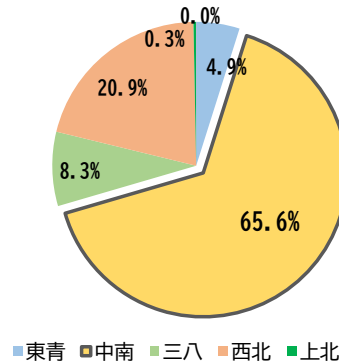
漁業に関しては内陸部の圏域であるためほとんど行われていませんが、農業に関しては農業産出額が上北圏域に次いで2番目に高く、特にりんごをはじめとする果実の生産は県内シェアの7割弱を占めているほか、米や野菜など多様な作物も生産されています。

工業の事業所数及び従業者数に関しては、三八圏域、上北圏域に次いで3番目に高い集積となっており、商業の事業所数及び従業者数に関しても、東青圏域、三八圏域に次いで3番目に高い集積となっています。また、1事業所当たりの出荷額等又は販売額が県平均よりも高いことが特徴となっています。

特に工業に関しては、昭和 50 年代初頭に黒石市などが農村地域工業導入促進法などを活用して工業団地を整備したことで工場の立地が進み、さらに東北縦貫自動車道の開通や青森空港の開業などによって交通条件が向上したことで工場の立地が進みました。



(資料：令和5年 市町村別農業産出額 (推計))
 図 農業産出額の県内シェア



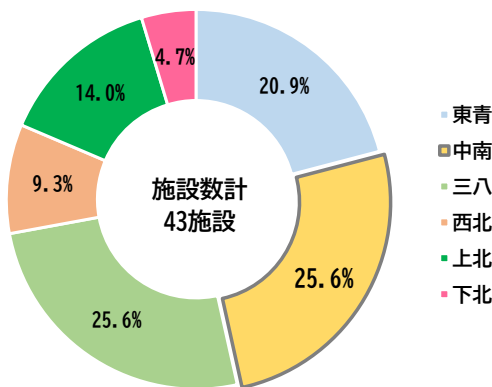
(資料：令和5年 市町村別農業産出額 (推計))
 図 農業産出額 (果実) の県内シェア

都市機能等 の特性

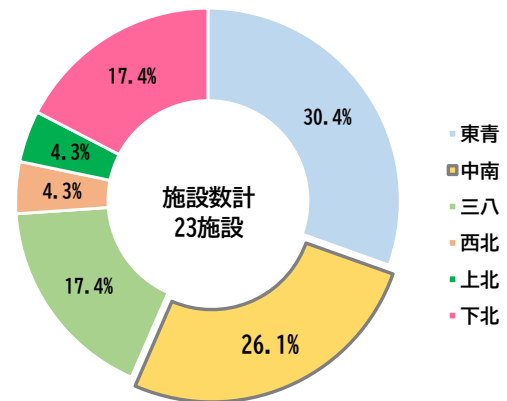
弘前市には、行政、商業、医療、教育など様々な分野で高次都市機能が立地しています。特に、拠点病院の25.6%が集中しているほか、大学・短大についても合計23校のうち6校(26.1%)が立地しており、弘前大学をはじめとする高等教育機能や研究開発機能、大学附属病院などを中心とした医療機能は本圏域特有の高次都市機能となっています。

また、圏域内で人口が2番目に大きい黒石市にも、行政、商業、医療などの都市機能が集積し、弘前市の都市機能の補完的役割を担っています。

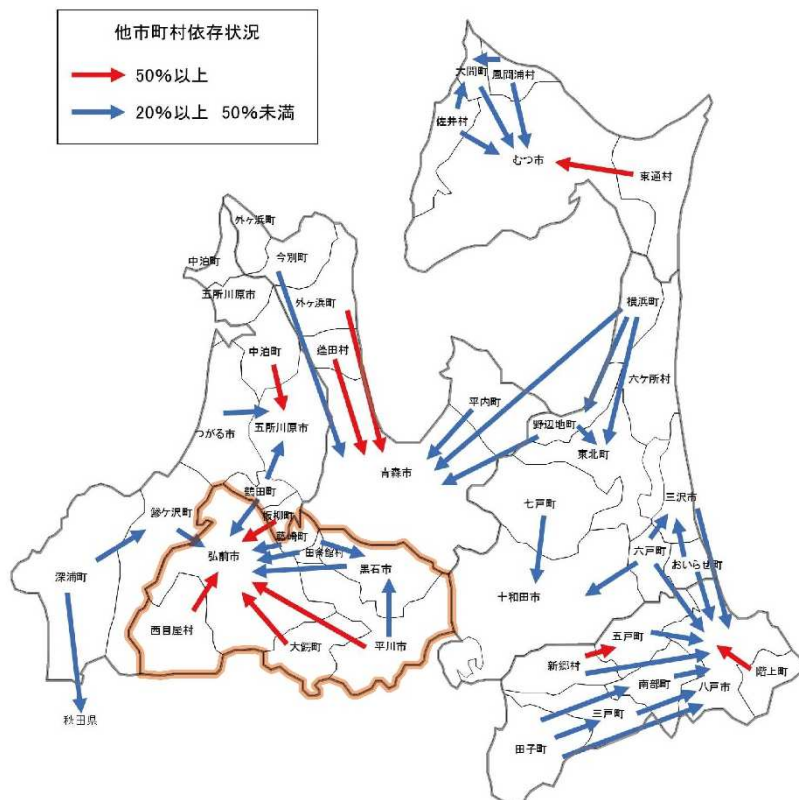
各市町村の医療依存状況をみても、弘前市に対しては、中南圏域だけでなく、西北圏域内の板柳町、鶴田町からも依存割合が高い状況がみられ、黒石市に対しては、平川市や田舎館村から依存されている状況がみられます。



(資料：国土数値情報 医療施設)
 図 圏域別拠点的病院立地割合



注：大学には小規模キャンパスやサテライトキャンパス（青森・八戸・むつ・深浦）を含む
 (資料：国土数値情報 教育施設)
 図 圏域別大学・短大立地割合



(資料：第8次青森県保健医療計画)

図 患者住所地からみた医療依存の動向

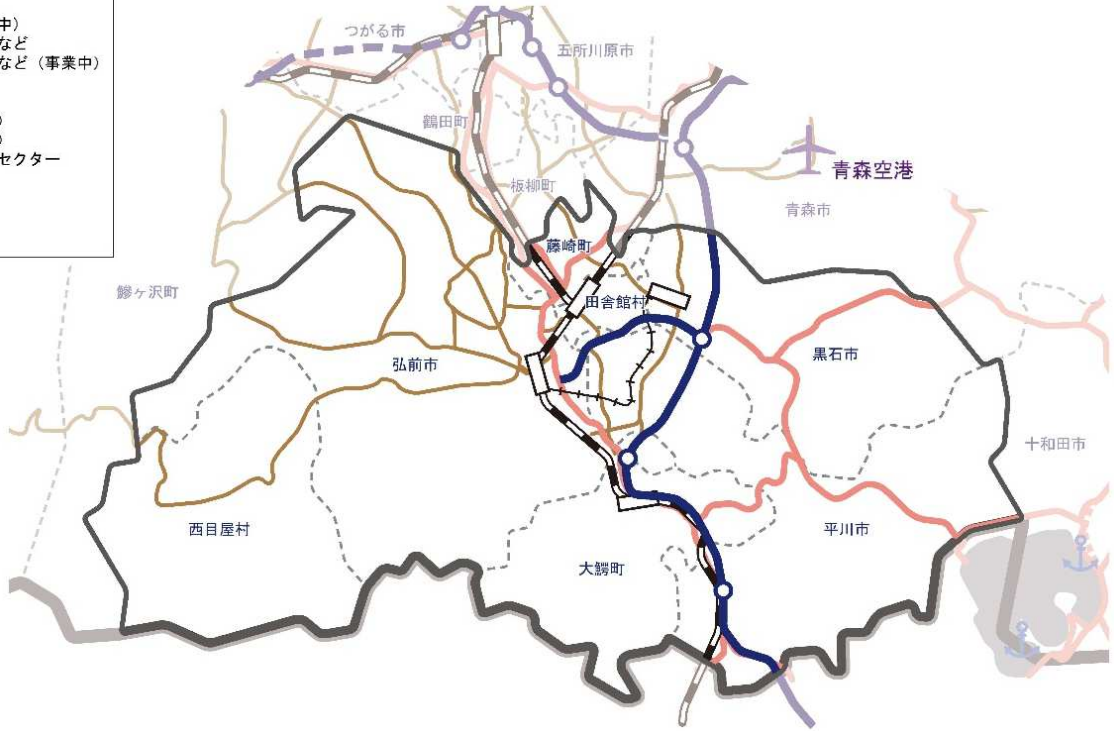
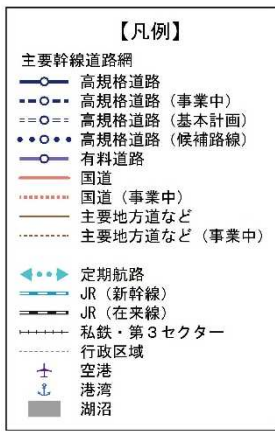
(2) 交通・広域連携の状況

交通 ネットワーク の特性

中南圏域では、弘前市を中心として放射状に圏域内の広域交通ネットワークが形成されており、鉄道路線（JR奥羽本線、JR五能線、弘南鉄道弘南線、弘南鉄道大鰐線）、高規格道路（東北縦貫自動車道弘前線、弘前黒石 IC 連絡道路）、そして国道・県道といった幹線道路が配置されています。

国道・県道が比較的高い密度で配置されており、弘前市を中心として周辺市町村と一体性の高い圏域を形成しています。

なお、弘南鉄道大鰐線に関しては、2027年度末の運行休止方針が表明されており、代替交通の検討が進められています。



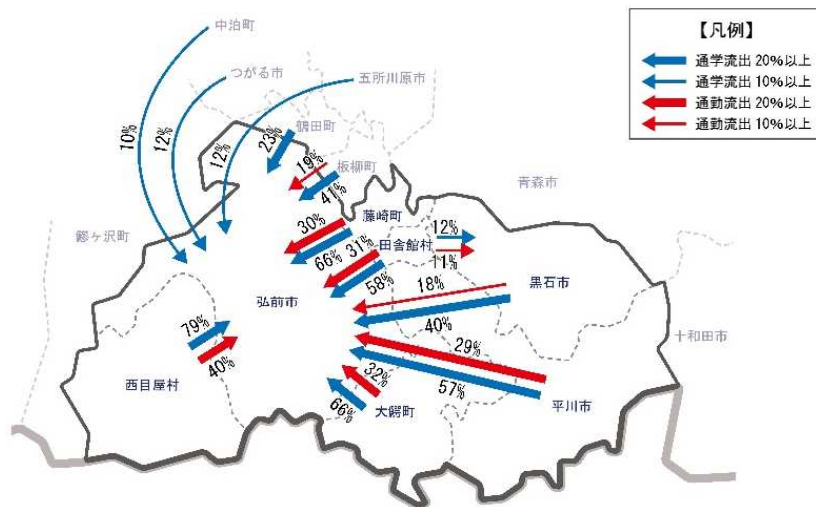
（資料：青森県主要幹線道路網図、青森県ホームページ）
図 交通網の状況

広域連携

の特性

中南圏域では、弘前市を中心とした「弘前圏域定住自立圏」の協定が締結されていますが、中南圏域内の市町村に加え、西北圏域の板柳町も含む形となっています。

通勤・通学をはじめとする日常生活のつながりは弘前市が中心都市となっており、圏域内にとどまらず、隣接する他圏域も含む広域的な連携がみられます。



（資料：令和2年国勢調査）
図 中南圏域の通勤通学流動

(3) 自然環境・景観と災害

自然環境

の特性

中南圏域では、圏域東部の一部が十和田八幡平国立公園、岩木山を含む西部一帯が津軽国定公園や岩木高原県立自然公園、大鰐町と平川市の温泉地が大鰐碓ヶ関温泉郷県立自然公園、黒石市の温泉地が黒石温泉郷県立自然公園、西目屋村の一部が津軽白神県立自然公園に指定され、自然環境の保全が図られています。また、白神山地は世界自然遺産に登録され、優れた自然環境の保全が図られています。

岩木川沿いには県内最大規模の都市緑地である岩木川緑地、全県で最も規模の大きい広域公園である大鰐あじやら公園などもあり、緑豊かな環境が形成されています。



(資料：青森県ホームページ、国土数値情報)

図 中南圏域内の自然公園

景観

の特性

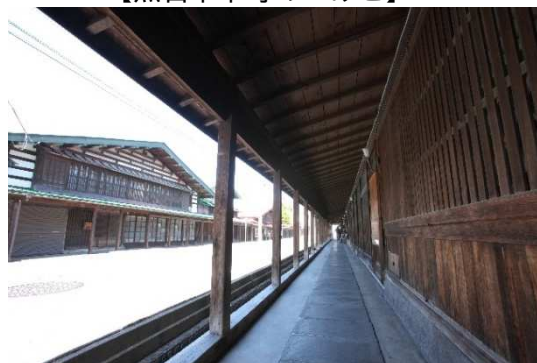
平野部には、岩木山とその山麓に広がるりんご畑、盆地状の平野に広がる水田、歴史ある市街地とが織りなす特徴的な景観が形成されています。

弘前市と黒石市には県内で2地区だけ選定されている重要伝統的建造物群保存地区があり、このうち「弘前市仲町」は、弘前藩10万石の城下町の旧武家町の一部であり、弘前藩に縁のある歴史が感じられる魅力的な資源をはじめ、藩政時代から昭和期までの歴史的建造物が存在しています。また、「黒石市中町」は、浜街道沿いの商家町として栄えた地区であり、主屋の前面に庇を張り出し日常の往来に供される「こみせ」と呼ばれる通路が今も保存されています。

【岩木山】



【黒石市中町のこみせ】



(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)

災害 の特性

内陸部であるため津波による被害は想定されていません。

ただし、津軽平野では地盤が軟弱であるために、大規模地震発生時には建物倒壊や液状化による被害が想定されています。

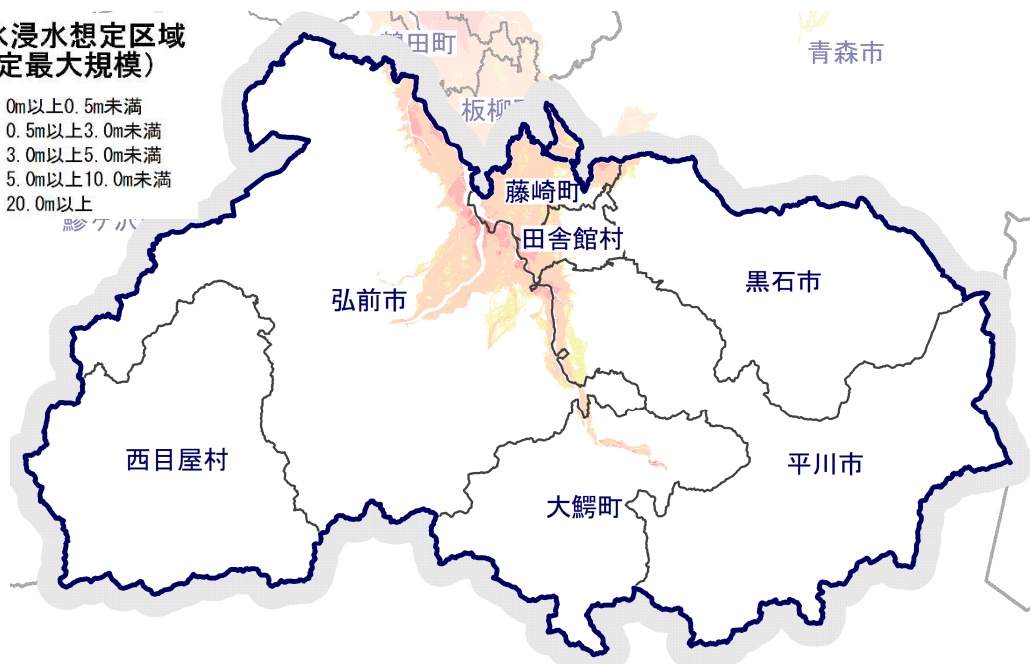
また、平野部では洪水発生時に3 m以上の浸水が発生する危険性のあるエリアが分布しているほか、山間部には土砂災害の危険性のあるエリアが分布しています。

さらに、弘前市の一部、黒石市、平川市、西目屋村は特別豪雪地帯に指定される県内でも有数の多雪地帯であり、冬季には豪雪による被害が生じることがあります。

加えて、岩木山は有史以降も火山活動が観測されている活火山であり、記録に残る最も新しい噴火は約160年前の1863年に発生しています。

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)

3. 中南圏域の将来像と都市づくりの方針

圏域の将来像

美しい景観と豊かな歴史のもと一体的に発展する中南圏域

白神山地や岩木山に代表される美しい景観、弘前市や黒石市に継承されてきた歴史的まち並み、さらに、広域都市拠点である弘前市を中心とする緊密な都市間連携を生かし、一体性と回遊性を備えた圏域を目指します。

また、岩木山を背景に岩木川流域に形成されてきた美しい樹園地等の農地を保全しつつ、大学や研究機関の集積を生かした先端技術産業や研究開発型産業の展開を図り、弘前市を中心として周辺の都市が一体となって発展する圏域を目指します。



都市づくりの方針

拠点形成、産業集積、土地利用
の側面から・・・

都市間連携、都市内交通
の側面から・・・

自然環境保全、景観保全
の側面から・・・



先端技術と農業がコンパクトに調和する都市づくりを進める

古くから弘前藩の中心地として発展してきた弘前市を中心に、圏域内の都市機能がコンパクトに集積する都市づくりを進めます。

また、市街地縁辺部でありながら広域的な交通利便性の高い既存工業団地における先端技術産業を中心とする産業集積を維持するとともに、周辺に広がる美しい樹園地等の農地の保全を図ることで、先端技術と農業が調和する都市づくりを進めます。



一体性の高い圏域内を多様な手段で移動できる都市づくりを進める

青森市内の広域的な交通結節点へのアクセス性向上により圏域外との交流・連携を強化するとともに、弘前市を中心とする放射状の交通ネットワークを生かし、弘前市を起点として圏域内の都市間を自由に移動できる都市づくりを進めます。

また、弘南鉄道大鰐線運行休止後の代替の公共交通を維持し、自家用車だけでなく、公共交通、自転車・徒歩など、多様な移動手段で都市内及び圏域内を移動可能な都市づくりを進めます。



歴史・文化をつなぐ伝統的まち並みと美しい田園景観を継承する都市づくりを進める

弘前市や黒石市に残されてきた伝統的なまち並みや歴史・文化資源に加え、市街地から眺望される岩木山の山並み、そしてその山麓に広がる美しい田園景観を保全することで、圏域内の各所に広がる美しい景観が将来にわたって継承される都市づくりを進めます。

また、岩木川水系で構成される潤いのある水環境や市街地内の緑豊かな公園・緑地などを生かし、歴史・文化と豊かな緑が調和する都市づくりを進めます。

4. 将来像を実現するための取組方針

(1) 先端技術と農業がコンパクトに調和する都市づくりを進めるための取組方針

- 弘前市に圏域内及び隣接圏域を利用圏とする高次都市機能が集積する広域都市拠点を形成
- 弘前市では、都市機能の集積や歴史・文化資源を生かして、個性と魅力のある中心市街地を形成するとともに、都市機能の集約化と住商複合化により中南圏域の中核としての機能を充実
- 黒石市では、教育や医療等の都市機能の集積・維持と併せて、歴史的な「こみせ」のまち並みを生かして賑いと魅力ある市街地を形成
- 狭い道路や行き止まり道路がみられる既成市街地において、歴史的まち並みの保全に配慮した居住環境改善を推進
- 黒石市、平川市・平賀地区、藤崎町・藤崎地区、大鰐町、田舎館村に都市拠点を形成するほか、弘前市・岩木地区、弘前市・相馬地区、平川市・尾上地区、平川市・碓ヶ関地区、西目屋村、藤崎町・常盤地区に生活に必要な都市機能の集積・維持を図る地域拠点を形成
- 既存の工業団地の活用、新たな産業団地の整備による研究開発機能や先端技術産業などの立地促進
- 国道7号弘前バイパス等の主要幹線道路や東北縦貫自動車道弘前線 IC 周辺等の交通利便性を生かした工業団地や流通団地の整備及び機能充実
- 県内脱炭素電力を活用する GX 関連企業等の集積促進とそのインフラ整備
- 圏域内の各市街地と IC とを連絡する主要幹線道路の整備をはじめ、圏域の産業を支援する物流基盤の整備
- 圏域の主要な農産物であるりんごの生産基盤である樹園地等の農地の保全
- 他分野や関連産業とも連携した持続的な農林業と新たな魅力づくりの推進

(2) 一体性の高い圏域内を多様な手段で移動できる都市づくりを進めるための取組方針

- 弘前市を中心に青森市方面、秋田県方面を結ぶ東北縦貫自動車道弘前線、弘前黒石 IC 連絡道路の活用に加え、鉄道路線（JR奥羽本線）の充実により広域連携軸の機能を強化
- 弘前市と周辺都市を結ぶ国道7号、国道102号、国道339号等の主要幹線道路及び鉄道路線によって都市連携軸の機能を強化
- 弘前市を中心とする環状道路及び放射状道路の整備
- JR奥羽本線、JR五能線、弘南鉄道弘南線の生活交通としての機能維持
- 弘南鉄道大鰐線運行休止後の代替交通の確保
- JR奥羽本線、JR五能線、弘南鉄道弘南線の駅周辺における広場や駐車場・駐輪場の整備
- 主要鉄道駅におけるバス乗換利便性の向上
- 弘前市へのアクセスをはじめ、圏域内の都市間及び都市内を連絡するバス路線の維持
- 圏域内の人口減少・少子高齢化に対応したバス運行計画の検討
- 基幹公共交通を補完するためのスクールバス・福祉バス等の混乗や自家用有償旅客運送等の導入
- 冬季でも円滑な移動が可能になる交通環境の充実

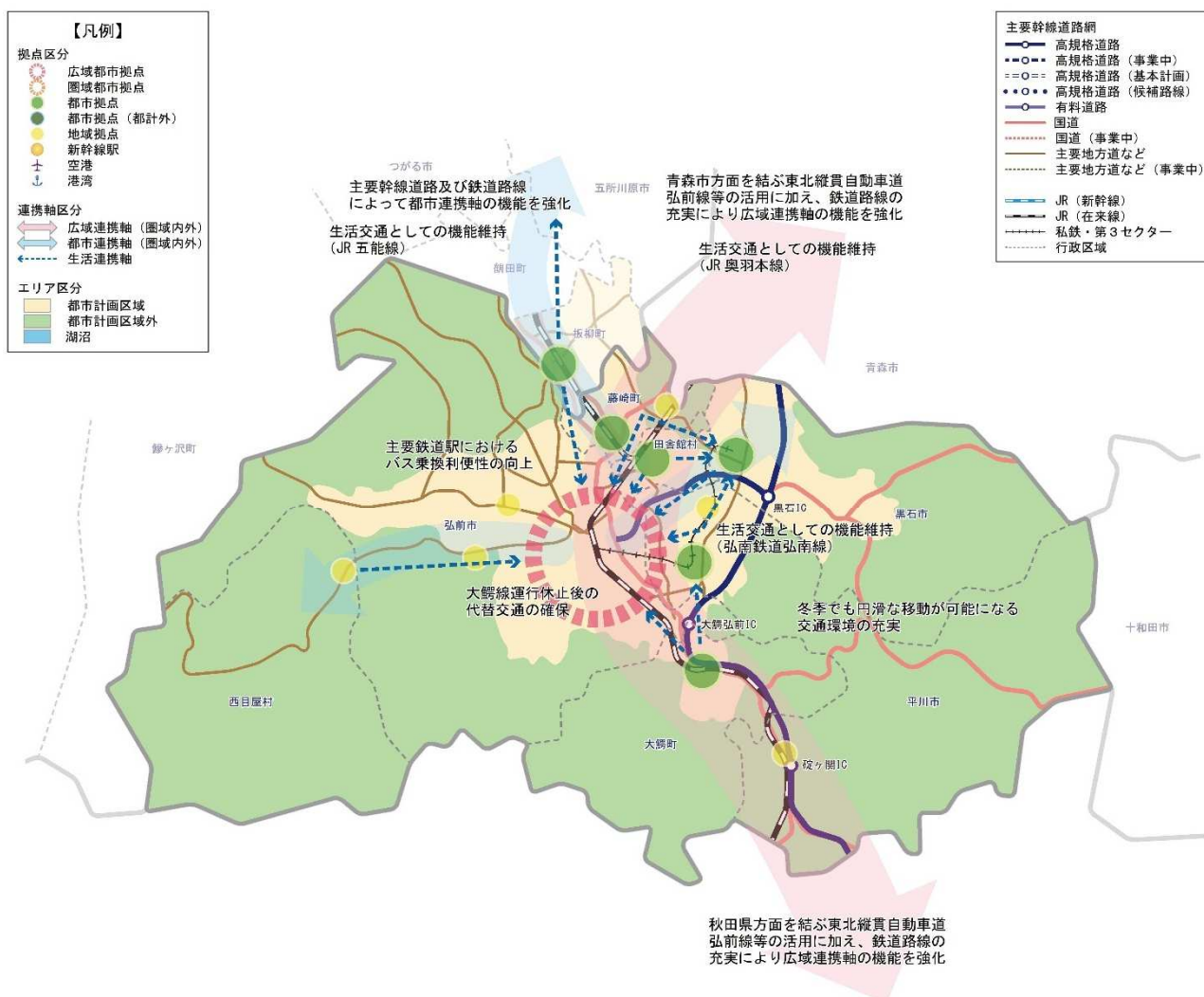


図 中南部圏域の取組方針図（都市間連携・都市内交通）

(3) 歴史・文化をつなぐ伝統的まち並みと美しい田園景観を継承する都市づくりを進めるための取組方針

- 世界自然遺産に登録されている白神山地、十和田八幡平国立公園、津軽国定公園をはじめとする豊かな自然環境の保全・活用
- 岩木川・平川・浅瀬石川と白神山地をはじめとする豊かな自然環境や公園・緑地などで構成される水と緑のネットワークの保全・活用
- 圏域の水質保全を図るため、西北圏域と連携した岩木川流域下水道などの持続可能な整備・更新と併せて、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整備を検討
- 岩木川水系をはじめとする河川において、流域全体のあらゆる関係者が協働して、流域全体で水害を軽減させる治水対策「流域治水」を計画的に推進
- 弘前城跡、禅林街・新寺町の寺院街及び重要伝統的建造物群保存地区である弘前市仲町や黒石市中町やその周辺等に残された歴史・文化を感じられるまち並みの保全・継承
- 圏域を象徴する自然景観である岩木山の眺望のほか、津軽平野に広がる田園と岩木川が織りなす景観の保全

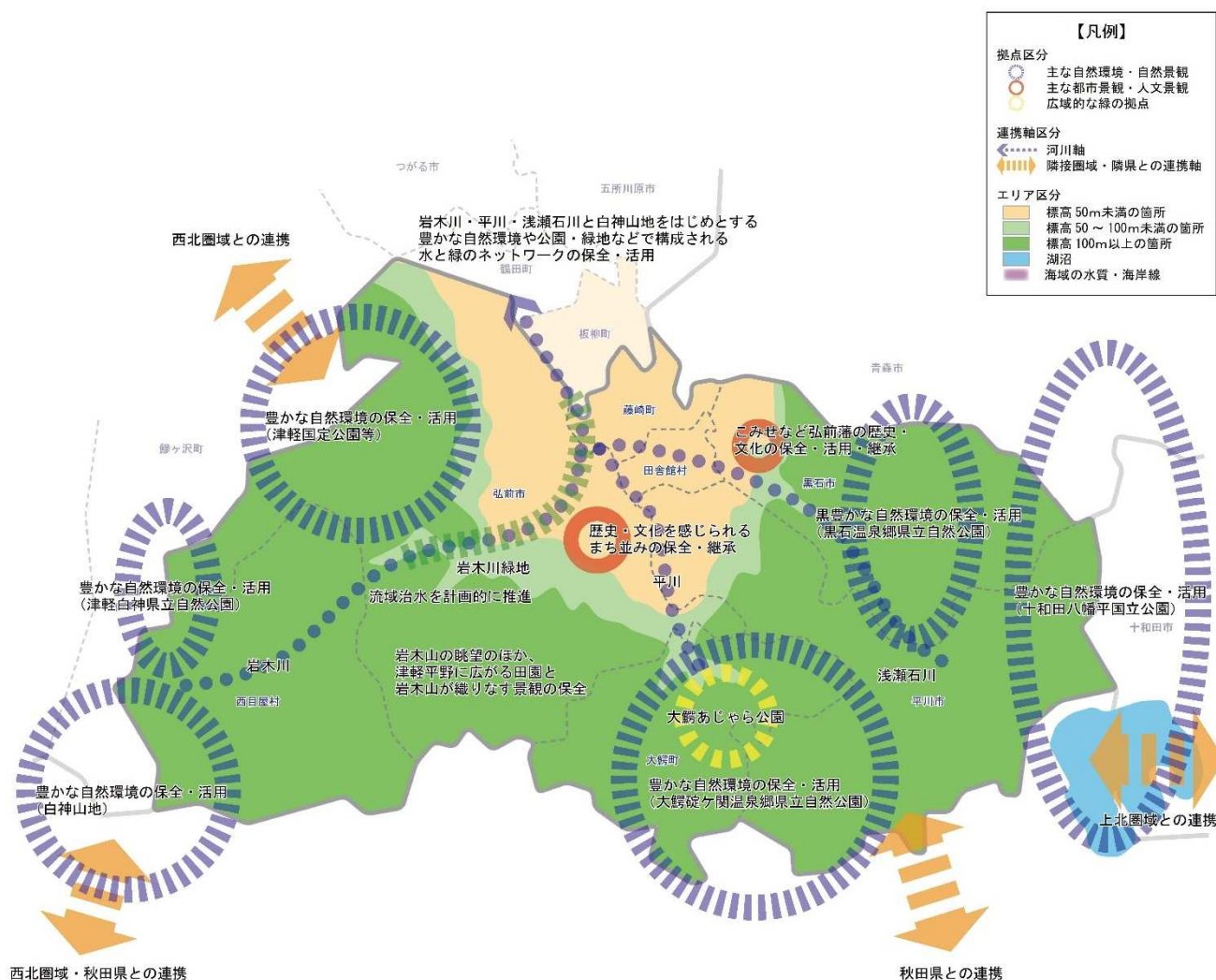


図 中南圏域の取組方針図（自然環境保全・景観保全）

三八圏域

1. 三八圏域の概要

【構成市町村】	八戸市、三戸町、五戸町、田子町、南部町、階上町、新郷村 (1市5町1村)
【人口(2020年)】	286,009人 (県全体の23.1%)

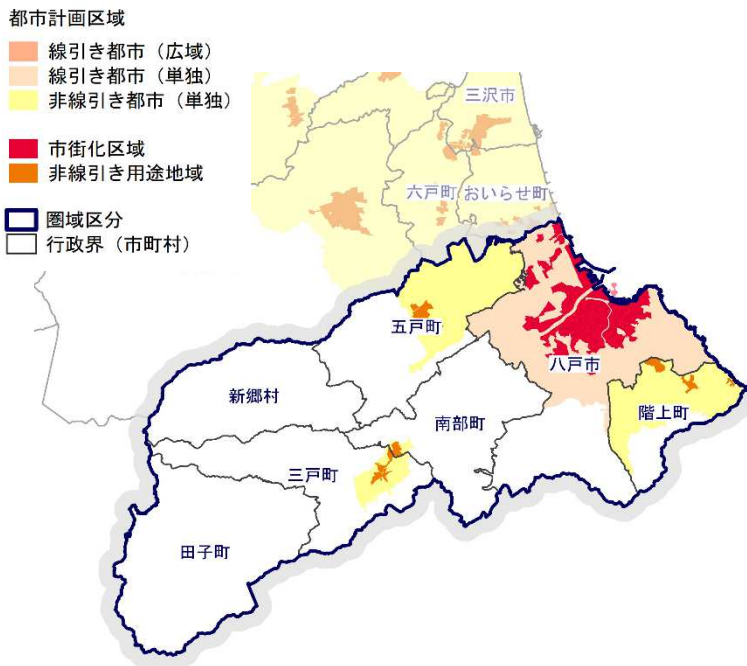
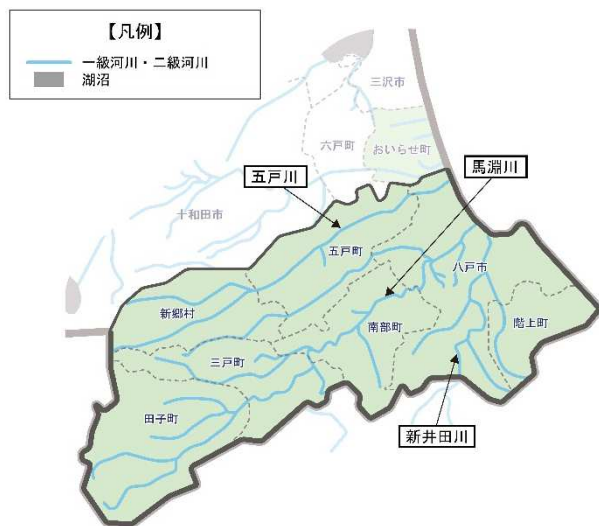


図 三八圏域の構成市町村



(資料: あおもりの河川と海岸図)

図 三八圏域の河川

位置・面積

三八圏域は青森県の南東部に位置し、圏域面積(127,489ha)は県全体の13.2%であり、6圏域の中では最も面積の小さい圏域となっています。

地形

圏域の東部は太平洋に面し、海岸段丘などの変化に富んだ海岸線からブナ・スギや赤松などの樹林地からなる丘陵地、森林原野からなる奥羽山脈に連なる山岳部へと、南部・西部にかけて変化に富んだ地形となっています。

流域は圏域内ではほぼ完結しており、馬淵川、新井田川、五戸川などの河川が太平洋に注いでいます。圏域内の都市や集落は、これら河川に沿って形成されています。

歴史的経緯

縄文時代から居住地が形成されており、八戸市の是川石器時代遺跡は、2021年、「北海道・北東北の縄文遺跡群」として世界文化遺産に登録されています。

江戸時代には、八戸市に八戸藩の城下町が整備され、三戸町に南部氏が居城を構えたほか、五戸町・三戸町なども奥州街道沿いを中心に発展してきた歴史を有しています。

近世になって八戸港の港湾整備が進み、漁港及び物流港としての機能が向上したことにより、産業・物流の拠点として発展がみられるようになりました。

約300年の歴史を誇る「八戸三社大祭」は、国の重要無形民俗文化財やユネスコ無形文化遺産に登録されており、神話や歌舞伎の一場面を再現した山車が特徴となっています。

2. 三八圏域の特性

(1) 人口・産業・都市機能等の集積状況

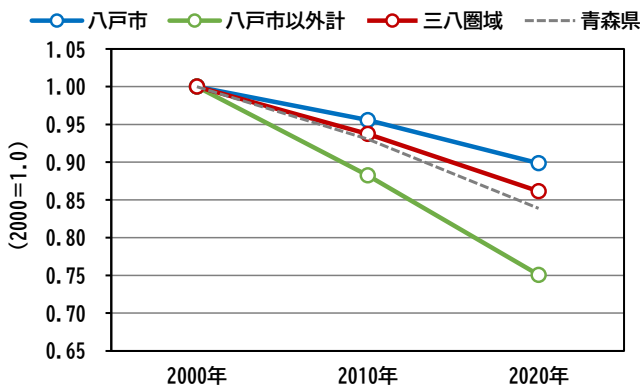
人口関連

の特性

三八圏域の人口は2020年現在286,009人となっており、県人口の23.1%を占めています。県内では上北圏域に次いで人口減少率が小さい圏域であり、県全体人口に占める割合も年々増加しつつあります。

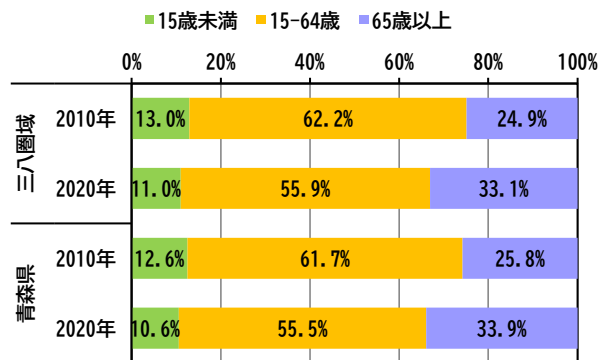
圏域の中心都市である八戸市には、圏域人口の78.1%にあたる223,415人が集中しており、周辺の町村部における人口減少が著しいため、八戸市の占める割合が年々大きくなりつつあります。

三八圏域の高齢化率は県平均未満の水準にはあるものの、近年高齢者人口の増加が最も大きい圏域ともなっています。



(資料：国勢調査)

図 近年の人口増減の比較



(資料：国勢調査)

図 三八圏域の年齢3区分別人口の変化

産業関連

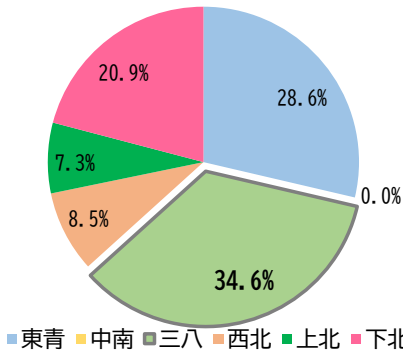
の特性

農業に関しては、圏域の南西部には穏やかな丘陵地が続き、ヤマセが吹く気候条件のもと、起伏のある地形を生かした多様な野菜・果樹の栽培が盛んに行われています。また、八戸港へ輸入された飼料を活用した畜産業も盛んであり、畜産の農業産出額は県内の4割弱を占めています。

さらに、漁業に関しては、国内有数の漁港である八戸漁港を有することから、圏域の漁獲金額は県内で最も大きく、漁業資源を活用した水産加工業も盛んに行われています。

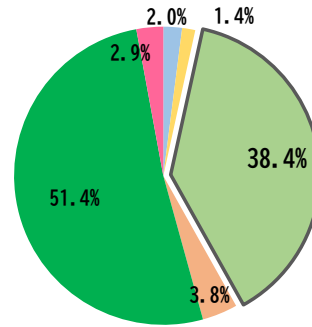
工業の事業所数及び従業者数に関しては県内で最も高い集積となっており、商業の事業所数及び従業者数に関しては、東青圏域に次いで2番目に大きくなっています。また、1事業所当たりの出荷額等又は販売額が県平均よりも高いことが特徴となっています。

特に工業に関しては、昭和39年に八戸地域新産業都市(3市5町1村)の指定を受け、臨海部における製紙業・非鉄金属などの基礎素材型企業の立地が進み、さらに平成元年に頭脳立地法による集積促進地域の指定により、内陸部における付加価値の高い加工組立型産業、ソフトウェア産業などの高度技術産業の集積が進みました。



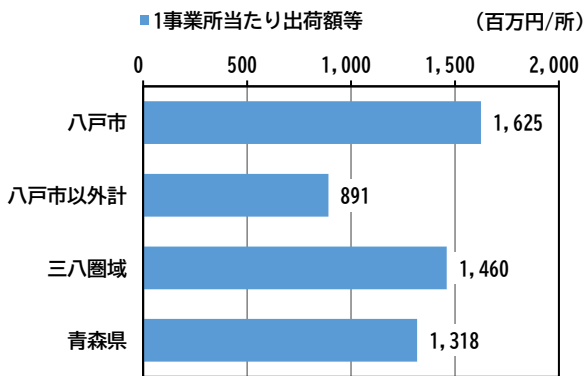
(資料：青森県海面漁業に関する調査結果書
-属地調査年報-2024年(令和6年))

図 漁獲金額割合の県内シェア



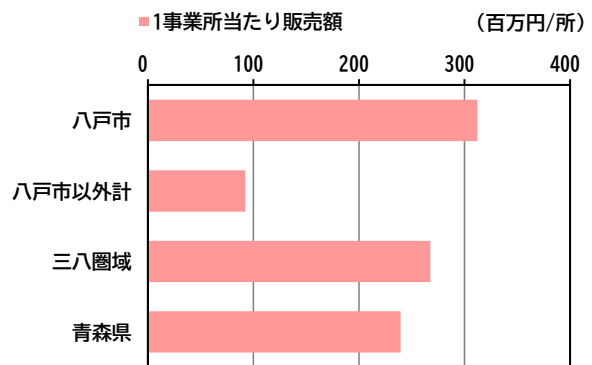
(資料：令和5年 市町村別農業産出額 (推計))

図 農業産出額(畜産)の県内シェア



(資料：2020年工業統計調査)

図 1事業所当たりの出荷額



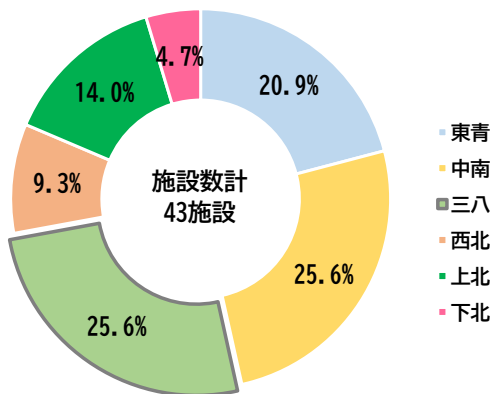
(資料：令和3年経済センサス)

図 1事業所当たりの販売額

都市機能等 の特性

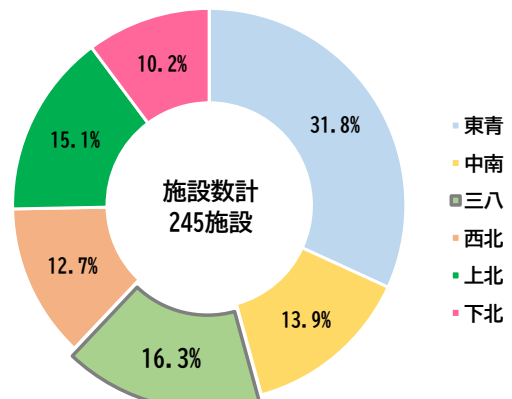
八戸市には、行政、商業、医療、教育など様々な分野で高次都市機能が立地しており、特に、国や県の機関の16.3%が八戸市に集中しているほか、拠点病院の25.6%が八戸市に立地しています。

これら高次都市機能の利用圏・受益圏は、圏域内だけでなく周辺他圏域にまで広がっており、各市町村の医療依存状況をみても、八戸市には、三八圏域内だけでなく、上北圏域内の三沢市、おいらせ町からの依存割合も高い状況がみられます。



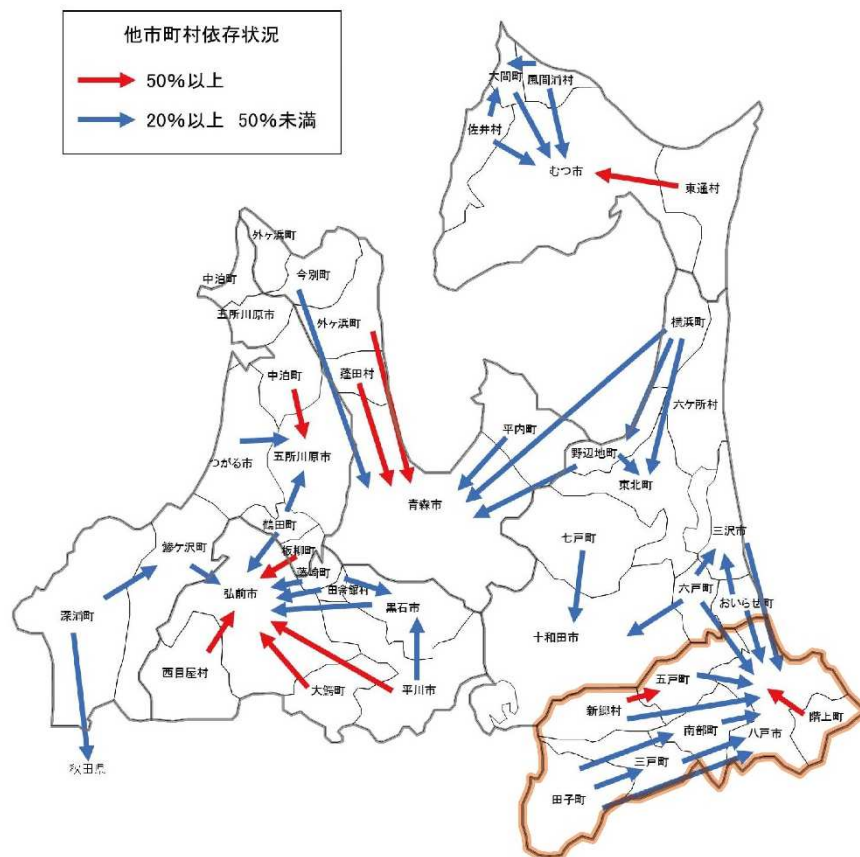
(資料：国土数値情報 医療施設)

図 圏域別拠点的病院立地割合



(資料：国土数値情報 国・都道府県の機関)

図 圏域別国・県の機関立地割合



(資料：第8次青森県保健医療計画)

図 患者住所地からみた医療依存の動向

(2) 交通・広域連携の状況

交通 ネットワーク の特性

三八圏域では、八戸市を中心として圏域内の広域交通ネットワークが形成されており、東北新幹線（八戸駅）、鉄道路線（JR八戸線、青い森鉄道）、八戸港、高規格道路（東北縦貫自動車道八戸線、三陸沿岸道路）、そして国道・県道といった幹線道路が配置されています。

2002年12月の東北新幹線八戸駅の開業後、2010年12月には東北新幹線の延伸（八戸駅～新青森駅）により、東青圏域、上北圏域との連携強化が図られました。

また、鉄道や高規格道路によって岩手県方面と結ばれているほか、シルバーフェリー（八戸港～苫小牧港）によって北海道方面に連絡する広域交通ネットワークも形成されています。

ただし、圏域内においては、西部の山間部に位置する新郷村や田子町と八戸市間のアクセスが不便であるため、東西方向のネットワークは南北方向ほど強くないという特徴があります。

なお、八戸港については、クルーズ客船の寄港地となっているだけでなく、中国・韓国に連絡するコンテナ航路も就航しており、県外や海外と連絡する広域交通ネットワークが形成されています。



広域連携

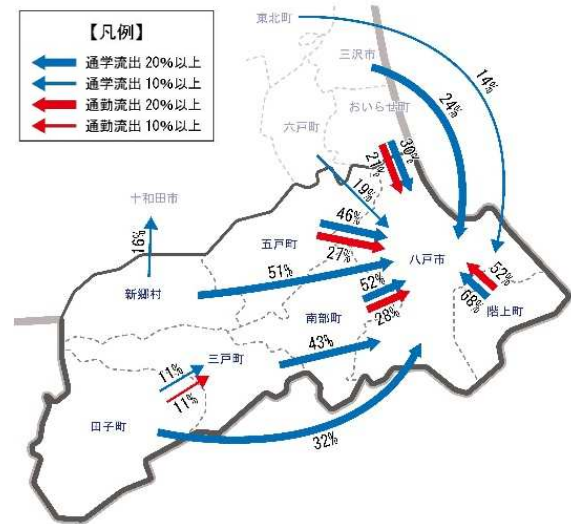
の特性

三八圏域では、八戸市及び上北圏域のおいらせ町を含む周辺7町村の間で、八戸市を連携中枢都市とする「八戸圏域連携中枢都市圏」の連携協約が締結されています。

通勤・通学をはじめとする日常生活のつながりは八戸市が中心都市となっており、圏域内にとどまらず、隣接する上北圏域や岩手県北部も含む広域的な連携がみられます。

表 八戸圏域連携中枢都市圏の概要

連携中枢都市	八戸市
連携協約締結	H29. 3. 22
都市圏ビジョン公表	H29. 3. 22
連携市町村	三戸町、五戸町、田子町、南部町、階上町、新郷村、おいらせ町（計6町1村）
圏域人口等	31.0万人 (うち八戸市 22.3万人)



(資料：令和2年国勢調査)

図 三八圏域の通勤通学流動

(3) 自然環境・景観と災害

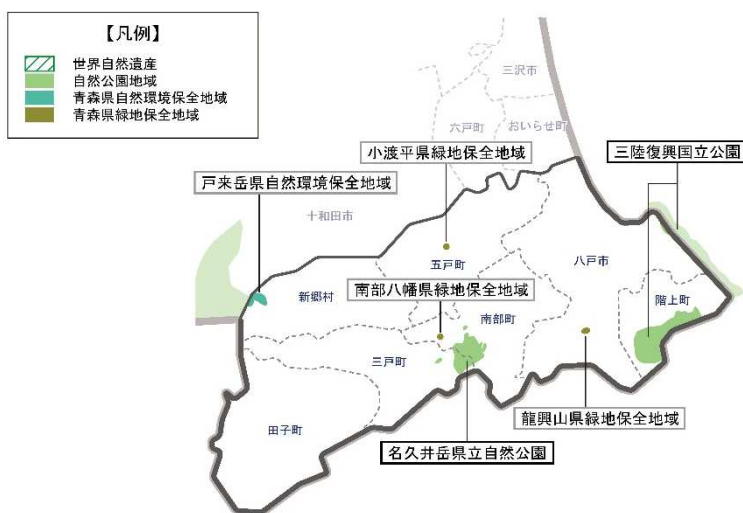
自然環境

の特性

三八圏域では、種差海岸一帯及び階上岳が三陸復興国立公園、三戸町・南部町の名久井岳が名久井岳県立自然公園に指定され、自然環境の保全が図られています。

国の名勝に指定されている種差海岸を巡るトレイルコースは環境省の「みちのく潮風トレイル」に指定されており、県最東端に位置する階上海岸も太平洋を満喫するハイキングコースとして利用されています。さらに、令和7年には、八戸市から南部町、五戸町、十和田市を結ぶ「八戸十和田トレイル」が試験開通しました。

また、燕島はウミネコ繁殖地として天然記念物に指定されています。



(資料：青森県ホームページ、国土数値情報)

図 三八圏域内の自然公園

景観

の特性

八戸市内の平野部には、緩やかな台地・丘陵とそれを刻む谷底平野に展開する水田とが織りなす開放的な景観、さらには複雑に入り組んだ海岸線、県内最大の臨界産業都市の景観が形成されています。

また、その周辺の町村部では、山あい形成された河川や帯状の農地と背後の山地・丘陵地からなる景観が広がっています。

【種差海岸】



【みちのく潮風トレイル】

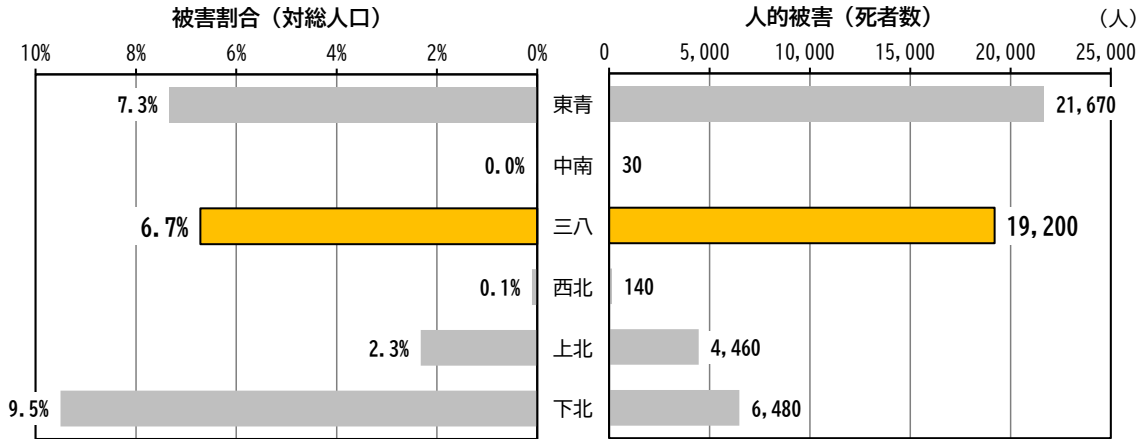


(写真は全て「青森県観光情報サイト」のフォトギャラリーより)

災害 の特性

三八圏域は、太平洋に面しているため、東日本大震災の際には八戸市と階上町において津波による被害が生じました。今後、太平洋側海溝型の地震地震によって津波が発生した場合には、東青圏域に次いで多くの人的被害が出るのが想定されています。

中小河川によって形成された平野部では、洪水発生時に3 m以上の浸水が発生する危険性のあるエリアが分布しています。



注：人的被害は「冬18時」のケースで算出されたもの

市町村別の想定結果が四捨五入された数値であり、わずかな被害（5未満）は秘匿表示であることから、圏域別の被害数の合計は県の合計値と一致しない

（資料：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 地震・津波被害想定調査（太平洋側海溝型地震）による人的被害

3. 三八圏域の将来像と都市づくりの方針

圏域の将来像

活発な産業活動と円滑な移動が人々を呼び込む三八圏域

本県を代表するものづくり産業の集積に加え、水産業・農業・畜産業にも支えられた活発な産業を生かし、産業活動を通じて多くの人々が集まり交流する圏域を目指します。

また、それぞれの都市が持つ歴史や特性も生かしつつ、広域都市拠点である八戸市を中心とする圏域内の交通ネットワークの充実を図り、人々が圏域内を円滑に移動・回遊できる圏域を目指します。



都市づくりの方針

拠点形成、産業集積、土地利用
の側面から・・・

都市間連携、都市内交通
の側面から・・・

自然環境保全、景観保全
の側面から・・・



県のものづくり拠点 として発展する 都市づくりを進める

古くから八戸藩の中心地として発展してきた八戸市を中心に、圏域全体及び隣接圏域までを利用圏とする高次都市機能や交流機能などの集積を図ります。

また、八戸港やインターチェンジ周辺、幹線道路沿道に立地する大規模な工業団地や物流団地を活用することで、県全体のものづくり拠点として発展を続ける都市づくりを進めます。

さらに、八戸港周辺の漁業及び水産加工業、周辺都市の農業・畜産業などの産業基盤を活用し、産業活動がバランスよく展開される都市づくりを進めます。

東西方向の連携を 強化する 都市づくりを進める

八戸港や八戸駅などの広域的な交通結節点を生かし、八戸市から圏域内、さらに隣接する上北圏域へと交流・連携が広がる都市づくりを進めます。

そのために、南北方向を連絡する鉄道や高規格道路等のネットワークの積極的な活用に加え、三戸町・五戸町・南部町・田子町・新郷村方面から八戸市に円滑にアクセスできるよう、東西方向の連携強化を図ります。

変化に富む海岸や産業が 織りなす景観を生かす 都市づくりを進める

種差海岸を含む自然公園をはじめ変化に富んだ海岸線と八戸港を中心とする広大な港湾の風景、丘陵地から山岳地へと変化していく緑豊かな景観と調和した工業団地等の風景など、変化に富んだ自然と産業が織りなす独自の景観を生かした都市づくりを進めます。

また、縄文時代の遺跡や、南部藩・八戸藩の歴史など特色ある歴史・文化資源を生かし、各都市それぞれが持つ固有の景観の保全・継承を目指します。

4. 将来像を実現するための取組方針

(1) 県のものづくり拠点として発展する都市づくりを進めるための取組方針

- 八戸市に圏域内及び隣接圏域を利用圏とする高次都市機能が集積する広域都市拠点を形成
- 八戸市では、本八戸駅周辺を中心市街地における商業機能の集積と併せて、土地の高度利用によるまちなか居住を誘導
- 八戸駅周辺地区には、新幹線駅を生かした業務機能や観光・交流機能などの集積を促進
- 狭い道路や行き止まり道路がみられる既成市街地において、歴史的まち並みの保全に配慮した居住環境改善を推進
- 三戸町、五戸町・五戸地区、田子町、南部町・南部地区、階上町に都市拠点を形成するほか、八戸市・南郷地区、五戸町・倉石地区、南部町・名川地区、南部町・福地地区、新郷村に生活に必要な都市機能の集積・維持を図る地域拠点を形成
- 臨海部工業地帯における工場、水産加工施設、流通施設の立地促進
- 八戸グリーンハイテクランドを中心とした高度技術産業の誘致促進、東北縦貫自動車道八戸線 IC 周辺の交通利便性を生かした工業団地や流通団地の整備及び機能充実
- 県内脱炭素電力を活用する GX 関連企業等の集積促進とそのインフラ整備
- 本県のものづくりを支える重要港湾八戸港の物流機能、貿易支援機能の充実
- 農業や畜産の基盤となる農地の保全、漁港・漁場づくりによる水産資源の増加、研究機関等と連携した加工品開発支援等による高付加価値化の推進

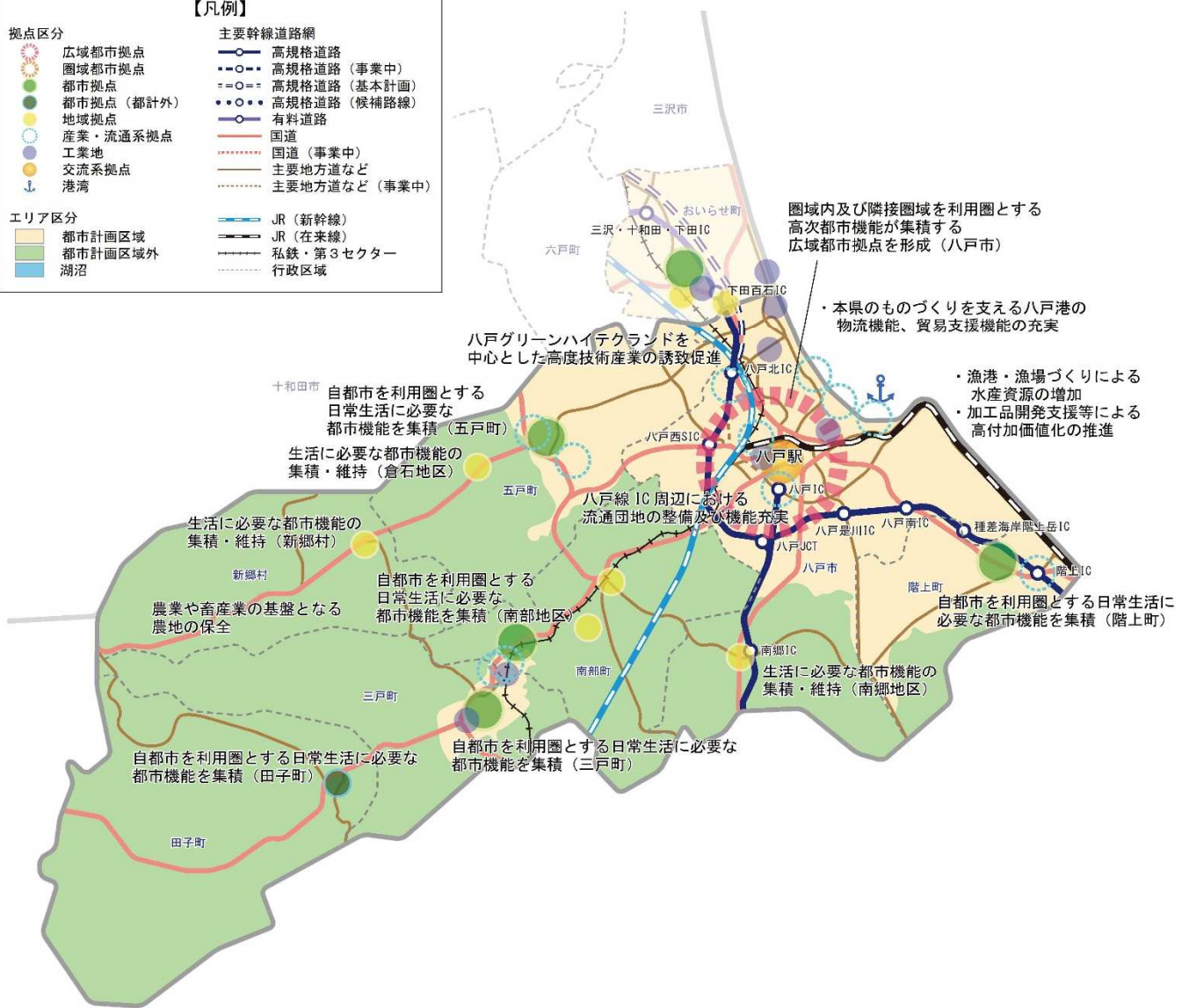
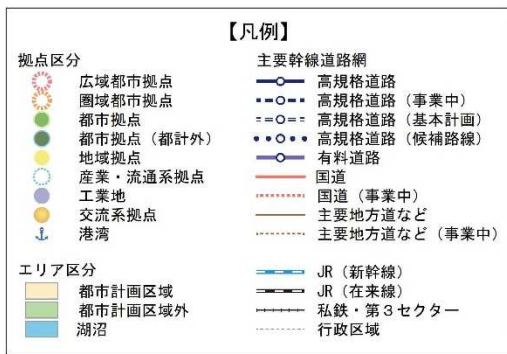


図 三八圏域の取組方針図（拠点形成・産業集積・土地利用）

(2) 東西方向の連携を強化する都市づくりを進めるための取組方針

- 八戸駅、八戸港など主要な交通結節点の機能を充実
- 八戸市を中心に青森市方面、岩手県方面を結ぶ東北新幹線、東北縦貫自動車道八戸線等により広域連携軸の機能を強化
- 八戸市と周辺都市を結ぶ三陸沿岸道路、国道4号、国道45号、国道104号、国道454号の主要幹線道路及び鉄道路線によって都間連携軸の機能を強化
- 新幹線駅、港湾、高規格道路等の各種交通結節点を連結し、津波災害時には避難路となる主要地方道八戸環状線の全区間開通に向けた整備推進
- JR八戸線、青い森鉄道の生活交通としての機能維持
- 新幹線駅、主要鉄道駅におけるバス乗換利便性の向上
- 八戸市へのアクセスをはじめ、圏域内の都市間及び都市内を連絡するバス路線の維持
- 圏域内の人口減少・少子高齢化に対応したバス運行計画の検討
- 経路が長大で、乗車密度の低いバス路線に関する路線再編・見直しの検討
- 基幹公共交通を補完するためのスクールバス・福祉バス等の混乗や自家用有償旅客運送等の導入
- 冬季でも円滑な移動が可能になる交通環境の充実



図 三八圏域の取組方針図 (都市間連携・都市内交通)

(3) 変化に富む海岸や産業が織りなす景観を生かす都市づくりを進めるための取組方針

- 三陸復興国立公園、名久井岳県立自然公園をはじめとする豊かな自然環境の保全・活用
- 「みちのく潮風トレイル」や「八戸十和田トレイル」を活用した観光・交流機会の拡大
- 急傾斜地の斜面緑地、海岸部の保安林の保全
- 圏域の水質保全を図るため、馬淵川流域下水道などの持続可能な整備・更新と併せて、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を検討
- 馬淵川水系をはじめとする河川において、流域全体のあらゆる関係者が協働して、流域全体で水害を軽減させる治水対策「流域治水」を計画的に推進
- 是川石器時代遺跡や八戸藩・南部藩の歴史など、圏域の歴史・文化資源の保全・継承
- 圏域を象徴する自然景観である種差海岸、階上海岸の保全
- 港湾、漁港、工業地などの変化に富む臨海部の特性を生かした産業景観の形成

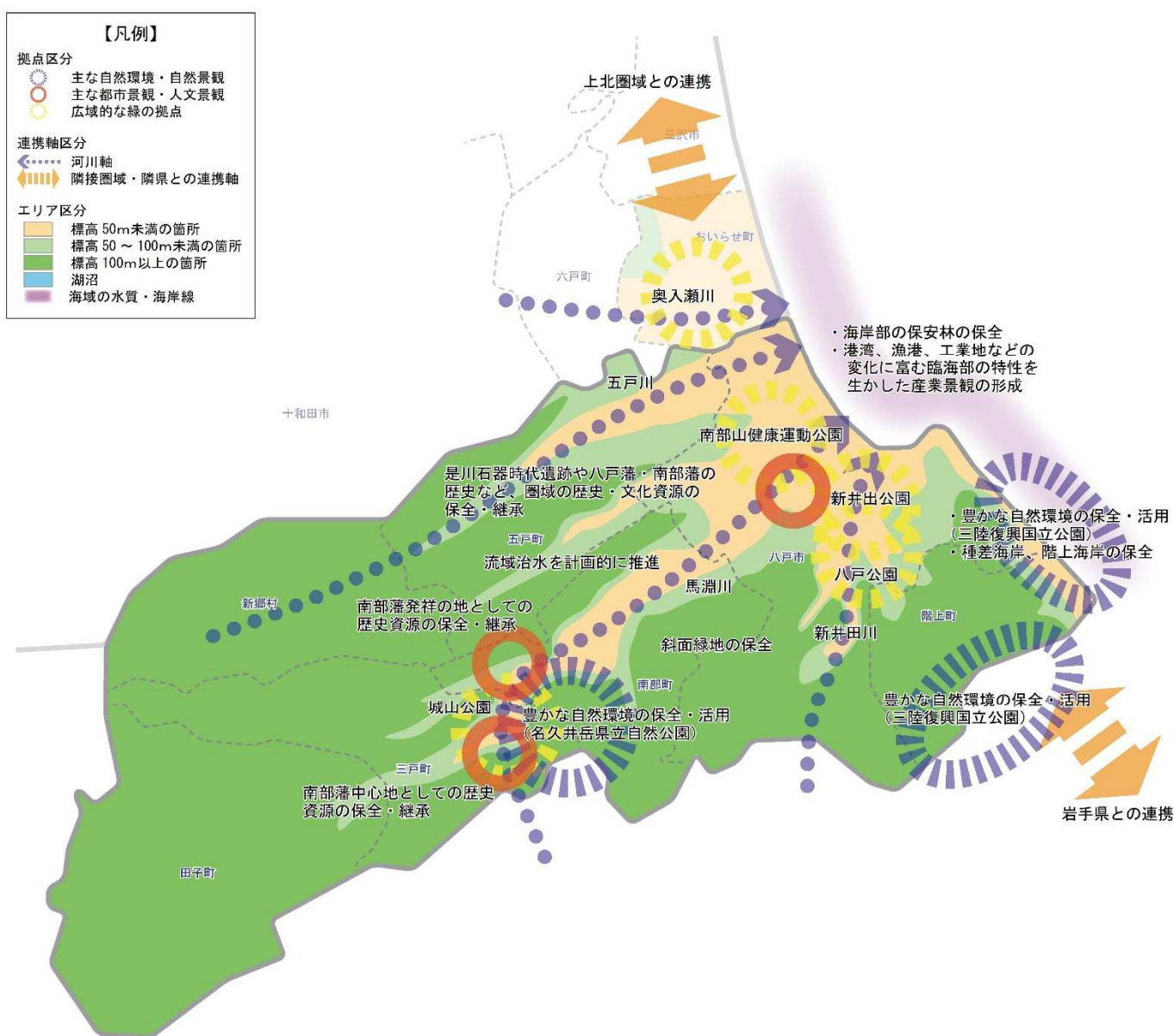


図 三八圏域の取組方針図（自然環境保全・景観保全）

西北圏域

1. 西北圏域の概要

【構成市町村】	五所川原市、つがる市、鱒ヶ沢町、深浦町、板柳町、鶴田町、中泊町 (2市5町)
【人口(2020年)】	133,170人 (県全体の10.8%)

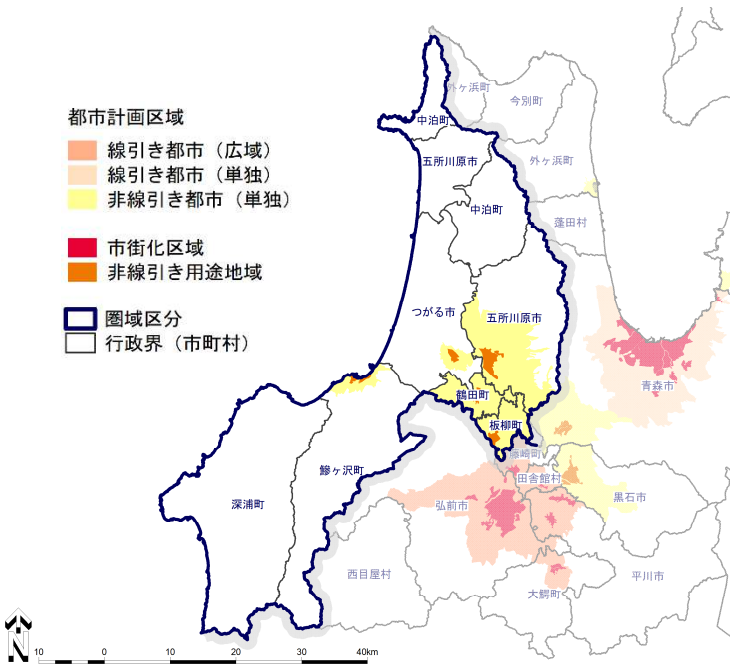


図 西北圏域の構成市町村



(資料：おおもりの河川と海岸図)

図 西北圏域の河川

位置・面積

西北圏域は青森県の西部に位置し、圏域面積(179,439ha)は県全体の18.6%を占めています。

地形

圏域の西部は日本海に面し、中央部から南部は秀峰岩木山や世界自然遺産白神山地などの山岳地が占め、北部には岩木川の両岸に形成された平坦地が広がっています。また、津軽半島の西側には十三湖をはじめとする湖沼が点在しています。

流域は、南西部では岩木山や白神山地から流れる河川が日本海に注ぎ、圏域中央部から北部は、中南圏域と一体の流域を形成し、岩木川及びその支流が津軽平野を貫流し、日本海を臨む十三湖に注いでいます。

歴史的経緯

縄文時代から十三湖周辺には居住地が形成されており、つがる市の亀ヶ岡石器時代遺跡は、2021年、「北海道・北東北の縄文遺跡群」として世界遺産に登録され、五所川原市の十三湊は、中世には北方交易の拠点として「日本三津七湊」に数えられるほどの賑いを見せました。

明治時代に始まった五所川原市の「立佞武多(たちねぶた)」は、7階建てのビルに相当する巨大な山車が特徴であり、2度の大火事によって立佞武多設計図が焼失し

たことで一度途絶えましたが、1990年代後半に市民有志が立佞武多を復元したことで祭りが復活した歴史があります。

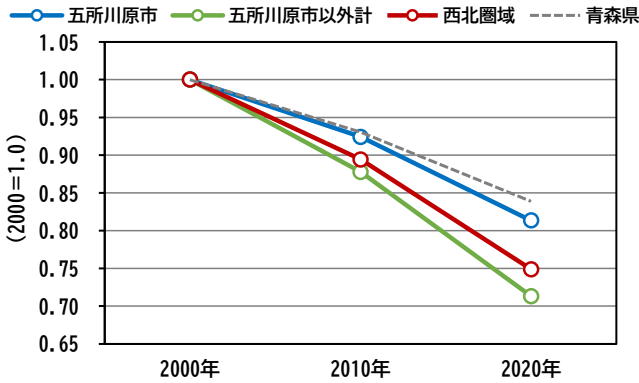
2. 西北圏域の特性

(1) 人口・産業・都市機能等の集積状況

人口関連

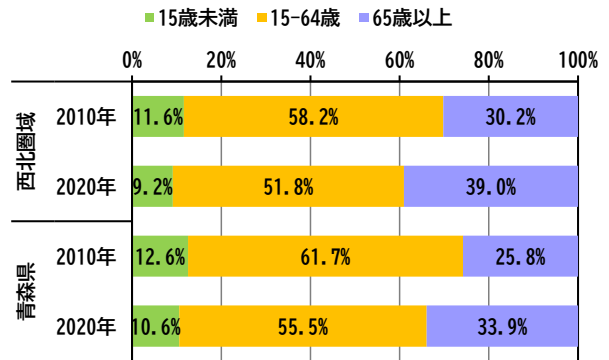
の特性

西北圏域の人口は2020年現在133,170人となっており、県人口の10.8%を占めています。圏域の中心都市である五所川原市の人口は51,415人、圏域内で第2番目の人口規模を有するつがる市の人口は30,934人と、それぞれ圏域人口の38.6%、23.2%を占めています。他の圏域よりも中心都市への人口集中がみられず、周辺の市町の人口が比較的多いという特徴がみられます。人口減少率は県内で最も大きく、高齢者人口の割合も非常に高い水準となっています。また、昼夜間比率も1未満であり、昼間に圏域外に人口が流出する状態となっています。



(資料：国勢調査)

図 近年の人口増減の比較



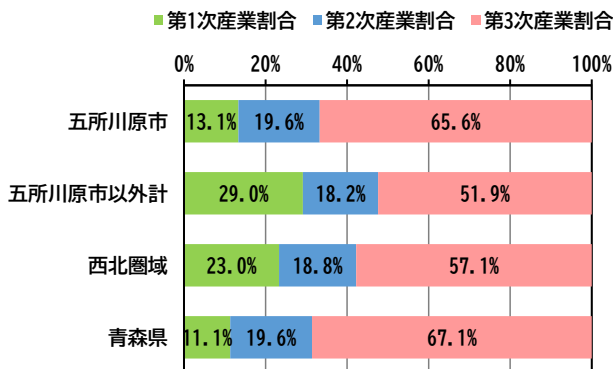
(資料：国勢調査)

図 西北圏域の年齢3区分別人口の変化

産業関連

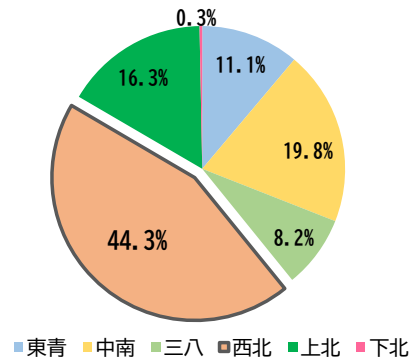
の特性

第1次産業就業人口の割合が県全体と比較して非常に高く、中でも農業が第1次産業の柱となっています。農業に関しては、米の農業産出額が県内で最も高いほか、りんごをはじめとする果実の栽培も盛んに行われています。漁業に関しては、鱈ヶ沢町、深浦町で盛んであり、日本海沿いに多くの漁港が立地していますが、他の圏域ほどの漁獲金高とはなっていません。商業と工業の事業所及び事業所数に関しては集積が少なく、五所川原市の商業圏域も狭い範囲にとどまっています。



(資料：令和2年国勢調査)

図 産業大分類別就業人口割合



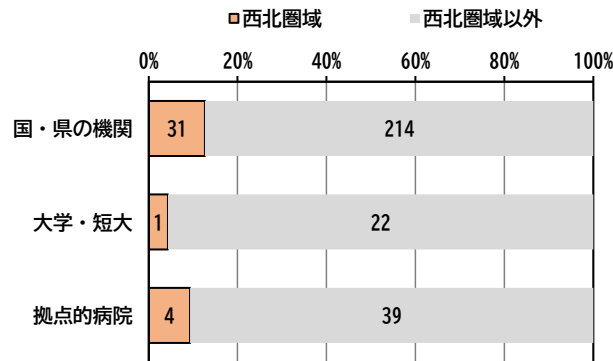
(資料：令和5年 市町村別農業産出額(推計))

図 農業産出額(米)の県内シェア

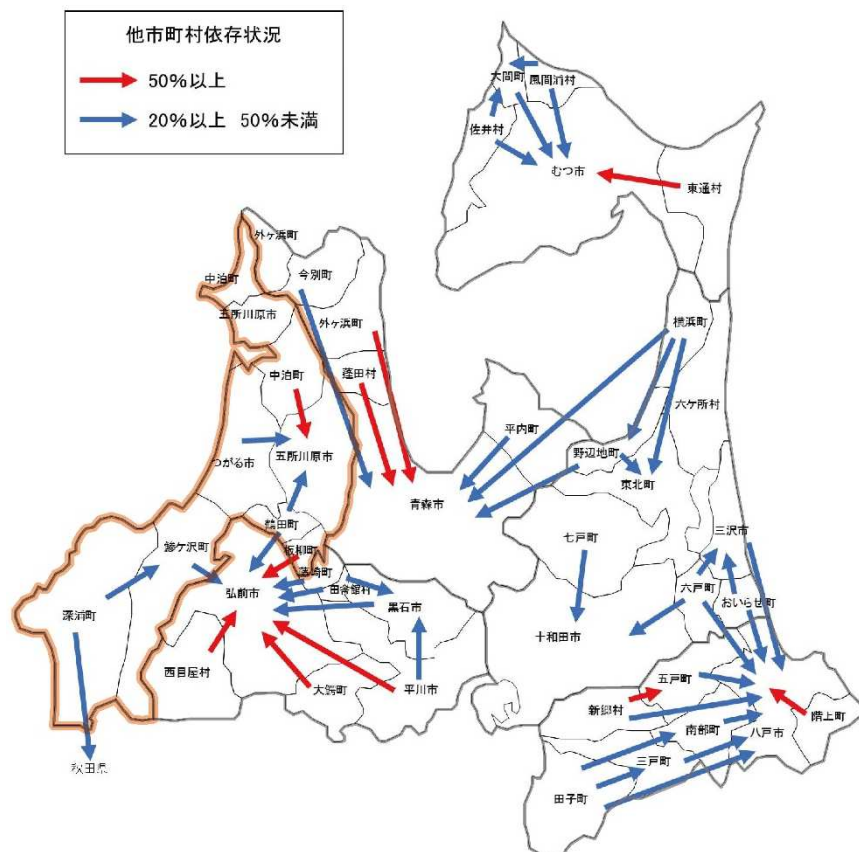
都市機能等 の特性

都市機能の多くは五所川原市に集中していますが、圏域内には大学は1校のみ（弘前大学・深浦サテライトキャンパス）であり、拠点的病院の数も4施設のみ（県内の9.3%）となっています。

そのため、大学や医療面での高次都市機能に関しては周辺他圏域に依存した状態となっており、各市町村の医療依存状況をもとに、板柳町、鶴田町は弘前市に、深浦町は秋田県にも依存している状況がみられます。



注：大学には小規模キャンパスやサテライトキャンパス（青森・八戸・むつ・深浦）を含む
 （資料：国土数値情報 国・都道府県の機関、教育施設、医療施設）
 図 西北圏域内の各種都市機能の立地件数



（資料：第8次青森県保健医療計画）
 図 患者住所地からみた医療依存の動向

(2) 交通・広域連携の状況

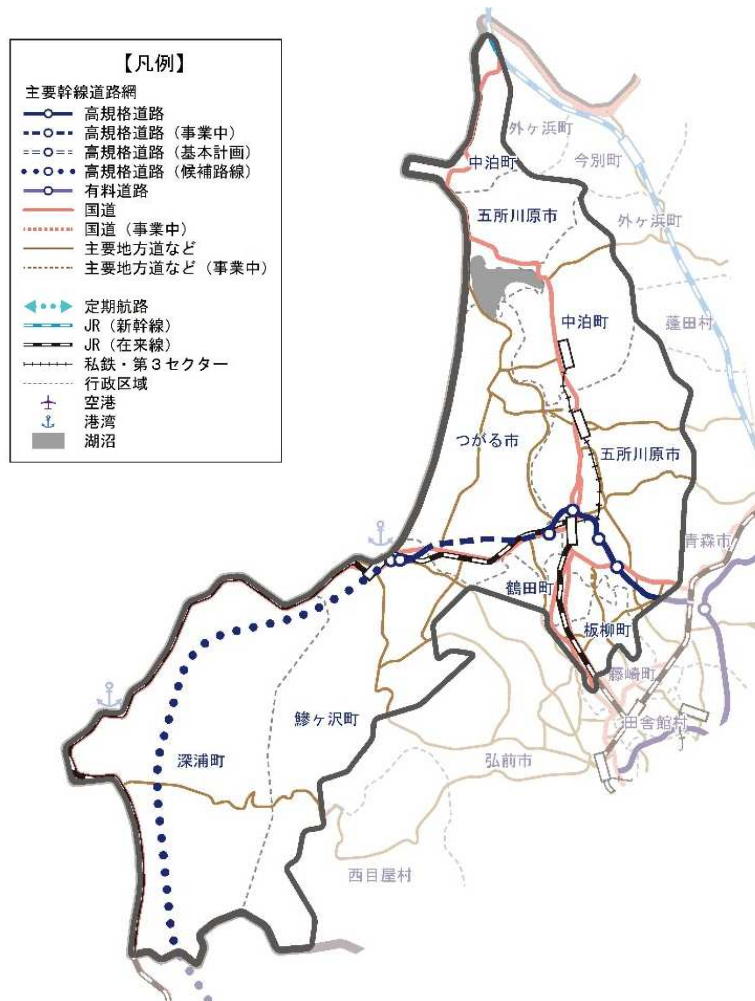
交通 ネットワーク の特性

西北圏域では、五所川原市を中心として圏域内の広域交通ネットワークが形成されており、鉄道路線（JR五能線、津軽鉄道）、高規格道路（津軽自動車道）、そして国道・県道といった幹線道路が配置されています。

高規格道路に関しては、津軽自動車道の一部（つがるIC～浮田IC）が事業中です。

平野部では比較的道路網が発達していますが、南西部では沿岸沿いの道路に限られているため、圏域内の移動に要する時間距離が長くなっています。

なお、津軽港は、日本海に面する物流拠点港として機能していますが、フェリー等の旅客輸送は行っていません。



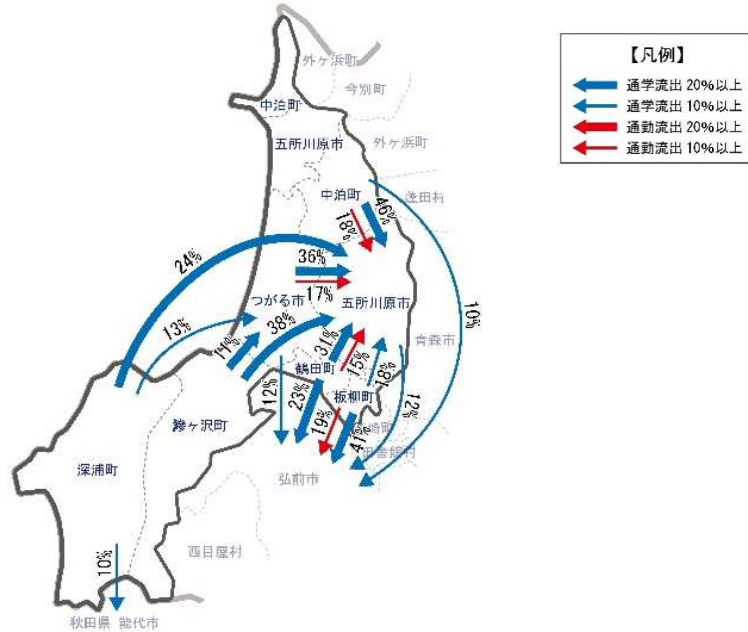
（資料：青森県主要幹線道路網図、青森県ホームページ）

図 交通網の状況

広域連携

の特性

西北圏域では、五所川原市を中心とした「五所川原圏定住自立圏」の協定が締結されていますが、通勤・通学をはじめとする日常生活のつながりでは五所川原市の求心性はそれほど高くありません。また、板柳町や鶴田町では弘前市とのつながり、深浦町では秋田県とのつながりもみられます。



(資料：令和2年国勢調査)

図 西北圏域の通勤通学流動

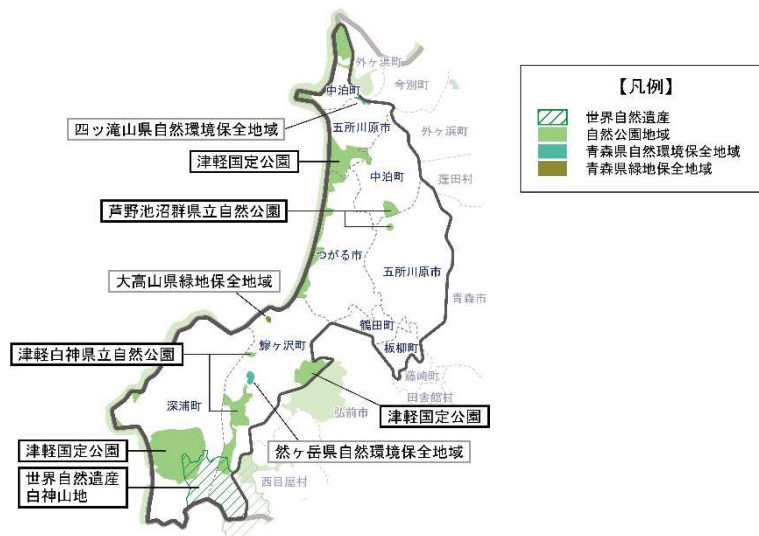
(3) 自然環境・景観と災害

自然環境

の特性

西北圏域では、海岸線一帯や岩木山周辺が津軽国定公園に指定されているほか、湖沼や溪流を対象として五所川原市、中泊町には芦野池沼群県立自然公園、鱈ヶ沢町には津軽白神県立自然公園が指定され、自然環境の保全が図られています。

また、白神山地は世界自然遺産に登録され、優れた自然環境の保全が図られています。



(資料：青森県ホームページ、国土数値情報)

図 西北圏域内の自然公園

景観 の特性

平野部には、岩木山を遠望し岩木川を軸に広がる水田と背景となる低く連なる山地、また日本海に面した砂丘や潟湖とが織りなす伸びやかな景観が広がり、西海岸には、日本海に臨む変化に富んだ長大な海岸線と、点在する漁村、その背景をなす奥深い白神山地とが織りなす雄大な景観が広がっています。

【十三湖】



【白神山地】



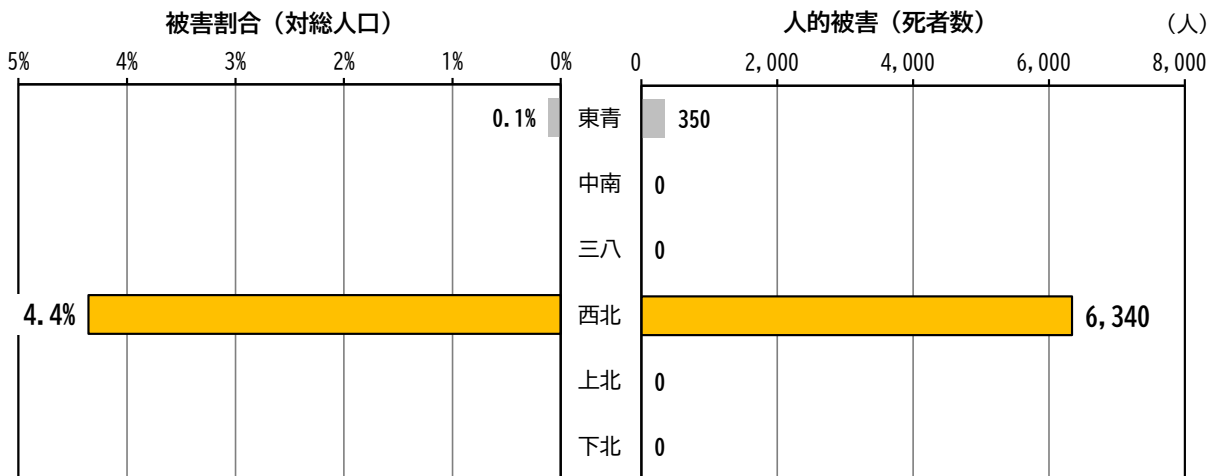
(写真は全て「青森県観光情報サイト」のフォトギャラリーより)

災害 の特性

西北圏域は、日本海に面しているため、日本海側海溝型の地震によって津波が発生した場合には多くの人的被害が出ることが想定されているほか、津軽平野では地盤が軟弱であるために、大規模地震発生時には建物倒壊や液状化による被害が想定されています。

また、平野部では洪水発生時に3 m以上の浸水が発生する危険性のあるエリアが分布しているほか、山間部には土砂災害の危険性のあるエリアが分布しています。

さらに、五所川原市の一部、鱒ヶ沢町は特別豪雪地帯に指定される県内でも有数の多雪地帯であり、冬季には豪雪による被害が生じることがあります。



注：人的被害は「冬18時」のケースで算出されたもの
市町村別の想定結果が四捨五入された数値であり、わずかな被害（5未満）は秘匿表示であることから、圏域別の被害数の合計は県の合計値と一致しない

(資料：平成27年度青森県地震・津波被害想定調査 (日本海側海溝型地震))

図 地震・津波被害想定調査 (日本海側海溝型地震) による人的被害

3. 西北圏域の将来像と都市づくりの方針

圏域の将来像

豊かな田園と自然が産業や文化を育む西北圏域

第1次産業を基盤にそれぞれの都市が発展してきた歴史を踏まえ、人口減少・高齢化の中でも農山漁村集落のコミュニティや生業を維持し続けることで、田園と自然から都市に活力がもたらされる圏域を目指します。

また、肥沃な穀倉地帯、多くの漁港、青森ヒバの産地としても知られる森林資源を有する各都市の特性を生かしつつ、圏域都市拠点である五所川原市を中心とする都市間の交流・連携を通じて、農山漁村集落と市街地の結びつきを大事にした田園・自然を基調とした圏域を目指します。



都市づくりの方針

拠点形成、産業集積、土地利用
の側面から・・・

都市間連携、都市内交通
の側面から・・・

自然環境保全、景観保全
の側面から・・・



生活の基盤となる 農林水産業を守り・育て る都市づくりを進める

五所川原市とつがる市をはじめ、周辺都市が相互に補完し合うことで、各都市及び圏域の生活に必要な都市機能の集積・維持を図ります。

また、豊かな気候風土に支えられた農林水産業の生産基盤の維持・強化を図るとともに、各地域の生業と伝統文化を支える農山漁村集落の維持を図ることで、農林水産漁業を土台に暮らし続けられる都市づくりを進めます。

さらに、農林水産業を活用した産業や観光の振興に加え、新たな企業立地等によって圏域内における働く場の確保を目指します。



圏域内外・県外まで円滑 に移動できる 都市づくりを進める

圏域内の都市拠点や地域拠点と農山漁村集落を結ぶ公共交通を維持することにより、県内外に円滑に移動できる都市づくりを進めます。

そのために、東青圏域や中南圏域へのアクセス性向上や、北海道新幹線の奥津軽いまべつ駅の積極的な活用等により、圏域内外及び県外との交流・連携の拡大を目指します。



津軽平野が育む 自然の恩恵を感じられる 都市づくりを進める

変化に富んだ長大な海岸線、その背景をなす白神山地に広がる自然環境を保全するとともに、市街地や集落を取り巻く広大な田園を保全することで、豊かな自然環境の恩恵を感じられる都市づくりを進めます。

また、津軽平野を貫流する岩木川の水質保全、市街地内の緑の保全を図ることで、田園と都市が調和する景観の保全・継承を目指します。

4. 将来像を実現するための取組方針

(1) 生活の基盤となる農林水産業を守り・育てる都市づくりを進めるための取組方針

- 五所川原市に圏域全体を利用圏とする都市機能が集積する圏域都市拠点を形成
- 五所川原市では、低未利用地の有効活用、住商複合化によるまちなか居住の促進により、賑いのある中心市街地を形成
- つがる市・木造地区、鱒ヶ沢町、板柳町、鶴田町、中泊町・中里地区に都市拠点を形成するほか、五所川原市・金木地区、五所川原市・市浦地区、つがる市・柏地区、つがる市・森田地区、つがる市・稲垣地区、つがる市・車力地区、深浦町・深浦地区、深浦町・岩崎地区、中泊町・小泊地区に生活に必要な都市機能の集積・維持を図る地域拠点を形成
- 津軽港や青森テクノポリスハイテク工業団地漆川を中心とした工業団地や流通団地の整備及び機能充実
- 県内脱炭素電力を活用するGX関連企業等の集積促進とそのインフラ整備
- 本県を代表する穀倉地帯である平野部の水田等の農地の保全
- 海岸部の漁業関連施設、水産加工施設、流通施設が集積する地区における生産・流通機能等の維持・充実
- 漁業生産量の維持・増大に向けた磯根資源の増養殖など、「つくり育てる漁業」の取組推進

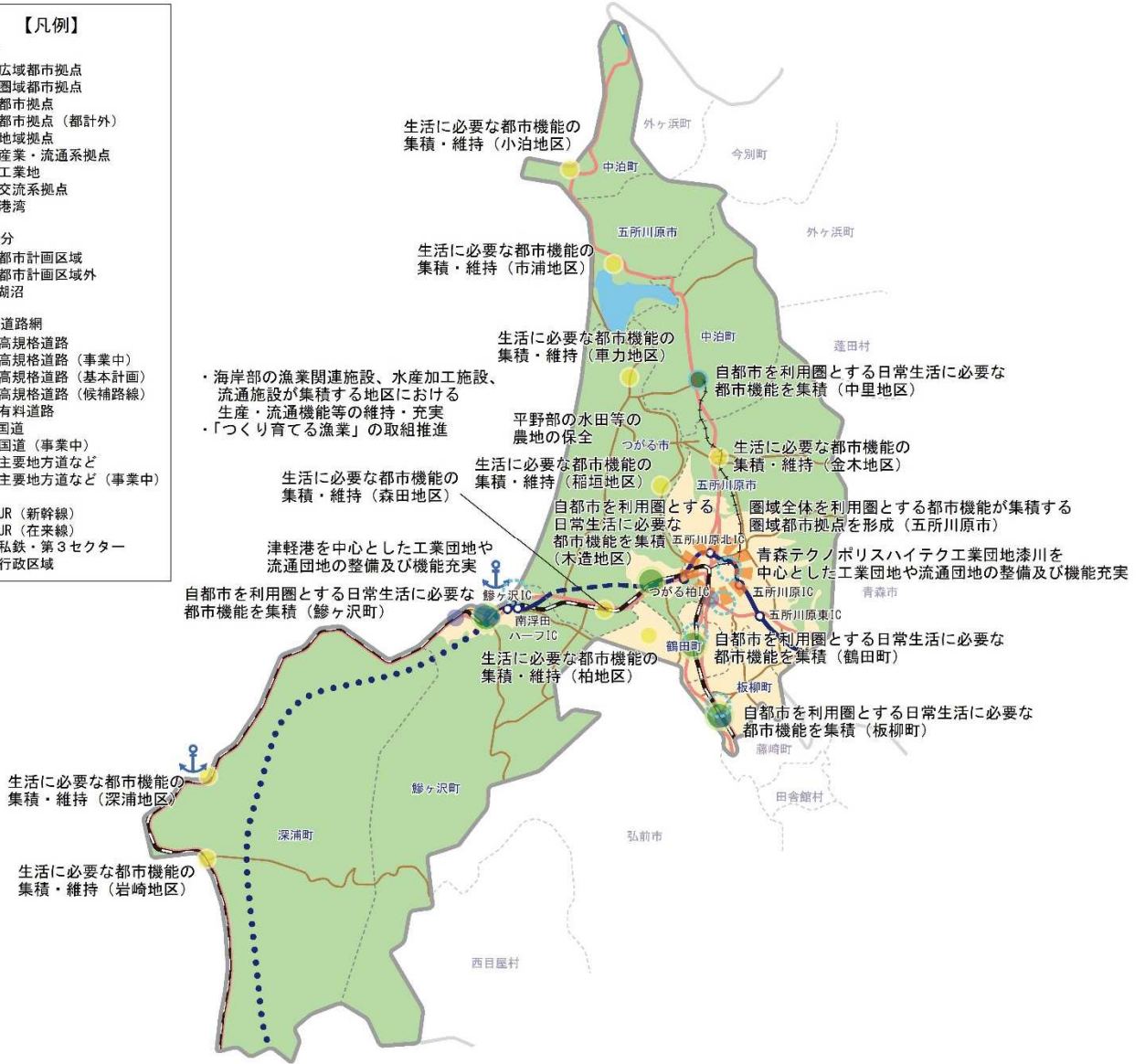


図 西北圏域の取組方針図（拠点形成・産業集積・土地利用）

(2) 圏域内外・県外まで円滑に移動できる都市づくりを進めるための取組方針

- 五所川原市を中心に青森市方面、弘前市方面及び周辺都市を結ぶ津軽自動車道、国道 101 号、国道 339 号の主要幹線道路により都市連携軸の機能を強化
- 西津軽能代沿岸道路の整備により、秋田県方面につながる都市連携軸の機能をさらに強化
- JR 五能線、津軽鉄道の生活交通としての機能維持。特に、利用者減少に伴う財政負担が大きい津軽鉄道の路線維持に向けた沿線市町村の連携強化
- 主要鉄道駅におけるバス乗換利便性の向上
- 五所川原市へのアクセスをはじめ、圏域内の都市間及び都市内を連絡するバス路線の維持
- 圏域内の人口減少・少子高齢化に対応したバス運行計画の検討
- 基幹公共交通を補完するためのスクールバス・福祉バス等の混乗や自家有償旅客運送等の導入
- 冬季でも円滑な移動が可能になる交通環境の充実

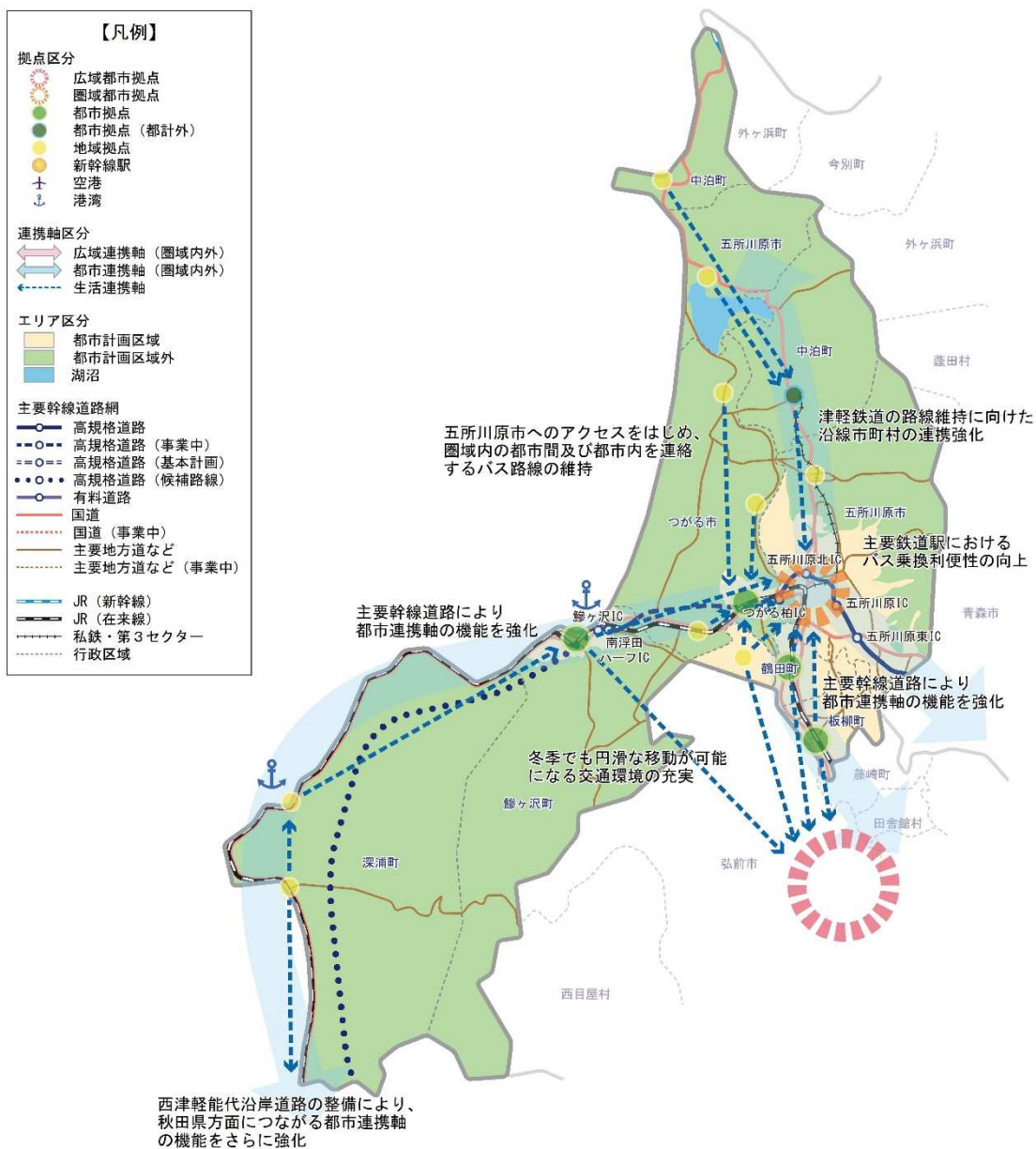


図 西北圏域の取組方針図 (都市間連携・都市内交通)

上北圏域

1. 上北圏域の概要

【構成市町村】	十和田市、三沢市、野辺地町、七戸町、六戸町、横浜町、東北町、六ヶ所村、 おいらせ町（2市6町1村）
【人口（2020年）】	192,204人 （県全体の15.5%）

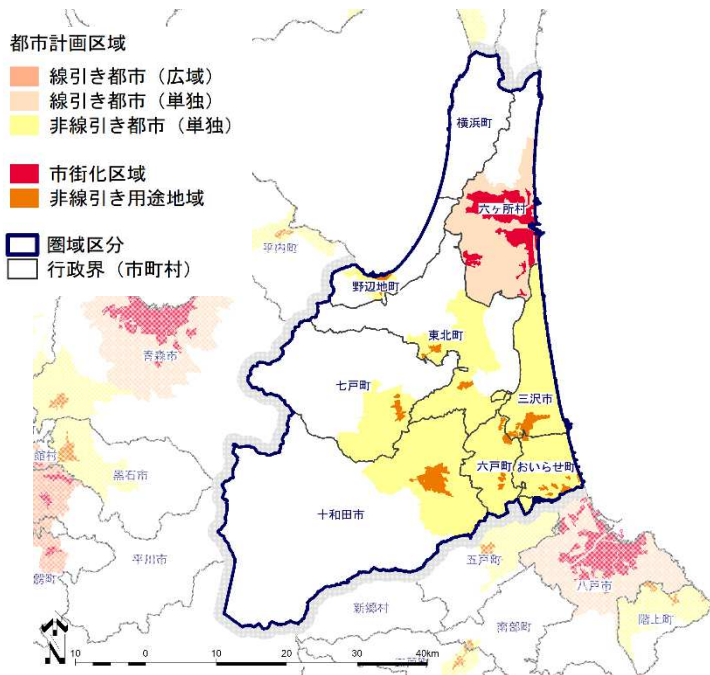


図 上北圏域の構成市町村



とともに、山車と太鼓車が市街地を練り歩く祭りであり、伝統芸能である「南部駒踊」や太鼓の打ち合いで威勢の良さを競う「ケンカ太鼓」が特徴となっています。

位置・面積

上北圏域は青森県の東部に位置し、圏域面積（212,526ha）は県全体の22.0%であり、6圏域の中では最も面積の大きい圏域となっています。

地形

圏域の西部には八甲田連峰を含む奥羽山脈が連なり、東部は太平洋、北西部は陸奥湾に面しています。また、緩やかな丘陵地と平坦地が、高瀬川や奥入瀬川などの河川、また青森県最大の汽水湖である小川原湖やカルデラ湖の十和田湖などの湖沼に沿って広がっています。

流域は圏域内でほぼ完結しており、陸奥湾に注いでいる圏域北部の一部の河川を除き、十和田湖や八甲田連峰を起点とする多くの河川は太平洋に注いでいます。

歴史的経緯

江戸時代までは城下町である七戸や商港の野辺地などが栄えていました。明治に入って奥入瀬川から三本木原まで人工河川を引き、碁盤の目状の道を整備したことで、十和田市の都市形成が進むことになりました。

幕末の三本木原開拓の時代から始まった十和田市の「十和田市秋まつり」は、流し踊りと

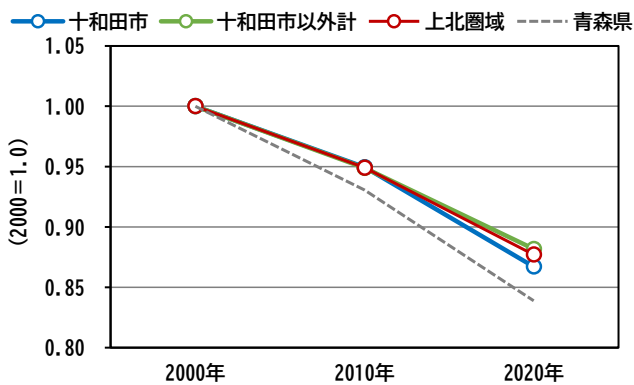
2. 上北圏域の特性

(1) 人口・産業・都市機能等の集積状況

人口関連 の特性

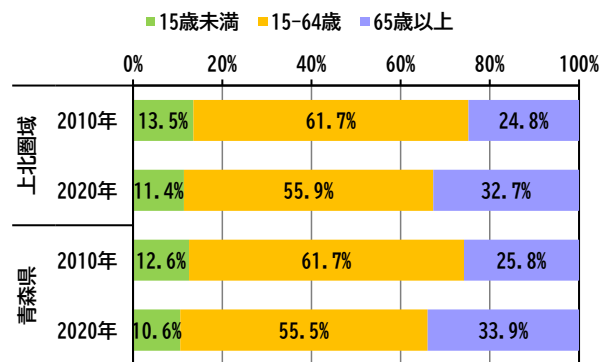
上北圏域の人口は2020年現在192,204人となっており、県人口の15.5%を占めています。圏域の中心都市である十和田市の人口は60,378人、圏域内で2番目の人口規模を有する三沢市の人口は39,152人と、それぞれ圏域人口の31.4%、20.4%を占めています。他の圏域よりも中心都市への人口集中がみられず、三沢市・六ヶ所村・おいらせ町の人口減少が比較的緩やかであるために、圏域内人口に占める十和田市の人口割合が徐々に低下しつつあるという特徴がみられます。

また、上北圏域は、県内では人口減少率が最も低く、年少人口割合が高く、高齢者人口割合が低いことも特徴となっています。



(資料：国勢調査)

図 近年の人口増減の比較



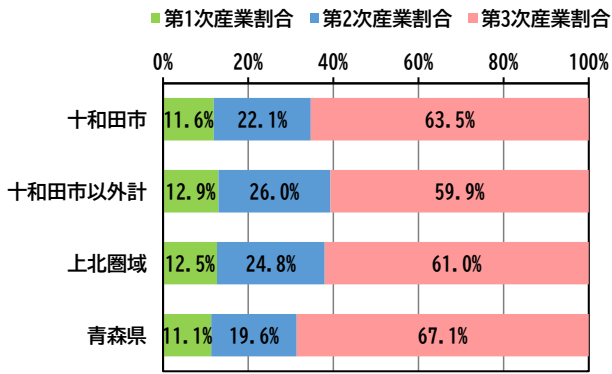
(資料：国勢調査)

図 上北圏域の年齢3区分別人口の変化

産業関連 の特性

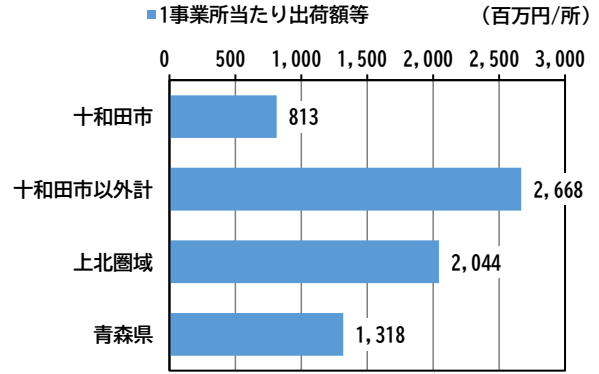
農業に関しては、上北圏域は県内最大の生産地であり、特に野菜と畜産の農業産出額はどちらも県内シェアの過半を超えています。

工業に関しては、第2次産業就業人口の割合が県内で最も高く、特に六ヶ所村では4割以上に達しています。なお、六ヶ所村には、国家プロジェクトであるむつ小川原開発の進展により、国家石油備蓄基地、原子燃料サイクル施設、フュージョンエネルギー関連施設及び風力発電施設等が立地しています。



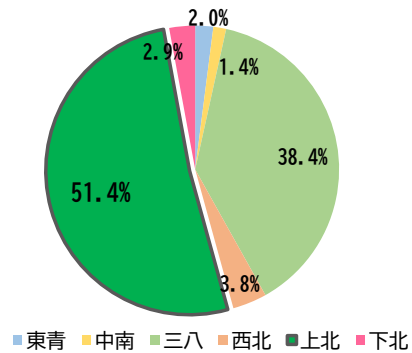
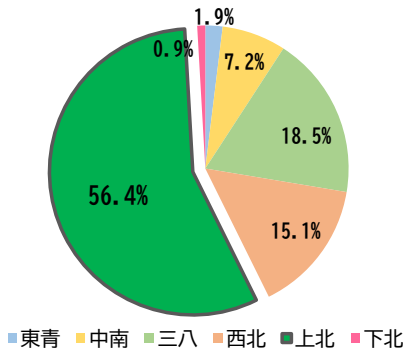
(資料：令和2年国勢調査)

図 産業大分類別就業人口割合



(資料：2020年工業統計調査)

図 1事業所当たりの出荷額



(資料：令和5年市町村別農業産出額(推計))

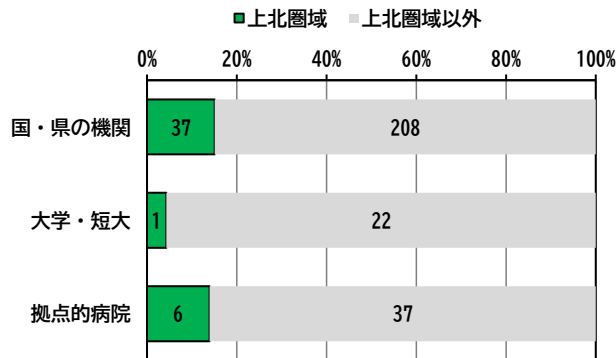
図 農業産出額(野菜(左)・畜産(右))の県内シェア

都市機能等

の特性

都市機能の多くは十和田市と三沢市に集中していますが、圏域内には大学は1校のみであり、拠点病院の数も6施設のみ(県内の14.0%)となっています。

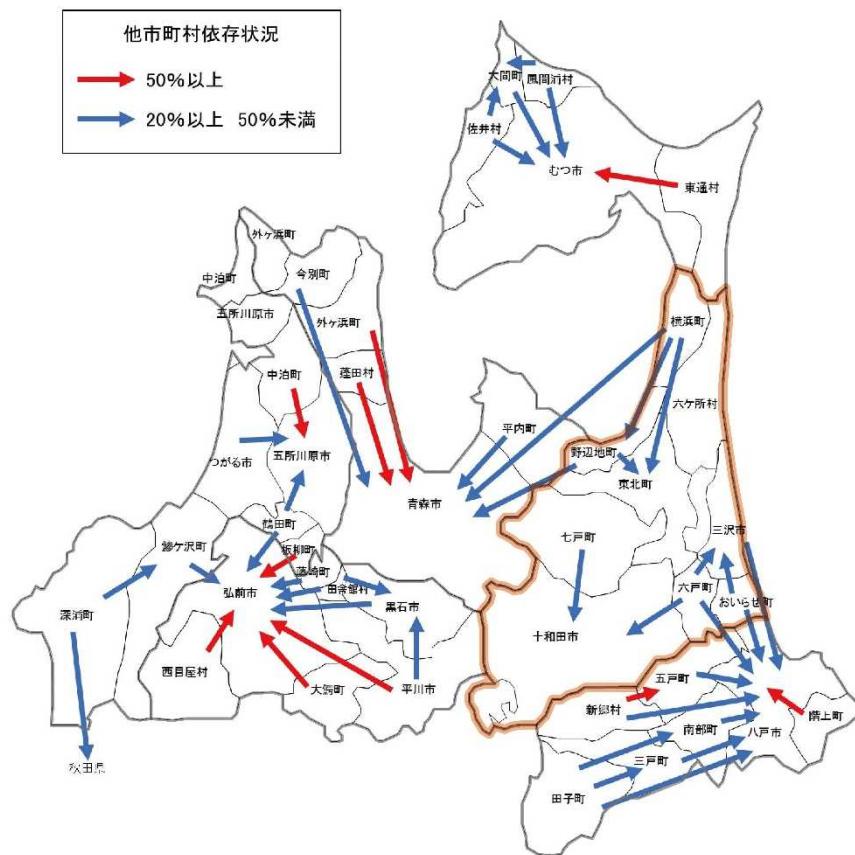
高次都市機能の利用圏・受益圏も圏域内全体には広がっておらず、各市町村の医療依存状況をもと、圏域南部では八戸市、圏域北部では青森市に依存している状況がみられます。



注：大学には小規模キャンパスやサテライトキャンパス(青森・八戸・むつ・深浦)を含む

(資料：国土数値情報 国・都道府県の機関、教育施設、医療施設)

図 上北圏域内の各種都市機能の立地件数



(資料：第8次青森県保健医療計画)

図 患者住所地からみた医療依存の動向

(2) 交通・広域連携の状況

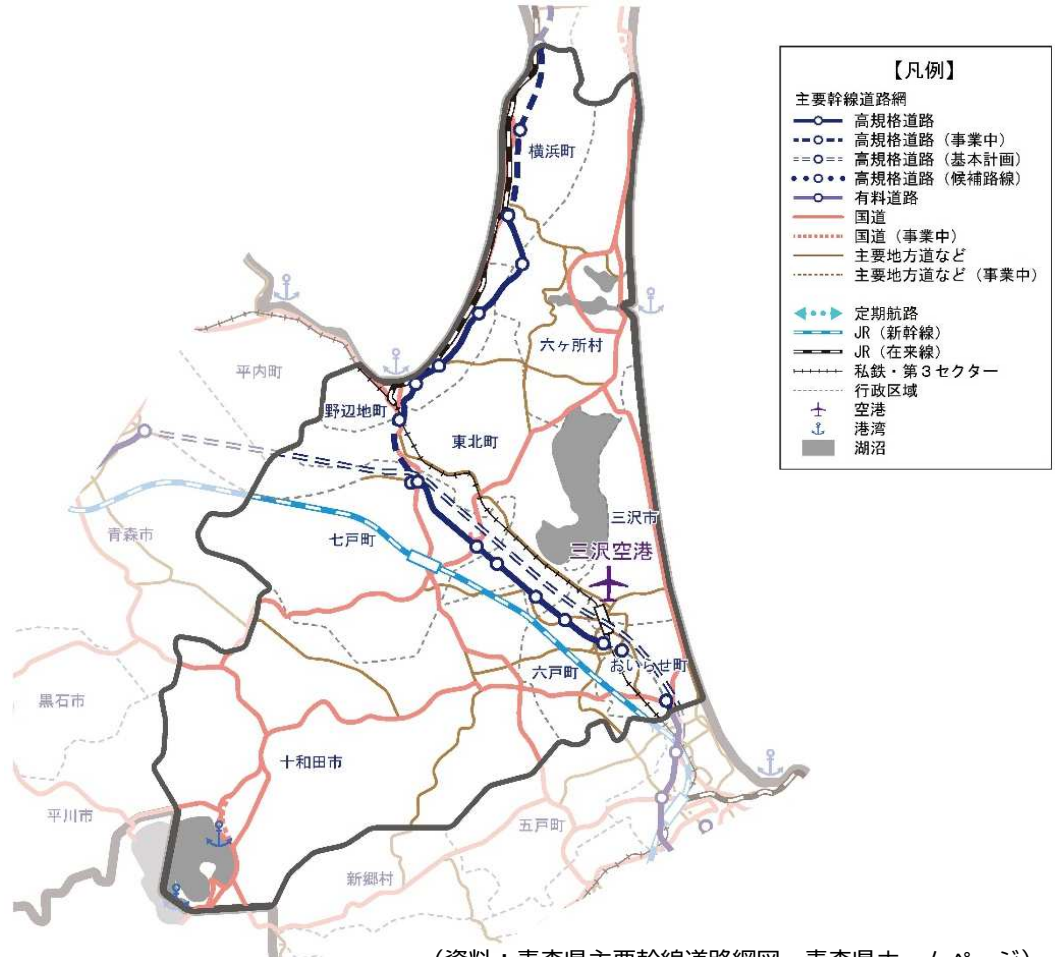
交通 ネットワーク の特性

上北圏域では、東北新幹線（七戸十和田駅）、鉄道路線（JR大湊線、青い森鉄道）、航空路線（三沢空港）、高規格道路（上北自動車道、百石道路、下北半島縦貫道路）とみちのく有料道路・第2みちのく有料道路、そして国道・県道といった幹線道路が配置されていますが、新幹線駅や空港等の交通結節点は分散しており、他の圏域のように中心都市を起点とする広域交通ネットワークとはなっていません。

特に、十和田市と三沢市を結ぶ十和田観光電鉄が2012年に廃線になったことで、中心都市である十和田市にアクセスする手段が自動車・バスのみとなっています。

2010年12月の東北新幹線の延伸によって七戸十和田駅が開業したほか、三沢空港からも国内線3路線（東京・大阪・札幌）が就航しており、県外と連絡する広域交通ネットワークが形成されています。また、高規格道路に関しては、むつ市方面と連絡する下北半島縦貫道路の整備が進められています。

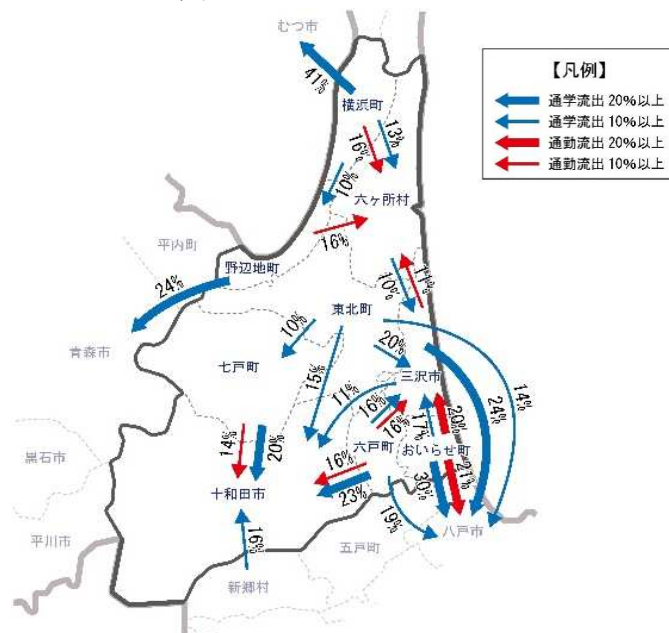
なお、六ヶ所村の小川原港は、むつ小川原開港の中核となる港湾として整備されたものであり、フェリー等の旅客輸送は行っていません。



（資料：青森県主要幹線道路網図、青森県ホームページ）
図 交通網の状況

広域連携 の特性

上北圏域では、十和田市と三沢市を中心とした「上十三・十和田湖広域定住自立圏」の協定が締結されていますが、通勤・通学をはじめとする日常生活のつながりでは両市の求心性はそれほど高くなく、青森市、八戸市、むつ市とのつながりもみられます。なお、定住自立圏は、秋田県の小坂町を含む形となっています。



（資料：令和2年国勢調査）
図 上北圏域の通勤通学流動

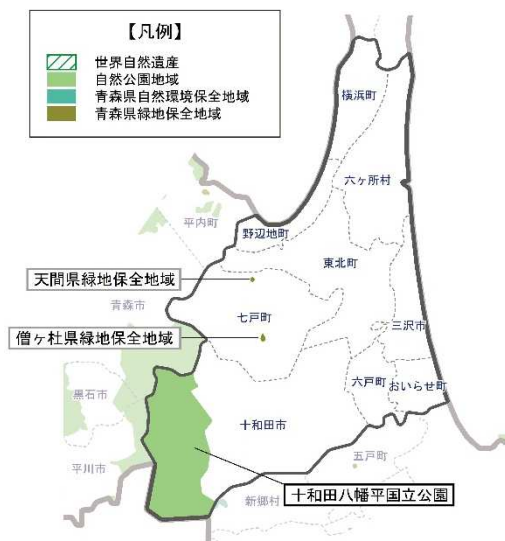
(3) 自然環境・景観と災害

自然環境

の特性

上北圏域では、国の特別名勝及び天然記念物に指定されている十和田湖および奥入瀬溪流を中心に十和田八幡平国立公園が指定され、自然環境の保全が図られています。また、希少種オオセツカの世界的な繁殖地である仏沼がラムサール条約に登録され、生息環境の保全が図られています。

さらに、令和7年には、八戸市から南部町、五戸町、十和田市を結ぶ「八戸十和田トレイル」が試験開通しました。



(資料：青森県ホームページ、国土数値情報)

図 上北圏域内の自然公園

景観

の特性

圏域北部には、太平洋と陸奥湾を隔て穏やかに起伏する台地と、その上に展開する大陸的な田園、海岸沿いに連なる砂丘や瀉湖群の織りなす伸びやかな景観が広がり、圏域南部には、台地上の広大な農地とそこに点在する特徴ある市街地、太平洋に臨む長大な砂丘海岸や瀉湖、山地に展開する火山群やカルデラ湖、溪流等が織りなす雄大な景観が広がっています。また、国の特別名勝及び天然記念物に指定されている十和田湖および奥入瀬溪流や東北最大の汽水湖小川原湖など、特徴的な水辺景観を有しています。

圏域内の各地には、城下町として形成された七戸町のまち並み、十和田市の官庁街、三沢市のアメリカ村など、多様な歴史と文化を象徴する景観もみられます。

【奥入瀬溪流】



【十和田湖】



(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)

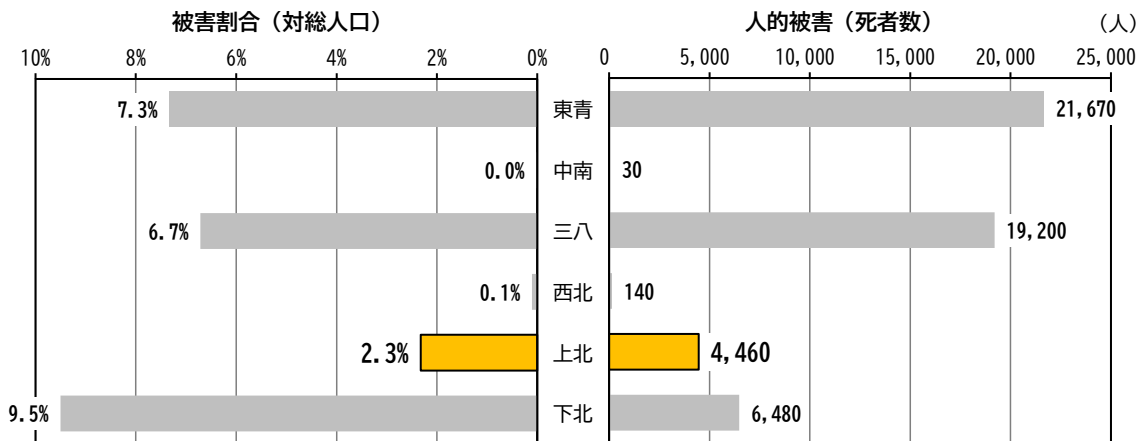
災害 の特性

上北圏域は、太平洋に面しているため、東日本大震災の際には三沢市とおいらせ町において津波による被害が生じました。

しかし、太平洋側海溝型の被害想定の結果によると、津波による被害は他圏域ほど大きくならないことが想定されており、洪水や土砂災害の危険性も比較的低いことが特徴となっています。

また、野辺地町と東北町は特別豪雪地帯に指定される県内でも有数の多雪地帯であり、冬季には豪雪による被害が生じることがあります。

さらに、十和田は、約 20 万年前から活動を開始した活火山であり、有史以降もマグマ噴火や地震活動が観測されています。十和田が噴火した場合は、県内の広い範囲に被害や影響が及ぶことが想定されています。



注：人的被害は「冬 18 時」のケースで算出されたもの
市町村別の想定結果が四捨五入された数値であり、わずかな被害（5 未満）は秘匿表示であることから、圏域別の被害数の合計は県の合計値と一致しない

（資料：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 地震・津波被害想定調査（太平洋側海溝型地震）による人的被害

3. 上北圏域の将来像と都市づくりの方針

圏域の将来像

ネットワーク型都市構造が交流と連携を生む上北圏域

独自の特徴や強みを持つ各都市が、大規模な開拓や開発を通じて発展してきた歴史を踏まえ、各都市に集積する都市機能や産業が適切に連携・分担しあえる圏域を目指します。

また、圏域都市拠点である十和田市への一極集中を目指すのではなく、都市間の交通ネットワークの充実を通じて、分散していながら全体として強さや一体性を発揮する圏域を目指します。

都市づくりの方針

拠点形成、産業集積、土地利用
の側面から・・・

都市間連携、都市内交通
の側面から・・・

自然環境保全、景観保全
の側面から・・・

各都市が育んだ 都市機能や産業を生かす 都市づくりを進める

十和田市と三沢市をはじめ、周辺都市が相互に補完し合うことで、各都市及び圏域の生活に必要な都市機能の集積・維持を図ります。

また、自然条件を生かして発展してきた農業・畜産業に加え、各都市がそれぞれの強みを生かして進めてきた産業集積を生かし、各都市が特性を発揮できる都市づくりを進めます。

さらに、各都市でコンパクトな市街地を形成し、市街地周辺の自然環境・生活環境の保全を目的とする土地利用を誘導することで、多様な特性を持つ都市が活力と魅力を発揮する都市づくりを進めます。

分散していても 連携し合える 都市づくりを進める

分散して配置されている新幹線駅、空港、インターチェンジ等の交通結節点を起点とする圏域内のネットワークを生かし、分散しつつも相互に連携し合う都市づくりを進めます。

また、東青圏域、三八圏域、下北圏域へのアクセス性向上により、圏域外とも密接に連携した都市づくりを進めるとともに、都市間・都市内を連絡する公共交通の充実により、圏域内の連携強化を図ります。

先人が拓いた歴史を 感じられる特徴的な 都市づくりを進める

各都市における多様な歴史と文化を象徴する景観を生かすとともに、圏域を象徴する自然景観、牧場などの特徴ある景観も生かし、各地の歴史と自然を感じる特徴的な都市づくりを進めます。

また、奥入瀬川、高瀬川、小川原湖、陸奥湾などに代表される豊かな水環境を保全し、自然に親しめる市街地の形成を目指します。

4. 将来像を実現するための取組方針

(1) 各都市が育んだ都市機能や産業を生かす都市づくりを進めるための取組方針

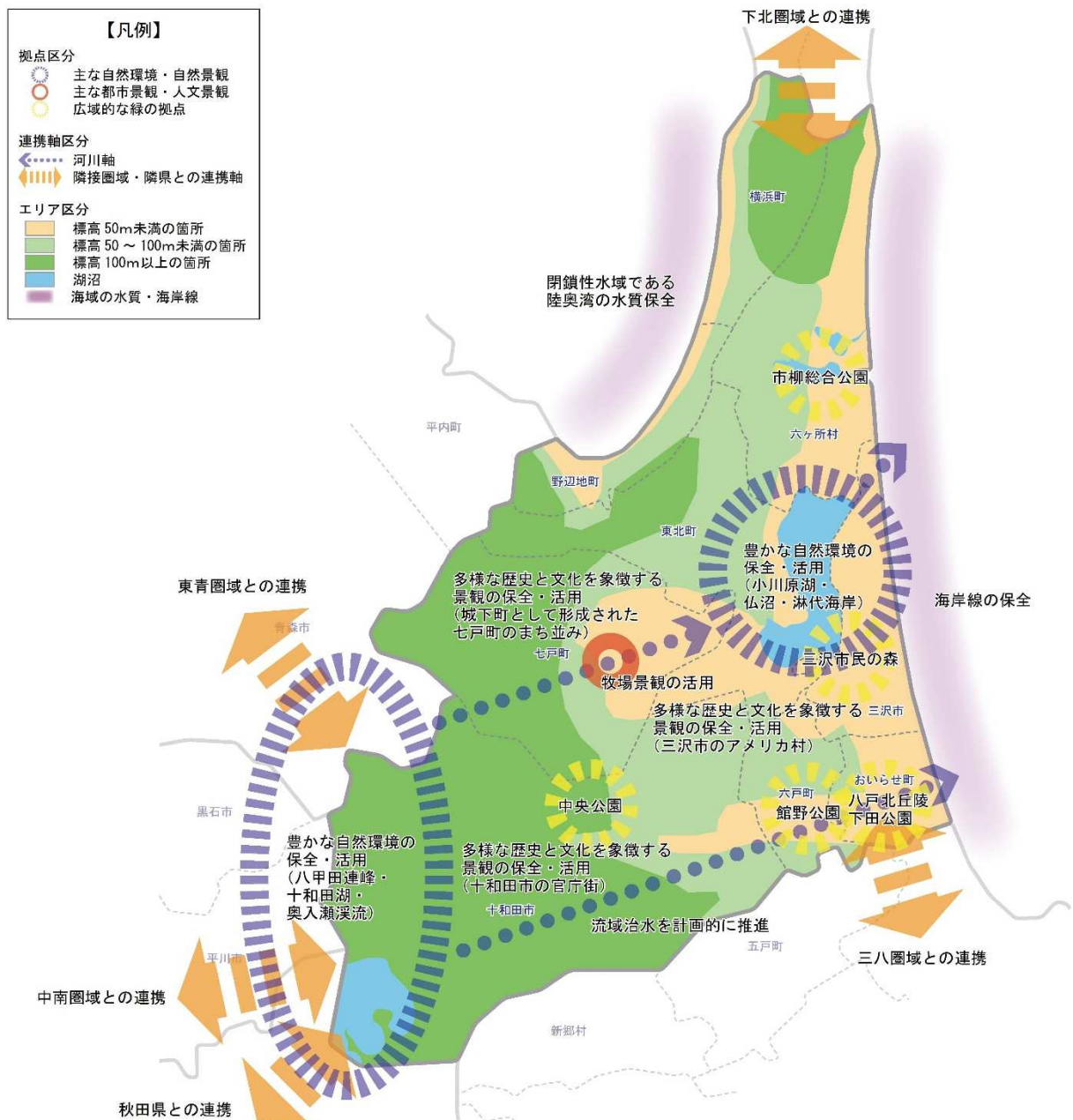
- 十和田市と三沢市に圏域全体を利用圏とする都市機能が集積する圏域都市拠点的形成
- 十和田市と三沢市では、賑いと利便性の高い中心市街地を形成するほか、周辺都市の各拠点においても、地域の歴史や特性、鉄道や道路の利便性などを生かした商業機能や観光・交流機能などの集積を促進
- 野辺地町、七戸町、六戸町、横浜町、東北町・東北地区、東北町・上北地区、六ヶ所村、おいらせ町・下田百石 IC 周辺地区に都市拠点を形成するほか、おいらせ町・下田地区、おいらせ町・百石地区に生活に必要な都市機能の集積・維持を図る地域拠点を形成
- 各都市に整備・配置された内陸型の工業団地・流通団地における工場、流通施設の立地促進
- 国道4号バイパスや国道45号等の交通利便性を生かした工業団地や流通団地の整備及び機能充実
- むつ小川原開発地域における国家石油備蓄基地、原子燃料サイクル施設の立地継続、フュージョンエネルギー関連技術の集積や広大な土地を有する立地条件及び道路基盤条件等を生かした研究開発施設や成長産業の立地促進
- 県内脱炭素電力を活用するGX関連企業等の集積促進とそのインフラ整備
- 重要港湾むつ小川原港の物流拠点としての整備
- 農業や畜産の基盤となる農地の保全

(2) 分散していても連携し合える都市づくりを進めるための取組方針

- 七戸十和田駅、三沢空港などの主要な交通結節点の機能を充実
- 七戸十和田駅を活用した観光・交流を促進する交通ネットワークの充実
- 青森市方面と八戸市方面を結ぶ東北新幹線、上北自動車道等により広域連携軸の機能を強化
- 国道4号、国道45号、国道102号、国道279号、国道338号の主要幹線道路及び鉄道路線によって都市連携軸の機能を強化
- 下北半島縦貫道路の整備により、都市連携軸の機能をさらに強化
- JR大湊線、青い森鉄道の生活交通としての機能維持
- 新幹線駅、空港、主要鉄道駅におけるバス乗換利便性の向上
- 鉄道ダイヤに合わせてダイヤ設定しているコミュニティバスの乗換利便性の向上
- 圏域内の都市間及び都市内を連絡するバス路線の維持、特に、鉄道路線を持たない十和田市と周辺都市を連絡するバス路線の維持
- 圏域内の人口減少・少子高齢化に対応したバス運行計画の検討
- 基幹公共交通を補完するためのスクールバス・福祉バス等の混乗や自家用有償旅客運送等の導入
- 冬季でも円滑な移動が可能になる交通環境の充実

(3) 先人が拓いた歴史を感じられる特徴的な都市づくりを進めるための取組方針

- 十和田八幡平国立公園をはじめとする豊かな自然環境の保全・活用
- 小川原湖や仏沼、白砂青松が残る海岸線などの保全
- 「八戸十和田トレイル」を活用した観光・交流機会の拡大
- 長い歴史を有する防風林や防雪林の保全
- 閉鎖性水域である陸奥湾と各地域を流れる河川の水質保全を図るため、公共下水道の持続可能な整備・更新と併せて、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を検討
- 奥入瀬川水系をはじめとする河川において、流域全体のあらゆる関係者が協働して、流域全体で水害を軽減させる治水対策「流域治水」を計画的に推進
- 城下町として形成された七戸町のまち並み、十和田市の官庁街、三沢市のアメリカ村など、多様な歴史と文化を象徴する景観の保全・継承



下北圏域

1. 下北圏域の概要

【構成市町村】	むつ市、大間町、東通村、風間浦村、佐井村 (1市1町3村)
【人口(2020年)】	68,200人 (県全体の5.5%)

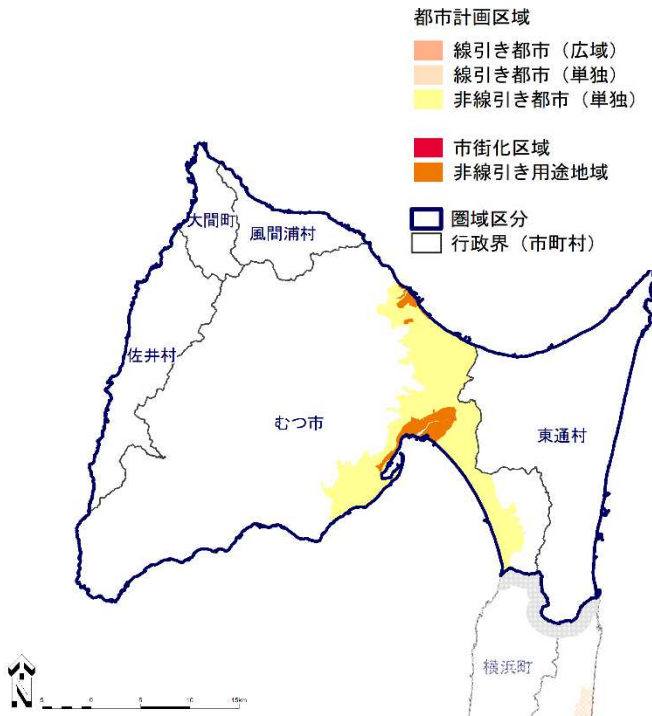
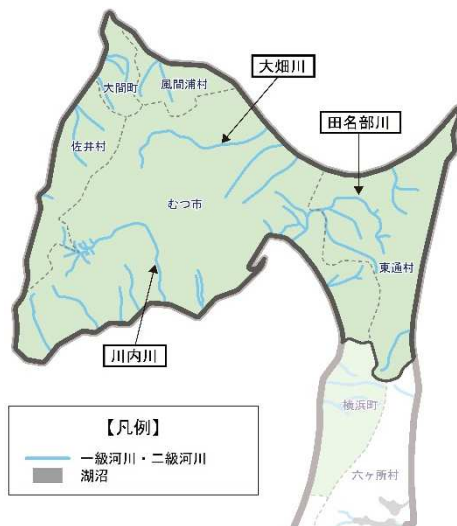


図 下北圏域の構成市町村



(資料：おおもりの河川と海岸図)

図 下北圏域の河川

位置・面積

下北圏域は青森県の北東部に位置し、圏域面積(141,612ha)は県全体の14.7%を占めています。

地形

圏域南部の一部が上北圏域とつながっている以外は、三方を陸奥湾、太平洋、津軽海峡に囲まれる半島地形です。

中央部に位置する恐山はカルデラ地形を持ち、その中央に宇曽利湖という湖が形成されています。中央部の平地を挟んで東部と西部は山地や丘陵地であり、西部は奥羽山脈と那須火山の延長で、急峻な山地が海まで迫る山岳地帯となっています。

流域は圏域内でほぼ完結しており、河川延長の短い中小河川が、陸奥湾、太平洋、津軽海峡に注いでいます。

歴史的経緯

下北半島一帯はかつて南部藩領に属し、むつ市に代官所が置かれていました。戊辰戦争後に会津藩の移封により斗南藩が創設されましたが、約1年後の廃藩置県により短い藩の歴史を終えています。

大間、奥戸、佐井、牛滝、川内、大畑、大平は「下北七湊」として、北前船が出入りする港として栄えた歴史を有しています。

北前船によって伝えられた京都祇園祭の流れを汲むとされるむつ市の「田名部神社例大祭」は、下北最大規模の祭りであり、祇園囃子とともに5台の山車が市内を練り歩き、最終日に一堂に会して樽酒を酌み交わし、来年の再会を誓う「五車別れ」が特徴となっています。

「田名部神社例大祭」は、下北最大規模の祭りであり、祇園囃子とともに5台の山車が市内を練り歩き、最終日に一堂に会して樽酒を酌み交わし、来年の再会を誓う「五車別れ」が特徴となっています。

2. 下北圏域の特性

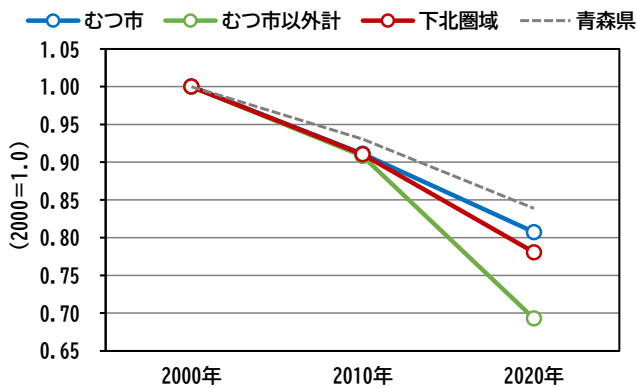
(1) 人口・産業・都市機能等の集積状況

人口関連

の特性

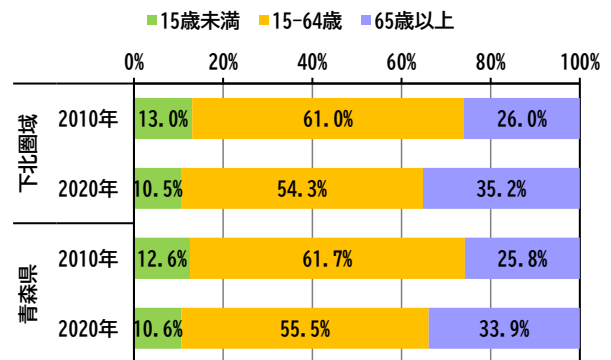
下北圏域の人口は2020年現在68,200人となっており、県人口に占める割合は5.5%と、県内でも最も人口規模の小さい圏域となっています。圏域の中心都市であるむつ市には、圏域人口の79.3%にあたる54,103人が集中しており、周辺の町村部における人口減少が著しいため、むつ市の占める割合が年々大きくなりつつあります。

人口減少率は県内で2番目に大きく、高齢者人口の割合も非常に高い水準となっています。また、昼夜間比率も1未満であり、昼間に圏域外に人口が流出する状態となっています。



(資料：国勢調査)

図 近年の人口増減の比較



(資料：国勢調査)

図 下北圏域の年齢3区分別人口の変化

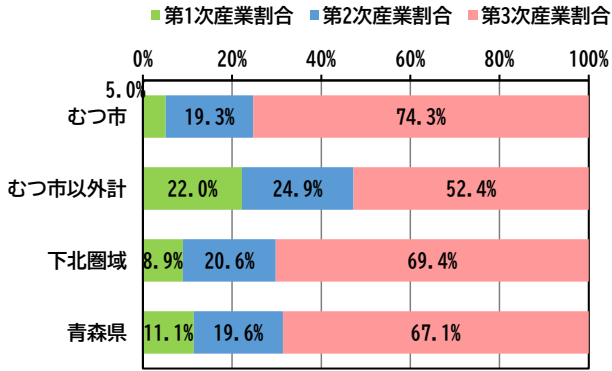
産業関連

の特性

下北圏域では、むつ市とそれ以外の町村部で異なる産業構造がみられ、就業人口については、むつ市では第3次産業の割合が高くなっていますが、むつ市以外の町村部では第1次産業と第2次産業の割合が高くなっています。

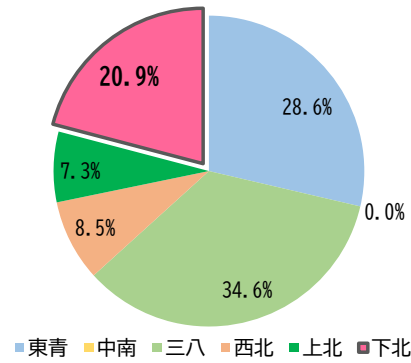
農業に関しては、県内で最も低いですが、漁業に関しては、他圏域よりも就業人口割合が突出して高いだけでなく、漁獲金高も県内で3番目に高くなっており、第1次産業の柱となっています。

工業と商業の事業所数及び従業者数に関しては集積が少なく、1事業所当たりの出荷額等又は販売額についても比較的低い水準となっています。なお、再稼働を目指す東通原子力発電所のほか、大間町では原子力発電所の建設が進められており、むつ市では原子力発電所の使用済燃料中間貯蔵施設の操業が開始されています。



(資料：令和2年国勢調査)

図 産業大分類別就業人口割合



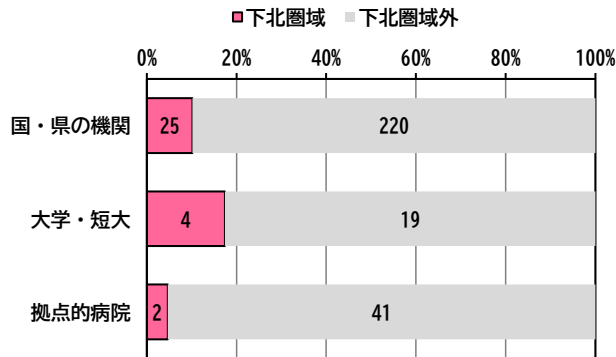
(資料：青森県海面漁業に関する調査結果書-属地調査年報-2024年(令和6年))

図 漁獲金額割合の県内シェア

都市機能等の特性

都市機能の多くはむつ市に集中し、周辺町村部に対して強い求心力を發揮していますが、国・県の機関は25施設(県内の10.2%)、拠点的病院は2施設(県内の4.7%)であり、都市機能集積が少ない圏域となっています。各市町村の医療依存状況をみると、むつ市に対しては下北圏域内の町村からの依存割合が高い状況がみられます。

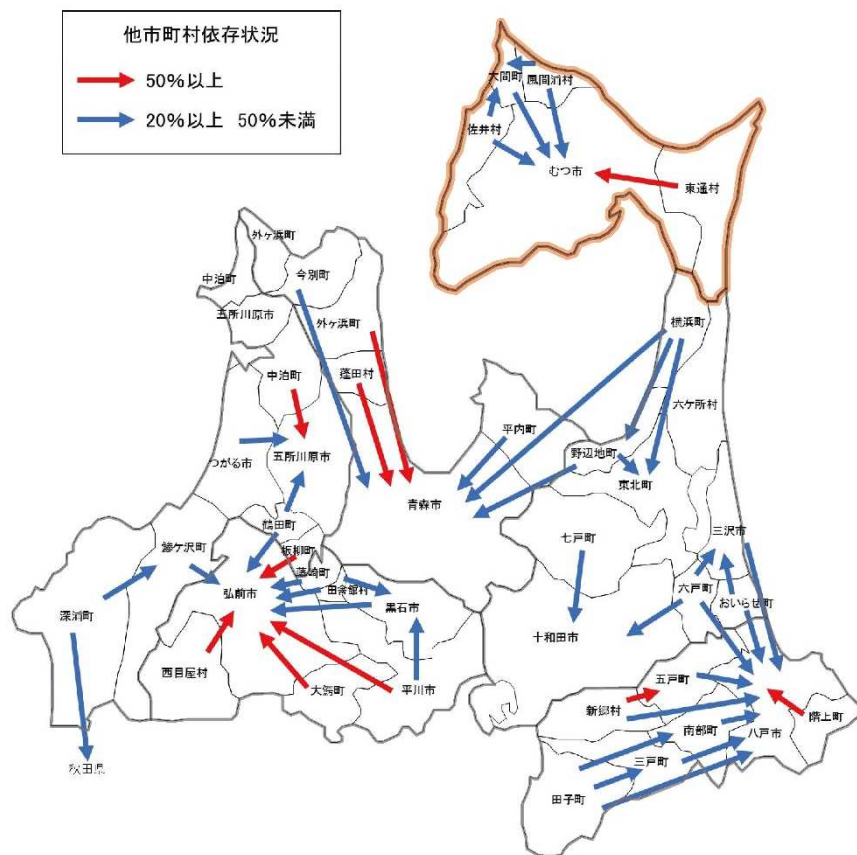
なお、むつ市には、小規模な学部キャンパスとサテライトキャンパスが4校開設されています。



注：大学には小規模キャンパスやサテライトキャンパス(青森・八戸・むつ・深浦)を含む

(資料：国土数値情報 国・都道府県の機関、教育施設、医療施設)

図 下北圏域内の各種都市機能の立地件数



(資料：第8次青森県保健医療計画)

図 患者住所地からみた医療依存の動向

(2) 交通・広域連携の状況

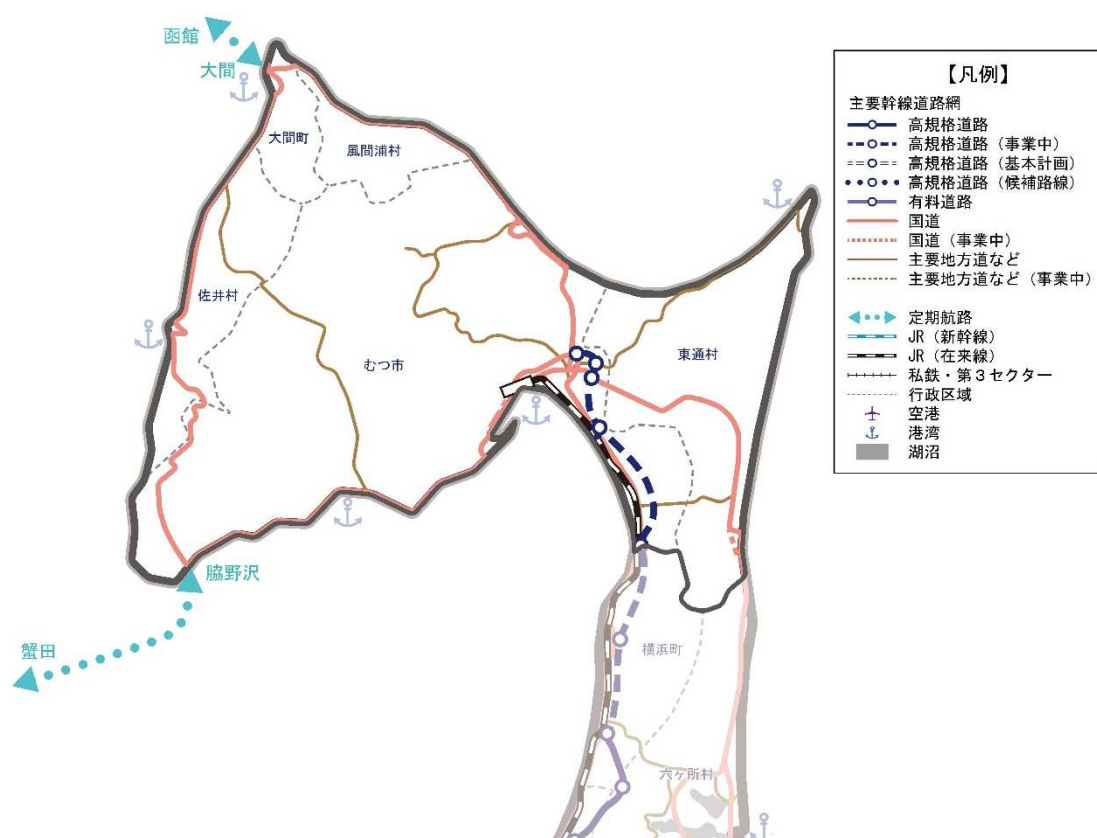
交通 ネットワーク の特性

下北圏域では、むつ市を中心として圏域内の広域交通ネットワークが形成されており、鉄道路線（JR大湊線）、航路（大間港・脇野沢港）、高規格道路（下北半島縦貫道路）、そして国道・県道といった幹線道路が配置されています。

半島部という地理的条件から、県内主要都市へのアクセスに時間がかかることが特徴となっていますが、高規格道路に関しては、上北圏域方面にアクセスする下北半島縦貫道路の整備が進められています。

なお、圏域内のうち鉄道路線を有するのはむつ市のみであり、大半のエリアでは交通手段が自動車・バスのみとなっています。

一方で、むつ湾フェリー（脇野沢～蟹田港）、津軽海峡フェリー（大間港～函館港）が就航しており、海上交通を通じて県内外と連絡する広域交通ネットワークが形成されています。



（資料：青森県主要幹線道路網図、青森県ホームページ）

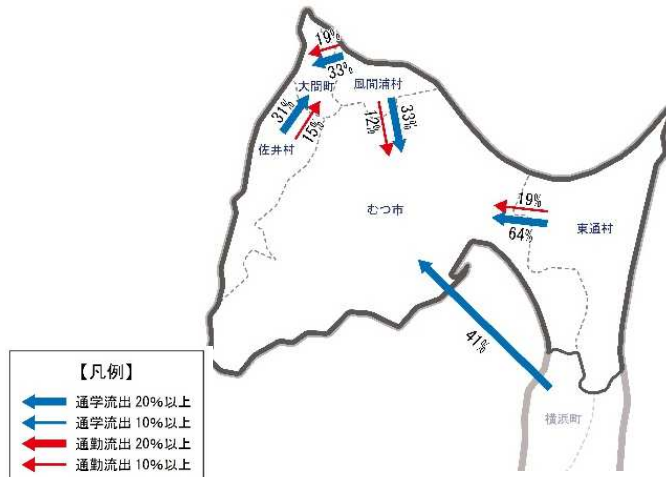
図 交通網の状況

広域連携

の特性

下北圏域では、むつ市を中心とした「下北圏域定住自立圏」の協定が締結されており、通勤・通学をはじめとする日常生活でのつながりもむつ市が中心都市となっており、圏域内で強い連携がみられます。

また、下北圏域では、「下北半島都市圏広域的な立地適正化の方針」が策定されるなど、都市計画区域と都市計画区域外の連携強化による都市機能の役割分担がなされています。



(資料：令和2年国勢調査)

図 下北圏域の通勤通学流動

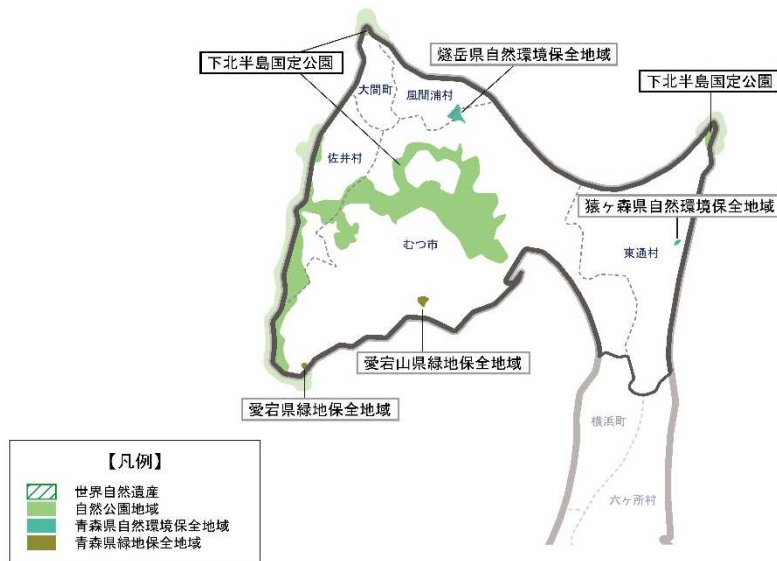
(3) 自然環境・景観と災害

自然環境

の特性

下北圏域では、仏ヶ浦、恐山、宇曽利湖などを含む下北半島国立公園が指定され、自然環境の保全が図られています。これら自然公園は、北限のサルや特別天然記念物に指定されているニホンカモシカなどの貴重な生き物の棲息の場となっているほか、観光の場などとして多様な役割を担っています。

また、周囲を陸奥湾、太平洋、津軽海峡の豊かな海に囲まれ、圏域全体に豊かな自然環境が広がっています。



(資料：青森県ホームページ、国土数値情報)

図 下北圏域内の自然公園

景観 の特性

下北半島西部には、変化に富んだ長大な海岸線と点在する伝統や地域性に裏づけられた漁村、奥深い山地とが織りなすダイナミックな景観が広がり、下北半島中央部には、特徴的な釜臥山や、陸奥湾を望む低く連なる丘陵に広がる田園、大湊湾に抱かれた市街地とが織りなす景観が広がっています。

また、圏域を象徴する景観として、恐山や宇曽利山湖、国の名勝及び天然記念物に指定されている仏ヶ浦など優れた自然景観があるほか、藩政時代に下北七湊と呼ばれた由緒ある漁村景観や、釜臥山からの眺望景観といった特徴的な景観がみられます。

【恐山】



【仏ヶ浦】



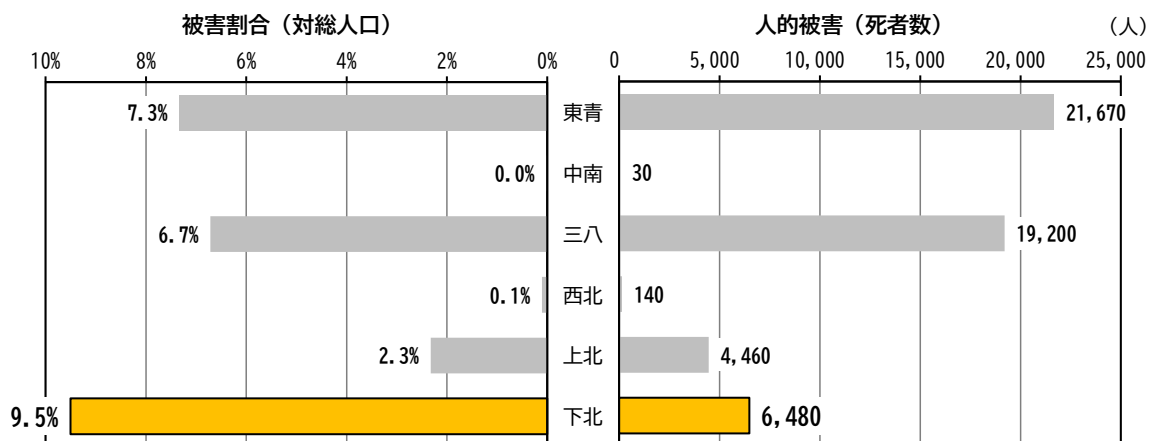
(写真は全て「青森県観光情報サイト」のフォトギャラリーより)

災害 の特性

下北圏域は、太平洋及び陸奥湾に面しているため、太平洋側海溝型の地震によって津波が発生した場合には多くの人的被害が出るのが想定されており、総人口に占める被害割合が県内で最も高くなる可能性があります。

また、圏域内の市町村を連絡する道路ネットワークが少なく、津波、土砂災害、豪雪災害等の自然災害の発生時に、道路が寸断される可能性があります。

さらに、恐山は、過去1万年以内の噴火は確認されていませんが、活火山として機動観測が行われており、宇曽利山湖のほには噴気孔や温泉が多く分布しています。



注：人的被害は「冬18時」のケースで算出されたもの
市町村別の想定結果が四捨五入された数値であり、わずかな被害（5未満）は秘匿表示であることから、圏域別の被害数の合計は県の合計値と一致しない

(資料：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 地震・津波被害想定調査（太平洋側海溝型地震）による人的被害

3. 下北圏域の将来像と都市づくりの方針

圏域の将来像

自立と連携の両輪で生活と産業を持続する下北圏域

三方を海に囲まれた半島部という地理的特性から育まれた圏域拠点都市であるむつ市の中心性、漁村集落から発展してきた伝統文化を持つ各都市の独自性を生かし、圏域全体の自立性向上と圏域内外の連携を通じて、圏域内の生活と産業を持続できる圏域を目指します。

また、海上交通を含む交通ネットワークの充実により、半島部の地理的デメリットを克服し、安全で安心して暮らし続けられる圏域を目指します。



都市づくりの方針

拠点形成、産業集積、土地利用
の側面から・・・

都市間連携、都市内交通
の側面から・・・

自然環境保全、景観保全
の側面から・・・



自立性のある生活と産業 により安心して暮らせる 都市づくりを進める

古くから下北半島の中心地として発展してきたむつ市を中心に、圏域全体をカバーする都市機能と商業・業務の集積・維持を図るとともに、むつ市の市街地から離れた下北半島北西部の3町村では、複数の都市間で機能を補完し合う圏域形成を目指します。

また、むつ市では、原子力産業を含む工業や市街地内に集積する商業を生かした産業振興、周辺都市では、漁業や畜産業、観光業などの産業振興を図り、活力ある産業のもとで安心して暮らせる都市づくりを進めます。

陸・海のネットワークで 周辺と結ばれる 都市づくりを進める

外ヶ浜町・函館市とつなぐ海上交通の維持、上北圏域方面に連絡する下北半島縦貫道路の整備を図るとともに、むつ市と周辺都市を結ぶ交通ネットワークの充実により、圏域内外と結ばれる都市づくりを進めます。

また、既存道路網の改良、公共交通の利便性向上等を通じ、自家用車及びバスによる移動時間の短縮を目指します。

さらに、津波や土砂災害、豪雪等による道路寸断がもたらす孤立化を未然に防止するため、多重性が確保され、代替性のある道路ネットワークの形成を目指します。

豊かな海に囲まれた特徴 的な景観を継承する 都市づくりを進める

下北半島国定公園をはじめとする豊かな自然環境をはじめ、圏域を象徴する独自の自然景観の保全を通じ、特徴的で多様な景観を継承する都市づくりを進めます。

また、市街地開発が自然環境に悪影響を与えないように、市街地の無秩序な拡大を防ぎ、市街地と自然の共生を図ります。

4. 将来像を実現するための取組方針

(1) 自立性のある生活と産業により安心して暮らせる都市づくりを進めるための取組方針

- むつ市に圏域全体を利用圏とする都市機能が集積する圏域都市拠点形成
- むつ市では、駅前や沿道の商業業務地と各種公共公益施設、総合病院等の医療施設等の連携強化により下北圏域の中心にふさわしい市街地を形成
- 老朽木造建築物が密集し、狭隘道路がみられる既成市街地における居住環境を改善
- 大間町、東通村に都市拠点を形成するほか、むつ市・大畑地区、むつ市・川内地区、むつ市・脇野沢地区、風間浦村、佐井村に生活に必要な都市機能の集積・維持を図る地域拠点を形成。
- 大湊港周辺や臨海部に集積する水産加工施設の機能維持
- 下北半島縦貫道路の交通利便性を生かした工業団地や流通団地の整備及び機能充実
- エネルギー関連産業など地域特性を生かした優良企業の誘致
- 県内脱炭素電力を活用するGX関連企業等の集積促進とそのインフラ整備
- 水産業の基盤となり、集落固有の文化を支える漁業集落の維持
- 新たな魚種も含めた水産資源の増大に向けた、漁港内の水面や岸壁等も活用した「つくり育てる漁業」の取組推進



図 下北圏域の取組方針図(拠点形成・産業集積・土地利用)

(2) 陸・海のネットワークで周辺と結ばれる都市づくりを進めるための取組方針

- むつ市を中心に周辺都市を結ぶ国道 279 号、国道 338 号の主要幹線道路及び鉄道路線によって都市連携軸の機能を強化
- 上北圏域と連絡する下北半島縦貫道路の整備により都市連携軸の機能をさらに強化
- 市街地及び農山漁村集落から高規格道路や主要幹線道路にアクセスする道路の整備
- JR 大湊線の生活交通としての機能維持
- 大間フェリーターミナル、主要鉄道駅におけるバス乗換利便性の向上
- むつ市へのアクセスをはじめ、圏域内の都市間及び都市内を連絡するバス路線の維持
- 圏域内の人口減少・少子高齢化に対応したバス運行計画の検討
- むつ湾フェリーや津軽海峡フェリーといった海上交通を生かした広域交通ネットワークの充実
- 広域周遊観光及び地域振興に寄与する、脇野沢～蟹田間のフェリー運航の維持
- 基幹公共交通を補完するためのスクールバス・福祉バス等の混乗や自家用有償旅客運送等の導入
- 冬季でも円滑な移動が可能になる交通環境の充実



図 下北圏域の取組方針図 (都市間連携・都市内交通)

(3) 豊かな海に囲まれた特徴的な景観を継承する都市づくりを進めるための取組方針

- 下北半島国定公園をはじめとする豊かな自然環境の保全・活用
- 下北ジオパークにおける陸奥湾、仏ヶ浦、恐山山系など、各ジオサイト周辺の豊かな自然環境の保全・活用
- 閉鎖性水域である陸奥湾、津軽海峡沿岸、各地域を流れる河川の水質保全を図るため、公共下水道の持続的な整備・更新と併せて、農山漁村集落等の特性に応じた集落排水施設又は合併処理浄化槽の設置を検討
- 田名部川水系をはじめとする河川において、流域全体のあらゆる関係者が協働して、流域全体で水害を軽減させる治水対策「流域治水」を計画的に推進
- 釜臥山等の山林と田名部川、大畑川等の河川、陸奥湾、津軽海峡により構成される特徴的な景観の保全
- 下北七湊と呼ばれた由緒ある漁村景観や、釜臥山からの眺望景観といった特徴的な景観の保全

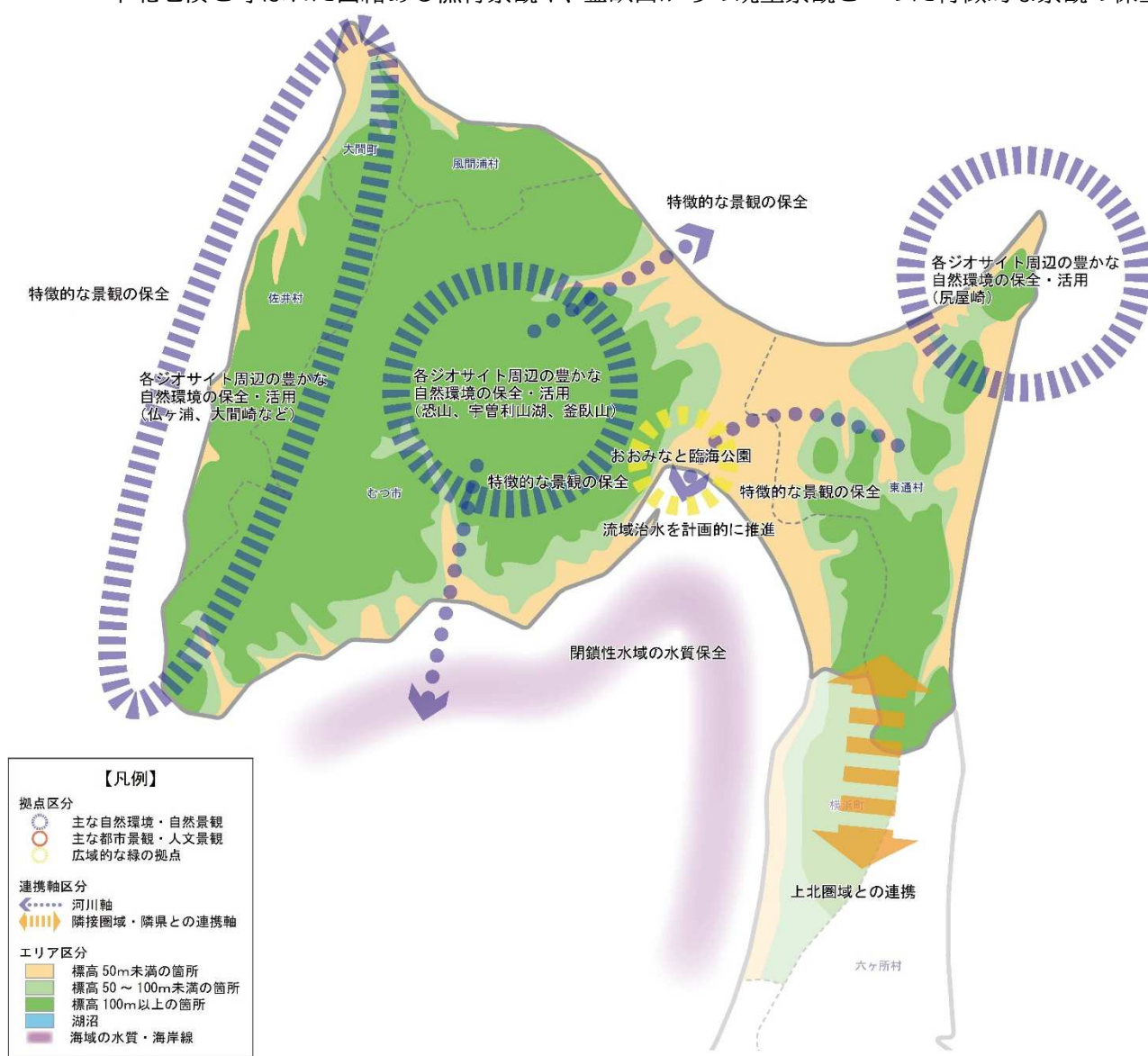


図 下北圏域の取組方針図（自然環境保全・景観保全）