



青森県基本計画

「青森新時代」への架け橋

青森県都市計画 マスタープラン

Aomori Prefectural City Planning Master Plan

Tousei Area

Chunan Area

Sanpachi Area

Seihoku Area

Kamikita Area

Shimokita Area



令和8年10月

青森県都市計画 マスタープラン

Aomori Prefectural City Planning Master Plan

目次

第1部 青森県都市計画マスタープランとは

	page
1.「青森県都市計画マスタープラン」とは	01
2.「青森県都市計画マスタープラン」の構成と役割	01
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	03

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	05
2.改定の視点	08

第2章 青森県の現状と都市づくりの課題

1.本県の現状	09
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

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

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

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.変化を追い風に作る都市づくり	39

第6章 都市計画制度の運用方針

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3部 圏域別計画

東青圏域 Tousei Area

1.東青圏域の概要	48
2.東青圏域の特性	49
3.東青圏域の将来像と都市づくりの方針	55
4.将来像を実現するための取組方針	56

中南圏域 Chunan Area

1.中南圏域の概要	62
2.中南圏域の特性	63
3.中南圏域の将来像と都市づくりの方針	69
4.将来像を実現するための取組方針	70

三八圏域 Sanpachi Area

1.三八圏域の概要	76
2.三八圏域の特性	77
3.三八圏域の将来像と都市づくりの方針	83
4.将来像を実現するための取組方針	84

西北圏域 Seihoku Area

1.西北圏域の概要	90
2.西北圏域の特性	91
3.西北圏域の将来像と都市づくりの方針	97
4.将来像を実現するための取組方針	98

上北圏域 Kamikita Area

1.上北圏域の概要	104
2.上北圏域の特性	105
3.上北圏域の将来像と都市づくりの方針	111
4.将来像を実現するための取組方針	112

下北圏域 Shimokita Area

1.下北圏域の概要	118
2.下北圏域の特性	119
3.下北圏域の将来像と都市づくりの方針	125
4.将来像を実現するための取組方針	126

用語解説

用語解説	132
------	-----

第1部

青森県都市計画 マスタープラン とは

Aomori Prefectural
City Planning Master Plan

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、本県の特性、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。

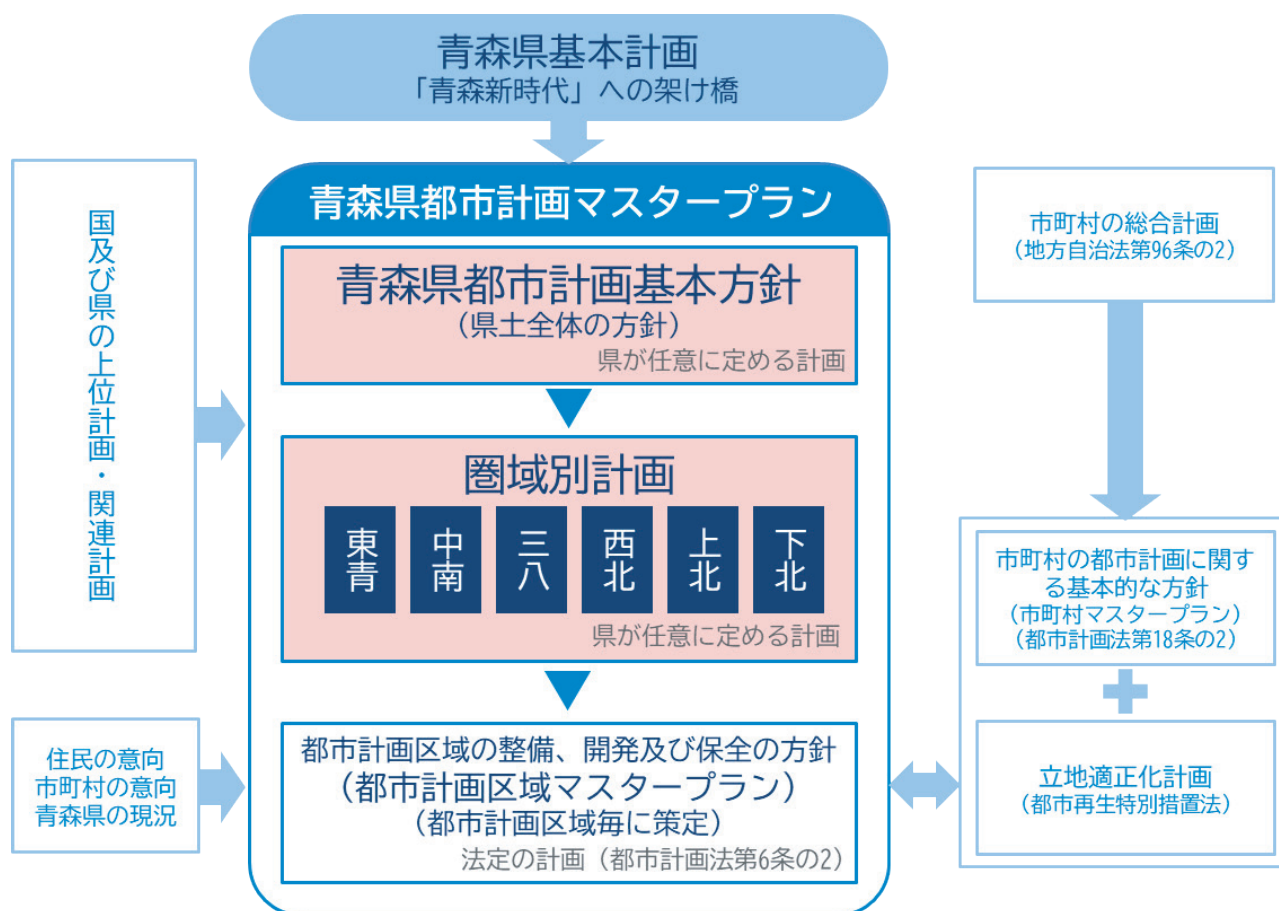
2 圏域別計画

「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つの側面から具体的な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、具体的な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。

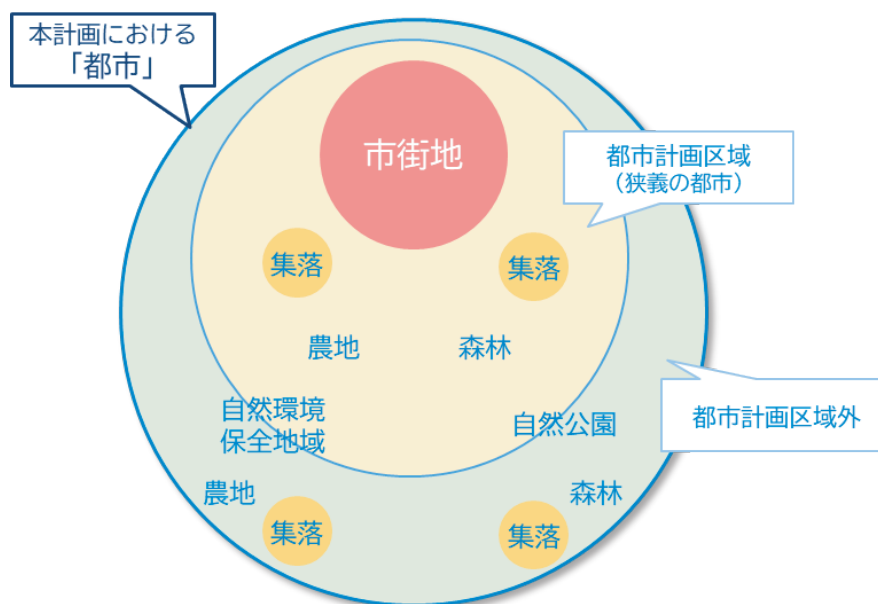
しかし、都市計画区域とこれらの地域は重複して指定されており、「市街地」(※)と農業地域、森林地域、自然公園地域及び自然保全地域が一体となって、本県における広義の「都市」を構成しています。

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



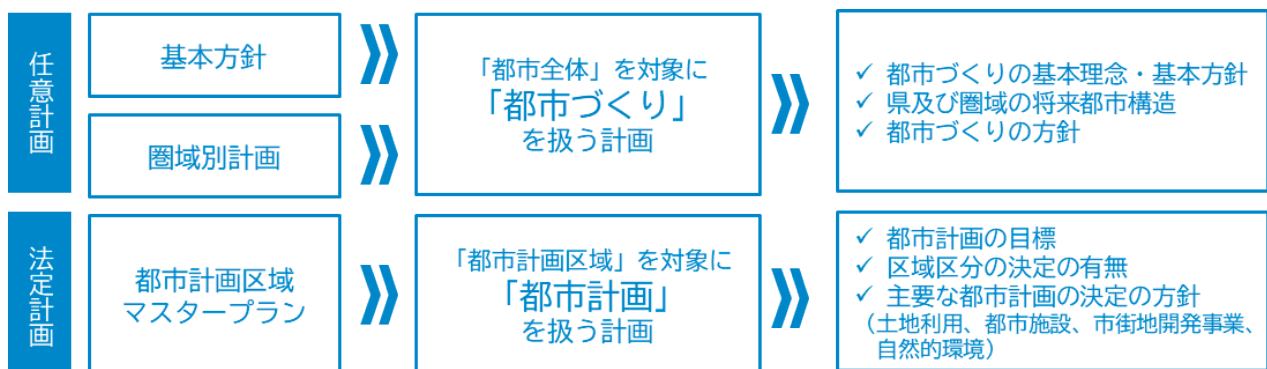
2 「都市づくり」の考え方

「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

Aomori Prefectural
City Planning Master Plan

第2部

青森県都市計画
基本方針

第1章

基本方針改訂の 背景と視点

Aomori Prefectural
City Planning Master Plan

第1章

基本方針改訂の背景と視点

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）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

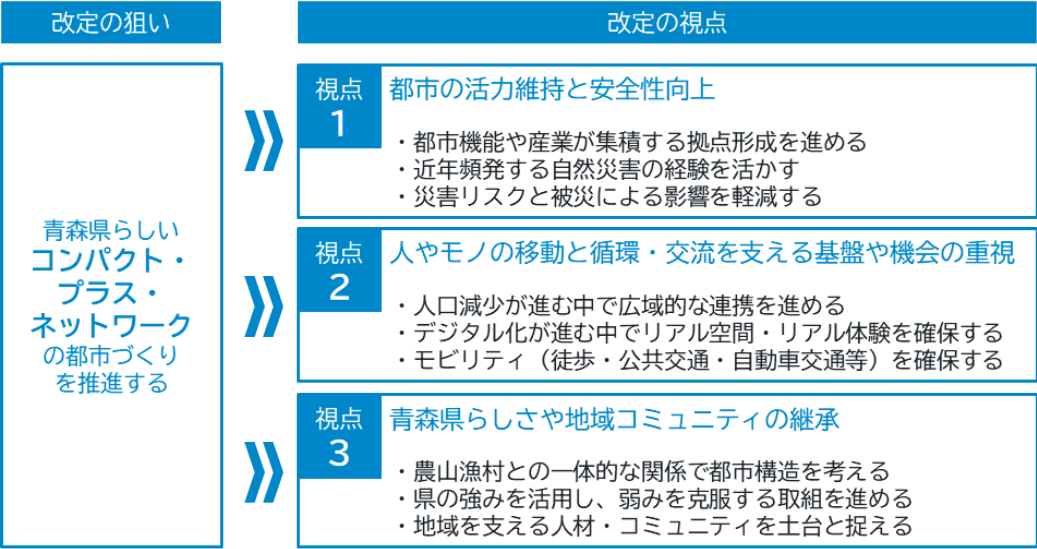
改定の視点

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部

青森県都市計画
基本方針

第2章

青森県の現状と 都市づくりの課題

Aomori Prefectural
City Planning Master Plan

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

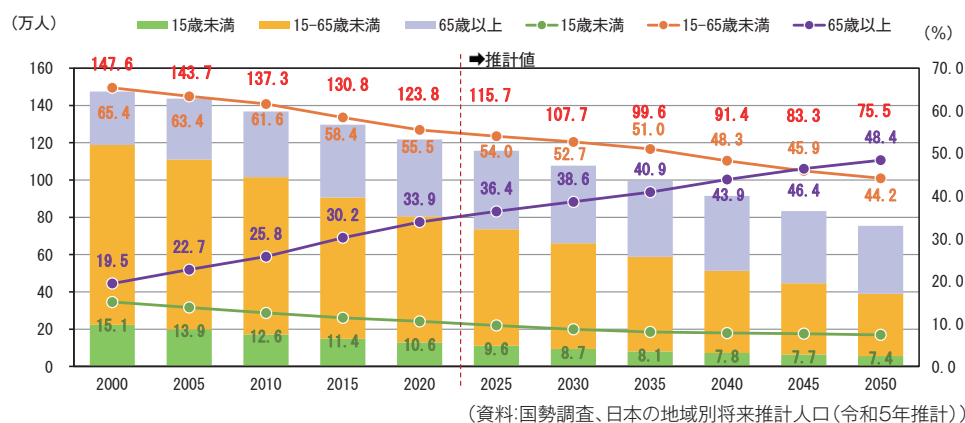
人口 ～深刻化する人口減少・少子高齢化

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。

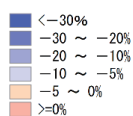
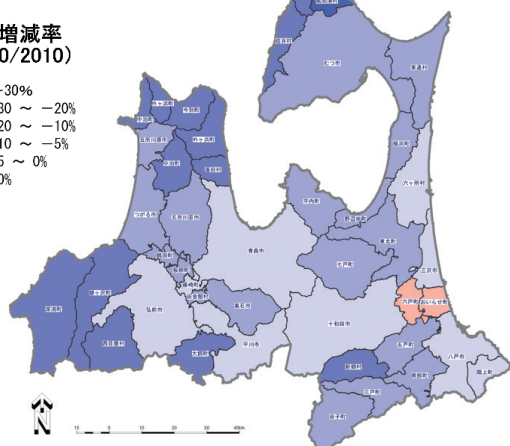
※「消滅可能性」:2020～2050年の30年間で、子どもを産む中心の世代となる20～39歳の女性が半数以下に減少する自治体が「消滅可能性」とあると定義されています。

▼図 総人口及び年齢区分別人口の見通し



▼図 人口増減率比較

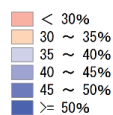
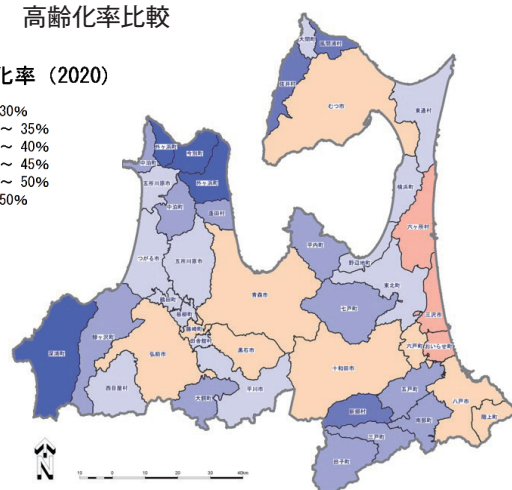
人口増減率
(2020/2010)



(資料:令和2年国勢調査)

▼図 高齢化率比較

高齢化率 (2020)



(資料:令和2年国勢調査)

2 土地利用 ～郊外部への市街地拡散と市街地の低密度化

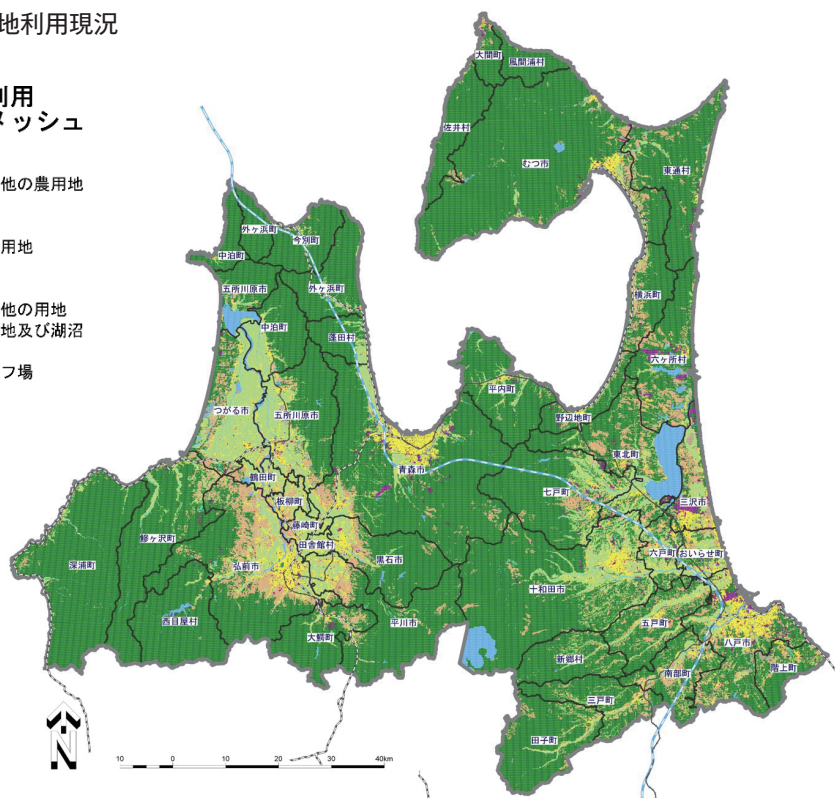
「青森県の土地利用 令和5年3月」によると、県土の65.5%を森林、15.5%を農地が占め、宅地は3.6%程度であるものの、森林と農地が減少し、宅地面積が増加する傾向が現在も続いています。

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

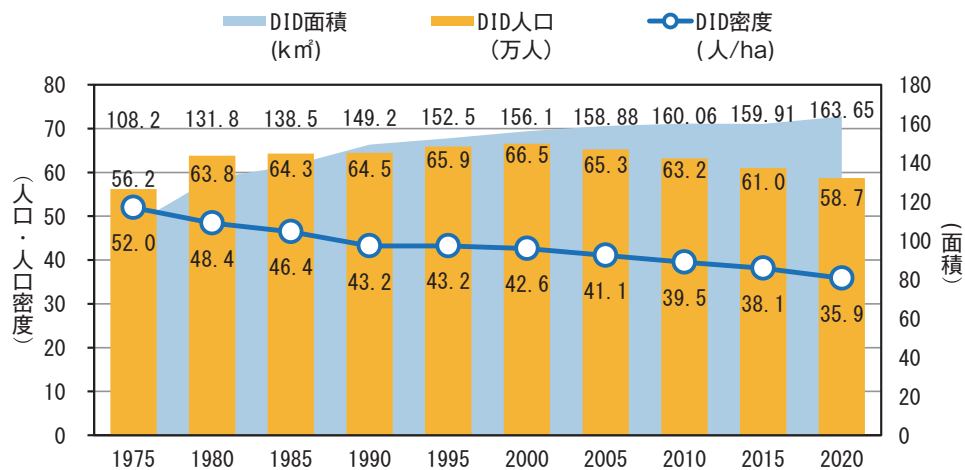
土地利用
細分メッシュ

- 田
- その他の農用地
- 森林
- 荒地
- 建物用地
- 道路
- 鉄道
- その他の用地
- 河川地及び湖沼
- 海浜
- ゴルフ場



（資料：国土数値情報 土地利用細分メッシュ）

▼図 DID面積及び人口の推移



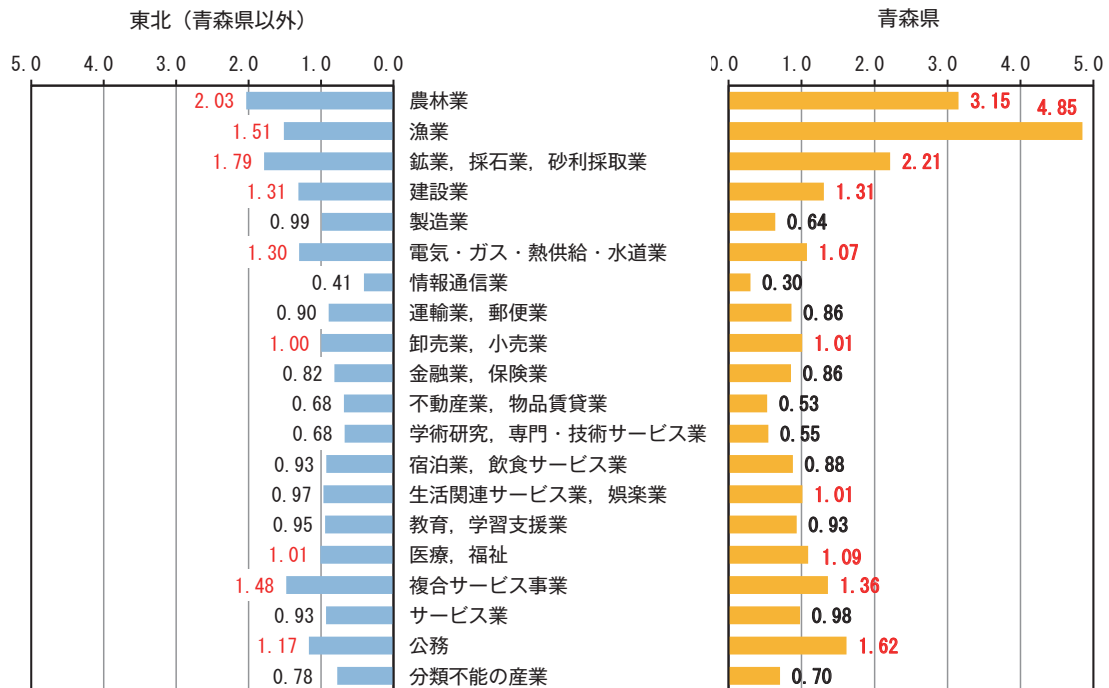
（資料：国勢調査時系列データ）

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。

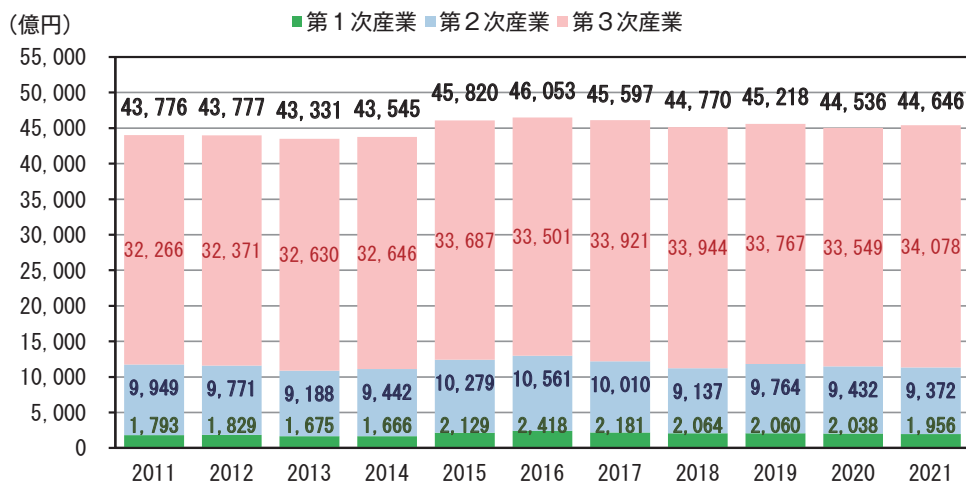
▼図 産業大分類別特化係数



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

（資料：令和2年国勢調査）

▼図 県内総生産の推移



（資料：2021年度（令和3年度）青森県県民経済計算（統計表））

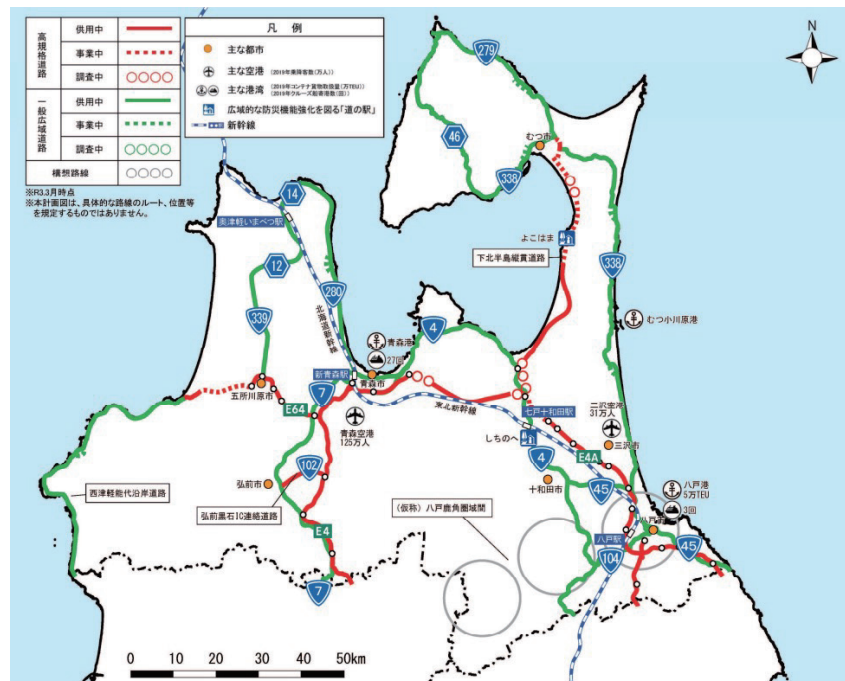
4 交通 ～首都圏及び近隣道県とのネットワーク強化、公共交通を取り巻く情勢の変化

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。

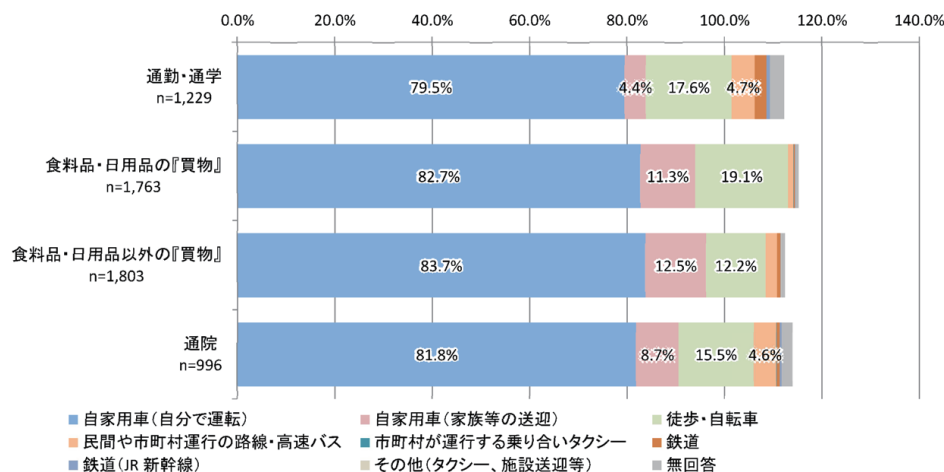
なお、弘南鉄道大鰐線に関して2027年度末の運行休止方針が表明されるなど、鉄道路線・バス路線の存続そのものが見通せない状況となりつつあります。

▼図 青森県の広域道路ネットワーク計画



（出典：青森県新広域道路交通計画（令和3年6月））

▼図 目的別の移動手段



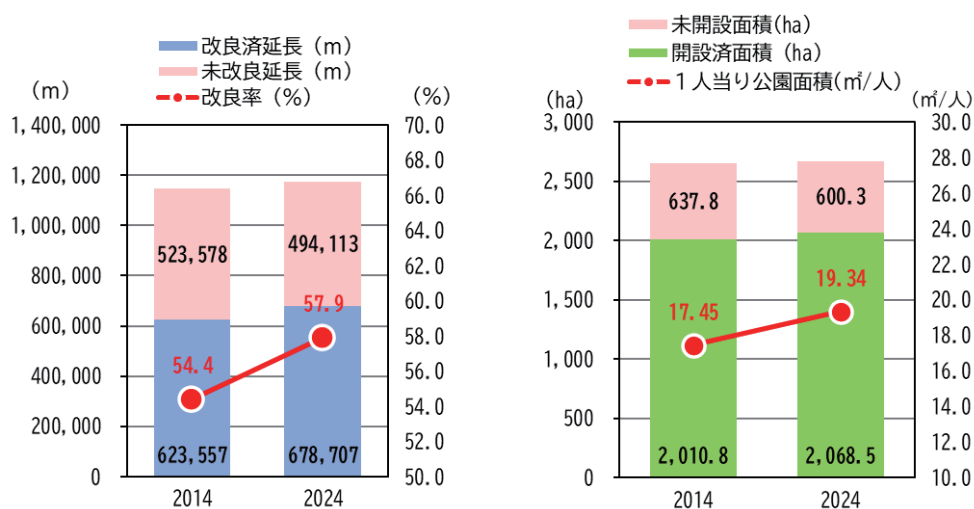
（出典：青森県地域公共交通計画（令和5年3月））

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。

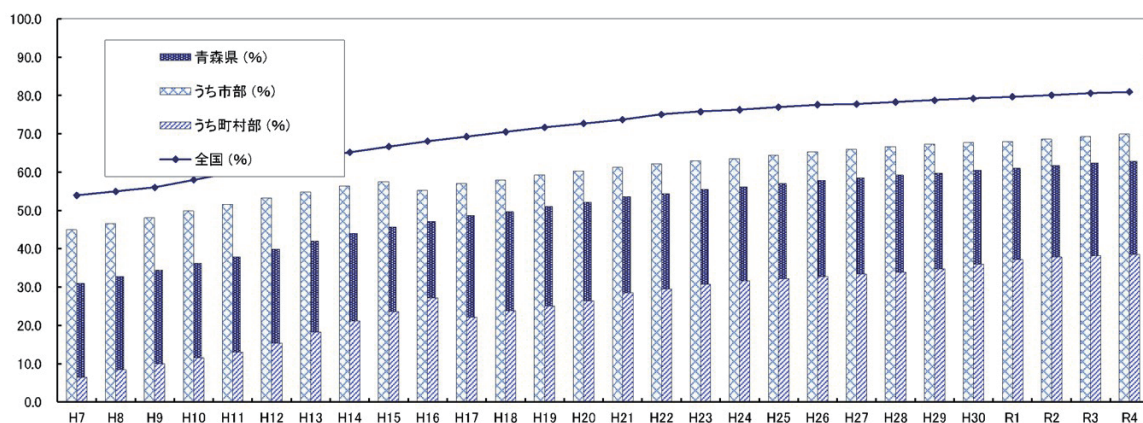
県全体の公共下水道普及率は令和5年度末時点で62.9%となりましたが、市部は69.9%、町村部は38.5%と、町村部で公共下水道整備の遅れがみられます。なお、近年は、整備及び維持管理にコストを要する公共下水道計画を見直し、比較的成本の低い合併浄化槽設置による排水処理に切り替える動きも進みつつあります。

▼図 都市施設の整備進捗（左：都市計画道路、右：都市計画公園）



(資料: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



(出典:青森県の都市計画(資料編)2024年3月31日現在)

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。

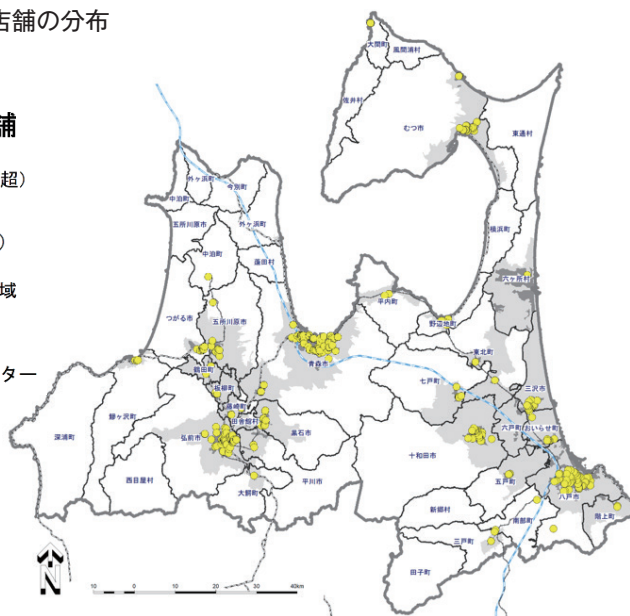
▼図 大型小売店舗の分布

大規模小売店舗

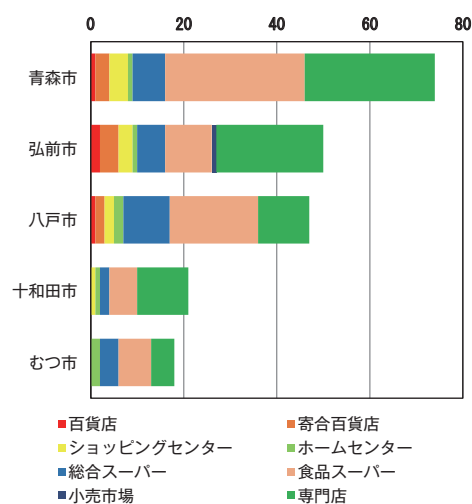
● 大規模小売店舗
(店舗面積1000㎡超)

□ 行政界（県）
□ 行政界（市町村）
■ 都市計画区域
■ 用途地域指定区域

⚡ JR（新幹線）
⚡ JR（在来線）
⚡ 私鉄・第3セクター



【大型小売店舗数(上位5都市)】



(資料:大型小売店総覧2025年版)

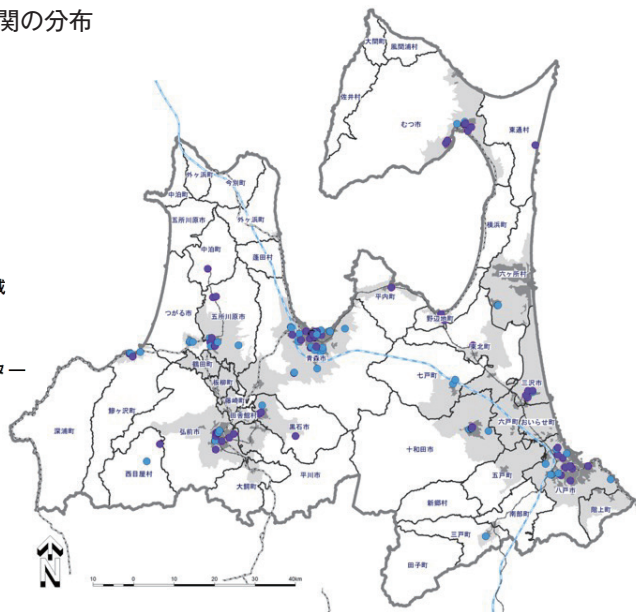
▼図 国・県の機関の分布

国県の機関

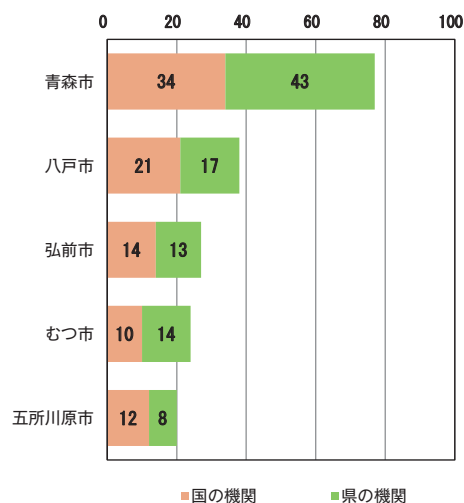
● 国
● 県

□ 行政界（県）
□ 行政界（市町村）
■ 都市計画区域
■ 用途地域指定区域

⚡ JR（新幹線）
⚡ JR（在来線）
⚡ 私鉄・第3セクター



【国・県の機関数(上位5都市)】



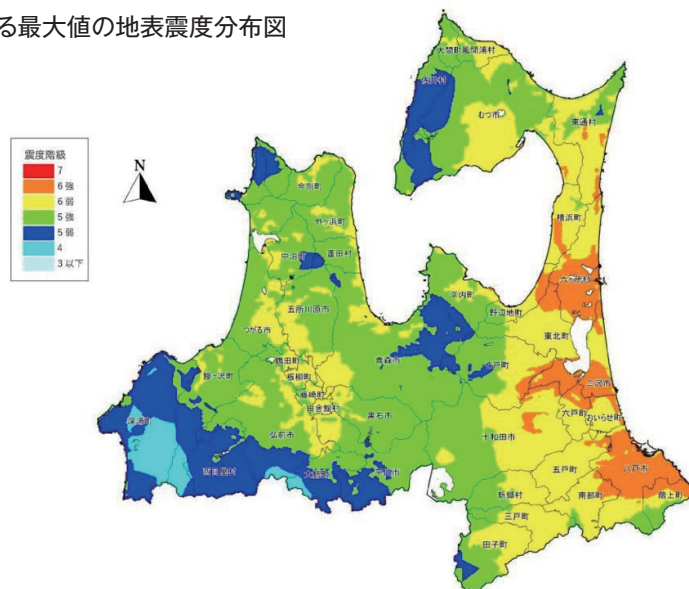
(資料:国土数値情報 国・都道府県の機関)

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。

▼想定される最大値の地表震度分布図

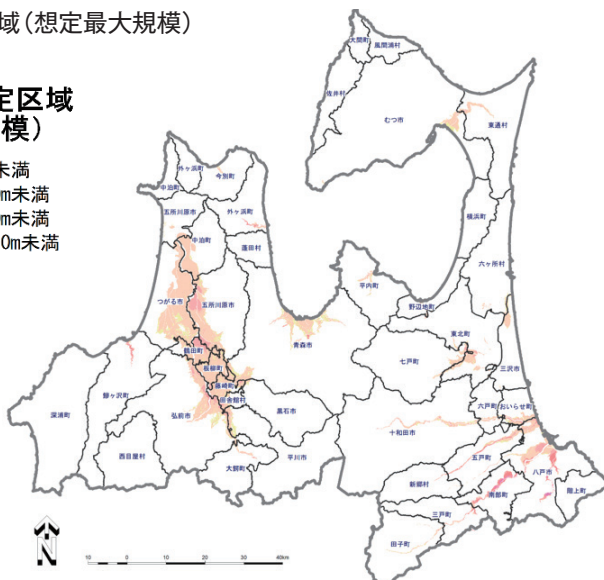


(出典:令和3年度青森県地震・津波被害想定調査(太平洋側海溝型地震))

▼洪水浸水想定区域(想定最大規模)

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



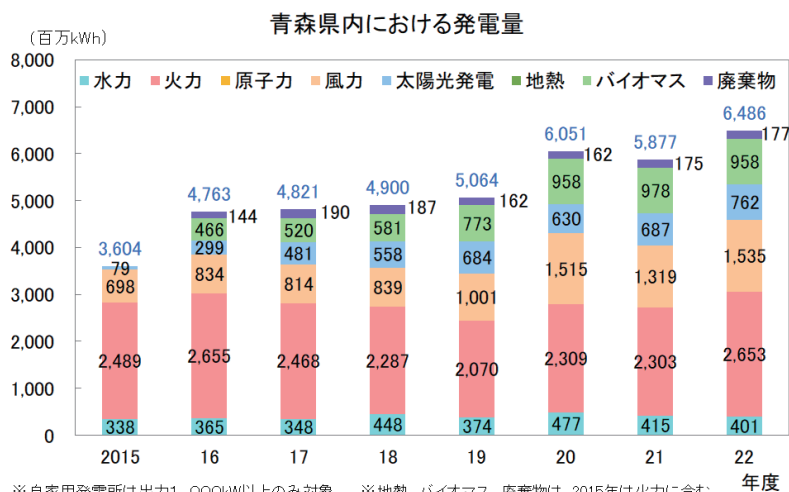
(資料:国土数値情報 洪水浸水想定区域(R5))

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。

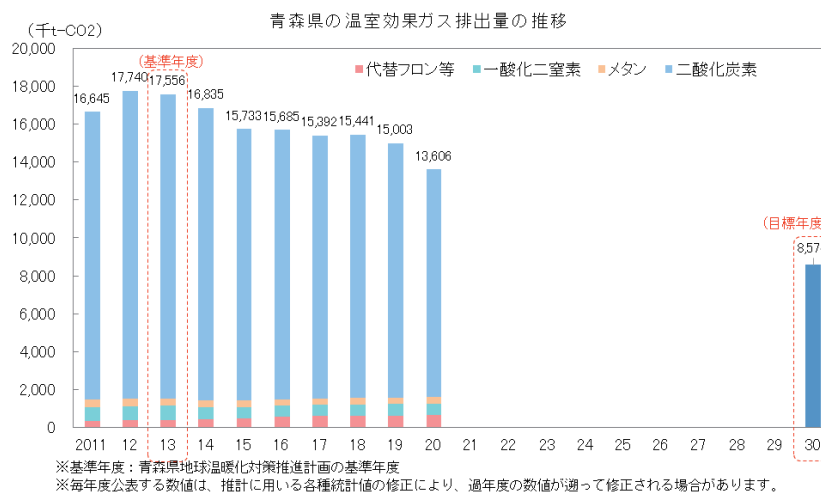
また、県内の発電量は増加傾向にあり、特に風力、太陽光発電、バイオマスの発電量が増加しています。さらに、県内の温室効果ガス排出量は減少傾向で推移しており、カーボンニュートラルに向けた脱炭素社会の実現を着実に推進しています。

▼図 県内の発電量の推移



(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



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))

9

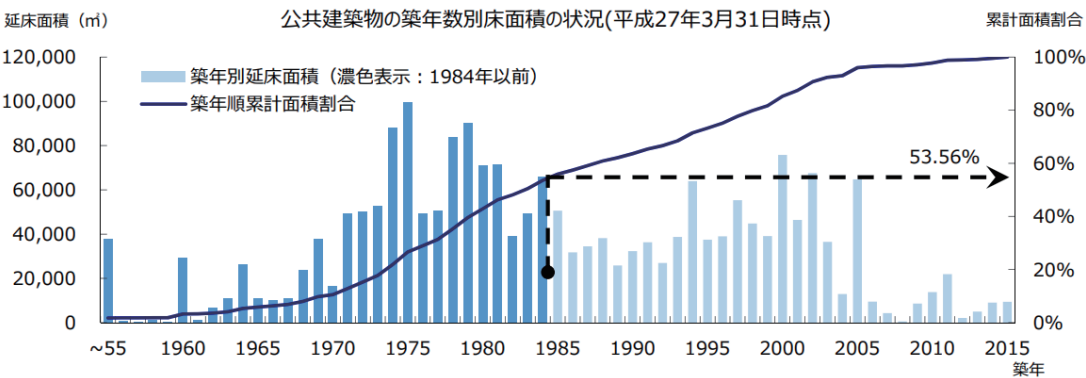
財政

～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。

▼図 公共建築物の築年数別床面積の推移



(出典:青森県公共施設等総合管理方針【概要版】(R5.3))

▼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。

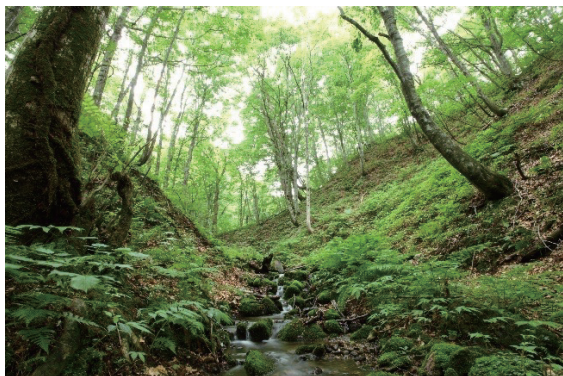
「北海道・北東北の縄文遺跡群」についても、令和3年に世界文化遺産に登録され、青森市、弘前市、八戸市、つがる市、外ヶ浜町、七戸町にある遺跡が1年以上にわたり採集・漁労・狩猟により定住した人々の生活と精神文化を伝える文化遺産として評価されています。

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。

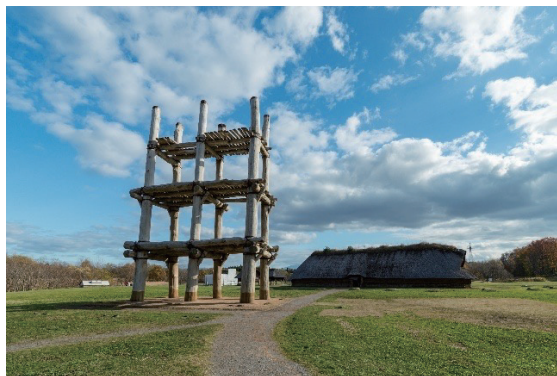
さらに、市街地にも、近世以前の民家、神社、寺院、城郭、近代の商業・業務施設や土木施設が数多く残されており、八甲田連峰、岩木山などの山並みを背景にしたまち並みが特徴となっています。

▼図 県内の代表的な自然資源や歴史資源

【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】



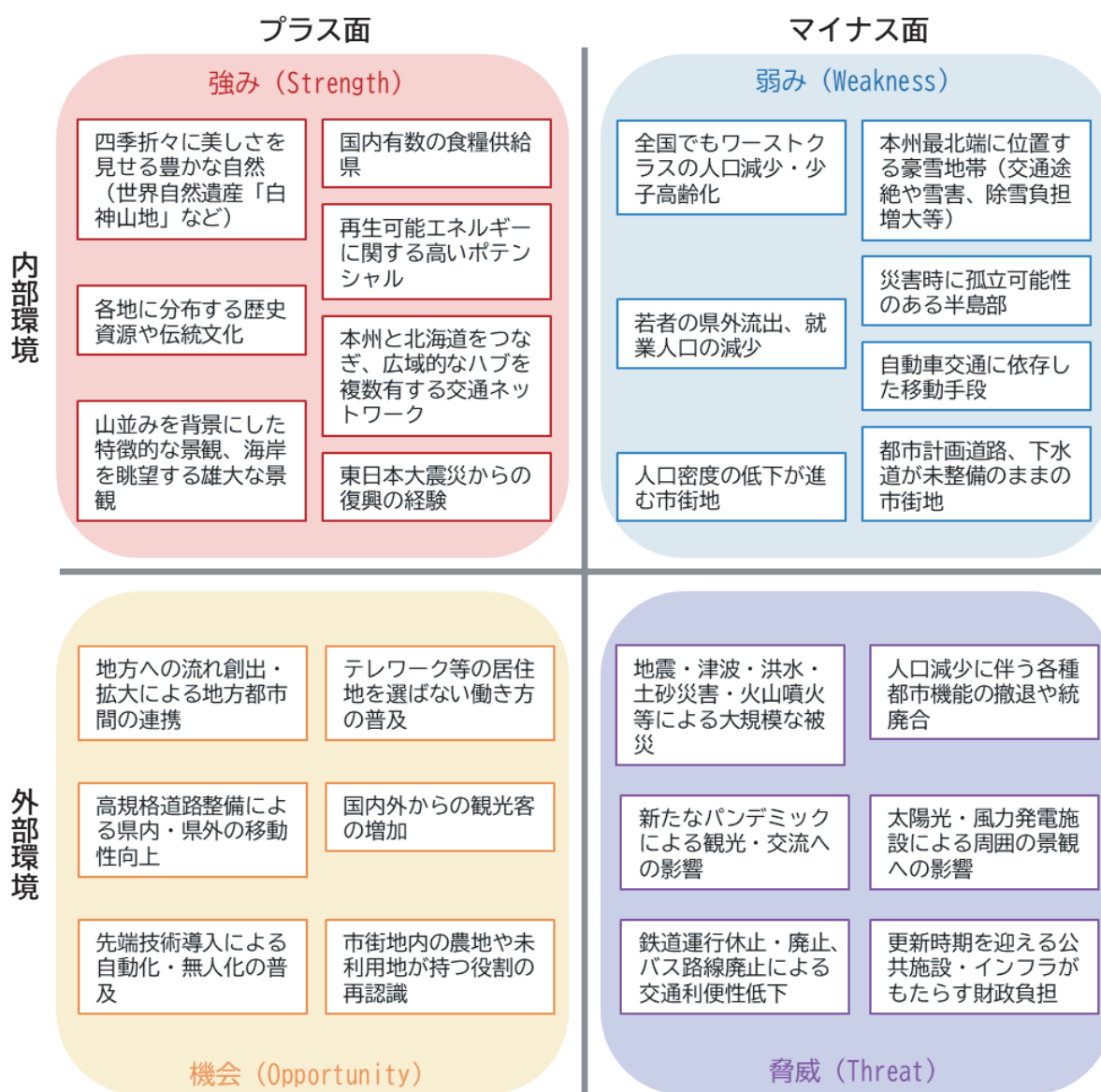
(写真は全て「青森県観光情報サイト」のフォトギャラリーより)

2

都市づくりの観点からみた課題

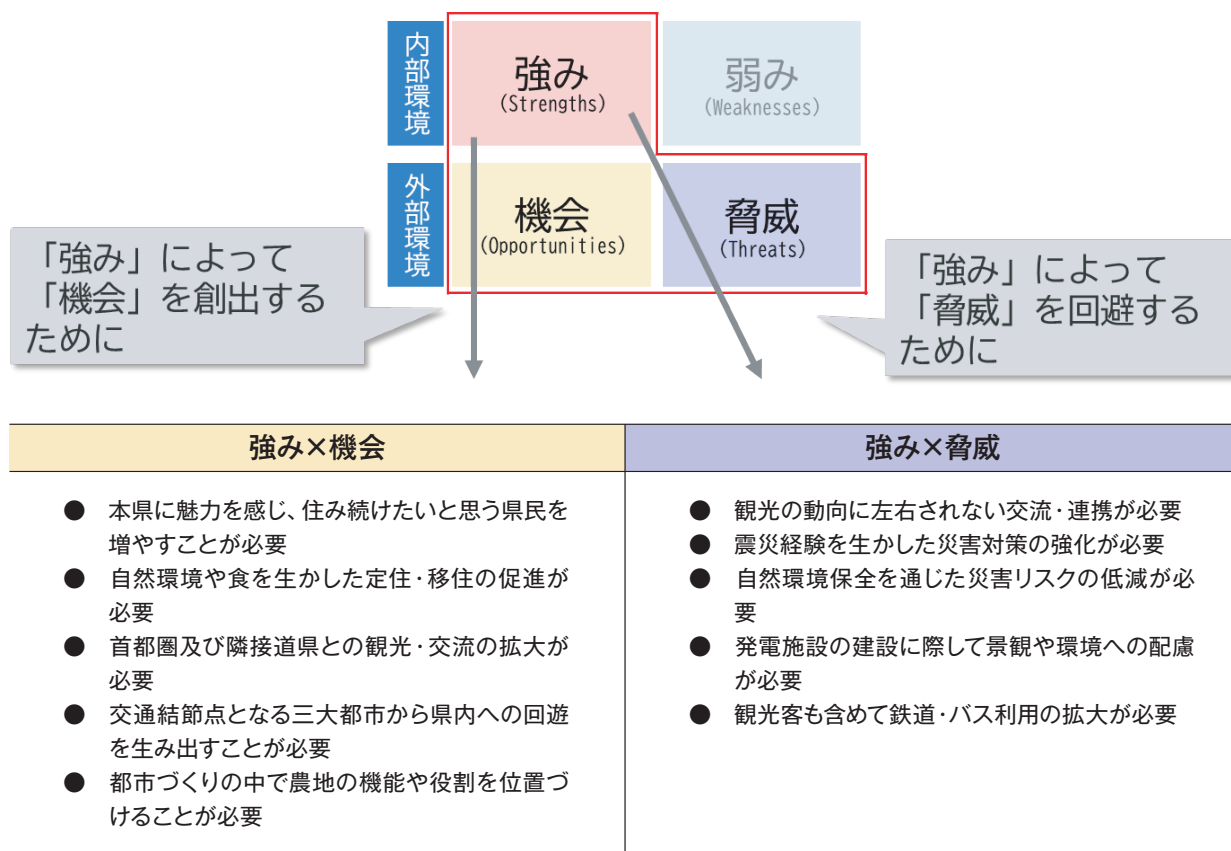
本県の課題を整理するにあたり、本県が「内部環境」として持つ「強み」と「弱み」、社会経済情勢や国・県の実組など「外部環境」として捉えられる「機会」と「脅威」、という4つの側面から、本県の現況や情勢を整理しました。

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

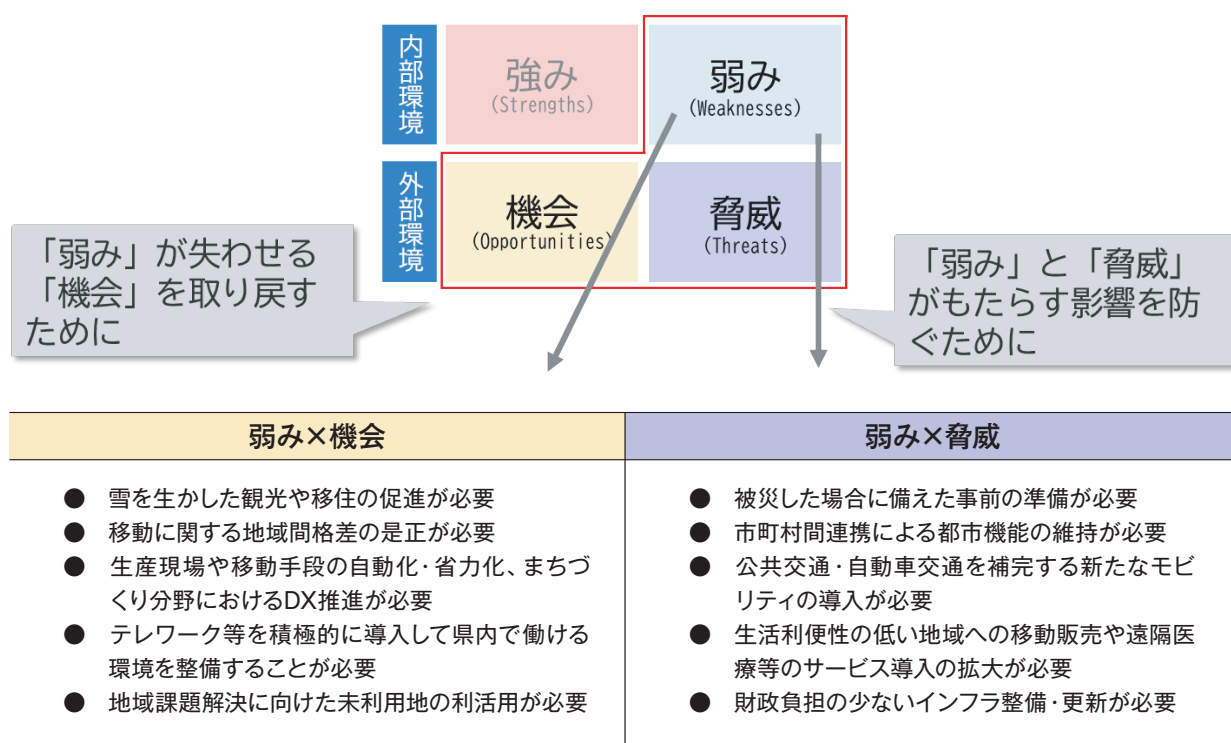


この「SWOT分析」の結果をもとに、本県の「強み」を活用する観点、そして本県の「弱み」を克服する観点から、都市づくりを進めていく上での課題を整理しました。

▼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2部

青森県都市計画
基本方針

第3章

都市づくりの基本理念と 基本方針

Aomori Prefectural
City Planning Master Plan

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、こどもや若者が、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享受するとともに、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的な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)

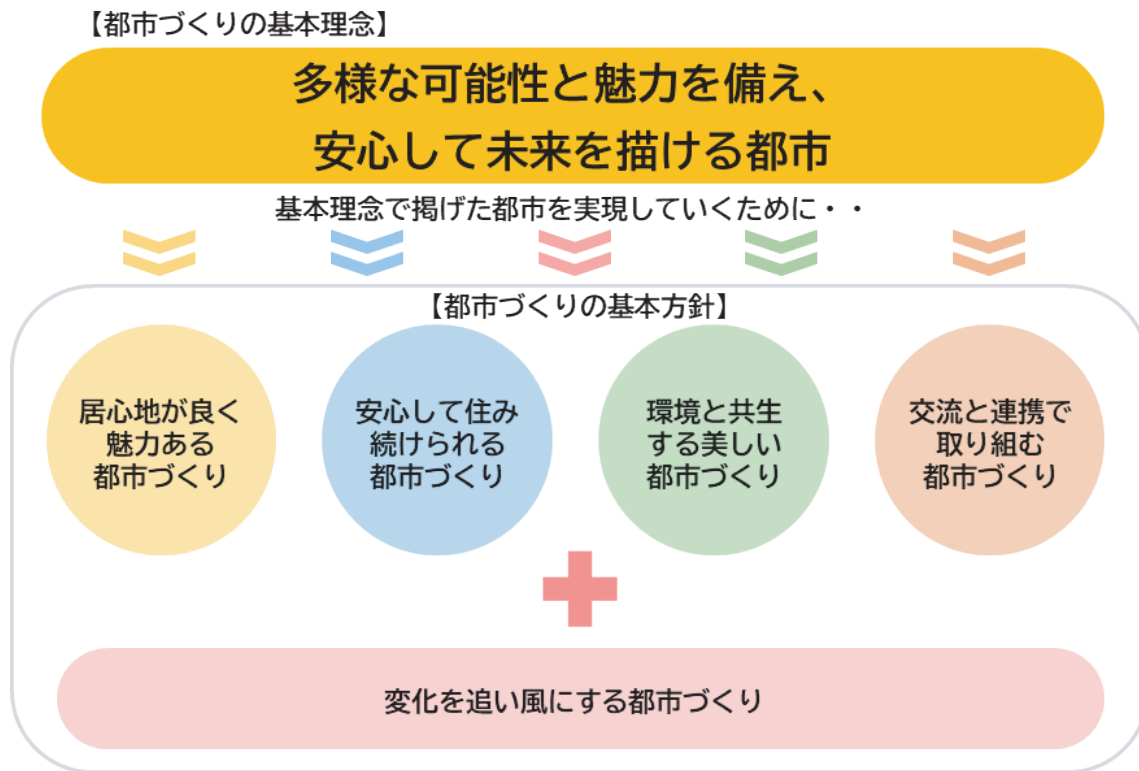
基本方針
4

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)

■図 都市づくりの基本理念・基本方針のまとめ



第2部

青森県都市計画
基本方針

第4章

青森県が目指すべき 将来都市構造

Aomori Prefectural
City Planning Master Plan

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。

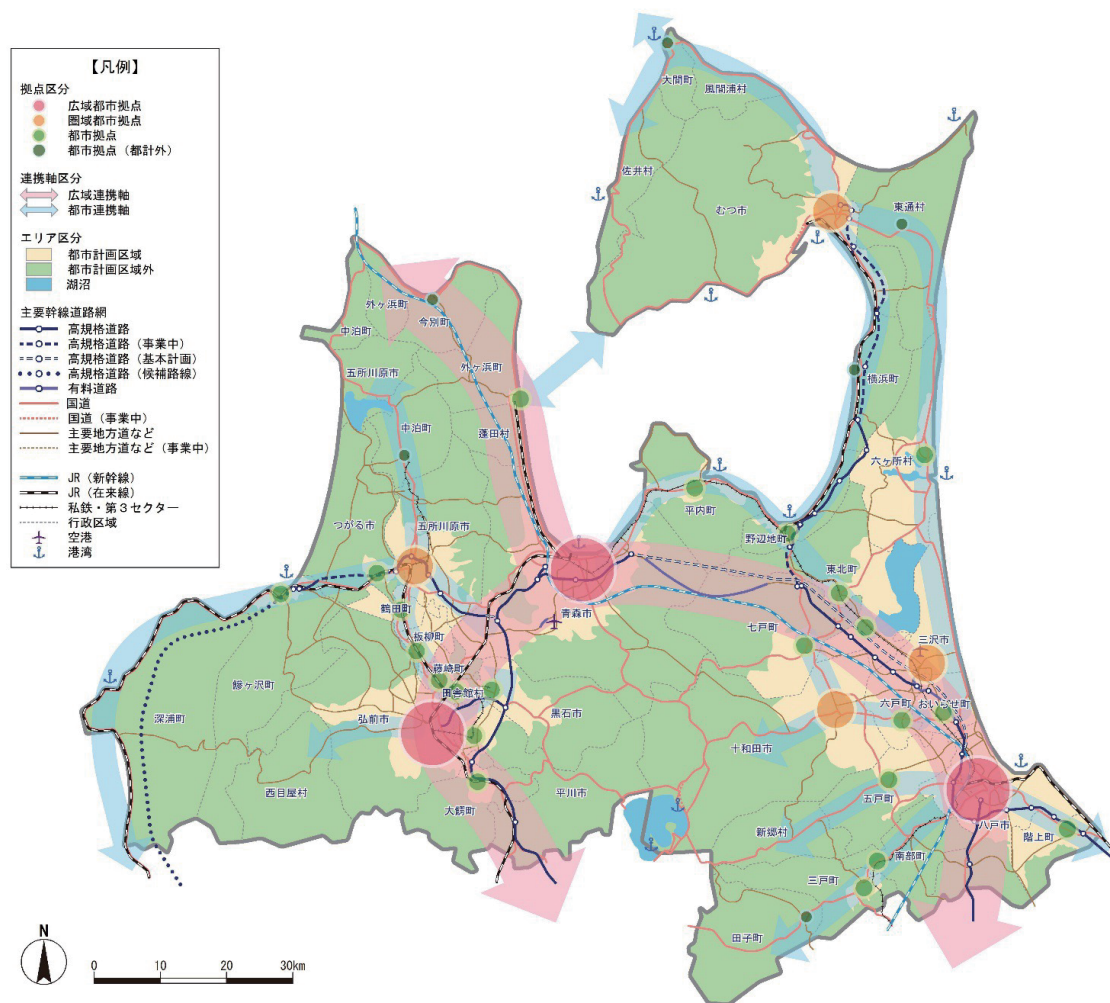
広域連携軸は、県外からアクセスする際の観光客や来訪者の主要動線となるほか、県外都市との広域連携を強化するネットワークとしての役割を担います。

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2部

青森県都市計画
基本方針

第5章

都市づくりの方針

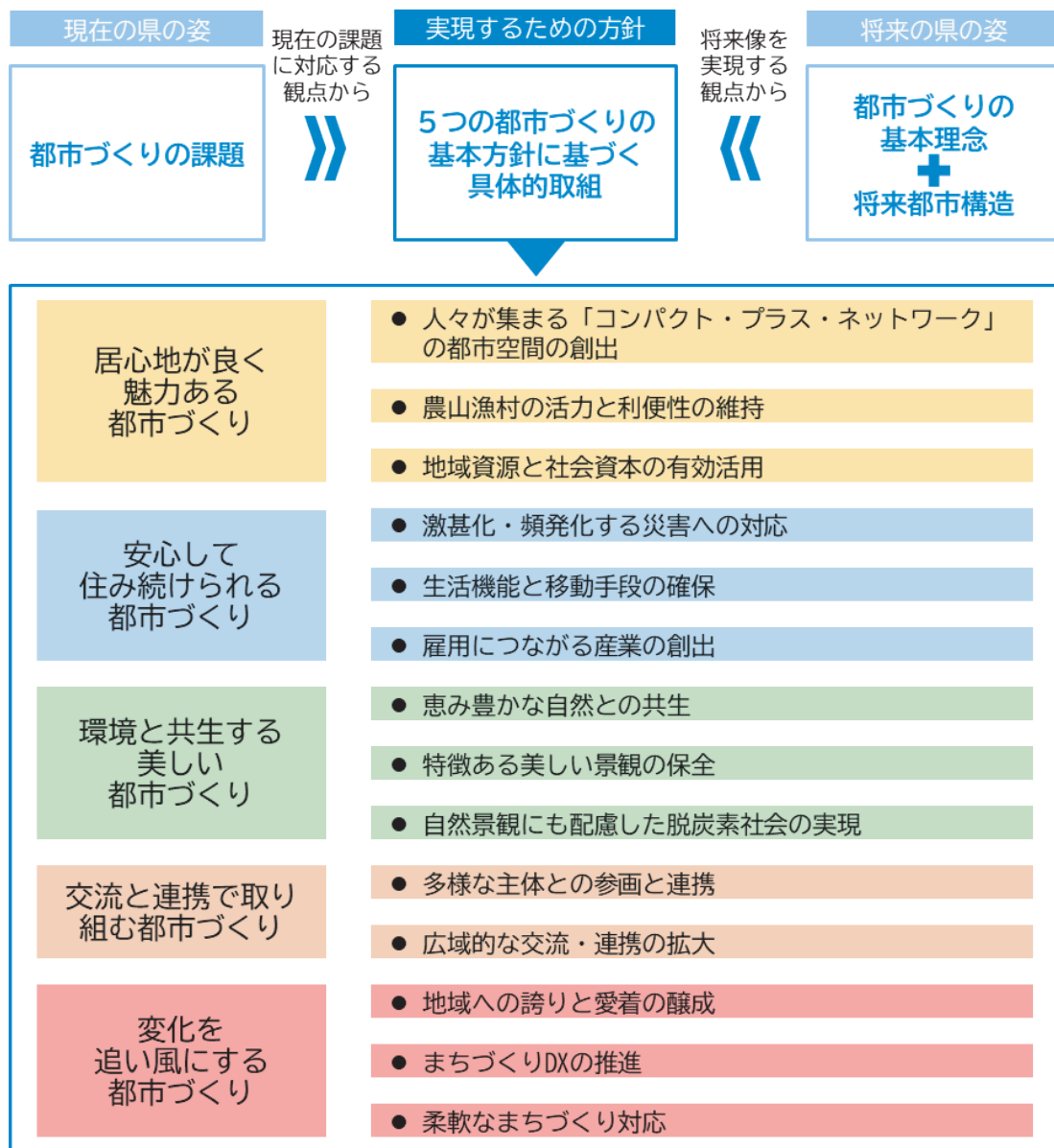
Aomori Prefectural
City Planning Master Plan

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落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落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落への移住推進
 - ✓ 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

- 具体的
取組
- ✓ 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
 - ✓ 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住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2部

青森県都市計画
基本方針

第6章

都市計画制度の運用方針

Aomori Prefectural
City Planning Master Plan

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。

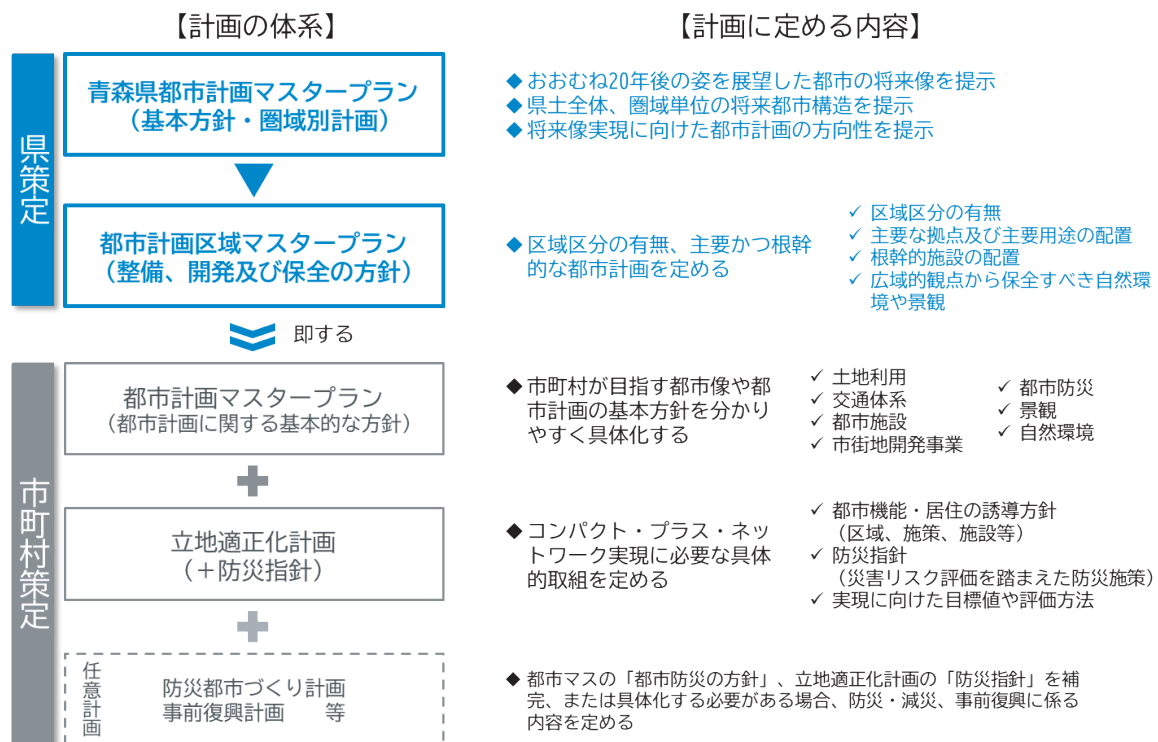
また、立地適正化計画の制度上、市街化区域等の市街地だけを対象にした計画となるケースがありますが、都市機能や人口の配置を検討し、都市内のネットワークを考える上では、農山漁村も視野に入れた計画を考える必要があります。さらに、生活圏の広がりとともに、周辺都市との機能連携や機能分担が一般的になっている中、都市計画区域を持たない町村も含めた、複数都市による「広域的な立地適正化の方針」を検討することも必要です。

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。

長期末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。

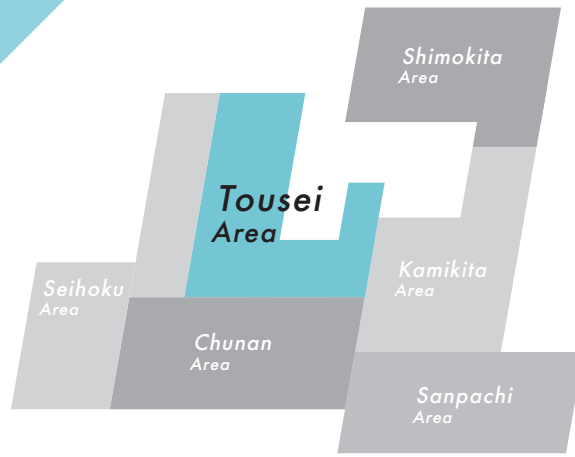
また、災害発生時にライフラインが途絶することがないように、重要となる上下水道施設や管路の耐震性向上を図ります。

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。

第3部

圏域別計画

Aomori Prefectural
City Planning Master Plan



東青圏域

Tousei Area

Aomori Prefectural
City Planning Master Plan

東青圏域

Tousei Area

1

東青圏域の概要

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。

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。

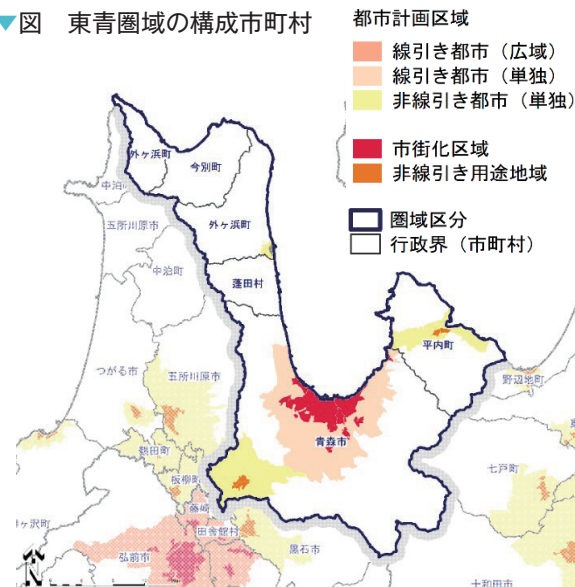
【構成市町村】

青森市、平内町、今別町、蓬田村、外ヶ浜町
(1市3町1村)

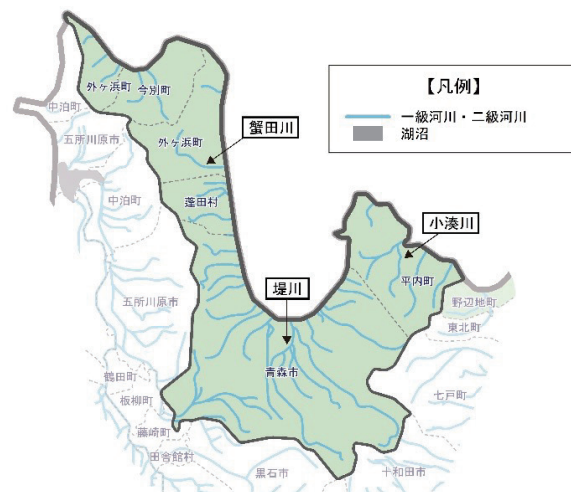
【人口(2020年)】

295,593人
(県全体の23.9%)

▼図 東青圏域の構成市町村



▼図 東青圏域の河川



(資料:あもりの河川と海岸図)

2

東青圏域の特性

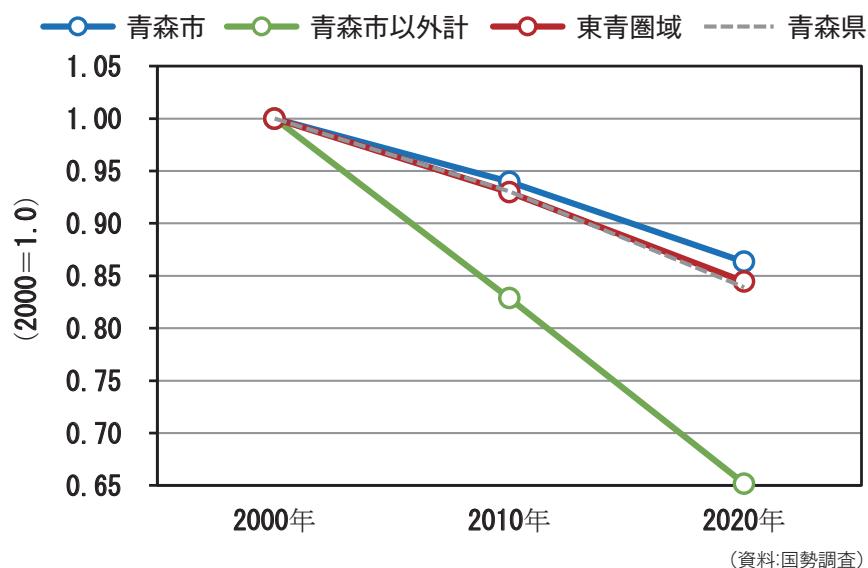
1 人口・産業・都市機能等の集積状況

人口関連
の特性

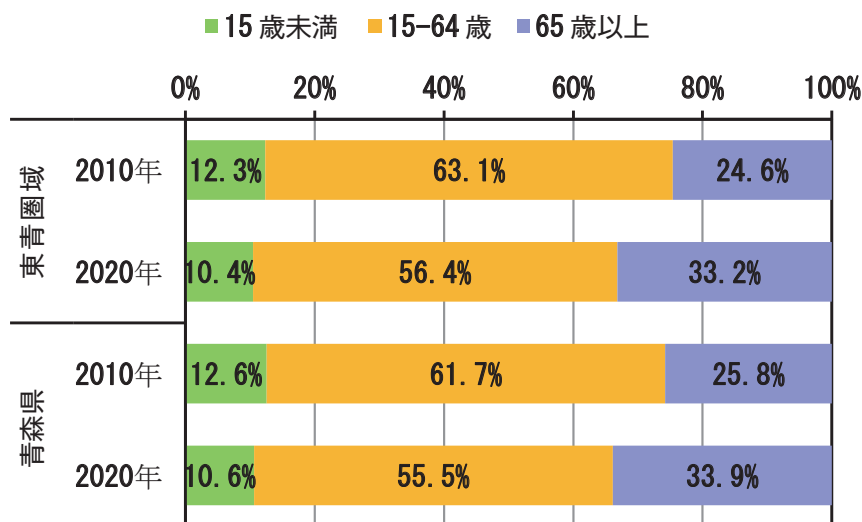
東青圏域の人口は2020年現在295,593人となっており、県人口の23.9%を占めています。圏域の中心都市である青森市には、圏域人口の92.0%にあたる275,192人が集中しており、周辺の町村部における人口減少が著しいため、青森市の占める割合が年々大きくなりつつあります。

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。

▼図 近年の人口増減の比較



▼図 東青圏域の年齢3区分別人口の変化



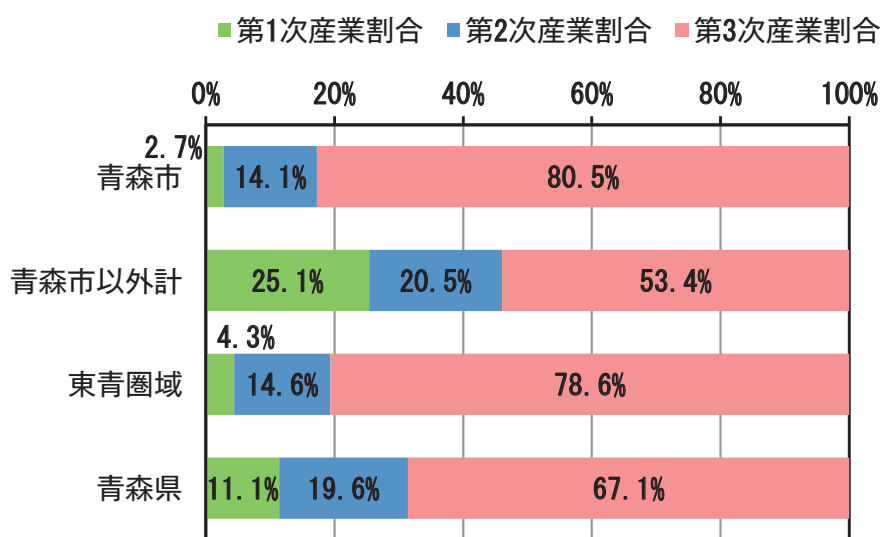
産業関連
の特性

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。

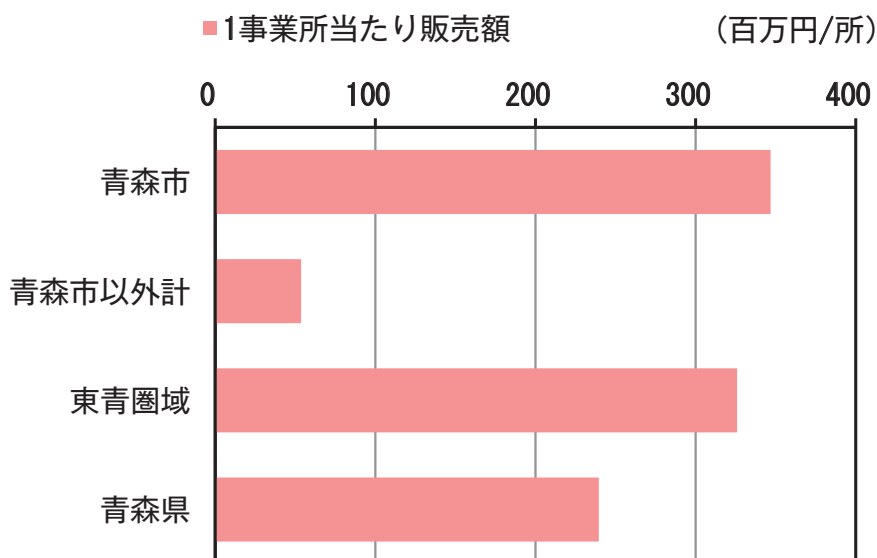
商業の事業所数及び従業者数に関しては、県内で1番の集積がある上に1事業所当たり販売額も高いという特徴がありますが、工業の事業所数及び従業者数に関しては、県内では4番目の集積となっています。

▼図 産業大分類別就業人口割合



(資料:令和2年国勢調査)

▼図 1事業所当たりの販売額



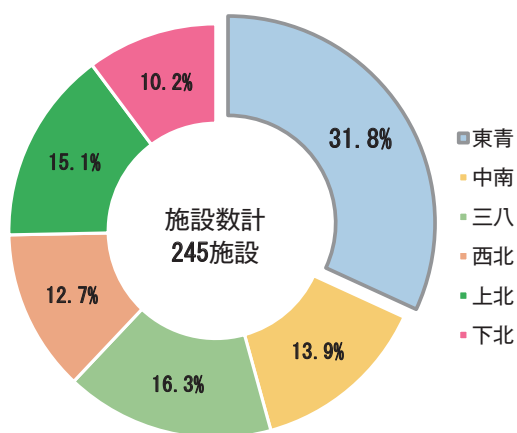
(資料:令和3年経済センサス)

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。

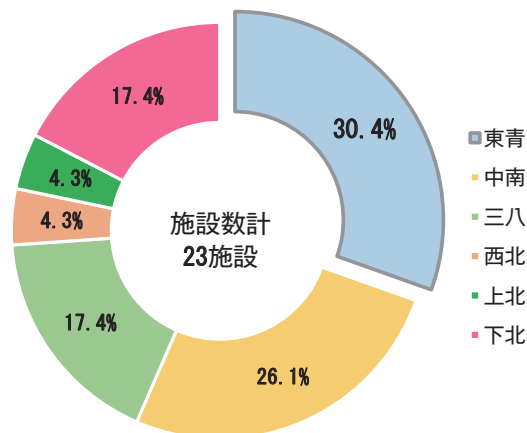
これら高次都市機能の利用圏・受益圏は、圏域内だけでなく周辺他圏域にまで広がっており、各市町村の医療依存状況をみても、青森市に対しては、東青圏域内だけでなく、上北圏域内の野辺地町、横浜町からの依存割合も高い状況がみられます。

▼図 圏域別国・県の機関立地割合



(資料:国土数値情報 国・都道府県の機関)

▼図 圏域別大学・短大立地割合



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 患者住所地からみた医療依存の動向



(資料:第8次青森県保健医療計画)

2 交通・広域連携の状況

交通
ネットワーク
の特性

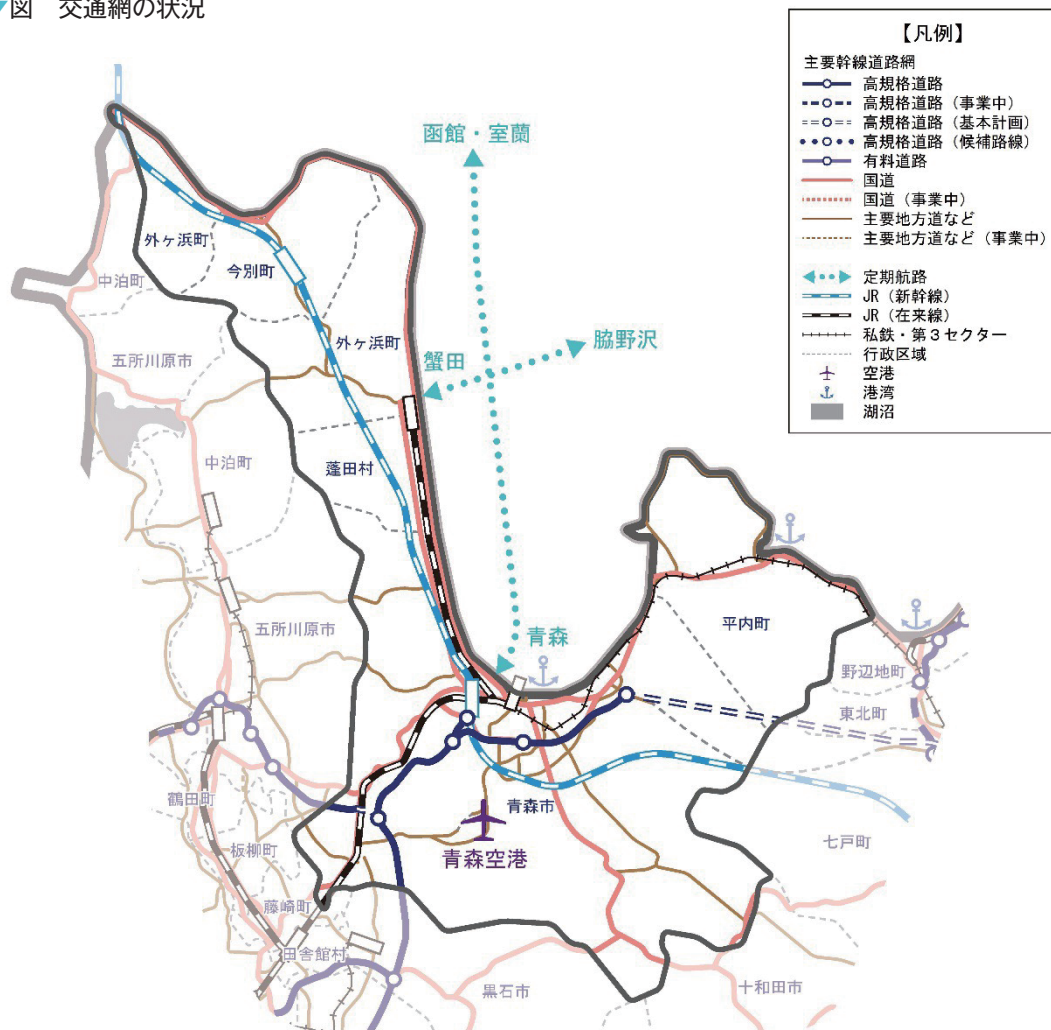
東青圏域では、青森市内の様々な交通結節点を起点に圏域内の広域交通ネットワークが形成されており、東北・北海道新幹線（新青森駅、奥津軽いまべつ駅）、鉄道路線（JR奥羽本線、JR津軽線、青い森鉄道）、航空路線（青森空港）、航路（青森港・蟹田港）、高規格道路（東北縦貫自動車道弘前線・八戸線、津軽自動車道）とみちのく有料道路のほか、国道・県道といった主要幹線道路が整備されています。

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。

▼図 交通網の状況



（資料：青森県主要幹線道路網図、青森県ホームページ）

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 都市圏ビジョン公表	R1.12.25 R2.3.23
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)

▼図 東青圏域の通勤通学流動



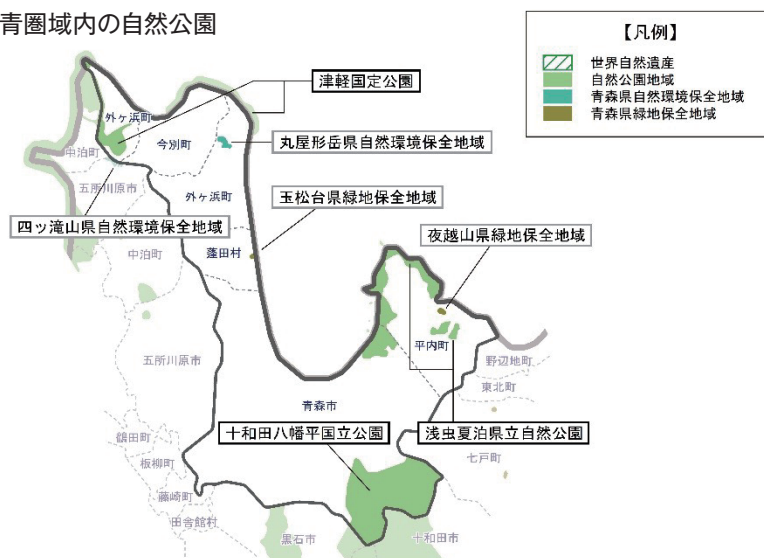
3 自然環境・景観と災害

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定公園、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。

▼図 東青圏域内の自然公園



(青森県ホームページ、国土数値情報)

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

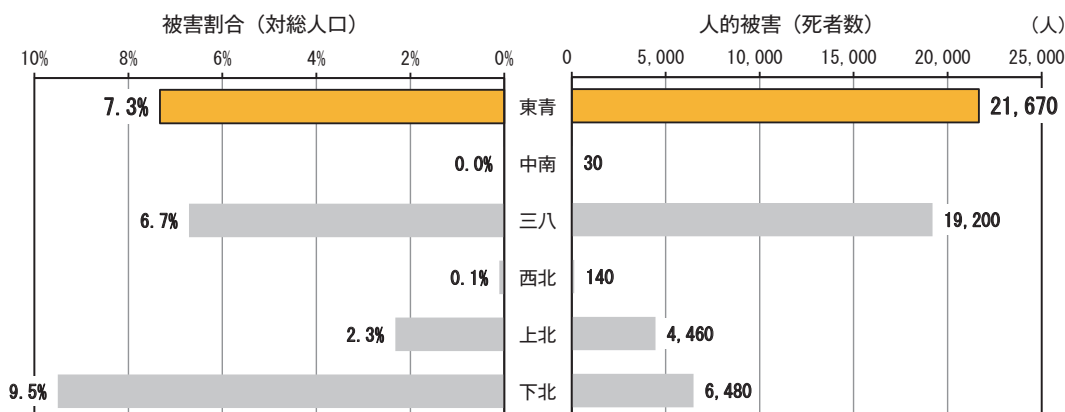


東青圏域は、陸奥湾に面しているため、太平洋側海溝型の地震によって津波が発生した場合には多くの人的被害が出るのが想定されていますが、過去の津波では大きな被害に至ったことはありません。

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。

▼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



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))

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的形成するとともに、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

県内外の
交通結節点となる
都市づくりを進める

陸奥湾と背後の山並みが
調和する
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。

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て、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を形成
- 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・平舘地区及び外ヶ浜町・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

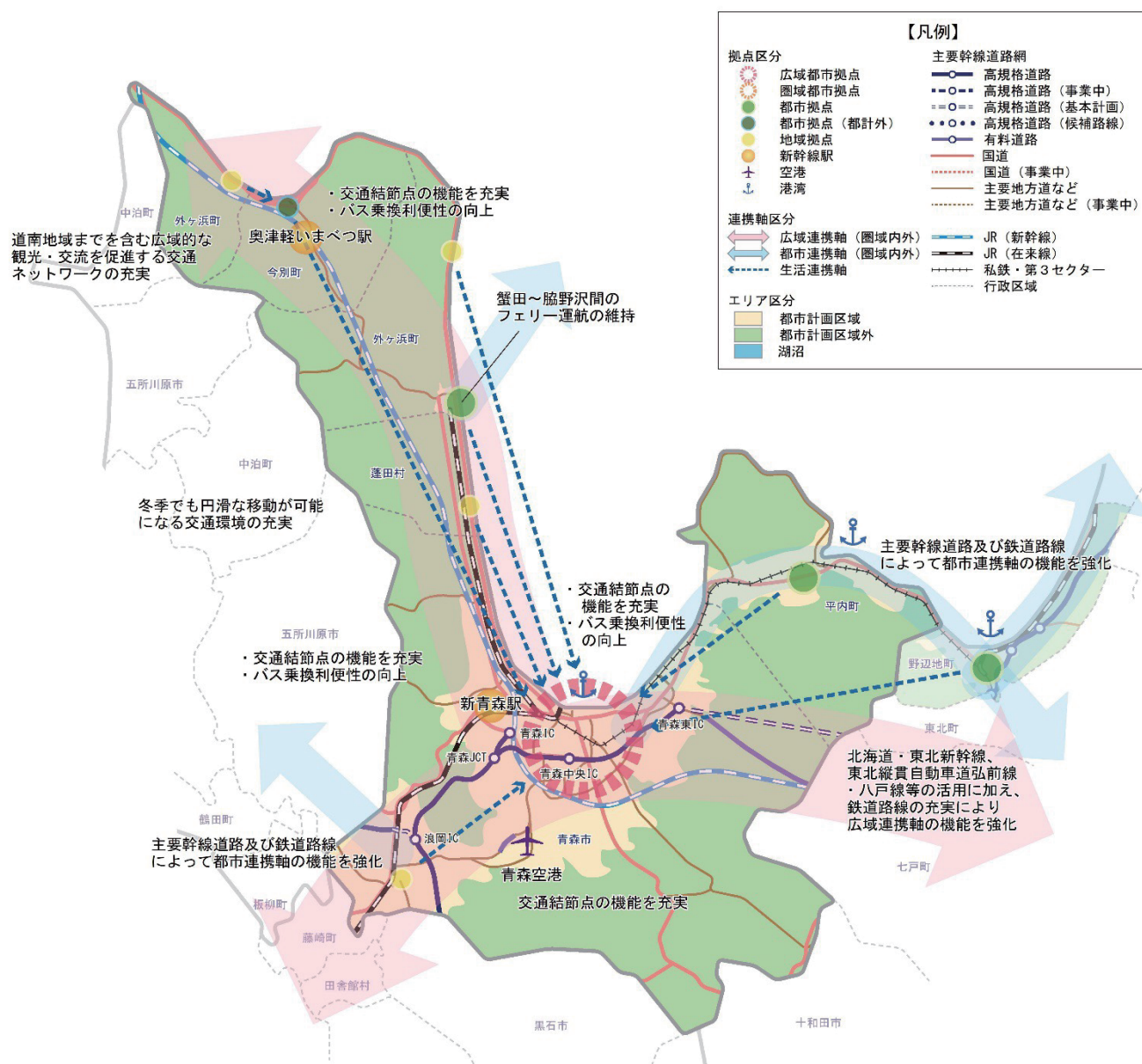
▼図 東青圏域の取組方針図(拠点形成・産業集積・土地利用)



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

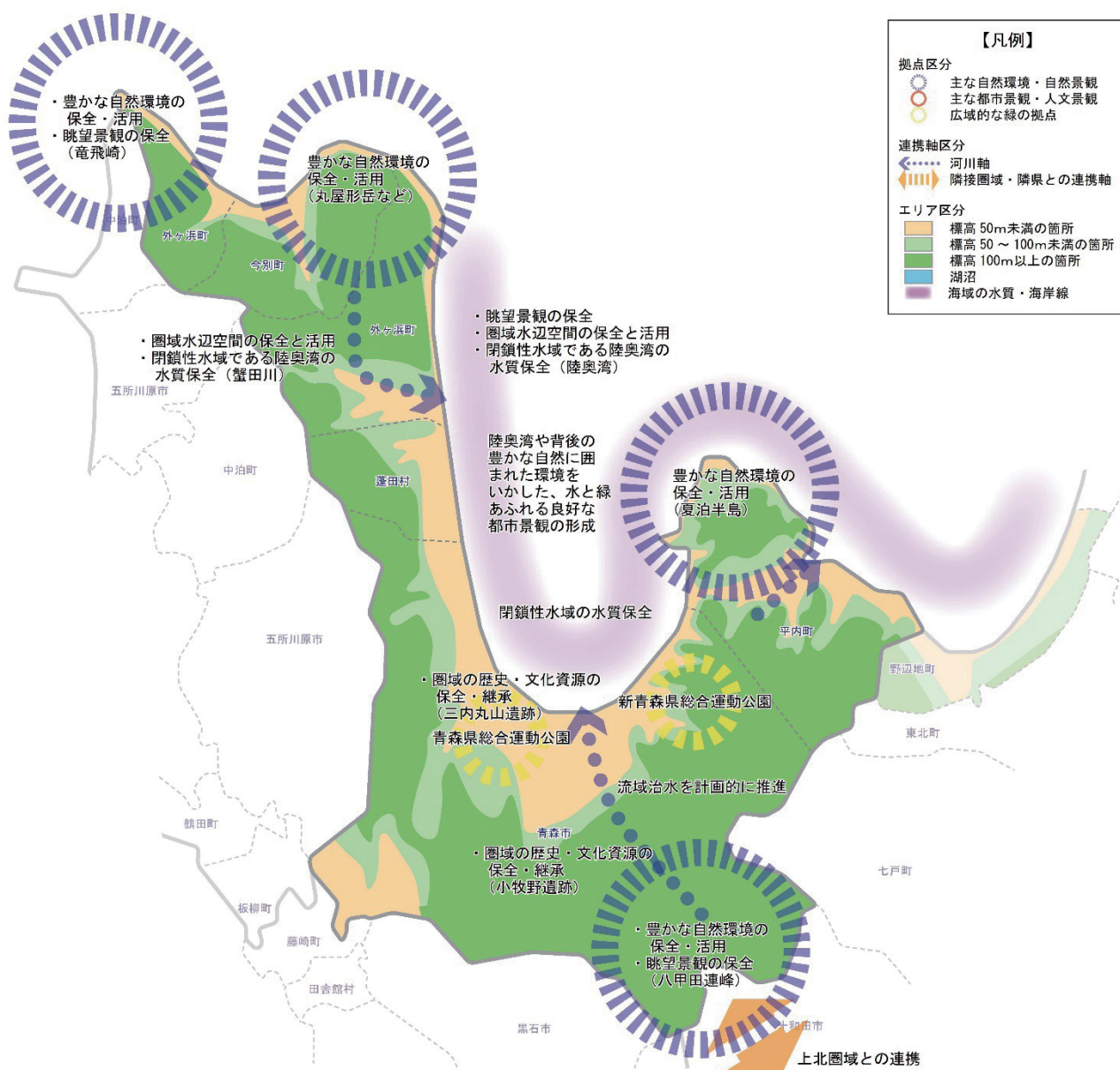
▼図 東青圏域の取組方針図(都市間連携・都市内交通)

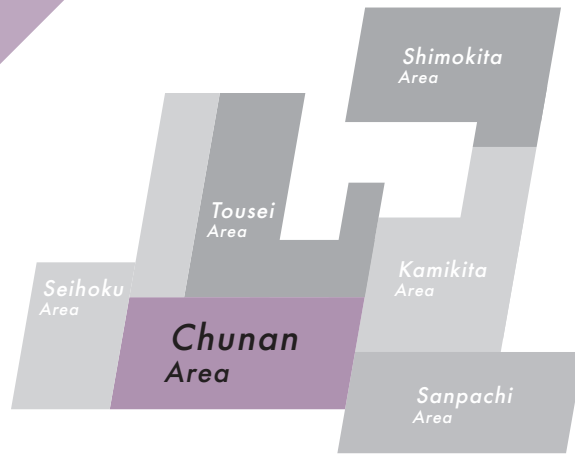


3 陸奥湾と背後の山並みが調和する都市づくりを進めるための取組方針

- 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

Chunan Area

Aomori Prefectural
City Planning Master Plan

中南圏域

Chunan Area

第1部

第2部

第3部

東青圏域

中南圏域

三八圏域

西北圏域

上北圏域

下北圏域

1

中南圏域の概要

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。

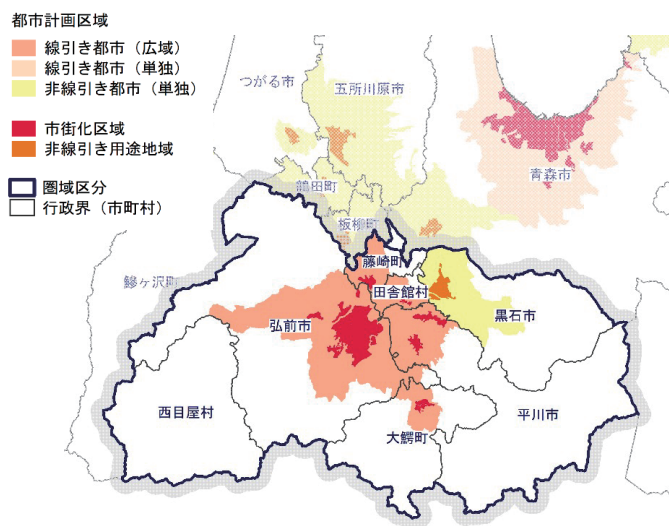
【構成市町村】

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



▼図 中南圏域の河川



(資料:あおもりの河川と海岸図)

2

中南圏域の特性

1 人口・産業・都市機能等の集積状況

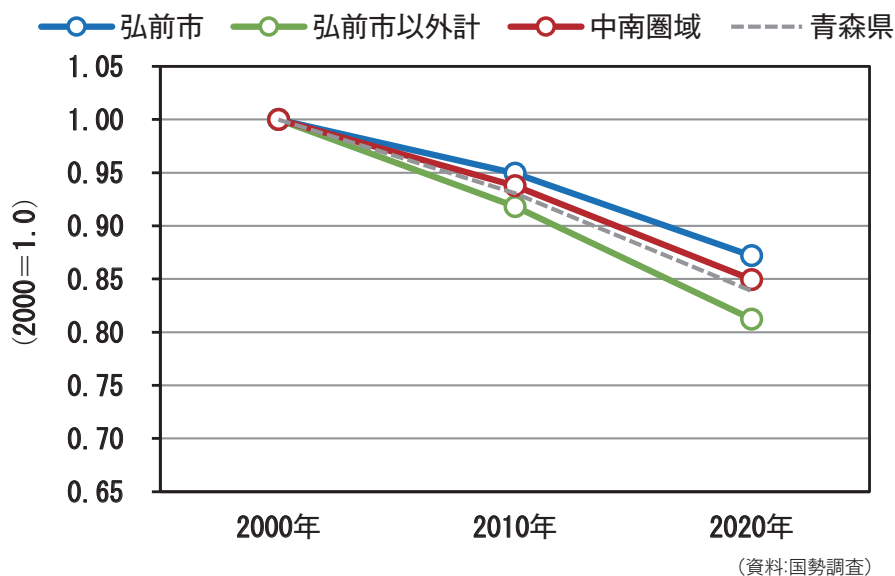
人口関連
の特性

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。

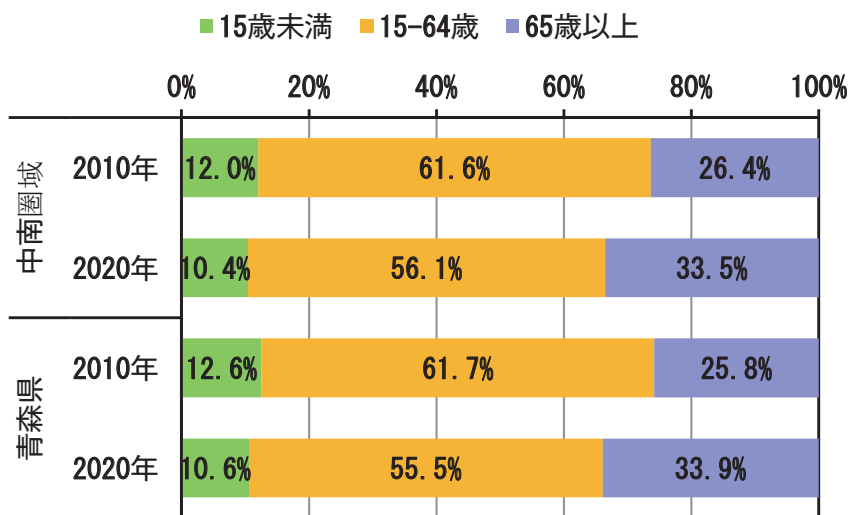
周辺の市町村における人口減少率が弘前市の人口減少率を上回っているため、弘前市の占める割合が年々大きくなりつつあります。

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。

▼図 近年の人口増減の比較



▼図 東青圏域の年齢3区分別人口の変化



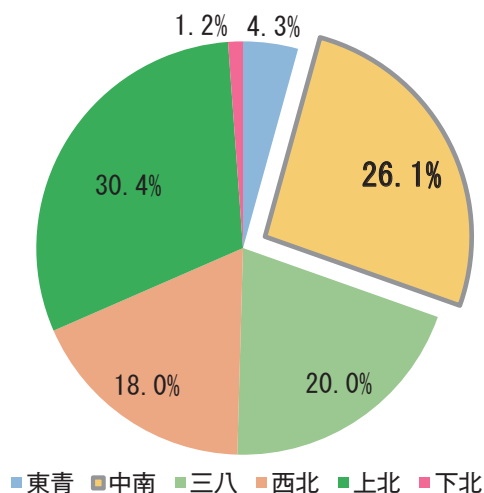
産業関連 の特性

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。

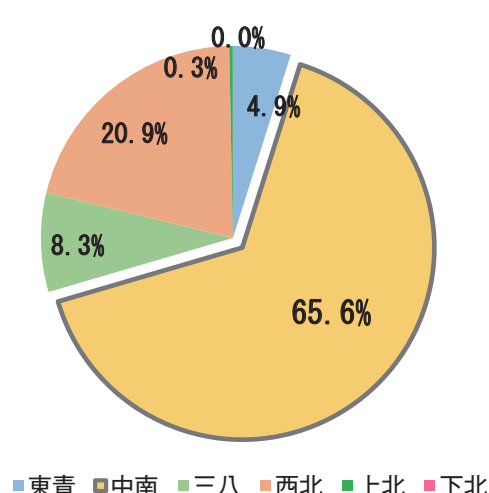
特に工業に関しては、昭和50年代初頭に黒石市などが農村地域工業導入促進法などを活用して工業団地を整備したことで工場の立地が進み、さらに東北縦貫自動車道の開通や青森空港の開業などによって交通条件が向上したことで工場の立地が進みました。

▼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



(資料:令和5年 市町村別農業産出額(推計))

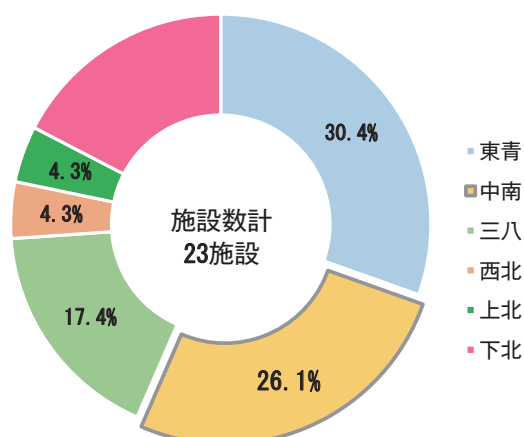
都市機能等 の特性

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。

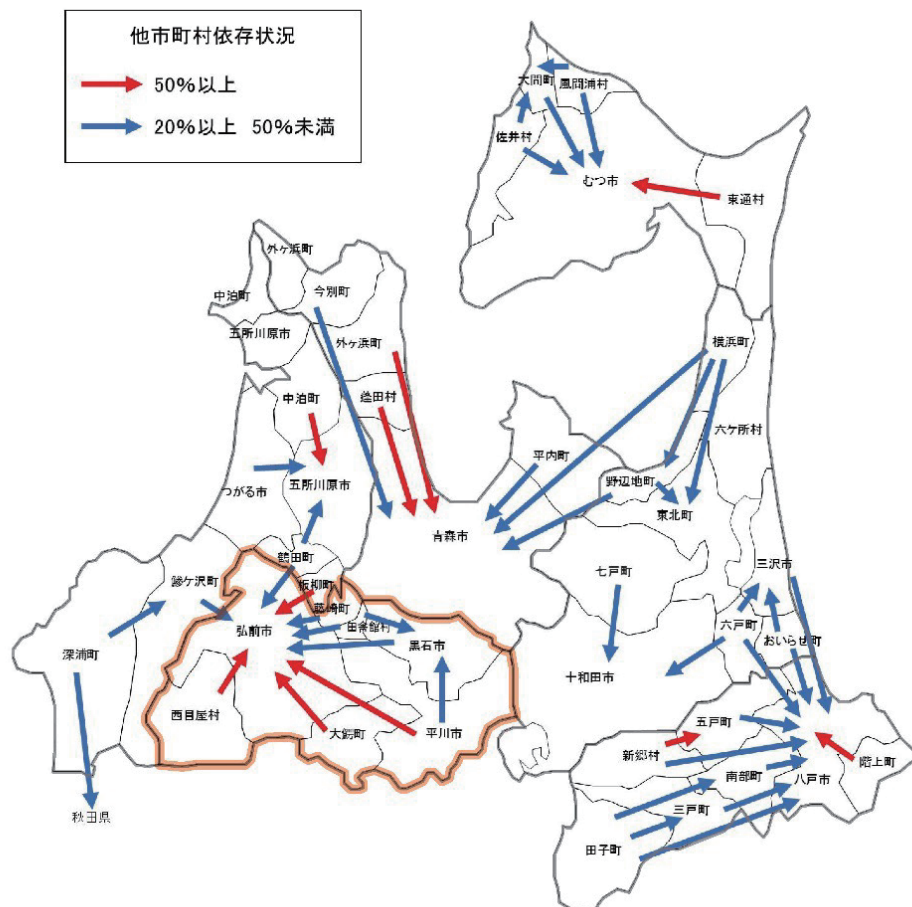
▼図 圏域別大学・短大立地割合



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 患者住所地からみた医療依存の動向



(資料:第8次青森県保健医療計画)

2 交通・広域連携の状況

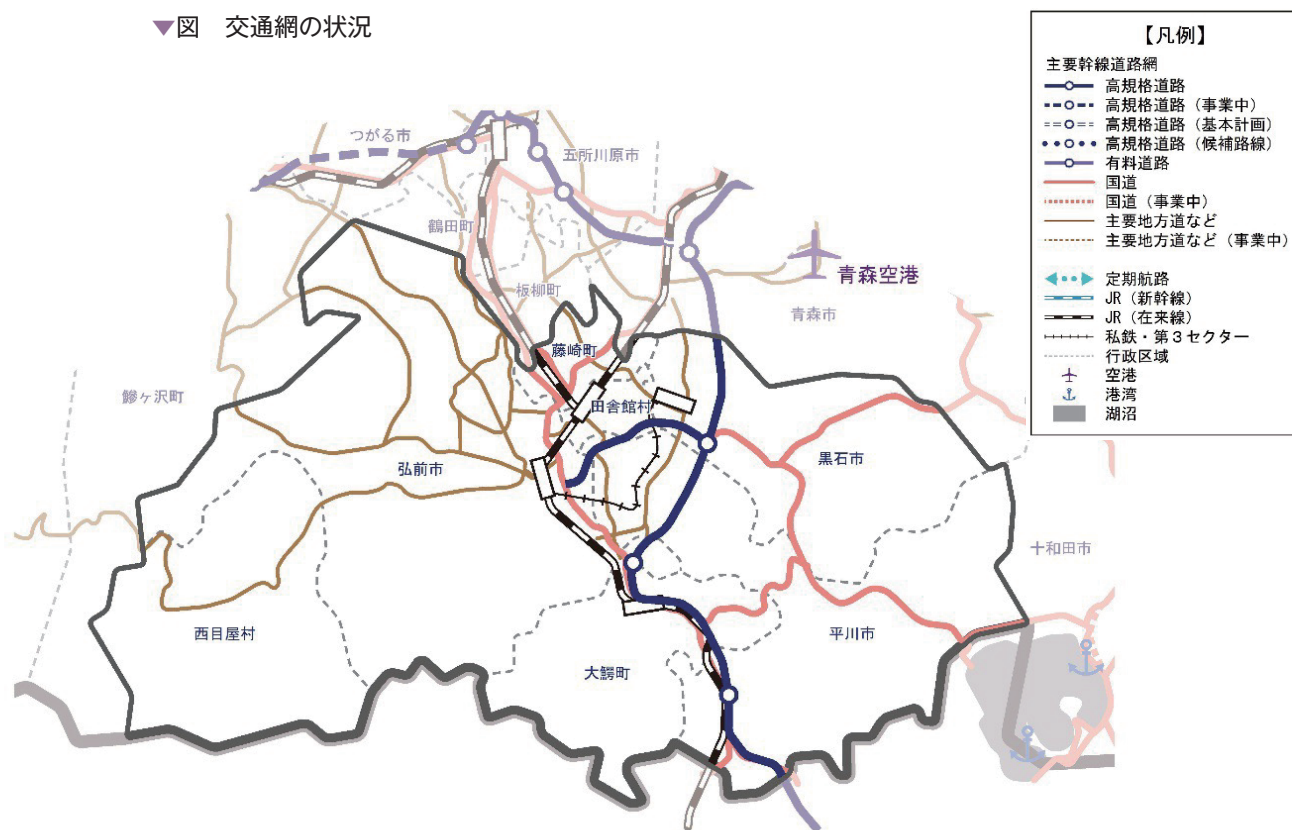
交通
ネットワーク
の特性

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。

▼図 交通網の状況



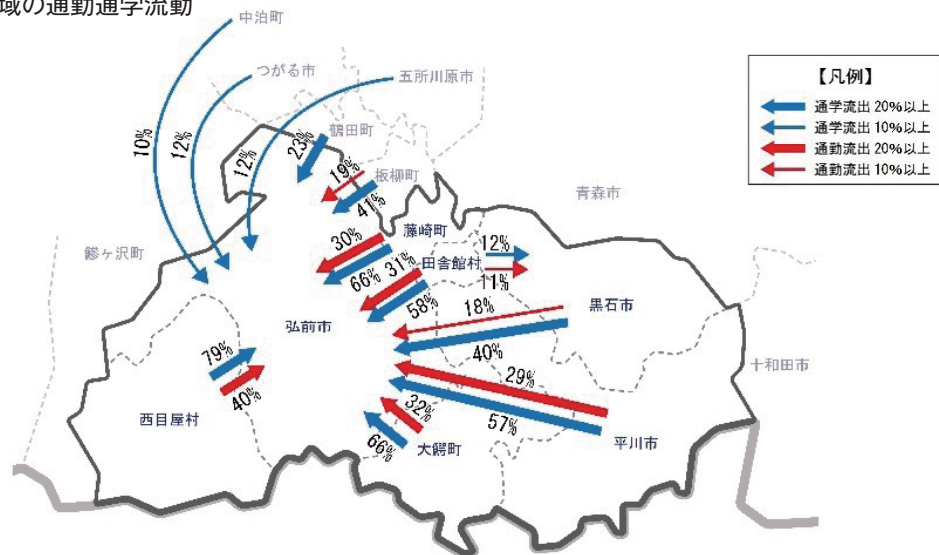
（資料：青森県主要幹線道路網図、青森県ホームページ）

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。

▼図 中南圏域の通勤通学流動



(資料:令和2年国勢調査)

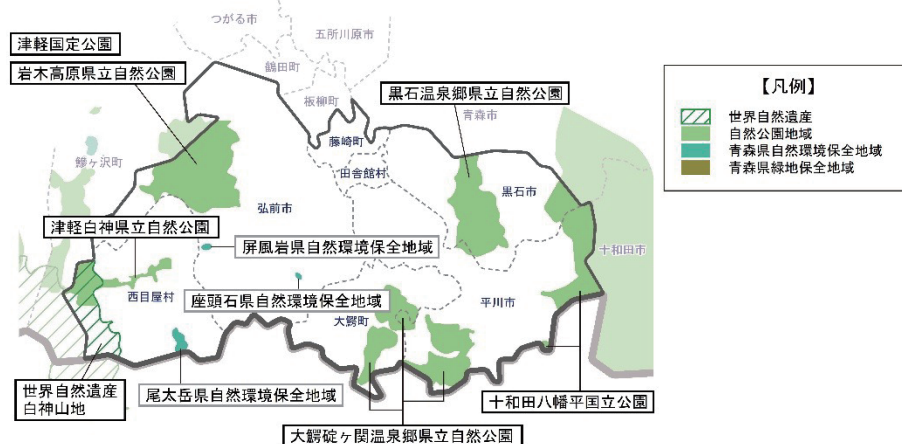
3 自然環境・景観と災害

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ら公園などもあり、緑豊かな環境が形成されています。

▼図 中南圏域内の自然公園



(青森県ホームページ、国土数値情報)

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。

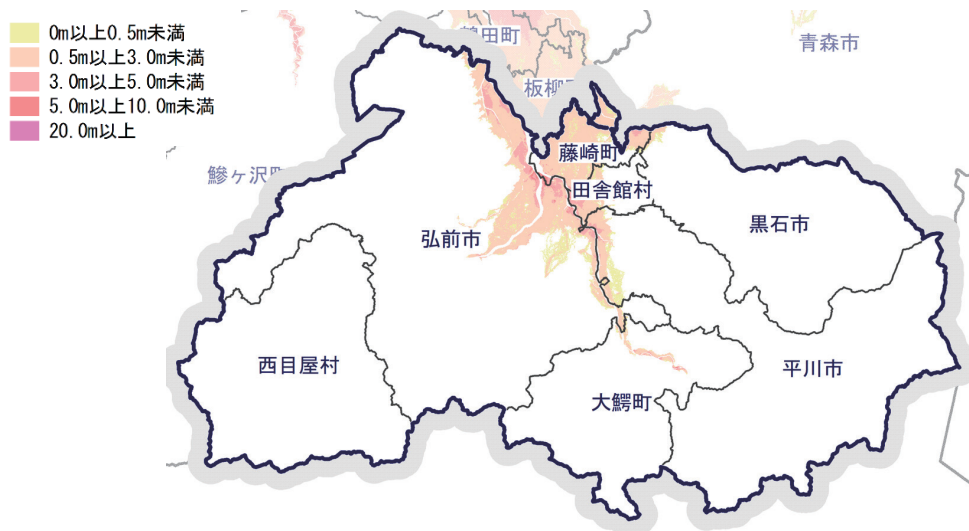
ただし、津軽平野では地盤が軟弱であるために、大規模地震発生時には建物倒壊や液状化による被害が想定されています。

また、平野部では洪水発生時に3m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。

▼図 洪水浸水想定区域(想定最大規模)



(資料:国土数値情報 洪水浸水想定区域(R5))

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

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

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

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。

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。

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

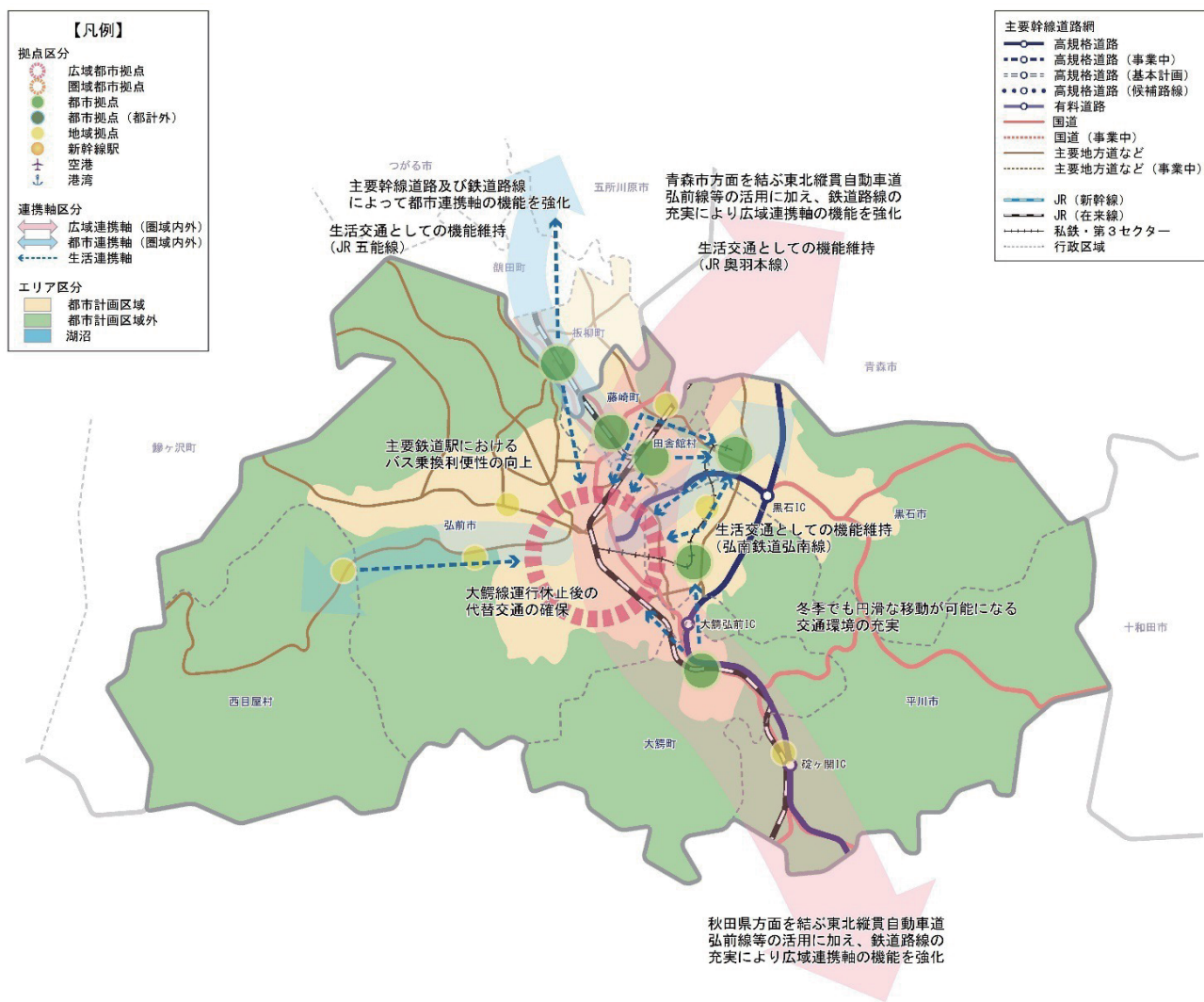
▼図 中南圏域の取組方針図(拠点形成・産業集積・土地利用)



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

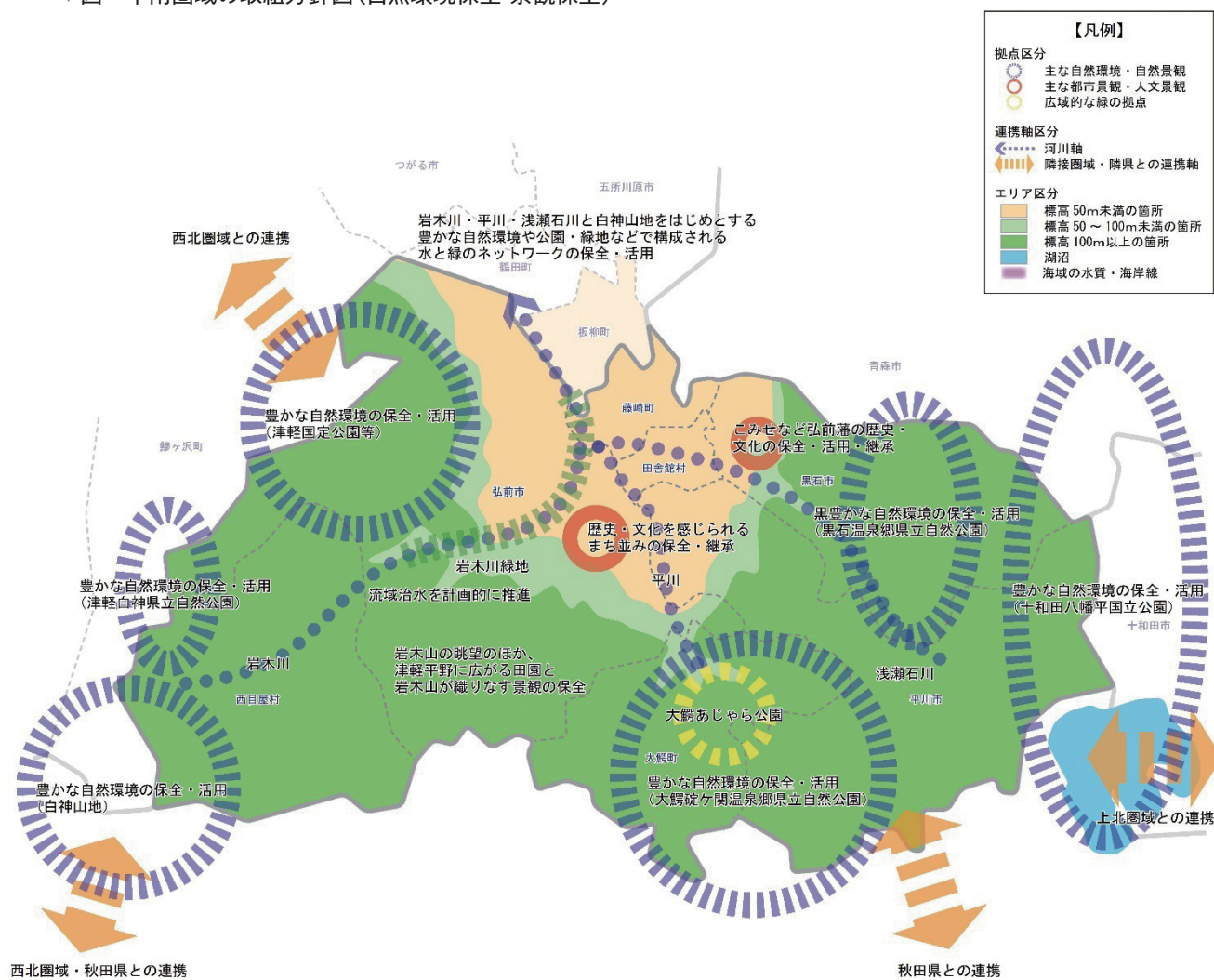
▼図 中南圏域の取組方針図(都市間連携・都市内交通)

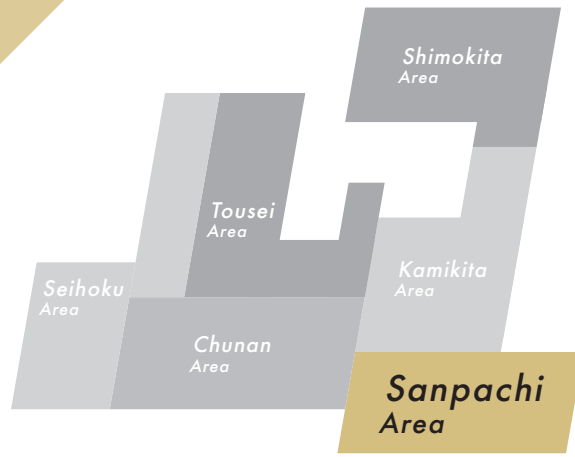


3 歴史・文化をつなぐ伝統的まち並みと美しい田園景観を継承する都市づくりを進めるための取組方針

- 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

Sanpachi Area

Aomori Prefectural
City Planning Master Plan

三八圏域

Sanpachi Area

1

三八圏域の概要

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。

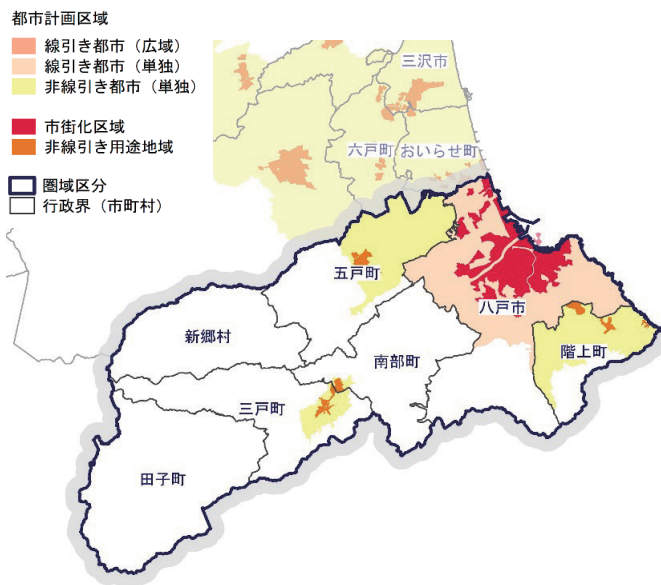
【構成市町村】

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)

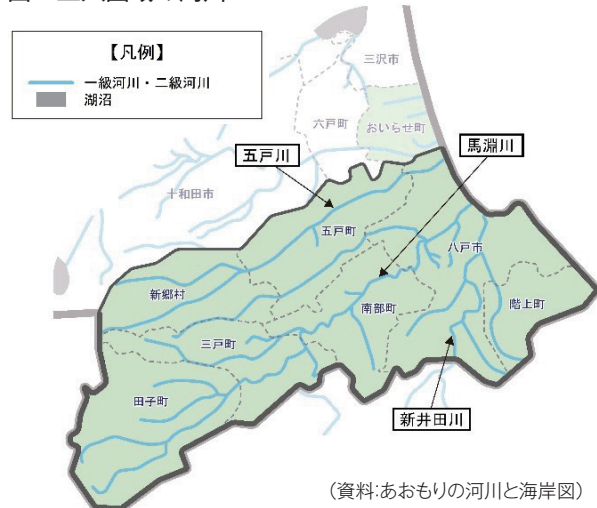
【人口(2020年)】

286,009人
(県全体の23.1%)

▼図 三八圏域の構成市町村



▼図 三八圏域の河川



(資料:あomorの河川と海岸図)

2

三八圏域の特性

1 人口・産業・都市機能等の集積状況

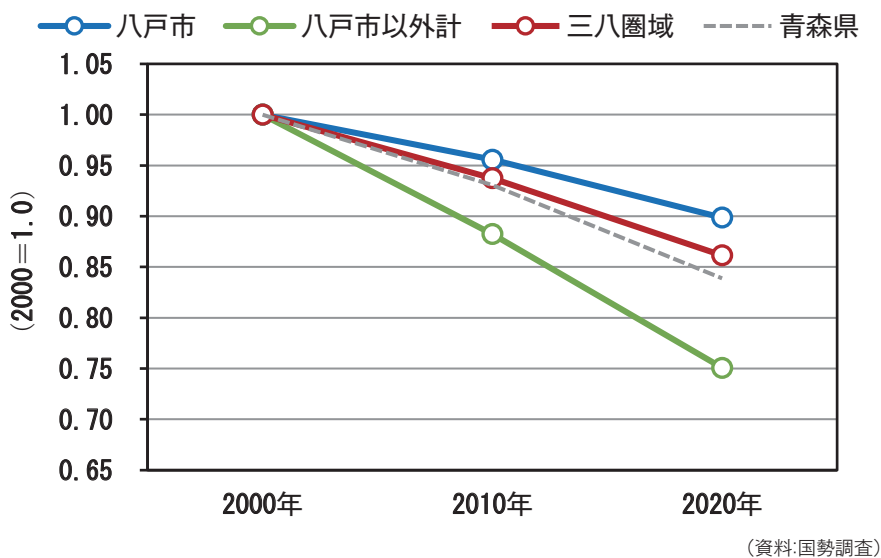
人口関連
の特性

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。

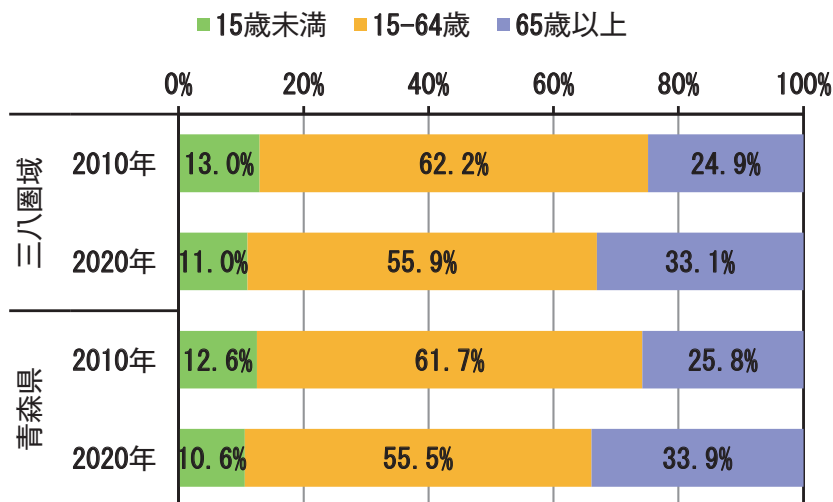
圏域の中心都市である八戸市には、圏域人口の78.1%にあたる223,415人が集中しており、周辺の町村部における人口減少が著しいため、八戸市の占める割合が年々大きくなりつつあります。

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。

▼図 近年の人口増減の比較



▼図 三八圏域の年齢3区分別人口の変化



産業関連
の特性

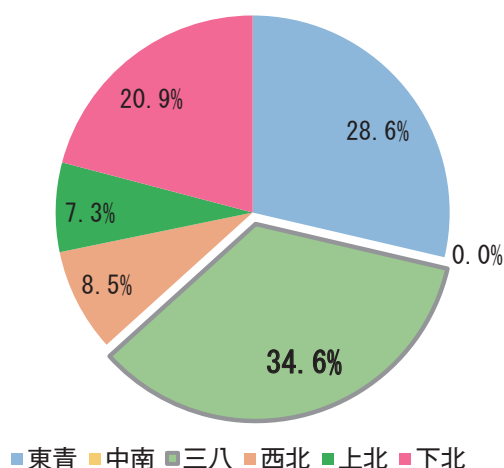
農業に関しては、圏域の南西部には穏やかな丘陵地が続き、ヤマセが吹く気候条件のもと、起伏のある地形を生かした多様な野菜・果樹の栽培が盛んに行われています。また、八戸港へ輸入された飼料を活用した畜産業も盛んであり、畜産の農業産出額は県内の4割弱を占めています。

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。

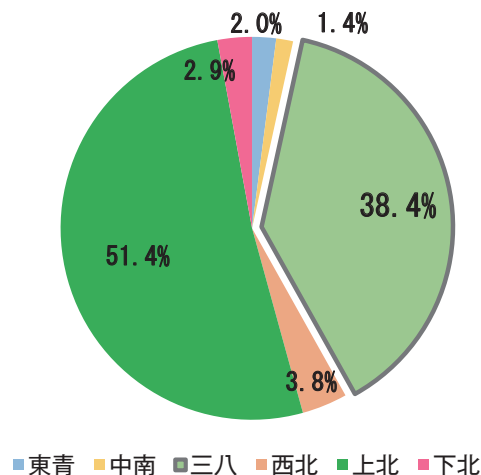
特に工業に関しては、昭和39年に八戸地域新産業都市（3市5町1村）の指定を受け、臨海部における製紙業・非鉄金属などの基礎素材型企業の立地が進み、さらに平成元年に頭脳立地法による集積促進地域の指定により、内陸部における付加価値の高い加工組立型産業、ソフトウェア産業などの高度技術産業の集積が進みました。

▼図 漁獲金額割合の県内シェア



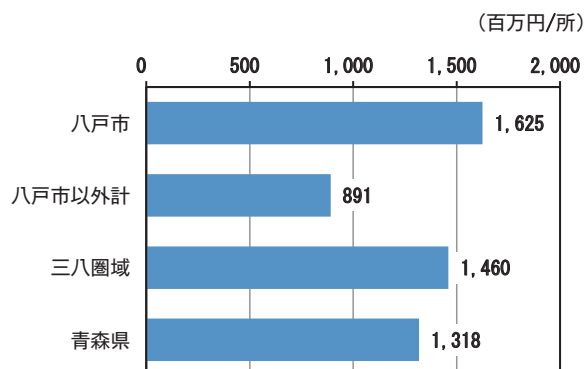
(資料:青森県海面漁業に関する調査結果書
-属地調査年報-2024年(令和6年))

▼図 農業産出額(畜産)の県内シェア



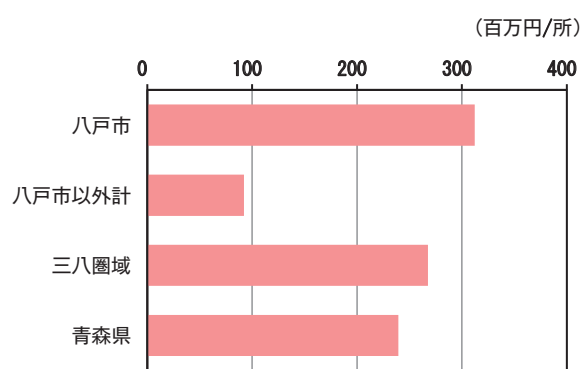
(資料:令和5年 市町村別農業産出額(推計))

▼図 1事業所当たりの出荷額



(資料:2020年工業統計調査)

▼図 1事業所当たりの販売額



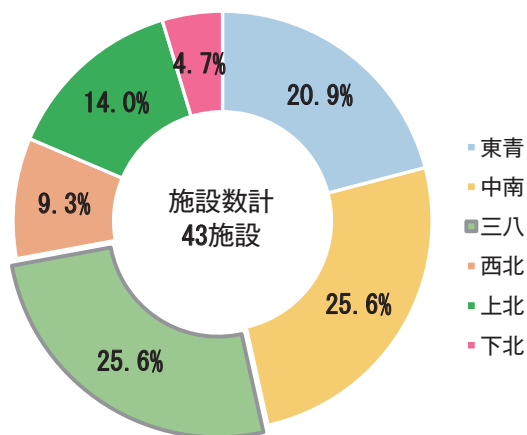
(資料:令和3年経済センサス)

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。

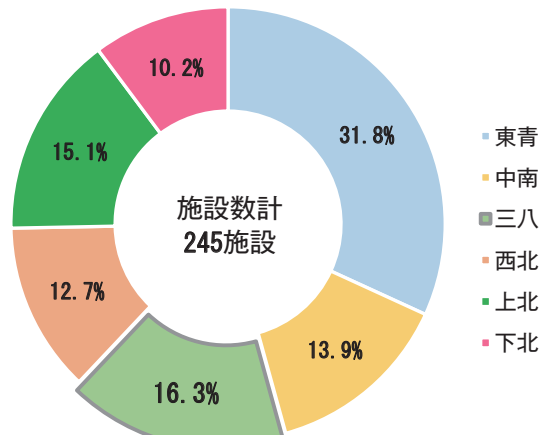
これら高次都市機能の利用圏・受益圏は、圏域内だけでなく周辺の他圏域にまで広がっており、各市町村の医療依存状況をみても、八戸市には、三八圏域内だけでなく、上北圏域内の三沢市、おいらせ町からの依存割合も高い状況がみられます。

▼図 圏域別拠点の病院立地割合



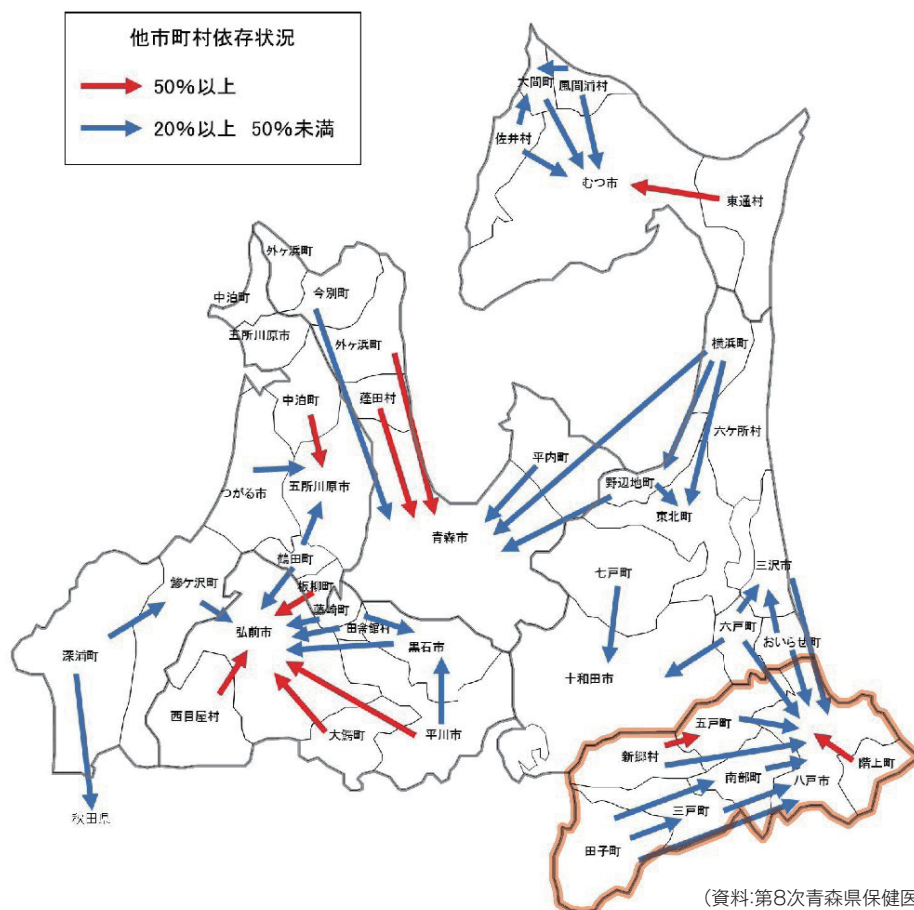
(資料:国土数値情報 医療施設)

▼図 圏域別国・県の機関立地割合



(資料:国土数値情報 国・都道府県の機関)

▼図 患者住所地からみた医療依存の動向



(資料:第8次青森県保健医療計画)

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。

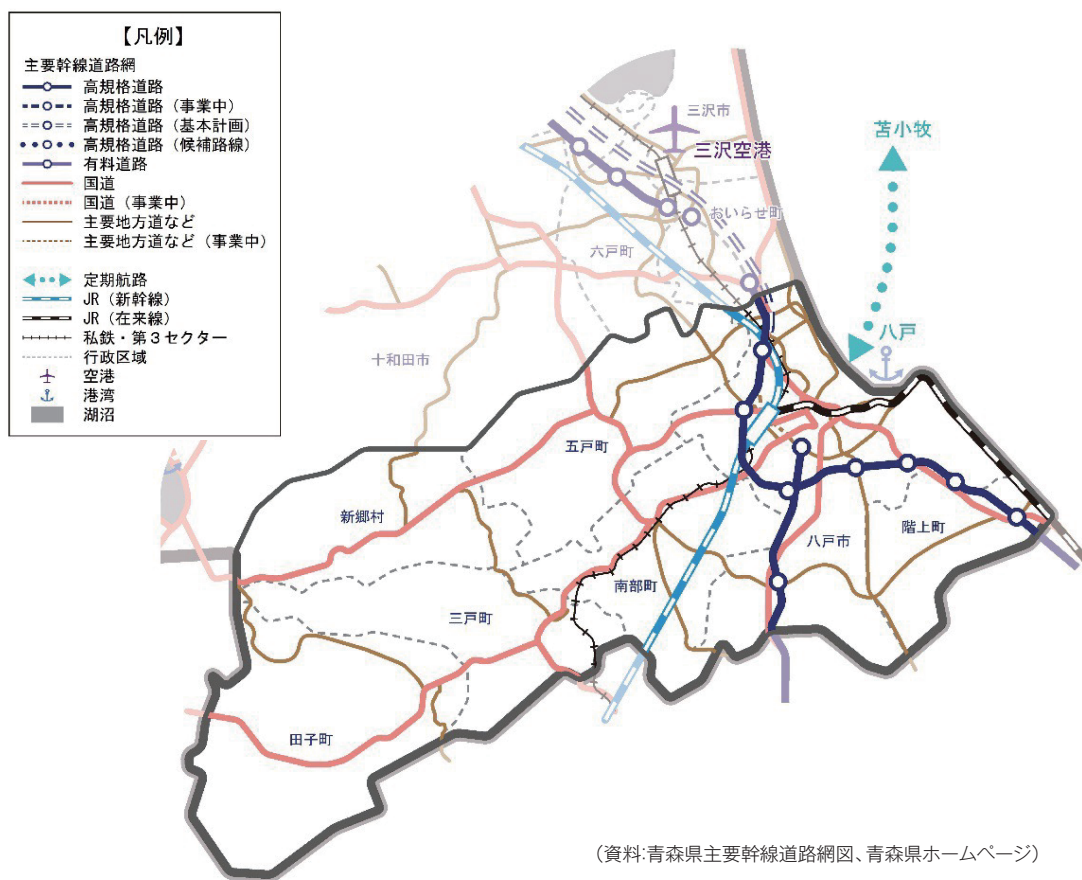
2002年12月の東北新幹線八戸駅の開業後、2010年12月には東北新幹線の延伸（八戸駅～新青森駅）により、東青圏域、上北圏域との連携強化が図られました。

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。

▼図 交通網の状況



広域連携 の特性

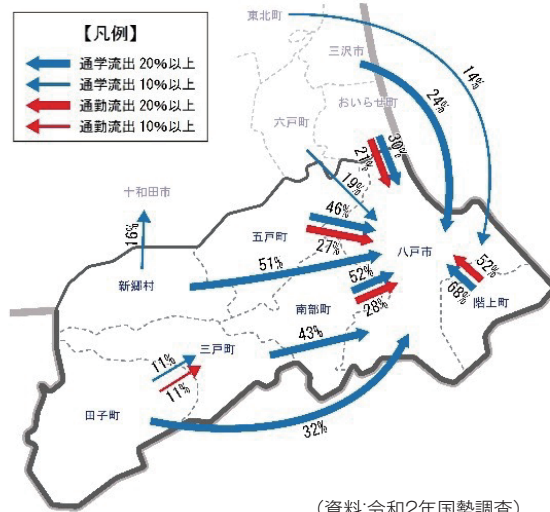
三八圏域では、八戸市及び上北圏域のおいらせ町を含む周辺7町村の間で、八戸市を連携中枢都市とする「八戸圏域連携中枢都市圏」の連携協約が締結されています。

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 都市圏ビジョン公表	H29.3.22 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)

▼図 三八圏域の通勤通学流動



3 自然環境・景観と災害

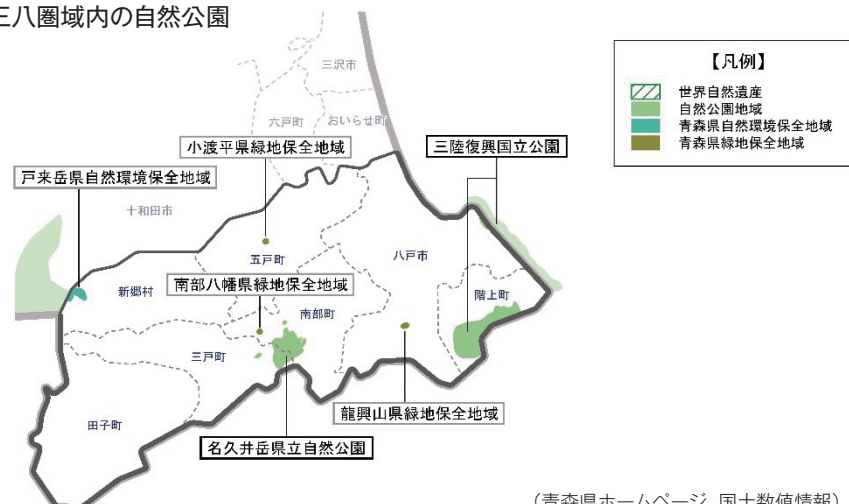
自然環境 の特性

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、蕪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。

▼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)

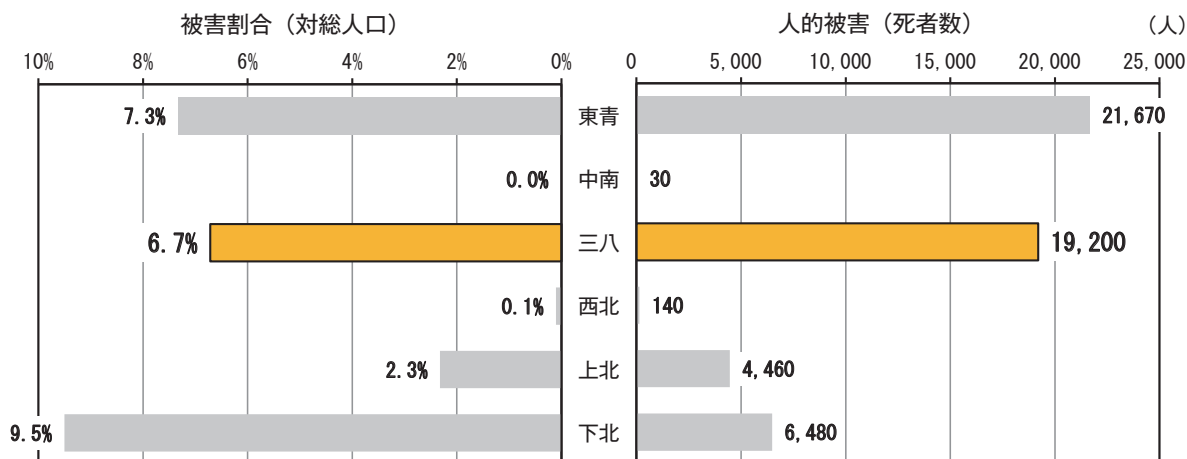
災害 の特性



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こと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3m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。

▼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



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))

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

東西方向の連携を
強化する
都市づくりを進める

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

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。

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。

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。

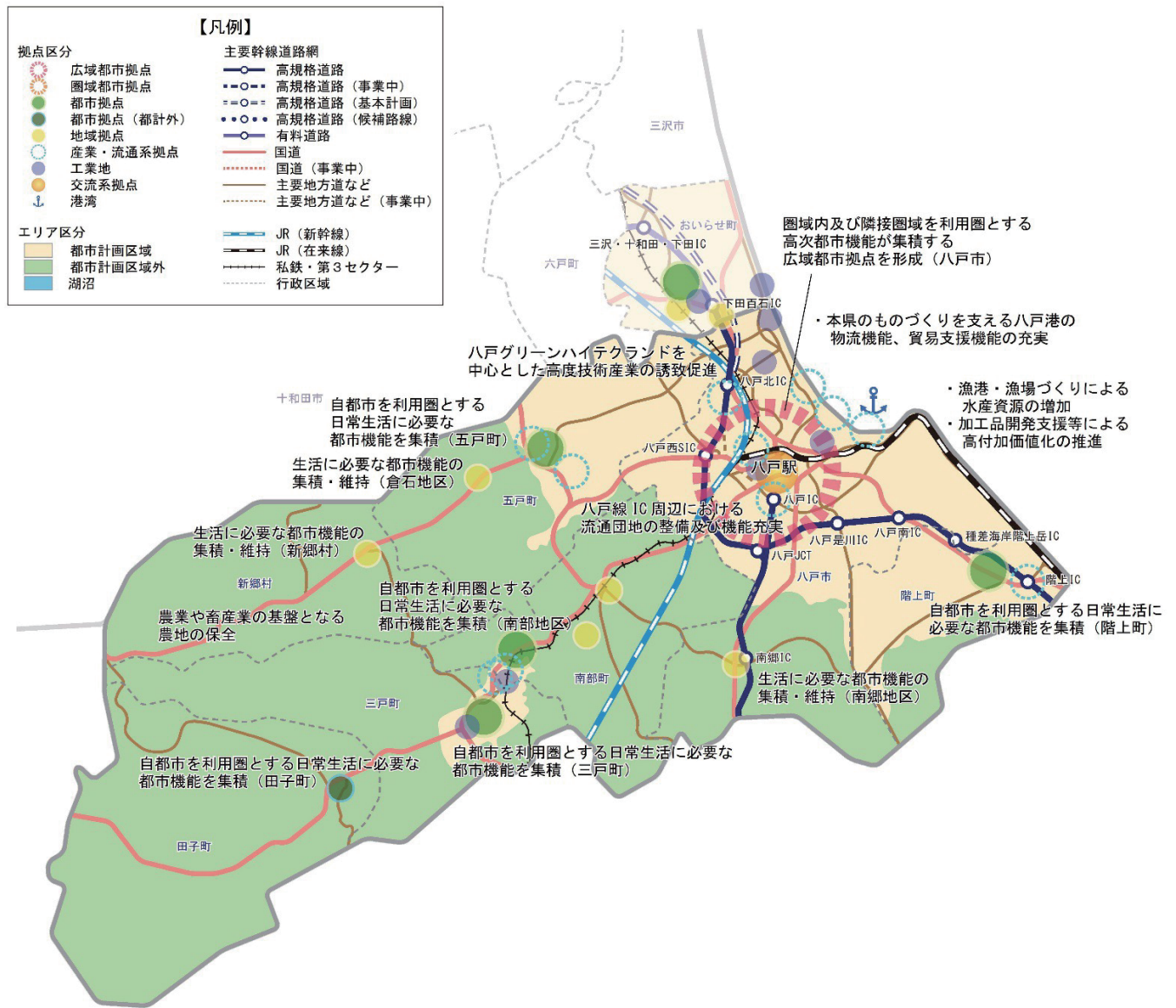
4

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、本八戸駅周辺の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

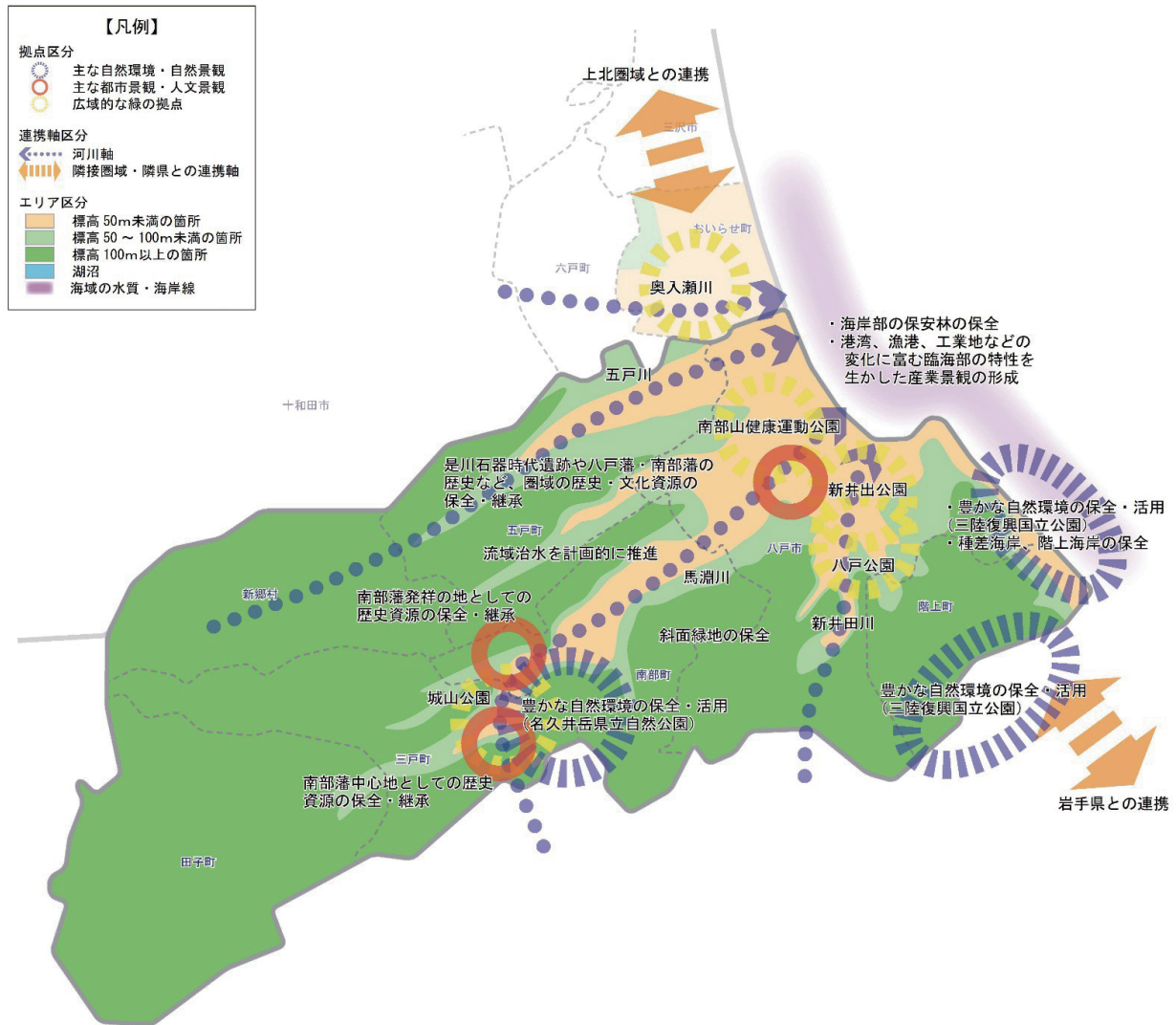
▼図 三八圏域の取組方針図(都市間連携・都市内交通)

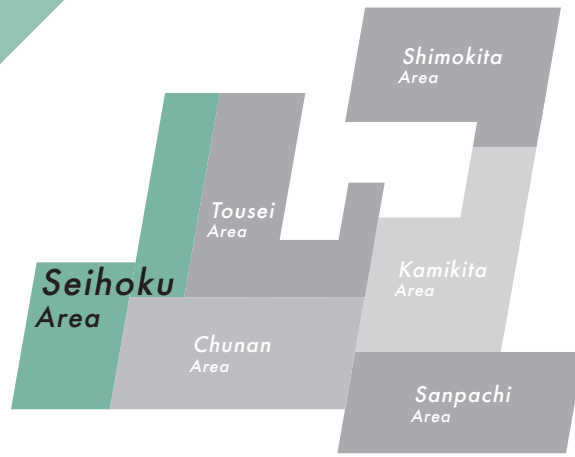


3 変化に富む海岸や産業が織りなす景観を生かす都市づくりを進めるための取組方針

- 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

Seihoku Area

Aomori Prefectural
City Planning Master Plan

西北圏域

Seihoku Area

1

西北圏域の概要

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、北部には岩木川の兩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。

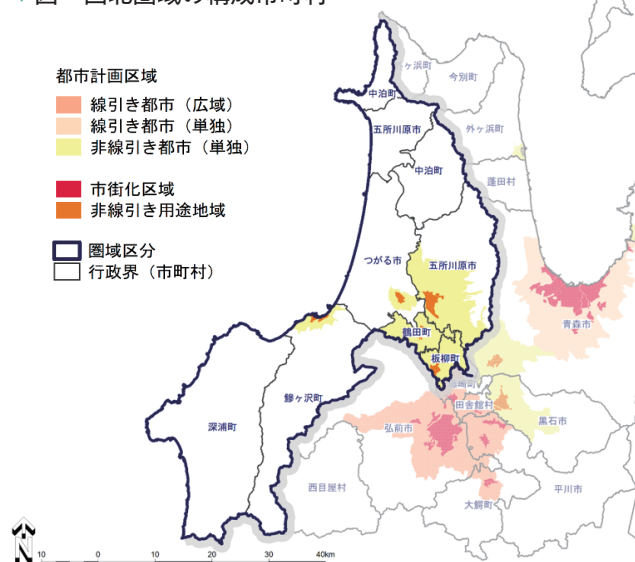
【構成市町村】

五所川原市、つがる市、鰐ヶ沢町、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



▼図 西北圏域の河川



(資料:あおりの河川と海岸図)

2

西北圏域の特性

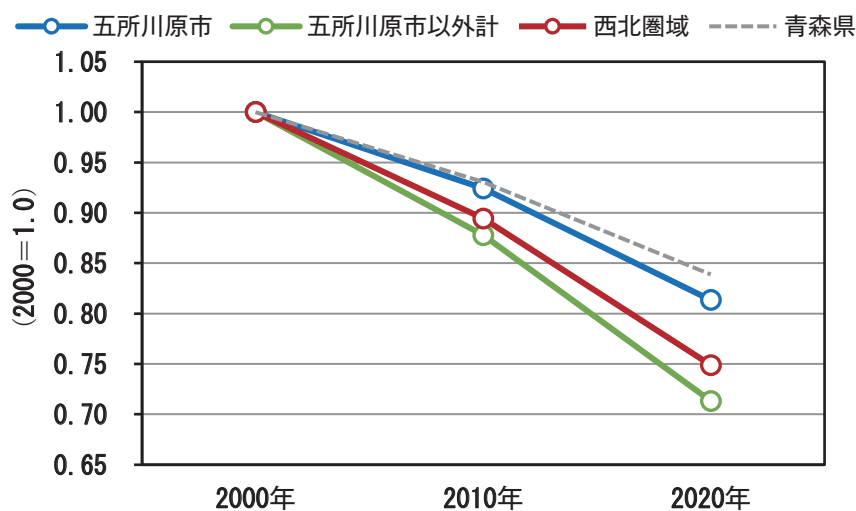
1 人口・産業・都市機能等の集積状況

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。

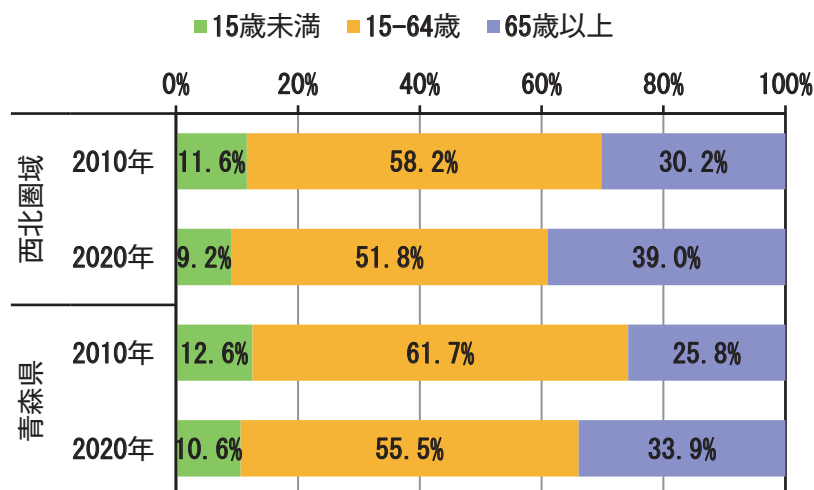
人口減少率は県内で最も大きく、高齢者人口の割合も非常に高い水準となっています。また、昼夜間比率も1未満であり、昼間に圏域外に人口が流出する状態となっています。

▼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



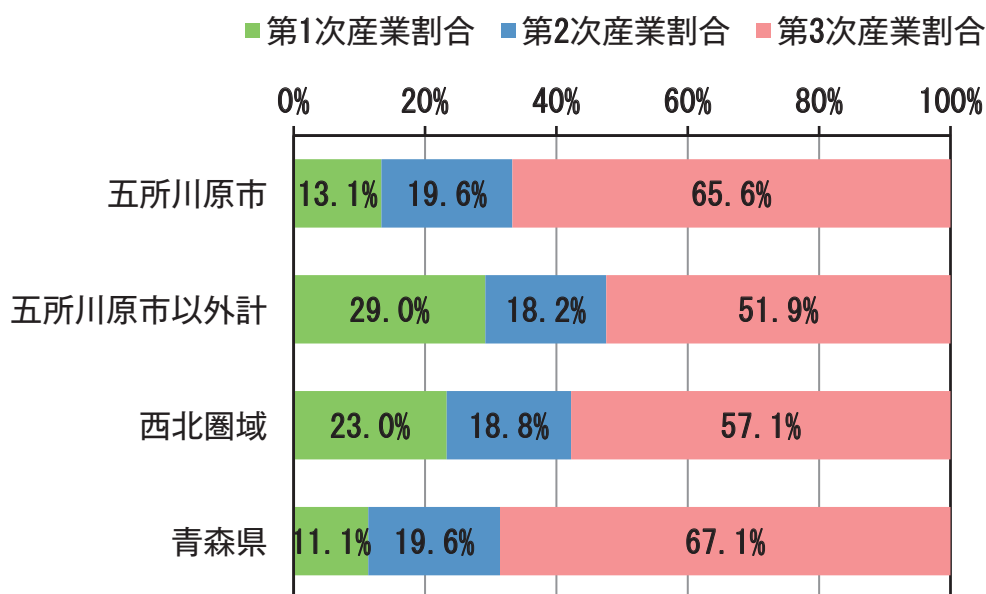
(資料:国勢調査)

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、鰺ヶ沢町、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。

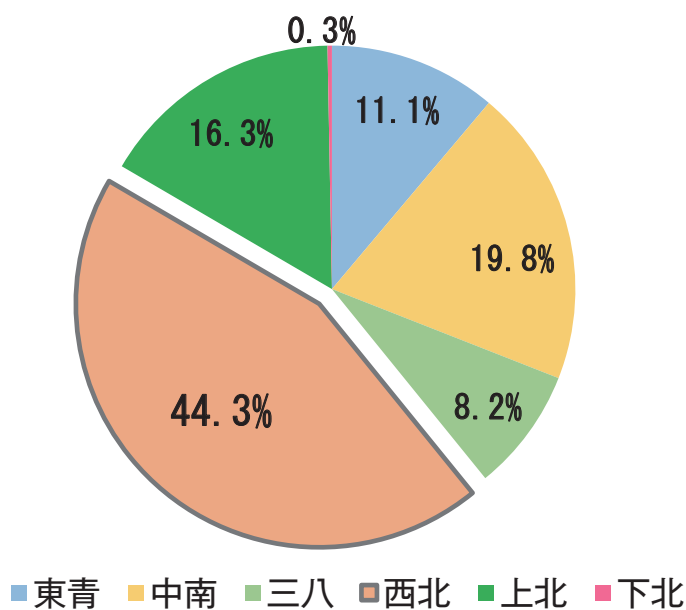
商業と工業の事業所及び事業所数に関しては集積が少なく、五所川原市の商業圏域も狭い範囲にとどまっています。

▼図 産業大分類別就業人口割合



(資料:令和2年国勢調査)

▼図 農業産出額(米)の県内シェア



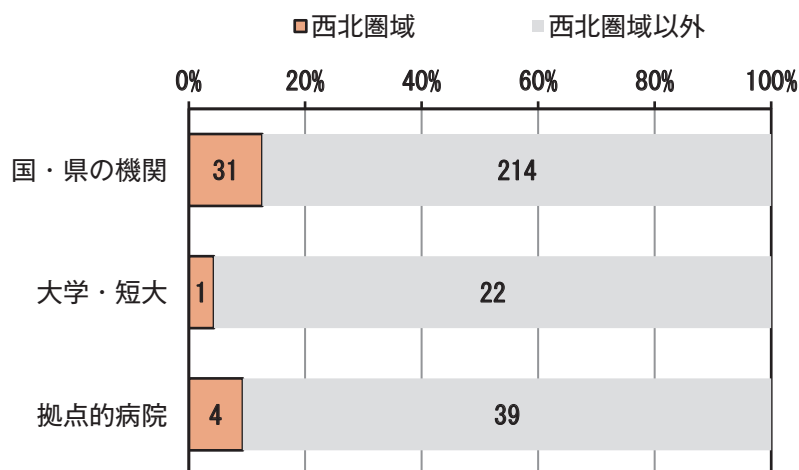
(資料:令和5年 市町村別農業産出額(推計))

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みても、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。

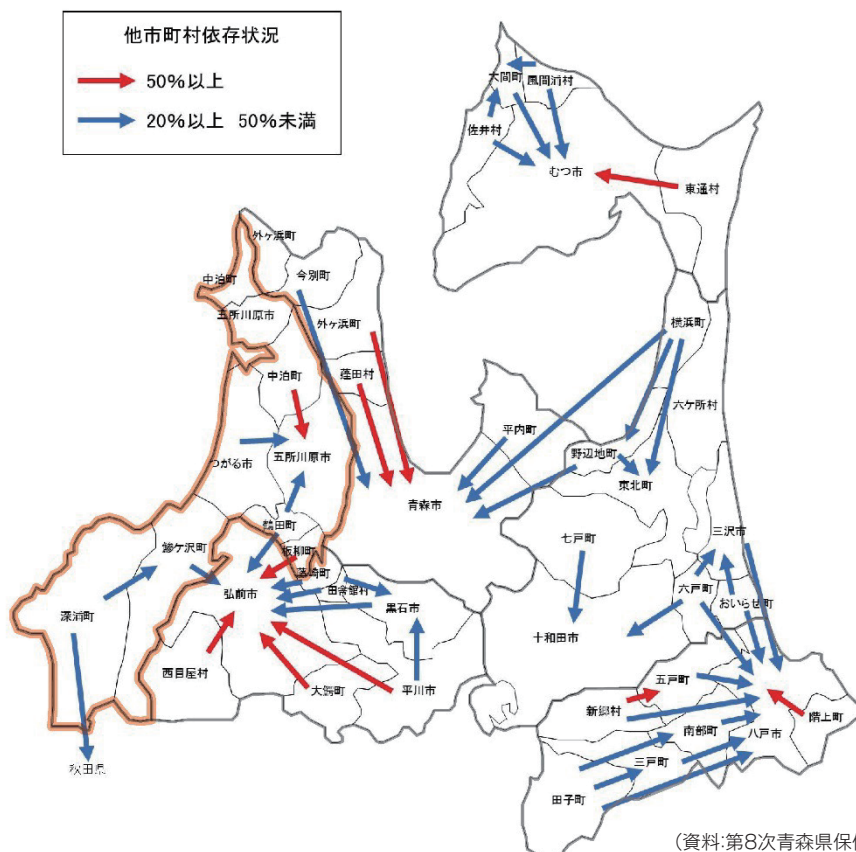
▼図 西北圏域内の各種都市機能の立地件数



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 患者住所地からみた医療依存の動向



(資料:第8次青森県保健医療計画)

2 交通・広域連携の状況

交通
ネットワーク
の特性

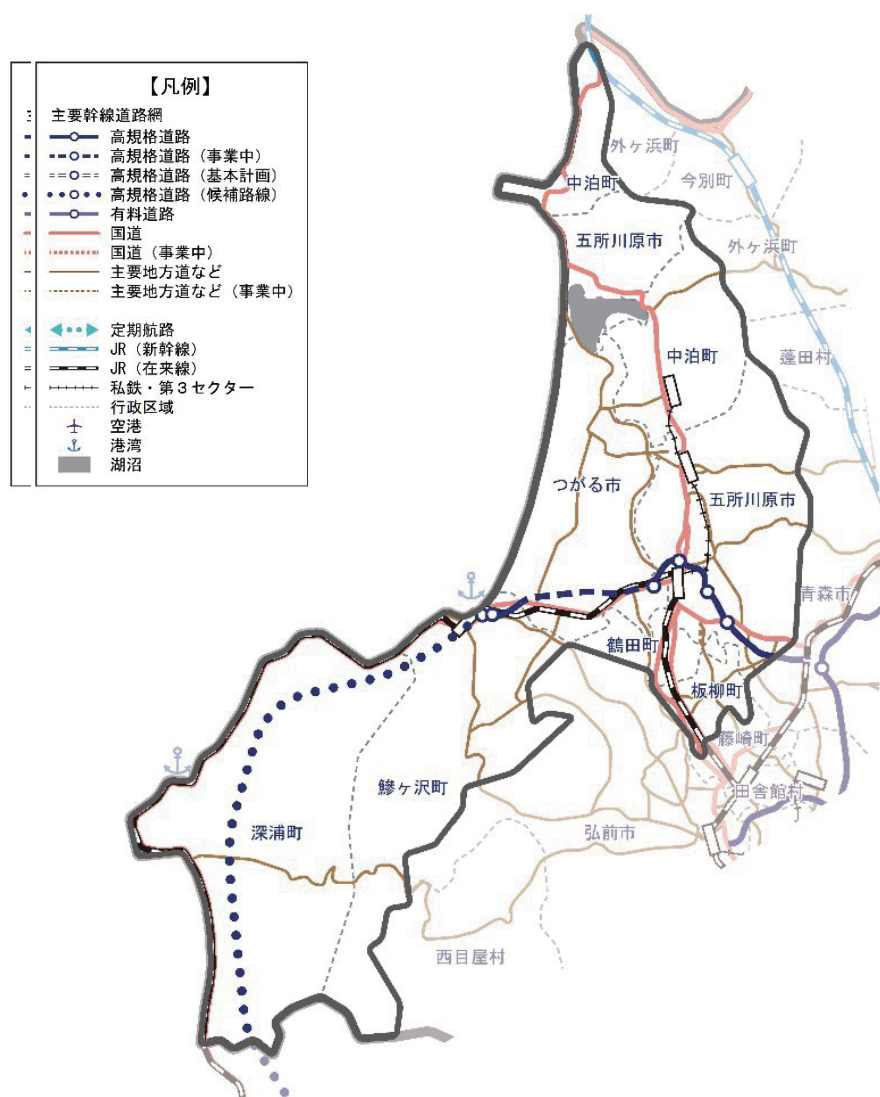
西北圏域では、五所川原市を中心として圏域内の広域交通ネットワークが形成されており、鉄道路線（JR五能線、津軽鉄道）、高規格道路（津軽自動車道）、そして国道・県道といった幹線道路が配置されています。

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。

▼図 交通網の状況

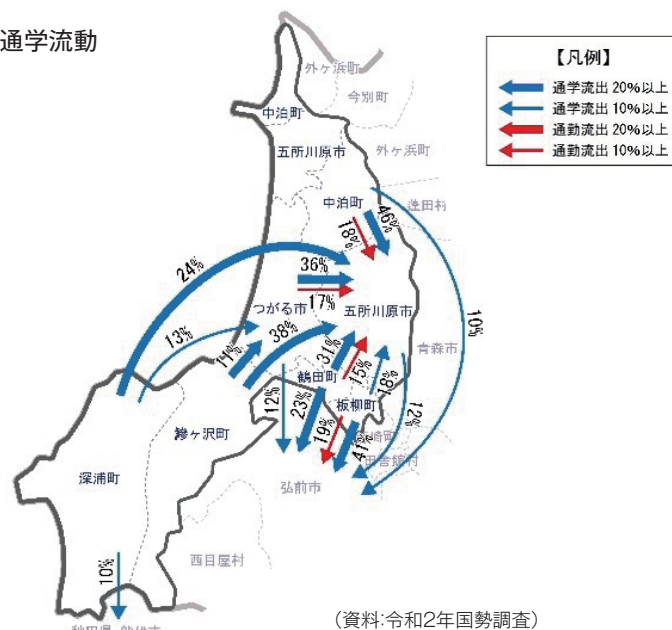


（資料：青森県主要幹線道路網図、青森県ホームページ）

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。

▼図 西北圏域の通勤通学流動



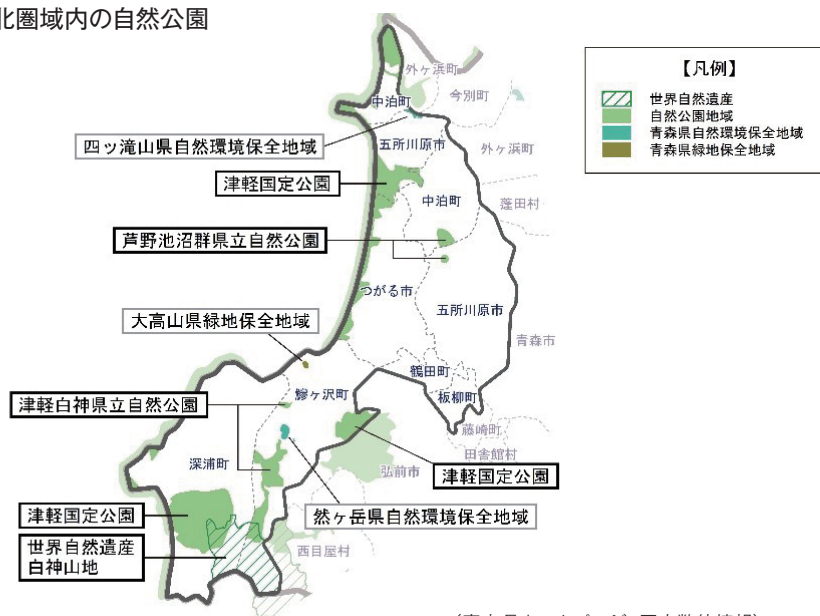
3 自然環境・景観と災害

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、鰯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。

▼図 西北圏域内の自然公園



景観 の特性

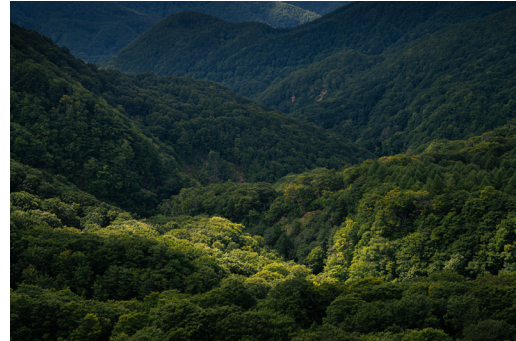


平野部には、岩木山を遠望し岩木川を軸に広がる水田と背景となる低く連なる山地、また日本海に面した砂丘や潟湖とが織りなす伸びやかな景観が広がり、西海岸には、日本海に臨む変化に富んだ長大な海岸線と、点在する漁村、その背景をなす奥深い白神山地とが織りなす雄大な景観が広がっています。

【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

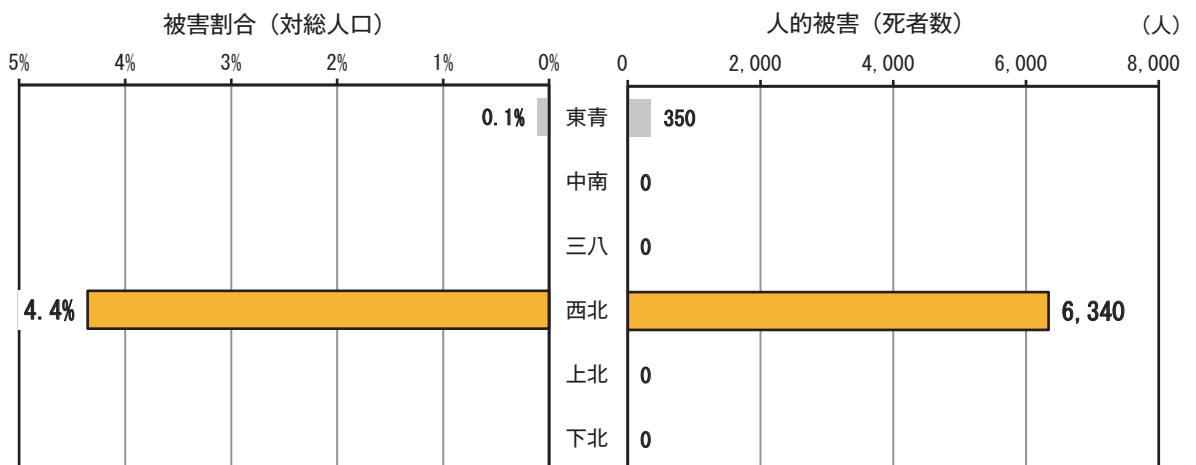


西北圏域は、日本海に面しているため、日本海側海溝型の地震によって津波が発生した場合には多くの人的被害が出ることが想定されているほか、津軽平野では地盤が軟弱であるために、大規模地震発生時には建物倒壊や液状化による被害が想定されています。

また、平野部では洪水発生時に3m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、鯉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。

▼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



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))

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

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

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

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。

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。

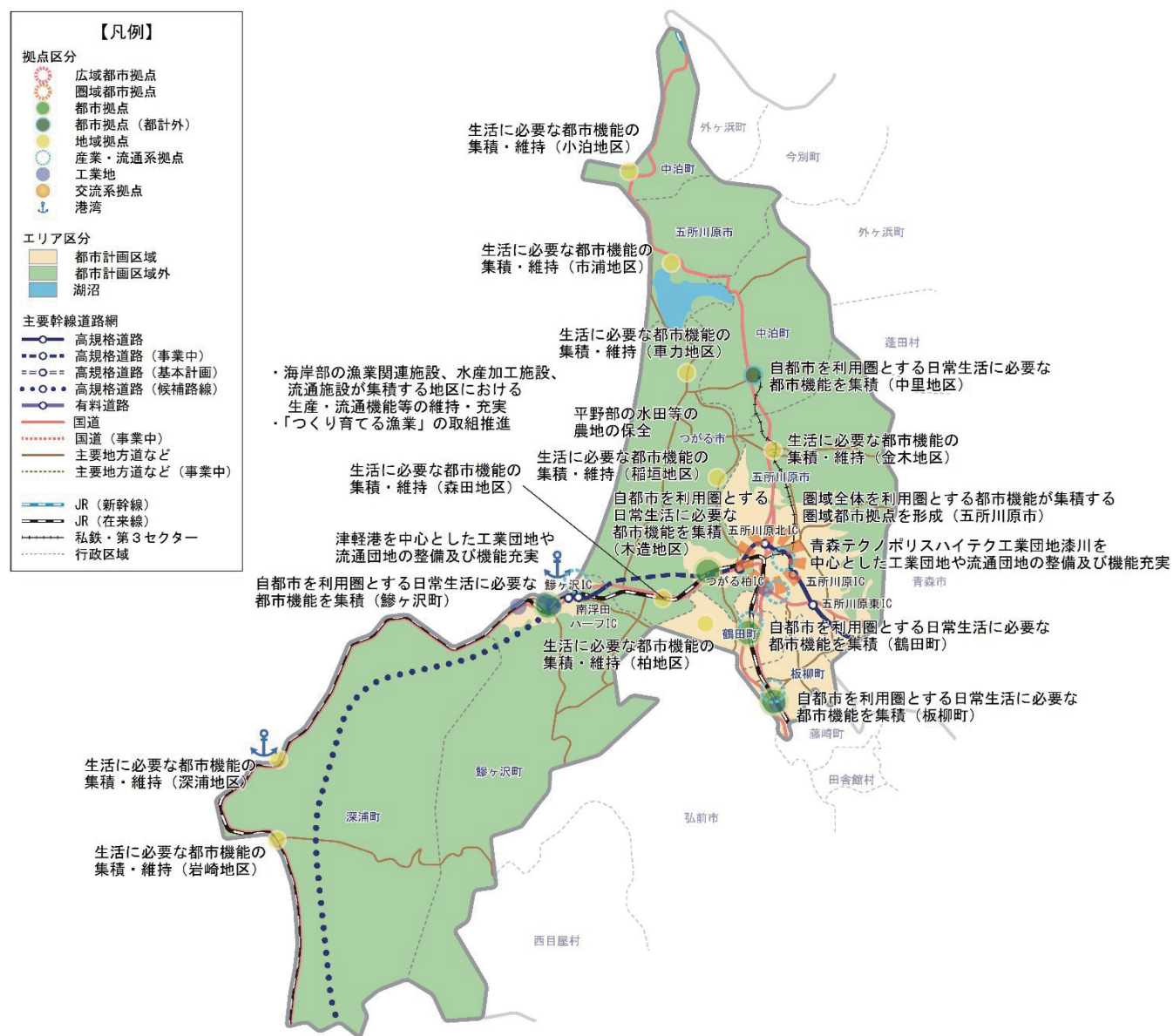
4

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、鰯ヶ沢町、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

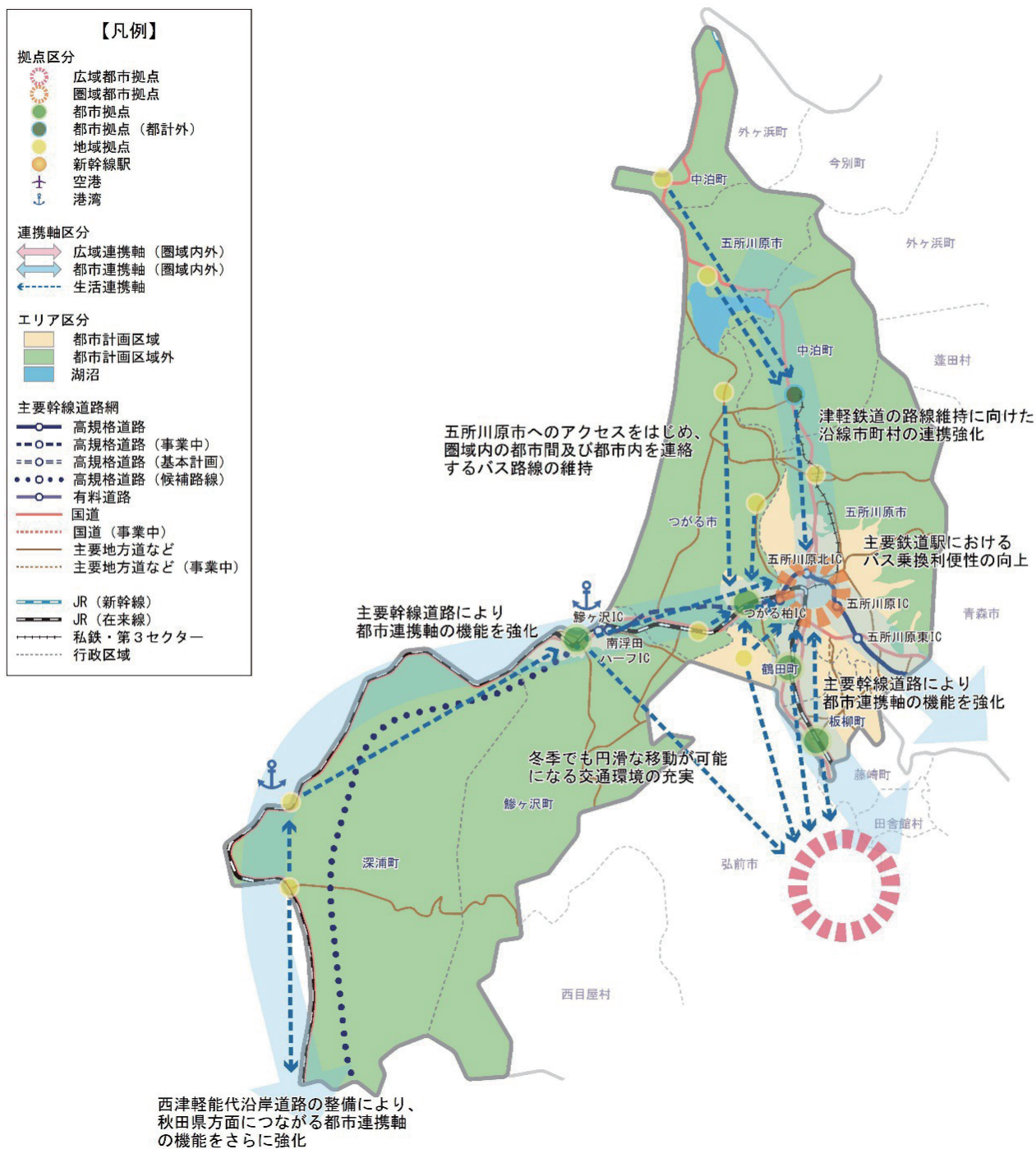
▼図 西北圏域の取組方針図(拠点形成・産業集積・土地利用)



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 西北圏域の取組方針図(都市間連携・都市内交通)



3 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、津軽国定公園をはじめとする圏域に広がる豊かな自然環境の保全・活用
- 市街地縁辺部の急傾斜地の斜面緑地の保全
- 岩木川、十三湖の水質保全を図るため、中南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設置を検討
- 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
- 圏域を象徴する自然景観である白神山地、十二湖、岩木山、赤石溪流、十三湖のほか、変化に富む海岸線などの保全
- 津軽平野と岩木山が織りなす穏やかな眺望景観の保全

【凡例】

拠点区分

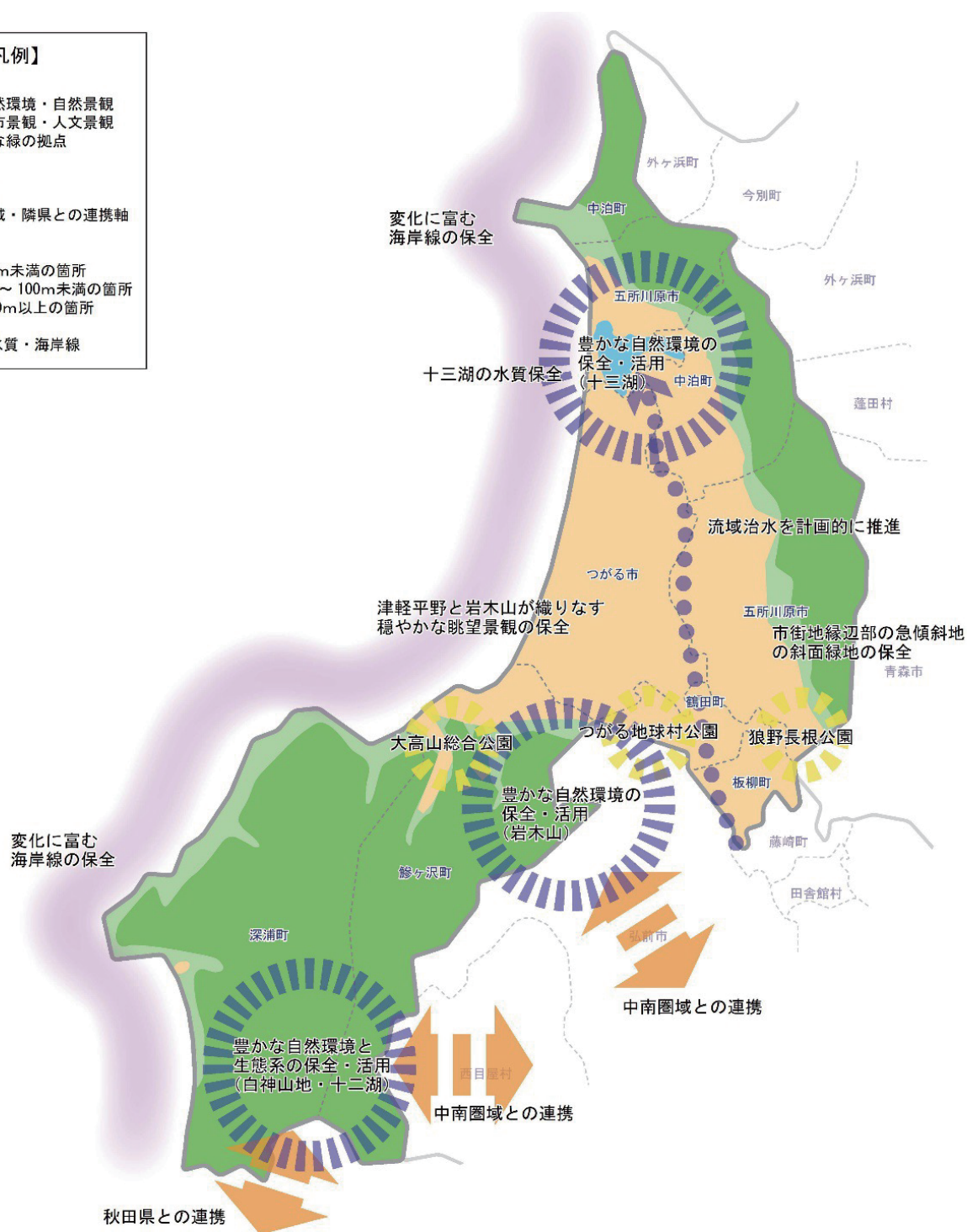
-  主な自然環境・自然景観
-  主な都市景観・人文景観
-  広域的な緑の拠点

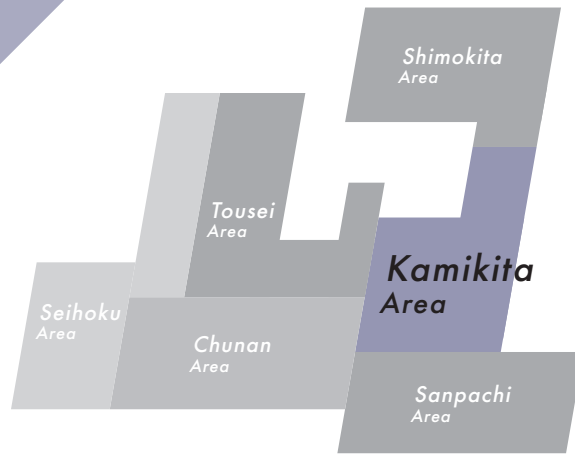
連携軸区分

-  河川軸
-  隣接圏域・隣県との連携軸

エリア区分

-  標高 50m未満の箇所
-  標高 50 ～ 100m未満の箇所
-  標高 100m以上の箇所
-  湖沼
-  海域の水質・海岸線





上北圏域

Kamikita Area

Aomori Prefectural
City Planning Master Plan

上北圏域

Kamikita Area

1

上北圏域の概要

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。

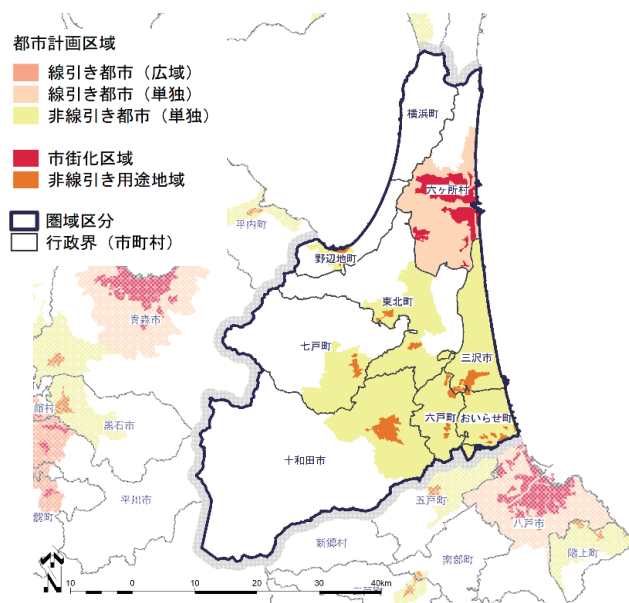
【構成市町村】

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）

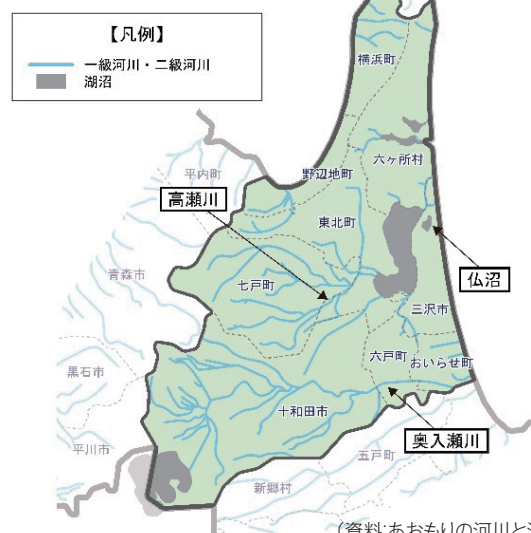
【人口(2020年)】

192,204人
(県全体の15.5%)

▼図 上北圏域の構成市町村



▼図 上北圏域の河川



(資料:あおりの河川と海岸図)

2

上北圏域の特性

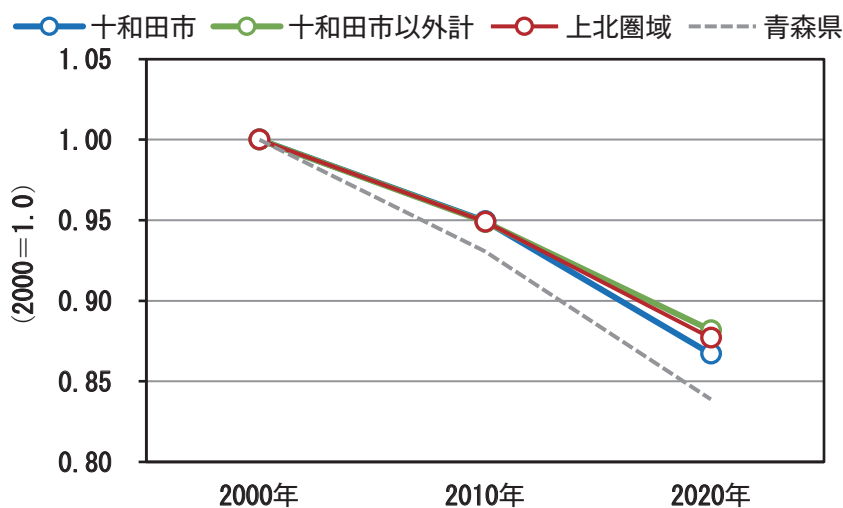
1 人口・産業・都市機能等の集積状況

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。

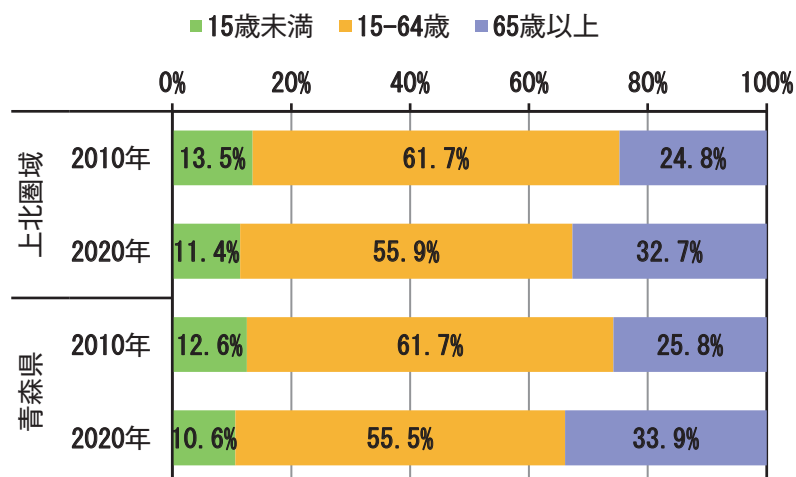
また、上北圏域は、県内では人口減少率が最も低く、年少人口割合が高く、高齢者人口割合が低いことも特徴となっています。

▼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



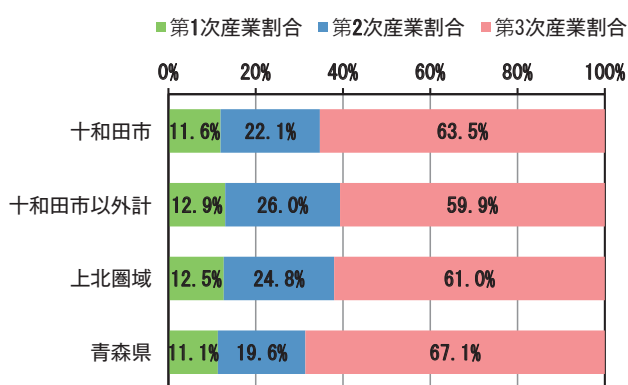
(資料:国勢調査)

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。

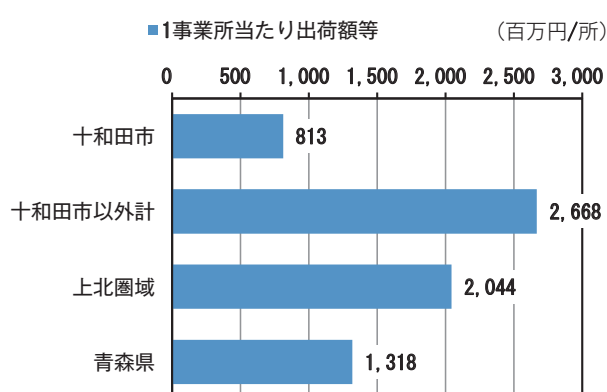
工業に関しては、第2次産業就業人口の割合が県内で最も高く、特に六ヶ所村では4割以上に達しています。なお、六ヶ所村には、国家プロジェクトであるむつ小川原開発の進展により、国家石油備蓄基地、原子燃料サイクル施設、フュージョンエネルギー関連施設及び風力発電施設等が立地しています。

▼図 産業大分類別就業人口割合



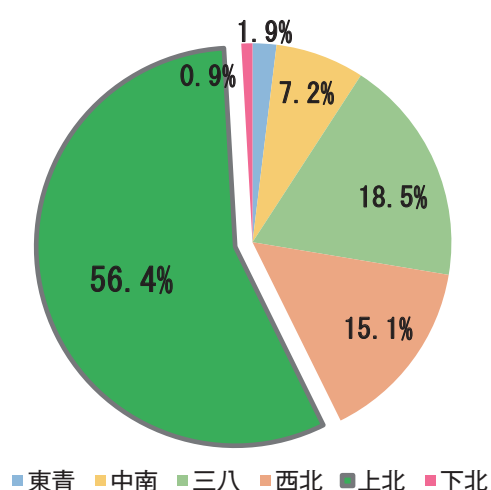
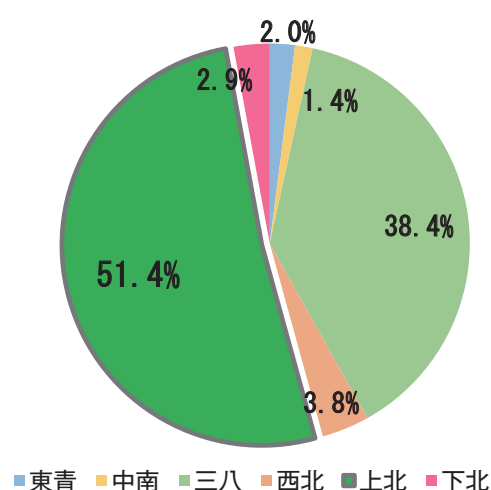
(資料:令和2年国勢調査)

▼図 1事業所当たりの出荷額



(資料:2020年工業統計調査)

▼図 農業産出額(野菜(左)・畜産(右))の県内シェア



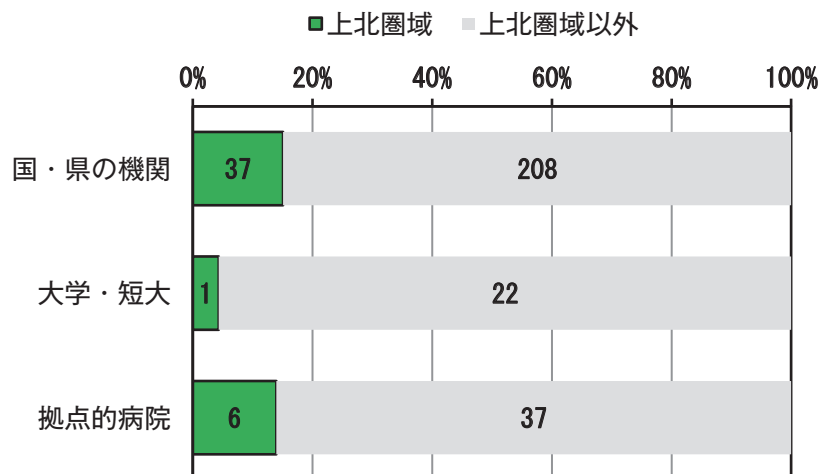
(資料:令和5年 市町村別農業産出額(推計))

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、拠点的病院の数も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みても、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。

▼図 上北圏域内の各種都市機能の立地件数



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 患者住所地からみた医療依存の動向



(資料:第8次青森県保健医療計画)

2 交通・広域連携の状況

交通
ネットワーク
の特性

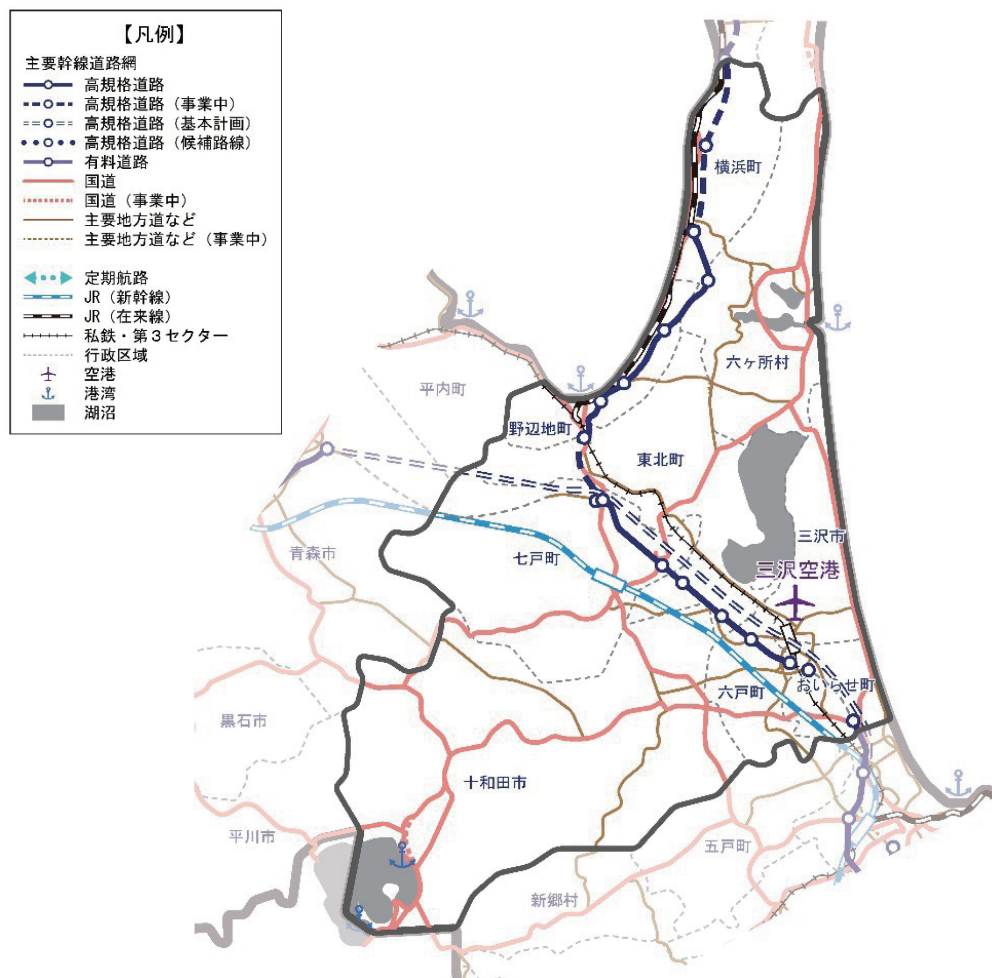
上北圏域では、東北新幹線（七戸十和田駅）、鉄道路線（JR大湊線、青い森鉄道）、航空路線（三沢空港）、高規格道路（上北自動車道、百石道路、下北半島縦貫道路）とみちのく有料道路・第2みちのく有料道路、そして国道・県道といった幹線道路が配置されていますが、新幹線駅や空港等の交通結節点は分散しており、他の圏域のように中心都市を起点とする広域交通ネットワークとはなっていません。

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、むつ小川原開発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ない。

▼図 交通網の状況

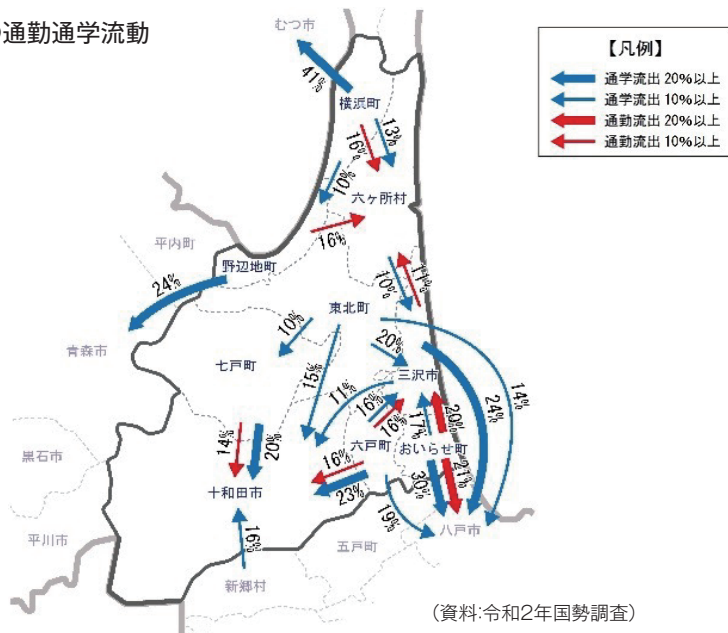


(資料:青森県主要幹線道路網図、青森県ホームページ)

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。

▼図 上北圏域の通勤通学流動



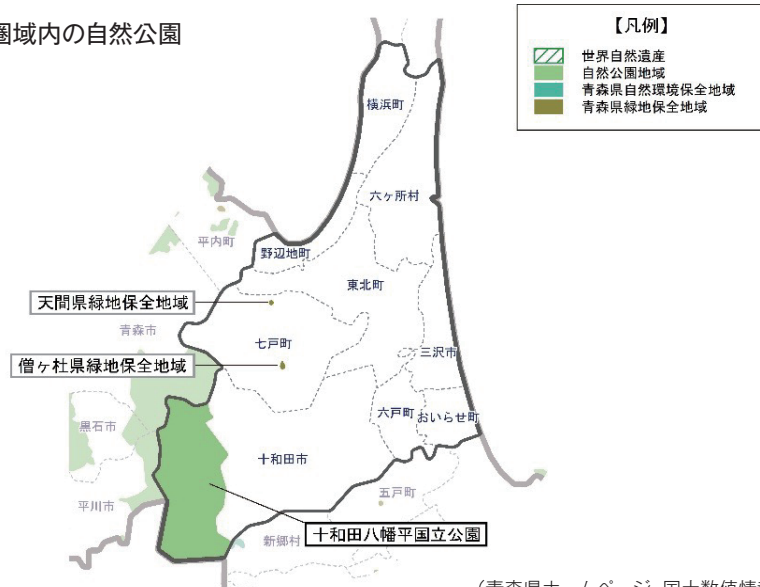
3 自然環境・景観と災害

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、希少種オオセッ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。

▼図 上北圏域内の自然公園



(青森県ホームページ、国土数値情報)

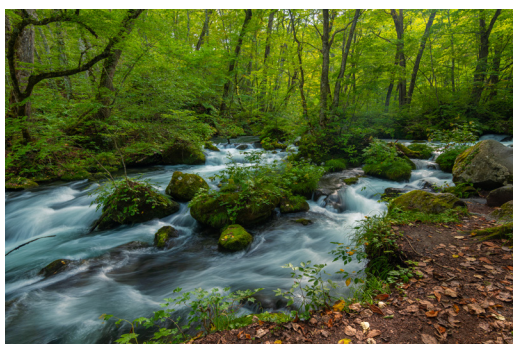
景観 の特性



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潟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潟湖、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



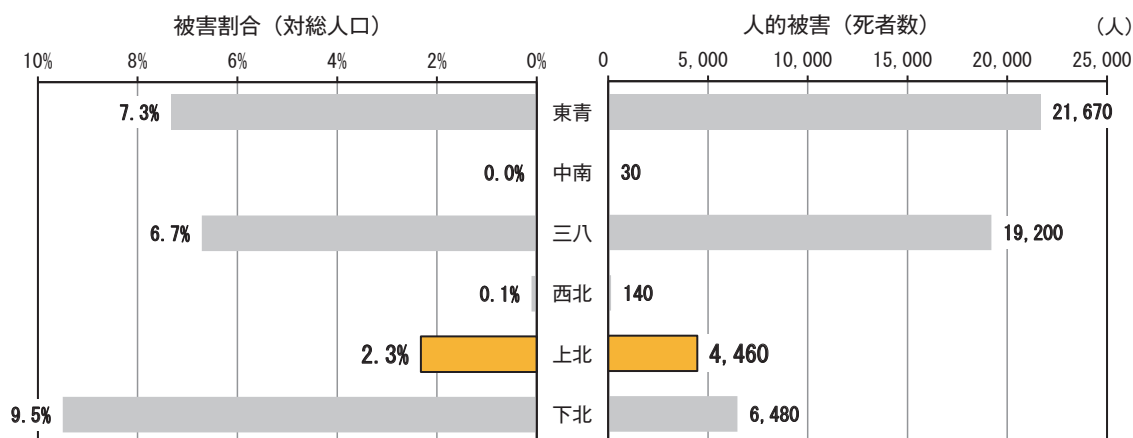
上北圏域は、太平洋に面しているため、東日本大震災の際には三沢市とおいらせ町において津波による被害が生じました。

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。

▼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



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))

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

分散していても
連携し合える
都市づくりを進める

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

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。

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。

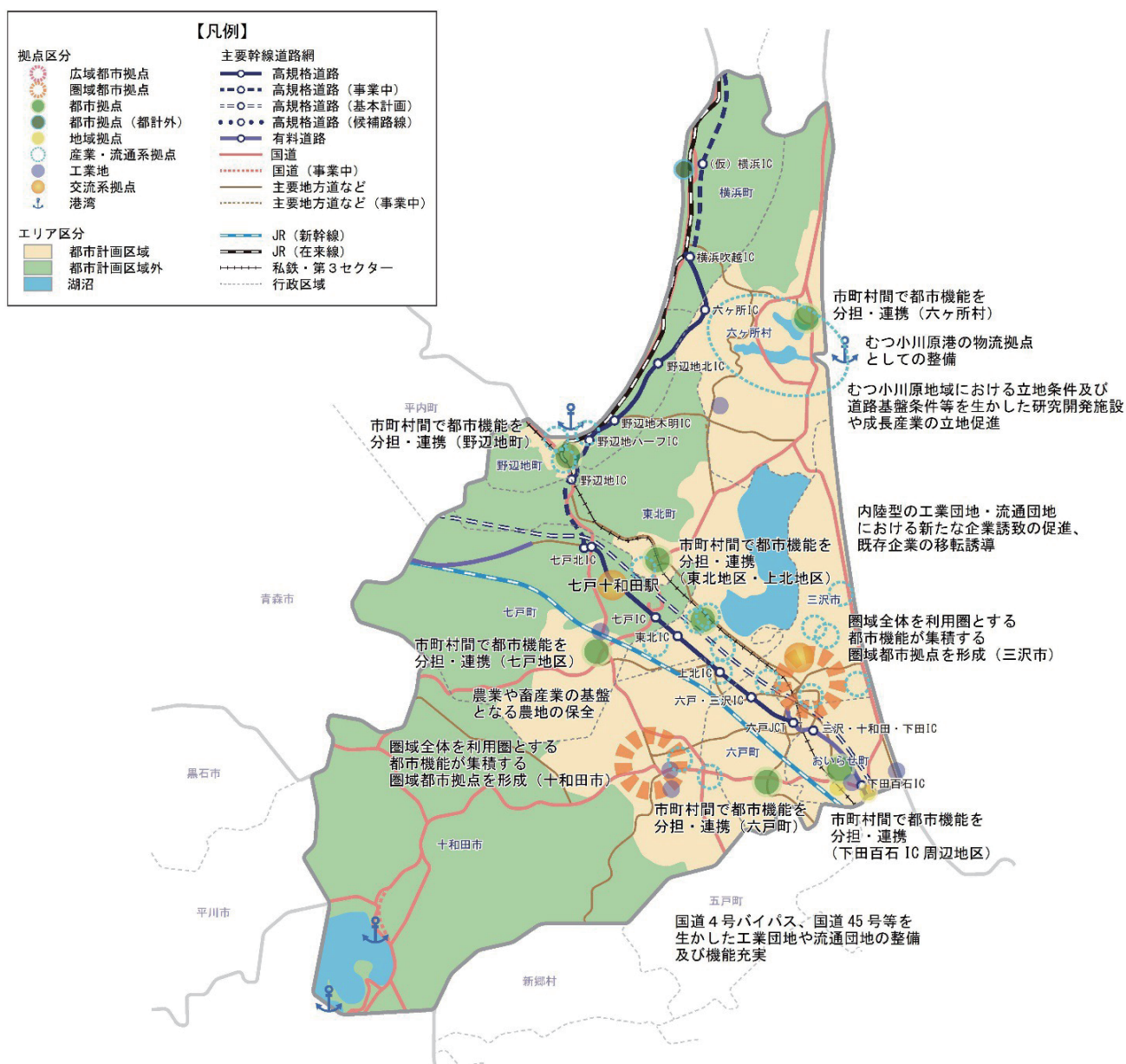
4

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を形成
- 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
- 農業や畜産業の基盤となる農地の保全

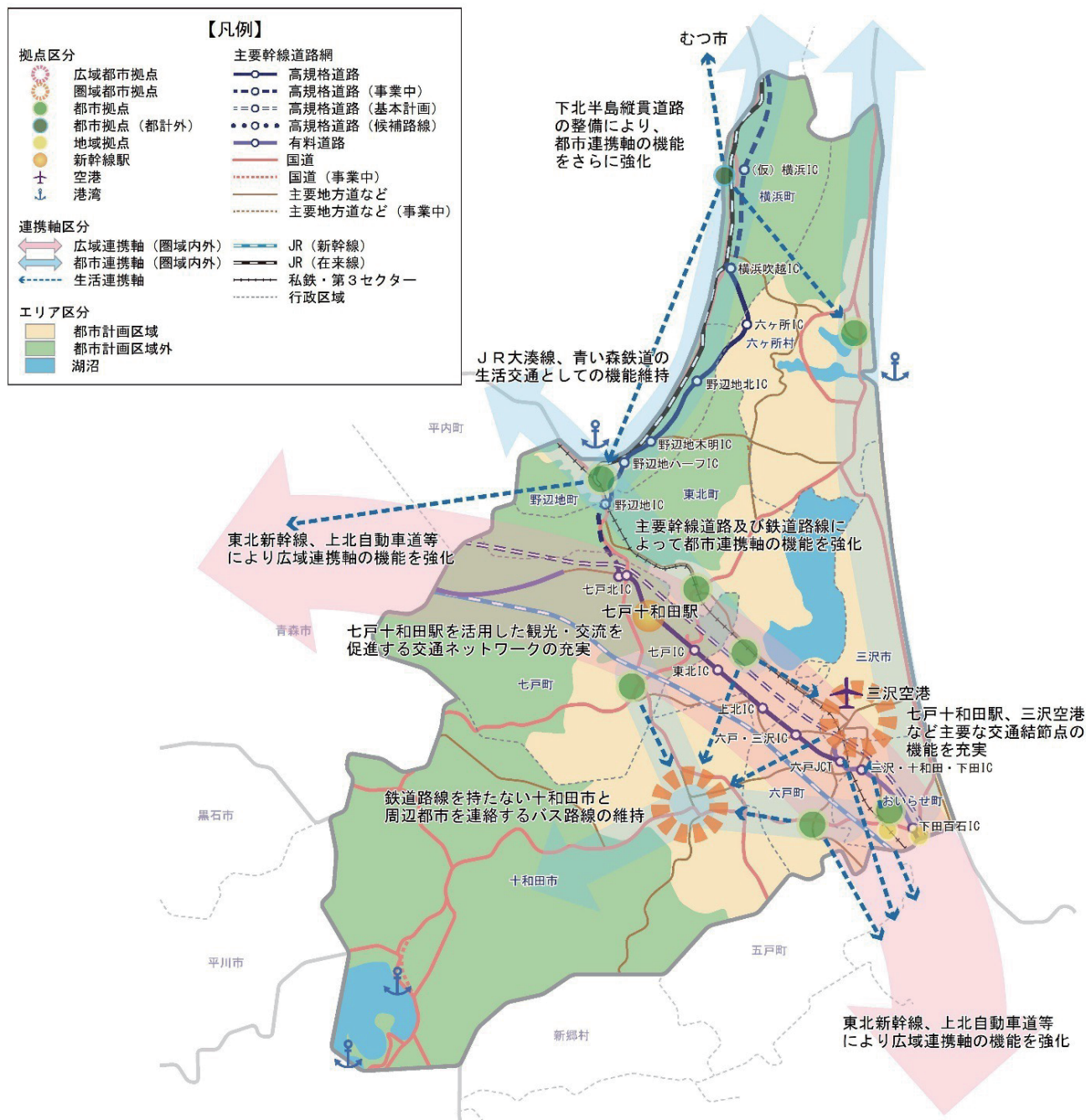
▼図 上北圏域の取組方針図(拠点形成・産業集積・土地利用)



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

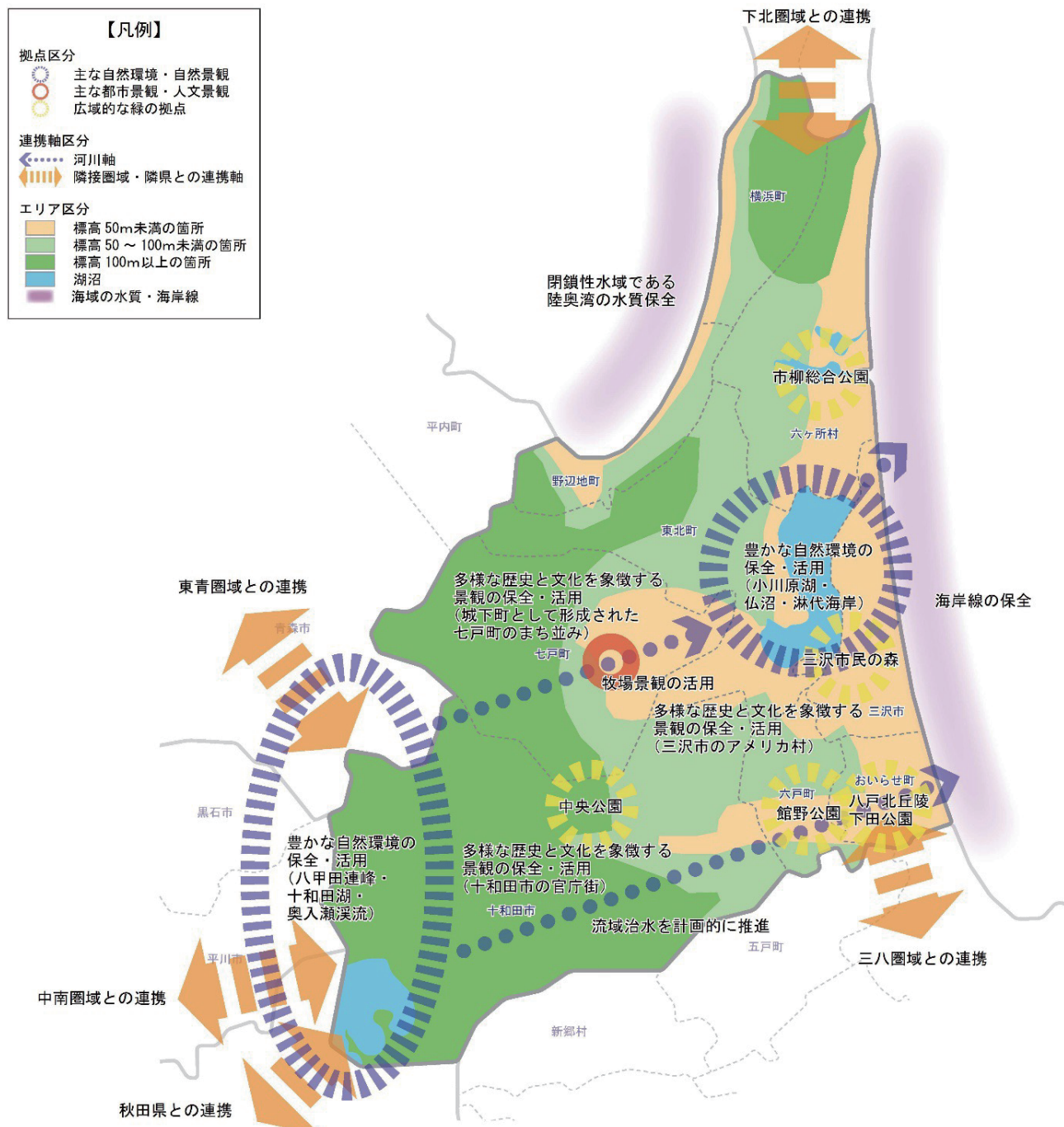
▼図 上北圏域の取組方針図(都市間連携・都市内交通)

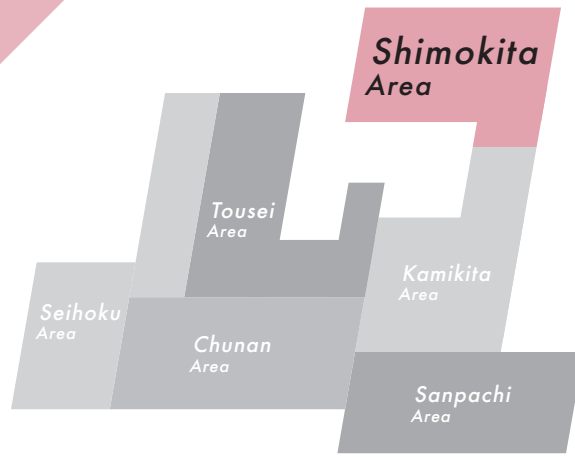


3 先人が拓いた歴史を感じられる特徴的な都市づくりを進めるための取組方針

- 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

▼図 上北圏域の取組方針図(自然環境保全・景観保全)





下北圏域

Shimokita Area

**Aomori Prefectural
City Planning Master Plan**

下北圏域

Shimokita Area

1

下北圏域の概要

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。

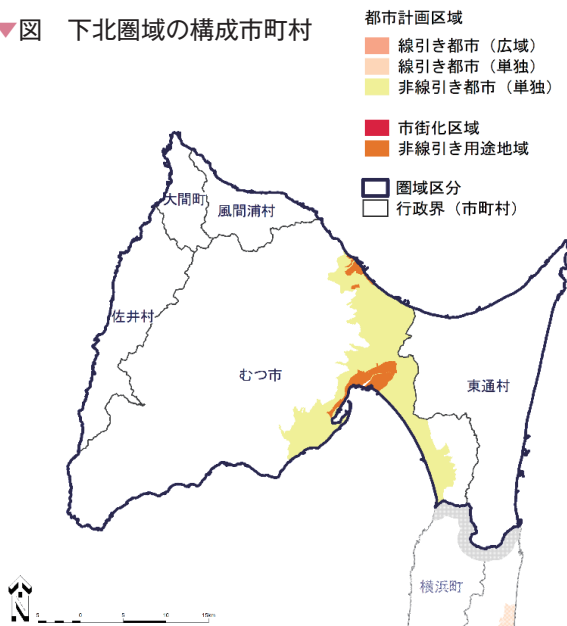
【構成市町村】

むつ市、大間町、東通村、風間浦村、佐井村
(1市1町3村)

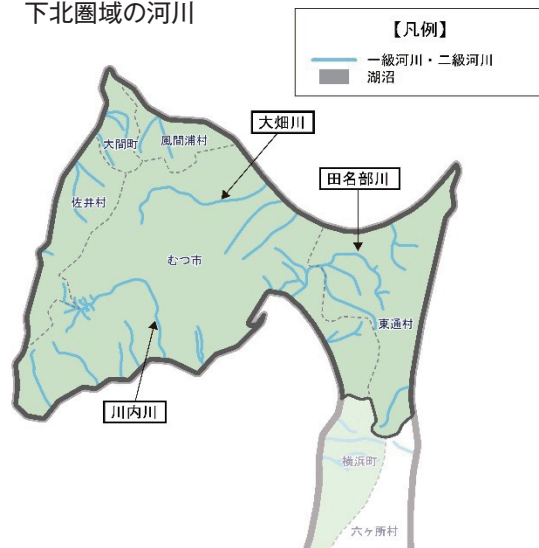
【人口(2020年)】

68,200人
(県全体の5.5%)

▼図 下北圏域の構成市町村



▼図 下北圏域の河川



(資料:あおもりの河川と海岸図)

2

下北圏域の特性

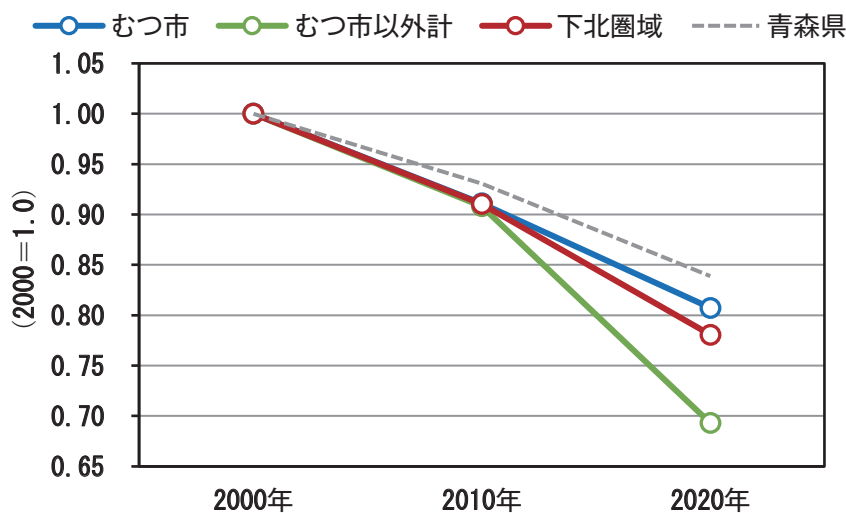
1 人口・産業・都市機能等の集積状況

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。

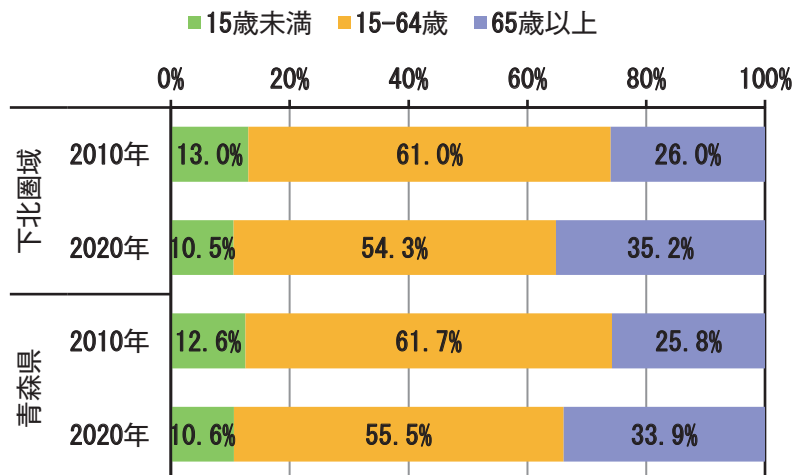
人口減少率は県内で2番目に大きく、高齢者人口の割合も非常に高い水準となっています。また、昼夜間比率も1未満であり、昼間に圏域外に人口が流出する状態となっています。

▼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



(資料:国勢調査)

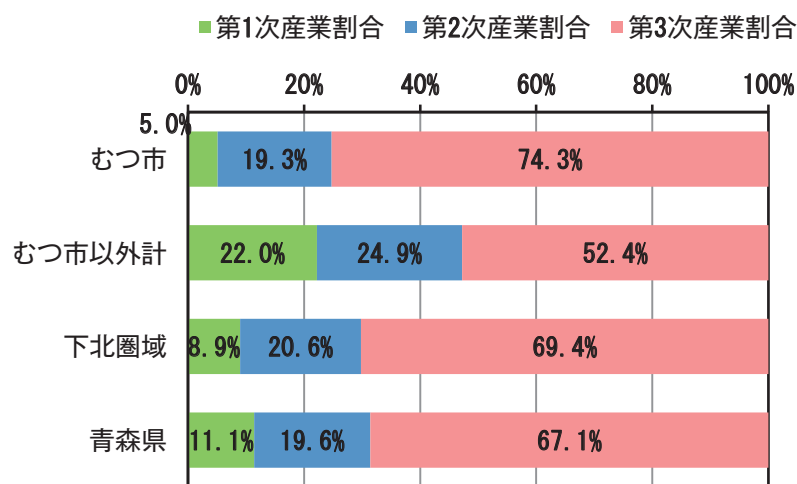
産業関連
の特性

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。

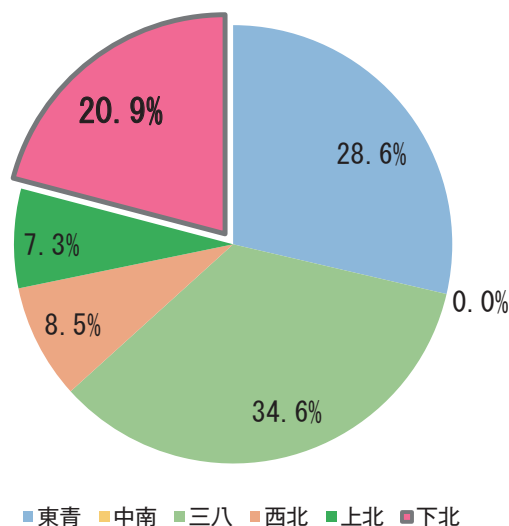
工業と商業の事業所数及び従業者数に関しては集積が少なく、1事業所当たりの出荷額等又は販売額についても比較的低い水準となっています。なお、再稼働を目指す東通原子力発電所のほかに、大間町では原子力発電所の建設が進められており、むつ市では原子力発電所の使用済燃料中間貯蔵施設の操業が開始されています。

▼図 産業大分類別就業人口割合



(資料:令和2年国勢調査)

▼図 漁獲金額割合の県内シェア

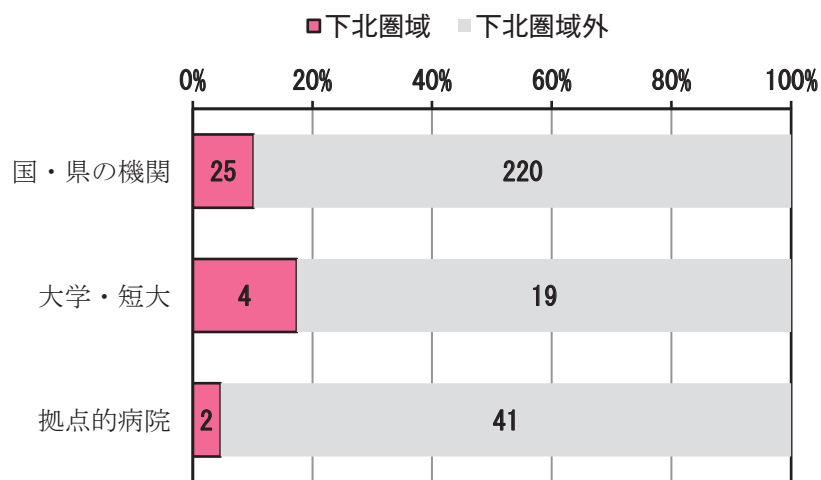
(資料:青森県海面漁業に関する調査結果書
-属地調査年報-2024年(令和6年))

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発揮していますが、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。

▼図 下北圏域内の各種都市機能の立地件数



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 患者住所地からみた医療依存の動向



(資料:第8次青森県保健医療計画)

2 交通・広域連携の状況

交通
ネットワーク
の特性

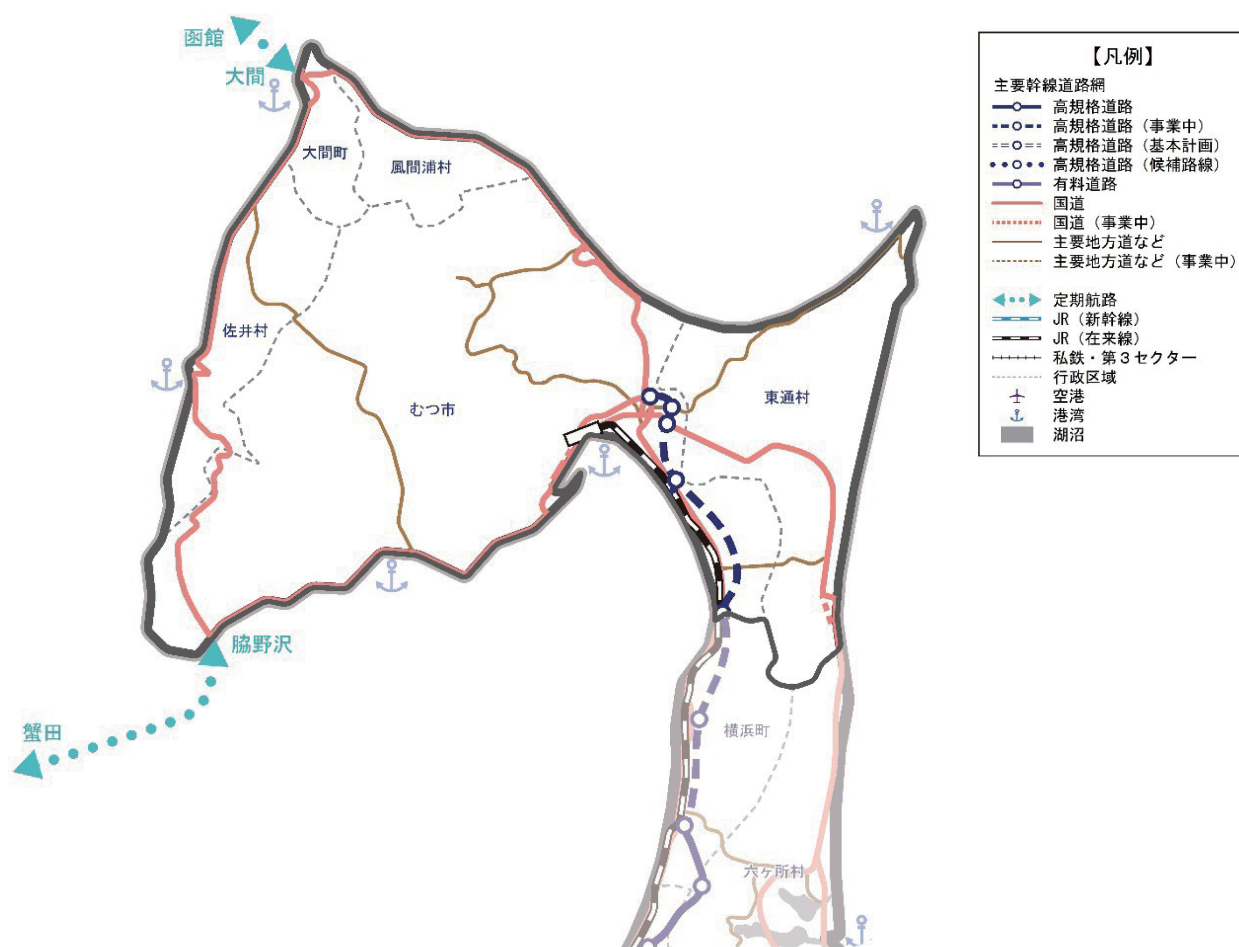
下北圏域では、むつ市を中心として圏域内の広域交通ネットワークが形成されており、鉄道路線（JR大湊線）、航路（大間港・脇野沢港）、高規格道路（下北半島縦貫道路）、そして国道・県道といった幹線道路が配置されています。

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。

▼図 交通網の状況



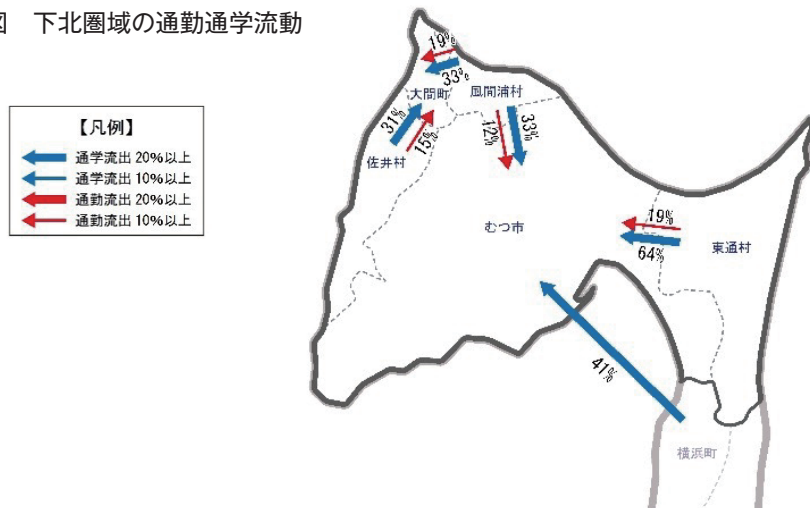
（資料：青森県主要幹線道路網図、青森県ホームページ）

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。

▼図 下北圏域の通勤通学流動



(資料:令和2年国勢調査)

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。

▼図 下北圏域内の自然公園



(青森県ホームページ、国土数値情報)

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

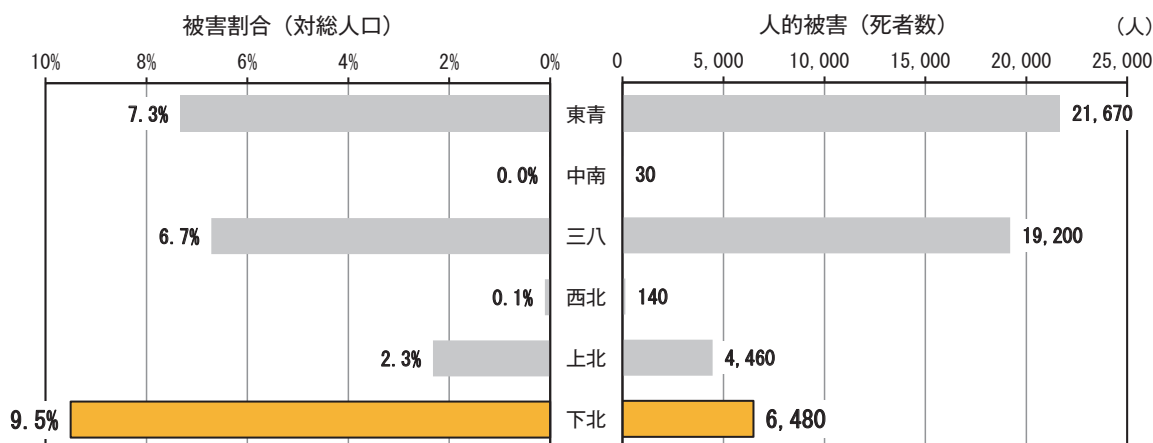


下北圏域は、太平洋及び陸奥湾に面しているため、太平洋側海溝型の地震によって津波が発生した場合には多くの人的被害が出ることが想定されており、総人口に占める被害割合が県内で最も高くなる可能性があります。

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、宇曽利山湖のほとりには噴気孔や温泉が多く分布しています。

▼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



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))

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

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

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

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。

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。

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
を形成
- 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

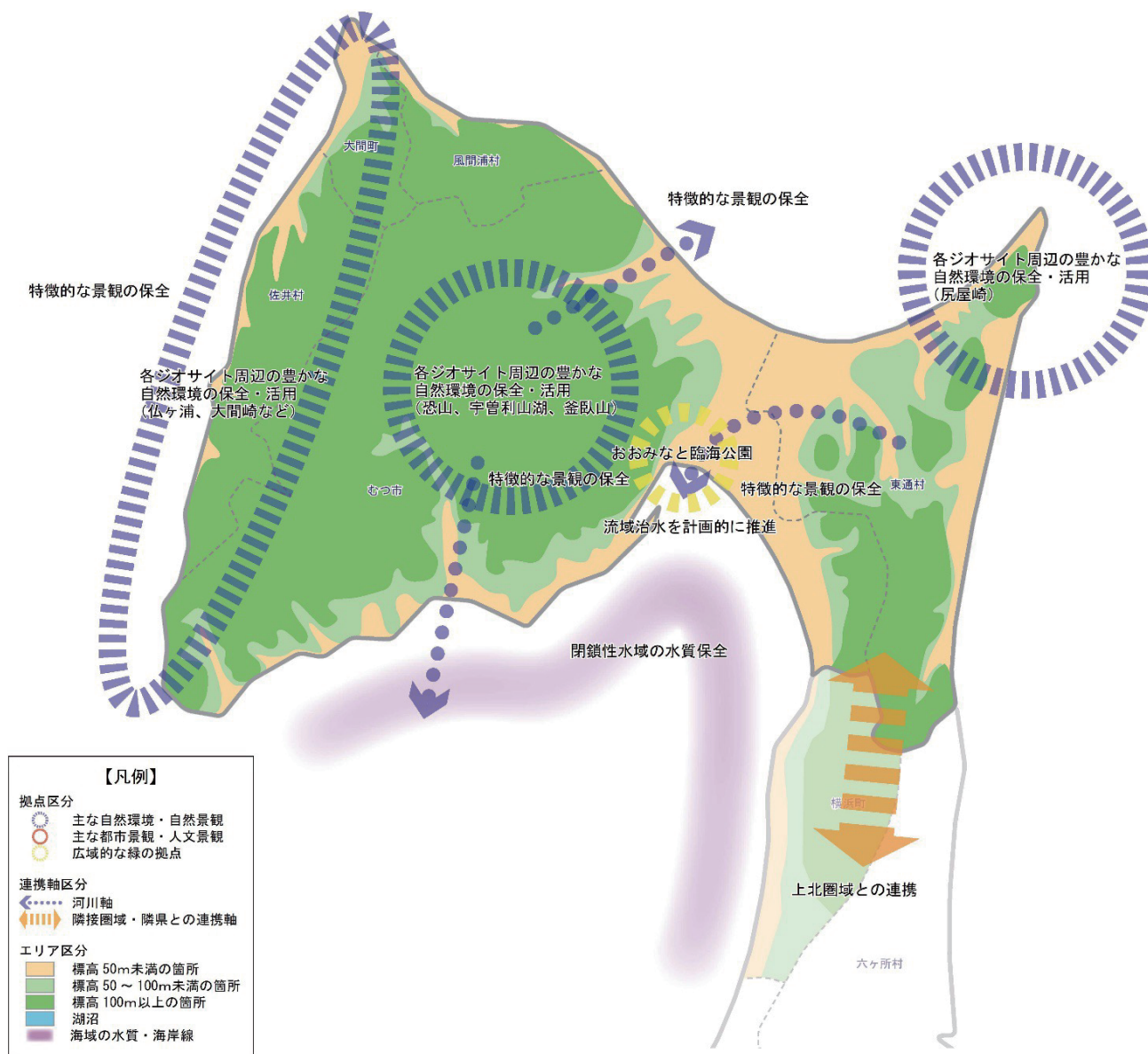
▼図 下北圏域の取組方針図(都市間連携・都市内交通)



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)



用語解説

Aomori Prefectural
City Planning Master Plan

あ行

ICT工事

建設プロセスに情報通信技術（ICT）を取り入れ、生産性と品質を高める工法です。ドローンやレーザーによる「3次元測量」、データを読み込んで施工する「ICT建機」、完成後の「3次元検査」などを連動させます。現場の作業時間を削減し、人手不足解消や安全性向上に大きく貢献します。

IT 技術

情報技術（Information Technology）の略称で、コンピューターやインターネットをはじめとする通信技術の総称です。データの保存・処理・伝送に関わるハードウェアやソフトウェア、ネットワーク技術全般を指します。業務効率化や新サービスの創出、社会インフラの最適化など現代社会を幅広く支えています。

インフラ

「インフラストラクチャー」の略語で、私たちの社会生活や経済活動の基盤となる構造物や設備の総称です。道路、鉄道、港湾などの交通網、上下水道、電力・ガス、通信網といった生活に不可欠な「物理的インフラ」に加え、行政や教育、法律制度などの「社会的インフラ」も含まれます。

AI(人工知能)

人間の知的な営み（推論、学習、判断、認識など）をコンピュータによって人工的に再現する技術やシステムの総称です。大量のデータからパターンを自ら学習する機械学習や深層学習の発展により、画像・音声認識、自然言語処理、自動運転など、多様な分野で実用化が進んでいます。

AI 無人化点検補修技術

AIやドローン、ロボットを活用し、インフラや設備の点検から補修までを自動・無人で行う技術です。画像データからAIがひび割れや劣化を自動検知し、危険箇所や高所の作業を無人化します。人手不足の解消や作業員の安全確保、点検コストの削減に大きく貢献する最新技術です。

NPO

英語の「Non-Profit Organization」の略で、社会貢献や慈善活動を目的とする「民間非営利組織」です。利益を上げることができませんが、それを構成員に分配せず、活動資金として再投資することが特徴です。

エリアマネジメント

特定の地域において住民・企業・地権者などが連携し、まちの価値や魅力を高める住民主体の地域改善活動のことです。行政任せにせず、景観の保全、防災・防犯、清掃、イベント企画などを行います。地域活性化や資産価値向上、愛着の醸成を目的とした自主的な街づくり手法です。

温室効果ガス

地球表面からの熱を吸収して大気を保温する気体の総称です。二酸化炭素やメタン、一酸化二窒素などが代表的です。産業革命以降の化石燃料の大量消費などにより排出量が急増し、地球温暖化や異常気象など深刻な気候変動を引き起こす最大の原因となっています。

オンデマンド交通

正式には需要応答型交通システム（DRT: Demand Responsive Transport）と呼ばれ、路線バスとタクシーの中間的な位置にある交通サービスです。利用者が事前に予約することで運行され、運行経路・乗降地点・運行時刻のいずれか、またはすべてに柔軟性を持たせることが特徴です。

オンラインサービス

インターネットを通じて提供される各種機能やコンテンツの総称です。ユーザーは場所や時間を問わず、クラウドストレージ、動画・音楽のストリーミング、SNS、ECサイト、行政手続きなどをPCやスマートフォンから利用でき、生活やビジネスの利便性を大きく高めています。

オンライン授業

インターネットやICT機器を活用し、遠隔地から動画や専用ツールを用いて受講する授業形態です。リアルタイムで双方向やり取りを行う「同期型」と、録画映像を都合に合わせて視聴する「オンデマンド型」があります。場所を選ばずに学習できる柔軟性や、個人のペースに合わせた学びの推進に寄与します。

オンラインプラットフォーム/住民参加オンラインプラットフォーム

オンラインプラットフォームとは、一言でいうと「インターネット上に作られた、人・モ

ノ・情報・サービスが集まり、自由に取引や交流ができる『デジタル上の広場』のことです。このプラットフォームの仕組みを、「まちづくり」や「行政（政治）」の分野に応用したものが、住民参加型オンラインプラットフォームです。

か行

カーボンニュートラル

温室効果ガスの排出量から、森林などによる吸収・除去量を差し引き、全体として「実質ゼロ」にする取り組みです。地球温暖化を食い止め、気温上昇を抑えるため、日本を含む世界各国が2050年までの達成を掲げています。省エネの徹底や、再生可能エネルギーへの転換、CO2回収技術の活用など、社会全体の変革が求められています。

開発許可制度

無秩序な市街化を防ぎ、安全で快適な都市環境を確保するため、都市計画区域等における土地の区画形質変更や建築物の建築などを制限・管理する制度です。一定規模以上の開発行為を行う際、事前に都道府県知事等の許可を義務付けることで、道路や排水施設などの公共施設の整備を誘導します。

開発審査会

都道府県や政令指定都市などに設置される機関です。市街化調整区域における開発許可や建築許可などの処分に関する行政庁の諮問に応じ、都市計画法に基づく中立・公正な立場から審査や判定を行います。開発の適正なコントロールと住民の権利利益の保護を図る重要な役割を担います。

逆線引き

都市計画法に基づき、一度市街化区域として開発可能とされた土地を、再度見直して市街化調整区域に変更する手続きを指します。市街化調整区域に編入されると、原則として建築物の建設や開発が制限され、土地利用が抑制されます。

キャッシュレス決済

現金（紙幣や硬貨）を使用せずに、クレジットカード、電子マネー、スマートフォンアプリ（QRコード決済）などを使って代金の支払いや送金を行う仕組みです。決済の迅速化や店舗の効率化、ポイント還元などの利便性から、国内外で急速に普及が進んでいます。

居住調整地域

地域地区の一つで、立地適正化計画の区域（市街化調整区域を除く。）のうち、当該立地適正化計画に記載された居住誘導区域外の区域で、住宅地化を抑制すべき区域について、都市計画に居住調整地域を定めることができます。

居住誘導区域

人口減少下でも一定の人口密度を維持し、住民が効率的に生活を続けられるように住居を誘導すべき区域のことです。

グリーンインフラ

自然環境が有する多様な機能を活用し、持続可能で魅力的なインフラや地域づくりを進める手法。治水や防災、環境保全、景観向上などを自然の力で補完・強化し、生物多様性の保全や低炭素社会の実現にも貢献します。公園や緑地、都市の屋上緑化、自然の生態系を活かした河川整備などが代表例です。

クルーズ客船

観光や休養を目的とした大型の客船であり、船内での宿泊や多彩なエンターテインメントを楽しみながら複数の港や国を巡航します。近年はインバウンド需要の拡大や新たな観光スタイルとして注目を集め、寄港地における地域経済の活性化や観光振興に大きく寄与しています。

県内総生産

1年間に都道府県内で新たに生み出された「付加価値（儲け）」の合計額です。国の「GDP（国内総生産）」の都道府県版にあたり、その地域の経済規模や景気動向を表します。売上（産出額）から原材料費や光熱費などを引いた額で計算されます。

広域公園

主として一の市町村の区域を超える広域のレクリエーション需要を充足することを目的とする公園で、地方生活圈等広域的なブロック単位ごとに1箇所当たりの面積50ha以上を標準として配置します。

広域的な立地適正化の方針

人口減少社会において、行政区域を超えて持続可能な広域都市圏を形成するための共通方針です。複数の市町村が連携し、医療・商業などの都市機能の役割分担、居住

誘導、公共交通網の整備といった基本方針を定めます。各自治体が個別で策定する「立地適正化計画」の前提・共通指標となります。

高規格道路

自動車が安全かつ高速で移動できるように高い構造基準で整備された道路のことです。全国的な高速交通網を担う「高規格幹線道路」と、地域間の連携や主要拠点へのアクセスを補う「地域高規格道路」に大別されます。

交通結節点

鉄道、バス、航空、自家用車など複数の交通手段が接続・交差する場所のことです。代表例は主要な駅や空港、バスターミナル等で、人や物の円滑な移動を支える地域交通の要となります。

高度地区

地域地区の一つで、用途地域内において市街地の環境を維持し、または土地利用の増進を図るため、建築物の高さの限度を定めます。最高限度により日照や通風の確保、日影公害の防止等を図る一方、最低限度により土地の高度利用や不燃化による防災性の向上などを推進します。

高齢率

総人口に占める65歳以上人口の割合(%)を指す指標です。世界保健機関(WHO)等の定義に基づき、7%超で「高齢化社会」、14%超で「高齢社会」、21%超で「超高齢社会」と分類されます。インフラ維持管理や地域交通、社会保障制度等の計画策定における重要指標です。

国土強靱化

国土強靱化基本法に基づき、大規模自然災害等に備えて強靱な国造りを推進する施策です。致命的な被害の回避と迅速な復旧を目標とし、インフラの老朽化対策や耐震等のハード整備に加え、防災教育や避難態勢の構築等のソフト対策を一体的に進めます。

国土の強靱性(レジリエンス)

大規模自然災害等に対して人命を守り、経済被害を最小限に抑え、迅速に復旧・復興できる強さを備えた国土のあり方です。インフラ整備などのハード対策と、防災教育・避難体制などのソフト対策を一体的に進め、未災地のバックアップ機能向上等も目指します。

国土の持続性(サステナビリティ)

人口減少や気候変動などの課題に対し、将来にわたり安全・安心で豊かな暮らしと社会経済を維持し続ける能力です。インフラの適切な点検・更新や防災・減災対策、脱炭素(GX)やDXの推進を通じ、環境と調和しながら次世代へ豊かな地域社会を継承していく取り組みを指します。

国土の多様性(ダイバーシティ)

日本各地が持つ地形・気候・自然環境や、地域固有の歴史・文化・産業などの豊かな違いや個性を指します。国土形成計画等において重層的な地域づくりの基盤とされ、その多様な魅力を生かして東京一極集中を是正し、分散型で災害に強い持続可能な地域社会の実現を目指します。

国土の包摂性(インクルージョン)

年齢、性別、障害の有無、居住地域にかかわらず、誰もが取り残されず安心して暮らし活躍できる国土のあり方です。バリアフリーやデジタル技術(DX)を活用し、条件不利地域でも医療・教育等のサービスを受けられる環境を整備します。誰もが居場所と役割を持てる地域社会を目指す概念です。

国立社会保障・人口問題研究所

厚生労働省設置法に基づき同省に設置された国立の研究機関です。社会保障政策や人口問題に関する調査・研究を一体的に推進し、インフラ整備や国土計画の前提となる「日本の将来推計人口」の公表や「社会保障費用統計」の作成等を担っています。

こみせ

雪や雨、夏の強い日差しを遮るために伝統的な町家の軒先を道路側に深く張り出させた庇状の空間および通路のことです。冬季の歩行者の安全な通行を確保する機能を持つとともに、歴史的で統一感のある独特の街並みを形成し、地域の観光資源としても活用されます。

コミュニティ

共通の地域、目的、関心、価値観などによって結びついた人々の集まりや共同体のことです。居住地域に基づく「地域社会」のほか、趣味やビジネス、SNS等のインターネット上で繋がる「オンラインコミュニティ」など多様な形態があり、相互支援や情報共有

の場として機能します。

コンテナ航路

規格化されたコンテナ貨物を積載するコンテナ船が、複数の港湾間を定期的に結んで航行する海上輸送のルートです。国際的なサプライチェーンの動脈として、多様な物資の効率的かつ安定的な大量輸送を支えています。

コンパクト・プラス・ネットワーク

人口減少や少子高齢化に対応するため、持続可能な都市の形を目指すまちづくりの基本方針で、生活に必要な機能を一定のエリアに集約する「コンパクト」と、それらを公共交通でつなぐ「ネットワーク」を組み合わせた都市構造です。

さ行

災害危険区域

建築基準法第39条に基づき、地方公共団体が津波、高潮、洪水などによる危険が著しい区域を指定する制度です。この区域に指定されることで、災害による被害を予防することを目的としています。具体的には、住宅や福祉施設などの居住用建築物の新築や増改築が制限されます。

災害ハザードエリア

大雨や地震等による自然災害の発生リスクが高いとされる地域の総称です。土砂災害警戒区域や洪水浸水想定区域、津波災害警戒区域などが該当します。ハザードマップ等で危険性が周知され、安全なまちづくりや開発制限、迅速な避難行動を促すための重要な指標となります。

再生可能エネルギー

太陽光、風力、水力、地熱、バイオマスなど、一度消費しても自然の力で絶えず再生され、枯渇しないエネルギー源のことです。発電時に温室効果ガスをほとんど排出しないため、地球温暖化対策や脱炭素社会の実現に向けた主力電源として期待されており、持続可能な社会への移行に欠かせない技術です。

サテライトキャンパス

大学が本拠地以外の場所に設置する、講義や公開講座、地域連携などの活動を行うための分校や施設です。社会人や遠隔地の学生に対して学びの機会を提供するとともに、地域の産業界や自治体との交流を深める拠点として活用されます。

3次元測量設計

ドローンやレーザーを使い、地形や建物を立体の「点群データ」として計測・設計する手法です。従来の平面図(2D)ではなく高精度の3Dデータを用いるため、現況把握や施工誤差の確認が容易になります。建設DXの中核であり、現場作業の短縮や生産性向上に寄与します。

GX(グリーントランスフォーメーション)

化石エネルギー中心の社会構造を、クリーンエネルギー中心へと転換する取り組み。温室効果ガスの排出削減と、経済成長・産業競争力の向上を同時に実現することを目指します。再生可能エネルギーの活用や省エネの徹底、脱炭素技術(水素や蓄電池など)への投資を通じて持続可能な社会への移行を進めます。

ジオパーク

科学的に貴重な地質や地形(地質遺産)を保護し、教育や持続可能な地域振興に活かす自然の公園です。単なる景観の保全にとどまらず、地球の歴史や大地の成り立ちを学び、その上に成り立つ人々の暮らしや文化まであわせて体感・活用する取り組みが特徴です。

自家用有償旅客運送

別名「公共ライドシェア」とも呼ばれ、バスやタクシーなどの公共交通機関が十分に機能していない地域において、「市町村やNPO法人などが、自家用車(白ナンバー)を使って有償で人を運ぶ仕組み」のことです。

次世代モビリティ/小型モビリティ

1〜2人乗り程度のコンパクトな電動車両や超小型移動手段の総称です。電動キックボードや超小型EV、シニアカーなどが含まれます。小回りが利き環境負荷が小さいため、高齢者の移動手段や観光地での周遊、短距離移動の利便性向上に向け導入が進んでいます。

重要無形民俗文化財

日本の文化財保護法に基づき、国(文部科学大臣)が指定した特に重要な無形民俗文化財のことです。民俗芸能と風俗慣習のふたつに分類され、民俗芸能では、青森の

ねぶた祭り・弘前のねぶたまつりなどがあります。

人口戦略会議

人口減少問題への処方箋を提言するため民間有志が設立した識者団体です。2024年に全国の約4割の自治体が将来消滅する恐れがある「消滅可能性自治体」を発表し注目を集めました。2025年には「人口8,000万人規模での安定化」などを政府へ提言し活動を終えています。

新産業都市

新産業都市建設促進法に基づいて指定された区域のことです。地方産業の開発、産業・人口の地方分散や地域格差の是正を目的とし、八戸など全国で15地区が指定されています。

森林地域

土地利用基本計画において指定される5つの地域区分(都市、農業、森林、自然公園、自然保全)の一つです。森林の適切な保全・培養や林業生産の向上を目指すエリアであり、木材供給に加え、水源涵養や土砂災害の防止、温室効果ガスの吸収など、多角的な公益的機能の維持・発揮を図ります。

SWOT分析

事業や戦略の現状を分析するフレームワークです。内部要因であるStrength(強み)・Weakness(弱み)と、外部要因であるOpportunity(機会)・Threat(脅威)の4要素に分類し、現状把握や課題発見、強みを活かした目標設定などに役立てます。

スマートグリッド

ITやAIを活用して電力の供給と需要をリアルタイムで制御し、効率化を図る送電システムです。太陽光や風力といった変動しやすい再生可能エネルギーを安定して電力網に組み込み、無駄な電力消費を抑えることで、脱炭素社会の実現に向けた重要な技術として普及が進んでいます。

スマート農・林・畜・水産業・物流

ロボット技術、ICT(情報通信技術)、IoT(モノのインターネット)、AI(人工知能)などの最先端技術を、日本の「食」と「流通」の現場に導入し、省力化・自動化や高品質生産、プロの技術の継承を目指す新しい取り組みのことです。

スマート・プランニング

スマートフォンやGPS、Wi-Fiなどから得られる「人流のビッグデータ(個人単位の行動データ)」を活用し、データに基づいて科学的に進める新しい都市計画の手法のことです。

3D都市モデル

建物や道路などの都市空間のオブジェクトを、三次元の形状(形状データ)と属性情報(用途や建築年など)を紐づけてデジタル空間上に再現したデータです。都市の現状をコンピュータ上でリアルに再現することで、都市計画の策定、防災・減災シミュレーション、自動運転の支援など、多彩な分野で活用されています。

生産年齢人口

社会や経済活動の中核を担う年齢層として位置づけられ、就業の有無にかかわらず「働くことが可能な年齢層」を指します。日本では通常、15歳以上65歳未満の人口が該当します。

世界自然遺産・世界文化遺産

世界遺産はユネスコの「世界遺産条約」に基づき登録され、文化遺産、自然遺産、複合遺産の3種類に分類されます。自然遺産は人工物ではなく、地形・地質、自然景観、生態系、生物多様性など、自然そのものの価値を示す地域を指します。文化遺産は、建築物、記念的意義を持つ彫刻や絵画、考古学的遺物、洞窟住居など、歴史的・芸術的・学術的に顕著な普遍的価値を持つ人工物やその組み合わせを指します。また、独立した建造物群や文化的景観、人工物と自然が結合した区域も文化遺産に含まれます。

想定最大規模の災害

現在の科学的知見に基づき、発生し得る最大級の自然外力(想定最大規模降雨や最大級の地震等)により引き起こされる災害を指します。水防法等に基づき千年に一回程度の確率で発生する事象を想定しており、施設のハード対策を超越する事態への避難計画等の策定に活用されます。

た 行

第三次国土形成計画

国土形成計画法に基づき2023年に閣議決定された、国土の利用・整備・保全に関する

総合計画(全国計画)です。人口減少や巨大災害に対応し「新時代に地域力をつなぐ国土」を構想。DX活用等による「シームレスな拠点連結型国土」の構築や「地域生活圏」の形成を目指します。

地域未来投資促進法

正式名称は「地域経済牽引事業の促進による地域の成長発展の基盤強化に関する法律」といい、地域の特性を生かして、高い付加価値を創出し、地域の事業者に対する相当の経済的効果を及ぼす「地域経済牽引事業」を促進することを目的とする法律です。

地区計画

住民の意向を反映しながら、一定のエリア(地区)単位で建築物の用途やデザイン、道路配置などの細かなルールを定める都市計画制度です。地域の特性に応じた良好な住環境の保全や、魅力ある街並みの形成を図ることを目的としています。

つくり育てる漁業

増養殖場の造成、魚礁の設置等「海の畑づくり」である沿岸漁場の整備開発事業、魚介類の種苗生産・放流等「海の種づくり」である栽培漁業及びさけ・ますふ化放流事業といった放流事業、一定の区画の中で水産動植物を養成する養殖業等を取り込んだ漁業のあり方のことです。

DID(人口集中地区)

国勢調査に基づき都市的地域を明確化する統計上の地区で、原則として人口密度が1平方キロメートル当たり4,000人以上の単位区が隣接し、合計人口が5,000人以上であるエリアを指します。都市化の動向把握のほか、ドローンの飛行規制などの法的基準としても活用されています。

DX(デジタルトランスフォーメーション)

データやデジタル技術を活用して、業務プロセスや組織、企業文化を変革し、競争上の優位性を確立することです。単なるデジタル化の枠を超え、製品やサービス、ビジネスモデルそのものを刷新し、顧客や社会のニーズに対応して新たな価値を継続的に創出すること指します。

定住自立圏

総務省が推進している、人口減少・少子高齢化時代における地方自治体同士の新しい連携の仕組みです。

デマンドバス

利用者の予約に応じて運行路線や時刻、乗降場所を柔軟に決定する乗合型バスのことです。定時定路線バスとタクシーの中間に位置し、需要に応じた効率的な運行が可能です。過疎地や高齢化地域における日常の移動手段確保や、空車運行の削減に貢献しています。

テレワーク/リモートワーク

ICT(情報通信技術)を活用し、時間や場所の制約を受けずに柔軟に働くスタイルです。主に在宅勤務、移動中のモバイルワーク、サテライトオフィスでの勤務などがあります。通勤負担の軽減やワークライフバランスの向上、災害時の業務継続(BCP)対策や地方創生など、多角的なメリットがあります。

田園住居地域

農業の利便の増進と低層住宅の良好な環境の保護を両立させるため、2018年に新設された都市計画法の用途地域です。農地と住居が調和した良好な環境を維持するため、建物の高さや敷地面積の最低限度が制限されるほか、農業用施設などの一定の建築物以外は原則として建てられません。

伝統的建造物群保存地区

都市計画法や文化財保護法に基づき、古都や城下町などの伝統あるまち並み及びこれと一体となってその価値を形成している環境を保全するために定める地域地区の一つです。その他、特に価値が高いものとして文部科学大臣が選定する重要伝統的建造物群保存地区があります。

特定用途制限地域

地域地区の一つで、用途地域が定められていない土地の区域(市街化調整区域を除く)内において、その良好な環境の形成または保持のため当該地域の特性に応じて合理的な土地利用が行われるよう、制限すべき特定の建築物などの用途の概要を定めるものです。

特別豪雪地帯

豪雪地帯の中でも特に積雪量が著しく多く、交通の遮断や生活への支障が極めて深刻な地域として豪雪地帯対策特別措置法律に基づき指定されます。冬季の厳しい気候条件に対応するため、道路の除雪体制の強化や防雪施設の整備など、住民の生活

安全と産業振興を確保する特別な財政支援や対策が講じられます。

都市機能誘導区域

医療、福祉、商業、文化などの生活に必要な施設を効率的に集約し、都市の核として維持すべき区域のことで。

都市再生特別措置法

都市の速やかかつ効果的な再生を図り、生活環境の向上や経済の活性化に寄与することを目的に制定された法律です。民間投資の誘導や都市機能の集約（立地適正化計画の策定等）を強力に推進します。安全で魅力的なまちづくりに向けた特例措置などを一体的に規定しています。

ドローン

遠隔操作や自動航行によって飛行する「無人航空機」のことです。カメラやセンサー、GPS等を搭載し、空撮や物流だけでなく、インフラ点検や農薬散布、建設現場の3次元測量など幅広く活用されています。人が入れない場所へのアプローチや、作業の効率化・省人化を実現する技術です。

な行

農業地域

国土利用計画法に基づく土地利用基本計画において指定される5つの地域区分（都市、農業、森林、自然公園、自然保全）の一つです。農業の振興を図るため優良農地の保全や生産基盤整備を重点的に推進するエリアであり、他用途との調整を図りながら食料の安定供給や環境保全の役割を担います。

は行

Park-PFI

飲食店や売店などの収益施設の設置と、公園の広場や園路といった特定公園施設の整備・管理を一体的に行う民間事業者を公募で選定する都市公園の制度。行政の財政負担を抑えつつ、民間資金とノウハウを活用して公園の利便性や魅力向上を図り、地域のにぎわいを創出します。

PPP/PFI(官民連携事業)

これまで行政（国や自治体）が税金で行ってきたインフラ整備や公共サービスの運営を、民間の資金やノウハウを活かして効率的・効果的に行う仕組み」のことです。PPPは、公共（Public）と民間（Private）が連携（Partnership）して公共サービスを提供する概念・手法の総称（総称）です。PFIは、PPPの中の代表的な一つの手法で、公共施設等の設計・建設・維持管理・運営を行う手法を指します。

ビッグデータ

従来のデータベースでは管理困難な、巨額・多様・高頻度なデータ群のことです。位置情報やIoTセンサー、SNSなどからリアルタイムに収集・分析し、交通量の最適化や防災計画、建設現場の稼働率向上などに活用されます。データに基づく確実な意思決定を支える基盤技術です。

PLATEAU(プラトー)

国土交通省都市局が主導する日本全国の3D都市モデルの整備・活用・オープンデータ化プロジェクトです。都市空間の情報をデジタル上で再現することで、都市計画の策定や防災シミュレーション、まちづくり、メタバースなどの多様な分野で活用が進められている基盤技術です。

防災指針

都市再生特別措置法に基づき、立地適正化計画の中で市町村が定める都市の防災機能確保に関する指針です。頻発・激化する自然災害に対応し、居住や都市機能の誘導と一体となって災害リスクの低減や防災対策を推進します。安全な都市構造の形成と総合的な防災まちづくりの実現を目指します。

北海道・北東北の縄文遺跡群

2021年7月に登録された、北海道、青森県、岩手県、秋田県の4道県に点在する17の遺跡で構成された日本の世界文化遺産です。

ま行

まちづくり団体

地域の景観保全、活性化、防災、コミュニティ形成など、住みやすい街を目指して活動

する組織です。住民、商店街、NPO、企業などが自主的に結成し、イベント運営や環境整備を行います。行政と協働しながら、地域の魅力向上や課題解決に取り組む主体的な担い手です。

むつ小川原開発

六ヶ所村を中心に、むつ市、東通村、十和田市、おいらせ町など12市町村にまたがる地域で進められています。開発地区は約5,180ヘクタールに及び、森林や湖沼を活かした国際的な科学技術・エネルギー拠点として整備されています。

や行

ユネスコ無形文化遺産

伝統芸能や社会的慣習、祭礼といった無形の文化財を次世代へ確実に継承し、文化の多様性を保護するためユネスコが条約に基づき登録する制度です。世界的な価値を持つ文化遺産の保護に向け、国際的な協力のもとで保持者や地域社会による主体的な取り組みを促進します。

ら行

ラムサール条約

水鳥の生息地として国際的に重要な湿地を保全し、その持続可能な利用を目的として締結された国際条約です。加盟国は対象湿地の登録や適切な管理を通じて、生態系の保護と wise use（賢明な利用）の原則に基づく環境保全を推進します。

立地適正化計画

都市再生特別措置法に基づき、市町村が作成するコンパクトなまちづくりの計画です。医療・福祉・商業などの都市機能を誘導する「都市機能誘導区域」と、居住を誘導する「居住誘導区域」を設定します。人口減少下においても都市の活力や生活環境を維持し、持続可能な都市の実現を目指します。

流域治水

従来の河川管理者中心の治水から転換し、河川の集水域から氾濫域までの流域全体を対象とする取り組みです。国、自治体、企業、住民などあらゆる関係者が協力して、水害の発生を防ぐだけでなく、被害を軽減し、早期復旧・復興を可能にすることを目的としています。

歴史的風致維持向上地区

通称「歴史まちづくり法（地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律）」に基づき、市町村が作成した計画の中で指定される、歴史的な建造物とその周囲の自然や伝統的な活動が一体となった、地域固有の風情（歴史的風致）を維持・向上させるための地区です。

連携中枢都市圏

地方の人口減少や少子高齢化が進む中で、地域をけん引する中心的な都市（中枢都市）と周辺の市町村が連携し、一体となって経済を活性化させ、住民が安心して暮らせる環境を維持するための圏域（エリア）のことで。

6次産業化

農林漁業者が生産（1次）にとどまらず、加工（2次）や流通・販売（3次）までを一体的に手掛け、地域資源の付加価値を高めて経営の多角化と所得向上を図る取り組みです。地域経済の活性化と雇用の創出を目的として推進されます。

ロボティクス

ロボットの設計、製造、制御、応用に関する総合的な技術分野です。機械工学や電気電子工学に加え、AIや情報処理技術を融合させ、産業用の自動化から医療、宇宙探索、日常生活を支える自律型ロボットまで幅広く開発されています。



編集・発行者

青森県 県土整備部 都市計画課

〒030-8570 青森市長島一丁目1番1号

〈電話〉 017-734-9681 (直通) 〈FAX〉 017-734-8196

〈Eメール〉 toshikei@pref.aomori.lg.jp