

## 4. 目指すべき都市の骨格構造

### 4-1. 将来都市構造の基本的な考え

本町の都市構造は次の4つの連携軸を中心にして、市街地をコンパクトに形成しています。

#### (1) 都市連携軸

まちの中心部と交通結節点である野辺地駅周辺を結ぶ幹線道路からなる連携軸  
市街地の中心部と電車・バス・道路の交通結節点の機能を持つ野辺地駅周辺を結ぶ軸を主軸とし、町内の円滑な移動、他都市との円滑な交流を可能とします。

#### (2) 緑の連携軸

市街地ゾーンの外周に広がる農地や山林等の自然環境の保全を図る連携軸

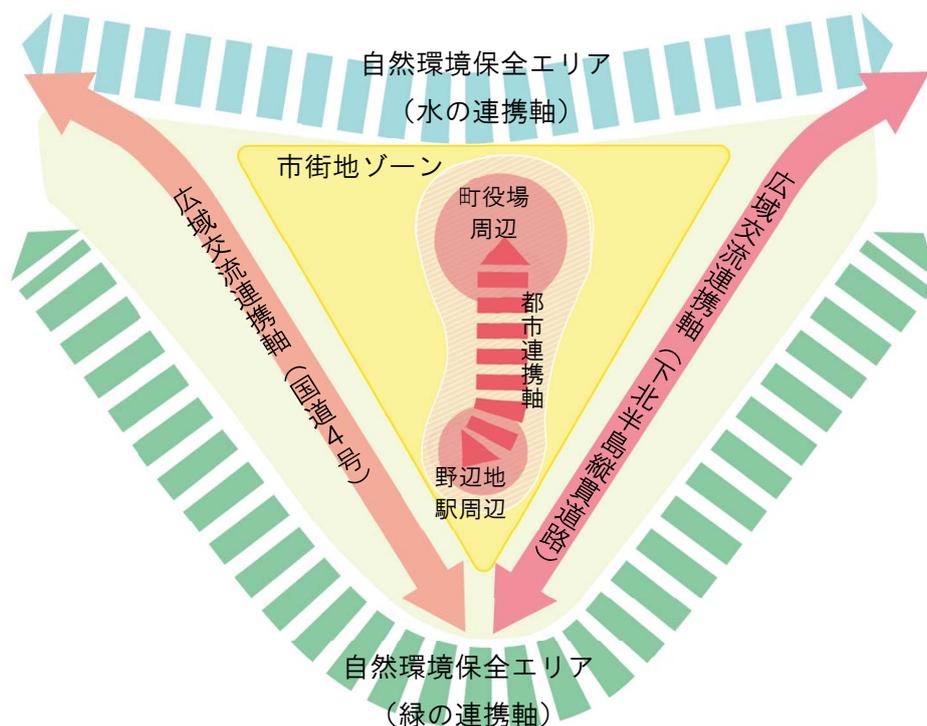
#### (3) 水の連携軸

豊かな自然を持つ陸奥湾の海岸線に連続する水の連携軸  
漁業の強化のための基盤整備、観光・レクリエーションや保健休養の拠点として野辺地海浜公園、常夜燈公園等の保全を図ります。

#### (4) 広域交流連携軸

広域幹線道路である国道4号と下北半島縦貫道路、野辺地駅を基点とする青い森鉄道とJR大湊線が他都市間との円滑な交流・物流を支える広域交流連携軸

図 92 骨格構造のイメージ



## 4-2. 都市構造の構成

本町の市街地は、水の連携軸と緑の連携軸という2つの軸が市街地の成長境界線となっており、持続可能なコンパクトな市街地が形成されています。そして、この市街地の中に次のような拠点がバランス良く配置されています。この拠点を結び、全ての住民や来訪者が利用しやすい公共交通の運行が今後も維持されることが必要になります。そのためには、需要と供給のバランスに配慮した新たな公共交通のシステムが求められます。

### (1) 中心拠点

野辺地町役場を中心とする地域に、公共施設や商業・業務といった都市施設を再編・集積することで、賑わいを誘導し、中心拠点とします。

### (2) 都市拠点（交通結節点）

青い森鉄道（株）とJR大湊線の交通結節点である野辺地駅を中心とする野辺地駅周辺地区を都市拠点とします。

### (3) 生活拠点

古くから集落が形成されていて、地域のまとまりの強い馬門地区を生活拠点とします。

### (4) 商業拠点

市街地の内部に進出している商業施設及び住宅街に隣接した郊外の大規模商業モールを商業拠点として、町民の利便性を支える施設として位置づけます。

### (5) 緑の拠点

住民の様々なスポーツ、レクリエーション需要に応える総合運動公園と市街地の中にあって自然環境に恵まれた住民の憩いの場としての愛宕公園を緑の拠点として位置づけます。

### (6) 水の拠点

野辺地海浜公園、常夜燈公園、野辺地潮騒公園を水の拠点とし、これらを結ぶ歩行者動線を含めて、水に親しむためのシーサイド空間を水の拠点として位置づけます。

図 93 将来都市構造図

