

第一部 高速交通体系の整備と本県経済、県民生活の変化

～東北新幹線八戸駅開業が及ぼした影響と今後の地域活性化に向けて～

はじめに

本県における新幹線、航空、高速道路等の高速交通体系については、これまで他地域との交流、交易を通じた地域の発展を担う重要なインフラとして、整備促進が図られてきました。

平成14年12月に県民待望の東北新幹線が八戸まで延伸してから3年が経過していますが、平成22年度には新青森駅開業が控えており、さらに青森空港でも、平成17年4月に滑走路3000mの供用が開始され、来年度には計器着陸装置等の高カテゴリー化により濃霧による欠航便の大幅な改善が図られることが見込まれること等、本県の高速交通体系は、まさに大きな転換期を迎えているといえます。

このような時期に、これら高速交通体系が、これまで本県の産業・経済や県民生活にどのような影響を及ぼしたのかを総合的に検証しながら、東北新幹線八戸駅開業が地域に及ぼした影響について分析し、今後迎える東北新幹線新青森駅開業効果を県全域に波及させていくためにはどうしたらよいかを中心に、今後の地域活性化のあり方について検討してみたいと思います。

第1章 高速交通体系の整備の状況

第1節 高速交通体系整備の歴史

1 東北新幹線

東北新幹線は、昭和57年に「盛岡・大宮間」の開業、昭和60年には上野延伸と盛岡以南の整備が進み、その後のJRのダイヤ編成や高速化も相まって、それまで8時間以上かかっていた青森－上野間は、昭和63年頃までには4時間台にまで短縮されました。

「盛岡・青森間」については、平成3年8月に、東北新幹線「盛岡・青森間」暫定整備計画による工事实施計画が認可され着工しました。平成14年12月には「盛岡・八戸間」が開業、「八戸・新青森間」については、平成17年12月26日に開業設備の工事实施計画が認可され、現在、平成22年度末の完成を目指して着実に工事が進められています。

2 航空

(1) 青森空港

青森空港は、昭和39年に供用を開始し、昭和40年には東京定期便が就航しました。その後、札幌、大阪にもYS-11型機による定期便が就航しましたが、昭和62年に大型ジェット機が就航可能な新空港として整備され、東京線、札幌線、大阪線がジェット化されるとともに名古屋線、福岡線等の開設や増便等により、全国各地を結ぶ路線の充実が図られてきました。

また、平成7年にはソウル便、ハバロフスク便が就航し、東北では仙台空港に続き2番目の国際定期便が就航する空港となりました。

現在は、濃霧による欠航便の改善等を図るため平成18年度末の導入に向けて計器着陸装置等の高カテゴリー化事業が進められているところです。

(2) 三沢空港

三沢空港は、全国唯一の米軍との共用空港であり、県内に初めて登場した

高速交通体系の基盤でもあります。昭和27年より民間航空機の乗り入れが開始されましたが、昭和40年に運航は一時中断。約10年後の昭和50年5月より民間航空機の運航が再開され、札幌、東京の2路線が就航するとともに、青森県に初めてのジェット機が乗り入れました。その後、各路線の増便や機材も大型化されるとともに、平成5年には、大阪線が開設されました。

3 高速道路

東北縦貫自動車道弘前線については、昭和54年に「青森IC～大鰐・弘前IC」間が開通し、昭和61年7月の「碓ヶ関IC～十和田IC」間の開通によって「浦和～青森間」が全線開通しました。

東北縦貫自動車道八戸線の整備については、昭和61年に「八戸IC～一戸IC」間が開通、平成元年9月には「安代JCT～一戸IC」間が開通しました。また平成14年7月には「八戸北IC～八戸JCT」間が開通し、百石道路（自動車専用道路）や第二みちのく有料道路と連携し、一体的な利用が可能となっているほか、平成15年9月には「青森IC～青森東IC」間が開通していますが、残る「八戸北～天間林」、「天間林～青森東」間は未だ基本計画区間にとどまっています。

一般国道の自動車専用道路である津軽自動車道は、「浪岡IC～五所川原東IC」間が平成14年に部分供用され、五所川原市までの残る区間も現在整備が進められています。同じく一般国道の自動車専用道路である八戸・久慈自動車道については、現在「八戸市～階上町」間の整備が進められており、このうち「八戸市十日市～妙」間については、平成17年3月から部分供用されています。

また、これらの高規格幹線道路網と一体となって機能する幹線道路網である地域高規格道路の整備も進められていますが、弘前黒石インターチェンジ連絡道路が平成16年11月に全面供用されており、下北半島縦貫道路については、野辺地町から六ヶ所村及びむつ市内までの整備が進められ、一部区間が供用開始されています。

4 高速交通体系整備年表

年	新幹線	航空	高速道路
1952(S27)		1月 三沢空港「東京～三沢～札幌線」運航開始	
1964(S39)		11月 青森空港供用開始	
1965(S40)		6月 青森空港「青森～東京線」開設	
1969(S44)		3月 三沢空港民間航空運航中止	
1975(S50)		7月 青森空港「青森～札幌線」開設	
1976(S51)		5月 三沢空港再開、「三沢～東京線」「三沢～札幌線」開設、ジェット化	
1979(S54)		7月 青森空港「青森～大阪線」開設	
1980(S55)			9月 東北縦貫自動車道弘前線「青森IC～大鰐・弘前IC」開通
1982(S57)	6月 東北新幹線「盛岡～大宮」開業		10月 同「大鰐・弘前IC～碓ヶ関IC」開通
1985(S60)	3月 東北新幹線上野乗り入れ		
1986(S61)			7月 東北縦貫自動車道弘前線「碓ヶ関IC～十和田IC」開通（「浦和～青森」全線開通）
1987(S62)		7月 新青森空港暫定開港、ジェット化	11月 東北縦貫自動車道八戸線「一戸IC～八戸IC」開通
1989(H1)			12月 高速バス（弘前～品川）運行開始
1990(H2)		3月 新青森空港全面開港	9月 首都高速道路川口線「川口JCT～浦和IC」が開通し 東北自動車道弘前線と接続
1991(H3)	6月 東北新幹線東京乗り入れ		9月 東北縦貫自動車道八戸線「安代JCT～一戸IC」開通
1992(H4)	7月 山形新幹線開業	7月 新青森空港「青森～名古屋線」開設	
1993(H5)		4月 三沢空港「三沢～大阪線」開設	

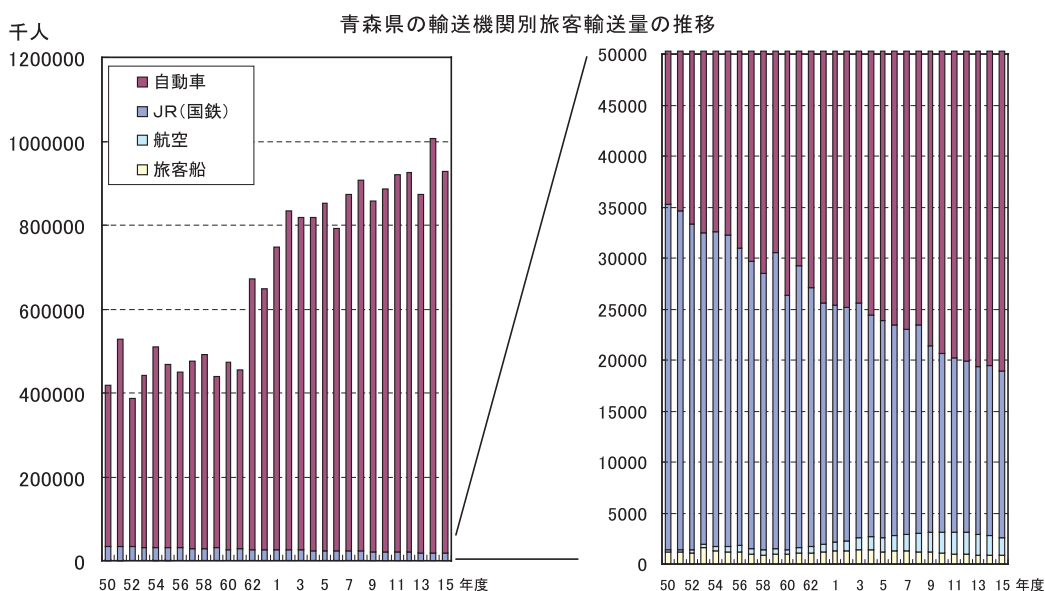
年	新幹線	航空	高速道路
1994(H6)		9月 新青森空港全日空「青森～東京線」開設、ダブルトラック化となる 9月 新青森空港「青森～関西空港線」開設	
1995(H7)		3月 新青森空港「青森～福岡線」開設 4月 新青森空港「ソウル線」、「ハバロフスク線」開設	3月 百石道路「八戸北IC～下田百石IC」開通 7月 九州縦貫自動車道「人吉IC～えびのIC」開通し、青森～鹿児島間が高速道路で直結
1996(H8)		4月 新青森空港「青森～広島線」開設 3月 三沢空港「三沢～関西線」開設	
1997(H9)	3月 秋田新幹線開業	11月 三沢空港「三沢～関西線」運航休止	
1998(H10)	3月 東北新幹線(八戸・新青森)着工	11月 新青森空港「青森～沖繩線」「青森～仙台線」開設	
1999(H11)		10月 新青森空港「青森～仙台線」運航休止	
2000(H12)			4月 弘前黒石IC連絡道路「弘前市～尾上町間」開通
2002(H14)	12月 東北新幹線(盛岡・八戸)延伸開業	7月 新青森空港夜間駐機実施 10月 新青森空港「青森～広島線」運航休止 12月 三沢空港「三沢～東京線」1便減便	7月 東北縦貫自動車道八戸線「八戸JCT～八戸北IC」開通 11月 東北縦貫自動車道弘前線が津軽自動車道に接続(「浪岡～五所川原東間」部分供用)
2003(H15)		3月 新青森空港「青森～沖繩線」運航休止 4月 新青森空港全日空「青森～東京線」運航休止、スカイマークエアラインズ「青森～東京線」開設 11月 スカイマークエアラインズ運航休止	9月 東北縦貫自動車道八戸線「青森IC～青森東IC」開通
2004(H16)		3月 新青森空港「青森～東京線」1便減便	11月 下北半島縦貫道路有戸バイパス開通 11月 弘前黒石IC連絡道路「尾上町～黒石市間」開通
2005(H17)		4月 新青森空港滑走路3,000m化 12月 新青森空港「青森～東京線」1便復便	3月 八戸・久慈自動車道「八戸市十日市～妙間」部分供用 12月 下北半島縦貫道路「野辺地バイパス」開通

第2章 高速交通体系の整備と交流人口、物流等の変化

第1節 交流人口の変化

1 増加を続ける本県の旅客流動

高速道路、新幹線等高速交通体系の整備は、地域における交流人口に大きな変化をもたらしました。国土交通省「旅客地域流動調査」によると、本県における旅客輸送量は、昭和62年度を境に急増し、さらに年々増加傾向にあります。また、輸送機関別にみると、ほとんどが自動車によるものであることがわかります。

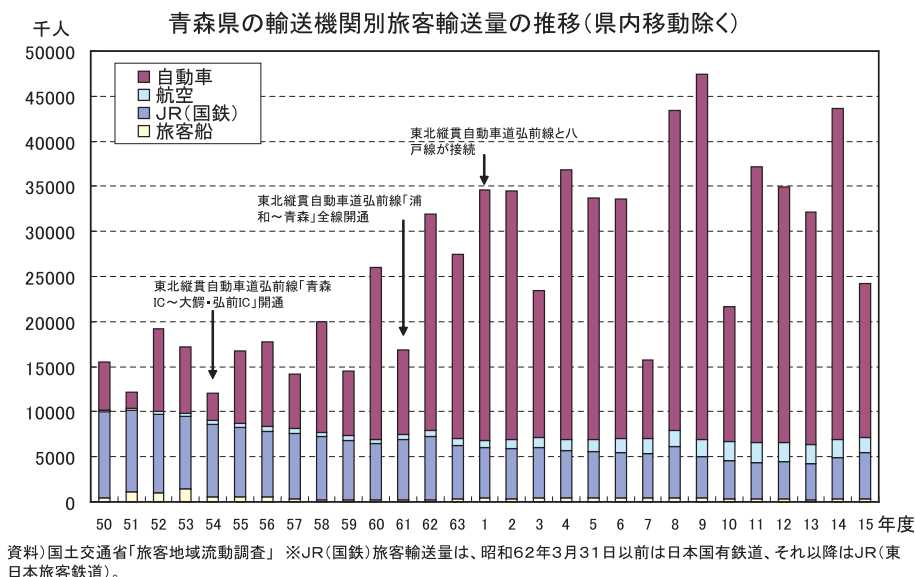


資料) 国土交通省「旅客地域流動調査」 ※JR(国鉄) 旅客輸送は、昭和62年3月31日以前は日本国有鉄道、それ以降はJR(東日本旅客鉄道)。

2 県間移動においても高い割合を占める自動車旅客輸送

旅客輸送の中には、通勤通学など、日常生活圏内における移動が多く含まれており、高速交通体系の整備による旅客流動の変化とは隔たりがあると考えられるため、高速交通体系の影響を大きく受ける県外との旅客流動についてみてみましょう。

本県発－他県着、他県発－本県着の県間移動について、輸送手段別に旅客輸送量の推移をみてみると、県内の高速道路の整備が進んだ昭和50年代半ば頃から、JR（国鉄）輸送の減少とともに自動車輸送が増加を始め、平成9年度までの間に自動車による輸送量は激増し、輸送量全体を大きく押し上げてきたことがわかります。



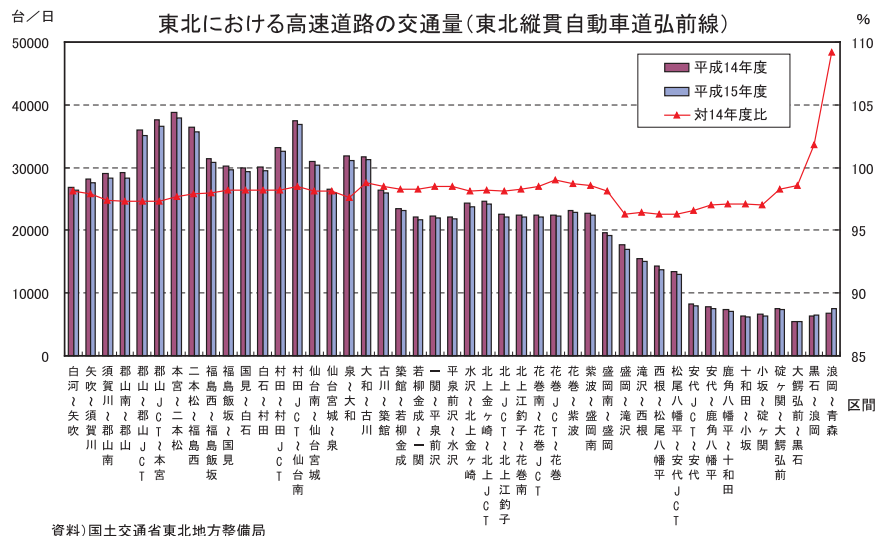
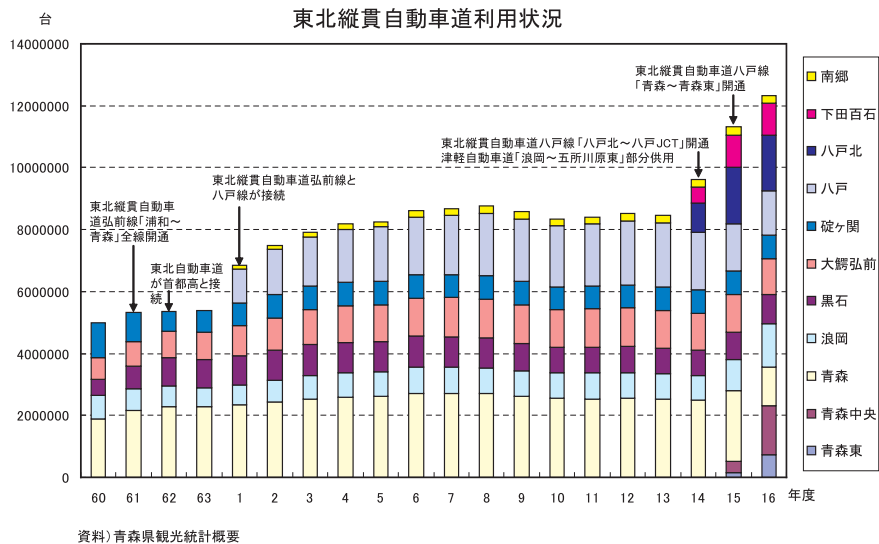
3 伸びる高速道路利用

次に、東北縦貫自動車道のインターチェンジにおける利用台数の推移をみると、昭和61年の東北縦貫自動車道弘前線「浦和～青森」間全線開通、昭和62年の東北縦貫自動車道弘前線と首都高速道路との接続、平成元年の東北縦貫自動車道弘前線と同八戸線との接続等により、本県と首都圏及び関西方面とが高速道路により直接結ばれ、利用台数は、この頃を境に平成8年度まで徐々に増加しています。その後しばらくは横ばいが続きますが、平成14年の「八戸北IC～八戸JCT」間の開通及び津軽自動車道「浪岡～五所川原東」間の部分供用による東北縦貫自動車道弘前線との接続によって、再び利用台数全体が大きく増加しています。

個々のインターチェンジにおける利用状況を見ると、インターチェンジの新設に伴いメイン利用されるインターチェンジに入れ替わりがみられるほか、

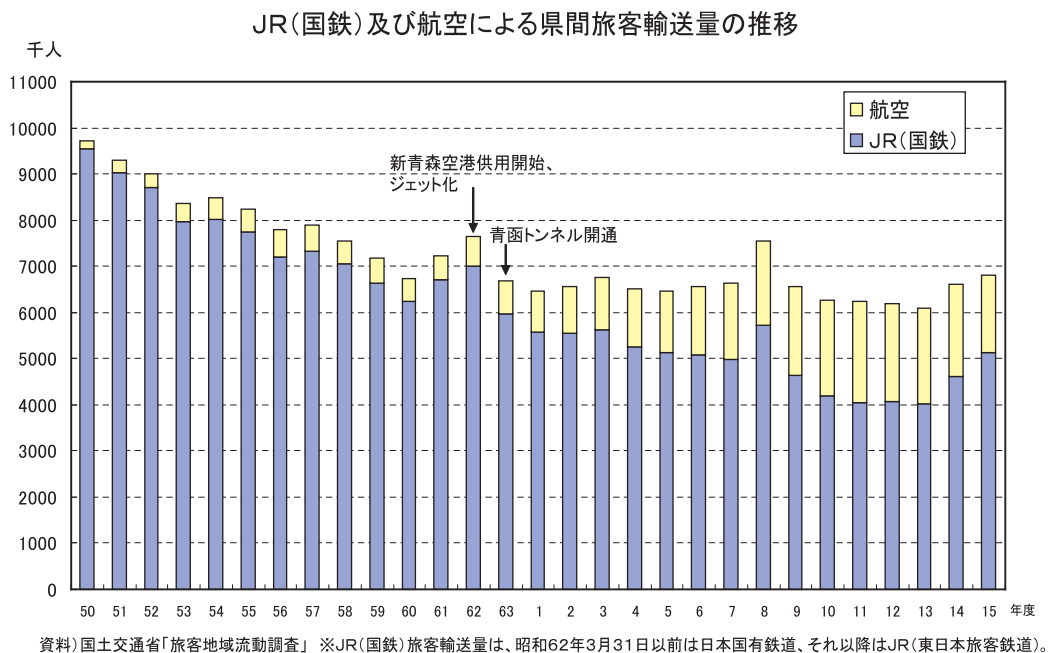
津軽自動車道との接続によって利便性が増した浪岡ICや、同じく八戸北ICの新設によって連続して利用できるようになった下田百石ICにおいて、利用台数の増加が大きくなっています。

東北における東北縦貫自動車道弘前線のインターチェンジ間の交通量を比べてみると、平成14年度から15年度にかけて交通量が増加しているのは、青森県内のインターチェンジ間だけであることから、この時期の本県における高速道路整備による影響は、東北の他地域と比較しても大きかったことがうかがわれます。



4 利便性の向上によって増加した航空輸送量

J R（国鉄）と航空を合わせたトータルの輸送量は、昭和63年度から平成15年度にかけて、ほぼ横ばいで推移していますが、内訳では、航空の増加に対応して、平成13年度までJ Rの輸送量は徐々に減少しています。この時期、青森空港では、機体の大型化に加えて、青森～東京線のダブルトラック化、青森～名古屋線、青森～広島線等新しい路線の開設、各路線の増便など、利用拡大に向けた取り組みが次々と進められており、航空の利便性の向上が、J Rの利用者を、航空へとシフトさせていった様子うかがわれます。しかし、青森～東京線や三沢～東京線の減便などの影響により、平成11年度の約220万人をピークに航空の旅客輸送量は減少し、平成15年度の輸送量は、約169万人と、平成7年度の水準まで落ち込んでいます。

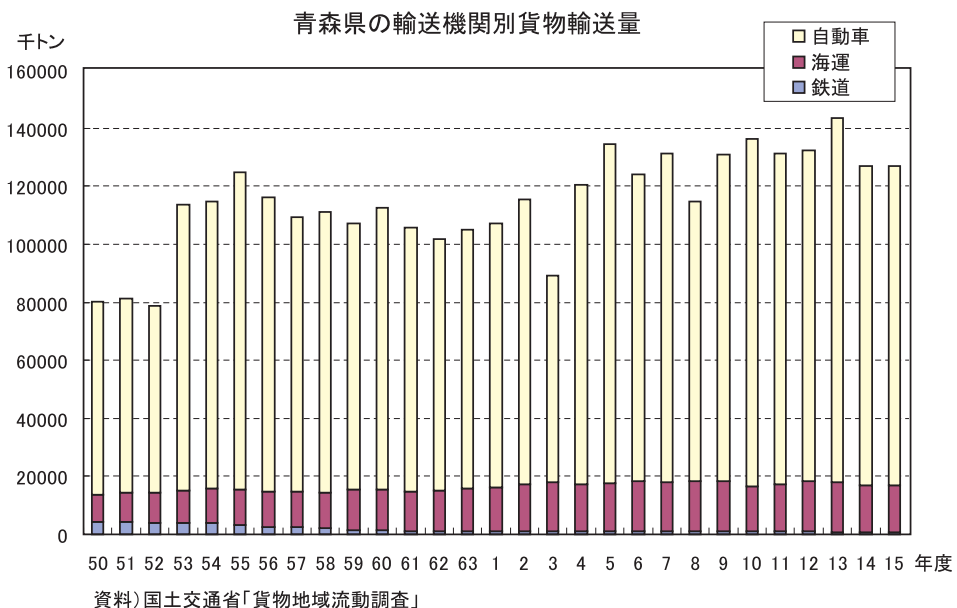


第2節 物流の変化

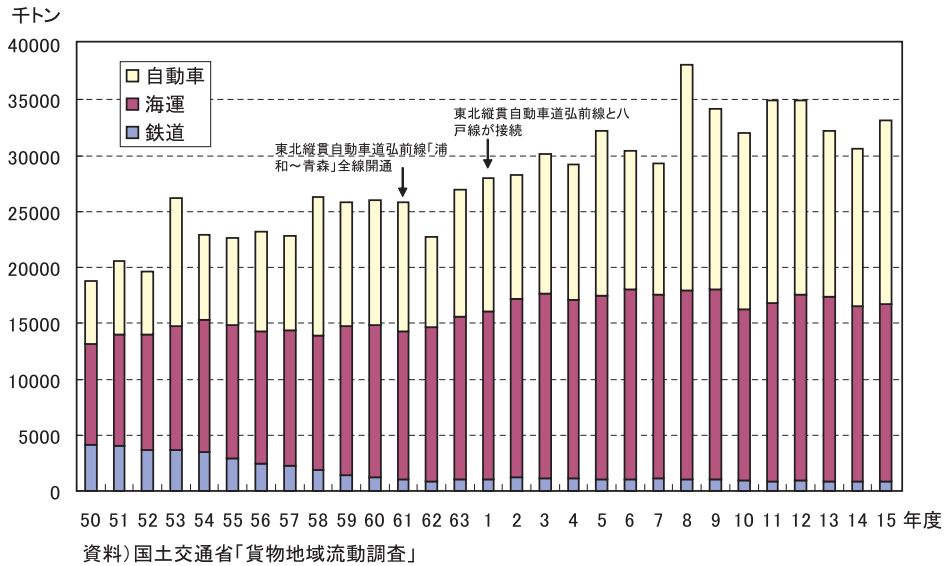
1 増減を繰り返しながらもゆるやかに増加する貨物輸送

高速交通体系の整備に伴って、県内の物流はどのように変化したのでしょうか。ここで鉄道、海運、自動車による貨物輸送を対象に、都道府県を基準として推計した国土交通省「貨物地域流動調査」の結果から、本県における貨物輸送量（発着計）の推移をみてみると、昭和52年度から53年度にかけて7,800万トンから11,300万トンへ大幅に増加した後は、増減を繰り返しながらもゆるやかな増加傾向が続き、平成15年度の貨物輸送量は12,700万トンとなっています。これを輸送機関別にみてみると、圧倒的に自動車輸送が占めており、本県貨物輸送量全体が自動車輸送量の増減に影響を受けていることがわかります。

次に、高速交通体系の整備による影響をみるために、県内輸送を除いた輸送機関別の貨物輸送量をみてみると、本県の貨物輸送は、昭和50年代前半は、海運、自動車、鉄道がシェアを分け合う形で行われていましたが、その後徐々に鉄道は減少し、海運と自動車が増加する形で、全体の輸送量を伸ばしています。



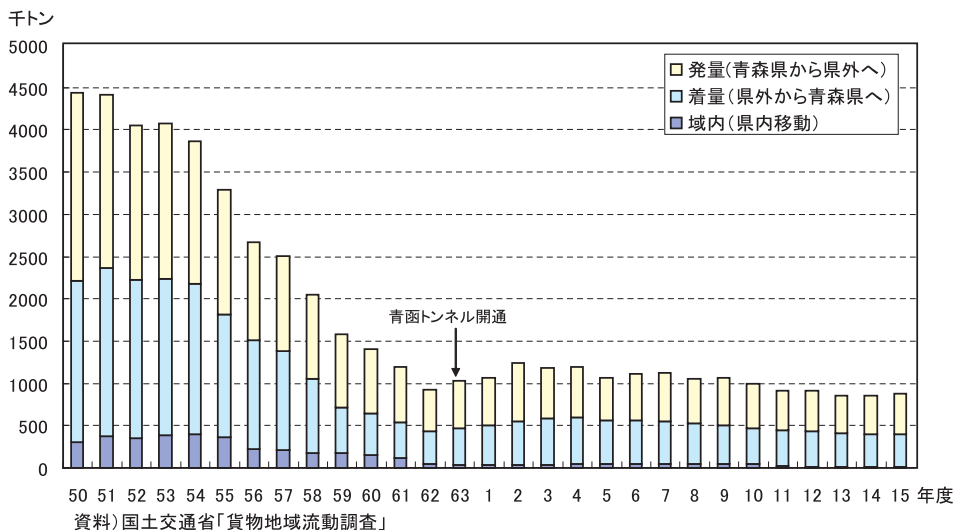
青森県の輸送機関別貨物輸送量の推移(県内輸送除く)



2 減少した鉄道貨物輸送

一方、鉄道による貨物輸送をみると、昭和50年度から継続して減少傾向にあった輸送量は、青函トンネルの開通（昭和63年3月）を機に下げ止まりを見せ、その後は平成2年度までいったん増加しますが、再び減少に転じています。昭和50年度に約444万トンあった貨物量は、平成15年度には約88万トンと、この30年間でほぼ1／5に減少しています。

青森県の鉄道による貨物輸送量の推移

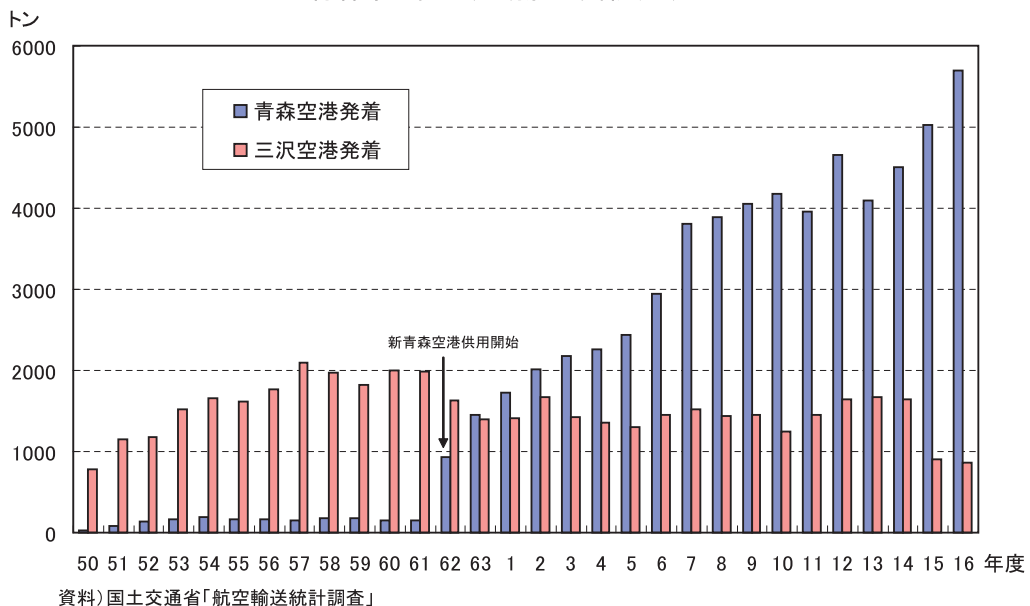


3 増加が著しい航空貨物輸送

次に、航空貨物輸送の推移について、青森空港発着と三沢空港発着の国内定期航空貨物流動量からみてみると、他の輸送機関に比べて、流動量は非常に小さくなりますが、高速性という特性を武器に、これまで着実に輸送量を伸ばしてきていることがわかります。特に、昭和62年度の新青森空港供用開始を機に機材が大型化されてからは、それまで本県の航空貨物輸送を一手に握っていた三沢空港と青森空港における貨物輸送量が逆転しており、その後も青森空港発着の貨物輸送量は、増加を続け、昭和62年度に約930トンだった貨物量は、平成16年度には約5,700トンと、この17年間で、約6倍に増加しました。

一方、三沢空港は、昭和62年度からほぼ横ばいを維持していましたが、減便や機材の小型化に伴い、平成15年度からは減少に転じています。

青森県の国内定期航空貨物流動量

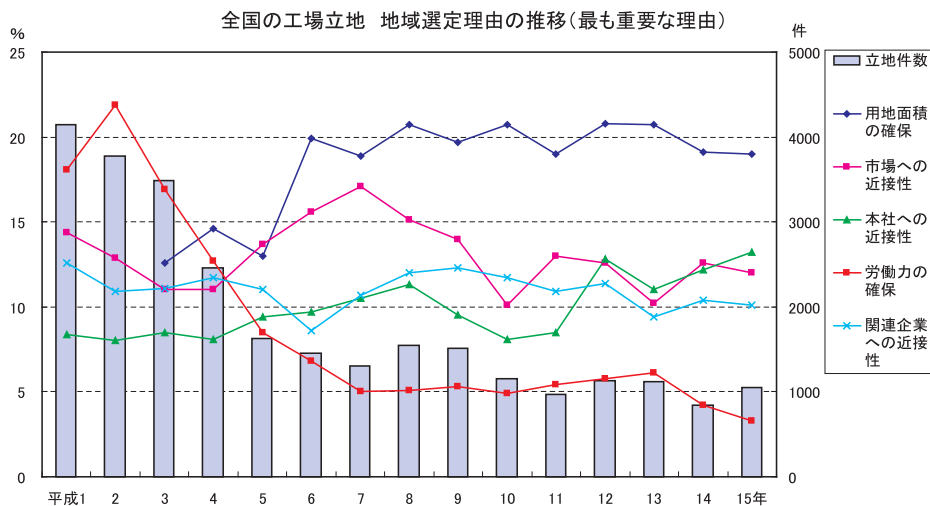


コラム

「時代とともに変わる工場立地の決め手」

全国の工場立地件数は近年低迷が続いており、平成元年に4,147件あった立地件数は、平成15年には1,052件と、約1/4にまで減少している。こうした環境の変化とともに、企業が工場立地をする際の地域選定理由にも明確な変化がみられる。

平成元年頃に最も重要な理由となっていた「労働力の確保」は、立地件数の減少とともに割合が低下しており、近年では「本社への近接性」を理由に挙げる企業が増えている。また、「市場への近接性」、「関連企業への近接性」については、いつの時代においても重要な理由として一定以上の割合を占めており、こうした傾向から、近年の工場立地の要件として、高速交通体系の整備は欠かせない存在となってきていることがうかがわれる。



資料) 経済産業省 工場立地動向調査 ※ 選定理由において、年の経過により表現が変わったものについては、同意義ととらえられるものを接続させている。(平成1年～5年「市場への輸送の便」→平成6年以降「市場への近接性」、平成1年～5年「取引企業への近接性」+「下請関連企業の集積・技術力の高さ」→平成6年以降「関連企業への近接性」、平成3年～5年「用地入手の容易さ」→平成6年以降「用地面積の確保が容易」)

第3章 高速交通体系の整備と産業、経済の変化

第1節 産業構造と雇用情勢の変化

1 変化する産業構造

高速交通体系の整備は、県経済、県民生活にも影響を及ぼしました。

まず、全国及び本県の景気動向をみると、全国と本県の景気循環は、ほぼ一致するものの、本県において高速道路が順次開通した昭和50年代半ばから昭和62年においては、本県の景気動向は、全国の景気動向と比較して、後退期間が短く（第9循環）、また、拡張期間が長く（第10循環）なっています。

青森県と全国の景気基準日付

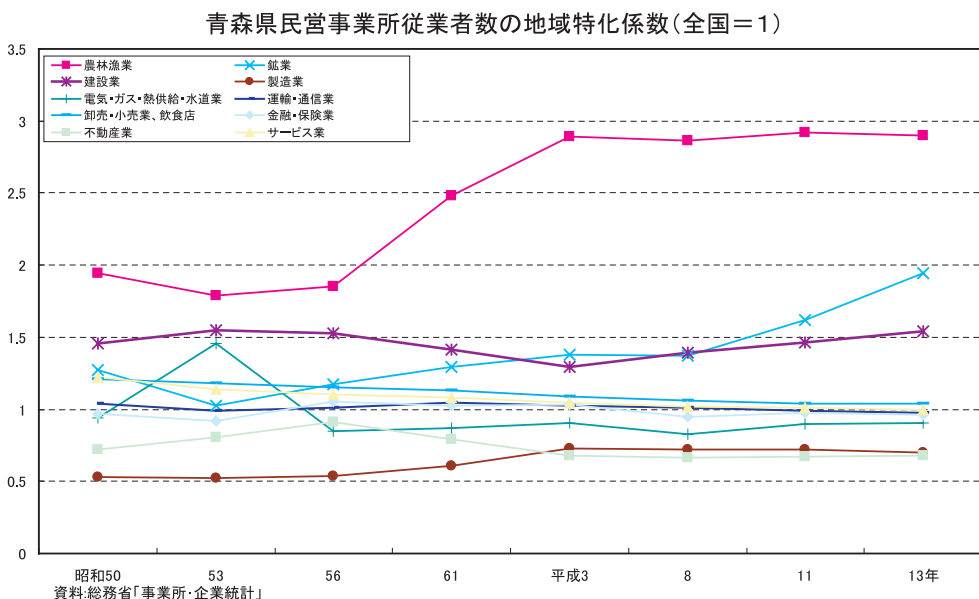
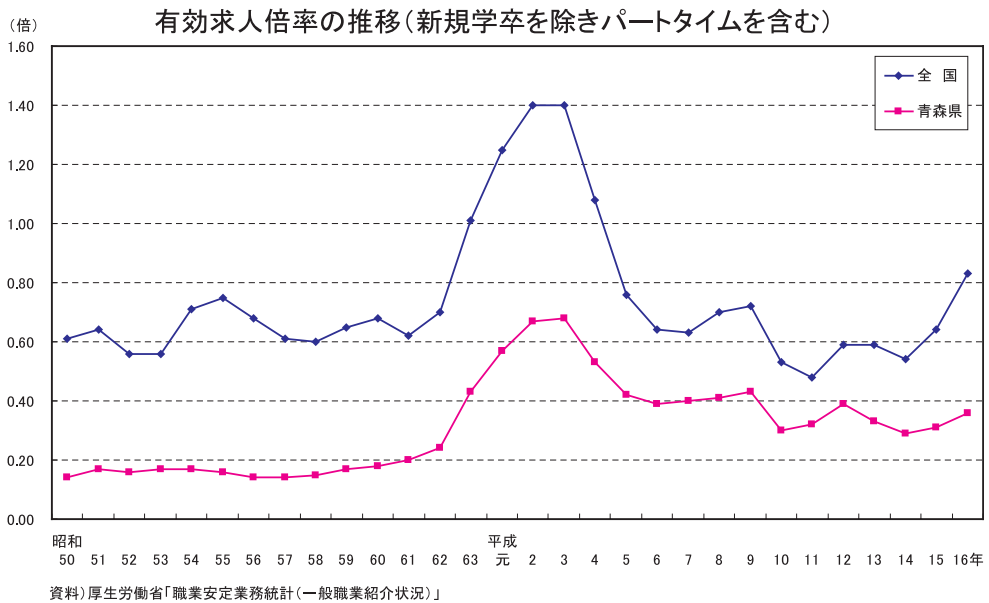
循環区分	青森県						全国							
	山		谷		拡張期間	後退期間	全循環	山		谷		拡張期間	後退期間	全循環
第7循環	昭和48年	9月	昭和50年	3月	17ヵ月	18ヵ月	35ヵ月	昭和48年	11月	昭和50年	3月	23ヵ月	16ヵ月	39ヵ月
第8循環	昭和51年	12月	昭和53年	3月	21ヵ月	15ヵ月	36ヵ月	昭和52年	1月	昭和52年	10月	22ヵ月	9ヵ月	31ヵ月
第9循環	昭和55年	1月	昭和57年	3月	22ヵ月	26ヵ月	48ヵ月	昭和55年	2月	昭和58年	2月	28ヵ月	36ヵ月	64ヵ月
第10循環	昭和60年	4月	昭和62年	3月	37ヵ月	23ヵ月	60ヵ月	昭和60年	6月	昭和61年	11月	28ヵ月	17ヵ月	45ヵ月
第11循環	平成3年	3月	平成6年	1月	48ヵ月	34ヵ月	82ヵ月	平成3年	2月	平成5年	10月	51ヵ月	32ヵ月	83ヵ月
第12循環	平成9年	3月	平成11年	2月	38ヵ月	23ヵ月	61ヵ月	平成9年	5月	平成11年	1月	43ヵ月	20ヵ月	63ヵ月
第13循環	平成12年	8月	平成14年	3月	18ヵ月	19ヵ月	37ヵ月	平成12年	11月	平成14年	1月	22ヵ月	14ヵ月	36ヵ月

資料：内閣府「景気基準日付」、青森県企画政策部「景気基準日付」

昭和50年以降の全国の有効求人倍率の推移をみると、景気循環と呼応した動きが認められます。本県の有効求人倍率もまた、基本的には景気循環と呼応した動きとなっているものの、昭和60～62年における景気後退期においては、景気が後退しているにもかかわらず、有効求人倍率は上昇が続いています。その後、バブル景気を経て、有効求人倍率は低下しましたが、全国では、昭和50年代の水準にまで低下したのに対し、本県の有効求人倍率は、昭和50年代の2倍程度の水準を維持しています。

この背景には、この時期に、本県の産業構造の変化があり、それに伴って、雇用者が増加したことがあります。雇用の受け皿となる民営事業所の従業者数の昭和50年以降の地域特化係数の推移をみると、農林漁業、鉱業、製造業で地域特化係数が上昇しています。農林漁業、鉱業の民営事業所、従業者数は、多くありませんので、事業所数、従業者数の変化は、それほど大きなものではありませんが、製造業従業者数は、昭和56年から平成3年の間に、2

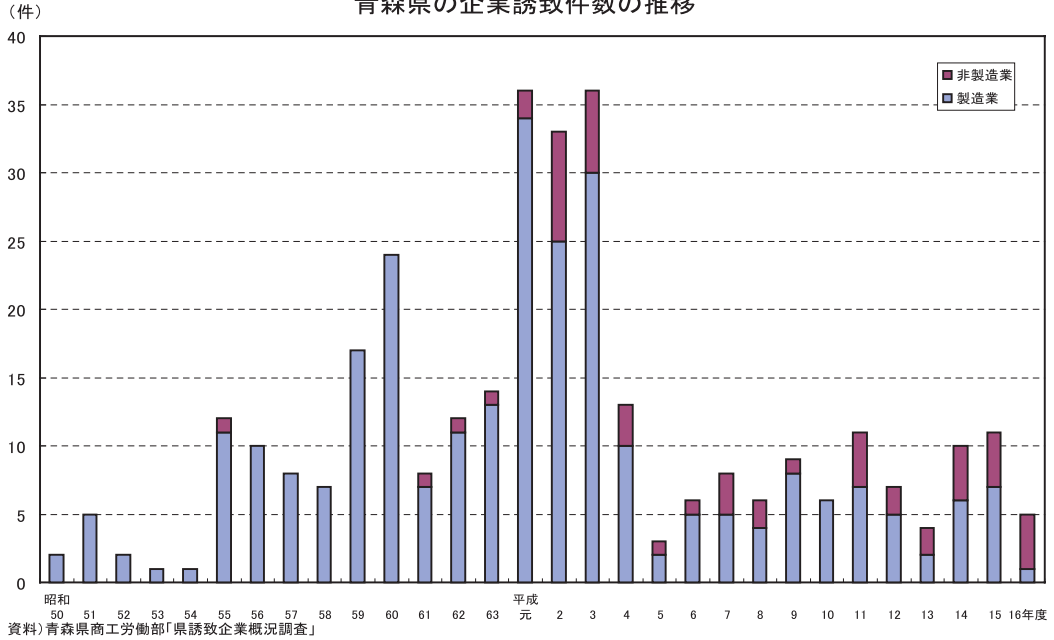
万6千人も増加し、地域特化係数も、この間に0.53から0.73に上昇しています。また、産業別従業者数は、建設業、卸売・小売業、飲食店やサービス業も多くなっていますが、卸売・小売業、飲食店やサービス業の地域特化係数も1に近づいています。すなわち、本県において、比較的民営事業所従業者数の多い、製造業、卸売・小売、飲食店、サービス業において昭和56年から平成3年にかけて、従業者数から見た全国の産業構造に近づいてきたといえます。



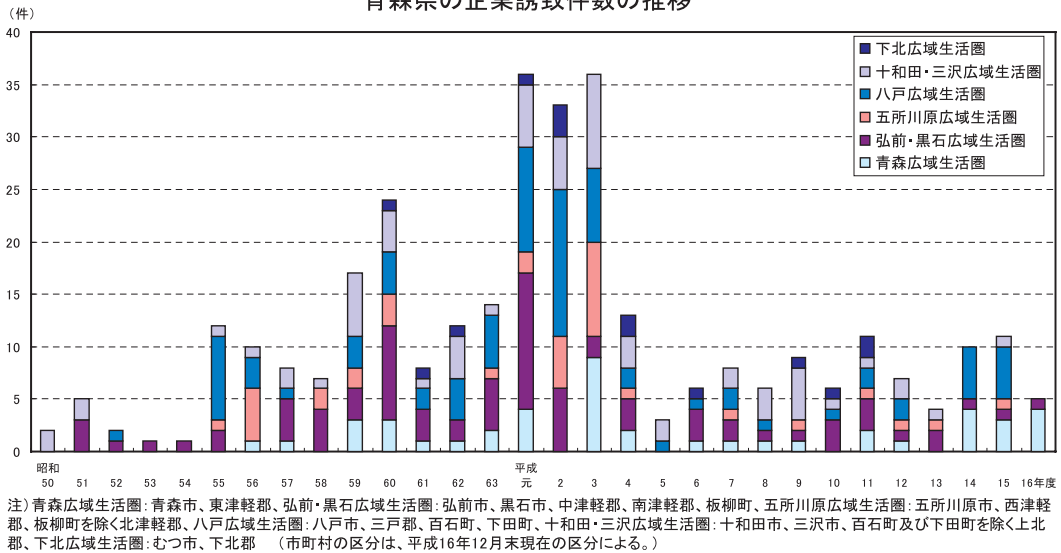
製造業従業者の特化係数が上昇していますが、製造業事業所の増加は、青森県企業誘致件数の推移からもうかがうことができます。昭和50年度以降の、本県の企業誘致件数をみると、昭和55年度以降、急激に増加しており、産業別には、その大部分を製造業が占めています。

また、地域別（青森広域生活圏：青森市、東津軽郡、弘前・黒石広域生活圏：弘前市、黒石市、中津軽郡、南津軽郡、板柳町、五所川原広域生活圏：五所川原市、西津軽郡、板柳町を除く北津軽郡、八戸広域生活圏：八戸市、三戸郡、百石町、下田町、十和田・三沢広域生活圏：十和田市、三沢市、百石町及び下田町を除く上北郡、下北広域生活圏：むつ市、下北郡（市町村の区分は、平成16年12月末現在の区分による。))に、企業誘致件数をみてみると、昭和55年度には八戸広域生活圏が最も多く、昭和57年度から平成元年度には弘前・黒石広域生活圏で企業誘致件数が多くなり、平成2年度以降は、弘前・黒石、八戸、十和田・三沢広域生活圏での企業誘致件数が多くなっています。企業誘致件数の推移は、経済動向や工業団地の整備状況などにより変化するものではありませんが、地域別の推移をみると、高速道路網の整備状況と一致した動向が認められますし、この間、高速道路の整備が行われなかった下北広域生活圏では、企業誘致件数は、わずかなものに止まっています。

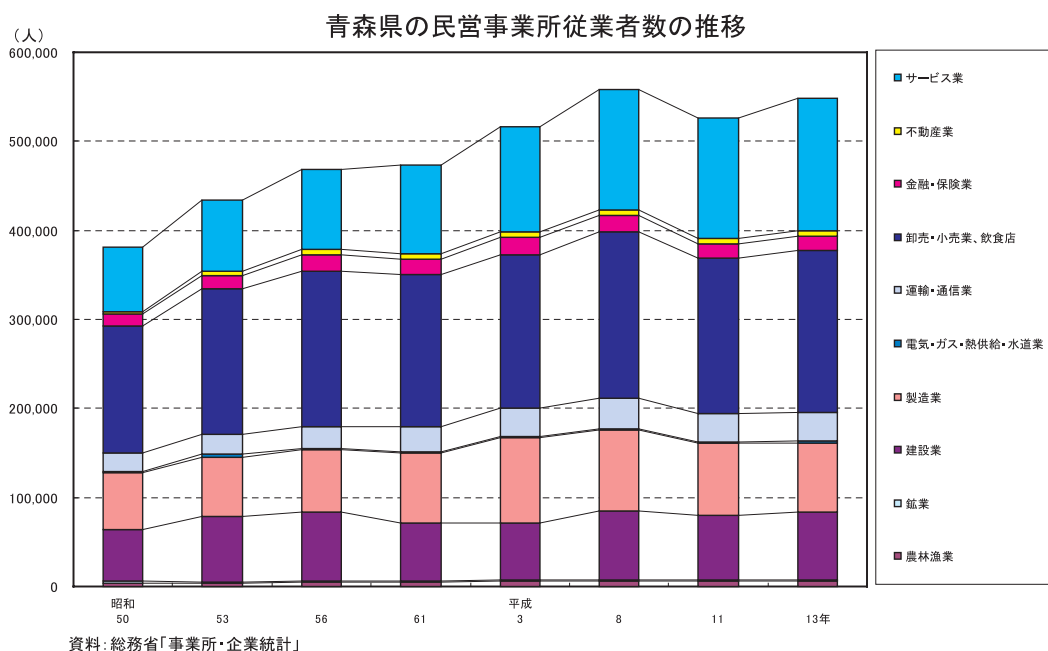
青森県の企業誘致件数の推移



青森県の企業誘致件数の推移



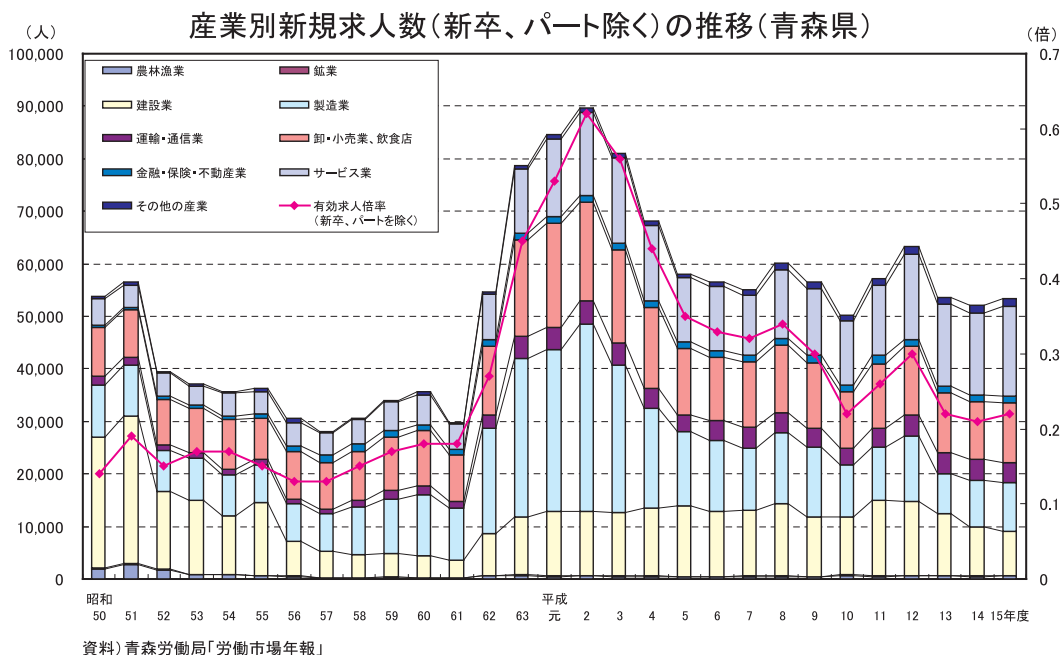
このような製造業を中心とした企業立地により、民営事業所従業者は、昭和50年以降平成8年まで増加を続けており、平成8年の本県民営事業所従業者数は、昭和50年に比べて約17万8千人も増加しました。産業別にその状況をみると、サービス業で6万4千人、卸売・小売業、飲食店で4万5千人、製造業2万6千人、建設業2万人等の増加となっています。その後、平成11年には一時、民営事業所従業者数が低下したものの、平成13年には、再び、平成8年とほぼ同じ水準になりました。



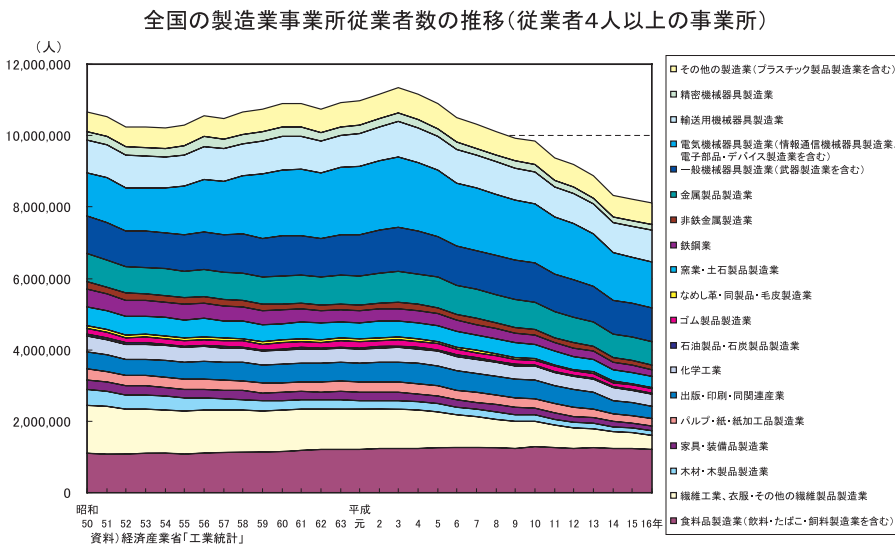
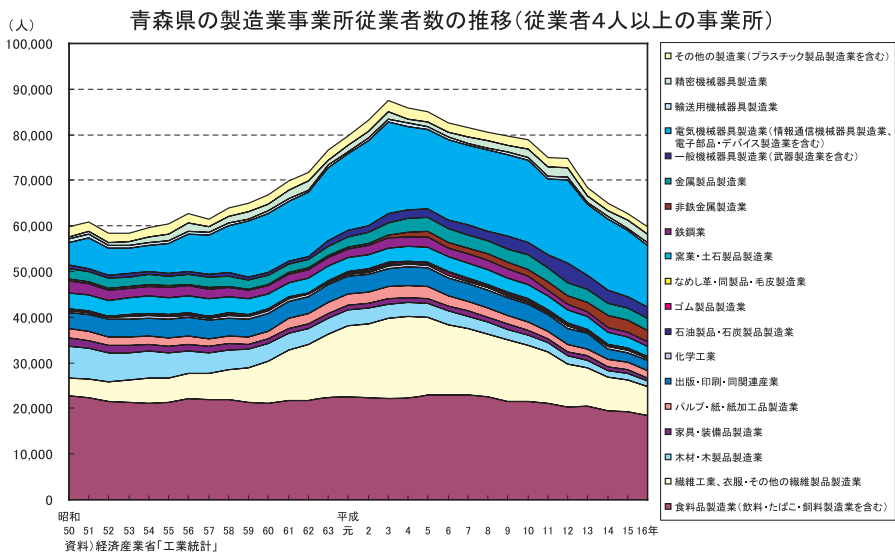
2 製造業の雇用情勢改善に寄与した高速道路

このような就業構造の変化は、雇用情勢にどのような変化をもたらしてきたのでしょうか。昭和50年度以降の産業別新規求人数の推移をみると、昭和50年代前半は、新規求人数の半数を占めていた建設業の求人数の増減によって変動していましたが、昭和50年代後半からは、製造業の求人数の増加により、昭和61年度に、一時、減少したものの、平成2年度まで増加を続けました。その後は、製造業の求人数の減少に伴い、本県の求人数は減少したものの、平成5年度以降は、製造業の求人減少を、サービス業の求人が補うような形で推移しています。

このように、本県の雇用情勢にも大きな影響を与えている製造業の動向を、工業統計によりみてみると、昭和50年以降の従業者4人以上の製造業事業所従業者は、昭和50年代半ばから急激に増加し、平成3年には昭和50年の約1.5倍となったものの、その後、減少し、平成16年には昭和50年とほぼ同水準となりました。これを、主な産業についてみてみると、事業所数と同様に、食料品製造業、木材・木製品製造業事業所従業者数は、昭和50年以降、減少を続けています。一方、繊維工業及び衣服・その他の繊維製品製造業、電気機械器具製造業事業所従業者数は平成3～4年頃まで増加した後、減少していますが、平成16年における従業者数は、繊維製品製造業では昭和50年の1.6倍、電気機械器具製造業では2.8倍となっており、これらの産業が食料品製造業、木材・木製品製造業事業所従業者数の減少を補っています。



また、全国の製造業事業所従業員の推移をみると、昭和50年代半ばから微増傾向にあった従業員数は、平成4年以降減少に転じ、平成16年の従業員数は昭和50年の8割を切るまでに減少しています。これを、主な産業についてみてみると、食料品製造業、電気機械器具製造業、輸送用機械器具製造業では、従業員数は比較的安定しているものの、繊維工業、衣服・その他の繊維製品製造業、木材・木製品製造業を始め、多くの産業では従業員数は減少しており、特に、繊維製品製造業、木材・木製品製造業は昭和50年以降減少を続け、平成16年には昭和50年の3割にまで減少しています。



第2節 県経済への影響

1 県内需要の増加と所得水準の向上

では、このような産業構造の変化が、県経済に与えた影響はどうなっているのでしょうか。

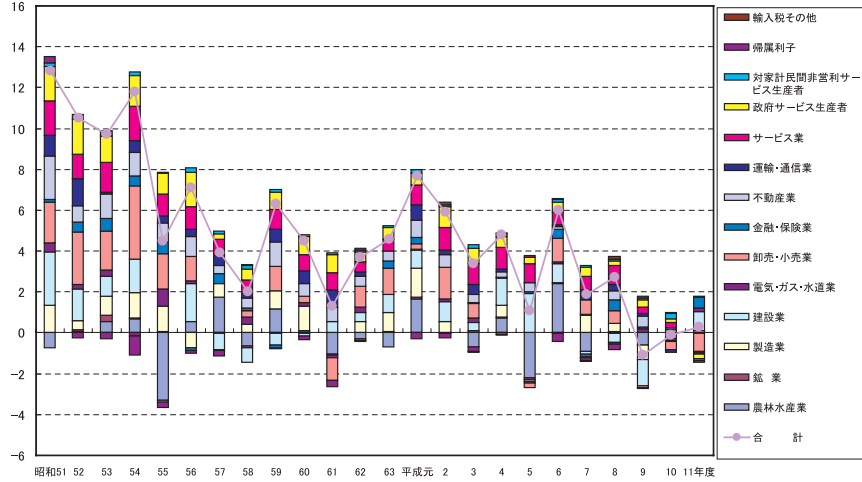
青森県県民経済計算により、県内総生産対前年度増加率に対する産業別の寄与度をみると、昭和51年度以降の県内総生産の増加に最も寄与した産業は、サービス業であり、次いで、政府サービス生産者、不動産業、製造業等となっています。特に、サービス業については、昭和51年度以降のほとんどの期間において、県内総生産の増加に寄与していますが、製造業の県内総生産前年度増加率に対する寄与度は、この間に事業所数や従業者数が著しく増減したにもかかわらず、さほど大きなものではありません。

サービス業等の県内総生産対前年度増加率に対する寄与度が大きくなっている産業については、その需要が地域内又は県内の需要に対応した財、サービスを提供している産業がほとんどであり、地域内、県内需要の増加により、これら産業の生産額が増加したということに他なりません。なぜ地域内、県内の需要が増加したのでしょうか。

国民経済計算及び青森県県民経済計算により人口1人当たりの県民所得、可処分所得の国民1人当たりに対する水準の変化をみると、全国の75%程度で推移していた人口1人当たり県民所得は、昭和60年頃から増加し、平成6年には、全国の80%を超える水準にまで増加しています。また、全国の90%程度で推移していた人口1人当たり可処分所得も、昭和60年頃から増加し、平成6年には、全国の95%を超える水準にまで増加しています。

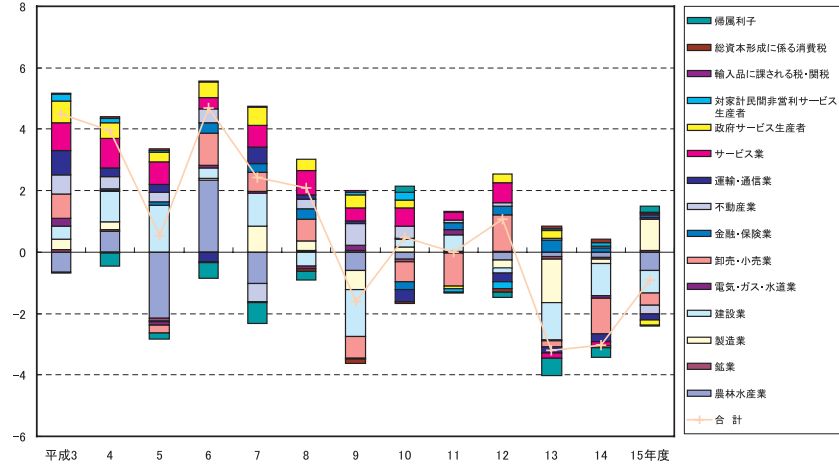
高速交通体系、特に、高速道路の整備により、製造業を中心とした企業誘致が促進され、雇用状況の改善、所得水準の向上が図られたことにより、県内需要が喚起され、サービス業をはじめとした生産額が増加したと考えることができるのではないのでしょうか。

産業活動別県内総生産対前年度増加率に対する寄与度(68SNA)



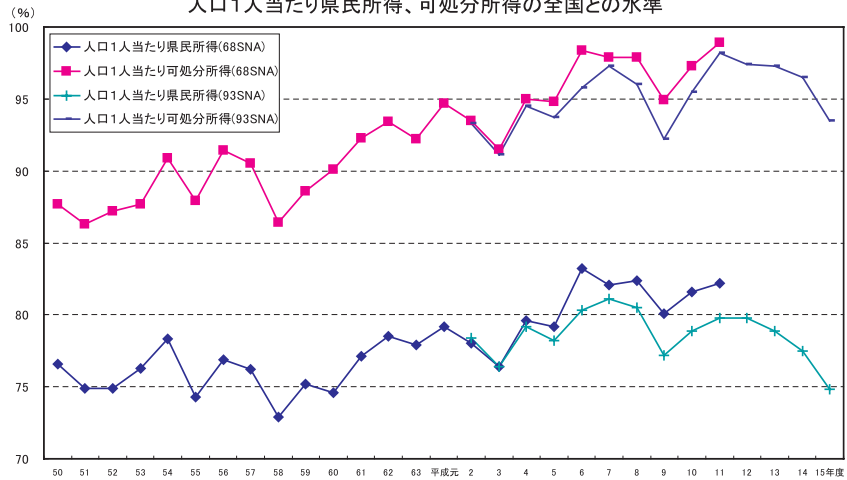
資料) 青森県企画政策部「青森県県民経済計算」

産業活動別県内総生産対前年度増加率に対する寄与度(93SNA)



資料) 青森県企画政策部「青森県県民経済計算」

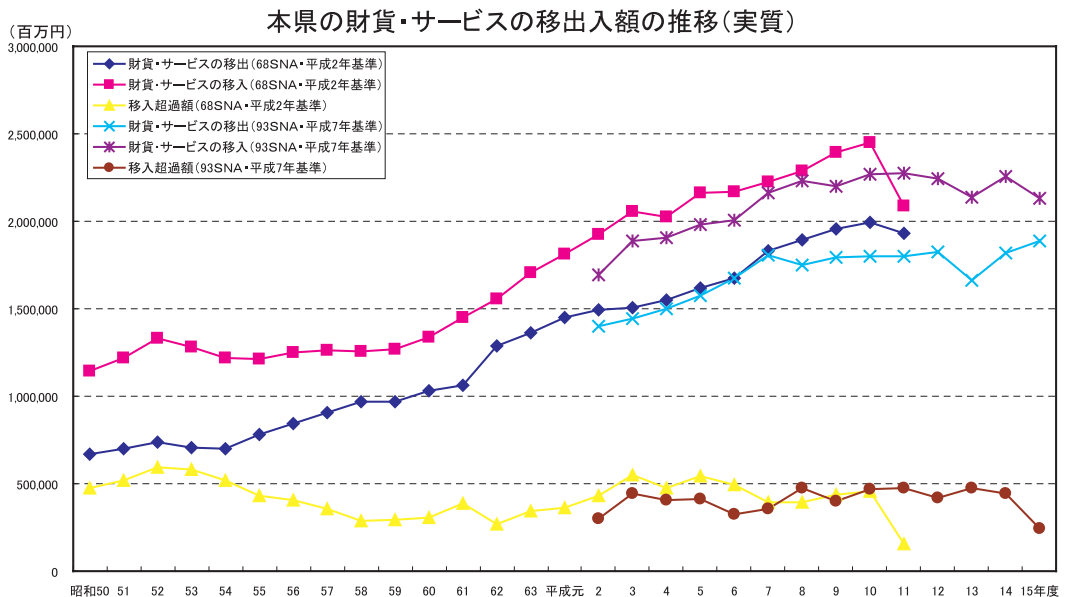
人口1人当たり県民所得、可処分所得の全国との水準



資料) 内閣府「国民経済計算」、青森県企画政策部「青森県県民経済計算」

2 流通の広域化

高速交通体系の整備は、物流及び交流の状況に変化をもたらしましたが、本県の財貨・サービスの移出入の状況を青森県県民経済計算によりみてみると、財貨・サービスの移出額（実質）は、昭和55年度から平成7年度（93SNA）または平成10年度（68SNA）まで増加を続け、その後、ほぼ一定額となり推移しています。また、財貨・サービスの移入額（実質）もまた、昭和60年度から平成8年度（93SNA）または平成10年度（68SNA）まで増加を続け、その後、ほぼ一定額で推移しています。移出と移入では、その金額が増加し始めている時期が異なりますが、移出額が増加し始めた時期は、本県において高速道路が整備された時期と重なりますし、移入額が増加し始めた時期は、1人当たり県民所得、可処分所得が増加し始めた時期と一致します。企業誘致により、原材料の移入や製品の移出もまた、この時期に増加していると思われませんが、高速交通体系の整備によりもたらされた変化は、雇用、所得水準等の変化を通じ、また、日常生活に深く関連する物流体制の変化等を通じて県民生活にも影響を与えたのではないのでしょうか。



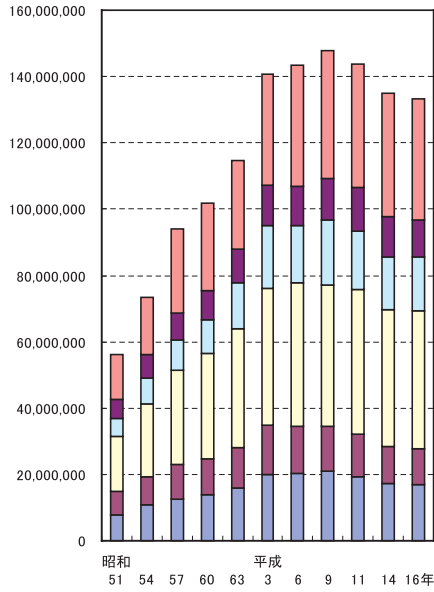
資料：青森県企画政策部「青森県県民経済計算」

そこで、小売業、卸売業の販売額の動向を商業統計によりみてみると、本県の小売業年間販売額は平成9年まで増加していましたが、その後、減少に転じています。また、全国の小売業販売額も本県と同様の動向を示しています。小売業販売額の業種別構成割合の推移をみると、本県及び全国とも、その販売額の業種別構成割合に大きな変化は認められません。

本県の卸売業年間販売額については、ほぼ小売業販売額と同様に、平成9年までは増加傾向にあり、その後、減少していますが、全国の卸売業年間販売額については、小売業販売額の動きと異なっており、平成3年まで増加した後、減少傾向にあります。

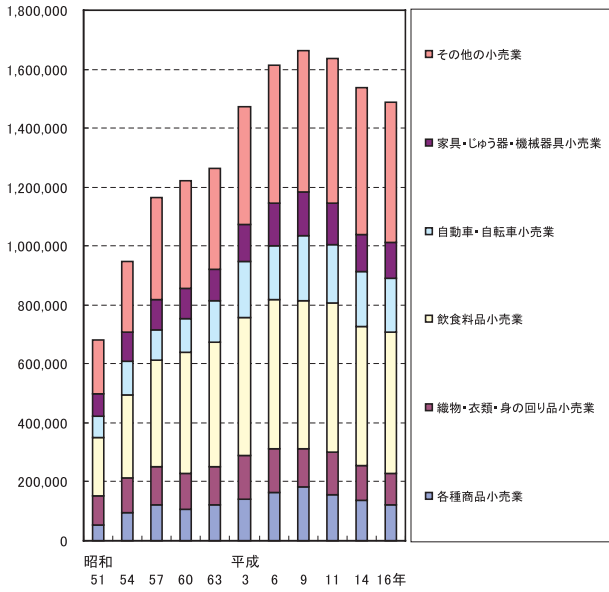
このように、卸売業において、本県の年間販売額の推移と全国の推移の動向が異なっているのは、卸売業の販売先が異なっているためと思われます。平成16年における小売業年間販売額と卸売業年間販売額の比（小売業年間販売額／卸売業販売額）をみると、本県では0.72であるのに対し、全国では0.33となっています。このことから、全国の卸売業に比べ、本県の卸売業の販売先には小売店の割合が多いと推定されますが、このために、本県における小売業と卸売業年間販売額は、同様の動向を示すものと思われます。また、全国における卸売業販売額は小売業販売額の3倍になっています。小売業では仕入価格に利潤を加えて販売しますから、卸売業の販売先は小売業以外が小売業の2倍以上であるということになります。小売業年間販売額と卸売業年間販売額の比の推移をみると、本県、全国ともにその比が大きくなっていますが、全国に比較して、本県における小売業年間販売額と卸売業年間販売額の比の上昇が大きくなっています。特に昭和54年から57年にかけての比の上昇が最も大きくなっています。このことは、本県の卸売業の小売業以外への販売額が低下している可能性もあるものの、高速交通体系の整備に伴い、本県の小売業において、本県の卸売業から商品を仕入れる割合が低下している、即ち、流通の広域化が進展していることを示しているものではないのでしょうか。

(百万円) 全国の小売業年間販売額の推移

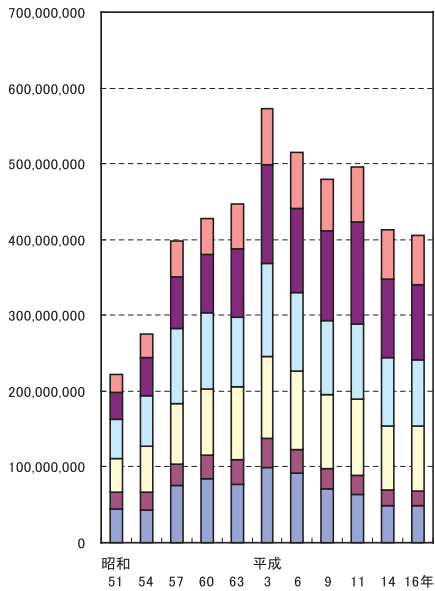


資料:経済産業省「商業統計」

(百万円) 青森県の小売業年間販売額の推移

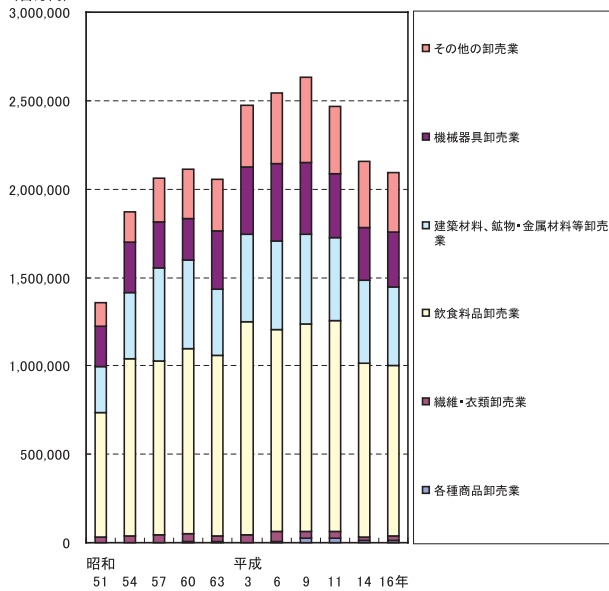


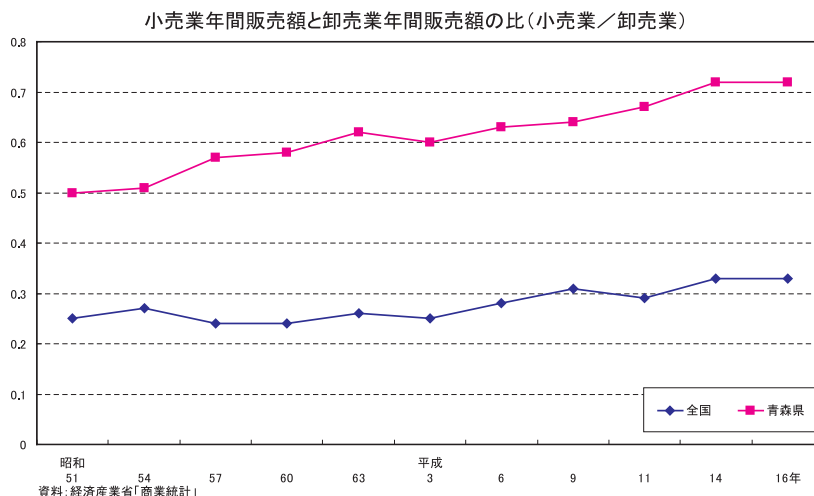
(百万円) 全国の卸売業年間販売額の推移



資料:経済産業省「商業統計」

(百万円) 青森県の卸売業年間販売額の推移





用語解説

SNA（国民経済計算）

SNAとは、「System of National Accounts」の略であり、「国民経済計算」または、「国民経済計算体系」と訳されています。この国民経済計算は、一国の経済の状況について、生産・消費・投資面や、資産・負債面を体系的に記録することをねらいとする国際的な基準です。これまで、日本を始め世界の多くの国がSNAという基準に従って、所得水準や経済成長率などの国際的な比較を行い、各国の経済の実態を明らかにしてきました。

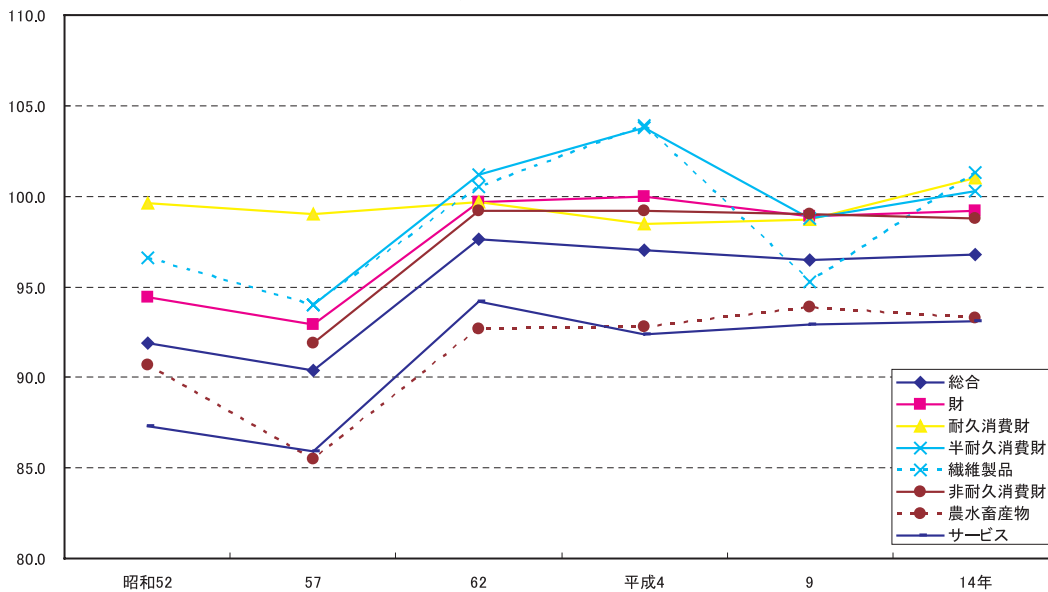
日本の国民経済計算は、1968年に国連が定めた基準に沿った体系（68SNA）から、経済の制度の複雑化・成熟化、分析対象の変化・広範化などに対応するため1993年に同じく国連によって定められた体系（93SNA）へと移行しています。

県民経済計算は、このSNAに沿って国が示す基準に準拠したもので、平成12年度からは、93SNAを使用した方式で算出しています。

3 全国に近づく物価

流通の広域化が進めば、販売、購入される商品は、他地域と同一になってきますが、そのことにより物価も変化することが予想されます。そこで、全国物価地域差指数により本県の水準をみてみると、耐久消費財については、ほとんど変化がないものの、半耐久消費財及び非耐久消費財の地域差指数は、昭和57年から62年にかけて大きく上昇しています。また、財のみならず、サービスの地域差指数も同じ時期に上昇しています。

青森県(全世帯)の財・サービス分類別全国物価地域差指数の推移(全国平均=100)

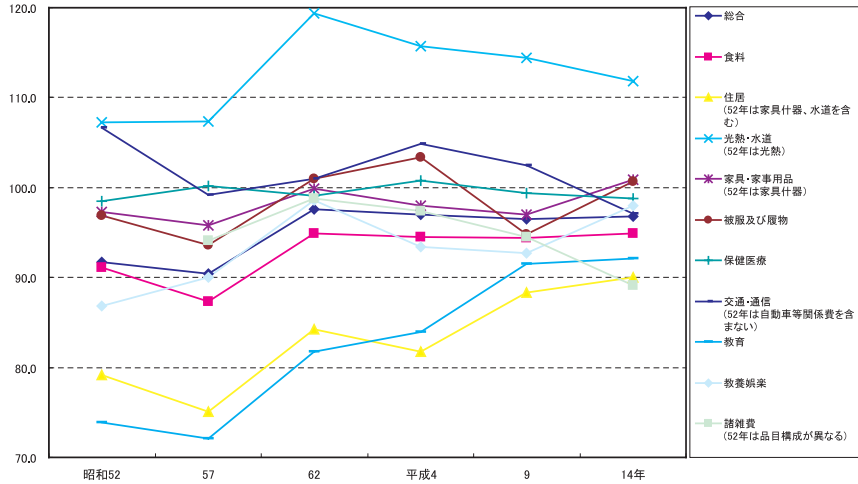


資料)総務省「全国物価統計調査」

物価は、全国物価に近づいてきていますが、県民の支出面での変化はどうでしょうか。全国消費実態調査により全国の品目別消費支出の割合を基準とした本県の一般世帯の地域特化係数の推移をみると、本県では食料、光熱・水道、家具・家事用品、保健医療の係数が上昇しています。また、住居、教育の係数は低下していますが、全体として品目別の支出割合が全国平均に近づくという傾向は認められません。

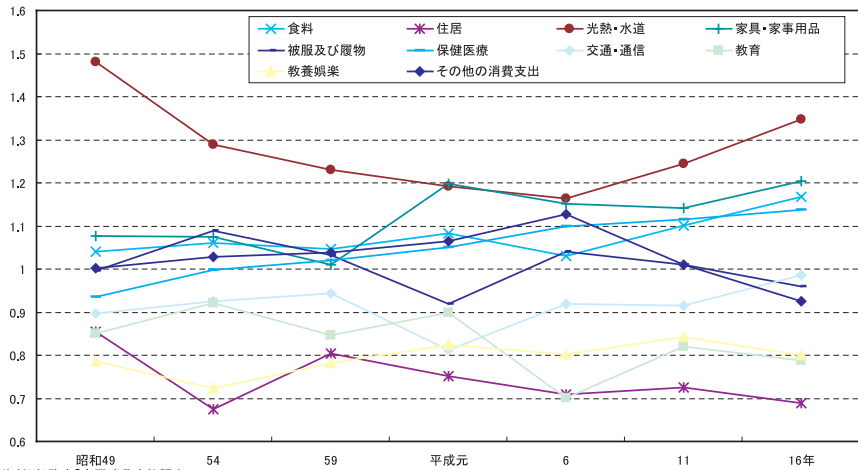
また、本県世帯の財の購入先の推移についてしてみると、昭和49年には、その多くを一般小売店から購入していましたが、次第に一般小売店からの購入は減少し、スーパーからの購入が増加するとともに、コンビニエンスストア、ドラッグストア、通信販売からの購入が増加しています。この傾向は、全国でも同様ですが、流通の変革によって、安価で提供する量販店やチェーン店が増加し、消費者の購買行動も変化したことがうかがわれます。

青森県(全世帯)の全国物価地域差指数の推移(全国=100)



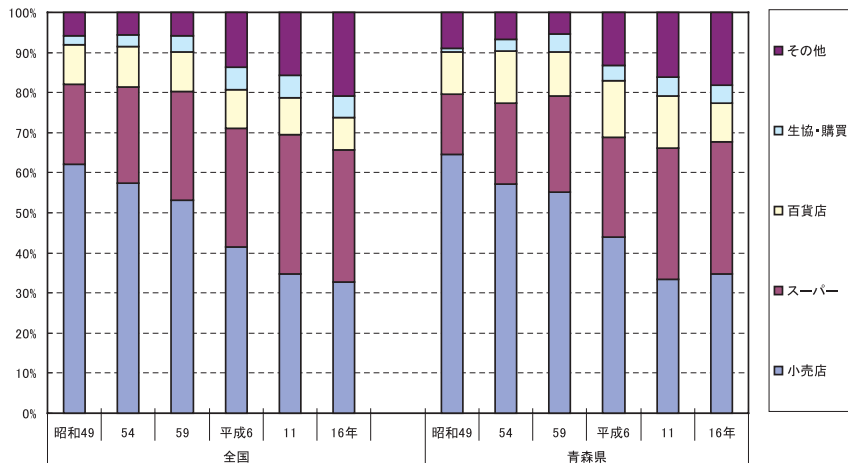
資料)総務省「全国物価統計調査」

本県の品目別消費支出の割合の地域特化係数の推移(全国=1)



資料)総務省「全国消費実態調査」

財の購入先の割合(金額)の推移



資料)総務省「全国消費実態調査」

第4章 県民生活の変化

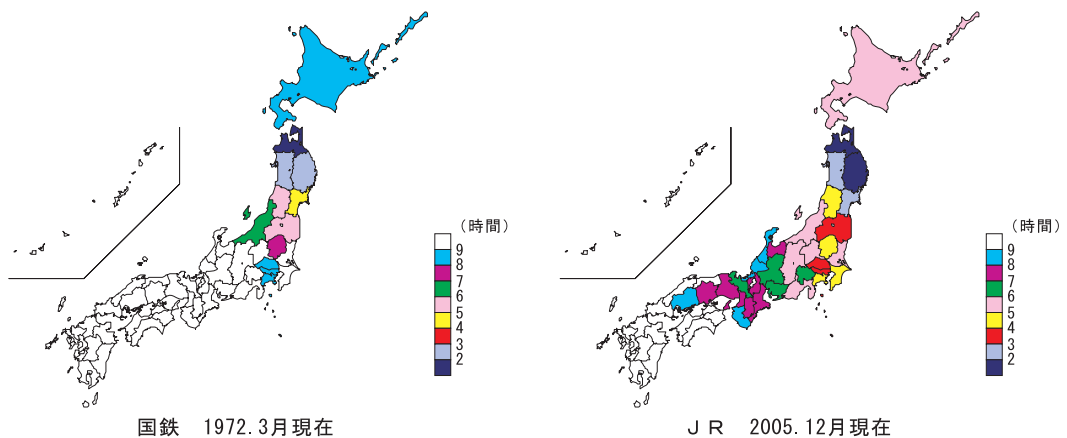
第1節 高速交通体系の整備に伴う移動時間の短縮

1 新幹線や高速道路が広げた行動範囲

高速交通体系の整備により、県外への移動にかかる時間が大幅に短縮されたことによって、私たちの行動範囲は大きく広がりました。

今から約30年前の、山陽新幹線が大阪から博多まで開通した1972年（昭和47年）と現在との鉄道による移動時間を比較してみると、当時、青森から東京まで特急はつかりで8時間14分かかっていた移動時間は、東北新幹線の整備が進んだ現在では3時間59分と約半分に短縮し、8時間台で移動できる範囲は、さらに近畿、中国地方にまで広がっています。

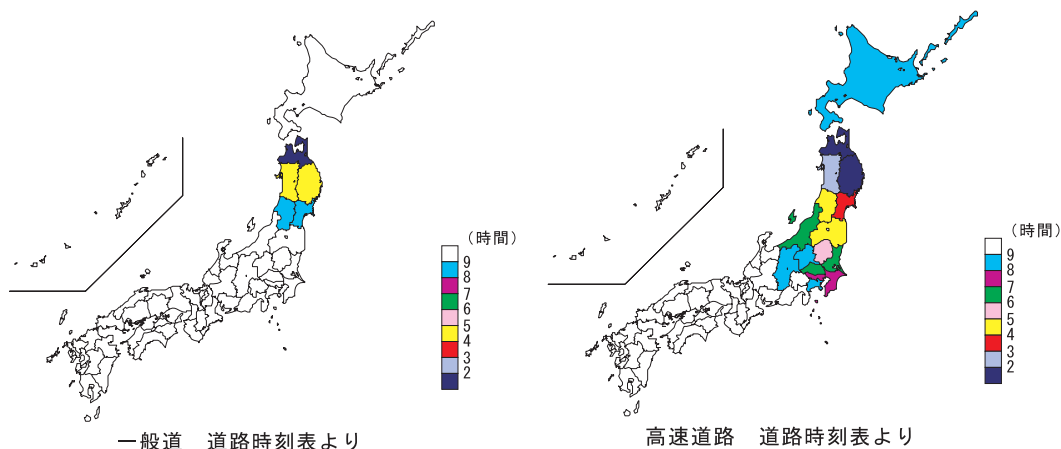
青森市から各都道府県庁所在市までの鉄道利用による移動時間



※注 各年次のJ R（国鉄）時刻表に基づいて、J R（国鉄）青森駅から各都道府県庁最寄り鉄道駅までの最短時間を算出しています。乗り換え時間を含みます。

高速道路については、過去のある時点と比較しても、一般道やバイパス等のあるなしによって条件が変わり、比較が難しいため、現在の道路で高速道路を使った場合と、一般道路だけで移動した場合とを比較してみます。鉄道と同様に、青森市を起点として、各都道府県庁所在市までの移動時間をみると、8時間台で移動できる範囲は、一般道だけでは、東北地方に止まるのに対し、高速道路を利用すると、関東地方にまで広がります。

青森市から各県庁所在市までの一般道と高速道路利用による移動時間



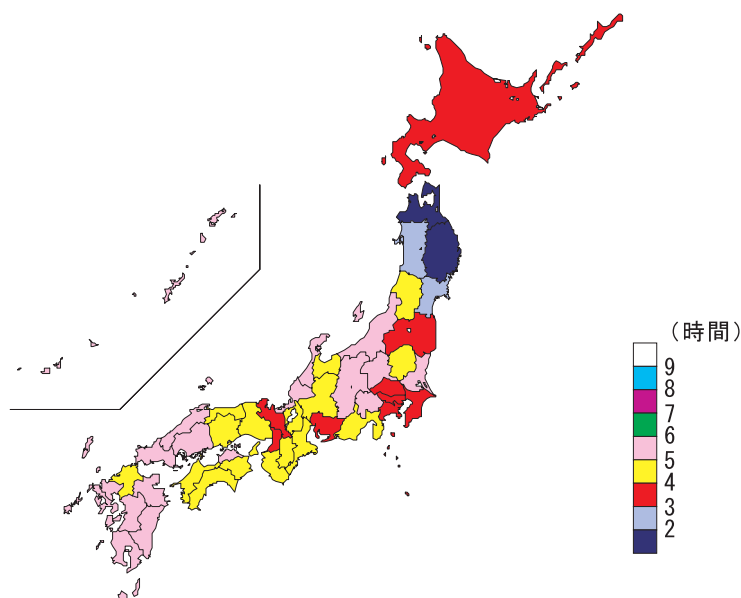
※ 青森市から各都道府県庁所在市の最寄りのICまたは国道交点までの移動に係る時間を、平成18年1月現在で国土交通省各地方整備局が提供する道路時刻表検索システムにより算出しています。経路の取り方は、国土交通省のハイウェイナビを利用して、最短時間ルートとされた経路を選択しています。

2 時間距離を飛躍的に縮めた航空

さらに長距離の旅客輸送を得意とする航空を併用した場合の、青森市を起点とした各県庁所在市までの最短移動時間をみると、現在では、全国各地へ5時間台で移動ができる環境が整ってきていることがわかります。

航空機、鉄道、自動車を利用した

青森市から各都道府県庁所在市までの移動にかかる最短時間



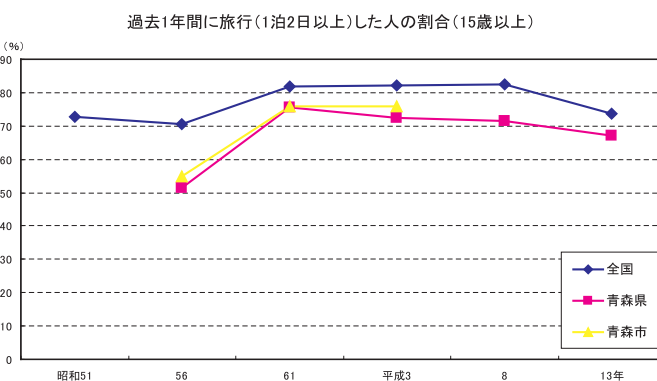
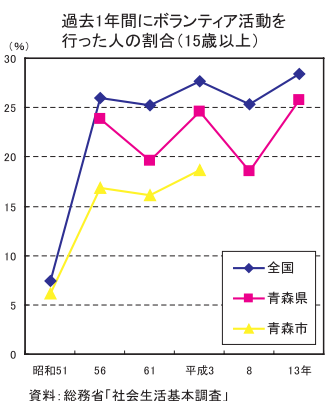
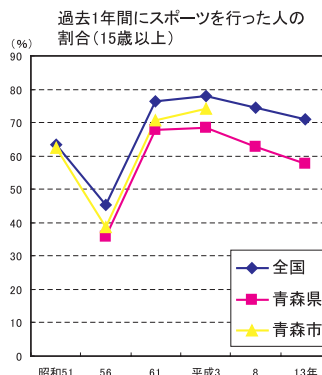
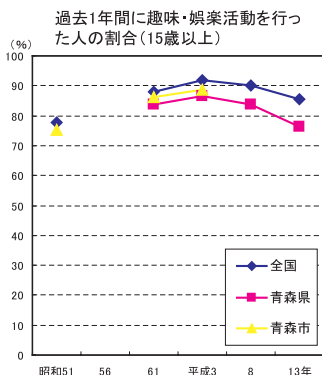
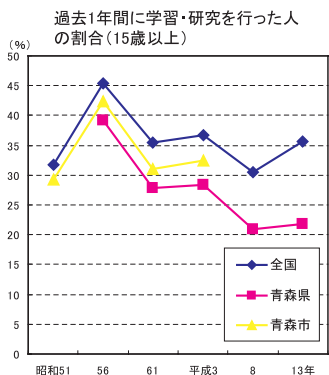
航空及び他の輸送機関併用 2005.1月現在

※ JR青森駅から、各都道府県庁最寄り鉄道駅（沖縄県は那覇空港）までの、一般的に利用される交通機関と、実際の所要時間をイメージして作成しています。東北各県、茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、新潟県については、前出の鉄道による移動時間、その他については民間の路線検索システムによって最短時間とされた経路及び所要時間を使用しており、この所要時間には、乗車時間の外、平均待ち時間、乗り換え時間、移動時間の概算合計が含まれています。

第2節 生活時間の変化

旅行する県民を増加させた高速交通体系

次に、県民の行動の変化を、社会生活基本調査によりみてみましょう。この調査は、昭和51年から5年ごとに実施されている比較的新しい調査のため、調査項目の見直し等もあり、調査結果が多少変動していますが、本県及び青森市における行動者率（過去1年間に当該活動を行った人の割合）を全国と比較してみると、学習・研究、スポーツ、趣味・娯楽、ボランティアでは、全国の行動者率と類似した動向となっているものの、本県及び青森市で昭和56年には行動者率が低かった旅行（1泊2日以上）については、昭和61年に行動者率が大きく上昇しており、高速交通体系の整備によって、旅行する本県民が増加したことがうかがえます。



資料：総務省「社会生活基本調査」

第5章 東北新幹線八戸駅開業後の変化

第1節 輸送機関別旅客流動の変化

1 旅客流動量の変化

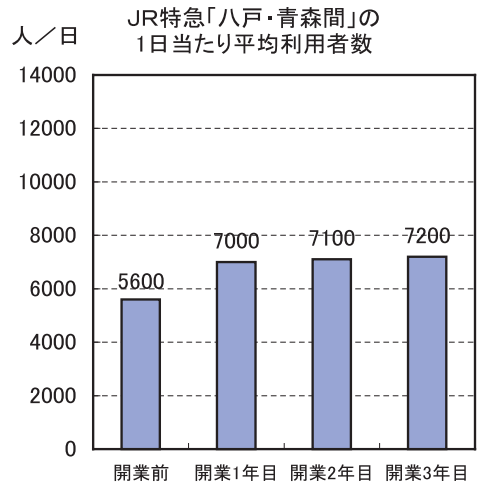
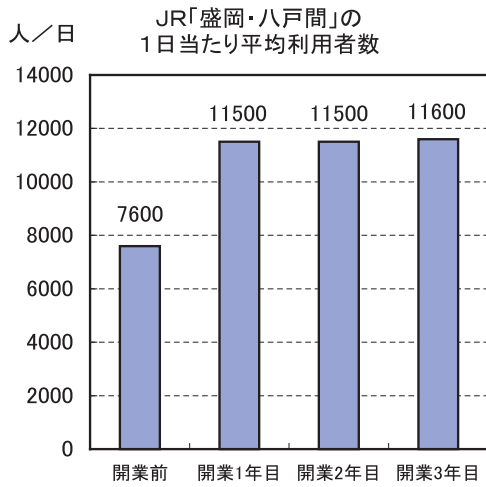
(1) JR利用客の増加

東北新幹線八戸駅が平成14年12月1日に開業してから、3年が経過しました。この間、新幹線利用客や在来線利用客の状況はどのようになっていたのでしょうか。

JRの公表資料によると、東北新幹線「盛岡・八戸間」の開業後1年目の1日当たりの平均利用者（乗降客）数は、開業前1年間の特急「はつかり」盛岡・八戸間の利用者数の150.9%にあたる11,500人に増加しました。その後も2年目（平成15年12月1日～平成16年11月30日）が11,500人、3年目（平成16年12月1日～平成17年11月30日）が11,600人と、利用客数は増加傾向で推移しています。

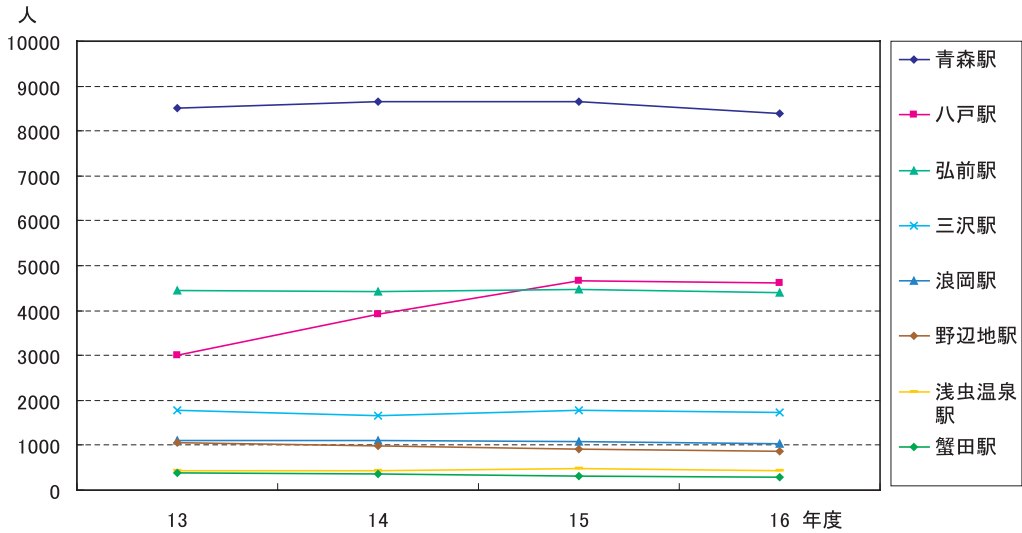
また、新幹線に接続するアクセス特急の利用状況をみると、新幹線開業前1年間の特急「はつかり」八戸・青森間の1日当たりの平均利用者数5,600人に対し、新幹線開業後の特急「白鳥」「つがる」八戸・青森間の利用者は、開業1年目が7,000人と、同期比25%の増加となりました。その後も開業2年目が7,100人、開業3年目が7,200人と、増加傾向が続いています。

次に、県内のJR特急停車駅の1日あたりの平均乗車人員の変化をみてみると、東北新幹線八戸駅が開業した平成14年度を機に、八戸駅の乗車人員には顕著な伸びがみられ、その後もその水準を維持しています。しかし、他の駅については、平成15年度に三沢駅と、浅虫温泉駅に若干の増加が見られるほかは、ほぼ横ばいまたは減少傾向がみられます。



資料) JR東日本公表データ

県内JR特急停車駅の1日当たり平均乗車人員



資料) JR東日本ホームページより

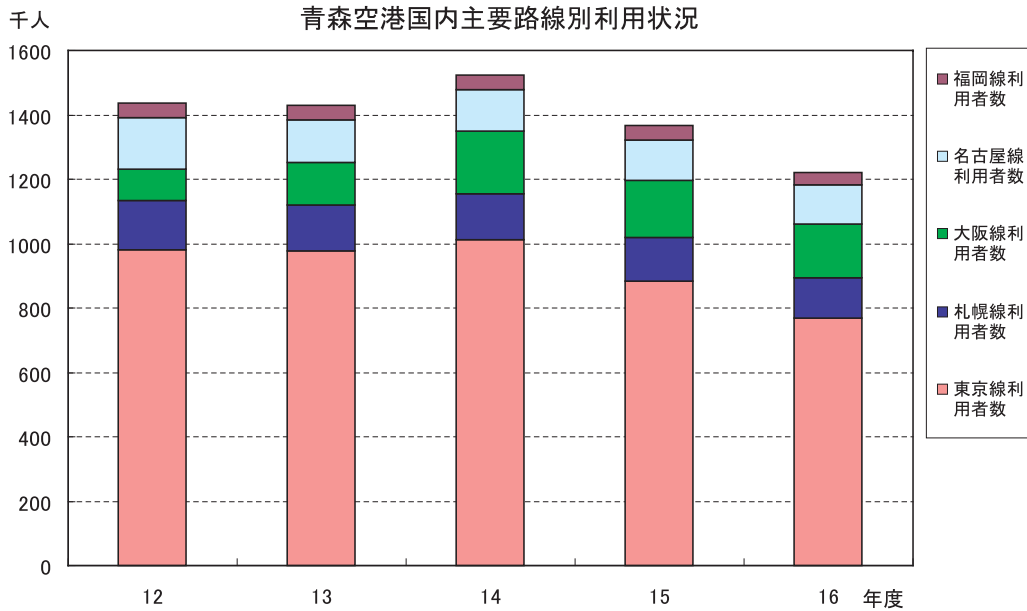
(2) 航空機利用者の減少

一方、東北新幹線と競合関係にある航空機にはどのような影響があったのでしょうか。

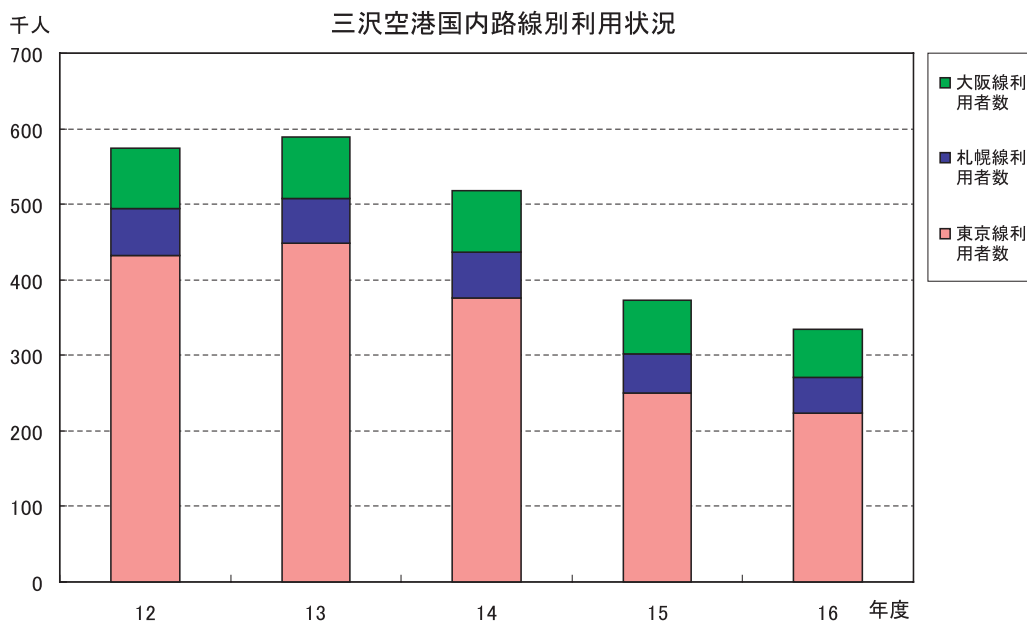
青森空港の平成12年度から16年度までの国内便利用者数の推移をみると、平成14年度をピークに利用者（乗降客）数は、減少に転じています。これを路線毎に比べてみると、全日空等の撤退等により東京線の利用者に大幅な減少がみられるほか、他の路線においても若干の減少傾向がみられます。

次に、三沢空港の路線別の利用状況を見ると、東京線の利用者数は平成14年度から15年度にかけて大幅に減少しており、さらに平成15年度からは、札幌線と大阪線の利用者数にも減少がみられます。

東京線の減少は、航空会社が八戸市との近接性から、東北新幹線八戸駅開業による利用客の減少を見込み、機材の小型化と減便を図ったことなどが要因として考えられます。



資料) 県新幹線・交通政策課

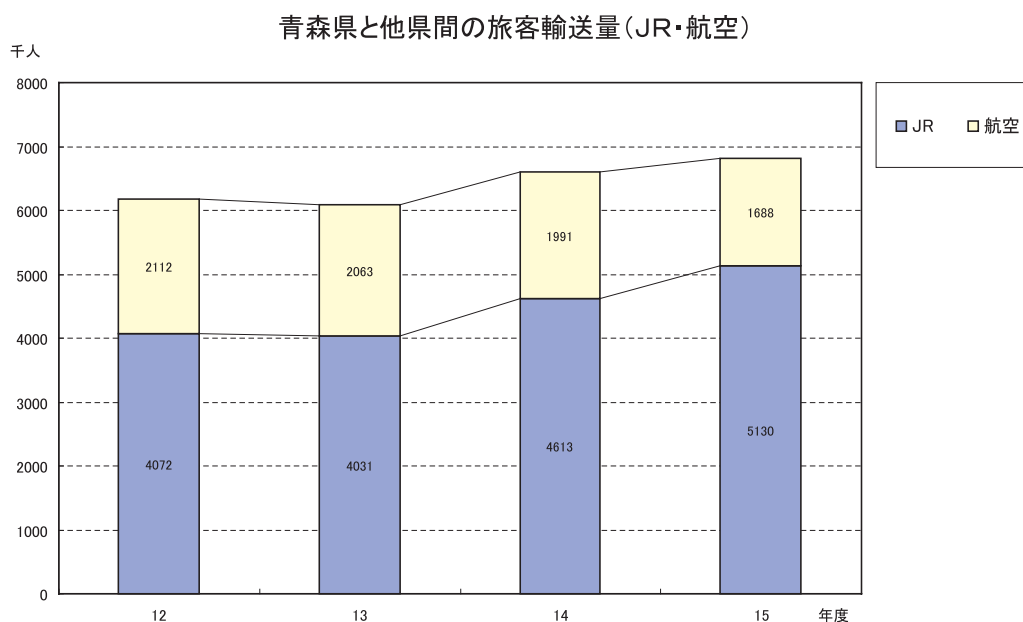


資料) 県新幹線・交通政策課

(3) トータルで増加している旅客輸送量

J Rの旅客増加とは裏腹に、競合関係にある航空の輸送量には減少傾向が見られることから、トータルとして本県における旅客流動量がどうなったのかを、J Rと航空の旅客輸送量の合計の推移からみてみましょう。

国土交通省「旅客地域流動調査」によると、平成12年度と13年度とほぼ横ばいで推移していたJ Rと航空の旅客流動量は、平成14年度になるとJ Rが増加に転じ、これに対し航空は減少しています。しかし、総量的にはJ Rの増加分が航空の減少分を上回って推移していることから増加傾向にあり、両者の旅客輸送量トータルとしては、平成13年度から平成15年度にかけて、72万人ほど増加していることがわかります。



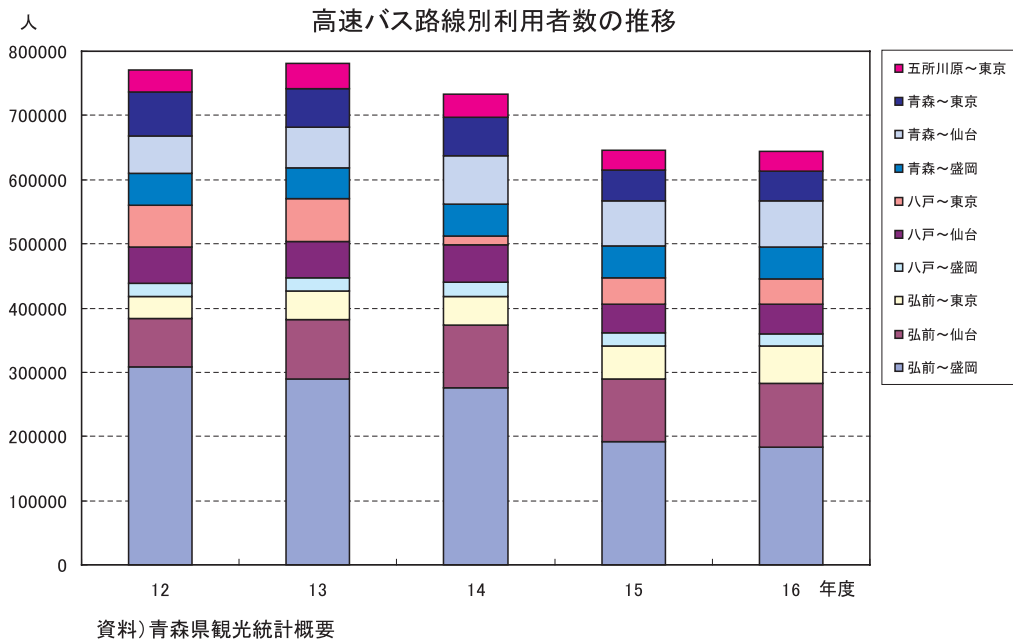
資料)国土交通省「旅客地域流動調査」 ※青森発一他県着、他県発一青森着の合計の値

(4) 路線により明暗を分ける高速バス

次に、高速バス利用者の状況を見ると、平成14年度、15年度と連続して減少を続け、平成16年度は、その低い水準のまま横ばいを続けています。

さらに、利用者数を路線別にみても、減少傾向にあった弘前～盛岡間の利用者数が平成15年度からさらに激減しています。これは、弘前方面からの東北新幹線盛岡駅へのアクセス手段として高速バスを利用していた旅客が、東北新幹線八戸駅開業とともに新設されたJRのアクセス特急にシフトしたことが主な要因であると考えられます。

一方、他の路線においては、八戸～東京間、五所川原～東京間等にはわずかに減少傾向がみられるものの、弘前～仙台間、弘前～東京間の利用者数には増加傾向が見られるなど、新幹線開業後も、一定の路線においては高速バスの競争力は衰えていないことを示しています。

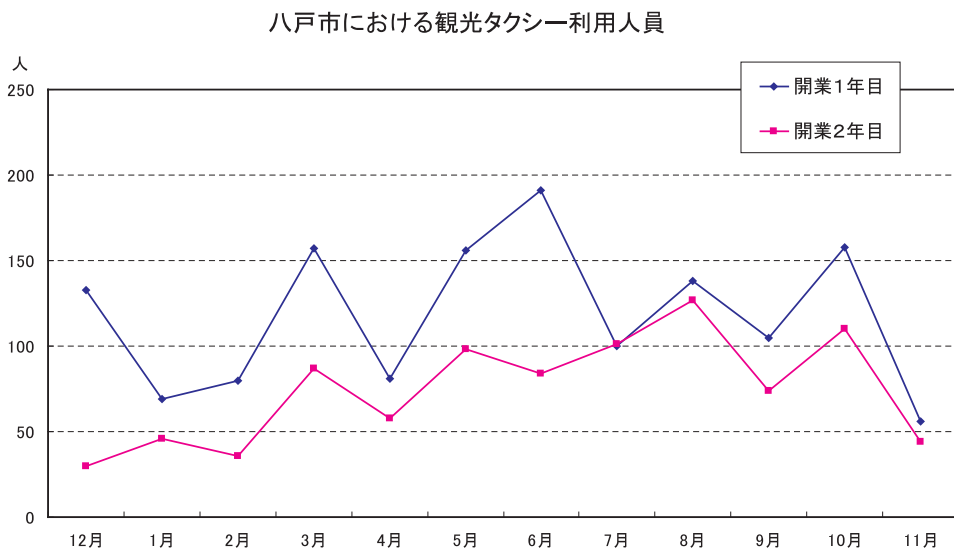


(5) 厳しい環境の中で善戦した八戸市内のタクシー

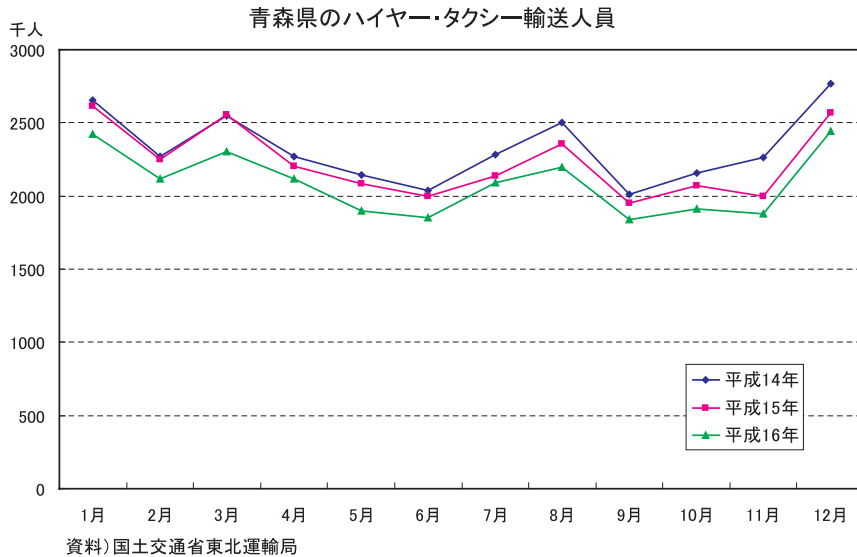
次にハイヤー・タクシーによる輸送人数の推移をみてみましょう。まず八戸市における観光タクシーにおいては、それまで八戸発着の観光タクシー利用者は皆無であったにもかかわらず、新幹線開業の年はピーク時には月200人に近い利用者を集めており、大きな成果をあげたといえます。しかし2年目の利用は全体的に落ち込みがみられます。

次に、県内全体における一般のハイヤー・タクシーの輸送人員をみてみると、平成15年度は対前年6%の減少で推移していますが、青森県「東北新幹線八戸駅開業旅客動向等調査」によると、八戸市内のタクシー輸送については、開業1年目の輸送回数において、前年の99.5%を確保しており、八戸市については他地域に比べると利用は活発だったようです。

しかし、平成16年になると県全体の輸送人員はさらに減少しており、新幹線開業によって本県と他県間を流動する旅客量は増加しているものの、自家用車の増加やレンタカーの普及等、業界を取り巻く環境は厳しく、地元客を含めたトータルの利用数の増加に貢献するまでに至っていないようです。



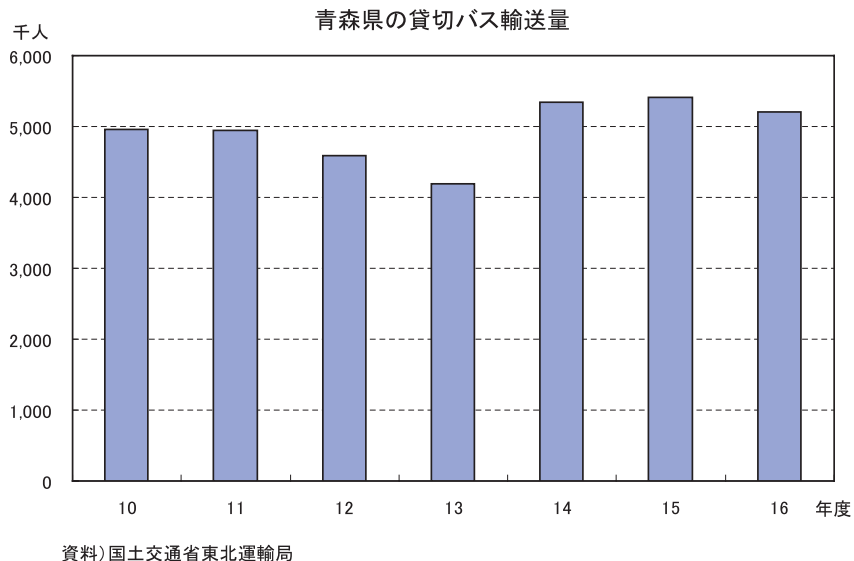
資料)観光推進課調べ

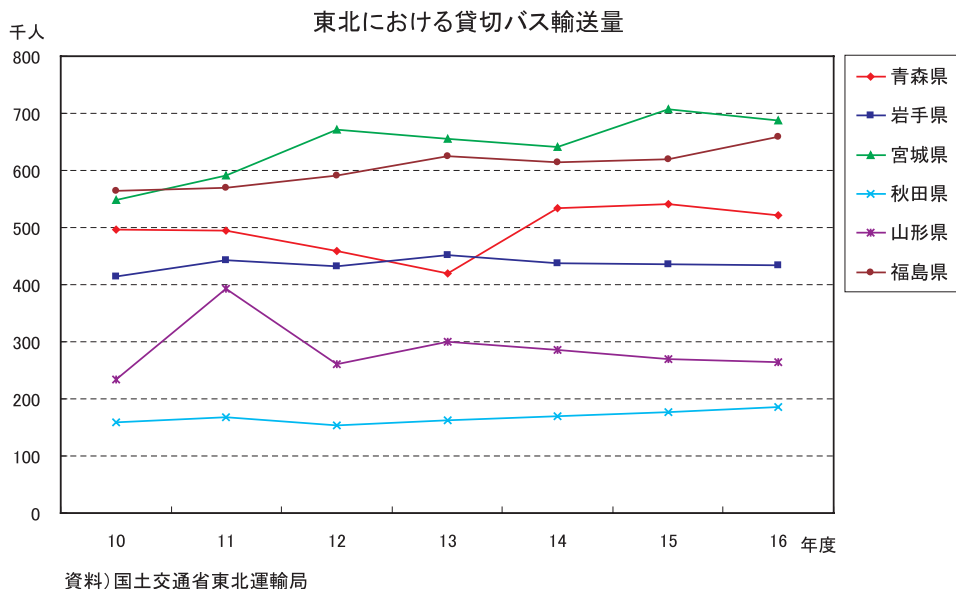


(6) 増加した貸切バス輸送量

次に本県における貸切バスの輸送量の推移を見ると、平成10年度から減少傾向にあった輸送量が、新幹線が開業した平成14年度から一転して増加に転じています。その後平成15年度にさらに増加した後、16年度には減少するものの、開業前よりも高い水準となっています。

東北地方の各県の輸送量と比較してみると、平成14年度における本県輸送量の増加は、東北の中でも顕著な伸びとなっています。



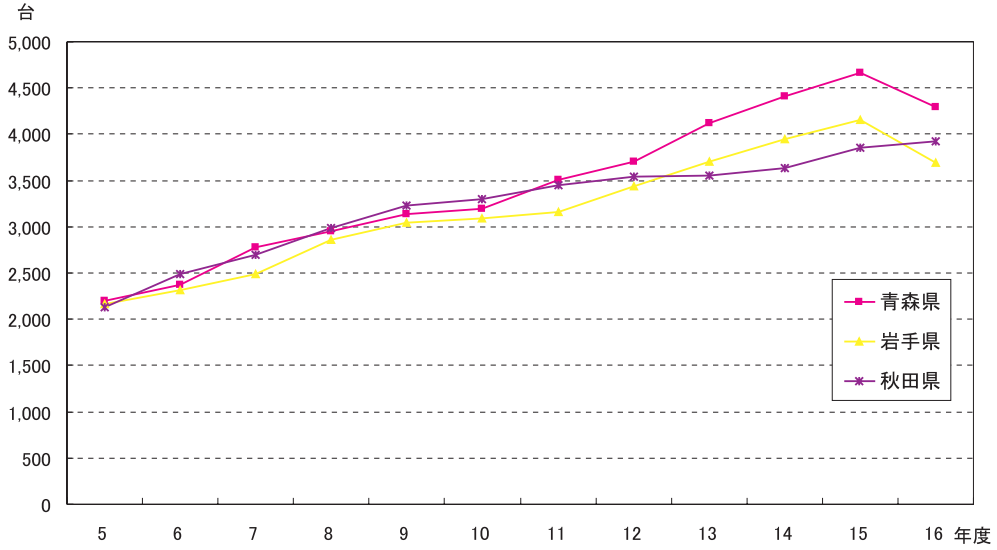


(7) 増え続けるレンタカー利用者

次に、レンタカーについてみてみましょう。本県におけるレンタカーの車両台数は、年々増加の傾向にありましたが、新幹線開業翌年の平成15年度をピークに、減少に転じています。一方、新幹線開業後のレンタカー利用実績を開業前の実績を100とした指数で見ると、開業後はほぼ150を超える水準で利用数が増えており、車両台数が減少した平成16年においても利用台数は伸び続けています。これは、東北新幹線開業にむけ、レンタカー業者が利用増を見込んで車両の台数を増やしてきたものの、増加需要を見極めることができたことで、車両数がいったん落ち着いたとみることができそうです。

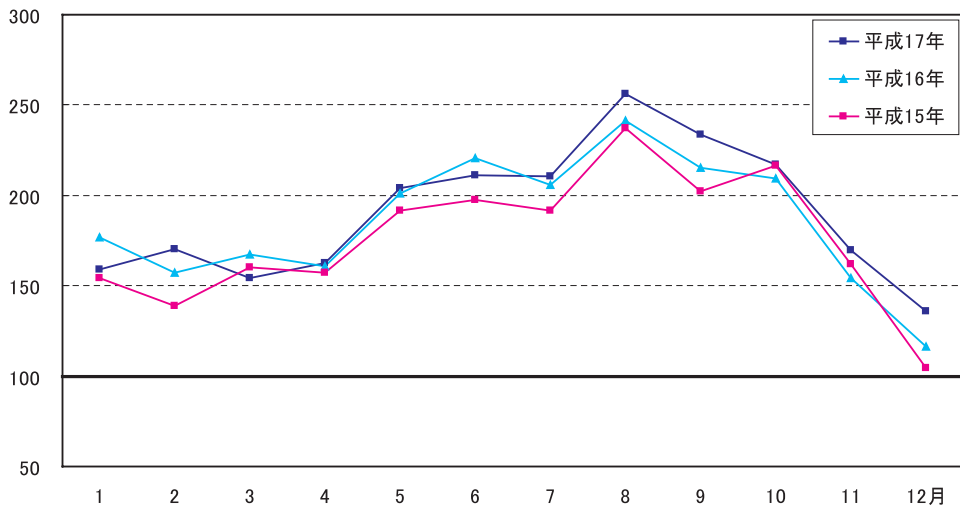
また利用実績を月ごとの流れで見ると、本県の観光シーズンである5月から10月にかけての伸びが著しく、開業後において観光目的の利用客が増加していることがうかがわれます。

北東北3県のレンタカー車両台数



資料) 東北運輸局

八戸市におけるレンタカー利用実績(平成14年=100)



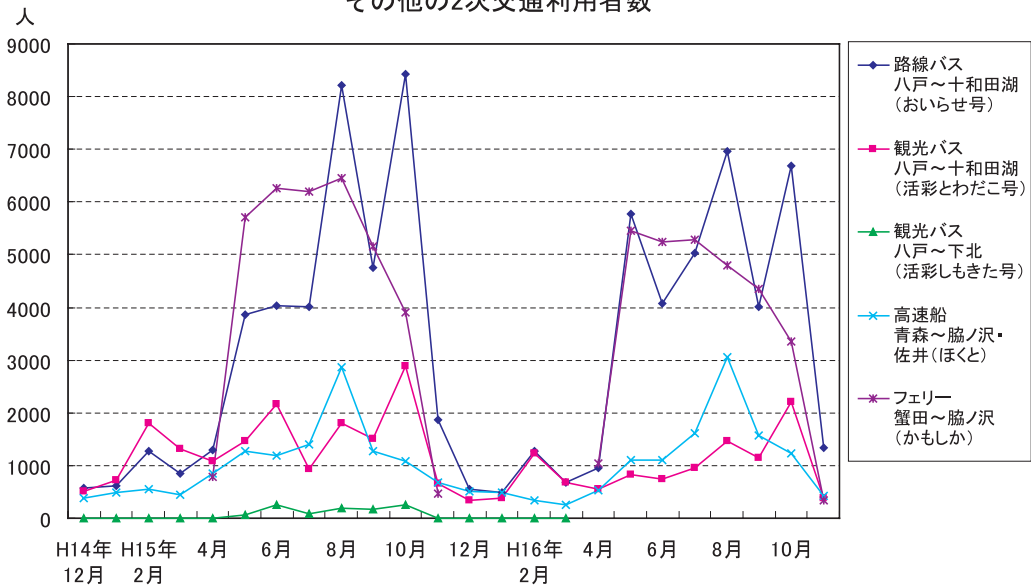
出所) 県観光推進課調べ(八戸駅前7社)

注) 平成14年の利用のべ台数を100として、平成15年~16年の利用台数を指数化した値である。

(8) 利用者数に大きな差が出たその他の2次交通

東北新幹線八戸駅開業に合わせ、八戸から十和田湖方面、下北方面へ向かう観光バスが新設されましたが、特に下北方面への利用者は伸びませんでした。また、目的地が同じ十和田湖へ向かうバスでも、路線バスと、観光バスとで利用客数の差は大きくなっています。

その他の2次交通利用者数



資料) 県観光推進課

2 旅客の発着地と旅行目的の変化

(1) 増加する首都圏からの交流人口

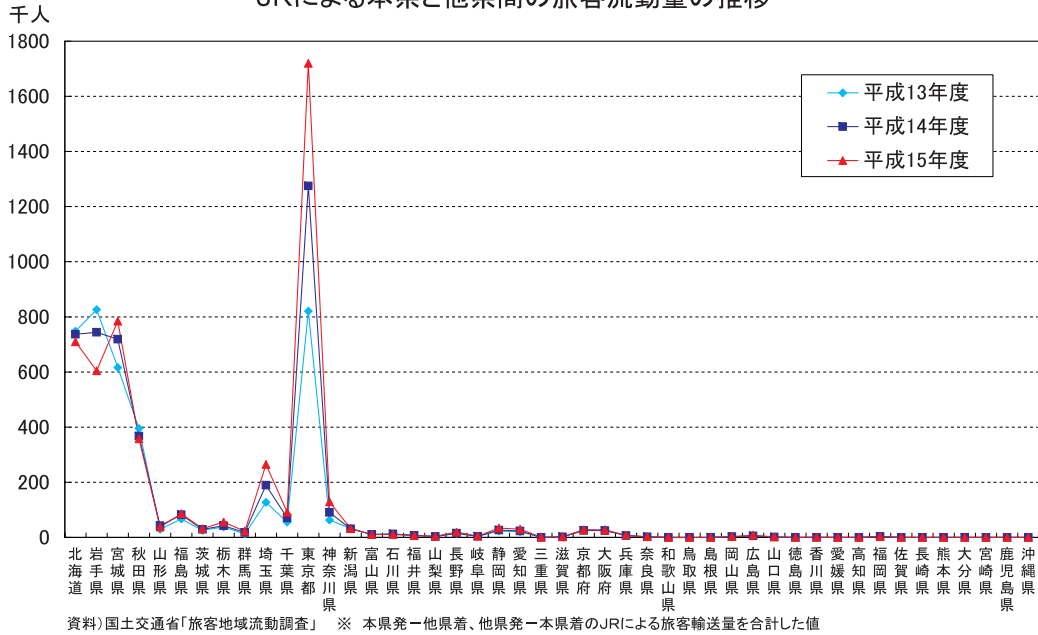
本県と他県との間を流動する旅客が、どこから来てどこへ向かっているかを知るために、本県発着のJR及び航空利用による行先別の旅客輸送量をみてみましょう。次のグラフは、国土交通省「旅客地域流動調査」より、青森県発他県着、他県発青森県着の旅客流動量を都道府県別に合計したものです。

これによると新幹線開業の前と後では、JRにおいて特に青森-東京都間の流動量が大幅に増加し、さらに首都圏の埼玉県、神奈川県、そして宮城県との流動量に増加が見られますが、青森-岩手県間には減少傾向がみられます。

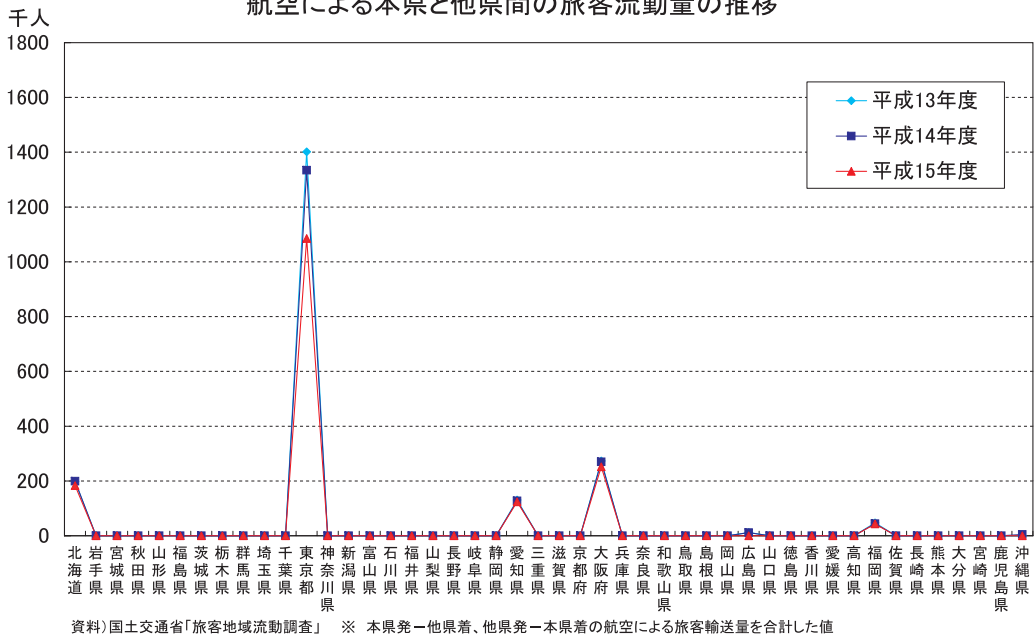
また、航空による旅客輸送をみると、青森-東京都間の流動量の減少が顕著ですが、JRの増加分をしのぐほどではないことがわかります。このことから、新幹線の開業によって本県と首都圏、また宮城県などとの間で旅客流動が増加していることが推測されます。なお、本県と岩手県間における流動

量の減少については、東北新幹線八戸駅開業に伴い、ＪＲから経営分離された並行在来線「盛岡～目黒」の乗客が、第３セクターが運営する鉄道等にシフトしたことが、主に影響しているものと推測されます。

JRによる本県と他県間の旅客流動量の推移

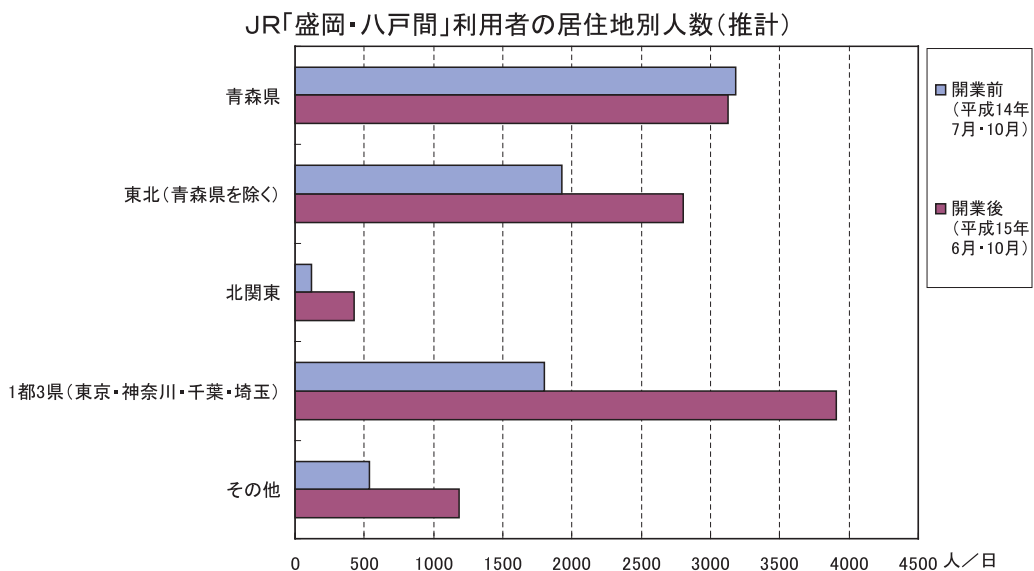


航空による本県と他県間の旅客流動量の推移



さて、旅客地域流動調査によって、東北新幹線八戸駅開業後、本県と首都圏などの間で旅客流動量が増加傾向にあることがわかりました。しかし、この調査からは、本県からの旅行者が増えているのか、他県からの訪問者が増えているのかを知ることはできません。そこで、その手がかりを得るために、青森県「東北新幹線八戸駅開業旅客動向等調査」における東北新幹線利用者の居住地別人数の割合を使って、東北新幹線利用者の居住地ごとの人数を推計してみたのが次のグラフです。

「東北新幹線八戸駅開業旅客動向等調査」は、まず新幹線が開業する直前の7月と10月に、JR青森駅、野辺地駅、八戸駅の特急はつかり利用者に対して、さらに新幹線開業翌年の6月と10月に、JR八戸駅の新幹線利用者に対してアンケートをした結果をまとめたものであり、開業の前後で調査地点が異なることから単純な比較はできませんが、このグラフからは、本県の利用者にあまり変化が見られないのに対し、東北地方（青森県を除く）や1都3県（東京都・埼玉県・千葉県・神奈川県）の居住者による利用が著しく増加している様子がうかがわれます。



※ 青森県「東北新幹線八戸駅開業旅客動向等調査」による回答者の居住地割合と、東北新幹線「盛岡・八戸間」の利用者数より推計

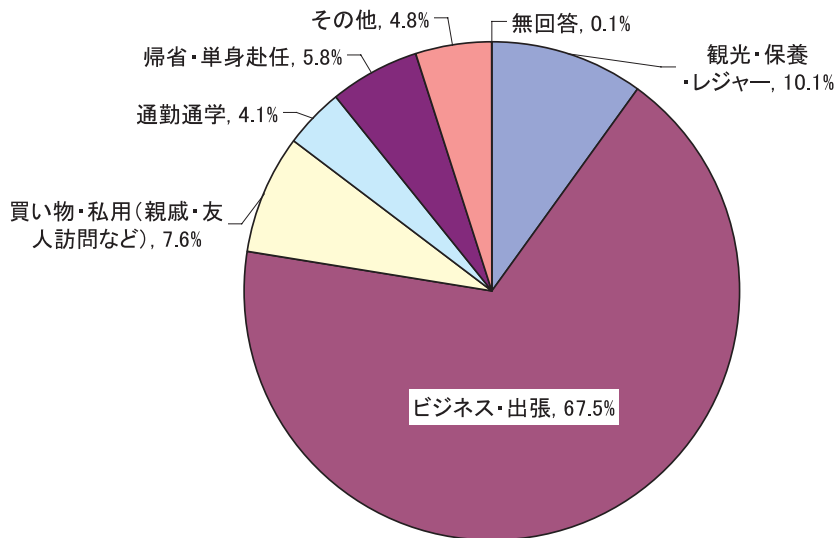
(2) 増加する観光・ビジネス客

さらに、東北新幹線八戸駅開業前後で、旅客の旅行目的に変化があったのかをみてみましょう。「東北新幹線八戸駅開業旅客動向等調査」によると、開業前10.1%だった「観光・保養」が開業後には21.1%と割合が増加しており、新幹線開業後、観光を目的とした旅客が増加していることがわかります。

また「ビジネス・出張」を目的とする旅客は、開業前が67.5%だったのに対し、開業後は55.7%に低下していますが、東北新幹線「盛岡・八戸間」の利用者数が、開業前の7,600人に対し、開業1年目は11,500人と開業前の150%以上になっていることから、実数としては、開業前よりも増加しているものと思われます。

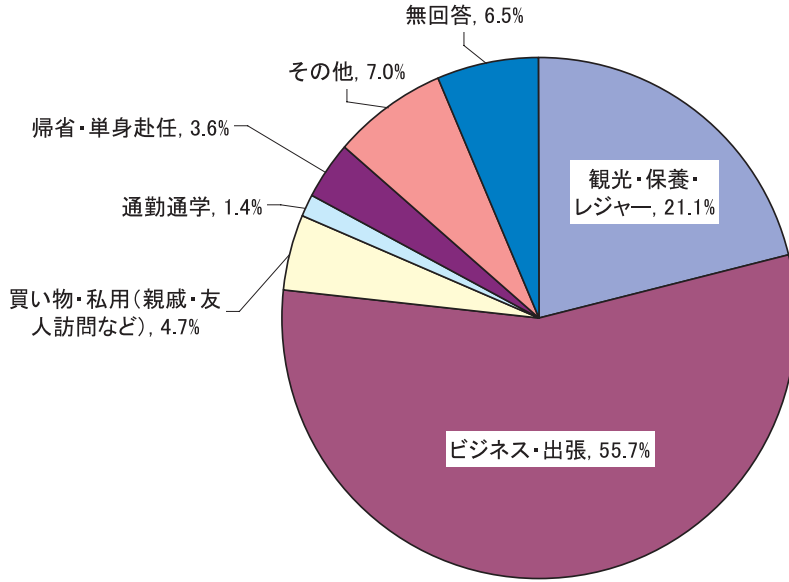
J R 「盛岡・八戸間」利用者の旅行目的別割合の変化

開業前



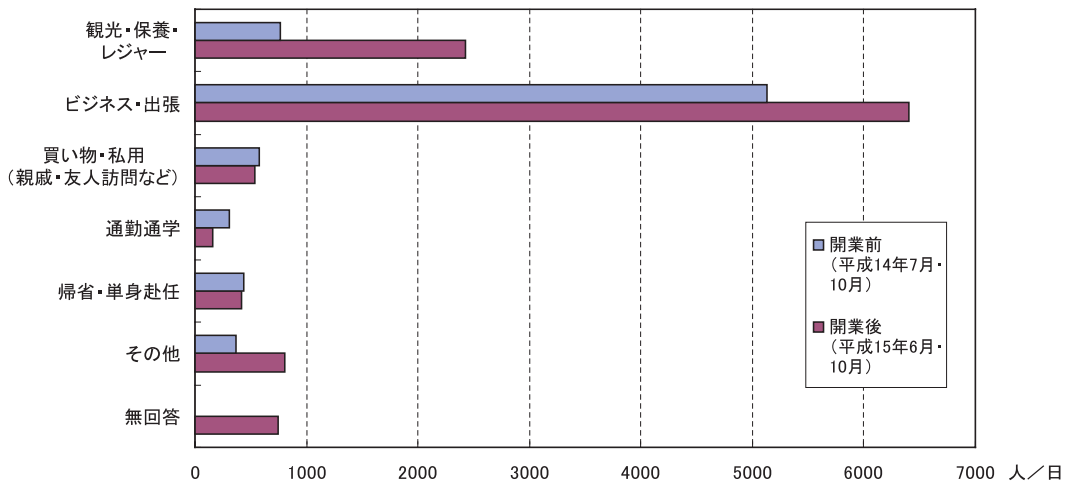
資料) 青森県「東北新幹線八戸開業旅客動向等調査報告書」

開業後



資料)青森県「東北新幹線八戸開業旅客動向等調査報告書」

JR「盛岡・八戸間」利用者の旅行目的別人数(推計)



※東北新幹線「盛岡ー八戸間」1日当たりの平均利用者数と、青森県「東北新幹線八戸開業旅客動向等調査」による目的別乗客割合から推計

コラム

「拠点化が進む二戸市（岩手県）」

平成14年12月1日、東北新幹線八戸駅開業とともに、青森と岩手の県境に東北新幹線二戸駅が誕生した。八戸から新幹線で11分、盛岡まで22分の所に位置する二戸駅では、平成15年の乗客数約20万8,000人、平成16年は約24万6,000人と、順調に新幹線利用客数を増加させている。

二戸市では、新幹線開業を、地域活性化のまたとない機会ととらえ、ハード面、ソフト面を合わせ、様々な準備を整えてきた。中でも興味深いのは、新幹線停車駅として二戸駅をアピールするため、単独ではなく、広域での地域振興方策をとったことである。

二戸地域では、「トリコロール」エリアと呼ばれる周辺24市町村(※注)からなる広域観光の仕掛け作りをしており、イベント実施、情報発信、商品開発、セールス活動に至るまで、幅広い活動を行い成果をあげている。

また、こうした取り組みの拠点となっているのが、新幹線開業に合わせ、二戸駅に隣接して建てられた広域観光物産センター「なにゃーと」である。「なにゃーと」は、物産販売、イベントの開催など、様々な広域連携活動を体現する場であり、広域連携、交流の拠点施設としての役割を担っている。ここには、広域市町村の特産品が一同に集められており、一カ所で、様々な地域の特産品を手に入れられるということで地元住民の人気を呼び、予想を上回る売上げにつながっている。

さらに、ここに併設された多目的型メッセホール（展示場）は、特産品フェアや展示会、芸術文化の発表等、通常の利用で利用できるだけでなく、床が土間になっていることから、夏祭りの山車をそのまま搬入したり、農機具の展示ができるなど、田舎ならではのニーズを反映したユニークな作りとなっており、拠点施設としての機能を充実させている。

では、こうした取り組みが進められたきっかけは何だったのか？実は、この地域活性化への取り組みには、地域の若手企業家メンバーによる勉強会が大きく関わっていた。自分達の住む地域の「ならでは」のモノの再確認作業、様々な分野の講師を迎えての研究と情報収集、先進事例の視察などを熱心に繰り返しながら、今後自分たちの地域を活性化させていくためにはどうしたらよいのかを探り、行政へ提言したのである。また、行政側も、こうした住民側の意見を受け止めながら、必要となる拠点施設づくり、周辺市町村への呼びかけ、アクセス道路の整備などへと反映させ、地域活性化のための基盤づくりを進めていった。つまり、このような住民と行政の二人三脚による地域づくりへの努力が、現在の二戸地域の拠点化を成功へと導いていったと言えるのではないだろうか。

(※注) 市町村合併により、平成18年2月現在で20市町村となっている。

第2節 事業所数・従業者数にみる本県産業・経済における変化

1 全国並みだった事業所数の減少

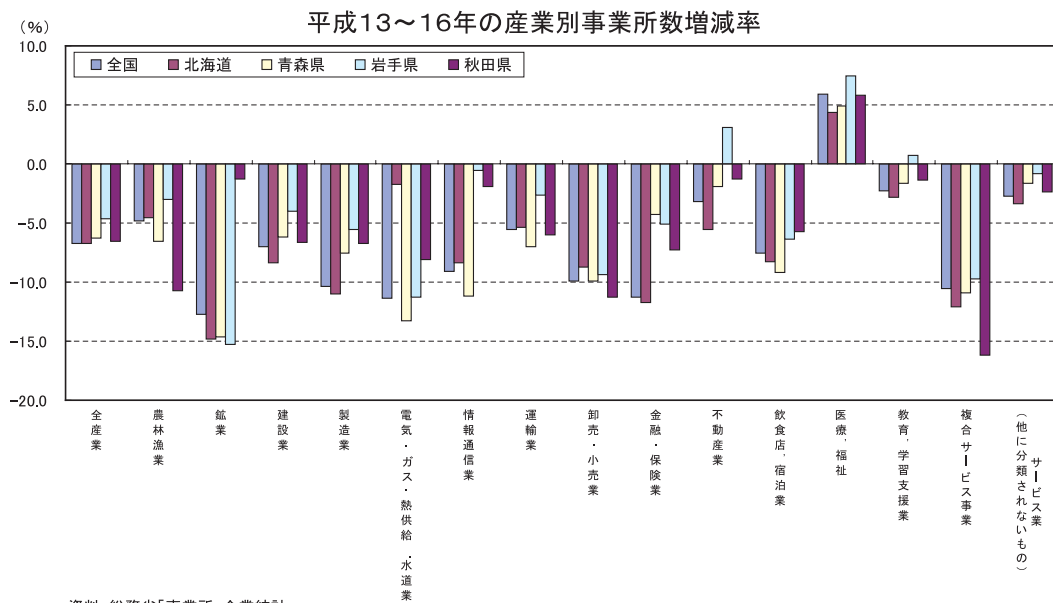
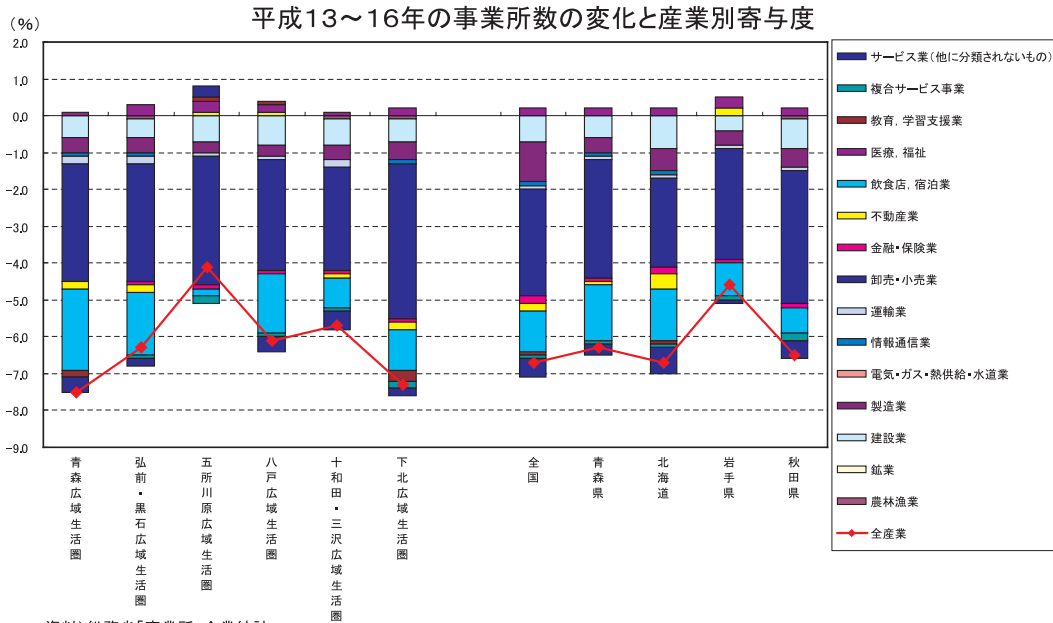
東北新幹線八戸駅開業により、本県の産業はどのような影響を受けたのでしょうか。

事業所・企業統計により、東北新幹線八戸駅開業前の平成13年10月1日現在と平成16年6月1日現在の民営事業所の状況を比較してみると、本県の事業所数は、6.3%減少しています。全国の実業所数も6.7%減少しており、また、隣接道県においても、北海道6.7%減、岩手県4.6%減、秋田県6.5%減となっています。事業所数の減少率について、産業別の寄与度をみると、本県では卸売・小売業の減少が最も大きく寄与しており、次いで、飲食店、宿泊業、建設業、製造業、情報通信業の減少が寄与していますが、医療、福祉業の事業所だけは増加しています。全国及び隣接道県においても、岩手県で不動産業が増加している外は、事業所数減少の産業別寄与度は、程度の差こそあれ、本県と同様の傾向となっています。

本県の平成13年から16年の間の事業所の増減率を産業別にみると、医療、福祉で4.9%増加している外は、いずれの産業においても事業所数は減少しています。最も減少が大きいのは鉱業14.6%減で、次いで、電気・ガス・熱供給・水道業13.3%減、情報通信業11.2%減、複合サービス事業10.9%減、卸売・小売業9.9%減、飲食店、宿泊業9.2%減等となっています。これを、全国及び隣接道県の状況と比較してみると、電気・ガス・熱供給・水道業、情報通信業、運輸業、飲食店、宿泊業で、その減少割合が大きくなっています。

本県の地域別（広域生活圏）の事業所数の動向については、青森広域生活圏の事業所数の減少が最も大きく、7.5%の減少となっており、次いで、下北広域生活圏7.3%減、弘前・黒石広域生活圏6.3%減、八戸広域生活圏6.1%減、十和田・三沢広域生活圏5.7%減、五所川原広域生活圏4.1%減と、いずれの地域でも、事業所数は減少しています。地域別の事業所数減少の産業別

寄与度については、五所川原広域生活圏で不動産業、教育、学習支援業、サービス業が、八戸広域生活圏で不動産業、教育、学習支援業が増加している外は、程度の差はあるものの本県全体の状況と似通っています。



2 目立った特徴は見られない事業所の開業率

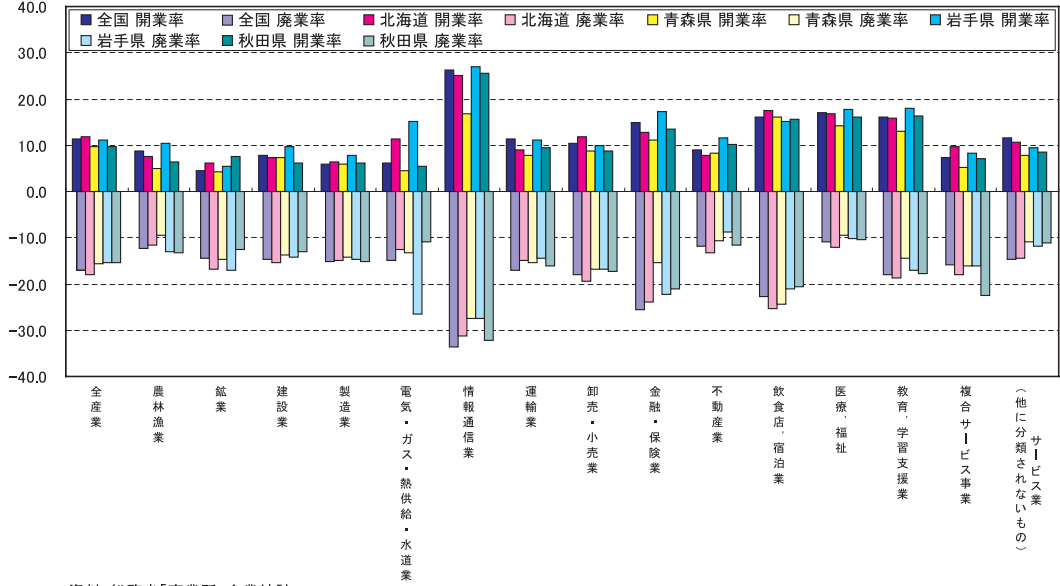
また、本県の平成13年から16年の間の事業所の増減の状況を、開業、廃業別にみると、最も開業率が高い産業は、情報通信業で、開業率16.9%となっており、次いで、飲食店、宿泊業16.2%、医療、福祉14.3%、教育、学習支援業13.1%、金融・保険業11.2%等となっています。逆に、廃業率が最も高いのもまた、情報通信業で、廃業率27.5%となっており、次いで、飲食店、宿泊業24.4%、卸売・小売業16.8%、複合サービス事業16.2%、運輸業15.5%等となっています。

本県の平成13年から16年の間の事業所の開業、廃業の状況を、全国及び隣接道県の状況と比較してみると、開業については、農林漁業、電気・ガス・熱供給・水道業、情報通信業、運輸業、医療、福祉、教育、学習支援、複合サービス事業等、多くの産業で、本県の開業率が低くなっており、他道県と比較して、建設業、製造業、飲食店、宿泊業の開業率は、ほぼ同等ではありますが、本県における開業率が高い産業は見当たりません。逆に、廃業については、金融・保険業、医療、福祉、教育、学習支援業、サービス業等では、本県の廃業率は低くなっているものの、多くの産業では、全国、隣接道県とほぼ同様の減少率となっています。

このような、事業所の開業、廃業の結果、民営事業所数の産業別構成割合は、どのように変化したのでしょうか。本県において構成割合が増加した産業は、不動産業(4.8%→5.0%)、医療、福祉(4.4%→5.0%)、教育、学習支援業(2.3%→2.5%)、サービス業(他に分類されないもの)(19.1%→20.0%)で、逆に、構成割合が低下した産業は、卸売・小売業(31.9%→30.7%)、飲食店、宿泊業(16.2%→15.7%)、複合サービス事業(0.8%→0.7%)となっています。全国及び隣接道県の状況、並びに、本県の地域別の産業別事業所数の構成割合の変化についても、若干の差はありますが、卸売・小売業の割合の減少と、サービス業(他に分類されないもの)の割合の増加等、似通った変化となっています。

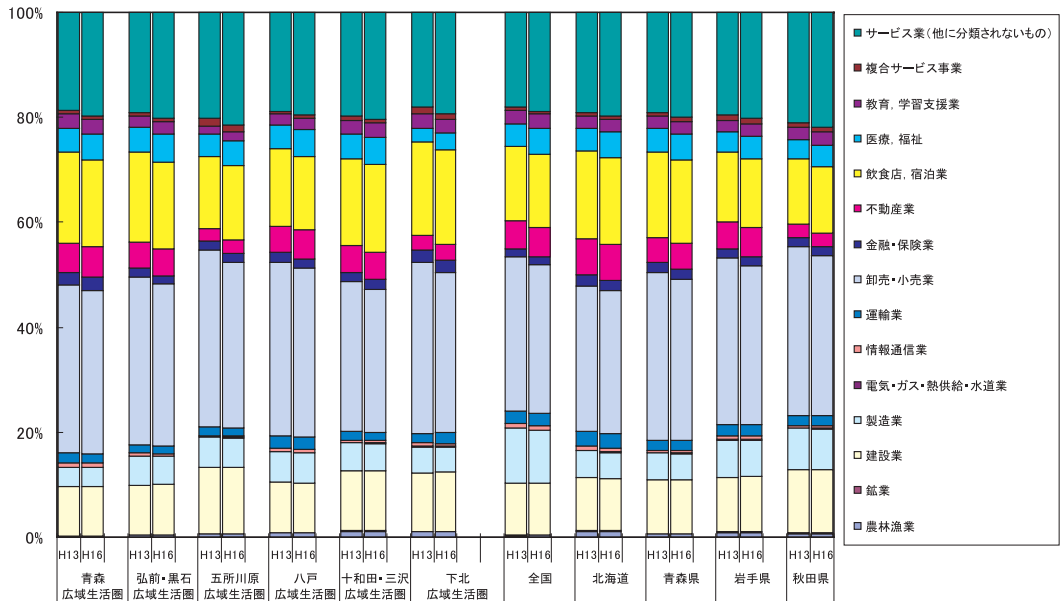
(%)

平成13～16年の開業率及び廃業率



資料：総務省「事業所・企業統計」

事業所(民営)の産業別構成割合



資料) 総務省「事業所・企業統計」

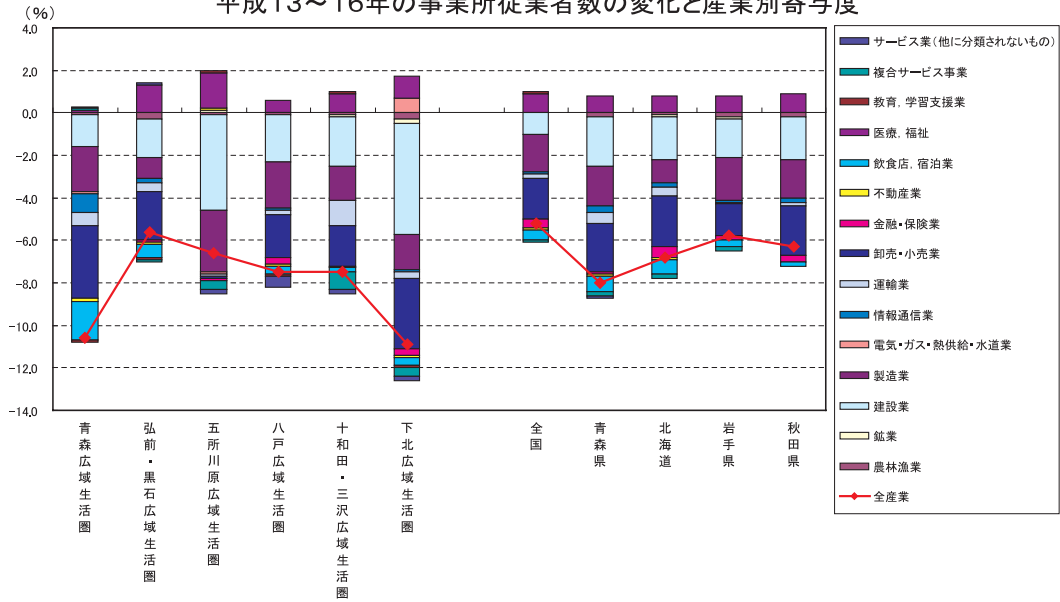
3 減少率が大きかった従業者数

次に、平成13年から16年の民営事業所従業者数の変化の状況をみると、本県が8.0%減少しているのに対し、全国では5.2%の減少、隣接道県においては、北海道6.8%減、岩手県5.8%減、秋田県6.3%減となっており、事業所数の減少率は、全国及び隣接道県とほぼ同じであったものの、従業者数の減少率は本県が高くなっています。従業者数の減少率について、産業別の寄与度をみると、本県では建設業と卸売・小売業の減少が最も大きく寄与しており、次いで、製造業、飲食店、宿泊業の減少が寄与していますが、事業所数同様に医療、福祉業の事業所従業者数だけは増加しています。全国及び隣接道県においても、事業所従業者数減少の産業別寄与度は、程度の差こそあれ、本県とほぼ同様の傾向となっています。

本県の平成13年から16年の間の事業所従業者数の増減率を産業別にみると、医療、福祉で9.5%増加している外は、いずれの産業においても従業者数は減少しています。最も減少が大きいのは情報通信業27.2%減で、次いで、建設業16.6%減、鉱業15.0%減、製造業13.3%減、農林漁業13.2%減等となっています。これを、全国及び隣接道県の状況と比較してみると、建設業、製造業、情報通信業、運輸業、不動産業、飲食店、宿泊業、サービス業（他に分類されないもの）で、本県の減少割合が大きくなっています。

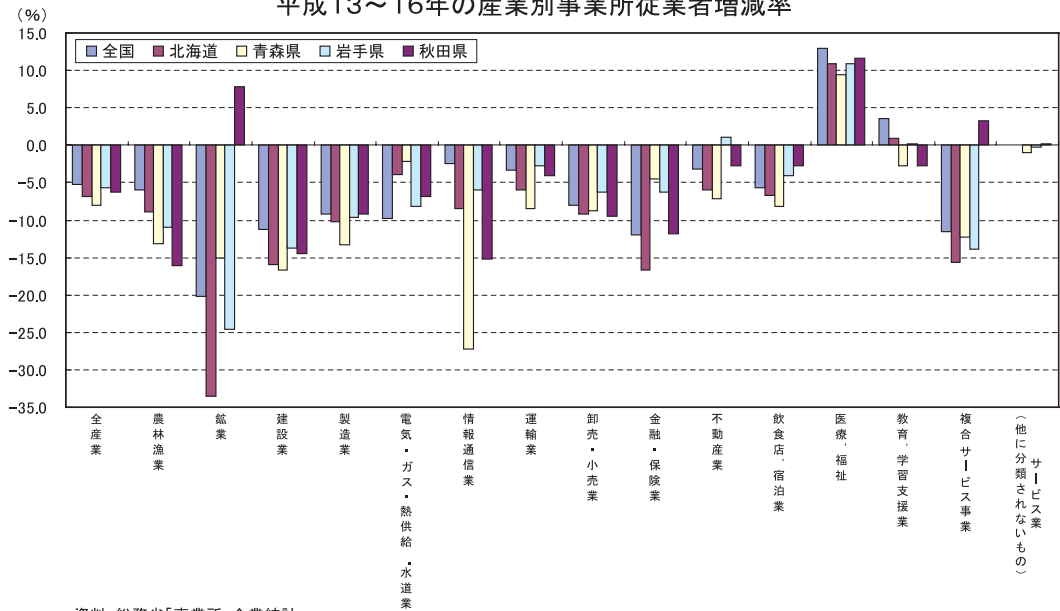
本県の地域別（広域生活圏）の事業所従業者数の動向については、下北広域生活圏の従業者数の減少が最も大きく、10.9%の減少となっており、次いで、青森広域生活圏10.6%減、八戸広域生活圏7.5%減、十和田・三沢広域生活圏7.5%減、五所川原広域生活圏6.6%減、弘前・黒石広域生活圏5.6%減と、いずれの地域でも、従業者数は減少しています。地域別の従業者数減少の産業別寄与度については、建設業、製造業、卸売・小売業、飲食店、宿泊業、医療、福祉の寄与度が地域によって大きく異なっており、これら産業の従業者数の増減によって地域の事業所従業者数の減少程度が大きく影響されています。

平成13～16年の事業所従業者数の変化と産業別寄与度



資料)総務省「事業所・企業統計」

平成13～16年の産業別事業所従業者増減率



資料:総務省「事業所・企業統計」

4 従業者の産業別構成割合が増加したサービス業、低下した建設業

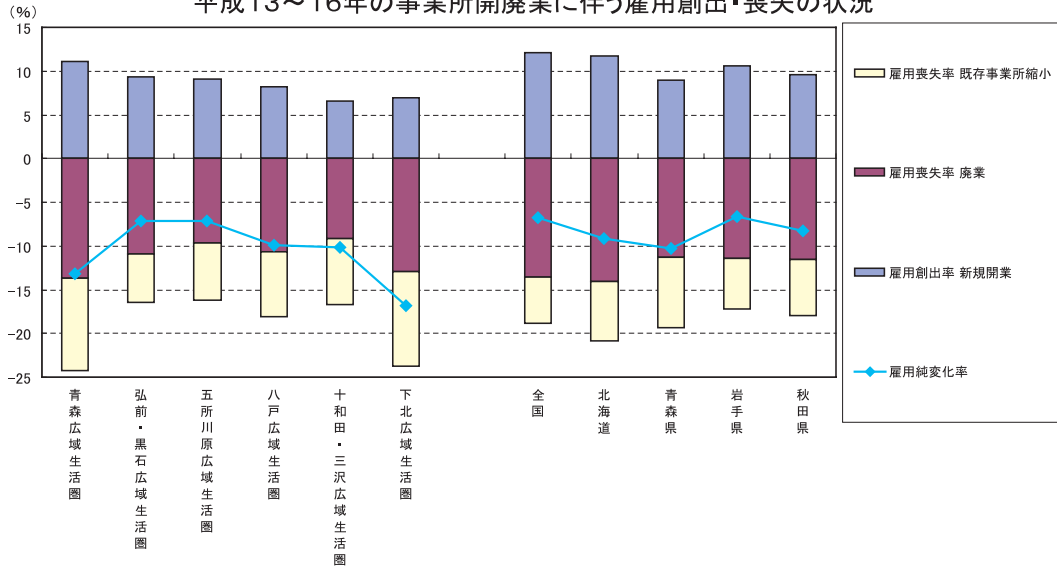
民営事業所従業者数の変化について、事業所の開業による雇用創出、廃業による雇用喪失、既存事業所の拡大・縮小に伴う雇用創出・喪失の状況をみると、本県の事業所開業による雇用創出率は9.0%、事業所廃業による雇用喪失率は11.3%、既存事業所縮小による雇用喪失率は8.0%となっています。これを全国及び隣接道県の状況と比較してみると、いずれの道県においても、廃業による雇用喪失率が、開業による雇用創出率を上回っており、既存事業所については、規模縮小により雇用が減少していますが、その中でも特に、本県の事業所開業に伴う雇用創出率は低く、さらに既存事業所縮小による雇用喪失率は最も大きくなっており、結果として、本県では、全国、隣接道県と比べ、雇用純変化率の減少幅が最も大きくなっていきます。

このような、事業所の開業、廃業による雇用喪失、既存事業所の拡大・縮小に伴う雇用創出・喪失の結果、民営事業所従業者数の産業別構成割合は、どのように変化したのでしょうか。本県において構成割合が増加した産業は、医療、福祉（8.1%→9.6%）、サービス業（他に分類されないもの）（13.3%→14.3%）で、逆に、構成割合が低下した産業は、建設業（14.0%→13.2%）、製造業（14.0%→13.2%）となっています。全国及び隣接道県の状況、並びに、本県の地域別の産業別事業所数の構成割合の変化についても、本県の状況と、似通った変化となっています。

県内の地域別に、事業所の開業、廃業、既存事業所の拡大・縮小に伴う雇用創出・喪失の状況をみると、いずれの地域においても、廃業による雇用喪失率が、開業による雇用創出率を上回っており、既存事業所については、規模縮小により雇用が減少していますが、地域により開業による雇用創出率は6.6～11.1%と大きな開きがあり、廃業による雇用喪失率は、青森広域生活圏、下北広域生活圏で、それぞれ13.7%、12.9%と大きくなっていきます。また、既存事業所の規模縮小に伴う雇用喪失率についても、青森広域生活圏、下北広域生活圏で、それぞれ10.6%、10.9%と大きくなっており、県内地域別の雇用純変化率は、青森広域生活圏、下北広域生活圏の減少幅が大きくなって

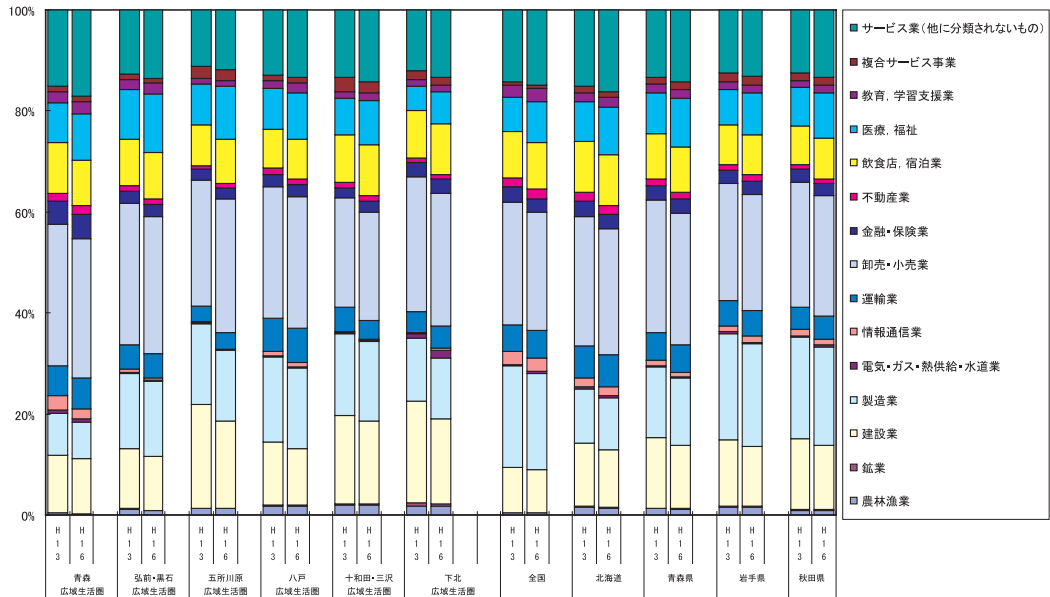
います。

平成13～16年の事業所開廃業に伴う雇用創出・喪失の状況



資料) 総務省「事業所・企業統計」 ※ 雇用喪失率 既存事業所縮小=平成13～16年既存事業所従業員数/平成13年の事業所全体の雇用者数、雇用喪失率 廃業=平成13～16年廃業事業所従業員数/平成13年の事業所全体の雇用者数、雇用創出率 新規開業=平成13～16年新設事業所従業員数/平成13年の事業所全体の雇用者数、雇用純変化率=雇用創出率-雇用喪失率

事業所(民営)従業員の産業別構成割合



資料) 総務省「事業所・企業統計」

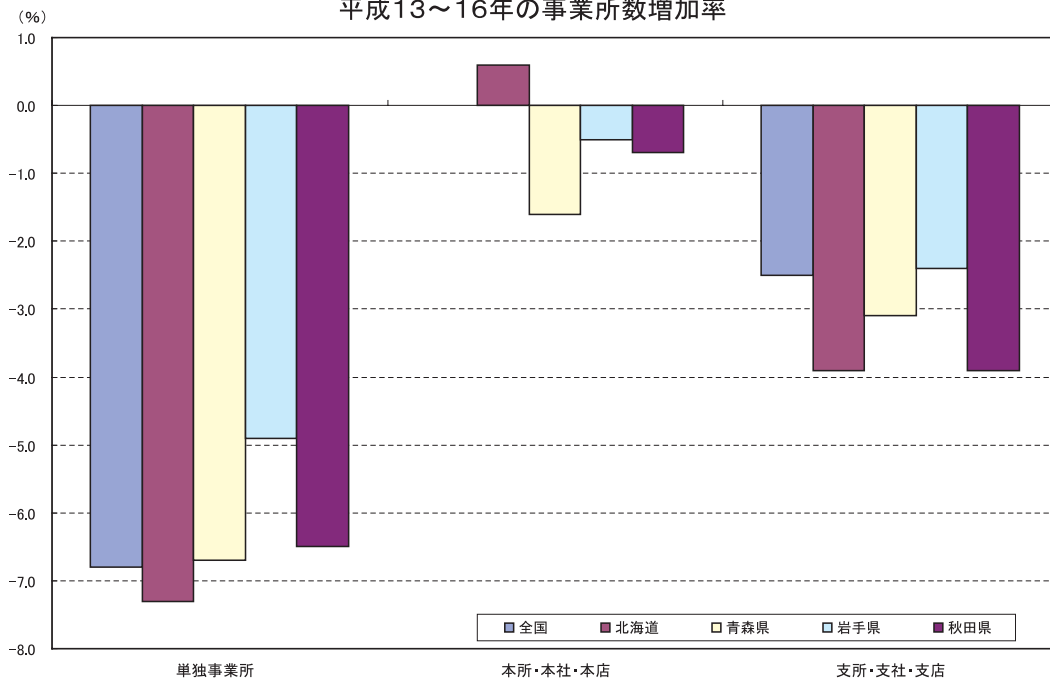
5 支所・支社・支店の減少率が大きい製造業

では、平成13～16年における事業所数の増減の状況を、単独事業所、本所・本社・本店、支所・支社・支店の別にみてみるとどうでしょうか。

本県と全国及び隣接道県の状況を比較してみると、単独事業所は、本県が6.7%減少しているのに対し、全国、北海道、岩手県、秋田県ではそれぞれ、6.8%、7.3%、4.9%、6.5%減少しており、岩手県での減少率が低くなっているものの、概ね、本県の状況と類似しています。本所・本社・本店は、本県が1.6%減少しているのに対し、全国では、増減なし、北海道は0.6%増加、岩手県、秋田県ではそれぞれ、0.5%、0.7%減少しており、本県の減少率が大きくなっています。支所・支社・支店は、本県が3.1%減少しているのに対し、全国、北海道、岩手県、秋田県ではそれぞれ、2.5%、3.9%、2.4%、3.9%減少しており、北海道、秋田県での減少率が大きくなっています。

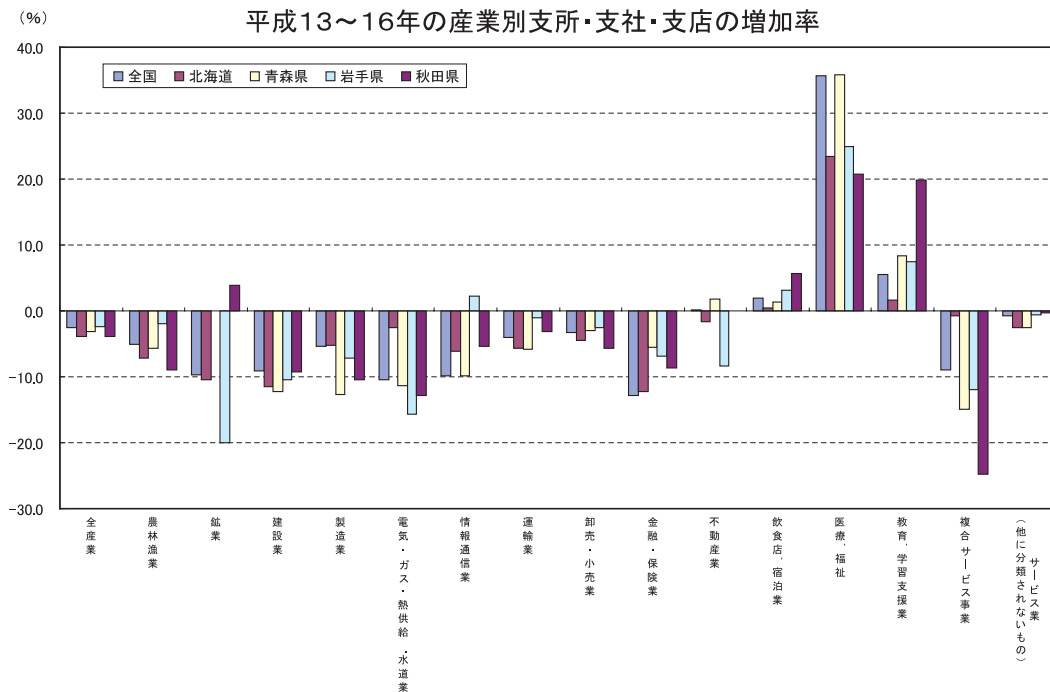
また、支所、支社、支店の増減の状況を産業別にみると、本県においては、不動産業、飲食店、宿泊業、医療、福祉、教育、学習支援業で、支所、支社、支店数が増加しているものの、複合サービス事業、製造業、建設業、電気・ガス・熱供給・水道業、情報通信業では支所、支社、支店数が大きく減少しています。全国及び隣接道県の支所、支社、支店数の動向については、いずれの道県においても、飲食店、宿泊業、医療、福祉、教育、学習支援業では支所、支社、支店数が増加している一方で、減少率の大きな産業をみると、全国は、金融・保険業、情報通信業、鉱業、複合サービス事業、建設業であり、北海道では金融・保険業、建設業、鉱業、農林漁業、岩手県では鉱業、電気・ガス・熱供給・水道業、複合サービス事業、建設業、秋田県では複合サービス事業、電気・ガス・熱供給・水道業、製造業、建設業、農林漁業となっており、本県では、全国、隣接道県と比べ、製造業の支所、支社、支店数の減少率が大きくなっています。

平成13～16年の事業所数増加率



資料: 総務省「事業所・企業統計」 ※ここでの事業所数増加率は、(開業率-廃業率)により算出しています。

平成13～16年の産業別支所・支社・支店の増加率



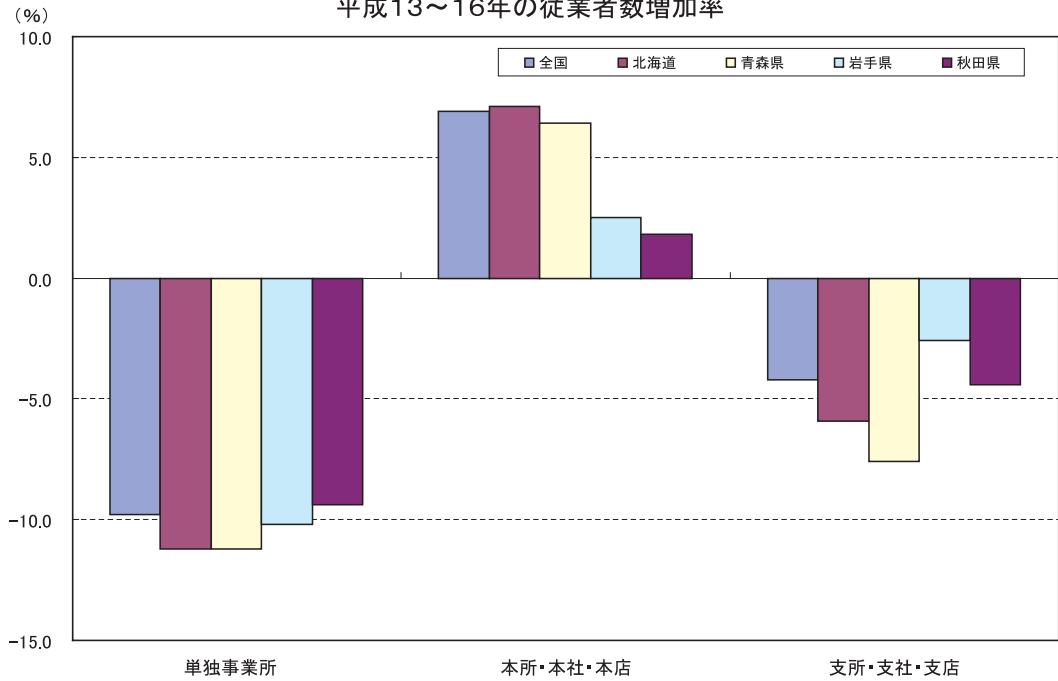
資料: 総務省「事業所・企業統計」 ※ここでの事業所数増加率は、(開業率-廃業率)により算出しています。

6 従業員の減少率が高い支所・支社・支店

次に、平成13～16年における事業所従業員数の増減の状況を、単独事業所、本所・本社・本店、支所・支社・支店の別に、本県と全国、隣接道県と比較してみると、単独事業所従業員数は、本県が11.2%減少しているのに対し、全国、北海道、岩手県、秋田県ではそれぞれ、9.8%、11.2%、10.2%、9.4%減少しており、本県と北海道で減少率が大きくなっています。本所・本社・本店従業員数は、本県が6.4%増加しているのに対し、全国、北海道、岩手県、秋田県ではそれぞれ、6.9%、7.1%、2.5%、1.8%増加しており、岩手県と秋田県の増加率が小さくなっています。支所・支社・支店従業員数は、本県が7.6%減少しているのに対し、全国、北海道、岩手県、秋田県ではそれぞれ、4.2%、5.9%、2.6%、4.4%減少しており、本県での減少率が大きく、岩手県の減少率は小さくなっています。

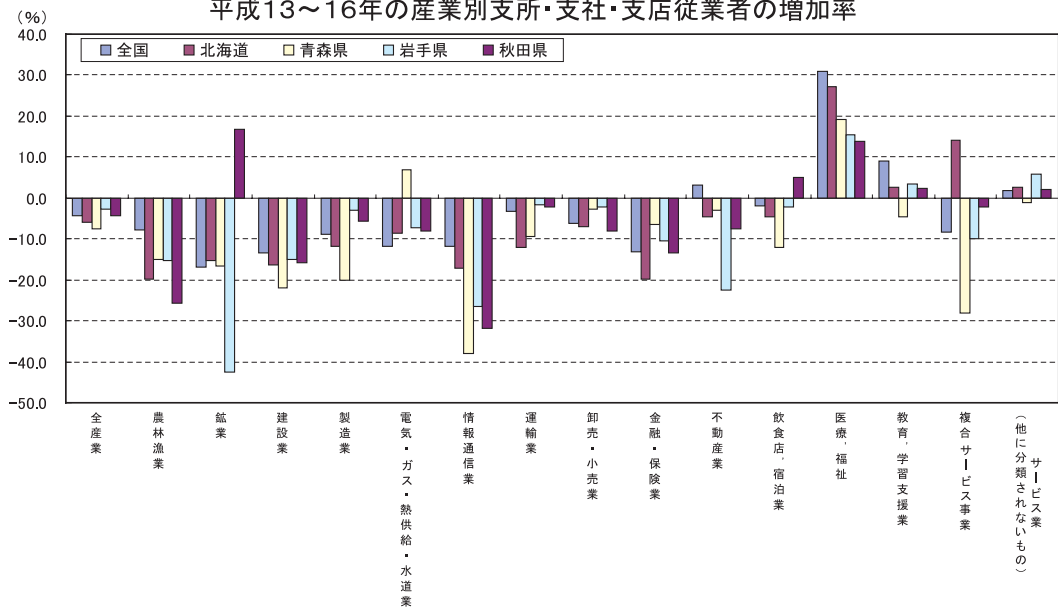
また、支所、支社、支店従業員の増減の状況を産業別にみると、本県では、電気・ガス・熱供給・水道業、医療、福祉の従業員数が増加しているものの、情報通信業、複合サービス事業、建設業、製造業の従業員数は、大きく減少しています。これを全国及び隣接道県の状況と比較してみると、いずれの道県においても、医療、福祉では支所、支社、支店従業員数が増加しており、教育、学習支援業、サービス業（他に分類されないもの）では本県のみが減少しています。また、本県では、全国、隣接道県と比べ、建設業、製造業、情報通信業、飲食店、宿泊業、複合サービス業で、支所・支社・支店従業員数の減少率が大きく、電気・ガス・熱供給・水道業、卸売・小売業、金融・保険業、不動産業では、減少率が小さくなっています。

平成13～16年の従業員数増加率



資料：総務省「事業所・企業統計」 ※ここでの従業員数増加率は、(雇用創出率-雇用喪失率)により算出しています。

平成13～16年の産業別支所・支社・支店従業員の増加率



資料：総務省「事業所・企業統計」 ※ここでの従業員数増加率は、(雇用創出率-雇用喪失率)により算出しています。

7 開設事業所の割合が高い飲食店・宿泊業

それでは、平成16年6月1日現在の民営事業所のうち、平成14年以降に開設された事業所の状況はどうなっているのでしょうか。

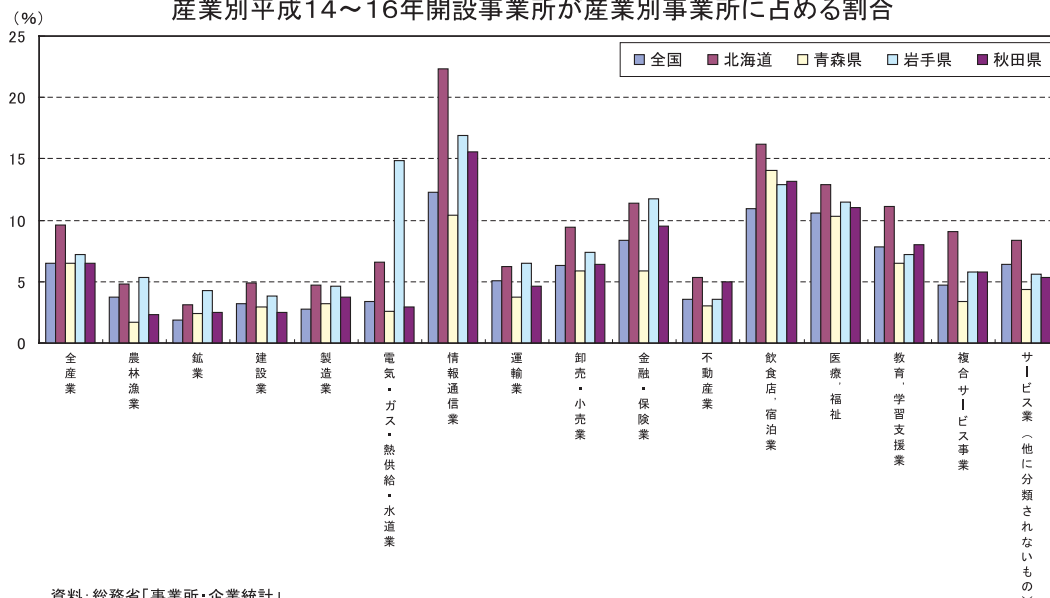
本県の平成14～16年開設民営事業所が全民営事業所に占める割合は6.5%となっており、これは、全国の状況と同率です、隣接道県と比較すると、北海道は9.6%、岩手県7.2%、秋田県6.5%となっており、本県は秋田県と並び、新たな事業所の割合が、やや低くなっています。

また、平成14～16年開設事業所が占める割合を産業別にみると、本県では、飲食店、宿泊業で14.1%と最もその割合が高くなっており、次いで、情報通信業10.4%、医療、福祉10.3%、教育、学習支援業6.5%となっています。全国、隣接道県の状況については、全国及びいずれの道県においても情報通信業が最も割合が高くなっています。次いで、全国、北海道、秋田県では、飲食店、宿泊業、医療、福祉となっていますが、岩手県では電気・ガス・熱供給・水道業、飲食店、宿泊業となっています。

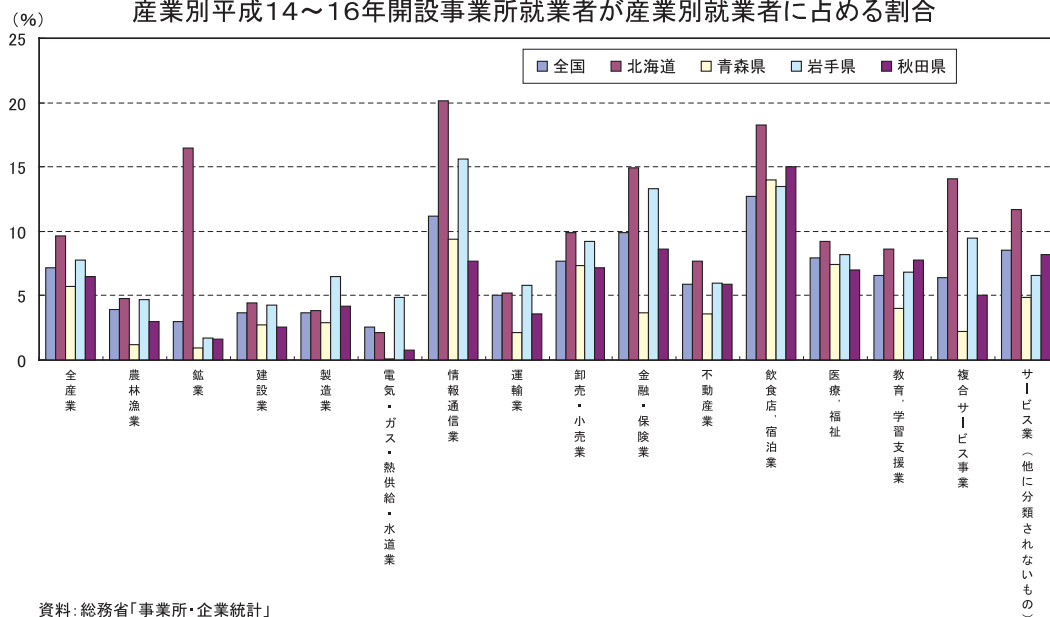
次に、平成14～16年開設民営事業所従業者が全民営事業所従業者に占める割合をみると、本県は5.7%となっており、これは、全国の7.2%、北海道9.6%、岩手県7.8%、秋田県6.5%と比較して、やや低くなっています。

また、平成14～16年開設事業所従業者が占める割合を産業別にみると、本県では、飲食店、宿泊業で14.0%と最もその割合が高くなっており、次いで、情報通信業9.4%、医療、福祉7.4%、卸売・小売業7.3%となっています。全国、隣接道県の状況については、全国では飲食店、宿泊業の割合が最も高く、次いで情報通信業、金融・保険業、サービス業（他に分類されないもの）となっています。北海道では、割合の多い順に、情報通信業、飲食店、宿泊業、鉱業、金融・保険業、岩手県では、情報通信業、飲食店、宿泊業、不動産業、複合サービス業、秋田県では、飲食店、宿泊業、金融・保険業、サービス業（他に分類されないもの）、教育、学習支援業となっています。

産業別平成14～16年開設事業所が産業別事業所に占める割合



産業別平成14～16年開設事業所就業者が産業別就業者に占める割合



これまでみてきたように、東北新幹線八戸駅開業後の変化として、本県では、新規開設事業所の産業別割合において、飲食店・宿泊業が占める割合は高くなったものの、支所、支社、支店における従業者数は、全国及び隣接道県と比較して減少率が大きくなっていることが明らかとなりました。

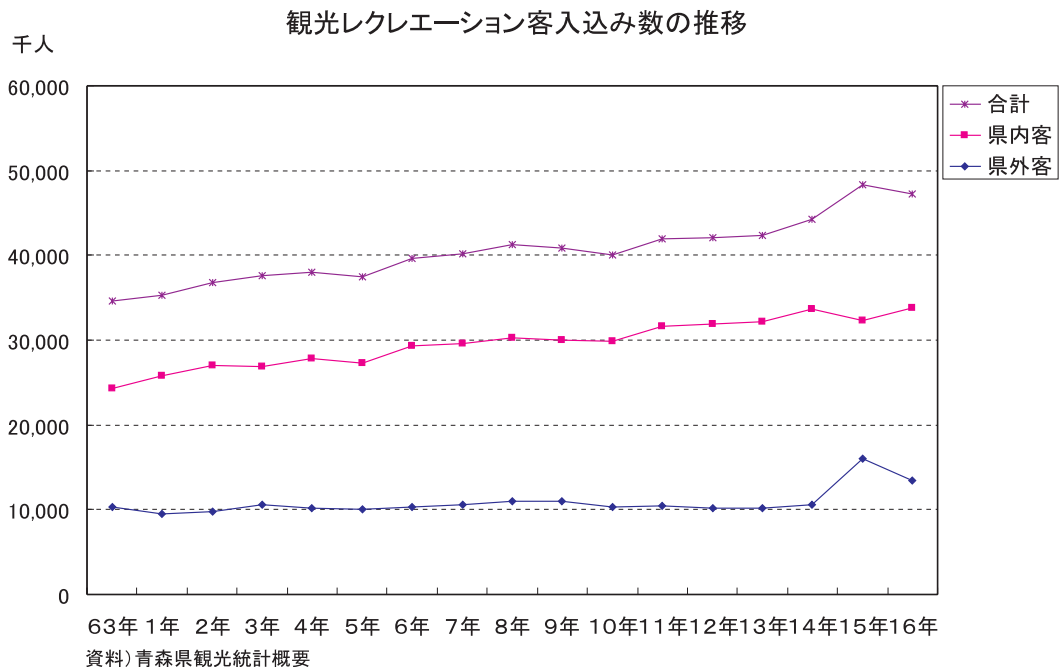
このことは、東北新幹線八戸駅開業によって、時間的距離が短縮されたことにより、県内の支店等の統廃合や、規模縮小等が進んだことを意味しているのではないのでしょうか。

第3節 観光における変化

1 県外客の増加が押し上げた入込数

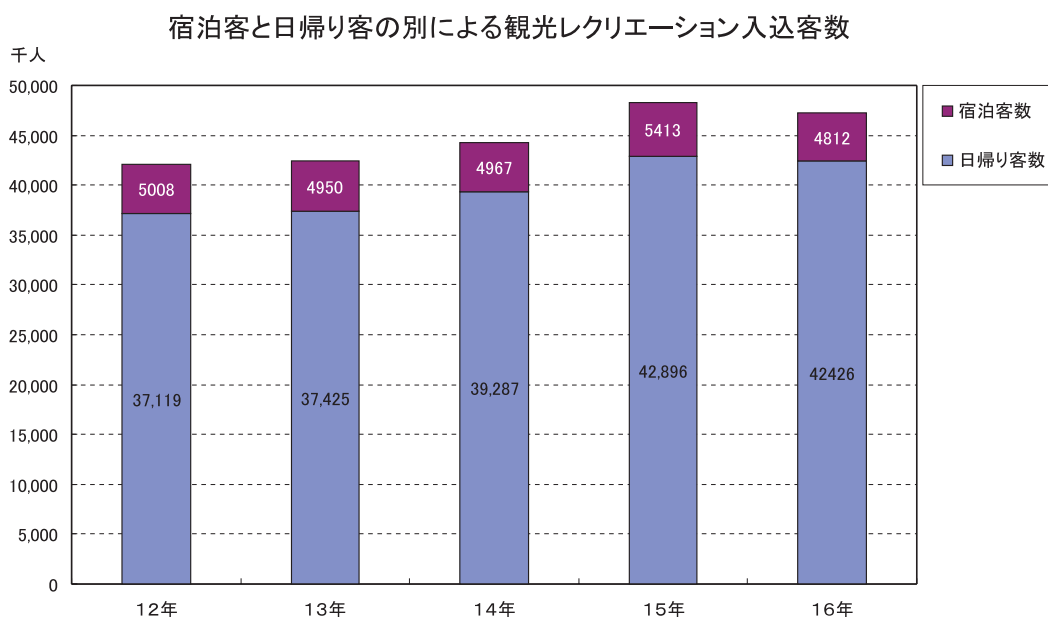
前述の東北新幹線「盛岡・八戸間」利用者の旅行目的別割合では、「観光・保養・レジャー」の割合が開業前と比べ10.1%から21.1%へと、11ポイントの上昇が見られました。では実際に、東北新幹線八戸駅開業後、本県に観光レクリエーションの目的で訪れる人々にどのような変化があったのかを分析してみましょう。

「青森県観光統計概要」により昭和63年から平成16年までに観光レクリエーションで本県を訪れた客数の推移をみると、平成14年までは、構成比の6割以上を占める県内客の動向に影響を受けながら、緩やかな増加傾向にありましたが、東北新幹線八戸駅開業後初めての観光シーズンを迎えた平成15年は、県外客が大幅に増加（対前年51.7%）したことから、全体としては約4,831万人と対前年9.2%の増加となり、県内客が減少したにもかかわらず、県外客の増加が、入込数全体を押し上げた結果となっています。



2 増加した日帰り客

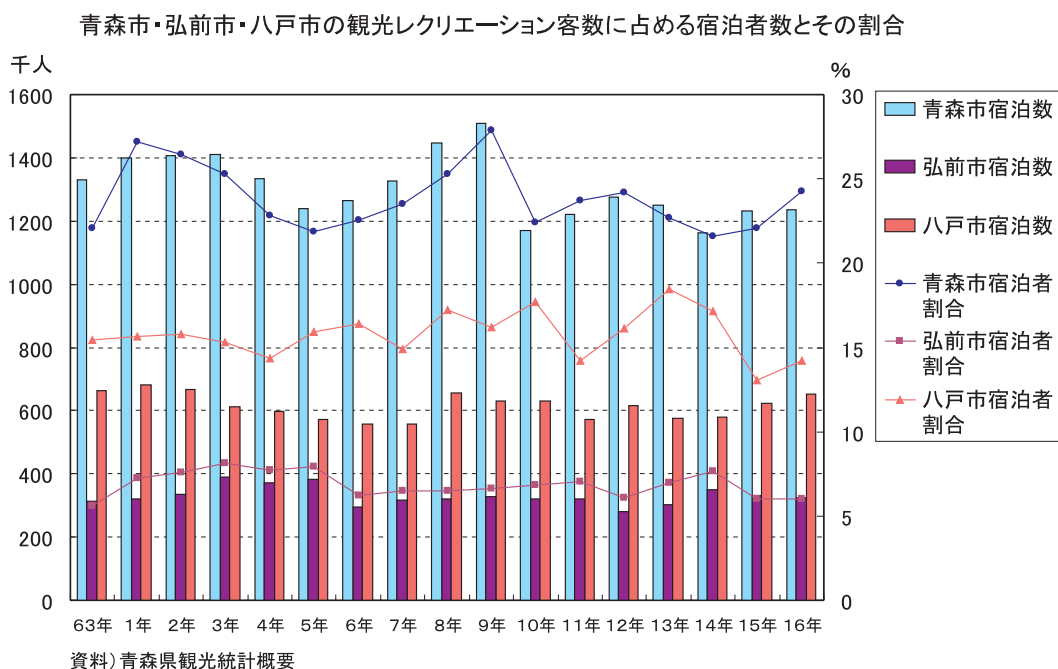
次に、本県の観光レクリエーション入込客数を宿泊客と日帰り客の別でみると、本県では、圧倒的に日帰り客が多いことがわかります。特に入込客が増加した平成15年における日帰り客数の伸びは大きく、入込客数全体を押し上げています。また、宿泊者数は、新幹線開業1年目となる平成15年までは増加がみられたものの、平成16年には開業前の水準以下まで減少しています。



資料) 青森県観光統計概要

さらに、東北新幹線駅ができた八戸市の入込客にどのような変化があったのかをみるために、旧3市(青森市・弘前市・八戸市)の比較をしてみましょう。次のグラフは青森市、弘前市、八戸市の観光レクリエーションの入込客総数に占める宿泊者数と、その割合を示したものですが、これをみると、青森市、八戸市については、新幹線開業後の平成15年と平成16年において宿泊者数の増加がみられます。一方、宿泊者割合においては平成15年に八戸市と弘前市の割合が低下しており、特に八戸市の低下が顕著です。

そこで、宿泊数と宿泊者割合の推移を昭和63年からみると、青森市、弘前市においては宿泊者数の波と宿泊者割合の波が、比較的一致しているのに対し、八戸市の場合は、平成15年の動きを含め、逆の動き（宿泊数は増加するが宿泊者割合は低下、宿泊者は減少するが宿泊者割合は増加という動き）をしている年が多く見受けられます。このことは、観光客数の増減に、宿泊者数の増減が連動しない、つまり、八戸市の観光客の増減は、日帰り客の増減が影響しているケースが多いことを表しています。これは、八戸市の周辺人口の多さや、隣県との距離の近さなど、八戸市特有の地理的条件にも関係していると思われませんが、新幹線開業によって、旅行時間が短縮されたために、日帰り客が増加していることも要因として考えられそうです。

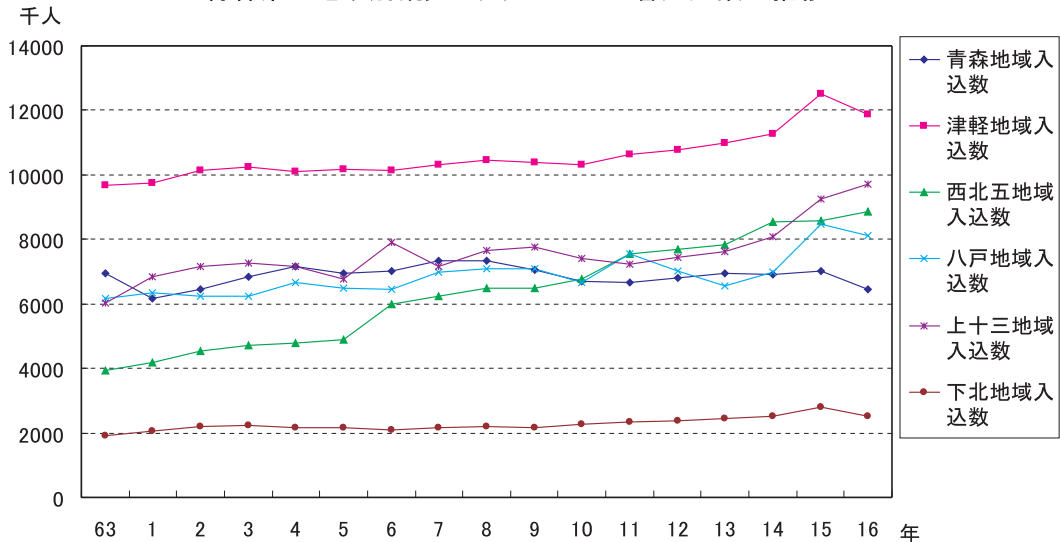


3 入込数の増加が続く上十三、西北五地域

さらに県内を青森地域（青森市・東津軽郡）、津軽地域（弘前市・黒石市・中津軽郡・南津軽郡・板柳町）、西北五地域（五所川原市・西津軽郡・板柳町除く北津軽郡）、八戸地域（八戸市・三戸郡・百石町・下田町）、上十三地域（十和田市・三沢市・百石町と下田町除く上北郡）、下北地域（むつ市・下北郡）の6つのブロックに分けて入込数の推移をみると、平成14年から15年にかけて、すべての地域において入込数の増加がみられ、特に、津軽地域、上十三地域、八戸地域における増加は顕著です。

また、平成16年になると、弘前地域、八戸地域、青森地域、下北地域においては、入込客の減少がみられますが、上十三地域、西北五地域では引き続き増加傾向にあり、他地域においても青森地域以外は開業前と同等またはそれよりも高い水準となっています。

青森県の地域別観光レクリエーション客入込数の推移

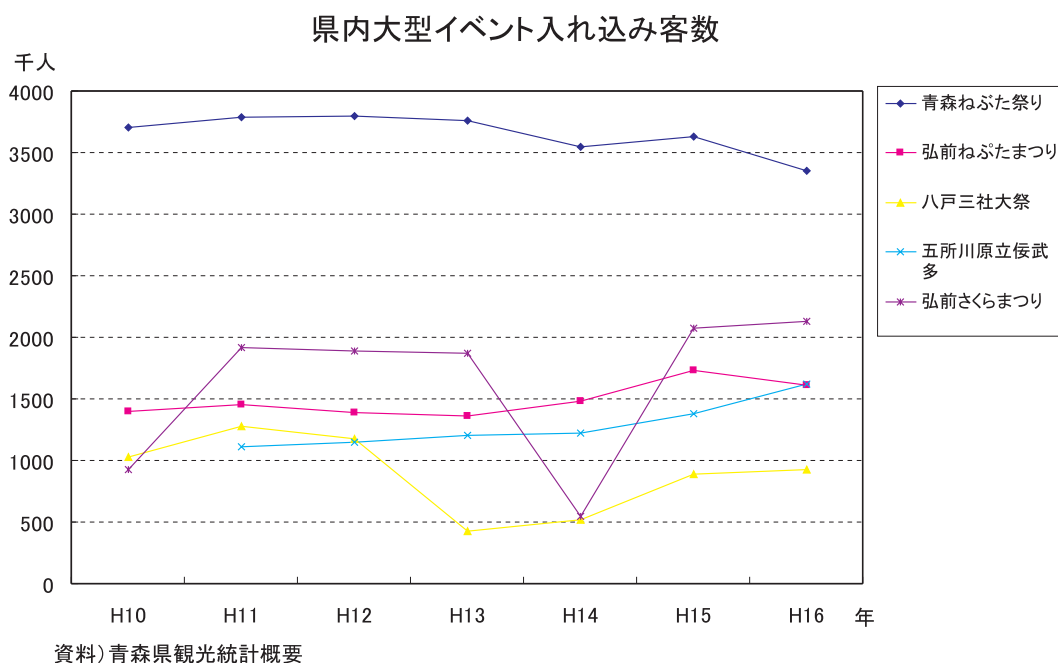


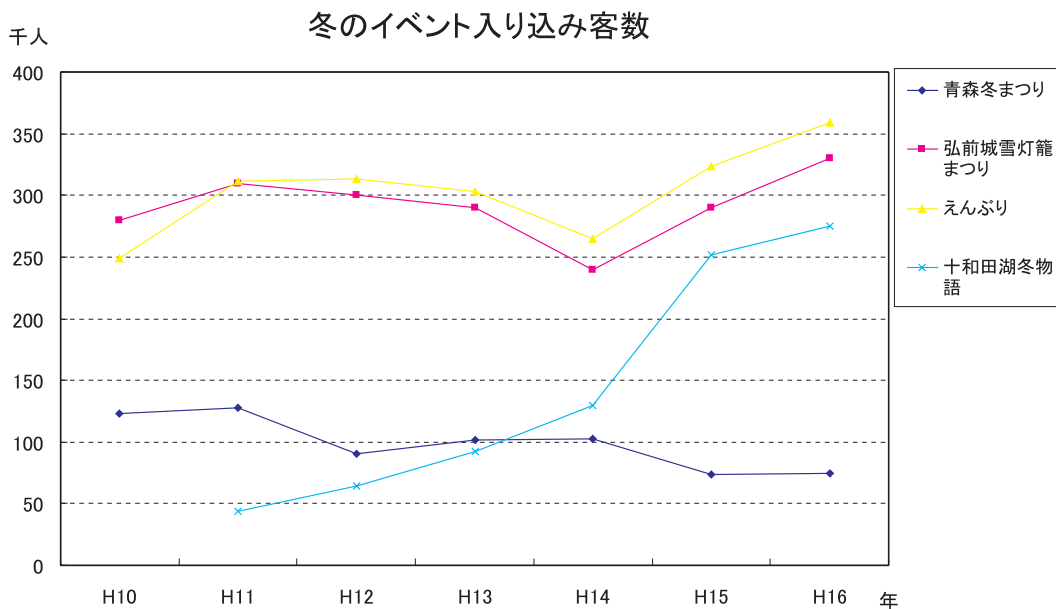
資料) 青森県観光統計概要 ※注 青森地域(青森市・東津軽郡) 津軽地域(弘前市・黒石市・中津軽郡・南津軽郡・板柳町) 西北五地域(五所川原市・西津軽郡・板柳町除く北津軽郡) 八戸地域(八戸市・三戸郡・百石町・下田町) 上十三地域(十和田市・三沢市・百石町と下田町除く上北郡) 下北地域(むつ市・下北郡)

4 イベント入込数の増加

次に県の観光レクリエーション客の入込数において影響力の高い県内の大型イベントの入込客数の状況を見てみると、東北新幹線八戸駅開業直後の平成15年には、すべての行事において、前年よりも増加していることがわかります。また、弘前さくらまつり、五所川原立佞武多、八戸三社大祭では、平成16年も継続して増加傾向がみられます。

また、東北新幹線八戸駅開業が、冬の開業だったことから、冬のイベントの入込状況も見てみると、八戸のえんぶり、弘前城雪灯籠まつり、十和田湖冬物語で、平成15年には大幅な増加がみられ、平成16年もさらに増加が続いていることがわかります。



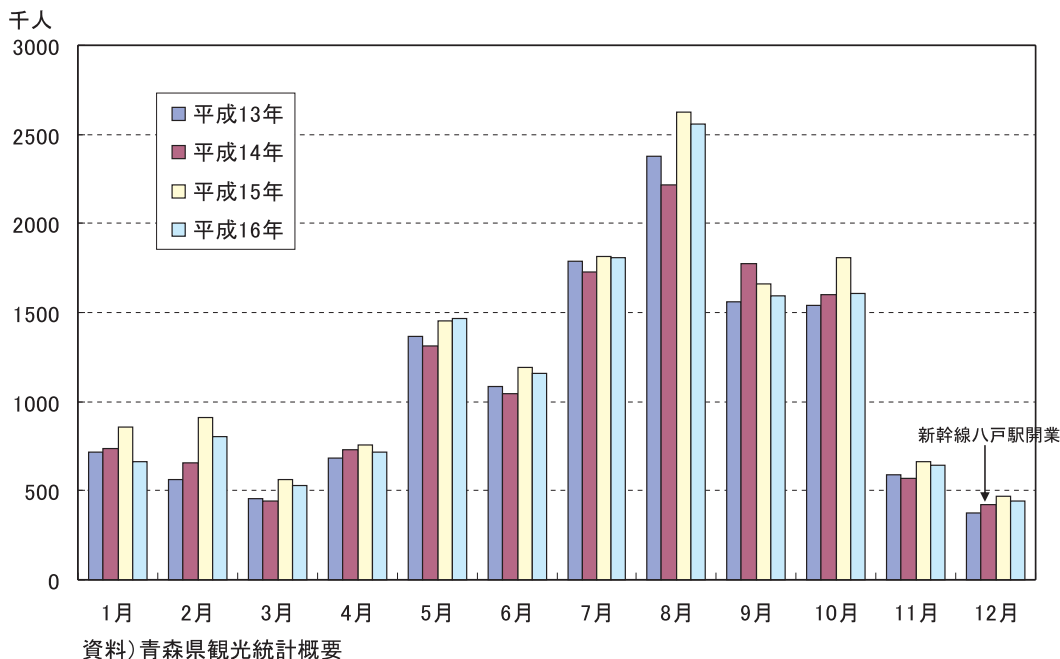


資料) 青森県観光統計概要

5 伸びる冬場の観光

ここで、東北新幹線八戸駅が開業した平成14年12月以降、月別の観光入込数がどのように変化していったかを自然公園の入込数から追ってみましょう。開業1年目となる平成15年の動きを前年同月と比較してみると、9月を除いては、すべての月で前年を上回っています。特に開業直後の1月や十和田湖冬物語が好調だった2月、本格的な夏祭りシーズンの8月、紅葉シーズンの10月における伸びが際立っています。開業2年目となる平成16年をみると、1月、2月、10月においては開業1年目よりも減少しましたが、1月を除いては開業前と同水準またはそれ以上の水準を保っており、さらに他の月においては、ほぼ1年目の水準を保ち続けているなど好調です。

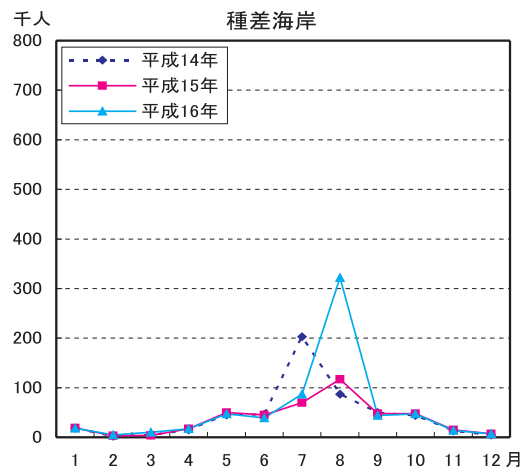
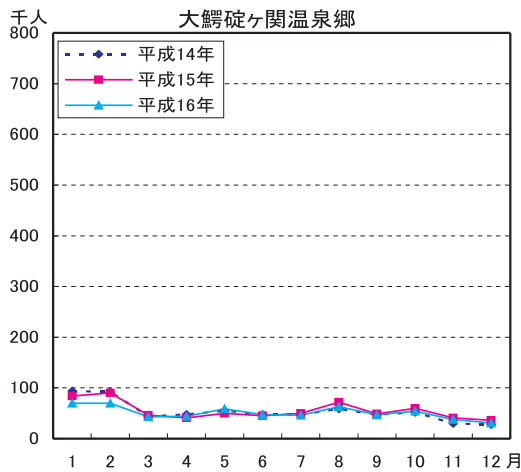
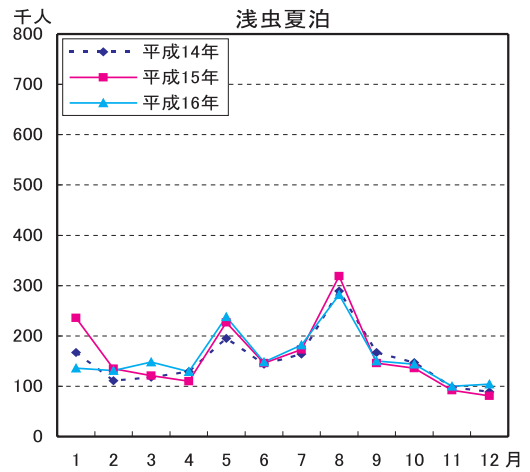
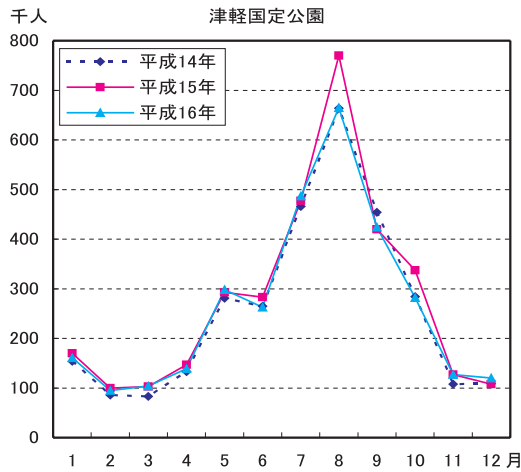
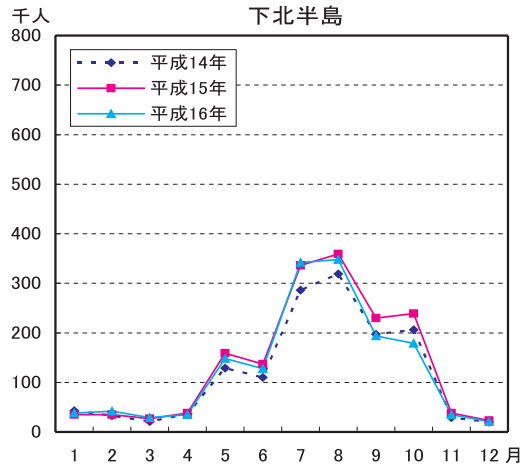
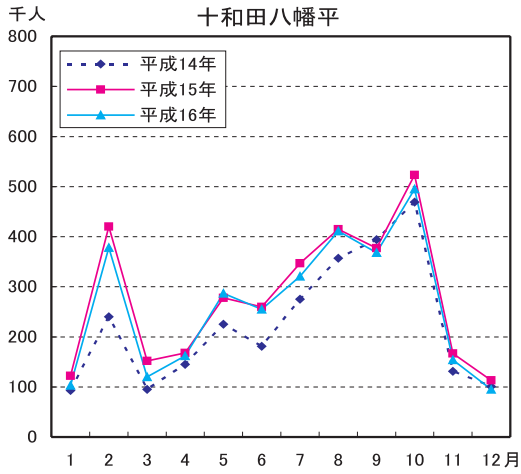
青森県の月別自然公園観光レクリエーション客入込客数推移

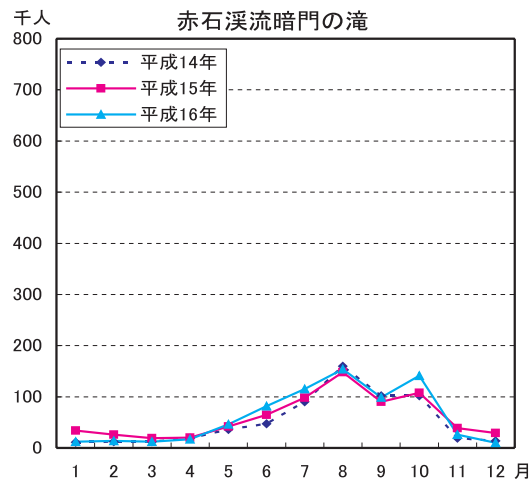
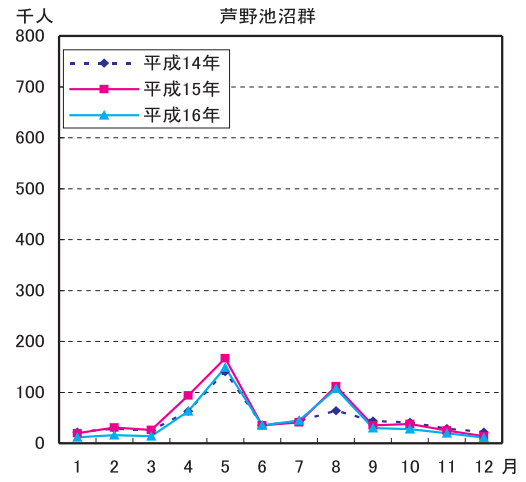
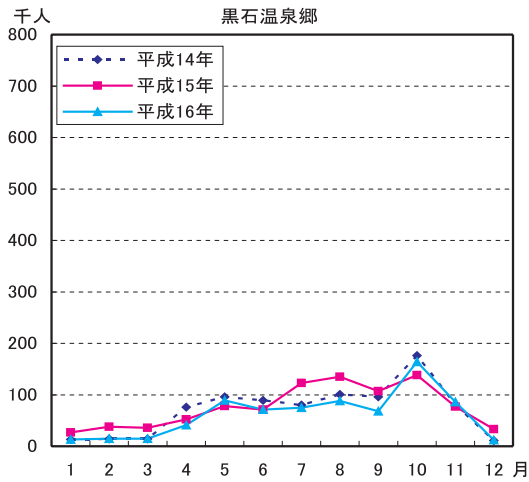
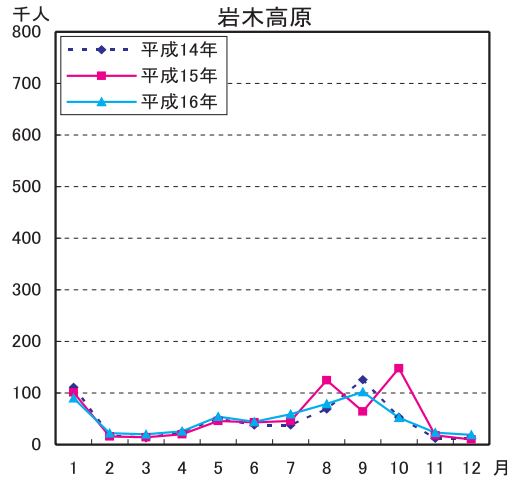
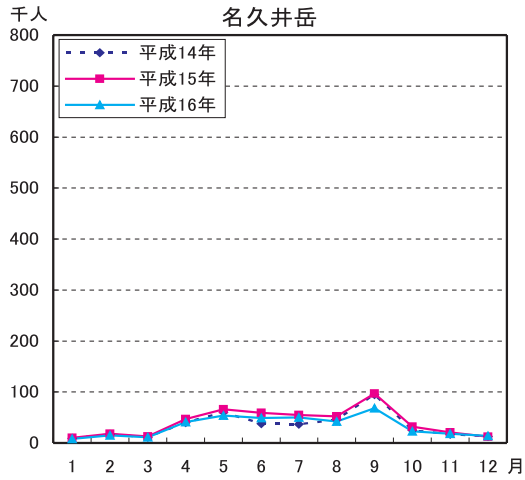


これをさらに、自然公園のエリア別に詳しくみてみると、平成15年において、全体の入込数に特に貢献しているところは、1月は浅虫夏泊、2月は十和田八幡平、8月は津軽国定公園、10月は十和田八幡平、下北半島、津軽国定公園、岩木高原などとなっています。平成16年に入ると、入り込み数の減少がみられ、1月には浅虫夏泊、2月には十和田八幡平、大鰐碓ヶ関温泉郷、黒石温泉郷など、8月には津軽国定公園などの減少が目立ちますが、8月の種差海岸、10月の赤石溪流暗門の滝のように、増加しているところもあります。

新幹線の開業により、これまで少なかった冬場の入り込みが増えていますが、これは開業時期が冬場だったことから、この時期のイベントが強化されたり、企画ツアー等が増加したことなどが要因として考えられますが、2年目になっても、1月を除いた月では開業前と同等またはそれ以上の水準を保っている背景には、雪に強い新幹線の特性によって、冬場の移動手段が以前よりも安定的に確保されるようになったことも要因として考えられそうです。

自然公園入込客の月別推移（青森県観光統計概要）



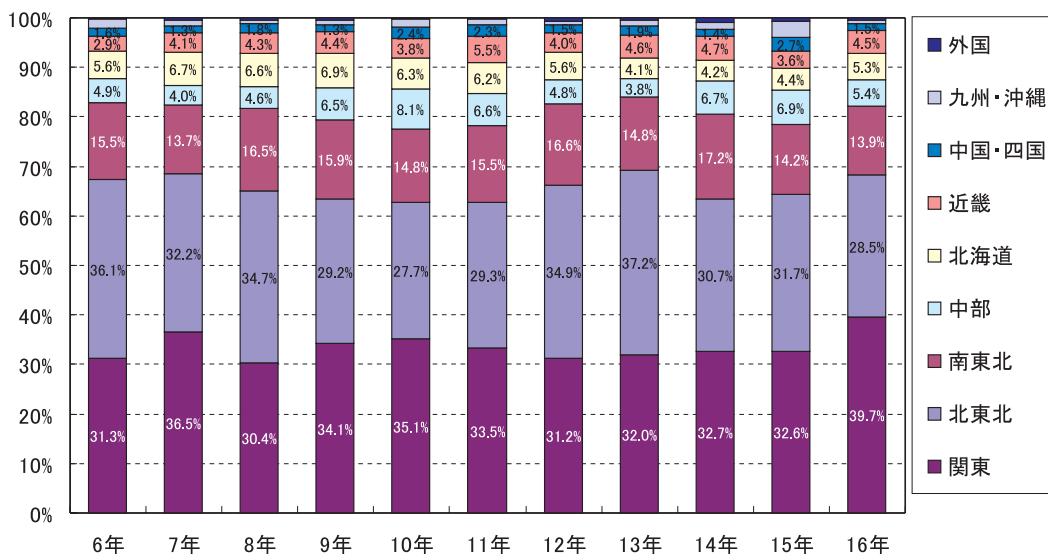


6 増加した関東地方からの入込数

東北新幹線八戸駅開業後、本県を訪れる観光客の居住地に、変化はみられるでしょうか。次のグラフは、青森県「観光レクリエーション客実態調査」から、本県に訪れた観光レクリエーション客の居住地ごとの入込割合をまとめたものです。これによると、本県における県外観光客は、北東北地方と関東地方で6割以上を占め、続く南東北地方を合わせると全体のほぼ8割を占める構成となっています。新幹線開業後の変化としては、平成15年は北東北地方、平成16年には関東地方からの入込に増加がみられます。

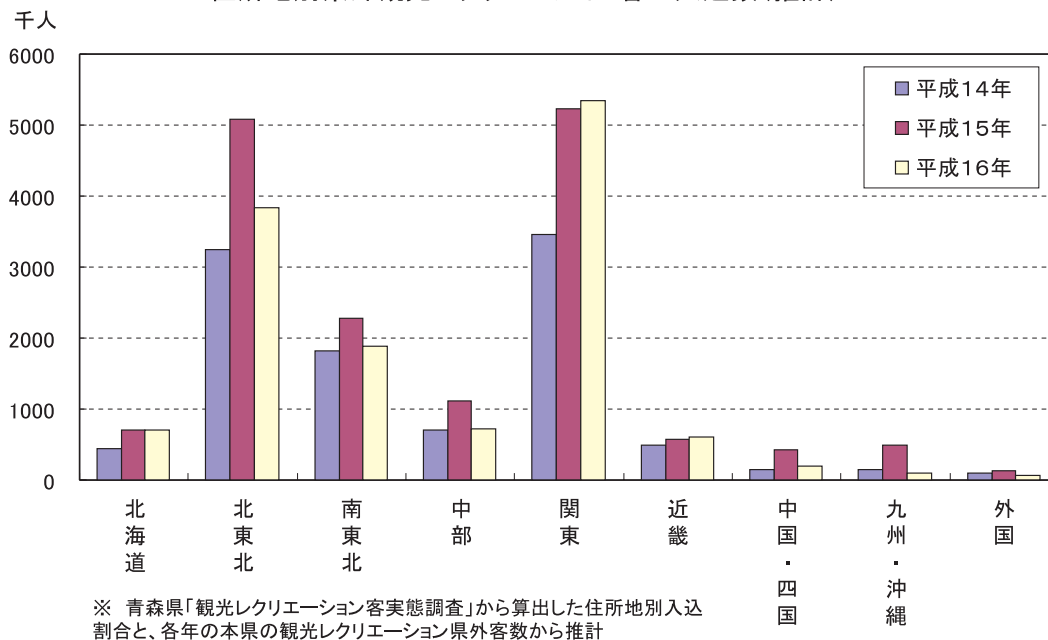
観光レクリエーション客実態調査は、夏季1日（日曜日）のみの調査であるため、通年での実態を現しているわけではありませんが、参考までにこの割合を使って、本県に訪れた観光レクリエーション客入込数を住所地別に推計してみると、新幹線が開業した翌年の平成15年には、どの地域も入込数が増加していることがわかります。平成16年になると、開業前の水準に戻る地域が出てくる中で、北海道、関東、近畿地方は平成15年と同水準を維持、またはさらに増加しています。また、北東北地方は、減少はしているものの、開業前の水準は上回っています。

県外からの観光レクリエーション入込客の住所地別割合の推移



資料) 青森県「観光レクリエーション客実態調査」(調査方法: 当該年7月20日前後の日曜日の無作為抽出面接調査)

住所地別県外観光レクリエーション客の入込数(推計)



第4節 景気への影響

地域、業種により異なる景況感

新幹線開業が景気に与えた影響等を把握するため、平成15年1月・4月・7月・10月及び平成16年1月の計5回に渡り、青森県景気ウォッチャーを対象にアンケート調査が行われています。景気ウォッチャー調査では、県内を東青地区（青森市とその周辺部）、津軽地区（弘前市、黒石市、五所川原市とその周辺部）、県南地区（八戸市、十和田市、三沢市とその周辺部）、下北地区（むつ市とその周辺部）の4地区に分け、各地域における経済活動の動向を敏感に観察できる業種の中からおよそ30業種を選定し、そこに従事する100名を調査客体としています。また、業種として、観光関連（宿泊、旅行、食品製造、運輸など）、企業活動関連（電気機械製造、建設、広告・デザインなど）、県民生活関連（小売・卸売、飲食、娯楽施設など）の3つに分け、分野別として、家計関連（小売・卸売、飲食、サービス業など）、企業関連（製造、建設、広告・デザインなど）、雇用関連（人材派遣業、新聞広告業など）の3つに分けて調査結果をまとめています。

開業直後の平成15年1月の調査においては、県南地区において「良い影響があった」または「どちらかといえば良い影響があった」を合わせた好意的意見は62.1%を占め、他の地区から突出した結果となっています。業種別や分野別でも、このように突出して良い影響を感じている部門はありません。これは、開業を記念したイベントが続き、日帰りツアーが人気を集めるなど、八戸地域を中心に観光客等の入込数が増加し、良い印象として捉えられたことや、開業月が12月で、観光シーズンからはずれていたことから、入込客があまり他地域へ広がらなかったことなどが起因しているようです。

続いて4月の調査においては、好影響との回答は、業種別で観光関連が31.8%から52.6%へ、企業活動関連が26.4%から61.1%へと上昇しました。また、地区別では津軽が14.2%から33.3%へ、下北は11.1%から30.0%へ

と上昇しましたが、県南では48.1%に低下しました。これは、県内各地が冬まつりや春祭りなど観光イベントの開催時期を迎えたことや、JR東日本による企画切符の影響などにより、それまで開業イベント等が相次いだ県南地区周辺に集中していた観光客の足取りが県内各地にも広がり始めたこと、また開業直後には把握しきれなかった景況判断につながる材料が、次第に明らかになってきたことなどによるものと思われます。

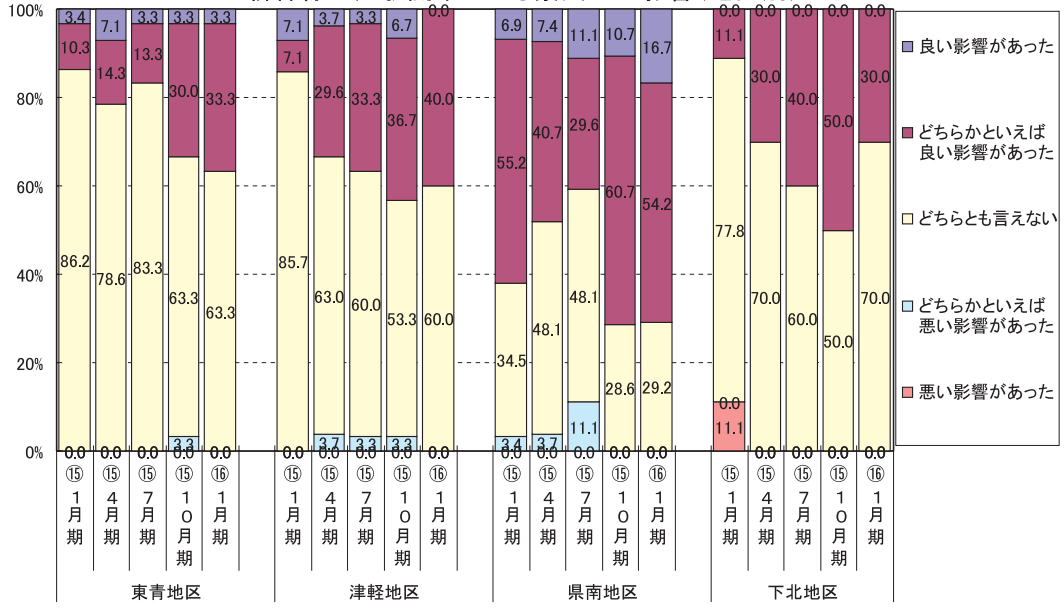
7月の調査では、好影響との回答は業種別では観光関連52.4%と、依然高くなっています。地区別では、津軽36.6%、下北40.0%は4月に引き続き上昇したものの、県南では40.7%に低下しました。弘前桜まつりの人出が10年ぶりに200万人を突破する等、観光入込数が増加する一方で、旅行日数が短縮傾向にあると捉えられたことや、観光客が利用する施設等が限られたことなどがその判断理由となっているようです。

10月の調査では、業種別では観光関連で71.4%が好影響との回答をしています。地区別では良い方向の影響が、東青33.3%、津軽43.4%、県南71.4%、下北50.0%と全ての地区において増加しました。夏祭りの入込数が大幅に増加し、また本格的な秋の観光シーズンに入り観光入込数が増加したことが判断の背景にあるものと思われます。

平成16年1月の調査では、好影響との回答は、業種別では企業活動関連で68.5%に上昇したものの観光関連では55.0%に低下しました。地区別では東青36.6%、津軽40.0%、県南70.9%は10月とほぼ同様ですが、下北では30.0%に低下しました。本格的観光シーズンが終わり、また開業後1年間を経過したことで、開業による影響も定着してきたということが景況感の背景にあるものと思われます。

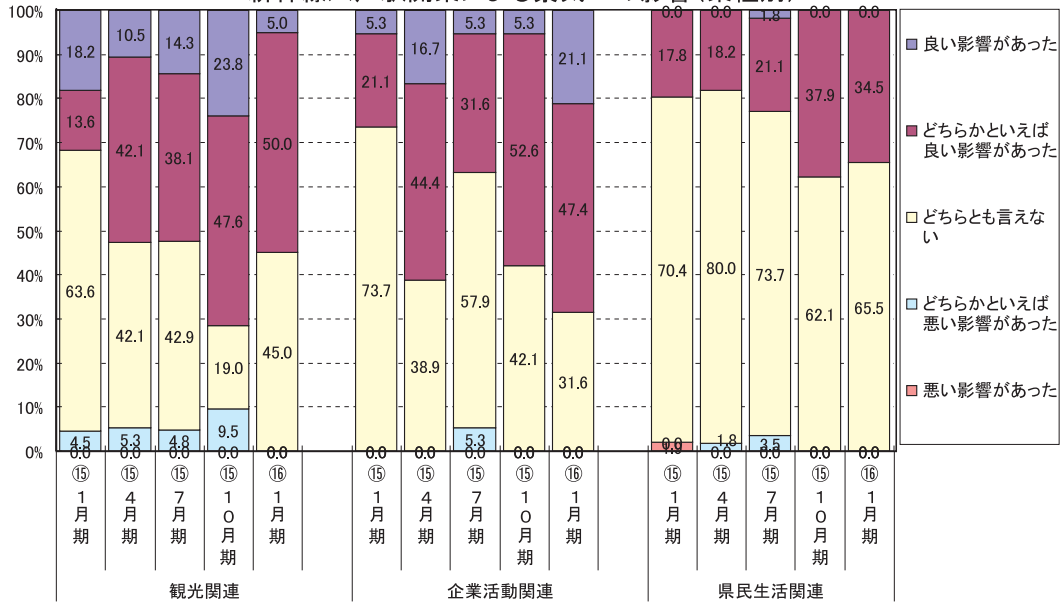
以上のように、ウォッチャー調査によると、新幹線八戸駅開業による経済への影響は、まず県南地区への観光客等増加に伴い好影響として受け止められ、観光客等の足取りが他地域へも広がっていくに従い、好影響とする受け止め方も県全体へと広がりました。しかし、その影響を受ける度合いには、地域、業種等により差異が生じていたようです。

新幹線八戸駅開業による景気への影響(地区別)



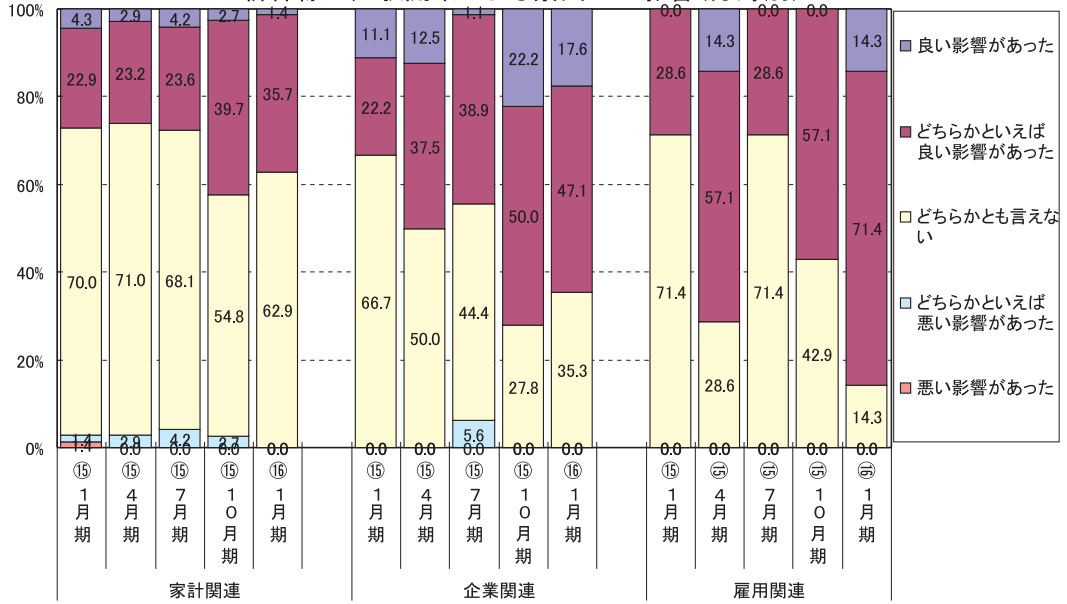
資料) 青森県景気ウォッチャーアンケート調査

新幹線八戸駅開業による景気への影響(業種別)



資料) 青森県景気ウォッチャーアンケート調査結果

新幹線八戸駅開業による景気への影響(分野別)



資料) 青森県景気ウォッチャーアンケート調査

第5節 県民意識の変化

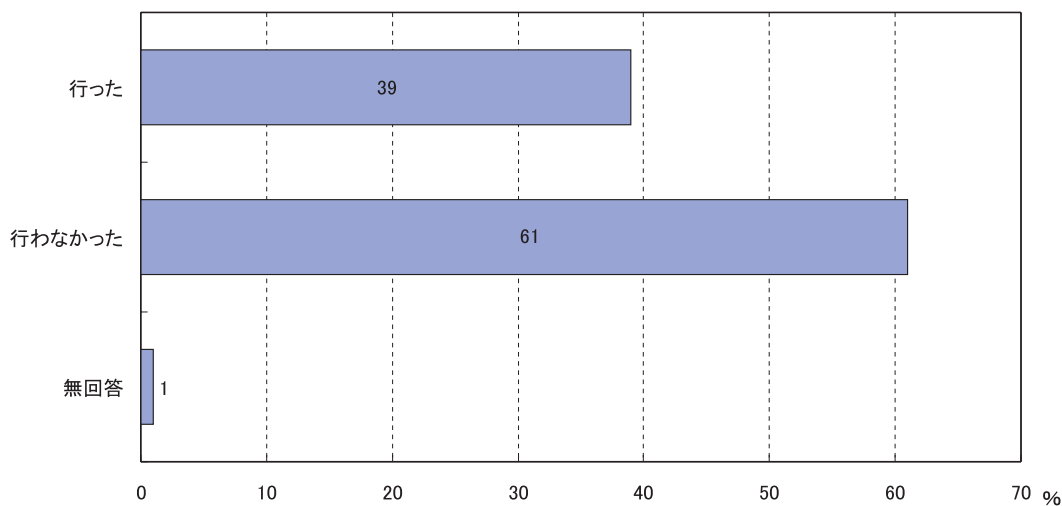
1 観光事業従事者における意識の変化

(1) 明暗を分けた新たな取り組みの有無

新幹線八戸駅開業を新たなビジネスチャンスと捉えたり、競争の激化に対する防衛策の必要性等から、開業に合わせ、観光事業従事者がどのような営業努力をし、それによって生まれた効果の実態をとらえるため、観光事業従事者を対象とした意識調査「新幹線開業前後における観光事業従事者意識調査」（青森県・県観光連盟）が行われています。

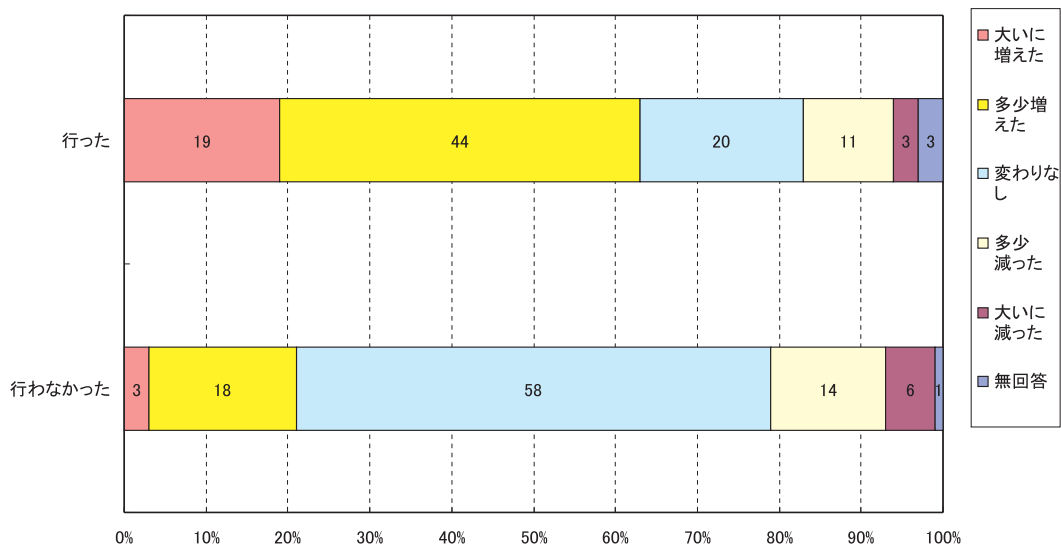
この調査によると、八戸駅開業に向けて新たな取り組みをした事業者は、全体の39%となっています。さらに取り組みの有無の別によって、その効果にどのような違いがあったのかをクロス集計した結果をみると、新たな取り組みをした事業者においては、来客（利用者）が「大いに増えた」、または「多少増えた」としたところが63%にのぼったのに対し、新たな取り組みをしなかった事業者では、「大いに増えた」、または「多少増えた」としたところは21%にとどまっています。また、新たな取り組みを行った事業者では、「変わりなし」が20%、「多少減った」、または「大いに減った」が6%であったのに対し、新たな取り組みを行わなかったところでは、「変わりなし」が58%、「多少減った」、または「大いに減った」としたところが20%に上り、新幹線開業の効果を活かすためには、何らかのアクションが必要であることがはっきりと表れた結果となっています。

八戸駅開業に向けた本県観光事業者の新たな取り組みの有無



資料) 青森県・青森県観光連盟「新幹線開業前後における観光事業者意識調査」

八戸駅開業に向けた本県観光事業者の新たな取り組みの有無とその成果

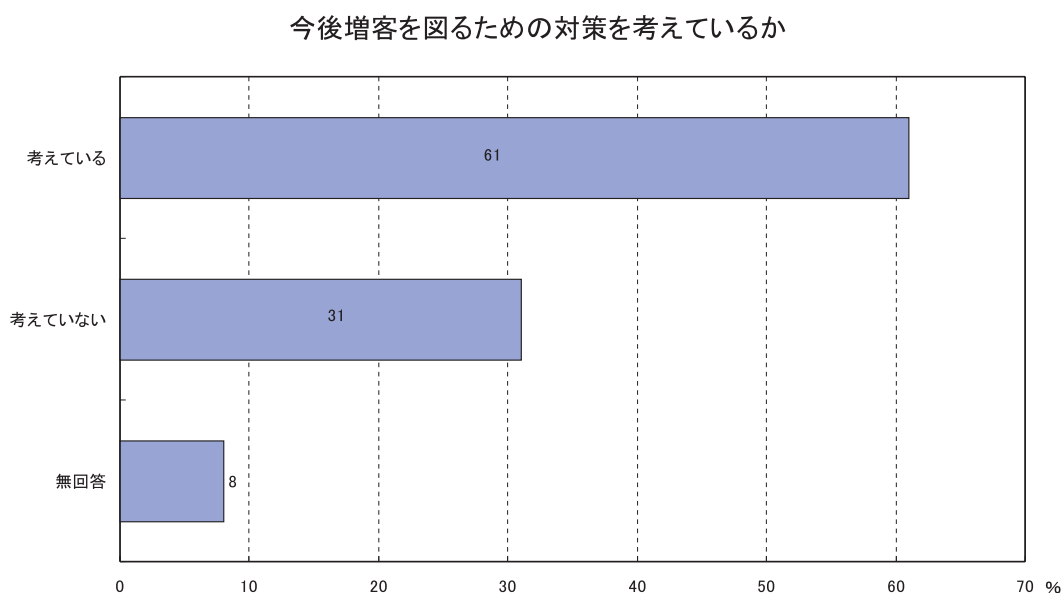


資料) 青森県・青森県観光連盟「新幹線開業前後における観光事業者意識調査」

(2) 再認識された増客対策取り組みの必要性

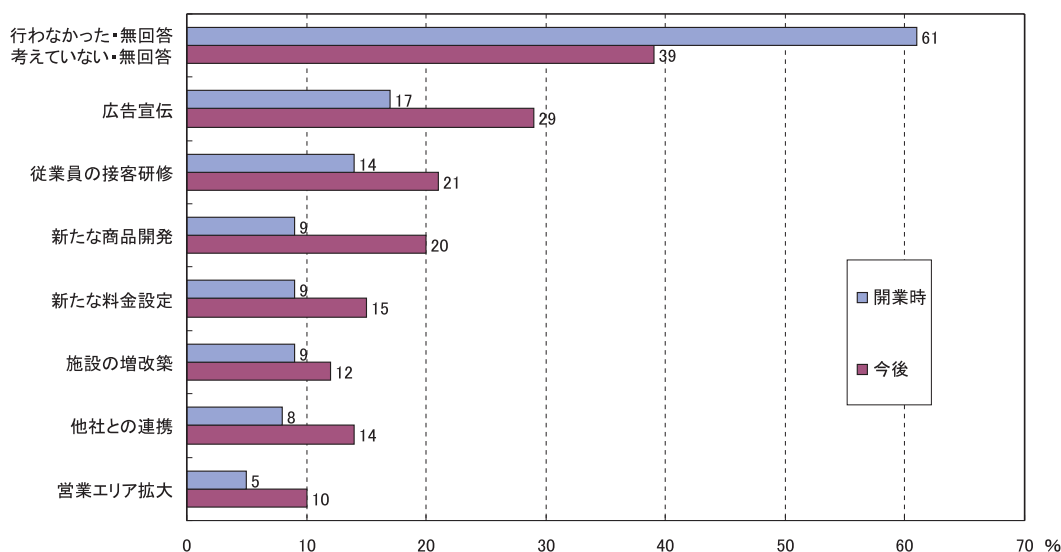
さらに、今後、増客を図るための対策を考えているかという問いに対しては、61%の事業者が、「考えている」と回答しています。開業時に新たな取り組みをした事業者が39%であったことと比較すると、大きな変化が見られます。

増客対策の内容を、開業時に行った取り組みと今後予定している取り組みの内容で比較してみると、すべての項目で増加しており、特に「広告宣伝」29%、「従業員の接客研修」21%、「新たな商品開発」20%等、開業時に取り組んだ際にも高い割合を示した項目に対し、さらに高い必要性を感じている内容となっています。また、伸びとしては、「新たな商品開発」、「営業エリアの拡大」などの割合が高くなっており、開業後の結果によって、力を入れるべき内容が再認識されている様子がうかがわれます。



資料) 青森県・青森県観光連盟「新幹線開業前後における観光事業者意識調査」

開業時に行った新たな取り組み内容と今後の取り組み予定



資料) 青森県・青森県観光連盟「新幹線開業前後における観光事業者意識調査」

2 商圈、消費者意識等の変化

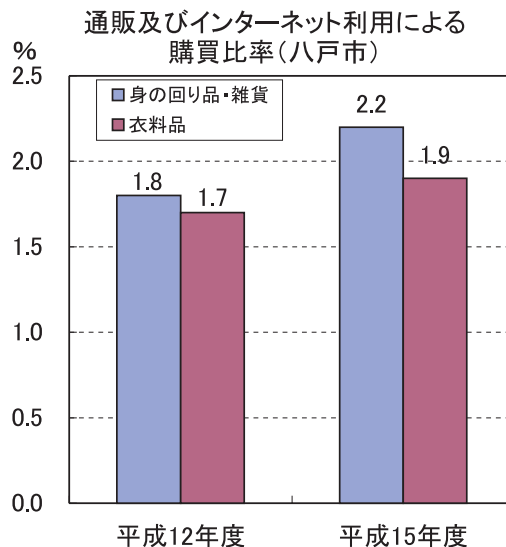
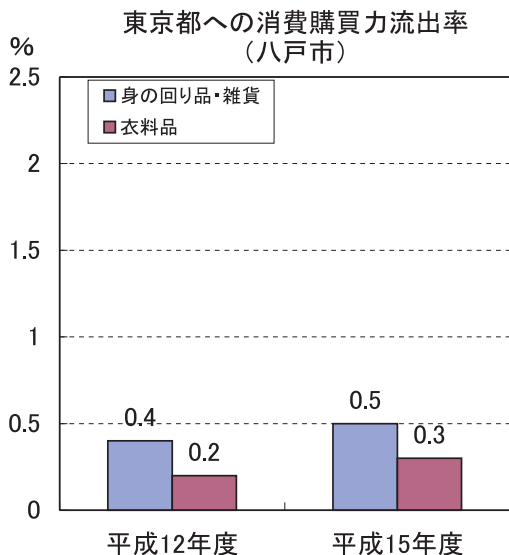
(1) わずかに流出がみられる消費購買力

東北新幹線八戸駅開業は、本県の商圈等に影響を及ぼしたのでしょうか。

「消費購買動向による商圈調査報告書」(青森県・青森県商工会議所連合会・青森県商工会連合会)によると、影響として、八戸市とその周辺から仙台市や東京都への消費購買力が流出することを想定し、購買力流出予想品目である、身のまわり品・雑貨(靴・鞆、化粧品・医薬品、カメラ・時計)と衣料品(呉服、紳士服、婦人・子供服、下着)の2品目群について検証をしています。

これによると八戸市から東京都への消費購買力流出率は、平成12年度から平成15年度にかけて、身のまわり品・雑貨と衣料品でわずかながら上昇しています。

一方、消費購買流出率に影響を与える商品群別購買先店舗の中の「通信販売」・「インターネット」の比率も上昇しており、現時点では、新幹線開業のみの影響であるという即断はできないとしています。



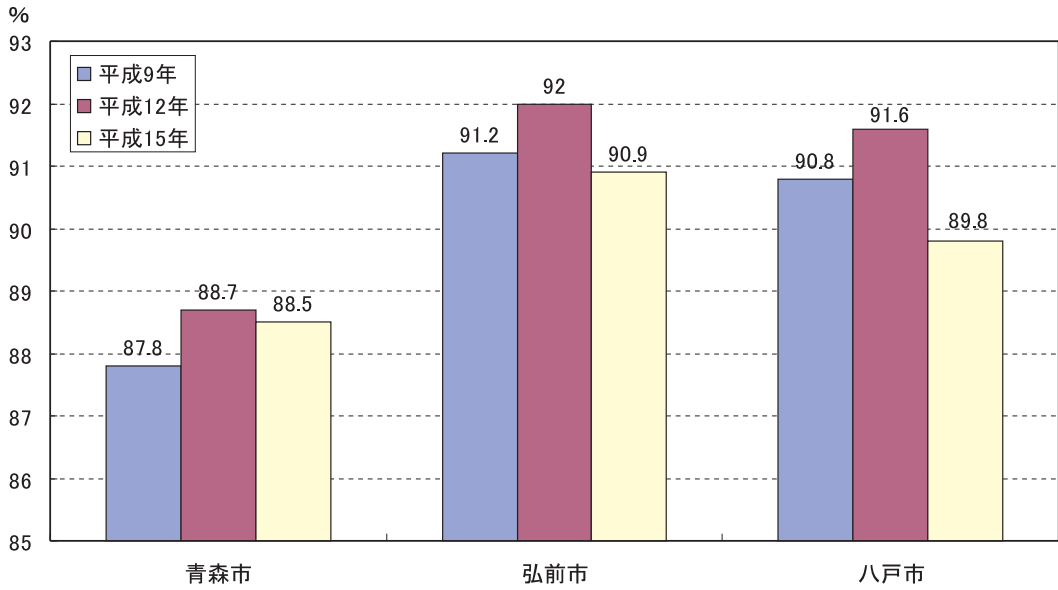
資料)消費購買動向による商圈調査報告書(青森県・青森県商工会議所連合会・青森県商工会連合会)

(2) 低下する地元商店(街)への満足度

商圈調査の中では、地元商店(街)への満足度についても調査していますが、旧3市(青森市・弘前市・八戸市)において、十分またはほぼ満足という回答をした割合を新幹線八戸駅開業前後で比較してみましょう。すると、3市とも平成12年度よりも平成15年度の方が満足と答える割合は低下しており、特に、八戸市においては、平成12年度の91.6%が、平成15年度には89.8%と、青森市、弘前市よりも満足度の低下度合いが若干大きいようです。

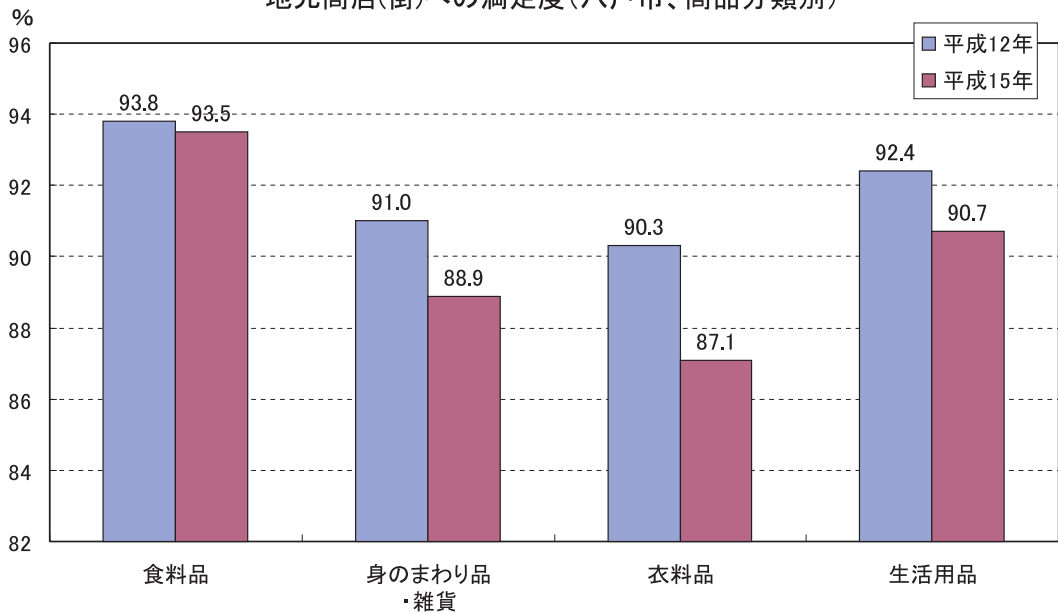
そこで、さらに八戸市の満足度を商品分類別にみると、食料品に対する満足度にはあまり変化は見られませんが、身の回り品・雑貨、衣料品などでは満足度が低下しています。

地元商店(街)への満足度



資料)消費購買動向による商圈調査報告書(青森県・青森県商工会連合会・青森県商工会連合会)

地元商店(街)への満足度(八戸市、商品分類別)



資料)消費購買動向による商圈調査報告書(青森県・青森県商工会議所連合会・青森県商工会連合会)

第6章 東北新幹線新青森駅開業を活かした県全域における地域活性化に向けて

第1節 これまでをふりかえって

ここまでみてきたように高速交通体系の発達、本県に様々な影響を及ぼしました。特に東北縦貫自動車道弘前線「浦和～青森間」が全線開通した昭和61年、青森空港がジェット化した昭和62年など高速交通体系の整備が最も進んだ昭和60年代以降における本県経済社会の変化はめざましく、この時期の全国の景気浮揚と相まって、交流人口や貨物輸送量の増加、事業所数や従業者数の増加を促しただけでなく、それに伴う県内需要の増加、さらには県民の所得水準の向上をもたらすなど、地域経済に広く波及し、広範囲な地域振興へとつながっていきました。

こうした高速交通体系整備の歴史を踏まえながら、今回、東北新幹線八戸駅開業が本県にどのような影響をもたらしたのかについて総合的な検証を試みた結果、まず、特筆すべき変化として捉えられたのは、旅客流動量の増加でした。東北新幹線八戸駅開業後において、JR利用者の大幅な増加とそれに対応した航空機利用者の減少がみられましたが、両者を合わせたトータルの旅客流動量は確実に増加しており、開業2年目以降も、増加傾向で推移していることがわかりました。

さらに、こうした旅客流動量の増加は、多くが首都圏からの旅客によって支えられており、また、旅行目的においては、観光目的の旅客数が増加したものの、依然として、交流人口に占める割合で最も多かったのは、ビジネス客であったことなども明らかとなりました。

また、2次交通においては、JRアクセス特急やレンタカー、貸切バス等では利用客が増加した一方で、タクシーや一部の観光バスでは不振が続くなど、増加した観光客やビジネス客にとっての利便性、低価格志向を反映した形で、はっきりと明暗が分かれる結果となりました。

一方、本県における産業経済においては、支店経済の衰退とみられる変化

も認められました。本県の産業経済が受けた影響を、県内の事業所、従業者数から追ってみると、新幹線開業後の新規開設事業所数においては、飲食・宿泊業の割合が増加し、従業者の産業別構成割合においてはサービス業の増加がみられるなど、旅客数の増加が直接的に影響する分野における変化が認められたものの、開設事業所全体の開業率においては、全国や隣接県と比較しても、際だった違いはみられず、現時点では、未だ広範な産業分野へと波及しているとは云えない状況です。むしろ、支所、支社、支店における従業者数に減少がみられるなど、東北新幹線八戸駅開業によって、時間短縮が図られたことにより、本県の支店等の統廃合や、縮小等が進んでいることを推測させる結果となりました。

また、新幹線開業で直接的効果が見込まれた観光における変化としては、開業直後の八戸地域を中心にみられた入込客の増加は、徐々に県全体へと広がり、結果として開業1年目における観光客の入込数は、県全域で増加することとなりました。しかしながら、入込客の増加は日帰り客の増加によるところが大きいこと、開業2年目になると地域によって入込客数に明確な格差が表れ始めたこと等、今後新幹線を活用した観光振興を図る上で、検討すべき課題も浮き彫りになりました。

そして、こうした影響や変化は、県内の地域、業種によって異なった景況感として表れるとともに、県民の意識にも変化をおこしました。

一部の業種、地域だけが新幹線効果を楽しんでいるという感情が存在する一方で、開業に向けて増客対策に取り組んだところと、そうでないところの成果には大きな違いが表れました。やがて、こうした新幹線開業後の変化に気づき始めた観光事業者の間では、開業前、特に対策を講じなかったところでも、今後取り組むべき問題として、「広告宣伝」、「従業員の接客」、「新たな商品開発」等の必要性が認識されるようになっていきます。

第2節 高速交通体系を活かした地域活性化のあり方

以上を振り返り、新幹線を活用した地域振興を図り、県全域にその効果を波及させていくためには、どのような方向性で対応していくことが求められるのか考えていきたいと思えます。

1 長期的視点に立った地域づくりの必要性

これまでみてきたように、東北新幹線八戸駅開業において最も顕著な変化として表れたのは交流人口の増加であり、さらにその増加は、新幹線駅ができた八戸地域だけでなく、県全域に広がりました。こうした結果から、今後新幹線を活用して本県の地域振興を図っていく上でポイントとなるのは、いかにしてこの交流人口のさらなる増加を図り、それを県全域に環流させていくかということになるでしょう。その上で、留意すべきなのは、新幹線が来たからといって、当然にして、交流人口の増加や増客は起こらないということです。東北新幹線八戸駅開業1年目に増加した観光客は、開業2年目には減少を始めています。また、交流人口の増加による増客等の効果の有無は、その事業者が事前に対策を講じてきたかどうかによって大きな差が出る結果となっています。つまり、新幹線は、地域を活性化させていくための不可欠な要素である一方で、その効果を得るためには、何らかの行動が求められるということです。

高速移動が可能な新幹線の数ある駅の中から、まず、行く先として選ばれるためには、他にはない、魅力のある地域づくりをしていかななくてはなりません。そのためには、全国画一的な開発が進んでしまった地域を見つめ直し、自分たちの地域ならではの特徴ある資源を見つけ出し、さらに磨きをかけていく取り組みが必要です。

一方、これまでの高速交通体系の整備による本県経済の変化にみるように、高速交通体系による効果は、長い期間を経て、広範囲に波及していくものです。従って、新幹線を活用して地域活性化を図ろうとする場合にも、地域づ

くりの最終的なゴールを、新幹線開業時に合わせるのではなく、さらにその先の10年後、20年後を見据えた長期的な時間の中で取り組むべきであると考えます。そしてそれは、自分たちの市や町や村をこれからどうしていきたいかという地域づくりの原点に立ち返らせるものであり、地域に根ざした、地域住民の幸せの追求を第一に考えた取り組みとなっていかなければなりません。

2 ニーズに合った2次交通の提供

次に、新幹線を活用して交流人口の増加を図る上で重要な要素となるのは、2次交通の問題です。せっかく魅力ある地域づくりをしても、来てもらえなければ、地域振興効果は半減してしまいます。また、新幹線が地域住民にとって使いやすい2次交通で結ばれていなければ、利用者の増加にはつながりません。

東北新幹線八戸駅開業後の2次交通の変化においてみられたように、交流人口の増加に対し、レンタカーのように利用客を大きく増加させたところがあった一方で、タクシー、観光バスのように、利用客の獲得に苦戦したところもありました。2次交通を考える上では、まず、利用する対象者や目的を十分に把握し、ニーズに合った、低価格で効率のよいサービスを提供していくことが大切となります。また、この際、本県の旅客輸送の特徴として、県内移動の多くが、自動車に依存していることも念頭に置く必要があります。

また、本県を訪れる旅客は、新幹線開業後、観光客の大幅な増加がみられたものの、依然として最も大きな割合を占めるのはビジネス客となっています。これまで、観光客に対する様々な調査は行われてきていますが、ビジネス客の動向やニーズを知る手がかりは少ないのが現状です。また、新幹線を利用する地域住民の利便性の向上のためには、地域住民のニーズを把握することも非常に重要であり、今後、2次交通対策に取り組む上では、観光客のニーズだけでなく、ビジネス客や、地域住民の交通利用の実態やニーズを十分に把握することも重要と考えます。個人客のニーズを捉えるのは困難ですが、近年、旅客のニーズは、旅行形態の変化とともに多様化しており、対象

者をしぼったきめの細かいサービスや料金体系が求められています。

(参考) 平成16年「青森県観光レクリエーション客実態調査」によると、本県を訪れる観光客は、「2～4人」が全体の64%であり、これに「1人」の8.2%を合わせると全体の7割以上が1～4人以内の少人数グループで占められている。

3 航空輸送と新幹線との組み合わせによる交流人口の拡大

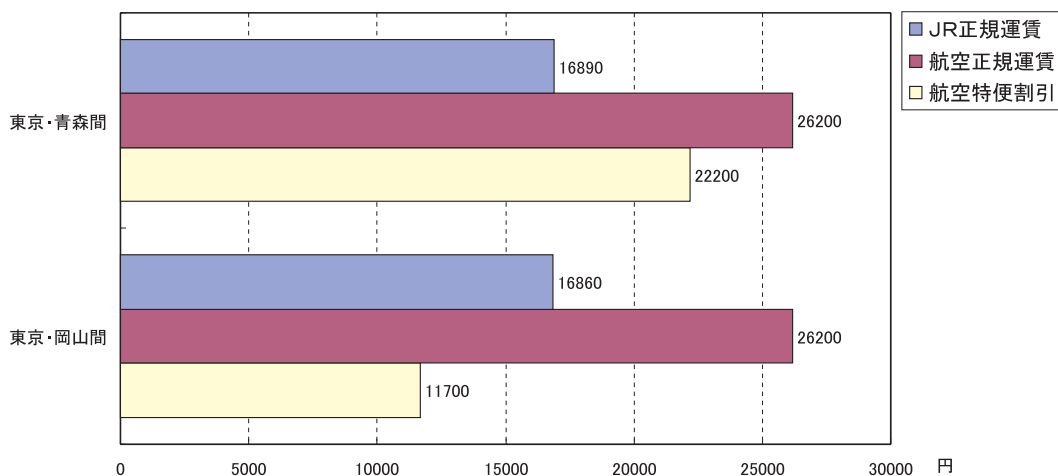
航空輸送は、新幹線と同様に、高速で長距離輸送が可能であるという特徴を持ちますが、現在、新幹線と競合関係にある青森空港、三沢空港における東京線の利用客数は減少を続けており、今後、東北新幹線が新青森まで延伸した際には、さらに厳しい状況になるという意見があります。

しかしながら、航空輸送は、本県から首都圏や関西圏等への移動には必要不可欠な存在です。複数の交通手段が確保されることは、利用者の移動にかかる選択肢を広げ、利便性、代替性の面から重要であるのにとどまらず、心理面における本県と首都圏等との近接性を確保することにもつながり、ビジネスや観光振興における重要な要素となります。こうした航空の役割は、新幹線と共に活用されることで相乗的効果を生み出すものであり、この2つの高速交通をうまく組み合わせて、相互に利用度を高め合うことによって、さらなる交流人口の拡大と、地域の活性化につなげていく必要があります。

このためには、現在進められている青森空港の高度化による利便性の向上を機に、ダブルトラック化の復活、新規路線の開拓、利用者拡大を図り、青森空港の高度な空港機能をセールスポイントとして最大限アピールしながら、利用しやすい運賃の導入を図り、航空の競争力を高めていくことが大切と考えます。

参考事例として「青森・東京間」約730kmとほぼ同じ距離帯に位置する岡山市では、ダブルトラック化となったことで、東京・岡山間の旅客輸送量におけるJRと航空の割合で、ほぼ半数を分け合う関係を築くことに成功しています。

「東京・青森間」と「東京・岡山間」のJR及び航空運賃比較



※ JR正規運賃は、「東京駅・青森駅間」で新幹線はやてを利用した場合、「東京駅・岡山駅間」で新幹線のぞみを利用した場合の片道正規運賃。航空正規運賃は、「羽田空港・青森空港間」と「羽田空港・岡山空港」間の片道正規運賃。航空特便割引は、搭乗日前日までに予約した場合で、最も安い運賃。航空運賃には、航空保険特別料金、燃油特別付加運賃、羽田空港旅客施設使用料、合計700円を含む。(JR時刻表、JAL時刻表による平成18年2月1日現在の運賃)

第3節 東北新幹線新青森駅開業を活かした地域活性化方策

1 魅力ある地域づくりのために

(1) 特徴ある資源の活用

地域の魅力を高めるためには、その地域ならではの、特徴ある資源を活用していくことが大切です。地域資源は、地域住民にとっての誇りともなりうるものであり、地域住民が、その地域の宝を大切にすることによって、磨かれ、ひいては、人を集める力となっていきます。

例えば、東北新幹線八戸駅開業をきっかけに、八戸では、これまで工業と水産業の都市として発展してきた強みを活かして、産業観光（※注1）への取り組みをはじめています。産業観光は、観光資源を産業という「テーマ」に求める新しい動きであり、近年の観光志向の傾向として言われる「体験型」観光のニーズにも即したものです。これまで、県内において観光面で弱いといわれていた八戸市が、得意分野である産業を活かした観光に焦点を当てた点は特徴的であり、魅力ある地域づくりへの一歩となるものと思われま

す。また、旧名川町では、「達者村」と呼ばれる、官民一体となったグリーン・ツーリズムをベースとした地域活性化に取り組んでいます。豊かな自然・果物を中心とした農業に加え、地域住民のホスピタリティの醸成、中高年向けのリタイヤ後の長期滞在、修学旅行の受入、農業における雇用創出を目指した農業インターンプロジェクトなど、農業体験や農家民泊だけにとどまらないこの取り組みは、県内外で注目を集めており、今後、大量退職が見込まれる団塊の世代へのインセンティブとしても期待できそうです。

さらに、現在県では、国特別史跡三内丸山遺跡を始め、県内各地に点在する小牧野遺跡、是川遺跡、亀ヶ岡遺跡などの縄文遺跡群をユネスコ世界文化遺産へ登録推進する取り組みを進めていますが、本県にはこうした世界に誇る貴重な観光資源が数多く存在することから、これらを資源として地域づくりに活用していくことも、特徴ある地域づくりの方法として考えられます。

(※注1) 産業観光の定義 「産業観光読本」須田 寛著 (交通新聞社)

「歴史的・文化的価値のある産業文化財 (古い機械器具、工場遺構などのいわゆる産業遺産)、生産現場 (工場、工房等) や産業製品等を観光資源とし、それらを通じてものづくりの心に触れるとともに、人的交流を促進する観光活動」

(2) 広域観光の推進

交流人口を増加させるために、個々の市町村が魅力的な地域づくりに取り組んでいくことは重要ですが、さらに一歩進んで周辺市町村が連携して広域の観光エリアを構成することで、地域全体の魅力をさらに向上させることができるものと思われます。単独の市町村だけでは、通過地とされてしまう場合でも、周辺地域が一体となって、それぞれの得意分野をもって連携し合うことで、地域の魅力はアップし、観光客をつなぎ止めることが可能となります。東北新幹線八戸駅開業後に見られるように、本県における日帰り客は増加しています。こうした状況の中で、広域観光への取り組みは、宿泊客の増加や、日帰り客の滞在時間の延長にも結びつき、地域への経済的効果が期待できます。また、広域観光の展開は、核となる町だけでなく、連携する周辺市町村へも相乗効果をもたらす仕組みであり、新幹線駅を核とした、広域的な波及効果が期待できるものです。

こうした広域連携の取り組みを進めるにあたっては、まず連携の核として事業を継続して実施していく体制づくりをすることが必要です。また、そこで行う事業内容は、単に共同PRにとどまらず、受入人材の教育・研修や、連携する自治体をまたいだ観光商品の造成など、発展的・具体的なものであることが重要です。

現在七戸町では、東北新幹線七戸駅を上十三、下北地域の広域圏駅と捉え、東北新幹線開業に向けた活性化策を探っている状況にあります。東北新幹線七戸駅の設置予定地は、国道4号沿いという、周辺地域へのアクセスに恵まれた地理的環境にあり、上十三、下北地域特有の観光資源を活用した、広域観光のポテンシャルは高いと考えられます。

また、県全体としても、北東北三県での広域観光の振興を目指していますが、「新幹線開業前後における観光客実態調査」によると、本県から、盛岡八幡平、秋田・男鹿半島だけでなく、札幌、道南方面へも立ち寄る動向が把握されるなど、県外客の動向として、北海道・北東北が一体として観光の目的として捉えられており、今後、さらに魅力的な観光商品の開発をしていく上で、県境を越えた連携がより一層重要であると思われます。

2 北東北・道南の拠点を目指して

先にみてきた、東北新幹線八戸駅開業後の本県経済の変化として、全国及び隣接道県と比較して、本県の支所、支社、支店における従業者数は、減少率が大きくなっていることが明らかとなりました。このことから、新幹線開業による時間距離短縮によって、本県における支店等の廃止や、規模縮小等が進んでいることが推測されます。

こうした状況の中で今後の地域振興策を考える時、新青森駅開業とともに、さらにその5年後に予定されている北海道新幹線新函館駅への延伸を見据えた、新たな方向性を探る視点が必要と考えます。

ここで、青函圏域におけるこれまでの経緯を振り返ってみると、この圏域においては、双方を結ぶ時間的距離が長い間固定されていたために、経済交流の停滞を余儀なくされていた一方で、従来遠隔地であった札幌、仙台、東京といった大都市圏との時間距離は、航空や高速道路、鉄道の発達とともに短縮され、道南地域は道央、あるいは直接関東と、青森は南東北、関東と強力に結びついていきました。(※注1) こうした過去を背景に、昭和63年3月、青函トンネルが開通し、それまで約4時間かかっていた青森・函館間は実に2時間弱にまで短縮することとなりました。これを機に、青函圏域における広域的な交流と連携に期待が持たれるようになり、その後青函圏域では、青函インターブロック交流圏構想や青森市と函館市によるツインシティ提携などによって、新しい経済・文化圏を形成することを目指し、様々な取り組みを行ってきました。しかしながら、スポーツや文化交流の活発さに比べ、強

力に結びついた既存の経済圏を前に、新たな経済圏形成への取り組みは思うように進まず、苦戦してきたことも否めません。

一方、東北新幹線盛岡駅が開業してから20年、北東北のビジネスは盛岡市を拠点として成長してきました。これは、東北新幹線駅を有する盛岡市が、地理的、交通機能的にも、3県の中心に位置するという要素が有利に働いていたことにも起因します。そうしてみると、本県は地理的には、道南・北東北の中心に位置しており、今後の東北新幹線新青森駅開業、さらに新函館駅までの延伸によって、交通機能的にも、道南・北東北の中心に位置することとなり、これを機に、道南地域を北東北の経済圏へ取り込むことができれば、本県は北東北・道南の拠点としての地位を獲得する可能性を秘めているとはいえないでしょうか。

今後、北海道新幹線新函館駅が開業すると、これまで1時間48分かかっていた青森・函館間は、一気に35分間（※注2）となり、完全な通勤圏内へと変化します。この劇的な時間短縮効果を想像したとき、北東北と道南が一つのビジネスエリアとなる可能性は、現実味を帯びてきます。今後の具体的取り組みとして、青函圏域における経済交流を促進するだけでなく、北東北における道南地域も含めた広域的事業展開について企業関係者に呼びかけるなど、本県拠点化に向けた戦略を研究していく必要があると思われます。

（※注1）「鉄道ジャーナル」1989年7月号

（※注2）函館市試算による

（参考文献）

- 「新幹線と地域振興」 平石和昭（交通新聞社）
- 「構造改革下の地域振興」 下平尾 勲（藤原書店）
- 「地域づくり」 下平尾 勲（新評論）
- 「交流人口の増加を通じた活力ある地域社会の構築に係る交通の展開に関する調査」報告書 平成14年3月 国土交通省政策統括官付政策調整官室

おわりに

高速交通体系整備の歴史の中で、人や物は、驚くほど短時間で、遠くまで移動することが可能になりました。特に、本県においては、東北新幹線が上野まで乗り入れした昭和60年、東北縦貫自動車道弘前線「浦和～青森」間が全線開通した昭和61年、青森空港がジェット化により暫定開港された昭和62年を境に、人、物の流れが劇的に変化したのと同時に、人々の生活、産業経済にも大きな変化が起きました。まさに、この時期が本県にとっての本格的な高速交通時代の幕開けであり、全国の高速交通体系の輪の中に仲間入りした時期であったとも言えるでしょう。

かつては、魅力のある都市には人が集まり、人口の増加は、その都市の力を示すバロメータともなっていました。全国的な人口減少が進む今日、定住人口の増加を見込むことは困難となっているのが現実です。こうした時代の中で、人や物の流れをダイナミックに変化させる高速交通体系を活かし交流人口の増加を図ることは、産業を活性化させ雇用を創出するなど、地域の活力を生み出す原動力になっていくものと思われれます。

折しも、平成14年12月に東北新幹線八戸駅が開業してから3年が経過し、平成22年度には新青森駅まで延伸が予定されるという、地域活性化への絶好の機会が訪れているこのとき、各地域や団体においては、既に新幹線の効果を活用するための様々な組織が立ち上がっており、県でも、来年度から、東北新幹線八戸・新青森間の開業効果を最大限活用し、県全域に波及させるための全庁的組織を立ち上げることをとしています。

これまで述べてきたとおり、新幹線が整備されただけでは、地域は発展してはいきません。県民一人一人が、まちづくりに参加する意識を持って結集し、地域活性化につなげるための不断の努力をしていくことが、今私たちに求められていることと言えるでしょう。

