

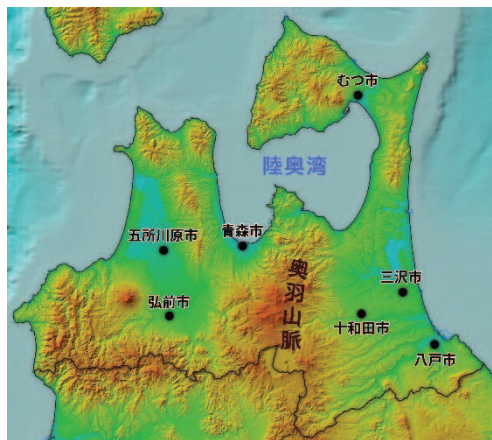
第4章 広域交通計画上の課題と取組

第1節 広域道路交通網の拡充

1. 基幹道路の整備

本県は、陸奥湾や奥羽山脈により地域が分断され、道路ネットワークが低密度で都市間距離が長く、地域間交流の妨げになっている（図 4-1）。地域間交流の障害を克服するため、都市の配置・連担状況、高規格幹線道路の計画、空港・港湾等の広域交流拠点の配置、各種プロジェクトの計画状況等を踏まえ、上北自動車道、東北縦貫自動車道（八戸線）、津軽自動車道、下北半島縦貫道路等が計画されている。

県内の整備率は、高規格幹線道路・地域高規格道路ともに全国、東北地方に比べ低く、東北縦貫自動車道（八戸線）や津軽自動車道、地域高規格道路である下北半島縦貫道路及び西津軽能代沿岸道路等に未整備区間が残存しており（図 4-2）、ミッシングリンクの解消が課題となっている。



出典：地理院地図に中枢中核都市・定住自立圏中心都市等を追記して掲載

図 4-1 青森県の地形・主要都市分布

		計画延長	開通延長	整備率	備考
青森	高規格幹線道路	228km	143km	63%	青森県県土整備部道路課HP
	地域高規格道路	139km	38km	27%	R3.3時点
東北	高規格幹線道路	2231km	2060km	92%	東北地方整備局資料 R2.12時点
	地域高規格道路	663km	215km	32%	
全国	高規格幹線道路	14000km	11998km	86%	令和2年版交通安全白書（内閣府）
	地域高規格道路	6960km	2700km	39%	令和元年度末時点



図 4-2 青森県の高規格幹線道路・地域高規格道路

表 4-1 高規格幹線道路の整備状況

令和3年3月現在

	道路名	全体延長	うち県内延長	県内状況
国土開発幹線自動車道等 国幹道法に基づく高規格幹線道路	東北縦貫自動車道弘前線	698 km	57 km	全区間供用済
	東北縦貫自動車道八戸線	167 km	113 km	岩手県境～八戸IC 供用済 L=14.3km 八戸JCT～八戸北IC 供用済 L=13.2km 八戸北IC～青森東IC 基本計画区間 L=70km 有料道路 第二みちのく有料道路 供用済 L=9.7km 百石道路 供用済 L=5.2km 一般国道45号 上北道路 供用済 L=7.7km 上北天間林道路 供用済 L=7.8km 天間林道路 事業中(令和4年内開通予定) L=8.3km 青森東IC～青森JCT 供用済 L=15.6km
	日本海沿岸東北自動車道	322 km	(一)	(県内区間については東北縦貫自動車道弘前線と重用)
一般国道の自動車専用道路 国土交通大臣の指定に基づく高規格幹線道路	津軽自動車道	38 km	38 km	青森市浪岡～つがる柏IC 供用済 L=19.5km 柏浮田道路 事業中 L=12.3km 鱒ヶ沢道路 供用済 L=3.7km 浪岡IC～青森市浪岡 基本計画区間 L=約2km
	三陸沿岸道路	51 km	20 km	八戸南環状道路 供用済 L=8.6km 八戸南道路 供用済 L=8.7km 洋野階上道路(階上町～岩手県境) 供用済 L=3km
			228 km	

出典：青い森のみちづくり（2021版）

表 4-2 地域高規格道路の整備状況

令和3年3月現在

	名称	区間	延長	備考
地域高規格道路	下北半島縦貫道路	むつ市～七戸町	約 68 km	むつ南バイパス 8.7km 事業中 内1.3km 供用済
				むつ市奥内～むつ市中野沢 約10km (計画路線)
				横浜北バイパス 10.4km (事業中)
				横浜南バイパス 7.0km (事業中)
吹越バイパス 5.8km (供用済)				
有戸北バイパス 6.3km (供用済)				
有戸バイパス 6.3km (供用済)				
野辺地バイパス 6.9km (供用済)				
野辺地町～七戸町 約7km 国による 計画段階評価中				
弘前黒石I.C連絡道路	弘前市～黒石市	約 11 km	弘前尾上道路 3.6km (供用済) 尾上黒石道路 7.4km (供用済)	
西津軽能代沿岸道路	鱒ヶ沢町～秋田県能代市	約 90 km (県内約 60 km)	候補路線	
		約 79 km (候補路線除く)		

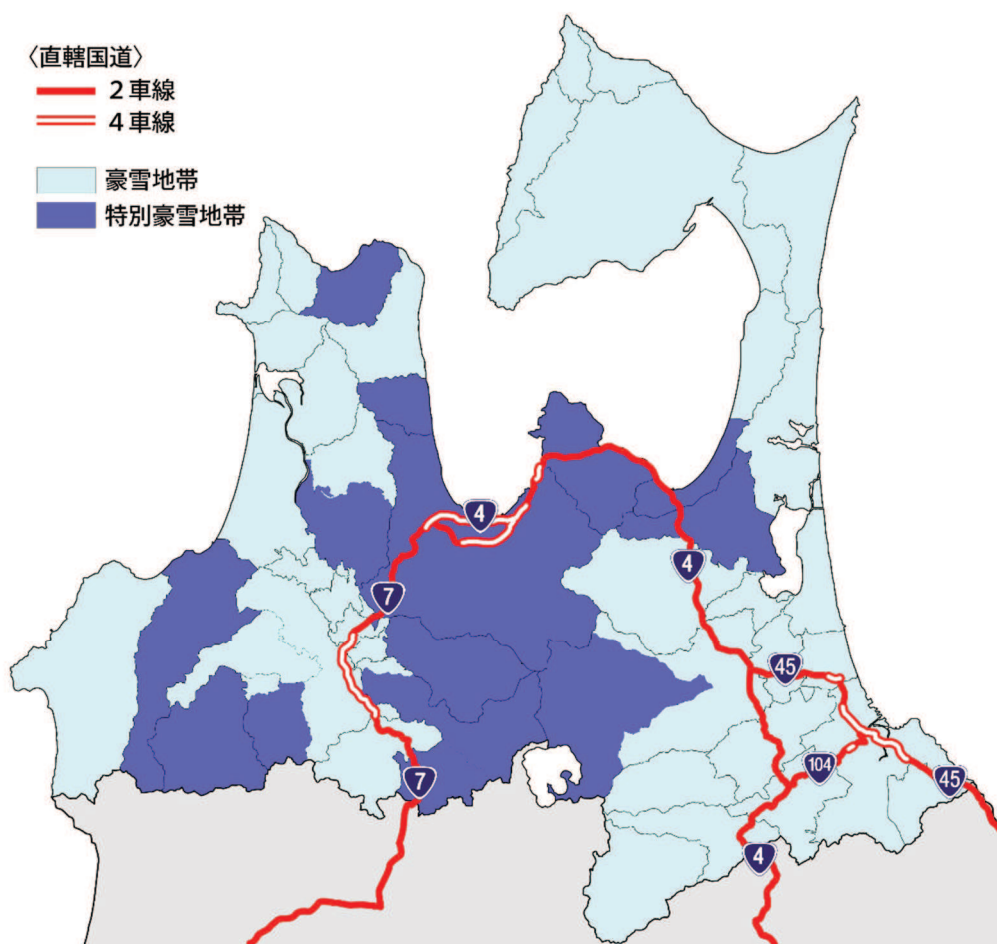
出典：青い森のみちづくり（2021版）

2. 広域道路網の配置と利用状況

高速道路ネットワークを補完し一体的に機能する直轄国道は、青森県内では国道4号、7号、45号、104号（一部区間）で主要都市間を連絡する約265kmのネットワークを形成している（図4-3）。

青森発着貨物の輸送機関別輸送量を見ると、全体の9割以上が「自動車」による輸送であり（図4-4）、路線別の特殊車両通行許可申請件数を見ると、主たる経路は高速道路と一般国道が担っている。（図4-5）。

しかし、県内の直轄国道は冬期の降雪や堆雪の影響により、車道幅員の減少や旅行速度低下が生じ、走行性が悪化することによる、道路サービス水準の低下が課題となっている。



出典：全国積雪寒冷地帯振興協議会

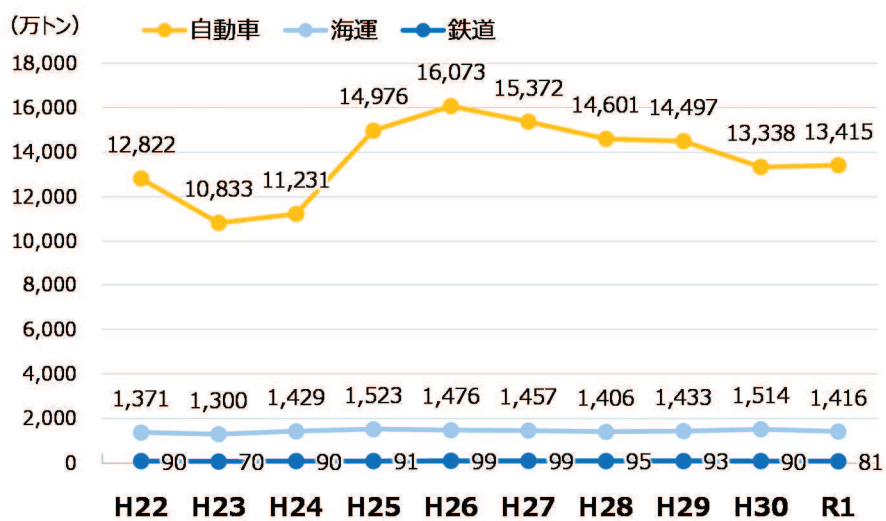
図4-3 青森県の直轄国道網



▲国道4号土屋バイパス

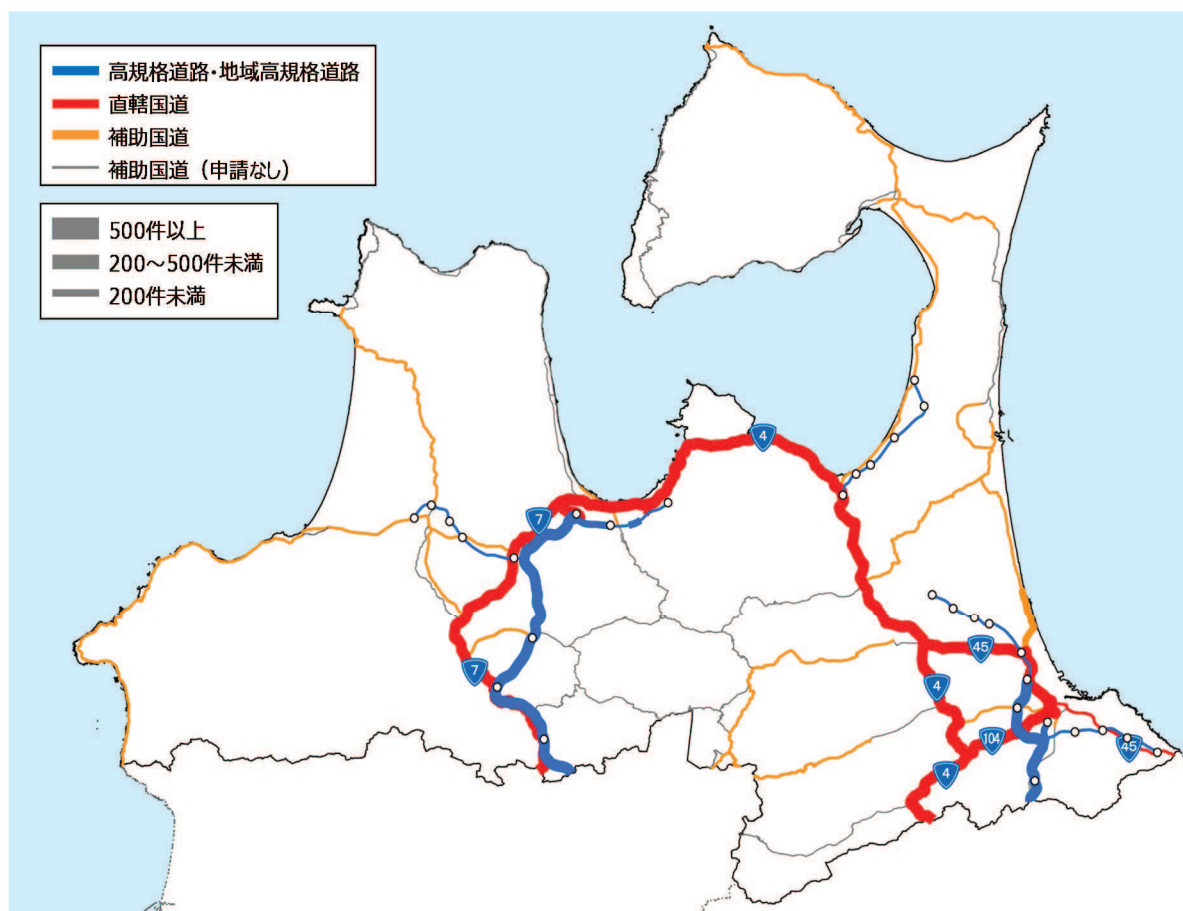


▲国道7号青森西バイパス



出典：貨物地域流動調査、東北運輸局「東北の物流」（年度）

図 4-4 青森発着貨物の輸送機関別輸送量



出典：H29 国土交通省集計データ

図 4-5 特殊車両通行許可申請件数

第2節 物流・交流拠点とのネットワーク強化（他交通モードとの連携）

1. 海上運輸

本県には3つの重要港湾（青森港・八戸港・むつ小川原港）があり（図4-6）、「青森の港湾ビジョン」では国際物流機能の強化を目指す港湾として「青森港・八戸港・津軽港」を選定している（図4-7）。



図4-6 青森県の港湾

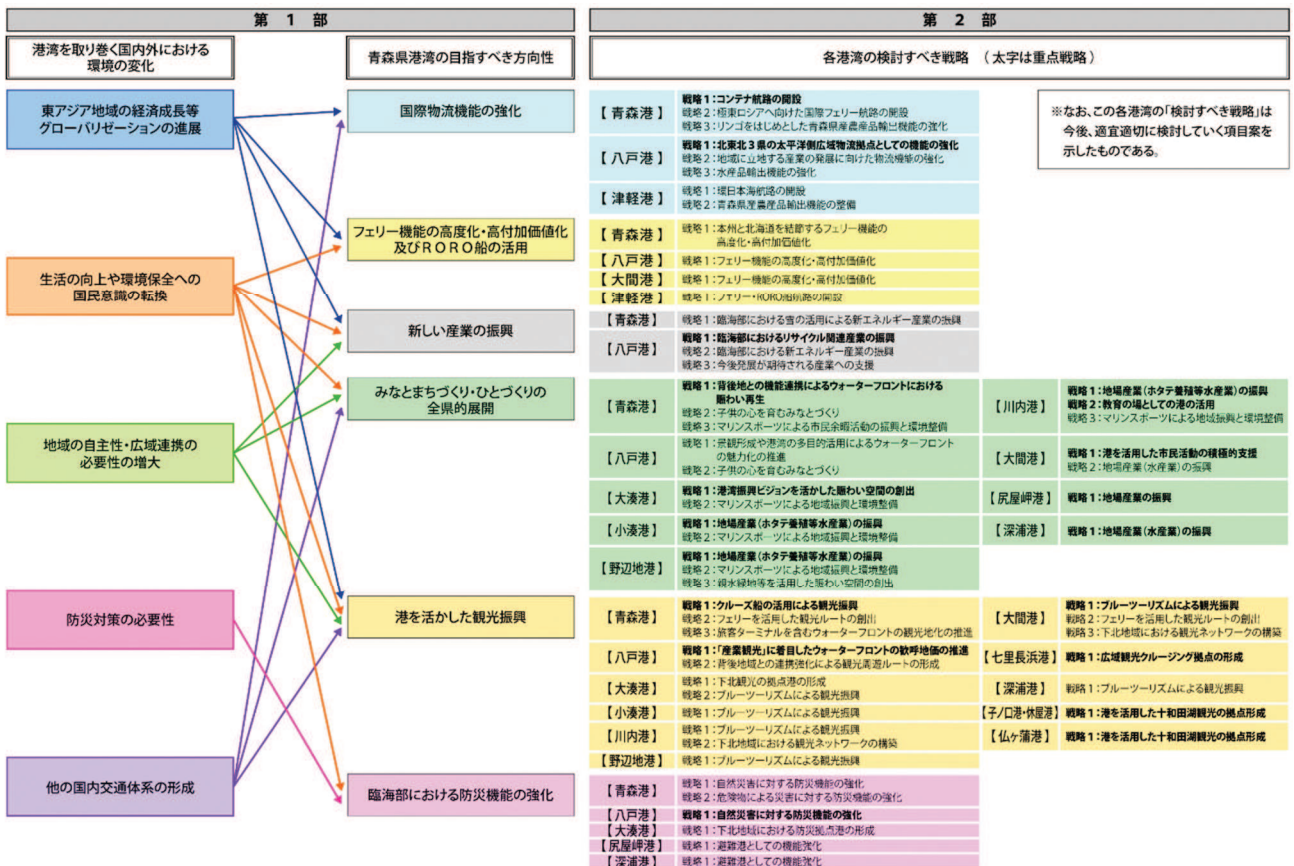
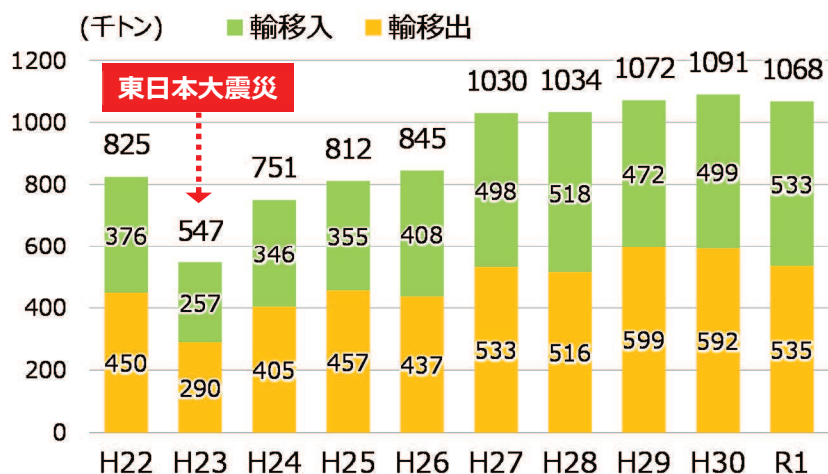


図4-7 青森の港湾ビジョンにおける港湾の目指すべき方向性

八戸港では外貿コンテナ航路・内貿定期航路が多数存在し、年々増加し、震災前を上回る水準となっているコンテナ取扱量（図4-8）に対応するため、コンテナヤードの拡張により機能強化を図っており（図4-9）、平成30年9月に完成している。

青森港は震災時に被災した八戸港の代替港として機能したことから（図4-10）、3面活用を見据えた港湾相互の連携が重要である。現在、津軽港と東北縦貫自動車道を自動車専用道路で結ぶ「津軽自動車道（柏浮田道路）」が事業中であり（図4-11）、港湾と高速道路ネットワークのアクセス強化を推進している。

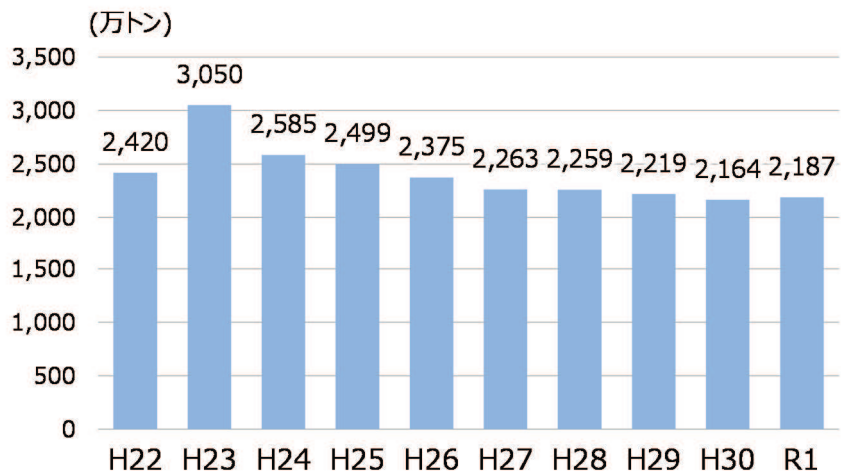


出典：八戸港統計年報（年度）

図4-8 八戸港のコンテナ取扱量の推移



図4-9 八戸港コンテナヤード拡張



出典：青森港湾統計年報（年度）

図 4-10 青森港フェリー貨物量の推移



図 4-11 津軽自動車道の状況

2. 航空

本県の空港は、地方管理空港である青森空港、共用空港である三沢空港の2空港が開設しており、定期路線国内線8路線、国際線2路線が就航している（図4-12、図4-13）。空港利用者数は、東日本大震災発生後の平成23年度に青森空港で落ち込んだものの、近年は増加傾向にあり、三沢空港の利用者数はほぼ横ばいで推移している（図4-14）。

人口減少が進む中、青森県が今後も持続的に発展していくためには、地域資源を活かした観光等による内外の交流人口の拡大が重要であり、広範囲の交流を可能とする航空事業の活性化および空港アクセス向上が重要である。

青森空港では、世界とつながる北東北・青函地域のゲートウェイとして更なる発展を目指す「第二次青森空港活性化ビジョン」を策定し、国内外との交流促進・地域経済の活性化（産業復興、観光復興）の役割を担うため、既存路線の利用拡大・新規国際定期路線の開設等を目指している（図4-15）。

県内各地から青森空港を利用する割合が高く（図4-16）、青森空港の運航便数は増加傾向にあり（図4-17）、青森空港へのアクセス強化が必要である。



図4-12 青森空港の航空路線

出典：青森空港ビル株式会社



図4-13 三沢空港の航空路線

出典：三沢空港ターミナル株式会社

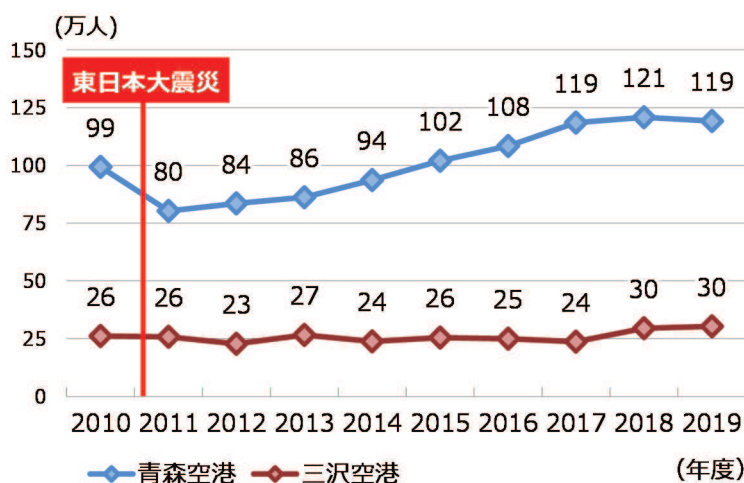


図4-14 空港利用者数の推移

出典：国土交通省航空局航空ネットワーク企画課「暦年・年度別空港管理状況調査」

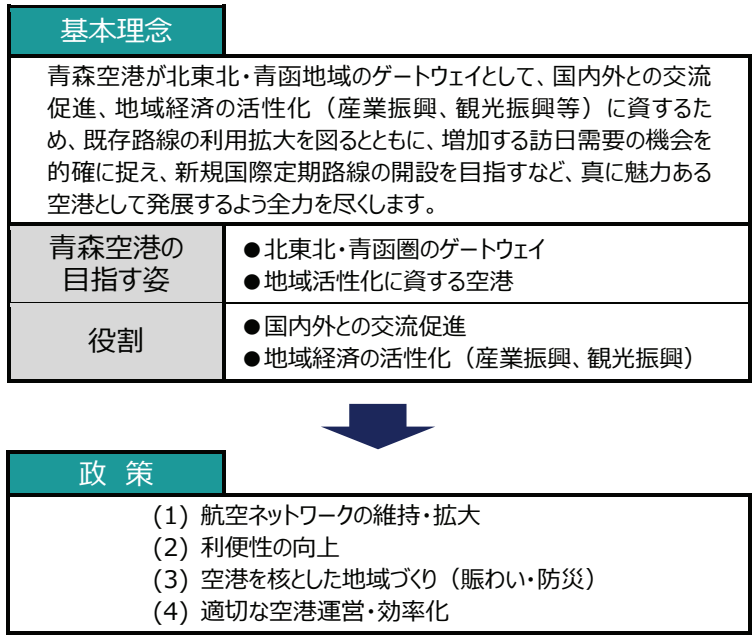


図 4-15 第二次青森空港活性化ビジョン

出典：第二次青森空港活性化ビジョン

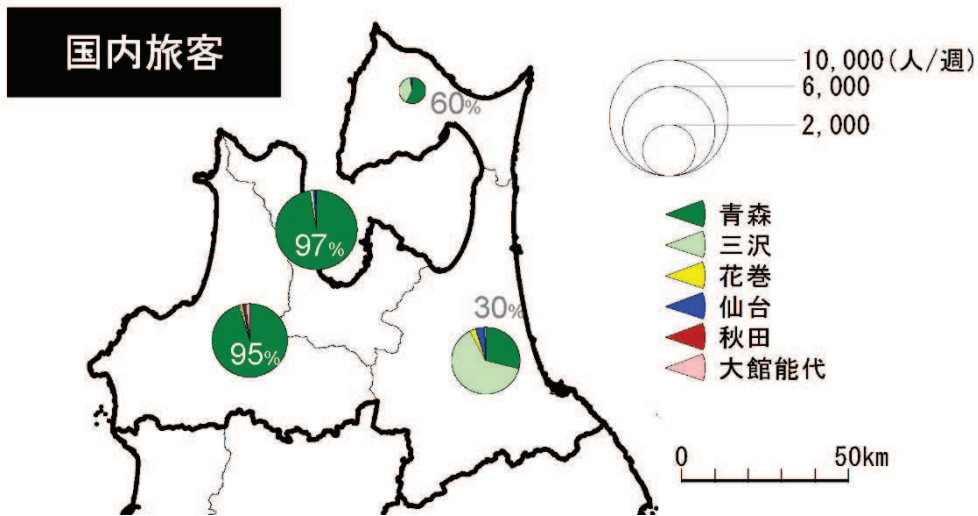


図 4-16 利用空港の状況

出典：第二次青森空港活性化ビジョン（平成 27 年度航空旅客動態調査）

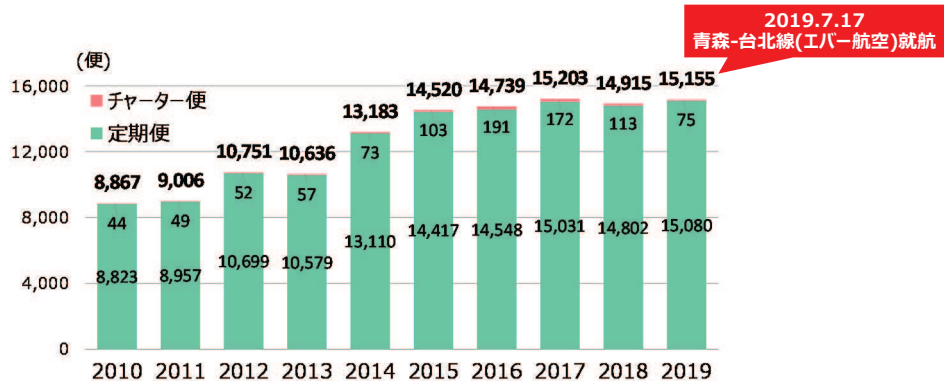


図 4-17 青森空港を発着する定期便・チャーター便数

出典：青森空港管理事務所「青森空港概要 2020」（年度）

3. 鉄道

本県の鉄道は、八戸⇄青森⇄函館を結ぶフル規格の東北新幹線・北海道新幹線、その他の地方生活圏中心都市を結ぶJR在来線・民間鉄道により鉄道網が構築されている（図4-18）。近年、東北地方の貨物輸送量は震災前を上回る水準で推移している（図4-19）。一方、青森県の旅客輸送量は東日本大震災前と同水準で推移している（図4-20）。

新幹線については、2016（平成28）年3月の東北・北海道新幹線（新青森駅～新函館北斗駅間）開業により、観光・ビジネスに加え、医療、教育など各分野で道南との交流が活性化するとともに、2030年度中に予定されている札幌延伸や青函トンネルを含む青函共用走行区間での高速走行実現により、札幌都市圏と仙台都市圏の中間に位置する津軽海峡交流圏の形成が期待されている。



図4-18 青森県の鉄道網

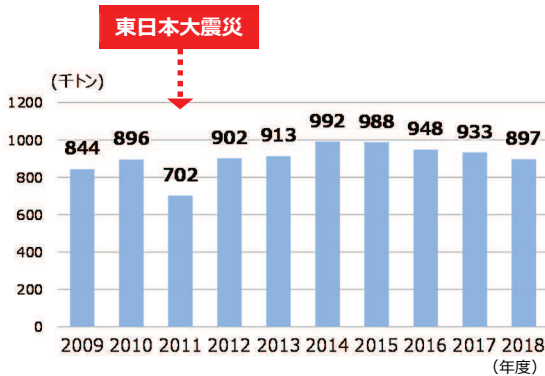


図4-19 鉄道貨物輸送トン数の推移

出典：貨物・旅客地域流動調査

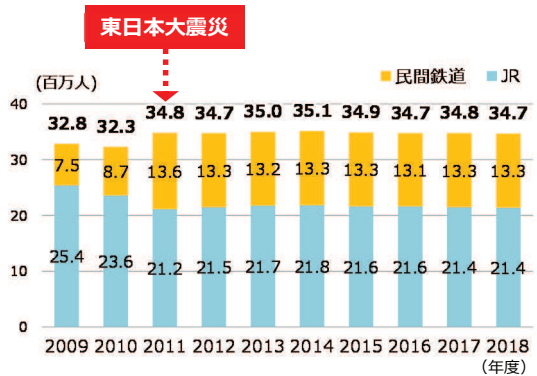


図4-20 鉄道旅客輸送量の推移

出典：貨物・旅客地域流動調査

青森駅では、平成22年度末の東北新幹線八戸～新青森間、平成27年度末の北海道新幹線青森～新函館間の開業を踏まえ、総合交通ターミナル機能を強化した。東西アクセスの快適性、利便性の低さが交通結節点機能を阻害していたことから、東西自由通路を整備し、令和3年3月27日に供用開始した。

交流人口の拡大や県民生活を支える地域交通ネットワークの維持・構築に向けて交通結節点としての駅の更なる機能強化が課題となっている。

また、広域交通拠点として機能している新青森駅と八戸駅は、ともに在来線中心駅の青森駅や本八戸駅、中心市街地と離れているため、新幹線と在来線中心駅や中心市街地に集まる他交通モードとの交通連携強化も課題となっている。

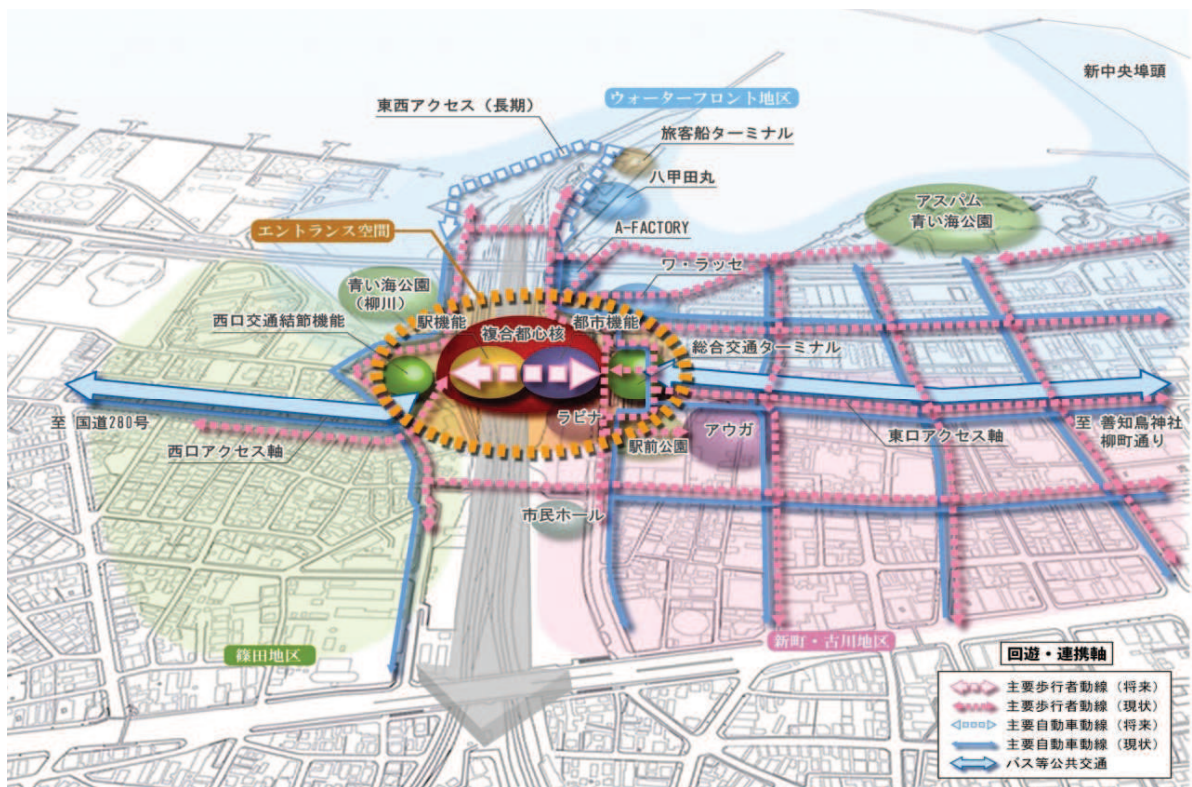


図 4-21 青森駅周辺整備の概要

出典：青森市「青森駅を中心としたまちづくり基本計画」

第3節 地域間交通の確保・アクセス性向上

本県は、世界自然遺産白神山地、十和田八幡平国立公園などに代表される豊かな自然環境を有しているが、その自然環境を形成する県土の地形は、津軽半島と下北半島の間に陸奥湾や、中央を南北に連なる奥羽山脈が、青森・津軽地域と南部・下北地域を分断しており、交流が疎外されている。

2次生活圏中心都市間で見ると、「青森⇄弘前⇄五所川原」・「八戸⇄三沢⇄十和田」は短時間での接続、通勤・通学流動が多いものの、半島や山脈により分断されている「青森⇄八戸⇄むつ」は所要時間も大きく、通勤・通学流動は少なくなっている。

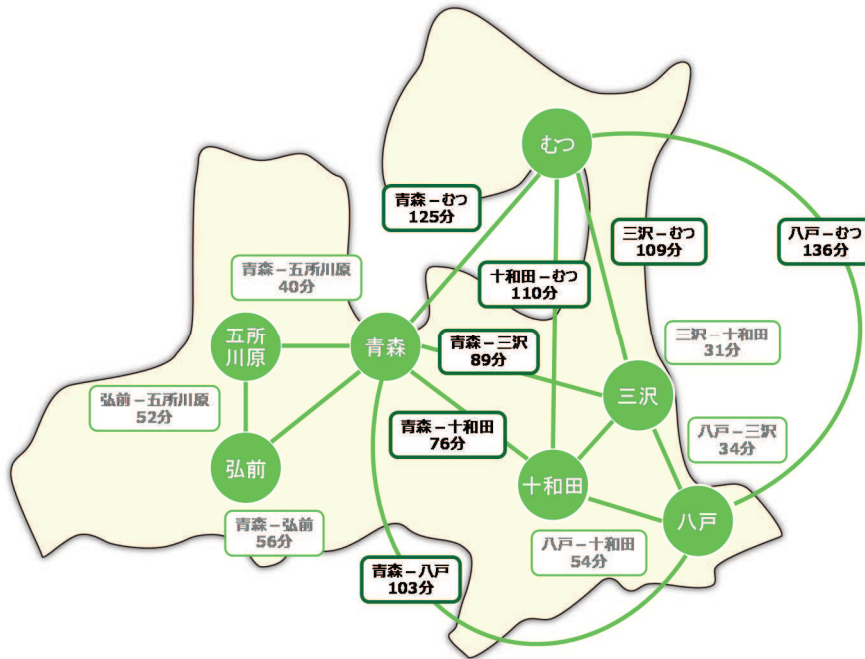


図 4-22 2次生活圏中心都市間の連絡時間

出典：平成 27 年全国道路・街路交通情勢調査 非混雑時旅行速度調査結果から算出

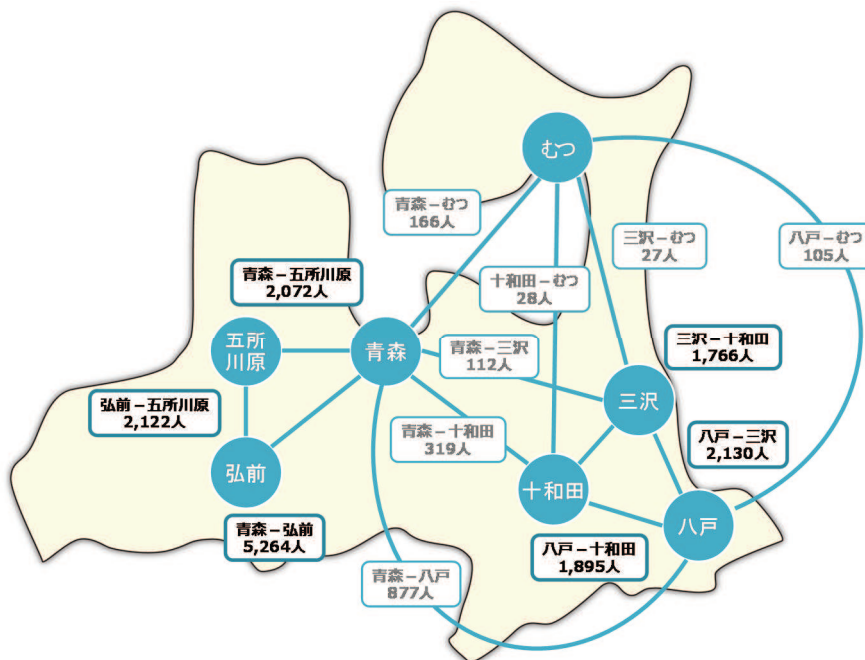


図 4-23 2次生活圏中心都市間の15歳以上通勤・通学流動

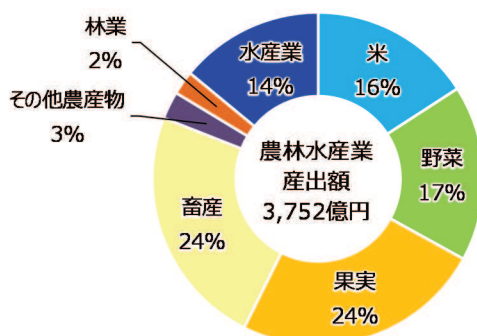
出典：平成 27 年国勢調査

第4節 農林水産業の更なる振興

本県の農林水産業は、米、野菜、果物、畜産物、水産物の生産バランスがよく（図 4-24）、これまでに蓄積してきた優れた技術力や広大な農地・山・海を有するなど、本県の特性を活かした優位産業である。

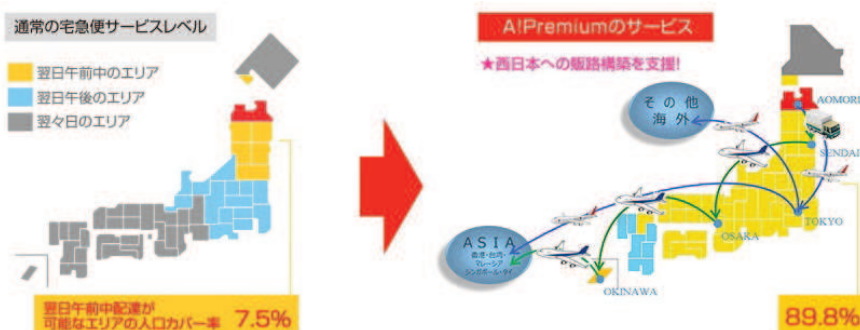
新たな流通サービスである「A! Premium」は、輸送時間の短縮と鮮度・品質を保持した付加価値の高い物流により、農林水産品等の国内外への流通拡大を支援している。翌日午前配達可能なエリアの人口カバー率が 89.8%に拡大し、24 時間運営されている沖縄国際物流ハブを活用することで、香港、台湾へ最短翌日、タイ、シンガポール、マレーシアへは最短翌々日の配達が可能となっている（図 4-25）。

「A! Premium」の利用実績は年々増加しており（図 4-26）、その輸送品目の 9 割以上を水産品が占めている（図 4-27）。全国・東北平均よりも漁獲量の多い三八地域・下北地域の水産物を含め、鮮度・品質の保持が重要な水産物等の更なる流通拡大のため、県産品の販路拡大を支援する円滑な道路網の形成が課題となっている（図 4-28、図 4-29）。



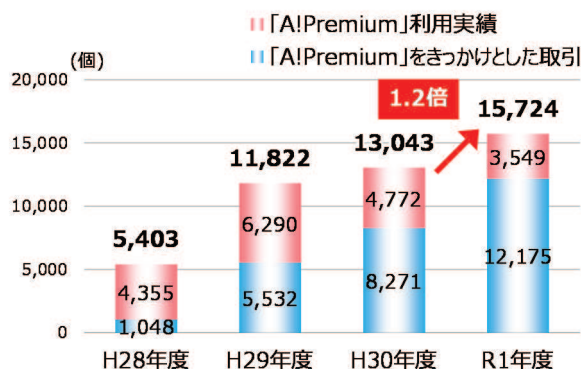
出典：農林水産省「生産農業所得統計」ほか

図 4-24 農林水産業産出額の構成比 (令和元年)



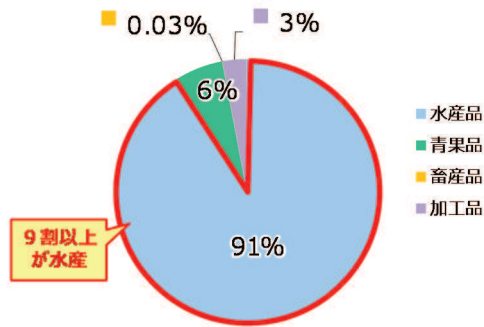
出典：青森県 県土整備部 港湾空港課「A!Premium」

図 4-25 A!Premium による翌日午前配達可能なエリアの拡大



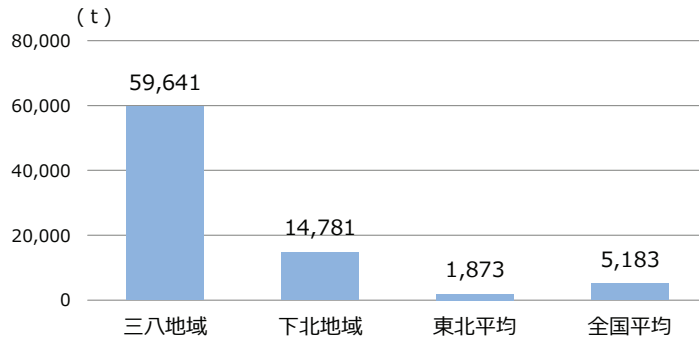
出典：青森県 県土整備部 港湾空港課「A!Premium」

図 4-26 A!Premium 利用実績の推移



出典：青森県 県土整備部 港湾空港課「A!Premium」(令和元年度)

図 4-27 A!Premium の品目別内訳



出典：H30 海面漁業生産統計調査

図 4-28 地域別漁獲量



出典：青森県県土整備部 港湾空港課

図 4-29 A!Premium の輸送ルート

第5節 観光資源を活かした産業活性化

本県は、美しい自然景観、温泉、食、伝統文化、更には、世界自然遺産の白神山地、世界文化遺産登録をめざす特別史跡三内丸山遺跡を始めとする縄文遺跡群など、多様な観光資源を有している。

本県では、周遊観光・立体観光の推進や冬季観光の充実などに取り組み、青森・ソウル線や、2019（令和元）年7月に就航した青森・台北線など、国際定期便・チャーター便の充実に伴い、着実に外国人宿泊者数が増加している（図4-31、図4-32）。

特に海外で知名度の高い函館市を始めとする北海道との周遊は、今後、大きな可能性を有しており、本県観光にとって長年の課題であった冬季観光の振興の観点からも、インバウンド需要の拡大に大きな期待が寄せられている。北海道との周遊については、「入プロジェクト」により、青森県全域と函館を中心とする道南地域とを一つの圏域と捉える「津軽海峡交流圏」の形成を進め、圏域内の交流の活性化を図るとともに、圏域外からの交流人口の拡大と訪問者の滞在時間の質的・量的拡大を目指している（図4-33）。

また、世界文化遺産登録を目指している北海道・北東北の縄文遺跡群は、北海道および秋田県、岩手県との広域周遊観光の資源として期待される。（図4-34）

青森港では年々クルーズ寄港数が増加し東北で最多となっているが（図4-35）、オプションツアーは青森港周辺や津軽地域に設定されているが南部地域や下北地域に設定されておらず（図4-36）、広域観光を可能とする広域道路網の構築ならびに既存の高規格幹線道路等やスマートIC等の利用促進が課題となっている。

青函周遊観光をはじめとした 立体観光の推進



令和元年7月17日にエバー航空による青森・台北線が就航



【立体観光】

航空便と新幹線等を組合せた観光方法。例えば、飛行機で羽田に着き、新幹線で東北を周遊し、帰りは青森空港から飛行機を乗り継いで帰国することで、より広い範囲を周遊でき時間短縮も可能となる観光方法。

出典：青森県交通政策課

図4-30 青森県の提唱する立体観光

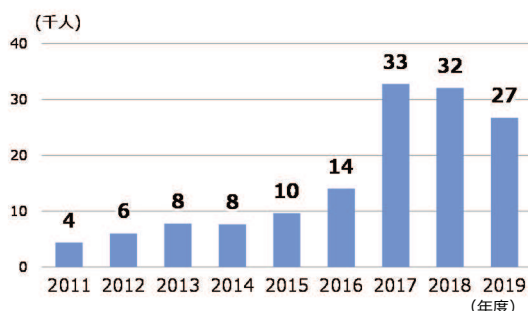


図4-31 青森空港 外国人利用者数

出典：国際航空旅客動態調査

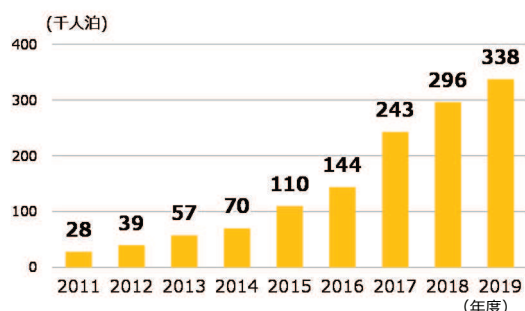
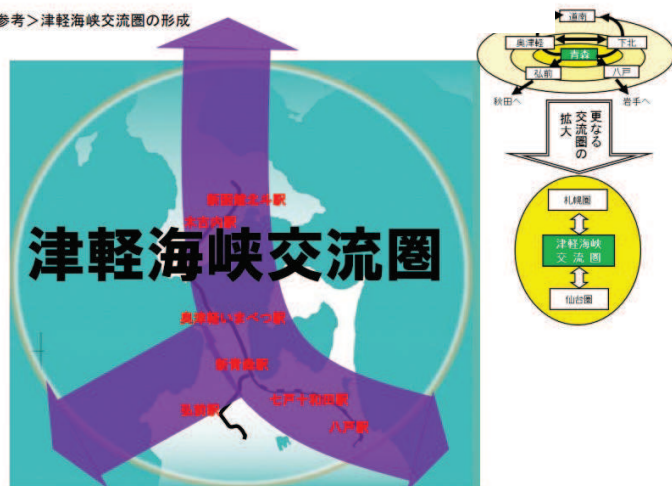


図4-32 外国人延べ宿泊者数の推移

出典：観光庁「宿泊旅行統計調査」

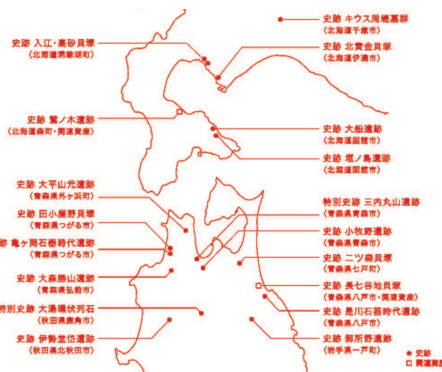
<参考>津軽海峡交流圏の形成



出典：青森県 津軽海峡交流圏ラムダ作戦会議「提案リスト2019」

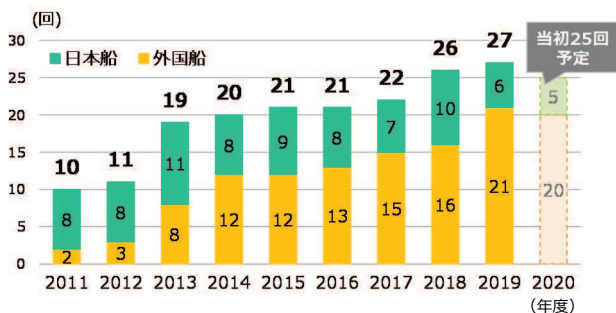
図 4-33 プロジェクト（津軽海峡交流圏の形成）

北海道・北東北の縄文遺跡群



出典：青森県 北海道・北東北縄文遺跡群 JOMON MAP

図 4-34 北海道・北東北の縄文遺跡群



出典：青森港国際化推進協議会事務局

図 4-35 青森港クルーズ船寄港実績



出典：青森県観光入込客統計

※主な観光地は令和元年観光入込客数10万人以上

図 4-36 青森港クルーズ船寄港後の主な行き先