

第1章 はじめに

本県を取り巻く社会経済環境は、人口減少と少子化、労働力不足、2025（令和7）年に訪れる超高齢化時代、グローバル化の更なる進展など大きく変化している。また、道路行政に求められるニーズは年々多様化し、これに対応するきめ細やかな施策の展開が求められている。

この状況の下、県が2018（平成30）年12月に策定した青森県基本計画「青森県基本計画『選ばれる青森』への挑戦」において掲げた、2030（令和12）年までにめざす姿である「生活創造社会」の実現に向け、「経済を回す」ための基盤づくりを担う幹線道路ネットワーク整備をはじめ、安心して快適に暮らせる生活環境づくりや雪対策、災害に強い安全・安心な県土づくりなどの各施策を推進している。

人口減少社会にあっても、県民の誰もがこの青森の地で安心して暮らしていくことができる持続可能な地域づくりを着実に進めていくためには、「生業」と「生活」が循環する「経済を回す」仕組みづくりが重要であり、このめざす姿の実現に向かって、道路の各施策により支援していくものである。

2018（平成30）年3月30日に成立、同月31日公布された「道路法等の一部を改正する法律」（平成30年法律第6号）により、平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を指定する「重要物流道路制度」が創設された。

これらの社会情勢の変化や、新たな国土構造の形成、グローバル化、国土強靱化等の新たな社会・経済の要請に応えるとともに、総合交通体系の基盤としての道路の役割強化や ICT・自動運転等の技術の進展を踏まえ、今後の本県の道路ネットワークのあり方として、地域の将来像を踏まえた広域的な道路交通の今後の方向性を定める「青森県新広域道路交通ビジョン」（以下、「ビジョン」という）を策定した。

第2章 計画の概要

対象地域

本ビジョンの対象地域は、青森県とする。

青森県の位置付け

本県は、人口約123万人、県内総生産額約4.4兆円と東北地域の約1.5割の人口・経済規模を有している。

本県は、広大な面積（9,645.64km²：全国8位）と急峻な地形、県全域が豪雪地帯という厳しい環境である一方、世界自然遺産白神山地や雪を始めとする多くの自然と豊穡な大地などの観光資源、水資源に恵まれ、安全な食料等を供給できる能力を有しているほか、再生可能エネルギーのポテンシャルが高く、美しい森林や海、食文化、産業、日本を代表する火まつり青森ねぶたまつりを始めとする特徴的な祭り等、個性的で魅力ある地域資源が豊富に存在している。

また、経済のグローバル化が進展する中で、日本海と太平洋、津軽海峡3面に直接つながる特長を有しており、東アジア、ロシア、北米との交流における地理的特性を活かし、大競争時代の潮流にも負けない経済社会を構築し得る可能性があり、その特性を最大限に引き出すことによって、国際社会における我が国全体の発展・貢献を先導することができる地域である。

計画期間

2021（令和3）年度を初年度とする概ね20～30年を対象とし、中長期的な視点で検討している。

なお、社会情勢の変化などに応じ、適宜見直しを行う。

第3章 青森県の交通分野における将来像

第1節 ビジョンの位置付け（青森県基本計画・青い森のみちづくりとの関連性）

本県では、平成16年12月の「生活創造推進プラン」の策定以来、「青森県基本計画未来への挑戦」（平成20年12月策定）、「青森県基本計画未来を変える挑戦」（平成25年12月策定）に基づき、「生活創造社会」の実現に向け、県民一人ひとりの豊かな生活を支える経済的な基盤となる「生業（なりわい）」づくりを進めてきた。これらの理念を継承し、2030年における「生活創造社会」の実現を目指す「青森県基本計画『選ばれる青森』への挑戦」（以下、青森県基本計画）（平成30年12月7日策定）は、県行政全般に係る政策及び施策の基本的な方向性について総合的かつ体系的に示した県行政運営の基本方針である。

また、「青い森のみちづくり」は、上位計画である「青森県基本計画」において掲げた2030年における「生活創造社会」の実現に向けて、効率的・効果的な道路事業の推進を図るための基本方針であり、青森県の産業と交流を支えるための幹線道路ネットワーク整備促進、安心して快適に暮らせる生活環境づくりや災害に強い地域づくりのための歩道整備、流・融雪溝をはじめとする雪対策、斜面の防災対策及び橋梁の耐震性確保等を推進するものである。

今般策定するビジョンは、新たな国土構造の形成やグローバル化、国土強靱化などの新たな社会・経済の要請に応えるとともに、総合交通体系の基盤としての道路の役割強化やICT・自動運転等の技術の進展を見据えて策定するものであり、「地域の将来像」、「広域的な道路交通の課題と取組」、「広域的な道路交通の基本方針」から構成されるものである。

「青い森のみちづくり」、上位計画である「青森県基本計画」は青森県におけるビジョンの地域の将来像や課題のベースとなるものであり、ビジョンの策定にあたっては、「青い森のみちづくり」「青森県基本計画」を踏まえた地域の社会・経済の現状や見通しを踏まえた目指すべき将来像について、特に交通分野に関連のある内容についてとりまとめた。

青森県新広域道路交通ビジョン策定における上位計画

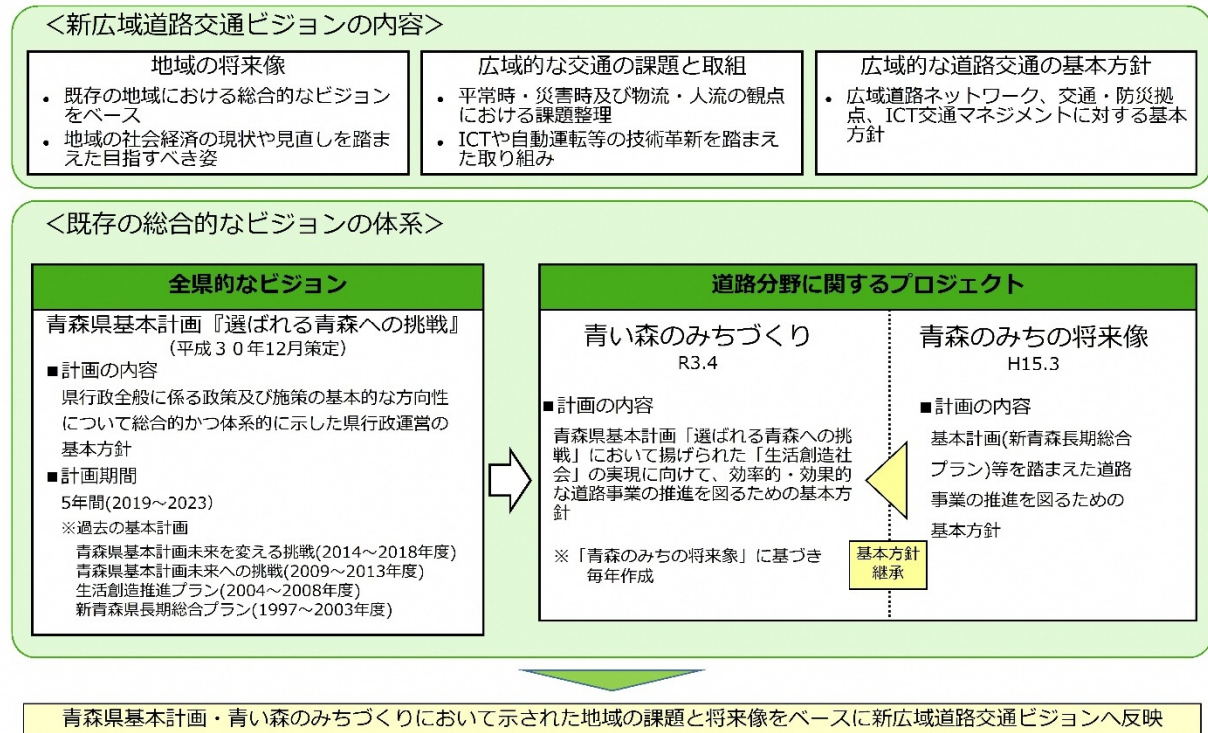


図 3-1 上位計画との関連性

第2節 青森県の概要

1. 地勢

本県は、本州の最北部に位置し、広大な面積（9,645.64km²：全国8位）の中に、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。しかし、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ある陸奥湾や、中央を南北に連なる奥羽山脈が、青森・津軽地域と南部・下北地域を分断する（図3-2）など、地形的な制約等により広い県土（図3-3）に都市が分散していることから、道路ネットワークは低密度で（図3-4）、都市間距離も長く（図3-5）、地域間交流の妨げとなっている。

一方、東に太平洋、西に日本海を臨み、そして両海をつなぐ津軽海峡があることから、現在、アジア・北米航路のコンテナ船の約3割は津軽海峡に集中している。将来的に北極海航路の商業利用が実現した場合、本県は、欧州とアジア、北米とアジアをつなぐグローバル物流の中継拠点となる可能性がある。

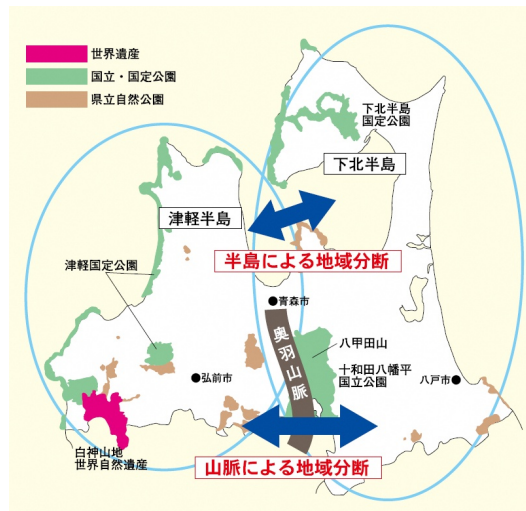


図3-2 青森県の地形

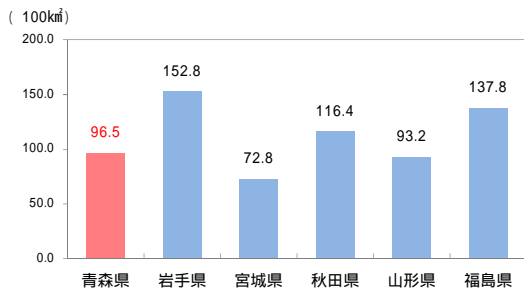


図3-3 東北県別面積

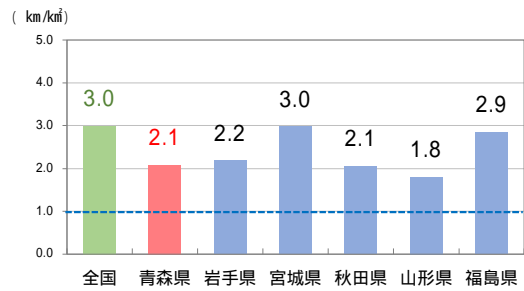
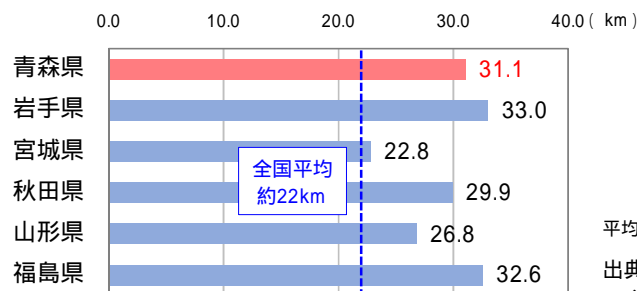


図3-4 県別1km²あたり道路実延長

出典：H27 国勢調査、2020年度 道路統計調査



平均都市間距離 = $\sqrt{\frac{\text{圏域面積}}{\text{都市(市)数}}}$

出典：国土地理院

(令和3年全国都道府県市区町村別面積調)

図3-5 平均都市間距離

3. 東日本大震災と激甚化する自然災害

平成23年3月11日に発生した東日本大震災は、我が国の観測史上最大のマグニチュード9.0の巨大地震であり、内閣府の推計によると、建築物やライフライン、公共施設等をあわせた総被害額は約16兆9千億円にのぼる。産業の基盤となる電力・燃料等の供給や道路・港湾・空港等の物流基盤が打撃を受けたことで多くの企業が操業を停止し、その影響は国内外に波及しサプライチェーンの脆弱性が大きな課題となった。太平洋沿岸部の交通網が寸断されたことから、日本海側の交通ネットワークや、日本海と太平洋を繋ぐ横軸の交通ネットワークの重要性が明らかとなった。

また、本県は県内全域が豪雪地帯であり（図3-8）、冬期交通、歩行者空間の確保が切実な課題となっている。その他にも、台風や集中豪雨による洪水被害や土砂災害等も発生しており、本県においては、これまで、幾度となく大きな災害による被害を受けてきたところであり、過去の教訓を生かし、関係機関と連携を図りながら、「命と暮らしを守る青森県」を実現していくことが求められている。

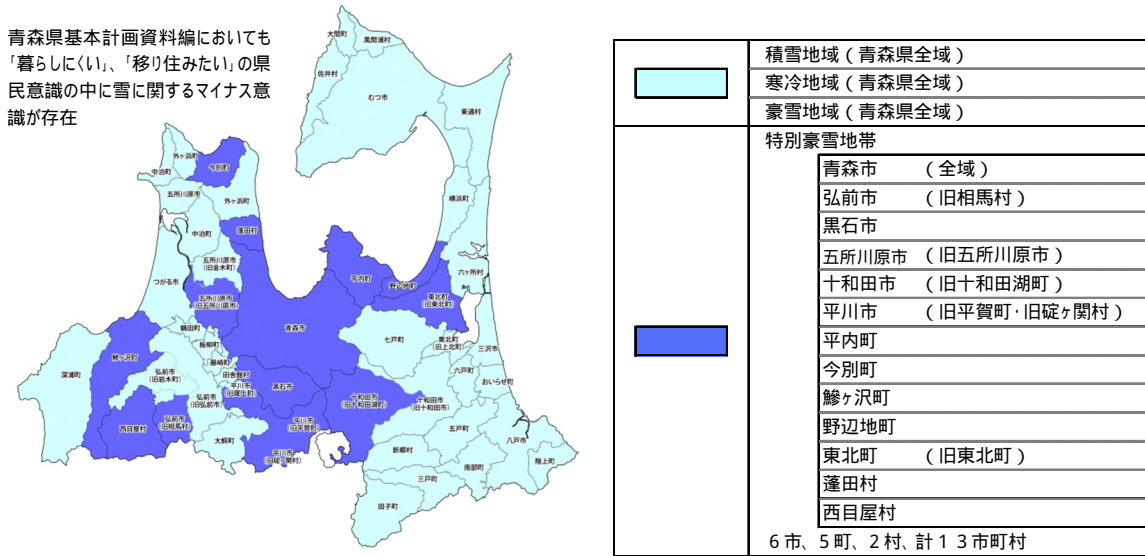


図3-8 青森県の積雪寒冷地域及び豪雪地帯の状況

出典：全国積雪寒冷地帯振興協議会



平成23年東日本大震災（八戸市蕪島）



平成24年豪雪（横浜町）



平成25年台風18号
（平川市軍馬平）



平成26年8月大雨冠水
（五所川原市川倉）

4. 産業

本県の食料自給率は約 120%（全国 4 位）と高く（図 3-9）、食料供給県として、様々な品目で全国上位の生産量を誇る（表 3-1、表 3-2）。あおり米「青天の霹靂」を始めとする安全・安心で高品質な県産品づくりとともに、新たな流通サービスである「A! Premium」が構築されたことにより、移出・輸出環境が充実し、西日本やアジアにも販路が広がっている。本県の優位産業である農林水産業の更なる振興のため、今後は安全な産品づくりと県産ブランドなど付加価値の高い商品の販売強化が求められている。

また、本県の工業団地の多くが、直轄国道の沿線や高規格幹線道路・地域高規格道路も含めた高速道路 I C 30 分圏内に位置している（図 3-10）。県内の工業団地には、今後も需要の拡大が見込まれるハイブリッドカー（HV）や電気自動車（EV）に使用される駆動用モーターに搭載するセンサーの製造で、世界シェア 8 割を誇るオンリーワンの企業が立地するなど、自動車関連産業をはじめ各分野の産業進出が進行しており、製造品の出荷額は増加傾向にある（図 3-11）。

A! Premium：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物流面で支援することを目的に、公募手続きを経た連携協定に基づき、青森県とヤマト運輸株式会社が構築した本県独自の新しい流通サービス

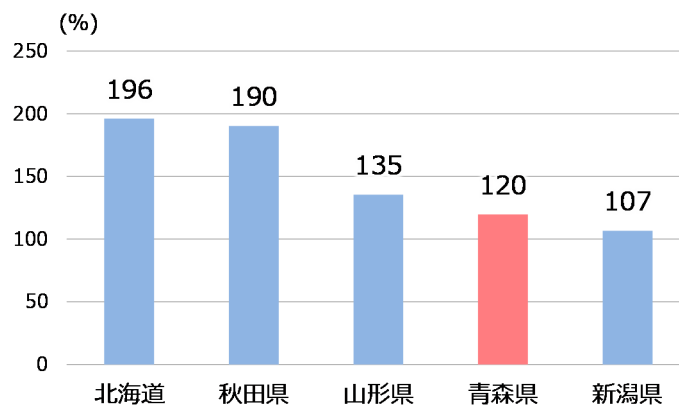


図 3-9 平成 30 年度都道府県別食料自給率（カロリーベース）

出典：農林水産省 HP「平成 30 年度都道府県別食料自給率」

表 3-1 令和元年度農産物収穫量

項目	全国収穫量 (t)	県内収穫量 (t)	全国順位
ながいも	149,700	55,800	2
にんにく	20,800	13,900	1
ごぼう	136,800	51,400	1
だいこん	1,300,000	121,600	3
かぶ	112,600	7,140	3
にんじん	594,900	39,600	4
メロン	156,000	10,600	5
りんご	701,600	409,800	1
西洋なし	28,900	1,940	3
すもも	18,100	907	5
あんず	2,216	1,258	1
くるみ	153	38	2
ネクタリン	1,678	69	4
フサスグリ	16	13	1
ブルーベリー	2,794	116	3
マルメロ	175	12	2
ヤマブドウ	355	12	4
なたね	4,130	380	2

表 3-2 平成 30 年度水産物漁獲量

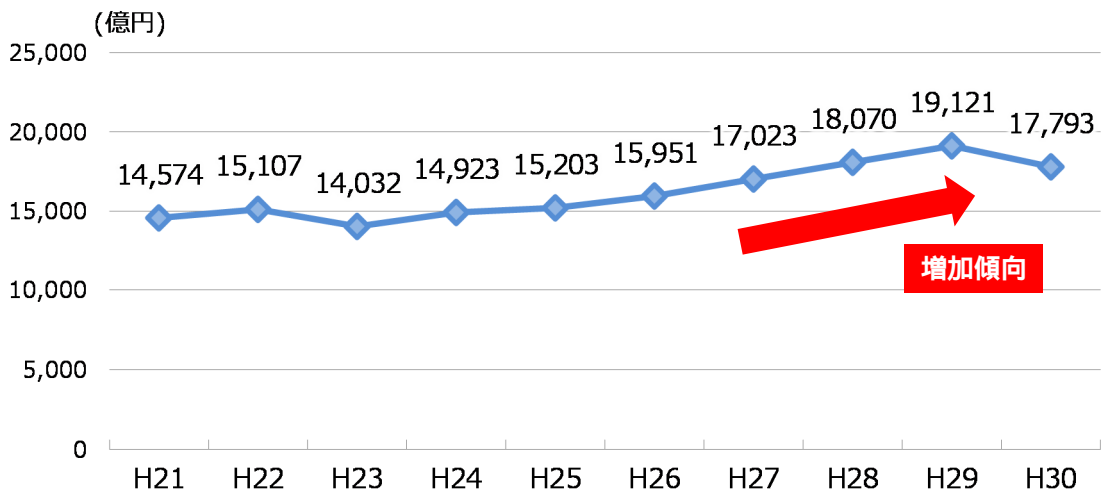
項目	全国漁獲量 (t)	県内漁獲量 (t)	全国順位
くろまぐろ	7,884	1,072	2
さけ・ます類	95,473	4,162	3
ひらめ	6,564	800	3
たら類	178,161	3,318	4
ほっけ	33,669	590	2
はたはた	4,716	639	3
いか類	83,591	17,931	1
たこ類	36,161	1,034	5
こんぶ類	55,877	2,707	2
ほたてがい	173,959	84,279	2
わかさぎ	1,146	463	1
こい	210	110	1
うぐい・おいかわ	184	104	1
しじみ	9,646	2,760	2
えび類	409	25	2
しらうお	462	273	1

出典：ピカイチデータ 数字で読む青森県 2020



出典：国土数値情報ダウンロードサービスを参考に作成

図 3-10 港湾・工業団地（IC30分圏）



出典：工業統計、経済センサス

図 3-11 製造品出荷額等の推移

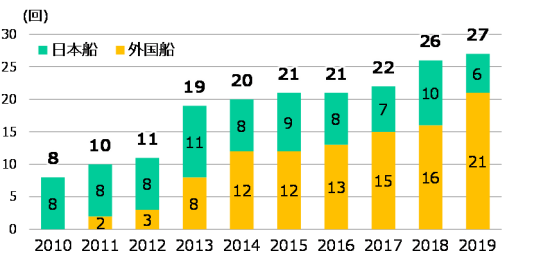
5. 観光

青森県内は、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だけでなく、2019（令和元年）年12月20日の閣議決定により、ユネスコへの世界遺産推薦が決定した「北海道・北東北の縄文遺跡群」を代表するわが国最大級の縄文集落跡「三内丸山遺跡」をはじめ、小牧野遺跡、是川遺跡、亀ヶ岡遺跡など3,000以上の縄文時代の遺跡が存在する。また、日本を代表する火祭り「青森ねぶた祭」、豪華絢爛な山車とお囃子が魅力の「八戸三社大祭」、巨大な山車で圧倒的迫力を醸し出す「五所川原立佞武多」、十和田湖畔をイルミネーションやプロジェクションマッピングで演出する「光の冬物語」、艶やかな桜が咲き誇る「弘前さくらまつり」、色の異なる稲を絵の具代わりに巨大な絵を描く「田んぼアート」など、優れた文化観光資源を有している。

その他にも、積極的な魅力発信による認知度・知名度向上や、北海道新幹線の開業、クルーズ船寄港数の着実な増加（図3-13）、定期便の増便やチャーター便の運航（図3-14）などの好機を捉え、周遊観光・立体観光の推進や冬季観光の充実などの取組により、近年、訪日観光客が増加し、令和元年の外国人延べ宿泊者数（従業員数10名以上の施設）は337,620人泊（図3-15）で、東日本大震災後の2012（平成24）年に比べて8倍以上となり、前年からの伸び率は1.1倍となった。

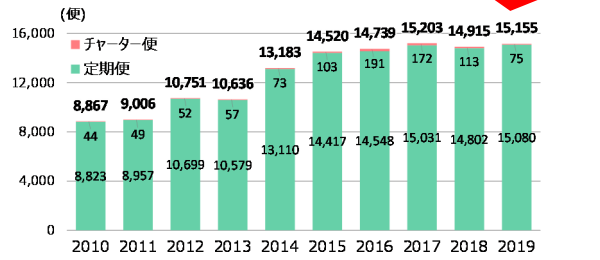


図3-12 青森県の多様な観光資源



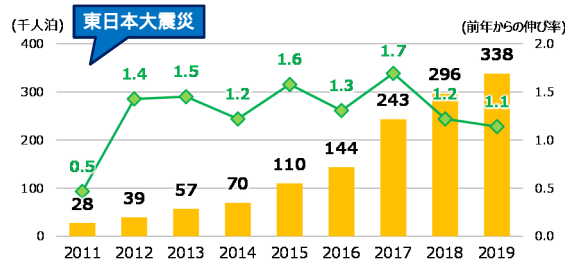
出典：青森港国際化推進協議会事務局（年度）

図3-13 青森港クルーズ船寄港実績



出典：青森空港管理事務所「青森空港概要2020」（年度）

図3-14 青森空港を発着する定期便・チャーター便数



出典：観光庁「宿泊旅行統計調査」（年度）

図3-15 外国人延べ宿泊者数の推移

第3節 青森県の将来像実現のための基本方針～青い森のみちづくり～

「青森県基本計画」では、県行政全般に係る政策及び施策の基本的な方向性について総合的かつ体系的に示した県行政運営の基本方針であり、「産業・雇用」、「安全・安心、健康」、「環境」、「教育・人づくり」の4分野に基づき、戦略プロジェクトによる重点化を図りながら取組を実施することとしている。

このうち、交通分野に係る本ビジョンの基本方針は、下記に示す、道路事業の推進により目指す将来像を描いた「青い森のみちづくり」において示している基本方針を、本ビジョンにおける基本方針とした（図 3-16）。

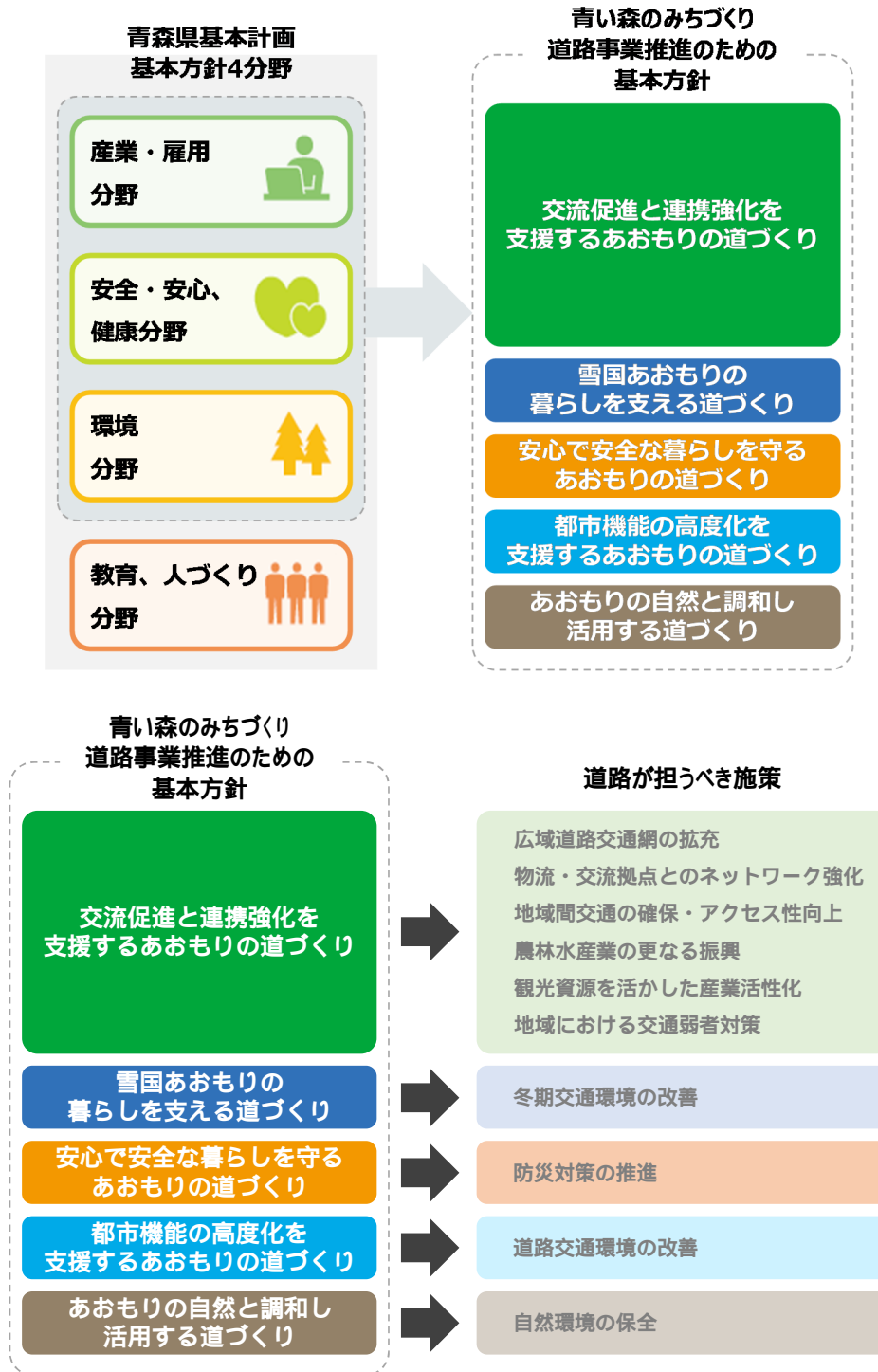


図 3-16 ビジョンの基本方針