

# 東北縦貫自動車道八戸線の延伸計画と社会的、経済的効果（その2）

塩井幸武\*・加澤敦\*\*

## Extension Planning of Hachinohe Line on Tohoku Auto-Route and its Socio-Economical Effects (Part 2)

Yukitake SHIOI and Atsusi, KAZAWA

### Abstract

Hachinohe Line on Tohoku Auto-Route up to Aomori, stops at Hachinohe city, where is apart 90 km from the regional capital, Aomori city. For the project to connect these cities with an expressway, some problems of finance and economical effect remain because of large construction cost and small traffic volume.

Intensive case studies and surveys were conducted to solve these problems for the expressway 30 km connecting the existing expressways. In the former report, the proposed plan was feasible in the socio-economical domain but slightly unfeasible in the financial flow as a toll road. This report examines possibility of a more traffic volume to use this route for the present industries. As a result, it is found that this route is very beneficial to several industries and productions and has high feasibility.

**Key words:** auto-route, feasibility, socio-economical effect, regional industry

### 第1章 経済効果の検討

#### 3-1 概要

東北縦貫自動車道八戸線の延伸計画は、八戸工業大学構造工学研究所紀要第9巻の“東北縦貫自動車道八戸線の延伸計画と社会的経済的効果”で述べたように、社会経済的には優れた計画であるが、有料道路としての採算性について疑問点が残った。具体的には利用交通量の増大を図る必要がある。交通量の増大を図るための有利な要素として本路線の完成による八戸線と弘前線による大環状線の形成、新幹線新七戸駅との相乗効果、下北半島へのアクセスの改善等が考えられる。それによって、農業を中心とする地場産業の活性化、十和田湖や下北半島の観光価値の増大、企業立地条件の向上による誘致企業の増加等が見込まれる。しかし、これらの効果の内、現存しないものを期待することは排除して、現状の産業に与える効果を検討する。

青森県の蔬菜農業は、これまでヤマノ芋、ニンニク、大根といった根菜類等を中心に産地形成が図られてきたが、近年、農業従事者の高齢化等による労働力不足が顕在化しつつあり、蔬菜の作付面積が横ばい傾向にある。一方、果樹農業は、古くからリンゴを中心としながら、ブドウ、ナシ、桜桃等が続く形で発展してきており、米に次ぎ蔬菜・畜産とともに基幹的な作物として位置づけられている<sup>1),2)</sup>。

花卉は、キク、バラ、カーネーション、トルコギキョウを主要振興品目としており、産地拡大に取り組んでいる<sup>3)</sup>。そこで、花卉については、岩手県との比較をし、現状を把握することにした。

なたねは、作付面積の減少に伴い収穫量も減少傾向にあるが、近年、バレイショとの輪作で、合理的な作付の体系化を進めている<sup>4)</sup>。

水産業は、県内の基幹産業として位置づけられており、漁村地域における経済の中心的な役割を果たしてきた。一方で、国際漁業環境が大きく変貌する中、漁業資源の減少、漁業就業者の減少、就業者の高齢化、漁業後継者の確保難等もあって、漁獲高、販売額ともに減少傾向が続いている<sup>5)</sup>。

林業は、ヒバ、ブナ、アカマツ等が主要樹種であるが、素材生産量は減少傾向にある。今後は供給量の増大が見込まれる人工林のスギ資源を主体に、素材生産から流通までが一体となった県産材のブランド化の確立を図っていくとしている<sup>6)</sup>。

観光については、国内旅行が伸び悩みを呈する中で、観光客の誘致をめぐる地域間の競争が激化している<sup>7)</sup>。観光レクリエーション客は、県内客より県外客が低く、伸び悩みがみられており、今後は滞在型観光客の誘致拡大を図っていくとしている<sup>8)</sup>。

そこで、昭和54年供用開始の東北縦貫自動車道弘前線が、青森県の農林水産業、観光に与えた影響について昭和51年～平成10年まで現状調査をした。また、農林水産業、観光について平成11年から向こう5年間の将来予測をした。将来予測<sup>9)</sup>は、観測資料に基いてトレンド方式によって行い、最小二乗法で推定した。

平成14年12月26日受理

\* 異分野融合科学研究所・教授

\*\* 福山コンサルタント・技師(修士、大学院博士課程前期土木工学専攻)