

## ” 青森県の交通についての私見 ”

水 野 裕

本州の最北端に位置する青森県には交通に関して色々な問題点があり、各種の地域計画の作製や達成のためには、まずこれら交通問題を解決しなければならないと思われる。

このようなことから、筆者は青森県内における交通上の問題点を明らかにし、これらに対し大胆な私見をのべてみたい。なお、今回は鉄道交通・道路交通・航空機交通についてのべ、海上交通については次の機会にゆずりたい。

### I. 鉄道交通について

青森県内には東北線・奥羽線の二幹線のほか五能線・津軽線・大湊線・大畑線・八戸線などのローカル線がある。このうち東北線は全線が複線電化されているが、他の線はほとんど大部分が単線で、電化もされていない（奥羽線は現在、電化工事だけが行なわれているが）。この結果、県内の鉄道による時間距離は、東北線沿いがずばぬけて長く、他の線とのアンバランスが著しい。しかし、このような幹線と支線のアンバランスは他の府県においても見られることなので青森県だけの問題点ではない。むしろ県内で問題となるのは、第1に弘前を中心とする津軽地方と八戸を中心とする南部地方とをむすぶ交通についてである。現在、この両地方を直接むすぶ列車は1日1往復の急行「しもきた」1本だけであり、他はすべて青森で乗り換えなければならない、不便だけでなく、時間的にも大きなロスをしている。確かに青森は県庁所在地であり、また東北線や奥羽線の終着駅ではある。しかし、県内の交通網の分布からいえば決して終着駅ではないのである。現状では接続が概して悪いため乗り換え時間のロスが大きいほか、急行券類も通しで使うことが出来ないため、結果としては高い運賃を支払うことにもなっており、津軽地方と南部地方との交流には大きなマイナスになっていることは否定できない。県のほぼ中央に位置する東北六県の各県庁所在地の駅（秋田・盛岡・山形・仙台・福島）の例をみても、1日1本の列車以外はすべて県庁所在地駅止りなどということはなく、青森だけが例外といえ、このことは早急に改良されなければならない点と思われる。

第2の問題点としては、東北線を除いた他の線のスピードが極端におそいことである。例をあげると、奥羽線の弘前～青森間は距離が37.4kmあるが、この区間を普通列車は約1時間、急行列車は約40分かかってゐる。37.4kmの距離を1時間かかる普通列車は平均時速37km/hであり、まさにバイク並みのスピードなのである。このようなことから当然、運転列車本数の半分近くを占める急行列車を、たったこれだけの区間（約37km）であるが利用する乗客が大変多いことになるのである。弘前～青森間の普通運賃は160円であるが、急行の場合は急行

券 100 円が加算され、合計 260 円となる。利用者は普通と急行の所要時間の差、約 20 分を 100 円の値段で強引に買わされてもいるわけで、このようなことはあまり他の地域ではみられない事である。

このように幹線の 1 つである奥羽線の普通列車のスピードが極端におそいのは、単線であるほかに、裏日本縦貫の貨物列車の運行頻度が高いことが理由として考えられる。奥羽線は現在、電化工事が進行中であるが、時間距離をのばすためには電化よりむしろ全線複線化の方を急いの方が得策と思われる。しかし、このようなことは早急には実現不可能なことであるが、乗換時間のロスをなくし、少しでも時間距離をのばすことは、列車の運転経路を色々変えることによってある程度可能と思われる。例えば、弘前～八戸間・弘前～むつ間・八戸～むつ間などにそれぞれ直通の急行列車（4 輦程度のジーゼルカーでよい）を走らせることなどが考えられる。

また第 3 の問題点としては、県内と東京・仙台のような遠距離地点との交通についてである。現状では東北線が時間距離が長く、遠距離交通に便利であることは事実であるので津軽地方から東北線の特急や長距離急行を利用するのに便利にしなければならない。このためには津軽地方の各都市と青森をもつとひんばんに結ぶ必要があるわけで、例えば弘前～青森間や五所川原～青森間に快速列車（急行券を必要としない）を最低 1 時間に 1 本は走らせることなどが考えられる。ただこの場合も長い編成の列車の必要はなく、せいぜい 2～3 輦のジーゼルカーで良いのである。

## Ⅱ．道路交通について

青森県内には国道として、1 級国道の 4 号線・7 号線・45 号線、2 級国道として 101 号・102 号・103 号・104 号の各線があるほか、県道・市町村道などがあり、これらが道路網を形成している。

県内の道路交通の問題点としては、都市内部（市街地）の道路網についてと、都市のバイパス道路についての 2 つがある。

前者は八戸や弘前で代表されるように市内の道路が狭いことからおこる各種の弊害があり、これは思いきった道路の新設・改良をおり込んだ都市計画を早急に進行させるしか方法がない。

後者のバイパス道路については、県全体の道路交通の上からみて、大きな問題点といわなければならない。県内の主要都市にはバイパスと呼ばれるものはほとんどなく、野辺地・小湊・浅虫・藤崎・大鰐にわずかに完成しているのみである。県内では青森・八戸・弘前の 3 大都市にいずれもバイパスがなく、国道交通上大きなネックになっている。東北六県の中でも青森県内のバイパス化は特におくれており、これは県都 青森市のバイパスの現況で象徴されている。仙台・盛岡・山形などの各県庁所在地のバイパス化を見習うべきであろう。

### Ⅲ. 航空機交通について

ここでは主として空港とそれに接続する連絡道路についてのべる。現在、県内には青森・三沢・八戸の3空港があるが、青森空港は冬季間使用が出来ず、四季を通じて使えるのは三沢・八戸の両空港のみである。しかし、この両空港はともに南部地方にあるため、津軽地方は冬季は航空機交通を利用できない現況である。航空機交通が一般的になっている今日では、これではうまくなく、当然 津軽地方に新空港の建設が必要になってくる。県当局もこのことは認めており 目下、専門家に調査を依頼中とか聞いている。

新空港建設については色々な政治的問題も多く、かんたんに理論だけでは通用しないかも知れない。しかし、ここではそのようなことを一切抜きにして考えるならば、青森県内に新空港を建設する場所としては、浪岡町周辺が最適と筆者は考えるのである。この理由としては、第1に津軽地方の主要都市である青森・弘前・五所川原・黒石のほぼ中央に位置していること、第2に冬季の気候も北西風を岩木山がさえぎることから割合良く、地吹雪の回数も割に少ないこと、第3に近い将来東北縦貫道もこの付近を通ることなどがあげられる。しかし、欠点もないわけではない。まず、第1に県都の青森市まで距離が約20kmあること、第2に周辺はほとんどが良質の水田地帯であり 当然空港建設のためには一部の水田をつぶすことになる、などである。このうち第1の問題については、現在の国道7号線を改良すれば、所要時間は20分位しかかからないので問題とならないであろう。第2の問題については、以前なら大きな欠点と考えられるが現在のように減反を必要とするような時期であるので、水田の買上げは絶対不可能とは思われないのである。勿論、水田をつぶして建設する場合には 山林や原野をつぶして建設する場合に比べ 建設費は莫大になることはさけられない。しかし要は、津軽地方ひいては青森県全体の長期的な展望のもとに、県当局や住民が積極的にこれらをおし進める姿勢があるかどうかにかかっていると思うのである。