

(平成30年度版)

# 青森県社会経済白書

－ 人口減少社会に対応した地域公共交通の構築に向けて －

青 森 県



## 発刊にあたって

青森県では、本県経済及び県民生活の現状や課題などを県民の皆様へ報告することを目的として、昭和 25 年度(1950 年度)から「青森県経済白書」を、昭和 44 年度(1969 年度)から「県民生活白書」を作成し、平成 14 年度(2002 年度)からは二つの白書を統合して「青森県社会経済白書」を作成してきました。

「青森県社会経済白書」は 2 部構成となっており、第 1 部では、本県経済の現状と課題を明らかにする観点に加え、毎年度刊行を重ねることによりその資料的価値を高めていくという趣旨と、毎月公表している「青森県経済統計報告」の年次版としての位置づけのもと、本県経済の動向を分析・記録しています。

また、第 2 部では、その時々的重要な課題を特定テーマとして選定し、多角的に分析を行い課題解決に向けた方向性を提示してきました。今年度は「人口減少社会に対応した地域公共交通の構築に向けて」を特定テーマとして取り上げ、本県の地域公共交通の現状を示すとともに、利用者の減少による財政負担や高齢化の進行に伴う交通弱者の増加など将来的な課題について分析を進めたほか、昨今の県内外の地域公共交通活性化事例の研究等を通じ、本県における地域公共交通の維持・活性化のための方向性を考察しています。

この白書が県民の皆様にとって本県の社会経済を御理解いただく一助となり、様々な活動や取組を進めていく上で役立つものとなれば幸いです。県では、今後とも「青森県社会経済白書」の内容の一層の充実を図って参ります。

最後に、お忙しい中、資料の提供等に御協力いただいた関係者の皆様、また、専門的見地からの御意見とともに御寄稿をいただいた「青森県地域経済研究会」の皆様から心から感謝申し上げます、平成 30 年度版「青森県社会経済白書」発刊にあたっての挨拶といたします。

平成 31 年 3 月

青森県知事 三 村 申 吾



# 目 次

## 第 1 部 青森県経済の動向

はじめに	1
------	---

### 第 1 章 最近の世界経済及び日本経済の動向

#### 第 1 節 最近の世界経済の動向

1 世界経済の動向	
(1) 概況	2
(2) 主要国の経済成長率	2
2 世界経済の見通し	4

#### 第 2 節 最近の日本経済の動向

1 日本経済の動向	
(1) 概況	5
(2) 景気動向指数(C I)の推移	5
(3) 実質経済成長率の推移	6
(4) 輸出入の動向	7
(5) 株価と為替の推移	10
(6) デフレ脱却への取組	12
(7) 街角景気の動向	14
2 日本経済の見通し	16

### 第 2 章 最近の本県経済の動向

#### 第 1 節 総体的な動向

1 最近の本県経済の動向	
(1) 概況	17
(2) 本県の景気動向	18
2 各機関の景況判断	21
3 県民経済計算からみた本県経済	
(1) 平成 28 年度(2016 年度)の本県経済	23
(2) 県内総生産(名目・実質)の実額の推移	28
(3) 国民経済計算との比較による本県経済	28

#### 第 2 節 主な経済分野の動向

1 生産の動向	
(1) 製造業の動向	30
① 工業統計	31
② 鉱工業生産指数等	33
(2) 農林水産業の動向	35
① 農作物の動向	36

② 畜産の動向	38
③ 林業の動向	38
④ 水産業の動向	39
(3) 輸出入の動向	40
2 雇用情勢	
(1) 求人・求職の動向	
① 有効求人倍率の推移	42
② 新規求人数・新規求職申込件数の推移	42
③ 新規求人数の産業別内訳の推移	43
④ 県内産業別充足率の推移	46
⑤ 雇用人員判断D I の推移	46
(2) 新規学校卒業者の就職状況	48
① 高等学校卒業者の県内求人倍率の推移	48
② 就職状況	48
(3) 就業者の産業別内訳	51
(4) 労働力人口・失業率の動向	
① 労働力人口の推移	52
② 完全失業率、雇用保険受給者実人員の推移	52
(5) 賃金・労働時間の動向	
① 現金給与総額の推移	54
② 総実労働時間の推移	55
3 消費の動向	
(1) 消費者物価の動向	56
① 消費者物価指数（総合指数）の推移	56
② 費目別にみた消費者物価指数の推移	56
(2) 家計消費の動向	58
① 勤労者世帯の実収入の推移	58
② 勤労者世帯の実収入の内訳の推移	59
③ 勤労者世帯の消費支出の推移	59
④ 家計消費支出の動向	61
(3) 百貨店・スーパー販売額の動向	
① 百貨店・スーパー販売額の推移	63
② 対前年同月増減率の動き	63
③ 商品別販売額の動向	64
④ 業態の多様化と販売額の動向	65
(4) 乗用車新車登録・届出台数	67
① 乗用車新車登録・届出台数の推移	67
② 車種別乗用車登録・届出台数の推移	68
③ 車種別対前年同月増減率の動き	68

④	次世代自動車の普及状況	69
(5)	宿泊旅行と観光消費の動向	70
①	延べ宿泊者数の動向	70
②	外国人宿泊者数の動向	72
③	延べ宿泊者数の月別推移	72
④	地域別観光客数	73
⑤	観光消費額	73
4	建設投資・民間設備投資の動向	
(1)	建設投資の動向	
①	建設投資額の推移	75
②	平成 29 年度(2017 年度)の建設投資	75
(2)	民間設備投資の動向	78
(3)	住宅着工の動向	78
①	新設住宅着工戸数の推移	79
②	利用関係別新設住宅着工戸数の推移	79
5	企業倒産の動向	
(1)	企業倒産件数及び負債総額の推移	81
(2)	業種別倒産件数の推移	81
(3)	原因別倒産件数の推移	82
(4)	形態別倒産状況	83
(5)	中小企業再生支援の状況	83
6	金融の動向	
(1)	金融機関貸出金残高の推移	84
(2)	信用保証協会保証債務残高の推移	85
(3)	県内企業の金融環境	86
(4)	預貸率の推移	88
第3節	青森県の人口	
1	青森県の人口の推移	90
2	青森県の人口動態	92
(1)	自然動態	93
(2)	社会動態	93
(3)	県外からの転入及び県外への転出の移動理由	95
3	青森県の人口構成	97

## 第2部 人口減少社会に対応した地域公共交通の構築に向けて

はじめに . . . . . 100

### 第1章 青森県の地域公共交通を取り巻く現状

#### 第1節 私たちの日常を支える地域公共交通 . . . . . 101

##### 1 青森県の地域公共交通の状況について . . . . . 101

###### (1) 本県の地域公共交通の現状 . . . . . 101

ア 路線バス・コミュニティバス等の状況 . . . . . 101

イ 民営鉄道(弘南鉄道、津軽鉄道、青い森鉄道)の状況 . . . . . 103

ウ タクシーの状況 . . . . . 104

###### (2) 本県の地域公共交通の利用状況 . . . . . 105

ア 路線バス(高速バス、乗合タクシーを含む) . . . . . 106

イ 民営鉄道(弘南鉄道、津軽鉄道、青い森鉄道) . . . . . 108

ウ タクシー(乗合タクシーを除く) . . . . . 110

###### (3) 通勤・通学に普段利用する交通手段 . . . . . 110

##### 2 本県における地域公共交通利用者の減少要因について . . . . . 114

###### (1) 人口減少の影響 . . . . . 114

###### (2) モータリゼーションの影響 . . . . . 116

ア 地域公共交通に対するニーズとギャップ . . . . . 118

イ 自動車を利用しやすい都市環境の進展 . . . . . 120

###### (3) 競合する交通資源 . . . . . 122

#### 第2節 衰退する地域公共交通とその影響 . . . . . 125

##### 1 地域公共交通の衰退要因 . . . . . 125

###### (1) 地域公共交通における負のスパイラル . . . . . 125

###### (2) 交通事業者の営業収支等の状況 . . . . . 126

##### 2 地域公共交通の衰退がもたらす諸問題 . . . . . 130

###### (1) 人口減少・高齢化の進展に伴う生活環境の変化について . . . . . 130

ア 食料品等の入手環境 . . . . . 130

イ 医療機関数の推移と最寄りの医療機関への距離 . . . . . 132

###### (2) 高齢化の進展に伴い増加する交通弱者 . . . . . 134

###### (3) 高等学校統廃合への対応 . . . . . 139

###### (4) 地域公共交通利用者の減少と公費負担の増加 . . . . . 141

### 第2章 人口減少社会に対応した地域公共交通の構築に向けて

#### 第1節 変わる交通政策 ～人口減少社会に対応するために～ . . . . . 145

##### 1 交通政策基本法により明確となった役割分担 . . . . . 145

##### 2 地域の実情にあった地域公共交通機関を目指して ～地域公共交通活性化再生法の改正～ . . . . . 147

##### 3 地域における公共交通構築の方向性について . . . . . 149



## 第2節 青森県内で進められている地域公共交通ネットワーク再構築などの取組

・・ 153

1 青森県地域公共交通網形成計画の概要・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 153

2 青森県内市町村の地域公共交通網形成計画と同実施計画の策定状況・・・・ 156

## 第3節 持続可能な地域公共交通の構築に向けて・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 159

1 地域公共交通の利用者増加に向けた取組・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 159

ア 自動車から地域公共交通への利用誘導・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 159

イ “おでかけ”創出・観光等による新たな地域公共交通需要の掘り起こし  
・・ 161

2 効率的な地域交通への再編・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 163

3 “まちづくり”と一体となった地域公共交通の維持・活性化・・・・ 166

おわりに・・ 169

## 【統計資料編】

1	青森県景気動向指数の概要	
(1)	景気動向指数(C I、D I)の概要	172
(2)	C I、D Iのそれぞれの見方	172
(3)	青森県景気動向指数の改定	173
(4)	青森県景気基準日付	174
(5)	平成30年(2018年)の景気動向指数について	176
2	青森県景気ウォッチャー調査	
(1)	調査の概要	178
(2)	景気の現状判断D I・先行き判断D Iの推移	179
(3)	地区別景気の現状判断D Iの推移	180
(4)	景気の実感 ～「景気ウォッチャー」生の声 平成30年(2018年)調査の「現況判断」コメントから～	181
3	各種統計調査	
(1)	平成28年経済センサスー活動調査	183
①	事業所数及び従業者数の概況	183
②	産業大分類別事業所数及び従業者数	184
③	市町村別事業所数及び従業者数	188
④	産業大分類別売上(収入)金額及び付加価値額	190
(2)	平成29年就業構造基本調査	192
①	就業形態	192
②	出産・育児と仕事	195
③	介護・看護と仕事	198
④	共働きと就業調整、副業	201
4	経済動向の年表	
(1)	平成27年(2015年)	204
(2)	平成28年(2016年)	205
(3)	平成29年(2017年)	206
(4)	平成30年(2018年)	207

青森県地域経済研究会構成員名簿	208
-----------------	-----

### 【コラム】

1 人生100年時代のお金の話	99
(一般財団法人青森地域社会研究所 常務理事 竹内 紀人)	
2 地球温暖化と青森県	124
(青森中央学院大学 経営法学部 教授 高山 貢)	
3 特産品開発と人材育成による強い地域経済づくり	
: 地域商社 こゆ財団の事例紹介	144
(弘前大学大学院 地域社会研究科 教授 佐々木 純一郎)	
4 家計調査データからの自己分析	158
(青い森信用金庫 経営企画部 部長 竹村 秀晃)	
5 身近な「もの」の価値を見つめ直すということ	171
(日本銀行青森支店 支店長 武田 吉孝)	



# 第1部 青森県経済の動向

## はじめに

金融危機による世界的な景気悪化から回復しつつあった世界経済は、平成24年(2012年)の欧州債務危機の影響による欧州経済の悪化が世界経済全体へと波及し、中国を始めとした新興国経済の成長も鈍化しました。その後、先進国を中心とした世界的な金融緩和などの政策効果もあり、平成25年(2013年)後半からは、景気後退局面から徐々に持ち直しに向かいました。平成26年(2014年)以降も、米国や欧州圏での景気回復が続いていたものの、中国を始めとするアジア新興国の成長が鈍化していました。しかし、平成28年(2016年)後半には製造業の活動を中心に広く成長が好転し、続く平成29年(2017年)も、経済回復に伴う貿易拡大の流れが各国の経済に成長をもたらし、経済成長の勢いは広範囲で加速しました。平成30年(2018年)は、世界経済の拡大は続いているものの、米中貿易摩擦の影響などにより、その動きは緩やかになってきています。

一方、東日本大震災により大きな打撃を受けた日本経済は、復興需要や堅調な個人消費に支えられて回復した後、平成24年(2012年)にはエコカー補助金の終了や日中関係の悪化などにより回復の動きが弱まったものの、平成25年(2013年)には日本銀行による金融緩和や各種経済対策の効果もあって国内需要が底堅く推移し、同年半ばからは円安に伴い輸出が持ち直しの傾向になるなど、緩やかに回復しました。このような中、平成26年(2014年)4月には消費税率が5%から8%へと引き上げられ、日本経済は、消費税率引き上げに伴う駆け込み需要とその反動の影響を受けて大きく変動しました。平成27年(2015年)は、実質経済成長率がプラス成長とマイナス成長を繰り返し、中国を始めとするアジア新興国経済の減速の影響なども加わり、足踏み状態が続きましたが、平成28年(2016年)は、うるう年効果やマイナス金利の影響による個人消費などの増加や外需の回復により、景気の横ばい圏内から抜け出しつつありました。平成29年(2017年)は、世界経済の緩やかな回復を背景に、輸出や個人消費の持ち直しが続き、実質経済成長率は8四半期連続でプラス成長となりました。平成30年(2018年)は、輸出の鈍化や相次ぐ自然災害の影響によりマイナス成長に転じながらも、個人消費や設備投資を中心に内需が持ち直し、緩やかな景気回復が続いています。

このような内外情勢の中にあって、本県経済の動向を把握するとともに、現状と課題を明らかにするため、本書では、第1章で、世界経済や日本経済の動向について世界や我が国の各種統計をもとに解説し、続く第2章では、最近の本県の経済動向について解説しています。まず、平成29年(2017年)から平成30年(2018年)にかけての本県経済の概況と生産、雇用、消費、建設投資、企業倒産、金融等の各経済分野の動向について、県が毎月公表している「青森県経済統計報告」をもとに分析・解説をし、本県経済の状況を確認していきます。

## 第1節 最近の世界経済の動向

### 1 世界経済の動向

#### (1) 概況

平成20年(2008年)の米国大手投資銀行リーマン・ブラザーズの破たん(以下「リーマンショック」という。)から急速に悪化した世界経済は、ギリシャの財政赤字に起因する信用不安の拡大、イタリアやスペインの国債利回りの急騰、ギリシャのユーロ離脱懸念に伴う欧州債務危機の再燃による欧州経済の減速などを経て、平成25年(2013年)には景気後退局面から回復に向かいました。平成26年(2014年)以降は、景気回復ペースが若干遅くなるとともに、国ごとの経済成長率のばらつきが拡大し、平成27年(2015年)は、米国や欧州圏での景気回復は続いていたものの、中国を始めとする新興国で成長が鈍化しました。平成28年(2016年)は、英国の欧州連合(EU)離脱の是非を問う国民投票等の政治情勢などから世界経済が抑制され、リーマンショック以降最も低い成長率となりましたが、同年の後半には、新興国におけるスマートフォンの普及拡大などを背景に製造業の活動が大幅に伸び、広く世界中で成長が好転しました。続く平成29年(2017年)も、経済の回復に伴う貿易拡大の流れが各国の生産や設備投資の拡大へと波及し、成長の勢いは広範囲で加速しました。

平成30年(2018年)は、世界経済の拡大は継続しているものの、米国と中国の貿易摩擦の影響や中国経済の減速により、その動きは緩やかになってきています。先行きについては、通商問題の動向や中国経済の先行き、米国、欧州圏の政策の不確実性が世界経済に与える影響に留意する必要があります。

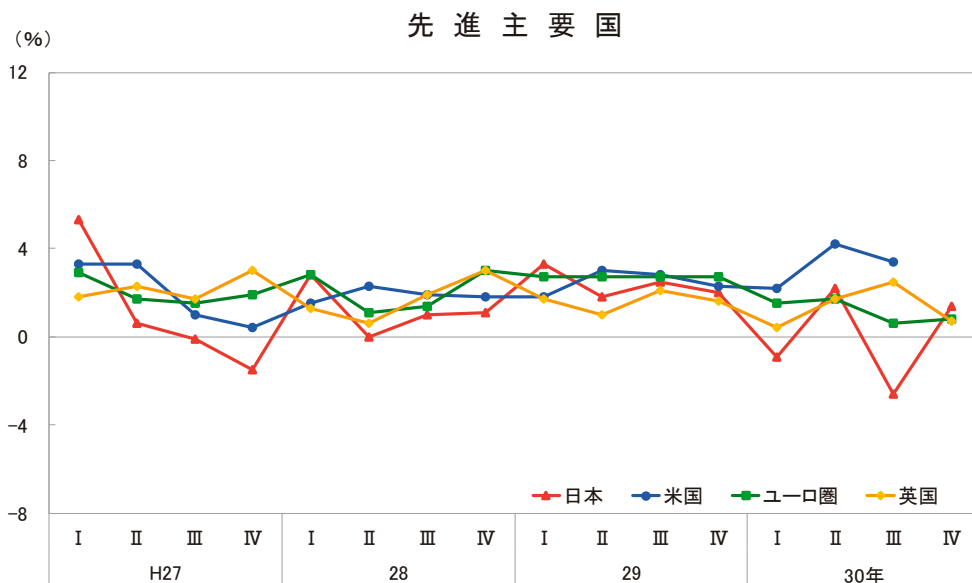
#### (2) 主要国の経済成長率

主要国の実質国内総生産(GDP)成長率をみると、平成25年(2013年)以降、欧米先進国やアジア新興国は概ねプラス成長で推移しました。米国では、堅調な個人消費や輸出、設備投資の緩やかな増加等から平成26年(2014年)4~6月期以降18期連続のプラス成長となっており、過去2番目の長期にわたる景気拡張局面にあるとみられています。ユーロ圏でも、個人消費の堅調な推移や外需の持ち直し等により平成25年(2013年)4~6月期から23期連続のプラス成長を維持し、緩やかな景気回復が続いています。一方、日本では平成26年(2014年)の消費税増税の影響により2期連続のマイナス成長となった後、プラス成長とマイナス成長を繰り返す不安定な状況が続き、平成28年(2016年)1~3月期にプラスに転じたのち、8期連続でプラス成長が続きました。平成30年(2018年)1~3月期には内需の低調や輸出の鈍化からマイナスに転じ、同年7~9月期も豪雨や地震など自然災害の影響を受けてマイナス成長となりましたが、10~12月期には個人消費や設備投資を中心に内需が持ち直し、プラスに転じています。

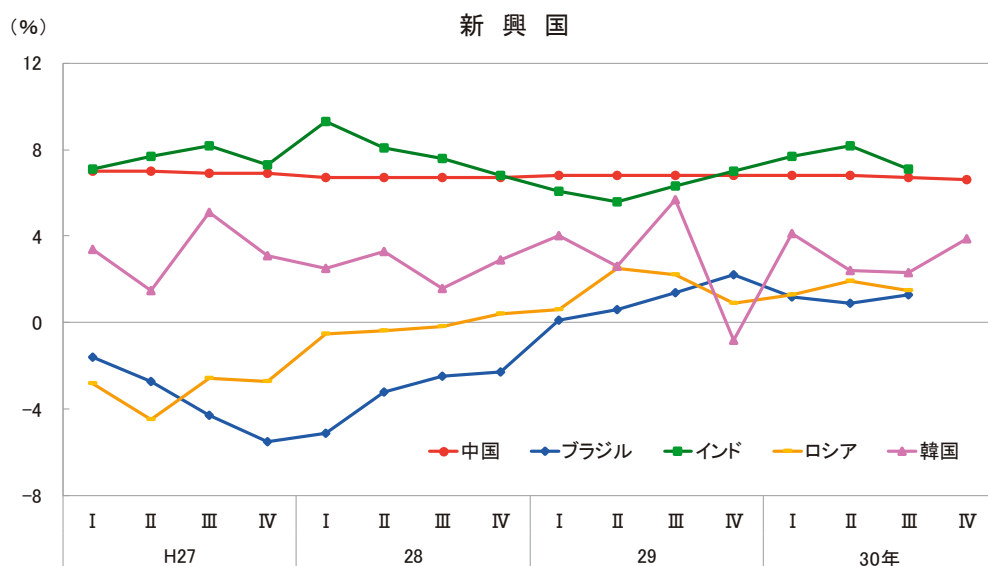
また、高い成長率を維持してきた新興国では、物価上昇に対する金融引き締めや欧州向けの輸出の減少などが続き、特に中国の成長率は、平成27年(2015年)7~9月期に7%を割り込みましたが、平成28年(2016年)は公共部門の投資拡大が下支えとなり景気減速の動きが一服しました。平成29

年(2017年)は堅調な輸出や個人消費により持ち直しましたが、平成30年(2018年)は、地方政府等の債務削減や米国との貿易摩擦の影響により、再び減速に向かっています。BRICs<sup>1</sup>各国の成長率をみると、インドは、公共投資が伸び個人消費も堅調で高いプラス成長が続いています。ロシアやブラジルにおいては、資源価格の暴落により経済が低迷していましたが、平成29年(2017年)にプラス成長に転じました。平成30年(2018年)は、ロシアは公共投資が押し上げ要因となり、ブラジルは米中貿易摩擦の影響で中国向けの輸出が拡大し、それぞれプラスを維持しています。(図1-1-1)

図1-1-1 各国の実質経済成長率の推移



資料)内閣府「四半期別GDP速報」、外務省「主要経済指標」※季節調整済、前期比年率



資料)外務省「主要経済指標」※季節調整済、前期比年率

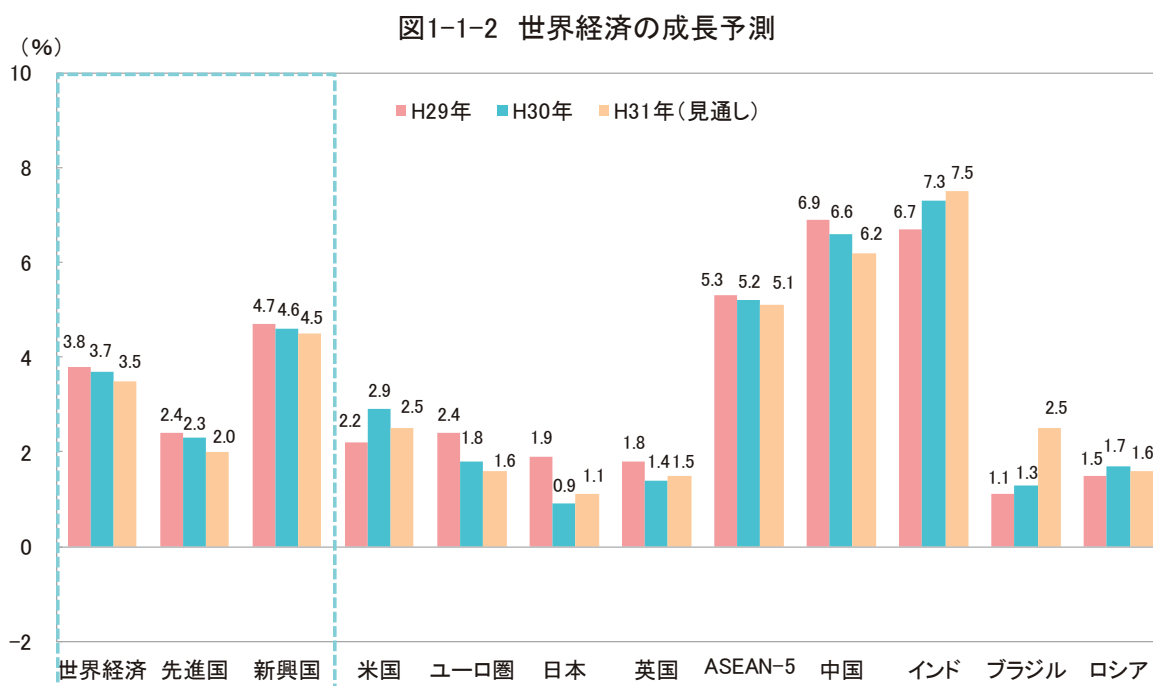
<sup>1</sup> BRICs …経済発展が著しい、ブラジル、ロシア、インド、中国の頭文字からとった4カ国の総称。ゴールドマン・サックス社が名付けた。南アフリカ共和国を含めた5カ国を指す場合もある。

## 2 世界経済の見通し

国際通貨基金(IMF)が平成31年(2019年)1月に公表した「世界経済見通し」では、平成28年(2016年)半ばに始まった循環的な景気回復により世界の広範囲で経済成長が加速し、米中貿易摩擦の影響で平成30年(2018年)後半に勢いが弱まったものの拡大は継続していることを踏まえ、平成30年(2018年)の世界経済全体の成長率を3.7%と推定しています。今後については下振れが予測されており、これまでの見通し以上の貿易摩擦の拡大や、英国の「合意なき」欧州連合(EU)離脱の可能性、中国経済の予想を超える減速などを要因に、世界経済の成長は鈍化するとみられ、平成31年(2019年)の成長率は、前年を下回る3.5%の見通しとなっています。

国別で見ると、米国の平成30年(2018年)の成長率は2.9%となっており、経済の拡大は継続しているものの財政刺激策の終了に伴う減速が予測されることから、平成31年(2019年)は2.5%に低下すると見込まれています。ユーロ圏の平成30年(2018年)の成長率は1.8%で、特に自動車産業において生産の課題を抱えるドイツと、国債の利回り上昇が成長を妨げているイタリアで大きな下方修正が行われ、翌年はさらに低下し1.6%の見通しとなっています。新興国については、中国では金融規制の引き締めと対米貿易摩擦の影響から経済成長のペースを緩め、トルコでは大幅なマイナス成長が見込まれ、一方でインドでは成長が加速すると予測されており、新興国全体の平成30年(2018年)の成長率は4.6%、翌年は4.5%の見通しとなっています。(図1-1-2)

IMFは、見通しに対する主なりリスクとして貿易摩擦の激化と金融環境の悪化を挙げており、貿易政策の不確実性が増すことで投資がさらに減速し、金融環境がよりひっ迫することを危惧しています。そうした中で第一に優先すべき政策は多国間協調であり、国々が協力して貿易政策の不確実性を迅速に解決することとしています。



資料)IMF「世界経済の見通し」(H30年1月公表) ※ASEAN-5はインドネシア、マレーシア、フィリピン、タイ、ベトナム



## 第2節 最近の日本経済の動向

### 1 日本経済の動向

#### (1) 概況

我が国の経済は、大胆な金融政策、機動的な財政政策、民間投資を喚起する成長戦略を柱とする政府の経済政策(「アベノミクス」)の効果などに伴い、緩やかな景気回復の動きが続いています。平成30年(2018年)の四半期毎の実質経済成長率は、輸出の減速や相次ぐ自然災害の影響などでマイナスに転じながらも、民需の下支えにより持ち直し、直近の10~12月期はプラス成長となっています。平成30年(2018年)の実質成長率は、個人消費や設備投資の増加などの寄与により、前年比0.7%と7年連続のプラス成長となっています。

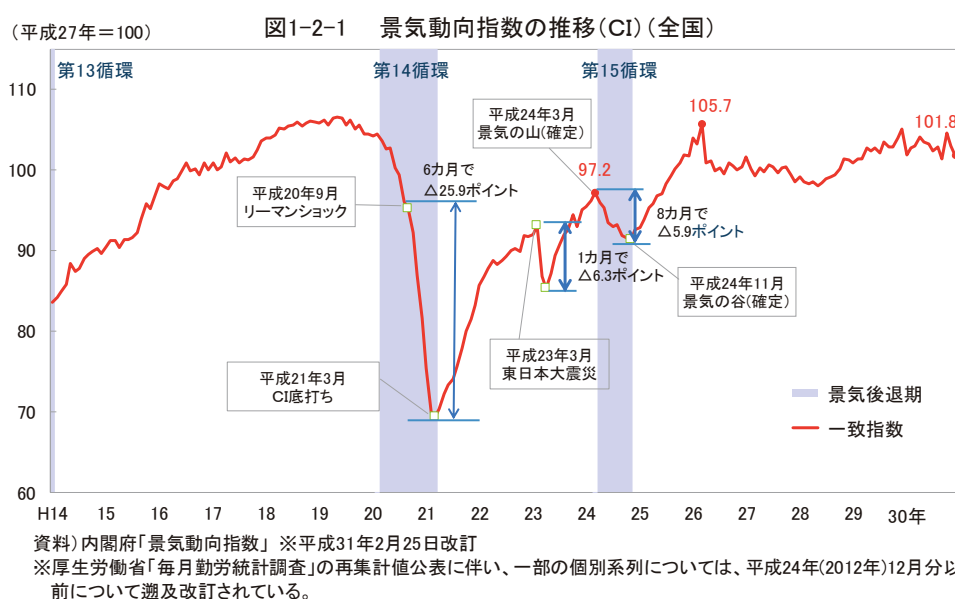
ここでは、国内経済の大きな転換期となった東日本大震災や平成26年(2014年)4月の消費税率引き上げ後の経済の動きを中心に、最近の我が国の経済動向についてみていきます。

#### (2) 景気動向指数(CI)の推移

まず、内閣府が公表している景気動向指数のCI<sup>2</sup>の推移から、日本経済の動向をみていきます。

CIは、リーマンショックが発生した平成20年(2008年)9月から6カ月間でマイナス25.9ポイントの大幅な下落となりました。その後、東日本大震災による落ち込みを除いて上昇し、第15循環の景気の山である平成24年(2012年)3月の97.2をピークに8カ月連続で下落しました。

平成26年(2014年)3月には、消費税増税の駆け込み需要の影響で105.7にまで再上昇しましたが、その反動で同年4月に下降し、平成27年(2015年)以降は足踏み状態が続きました。しかし、平成29年(2017年)には世界経済の回復を背景に上昇し、駆け込み需要時の水準に近づきました。平成30年(2018年)は103前後で推移しており、12月は101.8となっています。(図1-2-1)



<sup>2</sup> CI …コンポジット・インデックス。複数の経済指標の変化率を合成し、指数化したもので、景気の山の高さや谷の深さ、拡大や後退の勢いなど景気の「量感」を示す指標といわれる。

### (3) 実質経済成長率の推移

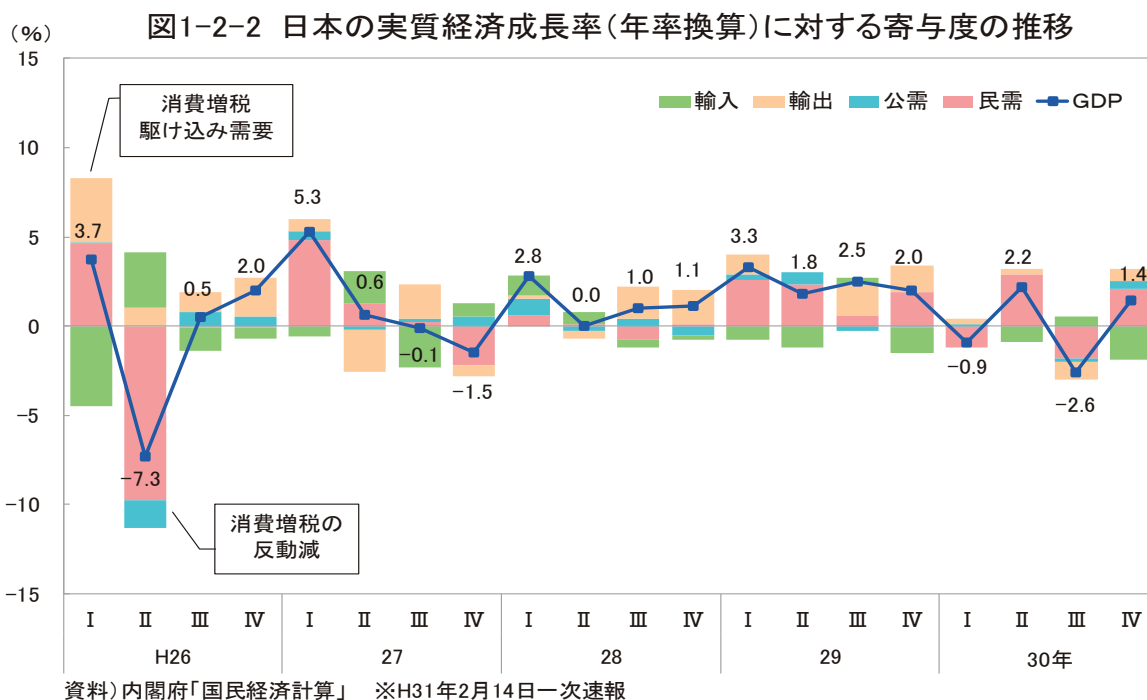
次に、景気動向の要因を中心に、四半期毎の実質経済成長率の推移をみていきます。

平成23年(2011年)の東日本大震災により大幅に落ち込んだ日本経済は、その後民需と公需に支えられて回復傾向となりましたが、平成24年(2012年)は、消費の冷え込みや世界経済の減速による輸出の減少などにより再びマイナスとなりました。平成25年(2013年)は政府の経済政策への期待感や金融緩和などに支えられ成長率は持ち直しましたが、平成26年(2014年)に入ると、同年4月の消費税率引き上げの駆け込み需要の影響で1~3月期は大幅なプラスとなったものの、4~6月期以降は、その反動から2期連続でマイナスとなりました。

平成27年(2015年)は、民需の持ち直しから比較的高いプラス成長となったものの、4~6月期は小幅なプラス成長にとどまり、その後は足踏み状態が続きました。平成28年(2016年)は、うるう年効果による個人消費などの堅調な増加や、回復した輸出のけん引などによりプラス成長が続きました。平成29年(2017年)は、世界経済の回復を背景にアジア向けを中心とした輸出が増加し、個人消費や設備投資などの民需も好調で、8四半期連続でプラス成長となりました。

平成30年(2018年)1~3月期は、生鮮食品の価格高騰による個人消費の減少など民需が低調となり、またアジア向けの情報関連材輸出の減速もあってマイナスに転じましたが、4~6月期は持ち直してプラス成長となりました。7~9月期は豪雨や地震など自然災害の影響が生産や消費、輸出などに幅広く及んで再びマイナス成長となりましたが、こうした影響は一時的なものにとどまり、10~12月期は個人消費や設備投資を中心に民需が持ち直し、プラスに転じています。

このことから、平成30年(2018年)の実質成長率は、個人消費や設備投資の増加などの寄与により、前年比0.7%と7年連続のプラス成長となっています。(図1-2-2)



#### (4) 輸出入の動向

経済成長率に大きな影響を与える輸出入の動向についてみてみます。

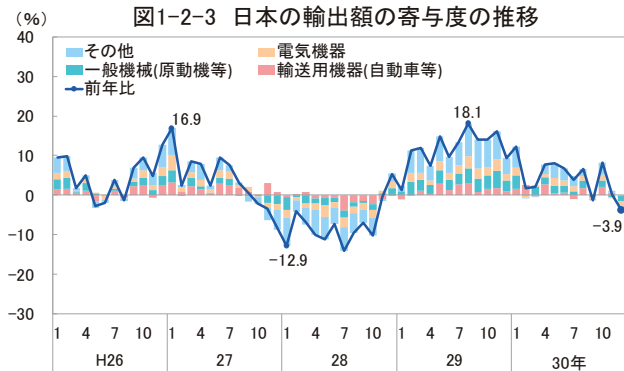
輸出は、リーマンショック後の急激な落ち込みから回復したものの、平成23年(2011年)は東日本大震災やサプライチェーンの寸断などにより、平成24年(2012年)は欧州債務危機による世界経済の減速や長引く円高、中国向け輸出の急減などにより、2年連続の減少となりました。

平成25年(2013年)からは、米国景気の回復や円安を追い風に輸出は増加に転じましたが、平成26年(2014年)は、世界経済の成長低迷や国内製造業の空洞化などから伸び率が縮小しました。平成27年(2015年)は、米国や欧州向けの自動車が好調だった一方で、中国向けの自動車が振るわず伸び悩み、平成28年(2016年)は、アジアや米国向けの鉄鋼、自動車等が落ち込んだことにより、4年ぶりの前年割れとなりました。平成29年(2017年)になると、世界的な景気回復を背景に、アジア向けの半導体等製造装置や米国向けの自動車が伸び、大幅な増加に転じました。平成30年(2018年)は、欧州向けの自動車や米国向けの原動機が好調だったものの、下期に入ると米中貿易摩擦の影響が波及して伸び悩み、輸出総額は前年比4.1%増の81兆4,848億円となっています。(図1-2-3)

一方の輸入は、平成23年(2011年)3月の震災後は火力発電用の液化天然ガス(LNG)などの輸入が増加したことに伴い、原油安となった平成24年(2012年)下期を除いて、鉱物性燃料が輸入額増加におけるウエイトの大部分を占める傾向が続きました。

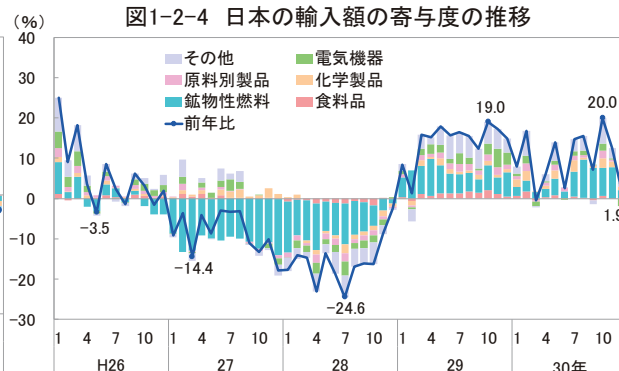
平成26年(2014年)からは、増税後の内需回復の遅れ、円安・原油安の影響等から、鉱物性燃料や電気機器の伸びが減少し、平成27年(2015年)は、原油安が更に進み鉱物性燃料の減少が全体を大きく押し下げたことから、前年比で減少となりました。続く平成28年(2016年)も、原油やLNGの価格下落の影響で減少しましたが、平成29年(2017年)になると、原油価格が上昇し鉱物性燃料が増加したため、輸入総額は大幅に増加しました。平成30年(2018年)に入ってから原油価格の上昇は続き、その影響を受け輸入総額は前年比で9.7%増の82兆6,911億円となっています。(図1-2-4)

図1-2-3 日本の輸出額の寄与度の推移



資料)財務省「貿易統計」

図1-2-4 日本の輸入額の寄与度の推移

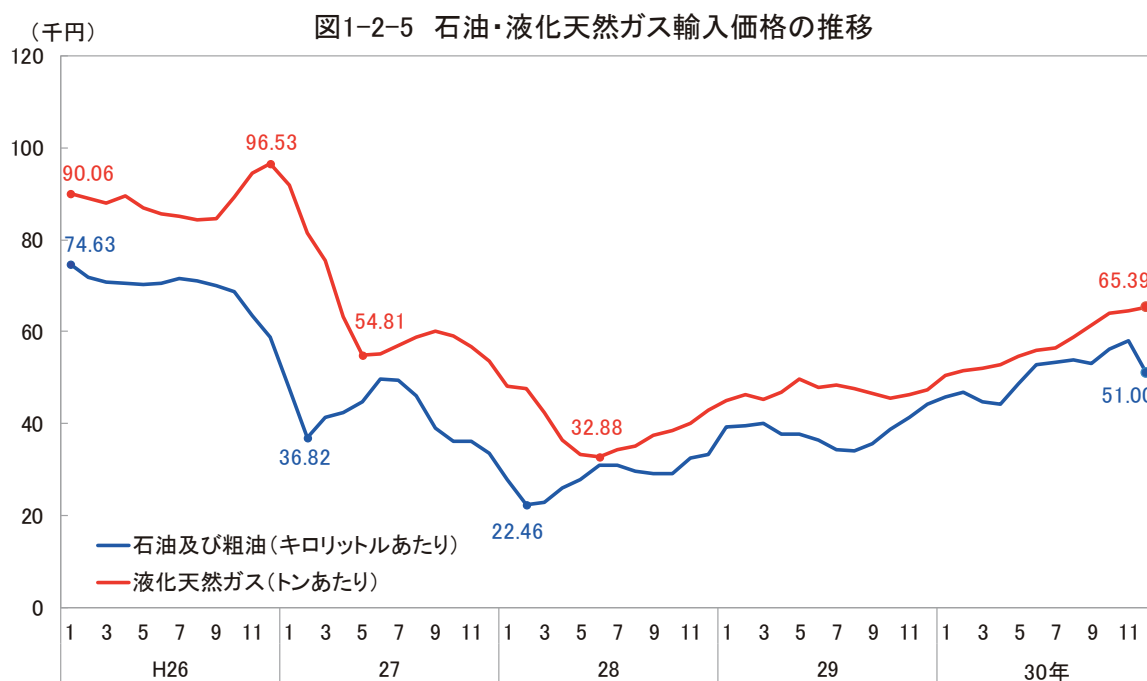


資料)財務省「貿易統計」

特に、石油の輸入価格は、中東情勢の不安定化や新興国における需要増などから平成25年(2013年)まで上昇傾向が続いたほか、原油価格と連動するLNG価格も石油以上に高騰するなど、輸入額増大の要因となりました。その後、平成26年(2014年)7月頃までは石油の輸入価格、LNG価格とも比較的高めの水準で推移しましたが、同年10月以降に原油価格が急落し、3カ月遅れてLNG価

格も下落し始めました。平成 27 年(2015 年)は、石油の輸入価格、LNG 価格ともわずかに持ち直しに向かった時期もみられましたが、再び下落傾向に転じ、平成 28 年(2016 年)2 月には石油の輸入価格が 22.46 円(キロリットルあたり)、4 カ月遅れて LNG 価格も 32.88 円(トンあたり)まで落ち込みました。しかし、その後は緩やかに上昇しています。平成 30 年(2018 年)も緩やかな上昇傾向が続いていますが、12 月は原油相場の急落を受けて石油の輸入価格が下落し、51.00 円(キロリットルあたり)となっています。一方、LNG 価格は 65.39 円(トンあたり)となっています。

原油価格の上昇には、世界的な景気拡大による需要増加や、石油輸出機構(OPEC)と OPEC 非加盟国との協調減産の効果、シェールガス/オイルの生産動向等が影響しています。今後は米中貿易摩擦などの通商問題が影響してくる可能性もあり、留意する必要があります。(図 1-2-5)

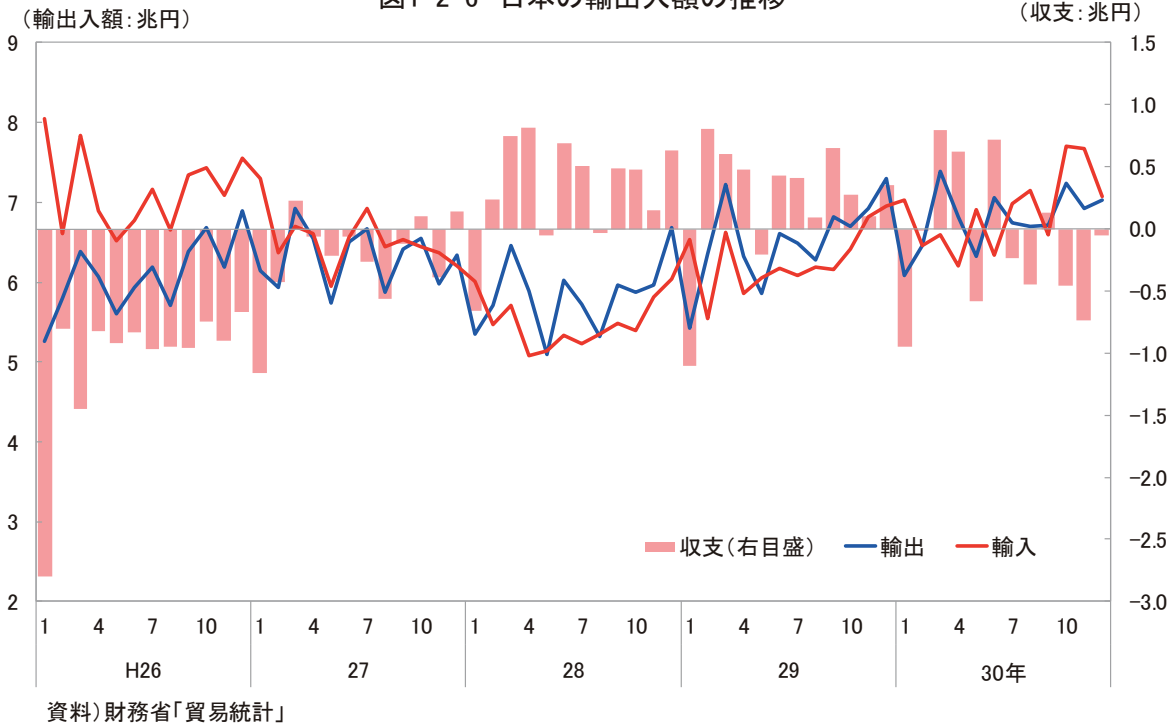


資料)財務省「貿易統計」

貿易収支は、平成 26 年(2014 年)半ばまで輸出の伸び悩みとエネルギー資源の輸入増加により悪化傾向が続きましたが、平成 27 年(2015 年)には、輸出額が前年に比べてやや増加し、輸入額が減少したことから、改善傾向となりました。平成 28 年(2016 年)は、原油安や円高の影響で輸入額が押し下げられ、東日本大震災前の平成 22 年(2010 年)以来 6 年ぶりに黒字に転じ、続く平成 29 年(2017 年)も、海外経済の回復を背景に半導体等製造装置や自動車の輸出が増加し、2 年連続で黒字となりました。

平成 30 年(2018 年)は、自動車や原動機の輸出が増加したことにより、輸出額は前年比 4.1%増の 81 兆 4,848 億円となりましたが、輸入額もまた原油価格の上昇により前年比 9.7%増の 82 兆 6,911 億円となったことから、貿易収支は 1 兆 2,063 億円の赤字となっています。(図 1-2-6)

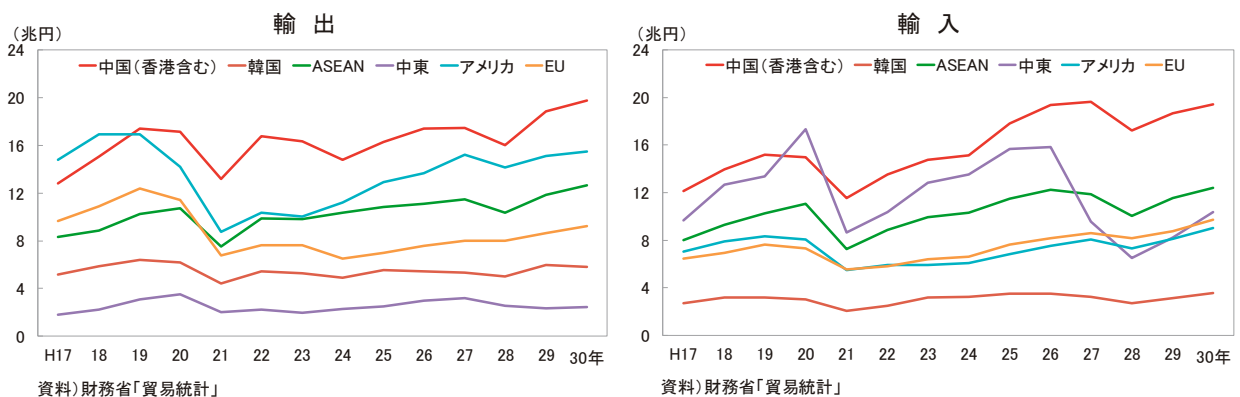
図1-2-6 日本の輸出入額の推移



次に、地域・国別の輸出入額の推移をみると、中国(香港を含む)が輸出入ともに最も多くなっています。平成23～24年(2011～2012年)は、日中関係の悪化等によって自動車の輸出が落ち込みましたが、平成25年(2013年)以降は持ち直し、平成27年(2015年)は香港が伸びたことから前年並みの水準となりました。平成28年(2016年)は中国経済の減速で再び落ち込みましたが、続く平成29年(2017年)は、スマートフォン需要の高まりを背景に半導体等製造装置などの輸出が大幅に伸び、輸出額も大きく伸びました。平成30年(2018年)の輸出額は、携帯電話普及の一巡や貿易摩擦の影響などにより伸びが鈍化し、前年比4.6%増の19兆7,300億円となり、輸入額は、金属製品などが増加したことから前年比4.1%増の19兆4,200億円となっています。

また、中国に次いで輸出額が多い米国についてみると、平成30年(2018年)の輸出額は、原動機や建設用・鉱山用機械が伸びたことから前年比2.3%増の15兆4,700億円となっていますが、一方の輸入額もまた、原油の輸入額増に加えて航空機類が増加したことにより前年比11.1%増の9兆100億円となり、対米貿易黒字は2年ぶりに縮小しています。(図1-2-7)

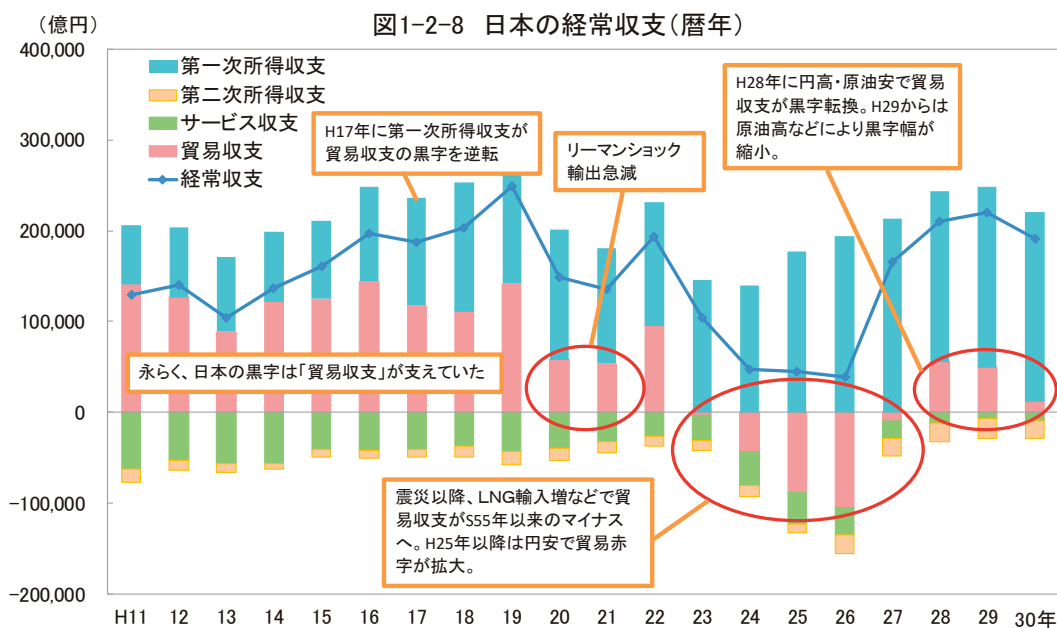
図1-2-7 主な地域(国)別の輸出入額の推移



モノやサービスなど海外との総合的な取引状況を表す経常収支は、平成19年(2007年)以降縮小傾向にありましたが、平成27年(2015年)には、原油安による貿易赤字の縮小や旅行収支の黒字転換などが影響し大きく増加しました。平成28年(2016年)も貿易収支の黒字転換などにより増加を続け、平成29年(2017年)は、過去最大だった平成19年(2007年)に次ぐ高水準となりました。平成30年(2018年)は、原油高などの影響で貿易黒字が大幅に縮小したことを受け、前年比13.0%減と4年ぶりに減少に転じ、19兆932億円となっています。

内訳では、貿易収支が1兆1,877億円の黒字となり、原油高による輸入額の増加と米国向け自動車などの輸出の減速により、黒字幅を縮小しています。また、輸送や旅行などのサービス収支は、旅行収支が訪日客数の増加で黒字幅を拡大し、貿易収支を上回る2兆3,139億円と過去最高を記録したものの、輸送収支が赤字幅を拡大したことから全体で8,986億円の赤字となり、赤字幅を拡大しています。一方、海外子会社から得られる配当などの収入を示す第一次所得収支は、直接投資収益が増加したことにより黒字幅を拡大し、20兆8,102億円と過去2番目の高水準となっています。

かつては輸出を中心に支えられてきた経常収支ですが、企業の海外投資収益の増加や旅行収支の好調によりその構図は変化し、近年では海外との経済取引を通じた収益が経常収支の黒字に大きく貢献しています。ただし、旅行収支については中国経済の減速といった不安要素もあり、今後の動向を注視する必要があります。(図1-2-8)



資料) 財務省「国際収支状況」、平成30年は速報値

### (5) 株価と為替の推移

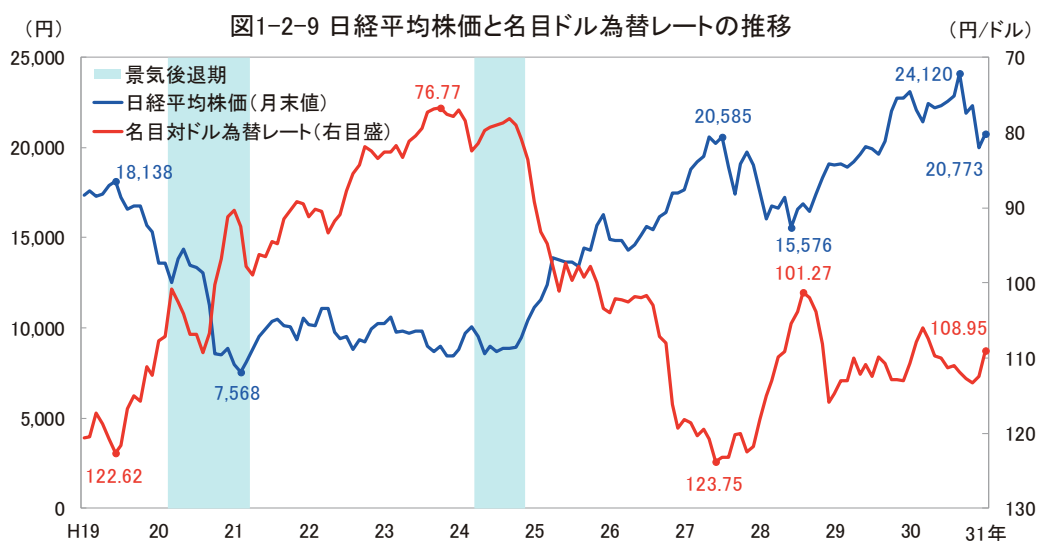
我が国の経済を押し量る上で非常に重要な株価と為替の動きについてみていきます。

株式市場の代表的指標である日経平均株価(225種)の月末値の推移をみると、リーマンショック後の平成20年(2008年)9月から平成25年(2013年)2月までの4年余にわたり、円高基調による輸出関連企業の業績悪化、米国の景気低迷や欧州経済の悪化などにより市況が低迷し、7千円台から1万1千円台の安値水準で推移しました。平成25年(2013年)以降は、内閣の経済政策への期待や日

銀による2年連続の金融緩和の決定、円安による輸出企業の業績改善等によって急速な株高が進みました。その後も株価は上昇し、平成27年(2015年)5月には2万円台に突入したものの、同年8月に中国経済の失速懸念や人民元切り下げによるチャイナショック(中国由来の世界同時株安)の影響を受けて急落しました。平成28年(2016年)は、マイナス金利政策により一時的に株価が上昇しましたが、英国の国民投票でEU離脱が選択された6月には市場に不安が広がり下落しました。その後、主要中央銀行の市場安定化に向けた動きにより株価は持ち直し、11月には米国でトランプ新政権の誕生に対する期待から上昇しました。平成29年(2017年)は、世界経済の回復と好調な企業業績を背景に堅調に推移しました。平成30年(2018年)も企業業績への期待感は持続し、10月にはバブル崩壊後の終値最高値を超える2万4千円台となったものの、その後は米中貿易摩擦の激化や世界的な景気減速懸念から急落し、12月末には2万円台と7年ぶりに前年末終値を下回っています。

為替相場は、平成20年(2008年)以降、リーマンショックや欧州債務危機などの世界的な経済不安が生じ、安全資金とされる日本円が買われたことから、平成23年(2011年)10月に海外市場で一時75円32銭を記録し、戦後最高値を更新しました。その後も平成24年(2012年)初めまで1ドル76円台の記録的な円高水準にあった為替相場は、日本銀行の追加金融緩和により円安に傾きかけた後、欧州不安の再燃などから再び円高方向に逆戻りしました。平成25年(2013年)以降は、株価と同様に内閣の経済政策への期待や相次ぐ金融緩和、さらに米国の量的金融緩和策の縮小や終了などからドルが買い戻され、平成26年(2014年)12月にはリーマンショック前の水準まで円安が進みました。平成27年(2015年)は米国の堅調な景気を背景に利上げ開始が意識され、同年6月には123円台の円安となりました。平成28年(2016年)は円高が進み、8月には101円台まで上昇しましたが、その後は米国新政権への期待感からドル高・円安が進みました。平成29年(2017年)から平成30年(2018年)は、米国の経済・貿易政策に対する懸念から円高に傾いたこともあるものの、概ね110円台の横ばい圏内で推移しています。

我が国の景気は輸出の動向に左右されやすく、このため円安に傾くと株価が値上がりするという株価と為替の相関度が強くなっています。(図1-2-9)



資料) 日経平均株価：日本経済新聞「日経平均プロフィール」、月末値  
 名目ドル為替レート：日本銀行HP、インターバンク中心相場の月中平均

## (6) デフレ脱却<sup>3</sup>への取組

平成 25 年(2013 年)12 月、内閣府は月例経済報告で物価動向の現状判断を「底堅く推移している」と変更し、平成 21 年(2009 年)11 月以来、4 年 2 カ月ぶりに「デフレ」という表現を削除しました。それまで日本経済の需要と潜在的な供給力の差を示す需給ギャップの拡大などにより、家計における財やサービスの価格の動向を示す消費者物価指数は長らく下落を続けていましたが、平成 25 年(2013 年)3 月以降は上昇に転じたためです。さらに、平成 26 年(2014 年)4 月には消費税率が 5%から 8%に引き上げられ、これにより消費者物価指数は 99.8 ポイントと前月に比べて 2.1%上昇し、その後は 100 ポイント台を維持しました。しかし、平成 27 年(2015 年)2 月には 99.4 ポイントまで低下し、同年 4 月に 100 ポイント台に上昇したものの、平成 28 年(2016 年)2 月には再び 99.4 ポイントまで低下し、その後も 99 ポイント台を推移しました。平成 29 年(2017 年)は、原油価格が上昇に転じたことによるエネルギー価格の上昇から 4 月に 100.1 ポイントとなり、同年後半は上昇幅が概ね拡大していきました。平成 30 年(2018 年)に入ってから緩やかに上昇し、8 月以降は 101 ポイント台を推移しています。(図 1-2-10)

消費者物価の動きを財・サービス別にみると、平成 25 年(2013 年)以降、耐久消費財がマイナスからプラスに転じ、さらに平成 26 年(2014 年)上期までいずれの財・サービスについてもプラス幅の拡大が続き、デフレ脱却の兆しがみられましたが、その後低下しました。平成 27 年(2015 年)には、耐久消費財が再び上昇し、非耐久消費材の低下が続きましたが、平成 28 年(2016 年)は耐久消費財がマイナスに、非耐久消費財がプラスに転じ、平成 29 年(2017 年)も同様に推移しました。平成 30 年(2018 年)は、耐久消費財はプラスに転じた時期もあるものの概ねマイナス、非耐久消費財はプラスで推移し、サービスは 0.3 前後の横ばい圏内となっています。(図 1-2-11)

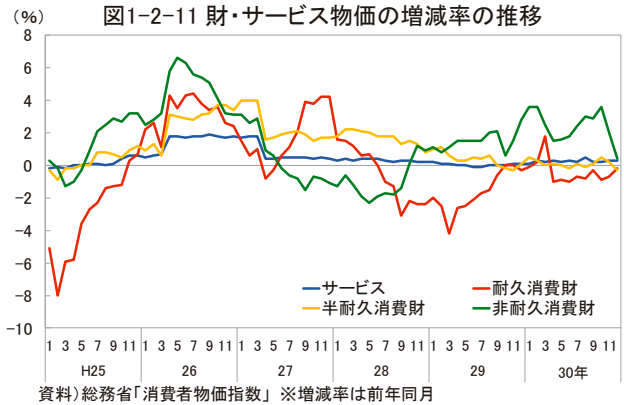
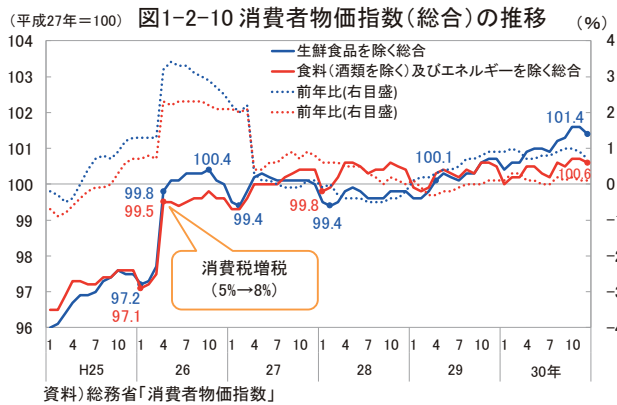
平成 26 年(2014 年)4 月の消費税率引き上げの影響が、前回引き上げ時の平成 9 年(1997 年)よりも大きく、その後の個人消費の回復が大幅に遅れ、企業や個人のデフレマインドの払しょくが不完全であること、物価上昇に見合うだけの賃金上昇には時間がかかっていること、アベノミクスの効果が地方経済や下請中小企業に十分波及していないことなどから、政府は平成 26 年(2014 年)11 月に消費税率 10%への引き上げを平成 29 年(2017 年)4 月に延期し、さらに世界経済の不確実性が高まっていることから、平成 28 年(2016 年)11 月に消費税 10%への引き上げ予定を平成 31 年(2019 年)10 月に再延期しています。

物価の動向については、平成 29 年(2017 年)後半から上昇幅が拡大し、企業の人手不足感が高まる中で人件費も緩やかに上昇しているものの、デフレマインドの残る消費者が価格変化に敏感になっていることから企業も価格引上げに慎重となり、上昇のテンポは平成 30 年(2018 年)に入って鈍化しています。内閣府は、今後の展望について、物価の緩やかな上昇を持続するためには、人件費などの上昇を小売価格に転嫁できるよう、景気回復による更なる賃金上昇によって消費者の低価格志向を和らげることが重要であるとしています。

---

<sup>3</sup> デフレ脱却 …内閣府は、平成 18 年(2006 年)3 月、デフレ脱却を「物価が持続的に下落する状況を脱し、再びそうした状況に戻る見込みがないこと」と定義している。



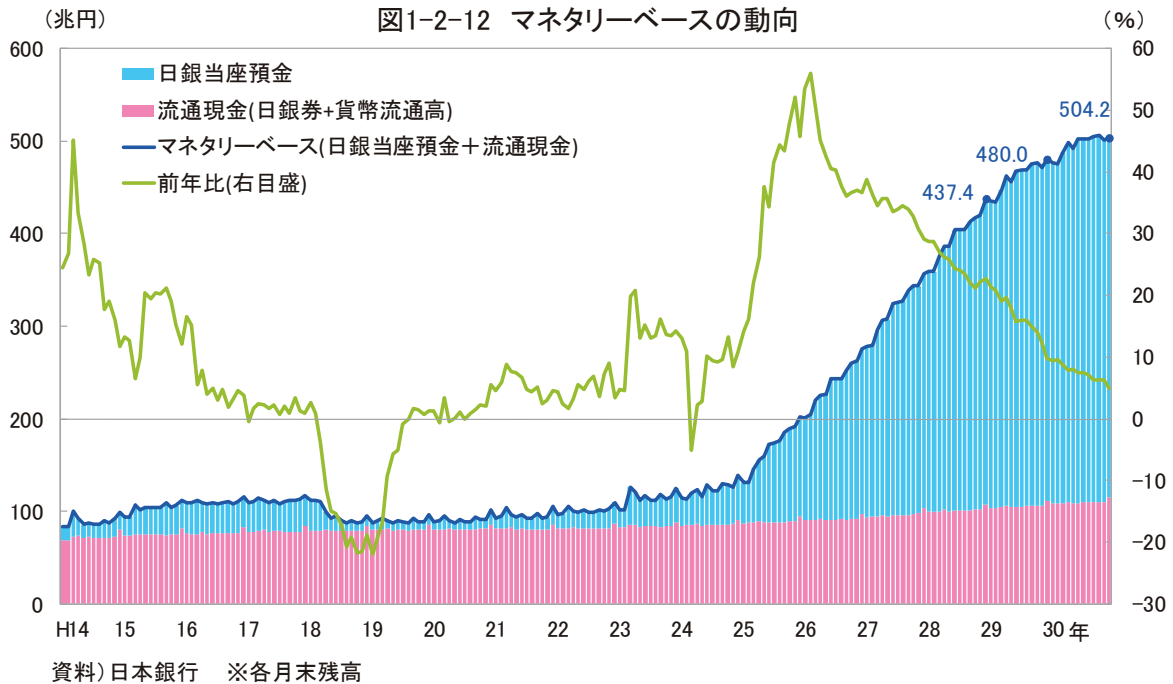


一方、日本銀行は、平成25年(2013年)1月22日に「デフレ脱却と持続的な経済成長の実現のための政府・日本銀行の政策連携」という政府との共同声明を発表し、この中で「2%の物価安定の目標」が盛り込まれ、金融政策として海外先進国の多くが採用しているインフレ目標値が初めて設定されました。日本銀行はこの目標について2年程度での達成を目指し、同年4月に「量的・質的金融緩和」を導入し、(1)金融市場の政策金利である無担保コール翌日物からマネタリーベース<sup>4</sup>に変更、(2)長期国債の買入れ額の拡大、(3)買入れ国債の年限長期化などの決定を行い、これにより平成26年(2014年)末のマネタリーベースの残高を平成24年(2012年)末の約2倍である270兆円とする見通しを立てました。

その後、平成26年(2014年)4月から実施された消費税増税後の景気回復が弱いことや、原油価格が大幅に下落したことなどから物価上昇率が下振れしたため、日本銀行は同年10月31日に追加の量的・質的金融緩和を決定し、(1)マネタリーベースを現行の年間約60~70兆円から約80兆円に拡大、(2)長期国債の保有残高については、従来の年間約50兆円の増加ペースを年間約80兆円へ引き上げ、(3)上場投資信託であるETFやJ-REITの買入れ額の引き上げと対象銘柄の範囲拡大を決定しました。その後も、平成28年(2016年)1月のマイナス金利付き量的・質的金融緩和の導入や、同年7月のETF買入れ額増額などの追加策が決定されましたが、長期にわたる低成長やデフレの経験から、企業の賃金・価格設定スタンスや家計の値上げに対する見方が慎重であり、「2%の物価安定の目標」の達成時期は当初の目標であった平成27年(2015年)から先送りされ、平成30年(2018年)4月以降は明示されなくなっています。

これらを背景としたマネタリーベースの動向をみると、日本銀行の積極的な資金供給によって同行の当座預金は平成25年(2013年)以降に急増し、平成28年(2016年)12月は437兆4千億円(前年比23%増)、平成29年(2017年)は480兆円(前年比10%増)、平成30年(2018年)は504兆2千億円(前年比5%増)となっています。(図1-2-12)

<sup>4</sup> マネタリーベース …日本銀行が発行する通貨のこと。市中に出回る流通現金(日本銀行券発行高+貨幣流通高)と日銀当座預金の合計値。資金供給量。



## (7) 街角景気の動向

街角の景況感を示すといわれる内閣府の景気ウォッチャー調査の景気現状判断DI<sup>5</sup>は、平成23年(2011年)2月まではリーマンショックによる景気悪化からの回復傾向にありましたが、同年3月に発生した東日本大震災により27.7まで低下し、景況感は大きく後退しました。その後、震災復興による消費の活発化や円高の一服感から平成24年(2012年)3月には51.8まで上昇したものの、同年4月からは海外景気の減速、日中関係の悪化に伴う受注減などから低下しました。

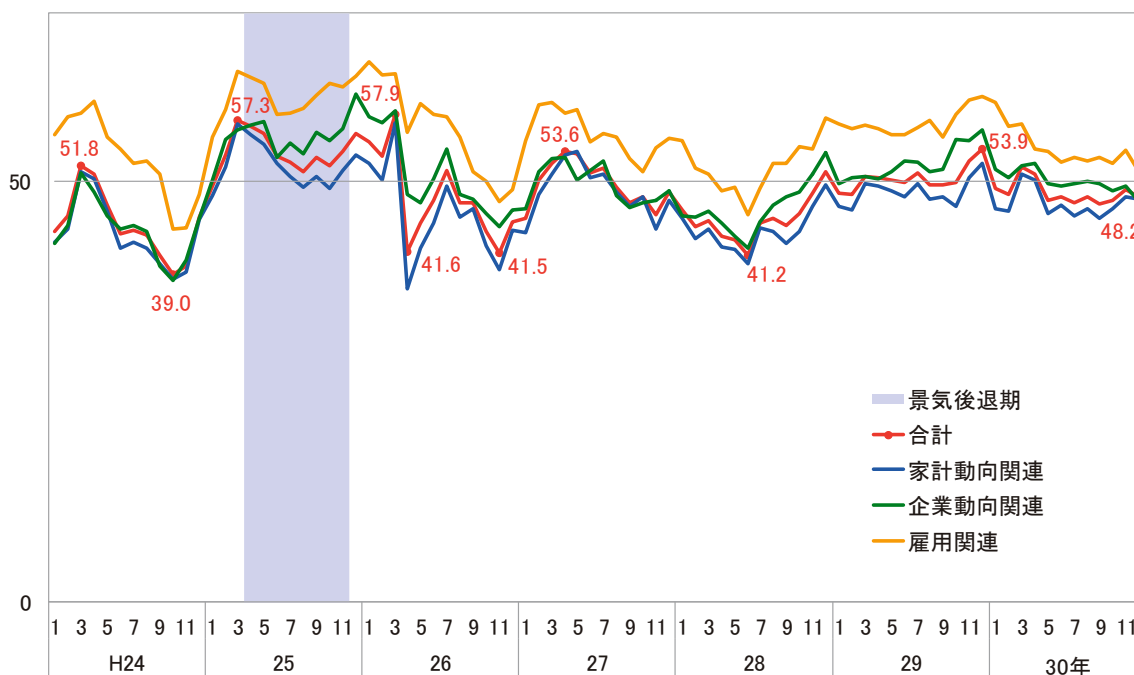
景気回復の機運が高まった平成25年(2013年)には、消費者の購買意欲の改善や消費税率引き上げ前の駆け込み需要などもあり、横ばいを示す50を上回る状況が続き、平成26年(2014年)3月には57.9まで上昇しました。しかし、消費税率が引き上げられた同年4月には、家計動向関連で駆け込み需要の反動減がみられたこと、企業動向関連で受注、生産に一服感がみられたこと等により41.6まで急低下し、その後一時的な回復がみられたものの、円安と物価高の影響等により同年11月には41.5まで再び低下し、景況感は悪化しました。平成27年(2015年)には、訪日外国人旅行者の増加や賃金上昇期待などにより全国的に景況感が改善し、同年3月には消費税増税後初めて全関連業種で横ばいの50を上回り、同年4月には53.6まで上昇しました。

しかし、中国景気の減速懸念による世界的な株安などから景況感は悪化し、平成28年(2016年)6月には、英国のEU離脱問題等による海外経済や金融市場の動向等への懸念から、41.2まで低下しました。その後、受注や設備投資等への期待から持ち直しが続き、平成29年(2017年)は50前後で推移し、同年12月には53.9まで上昇しました。平成30年(2018年)は、回復に一服感がみられ、

<sup>5</sup> 現状判断DI …DIはディフュージョン・インデックスの略。景気現状に関する街角の実感を反映した指標。景気ウォッチャー調査では景気の動向を観察できる立場や職業の人々から景況感を聴き取り、結果を指数化している。

人手不足やコストの上昇、通商問題の動向等に対する懸念などから、5月以降は50を下回る水準で推移しています。（図1-2-13）

図1-2-13 景気現状判断DIの推移(全国)



資料)内閣府「景気ウォッチャー調査」

<参考:景気ウォッチャー調査における調査客体の業種・職種の例>

	区 分	業 種 ・ 職 種 の 例
家計動向関連	小売関連	商店街代表者、一般小売店経営者・店員、百貨店売場主任・担当者、スーパー店長・店員、コンビニエリア担当・店長、衣料品専門店経営者・店員、家電量販店経営者・店員、乗用車・自動車備品販売店経営者・店員等
	飲食関連	レストラン経営者・スタッフ、スナック経営者等
	サービス関連	ホテル・旅館経営者・スタッフ、旅行代理店経営者・従業員、タクシー運転手、通信会社社員、観光名所・遊園地・テーマパーク職員、パチンコ店経営者・従業員、競輪・競馬・競艇場職員、美容室経営者・従業員等
	住宅関連	設計事務所所長・職員、住宅販売会社経営者・従業員等
企業動向関連	農林水産業従事者、鉱業経営者・従業員、製造業経営者・従業員、非製造業経営者・従業員等	
雇用関連	人材派遣会社社員・アウトソーシング企業社員、求人情報誌製作会社編集者、新聞社(求人広告)担当者、職業安定所職員、民間職業紹介機関職員、学校就業担当者等	

## 2 日本経済の見通し

日本経済は、平成24年(2012年)12月から緩やかな回復を続けています。内閣府が平成31年(2019年)1月に公表した「日本経済2018-2019」によると、今回の景気回復をけん引している推進力として、世界経済の緩やかな回復、企業収益の回復及び設備投資の増加、雇用・所得環境の改善と消費の持ち直しの3点が挙げられています。世界経済については緩やかな回復が続く中で、平成30年(2018年)に入ってからはやや増勢が鈍化しており、中国経済や米中間の通商問題の動向を巡る先行きの不透明感に注意する必要があるとされています。企業収益については、過去最高の水準となっており、企業収益の好調を背景とした設備投資も増加しているとみられています。雇用・所得環境の改善については、女性や高齢者の労働参加により雇用者数が増加するとともに、好調な企業収益を背景に緩やかな賃上げが続いているとされています。さらに、建設投資面においては、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会後も鉄道関係など大規模プロジェクトが継続・計画されており、また2025年に大阪での万博開催が決定するなど、今後も日本経済を押し上げていくことが期待されると考えられています。

今後のリスク要因としては、海外経済の動向が挙げられ、先に述べた米中間の通商問題や中国経済の動向のほか、アメリカの金融引き締めが過度になった場合の金融資本市場への影響や、英国のEU離脱の動向に特に注視が必要であるとされています。

### 〈参考文献〉

『世界経済見通し(WE O)』国際通貨基金、2019

『世界経済の潮流 2018年I(平成30年7月26日)―民間債務の増加がもたらす世界経済のリスクの点検―』内閣府、2018

『日本経済2018-2019―景気回復の持続性と今後の課題―』内閣府、2019

『経済・物価情勢の展望(2018年7月、10月、2019年1月)』日本銀行、2018-2019

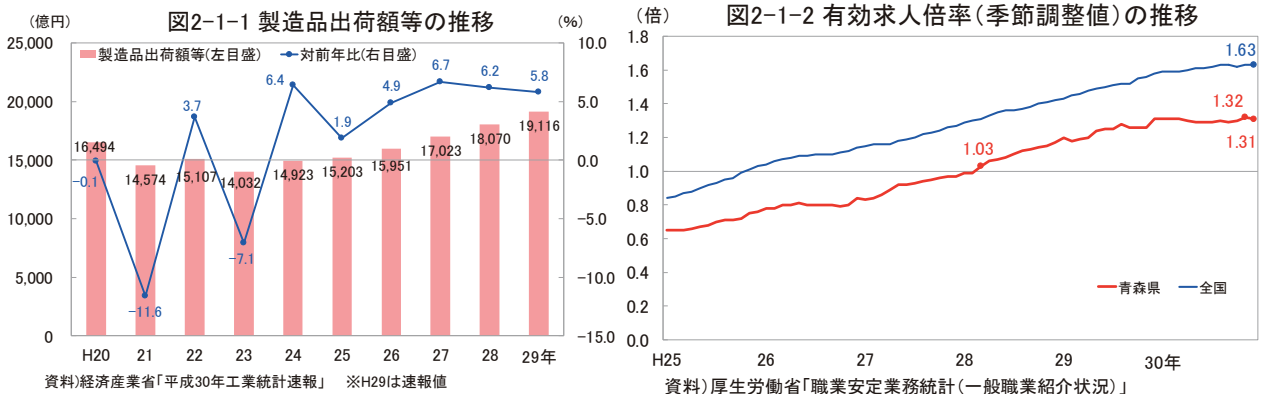
## 第1節 総体的な動向

## 1 最近の本県経済の動向

## (1) 概況

最近の本県経済をみると、製造業の生産動向は、平成28年(2016年)以降は時期による変動が大きくなったものの、高い水準を維持しています。従業員が4人以上の事業所を対象とする工業統計でみた製造品出荷額等は、平成24年(2012年)以降増加傾向にあり、平成29年(2017年)の速報値は1兆9,116億円と過去最高額を記録しています。(図2-1-1)(30ページ「製造業の動向」参照)

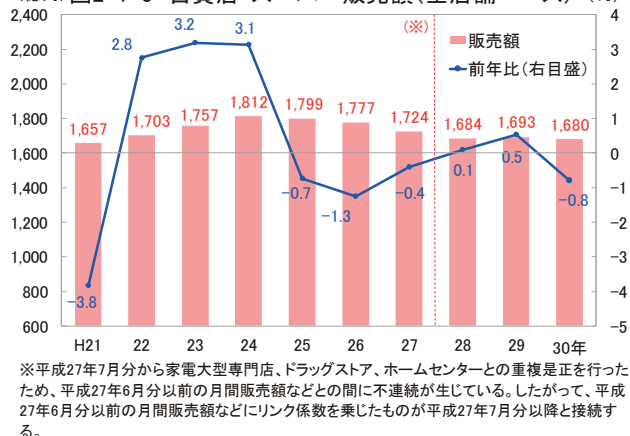
雇用情勢については、平成23年(2011年)3月に発生した東日本大震災の影響で低下した有効求人倍率は、国や県の震災復興対策、経済対策の効果により、医療・福祉や製造業などの求人が増加したことにより上昇し、平成28年(2016年)3月には昭和38年(1963年)の統計開始以降初の1倍台となりました。その後も上昇を続け、平成30年(2018年)11月には統計開始以降最高の1.32倍を記録しています。(図2-1-2)(42ページ「求人・求職の動向」参照)



消費動向については、百貨店・スーパー販売額(全店舗ベース)は、平成26年(2014年)には消費税増税前の駆け込み需要の反動減等の影響から前年比1.3%減となり、続く平成27年(2015年)は個人消費の回復の遅れから減少が続きました。平成28年(2016年)からは、スーパーが好調だったことから2年連続でプラスとなりましたが、平成30年(2018年)は百貨店の減少が大きくなったことに加えてスーパーの伸びが小さく、前年比0.8%減と3年ぶりにマイナスとなっています。(図2-1-3)(63ページ「百貨店・スーパー販売額の動向」参照)

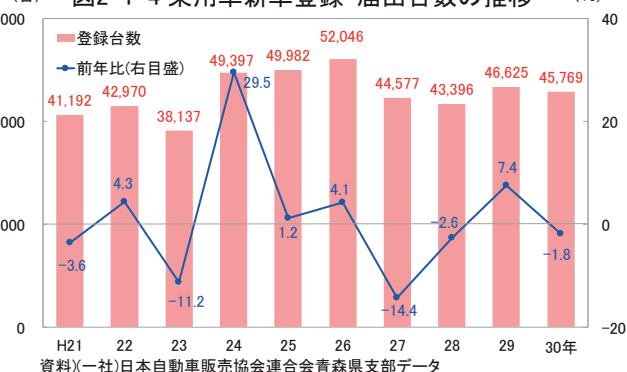
また、乗用車新車登録・届出台数は、平成24年(2012年)にはエコカー補助金により前年を大きく上回り、続く平成25年(2013年)、平成26年(2014年)も消費税増税前の駆け込み需要等により前年を上回りましたが、消費税増税後の影響が長引いたことから、平成27年(2015年)からは2年連続で前年を下回りました。平成29年(2017年)は新税制によるエコカー減税での駆け込み需要等により前年を上回りましたが、平成30年(2018年)は減少に転じ、前年比1.8%減となっています。(図2-1-4)(67ページ「乗用車新車登録・届出台数」参照)

(億円) 図2-1-3 百貨店・スーパー販売額(全店舗ベース) (%)



資料) 経済産業省「商業動態統計」

(台) 図2-1-4 乗用車新車登録・届出台数の推移 (%)



平成30年(2018年)の新設住宅着工戸数は6,431戸であり、前年比1.2%減となったものの消費税増税前の駆け込み需要があった平成25年(2013年)と並ぶ高い水準を推移しており、利用関係別では、持家、分譲住宅が前年に比べて増加しています。(78ページ「住宅着工の動向」参照)

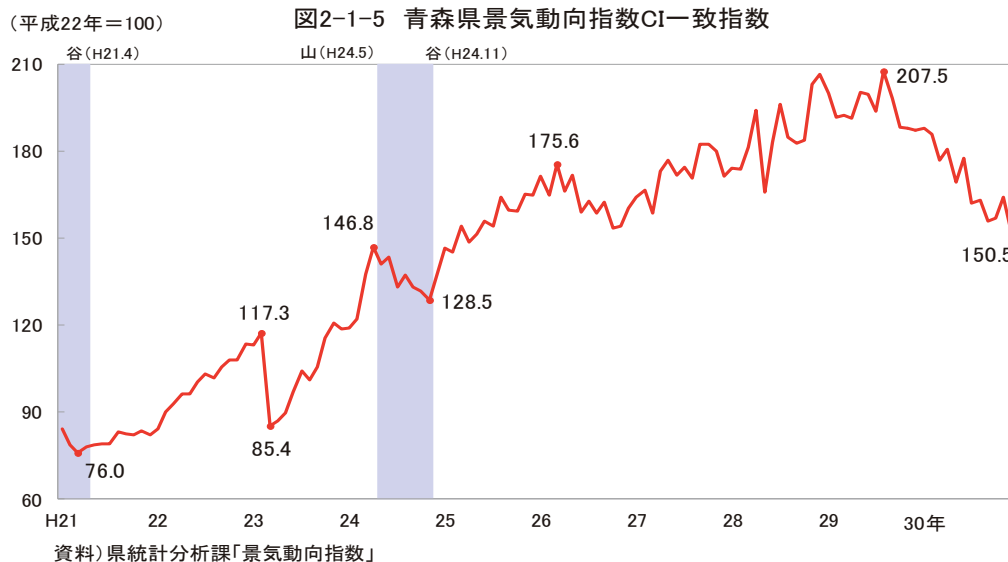
企業倒産の状況を見ると、近年の倒産件数は、景気の回復基調に加え、県の経営安定化サポート資金や中小企業庁のセーフティーネット保証、金融機関における返済条件緩和など、各種金融支援策の効果により減少傾向にあり、平成30年(2018年)の倒産件数は、昭和47年(1972年)の集計開始以降で前年に並び最少となっています。(81ページ「企業倒産の動向」参照)

金融の状況について企業金融判断D I (資金繰り判断) をみると、改善傾向がみられた平成28年(2016年)ののち、平成29年(2017年)6月期にマイナスに落ち込みましたが、同年12月期に再びプラスに転じ、平成30年(2018年)6月期以降は増減しながらもプラスで推移しています。また、企業金融判断D I (貸出態度判断) では、平成25年(2013年)12月期以降0前後の横ばいが約2年間続いた後、堅調に改善してきており、平成30年(2018年)は、9月期にプラス11まで改善しましたが、12月期はプラス9と低下しています。(86ページ「県内企業の金融環境」参照)

## (2) 本県の景気動向

はじめに、景気動向指数(CI)の動きから、本県経済をみてみます。一般にCIが上昇している時は景気の拡張局面、低下している時は後退局面であり、CIの動きと景気の転換点は概ね一致する傾向にあります。

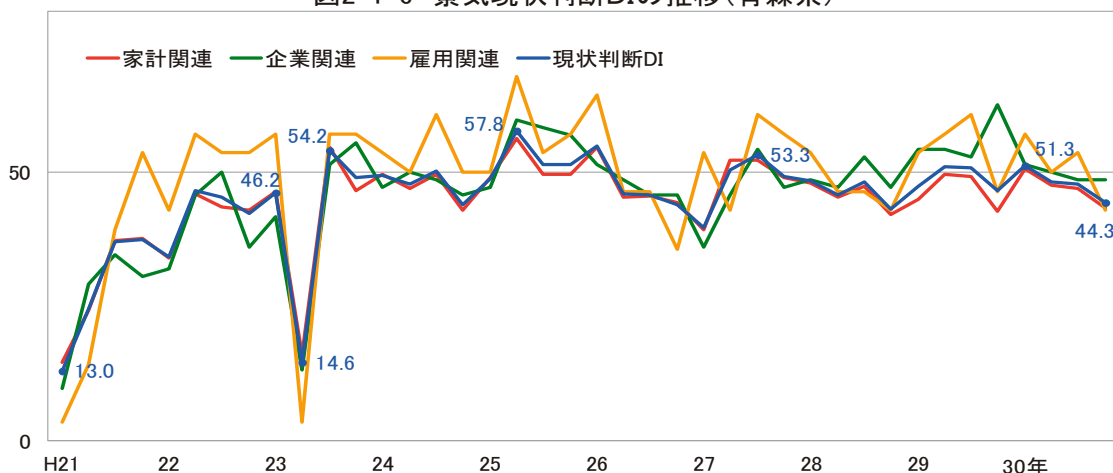
東日本大震災の影響により、リーマンショック後の水準にまで落ち込んだ本県経済は、その後、震災復旧や景気対策の効果によって回復を続けたものの、消費税増税直前の平成26年(2014年)3月に175.6となって以降、下降傾向にありました。しかし、平成27年(2015年)からは、増減幅が大きくなりながらも緩やかな上昇傾向となり、平成29年(2017年)8月は207.5まで上昇しました。同年9月からは下降傾向となり、続く平成30年(2018年)も、増減を繰り返しながら下降を続け、12月は旅行取扱高や投資財生産指数の低下により前月比マイナス13.5ポイントの150.5となっています。(図2-1-5)



次に、本県が四半期に1回実施している青森県景気ウォッチャー調査をみると、景気の現状判断DIは、平成21年(2009年)1月期に過去最低の13.0となった後、東日本大震災前の平成23年(2011年)1月期には46.2まで上昇しました。震災の影響により同年4月期には14.6まで下落したものの、続く7月期には横ばいを示す50を上回る54.2と急上昇しました。

その後は50前後でしばらく推移していましたが、平成25年(2013年)4月期に過去最高の57.8となった後、増税後の平成26年(2014年)4月期以降は、駆け込み需要の反動減のほか、増税による買い控え、景気の停滞の懸念から、4期連続で50を下回りました。平成27年(2015年)4月、7月期は消費の好調などから2期連続で50を上回りましたが、10月期には売上の停滞などから低下し、平成28年(2016年)以降も6期連続で50を下回る状況が続きました。平成29年(2017年)4月期には住宅・自動車販売の好調により7期ぶりに50を上回りましたが、10月期には冷夏の影響などから50を下回りました。平成30年(2018年)1月期に、インバウンド客の増加などにより2期ぶりに50を上回りましたが、4月期には人件費の上昇や客購入単価の減少から50を下回り、続く7月期、10月期も、原油価格の上昇や自然災害による悪影響から50を下回っています。(図2-1-6)

図2-1-6 景気現状判断DIの推移(青森県)

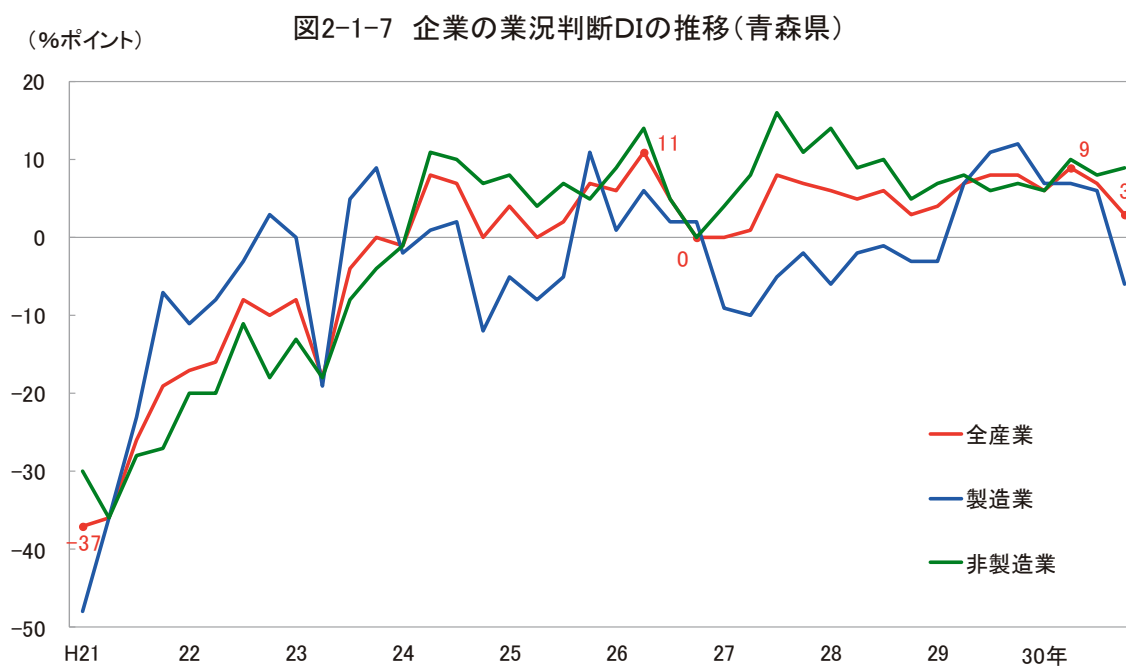


※ 「家計関連」「家計関連」は、卸・小売業、飲食店、宿泊業、タクシー等の運輸業、サービス業等の業種のこと。  
「企業関連」は、製造業、建設業、広告・デザイン等の業種のこと。  
「雇用関連」は、人材派遣、新聞社求人広告等の業種のこと。

資料) 県統計分析課「青森県景気ウォッチャー調査」

一方、企業の景況感について、日本銀行青森支店の県内企業短期経済観測調査結果でみると、業況判断DIは、平成21年(2009年)のマイナス37から回復傾向にある中で、平成23年(2011年)の震災で大幅に落ち込みました。その後、復興需要、製造業における被災地の代替生産等による売上の伸び、東北新幹線開業効果等による飲食・宿泊サービスで景況感の改善がみられたことから回復基調となり、平成24年(2012年)6月期からは、概ねプラス圏内で推移しています。

平成26年(2014年)6月期には消費税増税前の駆け込み需要の影響によりプラス11の高水準となったものの、同年9月期以降は、駆け込み需要の反動減、円安による仕入価格の上昇等の影響から下落傾向に転じました。平成27年(2015年)6月期以降は、非製造業の運輸・郵便や卸売などで改善がみられ回復基調となり、その後も増減はあるものの横ばいの状態が続き、平成29年(2017年)6月期からは、好調を維持している製造業を中心に緩やかに改善しました。平成30年(2018年)6月期には、非製造業の好調によりプラス9の高水準となりましたが、9月期は食料品や燃料の価格上昇の影響でやや悪化し、続く12月期も、製造業を中心に下落傾向が続いています。(図2-1-7)



資料) 日本銀行青森支店「県内企業短期経済観測調査」



## 2 各機関の景況判断

<平成29年(2017年)>

機関名 公表月	全国		県内			
	内閣府 「月例経済報告」	日本銀行 「経済・物価情勢の展望」	日本銀行青森支店 「県内金融経済概況」	青森財務事務所 「県内経済情勢報告」 (四半期毎)	青森銀行 「最近の景気動向」	青森県 「青森県経済統計報告」
H29.1	景気は、一部に改善の遅れもみられるが、緩やかな回復基調が続いている。	わが国の景気は、緩やかな回復基調を続けている。海外経済は、新興国の一部に弱さが残るものの、緩やかな成長が続いている。そうしたもとで、輸出は持ち直している。	-	県内経済は、持ち直しつつある。	最近の県内経済は、個人消費の一部に弱さがみられるものの持ち直し傾向は継続している。	本県経済は、緩やかに持ち直している。
H29.2	▽	-	県内の景気は、緩やかに持ち直している。	-	▽	▽
H29.3	▽	わが国の景気は、緩やかな回復基調を続けている。海外経済は、新興国の一部に弱さが残るものの、緩やかな成長が続いている。そうしたもとで、輸出は持ち直している。	▽	-	最近の県内経済は、個人消費の一部にやや弱さがみられるものの持ち直し傾向は継続している。	▽
H29.4	▽	わが国の景気は、緩やかな拡大に転じつつある。海外経済は、新興国の一部に弱さが残るものの、緩やかな成長が続いている。そうしたもとで、輸出は増加基調にある。	▽	県内経済は、持ち直しつつある。	▽	▽
H29.5	▽	-	▽	-	最近の県内経済は、緩やかに持ち直している。	▽
H29.6	景気は、緩やかな回復基調が続いている。	わが国の景気は、緩やかな拡大に転じつつある。海外経済は、総じてみれば緩やかな成長が続いている。そうしたもとで、輸出は増加基調にある。	県内の景気は、緩やかに回復している。	-	最近の県内経済は、緩やかに回復している。	▽
H29.7	▽	わが国の景気は、所得から支出への前向きな循環メカニズムが働くもとで、緩やかに拡大している。海外経済は、総じてみれば緩やかな成長が続いている。そうしたもとで、輸出は増加基調にある。	▽	県内経済は、緩やかに持ち直している。	▽	本県経済は、緩やかに回復している。
H29.8	▽	-	-	-	▽	▽
H29.9	▽	わが国の景気は、所得から支出への前向きな循環メカニズムが働くもとで、緩やかに拡大している。海外経済は、総じてみれば緩やかな成長が続いている。そうしたもとで、輸出は増加基調にある。	県内の景気は、緩やかに回復している。	-	▽	▽
H29.10	▽	▽	▽	県内経済は、緩やかに持ち直している。	▽	▽
H29.11	▽	-	▽	-	▽	▽
H29.12	▽	-	▽	-	▽	▽

※「▽」は前回と同じ

<平成30年(2018年)>

機関名 公表月	全国		県内			
	内閣府 「月例経済報告」	日本銀行 「経済・物価情勢の展望」	日本銀行青森支店 「県内金融経済概況」	青森財務事務所 「県内経済情勢報告」 (四半期毎)	青森銀行 「最近の景気動向」	青森県 「青森県経済統計報告」
H30.1	景気は、緩やかに回復している。	わが国の景気は、所得から支出への前向きな循環メカニズムが働くもとで、緩やかに拡大している。海外経済は、総じてみれば緩やかな成長が続いている。そうしたもとで、輸出は増加基調にある。	-	県内経済は、緩やかに持ち直している。	最近の県内経済は、緩やかに回復している。	本県経済は、緩やかに回復している。
H30.2	▽	-	県内の景気は、緩やかに回復している。	-	▽	▽
H30.3	▽	わが国の景気は、所得から支出への前向きな循環メカニズムが働くもとで、緩やかに拡大している。海外経済は、総じてみれば着実な成長が続いている。そうしたもとで、輸出は増加基調にある。	▽	-	▽	▽
H30.4	▽	▽	▽	県内経済は、緩やかに持ち直している。	▽	▽
H30.5	▽	-	▽	-	▽	▽
H30.6	▽	わが国の景気は、所得から支出への前向きな循環メカニズムが働くもとで、緩やかに拡大している。海外経済は、総じてみれば着実な成長が続いている。そうしたもとで、輸出は増加基調にある。	▽	-	▽	▽
H30.7	▽	▽	▽	県内経済は、緩やかに持ち直している。	▽	▽
H30.8	▽	-	-	-	▽	▽
H30.9	▽	わが国の景気は、所得から支出への前向きな循環メカニズムが働くもとで、緩やかに拡大している。海外経済は、総じてみれば着実な成長が続いている。そうしたもとで、輸出は増加基調にある。	県内の景気は、緩やかに回復している。	-	▽	▽
H30.10	▽	▽	▽	県内経済は、緩やかに持ち直している。	▽	▽
H30.11	▽	-	▽	-	▽	▽
H30.12	▽	わが国の景気は、所得から支出への前向きな循環メカニズムが働くもとで、緩やかに拡大している。海外経済は、総じてみれば着実な成長が続いている。そうしたもとで、輸出は増加基調にある。	▽	-	▽	▽

※「▽」は前回と同じ

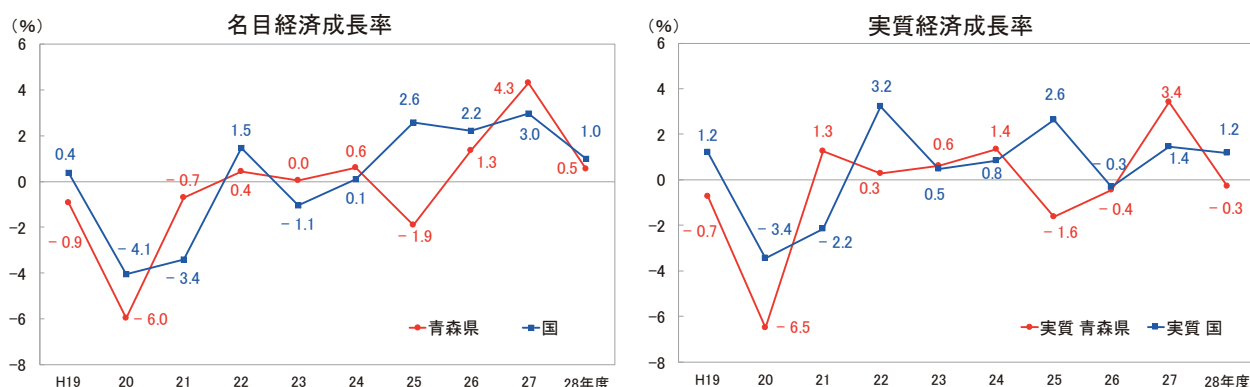
### 3 県民経済計算からみた本県経済

#### (1) 平成 28 年度(2016 年度)の本県経済

県では、毎年度、企業の生産活動を含む県内及び県民の1年間の経済活動の実態を、総合的・体系的に把握するため「青森県県民経済計算」を推計しており、平成31年(2019年)1月に最新の平成28年度県民経済計算を公表しました。

平成28年度(2016年度)の本県経済をみると、県内総生産は名目<sup>6</sup>で4兆5,690億円、実質で4兆4,558億円となり、経済成長率は名目で0.5%増、実質では0.3%減と、名目では3年連続のプラス成長、実質では2年ぶりのマイナス成長となりました。(図2-1-8)

図2-1-8 経済成長率の推移(青森県・全国)



資料) 県統計分析課「平成28年度県民経済計算」、内閣府「平成28年度国民経済計算」

県内総生産(生産側、名目)を産業別にみると、第1次産業では、林業は減少したものの、農業は、米の販売価格持ち直しや野菜の価格上昇などにより産出額が増加したため、総生産は2,322億円で、平成27年度(2015年度)に比べて11.9%の増加となりました。

第2次産業では、建設業が減少したものの、製造業は食料品、金属製品などで増加したため、総生産は1兆1,085億円で、平成27年度(2015年度)に比べて3.7%の増加となりました。

第3次産業では、運輸・郵便業、電気・ガス・水道・廃棄物処理業の減少により総生産は3兆2,514億円で、平成27年度(2015年度)に比べて1.0%の減少となりました。(表2-1-1)

<sup>6</sup> 名目・実質 …名目値は、その時点の価格で評価した値であり、これを基準年次の価格で評価し直し、価格変動による増減の影響を除去したものが実質値となる。

表2-1-1 経済活動別県内総生産(名目)

項目	年度		実額		増加率		構成比		増加寄与度	
	27年度	28年度	27年度	28年度	27年度	28年度	27年度	28年度	27年度	28年度
1. 農林水産業	207,559	232,232	27.4	11.9	4.6	5.1	0.54			
1) 農業	174,571	193,793	28.6	11.0	3.8	4.2	0.42			
2) 林業	3,122	2,699	-2.4	-13.5	0.1	0.1	-0.01			
3) 水産業	29,866	35,740	24.3	19.7	0.7	0.8	0.13			
2. 鉱業	9,793	10,111	-4.4	3.2	0.2	0.2	0.01			
3. 製造業	759,136	799,482	10.2	5.3	16.7	17.5	0.89			
4. 電気・ガス・水道・廃棄物処理業	129,027	118,669	1.3	-8.0	2.8	2.6	-0.23			
5. 建設業	300,521	298,897	-1.5	-0.5	6.6	6.5	-0.04			
6. 卸売・小売業	538,537	535,087	5.0	-0.6	11.9	11.7	-0.08			
7. 運輸・郵便業	267,457	240,933	12.8	-9.9	5.9	5.3	-0.58			
8. 宿泊・飲食サービス業	94,251	97,293	-3.2	3.2	2.1	2.1	0.07			
9. 情報通信業	118,803	121,856	4.8	2.6	2.6	2.7	0.07			
10. 金融・保険業	157,695	149,843	-0.1	-5.0	3.5	3.3	-0.17			
11. 不動産業	496,161	497,686	0.6	0.3	10.9	10.9	0.03			
12. 専門・科学技術・業務支援サービス業	244,404	251,471	2.7	2.9	5.4	5.5	0.16			
13. 公務	427,821	425,976	1.9	-0.4	9.4	9.3	-0.04			
14. 教育	195,016	194,785	-0.8	-0.1	4.3	4.3	-0.01			
15. 保健衛生・社会事業	419,660	426,875	2.2	1.7	9.2	9.3	0.16			
16. その他のサービス	195,261	190,893	-0.3	-2.2	4.3	4.2	-0.10			
小計	4,561,101	4,592,091	4.4	0.7	100.4	100.5	0.68			
輸入品に課される税・関税	22,751	19,586	5.3	-13.9	0.5	0.4	-0.07			
(控除) 総資本形成に係る消費税	39,623	42,708	20.6	7.8	0.9	0.9	0.07			
合計	4,544,228	4,568,969	4.3	0.5	100.0	100.0	0.54			
(再掲) 第1次産業(1)	207,559	232,232	27.4	11.9	4.6	5.1	0.54			
第2次産業(2. 3. 5)	1,069,450	1,108,491	6.5	3.7	23.5	24.3	0.86			
第3次産業(4. 6~16)	3,284,092	3,251,368	2.6	-1.0	72.3	71.2	-0.72			

(注) 連鎖方式では加法整合性がないため、総数と内訳の合計は一致しない。

(注) 連鎖方式では加法整合性がないため、総数と内訳の合計は一致しない。

表2-1-2 経済活動別県内総生産(実質:連鎖方式)ー平成23暦年連鎖価格一

項目	年度		実額		増加率		増加寄与度		デフレター	
	27年度	28年度	27年度	28年度	27年度	28年度	27年度	28年度	27年度	28年度
1. 農林水産業	175,984	170,752	11.9	-3.0	-0.12					
1) 農業	150,015	142,886	13.2	-4.8	-0.16					
2) 林業	3,062	1,795	-0.8	-41.4	-0.03					
3) 水産業	22,715	25,314	6.6	11.4	0.06					
2. 鉱業	7,770	8,014	-9.2	3.1	0.01					
3. 製造業	782,217	837,534	10.8	7.1	1.24					
4. 電気・ガス・水道・廃棄物処理業	98,821	88,980	-3.6	-10.0	-0.22					
5. 建設業	287,794	284,511	-3.3	-1.1	-0.07					
6. 卸売・小売業	529,542	525,251	5.5	-0.8	-0.10					
7. 運輸・郵便業	245,563	217,139	8.4	-11.6	-0.64					
8. 宿泊・飲食サービス業	91,221	89,626	-5.2	-1.7	-0.04					
9. 情報通信業	121,464	121,735	5.4	0.2	0.01					
10. 金融・保険業	182,478	176,057	2.7	-3.5	-0.14					
11. 不動産業	509,776	513,165	1.1	0.7	0.08					
12. 専門・科学技術・業務支援サービス業	232,441	238,008	1.3	2.4	0.12					
13. 公務	423,037	420,281	1.6	-0.7	-0.06					
14. 教育	194,197	192,526	-1.1	-0.9	-0.04					
15. 保健衛生・社会事業	413,586	415,375	2.3	0.4	0.04					
16. その他のサービス	186,107	181,425	-1.9	-2.5	-0.10					
小計	4,477,342	4,468,392	3.4	-0.2	-0.20					
輸入品に課される税・関税	15,705	15,029	10.6	-4.3	-0.02					
(控除) 総資本形成に係る消費税	25,008	26,510	10.6	6.0	0.03					
県内総生産	4,468,108	4,455,838	3.4	-0.3	-0.27					
開差	68	-1,072								
(再掲) 第1次産業(1)	175,984	170,752	11.9	-3.0	-0.12					
第2次産業(2. 3. 5)	1,077,781	1,130,059	6.5	4.9	1.17					
第3次産業(4. 6~16)	3,228,233	3,179,568	2.1	-1.5	-1.09					

(注) 連鎖方式では加法整合性がないため、総数と内訳の合計は一致しない。

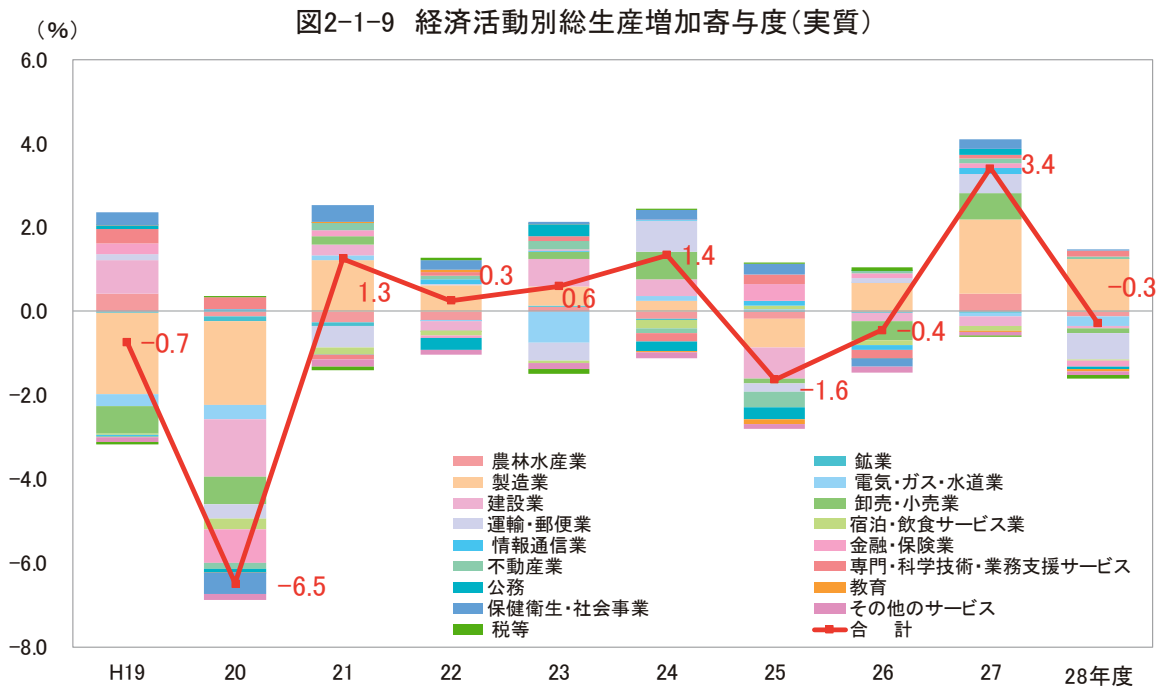
(注) 連鎖方式では加法整合性がないため、総数と内訳の合計は一致しない。

資料) 県統計分析課「平成28年度県民経済計算」

資料) 県統計分析課「平成28年度県民経済計算」

経済成長率(実質)を経済活動別増加寄与度で見ると、平成28年度(2016年度)の実質経済成長率マイナス0.3%に対してプラスに寄与した経済活動は、製造業の1.24ポイント、次いで専門・科学技術、業務支援サービス業の0.12ポイントとなりました。

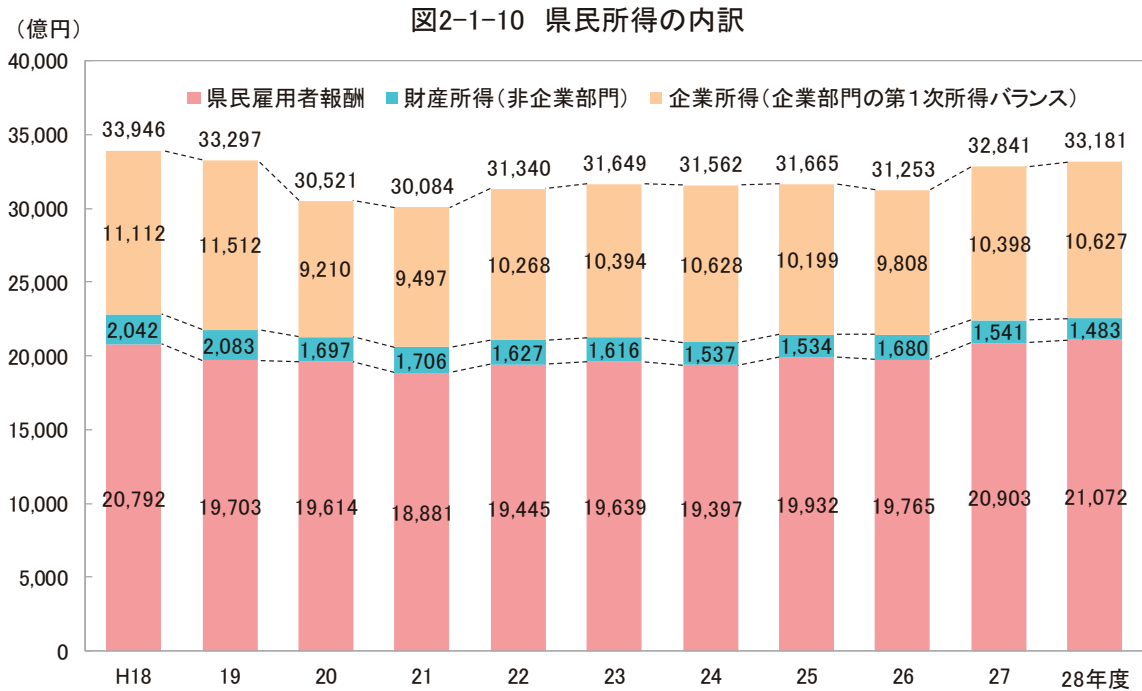
一方、マイナスに寄与した経済活動としては、運輸・郵便業がマイナス0.64ポイントのほか、電気・ガス・水道・廃棄物処理業がマイナス0.22ポイントなどとなりました。(図2-1-9、表2-1-2)



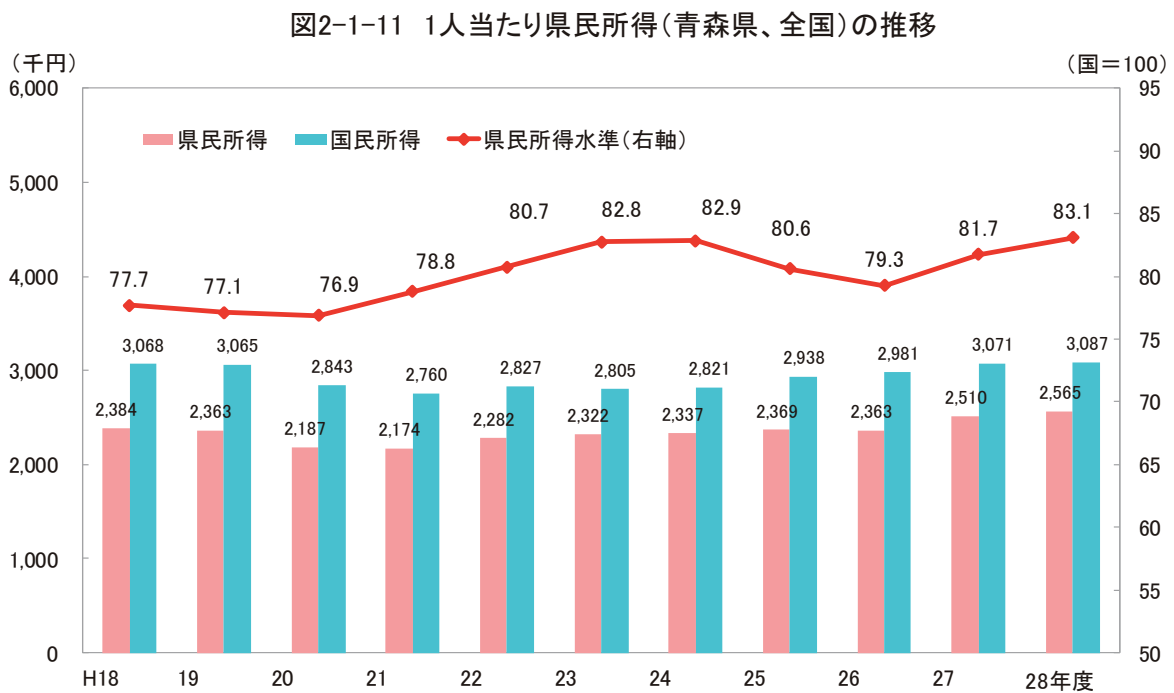
資料) 県統計分析課「平成28年度県民経済計算」

県民所得は、家計の財産所得が減少したものの、雇用者報酬や個人企業の企業所得が増加したことにより、総額3兆3,181億円となり、平成27年度(2015年度)に比べて1.0%増加しました。(図2-1-10、表2-1-3)

また、県民所得を総人口で除した1人当たり県民所得は256万5千円で平成27年度(2015年度)より5万5千円の増加(2.2%増)となり、国民所得を100とした場合の水準は1.4ポイント増加の83.1となりました。これは、本県の平成28年度(2016年度)の総人口が1.1%の減少となった一方で、県民所得は1.0%の増加となったため、1人当たり県民所得で見ると2.2%の増加となったものです。(図2-1-11)



資料) 県統計分析課「平成28年度県民経済計算」



資料) 県統計分析課「平成28年度県民経済計算」、内閣府「平成28年度国民経済計算年報」

次に、県内総生産を支出側(名目)からみると、全体の約6割を占める民間最終消費支出は交通、家具・家庭用機器・家事サービス、通信などが増加したことなどから、2兆7,828億円と平成27年度(2015年度)に比べて0.1%の増加となりました。政府最終消費支出は、1兆2,941億円で同0.9%の減少、総資本形成は、民間の住宅や企業設備、公的住宅が増加したことなどから、1兆776億円で同5.1%の増加となりました。(表2-1-4)

表2-1-3 県民所得(分配)

項目	年度		実額		増加率		構成比		増加 寄与度
	27年度	28年度	27年度	28年度	27年度	28年度	27年度	28年度	
1 県民雇用者報酬	2,090,302	2,107,157	5.8	0.8	63.6	63.5	0.51		
(1) 賃金・俸給	1,749,095	1,760,202	6.5	0.6	53.3	53.0	0.34		
(2) 雇主の社会負担	341,207	346,955	2.1	1.7	10.4	10.5	0.18		
a 雇主の現実社会負担	277,681	283,168	0.8	2.0	8.5	8.5	0.17		
b 雇主の帰属社会負担	63,526	63,787	8.1	0.4	1.9	1.9	0.01		
2 財産所得(非企業部門)	154,078	148,281	-8.3	-3.8	4.7	4.5	-0.18		
a 受取	226,630	217,178	-7.6	-4.2	6.9	6.5	-0.29		
b 支払	72,552	68,897	-6.0	-5.0	2.2	2.1	-0.11		
(1) 一般政府	-52,107	-49,214	9.4	5.6	-1.6	-1.5	0.09		
a 受取	11,133	10,540	0.7	-5.3	0.3	0.3	-0.02		
b 支払	63,240	59,754	-7.8	-5.5	1.9	1.8	-0.11		
(2) 家計	202,683	194,396	-8.6	-4.1	6.2	5.9	-0.25		
① 利子	54,801	47,953	-15.4	-12.5	1.7	1.4	-0.21		
a 受取	63,522	56,494	-12.6	-11.1	1.9	1.7	-0.21		
b 支払	8,721	8,541	10.4	-2.1	0.3	0.3	-0.01		
(2) 配当(受取)	23,426	26,959	-7.3	15.1	0.7	0.8	0.11		
③ その他の投資所得	99,476	93,443	-4.9	-6.1	3.0	2.8	-0.18		
④ 賃貸料(受取)	24,980	26,041	-7.6	4.2	0.8	0.8	0.03		
(3) 対家計民間非営利団体	3,502	3,099	-8.4	-11.5	0.1	0.1	-0.01		
a 受取	4,093	3,701	-9.1	-9.6	0.1	0.1	-0.01		
b 支払	591	602	-12.7	1.9	0.0	0.0	0.00		
3 企業所得(分配所得受払後)	1,039,769	1,062,656	6.0	2.2	31.7	32.0	0.70		
(1) 民間法人企業	611,723	615,925	-0.1	0.7	18.6	18.6	0.13		
a 非金融法人企業	575,388	584,178	0.8	1.5	17.5	17.6	0.27		
b 金融機関	36,335	31,747	-12.7	-12.6	1.1	1.0	-0.14		
(2) 公的企業	14,909	8,082	98.8	-45.8	0.5	0.2	-0.21		
a 非金融法人企業	765	-434	107.9	-156.7	0.0	-0.0	-0.04		
b 金融機関	14,144	8,516	-18.0	-39.8	0.4	0.3	-0.17		
(3) 個人企業	413,137	438,649	14.4	6.2	12.6	13.2	0.78		
a 農林水産業	80,091	110,791	88.1	38.3	2.4	3.3	0.93		
b その他の産業	100,296	92,874	15.4	-7.4	3.1	2.8	-0.23		
c 持ち家	232,750	234,984	0.5	1.0	7.1	7.1	0.07		
4 県民所得(要素費用表示)	3,284,149	3,318,094	5.1	1.0	100.0	100.0	1.03		
5 生産・輸入品に課される税(控除)補助金	239,475	210,958	4.3	-11.9	7.3	6.4	-0.87		
6 県民所得(市場価格表示)	3,523,624	3,529,052	5.0	0.2	107.3	106.4	0.17		
(参考) 県民総所得(市場価格表示)	4,515,073	4,524,531	4.6	0.2	137.5	136.4			

資料) 県統計分析課「平成28年度県民経済計算」

表2-1-4 県内総生産(支出側、名目)

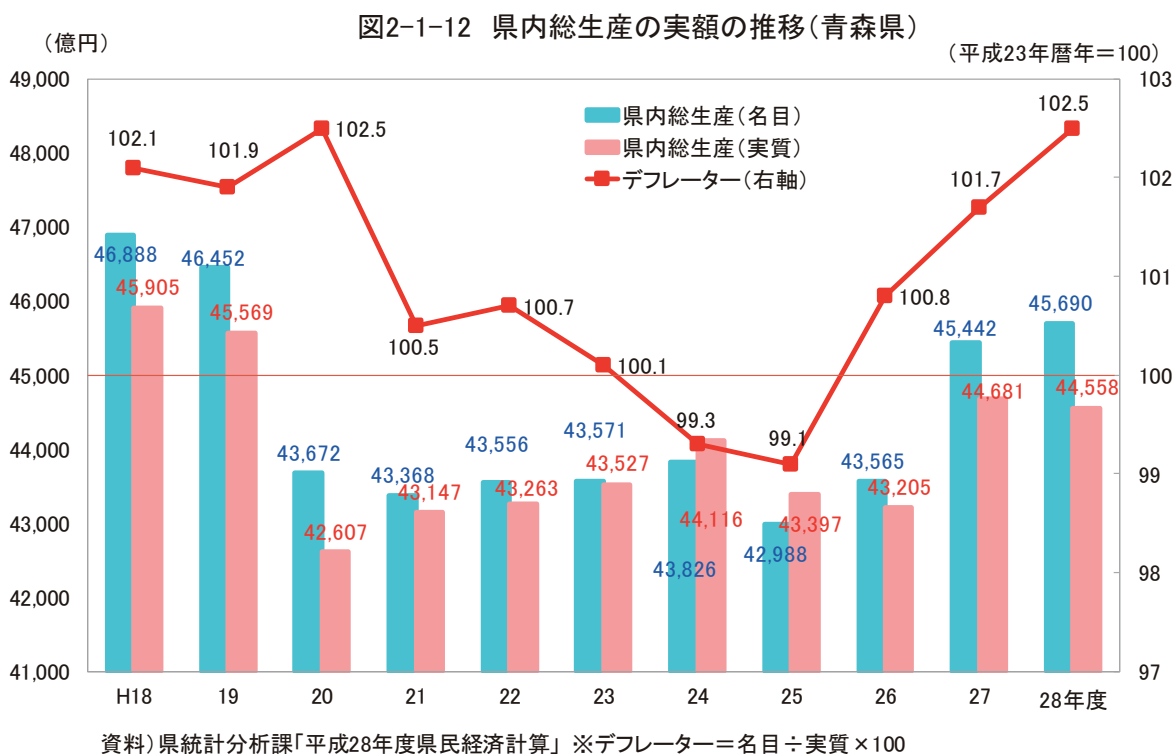
項目	年度		実額		増加率		構成比		増加 寄与度
	27年度	28年度	27年度	28年度	27年度	28年度	27年度	28年度	
1. 民間最終消費支出	2,780,320	2,782,795	-1.6	0.1	61.2	60.9	0.05		
1) 家計最終消費支出	2,713,971	2,713,432	-1.8	-0.0	59.7	59.4	-0.01		
a 食品・非アルコール飲料	409,500	406,991	3.8	-0.6	9.0	8.9	-0.06		
b アルコール飲料・たばこ	83,502	81,735	3.1	-2.1	1.8	1.8	-0.04		
c 被服・履物	93,105	86,140	-1.8	-7.5	2.0	1.9	-0.15		
d 住居・電気・ガス・水道	690,994	687,709	-1.2	-0.5	15.2	15.1	-0.07		
e 家具・家庭用機器・家事サービス	131,274	136,422	2.8	3.9	2.9	3.0	0.11		
f 保健・医療	90,069	89,025	4.2	-1.2	2.0	1.9	-0.02		
g 交通	428,917	454,097	-11.3	5.9	9.4	9.9	0.65		
h 通信	95,849	97,283	-3.8	1.5	2.1	2.1	0.03		
i 娯楽・レジャー・文化	158,654	152,424	-3.4	-3.9	3.5	3.3	-0.14		
j 教育	34,445	32,900	-4.2	-4.5	0.8	0.7	-0.03		
k 外食・宿泊	151,335	148,509	-1.0	-1.9	3.3	3.3	-0.06		
l その他	346,328	340,197	0.6	-1.8	7.6	7.4	-0.13		
2) 対家計民間非営利団体最終消費支出	66,349	69,363	11.8	4.5	1.5	1.5	0.07		
2. 政府最終消費支出	1,305,457	1,294,108	0.6	-0.9	28.7	28.3	-0.25		
3. 県内総資本形成	1,025,517	1,077,639	-3.3	5.1	22.6	23.6	1.15		
1) 総固定資本形成	1,018,021	1,071,374	-8.5	5.2	22.4	23.4	1.17		
a 民間	689,162	735,537	1.1	6.7	15.2	16.1	1.02		
ア 住宅	109,328	124,165	10.4	13.6	2.4	2.7	0.33		
イ 企業設備	579,834	611,372	-0.5	5.4	12.8	13.4	0.69		
b 公的	328,859	335,837	-23.6	2.1	7.2	7.4	0.15		
ア 住宅	7,326	8,042	50.4	9.8	0.2	0.2	0.02		
イ 企業設備	57,779	46,739	-15.2	-19.1	1.3	1.0	-0.24		
ウ 一般政府	263,754	281,055	-26.2	6.6	5.8	6.2	0.38		
2) 在庫品増加	7,496	6,265			0.2	0.1	-0.03		
a 民間企業	6,827	9,328			0.2	0.2	0.06		
b 公的企業(公的企業・一般政府)	669	-3,063			0.0	-0.1	-0.08		
4. 財貨・サービスの移出入(純)・統計上の不突合	-567,066	-585,572	31.3	-3.3	-12.5	-12.8	-0.41		
1) 財貨・サービスの移出入(純)	-655,387	-613,514	18.6	6.4	-14.4	-13.4	0.92		
2) 統計上の不突合	88,321	27,941	539.3	-68.4	1.9	0.6	-1.33		
県内総生産(支出側)(市場価格)	4,544,228	4,568,969	4.3	0.5	100.0	100.0	0.54		
県外からの所得(純)	-29,165	-44,438	29.9	-52.4	-0.6	-1.0	-0.34		
県民総所得(市場価格)	4,515,073	4,524,531	4.6	0.2	99.4	99.0	0.21		

資料) 県統計分析課「平成28年度県民経済計算」

## (2) 県内総生産(名目・実質)の実額の推移

県内総生産の名目値と物価変動の影響を除いた実質値(平成 23 暦年基準連鎖価格)の推移をみると、平成 24 年度(2012 年度)及び平成 25 年度(2013 年度)は実質値が名目値を上回っているものの、平成 26 年度(2014 年度)以降は名目値が実質値を上回っています。これは、物価の伸びがマイナス(デフレーターが 100 未満)だったのがプラス(デフレーターが 100 以上)に転換しているためであり、いわゆるデフレ状況からの脱却への動きが続いているためと考えられます。平成 18 年度(2006 年度)以降のデフレーターをみても、平成 22 年度(2010 年度)から平成 25 年度(2013 年度)まで低下し続けましたが、平成 26 年度(2014 年度)以降は上昇しています。(平成 23 暦年(2011 年)を 100 とするため、平成 22 年度(2010 年度)以前では 100 以上になります。)

過去の内閣府の月例経済報告においては、平成 21 年(2009 年)11 月にデフレ状況の認識が示されたものの、平成 25 年(2013 年)12 月に「デフレ」という表現は削除されています。(図 2-1-12)



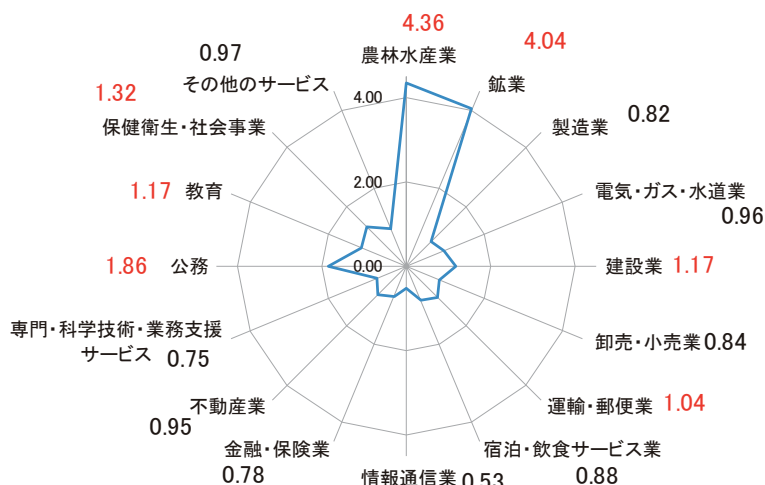
## (3) 国民経済計算との比較による本県経済

平成 28 年(2016 年)国民経済計算(名目)と比較した平成 28 年度(2016 年度)の本県総生産(名目)の特化係数をみると、本県の基幹産業である農林水産業のほか、石灰石の生産が多いことによる鉱業、公共事業への依存が大きいことによる建設業などで 1.0 を上回っていることがわかります。

また、公務が高くなっているのは、民間の産業が少ないために、相対的に構成比率が大きくなるためと考えられます。(図 2-1-13)



図2-1-13 産業別特化係数(平成28年度)



特化係数

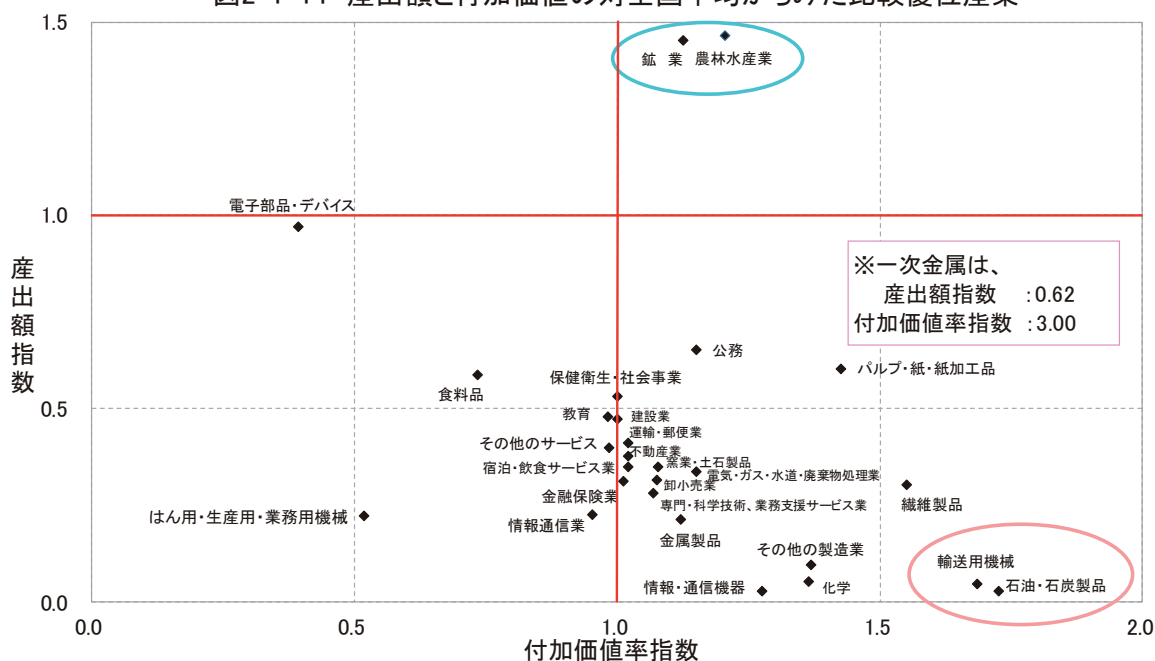
「ある地域の総生産の産業別構成比÷全国の総生産の産業別構成比」で計算される比率。特化係数が1.0を超えていれば、当該地域はその産業に特化しているといえる。なお、構成比率の比較であることから、生産規模そのものの大きさを示すものではない。

資料) 県統計分析課「平成28年度県民経済計算」、内閣府「平成28年度国民経済計算」

次に、主要産業、製造業の業種について、全国平均と比較した経済活動別産出額と付加価値率から本県経済をみてみます。産出額が全国平均よりも大きければ対全国シェアが大きいことを意味し、付加価値率(産出額に占める付加価値の比率)が全国平均よりも高ければ、他の都道府県よりも効率よい生産が行われていることを示すため、両者がいずれも全国平均を上回っている産業は比較的優位にある産業といえます。

産出額指数(縦軸)、付加価値率指数(横軸)ともに全国平均(=1.0)を上回っている比較優位産業は、農林水産業及び鉱業となっています。本県は全体的に産業規模が小さいため、産出額指数では1.0を下回る産業が多くなっていますが、付加価値率指数だけを見ると、一次金属、石油・石炭製品、輸送用機械なども全国平均を上回っています。(図2-1-14)

図2-1-14 産出額と付加価値の対全国平均からみた比較優位産業



資料) 県統計分析課「平成28年度県民経済計算」、内閣府「平成28年度国民経済計算年報」

※産出額指数=県産出額÷(国産出額÷47) 付加価値率指数=(県総生産÷県産出額)÷(国総生産÷国産出額)

## 第2節 主な経済分野の動向

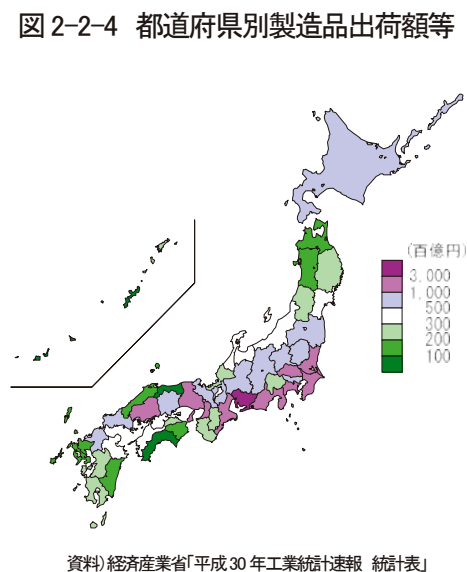
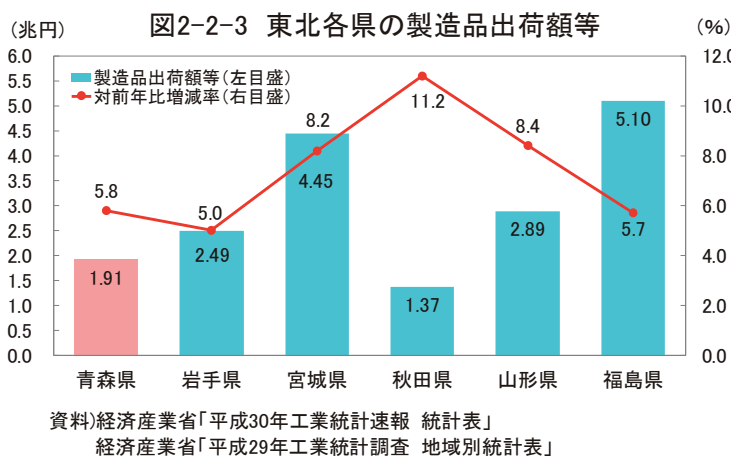
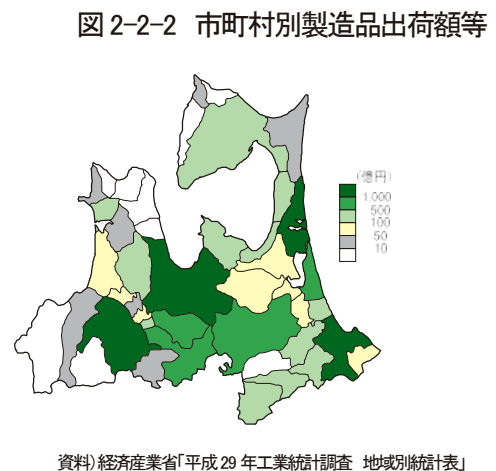
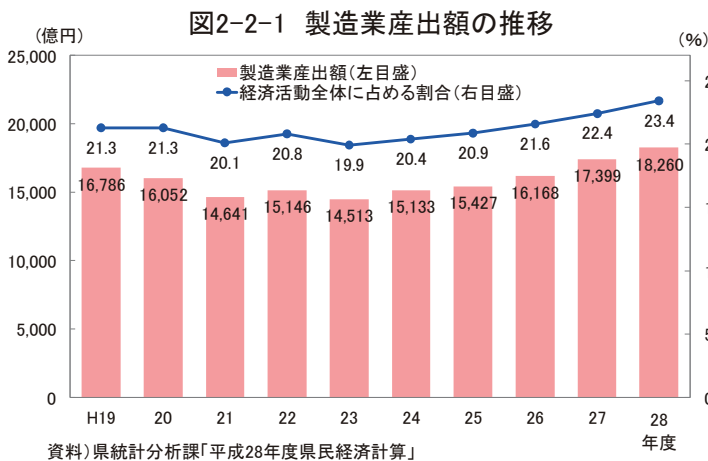
### 1 生産の動向

#### (1) 製造業の動向

本県における製造業産出額の推移を県民経済計算でみると、平成18年度(2006年度)から減少傾向にありましたが、平成24年度(2012年度)からは増加に転じ、平成28年度(2016年度)は1兆8,260億円と全経済活動の23.4%を占めています。(図2-2-1)

次に、従業者が4人以上の事業所を対象とする工業統計で本県における製造品出荷額等を市町村別にみると、八戸市が最も高く、次いで六ヶ所村、弘前市、青森市の順となり、これら4市村が1,000億円を上回っています。一方、半島沿岸部や中山間を抱える地域では総じて低い傾向がみられます。(図2-2-2)

また、平成30年(2018年)工業統計速報により他県と比較してみると、本県は全国で第38位、東北では第5位となったものの、金額としては、過去最高額の1兆9,116億円(前年比5.8%上昇)となりました。(図2-2-3~4)

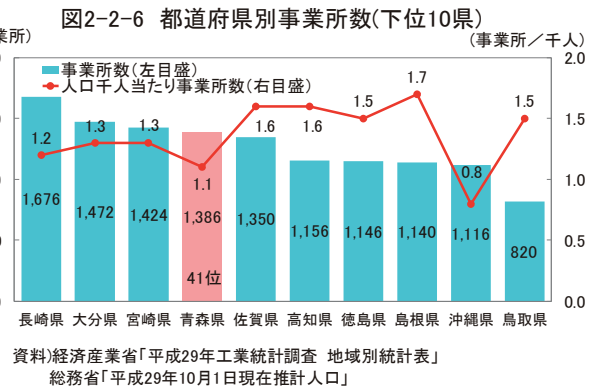
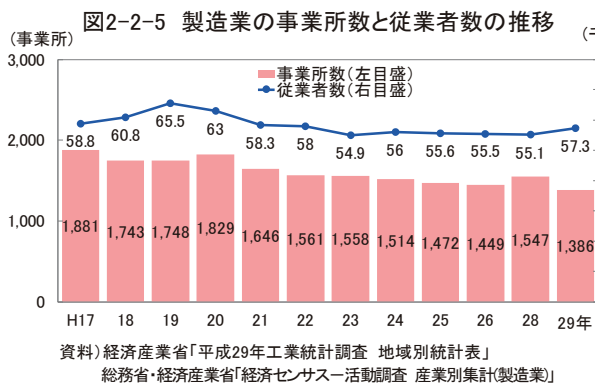


## ① 工業統計(従業者が4人以上の事業所)

### 1) 事業所数

本県の事業所数は長期的な減少傾向にあり、それに伴い従業者数も減少しています。全国でも昭和58年(1983年)をピークに事業所数は減少していますが、全国に比べると、元々の事業所数が少ないことが本県特有の課題としてあげられます。(図2-2-5)

事業所数を都道府県別にみると、本県は全国で第41位、東北では最下位となっています。また、人口千人当たりの事業所数について事業所数の下位10県と比較すると、本県は1.1となり、沖縄県の0.8に次いで低い水準にあります。(図2-2-6)

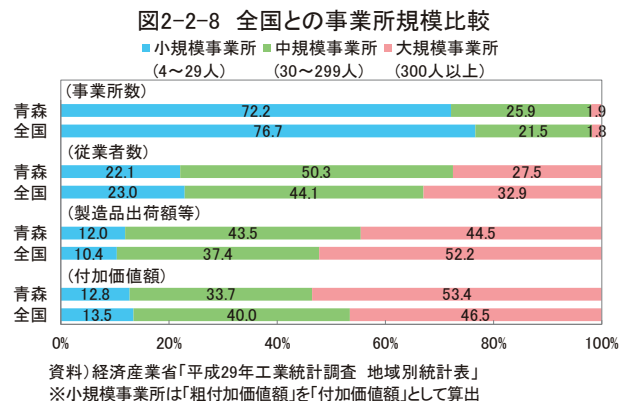
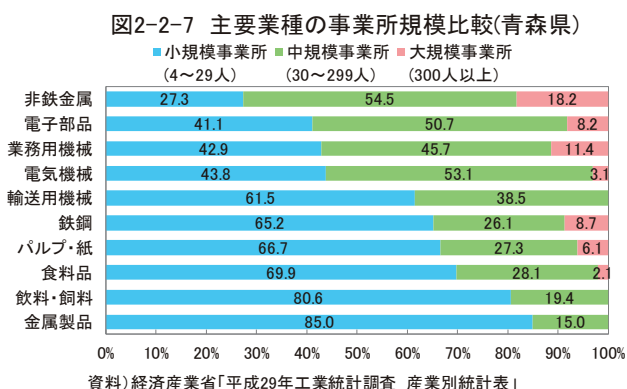


### 2) 事業所規模

本県の事業所規模について、製造品出荷額等の上位10業種をみると、非鉄金属、電子部品、業務用機械、電気機械を除き、4~29人以下の小規模事業所が過半数を占めています。また、電子部品、業務用機械、電気機械についても小規模事業所が4割強を占めています。(図2-2-7)

一方、製造業全体でみると、事業所数は4~29人の事業所、従業者数は30~299人の事業所、製造品出荷額等及び付加価値額は300人以上の事業所の割合が最も高くなっています。

これを全国と比較すると、製造品出荷額等で300人以上の事業所の占める割合が低くなっていますが、それぞれの構成にそれほど大きな差はみられません。(図2-2-8)

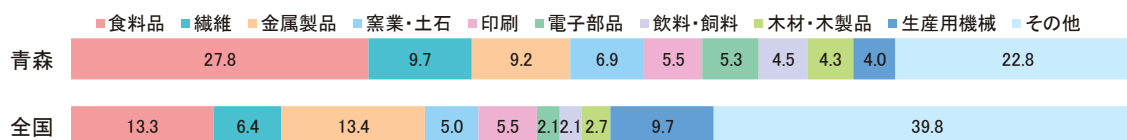


### 3) 業種構成

本県と全国の業種構成を比較すると、事業所数については、本県で最も高い割合を占める業種は食料品であり、全国と同じような状況にありますが、全国の13.3%に対して本県では27.8%と、構成比が約2倍となっていることが特徴といえます。(図2-2-9)

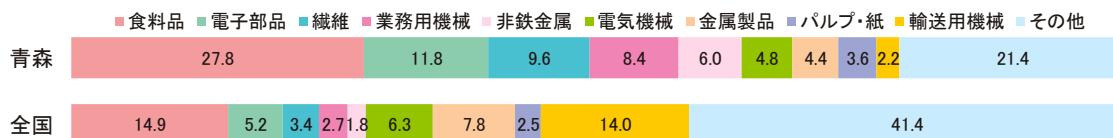
従業者数については、本県では食料品の27.8%、電子部品の11.8%、繊維の9.6%が高い割合となっているのに対して、全国では食料品、輸送用機械、金属製品が高い割合を占めています。(図2-2-10)

図2-2-9 業種別の事業所数(構成比)



資料)経済産業省「平成29年工業統計調査 地域別統計表」

図2-2-10 業種別の従業者数(構成比)

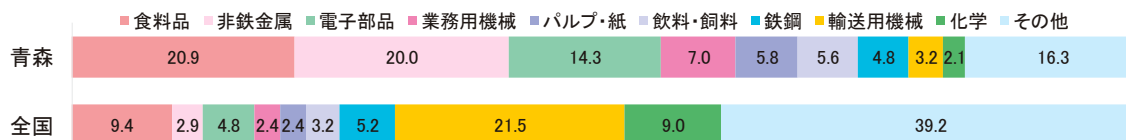


資料)経済産業省「平成29年工業統計調査 地域別統計表」

製造品出荷額等については、本県では食料品が20.9%と最も高く、次いで非鉄金属20.0%、電子部品14.3%の順となっています。全国では輸送用機械の割合が21.5%と最も高く、次いで食料品9.4%、化学9.0%の順となっており、全国と本県の業種構成に大きな違いがみられます。(図2-2-11)

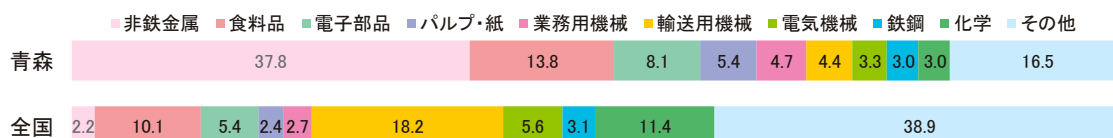
付加価値額については、本県では、非鉄金属が37.8%と最も高く、次いで食料品13.8%、電子部品8.1%の順となっています。これに対して全国では、輸送用機械の割合が18.2%と最も高く、次いで化学11.4%、食料品10.1%の順となっており、製造品出荷額等と同様に、全国と本県の業種構成に大きな違いがみられます。(図2-2-12)

図2-2-11 業種別の製造品出荷額等(構成比)



資料)経済産業省「平成29年工業統計調査 地域別統計表」

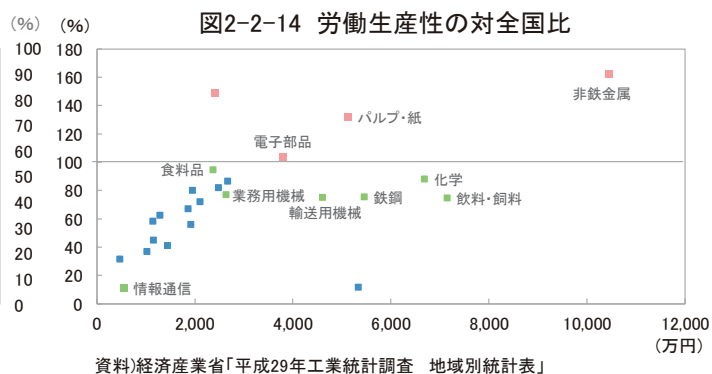
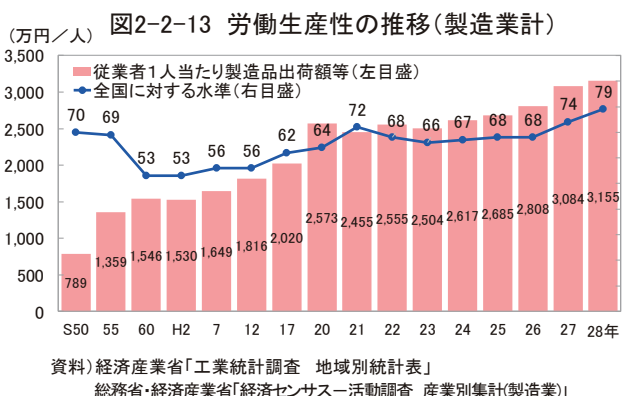
図2-2-12 業種別の付加価値額(構成比)



資料)経済産業省「平成29年工業統計調査 地域別統計表」

#### 4) 労働生産性

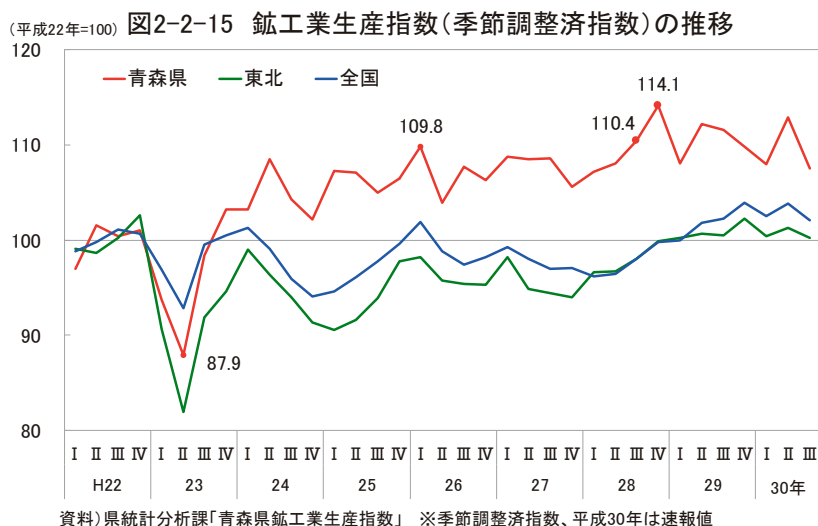
本県の労働生産性(従業者1人当たりの製造品出荷額等)は、全国の70%程度の水準で推移していましたが、平成28年(2016年)は、電子部品や輸送用機械など13業種で増加し、パルプ・紙、非鉄金属など11業種で減少した結果、全国比は前年に比べ上昇し、79%の水準となりました。業種別では、全国の水準を下回っている業種がほとんどですが、非鉄金属、パルプ・紙など4業種で全国を上回る水準にあります。(図2-2-13~14)



#### ② 鉱工業生産指数等

##### 1) 鉱工業生産指数(季節調整済指数)の推移

鉱工業生産指数は、鉱工業全体の生産活動の水準や推移を示すもので、国・県が毎月公表しています。本県の鉱工業生産指数(平成22年(2010年)=100)は、平成23年(2011年)3月の東日本大震災の発生を受けて同年第2四半期に87.9まで低下しましたが、生産活動の回復により同年第4四半期に震災前の水準に戻した後、消費税率引上げ前の平成26年(2014年)第1四半期の109.8をピークに上昇と低下を繰り返しました。平成28年(2016年)第1四半期以降は上昇基調となり、同年第3四半期には110.4と、平成20年(2008年)第1四半期以来の110を超える水準となった後、平成28年(2016年)第4四半期の114.1をピークに、大きく上下しながらも高い水準を維持しています。(図2-2-15)



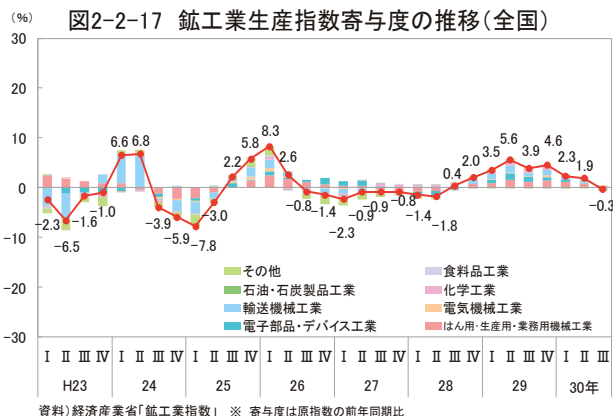
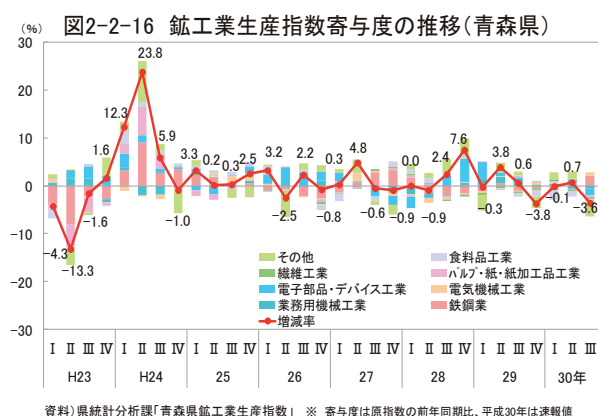
## 2) 鉱工業生産指数寄与度(原指数)

本県の鉱工業生産指数の寄与度(前年同期比)をみると、東日本大震災の発生した平成23年(2011年)第1四半期以降、震災により設備等に被害を受けた鉄鋼業、パルプ・紙・紙加工品工業等がマイナスに寄与し、3四半期連続で前年同期を下回りましたが、震災からの復旧に伴い、平成24年(2012年)第1四半期には鉄鋼業やパルプ・紙・紙加工品工業もプラスに転じる等したことから、4四半期連続でプラスとなりました。その後も、平成26年(2014年)第1四半期までは全体として緩やかな持ち直しの動きとなりましたが、消費税率の引き上げのあった同年第2四半期以降、鉄鋼業がマイナスに転じたこと等から、全体として力強さに欠ける動きとなり、平成27年(2015年)第2四半期には鉄鋼業がプラスに転じる一方で、電子部品・デバイス工業がマイナスに転じる等したことから、平成28年(2016年)第2四半期までマイナスが4四半期続きました。

同年第3四半期以降は、鉄鋼業を始め、マイナスに寄与する業種が多い中、電子部品・デバイス工業や業務用機械工業が大きくプラスに寄与したことから2四半期連続でプラスとなったものの、堅調に推移していた食料品工業が、魚介類の不漁等を背景に平成29年(2017年)第1四半期にマイナスに転じる等したことから、マイナスとプラスを繰り返す弱い動きとなっています。(図2-2-16)

また、全国では、平成23年(2011年)第1四半期の東日本大震災の発生を受けて、一部の業種を除き、本県同様に前年同期を下回ったため、マイナスが4四半期続き、平成24年(2012年)の第1四半期には輸送機械工業等が大きくプラスに寄与したことから2四半期連続でプラスとなったものの、同年第3四半期に全ての業種でマイナスに転じて以降、再び4四半期連続でマイナスとなりました。その後、輸送機械工業、はん用・生産用・業務用機械工業等がプラスに転じる等したことから、平成25年(2013年)第3四半期から4四半期連続でプラスとなりましたが、平成26年(2014年)第3四半期に輸送機械工業等がマイナスに転じ、はん用・生産用・業務用機械工業のプラス幅も徐々に縮小したこと等から、平成28年(2016年)第2四半期までマイナスが8四半期続きました。

同年第3四半期以降は、輸送機械工業、はん用・生産用・業務用機械工業等がプラスに転じる等したことから、プラスが続いていますが、電子部品・デバイス工業、輸送機械工業等のプラス幅が縮小基調となっていること等により、平成29年(2017年)第3四半期以降、全体として下押しの動きとなっています。(図2-2-17)



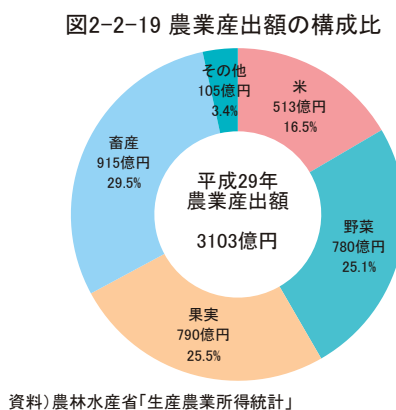
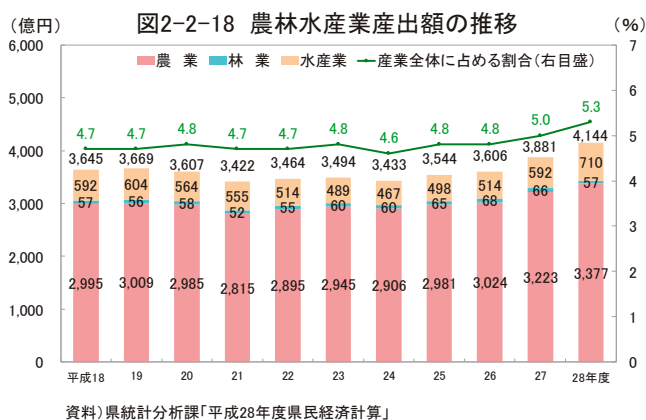
## (2) 農林水産業の動向

平成28年度青森県県民経済計算によると、本県における平成28年度(2016年度)の農林水産業の産出額は、農業、水産業において前年度を上回ったため、総額では前年度を263億円増加の4,144億円となり、産業全体に対する割合は前年度を0.3ポイント上回る5.3%となりました。(図2-2-18)

次に、農林水産省の「生産農業所得統計」から平成29年(2017年)の農業産出額についてみると、総額では前年を118億円下回る3,103億円と、5年ぶりの減少となりました。

品目別にみると、米の産出額は513億円と前年に比べ47億円増加となりました。これは作況指数が101で平年並みだったこと、生産調整により需給バランスが改善し販売価格が上昇したことによります。果実の産出額は790億円と前年に比べ64億円減となりました。これはりんごの販売額、販売量ともに前年度を下回ったことなどによります。野菜の産出額は前年比9.6%減の780億円となり、過去最高を記録した前年度を83億円下回りました。これは長雨や台風被害の影響で生産量が減少したことなどによります。畜産の産出額は過去最高だった前年より3億円減の915億円となりました。これは前年に牛肉の価格上昇を受け高まっていた豚肉需要により豚肉の生産量が増加し、価格が低下したことなどによります。

産出額を構成比でみると、最も高いのは畜産で全体の29.5%を占めており、次いで果実が25.5%、野菜が25.1%、米が16.4%となっています。なお、全国の農業総産出額は、9兆3,787億円となっており、都道府県別では本県は第8位にランクしています。(図2-2-19)

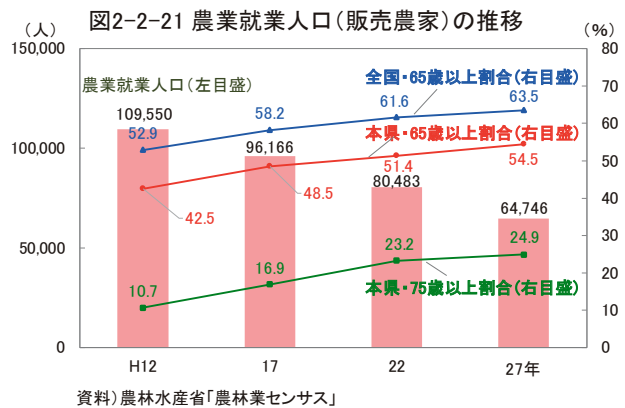
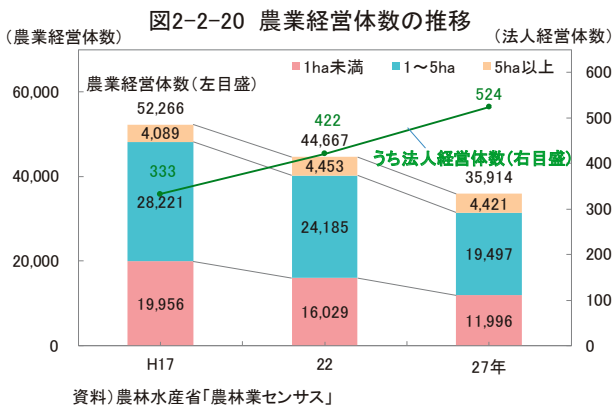


一方、農業従事者の減少と高齢化が全国的に大きな問題となる中で、本県においても農業経営体数は小中規模層を中心に減少傾向にあり、平成27年(2015年)における農業経営体数は平成22年(2010年)から19.6%減の3万5,914経営体、農業就業人口は同じく19.6%減の6万4,746人となりました。また、農業経営体をみると、5ha以上の大規模経営体の減少率が5ha未満の小中規模経営体に比べて小さく、法人経営体が増加していることから、農業経営の大規模化・法人化が進んでいるものと考えられます。(図2-2-20)

農業就業人口における65歳以上の割合は全国よりも低いものの、平成27年(2015年)における65歳以上の割合は54.5%となり、75歳以上の割合も24.9%と増加傾向となっています。(図2-2-21)

また、農業就業人口における平均年齢は63.8歳と、北海道(57.2歳)に次ぐ全国第2位の若さと

なっており、近年の新規就農者の増加傾向を反映しています。

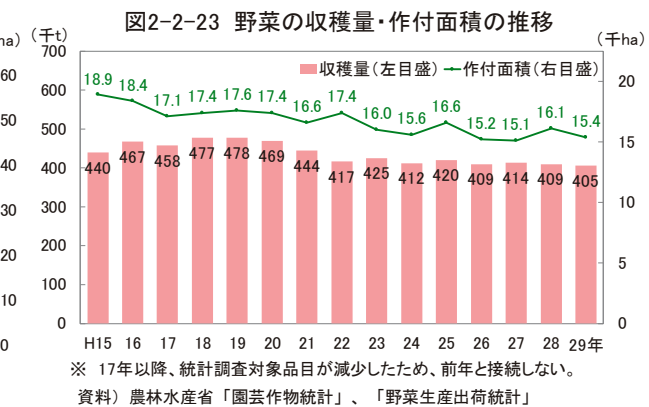
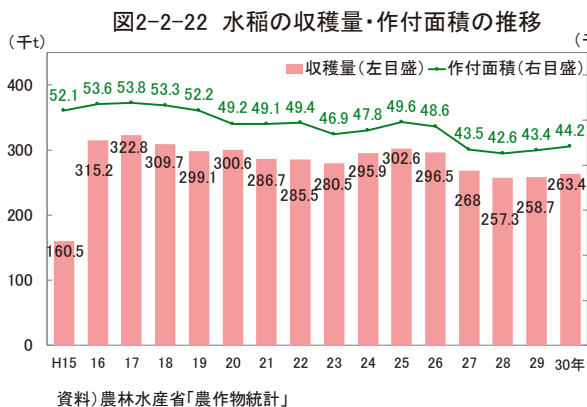


### ① 農作物の動向

本県農業の主要品目の生産動向についてみてみます。

平成 30 年(2018 年)産水稻は、全もみ数(穂数×1 穂当たりもみ数)及び登熟(開花、受精から成熟期までのもみの肥大、充実)が「平年並み」となったことから、作況指数は 101 と前年から横ばいとなりました。また、前年産に比べ作付面積が 800ha 増加したことから、予想収穫量は前年を 4,700 トン上回る 26 万 3,400 トンと見込まれます。(図 2-2-22)

平成 29 年(2017 年)産野菜は、前年に比べ約 3,400 トン減少の 40 万 5,086 トンとなりました。本県産の野菜の中で全国の収穫量に占める割合が高いものを個別にみると、ながいもは作付面積は横ばいだったものの、収穫量はわずかに増加となり、にんにくも前年と比較して作付面積は横ばいであったものの収穫量がわずかに減少しました。(図 2-2-23)



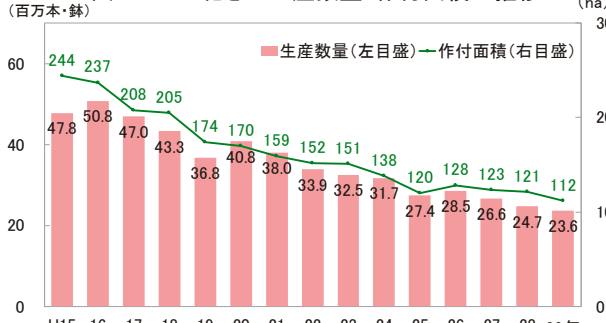
また、花きの生産をみると、平成 29 年(2017 年)における花き作付面積は 112ha となり、前年より 9ha の減少となりました。生産数量は 2,355 万鉢・本となり、前年と比べ 116 万鉢・本の減少となっています。長期的な推移をみると、作付面積、生産数量とも減少傾向となっていますが、その要因として国内需要の低迷を受けて生産規模の縮小が進んだことが考えられています。(図 2-2-24)

一方、栽培面積、生産量とも全国トップとなっているりんごについては、果実消費の低迷や輸入果実等との競争など、りんごをとりまく環境が厳しくなっていることに加え、高齢化の進行に伴う労働力不足などから栽培面積は年々減少傾向にあります。



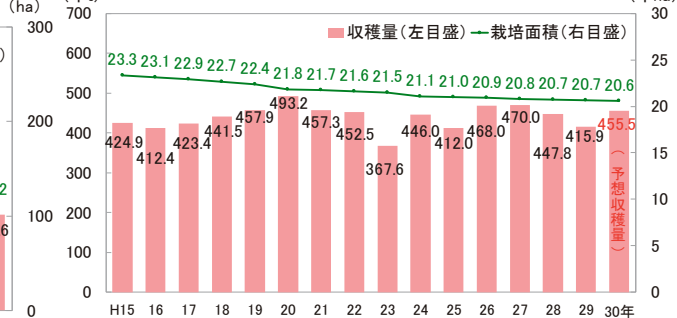
平成 29 年(2017 年)産りんごの収穫量は 41 万 5,900 トンとなり、前年産を 31,900 トン下回りました。(図 2-2-25)

図2-2-24 花きの生産数量・作付面積の推移



資料) 県農産園芸課「花き産地生産出荷等調査」

図2-2-25 りんごの収穫量・栽培面積の推移



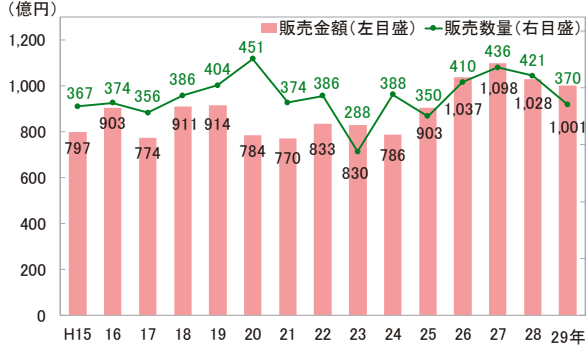
資料) 収穫量は農林水産省「園芸作物統計」  
栽培面積は県りんご果樹課調べ

全国の収穫量(平成 29 年(2017 年) : 73 万 5,200 トン)の約 56.6%を占める本県のりんごの流通状況をみると、販売数量は対前年産比 88%の 37 万 208 トンとなりました。平成 29 年産りんごは、小玉傾向となったことから、販売数量は前年に比べ減少しました。販売価格は、食味が評価されたことや、輸出向けの引き合いが強かったことなどから、8 月から 1 月まではほぼ平年並に推移し、2 月以降は競合果実の入荷量が少なかったこともあり、高値基調で推移しました。販売額は前年を約 27 億円下回る 1,001 億円となりましたが、4 年連続で 1,000 億円を超えました。(図 2-2-26)

平成 29 年(2017 年)産りんごの産地市場価格は、入荷量が少ないことや輸出が順調に推移したことから、県内では高値だった前年に比べて安値だったものの、平年(5 か年中庸 3 か年平均)対比は 111%となり、高値で推移しました。累計平均価格は 1kg あたり 214 円と前年に比べ 4%の減少となりました。

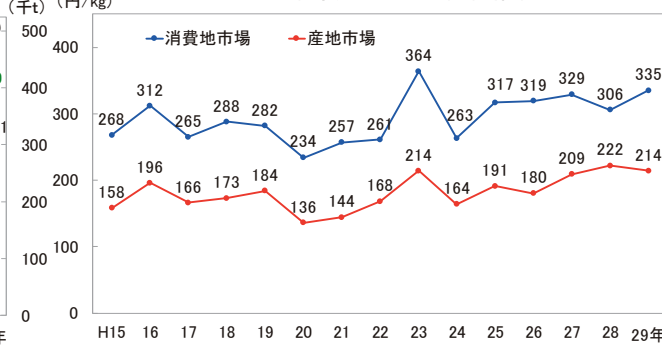
また、消費地市場価格をみると、小玉傾向の中、着色が良好で糖度も高く、食味が評価されたことから、年内では高値だった前年より安値だったものの、平年並みに推移しました。1 月以降は、果実全体の入荷量も少なかったことから、高値基調で推移し、累計平均価格は 1kg あたり 335 円と 9%の上昇となりました。(図 2-2-27)

図2-2-26 本県産りんごの販売金額と販売数量



資料) 県りんご果樹課調べ

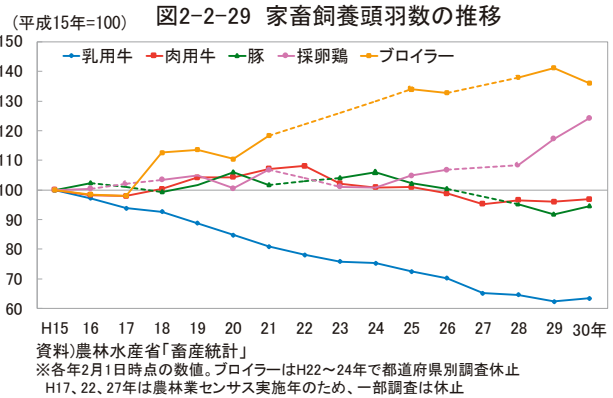
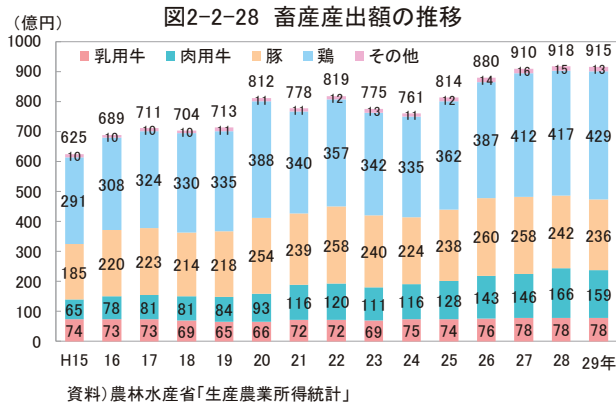
図2-2-27 本県産りんごの価格推移



資料) 県りんご果樹課調べ

## ② 畜産の動向

畜産産出額について近年の状況を見ると、平成20年(2008年)までは増加傾向、平成21年(2009年)以降は横ばいとなっていました。平成25年(2013年)以降は再度、増加傾向で推移しています。平成29年(2017年)は前年を3億円下回る915億円、対前年産比99.7%となりました。畜種別では、鶏が429億円(構成比46.9%)、豚が236億円(同25.8%)、肉用牛は159億円(同17.4%)、乳用牛78億円(同8.5%)となっています。(図2-2-28)



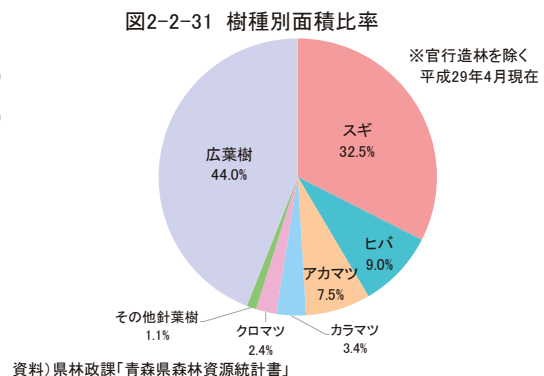
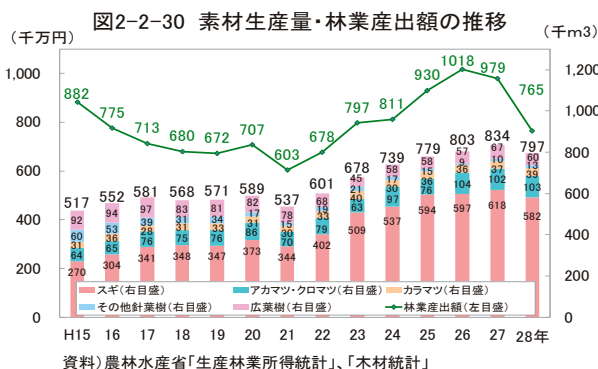
また、家畜の頭羽数を平成15年(2003年)との対比で見ると、ブロイラーの伸びが大きく、豚、肉用牛は横ばいで、乳用牛については減少傾向で推移しています。採卵鶏については平成25年(2013年)以降に増加傾向で推移しています。(図2-2-29)

## ③ 林業の動向

平成28年(2016年)の林業産出額は、木材生産が72億8,000万円、薪炭生産が2,000万円、栽培きのこ類3億5,000万円で、総額では76億5,000万円となりました。前年との比較では、全ての生産額が減少したことから、全体では21億4,000万円下回っています。

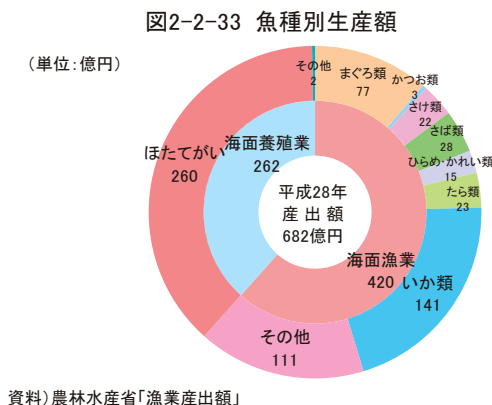
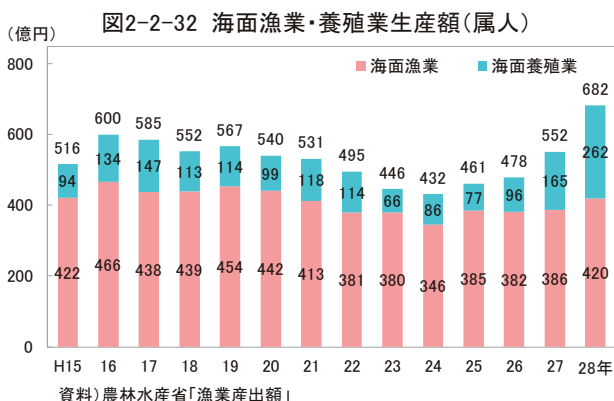
また、素材生産量は輸入材が低い水準で推移している中、スギを中心とした人工林が、造林・保育による資源の造成期から主伐が可能な利用期に移行したことにより、平成27年度までは増加傾向で推移していましたが、青森県の林業産出額の9割以上を占める木材生産のうち、特にスギの販売価格及び生産量が全国的に減少したことに伴い、素材生産量においても平成28年(2016年)は79万7,000立方メートルとなり、前年を3万7,000立方メートル下回りました。(図2-2-30)

また、樹種別面積比率を見ると、スギが全体の32.5%を占めて最も高くなっています。成長の早いスギを中心とした人工造林が進められたことなどによるものです。(図2-2-31)



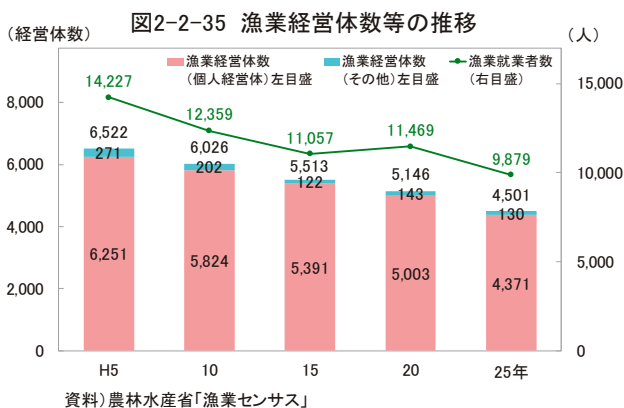
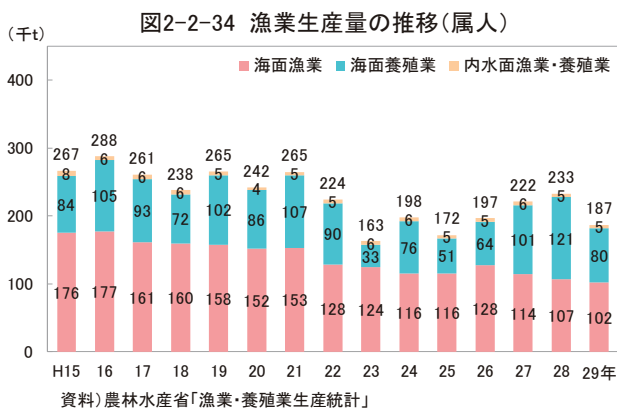
#### ④ 水産業の動向

本県の漁業は、平成24年(2012年)まで生産額、生産量とも減少傾向で推移していましたが、平成25年(2015年)以降は増加傾向にあります。平成28年(2016年)の生産額(属人ベース)は、海面漁業が前年から34億円増加の420億円、海面養殖業は前年から97億円増加の262億円となり、合計では前年を130億円上回る682億円となりました。魚種別にみると、海面養殖業の「ほたてがい」が平成26年(2014年)までの高水温・波浪等によるへい死の影響から徐々に回復傾向にあるため、大幅に上回り、海面漁業は「まぐろ類」、「さば類」、生産額割合の大きい「いか類」が前年を上回りました。(図2-2-32～33)



また、平成29年(2017年)の漁業生産量(属人ベース)は、海面漁業、海面養殖業共に前年を下回った結果、前年比80.1%の18万7,000トンとなりました。(図2-2-34)

一方、漁業経営体は、高齢化等の影響により、個人経営体を中心に減少傾向が続いており、平成25年(2013年)においては、平成20年(2008年)から12.5%減の4,501経営体となり、漁業就業者数は、13.9%減の9,879人となっています。(図2-2-35)

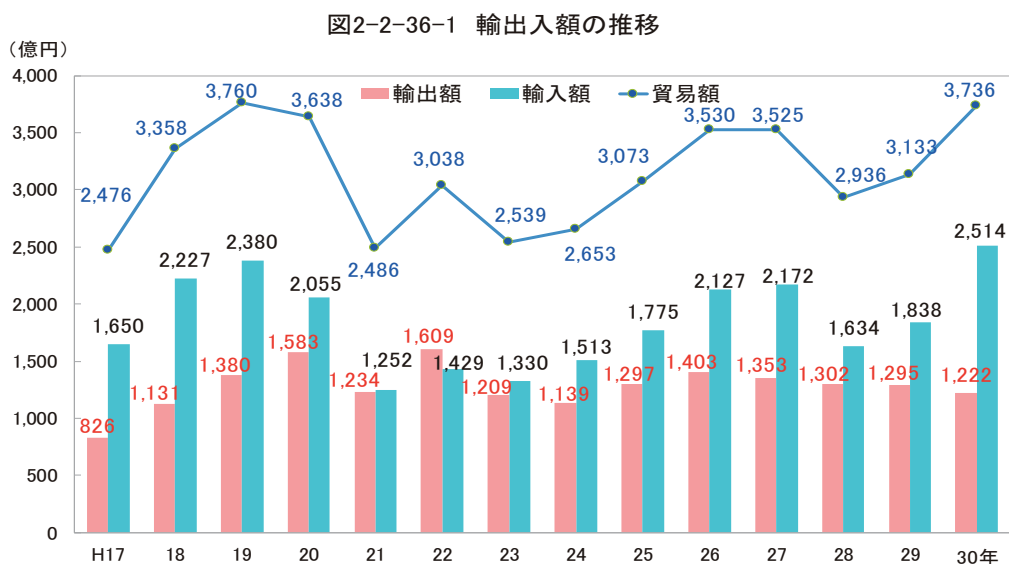


### (3) 輸出入の動向

本県における輸出入の動向について、主要な貿易港である青森港と八戸港を通過する貿易額からみてみます。

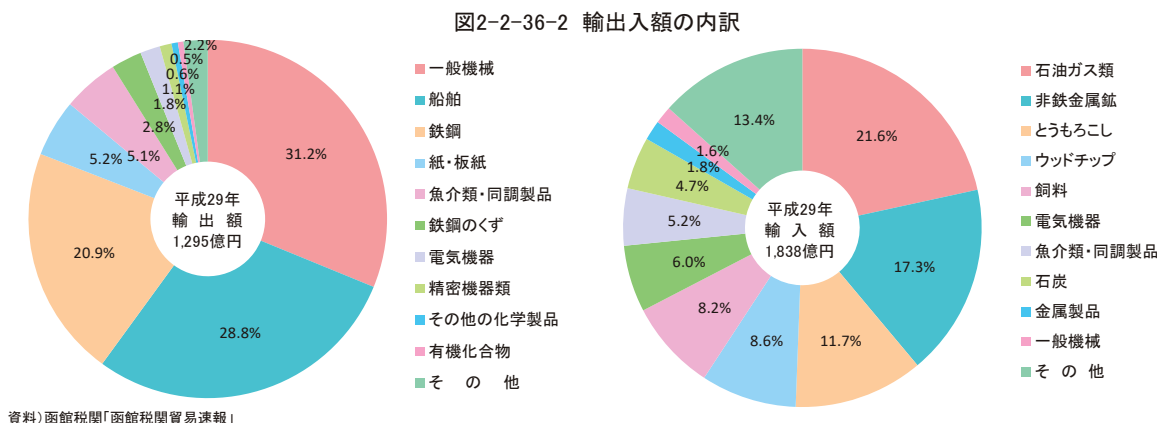
平成17年(2005年)以降の輸出入額の推移をみると、平成19年(2007年)までは輸出額、輸入額、貿易額のいずれも順調な伸びを示してきましたが、その後はリーマンショックや東日本大震災の影響を受けて減少し、不安定な動きとなりました。平成24年(2012年)から平成27年(2014年)にかけては、輸入額が持ち直したことにより貿易額は増加傾向に転じました。

平成29年(2017年)の貿易額は、輸出額が前年比0.5%減の1,295億円、輸入額は前年比12.5%増の1,838億円となったことから、前年比で6.7%増の3,133億円と前年を約197億円上回りました。また、平成30年(2018年)の貿易額(速報値)は、輸出額が前年比5.6%減の1,222億円、輸入額は前年比36.8%増の2,514億円となったことから、前年比で19.2%増の3,736億円と前年を603億円上回って推移しています。(図2-2-36-1)



資料) 函館税関「函館税関貿易速報」(確定値)※平成30年は速報値

次に、平成29年(2017年)の輸出額の内訳をみると、一般機械31.2%、船舶28.8%、鉄鋼20.9%の順となっています。一方、輸入額の内訳では、石油ガス類21.6%、非鉄金属鉱17.3%、とうもろこし11.7%の順となっています。(図2-2-36-2)



資料) 函館税関「函館税関貿易速報」

輸出額のうち、主力産品である農林水産品の推移をみると、平成29年(2017年)は183億円の輸出額となり、前年比で24.0%減、平成18年(2006年)対比で45.8%の増加となっています。東日本大震災の風評被害の影響が深刻化した平成24年(2012年)の102億円から4年連続で回復していましたが、5年ぶりの減少となりました。その内訳は、水産品が56.1%、農産品が42.9%、林産品が1.0%であり、種類別では、水産品ではほたて、次いでその他水産品、魚(生鮮、冷蔵、冷凍)の順で、農産品ではりんごが過半を占め、林産品では木材・木くず・ウッドチップ・合板が99.8%を占めています。(図2-2-36-3~4)

うち、りんごについては、平成29年産のりんご輸出量は前年比20.3%増の33,150トンとなり、輸出額は前年比14.3%増となる128億円となりました。(図2-2-36-5)

図2-2-36-3 農林水産品輸出額の推移

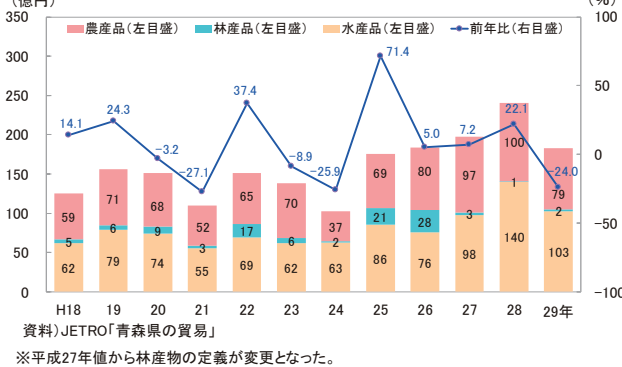


図2-2-36-4 農林水産品輸出額の内訳

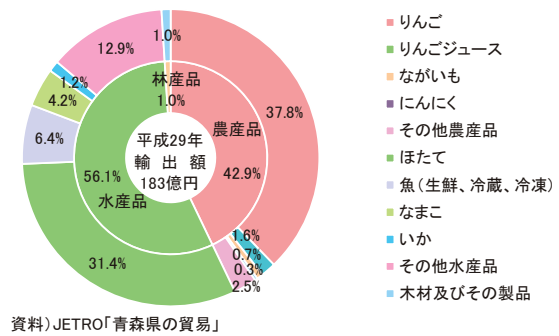
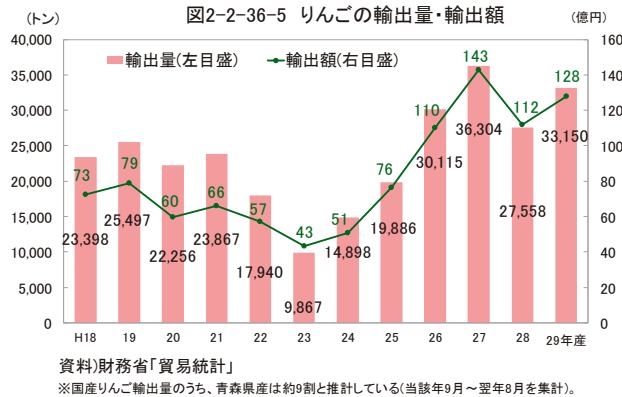


図2-2-36-5 りんごの輸出量・輸出額



貿易港別では、八戸港の貿易額は青森港よりも多く、全体の9割以上を占めています。その動きをみると、青森港の貿易額は平成29年(2017年)に前年比で47.1%増となり、平成30年(2018年)に前年比34.3%増と、増加傾向にあります。八戸港では、平成29年(2017年)は前年比で3.8%増となり、平成30年(2018年)に前年比17.7%増となっています。

また、平成30年(2018年)の八戸港コンテナ取扱量(速報値)は、輸入ではバイオマス発電・風力発電関係の資材が好調だったこと、輸出では紙パルプや、水産物が増えたほか、中国向けの産業用精密機器が前年に引き続き好調だったことにより、4年連続でコンテナ取扱量が5万本を超えました。

## 2 雇用情勢

### (1) 求人・求職の動向

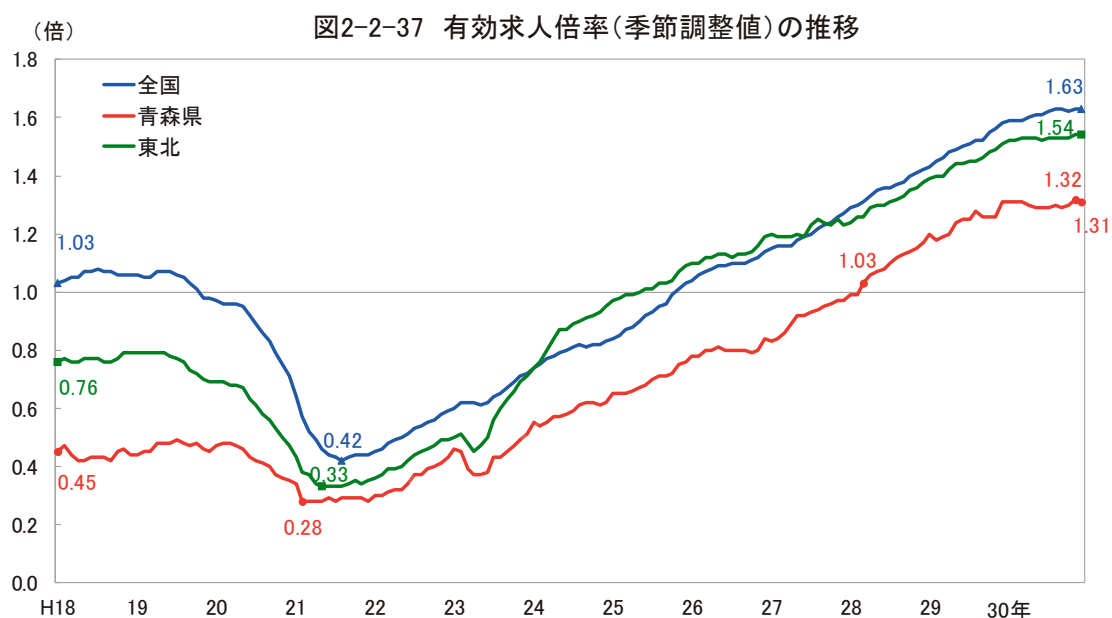
#### ① 有効求人倍率の推移

有効求人倍率について、全国、東北及び本県の状況を比較してみると、景気後退期に入った平成20年(2008年)初頭から平成21年(2009年)前半にかけて雇用情勢は急激に悪化し、全国では平成21年(2009年)8月に過去最低となる0.42倍を記録、東北でも0.33倍まで低下しました。本県でも、同年2月に0.28倍と平成14年(2002年)の景気後退期とほぼ同水準となりました。

平成22年(2010年)以降、全国、東北とも輸出の回復や経済政策の効果により製造業の生産活動が回復したことなどをを受けて、雇用情勢にも改善傾向がみられましたが、平成23年(2011年)3月に発生した東日本大震災の影響により、被災地である本県や東北の有効求人倍率は低下しました。その後の震災の復興需要に加え、景気回復による企業活動の高まりを受けて全国的に人手不足感が強まり、平成24年(2012年)2月以降、東北地域の有効求人倍率は全国を上回る状況が続きましたが、平成27年(2015年)10月には震災復興に伴う求人が落ち着き始めたことから3年9カ月ぶりに全国を下回りました。

本県の有効求人倍率も、平成22年(2010年)以降は全国、東北と同様に上昇傾向にあり、平成28年(2016年)3月に昭和38年(1963年)の統計開始以来初の1倍超えとなる1.03倍を記録後、1倍台を維持し、平成30年(2018年)11月には、人手不足を背景に過去最高の1.32倍まで上昇しています。

(図2-2-37)



資料)厚生労働省「職業安定業務統計(一般職業紹介状況)」

#### ② 新規求人数・新規求職申込件数の推移

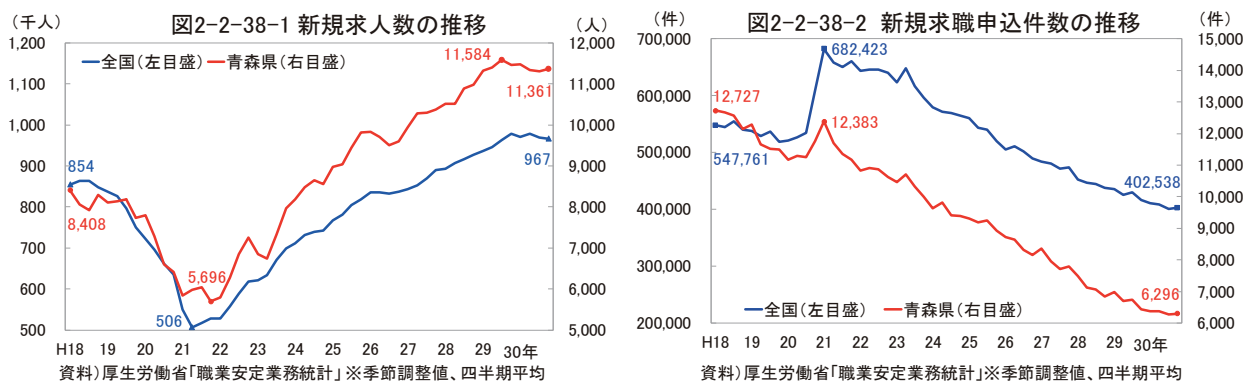
新規求人数の推移をみると、景気後退期前の平成19年(2007年)から、景気後退期の平成21年(2009年)にかけて急激に新規求人数が減少し、全国では平成21年(2009年)4~6月期に50万6,373人まで、本県では同年10~12月期に5,696人まで落ち込みました。この間の本県の落ち込み幅は全

国より小さく、その背景には、本県は製造業の集積が少ないため全国に比べて求人数減少の影響が小さかったことなどが挙げられます。

その後、輸出の回復や経済政策の効果により製造業の生産活動が回復したほか、消費マインドを表す卸売・小売業や宿泊・飲食サービス業が持ち直したことなどにより、全国的に新規求人数は増加傾向で推移しています。

本県の新規求人数は、東日本大震災の発生後に一時的に減少したものの、平成23年(2011年)7～9月期以降、震災の復興需要や景気回復による企業活動の高まりなどから増加傾向となり、平成27年(2015年)4～6月期には統計開始以来初の1万人台に上りました。平成28年(2016年)以降も増加傾向が続き、平成29年(2017年)7～9月期には過去最高の1万1,584人となりました。平成30年(2018年)も高い水準が続き1万1,000人台で推移し、10～12月期は1万1,361人となっています。(図2-2-38-1)

一方、新規求職申込件数の推移をみると、平成20年(2008年)4～6月期から平成21年(2009年)1～3月期にかけて、派遣労働者の大量解雇などによる求職者の増加により、全国、本県ともに新規求職申込件数の急増がみられました。その後、景気回復期に入った平成21年(2009年)4～6月期以降、雇用環境の改善が進み就業者が増加したことなどから、全国、本県とも新規求職申込件数は減少傾向となっており、本県では平成28年(2016年)10～12月期以降、6千件台となっています。(図2-2-38-2)



### ③ 新規求人数の産業別内訳の推移

次に、新規求人数を前年同期比の推移でみると、全国の全産業の新規求人数は平成24年(2012年)4～6月期までは、15%前後の高水準で推移していましたが、同年7～9月期以降は、増加率が縮小傾向となりました。その後、平成27年(2015年)7～9月期以降はやや持ち直しの動きがみられ、平成29年(2017年)まで5～7%台で推移しましたが、平成30年(2018年)は再び増加率が縮小し、0～3%台で推移しています。

産業別内訳でみると、平成24年(2012年)4～6月まではほぼ全産業で好調でしたが、同年7～9月からは、製造業、運輸・郵便業、サービス業などの落ち込みにより増加率が縮小しました。平成27年(2015年)7～9月以降は、卸売・小売業、宿泊・飲食サービス業の持ち直しにより増加率が拡大しました。平成28年(2016年)以降は、ほぼ全産業で増加率は横ばいで推移し、平成29年(2017

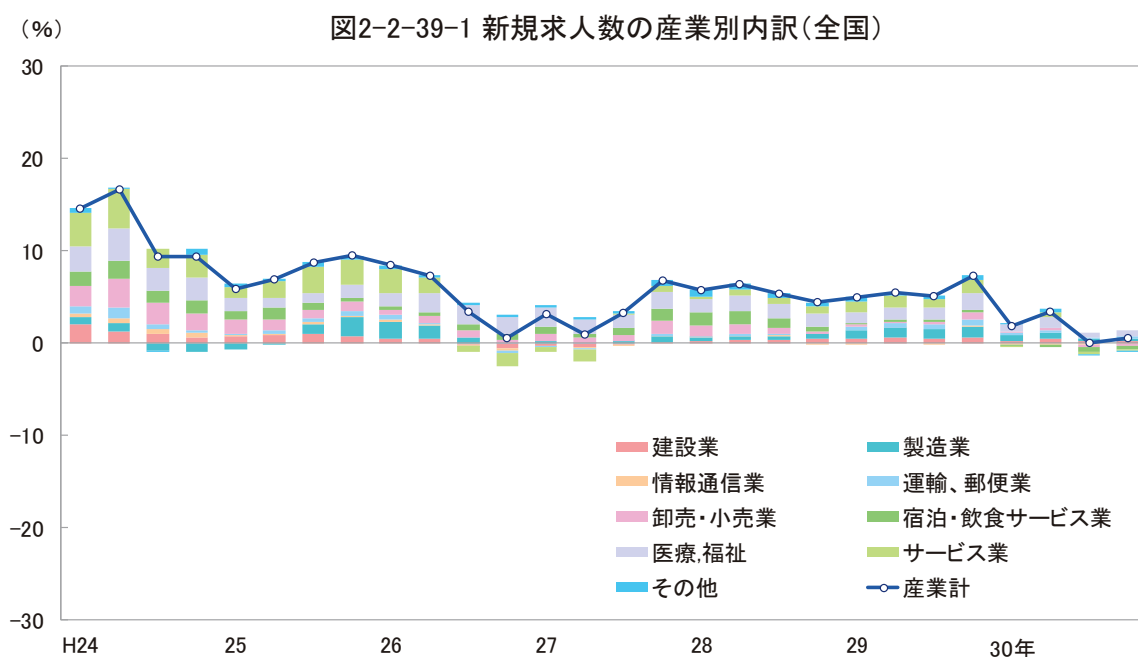
年)には、建設業、製造業、運輸・郵便業などで緩やかな拡大がみられました。平成30年(2018年)に入ると、ほぼ全産業で増加率が縮小し、中でも前年に伸びた製造業や運輸・郵便業などの縮小幅が大きく、卸売・小売業、宿泊・飲食サービス業などは減少に転じています。

なお、新規求人数の増減の動向にサービス業の占める割合が高い時期がみられますが、これはサービス業の中に労働者派遣業が含まれているためと考えられます。(図2-2-39-1)

一方、本県の全産業の新規求人数を前年同期比の推移でみると、平成23年(2011年)以降、大幅な増減を繰り返しながらしばらくプラスで推移したものの、平成26年(2014年)7~9月期から2期連続でわずかにマイナスとなりました。平成27年(2015年)からは再びプラスで推移し、同年7~9月期からは増加率が拡大し、平成29年(2017年)も高い増加率で推移してきましたが、平成30年(2018年)はマイナスに転じ、7~9月期にはマイナス2%台まで落ち込みました。

産業別寄与度でみると、平成23年(2011年)は、震災復興の関連で建設業がプラスの寄与に加わり、平成24年(2012年)、平成25年(2013年)とその傾向は続きました。平成26年(2014年)7~9月期以降のマイナスに寄与したのは、運輸・郵便業のほか、それまで好調だった建設業や卸売・小売業などでした。平成27年(2015年)の持ち直しは、求人増加が続いている医療・福祉のほか、卸売・小売業、サービス業などの増加によるものでした。平成28年(2016年)に入ってから、加えて製造業の増加率が拡大しましたが、平成29年(2017年)4~6月期以降は再びマイナスに寄与しています。製造業のほかに平成30年(2018年)のマイナスに寄与した産業としては、運輸・郵便業や、それまで好調だった宿泊・飲食サービス業、サービス業などが挙げられます。

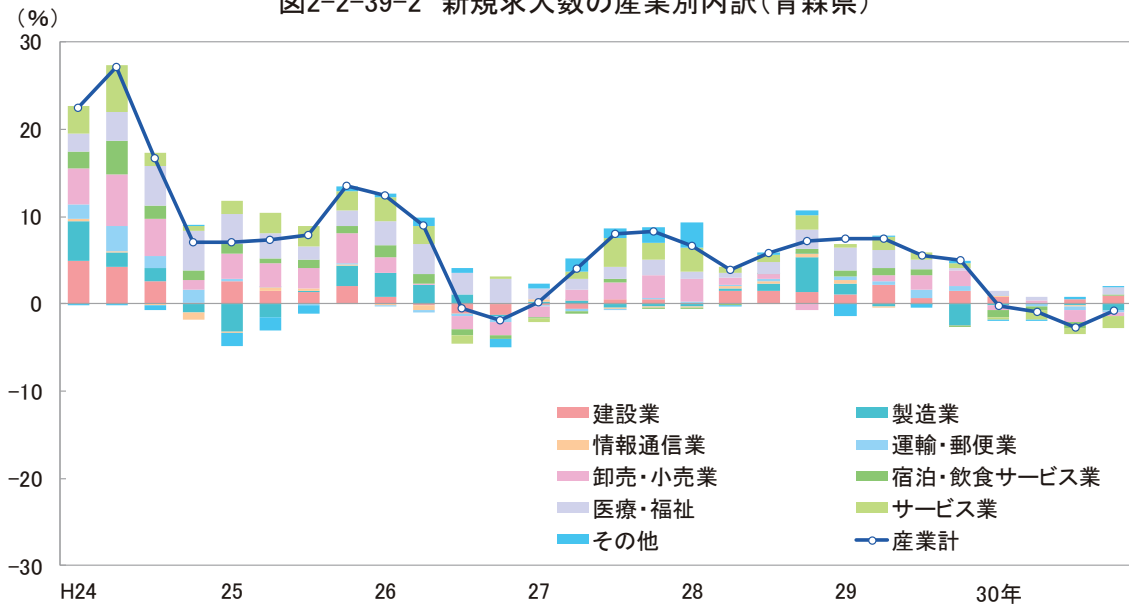
なお、医療・福祉については、平成24年(2012年)1~3月期以降プラスに寄与し続けており、平成30年(2018年)7~9月期に27期ぶりにわずかなマイナスとなったものの、雇用の拡大は続いています。また建設業についても、平成27年(2015年)7~9月期から14期連続でプラスに寄与しています。(図2-2-39-2)



資料)厚生労働省「職業安定業務統計」※前年同期比



図2-2-39-2 新規求人数の産業別内訳(青森県)



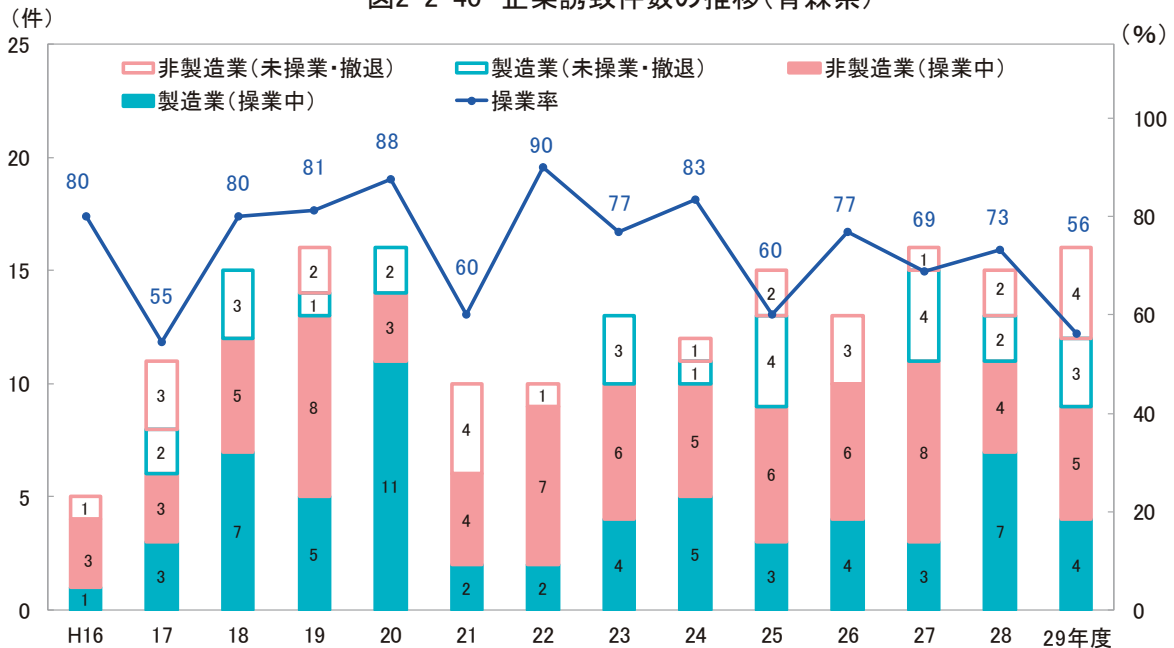
資料)厚生労働省「職業安定業務統計」

※前年同期比。端数処理の関係で、産業計と内訳の合計が一致しない場合がある。

また、新規求人数の変化には、受け入れ企業の動向や新設する県内誘致企業の増減等も影響していると考えられます。県内の企業誘致件数の推移をみると、平成21年度(2009年度)以降、緩やかな増加傾向にあり、平成29年度(2017年度)は16件と前年度から1件増加しています。

内訳では製造業が7件、非製造業が9件となっており、その操業率は56%と前年度よりも17ポイント低下しています。誘致後の操業開始までに長期間を要するケースがあること、操業開始によって大量の新規求人が期待できることなども考えられることから、今後の動向が注目されます。(図2-2-40)

図2-2-40 企業誘致件数の推移(青森県)

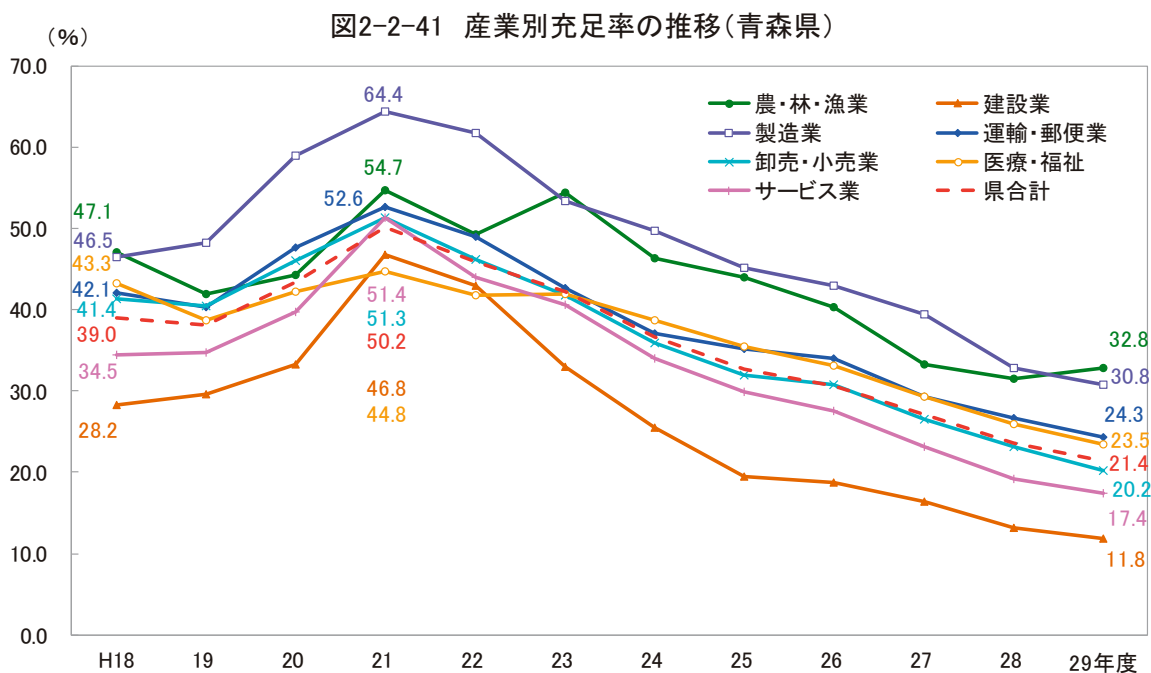


資料)県商工労働部「誘致企業概況調査」※H30年3月31日現在

#### ④ 県内産業別充足率の推移

本県の新規求人の充足状況を充足率の推移で見ると、景気後退期に入り有効求人倍率が最も低下した平成21年度(2009年度)までは上昇傾向にあり、平成21年度(2009年度)は50.2%となりましたが、その後の景気回復による新規求人数の増加や新規求職申込件数の低下などから、平成22年度(2010年度)は下降に転じました。平成23年度(2011年度)以降も緩やかに下降し続け、平成29年度(2017年度)は21.4%となっています。

産業別にみると、いずれの産業も県合計と概ね同じ傾向で推移しており、平成21年度(2009年度)までは上昇し、平成22年度(2010年度)以降は下降傾向にあります。業種別に比較すると、製造業、農・林・漁業などが高く、建設業、サービス業などが低くなっています。中でも建設業は、平成23年度(2011年度)から平成25年度(2013年度)にかけて震災復興関連で新規求人数が急増したため大きく下降し、平成26年度(2014年度)以降も人手不足感が強く、平成29年度(2017年度)は11.8%となっています。(図2-2-41)

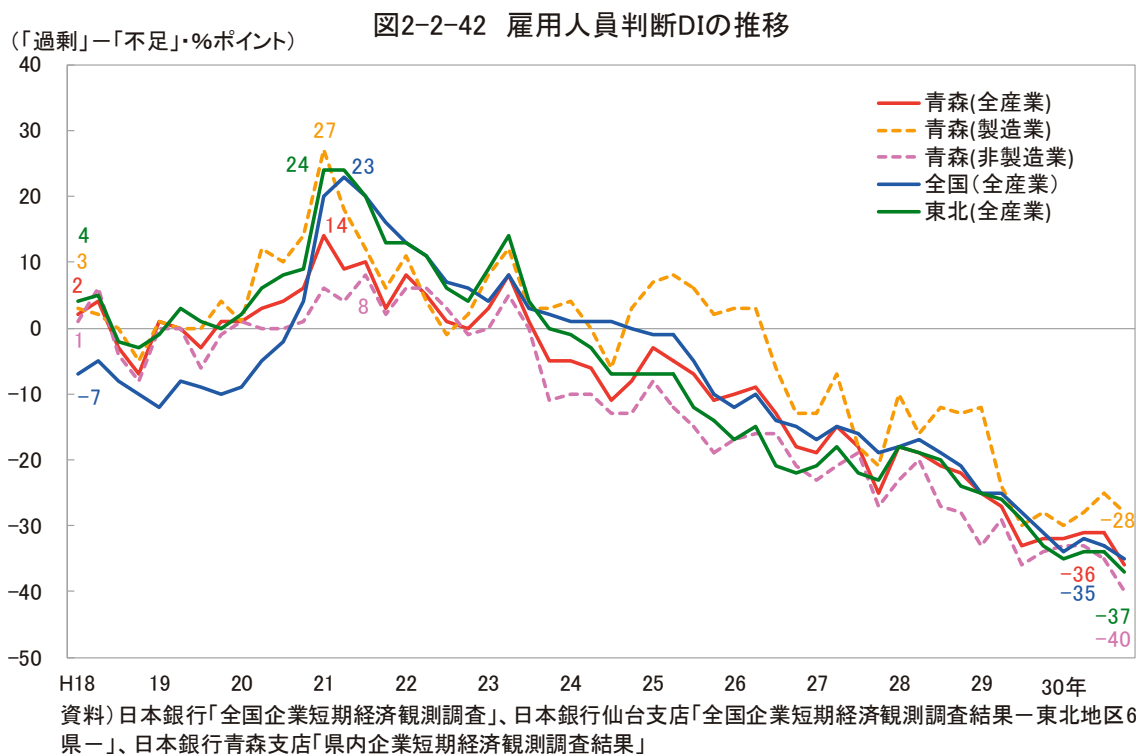


資料) 青森労働局「労働市場年報」 ※充足率=充足数/新規求人数×100

#### ⑤ 雇用人員判断DIの推移

雇用人員の過不足について、全国、東北及び本県の状況を日本銀行の企業短期経済観測調査結果で見ると、雇用人員判断DIは、景気後退期に入り雇用情勢が悪化した平成20年(2008年)から平成21年(2009年)にかけて急激に過剰感が強まりました。平成21年(2009年)後半からは輸出や生産の回復が雇用情勢の改善にも波及し、過剰超幅に縮小の動きがみられ、平成23年(2011年)の震災で一時的に拡大したものの、平成24年(2012年)3月期に東北が、平成25年(2013年)3月期に全国が、それぞれ不足超に転じました。本県でも全国及び東北と同様の傾向にあり、平成21年(2009年)3月期以降は過剰超幅が縮小し、平成23年(2011年)12月期に不足超に転じました。

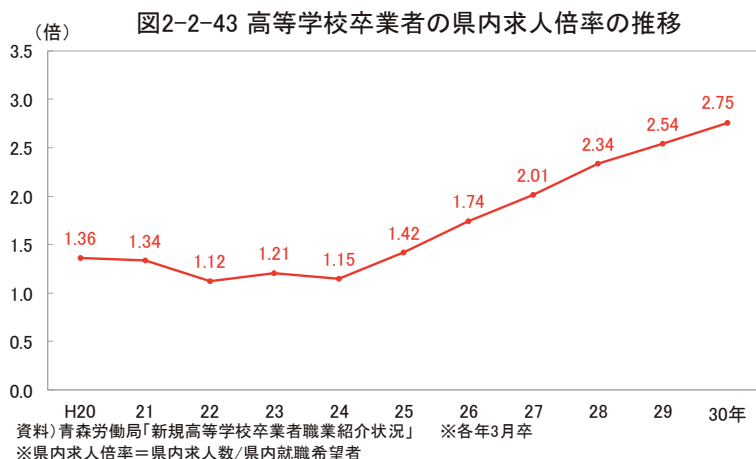
平成25年(2013年)から平成28年(2016年)までは、不足超幅が縮小したこともあるものの総じて拡大傾向にあり、平成28年(2016年)9月期からは、全国、東北及び本県とも緩やかに拡大してきました。平成30年(2018年)も強い不足感が続いており、12月期は全国がマイナス35、東北がマイナス37となり、バブル崩壊期間の平成3年(1991年)12月期以来の水準となっています。本県では、3月期から9月期にかけて製造業の不足超幅が縮小したことで、全産業においても改善の兆しがみられましたが、12月期は製造業、非製造業とも拡大し、全産業でマイナス36となっています。(図2-2-42)



## (2) 新規学校卒業者の就職状況

### ① 高等学校卒業者の県内求人倍率の推移

本県の新規高等学校卒業者を対象とした県内求人倍率の推移をみると、平成22年(2010年)以降は、東日本大震災の影響により一時的に低下したものの、企業の人手不足感を背景に概ね上昇傾向にあり、平成30年(2018年)3月卒業者の県内求人倍率は、過去最高の2.75倍となっています。(図2-2-43)



### ② 就職状況

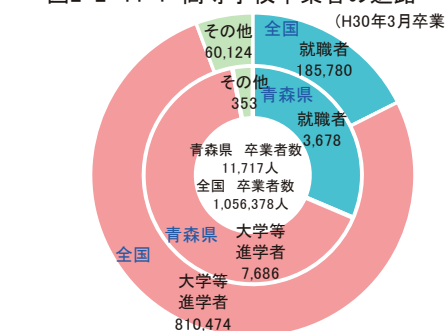
本県において、平成30年(2018年)3月に高等学校を卒業して就職した生徒(大学等進学後の就職者を含まない)は、卒業者の31.4%にあたる3,678人となっています。また、全国では全体の17.6%にあたる18万5,780人となっています。(図2-2-44-1)

都道府県別(大学等進学後の就職者を含む)にみると、本県の就職する生徒の割合は31.5%と全国で2番目に高くなっています。(図2-2-44-2)

同様に、県内大学を卒業して就職した学生は、卒業者の81.8%にあたる2,756人となっています。

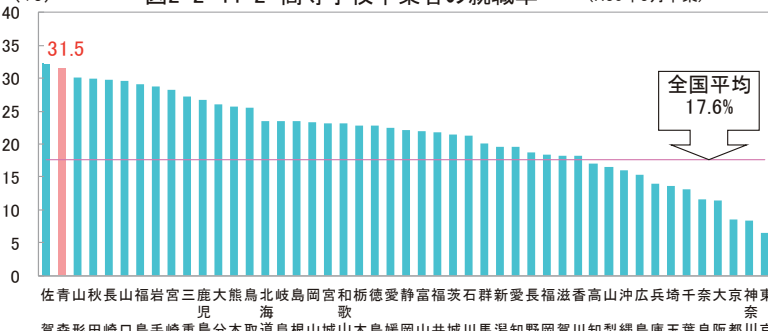
全国の大学卒業生における就職者数は、全体の77.1%にあたる43万6,097人となっており、都道府県別にみると、本県の就職する学生の割合は全国3番目ですが、高等学校卒業者の就職率に比べると全国平均との間に大きな差はありません。(図2-2-45-1~2)

図2-2-44-1 高等学校卒業者の進路 (H30年3月卒業)

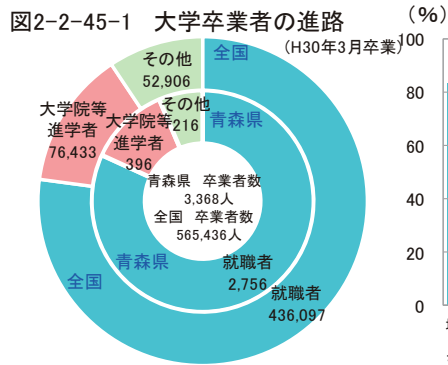


資料)文部科学省「平成30年度学校基本調査」  
 ※就職者には大学等進学後の就職者数を含まない。

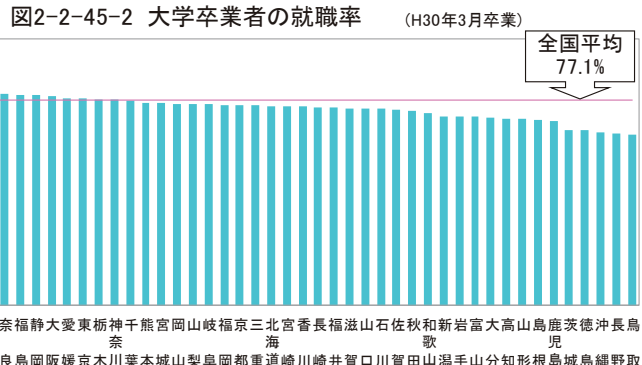
図2-2-44-2 高等学校卒業者の就職率 (H30年3月卒業)



資料)文部科学省「平成30年度学校基本調査」 ※就職者には大学等進学後の就職者数を含む。



資料) 文部科学省「平成30年度学校基本調査」

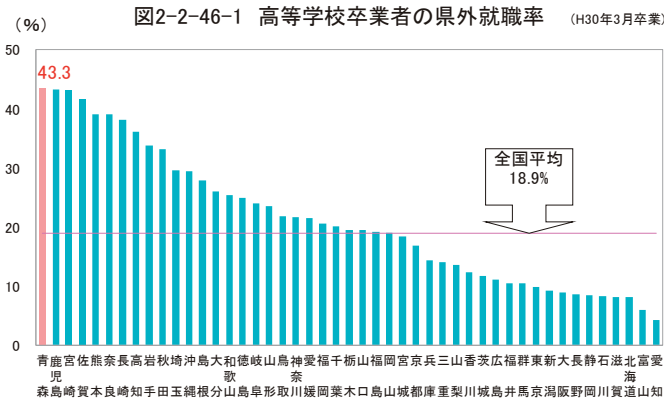


資料) 文部科学省「平成30年度学校基本調査」

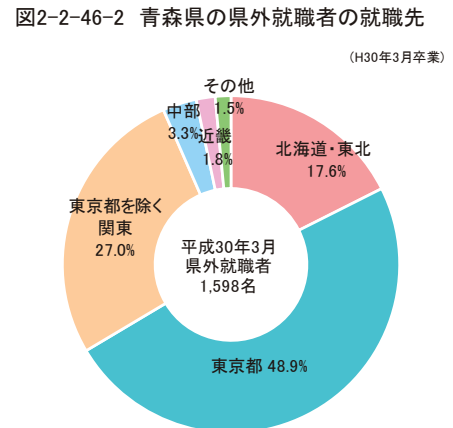
高等学校卒業者の就職先について県内、県外別にみると、本県では県外就職率が43.3%に達し、全国平均の18.9%を大きく上回っております。(図2-2-46-1)

高等学校卒業者のうち県外就職者について、その就職先を地域別にみると、東京都を中心に関東地方が全体の約8割を占めています。(図2-2-46-2)

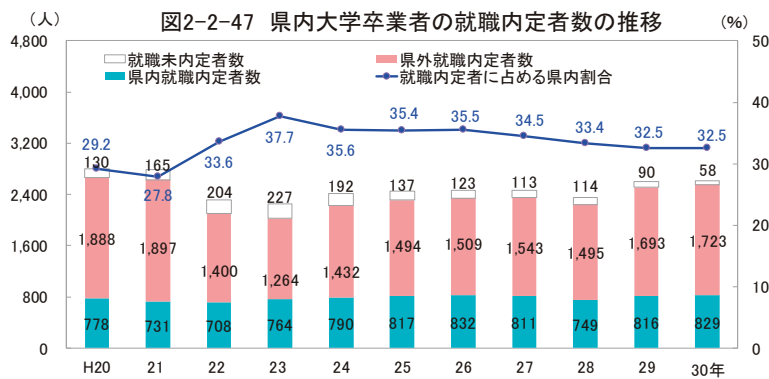
一方、県内大学卒業者の就職内定者数の推移をみると、平成30年(2018年)3月に卒業し県内企業等に内定した学生は829名と前年差で13名増加しています。また、就職内定者に占める県内割合は32.5%と前年と同水準となっています。平成21年(2009年)以前は28%前後と低調に推移していましたが、平成22年(2010年)以降は30%台を維持しており、比較的安定した内定状況となっています。(図2-2-47)



資料) 文部科学省「平成30年度学校基本調査」



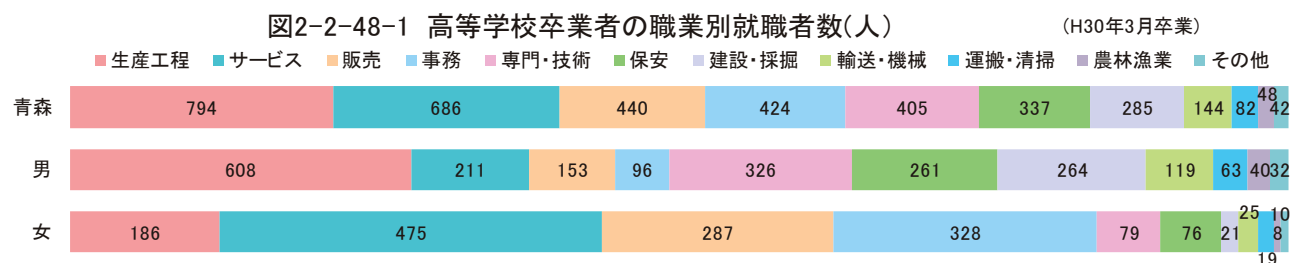
資料) 文部科学省「平成30年度学校基本調査」



資料) 青森労働局「新規大学等卒業予定者職業紹介状況(各年3月末現在)」

また、県内高等学校卒業者の職業別の就職状況についてみてみると、就職者全体(進入学し、かつ就職したものを含む)3,687人のうち、生産工程従事者への就業は794人で全体の21.5%と最も多く、次いでサービス職業従事者が686人で18.6%、販売業従事者が440人で11.9%となっています。(図2-2-48-1)

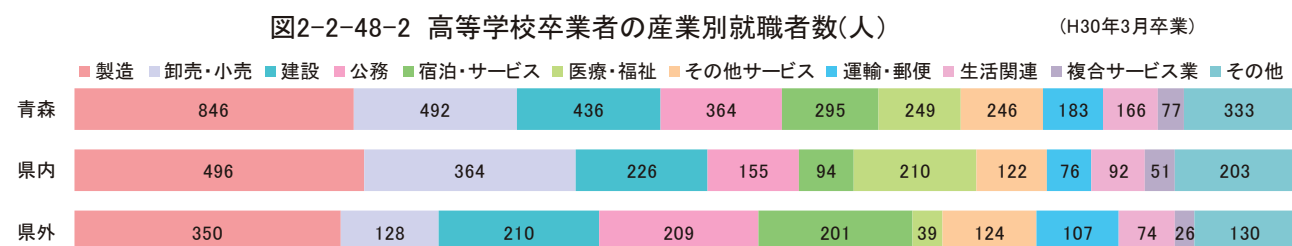
男女別の就職状況は、男子では生産工程、専門的・技術的職業、建設・採掘の従事者への就業が多いのに対し、女子ではサービス職業、事務、販売の従事者への就業が多くなっています。



資料)県教育委員会「高等学校等卒業者の進路状況」(平成30年5月1日現在)

県内高等学校卒業者の産業別の就職状況についてみてみると、製造業が846人で全体の22.9%と最も多く、次いで卸売業・小売業が492人で13.3%、建設業が436人で11.8%の順となっています。

県内、県外別の就職状況は、県内では県外に比べて卸売業・小売業、医療・福祉への就職が多いのに対し、県外では県内に比べて宿泊業・飲食サービス業、公務への就職が多くなっています。(図2-2-48-2)



資料)県教育委員会「高等学校等卒業者の進路状況」(平成30年5月1日現在)

次に、県内就職した新規学卒者の離職率をみてみると、高等学校、短大等、大学等卒業生いずれも1年目に離職する割合が全国よりも高く、平成29年(2017年)3月卒では高等学校卒業者が18.0%となっています。就職2年目、3年目は更に高くなり、平成27年(2015年)3月卒の就職3年目の離職率は、高等学校卒業生で43.3%、短大等卒業生で42.8%、大学等卒業生で40.0%となっています。

本県の県内就職した新規学卒者の離職率は、高等学校、短大等、大学等卒業生とも全国平均を上回っており、離職者が再度求職することで、本県の求職者数を押し上げる一因になっていることも考えられます。(表2-2-1)

表2-2-1 新規学校卒業者の離職状況

	高等学校			短大等			大学等		
	平成27年3月卒 (3年目)	平成28年3月卒 (2年目)	平成29年3月卒 (1年目)	平成27年3月卒 (3年目)	平成28年3月卒 (2年目)	平成29年3月卒 (1年目)	平成27年3月卒 (3年目)	平成28年3月卒 (2年目)	平成29年3月卒 (1年目)
青森県	43.3	31.6	18.0	42.8	31.7	19.8	40.0	28.3	16.3
全国	39.3	29.0	17.1	41.5	29.8	17.6	31.8	21.9	11.5

資料)青森労働局「新規学校卒業者の離職状況」

### (3) 就業者の産業別内訳

平成27年(2015年)国勢調査結果から、本県の就業者(62万5,970人)の産業別構成比をみると、「卸売業・小売業」の占める割合が15.5%と最も高く、次いで「医療、福祉」が13.4%、「農業、林業、漁業」が12.0%などとなっています。

平成22年(2010年)国勢調査結果(就業者63万9,584人)と比較すると、「医療、福祉」が1.7ポイント上昇しており、次いで「サービス業(他に分類されないもの)」が0.3ポイントの上昇などとなっています。一方、「卸売業、小売業」が0.8ポイント低下しており、次いで「農業、林業、漁業」が0.7ポイントの低下などとなっています。(図2-2-49)

また、全国の就業者(5,891万9,036人)の産業別構成比をみると、「製造業」の占める割合が16.2%と最も高く、次いで「卸売業、小売業」が15.3%、「医療、福祉」が11.9%などとなっています。

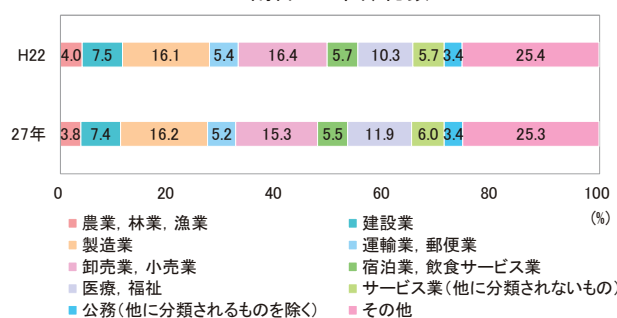
平成22年(2010年)結果(就業者5,961万1,311人)と比較すると、「医療、福祉」が1.6ポイント上昇しており、次いで「サービス業(他に分類されないもの)」が0.3ポイントの上昇などとなっています。一方、「卸売業、小売業」が1.2ポイント低下しており、次いで「農業、林業、漁業」、「運輸業、郵便業」、「宿泊業、飲食サービス業」が0.2ポイントの低下などとなっています。(図2-2-50)

図2-2-49 産業(大分類)別15歳以上就業者の割合—青森県、総数



資料)総務省「国勢調査」

図2-2-50 産業(大分類)別15歳以上就業者の割合—全国、総数

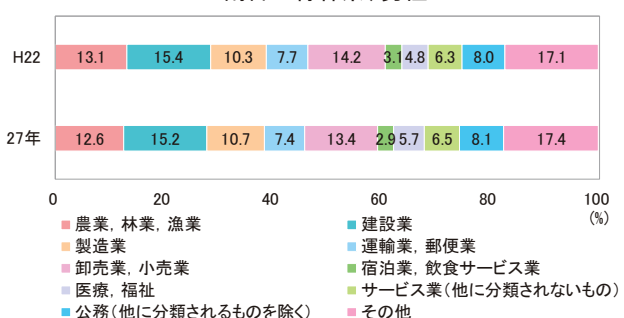


資料)総務省「国勢調査」

本県の就業者の割合を男女別に平成22年(2010年)と平成27年(2015年)を比べると、就業者の構成比が最も上昇した「医療、福祉」では、男性が4.8%から5.7%へと0.9ポイントの上昇、女性が20.2%から22.4%へと2.2ポイントの上昇となっています。(図2-2-51~52)

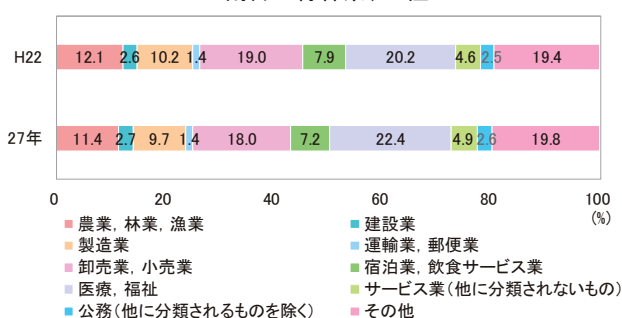
「医療、福祉」における女性の就業者構成比の上昇が、全体に占める「医療、福祉」の就業者構成比の上昇に関係していると思われます。

図2-2-51 産業(大分類)別15歳以上就業者の割合—青森県、男性



資料)総務省「国勢調査」

図2-2-52 産業(大分類)別15歳以上就業者の割合—青森県、女性



資料)総務省「国勢調査」

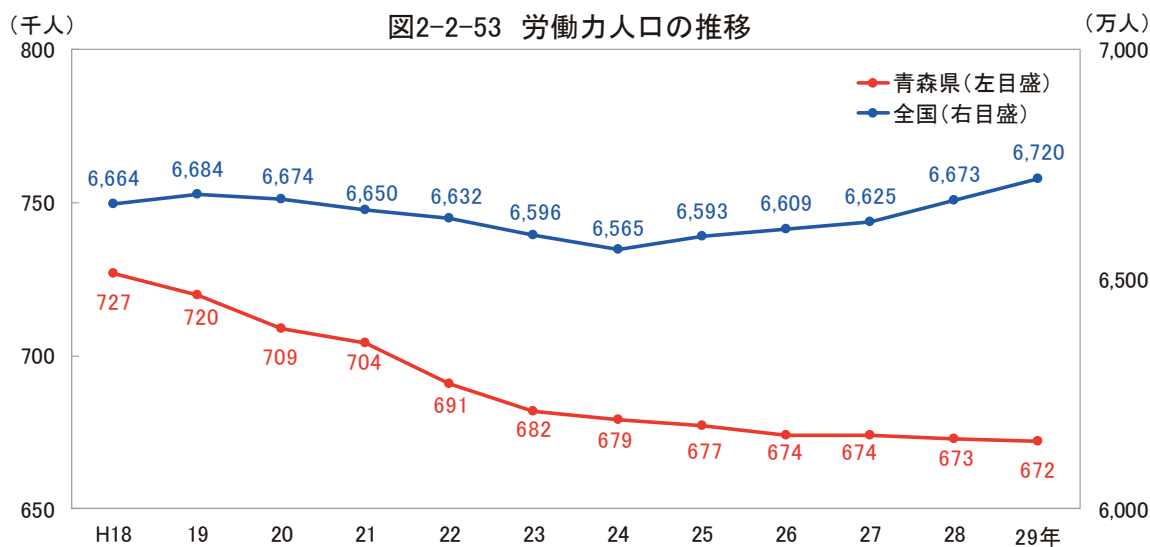
#### (4) 労働力人口・失業率の動向

##### ① 労働力人口の推移

労働力人口<sup>7</sup>は、全国では平成29年(2017年)に6,720万人と前年に比べて0.7%増加しており、特に平成24年(2012年)以降は増加傾向にあります。

これに対し本県の労働力人口は、平成29年(2017年)に672千人と前年に比べて0.1%減少しています。平成24年(2012年)以降67万人台で推移しており、全国のような増加傾向ではなく、これは人口の減少や高齢化の進行の影響によるものと考えられます。(図2-2-53)

なお、速報によると、全国の労働力人口は平成30年(2018年)に6,830万人、本県においても同年7～9月期平均で689千人となり、平成29年(2017年)よりそれぞれ増加しています。



資料) 総務省「労働力調査」  
※青森県の数値は年平均(モデル推計値)。  
労働力調査は、都道府県の標本規模が小さいことから、全国結果に比べ、精度が十分に確保できないことに注意を要する。  
※ベンチマーク人口(毎月の結果を算出するための基礎となる人口)の切替え等に基づき、結果の一部が遡及改定されている。

##### ② 完全失業率、雇用保険受給者実人員の推移

完全失業率<sup>8</sup>は、全国では、平成21年(2009年)には5.1%に達した後、東日本大震災の復興需要やアベノミクスの効果等により、平成29年(2017年)は2.8%に、平成30年(2018年)速報によると2.4%にまで低下しています。

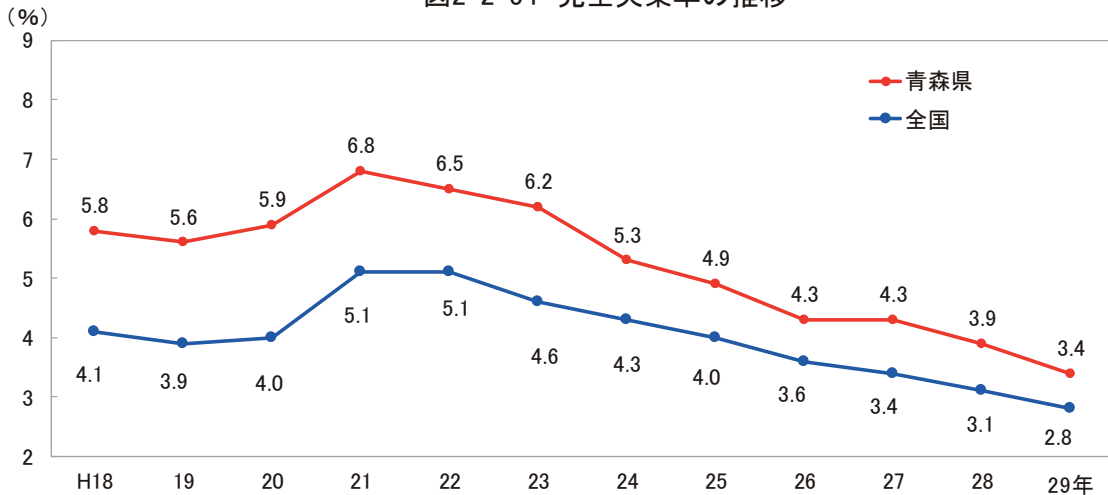
本県の完全失業率は、平成21年(2009年)の6.8%から、平成29年(2017年)は3.4%、平成30年(2018年)7～9月期平均では2.6%まで低下しています。依然として全国と比べて高い水準にあるものの、全国との差は小さくなってきています。(図2-2-54)

<sup>7</sup> 労働力人口 …15歳以上の人口のうち、就業者と完全失業者の合計。学生、専業主婦、高齢者など非労働力人口を差し引いた人口。

<sup>8</sup> 完全失業率 …労働力人口のうち、職がなく求職活動をしている者(完全失業者)の割合。



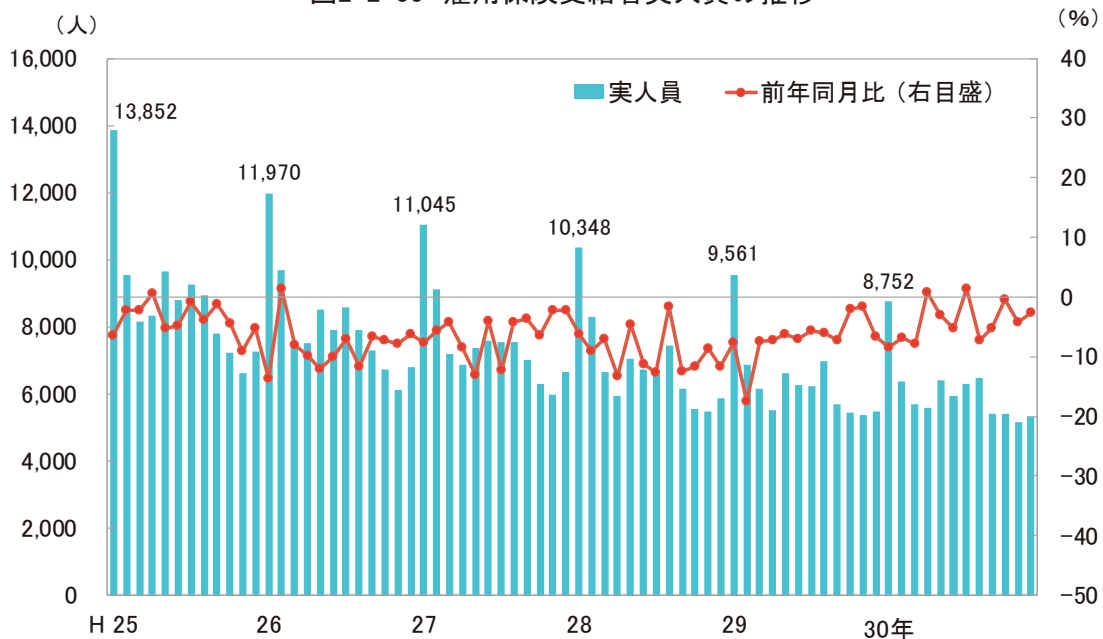
図2-2-54 完全失業率の推移



資料)総務省「労働力調査」  
 ※青森県の数値は年平均(モデル推計値)。  
 労働力調査は、都道府県の標本規模が小さいことから、精度が十分に確保できないことに注意を要する。  
 ※ベンチマーク人口(毎月の結果を算出するための基礎となる人口)の切替え等に基づき、結果の一部が遡及改定されている。

また、失業情勢と関連する指標に雇用保険受給者実人員があります。これは、企業の雇用調整等による離職等によって雇用保険の求職者給付を受給している者の人数で、近年は減少傾向が続いています。一年を通してみると、雇用保険受給者実人員は毎年1~2月に増加し、10~11月に減少する傾向があります。本県における雇用保険受給者実人員は、平成25年(2013年)1月には13,852人でしたが、平成30年(2018年)1月には8,752人となり、5年間で5,100人、36.8%の減少となっています。平成30年(2018年)の各月の動きとしては、前年同月比でマイナス8.5%~1.4%の範囲で推移しています。(図2-2-55)

図2-2-55 雇用保険受給者実人員の推移



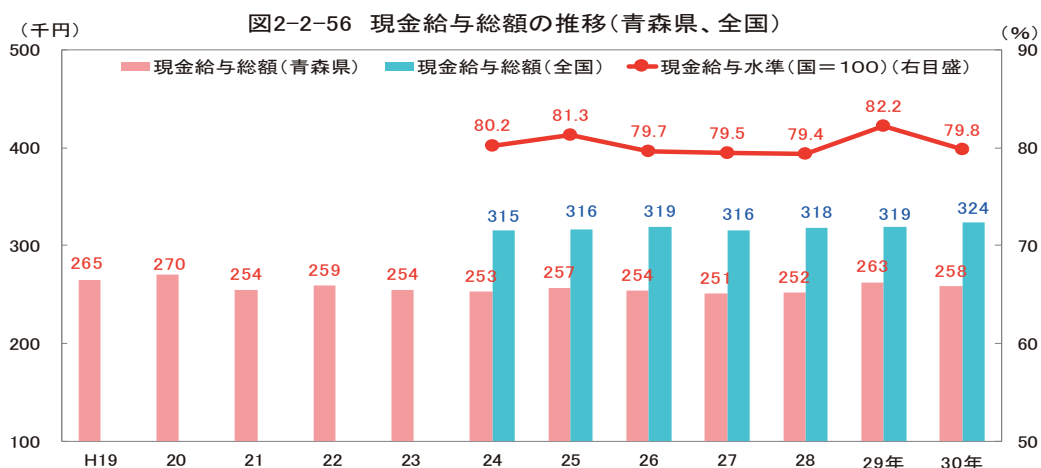
資料)厚生労働省「職業安定業務統計」

## (5) 賃金・労働時間の動向

### ① 現金給与総額の推移

平成30年(2018年)の本県における事業所規模5人以上の事業所で働いている雇用者1人当たりの月間現金給与総額(基本給を柱とする所定内給与、残業代などの超過労働給与、ボーナスなどの特別給与の合計)は258千円で、前年(平成29年(2017年))の263千円より5千円減となり、全国を100とした現金給与水準も79.8と、前年の82.2より2.4ポイント低下しました。

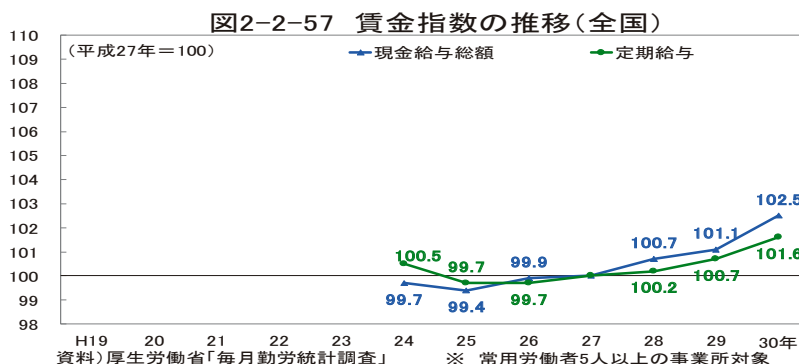
現金給与総額の推移をみると、本県では、リーマンショックにより経済情勢が急激に悪化した平成21年(2009年)に16千円落ち込んだ後、平成29年(2017年)を除いて250千円台で推移しています。(図2-2-56)



※ 常用労働者5人以上の事業所対象。数値は年平均月額。  
資料) 県統計分析課「毎月勤労統計調査地方調査結果」

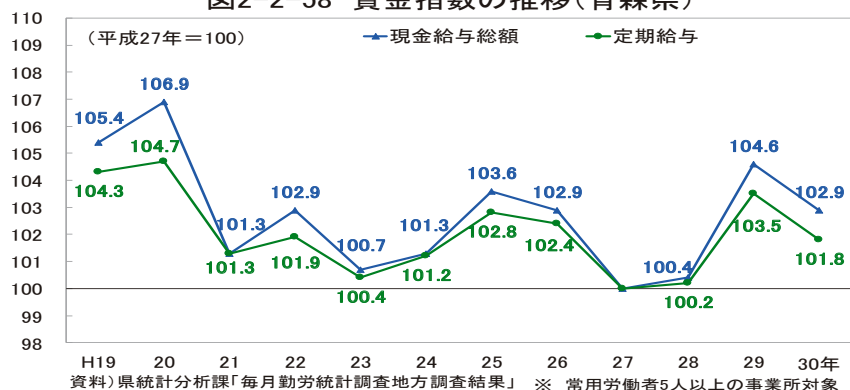
注) 全国の数値については、平成30年11月分確報から、掲載する数値を、従来公表してきた値から、平成24年以降において東京都の「500人以上規模の事業所」についても復元して再集計した値(再集計値)に変更しており、従来の公表値とは接続しないことに注意する。

次に、平成27年(2015年)の現金給与総額、定期給与(基本給を柱とする所定内給与、残業代などの超過労働給与の合計)を100とした指数でその動向をみると、平成30年(2018年)は、全国は現金給与総額指数、定期給与指数とも平成25年(2013年)以降、上昇傾向であるのに対し、本県は現金給与総額指数が102.9、定期給与が101.8と、それぞれ前年の104.6、103.5から低下しました。(図2-2-57~58)



注) 全国の数値については、平成30年11月分確報から、掲載する数値を、従来公表してきた値から、平成24年以降において東京都の「500人以上規模の事業所」についても復元して再集計した値(再集計値)に変更しており、従来の公表値とは接続しないことに注意する。

図2-2-58 賃金指数の推移(青森県)

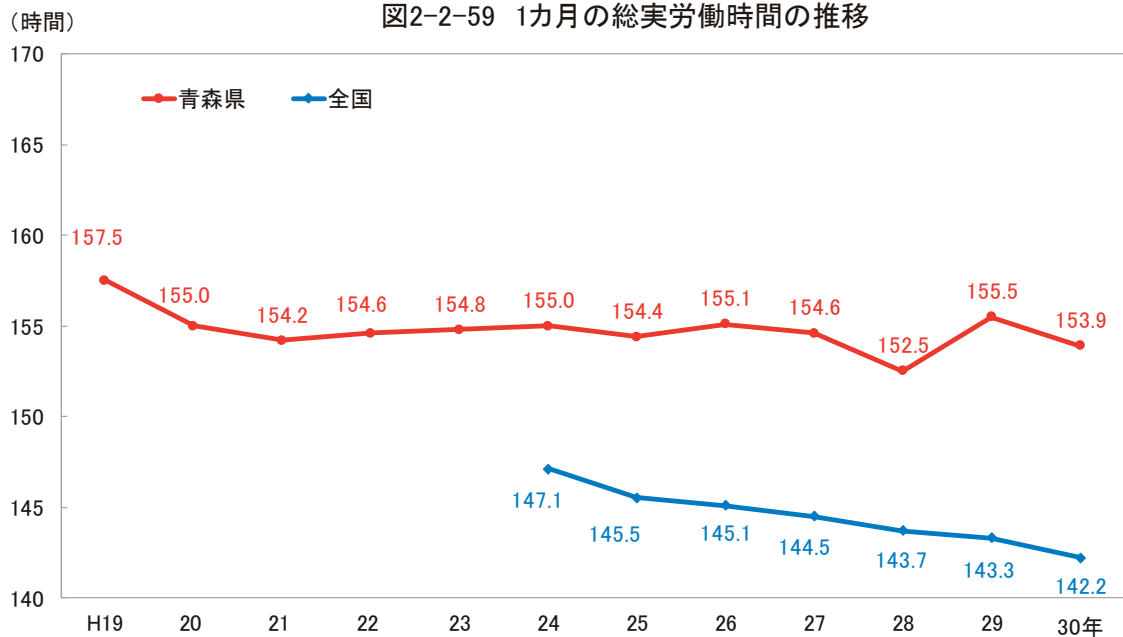


## ② 総実労働時間の推移

平成30年(2018年)の本県におけるの事業所規模5人以上の事業所で働いている雇用者1人当たりの1カ月の総実労働時間は153.9時間で、前年の155.5時間より1.6時間減少しましたが、これは所定外労働時間が前年の12.2時間から10.7時間へ減少したことによるものです。

総実労働時間の推移をみると、全国では毎年減少傾向にあるのに対し、本県では、平成21年(2009年)以降、150時間台で推移しています。(図2-2-59)

図2-2-59 1カ月の総実労働時間の推移



資料) 県統計分析課「毎月勤労統計調査地方調査結果」

※ 常用労働者5人以上の事業所対象

注) 全国の数値については、平成30年11月分確報から、掲載する数値を、従来公表してきた値から、平成24年以降において東京都の「500人以上規模の事業所」についても復元して再集計した値(再集計値)に変更しており、従来の公表値とは接続しないことに注意する。

### 3 消費の動向

#### (1) 消費者物価の動向

消費者物価指数は、消費者が平均的に購入する商品やサービスの価格がどのように変化しているかについて、基準年を100として指数化したものです。市場における需要と供給の関係を反映して、経済活動が活発になると上昇し、停滞すると低下する傾向があることから、「経済の体温計」とも呼ばれています。

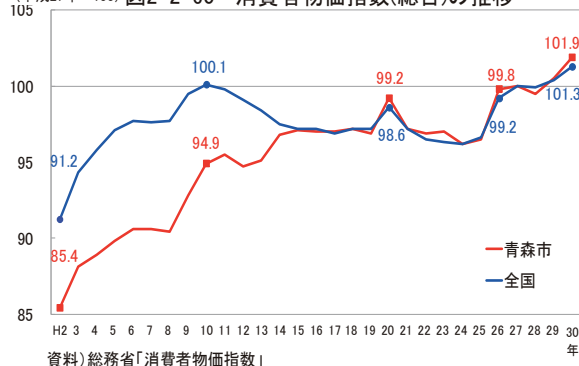
##### ① 消費者物価指数(総合指数)の推移

青森市の総合指数(平成27年(2015年)=100)は、長年にわたり上昇傾向で推移していましたが、平成15年(2003年)から97前後で横ばい傾向となり、平成20年(2008年)にエネルギー価格の上昇等から前年比2.4%上昇の99.2となったものの、その後再び96~97で横ばいが続きました。平成26年(2014年)に消費税増税の影響もあり、前年比3.4%上昇の99.8となり、緩やかな上下を経て、平成30年(2018年)は前年比1.3%上昇の101.9となっています。

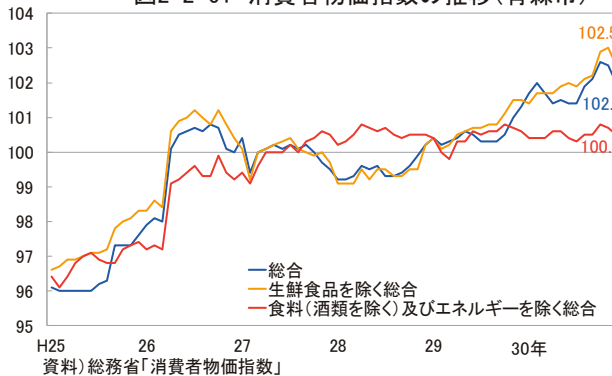
また、全国の総合指数は、平成10年(1998年)の100.1をピークに下落し、平成15年(2003年)から97前後で横ばい傾向となり、平成20年(2008年)に前年比1.4%上昇の98.6となったものの、その後再び96~97で横ばいが続きました。平成26年(2014年)は前年比2.7%上昇の99.2となり、平成30年(2018年)には前年比1.0%上昇の101.3となっています。(図2-2-60)

次に、青森市の近年の状況を月ごとにみると、平成27年(2015年)10月以降、原油価格の動きに呼応して上下しており、平成28年(2016年)にかけて100を下回りましたが、同年12月以降は100を上回っており、平成30年(2018年)12月には102.0となっています。なお、原油価格のほか、天候によって価格が大幅に変動する生鮮食品等の影響を除いた食料(酒類を除く)及びエネルギーを除く総合指数をみると、平成25年(2013年)以降上昇傾向が続いていましたが、平成27年(2015年)4月以降は、平成29年(2017年)3月を除き100を上回っているものの、横ばい傾向となり、平成30年(2018年)12月には100.5となっています。(図2-2-61)

(平成27年=100) 図2-2-60 消費者物価指数(総合)の推移



(平成27年=100) 図2-2-61 消費者物価指数の推移(青森市)



##### ② 費目別にみた消費者物価指数の推移

青森市の生鮮食品を除く総合指数について、増減率(前年同期比)及び費目別の寄与度をみると、平成25年(2013年)は、原油価格の高騰に伴うエネルギー価格の上昇の落ち着きが前年から続き、光熱・水道と交通・通信のプラスへの寄与度が縮小するとともに、そのほかの費目の多くがマイナ

スに寄与したことから、平成25年(2013年)4~6月期まで増減率もマイナスとなりましたが、同年7~9月期以降は、為替レートの円安方向への推移や原油価格の高騰等により、光熱・水道と交通・通信のプラスへの寄与度が拡大したこと等から、増減率がプラスに転じ、平成26年(2014年)4月に消費税率が5%から8%に改定されたことを背景に、同年4~6月期以降は全ての費目がプラスに寄与することにより、増減率も大幅なプラスとなりました。

しかし、平成27年(2015年)は、天候不順や円安等の影響により、食料(生鮮食品を除く)等の費目が引き続きプラスに寄与したものの、前年夏以降の原油価格の大幅な下落により、光熱・水道と交通・通信が大きくマイナスに寄与したことから、平成27年(2015年)4~6月期以降は増減率がマイナスに転じ、平成28年(2016年)1~3月期以降、原油価格が上昇に転じたことから、光熱・水道と交通・通信のマイナスへの寄与度も徐々に縮小したものの、増減率はマイナスが続きませんでした。

平成29年(2017年)は、前年から続く原油価格の上昇により光熱・水道がプラスに寄与するとともに、穀類、肉類、酒類等の値上がり等により食料(生鮮食品を除く)が引き続きプラスに寄与したこと等から、平成29年(2017年)1~3月期以降は増減率がプラスに転じ、平成30年(2018年)には、世界情勢を背景にした需給引き締まりが進んだことに伴う原油価格の上昇幅の拡大により、光熱・水道と交通・通信が大きくプラスに寄与したこと等から、増減率もプラスが続きませんでした。(図2-2-62)

なお、平成30年(2018年)の青森市の総合指数が前年比1.3%上昇の101.9となった内訳を費目別にみると、全国と同様に、光熱・水道及び交通・通信のほか、天候不順から生育不良となった生鮮野菜や魚介類の不漁等を背景にした生鮮魚介の値上がり等により、食料が上昇に大きく寄与しました。(表2-2-2)

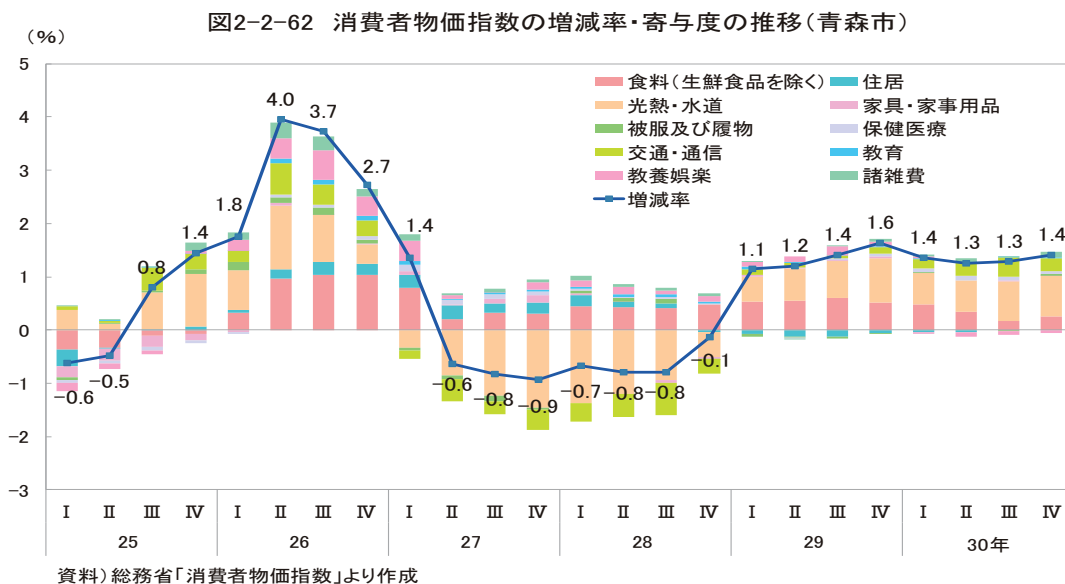


表2-2-2 費目別指数・前年比・寄与度 (平成27年=100)

	総合	食料	住居	光熱・水道	家具・家事用品	被服及び履物	保健医療	交通・通信	教育	教養・娯楽	諸雑費
青森市	101.9	104.1	99.9	102.8	100.2	101.0	102.6	99.6	102.7	102.1	102.2
29年比(%)	1.3	1.4	▲0.1	6.0	▲0.1	0.3	1.6	1.9	0.3	▲0.5	0.9
寄与度		0.38	▲0.02	0.64	▲0.01	0.01	0.06	0.24	0.01	▲0.04	0.06
全国	101.3	103.9	99.6	99.0	98.0	102.2	103.3	99.6	102.7	102.1	101.4
29年比(%)	1.0	1.4	▲0.1	4.0	▲1.1	0.1	1.5	1.4	0.4	0.8	0.5
寄与度		0.38	▲0.02	0.28	▲0.04	0.01	0.07	0.20	0.01	0.08	0.03

資料) 総務省「消費者物価指数」※四捨五入の関係上、各項目の寄与度の合計は総合に一致しない。

## (2) 家計消費の動向

個人消費は実質国内総支出の約6割を占めることから、景気動向に大きな影響を及ぼしています。その個人消費の需要動向について、ここでは家計調査結果からみていきます。家計調査は全国の世帯の収入や支出、貯蓄・負債を調査しているもので、国民生活の実態とその変化を家計面から把握することができます。

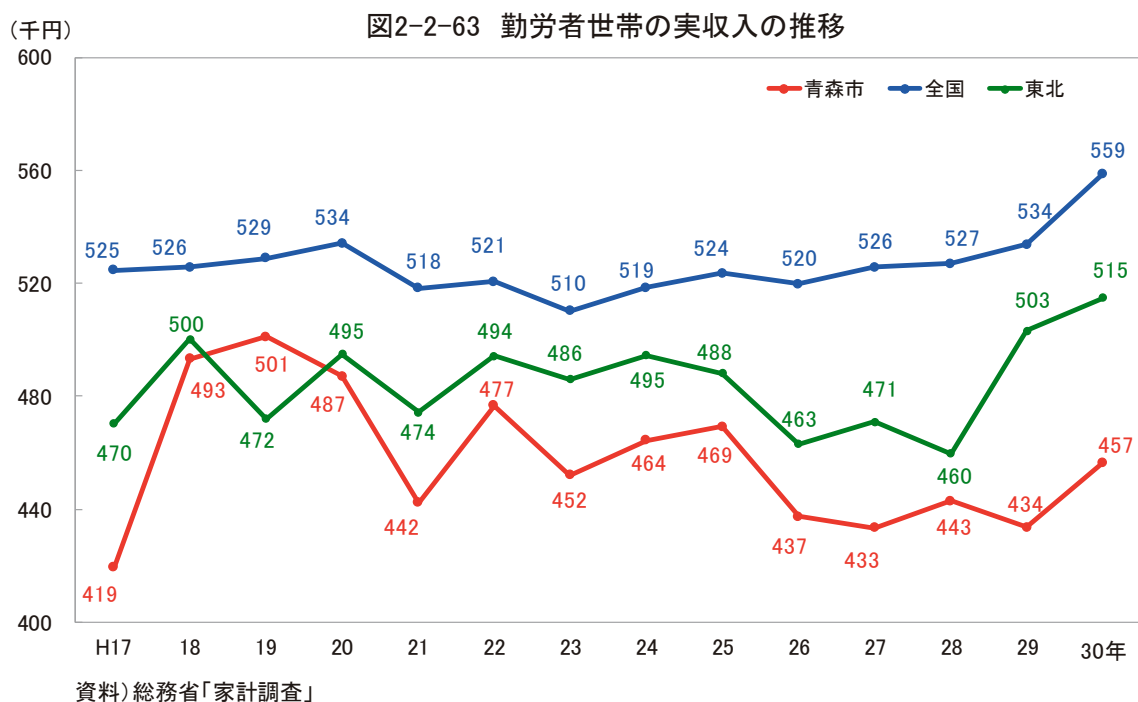
### ① 勤労者世帯の実収入<sup>9</sup>の推移

勤労者世帯の1カ月の実収入(年平均)は、青森市、全国、東北とも長年にわたり横ばいから減少傾向で推移していましたが、近年は増加の兆しがみられます。

青森市の実収入は、増減を繰り返しながらやや下向きに推移していましたが、平成30年(2018年)は前年を2万2,778円上回る45万6,505円と大きく持ち直しました。

全国の実収入はほぼ横ばいで推移していましたが、平成30年(2018年)は前年を2万4,898円上回る55万8,718円と大きく伸びました。

東北の実収入も増減を繰り返していましたが、平成30年(2018年)は前年を1万1,627円上回る51万4,807円と、2年連続で増加しました。(図2-2-63)

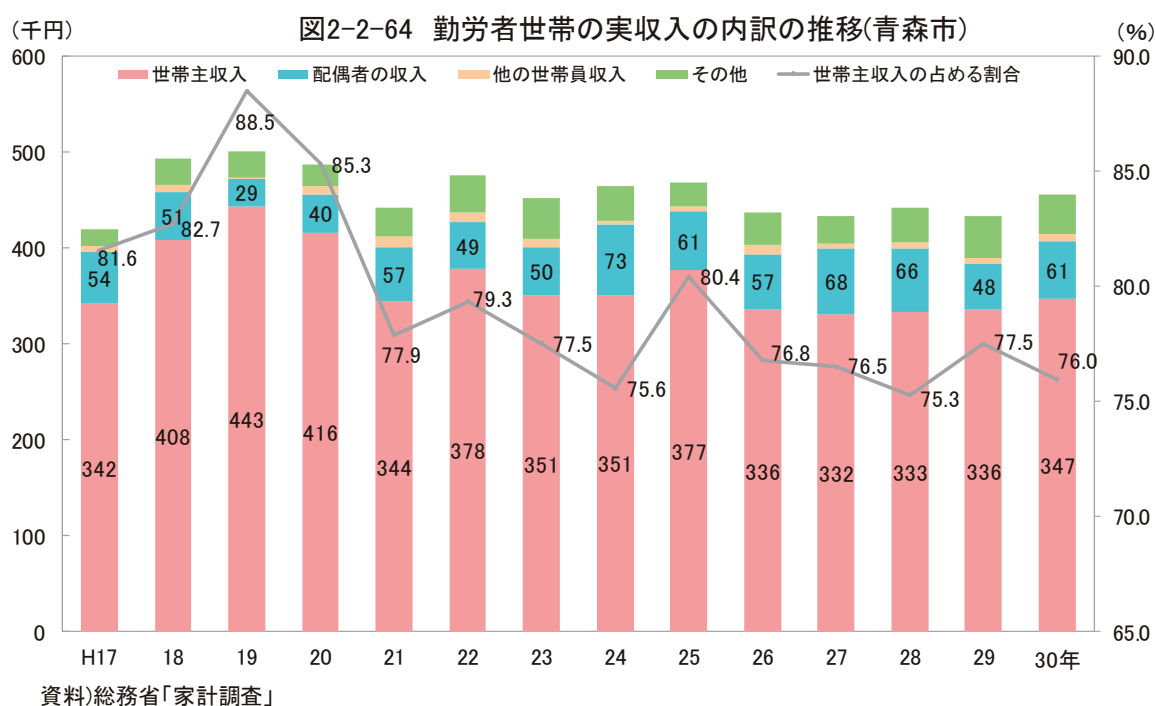


<sup>9</sup> 勤労者世帯の実収入 …勤労者世帯とは「二人以上の世帯のうち勤労者世帯」をいう。実収入は、世帯主を含む世帯員全員の現金収入(税込み)を合計したもので、住居手当や扶養手当などの各種手当や賞与を含む。

## ② 勤労者世帯の実収入の内訳の推移

青森市の勤労者世帯の実収入について内訳をみると、世帯主収入は平成 21 年(2009 年)以降 40 万円を下回って推移していますが、平成 30 年(2018 年)は前年を 1 万 687 円上回る 34 万 6,841 円となりました。一方、配偶者の収入は、前年を 1 万 2,842 円上回る 6 万 851 円となりました。

実収入全体に占める世帯主収入の割合は、ピークだった平成 19 年(2007 年)には 88.5%の水準にあり、その後上下動を繰り返しながらやや減少傾向で推移していますが、平成 30 年(2018 年)は世帯主収入の増加額よりも配偶者の収入の増加額の方が大きかったため、前年比 1.5 ポイント減の 76.0%となりました。(図 2-2-64)



## ③ 勤労者世帯の消費支出の推移

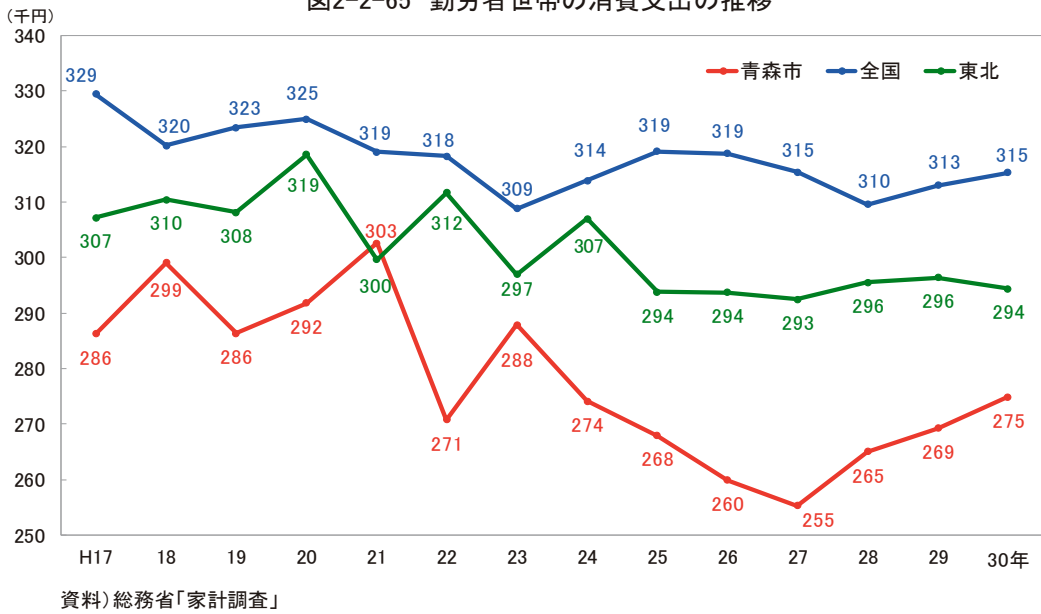
青森市の勤労者世帯の 1 カ月の消費支出(年平均)は、増減を繰り返しながら減少傾向で推移していましたが、近年は増加の兆しがみられ、平成 30 年(2018 年)は前年を 5,684 円上回る 27 万 4,905 円となりました。

全国の消費支出は緩やかな減少傾向で推移していますが、平成 30 年(2018 年)は前年を 2,257 円上回る 31 万 5,314 円となりました。

東北の消費支出は概ね青森市と全国の間でほぼ横ばいで推移していますが、平成 30 年(2018 年)は前年を 1,952 円下回る 29 万 4,420 円となりました。

また、青森市の消費支出を全国と比較すると、増減を繰り返しながら 8 割から 9 割超の水準で推移していますが、平成 30 年(2018 年)は前年比 1.2 ポイント増の 87.2%となりました。(図 2-2-65)

図2-2-65 勤労者世帯の消費支出の推移



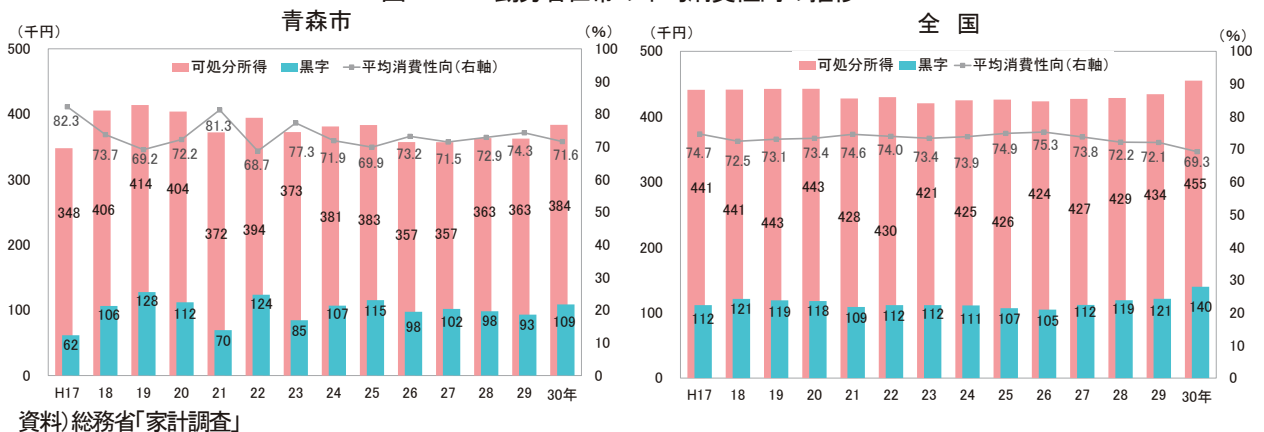
青森市の勤労者世帯の可処分所得(実収入から直接税、社会保険料などの非消費支出を差し引いた額)は、実収入の増減に伴って上下しながら推移しており、平成30年(2018年)は前年を2万1,195円上回る38万3,704円となりました。また、平均消費性向(可処分所得に対する消費支出の割合)は、可処分所得の増減に連動して上下動を繰り返していますが、平成30年(2018年)は前年比2.7ポイント減の71.6%となりました。

全国の傾向をみると、可処分所得はほぼ横ばいで推移していましたが、平成30年(2018年)は前年を2万710円上回る45万5,125円と大きく伸びました。また、平均消費性向は横ばいから減少傾向で推移していますが、平成30年(2018年)は前年比2.8ポイント減の69.3%となりました。

このため、平成30年(2018年)における家計の貯蓄である黒字は、全国、青森市とも増加しました。(図2-2-66)

一般的に、景気が回復し、所得が増加しても、消費者はこれまでの生活習慣を急に変えることはなく、所得の伸びほど消費が伸びないことから、世帯の消費意欲を示す指標ともいわれる平均消費性向が低下し、家計の貯蓄である黒字の額が増加する傾向があるといわれます。また、将来に対する不安感等から貯蓄を増やすと、平均消費性向がより低下する傾向となります。

図2-2-66 勤労者世帯の平均消費性向の推移



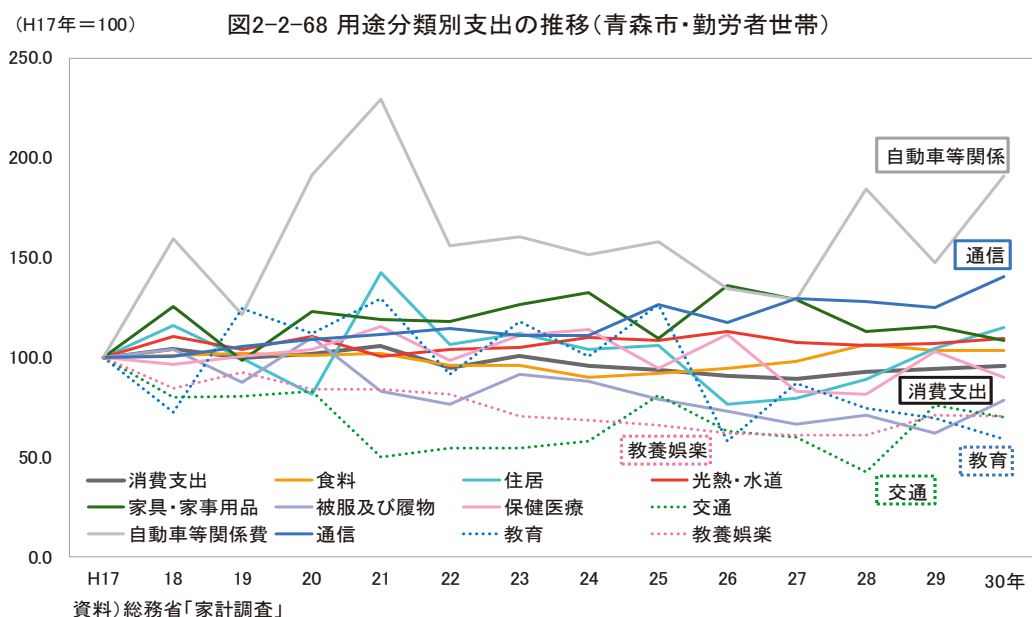
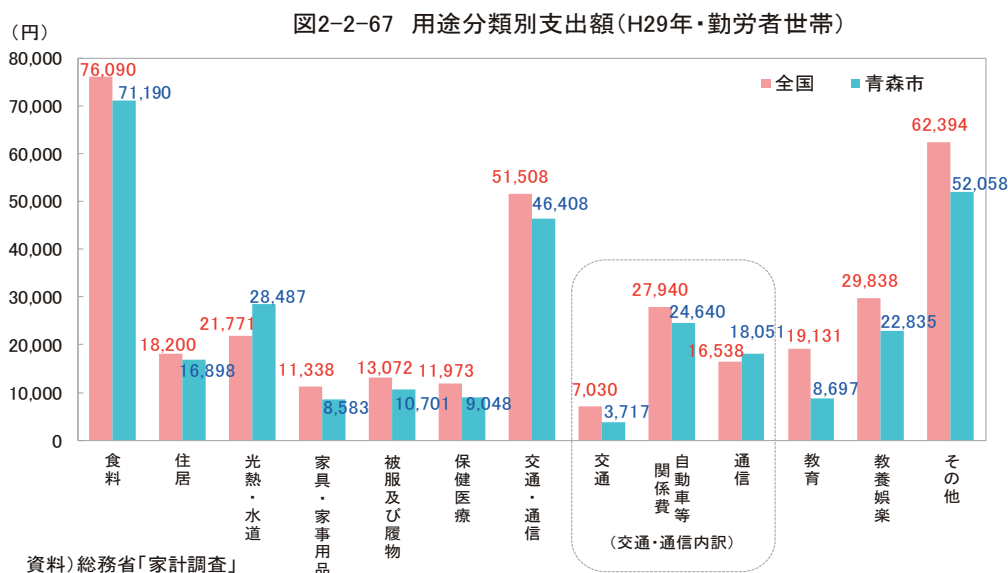


#### ④ 家計消費支出の動向

勤労者世帯の消費支出について用途分類別にみると、青森市、全国とも支出額が最も高いのは食料費となっており、金額では青森市が全国を4,900円下回る7万1,190円となっており、消費支出に占める割合(エンゲル係数)では青森市が全国を1.8ポイント上回る25.9%となっています。

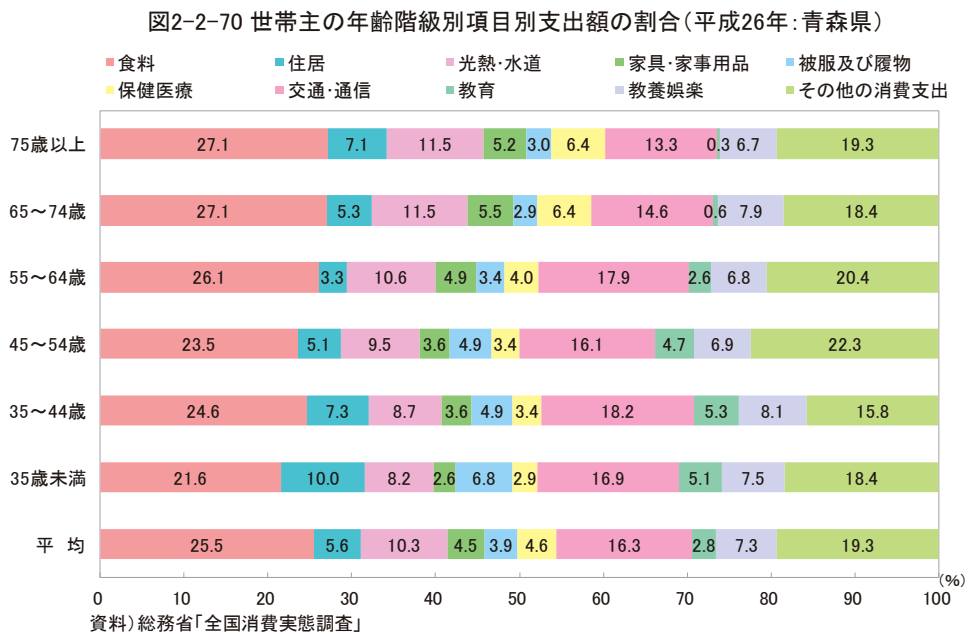
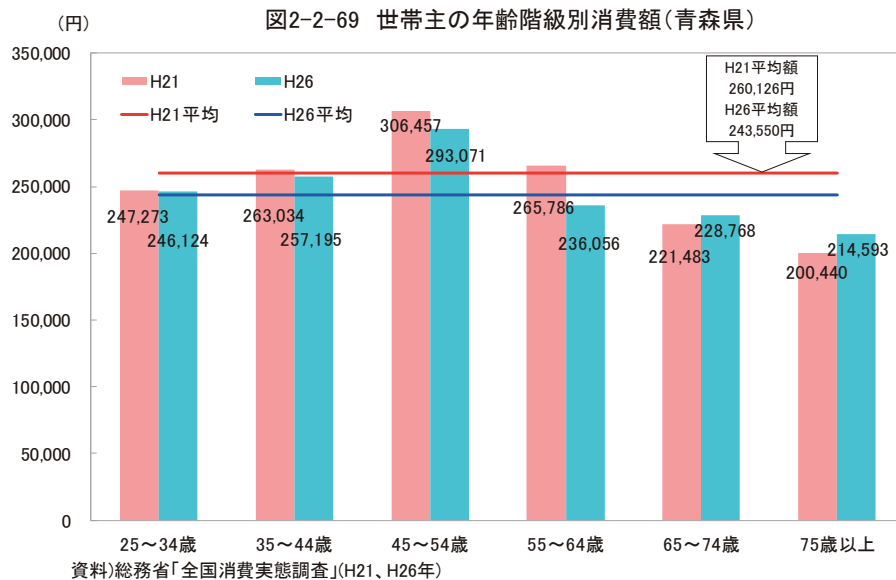
食料費に次いで支出額が高いのは青森市、全国とも交通・通信費で、その内訳を全国と比べてみると、交通費や自動車等関係費は青森市が低いものの、通信費は青森市の方が高くなっています。(図2-2-67)

また、青森市の勤労者世帯の消費支出について、用途分類別に平成17年(2005年)を100とした指数でみると、全体では上下動を繰り返しながら減少傾向で推移しており、近年は持ち直しの兆しもみられますが、自動車等関係費や通信費が大きく上昇している一方で、教育費や教養娯楽費、交通費は低い水準となっています。これは、実収入や可処分所得、個人消費のいずれも伸びている中にあっても、不急な買い物等経常的な支出以外の支出を抑制していることによるものと思われます。(図2-2-68)



次に、家計調査結果とは別に、5年に1回行われる全国消費実態調査から消費動向をみると、平成26年(2014年)における本県の二人以上の世帯の平均消費額は24万3,550円となっており、平成21年(2009年)に比べて6.4%、1万6,576円の減少となっています。これを世帯主の年齢階級別にみると、世帯主が45～54歳の世帯が最も多い一方、65歳以上の世帯で少ない状況で、平成21年(2009年)と同様の傾向となっていますが、世帯主が65歳以上の世帯で増加しているのに対し、64歳以下の世帯で減少しています。特に世帯主が55～64歳の世帯の減少幅が大きく、平成21年(2009年)に比べて11.2%、2万9,730円の減少となっています。(図2-2-69)

次に項目別支出額をみると、全体では食料、交通・通信、光熱・水道、教養娯楽、住居、保健医療の支出額が多くなっています。これを世帯主の年齢階級別にみると、食料は世帯主が55歳以上の世帯で、交通・通信は44歳以下の世帯と55～64歳の世帯で、教養・娯楽は44歳以下の世帯と65～74歳の世帯で、住居は44歳以下の世帯と75歳以上の世帯でそれぞれ支出割合が高く、光熱・水道と保健医療は年齢が高まるにつれて高くなる傾向があります。(図2-2-70)



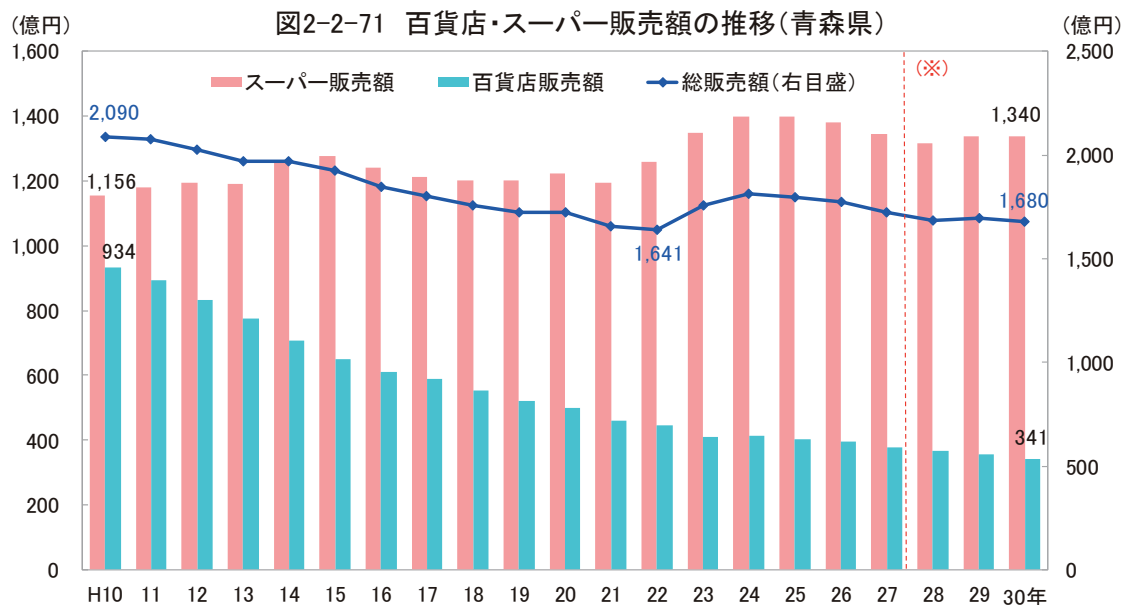
### (3) 百貨店・スーパー販売額<sup>10</sup>の動向

#### ① 百貨店・スーパー販売額の推移

本県の百貨店・スーパー販売額(全店舗ベース<sup>11</sup>)についてみると、減少傾向が続いており、平成10年(1998年)に2,090億円だった販売額は平成22年(2010年)には1,641億円となり、その後やや持ち直しに向かったものの、平成25年(2013年)に再び減少に転じました。平成28年(2016年)からは2年連続で増加しましたが、平成30年(2018年)は1,680億円で前年比0.8%減となり、3年ぶりに減少しています。

業態別にみると、スーパーの販売額は、平成14年(2002年)に1,200億円を超えて以降はしばらく横ばいで推移し、平成22年(2010年)からは3年連続で増加するなど再び上昇基調となりました。その後、平成25年(2013年)から2年連続で前年を下回りましたが、平成27年(2015年)からは緩やかな増加に転じました。平成30年(2017年)は1,340億円で、前年比0.1%増となっています。

一方、百貨店の販売額は、消費者の低価格志向や専門店との競争激化などにより減少傾向にあります。平成30年(2017年)は341億円で前年比4.0%減となり、スーパーの販売額の約4分の1となっています。(図2-2-71)



資料)東北経済産業局「東北地域百貨店・スーパー販売額動向」、経済産業省「商業動態統計」  
 ※平成27年7月分から家電大型専門店、ドラッグストア、ホームセンターとの重複は正を行ったため、平成27年6月分以前の月間販売額などとの間に不連続が生じている。したがって、平成27年6月分以前の月間販売額などにリンク係数を乗じたものが平成27年7月分以降と接続する。

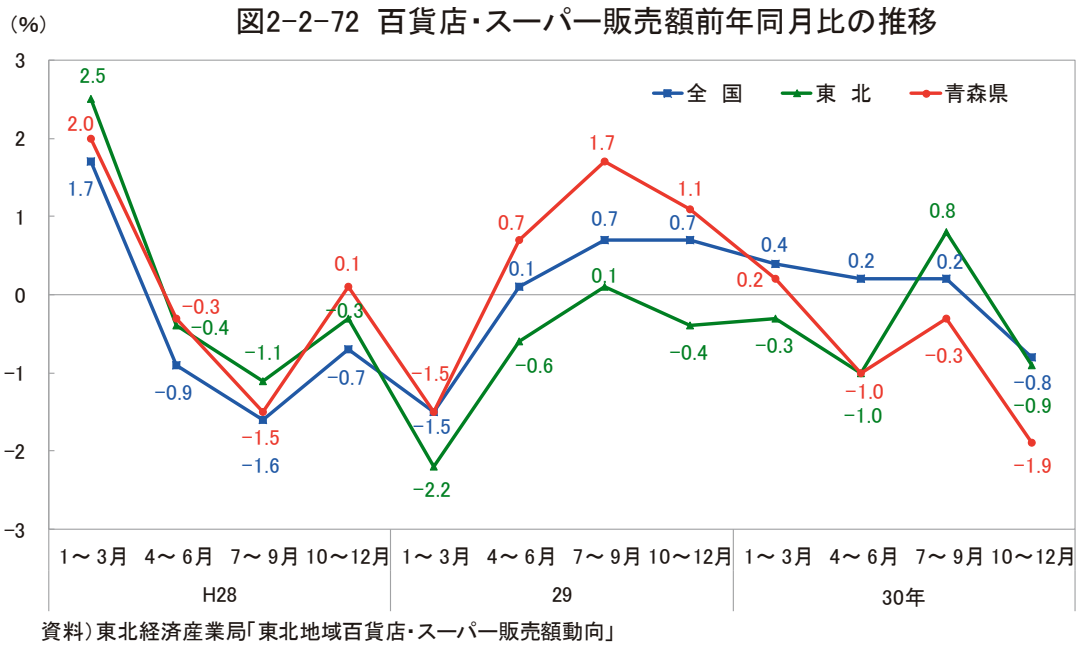
#### ② 対前年同月増減率の動き

本県の百貨店・スーパー販売額について過去3年間の前年同月比をみると、平成28年(2016年)4~6月期には、好調だった前年同期の反動で本県、全国、東北ともにマイナスとなりましたが、本県は同年10~12月期にプラスとなりました。平成29年(2017年)1~3月期には、本県も再びマイナ

<sup>10</sup> 百貨店・スーパー …従業員50人以上で売場面積が1,500㎡以上の小売事業所。

<sup>11</sup> 全店舗ベース …全事業所が対象。消費の全体的な量感を把握することができる。これに対し、「既存店ベース」は前年同月も調査を行っている事業所が対象で、新規開店や廃業した商店の販売額を除く同一条件下での商品の販売状況を比較することができる。

スとなりましたが、同年4～6月期からは4期連続でプラスとなりました。平成30年(2018年)は、本県は4～6月期にマイナスに転じ、10～12月期は暖冬の影響で冬物衣料が伸びないことから全国、東北ともにマイナスとなり、本県はマイナス幅が大きくなっています。(図2-2-72)

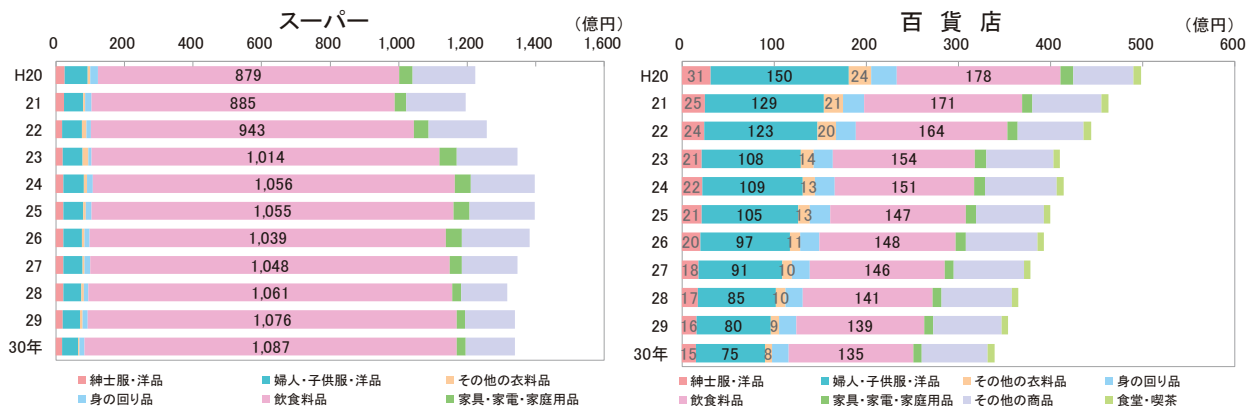


### ③ 商品別販売額の動向

百貨店・スーパーにおける商品別販売額の推移を業態別にみると、スーパーでは飲食料品が増加しており、販売額全体を押し上げています。10年前と比較すると、平成20年(2008年)の879億円に対し、平成30年(2018年)は1,087億円(23.7%増)となっています。食品スーパーの大型化と、その店舗数の拡大が主な要因であるとみられます。

一方、百貨店では、主力の衣料品が平成20年(2008年)の205億円から平成30年(2018年)の98億円(52.2%減)へと、ここ10年で半減しています。また、飲食料品が178億円から135億円(24.2%減)へと減少しています。近年は衣料量販店や大型ショッピングセンターが増加し、またネット通販も普及してきており、顧客の購買スタイルの多様化によるものと考えられます。(図2-2-73)

図2-2-73 百貨店・スーパー商品別年間販売額の推移(青森県)

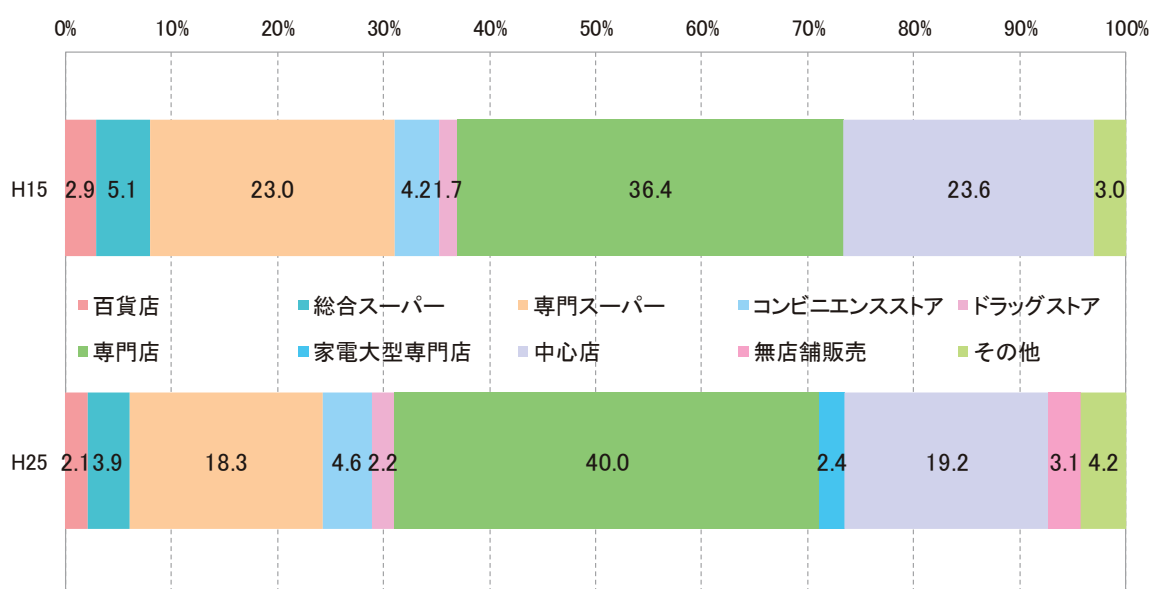


#### ④ 業態の多様化と販売額の動向

本県小売業の業態別年間商品販売額について、平成 25 年(2013 年)の構成比をみると、百貨店と総合スーパーが合わせて 6.0%、専門スーパー<sup>12</sup>が 18.3%である一方、売場面積が比較的小さい専門店や中心店<sup>13</sup>が全体の約 6 割を占めているほか、コンビニエンスストアが 4.6%となっています。

また、平成 15 年(2003 年)と平成 25 年(2013 年)の 10 年間における構成比の変化をみると、百貨店や総合スーパー、専門スーパーとともに中心店も縮小しているのに対して、コンビニエンスストアやドラッグストア、専門店が拡大しています。このほか、全体における割合は大きくはないものの、家電大型専門店や訪問販売、通信販売などの無店舗販売が相応の位置付けをみせています。(図 2-2-74-1)

図2-2-74-1 業態別年間商品販売額の構成比(青森県)



資料) 経済産業省「商業統計」

※H25のドラッグストアには産業分類上格付けされた事業所のほか、医薬品・化粧品を25%以上扱う事業所を含む。

また、H23に家電大型専門店及び無店舗販売の区分が新たに設けられた。

県内の専門量販店販売額についてみると、平成 30 年(2018 年)の販売総額は 1,317 億円で、平成 29 年(2017 年)の 1,291 億円から約 26 億円増加し、前年比 2.0%増となっています。内訳は、家電大型専門店が 267 億円(前年比 0.2%減)、ドラッグストアが 546 億円(同 6.9%増)、ホームセンターが 504 億円(同 1.7%減)となり、減少傾向にあるホームセンターとほぼ横ばいで推移している家電大型量販店に対し、ドラッグストアが増加を続けています。また、総販売額に占める各専門量販店の割合は、ホームセンター、ドラッグストアが各約 40%、家電大型専門店が約 20%となっています。

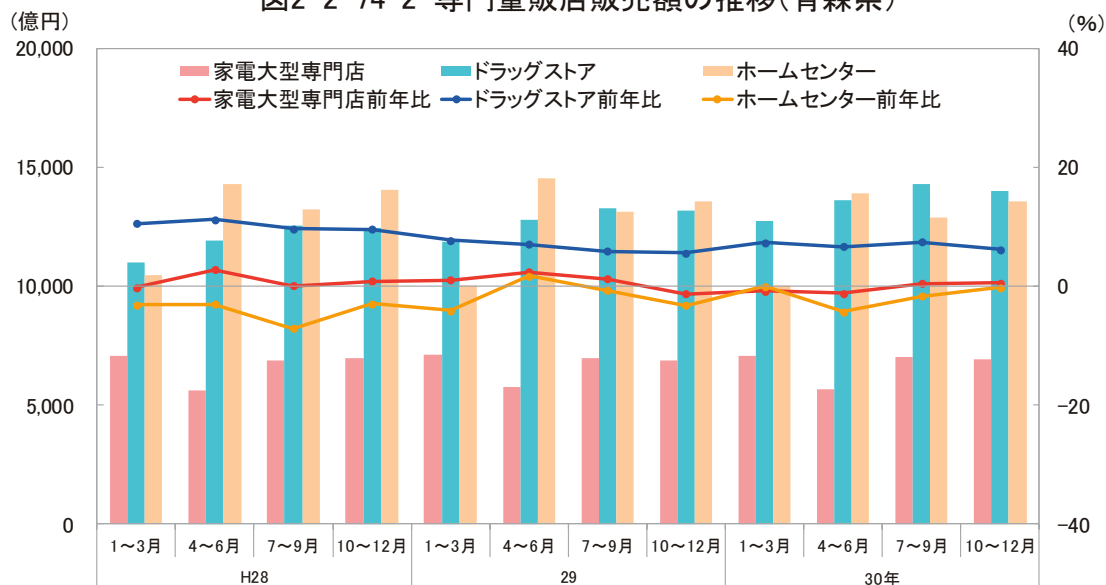
年間の販売動向としては、家電大型専門店は 1~3 月期の販売が多く、ドラッグストアは一年を通して一定の売上があり、ホームセンターは 1~3 月期の販売が少ない傾向がみられます。平成 30 年(2018 年)の各専門量販店の前年比を各期別にみると、ドラッグストアは年間を通じて各期ともプラ

<sup>12</sup> 専門スーパー …衣・食・住の商品をそれぞれ 70%以上扱い、売場面積が 250 m<sup>2</sup>以上の店舗。

<sup>13</sup> 専門店・中心店 …衣・食・住の商品をそれぞれ 90%以上扱うのが専門店、50%以上扱うのが中心店。

スを維持しており、家電大型専門店は前半の2期がマイナス、後半の2期がプラスとなっており、ホームセンターは年間を通じて各期ともマイナスとなっています。(図2-2-74-2)

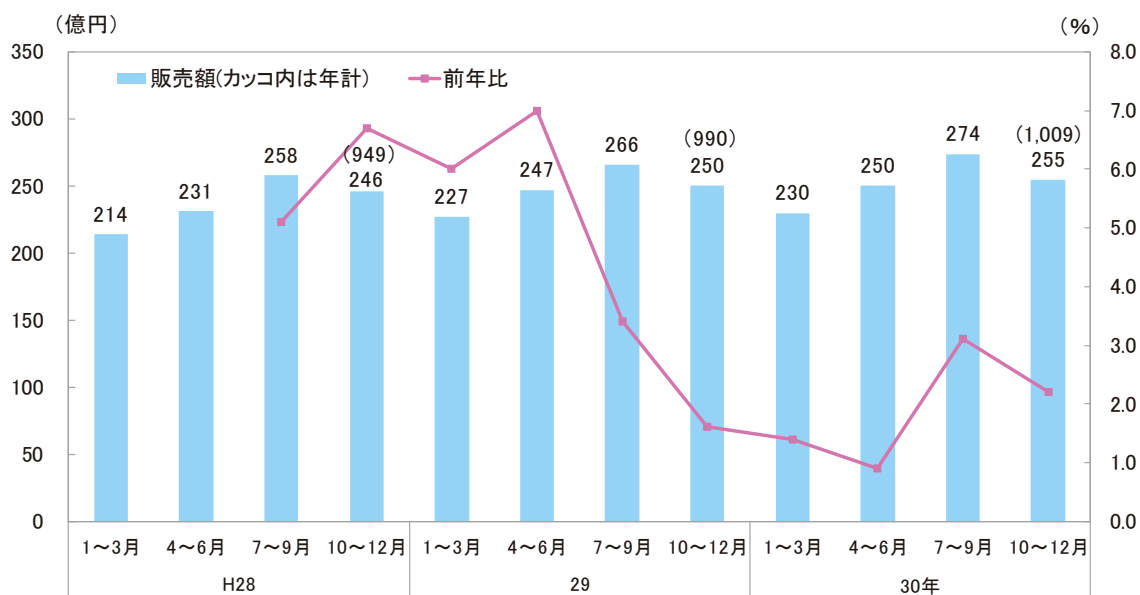
図2-2-74-2 専門量販店販売額の推移(青森県)



資料) 経済産業省「商業動態統計」

また、コンビニエンスストア販売額についてみると、平成30年(2018年)の販売総額は1,009億円で、平成29年(2017年)の990億円から約19億円増加し、前年比1.9%増となっています。前年比は平成28年(2016年)7月以降プラスが続いていますが、平成29年(2017年)7~9月期からはプラス幅が小さくなっています。年間の販売動向としては、7~9月期の販売が多く、1~3月期の販売が少ない傾向がみられます。(図2-2-74-3)

図2-2-74-3 コンビニエンスストア販売額の推移(青森県)



資料) 経済産業省「商業動態統計」

※都道府県単位での販売額等の把握は平成27年7月からであるため、前年比の算出は平成28年7月からとなる。

#### (4) 乗用車新車登録・届出台数

耐久消費財の販売動向について、乗用車(新車)の購入により運輸支局及び軽自動車検査協会に登録された台数からみていきます。乗用車は、家計においては住宅に次ぐ出費となり、一般的に景気が上向くと販売台数も上昇するといわれています。また、自動車の生産は、エアコン、ガラス、電子機器などの多くの機器、部品を必要とすることから、製造業の生産動向とも関連が深く、今後の景気の先行きを判断する景気動向指数の先行指数としても採用されています。

##### ① 乗用車新車登録・届出台数の推移

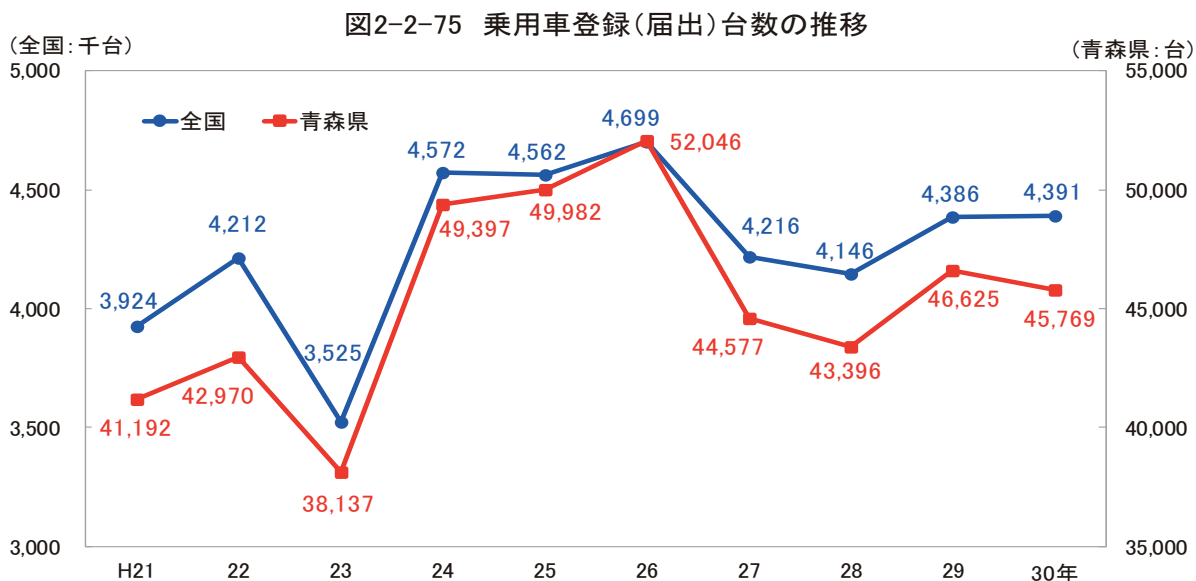
登録(届出)台数の近年の推移をみると、平成21年(2009年)途中から実施されたエコカー補助金やエコカー減税といった景気刺激策により、平成22年(2010年)は全国で421万2,201台と前年に比べ7.4%の増加となり、本県も4万2,970台と前年に比べ4.3%の増加となりました。

しかし、エコカー補助金の終了に伴い平成23年(2011年)は、全国、本県とも大きく落ち込み、全国では前年を16.3%下回る352万4,770台、本県では前年を11.2%下回る3万8,137台となりました。

このような状況から、国の景気刺激策として平成23年(2011年)12月から再びエコカー補助金の対象期間とされ、平成24年(2012年)には大きく数値が伸び、平成25年(2013年)及び平成26年(2014年)はそれを維持しました。

平成27年(2015年)は駆け込み需要の反動減により、全国、本県ともに大きく落ち込み、平成28年(2016年)は、消費税増税後の影響が長引き、全国では前年を1.6%下回る414万6,403台、本県では前年を2.6%下回る4万3,396台となりました。

平成29年(2017年)は、4月から始まった新税制でのエコカー減税の効果により、全国では前年を5.8%上回る438万6,314台、本県では前年を7.4%上回る4万6,625台となりました。しかし、平成30年(2018年)は、全国では前年と同水準の439万1,089台となりましたが、本県では前年を1.8%下回る4万5,769台となりました。(図2-2-75)

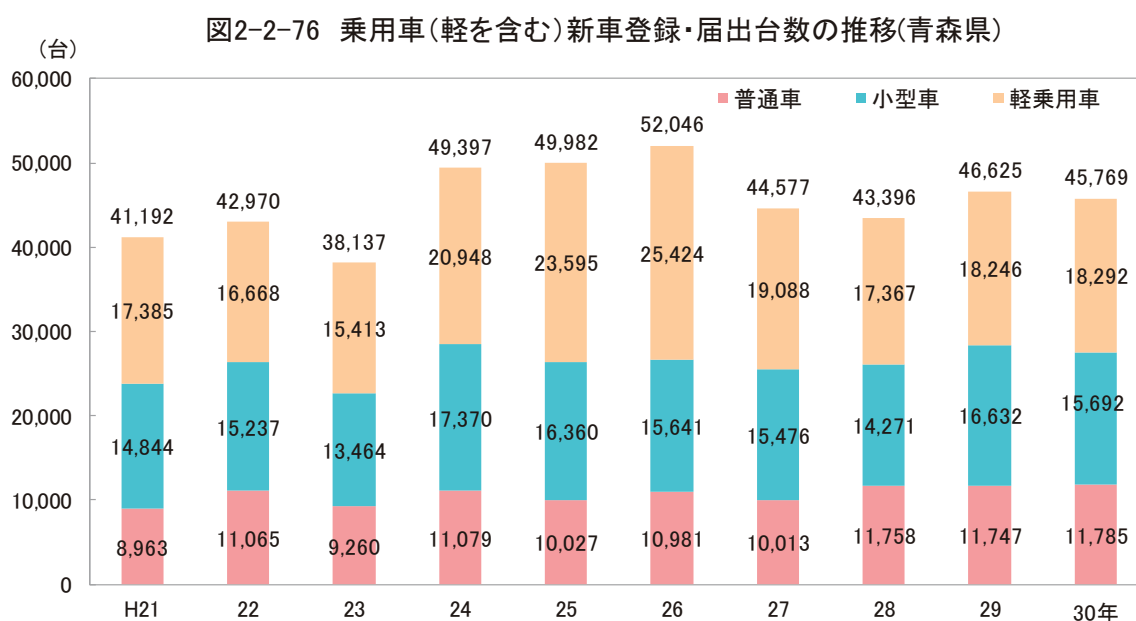


資料) (一社)日本自動車販売協会連合会、同青森県支部

## ② 車種別乗用車登録・届出台数の推移

本県の登録(届出)台数の推移を車種別にみると、普通車及び軽乗用車の割合がほぼ横ばいであるのに対し、小型車の割合が昨年度に比べ減少しています。全体に占める割合については、例年に引き続き軽乗用車が最も高くなっています。

軽乗用車は平成16年(2004年)以降、エコカー減税・補助金の効果がみられた平成22年(2010年)と平成29年(2017年)を除き全体の4割を超える状況にあります。平成30年(2018年)は、前年比0.3%増の1万8,292台と全体の40%を占めています。また、普通車は前年比0.3%増の1万1,785台となっています。一方、小型車は前年比5.7%減の1万5,692台となり、台数、全体に占める割合ともに減少しています。(図2-2-76)



資料)(一社)日本自動車販売協会連合会、同青森県支部

## ③ 車種別対前年同月増減率の動き

近年は、エコカー減税等の税制が乗用車の販売額に大きく影響しています。

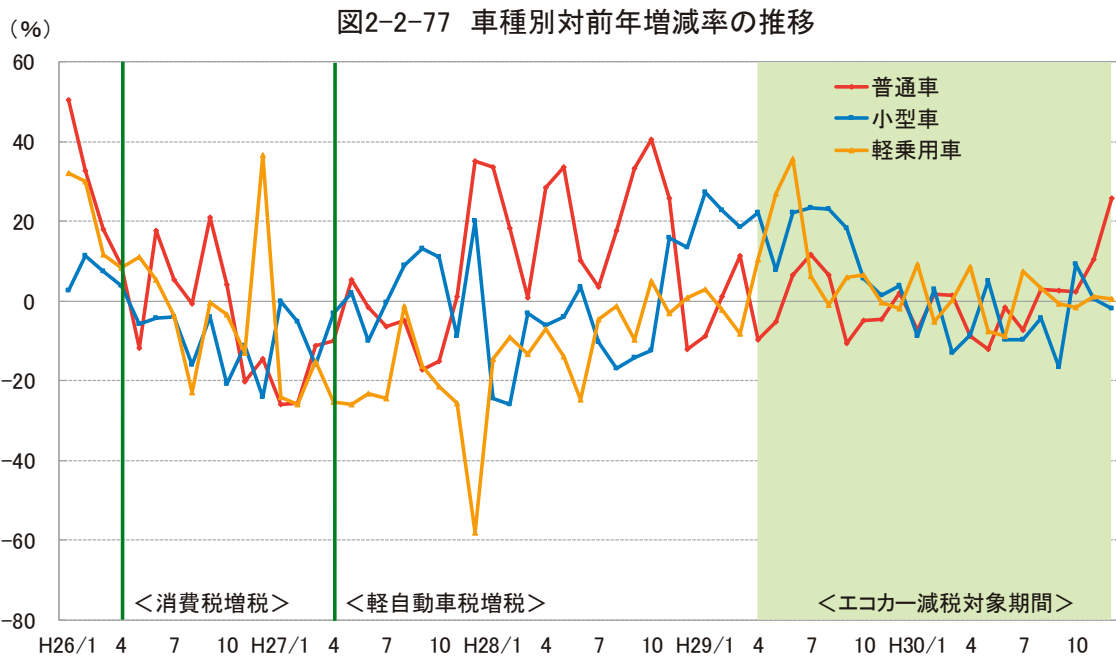
平成26年(2014年)は、4月の消費税増税を前に1~3月に駆け込み需要があり、全車種で前年を上回りました。しかし、その後は軽自動車以外で反動減が長く続きました。軽自動車は、新型車の販売や大きな車からの乗り換えに支えられ、12月に大幅な増加がみられました。

平成27年(2015年)は、4月の軽自動車税増税の影響で軽自動車の販売が大きく落ち込みました。

平成28年(2016年)は、消費税増税前の駆け込み需要の反動減と軽自動車税の増税の影響も続き、小型車や軽自動車は前年割れの月が多くみられましたが、普通車は新型車の影響もあり前年を上回って推移する月が多くなりました。

平成29年(2017年)は、新たなエコカー減税の開始により一時的に全車種とも上昇傾向にありましたが、下半期からは落ち着きをみせ、平成30年(2018年)末では、新型車の影響により普通車が前年を上回って推移しました。(図2-2-77)





資料) (一社)日本自動車販売協会連合会、同青森県支部

#### ④ 次世代自動車の普及状況

今後、更に需要が伸びると期待される電気自動車やハイブリッド車などの次世代自動車の普及状況をみると、本県の次世代自動車の普及台数は、平成29年度(2017年度)末で65,739台となっており、車種別ではハイブリッド車がそのほとんどを占めています。

さらに、全登録車に占める次世代自動車の割合(普及率)をみると、平成29年度(2017年度)末で、全国が17.8%、東北全体が16.3%であるのに対し、本県は12.8%と低い水準となっています。(表2-2-3)

表2-2-3 次世代自動車普及状況(平成29年度)

区分		青森県	岩手県	宮城県	福島県	秋田県	山形県	東北	全国
1	HV(ハイブリッド)	58,510	70,774	167,464	144,166	58,494	72,442	571,850	7,435,837
2	PHV(プラグインハイブリッド)	899	1,095	2,037	2,083	794	1,080	7,988	103,250
3	EV(電気)	592	819	1,528	2,862	1,074	1,340	8,215	92,874
4	クリーンディーゼル	5,736	6,524	12,206	11,327	4,605	5,912	46,310	685,445
5	CNG(天然ガス)	0	0	168	15	2	1	186	11,523
6	燃料電池	2	0	27	10	0	1	40	2,450
次世代自動車合計		65,739	79,212	183,430	160,463	64,969	80,776	634,589	8,331,379
全登録自動車数		515,316	535,846	1,008,381	935,301	412,900	488,919	3,896,663	46,864,917
次世代自動車普及率		12.8%	14.8%	18.2%	17.2%	15.7%	16.5%	16.3%	17.8%

資料) 東北運輸局

## (5) 宿泊旅行と観光消費の動向

地域活力の維持・向上には、観光・ビジネス面での人やモノの交流拡大をより一層図ることが必要です。平成28年(2016年)3月26日に北海道新幹線の開業、平成29年(2017年)5月に中国・天津線定期便の就航、平成30年(2018年)には、年間を通じて定期チャーター便の運航や東北トップの実績を誇るクルーズ船の寄港がありました。また、平成31年(2019年)には、台湾・台北線定期便の就航が予定されています。

こうした立体観光<sup>14</sup>の充実に伴い、その効果を最大限獲得できるよう、多様な旅行ニーズに応えられる施策を実施することが求められています。

特に観光は裾野の広い産業であり、その経済波及効果は大きく、運輸業や宿泊業、土産物販売等の商業や観光施設のサービス業などへの直接的な効果だけでなく、農業や漁業、販売品の製造などにも間接的な効果が及びます。

### ① 延べ宿泊者数の動向

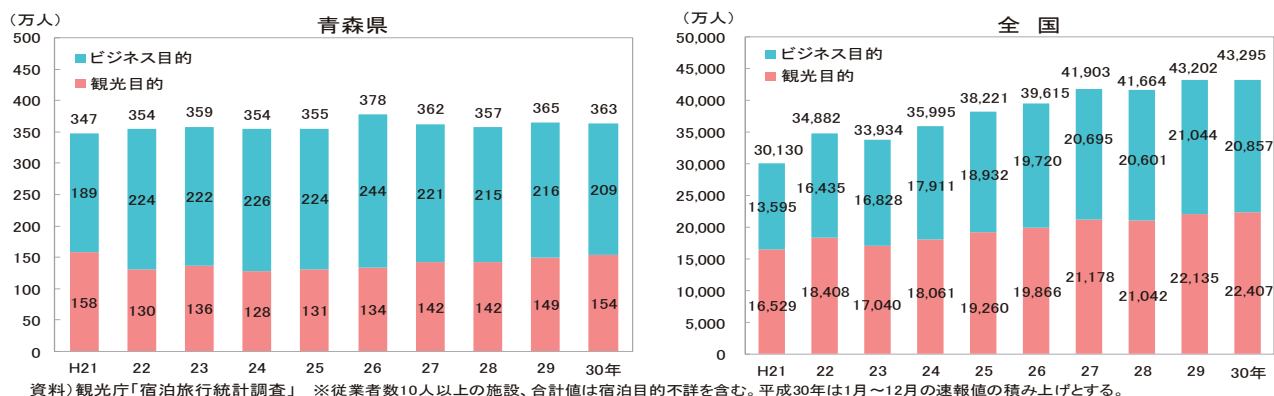
本県の延べ宿泊者数(従業者数10人以上の施設)について、平成21年(2009年)以降は概ね増加傾向で推移し、平成27年(2015年)から減少傾向となっていました。平成29年(2017年)から持ち直しの動きをみせ、前年に比べ7万9,830人増加の365万910人となっています。

平成29年(2017年)の延べ宿泊者数を宿泊目的別にみると、ビジネス目的は前年から7,480人増加の215万7,010人、観光目的は前年から7万2,340人増加の149万3,900人となり、好調に推移しました。このように、本県の宿泊客はビジネス目的が半数を超えており、平成29年(2017年)では、全体の59.1%を占めています。

全国の延べ宿泊者数をみると、平成29年(2017年)は、前年を1,539万人上回る4億3,202万人となりました。宿泊目的別では、観光目的の宿泊客が全体の半数を超えて推移しており、平成29年(2017年)は51.2%を占めています。

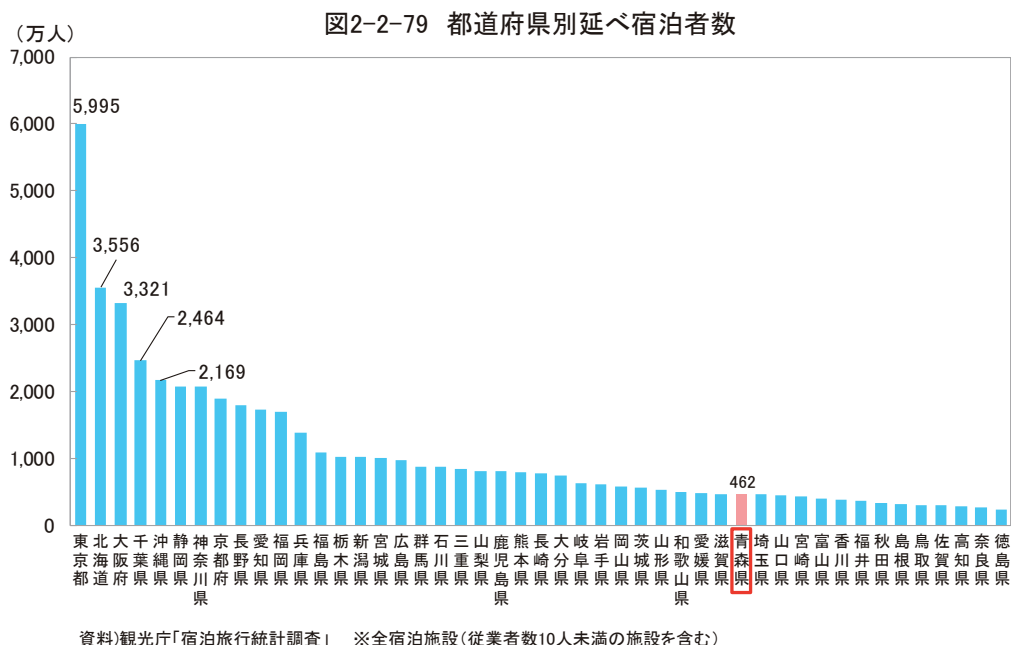
宿泊旅行統計調査の第2次速報によると、平成30年(2018年)の本県の延べ宿泊者数は、363万1,250人で、前年(確報)と比べると0.5%の減少、全国では4億3,295万人で同0.2%の増加となっています。(図2-2-78)

図2-2-78 延べ宿泊者数の推移



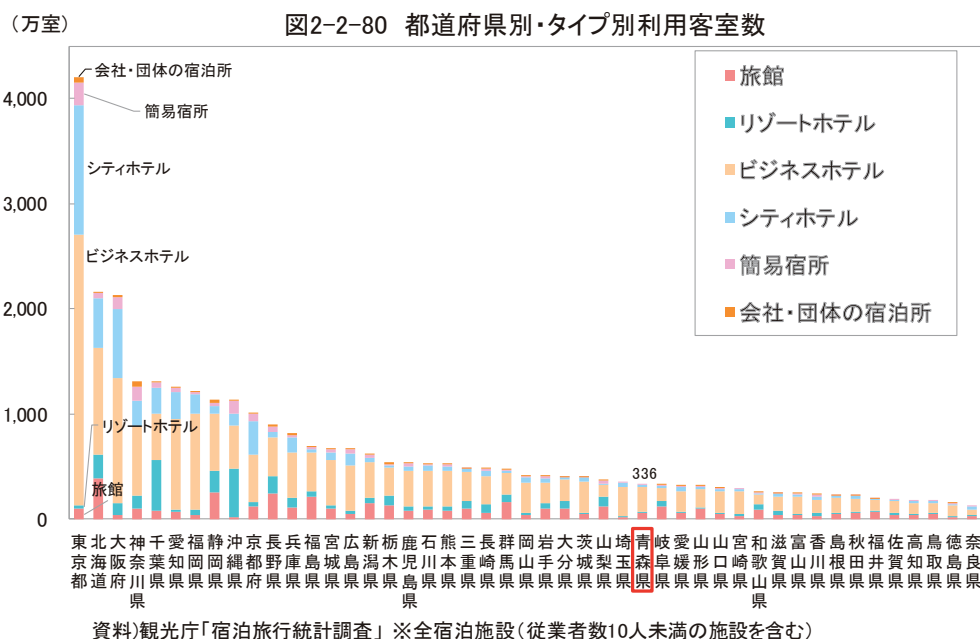
<sup>14</sup> 立体観光…飛行機の空路と新幹線の陸路、旅客船の海路などを組み合わせた観光のこと。

平成29年(2017年)の宿泊者について都道府県別にみると、東京都が5,995万人と最も多く、次いで北海道が3,556万人となっています。東京都は延べ宿泊者総数(5億960万人)の11.8%を占めており、東京都、北海道、大阪府、千葉県、沖縄県の上位5都道府県で全体の34.3%を占めています。本県は、462万人の第34位となっています。(図2-2-79)



利用客室数についてみると、全国では3億1,443万室となっており、最も利用客室数の多かった都道府県は東京都で、4,204万室となっています。次いで北海道が2,161万室、大阪府が2,126万室、神奈川県が1,307万室、千葉県が1,305万室などとなっており、上位5都道府県で全体の35.3%を占めています。本県は、336万室となっており、全国第30位に位置しています。

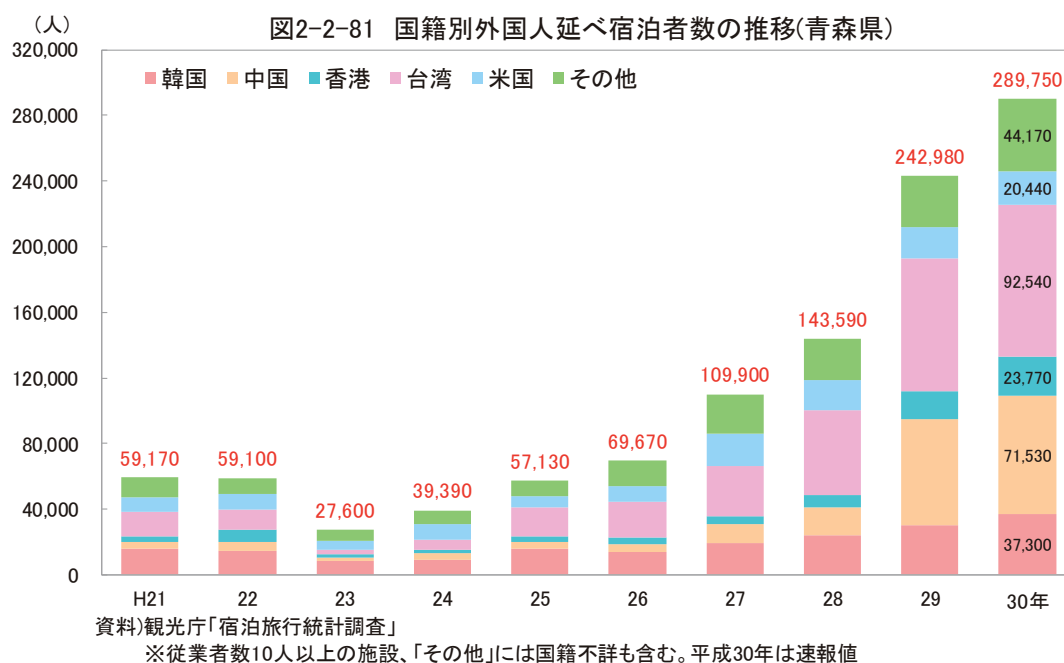
宿泊施設のタイプをみると、東京都においてはビジネスホテルやシティホテルの占める割合が高い一方、本県においては、ビジネスホテルの他、旅館の占める割合が高い傾向にあります。(図2-2-80)



## ② 外国人宿泊者数の動向

平成30年(2018年)の延べ宿泊者数(速報値)について外国人宿泊者数の比率をみると、本県の延べ宿泊者数(従業者数10人以上の施設)363万1,250人のうち、外国人宿泊者は28万9,750人と、前年に続き過去最多を記録しています。前年からの伸び率では、全国が8.4%に対し、本県は19.2%となっており、従業者数10人未満の施設を含む伸び率では45.7%と、全国トップとなっています。

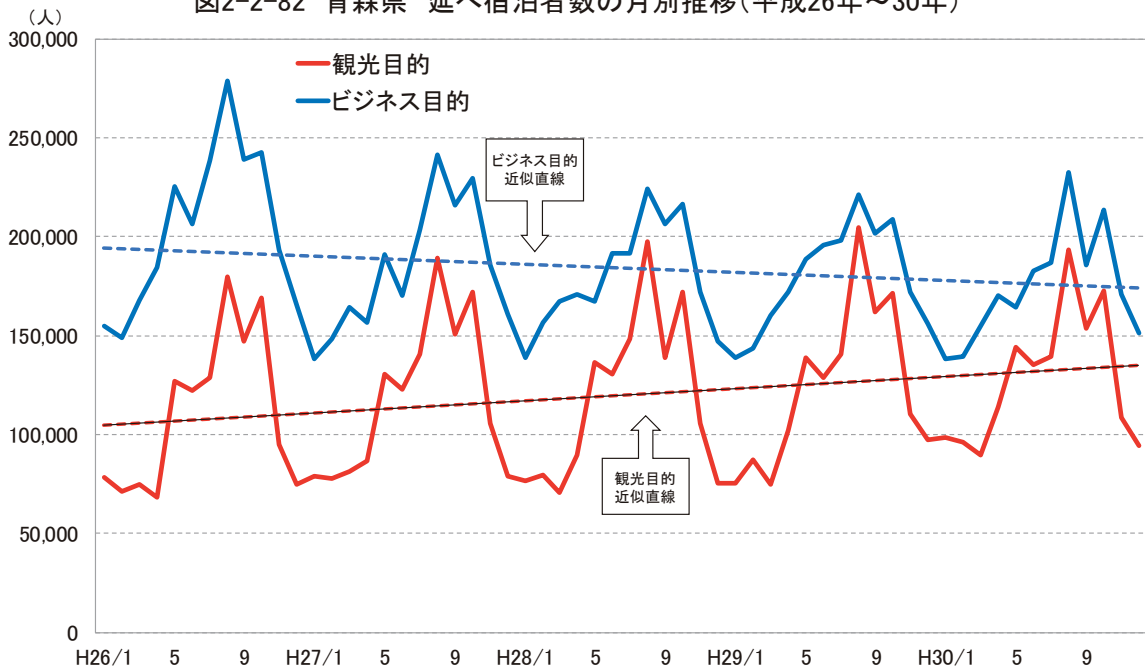
また、外国人宿泊者について国籍(出身地)別にみると、本県の場合は、台湾からの宿泊者が最も多く、次いで、中国、韓国、香港、米国の順となっています。全体の3割超を占める台湾は、県産リンゴの最大の輸出先として県の認知度が高いことや、平成29年(2017年)11月から平成30年(2018年)3月まで運航した初の定期チャーター便の搭乗率が85.3%と好調だったことが要因と考えられます。(図2-2-81)



## ③ 延べ宿泊者数の月別推移

次に、本県の延べ宿泊者数について月別にみると、延べ宿泊者数が4月から増加し始め、8月～10月にかけて多くなり、冬期間の12～3月には落ち込む傾向となっています。この傾向は観光目的、ビジネス目的とも同様となっています。近年の傾向をみるために近似曲線を入れてみると、ビジネス目的がやや減少で推移している一方、観光目的は増加傾向で推移している状況が読み取れます。(図2-2-82)

図2-2-82 青森県 延べ宿泊者数の月別推移(平成26年～30年)

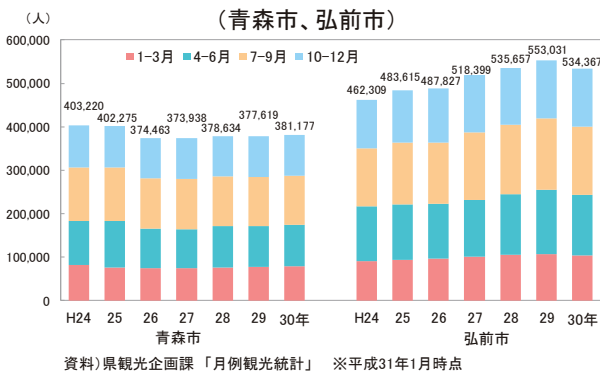


資料)観光庁「宿泊旅行統計調査」※従業者数10以上の施設。平成30年は速報値

#### ④ 地域別観光客数

県観光企画課が実施している「月例観光統計」から、本県の宿泊施設入込客数についてみると、平成24年(2012年)以降順調に上昇しています。平成30年(2018年)は、過去最大の入込客数を記録した前年と比べると減少している地域があるものの、高水準を維持しています。また地域別にみると、八戸市、むつ市において、10～12月期の割合が伸びました。大きな祭りやイベントが開催される7～9月期はこれまで同様、各地域で高い傾向にあります。(図2-2-83～84)

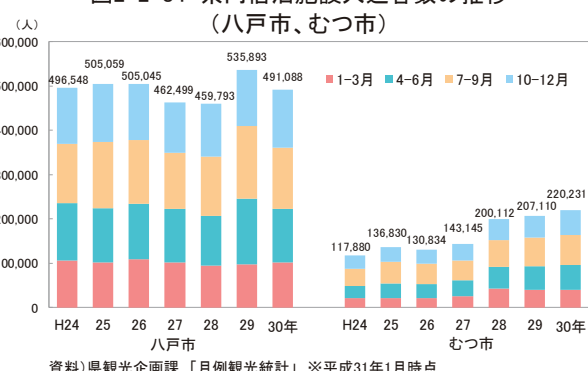
図2-2-83 県内宿泊施設入込客数の推移  
(青森市、弘前市)



資料)県観光企画課「月例観光統計」※平成31年1月時点

注)H24年12月～H26年3月は57施設、H26年4～12月は56施設、H27年1～12月は55施設、H28年1月以降は56施設

図2-2-84 県内宿泊施設入込客数の推移  
(八戸市、むつ市)

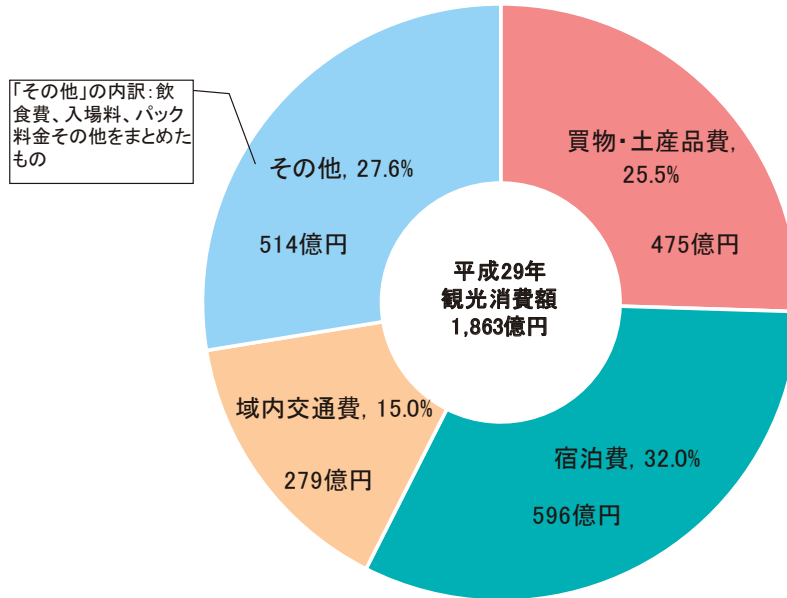


資料)県観光企画課「月例観光統計」※平成31年1月時点

#### ⑤ 観光消費額

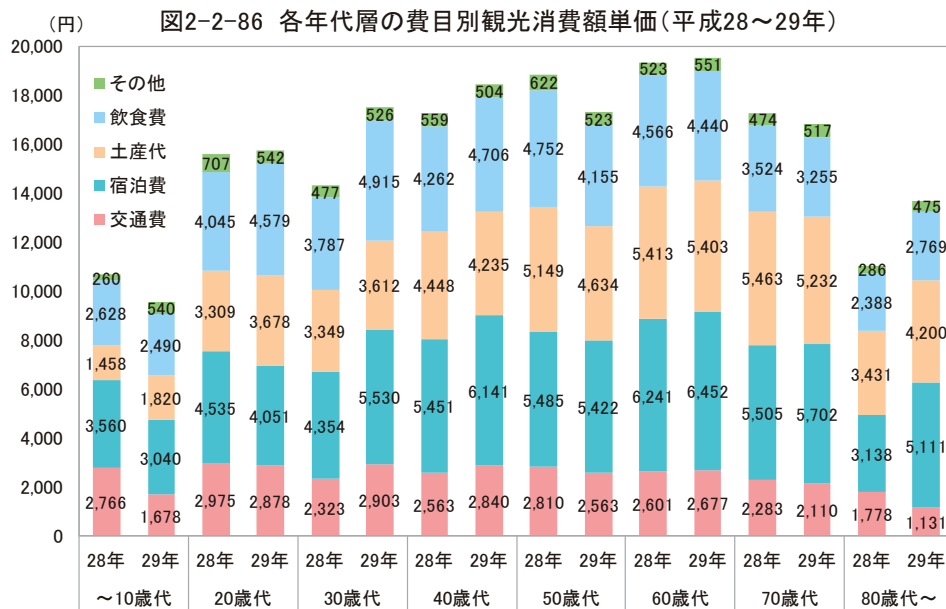
平成29年(2017年)の観光消費額の総額は、1,863億円となっており、その内訳をみると宿泊費が全体の32.0%を占める596億円となっており、次いで買物・土産品費が全体の25.5%を占める475億円、次いで域内交通費が15.0%を占め279億円となっています。(図2-2-85)

図2-2-85 観光消費額(平成29年・推計)



資料)県観光企画課「平成29年青森県観光入込客統計」

また、年代別・費用別の観光消費額単価をみると、10、50、70歳代を除いて前年度に比べ全体の消費額単価が上がっており、各年代層とも宿泊費が高い傾向にあります。(図2-2-86)



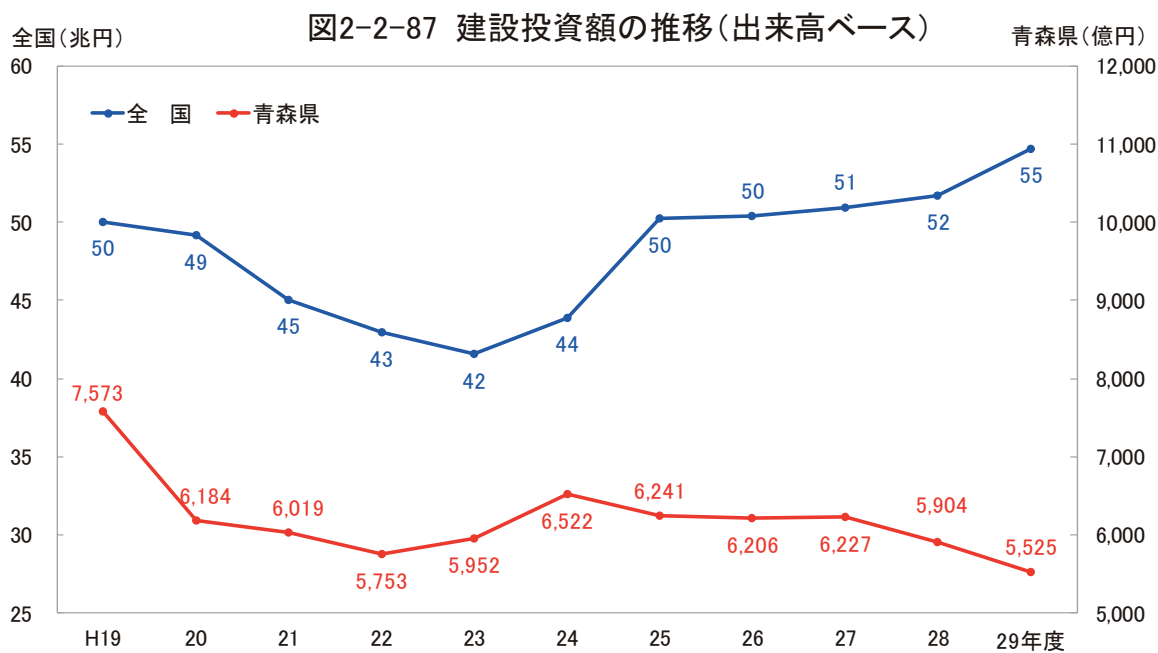
## 4 建設投資・民間設備投資の動向

### (1) 建設投資の動向

#### ① 建設投資額の推移

本県の建設投資額は、平成 20 年度(2008 年度)以降減少傾向が続いていましたが、平成 23 年度(2011 年度)に東日本大震災からの復旧・復興等に向けた財政措置が講じられたことにより増加となりました。その後は横ばい傾向にありましたが、平成 28 年度(2016 年度)に再度減少に転じ、平成 29 年度(2017 年度)は 5,525 億円と、前年度に比べて 6.4%減となりました。なお、平成 30 年度(2018 年度)上期は 2,608 億円と、前年度同期(2,715 億円)に比べて 3.9%減となっています。

全国の建設投資額も、長期的には減少傾向で推移していましたが、平成 24 年度(2012 年)に一転して増加となり、平成 29 年度(2017 年度)は 54 兆 7,213 億円と、前年度に比べて 5.9%増となりました。なお、平成 30 年度(2018 年度)上期は 25 兆 3,947 億円と、前年度同期(25 兆 3,033 億円)に比べて 0.4%増となっています。(図 2-2-87)



資料)国土交通省「建設総合統計年度報」

#### ② 平成 29 年度(2017 年度)の建設投資

本県の建設投資について工事種類別にみると、民間工事は、建築工事のうち「居住用」及び「鉱業、建設業、製造業用」で増加したものの、土木工事が前年度比 20.6%減と大幅に減少したことから、全体で前年度比 7.2%減の 2,817 億円となっています。

一方、公共工事は、建築工事が 3.7%増加したものの、土木工事が 8.9%減少したことから、全体で前年度比 5.6%減の 2,708 億円となっています。

なお、本県の建設工事出来高に占める公共分の建設工事の割合は 49.0%となっており、全国における割合である 40.2%より高くなっています。(表 2-2-4)

表2-2-4 工事種類別建設工事出来高(平成29年度)

(単位:百万円)

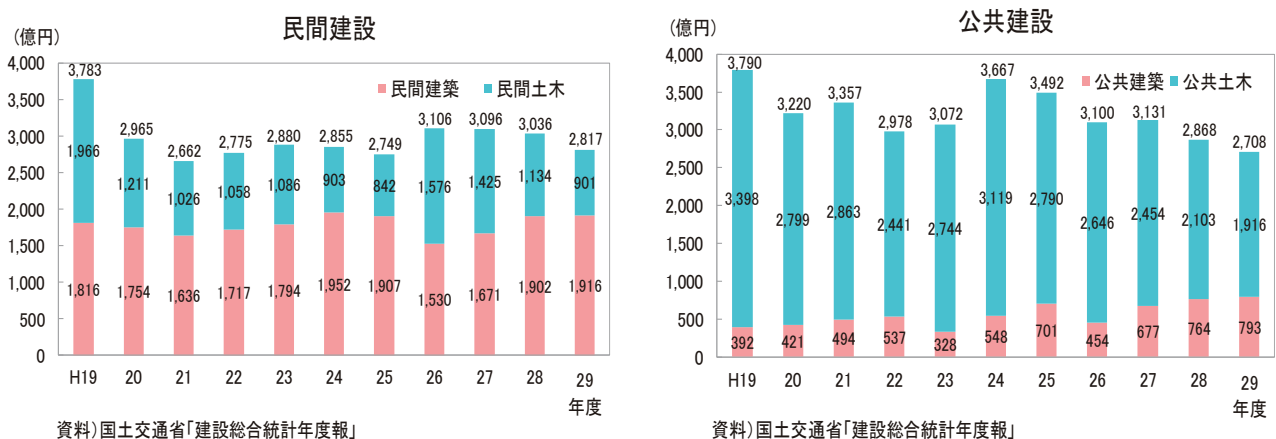
	青森県		全 国	
	構成比(%)	前年度比(%)	構成比(%)	前年度比(%)
総 計	552,498	▲ 6.4	54,721,275	5.9
民 間	281,672	▲ 7.2	32,703,968	6.3
建 築	191,552	0.7	26,596,744	5.6
居住用	116,706	1.3	16,250,604	2.0
鉱業、建設業、製造業用	22,454	47.2	2,066,496	3.8
商業、サービス業用	41,393	▲ 19.0	7,684,636	9.8
その他	10,999	26.8	595,008	29.5
土 木	90,120	▲ 20.6	6,107,224	9.2
公 共	270,826	▲ 5.6	22,017,306	5.2
建 築	79,261	14.3	3,926,867	7.2
居住用	9,583	▲ 31.8	561,263	▲ 19.3
その他	69,678	11.7	3,365,604	17.2
土 木	191,564	▲ 8.9	18,090,439	4.2
一 般	171,941	▲ 10.3	12,832,177	1.5
企 業	19,624	5.3	5,258,262	11.5
(再掲)建築計	270,813	1.6	30,523,611	6.2
(再掲)土木計	281,685	▲ 13.0	24,197,663	44.2

資料)国土交通省「建設総合統計年度報」

本県の民間建設投資額について近年の推移をみると、平成20年度(2008年度)以降は3,000億円を下回って推移していましたが、平成26年度(2014年度)に7年ぶりに3,000億円を上回りました。その後、平成28年度(2016年度)まで3年連続で3,000億円を上回りましたが、平成29年度(2017年度)は2,817億円と、4年ぶりに3,000億円を下回っています。

一方、公共建設投資額については、財政赤字削減に向けた公共投資の重点化・効率化が進んだことなどにより、平成22年度(2010年度)までは減少傾向で推移しましたが、東日本大震災からの復旧・復興に伴う土木工事などにより増加した平成24年度(2012年度)は3,600億円を超えました。その後は再び減少傾向に転じ、平成29年度(2017年度)は2,708億円と、2年連続で3,000億円を下回っています。(図2-2-88)

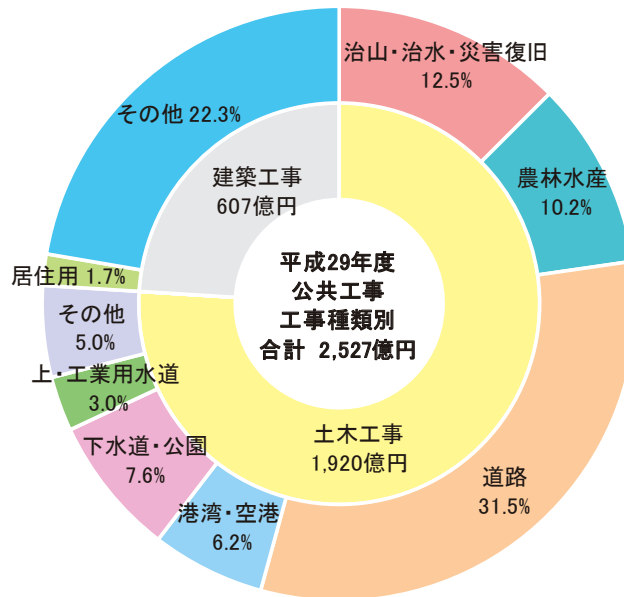
図2-2-88 発注主体別の建設投資額の推移(青森県)



平成29年度(2017年度)の本県における公共工事について、種類別に構成比をみると、土木工事では「道路」が31.5%と最も高く、次いで「治山・治水・災害復旧」が12.5%を占めています。また建築工事では、非住宅やその設備工事である「その他」が22.3%を占めています。(図2-2-89)



図2-2-89 公共工事種類別内訳(青森県)

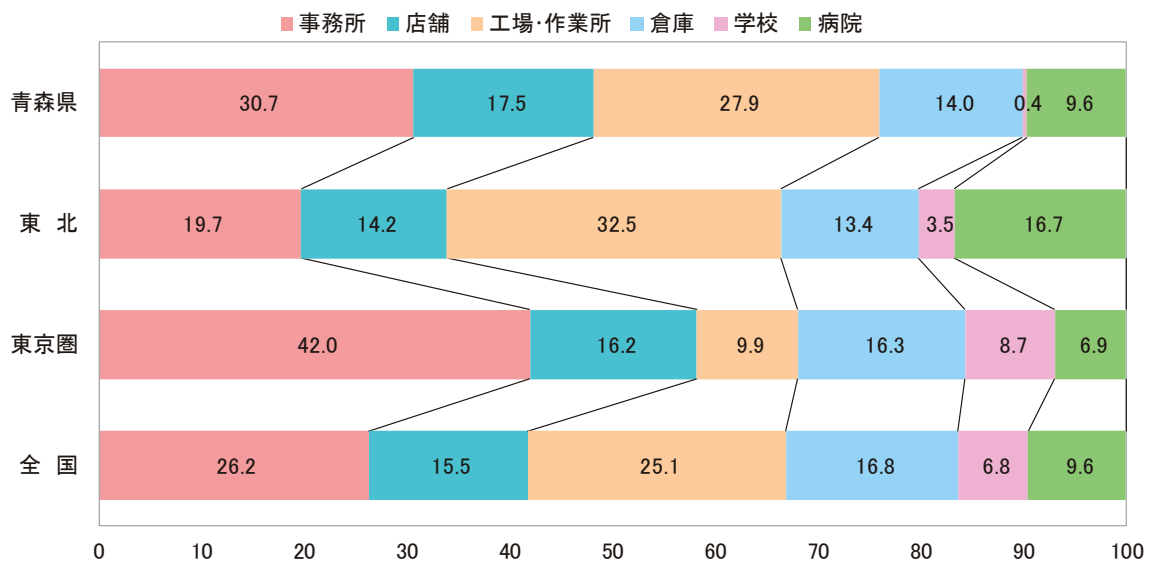


資料) 国土交通省「建設総合統計年度報」

平成 29 年度(2017 年度)における住宅を除く民間建築工事について、用途別にみると、本県では「事務所」の割合が 30.7%と最も高く、次いで「工場・作業所」が 27.9%、「店舗」が 17.5%となっており、これらで全体の 4 分の 3 強を占めています。

一方、オフィスビルなどの需要が高い東京圏では、「事務所」の割合が本県より 10 ポイント以上も高い 42.0%を占めるほか、本県では 0.4%である「学校」が 8.7%を占めるなど、地域によって民間建築工事の用途別構成比は異なっています。(図 2-2-90)

図2-2-90 民間建築(非住宅)工事の用途別構成比(平成29年度)



資料) 国土交通省「建設総合統計年度報」 ※「住宅」、「その他」を除く構成比  
 ※東京圏: 埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県

## (2) 民間設備投資の動向

本県の企業設備投資について、日本政策投資銀行による設備投資計画調査結果の推移をみると、平成20年度(2008年度)は、世界経済及び日本経済の減速の影響により、全産業ベース(電力・ガスを除く。以下同じ。)で対前年度比24.7%減となり、続く平成21年度(2009年度)も対前年度比22.6%減と、企業の投資意欲は大きく冷え込みました。

しかしながら、平成23年度(2011年度)には、製造業における震災復旧投資や、非製造業における社屋移転や改装工事などにより、製造業、非製造業ともに増加に転じ、全産業ベースで対前年度比89.9%増と大幅に増加しました。その後、平成24年度(2012年度)は反動により対前年度比32.4%減、平成25年度(2013年度)からは2年連続で対前年度比増、平成27年度(2015年度)からは2年連続で対前年度比減となるなど乱高下を繰り返し、平成29年度(2017年度)は対前年度比5.1%増と3年ぶりの増加となりました。

平成30年度(2018年度)における企業の設備投資計画では、全産業ベースで対前年度比17.9%増と2年連続で増加となっています。内訳として、製造業においては、「窯業・土石」、「輸送用機械」等で減少するものの、「電気機械」、「食品」、「紙・パルプ」等で増加することから、対前年度比27.6%増と4年ぶりの増加となり、非製造業においては、「卸売・小売」、「サービス」等で減少するものの、「運輸」等で増加することから、対前年度比9.9%増と3年連続の増加となっています。(図2-2-91)

また、運輸業などにおける設備投資対象の1つとして貨物自動車がありますが、本県の貨物車登録台数(新車)の推移をみると、平成21年(2009年)を底に増加に転じており、平成24年(2012年)には対前年比33.6%増と大幅に増加し、それ以降はほぼ横ばい傾向で推移しました。

平成30年(2018年)の登録台数は、普通貨物車が1,554台、小型貨物車が2,318台で合計3,872台となり、前年(3,717台)に比べて4.2%増と、2年連続の増加となっています。(図2-2-92)

図2-2-91 企業設備投資実績増減率(青森県)

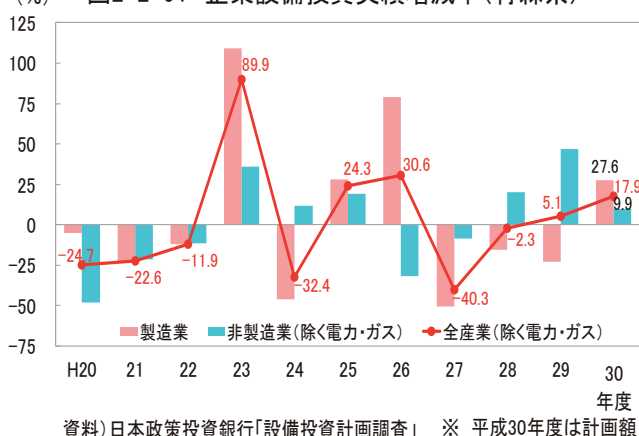
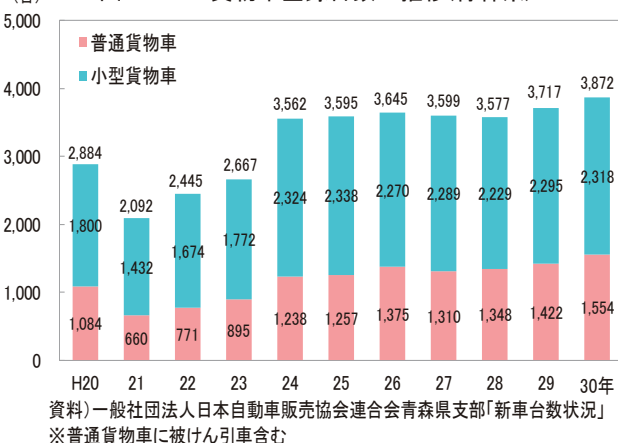


図2-2-92 貨物車登録台数の推移(青森県)



## (3) 住宅着工の動向

新設住宅着工戸数は、所得、地価、建築費、金利などに反応して動き、消費税、住宅ローン減税などの政府の経済対策によっても影響を受けます。また住宅建設は、各種建材の需要動向や、家具・家電類などの消費動向、あるいは建設に携わる技術者等の雇用面などに影響を及ぼすことから、今

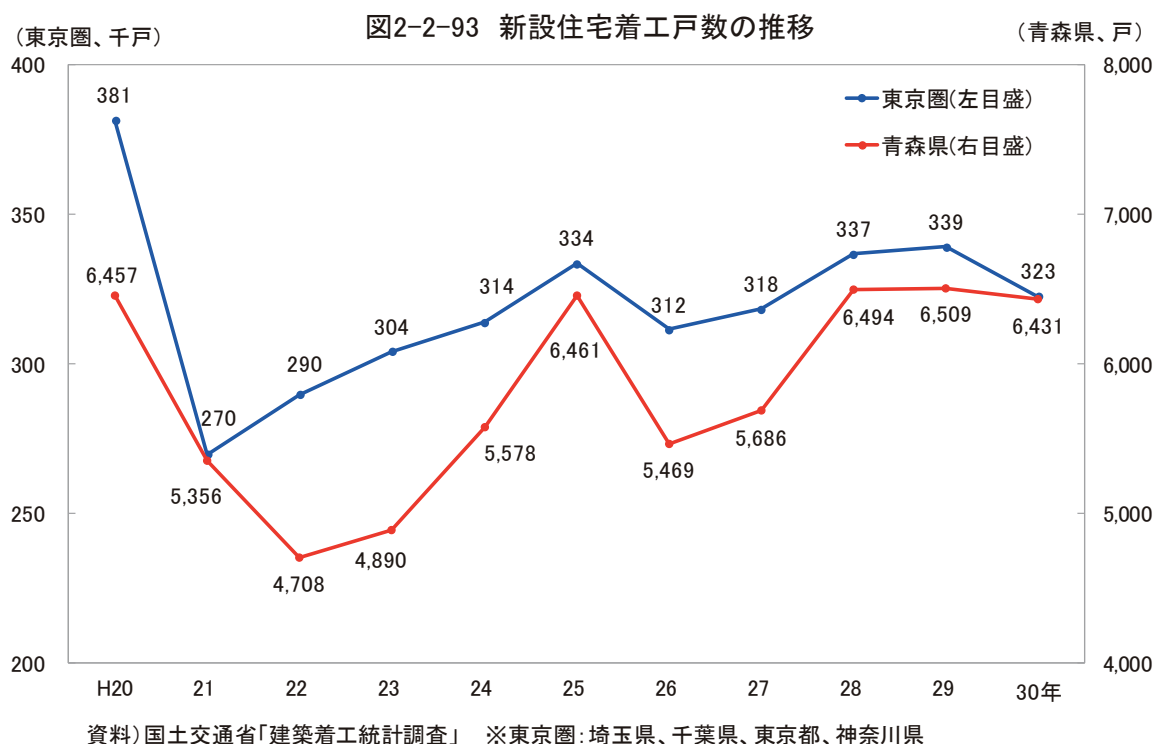
後の景気の先行きを判断する景気動向指数の先行指数としても採用されています。

### ① 新設住宅着工戸数の推移

本県の新設住宅着工戸数は、平成11年(1999年)をピークに減少傾向にありましたが、平成23年(2011年)以降は持ち直しの動きがみられ、平成25年(2013年)には消費税増税前の駆け込み需要があったことから、対前年比15.8%増の6,461戸と3年連続の増加となりました。翌年の平成26年(2014年)には、前年の駆け込み需要の反動減の影響等により、対前年比15.4%減の5,469戸と4年ぶりに減少しましたが、平成27年(2015年)から翌年の平成28年(2016年)にかけては、日銀のマイナス金利政策などを受けた低金利の長期化や、税制改正の影響による相続税の節税対策等により、アパートなど貸家を建築する動きが活発化したことから、再び増加に転じました。

一方、東京圏の新設住宅着工戸数は、本県同様に、消費税増税前の駆け込み需要による増加と、その反動減の影響等による減少があったものの、平成22年(2010年)以降、緩やかな増加傾向となりました。

平成30年(2018年)の新設住宅着工戸数は、本県では貸家の減少により、対前年比1.2%減の6,431戸、東京圏では貸家及び分譲住宅の減少により、対前年比4.9%減の32万2,586戸となり、ともに4年ぶりに前年を下回っています。(図2-2-93)



### ② 利用関係別新設住宅着工戸数の推移

平成20年(2008年)以降の新設住宅着工戸数の推移について利用関係別にみると、本県では、持家は平成24年(2012年)までは横ばい傾向で推移していましたが、平成25年(2013年)には消費税増

税前の駆け込み需要があったことから、対前年比 27.6%増となりました。翌年の平成 26 年(2014 年)には、前年の駆け込み需要の反動減の影響等により、対前年比 19.2%減となりましたが、その後は概ね増加傾向で推移しています。

また、貸家及び分譲住宅は、平成 22 年(2010 年)までは減少傾向で推移し、平成 24 年(2012 年)から平成 26 年(2014 年)にかけては持家同様に、消費税増税前の駆け込み需要とその反動減の影響等から大きく変動しました。その後は増加傾向で推移しましたが、平成 29 年(2017 年)はともに前年より若干減少しました。

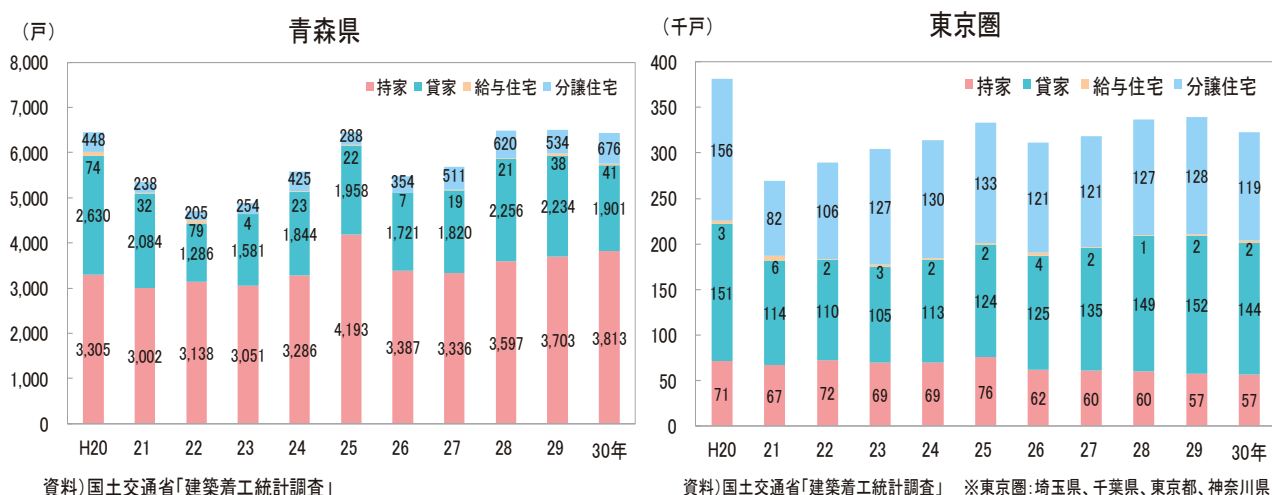
一方、東京圏では、平成 20 年(2008 年)に発生したリーマンショックにより、不動産市況が低迷したことから、翌年の平成 21 年(2009 年)には、持家、貸家、分譲住宅ともに大きく落ち込みました。平成 25 年(2013 年)前後は本県同様に、消費税増税前の駆け込み需要とその反動減の影響等から大きく変動しましたが、その後、持家は概ね減少傾向であるものの、貸家及び分譲住宅は、相続税の節税対策による建設需要を反映し、概ね増加傾向で推移しました。

平成 30 年(2018 年)の利用関係別の内訳をみると、本県では、持家が対前年比 3.0%増の 3,813 戸、貸家が同 14.9%減の 1,901 戸、給与住宅が同 7.9%増の 41 戸、分譲住宅が同 26.6%増の 676 戸となり、新設住宅着工戸数に占める持家の割合は 59.3%となっています。

一方、東京圏では、持家が対前年比 0.9%減の 5 万 6,767 戸、貸家が同 4.9%減の 14 万 4,459 戸、給与住宅が同 49.6%増の 2,436 戸、分譲住宅が同 7.4%減の 11 万 8,924 戸となり、新設住宅着工戸数に占める持家の割合は 17.6%となっています。

このように本県では、新設住宅着工戸数に占める持家の割合が、東京圏の水準を大きく上回っています。(図 2-2-94)

図 2-2-94 利用関係別住宅着工戸数の推移



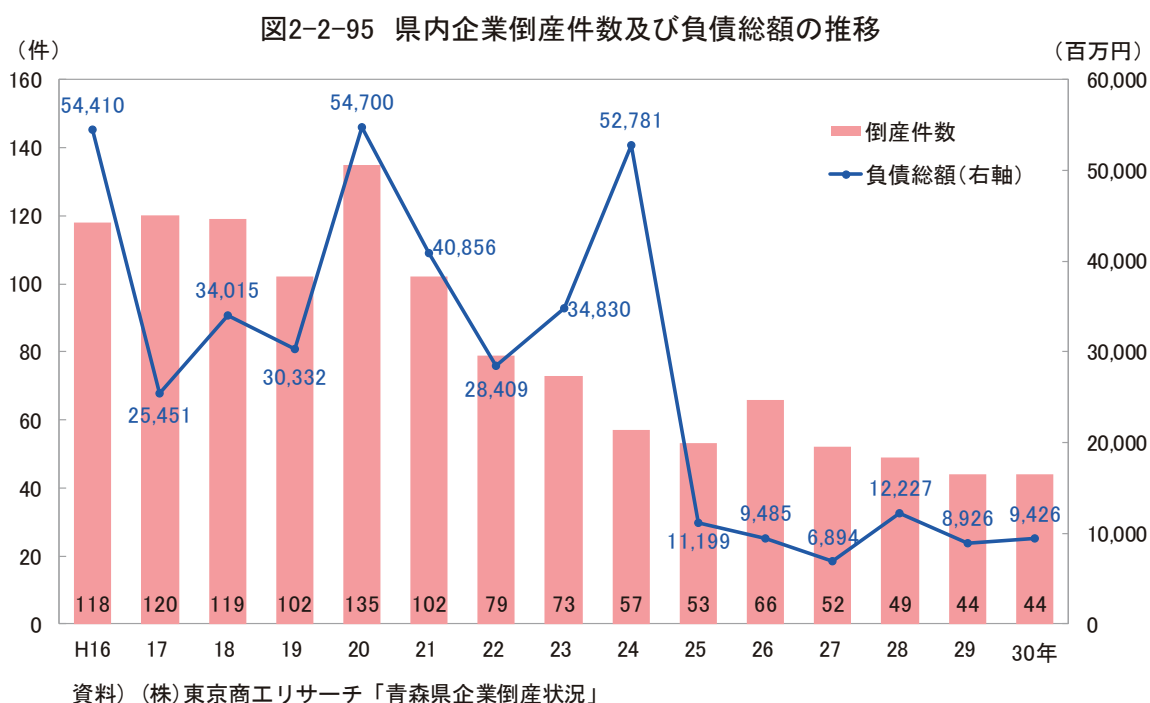
持家: 建築主が自分で居住する目的で建築するもの  
 貸家: 建築主が賃貸する目的で建築するもの  
 給与住宅: 会社、官公署等がその社員等を居住させる目的で建築するもの  
 分譲住宅: 建て売り又は分譲の目的で建築するもの

## 5 企業倒産の動向

### (1) 企業倒産件数及び負債総額の推移

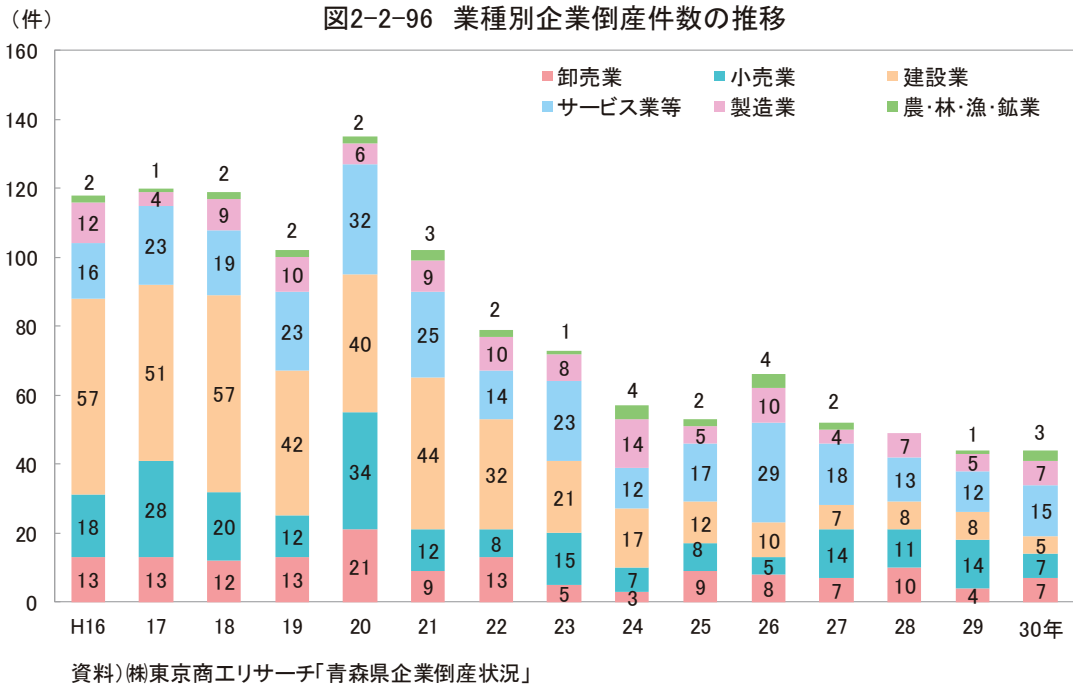
本県の企業倒産件数(負債額1,000万円以上)の推移をみると、平成21年(2009年)以降金融機関や政府による各種経済支援施策の効果などから倒産件数が減少しており、消費税が引き上げられた平成26年(2014年)に増加したものの、平成27年(2015年)以降は再び減少しており、平成30年(2018年)は、昭和47年(1972年)の集計開始以降で前年に並び最少の44件となっています。

負債総額の推移については減少傾向が続いているものの、1件の負債額が100億円を超える倒産が発生した平成16年(2004年)、平成24年(2012年)などは、負債総額が高くなっています。平成30年(2018年)は、大型倒産(負債総額が10億円以上)の発生件数は2件にとどまり、年間の負債総額は94億2,600万円(前年比5.6%増)と100億円を下回っています。(図2-2-95)



### (2) 業種別倒産件数の推移

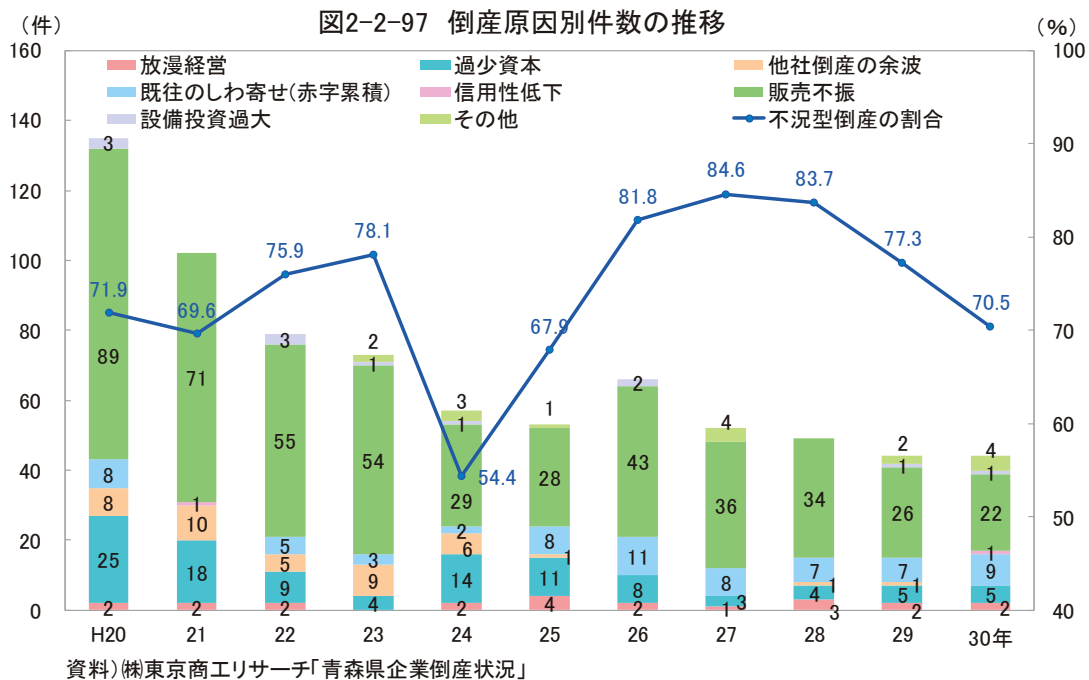
企業倒産件数の推移を業種別にみても、過去に多かった建設業の割合が減少傾向にある一方、サービス業等(サービス業他、不動産業、情報通信業等)の全体に占める割合が高まっています。平成30年(2018年)においては、サービス業等が最多の15件で全体に占める割合は34.1%となっており、居酒屋等のサービス業における倒産が急増し、前年に比べると3件増加しています。次いで製造業、卸売業及び小売業が各7件で15.9%となっており、製造業では青森県近海の不漁を受け水産物加工業者の倒産増加が目立ち、人手不足による人件費上昇も少なからず影響し、前年に比べると2件増加しています。(図2-2-96)



### (3) 原因別倒産件数の推移

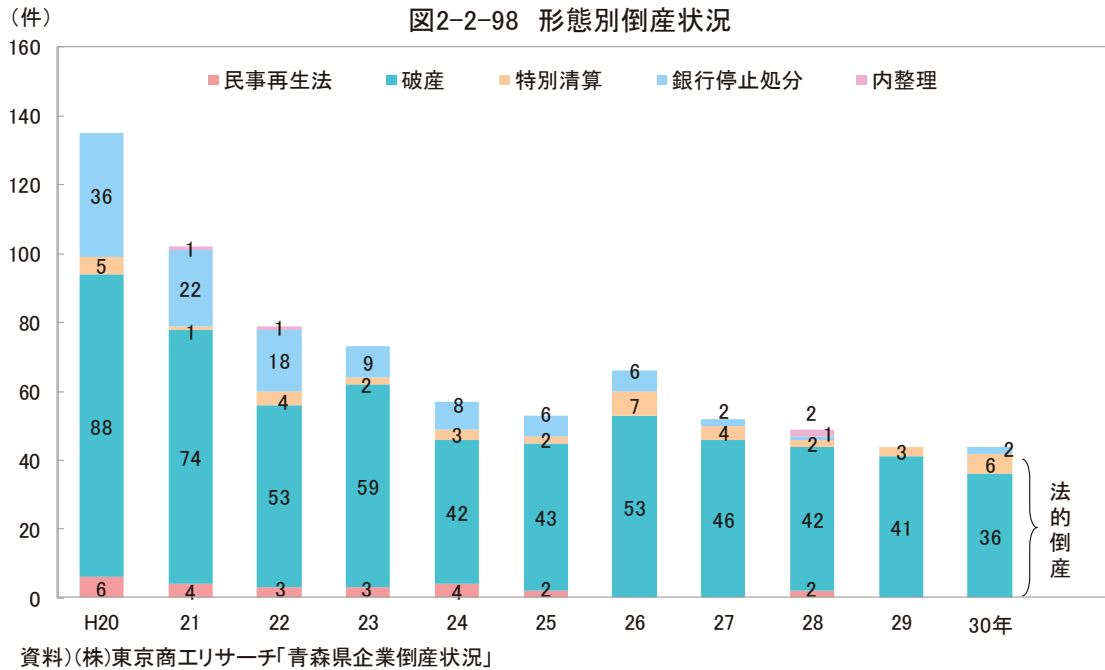
倒産原因別にみると、販売不振・業績低迷による倒産件数が総じて多く、平成30年(2018年)は22件で、全体に占める割合は50.0%となっています。次いで多いのは既往のしわ寄せ(赤字累積)によるもので、9件と全体の20.5%となっています。一方、放漫経営による倒産は、近年では数件程度にとどまっています。

また、既往のしわ寄せ(赤字累積)、販売不振・業績低迷、売掛金等回収難を合わせた不況型倒産の割合は、平成24年(2012年)に54.4%まで低下した後、平成25年(2013年)から3年連続で上昇しましたが、平成30年(2018年)は70.5%と3年連続で低下しています。(図2-2-97)



#### (4) 形態別倒産状況

企業倒産の状況を形態別にみると、銀行停止処分の占める割合が減少傾向にある一方、破産の割合は高い傾向にあります。平成30年(2018年)の破産による倒産件数は36件で、全体に占める割合は81.8%と、6年連続で80%を超えています。このため、法的倒産(民事再生法、破産、特別清算に基づく会社整理、会社更生法)の割合も増加し、平成23年(2011年)には80%を超え、平成30年(2018年)には95.5%となっています。(図2-2-98)



#### (5) 中小企業再生支援の状況

中小企業の再生支援の状況をみると、青森県産業復興相談センターと青森県中小企業再生支援協議会が平成29年度(2017年度)に受け付けた窓口相談件数は、前年度より2件多い36件となっています。また、同年度に再生支援計画策定支援が完了したのは前年度より8件少ない13件となり、同支援計画完了企業による雇用確保者数は889人で、平成15年度(2003年度)からの累計では9,893人となっています。(図2-2-99~100)

図2-2-99 再生支援相談件数の推移

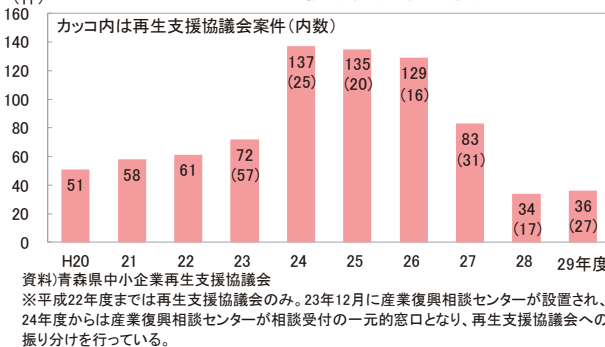
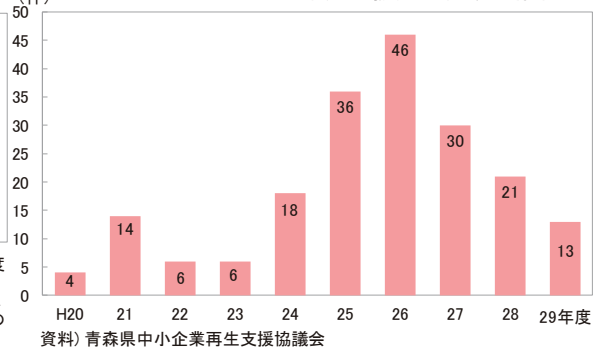


図2-2-100 再生計画策定支援完了件数の推移



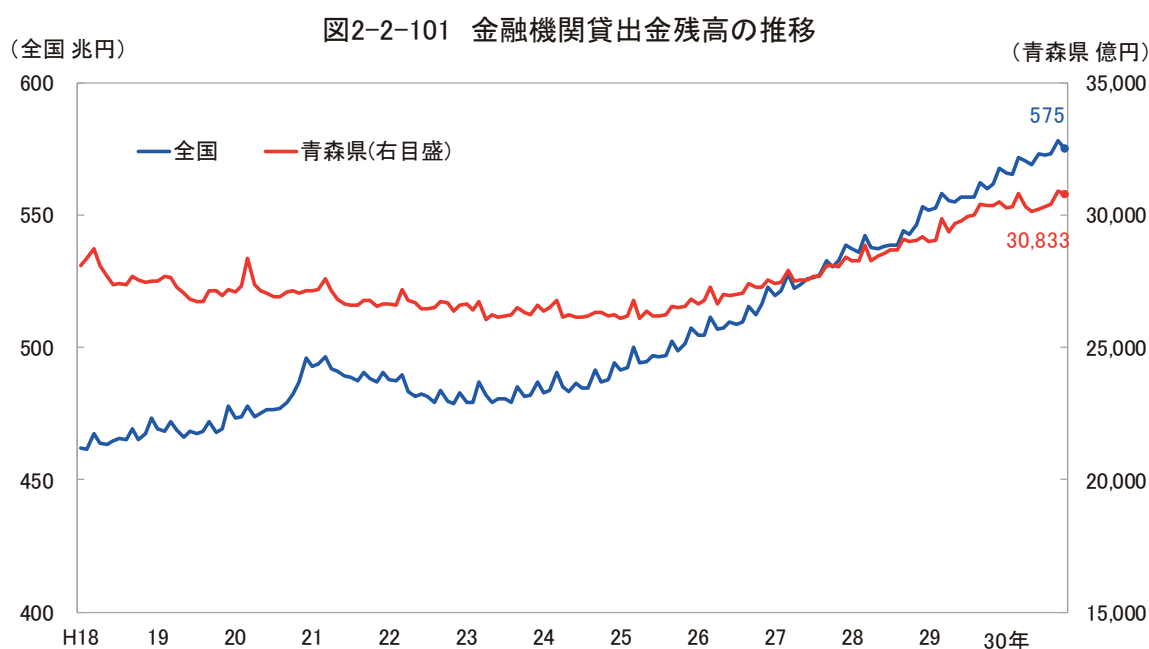
## 6 金融の動向

### (1) 金融機関貸出金残高の推移

貸出金は、借り手である企業や個人の資金需要の動向や、資金を融資する側である銀行の貸出態度により変化します。一般的には企業などが設備投資を積極的に行う景気回復期には増加し、景気後退期には運転資金の確保が優先されるため、貸出金は減少する傾向にあるといわれていますが、企業が発行する社債などによる資金の調達動きにも影響を受ける場合があります。

本県の金融機関(銀行、信用金庫、信用組合)貸出金残高は、自治体からの資金需要の影響などによる小幅な増減がある中で、平成15年(2003年)以降は減少傾向にありましたが、平成24年(2012年)を底に緩やかな増加傾向に転じ、平成30年(2018年)10月には3兆833億円となっています。

一方、全国は、平成17年(2005年)まで減少傾向で推移していましたが、企業が社債や商業ペーパー<sup>15</sup>の発行を抑え銀行貸出を増加させたことなどから、平成18年(2006年)から平成21年(2009年)初めにかけて増加傾向となりました。その後はわずかな減少が続いたものの、平成24年(2012年)以降は再び増加し、平成30年(2018年)10月には575兆円となっています。(図2-2-101)



資料) 日本銀行、信金中金地域・中小企業研究所、(一社)全国信用組合中央協会 ※各月末残高、H30年10月分まで

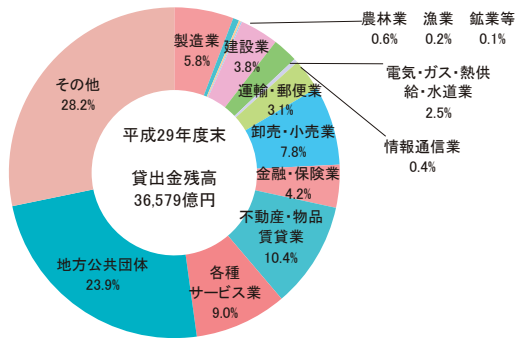
県内金融機関の貸出金残高を貸出先の業種別にみると、地方公共団体が23.9%と最も多く、次いで不動産・物品貸業の10.4%、各種サービス業の9.0%となっています。(図2-2-102)

また、平成24年度(2012年度)から平成29年度(2017年度)までの5年間における増減率をみると、電気水道への貸出額が大幅に伸びている一方、製造、農林漁業、卸売小売で減少しています。(図2-2-103)

<sup>15</sup> コマーシャルペーパー …短期資金を調達する目的で発行する無担保の約束手形。

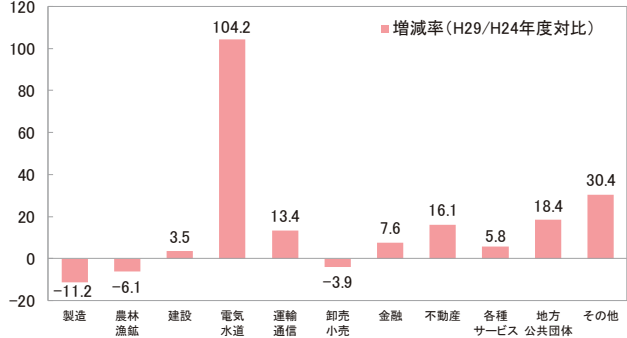


図2-2-102 金融機関貸出金残高の業種別割合



資料) 県内金融機関ディスクロージャー

図2-2-103 金融機関貸出金残高の業種別増減率

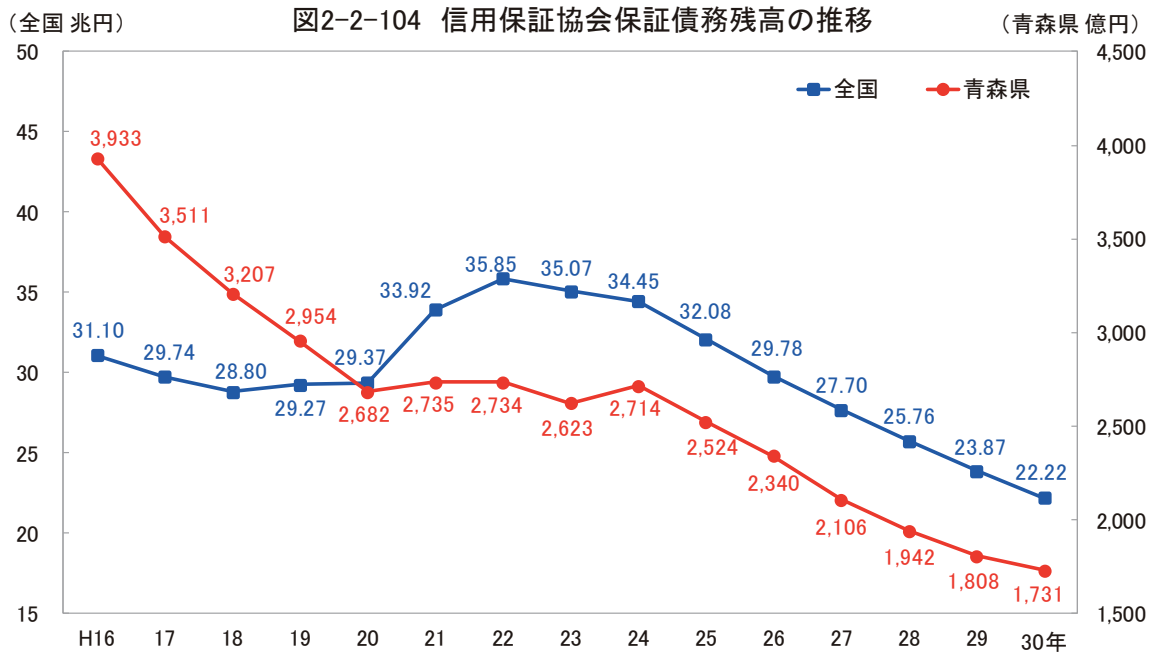


資料) 県内金融機関ディスクロージャー

## (2) 信用保証協会保証債務残高の推移

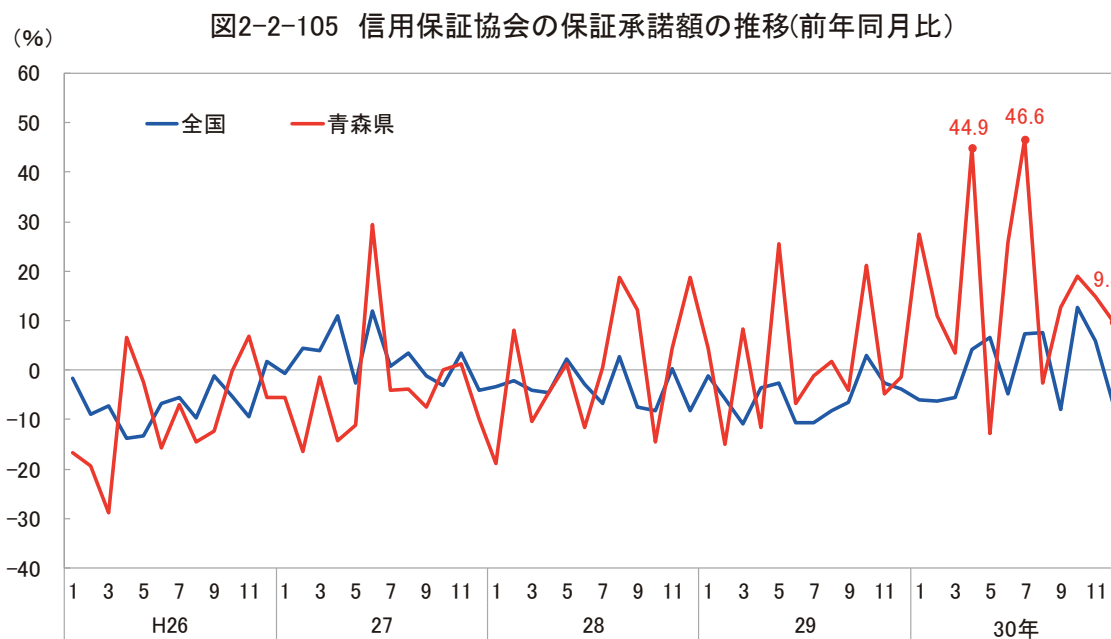
本県の信用保証協会保証債務残高の推移をみると、平成14年(2002年)以降減少が続いていましたが、平成20年(2008年)以降横ばいの状態となりました。平成25年(2013年)からは再び減少し、平成30年(2018年)3月末時点で前年比4.2%減の1,731億円となっています。

全国の保証債務残高は、平成13年(2001年)以降減少が続いていましたが、平成19年(2007年)からは4年連続で増加した後、平成23年(2011年)から再び減少し、平成30年(2018年)3月末の残高は前年比6.9%減の22兆2,151億円となっています。(図2-2-104)



資料) 青森県信用保証協会「保証月報」、(一社)全国信用保証協会連合会 ※各年3月末残高

本県の信用保証協会の保証承諾額を月別にみると、平成20年(2008年)9月のリーマンショック後の回復過程にある中で、平成23年(2011年)3月に東日本大震災が発生し、企業の資金需要が高まったことから、県の経営安定化サポート資金や国のセーフティネット保証などの活用により、平成23年(2011年)5月から6月にかけて保証承諾額は前年を大きく上回りました。平成23年(2011年)秋以降は、一時的に前年を上回る月が散見されたものの、震災需要の落ち着きや長引く景気回復の遅れなどから前年を下回る状況が続きました。平成27年(2015年)以降は、前年同月比の減少幅が縮小傾向にあるほか、平成30年(2018年)4月、7月には40%を超える増加となっており回復の兆しがみられます。(図2-2-105)

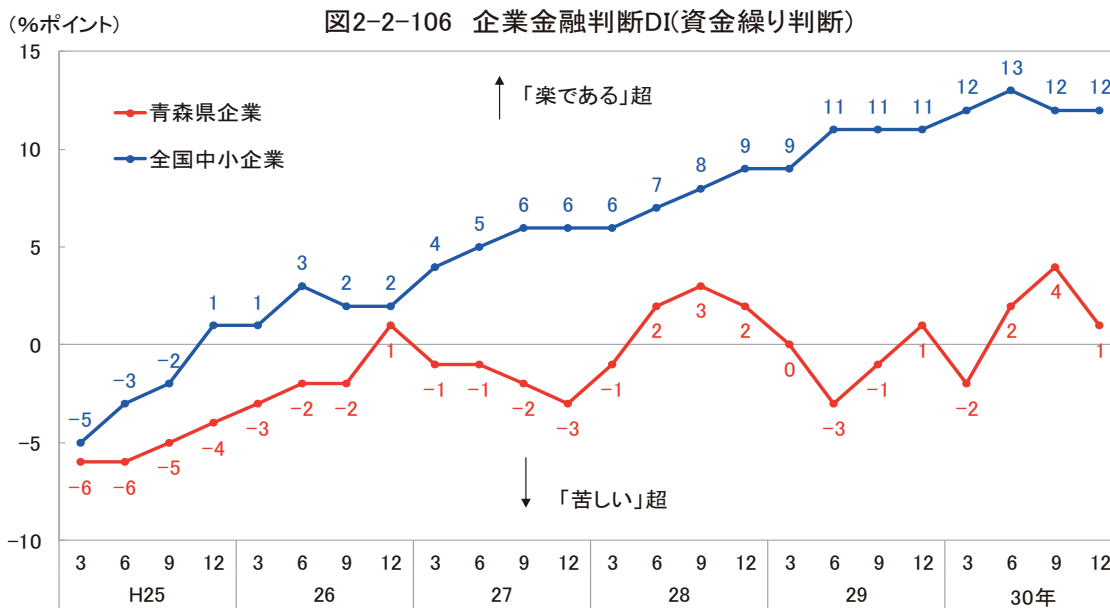


資料) 青森県信用保証協会、(一社)全国信用保証協会連合会

### (3) 県内企業の金融環境

企業金融判断D I から県内企業の金融環境をみると、本県企業の資金繰り判断D I は、リーマンショックによる落ち込みから改善傾向にあるものの、平成26年(2014年)12月期にプラス1と改善に向かった後、再び悪化に転じるなど増減を繰り返しており、平成27年(2015年)12月期はマイナス3と全国との格差が拡大し、資金繰りが苦しい状況となりました。平成28年(2016年)6月期にプラスに転じ、平成29年(2017年)6月期にはマイナス3まで悪化しましたが、同年12月期に再びプラスに転じました。その後も増減を繰り返し、平成30年(2018年)3月期にマイナス2まで落ち込んだのち、6月期以降は増減しながらもプラスで推移しています。

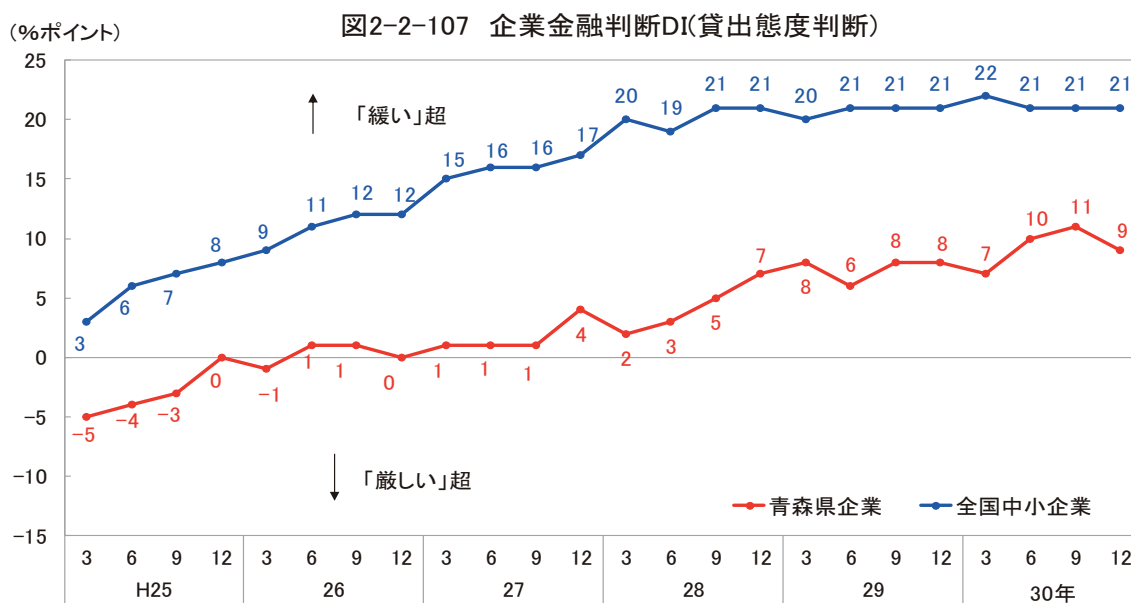
全国(中小企業)の資金繰り判断D I をみると、リーマンショック発生後に落ち込んだマイナス幅は、本県とは異なり順調に縮小を続け、平成25年(2013年)12月期にプラスに転じた後も堅調に推移しており、平成30年(2018年)6月期にはプラス13まで改善し、その後は横ばいで推移しています。(図2-2-106)



資料)日本銀行

次に、本県の金融機関の貸出態度判断DIをみると、平成25年(2013年)12月期までは、東日本大震災発生直後の低下を除き、リーマンショックによる悪化から緩やかな改善が続きました。その後は0前後の横ばいが約2年間続き、平成28年(2016年)3月期以降は堅調に改善し、平成29年(2017年)は6月期に低下したもののほぼ横ばいで推移しました。平成30年(2018年)は、9月期にプラス11と10ポイントを超えるまで改善しましたが、12月期はプラス9と低下しています。

一方、全国(中小企業)のDIの推移をみると、平成23年(2011年)9月期にプラスに転じてから、平成26年(2014年)6月期以降は10ポイントを超えるなど、本県よりも速い改善の動きが続いており、平成29年(2017年)6月期以降はプラス21前後の横ばいで推移し、本県に比べて貸出態度が非常に緩い状況にあります。(図2-2-107)

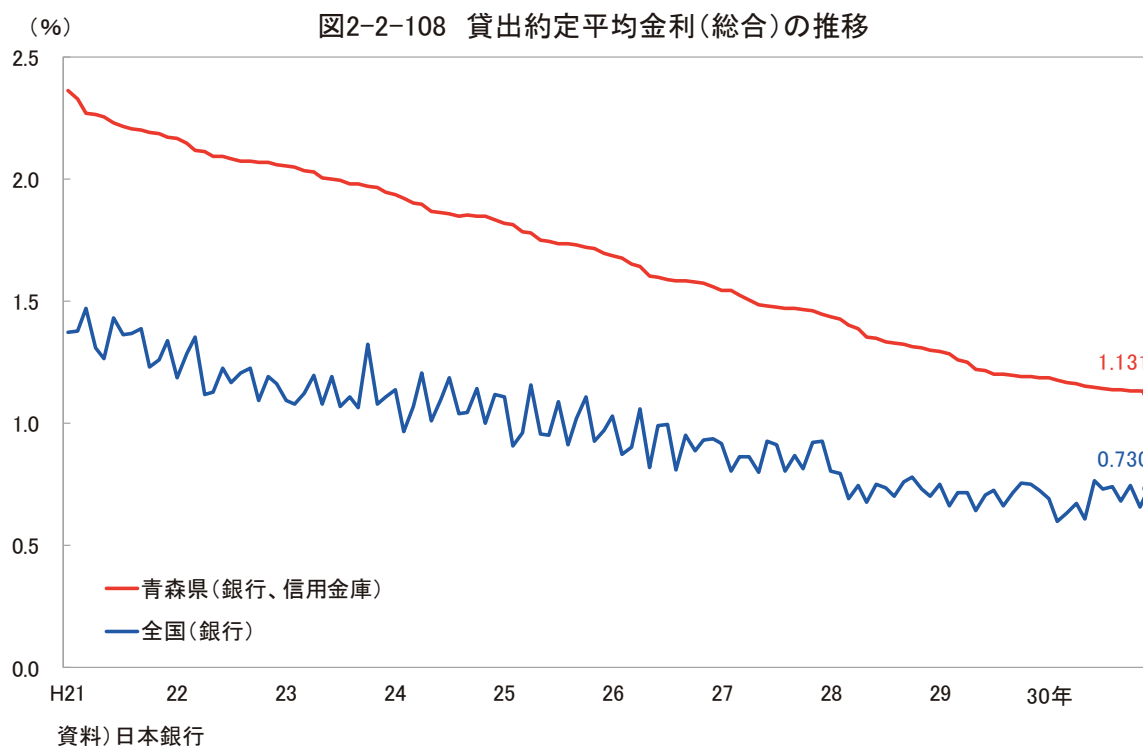


資料)日本銀行

企業の金融環境が改善している背景には貸出金利の低下があります。

県内の銀行、信用金庫の貸出約定平均金利は、平成19年(2007年)10月の2.495%をピークに一貫して低下を続けており、平成30年(2018年)12月には1.131%と前年同月比で4.9%の減少となっています。

貸出金利は全国の銀行においても同様で、平成19年(2007年)7月に1.826%のピークとなった後低下し、平成25年(2013年)には1%を割り込み、平成30年(2018年)12月には0.730%となっています。(図2-2-108)



#### (4) 預貸率の推移

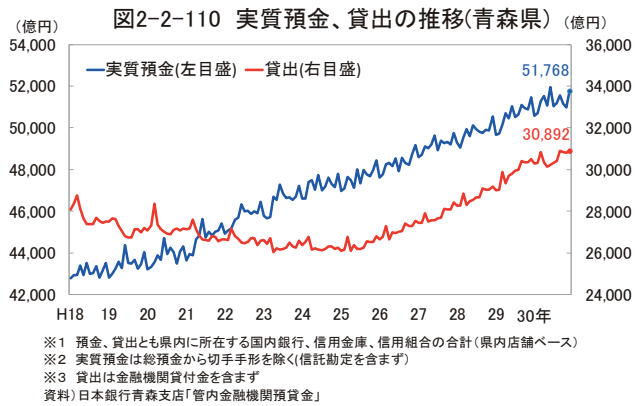
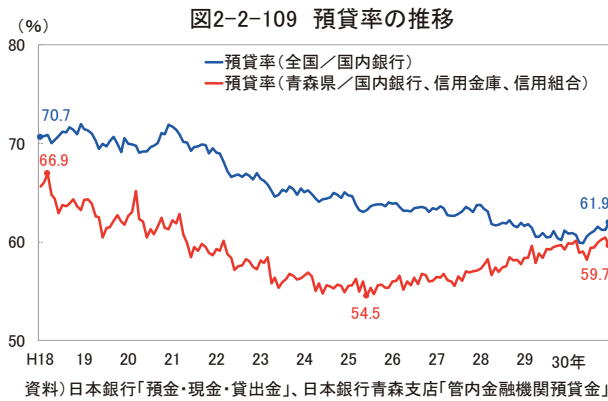
平成17年(2005年)以降の預貸率(金融機関の預金残高に対する貸出残高の割合)の推移をみると、全国、本県とも下げ止まりつつあります。

まず、本県の金融機関の預貸率は、平成18年(2006年)は66.9%をピークに低下傾向で推移し、平成25年(2013年)の54%台にまで低下した後、緩やかな上昇に転じ、平成30年(2018年)は59%前後で推移しています。

次に、全国の金融機関(銀行)の預貸率をみると、平成18年(2006年)からは70%前後を横ばいで推移したのち、平成22年(2010年)から低下し、平成26年(2014年)1月から平成28年(2016年)3月までは63%前後で推移しました。その後、さらに緩やかな低下が続き、同年4月から直近の平成30年(2018年)12月までは、60~61%で推移しています。(図2-2-109)

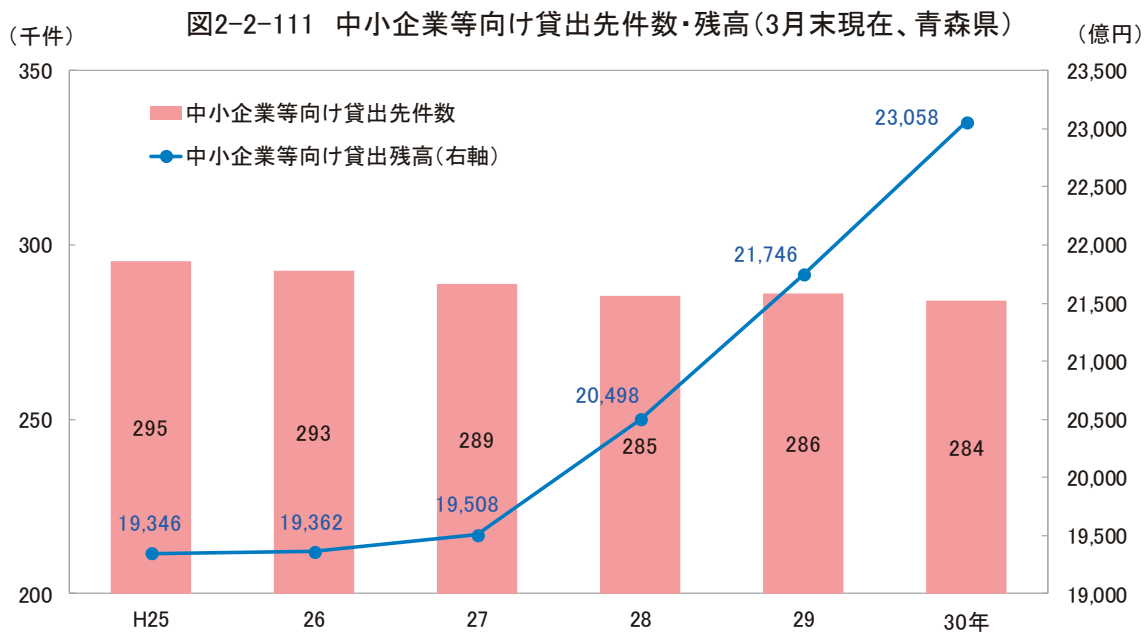
本県の金融機関の預金残高と貸出残高の推移をみると、預金残高は平成18年(2006年)まで横ばいから微減傾向で推移してきましたが、平成19年(2007年)から増加傾向となり、平成30年(2018年)12月には5兆1,768億円と前年同月比で0.6%増加しています。一方、貸出残高は、平成24年

(2012年)まで減少傾向にありましたが、平成25年(2013年)から増加に転じ、平成30年(2018年)12月には3兆892億円と前年同月比で1.3%増加しています。(図2-2-110)



また、県内金融機関の中小企業等に対する貸出件数と残高の推移をみると、平成30年(2018年)3月末の貸出件数は前年同月比0.7%減の28万4,058件と減少し、貸出残高は前年同月比6.0%増の2兆3,058億円と増加傾向にあります。(図2-2-111)

貸出件数と残高の動きについては、前述のとおり各種金融支援策が実施されている中で、これまでの県内事業所数が減少傾向にある一方で、平成26年(2014年)以降、景気回復により企業の金融機関からの借入の動きが強まっていることが要因と考えられます。



※県内に本店を有する銀行、信用金庫、信用組合の合計。各年3月末  
 資料) 金融庁「中小・地域金融機関の主な経営指標」、青森県信用組合ディスクロージャー

## 第3節 青森県の人口

### 1 青森県の人口の推移

青森県の人口<sup>16</sup>は、昭和58年(1983年)の152万9千人をピークに減少が続いており、平成30年(2018年)には126万2,815人となりました。年齢3区分別では、15歳未満人口(年少人口)と15～64歳人口(生産年齢人口)の割合が低くなる一方で、65歳以上人口(老年人口)の割合が高まっています。(図2-3-1)

大都市圏では若年層を中心に全国から人口が集中する一方、地方では人口減少と高齢化が同時に進行する傾向がみられ、平成19年(2007年)から平成29年(2017年)までの10年間の本県の人口増減率はマイナス9.2%と、秋田県(マイナス11.2%)に次いで全国で2番目に大きい減少率となっています。

また、65歳以上人口(老年人口)割合を都道府県別にみると、全国的に超高齢社会となっており、平成29年(2017年)の本県の65歳以上人口(老年人口)割合は31.8%と、全国で11番目に高くなっています。(図2-3-2)

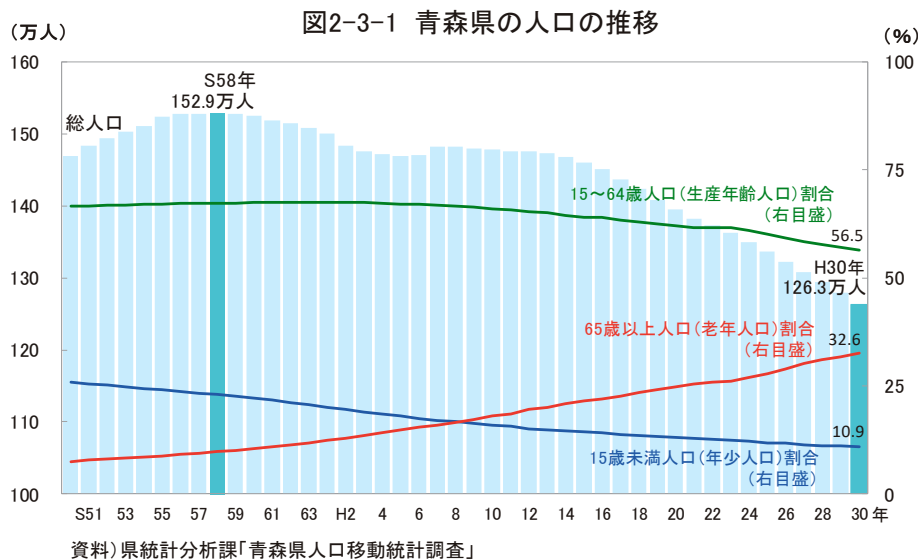
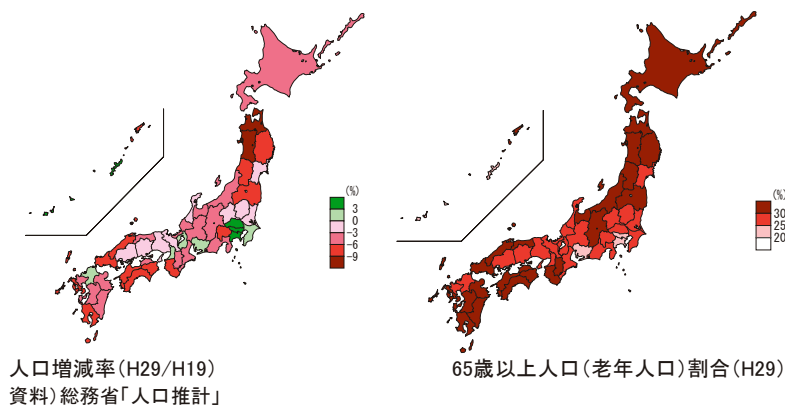
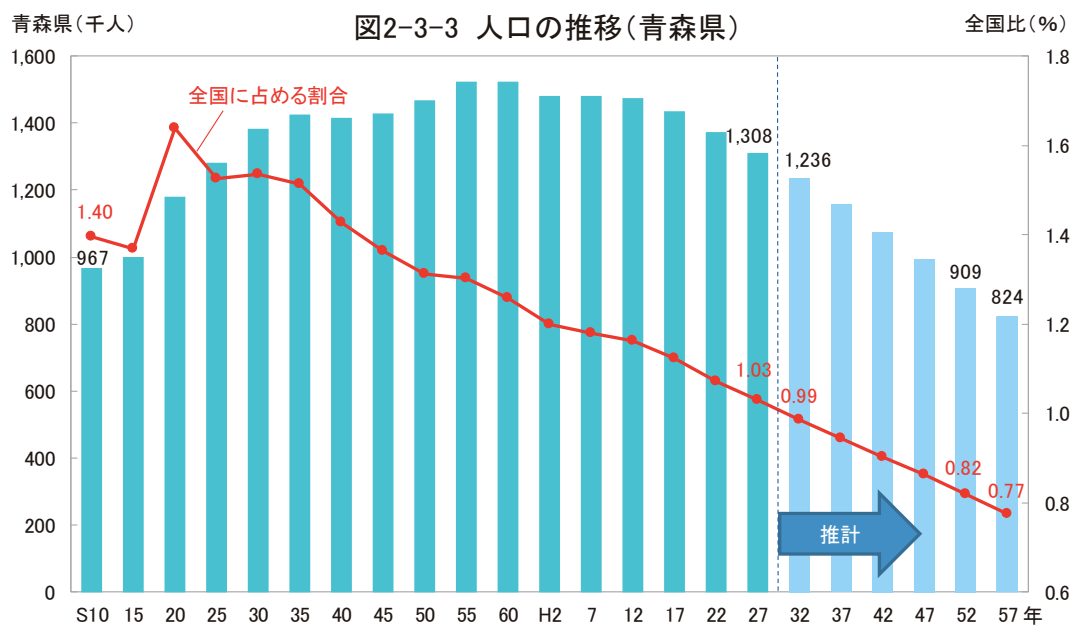


図2-3-2 全国の人口の増減率と65歳以上人口割合



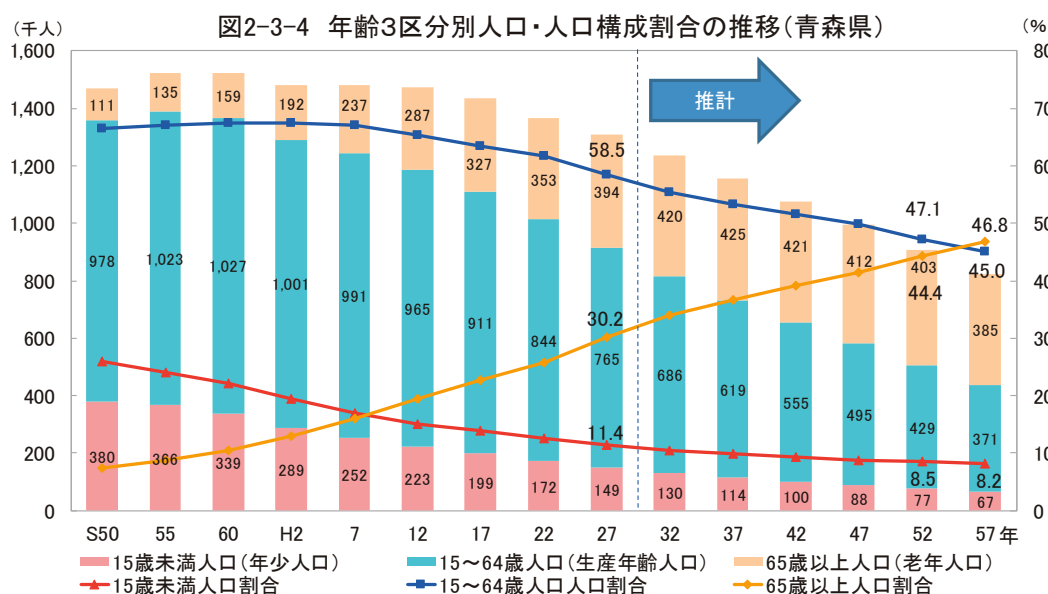
<sup>16</sup>ここでいう人口は、推計人口。推計人口は、最新の国勢調査人口をベースに、出生者数、死亡者数、転入者数、転出者数を加減して算出したもので、毎年10月1日現在の状況をその年の推計人口として取り扱っている。

また、国立社会保障・人口問題研究所がまとめた「日本の地域別将来推計人口(平成30年(2018年)3月推計)について」(以下「将来推計人口」という。)によれば、本県の将来推計人口は、平成37年(2025年)時点で115万7千人(平成27年(2015年)比:マイナス15万1千人)、平成47年(2035年)時点では昭和10年(1935年)国勢調査以来、100年ぶりに100万人を下回る99万4千人(平成27年(2015年)比:マイナス31万4千人)となっており、全国に比べて人口減少のスピードが速いため、全国に占める割合も低下していくことが見込まれています。(図2-3-3)



資料)総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30年3月推計)について」

将来推計人口を年齢3区分別にみると、15歳未満人口(年少人口)と15~64歳人口(生産年齢人口)の割合は減少していく一方、65歳以上人口(老年人口)の割合は急速に増加し、平成57年(2045年)には、15~64歳人口(生産年齢人口)の割合を上回ります。(図2-3-4)



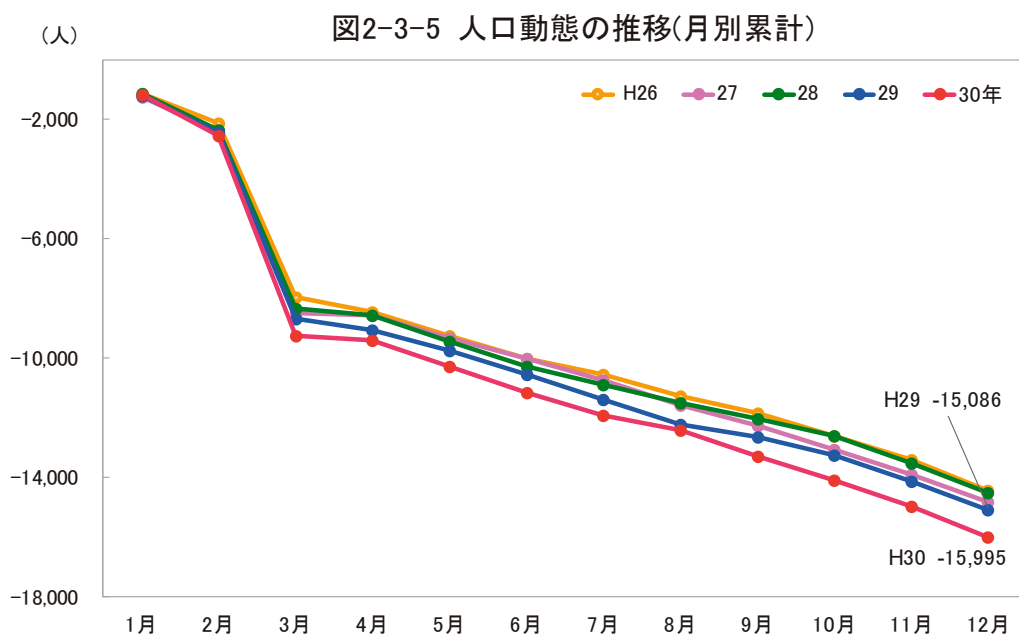
資料)総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成30年3月推計)について」  
 ※S50~H22の「国勢調査」データ(実績値)は「年齢不詳」を含まない。

## 2 青森県の人口動態

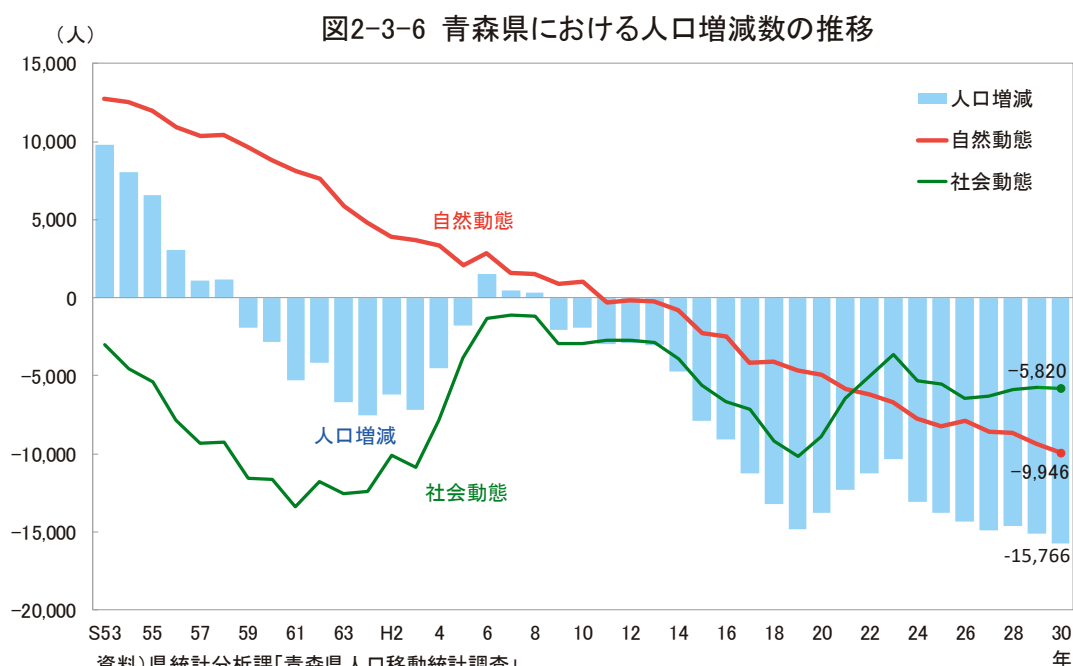
次に、本県の人口動態を、出生者数から死亡者数を差し引いた自然動態と、転入者数から転出者数を差し引いた社会動態の2つの側面からみてみます。

平成30年(2018年)の人口動態をみると、1月から12月までの累計は15,995人の減少となり、この5年間においては減少数が最も大きくなっています。(図2-3-5)

また、昭和53年からの人口増減数の推移をみると、平成22年(2010年)には、自然動態の減少数が社会動態の減少数を上回り、以降、人口減少に占める自然動態の割合が高くなっています。(図2-3-6)



資料) 県統計分析課「青森県人口移動統計調査」



資料) 県統計分析課「青森県人口移動統計調査」

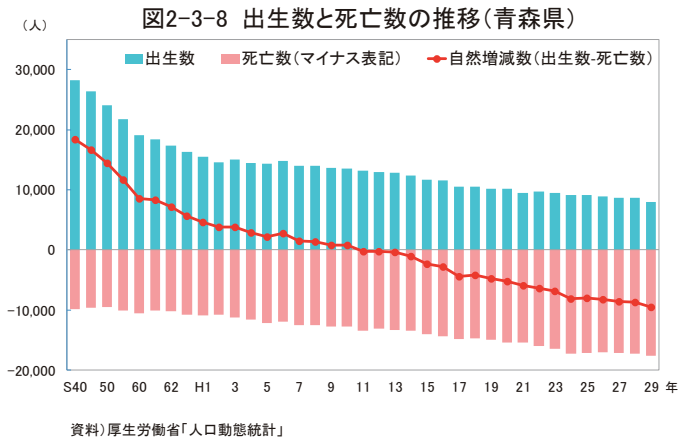
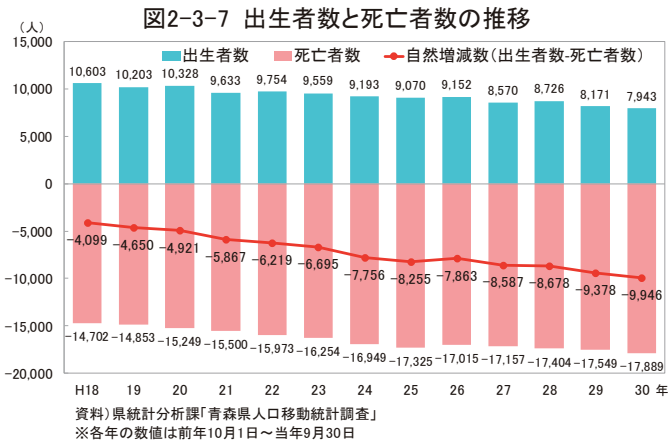
※各年の数値は前年10月1日～当年9月30日のため、図2-3-5の数値とは一致しない。



## (1) 自然動態

平成29年(2017年)10月から平成30年(2018年)9月の自然動態は、出生者数が7,943人、死亡者数が1万7,889人であり、自然増減数は9,946人の減少と、減少数が年々増加しています。(図2-3-7)

また、出生数及び死亡数の推移を厚生労働省の「人口動態統計」でみると、出生数は減少傾向、死亡数は増加傾向にあります。これは、15～49歳の女性人口の減少や高齢化の進行などが背景にあり、この傾向は今後も続くものと見込まれます。(図2-3-8)

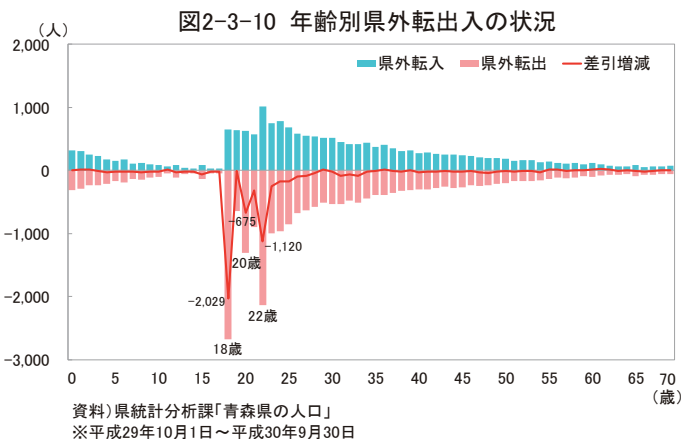
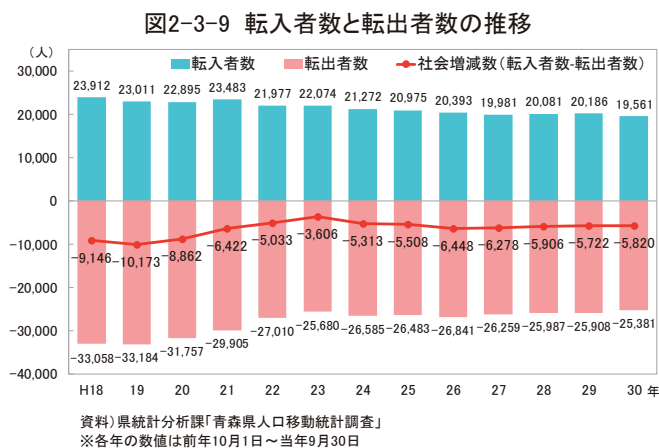


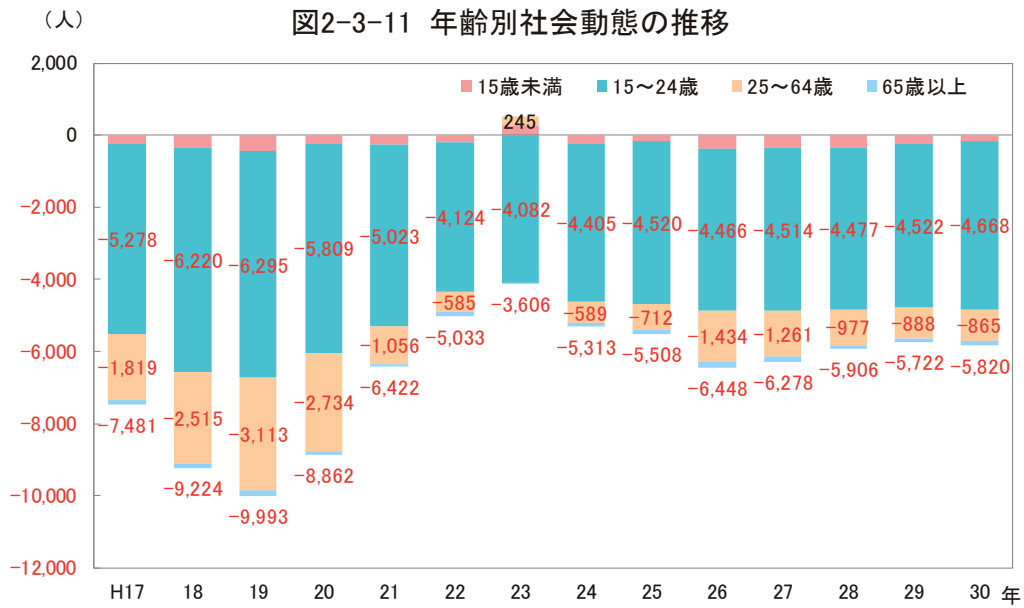
## (2) 社会動態

平成29年(2017年)10月から平成30年(2018年)9月の社会動態は、県外からの転入者数が1万9,561人、県外への転出者数が2万5,381人であり、社会増減数は5,820人の減少となっており、社会動態の減少数はこの3年間、5,800人前後で推移しています。(図2-3-9)

県外への転出入の状況を年齢別にみると、転出超過となっている年齢が多くなっていますが、特に18歳、20歳、22歳の転出超過が際立っています。(図2-3-10)

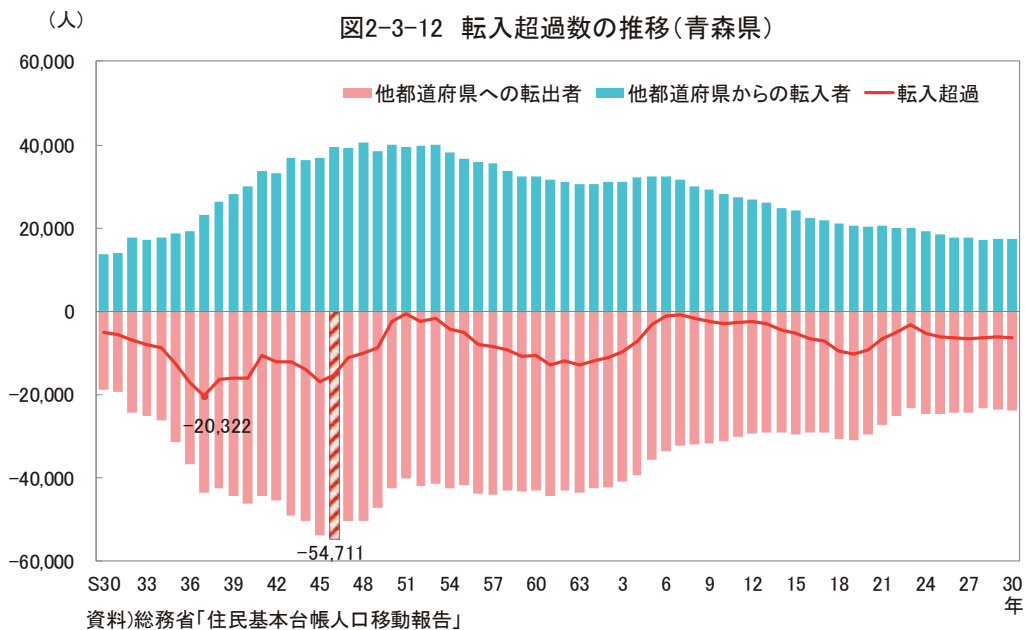
年齢別の社会動態の推移をみると、平成24年(2012年)以降、15～24歳の転出超過数は4,500人前後で推移しています。一方、25～64歳の転出超過数は500～1,400人台で推移し、15～24歳に比べると幅が大きく、その年の社会動態に大きな影響を与えています。(図2-3-11)





資料) 県統計分析課「青森県人口移動統計調査」  
 ※各年の数値は前年10月1日～当年9月30日

また、総務省の「住民基本台帳人口移動報告」から、県外に転出した人口(1月1日～12月31日の合計)の推移をみると、昭和46年(1971年)の5万4,711人をピークに減少する傾向にあるものの、県外への転出者数が県外からの転入者数を上回る転出超過の状況が長期にわたり続いています。転出超過数が最も多かったのは、集団就職などが盛んだった高度経済成長期の昭和37年(1962年)の2万,322人となっています。(図2-3-12)



### (3) 県外からの転入及び県外への転出の移動理由

本県では、市町村の協力のもと、人口移動統計調査の一環として、転出者及び転入者を対象に移動理由を調査しています。

平成29年(2017年)10月から平成30年(2018年)9月までの調査結果(回答率59.7%)から、「県外からの転入」と「県外への転出」の移動理由の構成比をみると、「県外からの転入」では、転勤が36.4%で最も多く、次いで転職が12.6%となり、「県外への転出」では、就職が31.3%で最も多く、次いで転勤が29.3%となっています。(図2-3-13、表2-3-13)

一方、転出超過となっている若年層については、15～19歳における「県外からの転入」では、就学が31.9%で最も多く、「県外への転出」では就職が46.7%で最も多い理由となっています。

また、20～24歳における「県外からの転入」では、就職が28.6%、転勤が24.1%、転職が10.4%と分散していますが、「県外への転出」では就職が63.3%と大きな割合を占めています。(図2-3-14、表2-3-14)

図2-3-13 「県外からの転入」の移動理由

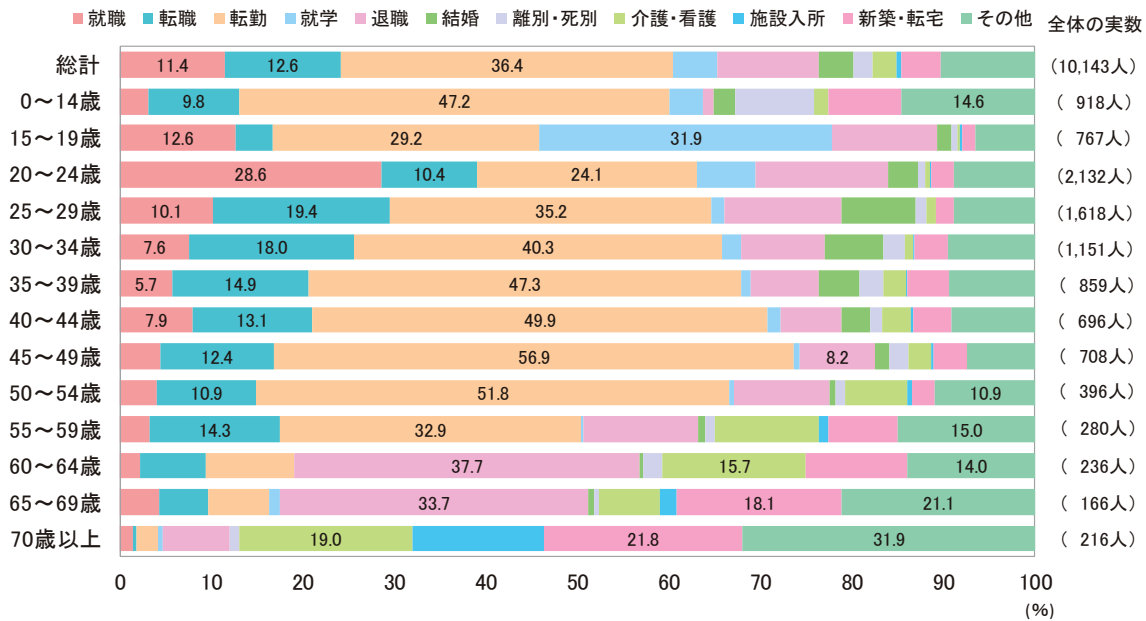


表2-3-13 「県外からの転入」の移動理由

年齢	移動理由												(単位: %)					
	就	職	転	職	転	勤	就	学	退	職	結	婚		離別・死別	介護・看護	施設入所	新築・転宅	その他
総計	11.4	12.6	36.4	4.8	11.1	3.8	2.1	2.6	0.5	4.4	10.2							
0～14歳	3.2	9.8	47.2	3.6	1.2	2.4	8.6	1.5	0.0	8.0	14.6							
15～19歳	12.6	4.0	29.2	31.9	11.5	1.6	0.7	0.3	0.3	1.4	6.5							
20～24歳	28.6	10.4	24.1	6.4	14.5	3.2	0.8	0.5	0.1	2.6	8.8							
25～29歳	10.1	19.4	35.2	1.4	12.7	8.1	1.2	1.0	0.0	2.0	8.8							
30～34歳	7.6	18.0	40.3	2.1	9.1	6.3	2.4	1.0	0.1	3.6	9.5							
35～39歳	5.7	14.9	47.3	1.0	7.5	4.5	2.6	2.4	0.1	4.7	9.3							
40～44歳	7.9	13.1	49.9	1.4	6.6	3.2	1.3	3.2	0.3	4.2	9.1							
45～49歳	4.4	12.4	56.9	0.6	8.2	1.7	2.0	2.5	0.3	3.7	7.3							
50～54歳	4.0	10.9	51.8	0.5	10.4	0.8	1.0	6.8	0.5	2.5	10.9							
55～59歳	3.2	14.3	32.9	0.4	12.5	0.7	1.1	11.4	1.1	7.5	15.0							
60～64歳	2.1	7.2	9.7	0.0	37.7	0.4	2.1	15.7	0.0	11.0	14.0							
65～69歳	4.2	5.4	6.6	1.2	33.7	0.6	0.6	6.6	1.8	18.1	21.1							
70歳以上	1.4	0.5	2.3	0.5	7.4	0.0	0.9	19.0	14.4	21.8	31.9							

資料) 県統計分析課「青森県人口移動統計調査」  
※平成29年10月1日～平成30年9月30日

図2-3-14 「県外への転出」の移動理由

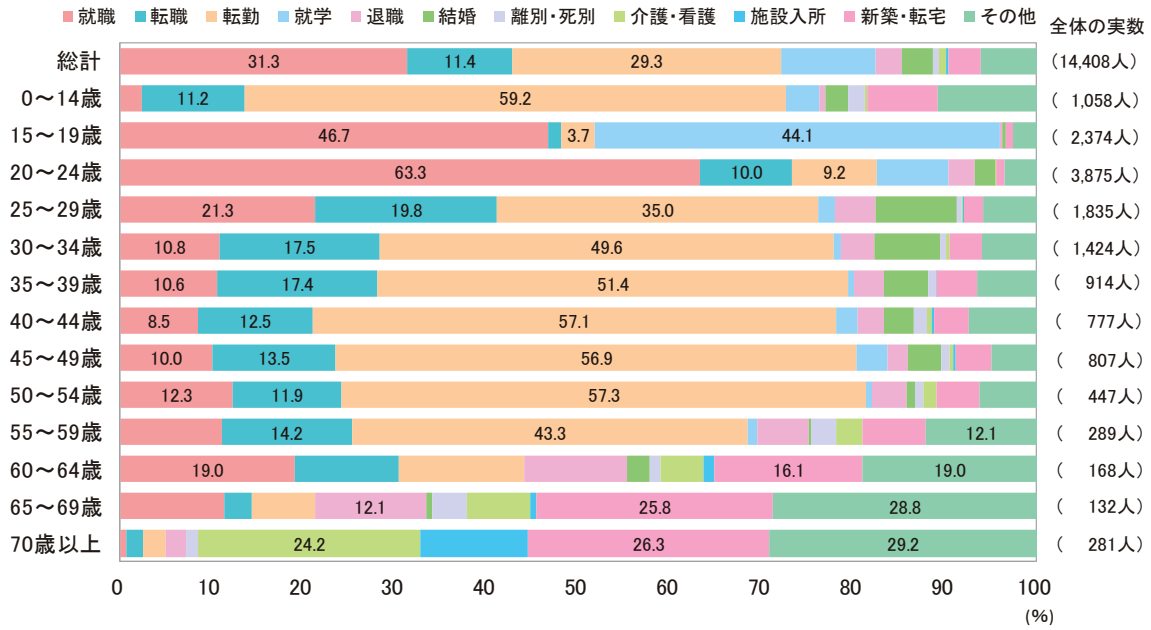


表2-3-14 「県外への転出」の移動理由

(単位: %)

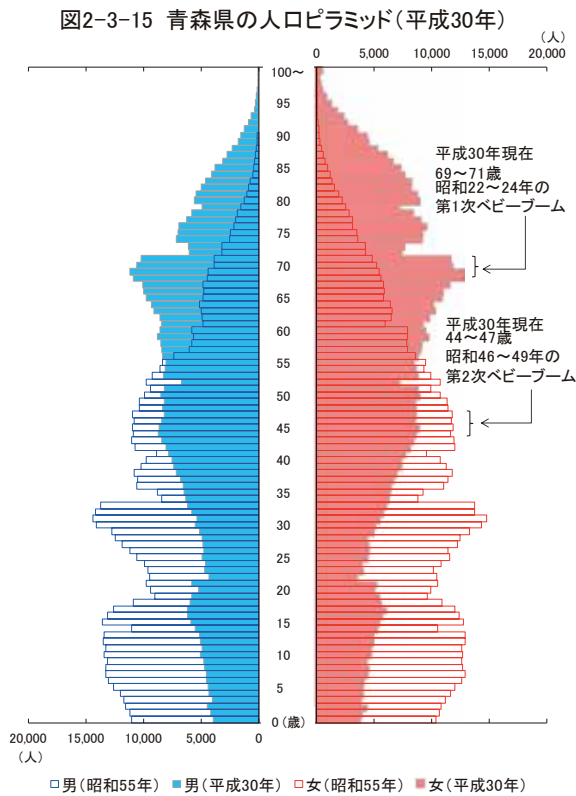
年齢	移動理由	就職	転職	転勤	就学	退職	結婚	離別・死別	介護・看護	施設入所	新築・転宅	その他
総計		31.3	11.4	29.3	10.4	2.8	3.4	0.7	0.8	0.3	3.5	6.1
0～14歳		2.4	11.2	59.2	3.7	0.6	2.5	1.9	0.2	0.0	7.8	10.8
15～19歳		46.7	1.5	3.7	44.1	0.4	0.3	0.1	0.0	0.0	0.7	2.6
20～24歳		63.3	10.0	9.2	7.9	2.8	2.2	0.1	0.1	0.0	1.0	3.5
25～29歳		21.3	19.8	35.0	1.9	4.5	8.8	0.6	0.1	0.1	2.2	5.8
30～34歳		10.8	17.5	49.6	0.8	3.7	7.2	0.6	0.4	0.0	3.6	5.9
35～39歳		10.6	17.4	51.4	0.6	3.3	4.8	0.9	0.0	0.1	4.4	6.5
40～44歳		8.5	12.5	57.1	2.3	3.0	3.2	1.4	0.5	0.3	3.9	7.3
45～49歳		10.0	13.5	56.9	3.3	2.2	3.6	1.0	0.4	0.2	4.0	4.8
50～54歳		12.3	11.9	57.3	0.7	3.8	0.9	0.9	1.3	0.0	4.7	6.3
55～59歳		11.1	14.2	43.3	1.0	5.5	0.3	2.8	2.8	0.0	6.9	12.1
60～64歳		19.0	11.3	13.7	0.0	11.3	2.4	1.2	4.8	1.2	16.1	19.0
65～69歳		11.4	3.0	6.8	0.0	12.1	0.8	3.8	6.8	0.8	25.8	28.8
70歳以上		0.7	1.8	2.5	0.0	2.1	0.0	1.4	24.2	11.7	26.3	29.2

資料) 県統計分析課「青森県人口移動統計調査」  
 ※平成29年10月1日～平成30年9月30日

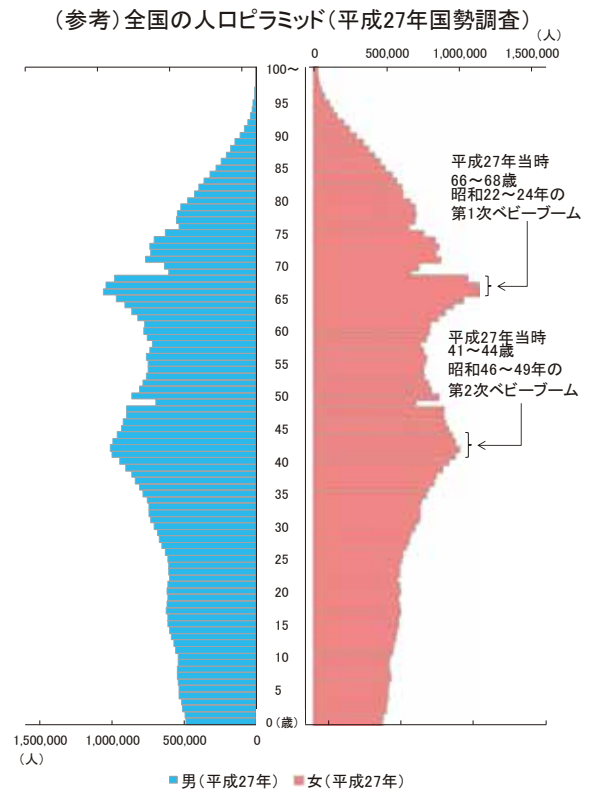
### 3 青森県の人口構成

我が国の人口ピラミッドは、2つの膨らみを持つ形となっています。2つの膨らみとは、主として第1次ベビーブーム世代と第2次ベビーブーム世代を指していますが、本県の人口ピラミッドにおいては、全国に比べると第2次ベビーブーム世代の膨らみがあまり目立たない構造となっています。これは、本県の社会動態の減少数が大きかった平成初期(1990年代前半)に第2次ベビーブーム世代が18歳を迎え、県外へ転出する者が多かったためと考えられます。(※前出の図2-3-6を参照)

また、平成30年(2018年)と昭和55年(1980年)の本県の人口ピラミッドを比較すると、少子化と高齢化の進行に加え、人口の多い第1次ベビーブーム世代が60歳代後半となり、人口ピラミッドの重心が上方へスライドした形になっています。(図2-3-15)



資料) 県統計分析課「青森県人口移動統計」

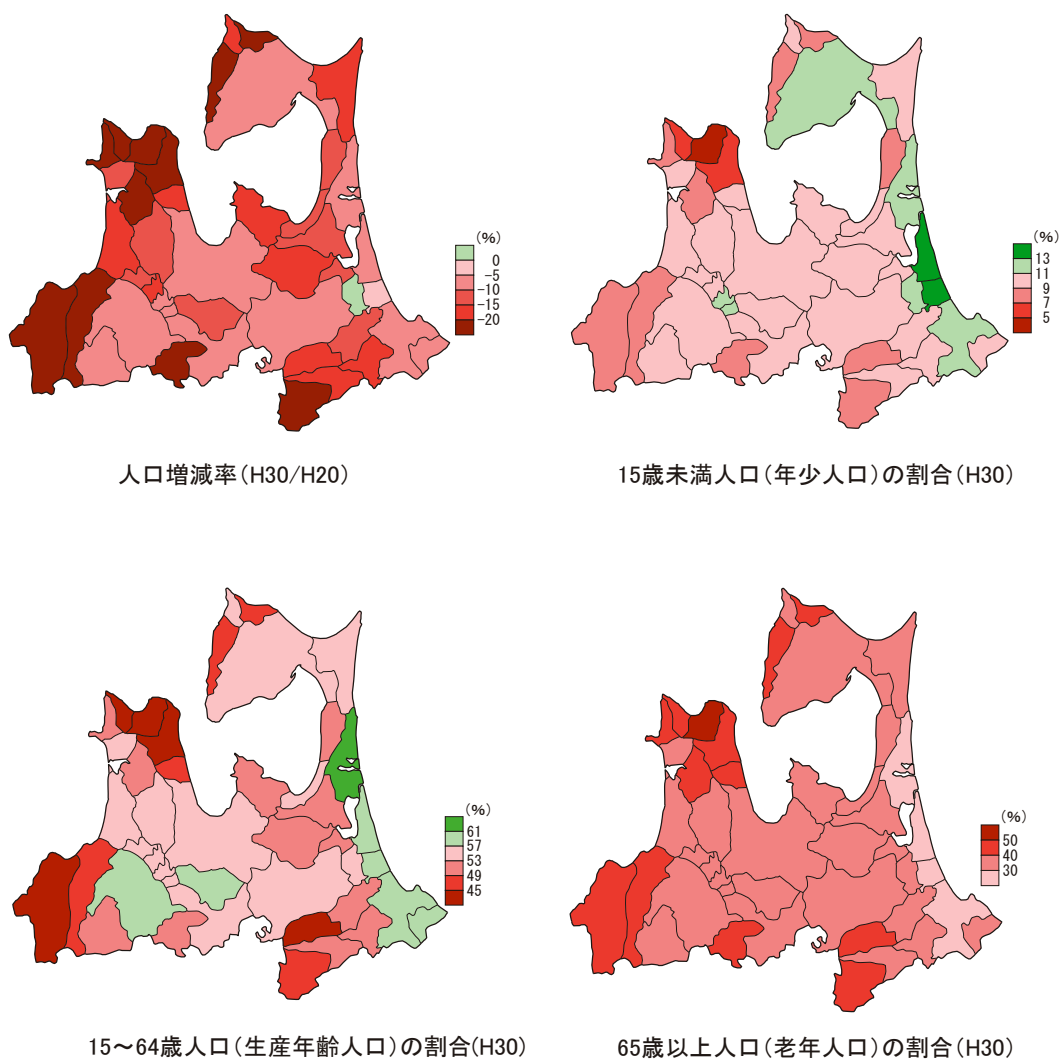


資料) 総務省「国勢調査」

次に、市町村別の人口動態について、平成30年(2018年)と平成20年(2008年)を比較すると、この10年間で人口が増加したのは六戸町で、その他の市町村では人口が減少しています。特に、農山漁村地域や半島先端部では大幅な減少となっており、今別町、外ヶ浜町、風間浦村、深浦町、佐井村、田子町、中泊町、大鰐町、鱒ヶ沢町では、20%を超える減少率となっています。全体として、10%を超える減少率となったのは40市町村中、26市町村となっています。

また、平成30年(2018年)における65歳以上人口の割合をみると、県平均の32.3%を上回ったのは32市町村となっており、中でも今別町の54.9%をはじめ、外ヶ浜町、新郷村、深浦町、佐井村、風間浦村、鱒ヶ沢町、田子町、大鰐町、中泊町、蓬田村で40%を上回るなど、人口減少率が高い地域での高齢化の進行が顕著となっています。一方、65歳以上人口の割合が最も低い六ヶ所村は24.8%、次いで三沢市の25.8%、おいらせ町の27.0%となっています。(図2-3-16)

図2-3-16 市町村別の人口動態



資料) 県統計分析課「青森県人口移動統計調査」

## <コラム1 人生100年時代のお金の話>

青森地域社会研究所 常務理事 竹内 紀人

2017年の家計調査(総務省)によると、高齢夫婦無職世帯の可処分所得は月平均で約18万円、一方、消費支出は約23万5千円にのぼった。つまり、毎月5万5千円の赤字だ。こうした統計データをもとに、「老後の備えには2千万円の貯蓄が必要だ」といった話が語られる。

しかし、個々の世帯で年金受給額も暮らしぶりも異なる。「これだけあれば大丈夫」という基準は、本来どこにもない。また、仮に自分の貯蓄目標額を2千万円と定めたところで、簡単に実現できる金額でもない。ただし一般論として、現在もこれからも公的年金だけで老後の生活をまかなうことが困難なことは、理解出来る。

大切なことは、人生100年時代を迎え、老後資金について考え方を変えていく必要があることだ。

これまで、勤労者は60~65歳を引退の節目と捉え、それ以降の人生は長生きしてもおおよそ20年と見積ってきた。だから、老後への備えは、着実にコツコツと預貯金を積み上げる方法が主流であった。しかし、長生きのターゲットを20年ほど延長しなければならない今、人生の長さではたかだか2割増だが、無職で生活する時間は2倍以上になる。

一義的には、現役時代を延長し、無職期間を短縮することが必須だ。しかし、それだけでは長寿化のスピードに追いつけない。つまり、老後資金の目標設定を高くすることも併せて検討しなくてはならない。リスクをとって賭けをしろということではないが、「貯蓄から投資へ」の動きを加速させ、効率的な資産運用を図る必要がある。

長寿社会の金融問題は老後資金の形成にとどまらない。金融機関の窓口で既に顕在化しつつある事象だが、認知症の進行で自分の資産を管理できなくなるケースが今後確実に増加する。これは、単に窓口でのトラブルが増えるだけでなく、家族や後見人による「周りから見えない経済的虐待」が発生する可能性も高まるということである。

こうした各種の問題に対し、効果的な対応策はまだ見出されていない。しかし、方向性は明らかだ。それは第4次産業革命と呼ばれるデジタルの力を上手に活用することである。デジタル技術の活用と言っても、まだ金融の世界ではスマホアプリで買い物の決済をするレベルにとどまっている。金融のデジタル化が業務の迅速化や効率化という点で貢献できる要素は数々あるが、その本質的な特性は、お金の流れを正確に蓄積し、可視化できる点にある。

銀行はこれから、対面型の接客とデジタル技術を融合させながら、「顧客ファースト」の態勢を実現するビジネスモデルを模索していこう。特殊な知識を持たない普通の人々が、元本が保証されていない商品をきちんと理解しながら投資対象に加え、長期間の「資産形成」を無理なく行っていく。そういう需要をしっかりとサポートし続ける仕組みを構築していける銀行が、これからは必要になる。老後に向けた資金運用のパフォーマンスを無理なく向上させることができ、一方では1人暮らしのお年寄りの資産をきちんと見守ってあげることも出来る銀行。それがこれからの地方銀行のひとつの姿であることは間違いないだろう。

## 第2部 人口減少社会に対応した地域公共交通の構築に向けて

### はじめに

大正9年(1920年)から5年ごとに実施されてきた国勢調査によると、青森県の総人口は、昭和60年(1985年)の152万4,448人をピークに減少を続けており、平成27年(2017年)には130万8,265人に減少しています。また、平成30年(2018年)10月1日現在の推計人口は、126万2,815人と、昭和25年(1950年)の128万2,867人を下回る水準となっており、人口減少は、少子・高齢化等を背景として、その勢いを増しています。

人口の減少に伴い、県民生活に密着した各種サービスの提供体制等にも影響が表れており、県民が住み慣れた地域に住み続けていくための環境の悪化が危惧されるどころです。

このため、青森県では、全国に先駆けてこれらの課題への対応に積極的に取り組んできました。平成26年度(2014年度)から始まった「青森県基本計画未来を変える挑戦」においては、急激な人口減少に歯止めをかけ、持続可能な地域経済を維持し、県民生活を守るため「人口減少克服プロジェクト」等を掲げ、取組の重点化を行ってきました。また、平成27年度(2015年度)には、国が進める地方創生の動きに対応するため「まち・ひと・しごと創生青森県総合戦略」を策定し、人口減少克服に向けた取組等を更に加速させるとともに、平成28年度(2016年度)には、「青森型地域共生社会」の概念を打ち出し、その実現に向けた取組を進めてきたところ です。

人口減少社会においては、一定の顧客等を確保することが困難な地域において、県民生活に必要な食料品や日用品を販売する商店や病院・医院等が減少を続けています。こうした状況にあつて、県民生活に必要な移動手段の確保の重要性が増しているものの、地域公共交通もまた、人口減少等に起因する利用者の減少によって、便数の減少といった利便性の低下を招き、さらに利用者が低下するといった、負のスパイラルに陥り、最終的には維持困難となり廃止される路線も見受けられます。

そこで、地域公共交通の現状について分析の上、課題等を明らかにしながら、人口減少社会に対応した地域公共交通の在り方について考察していきます。



## 第1節 私たちの日常を支える地域公共交通

### 1 青森県の地域公共交通の状況について

地域公共交通とは、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成十九年法律第五十九号)」の第2条第1項において、「地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関をいう。」と定められています。すなわち、地域公共交通は、地域住民や来訪者の交通手段たる、バス、タクシー、鉄道、船舶、航空機と幅広く定義されていますが、本書においては、県民生活に密着した地域公共交通の問題を分析していく観点から、県内路線バス、民営鉄道、そして、タクシーを中心に考えていくこととします。

#### (1) 本県の地域公共交通の現状

私たちの身近に存在し、誰でも利用できる路線バスや鉄道、タクシーといった交通機関。その縮小と存続の危機が叫ばれて久しくなります。

これらの地域公共交通は、遠方への学校や職場への通学・通勤や食料品や日用品の調達、医療機関への通院、旅行、親類・友人に会いに行くためのおでかけ等あらゆる生活の場面で、公共性の高い社会インフラとしての機能を有しています。しかし、社会情勢の変化等により、交通事業者の経営環境が悪化し、全国的にも、特に地方における縮小と存続が大きな社会的な課題として認識されています。本県も例外ではなく、地域公共交通の維持や活性化をいかに図るかが大きな課題となっています。

まず、本県の地域公共交通の状況をみていきましょう。

県内の地域公共交通は、交通事業者の運行する路線バスや各自治体等の運行するコミュニティバスや乗合タクシー、JR東日本や中小民営鉄道事業者の運行する鉄道、交通事業者の運行するタクシー、航路事業者の運航する船舶等によるネットワークが構築されています。

#### ア 路線バス・コミュニティバス等の状況

まず、本県のバス等の路線数の推移をみてみましょう。本県の路線バス・コミュニティバス等の系統数は、平成29年(2017年)3月末で1,019系統(企業・高校PTAからの委託運行を含む。)となっており、近年、増加傾向にあります。平成19年(2007年)3月末には933系統だったものが、10年間で9.2%増加しています。(図1-1-1)

(系統)

図1-1-1 青森県のバス路線系統数の推移



資料) 県交通政策課「地域間幹線系統確保維持費補助金交付結果」

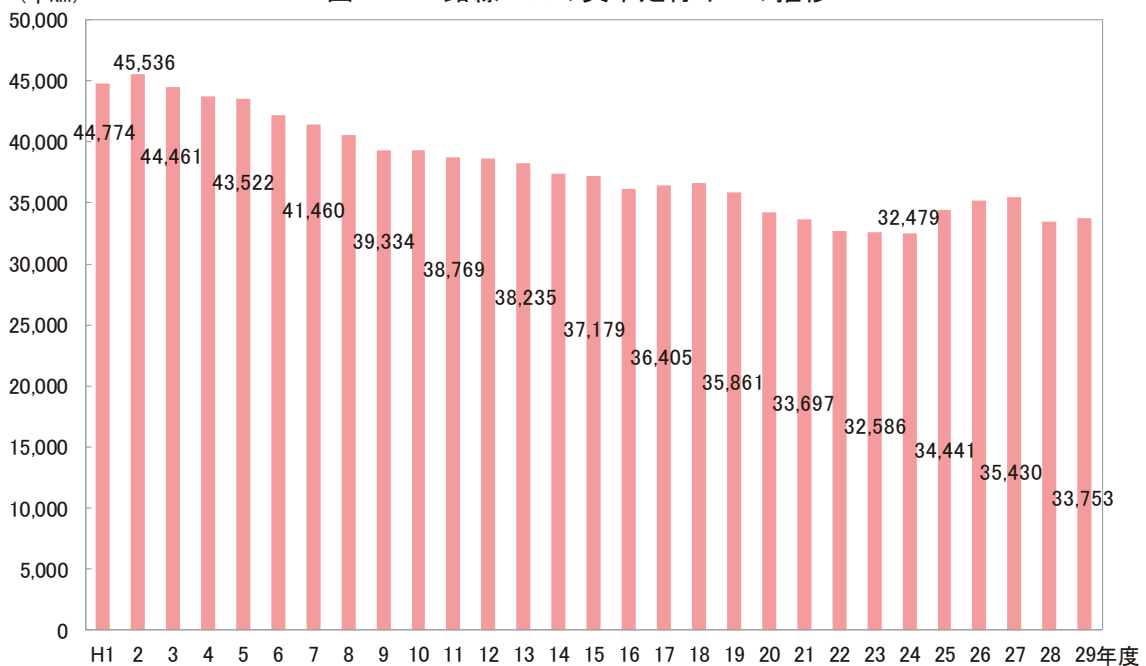
※企業、高校PTAからの委託運行を含む。

※各年3月末

次に、実車走行キロの推移をみてみましょう。なお、実車走行キロとは実際に路線バスが旅客を乗せるために走った距離を言います。平成元年(1989年)から平成29年(2017年)の実車走行キロは、平成2年(1990年)の4,553万6千キロをピークに平成24年(2012年)の3,247万9千キロまで減少の一途をたどっています。なお、平成25年(2013年)からは増加に転じていますが、これは、三戸町や五戸町等でコミュニティバスが整備されたことにより、実車走行キロが増えたためと考えられます。(図1-1-2)

(千km)

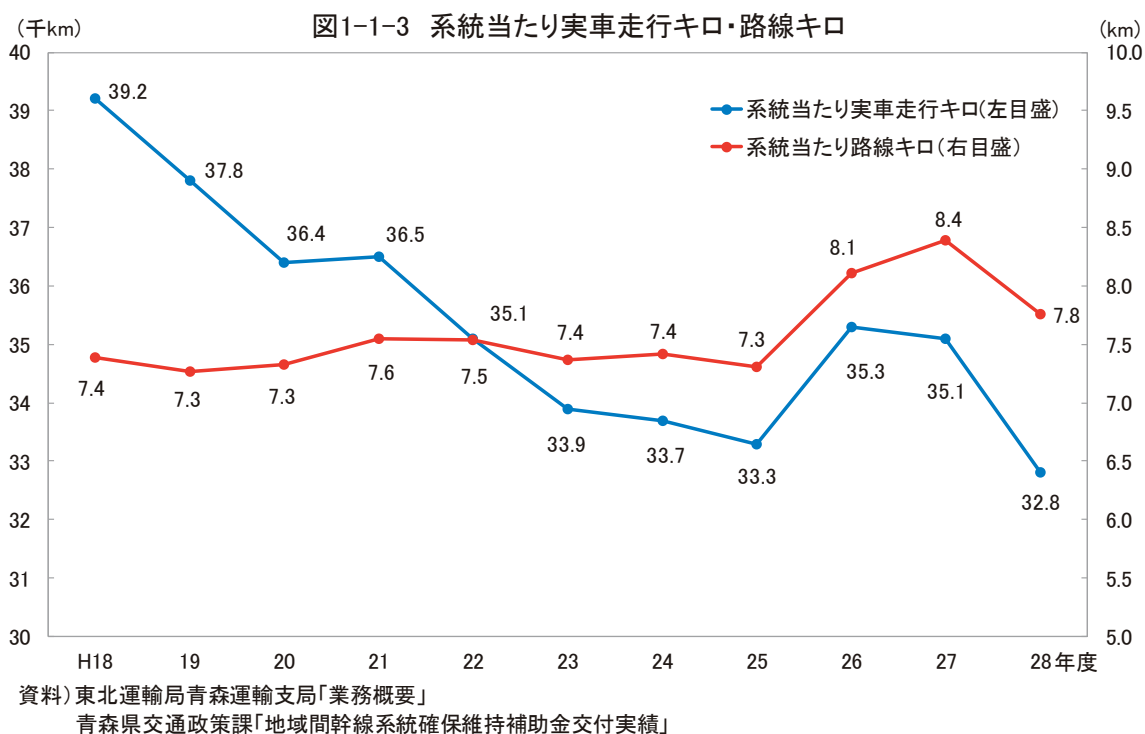
図1-1-2 路線バスの実車走行キロの推移



資料) 東北運輸局青森運輸支局「業務概要」

近年、系統数が増加傾向にあり、逆に実車走行キロが減少傾向にあるということは、系統当たりの実車走行キロが減少しているということですが、系統当たりの路線キロをみると平成 25 年度(2013 年度)までは、ほぼ横ばいで推移しています。このことから、実車走行キロ減少の要因は、運行本数が減少していること等が要因と推察されます。

なお、平成 25 年度(2013 年度)には、後述する地域公共交通活性化再生法の改正に対応した、地域内交通再編の動きがあり、系統当たりの実車走行キロや系統当たりの路線キロが大きく変動しています。(図 1-1-3)



## イ 民営鉄道(弘南鉄道、津軽鉄道、青い森鉄道)の状況

本県の民営鉄道は、現在、弘南鉄道(株)の弘南線・大鰐線、津軽鉄道(株)の津軽鉄道線、青い森鉄道(株)の運行する青い森鉄道線の3社4路線が運行されています。

弘南鉄道(株)の運行する弘南鉄道弘南線は、弘前駅と黒石駅を結ぶ16.8kmを日に58本(平成30年(2018年)末現在)の列車が運行される鉄道路線です。同大鰐線は、中央弘前駅と大鰐駅を結ぶ13.9kmを日に40本(平成30年(2018年)末現在)の列車が運行される鉄道路線です。大鰐線については、平成25年(2013年)6月に開催された弘南鉄道(株)株主総会の際、弘南鉄道社長が、その廃止について言及したものの、弘前市と大鰐町の要請により、7月に路線廃止方針は撤回され沿線自治体等で作る弘南鉄道大鰐線存続戦略協議会による利用促進の取組を推進しながら、現在に至っています。

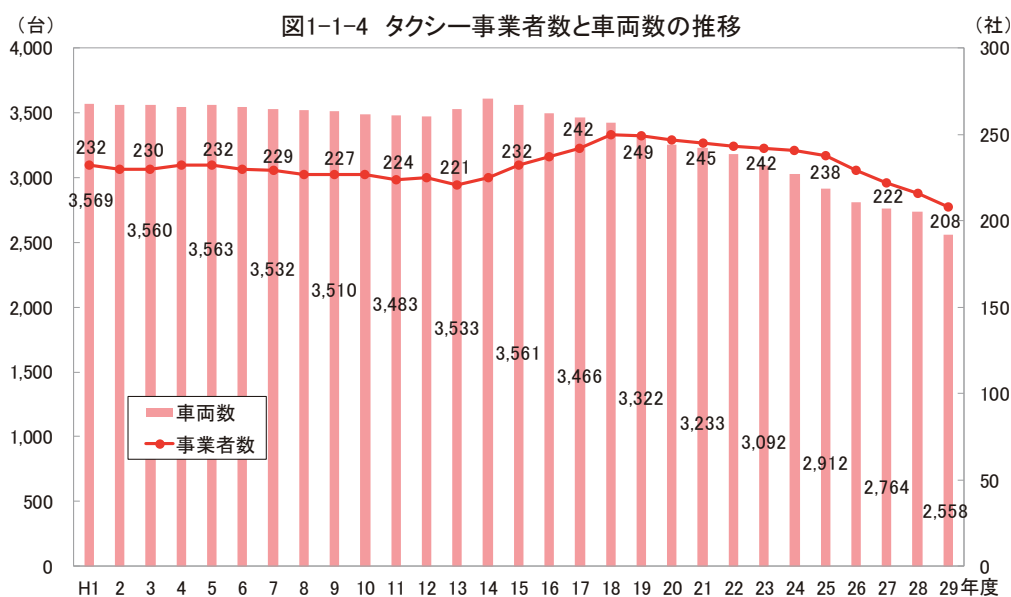
津軽鉄道(株)の運行する津軽鉄道線は、津軽五所川原駅と津軽中里駅を結ぶ20.7kmを日に30本(一部列車は、金木～津軽中里のみの運行。平成30年(2018年)末現在)運行する鉄道路線です。地域住民の足として利用されるほか、冬ダイヤ期間中には「ストーブ列車」が運行され、観光客の利用も多くなっています。

青い森鉄道(株)の運行する青い森鉄道線は、平成14年(2002年)12月の東北新幹線八戸駅開業に伴い、また平成22年(2010年)12月の東北新幹線新青森駅開業に伴って、東日本旅客鉄道(株)(JR東日本)から経営分離された目時駅～青森駅間を結ぶ121.9kmの鉄道路線です。弘南鉄道(株)及び津軽鉄道(株)は、「自社が保有する鉄道で旅客または貨物を運ぶ」第一種鉄道事業者ですが、青い森鉄道(株)は、「他人が所有する線路を使って旅客または貨物を運ぶ」第二種鉄道事業者であり、この区間の「当該鉄道路線を第二種鉄道事業を営業者者に専ら使用させる」第三種鉄道事業者は、青森県です。青い森鉄道線のうち、八戸駅～青森駅は日に38本、目時駅～八戸駅は日に22本の列車が運行されているほか、浅虫温泉駅～青森駅、三戸駅～八戸駅にそれぞれ日に11本の列車が運行され、また、JR大湊線への直通列車が青森駅、八戸駅から運行されています。

なお、鉄道路線については、2000年代に入り3路線が廃線に至っています。下北交通(株)の大畑線は、旧国鉄の路線を昭和60年(1985年)に引き継いだもので、モータリゼーション化の進展や周辺人口の減少等による輸送人員の減少等や車両の老朽化等により経営環境が悪化し、平成13年(2001年)4月1日に廃線となっています。南部縦貫鉄道も、経営難から平成14年(2002年)8月1日に廃線となりました。記憶に新しいところでは、平成24年(2012年)3月31日に、十和田市駅と三沢駅を結ぶ十和田観光電鉄線が、輸送人員の減少等のため、廃線となっています。

## ウ タクシーの状況

路線バス、民営鉄道等とともに、公共交通の一端を担う本県のタクシーについて、事業者数と車両数の推移をみると、平成13年度(2001年度)までは、事業者数が225事業者前後で、車両台数も3,500台前後で安定していました。これは、法律にのっとり国がタクシー等の需給調整を行っていたためです。しかし、平成12年度(2000年度)の法改正により、これらの需給調整のルールが撤廃され、新規参入しやすい環境となったため、平成14年度(2002年度)から事業者数が急増しています。しかし、平成18年度(2006年度)に250事業者とピークを迎えたものの、その後は経営環境の悪化から減少に転じ、直近の平成29年度(2017年度)には208事業者にまで減少しています。(図1-1-4)



資料)東北運輸局青森運輸支局「業務概要」  
※福祉限定の事業者数と車両数を除く。

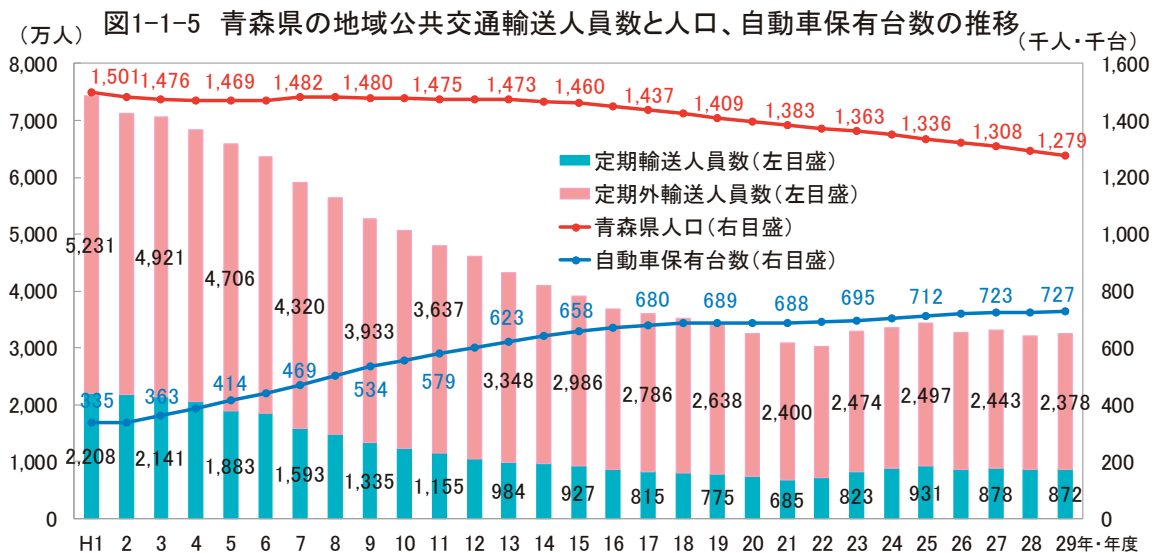
## (2) 本県の地域公共交通の利用状況

ここからは、本県の地域公共交通の利用状況等について詳細にみていきましょう。

まずは、本県のタクシーを除いた地域公共交通の輸送人員数の推移をみてみます。(図 1-1-5)

なお、輸送人員とは、ある一定の日や期間に交通機関が運んだ旅客数のことをいい、このうち定期券を利用している旅客数を「定期輸送人員」、定期券を利用していない旅客数を「定期外輸送人員」といいます。

平成元年度(1989年度)の高速バス、乗合タクシーを含む全乗合バス及び民営鉄道(青い森鉄道、弘南鉄道、津軽鉄道)の定期、定期外の両者を合わせた輸送人員数は7,439万2,349人でしたが、直近の平成29年度(2017年度)では、3,250万8,361人となり、この29年間で4,188万3,988人、56.3%もの大きな減少となっています。この間の人口減少は14.8%であり、人口減少以上に地域公共交通利用者の減少が急激に進展しています。また、この間の自動車保有台数については、2.2倍となっており、公共交通機関の利用から自家用車による移動にシフトしていることがうかがわれます。



資料) 県統計分析課「青森県人口移動統計調査」、県交通政策課提供データ、東北運輸局青森運輸支局「業務概要」、日本自動車販売連合会青森支部「自動車の統計」

※1 乗合バスは、高速バス・乗合タクシーを含む。

※2 青い森鉄道分については、平成14年より目時～八戸間、平成22年より目時～青森間の輸送人員数を計上。

※3 民営鉄道の定期、定期外輸送人員数には、JR東日本の輸送人員数は含まれていない。

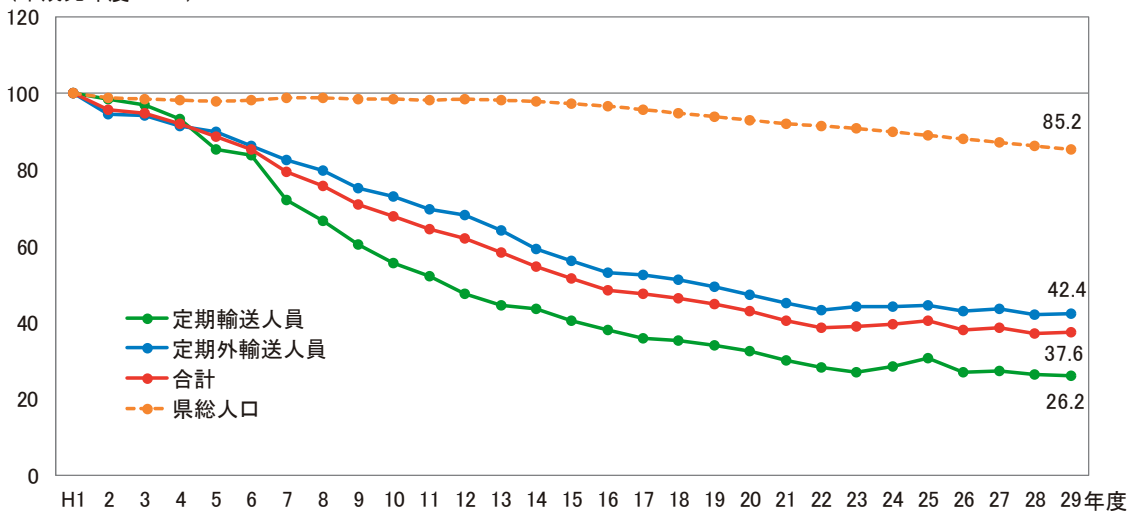
※4 青森県人口は、各年10月1日現在の値。自動車保有台数は、各年3月31日現在の値。

さらに、どれだけ利用者が減ったのかを感覚的に理解するために、平成元年度(1989年度)の輸送人員数と青森県の総人口を100とした指数の推移をみてみましょう。(図 1-1-6)

輸送人員は平成元年度(1989年度)以降低下の一途を続け、全体では平成29年度(2017年度)には37.6にまで低下していることがわかります。また、その内訳をみてみると、定期輸送人員では26.2、定期外輸送人員では42.4まで低下し、特に定期輸送人員が減少していることが一目わかります。

また、総人口は85.2までにしか低下していない状況を考えると、いかに輸送人員が低下しているのが良くわかります。

図1-1-6 青森県の地域公共交通輸送人員数の推移(指数)  
(平成元年度=100)



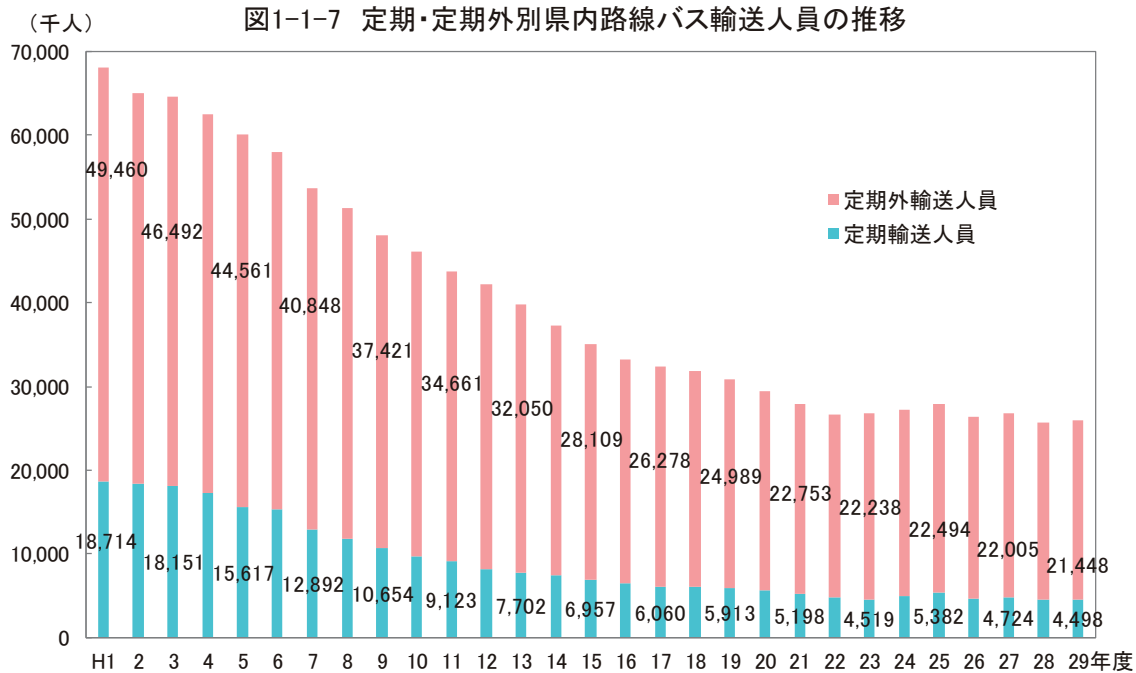
資料) 県統計分析課「青森県人口移動統計調査」、県交通政策課提供データ、東北運輸局青森運輸支局「業務概要」、日本自動車販売連合会青森支部「自動車の統計」  
 ※1 乗合バスは、高速バス・乗合タクシーを含む。  
 ※2 青い森鉄道分については、平成14年より目時～八戸間、平成22年より目時～青森間の輸送人員数を計上。  
 ※3 民営鉄道の定期、定期外輸送人員数には、JR東日本の輸送人員数は含まれていない。  
 ※4 青森県人口は、各年10月1日現在の値。自動車保有台数は、各年3月31日現在の値。

## ア 路線バス(高速バス、乗合タクシーを含む)

次に、地域公共交通の利用者の状況を、交通機関ごとに確認していきます。

まずは、最も生活に身近な路線バスについてみていきましょう。平成元年度(1989年度)から平成29年度(2017年度)までの路線バス(高速バス、乗合タクシーを含む)の輸送人員の推移をみます。(図1-1-7)

図1-1-7 定期・定期外別県内路線バス輸送人員の推移

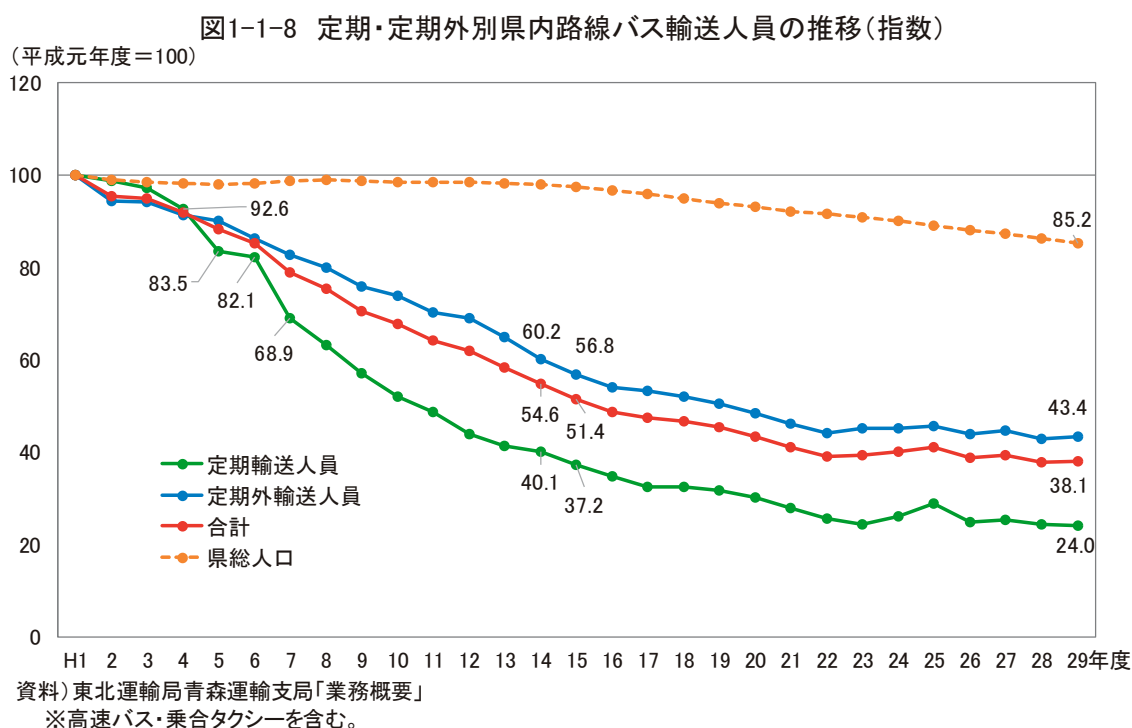


資料) 東北運輸局青森運輸支局「業務概要」  
 ※高速バス・乗合タクシーを含む。

輸送人員は、平成元年度(1989年度)から平成23年度(2011年度)まで減少傾向が続いていることがわかります。平成元年度(1989年度)に定期、定期外合わせて6,817万4千人あった輸送人員数は、平成23年度(2011年度)には2,675万7千人まで減少しています。これを定期、定期外の内訳別にみてみます。定期では、平成元年度(1989年度)には1,871万4千人でしたが、平成29年度(2017年度)には449万8千人となっています。定期外では、平成元年度(1989年度)の4,946万人が、平成29年度(2017年度)には2,144万8千人まで減少しています。

実数の推移で考えると分かりにくいので、こちらについても指数化したもので確認してみましょう。(図1-1-8)

平成元年度(1989年度)の輸送人員数を100とすると、平成29年度(2017年度)には38.1まで減少しています。定期・定期外別にみると、定期では24.0、定期外では43.4まで減少しており、特に、定期輸送人員の落ち込みが激しくなっています。



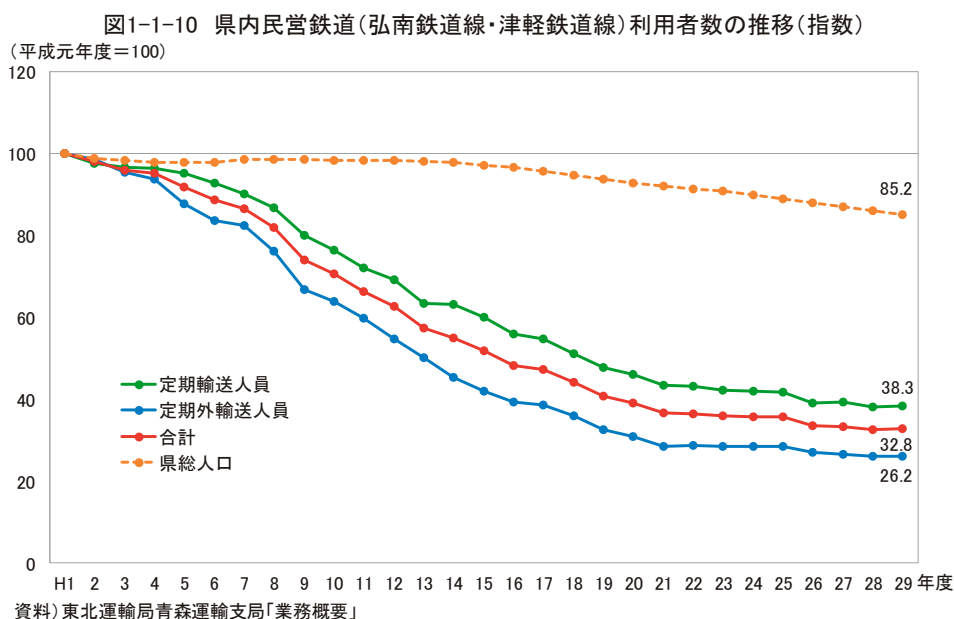
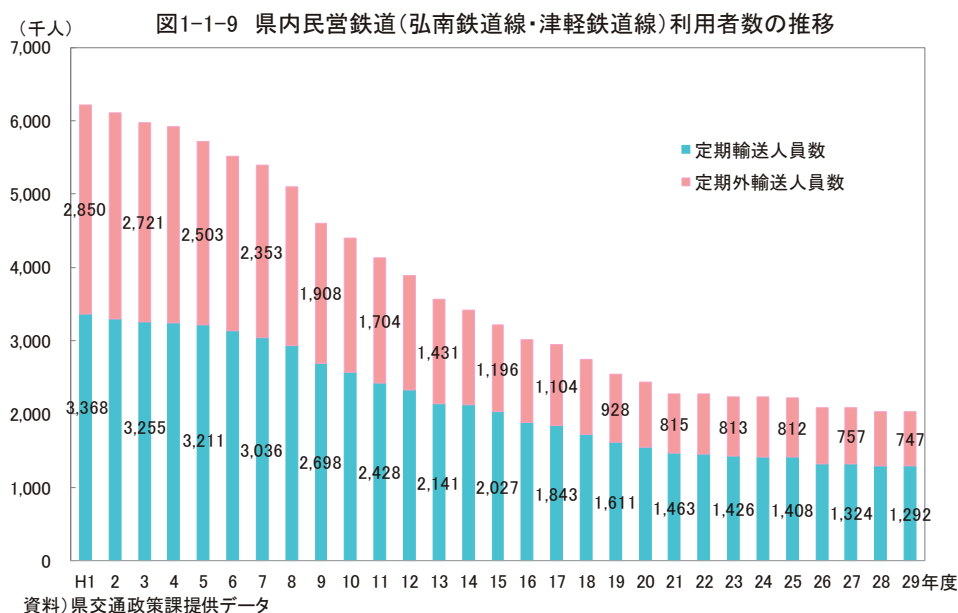
また、定期輸送人員は、平成4年度(1992年度)から平成5年度(1993年度)にかけて92.6から83.5と9.1減少し、平成6年度(1994年度)から平成7年度(1995年度)にかけては、82.1から68.9と13.2と大きく減少をしています。これは、青森市営バスが平成4年(1992年)11月よりバスカードシステムを導入したため、これまで定期券を利用していた利用者の一定数がバスカードの利用へ切り替えたこと、及び、平成7年(1995年)4月より、毎月第二土曜日に加え、第四土曜日も休日となる月2回の学校週5日制がスタートしたため年間の通学回数が減少したことに伴う輸送人員数の減少と考えられます。なお、完全学校週5日制が導入された平成14年度(2002年度)は、大きな落ち込みとなってはいませんが、その前後よりも大きな減少となっています。一方で、平成24年度(2012年度)からは定期、定期外とも微増しています。平成24年度(2012年度)の実績を対前年で比較すると、定期では11万人増、率にして0.5%の増加。定期外では35万9千人増、7.9%の増加率となっています。これは、平成24年(2012年)3月の十和田観光電鉄線の営業終了に伴う鉄道廃止代替バスの運行(平成24年(2012年)4月1日運行開始)により、これ

まで通勤・通学等に鉄道を利用していた旅客が路線バスに移行したことによる増加と考えられます。これにより一時は増加傾向に転じた輸送人員ですが、平成26年度(2014年度)からは横ばい傾向に転じる等、県内の路線バスの輸送人員数は厳しい状況が続いています。

## イ 民営鉄道(弘南鉄道、津軽鉄道、青い森鉄道)

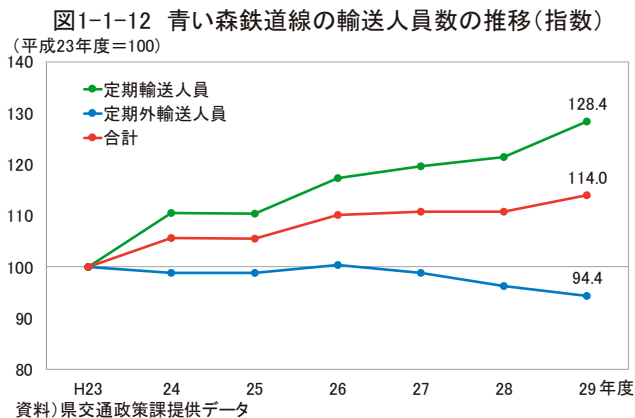
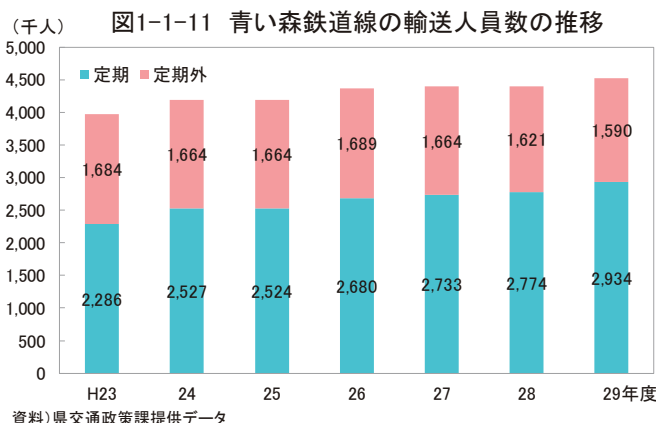
続いて、本県の鉄道の状況を見てみましょう。路線バスと同様に県内の民営鉄道の輸送人員数も減少の一途をたどっています。

弘南鉄道弘南線、同大鰐線及び津軽鉄道線の輸送人員数は、平成元年度(1989年度)には合計で621万8,349人であったのに対し、直近の平成29年度(2017年度)では203万8,498人にまで減少しています。人数にして417万9,851人の減少となっています。同様に、平成元年度(1989年度)を100とした指数でみると、直近の平成29年度(2017年度)には32.8まで減少しています。定期、定期外別にどれだけ低下したかを確認してみると、定期では38.3、定期外では26.2にまで減少しています。(図1-1-9～10)





続いて、第3セクターである青い森鉄道の状況を見てみましょう。青い森鉄道については、八戸駅～青森駅間の開業後の平成23年度(2011年度)以降のデータを見てみます。



青い森鉄道については、これまでみてきた交通の傾向とは異なり、輸送人員数が増加傾向にあることがわかります。平成23年度(2011年度)の輸送人員数は397万36人でしたが、平成29年度(2017年度)には452万3,863人にまで増加しています。平成23年度(2011年度)を100とした場合の指数で見ると、合計では114.0と14ポイント増加していることがわかります。また、定期、定期外の内訳をみると、定期外輸送人員が94.4と減少しているのに対し、定期輸送人員が128.4と大きく増加しています。よって、青い森鉄道の輸送人員増加は、定期輸送人員の増加が寄与していることがわかります。(図1-1-11～12)

これらの増加要因は、営業努力等に加え、沿線環境の変化等に対応してきたことが大きいと考えられます。平成22年度(2010年度)には青森工業高校の移転に対応して野内駅を移転、また、平成25年度(2013年度)には青森高校付近に筒井駅を新設、さらに、平成29年度(2017年度)に、青森商業高校が旧青森戸山高校校舎へ移転したことに伴い、小柳駅の通学利用が増加する等、高校生が通学に青い森鉄道を利用できる環境を整えてきたことが輸送人員増加の大きな要因であると考えられます。(図1-1-13)

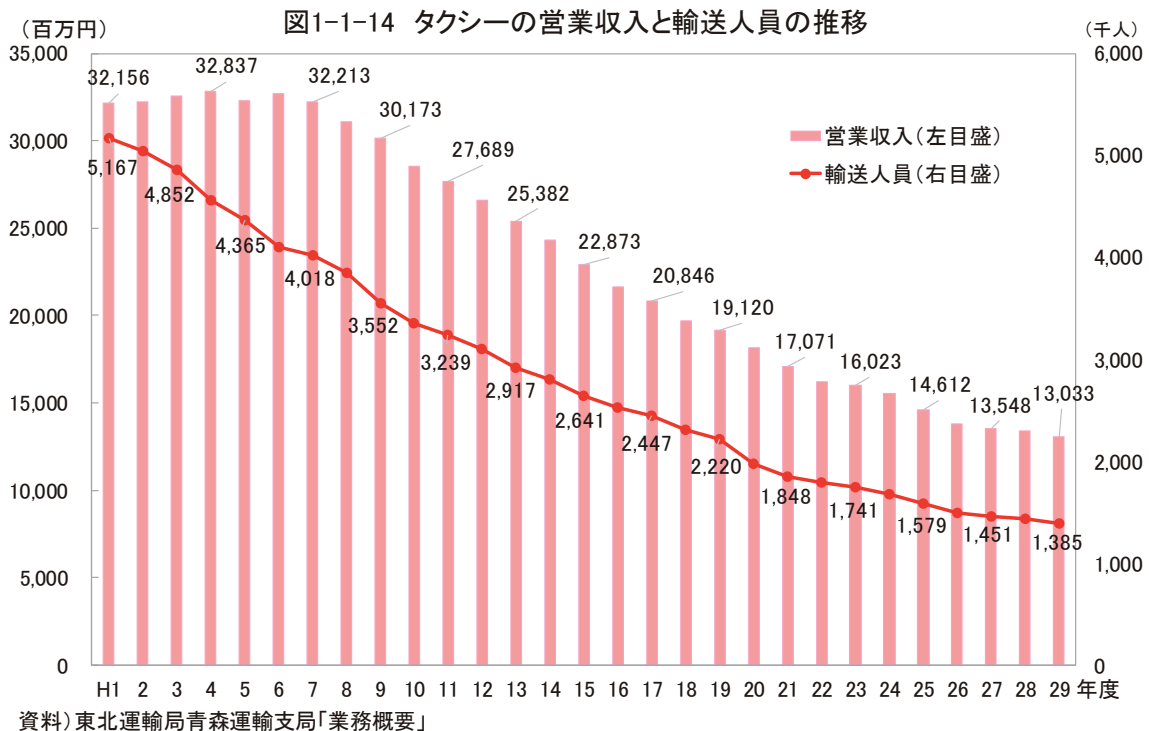
図1-1-13 青い森鉄道各駅と県立高校の位置関係図(青森市内)



資料) 国土地理院地図を県統計分析課にて加工

## ウ タクシー(乗合タクシーを除く)

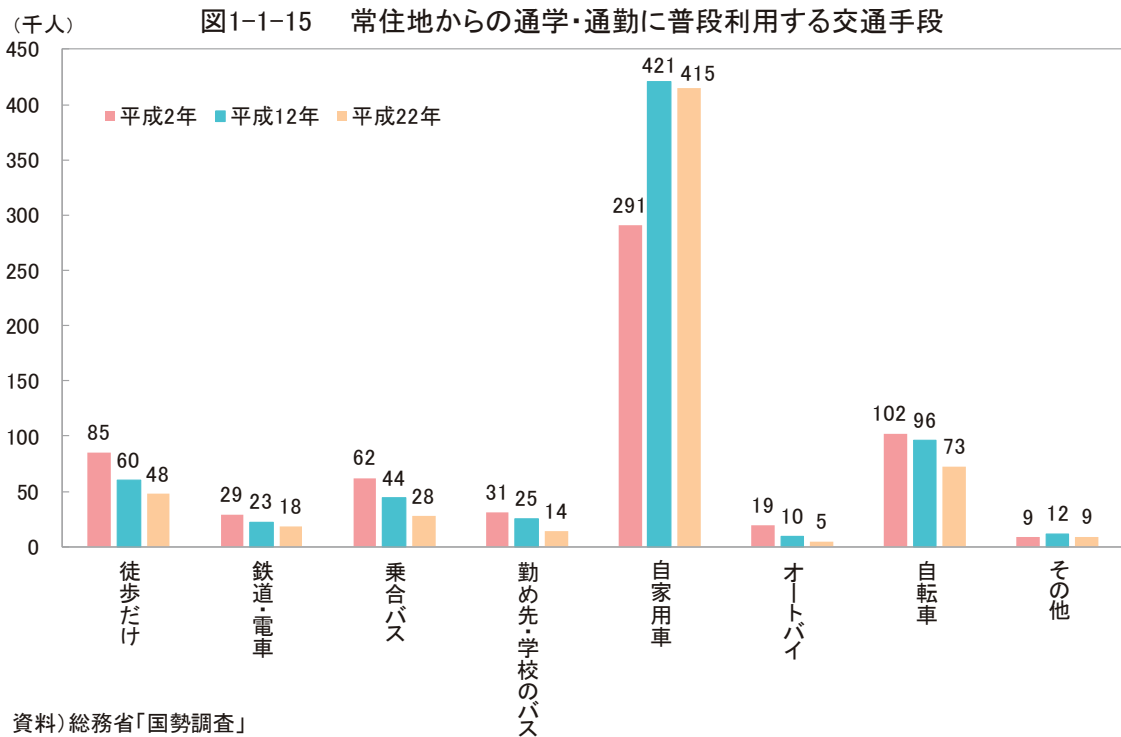
最後にタクシー(乗合タクシーを除く)の状況についてみてみましょう。タクシーも路線バス、鉄道と同様に輸送人員数が減少しています。平成元年度(1989年度)から平成29年度(2017年度)までの期間でみると、平成元年度(1989年度)には5,167万2千人であったのに対し、平成29年度(2017年度)には1,384万8千人まで減少し、率にして73.2%減と大きく輸送人員を減らしています。(図1-1-14)



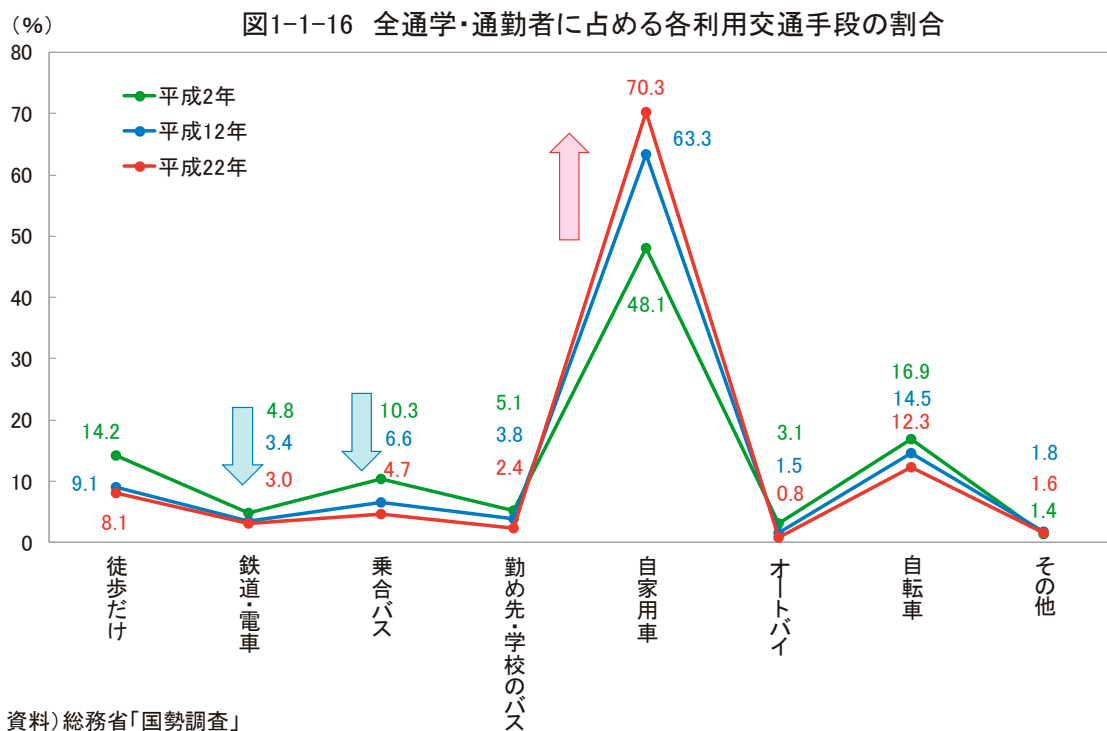
### (3) 通勤・通学に普段利用する交通手段

地域公共交通の利用状況について、別の視点からも確認してみましょう。国勢調査では、普段居住している場所から、どのような交通手段を利用して通勤・通学をしているかを調査しています。下図は、平成2年(1990年)～平成22年(2010年)の調査結果を示したものです。(図1-1-15)

本県では、「自家用車」を通学・通勤に利用している人が最も多いことがわかります。次いで、「自転車」、「徒歩だけ」となっており、この図からも通学・通勤にあまり鉄道・電車、乗合バスといった地域公共交通が利用されていない実態がわかります。なお、この調査は調査年の10月1日現在の状況を尋ねています。そのため、降雪期は、オートバイ、自転車利用者は別の交通手段を利用することに注意が必要です。

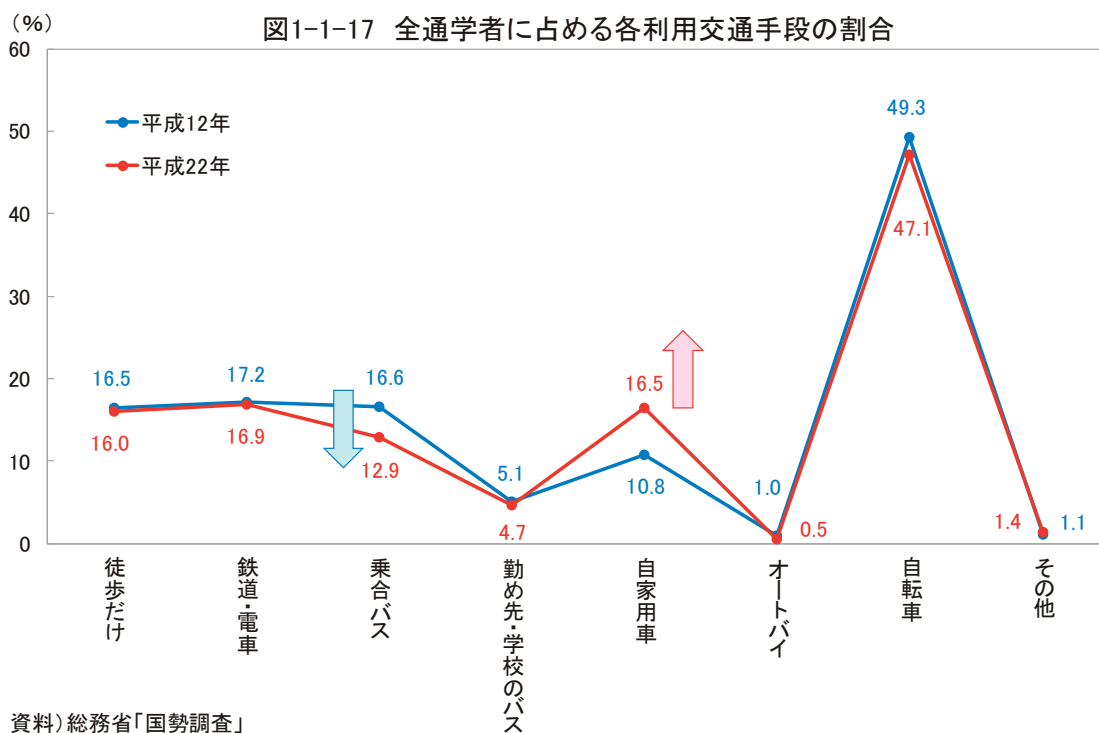


また、この図は、人口減少と利用交通手段の両方の要因による変化の結果です。そこで、人口減少の要因を除くため、全ての通学・通勤者に占める各交通機関の利用者割合の時系列変化をみてみます。本県の自家用車利用通勤・通学者の比率をみてみると、平成2年(1990年)には48.1%でしたが、平成12年(2000年)には63.3%へ急激に上昇し、平成22年(2010年)には70.3%にまで上昇しています。また、反対に「鉄道・電車」や「乗合バス」の利用率は年々減少していることがわかります。(図1-1-16)

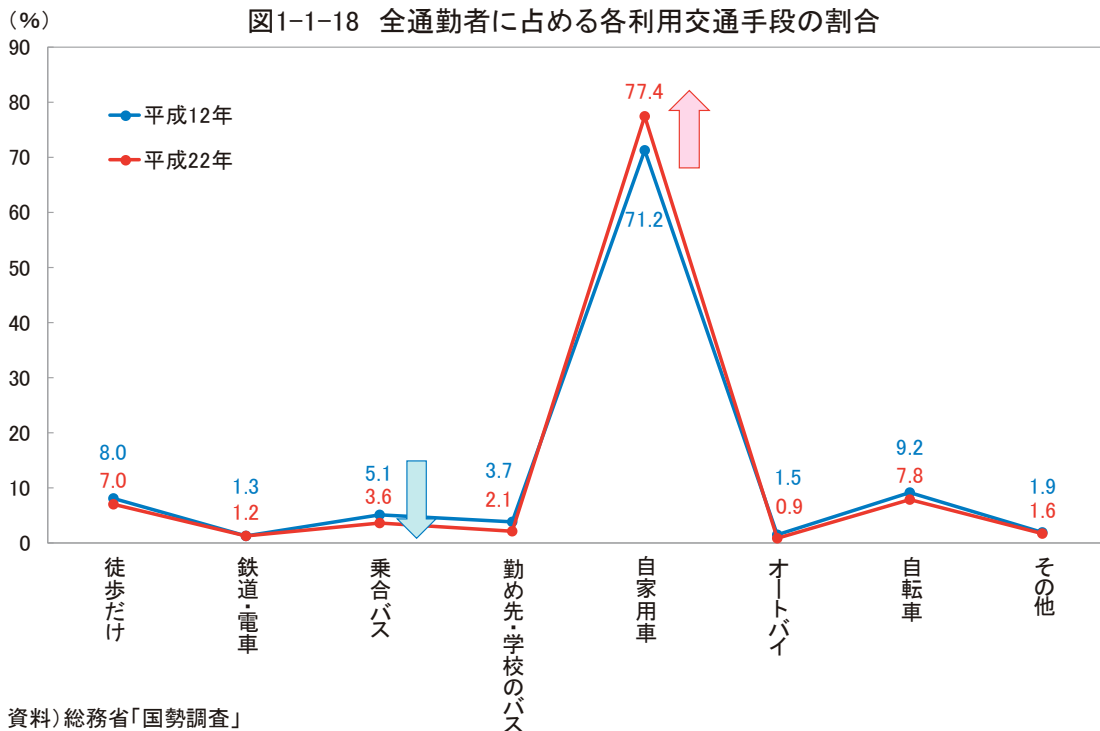


通学者と就業者別の分解が可能な平成12年(2000年)と平成22年(2010年)のデータを用いて、更に詳細にみてみましょう。

通学者については、自転車利用者の割合が最も多く、平成12年(2000年)は49.3%、平成22年(2010年)は47.1%と約半分を占めています。自家用車利用者の割合は、平成12年(2000年)に10.8%だったものが、平成22年(2010年)には16.5%と増加しており、これに対して、乗合バス利用者割合は、平成12年(2000年)の16.6%から平成22年(2010年)には12.9%に低下しています。鉄道・電車利用者割合は、平成12年(2000年)に17.2%、平成22年(2010年)には16.9%と微減に留まっています。自家用車を利用する通学者の割合の増加については、大学等や専門学校等の高等教育機関への通学者の自動車利用の増加が考えられるものの、高校生以下の通学者についても、父兄の自家用車による送迎が増加していることが、その要因と考えられます。(図1-1-17)



また、就業者については、自家用車による通勤者の割合が最も多く、平成12年(2000年)に71.2%であったものが平成22年(2010年)には77.4%に増加しています。次いで、自転車による通勤者が平成12年(2000年)に9.2%、平成22年(2010年)には7.8%となっており、乗合バスによる通勤者は、平成12年(2000年)に5.1%、平成22年(2010年)には3.6%、鉄道・電車による通勤者は平成12年(2000年)に1.3%、平成22年(2010年)には1.2%となっており、自家用車以外の交通機関による通勤者の割合は減少しています。これは、運転免許保有率の向上や自家用車保有率の向上が背景にあるものと思われます。(図1-1-18)



なお、人口減少の影響で、通学者、就業者ともにその人数が減少しており、地域公共交通利用者の減少の一因となっています。国勢調査結果では、平成12年(2000年)から平成22年(2010年)の間に、通学者は1万8,765人減少し、就業者は5万5,468人減少していますが、通学者、就業者の通学・通勤に普段利用する交通手段をみると、通学者では、鉄道・電車を利用する者は、平成12年(2000年)から平成22年(2010年)の間に3,379人減少し、乗合バスを利用する者は5,585人減少し、その一方で、自家用車を利用する者が1,868人増加しています。就業者では、自動車の利用者も減少していますが、その減少率は小さく、鉄道・電車を利用する者は、平成12年(2000年)から平成22年(2010年)の間に1,152人減少し、乗合バスを利用する者は1万940人減少していますが、いずれの交通手段も利用者は減少しています。(表1-1-1)

表1-1-1 通学者、就業者別 普段利用する交通手段

(通学者) (人)

	総数	徒歩だけ	鉄道・電車	乗合バス	勤め先・学校のバス	自家用車	オートバイ	自転車	その他
平成12年	86,719	14,330	14,888	14,362	4,387	9,330	826	42,750	935
平成22年	67,954	10,886	11,509	8,777	3,167	11,198	323	32,013	983
増減数	▲ 18,765	▲ 3,444	▲ 3,379	▲ 5,585	▲ 1,220	1,868	▲ 503	▲ 10,737	48

(就業者) (人)

	総数	徒歩だけ	鉄道・電車	乗合バス	勤め先・学校のバス	自家用車	オートバイ	自転車	その他
平成12年	577,420	46,005	7,623	29,690	21,085	411,239	8,810	53,223	11,031
平成22年	521,952	36,785	6,471	18,750	11,026	403,754	4,681	40,840	8,207
増減数	▲ 55,468	▲ 9,220	▲ 1,152	▲ 10,940	▲ 10,059	▲ 7,485	▲ 4,129	▲ 12,383	▲ 2,824

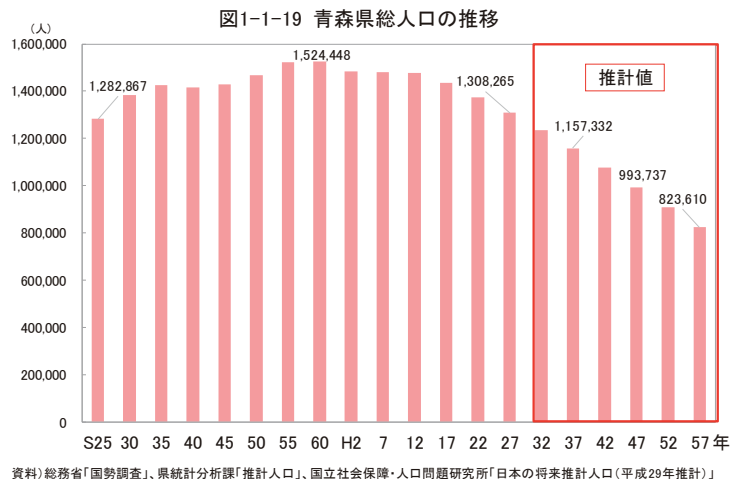
資料)総務省「国勢調査」

## 2 本県における地域公共交通利用者の減少要因について

ここまで、県内の地域公共交通の利用状況について簡単に確認しました。では、地域公共交通の利用者の減少要因は何なのでしょう。ここからは、その減少要因分析を進めていきます。

### (1) 人口減少の影響

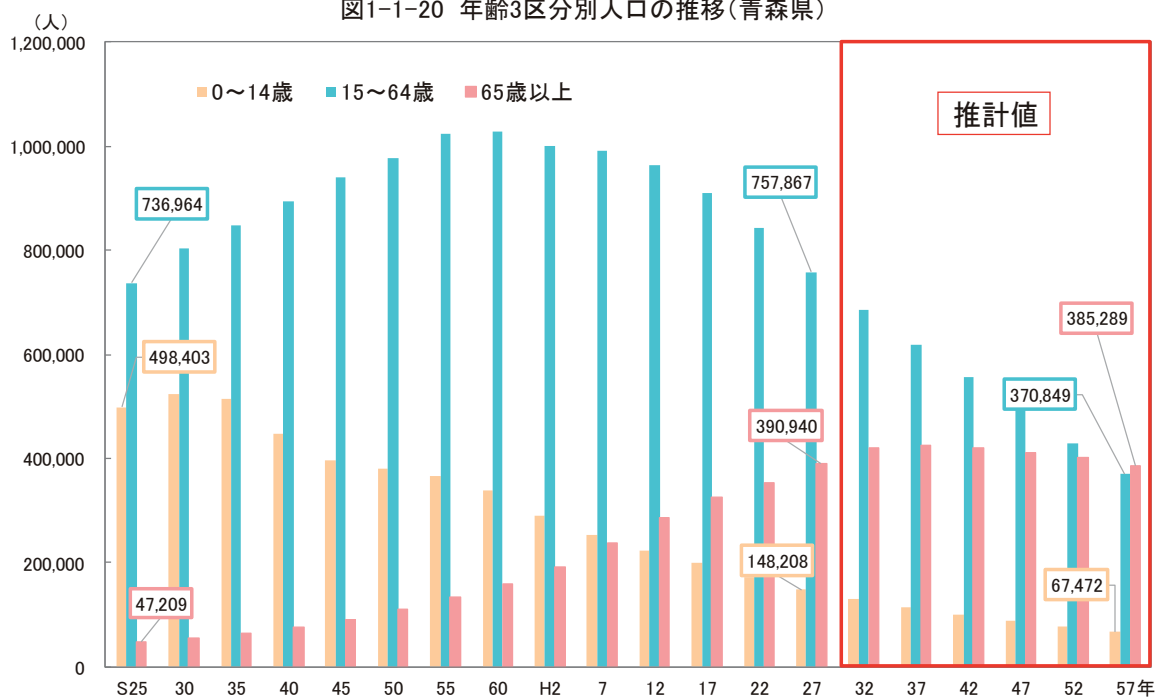
人口減少と少子化・高齢化の状況について、簡単に確認してみましょう。県が公表している「青森県人口移動統計調査」の結果によると本県の人口は、昭和58年(1983年)の152万9千人をピークに減少が続いており、平成30年(2018年)には126万2,815人となっています。続いて、国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口をみると、平成37年(2025年)には115万7,332人、平成47年(2035年)には99万3,737人、平成57年(2045年)には82万3,610人と減少の一途をたどると予想されています。(図1-1-19)



続いて、15歳未満の年少人口と65歳以上の老年人口の推移をみてみます。年少人口は昭和25年(1950年)には49万8,403人でしたが、直近の平成27年(2015年)では14万8,208人となり、昭和25年(1950年)比で70.3%も減少しています。同様に、昭和25年(1950年)の老年人口は4万7,209人でしたが、平成27年(2015年)では39万940人となり、対昭和25年(1950年)の増加率を計算すると728.1%と老年人口が増加していることがわかります。また、両年齢の推計人口もみてみると、平成57年(2045年)における年少人口は6万7,472人であり、老年人口は38万5,289人となり、それぞれの対平成27年(2015年)比は、前者は54.5%の減少、後者は1.4%の減少となります。また、通勤や高校・大学への通学で、最も交通機関を利用すると見込まれる15～64歳の生産年齢人口は、昭和25年(1950年)には73万6,964人でしたが、直近の平成27年(2015年)では75万7,867人と、昭和25年(1950年)比で2.8%増とほぼ同水準ですが、総人口同様、昭和60年(1985年)をピークに減少を続けており、平成57年(2045年)には平成27年(2015年)と比べ37万849人と51.1%減少すると予想されています。(図1-1-20)

通勤・通学で地域公共交通を利用する場合、平日は往復の利用が見込まれます。すなわち、通勤・通学者一人当たりの延べ地域公共交通利用者数は年間400～500人に相当します。通院等で交通機関を利用すると見込まれる高齢者は増加しているものの、日常的に通勤・通学で交通機関を利用する生産年齢人口が減少を続けていることが、地域公共交通利用者の減少の要因であるといえます。

図1-1-20 年齢3区分別人口の推移(青森県)



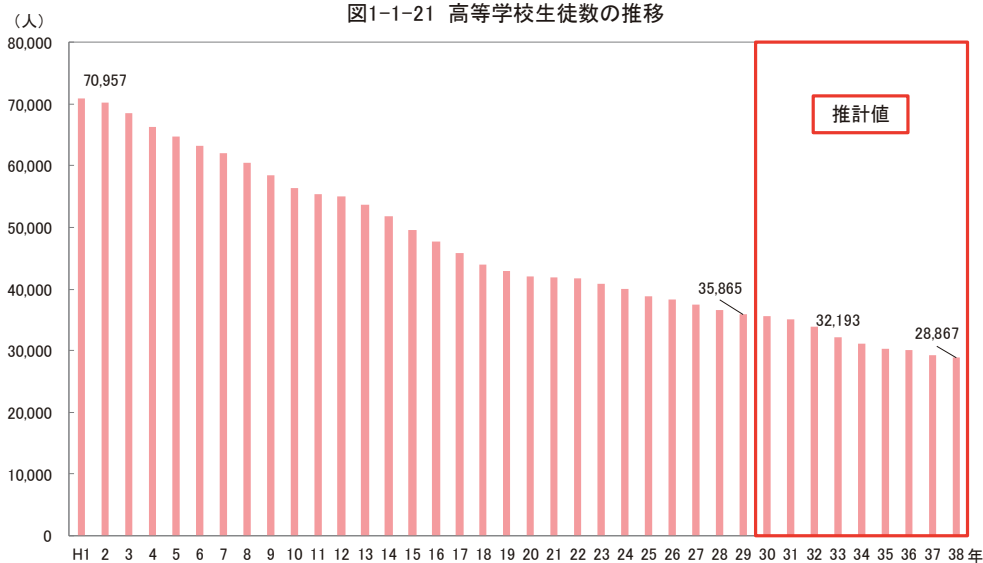
資料)総務省「国勢調査」、県統計分析課「推計人口」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成29年推計)」

また、鉄道・電車や乗合バスといった公共交通を普段の通勤・通学的手段として利用しているのは、先にみたように平成22年(2010年)では就業者で4.8%ですが、通学者では29.8%となっています。このため、生産年齢人口のうち、高校生や大学生等の減少が、地域公共交通利用者数の減少により大きな影響を及ぼすことになります。特に、高校生は少子化の影響により急激に減少を続けています。

そこで、高校生の減少による地域公共交通利用者数の減少について検証してみます。なお、高校には「全日制」「定時制」「通信制」の3種類ありますが、本白書においては、通学時において地域公共交通を使用する可能性がある「全日制」と「定時制」に通学する生徒数の合計値を県内の高校生数として扱います。

県内の高校生数は平成元年(1989年)の7万957人をピークに減少を続けており、直近の平成29年(2017年)には3万5,865人まで減少しています。この28年間で3万5,092人減少しており減少率は49.5%となっています。また、県

図1-1-21 高等学校生徒数の推移

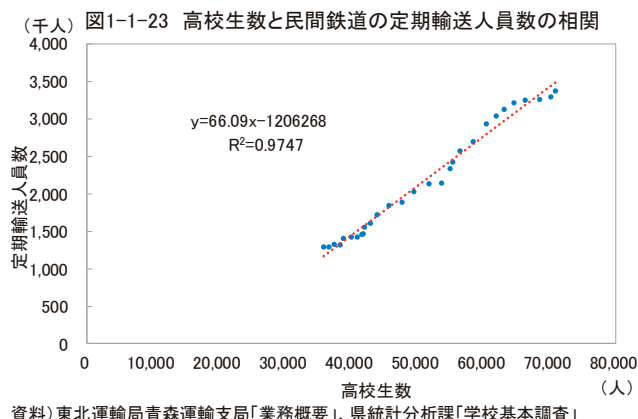
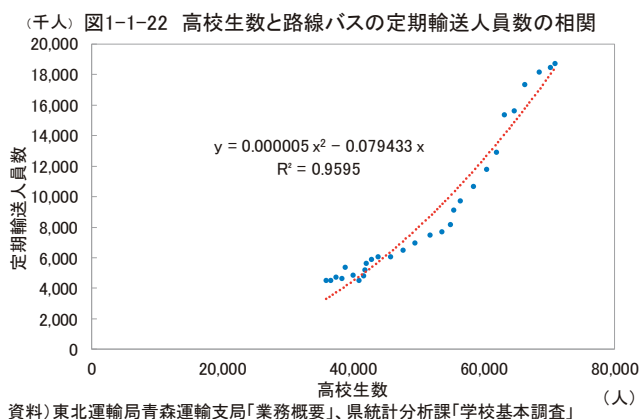


資料)県統計分析課「学校基本調査」

※通学に生活交通機関を利用する可能性がある全日制及び定時制に通学する生徒数の合計値を使用。  
※各年5月1日現在の値。

統計分析課において将来の高校生数を推計してみました。これは、平成 29 年度(2017 年度)における小中学生の各学年の児童数が、そのまま増減なく高校に進学したと仮定し、今後 9 年間の高校生数を算出したものです。推計の結果によると、平成 37 年(2025 年)には 3 万人を割り込んで 2 万 9,263 人へ減少し、平成 38 年(2026 年)には 2 万 8,867 人となり、減少率 59.3%と平成元年(1989 年)の約 4 割の水準となることがわかります。(図 1-1-21)

県内の高校生数と路線バスにおける定期外輸送人員の相関については、図 1-1-22 で示すように高校生の数が減少すると、それに伴って定期輸送人員が減少していることがわかります。図中に  $R^2$  で記される決定係数<sup>1</sup>をみても 0.9595 と値が高いことから相関関係を上手く説明できていると判断できます。また、同じように民営鉄道会社における高校生数と定期輸送人員の相関についても、図 1-1-23 に示す通り高校生が減少すると鉄道における定期輸送人員も減少することを示しています(決定係数も 0.9747)。このことから、地域公共交通定期輸送人員の減少は、高校生の減少が、大きな要因であるといえます。



## (2) モータリゼーションの影響

地域公共交通の衰退のもう一つの要因である「モータリゼーション」の状況をみていきましょう。県内の自動車保有台数は、路線バス輸送人員と対照的に増加の一途をたどっています。平成元年(1989 年)には 33 万 5,305 台となっていますが、14 年後の平成 15 年(2003 年)には 65 万 7,841 台と対平成元年(1989 年)比で 96.2%の増加。直近の平成 29 年には 72 万 6,989 台まで増加し、同じく対平成元年(1989 年)比でみると 116.8%増という状況になっています。(図 1-1-24)

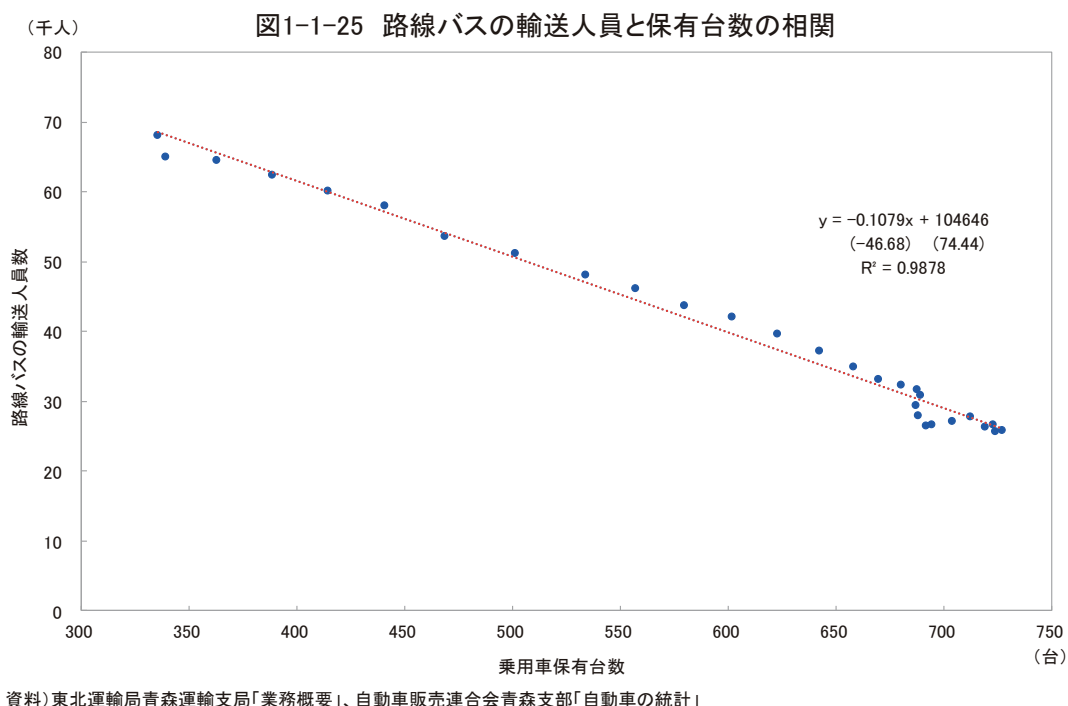
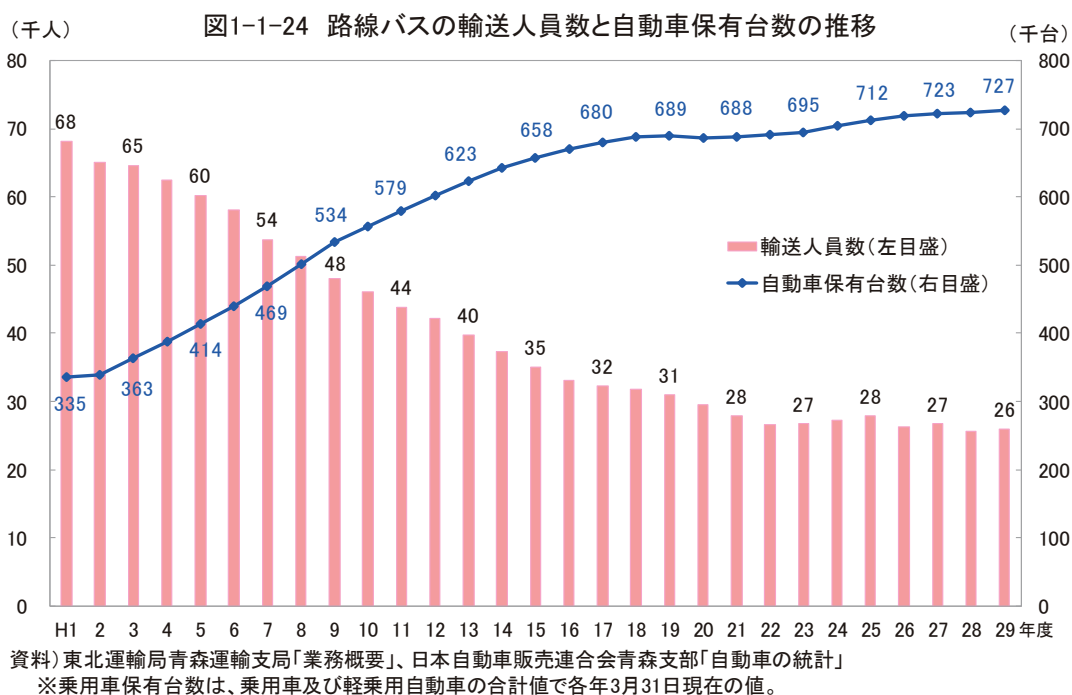
では、路線バスの輸送人員数と自動車保有台数双方の関係性について詳しくみてみましょう。縦軸に輸送人員数を、横軸に自動車保有台数を取った相関図と近似曲線<sup>2</sup>を描いてみます。すると、きれいな右下がりの直線を描くことができ、自動車保有台数が増加すると路線バスの輸送人員が

<sup>1</sup> 決定係数は、説明変数が被説明変数のどれくらいを説明できるかを表す値。通常 0 から 1 の間を取り、1 に近づけば近いほどその関係をうまく説明できているとされている。具体的には、高校生数の減少が路線バスの定期輸送人員の減少についてどれくらい説明できているかを示している。

<sup>2</sup> 座標平面に記入されたデータの点の分布に近似する直線式(例:  $y = ax + b$ )や多項式(例:  $y = ax^2 + bx + c$ )を言う。



減少するという関係性が視覚的に理解できます。また、回帰分析<sup>3</sup>を行ってみると、自動車が1台増えると年間で約108人の輸送人員が減少するという結果が得られます。(図1-1-25)



では、なぜここまでモータリゼーションが社会に浸透したのでしょうか。その要因は大きく分けて2点あると考えられます。一つは、自動車の有する即時性や利便性が地域公共交通のそれよりも高いことが考えられます。もう一つは、郊外型大型商業施設の誘致・建設や自動車通勤を促

<sup>3</sup> 相関関係や因果関係があると思われる2つの変数のうち、一方の変数から将来的な値を予測するため等の予測式(回帰直線)を求めるときの統計学的手法。

す駐車場の整備等、自動車保有を前提とした都市構造の在り方も、モータリゼーションを促進させる一つの要因となっていると考えられます。

## ア 地域公共交通に対するニーズとギャップ

内閣府が平成 28 年(2016 年)に行った「公共交通に関する世論調査」の結果を用いながら、地域公共交通の利便性等について考えていきます。

まずは、公共交通の利用頻度について聴取した結果をみてみましょう。図 1-1-26 に示すとおり、東北地域や町村、小都市では約 7 割近くの回答者が「主に自動車を使うのでほとんど利用しない」と回答しています。(図 1-1-26)

図1-1-26 鉄道やバスの利用頻度

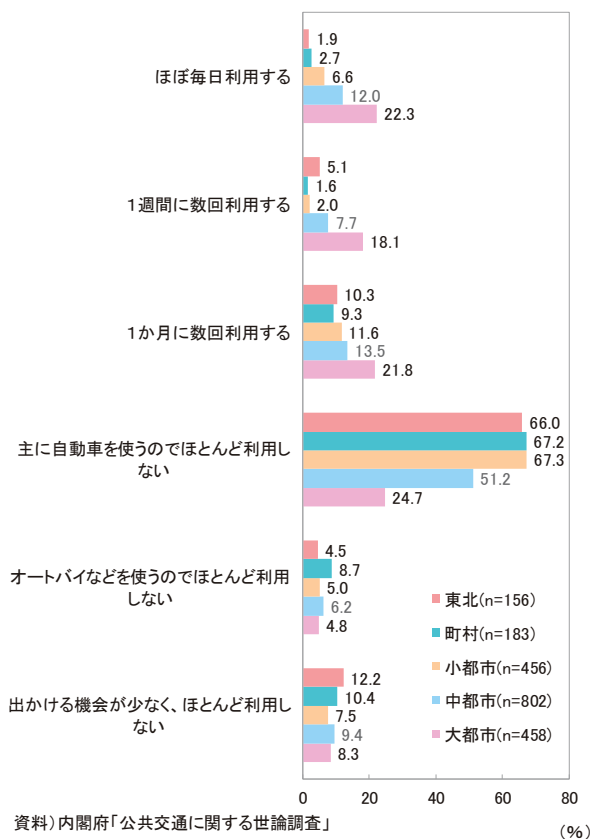
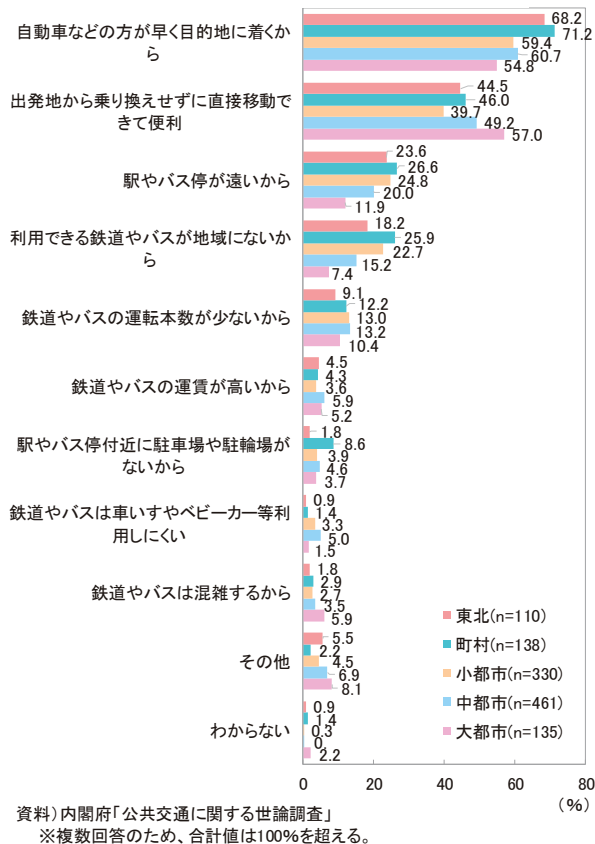


図1-1-27 自動車などを利用する理由



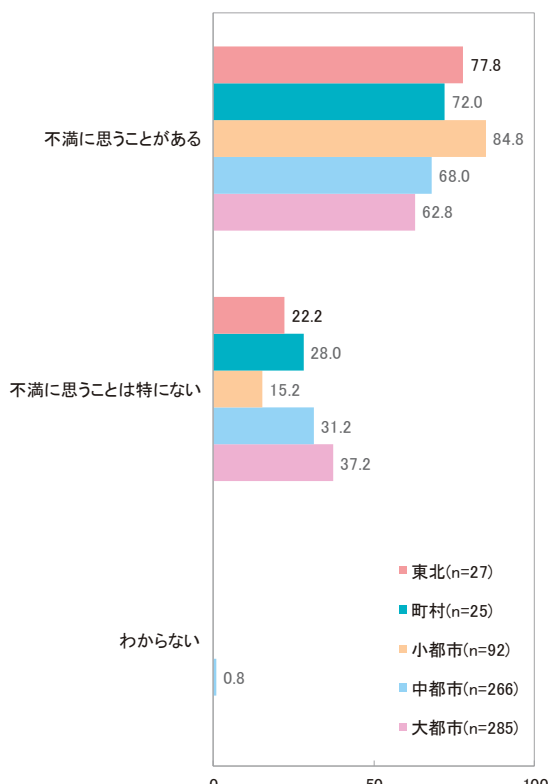
続いて、「主に自動車を使うのでほとんど利用しない」、「オートバイや自転車などを使うのでほとんど使用しない」と答えた 1,065 名に対し、なぜ自動車やオートバイ、自転車等を利用するのかを複数回答で答えてもらった結果をみます。自動車等を利用する要因としては、大都市以外では「自動車などが早く目的地に着くから」が最も多く、東北地方での区分で見れば 68.2%、町村の区分で見ると 71.2%と高い割合になっていることがわかります。続いて「出発地から乗り換えせずに直接移動できて便利」との回答が東北地域では 44.5%、町村部で 46.0%となっており、大都市という区分で見ればこの回答が最も多くなっています。これらの結果から公共交通の利用よりも即時性や利便性が高いことから自動車等を利用している状況が明確にわかります。(図 1-1-27)

加えて、日ごろ公共交通を利用している方々も不満を感じている状況が確認できます。これは、「ほぼ毎日利用する」、「1週間に数回利用する」、「1か月に数回利用する」と答えた 688 人に、地

域公共交通への不満の有無を尋ねたものです。その結果をみると、「不満に思うことがある」が東北では77.8%、町村では72.0%と高くなっているほか、他の都市規模別でも60%以上の利用者で不満があると回答しています。(図1-1-28)

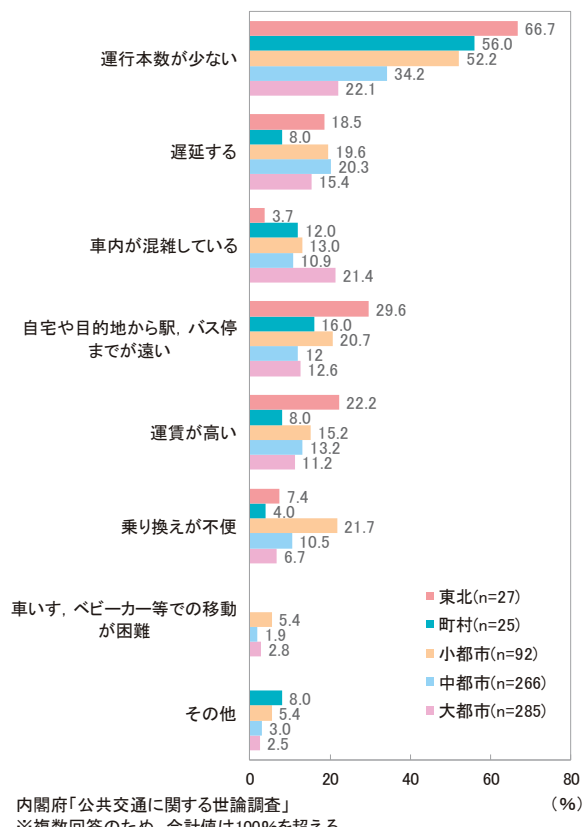
その内容を見てみると、東北地区においては「運行本数が少ない」が66.7%と最も多く、次いで「自宅や目的地から駅、バス停まで遠い」が29.6%、「運賃が高い」が22.2%となっています。同様に町村でみてみると、「運行本数が少ない」が56.0%、「自宅や目的地から駅、バス停まで遠い」が16.0%、「車内が混雑している」が12.0%という結果となっています。(図1-1-29)

図1-1-28 鉄道やバスに感じる不満の有無



内閣府「公共交通に関する世論調査」

図1-1-29 鉄道やバスに感じる不満の内容



内閣府「公共交通に関する世論調査」  
※複数回答のため、合計値は100%を超える。

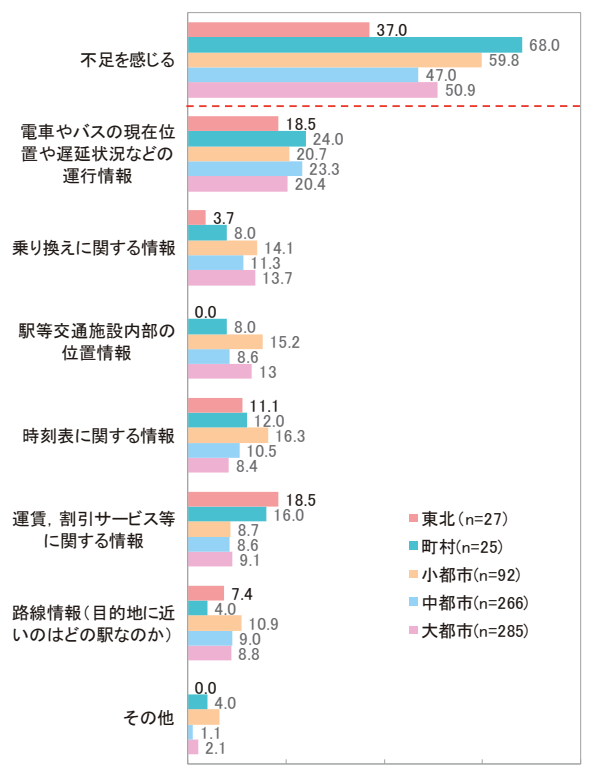
また、同じ対象者に駅やバス停等で足りない情報の有無とその内容について尋ねたところ、町村で68.0%の方が、小都市では59.8%の方が不足を感じるという回答をしています。そして、その不足している内容は、町村、小都市ともに「電車やバスの現在位置や遅延状況などの運行情報」が最も多くなっています。続いて、町村では「運賃、割引サービス等に関する情報」(16.0%)、「時刻表に関する情報」(12.0%)となっています。小都市では、「時刻表に関する情報」(16.3%)、「駅等交通施設内部の位置情報」(15.2%)となっているほか、「乗り換えに関する情報」(14.1%)となっています。(図1-1-30)

さらに、鉄道やバスの乗り換えに感じる不便さについての調査結果も見てみましょう。「不便さを感じたことがある」と回答した割合は、東北地区では62.2%で半数以上が乗り換えについて不便さを感じている状況となっています。都市規模別にみると町村が72.7%と最も高く、最も低い大都市でさえも58.7%と不便を感じている割合が比較的高いことがわかります。その内容を見てみると、乗り換え接続が悪いために長時間の待ち時間が生じるということについて不便さを感じている方の割合が多く、次いで、乗り換えのための移動距離が長いこととなっています。

また、東北地域における待合空間が快適ではない(暑さ・寒さ対策等)との回答割合は5.1%と

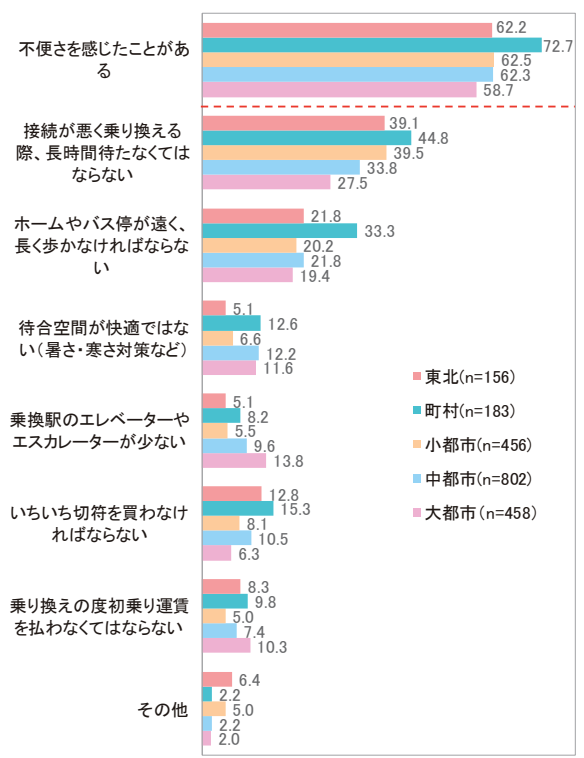
低くはなっていますが、本県の津軽地方のような豪雪地域に限れば、極寒の吹雪の中でバスを待たなければならない場面が容易に想定されるために、この点も公共交通に関する不便な点と認識しておく必要があります。(図 1-1-31)

図 1-1-30 駅やバス停などで不足を感じる情報の具体的な内容



資料)内閣府「公共交通に関する世論調査」

図 1-1-31 鉄道やバスの乗り換えに感じる不便さの有無とその内容



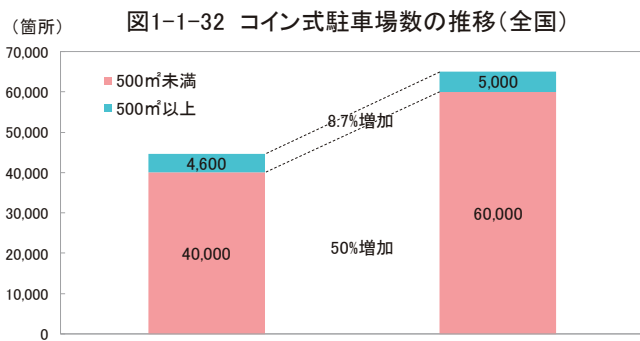
資料)内閣府「公共交通に関する世論調査」

以上のように、現在の地域公共交通は、決して利用者のニーズを満たした利便性が高い交通システムになっていないことがわかります。反対に、自動車は目的地に早く、そして、乗り換えなしで到着できること等が大きな魅力となり、利用されている現状が浮かび上がってきます。また、調査結果に直接は表れていませんが、これら 2 つの点を総合すると「時間を自由に使える」という利点につながり、このことが自動車を使用する根本的な要因となっていると考えられます。

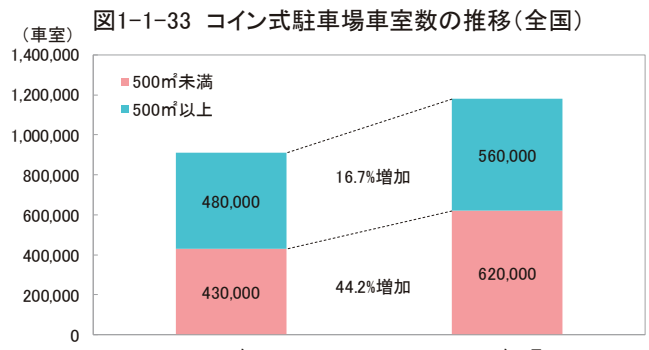
この点、定時・定路線の運行を定められている地域公共交通では、自動車の優位点を超えることは難しいと言わざるを得ず、全ての自動車利用者を地域公共交通利用者へシフトさせることは非現実的といえます。しかしながら、自家用車を手放した高齢者や自家用車を有していない学生、出張で当地に訪れたビジネスパーソン等、地域公共交通を必要とする者が存在します。これらの方の移動手段を、しっかり守っていく取組に加え、新たな需要の掘り起こしが求められています。

## イ 自動車を利用しやすい都市環境の進展

最近、皆さんの周りでコイン式駐車場が増えていませんか。下図に示すとおりコイン式駐車場については、全国的に箇所数、車室数ともに増加傾向となっており、駐車場の箇所数では平成 23 年(2011 年)と平成 27 年(2015 年)4 月の状況を比べると 45.7%増加しており、車室数については 29.7%増加しています。(図 1-1-32~33)



資料)一般財団法人日本パーキングビジネス協会「コイン式自動車駐車場市場に関する実態分析調査2015年版」



資料)一般財団法人日本パーキングビジネス協会「コイン式自動車駐車場市場に関する実態分析調査2015年版」

また、東北6県におけるコイン式駐車場の市場規模を確認してみましょう。コイン式駐車場の箇所数で見ると、本県は250箇所、宮城県、福島県、岩手県に次いで4番目となります。同様に車室数をみると7,770台室となっており東北6県で見ると宮城県、福島県に次いで3番目となりますが、北東北3県に限れば本県が最も車室数が多い地域となっています。また、平均車室数では本県は6県の中で最も多く、31.1台/箇所となっており、一箇所当たりのコイン式駐車場の規模が大きいことが本県の特徴となっています。(表1-1-2)

表1-1-2 東北6県のコイン式駐車場の市場規模

〈平成27年4月時点〉

	箇所数	車室数	平均車室数 (台/箇所)
青森県	250	7,770	31.1
岩手県	260	4,710	18.1
宮城県	920	17,740	19.3
仙台市	720	15,550	21.6
秋田県	160	3,300	20.6
山形県	190	4,580	24.1
福島県	430	8,530	19.8
全国	65,000	1,180,000	18.2

(資料)一般財団法人日本パーキングビジネス協会「コイン式自動車駐車場市場に関する実態分析調査2015年版」

続いて、駐車場利用料についてみてみます。一般社団法人日本パーキングビジネス協会「コイン式自動車駐車場市場に関する実態分析調査2015年版」によれば、全国的に駐車場が増加していることから、売上単価が低下しているとの調査結果となっています。このことから、大手コイン式駐車場事業者のホームページ(平成30年(2018年)11月現在)で各地に駐車料金を確認したところ、青森県内では最も高いところで駐車後24時間の最大料金が1,100円であり、その他のところでの最大料金は600~800円程度となっています。通勤に要する交通費を考えると、場合によっては、自家用車で通勤したほうが安上がりなケースすらあります。東北6県の県庁所在地の状況を見てみても同様の料金設定となっており、地価が最も高い東京都銀座でも、午前9時から午後7時までの最大料金は3,000円とかなり利用しやすい料金設定となっています。

このように、コイン式駐車場の増加により利用料金の低価格化が進み、自動車が利用しやすい都市環境が整ってきています。特に、本県都市部のコイン式駐車場の平日、休日別の利用状況を見てみると、平日の利用者が多いことから、自動車で通勤し職場近くのコイン式駐車場に駐車するというライフスタイルの浸透もモータリゼーションが進む一要因となっていると考えられます。(図1-1-34)

図1-1-34 平日・休日別のコイン式駐車場の利用状況



資料) 県統計分析課撮影

### (3) 競合する交通資源

地域公共交通利用者減少の一要因として、交通資源の競合という問題も存在します。ここに言う交通資源とは、これまでみてきた地域公共交通に加え、船舶、無料送迎バス等、旅客が移動するための全ての交通手段を指します。県内各自治体では、スクールバスや病院への送迎を行う患者輸送バス、高齢者や児童等の研修・福利厚生のために運行されている福祉バス等も運行されていますが、特に着目すべきは、無料送迎サービスとして実施されている交通資源の在り方です。我々の日常生活の中では、宿泊施設や病院、介護施設、幼稚園、各種商業施設等への無料送迎サービスをよく目にします。では、この無料送迎サービスは路線バスやタクシーとは何が違うのでしょうか。それを理解するには法律の内容を理解する必要があります。まずは、この点を確認してみましょう。

わが国においては、「道路運送法<sup>4</sup>」という法律が存在し、同法では規制対象を「他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業」等としています。従って、路線バスのようにお金をもらって旅客を輸送する場合は、同法の規制を受けることになり、国土交通大臣からの許可を受けなければならない仕組みになっています。一方で無料送迎サービスは、燃料費や車両維持費等の全てを事業者側が負担し、完全に無料で実施される輸送サービスであるために道路運送法の規制を受けないこととなっています。このように法律では、有償であるか、無償であるかにより規制対象となるかを判断しています。

このように、無料送迎サービスは完全に無料で目的地へ移動できることから、私たち利用者にとっては非常に便利なサービスといえます。しかし、無料送迎サービスのルートが路線バスや鉄道のルートと競合している場合は大きな問題となってしまいます。簡単なモデルケースを用いて少し考えてみましょう。例えば、あるスーパーマーケットが買い物客の利便性向上のために無料買い物バスを開始し、その運行ルートは既存の路線バスのルートと完全に重複している場合を考

<sup>4</sup> 所管官庁は国土交通省。実際に無料送迎サービスを開始するにあつては、関係法令に抵触しないか国土交通省東北運輸局青森運輸支局輸送・監査部門へ相談されることを推奨。

えます。このような状況になったとき、運行ルート周辺に住む住民はどのような行動を取るでしょうか。恐らく、多くの住民が到着時刻等の条件が許す範囲内で無料買い物バスを利用すると考えられます。そうなると、路線バスの利用者が更に減少して、運行本数の縮小、最悪の場合は廃線という状況に追い込まれてしまうことが考えられます。そうなった場合、無料買い物バスが地域唯一の交通手段として残ることとなります。しかし、無料買い物バスは、スーパーマーケットが全ての経費を負担して運営していることから、運行本数の増加や車両の大型化等の利便性向上を見込むことは難しい。さらに、本業であるスーパーマーケットの業績が悪化した場合は、無料買い物バスの規模縮小や廃止も考えられ、最悪の場合はすべての移動手段を失うということも想定されます。一概に無料送迎サービスの全てが悪影響を与えるとは言えませんが、上記のモデルのように既存の地域公共交通と競合してしまう場合は、両方で棲み分けをきちんと協議する等の工夫が必要です。

## ＜コラム2 地球温暖化と青森県＞

青森中央学院大学 経営法学部 教授 高山 貢

国際関係が緊張し、日々のNEWSチェックが欠かせない。米国トランプ政権の混迷、米国・中国間の貿易摩擦、北朝鮮非核化の停滞、英国BREXIT問題、日本と近隣諸国の摩擦拡大等、アジア、EU、韓国・北朝鮮関連など、世界の政治・経済の枠組みが大きく変わろうとしている緊張の時代を実感させられる昨今である。

さて、今回本コラムで取り上げたのが地球温暖化問題である。「ホッキョクグマがエサのアザラシの捕食が困難となり、個体数が大幅に減り、絶滅の危機に立たされている」というNEWSに驚き、北極海の海水温上昇、海氷面積が減少すると青森県への影響はどのようなのか、これからの青森県の農林水産業の姿や社会経済情勢の変化に関心を寄せるようになった。

### ～地球温暖化の影響～

最初に地球温暖化の影響である。青森県と地球温暖化の関係、気温が上昇するとどんな影響があるのか、北極海の海水温上昇が農業生産、津軽海峡の活用につながるのではないかと二つ視点から、青森県の置かれた現状、課題を検証してみたい。

昨年は全国的に長雨と冷夏が続き、竜巻と雹、爆弾低気圧そして相次ぐ大型台風が全国各地に大きな被害をもたらした。列島を縦断する大型台風は青森県に近づき、「りんご台風（強風被害）再来か」と気を揉んだ県民も多かったのではなかろうか。幸いにして、大きな被害はなかったものの、一次産業のウェートが高い青森県にとって天候要因は大きなリスクになった。

気温の上昇は米、野菜などの品質低下、生育不良をもたらすほか、果樹生産の栽培適地が移動することが予測される。南日本では米がとれなくなり、りんご、ミカンの主産地が交代し、農業生産に甚大な影響が予想される。米は現在の主産地が青森県、北海道に適地が移動、りんごは長野県の栽培が難しくなり、産地が北へ移動、青森県を通り過ぎ北海道が中心になると予測されている。りんご王国の座は品種改良、栽培技術の向上で乗り切り、主産地の地位は譲りたくないものだ。ただ、北日本は寒害の減少、北日本における米産地形成に加え、冷害や通年農業による経営安定化が期待される。大雪やヤマセに悩まされた青森県にとって、逆転の発想で気温上昇をチャンスに変える青森県のグランドデザインが期待される。

### ～北極海航路の可能性～

地球温暖化の影響の二つ目が北極海航路の可能性である。北極海は冬に結氷し通行不能となるため、北極海航路は現在夏期限定（2ヶ月）航路だが、スエズ運河経由の南回り航路に比べ距離は2/3、輸送コストの大幅削減、輸送時間の大幅短縮の経済効果が期待される。オランダのロッテルダムから北極海を経由するアジアの新たな道への関心は高い。中国、韓国、日本、ロシア、とりわけロシアは北極海の海氷面積の減少による航路維持の容易性、自国通過の利権、資源輸送への関心が高まっている。

今後、北東アジア（ロシア極東、韓国、中国等）の経済成長に伴い、貨物需要の増大が期待される。ある研究によると、北極海航路の構想として北海道苫小牧港に立ち寄り、上海、釜山をゴールにしたルートを提案している。青森県八戸港は国際コンテナ航路（中国、中国・韓国、北米）とつながり、飼料・穀物ターミナル、LNG基地の機能を備えている。いかにして津軽海峡を通る船に青森県に立ち寄ってもらうかが今後の課題である。関係国との調整、国の方針など、北極海航路の実現はハードルが高いとみられるが、物流の拠点としての津軽海峡、八戸港の重要性は変わらない。

夢は大きく、地球温暖化は取組み次第で北国青森に豊かな北国の暮らし、EU、アジアとの経済交流を実現するキッカケとなる可能性がある。



## 第2節 衰退する地域公共交通とその影響

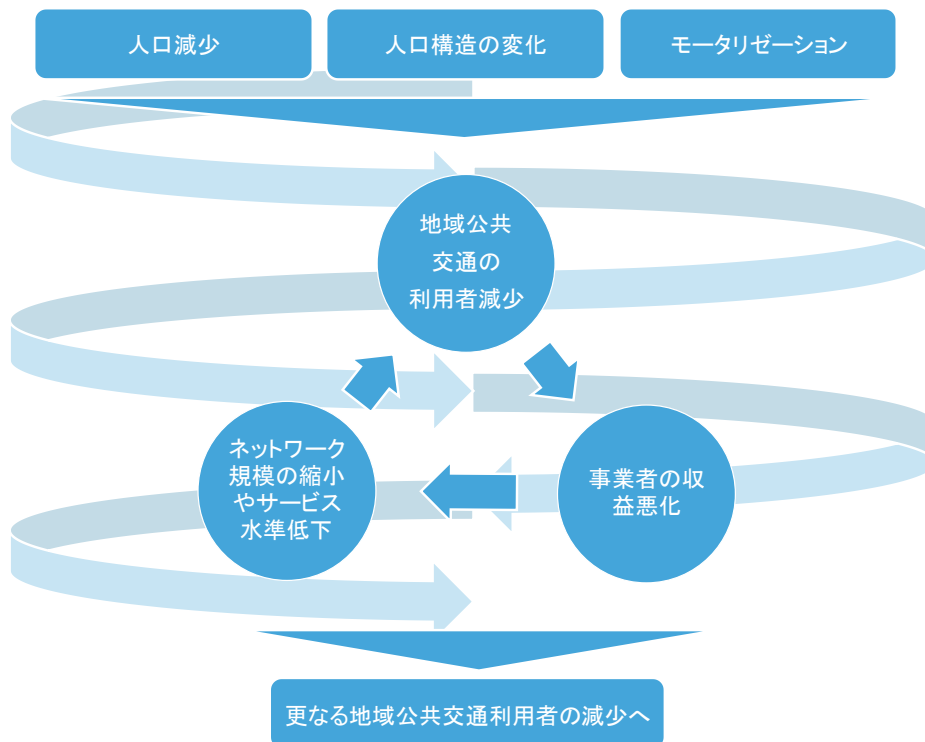
### 1 地域公共交通の衰退要因

では、一部の例外を除きなぜここまで地域公共交通が衰退するようになってしまったのでしょうか。ここからは、その要因について探って行きたいと思います。

#### (1) 地域公共交通における負のスパイラル

これまでみてきたように、地域公共交通の利用者の減少要因としては①人口の減少、②人口構造の変化、③モータリゼーションの進行が挙げられます。これらの3つの要素が絡み合い、地域公共交通の利用者減少と地域公共交通そのものの衰退につながっていると考えられています。具体的にどういうことなのか、下記のイメージ図を用いながら、もう少し詳細にみていきましょう。

図1-2-1 地域公共交通における負のスパイラル イメージ図



資料) 県統計分析課作成

この地域公共交通における負のスパイラル図は2段構成になっていることから、段別にその意味をみていくこととします。

まずは、上段にある3つの要素、「人口減少」「人口構造の変化」「モータリゼーション」について考えてみましょう。まずは「人口減少」です。これは言わずもがなですが、人口そのものが減少することで地域公共利用者数の絶対数が減少することを意味しています。続いて、「人口構造の変化」です。人口構造の変化の影響は、15～64歳の生産年齢人口の減少に伴う通勤・通学者の減少や、高齢化により通勤を含めおでかけの機会が減少することで交通機関利用者が減少することを意味しています。最後は「モータリゼーション」です。この言葉のとおり、本県ではモータリゼーションが進行しており、その反動として地域公共交通の利用者が減少していることを意味し

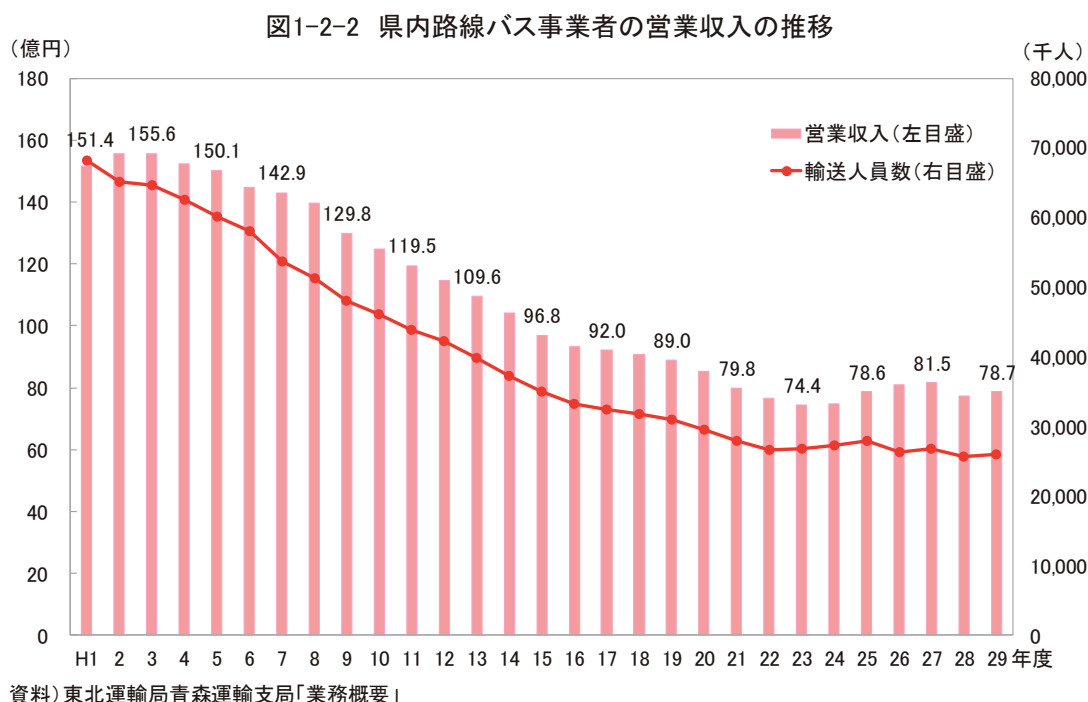
ています。このように、上段では「人口減少」「人口構造の変化」「モータリゼーション」の3つが進行することで、地域公共交通の利用者が減少していることを示しています。

次に2段目の意味について考えてみましょう。1段目の3つの要素により地域公共交通の利用者が減少するとどのような影響が生じるかを示したものです。1段目の影響による地域公共交通利用者の減少は、第1節でみてきたように交通事業者の営業収入の減少を招き、経営状況を悪化させます。そのような状況に陥ると、事業者としては経費を削減せざるを得なくなり、交通ネットワークの縮小やサービス水準の低下につながっていきます。このように地域公共交通の接続や利便性の低下が生じてしまうと、今まで地域公共交通を利用していた者も不便を感じるようになり、やがては地域公共交通から自動車利用へ切り替えてしまうことが考えられ、利用者の更なる減少を招くこととなります。そして、更に利用者が減少し、地域公共交通の質が低下し、利用者離れが起き、再び利用者が減少していくという負のサイクルが生じていることを示しています。

このように、1段目の3つの要因による利用者の減少と2段目の負のサイクルによる利用者の減少が同時に生じることで相互に悪影響を及ぼし、更なる利用者減少を招いているという負のスパイラルが生じていることが、地域公共交通の利用者が減少している根本的な要因として考えられています。(図1-2-1)

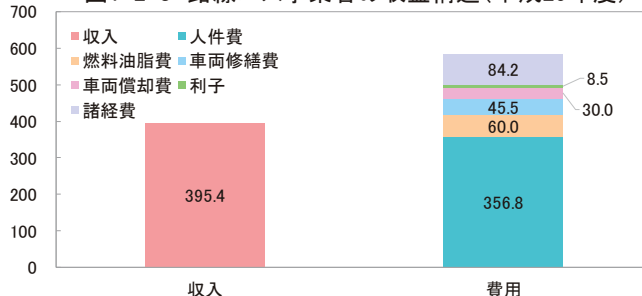
## (2) 交通事業者の営業収支等の状況

地域公共交通利用者減少の状況については第1節でみてきましたが、次に、県内の路線バス事業者の営業収入はどのようになっているかみてみます。図をみると輸送人員数の減少に連動する形で営業収入も減少していることが良くわかります。平成元年度(1989年度)から平成29年度(2017年度)の期間でみると、最も営業収入が多かった年は平成3年度(1991年度)で155億6,300万であったものが、最も少ない平成23年度(2011年度)には74億3,684万円まで減少しています。減少率に換算すると52.2%となっており、20年間で営業収入が半減している状況となっています。(図1-2-2)



さらに、平成 29 年度(2017 年度)のデータを使用して、県内路線バス事業者の収益構造をみてみましょう。これは、県内路線バス事業者がバスを 1 km 走行させるごとに、どれだけの収入と費用が生じるかを示したものです。1 km 走行するごとに 395 円の収入がありますが、逆に 585 円の費用が生じてしまうために、路線バスを 1 km 走行させる度に 190 円の赤字が生じているという状況になっていることがわかります。費用の内訳をみてみると、人件費が費用全体の約 61% を占めていますが、運転手や整備士の賃金等の安全運行の根幹に関わる部分であることから、削減しづらい経費となっており、路線バス事業が慢性的に赤字に陥ってしまう収益構造になってしまっていることがわかります。(図 1-2-3)

(円/km) 図 1-2-3 路線バス事業者の収益構造(平成29年度)



資料) (公社)青森県バス協会提供データにより作成

※保有車両30台以上を有し、協議運賃採用路線、路線不定期運行、区域運行、高速、観光を除く事業者の合計値。収入には「営業外収入」を含み、「諸経費」には税金(自動車税、自動車重量税)、自賠責保険料、運行委託費等が含まれる。

このような経営環境や収益構造であることから、県内の路線バス事業者は、運賃収入だけで路線を維持するのが困難になっているのが現状です。そのため、国、県、市町村がそれぞれの役割に応じて補助金を拠出して路線バスの赤字を補てんしており、その補助範囲は平成 29 年(2017 年)3 月末現在で全 1,019 系統うち 746 系統、つまり、7 割以上の路線が行政からの補助金等により維持されている状態となっており、国・県の補助を受けている系統は減少傾向にあるものの、市町村の補助を受けている系統は増加傾向にあります。(表 1-2-1)

表 1-2-1 公的補助系統数の推移

	全系統数	うち公的補助(委託)系統		補助なし
		国・県	市町村	
平成 22 年 3 月末	924	48	584	292
23 年 3 月末	932	46	609	277
24 年 3 月末	961	51	642	268
25 年 3 月末	965	48	656	254
26 年 3 月末	1,035	47	737	246
27 年 3 月末	998	45	711	242
28 年 3 月末	1,008	47	697	264
29 年 3 月末	1,019	46	700	273

資料)県交通政策課「地域間幹線系統確保維持補助金交付実績」より県統計分析課において作成

※「補助なし」には企業や高校PTAからの委託運行も含まれる。

次に、公表されている国・県の地域間幹線系統確保維持補助金の状況についてみてみます。この補助金は、例えば、通学や通勤、通院、買い物等の日常生活の足として都市部や周辺部等複数の市町村にまたがる広域路線に対するもので、補助要件は以下のとおりとなっています。

- ・複数市町村にまたがるもの(平成13年(2001年)3月31日における市町村の状態に応じて決定)
- ・運行回数が1日当たり3回以上
- ・輸送人員が15人から150人と見込まれるもの(計画平均乗車密度×計画運行回数)
- ・広域行政圏の中心市町村並びに準ずる市町村への需要に対応するもの

表 1-2-2 地域間幹線系統確保維持費の補助路線数及び補助金額の推移

	路線数	補助金計		国 (千円)	県 (千円)	対前年	市町村	
		(千円)	対前年				(千円)	対前年
平成16年度	70	575,409	85%	233,043	233,043	82%	109,323	104%
17年度	61	520,701	90%	200,351	200,351	86%	119,999	110%
18年度	62	512,314	98%	198,171	198,171	85%	115,972	97%
19年度	61	554,713	108%	208,799	208,799	104%	137,115	118%
20年度	57	632,850	114%	228,091	228,091	109%	176,668	129%
21年度	47	381,162	60%	133,455	133,455	59%	114,252	65%
22年度	48	372,498	98%	128,073	128,073	96%	116,352	102%
23年度	46	407,654	109%	145,529	139,878	109%	122,247	105%
24年度	51	376,703	92%	133,195	128,076	92%	115,432	94%
25年度	48	421,838	112%	151,487	145,707	114%	124,644	108%
26年度	47	394,910	94%	147,485	141,945	97%	105,480	85%
27年度	45	511,936	129%	201,019	189,420	133%	121,497	115%
28年度	47	622,681	122%	228,263	216,977	115%	177,441	146%
29年度	46	554,476	89%	199,627	191,180	88%	163,669	92%

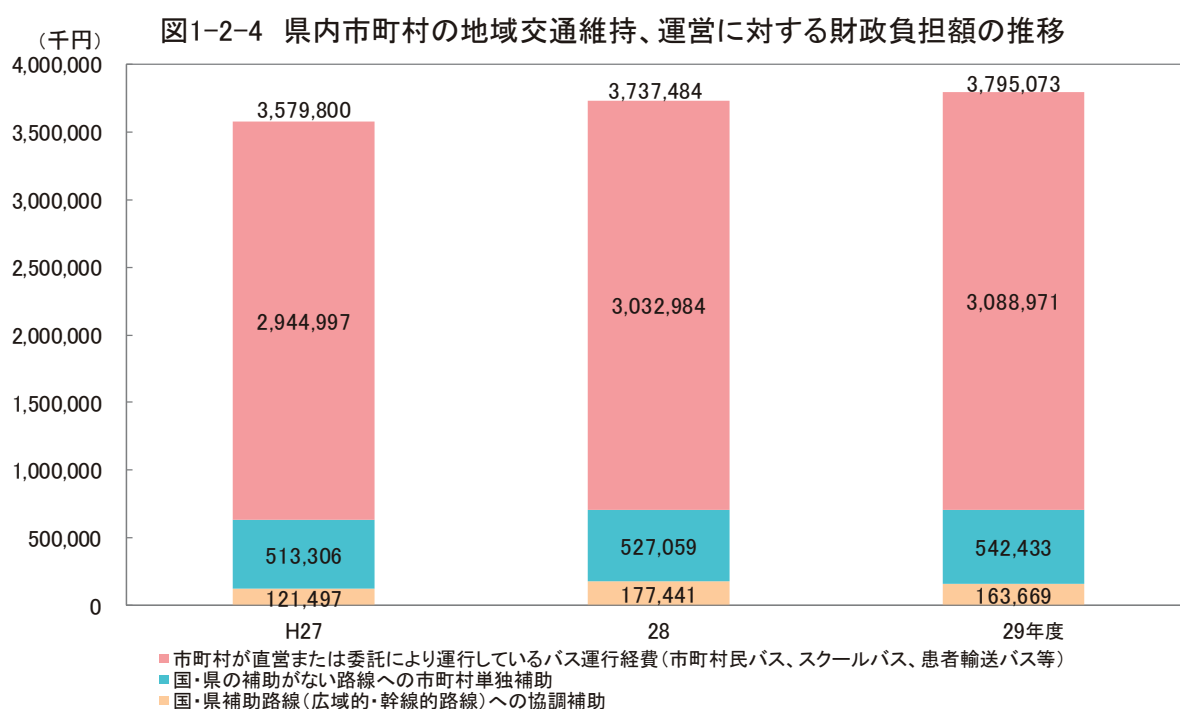
資料)県交通政策課「地域間幹線系統確保維持補助金交付実績」

国・県の地域間幹線系統確保維持補助金の交付実績の推移をみると、補助対象路線数は減少傾向にあり、また、補助金額は補助対象路線の赤字額によることから燃料価格等の動向に左右され増減しているものの、ほぼ5億円程度となっており、1系統当たりの赤字額が増加していることがうかがえます。なお、対象路線については、毎年度、補助要件、収支の状況により変化しますが、黒字化により補助対象外となった場合は問題ないのですが、利用者数が減少し、輸送人員が15人を下回り補助対象外となった場合は、その路線が廃止される恐れがあり、地域住民の移動に、大きな支障が生ずることは言うまでもありません。(表 1-2-2)

また、上記の広域路線補助の対象とならないことから、独自に事業者の運行しているバスに運行費補助を行っている市町村が全40市町村中28市町村あるほか、スクールバスや病院への送迎

を行う患者輸送バス、高齢者や児童等の研修・福利厚生のための福祉バス等の運行費用も市町村が負担しており、その財政負担額は年々増加する傾向にあります。

ここで具体的な金額をみてみましょう。前者の広域路線への補助負担も含んだ市町村の地域交通維持、運営に対する財政負担合計額は、平成 27 年度(2015 年度)では 35 億 7,980 万円であり、直近の平成 29 年度(2017 年度)では 37 億 9,507 万円と対平成 27 年(2015 年)比で約 6%増加し、もうすぐ 40 億円台に到達しようとしています。(図 1-2-4)



資料) 県交通政策課が市町村からの回答を取りまとめた結果を基に県統計分析課において作成

※なお、運賃収入がある形態で運営しているものについての市町村負担額は、運賃収入を除いた額を計上。

鉄道事業については、第 1 節で、2000 年代に入り 3 事業者が路線廃止したことを記述しましたが、これ以前にも、弘南鉄道(株)黒石線が廃線となっています。黒石線は、下北交通(株)大畑線同様、旧国鉄の路線を昭和 60 年(1985 年)に引き継いだものですが、輸送人員の減少等のため、平成 10 年(1998 年)年 4 月 1 日に廃線となりました。このように、県内の中小民営鉄道事業者は、輸送人員の減少等により厳しい状況に置かれ、廃線に至るケースも発生しています。これらの廃止 4 路線については、路線バスにその役割を委ねており、廃線に当たって、地域住民の足を確保しています。(注:このほか、尻内駅(現、八戸駅)～五戸駅間を運行していた南部鉄道線が昭和 43 年(1968 年)5 月に発生した十勝沖地震による被害を受け、翌年 4 月 1 日に廃線となったが、本書では取り扱わないこととする。)

また、タクシーについても、第 1 節でみたように、輸送人員の減少と比例して、営業収入も大きく減少しています。最も収入が多かった平成 4 年度(1992 年度)には 328 億 3,666 万 6 千円あった収入が、直近の平成 29 年度(2017 年度)では 130 億 3,344 万 6 千円と 60.3%減少しています。(110 ページ、図 1-1-14)

また、輸送人員数と車両数における対平成元年(1989 年)の減少率を見比べると、輸送人員数は 72.7%減少しているのに対し、車両数は 28.3%の減少に留まっています。タクシー車両 1 台当た

りの営業収入は大きく低下しており、近年は、経営破たんするタクシー事業者も見受けられます。  
(104 ページ、図 1-1-4・110 ページ、図 1-1-14)

## 2 地域公共交通の衰退がもたらす諸問題

これまで、本県の地域公共交通の現状とその利用者減の要因についてみてきました。ここからは、地域公共交通の衰退が私たちの生活にどのような影響をもたらすのかを考えていきます。具体的には、高齢者層等、自ら運転する自動車での移動が難しい者や、高校生等、公共交通がなければ日常生活の移動に制約が生じる者に着目した分析を中心に論じていきます。

### (1) 人口減少・高齢化の進展に伴う生活環境の変化について

本県では急激に人口減少が進展するとともに、高齢化が顕著になってきていますが、住民、特に高齢者が、日常生活を送るうえで、その環境に変化が生じてきています。

まず、本県の生活に必要な食料品販売店や病院等の状況はどのようになっているのかをみていきます。

#### ア 食料品等の入手環境

はじめに、県内の自動車を持たない高齢者の買い物環境について調べてみましょう。ここでは、農林水産研究所の「食料品アクセスマップ」の調査結果を使用します。この食料品アクセスマップは、近年、飲食料品店の減少等に伴い、高齢者を中心に食料品の購入に不便や苦勞を感じる「食料品アクセス問題」が顕在化していることから、どこで食料品アクセス問題が発生しているかを視覚的に把握するため、平成 27 年(2015 年)国勢調査及び平成 26 年(2014 年)商業統計を元に作成されたものです。なお、ここに言う食料品アクセス困難人口とは、店舗まで 500m 以上かつ自動車利用困難な 65 歳以上の高齢者を指し、店舗には、食肉、鮮魚、野菜、果物の各小売業、百貨店、総合スーパー、コンビニエンスストアが含まれています。

青森県における食料品アクセス困難人口の時系列推移をみると、平成 27 年(2015 年)は、10 年前の平成 17 年(2005 年)と比較すると、65 歳以上では 1 万 9 千人、率にして 16.8%の増加となっています。同じく、75 歳以上では 3 万 1 千人、率にして 52.5%と大幅に増加する結果となっています。(表 1-2-3)

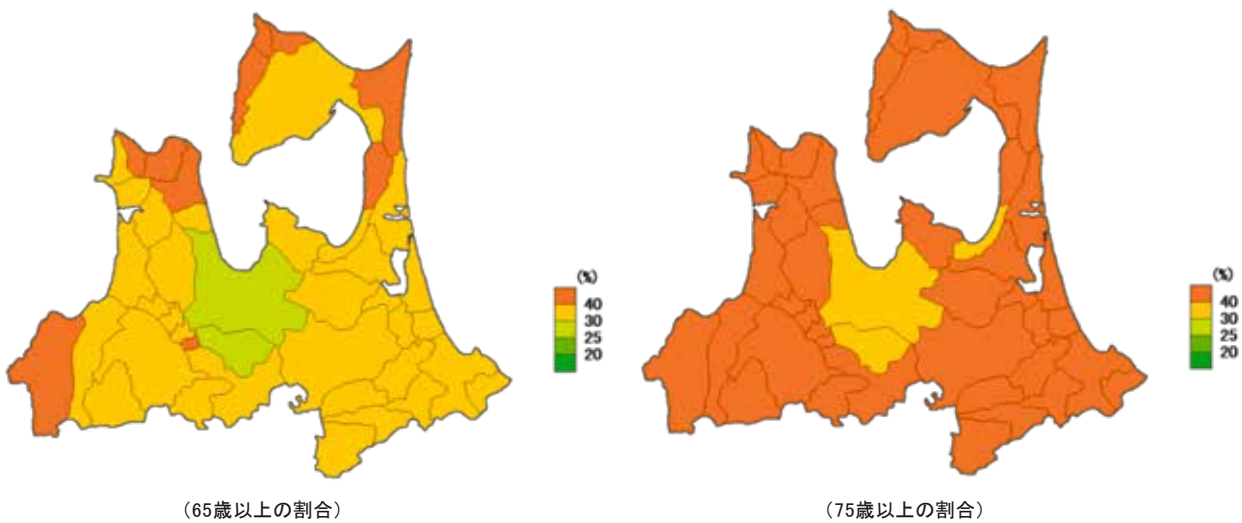
また、県内市町村別に食料品アクセス困難人口の割合をみると、65 歳以上については、今別町、外ヶ浜町、深浦町、田舎館村、横浜町、大間町、東通村、風間浦村、佐井村が 40%を超える高い水準にあり、反対に青森市、黒石市が 30%以下という水準になっています。続いて、75 歳以上の割合をみると、青森市と黒石市、野辺地町が 40%以下の水準となり、それ以外の全市町村は 40%を超える水準となっています。(図 1-2-5)

表1-2-3 食料品アクセス困難人口の推移(青森県)

(単位:千人)

	平成17年 (2005)	平成22年 (2010)	平成27年 (2015)
65歳以上人口	113	119	132
75歳以上人口	59	72	90

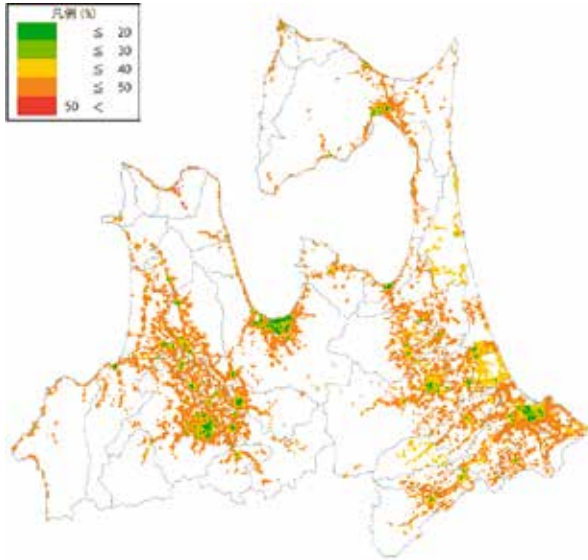
図1-2-5 県内市町村別 食料品アクセス困難人口の割合(2015年)



資料)農林水産政策研究所「食料品アクセスマップ」

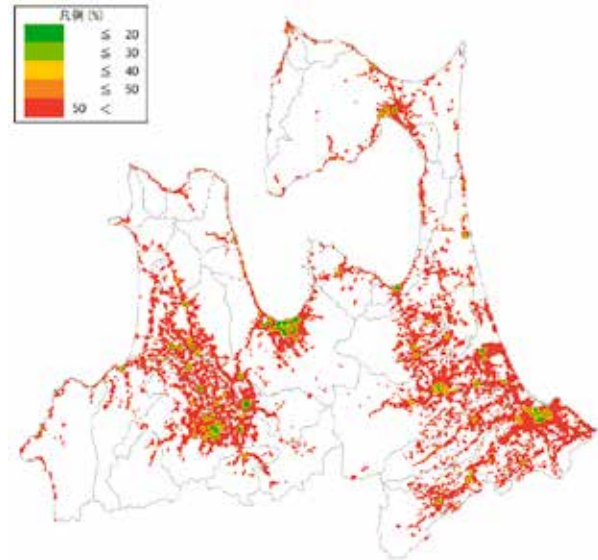
さらに、65歳以上の食料品アクセス困難人口について500mメッシュ(総務省が定める「標準地域メッシュ(1辺1kmの正方形)」の2分の1地域メッシュ)ごとに県内の状況をみると、各市町村の市街地等を中心に緑色20%未満の地域がみられますが、その周辺部になると一気にオレンジ色で示される40%超50%以下の地域が広がっていることがわかります。また、75歳以上の食料品アクセス人口割合の500mメッシュをみても、市街地以外は困難人口の割合が高くなる傾向は一緒ですが、その割合は赤色で示される50%より大きい地域となっており、65歳以上より75歳以上の高齢者の食料品アクセス問題が深刻であることがわかります。また、総じてみると、食料品アクセス困難人口割合については、市街地とそれ以外の地域での2極化が進んでいますが、多くの地域で、何らかの交通機関を利用しないと食料品を購入できない者が増加しています。(図1-2-6~7)

図1-2-6 65歳以上 食料品アクセス困難人口割合(2015年)



資料)農林水産研究所「食料品アクセスマップ」

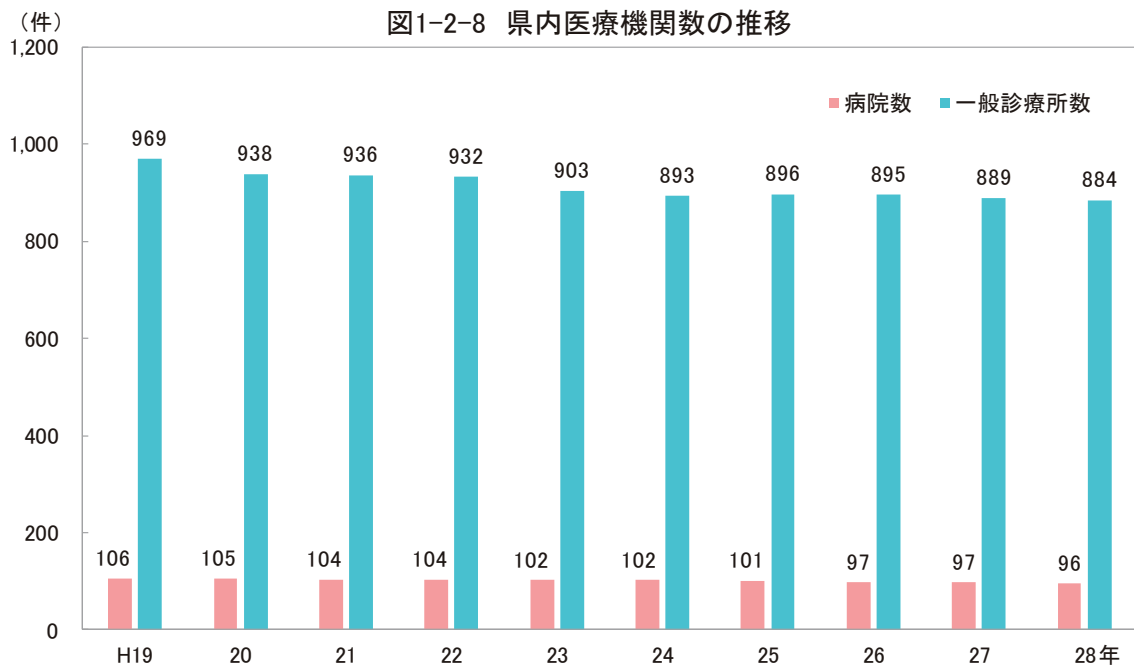
図1-2-7 75歳以上 食料品アクセス困難人口割合(2015年)



資料)農林水産研究所「食料品アクセスマップ」

### イ 医療機関数の推移と最寄りの医療機関への距離

続いて、医療機関数の推移についてみてみましょう。平成19年(2007年)以降の推移をみると、患者20人以上の入院施設を有する病院については微減傾向にあり、この9年間で10件減少しています。そして、私たちの身近にある、患者の入院施設を有しないもの又は患者19人以下の入院施設を有する一般診療所については、9年間で85件減少しています。(図1-2-8)



資料)県健康福祉部「保健統計年報」  
※各年とも10月1日現在の値



加えて、総務省の住宅・土地統計調査を利用して、65歳以上の高齢者のいる世帯住居と最寄りの医療機関の距離(道路に沿った最短距離)についてもみてみます。全国の結果をみると、生活機能が集約している東京都等の大都市圏の影響を受け、最寄りの医療機関までの距離が「250m未満」が全体の29.4%と最も多く、次いで「250m～500m」が26.1%、「1,000m以上」が22.8%の順になっており、医療機関までの距離が1km以上の住居に住む世帯の割合は2割程度となっています。逆に、本県の場合は「1,000m以上」が47.3%と最も高く、次いで「500m～1,000m」が21.8%、「250m～500m」が16.8%の順になっており、医療機関までの距離が1km以上の住居に住む世帯の割合は4割以上という結果となっています。更に75歳以上の世帯に限定して分析してみると、全国、本県ともにボリュームゾーンの傾向について変化はありませんが、1km以上の居住に住む世帯の割合が、全国では25.3%と2.5%ポイント増加、本県では49.5%と2.2%ポイント増加となっています。このように、本県における75歳以上の高齢者のいる世帯の約半数が医療機関から1km以上離れた居住に住んでいるという結果は特に注目すべき点と考えます。(図1-2-9～12)

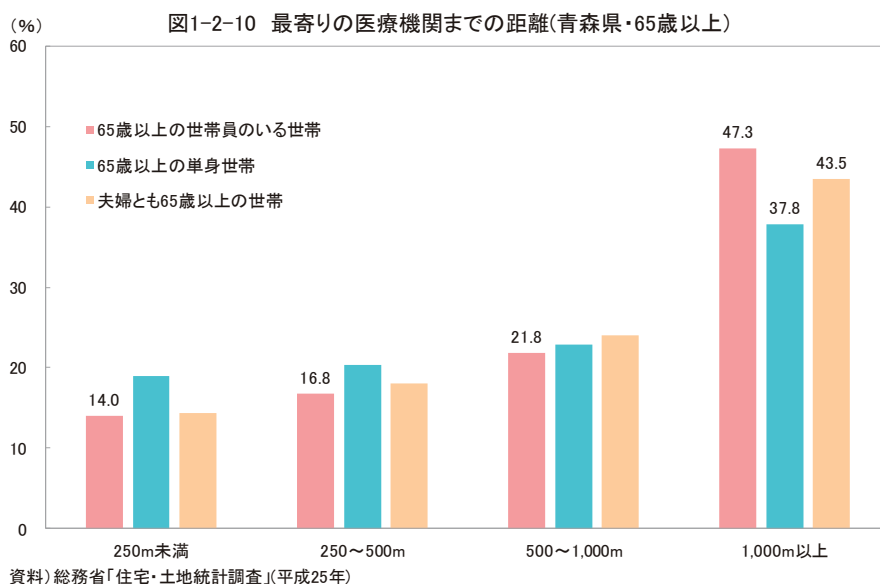
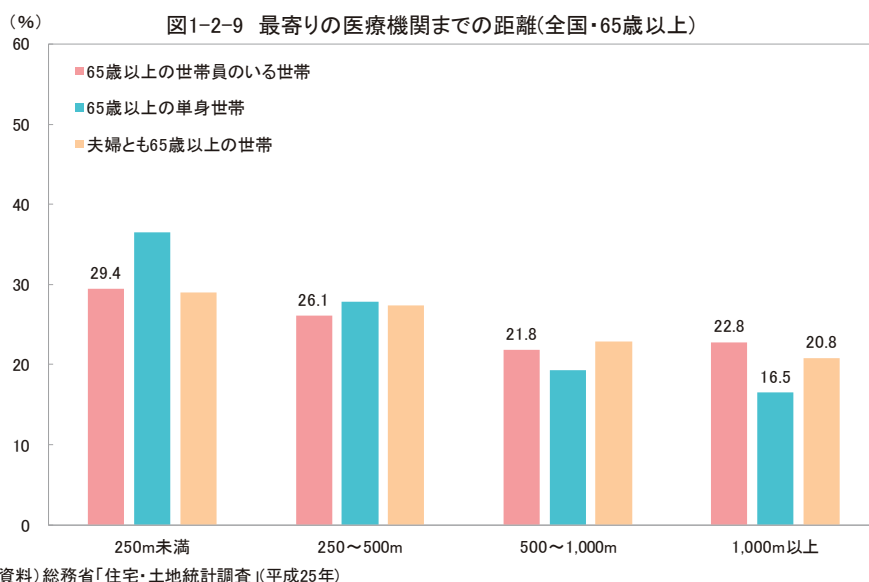
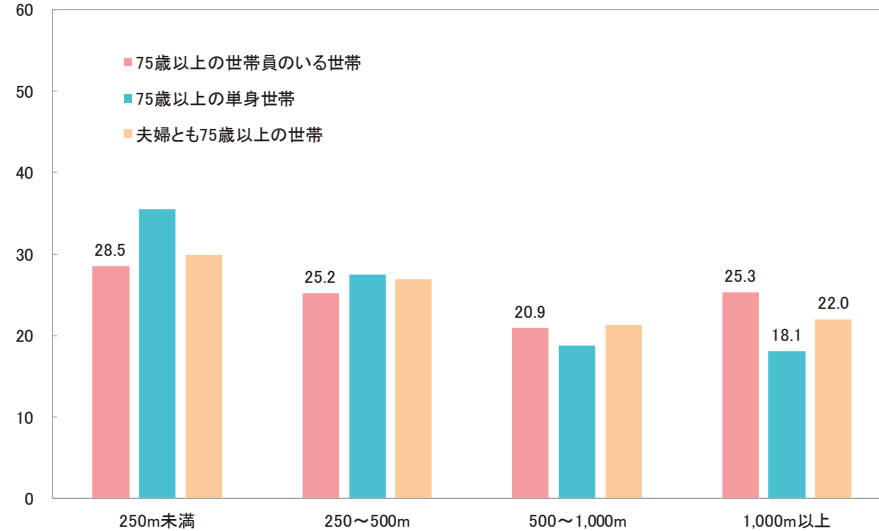
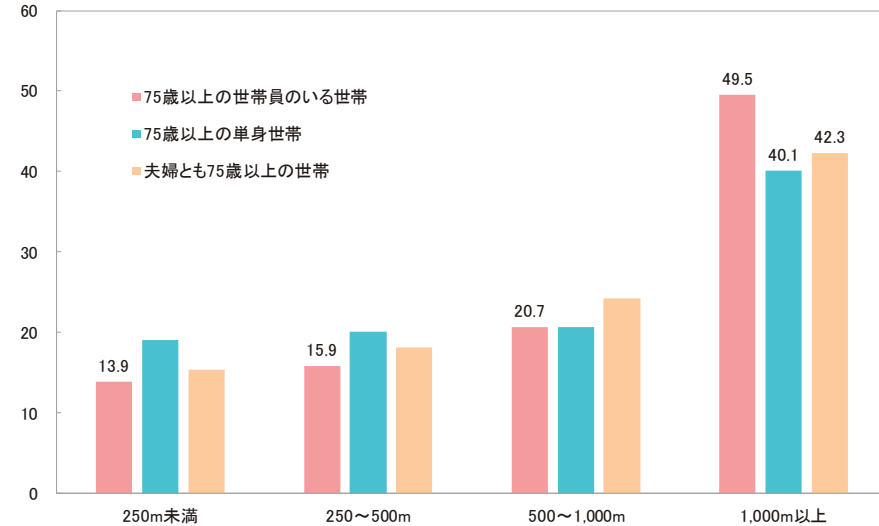


図1-2-11 最寄りの医療機関までの距離(全国・75歳以上)



資料) 総務省「住宅・土地統計調査」(平成25年)

図1-2-12 最寄りの医療機関までの距離(青森県・75歳以上)



資料) 総務省「住宅・土地統計調査」(平成25年)

以上より、高齢者世帯、特に75歳以上の高齢者がいる約半数の世帯については、徒歩による医療機関へのアクセスが難しいという生活環境にあると考えられるとともに、医療機関が減少傾向にあることから、今後も、何らかの交通機関を利用しないと、医療機関へのアクセスが困難な世帯が増加していくものと考えられます。

## (2) 高齢化の進展に伴い増加する交通弱者

第2節で簡単に触れましたが、本県では全国を上回る早いスピードで高齢化が進展しています。本県では、平成37年(2025年)に老年人口のピークを迎え、平成57年(2045年)には総人口の約半分が65歳以上の高齢者となる見込みです。このような状況にあって、暮らしの基礎単位となる世帯はどのように変化しているのかみてみましょう。

本県の65歳以上の高齢者がいる世帯をみると、平成27年(2015年)では、世帯数は20万8,750

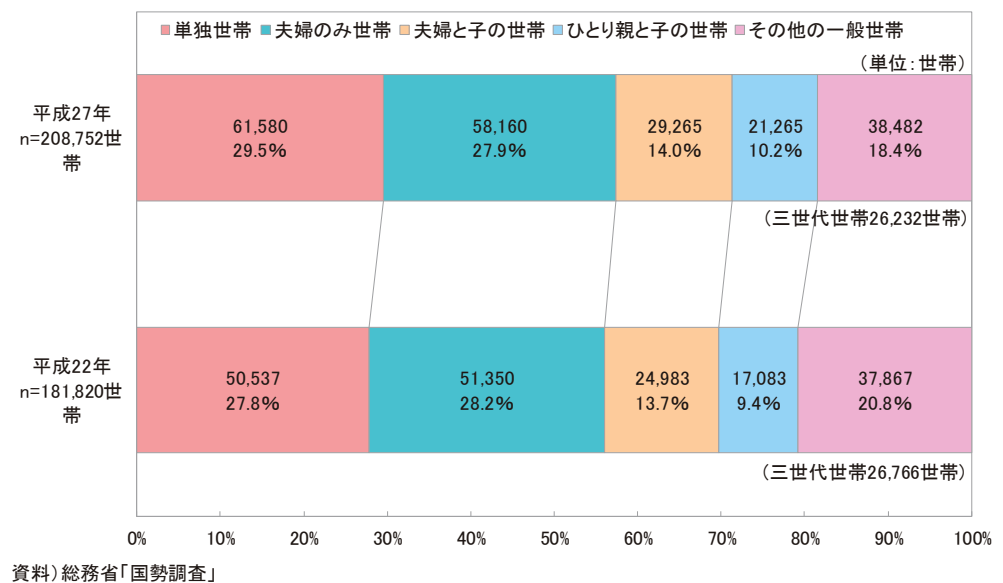
世帯となり、全世帯(一般世帯 50 万 7,766 世帯)に占める割合は41.1%となっており、平成 22 年(2010 年)と比べると 2 万 6,932 世帯、率にして 14.8%の増加となっています。

これを世帯構成(家族類型)別にみると、本県では一人暮らしの 65 歳以上の高齢者世帯である「高齢単独世帯」は 6 万 1,580 世帯(65 歳以上の高齢者のいる世帯に占める割合は 29.5%)、夫が 65 歳以上で妻が 60 歳以上の夫婦のみの世帯である「高齢夫婦世帯」が 5 万 8,160 世帯(同 27.9%)となっており、両者を合わせた世帯数は 11 万 9,740 世帯(同 57.4%)となり、全世帯に占める割合は 23.6%となっています。

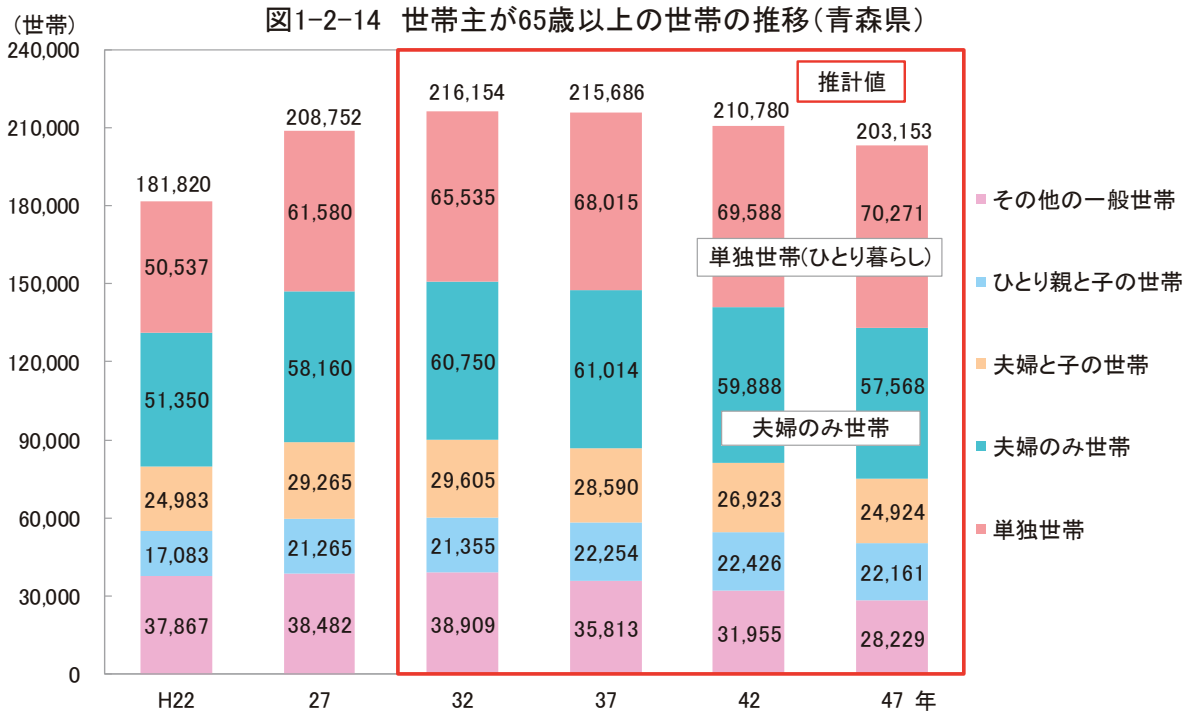
また、平成 22 年(2010 年)の世帯構成と比較しても、高齢単独世帯数は 1 万 1,043 世帯の増加、高齢夫婦世帯は 6,810 世帯の増加となっており、高齢者だけで生活を支える高齢者単独世帯、高齢夫婦世帯の双方が増加していることがわかります。(図 1-2-13)

続いて、高齢者世帯の推移と将来推計の結果をみてみます。なお、将来推計世帯数においては、世帯主の年齢階級別に世帯数を推計していることから、「65 歳以上の高齢者のいる世帯」という定義ではなく「世帯主が 65 歳以上の世帯」という定義を用いていることに留意が必要です。

図1-2-13 65歳以上の高齢者のいる世帯(青森県)

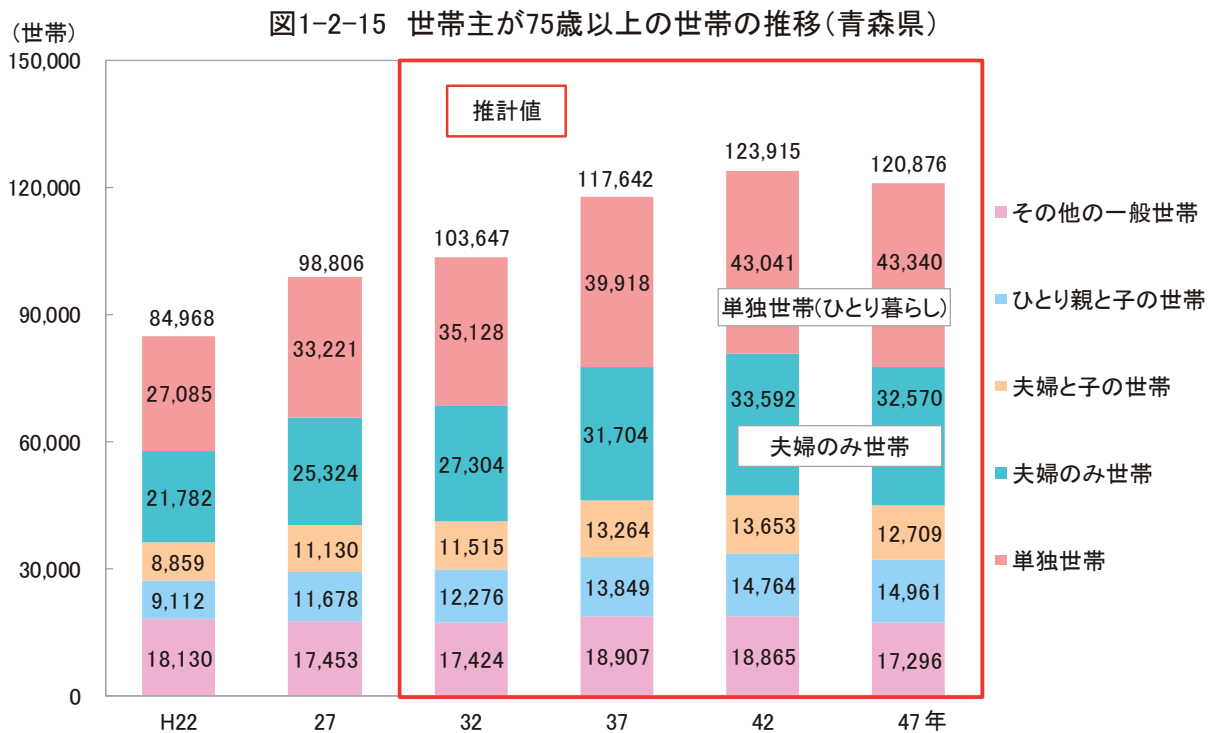


将来推計世帯数においても、単独世帯及び夫婦世帯が増加傾向にあることがわかります。平成 32 年(2020 年)の単独世帯数は 6 万 8,015 世帯と 6,435 世帯(10.4%)の増加となっており、同じく夫婦のみ世帯数も 6 万 1,014 世帯と 2,854 世帯(4.9%)の増加と推計されています。この結果から両者を合わせた世帯数は 12 万 9,029 世帯(平成 27 年(2015 年)比較で 7.8%増)となり、全世帯に占める割合は 27.3%まで増加することとなります。加えて着目して欲しいのは、夫婦のみ世帯は平成 37 年(2025 年)をピークに減少傾向となりますが、単独世帯はその後も増加を続け、平成 47 年(2035 年)には 7 万 271 世帯まで増加することという推計結果となっています。(図 1-2-14)



資料) 総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「世帯数の将来推計」

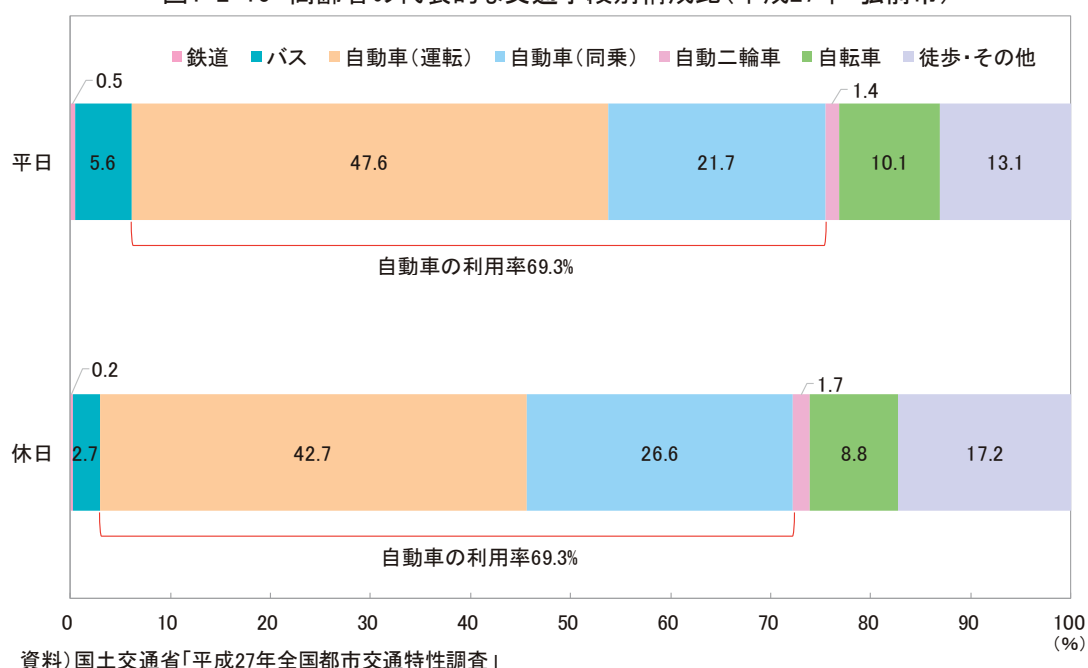
また、75歳以上の後期高齢者の世帯の将来推計をみると、こちらも単独世帯と夫婦のみ世帯が増加傾向にあり、夫婦のみ世帯は平成42年(2030年)の33,592世帯をピークに減少していきますが、単独世帯は増加を続けるため、75歳以上の後期高齢者だけで生活しなければならない世帯が今後も増加することがわかります。(図1-2-15)



資料) 総務省「国勢調査」、国立社会保障・人口問題研究所「世帯数の将来推計」

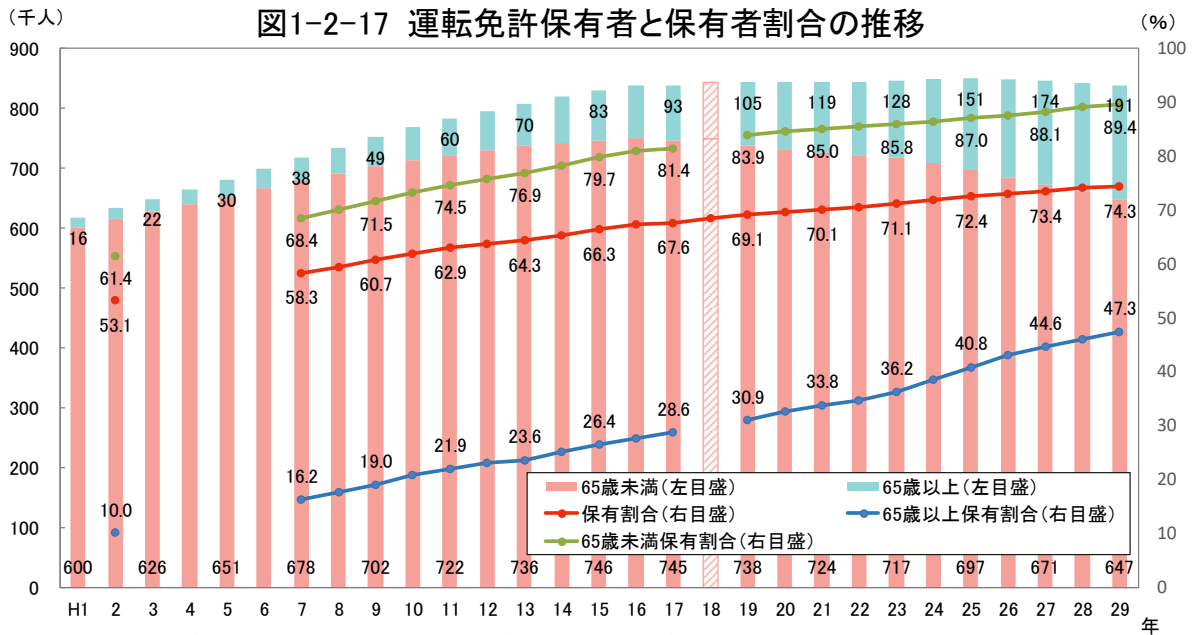
では、本県の高齢者の移動手段の実態はどのようになっているのでしょうか。平成27年(2015年)に実施された国土交通省の「全国都市交通特性調査」において弘前市が調査対象となっていることから、その結果をみてみましょう。本調査では、外出の目的を「買い物」に限定したものではありませんが、65歳以上の高齢者が平日、休日にどのような交通手段を用いて外出をしているかを調べています。弘前市の人口は約17万人であることから、118ページ、図1-1-26の内閣府調査では中都市に該当し、自動車の利用率は約5割との結果になります。しかし、「全国都市交通特性調査」においては、平日、休日双方において約7割の自動車利用率となっています。「全国都市交通特性調査」では、使用目的に通勤や通院といった目的での使用も含まれていることから、利用率が高めに出るといえる点にも留意が必要ですが、総じて自動車の利用率が高くなっている状況がうかがえます。(図1-2-16)

図1-2-16 高齢者の代表的な交通手段別構成比(平成27年・弘前市)



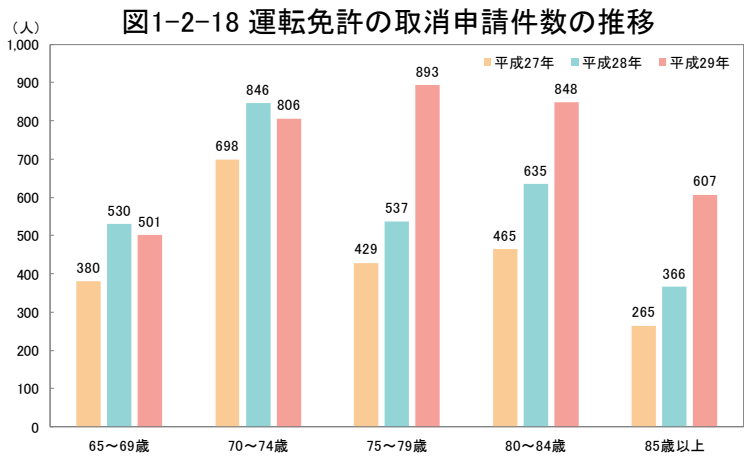
このように、本県の高齢者の移動については、自ら運転する自動車によるものや自動車への同乗が多くなっています。ここで、本県の普通自動車が運転可能な運転免許(第1種及び第2種の、大型・中型・準中型・普通運転免許)の保有者全体の推移をみると、人口減少が進行する中であっても、ここ10年は横ばい傾向ではありますが、長期的には増加を続けてきました。また、県内15歳以上人口に占める運転免許の保有割合も年々上昇を続け、平成29年(2017年)では74.3%となり、15歳以上の県民の約4人に3人は運転免許を保有している状況となっています。

他方、65歳以上・以下の年齢別でみると、65歳以下の保有者は減少傾向にあるのに対し、65歳以上保有者は増加傾向となっていることがわかります。しかし、本県の15歳以上の者と65歳以上の者の運転免許保有率を比較してみると前者は74.3%となっていますが、後者は47.3%となっています。65歳以上の者の運転免許保有率は、運転免許保有率の高い年齢層が年齢を重ねていくことで高まりつつあるものの、運転免許を持たない高齢者が多くいることもわかります。(図1-2-17)



資料)総務省「国勢調査」、警察庁「免許統計」、県統計分析課「青森県の推計人口年報」、青森県警「交通年鑑あおもり」  
 ※18年は、年齢別保有者数データの欠損のため、合計値のみ掲載。  
 運転免許保有者数は、普通自動車運転可能な第1種及び第2種の大型、中型、準中型、普通免許保有者数とした。  
 保有割合は免許保有者数を15歳以上人口で除して、65歳以上保有割合は65歳以上免許保有者数を65歳以上人口で除して算出。  
 平成18、29年の運転免許保有者数は警察庁「免許統計」、他の年は青森県警「交通年鑑あおもり」によるが、とりまとめ方法に差があることから取扱いに注意すること。

また、その一方で、身体機能の低下や運転の必要がなくなった等の理由により、免許証の有効期間内に免許証を返納する取消申請件数の推移をみると、65歳以上の各年齢層において申請数が増加傾向にあり、特に75歳以上で大幅に増加しています。(図1-2-18)



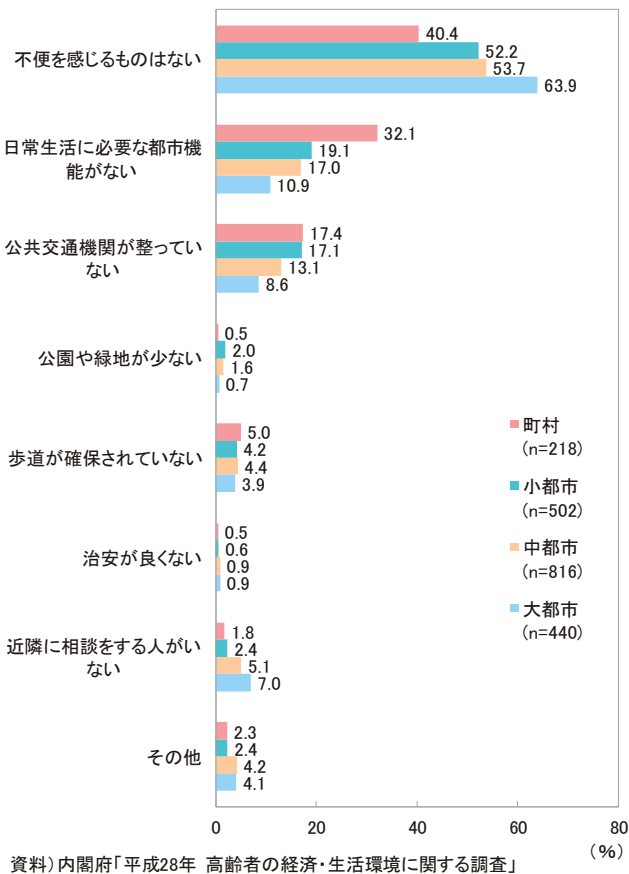
資料)警察庁「運転免許統計」

この取消申請増加の背景には、青森県警察本部が取り組んでいる「運転免許自主返納者支援事業」の浸透

が要因の1つとして挙げられます。この事業は運転免許を返納した高齢者が安心して外出し、買い物や通院、旅行等へ出掛けることができるように、地域全体で暮らしをサポートし、運転免許を自主的に返納しやすい環境づくりを行うものです。具体的には支援協賛店等を募り、運転免許を自主的に返納した高齢者に対して路線バスやタクシー運賃割引、買い物時の商品割引、商品宅配サービス等を提供することで高齢者の生活を支えます。

さらに、内閣府の「平成28年(2016年) 高齢者の経済・生活環境の調査」により、現在の居住地に住み続ける場合、日常生活に不便を感じるかどうかの回答結果をみます。これによると、「不便を感じるものがない」が大都市では63.9%と高い割合にありますが、都市規模が小さくなるごとにその割合が低下し、町村では40.4%となっています。とりわけ、町村における「日常生活に必要な都市機能(医療機関、福祉施設、商業施設、金融機関等)がない」という回答が32.1%と非常に多くなっており、先にみた医療機関の減少や食料品の入手が困難になっている状況と整合しています。加えて、町村や小都市では「公共交通機関が整っていない」と指摘する声が約17.4%と次いで多くなっています。(図 1-2-19)

図1-2-19 今後不便を感じるであろう住環境



これまでみてきたように、本県においても、徒歩圏内に医療機関や商業施設がないために、通院や食料品等の買い物の手段を自分の運転する自動車によって確保している現状や日常生活に必要な都市機能のないことや公共交通機関が整っていないことに不安を感じていることがよくわかりました。今後、単独及び夫婦のみの高齢者世帯の増加が見込まれる状況下にあっては、このような状況を放置しておくことは望ましいとは言えません。現在は、自動車の運転ができるからこそ買い物や通院が可能となり、生活が成り立っていると言えますが、逆を言えば徒歩圏内で生活を完結させることができる環境が失われているということとなります。つまり、加齢によって自動車の運転が難しくなっても、買い物をお願いできる家族等がいなければ、自動車を手放すことが事実上困難となります。

このような状況を打開するには、地域において日常生活に必要な食料品販売店や診療所を増加させる方策も考えられますが、人口が減少する昨今の社会情勢では難しいと言わざるを得ません。

従って、現在はハンドルを握り自動車を運転して買い物や通院する高齢者も多い状況であっても、今後、確実に訪れる加齢による自動車運転能力の喪失者の増加に備え、その人たちの生活や移動手段を確保するためにも、地域公共交通の維持・活性化が大きな社会的課題となっています。

### (3) 高等学校統廃合への対応

115 ページの図 1-1-21 「高等学校生徒数の推移」で示したとおり、本県の高校生数は少子化の影響を受けて減少の一途を辿ると予想されています。平成38年(2026年)の推計高校生数は2万8,867人となり、平成元年(1989年)の約4割の水準になります。

県教育庁では、社会の急速な変化や生徒数の更なる減少等を踏まえ、本県の生徒一人一人に、これからの時代に求められる力を育むため、青森県立高等学校教育改革推進計画基本方針及び第1期実施計画(平成30年度(2018年度)～平成34年度(2022年度))を定め、各地域の実情に配慮するとともに、学校規模の標準<sup>5</sup>を踏まえた計画的な学校配置等の充実した教育環境の整備を進めることとしています。

具体的には、第1期実施計画の考え方として、学校規模の標準を踏まえ、6地区ごとに、中学校卒業予定者数の推移、産業動向、中学生のニーズ等に対応するとともに、公共交通機関の利便性等を考慮しながら、統合等を含む計画的な学校配置を進めることとしています。(図1-2-20、表1-2-4)

また、学校規模の標準に満たない高等学校のうち、募集停止等により高等学校への通学が困難な地域が新たに生じることとなる高等学校については、地域における通学状況を考慮した上で、地域校として配置し、高等学校教育を受ける機会を確保することとしています。

高等学校教育改革の結果として、生徒の通学環境が少なからず変化することも想定されます。地域公共交通の衰退が進行し、通学困難という理由により、本県の将来を担っていく子どもたちの進路選択の幅が狭まるようなことがあってはなりません。子どもたちの将来の夢を実現できるよう、通学手段としての地域公共交通を維持・確保していくことが求められます。

図1-2-20 第1期実施計画における統廃合対象校概要図



資料)県教育庁

<sup>5</sup> 学校規模の標準

- 基本となる学校 … 1学年当たり4学級以上
- 普通科等の重点校 … 1学年当たり6学級以上
- 職業教育を主とする専門学科の拠点校 … 一つの専門学科で1学年当たり4学級以上



表1-2-4 第1期実施計画における統廃合の状況

内容	東青地区	西北地区	中南地区	上北地区	下北地区	三八地区
統 合		【H33年度】 ■金木高校 ■板柳高校 ■鶴田高校 ■五所川原工業高校 (※使用校舎は五所川原工業高校)	【H32年度】 ■黒石高校 ■黒石商業高校 (※使用校舎は黒石高校)	【H33年度】 ■十和田西高校 ■六戸高校 ■三本木農業高校 (※使用校舎は三本木農業高校)		
募集停止 (単独)	【H31年度】 ■青森東高校平内校舎				【H31年度】 ■大湊高校川内校舎	【H32年度】■五戸高校

資料)県教育庁

※学級規模の地域校として配置している青森北高校今別校舎、木造高校深浦校舎、中里高校及び田子高校については、募集人員に対する入学者数の割合が2年間継続して2分の1未満となった場合には、募集停止等に向けて、当該高校の所在する市町村等と協議することとしている。

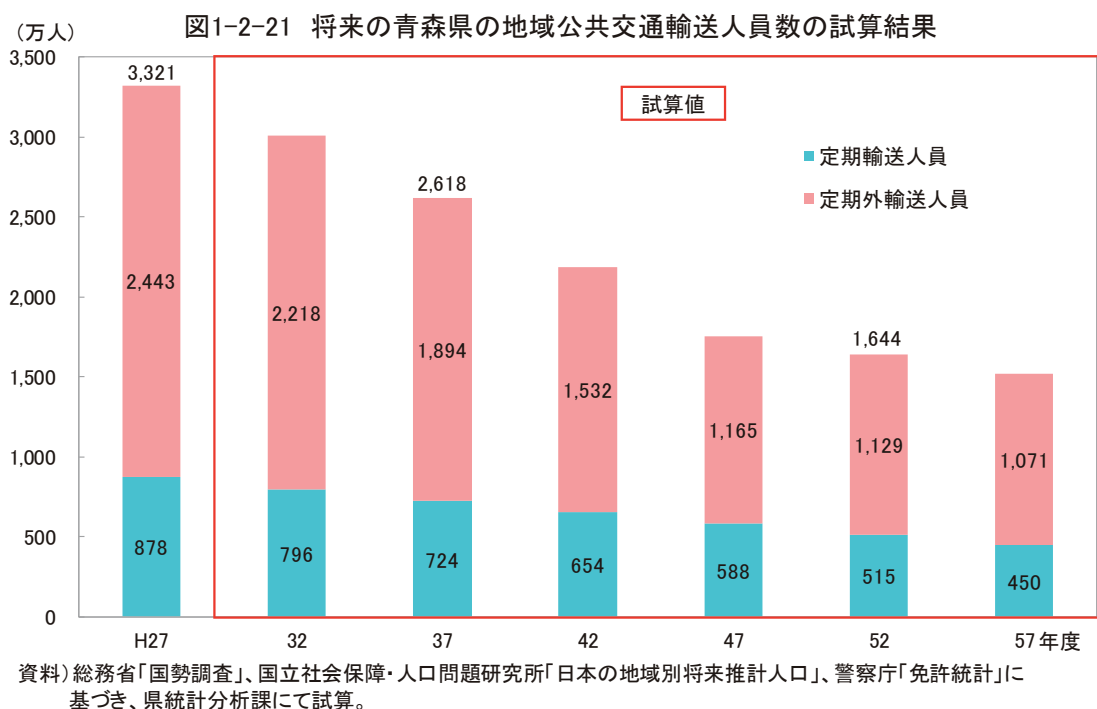
#### (4) 地域公共交通利用者の減少と公費負担の増加

本県の人口については、今後も、減少していくことが見込まれていますが、地域公共交通利用者についても、これまでと同じような利用のされ方が続くのであれば、それに比例して減少していくことは明白です。

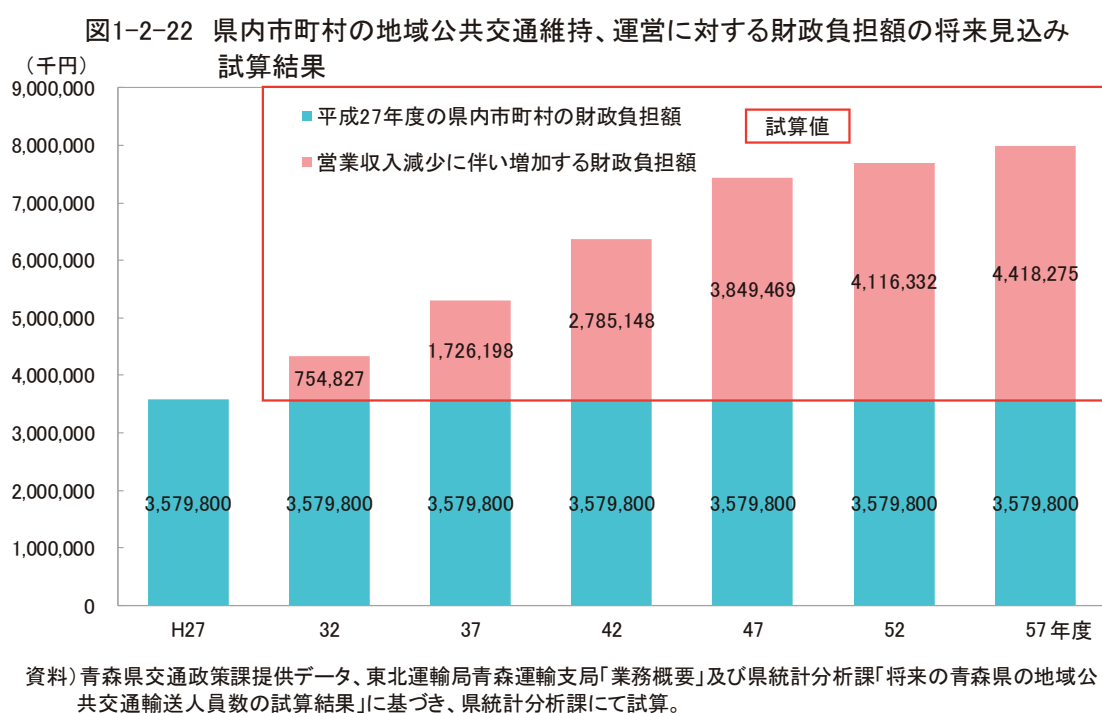
ここで、人口減少に伴う、将来の地域公共交通利用者数について、簡易的に試算してみます。試算の条件は、以下のとおりです。

- ① 人口については、平成27年(2015年)国勢調査(総務省)結果、及び、日本の地域別将来推計人口(平成30年(2018年)推計)(国立社会保障・人口問題研究所)を用いる。
- ② 地域公共交通利用者のうち、定期輸送人員数は、就業者数、通学者数から試算し、定期外輸送人員数は、非就業・非通学者数から試算する。なお、就業者数、通学者数は、人口に対して一定の割合で推移するものとする。
- ③ 定期輸送人員数を試算するにあたって、平成22年(2010年)国勢調査の「居住地からの通学・通勤に普段利用する交通手段」の利用交通機関の割合を用いることとし、自転車・オートバイ利用者については、冬季間、公共交通機関を利用するものとして、その3分の1を公共交通機関利用者に計上する。
- ④ 定期外輸送人員の試算にあたっては、運転免許保有状況が公共交通利用に影響を与えることから、運転免許非保有者人数を基に試算する。なお、高齢者の運転免許保有率は、今後、20年で、全年齢平均の保有率程度に上昇するものとする。

試算の結果は、図1-2-21のとおりですが、本県の地域交通公共利用者は、人口減少に伴い、平成37年(2025年)には、平成27年(2015年)の78.8%に、平成52年(2040年)には49.5%と半減するという結果になりました。



このように、地域公共交通利用者が減少するという事は、そのまま交通事業者の運行収入の減少につながります。第1節でみたように、現在でも路線バス事業者の営業収入は赤字となっており、公費負担によって地域交通が支えられています。引き続き、現在の地域交通ネットワークを維持していくためには、更なる公費負担が必要となることは明白です。129 ページの図 1-2-4 で示したとおり各自治体等の地域交通維持、運営に対する財政負担が、どんどん膨らんでおり、平成27年度(2015年度)では35億7,980万円、平成29年度(2017年度)には37億9,507万円ともうすぐ40億円台に到達しようとしています。利用者の減少を公費により補てんしようとすると、平成37年度(2025年度)には、さらに17億円程度、平成52年度(2040年度)には、41億円程度の営業収入減少が見込まれることから、同額の追加負担が必要なことになります。(図1-2-22)



なお、この試算については、利用者が減少したとしても、現行のバス路線がそのまま運行されるものとして試算を行ったものであり、利用者の減少に伴い、国庫補助路線が補助対象外となった場合等は、県内自治体の財政負担がさらに増加する恐れもあります。また、鉄道については、赤字補てんを行う制度が、現状では存在しないことから、利用者の減少に伴う営業収入の減少は、路線の存続を危うくさせる恐れがあります。

ここまでみてきたように、本県の地域公共交通は、人口減少、人口構造の変化、モータリゼーションの進展により、地域公共交通利用者の減少、交通事業者の収益悪化、交通ネットワークの縮小・サービス水準低下といった負のスパイラルに陥り、各自治体においては地域内交通ネットワーク維持のため、多額の財政負担を強いられ、その額は増加傾向にあります。一方で、人口減少に伴う食料品店や病院・医院の減少が続いており、県民が、住み慣れた地域で生活を続けるためには、地域公共交通が欠くことができないものとなっています。

第2章では、負のスパイラルを断ち切り、交通ネットワークをどのように維持・活性化していくのか、その方法について考えていきます。

弘前大学大学院 地域社会研究科 教授 佐々木 純一郎

近年、地域商社が注目されている（例えば内閣府まち・ひと・しごと創生本部「地域商社事業」<https://www.kantei.go.jp/jp/singi/sousei/about/chiikisyousya/index.html>。2019/2/27 閲覧）。筆者は、2019年1月、一般財団法人こゆ地域づくり推進機構（略称：こゆ財団。宮崎県児湯郡新富町。[https://koyu.miyazaki.jp/?page\\_id=8](https://koyu.miyazaki.jp/?page_id=8)。2019/2/27 閲覧）を訪問する機会に恵まれた。筆者が「地域商社」をインターネットで検索した際にトップに出たのが、こゆ財団（以下、財団）であり、全国から注目されている組織である。特徴を一言で要約すると「特産品開発と人材育成による強い地域経済づくり」である。2017年4月、財団は町の300万円の出資により設立された。ミッションは「強い地域経済をつくる」であり、持続可能性を考え、10年で100社創業、1000人の雇用を目標としている。設立以来、短期間で急成長している。例えば財団はふるさと納税の運営を新富町から受託しており、そのふるさと納税寄附額は、2017年に9億3,000万円となり、前年の4億3,000万円を倍増させている。財団には農家とのネットワークがあり、季節に合わせたベストな農産物、ベストな生産者を地域商社として選択。集荷した野菜や果物を定期便として全国に届けることが主要な売り上げにつながっている。またライチの加工品などを市場に出していこうとしている。自主財源（物販など）は2017年度で約2,880万円である。ふるさと納税寄附額の6%を主に人件費にあてている。だが同社の最大の魅力は、起業家を育成する人材育成である。起業塾「宮崎ローカルベンチャースクール」を2018年11月から6回にわたって開校し、20名が参加した。新富町でも1泊2日のフィールドワークをしている。農業や観光、特産品の現状を見学し、地域課題を解決するためのビジネスプランを考えてもらった。その結果、受講生のうち2名が2019年4月から新富町に移住することとなった。このようにして新富町内での起業家を育成している。

また財団は「世界一チャレンジしやすい町」というビジョンを持っている。このように非常に開放的な地域性の背景要因として、新富町の一部が、江戸時代に高鍋藩領であったことも推察される。高鍋藩は、米沢藩の名君・上杉鷹山の実家であり、九州と東北をむすびつける地域間交流は、これまでの東京一極集中とは異なる視点を与えてくれるのではなかろうか。また、財団は町の総合政策課とは毎日相談しながらいっしょに事業を進めている。財団設立者は町長であり、役場との関係性や商工会との連携が町民に安心感を与える要素になっている。地域との連携では、JAや商工会をリスペクトし、地道にオープンなスタンスで対話している。財団は行政にはないスピード感で事業を実行する経営を志向しており、新時代にふさわしい地域内連携像を提示しているといえよう。

以上のような「特産品開発と人材育成による強い地域経済づくり」は、その対象領域を拡大して考えることも可能である。例えば、地方におけるイノベーション（技術革新）とまちづくりの連動や融合を課題として指摘する意見もある（根岸裕孝（2019）「東九州メディカルバレー構想」、山崎朗編『地域産業のイノベーションシステム』学芸出版社）。

行政の分野横断的取り組みが本当に求められている。こゆ財団の取組は、人口約1万7千人の新富町だからこそできたといえるかもしれない。だが少子化・高齢化・人口減少の中で、自らを変革し、時代に適合させ生き抜いていく力は、行政、企業そして大学などを問わずに必要とされているはずである。その意味では産学官連携も新しい視点から再構築されなければならないと思われる。

第1章では、本県を取り巻く地域公共交通について、さまざまなデータから利用者数の推移や通学・通勤での利用状況、地域公共交通の利用減少要因等に分析を進めてきました。将来推計人口等の結果から、今後更に地域公共交通の利用者の減少が見込まれることや、このままの状況が続くと交通ネットワークの縮小やサービス水準の低下といった地域公共交通がさらなる負のスパイラルに陥ること、自治体の交通ネットワーク維持のための財政負担額が増加してしまうことが予想されます。その一方で、自宅から遠くなる食料品店や医療機関へのアクセス手段の確保や高等学校統廃合に伴う通学手段の確保等、県民が住み慣れた土地で生活をするために地域公共交通に求められる役割は大きくなってきています。

そのため本章では、第1章で提起した問題の解決に向けて、まず、昨今行われた国の交通政策の方針転換とそれを受け改正された各種法制度に触れ、続いて各地で進められている地域公共交通の維持・活性化に向けた取組事例をみていくことで、本県における地域公共交通の維持・活性化に向けた取組の方向性を模索して行きたいと思えます。

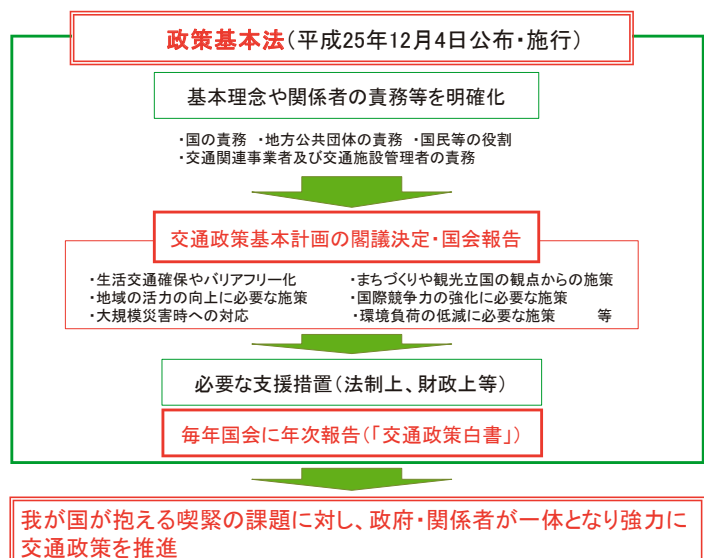
### 第1節 変わる交通政策 ～人口減少社会に対応するために～

#### 1 交通政策基本法により明確となった役割分担

路線バスや鉄道路線の縮小、廃止の問題は本県だけに留まらず、今や全国的な課題となっています。このような状況を受け、国は交通政策に関する制度を大きく変更し、人口減少社会等に対応した交通システムの構築へ動き始めています。

その中核となるのが、「交通政策基本法」の制定です。これは、交通政策に関する基本理念やその実現に向けた施策、国や自治体等の果たすべき役割等を定めたもので、平成25年(2013年)12月4日に公布、施行されました。この法律の目的は、交通政策を総合的に推進する体制を構築することにあります。人口減少下での交通政策の推進に当たっては、基本理念を打ち立て、関係者の連携と役割分担の下に、政策を総合的に進めることが何よりも重要です。そのため、交通政策基本法には交通政策についての基本理念が定められているとともに、国が行うべき施策として、日常生活に必要な不可欠な交通手段の確保等、まちづくりにおける交通施策の促進と関係者相

図2-1-1 交通政策基本法 概略図



資料)国土交通省資料を基に県統計分析課作成

互間の連携と協働の促進等が定められています。(図 2-1-1)

また、この交通政策基本法では、国だけではなく、我々国民や交通事業者等、地方公共団体の責務も同時に定められていることも特徴点の一つとして挙げられます。

具体的には、各主体の責務は以下のように定められています。

## 【交通政策基本法に掲げられる各客体の責務】 ※交通政策基本法より抜粋

### (国の責務)

第八条 国は、第二条から第六条までに定める交通に関する施策についての基本理念(以下単に「基本理念」という。)の通り、交通に関する施策を総合的に策定し、及び実施する責務を有する。

2 国は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する国民等の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

### (地方公共団体の責務)

第九条 地方公共団体は、基本理念にのっとり、交通に関し、国との適切な役割分担を踏まえて、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。

2 地方公共団体は、情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する住民その他の者の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない。

### (交通関連事業者及び交通施設管理者の責務)

第十条 交通関連事業者及び交通施設管理者は、基本理念の実現に重要な役割を有していることに鑑み、その業務を適切に行うよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めるものとする。

2 前項に定めるもののほか、交通関連事業者及び交通施設管理者は、基本理念にのっとり、その業務を行うに当たっては、当該業務に係る正確かつ適切な情報の提供に努めるものとする。

### (国民等の役割)

第十一条 国民等は、基本理念についての理解を深め、その実現に向けて自ら取り組むことができる活動に主体的に取り組むよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めることによって、基本理念の実現に積極的な役割を果たすものとする。

### (関係者の連携及び協力)

第十二条 国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者は、基本理念の実現に向けて、相互に連携を図りながら協力するよう努めるものとする。

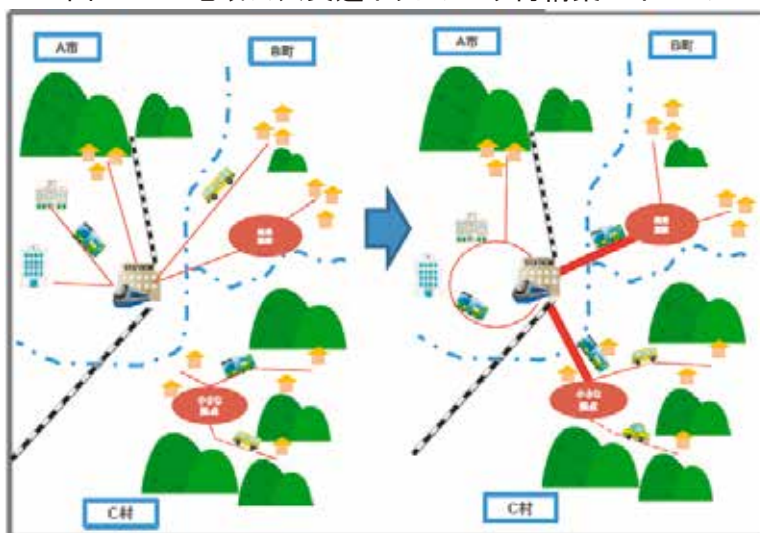
このように、交通政策基本法では、国、地方公共団体、交通関係事業者、そして、国民がそれぞれの責務を果たし、相互に連携を図りながら法の定める基本理念の実現に向けて協力していくことが定められています(同法第 12 条)。これは、地域公共交通ネットワークの維持・活性化には、国や地方公共団体といった公的セクターがどんなに素晴らしい計画案や施策案を考えたとしても、その実現には、実際に運行する事業者や利用者である国民の協力が不可欠であることを示しているものです。

## 2 地域の実情にあった地域公共交通機関を目指して ～地域公共交通活性化再生法の改正～

この交通政策基本法の制定を受け、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成 19 年(2007 年)5 月 25 日法律第 59 号)の改正も行われました。改正前の法律では、地域公共交通の活性化や再生を図るため、市町村が地域の関係者による協議会を組織した上で「地域公共交通総合連携計画」を策定し、関係主体が取組を進める内容となっていました。しかし、運用を進めていく上で、まちづくり、観光振興等の地域戦略との一体的な取組に欠ける等の課題が散見されるようになり、前述の交通政策基本法の制定を契機に、地域公共交通の活性化と再生が果たされるよう、同法についても改正が行われました。

改正のポイントは3つあります。  
 ①これまでの事業者や市町村が中心に行われていた交通施策などを、地方公共団体(都道府県、市町村)が中心となるように改め、②まちづくりと連携した、③面的な公共交通ネットワークを再構築するとした点です。そして、本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上を目標として掲げています。(同法第1条、図2-1-2)

図2-1-2 地域公共交通ネットワーク再構築のイメージ



- ◆ 地域住民の通勤・通学・買物・通院といった、日常生活を営む上での交通圏を踏まえて公共交通ネットワークを再構築する。(A市・B町・C村全体で取り組む)
- ◆ 拠点間や拠点と居住をネットワークで結び、移動の利便性を向上させる。
- ◆ それぞれの路線の役割を明確化し、運行の効率化を図る。

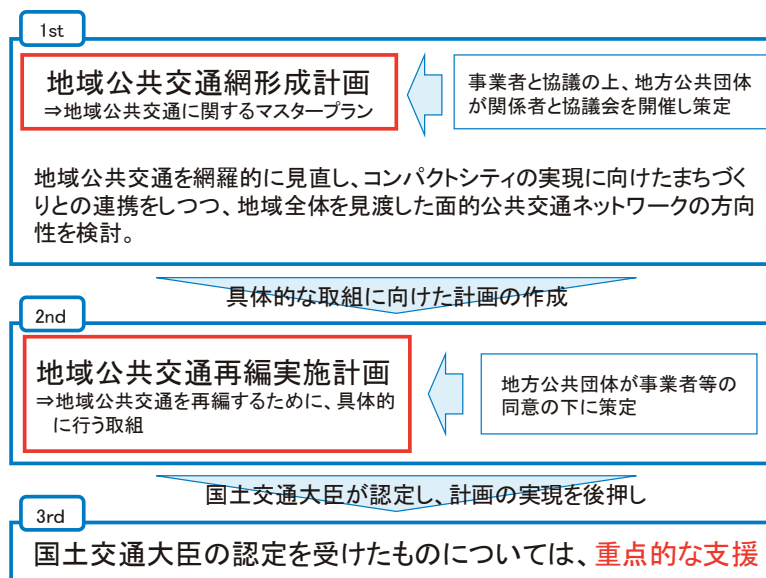
公共交通の利便性・効率性の向上を図り、持続可能な移動環境を形成  
 資料)国土交通省資料

では、具体的にはどのような制度枠組みへと変更されたのか簡単にみてみます。改正地域公共交通活性化再生法の基本的な流れは3段階に分けることができます。まず、第1段階目は地域公共交通網形成計画の策定です。この計画は、公共交通ネットワークを具体的にする計画で地域公共交通に関するマスタープランに位置付けられるものです。地域にとって望ましい公共交通ネット

<sup>6</sup> 地域公共交通活性化再生法の改正に合わせ、都市再生特別措置法も改正された。両改正法の下で、自治体は地域公共交通網形成計画と立地適正化計画を一つの計画としてまとめて策定することが可能となり、地域公共交通の維持・活性化とまちづくりが融合した都市・交通政策の実施が可能となった。

ワークの姿を明らかにし、まちづくり等の関連分野と連携しつつ、面倒なネットワークの形成にかかる計画を交通事業者と協議や協議会での議論等を経た上で、都道府県や市町村が作成します。第2段目は、地域公共交通を再編するため、運行ルートの変更やダイヤ改定等の具体的な再編方法を定めた計画を地方公共団体が事業者の同意の下に策定します。そして、最後の第3段目では、策定した地域公共交通再編実施計画を国に提出し、国土交通大臣より認定されれば、関係法令上の特例措置など地域公共交通再編に向けた重点的な支援を受けることができる制度枠組みとなっています。(図2-1-3)

図2-1-3 改正地域公共交通活性化再生法の基本的な流れ



資料)国土交通省資料を基に県統計分析課作成

この改正において最も着目すべき点は、地方公共団体を中心とした枠組みに改めた点です。現在、日本各地で発生している地域公共交通に関する問題は地域ごとに実情が異なり、その要因も様々です。このため、地域公共交通に関する課題を解決するためには、その地域の実情をよく知り、その地域全体の調整ができる中心的な存在が必要となります。そこで、その地域の実情をよく知る都道府県や市町村が中心となり、当該地域にどのような形の地域公共交通がふさわしいのかを地域住民や交通事業者等の関係者と協議した上で「地域公共交通網形成計画」を策定する仕組みを整えました。

<sup>7</sup> 全国では平成30年12月末までに、439件の地域公共交通網形成計画が策定され、29件の地域公共交通再編実施計画が国土交通大臣より認定を受けている。



### 3 地域における公共交通構築の方向性について

交通政策基本法では、地方公共団体の責務について、「交通に関し、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する責務を有する。」と定めています。実際の各地域の状況を見ると、都市部・郊外・農山漁村といった人口集積度や高齢化等の状況や、地形の違いによる道路ネットワークの状況、集落の配置等の差異があり、また、生活に関連する施設等の立地状況等が全く異なっており、住民が、その地域で生活していくのに必要な交通ネットワークを再編していくためには、基礎自治体たる市町村の役割が、非常に重要になります。

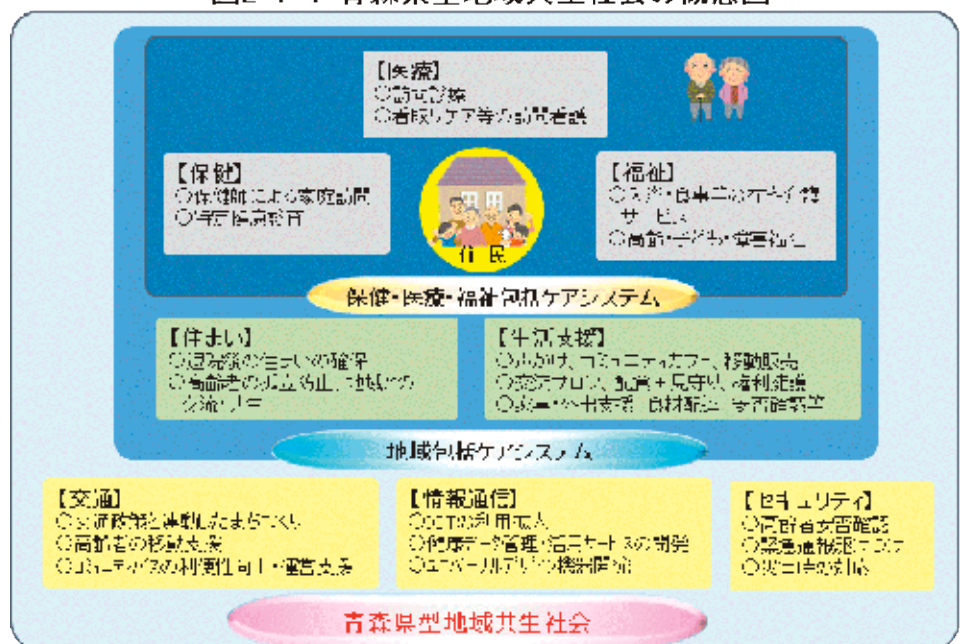
そのため、地域交通ネットワークの整備に関しては、その地域の実態を最もよく把握している自治体が主体となって進めることが、最も理にかなっているわけですが、交通ネットワークの整備や再編を進めていく上で、これまでのような負のスパイラルをいかに断ち切るかという視点が重要になってきます。そのためには、地域公共交通利用者の利便性をいかに向上させていくのかという視点、また、利用者のニーズに合致した交通をいかに構築していくのかという視点が必要になると考えられます。さらに、当面、人口減少が続くことが見込まれる中であって、持続可能な地域公共交通ネットワークを構築していくためには、効率化といった視点も重要です。

また、地域公共交通ネットワークを構築していくにあたり、特に考慮すべき事項があります。それは2025年問題への対応です。2025年問題とは、2025年に団塊の世代が全て75歳以上の後期高齢者となり、これまでに経験したことのない超高齢化時代を迎えるというものです。また、第1章で触れてきたように、人口減少に伴う医療機関、小売店等の縮小による通院弱者や買い物弱者の増加、公共交通機関の利便性低下等、県民生活への様々な影響が懸念されています。

青森県では、県民の誰もが、地域で生まれ、地域で育ち、地域を助け、地域で安心して老後を迎えることができる「青森県型地域共生社会」の実現に向けた取組を進めています。その基本的

な考え方は、これまで取り組んできた「保健・医療・福祉包括ケアシステム」に、「住まい」や「生活支援」を取り込むとともに、「交通」、「情報通信」、「セキュリティ」の地域機能を加え、更に「地域づくり」の視点を踏まえた深化を図ることで、県民の誰もが安心して生活できる社会を目指そうというものです。(図2-1-4)

図2-1-4 青森県型地域共生社会の概念図



資料) 県健康福祉部「青森県保健医療計画 平成30年4月」

これまでの地域公共交通は、鉄道や路線バスによるネットワークが主体でしたが、高齢化の進

展と共にバス停までの移動が困難な高齢者も増えています。このような高齢者が、住み慣れた地域で自立した生活を送っていくためには、「青森県型地域共生社会」の基本理念を踏まえ、ドア・ツー・ドア(Door to Door)の交通システムを導入する等、高齢化等への対応も必要となってきます。そのため、様々な交通システムの中から、地域の実情をよく知る市町村が、当該地域には路線バスの導入が適切なのか、それとも乗合タクシーの導入が適切なのか、それとも両者を組み合わせた方が効率的なのかを判断し、地域住民や関係者との協議を踏まえた上で、地域公共交通を整備していくことが必要となります。

では、地域の実情を反映させた地域公共交通の構築に向け、利用可能な交通システムにはどのようなものがあるのでしょうか。ここでは自動車を活用した地域公共交通システムについてみてみましょう。現在の道路運送法の下では、各地域の環境や特性等に対応した地域公共交通システムを作り上げるため、数種の交通システムを選択することが可能となっています。それらをまとめたのが下図になります。皆さんに馴染み深い路線バスを始め、近年多くの市町村で導入が進んでいるコミュニティバス、あまり聞きなれない自家用有償旅客運送や無償運送等の地域公共交通システムを活用することができるようになっていきます。(図2-1-5)

図2-1-5 自動車を活用した地域公共交通モードの体系図

	乗合バス事業	タクシー事業	自家用有償旅客運送	その他
交通モードのイメージ	路線バス (事業者が企画し、主に大型バスで運行)	タクシー	自家用有償旅客運送 ・公共交通空白地有償運送 ・福祉有償運送 等	無償運送 ・住民による互助 ・ボランティアによる輸送 等
	コミュニティバス (市町村が企画し、主に小型バスで運行)			
	乗合タクシー (市町村が企画し、主にワンボックスカーやセダンで運行) ※定時定路線からデマンドまで多様			
道路運送法上の位置付け	一般乗合旅客自動車運送事業 (法第4条による許可)	一般乗用旅客自動車運送事業 (法第4条による許可)	自家用有償旅客運送 (法第79条による登録)	※対象外
運行主体	運送事業者		運送事業者以外	
利用者負担の有無	有 償		無 償	

資料)東北運輸局資料を基に県統計分析課作成

自家用有償旅客運送とは、交通事業者不在の地域やバスやタクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の対策を講じた上で、市町村やNPO法人等が自家用車を用いて提供する輸送サービスをいいます。主に、地域公共交通が存在しない地域で導入される公共交通空白地有償運送と、単独で地域公共交通機関を利用できない身体障害者等を対象とする福祉有償運送の2種類があります。一方の無償運送とは、自家用有償旅客運送によっても輸送サービスの提供が困難な場合に適用される交通制度をいい、利用者から一切の運賃を得ない形でボランティアや地域住民の互助等によって行われる自家用車を用いた交通サービスとなります。

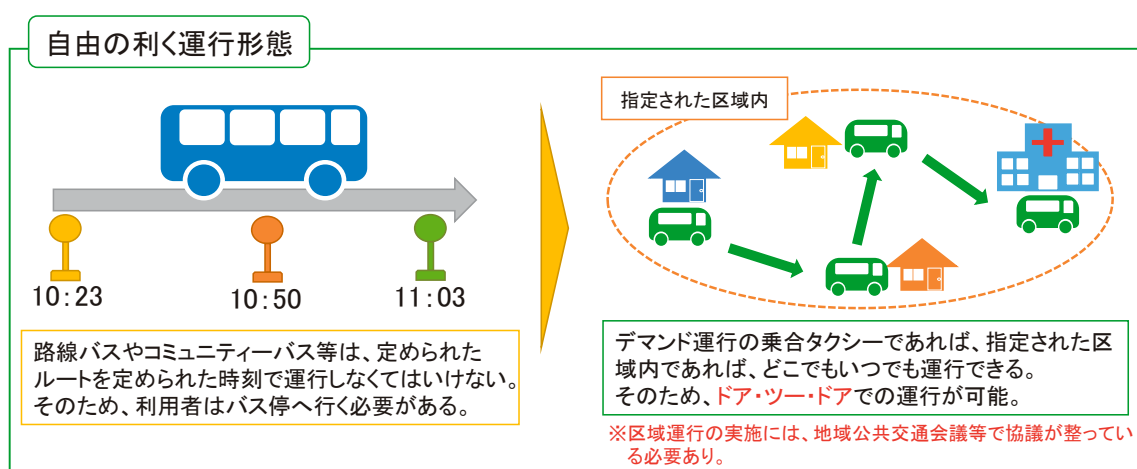
超高齢化社会を迎えるにあたっては、身体機能の低下により日常生活に支障をきたす高齢者で

も利用できる地域公共交通システムの構築を考える必要があります。その際、選択肢となるのが、デマンド型乗合タクシーと自家用有償旅客運送、そして、無償運送の3つの方式です。

この3つの方式が選択肢に挙げられる理由は、ドア・ツー・ドアでの運行が可能となるためです。この方式の導入により、利用者の自宅から医療機関や商業施設等の目的地まで直接送迎サービスが可能となり、身体的ハンディキャップを有する高齢者等でも気兼ねなく利用できるようになります。(図2-1-6)

このように聞くと、デマンド型乗合タクシーと普通のタクシーとの違いが判然としないので簡単にみてみます。デマンド型乗合タクシーは、一つの車両に不特定多数の利用者客が乗車することができ、乗車コストを割安に設定することが可能となります。対して、タクシーは、利用客が運転手と車両を貸切る形での運行となるため、乗合タクシーよりも割高な料金設定になってしまうという違いがあります。

図2-1-6 デマンド型乗合タクシーの導入メリット 概要図



資料) 県統計分析課作成

### 青森県における公共交通空白地有償運送の実施状況について

青森県においては、佐井村及び十和田市（旧十和田湖町）において、公共交通空白地有償運送が実施されています。

佐井村においては、公共交通空白地域が多く、また、村内に小さな商店しかなく、村内の診療所が廃止されることから買い物・通院のための交通機関が必要となったため、県・村・社会福祉協議会・運送事業者で協議の上、平成17年度(2005年度)から公共交通空白地有償運送（過疎地有償運送）を実施しています。事業主体は佐井村、実施主体は佐井村社会福祉協議会で、運転協力者により、利用者自宅からむつ市内の病院やスーパー等へのドア・ツー・ドアの移動を担っています。本事例は、過疎地有償運送制度創設後、全国初の事例です。

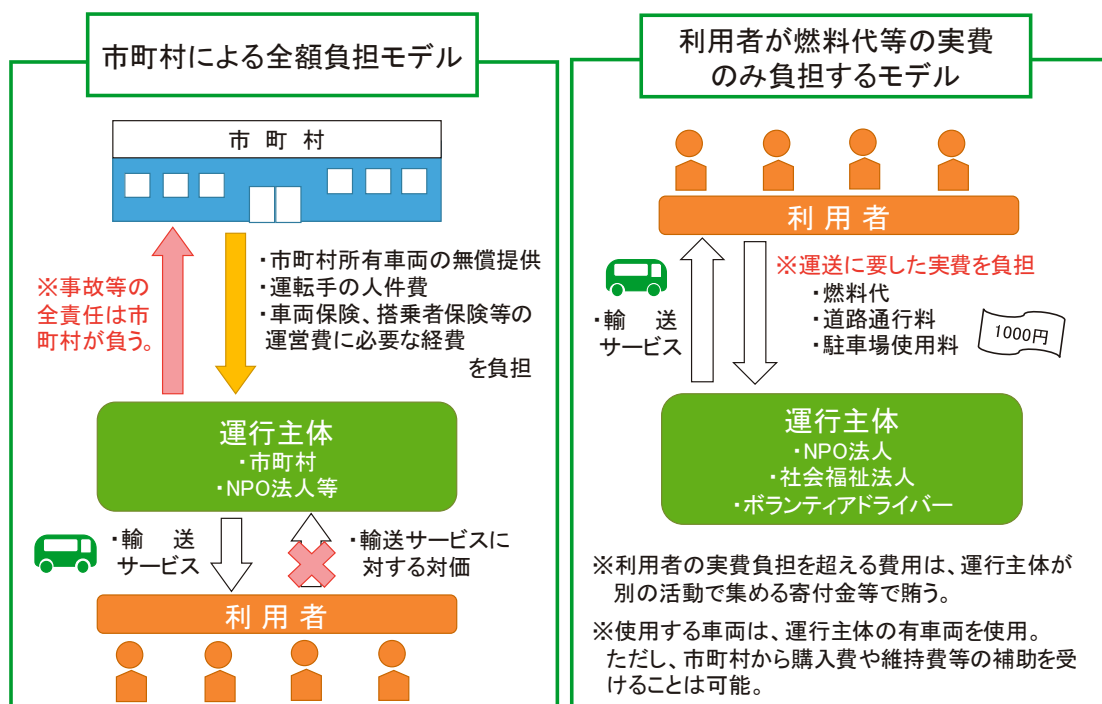
また、十和田市では、平成24年度(2012年度)から、旧十和田湖町の区域で、NPOが運営主体となり公共交通空白地有償運送を実施しています。十和田市における公共交通空白地有償運送は、7つの運行コースを設定した「定時定路線型」で、事前の予約があるときのみ運行となっています。なお、乗車区間は、最寄りの乗車場所から路線バスのバス停までとなっており、市街地までの移動は、バス停で路線バスに乗り継ぐ必要があります。

続いて、無償運送についてみていくと、この無償運送は前2者とは異なり、道路運送法の枠外で実施される輸送サービスとなります。基本的には、前2者の有償輸送サービスの実施が基本となるものの、地域事情等によって利用が困難な場合、ボランティアや地域の助け合いといった活動として道路運送法上の許可や登録を要しない輸送である「互助」としての輸送を実施することが考えられます。

実際に、「互助」による無償運送の実施にあたっては主に2つの手法が考えられます。まず1つ目は、市町村が主体となった「互助」による輸送です。地域住民やボランティア団体等の民間活動に委ねるのではなく、市町村が費用の全額を負担して運行主体となり、利用者から輸送の対価を一切得ない形とすることで、道路運送法上の許可・登録を受けずに輸送サービスの提供を行うという方法が考えられます。2つ目は、輸送サービスの利用者からは燃料代等の運行に要した実費のみを徴収し、その他の経費については、地域住民の善意や寄付金を募る等の別の方法で賄うというものです。(図2-1-7)

このように、地域の事情により有償運送サービスが成立しない場合でも、上記のような取組により従来の地域公共交通ネットワークを補完する交通システムの構築が可能となります。地域の人口が減少し、高齢化が進行する中においては、「青森型地域共生社会」の理念の下、それぞれの地域に必要な地域交通の在り方を検討し、その実現を図っていく必要があります。

図2-1-7 道路運送法の許可・登録を要しない「互助」による輸送サービス実施モデルの概要



資料) 国土交通省「高齢者の移動手段確保のための「互助」による輸送～道路運送法上の許可・登録を要しない輸送の制度とモデルについて～平成30年3月」に基づき県統計分析課作成

これまでみてきたとおり、国の交通政策の転換を契機に路線バスの維持が困難な地域においても、地域公共交通が維持可能となるよう新しい形の公共交通システムが創設されています。ただし、これらの交通システムの導入は交通事業者単独で実施できるものではなく、地域公共交通会議等の地域の合議体での協議が整っていることが前提となっています。このような制度としたの

は、地域のニーズに対応し地域住民に愛着を持って利用してもらう地域公共交通とするために、計画段階から地域住民や利用者をその策定に参画させるとともに、周辺の交通システムとの連続性・整合性についても十分に配慮した地域の交通ネットワーク全体の維持・発展と利便性の確保が重要との認識があるためです。そのため、地域住民、利用者、自治体、交通事業者等の地域の関係者で構成される協議組織での協議・調整を経た上でなければ、新しい地域公共交通システムの導入はできないこととされています。

地域公共交通の維持・活性化や再編にあたっては、交通政策基本法が定めたとおり、地方公共団体がその施策の策定や実施についての責任を負うこととされています。そして、地域公共交通の維持・活性化や再編については、地域ごとに課題や事情が異なるため、その解決方法は画一的なものではなく、全てオーダーメイドでの対応となります。また、その実施には、交通事業者だけではなく、地域住民や利用者等の数多くの関係者との調整が必要となります。このため、住民の年齢層、職業層やその地域の交通事情や学校事情等、その地域の実情をよく把握し、数多くの関係者と調整する能力と責務を有する市町村が、地域公共交通の維持・活性化と再編についての中心的役割を担うのが適当であると考えられます。

加えて、地域公共交通の維持・活性化については、先に示したとおり、その対策は全てオーダーメイド対応となることから、市町村の対応によって結果が変わってくると考えられ、その役割は非常に重要なものとなります。

## 第2節 青森県内で進められている地域公共交通ネットワーク再構築などの取組

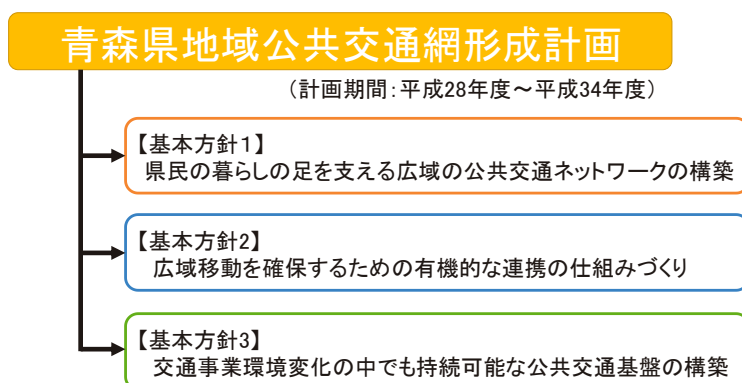
これまでみてきたとおり、平成25年(2013年)から地域公共交通の維持・活性化と再編に向けての制度枠組みが改正と整備が行われてきました。では、この流れを受け青森県内ではどのような取組が行われているのかを確認してみましょう。

### 1 青森県地域公共交通網形成計画の概要

交通政策基本法を中心とした地域公共交通の維持・活性化に対応するため、県(青森県バス交通等対策協議会)では、将来にわたって持続可能な公共交通を中心とした交通ネットワークを維持・構築するための基本的な方向と具体的な施策をまとめた「青森県地域公共交通網形成計画」を平成28年(2016年)3月に策定しました。

本計画では、青森県の公共交通や生活環境の課題や目指すべき県の姿や将来の地域づくりの方向性を踏まえ、地域公共交通の活性化・再生に関する3つの基本的な方針を設定しています。(図2-2-1)

図2-2-1 青森県地域公共交通網形成計画の基本方針



資料) 県交通政策課「青森県地域公共交通網形成計画」を基に県統計分析課作成

そして、この基本方針に対応する形で、各目標とその目標達成に向けた各プロジェクトを定めています。例えば、基本方針1の公共交通ネットワーク構築については、県民が安心して移動・外出できるネットワークの構築を目標として掲げ、その目標を達成するために3つのプロジェクトを設定しています。本計画はこれらの3つの目標を達成することで、高校入学時等の進路選択の幅の拡大、基幹病院等へのアクセス確保、外出機会の拡大など県民の暮らしの向上や定住促進、低炭素社会実現等の地方創生につなげていくこととしています。(図2-2-2)

なお、県と市町村との役割分担については、次のように定めています。県は、県外を結ぶ交通ネットワークのゲートウェイ(新青森駅等の新幹線駅や空港、フェリーターミナル)や各都市圏における広域交通ネットワークの拠点(青森駅や弘前駅等)を位置づけ、複数の市町村にまたがる路線の計画等を担当することとしています。(図2-2-3)

一方で市町村は、市町村内で完結する路線の確保についての計画等を担当することとしています。そのため、皆さんの身近な生活の足として利用される地域公共交通の維持・活性化については、その地域を良く知る市町村が担当することとなっています。

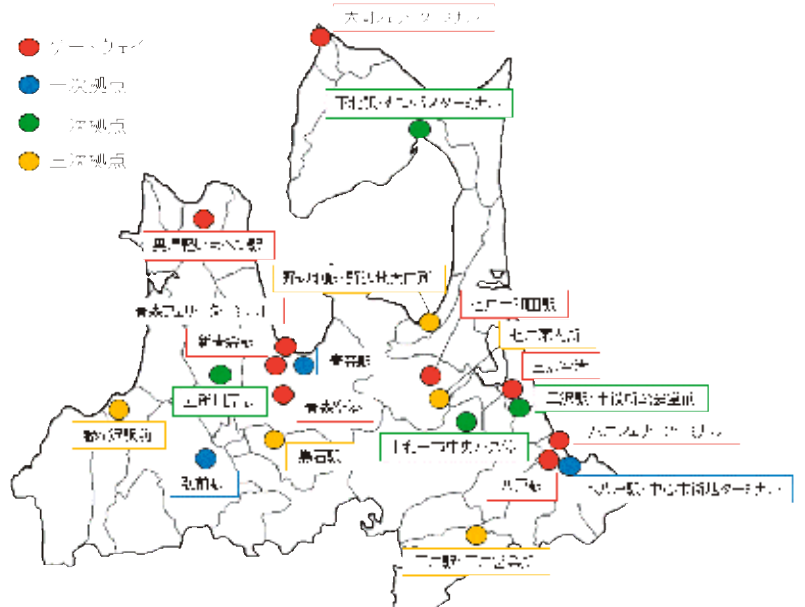
さらに県では、上記に掲げた基本方針と目標を具体化する「青森県地域公共交通再編指針」を策定することとしており、県バス交通等対策協議会での承認を得て平成30年度(2018年度)中に決定される予定となっています。また、指針の内容を県内各市町村が策定する地域公共交通網形

図2-2-2 各方針に対応した目標とプロジェクト一覧



資料) 県交通政策課「青森県地域公共交通網形成計画」を基に県統計分析課作成

図2-2-3 県民が安心して移動・外出できるネットワーク形成のための拠点一覧



成計画等へ反映させる等市町村との連携を図り、将来にわたって持続可能な公共交通を中心とした交通ネットワークの構築を目指すこととしています。

「青森県地域公共交通再編指針」の骨子に簡単に触れてみましょう。指針では、平成 30 年度(2018 年度)の検討対象路線を、緊急性が高い国の補助金対象路線であって 1 日当たりの輸送人数

図2-2-4 再編の類型

No.	再編イメージ	再編の概要
1	<p>■公共交通両士の持続性の向上</p>	<p>○路線自体の大幅な再編・見直しは行わないもの、広域バス路線と域内交通(コミュニティバス等)の接続性の向上により、乗り継ぎ利便性の向上を図る。</p> <p>○接続性の向上を考慮する上では、接続地点を明確に設定するとともに、地域の移動実態(移動する時間帯、目的地など)を考慮し、利用者の移動需要に合わせてダイヤの見直しを検討する。</p>
2	<p>■域内交通との役割分担</p>	<p>○広域バス路線と域内交通(コミュニティバス等)の経路が重複する区間において、路線間の運行時間帯の調整により、運行間隔の効率化を図る。</p> <p>○広域バス路線と域内交通に対して適切に利用者配分するとともに、運行間隔の効率化により利用者の利便性の向上を図る。</p>
3	<p>■域内交通の活用</p>	<p>○広域バス路線による対応が効率的ではない需要(ご利用区間など)において、域内交通を活用することにより広域路線バスの効率化(経路の短縮等)を図る。</p> <p>○広域バス路線の効率化による持続性の向上を図るとともに、域内交通の利用者増加も図られ、域内交通の持続性向上にも期待される。</p>
4	<p>■域内バス路線の統合・広域路線の経路短縮</p>	<p>○広域路線バスと経路が重複し、運行時間帯が重複する域内バス路線について、広域バス路線に統合し、運行の効率化(運行時間帯の効率化)を図る。</p> <p>○また、利用が少ない区間において、経路の短縮を図ることにより、広域バス路線の運行の効率化を図る。</p>
5	<p>■域内バス路線の需要集約</p>	<p>○広域バス路線と経路が重複する域内バス路線、あるいは近接して運行する域内バス路線について、広域路線バスに統合することにより、需要(利用者数)の集約化を図る。</p> <p>○統合対象となる路線において、広域バス路線との乗り継ぎが必要となるため、接続地点を設定してダイヤ調整を図り、接続性を確保する。</p>
6	<p>■異なる事業者間の連携</p>	<p>○異なる事業者が運行する広域バス路線において、接続地点を設定し経路間のダイヤ調整を図ることにより、接続性の向上を図る。</p> <p>○また、事業者間が連携した施策(広域観光パックの企画、乗り継ぎ割引等)などの検討を進め、新たな利用者の取り込みを図る。(今後の検討事項)</p>

資料) 県交通政策課資料

が20人未満の9路線と関連のある2路線の計11路線について再編案を提示することとしています。平成31年度(2019年度)～平成32年度(2020年度)には、国の補助金対象路線でなく収支率が50%以下の16路線について再編案を提示します。また、市町村や交通事業者の主体的な取組を促すために、「公共交通同士の接続性の向上」、「域内交通との役割分担」、「域内交通の活用」、「域内バス路線の統合・広域路線の経路短縮」、「域内バス路線の需要集約」、「異なる事業者間の連携」の6つの再編の類型を示しています。(図2-2-4) さらに、広域バス路線と域内交通の連携のために、広域バス路線とコミュニティバス路線との接続状況(ダイヤ)、接続拠点における待合環境、乗継情報の提供の改善に取り組むほか、広域バス路線と他交通モード(鉄道等)の連携に取り組むこととしています。加えて、再編の成果・実態を踏まえ指針の内容を修正していくマネジメントサイクルを導入することとしています。

このように、県が全域を対象にバス路線を中心とした交通ネットワークの再編について検討し、具体策をまとめる取組は全国的にも珍しく、特に、再編の類型を提示して取組を促進していく手法は、先進的な取組です。

## 2 青森県内市町村の地域公共交通網形成計画と同実施計画の策定状況

それでは、県内市町村では地域公共交通の維持・活性化等に向けてどのような取組を行っているのでしょうか。まずは市町村の地域公共交通網形成計画や地域公共交通再編実施計画の策定状況をみてみましょう。

平成31年(2019年)1月現在における地域公共交通網形成計画の策定状況は、県内8市町村と2地域が既に計画を策定しています。また、今後策定予定としているのは1市、策定の意向を示しているのが1町となっています。(図2-2-5)

図2-2-5 県内市町村の地域公共交通網形成計画、再編実施計画の策定状況  
平成31年1月末現在

地域公共交通網形成計画の策定状況		
計画策定済の自治体		計画策定予定の自治体
青森県	三沢市	黒石市
青森市	五所川原市	深浦町
弘前市	鱒ヶ沢町	
八戸市	十和田市	
七戸町		
下北地域(むつ市、大間町、東通村、風間浦村、佐井村)	八戸圏域(八戸市、三戸町、五戸町、田子町、南部町、階上町、新郷村、おいらせ町)	

地域公共交通再編実施計画の策定状況		
計画策定済の自治体	再編実施計画策定意向のある自治体	
弘前市	五所川原市	八戸圏域 (八戸市、三戸町、五戸町、田子町、南部町、階上町、新郷村、おいらせ町)※

資料) 県交通政策課資料に基づいて県統計分析課作成  
 ※八戸圏域地域公共交通網形成計画及び同再編実施計画は、平成30年12月18日に八戸圏域地域公共交通活性化協議会において了承され、再編実施計画は、現在国に対して認可申請中。

同様に地域公共交通再編実施計画については、弘前市が東北地方で初めてとなる国土交通大臣の認定を受け、既に地域公共交通の再編に向けた取組をスタートさせています。そして、8市町村で構成される八戸圏域についても再編実施計画が協議会で了承され、国へ認可申請する等、青森県内で地域公共交通の再構築に向けた動きが広まりつつあります。



次に、市町村の地域公共交通の維持・活性化と再編に向けた具体的な取組内容について簡単にみてみます。取り上げるのは、大臣認定を受けた弘前市地域公共交通再編実施計画の内容です。

同計画では、平成30年度(2018年度)からの5か年計画で市内路線バスの再編や乗合タクシーへの切り替えを進める等、効率的なネットワーク構築に向けた取組を進めています。同年10月1日には、利用者が減少傾向にある弘南バスの弘前平賀線、弘前賀田線(真土線)、笹館線、十腰内線の5路線を予約型乗合タクシーに切り替える等の地域公共交通再編に向けた取組がさっそく始まっ

ています。この弘前市の取組が、県内における地域公共交通再編の先進事例となり、他地域でも再編が進み地域住民にとって利用しやすい地域公共交通ネットワークの維持・活性化につながっていくことが期待されています。(図2-2-6)

図2-2-6 弘前市地域公共交通再編実施計画の概要



資料)東北運輸局資料

## <コラム4 家計調査データからの自己分析>

青い森信用金庫 経営企画部 部長 竹村 秀晃

縁あって当県に移り住み1年、青森初心者の筆者は、県発行の「ピカイチデータ 数字で読む青森県」から多くの学びを得た。特に「1世帯当たり品目別支出金額・購入数量ランキング」は興味深く、参照元の家計調査データにも度々アクセスした。そこで、唐突ではあるが丁度良い機会なので、当該データに基づき、1年を経た自身の行動特性の分析を試みることにしたい。具体的には、年間1世帯当たり購入数量の「青森市÷関東地方」の倍率に着目する。

まず生鮮魚介を見ると、やはり新鮮な魚介を入手できる青森の購入量は、関東の1.7倍と多い。特に、イカ(3.3倍)、カレイ(5.2倍)、ホタテ(9.2倍)では顕著な差が生じている。筆者としては、残念ながらホタテを従前の9倍も食した記憶はない。この点、速やかに改善を図りたい。

続いて穀類を見ると、食パン(0.8倍)、スパゲッティ(0.7倍)が少なく、中華麺(1.3倍)、カップ麺(1.8倍)が多い。筆者においても、現実にカップ麺の購入量急増という事態に直面している。なお、米(1.0倍)に差が見られない一方で、餅(0.3倍)が極端に少ない点は意外であったが、筆者もこの1年、確かに餅を食していない。

調味料では、ケチャップ(0.8倍)、ドレッシング(0.8倍)が少なく、食用油(1.3倍)、食塩(2.0倍)、醤油(1.4倍)、みそ(1.3倍)、ソース(1.4倍)が多い。これらを裏付けるが如く、筆者の塩と醤油の購入量は急増中だ。

アルコール類は、清酒(1.5倍)、焼酎(1.9倍)、ビール(1.3倍)、ウイスキー(1.3倍)、チューハイ・カクテル(1.9倍)と全面高ながら、ワイン(0.5倍)だけは少ない。酒量が増えた筆者であるが、「ワインを飲みたい」という衝動は減った。

紙面の都合でこれ以上は割愛するが、検証の結果、筆者の食生活・嗜好には明らかな変化が認められた。決して意図した変化ではないため、むしろ驚かされる。

飲食料品以外では、青森の自転車購入金額(0.2倍)が、周辺の盛岡(0.8倍)や秋田(0.6倍)と比べても少ないことが気になる。思えば当初、自転車利用者を街中で見かけない点に疑問を抱いた。健康重視の風潮の下、都内等では自転車を利用する機会・範囲が広がり、加えてウォーキング&ランニング人口も中高年齢層を筆頭に増えている。冬季を除けば、青森の気候は関東よりも過ごし易く体を動かし易い環境にも思えるのだが、そう簡単な話ではないのかもしれない。

最後に、家計調査データとは全くもって関係ないが、夏の祭りについて言及したい。幸いにも筆者は、1年目で県内各地の祭りを堪能できた。人々の祭りに対する誇りと拘りを感じ、自身も心の震えを覚えた。一方、都内等では夏祭りの形骸化・空洞化が進んでいる。イベント性を高めるための苦肉の策として、脈絡もなくサンバ、よさこいソーラン、阿波踊り等のプロチームを招へいし、言わば外部委託型で体裁を保っているケースも目立つ。もはやそこには誇りも拘りも存在しない。かかる事態に陥った要因を高齢化や少子化に求める向きもあるが、問題の本質とは言えないだろう。

筆者が見聞きした限り、青森では学校や家庭を含む地域コミュニティに祭りの文化が根付いており、幼少期から歴史と伝統を肌身で感じつつ成長できる環境があるようだ。祭りという地域コンテンツの存在が青森の「強み」であることに間違いはないが、この強力なコンテンツに対する誇りと拘りを絶やさない地域一体の伝承システムこそ、他所では見られない「強みの源泉」と思われる。

### 第3節 持続可能な地域公共交通の構築に向けて

これまでみてきたとおり、本県においても交通政策基本法の制定等を契機に、各地域において地域公共交通の維持・活性化に向けた取組が進められています。しかし、地域公共交通網形成計画を例にとっても、青森県内の約半数の市町村において計画策定等の措置を講じられていないのが現状です。また、第1章で本県における地域公共交通の衰退要因分析、地域公共交通利用者の将来予測を行った結果、本県の地域公共交通の将来見通しは決して楽観視できるものではないことが判明しました。さらに、本県においても地域公共交通の負のスパイラルが進行しており、交通事業者の収益の低下や行政負担の増加が連鎖するこの状況を打開する必要があります。

そこで、本県において地域の実情にあった持続可能な地域公共交通を構築していくためにはどのようにすべきか、地域公共交通の負のスパイラルを断ち切るにはどのようにすべきかを第1章の分析で得た結論と全国で進められている先進事例を踏まえながら、その解決法についての考察を本節で行います。

#### 1 地域公共交通の利用者増加に向けた取組

まず、地域公共交通の利用者増加に向けた取組について考えます。この点を始めに考えるのには2つの理由があります。公共交通機関の維持・活性化のため、まずは負のスパイラルを断ち切る必要があります。この負のスパイラルの根本的要因は利用者の減少であることから、この点を解決させることができれば負のスパイラルが断ち切れると考えられるためです。また、もう1つの理由は、本県で進む人口減少です。第1章第1節第2項でみてきたとおり、本県の人口は昭和58年(1983年)の152万9千人をピークに減少が続いており、平成30年(2018年)には126万2,815人へ、将来の平成57年(2045年)には82万3,610人になると予測されています。このうち、通勤・通学で地域公共交通を利用すると想定される15歳から64歳の生産年齢人口も同様に減少傾向を示しており、特に通学で利用する高校生の人数が少子化の影響により減少していることを確認しました。このことから、将来の地域公共交通利用者の絶対数そのものが減少し、将来利用者の試算結果では平成57年(2040年)には平成27年度(2015年度)比で49.5%減の1,521万人まで減少することが見込まれます。このため、発想の転換や取組の工夫により地域公共交通需要の掘り起こしを図り、少しでも地域公共交通利用者を確保することが求められます。

この地域公共交通の利用者の増加については、2つの方向性が考えられます。それは、「自動車からの地域公共交通への利用誘導」と「新たな地域公共交通需要の掘り起こし」です。

#### ア 自動車から地域公共交通への利用誘導

自動車からの地域公共交通への利用誘導について考えてみます。第1章第1節第1項の(3)で確認したように、本県の場合、常住地から通勤・通学に普段利用する交通手段は圧倒的に自動車が多くなっており、平成22年(2010年)の全通学・通勤者に占める自動車の利用割合は70.3%となっている状況を確認しました。人口減少等により、このままの状況であれば確実に地域公共交通利用者のさらなる減少が見込まれます。このことから、県内で移動手段として最も使用されている自動車から地域公共交通への利用誘導を図ることで利用者を確保することを考えます。

では、実際に自動車利用から地域公共交通利用へ誘導するにはどのような方策が考えられるのでしょうか。それを考えるにあたり、なぜ人々が地域公共交通ではなく自動車を利用するのか再度みてみます。第1章第1節第2項において確認した世論調査の結果では、自動車を使用する理由として、目的地まで早く到着する即時性と乗り換えが不要である利便性が理由として挙げられています。この点、自動車利用の方が総合的にみて時間利用の自由度が高まることから、定時・定路線運行を定められている地域公共交通では、自動車の優位性を超えることは難しく、全ての自動車利用者を地域公共交通利用者へシフトさせることは非現実的と分析しました。

しかし、人々が自動車を利用する理由は、即時性や利便性の高さだけではありません。世論調査の自動車を利用する理由を改めてみると、「鉄道やバスの運行本数が少ないから」、「鉄道やバスの運賃が高いから」を挙げる者もある程度の割合であり、これらを改善することで自動車利用から地域公共交通への利用誘導が可能になると考えられます。実際に、バス運行ルートやダイヤ、運賃を改善し、利用者の増加に結びつけた事例もあります。その地域の利用者が地域公共交通に対して不便、不満に思っている点を調査・把握し、その点を上手く工夫し改善することにより、利用者を増加させていくことが必要です。

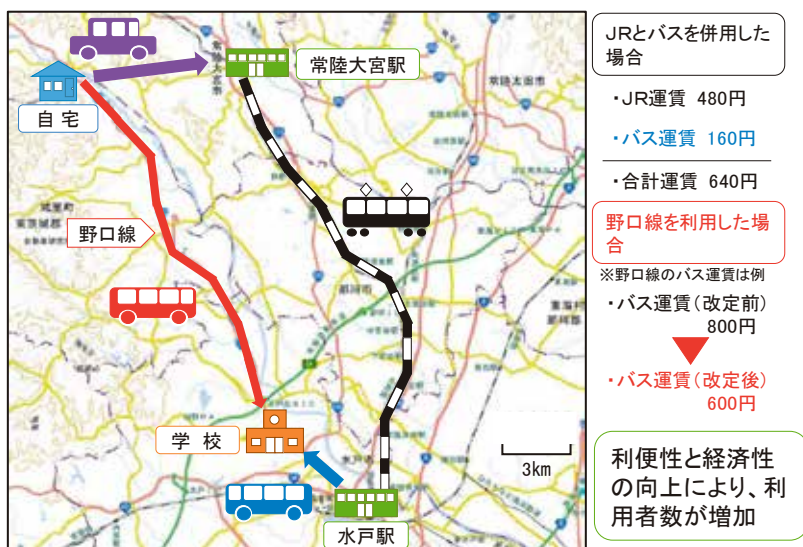
自動車の利用割合が高く人口減少が進む本県の場合は、少しでも自動車利用から地域公共交通利用者に誘導することが、地域公共交通の負のスパイラルを断ち切り、持続可能な地域公共交通の構築に必要となります。そのためには、まずは地域の住民等が地域公共交通にどんな不満、不便を感じているのかを調査・把握した上で、それに対してどのような改善策が打てるのかという点を検討することが大切となります。また、このような改善の取組を進めるには、行政、交通事業者等がどのような役割を担うかをしっかりと協議し、各々の役割を明確に果たすことが重要です。

### 事例紹介：茨木交通株式会社による「野口線におけるダイヤ・ルート・運賃の改善」

茨城交通株式会社の運行する野口線は廃線が検討されていましたが、沿線自治体からの存続要請を契機にその沿線地域でのマーケティング調査が実施されることとなりました。その調査結果

から、通学利用の需要はあるものの、運賃がJR等の利用に比べ割高であることから利用されていないことが判明しました。この結果を受け、平成22年(2010年)より野口線の運賃をJR利用の場合よりも安く設定し、最大で39%の値下げを行うとともに、通学利用者の多い区間の増便や駐輪場の設置、バスマップの作成・配布等の取組を行いました。その結果、朝夕の通学時間帯で25%程度乗客が増え、値下げ

図2-3-1 野口線におけるダイヤ・ルート・運賃の改善事例 概要図



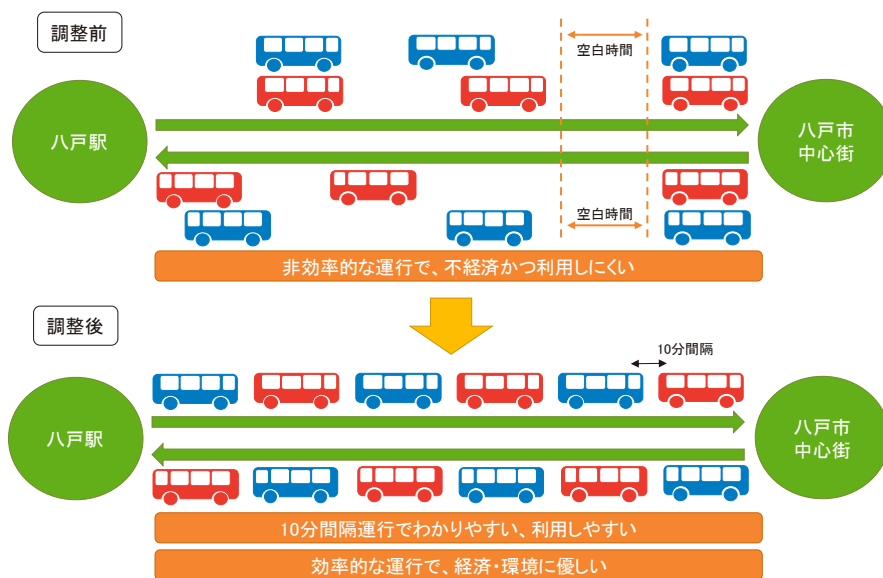
資料)株式会社みちのりホールディングス「ローカル乗合バスの持続性向上のために」を基に県統計分析課で作成。

分以上に収入が増えたことから、平成 21 年度(2009 年度)に比べ 8%の増収につながりました。  
(図 2-3-1)

### 事例紹介：八戸市「市内幹線軸等間隔運行・共同運行化プロジェクト」

八戸市内のバス路線について、同一区間で八戸市営バスと南部バス(株)の両社が独自にダイヤを編成、運行されていたものを八戸市において調整を行い、平成 20 年(2008 年)より 10 分間隔の共同運行による対応を行ったものです。これにより、平成 19 年(2007 年)と平成 20 年(2008 年)との比較で、年間利用者数が約 3 万 1 千人から約 3 万 2 千人と 2.2%増加したことに加え、1 社当たりの運行本数削減等による運送効率の向上により、両者ともその路線を黒字に転換することができました。(図 2-3-2)

図2-3-2 八戸市営バス・南部バス共同運行による10分間隔運行のイメージ図



資料) 八戸市都市整備部都市政策課交通政策グループ資料を基に県統計分析課作成。

### イ “おでかけ”創出・観光等による新たな地域公共交通需要の掘り起こし

上段で述べたように、少しでも地域公共交通利用者を増やし、地域公共交通の負のスパイラルを断ち切ることは非常に重要です。しかし、現実問題として、人口減少が進み地域公共交通利用者の絶対数が減少する中で、利用者の自動車から地域公共交通への誘導による利用者増加だけでは心もとない状況でもあります。そこで、さらなる地域公共交通利用者の増加策として、新たな需要の掘り起こしによる方法を考えたいと思います。

現状、地域公共交通の利用目的は主として、通勤や通学、通院、買い物といった日常生活の足として使用されるのがほとんどであると考えられます。しかし、このような状況のままでは、路線沿線人口の減少に伴う利用者の減少が容易に想定されます。そこで、地域公共交通に“おでかけ”や“観光”等の新たな利用価値を付与することで利用者の増加を図っていくことが必要です。

“おでかけ”創出や観光客等による新たな地域公共交通需要の掘り起こしには2つの側面があります。まず1つ目は、路線沿線住民等に“おでかけ”を促し、通勤・通学等の日常生活目的以外の用途でも地域公共交通を利用してもらうという点です。普段あまり外出をしない人々に地域公共交通を利用した“おでかけ”の楽しさを理解してもらい、外出に地域公共交通を利用してもらうことで利用者を増やそうという考え方です。

また、もう1つの側面は、観光客の取り込みによる地域公共交通利用者の増加を図ることができるといえる点です。既に述べているとおり、本県では人口減少が進行しており、今後、路線沿線の人口は減少することが予想されます。一方で、観光客による地域公共交通の利用は、県外からの移入者による利用と同義であるので、利用者の純増を意味します。つまり、県内の路線沿線人口の減少分を外部の人間である観光客による利用で補てんしようとの考え方です。

これら取組を成功させる鍵は情報発信にあります。地域公共交通を利用して、どこへ行くことができ、どんな“おでかけ”を楽しめるのかといった情報を、観光客や普段外出をしない人々に訴求することで、初めて“おでかけ”の機運醸成が可能となります。なお、県外から来た観光客等は、県内の公共交通について不案内な面も多く、事実第1章第2節第2項で触れた駅やバス停等で不足を感じる情報の具体的な内容をもてみても、「乗り換えに関する情報」や「時刻表に関する情報」を挙げる利用者が存在することがわかります。このため、各事業者間の接続やお得なパスの存在等、総合的な地域公共交通に関する情報提供ができる仕組みが求められます。

このように、人口減少により地域公共交通利用者の絶対数が減少している本県においては、“おでかけ”創出と観光による新たな地域公共交通需要の掘り起こしにより利用者減少を補てんしていくとともに、県外からの観光客や、普段、公共交通を利用しない人も使いやすいよう、利便性の高い情報提供体制を構築していくことが大切になります。

### 事例紹介：八戸市「日帰り路線バスパック」 (図2-3-3)

図2-3-3 主な日帰り路線バスパック

●チケット購入タイプ(所定の販売所での事前購入が必要)



●クーポンタイプ(チケットの事前購入は不要)



資料) 八戸公共交通ポータルサイト

旅行企画商品は、通常、貸切バスを利用して運行されますが、このバスパックでは毎日運行されている路線バスを活用しているという点がポイントとなります。そのため、利用者にとっては予約等の手間がなく手軽に旅行できるとともに、運行事業者にとっては貸切バス利用に流れていた利用客を取り込めるというメリットがあります。

## 事例紹介：青森県二次交通紹介サイト「アオアシ」

青森県内の二次交通を一覧にまとめた情報サイト「アオアシ」では、路線バス、鉄道、タクシー、フェリー等のカテゴリ別で2次交通での移動手段を紹介しているほか、大手旅行代理店と提携し、県内タクシーを利用した7つのおすすめプランの紹介も行っています。(図2-3-4)

図2-3-4 青森県二次交通紹介サイト「アオアシ」



資料) 県観光国際局誘客交流課、公益財団法人 青森県観光連盟  
※アオアシのURLは「<https://www.aptinet.jp/aoashi/>」

このような、地域公共交通の利用増加に向けた取組のほか、全国的には旅客の運送に付随して当該旅客の荷物でない貨物を、路線バスや旅客列車等で運送する「貨客混載」がみられるようになってきました。近年、旅客運送や貨物運送業界では、運転手等の労働力不足が顕在化しており、その解消策の一つとして期待されているところであり、また、交通事業者の経営安定といった視点からも効果的な取組となっています。この取組の多くは、物流拠点間の輸送を貨客混載で行われるものですが、本県においても、長距離高速バスのトランクルームを利用して首都圏に食品等を輸送する取組が行われています。また、北海道旭川市では、乗合タクシーを運行するタクシー事業者が、その地域の宅配事業を貨物運送事業者から受託しています。

これらの取組は、旅客運送事業者と貨物運送事業者双方に利点がなければ実現困難であり、旅客運送事業者や貨物運送事業者のマッチングが必要です。しかし、地域の人口が減少し、運転手等の労働力が減少するなかにあっては、両者のメリットが一致するケースが増加してくるものと思われます。今後、人口減少や高齢化の進展に伴い各地で乗合タクシーが導入されていくことが予想されますが、その安定運行には当該地域の人と物の輸送を一元的に担っていくことが効果的であろうと思われます。

## 2 効率的な地域交通への再編

次は視点を変えて、効率的な交通システムの構築を通じた持続可能な地域交通について考えてみます。現在、県内の各市町村では交通ネットワークの維持のために、路線バス事業者に補助金を拠出していたり、市町村自らが主体となりコミュニティバスを運行したりと、交通ネットワークの維持に向けた取組が行われています。しかし、その負担は年々増加してきており、平成27年度(2015年度)の財政負担額の合計は35億7,980万円で、平成29年度(2017年度)には37億9,507万円と、もう少しで40億円台に到達しようとしています。それに加えて、一定の条件の下

で将来の県内市町村の地域交通維持、運営に対する財政負担額の将来見込みを試算すると、平成37年度(2025年度)には、平成27年度(2015年度)の負担額に17億円程度、平成52年度(2040年度)に至っては41億円程度の追加負担が必要という結果となっています。

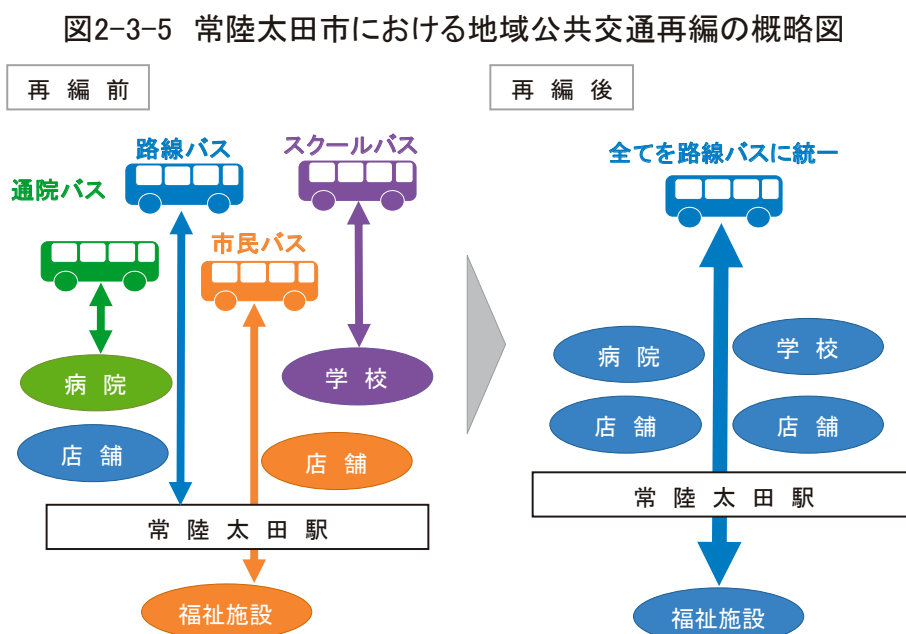
このように、現状のままでは市町村の交通ネットワーク維持に要する財政負担額は増加する一方であることから、持続可能性に課題があると言えます。従って、前項で考えた地域公共交通の利用者の増加の他に何か講ずべき手段はないかを考えます。

まず、市町村は交通ネットワークを維持するためにどのような負担を行っているか、再度確認してみます。市町村では、広域路線バスや地域の主要路線バスに対する補助金交付の他に、複数の目的別の交通サービス維持のための負担を行っています。具体例を挙げると、自らが運営主体となって運行するコミュニティバス、スクールバスや保育・幼稚園児の送迎バス、地域住民を病院へ送迎するための患者輸送バス、高齢者や児童等の研修・福利厚生のための福祉バスといったものがあります。これらの目的別のバス車両の多くは個別に用意されており、各路線についても重複する区間がある等非常に効率が悪い状態で運行されています。そのため、このような非効率な状況を打破し、市町村の負担を削減する取組が必要となります。

地域交通の非効率な運行の解消は、行政負担の軽減につながるだけではなく、そこで生まれた余力を地域交通の利便性の向上へ振り向けることで利用者の増加へもつなげることができます。まずは地域交通構築の中心的役割を担う市町村が、自分たちの地域交通ネットワークに無駄が生じていないか、より効率化できる点はないかを検討することが求められます。なお、バス路線の統廃合を行う場合、新たに乗継が生じる場合がありますが、特に本県のような積雪寒冷地にあつては、乗継までの時間を快適に過ごすことができるよう、乗換拠点の選定・整備に十分配慮する必要があります。

### 事例紹介：常陸太田市における各種バスの路線バスへの統合

茨城県常陸太田市では、かつて民間事業者による路線バスに加えて市によるコミュニティバスや患者輸送バス、スクールバス等複数の公共交通が併存し、その運行ルートのひとつが重複している等、現在の青森県内の市町村の状況とかなり酷似した非効率な運行がなされていました。このような状況から路線バス等の利用者は減少し、常陸太田市が路線



資料)国土交通省「認定を受けた地域公共交通再編実施計画」より県統計分析課作成

バス維持等に対して負担する補助金は増加の一途をたどっていました。そこで常陸太田市では、



コミュニティバスや患者輸送バス、スクールバスの全てを路線バスへ統合するという再編を実施しました。これに併せて運行日の調整や、運賃を200円、300円、500円の3価格帯に統一する等、分かりやすく利用しやすい交通システムへの転換を図りました。このような取組を進めた結果、市内の路線バスの運行本数を週601本から週673本へ増加させることができたほか、効率化による公共交通関連予算の削減や、その削減分を高齢者バス促進助成事業の立ち上げに回して75歳以上の高齢者の運賃を半額にすることができた等の成果を収めています。(図2-3-5)

### 事例紹介：鯉ヶ沢町における各種バスの「あじバス」への統合

鯉ヶ沢町では、路線バスとスクールバスを一元化したコミュニティバス「あじバス」を運行しています。平成29年度(2017年度)に始まったこの「あじバス」は、スクールバスとしての機能も有するため、小中学校の行事等で一部の便が「時刻変更」や「運休」する場合があります。大きな特徴です。一見不便なようにもみえますが、このような地域の実情に合わせた細かい調整を行ってきた結果、運行2年目となる平成30年度(2018年度)では、既に11月末現在の一般利用者数が1万7,426人で前年同期より約3,000人増となり、年間目標の2万人及び平成29年度(2017年度)1年間の実績約2万2,339人を上回る見通しとなっています。このように、「あじバス」は地域の足として定着し始めたと考えられます。

### 事例紹介：新潟市における「新バスシステム」の導入

新潟市では、BRT(Bus Rapid Transit)<sup>8</sup>の運行と全市的なバス路線の再編により、将来にわたってバス路線を維持・拡充していく「新バスシステム」を導入しています。具体的には、新潟駅を中心に各地へ向かうバス路線の重複する区間を、輸送力の大きな接続バスによるBRTに集約し、それに伴い生じた余力により郊外路線の充実を図っています。加えて、屋根や待合室、運行情報等のデジタルサイネージを備えた乗換拠点を整備することにより、利便性を損なうことなくバスネットワークの再構築を図っています。(図2-3-6)

図2-3-6 新バスシステムの概要



資料)新潟市「BRT・新バスシステムのこれまで」

<sup>8</sup> 国土交通省「BRTの導入促進等に関する検討会」では、BRTを、連節バス、PTPS(公共車両優先システム)、バス専用道、バスレーン等を組み合わせることで、速達性・定時性の確保や輸送能力の増大が可能となる高次の機能を備えたバスシステムと定義。

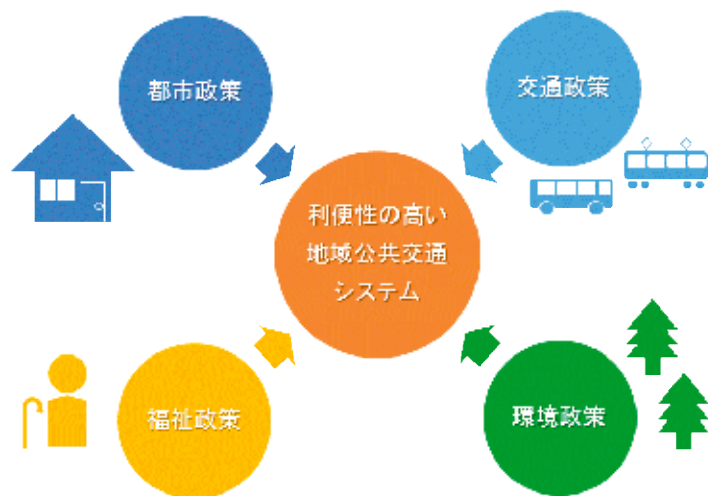
### 3 “まちづくり”と一体となった地域公共交通の維持・活性化

これまで、地域公共交通政策の多くは、それ単体で実施されてきましたが、昨今の急激に進行する人口減少やモータリゼーション化に対して十分には対応できていない状況です。そこで、新たな交通政策の在り方が模索されています。そのような中、注目を集めているのが“まちづくり”と一体となった地域公共交通政策です。この考え方は、都市政策学において中心市街地活性化に対応するために発想されたものです。都市政策学においては、地方都市の中心市街地の衰退が、自動車への過度な依存と公共交通の行き詰まりの悪循環から起きていると分析されており、商店街活性化政策など個別の都市政策だけでは解決は望めず、公共交通システムを再生、改善する等複合的な対策をしなければならないとの考え方が主流となっています。関西大学経済学部教授の宇都宮浄人氏は、「交通というのは、人々の日常の社会活動や経済活動につねに必要なものである。したがって、そのありようで市民の行動は変わり、結果として、都市の姿が形づくられる。行政による一方的な都市計画では実行性がない。自家用車が普及した今日、自家用車の利便性を上回る魅力で、市民が公共交通を使う動機付け(インセンティブ)をもち、それによってゆるやかに都市構造を変えていくことが、人間の自然な行動原理に沿った有効な方法」<sup>9</sup>と評し、交通政策と都市政策の有機的連携の重要性を説いています。このような流れを受け、第1節で触れた国の交通政策においても“まちづくり”と連携した地域公共交通の維持・活性化に舵を切っています。

このように、地域公共交通の維持・活性化を考えるにあたっては、交通単体だけではなく、その地域の“まちづくり”の中で地域公共交通をどのように捉え、どのように活用していくかが重要な視点となっており、“まちづくり”と連携した対策を講じることが肝要となります。各地域の拠点を整備し、公共施設を中心とした生活関連施設をそこに集中させていくことにより、交通拠点が形成され、地域公共交通を利用する環境が整ってきます。

また、地域公共交通の利便性向上を図っていくためには、冬季の風雪が厳しい本県においては、交通結節点のみならず各バス停等への風雪を防ぐことのできるシェルタータイプの待合室の整備や、降雪により生じる路線バス乗降口と歩道の段差を緩和するスロープの設置等の対策を進めていく必要があります。このような待合室やスロープの設置は、交通政策を担当している部署だけでは実現できず、道路や都市整備を担当する部署の協力がなければ実現できません。また、地域公共交通を取り巻く諸課題は、都市政策的な観点に留まりません。地域公共交通には、CO<sub>2</sub>排出削減という環境課題や身体障害者等の体の不自由な人の移動といった福

図2-3-7 利便性の高い地域公共交通システム構築へ向けた連携イメージ図



資料：鳥取県計画課作成

<sup>9</sup> 宇都宮浄人(2017)「地方都市再生戦略としての交通まちづくり」 システム/制御/情報 Vol161, No. 12

社政策としての課題等もあります。このように、地域公共交通には、地域公共交通そのものの課題に加えて、環境や福祉の課題も存在し、交通単体で利便性を向上させようとしても限界があるのは否めません。そのため、交通政策、都市政策、環境政策、福祉政策が上手く連携し、それぞれの立場から利便性の向上に向けた対策が求められます。(図2-3-7)

例えば、都市政策的な観点からは、交通結節点に利便性の高い待合室を作るために歩道を広く取るほか、路線バスへの乗降を楽にするための専用ロータリーや路線バス専用車線を設置する等の対応が考えられます。また、環境政策的観点からは、大気汚染防止とCO<sub>2</sub>排出削減の両方の目的を達成するため、交通量の多い区間では電気バスなど低公害型バス車両を導入する等の対応もあります。そして総合的には、誰でも利用しやすい低床型バス車両の導入や、あまり交通需要がない支線においては乗合タクシーを導入する等、全政策を導入した地域公共交通の再編が必要となります。そのため、地域公共交通の再編デザインを描く行政は、行政内部の交通、都市、環境、福祉関係の部署と連携・調整を図る必要があるとともに、外部の交通事業者、NPO団体、地域団体等の各種団体との話し合いや協力を経て地域公共交通の再編に取り組む必要があります。

### 事例紹介：富山市の「公共交通を軸としたコンパクトシティ政策」

富山県は、富山平野を中心に市街地が薄く広がり、持ち家比率が約8割(平成25年(2013年)調査時)と全国一高い環境から、自動車への依存度が高い状況となっています。富山市においても状況は同じであり、このような自動車に過度に依存した状況から脱すべく、平成20年(2008年)から、鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に住居、商業、業務、文化等の都市の諸機能を集積させることにより、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくりを開始しました。

その基本コンセプトは、公共交通を軸(串)として、いくつかの拠点(団子)を形成する「お団子と串」によるコンパクトシティの形成です。(図2-3-8)

具体的には、既存の鉄軌道を「串」として活用するべく、廃線が議論されていたJR富山港線を日本初となる本格的LRT(Light Rail Transit)<sup>10</sup>へ再生させ、第3セクターである富山ライトレールを開業させました。また、これに併せて沿線の路線バスも再編し、富山ライトレールに接続する支線バス(フィーダーバス)として整備しました。この際、単に再編しただけではなく、フィーダーバスからLRTへの乗り継ぎがスムーズになるようなデザインの電停(駅)

図2-3-8 「お団子と串」によるコンパクトなまちづくり基本概念図



資料) 富山市「富山市都市整備事業の概要」

<sup>10</sup> LRTとは、低床式車両(LRV)の導入や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、快適性等の面で優れた特徴を有する次世代の軌道系都市交通システムをいう。

を導入する等、利便性の高い“まちづくり”をトータルデザインとして地域公共交通の再生を行っています。(図2-3-9)

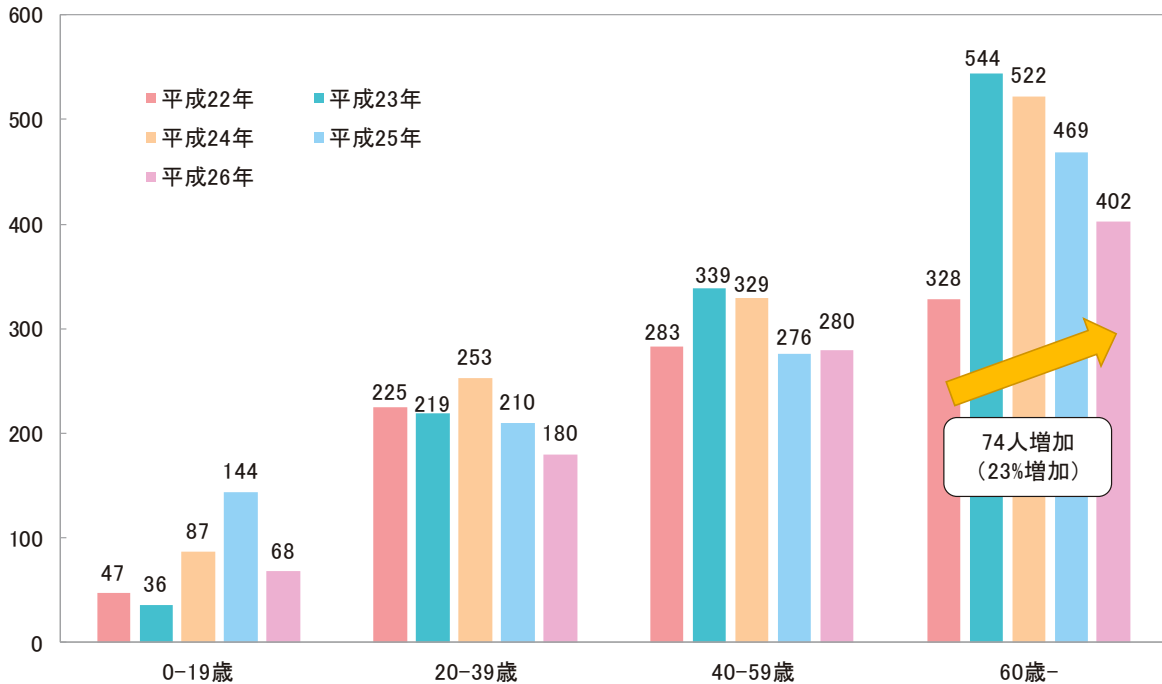
図2-3-9 双方の乗降が便利となるよう設計されたフィーダーバス停と電停(岩瀬浜駅)



資料)県統計分析課撮影

このほかにも、既存の路面電車を拡張することで、富山駅と中心街を環状線で結ぶ「セントラム」を開通させ、両者への回遊性を高めたほか、100円で地域公共交通に利用が可能となる高齢者会員制の「おでかけ定期券」を発行し、市内各所から中心街に気軽に“おでかけ”できる環境を整えることで、高齢者の外出促進と地域公共交通利用促進につなげています。(図2-3-10)

図2-3-10 年代別環状線利用者数の推移(平日)



資料)富山市「富山市都市整備事業の概要」

また富山市では、このような交通政策のほかにも、中心市街地への居住誘導策としてマンションの建設補助や住宅取得者向けへの補助等、地域公共交通沿線への居住推進をしたり、市街地再開発事業とセット化された全天候型多目的広場「グランドプラザ」の整備等の地域拠点の活性化を進めたりする等、トータルとして地域公共交通が使いやすい、使いたくなるような環境整備を図ることで地域公共交通の再生を果たしています。

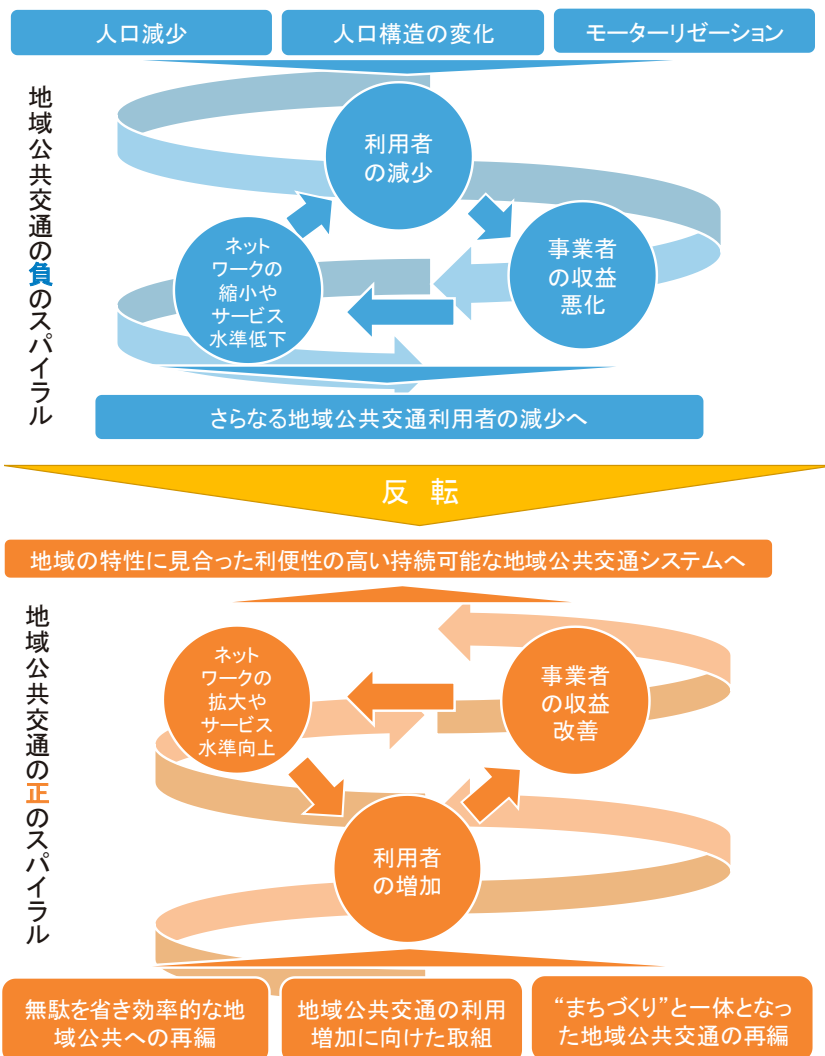
この富山市の公共交通を軸としたまちづくりでは、富山駅や中心街などの人が集まる場所に交通結節点を設けていますが、これにより郊外部へ通じる支線をそこに集中させることができるた

め、交通ネットワークの効率性が向上するとともに、人が集まることでその場所に飲食や買い物という需要が生じ、経済の活性化策にもつながります。また、その交通結節点の使い勝手をまちづくりと一体となって高めており、フィーダーバスからそのままLRTへ乗り換えられるよう、利用者の動線を考えられた上で交通結節点が整備されています。

## おわりに

地域公共交通の維持・活性化は、本県に限らず日本各地で大きな社会的課題となっています。このため、国では平成25年(2013年)に交通政策基本法を制定し、国、自治体、交通事業者、国民の交通政策における責務を明確にしたほか、これまで交通事業者を中心に交通政策単独で実施されていた点を市町村中心とした“まちづくり”と連携した交通政策への切り替えが行われました。青森県や弘前市等の市町村でもこの動きに対応すべく、地域公共交通網形成計画を策定し、地域公共交通の維持・活性化と再編に向けた取組を進めています。また、全国各地に目を向けると、多くの自治体等が地域公共交通の維持・活性化に取り組んでおり、利用者増加など成功を納めている先進事例が数多くあることに気付かされます。本白書で紹介した先進事例にみる地域公共交通の維持・活性化に共通する要素としては、地域公共交通の利便性の向上が挙げられます。各取組事例により、その地域の実情に合った対策を講じることで、地域公共交通の維持・活性化は可能であることがわかります。これは、地域公共交通の利便性の向上により、利用者が増加したことで、地域公共交通の負のスパイラルを断ち切ることに成功し、その流れを逆転させることができたためと考えられます。(図3-1-1)

図3-1-1 持続可能な地域公共交通システム構築へ向けた転換(イメージ図)



このように、その地域の実情を調査し、その地域に住む住民が地域公共交通に対してどのようなニーズを有しているのかを良く調べ、それに対してどのような対策が打てるのかを行政、交通事業者、利用者がよく話し合い協力しながら対策を進める必要があります。また、本県では人口減少に伴い、地域公共交通の利用者の絶対数も今後大きく減少することが見込まれています。このことから、通勤・通学といった日常生活用途での地域公共交通の利用を促進していくほかに、観光客の取り込みや普段外出をしない人達の“おでかけ”を生み出すことで、新たな地域公共交通の利用需要の創出を図る視点も重要です。この新たな地域公共交通の利用需要の創出のカギとなるのも、やはり利便性の向上となります。

利便性の向上に関しては、富山市の取組事例にみるように総合的な対策を行うことが理想となります。富山市では公共交通を軸とした都市政策を進めることで、“まちづくり”と一体となった総合的な地域公共交通の維持・活性化と再編に取り組んでいます。このような政策を進めることで、自動車利用から地域公共交通利用へのシフトを実現させることに成功したほか、市内電車の環状線化や利用しやすい運賃制度等の導入により観光客の取り込みや高齢者の日中の“おでかけ”を促し、高齢者の地域公共交通の利用者増加という結果につなげることに成功しています。本県においても、地域公共交通の維持・活性化や再編を進めるに当たっては、“まちづくり”と一体となり地域公共交通の利用がトータルでデザインされるような総合的な対策が求められます。

これまで地域公共交通の整備・運行は交通事業者が主体となって行われてきたことから、住民の足を守るのは公共交通事業者の責務であるという意見も聞かれました。しかし、地域公共交通利用者は減少が続き、青森県内の広域バス事業者のうち2社が経営破綻するに至っています。幸いにも、この2社の運行するバス路線は新会社に引継がれたため、地域交通が消滅することはありませんでしたが、交通事業者の経営破綻は、その地域の公共交通の消滅等につながります。交通政策基本法では、地方公共団体の責務について「交通に関し、その地方公共団体の区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、および実施する責務を有する。」と定めています。地域住民生活を守っていくためには、自治体はその区域の地域公共交通の維持に責任を持つ必要があります。また、広域的なネットワークの形成について、県等は取組を進めて行かなければなりません。

将来は、自動運転等の技術革新により公共交通の課題は解決していく可能性があります。まずは、各自治体が主体となり、交通事業者や利用者たる住民も自らの課題として捉え、地域の特性や実情にあった利便性の高い持続可能な地域公共交通システムを構築していくことが必要です。また、普段の生活の中で自動車を利用している県民の皆さんも、地域公共交通の課題は自分には関係ないと考えず、今一度、地域の公共交通について考えていくことが重要です。

## <コラム5 身近な「もの」の価値を見つめ直すということ>

日本銀行青森支店 支店長 武田 吉孝

「たません」なるものをご存知だろうか。ソースを塗ったえびせんべいに目玉焼きを挟んだ、所謂ジャンクフードである。ありふれた材料で作る食べ物なので、どこにでもありそうだが、名古屋市周辺でしかお目に掛かれない。名古屋人には身近で懐かしいものらしく、「文化祭の模擬店で出したんだ」とか、「全国区の食べ物ではないと知ったときはショックを受けた」と友人らは語る。しかし、近年、食のバリエーションが多様化する中で、これ売りの屋台や駄菓子屋も減っているらしい。

青森にも、最近見かけなくなった食べ物があるという。

たとえば、「かけ」。ご存知の通り、蕎麦（または小麦）を打って薄く延ばし、三角に切ったものを茹でて葱やニンニク味噌をつけて食べる料理だが、私は青森に来て初めて知った。湯気の上がる鍋にかけを潜らせながら、熱燗をチビりとやるひとときはホッと気持ちが落ち着くものだが、家庭ではあまり食べられなくなったようだ。

I H調理器の普及につれて「貝焼き」も家庭では作りづらくなり、居酒屋メニューになりつつあると聞く。「干餅」は、炙ってバターを塗って食べるのが青森流と聞いたが、干餅を食べる機会はめっきり減ったという人が多い。未だ食す機会のない「すしこ」に至っては、入手することすら難しくなりつつあるという。飯寿司から魚を抜いたようなもので紫蘇の赤色が鮮烈…という説明を受けた際、「言っときますけど好き嫌いは分かりますよ」と助言を頂いた。近いうちに挑戦してみたいと思っている。

全国的に知名度の上がっている「せんべい汁」や「バラ焼き」、観光客に人気の「いがめんち」や「イカゴロ焼き」など、名物はまだまだ沢山あるとはいえ、青森ならではの食べ物が姿を消しつつあるのだとすれば、何とも惜しい。

食べ物は、歴史や風土に根差し、文化として育まれてきたものであり、地域と切り離すことができない存在である。だからこそ、外から来た人は、その地ならではの食べ物に惹かれ、舌鼓を打つことを好むのではないだろうか。しかし、その地で暮す人々は、自分たちが日頃口にしている食べ物の「価値」に気付いていないことが往々にしてある。いつでも食べようと思えば食べられる当たり前の存在だから、あえてPRしようという気にもならない。外から来た人は、そういう食べ物があることにすら気づかない。そのうちに、全国共通化された食べ物に取って代わられて、その地ならではの食べ物はいつの間にか姿を消していく。

今回の白書のテーマである「地域交通機関」にも同じことが言えるかもしれない。

病院に行くときは〇〇時のバス。部活が終わって〇〇時の列車に乗れば夕飯に間に合う。ちょっと一杯呑んで帰るときの最終は〇〇時。生活の中に溶け込んで、当たり前のようになっている地域交通機関ではあるが、人口減少や他の交通手段へのシフトに伴い利用する人が少なくなれば収益性が低下し、どこかで存続できなくなる。

個人的には、自分が運転するより何倍も安心で、気が向いたら景色を観ながらお酒や食事を楽しむことができる列車やバスを利用するのが好きである。私と同じ志向の観光客もいるのではないか。こうしたニーズを取り込むのも一案だが、そのためには、それぞれの交通機関が連携し合って運行ダイヤを組むとともに、そうした移動手段があることをしっかりとPRする必要がある。

食べ物なら、味の記憶と材料さえあれば、将来、失われたレシピを再現できる可能性もあるかもしれない。しかし、一度失われた交通インフラを再現することはあり得るのだろうか。自分たちが当たり前だと思っている身近な「もの」の価値を、今改めて見つめ直すことが求められているように思う。

「統計資料編」においては、県企画政策部が実施している下記の調査等の概要を示すとともに、平成27年度(2015年度)から4カ年の経済動向を年表にして紹介します。

- 1 青森県景気動向指数の概要
- 2 青森県景気ウォッチャー調査
- 3 平成30年(2018年)中に公表された各種統計調査の結果
- 4 平成27～30年(2015～2018年)の県内及び国内・海外の経済動向の年表

## 1 青森県景気動向指数の概要

### (1) 景気動向指数(CI、DI)の概要

景気動向指数は、生産、雇用など様々な経済活動での重要かつ景気に敏感に反応する指標の動きを統合することによって、景気の現状把握及び将来予測に資するために作成された指標です。

景気動向指数には、構成する指標の動きを合成することで景気変動の大きさやテンポ(量感)を測定しようとするものであるコンポジット・インデックス(CI)と、構成する指標のうち、改善している指標の割合を算出することで景気各経済部門への波及の度合い(波及度)を測定することを主な目的とするディフュージョン・インデックス(DI)があります。CIとDIには、それぞれ、景気に対し先行して動く先行指数、ほぼ一致して動く一致指数、遅れて動く遅行指数の3本の指数があります。

なお、景気動向指数は、各経済部門から選ばれた指標の動きを統合して、単一の指標によって景気を把握しようとするものであり、全ての経済指標を総合的に勘案して景気を捉えようするものではないことに留意する必要があります。

### (2) CI、DIのそれぞれの見方

一致CIが上昇している時が景気の拡張期(好況)であり、低下している時が景気の後退期(不況)です。一致CIの動きと景気の転換点(景気の山・谷)は概ね一致します。一致CIの変化の大きさから、景気の拡張又は後退のテンポ(量感、勢い)を読み取ります。

毎月の統計表には、3カ月後方移動平均と7カ月後方移動平均を合わせて掲載しており、3カ月後方移動平均の符号の変化により、基調の変化(改善⇔足踏み、悪化⇔下げ止まり)を、7カ月後方移動平均の符号の変化により、景気の局面変化(景気拡張期⇔景気後退期)をみます。

一方、DIは、景気拡張の動きの各経済部門への波及効果を測定するとともに、景気局面の判定に用いることを主な目的としています。0～100%の間で変動し、50%ラインを上回っている期間が景気の拡張期(好況)で、50%ラインを下回っている期間が景気の後退期(不況)です。DIが、50%ラインを上から下に切る時点が「景気の山」(拡張期から後退期への転換点)、50%ラインを下から



上に切る時点が「景気の谷」（収縮期から拡張期への転換点）です。

### (3) 青森県景気動向指数の改定

本県では、第10景気循環以降において(第11景気循環を除き)、景気が一循環する毎に景気動向指数の採用系列を見直して改定を行い、精度の維持・向上を図ってきました。

平成27年(2015年)7月に行われた内閣府の改定を受け、本県においても第15景気循環の確定に合わせて景気動向指数を見直し、4年ぶりに第5次改定を行い、平成28年(2016年)1月分から新しい景気動向指数による公表を開始しました。

先行、一致及び遅行系列の各採用系列を改定した結果、主な変更点は以下のとおりです。(表1-1)なお、採用する系列の数は、先行8、一致7、遅行7となり、それぞれ旧系列と同数となっています。

#### ① カバレッジの拡充

先行系列において、物価関連指標「日経商品指数(42種)」、一致系列において、生産関連指標「投資財生産指数」、遅行系列において、雇用関連指標「有効求職者数(全数)」をそれぞれ新規採用しました。

#### ② 景気動向との相関

一致系列において、東日本大震災以降生産動向との相関が弱まっている生産関連指標「大口電力使用量」と、インターチェンジ数の変更や新幹線開業の影響等から流通動向との相関が弱まっている流通関連指標「東北自動車道IC利用台数」をそれぞれ除外しました。

#### ③ 重複指標の是正(同一又は類似の統計に基づいており、内容が重複するもの)

遅行系列において、雇用関連指標「現金給与総額(全産業)」を「常用雇用指数(全産業)」に統合しました。

表1-1 景気動向指数採用系列の新旧対照表(下線は変更点)

	旧系列	新系列
先行系列	乗用車新車登録届出台数(前年同月比)	乗用車新車登録届出台数(前年同月比)
	生産財生産指数(前年同月比)	生産財生産指数(前年同月比)
	新規求人倍率(全数)(季節調整値)	新規求人倍率(全数)(季節調整値)
	所定外労働時間指数(全産業)(前年同月比)	<u>移行</u> (先行→一致)
	新設住宅着工床面積(前年同月比)	新設住宅着工床面積(前年同月比)
	建築着工床面積(前年同月比)	建築着工床面積(前年同月比)
	企業倒産件数(※逆サイクル)(前年同月比)	企業倒産件数(※逆サイクル)(前年同月比)
	中小企業景況DI(原数値)	中小企業景況DI(原数値)
		日経商品指数(42種)(前年同月比) ※新規採用

表 1-1 景気動向指数採用系列の新旧対照表(下線は変更点)(続き)

	旧系列	新系列
一致系列	大型小売店販売額(既存店) (前年同月比)	大型小売店販売額(既存店) (前年同月比)
	旅行取扱高 (前年同月比)	旅行取扱高 (前年同月比)
	鉱工業生産指数 (季節調整値)	鉱工業生産指数 (季節調整値)
		<u>投資財生産指数 (季節調整値)</u> ※新規採用
	大口電力使用量 (季節調整値)	<u>除外</u>
	有効求人倍率(全数) (季節調整値)	有効求人倍率(全数) (季節調整値)
		<u>所定外労働時間指数(全産業) (前年同月比)</u>
遅行系列		※移行 (先行→一致)
	輸入通関実績(八戸港) (前年同月比)	輸入通関実績(八戸港) (前年同月比)
	東北自動車道 I C利用台数 (前年同月比)	<u>除外</u>
	勤労者世帯家計消費支出(実質) (季節調整値)	勤労者世帯家計消費支出(実質) (季節調整値)
		<u>有効求職者数(全数) (※逆サイクル) (前年同月比)</u>
		※新規採用
	常用雇用指数(全産業) (前年同月比)	常用雇用指数(全産業) (前年同月比)
現金給与総額(全産業) (前年同月比)	<u>除外</u>	
県内金融機関貸出残高 (前年同月比)	県内金融機関貸出残高 (前年同月比)	
青森市消費者物価指数(総合) (前年同月比)	青森市消費者物価指数(総合) (前年同月比)	
りんご消費地市場価格 (季節調整値)	りんご消費地市場価格 (季節調整値)	
公共工事請負金額 (前年同月比)	公共工事請負金額 (前年同月比)	

#### (4) 青森県景気基準日付

景気の転換点について、内閣府によれば、「景気が拡張期から後退期に変化するとき、登山者が山に登って峰(peak)に達した後、下っていくことになぞらえて、「景気の山」という言い方をし、同様に、景気が後退期から拡張期に変化するとき、谷(trough)に下りた後、登っていくことになぞえられて「景気の谷」という」とされています。

本県では、県経済の動向を把握し、客観的に分析するための座標軸として示すとともに、国や他県の経済との比較などのため、景気の拡張局面や後退局面を分ける中心的な転換点である景気基準日付(山・谷)を設定しています。

景気基準日付は、景気動向指数(一致指数)の各採用系列から作られるヒストリカルDIに基づき設定します。ヒストリカルDIは、一致指数の個々の採用系列ごとに山と谷を設定し、山から谷にいたる期間は全て下降(マイナス)、谷から山にいたる期間は全て上昇(プラス)として算出しています。

このヒストリカルDIが、50%を上回っている期間が景気拡張期、下回っている期間が景気後退期であり、50%ラインを上から下に切る直前の月が景気の山、下から上に切る直前の月が景気の谷となります。

なお、個々の採用系列の山谷の日付設定は、米国のNBER(全米経済研究所)で開発されたブライ・ボッシュャン(Bry-Boschan)法(※)によって行っています。

全国の第15景気循環に相当する本県景気基準日付(景気の高・谷)は、景気の高を平成24年(2012年)5月、景気の高を平成24年(2012年)11月として確定設定しました。

これにより、景気の高期間、平成21年(2009年)4月から平成24年(2012年)5月までの37カ月、後退期間は、平成24年(2012年)5月から平成24年(2012年)11月までの6カ月、全循環で見ると43カ月となり、平成元年(1989年)以降では2番目に短い全循環期間となりました。(図1-1)

### (※)ブライ・ボッシュャン(Bry-Boschan)法

昭和46年(1971年)にNBER(全米経済研究所)で開発された手法で、内閣府経済社会総合研究所においても、全国の景気基準日付の設定に用いています。高と谷との間隔が5カ月以上必要であるとか、一循環の長さは15カ月以上必要であるといったルールを条件として与え、12カ月移動平均などを施してデータの変動を平準化し、段階を追って高谷を確定していきます。

図1-1 青森県と全国の景気基準日付一覧表

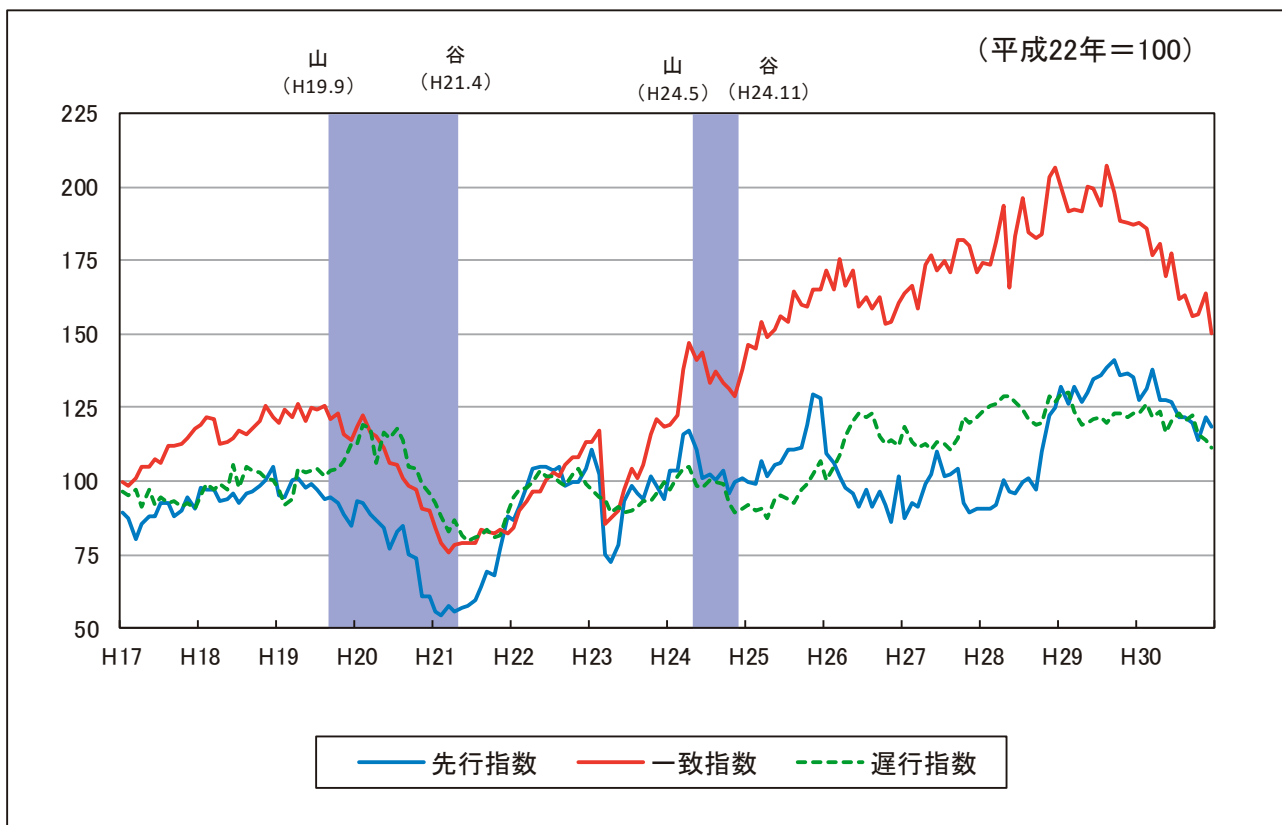
循環区分(国)	青森県					全国				
	山	谷	拡張期間	後退期間	全循環	山	谷	拡張期間	後退期間	全循環
4	S37.6	S37.12		6カ月		S36.12	S37.10	42カ月	10カ月	52カ月
5	S39.2	S40.1	14カ月	11カ月	25カ月	S39.10	S40.10	24カ月	12カ月	36カ月
	S44.1	S44.9	48カ月	8カ月	56カ月					
6	S46.2	S47.4	17カ月	14カ月	31カ月	S45.7	S46.12	57カ月	17カ月	74カ月
7	S48.9	S50.3	17カ月	18カ月	35カ月	S48.11	S50.3	23カ月	16カ月	39カ月
8	S51.12	S53.3	21カ月	15カ月	36カ月	S52.1	S52.10	22カ月	9カ月	31カ月
9	S55.1	S57.3	22カ月	26カ月	48カ月	S55.2	S58.2	28カ月	36カ月	64カ月
10	S60.4	S62.3	37カ月	23カ月	60カ月	S60.6	S61.11	28カ月	17カ月	45カ月
11	H3.3	H6.1	48カ月	34カ月	82カ月	H3.2	H5.10	51カ月	32カ月	83カ月
12	H9.3	H11.2	38カ月	23カ月	61カ月	H9.5	H11.1	43カ月	20カ月	63カ月
13	H12.8	H14.3	18カ月	19カ月	37カ月	H12.11	H14.1	22カ月	14カ月	36カ月
14	H19.9	H21.4	66カ月	19カ月	85カ月	H20.2	H21.3	73カ月	13カ月	86カ月
15	H24.5	H24.11	37カ月	6カ月	43カ月	H24.3	H24.11	36カ月	8カ月	44カ月

※全国値は内閣府経済社会総合研究所公表資料による

(5) 平成 30 年 (2018 年) の景気動向指数について

平成 30 年 (2018 年) の C I 一致指数をみると、3 月までは下降傾向にありましたが、4 月は消費・流通関連指数や鉱工業生産指数が高い水準だったため上昇しました。その後、上昇と低下を繰り返しながら下降を続け、12 月に旅行取扱高や投資財生産指数の低下により前月比マイナス 13.5 ポイントである 150.5 まで下降しました。(図 1-2、表 1-2)

図 1-2 各指数のグラフ (3 指数)



資料) 県統計分析課「青森県景気動向指数(C I 版)」

表1-2 CI採用系列の寄与度

系列名	30年					
	1月	2月	3月	4月	5月	6月
先行系列	前月差	-2.2	0.2	-2.9	1.1	-2.2
	寄与度	-0.68	0.06	-0.86	0.36	-0.62
1. 乗用車新登録届出台数	前月差	-1.0	5.9	5.1	-4.0	-3.0
	寄与度	-0.20	1.44	1.25	-1.04	-0.73
2. 生産財生産指数	前月差	-0.21	0.07	0.00	-0.07	0.03
	寄与度	-7.16	3.20	-0.79	-4.77	3.72
3. 新規求人倍率(全数)	前月差	-1.3	0.2	-0.3	1.3	-0.7
	寄与度	-1.63	0.08	-1.09	1.35	-0.83
4. 日経商品指数(42種)	前月差	-18.4	18.4	-13.1	-0.2	7.2
	寄与度	-1.61	1.98	-1.15	0.00	0.64
5. 新設住宅着工床面積	前月差	-26.1	-7.4	91.4	-13.7	-28.5
	寄与度	-1.66	-0.35	6.19	-0.88	-1.75
6. 建築着工床面積	前月差	-66.7	33.4	-41.7	5.0	0.0
	寄与度	-4.52	-2.88	3.83	0.44	-0.08
7. 企業倒産件数(逆対称)	前月差	3.3	3.4	-3.4	-20.0	13.4
	寄与度	0.80	0.83	-1.06	5.64	3.61
8. 中小企業景況D1	前月差	0.12	0.13	-0.12	0.19	0.37
	寄与度	127.5	131.6	137.8	127.8	126.9
(一致指数以下成分)	前月差	-7.5	4.1	6.2	-10.0	-0.3
	寄与度	-2.8	-1.6	0.9	0.1	-1.5
【CI先行指数】	前月差	133.0	131.4	132.3	132.4	127.3
	寄与度	-1.1	-0.6	-0.1	-2.0	-1.4
※3カ月後方平均	前月差	135.8	135.2	135.1	133.1	131.9
	寄与度					
※7カ月後方平均	前月差	-1.0	-0.8	-0.4	-1.2	3.3
	寄与度	-0.80	-0.63	-0.27	-0.84	2.15
1. 百貨店・スーパー販売額(既存店)	前月差	15.0	0.5	-14.6	24.8	8.3
	寄与度	2.33	0.06	-2.26	3.76	-1.97
2. 旅行取扱高	前月差	-1.6	3.5	-1.1	7.0	-4.2
	寄与度	-1.01	2.01	-0.61	3.67	-2.33
3. 鉱工業生産指数	前月比伸比率(%)	1.8	7.1	-2.5	17.1	-6.6
	寄与度	0.55	1.73	-0.62	3.88	-1.69
4. 投資財生産指数	前月比伸比率(%)	0.01	0.00	0.01	-0.03	0.00
	寄与度	-0.28	-2.78	-0.31	-9.30	-2.28
5. 有効求人倍率(全数)	前月差	29.7	1.9	-37.0	11.3	92.7
	寄与度	3.38	0.19	-3.06	1.20	2.62
6. 輸入通関実績(八戸港)	前月差	-14.5	-9.4	-7.4	5.0	10.6
	寄与度	-3.70	-2.39	-1.83	1.22	2.03
7. 所定外労働時間指数(全産業)	前月差	0.5	-1.8	-9.0	3.6	-11.1
	寄与度	187.7	185.9	176.9	180.5	177.4
【CI一致指数】	前月差	-0.1	-0.7	-3.4	-2.4	-5.5
	寄与度	187.6	186.9	183.5	181.1	175.6
※3カ月後方平均	前月差	-1.7	-1.1	-4.4	-2.5	-2.7
	寄与度	192.9	191.8	187.4	184.9	182.2
※7カ月後方平均	前月差	-12.4	0.0	-5.8	25.8	-16.6
	寄与度	-2.30	0.02	-1.01	3.43	-3.05
1. 家計消費支出(勤労者世帯:実質)	前月差	0.8	0.6	0.0	-0.3	0.6
	寄与度	1.73	1.25	-0.13	-0.84	-1.22
2. 常用雇用指数(全産業)	前月差	0.2	0.8	-0.9	-0.6	-2.7
	寄与度	0.10	0.42	-0.51	-0.34	-1.44
3. 有効求職者数(全数)(逆対称)	前月差	0.02	-0.19	-2.72	0.28	-3.53
	寄与度	0.2	0.5	-0.4	-0.4	0.0
4. 県内金融機関貸出残高	前月差	0.51	1.38	-1.35	-1.31	-0.37
	寄与度	4.1	7.9	5.3	0.3	4.8
5. 青森市消費者物価指数(総合)	前月差	0.68	1.52	0.90	-0.31	0.73
	寄与度	-28.6	-37.2	14.5	8.0	49.2
6. りんご消費地市場価格	前月差	-1.03	-1.35	0.59	0.33	1.82
	寄与度	0.11	0.13	-0.11	0.18	0.20
7. 公共工事請負金額	前月差	-0.2	3.2	-4.3	1.4	-6.9
	寄与度	123.1	126.3	122.0	123.4	120.6
(一致指数以下成分)	前月差	122.7	124.2	123.8	123.9	120.6
	寄与度	0.3	0.7	0.3	0.1	-1.0
【CI運行指数】	前月差	122.2	122.9	123.2	123.3	122.3
	寄与度					
※3カ月後方平均	前月差					
	寄与度					
※7カ月後方平均	前月差					
	寄与度					

系列名	30年					
	7月	8月	9月	10月	11月	12月
先行系列	前月差	3.7	4.0	-5.6	8.3	0.0
	寄与度	1.05	1.10	-1.43	2.24	0.15
1. 乗用車新登録届出台数	前月差	8.1	-9.7	5.9	1.0	1.8
	寄与度	1.87	-2.10	-2.17	1.35	0.45
2. 生産財生産指数	前月差	-0.06	0.15	-0.07	-0.10	0.29
	寄与度	-3.87	4.60	-4.30	-5.46	4.42
3. 新規求人倍率(全数)	前月差	-1.9	-2.0	-1.1	-0.4	-2.5
	寄与度	-2.06	-2.06	-1.09	-0.29	-2.43
4. 日経商品指数(42種)	前月差	-12.3	8.4	-5.2	-6.3	29.2
	寄与度	-1.02	0.73	-0.42	-0.45	2.38
5. 新設住宅着工床面積	前月差	6.9	42.9	77.8	-4.7	-12.3
	寄与度	0.58	2.82	4.87	-0.30	-0.66
6. 建築着工床面積	前月差	-33.3	-66.7	50.0	-50.0	75.0
	寄与度	-2.90	-4.84	3.96	-3.94	4.80
7. 企業倒産件数(逆対称)	前月差	3.4	0.0	-6.7	3.3	6.7
	寄与度	0.98	0.01	-1.71	0.80	1.75
8. 中小企業景況D1	前月差	0.14	0.01	-0.06	0.03	0.06
	寄与度	121.7	122.0	119.6	113.6	118.6
【CI先行指数】	前月差	125.3	123.5	121.1	118.4	117.9
	寄与度	-1.9	-0.7	-1.8	-3.4	-0.9
※3カ月後方平均	前月差	128.6	127.9	126.1	122.7	121.8
	寄与度					
※7カ月後方平均	前月差	-1.5	0.4	3.1	-6.1	3.0
	寄与度	-0.99	0.22	1.83	-3.61	1.80
1. 百貨店・スーパー販売額(既存店)	前月差	-6.8	-7.0	-10.4	13.8	18.6
	寄与度	-0.97	-0.96	-1.43	1.81	2.53
2. 旅行取扱高	前月比伸比率(%)	-2.9	0.1	-2.3	1.8	-0.6
	寄与度	-1.94	0.05	-1.15	0.85	-0.27
3. 鉱工業生産指数	前月比伸比率(%)	-21.4	21.8	-14.9	7.0	-11.5
	寄与度	-5.58	4.36	-3.49	1.49	-2.72
4. 投資財生産指数	前月差	0.01	0.00	0.00	0.01	0.05
	寄与度	0.08	-2.07	-2.03	0.11	5.84
5. 有効求人倍率(全数)	前月差	-32.3	-13.8	1.4	-2.2	-10.0
	寄与度	-3.26	-3.97	0.11	-0.23	0.68
6. 輸入通関実績(八戸港)	前月差	-13.2	15.4	-5.7	2.7	-2.9
	寄与度	-3.05	3.41	-1.24	0.58	-0.63
7. 所定外労働時間指数(全産業)	前月差	-15.3	1.0	-7.3	1.0	7.2
	寄与度	162.1	163.1	155.8	156.8	164.0
【CI一致指数】	前月差	-6.2	-2.1	-7.2	-1.8	0.3
	寄与度	169.6	167.5	160.3	158.6	157.1
※3カ月後方平均	前月差	-3.6	-3.5	-4.3	-2.8	-2.4
	寄与度	177.1	173.6	169.3	166.5	164.1
※7カ月後方平均	前月差	-3.5	-8.1	2.4	-13.4	11.4
	寄与度	-0.62	-1.48	0.40	-2.41	1.74
1. 家計消費支出(勤労者世帯:実質)	前月差	0.5	0.2	-1.1	-0.2	0.0
	寄与度	0.92	0.23	-2.60	-0.59	-0.12
2. 常用雇用指数(全産業)	前月差	-0.5	1.4	-0.5	-2.9	-0.6
	寄与度	-0.27	0.76	-0.29	-1.53	-0.26
3. 有効求職者数(全数)(逆対称)	前月差	0.62	0.35	0.37	-0.03	-0.20
	寄与度	0.2	0.5	0.2	0.3	-0.6
4. 県内金融機関貸出残高	前月差	0.57	1.44	0.58	0.84	-1.67
	寄与度	7.5	-39.0	33.0	-5.8	7.3
5. 青森市消費者物価指数(総合)	前月差	1.31	-3.56	3.46	-1.75	-2.09
	寄与度	28.5	-11.2	3.49	-17.5	18.6
6. りんご消費地市場価格	前月差	1.08	-0.40	-0.16	-0.57	0.66
	寄与度	0.14	0.01	-0.06	0.03	0.06
7. 公共工事請負金額	前月差	2.5	-2.7	1.7	-6.0	-1.9
	寄与度	123.1	120.4	122.1	116.1	111.4
【CI運行指数】	前月差	120.1	121.4	121.9	119.5	113.8
	寄与度	-0.1	-0.3	-0.6	-0.9	-1.3
※3カ月後方平均	前月差	122.1	121.8	121.2	120.3	119.0
	寄与度					
※7カ月後方平均	前月差					
	寄与度					

資料) 県統計分析課「青森県景気動向指数(CI版)」

## 2 青森県景気ウォッチャー調査

### (1) 調査の概要

青森県景気ウォッチャー調査は、統計データには表れにくい、県民の生活実感により近い景気動向、いわゆる「街角景気」に関するきめ細かな情報を素早く収集し、県内の景気をよりの確に把握することを目的とする調査です。3カ月ごと(1月、4月、7月、10月)に実施し、翌月上旬に公表しているため、速報性が高いものとなっています。

調査方法は、県内を東青・津軽・県南・下北の4地区に分け、家計関連・企業関連・雇用関連の分野で、地域における経済活動の動向を敏感に観察できる業種に従事している100名の方々(コンビニエンスストア店長や小売店員、タクシー乗務員、ホテル支配人、スナック経営者等)に「景気ウォッチャー」を委嘱し、現場の景況感に関する事項について回答していただいています。

調査事項は、「3カ月前と比べた景気の現状に対する判断(方向性)とその理由」、「3カ月後の景気の先行きに対する判断(方向性)とその理由」の2点です。判断理由を自由に回答していただくことにより、景気の実感に対する生の声をうかがうことができます。

### ○ 地区別・分野別客体数

地区	対象地域	調査客体数			
		合計	家計	企業	雇用
東青	青森市とその周辺部	30	23	4	3
津軽	弘前市、黒石市、五所川原市とその周辺部	30	22	6	2
県南	八戸市、十和田市、三沢市とその周辺部	30	21	7	2
下北	むつ市とその周辺部	10	9	1	0
計		100	75	18	7

### ○ 分野別の業種・職種

家計関連	小売	コンビニ、百貨店、スーパー、乗用車販売、衣料専門店、家電量販店、一般小売店、商店街、卸売業
	飲食	一般飲食店、レストラン、スナック
	サービス	観光型ホテル・旅館、都市型ホテル、観光名所等、旅行代理店、タクシー、美容院、パチンコ、競輪場、ガソリンスタンド
	住宅	設計事務所、住宅建設販売
企業関連	食料品製造、飲料品製造、紙・パルプ製造、電気機械製造、建設、経営コンサルタント、広告・デザイン	
雇用関連	人材派遣、新聞社求人広告、求人情報誌	

### ○ DIの算出方法

5段階の判断にそれぞれの点数を与え、各判断の構成比(%)を乗じて、DIを算出します。

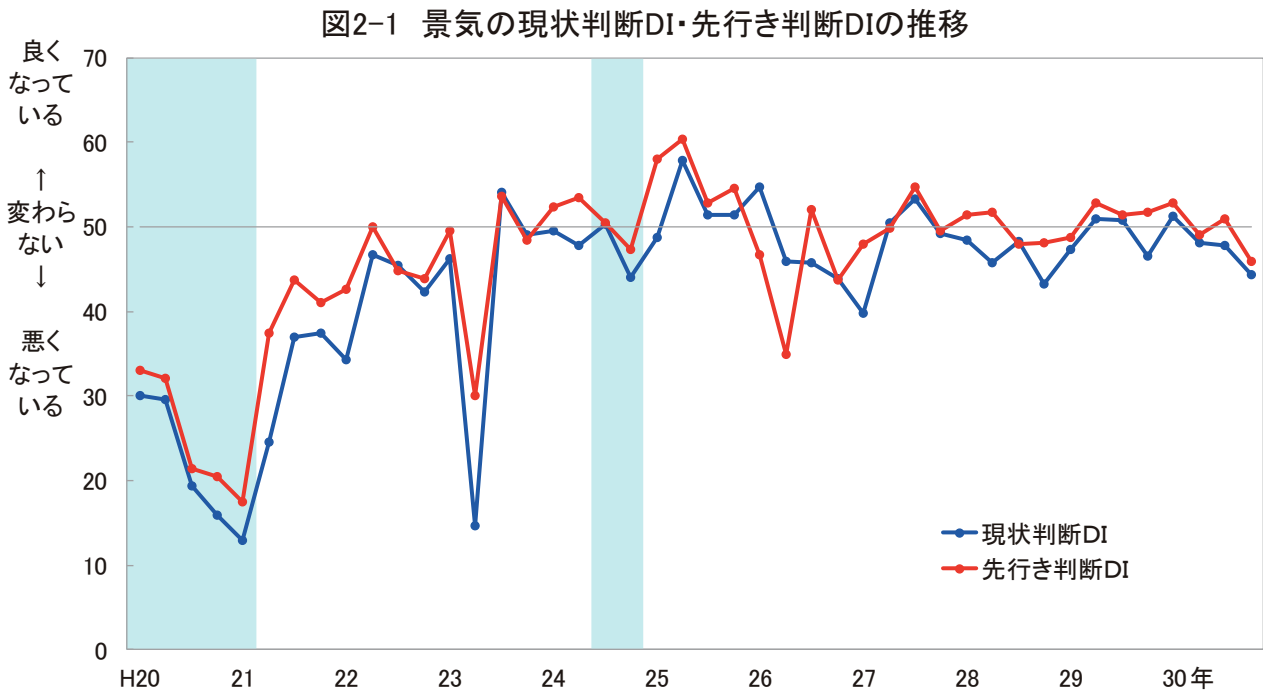
評価	良くなっている	やや良くなっている	変わらない	やや悪くなっている	悪くなっている
点数	1	0.75	0.5	0.25	0

※ 回答者全員が「(景気は)変わらない」と回答した場合、DIは50となるため、50が景気の方角性をあらわす目安となります。

## (2) 景気の現状判断DI・先行き判断DIの推移

3カ月前と比べた景気の現状に対する判断である「現状判断DI」は、東日本大震災発生直後の平成23年(2011年)4月に14.6と大きく落ち込み、その後震災前の水準を上回りましたが、全国的に景気が低迷した平成24年(2012年)は、10月に44.0まで下落しました。平成25年(2013年)は、政府の経済対策などにより、4月に過去最高の57.8となりましたが、消費増税後の平成26年(2014年)4月は、5期ぶりに50を下回りました。平成27年(2015年)4月、7月はプレミアム商品券販売効果などから2期連続で50を上回りましたが、10月は売上の停滞などから50を下回ると、平成29年(2017年)1月まで6期連続で50を下回りました。同年4月は住宅・自動車の販売好調などから7期ぶりで50を上回りましたが、10月は冷夏の影響などから3期ぶりで50を下回りました。

平成30年(2018年)に入り、1月はインバウンド客や工事物件数の増加などから51.3となり、2期ぶりで50を上回りましたが、4月は各種物価の上昇、客購入単価の減少などから48.2となり、再び50を下回りました。7月も同様の傾向から47.8となり、10月は台風、地震等の自然災害による悪影響などから44.3と、3期連続で50を下回りました。(図2-1)



資料) 県統計分析課「青森県景気ウォッチャー調査」 ※ シャドー部分は本県景気の後退局面

また、3カ月後の景気の先行きに対する判断である「先行き判断DI」は、現状判断DI同様、震災の発生によって平成23年(2011年)4月に30.1と下落した後、7月は53.6と震災前の水準を上回りました。平成25年(2013年)は、景気回復への期待感などから4月に過去最高の60.4を記録するなど、4期連続で50を上回りました。平成26年(2014年)は、消費増税後の4月に34.9まで下落し、10月から3期連続で50を下回りました。平成27年(2015年)は、7月にプレミアム商品券利用への期待などから50を上回りましたが、10月はアジア諸国の景気悪化への懸念などから50を下回り、平成28年(2016年)は、1月、4月に北海道新幹線開業効果などから2期連続で50を上回りましたが、7月、10月は個人消費の低迷などから再び50を下回りました。平成29年(2017年)は、

4月にインバウンドへの期待などから4期ぶりで50を上回り、7月、10月もイベントの影響や増税前の前倒し需要への期待などから引き続き50を上回りました。

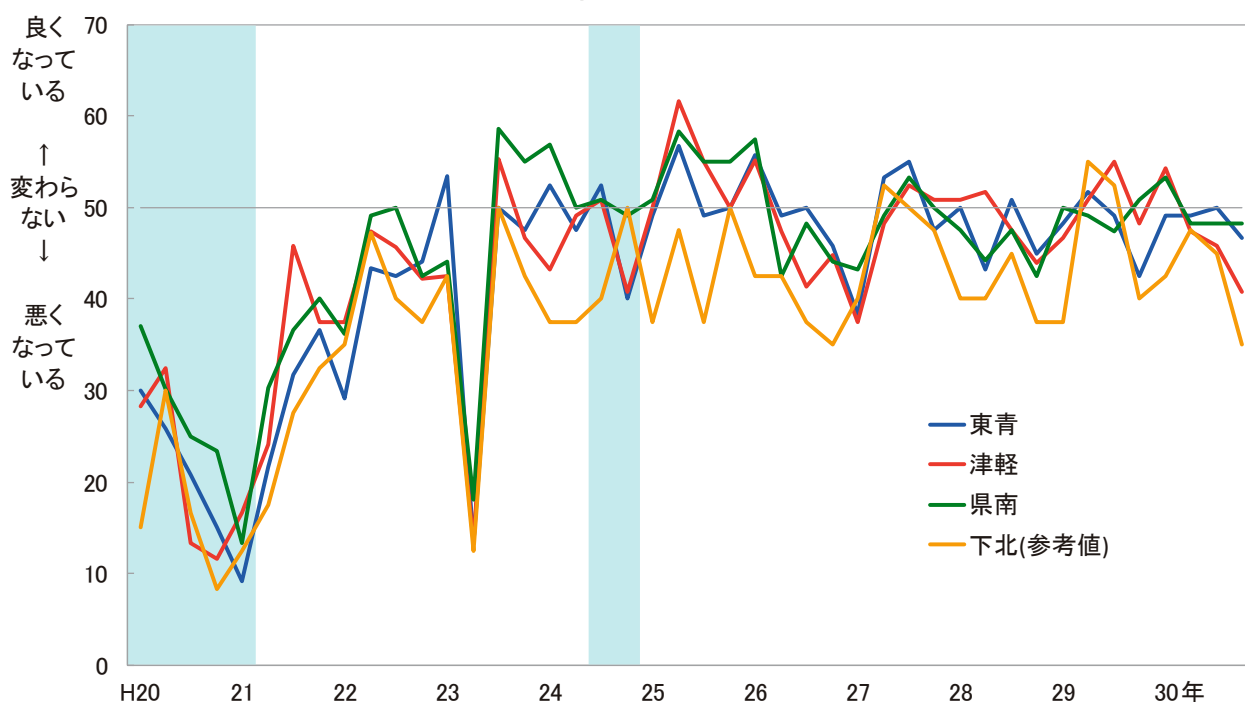
平成30年(2018年)に入り、1月は大型イベントや賃金上昇への期待などから52.8となりましたが、4月は人手不足や各種値上げ等への懸念などから49.0となり、5期ぶりに50を下回りました。7月は観光客や帰省客による消費活動活発化への期待などから50を上回る51.0となりましたが、10月は原油価格高騰による家計圧迫への懸念などから46.0と、再び50を下回りました。(図2-1)

### (3) 地区別景気の現状判断DIの推移

「現状判断DI」について、東青、津軽、県南、下北(参考値)の地区別にみると、震災発生により平成23年(2011年)4月は全地区で大きく落ち込みましたが、復興需要がみられた県南では、概ね50を上回って推移し、平成25年(2013年)は、政府の経済・金融政策などから、東青、津軽、県南において概ね50を上回って推移しました。平成26年(2014年)は、消費増税後の4月に全地区で50を下回り、その後も50を下回って推移しました。平成27年(2015年)は、7月に全地区で50を上回りましたが、10月は全地区でポイントが減少しました。平成28年(2016年)は、北海道新幹線開業効果などから1月、4月に津軽で、7月に東青で50を上回りましたが、10月は全地区で50を下回りました。平成29年(2017年)は、1月に県南で50を回復し、4月は県南以外の地区で50を上回りました。7月は津軽で引き続き50を上回り、10月は県南で50を上回りました。

平成30年(2018年)に入り、1月に津軽、県南で50を上回りましたが、4月は全ての地区で50を下回りました。7月は東青で50まで回復したものの、10月は再び全ての地区で50を下回りました。(図2-2)

図2-2 地区別景気の現状判断DIの推移



資料) 県統計分析課「青森県景気ウォッチャー調査」

※ シャドー部分は本県景気の後退局面



#### (4) 景気の実感

～「景気ウォッチャー」生の声 平成30年(2018年)調査の「現状判断」コメントから～

(◎：良、○：やや良、□：不変、△：やや悪、×：悪)

##### ◆平成30年(2018年)1月調査

○	少しずつではあるが、国外のお客が増えている。(レストラン=東青)
○	忘新年会や年末年始のイベントがあって、来街者や買物客数が増え、弘前の中心市街地は盛り上がっていた。(商店街=津軽)
○	人手不足で、非正規雇用の労働者が正規雇用にする企業が増えている関係か、買物にゆとり感を少しずつ感じている。(美容院=県南)
○	工事物件数が増加し、受注単価も多少ではあるが増額したように思える。(広告・デザイン=津軽)
□	ガソリンの値上がりにより、お客様の来店頻度が落ちている。全体の売上高は、買上点数と客単価でカバー出来ていますが、景気回復としては厳しい状況です。(スーパー=東青)
□	継続的に衣料品の回復が見られるが、食料品が不振。(百貨店=東青)
□	日本人の旅行客が多少減少、その分外客がカバーしている。(観光名所等=津軽)
□	街を見ていても、仕事等は何ら変わったところがない。忘新年会がもっとあるかと思いきや、去年より少ないように感ずる。(タクシー=県南)
□	人の動きは、以前よりはあるように感じるが、比較的暖かい冬なので、商品の動きは少ないように感じるため。(商店街=県南)
□	最近、客数・売上げに大きな落ち込みがなくなってきました。数年前(消費税8%後)から下降気味だった売上が、やっと下げ止まってきたと感じます。(一般小売店=下北)
□	業種別に(特に保育・医療関係)人手不足は続いている。クリスマスから年末年始のホテル等の需要、買物の人出も多かった感がある。一方事業継承ができずに廃業する店舗も複数見受けられる。(経営コンサルタント=津軽)
□	未曾有の人手不足である。それがために、初任給を含め、人件費が上昇している。その人件費が、ダイレクトに消費拡大に結び付いていないと感じます。(経営コンサルタント=県南)
△	クリスマス・年末年始の買物動向から、購入単価がダウンしている。(スーパー=県南)
△	食堂でもあり、宴会も承っているのですが、新年会、忘年会の回数が以前より少なくなってきた(またはやらないところが多くなった気がする)。(一般飲食店=下北)
△	ガソリンや灯油、野菜など生活必需品が値上がりして、消費が抑えられている。(新聞社求人広告=津軽)
×	物価上昇(石油・電気など)。消費悪化(中心街、歓楽街)。(ガソリンスタンド=津軽)

##### ◆平成30年(2018年)4月調査

◎	インバウンドのお客が増えた。(観光型ホテル・旅館=津軽)
○	雪融けと同時に、世間の経済活動が始動。(設計事務所=東青)
○	観光客(特に外国人)が増えてきている。(商店街=津軽)
○	家を建てる市内住人(お客様)の所得が、少し上がっている(年10～20万円)。着工数は上がっても下がってもいいが、資材、物価は上がっている。(住宅建設販売=津軽)
○	人手不足や働き方改革に対応する商品・サービスを提供する取引先や、業務分野で活性を感じる。(食料品製造=県南)
□	天候も好天日が多く、客数は増えていると思われるが、客単価が低下している。将来への不安と、入学・入園等家庭経費の増える時期であるためと思われる。(商店街=東青)
□	全体としては弱含みながら横ばいと見る。野菜価額の高止まりから、消費がやや落ち着いた様子。(経営コンサルタント=東青)
□	景気の上昇は感じられない。販売実績も前年比を下回る。(乗用車販売=津軽)
□	少子化や天候不順・低温による影響のためか、春物商材や新生活対応商品の動きが鈍く、全般的に客数・客単価とも伸び悩んでおり、高額品や不要不急の買い物は控えているように感じるため。(百貨店=県南)
□	新社会人、進学など、家庭の中での事情で、少し動きが鈍っています。人の動きがあまり良くないようです。(美容院=県南)
□	普段のお客様の様子を見ると、特段変わった様子は見られませんが、低単価志向は変わりなく、客単価は下がり続けています。景気というよりは、節約というように感じます。(一般小売店=下北)
△	仕入価格の上昇や人手不足による賃金の上昇が、収益を圧迫している。(都市型ホテル=東青)
△	食料品(野菜)の高騰や灯油高に加え、異常な寒波による灯油消費量の増加等により、家計が逼迫され、消費が弱い。(一般小売店=津軽)
△	地域範囲での大幅な賃上げや雇用のミスマッチの解消など、景気が上向きになる要素が無いため。(衣料専門店=県南)
△	宿泊も宴会も売上げが低調で、特に新年会、歓送迎会等の宴会は、件数・規模ともに前年を下回っている。(都市型ホテル=下北)
×	人事異動に係る送別会など、特定の日以外の夜の人の動きが相変わらず少な過ぎるように思う。平日夕方のスーパーマーケットは、買い物客もまばらで、必要なものしか購入していないように思える。(タクシー=東青)

◆平成30年(2018年)7月調査

○	4~6月の入場者数は前年同期比104.4%。外国人の入込みは引き続き好調。(観光名所等=東青)
○	業務エリアを北東北三県に拡張した結果、新規のクライアントも増え、受注量が徐々に増加している。(設計事務所=津軽)
○	工事業者、観光客を中心に、人の動きを感じる。(商店街=県南)
○	宿泊客が増えている。(都市型ホテル=下北)
□	60歳代の雇用延長で働いている人は、給与所得が減り、購買意欲が低い。(ガソリンスタンド=東青)
□	景気変動するような要素(社会情勢/政策)が少ないため。(衣料専門店=県南)
□	日中はそれなりですが、夜は出歩く人が少なくなっている。(一般飲食店=下北)
□	「悪くはない」と感じるが、やはり建設業界の最盛期(平成7年頃)から見ると、「良い」とは言えない。(建設=東青)
□	原材料、資材、運賃等のコストアップにより、収益環境に改善が見られない。(食料品製造=県南)
□	原油価格の高騰(ガソリン高)で物価高になり、消費にブレーキがかかっているのでは。(新聞社求人広告=津軽)
△	景気が現在ほぼ底辺近くにあって、そこから更に微妙に悪化している様に見える。日常の食料品からガソリン等の燃料の高騰で、必要最低限以上の消費が進まず、青森市の中でお金が回っていない様に見えるため。(タクシー=東青)
△	ガソリン価格は、ピークは過ぎたものの高値安定で、全ての配送費がコスト高になっていくのは避けられない。(一般小売店=県南)
△	将来に対する不安からか、お金の使い方がシビアである。(コンビニ=下北)
△	何となく財布のひもが固いような気がします。ドラッグストアの相次ぐ開店で、そちらへお客様が流れているのか？向かいのドラッグストアも、駐車台数が減っている感じがします。(一般小売店=下北)
×	天候の不順による農家への影響や、県外客からのキャンセルがあった。(一般飲食店=津軽)
×	八戸市の中心街へ足を運ぶ人の数が減っている。建設中の「マチニワ」に期待したい。(レストラン=県南)

◆平成30年(2018年)10月調査

○	市役所駅前庁舎(旧アウガ)、新商工会議所会館効果が、オープン半年を経過しジワジワと出てきている。それと、宿泊の観光客、各団体の中心街区でのイベント効果が出ていると思う。(衣料専門店=東青)
○	たびたび利用する新幹線に乗車して感じることは、インバウンド効果が確実に東北地方にも及んでいること、元気な高齢者マーケットが増加していること。(一般小売店=県南)
○	ビジネス・観光ともに、八戸への来訪者が増えているように感じる。(商店街=県南)
○	宴会は、ほぼ前年並みで推移しているものの、宿泊予約が好調で、満室の日も増えている。(都市型ホテル=下北)
□	8月~9月は、祭りとその余波で、景気は悪くはなかった。秋になり冷え込んでくると、飲食業は毎年ですが、出控えするといった感じでしょうか。(一般飲食店=東青)
□	インバウンド(海外から)のお客様が増えているが、景気が良くなっているという実感がない。(旅行代理店=東青)
□	全国的な景気判断によると、「緩やかに回復」という内容になっているが、青森県内の状況を見ると、停滞もしくは落ち込んでいるように感じる。(乗用車販売=津軽)
□	前は、10月期には期待以上の仕事があるのではないかと考えていたが、残念ながら、そんなに変わらない。街に人がいないと思うときが多々ある。(タクシー=県南)
□	有効求人倍率の上昇が、即ち景気回復と言えるのか甚だ疑問。人口減少は、団塊の世代の離脱によるものと思われ、ペースは変わらないのでは。(ガソリンスタンド=県南)
□	住宅、自動車販売において、好調な話を聞かない。求人も、好況による人手不足を感じるまでには至っていないと思う。(新聞社求人広告=東青)
△	台風や地震などの自然災害が続き、予約のキャンセルが発生している。また、仕入れ価格の上昇が食品関係に見られ、収益を圧迫している。(都市型ホテル=東青)
△	災害が多発しており、今後への不安が増している時と見られ、購買意欲も必要最小限になってきている。(スーパー=津軽)
△	台風や地震などの自然災害による影響と、ガソリン価格の高騰もあり、不要不急の消費は控える傾向が強くなったと感じるため。(百貨店=県南)
△	自然災害による消費マインドの低下。直接の被災地ではなくても、情報取得の発達により、マイナス要素のある情報に触れる機会が拡大している。(衣料専門店=県南)
×	平日、出張のお客様が減ってきている。接待の回数もだいぶ減っており、夜よりは、お昼にランチを食べに来ているように思います。(レストラン=県南)
×	客足が鈍い。財布のヒモが固い。お盆過ぎから、何かがおかしいような気がします。(一般小売店=下北)

### 3 各種統計調査

ここでは、県企画政策部統計分析課が調査を実施し、平成30年(2018年)中に公表した統計調査の結果の概要について、簡単に紹介します。

なお、内容の詳細については、各統計調査の報告書等をご覧ください。

#### (1) 平成28年経済センサスー活動調査

経済センサスは、事業所及び企業の経済活動の状態を明らかにし、我が国における包括的な産業構造を明らかにするとともに、事業所・企業を対象とする各種統計調査の実施のための母集団情報整備を目的としており、事業所・企業の基本的構造を明らかにする「経済センサスー基礎調査」と事業所・企業の経済活動の状況を明らかにする「経済センサスー活動調査」の2つから成り立っています。

今回は、平成28年(2016年)6月に、農林漁業に属する個人経営の事業所、家事サービス業、外国公務、国及び地方公共団体に属する事業所を除いた国内全ての事業所・企業について実施された「平成28年経済センサスー活動調査」の結果の概要を紹介します。

##### ① 事業所数及び従業者数の概況

平成28年(2016年)6月1日現在の本県の総事業所数(事業内容等が不詳の事業所を含む。)は5万9,069事業所、総従業者数は49万8,988人となっており、平成24年経済センサスー活動調査の結果(平成24年(2012年)2月1日現在)と比べてみると、事業所数は2,480事業所の減少(4.0%減)、従業者数は4,384人の減少(0.9%減)となっています。

全国の状況をみると、総事業所数は557万8,975事業所、総従業者数は5,687万2,826人となっており、平成24年経済センサスー活動調査の結果と比べてみると、事業所数は18万9,514事業所の減少(3.3%減)、従業者数は103万5,574人の増加(1.9%増)となっています。(表3-1-1)

表3-1-1 青森県・全国の事業所数及び従業者数の動き

項目	事業所数				従業者数			
	平成24年	平成28年	増減数	増減率(%)	平成24年(人)	平成28年(人)	増減数(人)	増減率(%)
青森県	61,549	59,069	-2,480	-4.0	503,372	498,988	-4,384	-0.9
全国	5,768,489	5,578,975	-189,514	-3.3	55,837,252	56,872,826	1,035,574	1.9

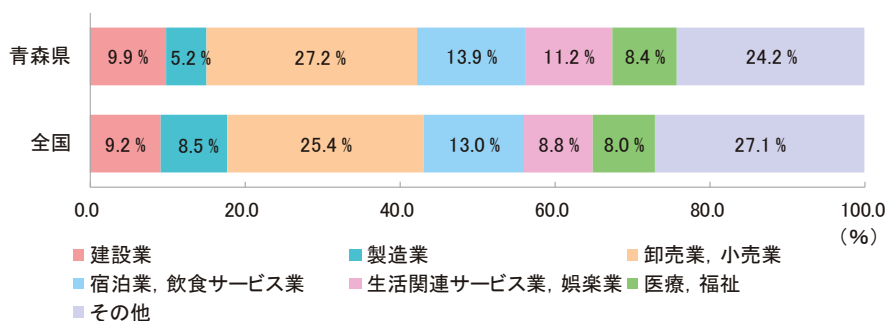
資料)総務省・経済産業省「平成24年経済センサスー活動調査」「平成28年経済センサスー活動調査」

## ② 産業大分類別事業所数及び従業者数

事業所数を産業大分類別にみると、本県では、「卸売業，小売業」が1万5,799事業所(事業内容等が不詳の事業所を除いた事業所全体の27.2%)と最も多く、次いで「宿泊業，飲食サービス業」が8,052事業所(同13.9%)、「生活関連サービス業，娯楽業」が6,494事業所(同11.2%)となっており、この上位3産業で全体の5割強を占めています。全国では、「卸売業，小売業」、「宿泊業，飲食サービス業」、「建設業」が上位3産業となっています。

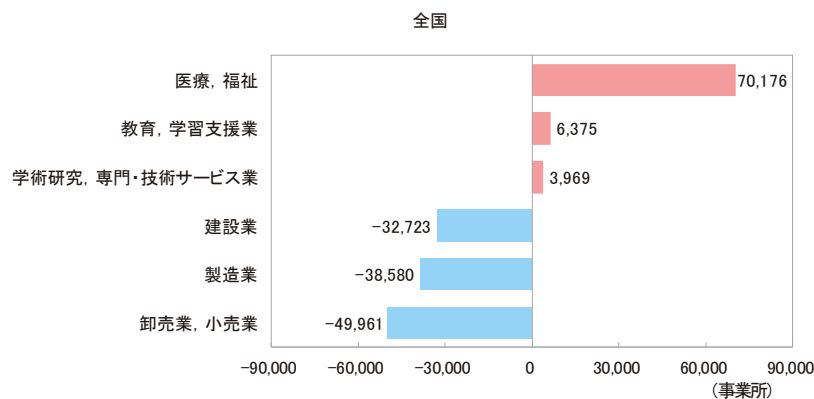
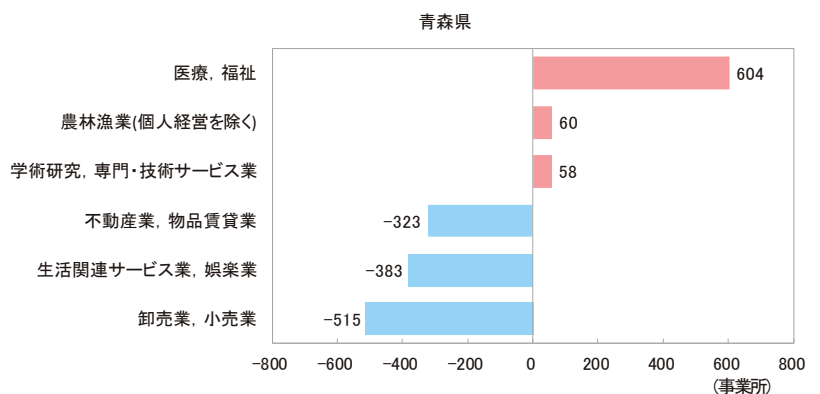
また、平成24年経済センサスー活動調査の結果と比べてみると、本県で最も増えたのは「医療，福祉」で604事業所の増加、最も減ったのは「卸売業，小売業」で515事業所の減少となっています。全国でも、「医療，福祉」が最も増加し、「卸売業，小売業」が最も減少しています。(図3-1-1～2、表3-1-2)

図3-1-1 青森県・全国の産業大分類別事業所数の構成比



資料)総務省・経済産業省「平成28年経済センサスー活動調査」

図3-1-2 青森県・全国の主な産業大分類別事業所増減数(平成24年、28年)



資料)総務省・経済産業省「平成24年経済センサスー活動調査」「平成28年経済センサスー活動調査」

表3-1-2 青森県・全国の産業大分類別事業所数

## 青森県

項目	平成24年	平成28年	構成比	増減数	増減率 (%)
			(%)		
総計(事業内容等の不詳事業所を含む)	61,549	59,069		-2,480	-4.0
合計	59,346	58,116	100.0	-1,230	-2.1
農林漁業(個人経営を除く)	614	674	1.2	60	9.8
鉱業, 採石業, 砂利採取業	37	29	0.0	-8	-21.6
建設業	5,991	5,750	9.9	-241	-4.0
製造業	3,087	3,002	5.2	-85	-2.8
電気・ガス・熱供給・水道業	45	52	0.1	7	15.6
情報通信業	446	366	0.6	-80	-17.9
運輸業, 郵便業	1,426	1,376	2.4	-50	-3.5
卸売業, 小売業	16,314	15,799	27.2	-515	-3.2
金融業, 保険業	1,206	1,109	1.9	-97	-8.0
不動産業, 物品賃貸業	3,510	3,187	5.5	-323	-9.2
学術研究, 専門・技術サービス業	1,659	1,717	3.0	58	3.5
宿泊業, 飲食サービス業	8,285	8,052	13.9	-233	-2.8
生活関連サービス業, 娯楽業	6,877	6,494	11.2	-383	-5.6
教育, 学習支援業	1,648	1,679	2.9	31	1.9
医療, 福祉	4,295	4,899	8.4	604	14.1
複合サービス事業	481	495	0.9	14	2.9
サービス業(他に分類されないもの)	3,425	3,436	5.9	11	0.3

## 全国

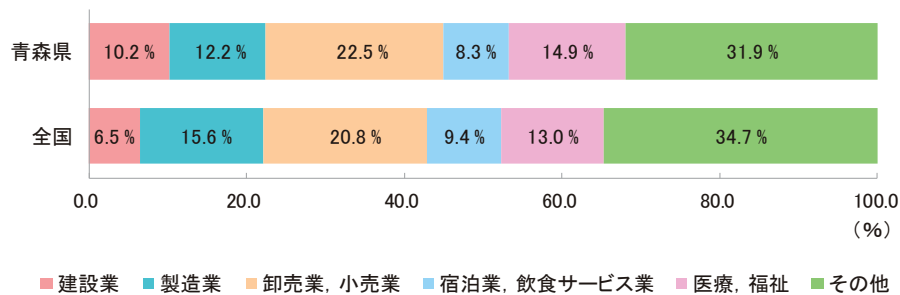
項目	平成24年	平成28年	構成比	増減数	増減率 (%)
			(%)		
総計(事業内容等の不詳事業所を含む)	5,768,489	5,578,975		-189,514	-3.3
合計	5,453,635	5,340,783	100.0	-112,852	-2.1
農林漁業(個人経営を除く)	30,717	32,676	0.6	1,959	6.4
鉱業, 採石業, 砂利採取業	2,286	1,851	0.0	-435	-19.0
建設業	525,457	492,734	9.2	-32,723	-6.2
製造業	493,380	454,800	8.5	-38,580	-7.8
電気・ガス・熱供給・水道業	3,935	4,654	0.1	719	18.3
情報通信業	67,204	63,574	1.2	-3,630	-5.4
運輸業, 郵便業	135,468	130,459	2.4	-5,009	-3.7
卸売業, 小売業	1,405,021	1,355,060	25.4	-49,961	-3.6
金融業, 保険業	88,831	84,041	1.6	-4,790	-5.4
不動産業, 物品賃貸業	379,719	353,155	6.6	-26,564	-7.0
学術研究, 専門・技術サービス業	219,470	223,439	4.2	3,969	1.8
宿泊業, 飲食サービス業	711,733	696,396	13.0	-15,337	-2.2
生活関連サービス業, 娯楽業	480,617	470,713	8.8	-9,904	-2.1
教育, 学習支援業	161,287	167,662	3.1	6,375	4.0
医療, 福祉	358,997	429,173	8.0	70,176	19.5
複合サービス事業	33,357	33,780	0.6	423	1.3
サービス業(他に分類されないもの)	356,156	346,616	6.5	-9,540	-2.7

資料)総務省・経済産業省「平成24年経済センサスー活動調査」「平成28年経済センサスー活動調査」

次に、従業者数を産業大分類別にみると、本県では、「卸売業、小売業」が11万2,419人(従業者全体の22.5%)と最も多く、次いで「医療、福祉」が7万4,147人(同14.9%)、「製造業」が6万824人(同12.2%)となっており、この上位3産業で全体の5割弱を占めています。全国でも、「卸売業、小売業」、「製造業」、「医療、福祉」が上位3産業となっていますが、「建設業」の占める割合については、本県が全国よりも特に大きくなっています。

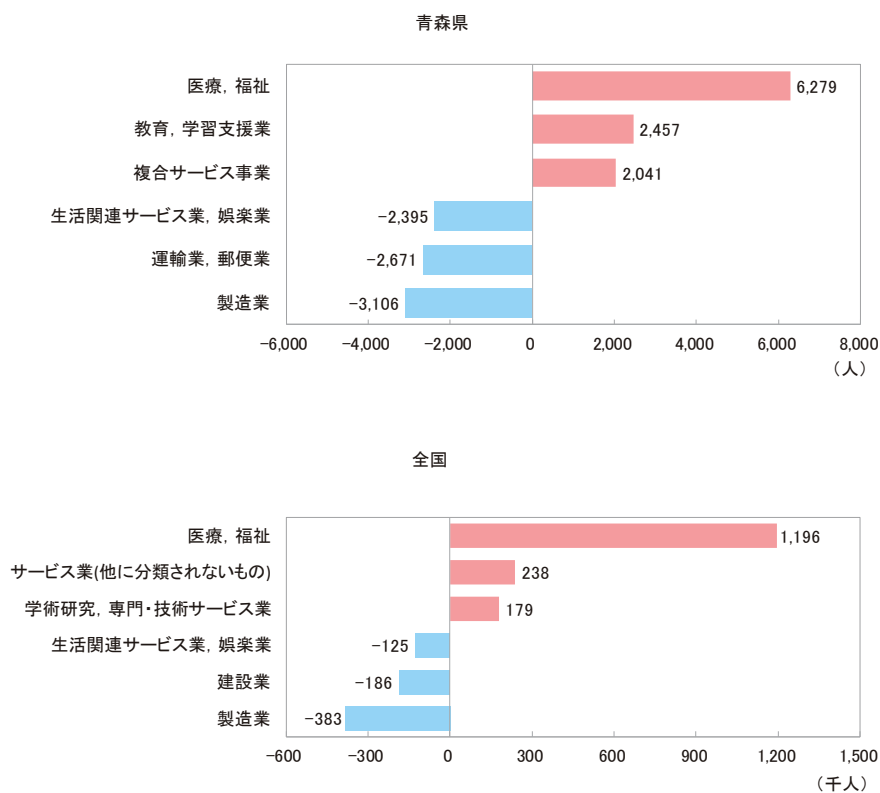
また、平成24年経済センサスー活動調査の結果と比べてみると、本県で最も増えたのは「医療、福祉」で6,279人の増加、最も減ったのは「製造業」で3,106人の減少となっています。全国でも、「医療、福祉」が最も増加し、「製造業」が最も減少しています。(図3-1-3~4、表3-1-3)

図3-1-3 青森県・全国の産業大分類別従業者数の構成比



資料)総務省・経済産業省「平成28年経済センサスー活動調査」

図3-1-4 青森県・全国の主な産業大分類別従業者増減数(平成24年、28年)



資料)総務省・経済産業省「平成24年経済センサスー活動調査」「平成28年経済センサスー活動調査」

表3-1-3 青森県・全国の産業大分類別従業者数

## 青森県

項目	平成24年 (人)	平成28年 (人)	構成比 (%)	増減数 (人)	増減率 (%)
農林漁業(個人経営を除く)	8,215	8,311	1.7	96	1.2
鉱業, 採石業, 砂利採取業	562	439	0.1	-123	-21.9
建設業	52,196	50,820	10.2	-1,376	-2.6
製造業	63,930	60,824	12.2	-3,106	-4.9
電気・ガス・熱供給・水道業	2,101	2,014	0.4	-87	-4.1
情報通信業	6,261	5,240	1.1	-1,021	-16.3
運輸業, 郵便業	30,619	27,948	5.6	-2,671	-8.7
卸売業, 小売業	114,745	112,419	22.5	-2,326	-2.0
金融業, 保険業	14,756	13,722	2.7	-1,034	-7.0
不動産業, 物品賃貸業	9,140	8,770	1.8	-370	-4.0
学術研究, 専門・技術サービス業	10,761	11,126	2.2	365	3.4
宿泊業, 飲食サービス業	43,445	41,516	8.3	-1,929	-4.4
生活関連サービス業, 娯楽業	26,896	24,501	4.9	-2,395	-8.9
教育, 学習支援業	11,693	14,150	2.8	2,457	21.0
医療, 福祉	67,868	74,147	14.9	6,279	9.3
複合サービス事業	4,103	6,144	1.2	2,041	49.7
サービス業(他に分類されないもの)	36,081	36,897	7.4	816	2.3

## 全国

項目	平成24年 (人)	平成28年 (人)	構成比 (%)	増減数 (人)	増減率 (%)
農林漁業(個人経営を除く)	356,215	363,024	0.6	6,809	1.9
鉱業, 採石業, 砂利採取業	21,427	19,467	0.0	-1,960	-9.1
建設業	3,876,621	3,690,740	6.5	-185,881	-4.8
製造業	9,247,717	8,864,253	15.6	-383,464	-4.1
電気・ガス・熱供給・水道業	201,426	187,818	0.3	-13,608	-6.8
情報通信業	1,627,310	1,642,042	2.9	14,732	0.9
運輸業, 郵便業	3,301,682	3,197,231	5.6	-104,451	-3.2
卸売業, 小売業	11,746,468	11,843,869	20.8	97,401	0.8
金融業, 保険業	1,589,449	1,530,002	2.7	-59,447	-3.7
不動産業, 物品賃貸業	1,473,840	1,462,395	2.6	-11,445	-0.8
学術研究, 専門・技術サービス業	1,663,790	1,842,795	3.2	179,005	10.8
宿泊業, 飲食サービス業	5,420,832	5,362,088	9.4	-58,744	-1.1
生活関連サービス業, 娯楽業	2,545,797	2,420,557	4.3	-125,240	-4.9
教育, 学習支援業	1,721,559	1,827,596	3.2	106,037	6.2
医療, 福祉	6,178,938	7,374,844	13.0	1,195,906	19.4
複合サービス事業	342,426	484,260	0.9	141,834	41.4
サービス業(他に分類されないもの)	4,521,755	4,759,845	8.4	238,090	5.3

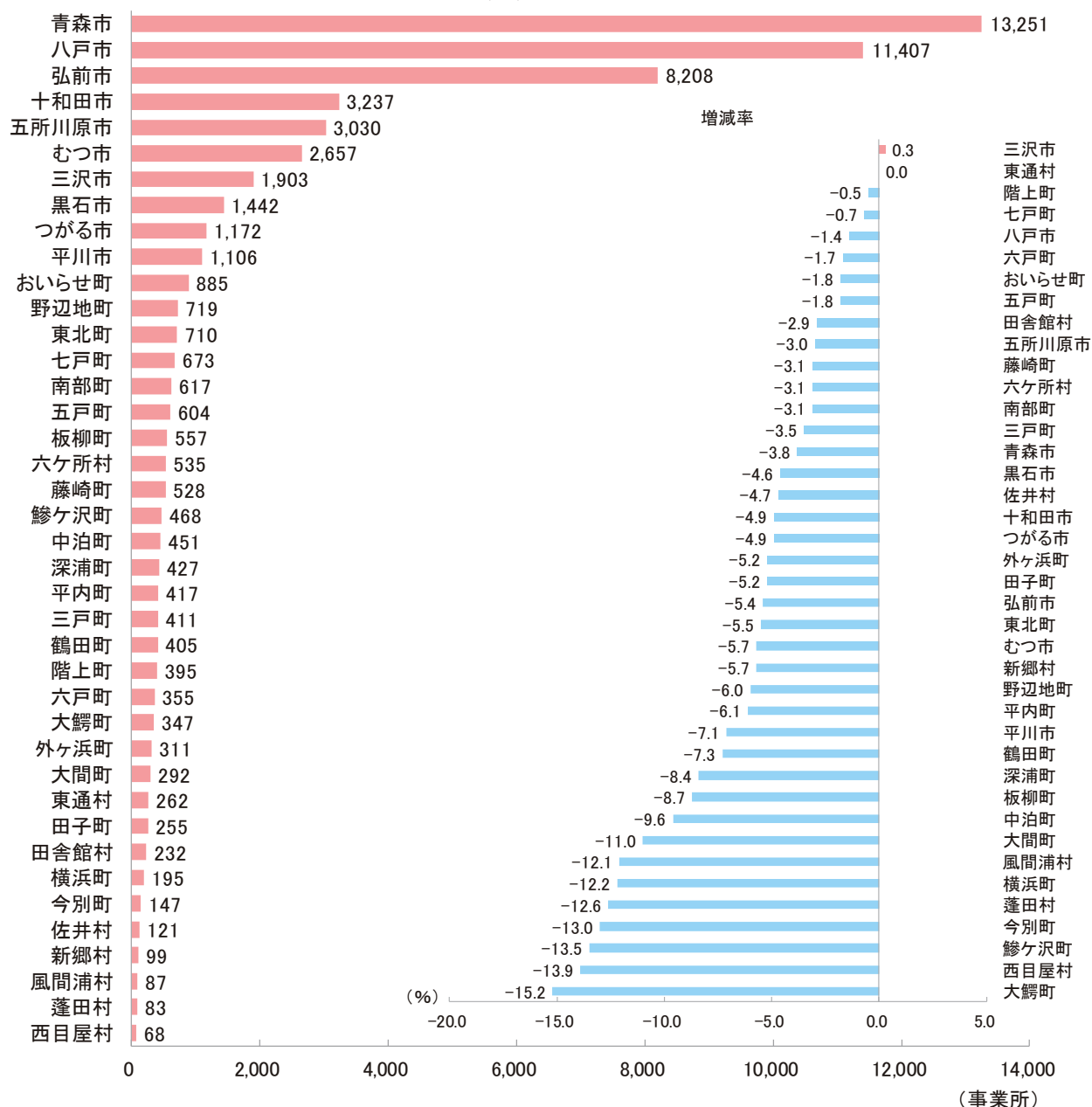
資料)総務省・経済産業省「平成24年経済センサスー活動調査」「平成28年経済センサスー活動調査」

### ③ 市町村別事業所数及び従業者数

本県の事業所数を市町村別にみると、青森市が1万3,251事業所と最も多く、次いで八戸市が1万1,407事業所、弘前市が8,208事業所となっています。

また、平成24年経済センサスー活動調査の結果と比べてみると、1市で増加し、1村で横ばいのほかは、38市町村で減少しています。(図3-1-5)

図3-1-5 市町村別事業所数及び増減率(平成24年、28年)  
実数



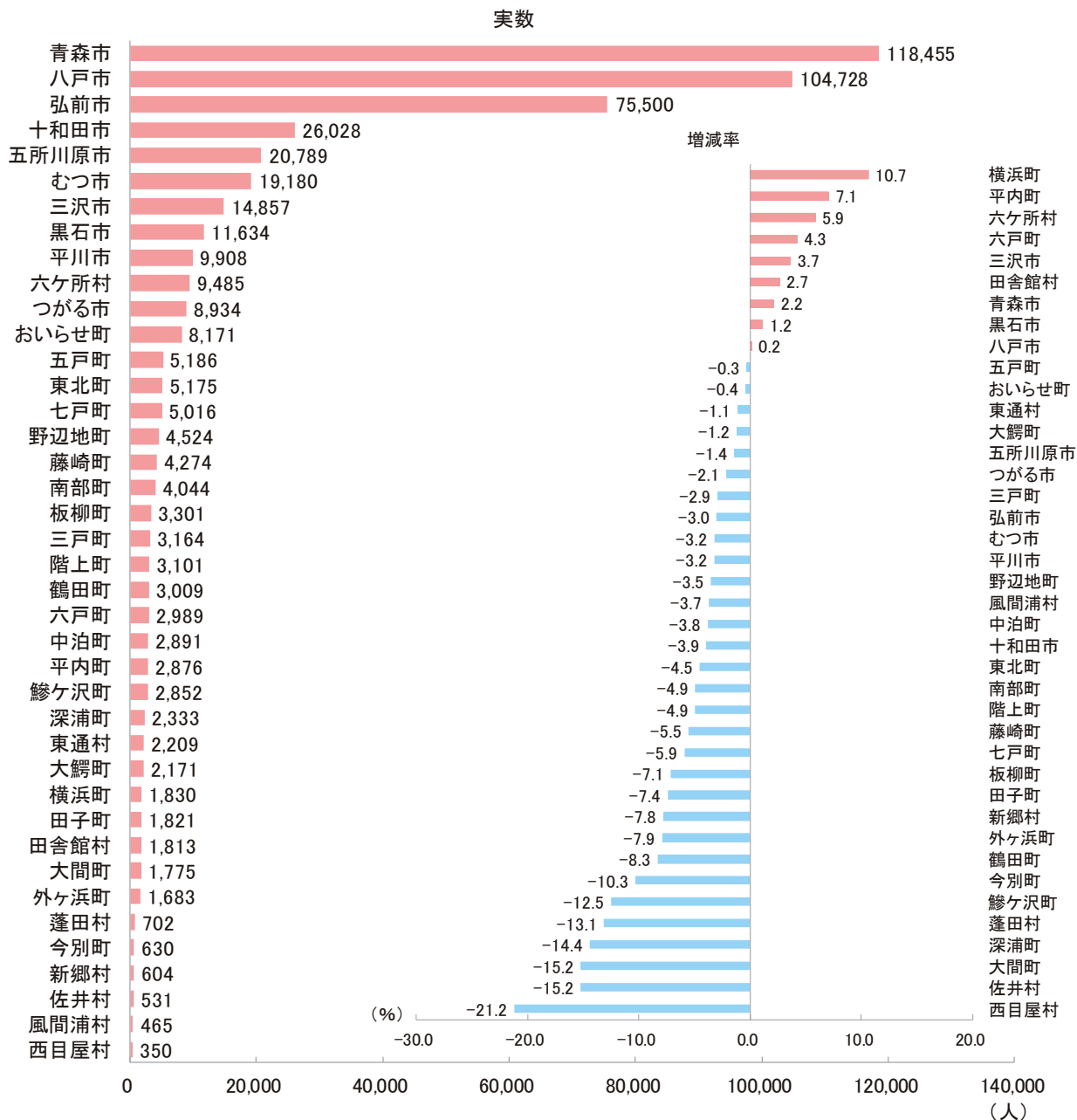
資料) 総務省・経済産業省「平成24年経済センサスー活動調査」「平成28年経済センサスー活動調査」



次に、本県の従業者数を市町村別にみると、青森市が11万8,455人と最も多く、次いで八戸市が10万4,728人、弘前市が7万5,500人となっています。

また、平成24年経済センサスー活動調査の結果と比べてみると、9市町村で増加し、31市町村で減少しています。(図3-1-6)

図3-1-6 市町村別従業者数及び増減率(平成24年、28年)

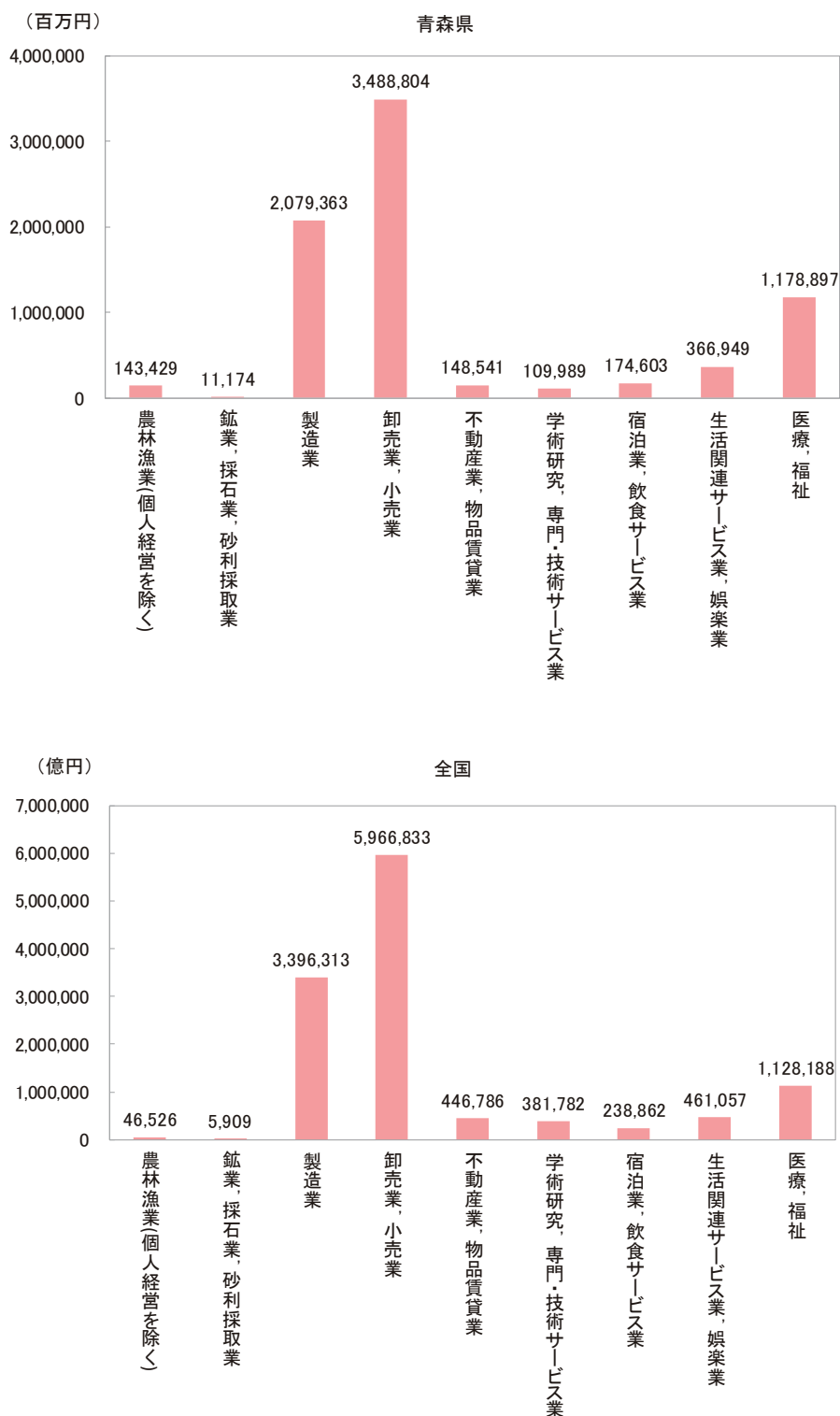


資料) 総務省・経済産業省「平成24年経済センサスー活動調査」「平成28年経済センサスー活動調査」

#### ④ 産業大分類別売上(収入)金額及び付加価値額

事業所単位での売上(収入)金額の把握の対象となる産業の平成27年(2015年)1年間の売上(収入)金額について、産業大分類別にみると、本県では、「卸売業、小売業」が3兆4,888億円と最も多く、次いで「製造業」が2兆794億円、「医療、福祉」が1兆1,789億円となっています。全国でも、「卸売業、小売業」、「製造業」、「医療、福祉」が上位3産業となっています。(図3-1-7)

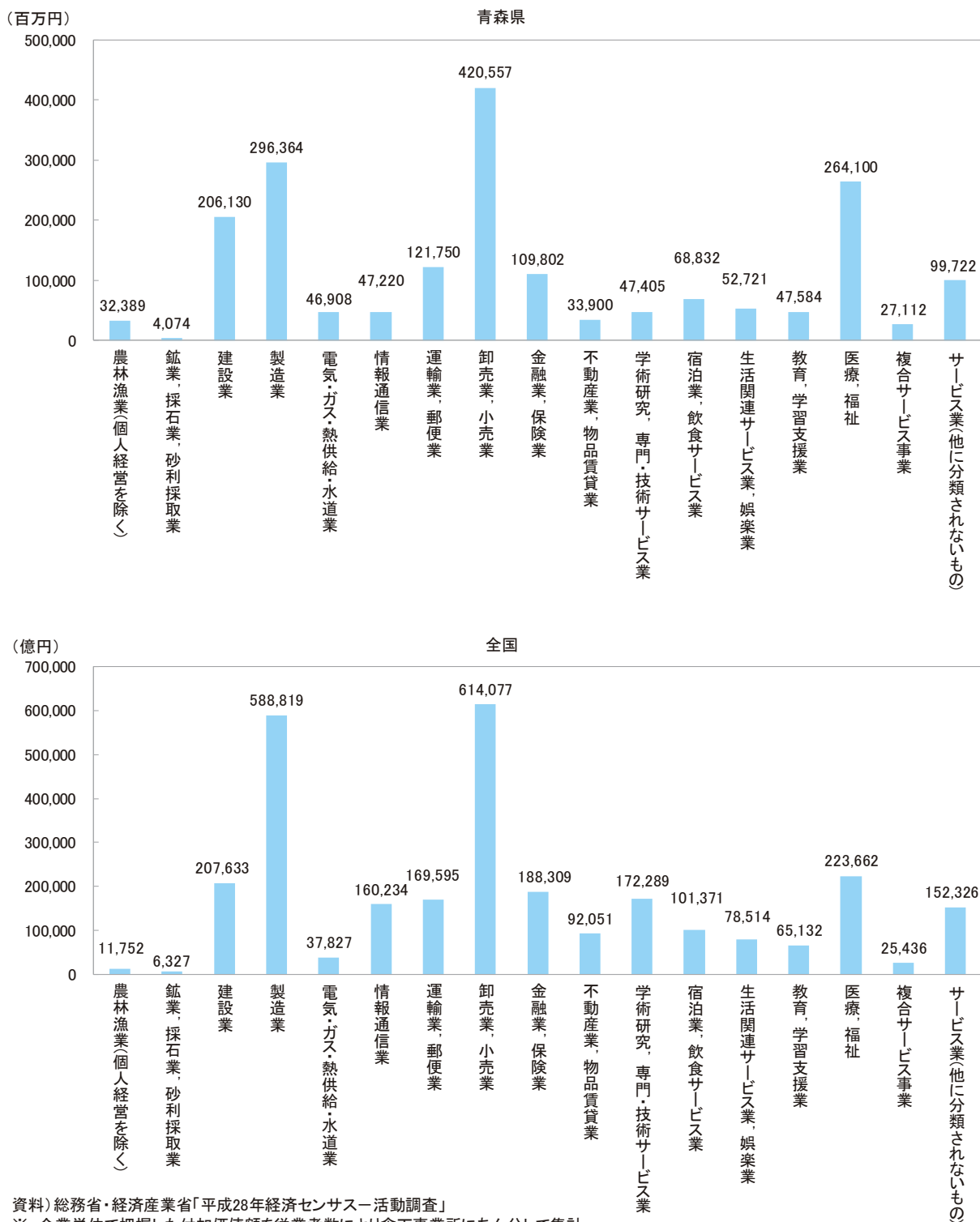
図3-1-7 青森県・全国の産業大分類別売上(収入)金額



資料) 総務省・経済産業省「平成28年経済センサス活動調査」

次に、平成27年(2015年)1年間の付加価値額について、産業大分類別にみると、本県では、「卸売業、小売業」が4,206億円と最も多く、次いで「製造業」が2,964億円、「医療、福祉」が2,641億円となっています。全国でも、「卸売業、小売業」、「製造業」、「医療、福祉」が上位3産業となっています。(図3-1-8)

図3-1-8 青森県・全国の産業大分類別付加価値額



資料)総務省・経済産業省「平成28年経済センサス活動調査」  
 ※ 企業単位で把握した付加価値額を従業者数により傘下事業所にあん分して集計

## (2) 平成 29 年就業構造基本調査

就業構造基本調査は、国民の就業及び不就業の状態を調査し、全国及び地域別の就業構造に関する基礎資料を得ることを目的とするもので、昭和 31 年から 57 年まで概ね 3 年おき、昭和 57 年以降は 5 年ごとに行われており、平成 29 年調査はその 17 回目に当たります。

青森県内 590 調査区、約 9,000 世帯の 15 歳以上約 2 万人(全国約 52 万世帯、世帯員約 108 万人)を対象に、平成 29 年 10 月 1 日現在で実施されました。

調査の結果は、雇用政策や経済政策など、国や地方公共団体における各種行政施策の企画・立案の基礎資料として活用されます。

平成 29 年調査で新たに設けられた調査事項には、非正規の職員・従業員についての理由、1 日当たりの家事・育児の時間、介護日数、就業調整に関することなどがあります。

なお、就業構造基本調査では、就業・不就業について、ふだんの状態によって把握している(ユージュアル方式)ことから、1 週間の状態によって把握している(アクチュアル方式)統計調査(たとえば、労働力調査)と数値を比較する際は注意が必要です。

### ① 就業状態

平成 29 年 10 月 1 日現在の本県の 15 歳以上人口は 113 万 6,600 人で、平成 24 年調査の 117 万 9,900 人より、4 万 6,300 人(3.9%)の減少となっています。また、平成 19 年調査(121 万 5,300 人)と比較すると、7 万 8,700 人(6.5%)の減少となっています。

うち、有業者は 64 万 8,800 人、無業者は 48 万 4,800 人で、平成 24 年調査と比べ、有業者は 8,700 人(1.3%)の減少、無業者は 3 万 7,600 人(7.2%)の減少となっています。平成 19 年調査からは、有業者が 4 万 6,600 人(3.8%)の減少となっています。

15 歳以上人口に占める有業者の割合(有業率)は、55.7%から 57.2%と、1.5 ポイント上昇しています。なお、平成 19 年調査と比較した平成 24 年調査の有業者の割合(有業率)は、1.5 ポイント低下していました。(表 3-2-1)

表3-2-1 男女、就業状態別15歳以上人口及び増減－平成19、24、29年 青森県、全国

		(単位:人、%)								
		青森県								
		総数			男			女		
		平成29年	平成24年	平成19年	平成29年	平成24年	平成19年	平成29年	平成24年	平成19年
実数	総数	1,133,600	1,179,900	1,215,300	524,700	545,100	562,100	608,900	634,800	653,200
	有業者	648,800	657,500	695,400	350,000	359,700	382,700	298,800	297,800	312,800
	無業者	484,800	522,400	519,900	174,700	185,400	179,500	310,100	337,000	340,400
	有業率	57.2	55.7	57.2	66.7	66.0	68.1	49.1	46.9	47.9
		全国								
		総数			男			女		
		平成29年	平成24年	平成19年	平成29年	平成24年	平成19年	平成29年	平成24年	平成19年
実数	総数	110,976,700	110,815,100	110,301,500	53,542,900	53,413,200	53,282,500	57,433,900	57,401,900	57,018,900
	有業者	66,213,000	64,420,700	65,977,500	37,074,100	36,744,500	38,174,800	29,138,900	27,676,200	27,802,700
	無業者	44,763,700	46,394,400	44,324,000	16,468,800	16,668,700	15,107,800	28,294,900	29,725,700	29,216,200
	有業率	59.7	58.1	59.8	69.2	68.8	71.6	50.7	48.2	48.8

(単位:人、ポイント)

増減		青森県					
		総数		男		女	
		H24-H29	H19-H24	H24-H29	H19-H24	H24-H29	H19-H24
実数	総数	-46,300	-35,400	-20,400	-17,000	-25,900	-18,400
	有業者	-8,700	-37,900	-9,700	-23,000	1,000	-15,000
	無業者	-37,600	2,500	-10,700	5,900	-26,900	-3,400
有業率		1.5	-1.5	0.7	-2.1	2.2	-1.0

増減		全国					
		総数		男		女	
		H24-H29	H19-H24	H24-H29	H19-H24	H24-H29	H19-H24
実数	総数	161,600	513,600	129,700	130,700	32,000	383,000
	有業者	1,792,300	-1,556,800	329,600	-1,430,300	1,462,700	-126,500
	無業者	-1,630,700	2,070,400	-199,900	1,560,900	-1,430,800	509,500
有業率		1.5	-1.7	0.4	-2.9	2.5	-0.5

資料)総務省統計局「就業構造基本調査」

年齢階級別の有業者について、平成29年と平成24年を比べてみると、有業者数が最も増加した年代は65～69歳代で、1万7,000人増加しています。最も減少した年代は、25～29歳代で8,400人の減少となっています。

年齢階級別の有業率は、すべての年齢階級において高くなっています。特に、「60～64歳」と「65～69歳」において上昇しています。(表3-2-2)

表3-2-2 年齢階級別有業者数・無業者数、有業率 -平成24年、29年、青森県

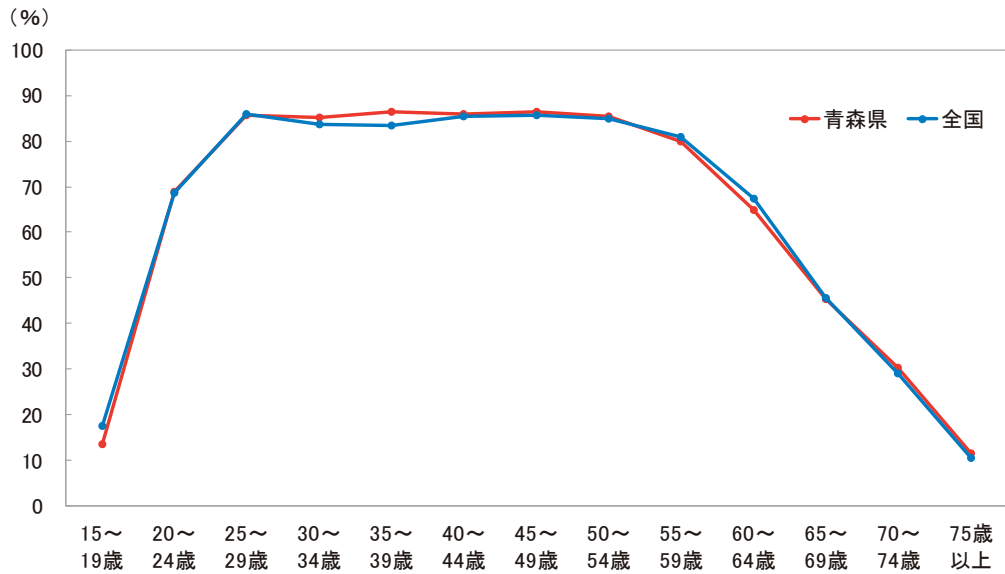
(単位:千人、%、ポイント)

		総数	15～19歳	20～24歳	25～29歳	30～34歳	35～39歳	40～44歳	45～49歳	50～54歳	55～59歳	60～64歳	65～69歳	70～74歳	75歳以上
有業者	平成24年	657.5	6.8	32.4	50.2	57.4	69.4	72.7	70.0	74.5	75.6	68.9	35.0	22.3	22.2
	平成29年	648.8	8.0	32.4	41.8	51.8	61.3	72.4	74.3	70.3	71.9	63.1	52.0	25.4	24.2
	増減	-8.7	1.2	0.0	-8.4	-5.6	-8.1	-0.3	4.3	-4.2	-3.7	-5.8	17.0	3.1	2.0
無業者	平成24年	522.4	60.5	18.2	10.3	14.1	15.6	14.7	13.7	17.1	24.0	49.8	54.1	61.3	169.2
	平成29年	484.8	51.5	14.6	7.0	9.0	9.6	11.8	11.7	12.0	18.0	34.2	62.9	58.4	184.1
	増減	-37.6	-9.0	-3.6	-3.3	-5.1	-6.0	-2.9	-2.0	-5.1	-6.0	-15.6	8.8	-2.9	14.9
有業率	平成24年	55.7	10.1	64.0	83.0	80.3	81.6	83.2	83.6	81.3	75.9	58.0	39.3	26.7	11.6
	平成29年	57.2	13.4	68.9	85.7	85.2	86.5	86.0	86.4	85.4	80.0	64.9	45.3	30.3	11.6
	増減	1.5	3.3	4.9	2.7	4.9	4.8	2.8	2.8	4.1	4.1	6.8	6.0	3.6	0.0

資料)総務省統計局「就業構造基本調査」

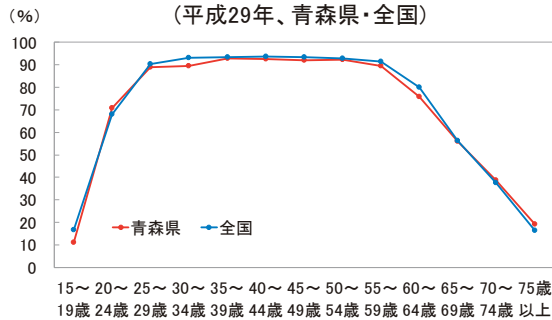
また、平成29年調査における有業率を全国と比べると、「20～24歳」、30歳から54歳までのすべての年齢階級と、「70～74歳」、「70歳以上」において、全国よりポイントが高くなっています。男性は、「20～24歳」、「70～74歳」、「75歳以上」において、女性は25歳以上の全年齢階級において、全国よりポイントが高くなっています。(図3-2-1～3、表3-2-3)

図3-2-1 年齢階級別有業率【総数】（平成29年、青森県・全国）



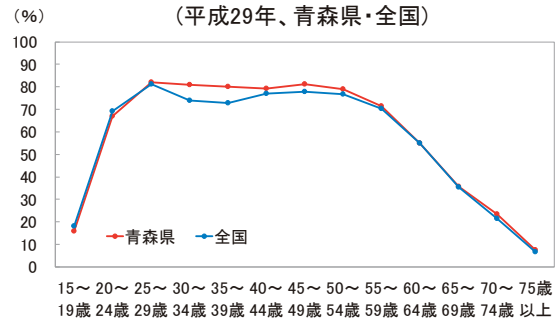
資料)総務省統計局「就業構造基本調査」

図3-2-2 年齢階級別有業率【男】（平成29年、青森県・全国）



資料)総務省統計局「就業構造基本調査」

図3-2-3 年齢階級別有業率【女】（平成29年、青森県・全国）



資料)総務省統計局「就業構造基本調査」

表3-2-3 男女、年齢階級別有業率—平成29年、青森県、全国

		(単位:%)													
		総数	15～19歳	20～24歳	25～29歳	30～34歳	35～39歳	40～44歳	45～49歳	50～54歳	55～59歳	60～64歳	65～69歳	70～74歳	75歳以上
青森県	総数	57.2	13.4	68.9	85.6	85.1	86.5	85.9	86.4	85.5	80.0	64.9	45.3	30.3	11.6
	男	66.7	11.0	70.7	89.1	89.4	92.8	92.6	91.9	92.4	89.4	75.9	55.9	38.6	19.2
	女	49.1	15.8	67.0	82.0	81.0	80.2	79.3	81.1	79.0	71.3	54.9	35.7	23.4	7.4
全国	総数	59.7	17.4	68.6	85.9	83.7	83.3	85.5	85.7	84.9	80.9	67.3	45.5	29.0	10.4
	男	69.2	16.8	68.0	90.3	93.1	93.5	93.8	93.3	93.0	91.4	79.9	56.3	37.5	16.3
	女	50.7	18.1	69.2	81.2	74.0	72.9	76.9	77.9	76.8	70.4	55.1	35.4	21.6	6.6

資料)総務省統計局「就業構造基本調査」

「会社などの役員を除く雇用者」に占める「非正規の職員・従業員」の割合(全国、総数 38.2%、男 22.3%、女 56.6%)についてみると、本県は、総数では 35.3%、男性が 20.5%、女性が 41.4%となっており、いずれも、全国値より低くなっています。(表 3-2-4)

表3-2-4 男女別、役員を除く雇用者に占める  
非正規の職員・従業員数及び割合－平成29年、青森県、全国

(単位:人、%)

		会社などの役員を 除く雇用者総数	非正規の職員・ 従業員総数	非正規の職員・ 従業員割合
青森県	総数	517,600	182,900	35.3
	男	269,300	55,200	20.5
	女	248,400	127,700	51.4
全国	総数	55,839,400	21,325,700	38.2
	男	29,979,900	6,677,600	22.3
	女	25,859,400	14,648,000	56.6

資料)総務省統計局「就業構造基本調査」

「非正規の職員・従業員」について、現職の雇用形態についている主な理由別にみると、「正規の職員・従業員の仕事がないから」とした者の割合(全国12.6%)は、16.9%となっています。

また、「自分の都合のよい時間に働きたいから」とした者の割合(全国27.8%)は19.8%、「家計の補助・学費等を得たいから」とした者の割合(全国20.3%)は、23.6%となっています。

男女別にみると、男性では、「正規の職員・従業員の仕事がないから」が27.7%と最も高く、女性では、「家計の補助・学費等を得たいから」が28.8%と最も高くなっています。(表3-2-5)

表3-2-5 男女、現職の雇用形態についている理由別非正規の職員・従業員の割合－平成29年、青森県、全国

(単位:%)

現職の雇用形態についている 主な理由		自分の都合の よい時間に働 きたいから	家計の補助・ 学費等を得た いから	家事・育児・ 介護等と両立 しやすいから	通勤時間が短 いから	専門的な技能 等を生かせる から	正規の職員・ 従業員の仕事 がないから	その他
青森県	総数	19.8	23.6	10.5	4.9	6.9	16.9	14.7
	男	15.2	11.4	1.3	4.5	13.0	27.7	22.8
	女	21.7	28.8	14.5	5.0	4.2	12.4	11.1
全国	総数	27.8	20.3	10.8	4.9	7.3	12.6	12.9
	男	24.6	13.1	1.1	4.6	11.6	20.0	20.5
	女	29.3	23.7	15.2	5.0	5.3	9.2	9.4

資料)総務省統計局「就業構造基本調査」

## ② 出産・育児と仕事

15歳以上人口について、育児の有無別にみると、育児をしている者は9万3,200人で、男女別にみると、男性は4万300人、女性は5万3,000人となっています。

平成24年調査と比べると、育児をしている者は1万300人、男性は8,000人、女性は2,400人、それぞれ増えています。

就業状態別にみると、有業者は8万400人、無業者は1万2,800人で、無業者のうち女性が1万2,500人となっています。平成24年と比べると、有業者は1万5,500人増えていますが、無業者は5,200人減っています。無業者のうち、男性は200人、女性は5,000人減っています。

育児をしている者について、男女別の有業率をみると、男性は99.3%、女性は76.4%となっています。平成24年調査と比べると、男性は0.8ポイント、女性は11.0ポイントの増加となっています。(表3-2-6)

表3-2-6 男女、就業状態別育児をしている15歳以上人口及び割合—平成29年、青森県

(単位:人、%、ポイント)

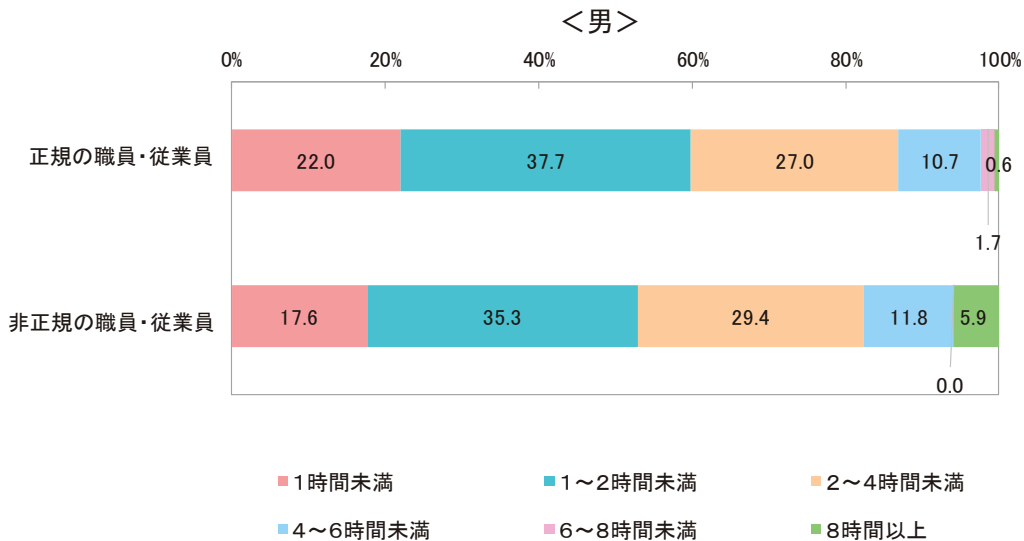
	就業状態	15歳以上人口	育児している			
			総数	男	女	
実数	平成29年	総数	1,133,600	93,200	40,300	53,000
		有業者	648,800	80,400	40,000	40,500
		無業者	484,800	12,800	300	12,500
	平成24年	総数	1,179,900	82,900	32,300	50,600
		有業者	657,500	64,900	31,800	33,100
		無業者	522,400	18,000	500	17,500
	増減	総数	-46,300	10,300	8,000	2,400
		有業者	-8,700	15,500	8,200	7,400
		無業者	-37,600	-5,200	-200	-5,000
割合	平成29年	総数	100.0	100.0	100.0	100.0
		有業者	57.2	86.3	99.3	76.4
		無業者	42.8	13.7	0.7	23.6
	平成24年	総数	100.0	100.0	100.0	100.0
		有業者	55.7	78.3	98.5	65.4
		無業者	44.3	21.7	1.5	34.6
	増減	総数	0.0	0.0	0.0	0.0
		有業者	1.5	8.0	0.8	11.0
		無業者	-1.5	-8.0	-0.8	-11.0

資料)総務省統計局「就業構造基本調査」

育児をしている雇用者について、1日当たりの家事・育児時間別の割合を男女、雇用形態別にみると、男性の「正規の職員・従業員」は、「1～2時間未満」が37.7%で最も高く、次いで、「2～4時間未満」が27.0%となっています。男性の「非正規の職員・従業員」は、「1～2時間未満」が35.3%と最も高くなっており、次いで「2～4時間未満」が29.4%となっています。

一方、女性の「正規の職員・従業員」は、「4～6時間未満」が32.3%と最も高く、女性の「非正規の職員・従業員」は、「8時間以上」が28.4%と最も高くなっていきます。(図3-2-4、表3-2-7)

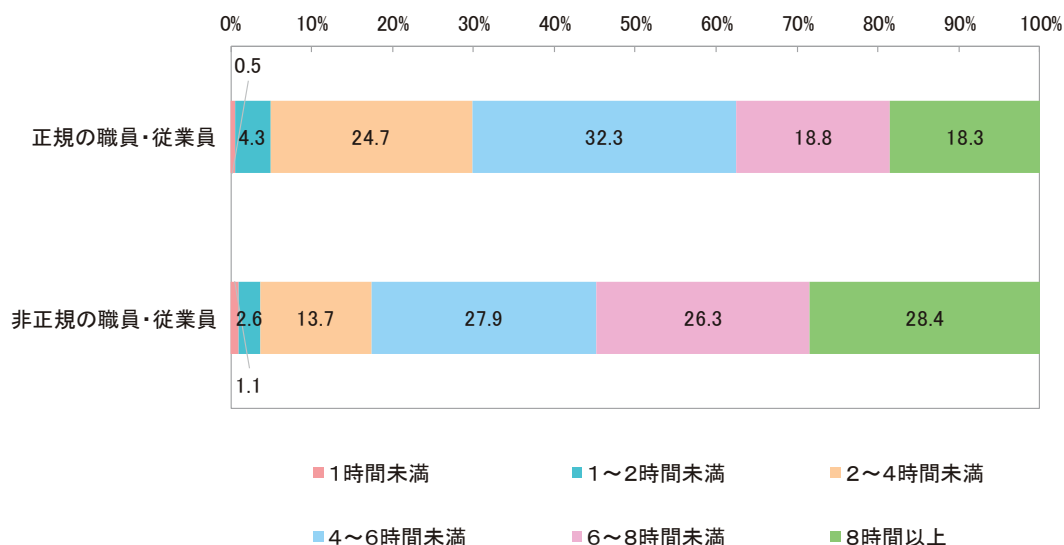
図3-2-4 男女、雇用形態、1日当たりの家事・育児時間別  
育児をしている雇用者の割合 (平成29年、青森県)



資料)総務省統計局「就業構造基本調査」



<女>



資料)総務省統計局「就業構造基本調査」

表3-2-7 男女、雇用形態、1日当たりの家事・育児時間別育児をしている雇用者数及び割合—平成29年、青森県

(単位:人、%)

1日当たりの家事・育児時間		総数	1時間未満	1～2時間未満	2～4時間未満	4～6時間未満	6～8時間未満	8時間以上
男女	雇用形態							
実数	総数	75,400	8,800	15,300	17,300	15,200	9,200	9,400
	うち正規の職員・従業員	53,100	7,700	13,800	13,900	9,700	4,100	3,700
	うち非正規の職員・従業員	20,700	500	1,100	3,100	5,500	5,000	5,500
	男	37,500	8,500	14,100	10,100	3,900	600	300
	うち正規の職員・従業員	34,500	7,600	13,000	9,300	3,700	600	200
	うち非正規の職員・従業員	1,700	300	600	500	200	-	100
	女	37,900	300	1,200	7,200	11,300	8,600	9,100
	うち正規の職員・従業員	18,600	100	800	4,600	6,000	3,500	3,400
	うち非正規の職員・従業員	19,000	200	500	2,600	5,300	5,000	5,400
	割合	総数	100.0	11.7	20.3	22.9	20.2	12.2
うち正規の職員・従業員		100.0	14.5	26.0	26.2	18.3	7.7	7.0
うち非正規の職員・従業員		100.0	2.4	5.3	15.0	26.6	24.2	26.6
男		100.0	22.7	37.6	26.9	10.4	1.6	0.8
うち正規の職員・従業員		100.0	22.0	37.7	27.0	10.7	1.7	0.6
うち非正規の職員・従業員		100.0	17.6	35.3	29.4	11.8	-	5.9
女		100.0	0.8	3.2	19.0	29.8	22.7	24.0
うち正規の職員・従業員		100.0	0.5	4.3	24.7	32.3	18.8	18.3
うち非正規の職員・従業員		100.0	1.1	2.6	13.7	27.9	26.3	28.4

資料)総務省統計局「就業構造基本調査」

出産・育児のために、過去1年間(平成28年10月～29年9月)に前職を離職した者の割合は、3.0%、男性はなし、女性は5.3%となっています。年齢階級別にみると、「25～34歳」が14.5%と、最も高くなっています。

一方、過去5年間(平成24年10月～29年9月)に出産・育児のために前職を離職した者の割合は3.8%、男性は0.1%、女性は6.8%となっています。年齢階級別にみると、「25～34歳」が19.7%と、最も高くなっています。(表3-2-8)

表3-2-8 男女、年齢階級別出産・育児のために過去1年間に前職を離職した者の割合—平成29年、青森県、全国

(単位: %)

	青森県			全国			(参考)過去5年間に前職を離職した者の割合—青森県		
	総数	男	女	総数	男	女	総数	男	女
総数	3.0	-	5.3	3.9	0.1	6.9	3.8	0.1	6.8
15～24歳	3.8	-	6.5	2.1	0.0	3.9	4.2	-	7.5
25～34歳	8.8	-	14.5	10.7	0.4	17.5	11.2	-	19.7
35～44歳	3.5	-	5.4	6.1	0.4	9.3	5.9	-	9.5
45～54歳	1.8	-	2.9	0.5	0.0	0.7	0.8	1.1	0.6
55～64歳	-	-	-	0.1	-	0.3	-	-	-
65歳以上	-	-	-	0.0	-	0.0	-	-	-

資料)総務省統計局「就業構造基本調査」

### ③ 介護・看護と仕事

15歳以上人口について、就業状態、介護の有無別にみると、介護をしている者は5万8,200人で、うち有業者は3万600人、無業者は2万7,600人となっています。

介護をしている者について、男女別の有業率をみると、男性は63.9%、女性は47.0%となっています。

年齢階級別にみると、男性は「40～49歳」が82.1%と最も高く、次いで「50～54歳」(81.8%)、「55～59歳」(79.4%)などとなっています。女性は「40～49歳」が70.7%と最も高く、次いで「40歳未満」(69.7%)、「50～54歳」(58.7%)などとなっています。(表3-2-9)

表3-2-9 男女、雇用形態、年齢階級別介護をしている雇用者数及び割合—平成29年、青森県

(単位: 人、%)

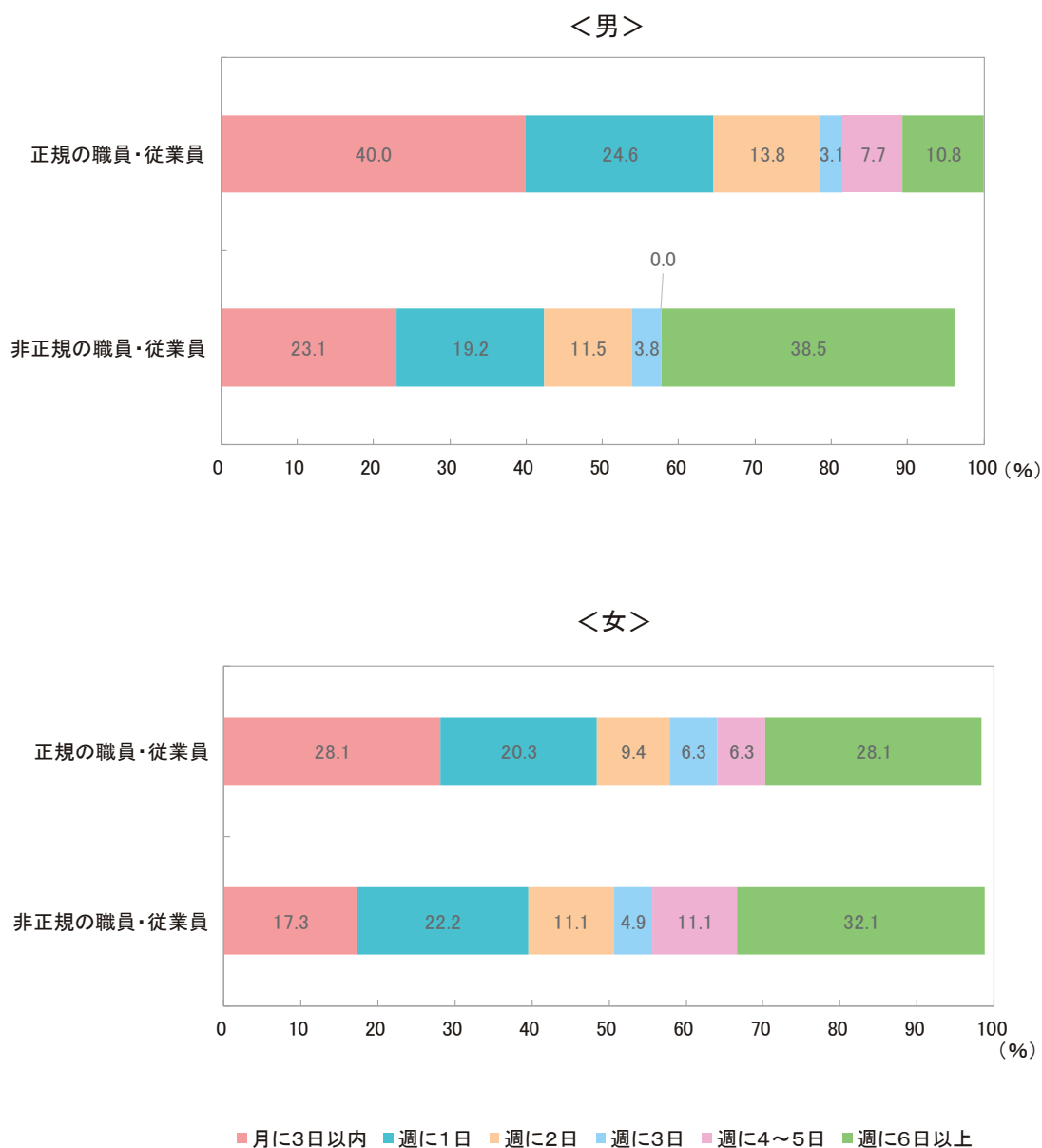
男女雇用形態	15歳以上人口	介護をしている									
		総数	40歳未満	40～49歳	50～54歳	55～59歳	60～64歳	65～69歳	70歳以上		
実数	総数	1,133,600	58,200	4,900	8,500	6,700	9,800	10,400	6,800	11,100	
	有業者	648,800	30,600	3,300	6,400	4,500	6,300	6,100	2,000	2,000	
	無業者	484,800	27,600	1,500	2,100	2,300	3,500	4,300	4,800	9,200	
	男	524,700	19,400	1,400	2,800	2,200	3,400	3,700	2,000	3,900	
	有業者	350,000	12,400	900	2,300	1,800	2,700	2,500	1,000	1,200	
	無業者	174,700	7,000	500	400	400	800	1,200	1,000	2,700	
	女	608,900	38,700	3,300	5,800	4,600	6,300	6,700	4,800	7,200	
	有業者	298,800	18,200	2,300	4,100	2,700	3,600	3,600	1,000	800	
	無業者	310,100	20,500	1,000	1,600	1,900	2,700	3,100	3,800	6,400	
	割合	総数	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
		有業者	57.2	52.6	67.3	75.3	67.2	64.3	58.7	29.4	18.0
		無業者	42.8	47.4	30.6	24.7	34.3	35.7	41.3	70.6	82.9
男		100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
有業者		66.7	63.9	64.3	82.1	81.8	79.4	67.6	50.0	30.8	
無業者		33.3	36.1	35.7	14.3	18.2	23.5	32.4	50.0	69.2	
女		100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
有業者		49.1	47.0	69.7	70.7	58.7	57.1	53.7	20.8	11.1	
無業者		50.9	53.0	30.3	27.6	41.3	42.9	46.3	79.2	88.9	

資料)総務省統計局「就業構造基本調査」

介護をしている雇用者について、介護日数別の割合を男女、雇用形態別にみると、「正規の職員・従業員」のうち、男性は、「月に3日以内」が40.0%と最も高く、次いで「週に1日」(24.6%)、「週に2日以上」(13.8%)などとなっています。女性は、「月に3日以内」と「週に6日以上」が28.1%と最も高く、次いで「週に1日」(20.3%)などとなっています。

また、「非正規の職員・従業員」についてみると、男性は、「週に6日以上」が38.5%と最も高く、次いで「月に3日以内」(23.1%)、「週に1日」(19.2%)などとなっています。女性は、「週に6日以上」が32.1%と最も高く、次いで「週に1日」(22.2%)、「月に3日以内」(17.3%)などとなっています。(図3-2-5、表3-2-10)

図3-2-5 男女、雇用形態、介護日数別  
介護をしている雇用者数及び割合ー平成29年、青森県



資料) 総務省統計局「就業構造基本調査」

表3-2-10 男女、雇用形態、介護日数別介護をしている雇用者数及び割合ー平成29年、青森県

(単位:人、%)

男女 雇用形態	総数	月に3日以内	週に1日	週に2日	週に3日	週に4～5日	週に6日以上
		実数	25,000	6,600	5,500	2,800	1,300
総数	12,900	4,400	2,900	1,500	700	800	2,500
うち正規の職員・従業員	10,700	2,000	2,300	1,300	500	900	3,600
うち非正規の職員・従業員	9,900	3,400	2,300	1,200	500	600	1,700
男	6,500	2,600	1,600	900	200	500	700
うち正規の職員・従業員	2,600	600	500	300	100	-	1,000
うち非正規の職員・従業員	15,200	3,200	3,100	1,600	900	1,300	4,900
女	6,400	1,800	1,300	600	400	400	1,800
うち正規の職員・従業員	8,100	1,400	1,800	900	400	900	2,600
うち非正規の職員・従業員	100.0	26.4	22.0	11.2	5.2	7.6	26.4
割合	100.0	34.1	22.5	11.6	5.4	6.2	19.4
総数	100.0	18.7	21.5	12.1	4.7	8.4	33.6
男	100.0	34.3	23.2	12.1	5.1	6.1	17.2
非正規の職員・従業員	100.0	23.1	19.2	11.5	3.8	-	38.5
正規の職員・従業員	100.0	40.0	24.6	13.8	3.1	7.7	10.8
女	100.0	21.1	20.4	10.5	5.9	8.6	32.2
非正規の職員・従業員	100.0	17.3	22.2	11.1	4.9	11.1	32.1
正規の職員・従業員	100.0	28.1	20.3	9.4	6.3	6.3	28.1

資料)総務省統計局「就業構造基本調査」

介護・看護のために、過去1年間(平成28年10月～29年9月)に前職を離職した者の割合は、総数、男性、女性いずれも1.6%となっています。年齢階級別にみると、「45～54歳」において、総数で7.0%、男性が4.5%、女性が5.7%と、最も高くなっています。

一方、過去5年間(平成24年10月～29年9月)に、介護・看護のために前職を離職した者の割合は、2.7%、男性は1.9%、女性は3.4%となっています。年齢階級別にみると、「45～54歳」において、総数で6.4%、男性が4.2%、女性が7.1%と、最も高くなっています。(表3-2-11)

表3-2-11 男女、年齢階級別介護・看護のために過去1年間に前職を離職した者の割合ー平成29年、青森県、全国

(単位:%)

	青森県			全国			(参考)過去5年間に前職を離職した者の割合ー青森県		
	総数	男	女	総数	男	女	総数	男	女
総数	1.6	1.6	1.6	1.8	1.0	2.4	2.7	1.9	3.4
15～24歳	-	-	-	0.3	0.2	0.3	-	-	-
25～34歳	-	-	-	0.3	0.1	0.4	0.3	-	0.5
35～44歳	1.2	3.4	-	0.9	0.5	1.1	1.2	-	1.0
45～54歳	7.0	4.5	5.7	3.5	1.7	4.3	6.4	4.2	7.1
55～64歳	-	0.0	2.7	5.1	-	7.9	5.1	-	5.8
65歳以上	-	-	3.0	2.2	-	3.6	2.7	-	5.0

資料)総務省統計局「就業構造基本調査」

#### ④ 共働きと就業調整、副業

「夫婦のみの世帯」、「夫婦と親から成る世帯」、「夫婦と子供から成る世帯」及び「夫婦、子供と親から成る世帯」は青森県では26万4,600世帯(全国2,763万5,000世帯)で、そのうち夫婦共に有業の世帯(夫婦共働き世帯)は、13万6,400世帯(全国1,348万8,000世帯)で、割合は51.5%となっており、全国の48.8%より高くなっています。

また、平成24年と比べると、900世帯の増加となり、2.3ポイント上昇しています。(表3-2-12)

表3-2-12 夫婦共働き世帯数及び割合－平成29年、青森県、全国

(単位:世帯、%、ポイント)

年	都道府県	実数		割合
		総数	夫婦共働き世帯	夫婦共働き世帯
平成29年	青森県	264,600	136,400	51.5
	全国	27,634,700	13,488,400	48.8
平成24年	青森県	278,500	135,500	48.7
	全国	28,547,900	12,970,200	45.4
増減	青森県	-13,900	900	2.9
	全国	-913,200	518,200	3.4

資料)総務省統計局「就業構造基本調査」

「非正規の職員・従業員」のうち、収入を一定範囲に抑えるために就業時間や日数を調整する、就業調整をしている者の割合は20.3%(全国:26.2%)となっています。男女別にみると、男性は8.2%(全国:14.2%)、女性は25.5%(全国:31.7%)となっており、いずれも、全国値より低くなっています。(表3-2-13)

表3-2-13 男女、配偶関係別非正規の職員・従業員に占める就業調整をしている者の割合－平成29年、青森県、全国

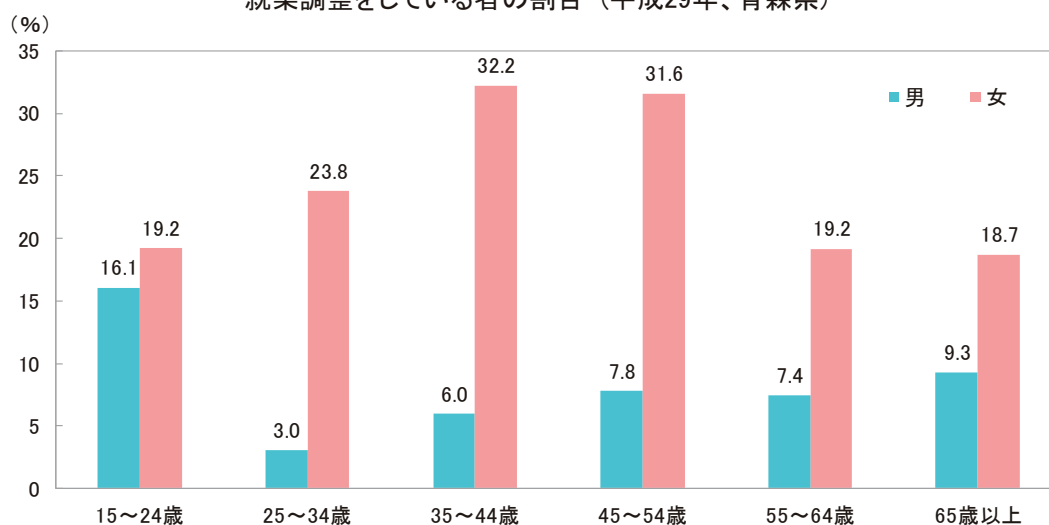
(単位:%)

男女 配偶関係	総数	男		女		
		配偶者あり	配偶者あり	配偶者あり	配偶者あり	
青森県	20.3	27.3	8.2	8.6	25.5	33.9
全国	26.2	33.6	14.2	12.4	31.7	40.8

資料)総務省統計局「就業構造基本調査」

「非正規の職員・従業員」に占める就業調整をしている者の割合について、男女、年齢階級別にみると、男性は、「15～19歳」が16.1%と最も高く、次いで「65歳以上」(9.3%)などとなっています。女性は「35～44歳」が32.2%と最も高く、次いで「45～54歳」(31.6%)、「25～34歳」(23.8%)などとなっており、全ての年齢階級で男性を上回っています。(図3-2-6、表3-2-14)

図3-2-6 男女、年齢階級別非正規の職員・従業員に占める  
就業調整をしている者の割合（平成29年、青森県）



資料)総務省統計局「就業構造基本調査」

表3-2-14 男女、就業調整の有無、年齢階級別非正規の職員・従業員数—平成29年、青森県

		(単位:人、%)						
		総数	15～24歳	25～34歳	35～44歳	45～54歳	55～64歳	65歳以上
実数	総数	182,900	13,400	24,600	33,200	38,700	44,000	29,000
	就業調整をしている	37,100	2,400	4,500	8,900	10,700	6,700	3,900
	就業調整をしていない	139,600	10,500	19,200	23,600	26,900	35,700	23,700
	男	55,200	5,600	6,600	6,700	6,400	14,800	15,100
	就業調整をしている	4,500	900	200	400	500	1,100	1,400
	就業調整をしていない	48,200	4,500	6,200	6,100	5,400	13,100	12,800
	女	127,700	7,800	18,100	26,400	32,300	29,200	13,900
	就業調整をしている	32,600	1,500	4,300	8,500	10,200	5,600	2,600
	就業調整をしていない	91,400	6,000	13,000	17,500	21,500	22,600	10,900
	割合	総数	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
就業調整をしている		20.3	17.9	18.3	26.8	27.6	15.2	13.4
就業調整をしていない		76.3	78.4	78.0	71.1	69.5	81.1	81.7
男		100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
就業調整をしている		8.2	16.1	3.0	6.0	7.8	7.4	9.3
就業調整をしていない		87.3	80.4	93.9	91.0	84.4	88.5	84.8
女		100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
就業調整をしている		25.5	19.2	23.8	32.2	31.6	19.2	18.7
就業調整をしていない		71.6	76.9	71.8	66.3	66.6	77.4	78.4

資料)総務省統計局「就業構造基本調査」

有業者のうち副業がある者について、雇用形態別にみると、本県は3.8%となっており、全国に比べ0.2ポイント低くなっています。雇用形態別にみると、「正規の職員・従業員」は、本県は2.5%で、全国より0.5ポイント高くなっている一方、「非正規の職員・従業員」は、本県は4.4ポイントで、全国より1.5ポイント低くなっています。

男性では、本県は4.4%となっており、全国に比べ0.5ポイント高くなっています。雇用形態別にみると、「正規の職員・従業員」は、本県は3.1%で、全国より1.0ポイント高くなっている一

方、「非正規の職員・従業員」は、本県は5.6ポイントで、全国より0.5ポイント低くなっています。

女性では、本県は3.0%となっており、全国に比べ1.3ポイント低くなっています。雇用形態別にみると、「正規の職員・従業員」は、本県は1.3%で、全国より0.4ポイント、「非正規の職員・従業員」は、本県は3.8ポイントで、全国より2.0ポイント、いずれも低くなっています。

(表3-2-15)

表3-2-15 男女、雇用形態別副業がある者、副業者比率 - 平成29年、青森県、全国

(単位:人、%)

男女 雇用形態	青森県			全国		
	有業者	副業がある者	副業者比率	有業者	副業がある者	副業者比率
総数	648,800	24,400	3.8	66,213,000	2,678,400	4.0
うち正規の職員・従業員	334,700	8,300	2.5	34,513,700	680,200	2.0
うち非正規の職員・従業員	182,900	8,000	4.4	21,325,700	1,250,800	5.9
男	350,000	15,300	4.4	37,074,100	1,430,200	3.9
うち正規の職員・従業員	214,000	6,600	3.1	23,302,300	495,200	2.1
うち非正規の職員・従業員	55,200	3,100	5.6	6,677,600	407,800	6.1
女	298,800	9,100	3.0	29,138,900	1,248,200	4.3
うち正規の職員・従業員	120,700	1,600	1.3	11,211,400	185,000	1.7
うち非正規の職員・従業員	127,700	4,900	3.8	14,648,000	843,100	5.8

資料)総務省統計局「就業構造基本調査」

#### 主な用語の解説

**有業者**：ふだん収入を得ることを目的として仕事をしており、調査日（平成29年10月1日）以降もしていくことになっている者及び仕事は持っているが現在は休んでいる者

**無業者**：ふだん全く仕事をしていない者及び臨時的にしか仕事をしていない者

**非正規の職員・従業員**：パート、アルバイト、労働者派遣事業所の派遣社員、契約社員、嘱託、その他、勤め先の呼称による。

**育児をしている**：小学校入学前の未就学児を対象とした育児をいい、乳幼児の世話や見守り、乳児のおむつの取り替え、就学前の子どもの送迎、つきそいなどをいう。

**介護をしている**：日常生活における入浴・着替え・トイレ・移動・食事などの際に何らかの手助けをすることをいう。

**就業調整**：収入を一定の金額以下に抑えるために就業時間や日数を調整することをいい、非正規の職員・従業員のみが集計の対象。

#### 数値の見方

・統計表の数値は、総数に分類不能又は不詳の数値を含むため、また、表章単位未満の位で四捨五入をしています。ため、総数と内訳の合計とは一致しません。

・統計表中の「0」、「0.0」、「-0.0」は、集計した値が表章単位に満たないものです。

・統計表中の「-」は、該当数値のないもの又は平均値及び割合の算出に当たって除数が0のものです。

## 4 経済動向の年表

### (1) 平成27年(2015年)

	県内	国内・海外
1月	<ul style="list-style-type: none"> <li>八戸LNGターミナル、試運転スタート(8日)</li> <li>木質バイオマス発電所計画、八戸バイオマス発電が県、八戸市と立地協定(16日)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>世界銀行、15年の世界全体の実質経済成長率を3%に下方修正(14日)</li> <li>トヨタ初の1,000万台超、14年世界販売、3年連続首位(21日)</li> </ul>
2月	<ul style="list-style-type: none"> <li>千葉室内、自己破産(5日)</li> <li>青天の霹靂「特A」、県産初の最高評価(19日)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>冷凍食品や乳製品、続々値上げ(1日)</li> <li>14年農林水産物輸出、過去最高(10日)</li> <li>国の借金1,029兆円、14年12月末(10日)</li> </ul>
3月	<ul style="list-style-type: none"> <li>十和田湖遊覧船、子ノロ航路運行再開発表(19日)</li> <li>八戸港荷捌き所A棟 EU対応、HACCP登録(21日)</li> <li>八戸圏域、連携中枢都市圏の形成で合意(24日)</li> <li>平内町、「平内ホタテ活御膳」販売開始(25日)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ファミリーマート、ユニー統合協議開始(10日)</li> <li>政府、個人情報保護法、マイナンバー法改正案を国会に提出(10日)</li> <li>北陸新幹線開業(14日)</li> </ul>
4月	<ul style="list-style-type: none"> <li>県医師会、健やか力推進センター開設(1日)</li> <li>青森ソウル線、就航20周年(2日)</li> <li>本県初、衆議院議長に大島理森氏選出(21日)</li> <li>新輸送サービス開始、ヤマト運輸と県が共同構築(27日)</li> <li>プレミアム商品券、県内全市町村で発売発表(28日)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>14年度全国企業倒産、24年ぶりに1万件割れ(8日)</li> <li>日経平均、一時15年ぶり2万円台(10日)</li> <li>15年3月貿易収支、2年9カ月ぶり黒字(22日)</li> <li>65歳以上介護保険料、全国平均、初の5,000円超(28日)</li> <li>14年産国産リンゴ輸出量、初の100億円台(29日)</li> </ul>
5月	<ul style="list-style-type: none"> <li>14年度県内有効求人倍率、過去最高の0.81倍(1日)</li> <li>生活保護世帯数、10年連続で過去最高を更新(11日)</li> <li>王子木材緑化がチップ工場新設、県、むつ市と立地協定締結(18日)</li> <li>来春新卒者採用見込み、前年比28.9%増(21日)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>14年度経常黒字、4年ぶり拡大(13日)</li> <li>14年度旅行収支、55年ぶり黒字(13日)</li> <li>大阪都構想の住民投票、反対多数で否決(17日)</li> <li>訪日客最高更新、4月176万人(20日)</li> <li>求人倍率1.17倍、23年ぶり高水準(30日)</li> </ul>
6月	<ul style="list-style-type: none"> <li>14年本県がん死亡率、全国ワースト2位(5日)</li> <li>知事選、現職三村氏が4選(7日)</li> <li>セブン-イレブン、県内初出店(12日)</li> <li>奥津軽いまべつ駅舎完成(30日)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>出生率9年ぶり低下、出生数は過去最少 14年全国(5日)</li> <li>1月～3月期GDP改定値、年3.9%増に大幅上方修正(8日)</li> <li>「18歳以上」に選挙権、改正公選法が可決(17日)</li> </ul>
7月	<ul style="list-style-type: none"> <li>DCM、サンワドーを完全子会社化(1日)</li> <li>青森ソウル線、期間運休(1日)</li> <li>中泊町、「中泊メバルの刺身と煮付け膳」販売開始(3日)</li> <li>八戸港上半期コンテナ取扱量、過去最高(3日)</li> <li>14年度新規就農、最多の296人(22日)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ギリシャ、INF債務延滞、先進国で初(1日)</li> <li>高齢者世帯、子供がいる世帯を上回り初の逆転(2日)</li> <li>訪日客14年上半期最多914万人、45年ぶり出国者を逆転(22日)</li> <li>14年平均寿命、男女ともに最高更新、女性は3年連続世界一(30日)</li> </ul>
8月	<ul style="list-style-type: none"> <li>県産ホタテ4～7月販売100億円超、10年ぶり(2日)</li> <li>青森県総合戦略策定(6日)</li> <li>14年農林水産物輸出額156億、過去10年で最高(24日)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>15年3月の大卒者の就職率、21年ぶりに70%超(6日)</li> <li>中国ショック世界株安、東証895円安(24日)</li> <li>15年度最低賃金上げ幅最大、平均18円アップ(24日)</li> </ul>
9月	<ul style="list-style-type: none"> <li>100年ぶり弘前城天守動く、曳家作業スタート(3日)</li> <li>北海道新幹線、16年3月26日開業決定、1日13往復(16日)</li> <li>夜行急行「はまなす」、特急「スーパー白鳥、白鳥」廃止発表(16日)</li> <li>2025年国体、本県招致表明(16日)</li> <li>14年県産リンゴ、販売額1,000億円、輸出量3万トン突破(29日)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>東証急進1,343円高、約21年7カ月ぶりの上げ幅(9日)</li> <li>国勢調査、インターネット回答スタート(10日)</li> <li>100歳以上6万人突破、45年連続増(11日)</li> <li>日本生命、三井生命買収を発表(11日)</li> <li>年間訪日客、9月時点で過去最多の昨年超え(16日)</li> </ul>
10月	<ul style="list-style-type: none"> <li>「B-1グランプリ in 十和田」開幕(3日)</li> <li>下北地域の5市町村、「下北圏域定住自立圏」協定締結(5日)</li> <li>十和田湖グランドホテル、道南の企業へ売却発表(6日)</li> <li>県がTPP対策本部設置(7日)</li> <li>青天の霹靂、販売開始(10日)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>スポーツ庁が発足(1日)</li> <li>マイナンバー法施行、通知開始(5日)</li> <li>TPP大筋合意(5日)</li> <li>ノーベル生理学・医学賞、大村智氏受賞(5日)</li> <li>ノーベル物理学賞、梶田隆章氏受賞(6日)</li> <li>第3次安倍改造内閣発足(7日)</li> </ul>
11月	<ul style="list-style-type: none"> <li>蕪嶋神社全焼(5日)</li> <li>青森-杭州線、初の中国定期便、新規就航発表(19日)</li> <li>県産リンゴ、5年ぶりにベトナム向け輸出解禁(23日)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>中台首脳会談、歴史的握手交わす(7日)</li> <li>太平物産(秋田市)、10年以上前から有機肥料偽装(9日)</li> <li>国産初のジェット旅客機MRJ、初飛行成功(11日)</li> <li>「H2A」、商業衛星搭載で国内初の打ち上げ(24日)</li> </ul>
12月	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成27年産水稻の単収、全国1位(4日)</li> <li>「青い森クラウドベース」データセンター完成(8日)</li> <li>奥津軽いまべつ駅、新幹線1日7往復停車発表(18日)</li> <li>国勢調査速報公表、県人口130万8,649人、過去最大4.7%減(25日)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>金星探査機「あかつき」、軌道投入成功(9日)</li> <li>米、9年半ぶり利上げ、ゼロ金利解除(17日)</li> <li>ローソン、家庭向け電力販売参入発表(25日)</li> <li>慰安婦問題で日韓両政府「最終かつ不可逆的な解決」確認(28日)</li> <li>年末株価、19年ぶり1万9千円台、9%上昇(30日)</li> </ul>



(2) 平成28年(2016年)

	県内	国内・海外
1月	<ul style="list-style-type: none"> <li>大間マグロ最高値1,400万円、昨年の3倍(5日)</li> <li>八戸港コンテナ取扱量最高記録更新(21日)</li> <li>15年産リンゴ輸出、過去10年で最多の8,697トン(29日)</li> <li>道の駅いまべつ、改装オープン後の来客数10万人突破(31日)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>共通番号(マイナンバー)制度、運用開始(1日)</li> <li>年明け株安、大幅下落(5日)</li> <li>15年訪日客、最多記録(20日)</li> <li>沖縄、39年ぶりの積雪観測(24日)</li> </ul>
2月	<ul style="list-style-type: none"> <li>15年末時点高校生内定率90.0%、25年ぶり大台(13日)</li> <li>「桜流鏝馬」総理大臣賞、ふるさとイベント大賞(15日)</li> <li>十和田湖遊覧船、企業組合が廃止届(19日)</li> <li>15年本県漁獲量14.4%増、金額5年ぶり500億円超(20日)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>15年農林水産物・食品輸出額、過去最高更新(2日)</li> <li>日本銀行、マイナス金利開始(17日)</li> </ul>
3月	<ul style="list-style-type: none"> <li>県内、1月求人倍率が初の1倍超え(1日)</li> <li>15年度漁期八戸港中型イカ釣り船水揚げ、スルメ不振で2割減(9日)</li> <li>下北縦貫道「むつ-横浜」未着手区間事業化へ(22日)</li> <li>北海道新幹線、新青森-新函館北斗間開業(26日)</li> <li>15年県人口130万8,649人、年少最少・老年最多に(29日)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ガソリン価格7年ぶり安値、3週連続値下がり(10日)</li> <li>機械受注15%増、上昇幅2005年4月以来最大(14日)</li> </ul>
4月	<ul style="list-style-type: none"> <li>15年度県内企業倒産、件数・負債額とも前年度比減少(4日)</li> <li>よこまち(八戸)とコープ東北が業務提携、検討開始(13日)</li> <li>A!Premium出発(27日)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>電力小売り自由化スタート(1日)</li> <li>新宿駅に「バスタ新宿」オープン(4日)</li> <li>熊本地震発生、益城町で震度7を観測(14日)</li> <li>三菱自動車、軽自動車「eKワゴン」など4車種燃費不正(20日)</li> </ul>
5月	<ul style="list-style-type: none"> <li>生活保護世帯数、11年連続で過去最多を更新(11日)</li> <li>15年産リンゴの収穫量、47万トン(17日)</li> <li>来春新卒者採用見込み、前年比10.2%増(26日)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>こどもの数、35年連続で減少(4日)</li> <li>16年1-3月期のGDP、2四半期ぶりのプラス成長(18日)</li> </ul>
6月	<ul style="list-style-type: none"> <li>八戸市、中核市指定が決定(10日)</li> <li>改正公選法施行により県内有権者が114万3千人へ(21日)</li> <li>東北六魂祭、開催(25日)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>消費税10%への増税、延期(1日)</li> <li>15年度ふるさと納税額、前年度比4.3倍(15日)</li> <li>英国EU離脱により円急騰、一時99円(24日)</li> </ul>
7月	<ul style="list-style-type: none"> <li>青森県・函館デスティネーションキャンペーンが開始(1日)</li> <li>青い森公園にセブンイレブン開店(7日)</li> <li>十和田八幡平国立公園がモデル事業対象へ(25日)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>独居高齢者、初の600万人超え(12日)</li> <li>16年1-6月の訪日客、過去最高を更新(21日)</li> <li>スマートフォン向けゲーム「ポケモンGO」が日本で配信開始(22日)</li> </ul>
8月	<ul style="list-style-type: none"> <li>八戸港8月、水揚げ量過去10年で最低(10日)</li> <li>青森県内ローソン4店舗、旅行者向けにサイクルシェアリングサービス開始(23日)</li> <li>15年本県農水産物輸出額194億、過去30年で最高(25日)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>リオデジャネイロオリンピック開会(5日)</li> <li>14年度社会保障給付費112兆円(5日)</li> <li>新たな祝日「山の日」、8月11日が国民の祝日に(11日)</li> <li>国家公務員試験、一般職の倍率最低(23日)</li> <li>最低賃金25円増、全国平均(24日)</li> </ul>
9月	<ul style="list-style-type: none"> <li>16年夏季賞与、5年連続で増加(6日)</li> <li>「下北ジオパーク」が認定(9日)</li> <li>16年産県産ホタテ販売額、初の200億円突破(15日)</li> <li>タクシー初乗り490円、青森市で4社申請(22日)</li> <li>15年県産リンゴ販売額、2年連続1千億円突破(30日)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>リオデジャネイロパラリンピック開会(7日)</li> <li>100歳以上6万5,692人、46年連続増(13日)</li> <li>15年度医療費、概算41兆円超で最高更新(14日)</li> <li>65歳以上の高齢者、過去最多の3,461万人(16日)</li> <li>8月、訪日客最高更新205万人(22日)</li> </ul>
10月	<ul style="list-style-type: none"> <li>青函DC終了、総客数8万3千人(5日)</li> <li>中三、Mik株式会社の子会社へ(6日)</li> <li>県内9月有効求人倍率、過去最高の1.11倍(27日)</li> <li>本県高齢化率、初の3割(27日)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>9月、中国の輸出が10%減(14日)</li> <li>小売り・不動産に勢い、大卒内定6年連続増(16日)</li> <li>全国9月アルバイト平均時給1,000円超、初の1000円(20日)</li> <li>15年国勢調査、総人口が調査開始以来初の減少(26日)</li> </ul>
11月	<ul style="list-style-type: none"> <li>むつ市大畑町「ホテルニュー薬研」閉館(8日)</li> <li>南スーダンPK0、陸自青森第1陣出発(20日)</li> <li>鳥インフルエンザ発生(28日)</li> <li>南部バス、民事再生法適用申請(29日)</li> <li>15年本県観光客、過去最高の3,521万人(30日)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>福岡市の博多駅近くの道路が大規模陥没(8日)</li> <li>トランプ氏、次期大統領に就任(10日)</li> <li>台湾トランスアジア航空が解散(22日)</li> <li>都心で積雪、11月の積雪は1875年の統計開始以来初(24日)</li> </ul>
12月	<ul style="list-style-type: none"> <li>八戸三社大祭、ユネスコ無形文化遺産登録決定(1日)</li> <li>1-11月八戸港、水揚げ金額202億円(9日)</li> <li>冬季初、1月から青森-台北にチャーター便(13日)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>平成27年度GDP確報値、名目成長率2.8%(8日)</li> <li>もんじゅ、廃炉決定(21日)</li> <li>16年出生数、統計開始以来初の100万人割れ(22日)</li> </ul>

(3) 平成29年(2017年)

	県内	国内・海外
1月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・八戸市、中核市に移行(1日)</li> <li>・大間産クロマグロ、初競りで最高値7,420万円、昨年の5倍以上(5日)</li> <li>・16年青森-ソウル線搭乗率、過去最高74.6%(6日)</li> <li>・「A!Premium」16年度実績、西日本へ輸送急増(17日)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・16年訪日客、過去最高を記録、5年連続増(10日)</li> <li>・米、TPP永久離脱(23日)</li> </ul>
2月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・台風10号、県内農林水産被害総額38億円(3日)</li> <li>・16年漁獲金額、12年ぶりに600億円台に回復 ホタテ過去最高(21日)</li> <li>・16年産米食味ランキング、青天の霹靂3年連続特A(23日)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・16年国際収支、経常黒字2番目の高水準(8日)</li> <li>・16年農林水産輸出額、4年連続過去最高更新(10日)</li> <li>・「プレミアムフライデー」開始(24日)</li> </ul>
3月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・16年外国人宿泊者数、2年連続最多を更新(3日)</li> <li>・八戸圏域8市町村による、県内初の連携中枢都市圏が誕生(22日)</li> <li>・北海道新幹線開業1周年(26日)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・16年国内外国人宿泊数過去最高、初の7千万人(3日)</li> <li>・東京五輪経済効果試算 全国で32兆円(6日)</li> <li>・英、EU離脱通知(29日)</li> </ul>
4月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・青森空港、16年度年間利用者数100万人超、2年連続(7日)</li> <li>・16年推計、人口減少率全国2番目(14日)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・16年度国内新車販売台数、3年ぶり増加(3日)</li> <li>・16年度企業倒産件数、8年連続減少(10日)</li> <li>・16年度貿易収支、6年ぶり黒字(20日)</li> <li>・日銀、景気判断上方修正、9年ぶり「拡大」(27日)</li> </ul>
5月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「トランスイート四季島」、本県に初停車(3日)</li> <li>・青森-天津間、国際定期便就航(7日)</li> <li>・「弘前さくらまつり」、震災後最高の人出(7日)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・子どもの数、36年連続で減少(4日)</li> <li>・16年度実質賃金、6年ぶりプラス(23日)</li> <li>・4月有効求人倍率1.48倍、43年2カ月ぶり高水準(30日)</li> </ul>
6月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・16年人口動態、自然減過去最大(2日)</li> <li>・弘前市「はるか夢球場」、リニューアルオープン(3日)</li> <li>・八戸港、生スルメイカ初競り 数量少なく、高値取引(24日)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・郵便料金、電気料金、バターなど値上げ(1日)</li> <li>・改正酒税法施行(1日)</li> <li>・16年人口動態、出生数初の100万人割れ(2日)</li> <li>・住宅宿泊事業法(民泊法)成立(9日)</li> <li>・内閣府、6カ月ぶりに景気判断引き上げ(22日)</li> </ul>
7月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・青函アフターDC開始(1日)</li> <li>・青森空港、訪日誘客支援空港のうち「拡大支援型」に認定(4日)</li> <li>・アウガ運営の第三セクター、特別清算申し立て(5日)</li> <li>・津軽塗、国重要無形文化財指定へ(21日)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・九州豪雨(6日)</li> <li>・日銀、物価上昇率2%達成時期先送り(20日)</li> <li>・17年上半年貿易黒字、半期ベースで3期連続(20日)</li> </ul>
8月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・青森県最低賃金、22円増の時給738円へ(10日)</li> <li>・16年産ナガイモ収穫量、3年ぶり全国1位(29日)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・第3次改造内閣発足(3日)</li> <li>・16年度食料自給率、23年ぶりの低水準(9日)</li> <li>・北朝鮮ミサイル、日本上空を通過(29日)</li> </ul>
9月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・八戸港8月水揚げ量、スルメイカ漁不振が響き過去10年で最低(7日)</li> <li>・津軽鉄道、乗客数1億人達成(21日)</li> <li>・16年農水産物輸出240億円、過去35年で最高(21日)</li> <li>・16年産リンゴ販売総額、3年連続1千億円突破(27日)</li> <li>・8月有効求人倍率1.26倍、過去最高(29日)</li> <li>・青函アフターDC終了(30日)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・厚労省調査 全国の100歳以上の高齢者過去最多(15日)</li> <li>・衆院解散(28日)</li> </ul>
10月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・県内5町村の新・ご当地グルメ、累計販売30万食達成(10日)</li> <li>・ガソリン2年ぶり高値、県内も値上がり(12日)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・日銀9月短観、景況感10年ぶり高水準(2日)</li> <li>・東証、終値2万881円、20年10カ月ぶり高値(11日)</li> <li>・衆院選、自民党単独で絶対安定多数(22日)</li> </ul>
11月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・10月の県内企業倒産件数ゼロ、東京商工リサーチ集計開始以来初(2日)</li> <li>・三内丸山遺跡「一つの会場で考古学の授業を聴講する人数」ギネス記録達成(5日)</li> <li>・灯油の平均小売価格 1リットル74.2円 2年2カ月ぶり高値(8日)</li> <li>・北海道新幹線(新青森-新函館北斗)2016年度収支、54億円の赤字(7日)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・第4次安倍内閣発足(1日)</li> <li>・日経平均株価2万2,937円、バブル崩壊後最高(7日)</li> <li>・9月景気動向指数の基調判断据え置き、景気拡大58カ月、「いざなぎ景気」を超えて戦後2位の長さに(8日)</li> </ul>
12月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・六ヶ所村使用済み核燃料再処理工場完成時期、2021年度上半期に延期(22日)</li> <li>・11月の有効求人倍率1.27倍 調査開始以来、過去最高(26日)</li> <li>・1~10月本県宿泊外国人 延べ19万4,430人、過去最多(27日)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・天皇陛下退位日、2019年4月30日と定める政令を閣議決定(8日)</li> <li>・日欧EPA交渉妥結、2019年発効(8日)</li> <li>・人口動態統計、2017年推計、出生数2年連続100万人割れ(22日)</li> </ul>

(4) 平成30年(2018年)

	県内	国内・海外
1月	<ul style="list-style-type: none"> <li>青森市役所駅前庁舎が開設、アウガに移転(4日)</li> <li>大間産クロマグロ、築地最後の初競りで最高値3,645万円、過去4番目の高値(5日)</li> <li>17年企業倒産44件、過去最少(9日)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>17年サンマ水揚げ量、半世紀ぶり不漁(5日)</li> <li>17年新車販売台数、3年ぶりに増加(5日)</li> <li>17年訪日客、過去最高を記録、6年連続増(12日)</li> <li>内閣府、7カ月ぶりに景気判断引き上げ(19日)</li> </ul>
2月	<ul style="list-style-type: none"> <li>米軍F16戦闘機、小川原湖燃料タンク投棄事故(20日)</li> <li>17年産米食味ランキング、青天の霹靂4年連続特A(28日)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>17年農林水産輸出額、5年連続過去最高更新(7日)</li> <li>17年国際収支、経常黒字2番目の高水準(8日)</li> </ul>
3月	<ul style="list-style-type: none"> <li>16年市町村別農業産出額、弘前市が3年連続東北1位(23日)</li> <li>将来推計人口、2045年に82万人(30日)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ゆうパック、アイスなど値上げ(1日)</li> <li>TPP、米除く11カ国で署名(8日)</li> </ul>
4月	<ul style="list-style-type: none"> <li>15年度県内総生産、3年ぶりプラス成長(4日)</li> <li>青森ーソウル線、増便後の乗客数56%増(4日)</li> <li>青森空港、17年度年間利用者数100万人超、3年連続(13日)</li> <li>17年人口推計、減少率全国2番目(13日)</li> <li>十和田市現代美術館開館10周年(26日)</li> <li>青森港新中央埠頭、岸壁延伸工事が完了(28日)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国保運営主体、市町村から都道府県に移管(1日)</li> <li>納豆、牛丼、業務用ビールなど値上げ(1日)</li> <li>17年度新車販売台数、2年連続増加(2日)</li> <li>アマゾン、配送料値上げ(4日)</li> <li>17年度企業倒産件数、9年連続減少(10日)</li> <li>17年度貿易収支、2年連続黒字(18日)</li> <li>スルメイカ漁獲量、2年連続で過去最低更新(26日)</li> </ul>
5月	<ul style="list-style-type: none"> <li>17年青森港クルーズ船寄港、波及効果3.5億円(1日)</li> <li>弘前さくらまつり100周年、震災後2番目の人出(7日)</li> <li>五所川原市役所新庁舎開庁(7日)</li> <li>青森ー天津線就航1年、波及効果19.6億円(11日)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>子どもの数、37年連続で減少 過去最少を更新(4日)</li> <li>米、イラン核合意離脱を表明(8日)</li> </ul>
6月	<ul style="list-style-type: none"> <li>17年人口動態、出生数8,035人 過去最少(1日)</li> <li>六ヶ所核融合研究所、陽子ビーム加速に成功 世界初(18日)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>17年人口動態、出生数過去最少(1日)</li> <li>米朝首脳会談開催(12日)</li> <li>18歳を成人とする改正民法成立(13日)</li> <li>第21回ワールドカップロシア大会開幕(14日)</li> <li>住宅宿泊事業法(民泊新法)施行(15日)</li> <li>大阪府北部地震発生、大阪市北区などで震度6弱(18日)</li> <li>働き方改革関連法案が成立(29日)</li> </ul>
7月	<ul style="list-style-type: none"> <li>十和田市出身の高橋弘希氏が芥川賞受賞、本県2人目57年ぶり(18日)</li> <li>八戸まちなか広場「マチニワ」がオープン(21日)</li> <li>17年外国人宿泊者数過去最多、伸び率全国2位(31日)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国税収58.8兆円、26年ぶり高水準(4日)</li> <li>平成30年7月豪雨(5日)</li> <li>18年人口動態、人口減少幅過去最大37万人(11日)</li> <li>日欧EPA署名(17日)</li> <li>18年上半年貿易黒字、半期ベースで5期連続(19日)</li> <li>17年国内外国人宿泊者数過去最多、7,969万人(31日)</li> </ul>
8月	<ul style="list-style-type: none"> <li>来春高卒者県内求人倍率1.73倍、過去最高(1日)</li> <li>青森県最低賃金、24円増の時給762円へ(8日)</li> <li>16年製造品出荷額過去最高、伸び率全国2位(10日)</li> <li>食品スーパー「マエダ」が「みたとや」買収(20日)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>18年訪日外国人2,000万人突破、過去最速(20日)</li> <li>障害者雇用増し問題、全国調査へ(23日)</li> </ul>
9月	<ul style="list-style-type: none"> <li>八戸港8月水揚げ数量・金額、スルメイカ漁不振が響き過去10年で最低(7日)</li> <li>18年県内地価 27年連続下落、商業地は18年ぶり上昇地点(18日)</li> <li>大間町役場新庁舎開庁(25日)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>台風21号上陸、関西国際空港閉鎖などの被害発生(4日)</li> <li>北海道胆振東部地震発生、厚真町で震度7(6日)</li> <li>全国の100歳以上高齢者過去最多、48年連続増(14日)</li> <li>人口推計、70歳以上が初の2割超え(16日)</li> </ul>
10月	<ul style="list-style-type: none"> <li>17年産りんご販売総額、4年連続1千億円突破(3日)</li> <li>弘前市、県、国立病院機構、弘前大学が中核病院の整備運営に関する基本協定締結(4日)</li> <li>「深浦マグステ井」20万食達成、経済効果10億円(17日)</li> <li>ソウル便 8、9月の搭乗率最高、訪日客増加(18日)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>日銀短観 景況感3期連続悪化、相次ぐ災害影響(1日)</li> <li>たばこ、輸入小麦など値上げ(1日)</li> <li>第4次安倍改造内閣発足(2日)</li> <li>日経平均株価一時2万4,400円台、バブル崩壊後最高値(2日)</li> <li>「日本の台所」築地市場閉場、83年の歴史に幕(6日)</li> <li>ガソリン店頭160円台、4年ぶり高値(24日)</li> </ul>
11月	<ul style="list-style-type: none"> <li>ヴァンラーレ八戸J3昇格、県初のJクラブチームに(20日)</li> <li>三内丸山遺跡「縄文時遊館」新施設一般公開(22日)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2025年国際博覧会(万博)の大阪開催決定(24日)</li> <li>EU、英国離脱合意案を正式決定(25日)</li> <li>サークルKサンクス全店営業終了、ファミリーマートに統合(30日)</li> </ul>
12月	<ul style="list-style-type: none"> <li>青森ー台北定期便、2019年7月から週2往復(18日)</li> <li>1~10月本県宿泊外国人 延べ25万150人、過去最多(27日)</li> <li>11月の有効求人倍率1.34倍、過去最高(28日)</li> <li>18年八戸港水揚げ額181億円、平成最低(29日)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>改正入管難民法成立、外国人労働者受入れ拡大(8日)</li> <li>景気「いざなぎ」超え戦後2番目の長さ認定(13日)</li> <li>19年度予算案101兆4,600億円、過去最高に(18日)</li> <li>18年訪日客、初の3,000万人超え(18日)</li> <li>米国を除く「TPP11」が発効(30日)</li> </ul>

## 青森県地域経済研究会構成員(社会経済白書関係)

職名等	氏名
日本銀行青森支店 支店長	武田 吉孝
弘前大学大学院 地域社会研究科 教授	佐々木 純一郎
青森中央学院大学 経営法学部 教授	高山 貢
一般財団法人青森地域社会研究所 常務理事	竹内 紀人
青い森信用金庫 経営企画部 部長	竹村 秀晃
県企画政策部次長	橋本 恭男

「青森県地域経済研究会」は、青森県社会経済白書の作成や景気基準日付の判定等に関し、専門的観点による情報・意見交換、助言等をいただくことを目的として、平成21年9月に設置したものです。

青森県社会経済白書(平成30年度版)  
人口減少社会に対応した地域公共交通の構築に向けて

平成31年3月

編集 青森県企画政策部統計分析課





この本は、青森県庁 Web ページ <http://www.pref.aomori.lg.jp/kensei/tokei/shakai-keizaihakusho.html> から、全文をダウンロードすることができます。

この印刷物は 800 部作成し、印刷経費は一部当たり 832 円です。