

# 交通からみた青森市の性格

## 鉄道通勤からみた青森市

成田 篤子

### 1. はじめに

青森市は、本州の最北端に位置し、交通の要所となっている。交通は都市の重要な機能の一つであり、交通が発達することによって都市の発展がみられ、また、都市の発展に伴って交通が発達するともいえる。

交通は、旅客交通と物質輸送に分けられる。ここでは、研究対象を前者の旅客交通、その中でも特に鉄道通勤者のみに限定した。またその中心も、青森駅のみとした。青森市の性格を交通の面から考察しようと思うが、まずオ一に、青森を中心とする通勤圏を明らかにする。青森の通勤範囲は、一般に、東北線方面では、野辺地付近まで、奥羽方面では、弘前まで、津軽線方面では、蟹田までといわれている。また、弘前と青森は、約40kmの近距離にあり、この両市における通勤圏の境界は、一般に、浪岡とされているがそれも考察する。

### 2. 青森市付近の通勤量

青森市を中心として、その付近の通勤状態をみるために、駅間別通勤量をあらわした。

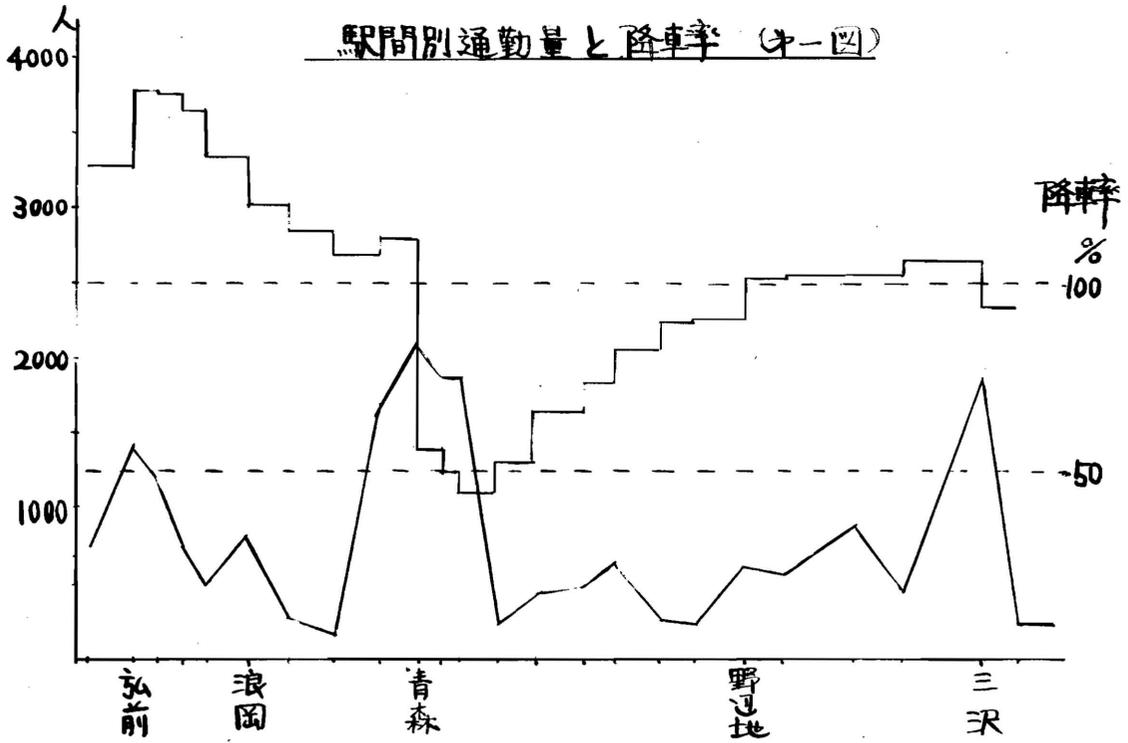
(オ一図) これは、駅と駅の間を通る通勤者の上り下りの片道交通についての合計である。オ一図を全体的にみると、三つのやまがみられる。これは、弘前、青森、三沢を中心とする三地域である。駅間別通勤量からは、この三地域の境界は明らかでない。東北線方面と奥羽線方面と比べると後者の方が、通勤量の多いことがわかる。青森を中心とする地域においても、東北線側の浦町、浪打よりも、奥羽線側の津軽新城の方が、通勤量が多い。浦町、浪打、津軽新城の各駅は、いずれも青森市内にあるが、津軽新城は、新市内地域なのに対して、浪打、浦町は、旧市内地域であるために、前者よりも、バス交通利用者が多いことになる。

### 3. 需給とその方向

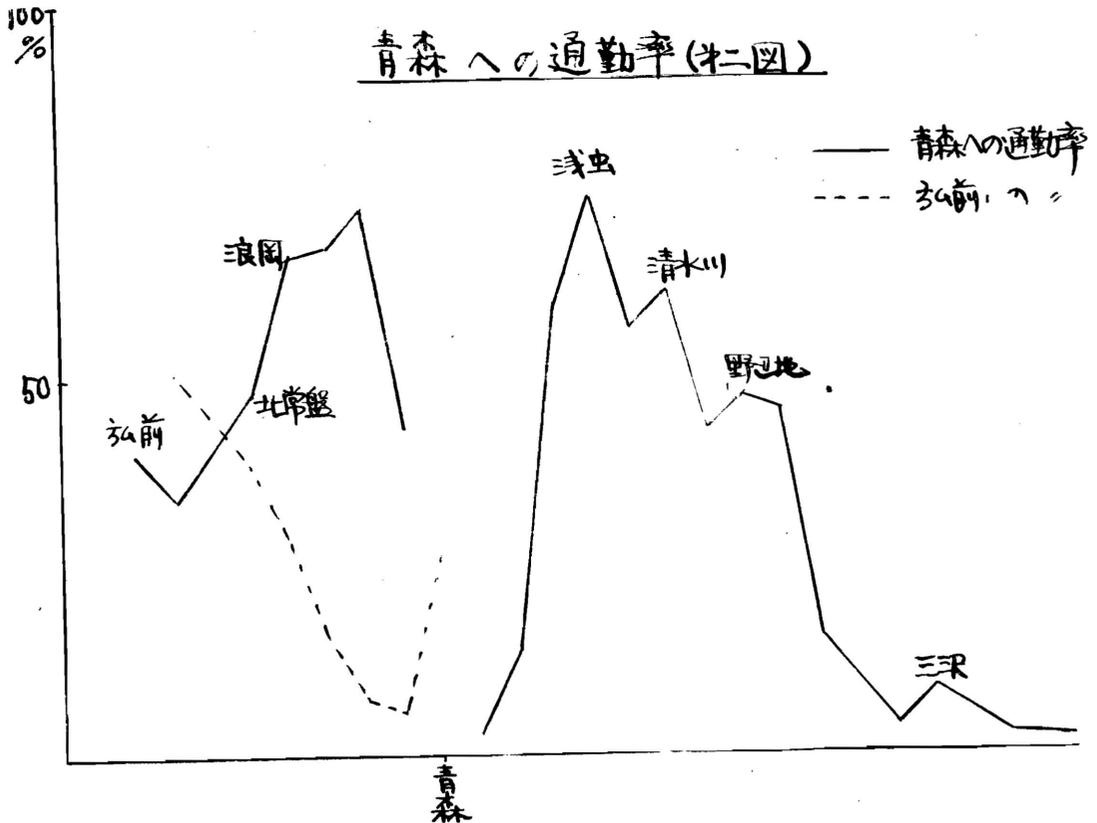
ある駅の乗車数、降車数は、その駅の供給力、需要力を示し、その方向、量は、地域間における需給関係をあらわしており、地域間の連結度を知ることができる。そして、その方法としては、ある駅の上り下りの列車への乗車数をA、上り下りの列車からの降車数をBとすれば、その駅の乗車率は、 $\frac{A}{A+B} \times 100$ 、降車率は $\frac{B}{A+B} \times 100$ で求められる。今、降車率50%以上の駅を需要駅とすれば、東北線、奥羽線では、オ一図に示される通りである。その中でも最高率を示すのは、青森で84.8%である。津軽線では、降車率50%以下の駅が大部分である。

次に、乗車と降車の方向をみる。乗車の上り下りの合計に対する各方面別の比率を出し50

駅間別通勤量と降車率 (ホ一四)



青森への通勤率 (ホ二四)



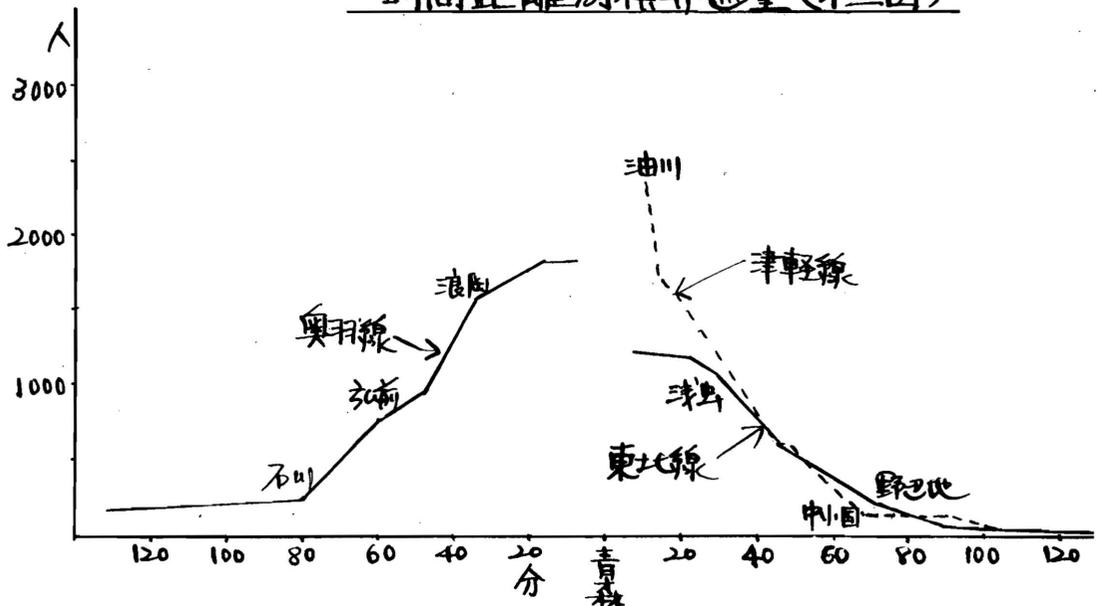
以上を示している場合にその方向を優勢とする。この結果、津軽線は、すべての駅が、青森方面へ、奥羽線では、撫牛子を除いて弘前までの各駅は、すべて青森方面へ、また、東北線では、浦町、浪打の両駅を除いて、野辺地、千曳まで下り方向、即ち、青森方面への乗車が優勢になっている。東北線で、浦町、浪打の両駅が上り方面への乗車が優勢なのは、前に述べたように、青森市の旧市内地域にあるためである。降車方向も乗車の場合と同様にして求めた結果、乗車方向のように一定方向への範囲がはつきりせず、上りと下りの方向数駅ずつ交互にあらわれて一定でない。乗車と降車の方向が一致しているのは同一方向において、需給関係があることをいみしている。それは、油川、中小国を除いた津軽線と、東北線では、浦町、浪打、小湊、清水川、狩場沢、尻内以南、奥羽線では、津軽新城、弘前の各駅においてみられる。上に述べた乗車方向と、横山、水野両氏による昭和37年の定期乗車に関する方面別調査と比較したところ、ほぼ一致している。

#### 4. 青森への通勤量

##### (1) 青森への乗車人数

青森への乗車数の最も多いのは、津軽線方面であり、その中の油川が、奥羽線、東北線の各駅からの乗車数を上まわっている。300人以上の通勤者数を示しているのは、油川、浪岡、弘前、浅虫の各駅で、津軽線では、岩田、東北線では、野辺地、奥羽線では弘前を境にして青森への乗車数が減少している傾向にある。これは、前述の乗車方向と大体一致している。ここで、通勤者数だけから、各駅と青森との連結度を論ずることはできない。そのため、各駅における通勤者総数との関係を見る必要がある。

**時間距離別積算通量(才三回)**



## (2)青森への通勤率(才二図)

各駅から青森へ向かって乗車する通勤者数と他駅への通勤者数を乗車総数(上り下りの乗車の合計)との比率を求めた結果、東北線方面では、千曳と乙供の間に急激な変化がみられる。奥羽線方面では、浪岡、北常盤の間にその境界がみられるが、弘前への通勤率も青森の場合と同様にして求めると、北常盤は、青森への通勤率の方が、弘前への通勤率よりも上まわっている。このことから、青森と弘前間の通勤者に関する交通圏の境界は、北常盤までを青森圏内に入れることができる。津軽線は、乗車方向において示されたように青森への依存度が非常に高い。そのため、通勤率でも、青森、蟹田間は、80~90%と高率を示し、低いところでも40~60%で東北線や奥羽線に比べると、必ずしも低いとはいえない。

## (3)青森への時間距離別積算通量(才三図)

青森を中心にして、各駅からの時間距離を積算してみると、全体的に60~70分位のところから上昇がみられる。これは、青森への通勤者にとって、70分位までが通勤時間の限界であることを示している。最も多くの通勤者を青森へ送っている津軽線は、東北線、奥羽線の同距離の地点までの所要時間が少しではあるが、より以上要している。これは、津軽線が支線のため、本線に比べて冷遇されているからであろう。

## 5. 青森の通勤圏

青森の通勤範囲は、駅間別通勤量、乗車及び降車率とその方向、青森への通勤率などから考察した結果、それぞれの方法によって、多少の違いはあるが、大体、範囲を定めることができる。それは、東北線では、狩場沢付近まで、奥羽線では、弘前、津軽線では蟹田までで、時間にして60~70分、距離にして、約40km以内のところである。

交通量を見ると、前述のように津軽線、奥羽線、東北線の順に青森への通勤者数が増えている。

## 6. 青森市における産業分類

昭和41年7月の青森市の事業所統計を青森市における昼間就業人口、昭和40年の国勢調査による青森市の人口及びその産業分類を夜間人口とみなした。事業所統計の方は、3年に1度なのに対して、国勢調査は、5年に1度の調査のために、多少のずれがある。

青森市は、昼間人口の方が夜間人口に対して28,586人多くなっている。ということは、これだけの人口が青森市に流れこんできていることである。この昼間人口と夜間人口の差について、産業分類の上でみると、最も多いのが、卸売小売業で次に建設業、サービス業、製造業、運輸通信業等々となっている。この中で、最も多い卸売小売業とサービス業の才3次産業と、建設業、製造業の才2次産業とを比べてみると、前者の方が約4,000人位多くなっている。このように、青森市の場合、才3次産業に従事している人が多く、それだけ商業的性格が強い

といえるだろう。また、青森市は、県庁所在地であり、県の政治の中心となっていることから公務従事者も相当数にのぼっている。

## 7. おわりに

以上述べてきたように、まずオ一に青森市（青森駅のみ）における通勤交通圏を明らかにした。また、青森市の産業分類から、オ3次産業従事者の多いこともわかった。これらの人々の多くは、鉄道通勤により、前述の通勤圏内から通勤してきている。

## 参考文献

(1)村田孝介・小川美之助（1952）：

盛岡市における交通圏(1)

東北地理 Ⅴ〇頁4, No. 3~4

(2)渡辺四郎（1953）：

通勤交通よりみた福島市の都市圏構造

東北地理 Ⅴ〇頁6, No. 2

(3)山鹿誠次：都市地理学 大明堂

(4)横山弘・水野裕（1965）：

青森県の主要都市圏について

弘前大学教育学部紀要, 15号

(5)青森市勢要覧（1967）

(6)青森市事業所統計（1966）

(7)盛岡鉄道管理局・秋田鉄道管理局：

通勤通学調（昭和42年5月17日現在）