

# 青森市における中心商店街についての地理学的考察 ——歩行者通行量を指標として——

樋口博昭

## 1. はじめに

青森市は昭和46年に商業近代化地域に指定され、青森市の商業機能の発展が計画的に推進されつつある。また、青森市内には既存のカネ長・松木屋デパートに加え、昭和48年9月に国道古川地区にみなみデパートが、さらに昭和49年5月にニコニコ通り角に中三デパートが相次いで開店、営業を始めた。

そこでこの論文は任意の地点で歩行者通行量を調査し、新しくふたつのデパートが開店したことにより中心商店街の歩行者通行量がどのように変化したか、またあわせて周辺商店街についてそのタイプ分けを試みた。

## 2. 中心商店街についての考察

### ① 歩行者通行量

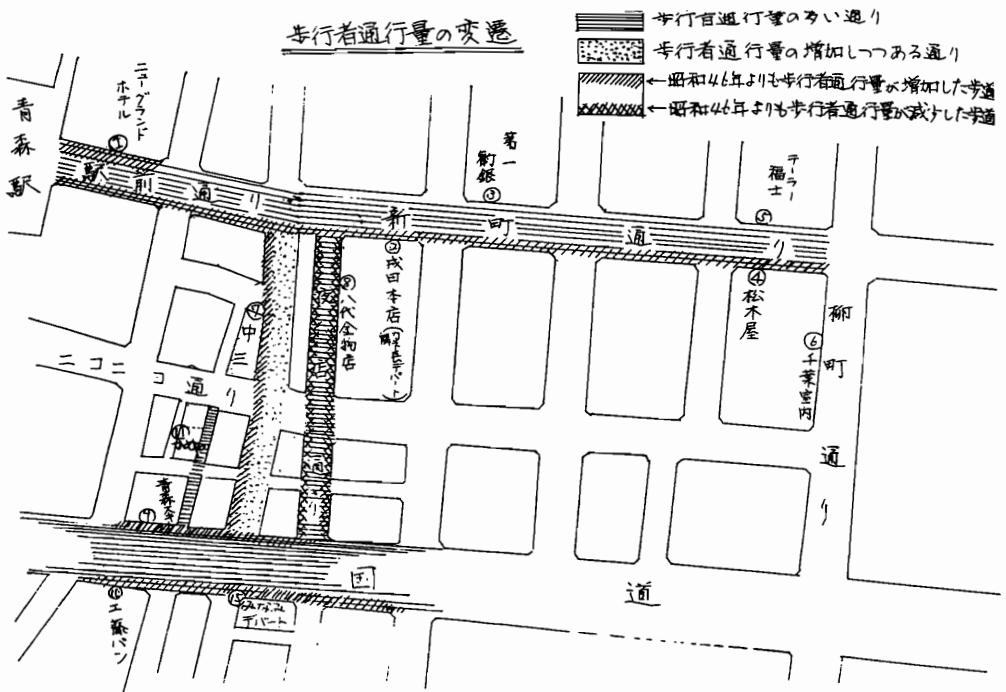
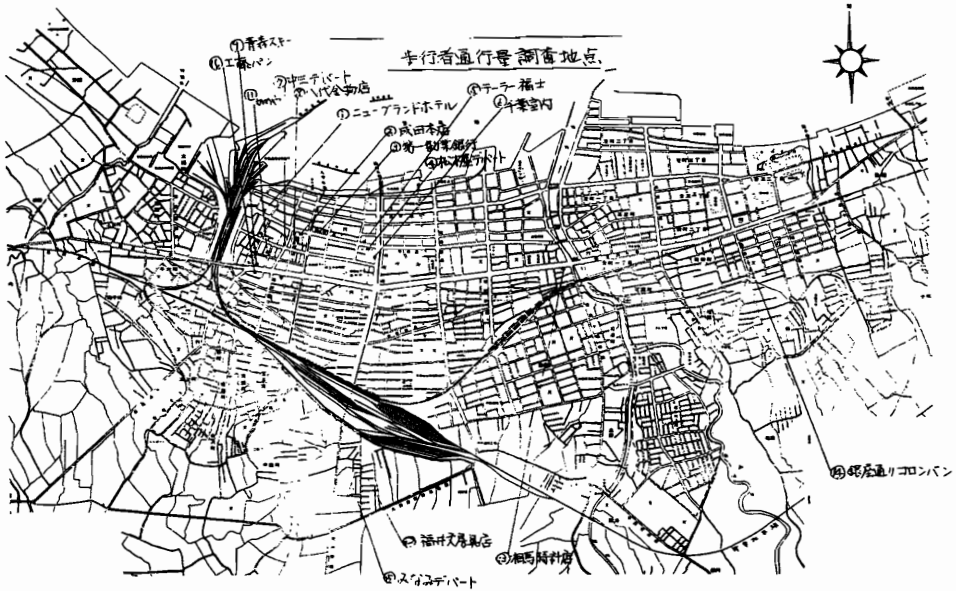
中心商店街における任意の調査地点による歩行者通行量についてみると、昭和46年から49年までの歩行者通行量調査結果から各調査地点では、さまざまな反応を見せている。

昭和46年の歩行者通行量調査の時に比べてみると昭和49年の同調査結果では、いわゆる中心商店街とされている新町通り商店街でも青森駅に対して左側、即ちカネ長・松木屋両デパートが立地する側の歩道と、右側においては青森駅寄りの青森ニューグランドホテル前では歩行者通行量が増加しているが、第一勧業銀行前とテラ-福士前では大きな変化はない。その理由として商店列の中に業種の異なる銀行などが立地しているために、商店街の統一的發展が阻害されていると考えられる。事実、商店会側では銀行に対し、一階の店舗化などの多角経営化を要望しているのが現状である。またテラ-福士付近の商店列においては核店舗となるべき大型店がないことと業種の異なる営業所、割烹などが入り込んでいることなどから、対岸の松木屋デパート側の歩道に歩行者が奪われている。両地点の歩行者通行量を比較してみると、昭和46年10月27日には1:2.6であつたが、昭和49年7月21日には1:4.5とその差が拡大する傾向にあるからである。

また、昭和49年5月に開店した中三デパート前の通りも増加した通りである。国道古川地区についても増加した通りで、昭和48年9月にはみなみデパートが開店したが、工藤パンみなみデパート側の歩道と向側の青森スキー側の歩道とともに昭和46年よりも歩行者通行量が増加の傾向にある。逆に昭和46年よりも歩行者通行量が減少した通りが夜店通りである。昭和46年には市内で最も歩行者通行量の多い成田本店前の6割の歩行者通行量があつたが、昭和49年には2割台に大

大きく減少した。

この結果、以前は歩行者通行量においては新町通りと夜店通りが多いとされていたが、昭和49年の調査結果からは以前のT字型から変化してやや複雑な形を示すようになった。(第2図)



② ショッピングセンター機能

歩行者通行量において平日よりも休日に多くなる程その地域がショッピングセンターとしての機能が大きい(杉村暢二)ことから、平日に対する休日の歩行者通行量の割合をとつてみた。(第1表)

第1表 歩行者通行量

調査期日	S46. 10. 27	S49. 3. 3	S49. 7. 19	S49. 7. 21	S49. 8. 11	S49. 8. 18	日曜 / 平日
曜日・天候	(日) 晴	(日) 晴	(日) 晴	(日) 晴	(日) 晴	(日) 晴	
調査時間	7:00~ 19:00	10:00~ 17:00	10:00~ 17:00	10:00~ 17:00	10:00~ 17:00	10:00~ 17:00	
(1) ニューグランドホテル (駅前通り)	10,300 (36.1)		5,070 (38.4)	9,708 (32.5)			1.76
(2) 成田本成 (新町通り)	28,522 (100.0)	48,424 (100.0)	13,196 (100.0)	29,880 (100.0)	28,732 (100.0)	27,545 (100.0)	2.11
(3) 第一勧銀 (新町通り)	9,708 (34.0)	9,913 (20.5)	3,818 (28.9)	6,980 (23.4)	5,797 (20.2)		1.63
(4) 松木屋 (新町通り)	9,761 (34.2)	18,687 (38.6)	7,644 (57.9)	11,008 (36.9)	10,721 (37.3)		1.34
(5) テーラ-福士 (新町通り)	3,733 (13.1)		1,860 (14.1)	2,468 (8.3)			1.15
(6) 千葉室内 (柳町通り)			3,964 (30.0)	5,194 (17.4)			1.19
(7) 中三デパート (ニコニコ通り)		*10,206 (21.2)	2,566 (19.4)	6,360 (21.3)	*8,402 (29.2)		2.21
(8) 八代金物店 (夜店通り)		*21,288 (44.0)	2,750 (20.8)	6,130 (20.5)	*12,168 (42.4)		1.20
(9) 青森スキー (国道古川)	7,041 (24.7)	7,641 (15.8)	4,080 (30.9)	5,744 (19.2)		5,506 (20.0)	2.00
(10) 工藤パン (国道古川)	6,641 (23.3)	7,701 (15.9)	6,772 (51.3)	8,998 (30.1)		5,839 (21.2)	1.22
(11) かめや (古川いろは通り)			9,184 (69.6)	10,130 (33.9)			0.95
(12) 福井文房具店 (旭町)			2,650 (20.1)	1,624 (5.4)			0.53
(13) 相馬時計店 (堤町)			2,038 (15.4)	2,166 (7.2)			0.93
(14) コロンバン (浪打銀座通り)			3,546 (26.9)	3,946 (13.2)			1.05
(15) みなみデパート (国道古川)		11,340 (23.4)				6,982 (25.3)	

注・1) \*印はその調査地点の両側の歩道の歩行者通行量を表す。

2) 日曜の平日に対する割合は(S49.7.21)÷(S49.7.19)で調査時間は10:00~19:00の歩行者通行量で計算した。

従来、ショッピングセンターと称されていたのはカネ長～松木屋、夜店通りであつたが松木屋は休日の歩行者通行量は平日に比しそれほど高くない。中三デパート前が市内で最も倍率が高く新たにショッピングセンターとしての地位を築きつつある。また、国道古川地区は、平日、休日とも大きな変化がないのは、古川地区は青森市北部および西部のバス発着所となっているために、平日は通勤・通学者による歩行者が多いからであろう。

### ③ 交通条件

商店街にとっては交通条件が大きな影響をもたらす。新町通り商店街と駅前商店街は青森駅を核として発達してきた商店街であり、また国道古川商店街は青森市西部・北部のバスの発着所となっていることと、国道という交通上の重要性から発達した商店街である。松木屋デパート前の歩行者通行量がカネ長デパート前よりも少ないことは、松木屋デパートが青森駅からより遠い位置に立地していることと、ほとんどのバスが国道古川を通るということが一要因となっていることがあげられる。また、中三デパートが開店する前は中三前の通りは両方向とも通れたが、開店後は一方通行になり、しかも停留所がデパート前に移され中三デパートにとっては有利な交通条件となつた。

### ④ 大型店舗が歩行者に与える影響

中三デパートが開店する前は両側の歩行者通行量はほぼ同数であつたが、開店後は7：3の割合でデパート側に歩行者通行量が増加し、国道古川商店街と新町通り商店街とを結ぶ重要な通りとなつたことからデパートのような大型店が歩行者に与える影響が大きい。

また新町通りについても、カネ長、松木屋両デパートをはじめとする大型店舗が並ぶ側と反対の歩道とでは歩行者通行量において大きな差があることから大型店が歩行者通行量に与える影響が大きいことがいえる。

### ⑤ 商店会について

青森市には19の商店会組織があるが、任意の組織であつて法律的援助がないために力の弱い団体であるが、中心商店街において商店会組織のない通りにはアーケード等の歩行者に対する施設が乏しい。また、商店街の近代化が為されていない中三デパート前の通り、古川いろは通りなどは歩行者通行量が多いだけに商店会の組織化または強化をはかり、アーケードの設置、店舗の近代化などが望まれる。

## 3. 周辺商店街についての考察

周辺商店街についての歩行者通行量を調査した地点は、旭町通りの福井文房具店前、国道堤町の相馬時計店前、浪打銀座通りのコロンバン前の3地点をとりあげ、昭和49年7月19日(金)と21日(日)の商工会議所による歩行者通行量調査をもとに歩行者通行量を分析した。

### ① 福井文房具店

日曜日の歩行者通行量は平日の0.53倍で、平日よりも日曜日の歩行者通行量の大幅に少ない地

点である。福井文房具店のある旭町通りは国道古川から山の手住宅地へ向かう通りであるが、平日・日曜を問わず午前と夕方の歩行者が多く昼の時間帯の歩行者が少ないという特徴がみられる。その理由として旭町通りの商店街は中心商店街に近い位置に形成しているため、地元の商店街よりも中心商店街に出る人々が多いため午前と夕方が歩行者が多く、昼の歩行者が少なくなる現象が現われ、中心商店街への指向性の高い商店街である。

#### ② 相馬時計店前

相馬時計店は堤町の国道に面していて古川地区から約2Kmの地点にある。日曜の歩行者通行量は平日の0.93倍を示す。この地区の商店街での歩行者は中心商店街へ向かう歩行者と反対方向の歩行者とは通行量においてほぼ同数であり、次に述べる地区型商店街との過渡的商店街の性格を有する。

#### ③ 浪打銀座通りコロンバン前

日曜日の歩行者通行量は平日の1.05倍となり、平日と日曜との歩行者通行量はほとんど変わらない。また、浪打銀座通りにあるコロンバン前は他の周辺商店街よりも歩行者通行量が多く、しかも日曜日においても平日に比べて歩行者通行量が減少していないことから独立した商店街を形成している。

以上、3カ所の周辺商店街について歩行者通行量を指標として特徴を述べたが、平日と日曜日との比較、および歩行者通行量の大小から周辺商店街については次の二つのタイプに分類できる。

##### A：近隣型商店街

旭町通りの商店街に類型をみるように中心商店街に近い距離にあつて歩行者通行量は日曜日よりも平日の方が多い商店街である。

##### B；地区型商店街

中心商店街から比較的遠距離にあつて歩行者通行量は平日よりも日曜日の方が多く、独立した商店街である。浪打銀座通り商店街は地区型商店街の性格をもつ。

#### 4. おわりに

上述の様に歩行者通行量を指標として青森市の中心商店街および周辺商店街について考察を進めてみたが、歩行者通行量だけでは解明できない部分が多々現われた。また調査地点の箇所も不十分であつたため結論づけられない箇所もあり、多面的に商店街を分析する必要があつた。

最後に、この論文を進めるにあたり多大な御指導を賜つた横山弘先生・水野裕先生、並びに寒風吹きすさぶ中で歩行者通行量調査に協力していただいた友人諸君に深く感謝致します。

参考文献

- 1) 服部銈次郎・杉村暢二(1974)  
商店街と商業地域 古今書院
- 2) 杉村暢二(1972)  
歩行者通行量による中心商店街の性格  
地理学評論 45-4
- 3) 服部銈次郎(1970)  
日本における中心機能の配置  
地理学評論 43-4
- 4) 桑島勝雄(1973)  
仙台の居住地域の拡大と小売商業  
地理学評論 46-7
- 5) 商業近代委員会青森部会(1971)  
青森地域商近代化地域計画報告書
- 6) 青森市商工会議所(1974)  
青森市広域商業診断資料