

バイパスの設置に伴う地域の変貌

青森市・弘前市・八戸市の場合から

尾崎俊作

I 序 言

最近のモータリゼーションの急激な進展は都市を大きく変えようとしている。都市の経済・社会などは都市交通現象にあらわれてくると言われているくらい、都市交通の把握は都市活動に不可欠なものである。

特に、自動車の急激な増加を緩和するために、都市内部では大規模な交通規制やバイパス等の道路整備がなされている。筆者は、バイパスが設置されたことによって、その周辺地域がどのように変化してきているかということに注目して、県内の主要三都市を例にとって、現状を把握し、それが都市の性格とどのような関係にあるかについて述べてみる。

II 地域の概観

1) 青森市

青森県の県都としての青森市は、県の行政・経済・文化の中心地である。職業別人口比率を指標として都市機能をみた場合、管理・商業型に属する（横山 1975）。また、鉄道網の上でも、道路網の上でも重要な結節点となっており、交通都市としての機能ももっている。

2) 弘前市

弘前市は、津軽地方の中心都市としての性格が強く、都市機能は農業・商業型に属する。工業はさかんではなかったが、昭和34年に、農工並進をねらいとして、無公害の内陸型企業の誘致に乗り出し、現在までに3つの中小企業団地が造成されている。

3) 八戸市

八戸市は、青森県南東部から岩手県北部にかけての地域の経済的中心地として発達してきた。戦前は漁業による都市化の進展から戦後は工業化の進展と変わってきており、東部から北部へと発展してきている。都市機能は水産業型に属しているが、工業都市としての機能ももっている。

III バイパス設置に伴う地域変貌

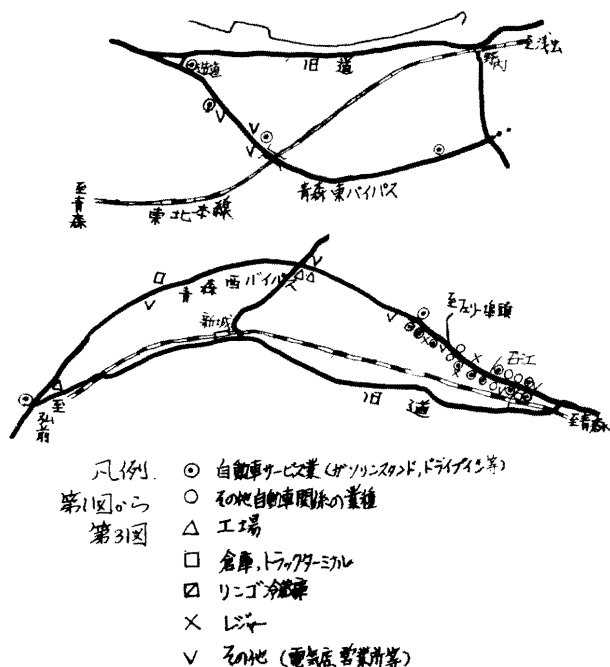
1) 青森市のバイパス

東バイパスが開通したのは昭和49年12月25日で比較的新しい（表1）ため、土地利用には急激な変化は見られない（第1図）。ただ、この図には記入しなかったが、青森口の造道、八重田間にかけて住宅が20軒ぐらい沿線に見られるが、この地域は都市計画で第2種専用地に指定さ

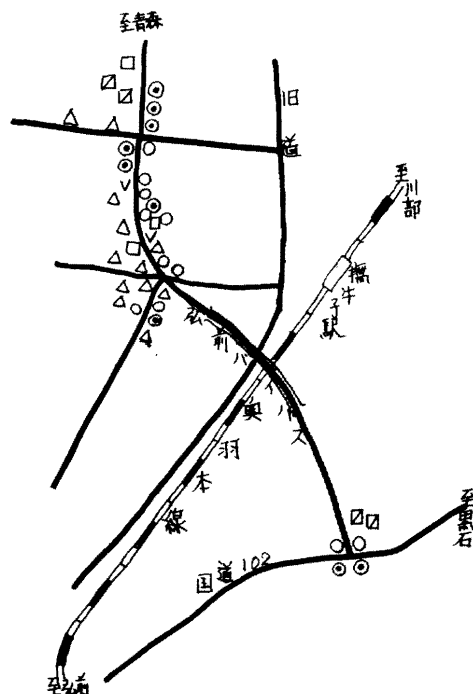
れているからである。また、県道野内線にトラクターミナルが3ヶ所あるが、バイパスが造られる前からあり、将来のことを見越してたてられたこと、安価で広い土地が得やすかったためである。東バイパスはまだ全面開通したわけではなく、昭和52年までに久栗坂まで開通させる予定である。これが完成すると、急激に変化することは必至である。また、旧道とバイパスの交通量はほぼ等しいが(表1)、旧道の営業所等があるために、旧道の利用者が多い。

西バイパスは47年11月21日に開通したが、東バイパスと異なって、石江付近を中心に土地利用の変化が見られる。業種別では、自動車関係のものが約6割を占めており、主に、ガソリンスタンド、自動車販売所などである。また、車を対象にした郊外パチンコ店などのレジャー産業も見られる。しかし、石江近辺は、都市計画で準工業地域に指定されているため変化は見られるが、他の地域は調整区域となっており、石江のような変化は見られない(第1図)。また、西バイパスはフェリー埠頭への行き道となっているが、昨年の秋に新田-石江線が開通された。この路線は内環状線と結びつく予定で、東バイパスに通じるようになると、土地利用も一層変化することは明らかである。

第1図 バイパス沿線の土地利用(青森市)



第2図 バイパス沿線の土地利用(石江市)



東バイパス、西バイパスとも、市内の中心地を通り抜けなければならないというのが現状であり、国道４号線と７号線の交通渋滞を解消するためにも、環状バイパスの建設を急いでもらいたい。

2) 弘前市のバイパス

弘前バイパスは昭和４７年１１月１９日に藤崎―撫牛子間が開通し、１０２号線とタッチしたのが５０年１０月１日である。その沿線上の土地利用を見ると、大根子・石渡線の交差点付近から西田にかけて、工場が多いことが目立つ。堅田宮川地区に立地している津軽塗団地が昭和４９年に近代化を図るために集団化し、この地域に形成されている。さらに、地域の性格があらわれているものとして、リング冷蔵庫がある。また、１０２号タッチ沿いに、弘前中央青果が昭和４７年に完成しており、近くには卸センターがあり、１０２号タッチ沿いは流通面で大きな機能をもっている（第２図）。

このバイパスも、青森のバイパスと同様に、市の中心街を通らなければならない。そのためにも、早急に、１０２号タッチより以南の道路の建設が迫られている。

表１ バイパス開通前と開通後の交通量

項目 バイパス名	開通年月日	開通前の交通量観測	開通後の旧道の交通量観測	バイパスの交通量観測
青森東バイパス	和 49年12月25日	造 道 16,209(台/12h)49 20,420 (台/白)	造 道 10,822(台/12h)51	平新田 10,057(台/12h)51
青森西バイパス	47年1月21日	新 城 12,099(台/12h)46 15,180 (台/白) 石 江 15,247(台/12h) 19,060 (台/白)	新 城 6,251(台/12h)49 7,627 (台/白) 石 江 11,572(台/12h) 14,118 (台/白)	新 城 10,488(台/12h)49 12,890 (台/白) 石 江 11,825(台/12h) 14,660 (台/白)
弘 前 バイパス	47年11月19日	撫牛子 11,320(台/12h)46 14,490 (台/白)		津賀野 10,854(台/12h)49 13,460 (台/白)
弘 前 バイパス (102号タッチ)	50年10月 1日		和 徳 10,466(台/12h)51	堅 田 (台/12h)51
八 戸 バイパス	42年 3月30日	田 向 7,162(台/12h)46 8,600 (台/白) 三日町 20,589(台/12h) 24,710 (台/白) 売 市 8,167(台/12h) 9,800 (台/白) 河原木 7,333(台/12h) 9,600 (台/白)	田 向 6,498(台/12h)49 7,928 (台/白) 三日町 9,333(台/12h) 11,337 (台/白) 売 市 9,606(台/12h) 11,720 (台/白)	新井田 8,332(台/12h)49 9,560 (台/白) 類 家 16,759(台/12h) (塩町) 20,050 (台/白) 城 下 11,810(台/12h) 14,170 (台/白) 河原木 4,887(台/12h) 6,060 (台/白)

※ 単位 12h……7 : 00～19

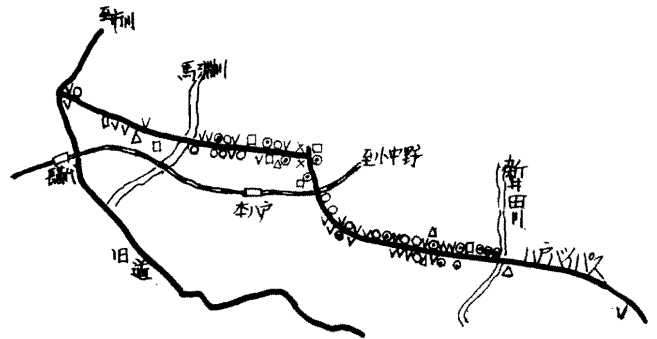
地名……観測地点

(青森工事事務所調べ)

3) 八戸市のバイパス

国道45号線のバイパスは昭和48年3月30日に開通した。バイパス沿線の土地利用を見ると、今まで二市と比べてみてもわかるように、非常に利用状況が高いことがうかがえる。そこで業種別に見た場合、自動車関係が約40%で、次いで「その他」が多く、これは電気店や食料店などで、約38%を占めている(第3図)。

第3図 バイパス沿線の土地利用(八戸市)



八戸のバイパスも、前の二市同様に、バイパスとしての役目を果たしていない。将来の高速交通体系に対応したバイパスとしては、白銀市川環状線があるが、これが完成すれば、国道、県道とすべて連結し、市街地にじかに入らなくても、好きな個所から目的地に直進できるようになる。特に、産業活動の活発な八戸市でさえ、国道バイパスは一本だけで、早急にバイパス整備が迫られている。

表2 年次別・業種別の変化

青森西バイパス

	自動車サービス業(◎)	その他の自動車関係(○)	工場(△)	倉庫冷蔵庫(□)	レジャー産業(×)	その他(V)
昭和51年	3	1			1	2
50年	1	1			1	2
49年	1	1				
48年	5	2		1	1	
47年	2	1	3			2
合計	12	6	3	1	3	6

弘前バイパス

	◎	○	△	□	×	V
昭和51年	2	3		4		1
50年		1	1	2		
49年	3	1	4			
48年	3	3	6	1		1
47年	1	3	1			
合計	9	11	12	7		2

八戸バイパス

	◎	○	△	□	×	V
昭和51年	5	6	1		1	6
50年	3	2		1	1	6
49年	1	5		1		6
48年	2	1	1	2		4
47年	3		3	3		5
合計	14	14	5	7	2	27

4) 三市の比較

都市の性格が、バイパス設置に伴って地域の変貌にどのような影響を及ぼしているかについて。三市を比較して述べてみる。

三市のバイパス沿線の土地利用状況が高いのが八戸市である。これは、バイパスが市の中心街を通っているからである。さらに、第1図から第3図の業種を年次別にあらわしたのが表2である。これから大体の傾向をつかめる。青森市のバイパスは自動車関係の業種が多く、バイパスが完成された時期に建築され、最近では、レジャー産業、カー用品店が増えてきている。弘前バイパスでは、沿線に、工場やリンゴの冷蔵庫が多いのが特徴的である。内陸型の工業を推進しながら、集団化がなされる傾向にある。また、八戸バイパスの場合、業種で『その他』という部門が非常に多いが、これはバイパスとしての機能よりも一般道路としての機能が強いことがわかる。このように見ると、都市の性格―地域性―をうまく生かしているのが弘前のバイパスで、他の二市はそれ程あらわしているとは言えない。

IV 結 語

今まで述べたことをまとめてみる。

a) 都市の性格によって、バイパスの設置に伴って地域がどのように変化したか。

三市のなかで弘前市のバイパスが一番都市の性格をはっきり現わしている。これと言って特徴がないのが青森市の場合で、都市の性格からみても、流通センターが見られないのが不思議なくらいである。

b) バイパス沿線の利用状況

利用状況が高いのは、八戸バイパスであるが、同市の中心街を通り抜けるためである。また、農地として残っている土地も大部分が買占められており、これからさらに発展すると思われる。

c) 三市のバイパスは真のバイパスか

三市のバイパスとも、市の中心地を通らなければならないというのが現状であり、早急に、市街地を通らない環状線を造らなければならない。その際、都市計画をしっかりと立案し、スプロール現象を起さないように注意しながら建設しなければならない。

最後に、この論文を進めるにあたり、終始多大な御指導・御助言を下された横山弘教授、水野裕助教授に対して厚く御礼申し上げます。また、資料提供の便宜を計って下さった三市の市役所都市計画課、ならびに建設省青森工事事務所の清藤博氏に対しても、ここに深く感謝申し上げる次第です。

<参 考 文 献>

- 横山 弘(1975):「東北地方における都市人口の変化」

弘大地理 Vol 11

- 野呂 謙一（ 1 9 7 5 ）：「弘前市における住宅地の発展」

弘大地理 Vol 11

- 宮川 並己（ 1 9 7 6 ）：「弘前市における中小企業団地についての地理学的考察」

弘大地理 Vol 12