

# モータリゼーションに伴う地域への影響

(弘前市の場合)

齋藤由子

## I はじめに

近年、都市の発展に伴い、次第に市内および周辺地域からの乗り入れも含めて自動車利用が顕著になってきている。本論文は、弘前市の交通状況の実態と交通規制との関係、その結果土地利用の変化としてみられる駐車場設置に主眼をおいて、現在、弘前市が自動車の増大下においてどのような方向に進んでいるのかを考察したものである。

## II 自動車台数と交通量

自動車台数は、昭和40年の9,017台から50年では32,786台と3.6倍に伸びて、自動車1台当たりの人口は40年の16.8人から現在では5人に1台にまで普及してきている。中でも小型貨物車・小型乗用車の伸びが目につく。49年と50年の交通量の伸びを比較してみると、国道7号線の和徳・代官町区間は伸び率10.3～13.2%と相変わらず高いのであるが、国道7号線バイパス沿線の堅田宮川が+40.8%と著しい。7時から19時までの12時間交通量では和徳青銀前・代官町・土手町といった国道7号線にあたる一連の交差点が2万台以上の交通量を記録しており、樹型・青森日産前・菊池病院前も朝一通勤・夕方一帰宅というパターンにより値が高くなっている。また、国道7号線沿いでは大型車の通過交通による影響があり、道幅が狭い上、トラックの大型化と乗用車交通量の増加により交通の障害ともなっている。特に代官町交差点の場合ほどの方向にも全日にあたり渋滞状態がみられ、問題となっている。

## III 交通規制について

年々の交通量増加に対処するために、弘前市でも47年・48年にかけて、一方通行・駐車禁止規制に力を注ぎ、45年のほぼ2倍に距離を延長している。しかし、以前の規制が道路上の交通量を最大にするために実施されてきたのに対し、最近では都市機能を麻痺化させている自動車交通量削減を目的として地域一帯を面的にとらえ、地域住民の生活の生活空間をとりもどすということから都市総合交通規制として51年7月1日に実施されている。一方通行・大型車通行禁止などの他、駐車規制が線の規制から5.86Km<sup>2</sup>とほぼ市街地を含む面規制になり、関連して11.1Kmと線規制も延長される結果となっている。

## IV 駐車場設置について

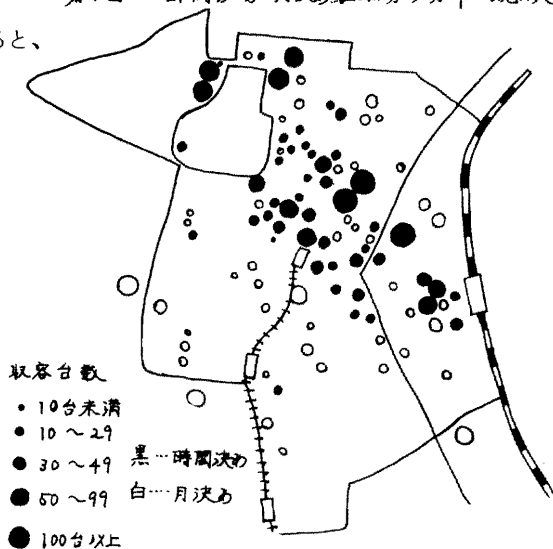
第1表 時間決め・月決め駐車場の開設時期

年	時間決め	月決め
36年	2	0
37年	0	1
42年	2	0
43年	0	1
44年	2	1
45年	1	2
46年	5	2
47年	4	0
48年	10	1
49年	7	8
50年	5	10
51年	12	24

1) 時間決め駐車場

時間決め駐車場の分布状況は、駅を中心とした地域、中心商店街である土手町周辺地域、鍛冶町周辺地域、公園を中心とした地域に大きく区分できる。駐車場の開設時期は、はやいもので36年から始まり、47年まではあまり増加はなく、48年頃から急激に増え、51年にまた1つの増加がみられる。(第1表)これは48年の石油ショックにもかかわらず自動車台数が増え、交通量集中があったこと、同時に48年頃から規制の強化が著しくなったことに起因している。51年開設分を月別で分析すると、7月以前が4箇所、7月以降が8箇所で見事に総合交通規制の影響を受けていることが言える。51年開設の所は、土手町を中心として比較的近距離の地域と鍛冶町付近への設置がある。土手町の場合は商店自身が専用駐車施設を常設している所が少なく、買物客の利用を主体とし、鍛冶町付近は、夕方から娯楽客を対象にした設置である。次に駐車場の規模を収容台数別にみると、10～29台が20箇所、30～49台が14箇所、50～99台が10箇所で見事にわたっての分布がみられる。(第1図)やはり、利用率の高さから代官町・土手町・駅にかけては規模が大きく、周辺にいくに従い、中・小規模となっている。また、公園周辺にも観光目的のために自動車を利用して来る人が多いので大規模なものがあるが、公園で開催される祭り期間以外は利用率が低く、月決めと併用している場合がほとんどである。時間決め全体では、平均利用時間帯が午前2・午後1・午後5時以降3の割合で午後集中する傾向にある。時間決めの場合は、利用者・経営者双方の立場から商店街・歓楽街に比較的近い場所が選ばれることになるが、最近代官町から上土手町にかけては渋滞区間であることから、数時間で頻繁に出入りがなされ、車の流れを中断することになり、混雑を一層増す原因にもなっている。

第1図 時間決め・月決め駐車場の分布・規模



7月以前が4箇所、7月以降が8箇所で見事に総合交通規制の影響を受けていることが言える。51年開設の所は、土手町を中心として比較的近距離の地域と鍛冶町付近への設置がある。土手町の場合は商店自身が専用駐車施設を常設している所が少なく、買物客の利用を主体とし、鍛冶町付近は、夕方から娯楽客を対象にした設置である。次に駐車場の規模を収容台数別にみると、10～29台が20箇所、30～49台が14箇所、50～99台が10箇所で見事にわたっての分布がみられる。(第1図)やはり、利用率の高さから代官町・土手町・駅にかけては規模が大きく、周辺にいくに従い、中・小規模となっている。また、公園周辺にも観光目的のために自動車を利用して来る人が多いので大規模なものがあるが、公園で開催される祭り期間以外は利用率が低く、月決めと併用している場合がほとんどである。時間決め全体では、平均利用時間帯が午前2・午後1・午後5時以降3の割合で午後集中する傾向にある。時間決めの場合は、利用者・経営者双方の立場から商店街・歓楽街に比較的近い場所が選ばれることになるが、最近代官町から上土手町にかけては渋滞区間であることから、数時間で頻繁に出入りがなされ、車の流れを中断することになり、混雑を一層増す原因にもなっている。

にわたっての分布がみられる。(第1図)やはり、利用率の高さから代官町・土手町・駅にかけては規模が大きく、周辺にいくに従い、中・小規模となっている。また、公園周辺にも観光目的のために自動車を利用して来る人が多いので大規模なものがあるが、公園で開催される祭り期間以外は利用率が低く、月決めと併用している場合がほとんどである。時間決め全体では、平均利用時間帯が午前2・午後1・午後5時以降3の割合で午後集中する傾向にある。時間決めの場合は、利用者・経営者双方の立場から商店街・歓楽街に比較的近い場所が選ばれることになるが、最近代官町から上土手町にかけては渋滞区間であることから、数時間で頻繁に出入りがなされ、車の流れを中断することになり、混雑を一層増す原因にもなっている。

2) 月決め駐車場

月決めの場合は群化するよりも、市街地全般に分散して、特に周辺の住宅地、商店街の裏通りへの設置が目立つ。駐車場開設時期は49年-8箇所、50年-10箇所、51年-24箇所とこの

3年間で増加が著しい。また、51年7・8月開設分が多いのは、前の時間決めと同様であるが、51年開設分が24箇所と特に多いのは、時間決めの方は規制前からの設置が月決めよりは多く、急には影響をおよぼさなかったことと、反面、会社商店関係の勤務者の場合、駐車施設の整備不足とか、営業用の車の保管とか、住宅地で自動車保管場所を確保できない場合などに支障をきたし、開設が多くなっているのではないかと考えられる。年度別の広がりを見ても、50年・51年頃になると広範囲にわたり、桔梗野を中心とした住宅地域、市役所周辺、和徳一白銀線一帯への開設が新たに見られる。収容台数では10台未満が11箇所、10～29台が30箇所で圧倒的に多く、小規模なものが大部分である。時間決め平均収容台数が37.3台、月決めが12.3台ということからも、特定の車両を対象にしていることからあまり大きなものでなくてもよいということが言える。だが、周辺部では時間決めとは逆に大規模なものがあらわれている。

第2表 駐車場以前の土地利用

	商 店	工 場	資 材 置 場	倉 庫	住 宅 地	タ ク シ ー 置 場	娛 楽 施 設	学 校	病 院	銀 行	旅 館	事 務 所	庭 園	空 地 ・ 荒 地	そ の 他
時間 決め	10 (2)	4 (2)	3	6	8 (1)	2 (1)	1 (1)	1 (1)	1	1	1	1 (1)	4 (1)	7 (2)	1
月 決め	2 (1)	1		3 (1)	13 (4)							2 (2)	9 (8)	23 (1)	1

( )内は51年開設分を示す

### 3) 駐車場以前の土地利用

時間決めの場合は、分布が中心部に集中しているということからも、多種多様で商店が10、住宅地8、空地・荒地7、倉庫6、工場・庭園がそれぞれ4と続いているのに対し、月決めの場合は範囲が狭げられ、空地・荒地が23、住宅地13で圧倒的に多い。特に月決めの場合は51年開設分だけでも、空地および荒地利用が11、庭園8というのは、駐車場経営が他の業務に比べ、土地を整備すればすぐ変容できるということから、ただ放置しておくよりは駐車禁止区域拡大に伴って土地利用が見直されたということである。(第2表参照)住宅地の場合は、古くなった建物を取りこわし、売却した形で城東団地・緑ヶ丘団地など周辺部への引っ越しが目立つ。商店の場合は、営業をやめて駐車場経営に変更したものが2箇所、店舗の建て直しによる跡地利用が1箇所、移転が9箇所となっている。中でも問屋業の場合は、一般事務所と比較すると床面積当りの自動車発生が2倍以上にもおよぶということから、市内では輸送面で支障をきたし、さらに用地拡張ができた

いなど不都合が生じてきている。大町にあった繊維関係の卸問屋は47年に完成した弘前卸センターの方へ全面移転をし、その跡地が現在、時間決め駐車場として利用されている。一方、工場の場合も郊外へ移転してその跡地を有料駐車場として使用しているのが、交通集中地区でみられる。上白銀町にあった明珍高橋鉄工所の例をあげると、39年に小沢大開地区にある金属工業センターの方に移転し、その後、一部貸ビルと月決め駐車場に変容している。また、団地に移転しないまでも、鍛冶町付近の鉄工所、コンクリート会社が営業を停止したり、富田方面へ移動している。土手町にあった味噌・醤油醸造業社が車の出入り困難から、51年4月より時間決め駐車場としてオープンしている。

## V むすび

弘前市街地では、自動車の増加に対し、道路整備がまにあわないというのが実情で、自動車利用のメリットが生かされるどころか、最近では住民の生活空間をおびやかすようになってきている。しかし、逆の立場から言えば、自動車利用は多くの業務に役立ち、都市の機能分散も自動車の普及が可能にしているのである。郊外へ出た業種の跡地は、市内の自動車利用に適応して、次第にその範囲を拡大し、駐車場などの価値の高いものに変容していくものと予想される。現在、国道7号線バイパス建設が完成を目ざしているが、今後は、中心部と郊外部とで、バランスのとれた計画的な広がりが期待される場所である。

最後に本論文作製にあたって御助言・御指導をいただいた横山先生・水野先生および資料の面で便宜を計ってくださった弘前警察署弘前市役所都市計画課の各位に感謝の意を表します。

## 参 考 文 献

- ① 角本 良平(1975)：都市交通政策論

有斐閣双書

- ② 交通評論家集団(1975)：過剰モータリゼーションを考える

有斐閣選書

- ③ 幸田 清喜編：経済地理学Ⅱ 朝倉書店

- ④ 田辺 健一(1973)

Recent Changes in the Central Areas of Japanese Cities

東北大学理科報告 23-2

- ⑤ 中川 重(1964)：O・D調査からみた東北地方諸都市の自動車交通

東北地理 16-4

- ⑥ 宮川 並己(1976)：弘前市における中小企業団地についての地理学的考察

⑦ 弘前警察署（ 1 9 7 6 ）：弘前市交通実態調査解析報告書

弘前市の都市交通対策調査解析報告書