

弘前市と青森市のC.B.D.の比較

根 田 克 彦

1. はじめに

C. B. D. (Central Business District) の研究は近年ますます盛んになっているが、その定義は未だ明確でなく、研究方法も多様を極めている。それは都市の差異がそのままC. B. D.の内部構造・範囲の違いとなるからである。

本来C. B. D.は“業務中心地”で中枢管理機能の集積地であるが、一般の地方都市ではその地位に商業機能があり、業務機能は一角を占めているにすぎない。そこで本論では杉村(1977)の“中心商業地”の概念を取り入れて、主に商業機能からC. B. D.を考察する。

2. C. B. D.の範囲と調査方法

調査地は青森市と弘前市で、中心指標として相続税財産評価額一路線価^一(1979)を、さらにC. B. D.構成要素中の都心的機能の地域的連続性を副次指標におき、両都市のC. B. D.の範囲を決定した。両都市ともC. B. D.限界路線価は最高路線価の30%内外であるが、同路線価の道路でも沿線の土地利用が異なるため、決断はできなかった。なお、弘前市は官公庁周囲の路線価が低いため、調査地に入れることはできなかった。

調査方法は、まず2,500分の1市街図にメッシュ(実測12.5m²)を当て、1方格1用途を構成単位として両都市のC. B. D.の土地利用図を作成した。その際1方格に数戸も入る商店街では過半を占める業種で代表し、雑居ビルのように用途の異なる店舗・事業所が同一建物に入居している場合は、その建物が数・面積共に大部分を占め、明らかに1用途と見なせる他は、通りへの依存度から1階の用途で代表した(図1.2参照)。

またC. B. D.構成要素の中から幾業種かを抽出して、それを路線価の最高値を100として80%以上、79~70%、69~60%、59~50%、49~40%、39%以下の6段階に分けて分布を調べた。

図1 青森市（C.B.D.）の土地利用図

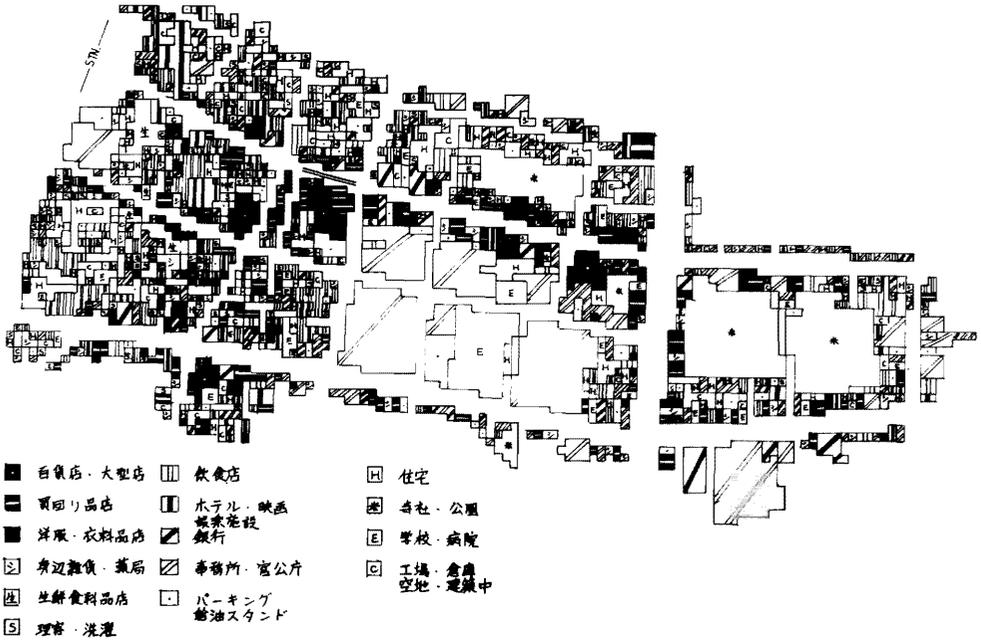
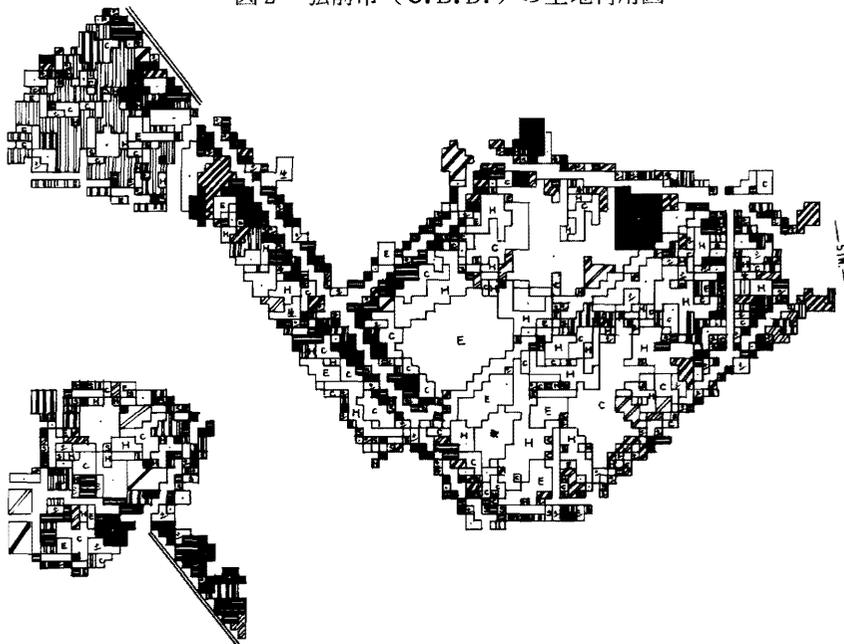


図2 弘前市（C.B.D.）の土地利用図



3. C. B. D.の土地利用状況の比較

図により、両都市のC. B. D.の土地利用状況を考察しよう。

青森市は1979年人口が28.1万人で、県都として県行政機関が集中し、競争するような市は付近になく、陸奥湾沿岸に広大な商圈を持つ。

図1中の両線は最高路線価で330万円である。なお青森市では新町通りの一部、柳町通りの安方2丁目、本町2丁目間の一部で、道路の両端の路線価が異なる。前者は駅から見て右側、後者は海から見て右側が10万円内外高値を示す。これは道路の両側の土地利用の差異によって生じる。前者は戦後行政機関が新町通り、国道4号線間（新町通りの右側方向）に集積したため通行人の流れが右側に片寄った為で、後者は土地利用が進んではおらず、単に道路幅が広すぎて連絡がつかない為であろう。

C. B. D.の形は海に長辺を面した長方形である。商業機能は新町通りから柳町通りに道路沿に線的に、新町1丁目、古川1丁目に面的に分布している。業務機能は国道4号線沿いと、新町2丁目、長島1丁目に面的分布を示している。これはC. B. D.が分化しているといえる。

他に慰楽機能は、宿泊施設が安方1丁目に飲食店は古川1丁目に集中している。前者の集積は駅の近くで地価が廉価な為で、後者は裏通りの性格の分布であろう。

次に買回り品店が多い商店街の買回り品店率（買回り品店舗数/その他）を調べ、特にその値が高い連続した通り（商店数からみても、通りに面した方格数からみても）を一次商店街とした。それは古川1丁目、新町1丁目間道路の中央古川通りとの交差点から夜店通りを左折し、新町通りを右折し八甲通りとの交差点までである。

弘前市1979年人口17.3万人で、江戸時代から城下町として津軽地方一帯に及ぶ商圈を有す。近年黒石市、五所川原市との競争が激化しているが、弘前市はまだこれらの都市を含む上位の商圈を持つ。

最高路線価は185万円、青森市と比べ路線価の変化に劣しい。C. B. D.の形は駅前と下土手町の集積地を中土手町が繋ぐ不規則な形をなしている。これは古くからの商店街である下・中土手町と、新興商店街の駅前が離れているためである。

各機能別にみると、商業機能は一番町から土手町を上り、土手町十字から代官町と土手町を上る道路に2分される。業務機能は官公庁がないことから見られない。慰楽機能では鍛冶町、新鍛冶町に飲食店が集中し、特異な景観をなしている。これは土手町の裏通りの性格に加え、近くに弘南鉄道の終起点の中央弘前駅ができたためである。

他に弘前市では駅前一帯に広い空地、住宅地があるが、これは裏通りの路線価が極端に低いことから考えて、弘前市のC. B. D.の未分化を示している。

青森市と同様に一次商店街を調べると、その分布は下土手町から上土手町に少し入った地点までである。青森市が高路線価道路である新町通りがほとんど一次商店街に入らなかったのと対照的に、弘前市では高路線価道路である土手町と一致している。

全方格数は青森市が2720、面積にして0.42km²、弘前市は各2641、0.41km²で差はないが、都心的機能と非都心的機能でみると、青森市の都心的機能の割合は71.8%、弘前市は64.1%となる。しかし商業機能は方格数・構成比とも弘前市が大きく、同市の商業が栄えることがわかる。

4. 各機能の地域的分化

C. B. D.内の各機能の地域的分化の度合を知る為、図に1辺50m四方のメッシュを当て、各機能の集積状況をみた。1方格内の支配的単一機能の土地利用率（等質化率）の高低により、50～59%、60～79%、80%以上の3段階に分け、小売業の分布を調べた。

両市とも一次商店街と分布がほぼ重なるが、青森市は方格数が少ないが1方格の密度が高いのに対し、弘前市は方格数が多く連続しているのが1方格の密度は低い。

5. 両都市のC. B. D.構成要素の各分布

C. B. D.の整備状況を、買回り品店・最寄り品店の分布から調べてみよう。

買回り品店の中でも、最も高路線価との結びつきが強い婦人服・洋品・時計・眼鏡・宝石店、靴・鞆・帽子店、化粧品店を選び、その分布を調べた。

弘前市では時計・眼鏡・宝石店を除いて、ほぼ80%以上に相当する下・中土手町に集中する。しかし婦人服・洋品は80%の集中の他は、高路線価と反比例を示す。これは近年ブティックが、地下の安い商店街に立地してきたためであろう。

青森市では全般的に80%への集中が弱く、分散的である。このことから80%以上の新町商店街の商業機能集積の弱さが窺われる。

呉服・紳士服・洋品は上述の買回り品店に比べて高路線価との結びつきが弱いといわれている。その分布をみると、呉服は両市とも低路線価に集中しているが、紳士服・洋品は弘前市で分散、青森市で高路線価への集中を示す。

薬局、身辺雑貨は中心商業地との結びつきが薄く、その分布は薬局が両市とも低路線価に集中しているが、身辺雑貨は弘前市の分散、青森市の高路線価への集中となる。これは青森市の商業機能が高路線に集中していないことを示すものであろう。

銀行は青森市が高路線価との結びつきが強いのに対し、弘前市は正反対である。弘前市では官公庁もC. B. D.に入っておらず、業務機能が商業機能ほど集積してはいない。

G. むすび

1. C. B. D.の形は青森市が方形，弘前市は駅前と下土手町に2分されていて，裏通りは非都心機能が多く未分化である。
2. 一次商店街は青森市が高路線価道路と一致せず，弘前市は合致する。これは青森市の高路線価道路の新町通りは道幅が広すぎショッピングしやすいとはいえないからである。
3. 業務機能は弘前市にはほとんど見られず，C. B. D.が未分化で内陸都市として商業機能のみが卓越している。青森市はC. B. D.の分化が進んでいるとはいえ，商業機能のC. B. D.における地位は弘前市ほどでない。

この小論をまとめるにあたり御助言・御指導を賜った横山弘教授，水野裕助教授，また資料提供して下さった青森・弘前市役所・税務署の方々に対して感謝の意を表します。

<参 考 文 献・資 料>

- 青森市街べり地図（1979）：弘前ビジネスコンサルタント
弘前市街べり地図（1979）：弘前ビジネスコンサルタント
青森市住宅地図（1980）：日本住宅地図出版株式会社
弘前市住宅地図（1980）：日本住宅地図出版株式会社
石澤 孝（1980）：「山形盆地における諸都市の商圈の変化と商店街の業種構成」
東北地理32—1
桑島勝雄（1978）：「日用品店舗の分布—仙台の例—」東北地理30—3
"（1979）：「土地利用からみたC. B. D.」東北地理31—2
杉村暢二（1977）：「中心商業地」古今書院
"（1979）：「業種別店舗の立地」大明堂
相続税財産評価額—路線価—青森市（1979）
" " 弘前市（"）
西原 純（1979）：「仙台におけるC. B. D.発展の計画的分析」東北地理31—3