

青森市における都市化と 都市交通問題についての考察

藤 原 健 一

I. はじめに

今日の社会においては、物の生産から消費に至るまでの経済活動は言うに及ばず、我々のまわりをとりまくあらゆる活動が、すべて「交通」という機能の上に成り立ち、この機能なくして、今日の社会は、一日たりとも存続しえない状況にある。しかし、都市においては、周辺地域からの人口の集中や、モータリゼーションの進行に伴い、交通量が急激に増大し、今日多くの交通問題が発生してきている。青森市においても、このところの都市化の進展に伴い、市街地中心部をはじめとしてかなりの交通混雑が発生しており、その解決が急務となっている。そこで、本論文では、青森市の都市化の様子をその歴史的背景とあわせてとらえ、それをもとに、青森市の都市交通問題の現状と今後の対策とについて考察してみた。

II. 青森市における都市化の進展

1) 都市機能の多様化

青森市は、今から350年余り前の寛永元年(1624)に、時の津軽二代藩主信牧の命により、城米積み出しのための弘前の外港として開港され、藩と江戸とを結ぶ物資流通の重要な拠点として開け、堤川左岸の港湾臨接地域に、はじめの市街地が形成された。

明治中期から後期にかけて、東北本線(明治24年9月開通)、奥羽本線(明治27年12月に青森一弘前間、同38年に全線開通)、青函連絡船航路(明治41年3月比羅夫丸就航)等、各種交通機関の整備により、商業、流通機能を中心として、青森市の都市機能は著しく拡大した。

しかし、昭和に入ると、太平洋戦争の始まる頃から経済活動はしだいに停滞し始め、昭和20年7月28日、B29による空襲により、市街地の大部分は焼失してしまった。

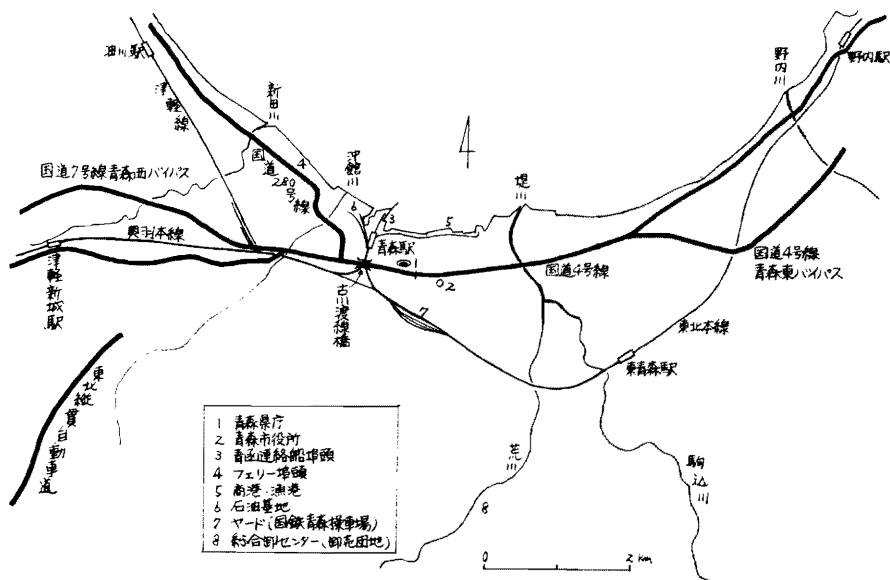
戦後の復興は、まず都市存立の基盤である商業・流通機能を回復させるため、交通網の再整備から始められ、昭和30年頃の周辺地域との町村合併等を通じてしだいに人口も増加し、その後昭和35年以降は、全国的な高度経済成長の波に乗り、順調に成長を続けていった。

現在、青森市は、青森県の政治・経済の中心地として、行政・管理・商業・流通等の各種の機能が集積し、北東北の中心的都市として、その発展を続けている。(図1)

2) 人口の拡大

青森市の人口は、藩政時代においてすでに5,000人を越えており、明治31年の市制施行時には約28,000人となっている。その後、都市機能の多様化により人口の集中が進み、昭和2

図 1 青森市街地略図



年には10万人の大台を突破した。しかし、太平洋戦争の結果それは半減してしまい、それがもとの10万人台に回復するには、敗戦後4年の年月を必要とした。昭和30年頃には、町村合併により約54,000人の人口が編入され、この時期、人口は約1.4倍に拡大している。その後、人口は毎年1～2％程度の増加を続け、昭和55年9月30日現在287,831人に達している。

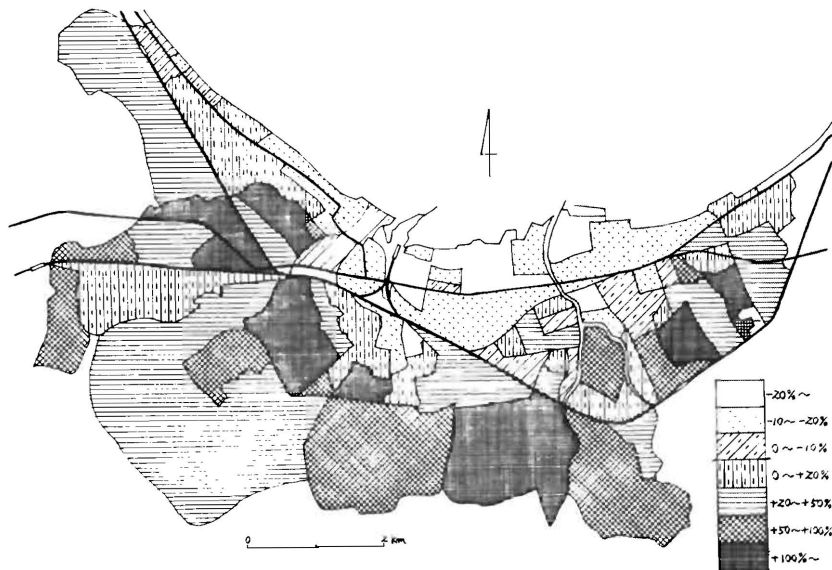
一方、人口動態を見ると、自然動態のほうは極めて安定しており、自然増は、毎年ほぼ2,500～3,000人の間に落ち着いている。しかし、社会動態は年ごとの変動が大きく、昭和36～38年、44～46年には、500～3,000人程度の減少となっている。しかし、このところのいわゆるUターン現象により、ここ数年は2,000～3,000人程度の社会増へと転じている。

3) 市街地の拡大

青森市の市街地は、藩政時代以来、港湾に臨接して東西に細長い平面形態をもって形成されてきたが、明治24年の東北本線開通に伴い、線路が市街地の南端に設けられてからは、それが障壁となって、その南側の地域の開発はなかなか進まなかった。しかし、都市化の進展に伴い、旧市街地内部においては人口が飽和状態となったため、大正15年と昭和43年の2度にわたり、東北本線は南方へ移転された。ところが、現在市街地は、東北本線や国鉄操車場をのみこむ形で更に南方に拡大しており、これらによって南北に分断されたままの市街地構造は、都市生活の上で少なからず支障をきたす結果を招いた。

図2は、昭和45年から50年までの5年間における地区別人口増減をもとに、人口の動きから市街地拡大のようすを見たもので、人口のドーナツ化現象により、市街地中心部で減少した人口は、ほぼ同心円的にその周辺部へと移動し、都心から2～4kmの地域において、急速に市街化が進んでいることがわかる。(図2)

図2 地区別人口増減(昭和45～50年)

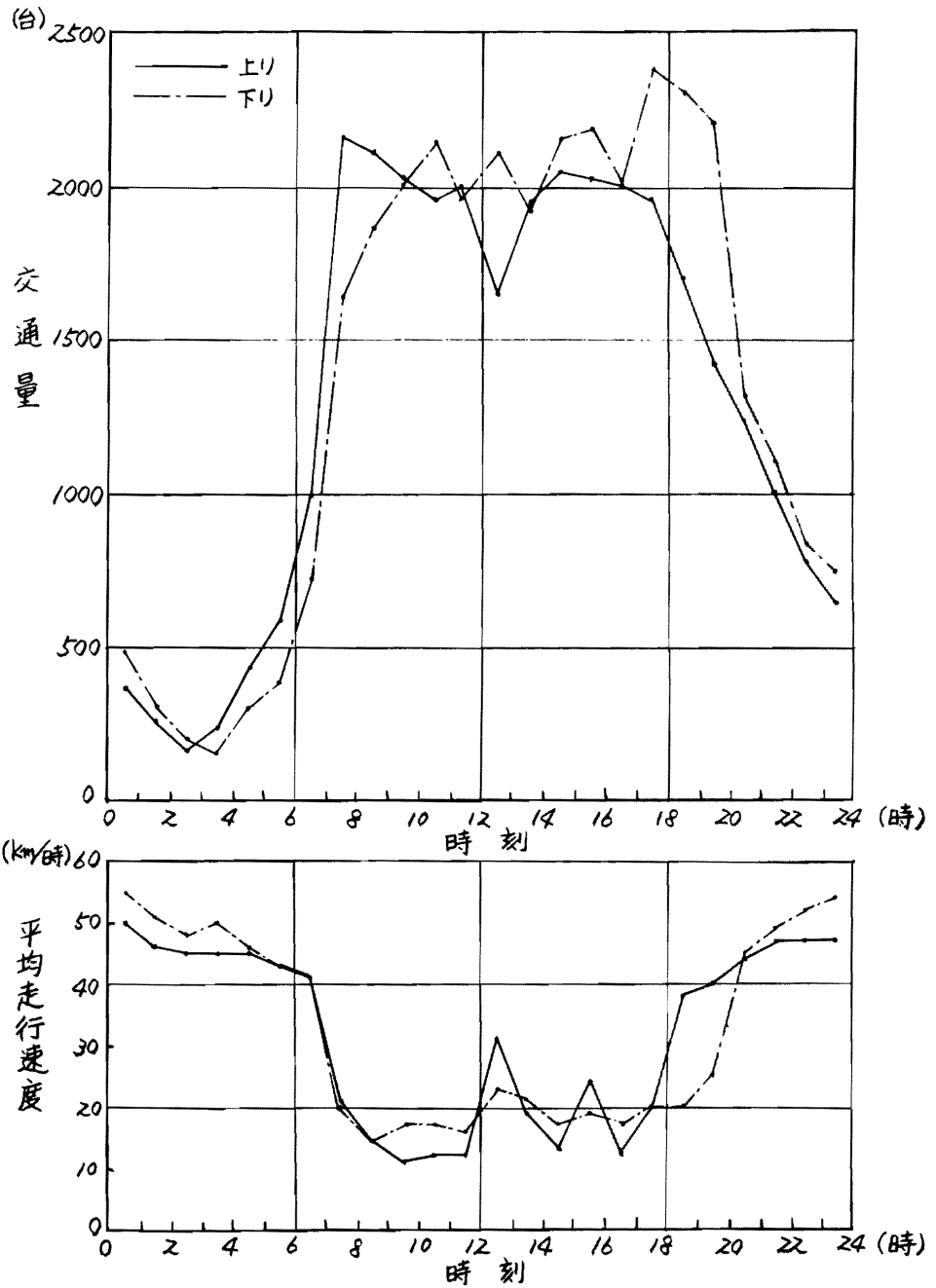


Ⅲ. 青森市における都市交通問題

青森市の都市機能の中心は、商業・流通機能にあり、これらの機能は、完全に交通という機能の上に成り立っている。そのため、今日青森市において見られる交通混雑の状況を、一日も早く解消することが、現在の青森市の最も重要な課題である。

現在、青森市において交通混雑が最も激しいのは、国道7号線と浪館通り、旭町通り、国道280号線等が交わる古川地区であり、その中でも古川渡線橋付近は、市街地中心部の業務地域と周辺の住宅地域とを結んで発生する交通流が集中する地点であるため、特にそれがひどい。1日の総交通量は65,000台を越し、昼間12時間における通過車両の平均走行速度は、上り、下りとも時速20kmを切っており、特に午前7～9時、午後5～8時のラッシュ時には、一時的に時速10km以下のノロノロ運転になることも多い。(図3) また、1年のうち、季節によっても交通混雑の程度は異なり、12月から3月にかけての冬期間は、積雪のために道幅がせばめられ、交通容量が全体的に縮小し、路面状態の悪化とあわせて、かなりの交通混雑

図3 昭和55年8月11日(月)の国道7号線古川渡線橋に
おける交通量と平均走行速度の変化



が発生するケースが多くなっている。

都市における交通混雑の問題は、各種の交通需要が、都市の交通施設の許容量以上のレベルで過剰に発生するためにひきおこされるが、交通需要は、本来何かしら他の目的を充足させるために生じる派生需要であること、それが時間的・地域的にもかなり偏りをもって発生するものであることなどにより、その総量を抑えることによって交通混雑を解消しようとすることは、なかなか困難である。そのため、現在青森市においては、次のように大きく二つの方法により、交通混雑の緩和が試みられている。

(1) 市内をただ通過していただくだけの通過交通に対するための、バイパス・環状道路等の建設……これには具体的なものとして、国道7号線青森西バイパス（昭和47年11月完成）、国道4号線青森東バイパス（昭和49年12月完成）、3・2・2内環状線（計画中）、3・2・3外環状線（一部完成）等があげられる。

(2) 鉄道路線と主要道路との立体交差化の促進……これには、八甲大橋、旭町地下道（昭和53年完成）、柳町渡線橋（計画中）、古川渡線橋の拡幅等があげられる。

これらはいずれも、鉄道路線によって分断された、青森市の市街地構造の欠陥を補うための方法であり、一応の効果は期待できる。しかし、今後更に交通量が増大したときのことを考えると、これだけではまだ十分といえず、より本質的な部分で、抜本的な対策を講じる必要があると思われる。

IV. おわりに

以上みてきたように、青森市においては、過去の都市成長の全過程を通じて、その都市機能の中心となってきたのは商業・流通機能であり、青森市の都市存在の基盤として、それを守り、育てていく上で、現在の交通混雑の問題を解決することは、特に重要である。そのため、現在青森市においては、バイパスや環状道路の建設、鉄道路線と主要道路との立体交差化の促進等が都市計画に盛り込まれ、着々と具体化されてきている。この先、高速交通時代を真近に控えて、これらの事業を推進していくことは、今後青森市が発展していく上で、極めて大きな意義を持つと言えるであろう。

最後に、本論文作成にあたり、助言、御指導下さいました横山先生、水野先生に、心から感謝の意を表します。

<主要参考文献・資料>

①国松久弥（1971）：「都市地域構造の理論」 古今書院

②山鹿誠次（1971）：「都市地理学」 大明堂

③佐竹義昌・増井健一編（1969）：「交通経済論」 有斐閣双書

④横山 弘（1976）：「交通体系の変化とその影響（青森市の場合）」

弘前大学教育学部紀要第37号

⑤青森県警交通管理センター交通情報：昭和55年8月11日，昭和55年12月25日

⑥昭和51年度青森市統計書