

# 青森市の道路交通に関する地理学的考察

石 岡 篤 実

## I は し め に

現在、モータリゼーションの発達とともに、都市内自動車交通により住民はそのサービスに従事、又は享受している。もはや、都市内の諸活動は道路なくして遂行できない。同様に、都市が有する種々の機能も、道路網なくして充足できない。本論文で対象とする青森市は、主に2つの都市機能を担っている。第1は、交通機能であり、第2は、商業・流通機能である。本論文の目的は、主として都市機能面から青森市の抱える交通問題及びその解決策について考察することである。また、青森市の3本のバイパスの土地利用及び特性についても考察する。

## II 青森市におけるモータリゼーションと道路交通から見た都市機能

### (1) モータリゼーション

近年、青森市の自動車登録台数は急増し、中でも乗用車は著しい増加傾向にある。一方、市営バスの利用者は、年々減少しており、都市内交通は、バスからマイカーへと変換する傾向にある。この傾向の進展により都市内部の交通問題に拍車がかかっている。この問題の解決策として、乗用車利用による都市内部への通勤の抑制及びマイカーから他の交通手段への変換が考えられる。

### (2) 都 市 機 能

昭和57年度には、青森港に約30万台の車が発着している。その内訳はトラックが72%を占め、本州～北海道の物資運搬の結節点として、青森市の交通機能上の重要性がわかる。また、OD調査によれば青森市に発着する車の台数は、1日約4万台を数え、これらの交通流動は、ほとんど商業・流通を主要な目的としている。青森市の都市機能を論ずる上で、商業・流通機能は無視できない重要な機能であると言える。

## III 青森市の交通問題とその解決策

第1表は、市内中心部へ流入する交通量を鉄道線路・河川と道路が交差する12箇所の地点で測定したものであるが、この箇所に交通渋滞が集中している。車種の内訳ではトラックが約40%を占めている。これは、先程述べた青森市の都市機能に起因すると思われる。

青森市の場合、市内中心部への流入のネックとなるのは2種類ある。第1は、人工的障害つまり鉄道線路であり、第2は、自然的障害つまり河川である。さて、ここで青森市を3つの地域に分類し、各地域ごとに問題点を述べてみたい。

### (1) 西 部 地 域

西部から中心部へ流入するネックとなるのは鉄道線路である。古川跨線橋は12の地点の中で、最高の交通量を示し、その交通渋滞は慢性的なものである。早期の交通渋滞の対応策として、古川跨線橋の拡幅が考えられる。現行の4車線を6車線にして、バス専用レーンを設定するのである。しかし交通量の需要に対応できるか疑問が残る。都市計画では古川跨線橋の交通量を分散するため、内環状線の建設を計画しているが、既存の住居地域を横断するため用地買収の点で建設は不可能と思われる。また、新たに西部と中心部を結ぶ青森大橋の建設が計画されている。しかし、完成予定が昭和65年になっており、当分先のことである。以上から、近年中の古川跨線橋の交通渋滞の解消は無理である。

### (2) 南 部 地 域

南部も、西部同様、鉄道線路がネックとなっている。中でも八甲田大橋と旭町地下道に交通渋滞は集中している。昭和59年秋の環状バイパス（新城～青森インター間）開通に伴い環状バイパス経由で市の中心部へ流入してくることが、充分考えられる。とすれば南部の4つの地点の交通量は増加し、交通渋滞により一層拍車がかけられるのが懸念される。

これに対応するため、第1古川踏切の立体交差化が考えられる。また、市では昭和58年の秋より中央大橋の建設に着手した。この橋により、南部からの交通量は、ある程度軽減できると期待している。

### (3) 東 部 地 域

東部は河川がネックとなり、堤橋に交通量が集中しており、朝夕のラッシュ時には動脈硬化を起こしている。堤橋は、バスの比率が12の地点の平均より2倍以上を示している。これは、東部と中心部を結ぶ主要バス路線上に位置するからである。しかし、東部地域は、その橋の数からわかるように、最も交通流は分散している。従って、問題点は特にないと言えよう。

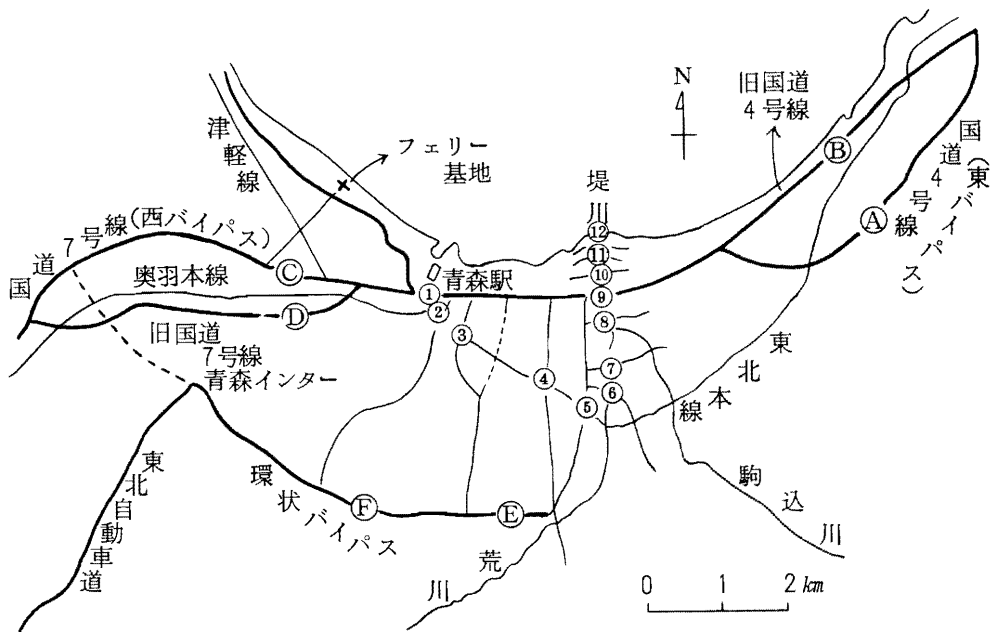
その他、青森市の交通問題として2点述べたい。第1点は、現在、東部と西部を結ぶ基幹道路が国道4号線～国道7号線しか存在しないことである。これにかわる骨格道路、主として環状バイパスの完成は急務である。第2点は、青森市の交通機能から考えて、フェリー基地と青森インターのアクセス道路の建設は、是非とも必要である。

## Ⅳ 各バイパスの交通量変化と土地利用

### (1) 東 バ イ パ ス

東バイパス開通後、旧国道4号線の交通量は、東バイパスに吸収されたことがわかる（第2図）。しかし、依然として、旧国道4号線の交通量は1万台以上あり、依存度が高い。

沿線部の地域変化を見ると、八重田及び矢田前地区の農地が潰廃され住宅地が造成されている。そして、これらの住宅地から数本のアクセス道路が東バイパスに伸びている。将来、これらの地区の人口増加に起因して、東バイパスへの乗用車の流入が増加し、バイパス本来の機能が低下するの



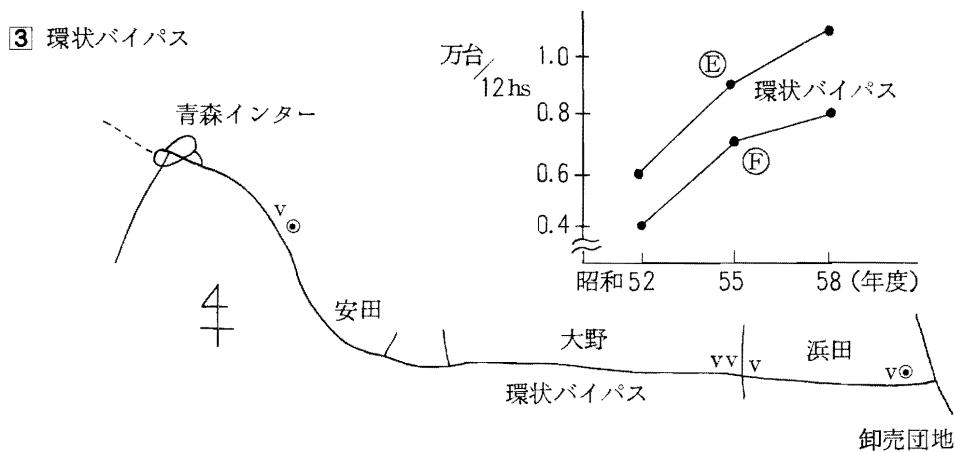
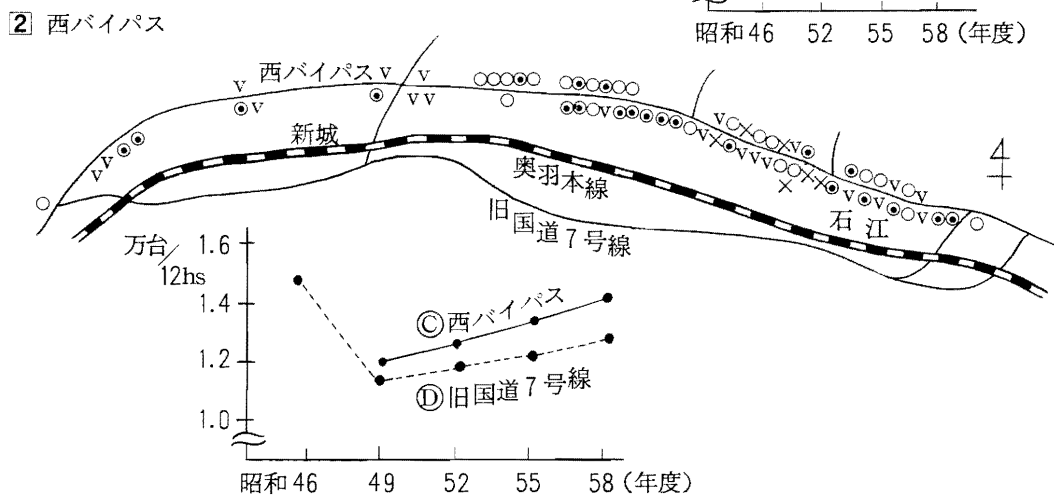
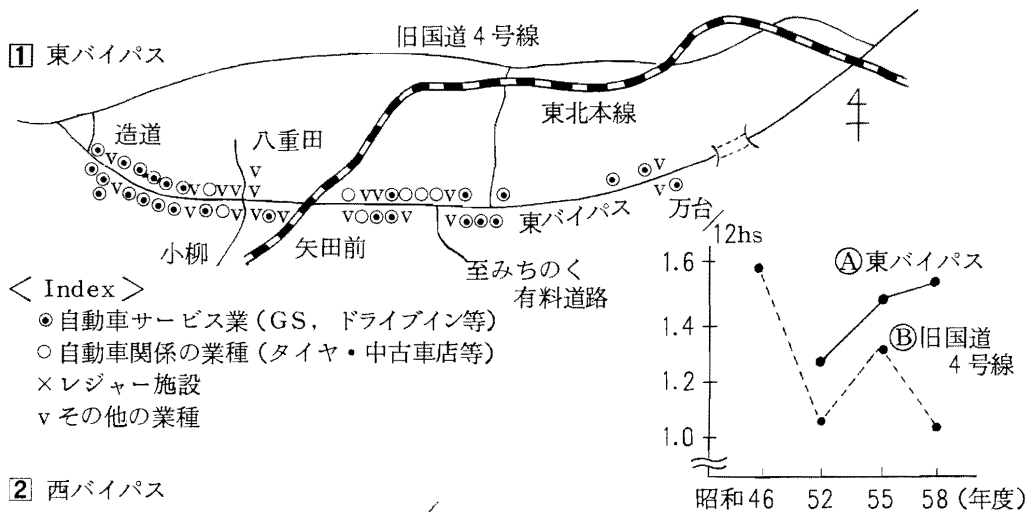
①～⑫は、スクリーンライン調査地点  
 ①～⑫は、スクリーンライン調査地点  
 ①～⑫は、スクリーンライン調査地点

第1図 青森市の概略図

第1表 スクリーンライン交通量（昭和55年度，24時間）

番号	調査地点	乗用車 (%)	バス (%)	貨物車 (%)	計	地区別(%)
1	国道7号線・古川跨線橋	(60.2) 35,925	(2.0) 1,167	(37.8) 22,622	59,714	④ 23.7
2	第1古川踏切	11,140	220	4,453	15,813	⑤ 34.5
3	旭町地下道	15,351	158	6,748	22,257	
4	八甲田大橋	(59.4) 21,444	(1.1) 404	(39.5) 14,244	36,092	
5	東北本線立体交差部	6,390	140	6,053	12,583	
6	筒井橋	6,309	324	4,286	10,919	⑥ 41.8
7	桜川橋	9,066	65	5,785	14,916	
8	甲田橋	6,265	55	4,093	10,413	
9	国道4号線・堤橋	(57.5) 26,278	(4.0) 1,785	(38.5) 17,604	45,667	
10	うとう橋	8,170	72	3,185	11,427	
11	旭橋	2,194	5	1,404	3,603	
12	青柳橋	4,367	32	3,820	8,219	
計		(60.8) 152,899	(1.8) 4,427	(37.4) 94,297	(100) 251,623	100

資料：青森市役所・都市計画課



資料：交通量変化は建設省センサスによる。

注1：土地利用は、昭和58年末で、実地調査による。

注2：①～⑥の地点の位置は第1図参照。

第2図 各バイパスの交通量変化と土地利用

ではないかと懸念される。

一方、土地利用であるが、他のバイパスには見られない銀行、信用金庫、スーパーが立地している。つまり、東バイパスの土地利用は地域住民と密着しており、東バイパスはこれら住民の生活道路として利用されていると言える。

## (2) 西 バ イ パ ス

東バイパス同様に、西バイパス開通後、旧国道7号線の交通量は、西バイパスに吸収されたことがわかる(第2図)。新城地区に市の住宅団地が造成されている。また、土地利用は、タイヤ・中古車販売店が多く、郊外型のレジャー施設も立地している。つまり、西バイパスの土地利用は、東バイパスとは対照的で、地域外の人々を対象としており、地域住民の生活とは無関係なものとなっている。

## (3) 環 状 バ イ パ ス

まず、交通量であるが、年々増加しており、昭和59年の環状バイパス(新城～青森インター間)開通により、さらに交通量は増大するであろう。地域変化としては、近年、青森インター付近の丘陵地に、大規模なレクリエーション施設の建設が行われている。また、環状バイパスと安田地区のアクセス道路が完成した。

さて、土地利用であるが、安田・大野地区は市街化調整区域に該当するため、水田地帯で、未だ明確な土地利用はなされていない。しかし、浜田地区には県営スケート場が建設中で、公共的な土地利用が見られる。さらに、この地区には、環状バイパスを軸として、現在、流通団地と卸売団地が整備中である。さらに、バイパス沿線部に流通施設を建設する土地利用が計画されている。つまり、環状バイパスは、もちろん国道4号線～国道7号線の交通量解消を目的とする一方で、青森市の商業・流通機能上、重要な役割をも果たしている。環状バイパス沿線地域については、開発を一貫させ、乱開発に細心の注意を払う必要がある。

## V お わ り に

青森市の都市機能面及び市民生活において、交通問題の解消は重要である。青森市は着々とこれらの問題と取り組み、成果はあがっているものの未解決の問題も多い。交通問題とりわけ交通渋滞の解消には、道路の建設・整備はもちろん有効だが、中心部への乗用車乗り入れ制限などの一連の交通規制やマイカーから他の交通手段への変換も効果的であると思われる。

また、青森市の3本のバイパスは、それぞれ特色が見出せる。東バイパスは、地域住民と密着した土地利用がなされている反面、西バイパスは地域住民とは無関係な土地利用がなされている。また、環状バイパスは公共的な土地利用がなされているとともに、最も青森市の都市機能を反映した土地利用が計画されている。

今後、高速交通時代を迎えるにあたって、青森市が発展していくためには、交通問題の解消に付随した道路網の整備、これらを含めた一連の都市基盤の整備は、極めて重要であると言えるだろう。

最後に、本稿の作成にあたり、常に御指導・御助言を下された水野・後藤両先生に対し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建設省青森工事事務所の高橋武美氏に対して深く感謝申し上げる次第です。

【参考文献・資料】

- 青森市（1982）：青森市統計書
- 林 上（1975）：名古屋市内における都市内自動車交通流と都市の地域構造 人文地理27－4，  
1～24
- 藤原健一（1981）：青森市における都市化と都市交通問題についての考察 弘大地理 vol. 17，  
29～34
- 木内信蔵（1979）：都市地理学原理 古今書院 380 頁
- 西村嘉助（1973）：地域変化 大明堂 294 頁
- 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，22～28