

国道7号線弘前バイパス周辺における 土地利用変化と住民による利用状況

川 島 範 久

I は じ め に

従来、商圏を形成する商業空間は都心部を中心として形成されてきた。ところが、居住地の郊外化、モータリゼーションの進展による自家用車の普及、道路交通網の拡張・整備などに伴い、再開発などの例を除き出店傾向は大型店に限らず郊外型が主流となってきている。青森県弘前市においても国道7号線バイパスとその周辺域に店舗が並ぶようになってきた。弘前市の人口は17.5万人（平成2年）で、ここ数年では減少傾向にあるが、国道7号線周辺域は急激に増加している。そこで本論文では弘前市の国道7号線を中心とし、それに直結する富士見町撫牛子線（通称堅田バイパス）、弘前黒石線の3路線が完成することによる土地利用の変遷について述べ、さらには商業を中心として、この地域が弘前市においてどのような位置づけがされているのかを考察していきたい。

II 弘前市の道路交通網の変遷

弘前市の幹線道路整備は、昭和29年の国の第1次道路整備5ヵ年計画発足を端緒として本格化し、以来30有余年にわたって着実な進展を見せてきた。昭和40年代からのモータリゼーションの進行と、工業団地などの設立にともなって、郊外にも道路が整備され、交通の利便性が向上した。

国道7号線弘前バイパスは藤崎町を起点にし、弘前市石川が終点となっている。本道路は東北縦貫自動車道へのアクセス道路や都市間を連結する主要幹線道路としての機能を有するとともに、市街地北部及び東部地区へ新たな住宅地や工業地区、業務地区を誘導し、市街地拡大と都市活性化への先行的役割を果たすなど、広範・多岐に渡り重要な機能をもたらしている。

弘前黒石線は、市街地中心部の内環状線としての機能を有するもので、昭和38年に着工が決定し、昭和53年、松森町から南大町、昭和54年、^{とのせき}外崎から高田、昭和55年、南大町から外崎、昭和61年、高田から田舎館村までそれぞれ拡張・整備が行われ完成した。

富士見町撫牛子線は、市街中心部を横断する幹線道路であり、都心である土手町を中心とする商店街活性化のための核となる道路である。

III 土地利用について

1. 産業施設の配置現況

図1、2、3は住宅地図をもとにしてそれぞれの路線の詳細を示したものである。図1の地区

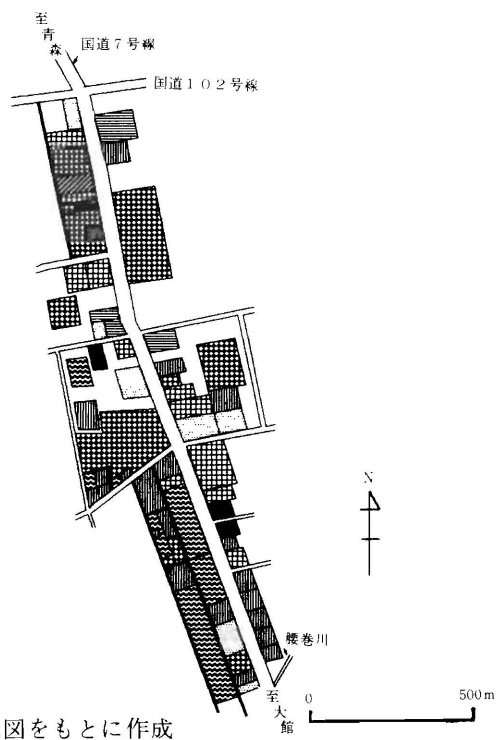
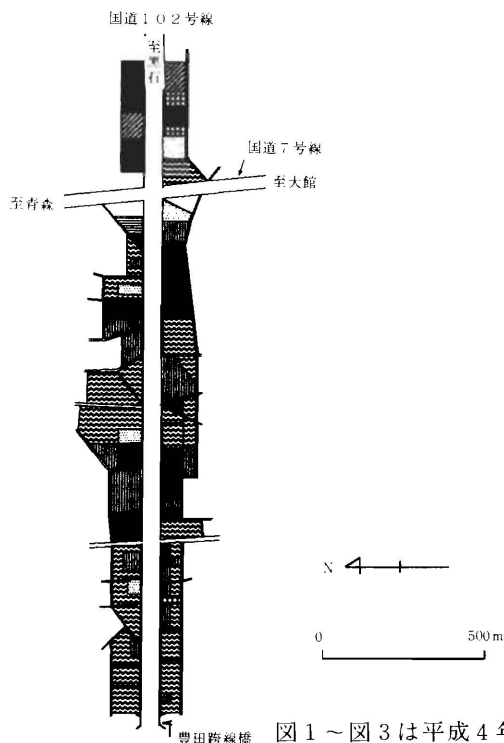


図1. 弘前黒石線、城東・外崎地区土地利用現況図

図2. 国道7号線高田地区土地利用現況図

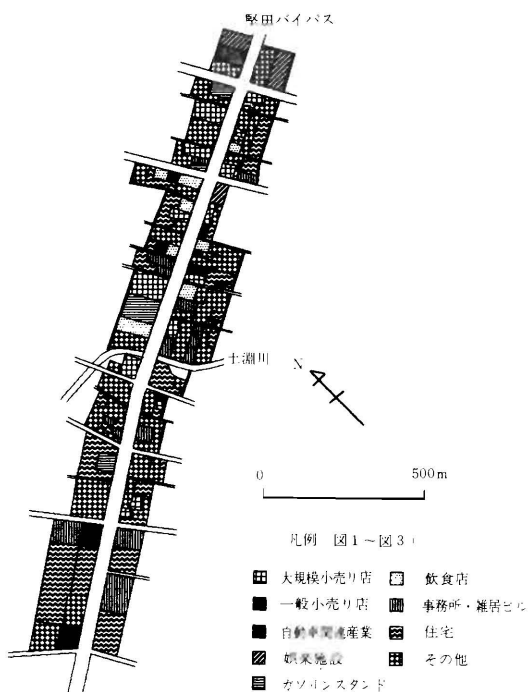


図3. 堅田地区土地利用現況図

には住宅地が多く、また、事務所や雑居ビルの多いことが分かる。さらに事務所・雑居ビルは、比較的集中傾向にある住宅地に対して点在している。また、国道102号線沿いには、娯楽施設、小売店の集中がみられた。図2の地区には駐車場を有する大型店舗が多い。図3の地区では、比較的諸機能が点在する傾向にあるが、商業的機能の分布が目立つ。特に他の地区と比較して大型の店舗が多い。

2. 土地利用の変遷

図4、5は本論文が対象としている道路拡張整備以前と完成後の土地利用について、住宅地、商業地、工業用地、農業用地に分け簡略化して表した図である。

昭和48年にはまだ富士見町撫牛子線、弘前黒石線、国道7号線バイパス（破線で示した）が完成しておらず、農業用地が広がっている。商業地は土手町、

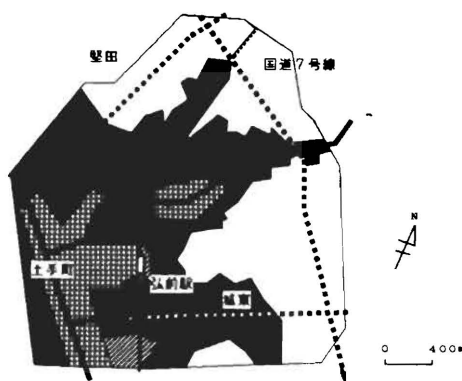


図 4 . 昭和48年土地利用現況図

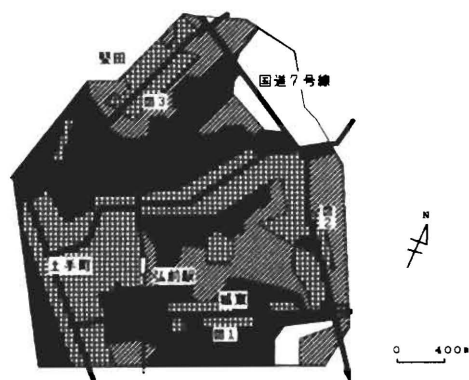


図 5 . 平成 3 年土地利用現況図



図 4～図 5 は土地利用現況図を一部改変

弘前駅周辺に集積しておりそれを取り囲むように住宅地が分布している。商業地は土手町から弘前駅周辺地域への集中から、道路拡張後には、その道路周辺に広がっていった。さらにこれに伴って農業地の分布の割合が減少している。堅田・高田地区には商業地を取り囲むように工業地が分布している。モータリゼーションの進行にともない幹線道路沿線には自動車関連産業、業務施設さらには自家用車の利用をふまえた大規模小売店、外食産業、娯楽施設などが立地し、土手町ならびに弘前駅周辺の商業的性格も変化していることが考えられる。

このように新幹線道路が拡張されることによって弘前市の商業空間が変化していることが予想される。具体的に新道周辺が弘前市の中で商業的にどのような位置づけがされているかみるために、売り場面積、年間小売商品販売額の 2 つの視点から考察する。表 1 により、昭和54年から平成 2 年の間の変化を比較すると、駅前、土手町地区は、漸増傾向であるのに対し、堅田地区は、平成 3 年まで急激に

表－1 売り場面積の地域別増減

| 地 域 | (㎡) | | | | |
|-------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | 昭和54年 | 昭和57年 | 昭和60年 | 昭和63年 | 平成3年 |
| 駅前地区 | 32,510 | 34,053 | 30,805 | 30,412 | 32,208 |
| 土手町地区 | 55,180 | 56,428 | 56,662 | 57,385 | 63,005 |
| 堅田地区 | 1,926 | 6,087 | 9,574 | 11,095 | 5,456 |
| 城東地区 | 4,117 | 7,940 | 7,295 | 14,260 | 23,320 |
| 市 全 体 | 190,797 | 191,294 | 195,686 | 206,609 | 233,033 |

表－2 年間商品販売額の地域別増減

| 地 域 | (百万円) | | | | |
|-------|---------|---------|---------|----------|---------|
| | 昭和54年 | 昭和57年 | 昭和60年 | 昭和63年 | 平成3年 |
| 駅前地区 | 23,329 | 23,305 | 26,065 | 26,912 | 29,284 |
| 土手町地区 | 30,994 | 35,646 | 32,479 | 32,615 | 36,509 |
| 堅田地区 | 10,750 | 13,323 | 14,790 | 21,514 | 22,802 |
| 城東地区 | 5,749 | 11,838 | 13,410 | (19,977) | 25,924 |
| 市 全 体 | 142,790 | 164,464 | 169,959 | 189,431 | 215,435 |

※ () の数字は町名改正で地域の一部が変わり、昭和60年～昭和63年で地域区分が変わった。

商業統計より

増加していった。平成3年には逆に5,456㎡と減少しているが、これはかつて立地していた大型小売りが閉店や、移転などをしたことが原因である。城東地区は、昭和54年から平成3年にかけておよそ5倍強に増加している。

表2によって伸び率を見てみると、駅前地区、土手町地区は昭和54年から平成3年にかけて、漸増傾向を示している。堅田地区、城東地区においてはそれぞれ昭和54年から平成3年にかけて2倍、5倍と増加している。

また、店舗総数を見てみると平成3年に、駅前は228店舗、土手町は150店舗、堅田地区は72店舗、城東地区は197店舗となっている。つまり売り場面積と比較してみると堅田地区並びに城東地区の1店舗あたりの面積が大きいことが分かる。

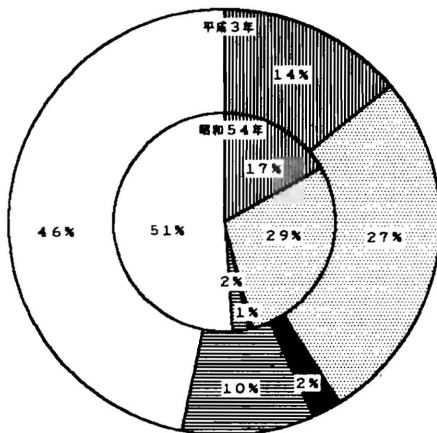


図6. 弘前市における売場面積の地区別割合
凡 例

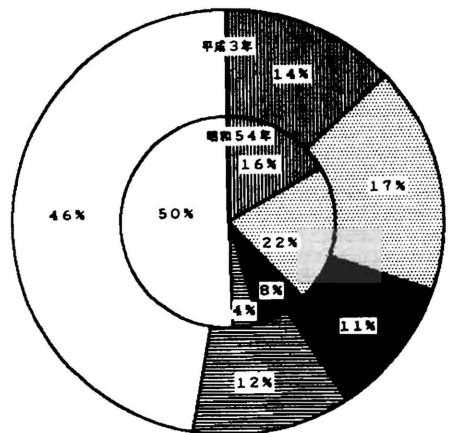
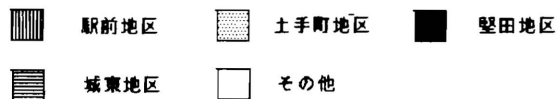


図7. 弘前市における年間商品販売額の地区別割合

図6と図7は昭和54年と平成3年の売り場面積と年間商品販売額の割合をグラフ化したものである。

以上のことから、明らかに新道建設によって、商業地が拡散化し近年においてはモータリゼーションの進行にともなって、交通の利便性から新道周辺の商業の拡充化が進み将来的には駅前地区、土手町地区を上回るものと予想される。

Ⅳ 住民によるバイパス周辺地域の利用の実態

弘前駅周辺や土手町地区中心の商業活動が幹線道路建設によってその拡散化が起こったことが明らかとなったが、次に、住民によるバイパス周辺地域の利用の現況がいかなるものかをみるため、アンケート調査によって分析を試みた。アンケートは、本論文の対象地域周辺および、その東側の3地域をピックアップし、弘前5中、黒石中、平賀西中の協力により回収した。黒石市は、

人口4万人（平成4年），平賀町は，人口2.3万人（平成4年）でバイパスの東側に位置する。
 図8－I から図8－IVは，土手町，弘前駅周辺，バイパス周辺，自宅周辺の4地域に区分し，

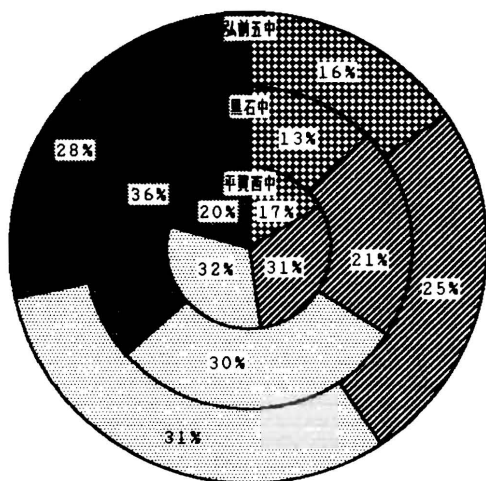


図8－I．家族での食事

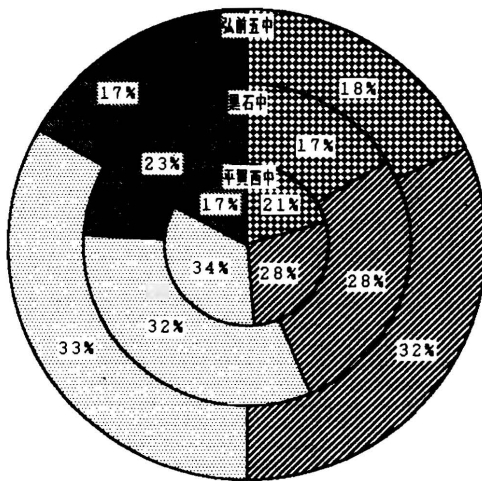


図8－II．家族でのレジャー

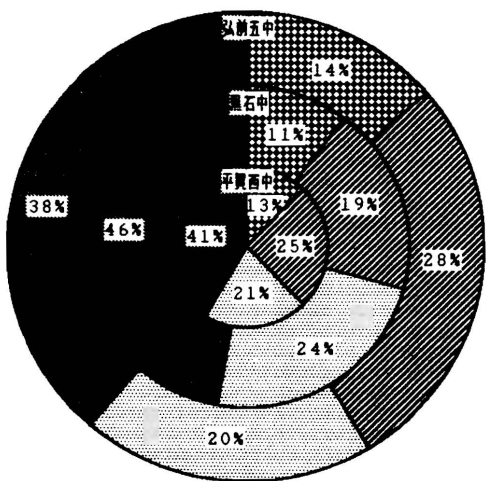


図8－III．買い物（食品）

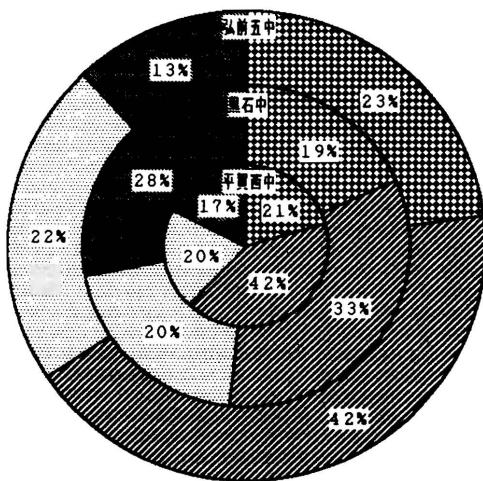


図8－IV．買い物（衣服・家庭用品等）

図8．学校別利用状況，



それぞれの地域の利用頻度をパーセンテージにしてグラフ化したものである。

図8-Iにおいて、バイパス周辺が3校とも3分の1を占める。バイパス周辺には外食産業が多く、駐車場を完備した広い敷地が多いために車で気軽に利用できるという結果の表れであると推測できる。また、自宅周辺の割合が多いのも自宅周辺が調査道路に隣接しているためこのような結果が出たのだと考えられる。図8-IIにおいても、図8-I同様バイパス周辺の占める割合が3校とも3分の1を示していて、続いて弘前駅周辺もバイパス周辺には劣るがおよそ3分の1を占めている。図8-IIIにおいて、3校とも自宅周辺の占める割合が圧倒的に多い結果となった。自宅周辺に焦点を絞り図8-Iと比較してみると、図8-Iの交通手段は圧倒的に自家用車の割合が高い。それに対し図8-IIIでは、自家用車の割合も高いが自転車、徒歩の割合も高くなっている。つまり食品に関する買い物は、近所の商店街を多く利用していることが予想される。図8-IVにおいて、3校とも弘前駅周辺が高い数値を示しており、保護者を対象としたアンケートのためか弘前駅周辺の大型小売店の利用頻度が高いことが予想される。

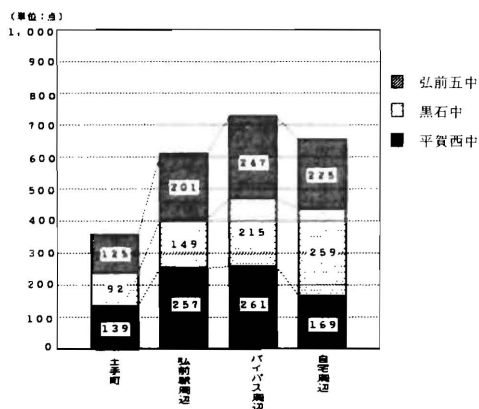


図9-I. 家族での食事

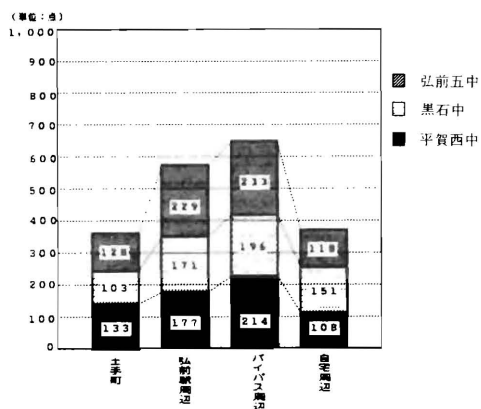


図9-II. 家族でのレジャー

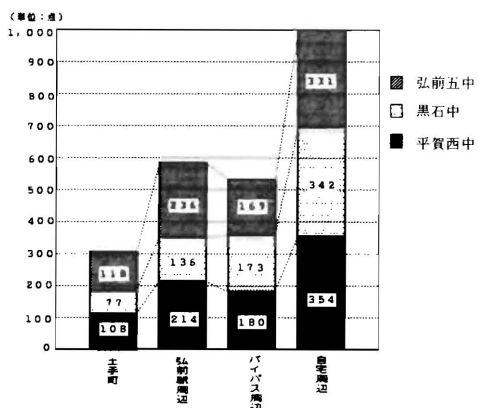


図9-III. 買い物（食品）

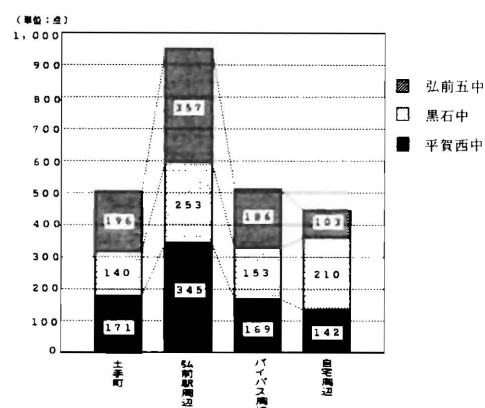


図9-IV. 買い物（衣服・家庭用品等）

図9. 各地域の利用状況

※点について：1位－4点，2位－3点，3位－2点，4位－1点として総計を点数化した。

※図8～図9はアンケート結果をもとに作成

視点を少し変えて全体的にみてみたのが図9-1から図9-Ⅳである。

またバイパス周辺に対する意見を聞いたところ店自体が大きく、駐車場も広いことから利用しやすいという意見が多かった。

V 結 び

本論文では国道7号線弘前バイパス等の建設にともない弘前市の商業に対してどのような影響があらわれたのかについて道路建設前後の土地利用変化、アンケートなどをもとにして考察した。図4、5からも分かるように、道路が建設されたことに伴い、その周辺地域には商業地域が広がっていった。また新たに小売り店舗が建設される際には本論文で取り上げた地域が主に対象とされている。それは、表1からも推察される。また、販売額の増減を見ても、その伸び率は駅前、土手町と比較してみても格段の違いがある。アンケートの結果からもバイパスを利用する際には主に自家用車を使用しており、バイパスを利用する上で駐車場が広くて利用しやすいという意見が多かった。居住地の郊外化、モータリゼーションの進展に伴って都市郊外の利用はこの先さらに進むものと推測できる。

今後、21世紀に向けて、生活圏の拡大とともに高速性志向の高まりと航空企業の競争促進による利便性の向上により、航空輸送量は大幅に増大していくものと予想される。そのため津軽地域の都市間を経由し青森空港へ至るアクセス道路の建設と国道7号線との連結が計画されており、今後、国道7号線を中心とする道路の拡張・整備に伴って弘前市がどのように発展していくか注目していきたい。

【謝 辞】

本論文をまとめるに際し、快く資料・情報を提供して下さった弘前市役所商工労政課・都市計画課のみなさん、アンケート実施に協力して下さった各中学校の先生並びに父兄のみなさん、さらに日頃から御指導頂いている水野裕先生、後藤雄二先生に厚く御礼申し上げます。

【参 考 文 献】

- 千葉壽一（1987）：わが国における土地利用研究 地理学評論60-1，20～39
- 上野裕（1977）：鶴岡市の市街地における商店分布と消費者買物行動 人文地理29-4，80～100
- 横尾実（1987）：弘前市の都市構造への歴史的制約 東北地理39-4，302～315
- 中央大学経済研究所（1987）：「地方中核都市の産業活性化－八戸」 中央大学出版部，58ページ
- 山下笙介（1987）：「弘前市史」 津軽書房，237～239
- 弘前市役所（1991）：第4次弘前市総合開発計画，43～54
- 津軽地域広域市町村圏協議会（1980）：新津軽地域広域市町村圏計画，48～53