

弘前市における中心商業地域の再生について

工 藤 靖 男

I は じ め に

わが国では、戦後の高度経済成長期に都市への人口、産業の集中が急速に進み、その結果、市街地の拡大が求められて郊外の開発が急激に進行した。しかし近年になってそのような市街地の拡大がある程度進み、市街化の前進もほぼ伸びきった状態になると、次に都心部の再活性化に都市開発の重点を移すようになり、現在では全国の多くの都市において盛んに都心再開発が行われている。

そこで本論文では、地方中心都市である青森県弘前市の都市部の活力を高い状態にするための要素として中心商業地域を取り上げ、その性格を明らかにしながら再開発計画に触れ、将来について考察していきたいと考える。なぜならば、最も普遍的に存在する都市機能が商業機能であり、中心商業地域の活性化には地域社会全体の活性化が必要であるなど、中心商業地域の再活性化が都心再開発の中核になると考えられるからである。

なお本論文では、「再開発」や「活性化」という言葉と行政上の再開発事業や活性化計画との混同を避けるために、以下、それらの言葉を「再生」という言葉で置き換える。

II 研究対象地域の概要

研究対象都市である弘前市は津軽地域南部から秋田県北部をも含む広い地域の中心商業都市として発展して、また、文化・情報の提供者として地域経済の発展に大きく貢献している。図1に示した土手町地区と駅前地区を含む中心商業地域が消費者の買物やコミュニケーションの場としても重要な役割を果たしている。

土手町地区は明治期以後の中心商業地区であり買回り品を中心とする専門店街を形成しているが、近年は交通渋滞や駐車場不足、大規模小売店の移転など多くの問題を抱えている。

駅前地区はJ R弘前駅や弘南バスターミナルなどの交通条件に恵まれているほか、昭和51年の弘南バスターミナルと結合した大規模小売店のイトーヨーカドーの開店により急速に拠点化が進んだが、弘前市の表玄関としては整備不足、魅力不足であるという問題を抱えている。

現在、このように中心商業地域は二極化しつつあり、表1に示したように郊外地域の年間販売額や売場面積は市街地域と比較すると倍以上に増加している。全国的な好景気の時期と重なるとはいえ、郊外地域の商業の急成長が理解でき、中心商業地域を取り巻く経営環境は新たな事態に直面していると考えられる。

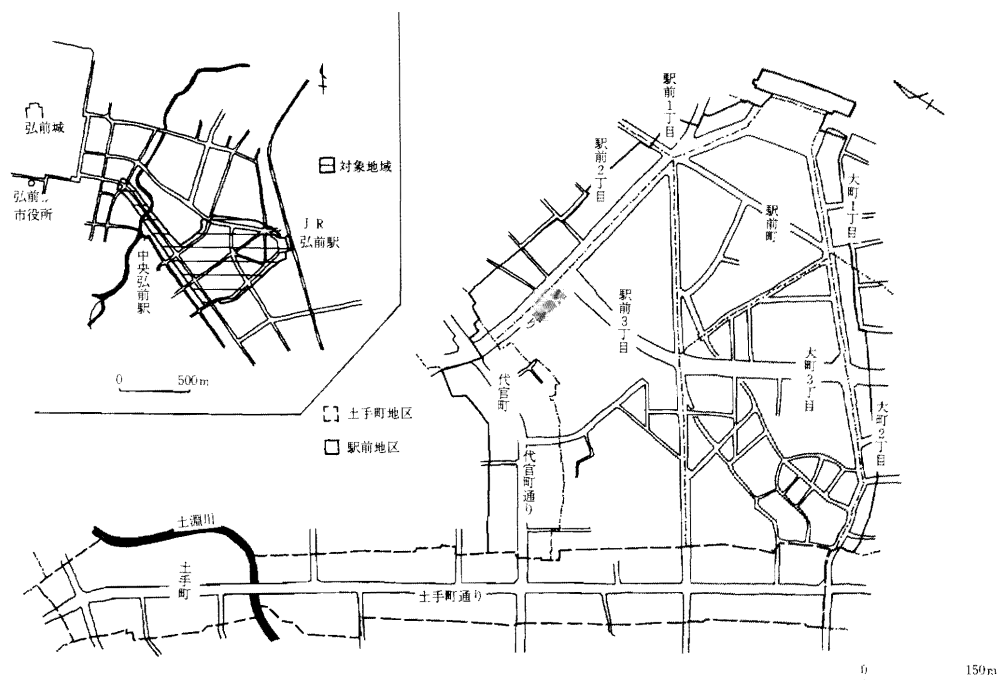


図1 対象地域

(平成5年住宅地図をもとに作成)

表1 弘前市の年間販売額・売場面積・商店数の変化

		昭和60年		昭和63年		平成3年	
		実数	増減数	実数	増減数	実数	増減数
市街地域	販売額(百万円)	113,703	——	117,952	3.7%	128,780	9.2%
	売場面積(㎡)	148,650	——	148,964	0.2%	164,064	10.1%
	商店数	1,813	——	1,781	-1.8%	1,694	-4.9%
郊外地域	販売額(百万円)	56,254	——	71,736	27.5%	86,655	20.8%
	売場面積(㎡)	47,036	——	57,045	21.3%	68,969	20.9%
	商店数	927	——	985	6.3%	981	-0.4%
市全体	販売額(百万円)	169,957	——	189,688	11.6%	215,435	13.6%
	売場面積(㎡)	195,686	——	26,609	5.6%	233,033	12.8%
	商店数	2,740	——	2,766	0.9%	2,675	-3.3%

(商業統計をもとに作成)

Ⅲ 両地区の特性

土手町地区は間口が狭い店舗が過密であり、主要道路である土手町通りも代官町通りとの交差点よりも北西では一方通行となり、交通渋滞の原因となっている。ほとんどの建築物が低層であり、間口よりも奥行きの長い短冊型の形状となっていて、特に代官町通りとの交差点よりも南東においてその傾向が顕著である。小売店としての利用が圧倒的に多く、婦人服、子供服、男子服を中心とした買回り品の専門店が密集しているが、代官町通りとの交差点よりも南東では大規模小売店は一棟も立地しておらず、住居と併用している零細な小売店が多くみられる。駐車場も近年では増加しているが、ほとんどが小さな青空駐車場で収容台数も少なく、消費者の駐車場不足に対する不満を解消しているとはいえない。

また中高層建築物であっても、中層階や高層階を利用していない建築物もみられて、土手町地区の立体的な機能の集積が充分であるとはいえない。

駅前地区は小規模で零細な店舗が多く、この地区にとってイトーヨーカドーに代表される少数の大規模小売店の持つ影響が非常に大きいと思われる。駐車場の占める割合も大きく、老朽化した建築物の跡地としてできた青空駐車場や大規模な立体駐車場のほかにあらかじめ建築物の中に駐車場を確保するなど駐車場不足を解消しようと努力している。業務管理施設も地区全体に立地しており、この地区のＪＲ弘前駅やバスターミナルなどの交通手段の発達による他の地域との近接性の影響が大きいことがわかる。しかし住居のほとんどがこの地区の内側の狭くて屈曲している複雑な裏通りに面して密集して立地しており、この裏通りと住居がこの地区における再生に対する多くの計画を左右する要因であると考えられる。

Ⅳ 再生計画の影響

中心商業地域を含む都心部で行われている都心再生計画は、表２に示したように昭和50年代から始まっており、図２に示したようにそれらの計画区域の中心部分を中心商業地域が占めている。このことから都心部の再生における中心商業地域の重要性がわかり、本章ではこれらの再生計画の影響を人口、商業活動、通行量の３点に注目して分析していく。

表２ 中心商業地域における再生計画

	面積 (ha)	事業年度	総事業費 (億円)
地方都市中心市街地 活性化計画	132	昭和61年 ↓ 平成14年	494
駅前地区都市改造 事業	29.7	昭和54年 ↓ 平成８年	223.4
駅前地区市街地再開 発事業	1.4	平成２年 ↓ 平成６年	118.05

(資料提供：弘前市役所都市計画課)

図３に示したように人口の変化をみると、土手町地区が緩やかな減少傾向を続けていて重要な変化がみられないのに対して、駅前地区では平成元年以後急激な減少をみせている。再生計画を可能

にするために大規模に店舗や住居が消失したことが理解でき、この地区の再生に対して急速に行動をおこしていると考えられる。

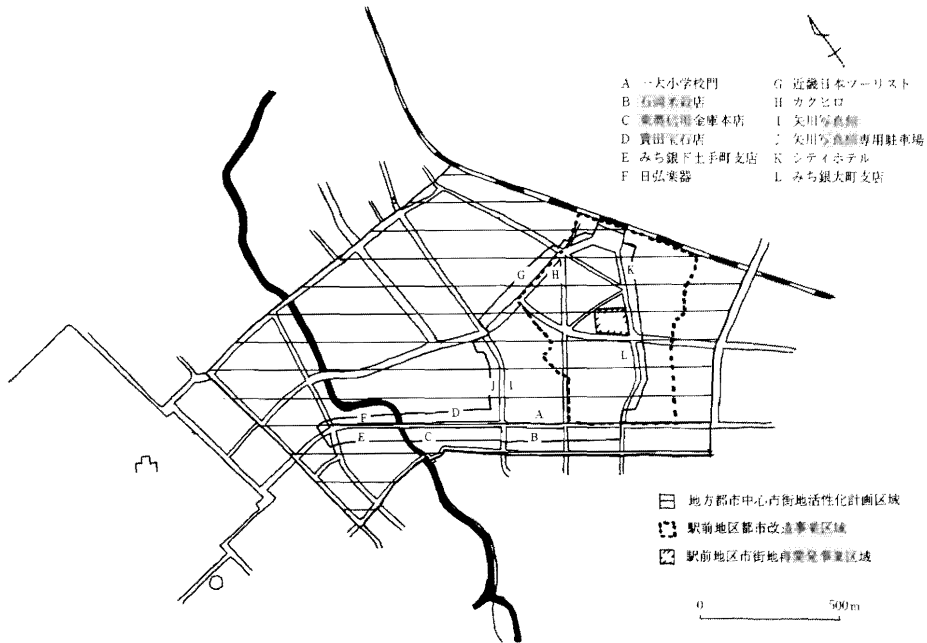


図2 都心再生計画区域

(資料提供：弘前市役所都市計画課)

表3に示したように商業活動の変化をみると、駅前地区では商店数の減少傾向が続いており、再生計画に伴う店舗数の大規模な消失が理解できる。全国的な好景気の時期と重なり両地区とも年間販売額は増加しているが、土手町地区では大規模小売店の移転や現在が不景気の時期であるなど今後変化がみられると考えられる。

表4に示したように通行量を見ると、店舗の消失や新設、駅前町・取上線の開通などの再生計画と密接に関連して増減している。特に駅前地区では平成4年度の駅前町・取上線の開通により平成4年、5年の車輛の通行量が増加しており、他の地域との連結性が新たに生まれているので、次には核となる店舗の

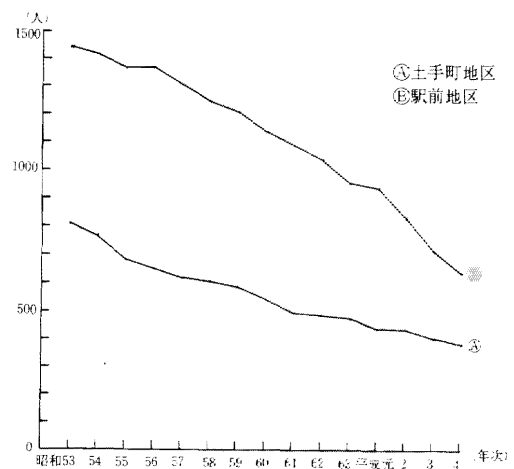


図3 両地区の人口変化

(資料提供：弘前市役所企画課)

新設が求められていた。平成6年3月に開店予定のダイエーを核とする再開発ビルによって今後の車輛、歩行者の通行量がさらに増加していくと考えられる。

表3 両地区の年間販売額・売場面積・商店数の変化

		昭和60年		昭和63年		平成3年	
		実数	増減率	実数	増減率	実数	増減率
土手町地区	販売額(百万円)	27,764	——	30,061	8.3%	31,916	6.2%
	売場面積(㎡)	51,586	——	53,415	3.5%	57,971	8.5%
	商店数	295	——	304	3.1%	295	－3.0%
駅前地区	販売額(百万円)	25,661	——	26,901	4.8%	28,683	6.6%
	売場面積(㎡)	31,058	——	31,145	0.3%	31,184	0.1%
	商店数	234	——	223	－4.7%	209	－6.3%
地域全体	販売額(百万円)	53,425	——	56,962	6.6%	60,599	6.4%
	売場面積(㎡)	82,644	——	84,560	2.3%	89,155	5.4%
	商店数	529	——	527	－0.4%	504	－4.4%

(商業統計をもとに作成)

表4 両地区の歩行者・車輛の通行量の変化

			平成元年		平成2年		平成3年		平成4年		平成5年		
			曜日	実数	増減率	実数	増減率	実数	増減率	実数	増減率	実数	増減率
歩行者	土手町地区	水	18,172	——	16,584	－8.7%	17,470	5.3%	20,336	16.4%	16,316	－19.8%	
		日	25,988	——	25,254	－2.8%	25,098	－0.6%	23,796	－5.2%	25,368	6.4%	
	駅前地区	水	12,446	——	9,826	－21.1%	10,196	3.8%	11,074	8.6%	9,828	－11.3%	
		日	13,832	——	13,768	－0.5%	12,220	－11.2%	13,272	8.6%	13,010	－2.0%	
車	土手町地区	水	35,760	——	38,202	6.8%	41,268	8.0%	39,212	－5.0%	39,030	－0.5%	
		日	33,652	——	36,434	－8.3%	39,274	7.8%	37,684	－5.2%	38,540	2.3%	
	駅前地区	水	29,464	——	32,390	9.9%	32,312	－0.2%	32,330	0.1%	32,736	1.3%	
		日	27,738	——	29,794	7.4%	27,618	－7.3%	28,392	2.8%	29,096	2.5%	

(資料提供：弘前市役所商工労政課)

・測定日

平成元年 8月30日
平成2年 8月29日
平成3年 8月28日
平成4年 8月26日
平成5年 8月25日

・測定地点

土手町地区
一大小学校門前・石岡米穀店前・東奥信用金庫本店前・貴田宝石店前・みち銀下土手町支店前・日弘楽器前
駅前地区
近畿日本ツーリスト前・カクヒロ前・矢川写真館前・矢川写真館専用駐車場前・シティホテル前・みち銀大町支店前
※測定地点の位置は図2を参照とする。

V ま と め

前章までの分析の結果、駅前地区は再生計画が進行していて今後の発展が望めると考えられるが、土手町地区は再生計画が遅れていて、未だにそれほどの影響はみられないことがわかった。駅前地区は弘前市の表玄関であり、弘前市を訪れた人々に魅力的な都市としての良いイメージを与えるためにも早急に活力を高める必要がある。それでは今後土手町地区の再生が進行していくのかというと、背後に土淵川が控えていたり、別の居住地区に挟まれていて、地形的にも開発することが難しく、結局現在の二極化が進むだけであると考えられる。現在計画されているＪＲ弘前駅の東側に展開している居住・商業地区として発展している城東地区などの人々が中心商業地域へと出かけることも減少すると考えられ、そのためにも中心商業地域全体が再生することが必要となってくると考えられる。

駅前地区の大町３丁目に再開発ビルが開店することからも、両地区の結節点でもある土手町地区の代官町通りとの交差点よりも南東に、規模のある程度大きな小売店や駐車場、公園、レジャー施設など消費者の求めている魅力的な施設を早期に建設することで、両地区の連結性を強める必要があると思う。

現在の商店主の中には、そのような施設が進出してくることに反対する人も多いとは思われるが、商業地域、そして弘前市全体の活力を高めていくためにも共存共栄の努力をしたり、閉店時間をもう少し遅くするなどの努力が必要であるし、また、行政側も商店側と協力して換地をするなどの努力が必要であると思う。このように官民一体となることが再生計画には必要であり、今後もこの地域には注目していきたい。

本論文を作成するにあたっては、常日頃御指導頂きました後藤雄二先生、水野裕先生に厚く感謝申し上げます。また、快く資料・情報を提供して下さいった弘前市役所商工労政課・都市計画課・企画課の皆様に心より御礼申し上げます。

〔参考文献〕

- 岩井邦彦(1991)：弘前市のまちづくり 新都市45-10, 52-66
- 小林 勇(1991)：弘前市のシェイプアップ 新都市45-7, 59-64
- 松村公明(1992)：郡山市中心部における都心機能の分布と集積過程
地理学評論65-12, 889-910
- 山下宗利(1987)：大阪市都心部における空間利用の特性 人文地理39-1, 54-69
- 横山 弘(1982)：「青森県の都市」 津軽書房, 189ページ