

弘前市における市街地の拡大と土地利用変化

—北部地域を中心に—

小山内 隆

I. はじめに

本論文では、弘前市において都市的な地域と農村的な地域の境界付近にあり、現在、市街地化が進行している地区を対象に、市街地の拡大状況と土地利用変化を人口、道路交通網、都市計画制度や市街地整備に関する事業、用途地域の変遷などをもとにして明らかにすることにより、近年の動向を把握することを目的とする。

研究対象地域は、都市計画法で定める市街化区域を市街地とし、特に人口増加の著しい「和徳地区」を市街地北部としてとりあげる。この中でも市街化区域に含まれる青山・向外瀬地区を中心に市街地の拡大状況と土地利用変化を考察していく（図1）。

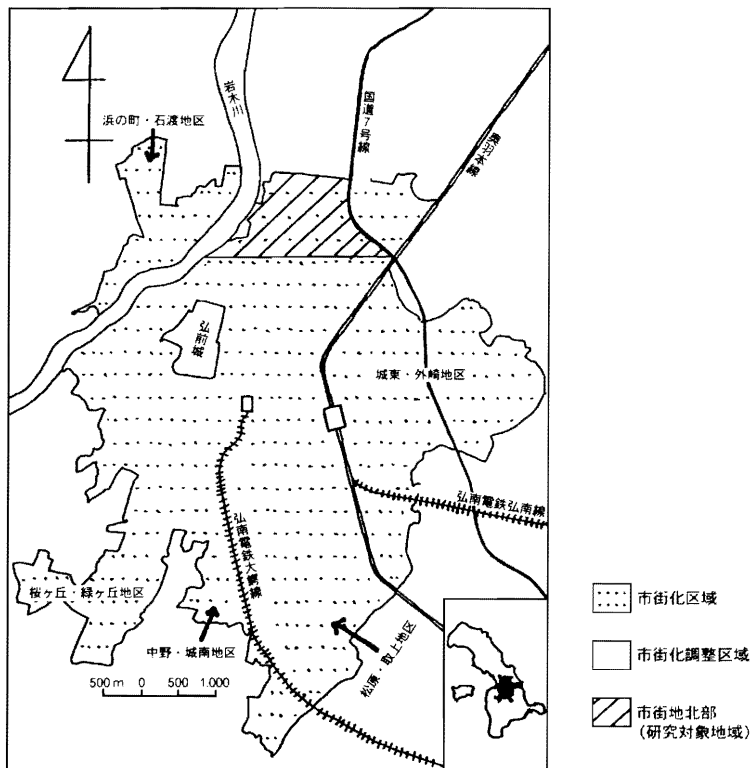


図1 研究対象地域

弘前市都市計画課：「弘前の都市計画」（1988年）より作成

Ⅱ．研究対象地域

(1) 研究対象地域の概観

弘前市は、青森県の南西部、津軽平野の南部に位置する内陸の都市で、面積は273.80km²であり、東西26.4km、南北31.5kmにわたっている。

弘前市の人口は、平成10年に178,921人で、過去最高となった（表1）。地域別・地区別に人口分布をみると、「新市街地域」が「田園地域」に隣接する地域での人口増加が多く、平成10年には出張所地区での増加もみられることから、郊外への広がりが考えられる。

表1 地域・地区別人口

地域・地区	実 数			増 減 率 (%)		
	平成2年	平成7年	平成10年	昭和60年 ～平成2年	平成2年 ～平成7年	平成7年 ～平成10年
全 市	174,704	177,972	178,921	△0.8	1.9	0.5
市 街 地 域	65,433	62,924	60,419	△4.5	△3.8	△4.0
新市街地域	44,383	47,465	47,656	△1.8	6.9	0.4
桜ヶ丘・緑ヶ丘地区	9,320	8,985	9,127	△9.8	△3.6	1.5
城東・外崎地区	9,805	12,275	12,541	8.2	25.2	2.1
松原・取上地区	14,308	14,710	14,527	△2.7	2.8	△1.4
中野・城南地区	5,693	5,869	5,705	△3.1	3.1	△2.8
浜の町・石渡地区	5,257	5,626	5,756	0.6	7.0	2.3
田 園 地 域	64,888	67,583	70,846	4.0	4.2	4.8
清 水 地 区	5,179	5,147	5,289	1.0	△0.6	2.7
和 徳 地 区	5,891	7,781	8,673	18.7	32.1	11.5
豊 田 地 区	5,968	6,513	7,032	24.7	9.1	8.0
堀 越 地 区	4,631	5,446	5,802	38.0	17.6	6.5
千 年 地 区	9,468	9,741	10,635	1.0	2.9	9.2
藤 代 地 区	6,498	6,793	6,858	4.4	4.5	1.0
(出張所地区)						
東 目 屋 地 区	2,995	2,830	2,840	△6.3	△5.5	0.4
船 沢 地 区	3,670	3,513	3,421	△4.3	△4.3	△2.6
高 杉 地 区	4,091	4,017	4,119	△0.1	△1.8	2.5
裾 野 地 区	5,440	5,179	5,377	△5.5	△4.8	3.8
新 和 地 区	5,401	5,204	5,245	△5.2	△3.6	0.8
石 川 地 区	5,656	5,419	5,555	△5.5	△4.2	2.5

弘前市市長公室企画課：「弘前市の人口」(平成9年)および
弘前市役所：「平成10年青森県弘前市町名別人口・世帯数」をもとに作成

また、市街地北部と「和徳地区」を比較すると、市街地北部の人口増加が「和徳地区」の人口増加の直接の要因であるといえる（表2）。特に、青山地区への宮園第3住宅団地の宅地供給が大きく影響している。つまり市街地北部は、城東第4地区区画整理事業の実施された「城東・外崎地区」とともに、人口の受け入れ地として、農村的な土地利用から都市的な土地利用への転用が著しい、

表2 人口・世帯数の推移

a. 市街地北部 (単位：人、世帯)

	昭和50年	昭和55年	昭和60年	平成2年	平成7年	平成10年
人 口	850	844	870	2,064	3,785	4,695
世 帯 数	198	219	239	604	1,146	1,486

b. 和徳地区 (単位：人、世帯)

	昭和50年	昭和55年	昭和60年	平成2年	平成7年	平成10年
人 口	4,594	5,104	4,961	5,891	7,781	8,673
世 帯 数	1,045	1,249	1,266	1,603	2,199	2,674

弘前市市長公室企画課：「弘前市の人口」(昭和50年～平成9年)

弘前市役所：「平成10年青森県弘前市町名別人口・世帯数」をもとに作成

現在最も市街地化の進んでいる地区と位置付けることができる。

(2) 都市計画区域の中での位置付け

現在の弘前広域都市計画区域は、昭和46年に、弘前市とそれに隣接する5町1村（岩木町、藤崎町、大鰐町、尾上町、平賀町、田舎館村）が一体として指定され、面積は28,929 haである。このうち、弘前市の都市計画区域は12,656 haで、全体の43.7%を占めている（表3）。

表3 弘前広域都市計画区域の概要

(単位：ha、人、%)

区 分	行 政 区 域		都 市 計 画 区 域		
	面 積 ¹⁾	人 口 ²⁾	範 囲	面 積	構成比
弘 前 市	27,380	177,972	行政区域の一部	12,656	43.7
岩 木 町	14,584	12,397	行政区域の一部	5,241	18.1
藤 崎 町	2,202	10,395	行政区域の全部	2,178	7.5
大 鰐 町	16,340	13,990	行政区域の一部	2,043	7.1
尾 上 町	1,888	10,016	行政区域の全部	1,921	6.6
平 賀 町	22,161	23,186	行政区域の一部	2,962	10.2
田舎館村	2,231	9,151	行政区域の一部	1,928	6.7
計	86,786	257,107		28,929	100.0

1) 国土地理院調査（平成9年9月12日青森県告示第613号）

2) 平成7年国勢調査

弘前市都市計画課：「弘前の都市計画」(1998年)より引用

弘前市は都市計画区域のほぼ中央に位置し、古くから続く津軽地方南部の中心都市である。弘前市の市街地は、人口、面積、社会的経済的条件などからみても、都市計画区域の中で中心的役割を担っており、高次な都市機能の便益を区域内に供与しているといえる。

Ⅲ. 弘前市の市街地整備の状況

(1) 市街地の拡大と歴史

ここでは、「青森県の都市」、(横山、1982)をもとに市街地拡大の歴史を明らかにする。表4は、弘前市の市街地拡大の歴史を示したものである。

表4 市街地発展の歴史

1588年(天正16年)	津軽藩藩祖津軽為信津軽統一。
1590年(天正18年)	豊臣秀吉より津軽領安堵。
1603年(慶長8年)	藩祖津軽為信により高岡(後の弘前)の地に築城を計画。
1610年(慶長15年)	二代藩主信枚が弘前城の築城に着手。(1611年完成)
1871年(明治4年)	廃藩置県により弘前県となり県庁所在地となるが、その年の秋に青森県と改称し、県庁所在地も青森へ移る。
1889年(明治22年)	市制施行により弘前市となる。 (全国31市の一つとして誕生)
1894年(明治27年)	奥羽本線の開通(弘前～青森間)により、弘前駅に向かって市街地が拡大。
1897年(明治30年)	陸軍第8師団指令部の設置。 市街地南部への軍施設の設置により、これを結ぶ道路の整備が行われる(戦後、住宅地や学校用地として旧軍用地が利用される)。
1921年(大正10年)	官立弘前高等学校設立。
1927年(昭和2年)	弘南電鉄の開通(弘前～津軽尾上間)により、市街地が南部に広がり始める。
1949年(昭和24年)	新制弘前大学開学。
1952年(昭和27年)	弘南電鉄大鰐線の開通(弘前～大鰐間)により、沿線のリンゴ園や水田が宅地化され、南部にむかって市街地が拡大。
1955年(昭和30年)	合併により中津軽郡11ヵ村を編入。
1957年(昭和32年)	合併により南津軽郡石川町を編入。
1959年(昭和34年)	目屋ダム建設。 緑ヶ丘団地造成着手。
1964年(昭和39年)	市街地西部の岩木川氾濫原に城西住宅団地が建設され、西方への市街地の拡大を促す。
1965年(昭和40年)	土地区画整理事業が始まる。
1967年(昭和42年)	青森県住宅供給公社による宅地造成事業が進められる。
1968年(昭和43年)	城東住宅団地と卸売センターが市街地東部の水田地帯に建設され、市街地が拡大。
1971年(昭和46年)	桜ヶ丘団地完成。
1972年(昭和47年)	国道7号線弘前バイパス、百田－撫牛子間開通。
1974年(昭和49年)	津軽塗団地や中小企業の工場が市街地北部に進出し、市街地が拡大。
1980年(昭和55年)	国道7号線弘前バイパス完成。 宮園団地(第1)完成。
1982年(昭和57年)	浜の町団地完成。
1989年(平成元年)	弘前西バイパス全線開通。
1990年(平成2年)	国道7号線弘前バイパス撫牛子・神田高架橋開通。
1994年(平成6年)	弘前駅前地区市街地再開発事業が進む。 弘前地域が地方拠点都市の指定を受ける。
1995年(平成7年)	城東第4地区土地区画整理事業完了。

横山 弘：「青森県の都市」および
弘前市都市計画課：「弘前の都市計画」(1998年)より作成

弘前市は、青森県内で最初に都市的形態を形成し、津軽地域の中心都市として発展してきた歴史をもっている。

弘前市の市街地は、軍用地や住宅地として利用しやすいリンゴ園など南部の丘陵地から拡大が始まり、戦後の高度経済成長期以降の住宅需要の高まりや岩木川上流の目屋ダムの完成によって水害の危険性が薄らいだことにより西部の岩木川氾濫原や東部、北部の水田地帯が住宅地に利用されるようになり、市街地が拡大していった。さらに昭和40年代になると、本格的な車社会に突入し、藩

政期以降の都市構造では対応できない状況になり、市街地の整備が重要度を増した。そして土地区画整理事業や宅地造成事業が市街地東部及び市街地北部に実施され、市街地がさらに拡大し、現在の市街地を形成するに至っている。

(2) 道路交通網の整備

弘前市の道路は市の中心部から放射状に伸びており、中心市街地は城下町起源の屈折した幅の狭い道路状況にある。

幹線道路については、国道7号線弘前バイパス（以下、国道7号線）が市街地東側を迂回して昭和55年に完成し、東環状線の機能を果たしている。そして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、市街地北部及び市街地東部へ新たな住宅地や工業地区、業務地区を誘導し、市街地の拡大と都市の活性化への先行的な役割を果たすなど、重要な機能をもたらしている。

市街地北部を迂回する主要地方道弘前環状線（以下、弘前環状線）は、市北部の交通混雑の緩和に大いに役立ち、北環状線として機能している。また、北和徳工業団地や藤代工業団地へのアクセス道路としても重要な機能を有している。

弘前市の市街地及び都心では、交通の混雑が発生しており、交通の円滑化を図るためにも環状道路が果たす役割は大きいといえる。

(3) 市街地整備に関する事業

図2、表5は市街地整備に関する事業（以下、市街地整備事業）について示している。

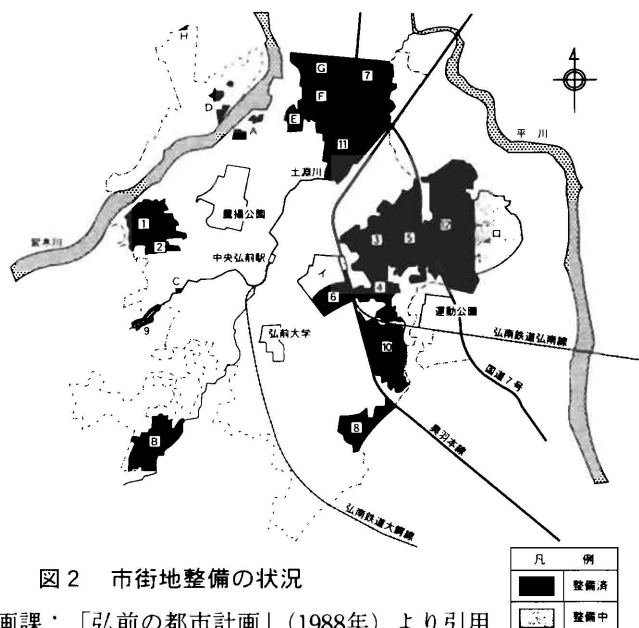


図2 市街地整備の状況

弘前市都市計画課：「弘前の都市計画」（1988年）より引用

表5 市街地形成に関する事業

(単位:ha、人)

	地区名	事業年度	施行面積	計画人口	用途	地区の記号
土地区画整理事業	城西	昭和40～昭和43	41.2	3,900	住宅	1
	城西第2	昭和44～昭和46	7.2	650	商業	2
	城東	昭和43～昭和48	69.2	6,000	住・商	3
	城東第2	昭和46～昭和51	20.2	2,000	住宅	4
	城東第3	昭和46～昭和52	43.3	2,600	住・工	5
	駅前南	昭和43～昭和57	18.4	1,660	住・商・工	6
	和徳	昭和51～昭和58	73.7	965	工業	7
	安原	昭和59～平成元	28.9	1,900	住宅	8
	茂森新町	昭和60～平成元	5.8	460	住宅	9
	小比内	昭和53～平成3	60.7	4,500	住宅	10
	宮川	昭和53～平成7	66.4	3,805	住・商・工	11
	城東第4	昭和59～平成7	119.1	8,000	住・工	12
	小計		554.1	36,440		
業整備中	駅前	昭和54～平成14	29.7	2,900	商業	イ
	城東第5	平成9～平成14	63.4	2,400	住宅	ロ
	小計		93.1	5,300		
青森県住宅供給公社	栄町	昭和42～昭和44	4.9	670	住宅	A
	桜ヶ丘	昭和44～昭和47	37.4	4,400	住宅	B
	茂森新町	昭和48	1.7	420	住宅	C
	浜の町	昭和52～昭和56	4.2	540	住宅	D
	宮園	昭和51～昭和56	10.9	1,300	住宅	E
	宮園第2	昭和57～昭和62	27.9	2,500	住宅	F
	宮園第3	平成2～平成6	20.3	1,600	住宅	G
	石渡	平成元～平成2	0.4	50	住宅	H
	小計		107.7	11,480		
	合計		754.9	53,220		

※ 地区の記号は図2中の記号と同じ

弘前市都市計画課：「弘前の都市計画」(1998年)より作成

市街地整備事業として、都市計画の中に市街地開発事業がある。市街地開発事業には、整備手法の違いによりいくつかの種類があるが、弘前市では土地区画整理事業と駅前地区での市街地再開発事業を実施している。その他に青森県住宅供給公社の事業による宅地造成事業も進められ、新たな市街地が形成されている。これまでに8地区107.7ha(市街化区域面積の4.1%)で整備が実施されている。大規模な市街地整備事業が実施された「城東・外崎地区」や「和徳地区」は、いずれも中心市街地周辺の水田地帯であった。これは人口の増加、世帯の増加から、住宅の戸数面での需要が拡大し、中心市街地及び出張所管内で続いている人口の漸減傾向からいっても、これらの住宅を供給するための宅地開発は、既成市街地周辺で行われるのが妥当であったためである。

Ⅳ. 市街地北部の土地利用変化

(1) 土地利用の変遷

図3は、市街地北部の用途地域について、市街地整備事業が実施された前後の農村的な土地利用

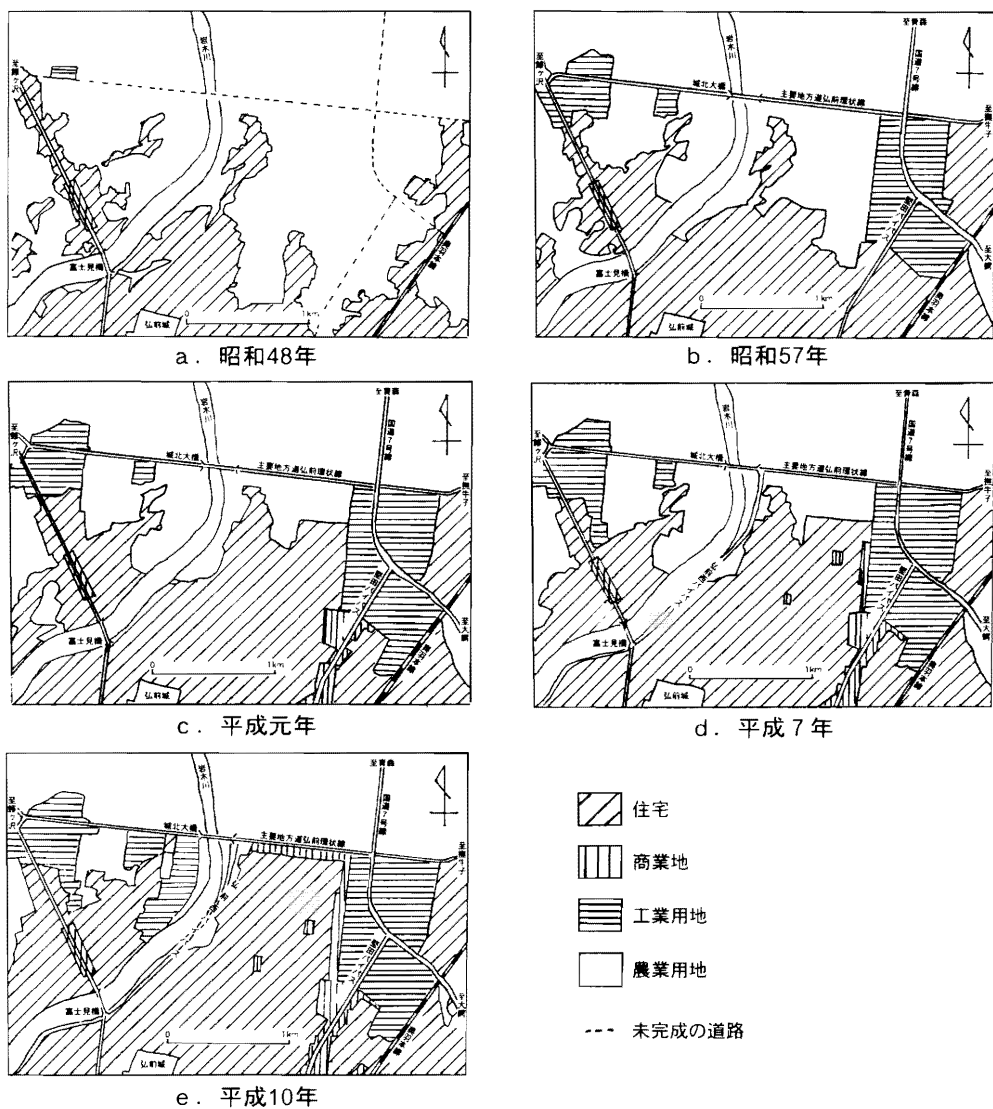


図3 用途地域の変遷

地形図および弘前市都市計画課：「弘前の都市計画」（1988年）より作成

から都市的な土地利用へと変化していく様子を住宅地、商業地、工業用地、農業用地に分けて表した図である。

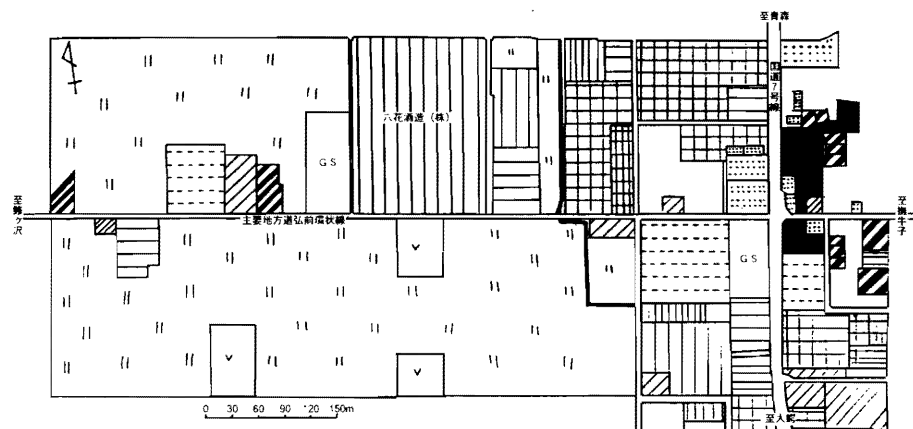
図3-aでは、国道7号線、弘前環状線はまだ完成しておらず、農業用地が広がっている。図3-bでは、国道7号線、弘前環状線の完成と合わせて、その道路周辺の「和徳地区」に工業用地の造成と宅地造成事業による宮園団地の造成も進み、農業用地の割合が減少している。図3-cでは、宮園第2団地の完成により、さらに農業用地の割合が減少している。また、弘前バイパス堅田地区沿いに商業地の形成もみられる。図3-dでは、住宅地と工業用地の境界と住宅地の中央部に

商業地が形成されている。図3－eでは、宅地造成が弘前環状線まで進み、弘前環状線が市街地北部の境界となった。また、商業地が弘前バイパス堅田地区から線的な広がりを見せて、市街地北部を囲むように位置している。

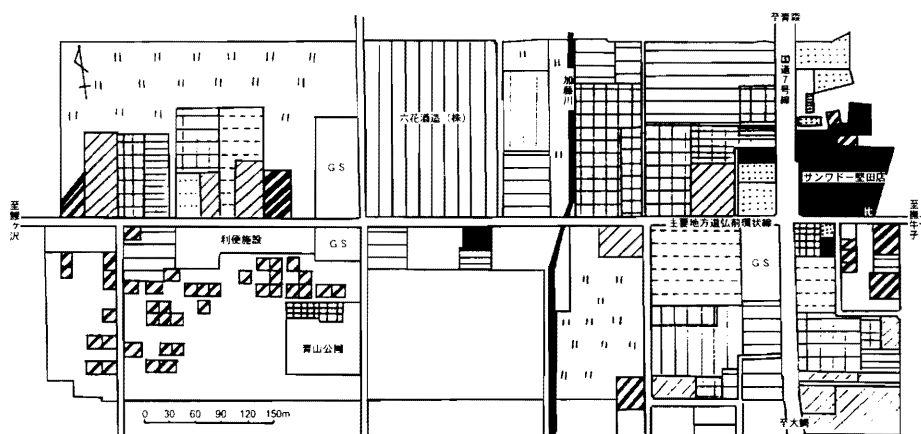
(2) 産業施設の配置

図4は、ゼンリンの住宅地図をもとにして、市街地整備事業の開始以降の産業施設の配置を表している。

図4－aでは、宮園第3団地の宅地造成が始まったが、まだ水田や畑が多かった。弘前環状線沿いには工場や事務所などの施設が若干みられる程度で、国道7号線に向かうにしたがって、自動車関連産業、飲食店、娯楽施設、ガソリンスタンドなどがある。図4－bは、水田だったところに宅地造成による住宅が見え始めるが、住宅予定地としての空き地がまだ多い。また、道路や公園、河川の整備も進んでいる。弘前環状線沿いにはモータリゼーションの進行に伴い自動車関連産業が増え、他に小売店や事務所、ガソリンスタンドが増加した。国道7号線沿いでは、大型小売店の立地



a. 平成2年



b. 平成7年

充実を図り、より快適な都市にするために利便性の向上をより一層推し進めるべきではないかと考える。

最後に、本論文を作成するにあたり、御指導、御助言をして下さった水野先生、後藤先生に厚く御礼を申し上げます。また、快く資料等を提供して下さいた弘前市役所都市計画課の方々に深く感謝いたします。

【参考文献】

- 片柳 勉（1994）：東京都足立区における土地利用の変化と用途地域の対応。
季刊地理学、46－2、107～125.
- 川島範久（1993）：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。
弘大地理、29、13～19.
- 高橋伸夫（1977）：清水市域における都市化の展開、地学雑誌、86、241～246.
- 矢嶋仁吉（1956）：「日本の集落」、古今書院、172ページ.
- 横山 弘（1982）：「青森県の都市」、津軽書房、189ページ.
- 弘前市市長公室企画課（1975、1981、1986、1992、1997）：「弘前市の人口」.
- 弘前市都市計画課（1998）：「弘前の都市計画」、59ページ.