

写真で見る青森市の都市化

安田 道¹⁾

Reading the urbanization into the pictures in Aomori City

Michiru YASUDA

Key Words : 青森駅、新町通り、堤川、堤町、堤橋、八甲田大橋、観光通り、桜川団地、筒井橋、大野、野内

1. はじめに

青森の街は漁村・農村としての歴史が古い。藩政時代に弘前藩の御仮屋ができ、明治時代には県都になった。鉄道と航路の発達により首都圏と開拓地・北海道を結ぶ結節点になった。同時に、食料・衣料・雑貨等の補給地にもなり、産業発展のきっかけとなった。こうした理由から青森の街は、明治以降仙台に次いで東北を代表する都市となった。ところが青森大空襲〔1945（昭和20）年7月28日〕により市街地の大半を焼失。さらに交通機関の多様化と青函連絡船の廃止〔1988（昭和63）年〕により、特に青森駅周辺の都心部で停滞が目立ってきている。

今回取り上げる昭和30年代（1955年～1964年）は、戦後復興期から高度経済成長期にあたる。青森市は隣接する町村を合併し、周辺の田園地帯が市街地化し始める時期と重なる。このたび、安田城幸氏と佐藤正治氏から、昭和30年代に青森市各地を撮影した貴重な写真を多数提供していただいた。両氏の写真は、撮影日時や場所が明確なものが多く、青森市にとって貴重な財産といえる。昭和30年代の写真と同地点の現況写真を比較することで、50年間の青森市の変化（都市化）が実感でき、将来の青森市の展望や、都市計画を考える一材料となれば幸いである。

なお、今回取り上げた内容は、東奥日報連載「写真で見る あおもりあのととき」および、「道の駅」浅虫温泉 ゆ～さ浅虫との連携展「あおもり懐かしの写真展 ー昭和30年代ー」での内容を加筆再編したものである。

2. 調査（撮影）地点

図1に撮影（調査）地点を示した。ただし青森市中心部の地図のため、周辺部は除外した。



図1 青森市中心部の調査（撮影）地点（図中の○付数字は本文の調査地点番号と一致する）

1) 青森県立郷土館 研究主幹（〒030-0802 青森市本町二丁目8-14）

3. 各地点の昭和30年代写真と現況

(1) 木造の青森駅



写真1 木造の青森駅（安田城幸氏撮影）



写真2 左写真の現況（2010年9月9日、筆者撮影）

写真1は、昭和31（1956）年10月11日正午に撮影のもの。駅の前に米俵を積んだトラックが走り込んできたところで、国鉄バスが2台見える。右端には市営バスの後部が見えている。青森駅は、明治24（1891）年9月1日、日本鉄道が開通し、上野からの列車の終着駅となった。当時は、現在の新町口より一本海手の安方口にあり、現在の駐輪場・送迎用駐車場付近にあった（初代）が、明治39（1906）年、駅拡張等の理由により、現在の新町口に移動した〔2代目・大正13（1924）年改築〕。3代目が写真1で、昭和11（1936）年から昭和34（1959）年までであった。写真右側に写る駅舎は、おそらく明治24年建設の初代を改築（2代）したものと思われる。4代目が現在の建物で、昭和34（1959）年12月25日竣工（写真2）。3代目は奇跡的に戦災を免れた貴重な木造建築だった。現存すれば間違いなく文化財クラスである。

青森駅が新町口に移動したことで、青函連絡船に駅ホームから直接乗れるようになった。貨車航送も可動橋設置で可能になった。一方繁華街は、浜町・大町・米町から徐々に新町に移動し、かつての繁華街から銀行・商店・映画館が無くなり、夜の街に変貌した。

昭和63（1988）年青函連絡船が廃止になり、昨年JR東北本線は青い森鉄道になった。駅前にリンゴ市場がなくなる一方で、駅ビル・バスターミナルのほか観光交流情報センターもでき、かつてのイメージは一新された。

(2) 青森駅青函連絡船待合室



写真3 青森駅青函連絡船待合室（佐藤正治氏撮影）



写真4 青函連絡船「羊蹄丸」（佐藤正治氏撮影）

写真3は、昭和35（1960）年8月6日。青森駅の青函連絡船待合室。ちょうどねぶた祭で金魚ねぶたが飾られている。連絡船は天候によって遅延・欠航があったので、待合室は広かった。写真4もほぼ同じ時期、青森駅棧橋に停泊している青函連絡船「羊蹄丸」。当時の連絡船は蒸気船で船窓は丸かったので、一見タイタニック号かと見間違えるほど風格があった。拡大して写真を見ると、船体上部側面に「YOTEI」という文字が確認できる。東北本線による首都圏との結合と青函航路の発達により、青森は物流の結節点になった。青森駅と棧橋が離れていたことで青森の街は潤ったが、青函連絡船が駅発着で便利になり駅周辺と新町以外は衰退した。

青森駅に青函連絡船が発着した頃〔昭和63（1988）年まで〕は青森駅周辺に旅行客が多く、新町通り商店街は今より活気があった。現在新町通りを歩くと、シャッターが下りたままの店や空き地・駐車場が目につき、休日や昼休み時間を除くと人通りもまばらになっている。

(3) 新町通り青森ねぶた祭の運行



写真5 新町通り (安田城幸氏撮影)



写真6 左写真の現況 (2010年6月15日筆者撮影)

ねぶたの起源は江戸時代だが、「青森ねぶた祭」という名称は意外に新しく、昭和33年(1958)以降のものだ。『青森ねぶた誌』(宮田登, 小松和彦・監修, 2000)によると、青森市は、昭和20年(1945)7月28日の青森大空襲で、市街地のほとんどを焼失したが、翌21年には早くもねぶたが復活、戦災を免れた旭町や油川で運行されたという。昭和22年は「戦災復興港祭り」の名称で、各種催し物と併せて実施した。ねぶたの海上運行はこの年から始まり、「青森港祭り」の名称は、昭和32年まで用いられた。昭和33年(1958)は、青森市の市政施行60周年にあたり、観光を意識した「青森ねぶた祭」という名称に替えて現在に至っている。

写真5は昭和33(1958)年8月7日撮影で、ねぶたは昭和33年東奥日報社のもの。背後に写っているアーチ型広告(昭和30年～平成4年設置)のため、高さが制限されるようになったといわれている。

(4) 堤橋付近の商店街



写真7 堤橋北側の市場 (佐藤正治氏撮影)



写真8 左写真の現況 (2010年12月20日、筆者撮影)



写真9 オデオン座 (佐藤正治氏撮影)



写真10 左写真の現況 (2010年12月20日、筆者撮影)

写真7は、昭和32(1957)年2月の堤橋北側の川端に並んだ市場の様子。堤橋交番の隣には、消防署もあり火の見櫓が高くそびえていた。当時まだとう橋はなく、通りは市場で行き止まりだった。この堤川沿いの道は、国道以南を松原通りというが、かつて大豆坂通(浪岡街道)とも呼ばれ、八甲田大橋・観光通りがなかった頃は南方と市街地を結ぶ主要道で唯一のバス路線だった。商店街も形成され、ひじょうに賑わう通りだった。

写真9は、昭和34（1959）年のもので、写真7の川端の市場北端にあった映画館「オデオン座」である。この後「中央劇場」に名前を変えた。付近にはもう一軒「国際劇場」という映画館もあり、繁華街だったことが伺える。現在南北を結ぶ主要道を観光通りに奪われ市場と映画館が無くなり、商店街は見る影もなく衰退している。

(5) 諏訪神社付近堤川河川敷



写真11 諏訪神社傍の鉄橋（佐藤正治氏撮影）



写真12 左写真の現況（2010年12月20日、筆者撮）

写真11は、昭和35（1960）年6月14日の諏訪神社である。すぐ南側に鉄橋が通っていた。左側手前の河川敷には乳牛が放されている。当時田村牧場（現 ATV）の乳牛が、堤川沿い河川敷のあちこちに放されていたという。東北本線は、昭和43（1968）年までここを通っていた。鉄橋がなくなってからは、「松園橋」という人道橋と水道橋が架けられている。堤川右岸には砂利運搬船が見えている。現在河川敷には、人も牛も降りられない。

(6) 浦町小学校前、現・観光通り



写真13 浦町小学校（佐藤正治氏撮影）



写真14 左写真の現況（2010年12月20日、筆者撮影）

写真13は、昭和33（1958）年8月10日夏休みの朝、ラジオ体操をしている親子。子供は下駄履きが多く見られる。場所は浦町小学校の校門付近。当時は、右端に見えている現・観光通りに面していた。その道の真ん中に大八車が置かれている。現在この場所は中央西公園になっており、浦町小学校は、当時西隣にあった市立中央高校の跡地に移転している。その市立中央高校も、県立になり浦町奥野（現・東大野、イトーヨーカドー隣）に移転した。移転したのは昭和50（1975）年8月、県立移管が翌年4月。当時は一面田んぼが広がる中だった。

青森市の市街地は、南方を横断する東北本線以北に広がってきた。そのため東北本線は、明治24（1891）年開通後、市街地の拡大に伴い、大正15（1926）年、昭和43（1968）年の2度南方に移転している（図1参照）。東北本線の南北を結ぶ八甲田大橋完成は、東北本線2度目の南方移転の翌年の昭和44（1969）年。同時に現在の観光通りも開通した。以後八甲田大橋南側付近から市街地が拡大した。以下にその経過を年表形式で列記する。

- 昭和43（1968）年 東北本線が複線・電化に伴う2度目の南方移転。
- 昭和44（1969）年 八甲田大橋が完成し、現 観光通りも開通。
- 昭和45（1970）年 南中学校が、野脇中学校と第一中学校を統合し、浦町奥野（現 緑2丁目）に新設開校。
- 昭和48（1973）年 浜田小学校が浜田字豊田に新設開校。
- 昭和50（1975）年 青森中央高校が県立になり浦町奥野（現 東大野1丁目）に移転。
- 昭和52（1977）年 青森山田高校が、松原から浦町奥野（現 青葉3丁目）に移転。
「サンロード青森」が、「ジャスコ」をキーテナントに浦町奥野（現 緑3丁目）に開店。

(7) 田んぼだった頃の桜川団地



写真15 桜川団地南端（佐藤正治氏撮影）



写真16 桜川団地から北西方（佐藤正治氏撮影）

写真 15・16 は、ともに昭和 33（1958）年 9 月下旬で、現在の桜川団地。青森県住宅供給公社による宅地開発事業の施行年度は、幸畑団地と同じ昭和 41（1966）年となっているので、その 8 年後である。写真 16 は桜川団地南部で筒井中学校が右奥に見えている。この頃は一面田んぼで、ちょうど刈り取りが終わって棒掛けしているところだが、よく見ると中央左奥に鳥追い小屋が確認できる。写真 16 は桜川から西方の奥野 3 丁目方面。中央の小森は藤聖母園。右の煙突はそれぞれ和田寛食料工業(株)〔現 ワダカン(株)〕・北洋硝子(株)の工場である。

この地域は、昭和 43（1968）年、東北本線 2 度目の南方移転で線路の北（市街地）側になった地域である。

(8) 青森高校と下筒井橋付近



写真17 下筒井橋と青森高校（佐藤正治氏撮影）



写真18 左写真の現況（2010年12月20日、筆者撮影）

写真 17 は、昭和 35（1960）年 3 月撮影の写真で、右に下筒井橋、左に青森高校、背景には八甲田山がきれいに写っている。よく注意してみると、橋の左端に見える 2 階建ての建物が、明治 8 年に弘前の堀江組建築の歩兵第五連隊本部棟。現在は陸上自衛隊青森駐屯地に、「防衛館」として移築公開されている。下筒井橋は木造で、当時から人道橋であった。この橋は、旧五連隊関係に架けられた橋で松原通りの現 藤聖母園の場所に陸軍官舎があった。写真 18 と見比べると、当時は荒川（堤川）と青森高校の間に建物が何もなかったことが分かる。現在同じ場所からは、青森高校の校舎の一部がほんの少し見えるだけである。

(9) 筒井橋と旧筒井町役場



写真19 筒井橋と旧筒井町役場（安田城幸氏撮影）



写真20 左写真の現況（2010年5月31日、筆者撮影）

現在青森市の市街地を流れる河川は、兩岸・河川敷ともコンクリートで固められている。川への降り口も施錠され、降りることさえ許されなくなった。かつて冬には白鳥が羽を休め、餌やりを楽しんだのどかな風景も、なかなか見られなくなった。写真 19 は、昭和 32（1957）年 6 月 16 日、北（下流左岸）側から撮影した筒井橋。手前の河川敷では乳牛が放し飼いにされ、川岸には砂利運搬用とみられる小舟も見える。川がまだ生活の場であった頃と分かる。左上の建物は旧筒井町役場で、隣接する建物は筒井小学校。同町は昭和 30（1955）年、青森市と合併したので、この時は青森市役所筒井支所になっていた。同支所は、しばらくの間ここにあり、青森高校東隣に移転、平成 16（2004）年 3 月に廃止されたが、建物は現在もある。

筒井橋は、昭和 27（1952）年竣工。現在下流側に歩行者用の橋が隣接、さらに下流側に赤いアーチ型水道橋があるので、一見したところ同じ橋には見えなくなった。

(10) 筒井八ッ橋の木造人道橋



写真21 筒井八ッ橋（安田城幸氏撮影）



写真22 左写真の現況（2010年8月16日、筆者撮影）

青森市を流れる荒川や駒込川も、かつては流路を幾度も変え蛇行していた。川沿いの農地は、流路の変更により分断され、農作業の妨げになることもあった。写真 21 の橋も、そのために架けられたもの。撮影は昭和 32（1957）年 6 月 16 日。橋の向こうは、ほぼ、現在の八ッ橋ニュータウンとみられ、手前が浜田玉川。

近所の人のお話では、リヤカーがぎりぎり通れる狭いものだったが、だいぶ古くからあったそうだ。しかし洪水のたびに流され、現在は鉄筋コンクリート製。欄干がない頃は、自転車が落ちることがあったという。この頃は一面田んぼで、農作業帰りの二人が、夕日に照らされている。わずか 50 年程前だが、この頃はまだのどかな農村の風景があった。

市街地化の始まりをみると、青森環状道路の事業化が昭和 49（1974）年から。八ッ橋ニュータウンの市街化区域編入が平成 6（1994）年なので、それ程昔のことではない。しかし現在の様子と比べると、同じ場所とは思えないくらいの変わりようだ。写真 21 に写っている東岳は、このあたりにではなかなか見られなくなった。

(11) 観光通り大星神社前を走るボンネットバス



写真23 観光通り大星神社前（安田城幸氏撮影）



写真24 左写真の現況（2010年8月18日、筆者撮影）

観光通りは、現在国道 103 号で 4 車線の大通りだが、当時はまだなく、このすぐ北側に松原通りに抜けた。最近では「八甲田・十和田ゴールドライン」とも呼ばれ、八甲田山・十和田湖を経由し秋田県大館市に至る。

写真 23 は、昭和 32（1957）年 6 月 16 日撮影のもの。道路は舗装されているもののセンターラインもなく、あまり広くない。ちなみにセンターラインの登場は、昭和 35（1960）年「道路標識、区画線及び道路標示に関

する命令」による。設置場所は同 38 年、「幅員が 5.5 メートル以上の区間内の中央を示す必要がある車道の中央」とされた。写真中央の橋は妙見橋。合子沢川に架かる橋で、左手すぐ下流で荒川に合流する。橋の右（西）側欄干脇の木立の間に、わずかに大星神社の鳥居が見える。大星神社は、青森市最古の神社で、延暦 11（792）年創建と伝えられている。『御鎮座千二百年祭記念 大星神社史』（1993）によると、社号は明治 3（1870）年までは「妙見堂」と称し、同年神仏分離令により「大星神社」と改称、同 6 年郷社に列せられたとある。

橋を渡ろうとしているボンネットバスは、国鉄バス。鳥居の場所が変わっていなければ、左の立派な松の木は、道路拡張でなくなったとみられる。道幅拡大と交通量急増に伴い、神社はすっかり影が薄くなった。

(12) 大野の農家と大野堰



写真25 大野堰甲子塔付近（安田城幸氏撮影）



写真26 左写真の現況（2010年8月18日、筆者撮影）

青森市では近年、ニュータウン開発の拡大に伴い田んぼが激減してきた。広大な田園風景は、今や青森環状道路の外側に行かなければ見られない。写真 25 は、昭和 32（1957）年の大野地区で、5～6 年程前まで水田地帯だったところ。現在この場所に「甲子様の松の木の由来」という案内板がある。甲子様とは大黒様のことだが、それによると大野堰の水は、大野・浦町・浜田六百町歩（約 6 km）を潤す農業用水であり、飲み水でもあったこと。一本松はその分岐の源点を示すものとして、明治 14（1881）年、甲子塔建立とともに植えられたことが記されている。道路右側を流れる小川がその大野堰。住宅地化した現在、蓋がされて流れは見えなくなり、流雪溝として使われている。

写真 25 の中央、茅葺き屋根の農家には、家の前（南）に、脱穀を控えた稲がオオニオに積まれてあり、左（西）には冬の強風を防ぐ屋敷林が見える。かつての典型的稲作農家の形態。現在の写真と比べると、砂利道だった道路は舗装されたものの、同様に屈曲しているのがよく分かる。写真 26 の道路左（西）側、青森南高校より東側は、大野ニュータウンと呼ばれ急速に市街地化が進んでいる。

(13) 市営陸上競技場と旧市立第一高校・浪打中学校



写真27 現スポーツ会館（佐藤正治氏撮影）



写真28 左写真の現況（2010年12月21日、筆者撮影）

写真 27 は昭和 33（1958）年 7 月に撮影された定時制高校総合体育大会入場行進の様子。場所は、市営陸上競技場。背後に写っている建物は、右に市立第一高校、左は浪打中学校。『青森市町内盛衰記』（肴倉弥八、1976）によると、市立第一高校は昭和 10（1935）年建設、「市内数ある学校で戦災を受けなかった学校としては唯一のもの」とある。市営陸上競技場は平成 14（2002）年、青森市スポーツ会館となって開館した。スポーツ会館には天然芝の多目的広場が併設され、サッカー・ラグビー場として使用されている。市立第一高校は県立に移管し、青森北高校に改称され羽白に移転した。

(14) 野内の東北本線ガードと上北鉱山索道



写真29 野内の鉄道ガード（安田城幸氏撮影）



写真30 左写真の現況（2010年8月18日、筆者撮影）

写真 29 は、昭和 32 ～ 33（1957 ～ 1958）年の野内駅南の東北本線（当時、現・青い森鉄道）ガードである。当時冬期は、このあたりがバスの終点だったという。写真 29 中央奥に索道が見える。当時上北鉱山から野内港・野内駅を結んだが、写真 29 は野内駅へ向かうものだ。鉱山からは主に銅鉱石を積み出し、野内駅からは生活物資を運んだという。現在索道はなくなり、鉄道も青い森鉄道に代わった。野内駅も青森工業高校移転に伴い、今年 3 月 12 日南西方に移転した。

上北鉱山は、『青森県百科事典』（名久井潤彌,1981）によると、「上北郡天間林村の大坪川上流にあり 1937 ～ 1939 年（昭和 12 ～ 14）にかけて日本鉱業により大規模な硫化鉄鉱床が発見され、1940 年から本格的に開発された。1941 年には高品位銅鉱床を発見し、（中略）最盛期の 1944 年には従業員約 1 千 500 人を擁し、年間 1 万 4 千 t の銅鉱石を生産して日本一といわれ、”神風鉱山”の異名をとった。（中略）最盛期には約 4 千人ほどが生活し、鉱山内には小学校をはじめ中学校、高等学校、保育園、役場分室、郵便局などがあって鉱山町として活気にぎわいを見せていたが、その後、鉱石品位の低下などで採掘条件が悪化したため 1973 年（昭和 48）6 月休山した。」という。

4. おわりに

昭和 30 年代の写真を見て、変化の激しさに改めて驚かされた。昭和 30 年代は、各地で一斉に都市化が始まる時代であり、その前後を比較する意味は非常に大きい。青森市は明治時代県都になり、東北本線開通で首都圏と開拓地北海道を結ぶ大動脈の結節点となった。それ以前の農村・漁村に、行政都市・交通都市・商業都市の性格が加わり、しだいに後者の色彩が強まった。戦後復興は急スピードで進んだが、高度経済成長期以降、産業構造の高度化が進まず人口の伸びは抑えられた。鉄道交通の高速化に取り残され、青函連絡船廃止により青森駅は通過駅になった。日本や東北で主要な都市だった青森市が、単なる県都になった。青森駅の衰退と自動車交通の進展で、青森駅周辺がさびれるなか、鉄道の外（南）側の田園地帯が、ショッピングセンターを備えた新興住宅地になった。その始まりが今回、昭和 41（1966）年、桜川・幸畑両団地の開発と、昭和 43（1968）年の 2 度目の鉄道南方移転の頃と再確認できた。また当時の都市計画が、住宅地開発と開発規制が中心だったことも分かった。しかし残念ながら、開発計画策定の経緯は掴めなかった。都市計画のあり方と併せて今後の研究課題である。

5. 謝辞

昭和 30 年代の貴重な写真を多数ご提供いただいた安田城幸氏・佐藤正治氏、および当館主任学芸主査・島口天氏には、撮影場所確定のため PC ソフト「カシミール」により多くの助言をいただいた。厚くお礼申し上げます。

引用・参考文献

- 青森駅開業百周年記念（1991）『青森駅百年史』、J R 東日本株式会社 青森駅。
- 青森市史編さん委員会・編（1989）、『青森市の歴史』、青森市。
- 青森市総務部企画室・編（1969）『青森市の未来をひらく』、青森市。
- 大星神社・編集発行（1993）『御鎮座千二百年祭記念 大星神社史』
- 肴倉弥八（1976）『青森市町内盛衰記』、歴史図書社。
- 瀧本壽史・監修（2007）『図説 青森・東津軽の歴史』、郷土出版社。
- 松岡孝一・出版委員長（1981）『青森県百科事典』、東奥日報社。
- 宮田登、小松和彦・監修（2000）『青森ねぶた誌』、青森市。