

## 第3回青森駅を中心としたまちづくり有識者会議 会議概要

1. 開催日時 平成28年3月30日(水) 13:30~15:20

2. 開催場所 青森国際ホテル 5階 「芙蓉の間」

### 3. 出席者

#### 【委員】

赤石 佳昭、伊香 佳子、石田 賢哉、大津 千鶴子、北原 啓司(座長)、  
齋藤 道法(代理:菊池 英雄)、鈴木 武彦(代理:山田 大輔)、  
立木 祥一郎、千葉 功己、珍田 裕之、西 秀記、森内 忠良  
以上13名(1名欠席)

#### 【事務局】

都市整備部長(金子 牧子)、総務部長(代理:総務部理事 鈴木 裕司)  
経済部長(代理:中心市街地再生支援室副参事 中村 敦)、  
都市整備部理事(舘田 一弥)、  
都市整備部次長(八戸 認)、  
都市整備部都市政策課長(小倉 信三)、都市政策課副参事(佐々木 浩文)、  
都市政策課主幹(武田 泰孝、東條 英哲)  
都市政策課主査(京谷 智)、都市政策課技師(小澤 宏央)

### 4. 次第

1. 開 会
2. あいさつ(都市整備部長)
3. 議 事  
(1) 青森駅周辺のまちづくりについて
4. 閉 会

### 5. 会議概要

- ◆ 「青森駅を中心としたまちづくり有識者会議実施要綱」第3条第3項の規定により、北原座長が会議議事を進行。

#### 【北原座長】

今日は、概ね2時間程度のお話になるが、この間、いろいろと動きがあり、本格的に駅を中心としたまちづくりを進めていくという態勢が整ってきたということで、今日はそれに関わる様々な条件、周辺に関する御報告をいただいた上で、皆さんから「次年度に向けてどういう段取りに気を付けて進めていくべきか。」「何を注視すべきか、何をしっかりと

守っていかないといけないのか。」そういったいくつかの論点（について意見）をいただいて、この会議を締めたいと思う。

◆（１）青森駅周辺のまちづくりについて

事務局より資料 1 に従い説明。

【事務局】

はじめに青森駅周辺のまちづくりについて、配付資料により御説明させていただきます。

青森駅周辺のまちづくりについては、前回の会議において、「駅から庁舎までを繋ぎ活性化を図ることについて具体的な話が必要」であるとのお話があった。既に新聞テレビ等で御承知の委員の方も多いかと思うが、青森市のまちづくりを取り巻く状況が大きく動いている最中でもあり、現時点においてお示しできること、できないこと様々あるが、まずは青森市としての「駅周辺から庁舎にかけてのまちづくりの考え方」御説明したいと思う。

（資料 1 ページ）

まずは基本事項を整理したいと思う。

これは青森市の総人口と年齢 3 階層別の人口の推移を将来推計とともに表しているものである。

グラフが示すとおり、青森市の人口は平成 12 年をピークに減少に転じており、今後も減少傾向が続くほか、少子高齢化が更に進展する見込みとなっている。どこの地方都市にも共通して言えることではあるが、今後のまちづくりにとって、この対策が急務な状況と言える。

（資料 2 ページ）

青森市の市街地形成の変遷を示す模式図である。

青森市は明治 4 年に青森駅が開業して以来、明治 41 年の青函連絡船の就航を経て、北海道との物流拠点として発展してきた。4 枚の模式図からも現在の中心市街地を中心として市街地が形成されてきたという状況が見て取れる。

（資料 3 ページ）

昭和 35 年以降の D I D（人口集中地区）区域、人口集中地区の変遷と商業施設・公共公益施設の郊外移転の状況を示した図面である。昭和から平成にかけて、人口集中地区が広がり、市街地が拡大し、商業、公共施設が郊外に移転した。

結果として、中心市街地での空き店舗が増えるなど都市の空洞化が顕在化してきたところ。

（資料 4 ページ）

その対策のひとつとして本市では、平成 19 年に内閣府より中心市街地活性化基本計画の第 1 号認定を受け、また、平成 24 年度からも第 2 期計画の認定を引き続き受けること

で、中心市街地の活性化について進めてきたところ。

(資料 5 ページ)

本市は、本州と北海道を繋ぐ交通の要衝として発展してきており、それにより、昭和後期50年代中盤の新町通りの状況を見ると、中心市街地がにぎわい、まちが形成されてきたという歴史が見て取れる。

(資料 6 ページ)

その後、昭和63年に青函連絡船が廃止となり、北海道への人や物の流れが、船から鉄道に移った。

さらに、平成22年に東北新幹線の全線開業により、広域交通の中心が、石江地区の新青森駅に移り、本年3月26日には、北海道新幹線が開業したことで青森駅を取り巻く交通環境は大きく変化したところ。

この変化を受け、「中心市街地の役割が終わった。」「青森駅はもう必要ない。」といったお話をされる方もいるが、北海道新幹線開業後のダイヤにおいても、青森駅は1日120本を越える列車と、1日約850便のバスが発着するなど、今後も引き続き、これまでと変わらず、本市の重要な交通拠点となる。

(資料 7 ページ)

青森駅周辺における鉄道及びバスの流れを分かりやすく示したイメージ図である。

新幹線を除く全ての鉄道は青森駅に繋がっており、また、多くのバスが県庁や市役所のある国道を経由し、中心市街地及び青森駅に向かっている。

本市全体を俯瞰して見た場合、公共交通が充実し、様々なインフラが整った青森駅、アウガも含めた中心市街地であるが、そこから市役所にかけてのこの地区というのは、本市のまちづくりの中心を担っている地区となっているところ。

(資料 8 ページ)

これら鉄道・バスによる人の流れに加え、現在は新中央埠頭整備により、新たに海路による人の流れが生まれ、また、今後も、中国からの国際定期便の就航など、空路での新たなにぎわいの可能性が期待できるところ。それらと有効に繋がるのが、今後、まちとして必要となってくるものと考えている。

(資料 9 ページ)

これまでの取り組みとして、市では、東北新幹線の開業効果を最大限に獲得するため、青森市観光交流情報センター、青森駅東口駅前広場、ねぶたの家「ワ・ラッセ」を整備し、観光客等の受入体制を整えてきた。

また、株式会社JR東日本青森商業開発様がA-FACTORYをオープンしたこともあり、官民の連携により、ウォーターフロントのにぎわいが一層高まってきた。

加えて、東北一のクルーズ客船寄航回数を誇る新中央埠頭には、毎年20隻前後のクル

ーズ客船が寄航するなど、外国人観光客によるウォーターフロント地区でのにぎわいが新たに創出されているところであり、北海道新幹線「新青森・新函館北斗間」の開業効果や、中国からの国際定期便の就航もあわせ、今後は、鉄道・空路・海路を活かした立体観光を促進するなど、インバウンドの獲得も見据え、「ウォーターフロント地区にとどまっている一時的なにぎわいを中心市街地全体へ波及させる取組」の更なる強化が急務であると考えている。

(資料 10 ページ)

そのためにも、ウォーターフロントの拠点施設に加え、近年中心市街地地区において広がりを見せている、「にぎわいづくりの種」となる施設を結ぶ仕掛け作りに引き続き取り組んでいくことが必要と考えているところ。

前回の会議では「これからは、一過性ではなく、持続可能なまちづくりをしていかななくてはならない」という御意見や、「365日がハレの日では無く、どうやってケの日を盛り上げていくのか。市民がまちの中に行く、そして動き回る。そういう環境がどうやって作り上げられるのかが重要。」という御意見をいただいた。

さらに、「子供たちも大人も集まれるような、今と違う手法で人を集めないと、なかなか新町には目が向かないのではないか」といった、新たな取り組みの必要性の御意見や、「昔は新町しか無かったので人が集まっていたけれども、今は、様々選択肢が増えており、商店街に、昔と同じにぎわいを求めるのは、時代背景が変わった今、少し違うのではないか。」という、時代背景に即した役割、取り組みの必要性の御意見をいただいた。

また、これら対策のヒントとなるお話として「イベントは1日、2日であるけれども、その練習はその10倍、30倍になるので、そういう活動がまちの中にあるということが再生に繋がり、元気に繋がって行くのではないか。」といった御意見もいただいた。

(資料 11 ページ)

これら御意見は「中心市街地の新たな役割の創出」を目指すことの必要性ではないかと考えている。これら御意見とも共通する考えとして、市としても今後の取組として、これまでの取組に加え、青森の顔として、市民の方がより訪れやすいまちづくりに取り組むことが必要と考えている。

人口減少が進み、今後更に来街者の減少が懸念される中、公共交通網が充実しているなど、「誰にとっても優しい」中心市街地の魅力を維持し、有効活用していくためには、例えば、健康を意識した回遊ルートの創設など、「増加する高齢者への対応強化」を図るとともに、これまでの来街者に加え、「来街頻度が低い子育て世代の需要の掘り起こし」などの対策が重要と考える。

また、これら対策を市民連携のもとに進めていくためにも、市民活動支援についても機能集約を進めていくことが重要と考える。

そして、これら取り組みを有効に機能させるためにも、鉄道による東西市街地の分断を解消し、駅・まち・海を結ぶ自由通路の創出や、西口駅前広場を、自動車やバス等の多様な交通手段に対応するターミナルとして整備することが必要と考えており、人口減少社会・

少子高齢化に対応した活力ある都市の構築を図るためには、「青森駅を中心としたまちづくり」の促進が重要であると考えているところ。

なお、本日お示ししたものは、市が「青森駅を中心としたまちづくり基本計画」に基づき、委員の皆様のご意見も踏まえ整理した市が考えるまちづくりの方向とその取り組み例であるが、委員の皆様からも「こんな取り組みができるのではないか」といった案を、御紹介いただければと思う。

(資料 12ページ)

自由通路整備等青森駅周辺整備推進事業について現在の状況を御説明する資料である。

昨年11月開催の前の会議でも申し上げたとおり、当該事業については、昨年度末、概算事業費が、当初計画に比べ、約1.5倍となったことを受け、JR東日本様や青森県の御協力をいただき、自由通路・駅舎他の配置の再検討などを中心に、昨年7月より事業費縮減等の検討を行って参った。

(資料 13ページ)

その結果、平成27年3月試算時において約123億6千万円とされていた概算事業費を約26億3千万円減の、約97億3千万円まで縮減することができたものである。

(資料 14ページ)

主な事業費縮減等の検討概要についてまとめたものである。

今回行った事業費縮減等の検討は、

1つ目は、供用時期に合わせた利用者推計を踏まえた、自由通路の施設規模の再検討である。自由通路の利用者の需要に十分に対応できる幅員として、当初計画の幅員10mを6mにするとともに、延長を200mから170mとし、規模を2千6百平方メートルから約1千平方メートル縮減し、約1千6百平方メートルまで減ずることとし、その結果、約9億6千万円の事業費縮減が可能となったところ。こちらについては、植栽など配置を考慮して、10mの幅員としていたが、事業費縮減の視点から再検討した上で、利用上、不足のない幅員として6mとしたものである。

2つ目は、自由通路整備に伴う鉄道支障物の削減の検討である。自由通路位置を当初計画より北側に移動させることで、当初計画では支障することとして想定していた駅西口側にある「存続」と書いている鉄道の除雪車等を格納するモーターカー庫という施設、こちらの支障を回避・存続することで、約2億3千万円の事業費縮減が可能となったところ。

3つ目は、自由通路整備の支障となる駅舎の配置等の見直しである。当初計画である線路上空の橋上駅舎に対し、地平に半橋上駅舎を検討することにより、線路上空施工の制約を受けることが少なくなるなど、約9億1千万円事業費縮減が可能となったところ。

4つ目は、既存道路の有効活用を考慮した西口駅前広場の配置計画の見直しである。約4億2千万円の事業費縮減が可能となったところ。

これら自由通路の整備、それから西口駅前広場の整備と合わせて消費税等の減額分である約1億1千万円を加えて、約26億3千万円の見直しが図られたところである。

(資料 15 ページ)

市としては、これら検討結果を受け、青森駅を中心としたまちづくり基本計画の事業に着手するという考えをまとめ、市議会並びに「あおもり市民100人委員広聴会」に説明を行った。

結果、議員の皆様からは、定例会の一般質問等で一部反対の意見もあったが、多くが当該事業に対する賛同や期待の御意見であった。

また、「あおもり市民100人委員広聴会」では、59名の方から御意見をいただいております、その内訳は、

賛同意見を示された方が約5割に当たる28名

反対意見を示された方が約1割に当たる5名

その他賛否不明の意見の方が約4割に当たる26名

となっており、賛否不明の御意見を除くと8割を超える賛同意見が示されている。

(資料 16 ページ)

今後の事業スケジュールとしては、鉄道事業者であるJR東日本様、青森県と基本協定を今後締結した後、設計に着手し、さらなる事業費縮減に努めながら、平成32年度の供用を目標に、JR東日本様、青森県と連携して事業を推進して参りたい。

このほか、都市機能の検討については、自由通路及び駅舎を整備し、現駅舎を撤去した後の工事着手となることから、それまで概ね5年の期間を要するため、その間を活用し、協議・調整して参りたいと考えている。

**【経済部説明】**

(参考資料 1 ページ)

市は、去る2月15日に、新生アウガを目指して(案)、即ち、市の対応方針(案)を公表し、その後、市議会議員及び「あおもり市民100人委員広聴会」委員の皆様御意見を踏まえ修正した「新生アウガを目指して(案)」を3月8日に公表しているところ。

当該案においては、市は、中心市街地活性化と施設の有効活用の観点から、アウガを新たな視点から再生させていくこととし、「アウガの公共化」、即ち、「市がアウガの全ての土地及び床を取得すること」により、引き続き、中心市街地のにぎわい創出を目指すこととした。

(参考資料 2 ページ)

新生アウガのイメージとして記載している。

地下1階の部分については、現在の新鮮市場中心の食のフロアとし、今後、関係者と協議を進めることとしている。また、1階から4階は、にぎわい交流機能として、市民や市民活動団体、事業者、観光客など、様々な人や企業、団体が、世代や性別、団体の枠を超えて集い、交流・連携できる機能を導入することとしている。

フロア構成や機能については、今後、市議会や市民の皆様御意見を踏まえ、具体的に検討して参ることとしている。

なお、アウガ公共化に向けた取組に要する期間等については、これらの期間等を考慮すれば、順調に進んだ場合であっても、新生アウガのリニューアルオープン時期として、早くとも平成29年度中頃以降というように想定している。

### 【北原座長】

青森駅周辺のまちづくりについての現在の考え方、そして、それに大きく関連する、アウガの現在の考え方について御説明をいただいた。

今日は、何かを決めるという会議ではなく、こういう状況を聞いた上で、今日で終わりではなく、次年度以降も引き続き、「駅を中心としたまちづくり」のこの会議を続け、次年度に向けて、「こういったような論点については明確にするべきである」、「こういうふうなことに気を付けていかなければいけない」ということについて、各委員からそれぞれに御意見や御質問をいただきながら進めていきたいと思う。

では、委員の方々から御質問、あるいは御意見をいただきたい。

### 【森内委員】

タイトルは「青森駅周辺のまちづくり。」であるから、点ではなく、いかにして面と線を確立していくかということが、一番重要と考える。

もう一つは、市役所と駅を繋ぐという発想は、これは自然と繋がっていくべきであって、意図して繋げていくという問題ではないような気がする。なぜ、自然として繋がっていくかと言うと、我々、市民と他所の人の感覚というのは、かなり乖離した部分があり、我々が望むのは、非日常というのをそのまちに要求するが、他所から来る人たちにとっては、来た瞬間に彼らは非日常である。なので、我々の日常を、むしろもう少し見直しをして、それを我々の文化として誇れるような形にしていく。例えば、具体的に申し上げると、普段なんとなく眺めている神社、仏閣、その辺のアクセスをうまく繋いであげる。我々は、その市場とかごく普通のものと一緒に考えているが、やはり、他所から来る方にとっては非日常の空間。その辺、我々の目と、他所からいらっしゃる人の目、その辺の日常と非日常の考え方をうまくしていくと、線から面になっていく。まちづくりコースができるのではという気がする。

### 【北原座長】

日常の生活の空間のレイヤーと、非日常といういわゆる観光客目線、あるいは、降りて来た人たち、あまりこの地域を知らない人たち、その方々とうまく重なっていくような形になっていったら、自然とそれは面としておもしろい魅力を発掘しながら、今、例として神社の話もあった。新町には善知鳥神社があり、その他いろいろとそういったお宮とか、そういったものを組み合わせると、市民ももちろん歩けるし、当然それが重なってくることによって観光客も含めて歩いていくコースができる。駅から市役所までの部分が繋がってというのは一つの目標であるが、そういうようなことの積み重ねによって繋がっていくべきであって、何をどう繋げるとかいう、バスを繋げるような単純な話と違うというようなお話かと思う。

### 【加藤委員】

わかっている範囲の中で質問に答えていただきたいが、「青森駅周辺のまちづくりについて」の14ページで、平成27年3月試算、いわゆる平成24年の当初計画と、平成28年1月再試算という両方対比している。

事業費を減額したという大変な努力だと思うが、当初の試算の時に考えた施設の配置と比べ、今回計画での事業費以外でのメリット、デメリットや、こういう部分は使い勝手がよくなるか、自由通路は今の通行客に照らし合わせたら全然問題ないので、事業費が少ない方がよいとか、そういったメリット、デメリットを教えてください。

### 【金子部長】

まず、大きな27年3月試算と28年1月再試算との比較で異なっているところは、先ほど御説明をさせていただいたが、まず、自由通路の幅員を削減したということである。

また、駅舎は半橋上化であるが、27年3月試算の段階では、ホーム上空に配置を検討していた。そちらが今回は、2階の改札口というのは変わらず、駅施設をいわゆるホームの上に置くのではなくて、地上に配置をすることで、コストの縮減が図られた。その大きく二つというのが異なっているところである。このことにより、大きく利用勝手が損なわれることがないかという御質問については、まず、幅員を狭くすることにより、実際の利用勝手として通過される方がぶつからない、などというような計画ということで幅員を6mとしているので、そこについては利用勝手上特に問題はないと思っている。

あともう一つが、西口から改札を通過して駅に入っていく方の使い勝手が少し変わると思うので、簡単に御説明をさせていただきたい。今回の計画では、西口から鉄道を利用していただく際に、まずエスカレーターで2階レベルまで昇り、自由通路を渡っていただく。その2階から改札を通過してそれぞれのホームへという形である。こちらについては、橋上駅舎の場合、いわゆる27年3月の場合も28年1月の場合も大きくは異なっておらず、改札の位置が少しだけ東側に移動することから若干距離が長くなっているところである。

ただ、現在西口には改札があるが、そこからのエスカレーター・エレベーターはない。今後は、エスカレーター・エレベーターを使うことができるので、「誰もが安心して安全に移動可能となる」ということで利便性が増す面も大きいと考えている。利用勝手等を簡単に御説明させていただいた。

### 【北原座長】

東口の方の自由通路から外までの出方についてもある程度影響を受けるのか。

### 【金子部長】

東口からというところでお話をさせていただくと、27年3月（基本計画）時点でも（今回の計画同様）東口からエスカレーターを昇って、現在のホーム上に予定していた改札口まで歩くこととなっていたが、今回の計画では、若干駅舎が東側に寄ったことから、その間の歩行者の移動距離は若干短くなるということである。



## 【西委員】

青森駅周辺のまちづくりについての資料で、11ページまでは、まちづくりとして非常に広い視野でのお話、「にぎわいづくりの種を結ぶ仕掛け」、「誰もが楽しく歩いて健康に暮らせるまちづくり」ということで、大きな範囲に渡るまちづくりについて書かれているが、12ページ以降は、急に小さな話になり、駅舎建て替え事業になっている。そうではなく、当初のテーマ通り「青森駅周辺のまちづくり」であるので、まちづくりの要素についても、しっかりと今考えるべきだと思う。そういう意味では、都市機能に関しては後回しにするというお話であったが、今まさにアウガについてもどういう機能を持たせるべきかという議論も進めなければいけない時なので、青森駅の都市機能にどういうものを持たせるかというのは一緒に考えるのが当然だと思うので、是非、それは一緒に考えていただきたい。

それから、今、金子部長さんの方から若干西口利用者にとっては動線が長くなってしまいうけれども、そのかわりエスカレーター、エレベーターが整備されることで、なんとか解消しようというお話があったが、これは是非、地域住民の方々にも早めに御説明をして、御理解をいただいた方がいいと思う。

それと、先ほどアウガのお話は、アウガの公共機能、にぎわい交流機能というようなことが書かれているが、これがどういうものになるのかということで、一部例として挙げられているが、今実際に公共機能として優先に取り組みなくてはいけないというのは、庁舎整備、それから駅周辺のまちづくり、そしてまたアウガの検討ということになっていくと、これらを考えたときに、駅の例えば自由通路、駅舎に関しては大分苦勞されて今の形が見出されたと思うので、ここに関しては、これ以上大きな変更というのはおそらく難しいのではないのかと思っている。それは機能的にも、そして、費用的にもそうだと思う。

その一方で、庁舎については、庁舎をなぜ建て替えるかと言ったら、まず耐震の問題があるので、安全な床を確保すること。それから防災拠点がない状態なので、防災拠点を作ることが急がれているということ。それだけが確保できれば、内容については、いろいろまだまだ規模も含めて変更が可能な状態だと私は認識しており、そういう意味では、駅の都市機能、それからアウガの中にも庁舎の機能を移す。そうすると、現在の庁舎の計画がもっともっと規模を圧縮できるはずであるので、もちろん防災拠点は絶対必要なもので、それは確保するにしても安全な床という部分はアウガや駅の都市機能の部分で、替わりに使っていくということは可能だと思うので、そういったこともやはり考えていくべき。

にぎわい交流機能というのは、その優先順位からいけば、今まで決して高いものではなかったはず。つまり、ここににぎわい交流機能を入れるがために、優先順位が低いものを繰り上げて新たに入れるとなると、これは新たな財政負担を増やしてしまうということも意味するので、そういう意味では先ほど申し上げたようなアウガの床をうまく利用する、それから駅の都市機能もうまく利用する、ということで検討をしていけばコストも抑えられ、それが一番自然な状態ではないかと考える。

## 【北原座長】

一つ目は、駅がなんとか着手できそうだとすることを説明していただくために、今、西さんからあったように、施設の駅という形の説明に終始する部分があったが、あくまで我々

のこの目的である、「駅を中心とした」ということで考えていけば、今からその周りの部分のこともしっかりと議論をしながら進めていかないと、まず駅ができたという意味ではなく面として考えなければいけないという部分を、しっかり明確に次年度の会議でも当初から検討すべきであるという御意見であった。

二つ目は、西口の距離が増えてしまう。バリアフリーは今どき当たり前の話なので、そのことだけではインセンティブにはあまりならないと思うが、ただし、自由通路になったおかげで昇ってきて、駅に入らなくても通過できるというのがあくまでも自由通路のメリット。それで、切符を買うところが（現在は）向こうの駅舎だったのが、今回（の計画で）は昇ってきて橋上の部分でいろいろできるという意味で少し変わってくるということを含め、どうなるのかということ、図面では一般市民の方々はわからないので、丁寧に説明をしておくべきではないかという、進め方の問題。

三つ目は、まさに市役所からアウガ、そしてこの駅というようなものを繋げるという、先ほどの歩行の関係ではなく、どう関連させるのか、分担するのかということかと思う。たまたま私は、市庁舎の建て替えのプロポーザルの委員長であったが、その時と状況が変わってきた。アウガについても公共施設を入れようという話になっている。そういう中で優先機能ということは、今、西さんがおっしゃったように、何を大切にしていくかというときに関係ある部局等をしっかりと入れてしまうことをしないと、（事業費の）圧縮にもならないし、今そういうことを伺ういいチャンスじゃないかということが西さんのお話だと思うので、そういうことを点で考えるのではなくて、常に線、面で考えていくという視点を入れ込んでほしいということかと思う。もちろんアウガの中身自体については、この会議の中で議論するものではないが、連携させるべきだという御意見があった。

特に質問ということではないが、一言部長さん。

### 【金子部長】

貴重な御意見、感謝申し上げます。

まず、一点目の面として一体的に考えてはということについては、御意見を踏まえ、次回以降もこのような形で面としてどのように考えていけるのか、今日、総務部、経済部と出席させていただいているが、庁内でも連携は必要だと考えるので、しっかり御説明させていただきたい。

また、西口の考え方について少し、実際に多く使われる方によくお話をされてはということについては、御意見を踏まえ、できるだけ早く御説明をするように心がけたいと考えている。

あと、それぞれの都市機能の考え方、青森駅周辺整備推進事業の都市機能の考え方、またアウガに導入を想定しているにぎわい交流機能の考え方は、こちら事業間の連携、調整を図りながら検討を進めることが重要であるので、引き続き検討を進めて参りたい。

### 【北原座長】

はい、そこはメインになる場所ですのでよろしく願います。

では他に、そういう意味で次年度に向けた取組の中で、我々は何をちゃんとしっかりと

考えるべきということ、あるいは、市役所の方々がぶれないで考えてほしいということは、こういうことだというあたりを少しアドバイスいただきたいと思う。

**【伊香委員】**

例えば、平面で見たときにこの距離になり、この幅になる。だから大丈夫。というのが数字としてわかるし、今現在使っている駅の通路の広さが大体あのくらいだから、そのくらいの幅があれば大丈夫だろう。という感覚ではわかる。ただ、実際に立体になったときに、例えば、駅で電車が着いた。具合が悪かった。トイレに駆け込みたかった。その時に、意外に遠かった。ということがあってはならない。という実際に使った場合の話について、きちんとした模型、ジオラマ、そういうものだと、とてもお金がかかってしまうと思うが、最近出ている例えば3Dプリンターでそういうのを作るとか、そういうのはお金がとてもかかるものなのか。

**【北原座長】**

3Dプリンターでその空間の設計をやろうと思うと、大変である。

何分の1かの縮小模型だったらできるので、今、伊香さんがおっしゃったことは例えば、CG処理で空間のシミュレーション、VRというバーチャルリアリティーみたいな形で、すごく見える、ということあれば今の技術で出来ると思う。僕も平面と言ったらなかなかわからない。

**【伊香委員】**

実際の利用した場合の感覚というのは、立体をイメージできた方がいいのかなと思う。

**【北原座長】**

そのあたりは、先ほど金子さんがおっしゃったが、説明の仕方の時に考えていただきたい。(自由通路の幅員を)10mを6mにしたという言い方をした時に、森内さんみたいな仕事をしている人たちは、頭の中にスケールが入っている。ただ、(会場内での)伊香さんと赤石さんの距離、何mかといったときに、それがどれくらいかとすぐに出ないと思う。でも、6mという話になるとおそらく、ここからここまでという話。8mになると大体、壁とか柱と柱の間。実態感覚はなかなかわからないので、説明の仕方を少し工夫していただきたいという御意見であるので、よろしく願う。

**【伊香委員】**

それと、先ほどの御説明の中で、「青森市のまちづくりについて」、商店街などはこれからの少子高齢化において新しい役割が出来るので、そのあたりを重点的に(取り組んでいくことが大事)、というお話をいただいたのが大変ありがたいと思っている。

そして、アウガであるが、個人的な意見を申し上げていい場だと思い、商店街の人間として申し上げる。私は、アウガ自体は非常ににぎわっているビルだと実は思っており、県外の方からよく視察を依頼されて御案内するときに、あえて御案内することがある。いわ

ゆる数字的に難しいことになっているかと思うが、例えば、県外の方に、「これが今、ちょっと評判になっているアウガですが、是非どうぞご覧ください」と御案内すると、本当ににぎわって楽しく市民に使われている場所だとびっくりされることが多い。なので、こういう計画を立てる場合には、どうしてもそういったマイナス方向に言われている話が先行してしまい、それをすごく意識して取り組まれてしまうと、逆に今市民が楽しく使っている部分を捨ててしまったり、見失ってしまったりしてはいけないと思うので、今現在十分楽しんでいる市民の顔を見つつ、考えていただきたい。

#### 【北原座長】

アウガそのものが市民の場所になっているというものがいくつもあるはずだと、今回のこういった公共施設にしていく中で、そのような場所が消えてしまっただけでは元も子も無いことで、そのあたりを意識して、現状を捉えた上で新しい案に反映させていただきたいという話かと思う。

せっかくなので、今日結論を出すわけではないので、順に少しずつ次年度に向けた取組として御意見をいただきたい。

#### 【大津委員】

まずは一点、自由通路が10mから6mになるということで、先程、北原座長から「スケール感はあるでしょ」と言われたが、今現在使っている通路が何メートルなのかと、とりあえず考えてみたが、ぱっとはわからない。

本当に6mでいいのか、ということが一つと、あと、私でも平面図だけで判断は出来ないもので、とりあえず東口からだとして一旦平面で歩き、エスカレーター、階段、エレベーターで2階に上がって、自由通路または駅舎に分かれていくのという感じではあるが、それでよかったのか、というのが一つ。これからいろんな施設、都市施設の機能であるとかいろんなことを考えていくとは思いますが、11ページの中に、「子育て世代の新たな需要を掘り起こすとともに」ということと、「子ども子育て支援機能」ということも書かれてあるが、駅の中にも授乳施設であるとか、そういう子育て支援に最も必要とされている機能をつけていただきたいということ、自由通路については、ギャラリーというか、使い方にもよるが、壁面をギャラリーにできるような形をとるとか、そういうようなものも取り込んで考えていただければと思う。

#### 【北原座長】

事務局で、現在のホームに行くための通路幅についてデータはあるか。

#### 【事務局】

今の乗換こ線橋は約5メートルである。6mの参考としては、新青森駅の南北連絡通路。近隣でいうと盛岡駅の自由通路が6mである。

**【北原座長】**

弘前はもうちょっと広いのか。

**【事務局】**

弘前が10m。

**【北原座長】**

(幅員が)10mあると、弘前駅のように両サイドでギャラリー展示、あるいは、ちょっとした展覧会だけではなく、「たか丸君」が出てきたりとか、イベントができる可能性もあるが、6mだとそれはしんどいかもかもしれない。

**【齋藤委員代理 菊池氏】**

事業費縮減について、今年の夏頃から御協力させていただいた。

結果については、先程、御説明いただいたとおり、「青森駅を中心としたまちづくり」の事業が進むということでJRとしても大変嬉しく思う。

今後は、青森市さんと連携して取り組んで参りたいと考えるので、よろしく願います。

それから、JRとしては、地方中核都市の「駅を中心としたまちづくり」から地方創生に結び付けていこうということで、いろいろ取り組んでいるところ。

各支社1モデル駅みたいな形で取り組んで、それを他の駅へという形で取り組んでいる。

まさに青森駅については、これから駅の部分の自由通路と駅舎の部分が、大体方向が決まったが、それを中心としたまちづくりを、今後取り組んでいくことになるので、是非、JRとしても駅の周りにどういった施設設備があったほうがいいのかといったところも、北原先生、委員の方々、皆様の御指導・御支援いただき一緒に考えて取り組んでいこうと思うので、今後もどうぞよろしく願います。

**【北原座長】**

これからは大変だと思うが、どうぞよろしく願います。

**【立木委員】**

私は前回から参加させていただいたので、皆様のこれまでの議論とかが見えていないところもある。この通路が出来る事によってどういう新しい人の流れがでてくるのか、ということがよくわかっていない。イメージしているのが、西側はバスターミナルが移動したりして、車のアクセスが駅の反対側(西側)に来て、駅の中は例えば、回遊ということを考えて、やっぱりウォークアブルな、歩いて回遊するような、都市性みたいなことで、エリアを区画する使い方にまちが大きく変わることによって、単なる通路ではなく、機能を付与しているみたいなダイナミックな人の流れが新しく付加していくというイメージがこの中に含まれているのかどうなのか、ということがまず知りたいということ。あと駅を変えることによって、例えば、市庁舎の設計にも関わらせていただいているので、その時にも考えたことだが、青森市の都市性っていうのは、やっぱりそのねぶたのような巨大な山

車が運行できる、そのために電線を埋設して、あるいは街の中を、中心市街をぐるり回遊できるみたいな、まちがほんとに劇場のように整備されている世界的にも稀な劇場都市と位置付けられると思う。

それで、そういうような道路を道路として使うのではなく、劇場として使うところに非常に特徴がある。まちが力を合わせ、警察とかいろんな安全とか規制を超越してまちを盛り上げることができるのが青森の最大の強み、世界的な強み、そこに中心市街の活性化みたいなことと繋げられるような仕組みを作れるかが決め手。

ちょっと長くなるが、八戸の館鼻という漁港では、中心市街からは大分離れているが、あそこには朝市があり、毎朝午前3時から朝9時には終わってしまうが、多い時だと毎週開催され、8万人ぐらい人が集まる。

インフラなんか何もない、ただの露天なので、テントのような出店が450位集まって、毎朝勝手にやっている。殆どお金がかかっておらず、そういう人が集まる仕組みというか、まちを、早朝でもいいが、そういう都市性の中に、そういう劇場的な都市の中に規制を上手く緩和して人がだらだら歩けるみたいな時間を、もし週一でもやれるとしたら、例えば、青森駅を基点にして、新町、海の方の青い海公園とかを回遊していく。中央埠頭をそういう会場にして柳町から市庁舎の周りの広場を作る計画なので、そういうところを繋いでいき、朝市を行ったとしたら、多分8万人じゃ済まされない物凄い規模の朝市となる。

そういう時にじゃあ交通をどうするのかということになれば、鉄道(を利用する)とか、あるいは街の中に車を乗り入れるのではなく、その周辺部に乗り入れるアクセスなど、ねぶたの人が来る、許容できる街なので、如何様にもなるであろうかと。そうすると、毎週10万人とかの集客が出来るくらいのポテンシャルがあるので、これは風呂敷を広げた話であるが、本気になってやれないことではないと思うので、そういうことを想定したような駅舎とか周辺の車とのリンケージとか、あるいは、海に面しているので、船を使ってそういうまち中の回遊に使うとか、いろんな手を打てると思うので、そういう計画をソフト込みで考えていく方がいいのかなと思う。

### 【北原座長】

後半の方は多分、さっき西さんが最初に言われたことに近いと思う。駅の周辺の交通、歩行者のこと、あるいはインフラも含めた、ソフトも含めた、そういった全体的なことを考えていかないと。駅舎だけの話ではないということなので、そういう時に、次回からそういった、ある時は車を止めてこんなこともできるとか、トランジットモールのことができるとか、そういった発想を出さなければならないかというお話かと思うが、前段の部分は、当初、僕も座長をやっていたので、記憶によれば、10mぐらいの時は、まさにここで都市の機能もいろいろと盛り込みたいという意見は委員からあった。ただの通路ではない。「ここで何かパフォーマンスをする人がいたり、そこでギャラリーを展示したりということがあった方が折角だからいいよね。そうでないと単なる東と西を繋げるだけになってしまう」という話があった。

問題は、6mになった時に、そこを実際のホームへ走っていく人達のことを考えた時に、その距離感がきつくなるという部分もあるかと思うので、これはこれから建築の決め方だ

と思う。

ずっと同じ6mじゃないといけないのか、どこかの場所をちょっと引くなり広げるなりして、コブを作って、そこで何か対応できないかとか、建築的には可能だと思う。もちろんコストがかかるが。でもそういうことをしていかないと、当初、単なる通路にしたいよね、という皆さんのお話があったってことは、今、こういうのって最初から会議になくて、途中からこの会議に参加された方がいることで改めてわかる。そういえばそんなこと言ったなということ。僕ら淡々と6mと受け入れていたが、今みたいな話も「折角だもん、そういう機能もあった方がいいなって」という意見があったということ、記録に留めていただきたい。

### 【珍田委員】

通路の幅といった観点からは程遠い立場の人間として、お客様をお乗せして街の中へ人を連れて行くというのが我々の仕事である。

乗られている方々が口にするのは、いわゆる津軽弁で「まちさ出る」とか「まちに行く」と表現するが、青森駅そのものが、始発駅・終着駅という機能がどんどん減っていく中で、青森駅に行く必要が無くなってきている。

その中で「青森駅を中心としたまちづくり」ということを、今考えなければならぬとなれば、やはり必要がなければ青森市民は集まらないかと思う。

であるから、アウガだとか周辺の施設そのもの、いろんなものを含め、周辺の人がまず行く必要があるものを作りあげなければならぬだろうと想像している。

そして、行ったついでにちょっと寄り道をするとか、時間を潰すとかそういった楽しみがなければ、周辺の人が「まちさ行く」というような感覚とは少し変わってくるのではないかと。

でなければ、本当に自家用車で郊外の買い物ができるところとか、時間が潰せるところとかに行ってしまうと思うので、そういった観点からも、これはもうお願いになるが、そういうまちづくりにしていただきたいという希望を持ってお話を聞きたい。

### 【北原座長】

これは大事な視点で、まさにコンパクトシティの発想であるが、車で生活していく一日を描くのではなくて、公共交通を上手く活かしながらまちの中に行くことの意味をしっかりとやらない限りは、いくら駅をしっかりと整備しても、来ないよ、という話だと思う。

よくこういう話がある。「駐車場が何台いる」ということを言う人がいるが、駐車場の問題よりもむしろ公共交通、タクシーを含めて、公共交通で行って、一日そこで歩き回るとか、買い物ついでにやる、みたいな発想ができるかどうか。その一つの梃入れがアウガの中に公共施設が入ることかと思うので、そのあたりを、今進めようとしていることではあるが、やはり我々は、車というものを軽視できないかわり、ある意味でしっかりと考えること。切るとはいわないが、そういうことを、公共交通のことを連動して考えてくという御意見かと思う。

### 【千葉委員】

まず、駅については、皆さんいろいろな御意見があつてそのとおりだと思う。やはりまちの顔であり、駅自体が交流の場だと私も思う。

そういう意味では、第1回目の時も申し上げたが、やはりその機能面としては、利用しやすい動線の確保というのが非常に大切だろうということ。それからソフト面でも、多言語表記も含めたわかりやすい表示というのが非常に重要だろうと思うので、具体的な基本設計や詳細設計はこれからということではあつたが、是非、運行主体であるJRさん、もちろん青い森鉄道さん等とその辺十分話し合いながら進めていただければ。これは要望である。

あとは、西委員もおっしゃっていたが、市民の声も是非取り入れながらと思っている。

あと、自由通路の幅員が6mというお話については、今のこの改正の案では、駅でいろいろなお出迎えやおもてなしなど、何かちょっとしたセレモニーといったことが出来る見込みなのかどうかだけは、お聞きしておきたい。

### 【北原座長】

どうでしょう、結局、通路と駅舎とのその空間の取り付けだと思うが、どれ位のスペースで考えてらっしゃるかということだと思うがどうか。

### 【金子部長】

まさに、この駅舎、それから自由通路の繋がりというところは、今この概算事業費ということを試算させていただく上での基本的な考え方ということで検討しているので、先程、座長からもお話いただいたように、にぎわいの場というのも、建築的にどのように工夫できるかと考えることもできると思うので、皆様の御意見も踏まえ、尊重させていただきながら、検討を進めたい。

### 【千葉委員】

まちづくりや周遊の関係であるが、この前、加藤先生の「挑戦するまち」という本を読ませていただき、その中にはいろいろな示唆があつて、私たちが今議論しているようなことに、実際、商業者の目線で取り組まれていたというところがあつたかと思う。「まちづくり商人隊」、「(しんまち)一店逸品運動」、「お店周りツアー」といういろいろなことを実際やられて、実践されていて、この前(発表いただいた)伊香さんの取組もあつたが、そういう意味では、是非、実際の取組というところを、次回にでも御披露していただきながら、参考にし、勉強させていただければと思う。

それから、もう一つ、市の事業でこれまで行ってきたウォークブルタウンや、(第2期中心市街地活性化基本計画で)46事業いろいろなことをやっているの、やってみて具体的にどういう成果が生まれているのか、それぞれの事業の今後の取組、まだ続いているものがあるとすれば今後の取組をどうしていくとか、そういう市の取組と商業者の皆さんで実際取り組まれているということ、我々としてももう少し勉強し、そういうことも踏まえながら、まちづくり、周遊について勉強していければと思う。次回、もしできればという



ことで、意見とさせていただきます。

### 【北原座長】

最後おっしゃった話は、まさに今地域でやられている様々な市民活動やイベント、活動、そういった取組、そのストックもしっかりと財として活かす考え方で、どこからか飛び道具を持ってきて、活性化しましょうという考え方とは違うのではないか、という話かと思う。そういう視点も含めて活性化を考えていくべき、ということだと思うので、よろしく願います。

次は、地方整備局の山田さん、山田さんはまさにコンパクトシティ推進、あるいは、立地適正化計画などいろいろやってらっしゃるので、その観点からよろしく願います。

### 【山田委員】

私、外から来ている人間というのもあって、どうしても外から目線という話と、どうしても一般論的な話になってしまうが、御容赦いただきたいという話と、今回は何を決めるという話でもないので、次年度以降に青森市さんに気をつけて考えて頂きたいと思う観点を4つ、話をさせてもらえればと思う。

一般論的にいうと、やはり市街地のまち中に、機能を集めてその生活サービスとか、行政サービスとか、生産性を向上させていく事は有効かと思っているが、今後、多分これを具体的に考えていく中では、戦略ということを考えていただければと思う。戦略と一言に言っても、3つ重要な要素があり、何をターゲットにしていくか、という話と、そのターゲットにどういった仕掛けを与えていくか、差別化とか付加価値とかを与えていくか、ということの3つくらい大事なのかと思うが、そのいつ効果を発現していくかという長期展望を持っていないと戦略は出来ないと思うが、それを考えながら、その計画とかを作成していただくというのがいいのかと思う。

2点目にちょっとつながる話であるが、その長期展望を考えていく中で、いっぺんに効果を発動させていくことは、なかなか難しい話と思うので、あとは、市の財政状況なども考えると、これからの時代、どんどんハード的な整備をしていくというところが行き着かないと思うので、その時代の情勢に合わせて柔軟に入れ替え、対応できるよう、既存ストックを有効に活用していくというのが重要なのではと思う。今日アウガの話が出たが、まさにそういった既存ストックを上手く活用しながら連携していただいたらいいのかと思う事が2点目。

あともう1点目は、皆さんもおっしゃっていただいている折角つくる自由通路を、我々も支援をさせていただく立場からあんまりコストアップの話はお勧めできないが、折角作るのであれば、やはり駅の使い方というのを考えていただければと思う。いつも青森に来て思うのは、降りた後まっすぐ(新町)通りに行けない。行けるが、一回まわったりとか、渡れなかったりもするので、自由通路を降りたあと、通りに繋げる目の前の広場について、そういったところも今後考えていければいいのかと思う。

4点目、これは欲を言いすぎなのかと思うが、国の立場から言うと、青森市さんに期待しているところはすごく大きく、それは広域連携の観点からも中心地ということなので、

青森市が凋落をしてしまうと、他の市町村も影響を受けてしまうと思う。なので、この駅のことを考えるにあたって、もちろん、ターゲットにするという中に、もちろん市民第一優先だとは思いますが、周りの中心地としての駅ということを思いながら求めていく機能を考えていただければと思う。一般論ということでお話させていただいた。

### 【北原座長】

今山田さんが4点おっしゃった。

1点目は、前の会議で西さんがおっしゃったと思うが、どのような戦略で、どのようなコンセプトでやっていくのか、ということが見えないという話をされていた。その戦略をちゃんと作る時には後付けではなく、ちゃんと考えなくてはいけないのではないかと、というのが1点。

2つ目は、既存ストックの活用。それは皆さん分かっている話だと思う。

3点目は、やはり自由通路の話。自由通路はもしかしたら、英語で言うとフリーウェイで、お金を払わず東口から西口に行けるという、そのフリーばかりが考えられて、本当の自由さがあるのか。自由に市民が使える、歩ける、何かパフォーマンスできる、そういうような発想をさっきおっしゃったように覚えていてくださいね、ということだと思う。

最後は、やはり国の立場としていただきましたが、広域の中での位置づけみたいなことを忘れないで欲しいと、面として、という時にもう少し上から見たときの青森の中心市街地の位置づけみたいなものを意識してほしいという要望だと思う。なかなか、こういう会議をしていると、そこまで、マクロに見られませんが、でもそういうネットワーク&コンパクトであると思う。

### 【石田委員】

今日も沢山学ばせてもらった。さっき、伊香さんがおっしゃっていて、同感と思うことが、新青森駅を月に2～3回使っており、自動ドア、バリアフリーになっているが、立体駐車場から駅まで向かうときに、「強風のため閉鎖」と自動ドアが閉鎖されていて、横から入ってくださいとなっていて、これでは車椅子の方は完全に自分では通れないだろうと思う。ああいうことは設計の段階で分からないのかといつも思っていて、そういうところで、事前にバリアフリーをしっかりとやれるところはやって欲しいと。私は障がい者団体の方と交流が沢山あるので、そういう方たちがいつも言っているのは、確かにバリアフリーをすぐやって欲しいのだけれども、一回お店に行くと嫌な経験をすると使わなくなってしまう。それは駅周辺の話だけではなくて、そういうことをいつもおっしゃるので、そういう、障がい者の人たちと関わる心のバリアの方もまちづくりの中で、少しでも解消できたらいいなということを願っている。

### 【北原座長】

バリアフリーの質というのが変わってきており、ただスロープを付ければ、エスカレーターをつければとか、自動ドアがあるからと言う話ではない、次のレベルを考えてこそその交通バリアフリーだという話だと思う。今、駅舎はこのような乗降客があるところは交通

バリアフリー法をしっかりとメニューに取り入れてやっていくべきかと思うが、それはクリアすればいいという問題とは違うという話だと思う。

### 【赤石委員】

今後に向けた取組になるのだと思うが、公共交通機関のバスとの関係から、2点確認や意見を申し述べたい。

まず、バス利用者の安全安心な駅周辺整備、西口の交通結節機能の整備ということで、前回、前々回、話があったが、訪れる市民や観光客の方が、駅舎の近くでバスの乗降ができる、あるいは、駅からバスの乗降場所に向かう時に、交通量の多い通りを渡らなくてもよいような場所の確保、そういうものを安全安心に路線バス、あるいは貸切バス、タクシーもそうであるが、利用できるような駅周辺の整備が必要だと思う。これは、現在の駅東口の関係になるが、貸切バスの乗降が課題としてあるので、今後の駅周辺整備に当っては、実際に駅を利用している乗合バス事業者だけでなく、関係者、貸切バス事業者の声も聞いて整備計画の中に反映していただければとお願いしたい。

もう一点は、公共交通機関利用者への情報提供についてである。商店街の方で魅力アップというようなことで、様々な取組を行っている。そこには買い物に来られる方は、時間を気にしながら食事や買い物をしていると思うが、時間を気にせずに安心して、買い物、あるいは、食事ができる。それから、バスの待ち時間を有効に使ってもらおうということから、駅や商店街での運行情報、こういうものを、情報提供すれば、まちに来る方も増えてくるのではないかと。特に冬場のバスの運行時間というのは、青森は非常に雪の多い地域なので、予測が非常に難しいという中で、こういう情報提供というのは必要になると思う。

以前、市内の循環バスについては、ネットで運行情報を提供していたと思うが、今、検索しても出てこないの、そういうことも、県内では他の自治体の方で、実際に実施している事例もあるので、そういうものを参考にしながらできると思う。貸切バス等も含めた乗降の関係について、今の段階で市の方で計画の中に考慮されている部分があるのかどうかお聞きできれば。

### 【北原座長】

確定していなくても、今、方向性も含めてお願いします。

### 【金子部長】

まず、根幹のコスト縮減の検討に当り、西口駅前広場の整備というのをどういった形で行えばよいか、というのを検討した。こちらの方は大きく考えると、今東口にある交通を一部西口に持たせるという考え方で、検討してきた。今後、細かく関係者の方にもお話し、協議し進めさせていただければと考えている。今のところ西口駅前広場で、機能として考えているのが、例えば、路線バス・観光バスの乗降場、バスプール、タクシープール、送迎用の短時間駐車施設、また、駐輪場などの整備を考えているところ。西口駅前広場が整備されると、東口の使い勝手や、歩行者動線も変わってくると思うので、その辺は計画をする上で、将来どのようになるのかということをお考えながら検討することが御指摘のとおり

り重要だと考えているので、引き続き検討して参りたい。

### 【北原座長】

そういう意味でも、さっき赤石さんがおっしゃったように、いわゆる一般のバスと路線バスと観光バスのような貸切バスとの棲み分けのようなこと、それは単純に分ける訳でなく、今、部長さんがおっしゃったように、歩行者空間をどうネットワークしていくかに影響を受けるので、その辺りをまとめて考えて欲しいということだったと思う。

なお、先ほど赤石さんがおっしゃった2つ目の意見。これは、けっこう大事な話で、駅舎ができた、そして交通が来るとということと、ゆっくりと街の中で時間を過ごしたいというようなことを情報として教えてあげるような、それを単にJRだけでなく一般の方々のお店とか、様々ないわゆる公共の空間で、それを確認できるというような「仕組みが欲しいよね」という、それは決してすごいITなど使わなくても、むしろ、ローテクでも必要なのではないか。駅との関係性というのはそういうところも大事だと改めて感じさせていただいた。そういうことを含めて「駅を中心としたまちづくり」と僕らは言いたいので、よろしく願います。

### 【加藤委員】

1回目の（会議の）ときにちょっと危惧をして考えたことがある。それが今、解決されたので、ひとつはホットしている。それは、この会議が、市庁舎とかアウガとか、その1点だけを絞って考えているのではなく、駅から市庁舎までの回遊性を考慮したまちづくりということで、皆、全体的な認識のもと、議論されていることが、良かったと考えている。その中で2つばかり金子部長さんにお答えしていただきたい。

ひとつは、市役所庁舎のことも結構話題になっている。アウガの再生についても、プロジェクトチームがいろいろな経緯の話をして、新聞でお示しされているとおりでと思う。そういう中で、市役所を新規で建てるということだけでなく、市役所の、極端に言いますとアウガにソックリ、移転させるという議論はされているのか、全くされていないのか。ひとつお願いしたいと思う。

大きさを皆の感覚の中に入れてもらいたいので申し上げるが、アウガの1階から4階は売り場面積約1万㎡。今の現庁舎、第1、第2、第3庁舎を合わせると、約1万3千㎡。従って、これから20年先ということを実際に考えると、今の規模よりも大きくしなければいけないという理由は、私は無いのではないかと考えているので、是非、市役所をアウガの方に移転し、今の市役所の後、にぎわいづくりの公的施設にするというような、議論がされているのかどうかということ、これがまず、ひとつ。

もうひとつ、今、日本商工会議所、経済産業省、国土交通省辺りではかなり議論をされており、日商も、まちづくりには大変厳しく、または国にいろいろ物を申しているが、その中で、まちづくりに関する法制度が、今、大きく3つある。ひとつは皆さん御承知の中活、中心市街地活性化基本計画については、青森市ではきちんとやっている。

もうひとつは立地適正化計画。これも金子部長が中心となり、ここ1年くらいきちんとやっていけるというお話を聞いている。

もうひとつは地域公共交通網形成計画。このことについては、青森市はやっているとも、やるともあまり私の頭には情報として、入らないが、この辺をどうお考えなっているのか、この2点をお尋ねしたいと思う。

### 【金子部長】

今、まさに立地適正化計画については作成を進めており、こちらは、来年度の策定を目的に検討を進めているところ。

こちらの計画は、市全体を見渡して、特に先般、人口減少、それから少子高齢化といったところのまちづくりに関して、大きな課題が出てくるのではないかと、そこをよく考えてはどうかというところで、計画の策定を進めている。併せて、立地適正化計画の策定に当り、公共交通の在り方というのを考えるのが非常に重要だと考えている。

公共交通網形成計画についても来年度を目前に計画の策定していくことを考えている。こちらについては、適時適切にこういった形で進めていきたいということで、お話をさせていただいているが、少し、皆様へお話が足りなかった部分もあるかと思うので、今後進めながら、お話をどのようにしていくのかについても、考えていきたい。立地適正化計画を考える際に公共交通網形成計画、中心市街地活性化基本計画、また、様々な上位計画等どうまく連携を図っていくことが重要と考えているので、市の中でも関係各所と協議を進め、引き続き連携しながら検討を進めていきたいと思う。

### 【加藤委員】

今、全国の中で、この3つの計画を進めようとしている地域は今のところゼロなので、是非、青森市が先駆けになっていただくよう、願います。

### 【鈴木理事】

現在行っている新庁舎の整備事業は、そもそものきっかけが、現庁舎の耐震診断の結果を踏まえて、耐震性能がある意味全く無いという結果を受け、緊急整備という形での庁舎の建替え事業である。

それが、この事業の最初の成り立ちであるが、新庁舎を整備するにあたって、最初に基本方針というものを作った。その基本方針の考え方として、市の現在の財政状況に鑑み、使える庁舎は使う。建替えるに当たってどれくらいの床面積を持ったものを建替えるか、その場所はどこか。という課題、項目について検討した。

その中で、候補地として選択肢を3箇所設定した上で場所を選定している。その3箇所というのは現庁舎敷地、それから、操車場跡地、柳川庁舎であるが、いずれも青森市の所有の土地である。それは、つまりは新庁舎を造るにあたって、土地の取得を含めてという事業費になると、更に大きくなり、市以外の土地を取得した上で、現在何か建っているものをどけてそこに市役所が移りたい、というような事業の進め方はなかなかできないだろうということで、3箇所の市の所有の土地を選択肢として、お示しして、それぞれの土地のメリットデメリットを検討しながら、現在地ということで、基本方針の段階で現在地に新しい庁舎を建替えるという決定をしている。

その後、やはり、アウガに庁舎を移してはいかがか、という指摘なり提案もあった。

その際に床面積ということで検討したが、現在の1、2、第3庁舎までの床面積の合計13,000㎡という御紹介があったが、先ほどお話したとおり、柳川庁舎の分も床面積としては算定しなければならない。ということもあり、アウガの床面積では少し足りない。と言うような結果である。

### 【北原座長】

この件については、そういうことだとお願いしたいと思う。基本、逆に僕は専門の立場から言うと、今日は、行政機能の空間の分散化というのは、結構トレンドで、我々が手本にしている、例えば長岡の市役所も歩かせるために分散化しているので、そういう意味で言うと、今日の主題である、駅から新市役所までというときのある程度の距離感というのは、タクシーとかを使う人もいるが、僕も会議の時に歩いたり、西さんもよく歩いているが、歩ける距離だと強調したいということから言うと、2つあるということだって大事なことだという気もする。

### 【西委員】

先ほど自由通路の使い方について、例えば、ギャラリー機能というお話もあった。これを決めるに当たって是非、市民と一緒にソフト面を考えていくというワークショップ開くなどして、市民意見をうまく取り入れていく、そしてこれが「自分達の意見をこうやって反映されたんだよ」というふうに自慢できるような、そういうソフト面を考えて欲しいと思う。

庁舎整備でもワークショップを何回も開いているが、残念ながら中間報告会では、市民意見が反映されていないのではないかと不満の声もあったので、そういうことが無いように、しっかりとソフト面を充実させていただきたいというお願いがひとつ。

それからもうひとつのお願いは、今バスターミナルの使い勝手の問題、それからマイカーの車寄せの場所もなくて、ラビナの前に迷惑駐車している車がいっぱいあるという現状、そしてまた、歩行者の動線が大きく迂回させられるがために非常に不便を感じている人が沢山いるというそういう状況を解消することも、今、この契機に必要なではないかと思っており、そういう意味ではまちづくりの視点を欠かさずに、都市計画的な考え方をしっかりまず決めてから、それから庁舎の整備に入っていくという流れにさせていただきたい。

そして、この基本計画策定するときに、私が粘って、この青森駅に何が一番いいのかというので、ちょっとしたサブテーマみたいなものを付けてもらった。それが「海が見える北の駅」。全国見ても県庁所在地の駅で、海にすぐ面しているというのは、青函連絡船があったお陰ではあるが、そんな駅はそうそう無いわけなので、海が見えるということを最大の青森駅のメリットにさせていただきたいので、そこも含めてまず周辺を含めた都市計画をしっかりとやっていただきたいというのがお願い2つ目。

そして、最後、今の計画を見ますと平成28年から設計に入ることになっている。これは当然どなたか設計者を決めなければならないが、これはどうやって決めるのかというのを、ひとつ質問として、投げかけさせていただく。

### 【北原座長】

質問としては3つ目ということで、1つ目の話とはとにかく自由通路みたいなものを作るというソフトの部分についても、参加型の取組をすべきだろうと。

前に青森で僕もちょっと関わり、佃小学校の脇の公園をはじめ東日本では最大級の公園を市民参加でやったが、メリットはあそこにトイレを作ったときに、市民の方から「トイレのトイレトペーパーを市が用意するのは当たり前だろう」と結構怒鳴られたが、1年半も関わっていると皆さんが、「そんなもの出せません」という話を市役所が言ったが、いつも見に行くと常にトイレトペーパーが入っている。自分が関わったところなので、使えないのが困るので、町内の人たちが出しているようで、参加のいいところはその後の話。

なので、自由通路だって、皆が考えたところがこんなに殺風景になっている。あるいは、こんなに汚くなっている、というのが気になるのは市民の方だと思うので、プレの部分の参加がとても大事だというようなことをお願いしたい。

2つ目の話は、前の空間に車、バス、歩行者、駅の建て替えいと前面空間こそがまちとの繋がりなので、今バスが止まっている辺りは、ちゃんとそこは一遍造ったからというのではなく、きちんと繋がり方を検討し直さなければいけないというのは当然願います。3つ目の件については市役所から願います。

### 【事務局】

3つ目の御質問として、設計者をどう決めるのかというお話だったかと思う。

基本、自由通路の設計は駅舎と一体整備であり、鉄道施設、線路上空を横断するということがあり、協定を締結してJRさんの方をお願いすることとなる。基本的には、JRさんで選定される設計者をお願いしていくという形。

### 【西委員】

そこに関して市民の意見とかそういうものを取り入れてもらうとか、例えば意匠デザインに関して、そういうところもまちの顔になる施設であるので、そこはやはり市民意見を取り入れる場というのは、絶対に必要だと思う。

### 【北原座長】

やり方の問題だと思うが、それは是非願います。弘前の駅を造るときに、JR秋田支社が行ったが、市役所が間に入って、僕も入り、こんな自由通路だったらいいな、みたいなことを含めたワークショップをやった。それがそのとおりに、市民が（考えた）とおりに出来るわけではもちろん無いが、勝手に造るよりはその方が絶対いいと思うので、その辺りは今日JRさんがいらっしゃるが、プロはプロでしっかりやっていただき、市民意見を聴くようなプロセスを大事にしていきたいということだと思う。よろしく願います。

### 【森内委員】

インフラ整備は非常にわかりやすく、市民も納得されるが、全く違う話で、例えば、

市役所の昼休み時間を1時間半にしたらどういう影響が出るとか、インフラも大事であるが、その辺のソフトをちょっと変えてみると、まちも違うのかと。例えば、行政の休み時間をとにかく1時間半にする、そういうアイデアもいろいろ考えてみるとか、もうちょっと小さいことでいいので、具体的なものを進めていく。よりわかりやすい、例えば、ソフトで言えば、このバスはどこへ行くのか（というのを）ナンバリングするとかカラーリングとか、そういう整備は意外とコストがかからない割には見えやすく、また、見えないその辺も可能性もあるのでは。

### 【北原座長】

実際、休み時間を30分とか45分とかに県庁が縮めたときに、お店に食べに行かなくなり商店街が困るということで戻したことがあった。長岡がなぜ役所を3つも4つも造るのかと聞いたら、その間を、都市計画課の人が移動する間、通路を歩いている間に、タバコを買う、コーヒーを買うみたいにして、多分使っていくだろうという話が、いつも市の地下食堂で食べるのではなくて、という話をしてきた。そういう意味から言うと、我々は、「青森駅を中心としたまちづくり有識者会議」ということで、どうしても頭の中では、駅とか道路とかハードの方になるが、そういうちょっとした取組だけでも、歩く人たちが増えるのではないかと。地域も元気になるのではないかと、という御意見だと思うので、そのことも含めた観点で僕らは見ていきたいと思うのでよろしく願います。

西さんがおっしゃった、「海に見える駅」という自由通路の造り方で大きな影響があるので、是非、その辺りは強調していただきたい。昔、青函連絡船があった方向の方に、今は八甲田丸があるが、今はそれが見えるということがメリットだということを改めて認識している部分だと思うので、よろしく願います。

僕も一委員として、公共空間を専門としているものとして、お話したい。今日出てきたアウガの資料がわかり易いが、アウガの公共化というのがあるが、その説明としてわかり易くするために、土地も床も全て市が取得する。公共というのは所有権で説明するのがわかり易い。ところが残念なことに、公共の空間というものをまちの中に造りたいというときに、いくら市役所が公共で持っているからといって、公共的な空間になるとは限らない。公共的空間と公共空間の違いである。市が所有することで、管理が厳しいために、自由なことができなくなっていく。今、「全国まちなか広場研究会」というものがあり、その研究会に僕も参加しているが、意外に民間の土地だったりする。みんながパブリックに、好きにできるという形。アウガのあの自由なアトリウムも、候補になっているくらいである。みんなで作れるようにがんばって、公共の空間を造るということに、その所有ということに奔走するあまりただ囲い込みをしても、みんなが行きたくなる場になるとは限らない。公共の空間になっても公共の場所にはならないので、その辺りをこれから作っていくときにちゃんと考えておかないと、とりあえず公共が確保しましたと言われても行きづらくなったり、今まで良かったものを、潰しちゃいけないよという話、気をつけていただきたい。

もう1つ、これは西さんがさっきおっしゃったこと、にぎわいのいろんな機能を持たせるという他に、ある何とかセンターをここへ持ってくるという話が出てくると思う。それは決して今設計している庁舎のいくつかの空間をこっちに持ってくるということに直結し



ない。むしろ、面積が大きくなる可能性がある。例えば、市民協働とかそういう関係のセクション、相談窓口なんかを入れるのであれば、本来はそれに関係する課は全てアウガに来るべきだと僕は思う。そうしないと、こっちの窓口はこっち、それは課に戻りますと行って、市役所に行かなければ行けない。それは多分、市民が一番きつい話だと思う。ある機能についてはワンストップでアウガを使うような話をしていけば、それぐらいの面積については、ある種新しい市役所の方も節約になるし、そのような中途半端な公共化じゃなくて、公共施設を入れるというのであれば、市役所の機能を入れるというのであれば、ちゃんと戦略をもって、その機能がこっちに来たほうが今あるよりはいいだろうというものを引っ張っていくような発想にしていけないと、この面積を埋めるという発想では、埋める為のパズルになるので、むしろ、この機能はまちなかに来たほうが青森としては面白いという話のところで課を含めて引っ越してくるということは大事な気がする。そういう意味での戦略が大事ではないか。長岡が駅の一番そばにつくったときに、一番考えたのは、市長室をオープンに市民に見せることである。普通に考えるとそのように作らない。セブンイレブンの下をぱっと見たら市長が見える。体操しているのが。それはやはり戦略だと思う。なので、市も今回お金のことも含めて、市民からもマスコミからもきているが、こういうことでここに分けてこんな機能を入れるということが、そのシナリオがわかるようなものを造っていくのはどうかというのが、今、座長として言うのは重いので、いち委員として言う。そのようなことを含めて、公共の配置というのは、ただ公共が買い取ればいいという問題じゃないということを感じていただきたい。それが僕らの「青森駅を中心としたまちづくり」というものと連動する。歩く人も関係してくるので。総合的に考えたとき、どんな機能がここに来ればいいのかという話を考えていただかないと、よくある多目的の文化ホールになってしまったのでは、行かなくなりますとだけはお話したいと思う。

以上、僕もちょっとしゃべらせていただいたが、今日、皆さんから概ね御説明いただいた経費を圧縮しながらこの駅に手をかけ、まちを進めていくという発想、それからその間合いをしっかりと面として考えていく、というコンセプト、そして何よりも新庁舎の建設とアウガ、途中の新町、柳町といった商店街、そして駅、今日の意見の西口も含めた繋がりと考えていく重要性、その時に海の存在感みたいなもの、あるいは、どなたかおっしゃった、神社とか地域の古い資源、あるいは、そこでの伊香さんたちのような活動、全部ストックを絡ませながら、元気にまちを造っていこうという話として、山田さんがおっしゃった、戦略としてしっかり打ち出してほしいというそのようなことを決めていくということが今日いっぱい出たので、今、僕は全部じゃなくていくつかのことしか言っていない。今日の議事録を見ながら重要な視点はたっぷりあったので、それを含め次回、次年度、次が第4回、この会議の中でそうやって一つ一つ、あるときには急いで、総合的に進めていただきたいというのが最後に座長としてのお願い。

予定した時間になってきましたが皆さんから御意見いただいたので、もし、もう一点追加という話であれば、承りたい。

#### 【伊香委員】

1点だけ、昔の会議の話を思い出したが、「青森駅を中心としたまちづくり」と言ったと

きに、(青森駅が) 市民にとって心の駅だったということと、日本国内におけるJRにとてもいろんな意味で青森駅はきっと大事で、つい最近もいろいろなメモリアルなことがあり、長い歴史の中、たくさんメモリアルがあつて、そして、JNR(国鉄)の青函連絡船があつて、その場所であることを、例えば、ギャラリーをするのであれば、常にここは日本にとって大事な場所だった、という単なる思い出を追求する場所であつてはいけないのが商店街だという話をしながら、思い出を追求できる大事な場所として青森駅を忘れないでいただけたらと思う。

### 【北原座長】

伊香さんがおっしゃった事はとっても大事で、大事な場所だったという記憶を大事なストックとして計画に反映させていくというコンセプトを忘れたくないという話だったと思う。

次回からは、このような使えるストックも含めて、なによりも全体的な戦略として、どう位置づけていくのか、どう分散させていくのか、市役所機能も含めて、こういった議論をしていくというのがベターだという気がするので、そんな形で皆さんにも積極的な御意見をいただきたい、あるいは、場合によっては、あるジャンルの方々でもう一人入っていただこうということが出てくるかもしれない。そんな形で多面的に広げつつ、コンセプトだけははずさず、次年度も進めたいので引き続き、御協力よろしく願います。