

## 第5回青森操車場跡地利用計画審議会 会議概要

1 開催日時 平成24年12月19日(水) 10:00~11:46

2 開催場所 ラ・プラス青い森 4階 ル・シエル

3 出席者 【委員】

猪原龍介、小川貢、木村精郎、工藤美智磨、後藤厚子、櫻田清光、  
佐藤江里子、菅勝彦、須藤喜代行、種市勲、野澤正樹、福士讓、  
三浦康久、森内忠良 以上14名

【事務局】

都市整備部長(江崎賢一) 都市整備部理事(工藤雅史)  
都市整備部次長(小野泰裕) 都市整備部次長(木村敏幸)  
住宅まちづくり課長(佐々木雅信) 公園河川課主幹(藤田孝一)  
住宅まちづくり課主幹(佐々木幸人) 主査(棟方康晴)  
主事(長内真由美) 主事(滝口貴史)

4 第5回会議

(1) 青森操車場跡地の土地利用の方向性について

[配布資料:「第4回審議会における公共的な施設の建設用地に関する意見概要」]

参考資料に基づき、事務局より説明。

事務局	<p>&lt;1ページ&gt;</p> <p><u>施設設置の方向性について</u></p> <p>1点目は、美術館やホール、そういったものが操車場跡地の北側に収まるのであれば一番良い。</p> <p>2点目は、関連する施設が連携するような施設をここに集約する。</p> <p>3点目は、防災のような建物は、前回結論は出ていないが、ここ(操車場跡地)にあるべきではない。</p> <p>4点目は、生涯学習イコール子育て支援を含めた、市民が喜ぶようなものを含め、他の今ある場所を視野に入れて、バランス関係でやっていく。</p> <p>5点目は、本格的な美術館や本格的な音楽ホールなどは、大変な規模になってしまい、空間が死んでしまう。合築や多目的なものにすることによって、かなり入れ込むことができ</p>
-----	--

るのではないか。

6点目は、青森がこだわっている雪や、環境共生型などの新しい設備とか機能を利用した公共施設が必要なのではないか。

#### 文化施設について

7点目は、文化的な施設に力を入れ、美しい街並みや雪活用の施設、交通弱者のためのまちなかの交通、観光客も少ないので、もっと人を呼んで良いのではないか。

8点目は、大きなコンサートができる建物が必要なのではないか。

9点目は、美術展示館や音楽の練習できる、発表できる場所にするのと同時に図書館をもっと充実させて欲しい。

10点目は、県立美術館とは競合するものではなく、市民が気楽に利用できるような展示館で、個展も開けるといった機能があれば良い。

11点目は、文化活動や生涯学習などをはじめとする多様な交流が展開できる拠点で、なおかつ、コミュニティとすれば、中央市民センターなど、そういう機能を操車場跡地にまとめていくのが一番良いのではないか。

12点目は、札幌の中島公園にある「kitara」のイメージが良いのではないかといい観点から文化活動や生涯学習などをはじめとする多様な交流が展開できる拠点ということがいいと思う。

13点目は、美術館か文化施設かと思っている。

<2ページ>

#### 研究施設について

14点目は、新エネルギーの研究について、市有地、県有地を含めて設置していくということが必要。

15点目は、青森市の雪や寒さに対してどういう家が良いのかということの研究する施設をやった方がいい。

16点目は、積雪寒冷地という中での暮らしのあり様についての研究、展示施設というのもあり得る。

#### 医療・保健・福祉施設について

17点目は、医療施設、それから保健や福祉の施設、これらを全てこの場所に年次計画を立てて集約していく。

#### 動物園について

18点目は、子どもを持つ親の目線から考えると、動物園が必要。

#### スポーツ施設について

	<p>19点目は、冬でもスポーツのできる施設があれば良い。  <u>商業施設について</u></p> <p>20点目は、ある程度の商業施設、ちょっとしたスーパーなどがあれば良い。  <u>「その他（交通結節点との関連）」</u></p> <p>21点目は、子育てをしている女性の再就職という観点から、駅ができるという点と併せて就労支援につながるようなものが必要。</p> <p>22点目は、青森操車場跡地をなんとかフラットにつなげて一つのまちにする。</p> <p>23点目は、道路も必要だろうし、駅も必要だろう。それによって経済が活性化すればもっと良いのではないか。</p> <p>24点目は、青森操車場跡地から市役所庁舎の付近まで冬でも歩いていけるような融雪があった方が良いのではないか。  &lt; 3 ページ &gt;  <u>「その他（防災機能を備えた公園との関連）」</u></p> <p>25点目は、防災の観点からということを見ると、防災機能があって、有事、災害等がなくても普段から色々と防災の意識を高めていくような、そういった観点での建物があっても良い。</p> <p>26点目は、経済の活性化がまちとしての力にどんどんなっていくという観点から、青森操車場跡地を考えて良いのではないか。当然、施設は防災公園などを加味して考えていけば良い。</p> <p>27点目は、西側と東側にはすごく広いスペースがあるので、ウォーキングのできる防災機能を持った公園としての整備を考えていくべき。</p> <p>28点目は、防災公園ということで施設や建物が建つのであれば、そこを防災拠点として欲しい。</p> <p>29点目ですが、公園をそのまま残して、公園として広く活用をできるようにすべき。</p> <p>30点目は、青森の市内は平らなので少し高いところが欲しいと思う。それプラス、雪などをうまく活用しながらなど、高くなったり地下にいたり、何かそういうものが欲しい。  <u>「その他（平成9年の青森操車場跡地利用構想との関連）」</u></p> <p>31点目は、このこと（青森操車場跡地利用構想）は平成9年に策定され、十数年経っているが、その内容については間違った内容は一つもない。</p> <p>32点目は、文化活動や生涯学習や、健康、福祉に関するよ</p>
--	--

	<p>うなものがあれば、利便性を求めてあそこに新駅が必要であるという流れである。</p> <p>以上をまとめると、文化施設としては、コンサート、美術、音楽、生涯学習、コミュニティといったものがあつた。</p> <p>研究施設としては、弘前大学に関連するもの、あるいは雪、寒さに関連するもの、暮らしのあり様についての研究などの意見があつた。</p> <p>他には、医療に関する施設、動物園、スポーツ施設に関する意見があつた。</p> <p>補足すると、研究施設については、弘前大学と協議を進めており、市役所の柳川庁舎の1階部分を利用した「食料科学」に関する研究施設を平成25年4月から「食料科学研究所（仮称）」として設置するということで合意している。</p> <p>加えて、新庁舎の整備は中央1丁目（現本庁舎の敷地）で進めているが、現時点でのスケジュールとしては、平成29年度に工事が完了し、平成30年度に市のいろいろなセクションが入居する予定となっているので、そのタイミングで柳川庁舎の1階、2階に、現在、旧市民図書館あるエネルギー研究関連の施設が入居するということで、協議が進められている。</p> <p>以上である。</p>
--	--

#### 参考資料に関する質疑応答

菅議長	ただいまの資料及び説明について、何かあるか。
三浦委員	<p>2ページの研究施設だが、弘前大学については事務局から説明があつたとおりの計画があるということも私も確認した。</p> <p>弘前大学、新エネルギーにはこだわらず、研究機能という分野をこの跡地に設置するという考え方をあらためて申し上げたい。</p> <p>それから、もう一つ。(参考資料の)14番目の2行目に、「市有地、県有地を含めて」と書かれているが、この意味は、17番にある保健や福祉の施設にかけたつもりであるので、再度、整理してもらいたい。</p>
事務局	そのように整理する。

#### 土地利用の方向性に関する質疑応答・意見交換

菅議長	<p>今回は「新駅設置を含む交通結節点として利用」ということをテーマに、皆さんの意見をいただきたい。</p> <p>森内委員、何かないか。</p>
-----	---

森内委員	<p>利用方法について、とりあえず何を作ろうかというところからスタートしているが、まちとしてあの敷地をつなげていく、まちの一部にしていくということがずっと今まで議論がなく、この間から話がされているが、交通についてはJR貨物と勾配の問題がある。</p> <p>地下に潜る、下がっていくということは要するに南側と北側をつなげていくという話になる。</p> <p>勾配に関して、JRの方に、個人的に伺ったが、だいたい鉄道の勾配というのは、「‰」という単位、1000分の1単位で表しているらしい。</p> <p>今、非常にきついところでだいたい30‰、要するに1000メートルにつき30メートル潜るとというのが、非常にきつい勾配だということであり、可能な範囲はだいたい10‰くらいで、要するに100分の1である。</p> <p>このページ（参考資料 p2）には、「フラットに」と書いてあるが、要するにフラット化していくというのは、つなげていくということである。</p> <p>このことについてはおそらく事務局に資料があると思うので、話をお願いしたい。</p>
菅議長	<p>「フラットに」ということは、結局、鉄道を下げるか、それとも道路を下げるか上げるかということで要するにフラットに使うということか。</p>
森内委員	<p>真っ平らということで誤解されるとまずいが、フラットというのは、勾配がついていても南側と北側を繋いでいくということである。</p> <p>人が歩く分であれば、その勾配というのは車ほどではなくなるし、もちろん鉄道ほどでもなくなる。</p> <p>うまくつなげることによって、次に何を建てていくかという論議が生きていきそうな気がする。</p>
事務局	<p>最初に質問のあった「‰」というのは1000分の1の単位であり、10‰というのが旅客鉄道、貨物鉄道の勾配をコントロールしているところである。</p> <p>前回の審議会の際にも説明したが、配付している参考の図面（H9年の利用構想から抜粋）をご覧になって欲しい。</p> <p>右の下側の部分に三角の矢印があって、堤川という川があり、付近には線路、青い森鉄道の鉄橋がかかっているが、その脇に道路改良済みの県道（青森県道27号）があり、ここは立体交差となっている。</p> <p>前回会議では、そこがコントロールポイントになるという</p>

	<p>ことを話したが、そこから、お話のあった 10%で、西側に向かって、(図面上では左側に向かって)線路を下げていくということ、10年ほど前に検討したことがあり、八甲田大橋の付近では、およそ 5m 程度レール面が下げられる。</p> <p>5m 程度であれば、電車の上の部分と電力を供給するための設備が出るので、半地下のような状態になる。</p> <p>その先(八甲田大橋より西側)は、ずっと地下化でき、中央大橋の下をくぐって、アスパム通り、あとは旭町のあたりまでは地下でき、そのあとまた青森駅に向かうために上がっていくということで検討したという話をした。</p> <p>また、その際、今ある線路を下げる工事はできず、別ルートで工事をする必要がある。つまり、毎日電車は走り続けるので、貨物も含めて今走っている電車の機能はそのままにしておく必要があり、その影響がないところに別なルートを作って地下化していくことになる。</p> <p>しかしながら、そのためには、中央大橋と書いている周りに線路が多数あり、貨物の信号場あるいは機関機能を移転する必要がある。</p> <p>この機能というのは、北海道から奥羽本線、秋田、新潟、大阪方面まで貨物の輸送、あるいは、大阪、新潟方面から北海道への逆のコースでの貨物の輸送があるが、青函トンネルを通して、北海道に向かうには必ずこの機能が必要だということで、地下化した場合は、この機能を残すために他に移転する費用がかかることになる。</p> <p>我々も何とか地下化できないかという思いのもと、過去に検討したが、数百億円というオーダーの費用がかかるということで、一つの基礎自治体としてはなかなか(事業化するのは)難しいということで、見送ったという経緯がある。</p>
森内委員	<p>ここで申し上げたいのは、(地下化の検討から)10年ほど経過して、これからまた10年、20年と経過していくわけである。</p> <p>跡地の利用方法を考えていった場合、今の線路は生かしながらシフトしなければならないとのことであるので、今、スペースはあるわけで、例えば北側の方から南の方に線路を移設するという考え方であれば、南北をつなげることは可能ではないか。</p> <p>また、以前は車の往来をメインに完全な地下化を考えたと思うが、完全な地下化は考えなくても良いのではないか。車はタイヤがついており、当然考慮すべき勾配は人とは違う。</p>

	<p>今話したのは、そういうことを考えれば、そんなにお金がかからないのではないかということであり、それをもう一回、机上に上げ直して、ここに何を作るかという考え方をしてはどうかということである。</p> <p>何を作るかということより大事なのは、この敷地をいかに利用するかということである。</p> <p>そのためには、昔から邪魔だったものを考えていくというのは、一つの方法ではないかと思っている。</p>
事務局	<p>森内委員の意見は、10年ほど前に私どもが考えた全体的な地下化についてはなかなか難しいことは、ご理解いただいているが、全体的な地下化ではなくても、この操車場跡地の中で例えば20mなり30mでも行き来できるような地下化の検討はできるのではないかという話でよいか。</p>
森内委員	<p>20m、30m単位ではなく、300m、400m単位でつなげないとつなげたことにはならない。</p> <p>もう一つは、車は必ずしも必要ではないのかもしれないということであり、街路として考えたとき、メインは人である。公園の中を車は走らなくて良い。</p> <p>やはり敷地をつなげていく。そうすると防災面でも建物の利用に関しても利便性も全然違ってしまう。その辺の話をしたい。</p> <p>20m、30mではなくもっとスケールが大きい話である。</p> <p>それからもう一つは、5年、10年の話ではなく、もっと先を見据えて考えることが必要で、今この問題をやらないとずっと同じ形で分断されたままである。</p> <p>10年ほど前には皆さん真剣に考えられたということであるが、技術も進歩しているし、いろんな意味で考え方も違ってきていると思うので、その応用版を考えてはどうか。</p>
事務局	<p>検討に当たっては、JR貨物が現存として北海道まで物資を運んでいるということなので、森内委員の言ったとおり、勾配が一定程度の勾配を保たないと、急に潜るということとはできない。</p> <p>その制約があるので、先程も話があったが、全体的なこと含めてもう一度言わせていただくと、だいたい八甲田大橋のところでだんだん潜って行って、旭町の地下道はかわすが、(青森)駅へのすりつけを考えると、浪館の踏切では上がらなければならないということになる。そういう勾配を守りつつやった場合、このくらいの長い距離が必要になってくる。</p> <p>よって、森内委員の意見のように、この図面(参考の図面)</p>

	<p>のBの場所だけで完結しようとしても潜りきれないという結果になるかと思う。</p> <p>あと一点は、この図面（参考の図面）でいうと、中央大橋と書いてあるあたりに色々な、JR貨物や青い森鉄道の施設、信号場の機能などの施設が集約されており、それらを市内のどこかに移転集約しなければならないということが大きな課題である。</p> <p>そういったことで、私たちも地下化について検討した結果、事業費の面のほかに、今話した問題もあるということで断念せざるをえなかったが、駅を作る際は南北分断の解消に向け、車の往来はできないが、自由通路で人や自転車の往来についてはできるようにと考えているところである。</p>
森内委員	<p>バイパスとして南側の方に（線路を）設置した場合、シグナルボックスの色々な意味での機能はそのまま生かせるのではないかという気がしていた。</p> <p>せっかく、図面（参考の図面）の南側にB（青い森セントラルパーク）、西側にC（西側用地）と書いてある部分もあり、この跡地を利用しようという話であるので、これを使わずに、やっぱりダメでしたということではなく、もう一回これを使っていくという考え方をすれば、検討する価値は大いにあるのではないかと考えている。</p> <p>このまちをいかにして快適にしていくかということを考えていく上では、地下化はできなかったのもそのまま駅でつなぐという論法、あとは何か作るという論法は、今はいいとは思いますが、もっと先を見据えて議論すべきだと思っていた。</p>
菅議長	<p>森内委員の話のイメージについて、前に来て説明して欲しい。</p>
森内委員	<p>まちとして将来に渡って考えるということで、要するに、ここのC（西側用地）があるが、（青い森セントラルパークを使って）ここにバイパスしていけばよいのではないかと。ここは市の土地、県の土地があるかもしれないが、そこはJRに貸してもかまわない。</p> <p>そうすると、おそらくまちづくりの考え方が全く変わってくるのではないかと考えている。</p> <p>その辺について意見を伺いたい。</p>
菅議長	<p>今の話は、南側の方へ（線路を）ふって、それからあえて、完全な地下化ではなく半地下のようにすれば、南北のほうにもそれほど高い高架にしなくても通れるようになるのではないかと説明だったかと思う。</p>



事務局	<p>今の話は、図面（参考の図面）のC（西側用地）を使えば、中央大橋付近の施設の移転は必要なくなるのではないかとという視点での話ということでしょうか。</p>
森内委員	<p>建物の移動だけではなくて、それはいくらかの機能があるので、建物の移転はなんらかの形であると思うのだが、費用の面などがだいぶ変わってくるのではないかと考えている。</p>
事務局	<p>費用の面は、450億から500億程度かかるものだったと思うが、建物の支障となる施設についての移転を除いても、450億必要なものが例えば数十億に圧縮できるということはなかったものであり、少なくとも地下化に要する費用だけでも数百億という金額になったということもあって断念した経緯があったと記憶している。</p> <p>南北の分断解消の検討を始めたときは、まさに森内委員と同じ考え方で、線路による南北の分断が解消されると非常に良いまちになる、市内の一等地と呼ばれ広い面積を持ち、市内の中央部に位置する操車場跡地が生きてくる、そういった目線で検討した。</p> <p>しかしながら、事業費が450億というのは非常に厳しいものがあり、前回も話したが、そこまでお金をかけてやるのであれば、浪館の踏み切りについても、踏み切りとして残すのではなく地下に潜るようにして、青森駅も地下駅のような形にするなど、そこまでやらないと効果がないだろうということと断念した経緯があるが、決してネガティブな意見として話しているわけではないということをご理解いただきたい。</p>
森内委員	<p>単年度でそれをしようとするとな大な金額になっていくのだろうが、私は次の世代にいいまちを残したいと思っている。我々が今やらないと、次の世代でも同じ思いをするのではないかと。</p> <p>たしかにお金はかかる。都市計画にはお金がかかるものである。その単位も10億単位ではなく100億単位というのは当たり前で、どこの国でも同じある。</p> <p>今できなくても良いのではないかと。このチャンスをお金がかかるからといってみすみす投げ出すのではなく、20年後でも30年後でもよいのではないかと。私はそれを言いたい。</p> <p>今、この会議で今年度中に決めるということではなく、もう少し先延ばしをして、市民と考えていく、これが大事だと思っている。</p> <p>今まで、年度がある、予算がある、これはここまでしなければならぬということと都市計画が進められた結果、建物</p>

	<p>は建ったが、道路等のインフラの関係がないがしろにされてきたというのが青森市である。それを私は問いたい。</p> <p>もう少し長期で、30年、50年の長い期間で考えないと、都市計画というのは成り立っていかない。</p> <p>今はチャンスだと思っており、利用というのは、ただ単に敷地として利用するのではなく、10年経つともっと違う技術が生まれるかもしれない、コストが違うかもしれない。</p> <p>今ここであれを建てる、これを建てるということではなく、少し次の世代にとということでの話をしている。</p> <p>10年はあつという間ではないか。10年後、20年後を見据えて都市計画してはどうか。</p>
菅議長	<p>私はまとめる立場にあるが、今の森内委員の話について、長期的にはそうあるべきだと思う。</p> <p>この図面（参考の図面）にある体育館通りや3・5・11という通りはさほど広くなく、車がスムーズに通り抜けられる状態の道路ではない。</p> <p>今の森内委員の意見であれば、将来的には、これらの通りも広くして、車が楽々と通り抜けるような橋にするのか地下にするのか、あるいはフラットにできるようになるのかもしれないが、そういうことを考えていくべきだということについては、時間軸を少し移して考えてはどうか。</p> <p>森内委員からは10年後、20年後という言葉も出たが、当面は市が考えるような、歩道あるいは自転車道、新駅の整備をし、将来的には森内委員の意見のフラット化というようなことにすべきではないか。</p>
櫻田委員	<p>今の議長のまとめ方で私は良いかと思う。</p> <p>先程のやり取りに関連して、市の方に聞きたい。</p> <p>市が考えているコンパクトシティ構想、これは今も進んでいるものと私は認識しているが、先ほどの話の中で、あそこをフラット化しようとするために以前にいろいろと検討したという話があった。しかし、検討した結果としては、非常に難しい問題があったということも認識できた。</p> <p>その中で、あそこをフラット化すれば、非常に使い勝手が良いまちになるということで、大きな意味でのまちづくり、そういったことについてその時点ではどういったイメージでまちづくりを考えていたのか。</p> <p>また、コンパクトシティ構想は進んでおり、コンパクトシティがいいということで駅の周りにいろいろと集中させつつある。</p>

	<p>これからは少子高齢化で、青森市は人口が増えない、現に毎年減っている。その中でまちづくりをどうやっていくかという問題があり、また、長期的な視点で考えなければならないというのは私も同じ考えだが、果たして市の財政状況を考えると、多額の費用を捻出できるのか。</p> <p>くり返しになるが、そういった中で、どのような使い勝手の良いまちづくりをしたいと考えていたのかを教えて欲しい。</p>
事務局	<p>青森市のまちがこれまで発展していく中で、線路が何度か南方移転しているが、線路によって南北が分断されていることは青森市の大きな課題であった。従って、東西には発展してきたが、南北へのまちの発展という意味では、時間がかかってきた経緯があった。</p> <p>このことから、南北の分断を解消するという視点で、先程申し上げた地下化の構想は検討したものである。</p> <p>コンパクトシティとの関連であるが、コンパクトシティを進めていく上で、青森市のまちをインナー、ミッド、アウターという3つに分けており、アウターは郊外部であり、市街化拡大を抑制する地域として、今ある郊外部の自然環境等の保全を図る地域とし、インナー等については良好な居住環境整備やより住み良い都市づくりを進める地域としている。</p> <p>( インナー：概ね昭和40年代までに都市化が進行した既成市街地で都市計画道路3・2・2号(内環状線)及び東北本線を基調とする内側の地域、ミッド：インナー(Inner-City)から、都市計画道路3・2・3号(外環状線)までの比較的新しい市街地や将来的な市街化需要の受け皿となる地域、アウター：都市計画道路3・2・3号(外環状線)の外側の地域)</p> <p>操車場跡地はインナーに位置していることから、線路による南北の分断を解消し、使い勝手を良くするということはコンパクトシティの概念には反していないという考え方である。</p> <p>また、コンパクトシティについては、まちが広がっていくことによるインフラのコストや特に青森市は雪というものを抱えているので除排雪費等を抑えることにもつながるという考え方もあるため、経費については全く無視できない。</p> <p>よって、先程の地下化を断念したのは、経費の割には地下化できる部分も少ないということもあり、費用対効果の面で判断して断念したという経緯がある。</p>
菅議長	他にないか。

猪原委員	<p>コンパクトシティの話が出てきたが、郊外化をおさえて中心部の活性化を図るということは、ある意味有効だとは思いますが、見逃してはならないのは、人を中心に集めることになるため、渋滞とか混雑も考えられるという点である。</p> <p>実際、それが原因かどうか分からないが、観光通りや中央大橋の辺りには渋滞が顕著にみられる。</p> <p>もし、今後もコンパクトシティを進めるということであれば、渋滞に対する対応というのは十分に考えていかなければならないと思う。</p> <p>そういったときに、(都市計画道路)3・5・11の他に別のルートを整備するということは将来的には必要になってくるのではないかという気がする。</p> <p>もちろん、数百億という金額がかかるということであれば、そう簡単ではないということは理解できるが、交通需要が強まるということも考えられるので、需要がどのくらいなのかということを考え、コンパクトシティとの対応という観点からも、もう少し南北の道路、自動車の交通という点での可能性は残して考えなければならぬという気がした。</p>
菅議長	他にないか。
事務局	<p>猪原委員の意見のとおり、南北の道路というのは重要であると思っている。</p> <p>今の図面(参考の図面)について、(都市計画道路)3・5・11という表記は都市計画道路の表記の仕方であるが、これは、奥野区画整理事業を当時行った際に、計画交通量等を推計して整備したもので、(都市計画道路)3・5・11、(都市計画道路)3・5・10は、今の幅で整備済みという位置づけになっている。</p> <p>他の南北の通りとしては、県の観光通りや中央大橋の通りといった幹線で結ばれているが、青森市は特に冬場にバスの定時制を保てないということで非常に苦しい部分はあるものの、都市計画上は猪原委員が話した需要等を考慮しながら、道路整備は進めている。</p> <p>まだ内環状線(都市計画道路3・2・2号)が繋がっていないといったこと等はあるが、ご指摘の交通需要等は十分に考慮して整備を進めているところである。</p>
菅議長	(都市計画道路)3・5・11は整備済みということであったが、道路幅はどの程度あるのか。柳町通り、観光通り程ではないとは思いますが、どの程度の幅なのか。
事務局	(都市計画道路)3・5・11、(都市計画道路)3・5・10の

	<p>両方とも 15mの幅員で整備済みである。</p> <p>15mの幅員の構成としては、中央部分が車道 2 車線、あとは両側が歩道となっている。</p> <p>参考までに、市役所の横の通りである、以前、線路の近くに県の体育館があったので名前がついている、(都市計画道路 3・6・4) 体育館通り、こちらは 11m程度の幅員であり、車道 2 車線で狭い歩道が両側にあるといった状況である。</p>
菅議長	<p>猪原委員からの意見としては、将来的には青森の交通需要等を勘案しながら、全体的な整備を考えていくべきだということであった。</p> <p>議論を急ぐわけではないが、森内委員からご指摘があった、南側に(線路を)通して行って、完全に地下化する、あるいは半地下の形でもよいのではといったことなどについては、様々な技術の進歩もあると思うので、30年後などという言葉もあったが、将来的な考え方としてそういう指摘をしておくということにする。</p> <p>ひとまず南北の道路のアクセスの問題については置いておいて、新駅あるいは歩道、自転車の南北のアクセスという議論に入って行ってよいか。</p>
猪原委員	<p>その話に移る前に、もう一点。</p> <p>今、かなり広い視点で青森市の南北のアクセスの話をしたと思うが、この審議会は操車場の話が中心だと思う。</p> <p>B(青い森セントラルパーク)のエリアというのは北側からアクセスしにくいので、北からのアクセスについては早急に確保しなければならないと思う。</p> <p>審議会の最初の方に、例えばC(西側及び東側用地)などを使った道路については長期的な視点で整備して行くという話があったが、長期的ではなく、最初に北側からB(青い森セントラルパーク)のエリアへのアクセスを確保することが必要なのではないかと思う。</p> <p>例えば地図上(参考の図面)に、アスパム通りからC(西側用地)のところへ向かって矢印がついているが、こういうルートの可能性が実際にあるかは分からず、また、何百億というお金をかけるということは将来的には必要なかもしれないが、その前に、現時点で、比較的簡便な形での北側とのアクセスを優先的に考えた方がよいのではないかと思う。</p>
菅議長	<p>北側から南側へのアクセスについてこの図面(参考の図面)を参考にしながら整理したい。</p> <p>現状において、車を利用した場合の北側からのアクセスと</p>

	<p>しては、中央大橋からは向かう場合は丸印で曲がって、(都市計画道路)3・5・11で入って行く。八甲田大橋から向かう場合は、丸印で曲がって(都市計画道路)3・5・10という形で入って行く。</p> <p>今、猪原委員から指摘があったのは、アスパム通りからCに入っていく点線の矢印であるが、その整備の可能性はあるのか。</p>
事務局	<p>平成9年の利用構想の時点で引いていた矢印であり、現実的な話をすると、線路の下をくぐってこの矢印のようにC(西側用地)のところにタッチするには、ある程度の距離をかけてくぐって上がっていく必要があるので、点線のような区間では難しいのではないかと考えている。</p> <p>また、現状の北側からのアクセスについては議長が述べた形であるが、第1回目の会議終了後に現地を皆さんにご覧頂いたとおり、C(西側及び東側用地)の部分は、どちらも中央大橋あるいは八甲田大橋を通る必要があるため迂回感があり、良好なアクセスといった観点からは十分とは言えないところがある。</p> <p>それらを補完する意味で、松原通りの方からのC(東側用地)あるいは旭町の方からのC(西側用地)のアクセスを整備する方が可能性のある方法と思っている。</p> <p>どちらも民有地の買収等があり、相手のある話ではあるが、アスパム通りから地下を通るアンダーパスよりは、現実的な方法であるかと思う。</p> <p>猪原委員から意見があった道路整備の時期については、現時点では中・長期的な部分での整備することとして素案では整理しているが、土地は市の中央部にあるが、アクセスが良好でなければ土地の利用方法も有効には働かないという点では非常に重要な視点であると考えていることから、現時点では中・長期的ということで整理しているものの、審議会の議論を踏まえた上で改めて考えていきたいと思っている。</p>
菅議長	他にないか。
木村委員	<p>思いつきかもしれないが、先ほどは鉄道を地下に埋めるといった話はあったが、上に上げることは今の技術的ではできないのか。</p> <p>この図面(参考の図面)では(西側から)C、C、B、Cとあり、線路の位置はB(青い森セントラルパーク)の北側にあるが、これを南側に移転したら工事は支障なく進められるのではと思う。もし可能であればということなのだが。</p>

	<p>地下に埋めるにしる、上にするにしる、そうすることで操車場の位置する場所が、市のコンパクトシティという考え方からしても、中心部により近くなっていくのではないか。</p> <p>加えて、このB（青い森セントラルパーク）の部分に面している今の道路があると思うが、アクセスにしる、道路の幅や整備状態にしても、あまりいい状態ではないと思う。</p> <p>そういうことから考えても、案としてどうだろうか。</p>
事務局	<p>まず高架について説明する。</p> <p>立体交差については2通りあり、先ほどからは地下化について話していたが、今、木村委員から意見のあった高架も立体交差の手法である。</p> <p>当時地下化について検討した際に、高架による立体交差も視野に入れたのだが、その際に最も支障となるのは古川の跨線橋であった。（青森）駅にタッチするためには古川の跨線橋のさらに上をいく高架にしなければならないため、駅についても相応の高さにしなければならない。よって、地下にする場合に地下駅にするのと同様、高架の場合にはかなりの高さにしなければタッチしないということが問題として一つあった。</p> <p>併せて、八甲田大橋と中央大橋も現存していることから、それらについても支障のないよう高架にするのは、ある意味では非現実的であるということで、事業費の検討は行わず、2通りの方法がある中で、地下化を検討した経緯がある。</p> <p>2点目であるが、C、C、B、Cという部分に線路を移設するという意見については、まさに先ほどの森内委員の意見と同じものであるが、そちらに線路を移したとしても、南北をつなげるためには地下化等の手段が必要になるので、平面的に線路を移設するだけでは南北の分断は解消されないということである。</p> <p>最後の道路の件については、現状では十分とは言えないと認識していることから、C（西側及び東側用地）を使った整備を考えており、整備の時期は中・長期とする素案（青森操車場跡地利用計画素案）を作成したものである。</p>
木村委員	<p>今日の会議は回答がすべてネガティブで、全く発展的な回答ではない。</p> <p>私は森内委員の意見に大賛成で、もっと長期的な、今の話だけではない審議が必要と考えており、それこそが審議だと思う。</p>
事務局	<p>説明の仕方にそのようなニュアンスが聞きとれたことにつ</p>

	<p>いては、大変申し訳ない。</p> <p>何も将来に渡っての議論をしてはならないということではなく、本審議会は委員の皆様にご審議いただきたいと考えていることから、説明したことについてはあくまでもこれまでの検討経過ということでご理解願いたい。</p> <p>決してネガティブに説明をしているつもりはなかったものの、そのような印象を与えたとすれば大変申し訳ない。</p>
菅議長	<p>教えて欲しいが、森内委員が言ったように足して割る議論ではないが、完全に鉄道を地下化しなくとも、半地下程度にしてその上に軽くあがって抜けていくということは技術的には全く不可能なのか。</p>
事務局	<p>技術的には可能と考えている。</p> <p>どのくらい上にあげるかという半地下の具合によって、南北をつなぐときのアプローチ等が決まるので、全くフラットであるのが理想ではあるが、ある程度、おそらく10mほど上がれば橋のような形になるのではないかと思うが、半地下にすること自体は技術的には可能ではないか。</p>
菅議長	<p>5年、10年では実現しそうにはないが、この審議会としては、(線路の)南方移転は重要だということとしたい。</p> <p>市の方で素案として示している、新駅、それから南北に歩道を設けるといふことの話を進めたいと思う。</p> <p>はい、どうぞ、福士委員。</p>
福士委員	<p>この場所(青森操車場跡地利用計画審議会)であるので、操車場跡地の議論を進めたいと思うが、交通結節点という議題であり、都市計画的な視点からどうしても詳細な議論に移れないと思う。</p> <p>全体で見たときの都市計画の話に戻りたいが、私も森内委員が述べたフラット化というのはすごく魅力的だと感じており、もちろんそうした大きな話は単年度ではなく、長期的に渡って議論を進めていくべきだと思う。</p> <p>森内委員に聞きたいが、フラット化といったときに、操車場跡地のところをフラット化していくイメージはわかるが、例えば、自由ヶ丘だとか、反対に西部の方面までも全面フラット化していったら、南北をつなげるということであれば、諸手を挙げて賛成したいと思っているが、その辺はどのように考えているのか。操車場跡地だけであれば、必ずしもこだわる必要はないのではないかと思ったので。</p>
森内委員	<p>福士委員も知ってのとおり、DNAというのは残りながら、都市の変遷というものがあるかと思う。都市は交通体系によ</p>



	<p>って変わっていくという。</p> <p>旧線路通りという名前のとおり、あそこにも線路はあった。</p> <p>国道も以前よりどんどん南下していっており、スプロール化してきたのが青森市のまちである。</p> <p>たまたま操車場跡地の利用方法という話で論議されていることから、これをもとに福士委員が言うように全部（南北をつなげたい）と思っており、そういう形の都市計画の意識が出ればいいと思っている。</p> <p>例えば都内を見ると、分断されているところはなく、ＪＲは全部高架でまちはつながっている。理想はそうである。</p> <p>今ここで話すとすれば、これを種にして発展させていきたいと思っている。</p> <p>私は、ここだけではなく全体について、これを種にし、青森のまちを 30 年後、50 年後ということを見据えて論議していけばいいと思っている。</p>
菅議長	他にないか。
野澤委員	<p>うなずかざるを得ない。森内委員が言っていることは非常に魅力があり、そうであってほしいと、おそらく今ここにいる人たちは思っていると思う。</p> <p>ただし、現実としては、過去に検討したいきさつは事務局が説明したとおりであり、今ここに至っているのだと思う。</p> <p>果たして青森市でコストを含めてできるかということに対しては、市の方ではなかなか明言していないが、お金と時間さえあればできるだろうということで私は理解している。</p> <p>結論として、先ほど議長がまとめたようなまとめ方にならざるを得ないとは思うが、今の跡地を少し留保して、20 年、30 年、さらには 100 年の大計ということで、全体構想ということをもう一回議論すべきということが意見としては出たが、決して審議会としての意見ではないということだと思っている。</p> <p>このような形のまとめ方を議長はしたという理解であるが、そうであるならば、それはそれで次なる話に進めて欲しい。</p> <p>それから市の方に聞きたいが、今日の資料（参考の図面）について、以前に配付されたものは、ＡＢＣや矢印、説明いただいたアスパム通りからの横断道路などの表記は無かったと思っている。</p> <p>これは、いつの時点のものなのか。平成 9 年のものなのか、たたき台としての案、構想なのか、少し説明して欲しい。</p>

事務局	<p>今の話であるが、こちらの資料は内容もすべて平成 9 年の構想の 7 ページを A 3 版に拡大コピーをして配布したものであり、A とか B とかの表記について、加工等はしていない。</p>
野澤委員	<p>平成 9 年のときのイメージでは、南北の分断について通しを良くするというので、今言った旧線路からもぐっていくような一つのライン、体育館通り、3・5・11 とかの話があったかと思う。</p> <p>事務局からはアスパム通りから潜っていくのもなかなか困難なのではないかという話だったと理解している。</p> <p>私はフラットにするか半地下にするかという話は別にして、ここを交通結節点という形で利活用するのであれば、新駅とそれに至る新しい都市型のバスなどの低炭素型の交通体系を視野に入れた拠点にしてはどうかと考えている。</p> <p>様々な市民の意見を聞いている背景から考えると、多少困難でも、南北の通りを良くすることに関してはクリアしていかなければいけないと思う。</p> <p>平成 9 年の利用構想にあるとおり、アスパム通りから抜けるのか、平和公園通りに続く道路を拡幅するのか、西の C の道路、東側の C の道路といった形での周辺の道路が重要だと考えており、今は分断されているが、入りやすい、抜けやすいということについては最大限配慮していく必要があると思う。</p>
菅議長	<p>他にないか。</p>
種市委員	<p>今まで話をしてきたことに対して、決して不賛成ということではなく、理想的で良い話をしていると思っているが、私の認識の中では、跡地をどうしようかという議論も必要と思っている。</p> <p>例えば高架にするという話であれば、10 年も 20 年も先の話ですぐにはできないと思う。決して 30 年先を見据えてやるのが悪いと言っているわけではない。</p> <p>この土地を使っていかなければならない。私はそれを議論するものだと思っていた。</p> <p>私の記憶が間違っていなければ、1 年か 2 年前に市議会の方からこの土地を塩漬けにはしてはならないという言葉が出た。</p> <p>私はこの跡地を塩漬けにはしてはいけないと思っているが、いずれにしてもこの跡地を利用しながら、長い目を見た都市計画をしていくという考え方である。以上である。</p>
菅議長	<p>他にないか。</p>

三浦委員	<p>どの方のご意見もそのとおりだと思った。</p> <p>先ほど議長から5年、10年後の長期的な視点ということで話があったが、それで結構だと思う。</p> <p>私は以前も言ったと思うが、今回の操車場跡地の利用に当たっては、ともすれば今しぼみがちの青森市を活性化していくということが今回の操車場跡地をどうするかということの一番の目的であり、目標だと思っている。</p> <p>活性化して併せて経済波及効果というものを狙っていく。そのためにどういうものを作っていくかということが一番大事だと思う。</p> <p>今日は交通結節点という視点からの話だが、忘れてはならないのが、ここは防災の拠点とするということだと思う。それが機能で終わるのか施設を作るのかは別にして、そこへ何かあったときに集まるためのアクセスについては常に念頭に入れて整備していかなければならない。</p> <p>将来の計画とは別に、跡地の利用計画の中に災害という目先の部分を十分に意識したうえでの交通網を考えていく必要があると思う。</p>
菅議長	<p>これは私の感想だが、イメージとして面白いものとしては、ここに直接アクセスするのはもちろんだが、周辺を循環するという考え方も面白いと思う。</p> <p>他にないか。</p>
須藤委員	<p>今日もらった資料（参考の図面）の前の部分（H9年の利用構想の6ページ）に、平成9年の構想の中に交通関係だけをまとめたところがある。</p> <p>読むと、「車、バス」というところでは、「北側では体育館通り、観光通りからの引き込み道路により駅前アクセスする」、「南側では中央大通り荒川線、観光通りから都計道3・5・11、3・5・10を経てアクセスする」、「体育館どおり、アスパム通りを南にのばし、東北本線を交差してアクセスすることを検討する」と、こういうことが書いてある。</p> <p>今読んだのは車とバスだけだが、そして6ページの下の方には「歩行者、自転車」の関係が載っている。</p> <p>先ほど種市委員も話したが、何十年も先のことを今ここで話をしても仕方なく、そういったことは前から議題になっており、何年、何十年が経っても、市の方の予算などいろいろなことがあると思うので、操車場跡地の方だけでまとめていく方がいいと思う。</p>
菅議長	<p>種市委員と須藤委員の意見は、当面の部分と長期的な部分</p>

	<p>と考えていくべきということで、当面、近いうちはこれを実現すべきということの話をいただきたい。</p> <p>市の素案の中には、抽象的ではあるが新駅、自転車・歩行者道というのもある。これらについての意見はないか。</p>
後藤委員	<p>自転車・歩行者道という話ではないが、森内委員からは都市計画全体を含めて長期的な視野に関する意見があり、種市委員や須藤委員の意見もあったが、跡地をどうするかという審議会だということは重々皆さん承知していると思う。</p> <p>今回、交通結節点ということで審議するという案内があり、前回の審議会で森内委員から交通に関連する話が出た際に事務局からは次回に説明があると私は聞いていたが、今日出てきた資料は平成 9 年当時のものを拡大コピーしたものだということであった。</p> <p>また、前回の議論の集約したものを 2 回続けて、事務局の担当者の方から説明があった。</p> <p>最初の方に都市交通戦略などについては参考資料として配布されたが、交通結節点ということで話し合うということにもかかわらず、バスの乗り継ぎや二次交通のこと、そういったことが市のサイドから全く説明されていない。</p> <p>どの計画が現段階で出されているのか、自動車だけでなく、様々なマルチモーダルということについて考えられているのかということに関して、市の現在の計画がどうなっているのかという説明がなければ、深い議論ができないと思うがどうか。</p>
菅議長	<p>バスという言葉があったが、市ではバスに関してはどのような考えがあるのか。</p>
事務局	<p>概要で説明すると、青森市ではバス路線の再編について取り組んでいる。</p> <p>現在、市営バスで持っている路線の中において赤字が大きい路線があるが、将来的には黒字の部分由市営バスが担っていく。例えば 100 円の営業収益を上げるのに 3,000 円かかるような、収益性の悪い路線から民間に切り替えていく。</p> <p>フィーダー路線、枝線といっているが、そういったことの戦略に取り組んでおり、既に社会実験を行っているところである。</p> <p>将来的には約 30 路線くらいを民間に 10 年ほどでシフトしていく計画であるが、操車場跡地に関連して話すと、鉄道との乗り継ぎや都市内交通の充実ということを考えれば、青森市は積雪が多いところであるため、バスは定時制の確保が難</p>

	<p>しいので、冬場の定時性の確保という観点からうまく鉄道と連携していくことが都市内交通の充実につながるということで、交通戦略（青森総合都市交通戦略）を作っている。</p> <p>バスについては、この交通戦略の考え方のもと、既に取り組みを始めているところである。</p>
後藤委員	<p>たしかに、社会実験中ということで、市民バスやコミュニティバスが走っているのは目にしている。</p> <p>では、操車場跡地の利用について、素案にも出されているように、ターミナル化するというようなことを市の計画の中に位置付けているのか。</p>
事務局	<p>青森総合都市交通戦略の中においては、ここに新駅を設置するということであり、当然バスとの連絡も考えているが、具体的にどの路線で接続するかということではなく、まだ大きな考え方として位置づけている段階である。</p>
後藤委員	<p>細かい路線の話であれば、私たちも細かい資料がないと分からない。また、そこはこの審議会で話し合う内容ではない。</p> <p>今、伺いたいのは、既に新青森駅前のバスターミナル、それから、青森駅前のバスターミナルを新幹線の開業に合わせて大きく改修している。</p> <p>面的に市内全体を考えたときに、この操車場跡地も大きなバスターミナルや拠点、冬場の交通ということも先ほど話があったので、青い森鉄道との乗り継ぎということまでも含めてきちんと考えられているのであれば、先程の9年の図面にあった道路（都市計画道路3・5・10及び3・5・11）が15m（の幅員）で整備が終わっているというのは矛盾しているのではないか。</p> <p>10年後を目途に民営化するというのを言っていたが、そのようにバス交通や交通戦略を進めるということであれば、道路網の整備についても都市計画の中に位置付けているはずだと思うが、その辺はどうなっているのか。</p>
事務局	<p>民営化していく路線というのは主に郊外の方の路線であり、中心部のものは市営バスで存続させていくという考え方である。</p> <p>ここは交通結節点という位置付けで考えてはいるが、現青森駅前や新青森駅前とは違い、現時点では乗降客が乗るのは青い森鉄道だけを考慮しており、大規模なものは想定していない。</p>
菅議長	他にないか。
野澤委員	後藤委員のイメージはだいたいわかるが、ここの利用につ

	<p>いては、私は大きなバスターミナルというイメージではない。  あくまでも循環バスなど、南の方の人たちのさらなるアクセスの結節点という形で、鉄道を利用してさらにはバスを利用するという形だと思う。</p> <p>大枠というか、骨子ができれば、当然それにふさわしいようなバス路線などになっていくと思う。</p> <p>私はここに新駅は絶対あって欲しい。分断されている南側の方々がバスや自家用車で来るだけでなく、青森の新しい時代が求めるべき交通手段のモデルになるようなバスや様々な公共の乗り物を使い継ぐというイメージでの結節点なのではないかと思っている。</p> <p>私は駅と併用したそういう公共交通へのシフトを念頭に置いて考えている。</p> <p>後藤委員と一緒に3・5・11などがバス路線になるかどうかはわからないが、回遊性があるような、特に南側に回遊性があるような周辺の道路網を確保しなければ、防災を含めて中途半端な道路整備になり、それでは決してバスが循環するでもこともないだろうというイメージである。</p> <p>南の方々だけのバスではなく、防災ということも含めれば、究極の目的である南北の通しをよくするためには、地下がどこまで通せるのか、自動車が通せなくても、例えば、自転車、歩行者が十分に南北を横断できるような地下道などの整備が回遊性を含めて非常に大事という意味で、トータルで交通結節点という形にまとめてはどうかと思う。</p>
菅議長	他にないか。
後藤委員	<p>跡地にどういう建物が必要かという話は前回までも話が出たが、それは断片的な話ではなく、やはり一体的に考えなければならぬと思う。</p> <p>野澤委員の意見に反対というわけではないが、事務局からは新青森駅、青森駅と比べれば少し小さめのバスターミナルという話もあったが、市民あるいは県民だけではなく、青森の玄関口として入ってくる他県からの観光客やその他の方を含め、道路は非常に関連するので高速道路から下りてきたときのアクセスについては、市内という目線だけでなくもう少し広いところの視野から考えるべきである。</p> <p>30年後を見据えてという話もあり、もう少し一体的に都市計画全体というところを視野に入れつつということで考えなければならぬのではないか。</p> <p>バスについても、赤字路線だけのバスターミナルというの</p>

	<p>ではなく、市民、学生も含めて乗り継ぎの拠点にもなる場所であり、市の真ん中で象徴する場所だということもこの審議会の中でも繰り返しあったかと思うので、そこをやはり念頭に入れた上での議論が必要だと思う。</p>
菅議長	<p>野澤委員の意見にあった周辺の整備、後藤委員から意見のあった青森市民の目線だけではなく、ということももっともな意見だと思う。</p> <p>申し訳ないが、私は緊急の会議が入ったためどうしても行く必要がある。</p> <p>今日はいろいろな話があり、市が素案として示している部分について消化不良な部分があるかと思う。これで終わるわけにはいかないと思うので、猪原副会長に議長を引き継ぐこととしたい。</p> <p>大変申し訳ないが、ご了解願いたい。</p> <p>それでは、以降、猪原副会長にお願いする。</p>
猪原副会長	<p>そうした事情であるので、議長を代理して進めさせていただくので、よろしく願います。</p> <p>話としては、先程野澤委員からだいぶまとめていただいたが、交通結節点ということについては、周辺のバス交通体系との関連、バスや鉄道との連携ということも含めて考えていくべきではないかという意見だったかと思う。</p> <p>そのほか、追加で意見はあるか。</p>
櫻田委員	<p>他の意見というのはあまりないが、駅ができるということは、南北分断されているものがある程度は解消されるということになり、自転車が通れるくらいのものでできれば、これは非常に良いことだと思う。</p> <p>もう一つは、電車のメリットが非常にある。定時運行ができるといったこと、自動車よりは排気ガスなどの環境問題も少ないといったことなどもあるので、これを機に鉄道を利用する方が増えればいいのではないかと考えている。</p> <p>併せて、鉄道とバスがうまく融合する、そのためにターミナルというほどではないが、鉄道とバスを連携できるような機能が非常に大事になってくると思う。</p> <p>もう一つは、全くの素人考えであり、ここに駅ができることとは関係ないが、現在の青い森鉄道は青森駅を終点として乗降するわけであり、現在は奥羽本線が走っているということで、新青森駅に行くにはJRに乗り換えることになる。そういった意味で、鉄道の利便性の向上に向けて、青い森鉄道が新青森駅に乗り入れできるといったことができないのか。</p>

	<p>他の場所では私鉄とＪＲが駅は別々であるが、青森の場合は、青い森鉄道は青森駅が発着点になっているということで。</p> <p>これは全くの素人の考えではあるが、青森駅で乗り換えしなく、それができれば、県内の新幹線利用者があそこにまっすぐ行けるということではないかと思っている。</p> <p>このようなことは検討に値するのかなのか。</p>
事務局	<p>櫻田委員の提案のとおり、市としても利便性の向上に向けた要望はしてきたが、できなかった理由としては、現青森駅と新青森駅間の奥羽線の線路が単線であるということで、そうしたことは難しいという回答だったと思う。</p> <p>櫻田委員と同じ観点から、新幹線の新青森開業までになんとかできないかということで、私どもも要望してきたが、たしかそういった理由でできなかったと思う。</p>
櫻田委員	<p>今、ＪＲの時刻表を見ていたのだが、つなぎが悪い。</p> <p>そういうこともあり、観光客が市内を少し見たり、浅虫などに行く場合には不便だなと思ったので。</p>
猪原副会長	<p>他にないか。</p>
三浦委員	<p>今の話に関連して、たしか私の記憶では朝の早い時間に新青森駅発の青い森鉄道の電車が走っているものがあったかと思う。</p> <p>よって、全く走れないわけではなく、１本だけでも乗り込んでいるということであれば、それを増やせないかという交渉をしてはという話になるかと思う。</p>
事務局	<p>間違っていて言っていた部分があるかもしれないので、その辺は確認させていただく。</p> <p>( 新青森駅と青い森鉄道線の直通運転については、平成 22 年の全線開業より直通運転列車 4 本となっているが、ＪＲ本線の物理的制約があることから、現状ではほぼ限界に近い本数となっている。)</p>
猪原副会長	<p>他にないか。</p>
野澤委員	<p>新駅のイメージについて、もし駅ができ、２次交通とのバス、循環性などのいわゆる交通結節点機能を高めようとするならば、まず、南側については、駅の乗り継ぎも含めて、開けたバスターミナル的な機能で、回遊性や利便性を高めることが必要である。</p> <p>北の方は、中央大橋に向けて、線路沿いにある用地、平和公園に向けてＣ、Ｃとあるこの図面（参考の図面）のイメージで西に向かう一本の道路は絶対必要だと思う。</p> <p>逆に北の方の、いわゆる旧線路とかに住む方のいわゆる利</p>



	<p>便性については、それらは循環型で、あの辺を回って、南側に行く。</p> <p>北のアクセスについては、観光通りをメインに考えているが、アスパム通りの半地下を通すくらいの道路が技術的に可能であればあった方が良く、それ以上に北の方々が新駅を使えるような可能性を高めるためには、バスが循環できるように、柳町通りに抜ける、長い距離ではないので、そのようなものあればいいと思う。</p> <p>いずれにしても南北に分断されているという事実はこれからもあるが、長期的には分断されていない方が良くということを見視野に入れながら、今の利活用の中で言えば新駅プラス、周辺道路網を整備すれば、自ずと次にどういう公共的な施設があれば、人が集まるかという議論も出ると思う。</p> <p>そういう視点で、私は公共の乗り物、二次交通が有機的に結びつくような整備をしていただきたいと考えている。</p>
猪原副会長	<p>東西とのアクセスや鉄道についても利便性を高めるということで、新駅についての需要をどれだけ掘り起こせるかという提案だったかと理解した。</p> <p>他にないか。</p>
佐藤委員	<p>筒井の方にも駅ができるが、ここにもさらに新駅ができるということ的前提に話をする。</p> <p>駅ができてから移動が不便なことが多々あるので、駅を降りてからのバスなり乗り合いタクシーなどは必要だと思う。</p> <p>加えて、もし、可能であれば、バスでも鉄道でも共通で使えるような何かカード的なものがあれば、今の時間は鉄道が便利だが、もう少し違えばバスが便利であるなど、そういう選択肢も増えてくる。</p> <p>そうするとさらに利用する方が増えるのではないかと思うので、できればそうしたものも進めていただきたいと思う。</p>
猪原副会長	<p>海外だが、バスと鉄道と地下鉄の全てで共通に使える乗車券があり、非常に便利だという印象があったので、そういった運用面の利便性を図るということも必要かもしれない。</p> <p>他にないか。</p>
野澤委員	<p>まさにそのとおりだと思う。</p> <p>もしここに新駅ができて、防災公園として機能させようと思ったときに、おそらく南側の方々のバスの利用というのはできていないので、駐車場が必要かと思う。特に南側の方々は広い範囲があるので、ここにバスで来られるとは限らない。</p>

	<p>高いコストをかけないようなイメージで、いざというときには防災にも使えるような公園の駐車場機能というのはぜひ必要であり、それを含めて利便性を高めるということが必要である。</p> <p>北側に関しては、駐車場として使えるような余地はないかと思うが、バスなどが通りやすいような配慮をしていくべきだと思う。</p>
猪原副会長	他にないか。
三浦委員	<p>先程共通のバスカードの話がでており、全然違う話ではあるが、五所川原市に西北五圏域で運営する大きな総合病院が建設中である。</p> <p>西北五圏域ですから、五所川原、鱒ヶ沢、深浦、上はずっと小泊の方までが傘下になるわけである。</p> <p>しかしながら、そこにも自治体の病院や診療所があるわけであり、その傘下の住民が、それぞれの病院や診療所で使う診察券やカルテを共通にしようということで進んでいる。</p> <p>新総合病院で使える診察券やカルテは、鱒ヶ沢病院でも使えるし、金木病院でも使えると、そういう構想で今走っているはずであり、今の話もそれと同じような感覚だと思う。</p> <p>話を戻すと、先程、バスの話がでた。鉄道はバスと違って小回りがきかないので、それを補完する意味でも、バスあるいはタクシーなど、あるいは何か公共的な施設が作られるのであれば、シャトルバスのようなものを活用することも考えるべきかもしれない。</p> <p>私が思うには、八戸市もそうだが、青森市が市営バスを運用することで、多額の財政負担を強いられている。</p> <p>一方で弘前市は昔の市長が非常に先見の明があったようで、自前の市営バスは持っていないわけである。全て弘南バスに交通をゆだねており、弘前市の財政としては、バスについては楽をしている。</p> <p>そういう観点から考えると、この審議会とは直接関係ないとは思いますが、青森市が市営バスの運行ということでこの辺を走らせていいのかどうかということは、交通体系の構築という段階で考えていく必要と思っている。</p> <p>今、郊外の路線については民营化を検討しているということで話があったが、そういう視点で、考えていくことも必要だと思う。運用面で市の財政負担にならないような方策を考えていく必要があるのではないか。</p> <p>この審議会とは関係ないかもしれないが、いわゆる、民間</p>

	<p>の力をどんどん使っていくという考え方をもって進めていけばよいのではと思う。</p>
猪原副会長	<p>市営バスは、市の財政負担になるという話であったが、弘前市でも市営バスがないとなると、交通弱者に対してどのような対応をするかということで非常に苦慮されている点もあると思う。</p> <p>他に何かないか。</p> <p>では、概ね意見が出尽くしたと思うので、「新駅設置を含む交通結節点として利用」についての審議は終わることとする。</p> <p>今回、審議したポイントについては、次回までに事務局にまとめさせ、私と菅会長とで内容を確認して、次回会議に提示したいと思う。</p> <p>その内容を踏まえ、次回は、「青森操車場跡地利用計画(案)の取りまとめ」に向けた検討ということになる。</p> <p>いままで出てきた「防災公園」についての位置づけ、「公共施設」、今日の「交通結節点」の話については、これまで意見があったとおり連携していることから、審議内容をまとめたものを見ながら、次回まとめていきたいと思う。</p>

## 5 閉会

次回会議は、会長と事務局が相談の上、来年1月を目処に開催することとし、閉会。