



弘南鉄道大鰐線
中央弘前駅前広場
周辺利活用計画



平成27年7月 弘前市

目次

1. 目的と背景	1
2. 上位・関連計画	2
2.1. 上位計画の整理	2
2.2. 駅前広場周辺地域活性化基本構想の概要	3
3. 現状と課題	4
3.1. 中心市街地との関係性からみた中央弘前駅周辺の現状と課題	4
3.2. 駅舎及び駅周辺施設の現状と課題	5
3.3. 課題の整理	6
4. 整備方針	7
4.1. 整備方針の設定	7
4.2. 整備のイメージ	8
5. 整備計画	9
5.1. 導入機能と整備内容	9
5.2. 導入機能	10
5.3. 整備内容	11
5.4. 対象施設の整備内容	24
6. 中心市街地及び近接する地域資源との連携	25
6.1. 中心市街地との連携	26
6.2. 駅周辺エリアにおける取組	30
6.3. 周辺地域及び駅周辺エリアとの連携図	32

1. 目的と背景

当市では、弘前駅及び弘南鉄道大鰐線中央弘前駅(以下、「中央弘前駅」と称す)地区周辺の活性化と交通結節点の機能強化を図り、弘前駅から土手町、さらに中心市街地を「歩いて出かけたくなる賑わいのあるまち」とすることを目的に、目指すべき駅周辺の将来像とその実現に向けた方向性を示した、「駅前広場(JR弘前駅・弘南鉄道大鰐線中央弘前駅)周辺地域活性化基本構想(以下、「基本構想」と称す)」を平成25年度に策定しました。

上記の基本構想を踏まえ、中央弘前駅前広場の整備や駅前広場周辺の地域資源等の活用や連携を図るとともに、中央弘前駅と弘前駅のネットワークの構築により、「歩いて出かけたくなる賑わいのあるまち」の実現を目指すため、弘南鉄道大鰐線中央弘前駅前広場周辺利活用計画を策定しました。

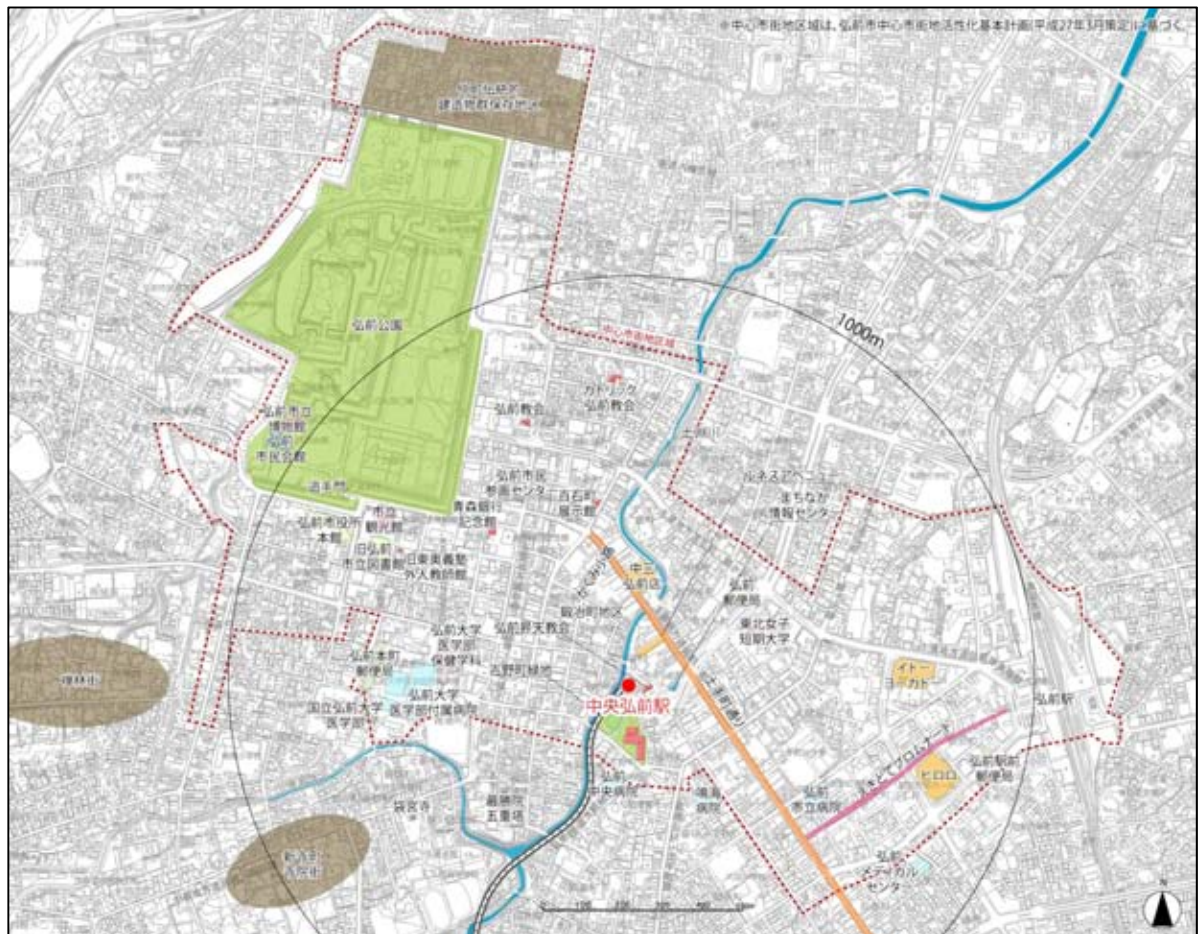


図 計画地の位置

2. 上位・関連計画

2.1. 上位計画の整理

当市では、弘前市経営計画をはじめとし、弘前市都市計画マスタープラン、中心市街地活性化基本計画等を策定し、まちづくりに取り組んでいます。本計画に関連する上位計画を以下に示します。

(1) 弘前市経営計画(平成 26 年 5 月策定、計画期間:平成 26 年度～平成 29 年度)

当該計画は、社会経済情勢の変化に迅速に対応し、地域の持続的な成長・発展を実現するため、従来の総合振興計画(基本構想)と「弘前市アクションプラン」に代わる地域づくりの新たな最上位計画として策定しました。

中央弘前駅周辺では、駅前広場周辺地域活性化基本構想に基づき、事業展開プログラムとして、中央弘前駅の駅前広場周辺を核とした総合的な利活用計画である「駅前広場利活用計画」を策定することとしており、利用者の利便性、回遊性を高め、駅周辺施設の利用率の向上及び街歩きの促進を図ることとしています。

(2) 弘前広域都市計画区域マスタープラン(平成 24 年 1 月策定)

当該計画は、青森県都市計画マスタープランにおいて、各都市計画区域の整備、開発及び保全の方針を示したものです。

当市の将来像としては、中南圏域の中心都市として圏域の発展を先導するために「自然と共に生きる豊かな産業・文化都市」を掲げており、本計画地が含まれる弘前市市街地については、これまでの都市機能の集積や歴史的な環境を生かして、中心都市として個性と魅力のある中心市街地の再生を進めていくこととしています。

(3) 弘前市都市計画マスタープラン(平成 27 年 3 月策定)

当該計画は、当市全域を対象区域とし、当市の目指すべき都市の姿と、その実現に向けた取組の方向性を示しており、今後の新しい都市づくりの指針となるものです。

本計画地においては、中央弘前駅周辺の整備と、それに合わせた周辺の歩行者ルートの整備や他の公共交通との連携、吉野町緑地と一体となった中央弘前駅前広場の整備を行うこととしています。また、弘前駅と中央弘前駅間の公共交通移動環境の向上を図ることとしています。

(4) 弘前市中心市街地活性化基本計画(平成 27 年 3 月策定)

当該計画は、当市の中心市街地のさらなる活性化のため、これまでの活性化に向けた取組及び平成 20 年度に策定した前弘前市中心市街地活性化基本計画における課題分析等を行い、行政・事業者・関係機関が一体となって市民ニーズや課題に対応した施策を展開するための計画です。

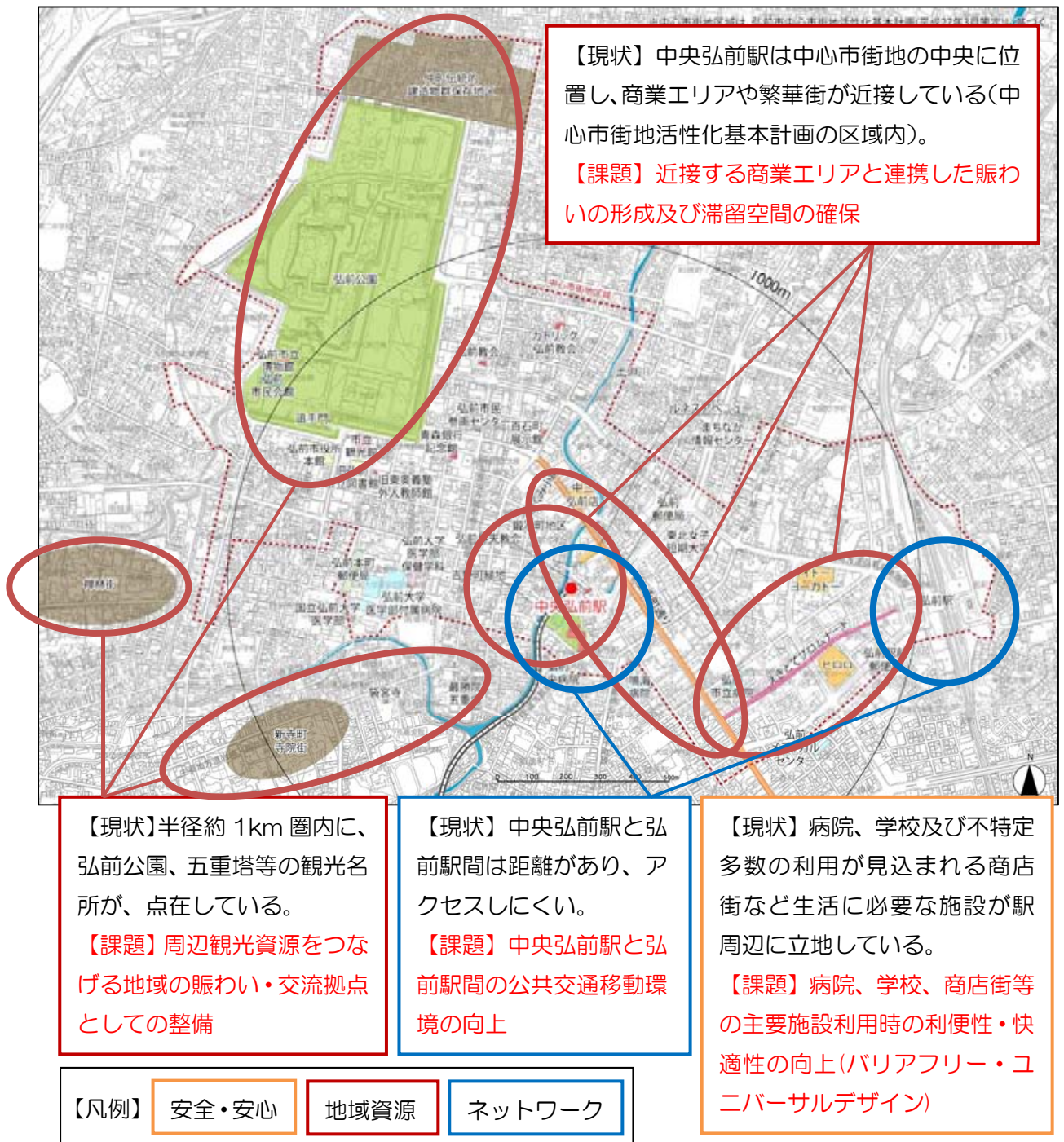
本計画地において、中心市街地活性化に向けた事業の基本方針 1 「出かけたくなる賑わいと魅力あるまち」において、「都市計画道路 3・4・6 号山道町樋の口町線街路整備事業」があげられています。

3. 現状と課題

中央弘前駅周辺の整備にあたり、「中心市街地との関係性からみた中央弘前駅周辺」「駅舎及び駅周辺施設」に着目し、現状と課題を抽出します。また、基本構想の3つの基本方針を基に、「安全・安心」「地域資源」「ネットワーク」の視点から現状と課題を整理します。

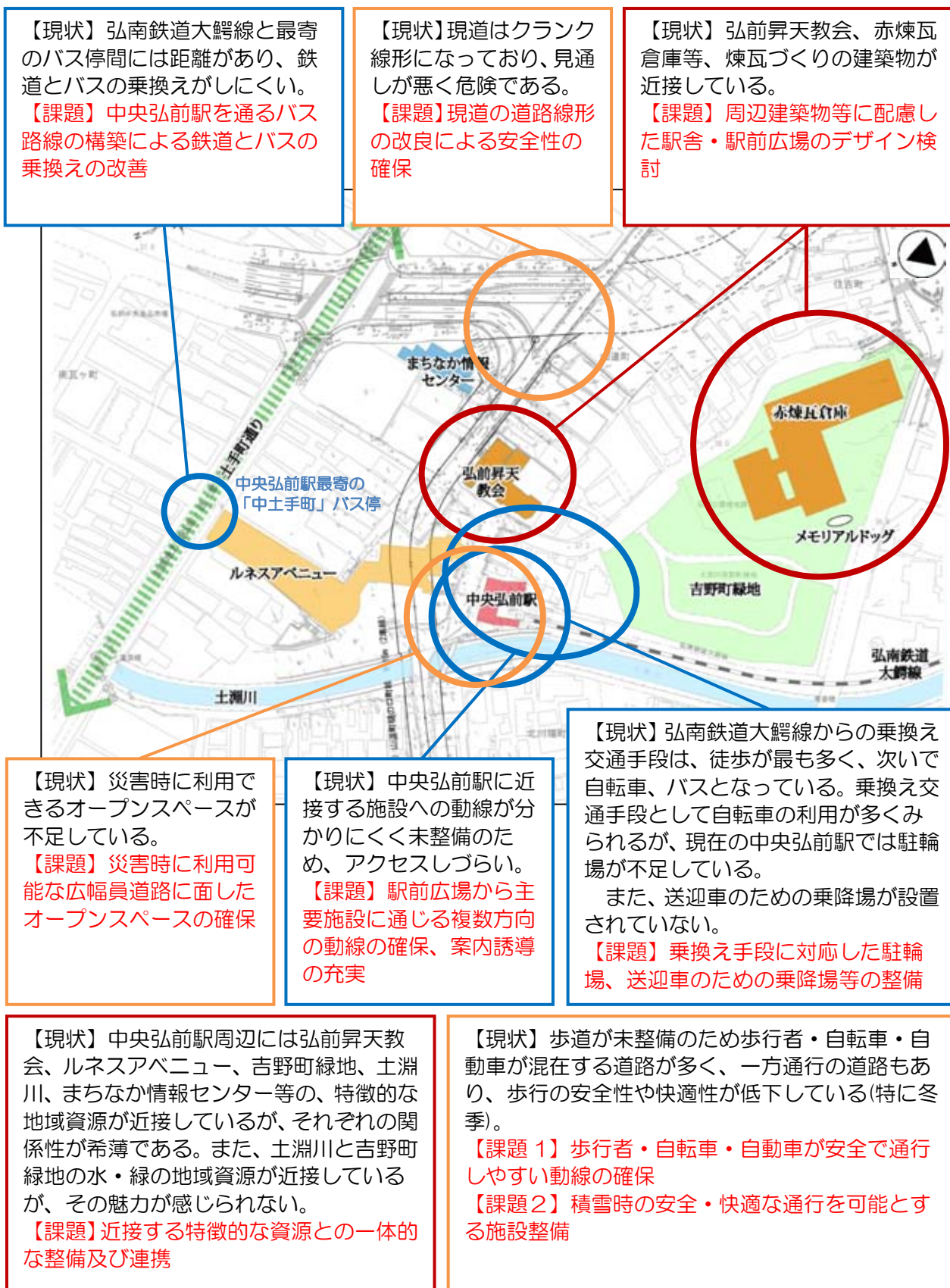
3.1. 中心市街地との関係性からみた中央弘前駅周辺の現状と課題

中心市街地との関係性を考慮した、中央弘前駅周辺の現状と課題を以下に示します。



3.2. 駅舎及び駅周辺施設の現状と課題

駅舎及び駅周辺施設の現状と課題を以下に示します。



【凡例】	安全・安心	地域資源	ネットワーク
------	-------	------	--------

3.3. 課題の整理

「3.1.中心市街地との関係性からみた中央弘前駅周辺の現状と課題」、「3.2.駅舎及び駅周辺施設の現状と課題」において整理した課題を、下表に整理します。

表 1 課題の整理

分類	課題
安全・安心	<ul style="list-style-type: none">○現道の道路線形の改良による安全性の確保○歩行者・自転車・自動車が安全で通行しやすい動線の確保○災害時に利用可能な広幅員道路に面したオープンスペースの確保○病院、学校、商店街等の主要施設利用時の利便性・快適性の向上(バリアフリー・ユニバーサルデザイン)○積雪時の安全・快適な通行を可能とする施設整備
地域資源	<ul style="list-style-type: none">○周辺観光資源をつなげる地域の賑わい・交流拠点としての整備○近接する商業エリアと連携した賑わいの形成及び滞留空間の確保○近接する特徴的な資源との一体的な整備及び連携○新設する施設の周辺建築物等に配慮したデザイン検討
ネットワーク	<ul style="list-style-type: none">○中央弘前駅と弘前駅間の公共交通移動環境の向上○中央弘前駅を通るバス路線の構築による鉄道とバスの乗換えの改善○乗換え手段に対応した駐輪場、送迎車のための乗降場等の整備○駅前広場から主要施設に通じる複数方向への動線の確保、案内誘導の充実

4. 整備方針

4.1. 整備方針の設定

中央弘前駅は、市街地の中心部である土手町地区に位置し、また駅周辺には地域資源が多く点在しているため、多くの人を呼び込む場となる可能性を持っています。

しかし、駅舎前の道路空間においては、歩道が未整備であり歩行者・自転車・自動車が混在して通行しているため、安全で快適な歩行空間が確保されていません。そこで、安全・快適な駅前空間を確保するために、誰もが使いやすい中央弘前駅周辺の整備を目指します。

また、中央弘前駅周辺には、吉野町緑地、赤煉瓦倉庫、弘前昇天教会及びまちなか情報センターが立地していますが、現状ではそれぞれの地域資源に関連性がないため、近接する地域資源と連携した中央弘前駅周辺の整備により、駅周辺エリアの魅力を高めます。

さらに、中央弘前駅と弘前駅間の公共交通移動環境を向上させることで、中央弘前駅を拠点とした市街地ネットワークを形成し、中心市街地の活性化を図ります。

これらを踏まえ、以下の3つの整備方針を設定します。

整備方針1 安全・安心に配慮した誰もが使いやすいデザイン

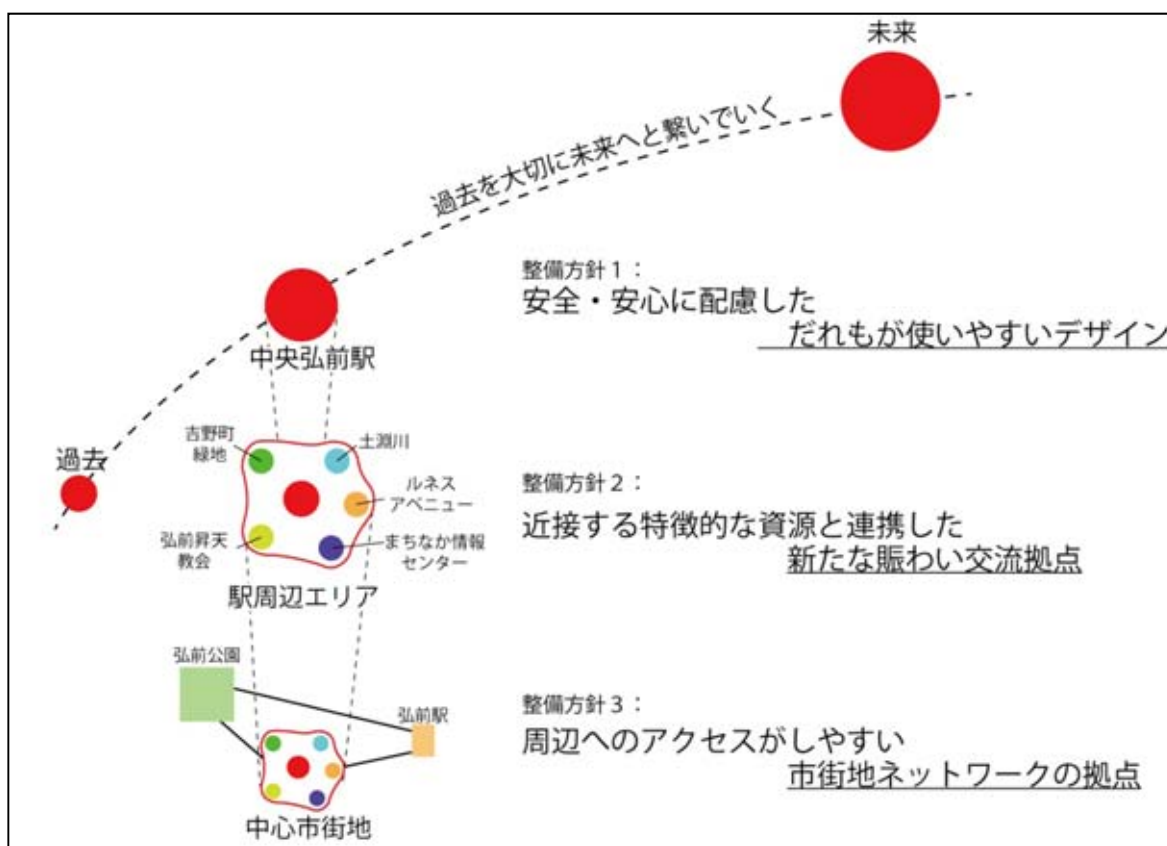
整備方針2 近接する特徴的な資源と連携した新たな賑わい交流拠点

整備方針3 周辺へのアクセスがしやすい市街地ネットワークの拠点

4.2. 整備のイメージ

中央弘前駅に近接する赤煉瓦倉庫は、明治40年に醸造家福島藤助が酒造工場として建造したもので、第二次大戦後に吉井酒造に引き継がれて倉庫となりました。その後、倉庫としての役割を終えてからは、その特徴的な建築物を生かし、アート作品の展示イベントが開催される等、新たな活用の試みが行われています。

駅周辺の整備においては、赤煉瓦倉庫が酒造工場から、倉庫、アートイベントの場と時代の要請に合わせて利用方法を変化させてきたように、古くから地域に根付き利用されてきた地域資源に対し、現在の需要に合わせた新たな役割を持たせることにより、将来にわたり地域の顔となり、長く人々に親しまれる賑わい・交流拠点を創出します。



5. 整備計画

5.1. 導入機能と整備内容

本章では、第4章における整備方針1「安全・安心に配慮した誰もが使いやすいデザイン」、整備方針2「近接する特徴的な資源と連携した新たな賑わい交流拠点」及び整備方針3「周辺へのアクセスがしやすい市街地ネットワークの拠点」を踏まえ、次の4つの施設を対象とした導入機能及び整備内容を示します。

【対象施設】 ①(都)3・4・6号山道町樋の口町線 ②駅前広場 ③駅舎 ④吉野町緑地

表 2 導入機能及び整備内容の整理

現状と課題の分類	導入機能	整備内容	対象施設			
			①	②	③	④
安全・安心	交通機能	○見通しの悪い道路の改良	○			
		○歩行者と自転車、自動車の交通分離	○	○		
	防災機能	○防災機能を考慮したオープンスペースの整備		○		○
	利便性の向上	○バリアフリー、ユニバーサルデザインの導入	○	○	○	○
		○融雪設備の導入	○	○		
地域資源	文化・交流機能	○観光・地域資源をつなげる賑わい拠点としての整備		○		○
	景観機能	○周辺施設に馴染むレトロでおもむきのあるデザイン		○	○	○
		○弘前の地域性を生かしたデザイン		○	○	○
ネットワーク	交通結節機能	○バス乗降場の設置		○		
		○タクシー、一般車、障がい者乗降場の配置		○		
		○適正規模の駐輪場の設置とレンタサイクルの導入		○		
	案内誘導機能	○わかりやすい案内誘導施設(サイン等)の整備	○	○	○	○

5.2. 導入機能

各導入機能の概要を以下に示します。

(1) 交通機能

中央弘前駅周辺は、弘南鉄道大鰐線の利用者や観光客等が集まる場ですが、現在の駅前空間は、歩行者・自転車・自動車の通行が混在し、利用者の安全性・快適性が確保されていません。そこで、安全で快適な道路空間を創出し、駅前空間における歩行者・自転車・自動車の円滑な通行を実現します。

(2) 防災機能

駅前空間は、他の公園や道路などとともに都市内の公共的なオープンスペースとしての役割を担います。様々な施設が集積している中心市街地において、他の公園や道路などとともに防災上の機能を考慮したオープンスペースを確保します。

(3) 利便性の向上

中央弘前駅周辺には、病院、学校及び不特定多数の利用が見込まれる商店街など生活に必要な施設が立地しているため、多様な利用者が使いやすいように配慮し、利便性・快適性の向上を図ります。

(4) 文化・交流機能

駅前空間には、人々が憩い、集い、語らう場としての機能が求められます。中央弘前駅においては、中心市街地の観光資源や近接する地域資源の活用により、来訪者が滞在したくなる魅力を創出します。

(5) 景観機能

駅前空間は、都市の顔であり、それにふさわしい美しさとシンボル性のある施設整備が求められます。また、中央弘前駅に近接する地域資源の景観的な特徴や、弘前の歴史や風土を考慮した整備を行うことで、周辺施設と調和した景観を創出します。

(6) 交通結節機能

駅周辺は鉄道と様々な交通手段が接続する場所です。中央弘前駅では、送迎車と弘南鉄道大鰐線との乗換えが多く見られますが、駅前空間が狭く乗換え時の安全性・快適性が低下しています。そのため、鉄道と送迎車やバス、自転車等の多様な乗換え手段に対応した駅前広場整備により、円滑な乗換え環境を実現します。

(7) 案内誘導機能

わかりやすい案内施設の設置により、快適に利用できる駅周辺の整備を行います。

5.3. 整備内容

「5.2.導入機能」を基に本計画における整備内容を以下に示します。

(1) 交通機能

「見通しの悪い道路の改良」及び「歩行者と自転車、自動車の交通分離」によって、交通機能を強化し、安全で快適な道路空間を創出します。

○見通しの悪い道路の改良

(都) 3・4・6号山道町樋の口町線

(都) 3・4・6号山道町樋の口町線は、山道町を起点とし岩木川沿いの樋の口町を終点とする延長 2,800mの補助幹線道路であり、中央弘前駅前広場の整備と合わせて起点から北川端町交差点までの約 220mを整備します。

以下に、(都) 3・4・6号山道町樋の口町線における整備内容を示します。

①道路線形の改良

当該道路の計画においては、道路種級区分第4種第2級及び設計速度 $V=40\text{km/h}$ を採用し、道路線形については、現況のクランク線形を改良し、基準に適合した道路線形(平面曲線半径 $R=60\text{m}$)を確保します。

②緩やかな縦断勾配

当該道路整備においては、土淵川から市道土手町住吉町線との接続部の短い区間において約 2.5mの高低差があり、その処理が必要となります。支障がない範囲でできる限り緩やかな縦断勾配(約 3.4%)の設定を行います。

③交差点のコンパクト化

当該道路と(都)3・3・2号山道町撫牛子線交差点において、交差点形状の工夫等により交差点をコンパクト化し、歩行者横断距離の短縮や、車両の右左折時の速度低減を図ることで、出会頭事故の防止等の安全性を高めます。

④交通規制の解除

中央弘前駅や鍛冶町周辺の当該路線の未整備区間では、現況で一方通行規制箇所があり、駅へアクセスする際等の利便性が低下しているため、整備区間における一方通行規制を解除して相互通行化を図ります。また、整備区間の周辺道路についても、一方通行規制の解除を視野に入れ、アクセス向上を目指した検討を進めます。

駅前空間は、歩道が未整備のため歩行者・自転車・自動車が混在し、安全性や快適性が低下しています。また、中央弘前駅周辺を賑わい拠点とし、周辺の観光・地域資源を回遊して楽しめる空間を目指すことから、歩行者が安全に回遊できることが求められています。そこで、歩行者・自転車・自動車の安全で円滑な通行を実現するために、歩行者・自転車と自動車の通行位置を分離して自転車歩行者道を設置します。さらに、自転車歩行者道については、舗装の色分けや路面標示等により通行位置を明示することで、歩行者通行位置と自転車通行位置を視覚的に分離します。

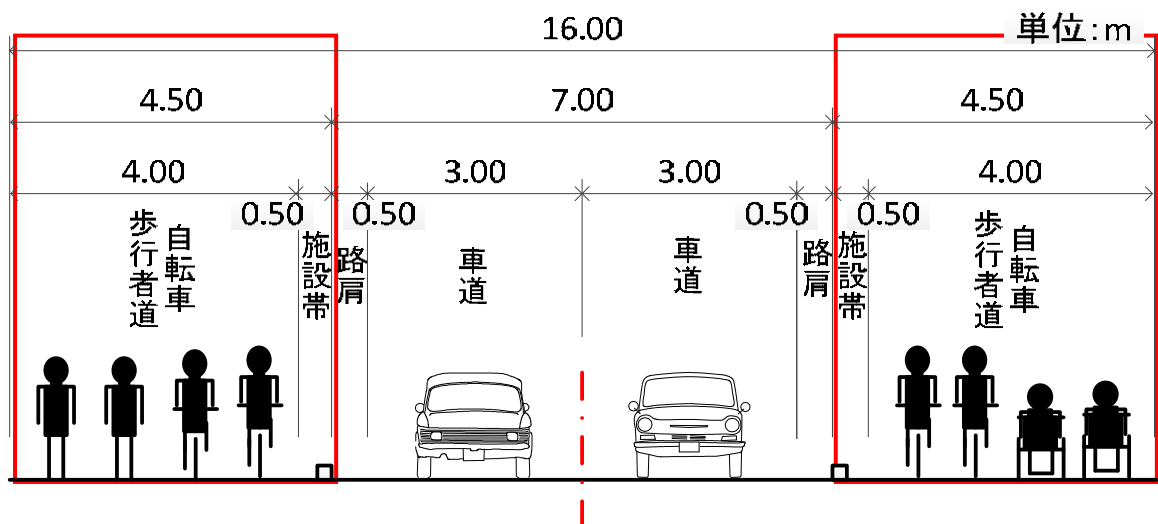
また、車道においては、運転手の注意を喚起し走行速度を抑制するために、舗装の変化をつけるなどの対策を行うことで、歩行者が安全に通行できる道路を実現します。

(都) 3・4・6号山道町樋の口町線の幅員は $W=16.0\text{m}$ とし、幅員構成としては、相互通行の車道 $W=3.0\text{m}$ 、その両側に自転車歩行者道 $W=4.0\text{m}$ を設けることとします。

駅前広場内についても、歩道と車道を分離することにより安全な歩行空間を確保します。



道路横断構成



(2) 防災機能

「防災機能を考慮したオープンスペースの整備」により、中央弘前駅周辺の防災機能の強化を図ります。

○防災機能を考慮したオープンスペースの整備

駅前広場

吉野町緑地

様々な施設が集積して立地している中心市街地において、駅前広場は、他の公園や街路などとともに市街地内の公共的なオープンスペースとして防災上重要な役割を果たす空間となります。

そのため、(都)3・4・6号山道町樋の口町線、駅前広場及び吉野町緑地の整備により、広幅員道路に接する広いオープンスペースを創出し、災害時の一時避難場所及び救援などの拠点としての機能を持たせます。

写真：現状の中央弘前駅

現況では駅前空間にスペースがなく、災害時に利用できるオープンスペースが不足している。



(3) 利便性の向上

「バリアフリー・ユニバーサルデザインの導入」及び「融雪設備の導入」により、誰もが使いやすい場の実現を目指します。

○バリアフリー・ユニバーサルデザインの導入

(都) 3・4・6号山道町樋の口町線

駅前広場

「道路の移動等円滑化整備ガイドライン(以下、「ガイドライン」と称す)」に基づき、バリアフリー・ユニバーサルデザインに配慮して、以下のとおり整備を行います。

①歩行者の通行スペース

(都) 3・4・6号山道町樋の口町線

駅前広場

ガイドラインでは、高齢者、障がい者の移動等の円滑化を図るために、車いす使用者がいつでもすれ違える幅員として 2.0mを確保しなければならないとしており、本計画においては、それ以上の幅員を確保することとします。

②乗降スペース

駅前広場

■バス乗降場

ガイドラインにおいて、高齢者、障がい者等の低床バスへの円滑な乗降に配慮し、バス乗降時の段差を小さくするマウントアップ型の歩道形態(歩道面と車道面の高低差は 15cmとする)を標準とするものとされています。

駅前広場の整備においては、以上の基準に基づきバス乗降場を計画します。

■タクシー乗降場

ガイドラインにおいて、タクシー乗降場を設ける場合は、高齢者、障がい者等の乗降に配慮し、タクシー停車位置に接する部分の縁端をセミフラット型の歩道形態とし、歩道を車道等の部分より標準で 2cm高くするものとしています。

駅前広場の整備においては、以上の基準に基づきタクシー乗降場を計画します。

■一般車乗降場

ガイドラインにおいて、一般車乗降場を設置する場合は、利用者予測から求められる乗降場数に加え、別途車いす使用者の利用に配慮した障がい者乗降場を 1箇所以上設置することが望ましいとされています。

駅前広場の整備においては、一般車乗降場 3 台分及び障がい者乗降場 1 台分を整備することとし、障がい者乗降場については、駅舎に最も近い位置に設置することとします。

③情報提供施設

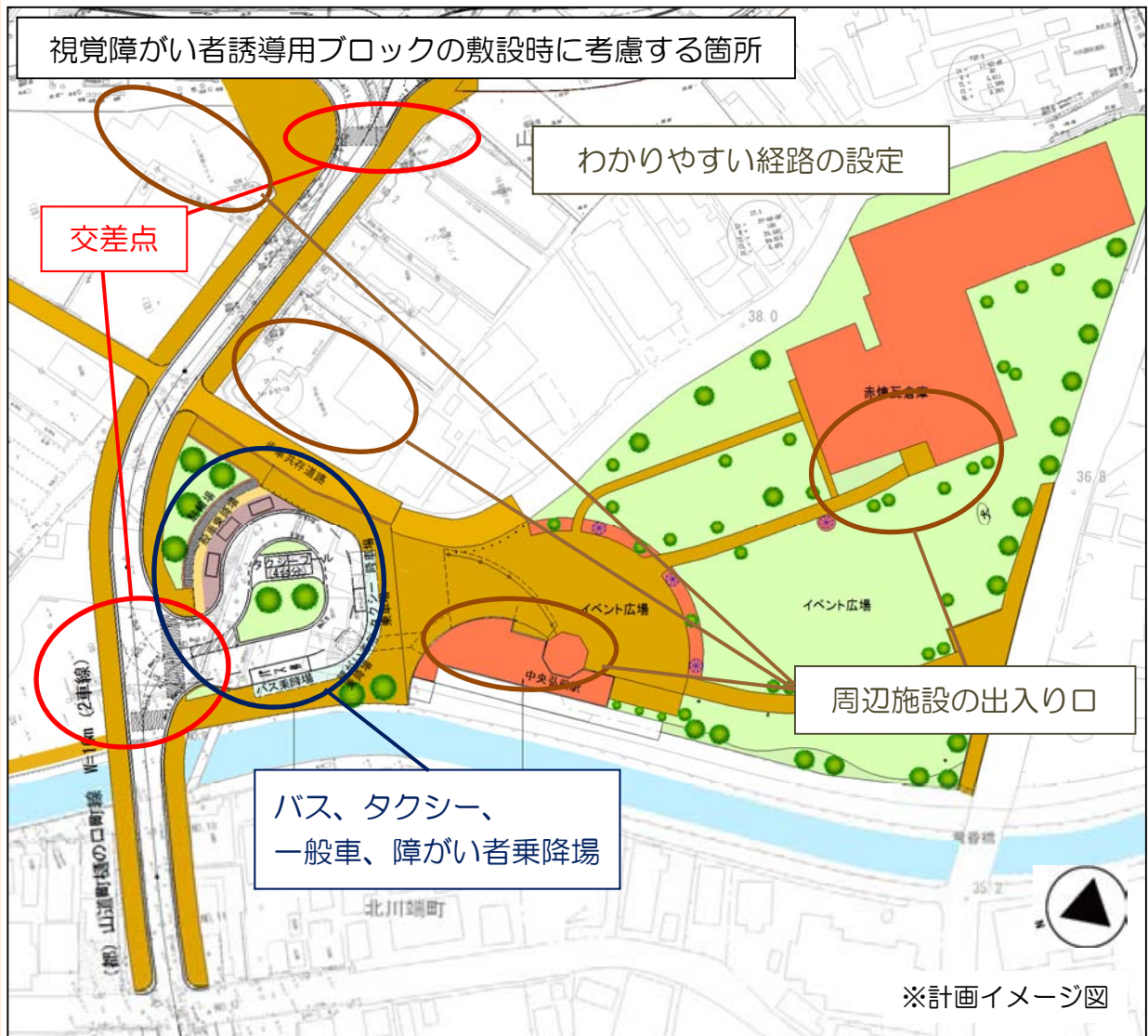
■視覚障がい者誘導用ブロック

ガイドラインでは、視覚障がい者誘導用ブロックは、視覚障がい者の利便性の向上を図るため、視覚障がい者の歩行上必要な位置に敷設し、各施設を結ぶ主動線及び注意すべき位置や誘導対象等を示すこととされています。

また、敷設の際には、周辺施設等と調整を図り、施設間に連続して視覚障がい者誘導用ブロックを敷設する必要があります。

【駅周辺の視覚障がい者誘導用ブロックの敷設の考え方】

中央弘前駅は、交通結節点として動線が集まる場であり、不特定多数の利用が見込まれるため、駅前広場内の乗降場、交差点、駅舎及び周辺施設の出入口等を考慮し、安全で連続した経路を設定することが求められます。



当市において、冬期間の除雪は機械による除雪を基本としていますが、勾配の急な坂道のスリップ防止や中心市街地の歩行者の回遊性向上のため、空気熱源ヒートポンプ方式や電熱融雪方式などによりロードヒーティングを整備しています。また、必要な水源の確保が容易である地域に関しては、消・流雪溝を整備しています。

さらに道路融雪については、地中熱、施設の排熱、太陽熱、温泉などの再生可能エネルギー及び未利用エネルギー並びに地下水を活用したものが考えられ、その地域にある熱源や水源を調査し、機械除雪と組み合わせた効率の良い区域分けをし、設置方法を検討しています。また、建物における排熱の融雪利用を目的とした実証実験も行っています。

(都) 3・4・6号山道町樋の口町線及び中央弘前駅前広場の整備にあたっては、中心市街地の歩行者の回遊性の向上、冬期間の歩行者の安全性や快適性を高めるためにも融雪施設の導入を基本として検討します。導入する融雪方法については、今後実施する中央弘前駅前広場実施設計や橋梁設計等との調整を図りながら、地域特性や実証実験の成果等を踏まえ、最も有利な方法を採用することとします。



写真：道路散水融雪

(4) 文化・交流機能

「観光・地域資源をつなげる賑わい拠点としての整備」により、来訪者が滞在しなくなる魅力的な観光拠点を創出します。

○観光・地域資源をつなげる賑わい拠点としての整備

駅前広場

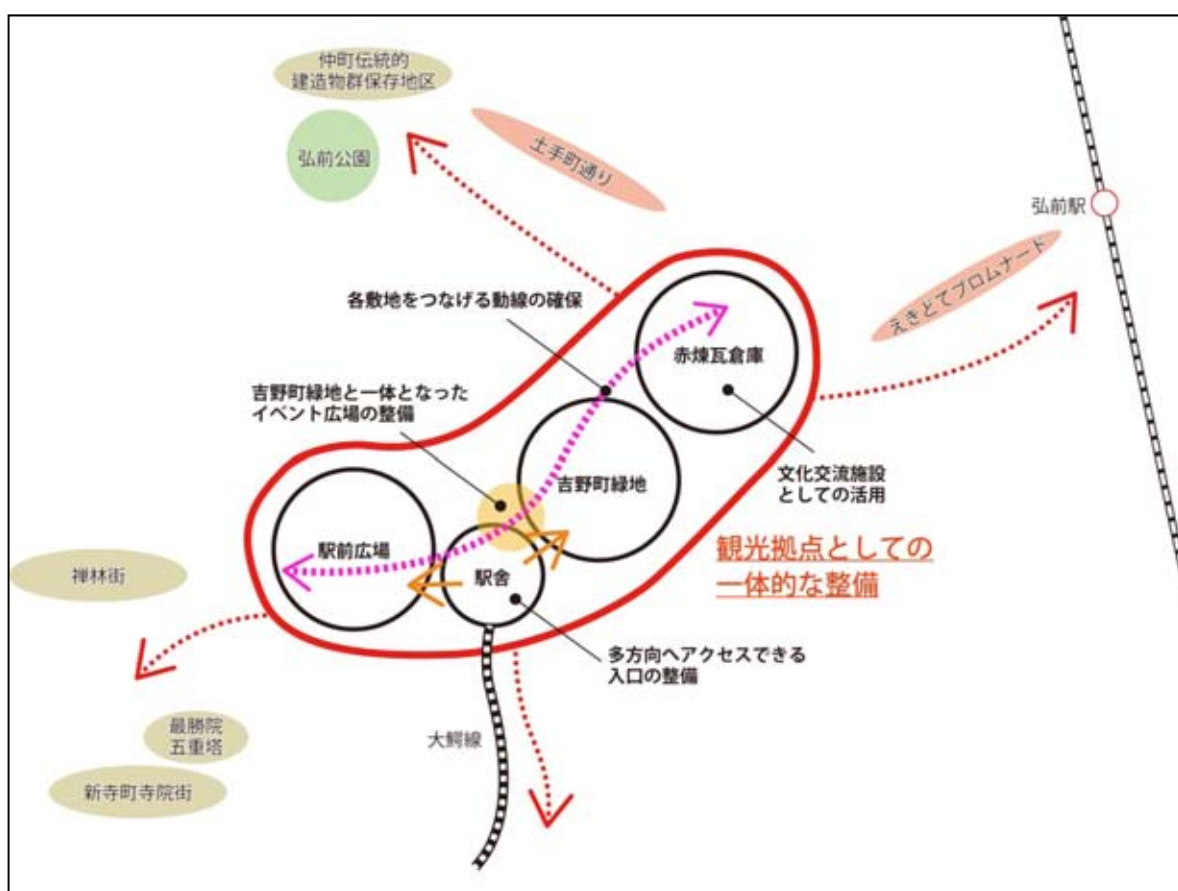
吉野町緑地

本計画では、吉野町緑地及び赤煉瓦倉庫と一体となった駅前広場・駅舎の整備を検討しています。広々とした吉野町緑地及び煉瓦を用いたおもむきのある建築物である赤煉瓦倉庫と一体となった整備により、中央弘前駅を中心とした観光拠点エリアの形成を目指します。

具体的には、現状ではとぎれている各施設間の動線をつなぎ、駅舎に複数の入口を設け駅前広場と吉野町緑地・赤煉瓦倉庫に一体感を持たせることで、観光拠点内の回遊性を向上させます。また、駅舎前面空間に吉野町緑地と一体となったイベント広場を整備します。これらの整備により、平常時には来訪者が憩い滞在することができ、イベント時には大人数を収容することのできる賑わいの場を創出します。

今後は、駅前広場、吉野町緑地、赤煉瓦倉庫の一体的な整備と管理・運営の仕組みを検討します。

また、中央弘前駅を中心とした観光拠点エリアの活用により、弘前公園、仲町伝統的建造物群保存地区、新寺町寺院街等の主要な観光資源をつなげ、地域内の回遊を創出します。



【吉野町緑地と赤煉瓦倉庫】

吉野町緑地は、中央弘前駅の東側に位置する面積約 6,000 m²の緑地であり、園内からは五重塔、岩木山山頂、弘前昇天教会や弘南鉄道大鰐線の列車が走行する様子を眺めることができます。園内には、巨大オブジェ「AtoZ メモリアルドッグ」(奈良美智作)が設置されており、開放的な緑地と現代アートが融合した魅力的な空間を創り出しています。また、吉野町緑地に近接している赤煉瓦倉庫は、日本で初めてシードルを醸造した建築物で、倉庫としての役割を終えてからも、奈良美智氏の作品展示イベントが開催される等、地域の重要な資源の1つとなっています。

赤煉瓦倉庫と AtoZ メモリアルドッグ



弘南鉄道大鰐線列車の走行



参考事例

事例 屋外空間を活用した物産市



観光拠点エリアにおける、主要な観光資源をつなぐ取組としては、イベント広場での弘前特産品の物産市、弘前の観光資源を紹介するイベントの開催等が考えられます。

(5) 景観機能

「周辺施設に馴染むレトロでおもむきのあるデザイン」及び「弘前の地域性を生かしたデザイン」の施設整備を検討し、中央弘前駅ならではの景観を創出します。

○周辺施設に馴染むレトロでおもむきのあるデザイン

駅前広場

駅舎

吉野町緑地

中央弘前駅周辺には、赤煉瓦を用いた建築物として弘前昇天教会と赤煉瓦倉庫が立地しており、それぞれの施設がレトロでおもむきのある雰囲気を持っています。

そこで、駅舎、駅前広場及び吉野町緑地の整備にあたっては、2つの特徴的な建築物が作り出す雰囲気と馴染むデザインとすることで、駅周辺全体として、レトロでおもむきがある景観を創出します。

参考事例

事例①煉瓦を用いた施設(ベンチ)の設置-1



事例②煉瓦を用いた施設(ベンチ)の設置-2



事例③煉瓦を用いた駅舎のデザイン(上州富岡駅)



事例④煉瓦に馴染む施設(サイン)の導入



事例⑤煉瓦を用いたサインの導入



事例⑥煉瓦と異素材(じゃかご)を組み合わせたデザイン



事例⑦煉瓦づくりの建築物と河川の組み合わせが作る景観



事例⑧煉瓦づくりの建築のリノベーション事例



当市には、ブナコ、こぎん刺し、津軽塗、津軽焼等の古くから地域に根付く伝統工芸があります。駅周辺の整備において、これらの伝統工芸を生かした施設整備を行うことにより、中央弘前駅ならではの景観を創出します。

アイデア

アイデア① ブナコを用いた駅舎内照明の設置



アイデア② こぎん刺しや津軽塗の模様をモチーフにした舗装や案内施設のデザイン



模様のある舗装イメージ



プランター設置イメージ (信楽焼)-1



プランター設置イメージ-2



アイデア③ 津軽焼のプランター設置

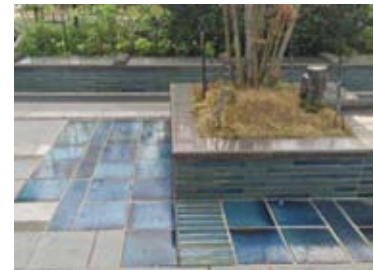
アイデア④ 津軽焼の施設整備への活用



施設整備への活用イメージ (信楽焼)-1



施設整備への活用イメージ (信楽焼)-2



伝統工芸品の写真…出典：弘前市ホームページ

(6) 交通結節機能

「バス乗降場の設置」「タクシー、一般車、障がい者乗降場の配置」、及び「適正規模の駐輪場の設置とレンタサイクルの導入」により、交通結節機能の向上を図ります。

○バス乗降場の設置

駅前広場

現在の中央弘前駅は、バスの乗り入れがなくバス乗降場が設置されていないため、バス乗降場を含めた駅前広場の整備により、交通結節機能の向上を図ります。

バス乗降場の形状としては、観光拠点としての機能を高めるため、大型バスが乗り入れ可能なものとします。

また、降雨時及び積雪時の安全で快適な乗降スペースの確保を目的とし、障がい者乗降場及びタクシー乗降場と合わせ、歩道へのシェルターの設置を検討します。

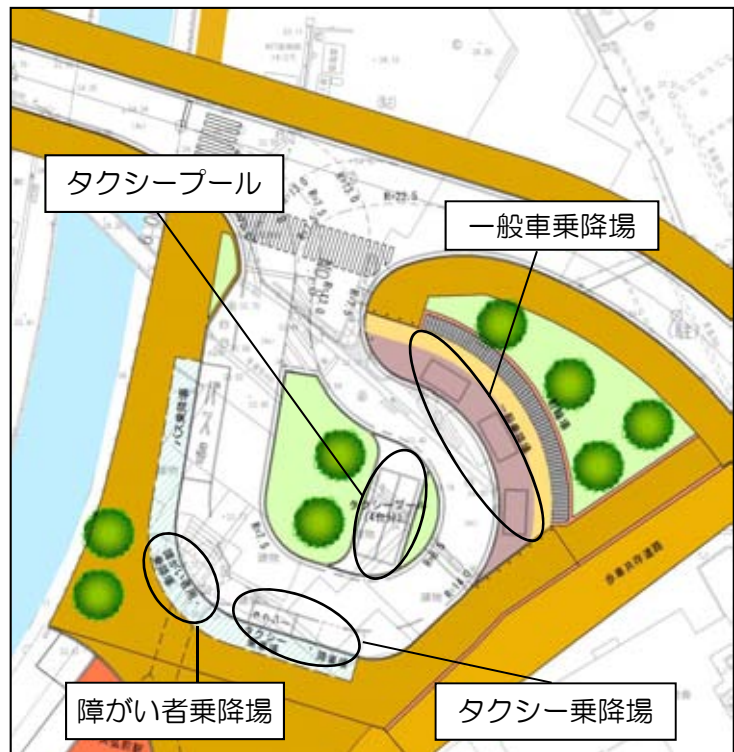


参考事例



現状の駅前空間はスペースが狭く、送迎車の停車車両と、歩行者・自転車・自動車の通行が混在しており安全性が低下しています。また、タクシー乗降場はあるものの十分なスペースが確保されておらず、さらに障がい者乗降場については設置されていません。

そこで、本計画では駅前広場内に乗降しやすいタクシー乗降場及びタクシープール、一般車乗降場、障がい者乗降場を確保することで、快適な乗換え環境を創出します。



参考事例



弘南鉄道大鰐線からの乗換え手段の約 11%は自転車によるものとなっており、徒歩に次いで多い乗換え手段となっています(地方鉄道活用検討調査業務報告書/平成 22 年 3 月)。

しかし、現在の中央弘前駅周辺では、乗換え時の駐輪需要に対応した駐輪場が不足しているため、駅前広場内及び駅舎周辺に駐輪場を設置します。

また、通勤・通学や観光等における自転車利用の促進を図るため、多目的に利用できるレンタサイクルを駅周辺に設置します。

参考事例



(7) 案内誘導機能

「わかりやすい案内施設(サイン等)の整備」により、円滑な乗換えや、駅周辺の回遊性を高めます。

○わかりやすい案内施設(サイン等)の整備

(都) 3・4・6号山道町樋の口町線

駅前広場

駅舎

吉野町緑地

駅周辺の案内施設の整備にあたっては、駅前広場及び駅舎、周辺施設との連続性に配慮し、弘南鉄道大鰐線と他交通手段とのわかりやすく円滑な乗換えや中心市街地への移動が図れるように、可能な限り統一された表示内容の案内施設を整備します。

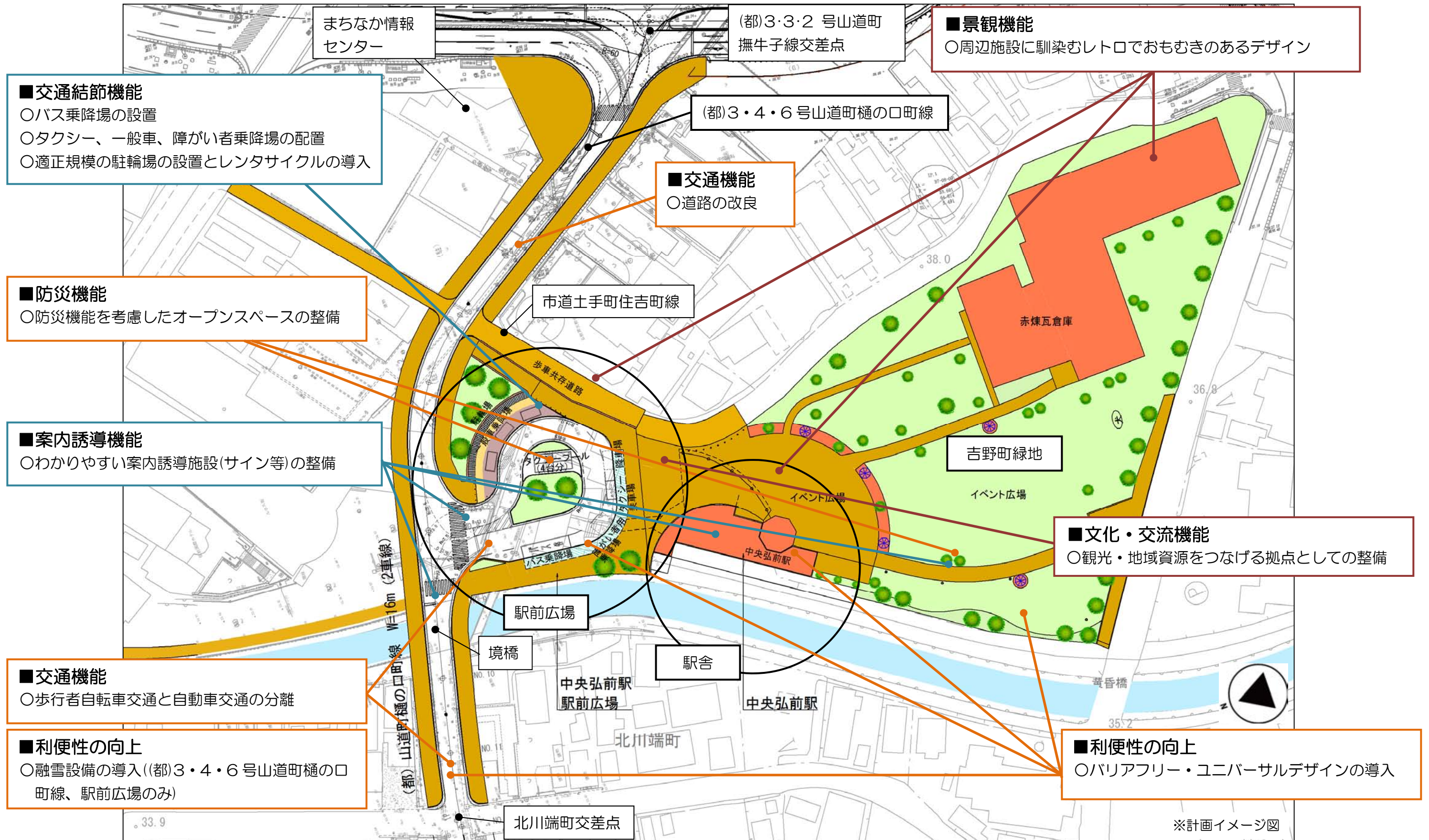
また、案内施設のデザインについては、周辺の地域資源等に配慮したデザインを採用します。

参考事例



5.4. 対象施設の整備内容

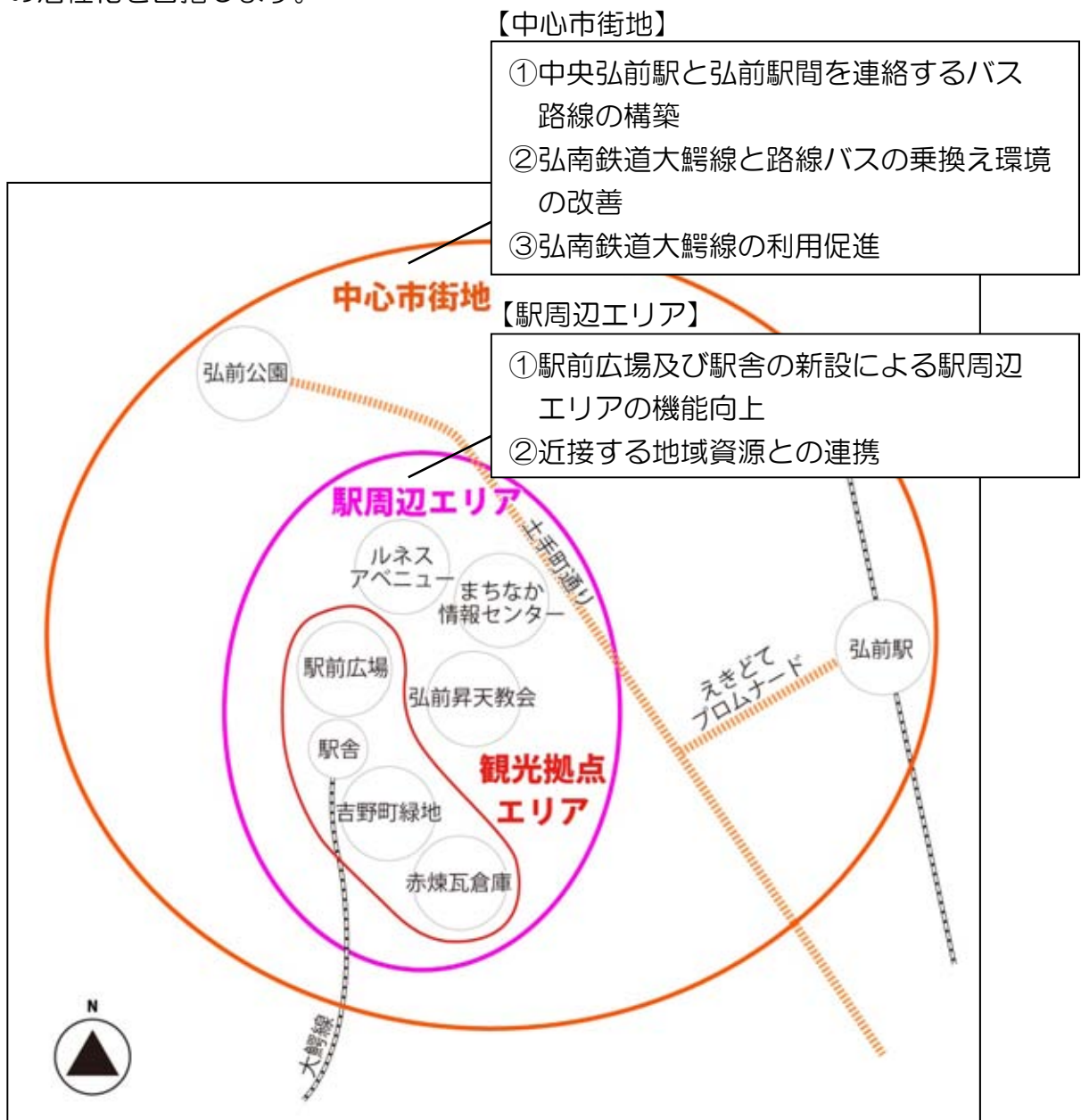
以下に、対象施設の整備内容を示します。



6. 中心市街地及び近接する地域資源との連携

本章では、整備方針2「近接する特徴的な資源と連携した新たな賑わい交流拠点」及び整備方針3「周辺へのアクセスがしやすい市街地ネットワークの拠点」を基に、中心市街地及び駅周辺エリア内の地域資源と新設する駅前広場及び駅舎との連携手法について示します。

具体的には、中心市街地との連携においては、「中央弘前駅と弘前駅間を連絡するバス路線の構築」「弘南鉄道大鰐線と路線バスの乗換え環境の改善」「弘南鉄道大鰐線の利用促進」、駅周辺エリア内の地域資源との連携においては「駅前広場及び駅舎の新設による駅周辺エリアの機能向上」「近接する地域資源との連携」を図ることにより、駅前広場及び駅舎整備に合わせた駅周辺エリア全体の魅力向上と中心市街地の活性化を目指します。



6.1. 中心市街地との連携

中心市街地との連携手法として、「中央弘前駅と弘前駅間を連絡するバス路線の構築」「弘南鉄道大鰐線と路線バスの乗換え環境の改善」「弘南鉄道大鰐線の利用促進」について以下のとおり検討していきます。

①中央弘前駅と弘前駅間を連絡するバス路線の構築

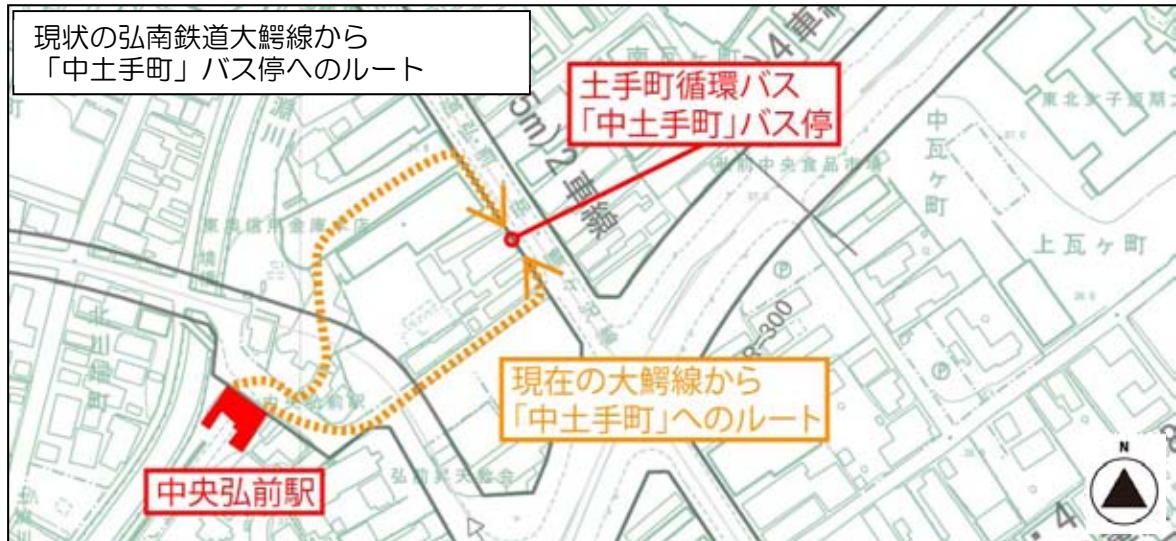
中央弘前駅と弘前駅間を連絡するバス路線を構築することで、中心市街地の回遊性を高めます。また、中央弘前駅と弘前駅間を連絡するバス路線の構築により、弘南鉄道大鰐線と JR 奥羽本線及び弘南鉄道弘南線との円滑な乗換えを実現し、周辺市町村間、及び市内の中心市街地と郊外間の移動環境の向上を図ります。



出典：ひろさき公共交通マップ

②弘南鉄道大鰐線と路線バスの乗換え環境の改善

現状では中央弘前駅から最寄のバス停である土手町循環バスの「中土手町」バス停までは約200m離れており、また駅からバス停までの経路が分かりにくいいため、乗換えの利便性や快適性が低下しています。中央弘前駅を經由するバス路線の構築及びバスの乗入れが可能な駅前広場の整備により、弘南鉄道大鰐線と路線バスとの円滑な乗換えを実現します。



市内100円バスルートマップ

**100円バス共通
1日乗車券**

お申し込み
大人 **500円**
中学生 **300円**
小学生 **200円**

100

● 土手町循環バス
● ためのぶ号
● 城東環状(大町経由)
● 城東環状(和徳経由)

※ためのぶ号に関しては循環は致しません。

土手町循環バス

4月～11月 10:00～18:00
12月～3月 10:00～17:00

10分間隔で運行

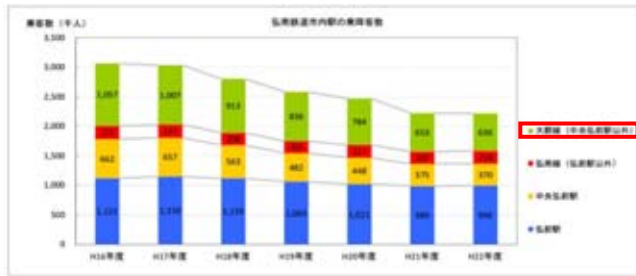
①バスターミナル ▶ ②弘前駅前 ▶ ③大町一丁目 ▶ ④大町二丁目 ▶ ⑤上土手町 ▶ ⑥市立病院前 ▶ ⑦土手町十文字 ▶ ⑧青森土手町支店 ▶ ⑨中土手町 ▶ ⑩蓬菜橋 ▶ ⑪下土手町 ▶ ⑫本町 ▶ ⑬大学病院前 ▶ ⑭市役所前 ▶ ⑮陸奥新報前 ▶ ⑯文化センター前 ▶ ⑰ホテルニューキャッセル前 ▶ ⑱徒町 ▶ ⑲中央通り二丁目 ▶ ⑳並木通りバスターミナル前 ▶ ㉑ヒロ口前 ▶ ㉒弘前駅前 ▶ ㉓バスターミナル (乗車専用)

出典：ひろさき公共交通マップ

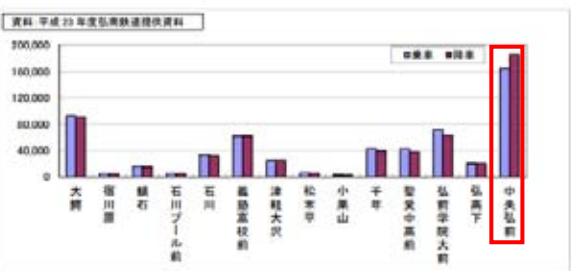
③弘南鉄道大鰐線の利用促進

弘南鉄道大鰐線の乗降客数は、年々減少傾向にあり、現在弘南鉄道大鰐線の利用促進を目指す取組が検討されています。本計画においては、弘南鉄道大鰐線の終着駅で乗降客が多い中央弘前駅の特徴を生かし、弘南鉄道大鰐線と連携した市民による大鰐線応援隊（サポーターズクラブ）によるイベントの開催、展示により、弘南鉄道大鰐線の利用促進を目指します。

弘南鉄道市内駅の年間乗降客数



弘南鉄道の駅別年間乗降客数



出典：弘前圏域地域公共交通計画/平成25年3月

【弘南鉄道大鰐線と連携した例】

弘南鉄道沿線の駅と連携したイベントの開催

弘南鉄道大鰐線の沿線駅で行われるイベントに合わせ、イベント広場においてもイベントを開催し、沿線のイベントと連携した集客を図ることで、弘南鉄道大鰐線の利用を促進します。

○沿線のイベントのサテライト会場

沿線のイベントの一部を、イベント広場において実施することで、中心市街地を訪れた来訪者や市民に対し、沿線で行われているイベントを宣伝します。

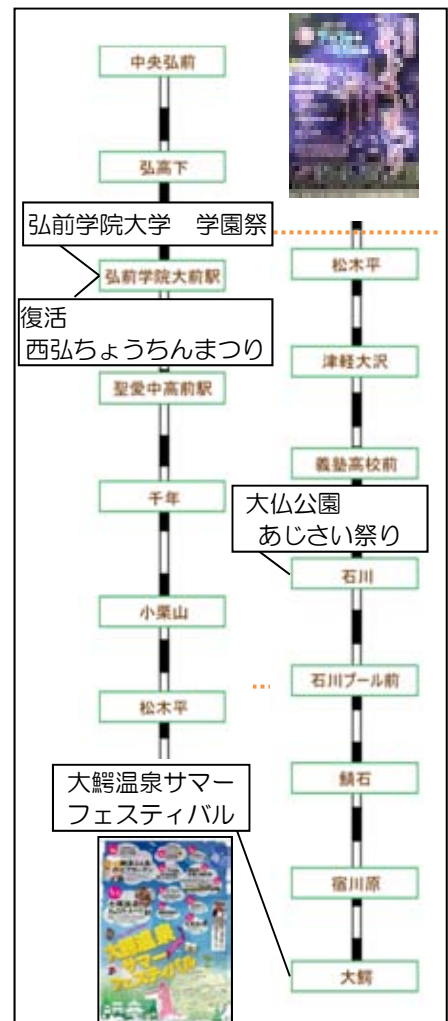
沿線で行われているイベントに関心を持つきっかけをつくることで、弘南鉄道大鰐線の利用を促進します。

○日中のイベントに合わせた夜のビアガーデン

弘南鉄道大鰐線沿線の日中のイベントに合わせて、イベント広場において、屋外を活用した夜のビアガーデンを開催し、沿線のイベントへの来訪者を中央弘前駅に誘導します。

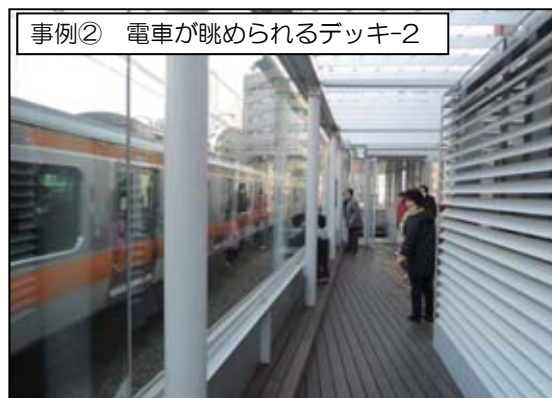


沿線のイベント(抜粋)



弘南鉄道大鰐線を眺められる場の設置

弘南鉄道の特徴的な車両デザインや鉄道に接する緑地の立地を生かし、弘南鉄道大鰐線を眺めながら憩い・集える場の整備を行うことで、弘南鉄道大鰐線のPR及び集客を行います。弘南鉄道大鰐線を眺めながら憩い・集える場としては、デッキ・ベンチの整備、カフェとしての整備等が考えられます。



弘南鉄道大鰐線の写真…出典：弘南鉄道ホームページ

【大鰐線応援隊（サポーターズクラブ）設立による大鰐線利用促進を考えた例】

市民による大鰐線応援隊（サポーターズクラブ）の盛り上げりを支援し、各駅の特徴を生かした利活用方法により集客を図ります。

利活用の例としては、地元農産物の車内販売、駅周辺の環境整備（花壇、清掃）、沿線駅で行われるイベントと連携することで、大鰐線全体の利用促進を図ります。

6.2. 駅周辺エリアにおける取組

新設する駅舎及び駅前広場において、中央弘前駅に近接する地域資源が持っていない機能を付加することで、駅周辺エリアの機能を高めます。また、それぞれ性質が異なるエリア内地域資源の連携により、駅周辺エリアの魅力向上を図ります。

① 駅前広場及び駅舎の新設による駅周辺エリアの機能向上

吉野町緑地、赤煉瓦倉庫、弘前昇天教会及びまちなか情報センターは、駅周辺エリア内の地域資源であり、駅舎及び駅前広場の新設にあたっては、近接する地域資源が持っていない機能を付加することで、駅周辺エリアの魅力向上を図ります。

近接する地域資源が現状で持っている機能を整理し、吉野町緑地を「交流機能」、弘前昇天教会及び赤煉瓦倉庫を「文化・交流機能」、まちなか情報センターを「情報発信機能」と位置づけました。

○吉野町緑地：

来訪者が、憩い滞在することができる場。→交流機能

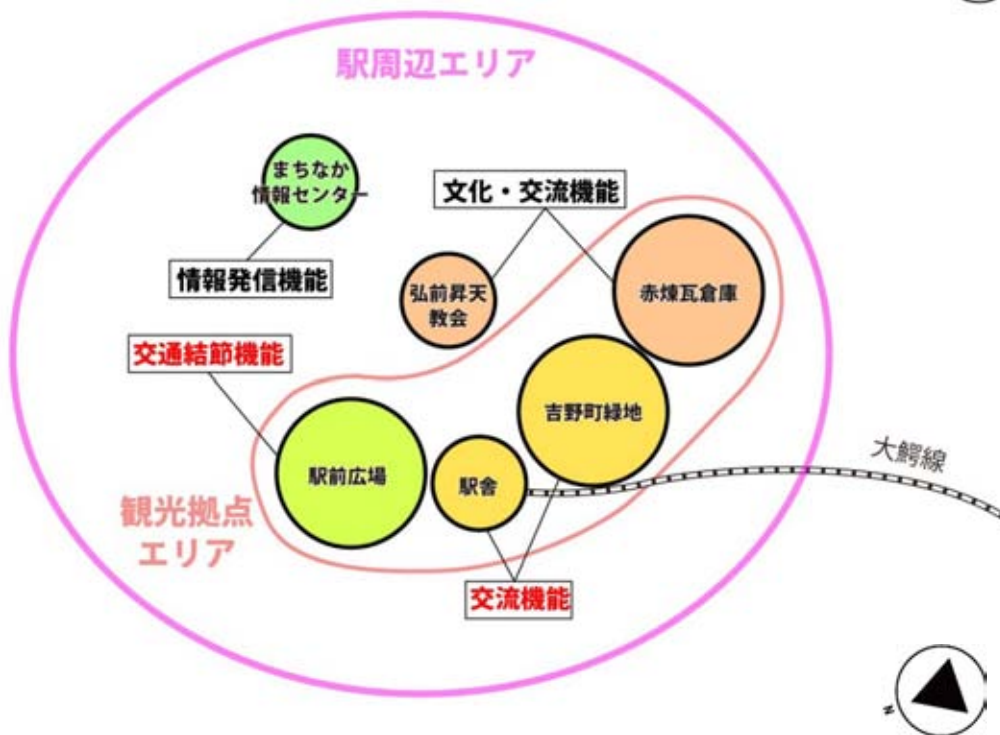
○赤煉瓦倉庫・弘前昇天教会：

弘前の歴史・文化に触れる体験を提供する場。→文化・交流機能

○まちなか情報センター：

弘前観光に関する情報を発信し、地域内の観光を促進する場。→情報発信機能

そして、新たに新設する駅前広場については、バス路線及び送迎車と弘南鉄道大鰐線との円滑な乗換えを実現する場として「交通結節機能」、駅舎については、吉野町緑地と一体となり、屋内・屋外において来訪者が憩い滞在できる場を創出することで、吉野町緑地の「交流機能」を補完する場とします。



②近接する地域資源との連携

駅周辺エリア内の性質の異なる地域資源の連携により、より魅力的な駅周辺エリアを形成します。また、駅周辺の整備、運営、維持管理などについて、一体的かつ一元的なマネジメントを行う団体の活用についても今後検討を進めます。

○文化のみち

歴史的価値を持つ弘前昇天教会と地域の生活の場となっている土手町通りを文化のみちにより結ぶことで、複合的な観光資源を創出し、来訪者に様々な体験を提供します。

取組例)

- ・案内板の設置
- ・道路占用・使用による道路空間の活用(ライトアップイベント等)
- ・道路交差点における休憩所(ベンチ等)の設置
- ・駅前広場からの連続した舗装の整備 等



ねぶたを用いた沿道のライトアップ

○水辺のみち

水辺に近接する土淵川沿いの遊歩道を活用することで、土手町通り方面との回遊性を高めます。

取組例)

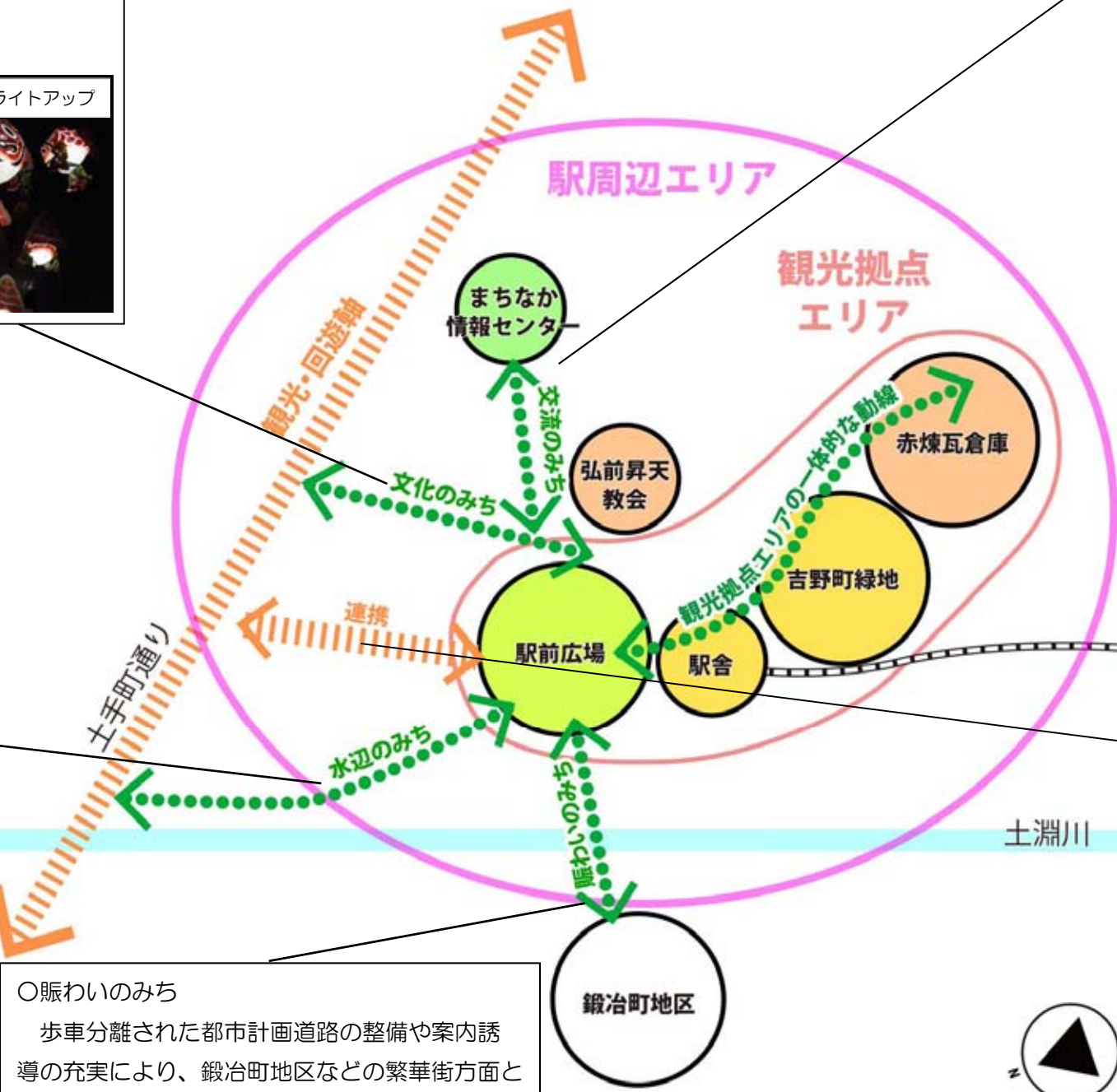
- ・土淵川を眺める視点場の整備、景観整備 等

【土淵川】

土淵川は、中心市街地を南北に流れる河川であり、徒橋下流 1,060m 区間では、親水空間の整備が行われ、定期的な清掃活動や地元団体によるボランティア活動等により、良好な環境が保たれ市民に親しまれています。しかし、土手町商店街より上流区間については、親水空間としての整備が行われておらず、住民や観光客が川に親しめるような状況ではなかったことから、徒橋から黄昏橋区間において、「土淵川環境整備連携事業」による遊歩道の整備が行われました。



土淵川環境整備連携事業



○交流のみち

地域の情報発信及び交流拠点となっているまちなか情報センターと連携し、情報発信や案内誘導についてさらに強化を図ります。

【まちなか情報センター】

まちなか情報センターは、市民や観光客に、各種地域情報や交流・休憩の場を提供し、サテライトスタジオやりんごグッズの販売・軽飲食、インターネットなどを利用することができます。



まちなか情報センター

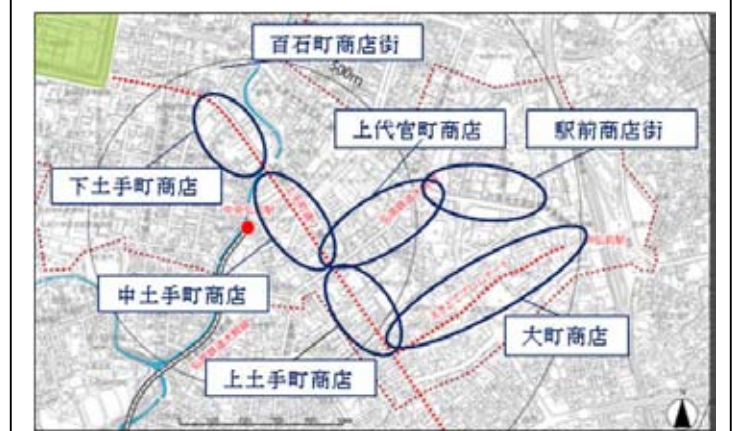
○商店街と連携したイベントの開催

商店街と連携したイベントの開催等により、駅周辺におけるにぎわいを創出します。

取組例)

- ・イベント広場における商店街主催の物産市の開催
- ・中央弘前駅における商店街マップの配布 等

【中心市街地の商店街】



○賑わいのみち

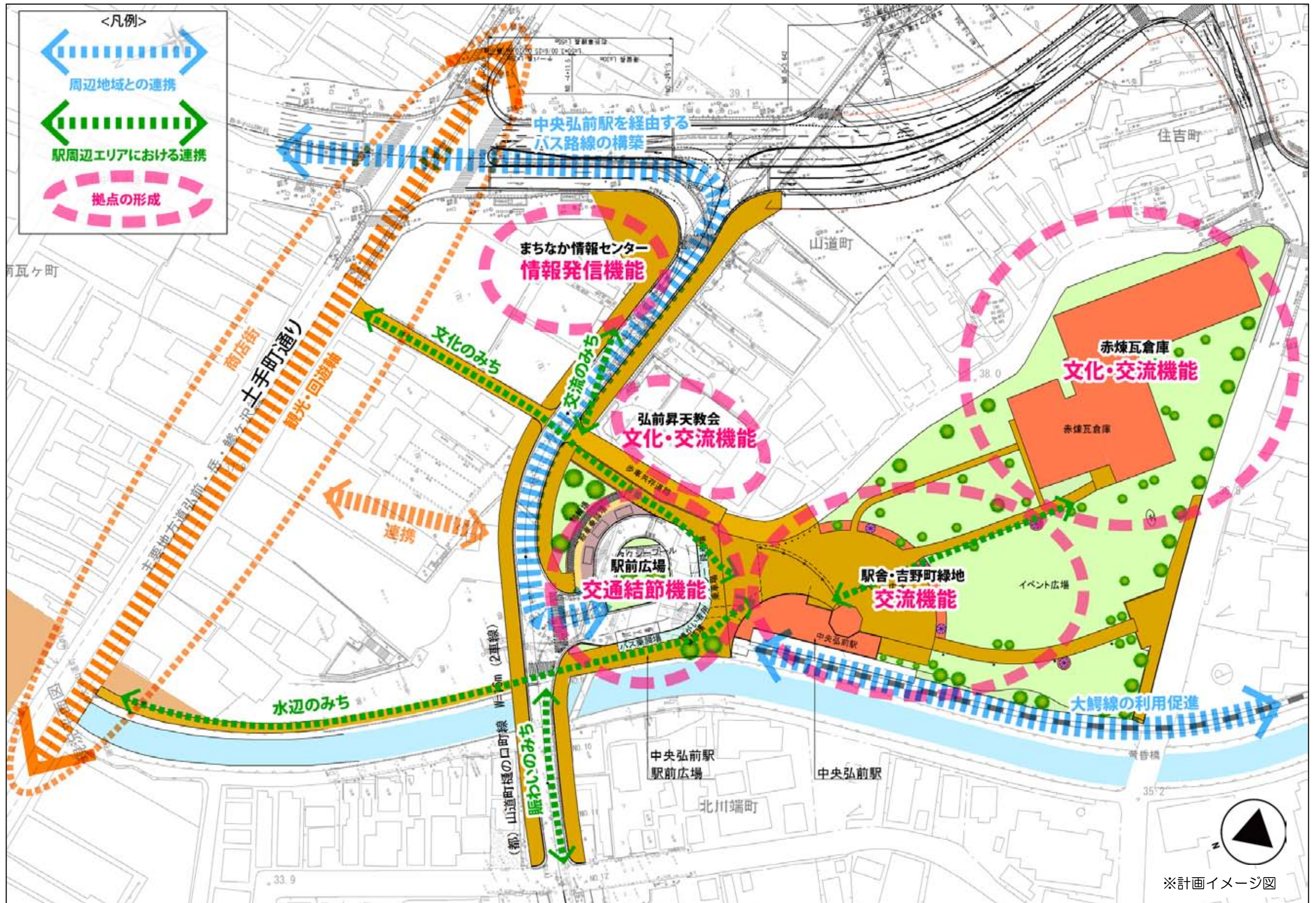
歩車分離された都市計画道路の整備や案内誘導の充実により、鍛冶町地区などの繁華街方面との回遊性の向上を図ります。

取組例)

- ・案内サインの設置 等

6.3. 周辺地域及び駅周辺エリアとの連携図

周辺地域及び駅周辺エリアとの連携について、下図に示します。



弘南鉄道大鰐線中央弘前駅前広場周辺利活用計画

発行：平成27年7月

弘前市（都市環境部都市政策課）

〒036-8551 弘前市大字上白銀町 1-1

TEL 0172-35-1134/FAX 0172-35-3765

E-mail toshiseisaku@city.hirosaki.lg.jp

URL <http://www.city.hirosaki.aomori.jp/>

