

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。

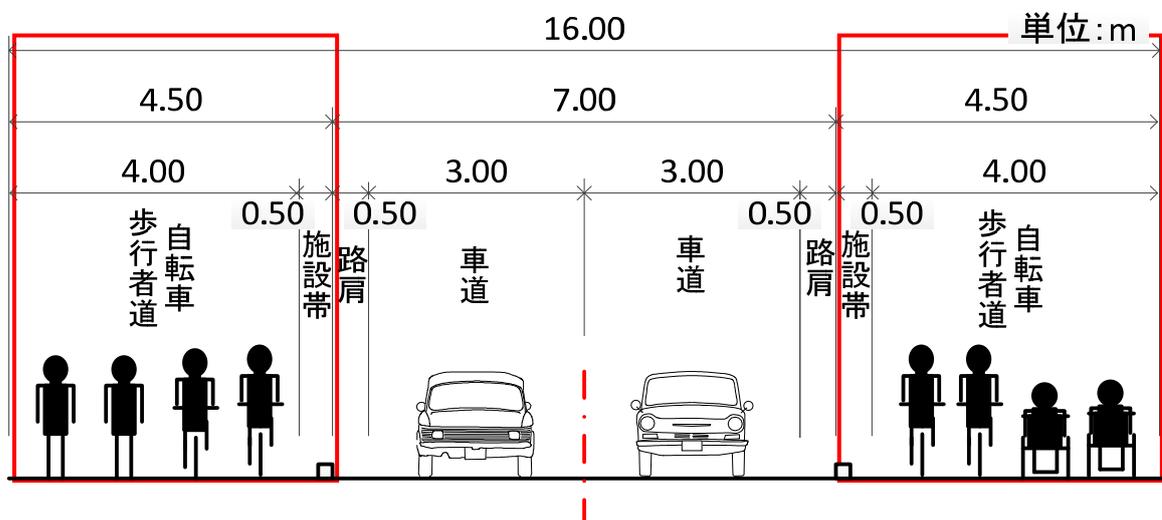
また、車道においては、運転手の注意を喚起し走行速度を抑制するために、舗装の変化をつけるなどの対策を行うことで、歩行者が安全に通行できる道路を実現します。

(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

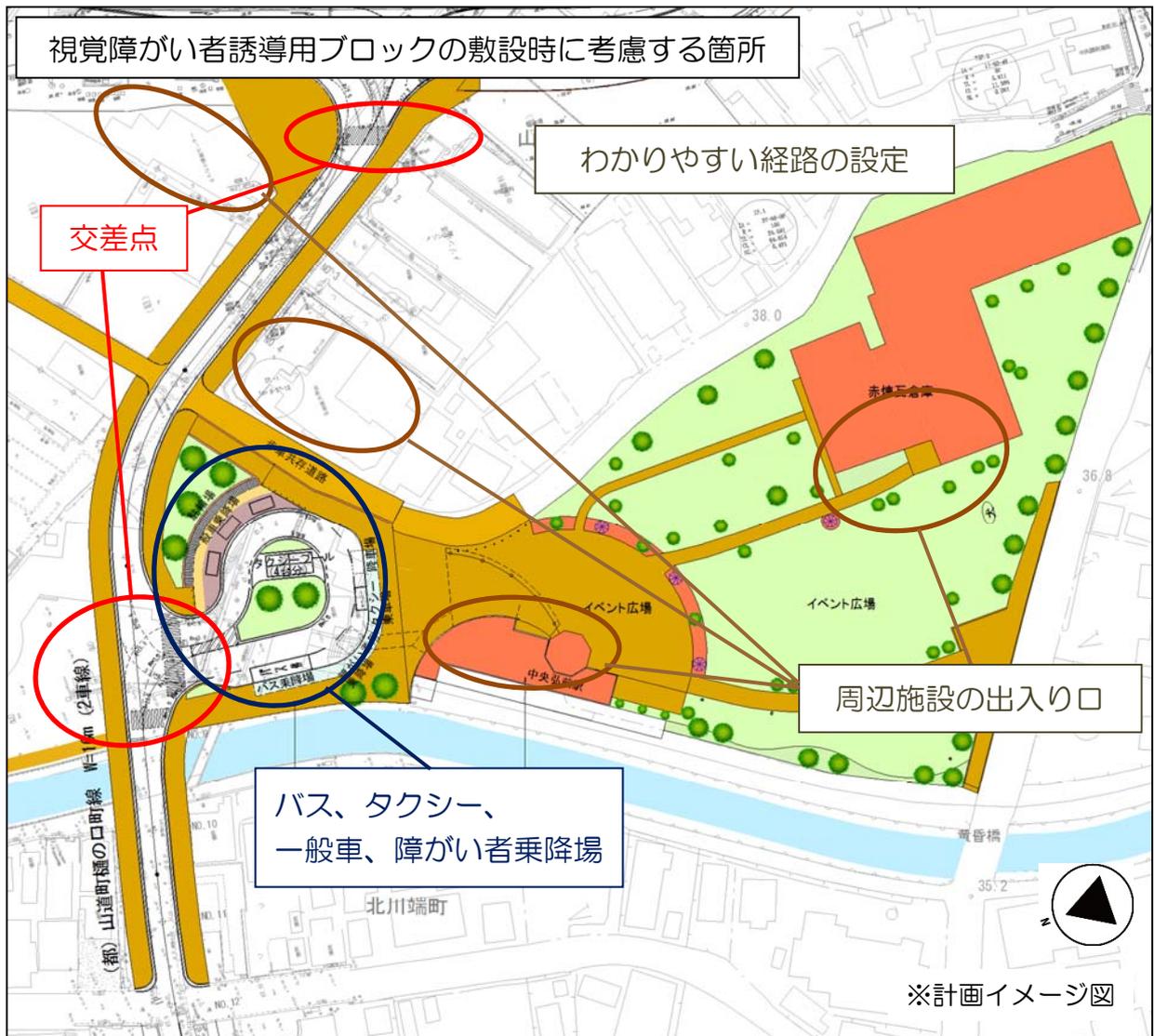
■視覚障がい者誘導用ブロック

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

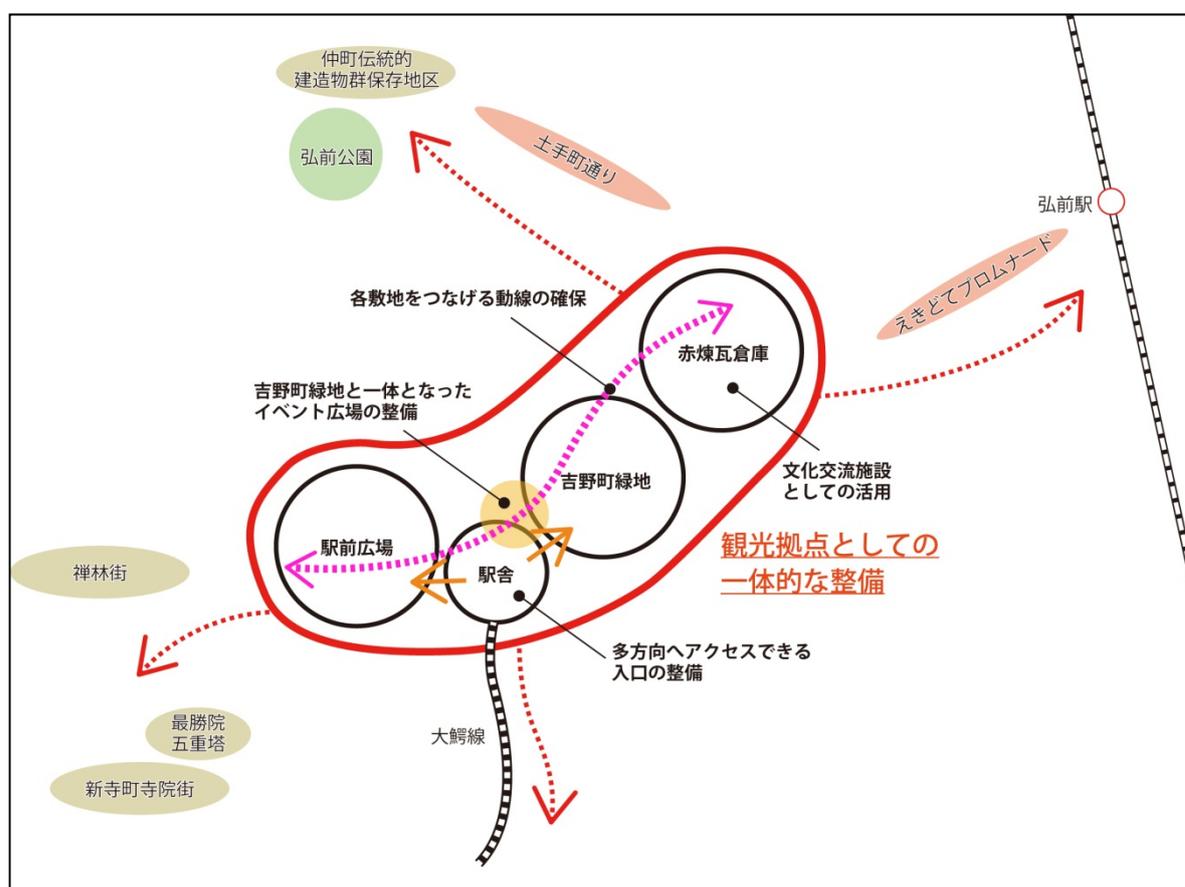
吉野町緑地

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

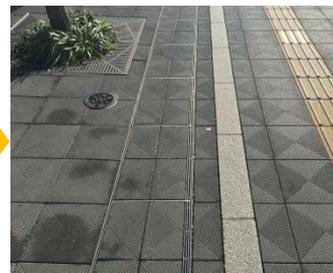
アイデア① ブナコを用いた駅舎内照明の設置



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

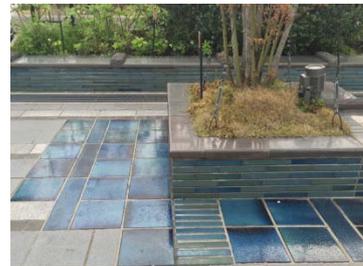
アイデア④ 津軽焼の施設整備への活用



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。

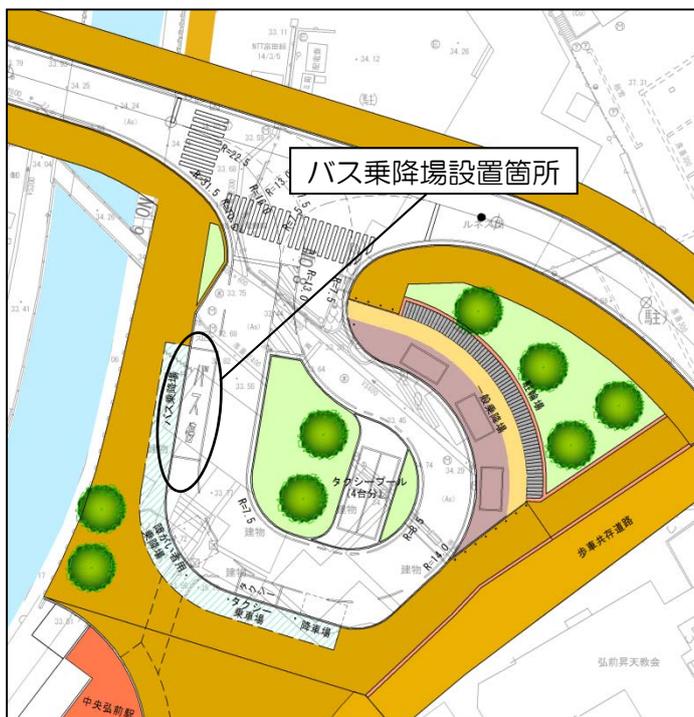
○バス乗降場の設置

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。

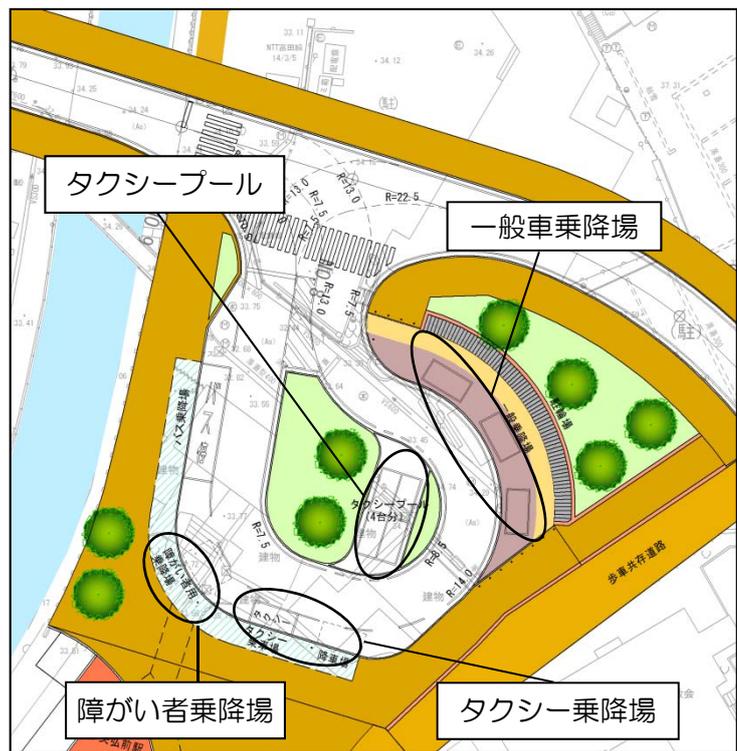


参考事例



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



○適正規模の駐輪場の設置とレンタサイクルの導入

駅前広場

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

事例① 煉瓦を用いた駐輪場(上州富岡駅)



事例② 複数のステーションで自由に貸出・返却可能なレンタサイクル(江東区臨海部コミュニティサイクル)



(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

事例① 周辺地域資源に配慮した分かりやすく目立ちすぎない案内施設(上洲富岡駅)



事例② 設置場所により形状は異なるが、デザインが統一された案内施設



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。

