

社会資本整備審議会都市計画・歴史的風土分科会  
都市計画部会都市交通・市街地整備小委員会

第二回現地視察概要(盛岡市・弘前市・青森市)

- ・ 視察先  
盛岡市、弘前市、青森市
- ・ 視察日  
平成18年10月5日(木)～10月6日(金)
- ・ 参加委員  
黒川委員長、大橋委員、岸井委員、谷口委員

岸井委員は弘前市、青森市のみ参加

# 1. 行程

10月5日(盛岡市)

盛岡市よりまちづくりの概要説明

盛岡駅西口の高層ビル展望室より市街地を俯瞰

盛岡駅西口～盛南新都心視察(土地区画整理事業(盛岡駅西口、盛岡南新都市地区))

ゾーンバスシステム(松園地区)、バスターミナル等視察

盛岡市都心地区視察(大通り商店街、身の丈再開発、都心循環バス乗車 等)

盛岡市(助役他)、交通事業者(岩手県交通株)、岩手県立大学元田教授との意見交換

10月6日(弘前市)

弘前市よりまちづくりの概要説明

弘前駅前地区視察(土地区画整理事業完了地区、借り上げ市営住宅等)

上土手町(街路事業と地区計画による歩行者空間の確保)

弘前駅(橋上駅舎・自由通路等)視察

弘前駅前北地区(密集市街地の土地区画整理事業地区)

弘前市長との意見交換

10月6日(青森市)

青森市よりまちづくりの概要説明

青森市中心部の高層ビル展望室より市街地を俯瞰(コンパクトシティの全容)

中心商店街視察(パサージュ広場、高齢者対応型マンション等)

再開発ビル「アウガ」視察(地下生鮮市場、専門店街、公共施設)

青森市長との意見交換

## 2. 盛岡市視察

### まちづくりの特徴

盛岡駅西口～盛南地区において新たな都市機能の集積を図りつつ、既存都心地区とを結ぶ軸状都心構想を進めている。また、郊外と中心部とを結ぶゾーンバスシステムや都心循環バス導入によりバス交通の活性化に取り組む。

### 新しい都市機能集積(都心～駅～盛南地区の都市軸の形成)

- ・駅西口地区及び盛岡南新都市土地区画整理事業により公共公益施設や商業施設を集積

### 中心市街地活性化への取り組み

- ・歴史的資産を活かした景観形成
- ・街なか居住の進行(マンションが市内160棟の内、中心に100棟立地)

### バス交通活性化への取り組み

- ・ゾーンバスシステムの導入(市内3つのエリアに導入)
  - 中でも郊外NT松園地区では専用レーン、PTPS(公共車両優先システム)、基幹バス・支線バス乗り換えターミナル設置や支線バスの停留所増設等のサービス向上により、利用者数が順調に増加
- ・都心循環バス(でんでんむし)は平均34.5人/便の利用
- ・盛岡バスセンター開発構想による交通結節機能の強化

## 視察箇所の概要(盛岡市)

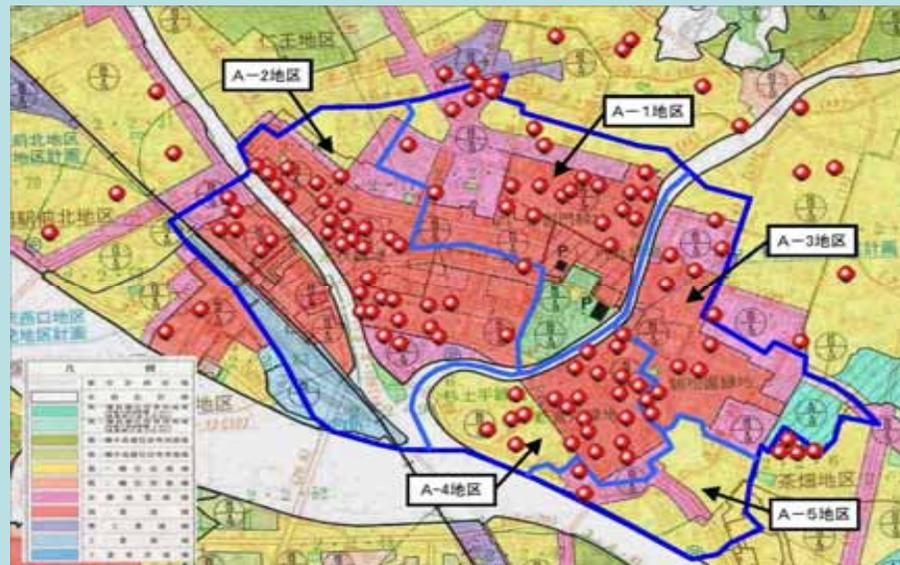
区分	視察箇所	概要
新しい都市機能集積	盛岡駅西口地区	アイーナ、マリオス等の拠点施設、商業業務、住宅等の集積
	盛南新都市地区(ゆいとぴあ盛南)	現都心に隣接する職住近接の新市街地、大型店等が立地
中心市街地活性化	大通り商店街周辺	歩行者優先の都市空間(トランジットモールの社会実験を実施)
	民間再開発	身の丈にあった規模の再開発
	民間分譲マンションの立地	市内160棟、うち中心部に100棟
オムニバスタウン	松園地区ゾーンバスシステム	郊外ニュータウンと中心部を結び、PTPS、バス専用レーンの確保により、朝夕の所要時間は自動車利用より短い
	松園バスターミナル	基幹バスと支線バスの乗り換えを円滑化
	都心循環バス	平均34.5人/便、10分~15分間隔で運行
	盛岡バスセンター	既存施設の再開発構想、結節機能強化



大通り商店街



中心市街地のマンション分布



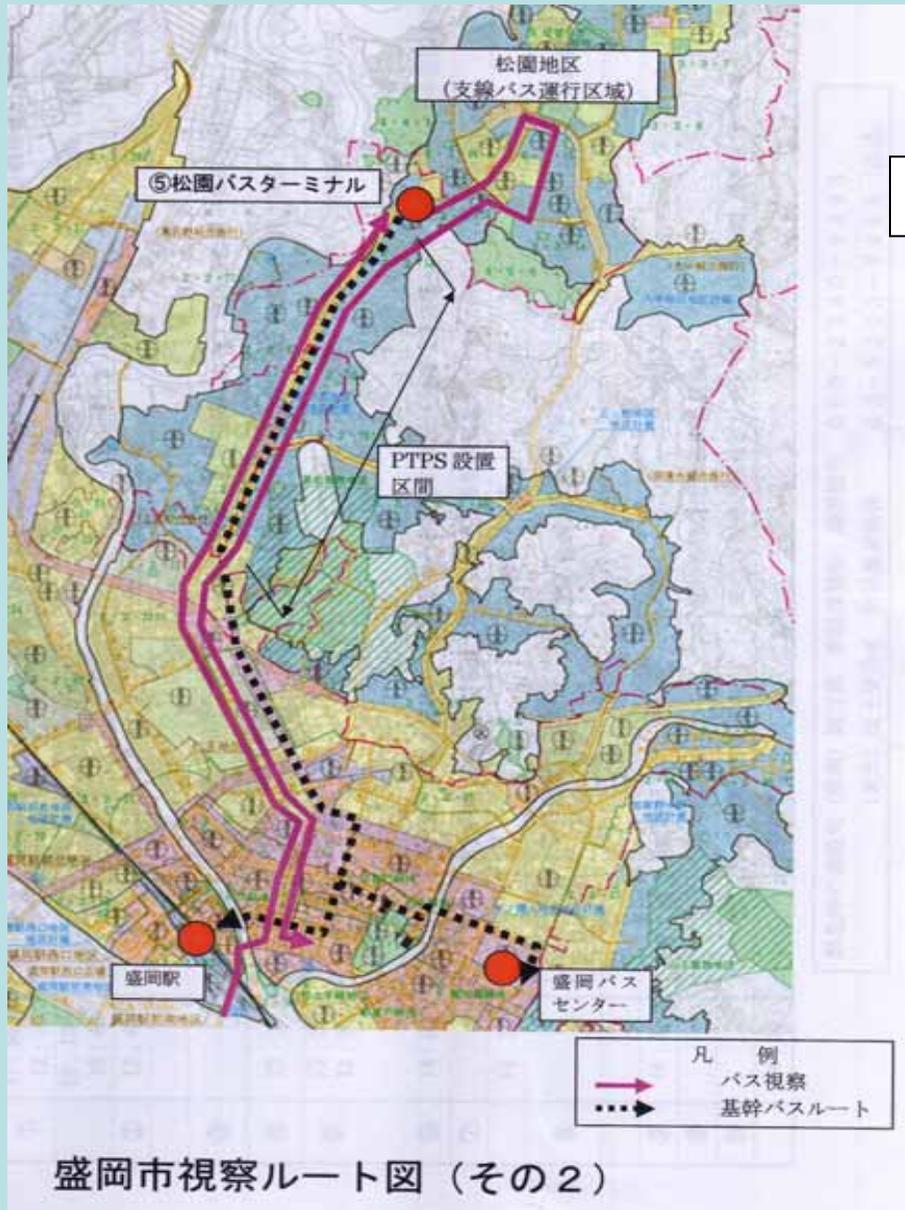
身の丈にあった再開発



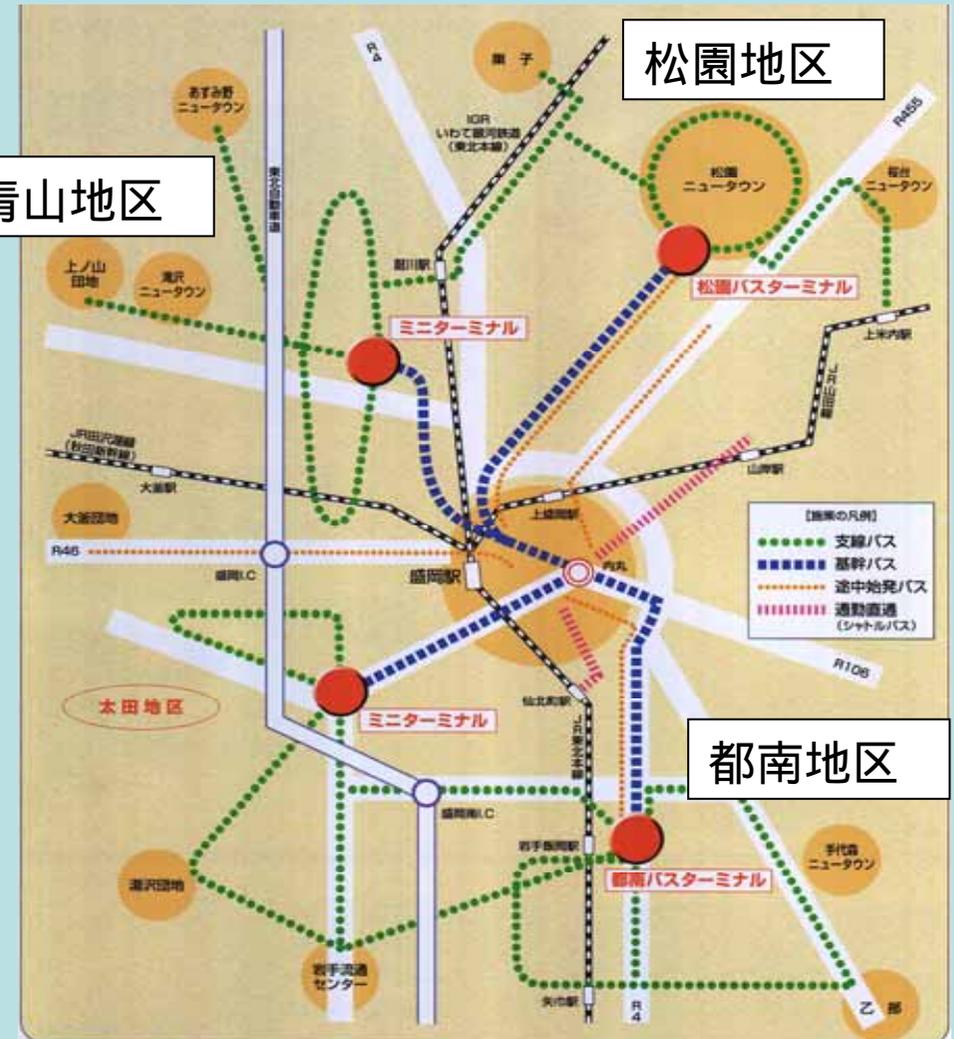
都心循環バス(でんでんむし)



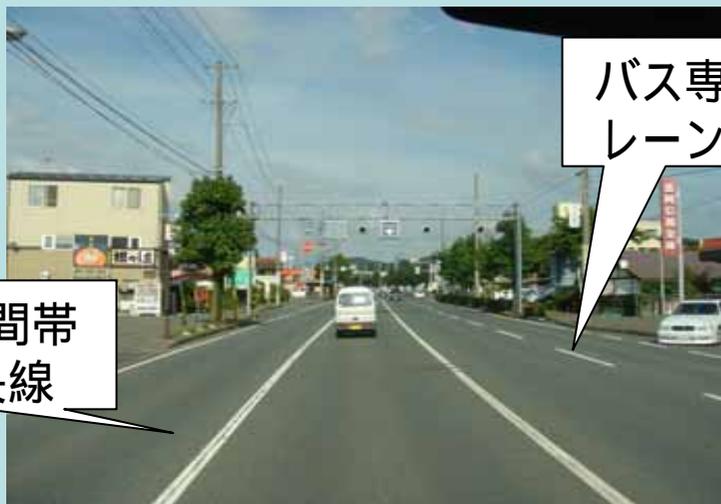
## 視察ルート(松園地区ゾーンバス)



## ゾーンバスの概念図



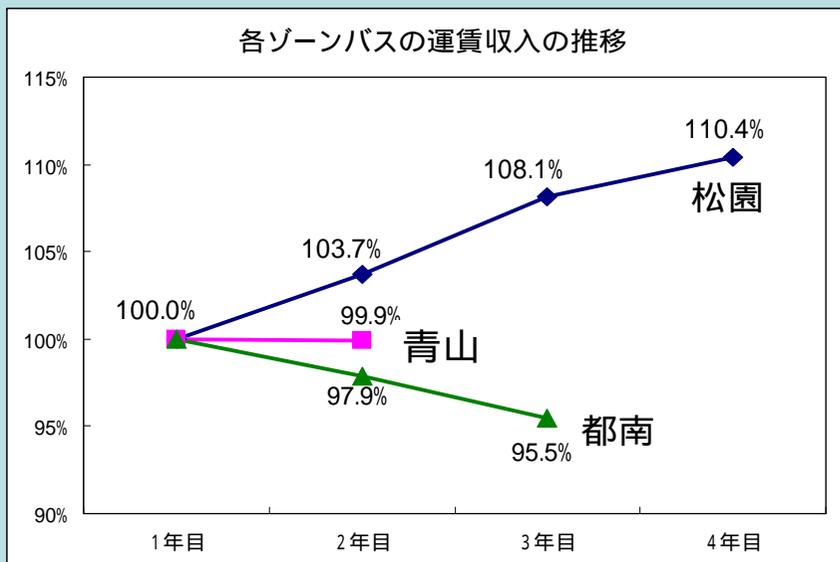
基幹バスルート(通勤時間帯は上り3車線で専用レーン確保)



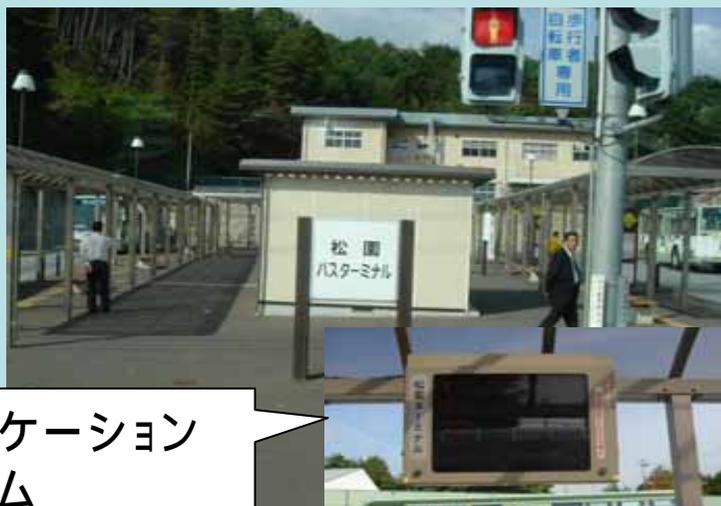
バス専用  
レーン化

通勤時間帯  
の中央線

## 各ゾーンバスの利用者の推移

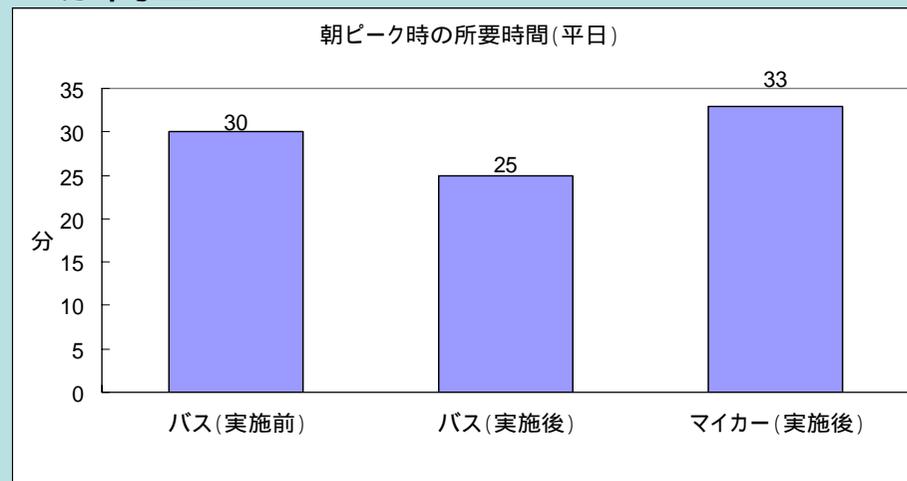


松園バスターミナル(基幹と支線の乗り換え)



バスロケーション  
システム

専用レーンとPTPSによりバスの速度が向上



## まちづくりの成果と課題

都市軸形成のための諸事業が進捗。歩いて楽しむまちや都市機能集積等により民間マンションを中心とした街なか居住が定着。ゾーンバスシステムは松園地区利用者が増加しているが他の2地区で利用が低迷。

### 都市軸形成のための諸事業進捗

- ・土地区画整理事業による機能集積とともに現都心、駅西口と盛南地区を結ぶ橋梁整備等によりアクセス性を強化、今後は国道46号等の都市間交通網の整備が課題

### 街なか居住の定着と景観形成の課題

- ・街なか居住の条件が整い、中心部の小・中学校生徒数が増加に転換
- ・景観形成に向けたマンションの高さ等の誘導と事業採算性が課題
- ・高齢者等の郊外からの移り住み、郊外の空き住宅の活用が課題

### 公共交通政策の課題

- ・都南地区、青山地区のゾーンバスは市街地密度の低さ、専用レーンを確保できる道路がないことにより利用が低迷
- ・大通りのトランジットモール化は商業者の反対があり今後の課題
- ・街なかでの自転車走行空間の確保が課題

### 【地元出席者の意見等】

- ・バス等の公共交通政策に都市行政でも対応して欲しい
- ・公共交通への国の資金助成の必要性
- ・歴史的建物や町家の保全への国の支援、相続税対策を期待

## 3. 弘前市視察

### まちづくりの特徴

1年の1/3を雪とつきあう気候条件のため、冬でも歩けるまちづくりや道路整備を推進。中心部では都市機能の集積、セットバック誘導や融雪装置のある歩行者空間整備、循環バス運行。冬季の渋滞解消に向けた道路整備への取り組み。

### 弘前駅周辺のまちづくり

- ・区画整理、街路事業による冬でも歩ける歩行者空間整備(融雪装置、1階部分のセットバック、修景整備等)
- ・街なか居住の推進(借上げ公営住宅、民間によるマンション立地も増加)
- ・弘前駅自由通路、城東口駅前広場の整備による交通結節機能強化

### 道路整備への取り組み

- ・中心部の道路整備の遅れ、放射道路の渋滞への対応
- ・道路整備の残地活用による街角広場の整備

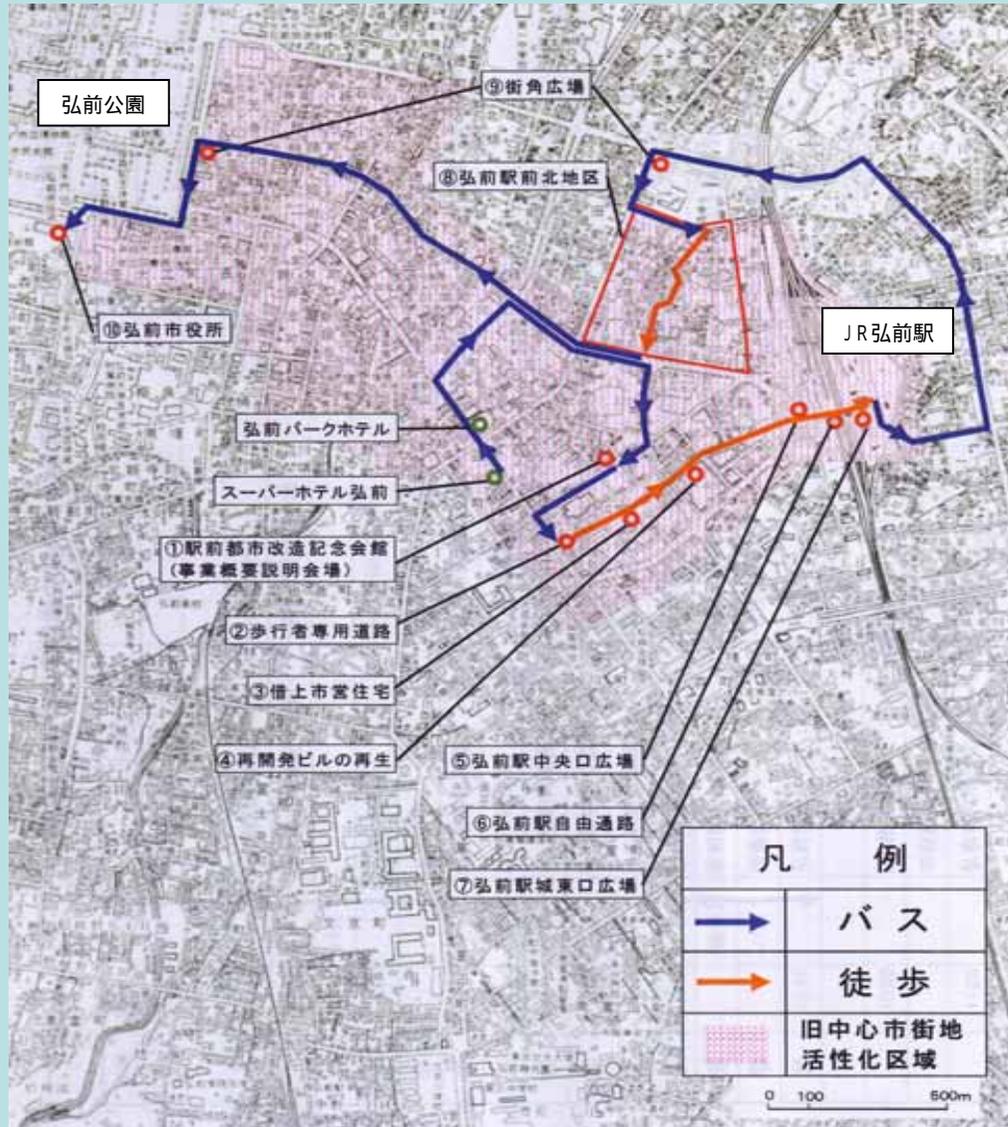
### 公共交通への取り組み

- ・平成2年より28市町村と事業者によるバスの維持のための協議会(平成15年に解散し、市町村毎の検討に移行)
- ・都心循環バス(土手町循環100円バス)の運行、利用者は増加傾向
- ・2カ年をかけてパーソントリップ調査と都市交通計画の策定

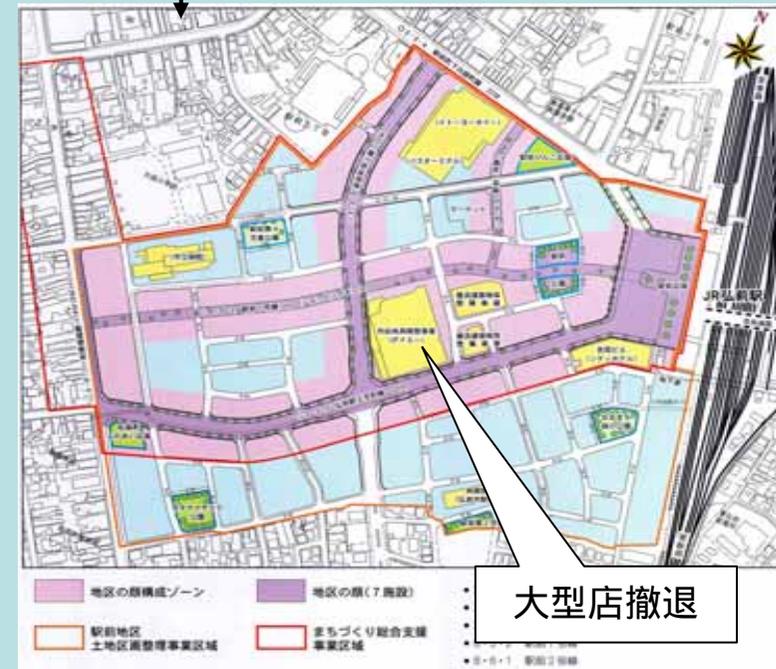
## 視察箇所の概要(弘前市)

区分	視察箇所	概要
弘前駅周辺のまちづくり	弘前駅前(区画整理完了地区)、上土手町地区	メインストリートの整備(地区計画による1階部分のセットバック空間の連続化) 弘前駅中央口と連絡する歩行者専用道路(無散水融雪施設) 借り上げ公営住宅
	弘前駅前北地区(土地区画整理事業実施中)	狭隘な道路、家屋密集 密集事業(住宅局)との合併施行
	駅前再開発ビル	大型店の撤退
	弘前駅	橋上駅舎、自由通路、城東口駅前広場
道路整備の取り組み	街角広場	道路整備の残地を有効活用した景観整備

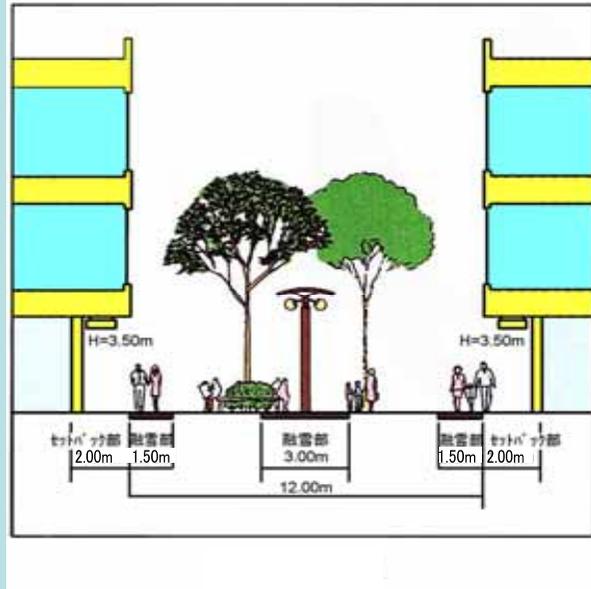
# 視察ルート



# 弘前駅前地区の整備



## 1階部分のセットバック、歩道融雪



## 駅に続く歩行者専用道路



## マンションの立地



## 駅前北地区の密集状況



街角広場 (和徳十文字広場)



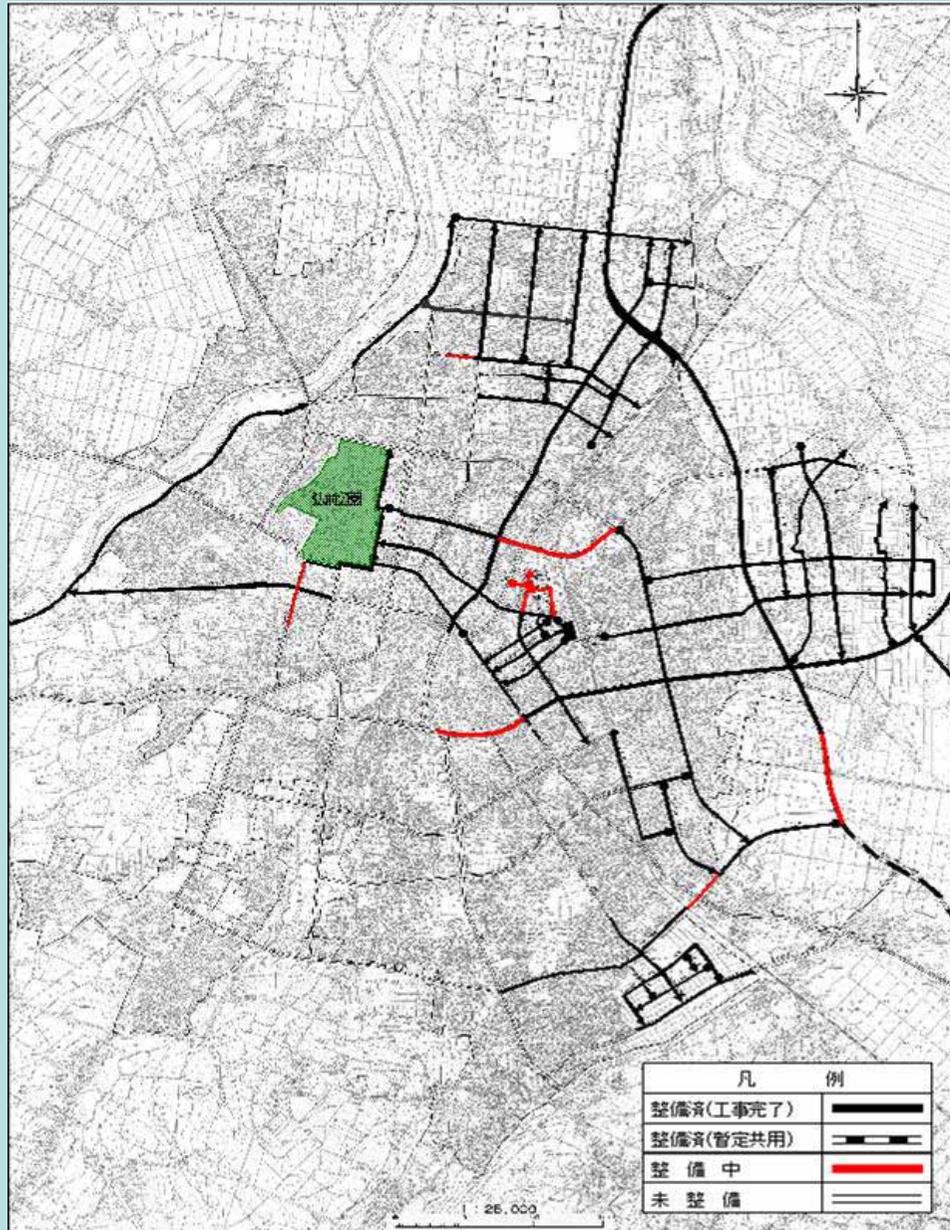
## 弘前駅の交通結節機能整備



弘前駅の自由通路



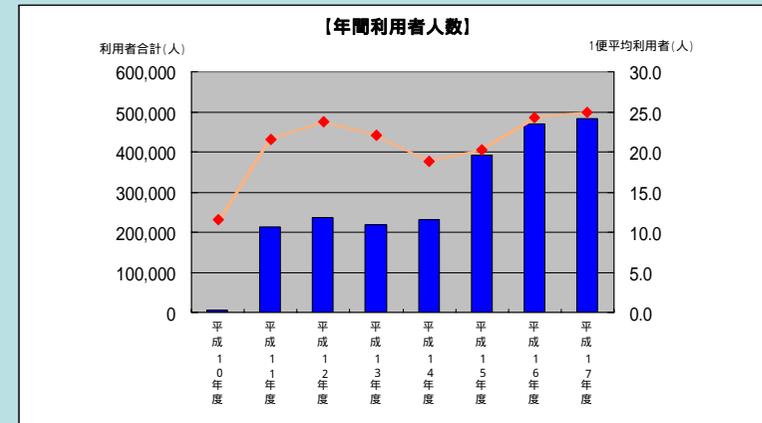
# 街路整備の状況



# 100円バスのルート



# 100円バスの利用の推移



## まちづくりの成果と課題

弘前駅中央口を中心に土地区画整理事業により道路、歩行者空間等の基盤整備、商店街近代化、マンション立地が進捗。冬季の道路渋滞問題を解消するための早期重点整備、バス網再編など公共交通施策の推進が課題。

### 弘前駅中央口のまちづくりの進捗と課題

- ・雪国の歩いて暮らせるまちづくりのモデル的な市街地整備が実現。
- ・今後、弘前駅前北地区の区画整理の推進により、面的整備は一応完了予定。
- ・街なか居住も進みつつあるが、大型店の撤退への対応が課題。

### 道路整備の遅れに対応する重点整備の課題

- ・駅から市役所までのバスが夏は15分、冬は50分と、冬季の道路渋滞が大きな問題として残る。
- ・重点路線の整備と公共交通との整合が課題。

### 公共交通政策の課題

- ・交通計画策定を踏まえて、交通事業者や市民とバス路線について協議。
- ・高齢者等の冬季の閉じ籠もりへの対策が必要。

## 【地元出席者の意見等】

- ・公共交通と自動車にかかわる総合的交通施策はハード、ソフトの両面で必要。
- ・バス路線維持に取り組んできたが、財政上の問題が大。

## 4. 青森市視察

### まちづくりの特徴

中心市街地の重点的整備と郊外の土地利用規制により、雪国のコンパクトシティの理念を具現化。中心市街地の整備により市民が街なかに戻るとともに、民間マンションが急速に立地。新幹線の受け入れ準備。

### 雪国のコンパクトシティ

- ・雪降ろしなど高齢者の郊外戸建て居住や除雪コストの問題をきっかけに、コンパクトシティに向かう市民的合意を形成(都市マスタープランで明示)。
- ・インナー、ミッド、アウターによる明確な土地利用構造。

### 中心市街地活性化への重点的取り組み

- ・アウガ(再開発)で生鮮市場や各種公共施設の複合化(年間600万人来訪)
- ・パサージュ広場で商業ベンチャー事業を展開(戦略補助金で更新中)  
公共が土地取得・施設整備、民間が施設の運営を実施
- ・冬期バリアフリー化、広場、公園等の整備によるウォークブルタウンづくり
- ・中活基本計画認定に向けた準工地域の特別用途地区指定済(全国で初)

### 街なか居住の推進

- ・アウガ等の集客に着目して民間マンションが多数立地
- ・商業施設併設型シニア対応マンション等の高齢者の生活支援の工夫

### 新幹線開業に向けた受け入れ準備

- ・中心部から4km西の新駅周辺の土地区画整理事業を推進
- ・大型店の立地は地区計画により規制し中心部との二眼レフ化を抑止

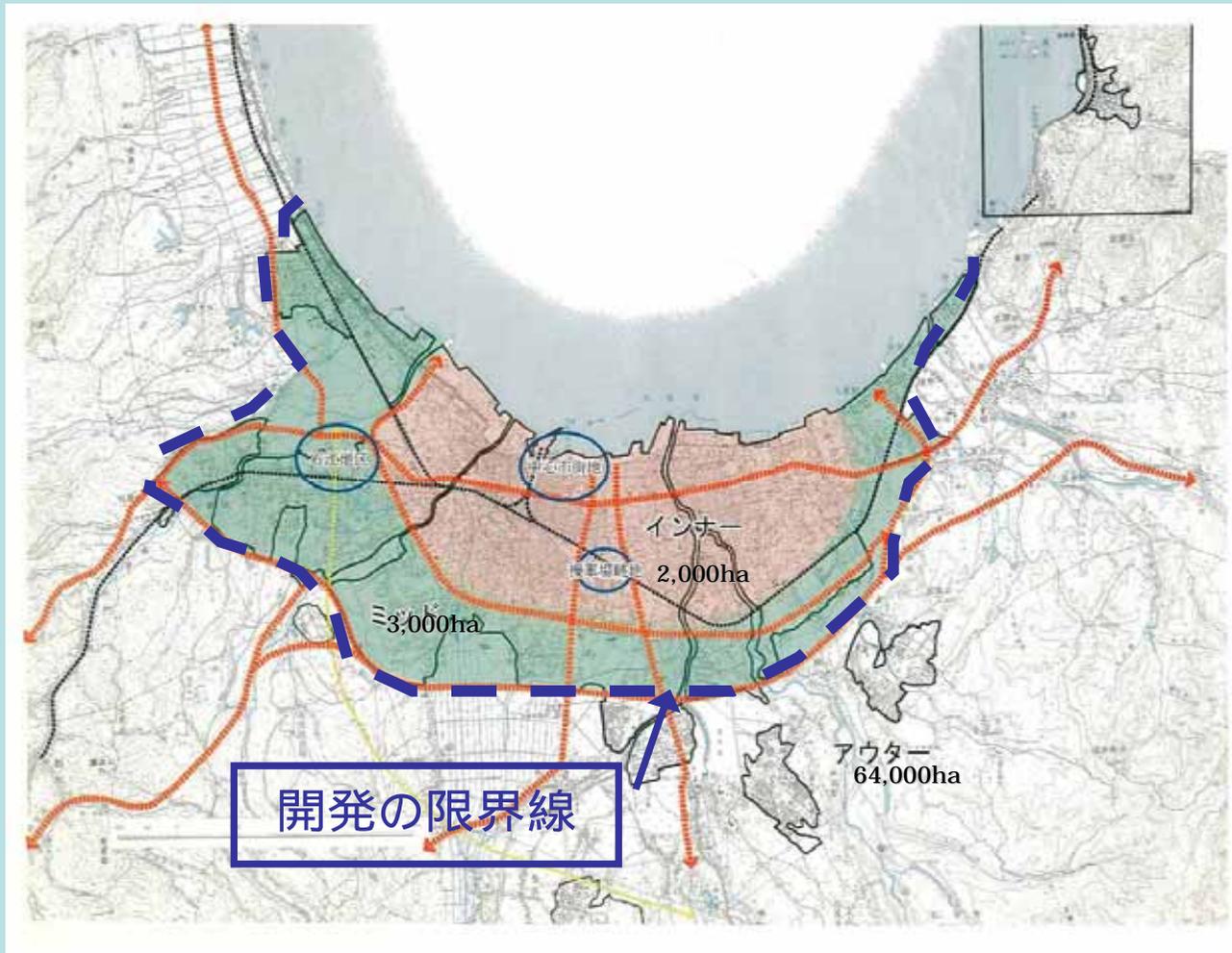
## 視察箇所の概要(青森市)

区分	視察箇所	概要
雪国のコンパクトシティ	市街地の俯瞰(アスパム展望台より)	インナー、ミッド、アウターから構成される都市構造の全景
中心市街地活性化への重点的取り組み	アウガ(再開発ビル)	生鮮市場、専門店街、各種公共施設から構成される複合施設(集客・交流拠点)
	パサージュ広場	商業ベンチャー事業(店舗起業) 隣接地のホテル建設のため施設更新中
街なか居住の推進	民間マンション立地	アウガの整備等により民間のマンション建設が進展(平成19年までに約850戸供給)
	ミッドライフタワー	ケアハウス、クリニック等併設の高齢者向けマンション(107戸)

## ■ 都市づくり理念

「コンパクト・シティ」を具体化。都市づくりの方向を市街地の内側に向ける、機能的で効率的な都市構造。

都市を3つに区分し、地区の特性に応じた都市整備推進。



インナー (Inner-City)

ミッド (Mid - City)

アウター (Outer-City)

# 視察ルート



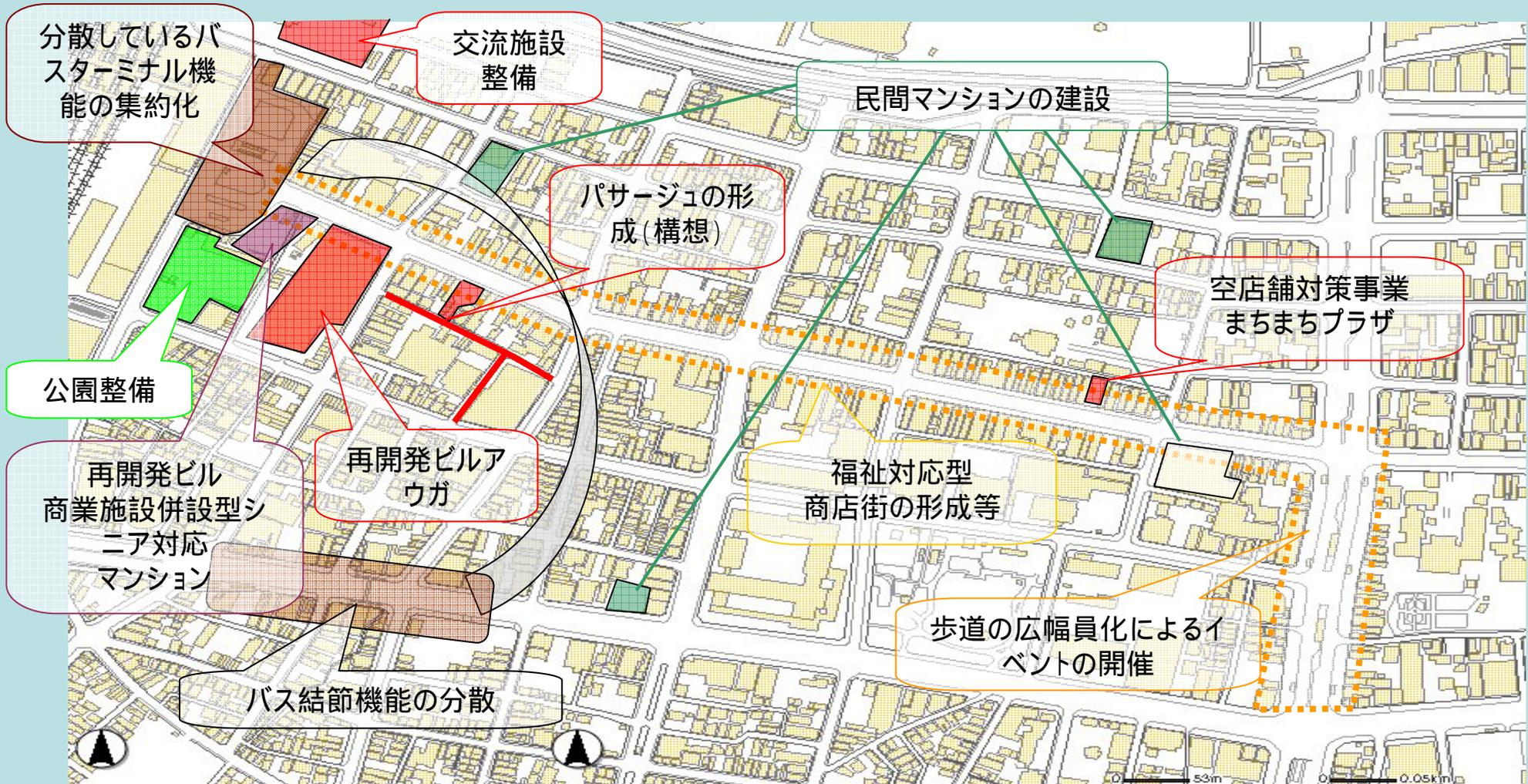
## アスパムから南側への眺望



## アスパムから西側への眺望



# 中心市街地活性化の取り組み



パサージュ広場



アウガ地下の生鮮市場



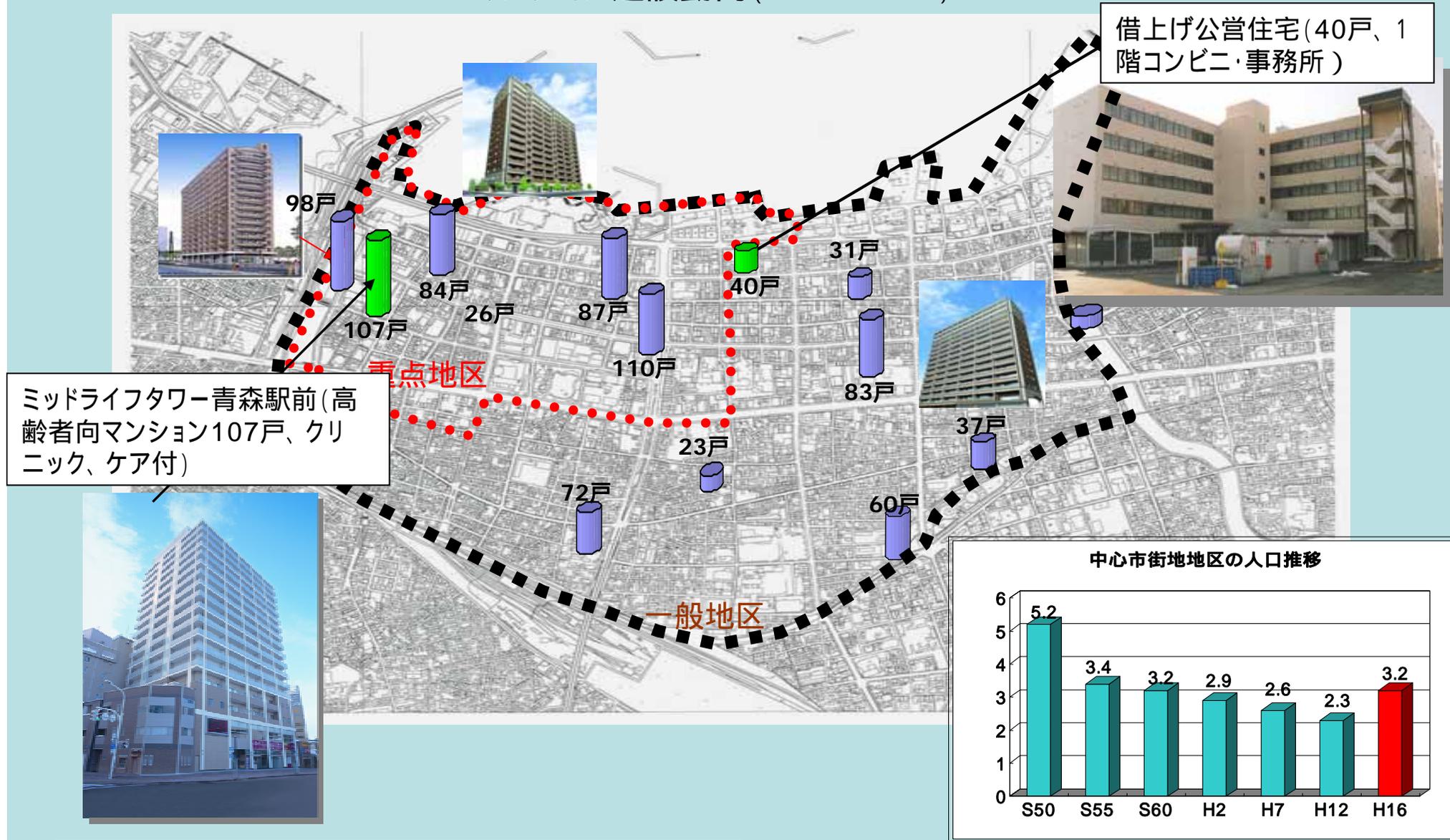
アウガ(再開発ビル)



アウガ内の公共施設(図書館)



# マンション建設動向 (2002 ~ 2005)



平成19年までに約850戸が供給される予定

## まちづくりの成果と課題

コンパクトシティを明確な目標として、公民の投資が進み中心市街地の人口が増加するなど相応の効果が出てきている。今後は、冬期の道路混雑問題、公共交通の経営問題等に対応する総合的な交通政策が課題。

### 雪国のコンパクトシティのモデルを具現化

- ・雪国における市民生活の問題やニーズを集約都市構造に結びつけた先見性と実践力は高く評価できる。

### 新幹線開業を契機とするステップアップ

- ・新幹線を迎えるために、新駅周辺の基盤整備にあわせて、中心部での集中的な投資を誘導し、かつ両者を結ぶ複数手段によるアクセスを確保することが当面の最大の課題。

### 交通政策の課題

- ・インナーの歩いて暮らせる街づくりは相当程度実現しているが、ミッドにおけるバスを主体とした公共交通推進、アウターにおける自家用車と鉄道・バスの連動等が課題。
- ・T型3層バスネットワーク(既存路線を骨格～幹線～フィーダに再編)、新幹線開業に伴う並行在来線の活用(新駅設置、バス&レール等)の具体化。

## 【地元出席者の意見等】

- ・駅前重視や地域間格差への批判もあるが、集中的なまちづくりを継続する。
- ・戦災都市、港町という条件もありマンション立地への反対はない。