〈青森県史〉の窓 26

街づくりと鉄道

―東北線ルート変更―

石塚雄士
（青森県青少年・男女共同参画課）

街づくりにおいて鉄道は、人と物資の流れを提供し、商業や産業の集中を作り出す重要な存在である。だがその一方で、線路はそれと交差する道路による移動を制約し、市街地の拡大の障害となる存在でもある。このように鉄道は、正と負の両面から街づくりに大きな影響を与えるものといえる。

県都である青森市でも明治24年（1891）に東北線が全通し、駅舎が当時町の外れだった安方町に設置されたことで、商業の中心が江戸時代以来の中心である本町の周辺から、次第に駅がある新町周辺に移動していった。しかし、当時の市街地の外周に沿って通された線路は、その後の市街地の拡大を妨げることにもなった。

大正時代に、青函連絡船の貨車航送開始に伴って増加した貨物を処理するため、市街地の南端に青森操車場が設置されるのと同時に、東北線も現在の「旧線路通り」の場所からやや南方に移転した。このため、市の中央部では若干市街地の範囲が広がった。それでも東部では線路が市の中心街路である国道4号線に沿った形で通り抜け、多数の踏切が南北の交通を妨げており、鉄道が市街地拡大の障害となっている状況は変わらなかった。

しかし、国鉄が東北線の輸送力増強のために南から順次進めていた複線電化工事が、昭和43年（1968）に終点の青森まで到達したことで、市内を走る東北線のルートは東部で南方に大きく迂回する形に変更された。これは複線電化のための用地の確保や、市内に多数存在する踏切の解消など、国鉄側の事情もあって実施されたものであるが、青森市にとっても、市街地拡大を妨げていた障害物が大きく南へと後退することを意味していた。

このルート切り替えは7月21日に行われ、同日をもって旧ルートと、浦町、浪打の両駅は廃止された。現在、この時廃止された浦町駅の跡は平和公園、浪打駅の跡は国道4号青森東バイパスの一部となっており、旧ルートは大部分が遊歩道として緑地化されている。

いま遊歩道緑地を歩いて旧ルートをたどってみると、完全に市街地の中心部を横断する形で線路が敷かれていたことが実感でき、それによってどれだけ南北方向の交通が妨げられていたかについても容易に想像できる。

昭和43年の東北線の複線電化工事完成というと、それを受けて実施された10月1日のダイヤ改正で、電車特急が登場したことなどによるスピードアップや、無煙化の達成など、鉄道の利便性向上の方に目を奪われがちである。しかし、青森市にとって、この工事完成とそれに伴うルート変更は、市街地を南へと拡大させる契機となり、現在に至る市の姿を決定づけるほどのインパクトをもった出来事だったのである。

現在、青森市内では東北新幹線関係の工事が急ピッチで進んでおり、高架橋などの施設がどんどん姿を現しつつある。3年後に迫った新幹線開業は、単に東京までの所要時間が短縮されるということだけにとどまらず、青森市にとっては、現在の青森駅から新青森駅へとターミナル機能が移動するという、昭和43年以来の大きなインパクトをもった出来事であるといえよう。

昭和44年11月10日撮影の旧線路跡
～旧線は市街地の中央を貫いていた（県史編纂グループ所蔵）