

現在東北線の列車に乗ると、青森駅を出発して間もなく、国道7号線の古川跨線橋をくぐり、浪館通りの踏切を越えたところで、線路が高架になることに気づかれることと思う。車窓から下を見ると高架橋に平行して、地平を線路が走っているのが眺められる。また、

交差している旭町通りも地道となつてゐる。そのため、なぜこのような高架橋を作る必要があつたのかと疑問に感じられる方もいらっしゃるだろう。

現在では地道となつて線路の下をくぐつてゐる旭町通りだが、地道が完成するまでは同じ場所に青森市内でもっとも大きな踏切があった。市民の間では、「開かずの踏切」として知られてゐた旭町踏切である。

26回（昨年11月号）で触れたことがあるが、東北線が昭和43年に複線電化された際、青森市の東部地区で南方にルートが変更された。そのため東部地区では踏切がなくなり、南北方向の道路事情が改善されてゐた。

## 開かずの踏切

— 青森市旭町踏切 —

石塚雄士

（青森県青少年・男女共同参画課）

旭町通りには歩行者の便宜を図るために歩道橋が架けられていた。だが、自動車での南部から中心部を目指す場合、中央大橋が開通する以前は、やや東よりの八甲田大橋を渡るか、そうでなければ旭町通りか浪館通りの踏切を渡る以外に道はなかった。そのため、モーターゼーションが進展した昭和40年代後半には旭町通りの混雑は頂点に達し、本格的な対策が必要となつてゐた。

そして、この対策の一つが、初めに述べた東北線の高架橋なのである。もっとも、高架橋を設置した目的は交通渋滞の解消ではなく、大型化した自動車との踏切事故から旅客列車を守ることであった。すなわち、現在もそうであるように高架を走るのには東北線の列車だけでなく、貨物列車などは相変わらず地平の線路を走つており、道路側から見た状況はほとんど改善されなかつた。このため、抜本的な解決は昭和52年の旭町地道の完成を待つことになる。



旭町踏切

（昭和37年11月7日・県史編さんグループ所蔵）

しかし、青森駅に近い旭町通り付近では、青森操車場やそれに併設された機関区などの施設があつたため、ルート変更などは行われず、市の中心に非常に近い場所に踏切が残ることとなつてゐた。

当時、青森駅から青森操車場までの間には浪館通りと旭町通りにそれぞれ踏切が存在していた。この区間は東北線の旅客列車に加え

そして、この対策の一つが、初めに述べた東北線の高架橋なのである。もっとも、高架橋を設置した目的は交通渋滞の解消ではなく、大型化した自動車との踏切事故から旅客列車を守ることであった。すなわち、現在もそうであるように高架を走るのには東北線の列車だけでなく、貨物列車などは相変わらず地平の線路を走つており、道路側から見た状況はほとんど改善されなかつた。このため、抜本的な解決は昭和52年の旭町地道の完成を待つことになる。