

私たちの力で、沼津駅の高架化を実現しよう

かけはし

**主な記事**

- 鉄道高架化事業に調査費計上……………(1)
- 鉄道整備方式の比較……………(3)~(4)
- 一年のあゆみ……………(4)
- 調査の実施(近鉄大阪線八尾駅連続立体交差化事業)……………(4)
- 静岡県知事等への事業促進方陳情……………(4)
- まちづくりセミナー(JR東日本上毛線前橋駅高架化事業)……………(4)
- 先進地の視察(浜松駅と前橋駅の高架化事業)……………(4)

編集・発行/沼津駅の高架化を実現する市民の会  
 〒410 沼津市御幸町14-5 (沼津商工会議所内)  
 TEL <0559> 31-1111(代)・FAX <0559> 31-1115



鉄道高架化実現に大きく踏み出した沼津駅とその周辺  
 写真提供：静岡新聞社

静岡県事業として採択・平成三年度予算に調査費計上  
**鉄道高架実現へ大きく前進**

静岡県の平成三年度予算で、沼津駅周辺の鉄道高架化事業に対する調査費が計上されました。このことは、鉄道高架化事業を静岡県が事業主体となって取り組む意向を示したものといます。県の事業採択は、鉄道高架化が実現に向けて大きく前進したことを意味し、大きな喜びをもって迎えられています。市の沼津駅周辺整備事務局よりの報告と取材結果をまじえ、そのあらましをお知らせします。

二十一世紀に向かって、沼津市が今後とも静岡県東部地域の中核都市としての役割を担い、発展を続けていくためには、都市としての機能の向上と魅力づくりを積極的に進めていく必要があります。それには沼津市の中心である沼津駅周辺において、大きな課題となっている交通問題の解決を図る一方、鉄道をはじめ南北都市部の一体化と新たな都市機能が集積しうる土地利用の転換を図ることが重要となっています。鉄道の

高架化は、そのための有力な方法であり、都市拠点づくりに不可欠の事業といえます。沼津市では、昭和六十年から、建設省、静岡県、国鉄(のち国鉄清算事業団、JR東海、JR貨物)に分かれる。等の関係機関により調査委員会を設け、沼津駅周辺地域の総合的な整備のあり方について調査・研究を行って来ました。この調査委員会の検討において、沼津駅付近の鉄道高架化の必要性が指摘され、鉄

道高架化を想定した駅周辺整備構想がまとめられました。これを受けて沼津市では、昭和六十三年度に行政組織として鉄道高架対策室(現在は沼津駅周辺整備事務局)を設ける一方、市議会では鉄道高架化促進対策特別委員会を設置し、鉄道の高架化を目指した動きを始めました。これに歩調を合わせ、自治会連合会や経済団体、各種市民団体が集まり、昭和六十三年五月に、高架化促進の全市民的団体として、私たちの「沼津駅の高架化を実現する市民の会」(以下「市民の会」と略す)が結成されました。以来、市民の会では、高架化促進の署名活動、市民セミナーの開催、先進都市の視察研修を行う一方、市と一緒に力を合わせ、沼津市の官民を挙げて、鉄道高架化の実現に向かって積極的な取り組みを行って来ました。

このような沼津市を挙げての取り組み姿勢、熱意を県が評価し、県が事業主体となって鉄道高架化するための調査費を平成三年度静岡県予算に計上したのです。この沼津駅周辺の高架化に関する調査を県が実施するという方針が表明されたことは、非常に大きな前進であり、市民の会としても、活動の目標のひとつが達成された大変に喜んでいました。市でも県が高架化事業に乗り出してくれたということは、早期実現に向かっての第一の山を越えたという受け止めをしています。これを受けて、沼津市では、県が実施する鉄道高架化に関する調査に歩調をあわせて、鉄道が高架化されることによる事業効果が最大に発揮できるように、関連する道路整備や周辺市街地整備などの調査を行っていく考えであり、このための調査費を市の平成三年度予算に計上しています。これらの調査の実施に当たっては、県と市が一体となり、技術的な検討や国や鉄道事業者との協議調整などを進め、一日も早い事業着手ができるよう全力を挙げて取り組んでいく予定と聞いていますが、これらの調査や調整には、今後四年間程度を要するとの見方が示されています。また市では、これらの調査に当たっては鉄道沿線の皆様のご理解とご協力をいただきたため、できるだけ早く関係の皆様にご協力の要請ができるようその方法を検討しているとのこと

おわりに、この間、大変な熱意をもって推進していただきました市長さん、鉄道高架特別委員会を始めとする市議会の皆様方、また、十六万余名という促進の署名をいただくなどご支援を賜りました市民の皆様に深く感謝申し上げます。引き続き、今後とも事業化に向けて、引き続きご支援をいただきますようお願いいたします。

沼津市のさらなる発展にとって駅周辺の道路事情は最大のネックとなっています。南北交通を分断し、南北の商業を中心とした一体化を阻害しています。新しいまちづくりをめざすには、鉄道高架を実現させることが大前提となります。浜松も静岡も高架によって限らない発展へと飛躍をみせています。「市民の会」はそのため、調査や視察の実施、研究会の開催、陳情の実施、広報啓蒙活動や署名運動の実施と継続的運動を展開して来ました。その結果、平成三年度より県が事業主体となって高架化に関する調査・設計を実施して下さることが決定しました。本当によることばしいことです。今後とも事業推進のため努力を重ねてまいります。

市民の会の会長 宇野三郎

このため私は、昨年九月市長に就任以来、この事業の早期実現を目指して精力的に取り組んできましたが平成三年度から、県が事業主体となって鉄道高架化事業に関する調査・設計を行っていただくことになり、非常に大きな前進をみる事ができました。もちろん、事業化までにはまだまだ多くの問題を克服していかなければなりません。地元の皆様の御理解と御協力をいただきながら一日も早い事業着手ができるよう、全力を奮って頑張っております。市民の会の皆様には、引き続き御支援をお願いいたします。

沼津市長 桜田光雄

鉄道高架化事業は、私たちのふるさと沼津の新しい活力あるまちづくりのためには、どうしても実現しなければならぬ事業です。

このため私は、昨年九月市長に就任以来、この事業の早期実現を目指して精力的に取り組んできましたが平成三年度から、県が事業主体となって鉄道高架化事業に関する調査・設計を行っていただくことになり、非常に大きな前進をみる事ができました。もちろん、事業化までにはまだまだ多くの問題を克服していかなければなりません。地元の皆様の御理解と御協力をいただきながら一日も早い事業着手ができるよう、全力を奮って頑張っております。市民の会の皆様には、引き続き御支援をお願いいたします。

# 沼津駅周辺総合整備事業と 鉄道高架事業

## 総合整備事業 の主な内容

沼津駅の高架化を契機とする周辺地域の都市改造は、沼津市民の長年の夢であり、二十一世紀に向かって沼津市発展の新たな活力を誘導する大事業です。今後沼津駅周辺では様々な計画・事業が集中して行われることになるでしょう。

整備事業は、都市基盤整備と上物(うわもの)整備とに分けることができます。都市基盤整備としては、鉄道高架事業、関連道路事業、土地区画整理事業、市街地再開発事業を一体的に行い、また上物整備としては、定住拠点緊急整備事業、民活事業により各種都市拠点施設や民間ビルの建設を進めていくことになるものと考えます。

なぜこのような大掛かりな事業の仕組が必要になるのでしょうか。鉄道を単に高架化するだけでは、鉄道線路が地表から上部に移動するに過ぎず、その事業効果としては踏切がなくなる等限られたものでしかありません。これでは沼津市が今抱えている問題——南北に分断されている市街地を一体化すること、あるいは、沼津市活性化のために駅周辺を新たな拠点地区として形成すること等——に比べていくことができません。鉄道高架化を契機として、沼津駅周辺や鉄道沿線の都市改造を行い、静岡県東部地域にふさわしい魅力と活力ある都心づくりを進めていく必要があります。このような駅周辺の都市改造のための様々な事業を

総称して沼津駅周辺総合整備事業と呼んでいます。もちろん、沼津駅周辺総合整備事業の中核の事業が鉄道高架化であることは言うまでもありません。

## 沼津市沼津駅周辺整備事務局

約二二三億円  
約二二六億円  
約七九六億円  
合計

## 総合整備事業 の概算事業費

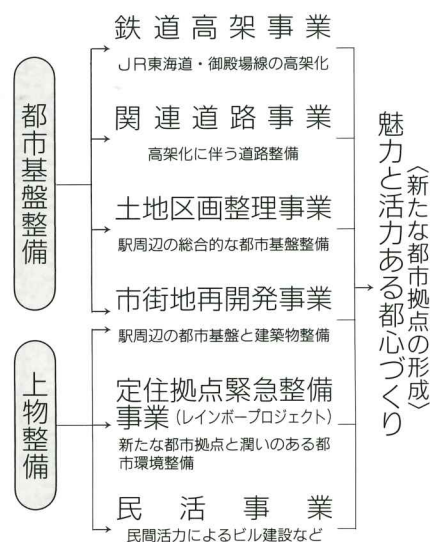
沼津駅周辺総合整備事業の全体像は、平成三年度から静岡県と沼津市が共同で実施する調査の結果を待たなければなりません。平成元年度に関係機関によって作られた沼津駅周辺総合整備手法検討委員会による構想案では、次のとおりの試算がなされています。

- 一、鉄道高架事業(高架化区間を大岡団地、明電舎付近約二・八キロメートルと想定して試算) 約四三七億円
- 二、周辺道路整備事業

## 鉄道高架化 調査事業の概要

- 一、平成三年度の調査項目
  - (一)高架事業区域の測量調査
  - (二)鉄道施設の大まかな設計検討
  - (三)周辺道路の測量調査
  - (四)周辺道路の大まかな設計検討
  - (五)関連都市計画の検討
- 二、平成四年以降の調査項目の予定
  - (一)鉄道施設の具体的な構造検討と詳細な設計
  - (二)周辺の整備計画の検討
  - (三)環境影響調査これらの調査を行うにはこんご四年度程度の期間が必要となります。

## 沼津駅周辺総合整備事業のしくみ



## 地下化方式

地下化する場合の「縦断線形」は次ページの図のAのようになります。この線形は鉄道の勾配に関する規定を満たすように描いたものです。これによると、地下化の区間は、大諏訪付近から三島駅までの約八キロメートル余も必要になるといえます。

これだけの長い区間の地下化が必要となる理由ですが、図を見るとわかりますが、標高(土地の高さ)が三島側に行くにつれ高くなっていきます。また、その途中に黄瀬川があります。このため、沼津駅から東京方面へ鉄道の規定による最も急な勾配をとつても、黄瀬川にぶつかってしまします。そこで、黄瀬川の川底の下を通らなければならなりません。さらに黄瀬川を過ぎても線路の勾配と地表面の勾配がほとんど同じであるため、地下から地表へはなかなか出られず、三島駅を半地下化することにより、やっと地表に出られるということになります。

また地下化する場合、工事期間中には地下構造物建設のため、道路交通の規制の必要が生ずるほか、地下埋設物の移設、地下水環境に与える影響の問題が出て来ます。しかし、地下化する場合には、土地利用や電波、騒音などに対して優れているという評価がありますが、事業費は、地下化の区間が長いことから膨大となり、約二、八〇〇億円と試算されています。以上のことから、沼津市としては

鉄道と道路との立体交差の方式については、現在、高架化方式というところで進められていますが、「地下化(あるいは半地下化)したかどうか」というご意見が寄せられています。そこで、地下化および半地下化方式について、概略の検討を行いましたので、その概要をお知らせいたします。

## 鉄道整備方式に関する質問に答えて

# 地下化方式・半地下化方式 と高架化方式の比較

沼津市沼津駅周辺整備事務局

## 半地下化方式

半地下化する場合の「縦断線形」は、図のBのようになります。この線形は鉄道の勾配に関する規定を満たすように描いたものです。これによると、半地下化の区間は小諏訪付近から黄瀬川の手前までの約五キロメートル弱も必要になってしまいます。半地下化の場合でも、地下化の場合と同じように、地形的な条件により、これだけの長い区間の工事が必要になってしまいます。

また、半地下化方式の場合には、土地利用面でも鉄道両側の土地が分断されてしまうほか、工事期間中に鉄道を横断する道路を交通止めにする必要があり、都市活動に与える影響が大きくなります。この他にも地下方式と同様、地下埋設物の移設、地下水環境への影響など、施工する上での問題が多く指摘されています。さらに、取付部(半地下から地上へ出てくる所)においても、交差する道路を別に単独で立体交差に整備しなければならぬという問題が出て来ますが、この費用を除いても、概算事業費は約一、二〇〇億円と大変な額になりますので、半地下化方式が電波、騒音などに対して優れているとしても、沼津市としては半地下化方式は採用できないという判断をしています。

(注)「縦断線形」とは、鉄道の延長方向の線路の形をさします。これにより、線路の勾配、縦断線等の状態がわかります。

## 高架化方式

図のCによるこの方式は工事の施工性がよく、高架下の有効活用により南北一体化も図られ、工事費、維持管理費も四三七億円と三方式中最少、「縦断線形」も良好です。

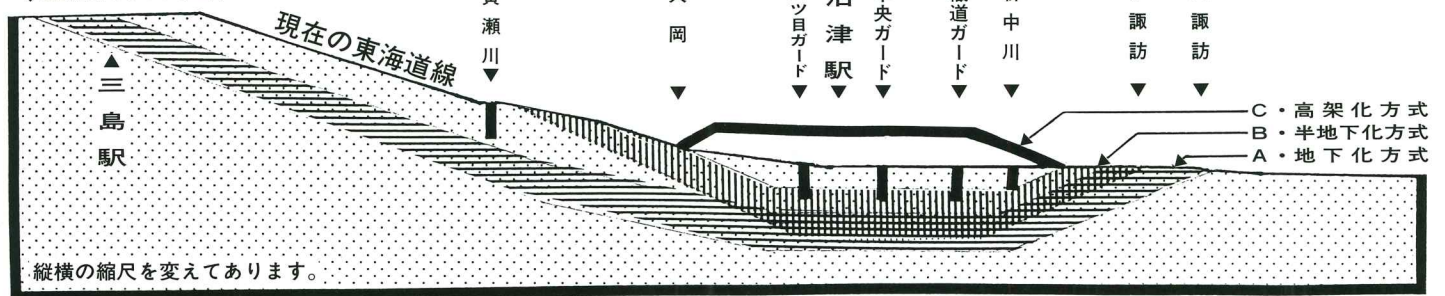


# 鉄道整備方式の比較

(沼津市沼津駅周辺整備事務局)

項目	A 地下化方式	B 半地下(掘削)化方式	C 高架化方式
地質	地盤条件、掘削深、線路及び建物との近接度が、施工性、経済性を大きく左右する。	地下方式と同様であるが、掘削深が浅いため、地下方式より影響が少ない。	地盤条件、地下水位の高低が施工面、経済性に与える影響が少ない。
地下埋設物	上下水道・ガス管・電話ケーブル・電力線等の地下埋設物の移設が必要であり、事業費が増大する。	(地下方式と同様)	地下埋設物による支障は少ない。
周辺環境	沿線住民に対して工事中の地下水の汲み出しによる井戸枯れ、地盤沈下、家屋への影響が発生する恐れがあるが日照・騒音・電波障害は少ない。	(地下方式と同様)	日照・騒音・振動・電波等に対する影響が考えられるが、側道の設置などの対策による対応が可能である。
交差道路	取り付け区間では、工事中及び完成後ともに道路の交通止め、単独立体交差化の必要性が生ずる。	(地下方式と同様) 既存のガードは工事中全面交通止め。迂回路の設置が困難である。	工事中の障害は少ない。 取り付け区間では高さ制限を受けながら、通行止めの必要がない。
施工面	三ツ目・中央・轡道ガード及び新中川の下を通るため、深度が深くなり、施工面、経済性の面で不利。 東京方向において、地形条件から東海道本線に関わる鉄道規定の最急縦断勾配値10%を採っても、黄瀬川の下を通過するためには、取付部の始点が三島駅構内となり、三島駅の半地下工事や、新たな道路の単独立体交差化等が必要となり支障をきたす。	地形条件から、特に東京方向での取り付け区間が長くなり、多額の事業費を必要とする。 取付部においては、道路の単独立体交差化もしくは通行止めが必要となり、関連道路整備事業費が増加するとともに、沿線市街地に与える影響が大きい。	三ツ目・中央ガードは線形改良のため、施工面での配慮が必要。 地質が比較的良好的ため、施工が容易であり、かつ経済的である。 縦断線形に無理がない。
沼津駅との関わり	駅構内を横断して仮土留工が施工されるため、車両基地と駅構内が分断される。 東海道本線と御殿場線の直通運転に支障を与えるなど、鉄道営業に与える影響が大きい。	(地下方式と同様) (地下方式と同様)	鉄道営業に与える影響が少ない。
経済性	駅部の地下化は難工事が予想され工事期間の長期化と、事業費の増大の他、防災・空調・排水設備の完備を要し、維持管理費が大きい。	(地下方式と同様) 維持管理費は、地下方式と高架化方式との中間。	工事期間の短縮、施工の容易にもなる工事費やその維持管理費が、三方式の中で最少。
土地の有効利用	有効利用が図れ、南北が一体化するが、三島駅に新しい問題を残す。	鉄道両側の土地が掘削で分断される。	高架下の有効利用。 地下方式と同様の南北の一体化。
概算事業費	約二二四億円(取付部における道路の単独立体交差化事業費は含まない)。	約一二六億円(取付部における道路の単独立体交差化事業費は含まない)。	約四三七億円。

(縦断線形図)



沼津駅前の電光ニュース



沼津市営香陵駐車場の壁面看板



商工会議所前の看板



広報紙「かけはし」の発行

広報・啓蒙しています

市民の会の活動は随時「新聞、テレビ」で報道し、広報紙「かけはし」を発行(全戸配布)、看板を掲出(香陵駐車場、商工会議所前)、電光ニュース(駅前)を流し、平成三年度には国鉄清算事業団用地に大型看板を設置する計画です。

# 市民の会二年のあゆみ

「沼津駅の高架化を実現する市民の会」(会長宇野三郎沼津商工会議所会頭)では、設立三年目である平成二年度において実施した活動を総括した。本会の目的とする「沼津市の中心市街地における都市交通問題の抜本的解決をはかることにも、沼津市の活性化を促進することを旨とし、沼津駅の高架化を実現する」ことを目的に事業を展開した。陳情の実施、先進地の視察、各種広報活動の実施、調査の実施、まちづくりセミナーの開催などである。いずれも目的達成に向けての事業で、沼津市や沼津市議会と連携し、これを支援するための民意を結集する成果を生んだことと評価した。特筆すべきことは冒頭でも触れたとおり、静岡県が平成三年度予算で沼津駅周辺の鉄道高架化事業に対する調査費が計上されたことである。このことは、この事業に静岡県が事業主体となつて取り組むことを意味しており、本会としても喜びをもって受けとめられている。

## 調査の実施

○とき 一月三十一日～二月一日  
○視察先 近鉄大阪線(大阪府八尾市)連続立体交差化事業  
天保山ハーバービレッジ(大阪港)、大阪ビジネスパーク  
八尾駅のケースは大府府が事業主体、総延長二・二キロメートル、総事業費は約一〇億円、事業は昭和四十五年～五十四年の十年をかけて完成させたものです。

従来、八尾駅は、人口約二十五万人の主要駅であったが、その周辺地域においては人口の集中および産業の発展に伴う交通量の急激な増加等により、都市機能が著しく阻害されてきました。そのため、これらの抜本的な解決を図るためにこの事業が全体的に取り組み、それに関連して駅移転、駅前土地画整理事業および旧駅周辺商店街の近代化等の総合



高架化事業完成の八尾駅前の全景

的な駅周辺のまちづくりも、ほぼ同時期に一大事業として実施されたものです。  
事業効果として交通量三倍、商業業務用地五倍、小売販売額六倍と近傍類似あるいは周辺市町村に比し大幅に伸びていることが数量的に現れています。

## 静岡県知事等への陳情

◎斉藤静岡県知事等への陳情  
○とき 十二月二十七日  
○参加者 桜田光雄沼津市長、西山次雄・高島忠義沼津市議会正副議長、原新平・山本一喜沼津市議会鉄道高架化促進対策特別委員会正副委員長、宇野三郎市民の会会長(沼津商工会議所会頭)、斉藤政芳・萱沼二郎・大橋光雄の各副会長等役員、事務局員など二十五名

当日、桜田市長や宇野会長が事業推進のため県の強力な支援を訴えたのに対し、斉藤知事は「東部の中核都市として歴史に残る大きな仕事なので、一致協力して取り組んでいただきたい。」と地元の決意を促されるところにも、県を挙げて支援して行くとの姿勢を示されました。

◎桜田沼津市長等への陳情  
○とき 十二月二十七日  
○参加者 市民の会宇野三郎会長、

## 新しいまちづくりセミナーの開催

○とき 一月二十九日  
○ところ ブケ東海小ホール  
○テーマ 鉄道高架化事業とまちづくり(JR東日本両毛線前橋駅の高架化をめぐる)

○講師 群馬県前橋市前都市計画部長(現水道局長) 天野昭二氏  
当日は鉄道の高架化事業と周辺再開発をすすめる、新しいまちづくりに大きく寄与した群馬県前橋市の事例を学びました。前橋駅の高架化事業とまちづくりについては、すでに平成元年・二年の二回、市民の会として、連合自治会長や、沿線自治会長などが現地視察をしており、今



事業の促進を要請(県知事室)

斉藤・萱沼・大橋・高村の各副会長等役員、事務局員など十五名

当日、市民の会では県庁を訪ねる前に桜田市長あて誕生後初めて正式に鉄道高架化実現への要請を行いました。引き続き西山沼津市議会議長へも同様の要請を行いました。この要請に対し桜田市長は「市長就任以来、実現に向けてあらゆる努力を傾けている。希望をかなえられる方向に向かいつつあるとの感触を得ている。今後とも市民の会のご支援ご協力をお願いしたい。」と語られました。



前橋駅の高架化事業を学ぶ(ブケ東海)

回は、広く市民の方々に事例研究をしていただくことを意図した出張セミナーでした。  
現地視察時にもご指導いただいた天野氏は、昭和四十八年から昭和六十一年をはさんで二十年近い取り組みの中から体験的な貴重な講演をされました。

## 先進地の視察 浜松駅と前橋駅

第一回  
○とき  
○視察地 JR東海浜松駅高架化事業  
○参加者 市民の会会員  
浜松駅の視察はこれまでに四回実施したことになります。浜松駅の場合、事業主体は静岡県、総延長は五・三キロメートル、事業費は二五七億円、昭和三十六年三月に鉄道高架化のため客貨分離を陳情し、昭和五十四年十月の供用開始まで約十八年を要したといえます。

○とき  
○視察地 JR東日本両毛線前橋駅高架化事業  
○参加者 沿線自治会長他  
前橋駅のケースは群馬県が事業主体、総延長五・七キロメートル、事

特に前橋市のケースの特色として  
①全市的合意がスムーズに形成された。  
②地元対策協議会がよく機能した。  
③残地買収方式が地権者の協力を高めたことが挙げられました。  
また取り組みの姿勢として「高架化では大きく変わる。十年はかかる息の長い事業になるが、激しさを増す都市間競争に生き残るために行政と住民が一体となって早期実現に向け、勇気をもって動き出すべきだ。」と熱を込めて呼びかけられました。  
さらに天野氏は「高架化事業は行政主導型で進められるもの」とし、「市民対応の窓口は市。生活の場に変更を来し、影響をうける住民の側に立って、事業の推進をはかるのだ」との理念に立つならば、住民の信頼を得、安心感を生み、さまざまな知恵も出てこよう。」と指摘し、「事業推進のカギは行政の姿勢、熱意でもある。」としめくくられました。



高架化が完成した前橋駅

## 編集後記

平成二年度も本日三月三十一日をもって終了する。年度当初、定時総会の席上、「高架化実現へ向けて」運動を強化するとの誓いを新たにスタートを切ってはや一年。常に沼津市および沼津市議会と連携を密にし二人三脚というより三人四脚で目的へ邁進して来たものである。市民の会や沿線自治会代表参加の浜松、前橋等の先進地視察、沼津市長・静岡県知事等への陳情、前橋駅高架化事業のケース研究、大阪近鉄八尾駅高架化事業の調査、電光ニュース、看板、広報紙「かけはし」による広報啓蒙活動も実現に向けての着実なステップである。その結果、年度内に、平成三年～六年にかけて県が事業主体で調査・設計する朗報をきいた本号では、感激の気持高鳴る中でその朗報の内容やその意味するところを「市民の会」のみなさんにお伝えする記事をとりとめた。次年度もさらに先の朗報を呼び込みたい。  
編集委員(順不同)  
山室公義 荻生昌平  
金井隆直 仁科紀明  
秋山精太郎 山川 勝