

私たちの力で沼津駅の高架化を実現しよう



かけはし

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

主な記事

- 沼津駅周辺総合整備事業 事業実施に向けスタート
- 主張「キラキラ輝いているまち、わくわくするまちぬまづ」
- 質問「なぜ地下化ではなく高架化なのか」
- JR 沼津駅の北口駅舎が移転します
- 私もひとこと 浜松アクティビティ・浜松駅高架化事業視察記

沼津駅周辺総合整備事業 事業実施に向けスタート 高架化元年（平成六年度）進捗状況

沼津駅周辺総合整備事業は、去る平成六年四月八日、都市計画道路及び土地地区画整理事業の都市計画決定がなされ、いよいよ事業実施に向けてのスタートをきることになりました。

そこで、市民の会事務局では平成六年度の事業の進捗状況について市に取材しましたので、市民の会の活動報告とともにお知らせします。

沼津駅周辺総合整備事業の概要

沼津駅周辺総合整備事業のあらましは、次のとおりです。

沼津市は、静岡東部地域を代表する魅力と活力ある拠点都市づくりを最重要施策として取り組んでいきます。

沼津駅周辺総合整備事業は、二十一世紀を展望した中で、今こそ成し遂げなければならない大変重要な事業なのです。

〔事業の内容〕

沼津駅周辺総合整備事業は、大きく四つに分けられます。

①鉄道高架化

JR東海道本線及び御殿場線を高架化します。

東海道本線は大岡団地付近から片浜付近まで、御殿場線は大岡団地付近から沼津駅まで高架化します。

また、これに合わせて車両基地を片浜地区へ、貨物駅を原西部地区へ移転します。

②道路整備

駅周辺地区の幹線道路を拡幅・新設整備します。

拡幅整備する主な路線として、三つ目・中央・のぼり道の各ガードは四車線化するとともに、埋め立てて平面化します。また、南口駅前交差点から市道沼田線までの平町錦町線は、四車線化して、中央ガード南側

事業の進捗状況

平成六年四月、駅周辺の都市計画道路及び土地地区画整理事業が都市計画決定されました。

また、地域振興整備公団の特定再開発事業が国の平成六年度予算に計上され、さらに沼津駅周辺の鉄道高架化について、初めて国庫補助事業として採択されるなど、事業費面においても、国の支援が得られることになりました。

平成六年度、沼津駅周辺総合整備事業は、事業実施に向けたスタートがきられたのです。

③土地地区画整理事業

鉄道高架化によって生まれる広大な鉄道跡地を含めて、駅周辺地区の住環境の向上や拠点都市にふさわしい都市環境の創造を目指して、駅周辺地区の四十・二ヘクタールが土地地区画整理事業区域として都市計画決定されました。

④駅北地区開発

国鉄清算事業団用地（五・九ヘクタール）を活用して、東部地域の交流拠点となる施設の整備が進められます。

各事業の進捗状況は、次のとおりです。

①鉄道高架事業

平成三年度から静岡県が事業主体となつて高架化の調査・設計が進められてきました。平成六年度から国庫補助事業として採択されました。このことは、大きな事業費となることと予想される鉄道高架化事業に、国の支援が得られることになったという点であり、県・市のみならず、私たち市民にとつても朗報であると言えます。

現在、県が中心となつてJR東海・JR貨物と鉄道施設の配線計画などの検討が進められています。

この配線計画検討の内容は、高架化後の新しい沼津駅の線路をどのようにするか、その結果、高架施設全体の線形や位置がどうなるのか等について、できるだけ周辺地域に影響がでないように検討が続けられているとのこと。

また、車両基地・貨物駅の移転についても、移転予定地である片浜地区・原西部地区周辺の地元代表者と話し合いが進められています。

②土地地区画整理事業

駅周辺地区の土地地区画整理事業を効率的に進めるため、地区を二つに分け、それぞれを別の施行者が実施することになりました。

駅南地区（十二・五ヘクタール）は沼津市が、また、駅北地区（二十七・七ヘクタール）は特定再開発事業として、地域振興整備公団が施行者となり、同時並行的に事業が進められます。

③特定再開発事業

地域振興整備公団の特定再開発事業は、地方拠点都市法に基づき、拠点地区の都市整備に対する国の支援策として、平成四年度に創設されたもので、市では、沼津駅周辺地区総合整備の実現を図るため、積極的な導入を図り進めてきました。

平成五年度には、事業化推進調査（二ページへ続く）

現在、県が中心となつてJR東海・JR貨物と鉄道施設の配線計画などの検討が進められています。

この配線計画検討の内容は、高架化後の新しい沼津駅の線路をどのようにするか、その結果、高架施設全体の線形や位置がどうなるのか等について、できるだけ周辺地域に影響がでないように検討が続けられているとのこと。

また、車両基地・貨物駅の移転についても、移転予定地である片浜地区・原西部地区周辺の地元代表者と話し合いが進められています。

②土地地区画整理事業

駅周辺地区の土地地区画整理事業を効率的に進めるため、地区を二つに分け、それぞれを別の施行者が実施することになりました。

駅南地区（十二・五ヘクタール）は沼津市が、また、駅北地区（二十七・七ヘクタール）は特定再開発事業として、地域振興整備公団が施行者となり、同時並行的に事業が進められます。

③特定再開発事業

地域振興整備公団の特定再開発事業は、地方拠点都市法に基づき、拠点地区の都市整備に対する国の支援策として、平成四年度に創設されたもので、市では、沼津駅周辺地区総合整備の実現を図るため、積極的な導入を図り進めてきました。

平成五年度には、事業化推進調査（二ページへ続く）

主張 「キラキラ輝いているまち、わくわくするまちぬまづ」のために

（沼津青年会議所 理事長 石井 裕）

私達のまち「ぬまづ」がこの所、駅周辺総合整備により、歩道の整備やインテリ



ジェントビルの新築工事が着工されて、日を追って駅から見る街並みは、商店街を中心地として東部の中核市としてのにぎわいを作る為のまちに変わりつつあります。私達JCCメンバーはそのまちで生まれ、そのまちで育ち、そのまちで生活をしていく青年であると同時に、「わくわくするまちづくりの能動者」でもあります。

そういう土着のJCCの特性を生かしながら地域にしっかりと根ざした個性あるまちづくりを進めていくことが、本当の意味での「地域の自立」につながるのだと確信しております。そのためには、そのまち固有の歴史や文化や伝統を私達自身がきちんと受け継ぎ、その中にキラキラ輝いているヒトやモノを生かしたまちづくりをしていかなければならないと考えています。

そこで、「キラキラ輝いているまち、わくわくするまち」とはどんな様なまちかと考えますと、全国的に各地でまちづくりについて考え開発されている中で、我々のまち「ぬまづ」には、ます二十年前から「ゴミの分別の収集のまち」について日本中に「環境にやさしいまち」としての発信をしていますが時が経つにつれてマンネリ化し進歩がなくなつてきています。そこで、今埋め立てゴミとしてのペットボトル等のプラスチックゴミを資源ゴミとして扱い沼津中に「ペットボトルの粉砕型ゴミ箱をオシャレに設置してリサイクル業者が資源として収集して行くまち」「環境にやさしい人」が集まっている「環境にやさしいまち ぬまづ」がエコポリスを創造して、日本中に発信し続け自分達のまちを胸を張って語れるまち。この様なひとつの例をとつてもわくわくしてきます。

しかし、ただオシャレにゴミ箱を設置してもわくわくするわけではありませぬ。やはり置くベースグラウンドの設備それは南北の統一化、駅周辺総合整備事業が進む中であつて城壁はできても城本体の整備ができなければそこに人は集まらなはきませぬ。県内東中西の東部の中核市としての確立を、「わくわくするまち ぬまづ」のために沼津駅の高架化を大前提の目的としてなによりもさらに住民一体となつて確実に一歩一歩と足並みをそろえ協調とロマンをもつて行動する時と考えます。

一月十七日未明に起きた兵庫東部阪神大震災によって倒壊した街並みを見て、被災者の人達の話の中にこの様な話がありました。「まちづくりに対してはいつでも行政に任せっきりで、上（行政）しか見ていませんでした。そして今回の災害によって崩れた家々を見回すとそこには隣の人達の顔があり何事も行政に頼りすぎている事を知り、自分のまちは自分達が隣人の人達が力を合わせて進まなければ」と語っていました。私達のまちです。私達そして子孫へと伝える、「わくわくするまち」をつくるために沼津の駅の高架化の実現を、そしてそこから始まる「ぬまづ」の文化・歴史のために、「キラキラ輝くまち、わくわくするまち ぬまづ」のために。

が推進されるとともに、市議会では、平成六年九月議会において、「静岡東部拠点(沼津駅北地区)特定再開発事業の促進に関する意見書」が全会一致で採択されるとともに、県議会においても、特定再開発事業を促進するために必要な議案が可決されました。

県・市では昨年十二月に、地域振興整備公団に対し、正式に事業要請を行った結果、沼津駅北地区が全国で初めての特定再開発事業地区として決まったものです。

地域振興整備公団では、事業実施基本計画検討のための、静岡東部拠点都市整備計画委員会を同月沼津市で開催するとともに、関係省庁との協議・建設大臣への事業認可申請等事業実施への準備を進めています。

事業の進捗状況は前述のとおりですが、実現に向かって確実に一歩一歩前進していると言えます。一日も早い事業の実現を目指して、私たち市民の会も引き続き支援活動をしていきたいと思えます。

市民の皆さんにも、事業への一層のご理解とご支援をお願いいたします。

去る一月十七日に発生した阪神大震災は、神戸市などに想像を絶する大災害をもたらしました。高速道路や鉄道が大きな被害を受け、また神戸市長田区などが火災により壊滅した状況を映し出すテレビ画面は、大きな驚きをもたらしました。同時に、火災の延焼防止や避難路、緊急物資輸送路としての幹線道路の重要性を再認識しました。しかし一方では、沼津で進めようとしている鉄道高架施設の耐震性はどうか、という疑問に、市では「幹線道路整備は計画に組み込まれている。鉄道高架施設は、幸いこれから設計にとりかかるので、県に要請していきたい。今回の大震災を教訓にして、より一層安全性に配慮して駅周辺のまちづくりを進めていく」とのことでした。(文責 商工会議所・山室)

「沼津駅周辺総合整備事業への質問」 なぜ地下化ではなく 高架化なのか

沼津駅周辺総合整備事業は、鉄道高架化に併せ、駅周辺市街地を一体的・総合的に整備・開発するとともに、静岡東部地域の中心都市にふさわしい新たな都市拠点の形成を目指し進められています。

最近、鉄道の立体化方式について「なぜ地下化ではなく高架化なのか」という質問が、当市民の会事務局にも寄せられています。そこで、かけはし第三号(平成三年三月三十一日)に掲載しましたが、もう一度鉄道立体化方式についてレポートします。

地下化する場合の「縦断線形」は下図のようになります。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。

(注) 縦断線形とは、線路の勾配のことです。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り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て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(鉄道(東海道本線)の規定による最も急な勾配(1〇〇/1〇〇〇))をとつても、黄瀬川にぶつかってしまいます。そこで、黄瀬川の川底を下を、通らなければならぬのです。さらに黄瀬川を過ぎても線路の勾配と地表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ということにより、やっと地表に出られるということになります。

しかし、三島駅の半地下化を三島市民が納得するわけがありません。そうすると三島駅も完全地下化にすることができれば、事業が際限もなく大きくなり、とても実現が見込めな

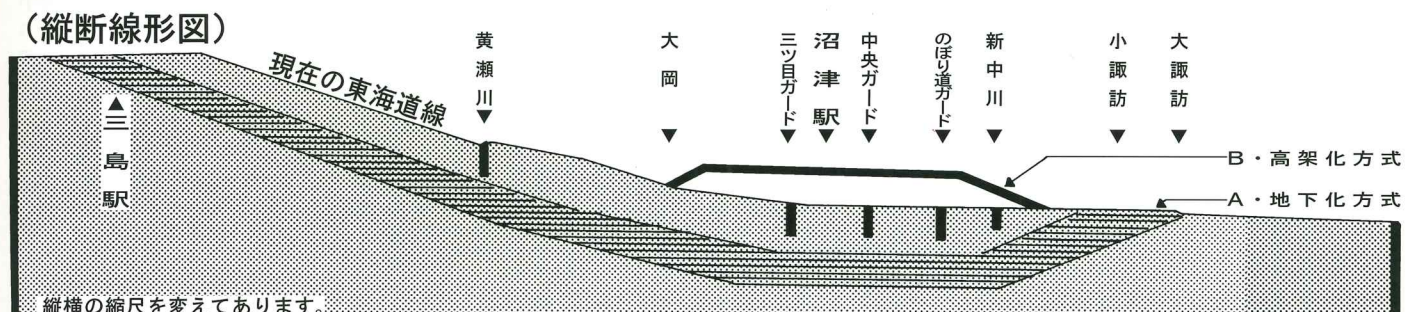
いこととなりましょう。一方、鉄道高架は、大地震のときに崩壊する恐れがないのかという心配をされる方がありますが、これは耐震工事を十分に行うことによって安全なものとする事が可能です。以上が質問に対するレポートです。今後、市民の会事務局では、このような市民の皆さんの質問に積極的に対応し、レポートしていきたいと思えます。市民の皆さんからの沼津駅周辺総合整備事業に関する質問をお待ちしております。



【問い合わせ先】
沼津駅の高架化を実現する市民の会事務局
(商工会議所業務部内)
☎三一一一一一

鉄道立体化方式の比較

| 項目 | A 地下化方式 | B 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。 | 地盤条件、地下水位の高低が施工面、経済性に与える影響が小さい。 |
| 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。 | 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。 | 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るが、通行止めの必要がない。 |
| 施工面 | 三ツ目・中央のぼり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(1〇〇/1〇〇〇)を採つても、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。 | 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。地質が比較的良好のため、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。 |
| 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。 | 高架下の有効利用により地下方式と同様の南北の一体化を図ることができる。 |



JR沼津駅の北口駅舎が移転します

国鉄清算事業団の基盤整備事業

JR沼津駅北口の駅舎の移転工事が、国鉄清算事業団により、近々に実施されることが、新聞や広報めぐりに掲載されました。

通勤や通学をはじめ多くの方が利用し、沼津駅の北の玄関とも言えるJR沼津駅の北口がどのように変わろうとしているのか工事計画の概要を市に取材しましたので、お知らせします。

《沼津駅北口駅舎移転工事の概要》

移転工事の概要

(1) 事業者 国鉄清算事業団中部支社
昭和六十二年の国鉄の改革に伴い、旧国鉄の土地や鉄道施設などは、国鉄清算事業団(以下清算事業団)やJR各社に分割して継承されました。清算事業団では、約二十五兆円にものぼる旧国鉄の長期債務の償還に充てるため、清算事業団が継承した土地の売却処分を行っています。この土地の売却処分を促進するため、清算事業団用地内に所在する線路や建物などの鉄道施設の移設や撤去など土地の更地化を図る基盤整備事業を進めています。

JR沼津駅北口にも、旧国鉄機関区の跡地など約六ヘクタールの広大な清算事業団用地があります。この沼津駅北口の清算事業団用地についても、昭和六十三年より基盤整備事業を開始し、不要な線路などを撤去して概ね更地になっていますが、現在、JR東海の北口駅舎やJRバス関東のバス発着所、乗務員休憩所などの施設が、まだ清算事業団の土地に所在しています。

そのため、この土地を所有・管理している清算事業団中部支社では、用地売却に向け、JR東海及びJRバス関東と協議の上、この度、沼津駅北口駅舎などの移転工事を基盤整備事業の一環として、実施すること

となったものです。

(2) 工事期間(予定)
平成七年三月～平成七年十二月

(3) 工事計画の概要(図1参照)

現在、清算事業団用地内に所在しているJR東海の北口駅舎、JRバス関東のバス発着所などの施設が、JR各社の所有地へそれぞれ移転新築されます。また、駅舎の移転に伴い、駅前広場の整備が行われます。これにより、昭和三十三年に開設され老朽化の著しい北口駅舎は、現在地から約五十メートル南側(線路寄り)に移転新築され、これに合わせて、駅の南北を繋ぐ跨線橋も現在の約三分の二の長さになります。

JRバス関東の施設は、新しい北口駅舎の西側に営業所とバス発着所が移転新築されます。

また、新しい北口駅舎の前には、約一、六〇〇平方メートルの駅前広場が整備されます。

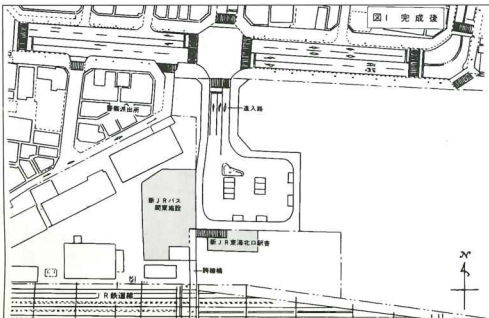
(4) 工事の手順(図1・図2参照)

- ① まず新しい北口駅舎やJRバス関東関係施設の建築を行い、これに合わせて駅前広場及び広場への仮設進入路の整備を行います。(図2)
 - ② ①の工事完成後、現在の北口駅舎や跨線橋の一部などを取り壊し撤去します。(図2)
 - ③ ②の後、駅前広場への進入路の付け替えを行って工事は完了します。(図1)
- なお、図2の工事期間中の仮設進入路は、図1の完成後

入路は、図1の進入路が完成するまでの約四カ月程度使用することとなりますが、この仮設進入路の出入りについては、車両の右折禁止などの規制が行われる予定とのことですのでご承知下さい。

《沼津駅周辺総合整備事業による沼津駅北口周辺の整備》

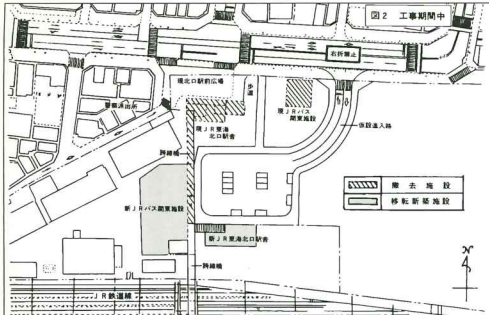
沼津駅周辺総合整備事業は、沼津市の都心部を東部の中核都市にふさわしい都市機能を備え魅力と活力にあふれた広域的都市拠点として整備するため進められています。特に駅北地区については、都心部



において恐らく今後二度と得られないと思われる大規模空地(清算事業団用地)を活用して、都心のにぎわいを創出し、県東部地域の交流拠点としての地域の発展を牽引することにより、新たな都市拠点づくりを進める計画となっています。

また、将来的には、沼津駅周辺総合整備事業により、鉄道が高架化されると、JRの駅舎は静岡駅や浜松駅のように高架下に入り、北口駅前広場も最終的には、約一、二〇〇平方メートル(現在の南口駅前広場の約二倍強)の広場として改めて整備されることになっています。

従って、清算事業団の基盤整備事業による沼津駅北口のJR駅舎の移転並びに駅前広場の整備は、沼津駅周辺総合整備事業から見ると、あくまで暫定の整備として位置づけられますが、今後、地域振興整備公団の特定再開発事業や清算事業団用地の取得も含め拠点施設整備を進める上で重要な種地となる清算事業団用地が更地化され活用しやすく整備されることは、沼津駅周辺総合整備事業の実現に向け、また一歩前進したといえます。



報告 静岡県知事等へ 事業の促進方を陳情

「市民の会」では去る十二月二十六日、毎年恒例となっている、市、市議会とともに、県庁を訪ね、石川嘉延静岡県知事、佐藤重義県議会議長等に事業の促進方について陳情を行いました。

陳情には桜田沼津市長、庄司市議会議長、田上市議会鉄道高架化促進特別委員長、大橋市民の会会長(沼津商工会議所会頭)等総勢三十余名が参加しました。一行はその足で庄田副知事、出納長、総務部長、都市住宅部長にも面談し、事業の促進方について協力を求めました。



県知事室にて

報告 藤枝駅周辺整備検討懇話会定例会に出席して

市民の会副会長 荻生昌平

平成七年二月十五日、藤枝市の要請を受けて第二回駅周辺整備検討懇話会に講師として出席した。

懇話会は官主導にて藤枝商工会議所会頭一言善二郎氏を座長とする関係機関、関係者、市民等十四名の委員によって構成されている。

藤枝市は静岡市のベッタタウンとして、浜松市を西の控え近年発展を続ける掛川、焼津と隣接する中で積極的發展を求めている。沼津市開発課長杉山智氏の「沼津駅周辺再開発の現況」の講演のあと、「鉄道高架化の実現について」との演題にて、市民の会の設立に至る経緯と活動の内容、民間主導の組織化と推進、未来へのまちづくりに対する考え等約一時間に亘り述べた。

市役所のある主要市街地は北側にありすでに都市計画は一〇〇パーセント完了し、これから新しく発展し高次都市化の可能性は南側にあった。現在約八〇パーセントの都計の進捗状況で駅周辺には若干の清算事業団の用地を残しているものそれ自体は開発の余地は無い。市営駐車場、

駐輪場、小学校と公園予定地等が駅周辺に点在し大型店の出店もある。最近移転が決定した志太総合病院(約一万平米)跡地にぎわいの中心とする総合整備計画の検討会であろうと推察した。

「私もひとこと」 「浜松アクトシテイ・浜松駅高架化・ 周辺総合整備事業」を視察して



(その1)
町幸 幸
近藤 希至子

「市民の会」では去る二月一日、総勢九十八名が昨年十月八日オープンした「浜松アクトシテイ」と「鉄道高架化事業（JR線、遠鉄線）」、「駅周辺土地区画整理事業」、「駅周辺主要建築物の概要、駅前広場、サンクンガーデン、ギャラリーモール、駅ビル・メイワン、遠鉄百貨店、アクアモール、フオルテビル、イトーヨーカドー」の概要をつぶさに視察した。

JR浜松駅高架化事業の場合、静岡県が事業主体で、総延長五・三三キロメートル、事業費二百五十七億円、昭和五十四年十月の供用開始まで約十八年かかったという。「アクトシテイ」は浜松テクノポリスなど諸構想の推進拠点として、高次都市機能の集積を図るため、民間活力を活用して整備されたものである。

強い冬の気圧配置で冷たい北風が吹く一日でしたが、各方面の団体の方々とごやかに見学をさせていただきました。東名を走るバスからみる遠くは山々はハッキリしていて駿河湾は穏やかで、何時通ってもあきることのない風景です。おおよそ一時間バスの中で、視察会の資料をもとに市役所開発課の方からの説明で、新幹線から見る浜松駅周辺になるまでには長い歳月をかけて、行政と市民、企業が明日の浜松に向かって環境整備をしてきたことや、「二十一世紀に向けての顔づくり」をしている様子を知りました。

アクトシテイの展示イベントホールや、コングレセンスターは、浜松市が、東京・大阪の二大都市圏のほぼ中間という地理的条件と繊維・楽器・輸送用機器の三大産業を中心に世界的に躍進している基盤のもと、テクノポリス構想を推進しているのにふさわしい施設で、駅に近いという条件はこれから利用が増えることとされています。大ホール、小ホ



(その2)
津商人会 議長
津商人会 副議長
佐藤 富子

「お早うございます」の声も、白い息で霞んでしまいうるような、二月一日午前七時三十分、二台のバスに分乗した一行九十八名、一路東名高速を西へ「やまひか」の浜松人気質を、結集して造り上げた、アクトシテイ等の見学に出発した。車中市開発課の杉山様より概要をお聞きし、駅高架促進同盟が設置されてより、アクトシテイオープンに至るまで、何と三十二年もの長きに亘る関係各位の努力の結集が、ここに誕生した事を知り、今更ながら生やさしい事ではないと、痛感した。到着後、坂口事務局長様よりのご挨拶とビデオによる説明を聞き、いよいよ見学だ。まず日本初の四面舞台の整った大ホール、アクトシテイのシンボルだ。その見事さに圧倒された。平成八年まで、予約が入っているとか、この様なホールが駅のそばにあるという事が、まず立地条件上、主要なポイントをしめしているのだと思つた。次に中ホール、これはクラシック音楽を中心としたホールで、見事なパイオルガンとシャンデリアが、重厚



専門店が入るアクトプラザ前

な感じを深めていた。さすが音楽の街ならではの思つた。つぎはあらゆる会議に、適応するコングレセンスター。とにかく至れり尽くせりだ。タワーをはさんだ向こう側が、各種音楽イベントや、最新の技術、産業が一堂に集まる展示イベントホール。楽器博物館は、四月にオープン予定とか。屋上を利用して作られたシヨパンの丘等、スロープと階段を上手に組み合わせた屋上庭園等々、近代建築の粋を極めた感があった。最後に地上四十五階のアクトタワーと展望回廊。オフィスとホテル、ショッピングが調和よくセットされ、六階よりのエレベーターも一分程で回廊へ、南側は遠州灘、北側はアルプスの山並み、その東側にうすすらと富士山が霞んで見えた。何故かその時は沼津の街が重なって見えた。千本松原からずっと続く海岸、そして大瀬岬、遠く箱根連山のぞみ、狩野川が程良く流れ、北は長く裾をひく富士山が、くっきりとその勇姿を誇る、なんて素晴らしい街だろうと、今更ながら思わずにはいられなかった。私達も今日の見学を参考に、次の世代のために、知恵を出し合つて、いい街に行きたいとつくづく感じました。参加させて戴き心よりお礼申し上げます。

会の動き

- ◎定時会員総会 六月十七日、ブケ東海、平成六年度事業報告、収支決算、平成六年度事業計画、収支予算承認、役員を選任を行った記念講演、テーマ「地域の活性化と都市整備」
講師 沼津市助役 高橋 忍氏
参加人数約一〇〇名
- ◎狩野川花火大会の「市民参加大仕掛」夢の架け橋に協賛、平成六年度が長年の懸案だった鉄道高架を中心とする沼津駅周辺総合整備事業がスタートする意義ある年であり、事業の一層の推進を願う市民の夢を乗せて打ち上げる記念大仕掛けに市民の会として参加した。
- ◎陳情、十二月二十六日、県庁を訪ね、鉄道高架化事業、駅周辺総合整備事業の促進を石川県知事、佐塚県議会議員等に陳情、市長、市議会議長、市民の会正副会長など三十余名が参加。
- ◎三者懇談会の開催十二月二十六日、沼津軒、県知事等への陳情後地元に戻り、「市、市議会、市民の会」による懇談会を行い、陳情結果をもとに今後の対応について意見情報交換を行った。
- ◎先進地の視察会、二月一日、浜松アクトシテイおよび浜松駅の高架化・周辺整備事業をつぶさに視察。特に昨年十月八日オープンのアクトシテイについては(財)アクトシテイ浜松運営財団担当者の説明と内容を受けた。大ホール、コングレセンスターなど全施設を見聞。

編集後記

「地域振興整備公団の特定再開発事業」、「沼津駅周辺の鉄道高架化事業」が国で予算化されたことは、事業の進展の上で心強いものを感じる。「高架化元年」と位置づけられるこの年、「市民の会」として、事業の概要とその進捗状況を掲載した。これら

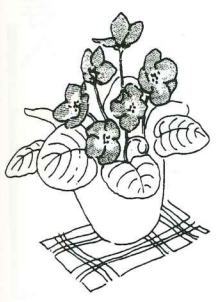
の事業が今後どのようなステップで何年位かけて進められていくかである。鉄道高架事業は大事業である。完成までには当然長い年月が必要となる。現在の沼津駅周辺の問題点の一つに歩行者の南北往來の不自由さがある。高架化完成時には歩行者のための快適な南北自由通路が作られる計画になっているので大いに期待をしているところだが、長い工事期間中はどうか。高架化工事が始まれば、現在の駅の跨線橋も取り外されることになる。高架化工事の支障とならないように、歩行者のための何らかの暫定的な南北自由連絡路の整備を考えていくことも必要ではないかと思つている。

また、阪神大震災に関連して話題となっている「なぜ地下化でなく、高架化なのか」の検証記事、「沼津駅北口駅舎の移転」の計画も市よりの提供をうけて掲載した。

さらに二月一日開催の浜松アクトシテイ視察会の参加者見聞記も投稿をえて載せた。駅周辺の施設整備計画についていろいろ示唆を得ることができた。

市、市議会、市民の会の三者連携の動きの中で、毎年の県知事等への陳情には市民の期待が集中する。藤枝駅周辺整備検討懇話会への「市民の会」への講師派遣は「市民の会」もついに「追われる立場」になったか。ことなか。

本号は平成六年度の総括である。



- 編集委員 (順不同)
- 山室 公義 荻生 昌平
 - 藤江 浩 伏見 博行
 - 原 靖 原 康久