

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**
- 沼津駅の高架化計画・第2段階に入る……………(1)
 - 駅高架化シンボルマーク決定(入選者を表彰)……………(1)
 - 主張 21世紀への遺産づくり……………(1)
 - 調査研究レポート パートI J R 西日本金沢駅……………(2)
 - パートII J R 東海浜松駅……………(2)
 - パートIII 名鉄西尾駅……………(2)
 - 寄稿 まちづくりを考える……………(2)
 - 次号予告・編集後記……………(2)

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

未来へのかけ橋 沼津駅の高架化計画・第2段階に入る

その進捗状況を分析

沼津駅周辺総合整備事業の中心的な事業である鉄道高架化は、平成三年度から静岡県が中心となって調査が進められていることは、既にお知らせしたところですが、「いつになったら工事が始まるのか」とか、「本当にできるのか」というような質問が、市民の会事務局に寄せられています。

そこで、私たち市民の会事務局では、市民の会が昭和六十三年五月に発足して以来、調査研究をして来た先進都市(浜松市や金沢市、前橋市など)の事例をふまえて、現在の進捗状況や、今後の予定を想定してみました。

第一段階(構想段階)

この段階は、市民の間で鉄道高架化の必要性が叫ばれ、市民運動組織ができて、市が整備の構想づくりをしたりする時期に当たります。先進都市の事例では、十年間くらいは必要としています。

第二段階(事業化準備)

この段階は、事業実施に向けて、設計等の具体的な調査を行うと同時に、周辺市街地や道路整備の計画をつくり、都市計画決定をする時期に当たります。先進都市の事例では、四年か

第三段階(事業実施)

この段階は、都市計画決定にもとづき必要な用地を買収したり、工事を実施する時期に当たります。事業に必要な土地の規模や鉄道高架の施工方法、鉄道施設移転など個々の都市の状況により違いがありますが、十年から十五年間くらいは必要としています。

以上のような、段階を経て事業が進められています。それでは沼津市は今の段階に

駅高架化シンボルマーク決定 11/21市民の会全体会議で 入選者を表彰

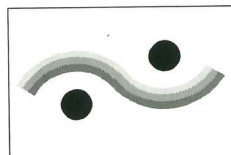
「市民の会」(会長・大橋光雄沼津商工会議所会頭)が、J R沼津駅の鉄道高架化と、周辺総合整備事業を推進するため募集していたシンボルマークが決定しました。このマークは本会が発行する機関紙「かけはし」や、各種印刷物、ステッカーなどに使用し、広報活動に役立てることにしています。

最優秀以外の入選者は次の通り。
優秀 山口みどり(松沢町) 水田 一道(大手町)▽佳作 山口みどり(松沢町) 村松伸子(今沢)

(講評) 審査委員長 稲葉治夫氏
東京造形大学教授(沼津市在住)
美術表現は作品のうちに、色や形

をどう組み合わせるかによって作者の心の内部を表現したものであり、これを見るものはその色や形に感応することにより、作者の心に触れてこれに共感するものだと思います。デザインの表現領域についても、それぞれの作品のうちに、デザイン内容の目的を明確にしつつ、真の心を人々に訴えていくものでなくてはならないと考えます。

今回のデザインの内容は、沼津駅の高架化と周辺総合整備事業の実現に向かって、大きな「かけはし」となるようなシンボルを表現形態のうえに表し、これに接することで、



「中央のラインは、高架を表し、赤(右上丸)と青(左下丸)は、それぞれ電車を表している。白の橋のかけ橋になることを願って表現した。」という最優秀作品。
秋山孝道 39歳 公務員 (市内西島町)

この運動の集いの輪を更に広げていくことにあります。シンボルマークは昨日から明日への情報として、人々に直観的に未来を暗示していくもの形態として把握し、審査にあたりました。

結果として、明快到単純化されたこの意図、また視覚効果がすぐれ、形態として印象度の強いこの作品が、審査員全員一致して最優秀賞と決定されることとなりました。

でも県東部の中核都市として、十分その機能を果たす、魅力ある都市づくりの推進が急務であると思う。沼津駅周辺総合整備による、都心づくりの実現には、どうしても沼津駅の鉄道高架化が必要で、鉄道による南北分断という現状を打破しなければ、沼津の明るい将来はない。国県が事業主体であって、駅周辺地区の整備、鉄道施設の移転促進に必要な調査が進められているが、これは地域住民の絶大な協力と理解が得られ、行政、住民共々最善を尽くして当たらないければ実現は難しい。現在の沼津市最大事業であり、この実現が沼津の将来を決する一大事業であることは市民の周知のところ、先進地を学び、その繁栄を目のあたりに

した時に、どうしても実現を期さなければと固く誓い、二十一万市民の英知を結集し、行政と一体となって取り組んでいかなければならない。今年や来年に完成することではない。大事業、沼津の将来を託す重要性、その突破口を道路の混雑解消、南北分断解消、都心部の一体的形成発展を図る「鉄道の高架化を実現し、駅周辺の総合整備をはかる事業の推進」とする本会の意図するところ。沼津市の地域振興と産業経済の再生の起爆剤とする、沼津市及び沼津市議会の基本方針に沿い、我々市民あてて一体となり、実現のため鉄道高架の必要性、重要性を市民各層にさらに広く深く理解と協力を得る下地づくりをすすめる、関係各方面への陳情や、事業の具体化のための調査研究を実施するなどの運動や行動を、展開するものである。なんと言っても市民の関心、理解、協力がその基盤である。その為には先進都市を自分の眼で見てもらう事、体験談や苦労話を聞き、市民の十分な理解と協力がなければ成り立つものではない。先進地といえば、この附近では浜松の鉄道高架化、駅周辺再開発事業の素晴らしい、街の活性化は大いに参考に、勉強になると思う。是非多くの方々に参加して頂き、その実情を周知し、今ここで私達がその礎石となり、基盤をつくり、完成を確信し、次代に継承していきたいものである。県東部の中核都市としてその面目躍如として発揮しなければならぬ。各位の更なるご理解、ご協力を心より念願するものである。
(沼津市自治会連合会長)

るのでしょか。市の沼津駅周辺整備事務局への取材結果をあわせて考えてみますと、おおよそ次のようなことが言えるのではないかと考えられます。すでにご承知のように、沼津駅の高架化については、平成三年度から静岡県が主体となって、基本設計等の具体的な調査、計画づくりが進められています。ということは、少なくとも第一段階は過ぎ、現在は第二段階にあるということが言えると思

います。今後のスケジュールについては、むずかしい面もあると伺っておりますが、先進都市の事例を参考にすると、沼津市でも二、三年のうちには都市計画決定ということになるのではないのでしょうか。その後、事業着手という運びになりますが、昭和六十三年に鉄道高架化の動きが始まったことから考えると、事業化への道を着実に歩んでいると言えるかも知れません。

現在は、県や市、J R等の中で専門的な検討が進められているとのことですので、私たちは計画がまとまり、その内容が早く発表されることを市に要望しておきました。
(文責・山室—商工会議所)

こうして熱い沼津としては、何としても県東部の中核都市として、十分その機能を果たす、魅力ある都市づくりの推進が急務であると思う。沼津駅周辺総合整備による、都心づくりの実現には、どうしても沼津駅の鉄道高架化が必要で、鉄道による南北分断という現状を打破しなければ、沼津の明るい将来はない。国県が事業主体であって、駅周辺地区の整備、鉄道施設の移転促進に必要な調査が進められているが、これは地域住民の絶大な協力と理解が得られ、行政、住民共々最善を尽くして当たらないければ実現は難しい。現在の沼津市最大事業であり、この実現が沼津の将来を決する一大事業であることは市民の周知のところ、先進地を学び、その繁栄を目のあたりに



市民の会副会長
栗田 武 吉

主張 二十一世紀への遺産 沼津駅の高架化

今年の沼津の夏は燃えに燃えた。バルセロナオリンピックには、女子二百メートル平泳ぎに出場した、五中二年の岩崎恭子選手が見事金メダル、日本最年少の選手の優勝、野球の杉山賢人投手の銅メダル獲得への貢献、陸上男子百メートル、四百メートルリレーに出場した杉本龍男選手は、四百メートルリレーで六位入賞の活躍、その感動に引き続いて、桐陽高校野球部の県下大会制覇、甲子園出場、昨年の市立沼津勢の出場を引き続き二年連続の沼津勢の出場、そして一回戦突破、本当に今年は沼津を沸かせた夏の熱さであった。この素晴らしい快挙に二十一万市民は沸きに沸いた。

こうして熱い沼津としては、何としても県東部の中核都市として、十分その機能を果たす、魅力ある都市づくりの推進が急務であると思う。沼津駅周辺総合整備による、都心づくりの実現には、どうしても沼津駅の鉄道高架化が必要で、鉄道による南北分断という現状を打破しなければ、沼津の明るい将来はない。国県が事業主体であって、駅周辺地区の整備、鉄道施設の移転促進に必要な調査が進められているが、これは地域住民の絶大な協力と理解が得られ、行政、住民共々最善を尽くして当たらないければ実現は難しい。現在の沼津市最大事業であり、この実現が沼津の将来を決する一大事業であることは市民の周知のところ、先進地を学び、その繁栄を目のあたりに

調査研究レポート

パートI 西日本金沢駅

(高架化事業) 事業主体は石川県... 総延長二・七五km (高架部一・八七km、盛土部〇・八八km) 総事業費約四七〇億円、事業期間昭和五十三年〜平成三年度の十四ヶ年。交差道路三十二路線、側道延長一、三七五m、関連事業として、駅西側画整理事業二三四・四ha、駅前市街地再開発一・九ha、駅武蔵北地区市街地再開発四・一haなどがある。



▲高架化された金沢駅と駅西広場の全景

側道の設置等沿線の有効な土地利用、居住環境の整備の促進、関連した区画整理、再開発事業と併せて駅周辺の整備がすすんでいます。

(駅西広場の概要) 駅西土地地区画整理事業として、一五、五〇〇mを確保、昭和六十二年〜平成三年時の四ヶ年、三〇億円をかけて完成、副都心作りの拠点として近代的、創造

寄稿

まちなしんを考へる

(株)アトリエ74建築都市計画研究所 代表取締役 佐々木 政雄

駅周辺を中心とした整備の議論が最近全国的に出ております。これは、もともと中心市街地が車の時代に対応した道路整備がしにくいということとがあり、比較的都市計画街路も整備しやすいところからつまり、外回りから行っているからです。建設省の直轄国道についても、街中に入る道路よりもバイパス的な道路の方が事業効果があるために、街中より周辺道路の方が整備が進んでおります。車時代に対応して、市民は便利などを求めていますので、結果として郊外大型店舗が出店されるわけです。幹線道路はそのためのものではないが、むしろそのまわりに店舗が立地してきます。

事業主にとっても、大きな面積が安く買えるということもあります。ところが、そのことで結果として、中心市街地が相対的な力を失うことになるのです。このことは、全国共通であります。特に地方の拠点都市においては、その影響が大きいといえます。しかし、まちづくりの側から言いますと、だからこそむしろ街の中心部のストックが生きてくるのではないかと考えます。つまり最近の消費構造だけではものたりなくて、街としての魅力付け、昔からある商業の集積という意味で、既成の街そのものが良くなるなら、本当の意味の都市の力にならないというのが、都市計画に携わるものの基本的な考え方でありま。

中心市街地は、投資コストが高い

性かつ芸術性豊かな広場として整備されている。地上部にタクシール三十五台、自家用車プール六十二台、路線バス乗車七台・降車三台、観光バスバス七台、モニユメント「悠よう」地下部に階段十ヶ所、「レリーフ」トップライト四ヶ所などがある。(9/2/3)

パートII 東浜松駅

事業主体は静岡県、総延長五・三km (高架部三・三km、水平取付部二・〇km)、事業費は約二五七億円、昭和三十六年三月、鉄道高架化のため客貨分離を陳情し、二度にわたる市民の署名運動を行い、昭和五十四年十月高架完成、供用開始するまで約十八年の年月を要しています。

浜松の場合には、遠州鉄道新浜松駅の高架化事業も併行して実施され、昭和六十二年十二月に完成供用開始となっています。周辺の整備事業としては「浜松科学館」「浜松名鉄ホテル」

と従来言われてきましたが、それだけのコストをかけるだけの値打ちがあるのではと見直されるようになってきました。むしろ、そういう街にしたいか、と街中が衰退し、結果として周辺に大型店舗が立地してきます。これが、街と言えど市では、そういう例もありますが日本ではまだありません。今こそ中心市街地を活性化すること



▲定時会員総会・記念講演

「北口駅前広場、バスターミナル、地下広場」「駅ビルメイワン」「サンクンガーデン」「フォルテビル」「アクアモール」「高架下利用、側道」があり、「アクトシティー」事業もすでに着工しています。

パートIII 名鉄西尾駅

事業主体は愛知県、総延長三・〇km (高架部二・二八km、取付部〇・七二km)、総事業費約六十四億円、昭和四十七年事業調査採択、約五年にわたる中断を経て、平成元年七月本格供用開始、平成三年三月事業完了までは二十年がかかっています。西尾駅の場合鉄道高架は完成したものの、周辺総合整備事業は未だこれからといった段階にあります。しかし、効果としては、「踏切遮断による交通渋滞の解消(踏切除去十三箇所)」「踏切事故の解消(立体交通道路二十一箇所)」「踏切警報機等の騒音解消」「高架下の空間の有効利用」「駅周辺の一体的な整備促進」が実現し、また、実現を目指しています。(パートII・IIIは7/16/17)



▲完成した浜松駅前広場

とに本腰を入れていかないとアメリカの都市の二の舞になるということが叫ばれています。そこで、その一つの方策に、建設省の、「都市拠点総合整備事業」というものがあります。この事業の目的は、基本的には街中の既成市街地の基盤整備をしつかりするに併せて、商業側の施策を一体的に行い中心市街地の整備強化を促進しようというものです。

中心市街地における役割は、こうした事業を遂行することによって、街としての魅力を増すこととあります。そのときに街中のまとまった土地を用い再開発的な手法を用いて発展が期待されるのですが、そこに人々が来たくても、来にくい。換言すれば街中のある街路だけでも再開発をやらねばよいのではなく、それに伴う道路をしっかりと整備しなくてはなりません。その時に重要なポイントとなるのは駅との関係です。

機能の一体化、高率化」「交通の円滑化」「沿線土地利用の高率化」「輸送力の増大」など実現しています。

次号の予定

第六号の発行は平成五年五月の予定です。先に開催しました全体会議での第五回まちづくりセミナーの講演要旨(テーマ、あすの沼津、(財)建設経済研究所常務理事・長谷川徳之輔、地方拠点都市法にもとづく地域指定の内容及効果などを掲載する計画です。会員からの投稿、寄稿の欄もあります。是非ご活用下さい。

編集後記

「市民の会」の活動の柱は、①調査研究、②広報啓蒙、③セミナー等の開催、④陳情等の実施である。本会の機関紙「かけはし」はその広報啓蒙活動の中心的媒体である。本会を構成する各種団体の中には「機関紙」「会報」なるものがあつて、本会の活動の様子を末端の会員へ伝達する努力がなされていると思われ。本年度の定時会員総会では「かけはし」の発行を年一回から年二回とすることを決定した。広報啓蒙活動の機能を少しでも強化、拡充するためである。加えて、本会が目ざす「鉄道高架化」の運動を推進する人たちがその考え、思いを表現する場を少しでも多く提供する配慮もあつた。

「市民の会」定時会員総会(での記念講演より要旨掲載)

- 山室 公義 荻生 昌平
金井 隆直 伏見 博行
秋山 精太郎 原 靖



▲高架が実現した西尾駅付近