



沼津朝日新聞社  
 〒410-0888 沼津市末広町34  
 TEL 962-4840 FAX 962-4590  
 URL numaasa.com  
 1ヵ月 710円・1部 40円

**園田 皮膚科**  
 本郷町5-9 (黒瀬橋南西)  
 ☎933-1112  
 いいひふ

# 沼津駅周辺総合整備事業、 鉄道高架事業に関する

## 有識者会議の答申を見て ①

長谷川徳之輔

第一章 妥当性に欠けた有識者会議の答申

失望させられた有識者会議の結論

沼津駅付近鉄道高架事業に関する有識者会議の答申が出されました。

答申は、鉄道高架事業の妥当性について、交通対策、地域対策、物流の観点から検証した結果、この事業は、沼津市都心部が抱えている交通環境や南北市街地の分断の問題を抜本的に解消し、県東部地域の拠点都市を形成するための効果的な事業である、とし、事業の費用便益分析にも社会経

済的に合理性があり、沼津貨物駅移転にも妥当性がある、と結論しています。しかし、さすがにそれだけではあまりにもお粗末で、理解されないだろうと、事業の問題点の可能性も否定しない、と逃げを打ち、さらに、事業には、地域住民の理解と協力が必要だと住民に下駄を預けているのです。なんとでも理屈に欠けた無責任な答申であり、論理性も、社会性も、政策意思にも欠けた答申で、とても、専門家の論議を経たとも思われな、おためごかし、体制に追従するだけの抽象的な作文

で、これが専門家、学者の知恵と経験の産物とは、とても思えません。一年間、有識者会議が、論理的、客観的な立場で広く論議することを期待していた立場から見ると、有能な専門家が集まって、一体何を論議していたのかと憤慨し、川勝県政もこんなものかと、がっかりするより、悲しくなってしまうのです。

答申は、A4判で五〇ページを超える長文ですが、内容は、交通、地域、費用便益からの若干の鉄道高架事業の妥当性の検証と沼津貨物駅の取り扱い、それに沼津市の新しい都市コンセプトに

触れるだけであり、結論まとめ、極めて抽象的な記述で、事業の妥当性の評価と沼津貨物駅の移転を可とするだけで、本質論に欠けた無意味な報告に過ぎないと思えます。記述でも、これまで事業を説明するのに使われていた沢山の図表やグラフを掲げるだけで、静岡県当局が有識者会議への諮問で期待したであろう本質的な鉄道高架事業の計画、政策の在り方を分析した検証の結果は、残念ながら見当りません。これでは、事実は元の木阿弥、この答申を受け取った静岡県、沼津市の当局が、どう対応しているのか、方向転換もままならず、戸惑ってしまっているのではないかと、逆に心配ですね。

東日本大震災の大災害を機に、経済社会に大きな変化が起きているこの時期に、この無意味、無責任な答申を受けて、県民、市民はどう見るのでしょうか。県民、市民は経済社会の変動をしっかりと意識して、市民意識も高まり、何事にも賢明になつていきます。答申の結論がそのままに受け入れられるとは、とても思えません。

誰もが、今の時期に、ただかたか人口二〇〇万人に過ぎない地方都市に、周辺整備も含めて二〇〇〇億円、市民一人あたり一〇〇万円の費用をかけて二〇年もの長期の時間がかり、大して効果もありそうもない、大型で無駄な公共事業をやれるとも、やらなければならぬとも思っています。

答申を求めた川勝平太知事も、栗原裕康市長も、県議会や市議会の議員さんも、県や市の専門家も、多分J-Rの技術者でさえ、今のままの姿の鉄道高架事業を、やりたいとも、やれるとも考えているはずがないし、時世に合わせて見直したいのが本音だと思えます。もし、本心でやりたい、やれると思っているなら、よほどどうかしているという事です。県民も市民もおかれた現状を素直に考えれば、そのことを容易に理解できるでしょう。事業に利権や権得のある組織だけが、利権がらみで、そうしておきたいと思っているだけです。問題は、誰でもが、そう思うのに、当の責任者には、誰にも正直な発言はなく、解決を先延ばしする、他人に下駄を預けることしか考えていないことです。有識者会議の論議そのものが、結論の先延ばし、当局の責任逃れの手段だと冷評されなければなりません。

静岡県や沼津市の何人の専門家と個人的に見を交換したことがありません。誰もが、この事業への疑問を持ち、今の時代のあるべき地域政策を熱く語っていました。一番の問題は、地域経済の見直し、静岡県や沼津市の財政能力、これからの地方の在り方を考えた時に、右肩上がりが続く高度経済成長の時代の大型の公共事業がやれるはずがない、と誰もが思っていることです。体制の見方と個人の見方が大きく異なるのです。

問われる最大の問題は、鉄道高架事業が何のための事業であり、誰のための事業かということですが、誰がその利益を受けますかということであり、負担に対応する利益があるかどうかということなのです。本質は、この鉄道高架事業が沼津市民の本当の利益になるかどうかということなのです。

長が終焉した今でも、静岡県に空港が要るのか、要らないかの論議が、県民を悩ましていた事業でしたが、それでも完成すれば、飛行機が飛び立ち、空港の利用価値は、それなりに発揮されています。

人口三七〇万人の静岡県全体の事業であり、利用されれば、採算性はなくても、それなりの効果はありますが、沼津駅の鉄道高架事業は、電車の走行が増える訳でも、時間が短縮される訳でもなく、自動車の走行が、やや便利になる程度で、私たちの収入を生むことがありません。放漫財政が緊迫してしまい、静岡空港にすら逡巡していた静岡県が、人口二〇〇万人の沼津市にしか利益を生まない金食い虫の鉄道高架事業に力を入れる訳がないと思えます。当事者である静岡県は、一体どういう意識で、この答申を受け取ったのでしょうか。

(はせがわ・とへのすけ) 沼津生まれ。東高出身。元建設省官僚、元大学教授。東京都目黒区(次号へ。次号からは二面掲載になります)

# 沼津駅周辺総合整備事業、 鉄道高架事業に関する

## 有識者会議の答申を見て ②

長谷川徳之輔

第二章 有識者会議の  
答申の妥当性を検証する

妥当性の妥当性を検証  
する

最初に、有識者会議が  
鉄道高架事業に妥当性が  
ある論拠として取り上げ  
た交通対策、地域対策、  
物流対策、費用効果分析  
の検証と、その理由付け  
から、「妥当性がある」  
とした結論の妥当性を検  
証してみよう。

### A、交通対策の視点

交通対策の視点からは、  
現在の経済社会の現状か  
ら見ると、CO<sub>2</sub>の削減  
の環境対策からも自動車  
交通より鉄道輸送を重視  
して、貨物駅の移転、輸

送能力の拡大は必要で  
あるといふこと、また市  
内の自動車交通の南北間  
の混雑から見ると、円滑な  
自動車交通を確保するた  
めに、鉄道施設の高架化  
が不可欠であるといふ結  
論に持つていくものだと  
思いますが、論拠は、あ  
まりに抽象的にすぎま  
す。

大きな交通政策の流れ  
として、交通混雑、環境  
の悪化など自動車交通の  
マイナス面からも、もっ  
と大盤輸送手段である鉄  
道を見直すべきだといふ  
鉄道へのモーターシフト  
(編集部注・貨物や人の  
輸送手段の転換を図るこ  
と)の議論は有益だと思  
います。CO<sub>2</sub>の削減も  
大切ですが、鉄道高架事  
業が、これにどう結び付  
くのでしょうか。完成後  
に多少の削減はあるとし  
ても、周辺整備も含めて  
二〇〇億円の建設事業  
から生じるCO<sub>2</sub>の方が  
はるかに大きいでしょう。  
また、沼津貨物駅が、世  
界的な鉄道へのモーター  
シフトの動きといふほど  
の大きな話ではないで  
しょう。

確かに、現在の市内の  
自動車交通で、朝晩の通  
勤時間帯に南北の交通が  
混雑することは事実です  
し、改善を図ることも、  
ぜひ必要でしょう。しか  
し、鉄道高架事業は完成  
に二〇年もかかる事業で  
あり、それまでの間、線  
路のかさ上げ工事が続き、  
混雑はいつぞう激しくな  
るでしょう。

二〇年先の都市構造か  
らは、人口の減少、経済  
の低迷、市街地の郊外化  
の終焉で市内の自動車交  
通量は、どう変化するの  
でしょうか。

さらに、今、東駿河湾  
環状道路の一部分が開通  
しただけで、沼津市内の  
自動車の南北交通は緩和  
されているといふことで  
す。三つ目ガードなど  
三カ所の横断地下道路  
の改善も進み、自動車交  
通量も減ってゐるでしょ  
う。

そもそも、高齢化社会  
がさらに進み、通勤や買  
い物に、自動車を利用し  
なければならぬ地方都  
市の都市構造、土地利用  
の見直しも行われ、都心  
居住への転換も進むと思  
います。これからの経済  
社会の動きを見ると、南  
北の自動車交通の混雑を  
解消するために、なぜ、  
この時期に大型で長期の  
鉄道高架事業が必要なの  
でしょうか。

交通政策には、いかに  
もの交通手段、交通機関  
がどう分担すべきなのか  
という総合交通体系、交  
通分担の議論が大切です。  
船舶、航空、鉄道、自動  
車などが貨物、旅客で、  
どう分担しあうのか、交  
通機関は、経済の進展、  
社会の変化の中で常に激  
しい競争が行われて、船  
舶から鉄道へ、鉄道から  
自動車へ、航空機へと効  
率の悪い交通手段の淘汰  
が進んできました。新幹  
線や高速道路の出現で、  
競争関係は劇的に変化し  
ます。JRは、新幹線の  
旅客輸送にシフトして、  
これまでの古い非効率な  
鉄道からは撤退していま  
す。

一般的に、貨物では長  
距離は船舶、中距離は鉄  
道、短距離は自動車とさ  
れていますが、鉄道の貨  
物輸送の後退は、歴史的  
事実であり、特にJR貨  
物の衰退は、劇的に進み  
ました。JR貨物の輸送  
量は、一九七〇年には二  
億トンで、総輸送量の四  
三%であったものが、二  
〇〇〇年には四、一〇〇  
万トンと五分の一に減少し、  
総輸送量の一%を割り込  
んでしまっています。

二〇〇八年には三、三  
〇〇万トンと、さらに二〇  
%の減少を示し、旅客輸  
送も同じ流れにあり、大  
都市でのJRの輸送量は  
増えてはいませんが、地方  
では減少し、沼津駅で見  
ると、利用客は一九九〇  
年から二〇〇三年の間に  
一、〇四四万人から八四  
二万人と二〇%も減少、  
JR輸送の凋落は顕著で  
す。国鉄民営化の中で、  
貨物輸送の最大の基地で  
あった新橋汐留も、飯田  
橋も、大阪貨物駅も廃止  
になり、跡地は民間に売  
却されています。

この時に、ほとんど貨  
物の姿が見えない沼津駅  
の貨物輸送が増加し、新  
たな貨物駅を整備する必  
要があるのでしょいか。  
既設の四万トンの貨物処理  
容量を一四万トン増加し  
て、新たな貨物基地を造  
らなければならないのか、  
やはり不思議です。川勝  
知事の貨物駅移転は不要  
だといふ考えも常識的で  
理解できます。

もし、JR貨物にそれ  
ほどに新貨物駅の必要性  
があれば、JR貨物は、  
自分の費用で自らが用地  
を買収して整備するで  
しょいか。たまたま、鉄  
道高架事業の公共補償と  
して、自治体はその負担  
で整備することから、新  
貨物駅に利用価値があろ  
うと、なかるうと、経営  
上は好都合であるとい  
うことで、受け入れて  
いるのではないでしょ  
いか。

このローカルな貨物駅  
の計画を有識者会議が、  
世界的な鉄道へのモーター  
シフトの進展から見たと  
外国の大規模な輸送基地  
の物流機能を例に挙げて  
妥当性があると評価する  
のは、為にする話で、お  
門違いとも言つもので  
しょう。

(次号へ続く)

# 沼津駅周辺総合整備事業、 鉄道高架事業に関する 有識者会議の答申を見て ③

長谷川徳之輔

## 日、地域対策の視点

地域対策の目的は、衰退する沼津市の再生、東部の拠点都市になるためには、東海道線と御殿場線の鉄道高架事業が不可欠であり、都市再生の鍵であるという認識だと思えます。

しかし、沼津市のパワーの欠落、中心市街地の衰退は鉄道による分断が原因であり、鉄道を高架化すれば、中心市街地の衰退は止まり、沼津市の人口は再び増加し、経済が活性化することになるのではありませんか。鉄道高架化によって生まれる土地、高架下の用地を利用してここに国際会議場や大学や研究所のような高次の

都市機能を整備すること、現実性があるのでしょうか。そもそも、沼津市の衰退の原因は鉄道により南北に分断されているから、という認識に疑問を持たざるをえません。

原因は、自動車交通の進展、大型店舗や病院、学校の郊外移転という構造的な問題から生じているのであり、沼津市でも郵便局、市立病院、沼津東高、明治史料館などの主要な都市機能が北部に移転しています。中心市街地、城内地域の衰退は、東海道線、御殿場線の鉄道線路が平面交差で、市街地を分断しているからだとはい

が、鉄道による分断は、今に始まったわけではありませぬ。南北の地域は、東海道線が開通した一八九〇年から百二十年間、遮断されているのであり、また、高度経済成長期に地価に追われて郊外化した市街地という、構造的な問題から生まれているものであり、単純に鉄道で分断されているからではありませぬ。

立体化にしても機能は十分ではありませんが、三つ目ガード、一つ目(現あまね)ガード、のほり道ガードは立体構造になっており、すでに鉄道と自動車交通は分離されています。最近の街づくりでは、郊外での開発

を抑制し、これまで郊外に転出していた病院、学校、文化施設などの都心回帰を図ろうとしています。中心市街地の衰退は、郊外化した土地利用の現状が最大の問題なので

鉄道高架事業により、鉄道跡地一四拾、高架下に四・七拾など駅周辺に新たな空間が創出され、高度都市機能を備えた東部の拠点都市になるような効果もあると言

われていますが、人口の減少、経済の停滞や沼津駅周辺の土地利用の空洞化の状況から見ても、この土地が高次都市機能の用地として有効に利用されるという効果は、全く幻想に過ぎないと思われ

ですが、問題は、沼津市の周辺地域が一体的な都市機能を発揮した都市群であるのかかわらず、一体化しない、合併しようとならないのは、逆に鉄道高架事業の負の効果だと思

三島市、長泉町など周辺自治体にとって、沼津駅の鉄道高架事業は、地元にはなんの恩恵もなく、それだけでなく、財政困難な沼津市が、さらなる財政負担を抱えこんでしま

いが自分達に回るのを嫌っているからでしょう。鉄道高架事業は、東部の拠点都市への鍵どころか、重い負担となっているのだと思

計算されていますが、数字だけが一人歩きして詳細の算定の基礎が明らかにはなっていませんので、今回、この算定基準を委ねたことで、平成二十二年度の試算では1.3から1.7と、当初の数値から半分に減少したとされましたが、それでも、1以上だから、費用効果分析が有効であり、事業に妥当性がある

と評価しています。本当に、こんな議論でいいのでしょうか。道路整備をする場合に使われている費用効果分析、自動車交通量分析、費用軽減分析が鉄道高架事業の費用効果分析として有効なのか、どうかという議論もありませ

ん。そもそも、ここで使われている費用効果分析は、同じ種類の事業の効果の優劣を比較する手段であり、沼津駅の鉄道高架事業とJR京浜線の鉄道高架事業の優先度を比

較する場合に利用することとはできても、沼津駅鉄道高架事業の絶対的な価値、費用効果を評価する手段にはならないので

この地域の将来の姿、二十年先の人口や経済の見通し、財政、土地利用などなど、基本的な要素が不明確な費用効果分析では、道路整備の費用効果分析ですら万全のものではなく、鉄道高架事業の絶対的な費用効果の評価は困難だし、数字が出たとしても、ほとんど意味がないと思

鉄道高架事業の目的は前述したように、沼津市が衰退する原因が、市街地が東海道線、御殿場線によって南北に分断されている、南北の自動車交通が阻害されているからであり、沼津の南北間の交通事情を改善すれば、市街地の衰退が止まり、人口の減少も止まり、経済が再生し、財政も健全

化して、中心市街地も復興するといふ触れ込みであります。となれば、交通機能の分担や貨物駅の役割などの部分的な効果の論議ではなく、本当に都市の復興になるのかという本質の費用効果の検証が一番に必要なのです。残念ながら、それを客観的、合理的に評価する手段、方法を行政は持っていないし、学問的にも確立したものはないので、所

除、有識者会議に期待するのが無理なのでしよう。だから、自動車交通量の時間便益、走行便益という部分的な費用効果分析で代替するだけなのだと思

います。費用対効果があるという評価は、本当は意味のない分析なので

(次号に続く)

# 沼津駅周辺総合整備事業、 鉄道高架事業に関する

## 有識者会議の答申を見て ④

長谷川徳之輔

第3章 財政問題こそ、  
本質的な問題

時代の激変を見ずに、  
避けてきた本質的な論議

有識者会議の肝心な役  
割は、経済社会の変化に  
対して、鉄道高架事業の  
優先度をどう見るかであ  
り、これからの経済、財  
政事情がどう変わるかを  
見通して、国や地方の財  
政能力から見ての事業の  
位置付けを考え、その在  
り方を論議することだ  
と思います。

将来の国や地方の財政

能力から、このような大  
型で長期の事業が可能か  
どうかを論議しなければ  
なりません。その際、定  
性的な論議もさることな  
がら、国、静岡県、沼津  
市の将来における財政状  
況を定量的に考察し、鉄  
道高架事業の財政的な  
フィージビリティ(編  
集部注・可能性)を分析  
し、考察することが求め  
られます。

税論も相上に乗って  
ります。地方自治体が、  
その外にあるはずはあり  
ません。静岡県も財政悪  
化の音が高まり、非常事  
態が告げられています。  
これまで比較的財政に恵  
まれていた沼津市とて例  
外ではありません。  
しかし、有識者の中に  
肝心の経済財政の専門家  
が見えません。有識者会  
議では、定量的な考察は  
もとより、定性的な論議  
すら、なされてはいない  
ようです。むしろ、この  
肝心の経済財政の論議を  
あえて避けていた感がし

てなりません。

有識者会議の座長を務  
めた森地茂・政策研究大  
学院大学教授は、土木計  
画学の最高の専門家、有  
識者であり、私もその責  
任の仲間として、お付  
き合いをしたこともあ  
り、個人的には尊敬して  
いる学者です。

土木学界の重鎮であ  
り、政府の有力な助言者  
であり、衰退する土木学  
を進展させ、減少する公  
共事業を、なんとしてで  
も食い止めなければなら  
ない立場にあり、専門家  
集団の頂点にいることが  
らも、その見方は、どう  
しても土木事業からの判  
断にならざるを得ず、公  
共事業が減少する政策に  
は賛同しかねることは容  
易に理解できます。

今、公共事業の在り方  
が広く論じられておりま  
す。鉄道高架事業は、そ  
の渦中にあるものです。

公共事業は、その体制は、  
政・官・業・学の一  
体化した利権構造で成り立  
っている巨大な同業者組  
合、ギルド体制であり、  
政官業学が一体となって  
既得の利権を維持し、拡  
大しようとするエスタブ  
リッシュメント(編集部  
注・既成社会)の体制で  
あり、今話題になっ  
て原子力発電を推進する  
組織、政官業学が一体と  
して機能している「原子  
力村」と言われる体制と  
同じなのです。

地方の公共事業も同じ構  
造を持っています。

しかし、今回の問題は  
公共事業を否定するもの  
ではなく、公共事業の中  
で何を促進するのか、何  
を抑制していくかという  
政策順位からの論議をす  
るべき問題であり、沼津  
駅の鉄道高架事業は、実  
施する価値があるのかど  
うか、実施できる事業で  
あるかどうかであり、そ  
の視点からの論議が求め  
られています。

長年、地元でも、政治  
家や行政だけでなく、市  
民からも、いろいろ論議  
が行われ、推進するに  
しる、見直しするに  
しる、反対するに  
しる、論議の  
積み重ねがあったので  
あり、それらの論議を  
かり把握し、客観的に評  
価してみることが、そ  
の有識者会議の論議の前  
提であるはずであり、森  
地座長からも、推進反対の  
論議の整理をすることが  
求められていたと思いま  
すが、地元の声を聴くこ  
ともなく、その声を封殺  
するような姿勢で論議が  
進められてきたことが残  
念でなりません。

議論は、慎重な論議と  
いう名目で、本質の論  
議を避けようとする逃げ  
の姿勢に過ぎなかったと  
思います。

(次号に続く)

# 沼津駅周辺総合整備事業、 鉄道高架事業に関する 有識者会議の答申を見て

長谷川徳之輔 ⑤

### 第4章 推進と見直し、 二十年間の市民意識の分 裂

どういふ経過を経てき  
たのか

ここで、鉄道高架事業  
がここまで進んできた経  
過を振り返ってみましょ  
う。

沼津駅周辺総合整備事  
業は一九八〇年代半ば、  
石油危機を脱して日本経  
済が再び力強く成長する  
勢いから、経済成長は無  
限に続くと錯覚されたバ  
ブルの時代にスタート

し、大型の公共事業が国  
家の課題になっていたこ  
ともあり、鉄道高架事業  
は、静岡駅と浜松駅に続  
いて、今度は沼津駅の番  
だど、昭和六十三年、一  
九八八年のバブルの最中  
に、沼津市議会にも鉄道  
高架化促進の組織が作ら  
れました。

建設費を積み立てるた  
めに「沼津駅周辺総合整  
備基金」が設置されるな  
ど、沼津市と市民が一  
丸になって大型公共事業  
を推進する意気込みだっ  
たのは、その時代の産物  
であり、市民みんなが、

その成果を期待していま  
した。  
沼津市民だけでなく、  
日本中がバブル景気に浮  
かれています時代でした。  
日本経済は成長を続け  
る、それ行けどんどんだ  
と、誰も日本経済の先行  
きに疑問を持っていな  
かったのでしょうか。

成長神話は崩れ、本来は、  
鉄道高架事業にも、その  
影響が及んでいたはずで  
す。

しかし、バブル経済の  
崩壊で時代は転換しまし  
たが、この事業に直接影  
響することなく計画づく  
りが進み、逆にバブル後  
の経済再生のために、一  
時的に公共事業の拡大が  
進められていたことから  
二〇〇〇年に道路側と鉄  
道事業者との間に鉄道高  
架事業の計画が結ばれて  
います。

その後、さらに財政危  
機が深刻化。小泉内閣の  
構造改革路線が進む中で  
膨らんで、六種類、二千  
億円、二十年という大型  
の都市計画事業になって  
いきます。しかし、それ  
から四半世紀を経て、バ  
ブル経済の崩壊によって

社会的変動にもかかわらず  
ず、確かに事業化への法  
律上の手続きは、適正に  
進められています。

他方、この事業を巡る  
市民意識も当初の熱気は  
薄れて、事態は様変わり  
してきます。

改めて計画の見直しを  
求めて鉄道高架事業へ住  
民投票を求める条例制定  
の要求や、その条例を否  
定する市長に対するリ  
コール要求など市民運動  
が続き、沼津市と市民の  
間に要らぬ不信感が生ま  
れ、市民の間にも深刻な

対立が生じてしまってい  
ます。不毛の対立は市民  
には不幸の極みです。

冷静さを欠いた政治紛  
争へ

この間に市長選挙も市  
議会議員選挙も行われま  
した。市長選挙は、政策  
や計画を見直す絶好の機  
会だったのですが、うま  
く機能せず、沼津市の負  
担による、鉄道高架化の  
つけだりの用地買収だけ  
が、だらだらと続してい  
きます。

十年前の桜田光雄元沼  
津市長と斎藤衛前市長と  
の市長選挙。二人は沼津  
東高の出身で、旧建設省  
では公共事業や都市問題  
の専門家であったので  
すが、先輩後輩で沼津市  
長選挙を競い合ったので

しかし、鉄道高架事業  
の計画を立てた責任者の  
桜田さんが見直しを主張  
し、批判すべき立場で引  
き継いだ斎藤さんが推進  
を主張するといふ、摩訶  
不思議な逆転した立場  
だったのですが、結果は  
斎藤市長が勝利しまし  
た。しかし、市民の支持  
は、ほぼ半分ずつ、どち  
らが勝利したのか分から  
ない状況でした。

私は市長選挙が終わっ  
た後、推進と見直しが  
半々だから、専門家の二  
人が協力して市民の利益  
を考えた計画、政策を方  
向付けることが必要では  
ないか、と、同じ建設省  
の仲間の立場から、二人  
に忠告してみました。し  
かし、二人共、しがらみ  
にとらわれて相互に協力  
することなく、それぞれ  
の立場に固執し続けたの

市長選挙という絶好の  
見直しの時期があったの  
にかかわらず、ことは解  
決せず、行政と市民との  
軋轢あつれきは、ます  
ます深刻になり、鉄道高  
架事業は政治紛争の手段  
へ悪化していくように感  
じたので、旧建設省で仕  
事をし、大学で教鞭を執  
る立場から、なんとか公  
正な論理的な情報、見方  
を市民に知ってもらいた  
い、沼津市や静岡県の責  
任者にも伝えて、冷静な  
論議が行われるように  
と思つに至り、論議に参  
加することになったので  
す。

市長選挙という絶好の  
見直しの時期があったの  
にかかわらず、ことは解  
決せず、行政と市民との  
軋轢あつれきは、ます  
ます深刻になり、鉄道高  
架事業は政治紛争の手段  
へ悪化していくように感  
じたので、旧建設省で仕  
事をし、大学で教鞭を執  
る立場から、なんとか公  
正な論理的な情報、見方  
を市民に知ってもらいた  
い、沼津市や静岡県の責  
任者にも伝えて、冷静な  
論議が行われるように  
と思つに至り、論議に参  
加することになったので  
す。

市長選挙という絶好の  
見直しの時期があったの  
にかかわらず、ことは解  
決せず、行政と市民との  
軋轢あつれきは、ます  
ます深刻になり、鉄道高  
架事業は政治紛争の手段  
へ悪化していくように感  
じたので、旧建設省で仕  
事をし、大学で教鞭を執  
る立場から、なんとか公  
正な論理的な情報、見方  
を市民に知ってもらいた  
い、沼津市や静岡県の責  
任者にも伝えて、冷静な  
論議が行われるように  
と思つに至り、論議に参  
加することになったので  
す。

市長選挙という絶好の  
見直しの時期があったの  
にかかわらず、ことは解  
決せず、行政と市民との  
軋轢あつれきは、ます  
ます深刻になり、鉄道高  
架事業は政治紛争の手段  
へ悪化していくように感  
じたので、旧建設省で仕  
事をし、大学で教鞭を執  
る立場から、なんとか公  
正な論理的な情報、見方  
を市民に知ってもらいた  
い、沼津市や静岡県の責  
任者にも伝えて、冷静な  
論議が行われるように  
と思つに至り、論議に参  
加することになったので  
す。

# 沼津駅周辺総合整備事業、 鉄道高架事業に関する 有識者会議の答申を見て ⑥

長谷川徳之輔

私の関与、市民の本当の利益こそ優先

沼津朝日新聞が、この問題を熱心に報道しており、公正な世論作りが期待できると思い、沼津朝日新聞に投稿して、十数本のレポートを掲載してもらいました。

新聞だけでは意が尽くせないと思い、論議の参考にしてほしい、と『衰退し続ける地方都市再生への道を探る、緊附しよった沼津市を再建しよう』という沼津市の街づくり、鉄道高架事業についての分かりやすい専門

的な本を自費出版して書店で販売する一方、市長や市議会議員に献本してみましたが、どうしたのか、私と議論したくないのか、議員から、せっかく送った本がまとめて送り返されてきたのは、びっくりしました。

誰に頼まれたのでもなく、どの組織に味方するのでもなく、ただ都市問題の専門家視点で、その在り方を冷静に、論理的に見たい、その昔には私自身が市民であったことから故郷のために、沼津市民の本当の利益は

何かだけを考え、利害なし、損得なしの立場で論議に参加してきたつもりです。

しかし、私の発言が必ずしも市民の理解を得られたわけではありませぬ。当初は友人達も、せっかくの機会を邪魔するな、国や県の金が流れるのだから沼津にとついでいいことだ、誰かが費用を負担してくれて、地元で事業ができるのだから、やった方が得だ、という評価であったようでした。

役所に任せておけば問題は無い、という信頼感

もあつたと思えます。しかし、多くの市民に、時の流れとともに、その考え方にも変化が出てきており、この本質を考えるようになっていいます。

今は、多くの市民が、国や地方が置かれた立場を現実的に見ても、市民の費用の負担や、事業の時間から見ても、長期で高額の鉄道高架事業より、短期で安く出来る南北自由通路の方が合理的であるという見方に変わっているように思えます。

「推進」「反対」の不毛の対立

この十数年、沼津市民の論議は、「推進」「見直し」と二つに分かれ、收拾のつかない政治紛争の種となる動きもあつたと思えます。市民の意識

が分断されておりました。反対者は、貨物基地が移転する原地区の住民が主体であり、貨物駅の移転が原地区に押し付けられることへの反対運動から、政治紛争になつてしまい、住民投票を求め動きから、さらに沼津市長のリコール運動にまで進んでしまい、かえって解決が困難になつてしまったという事情もあつたと思えます。行政と市民の間に相互信頼が欠落して、互いに耳を貸さないという不毛の対立が、解決さざらに困難にしたという事情も否定できないと思えます。

はそれなりに高まったものの、事態に変化はななく、むしろ不毛の対立が激化した面も増えたのかもしれません。

翌二十年の市長選挙では、これまでのしがらみにとらわれたいと思われ新しい市長が誕生しましたが、推進派の支援を受けていたという理由からか、長年のしがらみから脱しえず、新しい方向を打ち出せないでいます。

今の時点での現場を見てみましょう。鉄道高架事業の本体は、まだ全く姿を現していません。関連する沼津貨物駅の移転事業だけが、原地区にその用地を選定し、沼津市による買収が続いていますが、原地区の反対運動がますます強くなり、用地買収は頓挫してしま

いました。沼津市は窮余の策で、残る数十人の地権者を相手にして土地収用法を適用し、強制収用を行うと発言しましたが、公共補償の代替地の用地が強制収用の対象になるのかという土地収用法の適否の問題もあつて、その両はきわめて弱く、及び腰です。

当初、原地区への貨物駅移転の施行主体は沼津市とされていたものが、これも急ぎよ、施行主体に静岡県を加え、沼津市と静岡県が一緒になって強制収用を行うことになったという、とんだ茶番劇が起きましたが、静岡県には施行主体としての意識も財源も欠落して、まさに中途半端な姿勢で、鉄道高架事業自体が頓挫しかねない状況になってきました。

沼津市は窮余の策で、残る数十人の地権者を相手にして土地収用法を適用し、強制収用を行うと発言しましたが、公共補償の代替地の用地が強制収用の対象になるのかという土地収用法の適否の問題もあつて、その両はきわめて弱く、及び腰です。

当初、原地区への貨物駅移転の施行主体は沼津市とされていたものが、これも急ぎよ、施行主体に静岡県を加え、沼津市と静岡県が一緒になって強制収用を行うことになったという、とんだ茶番劇が起きましたが、静岡県には施行主体としての意識も財源も欠落して、まさに中途半端な姿勢で、鉄道高架事業自体が頓挫しかねない状況になってきました。

沼津市は窮余の策で、残る数十人の地権者を相手にして土地収用法を適用し、強制収用を行うと発言しましたが、公共補償の代替地の用地が強制収用の対象になるのかという土地収用法の適否の問題もあつて、その両はきわめて弱く、及び腰です。

# 沼津駅周辺総合整備事業、 鉄道高架事業に関する 有識者会議の答申を見て ⑦

長谷川徳之輔

第5章 再度の検証、  
なんのため、誰のための  
鉄道高架事業か

東海道線の東京—沼津  
間のどこに鉄道高架化は  
あるのか

ここで、問題を明確に  
するために、もう一度、  
なんのための鉄道高架事  
業であり、誰のための事  
業なのかを検証してみま  
しょう。その前に、ぜひ  
とも専門家には、東京駅  
から沼津駅まで新幹線で  
はなく、東海道線の湘南  
電車に乗って沼津まで来  
て、沿線の風景を見ても  
らいたいです。

東京—沼津間二〇〇キ  
の区間に、どこに鉄道高  
架をした都市があるで  
しょうか。新橋を過ぎれ  
ば線路は平面交差が続  
き、品川から蒲田まで、  
この間の鉄道線路で街は  
南北に隔てられており、

京浜東北線と東海道線が  
走行するこの区間—一時  
間に百本を超える電車が  
走行する区間ですが—ど  
こも鉄道は高架化してい  
ませんし、すべて平面交  
差です。

踏切は、ほとんど閉  
まったままの開かずの踏  
切、六十分のうち五十分  
は閉まったままです。自  
動車が南北を横断するに  
は、踏切を探して数百回

も横に走らなければなり  
ません。大都市の川崎駅  
にも、横浜駅にも鉄道高  
架は見当たりません。藤  
沢駅も、小田原駅も同様  
に、地下道路や横断道路  
橋で南北交通をさばいて  
おります。

本来、鉄道高架事業は、  
このような地域にこそ進  
められなければならない  
事業であるはずですが、し  
かし、JR中央線ですら  
立川—新宿間の高架化が  
完成したのは昨年のこと  
であり、JR京浜線に  
は、その計画すらありま  
せん。一時間に二、三本  
の三両連結の電車しか通  
過しない御殿場線に、な  
ぜJR京浜線を差し置いて

て、高架化が必要なのか、  
誰もが不思議に思うで  
しょう。

都心の交通困難解消の  
ために、小田急線の複線  
化、立体交差化が必要で  
すが、高架化は環境を破  
壊するとして、地下トン  
ネルを求める住民の反対  
運動も激化して、なかな  
か思うように進んでいま  
せん。

沼津駅と新宿駅の間に  
「あさきり号」が走り出  
して、ほぼ二十年たちま  
したが、未だに一日四本  
しか運行されていません。  
利用効率も悪く、観光客  
の誘致にも、あまり役  
に立っていないようにで  
す。

沼津市民には、なんの  
負担もない小田急線の複  
線化、高架化が完成する  
ことが「あさきり号」の  
運行本数を増やし、沼津  
の観光の活性化につなが  
ることになるのだと思い

ます。大型の公共事業に  
あつては、地域的な狭ま  
れた利益の論議ではなく、  
日本全体、公共事業全体  
を見た、もっと広い視点  
からの論議が必要なの  
です。

複雑な沼津駅周辺総合  
整備事業

沼津駅周辺総合整備事  
業は、次の六つの事業が  
一体となって機能するも  
のであり、複雑な仕組み  
で、全体像の理解が難し  
く、全体像が分かった専  
門家も、あまりいないの  
ではないでしょうか。

事業の中心が、東海道  
線、御殿場線の線路の鉄  
道高架事業、いわゆる連  
続立体交差事業であり、  
事業費は八百二十三億  
円、沼津市の負担は百九  
十三億円だと計算されて  
います。

鉄道高架事業を中心に  
六つの事業で総事業費

は、ほぼ二千億円(価格  
修正で千八百二十三億  
円)で、うち沼津市の負  
担は六百二十五億円、事  
業の完成には二十年の時  
間が必要だとされていま  
す。

(1) 沼津駅周辺の鉄  
道高架化事業—東海道線  
三・七キ、御殿場線一・  
六キ、合わせて五・三キ  
区間の東西に高さ十数  
メートルの高架構造物を整備す  
る。

(2) 新貨物駅、新車  
輛基地—原地区への既設  
の貨物施設の移設と片浜  
地区への車輛基地の整備、  
沼津市の費用負担、用地  
買収

(3) 沼津駅南土地  
区画整理事業—沼津市施行、  
宅地、市街地の整備事業

(4) 静岡県東部拠点  
特定再開発事業—駅北の

旧国鉄用地を中心とした  
土地区画整理事業、民間  
都市開発推進機構の施行

(5) 大手町地区再開  
発事業—駅前市街地の市  
街地再開発事業、沼津市  
施行、イーラdeの整備

(6) 関連道路事業—  
三つ目ガード、中央ガ  
ードなどの拡幅整備など

その他 キラメッセ、  
シネマコンプレックス、  
コンベンションホテルな  
どの民間投資

なぜ、沼津駅付近の鉄  
道の高架化が必要なのか  
については、こう説明さ  
れています。

沼津市の旧市街地の衰  
退は、沼津市の市街地が  
東海道線と御殿場線で南  
北に分断されているから  
であり、沼津駅周辺の二  
つの鉄道線路を高架化し  
て、南北の自動車交通を

円滑化させれば、中心市  
街地の衰退は解消し、南  
北問題は解決する。

まず、鉄道線路の高架  
化のために、今の沼津駅  
の西側にある貨物駅と東  
側にある換車場を高架線  
路の外に移転すること  
として、貨物駅は原地区に  
移す。その上で、換車場  
用地と貨物駅用地の跡地  
周辺の地域を区画整理し  
て、高架事業の線路用地  
を生み出すとともに、市  
街地を整備する。

これに関連するいん  
かの道路整備などが加わ  
る。さらに、駅前の土地  
の有効利用のために、駅  
南の再開発事業を行う、  
駅南のイーラdeはその  
一環です。

このような六種類の事  
業をまとめて、沼津駅周  
辺総合整備事業と言ひ、  
鉄道高架事業は、その中  
心事業なのです。

(次号に続く)

# 沼津駅周辺総合整備事業、 鉄道高架事業に関する 有識者会議の答申を見て

長谷川徳之輔

割の合わない沼津市、  
裏に隠れたJRR貨物

六つの事業は事業区分  
としては、別々の都市計  
画事業であり、施行主体  
も費用負担も、それぞれ  
異なります。鉄道高架事  
業は静岡県が施行主体、  
貨物駅の移転と用地買収  
は沼津市の施行、ただ、  
後から静岡県が加わって  
います。

沼津市は、多額の費用  
の負担と用地買収などの  
裏方を担当する、割に合  
わない仕事ですが、地元  
ということもあって、一  
生懸命やっています。し  
かし、不思議なことに、  
鉄道高架事業の消えれ  
ば、御殿場線の高架事業  
の用地を生み出すために  
行われる操車場用地、富  
士見町地区の区画整理は  
必要なくなってしまう  
です。もちろん、かさ上げ  
を前提にした鉄道高架事  
業に連なる沼津駅周辺  
の道路整備事業も意味が  
なくなります。

沼津市は、多額の費用  
の負担と用地買収などの  
裏方を担当する、割に合  
わない仕事ですが、地元  
ということもあって、一  
生懸命やっています。し  
かし、不思議なことに、  
鉄道高架事業の消えれ  
ば、御殿場線の高架事業  
の用地を生み出すために  
行われる操車場用地、富  
士見町地区の区画整理は  
必要なくなってしまう  
です。もちろん、かさ上げ  
を前提にした鉄道高架事  
業に連なる沼津駅周辺  
の道路整備事業も意味が  
なくなります。

貨物駅を移転しないで、  
現在の貨物駅を撤去する  
選択もあり得ますが、貨  
物輸送の機能は失われる  
ので、JRR貨物が受け入  
れないでしょう。

中曽根内閣の行政改革  
では、旧国鉄の二十数兆  
円に上る膨大な債務を棚  
上げして、その債務を処  
理する国鉄清算事業団を  
作り、鉄道輸送の仕事は、  
JRR東海など六つの株式  
会社に分割して、新生の  
JRR株式会社にして再出  
発させたのです。JRR  
貨物株式会社もその一環  
です。

国鉄清算事業団は、旧  
国鉄の資産を売却して債  
務の支払いに充て、不足  
する分を国が税金で面倒  
を見ることになり、全国  
各地で旧国鉄の資産、土  
地が売却されてきたので  
す。新橋、汐留貨物用地  
はその目玉だったのです  
が、虎の子の用地の処分  
も大した収入にはならず、

救済のために大量の税金  
が投入されることにな  
るのでしよう。

救済のために大量の税金  
が投入されることにな  
るのでしよう。

JRR救済の国策事業  
そもそも、沼津駅周辺  
総合整備事業は旧国鉄、  
JRRの存在なくしてはあ  
りえなかった事業です。  
当時、旧国鉄は巨額の債  
務で経営不振が極まり、  
国を挙げての救済を迫ら  
れていました。

JRRの利益優先の事業、  
負担するだけの沼津市民  
負担するだけの沼津市民  
負担するだけの沼津市民

鉄道高架事業は、もち  
ろん必要です。鉄道と道  
路の平面交差が自動車交  
通の円滑な交通機能を阻  
害しており、とりわけ鉄  
道網が密である大都市に  
おいては、都市計画の視  
点からも鉄道高架化の必  
要性は大きかったのです  
が、その底流には、当時  
の旧国鉄救済の要請から、  
鉄道高架事業の資金につ  
いては極力、道路側の  
国、自治体を持つことが  
求められていました。運  
輸省と建設省の協議は、  
それを具体化したもので  
あり、旧国鉄救済、支  
援が重要な国策であった  
のです。

側が持つことで事業が進  
められてきました。

JRRとしても、新たな  
投資先がなくなり、有能  
な技術者、土木建築の専  
門家が働く場所をなくし  
ていたことから、彼らに  
働き場所を用意すること  
もJRR当局の経営上必要  
であったと思います。鉄  
道高架事業は絶対の働き  
場所になりました。その  
費用の大部分を道路側の  
国、自治体が負担するの  
であり、JRRは自らの負  
担なしで職員の雇用を統  
括することができました。

今になって、おんぶ  
に抱っこ形で計画に参  
加したと内心、忸怩(じ  
くじ)たる思いでいるJ  
RR当局は、前面に出て説  
明をしたがりません。市  
民に接することを、あえ  
て避けているといってい  
いでしよう。

最大の恩恵を受ける肝心  
のJRR貨物は事業主体と  
して、どこにも姿を現し  
ていません。

最大の恩恵を受ける肝心  
のJRR貨物は事業主体と  
して、どこにも姿を現し  
ていません。

最大の恩恵を受ける肝心  
のJRR貨物は事業主体と  
して、どこにも姿を現し  
ていません。

最大の恩恵を受ける肝心  
のJRR貨物は事業主体と  
して、どこにも姿を現し  
ていません。

最大の恩恵を受ける肝心  
のJRR貨物は事業主体と  
して、どこにも姿を現し  
ていません。

最大の恩恵を受ける肝心  
のJRR貨物は事業主体と  
して、どこにも姿を現し  
ていません。

最大の恩恵を受ける肝心  
のJRR貨物は事業主体と  
して、どこにも姿を現し  
ていません。

都市計画も制度的には  
個別に決められており、  
沼津駅周辺総合整備事業  
は、これらを一体として  
の名称であり、鉄道高架  
事業が、その中心に位置  
付けられている訳です。

都市計画も制度的には  
個別に決められており、  
沼津駅周辺総合整備事業  
は、これらを一体として  
の名称であり、鉄道高架  
事業が、その中心に位置  
付けられている訳です。

都市計画も制度的には  
個別に決められており、  
沼津駅周辺総合整備事業  
は、これらを一体として  
の名称であり、鉄道高架  
事業が、その中心に位置  
付けられている訳です。

都市計画も制度的には  
個別に決められており、  
沼津駅周辺総合整備事業  
は、これらを一体として  
の名称であり、鉄道高架  
事業が、その中心に位置  
付けられている訳です。

都市計画も制度的には  
個別に決められており、  
沼津駅周辺総合整備事業  
は、これらを一体として  
の名称であり、鉄道高架  
事業が、その中心に位置  
付けられている訳です。

都市計画も制度的には  
個別に決められており、  
沼津駅周辺総合整備事業  
は、これらを一体として  
の名称であり、鉄道高架  
事業が、その中心に位置  
付けられている訳です。

都市計画も制度的には  
個別に決められており、  
沼津市にも、今あるかど  
うかです。

都市計画も制度的には  
個別に決められており、  
沼津駅周辺総合整備事業  
は、これらを一体として  
の名称であり、鉄道高架  
事業が、その中心に位置  
付けられている訳です。

都市計画も制度的には  
個別に決められており、  
沼津駅周辺総合整備事業  
は、これらを一体として  
の名称であり、鉄道高架  
事業が、その中心に位置  
付けられている訳です。

都市計画も制度的には  
個別に決められており、  
沼津駅周辺総合整備事業  
は、これらを一体として  
の名称であり、鉄道高架  
事業が、その中心に位置  
付けられている訳です。

都市計画も制度的には  
個別に決められており、  
沼津駅周辺総合整備事業  
は、これらを一体として  
の名称であり、鉄道高架  
事業が、その中心に位置  
付けられている訳です。

都市計画も制度的には  
個別に決められており、  
沼津駅周辺総合整備事業  
は、これらを一体として  
の名称であり、鉄道高架  
事業が、その中心に位置  
付けられている訳です。

都市計画も制度的には  
個別に決められており、  
沼津駅周辺総合整備事業  
は、これらを一体として  
の名称であり、鉄道高架  
事業が、その中心に位置  
付けられている訳です。

都市計画も制度的には  
個別に決められており、  
沼津市にも、今あるかど  
うかです。

都市計画も制度的には  
個別に決められており、  
沼津駅周辺総合整備事業  
は、これらを一体として  
の名称であり、鉄道高架  
事業が、その中心に位置  
付けられている訳です。

都市計画も制度的には  
個別に決められており、  
沼津駅周辺総合整備事業  
は、これらを一体として  
の名称であり、鉄道高架  
事業が、その中心に位置  
付けられている訳です。

都市計画も制度的には  
個別に決められており、  
沼津駅周辺総合整備事業  
は、これらを一体として  
の名称であり、鉄道高架  
事業が、その中心に位置  
付けられている訳です。

都市計画も制度的には  
個別に決められており、  
沼津駅周辺総合整備事業  
は、これらを一体として  
の名称であり、鉄道高架  
事業が、その中心に位置  
付けられている訳です。

都市計画も制度的には  
個別に決められており、  
沼津駅周辺総合整備事業  
は、これらを一体として  
の名称であり、鉄道高架  
事業が、その中心に位置  
付けられている訳です。

都市計画も制度的には  
個別に決められており、  
沼津駅周辺総合整備事業  
は、これらを一体として  
の名称であり、鉄道高架  
事業が、その中心に位置  
付けられている訳です。

都市計画も制度的には  
個別に決められており、  
沼津市にも、今あるかど  
うかです。

都市計画も制度的には  
個別に決められており、  
沼津駅周辺総合整備事業  
は、これらを一体として  
の名称であり、鉄道高架  
事業が、その中心に位置  
付けられている訳です。

都市計画も制度的には  
個別に決められており、  
沼津駅周辺総合整備事業  
は、これらを一体として  
の名称であり、鉄道高架  
事業が、その中心に位置  
付けられている訳です。

都市計画も制度的には  
個別に決められており、  
沼津駅周辺総合整備事業  
は、これらを一体として  
の名称であり、鉄道高架  
事業が、その中心に位置  
付けられている訳です。

都市計画も制度的には  
個別に決められており、  
沼津駅周辺総合整備事業  
は、これらを一体として  
の名称であり、鉄道高架  
事業が、その中心に位置  
付けられている訳です。

都市計画も制度的には  
個別に決められており、  
沼津駅周辺総合整備事業  
は、これらを一体として  
の名称であり、鉄道高架  
事業が、その中心に位置  
付けられている訳です。

都市計画も制度的には  
個別に決められており、  
沼津駅周辺総合整備事業  
は、これらを一体として  
の名称であり、鉄道高架  
事業が、その中心に位置  
付けられている訳です。

都市計画も制度的には  
個別に決められており、  
沼津市にも、今あるかど  
うかです。

都市計画も制度的には  
個別に決められており、  
沼津駅周辺総合整備事業  
は、これらを一体として  
の名称であり、鉄道高架  
事業が、その中心に位置  
付けられている訳です。

都市計画も制度的には  
個別に決められており、  
沼津駅周辺総合整備事業  
は、これらを一体として  
の名称であり、鉄道高架  
事業が、その中心に位置  
付けられている訳です。

都市計画も制度的には  
個別に決められており、  
沼津駅周辺総合整備事業  
は、これらを一体として  
の名称であり、鉄道高架  
事業が、その中心に位置  
付けられている訳です。

都市計画も制度的には  
個別に決められており、  
沼津駅周辺総合整備事業  
は、これらを一体として  
の名称であり、鉄道高架  
事業が、その中心に位置  
付けられている訳です。

都市計画も制度的には  
個別に決められており、  
沼津駅周辺総合整備事業  
は、これらを一体として  
の名称であり、鉄道高架  
事業が、その中心に位置  
付けられている訳です。

都市計画も制度的には  
個別に決められており、  
沼津駅周辺総合整備事業  
は、これらを一体として  
の名称であり、鉄道高架  
事業が、その中心に位置  
付けられている訳です。

都市計画も制度的には  
個別に決められており、  
沼津市にも、今あるかど  
うかです。

# 沼津駅周辺総合整備事業、 鉄道高架事業に関する 有識者会議の答申を見て ⑨

長谷川徳之輔

第6章 いかにして軟着陸を図るのか

これからどんな問題が出るか、どうして解決するのか

さて、有識者会議は、鉄道高架事業を推進するという結論を出しました。はたして静岡県や沼津市は、この結論をどう受け止めるでしょうか。推進するにしても、見直すにしても、重い決断を迫られるでしょうし、いつまでも先延ばしし続けることはできません。いよいよ、最終の段階にあります。

沼津駅周辺総合整備事業、鉄道高架事業は、どういう選択が行われ、これからどう進むのでしょうか。どうしたら、傷を少なくした軟着陸ができるのでしょうか。

第二に、六事業のうち、原地区への貨物駅移転が中止されるだけで、鉄道高架事業本体、残りの五つの事業はそのまま、計画通りに進むのでしょうか。

第三に、既に沼津市が買収している高架事業予定用地をどう処理するのでしょうか。

第四に、鉄道整備のために積み立てた約三百億円の基金の穴埋めをどう処理するのでしょうか。

第五に、これまで事業を進めてしまった行政、議会の責任をどう問うのでしょうか。

第六に、いろいろな問題を解決しなければなりません。

一番肝心なことは、沼津駅周辺総合整備事業を考えた時点と今の時点で、大きく経済社会環境が変わって来たかどうか。

これまでの行財政の考え方、仕組みが通用しなくなっていることを、市民も行政もしっかり認識しておくことがあり、過去の失敗、不作為を今になってあげつらうしても、なんにもならないことを認識しなければなりません。過去は過去として処理し、これからどうすべきなのかを、考えなければならぬのです。

進むも地獄、止まるも地獄ですが、もはや先延ばしはできません。決断をしなければなりません。

過去を取り戻すことは困難であり、高い授業料を払われた、と覚悟するしかありません。

しっかりした決着を

第一の問題は、都市計画は変更されず、事業がなし崩し的に先延ばしされることです。事業は止まっても、計画はそのま

まにしておいて、いつか復活するとして処理を先延ばしすること、責任の先延ばしであり、公共事業では、従来はこのような対応がされることが多かったと思います。

しかし、貨物駅の移転を取りやめれば、肝心の鉄道高架事業自体が進まず、残りの事業も進まないことは前述のとおりです。先延ばしすることには、問題の解決にはならないのです。全部の事業がストップして、店晒(たなざらし)になるだけです。

貨物駅移転が消えるからには、全体の計画の見直しをしなければならぬはずです。

第二に新しい計画を決める。南北自由通路や屋上駅などに変更することです。計画の作成、財源費用負担などJRとの交渉、国、静岡県、沼津市との調整を考えると、す

べに転換することとは難しく、相当長期の時間を余儀なくされるでしょう。

現行の鉄道高架事業を中止したことで、JRの反発を買い、話が容易に決められない恐れもあるでしょう。まずは、小田原駅、清水駅などの自由通路や横断施設の事例を徹底的に調査して、情報資料を集めて、それを市民に公開して、市民全体の理解を求めるところです。計画作成には、市民、商店街、専門家の参加を求めて、市民運動を高めることだし、世論の力で市民意識を高めることしかないでしょう。

第三は、買収した用地を無駄にしないことです。富士見町地区、原地区には沼津市が買収した用地が散在しています。沼津市は、その実態を公表したがりません。しかし、

そのまま放置することはできません。どう利用するか考え、円滑に資産処理を進めるには、実態を隠すことなく、しっかりと新しい利用方法を考えなくてはなりません。

これらの土地はバラバラですが、鉄道高架下の利用より、はるかに利用効率は高いでしょう。原地区の土地はまとまった土地であり、教育施設、医療施設や市民公園など公共的に利用できるかもしれせん。

富士見町の土地は、高架事業用地を生み出すのではなく、良好な居住環境を整備するための区画整理事業を進めていくことであり、沼津駅周辺の立地条件を生かした有効利用の道を探ることです。

(次号に続く)

# 沼津駅周辺総合整備事業、 鉄道高架事業に関する 有識者会議の答申を見て

⑩

長谷川徳之輔

使ってしまった基金の

金

第四は、市民が営々と積み立てたはずの300億円近い、鉄道高架事業を進める資金、基金がどうなっているかです。

これまで鉄道高架事業の沼津市の負担は、基金が積み立てられているから大丈夫だと説明されてきました。確かに現金であれば、そういう話も成り立ちますが、今、果たしてこの資金がどのへらにあるかです。

われてしまっています。基金の財務状況は必ずしも明確に示されている訳ではありません。

そもそも、鉄道高架事業のために積み立てたという基金が、もし鉄道高架事業をやらないとした時に、どう処理したらいいのかも明確ではありません。

基金と言っても、金に色目があるわけではありませんが、税金を積み立てたのではなく、借入金で基金に編入して積み立てたもので、原資は市の借入金でしょう。借入金は、いずれ金利を加算して返済しなければなりません。

に立て替えた他の事業への流用先の資金が返済される見込みもないでしょう。使ってしまった資金を取り戻すことはできないし、買収した土地も、パールの崩壊で地価の暴落で下がってしまった土地価格を取り戻すこともできません。

問題です。これまで、ただ、貨物駅移転など鉄道高架事業に付帯した事業が、だらだらと進められてきたのは、沼津駅周辺整備事業が見直されず、毎年の予算の消化という行政の惰性の働きからであり、同時に、鉄道高架事業を見直し、中止することによって、これまでの事業に生じた損失に誰が責任を取るかを明確にすることを避けてきたことも、当事者には正直あると思います。

二十余年、国、静岡県、沼津市、それにJR当局が、それぞれの思惑で、鉄道高架事業にかかわってきたが、時代の転換により、これまで適切だと思ってきたことが変更してしまい、正直に、転換や見直しを言いかねて、知らん顔して先延ばしを図り、責任を他に転嫁してきたのではないのでしょうか。

本来、鉄道高架事業の事業主体である静岡県も逃げ腰で当事者意識が希薄で、鉄道高架事業の施行者が都道府県と指定市に限られていたものが、事業の途中で人口二十万人以上の都市においても施行できることになったこともあり、沼津市に施行者の責任を転嫁させかねません。

公共事業縮減の中で、鉄道高架事業の政策や計画の改革に逡巡する国も、これからの方向を決めかねて、だんまりを決め込むでしょうから、究極の責任は、本来は鉄道高架事業の施行主体でもない沼津市、沼津市民が負わなければならないのではないでしょうか。

民が基金という名の借金で負担してきたのです。事業の転換、中止に伴う損失は、国や静岡県ではなく、沼津市が、沼津市民が負わなければならないのです。

これから始めなければならぬ鉄道高架事業の本体工事、使ってしまった基金の三百億円近くに加えて、先行きの分からない事業に、これ以上の資金をつぎ込むこと愚かさは、誰も感じていないでしょう。行財政を預かる沼津市長も、市議会も、そのことを痛感しているはずですが。

三百億円近くの基金を無駄に捨てることになっても、さらに大きな負担をしないために、これ以上の事業は見直す、その損は仕方がないと、受け入れるしかないのだと思います。今さら、これまでの政治や行政の責任を問うたところで、市長や

意見を持つことです。(おわり)

(はせがわ・とくのすけ)一九三六年、沼津市生まれ。五九年から旧建設省に勤務。八五年に退官し、財団法人建設経済研究所へ。九五年、明海大学不動産学部教授となり、二〇〇八年に退官し、同大名誉教授。専門は土地問題、社会資本問題などの社会学。東京都目黒区在住)

訂正 20日付二面、有識者会議答申に関する連載で、下から三段目最終行から、その下段二行目までが「旧国鉄は姿を消し、JR算も向上し、経営は大き」とあるのは「旧国鉄は姿を消し、JRは採算も向上し、経営は大き」が正しく、二字脱落による誤りでした。訂正します。