

## 検証「鉄道高架に伴う都心環状道路計画」西岡 昭夫

(沼津朝日新聞 4月16日号)

道路・道路網は沼津の生命線鉄道高架の陰で道路問題が置き去りにになっている。「町並みや道路が南北分断されているから鉄道高架で解決を」と言うのだから、鉄道の高架より「道路が欲しい」ことが事の起こりであったはずだ。現状道路が鉄道をくぐったり、踏切となっていることが分断意識を強めている。町並み分断は高架で解決しないことは静岡に行ってみればよく分かる。

高架に伴って幅二七<sup>m</sup>で四車線、内環状・外環状と様々な道路計画が出され、パンフレットも見せられているが、将来を左右し、道路利害を直接受ける市民への「新計画道路情報は全く不十分」で、不安状況に置かれている。鉄道による分断を声高にするだけでなく、沼津の現況道路についての論議が必要である。

足もとには、沼津の歴史や先人の思いを秘めた道路がある。鉄道高架に伴う新道路計画の良し悪しを論議しておけば、百年後の人々は感謝してくれるだろう。道路は千本浜の松林と同様、私達には世代を超えた生命線だからである。

### 沼津駅周辺の道路分布と道路率

沼津駅を取り囲む東西二<sup>km</sup>、南北一・五<sup>km</sup>、面積三平方<sup>km</sup>(三百<sup>ha</sup>)内の道路(歩道を含む)を塗りつぶしたのが図1=平成十二年修正沼津市基本図(縮尺二千五百分の一)を使用した。五百<sup>ha</sup>四方(二十五<sup>ha</sup>)図十二枚を貼り合わせてある=である。

この各区画図面積に対する区画内道路面積百分率が表1区画内左の数字で、D3(日の出・杉崎・富士見町付近)で二一%、D2(山王台・三芳町付近)で一七%。カッコ内の「付近」とは、区画内にこれら町内の一部を含むことを示している。A1(錦・白銀、・真砂・出口・市道町付近)になると四〇%、B1(大手町五丁目・町方・八幡・西条町付近)は三八%で、D3やD2の約二倍である。A1やB1の道路は幅広で、網目も細かくなっている。



### 修正道路率とは

D3には、区画内に街区と異なり道路のない広い工場・学校・鉄道敷地があることから、この面積を区画から外して区画内道路面積の割合を計算すると三〇%となり、修正前に比べ九%大きくなる。この三〇%を「修正道路率」ということにする。

狩野川の面積を引き算したC1(大手町二・三・四丁目・三枚橋・市場・御幸町付近)で三五%、D1(平・御幸・本郷町付近)で三四%、大型商業施設・県総合庁舎・小学校を引き算したB3(本田・高沢町付近)で三六%と、いずれも一〇%以上大きい。

鉄道敷地の多いB2(大手町五丁目・西条・高島町付近)では四八%と二〇%の増加、C2(高島町・,大手町一丁目・上町付近)は三九%で一四%増となる。こうした施設の少ないA1とB2では修正道路率と道路率の違いは少ない。

### 全国的に見て大きい沼津の道路率

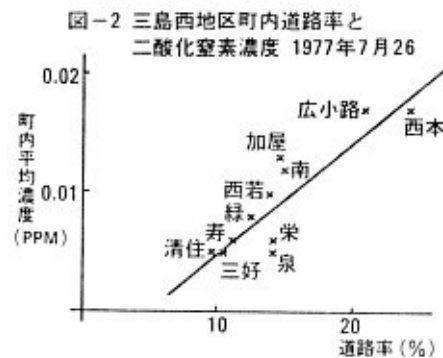
道路率は交通事故や環境問題分析、防災、救急、交通渋滞、町のにぎわい、治安等々住民生活に強く関連する都市の基本的指標である。図2に三島市西地域十一地区(約百二十ヶ所)の大気環境汚染分析で試みた道路率と、二酸化窒素(自動車排ガス)平均濃度の関係を紹介する。

調査は一九七七年七月、三島北高物理部が行った。横軸は町内道路率(%、三島市道路台帳から計算)、縦軸は二酸化窒素濃度(ppm、一町内約三十カ所の一日平均値)の散布図で、図中の直線は二つの関係を最もよく示す回帰直線で「道路率が増えると町内二酸化窒素平均濃度が増加する」。

道路率の小さな町内では自動車走行台数が少なく排ガスの環境影響は小さいが、道路率の大きな広小路や西本町では濃度が高い。西本町の道路率は約二四％である(三好町・緑町は修正道路率を使用)。

人口集中域の道路率に東京都区部一五％、名古屋市二〇％、盛岡市三〇％、静岡市二三％等がある(国土交通省が二〇〇一年に提示している数値を使用)。

対象地域を狭めた数値では、名古屋市や東京都千代田区大手町、西新宿でいずれも四〇％程度で、大田区・田園調布では二〇％程度である。沼津の区画修正道路率と比較すれば、大部分が工場等であるA3(双葉町付近)は別として、B1、B2、C2は名古屋・東京大手町・西新宿並みで、その他の区画は山王台を除き、静岡より大きく、川に制限された市街地面積も似ている盛岡市の三〇％と同等もしくは数％上回っている。沼津駅周辺の修正道路率は、「全国的に見てトップ」と言えるであろう。



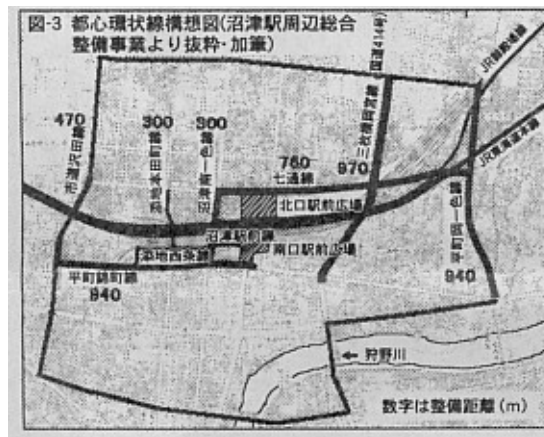
### なぜ沼津の道路率が大きくなったか

大正二年(一九一三)と十五年(一九二六)の沼津大火、昭和二十年(一九四五)の戦災は道路率拡大の機会となった。

延焼防止の大義名分が強調され、大正二年の大火後には「道路即防火壁」と、六間(一〇・九メートル)、四間(七・三メートル)、三間(五・五メートル)道路が建設された。大火以前は官庁街の駅前通りを「この際、商店街に」との住民要望は十分達成されないまま十五年の大火を迎えてしまう。

道路はさらに拡幅・延長され、駅前正面から南に向かう十三間半道路と、西側でこれに並進する十間半道路、駅前から東に向かう十間半道路とこれに交差する三園橋から北進する十間半道路、さらに六間半、四間半道路等により現在に近い碁盤目道路網が出来上がっていった。「駿東」中核市として、官公庁・情報・金融・問屋・旅館・病院等々、政治・経済・交通運輸の「拠点都市を目指した道路拡張」が続いた。

車社会になると東西通過交通をさばくため、広大な鉄道施設と広い狩野川や千本松原の間にある狭い都市空間に道路を詰め込まなくてはならず、図1のような沼津独特の道路網となり、旧国道一号通り以南と以北の「にぎわいを逆転させた」。



### 助っ人環状道路から振り返り

鉄道高架計画に併せた図3の「沼津駅周辺道路の整備計画」がある。駅の東西南北を二重に取り巻く道路を「都心環状線」と名付け、内回り線は四車線で駅を囲む(東側は三つ目ガード、西側はあまねガード、北側はキラメツセ前の七通り線、南側は西武百貨店脇)。本来、環状道路とは市街地の通過交通混雑を防ぐための助っ人道路で、建設費の安い「市街地外側を迂回する」大きなロータリー機能を持つことが大事な役目であり、「取り巻きによる機能」に重点を置いた名称である。図3を見ると、通過交通を駅周辺に呼び込み、駅出入りの交通や駅周辺の経済活動をマヒさせ、助っ人どころか振り返り機能を発揮しかねない。「駅周辺を目指すドライバーに今より多い忌避感を与える」可能性がある。計画では、従来時速40km/hを20km/h上回る60km/hで走る(走れる)ことに「なっている」。

図4は、計画三枚橋岡宮線(三つ目ガード部を南北に走る)と七通り線(キラメツセ前北側を東西に走る)の大交差点を含んだ状況を示す。国道四一四号と平町錦町線交差点から勾配約1%の四車線道路は400m程度で七通り線の二十七m幅道路交差点になる。

七通り線の方もこの交差点からさらに400m程度東進し、御殿場線と東海道線の高架下に近い現日吉踏切近くで、外環状線平町岡一色線(四車線)との交差点に到達する。図中に示した数字は標高の概略値で、二つの交差点は坂道交差となる。

計画図面からは、沼津大火復興以後の「広ければよい道路」という設計思想が伝わってくる。「拡幅すれば多くの車が高速で移動でき交通量が大きくなる」は、現沼津の道路状況に通用しないことは前述の通りである。

次に、道路網と関連させ沼津の交通事故の特徴を紹介する。

交差点の位置、交差点間距離、機能格差道路の交差、道路の見通しと景観、勾配、大型車の混入率等々を交通容量要素だけでなく、交通事故にも関連させ検討することが、道路率が極限状態に近い沼津にとって大切なことである。

### 道路率の増加は交通事故を増やす

表2に区画の修正道路率と平成十一年の区画内交通事故数を示した。

事故総数は百六十五件である。

A2、A3の丸子・双葉町付近は工場・学校・市場等で修正道路率が極端に大きく市街地が

少ない。C1とD3区画の事故数は、同じような修正道路率の区画と比べると極端に多い。この二区画は幹線道路が貫いているからである。これら四区画を除外した八区画の修正道路率と事故数の関係を図5に示した。「道路率が大きくなると交通事故数が増加」している(相関係数0・八九)。

表-2 沼津駅周辺12区画修正道路率と交通事故数( )内H11年

	A	B	C	D
3	48(5)	36(12)	27(5)	30(30)
2	36(0)	48(19)	39(9)	20(1)
1	36(10)	41(18)	35(41)	34(15)

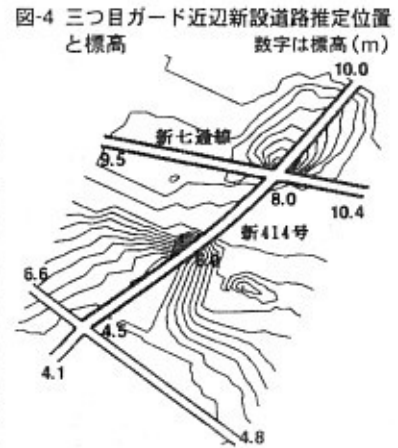
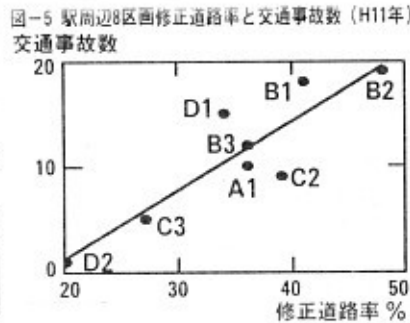
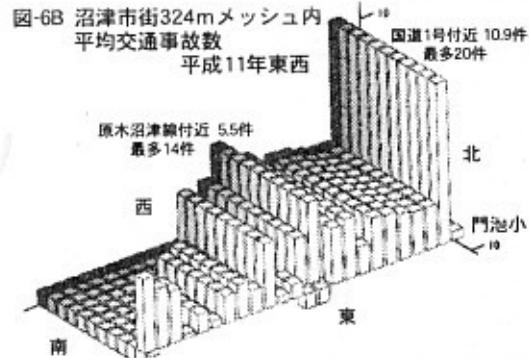
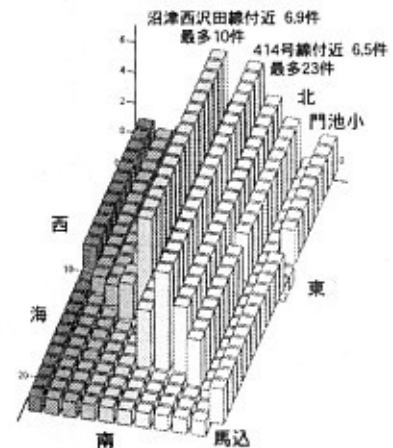


図-6A 沼津市街324mメッシュ内平均交通事故数 平成11年南北



### 幹線道路と駅周辺部に事故が集中

C4、D3の大手町二・三・四丁目・三枚橋・市場・御幸・日の出・杉崎・富士見町付近の事故の多さの原因を見ると、C1は駅から南下する沼津停車場線・沼津港線と国道四一四号が、D3は四一四号がそれぞれ貫いているからである。

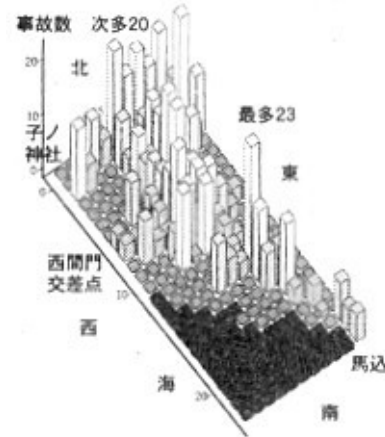
国道一号以南の市街地全体を調べて事故の特徴を示したのが図6A・図6Bで、図6Aには南北にそびえる魔の事故壁が二本ある。約十<sup>二</sup>メッシュ内の平均事故数は西側の壁が六・九件、リコー通りから、あまねガード(中央ガード)、駅前から沼津港までである。東側の壁は六・五件、学園通りから三つ目ガードをくぐり、三園橋を渡り八間道路を南下、馬込までの間である。図6Bで東西の雄は国道一号、続くは市役所北側の原木沼津線である。

事故は国道の半分五・五件(道路沿い約十<sup>二</sup>メッシュ)だが、香貫大橋が出来、道路も拡幅されて事故誘発が起きたことを知ることが大切であろう。

平成十一年、市街部三百二十四<sup>二</sup>メッシュ百九十五区画中、事故最多区画は四一四号と港大橋を東進する千本香貫線が交差する辺りで二十三件、国道一号が通る最も多い区画の二

十件より多い。平面的には沼津駅北口沿いと南口から永代橋辺りの十八区画で全事故の二五%「を占めている。図7の高い棒が集中している地域がここである。

図7 沼津市街部交通事故数 平成11年  
324mメッシュ 195区画 総数615



### 都心環状道路計画の再検討が必要

内回り都心環状線が計画されている中の六地区と、その南側外回り環状線の辺りまでの十二地区、計十八地区の平均事故密度(この場合は区画当たりの事故数)は、これ以外の地区の平均事故密度の三・二倍である。この数字が同じ沼津市街部内の比較値であることに注目したい。鉄道高架に伴う新道路計画で、道路率が一挙に増加、規格差の大きい道路との交差、交差点が凹地であったり、坂の途中であったり、鉄道高架橋との鋭角交差が五カ所にもなる。鋭角交差はドライバーにとって悪条件であるばかりでなく、高架橋の安全そのものに悪影響を与える。

前述の「駅周辺を目指すドライバーに今より忌避感を与える」とした根拠を述べたつもりである。鉄道高架問題に目を向けてきた方々には、賛否を問わず改めて南北をつなぐ方策、特に道路をつなぐ方策を編み出していきたい。

沼津のような市街地では、鉄道を高架にして道路の南北一体を図ろうとしても、鉄道高架そのものが南北一体化を壊していくことになるだろう。