

「直線化」か「L字」で揺れる釧路 蝦名大也前市長が激白 JR高架なぜ「L字」なのか！



「高架」と「賑わい創出」は一体

——なぜ蝦名さんは、市長時代に「L字」を推進されたのですか。JR高架は昔から釧路のマチの大きな課題で、これまで約30年わたって議論されてきました。

伊東良孝代議士が市長時代に釧路商工会議所や経済界の方々と委

員会をつくられて、2007年に委員会がJR高架で「Aプラン」と「Bプラン」の2つの案を提案しました。「Aプラン」は駅舎を上に上げる案、「Bプラン」はそうでない案だった、と思います。予算規模は160～170億円でした。

24年10月の釧路市長選をきっかけに、JR高架が「直線化」か「L字」かで揺れている。当選した鶴間秀典市長が蝦名大也前市長が推進してきた「L字」に異を唱え、「直線化」を主張したからだ。だが、これまで蝦名氏はこの議論でメディアに登場することはなかった。なぜ「L字」なのか——。蝦名氏が胸の内を明かす。

(本誌取材班)

それに対して当時の市の考えは、財政的な理由で「Aプラン」も「Bプラン」もできな

いと。それで凍結になつていました。その翌年の08年11月に私が市長に就任しま

した。11年には東日本大震災が発生して防災意識が高まる中で、私は凍結されていたJR高架事業を防災の観点から復活できないか、と考えました。防災という切り口の中でさまざまな制度を活用すればできないかと。でも単に防災だけ高架事業を進めるのは難しい。やはり、し

つかりとしたマチづくりが必要でした。そこでもう一度プランを考え直してマチづくりを進め、その中に防災を組み合わせられないかと。そしてマチづくりを考える上で一番ベースになったのが、北大通商店街を含む中心市街地の活性化でした。

——高架事業と中心地の賑わい創出は一体だと？

代には、市営住宅の借り上げなどさまざま事業を行いましたが、中心地の賑わい創出には至りました。同じことを何十年やって成績が上がらないのは、どこか間違いがあるのではないかと考え、都市計画が「車」中心でつくられていることがその原因だと気付きました。

万人とか6万人の市でも中心地が存続しています。たとえばドイツのエアランゲン（人口11万人）やアイゼナハ（人口4万人）です。理由は「車の乗り入れ禁止」なんです。つまり「ウォーカブル」。車はなくてはならないが中心地にあります。

そこで私は「北大通」と「釧路川リバーサイド」でウォーカブルなエリアをつくり、駅とこのエリアを結び、その一方で北大通を狭くしようと。昔、北大通は今より狭かったのですが、都市計画で車を通りやすくする

たのでしょうね。私は都市計画で「人」ではなく「車」中心にやっていきたいと。その結果が「L字」だったんです。

「車」と「人」は共存できない

——鶴間市長が24年の市長選で「直線化」を唱えたことがきっかけで「直線化」か「L字」かがクローズアップされ、いまはマチを二分する議論になっています。蝦名さんは市長時代に「L字」について

市民に説明すべきではなかつたかとの声がありますが。

私の説明が下手だったりややくする

と。それで車を通りやすくする

たのでしようね。私は都市計画で「人」ではなく「車」中心にやっていきたいと。その結果が「L字」だったんです。

たのことが間違いだつたという言い方をしてきたから、市民にはわかりづらかったのかと思います。その批判は、受け止めたい。

——いまでも蝦名さんは、「直線化」ではなく「L字」に賛成ですか。

現状では、そうなる



▲蝦名大也前市長

はい。伊東市長の時

市に行くと、人口が10

と。そこで私は「北大通」と「釧路川リバーサイド」でウォーカブルな

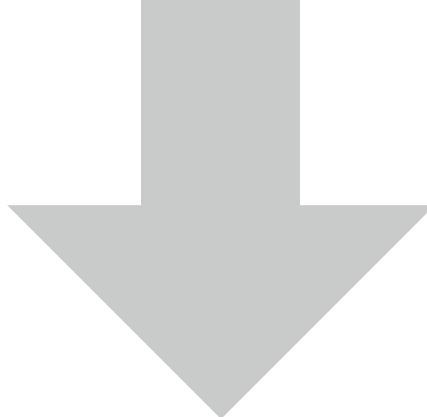
エリアをつくり、駅とこのエリアを結び、その一方で北大通を狭くしようと。昔、北大通は今より狭かったのですが、都市計画で車を通りやすくする

たのでしようね。私は都市計画で「人」ではなく「車」中心にやっていきたいと。その結果が「L字」だったんです。

たのことが間違いだつたという言い方をしてきたから、市民にはわかりづらかったのかと思います。その批判は、受け止めたい。

——いまでも蝦名さんは、「直線化」ではなく「L字」に賛成ですか。

現状では、そうなる



**続きは『月刊クオリティ』本誌を
ご覧ください。**

▼ ご購読のお申し込みは ▼

○インターネットでのお申し込みはこちらから
<https://qualitynet.co.jp/koudoku/>

○お電話でのお申し込みはこちらから
TEL 011-644-0101
(9:00 ~ 17:30 土日・祝日をのぞく)