



これでいいの!? JR・名鉄弥富駅 改築問題 徹底解説・問題提起 特集

現在、JR・名鉄弥富駅の大規模改築計画が、市民にとって大きな問題をはらんだまま進められようとしています。約40億円かかる事業費のうち、弥富市と国が税金で39億円を負担。実施主体である鉄道事業者は1億円しか負担しないばかりか、本来行うべき弥富市全体の地域内交通の改善や踏切など駅周辺の安全対策の検討も不十分です。このままでは弥富市全体のまちづくりにも負の影響を残してしまうこの問題について、一緒に考えていただけませんか。

なぜこうなったの？

弥富(彌富)のまちづくりと駅整備

- 1889(明治22)年 市町村制施行により弥栄に富むことを願い「彌富村」になる
- 1895(明治28)年 人+産業+情報の動脈として**関西鉄道前ヶ須駅(現在のJR関西本線弥富駅)開業**
- 1898(明治31)年 人+産業+情報の動脈として**尾西鉄道(現在の名鉄尾西線)弥富~津島間開通**
- 1930(昭和5)年 鉄道の地の利を生かして紡績工場(現在のニッケ)が操業開始(人口が流入)
- 1938(昭和13)年 旅客に特化して関西急行電鉄関急弥富駅(現在の近鉄弥富駅)開業(国鉄は貨物)
- 1990(平成2)年 駅周辺の道路整備に展望がなく、駅周辺の約50店舗が国道1号の南に集団移転しウイングプラザパディーとして開店
- 1992(平成4)年 開かずの踏切の解消として**近鉄弥富駅の橋上駅舎化(近鉄15億円・弥富9億円)(~94年)**
- 2000(平成12)年 紡績工場跡地にイオンタウン弥富開業し、駅周辺の商店の不利が決定的に
- 2004(平成16)年 1980年代から調査検討と計画縮小を繰り返してきた土地区画整理事業の中止を決定
- 2010(平成22)年 **JR・名鉄弥富駅と近鉄弥富駅の間の整備基本構想を策定(自由通路・橋上駅舎化などの計画案を市民には公表せず)**
- 2014(平成26)年 市庁舎整備を優先して凍結していた鉄道事業者との協議再開(**市民には公表せず**)
- 2016(平成28)年 **自由通路・橋上駅舎化を前市長が施政方針で表明**
- 2017~19(平成29~31)年 JRに委託して調査設計(**議会に詳しい説明をせず**)
- 2020(令和2)年 **議会に事業費報告(駅前広場を含め46億円の巨額な事業費が初めて議会に示される)**
- 2021(令和3)年 覚書(JR東海)と確認書(名鉄)を締結(見直しを求める市民の請願署名は否決)
- 2022(令和4)年 工事協定(JR東海)と覚書(名鉄)を締結(見直しを求める市民の請願署名は否決)



現在のJR・名鉄弥富駅
右に駅舎、奥に跨線橋

住民投票などで民意を確認すべき！

どうなるの？

“弥富市の事業”として自由通路新設

今回の計画の概要や事業費を模式図で見てください。(公表資料や独自の調査を基に作成。最新の状況とは異なる場合があります)



弥富市自由通路

11
億円

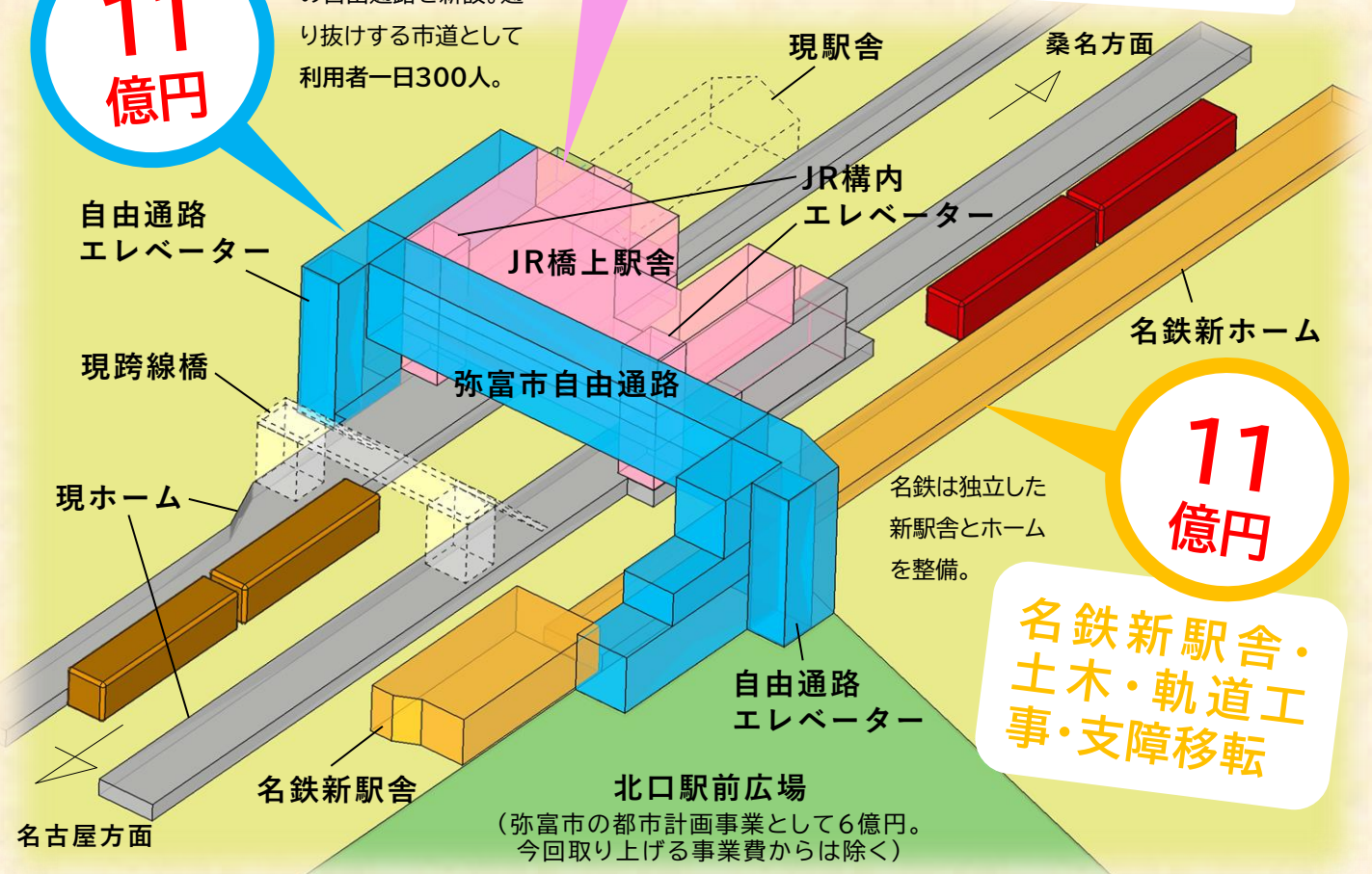
線をまたいで南北の自由通路を新設。通り抜けする市道として利用者一日300人。

18
億円

JRの駅舎を自由通路に接する橋上に移設。現在の駅舎は取り壊されて南口広場になります。



JR橋上駅舎・支障移転



JRの橋上駅舎、名鉄の新駅舎工事など合わせて計…

40
億円

うち税金が39億円！

1世帯当たり20万円以上



本来は鉄道事業者の責務である駅舎やホームの整備を、今回は弥富市が主導し、既存の跨線橋と駅舎の撤去費用や支障移転費(既存の駅施設を移設するための補償費)を含め、ほとんど税金で賄います。その是非が問われます。

※金額は概算。中央のCG以外の図は弥富市公式資料から

ここがおかしい！

弥富駅改築計画が抱える3つの問題

① 本来は鉄道事業のはずでは!?

今回の事業費は約40億円のうち、鉄道事業者の負担が約1億円で、残りは国と弥富市が負担しなければなりません。これは、線路をまたぐ自由通路の設置主体が市であることや、既存の駅施設を移設するための補償費なども含むからです。

近鉄弥富駅
橋上駅舎化事業
(~1994年)

24
億円

弥富市 9億円
近鉄 15億円

近鉄の財産として近鉄が管理

JR・名鉄
弥富駅
改築事業
(~2026年?)

40
億円

弥富市(補助金等含む)
39億円

JR・名鉄
1億円

弥富市の財産として弥富市が管理更新。年間維持費だけで数百万円

しかし、同じような工事であった近鉄弥富駅の橋上駅舎化事業(1994年完成)では、約24億円の事業費のうち近鉄が約15億円を負担、弥富市は約9億円で済み、完成後の維持費も負担する必要はありませんでした。今回のJR・名鉄事業では、市が維持費も年間数百万円負担する見込みです。なぜこんな大盤振る舞いが必要なのでしょう？しかも設計も施工もすべてお任せで？

② 市民の安全と利便性を本当に考えた案なの？

今回の計画は、駅や線路による南北の分断を解消することが目的の一つだとされています。しかし、立体的な自由通路では階段やエレベーター(計4台)によって上下に何度も移動しなければなりません。



歩行者にとって危険な踏切は放置

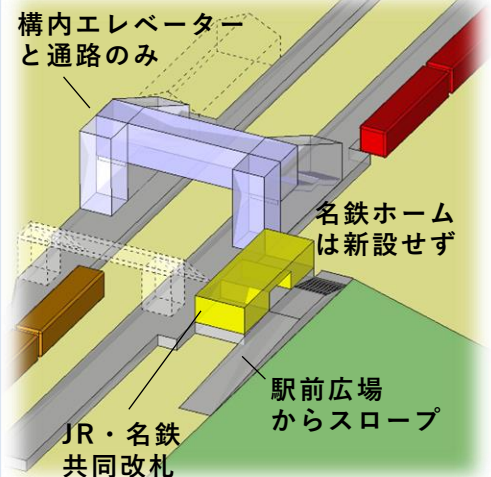
本来は駅の東西にある踏切に歩道を整備するのが先なのに、そちらは放置したまま。

豪華で巨大な橋上駅舎化ではなく、北側に改札口を新設したり、ホームをまたぐエレベーター(2台)付の跨線橋の整備や踏切の整備をきちんと積み重ねたりすることで利便性向上やバリアフリー化になるはずです。

こんなシンプルな
計画で十分では？

③ 不十分な説明や議論で?!

駅周辺整備は長年の懸案事項として「国鉄・名鉄・近鉄総合駅」「駅周辺土地区画整理事業計画(約25ha)」などの計画を検討し、断念することを繰り返してきました。一部の関係者だけで打ち合わせて完成図にしてから、これしかないと思わせて承認を求めるといふ、市民と議会を軽視する行政姿勢を繰り返してきました。今回も、事業費負担など重要な情報は出さずじまいです。駅前活性化や市全体のまちづくりにも関わる重大な計画なのに、情報公開や市民との対話はあまりに不十分であるのが現状です。



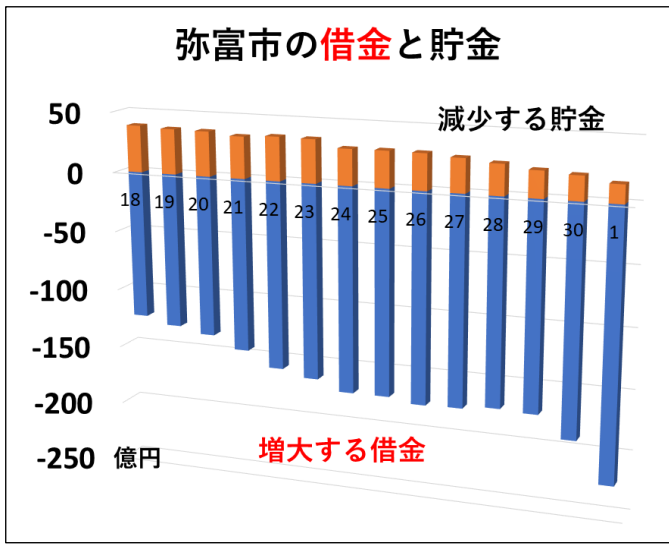
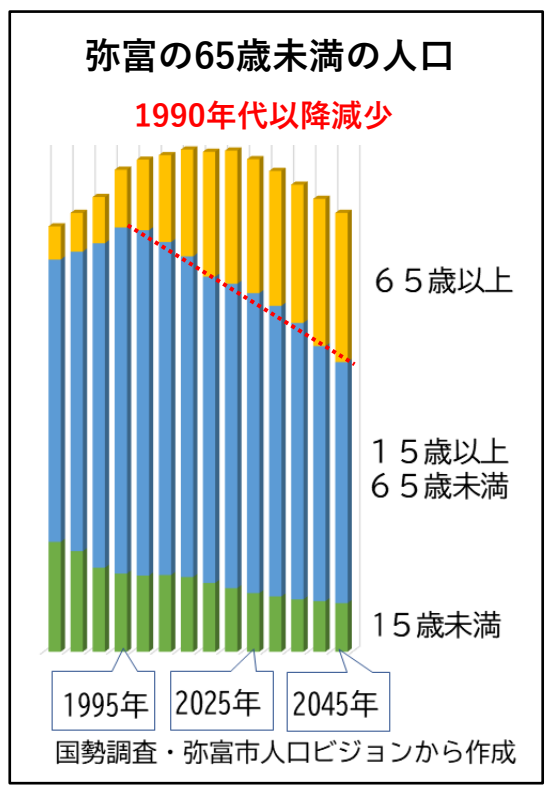
弥富はこれでいいの？

今の借金は将来世代へのツケ

戦後、紡績工場などによる人口増加により発展した弥富のまち、人口や税収が増加。町村合併も経て恵まれた財政状況の下、公立保育所や教育・福祉施設が整備されてきました。

しかし、現役世代である65歳未満の人口は、既に1995年から1割以上減少し、65歳以上を含めた全人口もすでに減少傾向を示し、本格的な人口減少時代がすでに始まっています。

それにもかかわらず、市の貯金である積立金はこの10年間に大型の建設事業を優先したため約20億円も減らしてしまい、反対に借金である長期借入金は約80億円増えるなど、財政が急速に悪化しています。こうした中での過剰な駅舎の整備は、いったい誰のためなのでしょう？ 誰が将来に渡ってツケを払うのでしょうか？



エレベータを4本から2本に、橋上駅を地平駅に改めれば建設費は半額以下。鉄道事業者が管理するように改めれば将来負担もありません。

そして、今回の問題をきっかけに、市の財政やまちづくりについて話し合い、よりよい弥富の未来のために行動していきましょう。

「住民投票」や「全員の意見調査」の実施を、市長に求めましょう。

詳しい内容は
ホームページから
ご覧ください

QRコード



目が不自由な方も、そうでない
かたも、ニュースレターを
動画で見て、聞いてください

QRコード



発行人： 弥富市議会議員 佐藤仁志

〒498-0012 愛知県弥富市五之三町福島46番地
携帯電話：090-6073-2413
E-mail：mail@satohitoshi.info

HPのQRコード

ホームページもご覧ください
<https://satohitoshi.info>

