

Vol. 244 君津駅周辺整備事業は？ JRの駅ナカ作戦は！！（平成24年11月25日）

君津市の活性化事業は久留里、亀山駅周辺整備事業はほぼ完成して、駅周辺は明るい利便性、良い城下町へと変わり、多く観光客が街中を行き来しております。

清和三島地域も県民の森里作り、三島神社に近接する観光交流センター、駐車場等の事業が進められております。

この事業は平成26年完成が予定されております。三島大社の大改築が併行しており、相乗効果が今から楽しみです。

この清和地区の事業がひと段落しますと、かねてから懸案の君津駅周辺の整備事業へとかかるのではと予想致しております。若しそうでありますと来春あたりから動きが始まると思われれます。

しかし考えられますのは、皆様が期待するより国も地方自治体財政も逼迫しているのではとの懸念があります。私が全国を歩いてみて、早急に四市合併を唱えるのは、すでに限界集落を心配する時でなく、限界地方自治体が心配されるところが多いからであります。

4市合併の進めは、いわば予防医学であります。東京湾に面する自治体は首都圏に面して湾岸工業地帯、観光立地と恵まれており、地方財政の衰退の実感がありません。君津駅周辺整備の規模となりますと、市独自では困難であり、国の助成を受けられても周辺商店街（会）、住民の強い熱意（やる気）と犠牲的な協力がなくと困難だと思われれますが、駅前周辺は地場小売業、サービス業、飲食業界の拠り所であり、市勢のシンボルであります。

駅前が健全に繁栄する事が市民の雇用を拡大し、市民生活と資産価値を安定させる基盤であります。

この大切な時を迎えて、駅から2Km圏にある大和田人見、坂田、中野、久保、貞元、八重原商店会は何を望み、何を提案するかが課題であります。愚痴や不満でなく提案と決断であります。決断すれば覚悟が決まり方法はいくらでも生まれるものです。かつての国鉄は経営最悪となりましたが、民営化JRと名を変えて持てる資源のレールに新幹線を走らせ、飛行機の客を取り戻し広い構内は「駅ナカ」ショッピングモール化して乗降客を買い物客と変え、世界初の駅ナカビジネスとして大成功させました。今新装となった赤レンガの東京駅は、見学する観光客で丸の内側の広場はカメラでいっぱいでした。君津駅を乗降する人数は、毎日凡そ1万人（資料によっては8,500人から11,000人の差がある）あります。

この外に橋上駅通路を跨線橋として利用する人もかなり多いと思われれます。この集客数は市内では大変魅力ある数字だと私は思います。

私は1～2年くらい前にこのFAX通信で君津の橋上駅に面して橋上大駐車場を作り、周囲を駅ナカ商店街通りとして駐車場の中央を南北で結ぶ自動車連結道を通して坂田側と中野側をつなぐと提案致しました。地権者の抵抗の少ない再開発方法でもあります。

この駐車場の経営管理は会議所がして、雇用と自主財源を生み出したいものです。

鉄道事業は少子高齢化、人口が激減する中では収益は見込めなくなったから「ステーション7ルネッサンス」を掲げて、従来の概念を捨ててからと言われれます。

「商い」とは家業であります。次から次へと何代も人を育て、店を盛んにして、継承する役目が現代の私達にあります。

君津駅周辺の再開発は商店会の次へのチャンスです。商いとはいつも、前例の無い世界への挑戦であります。

「汗をかけ、知恵を出せ、もっと働け！」と先人たちの声が聞こえます。