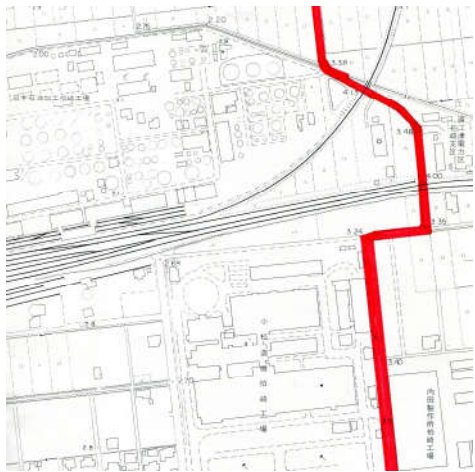


「柏崎の橋」 4 1 中央跨線橋

国道8号線を柏崎駅裏から東に進み、田中地内のコモタウン駐車場を回り込むように左折すると、次の信号を過ぎた所から上がり勾配に差し掛かる。これが中央跨線橋である

昭和50年頃、柏崎駅裏では水田を埋め立てて市街地が形成されてきており、住民から柳橋や錦町を經由せず、まっすぐに駅前に出たいとの要望が強くなっていた。また、小松造機（後の小松エラスト）、内田製作所（現在のコロナ）両工場でも、従業員の通勤対策から同様の要望があり、柏崎駅跨線橋構想が生まれた。柏崎市昭和49年度予算で100万円の設計委託費が計上されたが、この時点で跨線橋の建設位置は明確ではなかった。一方で、昭和50年に枇杷島跨線橋（ソフィアだより215号に掲載）、昭和53年に柏崎駅正面と駅裏を結ぶ地下道（車両通行不可）が開設され、駅裏と旧市街地の交通路が徐々に整備されてきた。



当時の市道64号線（現在の県道野田西本線）の錦町から、田中で国道8号線に達するまでは、越後線と信越本線の踏切をそれぞれ渡らなければ

ならず、しかも直線道路ではなかったため（地図の太線部分）、跨線橋の完成は、待望久しいものがあった。昭和58～60年の3か年で、鉄道の両線をまたぐ全長510m、うち橋梁部分303.1mの道路整備を含む中央跨線橋が完成し、昭和60年12月11日に開通式が行われた。総工費



13億5千万円のうち11億5,450万円は、電源立地促進対策交付金が充当された。

昭和58年時点の柏崎市当初案では、跨線橋を県道野田西本線に直結させず、駅前公園からガス水道局につなげる予定であったが、現状どおりに変更された。昭和60年には、枇杷島小学校前国道8号線を起点に、安田地区の鳥越まで市道柏崎9-1号線が完成し、国道8号線と国道252号線のバイパス道路となったこともあり、中央跨線橋の完成と合わせて、道路交通の利便性が大きく改善された。また同年には、昭和57年から供用を開始していた駅前公園に、照明付き大噴水が完成し、周囲の景観も変化があった。

施行当時、沿線にあった小松造機と日本石油加工の工場は平成10年代に閉鎖され、現在小松造機跡地はコモタウンに、日本石油加工跡地は駅前公園となっている。

●参考資料

「越後タイムス」 昭和49年6月9日号、昭和58年7月31日号、昭和60年3月17日号、昭和60年10月20日号、

昭和60年12月15日号

「柏崎日報」 昭和54年3月30日号

使用写真：広報かしわざき 昭和60年12月5日号

使用地図：柏崎市街図 其9（昭和47年測図）