

# 新しいまちづくりにより明るい未来をつくるために

平成27年1月29日

静岡県副知事 難波喬司

富国有徳の理想郷—しずおか  
ふじのくに



## 目 次

- 1．はじめに（これまでを振り返って）
- 2．まちづくりについての最近の政策
- 3．沼津のまちづくり
- 4．新貨物ターミナルの果たす役割
- 5．代替案からの選択
- 6．おわりに

富国有徳の理想郷—しずおか  
ふじのくに



## 発表のねらい

日本は、人口減少による悪循環の連鎖（人口減少が地域経済の縮小を呼び、地域経済の縮小が人口減少を加速させる。）をどう克服するかが大きな課題となっています。

静岡県と沼津市は、この問題を克服するため、協力し、そして県民・市民の皆様の御理解と御協力を得て、沼津の「新しいまちづくり」を今すぐに進めていくことが必要と判断しました。

本日は、このような判断をすることに至ったその背景、目的、今後のまちづくりの方向性について、皆様に御説明し、皆様の御理解と御協力をお願いするものです。

3

## 長年、意見の違いが埋まらないときの解決方法は何か？

「沼津駅周辺総合整備事業」については、その内容について長年意見の相違があり、その溝は埋まっていません。

そのような時は、

『意見の相違点について直接議論するだけでなく、なぜ、そのような意見の相違があるのか、その根底は何か、共通点はないのか』

について、今一度考えてみるのが有効です。

まず、そこから考えて見ます。

4

途中(昨年5月)からこの問題に加わったものとして、経緯を振り返ると…

(2009年頃は)

- 県・市という行政機関による鉄道高架事業などの「ものづくり」の是非が主として議論され、**(市民参加の)「まちづくり」という議論があまりされていなかった**のではないかと。
- **鉄道高架事業の必要性については根強い疑問の声**があった。
- 鉄道高架事業の実施上、貨物駅の移転が必要であり、**原地区への移転については代償措置を行う(すなわち±0の)色彩(地域住民はマイナスと感じる)が強かったのではないかと**。よって、「まちづくり」により原地区をプラスに持っていこうという考えは表に出ていなかったのではないかと。

⇒ 今一度、事業の意義・内容を市民参加のもとで話し合い、県民・市民の合意、あるいは理解を得ていくこととした。  
このため、PIを実施した。  
(パブリック・インボルブメント：案づくりへの住民参加)

5

## PI(計画や決定案づくりへの市民参加)の意義

- 行政へのお任せではなく、市民が参加して案を考えた。
- 「人によって価値観や考え方も異なる。結果として、選択肢も複数案ある。」という認識が深まった。
- 「大事なことはまちづくり」という認識が深まった。
- 多数存在する代替案を4つに絞り、今は選択するときだ、と行政に迫った。

6

## PIではなぜ答えを一つに絞らなかったのか(私見)

(PIでは案を4つに絞った上で、次の共通認識が参加者から示された)

- ①何も決まらない状態は最も避けるべき
- ②現状のまま放置するのではなく、地域づくりを早急に進めるべき
- ③財政へ配慮し、効率的な事業とすべき
- ④沼津市とともに今後とも市民参加による地域づくりを進めるべき

(なぜ案を4つに絞ったのか)

未来は完全には見通せない。事業を実施する場合の投資効果はある仮定のもと計算できるが、必ず不確実性やリスク（何かの原因による見落としや想定より悪くなる可能性）がある。また、価値観や考え方は多様である。その結果、案も多数となる。

このことを踏まえて、代替案36案を設定し、議論した上で、実施案を選択しやすくするために4つに案を絞った。

(なぜPIは答えを一つに絞らなかったのか)

案の決定は、以下の「イ、ロどちらを選ぶのか」という地域住民（あるいは住民が選んだ代表）の選択の問題であるから、あえて一つに絞らなかった。

- イ. 大きな投資—大きな見返り。失敗のリスクは表面上、ロより高い。
- ロ. 小さな投資—小さな見返り。失敗のリスクは表面上、イより低い。  
(実際には、ロ. にも「やらないことによる大きな見返りを失う」という大きなリスクがある。)

7

## PIが指摘した本質は何か

◎事業が進まないことだけが問題なのではない。

◎本質的問題は、事業をどういう形で進めるかが、決まらないからまちづくりが動かない。  
人の心が動かない。投資も動かない。

だから論点を整理し、選択肢を絞った。

どれを選択するかすぐに決めましょう。

8

私たちの行う選択は、「どちらが正しいか」という正否を決めるのではなく、「どちらがより優れた方法か」という優劣比較による選択

事業を行うことは未来への投資です。

未来は完全には見通せません。いわゆる「不確実性」「リスク」があります。

従って、未来から現在を見れば、あのときはどういう選択が正解だったか、わかります。しかし、今は何が正解か、つまり、どちらかが「100%正しい（正論）」ということはいえませんが。

よって、私たちが行う選択は、どの案も一理ある中から優劣比較により、**「より優れた案」と考えられるものを選択**することです。

9

### 選択に際して「避けるべきこと」と「あるべき姿」

（避けるべきこと）

- 事業に「賛成する人」対「反対する人」という対立の構図の強調。
- 「あの人たちは（いつもそういう考え方をして）間違っていると決めつける」（レッテル貼り）。
- 本質的に、どちらが正解か決められる問題ではないのに、正解を求め、いつまでも議論を続けること。

（あるべき姿）

- 共通認識を確認する。
- どちらの考え方も存在すると、「異なる考え方の存在」を認める。
- 「考え方」の違いにより「よいと思う案」も異なることを認める。
- どちらの考え方、方法がよりよいか議論する。最後はどちらの方法をとる方が「よりよさそう」か民主的な方法で選択する。

10

## 共通認識

地域の明るい未来を築きたい、望む  
自分の生活環境は守りたい、よくしたい  
社会に貢献したい

---

人口減少社会では、何もしないときは現状を守れない。  
明るい未来づくりへの出遅れは致命的。  
(現時点では共通認識にはなっていないかもしれないが)

11

## 意見の相異が生じる根底:「攻め」がよいと思うか「守り」がよいと思うか

方法1…(攻め)積極的に投資し、住みやすく活力ある地域社会を築いていこう

方法2…(守り)投資はほどほどにして今あるものを大切にして地域社会を維持していこう

まちづくりに限らず、企業や個人の投資でもよく求められる判断。将来は完全には見通せないもの。不確実性や潜在的な危険が必ずある。



誰しも「自分の方が正論」と思っている。  
実際には、方法1、方法2の選択には「価値観」や「好み」が影響する。

これ以外にもどういう価値を重視するかという「価値観の違い」による「方法の違い」もある。

経済が先か、福祉が先か、都市的か、田園的か…

12

## 決断とは、「不確実性がある中での案の選択」…その選択肢

### (案1)

この事業をやって、失敗すれば（しかもその失敗の可能性は高いので）そのツケは明らかに見える形で残る。この事業をやらなければ、ツケは（明らかに）残らない。

◎ここで重視していること

失敗したときには大きなツケが残る。そんな危険は冒さない方がよい。

◎ここで軽視をしていること

事業を行ったときの成功の果実の大きさ。

事業を行わなかったときに生じる（事業を行っていれば 得られたはずの果実を収穫できないという 取り返しのつかない）取り損ねの損失。（ただし、目には見えない。）

### (案2)

この事業をやれば、必ず成功し、大きな果実が得られる。

◎ここで重視していること

成功の大きな果実。

◎ここで軽視をしていること

失敗の可能性もあることへの意識が薄い。失敗したときのツケ。

### (案3)

事業を行うときは、失敗のリスクが伴う。リスクはしっかり見極めよう。しかし、ここで事業を行わなかったときには明るい未来はない。行わないことにより失うものは大きい。リスクを理解した上で、皆の力を結集して事業を成功させ明るい未来を築こう。

13

## 入学試験問題であれば、正解、正論は一つ(不確実性なしの中での選択)

### (問題)

2015年から2040年までの沼津市の人口の変化率は、年率〇%とします。また、2040年までの日本の経済成長率は、年率〇%とします。

また、沼津市の毎年の財政収入は、A式により推計できます。

この際、沼津市がN事業を行った場合の投資効果及び市民所得の変化は、B式により推計できます。

また、F事業を行った場合のそれらは、C式により推計できます。

このとき、N事業とF事業のどちらが投資効果が高いか求めなさい。

### (答え)

未来は完全に見通せ、投資効果も確定的に計算できる、としているため、必ず一つの正解が得られる。

しかし、実際の社会では、未来は完全には見通せません。

14

## 論争の構図 (私の方が正論) 対 (私の方が正論)

### 【Aさん 慎重派】

〇〇という将来予測、A、B、C式という算定式について、自分が正しいと思う慎重な将来予測、式を使って答えを求める。

上記将来予測、式を用いると答えは一つ 正論

対立



### 【Bさん 積極派】

〇〇という将来予測、A、B、C式という算定式について、自分が正しいと思う積極的な将来予測、式を使って答えを求める。

上記将来予測、式を用いると答えは一つ 正論

(あなたの算定式は間違っている 対 いや、あなたの式が間違っている)  
(将来の交通量はそんなに伸びない 対 いや、伸びる)  
⇒私は正論を言っているのに相手はわかってくれない

論争の根底にあるものは、この場合は

- ① 投資に対し、慎重か 積極か
- ② 明るい未来を積極的に作っていくか 現状を維持し、守ろうとするか

⇒よって、P Iにおいて、「対立」「論争」ではなく「対話」「討論」の形で、価値観や考え方の違いにより異なる案を洗い出し、仮定や式に誤りがないかを確認した上で、代替案を絞った。

⇒(P Iの結論) 複数の案が存在する。(どの案も間違っているとは言えない。)  
正解は一つと決定できない。決定しやすいように4案に絞った。

**あとはどの案を選ぶかという決定の問題。**

15

## PI以降の意見交換等を踏まえた検討

- ① 案を選択し、早期に動き始めることが重要であると認識した。
- ② 事業の投資効果についてはP I等で十分議論が行われたが、まちづくりについての重要性についての認識が不足していたと認識した。
- ③ 沼津駅の南北の人の自由通行の早期実現が重要であると認識した。
- ④ 原地区の地権者等の御意見を伺った。その環境への懸念は理解した上で、こういう方法であれば御理解いただけるのではないかとこの案を考えた。原地区のまちづくりの考え方を見直した。
- ⑤ 県と沼津市が議論し、県民、市民、民間事業者等と協力して、新しいまちづくりを進めていこうという方向性を両者で確認した。
- ⑥ JR貨物との意見交換によって、JR貨物輸送(特に首都圏有事)における新ターミナルの重要性、新ターミナルの環境影響に万全の対策を実施することを確認した。
- ⑦ 投資効果については、間接効果や波及効果を含め、評価することが重要と認識した。

16



## 避けるべきこと: スタートできずに地域間競争に負ける

### ●市町対抗マラソン

A市



いつまでもスタートできない



ペース配分を議論しよう。

最初から100のペースで行こう。

あなたは70で行け、と言っているけど、100で行かなくては負ける。



今日のレースは先が見通せない。天気の急変で途中から雨が強まり、雪も降るかもしれない。

いやいや、慎重に70でスタート。

あなたは100で行ける、と言うが、身の程知らず。それでは途中棄権の恐れがある。

私の方が正しい

×

いや、私の方が正しい

●議論していてスタートしないうちに...

B市



今、決断しないと出遅れる！とにかくスタートしよう。少なくとも80で行ける。あとは今日の調子と天候を見ながらペースを考えよう。



17

知っておくべきこと: 優れた経営者は「心」「気」の大切さを知っている。

社員は心で動くことを知っている。

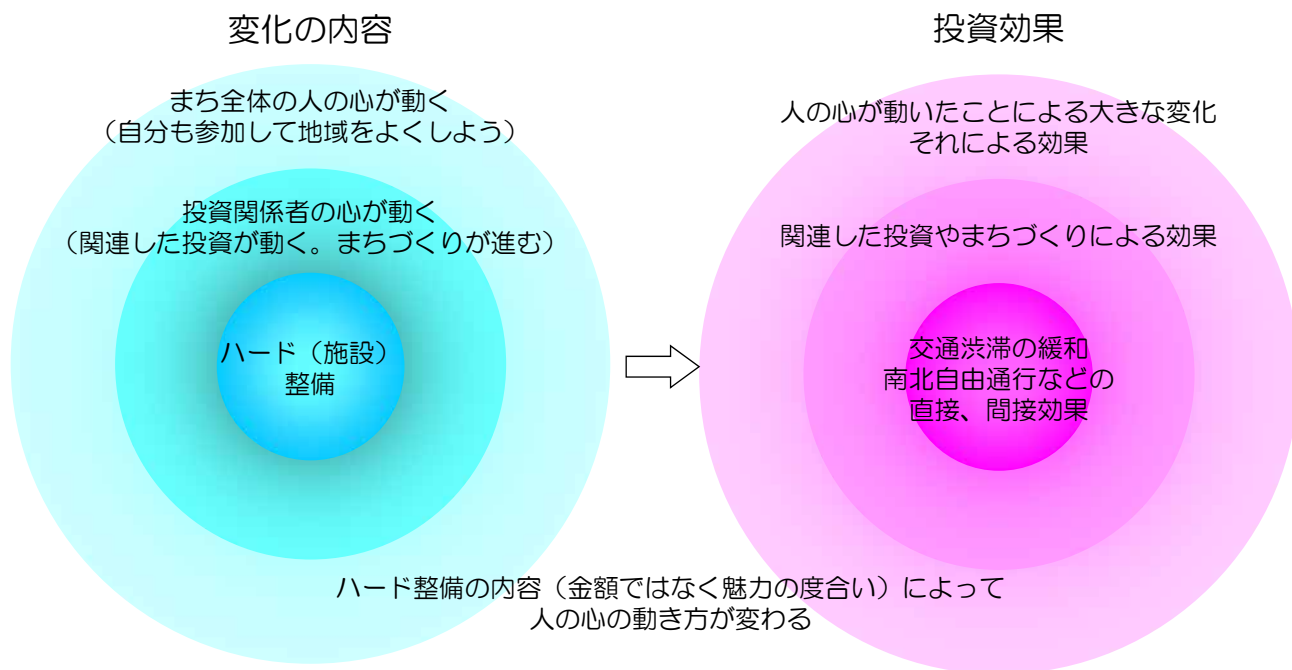
消費者は心が動くものを買うことを知っている。

よって、経営者はどうすれば「人の心を動かす」ことができるか、あるいは「人の心が動くか」を考える。

行政関係者や事業の投資効果を論じる専門家も「人の心が動くと大きな効果が生まれる」ことを知っておくことが必要である。

18

ハード整備により、人の心が動き、  
投資や人の行動が生まれ、より大きな投資効果が生まれる



**基調：このまちに住む人々の明るい未来を築きたいという人の心**

19

肝に銘じておくこと：事業の推進者は事業の負の影響を無意識に小さく見積もりがち

事業を進めたい者は、無意識に事業の負の影響を真の値より小さく見積もりがちである。

影響の見落とし、影響の大きさ、心理的影響※などを過小評価していないか、常に注意しなければならない。

※自分で好んで選択しないのに影響を被る（強いられる）場合は、その人は影響を大きく感じやすい。

20

## もう一度、論点の整理

### ➤ 沼津駅周辺のハード（施設）整備の内容

（未来は完全には見通せない中で）優劣を比較し、「より優れていると思われる案」を選択する。（正論を決める学術論争ではない。）

⇒議論の上、最後は民主的方法により選択

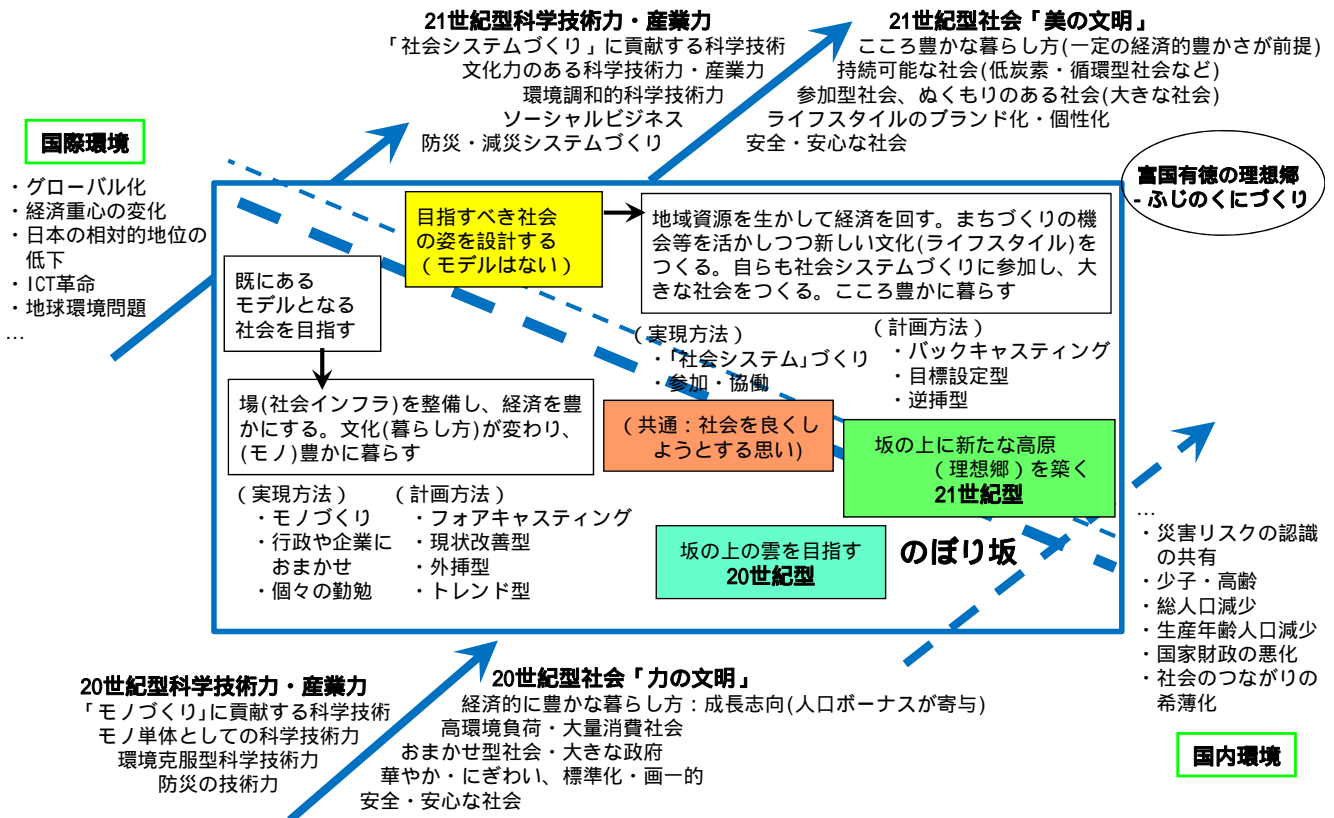
### ➤ 原地区の生活環境への影響

優劣の比較ではない。受忍または受認できるか否かの個人の判断の問題

⇒「受忍」ではなく「受認」していただけるような案を用意し、理解を得られるよう努める。

## 2 . まちづくりについての最近の政策

# 時代認識(私見)



## 日本最大の課題・・・人口減少による悪循環の連鎖の克服

(「まち・ひと・しごと創生長期ビジョン」(平成26年12月27日閣議決定)より)

### 1. 人口問題に対する認識

- ① 2008年に始まった人口減少は、今後、加速度的に進む
- ② **人口減少は経済社会に対して、大きな重荷となる**
- ③ 地方では地域経済社会の維持が重大な局面を迎える

### 2. 目指すべき将来の方向

- ① 今後目指すべき将来の方向は、将来にわたって「活力ある日本社会」を維持することである。
- ② **地方創生が目指すものは、地域に住む人々が、自らの地域の未来に希望をもち、個性豊かで潤いのある生活を送ることができる地域社会を形成することである。**
- ③ 地方創生が実現し、地方の人口減少に歯止めがかかるから、地方が、本来、国より先行して若返っていく。

## これからの計画方法

➤ かつてのように経済や人口が順調に伸びているときは

### 現状改善型

(課題解決型) …課題：交通渋滞、駅南北間の自由通行ができない  
解決方法：鉄道高架事業等

➤人口減少社会、経済の低成長というこれまでの延長上に将来がないときは

### 目標設定型

(目指す未来の姿を描いて、それを実現する方法を考える)

目指す未来の姿 (一つの例：地域によって、姿は異なる)

(暮らし方) 地域の強みを生かして経済を回し、地域社会を保ち、美しく豊かな環境の中で心豊かに暮らしている

(まちの姿) 都市の中心地には、公共施設や行きたくなる魅力が集中していて、公共交通機関で容易に行ける。  
いくつかの地域核は独特の魅力を持ち、遠くからも人が集まっている。個々の小さな集落も小さなまとまりがあり、住みやすい。

その実現方法は？

25

## 「まち・ひと・しごと創生総合戦略」(平成26年12月27日閣議決定)

### 1. 基本的な考え方

#### ①人口減少と地域経済縮小の克服

**解決のために残された選択肢は少なく、無駄にできる時間はない。**

#### ②まち・ひと・しごとの創生と好循環の確立

#### ③まちの創生

「しごと」と「ひと」の好循環を支えるためには、人々が地方での生活やライフスタイルの素晴らしさを実感し、安心して暮らせるような**「まち」の集約・活性化が必要**となる。

地方都市の活性化に向けた**都市のコンパクト化と公共交通網の再構築**をはじめとする周辺等の交通ネットワークの形成の推進や、災害への備えなど、それぞれの地域の将来に即した地域課題の解決と活性化に取り組む。

### 2. 今後の施策の方向性

#### ◎「まちの創生」の政策パッケージ

〔主な施策〕 都市のコンパクト化と周辺等の交通ネットワークの形成  
地方都市の拠点となる**中心市街地の活性化を強力に後押しする包括的政策パッケージの策定**

26

## 静岡県の取組

### ➤ 人口減少問題に関する有識者会議

平成26年7月、人口減少社会を見据えた総合的な対策を推進するため、「人口減少問題に関する有識者会議」を設置した。

「静岡県の人口対策への提言」（平成26年12月）

≪人口減少に向けた戦略≫

#### 人口減少の「抑制」戦略

- 社会が安定する静止人口状態の緩やかな実現に向けて、人口の自然減対策と社会減対策に官民一体となって取り組む。
- 「生んでよし」、「育ててよし」、「老いてよし」の地域を実現する。

#### 人口減少社会への「適応」戦略

- 人口減少は避けることができないという前提のもと、人口が減っても快適で安全な生活が保証されるシステムを構築する。

27

## 今 なぜまちづくりか

まちづくりは、住みやすさ、住む魅力の基本…

住んでよし 訪れてよし 生んでよし 育ててよし  
学んでよし 働いてよし …そして 老いてよし

人口減少の「抑制策」：「魅力あるまち」をつくって人を集める  
（流出も少ない）

「適応策」：集約＋交通ネットワーク充実で、拠点での  
公共サービスを維持しつつ、移動しやすい  
「暮らしやすいまち」をつくる

28

# 新しいまちづくり(都市のコンパクト化 + 交通ネットワーク)の考え方

## 【攻めのコンパクト】

小さく固まって守ろうとするのではなく、郊外に散漫に拡張し続けてきた都市を人口減少社会に合った形に積極的に作り直す。

- 持続可能な都市経営のため
- ・ 公共施設の効率化、合理化
- ・ 地域での資金循環
- ・ ビジネス環境の維持・向上

- 高齢者の生活環境・子育て環境のため
- ・ 子育て、医療、福祉施設の利用環境向上
- ・ 住宅、宅地の資産価値の維持
- ・ コミュニティカの維持

## コンパクトシティ + ネットワーク

- 地球環境のため
- ・ CO2排出削減
- ・ 緑地、農地の保全

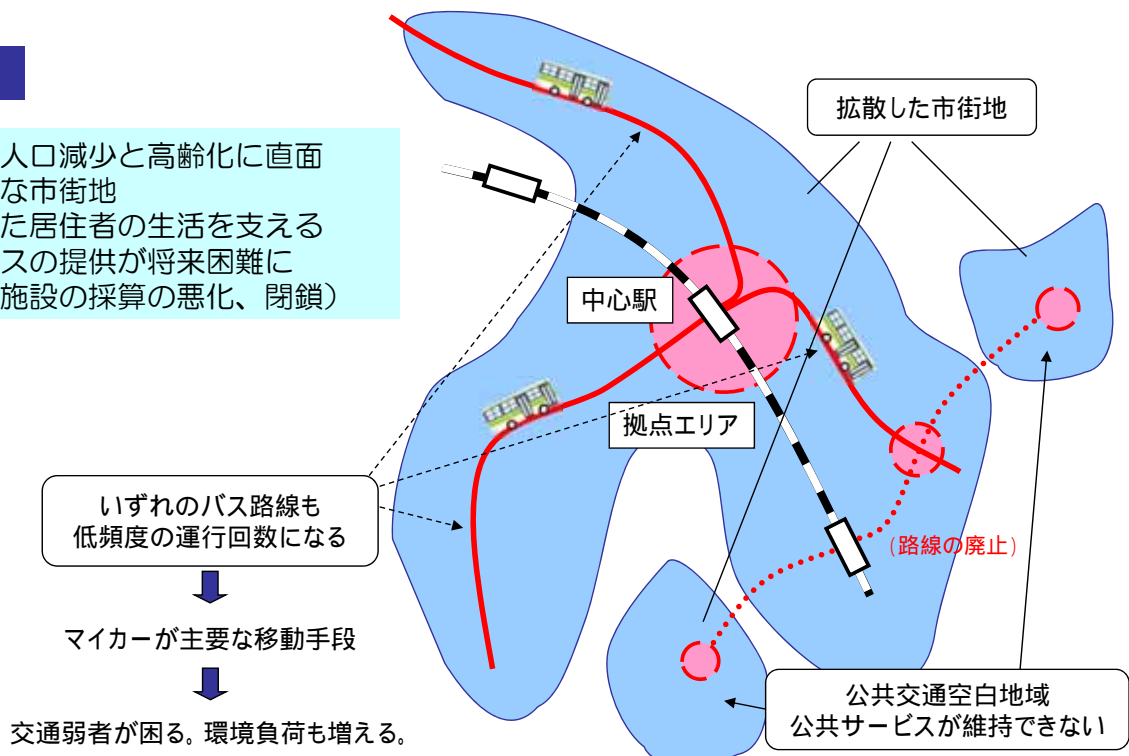
- 防災のため
- ・ 避難しやすいまちづくり
- ・ 災害危険性の低い地域の重点利用

限られた資源の集中利用で生き残り  
(成長分野の重点投資)

# なぜコンパクトシティ(都市機能が集約されたまち)が必要か

## 現状

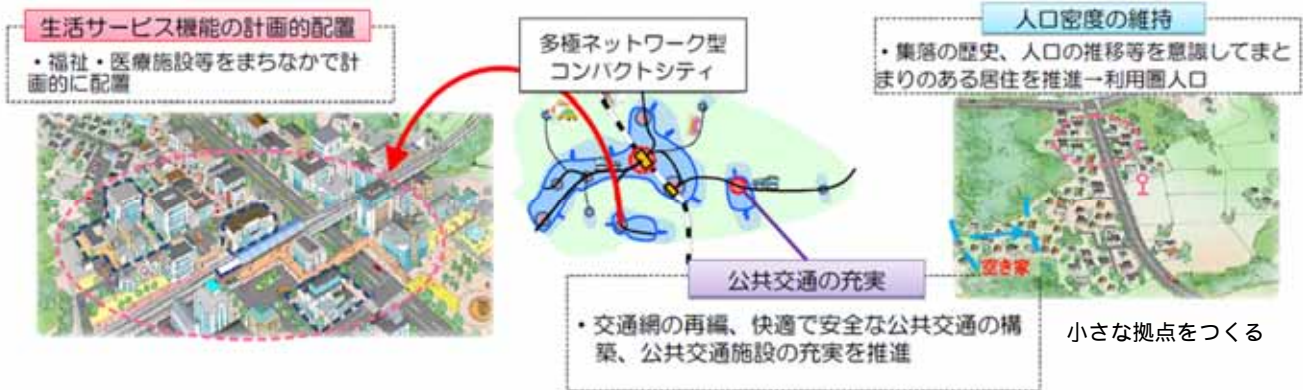
- ・ 急速な人口減少と高齢化に直面
- ・ 低密度な市街地
- ・ 拡散した居住者の生活を支えるサービスの提供が将来困難に  
(公共施設の採算の悪化、閉鎖)



これからの姿…コンパクトシティ（都市機能の集約されたまち+公共交通の充実）

### 多極ネットワーク型コンパクトシティ

- 医療・福祉施設、商業施設や居住等が拠点地区及び準拠点地区にまとまって立地
- 高齢者をはじめとする住民が自家用車に過度に頼ることなく公共交通により医療・福祉施設や商業施設等にアクセスできる
- 日常生活に必要なサービスや行政サービスが身近に存在する

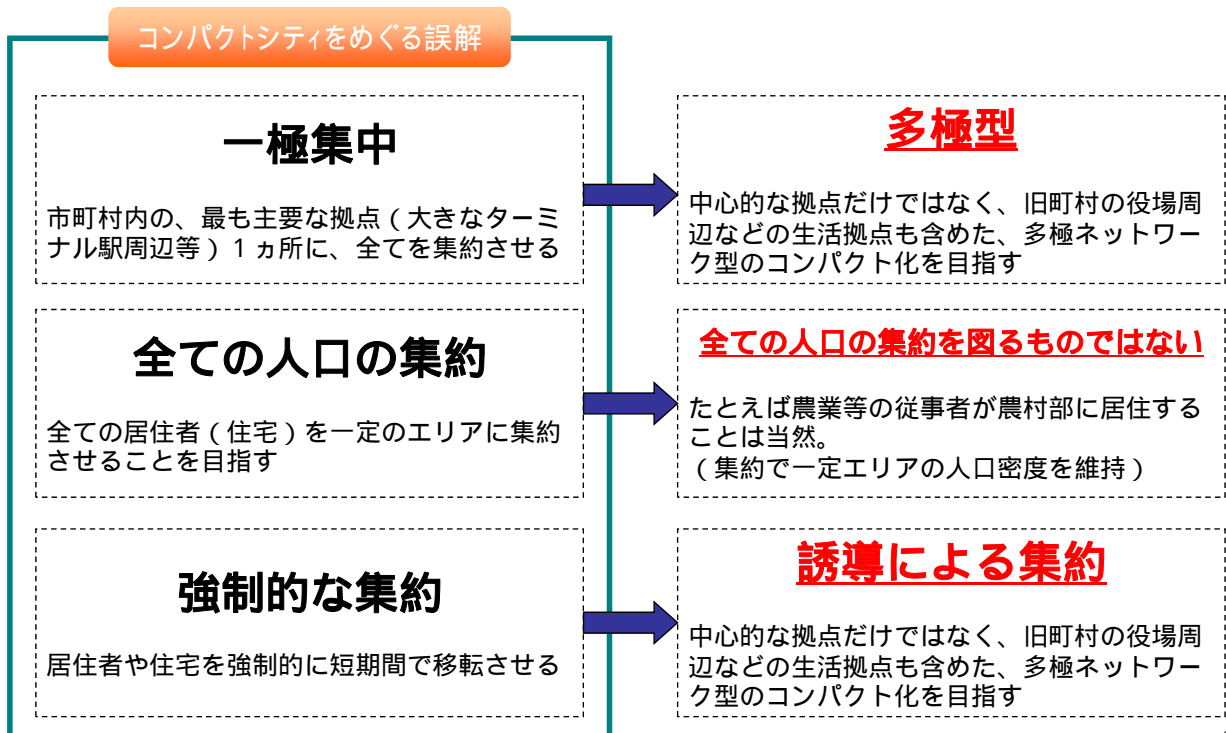


国土交通省都市局都市計画課「コンパクトなまちづくりに向けて～立地適正化計画制度の創設～」より

## コンパクトシティをめぐる誤解



国土交通省都市局都市計画課「コンパクトなまちづくりに向けて～立地適正化計画制度の創設～」(平成26年9月)より





## 参考事例 JR日向市駅 木からの発想 / まちづくりからの発想

◎ 地域資源を大事にする。

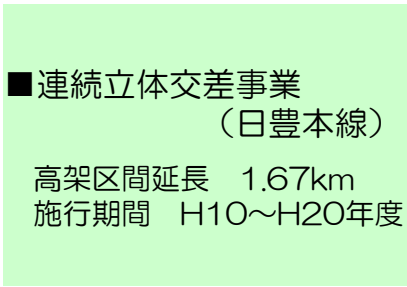
(宮崎県日向市 人口 6万2千人)

◎ 駅舎が先にあるのではない。

まちづくりが先にあって、それに合わせて、どういう駅舎をつくるか決める。

### ■ 連続立体交差事業 (日豊本線)

高架区間延長 1.67km  
施行期間 H10~H20年度



駅のホームに降り立った瞬間に、心地よさとわくわくを感じる。

33

## 参考事例 戸塚駅周辺のまちづくり(市街地再開発事業など)

◎ 長期にわたる駅周辺のまちづくり (横浜市戸塚区 人口 約27万人)

S38.3 戸塚駅前地区土地区画整理事業都市計画決定 (約21.8ha)

S54.6 戸塚駅東口地区前第一種市街地再開発事業都市計画決定

S57~H1年度 東口第一種市街地再開発事業 (約200億円)

H8~H24年度 西口第1地区第二種市街地再開発事業 (約1,120億円)

H14~H31年度 駅前地区中央土地区画整理事業 (約370億円)

(これから) 西口第3地区

◎ 暮らしやすいまちづくり

- 市街地再開発事業に合わせ区役所を駅前に移転 (H25年3月)。バスターミナルも駅直結ビルと一体化。
- 東西連絡道路は、踏切から地下道化。

区役所  
旧庁舎



34

### 3 . 沼津のまちづくり

35

#### 沼津のまちづくりで何が必要か

##### 人口減少の抑制策 + 適応策

##### ➤ 沼津駅周辺に都市機能を集約したまちづくり

- ⇒ハード：そのために駅周辺に大きな利用可能用地をつくる
- ソフト：人が集まりたくなるような魅力をつくる

##### ➤ 交通の利便性を向上

- ⇒公共交通ネットワークの再編により、中心拠点、準拠点が移動しやすくする
- ⇒沼津駅周辺の道路交通の円滑化、バリアフリーの歩行者自由通行により移動しやすくなる

##### ➤ 原地区等のいくつかの準拠点の個性あるまちづくり

- ⇒この機会を生かして、沼津全体の新しいまちづくりを進める

36

まちづくり事業の効果は10～15年後に初めて出るのはない。明日から出る。

道路交通の円滑化、南北間自由通行という投資効果が出るまでには確かに時間がかかる。

もっと大事な効果は、まちづくり事業の機会を利用して「みんなの手でまちづくりをしていこう」という意識の変化。



その意識の変化による具体的行動でまちは元気になる  
それこそ最大の効果。そしてそれは明日からはじまる。

37

沼津の幸運・・・今に動いているまちづくり事業がある

プラサヴェルデのオープンなどにより既に効果が出てきている

これを生かさない手はない

新しいまちづくりの効果は、「やろう」と決めた日から始まる  
効果の大きさは、人の心がどのくらい動くかで大きく変わる

38

## 生活環境への影響は優劣比較ではない

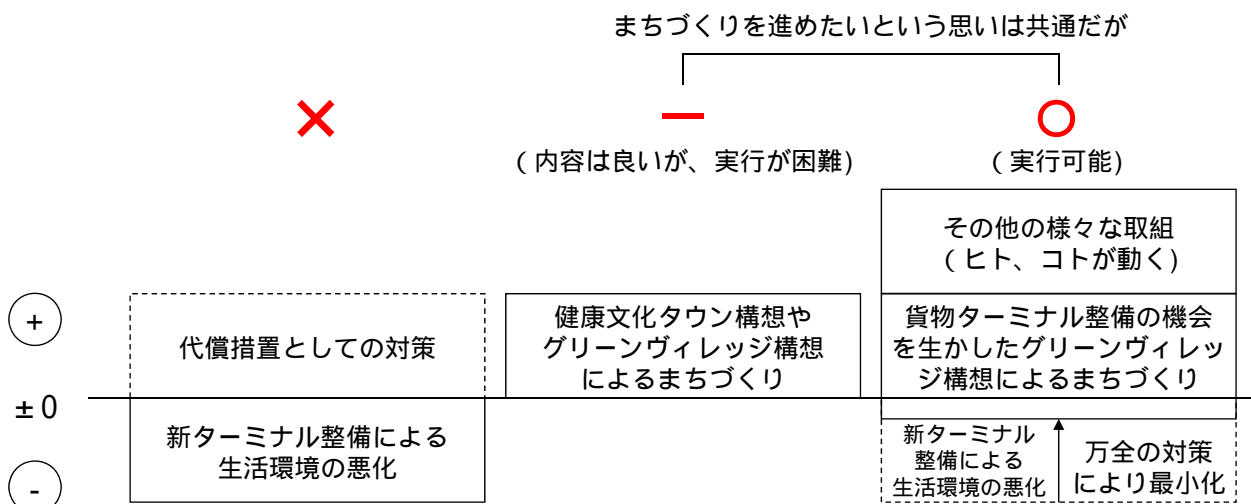
### 受認できるかどうかの切実な問題

- 原地区の生活環境については、「受忍」ではなく「受認」いただけるよう誠実な対応を行う。
- 沼津駅周辺総合整備事業の社会的重要性をご理解いただけるよう努める。
- 地域の皆様に、この機会を利用して新しいまちづくりをしようと思っただけけるようにする。

39

## 原地区のまちづくりの重要な視点

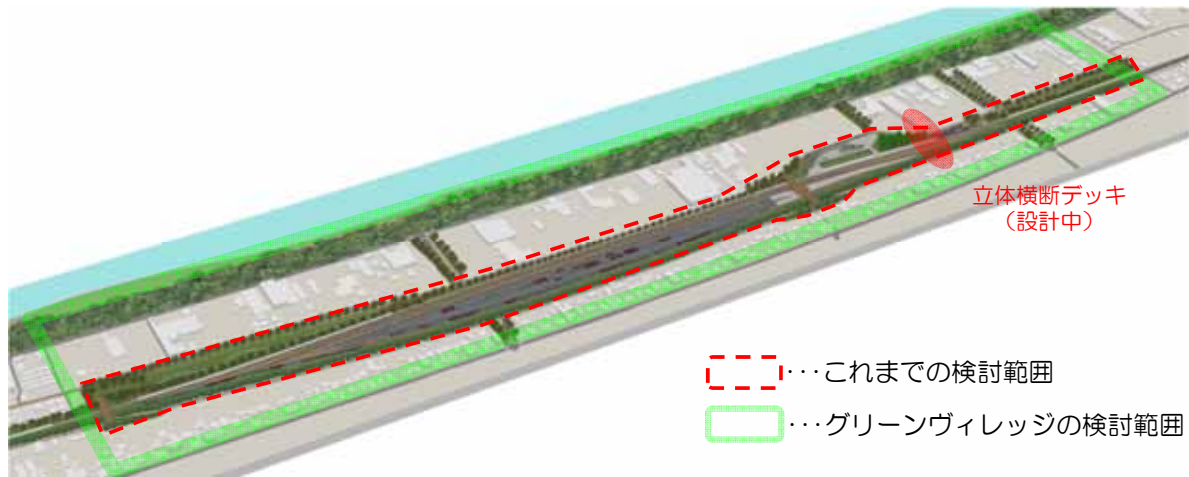
- 貨物ターミナルの移転という投資の機会を活用して、将来を見据えたまちづくりを行う



⇒貨物ターミナルには万全の環境対策を行うとともに、新たなまちづくり、景観、生活環境づくりを行う。

40

## 原地区のまちづくりのイメージ



### Green Village 「グリーンヴィレッジ」

- 場の力を生かしたまちづくり
  - ・地域の緑、農芸品づくりの伝統（献上野菜の伝統など）
  - ・寺院等地域資源、人材
  - ・「住んでよし、訪れてよし」  
（住んでいる人が暮らしを楽しんでいる。その暮らし方に憧れて遠くからも人が集うまちづくり）
  - ・まず最初に立体横断デッキをつくる（設計中）

41

## 4 . 新貨物ターミナルの果たす役割

42

## 効率のよい貨物ターミナル(E & S方式)を沼津付近に残すことが必要

- 沼津地区に貨物列車の待避機能は必ず必要
- 首都圏直下型地震等の災害が発生した場合の物資の輸送拠点として沼津地区は重要

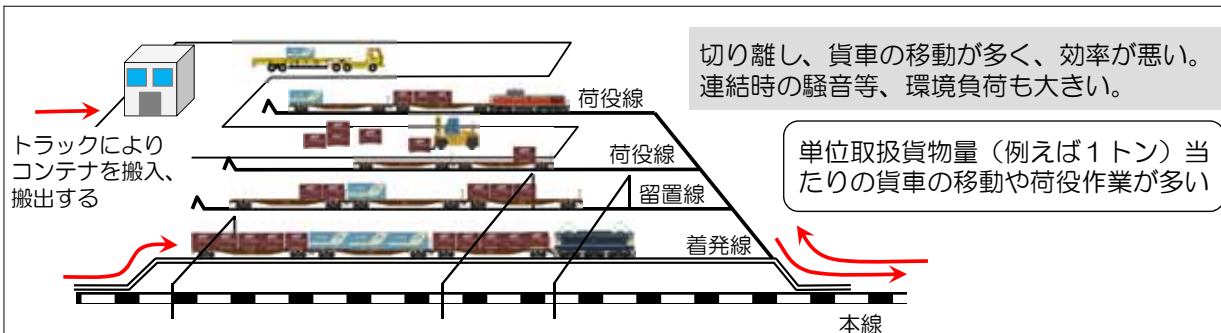
⇒ 効率がよく、災害時の物資輸送にも役立つE&S方式の施設が沼津には必要

(その他の選択肢)

- 吉原駅、富士駅へのE & S方式での移転は可能か？  
⇒土地がないため不可
- 吉原駅、富士駅等への貨物の移転(機能集約)は可能か？  
⇒JR貨物の経営、荷主の影響上不適。両駅はE & S方式にできないので不適。

43

## 従来の荷役方式(解結荷役方式)



- 到着** 列車が本線から着発線に入線する。
- 解放** 必要な貨車を切り離し、着発線から移動され、留置線に解放留置する。
- 入換** コンテナ荷役線が空いたら、その貨車を荷役線に転線する。
- 荷役** 荷役線でフォークリフトによりコンテナの積み下ろしを行う。
- 入換** 荷役作業終了後、再び留置線に転線し、留置する。
- 連結** 所定の連結列車が到着後、留置線より着発線に入れ、列車に連結する。
- 出発** 列車が発車する

44

# 貨物ターミナルのE & S方式



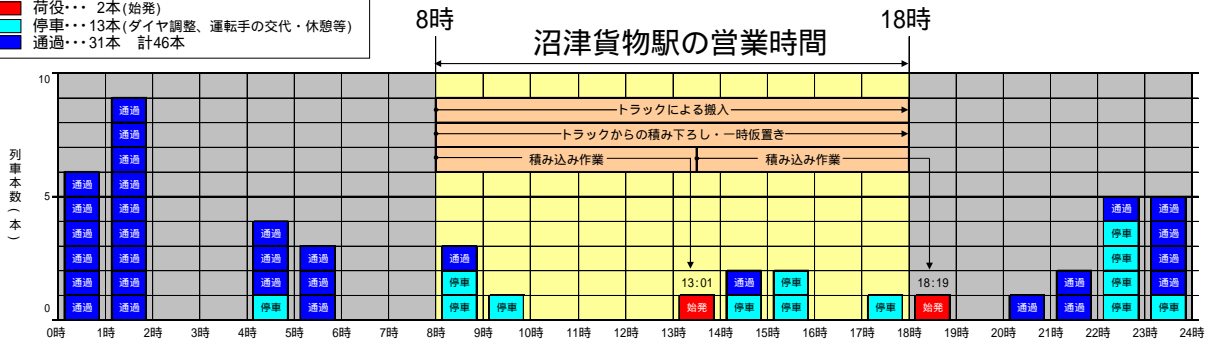
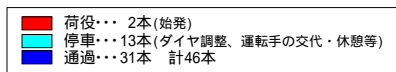
## E & S方式の効果

- ① 列車が駅に到着した直後から荷役ができるため、駅での停車時間が短い
- ② 貨車の切り離しや連結がないため、これによる騒音等の環境負荷が発生しない
- ③ 折り返し運転が容易
- ④ 着発線が荷役線を兼ねるため、解結荷役方式に比べ駅の面積が小さい

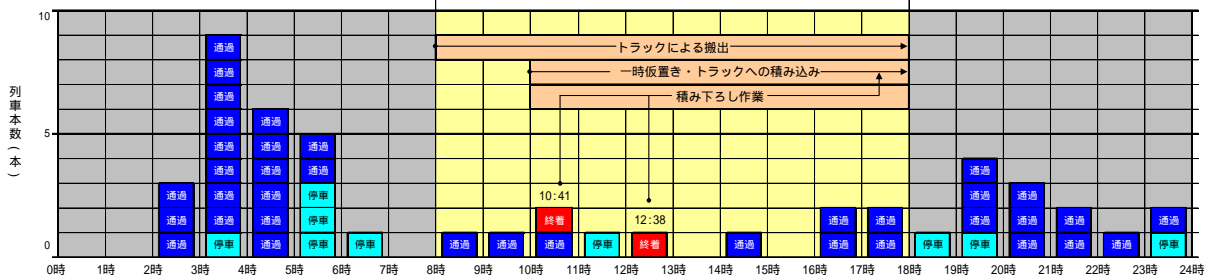
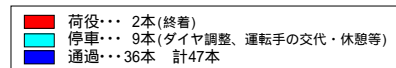
## 新貨物ターミナルの運営実態の推定・・・待避機能が主

➤ 通行貨物列車93本中、荷役作業をするのは4本（■のところ）

【下り】



【上り】



同じ取扱貨物量(93本中荷役は4本)でも解結荷役方式と着発線荷役方式では大きな違い

### ■従来…待避線+解結荷役方式

荷の積み下ろしのため、貨車の入れ換え、コンテナ積み込み、積み換えに広い空間と作業を必要とする。

⇒ 貨物貨車取扱機能主役基地

### ■新方式…待避線+着発線荷役方式

93本中荷役のために一時停車する4本について、横から(旅客の出入りと同じ)コンテナを積み下ろしする。

⇒ 待避機能主役基地

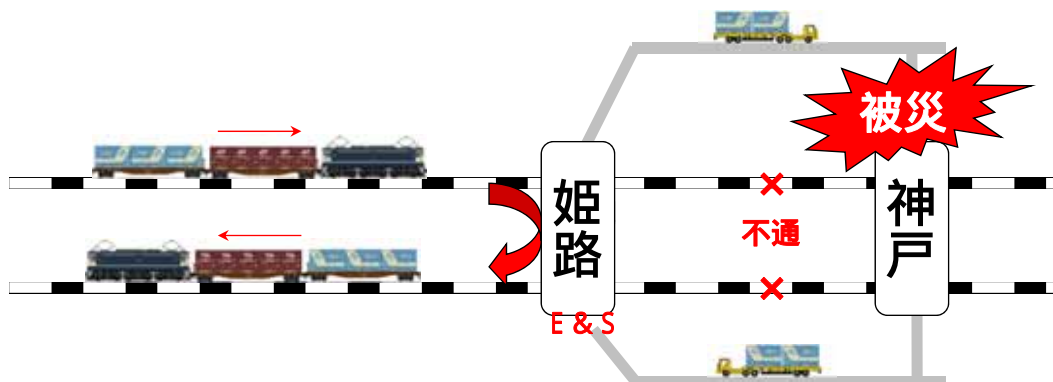
47

## 阪神淡路大震災直後に活躍したE & S方式の姫路貨物駅

### ●阪神淡路大震災では…

JR貨物が姫路貨物駅をE&S方式で整備した直後に阪神淡路大震災が発生

⇒E&S方式の機能によるスムーズな折り返し運行が物流機能の確保に大きく貢献した。



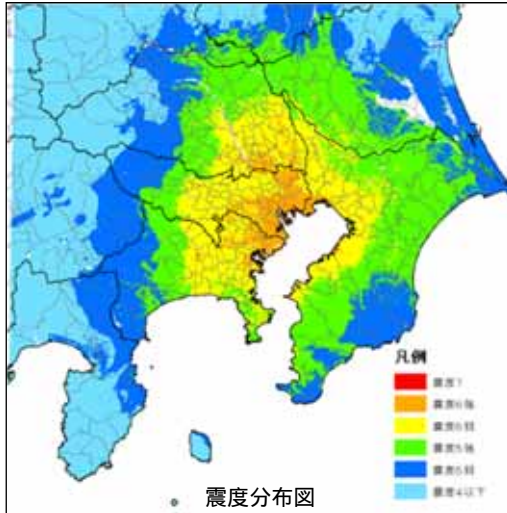
48



# 新貨物ターミナルの首都圏防災への貢献・・・お互いに助け合う

## 首都圏直下型地震

都心南部直下型地震(M7.3)被害想定  
全焼・焼失棟数：最大約61万棟  
死者：最大約2万3千人  
経済的被害：約95兆円



新貨物ターミナルは物資の輸送拠点として  
緊急対応、早期復旧、復興に貢献

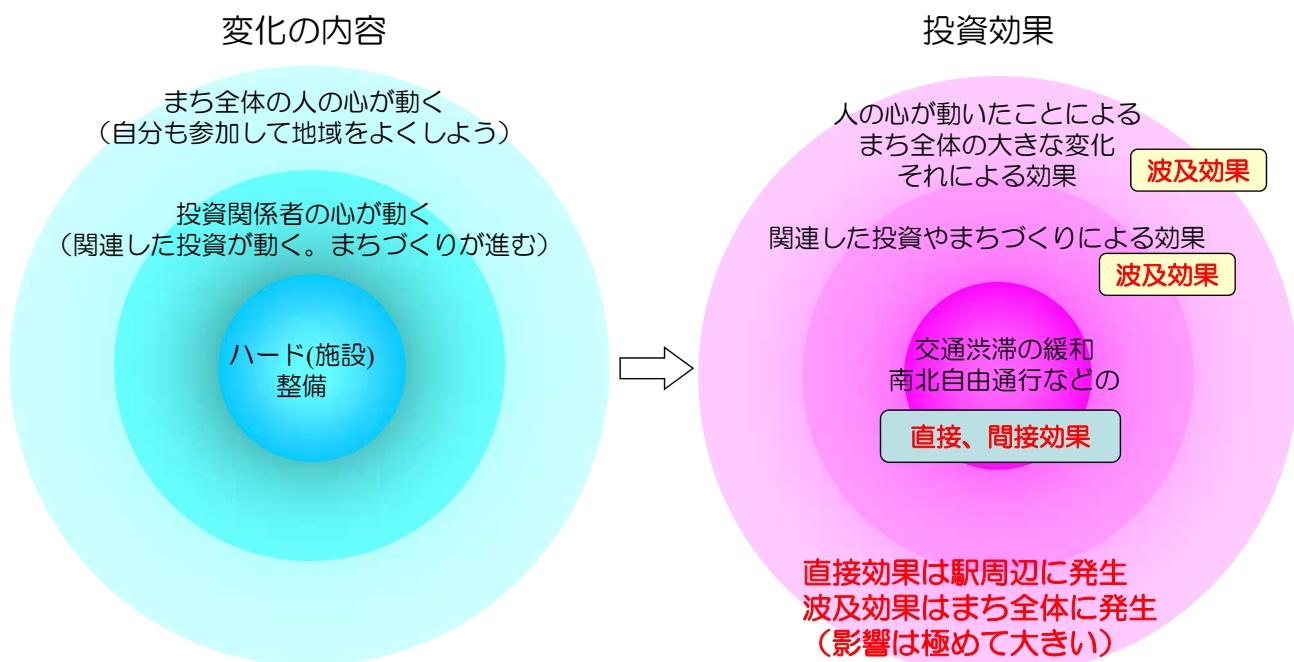
## 5 . 代替案からの選択

## 選択にあたって重要なこと

1. 代替案を正しく設定（選定）する  
⇒ P Iで4案に絞り込み済み。  
P I後の検討を踏まえ、案1を修正する。（後述）
2. 不確実性がある中での決定は、「どちらが正しいか」という正解、正論の決定ではない。  
「どちらがより優れているか」という選択であることを認識。
3. 選択にあたっての評価項目は正しく設定する必要があるが、評価においては価値観や考え方の相違により、絶対的点数は決められない。  
（同じ内容でも人によって30点とつけたり、80点をつけたりする。）
4. 評価においては、目に見えやすい得失だけでなく、目に見えにくい得失、波及効果や機会損失も考慮する。

51

## 波及効果とは何か？



基調：このまちに住む人々の明るい未来を築きたいという人の心

52

## 目に見えない損失・・・機会損失とは何か？

### A市小売店



#### (選択ミスによる機会損失)

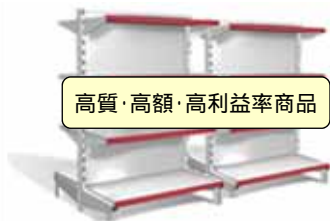
そんな高質・高額・高利益率商品を置いて、売れ残ったらどうするんだ。

そんな商品を置くより安くて確実に売れるものを置くべきだ。

#### 《ありうること》

- ・全部売れて小さな利益が出た。
- ・実際は隣のB市小売店のように高質・高額・高利益率商品を置いていたら売っていたはず。
- ⇒ 目に見える損は発生していないが、実際には置いておけば得られたはずの大きな利益を取り損なった。
- ⇒ **商品の選択ミス（もっと利益が出るもの置けば儲かったのに）により儲かる機会を損失した。**

### B市小売店



#### (商品を置かないことによる機会損失)

「あなたは高質・高額・高利益率商品を置けば売れる、と言うが、確実に売れるという証明をせよ。」


「いや、高質・高額・高利益率商品は、3月末までには必ず売れる。」

・・・と議論している間、棚は空のまま

- ・どちらの選択をしてもそこに商品を置いておれば何かの利益が得られたのに
- ⇒ **決めないことにより儲ける機会を損失した。**

53

## PIの4つの代替案の概要

案1		<p>総合整備事業を発展させ、貨物駅の物流機能を活用して原地区を拠点地区と位置づけ、駅周辺と原地区の両地区に大きな投資効果を狙う案</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・総合整備事業及び鉄道高架化に加え、駅周辺の土地・建物を<b>高度利用</b></li> <li>・原地区全体を新たな拠点地区として、<b>計画的な土地利用を実施</b></li> <li>・貨物駅を原地区に<b>整備</b></li> </ul>
案2		<p>総合整備事業を発展させ、貨物駅予定地を種地として活用して原地区を拠点地区と位置づけ、両地区に大きな投資効果を狙う案</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・総合整備事業及び鉄道高架化に加え、駅周辺の土地・建物を<b>高度利用</b></li> <li>・原地区全体を新たな拠点地区として、<b>計画的な土地利用を実施</b></li> <li>・貨物駅を原地区<b>(以外)</b>に移転</li> </ul>
案3		<p>沼津駅周辺地区では総合整備事業を実施せずに課題解決を図り、貨物駅予定地を種地として活用して原地区を拠点地区として位置づけ、両地区に大きな投資効果を狙う案</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沼津駅周辺地区の<b>南北幹線道路を立体化</b>し、また、<b>橋上駅</b>として整備</li> <li>・貨物駅は<b>移転せず</b>、原地区全体を新たな拠点地区として、計画的な土地利用を実施</li> </ul>
案4		<p>沼津駅周辺地区では整備を限定して事業費を抑え、貨物駅予定地を種地として活用して原地区を拠点地区として位置づけ、重点整備する案</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沼津駅を<b>橋上駅</b>として整備、また、自由通路を設置</li> <li>・貨物駅は<b>移転せず</b>、原地区全体を新たな拠点地区として、計画的な土地利用を実施</li> </ul>

54

## 案1の内容の修正(1)

### 《原案》

貨物駅の物流機能を活用して原地区を物流拠点地区と位置づけ、地域づくりを行う

- ⇒ 考慮事項：原地区の生活環境への影響の最小化  
JR貨物の貨物取扱量の少量性  
緑や自然や伝統を生かしたまちづくりの必要性

### 《修正内容(1)》

原地区の地域資源を活用してまちづくりを行う

- ・貨物ターミナルは移転するが、原地区を物流拠点地区とはしない
- ・グリーンヴィレッジ構想によるまちづくりを行う

55

## 案1の内容の修正(2)

### 《原案》

南北の人の自由通行は、沼津駅周辺整備事業の完成後

- ⇒ 自由通行の早期実現を求める意見が多い

### 《修正内容(2)》

工事中に仮設通路等を設け、現在から  $\alpha + 6$ 年後 ( $\alpha$ は、用地交渉、設計協議等、工事着手までに要する期間) に実現する。

- ⇒ 修正内容(1)、(2)を合わせて、案1を修正案1に変更  
(以下は、修正案1を単に案1と表記。)

56

## 評価項目1: 南北の道路交通の円滑化は必要か? 財政上、実施可能か?

論点: 南北の道路交通の円滑化は必要か? 投資効果は?

- 案1: 鉄道の高架化により車の平面通行を可能にする
- 案2: 同上
- 案3: 南北幹線道路立体化
- 案4: 現状のままで十分

⇒検討結果

費用対効果は案1、案2の方が案3、案4より高い。  
新しいまちづくりで、駅周辺を拠点化するためにも南北道路交通の円滑化は必要。しかし、案1、2は費用が高く、リスクがある。

論点: 沼津市の財政は費用負担に耐えられるか?

⇒検討結果

耐えられる。

⇒評価結果

案1がより優れている案と思われるが、リスクがあるので、案1、2、3、4は選択肢として残す。

57

## 評価項目2: 貨物ターミナルの移転の必要性と移転先

論点: 貨物ターミナルの移転の必要の有無

⇒検討結果

移転によるE & S化が必要。沼津駅周辺のまちづくりの用地を生み出すためにも必要。

論点: 貨物ターミナルの移転先は、原地区か? それ以外か?

検討1 貨物ターミナルとして、原地区以外に適地はないか?

有事対応の関係で沼津駅周辺に貨物ターミナルが必要。

沼津地区の貨物を他の基地へ振りかえることは、JR貨物の経営判断上、できない。

⇒検討結果

原地区以外に適地はない。 →案2は不適

検討2 貨物ターミナル移転による原地区の生活環境への影響を回避できるか?

⇒検討結果

できる。万全の環境対策+新たなまちづくりで影響を回避する。  
しかし、土地を譲ることに同意いただけない地権者も多数いる。

⇒評価結果

地権者の理解が得られれば、案1が最もよいが、まだ十分な理解が得られていない。  
案2は不適。案1、3、4を残す。

58

### 評価項目3:南北の人の自由通行が可能となる時期

論点：南北の自由通行を早期に実現できるか

(※用地取得等の不確定な期間を「 $+\alpha$ 」とする。)

案1： 仮設通路 6年 $+\alpha_1$

案3： 橋上駅 + 幅広自由通路 12年 $+\alpha_3$

案4： 橋上駅 + 自由通路 12年 $+\alpha_4$

(注) 案1では事業実施中の通路付け替え等を利用して仮設通路をつくる。

⇒評価結果

南北自由通行の早期実現という点において、案1は案3、案4より早い  
が、仮設であることと、どの案も不確定な期間（ $+\alpha$ ）を含むので、  
案の優劣はつけ難い。  
案1、案3、案4を残す。

59

## 総合評価

【評価項目】

南北道路通行の円滑化	案1、2、3の費用対効果はそれぞれ認められる。案4は問題の解決にはならないが、費用はかからない。お金をかけるか、かけないかという選択の問題。 →案1、2、3、4を残す。(案1とは修正案1)
貨物ターミナルの移転	必要。しかし、移転した場合、費用と原地区への環境負荷が懸念される。 他地区への機能集約は不可。(案2は×) →案1、3、4を残す。
まちづくりの種地	必要。しかし、費用がかかる。案4は費用が小さい。 案3は立体交差化でお金がかかる割りに、新たに活用できる土地は生み出されない。(案3は×) →案1、4を残す。
沼津市の財政	対応可能。
原地区の環境	「万全の環境対策+まちづくり」により原地区の環境は現状より悪くならないようにできる。
南北自由通行の時期	案1、案4ともに不確定な期間を含むので、明確な優劣はつけられない。
まちづくり	直接効果、間接効果、波及効果を考えると案1が投資効果が大きい。 (案1の方がよい) 新たな土地が生み出されないと、新時代に対応した新しいまちづくりはできない。(案4は問題解決にならないが、費用は小さい。)
総合評価	案1が全体として投資効果が高い。案4は問題解決の点で大きく劣るが、費用は小さい。沼津市の財政は費用負担に耐えられ、また、原地区の環境対策への対処も可能であると判断される。 よって、投資効果の高い案1が優れていると判断する。

⇒案1を選択

60

## PI4 案から選択(優劣比較)の過程

検討の流れ →

	南北の道路通行	貨物ターミナルの移転	まちづくりの種地	沼津市の財政	原地区の環境	自由通行の時期	まちづくり	総合評価
案 1	効果は高いがお金がかかる。	原地区に移転。原地区の環境が課題。 ~	新たな土地が生まれる。 費用は高い。	財政上、支出は増えるが、実施しない場合よりも収入は増える。 財政負担可能。 ~	万全の対策+まちづくりにより現状維持または向上。	6年 + 1	沼津駅周辺、原地区ともに人の心が動き、新たな投資、行動とあいまって新しい時代に対応したまちづくりができる。	
案 2	同上	他の貨物駅へ統合(貨物ターミナルは沼津に必要なため。) x						x
案 3	効果はあり、費用も案 1、2 より安い。費用対効果は低い。 ~	移転しない。費用はかからない。	新たな土地は生み出されない。 立体交差は利用可能な土地を減らす。 x					x
案 4	現状どおり。費用はかからない。	移転しない。費用はかからない。問題解決にならない。	新たな土地は生み出されない。 費用はかからない。 x ~	財政上、支出はかからないが、将来の収入は減る。 ~	現状どおり。新たな投資はない。	12年 + 4	人の心が離れ、他の魅力ある地区への流出が加速する。新たなまちづくりは進まない。 x	~ x
評価	効果が高いものは費用も高い。お金をかけるか否かは選択の問題。	案 2 を選択肢として落とす。	案 3 は選択肢から落とす。 案 4 はまちづくり上、問題だが、費用はかからない。	案 1、案 4 のどちらをとるかは選択の問題。	同左	案 1 が早い。不確定な期間(+α)を含むので、明確な優劣はつけられない。	案 1 を選択	案 1 を選択

61

## 6 . おわりに

62

## 沼津には「あこがれの地」になり得る「場」の魅力(地域資源)がある

(私見)

よそものの客観的評価として、沼津は大変大きな「場」の魅力がある。

(岡山県湯原町で生まれ、岡山市、名古屋市、新潟市、川崎市、神戸市、東京都昭島市、パナマ市、東京都世田谷区、熊本市、東京都練馬区、水戸市、東京都港区、福岡市、横浜市、東京都中央区、静岡市等17市区町に居住)

ふじのくに 静岡 とりわけ沼津の魅力に驚く

美しい風景、豊かな自然、おいしい食材・食事、文化力、  
落ち着いた町並み、温かい人…しかも首都圏から近い

⇒ 沼津は「あこがれの地」

移住・定住したいまち、訪れてみたいまちになり得ると確信

⇒ ただし、今のままでは…

63

## 人こそ最大の地域資源、まちづくりの原動力…沼津には人がいる

かつては、地域づくりには「よそもの わかもの ばかもの」が大事と言われた。

(注)「ばかもの」とは独特の個性や考え(異端)で強かに引っ張っていくカリスマ的リーダー。

今は、「(一人の)ばかもの」ではなく、「共鳴、共感を集め仲間とともに進むリーダー群(色々な分野にリーダーがいる)」の時代。

(注)この方が持続性と拡がりがあるとされています。

例えば「沼津港振興基本計画策定委員会」(平成27年1月14日)で発表していただいた金子綾さん、小松浩二さん、佐藤慎一郎さん。

沼津を愛し、アイデアを持ち、具体的な行動をしている若い力があります。

小さくても大きくても自分のできることで参加して、わくわくしながら、小さな成功を楽しみ、共有しながら、みんなで明るい未来をつくっていきましょう。自分自身は動けなくても、若い人が動きやすくすることも立派な参加です。

64



## 《沼津駅周辺では》

明るい未来のためには、人口減少社会に対応した、新しいまちづくりが必要です。沼津駅周辺に新たな用地を生み出し、都市機能を集約するとともに、ソフトで魅力を高めることが必要です。

沼津駅周辺総合整備事業は、その核となる「手段」です。

同時に大事なことは、沼津駅周辺総合整備事業の機会を活用して、みんなの心と行動で、沼津を「住みやすく、あこがれるまち」として行くことです。

65

## 《原地区では》

「モノの整備」の機会を活用したまちづくりによって地域の明るい未来をつくるのが大事です。

- ① 地域の明るい未来像の案を書いてみる。  
基調となる考え方：住んでよし 訪れてよし
- ② 案を元に話し合いがはじまる。  
人とのつながりができる。人の心が動く。  
地域の魅力（地域資源）を再発見する。
- ③ 未来像とその実現方法が地域で共有される。  
横断デッキや緑地を活用しつつ、その周辺を緑と花があふれ、  
楽しめる地域とする。
- ④ 未来像実現のためにできることから動きはじめる。
- ⑤ 未来像の実現に向けた小さな取り組みが一つ実現する。
- ⑥ 成功体験が次につながる。取り組みが広がる。  
(新しいアイデアが出てくる。次世代の人が育つ。人が自然に集まる。…)

66

事業の実施者が肝に銘じるべきことがあります。

1. 事業に対する疑問、心配の声が残り、地域住民に苦渋の選択をお願いする事業であること。
2. そのためには何としても投資効果を上げようとする気概を持つ。
3. ハード（施設）整備のコストを削減し、工期を短縮することは当然。
4. 自らの心と行動が「人の心に響き、心が動き、行動の輪が広がる」ことにつながるように、「心」を込めて行動すること。

人の心が動けば、まちづくりの効果はすぐに出始めます。

明るい未来のために、今日から新しいまちづくりを  
スタートしましょう