

An aerial photograph of Mount Fuji, Japan, with its snow-capped peak and surrounding landscape. The foreground shows a coastal town with a river and a road. The text is overlaid on the image.

沼津駅付近鉄道高架事業
に関する有識者会議

【第4回】説明資料

平成23年3月24日

事業概要・現地視察(第1回)

鉄道高架事業
の検証

- ✓ 交通対策の視点(第2回)
- ✓ 物流の視点(第3回)
- ✓ 地域振興の視点(第4回)

意見取りまとめの視点・方向性(第5回)

報告書取りまとめ(第6回)

“ふじのくに”の自立の実現

「ヒト・モノ・地域を結ぶ「基盤」づくり」

◎賑わいと潤いを生む都市空間の創造

- 都市機能を集積することによる集約型で暮らしやすい市街地の形成
- 地域の賑わいや生活の潤いを生む都市空間の創造

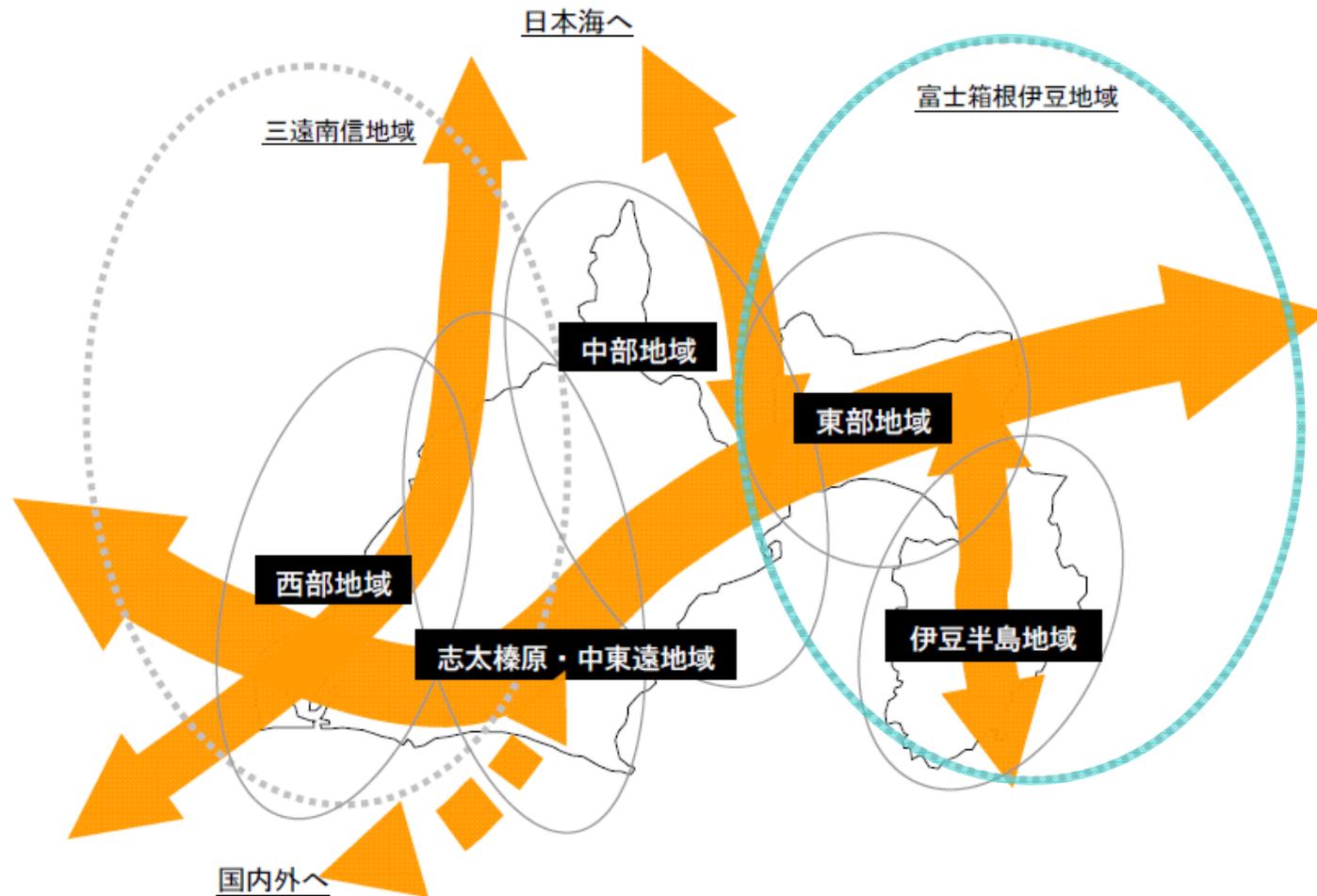
◎陸・海・空の交通ネットワーク機能の拡充

- 陸海空の交通手段が相互に連結する交通ネットワークの構築

1. 静岡県総合計画 基本構想／地域づくり

【地域区分の考え方】

- 東部地域における都市間連携による広域的な地域づくりの必要性
- 伊豆半島地域における観光等の特性を踏まえた地域振興の必要性



いっしょに、未来の地域づくり。New Public Engineering for SHIZUOKA

日本のシンボル富士山を世界との交流舞台とした健康交流都市圏

- 医療健康関連産業の集積と交流による都市圏の形成
- ファルマバレープロジェクトの推進
- 富士山の世界文化遺産登録への取組
- 地域一体の「100万人都市圏」の形成と、伊豆・神奈川・山梨との連携強化による「200万人都市圏」の形成を視野にいたした広域交流・連携の促進



＜主な施策の基本方向＞

○世界との交流舞台となる魅力ある健康交流都市圏の形成

- コンベンション等の高次都市機能の集積による圏域の求心力の向上
- 駅周辺の都市機能の高度化
- 医療健康関連産業の集積

○健康交流都市圏の形成を促進する交通・情報等のネットワーク化

- 新東名高速道路や東駿河湾環状道路、地域内の主要道路の整備の推進
- 鉄道駅及び駅周辺の機能強化
- 田子の浦港の港湾機能の高度化
- 交通ネットワークの充実

1. 静岡県総合計画／基本計画

『 ヒト、モノ、地域を結ぶ「基盤」づくり 』
◎賑わいと潤いを生む都市空間の創造

【都市のリノベーション】

○良好な市街地整備の促進

→ 土地区画整理事業の円滑な執行を支援

○賑わいのある都市拠点の形成

→ 東部地域における広域的な都市拠点を形成するため「東部コンベンションセンター」を沼津駅北地区に整備

○街路整備の推進

→ 都市における円滑な移動を確保するため幹線街路の整備を促進

○鉄道と道路の立体交差化の推進

→ 沼津駅付近において、都市内交通の円滑化や南北市街地の一体化等を図るため、鉄道高架事業を推進

1. 静岡県総合計画／基本計画

『 ヒト、モノ、地域を結ぶ「基盤」づくり 』
◎陸・海・空の交通ネットワーク機能の拡充

【道路網の強化】

○国内交流促進のための高規格幹線道路等整備の推進

→ 新東名高速道路、伊豆縦貫自動車道の早期完成

○県内交流促進のための道路網整備の推進

→ スマートインターチェンジの整備促進

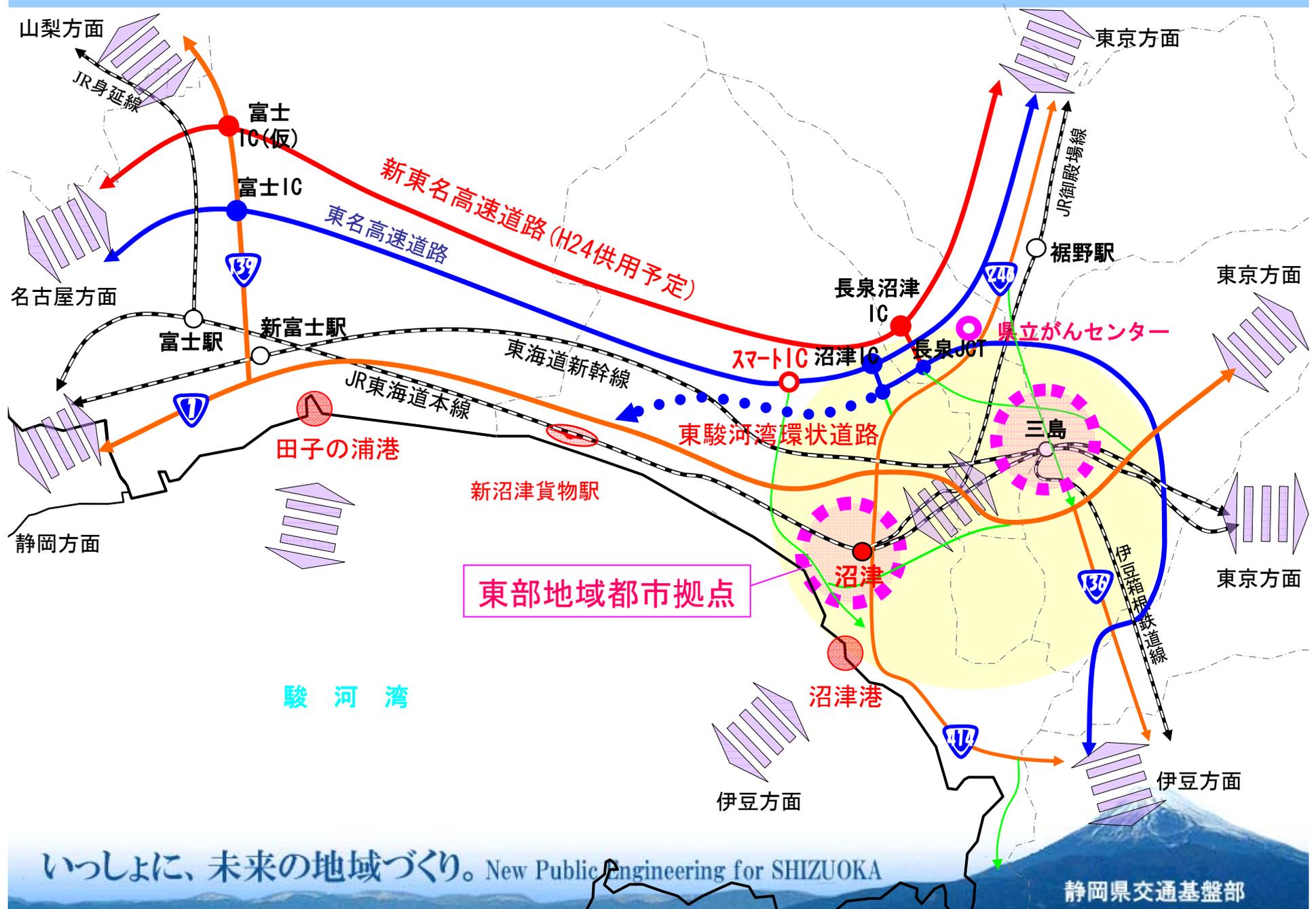
【港湾機能の強化】

○ものづくり・ものづかいを支える港湾機能の充実

→ 清水港、田子の浦港、御前崎港を「駿河湾港」として相互補完、機能分担を図りつつ、一体的整備・運営を推進

→ 地域の産業基盤となる地方港湾の整備を推進

1. 静岡県総合計画／東部地域の基盤整備



いっしょに、未来の地域づくり。New Public Engineering for SHIZUOKA

静岡県交通基盤部

1. 静岡県社会資本整備重点計画／東部地域主要事業

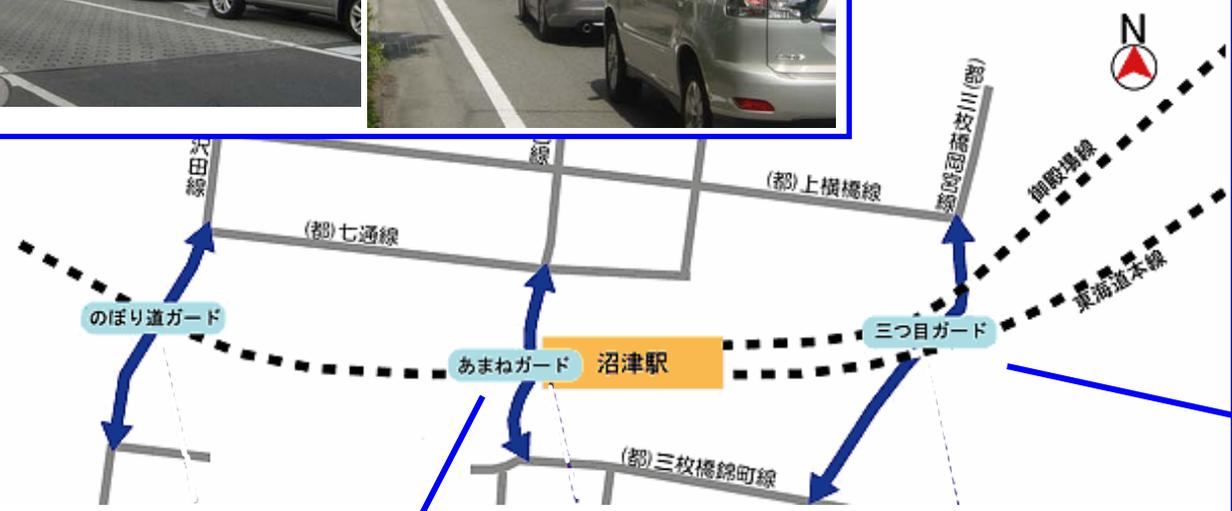


| 番号 | 事業名 |
|----|-------------------------|
| ① | 新東名高速道路 |
| ② | 伊豆縦貫自動車道 東駿河湾環状道路 |
| ③ | 国道136号 函南町間宮～三島市大場 |
| ④ | 国道139号 富士改良 |
| ⑤ | 国道414号 沼津市口野～下香貫(BP) |
| ⑥ | 県道大岡元長窪 長泉町元長窪 |
| ⑦ | 黄瀬川特定構造物改築事業 |
| ⑧ | 沼川広域河川改修事業 |
| ⑨ | 田子の浦港関連整備事業 |
| ⑩ | (都)沼津三島線街路整備事業 |
| ⑪ | 沼津駅周辺土地区画整理事業 |
| ⑫ | 狩野川流域下水道事業 |
| ⑬ | 東部コンベンションセンター整備事業 |

いっしょに、未来の地域づくり。New Public Engineering for SHIZUOKA

2. 沼津駅周辺のまちづくり／交通課題

交通渋滞



3.8m高さ制限



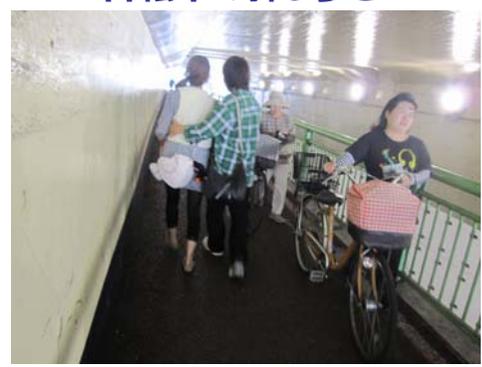
急カーブによる交通事故



冠水



自転車の押し歩き



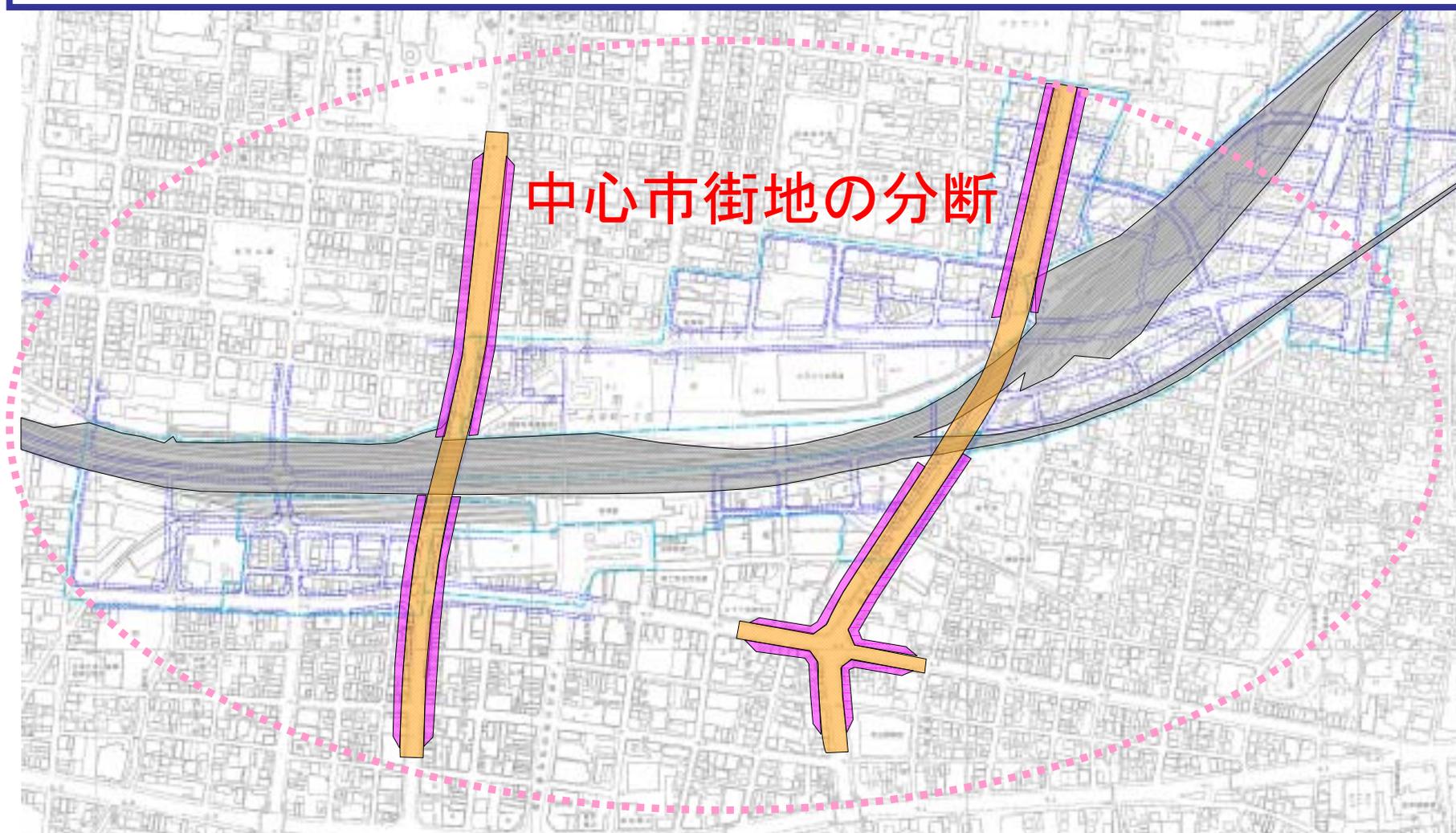
冠水



いっしょに、未来の地域づくり。New Public Engineering for SHIZUOKA

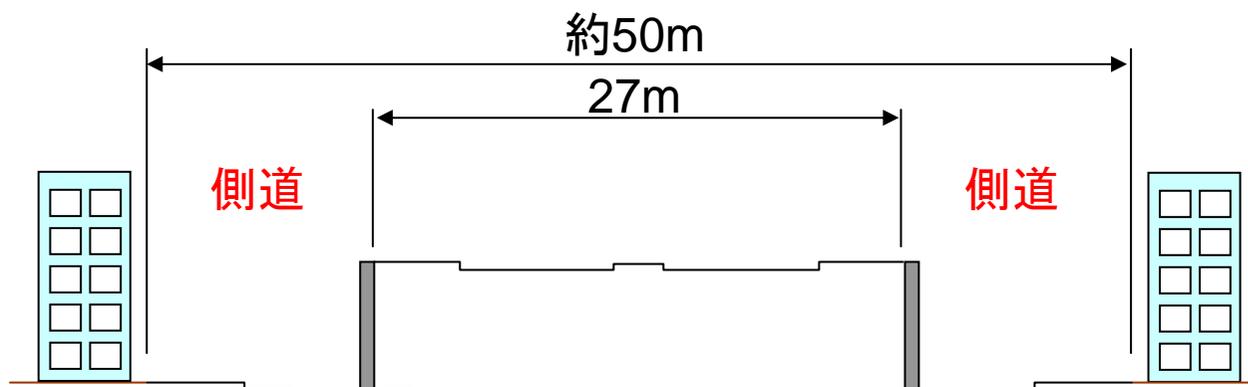
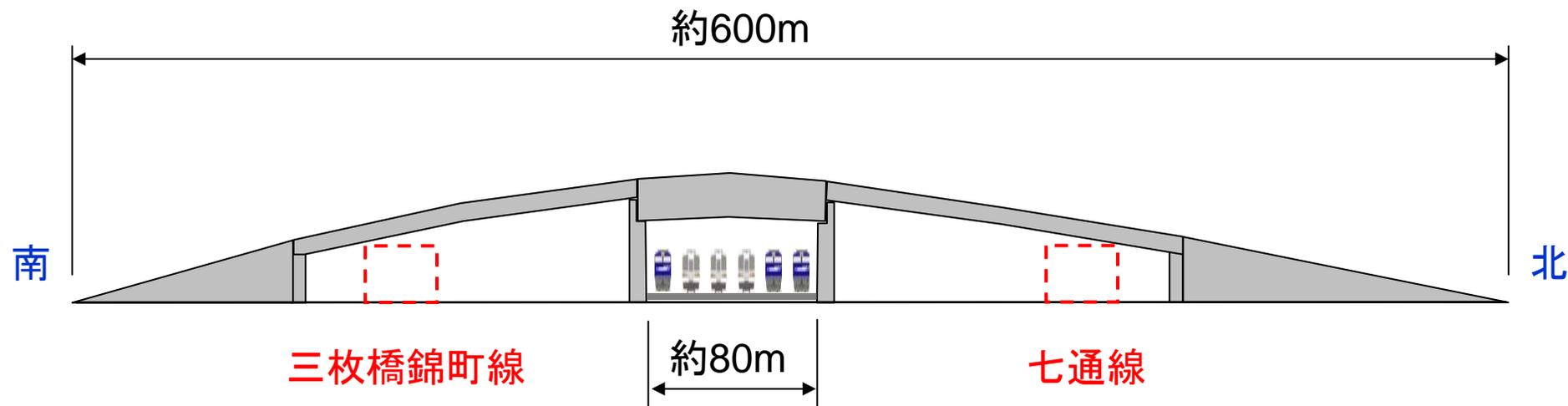
2. 沼津駅周辺のまちづくり／道路高架化

- 鉄道による南北市街地分断に加え、道路の高架化により東西市街地も分断される



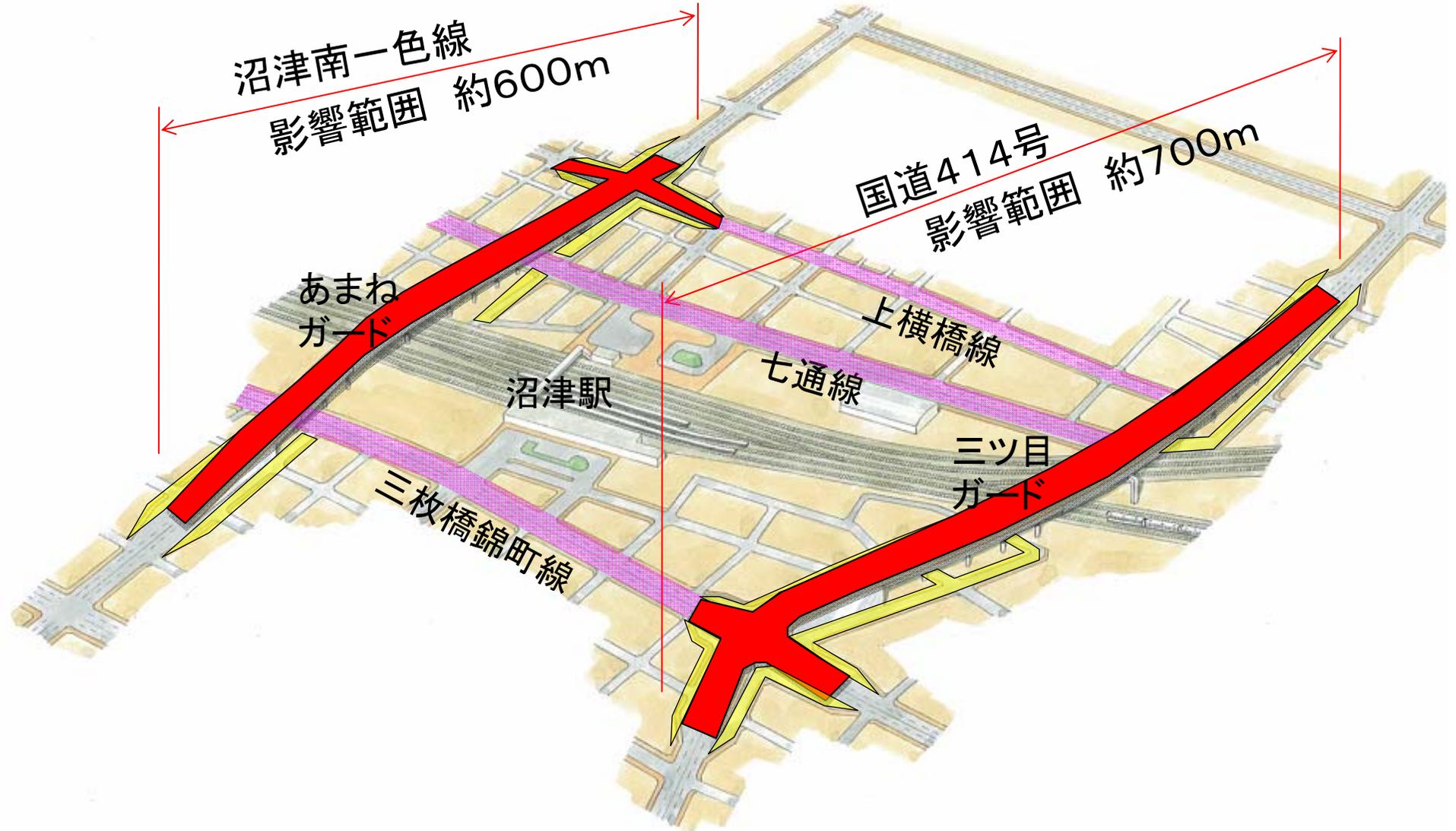
2. 沼津駅周辺のまちづくり／道路高架化

- あまねガードでは、東西を走る都市計画道路との平面交差ができない
- 生活道路を確保するため側道の設置が必要となる



2. 沼津駅周辺のまちづくり／道路高架化

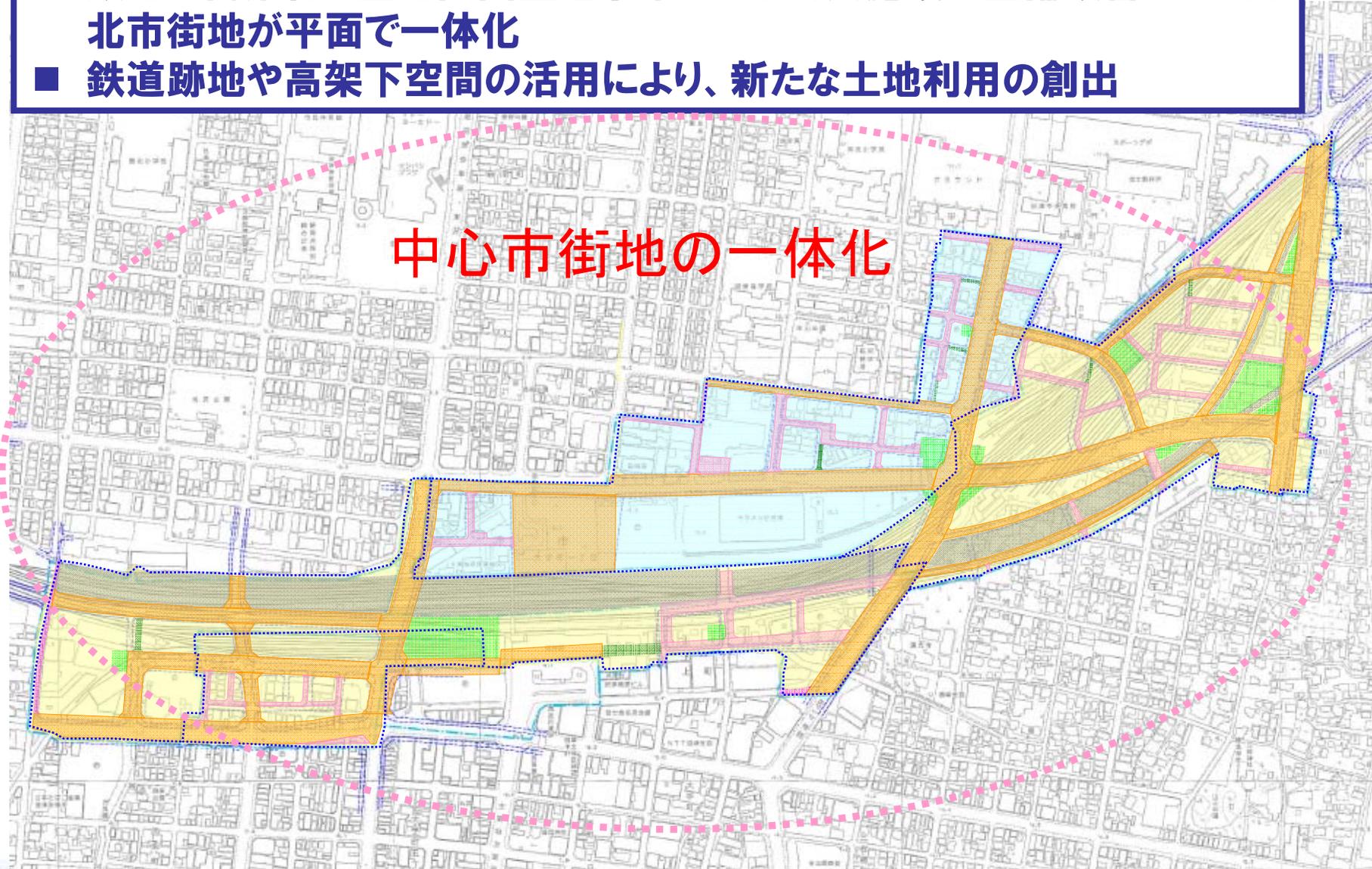
- 市街地が東西南北に分断される
- 南北自動車交通は解消されるが、自転車歩行者の移動は困難なまま



2. 沼津駅周辺のまちづくり／鉄道高架化

- 鉄道の高架化と土地区画整理事業による公共施設の整備改善により南北市街地が平面で一体化
- 鉄道跡地や高架下空間の活用により、新たな土地利用の創出

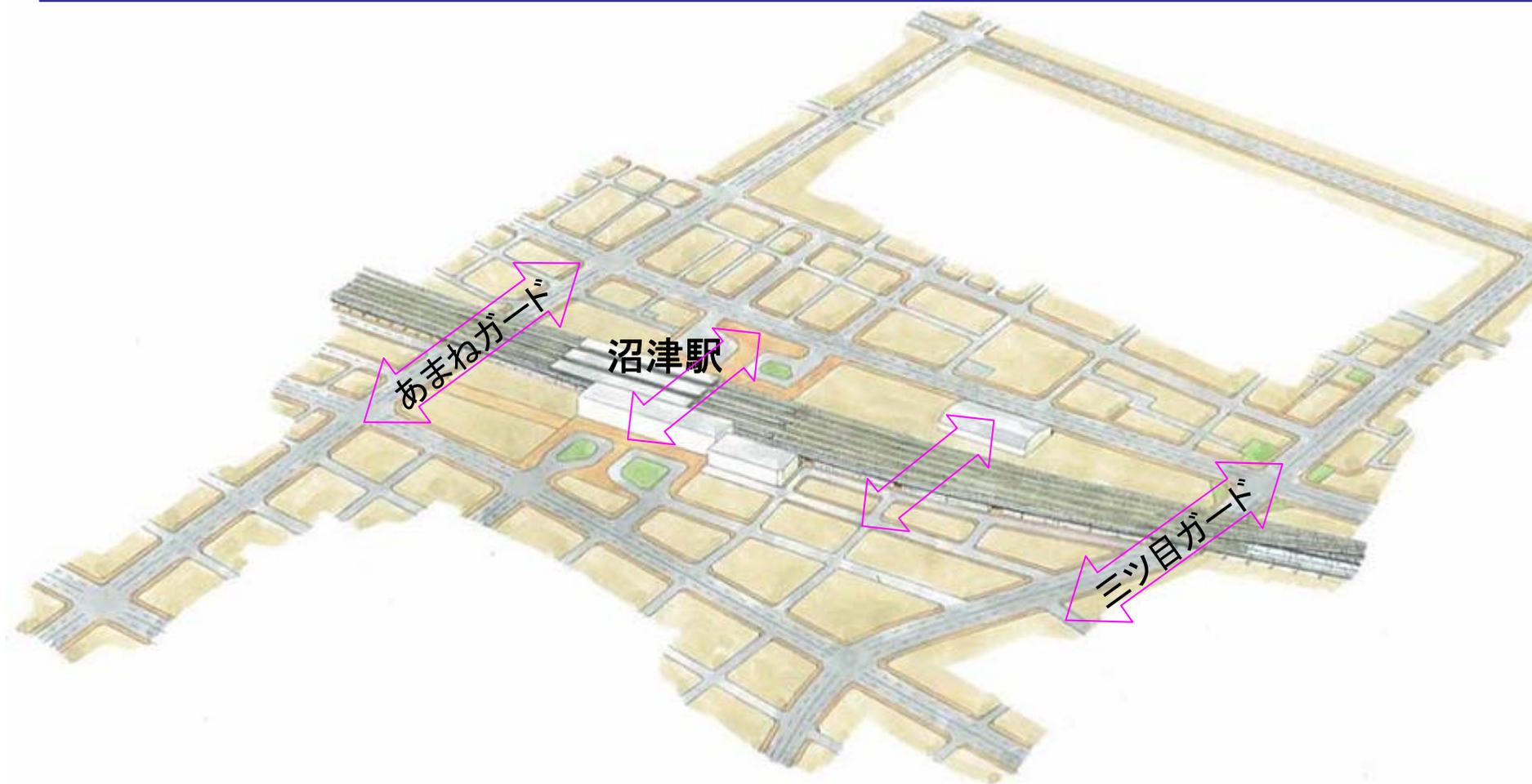
中心市街地の一体化



いっしょに、未来の地域づくり。New Public Engineering for SHIZUOKA

2. 沼津駅周辺のまちづくり／鉄道高架化

- まちが全て平面になり、人に優しいまちづくりが可能
- 鉄道幅の縮小(80m→50m)、鉄道横断可能箇所が増加により、南北市街地が一体化



2. 沼津駅周辺のまちづくり／その他

【道路の地下化】

■ 冠水問題が未解決

- 南北自動車交通は解消されるが、自転車歩行者の移動は困難なまま
- 市街地が東西南北に分断される
- 生活道路を確保するため側道の設置が必要となる

【橋上駅、自由通路】

- 歩行者の利便性は向上するが、自転車動線はこれまでと変わらない
- 歩行者の南北横断に上下移動が生じる
- 自動車交通問題(渋滞、冠水、三ツ目ガード高さ制限等)が解決しない

2. 沼津駅周辺のまちづくり

沼津市中心市街地の現状

- 交通混雑
- 自転車・歩行者動線不足
- 南北市街地分断
- 中心市街地の低迷

鉄道高架事業

土地区画整理事業

市街地再開発事業

車両基地移転

貨物駅移転

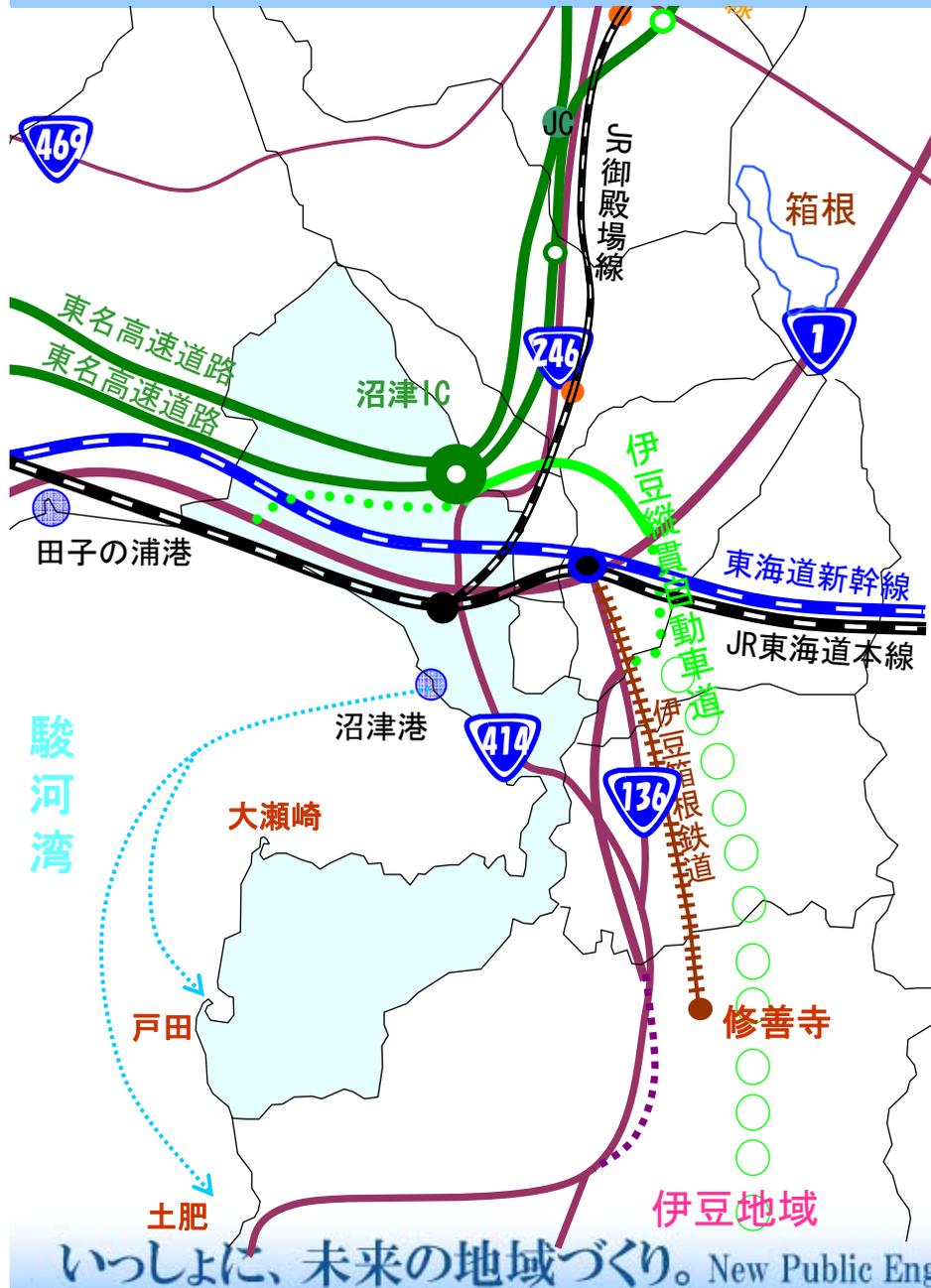
交通の円滑化

にぎわいの創出

土地の有効利用

にぎわいと活力のある県東部拠点都市の創出

3. 沼津市のまちづくり／県東部における沼津市



○交通の要所

- ・ 東名・新東名IC、伊豆縦貫道入口
- ・ 国道1号・246号・414号の結節点
- ・ 沼津駅（東海道本線・御殿場線）

○人口

208,005人（浜松市、静岡市、富士市に次ぐ
県内4位、東部地域人口の4分の1）

○銀行事業所

32（静岡市、浜松市について県内3位）

○事業所

12,328（静岡市、浜松市、富士市に次いで
県内4位）

○高等学校数

11（東部地域全体45、富士市6、三島市4）

○昼夜間比率

108.1%（三島市が96.3%、富士市が101.1%であり
周辺地域と比較して高い水準）

人と環境を大切に作る県東部広域拠点都市・沼津

県東部広域拠点都市

- 商業、業務、医療、教育、文化、芸術などの高次都市機能の集積による高度な都市的サービスを近隣市町に提供する県東部地域の中心のまち
- 人・物・情報の活発な交流が、県東部地域を越え、国内遠隔地や海外にも広がったまち
- 県東部地域の行政、経済、教育、文化等の中心のまちとして、地域の発展を牽引するまち

出典：第4次沼津市総合計画基本構想

3. 沼津市のまちづくり／沼津駅周辺総合整備事業

鉄道高架事業

土地区画整理事業(都市機構)

東部コンベンションセンター

市街地再開発事業

土地区画整理事業(沼津市)

貨物駅周辺

車両基地周辺

鉄道高架関連事業

沼津駅

大手町片浜線

市道沢田線

添地本田町線

沼津南一色線

三枚橋岡宮線

平町岡一色線

国道414号

高架側道10号線

高架側道6号線

7号線

8号線

9号線

新車両基地

片浜西沢田線

新貨物駅

Engineering for SHIZUOKA

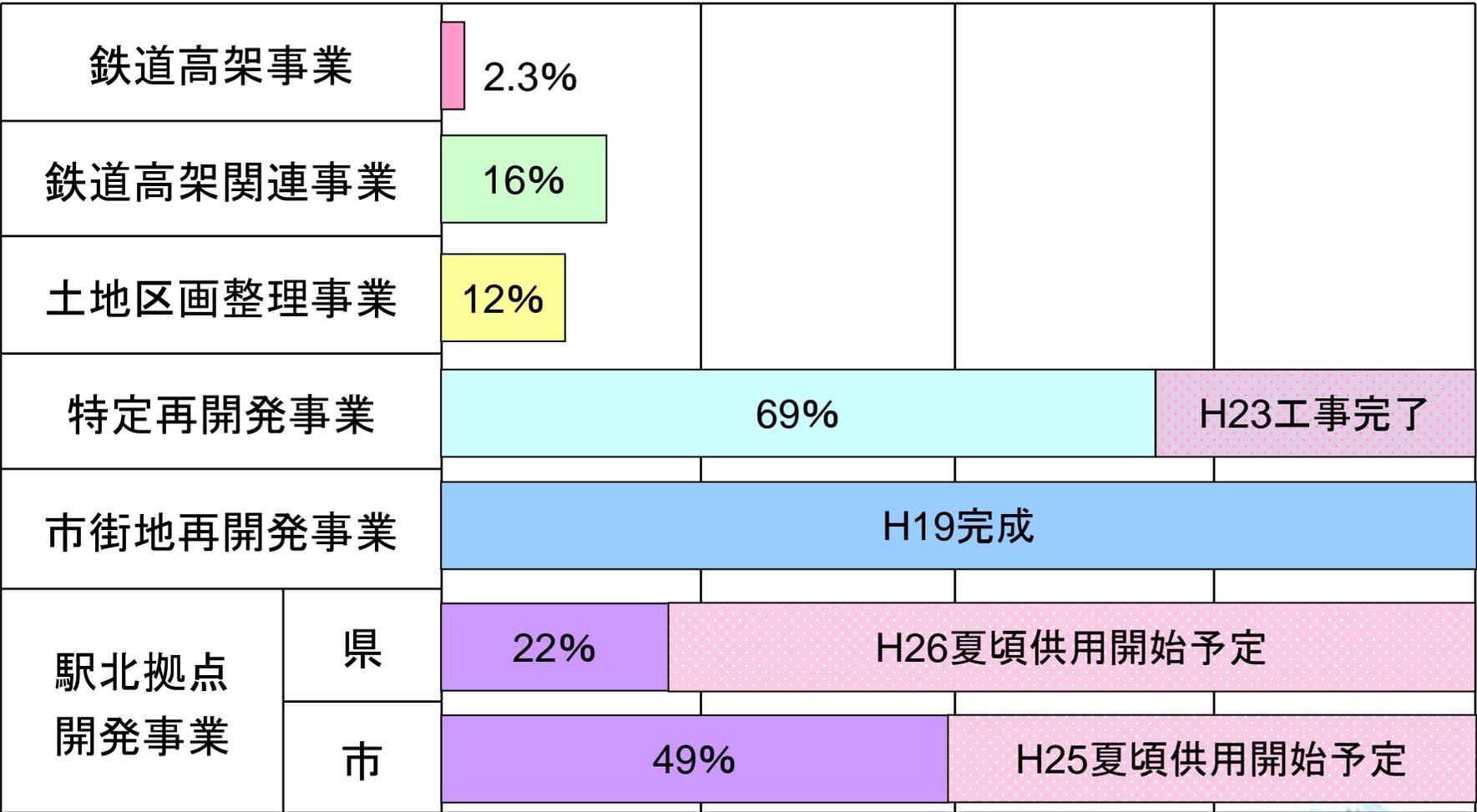
静岡県交通基盤部

3. 沼津市のまちづくり／沼津駅周辺総合整備事業費

| 事業名 | 事業主体 | 全体事業費 [A] | H21まで 事業費 [B] | H22以降 事業費 | H22以降 | |
|-------------------------------------|----------|--------------|---------------------|--------------|--------|--------|
| | | | | | うち県費 | うち市費 |
| 鉄道高架事業 | 県 | 約787億円 | 約18億円 | 約769億円 | 約185億円 | 約185億円 |
| 鉄道高架関連事業 関連道路整備等 | 市 | 約445億円 | 約69億円 | 約376億円 | 約1億円 | 約232億円 |
| 土地区画整理事業 沼津駅南第一、第二地区 東部拠点第二地区 | 市 | 約293億円 | 約34億円 | 約259億円 | 約18億円 | 約103億円 |
| 特定再開発事業 静岡東部拠点第一地区 | 都市 機構 | 約153億円 | 約105億円 | 約48億円 | 約8億円 | 約8億円 |
| 市街地再開発事業 イーラde | 市 | 約131億円 | 約131億円 | — | — | — |
| 駅北拠点開発事業 東部コンベンションセンター 建設事業ほか | 県 | 約82億円 | 約18億円 | 約64億円 | 約64億円 | — |
| | 市 | 約98億円 | 約48億円 | 約50億円 | — | 約36億円 |
| 合計 | | 約1,989億円 | 約423億円 | 約1,566億円 | 約276億円 | 約564億円 |

3. 沼津市のまちづくり／事業進捗率

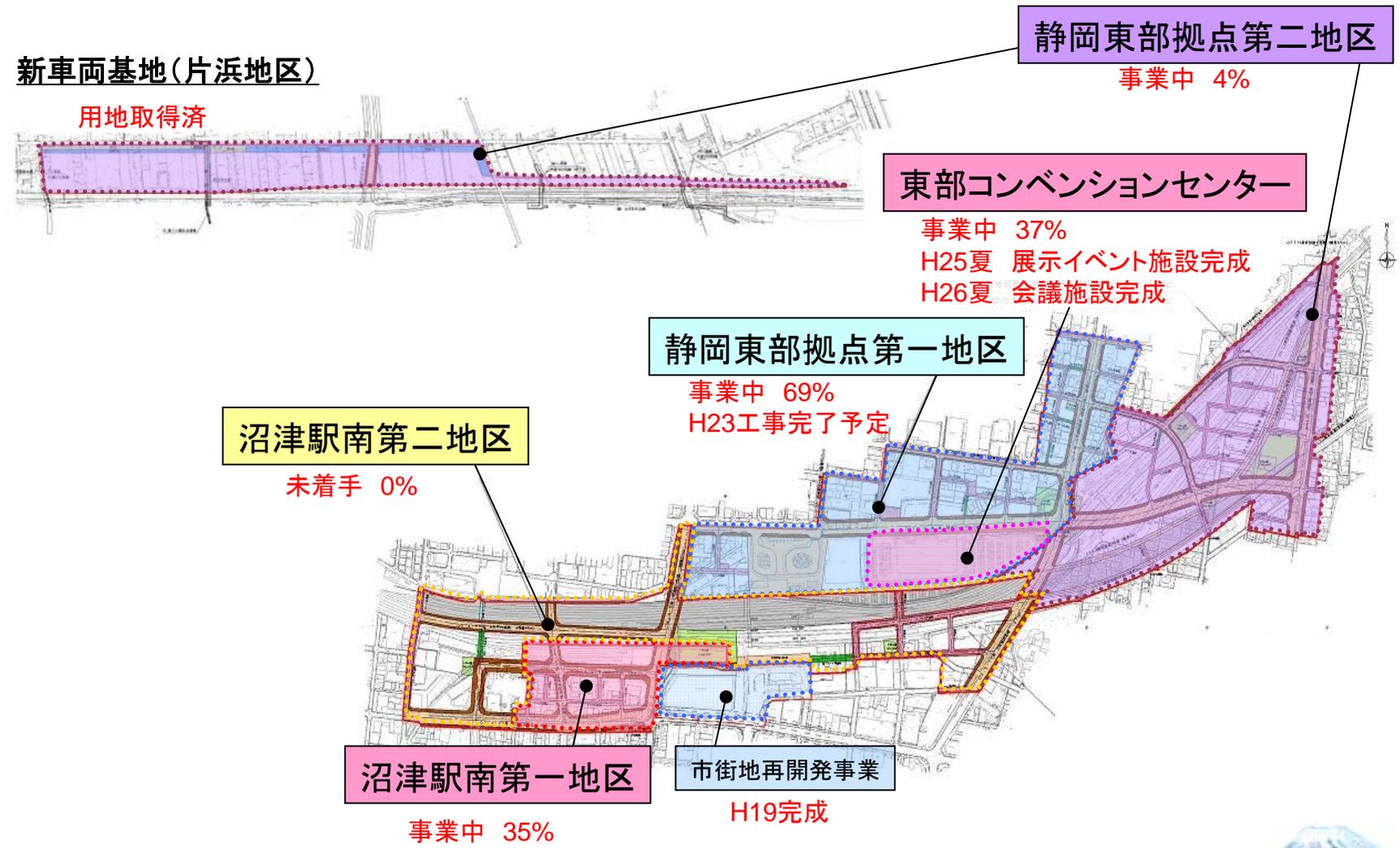
■ 6事業のうち、3事業はH26までに完成



0 25 50 75 100(%)

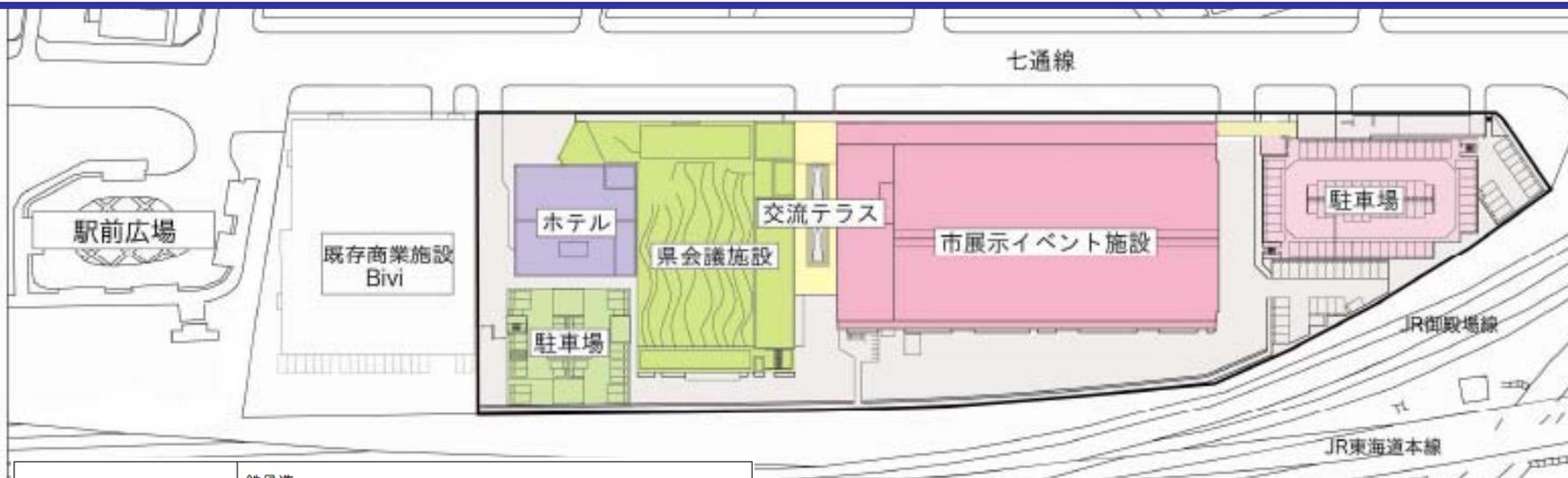
3. 沼津市のまちづくり／事業進捗率

【進捗率】



【基本コンセプト】

『多様で先進的な人・もの・情報が交流し、新たな都市拠点を形成する「東部コンベンションセンター」』



| | | |
|-----------------|--------------------------------|---|
| 建物構造・規模 | 鉄骨造 最高高さ：約41m 総延床面積：41,601㎡ | |
| 施設の種類 | 延床面積 | 機能等 |
| 県 会議場施設 | 15,361㎡ | メイン会議室（最大収容人数 約1,300人） 大会議室（最大収容人数 約400人） 中小会議室計12室（最大分割時17室） インフォメーションコーナー 県特産飲食物販売コーナー 駐車場 等 |
| 沼津市 展示イベント施設 | 8,841㎡ | 展示面積 約3,900㎡ 市民ギャラリー 約620㎡ 等 |
| 沼津市 駐車場 | 9,908㎡ | 480台 |
| 民間 ホテル | 7,491㎡ | 11階建 客室総数150室 レストラン、バー 等 |



いっしょに、未来の地域づくり。New Public Engineering for SHIZUOKA

静岡県交通基盤部

【コンベンションの誘致による効果】

(1) 地域イメージの向上

- コンベンションがメディアによって国内外に取り上げられ、地域の知名度が向上。さらに、国際的に著名な会議や有識者の来訪によって、人から人への直接のコミュニケーションによってもイメージの向上が図られる。

(2) 地域産業・文化の活性化・情報発信・交流機能や住民生活の向上

- 国際的・全国的な学会、総会、セミナー、展示会、見本市等が開催されることによって、新たな技術、ノウハウ、人脈等を得る機会が増える。

(3) 観光振興

- アフターコンベンションは観光振興の絶好の機会。コンベンションの前後に観光資源を楽しむという需要は一層高まっている。

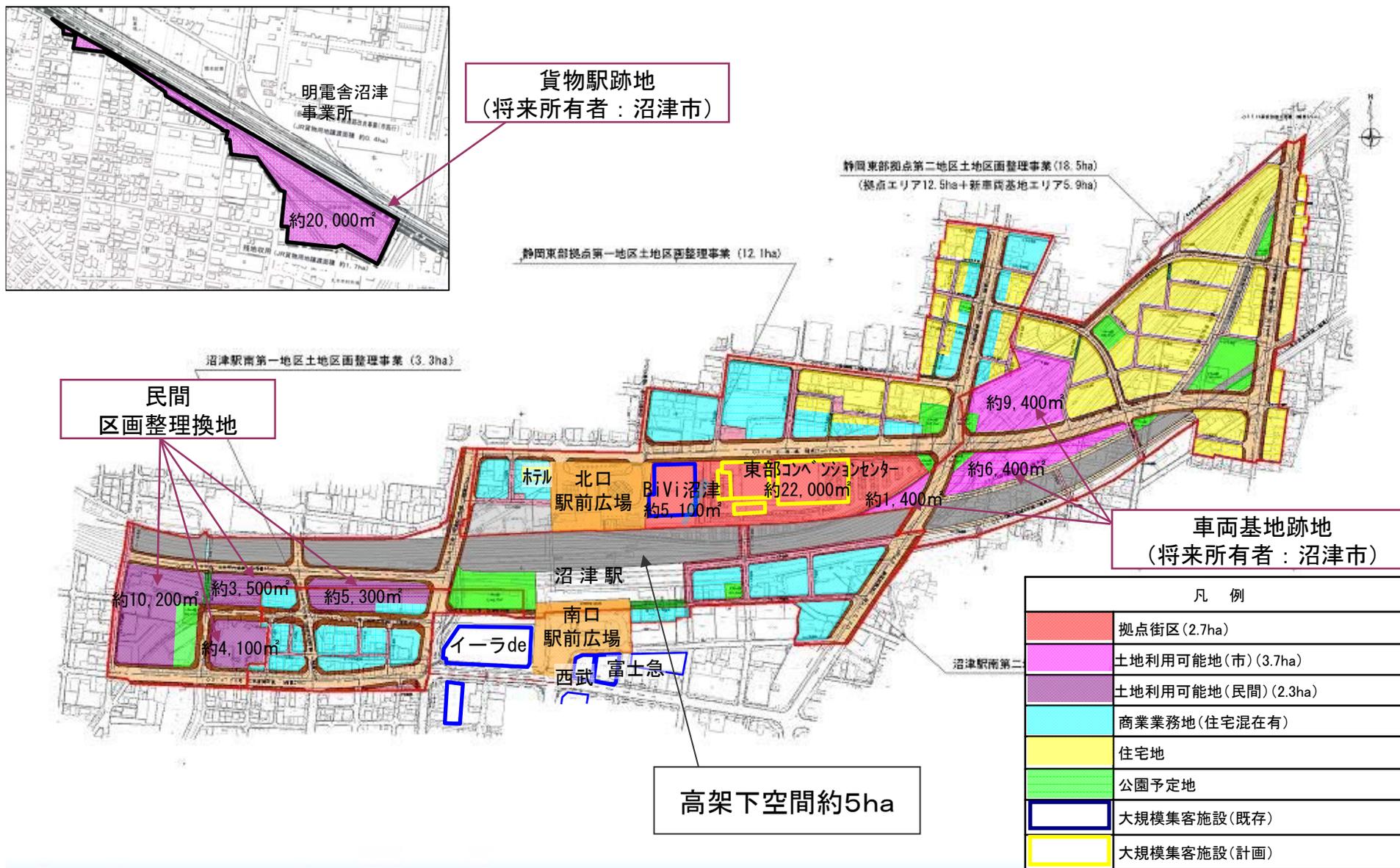
(4) まちづくりの促進

- ハード、ソフトを含めた都市全体で参加者を受け入れ、もてなすことが求められ、参加者にとって使いやすい公共交通機関や誘導サインなど、ユニバーサルデザインに配慮したまちづくりや景観づくりなどが促進される。

(5) 経済効果

- 宿泊、買物、飲食、交通費等の消費のほか、印刷、運送、会場設営、広告宣伝、通信などに必要な費用も創出され、直接的経済効果が発生する。また、これらに伴う生産誘発、税収増加、雇用創出などの間接的な経済効果もある。

3. 沼津市のまちづくり／新たに創出される用地・空間

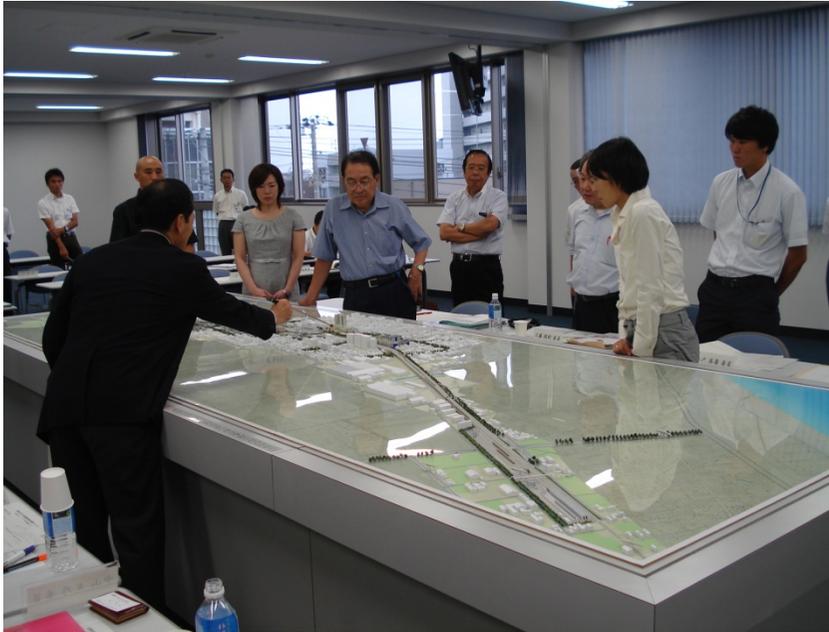


いっしょに、未来の地域づくり。New Public Engineering for SHIZUOKA

3. 沼津市のまちづくり／鉄道跡地利用検討懇話会

【鉄道跡地利用検討懇話会】

鉄道施設の移転により生み出される鉄道跡地を、より快適で利便性の高いまちづくりに有効に活用すべく、その利用方法について広く市民から意見を求めることを目的に設置



3. 沼津市のまちづくり／沼津市鉄道跡地利用検討懇話会

① 沼津のまちづくりにおいて重視すべき視点

新しい時代の変化に対応したまちづくり、地域資産の活用、県東部地域全体の連携と交流、公民協働のまちづくりなど

② 沼津の魅力や拠点都市機能を高めるために沼津駅周辺に新たに導入することが望ましい機能

先進医療をはじめとする先進的産業に関連した機能、医療・福祉施設などの生活サービス機能、市役所などの行政機能、健康増進を目的としたスポーツ施設など

③ 沼津駅周辺の街並み形成のあり方

ユニバーサルデザインの視点から誰もが安心して通行できる歩道の整備、水と緑のあふれる都市空間の形成、美しい街並み景観の保全・創出など

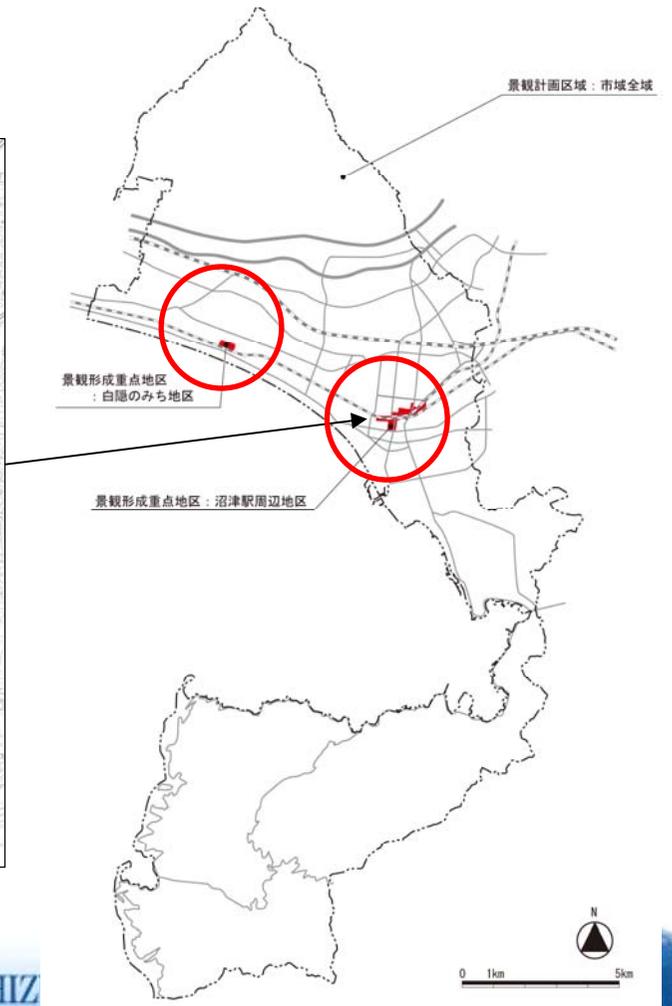
④ 鉄道跡地の活用に向けたまちづくりの取り組み方針

地域住民と行政による協働のまちづくりの推進、既存の商店街が一つのショッピングセンターとして機能するような取り組み、周辺幹線道路のアクセス改善、静岡県東部地域に関する情報発信の充実・強化など

3. 沼津市のまちづくり／沼津市景観計画

【景観計画の区域】

- 沼津市景観基本構想に基づき、沼津市景観計画を策定。
- 市全域を計画区域に定めるとともに、景観形成重点地区として、「沼津駅周辺地区」及び原地区の「白隠のみち地区」を位置づけ。



3. 沼津市のまちづくり／沼津市景観計画～沼津駅周辺地区

【地区景観形成の目標】

『 沼津の顔となる 賑わい溢れる景観づくり 』

【地区景観形成の方針】

〔1〕沼津の顔となる景観づくり

- ・駅前的美観の維持、向上
- ・建築物の形態、意匠、色彩の配慮
- ・幹線道路のシンボリックな沿道景観
- ・幹線道路沿道低層部の商業利用の誘導
- ・高架下空間の賑わいの創出
- ・電車車両からの良好な町並み景観

〔2〕賑わいのある景観づくり

- ・商店街の統一感と連続性のある町並み景観、賑わいのある景観の創出
- ・ショーウィンドウの演出、シースルーシャッターの設置等、夜間閉店後の町並み景観の向上

〔3〕周辺環境と調和したまち並みづくり

- ・生垣化の推進等緑溢れる住宅景観の創出
- ・ユニバーサルデザインに配慮した空間整備
- ・公共用地における緑地空間の創出
- ・サイン・案内板の意匠の統一

〔4〕市民・事業者・行政の協働による景観づくり

- ・市民、事業者、行政の協働によるイベント開催、清掃活動
- ・市民、事業者、行政が協働で行う体制づくり

4. 県財政の状況／予算規模

平成22年度当初予算 1兆1,265億円

全国11位の予算規模 21年度当初比 0.5%減

●全国の状況 ※予算案ベース

①東京 6兆2,640億円

⑥神奈川 1兆7,583億円

⑪静岡 1兆1,265億円

②大阪 3兆9,184億円

⑦埼玉 1兆6,764億円

③北海道 2兆8,181億円

⑧福岡 1兆5,900億円

④愛知 2兆2,449億円

⑨千葉 1兆5,335億円

⑤兵庫 2兆2,045億円

⑩新潟 1兆2,207億円

<参考> ・本県の人口 380万人 (H20.10.1 総務省調査、全国10位)

・本県の面積 7,780km² (20年度国土地理院、全国13位)

※ 平成23年度当初予算 1兆1,324億円(22年度当初比 0.5%増)

4. 県財政の状況／財政関係指標の推移

<普通会計>

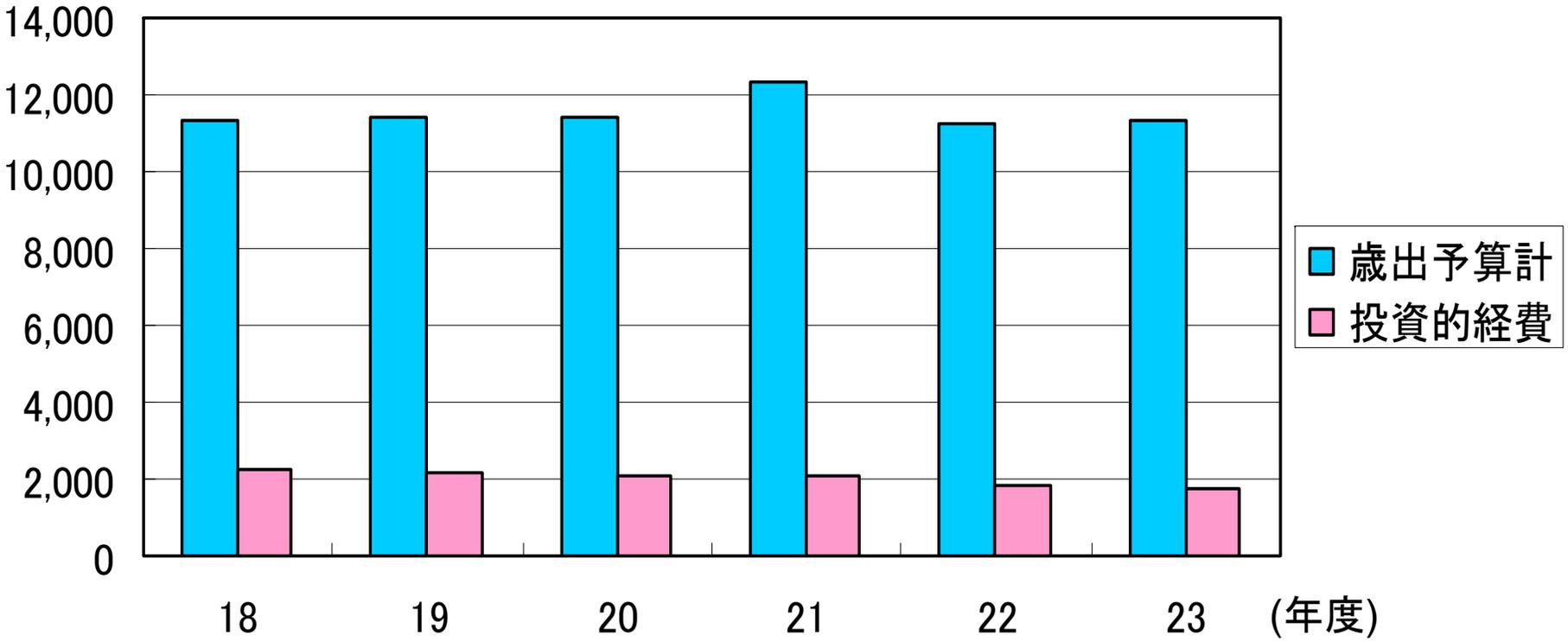
| 区 分 | | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 |
|------------------------------|----|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 財政力 指数 | 本県 | 82.2 | 82.9 | 81.1 | 79.6 | 77.8 | 76.7 | 76.3 | 72.3 | 67.7 | 63.3 | 62.8 | 62.4 | 63.7 | 65.3 | 69.6 | 72.9 | 76.6 |
| | 全国 | 50.7 | 50.2 | 49.4 | 48.6 | 47.9 | 48.1 | 48.3 | 46.1 | 42.9 | 40.5 | 40.6 | 40.8 | 41.1 | 42.8 | 46.4 | 49.7 | 56.4 |
| | 順位 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 5 | 6 | 6 | 7 | 7 |
| 経常収 支率 | 本県 | 73.0 | 81.8 | 84.0 | 83.2 | 83.9 | 87.5 | 96.4 | 92.2 | 89.0 | 90.4 | 93.2 | 87.3 | 91.9 | 90.9 | 90.8 | 93.6 | 92.5 |
| | 全国 | 74.3 | 79.4 | 83.1 | 83.9 | 83.7 | 88.3 | 90.5 | 87.7 | 86.6 | 88.9 | 91.5 | 89.1 | 92.4 | 92.8 | 93.6 | 96.6 | 95.3 |
| | 順位 | 22 | 33 | 30 | 24 | 26 | 24 | 39 | 38 | 34 | 31 | 31 | 15 | 21 | 10 | 4 | 5 | 7 |
| 起債制 限率 | 本県 | 6.6 | 6.9 | 7.2 | 7.6 | 8.6 | 9.8 | 11.1 | 12.2 | 13.1 | 13.4 | 13.2 | 12.8 | 12.6 | 11.7 | 10.3 | 9.0 | 8.6 |
| | 全国 | 9.1 | 9.5 | 10.0 | 10.3 | 10.5 | 10.7 | 11.1 | 11.7 | 12.2 | 12.6 | 12.6 | 12.5 | 12.6 | 12.4 | 12.3 | 11.8 | 11.8 |
| | 順位 | 3 | 5 | 6 | 6 | 10 | 14 | 23 | 26 | 30 | 29 | 28 | 27 | 22 | 17 | 10 | 8 | 7 |
| 県民一人 当たりの 県債残高 (千円) | 本県 | 196.9 | 229.6 | 268.1 | 326.2 | 377.6 | 416.3 | 466.9 | 502.0 | 515.7 | 538.0 | 557.8 | 572.5 | 581.7 | 583.2 | 583.7 | 590.7 | 606.5 |
| | 全国 | 255.4 | 284.9 | 315.9 | 372.3 | 417.6 | 457.2 | 499.2 | 534.1 | 550.7 | 566.5 | 588.6 | 610.2 | 624.0 | 622.2 | 622.4 | 626.4 | 631.3 |
| | 順位 | 9 | 11 | 13 | 15 | 16 | 15 | 16 | 16 | 14 | 14 | 14 | 15 | 15 | 15 | 15 | 15 | 16 |
| 実質赤字 比率 | 本県 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 黒字 | 黒字 |
| | 全国 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | 順位 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 連結実質 赤字比率 | 本県 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 黒字 | 黒字 |
| | 全国 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | 順位 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 実質公債 費比率 | 本県 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 12.9 | 12.4 | 11.6 | 11.7 |
| | 全国 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 14.5 | 14.4 | 13.5 | 12.8 |
| | 順位 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 14 | 10 | 9 | 10 |
| 将来負担 比率 | 本県 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 247.3 | 248.1 |
| | 全国 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 222.3 | 219.3 |
| | 順位 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 30 | 28 |

※順位は、財政の健全性のある都道府県から1位とした

4. 県財政の状況／一般会計歳出最終予算の推移

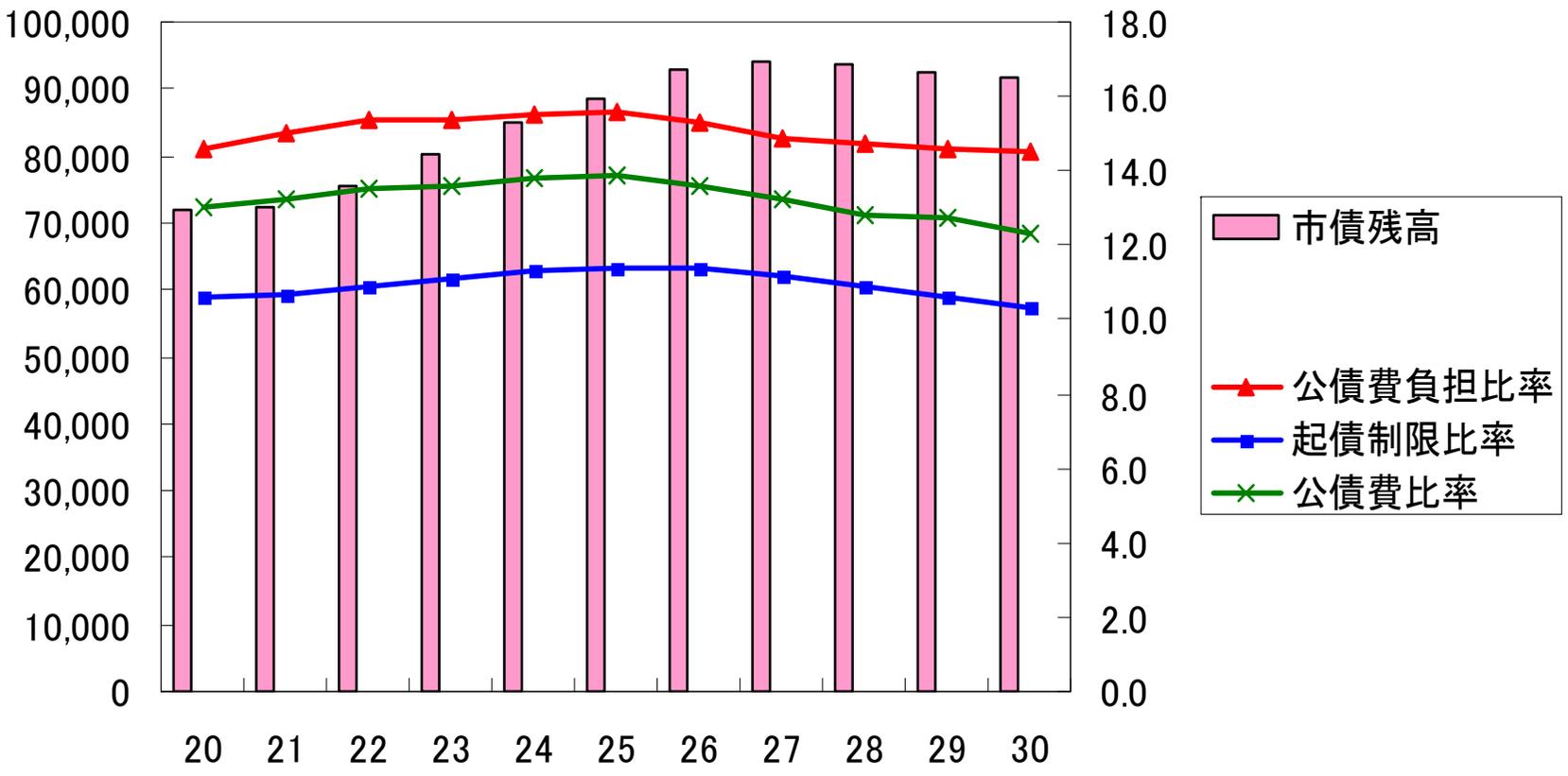
- H23年度当初予算の投資的経費は、1,747億円
- 鉄道高架事業に要する経費は、年平均約60億円を13年間

(億円)



5. 市財政の状況／財政見通し

財政指標は各指標とも、健全性を損なうことなく財政運営できることを示している。



| | | | |
|------|-----------|-----------|-----------|
| | 【公債費負担比率】 | 【起債制限比率】 | 【公債費比率】 |
| ピーク時 | 15.6(H25) | 11.4(H26) | 13.9(H25) |

