

活力ある県東部地域に向けて

- 沼津駅付近鉄道高架事業検討結果報告書（案） -



平成 23 年 6 月

沼津駅付近鉄道高架事業に関する有識者会議

目 次

1	地域の概要	1
(1)	県東部地域の拠点都市	1
(2)	社会基盤の状況	2
(3)	都心部の状況	5
2	沼津駅付近鉄道高架事業の概要	7
(1)	事業概要	7
(2)	これまでの事業経緯	10
(3)	地域住民への説明	11
3	事業の検証	13
(1)	交通課題の解消	13
(2)	地域振興・まちづくり	18
(3)	費用便益分析	23
4	沼津貨物駅の取扱い	26
(1)	事業の仕組み	26
(2)	沼津貨物駅の役割	27
(3)	沼津貨物駅の方式と規模	30
(4)	沼津貨物駅移転先の再評価	31
(5)	今後の貨物駅のあり方	39
(6)	合意形成に向けて	40
5	目指すべき地域の将来像	41
(1)	県東部地域拠点都市づくり	41
(2)	新しいコンセプトの都心づくり	45
6	まとめ	51
(1)	事業の妥当性について	51
(2)	沼津貨物駅の移転について	51
(3)	今後の事業執行について	51
7	これまでの検討経過	52
(1)	沼津駅付近鉄道高架事業に関する有識者会議	52
(2)	沼津駅付近鉄道高架事業に関する有識者会議 貨物駅検討部会	53

1 地域の概要

～ 県東部地域の拠点都市 沼津の課題 ～

沼津市は、歴史的、地理的に県東部地域の拠点都市の役割を担ってきた
しかしながら、都心部は、南北市街地の分断と、慢性的な交通渋滞等といった課
題を抱えており、周辺市町の都市化も進む中、沼津市の求心力は低下しつつある

(1) 県東部地域の拠点都市

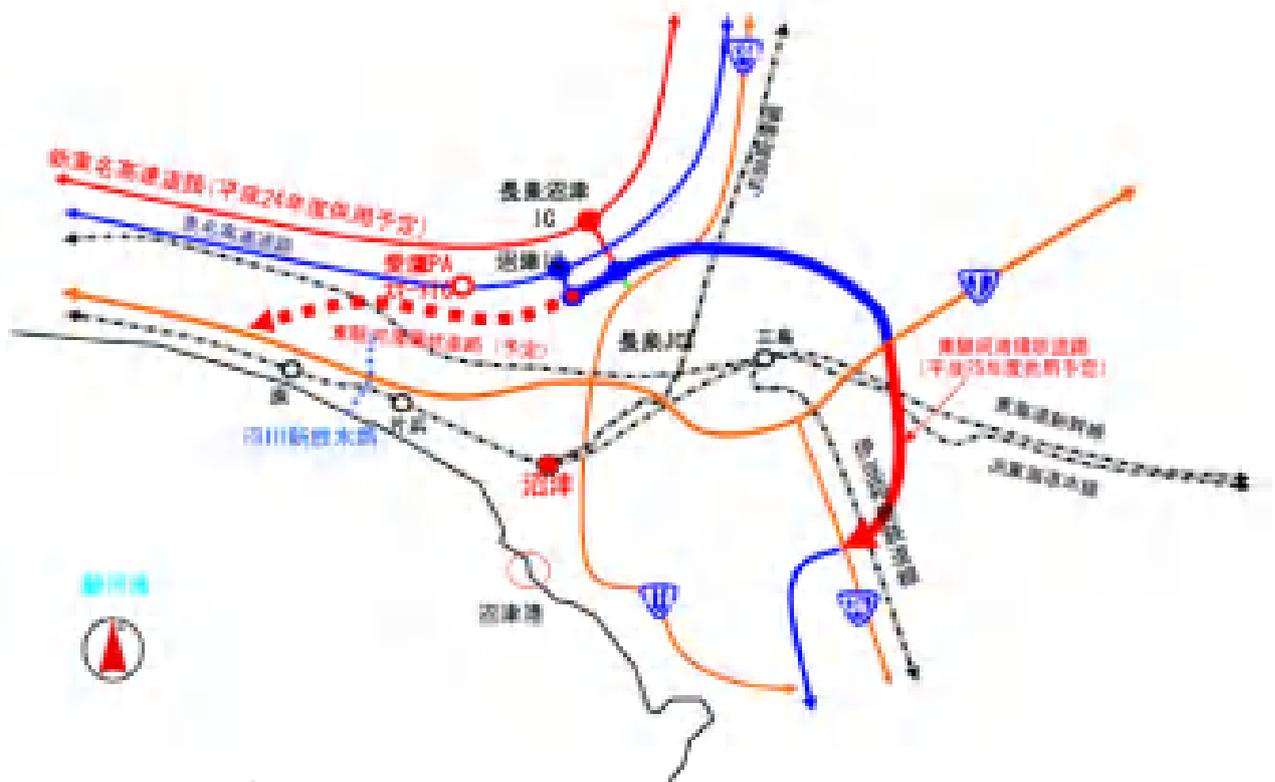
- ・ 県東部地域は首都圏に近接しているという有利な立地条件を有しているが、一方では首都圏に依存する側面も見られる。東部地域のポテンシャルを發揮し、都市間競争に勝ち残るためには、地域独自の活力を生み出す高次都市機能の集積を進め、広域の拠点性を高めることが課題となっている。
- ・ また、東部地域は山梨県、神奈川県と接する交流の起点であるとともに、世界的な観光資源である富士・箱根・伊豆への玄関口でもあることから、世界を視野に入れた交流の拠点として発展するための取組みが今後必要となる。
- ・ 沼津市は、恵まれた自然環境と有利な地理条件の下で、駿河湾地域、伊豆方面への交通拠点、あるいは交易的な商業・文化拠点として古くから、県東部地域の中心的な役割を担ってきている。しかし、中心市街地における交通渋滞や鉄道による南北市街地の分断などの積年の課題に有効な対策をこれまで講じることができず、周辺市町の都市化が急速に進む状況で、拠点性や魅力は低下しつつある。

沼津市の社会経済状況

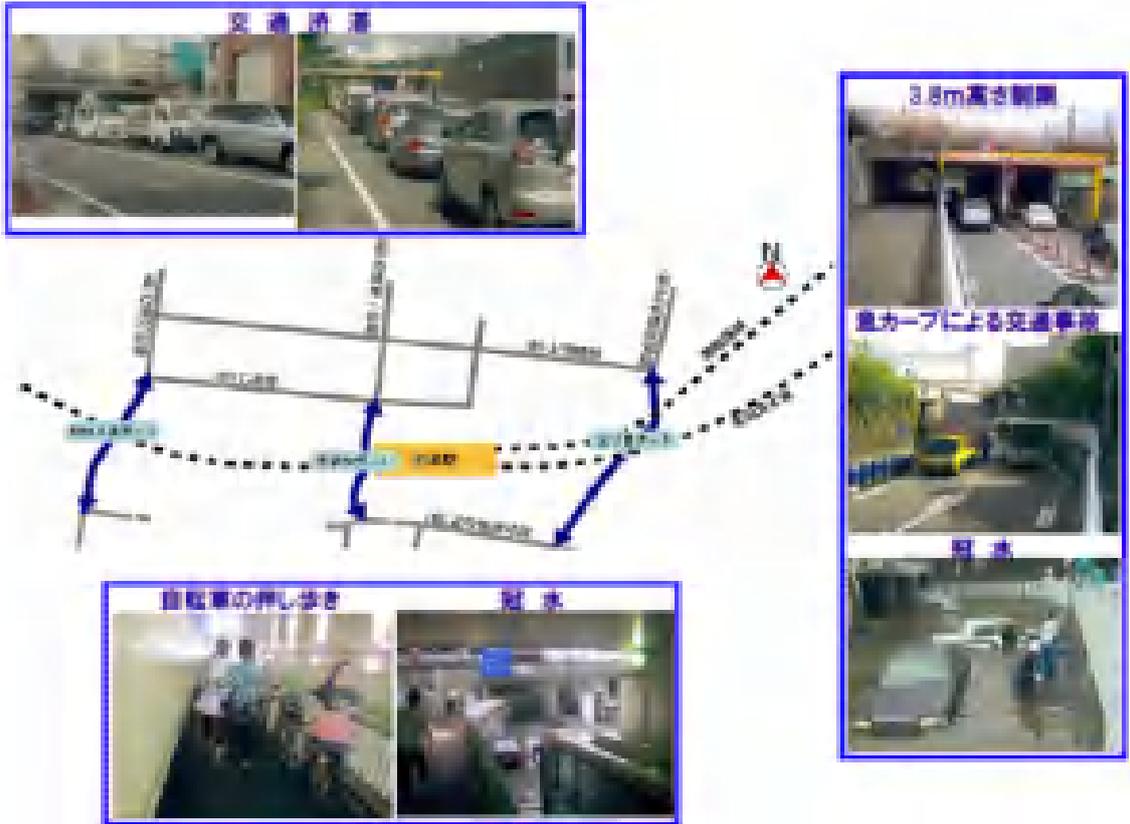
項目	沼津市の状況
交通基盤	東名高速道路・新東名高速道路の IC、伊豆縦貫道の起点 国道 1 号・246 号・414 号の結節点 JR 沼津駅（東海道本線・御殿場線の結節点）
人口	208,005 人（H17）（浜松市、静岡市、富士市に次ぐ県内 4 位、東部地域人口の 4 分の 1 を有する）
銀行事業所	32（H18）（静岡市、浜松市に次いで県内 3 位）
事業所	12,328（H18）（静岡市、浜松市、富士市に次いで県内 4 位）
高等学校数	11（H22）（東部地域全体 45、富士市 6、三島市 4）
昼夜間比率	108.1%（H17）（三島市が 96.3%、富士市が 101.1%であり東部地域の周辺市町村と比較して高い水準）

(2) 社会基盤の状況

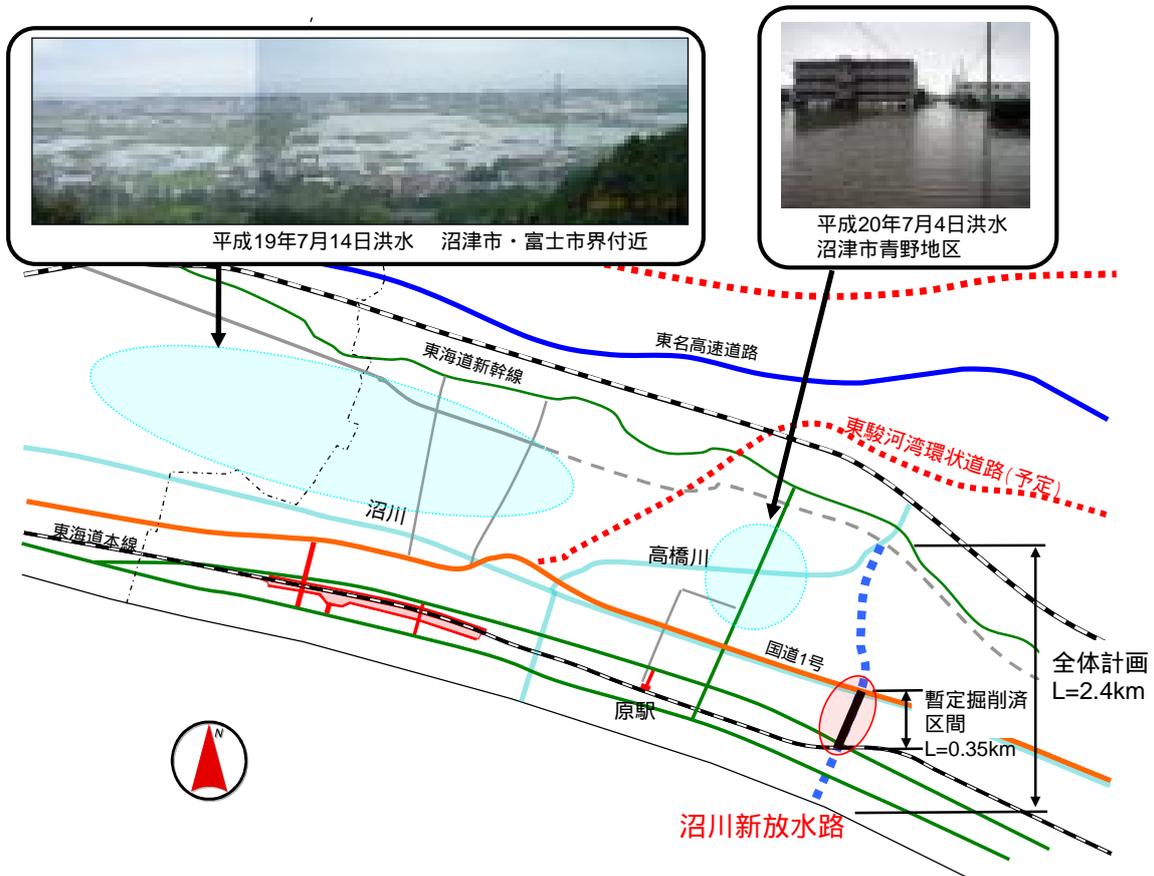
- ・ 沼津市は、高速道路、幹線道路、鉄道の結節点に位置するとともに、東駿河湾環状道路、新東名高速道路、伊豆縦貫自動車道などの高規格幹線道路の整備や、スマートインターチェンジの設置構想などの道路網整備が進められている。
- ・ 中心市街地を南北に横断する道路は、3つのガードであるが、それぞれ多くの交通課題を抱えている。三ッ目ガードは、冠水や高さ制限、線形の悪さ、混雑度の高さ等の課題がある。あまねガードは、自転車は押し歩きしなければならず、歩道には圧迫感があり南北移動の障害となっている。のぼりみちガードは、北側に工業地帯があり、大型車にとって重要な路線であり、3ガードの中では比較的通行がしやすいため交通が集中している。
- ・ 沼津はその名に示すとおり、これまで水害に悩まされてきている。治水対策としては、沼川新放水路が計画されており、都市化の進んだ沼川流域の浸水被害の軽減が期待されている。また、地震に対しても対策が講じられてきてはいるものの、東日本大震災を受け、東海・東南海・南海地震による津波や液状化現象の被害も懸念されている。



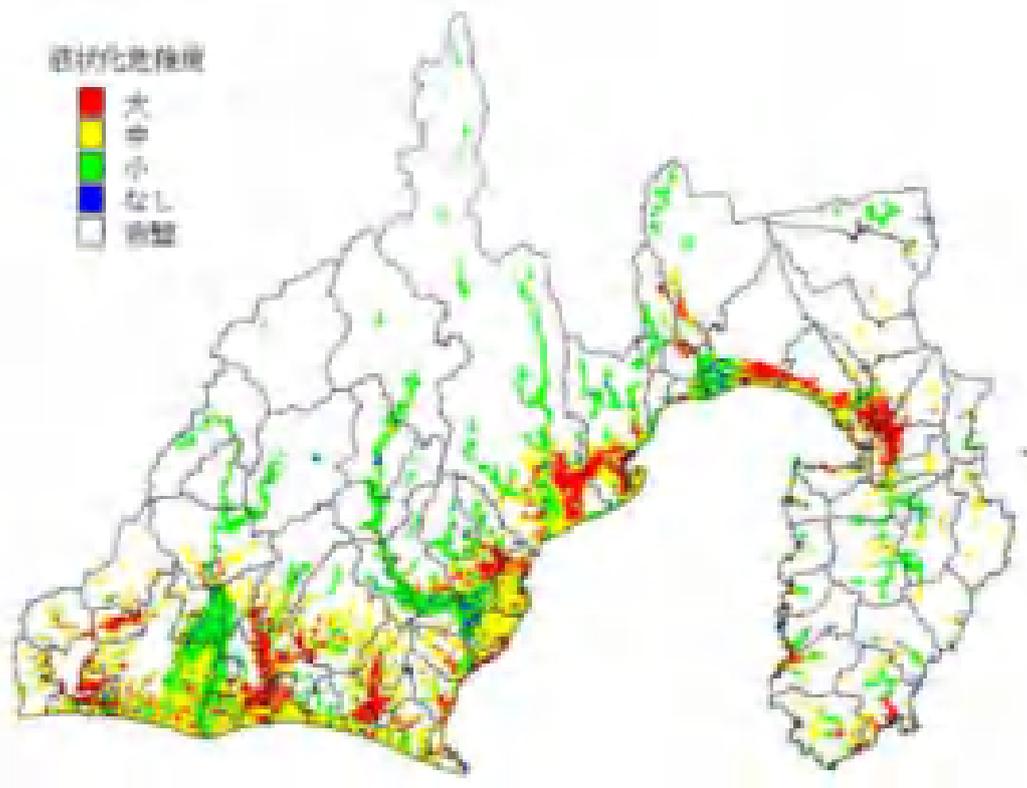
社会基盤の状況



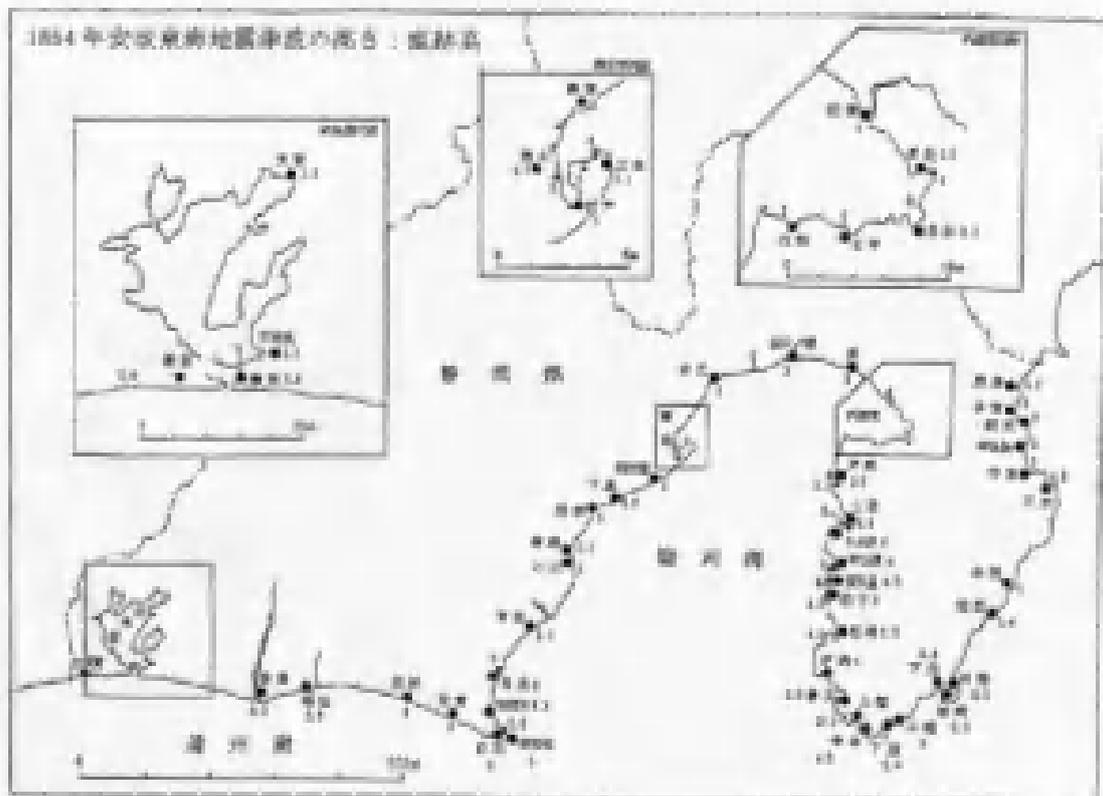
沼津駅周辺鉄道交差部における交通状況



沼川新放水路



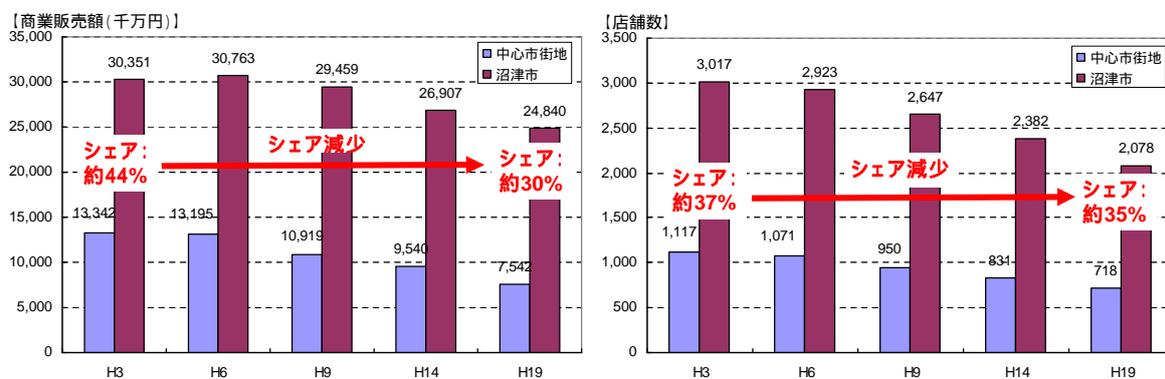
静岡県内における液状化危険度



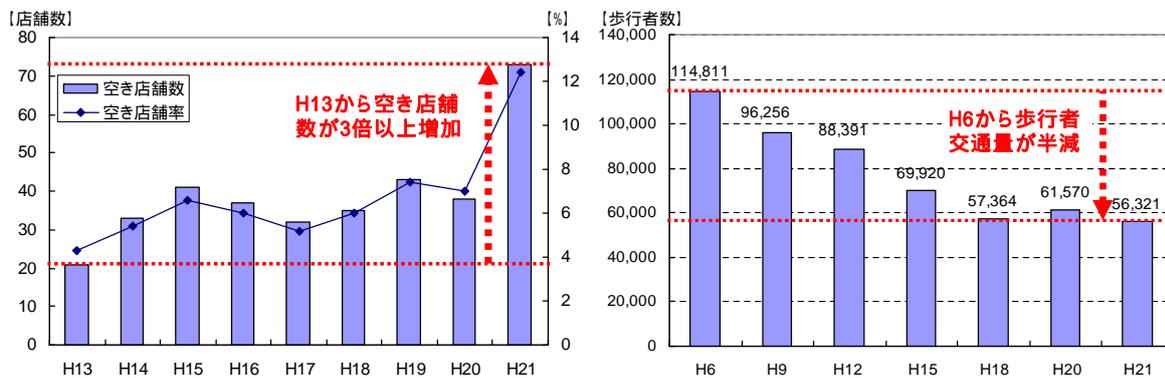
1854年安政東海地震津波の高さ：痕跡高 (T.P. : m)

(3) 都心部の状況

- ・ 沼津市の都心部では、商店の販売額や商店数の減少傾向が続き、空き店舗が急激に増加しているのが現状である。まちなかの歩行者交通量も減少傾向にあり、中心市街地の活力低下が課題となっている。
- ・ 沼津市の人口は過去 20 年で減少しており、今後も減少することが予想されている。また、中心市街地に関しても定住人口に減少の動きがみられる。
- ・ 沼津市の商業、教育、医療、公共施設は駅を挟んで南北に広がっているが、市街地は鉄道線路によって南北に分断され、歩行者・自動車の各施設への円滑な移動が妨げられている状況にある。

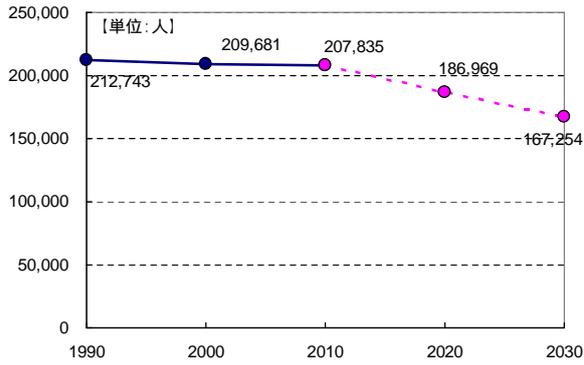


沼津市中心市街地の商業販売額と店舗数の推移

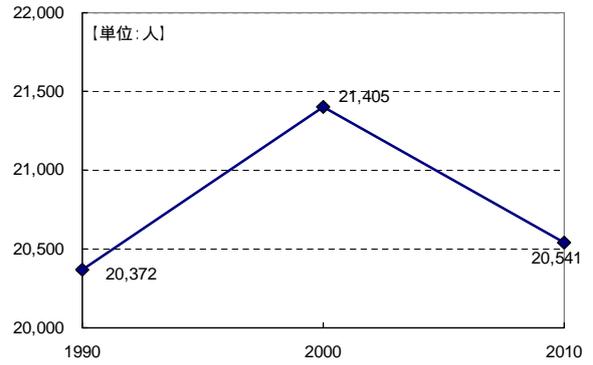


沼津市中心市街地の空き店舗数、空き店舗率、歩行者数の推移

〔沼津市人口〕

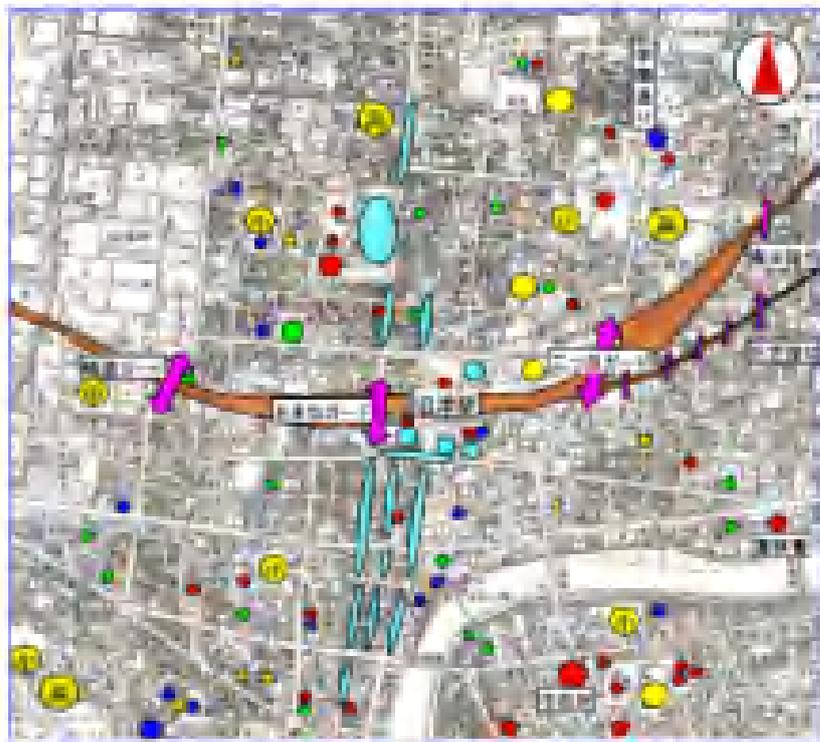


〔中心市街地人口〕



2020年以降は人口問題研究所の推計値を使用

沼津市、中心市街地の人口の推移



沼津駅周辺南北市街地の分断状況

2 沼津駅付近鉄道高架事業の概要

～ にぎわいと活力のある拠点の形成、都心居住の促進を目指す～

鉄道高架事業は、土地区画整理事業等の駅周辺整備と一体的に実施することで、積年の課題を解消し、新たな都心を創造する

(1) 事業概要

- ・ 沼津駅付近鉄道高架事業は、鉄道を高架化することにより、都市交通を円滑にし、南北市街地の一体化を図ることなどを目指して取り組んでいる事業である。
- ・ また、中心市街地を活性化し、駅周辺地域の新たな魅力をつくるために、土地区画整理、市街地再開発などの関連事業を一体的に実施することにより、にぎわいと活力のある拠点の形成を目指している。
- ・ 事業に伴い、事業実施に当たり支障となる現在の沼津駅の車両基地と貨物駅の移転が余儀なくされている。

< 事業名 >

東駿河湾広域都市高速鉄道事業

東海旅客鉄道東海道本線及び東海旅客鉄道御殿場線

< 事業区間 >

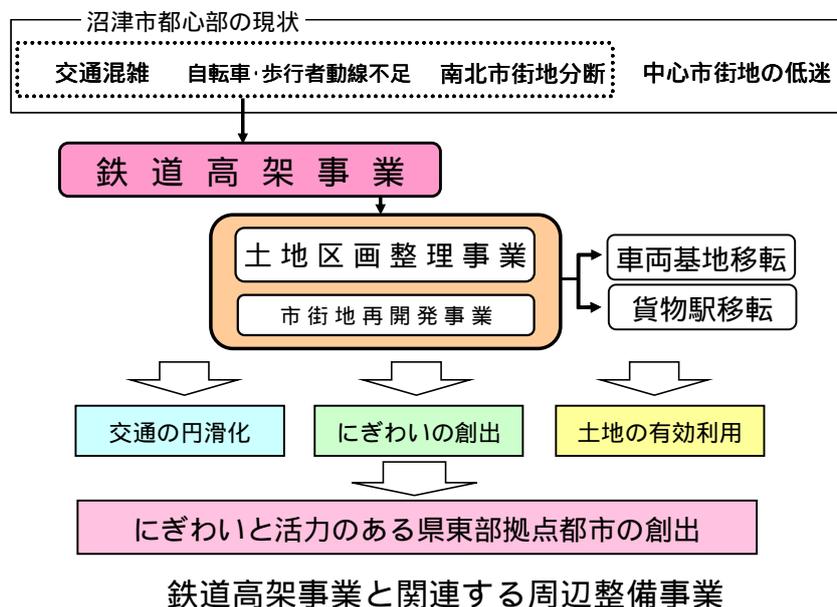
JR 東海道本線 約 4.1km (大岡団地付近～小諏訪付近)

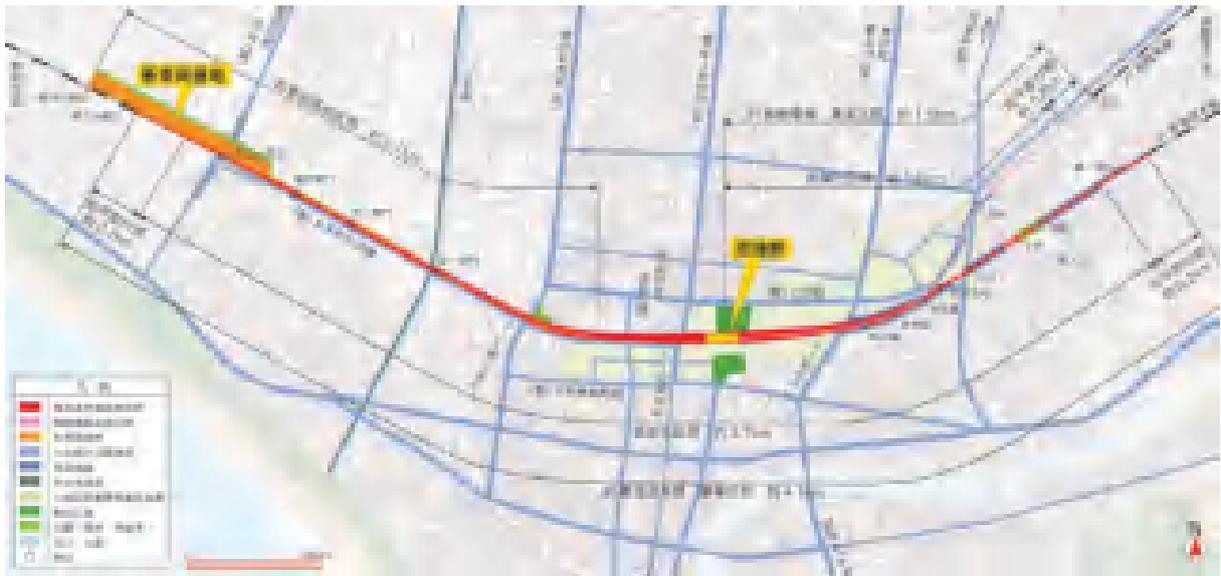
JR 御殿場線 約 1.8km (大岡団地付近～沼津駅)

< 高架区間 >

JR 東海道本線 約 3.7km

JR 御殿場線 約 1.6km





沼津駅付近連続立体交差事業概要図



沼津駅付近連続立体交差事業概要図（新貨物駅周辺）

【沼津駅周辺総合整備事業の概要】

< 鉄道高架事業 >

都市交通の円滑化や南北市街地の一体化などを目的として、沼津駅付近の JR 東海道本線を約 3.7km、JR 御殿場線を約 1.6km 高架化し、13 箇所の踏切を除却

< 鉄道高架関連事業 >

鉄道高架事業に必要となる用地取得や緑地整備、駅周辺の幹線道路や鉄道と交差する道路・歩行者通路の整備等を実施

< 土地区画整理事業 >

鉄道の高架化により発生する鉄道跡地を活用した道路、水路、公園等の公共施設の整備改善と宅地の利用増進

< 特定再開発事業 >

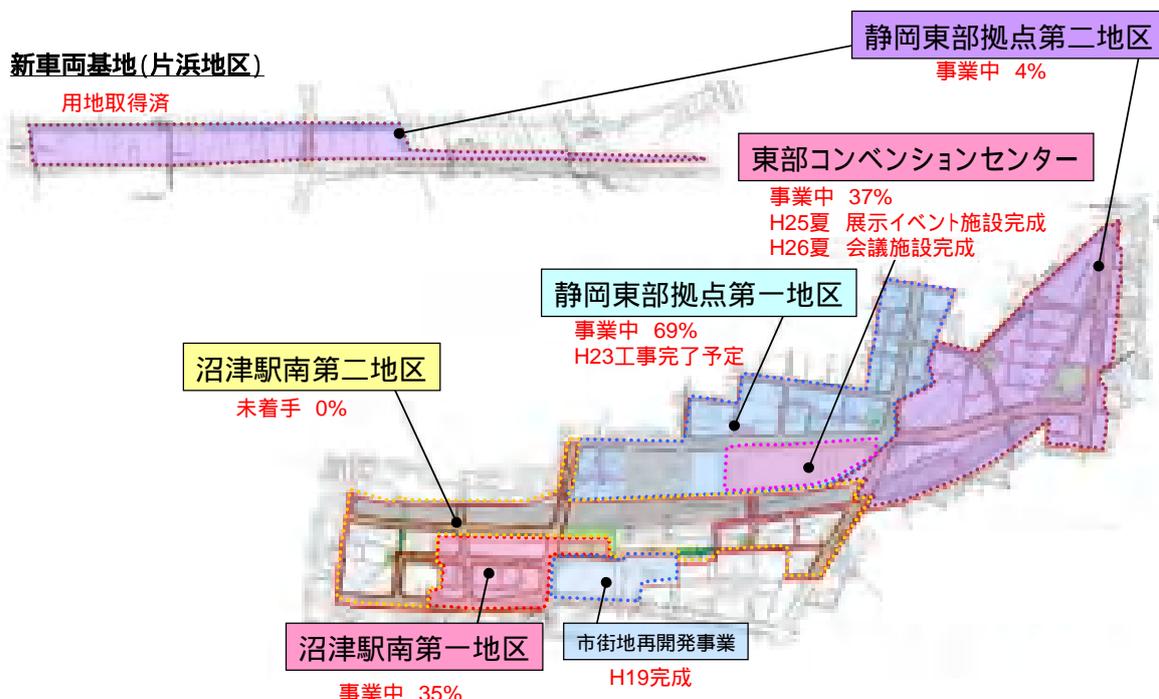
土地区画整理事業による公共施設や居住環境の整備改善と、都市の魅力づくりの新たな核となる拠点施設の導入を目的とした都市機能更新事業を実施

< 市街地再開発事業 >

中心市街地活性化のための核的施設「イ～ラ d e」の建設と、南口駅前広場の拡張整備を実施

< 駅北拠点開発事業 >

旧国鉄沼津機関区跡地を活用し、県東部地域において広域的な交流機能を高めるための中核的機能・施設として、会議場施設及び展示イベント施設を整備



沼津駅周辺総合整備事業 事業進捗率

(2) これまでの事業経緯

- ・ 鉄道高架事業は、沼津市中心市街地の課題の解消と更なる発展をめざし、昭和60年から市が調査を開始し、平成6年に国庫補助採択がされ、工事着手に向けた鉄道事業者との協議を進めてきた。
- ・ しかし、平成7年の阪神淡路大震災の発生により、高架構造物の設計の見直しを余儀なくされ、さらに鉄道事業者と都市計画決定に関する協議が整った直後の平成12年には、国の公共事業見直しにより、事業は一旦中止となった。
- ・ その後、高架延長の短縮やコスト縮減を図ることにより、平成15年に連続立体交差事業として都市計画決定され、国庫補助採択を経て、現在に至っている。

< 調査委員会発足 >

1985年（S60）	沼津市都心地区総合整備計画調査委員会（市調査）発足
1987年（S62）	国鉄民営化
1991年（H3）	静岡県、鉄道高架化調査開始

< 限度額立体交差事業採択 >

1994年（H6）	駅周辺土地区画整理事業、国道414号他、11路線の都市計画決定
1994年（H6）	限度額立体交差事業の国庫補助事業採択（調査費）
1995年（H7）	阪神・淡路大震災発生
2000年（H12）	JR東海、JR貨物と都市計画決定に関する協議が整う
2000年（H12）	国の公共事業見直しによる国庫補助中止（計画見直し作業に着手）

< 連続立体交差事業採択 >

2003年（H15）	見直した計画により鉄道高架事業の都市計画決定
2003年（H15）	連続立体交差事業の国庫補助事業採択（新規着工準備採択）
2003年（H15）	新車両基地の用地取得に係る事業認可（市施工）
2004年（H16）	新貨物駅の用地取得に係る事業認可（市施工）
2006年（H18）	都市高速鉄道の事業認可（県施工）

(3) 地域住民への説明

- ・ これまで行政では鉄道高架事業及び関連事業に関して、事業構想段階から現在に至るまで、800回を超える地域住民に対する事業説明を実施している。
- ・ しかしながら、貨物駅移転先の地域を中心に反対意見もあり、事業進捗は停滞している。
- ・ 反対意見としては、空洞化した中心市街地が高架化によって活性化する保障はない、橋上駅自由通路整備の要望、交通渋滞の解消は道路拡幅と信号処理で対応可能、市の財政状況に対する不安、貨物駅の移転の必要性が理解できない等が挙げられている。

都市計画決定前に実施した説明会の概要

	周辺総合整備事業	鉄道高架事業	貨物駅	車両基地
実施期間	H1～H10年	H10～H14年	H3～H14年	H1～H14年
実施回数	65回	120回	79回	42回
説明内容等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道高架及び周辺整備事業概要 ・ 事業区域の地元住民との調整を実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 計画の概要、財政見通し事業の進め方等 ・ 事業区域の地元住民との調整を実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・ (地元3自治会が協議窓口となる「三区JR貨物駅対策協議会」を設置) ・ 事業概要、事業の進め方、環境対策等 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 車両基地移転計画 ・ 概略設計の内容 ・ 今後の取り組み
意見	<ul style="list-style-type: none"> ・ 財政的に大丈夫か ・ 地元に対する説明の徹底 ・ 工事用道路や工事車両の問題について 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 財政的に大丈夫か ・ 工事の方法や工事車両の問題について ・ 日照障害、電波障害、騒音等の対策について 	<ul style="list-style-type: none"> ・ JR新貨物駅施設に関わる市当局への要望書(18項目)を提出 ・ 移転地として決定した理由及び移転に伴う環境問題 ・ 貨物駅が移転することに賛成できない 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 車両基地立地に伴う要望を提出 ・ 関連道路整備の内容について ・ 日照問題、環境問題について
対応	<ul style="list-style-type: none"> ・ 必要な限り説明会を実施し、事業への理解を深めていくことを約束 ・ 工事方法の詳細について説明 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 工事方法や環境面に対する対策方法を説明 ・ 広報等を通じて、地域住民に対する説明を実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 要望実現に向けて努力 ・ 貨物駅移転の必要性と選定理由を説明 ・ 環境調査を行い、対策を実施することを説明 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 定期的な意見交換を行うことを約束 ・ 環境問題の対策案を提示

都市計画決定手続きに伴い実施した説明会の概要

	鉄道高架事業	貨物駅	車両基地
実施期間	H14年 (都市計画原案説明会、公聴会、意見書提出)		
実施回数	説明会 17回 (公聴会(賛成意見31人、反対意見18人)、意見書(賛成意見4,332通、反対意見1,654通))		
説明内容	【都市計画原案説明】 ・鉄道高架計画 ・貨物駅、車両基地計画		
意見	<ul style="list-style-type: none"> ・東部広域都市圏を牽引するための拠点整備として必要 ・災害に強い安全安心まちづくり、高齢化社会への対応のために必要 ・南北交通の改善のために必要 ・駅の自由通路や橋上化等の代替案で対応可能である ・事業費が莫大で事業期間が長期化 ・事業効果、費用対効果が不透明 	<ul style="list-style-type: none"> ・貨物駅による環境への影響が懸念される ・貨物駅により騒音、交通量増加の問題をもたらす ・貨物駅の移転の必要性が不透明 ・貨物駅による地域分断が懸念される ・住民合意形成が図られていない 	<ul style="list-style-type: none"> ・車両基地により地域が分断される ・迷惑施設が持ち込まれる
対応	<ul style="list-style-type: none"> ・説明会の開催、広報紙等による事業の周知 	<ul style="list-style-type: none"> ・環境対策の実施 ・南北横断道路の設置 ・説明会等の開催により合意形成に努力 	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺道路整備、環境対策を実施

都市計画決定後に実施した説明会の概要

	周辺総合整備事業	鉄道高架事業	貨物駅	車両基地
実施期間	H14～H22年	H18～H21年	H15～H21年	H15～H16年
実施回数	386回	54回	107回	11回
説明内容	<ul style="list-style-type: none"> ・事業概要、事業効果、事業費内訳等 ・子供向けにも鉄道高架及び周辺整備事業に関するイベントを実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業認可説明会 ・鉄道高架事業の進捗状況 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業認可説明会 ・「三区JR貨物駅対策協議会」に対して移転計画の説明を行うとともに地元要望事項等に関わる協議を実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業認可説明会 ・事業概要、現地測量依頼、用地補償について説明
意見	<ul style="list-style-type: none"> ・財政状況や費用負担について ・高架用地となる地元住民への説明の徹底 ・新たに駅周辺へ導入される機能について 	<ul style="list-style-type: none"> ・より一層の情報提供、情報開示の要望 ・土地収用の有無 	<ul style="list-style-type: none"> ・環境問題について ・地元要望事項の対応スケジュールについて ・鉄道高架事業、貨物駅が移転することに反対 	<ul style="list-style-type: none"> ・工事車両の出入りについて
対応	<ul style="list-style-type: none"> ・財政見直し等について、広報誌等を活用して説明を図ることを約束 ・必要な限り説明会を実施し、事業への理解を深めていくことを約束 	<ul style="list-style-type: none"> ・事業への理解、協力について、さらなる周知 ・啓発活動の実施を約束 ・必要に応じて、個別協議を実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・「JR貨物開設に伴う公害に関する覚書」を交換し、必要な対策を講じるとともに、協議会から出された生活道路整備や排水対策などの「18項目の要望書」に対する対応などを提示 	<ul style="list-style-type: none"> ・安全面に配慮することを説明 ・測量結果、用地交渉の進め方等を説明

3 事業の検証

鉄道高架化は、沼津市都心部が抱える交通の課題を抜本的に解消する最も有効な手法

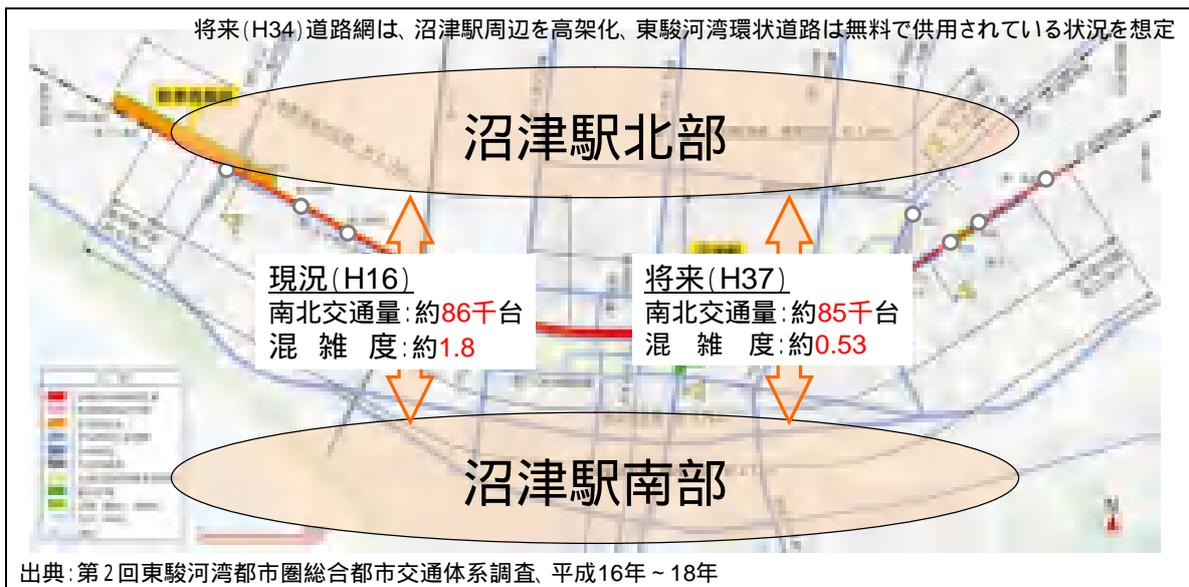
鉄道高架化により南北市街地が平面で一体化されるため、バリアフリーで人にやさしいまちづくりが可能となる

鉄道高架事業は、都心部に新たな都市空間を創出できる有力な手法であり、拠点性の向上に向けた新たなまちづくりが可能となる

(1) 交通課題の解消

1) 自動車交通

- ・ 第2回東駿河湾都市圏総合都市交通体系調査では、沼津駅周辺部を南北に横断する将来交通量（H37）は現況交通量(H16)とほぼ同程度と予測されており、ボトルネックである3ガード（あまねガード、三ツ目ガード、幟道ガード）の改修が必要となる。
- ・ 鉄道高架事業は、この3ガードの改修に加え、13箇所の踏み切りを撤去し、鉄道横断箇所が8箇所増加することなどによって、将来の道路交通を円滑化することが可能であり、他事業に比べて交通処理の上で有効な手法である。
- ・ また、南北交通が円滑化することで、緊急車両の高次医療施設へのアクセス性改善などの効果も期待される。



鉄道高架事業による沼津駅周辺部の交通状況の変化

2) 歩行者・自転車利用者

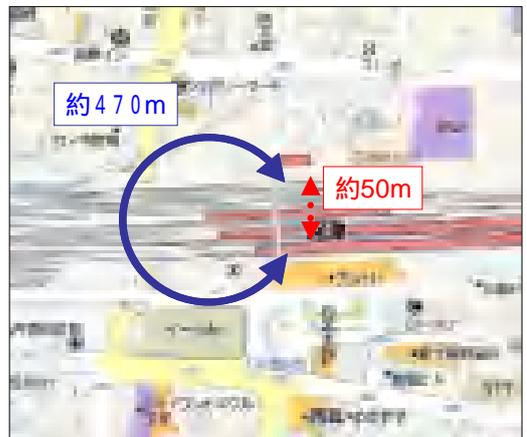
- ・ 鉄道高架事業によって、交差道路が増加するため、歩行者・自転車利用者は、鉄道南北横断の選択肢が増え、最短ルートで移動できるようになる。これにより、利用者にとって、南北移動の所要時間や快適性は大幅に改善することが期待できる。
- ・ 中心市街地は人が集い歩いてこそ賑わうものであり、南北の回遊性の向上は、地域の活性化のためにも重要である。

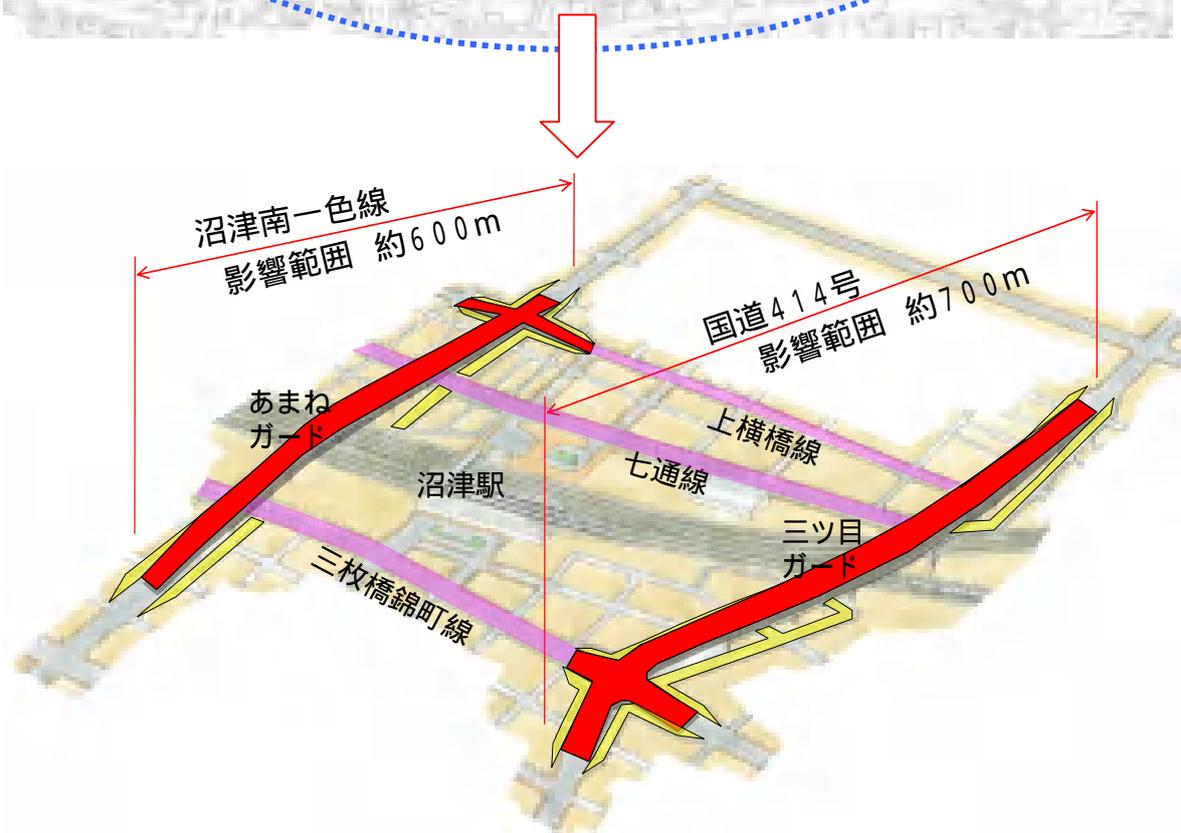
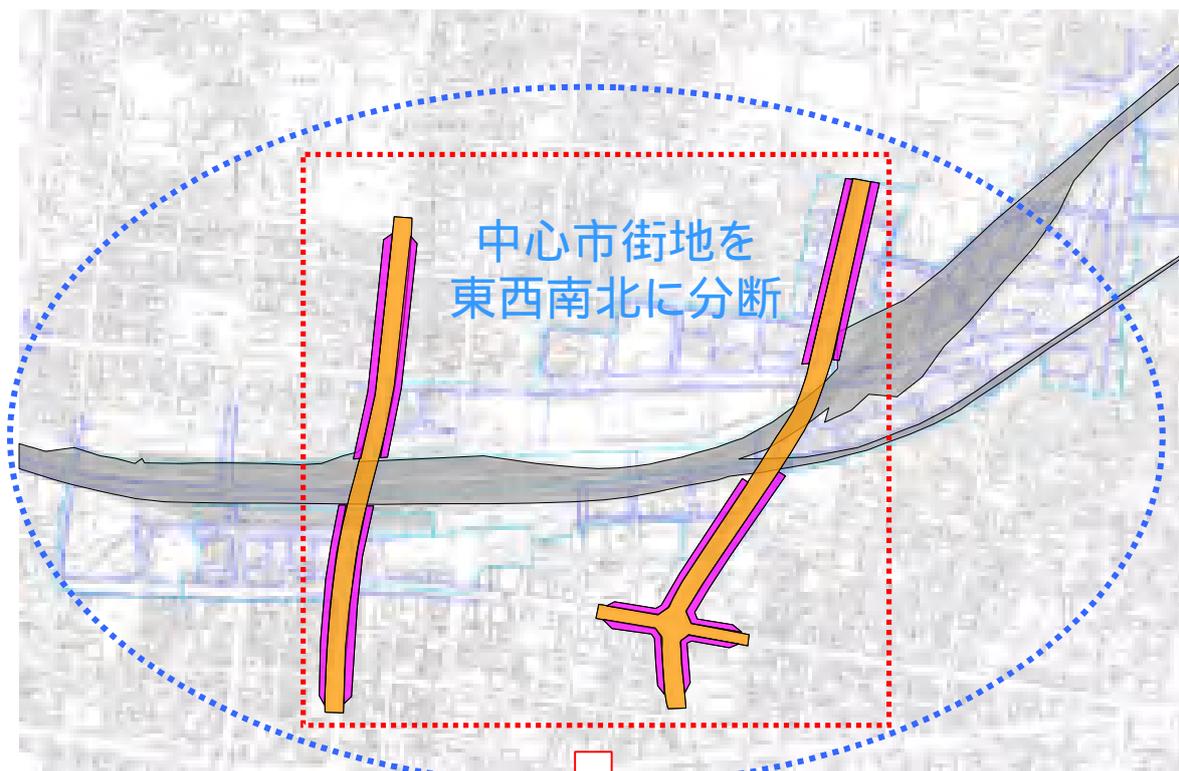


鉄道高架による南北横断道路の増加

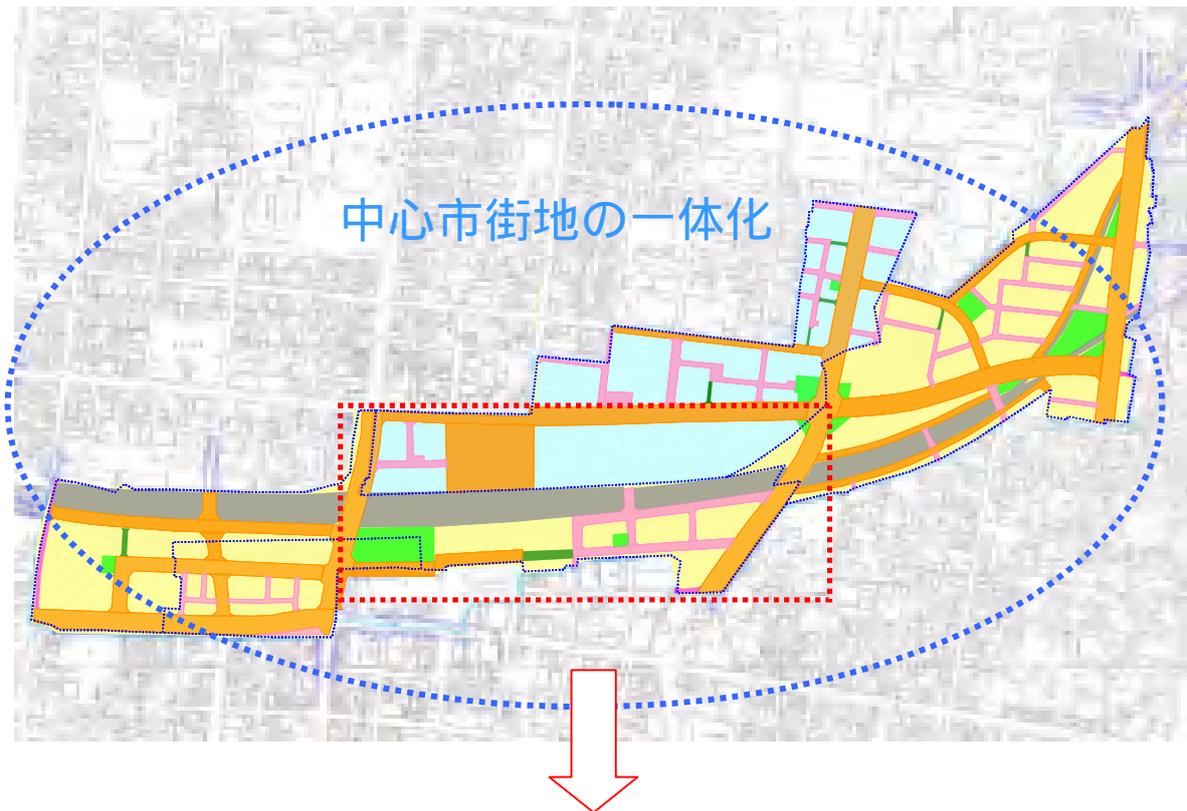
3) 橋上駅整備及び道路の高架化等との比較

- ・ 橋上駅化は、駅直近の歩行者の利便性は向上するが、自転車利用者及び駅から離れた歩行者の利便性は向上しない。また、歩行者の南北横断に上下移動が生じるとともに、懸案である自動車交通の課題が解決しない。
- ・ 道路の高架化、地下化による整備は、市街地を現状の南北だけでなく東西にも分断し、歩行者・自転車利用者にとっては現状よりも不便なまちとなる。
- ・ 現計画では、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でき、人にやさしいまちづくりが可能となる。

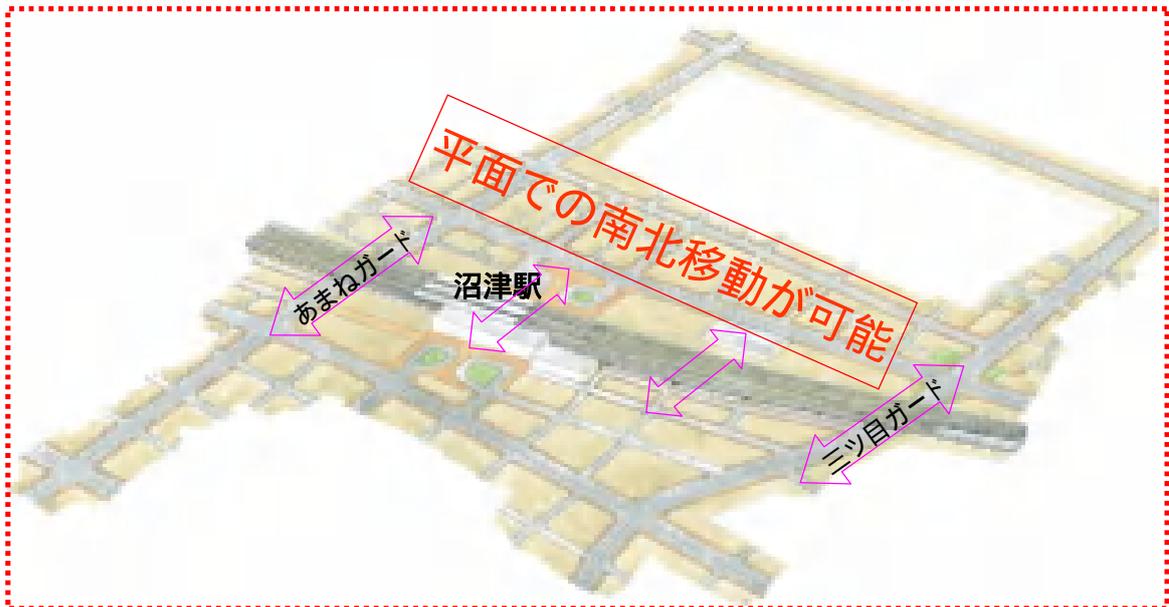
鉄道高架		
静岡駅の整備事例		
橋上駅		
島田駅の整備事例		
沼津駅での整備後の南北距離の比較		 <p data-bbox="901 1859 1308 1937" style="border: 1px solid red; padding: 2px;">橋上化の場合、線路の整理が行えず、南北の横断距離が長いままになる</p>
鉄道高架		橋上駅



道路の高架化のイメージ図（中心市街地の分断）



【沼津駅周辺の状況】



鉄道高架化のイメージ図（中心市街地の一体化）

(2) 地域振興・まちづくり

1) 拠点性の向上

- ・ 鉄道高架事業によるまちづくりは、他の手法に比べて、駅を含む南北市街地が一体となって都市圏の拠点としての機能を果たすようにすることができる。
- ・ 広域都市圏の中心として、拠点性を高めるためには、鉄道駅及び駅周辺地区は、シームレスでバリアフリーな移動が可能とならなければならない。また、まちの玄関口・シンボルとして、人に潤いや快適さを与える上質なデザイン、景観を備えた空間が求められる。
- ・ 平成 23 年 2 月に県が策定した県総合計画基本構想では、コンベンション等の高次都市機能の集積により圏域の求心力を高め、駅周辺の都市機能の高度化と、医療健康関連産業の集積を図るなど、地域の個性を創出するまちづくりを行い、都市間等の効果的・効率的な機能分担・補完による、魅力的な都市圏の形成を目指している。

2) 新たな都市空間の創出

- ・ 鉄道高架事業により、鉄道跡地や高架下空間など駅直近に新たな空間が創出される。これは、他の手法では生じ得ない効果であり、沼津市が県東部地域の拠点都市であり続けるためには、この空間の活用が重要となる。
- ・ 沼津市では、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平成 22 年 5 月 10 日に鉄道跡地利用検討懇話会を設置し、平成 23 年 2 月に提言を取りまとめた。

鉄道跡地利用検討懇話会による提言

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

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

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

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



貨物駅跡地
(将来所有者：沼津市)

民間
区画整理換地

約10,200m²
約3,500m²
約4,100m²
約5,300m²

ホテル 北口
駅前広場
Bivi沼津
約5,400m²
東部コパソックセンター
約22,000m²
約1,400m²

約9,400m²
約6,400m²

車両基地跡地
(将来所有者：沼津市)

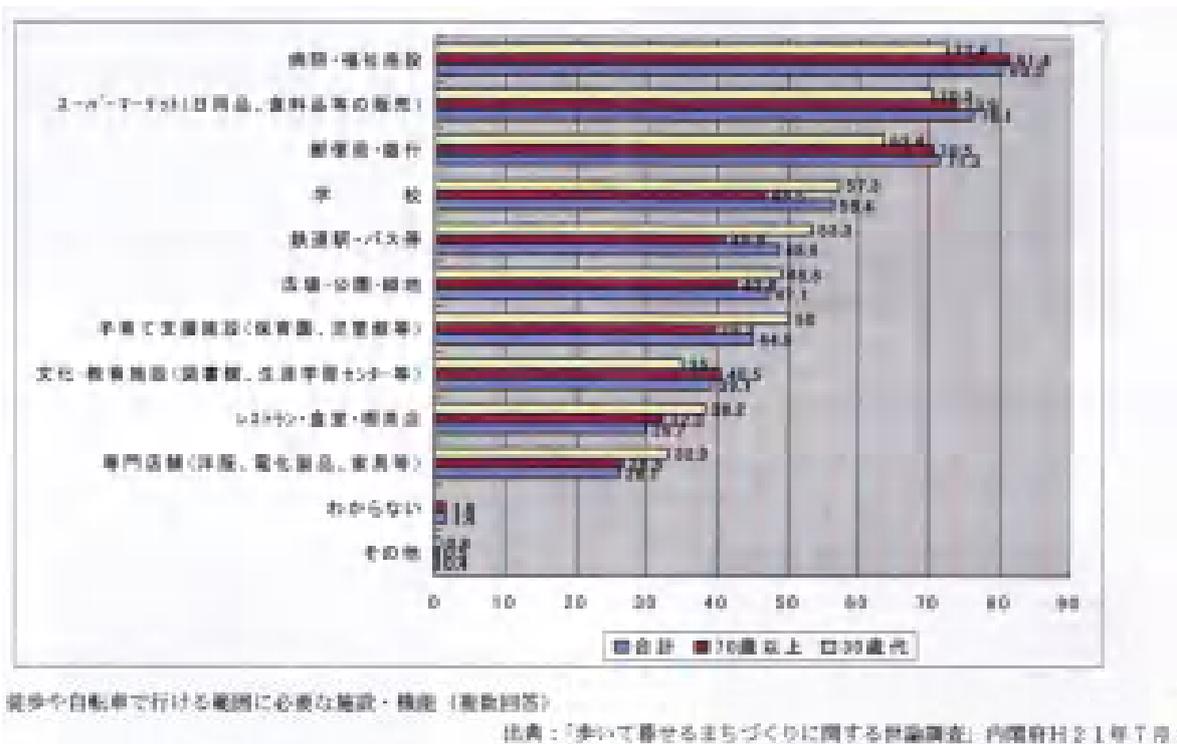
高架下空間約5ha

凡例	
	拠点街区 (2.7ha)
	土地利用可能地(市) (3.7ha)
	土地利用可能地(民間) (2.3ha)
	商業業務地(住宅混在)
	住宅地
	公園予定地
	大規模集客施設(既存)
	大規模集客施設(計画)

新たに創出される用地・空間 (貨物駅跡地)

3) 人口減少、高齢化社会への対応

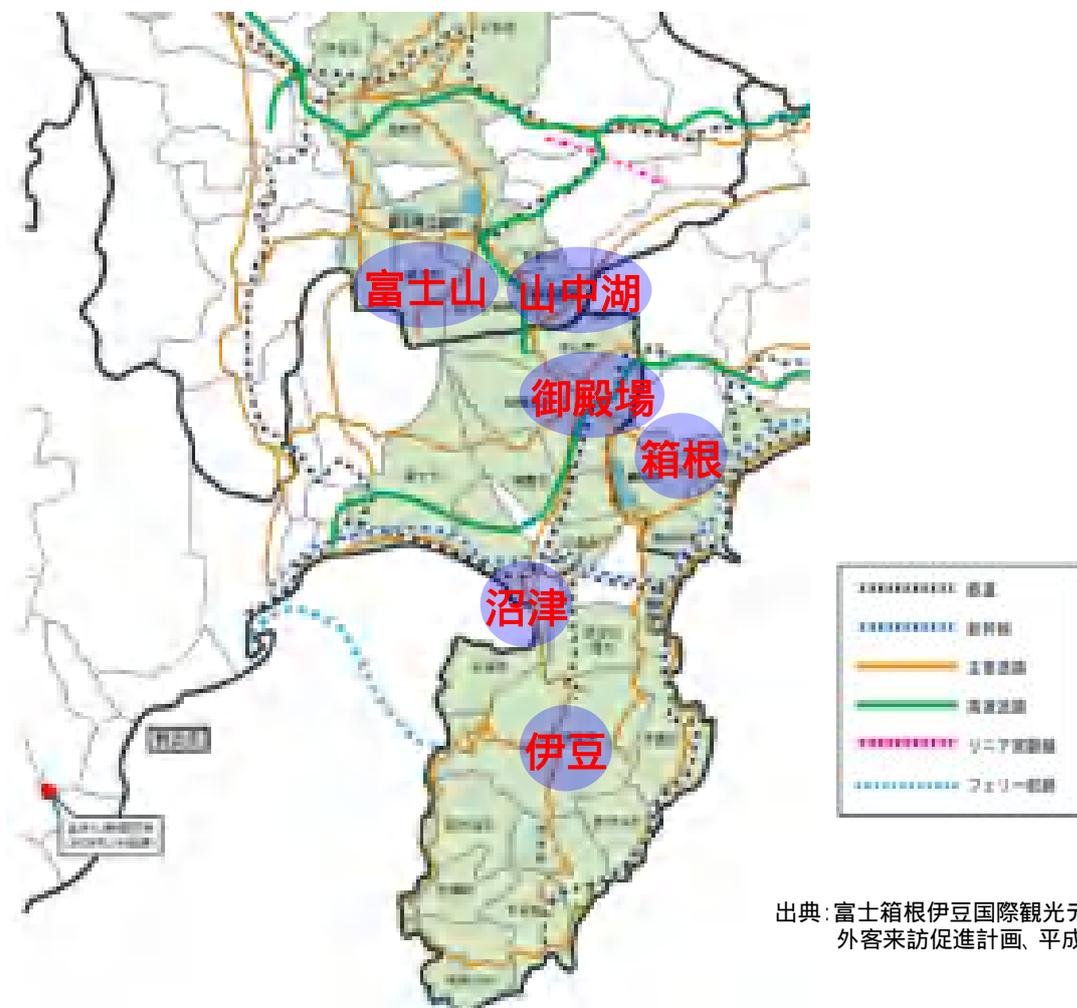
- ・ 高齢化が進行し、人口が減少する時代において、沼津が都市間競争に勝ち残るためには、駅を拠点として商業、病院、福祉、高齢者住宅など様々な機能を集約し、既存の医療、福祉、教育等の拠点施設とのネットワーク化を図ることにより、多様な世代の人々が集い、安全に、円滑に移動し、交流できるまちづくりが重要である。
- ・ 鉄道高架事業では、まちが平面で一体化するため、バリアフリーなまちづくり、人にやさしいまちづくりが可能になる。



徒歩や自転車で行ける範囲に必要な施設・機能

4) 観光

- ・ 沼津市は、世界的な観光地である富士山、箱根、伊豆、駿河湾に囲まれ、これらの観光の玄関口に位置するとともに、沼津港をはじめとして市内にも多くの観光資源を有する。
- ・ しかし、市内の観光資源は沼津港をはじめとして駅の南部に多く立地しているため、駅周辺の交通状況は大きな障害となっている。
- ・ 鉄道高架事業による交通利便性の向上は観光振興と関係が深い。また、鉄道高架事業により生み出される高架下などの新たな公共空間には、様々な活用方法があり、この空間を有効活用することによって、都心の新たな魅力をつくり、これまで不十分であった都市内での観光行動を促進させることが可能となる。

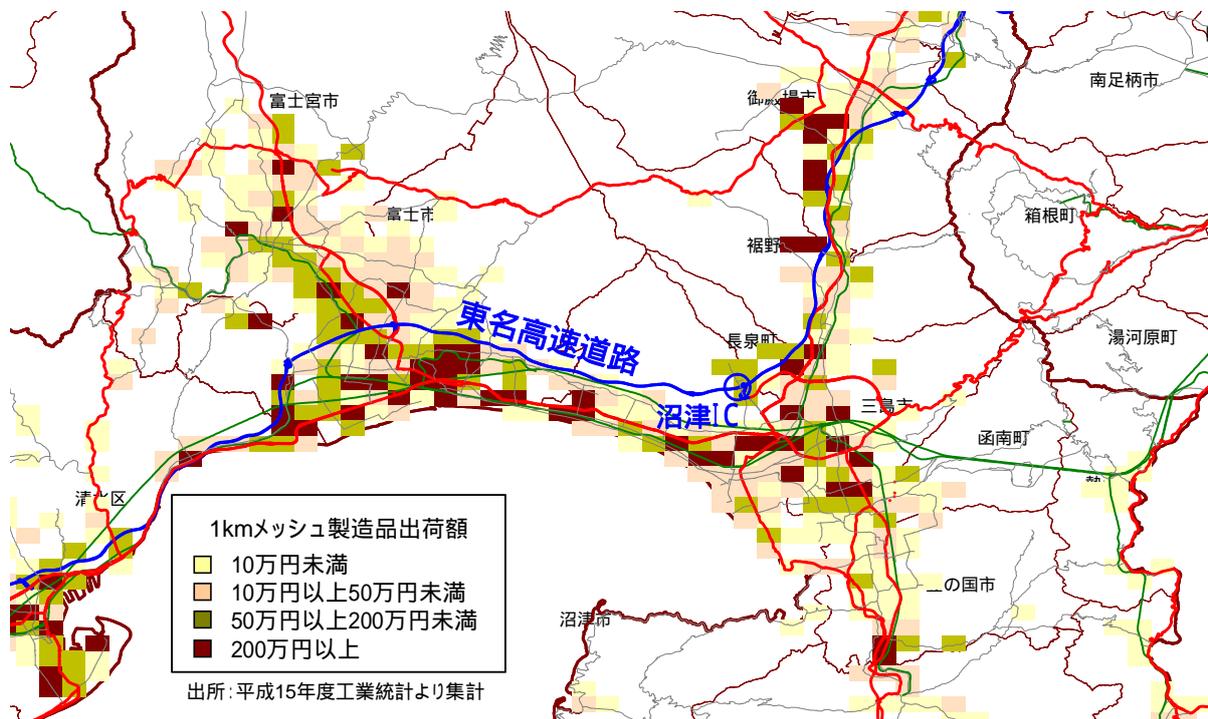


出典：富士箱根伊豆国際観光テーマ地区
外客来訪促進計画、平成18年3月

沼津市と周辺の観光地との位置関係

5) 物流

- ・ 県東部地域は製造業が集積する地域であり、今後も競争力と活力を維持向上し、地域のものづくりを支えるためには物流基盤の強化が不可欠である。
- ・ 沼津は、道路、鉄道、港が連結する県東部の一大物流拠点であり、製造業を中心とした県東部の産業立地に対する役割は大きい。
- ・ 沼津市では、中心市街地にあった既存の地元商店が大手チェーンの小売店や飲食店との競争に敗れて撤退するケースが見られる。これは、地元商店のロジスティクス（物流システム）が非効率であることが一つの要因と考えられる。



県東部地域の製造品出荷額の分布

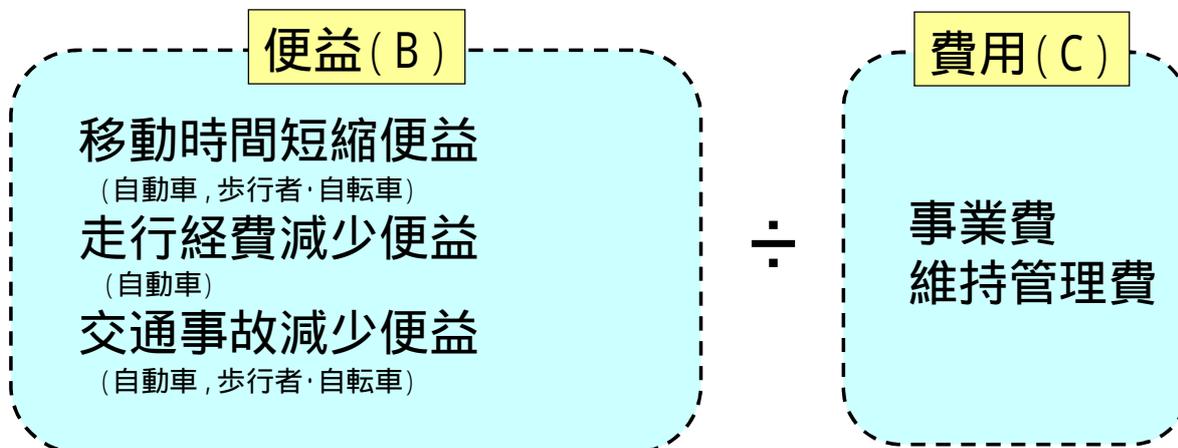
(3) 費用便益分析

1) 沼津駅付近鉄道高架事業の費用便益分析

- ・ 費用便益分析は、国土交通省が公表している「費用便益分析マニュアル<連続立体交差事業編>」(H20.11)に基づいて実施した。
- ・ 費用便益分析を行う上で必要となる交通量の推計は、道路交通センサスやパーソントリップ調査の結果を用いることとされている。本地区では、交通量推計結果に地域の交通特性を十分に反映させるため、第2回東駿河湾都市圏パーソントリップ調査の結果を用いて推計している。

鉄道高架事業の便益と費用に関する各項目の詳細

便 益	自動車 利用者	時間短縮便益	連続立体交差事業及び関連道路の整備・改良が行われない場合と行われた場合の総移動時間費用の削減効果
		走行経費減少便益	走行条件が改善されることによる費用(燃料費、油脂(オイル)費、タイヤ・チューブ費、車両整備(維持・修繕)費、車両償却費等)の削減効果
		交通事故減少便益	交通流が円滑化され、交通事故が減少することによる社会的損失(人的損害額、物的損害額及び、事故渋滞による損失額)の削減効果
		踏切事故解消便益	踏切部で起こる道路交通と鉄道交通の事故が、鉄道立体化により解消される効果
歩行者 自転車	踏切待ち解消便益	踏切を横断する歩行者・自転車の踏切待ち解消による移動時間費用の削減効果	
	迂回解消便益	新規立体道路を通行する歩行者・自転車の既設立体道路へ迂回していた移動時間費用の削減効果	
費 用	事業者	事業費	鉄道高架及び関連道路の整備に要する費用
		維持管理費	関連道路の維持管理に要する費用



費用便益比の計算方法

2) 分析結果

- ・ 鉄道高架事業の費用便益分析については、今回、平成 20 年に改定された国土交通省のマニュアルに基づき改めて算定した結果、費用便益比 (B/C) が 1.5 であった。社会経済状況等の変化により平成 15 年当時の評価 (2.7) と比べ低下しているが、便益が費用を上回っており社会経済的に効果があることが認められる。
- ・ 沼津駅における橋上駅整備事業は、費用便益比 (B/C) が 0.6 (概算) となり、便益が費用を下回っているため、費用便益分析の視点から非効率な事業といえる。

前回算定 (H15) と今回算定 (H23) の条件比較

	前回評価 (H15年度)	今回評価 (H23年度)	内 容
費用便益 分析 マニュアル	H11年3月版	H20.11月版	<ul style="list-style-type: none"> ・時間価値原単位の大幅な見直し 乗用車 55.82 40.10円/分・台 バス 496.03 374.27円/分・台 小型貨物 89.52 47.91円/分・台 ・評価期間の延長 40年 50年
交通需要 予測	第1回 東駿河湾都市圏 PT調査(H3)	第2回 東駿河湾都市圏 PT調査(H16)	<ul style="list-style-type: none"> 【前回】 ・将来交通量は上昇傾向(伸び率 1.22) ・東駿河湾環状道路は有料 【今回】 ・将来交通量は減少傾向(伸び率 0.91) ・東駿河湾環状道路は無料
事業期間 (価格算定 基準年次)	平成15年度 ～平成30年度 (平成15年度)	平成15年度 ～平成34年度 (平成23年度)	<ul style="list-style-type: none"> ・事業認可取得による事業期間の決定
事業費	787億円	787億円	<ul style="list-style-type: none"> ・H15から22の物価等変動状況を見ると、用地単価は約2割、労務単価は約1割の減少傾向であるが、B/C算定にあたっては過大評価にならないよう、前回事業費にて算定 ・工事着手に当たっては時代に応じた技術の導入とコスト縮減に努める
費用便益比 (B/C)	2.7	1.5	

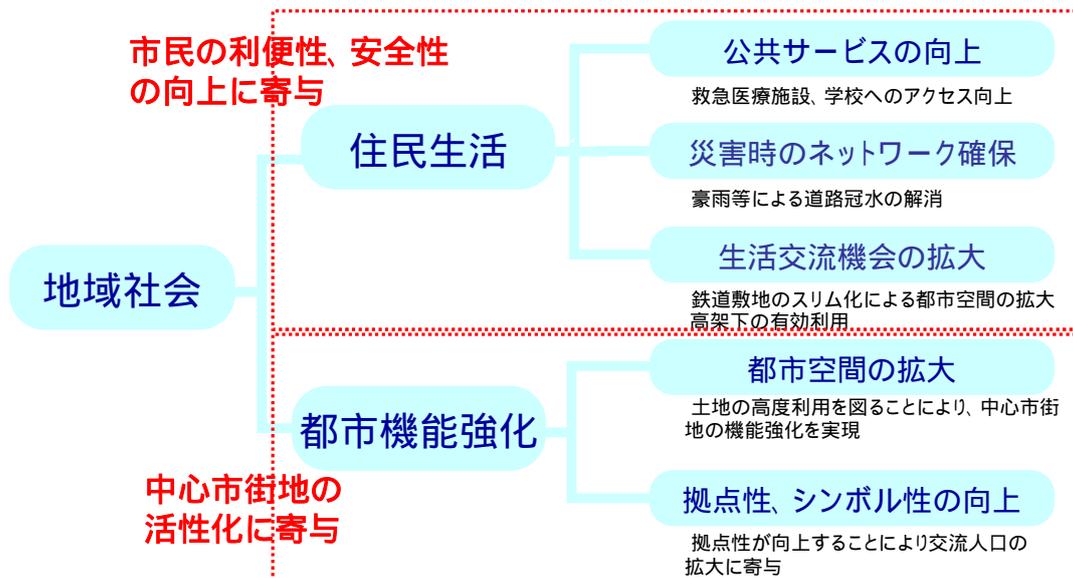
鉄道高架事業と橋上駅整備事業との便益の比較

			鉄道高架事業	橋上駅整備事業
便益	自動車利用者	時間短縮便益		×
		走行経費減少便益		×
		交通事故減少便益		×
		踏切事故解消便益		×
	歩行者 自転車	踏切待ち解消便益		×
迂回解消便益			(歩行者のみ)	
費用	事業者	施設整備費		
		施設維持管理費		
事業期間			平成15年度～平成34年度 (20年間)	平成23年度～平成27年度 (5年間)
事業費			787億円	約52億円
費用便益比(B/C)			1.5	0.6

- 1 「費用便益分析マニュアル<連続立体交差事業編>平成20年11月 国土交通省」による算出
- 2 橋上駅整備事業の事業費、事業期間は他事例等を参考に仮定

3) 鉄道高架事業によるその他の効果

- ・ 鉄道高架事業によりもたらされる効果は、費用便益分析で考慮される時間短縮、走行経費減少、交通事故減少、踏切事故解消といった道路利用者にもたらされる直接的な効果だけでなく、地域社会・地域経済にも多様な効果をもたらす。
- ・ 具体的には、交通を円滑化し、南北市街地の分断を解消することによって、救急医療や学校へのアクセス向上、道路冠水の解消、鉄道敷地のスリム化による都市空間の拡大、高架下の利用、土地の高度利用、中心市街地機能の強化、拠点性・シンボル性の強化など、多様な効果を地域社会にもたらすことが見込まれる。



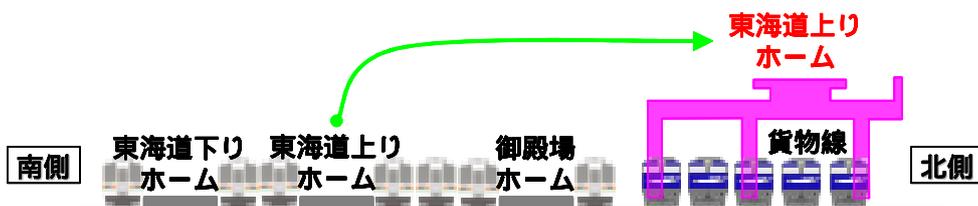
鉄道高架事業が地域社会に与える効果

4 沼津貨物駅の取扱い

沼津市の鉄道貨物駅機能は、地域の発展・環境負荷の低減の観点などから必要貨物駅移転先について再度検証を行った結果、現計画と同一の地区を選定
原地区周辺は社会基盤整備が予定されており、都市拠点としての高いポテンシャルを有している

(1) 事業の仕組み

- ・ 現在の貨物駅は東海道本線を南北から挟み込んだ形状である。高架本体工事は、この現貨物駅の土地を利用し、北側から順次施工することから、現貨物駅がそのままある限り、高架化や都市改造ができない状況にある。
- ・ 本線が高架化されると、現貨物駅との高低差が9 mになることから、現駅をそのまま利用するには新たに貨物列車を引き込む線路等の設置が必要となり、莫大な用地を取得する必要性が生じる。ただし、その場合は南北での地域分断は解決されない。
- ・ また、貨物駅そのものの高架化も考えられなくはないが、施工上・構造物の強度から判断して極めて困難である。

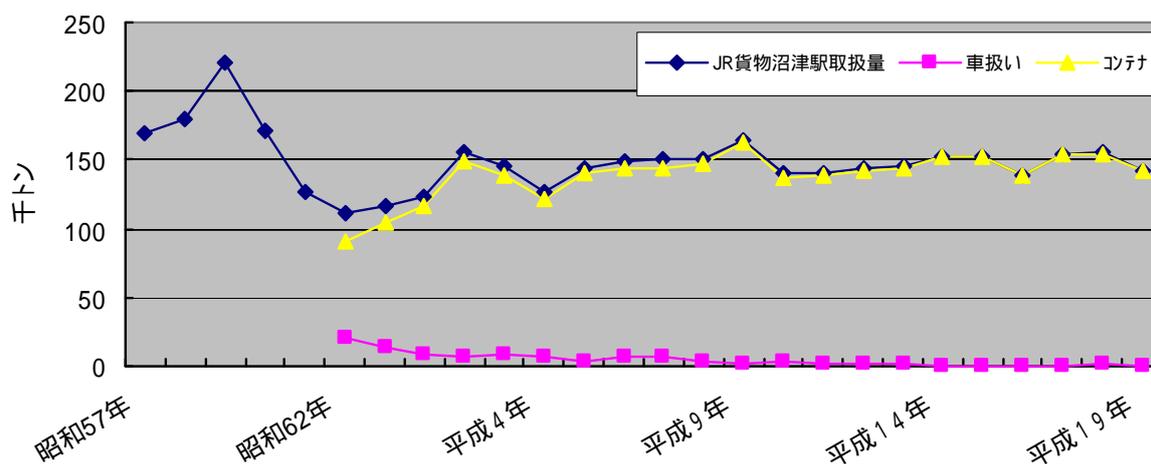


鉄道高架化に伴う現貨物駅移転の必要性

(2) 沼津貨物駅の役割

1) 取扱量、機関分担率の推移

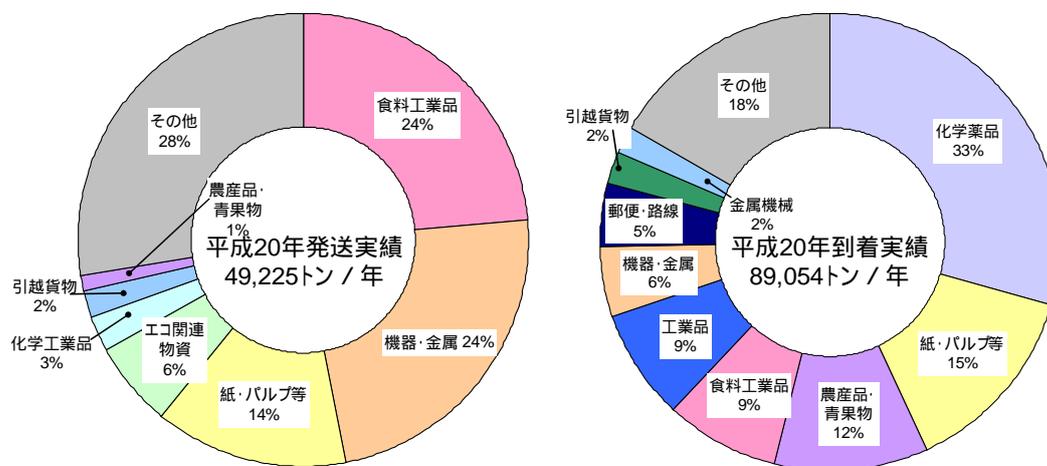
- 沼津貨物駅の取扱量は、近年の経済状況の低迷にもかかわらず横ばいで推移しており、県東部地域における物流面で、一定の役割を果たしている。



沼津貨物駅の取扱量の推移

2) 発送・到着ごとの取扱量と品目

- 発送品目においては、「食料工業品」や「機器・金属」が大きなシェアを占めている。
- 到着品目では、鉄道以外の手段で輸送することが極めて困難な「化学薬品」が大きなシェアを占める。



発送・到着ごとの取扱量と品目

3) 沼津貨物駅を利用する主要荷主の分布

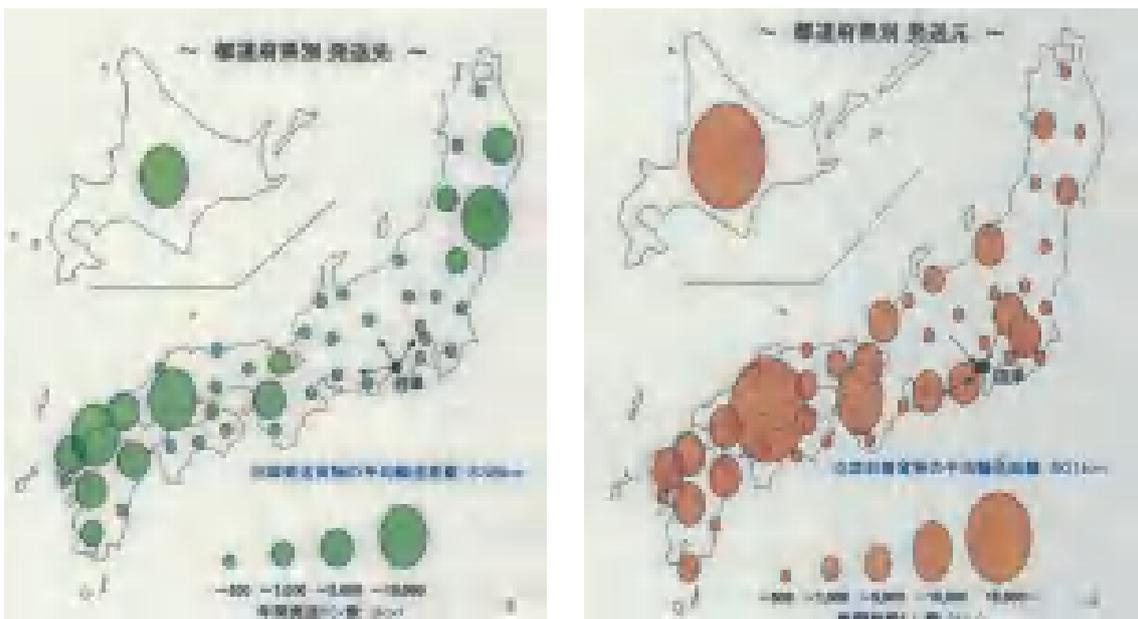
- ・ 沼津貨物駅の主要荷主は、沼津市を中心に県東部地域に広く分布している。
- ・ これらの荷主は、他の輸送手段があるにもかかわらず、自らの判断で沼津貨物駅を利用した鉄道輸送に依存して経済活動を行っている。



沼津貨物駅を利用する主要荷主の分布

4) 沼津貨物駅の取扱貨物の発送先・発送元の状況

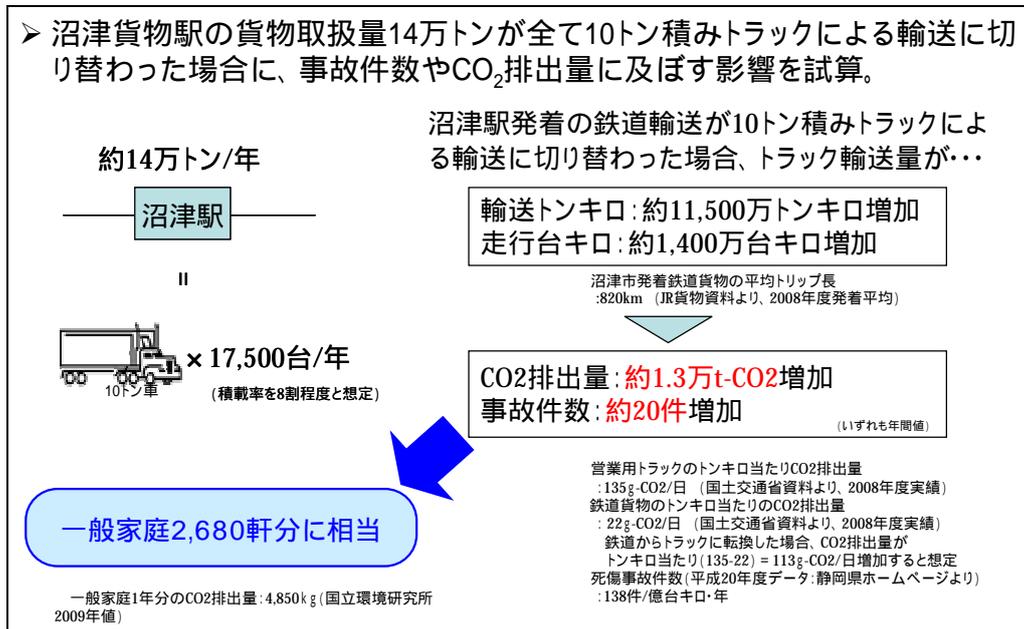
- ・ 沼津貨物駅で輸送される貨物の発送先・発送元は全国に広く分布しており、県東部地域のみならず全国の多くの地域の経済活動に寄与している。



沼津貨物駅の取扱貨物の発送先・発送元の状況

5) トラック輸送転換の影響

- ・ 沼津貨物駅の取扱い貨物量をトラック輸送に転換した場合、環境負荷・事故件数が増加する。



鉄道輸送からトラック輸送転換時の環境面、交通面への影響

6) 今後の社会情勢の変化による影響

a) 世界的な鉄道へのモーダルシフトの進展

- ・ CO₂ 排出量削減による地球環境保全、交通事故削減による交通安全の促進、インターモーダル輸送の推進による物流の効率化・環境負荷の低減などの観点から世界的に鉄道へのモーダルシフトの動きが進んでいる。
- ・ このような状況で、日本国内でも、トラック輸送を担う労働者の確保の難しさや輸送における環境面への配慮等から鉄道とトラックの双方を効率的に活用したインターモーダル輸送が物流を考える上で重要となる。

b) 大規模災害時の鉄道貨物の役割

- ・ 東日本大震災（東北地方太平洋沖地震）では、物流ネットワークが寸断されたことで、国内外の経済に大きな支障を及ぼした。この際に鉄道が被災地への物資輸送において重要な役割を担っており、改めて緊急時の物流の代替機能を確保することの重要性が認識された。

c) 中央新幹線開通の影響

- ・ 中央新幹線の開通により、将来的には東海道新幹線による貨物輸送の議論も考えうるが、現在沼津貨物駅で取り扱っている貨物の品目や輸送エリアなどの観点から、その機能を代替することは困難であると考えられる。

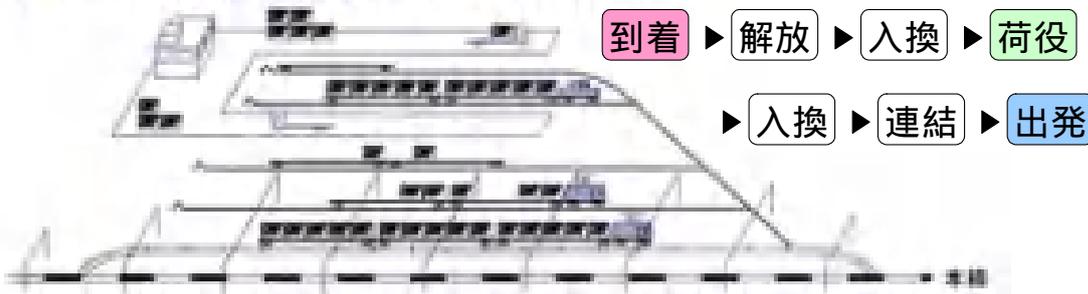
(3) 沼津貨物駅の方式と規模

- ・ 現貨物駅は、複雑な配線と作業に時間のかかる荷役方式となっているが、新貨物駅の計画では、単純な配線と短時間で作業のできる着発線荷役方式により現貨物駅の機能を確保している。
- ・ また、着発線荷役方式により新貨物駅を整備することにより、貨物輸送の効率化や騒音等周辺環境への影響に関して現状よりも考慮した計画となっている。
- ・ 新貨物駅の施設規模は、「新停車場線路配線ハンドブック」を参考に、既存の着発線5線、コンテナホーム、通路、コンテナ置場を確保するとともに、コンテナホーム延長は最長列車長（26両）に対応している。

◎着発線荷役方式(単純な配線と短時間で済む荷役作業)

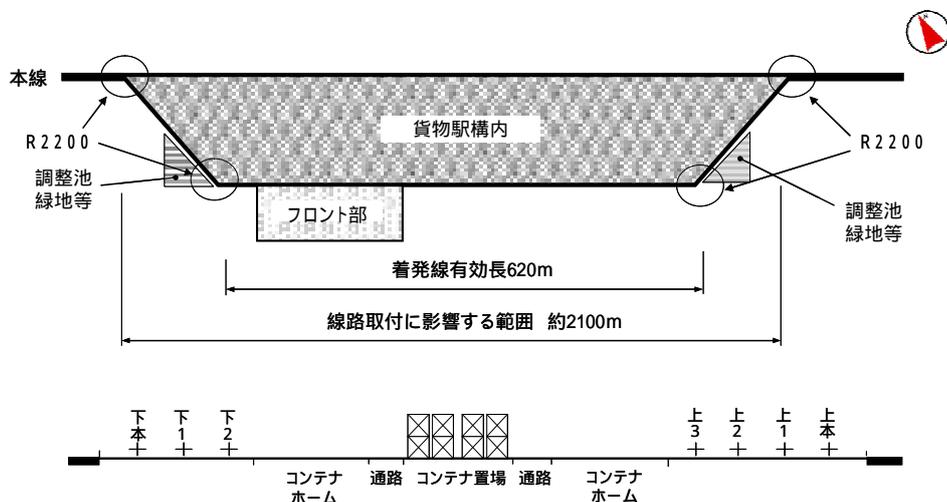


◎従来の方式(複雑な配線と時間のかかる荷役作業)



出所：静岡県沼津市沼津駅周辺総合整備事業 HP

新旧貨物駅荷役方式



新貨物駅の施設規模

(4) 沼津貨物駅移転先の再評価

1) 移転先の選定

a) 現計画における評価

- ・ 静岡県と沼津市では、沼津貨物駅の移転先の選定にあたり、沼津市内において東海道本線沿線で旅客駅に影響がないと考えられる9箇所を移転候補地として検討対象としていた。
- ・ 候補地の評価にあたっては、「周辺の土地利用」「鉄道線形・高架化計画等との整合」「物流拠点としての有効性」及び「施工性・経済性」の評価項目により定性的な検討を行っていた。



沼津貨物駅移転候補地

b) 評価項目

- ・ 9箇所の移転候補地について、現計画における評価項目ごとに、できる限り定量的な指標を設定し、3段階（○：適している、×：適さない、△：どちらともいえない）で、評価を実施した。

移転先を選定する際の評価項目

評価項目	指 標
周辺の土地利用	現在の土地利用状況
	用途地域
鉄道線形・高架化計画等との整合	鉄道線形
	縦断勾配
	鉄道高架区間外
物流拠点としての有効性	高速道路等への近接性
	必要な用地の確保
	物流施設の立地に適した周辺環境
施工性・経済性	地域分断(現在の踏切の数)
	用地補償費(概算)

周辺の土地利用

- ・ 周辺の土地利用の項目については「現況の土地利用状況」、「用途地域」の2つの指標の組み合わせにより、判定基準を設定し、評価を実施した。

評価の視点	<ul style="list-style-type: none"> ・ 貨物駅の移転に伴う住民や工場などの移転は、より少ない方が望ましい。 ・ 貨物駅では夜間作業が多いなど、一定の周辺環境への影響が想定されることから、周辺環境への影響がより少ない方が望ましい。 ・ 将来にわたっても、周辺環境への影響がより少ない方が望ましい。
-------	---

指標	説明
現在の土地利用状況	・ 住宅や工場が多いなど土地利用が進んでいる地域では、地域や土地利用に与える影響が大きいことから貨物駅の立地は望ましくない。
用途地域	・ 住居系の用途地域は、住環境を保護していく地域であり、貨物駅の立地は望ましくない。

周辺の土地利用に関する評価の視点と指標

	現在の土地利用の現況	用途地域	評価
判定基準	住宅の連担が認められる地域	住居系	×
	住宅の連担が認められる地域	非住居系(市街化調整区域を含む)	
	住宅の連担が認められない地域	住居系	
	住宅の連担が認められない地域	非住居系(市街化調整区域を含む)	

周辺の土地利用に関する判定基準

鉄道線形・高架化計画等との整合の分析

- ・ 鉄道線形・高架化計画等との整合の項目については「縦断勾配」、「鉄道高架区
間外」、「鉄道線形」の 3 つの指標の組み合わせにより、判定基準を設定し、評
価を実施した。

評価の 視点	<ul style="list-style-type: none"> ・貨物駅の縦断勾配は、3.5‰以下。(水平に近いことが望ましい) ・高架区間に貨物駅を設置すると、高低差により(貨物駅と本線との)通路線が長くなるなど望ましくない。 ・貨物駅設置に適した鉄道線形であること。
-----------	---

(注1) 1‰(パーミル)は、1 / 1,000 の勾配

指 標	説 明
縦断勾配	貨物駅に適した縦断勾配である必要がある。
鉄道高架区間外	鉄道高架区間内は、貨物駅と本線に高低差があるため、鉄道高架区間外であることが望ましい。
鉄道線形(平面)	S字カーブ等の地点では貨物駅のスペース確保が難しくなるため、好ましくない。

鉄道線形・高架化計画等との整合に関する評価の視点と指標

	縦断勾配	鉄道高架区間	鉄道線形(平面)	評価
判定 基準	3.5‰ 超	-	-	×
	-	鉄道高架区間内	-	×
	3.5 ‰ 以下	鉄道高架区間外	S字カーブ等貨物 駅設置に適さない	
	3.5‰ 以下	鉄道高架区間外	貨物駅設置に 適する	

鉄道線形・高架化計画等との整合に関する判定基準

物流拠点としての有効性の分析

- ・ 物流拠点の有効性の項目については「高速道路等への近接性」、「必要な用地の確保」、「物流施設の立地に適した周辺環境」の3つの指標の組み合わせにより、判定基準を設定し、評価を実施した。

評価の視点	<ul style="list-style-type: none"> ・ 必要な用地が確保しやすく、物流施設の立地に適した周辺環境が整備されていること。(周辺に住宅が連担していない地域) ・ 高速道路等への近接性。(県内の東名高速道路のIC間の平均的な距離である10kmを基準とする)
-------	--

指標	説明
高速道路等への近接性	物流拠点には広域から物資が輸送されるため、高速道路(計画道路を含む)ICへの近接性が重要な要因と考えられる。
必要な用地の確保	物流施設立地には広大な用地が必要となり、用地確保が十分に行えることが重要な要因と考えられる。
物流施設の立地に適した周辺環境	物流施設では昼夜を問わずに作業が行われることが多く、周辺住民、周辺環境に配慮することが求められる。

物流拠点としての有効性に関する評価の視点と指標

	高速道路等への近接性	必要な用地の確保 物流施設の立地に適した周辺環境	評価
判定基準	-	周辺で宅地の開発が進み、住宅の連担が認められる地域	×
	高速道路等のICから10km以上離れている()	周辺で宅地の開発が進んでおらず、住宅の連担が認められない地域	
	高速道路等のICから10km未満である()	周辺で宅地の開発が進んでおらず、住宅の連担が認められない地域	

() 現在計画中である東駿河湾環状道路ICを含む

物流拠点としての有効性に関する判定基準

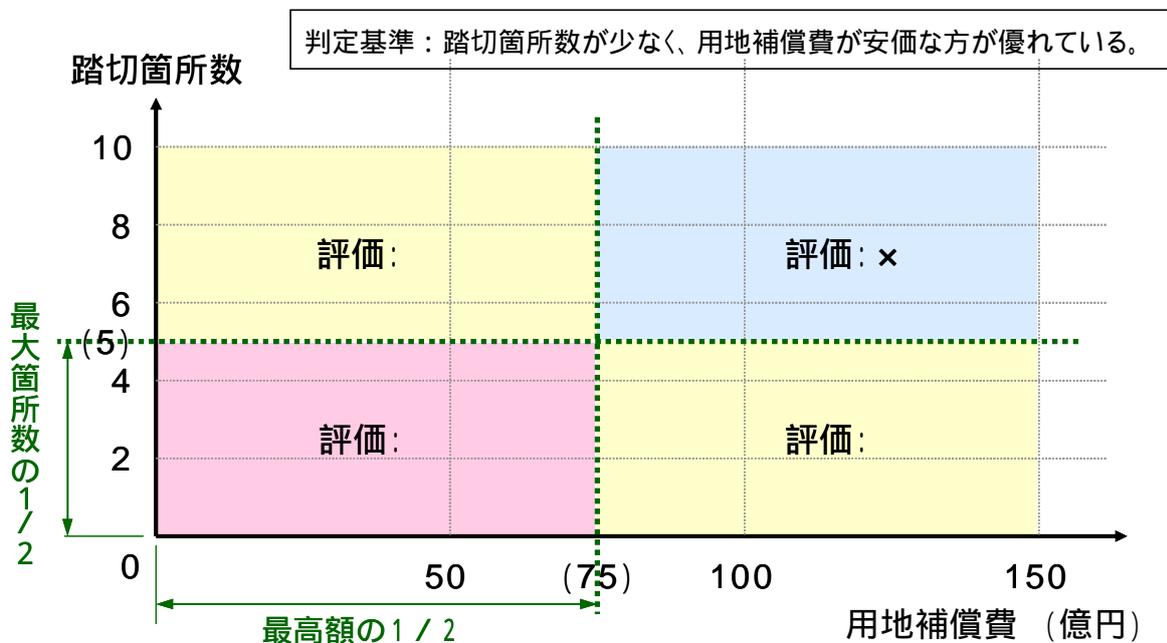
施工性・経済性の分析

- ・ 施工性・経済性の項目については「踏切箇所数」、「用地補償費」の2つの指標の組み合わせにより、判定基準を設定し、評価を実施した。

評価の視点	<ul style="list-style-type: none"> ・現状の横断道路(踏切数)が少ないほど工事中の仮施設を含めて施工すべき横断施設の数が少なくなるため、経済性・施工性に優れる。 ・用地補償費が安いほど貨物駅の建設コストは低減し、経済性に優れる。
-------	---

指標	説明
踏切箇所数	既存の鉄道横断道路(踏切)については、利便性や地域分断防止のために、立体道路等の建設を求められることが多い。横断道路(踏切数)が少ないほど工事中の仮施設を含めて施工すべき横断施設の数が少なくなるため、経済性・施工性に優れる。
用地補償費	補償費には同じ単価を使用して概算の用地補償費を算出する。用地補償費が安価であれば貨物駅の建設コストは低減し、経済性に優れる。

施工性・経済性に関する評価の視点と指標



施工性・経済性に関する判定基準

c) 評価結果

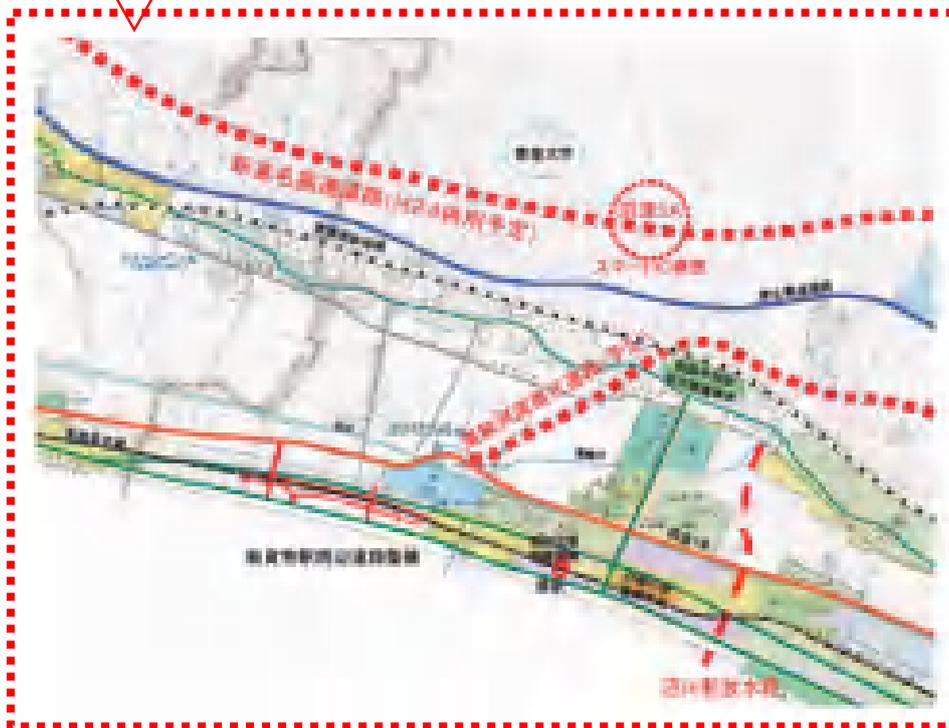
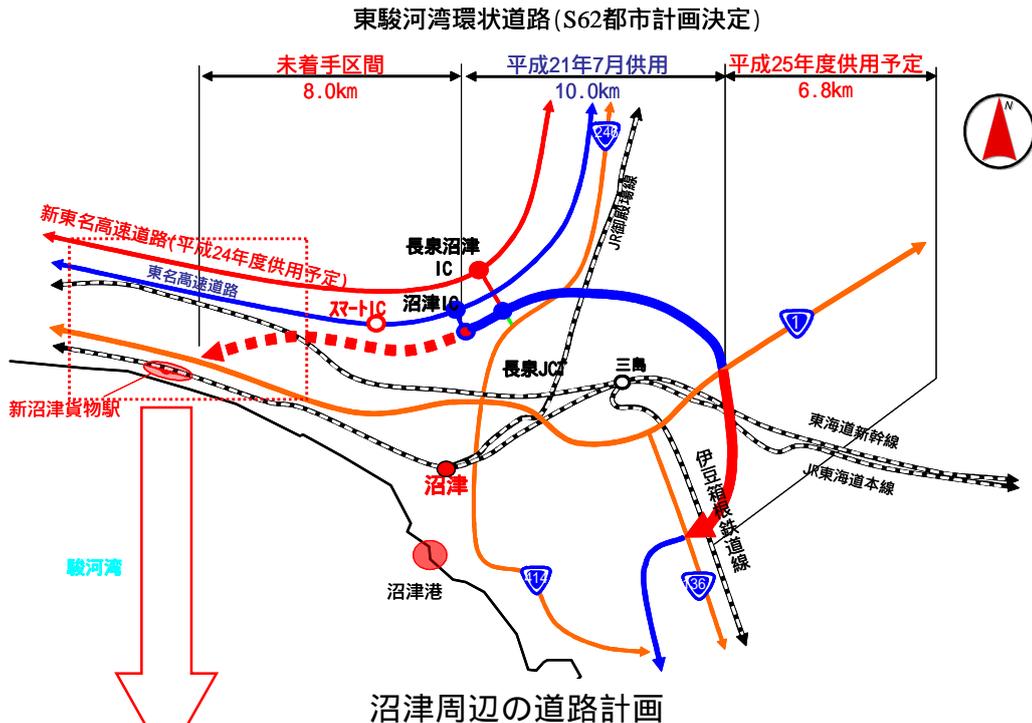
- ・ 貨物駅移転先の選定について、現計画における 4 つの評価項目ごとにできる限り定量的な指標を設定し、本有識者会議であらためて 9 箇所について移転候補地の検証を行った結果、現計画と同一の地区が選定された。
- ・ 近傍駅への統合は、貨物駅に必要なスペースの確保の可能性や関係機関、さらには移転先の地元との協議が必要になるという問題が生じる。現計画の規模縮小は、貨物駅の機能や旅客線の機能の縮小を伴うという問題が生じる。しかしながら、これらの可能性についての議論を否定するものではない。

移転候補地の検証結果

箇所	周辺の土地利用	鉄道線形・高架化計画等との整合	物流拠点としての有効性	施工性・経済性
案	×	×	×	×
案	×	×	×	×
案	×	×	×	×
案				
案	×		×	×
案	×		×	×
案				×
案			×	
案 (現計画)				

2) 原地区の社会基盤の状況

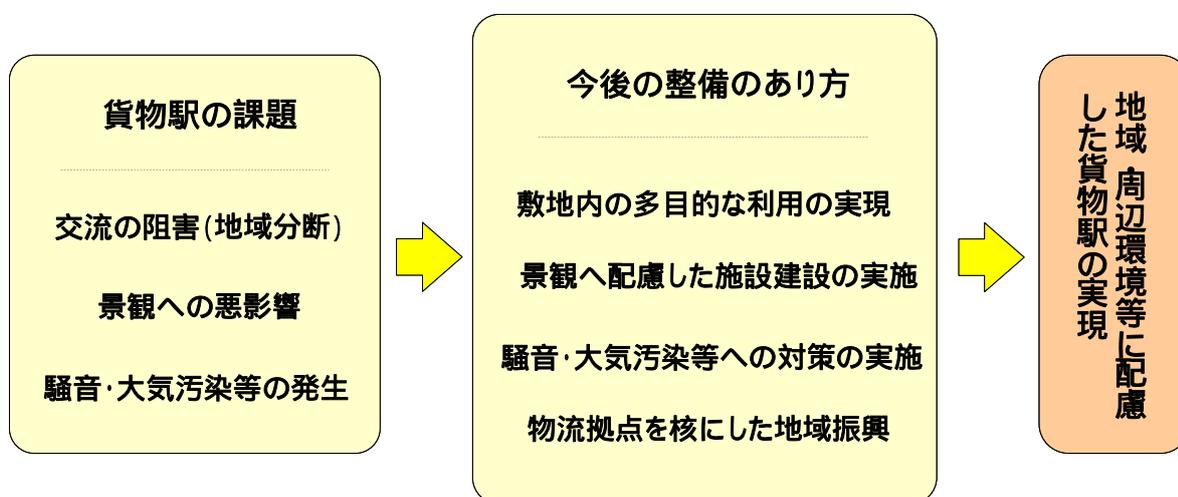
- ・ 原地区周辺は東駿河湾環状道路の西部区間延伸など社会基盤整備が進められることになっており、都市拠点としての高いポテンシャルを有している。
- ・ 新貨物駅を計画している原地区では沼川新放水路の整備が着実に進められているところである。一方、東日本大震災の教訓を踏まえ、東海・東南海・南海地震の津波や液状化の懸念を踏まえた対策についても検討すべきである。



新貨物駅周辺の社会基盤整備

(5) 今後の貨物駅のあり方

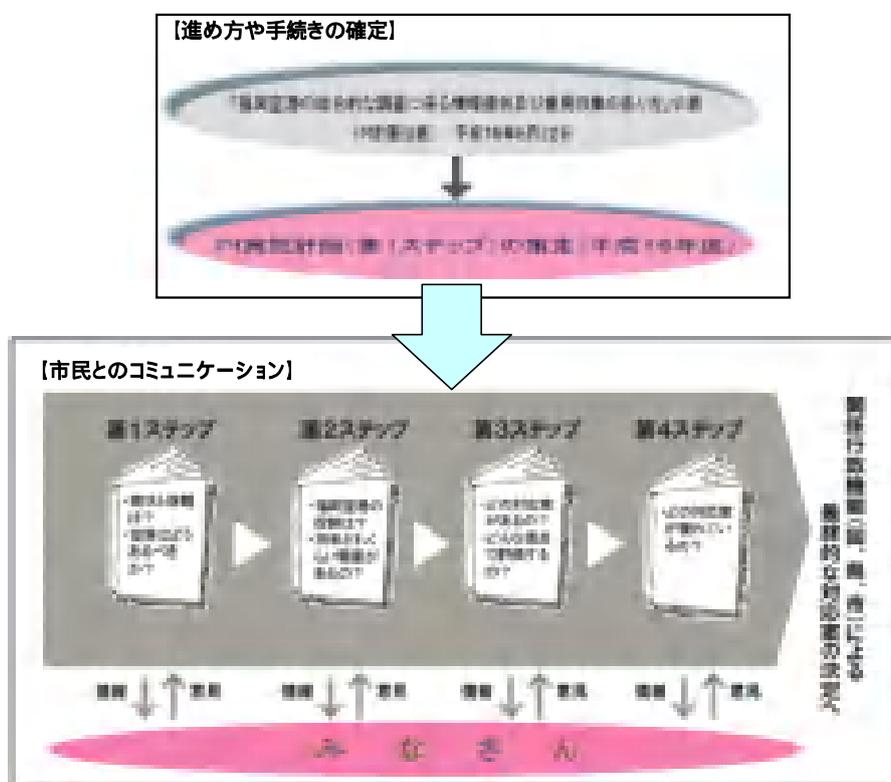
- ・ 沼津市の鉄道貨物駅機能は、県東部地域の発展や環境負荷低減などの観点から重要な役割を果たしており、今後も維持されることが必要と考えられる。
- ・ しかしながら、貨物駅整備には広大な敷地が必要であり、南北間の地域分断を引き起こすという課題が生じる。また、周辺地域における騒音、大気汚染等の環境悪化に対する懸念への対応も重要な問題となる。
- ・ 今後の貨物駅整備にあたっては、地域振興への貢献や周辺環境との調和、地域住民の憩いの場の提供、地域防災力の向上などを積極的に検討し、周辺地域を含め地域の発展に資するものとなるようにしなければならない。



今後の貨物駅整備のあり方

(6) 合意形成に向けて

- ・ 今後の計画づくりは、公正・公平に進めることが必要であり、市民とのコミュニケーションを図りながら計画の検討を進めていくべきである。このため、市民参画型計画策定手法である PI（パブリックインボルブメント）方式を導入することが考えられる。
- ・ PI方式は、近年わが国でも数多く導入され、技術的な知見が蓄積されつつある。特に、計画検討だけでなく、検討の進め方や手続き自体についても市民の意見を聴いた上で決めていくやり方が公正・公平に進める上で有効である。
- ・ 例えば、PI方式を導入した福岡空港の総合的な調査では、空港の将来の混雑問題など課題に対する対応案の検討にPI方式を導入した。この場合、専門家や市民から意見を聴き、まずはどのように計画を進めるか、どのように情報提供・意見収集を行うかといった進め方や手続きを定めている。また、その他にも道路計画などで、検討の進め方自体を検討し、確定するステップを最初に設け、PI方式のもとで検討の進め方や手続きを確定した上で、代替案の検討やその比較評価など具体的な計画検討のステップへ進む流れとなっている事例もある。
- ・ 本事業にPI方式を導入する場合においても、専門家等の助言を得つつ市民から意見を聴き、まずは進め方や手続きを決め、それに基づき市民とのコミュニケーションを図りながら検討を進めるべきである。



専門家や市民の意見を聴いて定められた福岡空港における PI 方式の進め方

5 目指すべき地域の将来像

200 万人都市圏の形成を視野に入れた高次都市機能の集積
物流機能の強化による地域企業・商店の活力の向上
沼津の個性、歴史、空間を尊重した、地域性豊かな存在感ある都心の創造
三世代がそれぞれ自立し、支えあって暮らすまちづくり

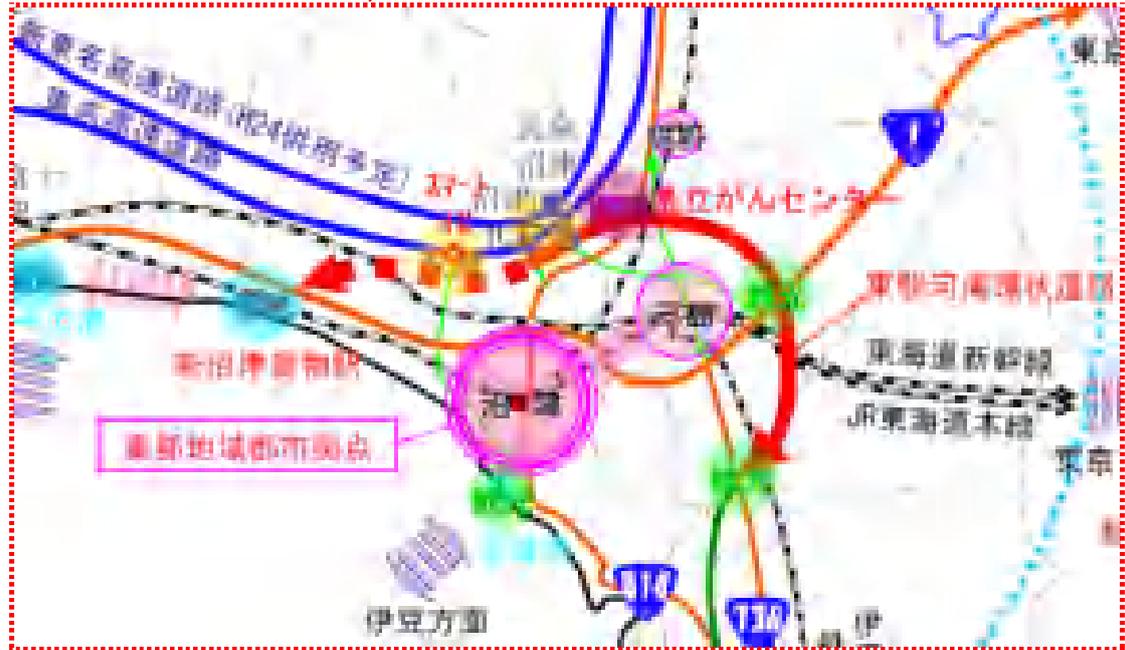
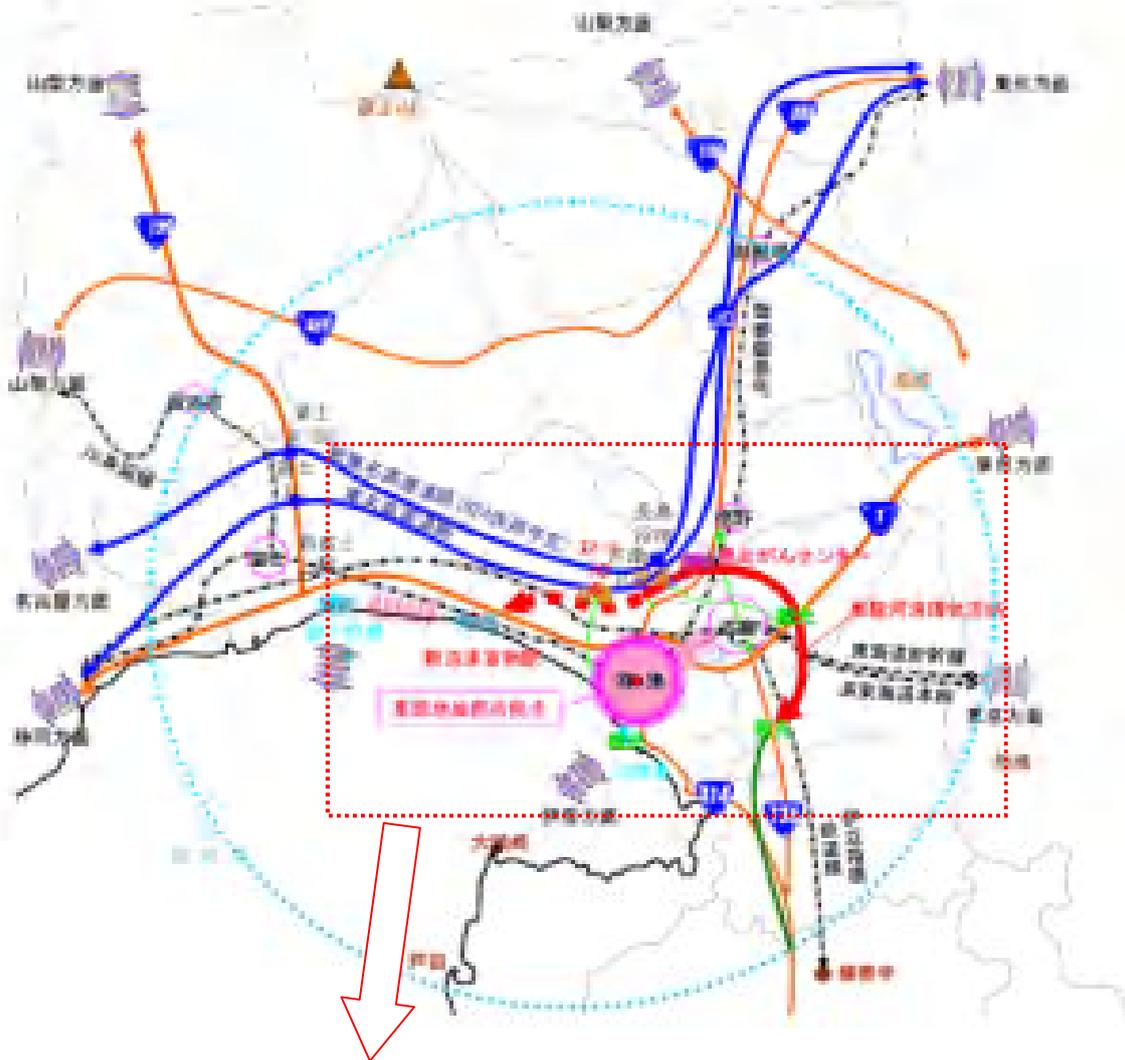
(1) 県東部地域の拠点都市づくり

1) 広域的な拠点都市づくり

- ・ 県東部地域は、計 18 市町という多くの自治体を抱える地域であり、都市機能の集積の脆弱性、人口減少に伴う財政能力の低下等の課題を抱えている。そのため、これらの課題の解決や県東部地域の競争力を強化するための広域的なプロジェクトを効率的に推進するためにも市町の枠にとられない広域的な拠点都市づくりを目指す必要がある。
- ・ 沼津駅周辺は、県東部地域の拠点都市として、新幹線の停車駅である三島駅とも十分に連携し、県東部地域一体の 100 万人都市圏の形成、さらには近接する山梨県、神奈川県との連携強化による 200 万人都市圏も視野に入れた高次都市機能の集積を進めるための中核として位置づけられる。
- ・ 沼津駅周辺は、東駿河湾環状道路を軸とした原地域、県立がんセンターなどの副次拠点のネットワークの中心に位置し、都市機能の一層の向上が期待される。富士山麓ファルマバレープロジェクト、裾野・御殿場地域におけるハイテク産業の集積、富士山、伊豆、箱根といった国内有数の観光資源を利用した地域振興プロジェクト等との連携強化により、広域的な拠点都市として、更なる発展の可能性も期待される。



沼津市を拠点とした静岡県東部地域の拠点形成



沼津市を中心とした静岡県東部地域のネットワークの形成

2) 県東部地域の物流機能の強化

- ・ 静岡県は、製造品出荷額全国 2 位とものづくり産業が充実しているが、物流では関東と関西の単なる通過点になっている。ロジスティクスが弱いことは、将来的に産業面における県あるいは県東部地域のポテンシャルを低下させ、製造拠点の流出を引き起こす可能性もあるため、県東部地域のロジスティクス機能の強化に早急に取り組むべきである。
- ・ 世界的なモーダルシフトの進展や物資輸送における環境負荷低減の観点からも港湾、鉄道、道路を効率的に利用したインターモーダル輸送の推進することが重要である。また、企業が多様な輸送手段の中から最も効率的な輸送手段を自ら選択できることは産業の活性化のためにも必要であり、県東部地域で鉄道貨物輸送が果たす役割は非常に大きい。
- ・ 世界的には、ロジスティクス拠点・サプライチェーン拠点は、地域の振興のために誘致することが主流である。物流施設を従来のような迷惑施設として捉えるのではなく、産業活性化や地域振興へと結びつける取組みを行うべきである。
- ・ 県東部地域が競争力を持つためには、中心市街地の地元企業・商店の活力を向上させることが必要である。そのため、行政では、地元企業・商店に対して IT 支援・ロジスティクス・システム構築支援等の競争力の強化を目的とした取組みを実施するべきである。

静岡県工業の全国順位

順位	事業所数				従業者数				製造品出荷額等			
	都道府県	(事業所)	前年比 (%)	前年順位	都道府県	(人)	前年比 (%)	前年順位	都道府県	(億円)	前年比 (%)	前年順位
1	大阪	21,315	11.9	1	愛知	795,030	7.3	1	愛知	342,076	26.3	1
2	愛知	19,635	10.1	2	大阪	480,306	8.8	2	静岡	150,329	21.6	3
3	東京	16,446	14.7	3	静岡	410,651	8.0	3	神奈川	147,915	24.1	2
4	埼玉	13,576	12.5	4	神奈川	389,290	8.4	5	大阪	146,661	19.2	4
5	静岡	11,259	10.2	5	埼玉	387,507	10.4	4	兵庫	133,840	18.9	5
6	兵庫	10,125	9.2	6	兵庫	361,177	6.4	6	千葉	122,404	20.8	6
7	神奈川	9,592	13.0	7	東京	318,488	12.2	7	埼玉	116,049	20.8	7
8	岐阜	6,822	11.4	8	茨城	263,931	8.0	8	茨城	96,291	21.8	8
9	福岡	6,400	8.2	9	千葉	214,277	6.2	9	三重	93,195	20.7	9
10	茨城	6,163	8.9	10	福岡	212,846	6.5	10	広島	78,809	23.4	10
	全国	235,238	10.6		全国	7,671,198	8.3		全国	2,628,503	21.7	

【上位5市町】

順位	事業所数				従業者数				製造品出荷額等			
	市名	(事業所)	前年比 (%)	前年順位	市名	(人)	前年比 (%)	前年順位	市名	(百万円)	前年比 (%)	前年順位
1	浜松市	2,445	13.1	1	浜松市	77,661	12.0	1	浜松市	2,098,101	26.9	1
2	静岡市	1,687	8.3	2	静岡市	46,278	5.1	2	磐田市	1,621,186	30.7	2
3	富士市	957	9.1	3	磐田市	36,505	4.6	3	静岡市	1,528,631	17.2	3
4	沼津市	679	9.9	4	富士市	35,038	6.0	4	湖西市	1,407,746	20.0	4
5	磐田市	668	8.9	5	沼津市	20,366	4.2	6	富士市	1,351,329	14.7	6

出所：平成21年工業統計調査結果(速報) (静岡県)

(2) 新しいコンセプトの都心づくり

1) 沼津の個性、歴史、空間を尊重した都心づくり

- ・ 沼津市都心部においては、静岡駅周辺や浜松駅周辺にはない、沼津の個性、歴史、空間を尊重した新たなコンセプトに基づき、存在感のある都市空間の形成を目指すべきである。
- ・ 沼津市は、静岡市や浜松市とは異なり、中心市街地と観光客が集う沼津港との位置が近いという優位性がある。現状では、沼津港へは自家用車で直接訪れる人が多く、中心市街地が素通りされている。沼津港と中心市街地との連携を強め、駅周辺へも観光客を誘導する取組みが必要である。
- ・ 沼津駅北の東部コンベンションセンターは、人、もの、情報が交流し、新たな都市拠点を形成することを目指して計画を進めており、新たな魅力の創出が期待される。そのため、コンベンションセンターと沼津港という南北の魅力ある施設間の回遊性を高め、それらを結ぶ中心市街地にも多くの人が集い歩くようなまちづくりが必要である。
- ・ また、沼津のまちや都心の将来のあり方については、住民が具体的なイメージを持てる新しいコンセプトを示すことが必要である。そのために、ワークショップ等を通じて市民参加型のまちづくりを行うとともに、広く市民に広報活動を行い、賑わいを創出することが必要である。



東部コンベンションセンターの概要



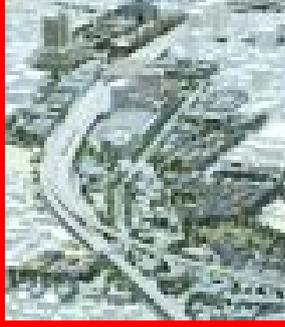
沼津港の概要

2) 三世代交流型都市の実現

- ・ 人口減少時代における沼津の発展を考えると、高齢者には健康と生き甲斐、親世代には安心して働ける環境、子供たちにはコミュニティの中で教育される機会を一つの都心の中で提供することで、三世代がそれぞれ自立し、支えあって生活が行えるまちづくりを進めるべきである。
- ・ 三世代が自立し支えあう都市の実現には、中心市街地である駅周辺に交通結節機能だけでなく、商業、教育、病院、福祉施設、高齢者住宅など様々な機能を集約することが必要となる。それには、行政と施設を実際に運営する民間事業者等が一体となった取組みが必要となる。
- ・ 現状の沼津の中心市街地は南北に分断され、多様な機能を集約するスペースの確保が困難であるため、鉄道高架事業により生み出される用地を十分に活用して、三世代交流型都市の実現を目指すべきである。



鉄道高架関連事業



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



貨物駅周辺



車両基地周辺



大手町片浜線
鉄道高架関連事業

市街地開発事業

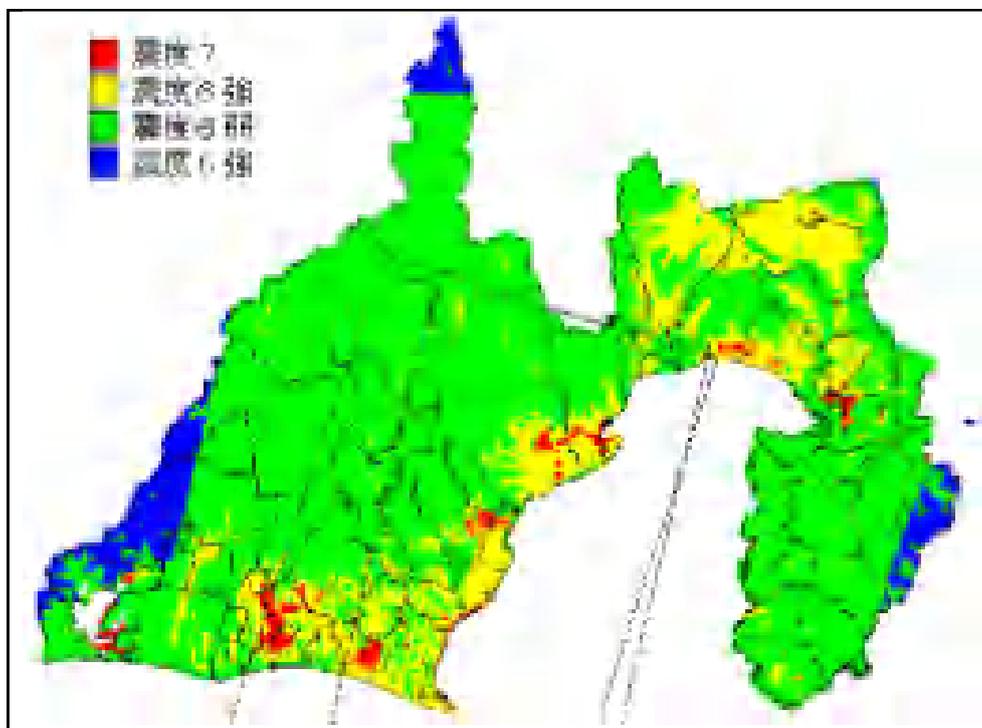


土地区画整理事業(沼津市)

鉄道跡地の土地利用イメージ図

3) 災害に強いまちづくり

- ・ 静岡県は、これまでも防災先進県としてさまざまな災害対策に取り組んできており、沼津でも特に海岸線においては防潮堤の整備、先人たちによる防風林としての千本松原の整備が行われている。
- ・ しかし、東日本大震災の経験から、防災について絶対的な基準が存在しないことが再認識されたため、東海・東南海・南海地震に備えた災害に強いまちづくりを地域振興・まちづくりの重要な課題として捉えるべきである。
- ・ 特に、東日本大震災では津波による被害や液状化現象による被害が甚大であったことを踏まえ、沼津でもこれらの被害を最小限にするための取組みを検討するべきである。



東海地震発生時の静岡県内での震度分布（想定）



千本松原と防潮堤



津波対策水門びゅうお

6 まとめ

(1) 事業の妥当性について

- ・ 沼津駅周辺鉄道高架事業について、交通対策、地域振興、物流の視点から検証した結果、本事業は、沼津市都心部が抱える交通環境や南北市街地分断の問題を抜本的に解消し、県東部地域の拠点都市を形成するために効果的な事業である。
- ・ また、費用便益分析においても、本事業の便益は費用を上回っており、社会経済的に合理性を有する。

(2) 沼津貨物駅の移転について

- ・ 本事業を実施するためには、現沼津貨物駅の移転が不可欠であり、それが実現できない場合には、本事業は中止とならざるを得ない。
- ・ 貨物駅の移転先について、本会議において改めて検証した結果、現計画の移転先と同一の結果が得られ、現計画の妥当性が確認できた。
- ・ 近傍駅への統合や現計画の規模縮小は、様々な問題が生じる。しかしながら、これらの可能性についての議論を否定するものではない。

(3) 今後の事業執行について

- ・ 沼津駅や沼津港を含む都心エリアについては、静岡駅周辺や浜松駅周辺にはない新たなコンセプトに基づき、県と市が市民参加のもとまちづくりを進めるべきである。
- ・ 沼津貨物駅の移転先は、周辺地域を含め地域の発展に資するものとならなければならない。このため、県と市が一体となって、関係機関の協力を得つつ、配置計画の見直しを含め、関係者間の徹底した合意形成を図ることが望まれる。この際、防災の視点も考慮すべきである。
- ・ 合意形成にあたり、最新の市民参画型計画策定手法であるパブリックインボルブメント（PI）方式を導入し、専門家の協力を得て、手続きを含めて議論していくことが必要である。
- ・ 県は、平成 15 年度の事業着手から 9 年目となることを十分認識し、時間管理の概念も採り入れて、県東部地域にとってどのような選択がふさわしいのか判断すべきである。

7 これまでの検討経過

(1) 沼津駅付近鉄道高架事業に関する有識者会議

1) 委員

構成：10名（座長1名、委員10名）

区分	氏名	役職
座長	森地 茂	政策研究大学院大学 教授
委員	大久保 あかね	富士常葉大学総合経営学部 准教授
	岸 昭雄	静岡県立大学経営情報学部 講師
	岸井 隆幸	日本大学理工学部 教授
	杉山 雅洋	早稲田大学 名誉教授
	高橋 洋二	日本大学総合科学研究所 教授
	武内 和彦	東京大学大学院 教授
	谷口 栄一	京都大学大学院 教授
	長谷川 逸子	関東学院大学大学院 客員教授
	水尾 衣里	名城大学人間学部 教授

（五十音順、敬称略）

2) これまでの開催実績と会議の議題

	開催日時	会議の議題
第1回	平成22年9月8日	事業概要の説明・現地視察
第2回	平成22年11月12日	交通対策の視点
第3回	平成23年1月20日	物流の視点
第4回	平成23年3月24日	地域振興の視点
第5回	平成23年5月13日	意見取りまとめの視点・方向性
第6回	平成23年6月10日	報告書とりまとめ

(2) 沼津駅付近鉄道高架事業に関する有識者会議 貨物駅検討部会

1) 部会の設置趣旨

- ・ 貨物駅検討部会は、第 3 回沼津駅周辺鉄道高架事業に関する有識者会議（平成 23 年 1 月 20 日開催）において、現計画の貨物駅移転先地の妥当性や貨物駅を取り巻く問題について検討することを目的に設置された。

2) 委員

構成：5 名（部会長 1 名、委員 4 名）

区分	氏名	役職
部会長	高橋 洋二	日本大学総合科学研究所教授
委員	杉山 雅洋	早稲田大学 名誉教授
	谷口 栄一	京都大学大学院教授
	苦瀬 博仁	東京海洋大学海洋工学部流通情報工学科教授
	伊藤 亮	名古屋市立大学経済学研究科専任講師

： 沼津駅付近鉄道高架事業に関する有識者会議 委員

3) 開催実績と会議の議題

	氏名	会議の議題
第 1 回	平成 23 年 3 月 9 日	現計画の決定経緯等
第 2 回	平成 23 年 3 月 27 日	(現地視察)
第 3 回	平成 23 年 4 月 13 日	移転先を検討する際の評価項目・環境等に配慮した貨物駅のあり方
第 4 回	平成 23 年 5 月 9 日	移転先の検証結果