

## 鉄道高架事業に関連する事業者へのヒアリング結果

沼津高架PIプロジェクトでは、車座談議の一環として事業者へのヒアリングを実施しています。PI委員会においても「鉄道事業者をはじめとした事業者の意見もしっかりと聴き、市民に周知すべき」との指摘がありました。これまで伺った各事業者からのご意見をお知らせします。

### 1) 鉄道事業者（東海旅客鉄道株式会社）

#### ① 沼津駅付近鉄道高架事業に対する考え方

- ・ 沼津駅付近鉄道高架事業は、沼津市都心部における交通の円滑化や南北市街地の分断の解消を目的として、事業主体である静岡県において計画された都市計画事業。JR東海は、静岡県が策定した現在の高架事業計画について協議を受け、鉄道事業への影響を検討した上で、当該事業計画に協力すべく同意している。

#### ② 沼津高架PIプロジェクトに対する考え方

- ・ JR東海は既に、静岡県が策定した現在の高架事業計画について協議を受け、同意している立場。沼津高架PIプロジェクトは事業主体である静岡県が、改めて沼津駅付近鉄道高架事業等の方向付けをするために進めているということなので、県がPIの結果として協議内容を変更する場合には、県より協議されるものと認識している。

#### ③ 事業計画変更の影響

- ・ 事業の変更を計画する場合は、従前のJR東海の対処方を変更することが必要となると思われるので、早急に協議いただきたい。

## 2) 鉄道事業者（日本貨物鉄道株式会社）

### 1 沼津駅付近鉄道高架事業（以下「本事業」）に対する考え方

- ・沼津貨物駅の機能が維持されることを前提として、本事業の推進に協力している。なお、貨物駅の機能維持は、静岡県が各所との調整を経て策定された現在の移転計画によりなされるものと考えている。

### 2 沼津高架PIプロジェクトに対する考え方

- ・本事業及び一連のまちづくり計画について、あらためて方向付けをするために、静岡県が行政上の取り組みとして実施しているものと認識している。

### 3 事業計画変更の影響

- ・事業計画変更の内容、程度に関わらず、現在の沼津貨物駅の機能は当然、維持されるものと考えている。なお、本事業を変更する際は事業主体である静岡県から、あらためて協議があるものと認識している。
- ・また、区画整理事業エリアにも土地を所有するJR貨物は、換地計画が完了しない状態で事業が中断、或いは長期化することとなれば土地利用上大きな制約、影響を受けることとなる。

### 3)通運事業者

#### ①鉄道高架事業や沼津高架PIプロジェクトに対する考え方について

- ・原地区への貨物駅移転は、トラック輸送の距離が延びて場合によりコストアップになるが、県の方針であり、JR貨物も協力しているので、当社でも協力する立場である。
- ・鉄道高架事業や区画整理事業の先行きがわからないので、設備投資や修繕の計画が立てにくい。

#### ②集配エリア・取扱品目について

- ・沼津、三島、裾野、御殿場、小山、伊豆全域。
- ・工業製品、原材料、飲料や食品、牛乳や青果物など。

#### ③貨物輸送のメリットについて

- ・長距離輸送のコストが安い。北海道や九州など長距離輸送の運賃は、トラック輸送に比べてかなり安価である。CO2排出量もトラックの1/6程度で済むため環境にやさしい。
- ・トラック輸送では難しい重量物や長尺物も運んでいる。

#### ④沼津貨物駅が廃止、あるいは他地区に移転した場合の影響について

- ・トラック輸送の距離が延びてコストアップになる。CO2排出量も増える。
- ・取引をやめる顧客も出てくると思う。
- ・東部・伊豆地区での通運事業の営業が非常に難しくなると思う。

#### 4) 港湾事業者

##### ① 沼津高架PIプロジェクトについて

- ・すでに着工している事業であるので、PIプロジェクトの出発点に疑問を感じる。

##### ② 鉄道高架事業について

- ・鉄道高架事業は、当社に直接的には影響ないと思われる。
- ・ただ、高架化による南北市街地の一体化や踏切除却により、鉄道、船舶、トラックを含めた物流全体には良い影響があると思う。
- ・モーダルシフトが時代の流れである。鉄道や船舶での輸送はトラック輸送に比べてCO2排出量も少ないため、京都議定書にも貢献している。東部地域の物流を沼津に収斂し、効率化を図るべきではないかと考えている。

##### ③ 港湾運送事業について

- ・取扱貨物は、主に、金属くず、化学薬品、砂・石材等である。
- ・金属くずなどは、愛鷹山など山でストックしている。ガードの走行には苦労しているようだ。化学薬品は港で積み下ろしを行い、関連会社へ輸送している。
- ・高架化により南北の往来がスムーズになれば、埠頭を利用する物流企業などにはメリットがある。

##### ④ 港の観光について

- ・駅周辺に魅力があれば黙っていても人は集まる。港への観光客のうち、8割は首都圏から車でやって来る。そのほとんどはリピーターである。リピーターがいないと観光業は持続しない。
- ・東名利用料が一時的に1,000円になった頃から、首都圏からの観光客が増えた。地理的に近く、新鮮な魚介類を使った食事、干物などの土産、競り、びゅうおや水族館など、港で一日楽しめる。
- ・若山牧水や井上靖、芹沢光治良、明治史料館などもうまく活かせば観光資源になる。

## 5)バス事業者

### ①バス事業の現状

- ・路線バスの他、観光バスや貸切バスも三ツ目ガードやあまねガードを走行するが、渋滞で通過に時間を要し、定時性が確保できず苦勞している。（観光バスや貸切バスは、線形や高さ制限の不安から三ツ目ガードは通らないようにしている会社も有り）
- ・バス利用者は年々減少傾向にある。朝夕は通勤通学である程度利用されるが、日中の利用が少ない。日中、駅や駅周辺の施設に人が集まらなると、バス利用者が増えない。

### ②バス事業の営業上の課題と、その解決に向けて望むこと

- ・渋滞の解消、特にガード付近での渋滞解消を望む。渋滞があると、定時性が確保できず、お客様にご迷惑をかけてしまう。
- ・駅前のバス乗場に定時にバスが到着するためには、駅の周辺に時間調整のためのバスの滞留スペースが必要であるが、現在は十分確保されていないため苦勞している。駅周辺を整備していく際には考慮してもらいたい。

### ③鉄道高架事業に対する期待や懸念

- ・駅周辺の交通事情が改善され、渋滞が減り、バスの定時制が確保できるのは歓迎すべきこと。
- ・現在、高架を見据えての路線展開や設備投資等は、具体的に検討していないが、高架化により定時性が確保できれば、新たな路線展開や増便、ルート変更など是有り得る。
- ・沼津駅の北側を走る路線も駅南口から発着しているが、駅の南北間を人が歩ける様になれば、駅北口から発着する路線が増やせ、時間短縮にもなると思う。

## 6) タクシー事業者

### ① タクシー事業の営業上の課題と、その解決に向けて望むこと

- ・三ツ目ガードやあまねガードは渋滞しており、冠水の心配もある。日吉・高田の踏切付近も朝晩は渋滞している。タクシーは基本的に最短ルートを走行するため渋滞にはまりやすいし、渋滞にはまると料金も上がるので、結局お客様にご迷惑を掛けてしまう。
- ・沼津駅からの乗客は減っており、観光目的での利用客もほとんどない。
- ・ファルマバレー構想と絡めて、大勢の学生を集める仕掛けをしていけば、活気が出るのではないかと。まちが元気にならないと、商売も難しくなる。

### ② 沼津高架事業などに対する期待や懸念

- ・渋滞解消に加え、津波対策や日吉・高田の踏切付近の安全性、市街地の南北分断解消のためにも高架は必要である。
- ・ある程度予算を掛けて社会基盤を整備しないと地域が活性化しない。仮に高架が中止になった場合は、これまでの投資が無駄になってしまう。
- ・現在、高架を見据えての事業展開や設備投資等は、具体的に検討していないが、東部コンベンションセンターのオープンに伴い変化するタクシー需要に対応していきたい。
- ・東部コンベンションセンター完成後は、アフターコンベンションで東部・伊豆地域への波及効果が見込まれるし、交流人口が増えれば、まちや地域が活性化していくと思う。

## 7)大型店舗

### ① 商圈や来客者の交通手段等について

- ・車での来客者は、平日よりも休日の方が多い。

### ② 今の沼津駅周辺の地域での課題や心配なこと

- ・沼津は観光業を大切にしなければならないと思う。観光客が1日中楽しめるまちづくりをすべき。
- ・観光も、ウォーキングや食などと絡める等の工夫をし、マンネリ化させてはいけない。
- ・メディアからの発信も大切。沼津もメディアを使った広報をもっとすべき。
- ・ガードは狭くて薄暗いので、夜は怖いから通りたくないという声は聞いたことがある。

### ③ 沼津駅周辺に必要な機能・施設について

- ・新東名のNEOPASA駿河湾沼津は全国的にも有名なので、そこへのスマートインター設置や、そこから沼津市街までの道を整備すべき。
- ・沼津駅北口側には、店が少ない。駅北をもっと活性化させるような施設があるといい。
- ・駅周辺に、観光や医療などの施設があるといい。

### ④ 沼津駅付近鉄道高架事業について

- ・鉄道高架後のまちの変化について、想像が難しい。高架事業の効果を知りたいので、他都市の先進事例をもっと紹介すべき。
- ・現状は、歩行者が沼津駅の南北を行き来しにくい。それが行き来しやすくなれば、まちは変わっていくと思う。
- ・美術館、B級グルメ、農業、観光など、新しいモノを取り入れたまちづくりが良いと思う。マンネリはいけない。

## 8)トラック事業者

### ①トラック事業を展開する上での課題と、その解決に向けて望むこと

- ・三ツ目ガードやあまねガードは慢性的に渋滞している。特に、朝晩の通勤時間帯は渋滞がひどい。
- ・ドライバーはプロなので、経験や勘に基づいてスムーズに走行できそうなルートを選んで走っているが、大型車両は通行できるルートが決まっているので、渋滞にはまる時もある。携帯電話で渋滞情報を共有している会社もあるようだ。渋滞解消のため、高架化には期待している。
- ・日本の物流の9割はトラック輸送である。小回りもきくし、貨車との積み替えもない。ただ、高速道路料金やガソリン代などの負担と、帰りに積んでくる荷物の受注が難しいこともあり、遠距離便は利益が出にくい構造である。

### ②沼津高架事業などに対する期待や懸念

- ・駅周辺が高架化され、南北を繋ぐ道路が整備されれば、駅南から東名、新東名、スマートICへのアクセスが飛躍的に向上することになるので期待している。
- ・高速道路・幹線道路を繋ぐ道路網や新ルートが整備され、輸送時間が短縮すればコストダウンに繋がるため、期待している。
- ・近年、海外シフトなどで沼津から企業が出て行ってしまい、顧客が減っている。新貨物駅が出来て貨物の取扱量が増えれば、トラック輸送の仕事も増える可能性があるかと期待している。
- ・現在、高架を見据えての事業展開や設備投資等は、具体的に検討していないが、東名、新東名のIC付近に物流拠点が整備され、運輸事業者向けの補助制度などがあれば、新たに進出する事業者は増えると思う。

## 9)原地区における事業者

- ① 原地区に立地し事業展開されている企業として、原地区の課題や期待について
  - ・ 駿河湾環状道路の西区間延伸については、国道1号バイパス渋滞解消が期待できる。
  - ・ 駿河湾環状道路の西区間延伸やスマートインターチェンジが設置されたとしても、まちに魅力がなければ通過されるだけである。ただし、関東圏と中京圏の間地点に位置しており、物流的には一等地になるだけのポテンシャルはあると思う。
  - ・ 立地上、一番困っているのは大雨時の道路の冠水であり、この5～6年は以前に比べて冠水する頻度が高まっている。従業員は沼津市、富士市在住者が多く、車での通勤が多いが、会社の前の道路が冠水すると通勤ができず、操業に支障をきたすことになる。新放水路の整備の早期実現に期待したい。
  - ・ 建物が海に近いので、想定上では津波被害はないということになっているが、社員には地震が来たらすぐに避難するように言っている。
  - ・ 東京などからのお客さんを案内する飲食店などが原駅の周りには少ないので、原駅周辺の活性化を望む。
  - ・ お客さんを案内する飲食店などが原地区にはないが、逆に沼津港へ連れて行った方が喜んでもらえる。満足してもらえばプライベートでも来てくれるので、結果的に、沼津としての活性化にもつながる。
  - ・ 原駅付近では、南北を往来できる道路か通路がないと活性化していかれないと思う。
- ② 原地区における自然環境について
  - ・ 幹線道路の沿道ではトラックなどの騒音はあるが、都会などに比べたら、まち全体が格段に静かなので仕事などに集中できる。
- ③ 沼津駅付近鉄道高架事業（新貨物駅）について
  - ・ 鉄道高架事業により、会社に直接的な影響はないと思う。製品は主にトラック輸送であり、鉄道貨物による輸送は行っていない。