

# 検証 沼津駅付近鉄道高架事業 国・静岡県・沼津市・住民・JR

2,000億円の巨大プロジェクトの真実  
住民無視の不信と不透明な実態

佐藤賢治

# 沼津鉄道高架の原点・目的

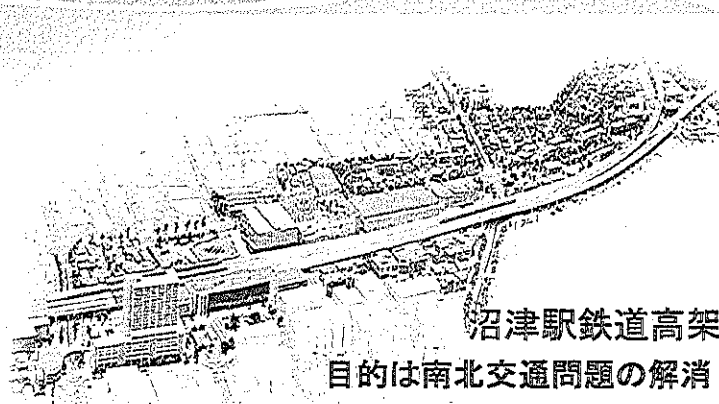
どうして鉄道高架にしなければいけないのか

## 沼津駅周辺の南北交通の解消

- 1.急カーブの三つ目ガードの解決
- 2.貧弱な道路の改善
- 3.開かずの踏切は存在しない

(その結果) 東部100万都市圏としての沼津駅  
(その結果) 沼津のにぎわいと活気を取り戻す  
鉄道高架しても南北交通解消しない

沼津駅付近鉄道高架事業



沼津駅鉄道高架  
目的は南北交通問題の解消

沼津駅周辺が生まれ変わります

○沼津駅周辺総合整備事業の概要 平成25年1月10日公表

事業名	事業内容	事業主体	事業費(億円)	国・県負担(億円)	市負担(億円)	23年度(%)
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箇所の踏切を除却します。	県	約787億円	約23億円	約764億円 約184億円	2.9%
鉄道高架関連事業	鉄道高架事業に必要な用地取得や線地整備、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行います。	市	約445億円	約110億円	約335億円 約194億円	24.7%
土地地区整理事業	鉄道の高架化により発生する鉄道跡地を活用して道路、水路、公園等の公共施設の整備改善と宅地の利用増進を図ります。	市	約293億円	約43億円	約250億円 約100億円	14.7%

注1) 平成23年度まで事業費は、平成24年3月31日現在基準として算出している。  
注2) 民間企業による事業費は計上していない。  
注3) 各事業費は各々の事業主体の算出による。

高架関連事業費総額1525億円

チェンジ沼津 佐藤賢治さんの作成資料

チェンジ沼津 佐藤賢治さんの作成資料

○沼津駅周辺総合整備事業の概要 平成25年1月10日公表

事業名	事業内容	実施主体	全体事業費(億円)	H23年度事業費(億円)	H24年度事業費(億円)	H25年度事業費(億円)	H23年度執行率(%)
特定再開発事業	沼津駅北地区において、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します。	都市機構	約158	約154	約4億円	約1億円	97.5%
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de」の建設と、南口駅前広場の拡張整備を行いました。(H20.3完成)	市	約131	—	—	—	100%
北拠点開発事業	沼津駅北口の旧国鉄沼津機関区跡地を活用し、県東部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します。	県	約86	約18	約68億円	—	20.9%
		市	約98	約61	約37億円	約24億円	62.2%
合計			約473億円	約540	約540	—	27.0%
大鉄道高架総合計			約1,998億円	億円	億円	—	—

13の踏切の現状 (上り 8)  
東海道本線上り・7 御殿場線・1

東海道本線	上り	三つ目ガード	踏切 7箇所
踏切名	現況幅員	車線	現状
西寺脇	3.6(仮)	1車線	道幅最小294cm
東寺脇	3.6(仮)	1車線	一方通行
官舎裏	7.6(仮)	2車線	生活道路
市宮住宅	3.6(仮)	歩行者のみ	ブロックで車禁止
日吉	6.0(仮)	2車線	北進すると高田踏切、その先、旧246の信号機
平作	6.0(仮)	2車線	生活道路
錦屋	5.4(仮)	2車線	生活道路

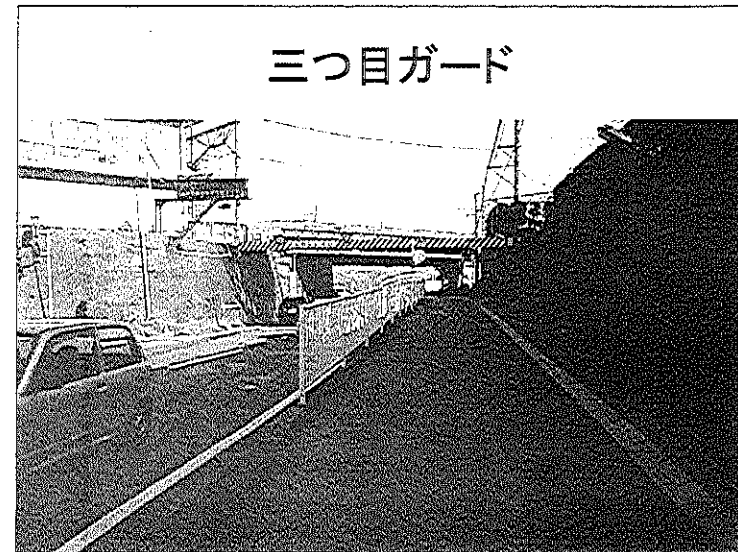
  

御殿場線			踏切 1箇所
踏切名	現況幅員	車線	現状
高田	5.6(仮)	2車線	旧246の信号機近く、南進日宮踏切、西進出来ず

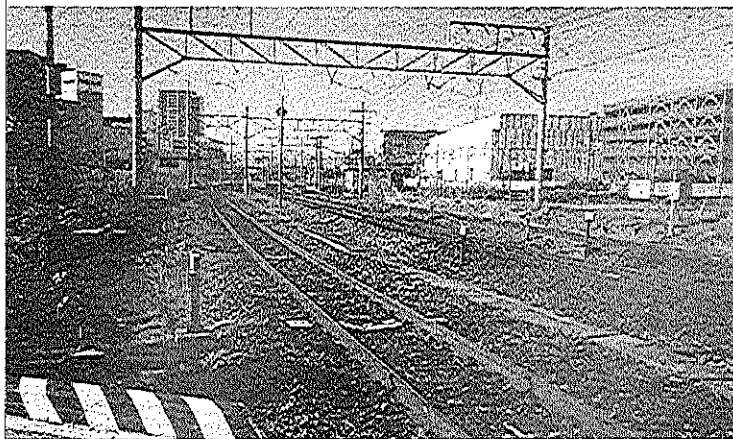
沼津鉄道高架事業

- 事業主体・・・静岡県
- 施行箇所・・・静岡県沼津市大岡～桃里
- 鉄道高架化計画
- ・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
- ・駅部の形態・・・ホーム3面、発着線6線
- ・除却する踏切数
  - 13箇所(東海道本線12箇所、御殿場線1箇所)
- ・立体交差化する幹線道路
  - 8路線(国道1路線、県道1路線、市道6路線)
- 移転する鉄道施設
  - ・新車両基地(片浜地区に移転)
    - 延長約2.1km、面積約62,000㎡
  - ・新貨物駅(原西部地区に移転)
    - 延長約2.1km、面積約118,000㎡
- 事業費
  - ・約787億円
  - (高架本体及び、新車両基地・新貨物駅工事費)
- 事業期間
  - ・平成18年度～平成34年度

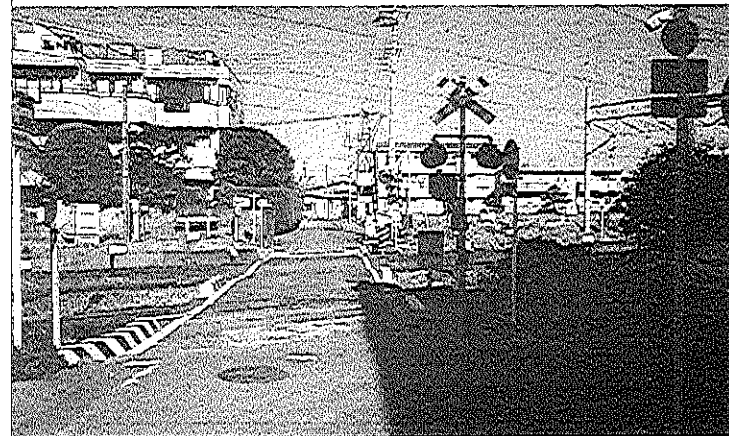
三つ目ガード



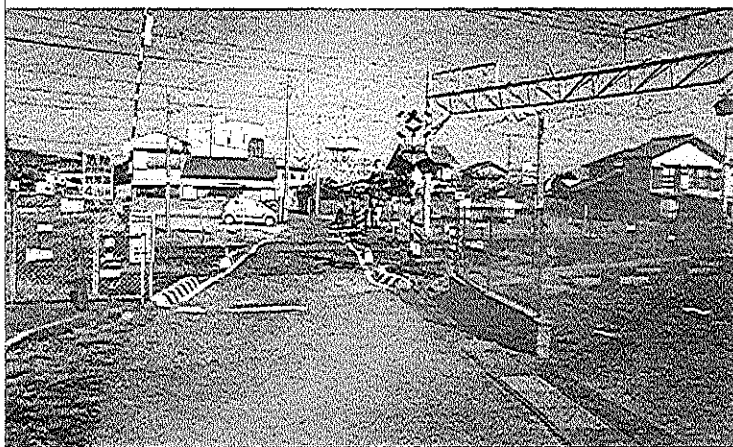
駅・三つ目ガード・西寺脇



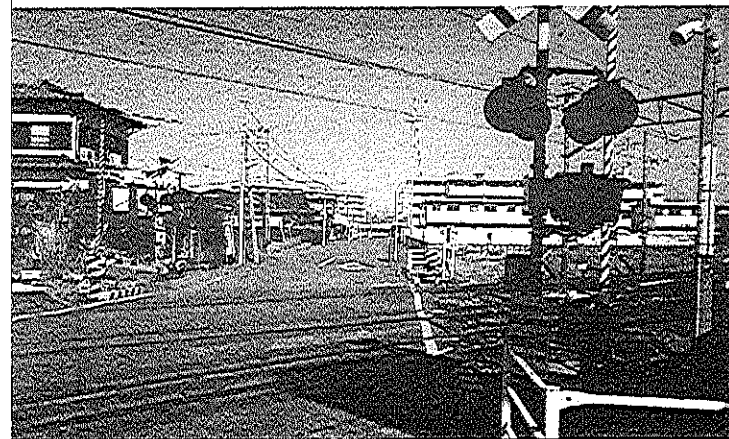
上り 2-7 東寺脇 幅3.6m



上り 1-7 西寺脇 幅3.6m



上り 3-7 官舎裏 幅7.6m



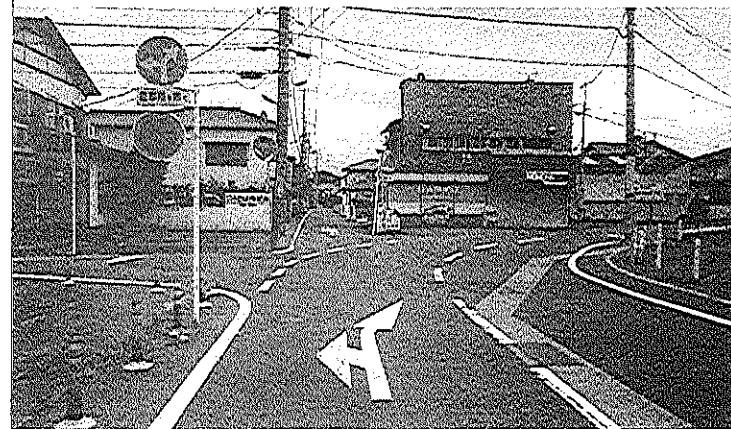
チェンジ沼津 佐藤賢治さんの作成資料

チェンジ沼津 佐藤賢治さんの作成資料

上り 4-7 市営住宅 幅3.6m



上り 5-7 日吉踏切の南側  
十字路だが旧国1に直進できず



上り 5-7 日吉 幅6.0m その先 高田



チェンジ沼津 佐藤賢治さんの作成資料

御殿場線1-1 高田 幅5.6m この前 日吉  
すぐ先、信号

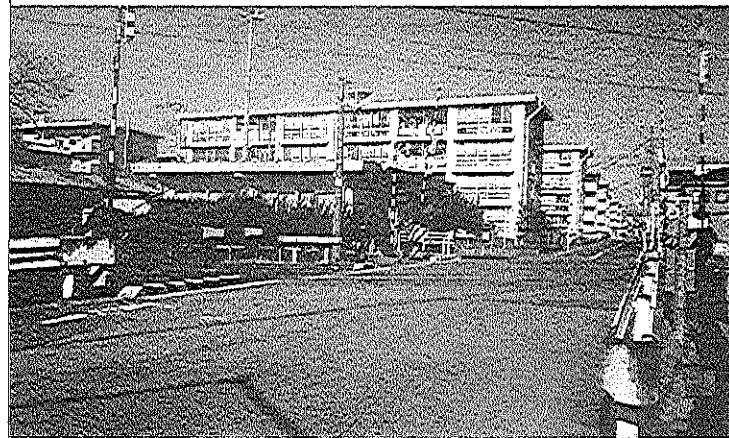


チェンジ沼津 佐藤賢治さんの作成資料

## 御殿場線は15mの高さを通る



## 上り 7-7 綿屋 幅5.4m



## 上り 6-7 平作 幅6.0m



## 沼津鉄道高架未公開資料

あまねガード82.9m

### ◎新車両基地

- ★第一閘門踏切 (三重構造)  
東海道本線高架 新車両基地通路線路面 人・車両ガード
- ★第二閘門踏切 (二重構造)  
東海道本線高架 人・車両踏切
- ★第二小頭防踏切 (三重構造) 車両基地横断約86メートル  
東海道本線高架 貨物駅は路面 人・車両ガード

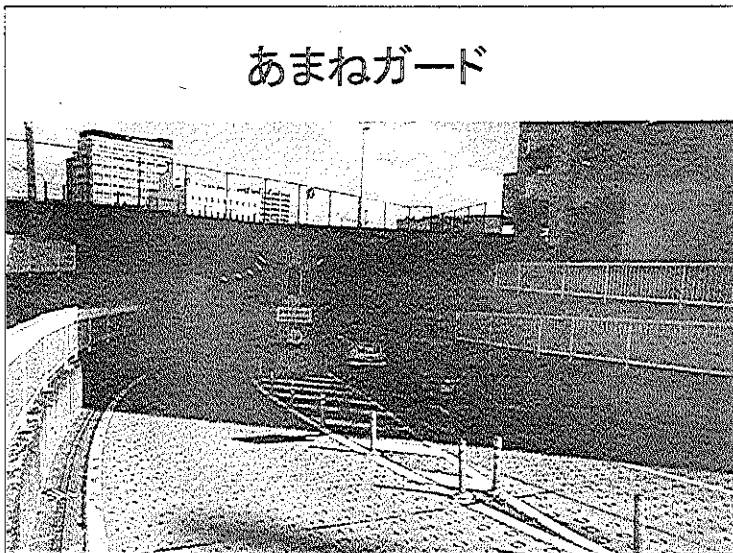
### ◎新貨物駅

- ★一本松踏切 (二重構造) 貨物駅横断約78メートル  
東海道本線、貨物駅路面 人・車両ガード
- ★桃里東踏切と桃里浜街道踏切の間 (二重構造)  
東海道本線、貨物駅路面 人・車両ガード

3ガード撤去、4新設 13踏撤去、1新設 新たに地下道、歩道橋作る



## あまねガード



## 13の踏切の現状(下り 5) 東海道本線下り・5 高架後の計画

東海道本線	下り	あまねガードのほり道ガード 踏切 5箇所	
踏切名	現況幅員	車線	現状 …高架後
第一間門	6.0(位)	2車線	隙が新中川…ガード予定 (三重構造)
第二間門	6.1(位)	2車線	★貨車入換規制・踏切 (二重構造)
第四間門	2.4(位)	1車線	大型車禁止 ●歩行者地下道のみ
第二小諏訪	2.4(位)	1車線	●新車両基地。ガード予定(約86, 2位)
第三小諏訪	2.0(位)	1車線	●新車両基地。歩道橋のみ
第四小諏訪	134センチ	歩行者のみ	…踏切2車線予定

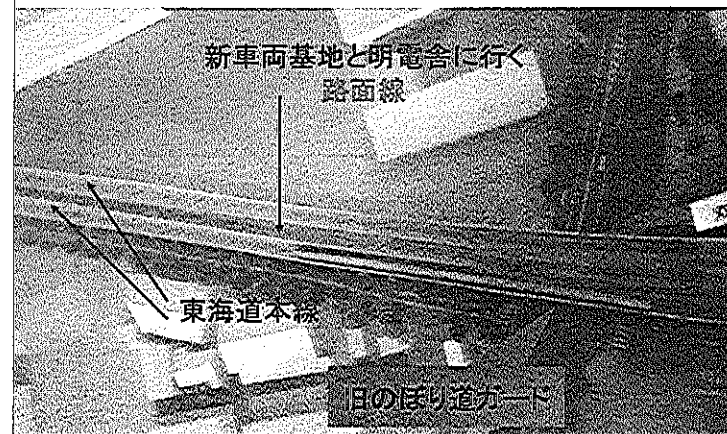
新貨物駅予定地		
一本松	1.7(位)	幅9.0メートル…ガード予定(約78, 8位)
桃里東	1.6(位)	幅10.0メートル…場所変更しガード予定

## 踏切跡地と、のぼり道ガード



チェンジ沼津 佐藤賢治さんの作成資料

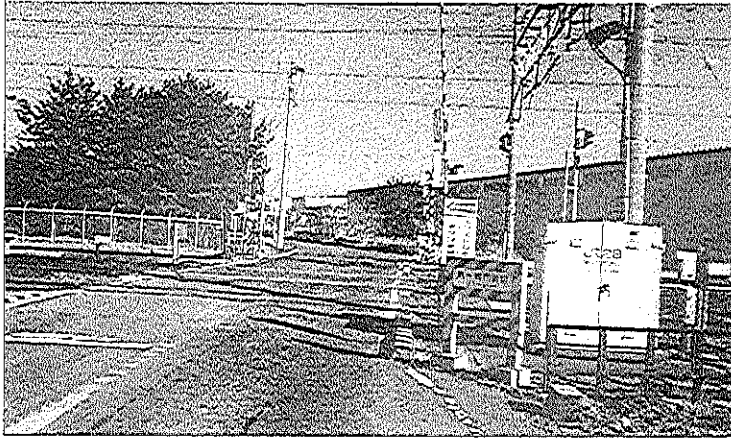
## のぼり道ガードから高架と路面に別れる ここから先の高架の意味が分からない



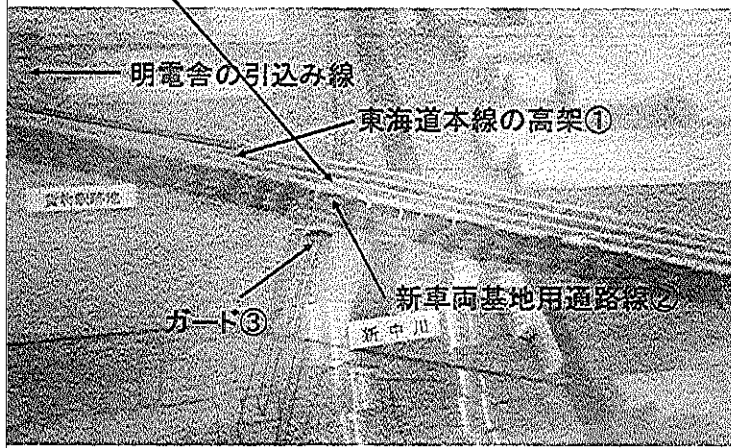
チェンジ沼津 佐藤賢治さんの作成資料

### 下り 1-5 第一間門 幅6.0m

東海道本線・高架 通路線・路面 人、車・ガード(三重)



### 第一間門の三重構造



チェンジ沼津 佐藤賢治さんの作成資料

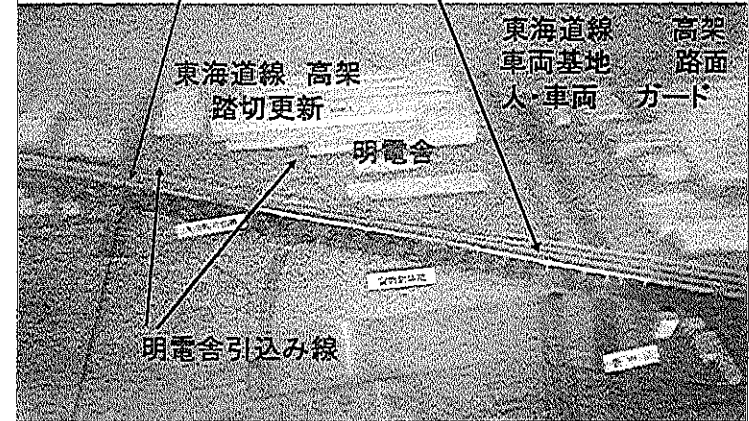
### 下り 2-5 第二間門 幅6.1m

東海道・高架 通路線・人、車踏切 (二重)



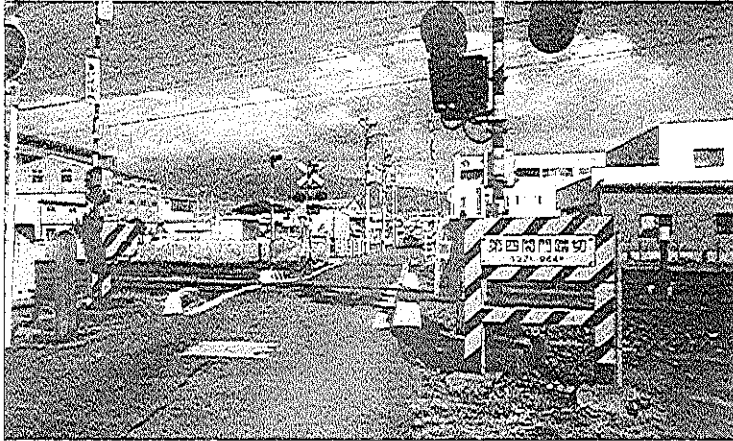
### 第二間門と第一間門

2重構造 3重構造

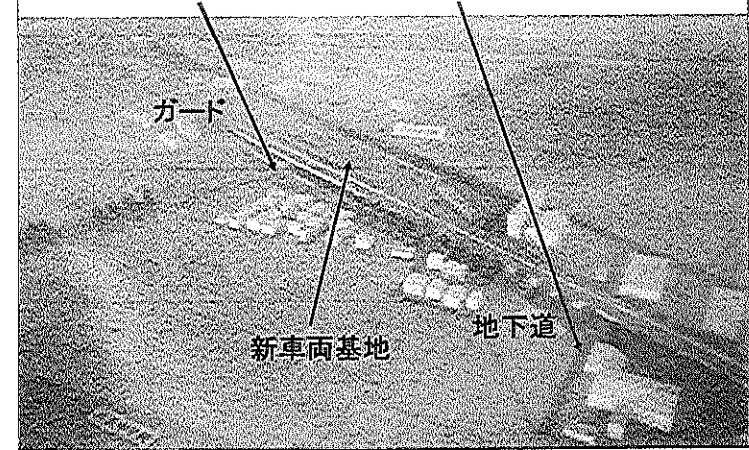


チェンジ沼津 佐藤賢治さんの作成資料

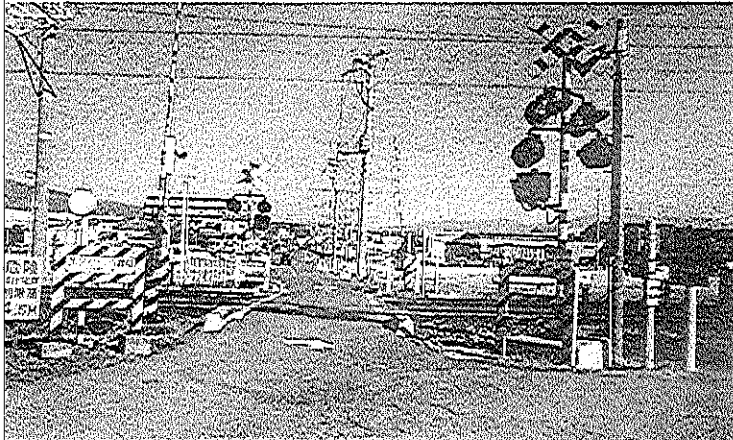
下り 3-5 第四間門 幅2.4m  
 東海道線・高架 車両基地 歩行者・地下道



第二小諏訪と第四間門

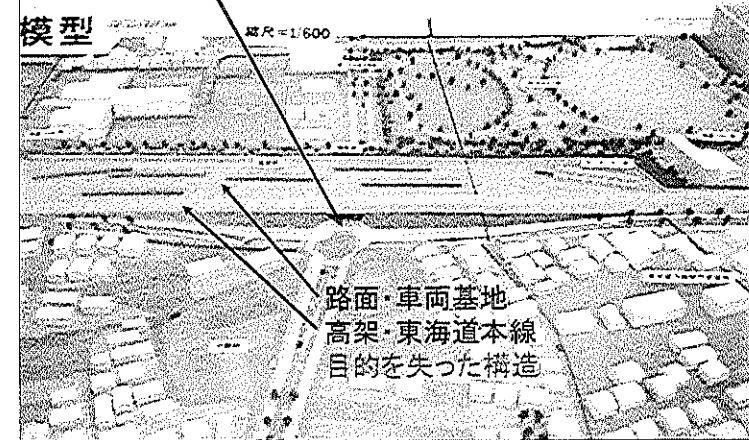


下り 4-5 第二小諏訪 幅2.4m  
 東海道線高架 車両基地 人、車・ガード[約86m]



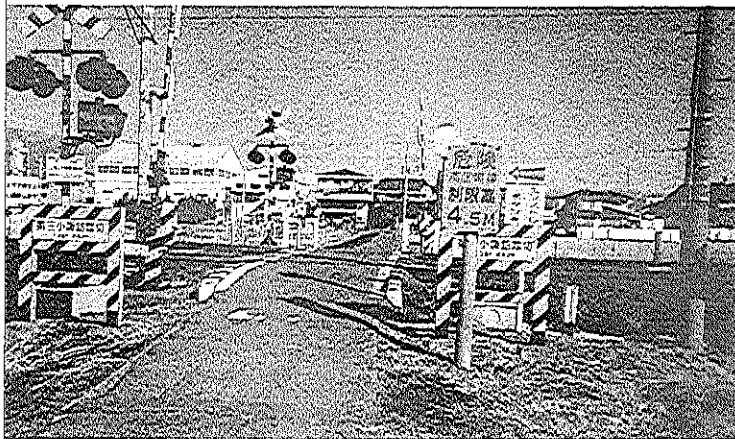
第二小諏訪のガード

下りの撤去踏切5、車両基地で高架無意味

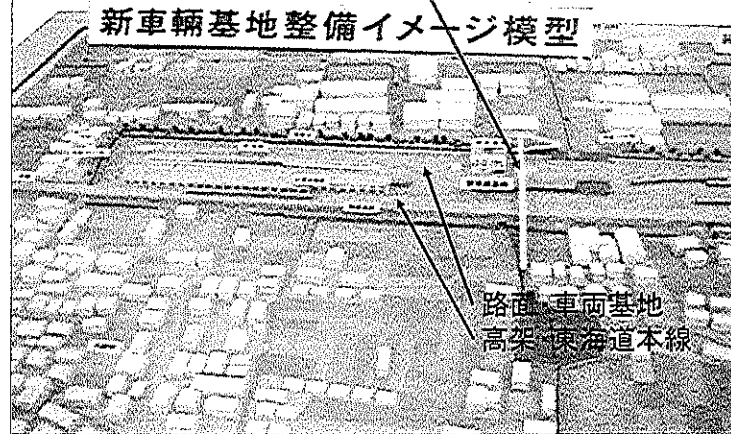




下り 5-5 第三小諏訪 幅2.0m  
東海道線・高架 車両基地 歩道橋



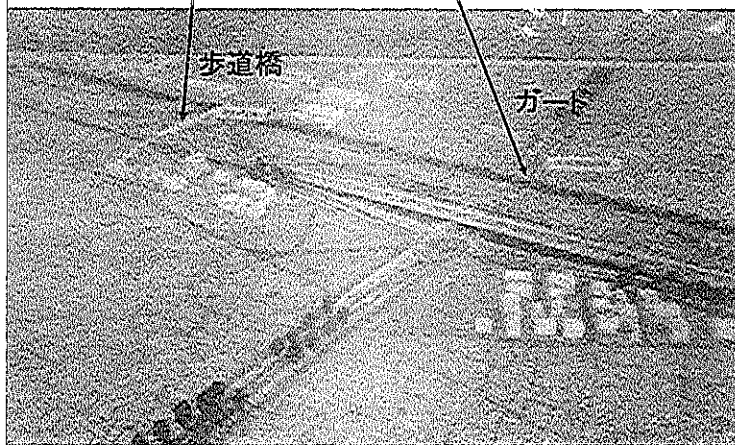
第三小諏訪の歩道橋  
下りの撤去踏切5、車両基地で高架無意味



新車両基地整備イメージ模型

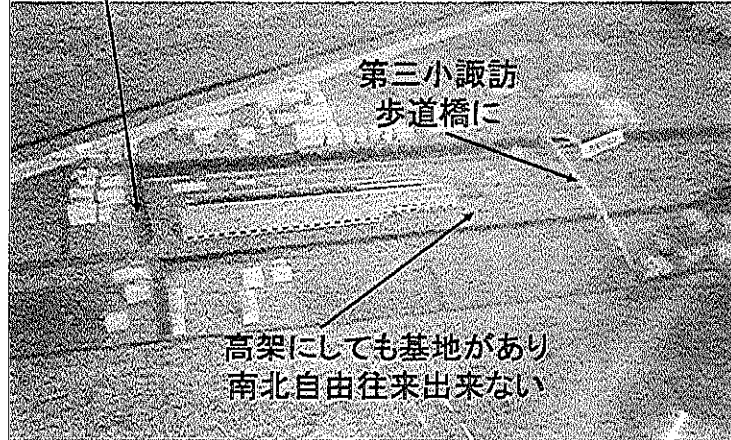
路面 車両基地  
高架 東海道本線

第三小諏訪と第二小諏訪

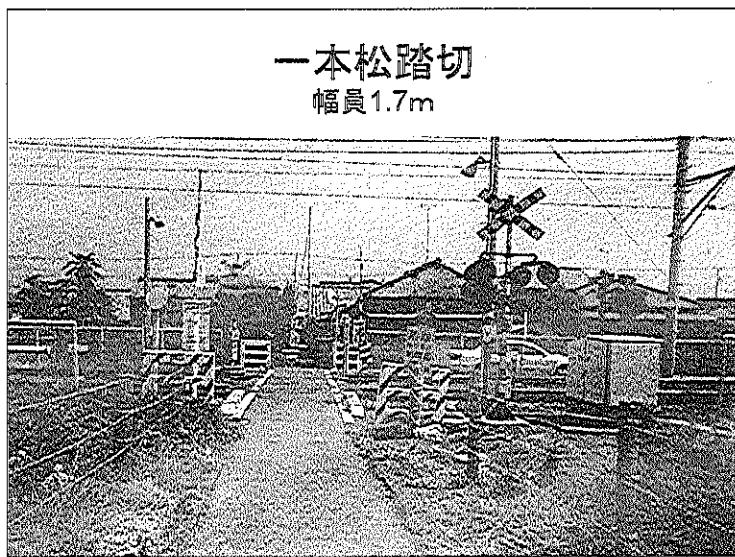
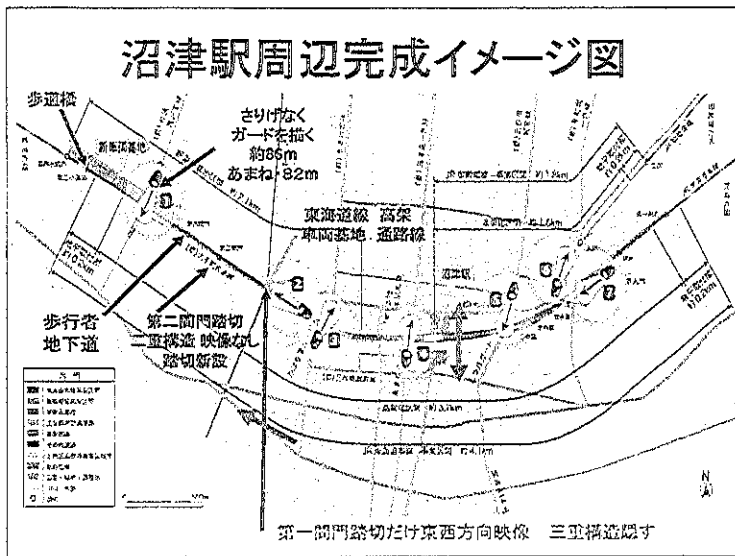


チェンジ沼津 佐藤賢治さんの作成資料

第四小諏訪、幅員134cmから2車線



チェンジ沼津 佐藤賢治さんの作成資料



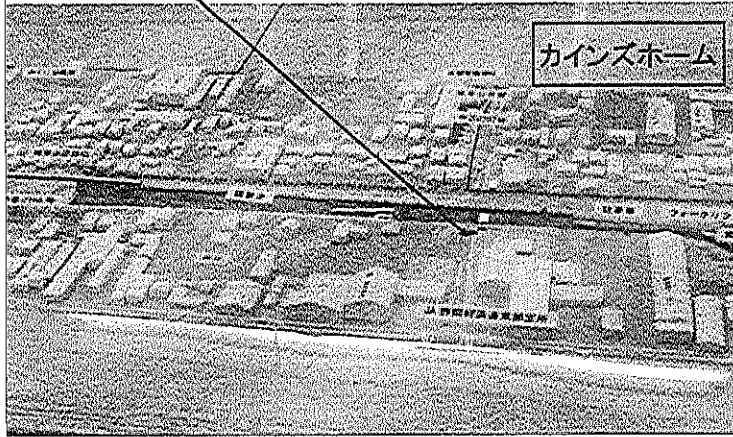
チェンジ沼津 佐藤賢治さんの作成資料

チェンジ沼津 佐藤賢治さんの作成資料

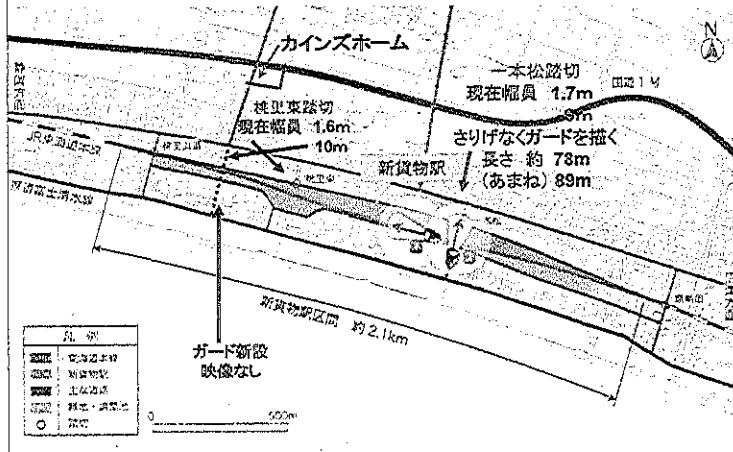
市道0257号がガードになる(10m)

桃沢東踏切廃止

カインズホーム



### 沼津新貨物駅完成イメージ図

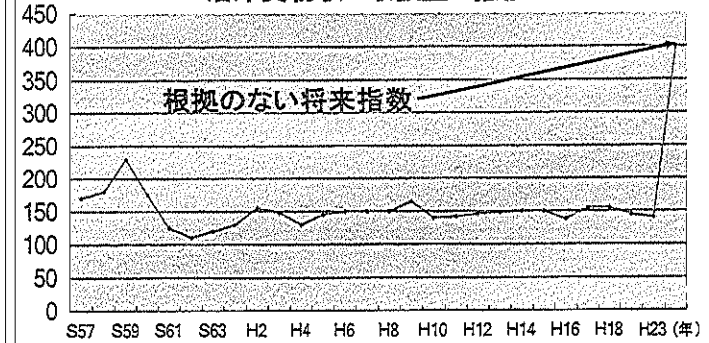


チェンジ沼津 佐藤賢治さんの作成資料

### 沼津貨物駅年間取扱量の推移

平成23年14万トン 新貨物駅完成取扱可能量40万トン

#### 沼津貨物駅の取扱量の推移



### 沼津貨物駅の実態

一日5本の荷役 (PI資料より)

- 貨物駅の役割 荷役施設と待避施設
- 荷役施設(間門の貨物駅)  
コンテナ基地・コンテナ等の荷物の積み卸し  
1日下り3本、上り2本 1日5本
- 待避施設(沼津駅構内)  
後続列車の追い越し、緊急時の待避  
1日下り46本、上り47本 1日93本

チェンジ沼津 佐藤賢治さんの作成資料

## 海拔0mからの富士山道の駅 原新貨物駅予定地の活用法



富士山世界道センター規模

- ・一富士 二鷹 三茄子
- ・駿河には過ぎたるものが二つあり 富士のお山に 原の白隠

◎二つとも富士山と原を愛でる言葉

★駿河湾・千本松原・愛鷹山・浮島、原は絶景の富士山眺望  
★[道の駅]情報発信・農水産販売・ハイキング・サイクリング・釣りの拠点・宿泊・RVパーク(キャンピングカー用施設)

沼津	三島	富士宮	富士	御殿場	裾野	清水町
戸田国民宿舎跡	未公表	決定 洗間大社近く	吉原市民ひろば	ふじぎの園	こどもの国	樹空の森
						富士山資料館
						柿田川公園近く

## 沼津駅周辺の交差道路状況下り 平成22年調査(PI資料集)

道路名	三島	富士宮	富士	御殿場	裾野	沼津	清水町
自動車(台/日)	322	1,538	3,090	6,199	5,926	20,184	17,783
バイク(台/日)	55	160	173	253	285	702	735
自転車(台/日)	90	361	211	222	360	1,550	1,862
歩行者(台/日)	65	230	103	46	193	462	4,638
遮断時間(分/日)	283.8	250.9	303.4	378.7	311.8	—	—
遮断回数(回/日)	212	214	218	232	226	—	—

## 沼津駅周辺の交差道路状況上り

平成22年調査(PI資料集) 御殿場線

道路名	三島	富士宮	富士	御殿場	裾野	沼津	清水町	沼津
自動車(台/日)	25,606	78	58	573	—	5,452	1,317	1,324
バイク(台/日)	991	10	14	52	4	301	34	134
自転車(台/日)	2,999	106	172	90	33	399	735	365
歩行者(台/日)	1,216	130	230	98	36	108	342	379
遮断時間(分/日)	—	531.0	463.4	471.7	340.6	362.4	341.0	346.3
遮断回数(回/日)	—	225	230	230	237	237	241	241

チェンジ沼津 佐藤賢治さんの作成資料

## 沼津駅周辺の交差道路状況まとめ 平成22年調査(PI資料集)

道路名	三島	富士宮	富士	御殿場	裾野	沼津	清水町	沼津
自動車(台/日)	20,184	17,783	25,606	63,573	—	17,075	15,539	32,614
バイク(台/日)	702	735	991	2,428	—	926	952	1,878
自転車(台/日)	1,550	1,862	2,999	6,411	—	1,244	3,415	4,659
歩行者(台/日)	462	4,638	1,216	6,316	—	637	1,911	2,548
遮断時間(分/日)	—	—	—	—	—	305.72	387.07	346.39
遮断回数(回/日)	—	—	—	—	—	220.4	226.6	223.5

チェンジ沼津 佐藤賢治さんの作成資料



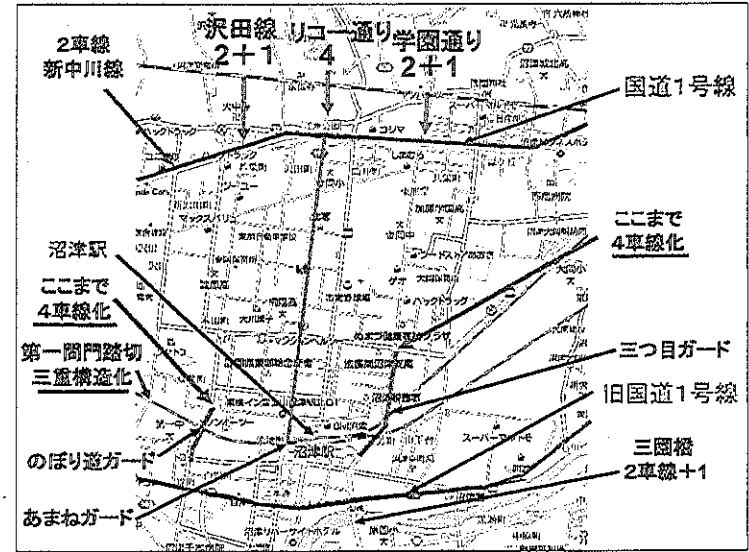
## 市長ら国交省に要望

沼津駅高架化を早期実現

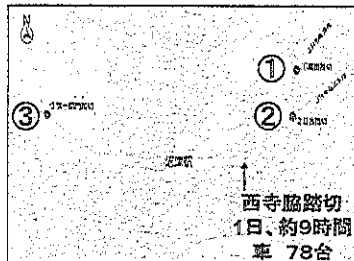
- 平成8年2月1日、斉藤沼津市長らが国土交通省で国交事務次官らと会談し高架化の早期実現を要望
- 斉藤市長らは「鉄道高架が実現されれば十三の踏切が削除される。8時間近く遮断されている踏切のあり地域の円滑化への効果は大きい」と事業の必要性を訴えた。(西寺脇踏切)

平成8年2月2日 静岡新聞

遮断 西寺脇 531.0(分/日)8.85時間 (日)車78台  
時間 日吉 362.4(分/日)6.04時間 (日)車5,452台



## 沼津周辺踏切、遮断時間



沼津高架事業費 約1525億円  
沼津全体延長:L=5,900m

岐阜駅高架事業  
高架事業費 671億円

全体延長:L=約8,500m  
[東海道本線]L=約6,970m  
貨物駅  
[高山本線]L=約1,530m

事業期間  
昭和56年度から平成10年度

名鉄名古屋本線茶所5号踏切  
1日の遮断時間、通算11時間36分  
電車通過時間5時から24時過ぎ19時間  
1時間あたりの最大値60分中44分間

踏切名	遮断回数 (回/日)	遮断時間 17:00~18:00
① 高田踏切	188	17分31秒
② 日吉踏切	198	17分30秒
③ 第一間踏切	221	13分7秒

※平成18年11月30日現在

チェンジ沼津 佐藤賢治さんの作成資料

## 三つ目ガードから国道1号線方向 2+1

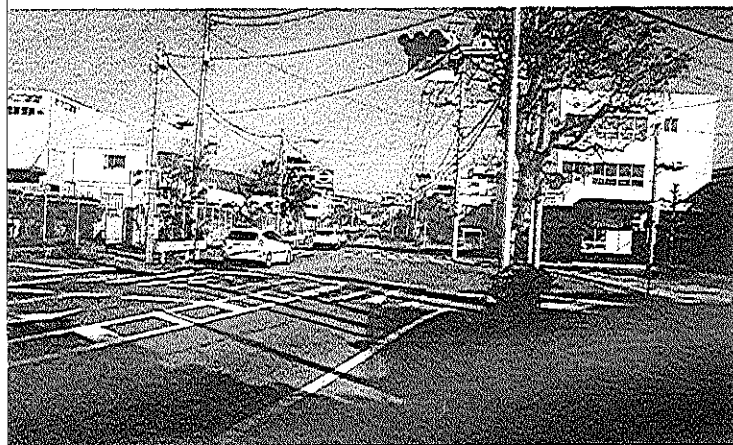


チェンジ沼津 佐藤賢治さんの作成資料

あまねガードから国道1号線方向 4車線



のぼり道ガードから国道1号線方向 2+1



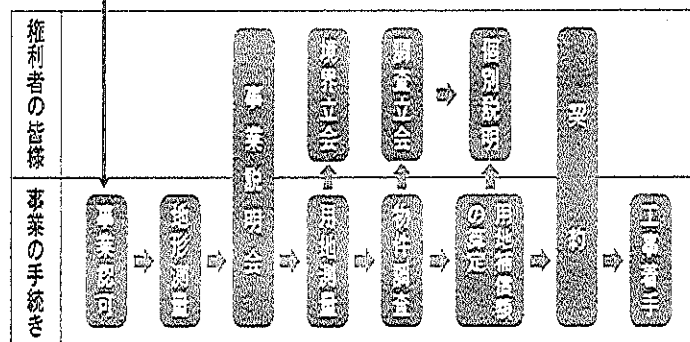
チェンジ沼津 佐藤賢治さんの作成資料

### 沼津駅鉄道高架工事の期間(約15年) 10年以上駅南北交通障害が生じる

概ねの 工事期間	貨物駅 移転工事	車両基地 移転工事	高架本体 工事	交差道路 等工事
1年目				
2年目				
3年目	↓			
4年目	供用開始	↓		
5年目		供用開始		
6年目				
7年目				
8年目				
9年目			東海道上り供用開始	
11年目			御殿場線供用開始	
13年目			東海道下り供用開始	↓

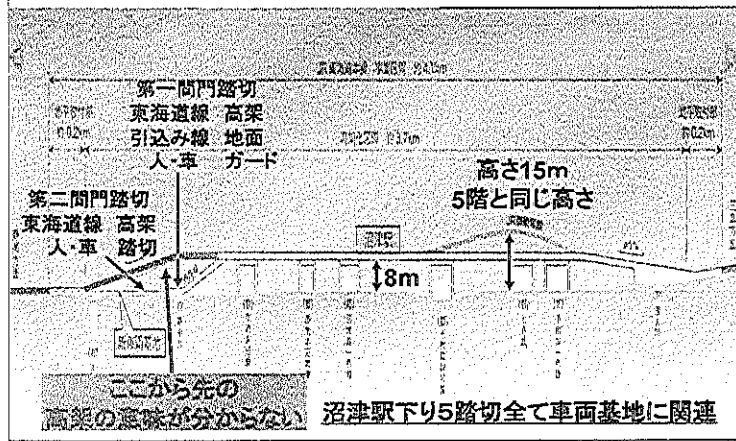
### 沼津鉄道高架事業の進め方

平成18年11月 事業認可  
6年以上停止状態

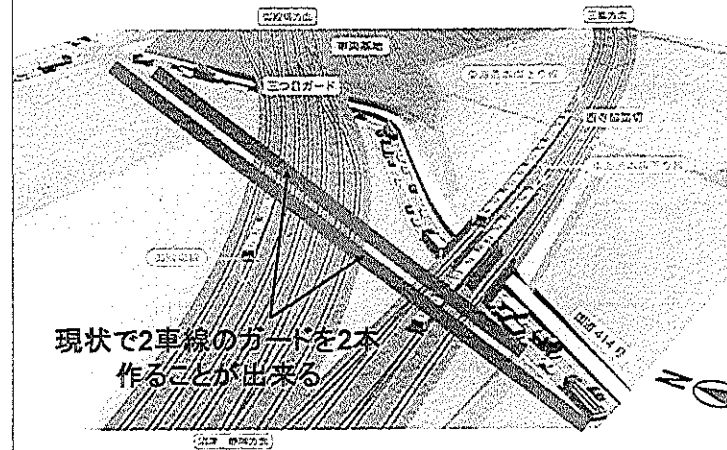


チェンジ沼津 佐藤賢治さんの作成資料

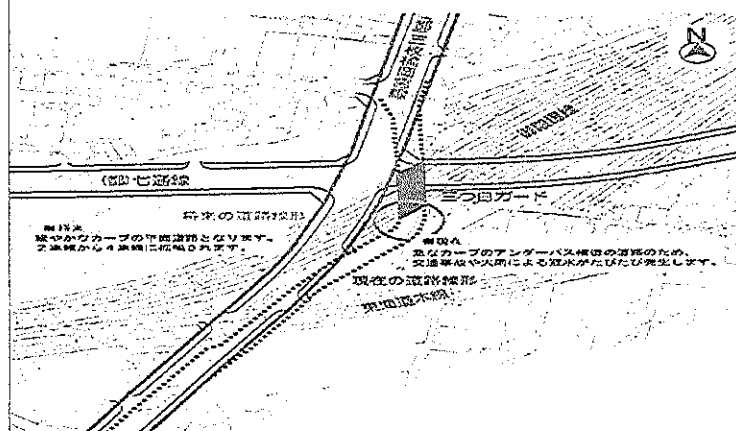
## 沼津鉄道高架断面図



## 三つ目ガード現状



## 三つ目ガード計画図



## 橋上駅にし自由通路を作る



チェンジ沼津 佐藤賢治さんの作成資料

チェンジ沼津 佐藤賢治さんの作成資料

## 沼津駅高架資料

### 平成21年度末 借金残高

国 約900兆億円・・・国民一人当たり約700万円  
 静岡県 約2兆3千億円・・・県民一人当たり約60万円  
 沼津市 約1千3百億円・・・市民一人当たり約65万円  
 鉄道高架ざっくり2千億円・・・市民一人当たり約100万円

- 市役所から三つ目ガード北側まで道路改修、のぼり道ガード(昭和59年完成)補助申請時、県と国に鉄道高架化は行わないと誓約したが、市が鉄道高架計画し道路改修中止
- 鉄道高架浜松駅昭和54年、静岡駅昭和56年、国鉄が事業主体
- 東海道本線、品川から豊橋駅で高架化は静岡と浜松のみ

## 沼津市 平成24年度執行状況

広報沼津(平成25年)7月15日号

・{収入}	670億9,476万円
市税	345億7,483万円
市債	54億3,120万円
国庫支出金	108億3,181万円
県支出金	28億5,145万円
地方消費税	22億5,866万円
地方交付税	94億3,947万円
繰入金	17億 734万円
・{支出}	654億2,663万円

★市債残高 平成25年3月31日現在 約1311.9億円  
1人当たり63.7万円

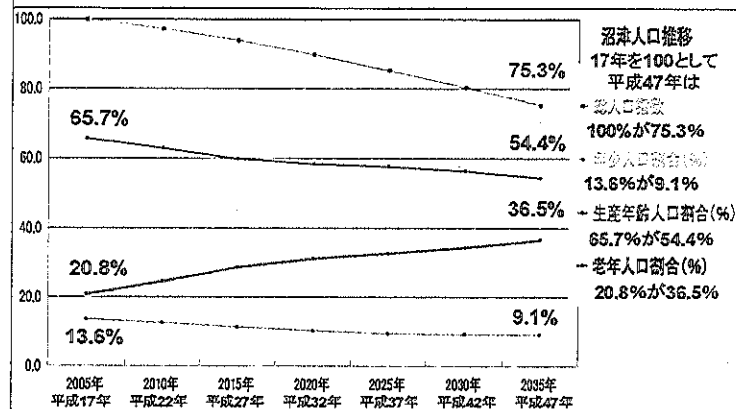
チェンジ沼津 佐藤賢治さんの作成資料

## 沼津人口推移

1995(平成7)年 216,470人

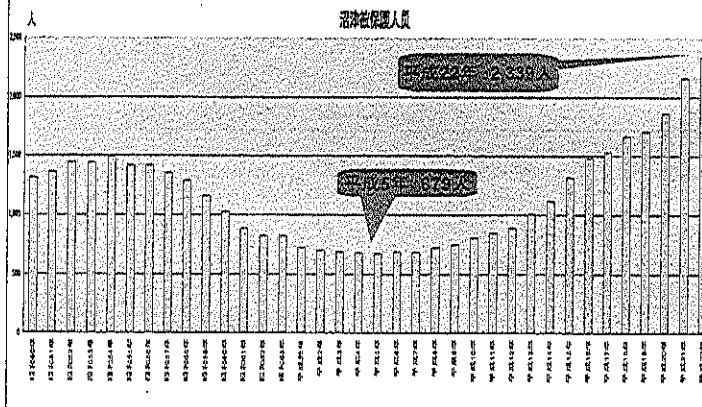
2005(平成17)年 208,005人 100%  
2012(平成24)年 198,068人 95.2%

2035(平成47)年 156,688人  
平成7年のピークから72.3%



## 沼津被保護者人員

平成5年679人 平成22年2,339人 344.4%増  
平成23年2,514人 370.2%増

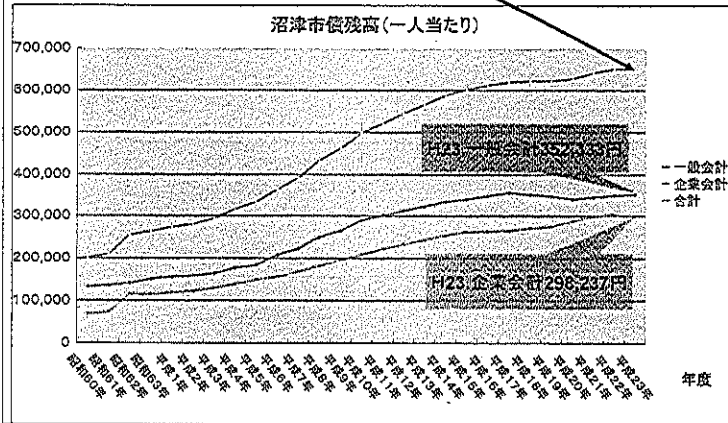


チェンジ沼津 佐藤賢治さんの作成資料



## 沼津市債一人当たり残高

昭和60年202,193円 平成23年650,570円 321%増

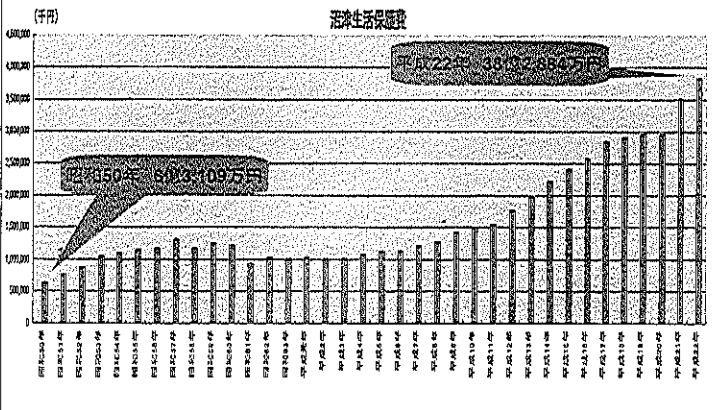


## 各地の鉄道高架事業と面的整備

- ★沼津 鉄道高架関連 約1525億円 面的整備 約473億円  
東海道・御殿場[線]・車両・貨物 (5,900m) 合計約1,998億円
- ★岐阜 鉄道高架関連 671億円 面的整備 545億円  
東海道・高山[線]・貨物駅 (8,500m) 合計 1,216億円
- ★旭川 鉄道高架関連 610億円 面的整備 約539億円  
函館・釧路野[線]車両・保線移転 (9,200m) 合計 約1,149億円
- ★長崎 鉄道高架関連 約431億円  
長崎駅、浦上駅 「新幹線」 (2,490m) 平成32年度完成
- ★佐世保 鉄道高架関連 144億円  
JR・私鉄 木—△3面7路線 (1,630m)
- ★茂原 鉄道高架関連 131億円(3,274m)

## 沼津生活保護費

昭和50年 6億3,109万円 平成22年 38億2,884万円  
平成23年 40億6,839万円 644.6%増



チェンジ沼津 佐藤賢治さんの作成資料

## 静岡駅、浜松駅と沼津駅高架の違い

- ・国鉄・JR鉄道運営会社の違い  
建設費負担の違い 静岡駅・国鉄約11%負担  
沼津駅・JRほぼ負担金なし
- ・建設費 静岡駅約137億円、浜松駅約257億円  
新幹線の高架駅に合わせて作った  
・沼津駅約1525億円予定 目的が不明  
車両基地、貨物駅移転
- ・工期 静岡駅、浜松駅 国の認可から8年で完成  
沼津市 認可 平成18年11月(未着工)

チェンジ沼津 佐藤賢治さんの作成資料

## 沼津・茂原高架駅比較

### 沼津

#### 工事費比率

国378億円48% 県190億円24%  
市190億円24% JR 0億円 0%  
その他29億円4% 合計787億円

H19.3時点 車両基地、貨物駅用地費別

平成15年 1月 鉄道高架 都市計画決定  
平成15年 4月 連続立体交差事業採択  
平成15年12月 車両基地造成 事業認可  
平成16年 9月 貨物駅造成 事業認可  
平成18年11月 鉄道高架 事業認可  
平成25年 8月現在本体工事未着工

### 茂原

#### 工事費比率

国45.2億円34.4% 県11.3億円3.6%  
市11.3億円3.6% 国鉄63.54億円48.4%  
合計131.139億円

昭和53年8月19日 茂原市都市計画決定  
昭和53年12月26日 千葉県都市計画決定  
昭和54年8月24日 事業認可  
昭和54年9月4日 官報告示  
昭和55年1月25日 高架化事業起工式  
昭和61年10月27日 二面四線高架・  
駅部完成

## 沼津・茂原鉄道高架建設費比率

### 沼津(H19.3時点)

総額 787億円(車両・貨物用地費除く)

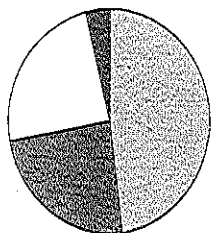
国 378億円 48%  
県 190億円 24%  
市 190億円 24%  
JR 0円 0%  
その他 29億円 4%

### 茂原

総額 131.139億円

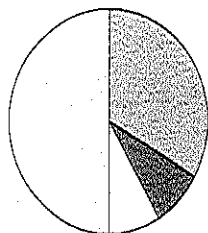
国 45.2億円 34.4%  
県 11.3億円 8.6%  
市 11.3億円 8.6%  
国鉄 63.59億円 48.4%  
その他 0円 0%

### 沼津駅高架建設分担費



□国  
■県  
□市  
□JR  
■その他

### 茂原駅高架建設分担費



□国  
■県  
□市  
□国鉄

チェンジ沼津 佐藤賢治さんの作成資料

## 東静岡・清水 橋上駅

### 東静岡駅

#### 東静岡駅の概要

事業主体 東海旅客鉄道(株)  
事業費 約13.7億円

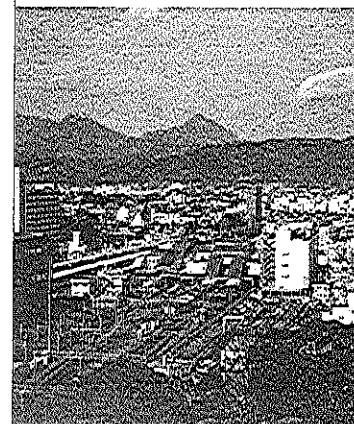
#### 南北自由通路の概要

事業主体 静岡市(新都心拠点整備事業)  
事業費 約63.6億円

### 清水駅(橋上駅改造)

施行期間 平成12年度～平成15年度(3年間)  
事業費 約31.8億円

## 小田原 橋上駅



・新幹線・東海道線・小田急線  
箱根登山線・大雄山線  
五線乗り入れ

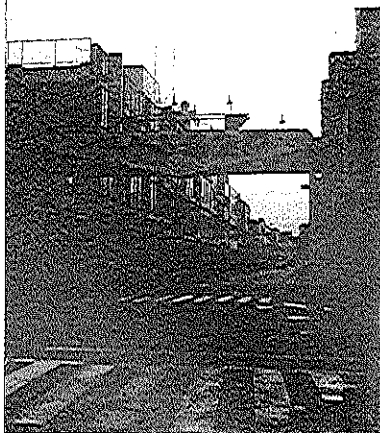
・平成12年3月着工、4年後の  
平成16年3月完成

・自由通路172m、幅16m

・自由通路・駅舎合計169億円

チェンジ沼津 佐藤賢治さんの作成資料

## アーケード名店街、再開発事業



- 1955(昭和30)年造られた全国初のアーケード街
- 建設から50年以上老朽化した建物の改築が課題
- 地権者主導で活性化、まちづくり会社設立
- 米国発ライフスタイルセンター(LSC)核テナントを置かず高品質な小売店舗を集積させる商業形態
- 西郷真理子・藻谷浩介

## 沼津市鉄道高架事業の実例検証

川瀬憲子 2010(平成22)年10月29日講演

- 国の債務、従来型の巨大公共事業、問われる
- 甘い需要予想と事業推進を前提、費用便益分析
- 地域経済の相対的衰退を克服する処方箋と駅周辺の渋滞を緩和することを大義名分に鉄道高架
- 当時の国庫補助「3ヶ所以上で鉄道と道路を立体交差させ連続する複数の踏切を同時に解消」
- 2005年住民投票条例、55,758人 市議会否決
- 遺跡・景観保全の観点から見直し
- 財政力だけで自治体財政判断出来ない
- 補助金を前提にした公共事業、抑制の可能性

## 沼津の状況

- 平成23年4月1日、市の一般行政職員平均年収40.3歳で642万円、全国で40位(沼朝)
- 平成24年1年間の人口移動報告で市町村転出超過で全国7番目、1,439人(沼朝)
- 特急あさぎり、沼津乗り入れ廃止(21年間)
- 全国報道された内浦重須(おもす)の津波集団移転?
- 未着工の東駿河湾環状道路、新東名スマートIC無
- 沼津西武店舗閉鎖、平成23年1月31日(55年間)

チェンジ沼津 佐藤賢治さんの作成資料

## 静岡県知事選挙と沼津

- 平成25年5月22日 栗原沼津市長定例記者会見、  
駅南北自由通路難しい。同日、鉄道高架促進期成同盟会、高架事業4年間ストップ、知事の強制収用しない手法がこのような状況を招いた、新知事が強く推進してほしい。(静岡新聞5月23日)
- 6月8日 川勝平太静岡県知事候補 沼津にて  
需要の無い貨物駅を原に造らない、秋の市民参加のPI答申、合意形成に取り組む。
- 6月16日 川勝平太静岡県知事当選

チェンジ沼津 佐藤賢治さんの作成資料

## 沼津市の市政の姿勢

- 栗原市長就任時、県に従うと言ったが、鉄道高架自縛、PI完全無視。答申後、県に従うのか
- 高架固執、他の事業を無視して30年以上
- 中央ガードからあまねガード、南進車線を減少させ渋滞悪化と赤字ビルを作った
- 市民対話、情報公開完全無視
- 県内最悪の財政だが、市職員年収全国上位クラス
- 300億円の高架基金使果し、ざっくり二千億円負担
- 事業主体、県から市に模索

## 静岡県と沼津市の思想のズレ

- 県の鉄道高架PI勉強会の参加要請を無視し、市独自の市街地活性会議を開いた。(平成25年9月7日)
  - 駅を中心にコンパクトシティを目指しているのに東椎路の大型商業施設計画、市が全面的に支持
  - 栗原沼津市長、鉄道高架が進まないのは県が強制収用をしないからと、新知事誕生を切望した。
- 
- 県は医科大学の新設を提案、川勝平太知事は「東部地区が念頭にある」と表明(平成25年9月9日)
- ★医科大学の候補地に沼津は含まれているのか

チェンジ沼津 佐藤賢治さんの作成資料

## 沼津高架PIプロジェクト

- 最大限のコミュニケーションを図りながらオープンに議論していくとしながら、伝言ゲーム
- 高架案の妥当性を検証しない県の思惑
- 沼津市は高架推進、PI完全無視、市の行動責任
- 間門の車両予定地検討無視
- 鉄道高架の全ての情報を、公表していない
- 全てJRの施設、JRとの対話が無い
- 原の富士山世界遺産センター誘致活動無視

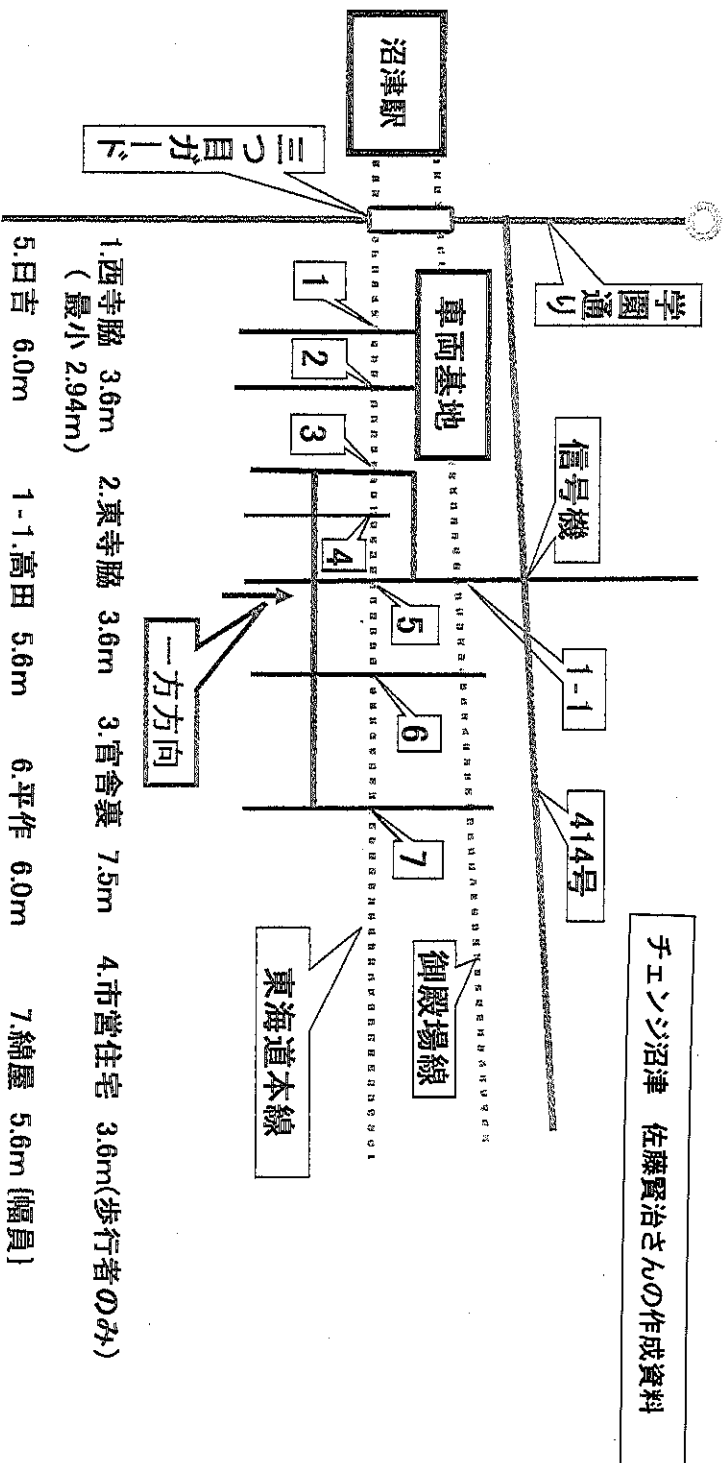
## 結論 沼津駅高架事業

- 沼津駅南北交通対策目的が、鉄道高架が目的になった
- 市は高架事業を優先し、他事業を停滞させた
- 貧弱な道路が渋滞の原因
- 「三つ目ガード計画」現状改善出来る、冠水責任誰が負う
- 人口、経済、防災、社会の変化を無視
- 全てJR移転施設、JRの意向が不明、JRが請負う
- 維持管理費、JRが全て負担するのか
- 当初の鉄道高架案そのものが盛り込まれている
- 2000億円・十五年は幻想。事業価値が無い
- 費用対効果論じる価値無い

チェンジ沼津 佐藤賢治さんの作成資料



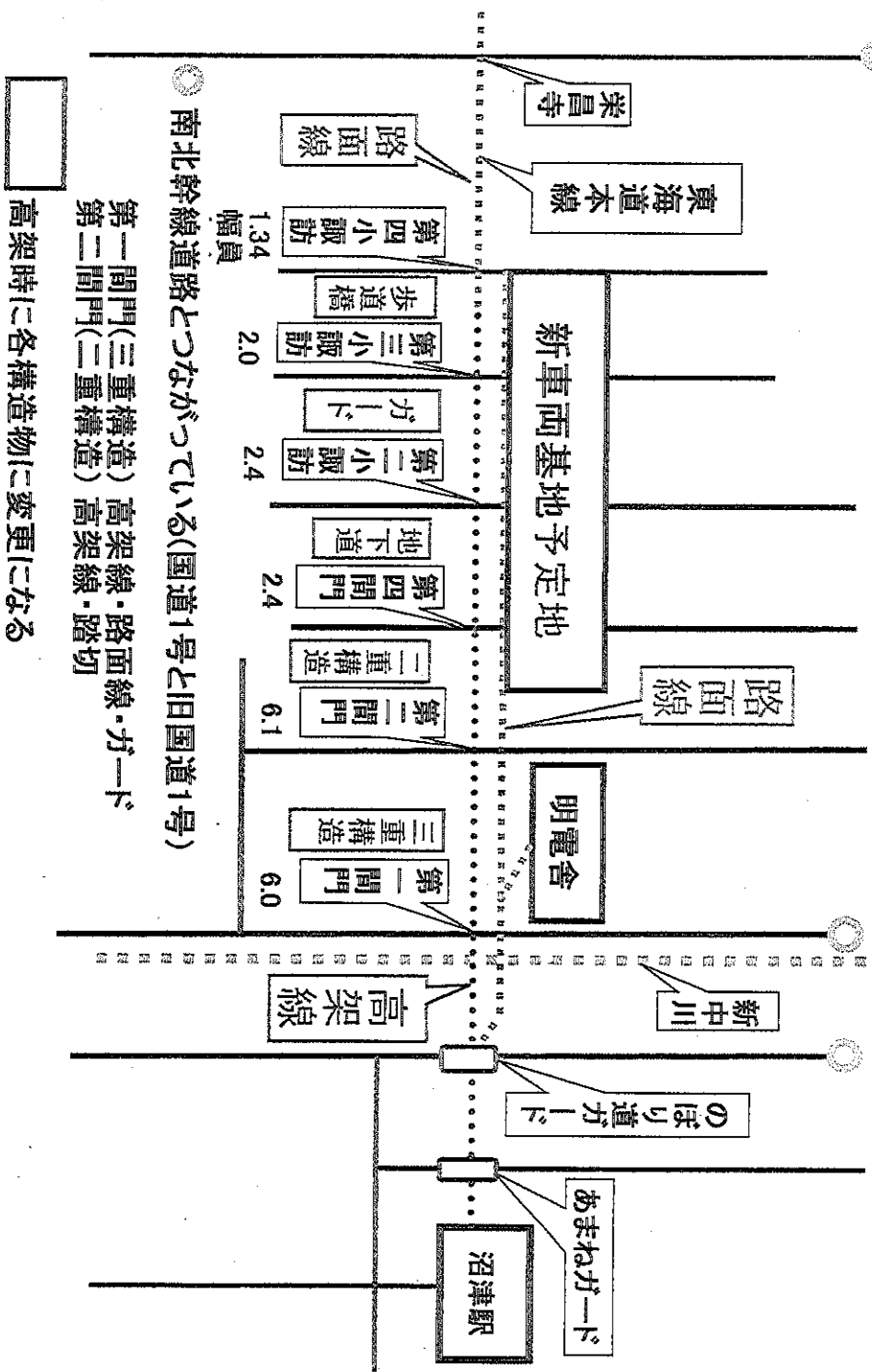
# 沼津駅上り踏切と道路の関係・現状



チェンジ沼津 佐藤賢治さんの作成資料

# 南北幹線道路とつながっている(国道1号と旧国道1号)

# 沼津駅下り踏切と道路の関係・将来



チェンジ沼津 佐藤賢治さんの作成資料

# 南北幹線道路とつながっている(国道1号と旧国道1号)

- 第一間門(三重構造) 高架線・路面線・ガード
  - 第二間門(三重構造) 高架線・踏切
- 高架時に各構造物に変更になる