

資料1-2

沼津駅付近鉄道高架事業

- P1委員選考委員会 -

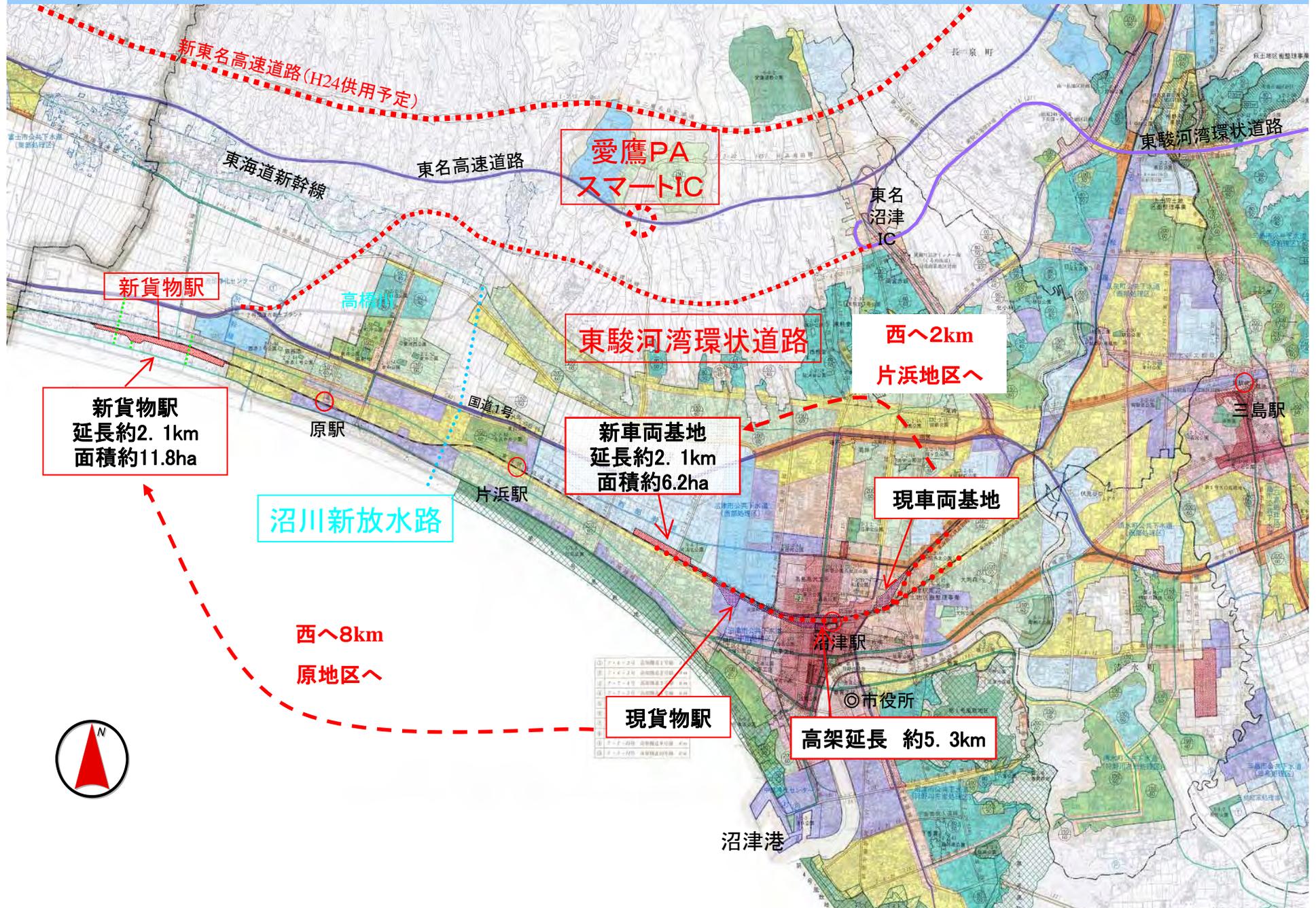
平成23年9月

静岡県交通基盤部

1. 事業概要
2. 事業経緯
3. 有識者会議
4. 推進方針

1. 事業概要
2. 事業経緯
3. 有識者会議
4. 推進方針

1. 事業概要／位置図



1. 事業概要／地域の概要

- 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、周辺市町の都市化も進む中、沼津市の拠点性や魅力は低下しつつある

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校(東部地域全体45校、富士市6校、三島市4校)
（生徒数）	8,489人、生徒数/人口=4.1%（全国2.6%、全県2.7%）（H21）
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）

1. 事業概要／交通の状況

■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



急カーブによる交通事故



冠水

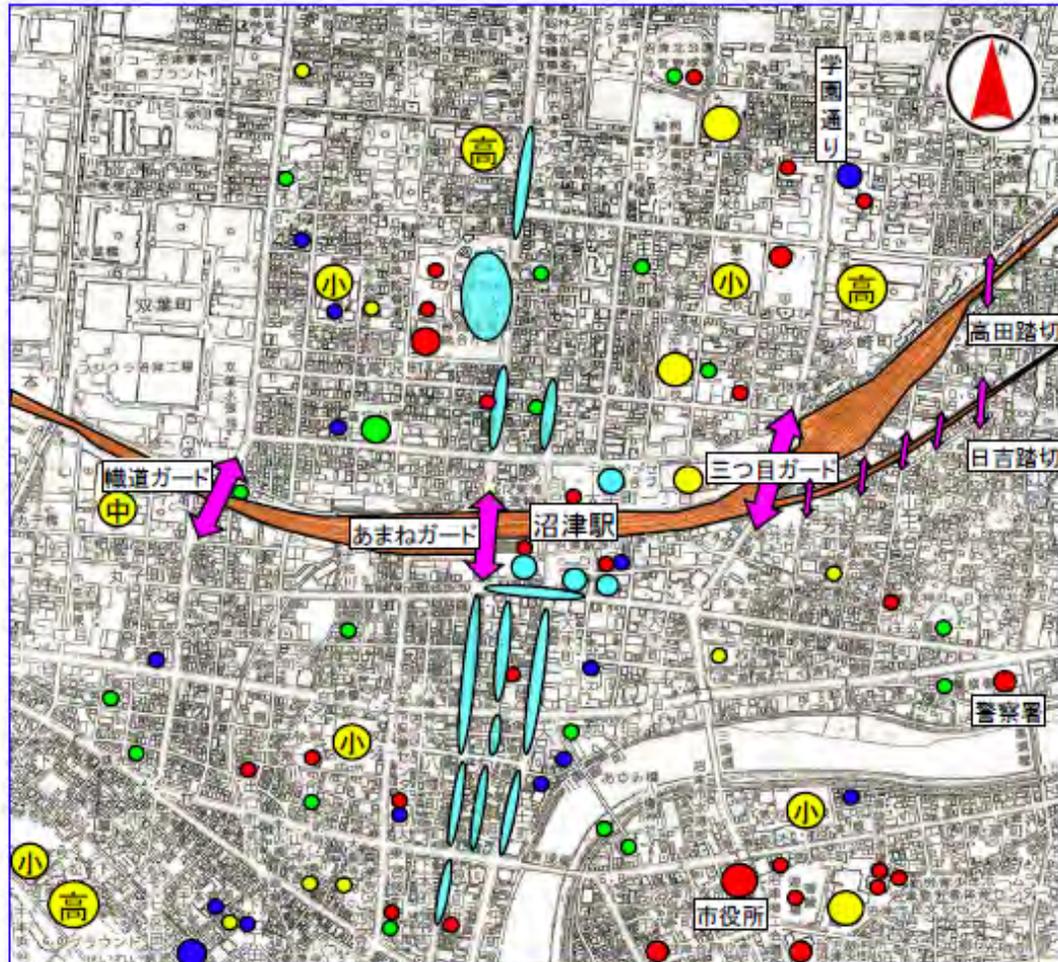


いっしょに、未来の地域づくり。New Public Engineering for SHIZUOKA

1. 地域の概要／都心部の状況

- 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

【沼津駅周辺南北市街地の分断状況】

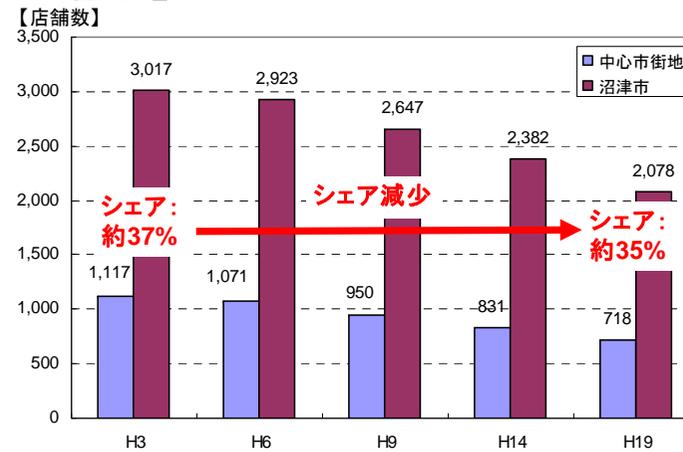
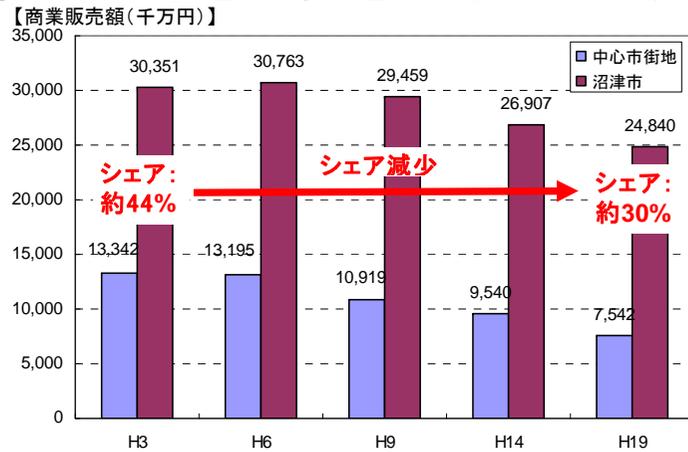


- 凡 例
- ↔ 鉄道横断可能箇所
 - 医療・福祉施設
 - 公園・緑地等
 - 公共・公益施設
 - 教育・文化施設
 - ショッピングセンター
 - 商店街

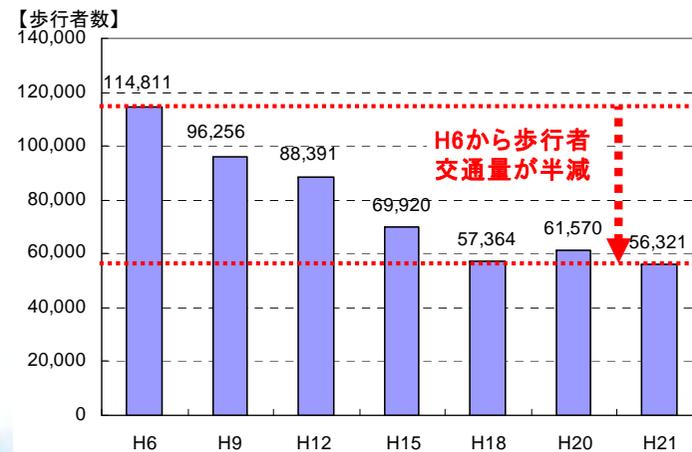
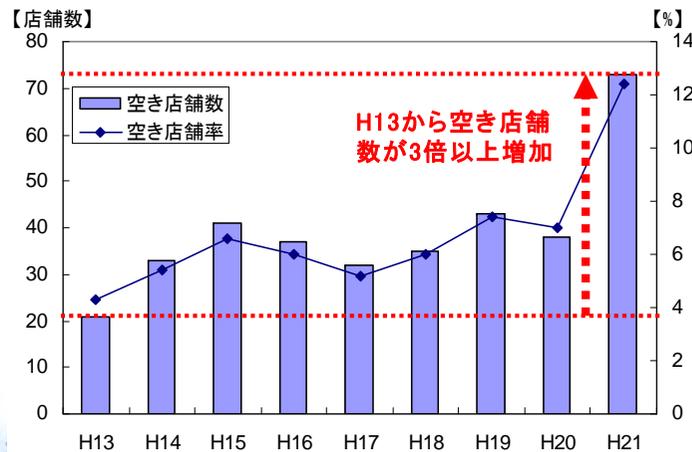
1. 地域の概要／都心部の状況

■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

【沼津市中心市街地の商業販売額、店舗数の推移】

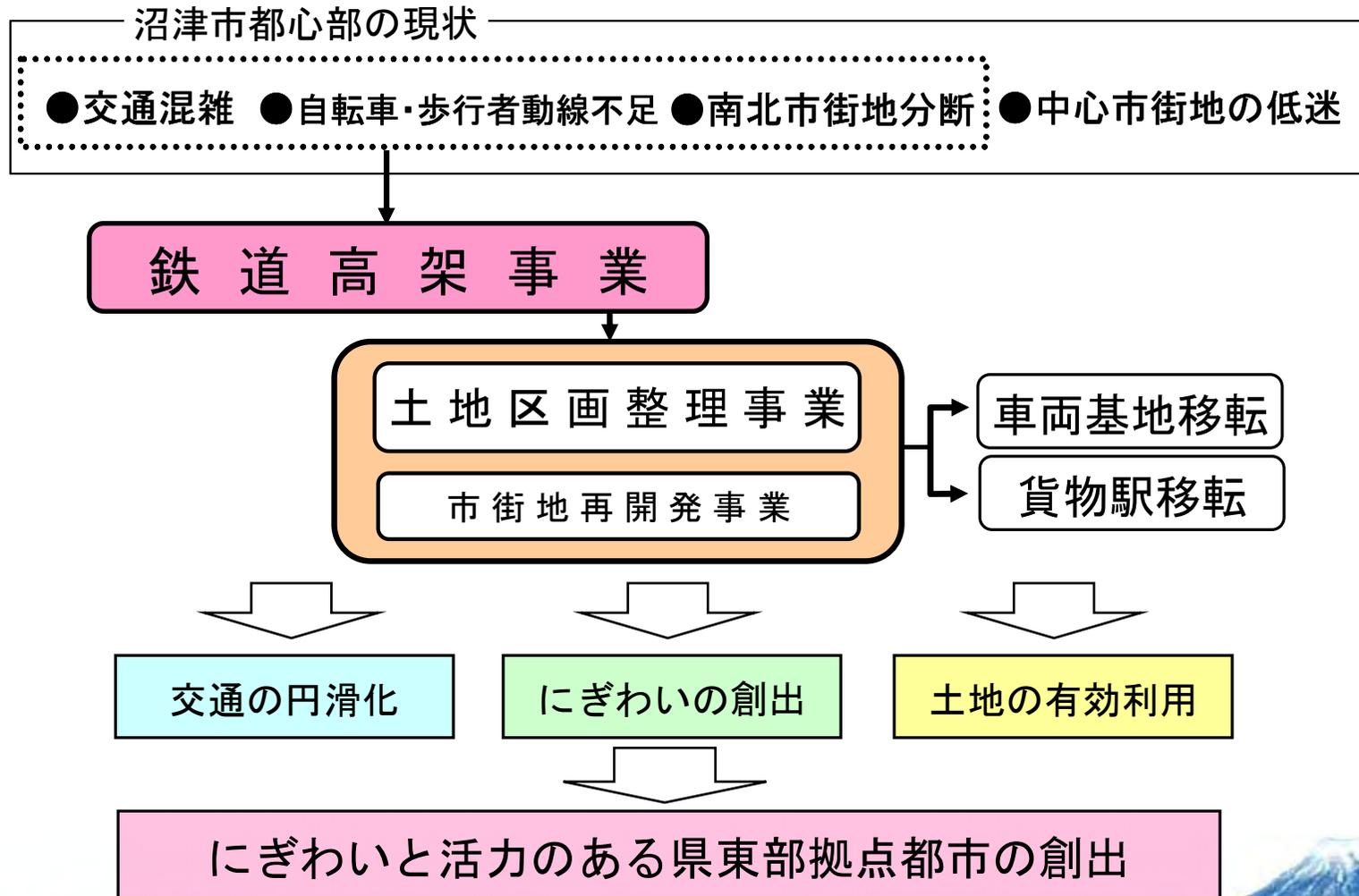


【沼津市中心市街地の空き店舗数、空き店舗率、歩行者数の推移】



2. 沼津駅付近鉄道高架事業の概要／事業概要

■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

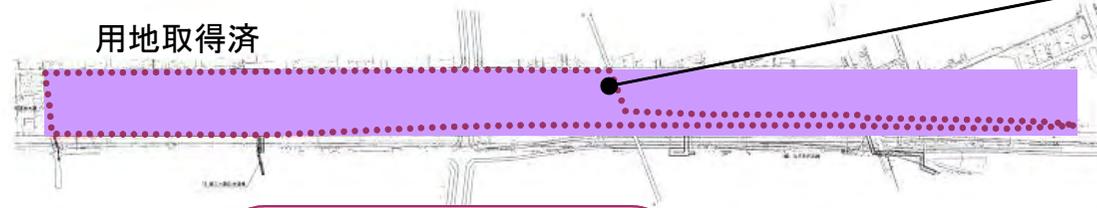


2. 沼津駅付近鉄道高架事業の概要／関連事業

【沼津駅周辺総合整備事業、事業進捗率(H22末)】

新車両基地(片浜地区)

用地取得済



東部コンベンションセンター

静岡東部拠点第二地区

事業中 6%

東部コンベンションセンター

事業中
H25夏 展示イベント施設完成
H26夏 会議施設完成

静岡東部拠点第一地区

事業中 84%
H24工事完了予定

沼津駅南第二地区

未着手 0%

沼津駅南第一地区

事業中 40%

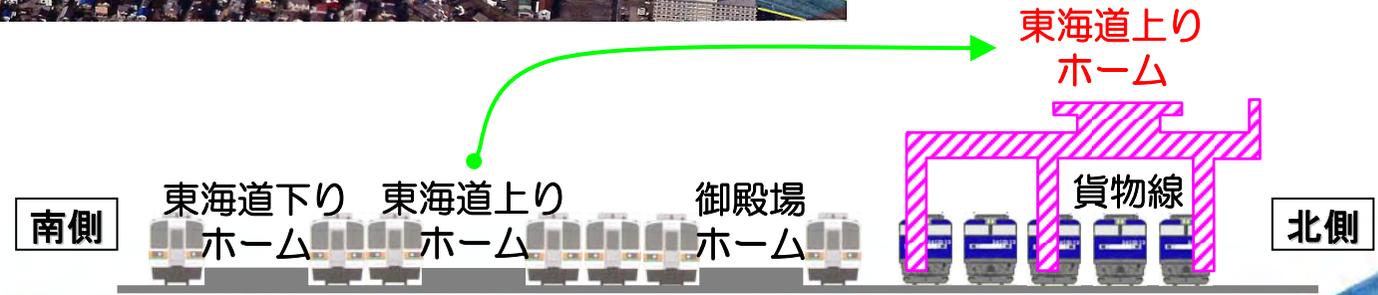
市街地再開発事業

H19完成

2. 沼津駅付近鉄道高架事業の概要／施工手順



- 現貨物駅は、東海道本線を南北から挟み込んだ形状
- 鉄道高架工事は、この現貨物駅を利用し、北側から順次施工する計画
- そのため、現貨物駅がそのままある限り、高架化や都市改造が出来ない状況



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

1. 事業概要
- 2. 事業経緯**
3. 有識者会議
4. 推進方針

2. 事業経緯

□ 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)

2. 事業経緯

□ 近年の状況

2004年(H16)～	貨物駅用地買収の難航
2008年(H20)	沼津市による土地収用調査費の補正予算計上
2008年(H20)10月	栗原市長就任
2008年(H20)12月	栗原市長と貨物駅地権者との話し合い → 1月 地権者より話し合い拒否の申入
2009年(H21) 7月	川勝知事就任
2010年(H22) 1月	知事と高架推進派、反対派との意見交換会(沼津市原 松蔭寺) 「貨物駅不要論」
2010年(H22) 3月	川勝知事 2月議会答弁 「土地収用はしない」
2010年(H22) 3月	JR貨物社長面談 「地元と貨物が両立する方法を考えたい」
2010年(H22) 9月	沼津駅付近鉄道高架事業に関する有識者会議の設置
2011年(H23) 6月	有識者会議報告書手交

1. 事業概要
2. 事業経緯
- 3. 有識者会議**
4. 推進方針

3. 有識者会議の概要／ 目的

社会経済情勢の変化を踏まえ、客観的かつ科学的見地から検証することを目的に、「沼津駅付近鉄道高架事業に関する有識者会議」を設置した。

事業概要・現地視察(第1回) H22.9.8

鉄道高架事業
の検証

- ✓ 交通対策の視点(第2回) H22.11.12
- ✓ 物流の視点(第3回) H23.1.20
- ✓ 地域振興の視点(第4回) H23.3.24

意見取りまとめの視点・方向性(第5回) H23.5.13

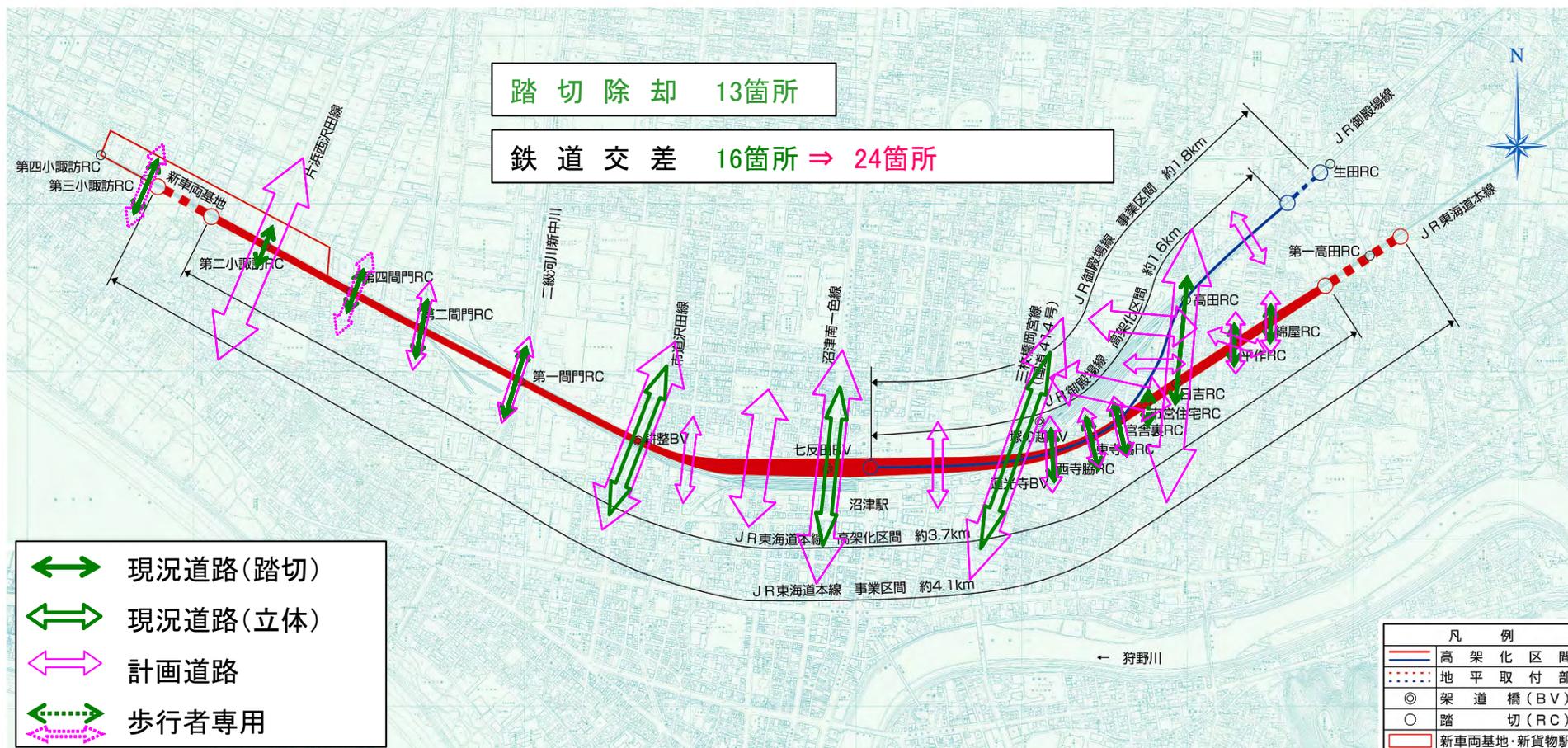
報告書取りまとめ(第6回) H23.6.10

報告書手交 H23.6.17



■鉄道高架事業は、沼津市都心部が抱える交通の課題を抜本的に解消

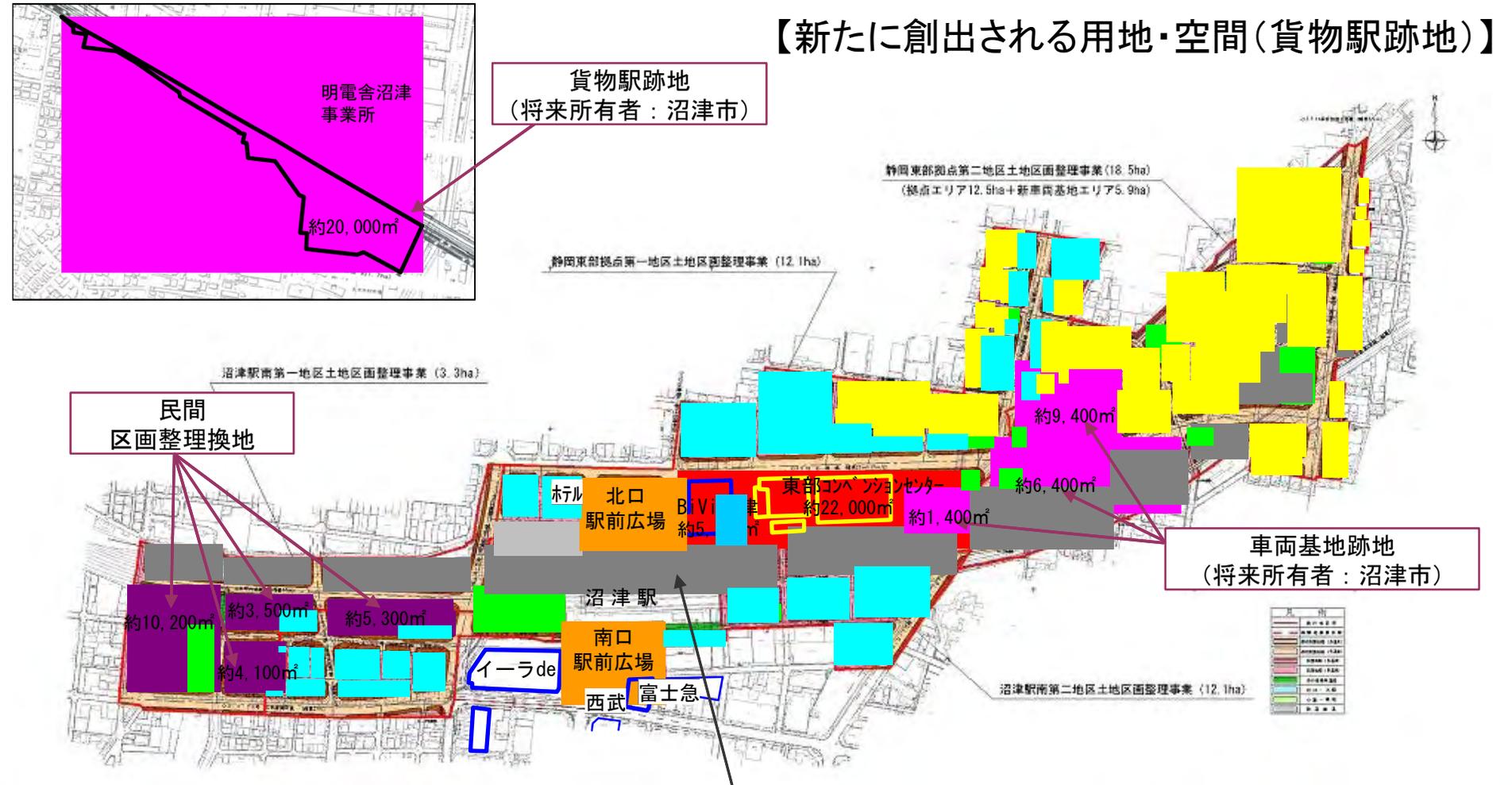
鉄道高架計画図



3. 有識者会議／事業の検証～地域振興・まちづくり

■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

【新たに創出される用地・空間(貨物駅跡地)】

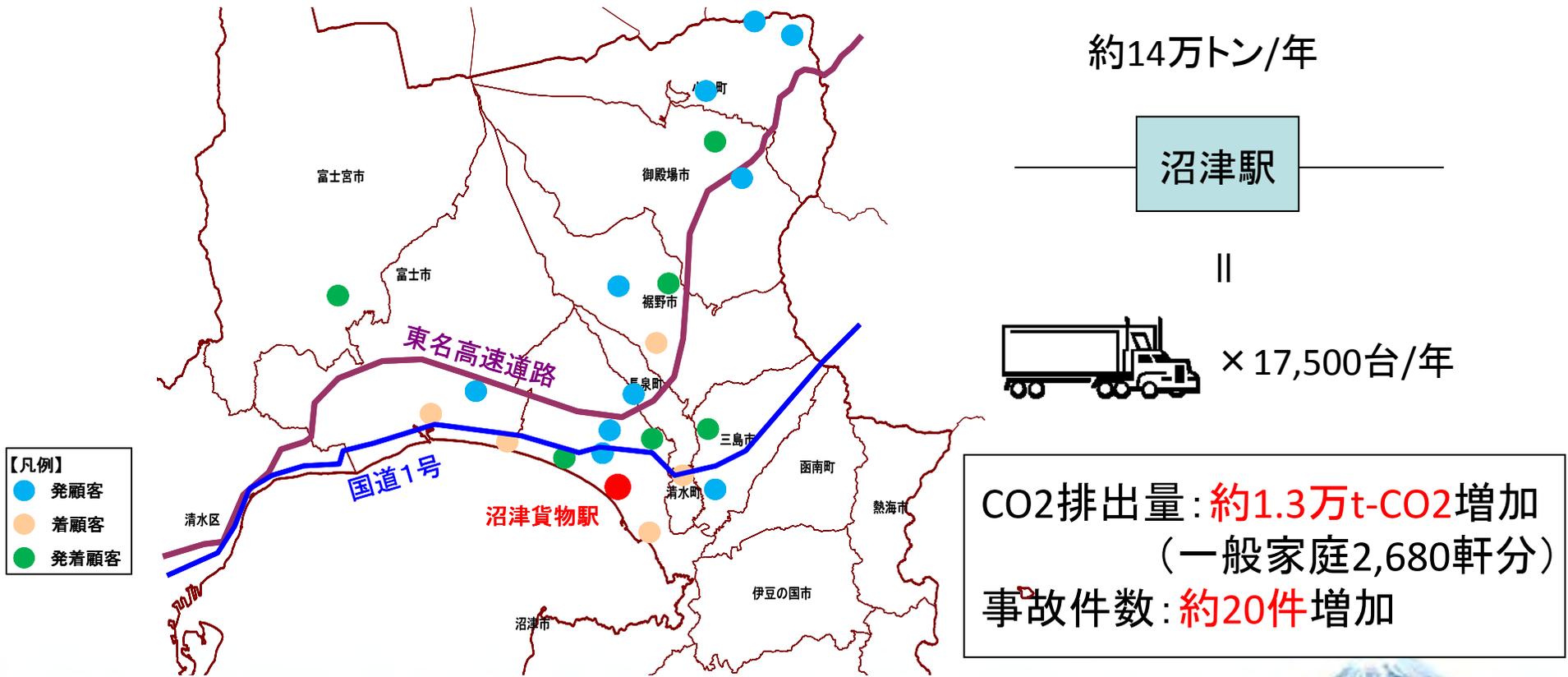


高架下空間約5ha

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

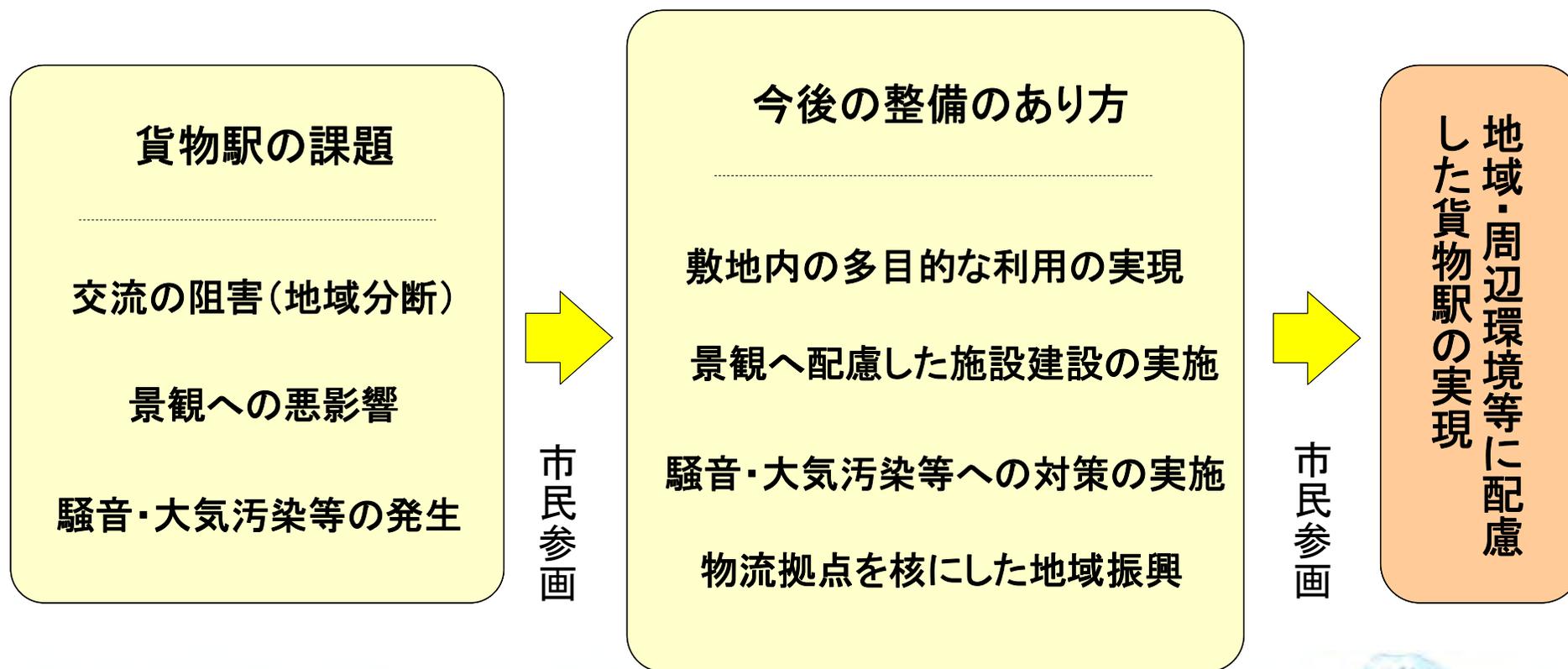
3. 有識者会議／事業の検証～沼津貨物駅の役割

- 沼津市の鉄道貨物機能は、鉄道貨物の特徴や地域の発展、環境負荷の低減の観点から今後も必要
- 移転先について、改めて検証した結果、現計画は妥当

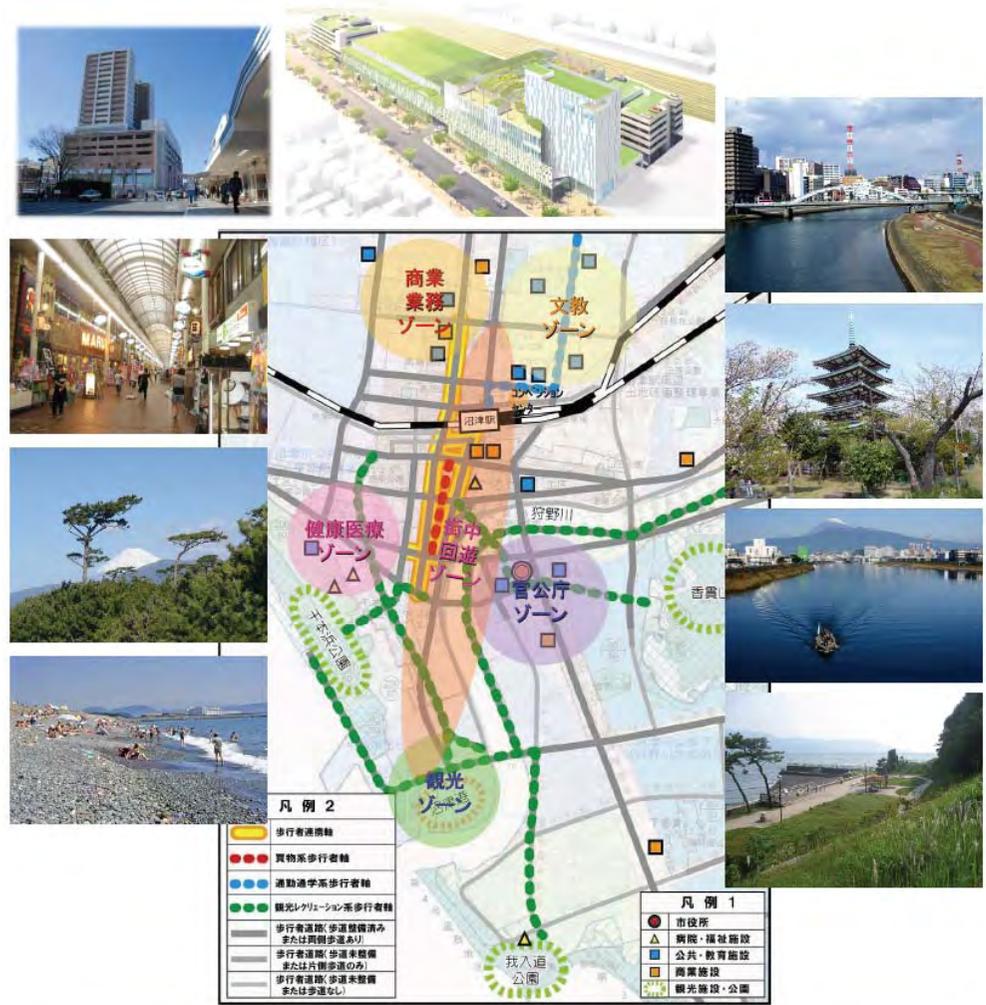


3. 有識者会議／沼津貨物駅の取扱い～今後の貨物駅のあり方 No.20

- 新たに整備された貨物駅と周辺地区は、単なる物流施設であるばかりでなく、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
- 合意形成にあたり、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



3. 有識者会議／目指すべき地域の将来像



- 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を目指すべき
- 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
- 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



3. 有識者会議／まとめ

■ 事業の妥当性について

- 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
- 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

■ 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. 有識者会議／まとめ

■ 今後の事業執行について

< 駅周辺整備 >

- 沼津駅や沼津港を含む都心エリアは、新たなコンセプトに基づき、市民の意見を十分に聴き、積極的なまちづくりを進めるべきである。

< 貨物駅整備 >

- 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、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、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。

< 時間管理の概念 >

- 県は、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。

1. 事業概要
2. 事業経緯
3. 有識者会議
4. 推進方針

4. 推進方針(H23.6発表)

- 1 沼津駅や沼津港を含む都心エリアは、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ていく。
- 2 本事業は、県東部地域の発展を支える核となる事業であり、時間管理の概念にも留意しつつ、鉄道貨物駅の移転を含め着実に推進していく。この際、大きな事業費を要することからコスト意識を持って臨む。
- 3 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。県と市は一体となって、関係機関の協力を得つつ、関係者間の徹底した合意形成を図る。この際、防災の視点も考慮する。
- 4 合意形成にあたり、市民参加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。
- 5 合意形成の過程において、近傍駅への統合など他の選択肢の議論を否定しない。いずれの場合であっても十分な合意形成をおこなう。

4. 推進方針／今後の進め方

