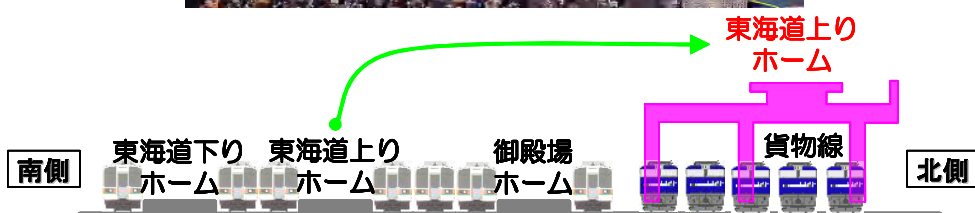


4 沼津貨物駅の取扱い

- ◆ 沼津市の鉄道貨物駅機能は、取扱品目の種類や長距離輸送を得意とする鉄道貨物の特徴や、地域の発展・環境負荷の低減の観点などから今後も必要である
- ◆ 貨物駅移転先について、周辺土地利用、鉄道線形・高架化計画等との整合性、物流拠点としての有効性、施工性・経済性の4つの観点から改めて検証を行った結果、現計画と同一の地区が選定された
- ◆ 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がある。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。

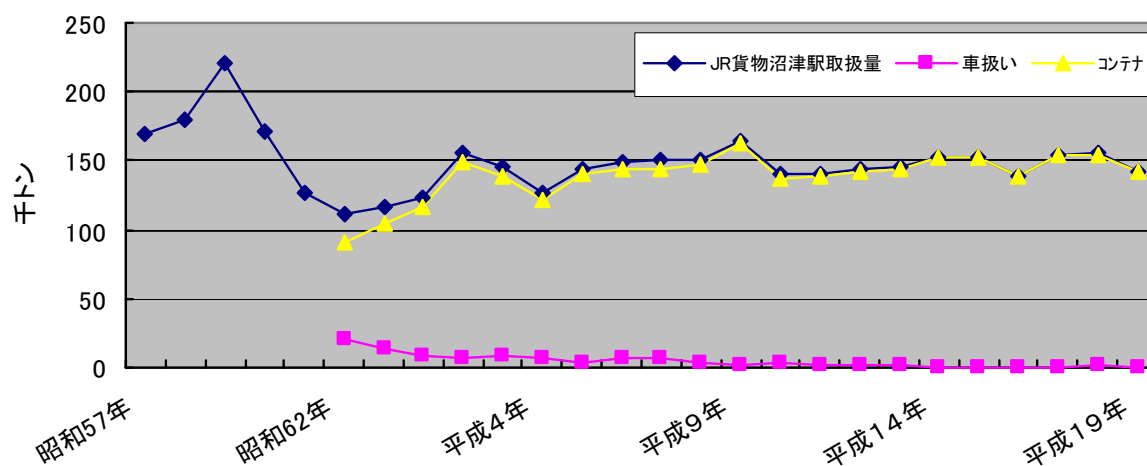


鉄道高架化に伴う現貨物駅移転の必要性

(2) 沼津貨物駅の役割

1) 取扱量、機関分担率の推移

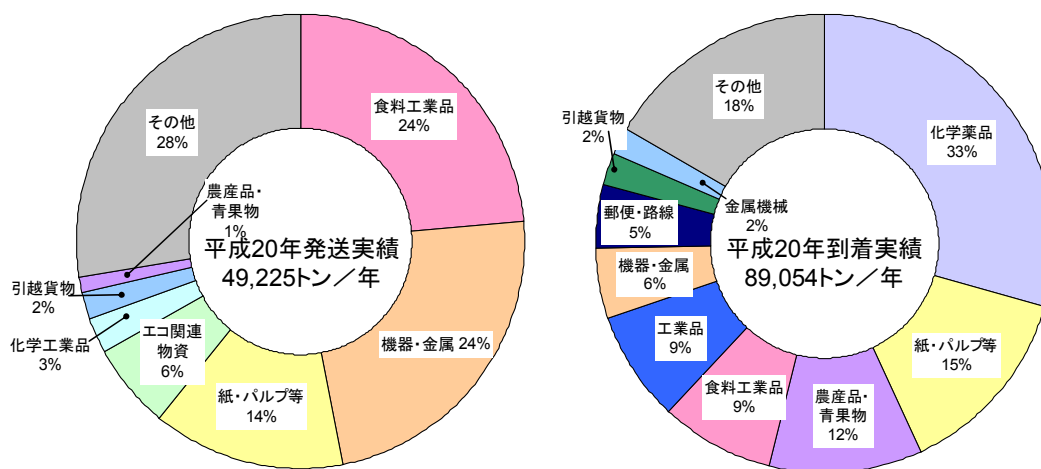
- 沼津貨物駅の取扱量は、近年の経済状況の低迷にもかかわらず横ばいで推移しており、県東部地域における物流面で、一定の役割を果たしている。



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

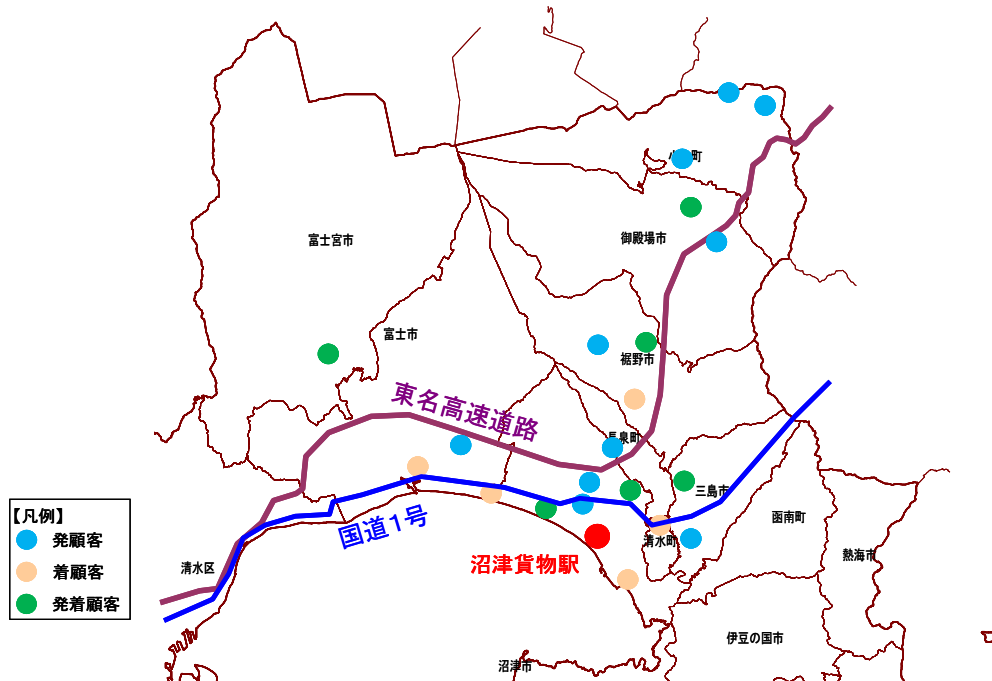
- 発送品目においては、「食料工業品」や「機器・金属」が大きなシェアを占めている。
- 到着品目では、鉄道以外の手段で輸送することが極めて困難な「化学薬品」が大きなシェアを占める。



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

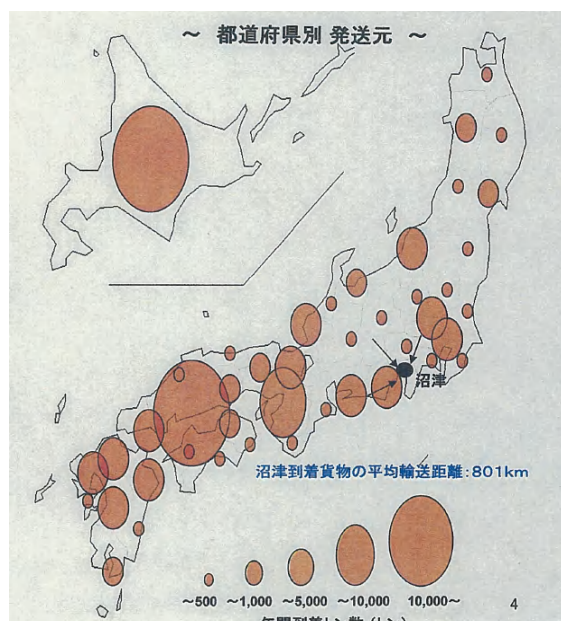
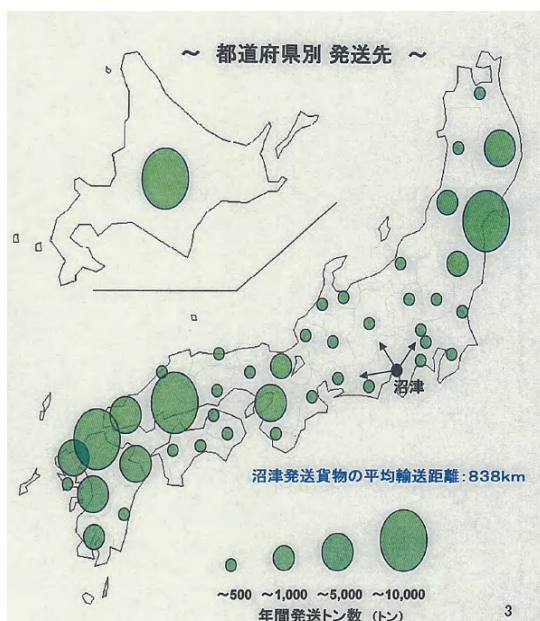
- ・ 沼津貨物駅の主要荷主は、沼津市を中心に県東部地域に広く分布している。
- ・ これらの荷主は、他の輸送手段があるにもかかわらず、自らの判断で沼津貨物駅を利用した鉄道輸送に依存して経済活動を行っている。



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

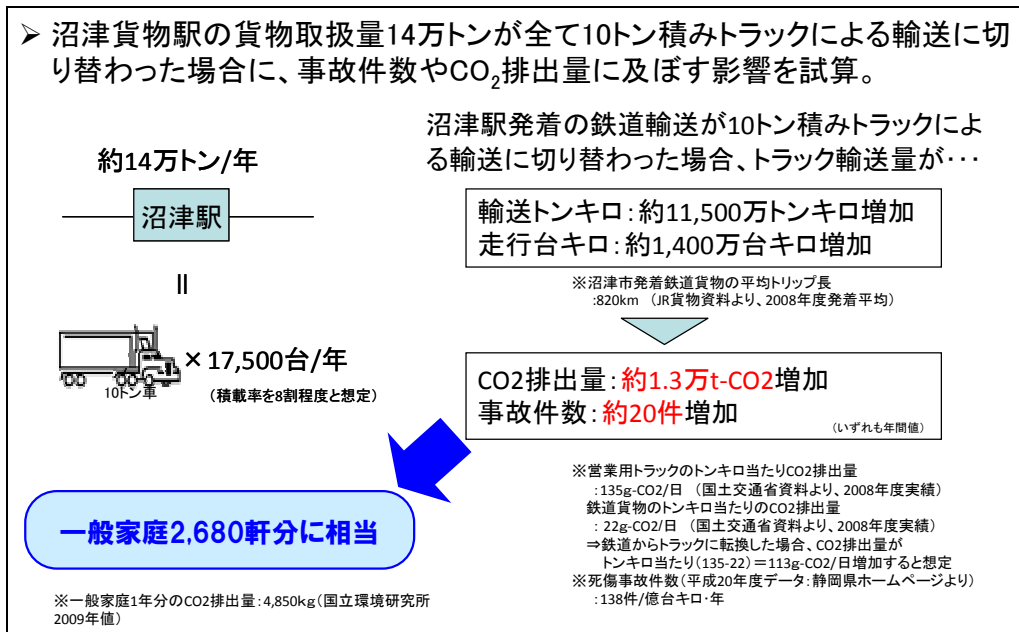
- ・ 沼津貨物駅で輸送される貨物の発送先・発送元は全国に広く分布しており、県東部地域のみならず全国の多くの地域の経済活動に寄与している。



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

i) 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。

ii) 大規模災害時の鉄道貨物の役割

- ・ 東日本大震災では、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。

iii) 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。

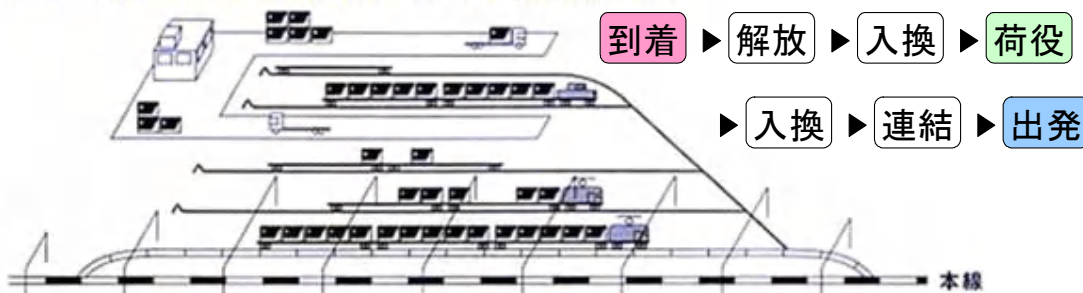
(3) 沼津貨物駅の方式と規模

- ・ 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)

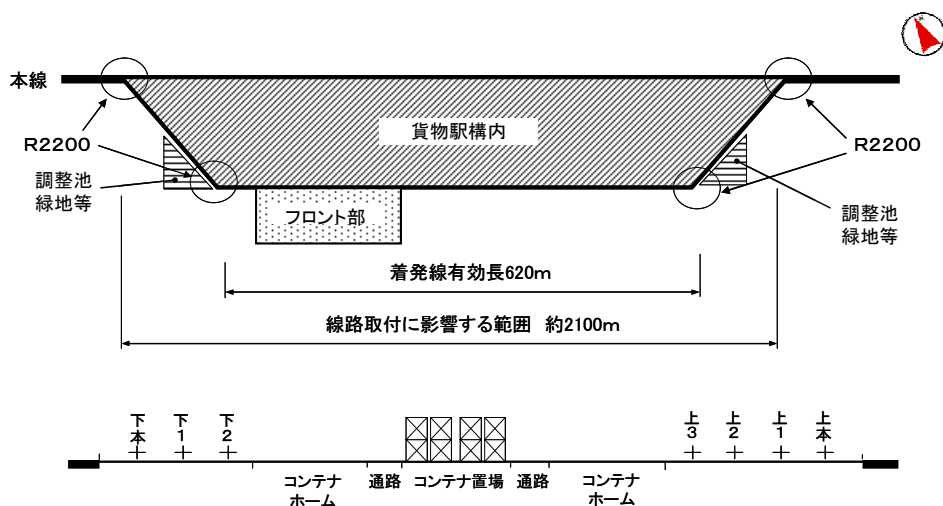


◎従来の方式(複雑な配線と時間のかかる荷役作業)



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



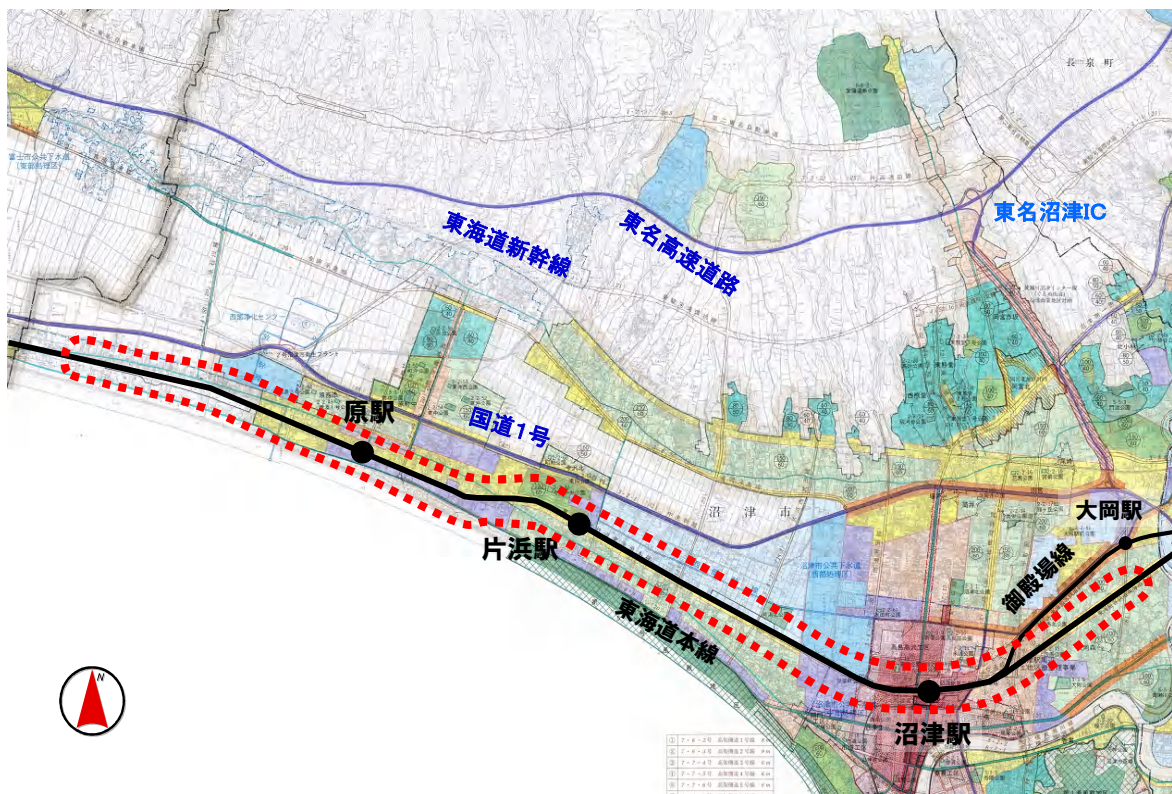
新貨物駅の施設規模

(4) 沼津貨物駅移転先の再評価

1) 移転先の選定

i) 現計画における評価の検証

- ・ 静岡県と沼津市では、現計画策定時に、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箇所を沼津貨物駅の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、「①周辺の土地利用」「②鉄道線形・高架化計画等との整合」「③物流拠点としての有効性」及び「④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。
- ・ 本有識者会議貨物駅検討部会では、当時の9箇所の移転候補地について、選定当時の評価項目を踏襲しつつ、できる限り定量的な指標を設定することとし、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。



沼津貨物駅移転候補地

移転先を選定する際の評価項目

評価項目	指 標
①周辺の土地利用	現在の土地利用状況
	用途地域
②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
③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
④施工性・経済性	地域分断(現在の踏切の数)
	用地補償費(概算)

① 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

② 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

③ 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

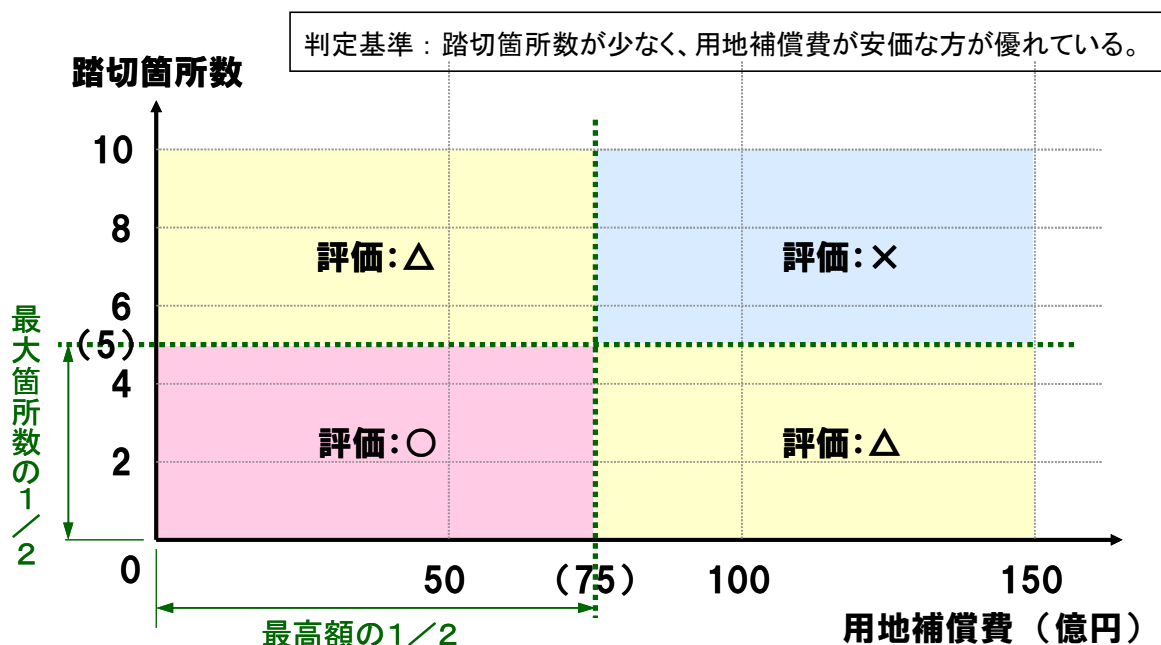
④ 施工性・経済性の分析

- ・ 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

ii) 評価結果

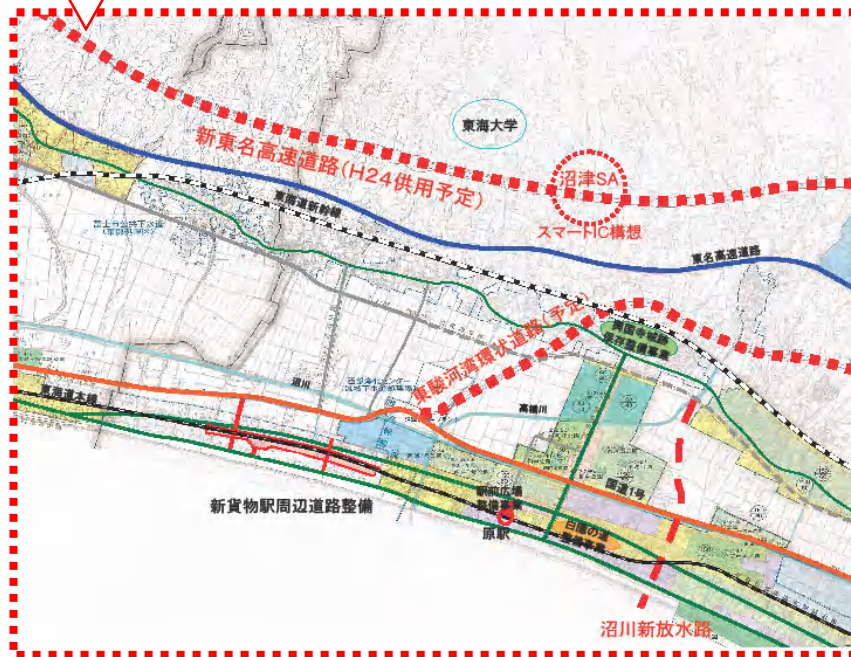
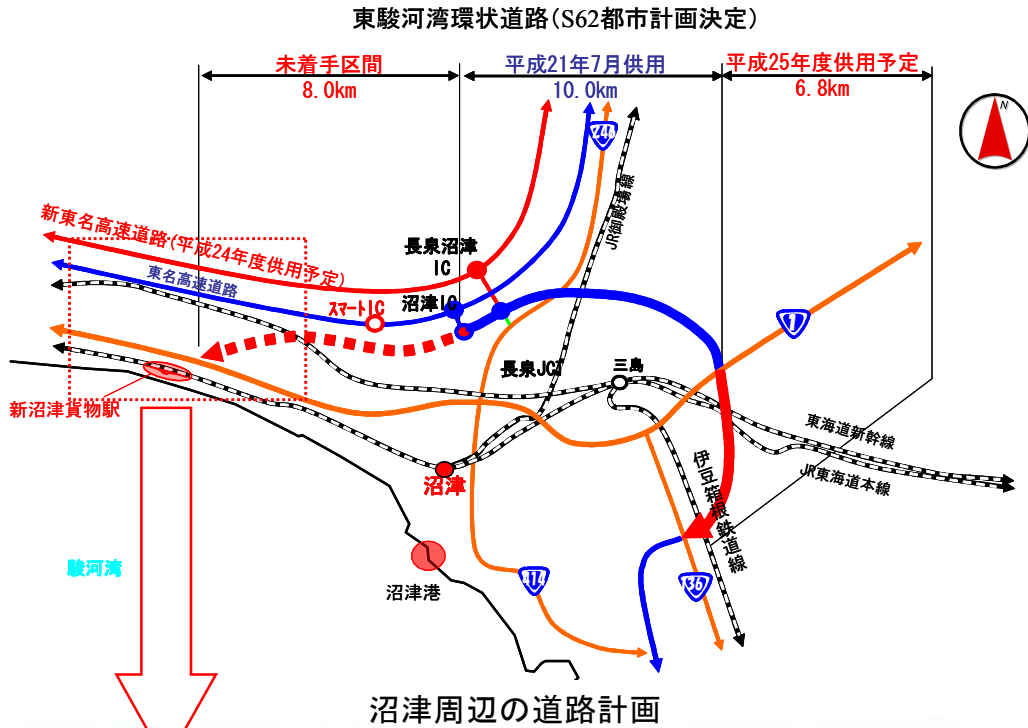
- ・ 貨物駅移転先の選定について、本有識者会議貨物駅検討部会であらためて 9 箇所について移転候補地の検証を行った結果、現計画と同一の地区が選定された。
- ・ 近傍駅への統合は、貨物駅に必要なスペースの確保の可能性や関係機関、さらには移転先の地元との協議が必要になるという問題が生じる。現計画の規模縮小は、貨物駅の機能や旅客線の機能の縮小を伴うという問題が生じる。しかしながら、これらの可能性についての議論を否定するものではない。

移転候補地の検証結果

箇所	① 周辺の土地利用	② 鉄道線形・高架化計画等との整合	③ 物流拠点としての有効性	④ 施工性・経済性
①案	×	×	×	×
②案	×	×	×	×
③案	×	×	×	×
④案	△	○	○	△
⑤案	×	○	×	×
⑥案	×	△	×	×
⑦案	△	△	○	×
⑧案	△	○	×	△
⑨案 (現計画)	○	○	○	○

2) 原地区の社会基盤の状況

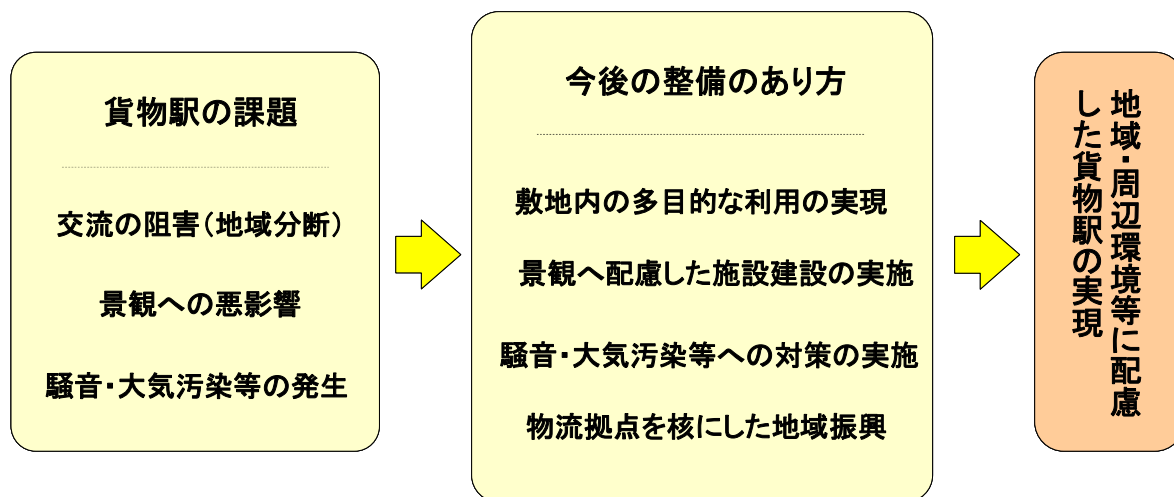
- ・ 原地区周辺は東駿河湾環状道路の西部区間延伸など社会基盤整備が進められることになっており、都市拠点としての高いポテンシャルを有している。
- ・ 新貨物駅を計画している原地区では沼川新放水路の整備が進められているものの厳しい財政事情のもと十分な進捗とはいえない。一方、東日本大震災の教訓を踏まえ、東海・東南海・南海地震の津波や液状化の懸念を踏まえた対策についても検討すべきである。



新貨物駅周辺の社会基盤整備

(5) 今後の貨物駅のあり方

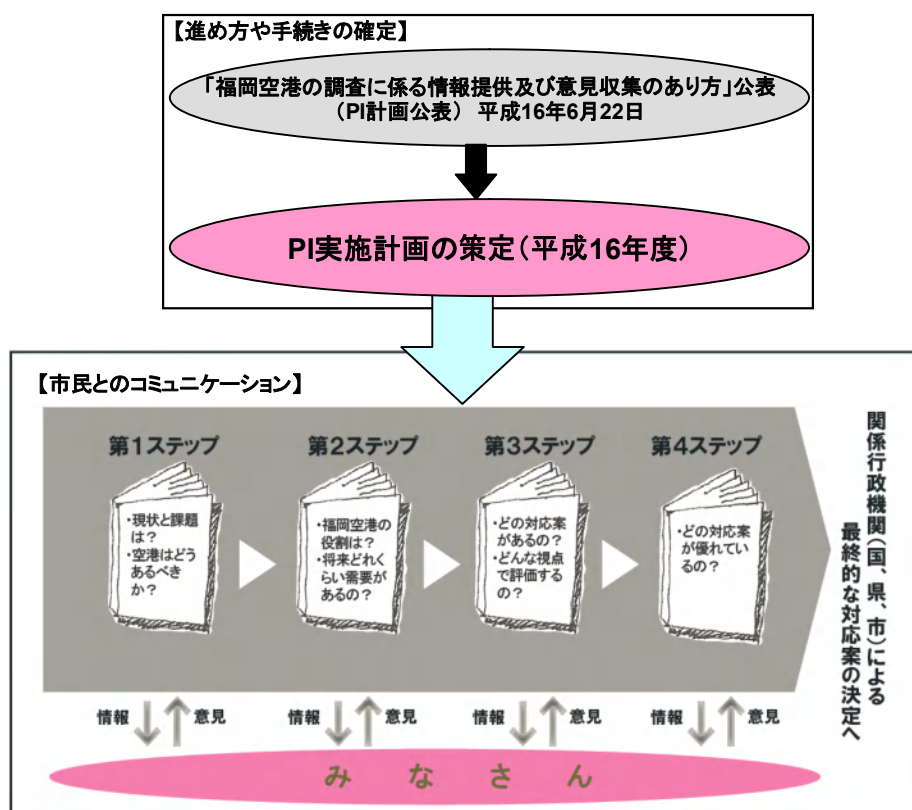
- ・ 沼津市の鉄道貨物駅機能は、県東部地域の発展や環境負荷低減などの観点から重要な役割を果たしており、今後も維持されることが必要と考えられる。
- ・ しかしながら、貨物駅整備には広大な敷地が必要であり、南北間の地域分断を引き起こすという課題が生じる。また、周辺地域における騒音、大気汚染等の環境悪化に対する懸念への対応も重要な問題となる。
- ・ 今後の貨物駅整備にあたっては、地域振興への貢献や周辺環境との調和、地域住民の憩いの場の提供、地域防災力の向上などを積極的に検討し、周辺地域を含め地域の発展に資するものとなるようにしなければならない。
- ・ 新たに整備された貨物駅と周辺地区は、単な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



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、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、PI 方式のもとで検討の進め方や手続きを確定するステップを設け、そのうえ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

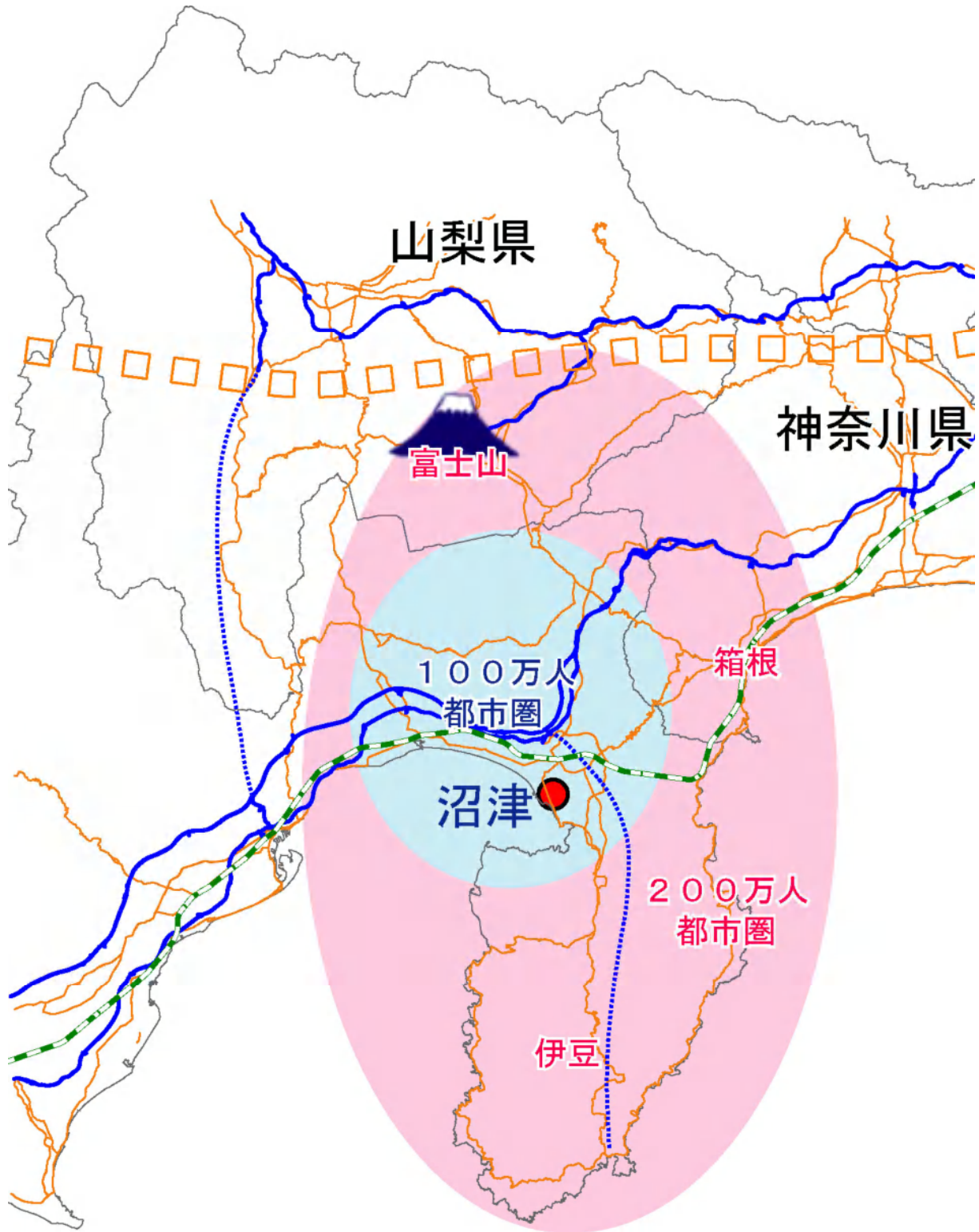
5 目指すべき地域の将来像

- ◆ 200万人都市圏の形成を視野に入れた広域的な拠点都市づくりを行うべきである
- ◆ 物流機能の強化により地域企業や商店の活力の向上が期待できる
- ◆ 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である
- ◆ コンパクトなまちづくり、三世代交流型都市の実現を目指すべきである
- ◆ その場合、災害に強いまちづくりが前提となる

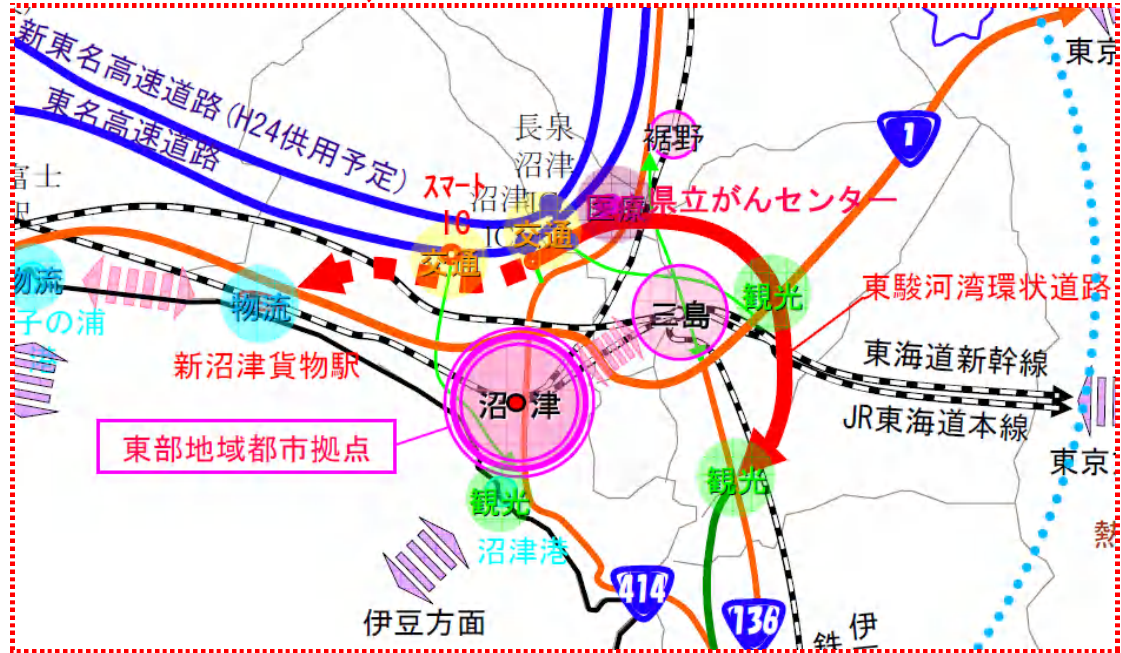
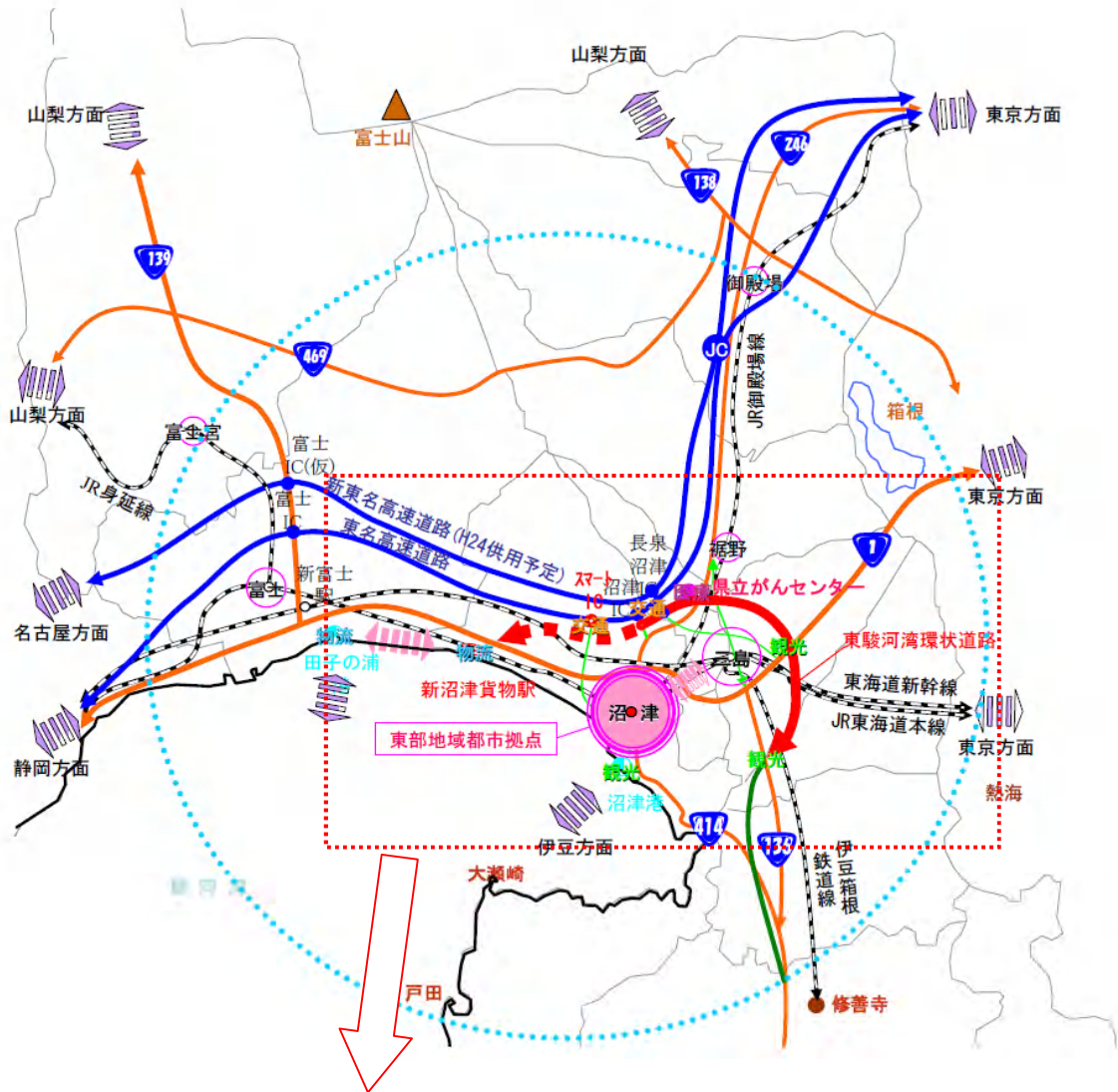
(1) 県東部地域の拠点都市づくり

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わ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。
- ・ 鉄道高架事業では、駅を含む南北市街地が一体となって、高次都市機能の集積等、都市圏の拠点としての機能の向上に向けたまちづくりが可能となる。



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による地域企業・商店の活力の向上

- ・ 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)

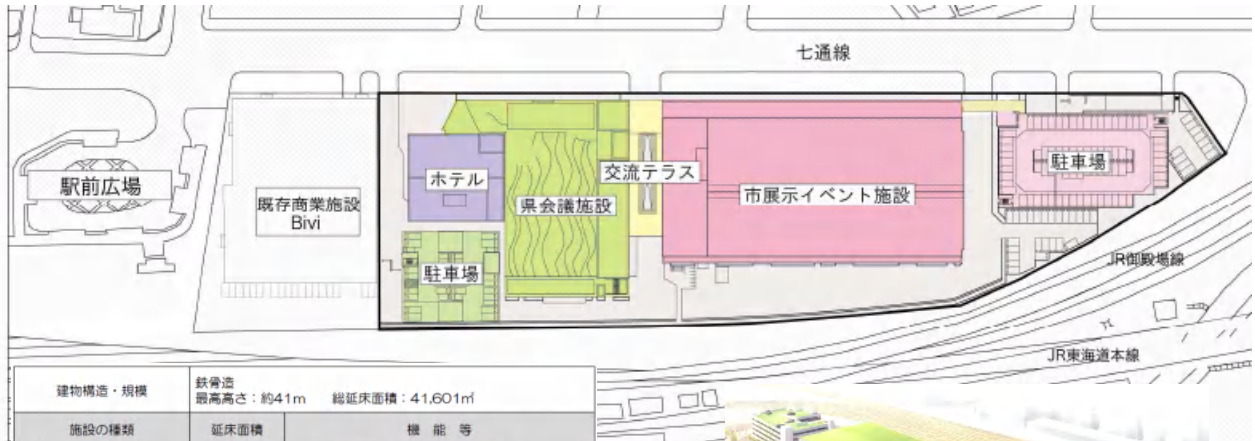
(2) 新しいコンセプトの都心づくり

1) 沼津の個性、歴史、空間を尊重した地域性豊かな存在感ある都心の創造

- ・ 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、モノ、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。
- ・ そのためには、鉄道高架事業によって、南北の市街地分断を解消し、面整備事業によって南北が一体となるような中心市街地の魅力を向上させることで、沼津の地域性豊かな存在感のある都心を創造すべきである。その際、沼津市内にある11校もの高等学校の、全国でも有数の多くの高校生をまちづくりへ活かしていくことも重要である。
- ・ 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。



沼津駅周辺における回遊のイメージ図



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 県特産農産物販売コーナー 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
	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



東部コンベンションセンターの概要



沼津港の概要

2) コンパクトなまちづくり、三世代交流型健康都市の実現

- ・ 人口減少、少子高齢化時代における沼津の発展を考えた場合、従来のような市街地を郊外部へ拡散していくような都市構造ではなく、これからは沼津の拠点となりうる中心市街地等に都市機能を意図的に集約していくような都市構造が望ましい。
- ・ また、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都心に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り組みが必要となる。
- ・ 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、沼津市の鉄道跡地利用検討懇話会による提言を踏まえた、市民の求める多様な都市的サービスを享受できるようなコンパクトなまちづくりや三世代交流型健康都市^(※)の実現を目指すべきである。



※将来像やその実現化方策については、3世代交流型健康都市構想（笹田昌孝京都大学名誉教授）、東京大学高齢社会総合研究機構「柏プロジェクト」などが参考として挙げられる。

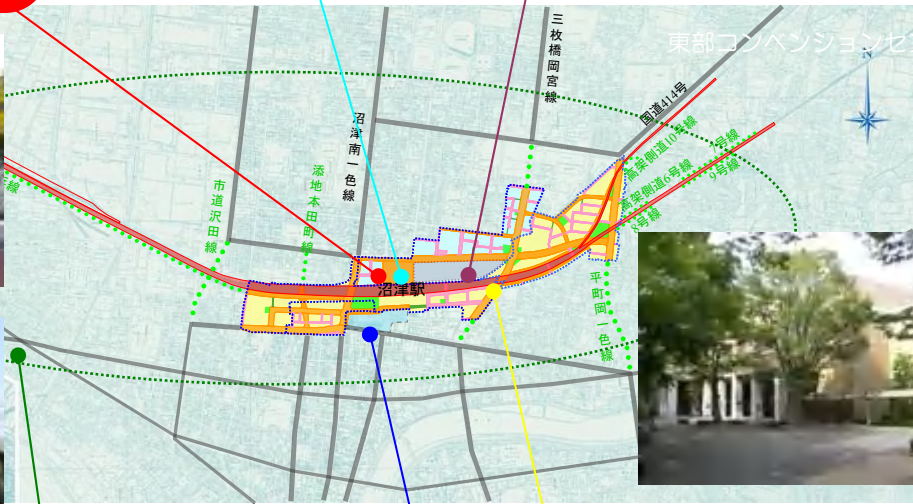
鉄道高架関連事業



土地区画整理事業（都市機構）



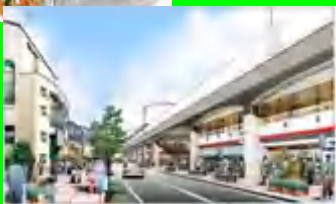
東部コンベンションセンター



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

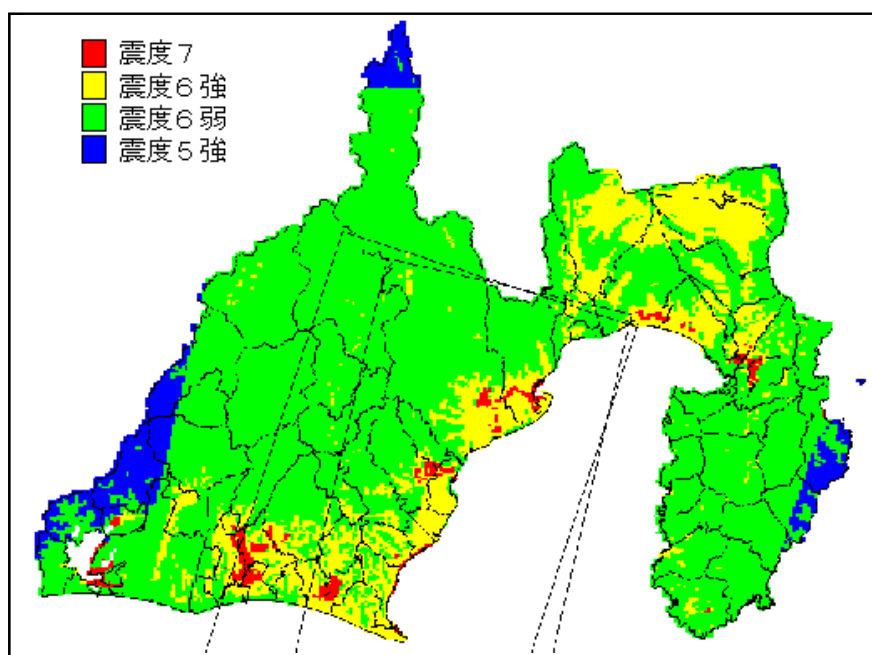


土地区画整理事業（沼津市）

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べきである。
- ・ どのような整備であっても、災害が想定を上回った場合にどう対応するかの視点が求められており、緊急に避難できるスペースの確保が必要となっている。このような施設は、平常時には眺望の優れた観光空間としても活用されることも考慮されるべきである。



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、静岡県と沼津市が沼津市民の意見を十分に聴き、新しいライフスタイルを描きつつ、それを実現できるような積極的な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、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9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

