

活力ある県東部地域の形成に向けて

— 沼津駅付近鉄道高架事業検討結果報告書 —



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

はじめに

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等を図り、県東部地域の拠点都市にふさわしいまちづくりを目指して取り組んでいる沼津駅周辺総合整備事業の中心となる事業である。

昭和 60 年代に構想が世に出され、様々な紆余曲折を経て四半世紀後の平成 15 年に鉄道高架事業は事業着手されている。

しかしながら、事業着手から 9 年が経過し、少子高齢化、厳しい財源状況、リーマンショック以降の景気低迷、根強い地元住民の反発など社会情勢が変化している中、事業の位置付けについて改めて見直す必要性が生じてきた。

このため静岡県が、平成 22 年 9 月、沼津駅付近鉄道高架事業に関する有識者会議を設置し、その検討を委ねたものである。

本会議では、鉄道高架事業について、社会経済状況の変化や 3 月に発生した東日本大震災も踏まえ、客観的かつ科学的見地から検討を行った。

本報告書は、その検討結果と提案をまとめたものである。

沼津市都心部においては、大きな時代の変わり目を迎えた今、少子高齢・人口減少時代の都心のあり方を真剣に考え、これまでの延長線上に将来の都市像を置くのではなく、新しい時代のコンセプトに基づいたまちづくりを推進すべきである。これまで長い年月をかけて議論されてきたことも無駄にはならないよう、従来の駅前開発にはない県東部拠点都市としての「沼津らしさ」が醸し出されるような新しい都心を目指す必要がある。

沼津貨物駅の移転について、近傍駅への統合や現計画の規模縮小は、大変難しい制約があるものの、その可能性の議論を否定せず、徹底した住民合意形成を図ることが求められる。

合意形成にあたっては、近年急速に知見が蓄積されたパブリックインボルブメント（PI）手法を十分に活用して、市民と行政、利害関係者が参加して、具体的な話し合いをすべきである。

しかしながら、これら協議に過大な時間を要することは、コスト上昇、便益の発現の遅れなど、結果的に社会的損失が大きいことを認識し、早急な事業進捗に努めるべきである。

本報告書が、沼津のまちづくりの新たな出発点になれば幸いである。

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
座長 森地 茂

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) 県東部地域の拠点都市づくり	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、沼津市の拠点性や魅力は低下しつつある

(1) 県東部地域の拠点都市

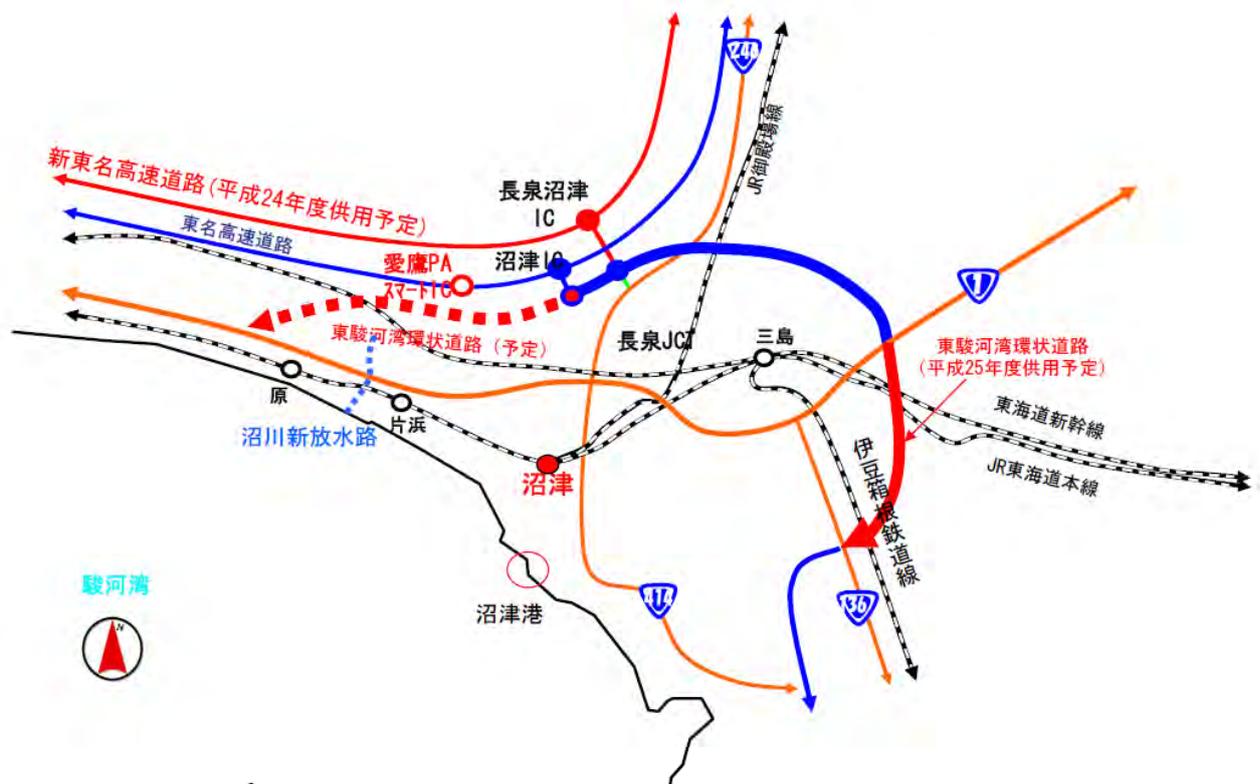
- ・ 県東部地域は首都圏に近接しているという有利な立地条件を有しているが、一方では首都圏に依存する側面も見られる。東部地域のポテンシャルを發揮し、都市間競争に勝ち残るためには、地域独自の活力を生み出す高次都市機能の集積を進め、広域の拠点性を高めることが課題となっている。
- ・ また、東部地域は山梨県、神奈川県と接する交流の起点であるとともに、世界的な観光資源である富士・箱根・伊豆への玄関口でもあることから、世界を視野に入れた交流の拠点として発展するための取組みが今後必要となる。
- ・ 沼津市は、恵まれた自然環境と有利な地理条件の下で、駿河湾地域、伊豆方面への交通拠点、あるいは交易的な商業・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 （生徒数）	11校（東部地域全体45校、富士市6校、三島市4校） 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）

(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（東北地方太平洋沖地震）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



交通渋滞



3.8m高さ制限



急カーブによる交通事故



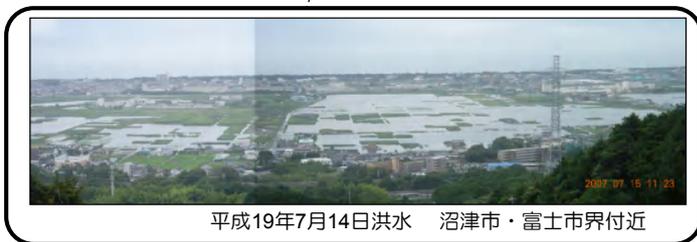
冠水



自転車の押し歩き

冠水

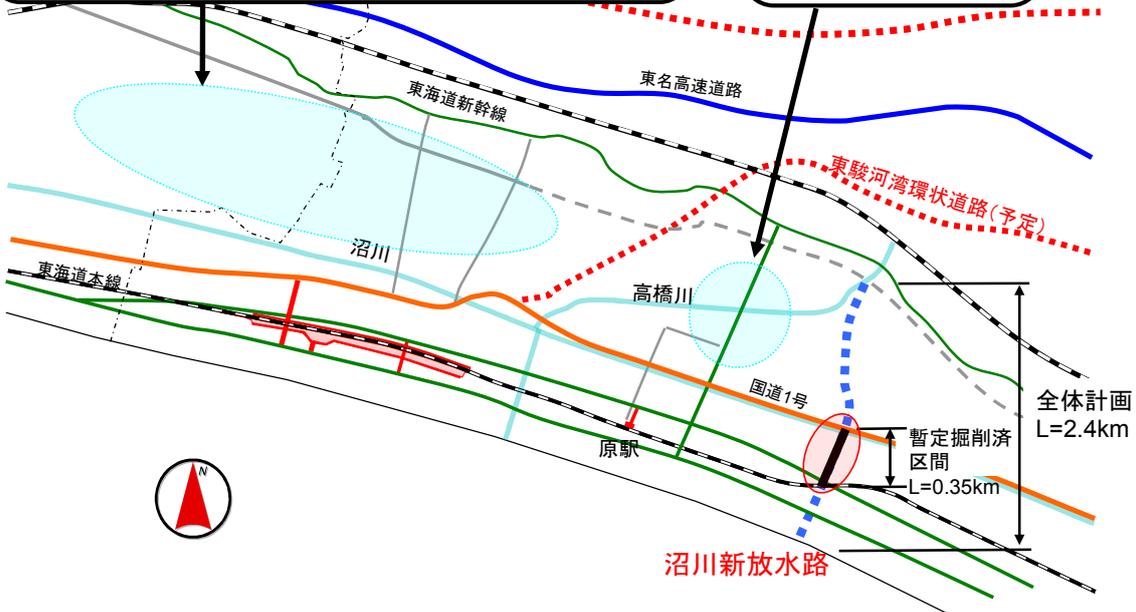
沼津駅周辺鉄道交差部における交通状況



平成19年7月14日洪水 沼津市・富士市界付近

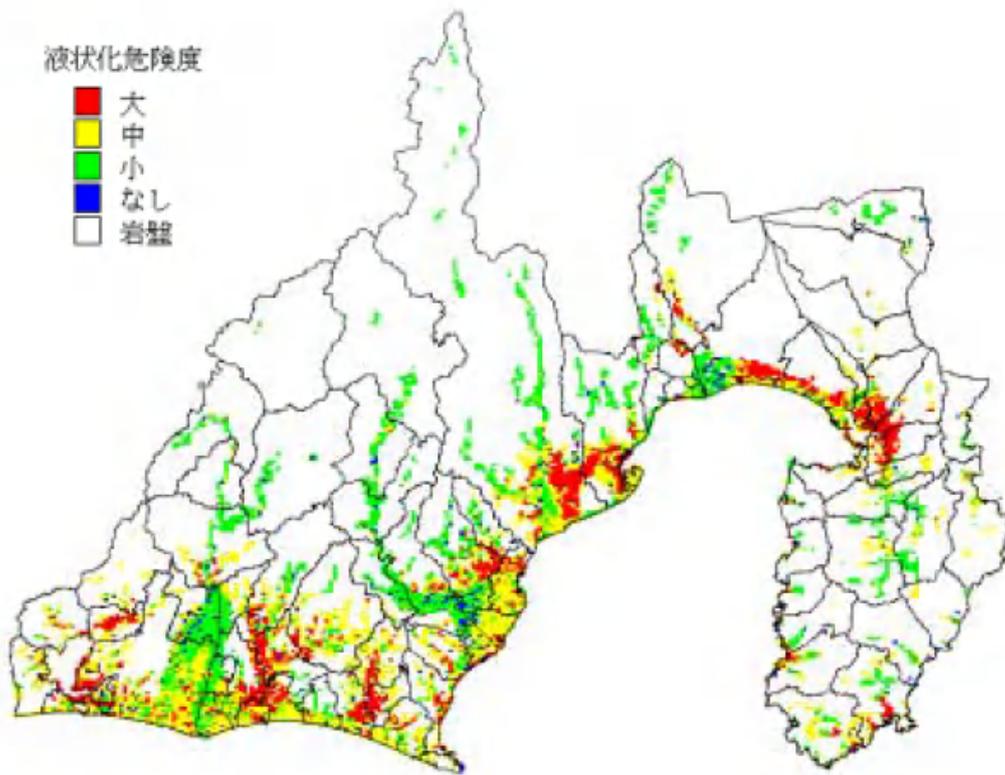


平成20年7月4日洪水 沼津市青野地区

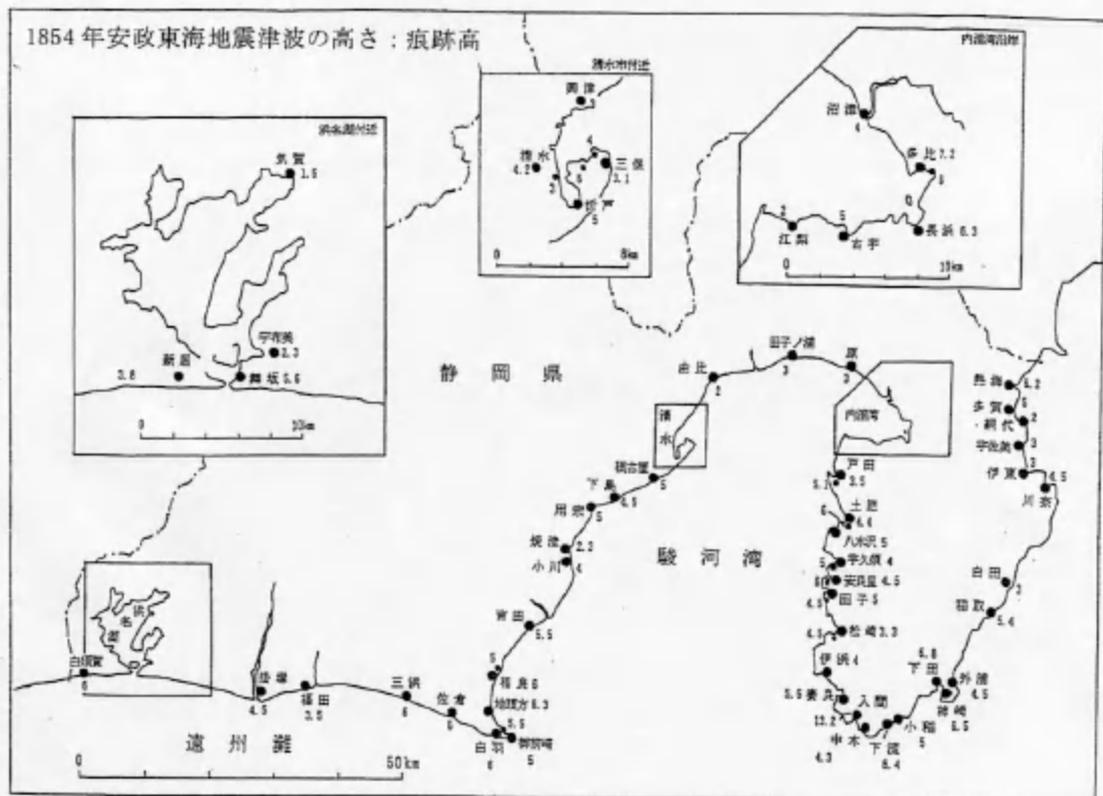


沼川新放水路

沼川新放水路



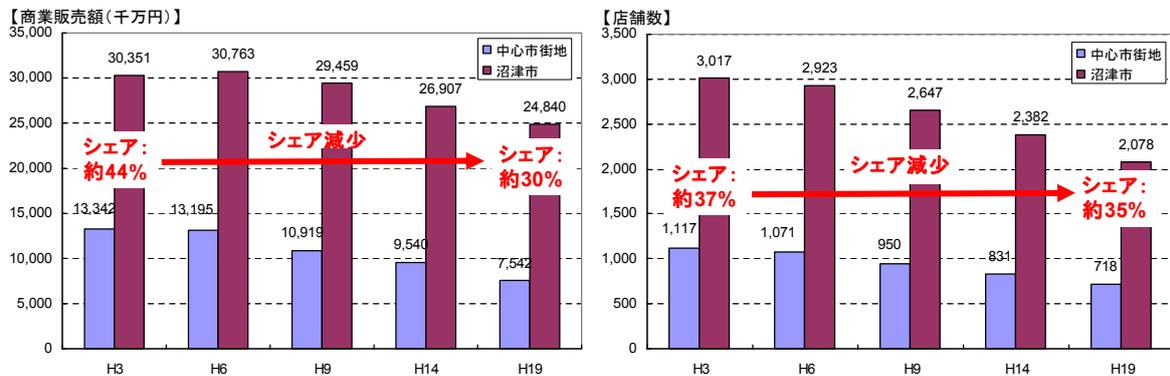
静岡県内における液状化危険度



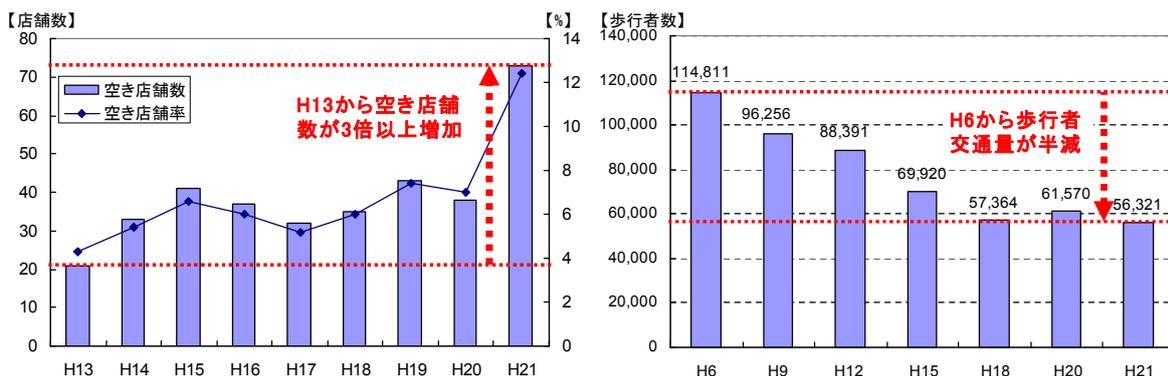
1854年安政東海地震津波の高さ：痕跡高 (T.P. : m)

(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。
- ・ 都心部の顔である駅前には、巨大な広告看板により景観が損なわれ、建築物のデザイン・色彩等を見ても「沼津らしさ」は感じられない。

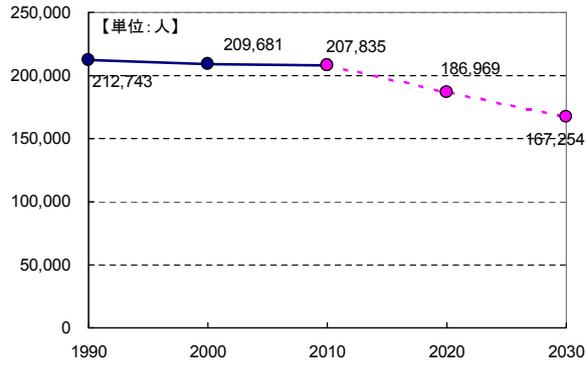


沼津市中心市街地の商業販売額と店舗数の推移

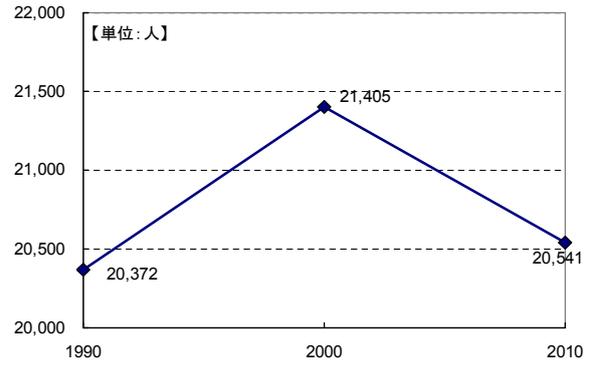


沼津市中心市街地の空き店舗数、空き店舗率、歩行者数の推移

〔沼津市人口〕

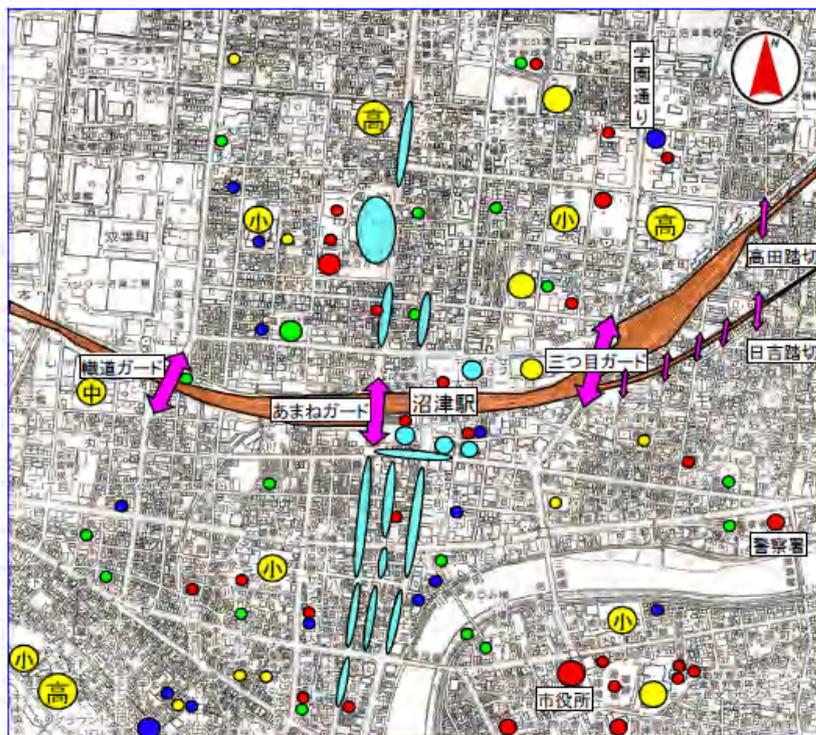


〔中心市街地人口〕



※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>

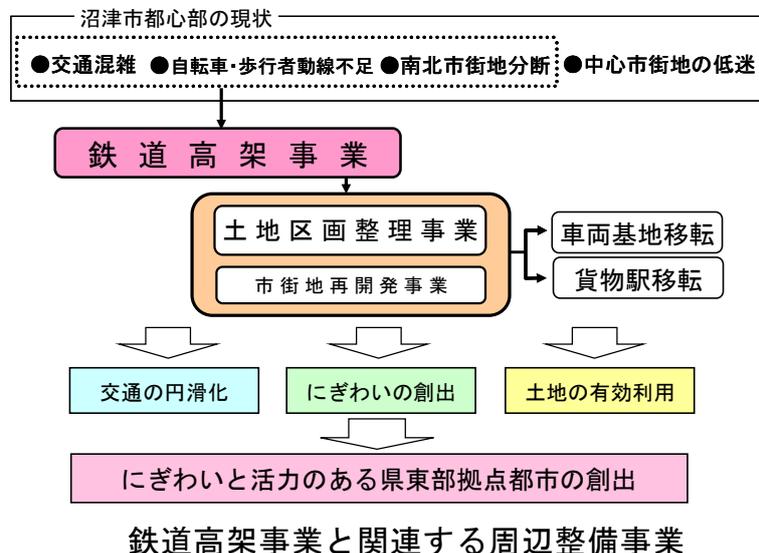
JR 東海道本線 約 4.1km (大岡団地付近～小諏訪付近)

JR 御殿場線 約 1.8km (大岡団地付近～沼津駅)

<高架区間>

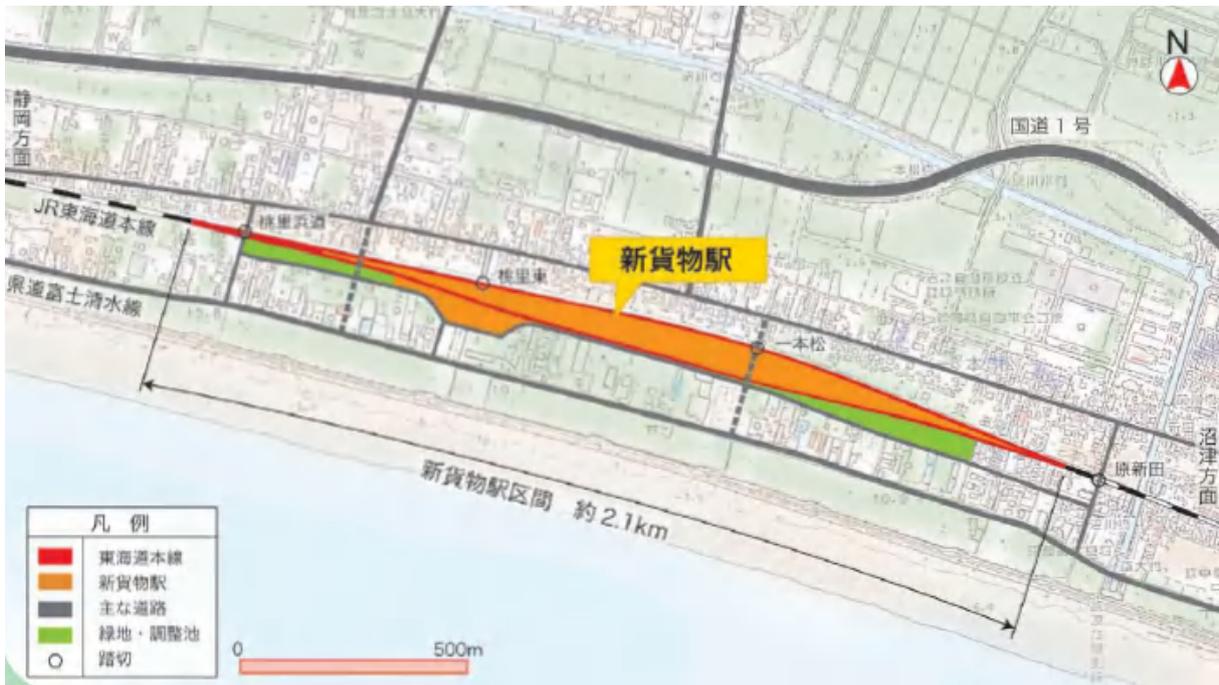
JR 東海道本線 約 3.7km

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>

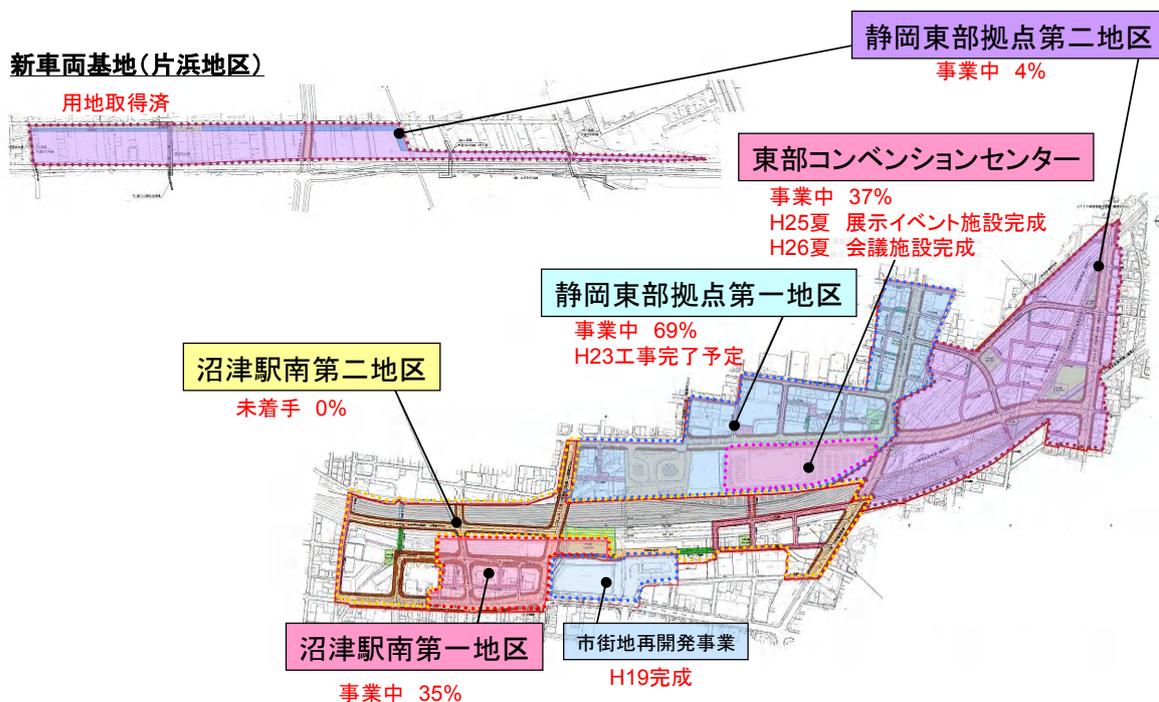
土地区画整理事業による公共施設や居住環境の整備改善と、都市の魅力づくりの新たな核となる拠点施設の導入を目的とした都市機能更新事業を実施

<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。
- ・ 賛成意見としては、東部地域を牽引するための拠点整備として必要である、安全安心なまちづくり、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など、現状の課題への対策だけでなく、沼津の発展への期待が込められた意見が挙げられている。

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 ・工食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

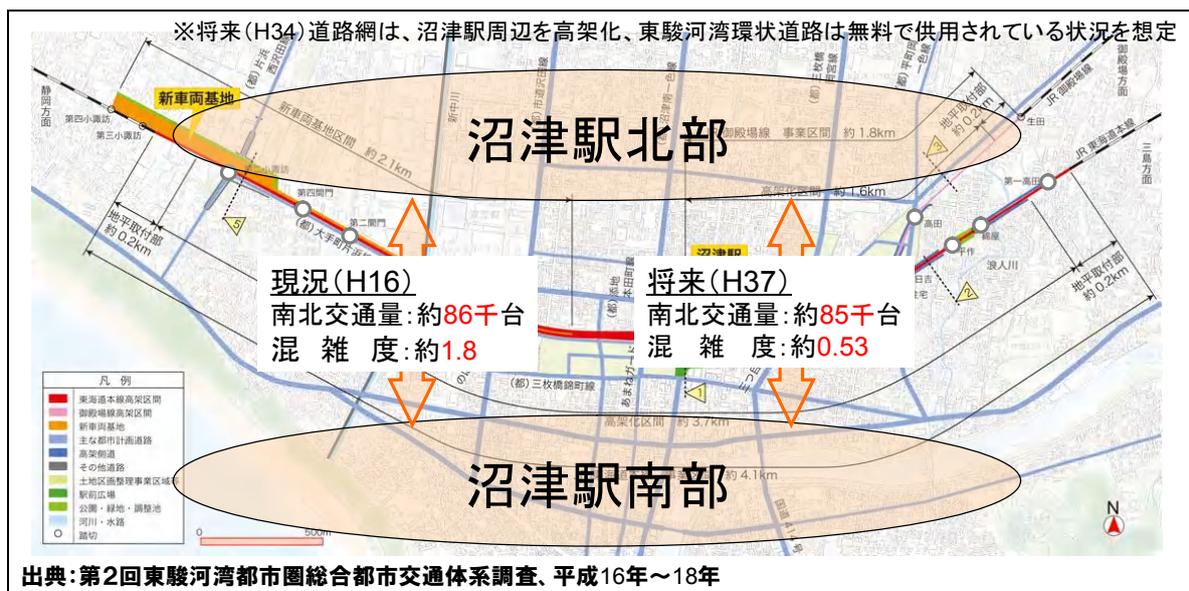
3 事業の検証

- ◆ 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する最も有効な手法である
- ◆ 鉄道高架事業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

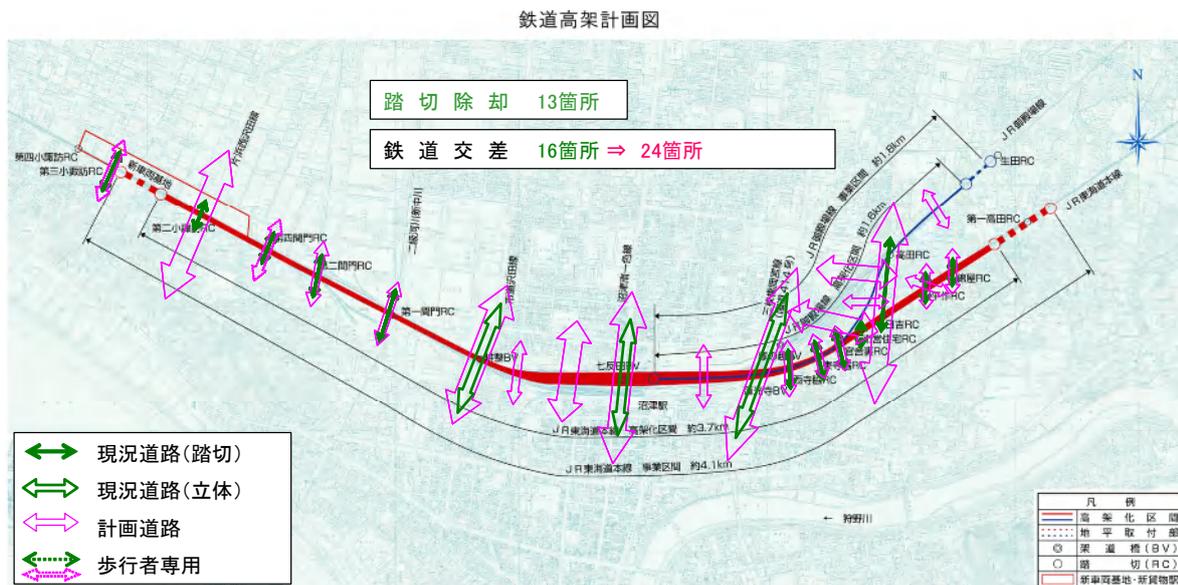
- ・ 第2回東駿河湾都市圏総合都市交通体系調査では、沼津駅周辺部を南北に横断する将来交通量（H37）は現況交通量(H16)とほぼ同程度と予測されており、ボトルネックである3ガード（あまねガード、三ツ目ガード、轅道ガード）の改修が必要となる。
- ・ 鉄道高架事業は、この3ガードの改修に加え、13箇所の踏み切りを撤去し、鉄道横断箇所が8箇所増加することなどによって、将来の道路交通を円滑化することが可能であり、他事業に比べて交通処理の上で有効な手法である。
- ・ また、南北交通が円滑化することで、緊急車両の高次医療施設へのアクセス性改善などの効果も期待される。



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

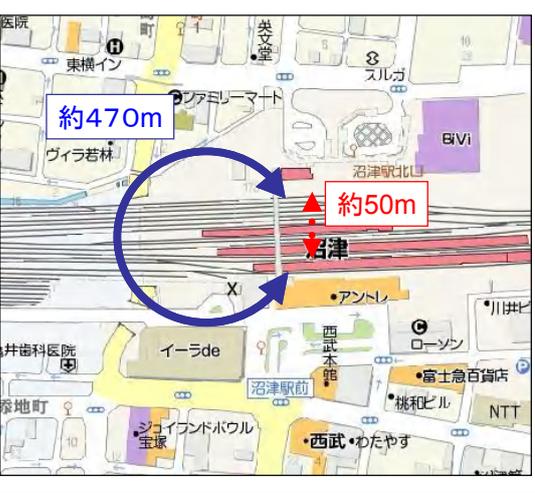
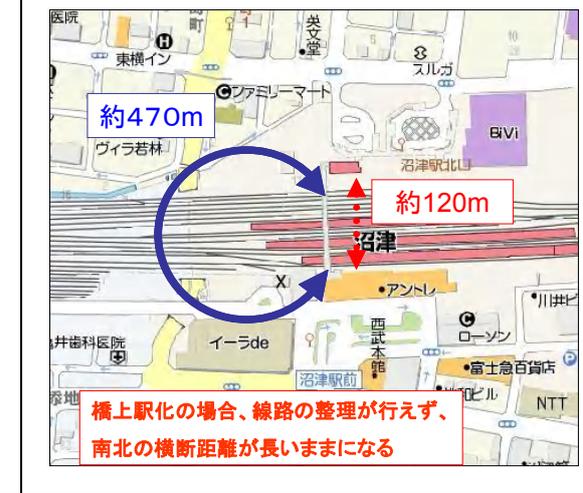
- ・ 鉄道高架事業によって、交差道路が増加するため、歩行者・自転車利用者は、鉄道南北横断の選択肢が増え、最短ルートが平面で移動できるようになる。これにより、利用者にとって、南北移動の所要時間や快適性は大幅に改善することが期待できる。
- ・ 中心市街地は人が集い歩いてこそ賑わうものであり、南北の回遊性の向上は、地域の活性化のためにも重要である。

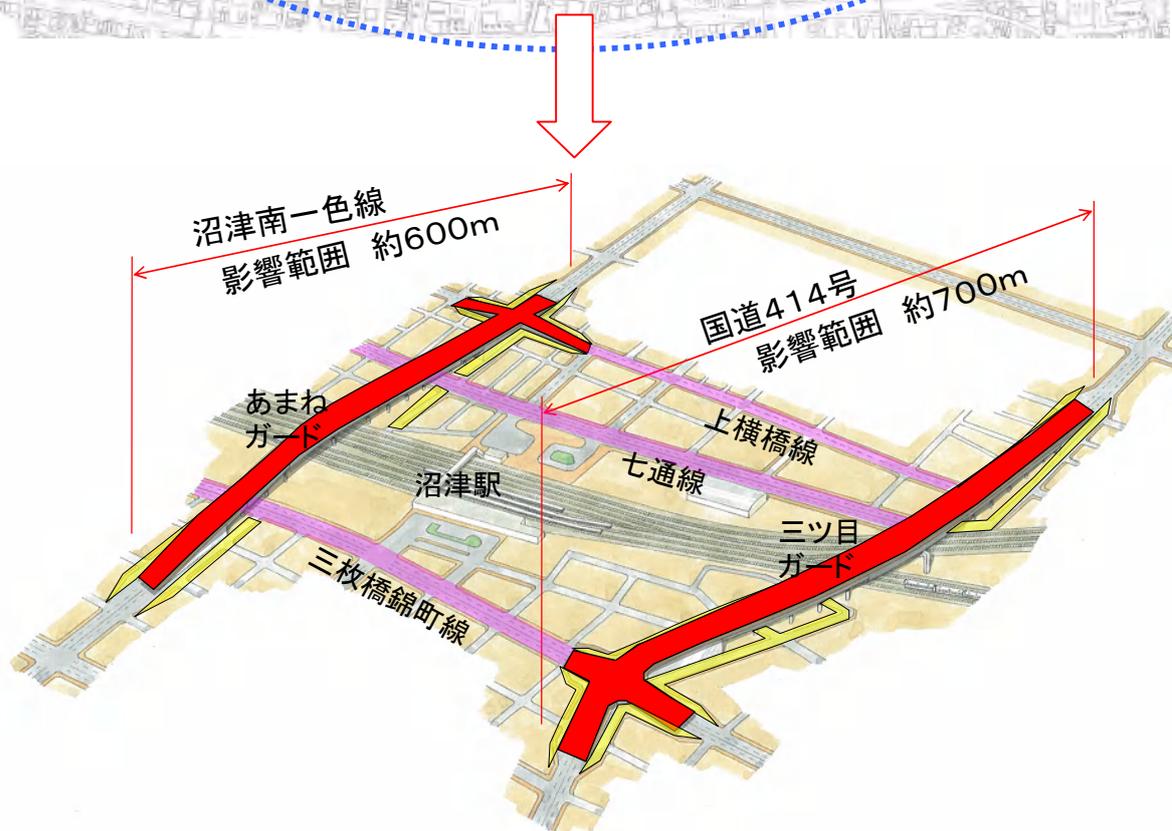
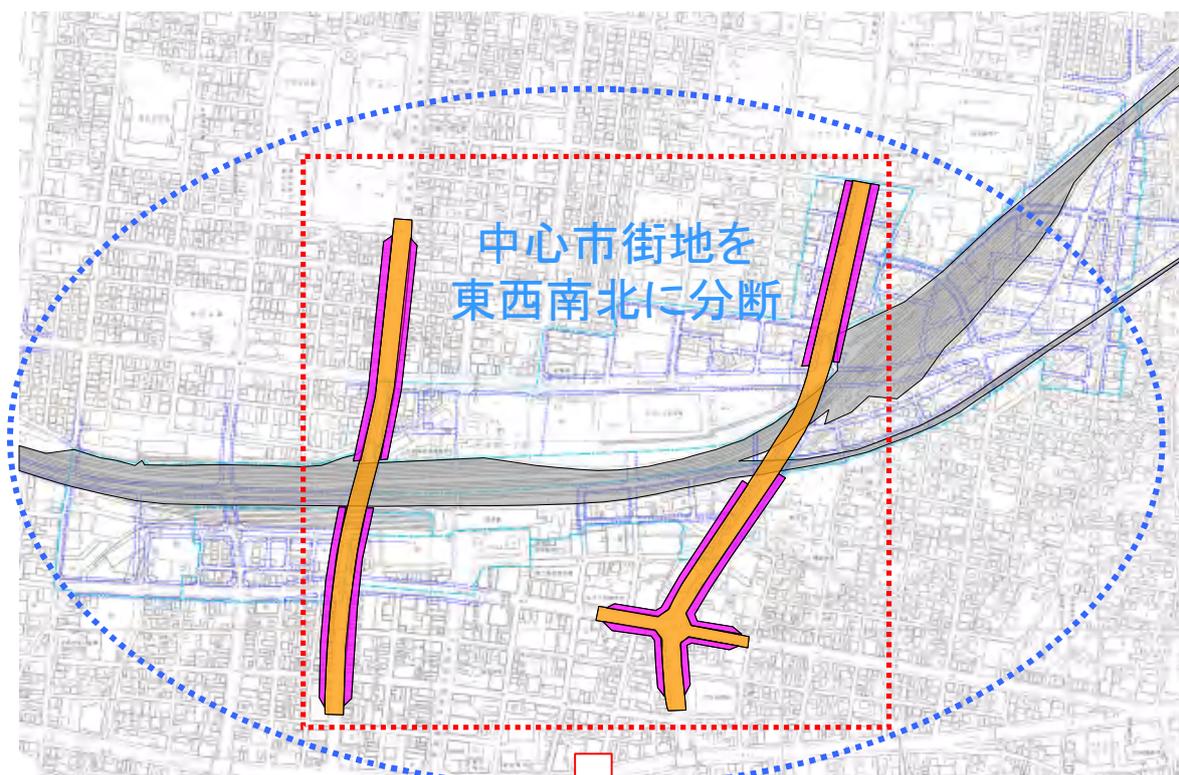


鉄道高架による南北横断道路の増加

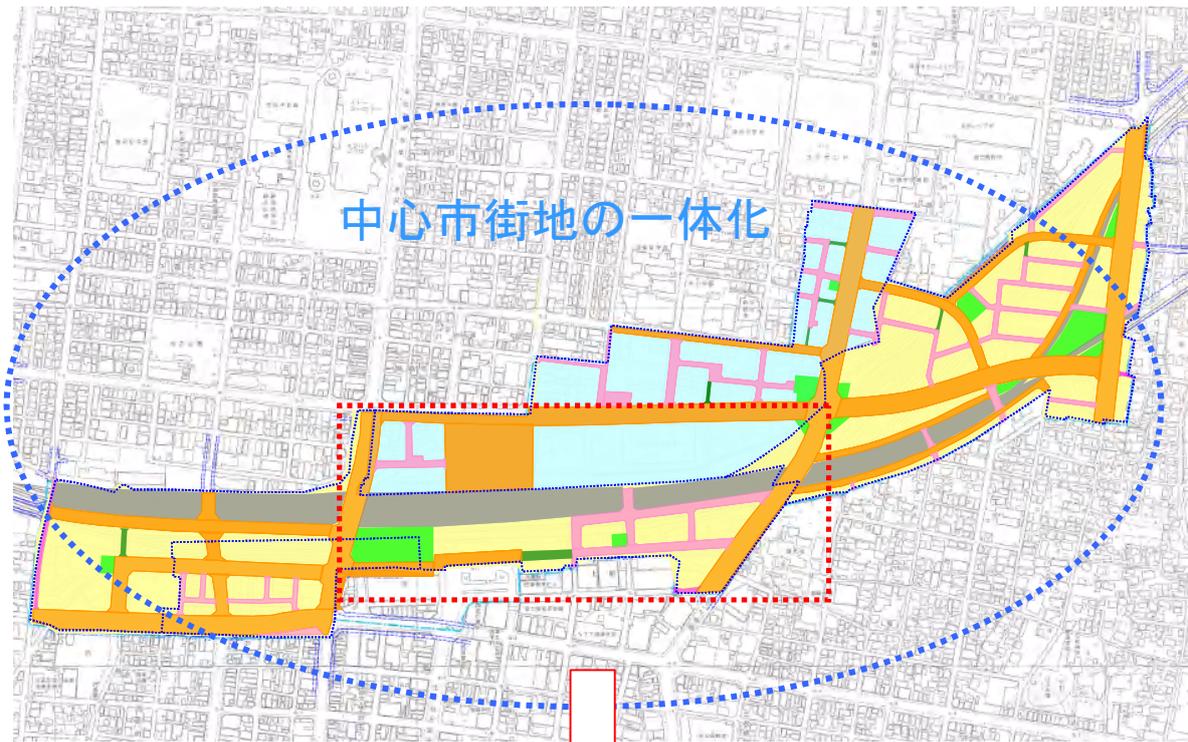
3) 橋上駅整備及び道路の高架化等との比較

- ・ 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	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="263 1355 798 1848">  <p style="text-align: center;">約470m</p> <p style="text-align: center;">約50m</p> </div> <div data-bbox="813 1355 1396 1848">  <p style="text-align: center;">約470m</p> <p style="text-align: center;">約120m</p> <p style="text-align: center; color: red;">橋上駅化の場合、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> </div> </div>
	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> 鉄道高架 橋上駅 </div>

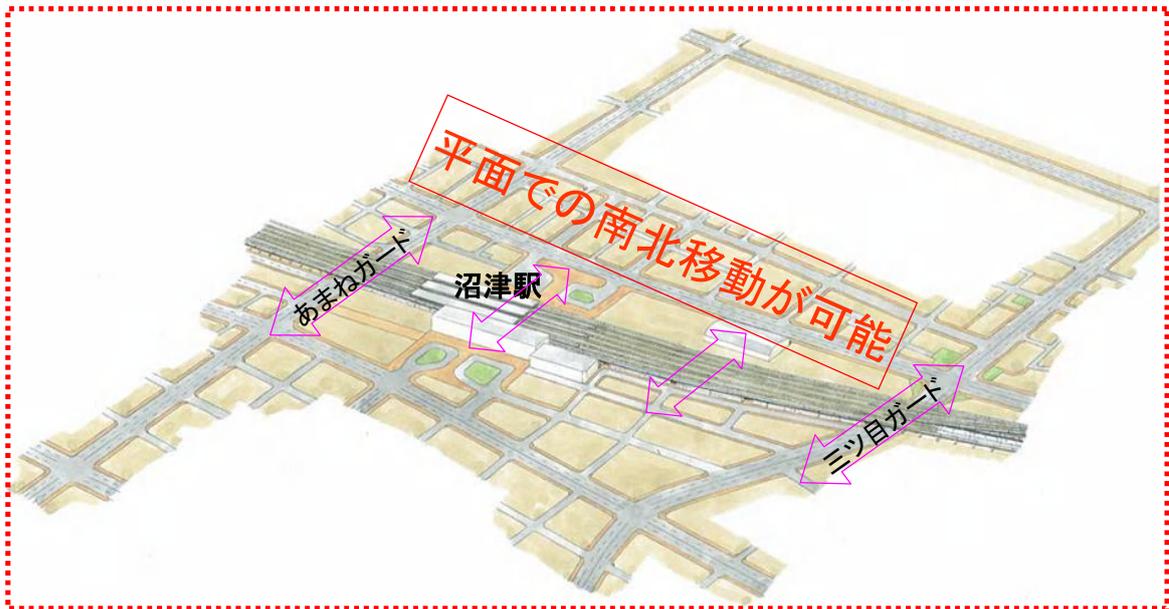


道路の高架化のイメージ図（中心市街地の分断）



中心市街地の一体化

【沼津駅周辺の状況】



平面での南北移動が可能

あまねガード

沼津駅

三ツ目ガード

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月に静岡県が策定した静岡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

① 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

② 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

③ 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

④ 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



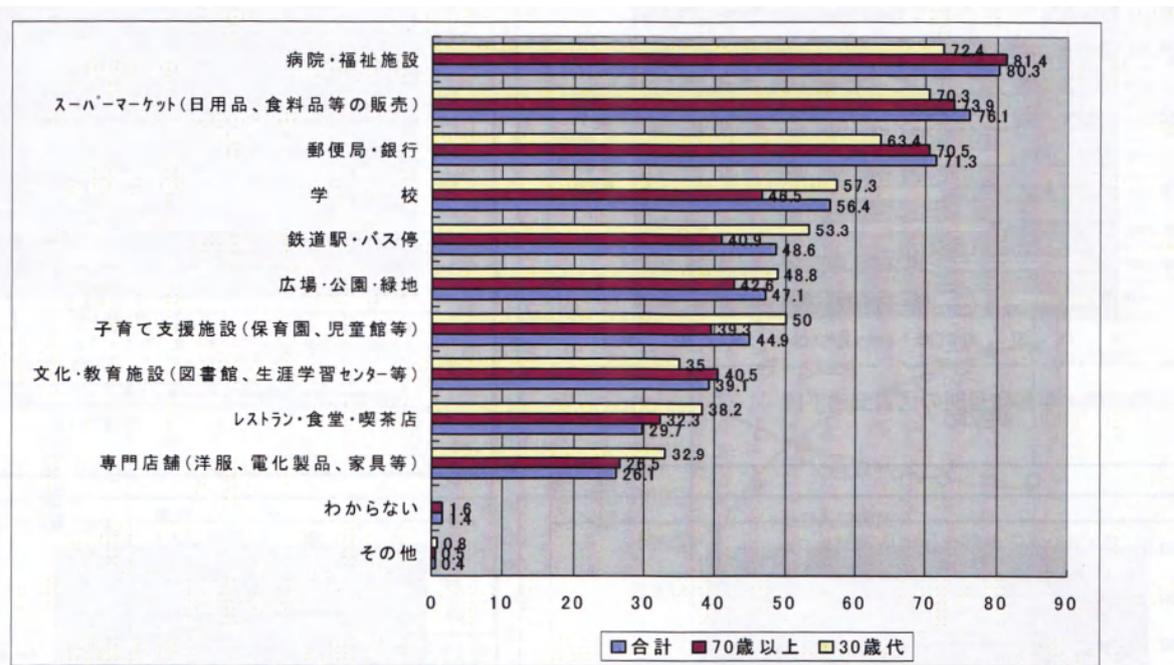
貨物駅跡地
(将来所有者：沼津市)



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。



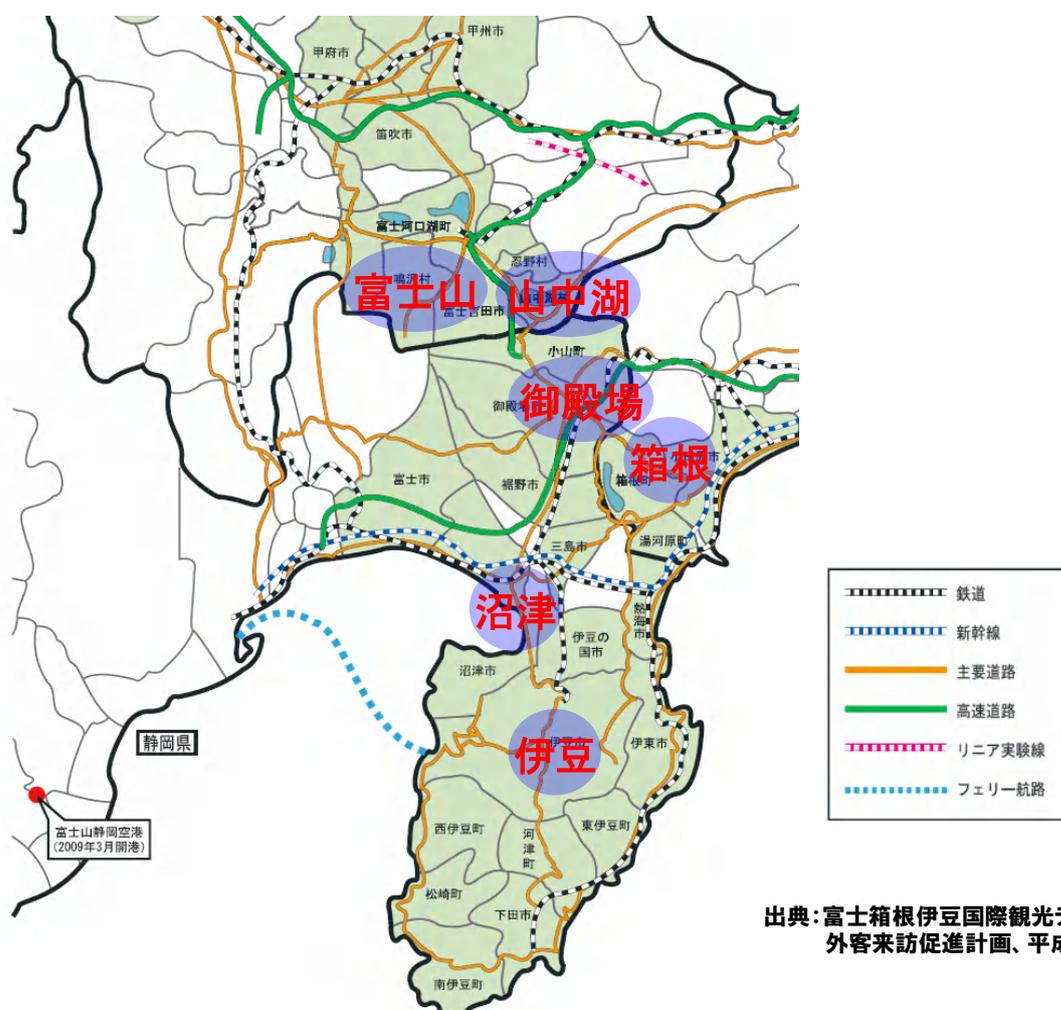
徒歩や自転車で行ける範囲に必要な施設・機能（複数回答）

出典：「歩いて暮せるまちづくりに関する世論調査」内閣府H21年7月

徒歩や自転車で行ける範囲に必要な施設・機能

4) 観光

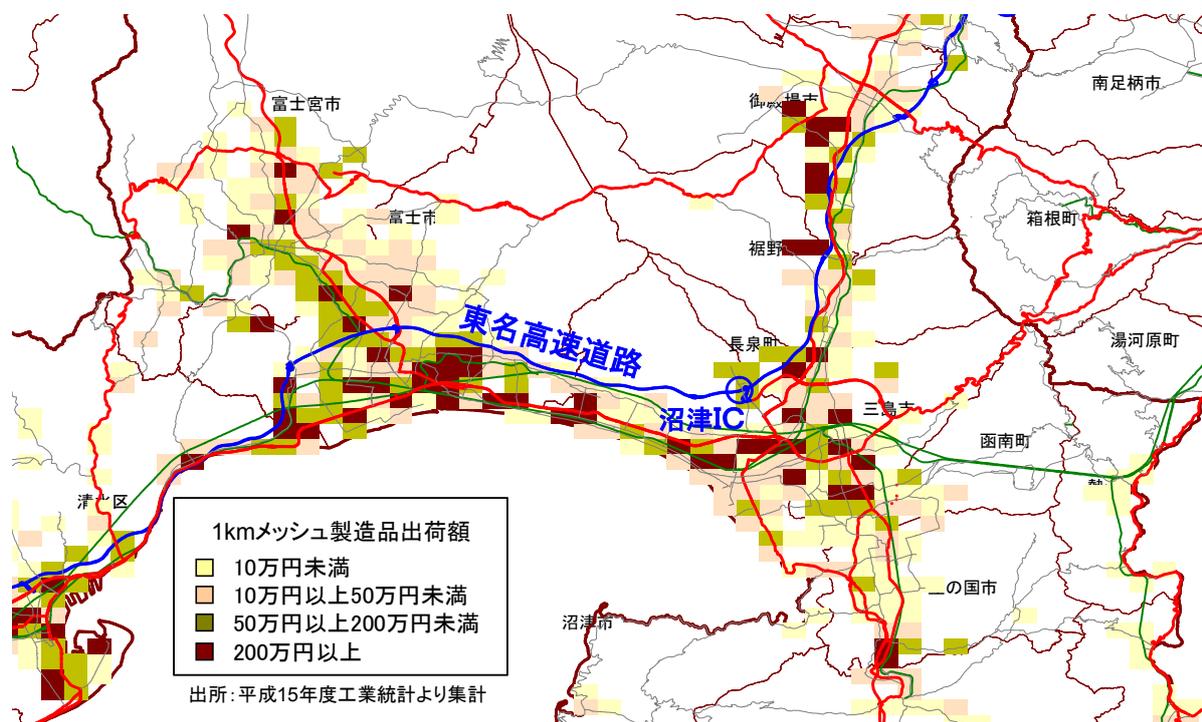
- ・ 沼津市は、世界的な観光地である富士山、箱根、伊豆、駿河湾に囲まれ、これらの観光の玄関口に位置するとともに、沼津港をはじめとして市内にも多くの観光資源を有する。
- ・ しかし、市内の観光資源は沼津港をはじめとして駅の南部に多く立地しているため、駅周辺の交通状況は大きな障害となっている。
- ・ 鉄道高架事業による交通利便性の向上は観光振興と関係が深い。また、鉄道高架事業により生み出される高架下などの新たな公共空間には、様々な活用方法があり、この空間を有効活用することによって、都心の新たな魅力をつくり、これまで不十分であった都市内での観光行動を促進させることが可能となる。



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。
- ・ 沼津市でも、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

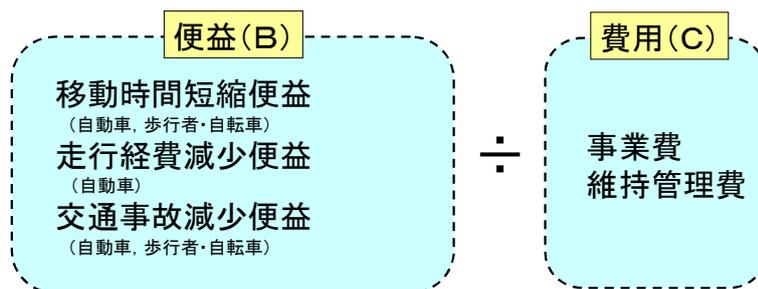
(3) 費用便益分析

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。
- ・ このマニュアルは、前回評価時(H15)から社会経済状況の変化を踏まえ、時間価値等の原単位が大幅に見直されており、乗用車1台あたりの時間価値が、約3割減となるなど大きく減少している。
- ・ 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いる。
- ・ その結果、前回評価時は交通量が1.2倍ほど伸びるものとして予測していたものが、今回の推計では国の新しい予測結果(H17 道路交通センサス)以上の減少となっている。また、東駿河湾環状道路は、前は有料道路であったが、現在は無料化されており、減少に寄与することとなっている。

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

- 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）は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)	<p>【前回】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>【今回】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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	

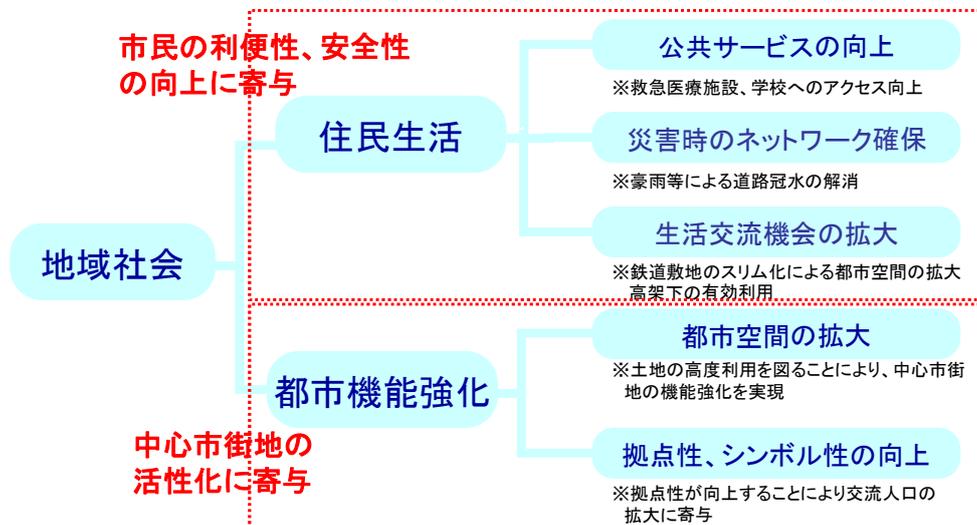
鉄道高架事業と橋上駅整備事業との便益の比較

			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。
- ・ これらの定性的な効果については、客観的かつ定量的に計測することは困難であり、計測手法も確立されていないことから、今回算定した便益には含めていない。



鉄道高架事業が地域社会に与える効果