

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）
委員各位

平成23年1月26日

ふれし沼津
代表 植松 正
原貨物駅に土地を充らぬ地権者の会
代表 殿岡 利治

公開質問状
はじめに

平成23年1月20日、上記有識者会議の第3回会議が開催され、私どもも傍聴いたしました。第1回会議が開催された時から、私どもは、委員の先生方が県や市当局の説明だけでなく、一方の当事者である私どもの意見を聞いて下さるよう要望し、独自の検討資料を各委員宛てにお送りしてまいりました。その一方で、傍聴に際しては静岡県担当課の、「会議開催中は静粛に傍聴すること。発言、拍手その他の方法による可否の表明等をしないこと」という指示を遵守してまいりました。その結果、これまで委員の先生方への質問も一切出来ない状態が続いています。

私どもは、これまで3回の有識者会議を傍聴させていただきましたが、委員の先生方が静岡県東部地域の地理や事情を十分に調査研究しておられず、事実をご存じなく誤認も多々あること、巨額な事業費（総額1800億円）、県や市が金料玉糸としている投資対効果（2.74）、事業期間20年、増え続ける県債、市債など財政面、また「ふじのくに」の景観について、「客観的、科学的に」検討されていないことに唖然としているというのが、率直な感想でございます。

そこで、今般、第3回会議（物流の視点から鉄道高架を考える）の討議内容について、公開質問状という形をとらせていただくことになった次第でございます。

質問1

冒頭の意見発表では、最初から第1案「沼津駅前の整備は橋上駅と自由通路、貨物駅は現状維持、あるいは縮小する」という選択肢を除外し、高架事業を前提にして、第2案、「貨物駅を移転か」、第3案「廃止か」という、二つの選択肢としました。

有識者会議開催の趣旨は「沼津駅付近鉄道高架事業について、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ため」というものであり、静岡県の「会議のすすめかた」によれば、第3回会議は「物流の視点から鉄道高架事業の検証」となっています。この見地からすれば、あらかじめ第1案を除外し、「高架事業推進」を前提とする議論にしたのは、はなはだ公平性を欠き、意図的であるように思えます。

なぜ第1案を取って除外し取り上げ検証しなかったのか、その理由をお聞かせ下さい。

質問2

委員の発表で、CO2削減のためトラック輸送から鉄道輸送へ移行させ鉄道輸送量を増大させるという「モーダルシフト」に新貨物駅は有効であるというご意見がありました。総論的には説得力があるように聞こえます。しかし、JR貨物が独自の専用貨物線路を所有しておらず、JR東海の旅客線路を借りて運行しているというのが現実です。その結果、現在でさえ線路のキャパに余裕がなく、これ以上の貨物列車の増便やダイヤ編成は難しいと、JR貨物の関係者から聞いております。

ちなみに、添付した資料（平成14年改正ダイヤ）によりますと、沼津駅の貨物列車運行本数は1日の荷役が上り下り合計5本、停車（ダイヤ調整、乗務員の交代、休息）が合計69本、年間の取扱量は、15万t（現行容量45万tの3分の1）となっています。貨物専用線路がないまま、新貨物駅による作業の効率化により貨物取扱量が增大するというご意見には根拠がないように思えますが、いかがでしょうか？

質問3

静岡県のテーマのひとつである、「海運と陸運のシームレス・ネットワーク」と関連して田子の浦港や沼津港との連携において新貨物駅は最適地である旨の発言があり、それに賛同する委員の発言もありました。

昨年1月23日の原・松蔭寺での意見交換会で、海洋交通の専門家でもある川勝知事から海運用のコンテナと鉄道用のコンテナは規格が違うので、海運用のコンテナを鉄道で運搬することは不可能、トラック輸送に頼らざるを得ない旨の説明がありました。

委員は、港と新貨物駅予定地との距離、そして、このような技術的な問題を認識した上でのご意見でしょうか？

質問4

複数の委員から、「海外では物流基地は迷惑施設ではなく、むしろ地域振興に資する物流拠点、ロジスティック・センターとして歓迎されている。鉄道貨物基地は迷惑施設ではない。むしろ「シャドウ・プロジェクト」を期待して歓迎すべきではないか」「貨物基地の周辺には、生産のみならず金融、情報サービスなどの産業が集積して都心を形成する」旨の御高説がありました。

実例として、海外の国家プロジェクトとして展開されているドイツのミュンヘン空港やフランクフルト空港、韓国のインチョン空港、英国のマンチェスター、また、国内の旅客駅である鹿児島駅や横浜のみなどみらい線を挙げての「貨物駅歓迎論」でした。

この意見を聞いて、私どもは大変驚きました。沼津駅高架化に伴う貨物駅移転に対し、前提条件の全く異なる海外や国内の成功事例により論ずるという暴論に他ならないからです。傍聴していた県民は、それぞれ「暴論」とする理由を次のように挙げています。

- ①議題は、海外の物流基地事情ではなく、物流から見た沼津駅高架事業の検証である。
- ②この事業は、巨額事業費を投ずる国家プロジェクトとは全く異なる。静岡県が事業主体で、緊縮財政下のローカルプロジェクトである。
- ③事業費、投資対効果、財源、工期、など財政的な視点が全く欠落して無責任だ。
- ④貨物駅移転は、立体交差事業、沼津駅高架事業の関連事業に過ぎない。緊縮財政下、立地からいっても、バラ色の「シャドウ・プロジェクト」は絵空言である。
- ⑤東静岡貨物駅はじめ各地の貨物駅周辺に各種産業の集積という事実は見受けられない。
- ⑥静岡県、沼津市の当局者は貨物駅を迷惑施設とみなし、都市整備のための移転や住民対策に苦慮しているというのが現実であり、決して歓迎すべき施設ではない。
- ⑦移転用地が、古来から富士山・愛鷹山・浮島が原を一体とする日本一の景勝の地であるという基礎認識がない。「ふじのくに」の景観への評価と構想が全く欠落している。
- ⑧移転用地は、「日本のシンボル富士山を世界との交流舞台とした健康交流計画」、ファルマバレー計画をはじめとする静岡県の施策を実現する可能性を秘めた大変貴重な土地である。貨物駅にするなど論外である。

以上のような理由により、先生方の「貨物駅は迷惑施設ではない。むしろ新貨物駅を歓迎すべきである」とするご意見は、静岡県民、沼津市民としては、とても理解出来るものではありません。先生方の発言の真意はどのようなものでしょうか？再度、このご意見や意図について説明して下さいのお願い申し上げます。

以上、意を尽くしますが、第3回会議の内容について質問申し上げます。

なお、委員の先生方におかれましては、同封の返信用封筒にて、2月15日までにご回答をお寄せ下さるようお願い申し上げます。

現在の貨物の運行表 → 今後の保障の始発は?

H14.12.18 貨物列車運行本数

平成14年*月*日改正ダイヤによる

沼津貨物駅の発着時間

(JR貨物)

下り					上り				
列車番号	着時間	発時間	停車時間	摘要	列車番号	着時間	発時間	停車時間	摘要
53	0:07			通過	8860	0:10	4:16	4:06	停車
5089	0:13			通過	4060	2:04			通過
59	0:22			通過	90	2:16			通過
51	0:36			通過	5092	2:23			通過
5053	0:50			通過	1086	2:35	2:41	0:06	停車
7053	0:55			通過	6068	2:39	2:48	0:09	停車
5057	1:09			通過	7056	3:00	3:20	0:20	停車
91	1:17			通過	1072	3:04	3:06	0:02	停車
5055	1:23	1:38	0:15	停車	1080	3:07			通過
1059	1:25			通過	5054	3:16			通過
1051	1:30			通過	5076	3:25	3:31	0:06	停車
3081	1:51	1:56	0:05	停車	50	3:33			通過
1053	1:58			通過	5052	3:39			通過
1061	2:00	2:02	0:02	停車	5084	3:44			通過
1055	4:09			通過	5080	3:57	3:59	0:02	停車
1057	4:15	4:17	0:02	停車	1080	4:12	4:14	0:02	停車
1081	4:35			通過	6084	4:22	4:24	0:02	停車
7093	4:48			通過	5088	4:26	4:28	0:02	停車
4063	4:54	4:56	0:02	停車	1058	4:31	4:33	0:02	停車
1065	5:22	5:24	0:02	停車	1088	4:43	4:45	0:02	停車
1063	5:27			通過	96	5:01			通過
3071	5:32	5:35	0:03	停車	70	5:05			通過
1079	5:57	5:59	0:02	停車	4072	5:22	5:39	0:17	停車
6065	6:43	6:48	0:05	停車	58	5:34			通過
8861	7:28	7:43	0:15	停車	1076	5:47	5:48	0:01	停車
8663	8:17	8:35	0:18	停車	8054	6:05	6:08	0:03	停車
6073	8:21	8:32	0:11	停車					
1095	10:04			通過	8050	7:45	7:47	0:02	停車
3363	10:30	10:32	0:02	停車	1074	8:07	8:09	0:02	停車
7051	11:40	12:03	0:23	停車	52	9:11			通過
6085	13:01	13:03	0:02	停車	1066	10:46			通過
8863	13:31	14:00	0:29	停車					
3461	14:01	14:07	0:06	停車	6088	12:17	12:25	0:08	停車
4073	15:29	15:32	0:03	停車	8062	12:26	12:42	0:16	停車
2091	17:04	17:06	0:02	停車	8850	12:47	12:49	0:02	停車
3463	17:04	17:06	0:02	停車	4050	14:32	14:34	0:02	停車
6093	17:52	17:54	0:02	停車	3460	14:49	15:05	0:16	停車
5091				通過	8862	15:18	15:39	0:21	停車
8059	18:49	18:53	0:04	停車	1062	16:38			通過
1067	20:18			通過	5096	16:45			通過
97	20:23	20:25	0:02	停車	7068	17:07	17:14	0:07	停車
8031	20:41	20:43	0:02	停車	1060	17:46	17:50	0:04	停車
1097	21:23	21:25	0:02	停車	8082	18:16	18:22	0:06	停車
71	21:48	21:50	0:02	停車	1052	19:16	19:20	0:04	停車
1089	21:59	22:01	0:02	停車	5087	19:21	19:27	0:06	停車
5077	22:23	22:25	0:02	停車	3362	19:38	19:44	0:06	停車
1071	22:28	22:31	0:03	停車	1054	20:00	20:02	0:02	停車
57	22:43			通過	1064	20:07	20:09	0:02	停車
1073	23:04			通過	1068	20:37	20:48	0:11	停車
1069	23:12	23:21	0:09	停車	3364	21:29	21:37	0:08	停車
1077	23:28	23:30	0:02	停車	7080	21:53	22:00	0:07	停車
1075	23:35	23:44	0:09	停車	1078	22:12			通過
5051	23:48	23:50	0:02	停車	3078	23:09	23:11	0:02	停車
合計	総数	通過	停車のみ	3本	8084	23:32	23:34	0:02	停車
	53本	18本	32本		4082	23:55	23:57	0:02	停車
					合計	総数	通過	停車のみ	2本
						55本	16本	37本	

貨物列車集計

	荷役	停車のみ	通過	全体
下り	3本	32本	18本	53本
上り	2本	37本	16本	55本
合計	5本	69本	34本	108本

うち、深夜(10:00~6:00)運行列車の割合

(31 + 29) / 108 = 56%

国内貨物輸送量、JR貨物取扱量、沼津貨物駅取扱量の推移について

(単位:千トン)

年	取扱量:輸送トン数			沼津貨物駅		
	国内貨物	JR貨物	JR貨物のシェア	取扱量	JR貨物全体におけるシェア	国内貨物全体におけるシェア
昭和25年	490,030	120,193	24.5%	260	0.22%	0.053%
昭和30年	823,610	152,182	18.5%		(年間データなし)	
昭和35年	1,525,005	186,953	12.3%		(年間データなし)	
昭和40年	2,616,397	191,060	7.3%		(年間データなし)	
昭和45年	5,253,192	193,106	3.7%		(年間データなし)	
昭和50年	5,025,721	137,879	2.7%		(年間データなし)	
昭和55年	5,981,364	117,896	2.0%	248	0.21%	0.0041%
昭和60年	5,597,256	65,497	1.2%	171	0.26%	0.0031%
平成元年	6,509,931	55,782	0.86%	124	0.22%	0.0019%
平成2年	6,776,257	58,400	0.86%	156	0.27%	0.0023%
平成3年	6,919,273	57,390	0.83%	146	0.25%	0.0021%
平成4年	6,725,372	55,633	0.83%	127	0.23%	0.0019%
平成5年	6,430,496	53,178	0.83%	143	0.27%	0.0022%
平成6年	6,445,996	52,753	0.82%	149	0.28%	0.0023%
平成7年	6,643,005	51,456	0.77%	150	0.29%	0.0023%
平成8年	6,798,734	49,185	0.72%	150	0.30%	0.0022%
平成9年	6,677,063	47,286	0.71%	139	0.29%	0.0021%
平成10年	6,397,912	40,604	0.63%	141	0.35%	0.0022%
平成11年	6,445,607	39,154	0.61%	141	0.36%	0.0022%
平成12年	6,371,017	39,620	0.62%	143	0.36%	0.0022%
平成13年	6,157,977	39,026	0.63%	146	0.37%	0.0024%
平成14年	5,894,331	38,197	0.65%	152	0.40%	0.0026%
平成15年	5,734,255	37,552	0.65%	153	0.41%	0.0027%
平成16年	5,569,413	36,789	0.66%	138	0.38%	0.0025%
平成17年	5,445,574	36,864	0.68%	154	0.42%	0.0028%
平成18年	5,430,900	36,380	0.67%	156	0.43%	0.0029%
平成19年	5,394,200	35,950	0.67%	142	0.39%	0.0026%

出典:陸運統計要覧、静岡県統計年鑑、国土交通白書

現行 (45分) 容量
 15分 取扱量 (年間)
 新規
 (45分) 容量
 現行 (15分)
 + 富士ヤト
 田子浦ヤト
 2本
 可能性あり
 貨物列車
 進入時の減速
 ↓
 騒音
 踏切
 閉鎖
 可
 増
 可

停車... 休息... 多子羽道... 交代