

9/8 沼津駅付近鉄道高架事業に関する有識者会議  
第1回

## 開 会

○司会 ただいまより沼津駅付近鉄道高架事業に関する有識者会議の第1回会議を開催いたします。

私は、交通基盤部都市局街路整備課長の田村と申します。座長に議事をお願いするまでの間、司会を務めさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

## 知事あいさつ

○司会 それでは開会に当たりまして、主催者を代表し、静岡県知事・川勝平太からごあいさつ申し上げます。

○川勝静岡県知事 おはようございます。開会に当たりまして、主催者といたしまして、ごあいさつ申し上げます。

大変お忙しい中、御参集賜りまして、本当にありがとうございます。沼津駅付近鉄道高架事業につきましては、沼津中心市街地における交通の円滑化や、南北市街地の分断の解消を図るために、県東部地域の活力の向上や社会福祉都市にふさわしいまちづくりを推進するために、平成15年度に連続立体交差事業の国庫補助の採択を得て、事業に着手した次第でございます。

本年度で事業着手後7年が経過したところでございますが、本事業を取り巻く社会経済状況が、人口の減少であるとか急激な高齢化が進んでいる、また景気の悪化に伴う厳しい財政状況がございまして、こうした著しい変化を受けまして、来年度には事業再評価を行わねばならないことになりました。

本事業は、県が執行している事業の中で最も重要な事業の一つでございます。そこで、さまざまな専門分野で御活躍されている一流の先生方に本事業を客観的・科学的に見ていただく本会議を立ち上げたものでございます。県といたしましては、皆様方からさまざまな御意見を頂戴して、これを貴重な判断材料とさせていただき、事業再評価の対応方針を定めていきたいと考えております。

全体といたしまして、交通対策の視点から、この沼津の鉄道高架事業を考えていただくということが、差し当たっての、この委員会をつくった趣旨でございますけれども、それ以外に物流であるとか、地域振興といった観点からも、幅広いご意見を賜れると思います。

以上、型どおり申し上げましたけれども、今日は、座長には日ごろから、10年以上、御尊敬申し上げている森地先生、そしてまた今は国連大学の副学長、あるいはそれ以外では東大でも本当に非常にお忙しい、しかも御一緒に、アメリカにも視察旅行に参りました武内先生、同僚であった杉山先生、そのほかたくさんの方の最高の学者をお招きいたしました。本当にありがとうございます。

大体、長谷川先生以外、あまり静岡県のことを御存じないでしょう。そこが問題。実際、皆、知っているんですけども、のぞみは止まりませんからね。駅が六つもあるんですけども、関西からですと、最初に浜松、掛川、それから静岡にまいりまして、そのあと新富士、そして三島、熱海とあるわけです。どこも非常に見所のあるところではございますけれども、のぞみが止まらないということで、なかなかその良さを御存じない。

人口は377万6,000人という、富士山の高さにふさわしい「ふじのくに」の人口を持っていて、そして経済面も第一次産業、農業・水産業を含めまして、林業も、国土の「ふじのくに」の3分の2を覆っているわけです。日本の縮図みたいなところではありますが、農林水産物は219品目です。これは農産物が167ございまして、第2位が鹿児島県の160ですから、日本一の農産物を誇る。それから、海産物を入れますと219。これは日本一です。食材の宝庫なんですね。旬のものがいつもある。

日本のカリフォルニアというぐらい、私はアメリカの静岡というのはカリフォルニアじゃないかと思っているんですが、それぐらい一番高い富士山から、日本で一番深い湾である駿河湾、そしてまた南アルプス、東海のオアシスといわれる浜名湖、そして箱根、伊豆半島と、このように天然の要害たちと同時に美しいさまざまな湖や、あるいは天下の険や最高峰や、あるいは伊豆半島といったところに恵まれまして、遠州灘が太平洋に広がっているということで、ここのポテンシャルは非常に大きい。

私はもう京都の時代は江戸時代以前に終わった、そして東京の時代も今、大きな節目を迎えつつある、地域分権の時代が始まりつつあると。京都がますます東洋の生きた博物館として洗練され、東京もこれから恐らく西洋の文明が下火になっても、いわばヨーロッパともアメリカとも違うものが一堂にそこに生きた形で見ることができる、そういう生きた博物館としてますます洗練されてくると思いますけれども、やはりそれぞれ東洋や西洋と

いうモデルがありました。

これからは本物の日本をどこでつくるか、あるいはどこで見るかといったときに、日本の象徴は富士山です。富士山というものがいろいろ各地に見立てられて「見立て富士」というのもございます。それが340もあるといますから、「ふじのくに」というのは、また日本の国の代名詞でもある。そうした中で新東名が、あるいは東名が、あるいは国道1号が、そして新幹線が走っておりまして、そしてまた空港もできました。新幹線の真上にできたと。唯一、新幹線と空港が結びつく可能性があるところがございます。

その真南に御前崎港がございます。御前崎港は、今度、重点港湾に指定されたところがございます。この御前崎港、あるいは田子の浦港、そして清水港、この3つを合わせますと、駿河湾港なんです、本県だけで全部完結している。東京湾港にしても、あるいは大阪湾港、伊勢湾港にしても、2県にまたがっているわけですが、ここは唯一でございますので、駿河湾港として整備できるということで、今申しました第一次産業、第二次産業は言うまでもなくスズキやホンダ、あるいはホトニクスや河合やヤマハといったものもでございます。

第三次産業も、駿河の殿様、今川以来、特有の伝統がありまして、そういう第三次産業もあります。そういうもてなしの文化をお茶の文化として栄えておりまして、こういう地域をローカルな目ではなくて、グローバルというか、ナショナルな目で見ていただける先生方を選んだわけです。

ですから、これまで東京や、あるいは各地で十分に御見識を形にできなかったようなことを、ここで言うだけいただければ実行しますので、これは約束します。そういうことで、私はマニフェストは95%、1年間で終わってしまったものですから、いろいろ御助言いただきまして、今、新総合計画をつくっているんですが、そうしたところにも先生方の御意見も反映させていただきながら、特に物流といいますか、基幹整備というのは何にもまして一番重要なものです。

その交通における最高権威である森地先生、地域おこしや景観についての最高権威である武内先生ほか、先生方に忌憚のない御意見を賜りまして、私はそれを真正面から受けとめて、これを県政に生かしていきたいというふうに思っております。

それは静岡県のためではなくて、日本のど真ん中ということで、そこから日本に発信していくということで、国家的な観点から受けとめていただくのは、まずここから始めることができるという自信と条件というものが、ここにあるからでございます。どうぞよろし

くお願いを申し上げます。

#### 委員紹介

○司会 それでは本日は初めての会合でございますので、御出席の委員の皆様の御紹介をさせていただきます。配席順に御紹介いたしますので、よろしくお願いいたします。

まず、森地委員でございます。

岸委員でございます。

杉山委員でございます。

高橋委員でございます。

武内委員でございます。

谷口委員でございます。

長谷川委員でございます。

水尾委員でございます。

なお、大久保委員、岸井委員は、本日欠席でございます。

座長につきましては、森地委員にあらかじめお願いしております。

#### 座長あいさつ

○司会 それでは、森地座長にごあいさつをいただきたいと思います。

○座長 御紹介いただきました政策研究大学院大学の森地でございます。よろしくお願いいたします。

本日、台風が近づいているということで、皆さんの中で在来線の特急がとまるとか、そういう大変慌しい中で、お忙しい中、お集まりいただきまして、ありがとうございます。

また川勝知事、これから海外出張だという大変お忙しい中、御出席賜りまして、ありがとうございます。

先ほど知事さんからお話がございましたように、静岡県の一部地域で沼津の開発というのは、もう計画決定の前にも延々と長い経緯があったという話を、私、直接タッチはしていないんですが、岸井先生からときどき伺っておりました。そういう状況の中で、先ほど知事さんおっしゃったような昨今の状況を踏まえて、もう一度、勉強しようということで、

お役にたてれば幸いです。

静岡県のことをあまり知らないだろうといわれると、そのとおりでございますが、実はもう大昔、高橋先生は榛村市長のもとで掛川の助役をやられていて、市民からお金を集めて駅をつくるという大変な話がありました。それを聞いて、高橋さんとは昔からの仲間なものですから、東京の学者から寄付金を集めて、微々たるお金ですが、高橋さんのところへ届けた、そんなことがございました。

雑談で恐縮ですが、今年の正月は、孫を、一族連れて、寸又峡で過ごしたんですけれども、そんなことで愛着はございます。静岡県のため、あるいは静岡県というのは、県というより近くの県、例えば飯田のほうとか甲府だとか、そういうところも一つの圏域で大変重要な場所ということです。そういう地域の方々のお役に立てれば大変幸いです。

つい川勝知事に乗せられたわけではないんですが、私も生来おしゃべりなもので、大変失礼しましたが、ぜひ各ご専門の先生方がお集まりいただいておりますので、御尽力をいただいて、ご期待にこたえるような成果が出せればと思います。特に価値観に係る話と、それからいろんな現象を科学的に見るといふ話、二つ、二様ございますので、その辺も踏まえて御議論賜れば幸いです。

大変まともありませんが、ごあいさつにかえさせていただきます。ありがとうございました。

○司会 ありがとうございました。

○知事 こういう感じなので、型どおりの委員会になりようがありません。自由闊達に言っていて、現場にも見ていただくような機会も設けておりますので、ぜひ静岡に先生方の知見を賜りますように、改めましてお願い申し上げまして、大変御無礼ですが、何回目かのときには必ず出席をいたしまして、直に拝聴する機会を持ちたいと思っております。

きょうは上海で、中国から地方政府間のモデルとして静岡県が表彰されるということで、地域外交をやっているものですから、そのために御無礼したいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

#### 資料及び日程の確認

○司会 それでは議事に入ります前に、お手元の資料及び本日の日程の確認をお願いいた

します。

本日配付いたしました資料は、委嘱状、次第、座席表、資料1-1から1-2、資料2、資料3、委員名簿、設置要綱、パンフレット2種類でございます。不足しているものがございましたら、事務局までおっしゃってください。

また、本日の日程でございますが、午前中の会議の後、昼食を挟みまして、午後、現地視察に向かい、午後3時20分ごろ、沼津駅にて解散予定でございますので、よろしくお願いいたします。

## 議 事

### (1)会議スケジュール

○司会 それでは、これより議事に入らせていただきたいと思います。ここからの進行につきましては、森地座長、よろしくお願いいたします。

○座長 それでは早速始めたいと思います。事務局から、会議のスケジュールについて、説明をお願いいたします。

○事務局 私、都市局長の中井と申します。私から、スケジュール関係について、まず御説明させていただきたいと思います。

まず資料1-1をごらんください。本会議の設置の趣旨でございますが、これは知事のあいさつの中にもありましたように、繰り返しになりますが、計画決定から時間がたっておりますので、社会経済情勢の変化を踏まえまして、改めて専門家の先生の方々から客観的、あるいは科学的な目で、現行の計画を検証していただきたいということでございます。

また、本事業につきましては、平成15年に国庫補助事業の採択がなされておまして、現在、7年を経過しておりますので、来年度、事業再評価を行うことになっております。このため会議で取りまとめていただいた意見につきましては、事業再評価の対応方針(案)を策定する際の判断材料とさせていただきたいと考えております。

続きまして、資料1-2をごらんください。会議の全体のスケジュールでございますが、本日は第1回目ということで事業概要の説明、それから午後は現地を見ていただいて、現況を確認していただくということでございまして、実質的な議論は次回以降ということでございます。

次回以降、3回に分けまして、交通対策、物流、地域振興ということで、少し視点を絞

りまして、それぞれ議論いただければと思います。

その後に2回程度、取りまとめの議論をしていただいて、平成23年、来年の春ごろに意見の取りまとめをしていただければと考えております。

以上です。

○座長 ありがとうございます。

ただいまの説明について、御質問とか御意見ございますでしょうか。

よろしいでしょうか。それではこういう手順で進めてまいりたいと思います。

## (2) 事業概要

### (3) 今後の進め方

○座長 次に、今回会議の主たる内容である事業概要について、事務局から説明をお願いいたします。

○事務局 都市局技監の野知でございます。どうぞよろしく願いいたします。

私のほうからは事業概要を説明させていただきますが、資料は、お手元のほうでは資料2となっております。「沼津駅付近鉄道高架事業説明資料」でございますが、今回はパワーポイントをもって御説明申し上げたいと思いますので、スクリーンをごらんいただければと思います。

それでは、最初に県の概要から御説明申し上げます。静岡県は日本のほぼ中央に位置しておりまして、北は富士山、南アルプスなど、3,000m級の山々、また南には日本一深い駿河湾ですとか遠州灘、相模灘等、それに沿った約500キロの海岸線を有しておりまして、海・山・湖など、バラエティに富んだ自然がございます、日本の豊かな風土の縮図とも言われている県でございます。

年平均気温が16.7℃ということで、非常に温暖な気候でございます、冬も平地では雪が少ないというところでございます。

人口につきましては、約380万ございまして、全国順位でいきますと、10位となっております。

産業面では製造品の出荷額が全国3位となっております、全国では屈指のものづくり県となっております。国内総生産のシェアの3%を占めているということで、順位でいくと、全国の10番目となっております。1人当たりの県民所得につきましても、全国3位と



いう水準にございます。

位置は東京、大阪、名古屋の中間に位置しておりまして、大変交通の便もよいということから、企業立地の面でも高い評価を得ているところでございまして、豊かな自然ですとか、温暖な気候、バランスの取れた産業構造ということから、比較的豊かな県というふうにも言われているところでございます。

本県の地域構造でございすけれども、東西に 150 キロということで、非常に長いということから、地域区分といたしましては、その都市圏や地域特性につきまして、政令都市の静岡市を中心といたしました中央地域、それから政令市浜松市を中心といたしました西部地域、それから沼津市・富士市・伊豆市などを含みます東部地域、大きく三つに分けることができます。

昨今、平成の大合併によりまして、県内の市町村の数は平成 15 年の 3 月時点では 74 市町村ございましたけれども、現在では 35 市町と大きく再編成がされました。ただ、東部地域におきましては、西部、あるいは中部と比較いたしまして、あまり進んでいないという状況にはございます。

一方では、この東部地域というのは東京圏から約 100 キロの位置に位置しておりまして、大変首都圏に近い。また地域的に富士山、あるいは箱根といった観光地、駿河湾といった自然環境に恵まれた地域でございます。

交通の面を見ますと、道路面では、自動車交通の大動脈でございます東名高速道路、それから国道 1 号、あるいは国道 246 号が東西を貫いておりまして、さらにそれに加えて、新東名が今回、平成 24 年の供用開始が予定されているところでございます。また伊豆縦貫道が本年、沼津インターから国道 1 号まで部分的供用開始が既にされておりまして、さらに伊豆方面へ整備が進められているところでございます。

鉄道面につきましても、東海道新幹線、それから東海道本線、御殿場線、身延線などが整備されておりますことから、山梨県ですとか、首都圏との交流の拠点ともなっているところでございます。

県では東部地域のこのような豊かな自然や、首都圏に近いというふうな条件を生かしまして、地域内における連携と機能分担によりまして、100 万人都市圏にふさわしい高次都市機能の導入ですとか、世界的な研究開発拠点、あるいは健康関連産業など、新たな産業を集積する魅力ある地域を目指しておるところでございます。

その中で「富士山麓ファルマバレープロジェクト」というのがございまして、平成 14

年に長泉町に開院いたしました県立がんセンターがございますが、これを核といたしまして、医療からウェルネス産業に至ります先端健康産業の振興、あるいは集積を図るプロジェクトでございますが、それを恵まれた交通インフラ、あるいは自然環境、それらを背景に、世界レベルの先端的な研究開発を促進していこうということで取り組んでいるところでございます。

また、これに関連いたしまして、東部地域への新たな医科系大学の誘致に向けた調査も今、開始したところでございます。

そのほかにも富士山世界遺産文化登録に向けました取り組み、また伊豆半島地域におきましては、地質の世界遺産と呼ばれておりますジオパークの認定に向けた取り組みを開始しているところでございまして、東部地域の振興のために、さまざまなことを実施しているところでございます。

ジオパークというのは聞きなれない言葉かもしれませんが、地層ですとか、温泉などのいわゆる地質遺産、それを保全しながら、さらに教育ですとか、観光振興に役立てようとする自然公園ということでございまして、現在、世界ジオパークは19カ国、63地域で認定されているということがございますが、国内では昨年、洞爺湖・有珠山ですとか、糸魚川ですとか、島原半島などが認定されているということを聞いております。

このような東部地域にございまして、沼津市は大変恵まれた自然環境と有利な地理条件のもとで、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、この地域は政治・経済・文化の中心的な役割を担ってきております。

新東名、さらに東名高速道路のインターチェンジに加えまして、国道1号、246号、414号の結節点でありますこと、また沼津駅は東海道本線と御殿場線の結節点であることなど、沼津市は東部地域のあらゆる方向への交通拠点となっております。

人口を見ますと、県内で4位の規模でございまして、銀行の数は静岡市、浜松市に次いで3位でございます。事業所の数につきましても、第4位でございます。特に高等学校の数が非常に沼津は多ございまして、東部地域には45の高校がございまして、そのうち11がこの沼津地域に集中しているということで、非常に立地が多い状況でございます。

また昼夜間の人口比率を見ますと108%という数字となっております。東部地域の他の市町と比較して非常に高うございまして、沼津市が東部地域におきまして、業務ですとか教育面におけます中心都市ということを示しているのではないかというふうに考えております。

ただしかしながら、この地域、沼津市を見ますと、近年、周辺の市町の発展ですとか、あるいは郊外への大規模な店舗の立地によりまして、かつての求心力というのは低下の傾向がございます。特に中心市街地では、商店の販売額ですとか、また商店の数が減少傾向が続いております。空き店舗数については、非常に増加している現状がございます。

町中の歩行者交通量を見ましても、平成6年からグラフで示しておりますが、これにつきましても大きく減少してきているところがございます。中心市街地の活力の低下が課題の一つとなっているところがございます。

また沼津市の中心市街地でございますが、その状況を見ますと、鉄道を挟んで南側にも北側にも、広く公共施設が満遍なく分布しているにもかかわらず、鉄道を横断している箇所が、今、三つのガードしかない状況でございます。

三つのガードの中でも、特に真ん中に位置しているのが「あまねガード」という名称となっておりますが、ここでは自転車でそのまま乗って通行できないなど、非常に不便もございまして、南北市街地の分断が、また課題の一つとなっているところがございます。

また、これらの三つのガードの交通の混雑度を見ますと、混雑度の数字では1.9から2.7という数字が出ております。これは南北交通でございますが、東西交通の沼津市内の国道1号の混雑度を見ますと、同じ数字を見ると1.2から1.5程度の数字でございまして、そういう面で非常に南北交通、鉄道の分断による交通渋滞が大きいということが示されております。

さらにこれらの三つのガードにつきましては、大雨が降ると、低いことから、しばしば冠水しております。特に三つのガードのうち一番東側でございます「三つ目ガード」につきましては、国道414号のガードでございますけれども、ここは特に頻度が多ございまして、道路がそのたびに封鎖され、南北交通に支障を来しているということでございます。

次に、鉄道高架事業の経緯について御説明いたします。本事業は、沼津市の中心市街地の課題解消とさらなる発展を目指すことを目的といたしまして、昭和60年から、市で調査を開始いたしました。平成3年になりまして、県でも鉄道高架調査を開始いたしまして、平成6年になりまして、計画がようやくまとまり、駅周辺土地区画整理事業ですとか、駅周辺の都市計画道路の都市計画決定を行っております。

また同じく平成6年に国庫補助採択もされまして、工事着手に向けた鉄道事業者との協議も進めてまいっておったところがございますが、おりしも平成7年に阪神・淡路大震災

が発生いたしまして、高架構造物について、その設計の見直しを余儀なくされ、またさらに鉄道事業者と都市計画決定に関する協議がようやく整った平成12年には、国の公共事業の見直しが行われて、ここで事業が一たん中止になったという経緯がございます。

その後、再度、鉄道高架の延長の見直しをして、延長を短縮したり、またできるだけコスト削減を図るといったようなことで努力いたしまして、改めて連続立体交差事業ということで平成15年に都市計画決定をいたしまして、あわせて国庫補助採択をいただいて、事業に着手して現在に至るという状況でございます。

次のスライドが、沼津駅付近、これは昭和58年のときの沼津駅の状況でございます、駅の北側には国鉄の沼津機関区がこれまでございました。そのときの状況の写真でございます。これは昭和62年の国鉄民営化の動きの中で、この機関区がなくなったということで、沼津駅付近の鉄道高架事業が一挙に具体化されたということでございます。

次のスライドは、同じ位置の現在の状況でございます。機関区の跡地を利用して、現在では沼津駅の北口の駅前広場が既に整備されておりまして、また都市型の商業施設「BiVi沼津」、また展示イベント施設、これは市の施設でございますが、「キラメッセ沼津」が既に建設されているところでございます。

次に計画の概要でございますけれども、沼津駅周辺地区につきましては、先ほども御説明いたしてまいりましたが、交通混雑ですとか、あるいは自転車・歩行者の動線が不足していることですとか、豪雨による冠水の問題、また鉄道による南北市街地の分断ですとか、中心市街地の活力低下、そのような問題を抱えているところでございます。

県といたしましては、これらの問題を抜本的に解消いたしまして、交通の円滑化とにぎわいの創出、そして土地の有効活用を図りたいということで、「にぎわいと活力のある県東部拠点都市の創出」を目指しまして、本事業に着手したところでございます。

次に高架の計画でございますけれども、ちょっと縮尺が小さくて恐縮なんです、これが位置図になります。沼津駅付近の駅を含む東海道本線及び御殿場線を延長にして、合わせて約5.3キロを高架化するものでございます。高架化に伴いまして、支障となります、現在沼津駅にございます現貨物駅、これにつきましては、現位置から西へ8キロの原地区へ、また車両基地につきましては、西に2キロ行った片浜地区へ移転するという計画でございます。

その次のスライドが、ここを航空写真で見たものでございますが、このような状況になっておりまして、鉄道高架事業によりまして、鉄道の敷地がスリム化されます。そのこと

で駅周辺に多くの鉄道跡地が生み出されることになりまして、これを都市的な土地利用に活用することができるということで、ぜひそれをしていきたいということで進めているところでございます。

さらに次のスライドは、現在の沼津駅付近を東側の上空から眺めた航空写真となっております。ごらんのとおり、沼津駅構内に車両基地が手前のほうにございまして、また貨物駅が、ちょうど駅を東西に挟んだ格好であるというような現状でございます。

高架化によりまして、スライドでは緑色の矢印で示しております、これは現況の踏切のある箇所でございますが、これが13カ所ございます。これが除却されます。それとともに、鉄道交差箇所が現在全部で16カ所ございますが、これが24カ所にふえまして、南北交通の流れが促進されることを期待しているところでございます。

それから新貨物駅、駅から西側に8キロの原地区でございますけれども、こちらにおきましても、整備とあわせて、現在、2カ所の踏切がございまして、この踏切を撤去いたしまして、その代替として立体交差道路を2本、アンダーで計画するというところでございます。

沼津駅周辺につきましては、先ほど申し上げました地区の諸課題、これを一举に解決するために、県では施工いたします鉄道高架事業と合わせまして、これにさまざまな事業を組み合わせた沼津駅周辺総合整備事業を進めているところでございます。

沼津駅周辺総合整備事業につきましては、鉄道高架事業と、鉄道高架事業に関連して実施する必要があります道路整備、それから緑地の整備などの鉄道高架に関連した事業。それから高架事業用地を生み出しますとともに鉄道の高架化により発生する鉄道跡地を有効に活用いたしまして、公共施設の整備改善ですとか、宅地の利用増進を図るための土地区画整理事業。また既に完成しておりますけれども、市街地再開発事業、また駅の北口には旧国鉄機関区の跡地を活用いたしまして、東部コンベンションセンター整備事業をしようということで、これらで構成しているところでございます。

現在の進捗状況でございますけれども、駅の周辺におきまして実施しております土地区画整理事業につきましては、高架事業用地にかかわらない地区について先行して事業を既に進めているところでございます。

平成21年度末時点におきます進捗状況は、都市再生機構が実施しておりますのが、スライドでは「静岡東部拠点第一地区」となっておりますが、ここで既に69%の進捗となっております。

また、沼津市が実施しております「沼津駅南地区」では、ここは35%、約3分の1程度

の進捗となっております。

また、鉄道高架用地にかかわる地区でございます「東部拠点第二地区」が、これは平成19年に事業着手いたしまして、現在3%の進捗。

また「駅南第二地区」につきましては、現在、未着手でございますが、事業化の準備を進めているところでございます。

東部拠点第一地区内の拠点街区では、現在、県と市共同で、「東部コンベンションセンター」の整備事業を進めているところでございます。現在、用地取得は既に済んでおりまして、設計に向けた作業を進めているところでございます。

「市街地再開発事業」、これは駅の南でございますが、これにつきましては既に19年度に完成しておりまして、商業、あるいは都市型住宅、駐車場が入っております施設建築物とあわせまして、駅南側の駅前広場の整備、あるいは関連する街路事業が整備完了しているところでございます。

鉄道高架事業につきましては、現在、用地買収を進めているところでございます。車両基地につきましては、用地買収が完了しております。また新貨物駅につきましては、約70%まで取得ができているという状況でございます。

最後に、事業費の執行ベースの状況でございます。これらの全体事業費の状況は、鉄道高架本体事業で787億円が全体事業費で見込んでおります。また土地区画整理事業など関連する事業を合わせますと、全体で約1,202億円でございます。あわせて全体事業費は1,989億円を見込んでおります。

鉄道高架本体事業について、事業費別での進捗は現在約2%でございますが、先ほど御説明いたしました鉄道高架本体事業に関連した事業を見ますと、平成21年度末で34%というところまで進捗しているところでございます。事業全体では、平均いたしますと21%という進捗状況となっているところでございます。

以上、簡単でございますが、説明を終わらせていただきます。

○座長 どうもありがとうございました。

ただいまの事務局からの説明について、質問、あるいは御意見をお願いいたします。

○委員 事業の概要は大変よくわかったんですけども、この委員会として議論する論点のようなものを少しわかりやすくお話しただけると、この後、我々、現場を見せていただくときにもかなり理解がより深まるんじゃないかと思うのですが、いかがでしょうか。

○事務局 実はこの後に御説明しようかと思っていたのですが、資料3をごらんいただけ

ればと思います。

次回以降、次回の第2回は「交通対策」という観点で、第3回は「物流」の観点、それから第4回は「地域振興」という観点で御議論いただければと思っております。

具体的な内容としましては、ここに書いておりますように、「交通対策」につきましては、広域地区内の交通ネットワークとしての意義ですとか、市街地において必要な交通基盤整備とはどういうものかとか、あるいは観光に与える影響とか、それから橋上駅化とか他の手法との比較とか、こういった観点で御議論いただければと思っております。

第3回の「物流」でございますが、物流につきましては、特に移転します沼津貨物駅の議論でございます、広域的な鉄道貨物輸送から見たときの沼津貨物駅の役割ですとか、県東部地区における物流拠点としての役割、それから新しい貨物駅と地域環境との関係とか、こういった観点でございます。

それから第4回の「地域振興」でございますが、この鉄道高架事業において、中心市街地活性化にどういうふうに寄与するかとか、土地利用がどう変わっていくかとか、あるいは交流拠点都市づくりとしてどうかとか、あと財政面としての見通しはどうか、こういった観点で議論いただければというふうに考えております。

○座長 ありがとうございます。

よろしいですか。どうぞ。

○事務局 交通基盤部長の森山でございます。若干補足をいたしますが、今回の鉄道高架事業というのは、基本的には沼津駅周辺で鉄道を高架して渋滞対策に資すると。その次に市街地の活性化につながるということではあるんですが、その中で鉄道の貨物駅がそこにある。事業をする上で、そこが支障になりますので、別の場所に移転していただくということがあります。ですから、物流自体が沼津駅周辺効果事業の目的ではないんですが、結果的に移転していただくときに、機能のほうも若干使いやすくなるという面もございますので、それらについての副作用的な部分も含め、第3回では御議論を願いたいと思っております。

それから地域振興という観点も、駅周辺ではあるんですが、最初の説明のときに、県の東部地域の拠点的な地区であると。この事業が県東部の全体の活性化の中でどういう位置づけがあるか、そういったようなことも第4回の地域振興という観点からは御議論いただければというふうに考えているわけでございます。

○座長 ありがとうございます。

そのほかいかがでしょうか。

先ほどせっかく資料3を説明いただいたので、もう少し具体的な説明をお願いします。

○事務局 それでは資料3に基づきまして、次回以降の具体的な会議の進め方について御説明させていただきます。

次回以降、3回に視点を分けて御議論いただきたいと思っております、まずそれぞれの視点について、先ほど申したような内容につきまして、事務局のほうから御説明をさせていただいた後に、専門の先生方から御意見なり御提案をいただいて、その後、議論していただくというような形で進めていただければどうかというふうに考えております。

あらかじめ御意見、御提案をいただく先生を決めさせていただきたいと思っております、まず次回の交通対策の視点につきましては、高橋先生、水尾先生、大久保先生にお願いしたいと思っております。

それから第3回の物流の視点につきましては、杉山先生、谷口先生、武内先生にお願いしたいと思っております。

それから第4回の地域振興の視点につきましては、岸井先生、長谷川先生、岸先生にお願いできればというふうに考えております。以上です。

○座長 ありがとうございます。

この先生しか意見を言わないわけではないので、自由に御意見をいただきたいんですが、そんなことも含めて、この説明、パワーポイントについて御質問等がございましたら、どうぞ。

○委員 このパワーポイントの最初の静岡県の概要のところちょっと気になったんですが、企業立地が平成17年度以降ふえてきて、20年度ではトップになった。21年で、残念ながらトップの座を譲った。恐らくこれはリーマンショックの後で、企業立地全体の動向が鈍ったがために母集団が小さくなった、そのための5位ではなかったのかなと、こんなように推察するんですけれども、そこはどう解釈したらよろしいでしょうか。

○座長 いかがでしょうか。

○事務局 21年度の状況が、20年度まで堅調に進んできたわけなんです、ここで落ちてきたということで、やはり先生御指摘のような、非常に大きい経済的なダウンがあったということであろうかと思えます。

これが実際どうなのかというのは、また本年度の状況ですとか、そちらの結果などを見て分析されるのかなということがございますので、その辺はまた状況を見て判断していき



たいなというようなことでございます。

○座長 ありがとうございます。

○事務局 特に本県、スズキとか、自動車への依存が大きくて、その生産拠点を海外に大きく出ていくということで、そういった観点で、本来はスズキ自動車さんが御前崎の周辺で工業団地をつくる予定だったけれども、そこは今回は集約は見送るとか、また今度、インドのほうで工場をつくって、それで生産強化しようということがございまして、そういった点での影響がちょっと出ている部分があるのかなというふうに思っております。

○座長 ありがとうございます。

そのほかいかがでしょうか。どうぞ。

○委員 先ほどの武内委員の質問とも関連するんですが、資料3で、3回の進め方についてなんですが、この進め方の中に、タイトルで言うと、非常に一般的なんですよね。交通対策の視点から鉄道高架事業を考える、物流の視点から云々。これはそれぞれ沼津付近鉄道高架事業を考えるというような固有名詞があえて入っていないのは、一般論として議論するのかどうかということなんでしょうか、というのは、限られた回数で、いずれも非常に大きなテーマですので、プレゼンテーションはいろいろできると思うんですけども、一体、我々はこの会議で何を議論して、どういう結論なり提案なりを知事さんのほうにお返しするのかというあたりが、まだはっきりしない。参考資料の2を見ても、趣旨が、「社会経済情勢の変化等を踏まえ、客観的かつ科学的見地から検証する」、何を検証するということがあえて書いていないんですが、この辺は非常に漠然としたプレゼンテーション、漠然とした結論というか、意見になってしまうんですが、その辺について、いいのかどうか、確認したい。

○事務局 資料3の今後の進め方のところについては、一般論でこうあるべきというようなことの御意見というよりも、具体的に沼津の事業がどうだという意見をお願いしたいと思っております。これはあらかじめプレゼンをお願いする先生には、もっと細かい現状とかの資料をお渡しして、それに基づいて、いや、これについてはこうじゃないかという具体的なところの考え方をいただければというふうに考えてございます。

それから、あと最終的なアウトプットという件でございますけれども、いわゆる事業の再評価ということになりますと、結局、B/Cが2とか3とか、そういったようなことの部分もあるんですが、それ以外に、やはり間接的に出てくる地域振興ですとか、交通全体の影響ですとか、また物流効率化にどういうふうに資するかとか、それらについても御議論

いただきたい。再評価の場合にはB/Cのところだけに目がいってしまうんですが、それ以外のところで、こういうようないいところ、逆にこういうところは効果がどうなのかとか、そういったような幅広の事業に対する評価のようなことがお願いできればというふうに考えてございます。

○座長 ありがとうございます。

どうぞ。

○委員 沼津市の都市のビジョン、まちづくりのビジョンが多分あるんだろうと思うんですけども、それがちょっとよくわからない。いきなり高架事業に入っちゃうと、そもそも沼津市はどういう将来ビジョンを持っていて、どういうまちづくりをしたいのか。例えば企業を入れるよりも、観光で生きていくとか、そういう基本的な姿勢がもしあれば教えていただきたいと思います。

難しいかもしれないですが、物流というのは、どちらかというと言業の振興とか、企業を誘致してということに関連してくると思うんですけども、そういうものはあまり入れないで、例えば観光中心にいかうとか、あるいはどういう沼津のビジョンというものがあるのか。

具体的になくても、こういうものがあるよということで、後でまた教えてもらってもいいんですけども、何か市の将来ビジョンはあるんですか。

○事務局 それらについては、例えば第4回なり、それから第3回ときには、前提としてお示ししながらと思っていますが、今日は沼津市がお見えになっていますから、今言えることがもしあればお願いしたいと思いますが。

○沼津市 現在、沼津市では、第4次の総合計画を策定中でございます。かつては、先ほど説明にあったとおり、非常に沼津というのはバランスの取れた都市でございまして、そして事業所の数も多い、商業としても東部地域の核になっていたわけでございますが、それがかなり沈静化してきているということで、今後どういう方向にもっていくかということを考えてときに、観光においてもやはり東部地域の都市拠点ということでも、工業、こちらのほうについても大きい事業所もございまして、そうしたバランスの取れた東部地域の拠点都市ということでやっていく方向でございます。

具体的には、今、総合計画策定の中でさらに詰めていきたいと思っております。

○座長 ありがとうございます。

どうぞ。

○委員 2～3質問したいのですが、この沼津港、先ほどちょっと説明がありました。知事さんもおっしゃっておられましたけれども、交通対策や物流の視点といういろんな観点から考えるときに、この沼津港の今後のあり方というのは非常に大きな影響を与えると思います。

沼津港は今後どんなふう発展していく方針があるのかというところは、非常に交通対策につきましても、物流の影響につきましても、大きな影響を与えると思うので、沼津港を今後どんなふうな計画でやっていかれるのかというような資料等も、今後少し教えていただきたい。

それから、今後の進め方なんですけど、第2回に交通対策があつて、物流、地域振興とありますけれども、この順番は果たして適正なのかどうか。悪いと言っているわけではありませんが、交通対策というのは、先ほどから先生方がおっしゃっている、沼津が何を目指しているのかであるとか、中心市街地をどうしていくのかということによっても、いろいろ交通基盤整備のあり方というのは大きく変わってくるだろうと思うんですね。ですから、どちらが先ということがいいか、悪いかというのではなくて、どれも同時進行で考えていくながらの議論になっていくと思うんです。

例えば交通対策の視点からということであれば、北側に国1が走っていて、さらに高速道路が大変充実している地域でありますから、ここが高架になったときに、それぞれの幹線道路にもものすごく影響が出てきて、今現状ある交差点の飽和度なんか全部違ってくるであろうと思うんですね。

恐らくかなりマイカーに移動を依存している地域であると予測されるので、そのあたりの動きが非常に大きく現状より変わっていくとすると、今回のこの会議の目的の一つである「科学的に」ということになると、そこまでのシミュレーションをやるといいますか、考えて結論を導き出していくのかどうかという点を質問したい。

もう1点は、先ほどB/Cでというのは、恐らく今、国土交通省等から出てきている国の基準でやるわけですが、この地域でのというふうにおっしゃいましたが、それにプラスアルファ、何らかの要因を加えていってB/Cを出していくということを考えてのことだったのかどうかの確認ですが、教えてください。

○事務局 まず1点目、沼津港、港ですね。これについても交通観点からの役割がありますので、これについては御議論いただくときに、その辺の情報も含めて提供したいと思っております。

それから、議論を進めるときに、この順番でいいのかという御指摘もありましたが、これから計画をつくるという場合には、ビジョンがあって、個別にどうしましょうかという話もあると思うんですが、今回、もう昭和60年から始まっている事業自体に、まずスコープを当てますので、まず事業自体を見ていただく。そのときには委員がおっしゃったように、どこまで細かくチェックするのか、そういった高架による交通の影響というのは、いわゆる使用前・使用后でどうなるかというようなことがB/Cのほうに影響しますので、それらについては今ある最新のデータで、そういった交通の流れは再チェックし、それに基づいて、いわゆるB/Cというものを確認するということは当然やろうというふうに思っております。

あと、先ほど私が申し上げたB/Cというものも、広義のB/Cという形で、この委員会で議論するのか、それとも別なのかということでございますけれども、あくまで事業評価という面では決まった基準の中にB/Cがありますから、これは今ある現行の中でのB/Cを出すと。ただ、そこに出ない部分、かなり定性的要素がありますので、それらについてはそれをB/Cに換算するというのではなくて、定性的なものを含めて、こういったような効果があるんじゃないかといった部分を御議論いただいて、その説得になるようなものといえますか、そういったものになればというふうに考えておるところでございます。

○座長 ありがとうございます。

何か御発言ございますか。

○委員 沼津に仕事のことで出かけているわけですがけれども、大変、東部に広域にかかわる町なんですね。伊豆から、富士山のほうから、もちろん東京まで三島などがかかっているところがあって、生活の中で見ても非常に行動範囲が広いということがあるので、何かこの東部の人たちの地域の生活のあり方とか、そういうものが割と早く、交通を考えると、物流を考えると見るようにした方が、沼津の駅付近の高架事業に関する委員会になりやすいんじゃないかなと。交通対策の視点というときにも、もっともっと東部の様子が見えるような、そういう内容を見せていただきながら交通対策をし、物流の視点を考えているというような状態をつくっていただけるといいかなというように感じました。

○座長 先生方に御意見、さっきパワーポイント、何かプレゼンをお願いすると、その前段にやりとりをして、こういう資料が要るとか、こういう視点が要るとか、そういうものを事前にやっていただけますよね。

○事務局 はい。

○座長 よろしくお願ひします。

○委員 昭和 60 年に事業化されたということなんですが、現在、このような委員会が立ち上がりまして、再評価を行うに当たって、前回、昭和 60 年当時に策定された状況とどう変わったから、この会議が設置されているのかということが、先ほどの説明で少し理解が不十分だったのですが、単純に社会情勢の変化だけなのか、それとも先ほどちょっと御意見ありましたが、沼津市ですとか、県の東部に対する意向が変わったですとか、そういった要因もあるのかどうか、ちょっとお聞かせください。

○座長 お願いします。

○事務局 再評価自体は、国庫補助事業なものですから、来年の夏ぐらいに事業再評価をしなければならないことになってございます。通常の公共事業の場合であれば、淡々と基準に従って B/C をチェックしてとかいうようにやっていくわけなんですけど、沼津の場合、非常に規模が大きな事業でございますので、いろいろ各公共事業、本当に重要かということ等を常に確認していくという非常に高い社会的な要請を受けております。今回もそういったことも踏まえ、単に再評価に当たって通常の道路事業のように淡々とやるのではなくて、それらについて改めて確認し、それによってやはり県民・市民の方にも見える形で提示していこう、そういったようなことがございますので、皆さんにお手数ですけれども、お願いしているというものでございます。

○座長 ありがとうございます。

私からも一つだけお願いしたいんですが、非常に広範にわたる話で、B/C の話もそうですが、少なくとも何か一時的にこういうシナリオでこうだという話ではなくて、将来の変動要因とか、シナリオの考え方が違うとか、そういう話を、少し幅というか、思考範囲、スコープを広げていろんな議論をしていただきたいと思ひます。

この案がいいとか、悪いとかの前に、じゃほかの考え方があるのかとか、それから将来の見方についても、こういう時代ですから、こういうことも可能性があるのかなといった辺を、ぜひお願いしたいと思ひます。

もう一つ、日本の評価で非常に欠陥があると私は思ひていて、私自身が幾つかそういう場所ですらいつも要求しているのは、時間的なタイミングの話。つまり 10 年遅れる、あるいは 10 年早かったらという話が、いつも欠落しているんです。

特に面的な開発というのは、何かだけ先行して何かが遅れてもしょうがないですし、それから同じ道路、あるいは鉄道でも、遅れたら、それだけ便益が出てこないという話です

し、そのかわりに不確定要素が少し確定的になるとか、こういう観点で時間軸上の評価、ぜひこういう話をあわせて皆様に準備をいただければと思うんです。

ホーンが鳴っていたんですが、時間がお昼になりました。きょうは第1回目ですので、これまでにしたいと思います。

先生方に大変御負担をおかけしますが、先ほど話がございましたように、事前にいろんな打ち合わせを事務局としていただく中で、また認識を交換していただく、そんな結果も含めて、ここでまたお持ちをいただいて議論いただく、こんな手順で進めたいと思います。

事務局のほうから、まだこういうことについての議論が足りないということはございますか。よろしいですか。

それでは以上にしたいと思います。次回の日程とか議論する点につきましては、事務局に調整いただいて、改めて御連絡いただきたいと思います。先生方、大変お忙しいので、なるべく先のほうまで日程を決定していただいたほうが御出席いただきやすいのかと思います。よろしく願いいたします。

それでは事務局にマイクをお返しいたします。

○司会 ありがとうございます。

以上をもちまして、午前の部の会議を終了いたします。ありがとうございました。

閉 会

## 目 次

1. 開 会	1
2. 知事あいさつ	1
3. 委員紹介	4
4. 座長あいさつ	4
5. 資料及び日程確認	5
6. 議 事	
(1)会議スケジュール	6
(2)事業概要	7
(3)今後の進め方	7
7. 閉 会	21