

【資料1】

沼津駅付近鉄道高架事業 に関する有識者会議

【第2回】説明資料

平成22年11月12日

事業概要・現地視察(第1回)

鉄道高架事業
の検証

- ✓ 交通対策の視点(第2回)
- ✓ 物流の視点 (第3回)
- ✓ 地域振興の視点 (第4回)

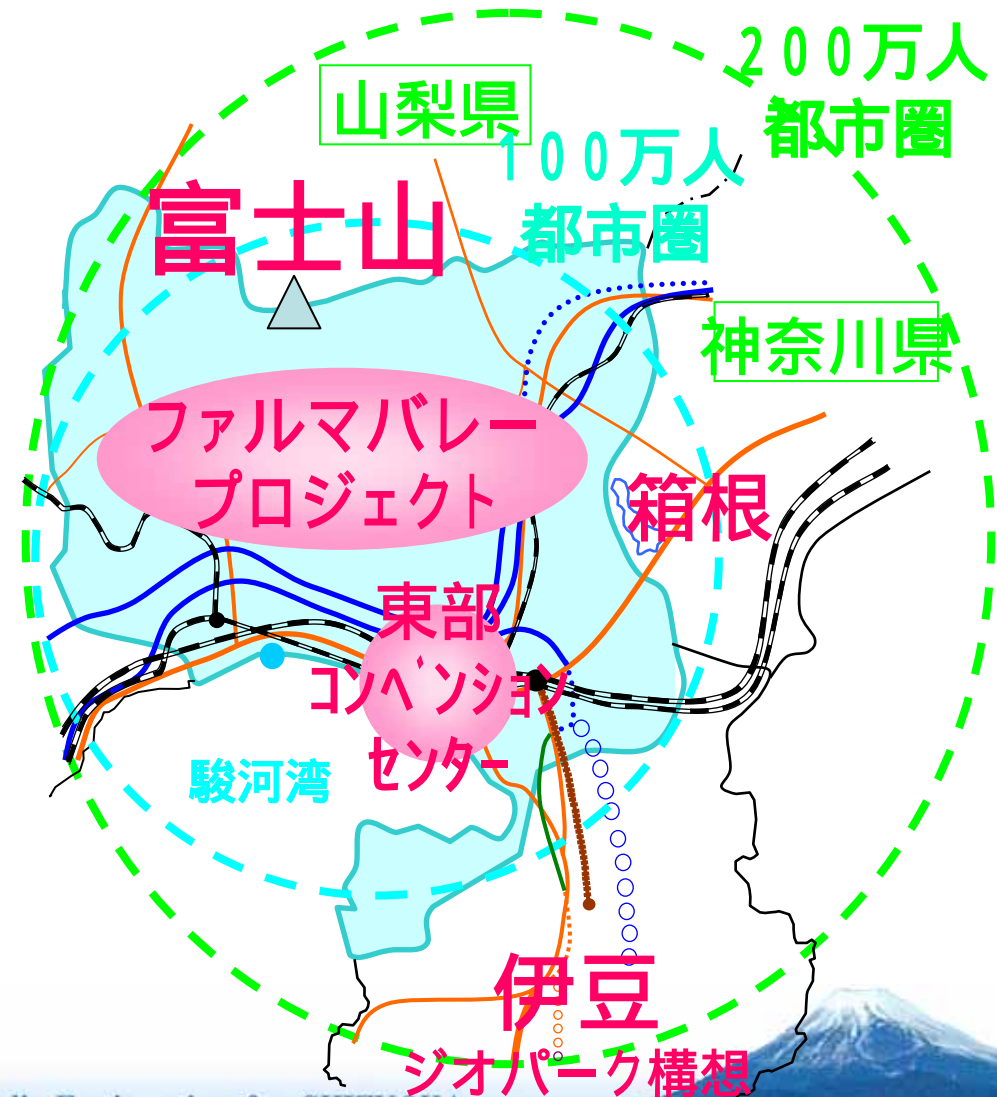
意見取りまとめの視点・方向性(第5回)

報告書取りまとめ(23年春頃)

1 県東部地域の将来像

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都市圏

- 富士山の世界文化遺産登録への取り組み
- ファルマバレープロジェクトの推進による医療健康産業の集積
- コンベンション等の高次都市機能の集積
- 地域一体の「100万人都市圏」の形成と、伊豆・神奈川・山梨との連携強化による「200万人都市圏」の形成を視野にいたした広域交流・連携の促進



人と環境を大切にす県東部広域拠点都市・沼津

県東部広域拠点都市

- 商業、業務、医療、教育、文化、芸術などの高次都市機能の集積による高度な都市的サービスを近隣市町に提供する県東部地域の中心のまち
- 人・物・情報の活発な交流が、県東部地域を越え、国内遠隔地や海外にも広がったまち
- 県東部地域の行政、経済、教育、文化等の中心のまちとして、地域の発展を牽引するまち

出典：第4次沼津市総合計画基本構想

3 都市計画決定時の意見(公聴会(H14.8))

No.5

【賛成意見: 31件】

< 主な意見 >

- 鉄道高架に伴う市街地の再生、賑わいの創出、新たな都市機能の導入として必要である
- 東部広域都市圏の地域を牽引するための拠点整備として必要
- 災害に強い安全で安心なまちづくりのための都市基盤整備として必要
- 南北分断を解消した住みやすい魅力ある街として必要
- 地域産業や企業発展のための交通基盤整備として必要
- 福祉の分野や、高齢化社会への対応として必要

【反対意見: 18件】

< 主な意見 >

- 財政状況が困難な状況下で、事業を進めようとしている。
- 事業費が莫大で事業期間が長期化している。
- 事業効果、費用対効果が不明である。
- 駅の自由通路や橋上化等の代替案で対応可能である。
- 貨物駅により、騒音、交通量増加の問題をもたらす。

3 都市計画決定時の意見(意見書(H14.11))

No.6

【賛成意見: 4,332通】

< 主な意見 >

- 沼津駅周辺の活性化のために必要(663件)
- 沼津市の将来の発展のために必要(2,294件)
- 鉄道で分断されている南北交通の改善のために必要(1,012件)
- 福祉・高齢化社会への対応、防災上の観点から必要(196件)

【反対意見: 1,654通】

< 主な意見 >

- 投資額が莫大で、県市の財政状況困難な折、見直すべき(561件)
- 事業効果の検証や説明がなされていない(658件)
- 住民合意形成が図られていない(774件)
- 貨物駅の移転の必要性が不透明(1,118件)
- 貨物駅による地域分断が懸念される(1,323件)
- 貨物駅による環境への影響が懸念される(1,075件)

3 都市計画決定時の意見(都市計画審議会(H14.12)) No.7

- 多くの住民の考え方を十分理解し、早期完成を目指してほしい
- 区画整理事業等との連携をとって進めるべき
- ユニバーサルデザイン化を視野に入れて実施すべき
- 事業実施に当たっては、地元の理解と協力が得られるように努力すること

出典:都市計画審議会;意見要旨及びその対応方針

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

静岡県交通基盤部

4 広域的な交通体系

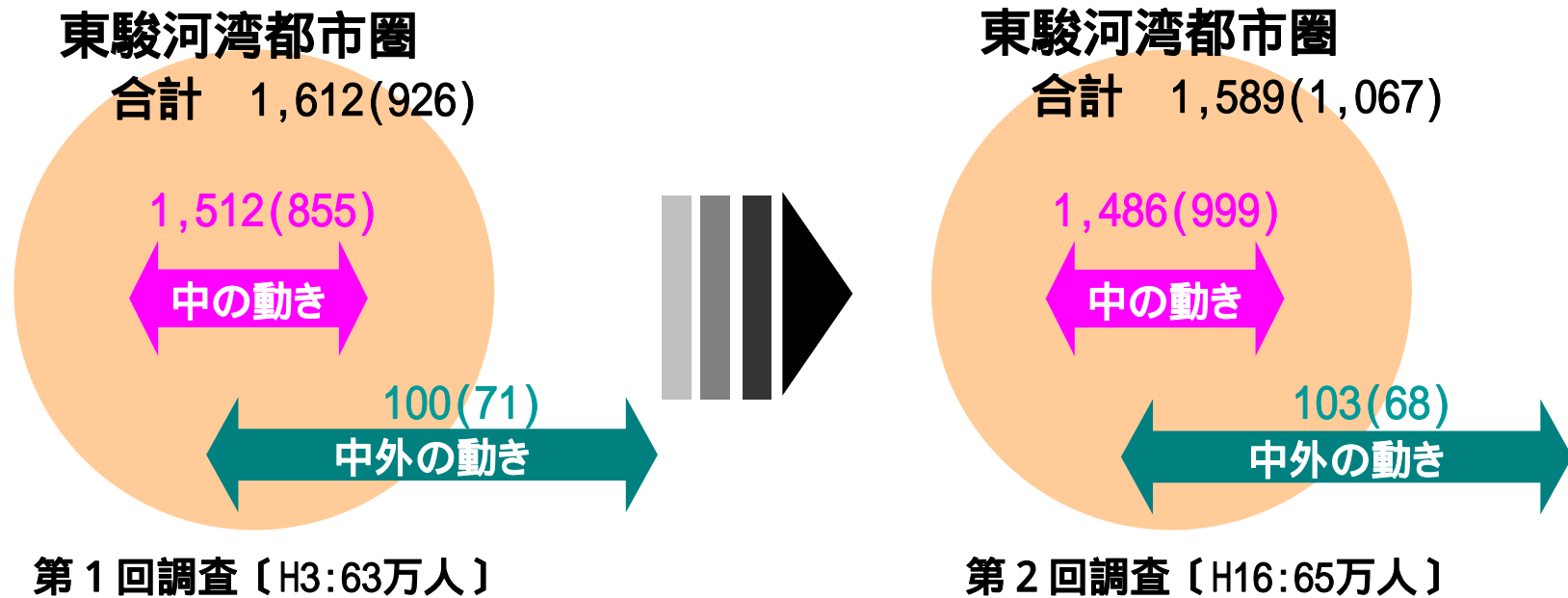


いっしょに、未来の地域づくり。New Public Engineering for SHIZUOKA

4 広域的な交通体系

【東駿河湾都市圏の人の動き】

- 都市圏内の動き(内内トリップ)は、約2.6万トリップ減少しているが、都市圏外への動き(内外トリップ)は増加
- 全体トリップは減少しているが、自動車トリップは増加(約14万トリップ)



()は内自動車トリップ, 単位: 千トリップ/日

出典: 第2回東駿河湾都市圏総合都市交通体系調査、平成16年～18年

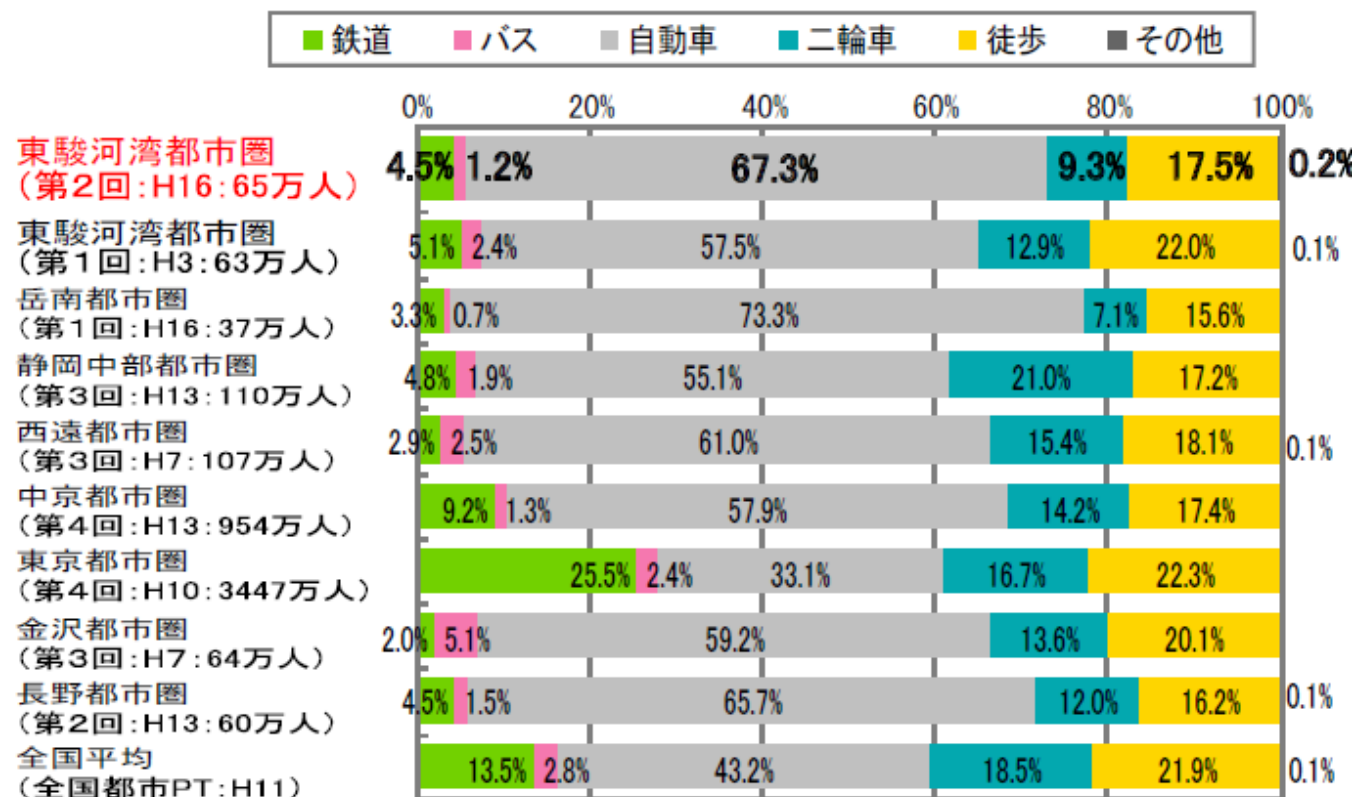
いっしょに、未来の地域づくり。New Public Engineering for SHIZUOKA

静岡県交通基盤部

4 広域的な交通体系

【自動車への依存】

- 交通手段別のトリップ構成比は、自動車の分担率(67.3%)が高く、H3と比較しても増加している。

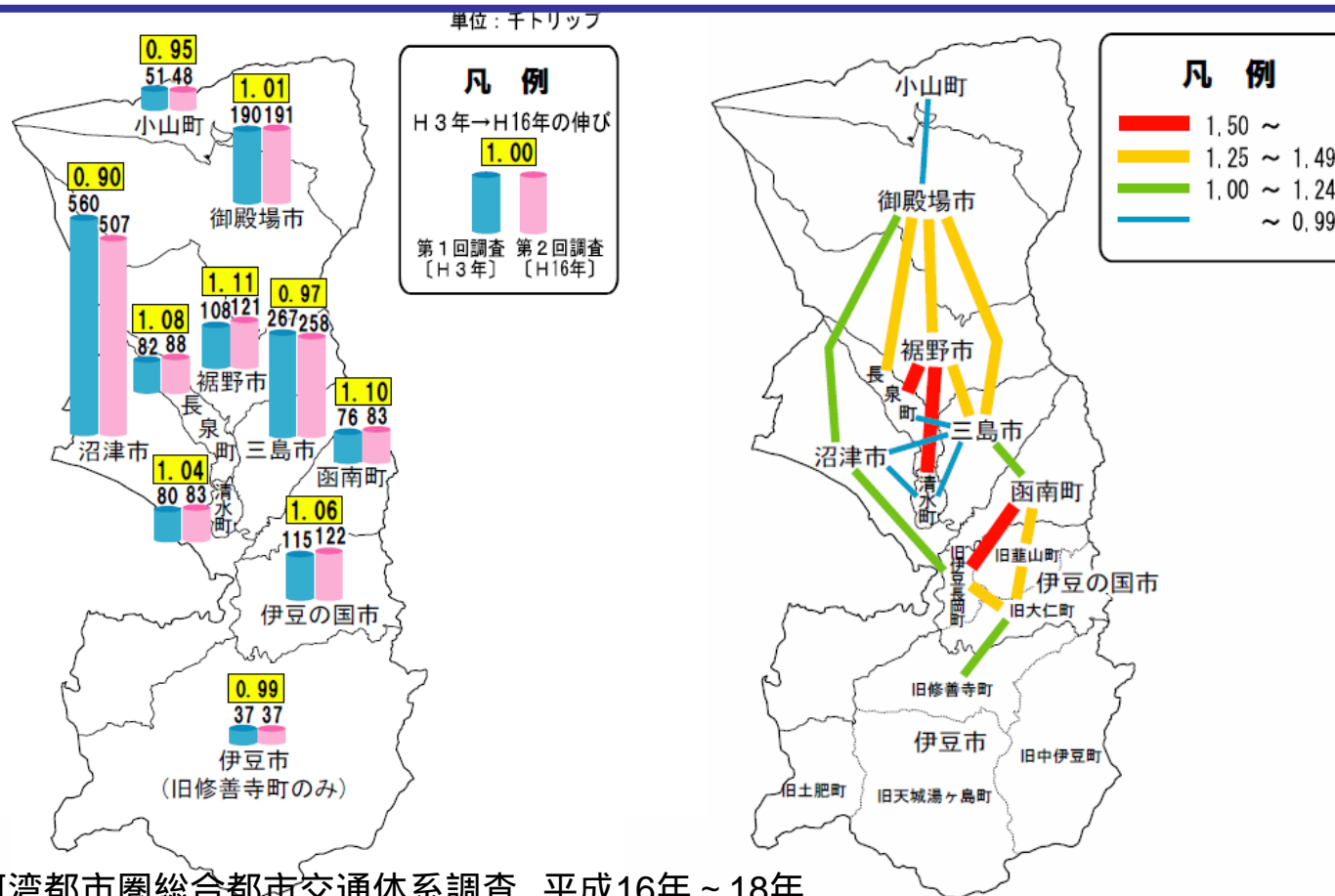


出典: 第2回東駿河湾都市圏総合都市交通体系調査
平成16年～18年

4 広域的な交通体系

【市町別の人の動き】

- 沼津市、三島市でトリップ数が減少しているが周辺市町では増加(H3 H16)
- 御殿場市や裾野市等の都市圏北部や、函南町や伊豆の国市等の都市圏南部に関連した動きで市町間トリップ数が増加



出典：第2回東駿河湾都市圏総合都市交通体系調査、平成16年～18年

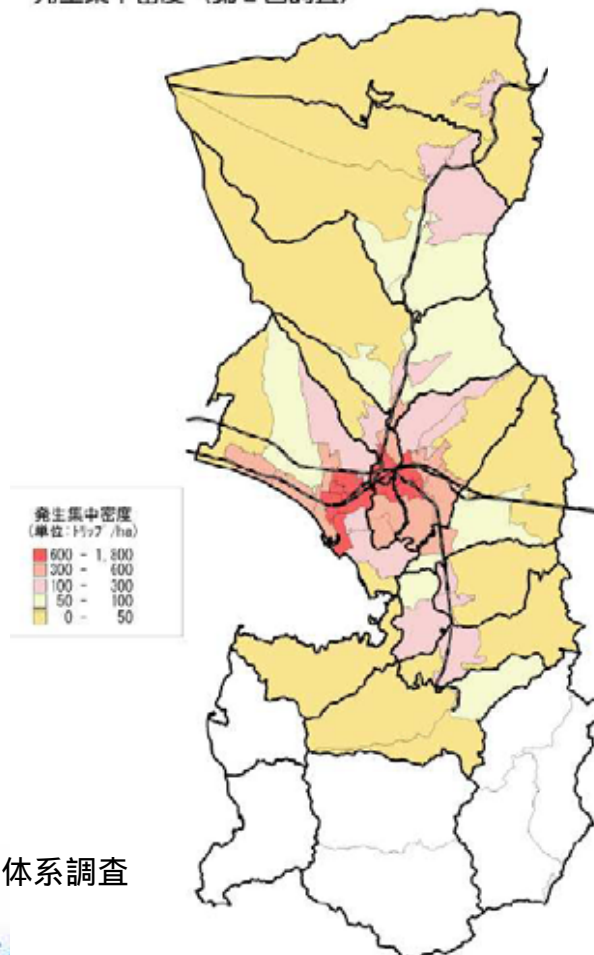
いっしょに、未来の地域づくり。New Public Engineering for SHIZUOKA

4 広域的な交通体系

【沼津市の拠点性】

- 地区別発生集中密度をみると、沼津市や三島市の中心部が高く、県東部地域の拠点性を有している。

発生集中密度（第2回調査）



出典: 第2回東駿河湾都市圏総合都市交通体系調査
平成16年～18年

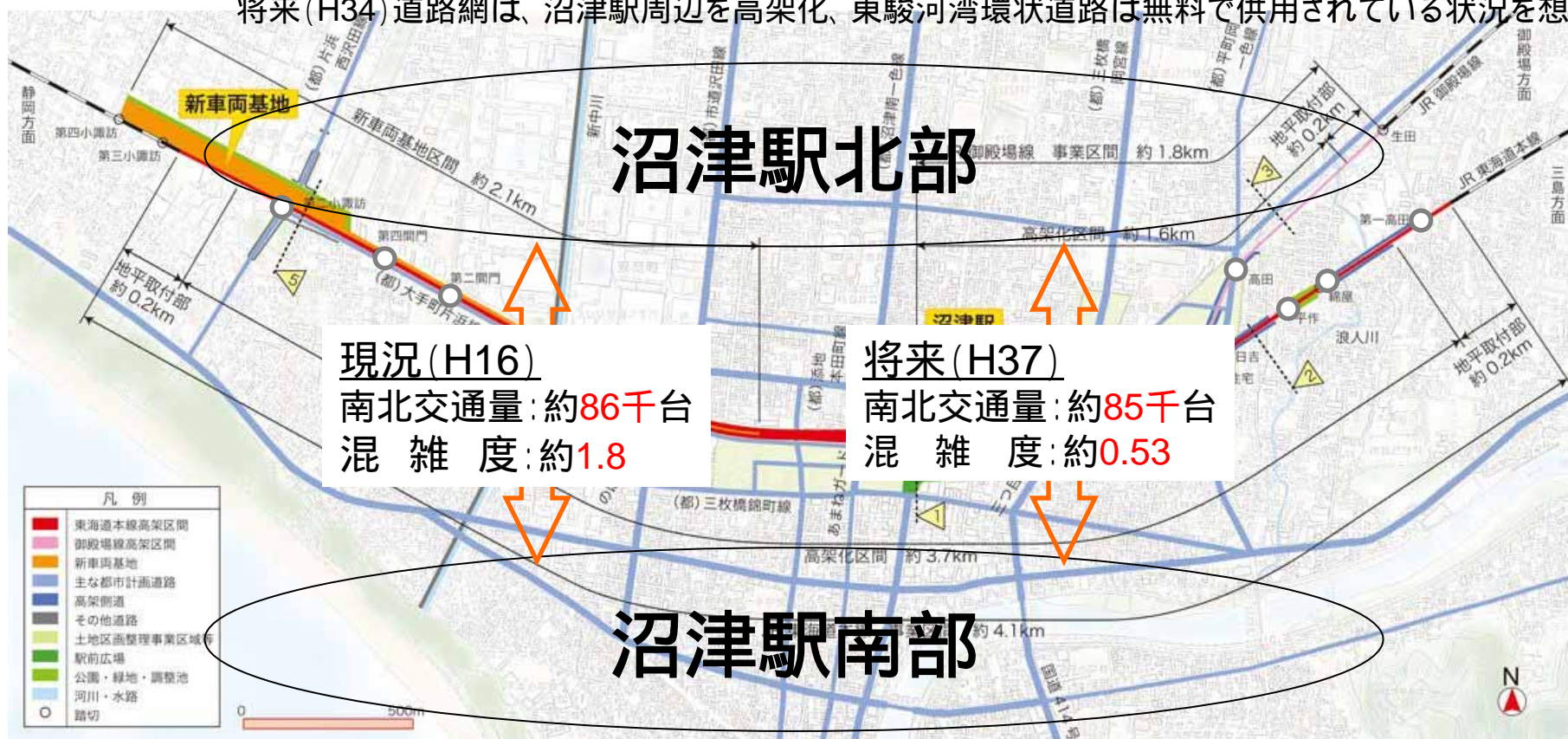
いっしょに、未来の地域づくり。New Public Engineering for SHIZUOKA

静岡県交通基盤部

5 沼津駅周辺の交通課題

- 現況(H16)の南北交通量は約86千台/日、南北断面混雑度は1.8。
大幅に交通容量が不足している。
- 将来(H37)の南北交通量は約85千台/日、南北断面混雑度は0.53。
南北を円滑に走行できるようになる。

将来(H34)道路網は、沼津駅周辺を高架化、東駿河湾環状道路は無料で供用されている状況を想定



出典：第2回東駿河湾都市圏総合都市交通体系調査、平成16年～18年

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

5 沼津駅周辺の交通課題

- 南北市街地を行き来するには、3ガードしかないが、さまざまな問題を抱えている。



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



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