

沼津駅付近鉄道高架事業に関する有識者会議
(第3回)

静岡県

目 次

1. 開会	1
1. 座長挨拶	1
1. 議事「物流の視点から鉄道高架を考える」	
(1) 事務局説明	2
(2) 委員代表意見	6
(3) 意見交換	20
(4) 座長とりまとめ	31
1. 閉会	32

開 会

○司会 それでは、ただいまより第3回沼津駅付近鉄道高架事業に関する有識者会議を開会いたします。

本日、長谷川委員、水尾委員の2名は欠席でございます。

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。

本日の資料は、次第、座席表、資料といたしまして、県説明資料のパワーポイントの打ち出しでございます。

不足しているものがございましたら事務局までお知らせください。

また、本日の会議でございますが、16時ごろの終了を予定しておりますので、御協力をよろしくをお願いいたします。

座長挨拶

○司会 それでは、開会にあたりまして、座長より一言御挨拶をいただきますとともに、引き続き議事進行をお願いいたします。

○座長 このところ全国的に雪で大変な状況でしたが、この地域、それから東京だけ大変快晴で、毎日富士山が見えているという、申し訳ないような状況でございます。

今日、遠路、谷口先生、京都も4cmも降ったということでございますが、ありがとうございます。

今日は、前回11月12日、第2回会議で申し合わせましたとおり、沼津駅付近の鉄道高架事業について、物流の視点から御議論いただくことになっております。

事務局から資料説明をしていただいで、事前をお願いしております谷口委員、杉山委員、武内委員の順で御意見をいただき、最後に全体の議論をしたいと思います。

大変限られた時間の中での議論でございますが、十分忌憚のない御意見をお聞かせ願えればと思っている次第でございます。

是非よろしくをお願いいたします。

議事「物流の視点から鉄道高架を考える」

(1) 事務局説明

○座長 それでは、議事次第に従って進めてまいります、まず事務局から資料の御説明をお願いいたします。

○事務局 それでは、事務局から、今回のテーマでございます物流に関連いたしまして、本事業の説明をお手元の資料及びスクリーンをもとに説明いたします。

まず改めまして会議の進め方のおさらいでございますが、第1回会議で事業概要の説明及び現地視察を実施いたしまして、前回第2回の会議では「交通対策の視点」から御議論をいただいたところでございます。

本日は、「物流の視点」から御議論をお願いしたいと思います。

では初めに、物流に関します県の施策・方針でございますが、現在策定を進めております県の総合計画の基本構想（案）では、基本理念の柱の1つでございます「“ふじのくに”の自立の実現」を図るために、「ヒト、モノ、情報で賑わう魅力ある地域づくり」を進めますとともに、「陸・海・空」の交通ネットワーク機能の拡充を掲げております。

また、東部地域の目標像でございます「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」、この施策の基本方向として、「ファルマバレーなど産学官の連携によります活力ある産業づくり」と併せまして、「健康交流都市圏の形成を促進する交通・情報等のネットワーク化」を進めるために、「新東名高速道路や東駿河環状道路、地域内の主要道路の整備の推進」また「鉄道駅、駅周辺の機能強化や鉄道の輸送力増強の働きかけ」それから「田子の浦港の港湾機能の高度化」といったことを交通ネットワーク等の充実の促進ということで掲げておるところでございます。

また、国の方で平成21年8月に決定、公表しております「中部圏広域地方計画」では、中部圏のものづくり産業の国際競争力を支える基盤の強化を図るためには、「国内外から競争力や成長力の高い企業立地の促進」と「海外とのシームレスなネットワークの構築」が必要であるとして、「研究開発拠点、物流拠点、水の安定供給基盤整備」また「陸海空の円滑で効率的な物流ネットワークの構築」といった物流基盤の強化の取り組みを進めておるところでございます。

静岡県全体の主要交通インフラでございますが、本県といたしましては、新東名高速道

路をはじめ、高規格幹線道路や、これと連結する地域高規格道路などの整備を進めますとともに、清水港、田子の浦港、御前崎港を一体的にとらえました「駿河湾港」の整備、また、その運営や富士山静岡空港の機能強化を行いまして、陸海空の交通手段が相互に連結する交通ネットワークの構築を図ってまいります。

東部地域の交通網につきましては、本地区は、広域的な道路網としまして、自動車交通の大動脈でございます東名高速道路と国道1号、国道246号が東西を貫いております。加えて、新東名の供用開始が平成24年に予定されております。伊豆縦貫道は、昨年、沼津インターチェンジから国道1号まで供用開始されまして、さらに伊豆方向への整備が進められております。鉄道網も東海道新幹線、東海道線、御殿場線、身延線などが整備されておりますことから、山梨県や首都圏との交流の拠点ともなっております。

続きまして、本県の工業につきまして御紹介いたします。

平成21年の工業統計調査結果の速報でございますが、本県の工業は、事業所数で全国第5位、従業者数で3位、製造品出荷額では神奈川県を抜きまして第2位でございます。

県内市町を見ますと、事業所数、従業者数の上位5位の中に県東部の富士市、沼津市が入っております。

静岡県の産業における製造品出荷額の高いエリアを見てみますと、本県の地域区分同様、西から浜松市を中心とした西部地域、それから、静岡市を中心とした中部地域、沼津市、富士市周辺の東部地域の大きく3地域に分けられております。

このうち県東部地域の製造品出荷額を見ますと、東名高速道路沿線での出荷額が多いほか、富士宮市や富士市の幹線道路沿線、沼津インターから伊豆の国市に至ります南北方向の幹線道路沿線にも企業の集積が進んでおります。

沼津市は、これら産業集積地域のほぼ中央に位置していることがわかります。

県は、これらの東部地域に対しまして、ファルマバレープロジェクトの関連産業、それから、輸送用機器の関連産業、農林水産物加工関連産業、観光関連産業、これらのさらなる集積を目指してございまして、企業立地促進法に基づきます静岡県東部地域基本計画におきまして、特に重点的に企業立地を図るべき区域として、14の区域を定めております。これらの区域につきましては、工場立地にあたっての緑地面積の緩和などの工業立地法上の特例措置を講じる施策を進めているところでございます。

次に、本県の物流の状況でございます。

本県は、物流総量では約2億4000万トン余りでございまして、全国第10位でございま

す。

物流の動きを見てみますと、県内から県外、あるいは県外から県内への物流がそれぞれ約2割ございまして、県の内々の動きが約6割という比較的県内での動きが多くなっております。

それから、本県と他地域との結びつきでございますが、平成17年の物流センサスから見ますと、近隣の愛知県や東京、神奈川など、首都圏との結びつきが最も強い一方で、近畿方面や福岡県とのつながりも強くなっております。

東部地域を見ますと、ほぼ全県同様の傾向が示されており、首都圏及び愛知県、県中部区域との結びつきが強くなっております。

どのような物が運ばれているのかということで、業種・品目構成を発生ベースで見ますと、業種としましては、静岡県はものづくり県ということもあることから、製造業の割合が多くなっております。県東部においても同様の傾向を示しております。

品目を見ますと、静岡県としては、自動車産業や製紙産業を中心とした金属機械工業品や軽工業品のシェアが高くなっております。県東部では、医薬品製造業の集積から化学工業品のシェアが高くなっております。

集中ベースで見ますと、業種としては製造業が、品目としては金属機械工業品、あるいは化学工業品の比率が比較的高くなっております。

次に、近年の国内貨物輸送量におきます各輸送機関のシェアの推移を見てみますと、輸送重量ベースでは、トラックが約90%と圧倒的なシェアを占めております。鉄道貨物輸送は約1%のシェアで推移している状況でございます。

鉄道貨物が運んでいる品目を発生ベースで見ますと、全国的には化学工業品、鉱産品、軽工業品の輸送が多く、本県では軽工業品の輸送が多くなっております。

集中ベースで見ますと、本県では、農水産品や化学工業品が全国から多く運ばれてきております。

具体的に県の東部地域と北海道間の鉄道貨物輸送を見てみますと、東部地区から発送されるものとしましては、化学工業品や軽工業品におきまして40~50%のシェアを占めている状況でございます。

また、北海道から県東部地域へ運ばれてきているものを見てみますと、農水産品の約8割が鉄道貨物を利用していることがわかります。

東部地域から九州地方への輸送を見てみますと、軽工業品におきまして55%と鉄道シェ

アが高くなっております。

続きまして、鉄道高架事業の貨物駅の移転計画について御説明いたします。

これは現在の沼津貨物駅の写真でございますが、旅客沼津駅の西側に立地しております、規模は延長約2 km、面積8.2ha ございます。

沼津駅の構内に列車の発着とダイヤの調整や緊急時の待避場所となります着発線5線がございまして、着発線に到着した列車は、荷役を行うために貨物を切り離してコンテナ基地へと運ばれているという状況でございます。

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ございます。

高架本体工事は、この現貨物駅の土地を利用いたしまして、北側から順次施工する計画でありますことから、現貨物駅がそのままある限りは、この高架化ができないという状況となっております。

本線が高架化されまして、現貨物駅との高低差が9 mほどの高低差になります。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、それには莫大な用地が必要となります。また、貨物駅自体を高架化するにはコストが莫大にかかり、現実的ではございません。

一方で、この貨物駅を移転させた場合には、鉄道の高架化によりまして、中心市街地に生み出されます新たな用地を、鉄道高架用地や都市計画道路用地、また、土地区画整理事業用地として地域活性化のためにも有効に活用できるという利点がございます。

これらから、貨物駅の移転が必要ということ判断したものでございます。

現在の原地区への移転につきましては、周辺の土地利用の状況ですとか鉄道の線形、高架化計画との整合性、あるいは施工性・工期等を考慮して決定したものでございます。

次の写真は、現在の原地区の移転先の状況であり、赤く示した点線の区域が事業区域でございます。現在は、約70%が用地取得済みという状況となっております。

新駅は現在の駅と同様に着発線5線を確保しており、面積は、東海道本線や関連して整備する緑地調整池の面積を合わせますと約11.8ha でございますが、貨物駅そのものの面積は、約6.9ha ございまして、先ほど御説明いたしました現駅の8.2ha に比べましてコンパクトな面積となっております。

また、貨物駅の移転に併せまして、周辺には緑地調整池の整備、また、現在の2カ所の踏切の代替となる立体交差道路を2本、また、東西の生活道路整備も予定しているところでございます。

この新駅の特徴といたしましては、新たに着発線荷役方式を採用しております。

現駅は荷物の積み卸しをするのに貨車の切り離しや入れ替え、連結などの作業を伴いまして、貨物駅の設備に広いスペースと複雑な線路配線が必要となっております。

新駅は、設備がそれに比較しまして大幅に簡素化されまして、荷役作業の時間も大幅に短縮されることが予定されております。

新貨物駅におけます環境対策でございます。

新貨物駅の移転にあたりましては、騒音、振動等の環境悪化を心配する声が多くございました。そのため、平成17年3月に沼津市と地元の原新田、一本松、桃里自治会にて構成いたしております三区JR貨物対策協議会とが「JR貨物開設に伴う公害に関する覚書」を交換しておりまして、必要な対策を講じることとしております。

事務局からの説明は以上でございます。

○座長 どうもありがとうございました。

(2) 委員代表意見

○座長 それでは、冒頭申しましたように、谷口先生から順次、話をお願いいたします。

○谷口委員 京都大学の谷口でございます。

今日は、静岡県東部地域の物流ということ、特にモーダルシフトについてお話したいと思っております。

モーダルシフトと申しますのは、トラックからできるだけ環境にやさしい鉄道とか内航海運にシフトしていこう、という政策でございます。

アウトラインですが、まずは我が国全体の物流政策について少し触れまして、それから、静岡県東部の物流、特に輸送機関分担、モーダルシェアの話と、仮に新沼津貨物駅に移った場合の効果、最後に結論でございます。

我が国の物流政策ですが、改定されて4回目の総合物流政策大綱が2009年から2013年までということで国から出ております。

その中では主な柱が3つございます。

1つはグローバルなサプライチェーンと申しますか、物の流れを支える効率的な物流を実現する。特にアジアとの連携を考えていく。

2番目は環境負荷の少ない物流ということで、この中にモーダルシフトを含めた輸送の

効率化が入っております。それから、I T Sの推進。

3番目が安全・確実な物流の確保ということで、主に交通安全、それから、セキュリティの確保が入っております。

これは全国の貨物輸送量の推移ですが、国交省のデータですけれども、普通、物流の議論をするときはトンキロベースで議論することが多いです。トンベースとトンキロベース2つあるのですが、トンベースで見ますと、バブルの崩壊後、減っておりますが、トンキロベースで見ますと全体に横ばいになっているという状況でございます。

シェアですが、トンベースで見ますと、鉄道は2007年で1%を割っているぐらい小さいのですが、トンキロでいいますと大体4%ぐらいのシェアがある。トラックが60%ぐらい、あと内航海運が40%ぐらいある。小さいのですが4%ぐらいはあるということでございます。

それから、CO₂の排出について考えますと、日本全体のCO₂排出の中の19%ぐらいが交通部門で、その中の半分が貨物です。さらに貨物には、自家用と営業用とがございます。貨物は、トラックが90%ぐらいCO₂を出しているのですが、その半分が営業用で、半分が自家用。だから自家用というのは結構数は少ないのですが、シェアは非常に少ないのですが、CO₂関係からいいますと半分ぐらい出している。鉄道は0.5%でCO₂の排出は少ないということです。

それで機関別に、トンキロ当たり、1トンの貨物を1キロ運んだときのCO₂排出量を見ますと、これも国交省のデータですけれども、鉄道は、トラック、営業と比べてCO₂の排出量は6分の1ぐらい、内航海運は4分の1ぐらいということになっています。

ところが、実は自家用トラックというのはもっとたくさんCO₂を出します。鉄道に対して営業用トラックが6倍ぐらい出しているのですが、自家用だと16倍ぐらい、非常に沢山出している。自家用の小型になると150倍ぐらい、非常に沢山出すということです。

ここで、モーダルシフト、要するにトラックから環境にやさしい鉄道、あるいは内航海運にしましょうということが、なぜ必要かということです。

まずは地球環境を保全しましょうということがあります。

それから、地域の環境、NO_xとか、粒子状の排出物、SPMの削減、それから、交通事故の削減ということがあります。

もう1つはインターモーダル輸送、複合一貫輸送ということで、複数のモードをうまく組み合わせて物流の効率化、環境負荷の低減を図る。そういうものがあります。

スイスの例を挙げてみますと、やはり鉄道を重視していこうという政策をしております。トラックへの課金なのですが、トラックに走行距離に応じた課金をしましょう。お金をかけて、トラックの走行、台・キロを減らそうという政策を2000年に導入しまして、今、トラックの走行距離はかなり減っているということです。その課金したお金を何に使っているかという、スイスのアルプスを通過する鉄道トンネルの建設にあてている。ですから、トラックに課金をして、そのお金を、鉄道をできるだけ使ってもらうような政策に使っているという例があります。

静岡県東部の機関分担を距離帯別に見ますと、鉄道は長距離に強いことがおわかりになると思います。1000km以上の県東部、静岡県すべてそうですが、普通500km以上が鉄道のシェアがトラックよりも高いといわれておりますが、1000km以上になると県東部の20%ぐらいのシェアがある。

先ほどありましたように、トンベースでの鉄道シェアは1%ぐらいなのですが、トンキロで見ますと3%、4%あります。ですから、物流はやはりトンキロベースで議論をすべきではないかと思えます。

なぜかと言いますと、鉄道というのは非常にかさばる貨物を遠くまで長距離運ぶという特性があるわけです。それをトンだけでやりますと、長距離運んでいるという要素が入らないものですから、それを入れたトンキロベースで考えると4%ぐらいあるのだということです。

それから、静岡県の場合、特にトラックのシェアが非常に高いという特徴があります。80%を超えているということです。これはやはり環境の面から考えますと、少し内航海運、あるいは鉄道にシフトしたほうが環境面ではよくなるのではないかなと思っております。

外国のシェアがどのくらいになっているか見ますと、ドイツ、フランス、イギリス、ヨーロッパの国では、主にトラックが主な貨物輸送の機関になっておりますが、鉄道もかなり頑張っていて、8%から17%あるということです。

これはかなり政策的に、先程のスイスの例もそうですが、鉄道を使うように政策的に行っている。アメリカはもともと貨物については鉄道王国であります。我が国の場合、4%とちょっと少ない、そのかわり内航海運が保っているわけですけれども、本当は、もう少し鉄道が増えたほうがいいのではないかと。

それから、仮に新沼津貨物駅に移転した場合、何か良いことがあるかを考えますと、JR貨物さんのダイヤ、時刻表、公表されているものから推定したのですが、今は従来型

のヤード方式で沼津駅がある。新駅になると、先ほど県から説明がありましたように、着発線荷役方式、新しい方式になりますので、静岡駅で貨車を入れ替えをしなくてもすむわけですから、例えば沼津から札幌まで物を運ぶ場合に、今は34時間30分かかるところを、新駅になると8時間5分短縮されて26時間、このぐらいの効果がある。

これは企業にとっても、それから、いろんな生活物資を運ぶにしても非常にメリットがある。

それから、もし現在の沼津貨物駅を廃止した場合にどうなるかということで、CO₂の排出量、それから、交通事故の増加量を推定してみました。

今、年間14万トンぐらいの貨物が沼津駅へ運ばれていますので、それを4トン車のトラックに置き替え、積載量が8割ぐらいとしますと年間4万3000台になって、非常に粗っぽい推定ですが、CO₂が年間約1万5000トン増える。それから、交通事故が20件ぐらい増えるのではないという予測です。

それから、もし新しい沼津貨物駅ができて、営業努力の結果、貨物量が増えたとすると、今の14万トンが、30万トン、40万トンになると、トラックから鉄道に移るわけですから、その分、年間2、3万トンのCO₂を削減できるということです。交通事故についても30件から40件ぐらい減らすことができるのではないかと。

これはあくまで推測ですけれども、そういうことがあります。

鉄道とか、内航海運とか、道路とか、いろいろ複数の交通モードを持つ意義というのを考えてみますと、3つあると思います。

1つは各交通モードで特性が違いますので、特に鉄道とか内航海運は、石油とか、セメントとか、非常にかさばるバルキーな貨物を長距離輸送するのに適しています。

それから、先ほども申しあげましたインターモーダル、複合一貫輸送を推進するためには複数のモードを持っていたほうがいいということで、例えば田子の浦港と新しい沼津貨物駅とは近いですから、連結できればいいのではないかなと思います。

それから、大地震の時とか、あるいはパンデミックとか、そういう場合のリダンダンシー、冗長性を確保するためには複数の交通網、あるいは経路を持っているほうが信頼性が上がるということがあります。

新潟県の中越地震のときも、道路、関越道などが止まってしまったわけですが、磐越が使えたのと、それから、鉄道貨物が案外使えたというのが結構良かったと言われていました。

新駅と田子の浦港は、非常に近いわけですし、運んでいるものも石油とか、セメントが

半分ぐらい占めていますので、鉄道に適した品目ではないかなと思うのです。

こういうことをいろいろ議論するときに、やり方として例えば今、Freight Quality Partnership というのが行われていまして、東大阪の例では、行政の方、警察も含めて、それから、トラック、物流事業者さん、荷主さん、それから都市開発の関係者などが集まって協議会を作ってやっております。物流パーキングを作ったのですけれども、そういう協議会もできている。

終わりにということで、効率的かつ環境にやさしい物流を実現するためには、トラックから鉄道、内航海運へのモーダルシフトというのが重要な施策だと思います。

それを実現するためには、公の立場の人と民間の人が連携する必要があるだろうと思います。

以上です。

○座長 どうもありがとうございました。

それでは、杉山先生、お願いします。

○杉山委員 早稲田大学の杉山でございます。

私の役割は、今、委員提案をされました谷口先生と、それから後程されます武内先生のつなぎ役だと考えております。場合によりまして若干重複した説明にもなるかと思いませんけれども、御容赦いただきたいと思えます。

基本的に物流の視点から沼津貨物駅を検討するとこんなものになるのではないかとということでございます。

内容といたしまして4点用意いたしましたけれども、1節と2節は総論的なもの、そして3節と4節が各論的なものでございますが、4節は論理整合的に考えるとこういうことになるのではなかろうかという私なりの整理でございます。

まず最初に、開放経済システム時代における物流サービスの役割と機能ということでございますが、御承知のように、今日はオープンエコノミー、開放経済システムの時代でございます。

開放経済といいますと、グローバルには国と国との間の交易、また、国内では地域と地域の交易ということで、お互いに得意な領域に特化した財・サービスの生産に従事して、そしてそれを交換し合う、そのことを通じて全体の厚生が向上する。こういうものでございます。

その場合、どうしても必要になってくるのは交通サービス及び物流サービス、要するに

財・サービスが交換できなければオープンエコノミーは機能しないわけでございます。

その観点からいきますと、従来、私どもが社会科の時間に教わりました生活必需品、衣食・住ということだったのですけれども、これはクローズドエコノミー、封鎖型経済の典型的なものでございます。オープンエコノミーになりますと、それに「交」をつけて衣・食・住・交、こういう時代になったのではないかと私は理解しております。

しかしながら、その「交」のイメージでございますけれども、いろいろな研究会に参加させていただいた印象では、どうも旅客が中心であって、貨物、もう少し広い概念でいきますと、物流は二の次の扱いはなかったのだろうかと思っております。

例えば都市交通とか都市政策、その論点は旅客、人の移動が中心になっておりまして、物流はどうもつけ足しの存在ではなかったのだろうかという印象を拭うことができません。

さてそこで物流サービスがどのような役割を演じているのか、「数字で見る物流」というオープンになったポケットブックから主要品目別の輸送量の最新統計をひもといてみたものでございますけれども、実は、いろいろな品目にわたっている。ただし、先ほど谷口先生が強調されましたように、これはトンベースなんです。トンキロベースのデータを探したのですけれどもないのです。しかし、交通サービスとか物流サービスというのは、距離の概念を入れなければ実態が反映できませんので、これで判断するのは非常に早計ではなかろうかと思えます。

そして開放経済システムにおける物流サービスの役割と機能ですけれども、その機能といたしましては、時間的・空間的距離の克服、距離の克服を通して付加価値が増大する。こういうことでございます。

その際に物流サービスは手段でございますので、経済学の用語ですと派生需要といっているのですけれども、その派生需要である限りは、早く輸送するということが好ましいわけです。ただ、早くといっても、余りにもコストがかかってしまいますと非現実的ですから、経済性の範囲内でございます。

また、よく言われますが現代は情報通信が一般化している。だからそれにとって代わられるのではないかといったことですが、旅客に関しましては、その可能性はあると思います。ただ、貨物、物流に関しましては一体でございますので、情報サービスが増えれば、それに応じて物流サービスも増える。これも経済学の言葉で補完財ということで表現されます。よくクリック・アンド・ブリックということが言われますけれども、クリックをすると、それがブリック、倉庫に伝わる。そしてそれが物流サービスになってくる。

こんなようなことを思い浮かべていただければと思います。

そしてそのような物流サービスは、システムとして考えないと機能しないということになります。

システムというのは、これは交通計画の世界ではもともと使われておりますけれども、リンクとノードということで、例えていいますと、鉄道の場合は貨物駅へ持ってきて、貨物駅から相手の貨物駅に持ってくる。そしてそこから着地まで持っていく。この貨物駅がノード、そして鉄道線路がリンクで、両方ともなければサービスとしては成立し得ないということになります。

先程出てまいりましたシームレス、これは端的に言ってしまえばノードでの流れをスムーズにすること。このような理解をしていただければと思います。

さてそこで次の課題でございますが、物流サービスにおける鉄道貨物輸送、よく言葉の問題としていわれますのは、貨物輸送、物流、ロジスティクス、こういうように変わってきております。しかしながら、データを探しますと、物流データとかロジスティクスデータそのものはないのです。貨物輸送データは確かにあるのです。貨物輸送データをベースに、保管とか、荷役とか、情報とかというものを付加的に探ってくれば、物流データ、ロジスティクスデータは構築できるのですけれども、1つのものとしてはありません。そこでどうしても貨物輸送のデータを使わざるを得ないということになります。

先程物流面で申し上げましたように、実は鉄道も距離の概念を加えていきますと、輸送量がどんどん伸びている。こういうことになります。

そして物流サービスにおいて鉄道がどういう分担をしているかといいますと、従来、運んでおりました輸送、それに加えて先ほどのお話のモーダルシフトの受け皿、トラックから鉄道、トラックから内航海運というようにモードをシフトさせるということが言われておりますけれども、その際には、どうしても受け皿としての鉄道とか内航海運のキャパシティが問題になってきます。陸上が混んでいるから鉄道へ、船へと移す場合に、その受け手がそれを受けられる能力がなければダメなものですから、どうしてもその受け皿のキャパシティが問題になるわけです。

内航海運を活用するにあたって、実は私はまだ把握しておりませんが、沼津港とか田子の浦港がどのように機能し得るだろうかということ、これはこれから検討してみる必要があるのではなかろうかなと思います。

その際、モーダルシフトを行うのか行わないのか。トラックでそのまま輸送するのか、

鉄道を使うのか、船を使うのかという判断の主体は荷主でございますので、荷主がどのような形でモードを選択するのか、これが非常に大きな問題だと思います。

その鉄道の受け皿でございますが、御承知のように、JR貨物鉄道というのは二種事業者で線路を持っていないわけです。線路を持っている一種事業者である旅客会社から借りているという状況なものですから、独自には線路キャパシティを増やすというのは非常に難しい。しかしながら、ソフト対策によりまして、例えば東海道線とか山陽線、北九州、福岡等ではキャパシティを増やすような事業を進めております。あるいは進めつつあります。そういたしますと、受け皿としてのキャパシティが出てまいります。モーダルシフトの受け皿となりえます。その結果として環境保全に対応できます。こういうことになろうかと思えます。

そしてこれから各論でございますけれども、まず静岡県の東部拠点都市沼津において物流はどういう位置づけなのか。原点に立ち返って拠点とは一体何だろうかということ。例えば国語辞典で引きますと、いろいろな活動の足場とするところ、こういう説明があります。これを物流に置きかえますと、その物流活動の足場とするところでございます。

ただ、経済的な計画等々では、この足場とするところが産業都市とか、あるいは結節点、このようなことになっております。

その場合に、やはり先程御説明申し上げました物流リンクと物流ノードのスムーズな連携、それがあってこそ拠点というのではなかろうかと思えます。

では沼津というのはどうなのかということで、先程の県の総合基本計画を参照させていただきますと、健康交流都市圏の中核、計画では中心となっています。ただ、コアということ強調したかったものですから、あえて中核というにしましたけれども、その方向性としてファルマバレーなどの産学官の連携による活力ある産業づくり、また、健康交流都市圏の形成を促進する交通・情報のネットワーク化が方向だと。そのまさに中核となるのが拠点都市である沼津ではないか。こういう位置付けだというように私は理解いたしました。

さてそのような拠点性を発揮するにはどうであろうかといえますと、新規企業がこれから立地してくるということが必要だと思います。ただ、それだけではなくして、既存企業がより一層活性化するということが、これも必要ではなかろうか。

新規企業の立地に関しましては、大変上質な水が確保できる。さらに既に多様な業種の立地が進んでいるので、集積の利益をこれから活用することができるという好条件がある

のではなからうか。好条件であれば、それを活用するということが必要だ。

ただ、その場合の企業活動のインフラとしての物流、これは立地した、あるいは既に立地している企業の独自の裁量ではできません。外から与えられる外生的なものですから、ここと併せて一体的な議論をしていくということが必要ではなからうかなと思います。

さてそこで県東部地区の物流量を当たってみました。平成 17 年の全国純流動調査でございます。純流動というのは 3 日間調査なものですから、その数値によりますと、発生トン数が 33 万 3000 トン / 3 日間ということで、到着トン数が 35 万 5000 トン / 3 日間、これを単純に 1 日に計算しますとほぼ 10 万トン、10 万トンを 8 トントラックに換算してみますと、フル稼働でおよそ 1 万 2500 台。発着でその倍としますと 1 日に 2 万 5000 台。これだけトラックが動き回りますと大変なことになるのではないだろうか、こんなようにも思います。

さて、それと同時に、他地域とどういう関係にあるのかということで、通過貨物が実は 7 割、通過貨物が 7 割でいいだろうか。こんな懸念が私はありますけれども、発着貨物でも関東、中部、近畿、特に関東との結びつきが強いです。こんなような状況にあります。

では将来、どうなるのでしょうかということで、将来の物流量を推定することが必要ですけれども、現在、発着貨物量ともに下がっています。実はこれは御承知のように、平成 20 年のリーマンショックで経済活動がすごく停滞したものですから、これがそのままこういくかという、私はその限りではないと思います。

将来を考えるにあたって、やはり物流量は経済活動に依存していますから、経済活動が活発になれば、それに応じて物流量も増えてくる。停滞すればそれに応じて減ってくる。こういうことにならうかと思います。

そしてその物流サービスを選択する際の荷主の選択基準、先程ちょっと申し上げましたけれども、これは私どもの言葉では一般化費用 (generalized cost)、すなわち時間、それから、価格、さらに環境要因等々をマネーターム、貨幣換算したもの、これで判断しているわけです。そういたしますと、その一般化費用の中に占める環境要因、要するに荷主がどれだけ環境に対して重きを置くか、ここに大きく依存してくるのではなからうかなと思います。

さて、最後の点でございます。ここは私なりの整理でございますけれども、私が理解している限り、出発点は東海道線の高架化、それと沼津の活性化、これの双方を検討した結果ではないだろうか、と思います。ただ、これはどちらを選択するのか。実は我々に選択

しろといっても非常に難しい訳ですから、この選択そのものは県ないしは地元の方にやっていただくのが最もよろしいかなと思うのですけれども、その際に手法的に問題になるのは、やはり費用対効果をいかに図るのかということでございます。費用は比較的簡単に、計れますけれども、効果の方が非常に難しいわけです。

例えば地域分断がされていた。それが解消になった場合に、どういう効果が現れてくるのか。また、跡地活用はどういう形になるのか。それはどういう目的として使われるのか等々にも依存してきますから、これをいかに客観的に把握して、そしてそれを説明するのか。こういうことになろうかと思えます。

高架化という選択肢を取った場合には、貨物駅を移転する、あるいは廃止するということが出てきようかと思えますけれども、その双方、移転論にしても、廃止論にしても、ともにメリット、デメリットがあるわけですから、これを検討した上で総合判断が必要になってくる。これはマトリックス的な発想をやってみる必要があるかと思えます。

そして移転をする場合は、やはり議論とすれば、貨物駅というのは必要だということが前提にされているわけです。その際に、新たな輸送方式への技術対応、技術革新対応、要するに今までのように単なる貨物の積み込み、積み卸しというような駅なのか、そうではなくして、スムーズな積み込み、積み卸しができ、そしてさらにほかの付加価値をつけ得るような形になり得る。そういうことも考えるべきではないか。そうした場合に、そのような技術革新に対応した駅というのは、従来のイメージの駅ではない、新しいタイプの駅というものを我々は考えるべきではないだろうかと思えます。

では現在、沼津駅がどういう貨物を担当しているかといいますと、これはいろいろありまして、例えば日用品のように我々の日常生活に必要なものも多々含まれている訳です。その発貨物がどこに到着するのかを調べてもらいましたら、やはり全国に散らばっておりまして、しかも輸送距離が838kmという大変な長い距離でございます。

したがって、これをトラックで輸送するというというのは非常に難しいのではないかと。問題が山積するのではなかろうかなと思えます。

同様のことを今度は逆の場合で、着貨物に関して調べてまいりました。そしてその着貨物がどこから出ているのかという発地も調べてもらいましたら、ここでもやはり平均輸送距離が801kmという大変な距離になっております。

したがって、これをトラックに移転することに対しまして、どういう問題が起こってくるだろうかということを検討する必要があるかと思えます。

そしてもう1つの選択肢としてあり得るものは沼津貨物駅の廃止論でございますけれども、ただ廃止をした場合には、それに伴って生ずる費用、これは私どもの言葉では社会的限界費用になりますけれども、これと、それから、貨物駅があることによってスムーズな物流サービスが確保できる。その効果との対比、すなわち費用対効果の観点から議論してみるということが必要で、ここで感情論で議論いたしますと、どうも收拾がつかなくなりがちなものですから、できる限りここに科学的な手法を入れるべきではないだろうかと思えます。

そして最後の章であります。ノードとしての物流施設は迷惑施設なんでしょうか。最近では大型施設が迷惑施設というようにとらえられるケースがあります。

余談でございますけれども、学校もそうです。学校が移転してきますと、うるさいということでもって「来るな」というような状況なものですから、貨物駅に対してもそういう議論があろうかと思えますけれども、私はここで思い出しますのは、昔、オランダにクラッセン先生という方がおられました。クラッセン先生がシャドウ・プロジェクトというアイデアを出されました。私が研究者になりたてのころ、クラッセン先生が日本にいられて講演して、それからシンポジウムに参加されておられましたので、現在、クラッセン先生がどういう生活をされているのか存じあげておりませんが、そのシャドウ・プロジェクトというのは、あるプロジェクトを行うことによって副次的に出てくるマイナスの要因、これを可能な限り埋め合わせようということで、例えていいますと、親水空間をつくれます。あるいは緑地空間をつくって、そして市民にとっての憩いの場の整備プロジェクトも同時にやります。そしてその整備プロジェクト、すなわちシャドウ・プロジェクト、これと本来のプロジェクトを併せた形でもって全体プロジェクトとして考えたらどうだろうか。こういう提案をされて、私は非常に感銘を受けたものですから、そのことを添えさせていただきました。

以上でございます。

○座長 どうもありがとうございました。

それでは、武内先生、お願いします。

○武内委員 今、杉山先生がシャドウ・プロジェクトというお話をされたのですが、まさにその点について私のほうからお話をさせていただきたいと思えます。

私は都市計画の分野でも特に環境をやっております、そういう観点から地域共生型の貨物駅のあり方について、少しいろいろな事例を交えてお話をしてみたいと思えます。

先ほど来からのお話ありがとうございましたので、繰り返し申し上げますけれども、CO₂の削減というのは、我が国の環境政策の中では非常に重要な事柄でございます。今現在も温暖化法案がまだ審議の途中でございますけれども、2020年までに25%のCO₂削減といったことが議論されております。そのような中では、往々にして産業界に負担を求めることが多いのですが、余り産業界だけに負担を負わせると、今度は産業が海外に転じてしまうといったこともあり、また、産業界では、これまでの努力によってかなり削減をしてきていて、削減の効果がだんだんと乏しくなっているといったこともあって、それ以外のセクター、今日、議論にあるような交通の分野だとか、あるいは日々の暮らしの分野といったところでの削減がこれまで以上に求められております。そのような中で、輸送に伴うCO₂の発生という観点からいいますと、鉄道貨物というのは、現在の時点では必ずしも大きな比率を占めていないけれども、しかし、これからはそれについてより重視していくということが必要であります。

そのためには、例えばエコレールマークのようなもので、それぞれの企業が鉄道を利用することを推奨するということが今後、より積極的に取り組んでいくということが必要なのではないかと考えられます。

そこで鉄道貨物駅のメリットは、貨物駅ができることによっていわゆる流通業務機能が高まって、その周辺に企業立地が進む沼津の場合には、既にそのような企業の集積があるわけですから、それらを活かして、やはり地域の振興、活性化、活力の維持というものを引き続き考えていかなければいけない。そのような点でのメリットがあるということが考えられると思います。

もう1つは、敷地の利用により、さまざまな、先ほど来のお話でいうと、シャドウ・プロジェクト的な利用の仕方というのできるのではないかとということで、今日、私は最近創設されました立体都市公園制度のようなものを仮にこの場所にあてはめるとどうなるかを皆さま方に少し議論させていただきたいと思っております。

デメリットとしては、敷地が長大であるために、地域の分断を引き起したり、あるいは景観を阻害したり、あるいは振動、騒音、それから、汚染、大気汚染といった問題を引き起しかねないということに対する懸念が当然のことながらあるわけで、そのようなことからいうと、メリットとデメリットを相互に考慮しながら、デメリットをできるだけ軽減するような形のあり方を考えていくということが必要なのではないかということになります。

鉄道ではないのですが、いかに地域とうまく調和していくかということで世界的に知ら

れた例がございます。ドイツに非常に大きな空港としてフランクフルト空港がありますけれども、それともう1つ並んで非常に利便性が高く、ヨーロッパ内のハブとしての使い勝手が非常にいいといわれているのがミュンヘン空港です。

このミュンヘン空港は、いわゆる純農村地帯で、ミュンヘンの街からちょっと距離がある場所に建設されたので、当時、いろんな意見がございました。いろんな環境問題についての議論があり、騒音問題、汚染の問題、大気汚染の問題、それから、周辺の農地環境が汚染されるとか、生態系が壊されるというような問題、これは多々指摘されまして、そういう問題をすべてクリアするような形で、かなり慎重に地域の住民の人たちと話し合いをしながら空港建設を進めたということです。当然のことながら騒音や大気汚染については、工学的な対策ということになりますし、農地については、例えば地下水汚染をもたらさないような、水系の管理のようなことをやるということになるわけですが、周辺の自然環境との調和に関していいますと、ドイツでは、ある敷地の中に自然的に多様な空間を作り出すという手法がございます。静岡でも静岡大学が随分このことについて熱心なんですけれども、ビオトープという生物生息空間、これを敷地内につくりだして、そして生物の生息や人々の憩いの場にするとか、あるいは景観的にも非常に環境と親和性の高いような空間にすることを通して新たな地域のアイデンティティーを生み出す。こういうことをやっている訳です。

我が国でも、これは一般の鉄道の話でありますけれども、JR九州が今度、鹿児島まで新幹線を開通させます。それに伴って鉄道新駅が建設された訳ですが、それが既存の鉄道駅との間に非常に近い距離にある。しかもそこが公園敷地と一体となった場所にあるということで、全国ではじめて公園の中の駅として筑後船小屋駅を一体的に整備しました。これはまさに鉄道整備というものと、それから、その裏にある公園計画、公園環境管理というようなものを結びつけて地域の一体的な整備を行ったという事例でございます。

それから、私が今日申し上げたい一体公園制度でございますが、従来の都市公園は、もともとは公的機関が、例えば国から始まって都道府県、それから、市町村、それから、各行政区のようところが用地を100%買収して、その上に専用の公園空間を造るという、考え方に終始していたわけです。

その中で多少概念が変わってきて、例えば国営公園は河川敷に公園をつくるということで、これは河川という機能の空間に対して公園という機能を付加していくというのですから、これは1つの発展形ですけれども、さらにその考え方を推し進めて、私有地も含む別

の土地利用を営んでいる場所に対して、そこにうまく都市公園の機能をはめ込んでいくことによって、それを都市計画決定して公園とするということができるようになったわけです。

その一例ですけれども、みなとみらい線といって、今、東横線がみなとみらい線を通じて、最後は元町・中華街という駅に行くわけですが、その元町・中華街の駅の施設、この中にはさまざまな商業施設があるわけですが、そういうものと、それから、駅の上部と、それから、隣接するアメリカ山といわれる従来の公園空間、これを一体的に園地として整備して、そしてこれを都市計画決定して立体都市公園としたというものでございます。

このようにすることによって、いわゆる都市的な利便性と、それから、緑の環境というものの快適性を一体化し、かつ従来公園ですとバリアフリーという観点で、地形が起伏が急であったりすると問題になるわけですが、例えばビルの中のエレベーターを使って上がって公園に行くというようなことで、バリアフリーの空間がつくられることにもなっている訳です。

それから、小田急線で喜多見というところに車両の基地がございまして、ここは市街化が大変進んでいるものですから、周りに必ずしも公園が十分ではないということで、小田急と、地域住民とが話し合い、そしてそこに行政が入って、この空間の上部を公園として整備しました。下は小田急の所有地ですが、上は都市計画決定した公園になっている。そのことによって、地域住民がここを快適に利用することができることと、車両基地の上に結構高くして公園をつくっているものですから、非常に眺めが良くなって、富士山や、丹沢などがそこから眺望として楽しむことができるといった副次的な効果も発揮しているという例であります。

沼津新貨物駅についての議論というのは、先程来、お話のあったことに尽きるわけで、いかに科学的にメリットとデメリットを評価し、そしてそれと高架化の是非とを併せて総合的に考えていくということに尽きると思いますけれども、その上で、仮に貨物駅を新たに新しい場所に移転するという場合には、できるだけそれに伴うマイナスを軽減するような方策というものが、今、お示したような例、それ以外にもいろいろあるかもしれませんが、そういうことを施すことによってより受け入れやすくなるという状況が生まれるのではないかと。

その意味では、最初に県の事務局の方で御説明があった環境配慮というのは、やや私の立場からいうとまだ検討の余地があるのかなと思うところでございます。

以上です。

○座長 3人の先生方、ありがとうございました。

(3) 意見交換

○座長 それでは、残った時間、質疑も含めて議論したいと思います。

○○○委員 非常に勉強になりました、どうもありがとうございました。

1つ質問させていただきたいのですが、谷口先生と杉山先生に、田子の浦との連結という観点で、非常に効果的なのではないかとおっしゃっておられたのですが、こちらのことについてもう少し具体的にお話しさせていただきたいのですが、よろしく願いいたします。

○○○委員 田子の浦のことをよく知っているわけではないので、一般論として考えますと、港に着いてトラックで運ぶよりは、鉄道で運んだほうが環境には良いということなので、丁度良い所にあるのではないかと。田子の浦港があって、しかも石油とか、セメントとかを運んできているわけですね。それは鉄道にぴったりなんです。外国でも、港に鉄道線が入っている例は多いです。今も環境問題のためにどんどん造っています。イギリスでも造っている。日本もよく似た様なものですがけれども、ヨーロッパでも作っていますし、オーストラリアもそうですね。

だから複合一貫輸送といいますと、コンテナが中心になるのですけれども、船で運んできたものを直接貨車に乗せてしまっただけで運ぶ。

ただ、ここの田子の浦と新駅はちょっと距離がありますので、もしやるとしたらトラックで繋がらないといけないので、港から駅はトラックでつなぎ、あと800kmとかは、鉄道輸送が非常にいいのではないかなということなんです。

○○○委員 ありがとうございます。

○○○委員 私は具体的な解があるわけではなくて、モーダルシフトを行う場合に、鉄道だけでいいのか。やはり海運も考えておくべきではないのか。そういう観点から申し上げまして、実際に例えば沼津港とか田子の浦港、これを活用してトラック輸送を代替し得るような、そういう可能性、これも検討しておくべきではないかということなんです。

○○○委員 私が質問させていただいたのは、本当にいい案だなと思ひまして、港、確かにおっしゃるようにそれほど遠くはないので、ここと連結すると、今、お話をいただいたような物流の問題がすごく進むのかなと思ったものですから質問させていただきました。

どうもありがとうございます。

○事務局 田子の浦港の関係でございますけれども、田子の浦港というのは、いわゆるバルクというトウモロコシだとか、コンスターチとかを運んでいるものでして、今、港の観点からは清水港がございまして、清水港と田子の浦港を併せてバルクの重点的な港湾としていこうということで、今、国土交通省に選定をしてもらうべく手続はしております。

今の現状では、田子の浦港の側に吉原という駅があります。そこにはJR貨物の駅もあり工場から貨車という専用の車両で物を運んで、そこから岳南鉄道を使ってその工場に運ぶ、そういう機能がございます。

一方、沼津のほうは、コンテナに物を入れて運ぶ機能なんです。ですので、県の方でも田子の浦港と吉原駅との、貨車という形での連携は、物流全体の検討の中では考えていきたい。

〇〇先生の御指摘は、そこもあるけれども、逆に田子の浦港と沼津貨物駅、ここはその間がトラック輸送になりますけれども、そういった点でも考えられるのではないかということで、そこも1つの視点として、今後、県の物流を考えていく上では、いろいろ検討していきたいと思います。

○座長 ありがとうございます。

それでは、どうぞ。

〇〇〇委員 御発表ありがとうございました。

非常に静岡県東部の物流の現状等を詳細に紹介していただきまして参考になりました。

貨物の取扱量が1%という数字が報道等であったのですが、物流に関してはトンキロベースで見ないとまずい、トンキロベースで見たときに、東部は4%ぐらいの水準があるということで、言われている程貨物が少ないわけではないことが分かったと思います。

さらに谷口先生の御発表にありましたように、例えばケーススタディですけれども、静岡から北海道、新駅が出来たとした場合に8時間も時間短縮効果があるというような試算もいただきまして、新駅をつくるということに関してはかなりの効果があるのかなということがわかりました。

それで谷口先生、杉山先生を通して御意見があったのですけれども、新駅があるとき、要するに貨物駅が必要か必要でないかという議論は、やはり感情論で議論するものではなくて、あった場合、どんなメリットがあってデメリットがあって、なかった場合、どんなメリットがあってデメリットがあるのかということをきちんと抽出した上で、それはある

程度定量化した上で判断しないと少しまずいかなという感想を持ちました。

以上です。

○座長 ありがとうございます。

パーセンテージに関しては、1とか、4とか、それは数字が大きいとか小さいとかとなるのですが、人流も、物流も、街の中で動いているのがすごく多いですから、都市間を動いている中でどれぐらいのパーセンテージかという数字の見方には、注意が必要かと思えます。

そういう意味では、若きころ、物流でドクターを取られた〇〇先生、何かご意見がございましたか。

〇〇〇委員 随分昔になるのですが、私も都市内物流についてずっと仕事も、お手伝いもしてきました。ですから、今、3人の、特に杉山先生、谷口先生の御発表に同感です。

物流というと、普通旅客に目がいきますので、余り関心がないのと、それから、非常に企業の活動などと一緒に複雑で、目に見えないこともあって、わかりにくいところがあるのですが、今日の御発表になったように、ここでシャドウ・プロジェクトというような概念を少しはっきりと、例えば今回の沼津のプロジェクトについても、決まったことについては図面でも何でもあるのですが、その背景にある、なぜこういうことが必要であるか。これは地域にとっていろいろなプラスがあり、どのようなマイナスがあるのかわかりやすく、説明されていないので、今日、3人の先生方が御発表になっているような観点からもう一度我々の今、議論しているプロジェクト全体が地域にとって、どのようなメリットがあるのか。それはどういうマイナスがあるのか。そのマイナスについてはどんなことができるのかをわかりやすい形で整理することが必要と思いました。

そういうみんながお互いに共通に議論できる様なベースを少し整理する作業が必要かなと思いました。

○座長 ありがとうございます。

〇〇〇委員 環境面を考えると、鉄道の輸送ももう少し頑張るべきである。特に長距離の場合については、その可能性もあるし、頑張ることが必要ではないかという点は、恐らく皆さん、それほど異論がないのではないかと思います。

そういうことをどうやって実現するかという、鉄道の輸送側の方の考え方の実感性から言うと、現在の貨物のシステムがどういうふうに改善すれば、よりよい鉄道輸送の体系に移り得るかということは大変大事なポイントだと思うのです。

今日は輸送の仕組みが変わるところはメリットがあるというお話があったのですが、もうちょっと情報として、例えば今の吉原の駅ですとか、東静岡の駅ですとか、沼津より西側については多少の情報があるのですけれども、東側へ行くと、鉄道貨物にとっては、沼津の場所がどのような役割を担っているのかの情報を集めるといいかなと思いました。

今あるシステムをどうスタディしていけば一番いいものになっていくのかということを考えるためには、周辺に何が今、残っているのか、もう少し見たい。

それから、もう1つは、逆に歴史的に見てなぜ沼津に立地したのか。やはり頭の中を少し整理しておく必要があるかなと思います。

その上で、今の駅のところにある貨物施設というのが、従来は駅の周辺を中心にして街が広がっていましたが、当然のことだったかもわからないわけですが、新しく沼津がこれだけ広がって、地域がこれだけ広がっている中で、あの場所にあるのがいいのかという議論は、今の周辺の施設の状況を見ながら適切にきちんと考えなければいけない。やはりどうもそれはあの場所でなくてもいいのではないかという雰囲気があるから、恐らく同時に移設した方がメリットもあると鉄道貨物側も考えられたのだらうと思うのですけれども、その辺のことについてもっときちんと頭の中の整理しなければいけないのかなというのが2点目です。

3点目は、先程来、言っているこの環境面の良さであるとか、鉄道が貨物として頑張れるという効率性の問題だとか、これは極めてメリットは広く国民全員に当たるというか、かなり広域的にメリットを受けるものだ。一方で、武内先生が最後に指摘されましたが、貨物の駅を新しく再構成するときに、その部分についてはどういうメリットがあるのか、デメリットがあるのかという論からBとCの関係というのが、やはり当然BとCとは少し違うところがあるので、どういうふうな周辺地域の中で何をすればその地域のために役に立つのかという観点でいろんな施策を取っていらっしゃるとは思いますけれども、さらなる工夫はないのかという点は考えてみる必要があるのではないかなと思いました。

特に2点目の話は、今日の先生にお願いするというよりは、むしろ多分JRさんの仕掛けがわからないとなかなか判断できないのもあるので、行政側の考えがございましたら後程教えていただければと思います。

○座長 ありがとうございます。

今、答えられますか。

○事務局 資料がなくて申しわけないのですが、ざっくり言うと、今、拠点は東静岡にな

ってございまして、大体年間あそこが50万トンぐらい扱っています。さらにあるのが浜松ですけれども、それは沼津の関連ということではありません。それから、一義的には沼津がありまして、西に行くと吉原、ここはかなり規模が小さく、コンテナがなくて、貨車だけの扱いです。その隣に富士があり、富士の規模は30万トンぐらいです。

沼津の場合は、基本的に西向きなんです。ですから直接北海道には行けない。必ず東静岡に寄って、それから、西へ行くのか、そこからスイッチバックして北海道へ行く、そういう形になってございます。

ですので、今は東静岡に付随しているような感じになってございます。

また、古い形ですので、荷役の作業も何回も切りかえして非常に時間も掛かるし、音も発生しやすい状況になってございます。東に行きますと相模駅があります。拠点ということでは相模で次は東静岡ですから、やはり貨物の場合には、どこかでバックアップする部分がある。ですので、規模が重要でありますけれども、相模の次が東静岡だと、途中何かあった場合に、トラック輸送で補完したりするという面がありますから、そういうときに必ずほしいという話を聞いておりまして、そういった意味で、沼津の場合には、そこで発生する荷物を処理するという機能が1つ、もう1つは、相模と東静岡の間に、中継的な補完的な機能があるという意味で、必要性がある。特にJR貨物、昔は800位貨物駅があったのを、民営化のときに180位に絞っています。その中で沼津は順位的には180ある中の扱い量が100番位なんです。ですけれども、ネットワークとして、沼津がそれなりの役割を果たしているという中で、今後の鉄道貨物輸送の考え方には、引き続き必要があるというように聞いてございます。

また、詳細には後に資料を用意して御説明いたします。

〇〇〇委員 特に私は沼津貨物駅が東側のほうのエリアをどうやってカバーするかということがちょっとよくわからなかったもので、西の方は知っていたのですが、そういう意味でこの施設の役割というのはどういうエリアをカバーしているかということを考えてみたいなと思ったので質問しました。

〇座長 あまりいい加減なことを言うてはいけませんが、私も若いころ、ほんのちょっとだけ鉄道で働いていましたので、沼津の駅がああいう格好になっている可能性としては2つあって、1つは、元々東海道本線は御殿場回りでしたから、そこで何らかの機関車の入れ替えとかあったのかもわかりません。大きな都市ですと片側に寄っている可能性が多いです。

もう1つは、我々若い頃はチッキといって手荷物も飛行機のように預けて運んでいましたから、そういう意味で両側で上り下りというのはスペースを取っているのかもわかりません。

飛び地で駅をつくったのは、あれは後から造ったのですかね。どちらにしても、歴史的にどういう格好でできてきたかというのは、ぜひ簡単でも結構ですから調べていただければと思います。

そのほか、お話しいただいた方も相互に御意見がございましたらどうぞ。

〇〇〇委員 谷口さんの資料でもありましたけれども、4%という、小さいか大きいかという、決して小さいとは思わないのですが、特に今、運んでいる、ここで取り扱っている貨物は、トラックになかなか転換しにくいですね。転換すると非常に大きなトラックになったり、交通環境上、大きな問題を起こすような、そういう荷物が多いように思うのですが、どんなものでしょうか。

〇〇〇委員 そう思いますね。危険物であるとか、それから、非常にかさばるもの、それから、トラックであまり運びたくないといいますか、コスト的にペイしないようなものも結構ありますので、やめてしまうというのは非常にデメリットが大きいのではないかなと思います。

それから、そういうことをマーケットに任せていいのかという議論をやはりすべきだと思うのです。マーケットの中で、市場の中で荷主さんが選ぶのですけれども、ある程度公の立場から、こういう風にした方がよいという政策的な配慮があってもいいのではないかなと思います。

それから、ゴミ輸送、リバースの方、静脈物流も川崎などの一部では鉄道を使われていますけれども、これからやはり動脈でなくて静脈のほうも少し鉄道を使っていくことも考えられますので、トラックで運びにくいもの、先生がおっしゃるように、そういうものはやはりモードの特性として鉄道を残しておくことは大変重要だと思います。

〇座長 ありがとうございます。

〇〇〇委員 若干補足させていただきますと、確かに工業製品とか、あるいは汚泥とか、それからまた特殊品等のトラックで運びにくい品物が多い、これは事実です。ただ、それと同時に、私はおやっと思いましたが、やはり日用品といいますか、食品等々、酒とか、ジュースとかココア、野菜、米といったような日常生活になじむようなものも相当運ばれている。これは実はトラックで運んでいい品物なんですけれども、それが鉄道に残ってい

るといことは、やはり荷主のそれなりの選択の結果ではなかっただろうかなということ
を考えると、日常生活にもかなり鉄道貨物輸送が関わりを持っているという点はデータ
として確認できるのではないかなと思いました。

○座長 ありがとうございます。

○事務局 ○○委員がおっしゃるような、いわゆるゴミ、静脈関係の取り扱いもあります
けれども、沼津での扱いは少ないです。私の聞いたところだと、やはり貨物というのは目
方がかさむ、物を遠くに運びますので、東部地域は特に飲料水などの生産が結構大きい
です。そういうものを運ぶときにはすごく優位性がある。しかも1つ26両で1300トン引
っ張れますから、4トントラックでいうと300台ぐらいになるわけです。あとは自動車関
係の部品など重いですね、そういったものを一気に遠くへ運ぶとき、例えば福岡とか、大
分にもって行って、工場の自動車部に持っていくところに優位性がある、それになじむ
ような産業が沼津周辺に、裾野を含めて、周辺を含めて立地している。このように理解し
ております。

○座長 先日まで私のところの研究員で、今、京都大学の准教授になっている研究員がい
たのですが、彼は静脈物流のことをずっと調べていました。1つは日本は静脈物流、要す
るにゴミのたぐいが再生物も含めて全部廃棄物だという扱いにして、しかも途中で放り出
したりする人が多いものだから、ものすごい厳しい規制がかかっています。結果的に
再委託を禁止しているのです。

つまり誰かが集めて、それを鉄道に渡すということは再委託になりますから、これはや
っててはいけなくなっているのです。非常に難しくなっています。

彼も随分調べてくれたのですが、片やアメリカとかヨーロッパをみますと、アメリカの
1つの静脈物流の会社、この会社の経営規模はJR東海と同じぐらいです。1兆数千億の
大企業なんです。そういう所はもう自分で駅を持っていて、ちゃんと環境上、問題がない
ように自前のコンテナを持ってという様な、そういう扱いをしているのですが、残念なが
ら、日本はそういうことにはなっていません。

結果的に静脈系の物流コストがべらぼうに高いのです。一部のそういうものを再生する
最先端工場は北九州の港にあるのですが、東京からそこまで運んでいるものもあります。
あるいは山口のセメント工場の跡で再生しているとか、秋田の銅鉱山の跡で携帯の貴金属
を出すとか、現実に運んでいる例もあるのですが、そういう所へ持って行っても、高いコ
ストを払っても、ペイするから持って行っているのもあって、普通はなかなか難しいのが

現状です。

ただ、将来、このあたりも非常に大きなターゲットかなと思って、研究をしてもらって
いました。

その他いかがでしょうか。

それでは、もう1つ先生方に伺いたいのですが、今日は主として物流という観点の話だ
ったのですが、例えばこの国ではトラックターミナルをつくりますとか、貨物駅という
なんか迷惑施設だと、きょうの御講演にもありましたが、そういう位置付けになって、と
ころが世界中、先進国では特にこの20~30年は、工場誘致なんていうことを言っている人
はいない。ほとんどはサプライチェーン拠点、ロジスティクス拠点誘致なのです。そうい
うところに産業の拠点があって、昔の港でも、昔と違って、そこはむしろ流通拠点として、
そこで加工したり、梱包し直したり、あるいは大きなロットでもってきたのをそこで積み
かえて小さなロットにしたり、あるいは三河港みたいに自動車を輸入してきたときに、日
本に合うような格好に微調整したり、あるいはコンピュータの材料をそこで組み立ててみ
たり、もう物流という概念からロジスティクス拠点とか、サプライチェーン拠点という話
に移っております。その辺の事情とかお話を少し〇〇先生、あるいは〇〇先生、何かござ
いましたらお願いします。

〇〇〇委員 まさにおっしゃるとおりでして、世界中で物流拠点が迷惑施設だなんてあん
まり考えている人はいない。むしろどんどん来てくださいと言って、今、先生がおっしゃ
ったように、流通加工のような産業はもちろんありますが、もっとすごいのはやはり保険
とか金融、それから、いろいろなサービス、それが付随して来る訳です。

ですから、例えばロッテルダムが典型的ですけれども、なぜロッテルダムに会社がみん
な立地するかというと、もちろん物流もあるのですが、物流施設に付随して金融拠点なん
ですね。金が回ってくる。それから、保険の情報が集まってくる。ですから、物が来ると
いうことは、情報が集まる、金が集まる、それで人も集まるということなので、まさに森
地先生がおっしゃったように、迷惑施設どころの話ではなくて、みんな来てください、来
てくださいと言って、しかも大規模ですね。ヨーロッパに行って、ターミナルを見られた
らわかるのですが、巨大なターミナルがあちらこちらにできている。イギリスだってそう
です。この間、マンチェスターに行きましたけれども、リヴァプールとマンチェスターの
間に巨大なターミナルがつくられています。

それから、パリの周辺を見られたらわかるのですが、非常に大きなターミナルがつくら

れています。それはなぜかという、まさに同じ都市をつくったときの考え方で、都市をつくったら、物が来て、人が来て、お金が来て、儲かるということで、じゃんじゃんやっています。ですから、迷惑施設というのはとんでもない間違いというか、錯覚だと思います。

〇〇〇委員 私も先程ちょっと技術革新対応駅なんてわかったような、わからないようなことを言ったのですけれども、例えば旅客駅でもかつては駅ナカなどは全く無かったわけです。乗降施設から、人が通り、そして憩う場所が変わってきた。これは貨物に対してもやはり同じようなことを考えるべきではないだろうか。

輸送行為そのものもかつてよりは極めて近代的になっておりますから、それを活用して、それから、輸送以外の付加価値をつけ、そしてその付加価値を通して地域とどう交流をしていくのか。そんな観点の発想がこれから必要になってくるのではないかと思います。

〇座長 ありがとうございます。

少し前ですが、シカゴのそばにUPSという、世界で4位か5位ぐらいのロジスティクス会社が、大きな拠点をつくったのですが、そこには鉄道のプラットホームというか、3線が入っていて、毎日100万個以上の宅配を仕分けしているのです。

驚いたことに、それを立地させるために、フルクローバーのインターチェンジを1個町に寄附したのです。それですごいですねと言ったら、何をびっくりしているのですか。アルバカーキには飛行場もつくりました。その飛行場をつくるために、そういう会社がプライベートに実に4000世帯立ち退いてもらったというのです。それはウェルカムで、まずはいろんな雇用を生む。もちろん武内先生がおっしゃったように、環境対策はやらないといけないわけですが、そんなことがあります。

それから、もう1つ、ちょっと突拍子もないことを言いますが、私は酒が好きなものですから、地方都市へ行って泊まると地元のお酒を飲むところが楽しみなんですけれども、最近、どこへ行っても東京にあるようなチェーン店ばかりになってきて、どうも地場のものがない。何でそういうことが起こっているかという、実はそういうチェーン店とか、あるいはセブンイレブンとか、あるいは西武と組んで有名なウォルマートとか、今、有名になっているいろんな産業というか、流通系、あるいは我々が会合する場所というのはほとんどサプライチェーンの合理化で競争に勝ったところなんです。

逆に言うと、地元にある小さなレストランとか、あるいはお店とかは、なかなかそのサプライチェーンの合理化や競争力を持たない、あるいは持てない、IT化も進まないとい

いう、そのギャップが現実に地域の特色ある商店や店がなくなってくる原因になっています。

したがって、物流も重要なんですが、むしろそういう流通全体をどういう格好にしていた方がいいのかという観点が僕は非常に重要だと思います。

今日は主として物流先の貨物駅というイメージがあったのですが、私自身は逆だろう。そこだけでなく、新しい都心をつくったときに、そこが競争力を持つというのは、当然ロジスティクスとか、サプライチェーンとか、こういう話がうまく組み込まれているような、そういう格好のものになる必要があるのかなという気がしています。

残念ながら、今まで自治体はそういうことに全く関心もなくて、昔、トラックターミナルとか、流通ターミナルとか、卸売市場をつくったら、主として都市内の迷惑施設をどこかにまとめます、あるいは土地を一遍に買うという様な土地合理性でやっていたので、行政はロジスティクスをうまくやっというところについてほとんどタッチしてこなかったのではないかと考えています。

次のステップ、地域の競争力とか都市の競争力といったときに、そういうことをやらなくていいのか。ここがまた同じですね。海外と全く違う。仁川とか釜山の話がよく日本の新聞に出ますが、あそこは1平米の賃料が何十円なんです。めちゃくちゃ安いのです。日本では当然数百円とか数千円とかになります。彼らだってちゃんと港をつくっていますから、そんな安くならないはずなんです、ものすごい公共のお金を入れているのです。国家を挙げたダンピングなんですね。

彼らはなぜこんなことまでするかというと、そうやると、そこにいろんな産業が立地して、それが雇用を生んで、したがって、仁川から日本の各地方空港に、あるいは釜山の港から日本の各港にフィーダーサービスをやって、向こうがハブになって、結果的に韓国は強くなる。

前の大統領がシンガポールのように流通業を国家産業にすると宣言してそういうことをやっているのです。

ところが日本はかけ声だけで、中央政府も物流大綱とやっていますけれども、具体的にやっていることは何かとあまり見えないですね。自治体も見えない。僕は物流の専門ではないですけれども、そんな印象を持っています。

この話とは別ですが、せっかく知事さんが物流は重要だとおっしゃっていますので、ロジスティクス環境、新しい都心とか、もし貨物駅を移すとすると、そこにどういう機能を

持たせ、どんな格好にするのかという話がまだもうちょっと議論をしたほうがいいかなという印象を持っております。

この限られた人数でそれまですべてやれと言っているわけではありませんが、そういう観点が重要だということは、少なくとも最終的には申し上げたいなという気がいたします。

〇〇〇委員 今、おっしゃった点ですけれども、これまでの経緯も私は少し勉強させていただいたのですが、やや官民一体となった地域の総合的な観点からのあるべき姿ということについて議論しなくて、高架のメリット、デメリットというようなところで議論をし、対立があり、貨物駅の移転についてのメリット、デメリットで、そこだけで議論がされている。そういう意味で、この議論の幅を随分狭くしているなというような印象を持っております。

〇座長 その他いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

事務局のほうからあと何か追加的にお話しされることはございますか。

〇事務局 今、委員長から御指摘の物流に対して、行政側からもうちょっとあるのではないかということについて、本県はかなりインフラ整備が遅れておりましたが、新東名の供用開始24年度末がかなり前倒しも期待できそうな状況であります。また、空港も、空港貨物も取り扱いが始まった。さらに、港の整備も着実に進んでおりまして、バースを清水港で伸ばすとか、先程の田子の浦では、バルクという小麦粉を運ぶ船が止まるところの岸壁を伸ばすとか、そんな整備を進めてございまして、他の県に比べて非常にこの1、2年、アドバンテージがあるのではないかと。そこを単なる東京と名古屋の通過だけでなく、1つの大きな軸としてとらえていきたいという中で、物流の検討もいいタイミングである。その中で全国、また世界にそういったアピールをし、いろいろな産業振興にしていこうということで、そういったビジョンを来年度つくることを考えております。

また、来週、静岡でそういったシンポジウムもやりながら、これまた委員長にもいろいろお力をいただきながらということも考えております。そういうことも含めつつ、一方では即地的にやはりどのような地域にするか。これはまた次回、地域振興というテーマがございまして、今日、各委員からいただいた意見も十分踏まえながら、今度はそれを地域にどう役に立てるか、そういったことをまた事務局も準備しながら、委員の方にもアイデアをいただきながら、この検討を進めていきたいと考えております。

〇座長 部長さんはご存知だと思うのですが、新名神ができる前、滋賀県の域外からの滋賀県投資はどっと下がっていたのです。新名神ができた途端に、あそこの沿線にもものすご

い投資が来て、V字回復しました。それから、名古屋の東海環状道路、あれができたとき、あの沿線の流通団地とか工業団地、全部売れてもう土地がないのです。

それから、同じように圏央道ができたときに、今、流通系がものすごく立地していますね。実は私は新東名に関わる技術開発の委員長を今も務めているのですが、そこでは道路の関係の自動運転を将来どうするかとか、もっと走りやすくするにはどうするかということはいいいのですが、幹線ですから、流通系のことを何かやりたいのだけれども、用地がないのです。全くないのです。山の中を走っていますから。土で埋めた農業系の用地があるだけで、何かしようにも何にもない。そうすると、ああいうところに新しいルートができた時に、いろんな潜在需要があるはずで、そういうときに一体どこがそういう場所になり、それから、そういうときに貨物駅とか、空港だとか、港かとかは立地の関係で、こういう展開がある。そういう話が多分、この場でないかもわかりませんが、地域展開の非常に重要なところだと思います。

非常に不思議なのは製造業は全国的に愛知県について多い、物流になったとたんに10位という数字を見たので、地元の大きな産業があるのに何故なのだろうなと大変不思議な気がしています。通過が非常に多くなっているせいかもわかりません。

そんなことも含めてもう少し今の物流の勉強の中で明らかになってくるかと思います。

それでは、御発言がもうないようですから、少し早いのですが、ここまでにしたいと思います。

(4) 座長とりまとめ

○座長 今日議論、まとめるという程のことはないので、物流の視点から見た時に、貨物駅の存在は地域の振興のためにもメリットがあります。それから、仮に高架にする。あるいは沼津の都心再開発をしようとする、貨物駅の移転、あるいは廃止が必要になります。ここまでは今日、御指摘いただいた通りでございますが、それについてちゃんと評価をしなければいけませんので、あるいはもう少し広い観点から検討、議論する必要がありますでしょう。

現計画の貨物駅移転先の妥当性については、ほかの選択肢も含めてもう少し議論する必要があるのではないかと感じております。元々の予定では、今日は物流で、次は地域振興となっていたのですが、もしよろしければ、貨物駅についてもう少し突っ込んだ検討、議

論の材料を御用意いただくというようなことが必要なというのが私の率直な感想でございます。

杉山先生と、それから、高橋先生が中心になっていただいて、場合によってはもう少し人数を増やしていただいて、この辺の検討、特に移転先、あるいは貨物駅を取り巻くいろんな物流とかロジスティックス、色々な問題について少し御検討いただいて、次回以降にもう一度お話をいただけないか。こんなことを感じております。

かつてここに決まった経緯がございますし、色んな反対の方々が出てきた経緯もございますので、こういうプランにまとまったときの、そこで検討されたことが妥当だったのかどうかというものは是非我々としては責任持って見ておかなければいけない。それから、選択肢がそれで十分だったのかということもちゃんと見ておかなければいけないと思いますので、杉山先生、高橋先生、是非よろしければ、そのようなことをお願いしたいのですがどうでしょうか。

○高橋委員 具体的な資料等については、また県ないし国のほうからいただいて努力したいと思います。

○座長 それから、今後の議論として、先程私、申しましたけれども、交通対策とか、物流とか、ロジスティックスとか、こういうことで沼津市が東部の拠点都市としてどうあるべきか。こんなことも議論が必要なんではないかと思えます。

そんな意味で、次回、第4回になりますが、地域振興の視点での議論をお願いすることになってございます。次回は岸井委員、それから、長谷川委員、岸委員に御準備をいただいて、ディスカッションをいただきたいと思えます。よろしく願いいたします。

日程は事務局に調整いただいて、改めて連絡をしていただきたいと思えます。

よろしく願いいたします。

それでは、事務局のほう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。

今、座長からお話がありましたけれども、次回の開催につきましては、委員の皆様の御都合を調整の上でまた連絡をさせていただきます。

それでは、これを持ちまして本日の会議を終了いたします。

どうもありがとうございました。

閉 会