沼津駅付近鉄道高架事業
に関する有識者会議

【第５回】説明資料

平成23年5月13日

会議の進め方

事業概要・現地視察（第１回）　H22.9.8

↓

鉄道高架事業の検証

←
- ✓ 交通対策の視点（第２回）　H22.11.12
- ✓ 物流の視点（第３回）　H23.1.20
- ✓ 地域振興の視点（第４回）　H23.3.24

↓

意見取りまとめの視点・方向性（第５回）　H23.5.13

↓

報告書取りまとめ（第６回）

1．これまでの議論／第2回　交通対策の視点

【主な意見】

- 鉄道高架化は沼津駅周辺の交通の課題を抜本的に解消する大変有効な手段であり、救急医療や防災対策における効果も大きい。
- 駅周辺における交通計画を比較すると鉄道高架化が最も有効な手段であるがコストは高い。
- 中心市街地である鉄道駅周辺地区には「交通結節機能」だけでなく、「空間機能」「都市拠点形成機能」が求められる。
- 今後のまちづくりには「高齢化社会への対応」と「個性あるまちづくり」が重要
- 交通の利便性は必ずしも観光振興に直結するものではないが、鉄道高架事業により生み出される高架下などの公共スペースの有効活用により観光行動促進効果は期待できる
- 行政は高架化による生活の変化を住民にきちんと示すべき

1．これまでの議論／第3回　物流の視点

【主な意見】

- 効率的かつ環境にやさしい物流 の実現には、鉄道貨物へのモーダルシフトが重要
- 災害時のリダンダンシー等のためには複数の交通モードが必要
- 沼津貨物駅は県東部拠点都市沼津において、物流インフラの「ノード」として重要
- 世界的には、ロジスティクス拠点、サプライチェーン拠点の誘致が主流。新しい拠点が競争力をもつためには、ロジスティクスが重要
- 物流の視点から見た場合、貨物駅は地域振興のためにもメリットはある
- 貨物駅整備に当たっては、輸送機能以外の付加価値をつけたり、景観、環境に配慮し地域との共生を図るなど、発想の転換が必要
- 新しい都心にどのような機能を持たせ、どのようなまちづくりをするのか、官民一体となった議論が大切
- 貨物駅移転先の妥当性については別途議論が必要（貨物駅検討部会の設置）

1. これまでの議論／第4回　地域振興の視点

【主な意見】

- 高齢化社会下で沼津が都市間競争に勝ち残るためには、駅を拠点とした人が集い、安全、円滑に移動できるまちづくりが重要
- 今後の高齢化社会に向け、今だからこそ、県東部の拠点形成が必要
- 鉄道高架事業の効果は、他の手法に比べて多岐に渡り、まちづくりには有効な手法
- これまでにはない特色のあるビジョンをもったまちづくりが必要
- 県市の財政状況は、各指標からは大きな問題点は見当たらない
- 公共施設には、ユニバーサリゼーションが大切であり、それには、ワークショップ等による地域住民との対話が重要
- 鉄道高架事業は、沼津にとってどのような意味があるのか、あらためて整理して市民と話をすることが大切

2. 地元説明経緯／事業経緯

□ 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）

2．地元説明経緯／都市計画決定前

	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	・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	・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	（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	・車両基地移転計画 ・概略設計の内容 ・今後の取り組み
意見	・財政的に大丈夫か ・地元に対する説明の徹底 ・工事用道路や工事車両の問題について	・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 ・日照阻害、電波障害、騒音等の対策について	・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	・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	・必用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	・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	・要望実現に向けて努力 ・貨物駅移転の必要性と選定理由を説明 ・環境調査を行い、対策を施すことを説明	・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

2. 地元説明経緯／都市計画決定手続き

	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	・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	・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	・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	・説明会の開催、広報紙等による事業の周知	・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める	・周辺道路整備、環境対策を施す

2. 地元説明経緯／都市計画決定後

	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	・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	・事業認可説明会 ・鉄道高架事業の進捗状況	・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	・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	・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	・より一層の情報提供、情報開示の要望 ・土地収用の有無	・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	・工事車両の出入りについて
対応	・財政見通し等について、広報誌等を活用して説明を図ることを約束 ・必用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	・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 ・必用に応じて、個別協議を実施	「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	・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．費用便益比（B/C）／算出方法

便益（B）

①移動時間短縮便益
（自動車，歩行者・自転車）

②走行経費減少便益
（自動車）

③交通事故減少便益
（自動車，歩行者・自転車）

÷

費用（C）

①事業費
②維持管理費

●「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」により算出

3. 費用便益比(B/C)／鉄道高架事業の費用便益比

【前回算定(H14)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	・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）	【前回】 ・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 【今回】 ・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）	・事業認可取得による事業期間の決定 （事業期間が4年延長→事業効果発現時期の遅れ）
事業費	787億円	787億円	・変化なし

3. 費用便益比(B/C)／鉄道高架事業

○ 費用便益分析マニュアル変更(原単位見直し等)	△０．６
○ 交通需要予測の減	△０．４
○ 事業期間の延長等	△０．２

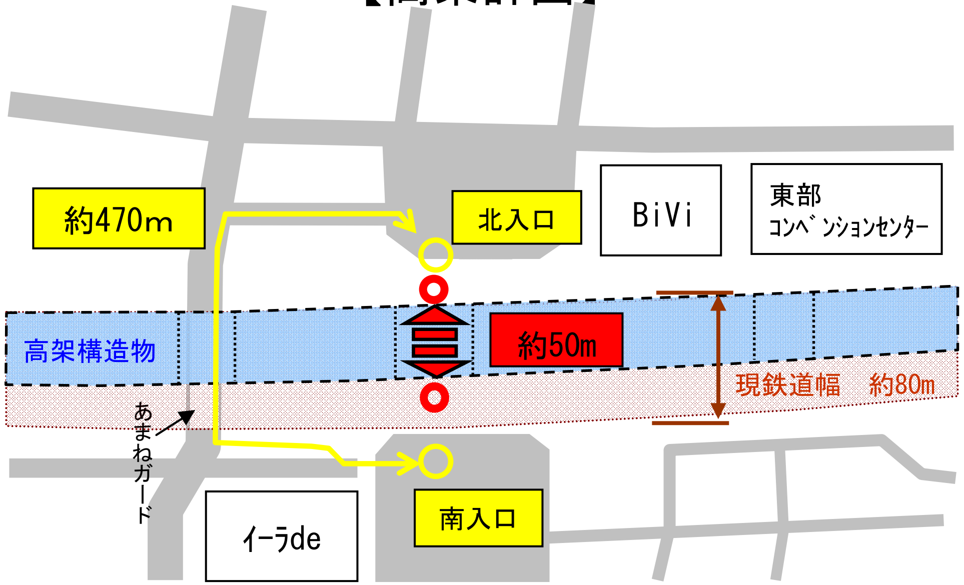
⇩

【前回】 ２．７ → 【今回】 １．５
(速報値)

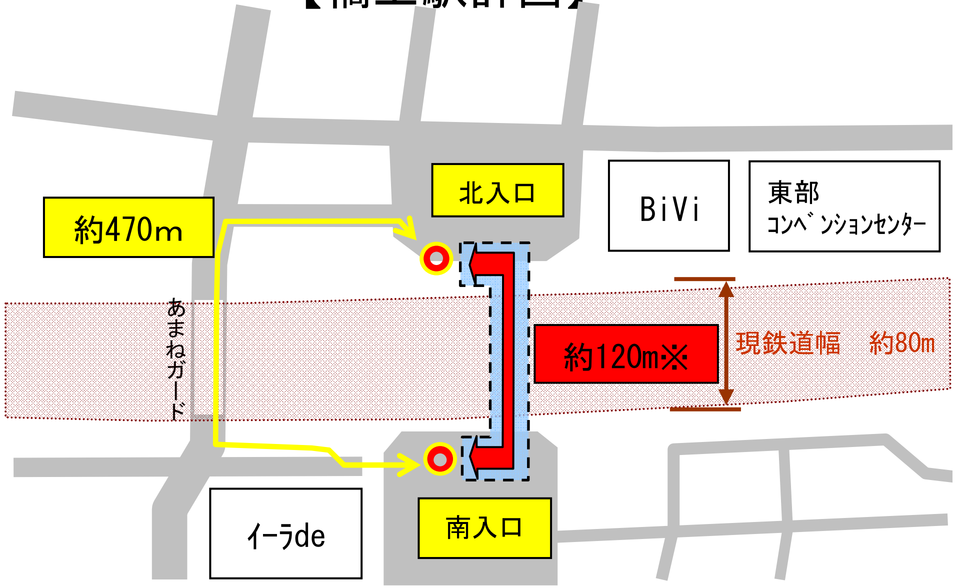
3．費用便益費／橋上駅との比較

■　駅部における歩行者自転車動線比較（鉄道横断に要する移動距離）

【高架計画】



【橋上駅計画】



※平面距離

鉄道高架イメージ（駅コンコース）

橋上駅事例（東静岡駅）

3. 費用便益比(B/C)／橋上駅整備事業

【鉄道高架事業と橋上駅整備事業の費用便益比(B/C)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

4．その他／東日本大震災の状況

■地震規模等

発生時間：2011年(平成23年)3月11日(金)14:46頃
震源地：三陸沖(北緯38.0度、東経142.9度、牡鹿半島の東南東130km付近)
震源の深さ：約24km(当初約10km)
地震の規模(マグニチュード)：9.0(国内観測史上最大規模)

■人的被害(10日 警察庁)

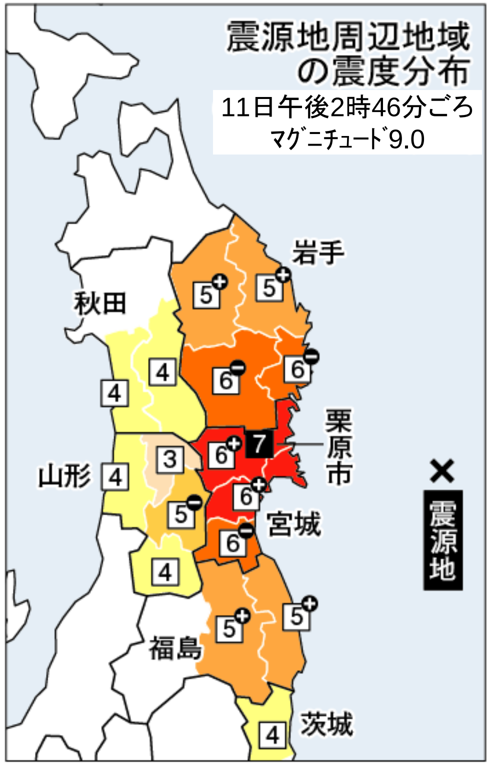
【死者】 14949人(12都道県)
【行方不明者】 9880人(6県)
【負傷者】 5279人(20都道県)

■物的被害(10日 警察庁)

【全壊】 83605棟(8県)
【半壊】 31733棟(11都県)
【一部損壊】 244306棟(15都道県)
【床上・床下浸水】 8852棟(11道県)
【全半焼】 260棟(7都県)

■避難者数(10日11:00 総務省消防庁)

169441人(7県)



■ 本県も、東日本大震災の経験を踏まえ、災害に強いまちづくりの必要性を再認識

政府【東日本大震災復興構想会議】

- 被災地域の復興に向けた指針策定のための復興構想の検討

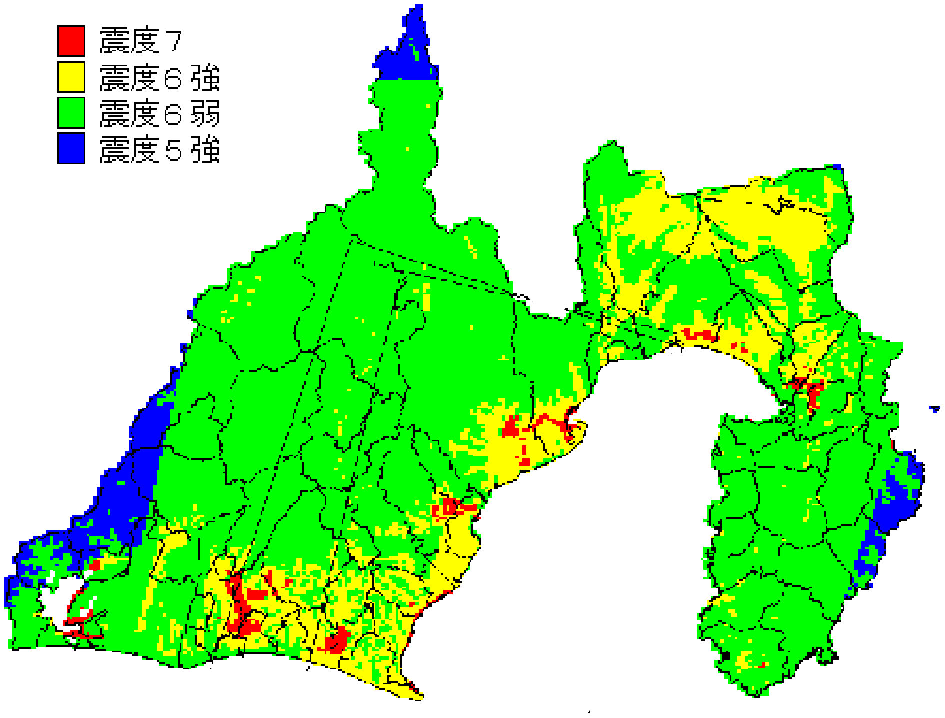
土木学会【東日本大震災特別委員会】

- 被災状況等に関する学術調査の実施
- 緊急活動や地域復興に関する提言
- 今後の大規模地震対策のあり方の検討

日本都市計画学会【防災・復興問題研究特別委員会】

- 都市復興のあり方の提案と支援
- 都市防災のあり方の提案と支援
- 大規模被災の影響と社会システムの再編の提案と支援

東海地震の震度分布（想定）



出典：静岡県第三次被害想定