

沼津駅付近鉄道高架事業に関する有識者会議（第4回）

議 事 録

静岡県

目 次

1. 開 会	1
2. 座長挨拶	1
3. 議 事 「地域振興の視点」から鉄道高架を考える	
(1) 事務局説明	2
(2) 委員代表意見	9
(3) 意見交換	2 4
(4) 座長とりまとめ	3 4
4. 閉 会	3 5

1. 開 会

○事務局 それでは、ただいまより第4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。

議事に入ります前に、お手元の資料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。

それでは、開会に当たりまして、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。

2. 座 長 挨 拶

○座長 どうもこんな大変なときに遠方からお集まりいただきまして、大変ありがとうございます。

11日の地震のとき、私はたまたま海外にいたのですが、六本木の東京のビルでも、震動で本箱が勝手にあいて本が全部飛び出して、パソコンが2台とも吹っ飛んでというようなことを電話で知らされて、えっ、震源地から300kmも離れているのに、何でだろうと思っていたのですが、帰ってきました、本当にこの深刻な状況に驚くとともに、東海、東南海といった地震を我々はずっと心配してきたわけで、このまちづくりでも、もう一度今回の震災を改めて検証して、大丈夫なのかといったことも十分考える必要があるかなと思っています。

神戸の地震のとき、ここにおられる何人もの先生が復興についていろいろな立場でかかわってこられましたし、今回の地震でも、たしか岸井先生もそうですね、何人かの先生方がいろいろな格好で復興に携わられるのではないかと思います。私も復興政策のためにこのところバタバタしています。ものすごく広範囲で、性格の違うまちなので、一律のルールは難しいのでどうするか議論が拡散している。こんな状況でございます。ぜひ御関係の皆様にもそういうことに御尽力賜ればと思います。

この間、政党、両方の与党、野党に呼ばれて、とにかくこれだけ広大なところの復興をするには、まず人的な資源、特にまちづくりとかの人が地元では全く足りない、どうやって全国から集まってもらうか、それから、神戸の時よりもっと深刻なのは、まち中なくなっていますから、こういう人たちとどのようにコミュニケーションをとりながらまちをつくっていくのか。まず 50～60 人はまちづくりの専門家を集めて PI の基本的な訓練をするなどして、すぐ始めないと、というようなことも言っておりました。余談になりましたが、ぜひ我々も気を引き締めてやりたいと思います。

それで、本日の会議は 1 月 20 日、第 3 回会議で申し合わせましたとおり、地域振興の視点から御議論をいただくことになっております。きょうは最初に事務局から資料説明いただき、その後、事前をお願いしています岸井委員、長谷川委員、岸委員の順に御意見を披露いただき、最後に全体を通して議論いただく予定でございます。限られた時間の中での議論となりますので十分に意見を述べてもらえるか心配でございますが、あわせて会の進行にも御配慮いただければと思います。よろしく願いいたします。

それでは、事務局から説明をお願いします。

3. 議 事 「地域振興の視点」から鉄道高架を考える

(1) 事務局説明

○都市局技監

それでは、事務局から今回のテーマでございます地域振興に関連した事項につきまして、本事業の説明を申し上げます。途中、沼津市のまちづくり施策に関する事項につきましては、沼津市から御説明をいたします。

改めまして、本会議におきましては、これまで第 1 回から前回「物流の視点」まで 3 回の御議論をいただいたところでございます。

本日は、「地域振興の視点」からということで御議論をお願いいたします。

初めに、「地域振興」に関連する県の施策・方針についてでございます。

委員の皆様には、事前に送付させていただいておりますが、県では新しい総合計画をこの 2 月に正式に策定いたしました。

計画は、概ね 10 年間の「基本構想」を描きまして、これを実現していくため、当初の 4 年間の具体的な取り組みを「基本計画」ということでとりまとめております。

基本構想では、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、「ヒト・モノ・地域を結ぶ（基盤）づくり」、これを掲げまして、それから「賑わいと潤いを生む都市空間の創造」、それから「陸・海・空の交通ネットワーク機能の拡充」、これを進めていくということでございます。

都市機能を集積することによりまして、集約型で暮らしやすい市街地の形成や、賑わいと潤いを生む都市空間の創造に取り組みまして、またさらに高規格幹線道路、港湾、空港など、陸・海・空の交通手段が円滑に連結した経済や暮らしを確実に支える交通基盤の拡充を進めてまいります。

また、基本構想では、地域づくりの基本方向を示しております。

本県の特長といたしまして、東西の大都市圏の大きな影響を受けやすいという環境下でございます。そういうことから、将来に向けて自立的、持続的に発展可能な、日本の真ん中で存在感を発揮する地域づくりを進める観点から、政令指定都市並みの人口規模、70万人から100万人程度でございますが、これを目安とした格好で、県土に東部地域など5つの地域圏を設定しております。

東部地域圏では、「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都市圏」ということで位置づけておりまして、医療健康関連産業の集積と交流によります都市圏の形成、またファルマバレープロジェクト、それから富士山の世界文化遺産登録への取り組みを推進してまいります。

また、地域一体の「100万人都市圏」を形成するということとともに、伊豆半島地域や神奈川県、山梨県との連携を強化することで、さらに「200万人都市圏」の形成も視野に入れまして、広域的な交流を推進していきます。

主な施策の基本方向としましては、「世界との交流舞台となる魅力ある健康交流都市圏の形成」、これを図るために、コンベンション等の高次都市機能の集積によりまして圏域の求心力を高めるとともに、各主要都市は、駅周辺の都市機能の高度化と、医療健康関連産業の集積を図るなど、地域の個性を創出するまちづくりを行いまして、都市間等の効果的・効率的な機能分担、また補完によりまして、魅力的な都市圏を形成してまいります。

また、「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」、これを図るために、新東名高速道路や東駿河湾環状道路、それから主要道路の整備を推進してまいりますとともに、鉄道駅及び駅周辺の機能強化や田子の浦港の港湾機能の高度化など、交通ネットワークの充実を促進してまいります。

また、基本計画では、基本構想に掲げました基本理念や目指す姿などを実現するために、平成22年度から25年度までの最初の4年間におけます具体的な取り組みを明らかにしております。

先ほど、基本構想にて説明いたしました「ヒト・モノ・地域を結ぶ「基盤」づくり」、これの「賑わいと潤いを生む都市空間の創造」については、「都市のリノベーション」といたしまして、機能的で暮らしやすい市街地を形成するために、既成市街地の更新を進めるなど、都市基盤の整備を推進します。

具体的には、良好な市街地整備を促進するため、市町や組合等で施行いたします土地区画整理事業の支援、それから東部地域における広域的な都市拠点形成のために、沼津駅北地区に「東部コンベンションセンター」を整備する、また都市における円滑な移動を確保するために、幹線街路の整備を促進、また沼津駅付近において都市内交通の円滑化や南北市街地の一体化等を図るための鉄道高架事業を推進する、このようなものを盛り込んでおります。

「陸・海・空の交通ネットワーク基盤の拡充」につきましては、「道路網の強化」といたしまして、国内交流促進のため、新東名高速道路や伊豆縦貫自動車道などの高規格幹線道路等整備の推進や、県内交流促進のために、スマートインターチェンジ整備促進などの道路網整備を進めます。

また、港湾機能の強化といたしまして、ものづくり・ものづかいを支える港湾機能の充実を図るために、清水港、田子の浦港、御前崎港を「駿河湾港」といたしまして、一体的に整備、運営してまいります。

こちらが、総合計画に明記されております施策を図に落とししたものでございます。

このように、東部地域では、東部地域の都市拠点の形成を図りまして、圏域の求心力を高めるための陸海空の交通ネットワークを初めとした基盤整備を進めてまいります。

また、平成24年を目標とする「静岡県社会資本整備重点計画」では、県東部地域において、ここで示したような、新東名、伊豆縦貫道などの道路事業、それから沼川などの河川事業、田子の浦港整備、区画整理事業、東部コンベンションセンターの建設事業などが鉄道高架事業以外でも主要事業として位置づけられております。

次に、沼津駅周辺のまちづくりでございますが、これまでの会議においても説明してまいりましたとおり、沼津駅周辺には、インフラ上でのまちづくりの課題がさまざまにございます。

中でも、交通課題につきましては、ボトルネックとなっております、沼津駅がの西側にある「あまねガード」それから東側にある、「三ツ目ガード」これらの改修が重要となっております。

仮にこの2路線を鉄道高架化ではなくて、道路そのものの立体交差化を想定した場合でございますけれども、鉄道による南北市街地の分断に加えまして、中心市街地をさらに東西にも分断することになりまして、まちづくりにとって好ましくはないということがございます。

この上の図は、仮にあまねガードにつきましては、道路を高架化した場合を縦断的に横から見た図でございます。鉄道幅は現在と変わりませんので約80mでございますが、この鉄道を道路が越えることになりまして、南北の東西に伸びる幹線道路の三枚橋錦町線、それから七通線を平面で交差することができませんので、それぞれの道路もオーバーする必要があります。その結果、全体の高架化区間が約600mほど必要になります。

下の図面は、高架道路の横断面図になりますけれども、高架橋になりますことから、沿道の方の生活道路の確保が必要になるということがありまして、生活道路のためにさらに側道も設置が必要になるということになります。

道路を高架化した際のまちの、絵姿でございます。ごらんのように、市街地が東西南北に分断されてしまうようなイメージになります。

また、交通面を見ましても、南北の自動車交通は解消されますが、自転車利用や歩行者の方にとっては、現在に比べ移動が困難になってしまうということがございます。

一方、鉄道高架をした場合には、鉄道高架化に合わせて、土地区画整理事業によりまして公共施設の整備・改善が行われますので、南北市街地は平面で一体化が図れるということになります。

また、鉄道跡地ですとか、高架下空間が活用できるということになりますので、新たな土地利用が創出されるということがございます。

こちらが、鉄道を高架化した場合のまちの絵姿でございます。ごらんのように、まちが全て平面になるということから、人の移動にとってはやさしいまちづくりが可能になります。

鉄道幅が約80mから、50mに縮小されますし、鉄道横断可能箇所も増えますので、南北市街地間の行き来が容易になり、まちの一体化が図れます。

このほかにも、道路の地下化ですとか、あるいは橋上駅化、自由通路整備等の手法がご

ございますが、仮に道路の地下化をいたしますと、防災上の観点から、現在もっとも頭を悩ませております道路の冠水の問題の解消がされないということもございますし、道路の高架化との場合と、同様の問題が生じます。

また橋上駅、自由通路ということになりますと、自動車交通の問題が全く解消されません。また、歩行者の利便性は向上いたしますが、自転車利用者にとってはこれまでと変わらないということがございます。

このような考えから、県は、駅周辺の問題を抜本的に解消いたしまして、交通の円滑化と賑わいの創出、また土地の有効活用を図るということで、「賑わいと活力のある県東部拠点都市の創出」、これを目指して、本事業に着手したものでございます。

以下、沼津市から続けて御説明をさせていただきます。

○ 沼津市推進課長

私からは、沼津市のまちづくりについて、説明をさせていただきます。

沼津市は古くからこの地域の政治、経済、文化の中心的な役割を担ってまいりました。

また、沼津市は東名高速道路をはじめ国幹道、鉄道の交通の要衝となっておりますし、人口、銀行事業所数、事業所数、高等学校数、昼夜間比率などを見ましても、拠点都市であることを示しております。

また、平成 23 年度からの第 4 次沼津市総合計画基本構想では、「人と環境を大切にする県東部広域拠点都市・沼津」を将来の都市像として掲げ、「県東部広域拠点都市」として、本市のみならず、県東部地域全体の発展を牽引するまちづくりを目指しております。

このような県東部広域拠点都市にふさわしい都市の形成を図るため、都市基盤施策として、沼津駅周辺総合整備事業を進めております。

これは今進めております沼津駅周辺総合整備事業の概算事業費でございます。沼津駅周辺総合整備は、鉄道高架事業を初め 6 つの事業からなっております。その全体事業費の合計は 1989 億円でございます。平成 21 年度末までの執行した事業費は約 423 億円で、平成 22 年度以降の事業費は約 1566 億円となっております。

次に事業の進捗率、平成 21 年度までの進捗率をあらわしたものでございます。この中で、特定再開発事業につきましては 21 年度末で 69% でございまして、平成 23 年度完成を目指しております。市街地再開発事業につきましては、平成 19 年度で完了しております。駅北拠点開発事業のうち県事業は 22% で、平成 26 年夏の完成を目指しております。同じく市については、進捗率 49% で平成 25 年夏の供用開始を予定しております。このよ

うに沼津駅周辺総合整備事業6事業のうち、3事業につきましては平成26年度までに完成する予定でございます。

これが沼津駅周辺総合整備事業の図面でございますが、区画整理事業の進捗を示してございます。このように、区画整理事業につきましては着々と進めておりまして、先ほど言いました東部拠点第一地区については23年度工事完了、沼津駅南第一地区につきましては35%の進捗率であります。

これは駅北で進めております東部コンベンションセンター建設事業でございます。建設の基本コンセプトは、『多様で先進的な人・もの・情報が交流し、新たな都市拠点を形成する「東部コンベンションセンター」』でございます。このうち沼津市施行分は市展示イベント施設と駐車場でございます。県施行は、会議施設、あと民間のものでホテルの建設を進めておりまして、先ほども言いましたが、市の展示イベント施設は平成25年夏のオープンを目指しております。

このコンベンションセンター完成後のコンベンション誘致による効果といたしましては、地域イメージの向上、地域産業・文化の活性化、情報発信、交流機能や住民生活の向上、観光振興、まちづくりの促進、経済効果などが期待されております。

このコンベンションセンターは旧国鉄清算事業団用地に建設中でございますが、こればかりではなく、鉄道高架事業により鉄道施設跡地が生まれてまいります。

図面でピンク色に塗ってある部分でございますけれども、市で利用する土地利用可能地、民間で活用いただく利用可能地で約6haの用地が生まれます。この用地とあわせて、鉄道を高架にすることによって高架下空間が生まれてまいります。これらの貴重な土地、空間をいかにしていくかというのがこれからの私どもの取り組みの課題となっております。

そのため、鉄道施設の移転により生み出される鉄道跡地をより快適で利便性の高いまちづくりに有効に活用すべく、その利用方法について広く市民から意見を求めることを目的に「鉄道跡地利用検討懇話会」を昨年5月に設置しまして、5回ほど会議を開いて、先日、3月22日に懇話会より市長へ提言がされました。

その提言の内容ですが、主なものとして4つございます。「沼津のまちづくりにおいて重視すべき視点について」ということで、「新しい時代の変化に対応したまちづくり」、「地域資産の活用」、「県東部地域全体の連携と交流」、「公民協働のまちづくり」などが提言されました。2番目としまして、「沼津の魅力や拠点都市機能を高めるために沼津駅周辺に新たに導入することが望ましい機能」としまして、「先進医療を初めとする先進的産業に関連し

た機能」、「医療・福祉施設などの生活サービス機能」、「市役所などの行政機能」、「健康増進を目的としたスポーツ施設」などが提言されました。

3番目に、「沼津駅周辺のまち並み形成のあり方」としまして、「ユニバーサルデザインの視点からだれもが安心して通行できる歩道の整備」、「水と緑のあふれる都市空間の形成」、「美しいまち並み景観の保全・創出」などが提言されました。

最後ですけれども、4番目で「鉄道跡地の活用に向けたまちづくりの取り組み方針」としまして、「地域住民と行政による協働のまちづくりの推進」、「既存の商店街が1つのショッピングセンターとして機能するような取り組み」、「周辺幹線道路のアクセス改善」、「静岡県東部地域に関する情報発信の充実・強化」などが提言されました。

私どもとすれば、この提言を生かしまして、よりよいまちづくりに取り組んでまいりたいと考えております。

また、沼津市では、今年度、沼津市景観基本構想に基づき、景観計画を策定いたしました。景観計画では、市全域を景観計画区域に定めるとともに、景観重点地区としまして、「沼津駅周辺地区」と「白隠のみち地区」を位置づけております。

このうち沼津駅周辺地区でございますけれども、地区の景観形成の方針として、「沼津の顔となる景観づくり」、「賑わいのある景観づくり」、「周辺環境と調和したまち並みづくり」、「市民・事業者・行政の協働による景観づくり」を掲げ、「沼津の顔となる賑わい溢れる景観づくり」に努めてまいります。

○都市局技監 続きまして、県の財政の状況についてでございます。

本県の予算規模でございますが、平成22年度当初予算で、1兆1265億円と、全国11位の予算規模でございます。

来年度予算につきましては、全国順位はまだ出ておりませんが、平成22年度当初比0.5%増の1兆1324億円でございます。

こちらの表は、本県の平成4年から平成20年までの財政関係の指標の推移でございます。全国の平均数値と、都道府県別に見たときの健全性の高いほうからの本県の順位を示しておりますが、ごらんのように、本県は各指標とも、全国的に見ましても比較的健全な位置になっております。県におきましては、今後も財政の健全化への取り組みに努めてまいるところでございます。

こちらが、一般会計歳出最終予算の推移でございます。

投資的経費は、ここ数年減少傾向ではございますが、平成23年度当初予算の投資的経

費は 1,747 億円でございます。

鉄道高架事業は工事着手後概ね 13 年での完成を予定しておりますので、残事業費を 13 年間で仮に按分いたしますと、年平均 60 億円ということになります。こうした場合、年間投資的経費の割合で申しますと約 3 %、これが鉄道高架事業に充てられるということになります。

○沼津市推進課長 次に、沼津市の財政見通しでございます。

沼津市では財政見通しを公表しながら市政運営に取り組んでおります。これは平成 20 年に公表しました平成 20 年度以降 10 年間の公債費負担率、起債制限比率、公債費比率の状況でございます。各指標とも健全性を失うことなく、財政運営ができることを示しております。

市といたしましては、今後も沼津駅周辺総合整備事業の完成に向け、全力を挙げて取り組んでまいりたいと思っております。

以上でございます。

(2) 委員代表意見

○座長 それでは、岸井先生、お願いいたします。

○岸井委員 それでは、岸井のほうから 15 分程度でしょうか、お時間をいただいております。をさせていただきたいと思っております。

まず地域の活力等の観点を見るときに、広域的な視点と内在的な視点と 2 つあるだろうということで、まず外のほうから見てみたいと思っております。

沼津とほかの都道府県、東京との位置関係をみてみますと、沼津は、甲府、前橋、宇都宮、水戸といった隣接の大きな県庁所在地と同じぐらいの距離にございます。要は、首都圏地域と呼んでおります東京が力を持っておるところからやや外にあるということで、後背地を意識したまちづくりも十分にできる、そういう距離感かなと思っております。ただ、ほかの都市と比較して違いますのは、ここは県庁所在地ではない、静岡県という県の中では県庁所在地ではないということでは大きな差があるだろうと思っております。

そうなりますと、ほかの県庁のあるような都市と同じようなまちづくりが周辺の後背都市を控えてやっていけるのかということになってまいりますと、やや力が不足するかな、あるいは県の中で、静岡市との取り合いの中で厳しい競争があるのではないかと。そうなる

と、何か県庁ではない広域の拠点性の高いものをここに持ってこないで、地域のロケーションとしてのポテンシャルを失う可能性があるかなと思っております。

地域で持っております魅力としては、富士山が近いですとか、伊豆半島も控えているとか、あるいは沼津港といった海というものを控えている。こういったものの結節の都市として都市間競争の中でも生き残るという道を探すのではないかと。これは沼津市の従来の敷地状況の中では特段大きな再開発が起きるといってもなかったわけで、なかなか新しい拠点的な施設を取り組むことは難しかったのだらうと思います。その中で今回、国鉄がJR に変わったときに土地が出てまいりました。駅の直近にかなり大規模な土地が出てきたということで、これを有効に使うことは大変大事なことだらうと思います。

今回はコンベンションを中心に、あるいは先ほどは生活のサービスですとか、行政機能といったものもございましたが、そういったものも当然その地域の拠点の中に入ってくるということではあります。新幹線で東京からすぐに三島まで来られて、そこからさらにすぐに来られる。そして多くの魅力を控えているという意味においては、駅のすぐ直近の土地を富士山、あるいは伊豆半島、さらには沼津港といったものといかにして連動させるか、ハード、あるいはソフトという意味も含めて魅力的なものとして見せるかというのが大変大事なのではないかと。コンベンションというのはその終わった後のアフターコンベンション、あるいはレディースプログラムというのが大変大事でございますので、そういう意味においてはこの地域は大変いいものを控えている。それと、その宝とコンベンションセンターとをいかにして結びつけるかということはずいぶん考えなければいけないと思っております。

キラメッセ沼津はなかなかうまく使われていたと伺っています。確かにこの地域の中ではそういったコンベンションを開く、あるいは展示会を開くというのはなかなか無かったようでございますから、そういう意味ではこのような機能がここに入ってくることは大変魅力的なものである。これがより県を越えたような拠点性を持てるならば、そこは富士山、伊豆半島、沼津港とをいかにして結びつけるかというのは大変大事なポイントだらうと思っております。後で御紹介しますが、実は沼津というまちは南のほうに拠点があったわけございまして、徐々にこうして北へ広がっているというわけございまして、昔の流れから言うと南側のほうにそのルートがあるということで、東名を初め、北のほうに新しい入り口ができましたから、それとどうつなぐかということがポイントなのだらうと思っております。

続いて、内部のほうから見てみたいと思います。これはいろいろな視点があるのですが、本当は「安全・安心」というのが今の貴重なキーワードで、安全のほうは本当は今回のような災害がありますともう一度ちゃんと見直してみる必要があるのだらうと思っていますが、きょうは、安心のほうの高齢者の問題を取り上げております。

やはり、これからは高齢者が増えてくるということでございます。そうした方たちがいかに安全、かつ安心して暮らせるかということを考えなければいけない。あるいはそういう方が大変多いわけでございますから、元気なシニアの方たちはお互いに支え合うということもしなければいけない。生産年齢人口は確実に減るわけでありますので、我々も含めてもっと長く働かなければいかんという時代なのではないかと思っています。

沼津市も、推計値を見ると将来的にはやはり人口減に行くだらうと思われています。

1990年の沼津市の人口構成のグラフをみますと、一番多いのは40歳代の前半でしょうか、その辺に山があります。今から20年前の状況ですね。

当然10年たてば10年上に上がってくる。

ということで、2010年、今はこんな形になっておりますが、これはまたどんどん上がっていくわけでありまして、日本全体がそうでございますが、我々も含めていわゆる高齢者と呼ばれる人たちがいかに豊かな生活を送ることができるかというのは、我が国の全体の課題だらうと思います。沼津もその中にあるということかと思っています。

残念ながら、高齢になりますとどうしても多少は体に変調を来すということがございまして、全国的に、60歳を超えると半分ぐらいの方は通院している。70歳を超えると3分の2は通院している。何らかの形で病院にお世話になっているという状況でございます。

加えて、この高齢者の医療費は大変大きなものがございまして、この方たちの医療費が財政面を圧迫するというのも当然考えられるわけでございます。そういう意味では、我々は元気でいなければいけない。若い人のためにも元気でいなければいけないということかと思っています。

どうしたら元気になれるのかというのは、これは医者の方たちといろいろ話をする機会があるのですけれども、要するに歩けということだと言われます。私もこれを言われてから万歩計を持って歩いておりますけれども、とにかく元気に歩くということがまず第一だ。しかも、できればいろいろな人と人間関係があるほうがいいのだ。まあ雑談で申し上げますと、ただ散歩するのではなくて、犬を連れて散歩したほうがいい。犬を連れて散歩すれば向こうから来た人と話ができる。その話をするというのが大切だと、そういうことで、

できれば 70 歳ぐらいまでは 1 万歩ぐらい歩いたほうがいいよ。そうすれば日々元気に健康に暮らせて、お互いに支え合えるのだということだということに医者の皆様からは常々言われておまして、こういった環境をどうやって実現するのかということが我々フィジカルな問題を抱えているグループでは課題になっていくと思います。

これも沼津の数字だけわからなかったので東京全体の話で持ってまいりましたが、高齢者の方の元気に外へ出る率というのはどれぐらいあるのだということでもあります。当然のこととして駅がある場合とない場合、あるいは免許を持っている場合と持っていない場合とありまして、駅から遠くて免許を持っていない方、左側のグラフのここに当たりますけれども、この人たちは外出をされる方の率が低いということになります。当然、運転ができない、駅から遠い、歩いていけないといったような状況だと出無精になるということでございますけれども、我々はこうした方たちもなるべく楽しくまちへ出てきていただくような、そういう仕組みをつくらなければいけないのではないかと考えています。

沼津のまちではそれをどうやって実現したらいいのだろうかということでございます。沼津のまちというのは東海道沿いにあり、あるいは南のほうに拠点があったところから出発して行って、今、北へ、北へと広がっているということでございます。車社会になっておりますので、車が運転できるうちは、あるいは車を運転してくれる人がいるうちはいいわけでございますが、それが途絶えてしまうと本当に出ていけなくなってしまう。そういった人たちをまちへなるべく誘うということが大変大事だし、そのためには公共交通のシステムが大事だろう。公共交通ネットワークは概ね各個の歴史の中でつくられてきていますので、駅を中心にしてルートが編成されております。そういう意味ではやはり駅を使うということは大変大事なことなのだろうと考えています。今回、駅北のほうにできる新しい拠点というのがいろいろな意味でこの地域を支える拠点としてうまく展開できれば、そこにさまざまな機能が集約されて、そこに皆さんが集うということが必要なのではないかと。

もちろん、高齢者施設というのは中学校区単位ぐらいで必要でございますので、そういった日々のケアセンターのようなものがそういった単位で必要になります。ただ、少し元気な方が地域のために働くというような仕掛けを我々は持つべきなのだろう。今から東京へ向かうのではなくて、今から静岡へ向かうのではなくて、清水以東、あるいは東静岡というのでしょうか、東部というのでしょうか、そういった地域のためにこの沼津で働こうではないかということがうまくつくり上げられれば、それはお互いにハッピーなことでは

ないかと考えています。

地域の振興とか地域の活性化というのはよく商売の小売業の問題のようにも議論されることがありますが、これからはそういうことだけではないだろう。むしろそこにお住まいになっている方がいかに生き甲斐を持って生活できるのか、そういう仕組みを我々はつくらなければいけない。その方たちは比較的高齢の方が多いのだということを意識しなければいけない、そういうふうに思っています。したがって、公共交通であり、安全な、しかもできるだけ円滑に移動できるような空間をつくるということが、たとえ都市が立体化しようがしまいが、必ず必要なことであるということだと思っております。

皆さんよく御存じの話でございますからパラパラと行きますが、これは明治のころ、沼津駅が開業した直後ぐらい、10年後ぐらいの沼津の姿でございました。鉄道がほかのまちと同じようにまちを外すように線が引かれているということかと思えます。

1932年、市制をしかれたころの沼津市、まだまだ南部のほうが当然、中心でございます。

さらには50年代になってくると北口が開設される、そして西武が出店する。そういった沼津の都心部と別に、東海道筋というのは相かわらずずっと道路の脇に集落がつながっているということは変わってございません。

狩野川台風、あるいは東名開通して、北へ、北へと中心市街地が広がっていくという状況がございます。そういう経過で、結果として今は駅が中心にあるという状況にもなっておりまして、今回、駅の北の国鉄用地を県、市で開発をされるということについては、外部からの拠点性の高い機能を導入するとともに、地域にとって必要なコミュニティのビジネス、あるいは社会に寄与するビジネスができるような、そういう仕掛けをぜひ入れるべきなのではないか。それが人々がこの駅へ来て、生き甲斐を持ってお互いに接し、お互いが支え合うということにつながるのだろう、それが本当の地域の活力につながるということではないかと思っているわけでありまして。

これは95年で、ますます北へ広がってまいります。

人口密度で見ると、やはり駅を中心にして90年段階では広がりがあり、一部東海道筋のほうにも人口で50人/haを超える場所がございます。

それが20年たちますとこんな感じに変わっております。

つまり沼津駅を中心にして、そのちょっと外側に人が増えているという状況かと思えます。周辺部の地域も当然、高齢者のための諸施設は必要ですし、コミュニティとしてのそういう場をうまくつくらなければいけないということは当然のことではありますが、そこと

さらに働く場所としての沼津駅周辺というものをうまくつくり上げていくというのは大変大事な課題ではないかと思っているところであります。

最後でございますが、人々が集う場をいかにつくるかというのが、今これから我々が考えなければならない大変大事な課題で、高齢者というのは実は大変交通事故に遭うケースが多くて、いかに安全に、安心して歩ける空間をつくるかというのが大切な課題になっていると思います。そこにさらに医療機関、福祉機関といったものを組み合わせて、その病院に通ったと同時に少し地域社会のために働いていただいて、歩いて元気に帰っていただく、というか、僕らもそうやって働くということではないかと、そういう、東京まで行かなくても、地域のために働く場をこういう機会につくるということが大変大事なのではないかと、思っております。

多少簡単で恐縮でございますが、以上でございます。

○座長 どうもありがとうございます。

それでは、長谷川委員、お願いします。

○長谷川委員 長谷川でございます。

私は建築の設計を仕事としておりますが、建築家として今回の大震災に関して、公共建築というものをだれのためにつくるのかとか、何のためにつくるのかとか、そういう「つくる」という原点をもう一度きちんと考え直さないといけないのだなということをすごく強く感じているところです。

そんな中で、今、沼津駅北口に建てる東部コンベンションセンターのを設計させていただいております。この10年ぐらい前からの経済の大きな波の検証で「グローバリゼーション」という言葉がよく使われますけれども、私は一貫してユニバーサライゼーションといいますが、ユニバーサライゼーション、同じことだと思えますけれども、動いている経済的状況よりもっと文化的なこととか、共同性を確保するためのモデルとして建築を考えていきたいと考えてきました。もっと自由な社会にするために必要な新しい場として公共建築の場をつくる。今までずっと公共というのは、市民という視線から見ると場所の閉鎖的とで同一なものを生産していくような、そういう様に見える。開放的で異質なものをインクルージングして評価していくような、そういうことがグローバルな時代だからこそ大事になる、共同体の再生のためにも大事になるということを取り上げて私はテーマに掲げて仕事をしています。

今、ここ東部コンベンションでユニバーサルデザインというものを設計のテーマに掲げ

てやっています。ここでもやはり、行政が暮らしやすいとか潤いをととか賑わいをとというようなテーマを挙げています。しかし、どうもこういうテーマは、私にはこれまでの行政の運営企画などでは、相容れないものだというイメージが強くある。本来行政人は市民が賑わうための方法を考えてはこなかった。ものをつくることを通して人々が本当に楽しい生活をするような、まさに五感に訴えることができるような都市的空間をつくる方法を考えなければいけないのではないかということです。そのためにどういうようにしていったらいいのだろうかということがあり、実行することが必要です。

まず賑わいを創出するという事は、大変これは難しいこととして、特に公共建築の場合、賑わいというのは人々がやってきて楽しむということなわけですから、食べるころもあったり、何かパフォーマンスをすところもあったりというようなことになるわけです。そうした営業的なものを行政は排除してきました。このユニバーサルデザインというのは静岡県が前の知事からずっと掲げていて、今の沼津市の市長さんも知事さんも大変期待するテーマだということは私は承知しているのですが、これを実現するために新しい考えを入れてやらなければならないことが多い。次に、地元の地域性というものをもっと積極的にとらえて地域に根ざしたものづくりをする。そして地域はつながるような都市の一部となるような新鮮な活動の場所として建築をつくることをしなければならない。今回は、静岡県にたくさんある木材、天竜とか南アルプスとか、富士山の下とか、そういうところにある丸太をたくさん入れて、そして森のような又は林のような建築をつくるというようなことをテーマにしています。

さらに、公共建築というのは目的性が強くて必要な会議室などで埋まってしまっていてなかなかフリーな場所がない。自由に利用できるフリースペースをどうして捻出すればいいかというのも私のテーマです。つまり誰でもやってきて利用出来る場所にしたい。人々がやってきて楽しめるような素材や色彩空間の問題とか、あるいは自然の音の暗騒音の流れる優しい空間をつくるなど、環境の音楽の問題とか、グラフィックで楽しさを展開するなどつくることによって、何か人々に快適さと楽しさを伝えられないかということも考えています。

つづいて、こういう新しい空間内容をいろいろと提案しても市民に伝わらなければ何もしないということです。私はこの建築を広く市民にアドバイジングしたいということを行政に訴えている最中です。私はいつも公共建築をやるときに、必ず市民とたくさんの意見交換をして、そして目的をもっと使う人たちだけではなく、その周りにいる子供達や

若い次世代の人々とか、高齢者もここへやってきて楽しんでもらいたいわけですから、そういう人たちが日々使える場所をどうやって捻出していくかということと一緒に考えるアドバタイジングのワークショップなどの機会をつくらなければということを目指してやっております。

これが今やっているコンベンションの全体像ですが、敷地はもうギリギリです。もっと緑化をしたいのですけれども、できません。屋上とか壁面とかあらゆるところを利用していただいて、省エネのグリーン建築を目指しています。行政に支援もいただきながら検討中です。

これは、ここに書いてあるプラン計画はクライアントが考えた東部コンベンションセンターの内容に従って計画しています。ここには会議室がたくさんあって、コンベンションの大きなホールもあり、市のキラメッセがあり、広くいろいろな交流の場所として使われることができるので、県内とか国内だけではなくて、もっと国際的な交流もしたいというのが行政の願望だと思っています。ここでは、特にコンベンションとつながっているホテルも用意しております。私は沼津はもっと観光ということを打ち出してもいいと思います。海側も山側もとてもよい風光優美な観光地、気候もいいし、歴史もあるし、そして文学者とか詩人とかたくさん生まれたところです。千本松原も今、大変きれいになっております。知事が掲げたテーマは「千本松原」です。千本松原ホールにしたいとか、常々「千本松原」ということを私に言って地域は根ざした建築を立ち上げることを希望しています。市長さんもそれを喜んでいますが、そういうことで地域には非常に豊かなとことを拾い上げてつなげてゆきたいと考えています。新幹線がなかったために少しゆったりとしていることは、これからの観光の拠点としてたぶんよい方向があると思います。ここに県内のインフォメーションセンターもつくって、県のPRもしながら、ホテルも使ってもらって、県産品のものも食べていただくというような賑わいを今考えているところです。

これまで公共空間というのは何か目的のためにつくられるわけで、ここですと会議、コンベンション、展示場で会議室がたくさんあります。すごく大きな市の展示空間があります。それに何か目的のために人が来る、使われ開いているときは利用される、利用されないとき、閉じているという目的利用者だけを迎える建築ではなくて、新しい公共性のもつ建築というのはもっと自由にいろいろな人いつでもやって来られる場でありたいし、そうしたイメージをもつ建築をつくりたい。そのためには一人でも来て本を読めるとか、学生が勉強している。高齢者がカフェや庭園にいるとかアベックで来てもちろんいいし、家

族で来ても、集会としても使えるような、そういうフリーコミュニケーションのスペースというスペースをつくりたい。ここでもどうやって導入しようかということをおは今、行政の人に提案をしているところです。

公共性というのは決まった人だけが使うものではなくて、だれもが来てパフォーマンスできるような場をつくり出すことではないか。あるいは、公共性というのは多くの人、いろいろな人に対して開かれていることが必要ではないか。そういうことで、これまで 11 校ある高校で、ワークショップをやりました。女性たちともやってみました。会議場を使うような専門家とも意見交換してみました。しかし、よく利用される場にするために、市民に新しい建物の内容を案内し、使い方の PR をするワークショップをもっとする必要があります。今はもっと勝手にワークショップでもやろうかなと思っているところですが、PR を積極的にしなければならないと思います。もちろん、ここを使っの地域の人たちの活動の活性化も支援しなければいけませんけれども、一般の市民への PR を私はやる役目があるのではないかとっているわけです。

これは以前に私がつくった新潟市民芸術文化会館という、略して N-PAC というのですけれども、これはコンペティションで選ばれてつくったものです。

3 つホールをバラバラにつくって館長を 3 人置きたかっただろうに、私の提案がものすごい大きな建築にひとまとめにして合理的な運営をしようと考え、大きな楕円平面に 3 つのホールをまとめるコンペ案を提出した。寒冷地ガラス張、ファサードに組み込んだ太陽光を上手く導入する省エネについても説明する必要があった。市民と意見交換をしていく、さらに専門家のどうやって使うのだというような疑問から運営に対して意見交換する、市民がそこに加わると、専門家だけではなくて、自分たちもそこで活動したいというようなことが湧き上がってきた。それで建設時あわせて東京から大変立派な専門家たちを 100 人ぐらい呼んで、3 年間でほぼ 100 回近くのワークショップをしました。そのことで市民は自分たちの活動というものにすごく目覚めて、ワークショップを始める前に私はこんな本をつくったのです。市民に分けて、これからこういうことをしますよと。

それで、参加していただいて、本当にオペラとかをつくりたい人たちも、歌舞伎をやりたい人もいて、たくさんいろいろな人がいるので、そういう人たちとの市民活動の支援もしました。一方でもう一つボランティアをつくるということをやってみました。だから、あそこに行くと、公園が広くあるのですけれども、多分ごみ 1 つ落ちていないというのは、市民がそういうことに参加している、あるいはウィーンとかへ行くと、ホールにきょうは

こんな出し物がありますよと教えてくれるようなレセプションистがいることが相当高級感を出しているのので、サントリーの人と一緒に女性たちにレセプションистになる講義をずっとやったりしました。高度な音楽や演劇を鑑賞することも目ざしていましたからサントリーとはそのことで非常に協力的になって、今、サントリーにウィーンとかベルリンとか来ると、必ず新潟も来るというようなシステムもできています。

それだけではなくて、まちの人たちと意見交換もしましたけれども、もう少し若い人や大学生もたくさんいるので、いろいろな分野の人たちの参加を試みました。今、子供たちのオーケストラもありますし、学生たちの劇団もできているし、これを機会に市民の活動は非常に盛んです。

私が最初に公共建築をやったのは、1985年の湘南台のコンペです。公園のような建築に対し、すごく大勢の人が、公共というところはそんなに市民に開かれていなくてもよいとばかりに建築家の先輩から行政マンまで私に反対しました。私はこのときから、新しい建築をよく理解してもらうためワークショップというのをやりはじめました。つまり、市民に自分が何を考えてどういうものをつくるかPRをしたかったんです。そのことでよく利用されるものになったと思います。新しい公共建築のためには湘南台小学校ワークショップでゴミ箱を置くなと言った子供がいた。ゴミ箱があるとゴミが出る。これを新潟までずっと言っていると、新潟が一番実行してくれるのですけれども、そういうようにしていろいろな人たちとワークショップをすることによって公共建築というのを広く理解してみんなによく使ってもらえて、賑わいが生まれてくるのだと思っています。結果的には非常に市民参加による運営も成立します。そんなことでまだ基本設計が終わらないような沼津のコンベンションセンターですけれども、これからちょっと努力をして、ユニバーサリゼーションというものを実現しなければいけないのではないかと考えています。

私はきのう、上海の近くの江中市というところに招待を受けて行ってきて、それは10年間でできた建築を10点選んで評価するということのプレゼンターに選ばれ、さらにレクチャーをしたりしてきたのですが、私は中国にあんなところがあるのに感心をしました。そこは国連のガーデンシティの認定を昨年受けたことで、国連の人たちも同席していました。そのまちは緑地が44.5%ぐらいあって、日本の昔の河川のように川もすごく美しく、柳がザーッと連なっていて、私は昔の自分のふるさとを思い出したりしながら行ってまいりました。歴史というものもきちっと保存し、道路も立派にできていて、工業地帯もあり市民生活も豊かそうでした。市長さんの掲げているテーマが、「楽しく、幸福な都

市を目指す」ということなのですね。みんなが幸福ということがリアルに実現しているように見えるもので不思議でした。こういうまちをつくっていくというのにはリーダーがいることで、その江州市では市長さんでしたけれども、行政の人がリーダーになってもっともっと、市民生活に見合う新しいスタイルの建築と同時に都市をみざす。まちが掲げているような賑わいとか潤いとかそういうものがもっと具体的に実現する方法を持ってやっていかなければならない、沼津のまちの今開発されている駅前には私にはそれは全く見えない。もっと積極的に見えるようにしないと、せっかく掲げているまちづくりの沼津市のテーマも、無駄になっていると思う、その具体的な実現のために一番大事なのが私はユニバーサライゼーションという考えだと思っています。

以上、ありがとうございます。

○座長 ありがとうございます。

岸委員、お願いします。

○岸委員 岸です。

私は自分の専門が費用対効果分析ということで、今回の鉄道高架事業が地域に及ぼす効果というものを費用対効果の面からまとめてみました。

これは「鉄道高架事業の効果」ということで、国土交通省がもうマニュアル化しております。いろいろある公共事業の中でも道路ですとか鉄道といった交通施設整備というのは比較的効果が定量化しやすいということがあって、国のほうでもしっかりしたマニュアルができております。「便益」と書かれているところが効果なのですが、自動車利用者、歩行者、自転車にそれぞれ時間短縮便益ですとか、交通事故が減るといった便益とか、待ち時間が減るなどといった便益が発生するというを示しております。

それで、先ほどのマニュアルに従って計算した結果がこのようになっております。便益として自動車利用者及び歩行者、自転車利用者に対して 2071 億円発生する。これは費用対効果分析を行った平成 15 年時点でのデータを使ったものです。その結果、費用便益比、要するに便益を費用で割ったもの、それが 2.7 となっております。この数字が何を意味するかというと、費用に対して 2.7 倍の利益、便益というものが金銭換算されるということを示すものです。

次に、先ほどのものは平成 15 年度の費用対効果分析の結果だったのですが、現在、実はこの 7 年間の間に国土交通省のマニュアルの変更がありまして、具体的にどういった変更があったかということ、時間価値原単位の大幅な見直しというのがありました。15 年度で

すと 55.82 円／台・分の価値を持っているとしたものが、現行のマニュアルですと 40 円程度、1 割以上時間の価値が落ちているということになります。さらに、評価期間の延長があります。40 年で完結するのではなくて、50 年先までの便益を計測するという事です。さらに、基礎データも、平成 15 年度のものは、第 1 回東駿河湾都市圏パーソントリップ調査に基づくデータは使用しておりますが、現在は第 2 回の最新のパーソントリップ調査の結果を使用する必要があります。

その結果、何が起ころかという、要するに将来の予測交通量がかなり減りました。景気の変動ですとか、いろいろな理由はあるのですが、第 1 回では 1965 千トリップといったものが、これも 2 割、3 割程度減ってしまっている。主にこの 2 つが影響しまして、前回は 2.7 だったものが、おそらく 1.3~1.7 になることが推測されます。これは前回に比べて 4 割から 6 割ほど減っているということになります。しかし、一般的に B/C というのは先ほども申しましたように費用と比較して便益がどれほどになるかというものを示すものですから、1 以上あれば、投資したお金に対してそれ以上の効果があるということになりますから、低く見積もって 1.3 ということでも効果は費用と比較してあるということが考えられると言えらると思います。

先ほどのデータは国土交通省が作成したマニュアルにのっとったものなのですが、実はマニュアルで扱っている交通投資の便益というのはほんの一部なのです。自動車の利用者に発生する時間短縮便益とか、歩行者に発生する安全性の向上とか、待ち時間の減少などという効果はマニュアルに抽出されているのですが、それ以外にもいろいろな効果というのがありまして、例えば鉄道事業者とか鉄道利用者にも発生しますし、さらに地域社会、環境負荷が変化する、さらに住民生活が変化する、都市機能が強化されるといった効果というのが直接効果としてあります。さらにそこから波及して、この地域の生産、商業販売額が変化するですとか、さらに物の値段にも、投資が大規模になればなるほど例えば物の値段が変化したりとか、観光客の数が変わったりとか、さらに税収が変わったりとかいう効果があります。この部分は、国で定めたマニュアルでは算出しておりません。

海外のマニュアルの現状をみますと、一番左が日本なのですが、先ほど示しました走行時間の短縮、走行費用の減少、交通事故の減少といった効果を計測するとしております。ドイツ、ニュージーランド、イギリス、フランスといった国でも、こういった効果はもちろん計測すると定めています。それに加えて、実はいろいろあって、例えば自動車利用者に関して言っても、例えば所用時間の信頼性向上などという項目がありますが、ニュージー

ーランドではこれもマニュアルとして、効果を計上するように定めております。それ以外にも騒音の減少とか環境に関する効果、そういったものもヨーロッパ諸国では積極的に便益として取り入れるようにマニュアルで定めています。日本は現状はこの自動車利用者の直接効果というところにとどまっています。

では、日本はマニュアルに従って直接効果だけをはかっているのかというと、実際にそれ以外の効果をはかった例もございます。こちらの道路投資のケースでは、何を便益として計ったかということ、道路整備によって時間短縮が起こりますから、例えば救急車などというのも以前より早く病院に着けるわけです。この道路投資によって何が起こったかということ、2分間速く救急車が総合病院へたどり着けるようになったということで、私は専門家ではないのでわかりませんが、この2分間というのは大したものではないと数字だけ見ると思ってしまうのですが、人の命にかかわる2分間というのは非常に効果があるということで、たった2分間救急車が速く着けるという効果でも50年間合わせると0.5億円ほどの便益が上がる。実際こういった、例もございます。

こちらのケースでは、災害による道路遮断、この海沿いの道路は非常にがけ崩れ等が起こりやすい道路だったのですが、この災害時のネットワークが途切れないようにすることによって、これはCVMというアンケート調査なのですけれども、それによって災害時でもこのネットワークが確保されますよということに対してどの程度皆さんは支払ってもよいですかということでアンケートによって便益を計測している。今回の大きな地震で交通インフラがやられまして被災地に物資を運べないといった問題が非常にクローズアップされまして、災害時のネットワークを確保できるという効果は非常に大きいわけですね。ですが、そういった効果というのは実は今の費用対効果マニュアルでは計測していないわけですね。

こちらのケースは環境です。CO₂排出量が増えるといったものを計測した例です。これも50年間で0.7億円程度の金銭換算した効果が上がるということを示しています。

今、3点ほど御紹介しましたがけれども、マニュアルで計測している効果というのは一部でして、それ以外にもさまざまな効果が地域社会に影響を及ぼすわけです。鉄道高架事業というのはその効果が非常に多岐にわたると言えます。具体的には、例えば住民生活ですと公共サービスの向上、先ほどの救急医療施設へのアクセスが向上されるですとか、あと学校など公共サービスへアクセスが容易になるといったもの、さらに先ほど紹介した災害時のネットワーク確保などというものにも役立ちます。沼津ですと今地下の道路が通っ

ています。そこでは、大雨のときに冠水してしまってネットワークが遮断されるという問題が発生していますが、それがなくなるという大きな便益があると考えられます。さらに、生活交流機会の拡大と書いてありますが、岸井先生の先ほどのお話で、人が健康であるためには歩いたり出会ったり、交流が必要だというお話がありましたけれども、そういった効果というのももちろん鉄道高架で都市空間ができることによって発生するわけです。

一方、都市機能の強化ですけれども、都市空間が拡大することによって土地の高度利用が図れるわけです。中心市街地の活性化が期待できます。それによってこの会議でも議論に上がりましたが、コンパクトシティといった効果というのが得られるわけです。さらに拠点性、シンボル性の向上ということで、交流人口が拡大したり観光地としての魅力が向上したりという効果もございます。

次に、橋上駅、代替案として議論される橋上駅と今回の鉄道高架事業を効果の面から比較してみました。橋上駅整備事業ですと、自動車利用者には何の影響も及ぼしませんので、こういった効果は何も発生しません。発生するのは歩行者の非常に迂回を強いられている現状が解消されるといった効果のみであります。

では、その効果はどの程度かということですが、現在の高架計画ですと、この貨物駅がなくなりますので鉄道横断には50mの移動距離ですが、橋上駅案ですと貨物駅を残した上での橋上駅ですので、約120mの移動距離となります。

その結果、どの程度の効果が上がるかというと、橋上駅案の場合には1.3~2.0億円ぐらいの迂回解消便益が発生するであろうということが算出されます。鉄道高架事業ですと、この迂回解消便益は2.0~3.2億円になります。なぜこちらのほうが大きいかというと、先ほど示しましたとおり、貨物駅がなくなって鉄道自体がスリムになりますので、その分、迂回時間が短くて済む、より短縮される、また橋上駅では、自転車利用者は迂回解消できませんので、こちらのほうが迂回解消には効果的だということになります。費用便益比ですが、この橋上駅案は具体的にプロジェクトとしてまだ費用を算出しておりませんので、ちょっと幾つになるかはわかりません。

公共事業の評価ですけれども、今、マニュアルでB/Cを出したわけですが、それ以外にこの例えば時間管理概念の導入ですとか、要するに事業が大規模になればなるほど事業の進捗というのは遅れがちになるのですが、その事業が遅れることによる費用が発生するとか、追加的な費用が発生するとか、早く得られるはずの効果がなかなか得られないとかいった損失を同時に把握することが望ましいと言われていています。さらに、環境等の外部経済・

不経済の定量化、交通分野というのは環境に非常に影響を及ぼしますから、マニュアルでは示していない環境に対する影響というのをなるべく定量的に評価するということが求められています。さらに、定量化が困難な項目の取り扱いについても事業を行う際の評価指標として十分に活用することが望ましいと言えます。

次に、これまでは、費用対効果分析のお話で、あくまで投資に対してどれだけの便益、利益が発生するかという話だったのですが、実はそれは効率性の観点であって、もう一つ、事業を評価するには公平性の観点というのも重要になります。今回の事業は県費のみならず、沼津市の予算というのかなり割合で含まれておりますので、沼津市に、その費用を実際に負担する人々がどの程度便益を受けるかということをやっと調べてみました。こちらの図は第2回パーソントリップ調査、最新の調査のトリップ数ですが、沼津市は東部の中でもかなり人口、産業が多いためにトリップ数は突出しております。したがって、こういった交通がたくさん発生、集中するような地域に交通投資を行うということは効率性の観点からも非常に妥当であろうと言えます。

こちらは沼津市の、ここが駅ですから、駅を中心部のエリアなのですが、沼津市全体のトリップのうち、沼津市中心部から発生する、もしくは集中するトリップ数がどの程度を占めているのかということ調べてみますと、発生、集中ともに62%、要するに沼津市全体で発生、集中しているトリップのうち6割程度はこの中心部から発生、もしくは集中しているということがわかります。これで何が言いたいかというと、最初に事務局の方の説明でもありましたが、広域の道路整備、例えば伊豆縦貫自動車道ですとか、そういった整備を行っているわけですが、そういった道路整備によって通過交通はこの沼津市を通る必要性がだんだんなくなってくる可能性はあるのですが、この割合を見ると全トリップのうち6割程度はこの駅中心部から発生もしくは集中しているわけですね。この交通というのはここを利用せざるを得ませんので、中心市街地の沼津の市民にとってかなり、まだまだ十分な効果があると思えることができると思います。

最後にちょっと財政状況のほうから考えてみたのですが、これは先ほどの事務局の御説明の中にもありましたので簡単に申しますが、静岡県の財政力指数は全国的にみて、Iグループという上位のグループに入っているわけですね。

一般的に財政の健全性を示すようなこういった経常収支比率ですとか、実質公債費率、将来負担比率などというものも十分ないい数値であるわけです。

では市のほうはどうかということですが、市のほうもこういった、実質赤字比率、連結

実質赤字比率、実質公債費率、将来負担比率などといった指標で見ても、財政上、大きな問題は見当たらないということになります。

では、何も問題はないのかということですが、1つだけ気になったのは、この公債費負担比率ですね。これは沼津市の公債費負担比率の推移の見通し、20年度から30年度までを図にしてあるのですが、一般的に公債費負担比率というのが高いと、高いというのは何を示しているかということ、要するに自由に使えるお金が少なくなる。この値が高くなると公債費、公債の返還にお金を回さなければならないので自由に使えるお金が少なくなるということになります。一般的に、この公債費負担率が15%を超えると警戒ライン、財政の硬直化が起きていると言われます。20%を超えると危険ラインと言われていますが、22年度あたりから警戒ラインとされている15%を上回るということで、これが気になる点ではあります。ですが、では今回の鉄道高架事業が、もし仮にこの鉄道高架事業関連の起債がなかった場合にどうなるかを調べますと、多少その分だけ減少はするのですが、それでもやはり15%程度を推移してしまっているということで、この沼津駅周辺整備事業における公債の発行というのが沼津市の公債費負担比率に与える影響というのはかなり限定的である、それ以外の要因によってかなりこの公債費負担比率というのは高止まりしてしまっているということとは言えると思います。

以上です。

○座長 どうもありがとうございました。

(3) 意見交換

○座長 それでは、冒頭申しましたように事務局から今の岸委員の御説明までまとめて御討議をお願いいたします。御質問でも何でも結構です。

○□□委員 どうもありがとうございました。三先生に1点ずつちょっと教えていただきたいのですが、□□先生の御発表、あるいは□□先生よりも沼津市の方の御回答に委ねるべきかと思うのですが、沼津が南から北へと発展してきた、その要因というのは地理、用地の問題なのか、何か特別のエネルギーが南から北へというように誘導していったのかどうなのか、沼津の特性を考える上で何かおわかりいただければお教えいただきたいということ。

それから、□□先生にお尋ねしたいのは、地域特性を活用したグローバリゼーション、

そこの結び目が、私の理解が間違っていたら訂正してほしいのですが、ワークショップだというように私は理解したのですが、そのワークショップがどの程度地域特性に引っ張られる、あるいはグローバリゼーションに結びつくのか、場合によると、これも造語で申しわけないので、グローカリゼーションとか、こういうところに行ってしまう懸念というのはないのかなのかという点を教えていただきたいに思います。

それから、□□先生、大変興味深い御発表をいただいたのですが、マニュアル以外の効果で直接効果と間接効果の一覧表を示してくださったその中で、日本は間接効果がない。それに対してドイツとニュージーランド、イギリスとフランスですか、これは間接効果も丸印がついていたというように思うのですが、これは森地先生と御一緒に本を出された金本先生の証明によりますと、直接効果の大半がトランスファーして間接効果になるので、直接効果さえきっちりつかまえておけばそれでいいのだということが随分前に指摘されていて、それがかなり日本では影響しているのかなというように思うのですが、その外国のケースではそこがどうなっているのかもしおわかりになればお教えいただきたいという点でございます。

○□□委員 では順番にスライドを見ていただいたほうが早いと思うのですが、最初は街道沿いに少し小さなまちがあったのですが、それが順番にしばらくは南のほうに埋まっていくわけですね、おそろくずっと。広がっていった先に、ある時期に北口が開設されて、さらに行く狩野川台風があって東名ができてということで、おのずと北のほうに移っていったと思いますが、それは僕の図面から見た解釈で、もし歴史的なことで市のほうが詳しいでしょうから、何かあれば御説明いただきたいと思います。

○沼津市都市計画部長

沼津の成り立ちですが、沼津港という南からまちができております。明治の 22 年鉄道が引かれましたときには沼津の一番北の端に邪魔にならないように鉄道網が引かれております。それからまちがだんだん大きくなりまして、現東名、それから国道 1 号も北側に移りました。まちが北へ、北へとシフトしております。今の人口比にしますと、線路から北側が 6 割、南が 4 割と、こんな状況下になっております。

○□□委員 ありがとうございます。

○□□委員 私はグローバリズム、先生が最後何とおっしゃったか、グローバリ……。

○□□委員 グローカリゼーション、グローバルとローカルをくっつけた合成語なのです

けれども。

〇〇〇委員　そうですか。私はやはりそういう世界の経済の活動とか、そういうものというのは非常に変動のあるもので、こここのところに直接何かコミットする人たちもいるでしょうけれども、それだけでは将来というのは描けなくて、地域の活性化こそやはり活力になると思うのですね。私はグローバリゼーションの反対側にあるものをユニバーサリゼーションと言ったつもりなのです。まずそのことをやっていけば、世界へもつながっていくようなそういう動きになれるというように思っているのですね。別にグローバルとローカルをまぜるのではなくて、地域の活性化とか市民の生活の豊かさをつくっていけばそこに魅力を感じて外国の観光客も来ようし、いろいろな動きが出てきて、結果的にグローバルな世界とかかわれる沼津になれるのではないかということなのですね。

ですから、私はそういう地域の活性化のために市民がどうやって公共の場をつくる場所に参加するかということにトライしたいということ、その市民の参加がないと市の産業も観光も教育も見えないのですね。子供たちに、高校の子供たちのところに行ってこの建築を発表してディスカッションすると活発でいろいろな活動をしたいことを訴えるのですね。小学校へ行けばもっとですね、いつも私が小学校でやると。そういうように次の世代は新しい建築をつくることに大変興味を持っているし、すぐさまその人たちは大学生に、社会人になるわけです。建築はもう何十年ともつものですから、そういう人たちに、応えてくために参加してもらおうということがワークショップで、本当に今活動している人たちも未来の活動家もみんなに、この公共建築について意見をもらおうということが必要だというお話をしました。

〇〇〇委員　ありがとうございました。

〇〇〇委員　先ほどのキャンセルアウトするから大きな問題にはならないという御指摘で、まさしくそのとおりです。間接効果の取り扱いはややこしい面が非常にありますが、例えばそのキャンセルアウトという意味は、例えば雇用の問題でしたら、この投資によってどこかの雇用が生まれる。そういった場合、その人というのは有限ですからほかの地域で雇用が失われる。そのほかの地域から人が来るだけであって、そちらの地域で今度は不利益になるということで、その地域間でキャンセルアウトするといったことですか、あと例えば産業が豊かになって物の価格が安くなったとした場合、それは間接効果なのですけれども、消費者にとっては物の価格が安くなって利益が発生するのですが、生産者に関しては物の価格が安くなって不利益を被るということでそこでキャンセルアウトす

る。結局は投資によって発生する間接効果というのはそういった主体間、地域間でキャンセルアウトしてしまうため計測しなくていいというのが先生がおっしゃった意味ですね。

そこで、このヨーロッパでマニュアル化している国がある、マニュアルで計測している国があるというのは、例えばドイツの雇用創出の話ですと、失業者の問題です。純粋に雇用が生まれた場合に失業者がいなければどこかの雇用がこっちに移ってきただけですからキャンセルアウトしてしまうのですが、失業者がいて、そこに参加コストがあるとそういった人たちが有効に社会に出て働けるようになるといったことで、限定的ではありますが、そういった効果があるということです。

さらに、例えば物の価格が減ったりというキャンセルの例ですと、ヨーロッパは国家間の交易というのが地理上の問題もあって日本に比べて非常に活発ですから、例えばドイツで何か投資を行ったときに、その効果というのは大規模であればあるほどほかの国にも影響を及ぼすわけです。そういった影響を及ぼす範囲で全部考えれば、その範囲内でキャンセルアウトするのですが、国に限定した場合にはプラスもしくはマイナスの効果というのが残りますので、そういったところも考えていかなければならない。日本の場合にはヨーロッパ諸国ほど外国との交流も、外国に影響を及ぼすような効果というものも少ないですから、日本国内では先生のおっしゃるとおり、間接効果というのは主体間、地域間でキャンセルアウトされるから計上する必要はないということだと思います。

ですが、私が強調したかったのは、間接効果のほうではなくてこの直接効果のほうで、直接効果はやはり計らなければならないものなのですけれども、日本は圧倒的に少ないですね。何で少ないかという、実は日本のところで丸が3つついていますが、この3つで一般的に全効果のうちの7~8割を占めてしまうのですね。それ以外の効果はオーダーとしては非常に少なく、誤差に埋もれてしまうということもありますし、もちろん計るのが困難ということもありますから、マニュアルには明記していないというのが実情だと思います。

〇〇〇委員 ありがとうございます。

〇座長 どうぞ、そのほかいかがでしょうか、どうぞ。

〇〇〇委員 きょうお話にならなかったことでちょっと関心があるテーマが2つあります。どなたにお答えいただくかわからないのですが、1つは高齢化の話は出ましたけれども、長期的に見ると人口減少になるわけで、その人口減少とそれから市街地の構造と、それから地域振興と、この間の関係をどう考えていくのかということについてももう少し議論する

必要があるように思うというのが1点ですね。

それからもう一つは、私もお話をさせていただいたのですが、環境の面で言うと、高架をすることによってCO₂が減るという面もあるわけですが、他方で工事をするによってCO₂を排出する。こういうものをトータルで見るとLCA的な評価をして、本当にそれが効果があるのかどうかという観点での評価というのは必要だというのはよく言われているわけです。例えば、ソーラーパネルをつければ化石燃料の使用は減るけれども、ソーラーパネルをつくるために化石燃料を使ってしまうというような話が最近しばしばあるわけで、その辺についても少し考えたほうがいいのではないかと思います。この2点でございます。

○座長 ありがとうございます。

○□□委員 前半のほうの人口減少のお話はおっしゃるとおりで、これは推計ですから人間研が出しているある前提に基づく標準推計でありますけれども、日本全体が減っていくのは間違いないからいずれにしても減るだろうということだと思います。

ただ、どこが減るかというのはなかなか難しい問題で、一般論で言うと首都圏の中で今一番減っているのは駅から遠いところの、しかも戸建て住宅地のあたりですね。そこが割に減っています。皆さんむしろ駅の近辺に帰ってきているという傾向があって、この場合にはどこまでを駅のエリアだと思うかによって変わってくるのですけれども、伊豆半島あるとか、さらにその外側まで考え出すと、そういう駅周辺に人がまた帰ってくる。それは多分医療の問題であったり、安心して買い物ができるといった環境であったりといったことだと思うのですけれども、そういう意味も考えると、沼津がもしかなり地域拠点的にほかの県庁所在地ぐらいのパワーを持てるとするならば、県庁所在地はそれなりに結構頑張れる数字を持っていますので、そういう意味では後背地に対するサービスを提供するという可能性はある。ただ、そうではないとすれば、同じようにどんどん、どんどん減っていくって、おそらく郊外部のほうの方たちがいずれ高齢化が進んできて、次の道を選ばざるを得なくなってくるということが起きるのかなとは思っております。ちょっと推計的な数字は全く持っていないので感想に過ぎませんが。

○座長 ありがとうございます。

○□□委員 私の発表でも少し触れましたが、人口は減少していきつつある中で、世帯数はそれに比例して減っているわけではなく、かえって増えていくという傾向がございます。特に駅周辺に関しましては昨今非常に供給量が増えている、マンション等の供給量が増え

ているということで、今、先生がおっしゃったように周辺地域の人たちの高齢化に伴ってもう少しそれが促進されるのではないかとということと、ここが活性化することによって次世代の人たちが、同居ではなく別居ではあるけれども、同じエリア内の便利なところに住むという、そういう可能性がここにはあるのではないかと感じるいたします。

〇〇〇委員 今のお話で思い出したのですけれども、今、柏でそういう高齢化社会のための社会実験を始めようというふうに言っておられて、都市計画の人と、それから老齡学をやっている方がジョイントでいろいろとやっておられるのですが、要するに、古い昔のような家族の形を再現するというのはなかなか難しいので、それぞれは個々に住むのだけでも、ある種の集住をして、その新たな形のコミュニティをつくって、あるところまでは共通の資産を使っていくというふうな形のライフスタイルでやっていくですとか、まちの中に空き地ができるときに、それをむしろ菜園みたいなものにして、そしていわゆる高齢化社会の生き甲斐といったものと結びつけるというような、そういう実験もやっているの、もしかしたらそのようなものも少し見たほうがいいかもしれません。

〇座長 ありがとうございます。

どうぞ、〇〇先生。

〇〇〇委員 〇〇先生の言われたのは非常におもしろかったのですが、特に高齢者の外出率といろいろなものとの関係がありましたね。例えば、免許保有率が低い場合とか、駅から遠い場合は非常に外出率が低いということなので、これをどう解釈するかなのですけれども、要するにこういう免許を持っていない人で駅から遠い人にいかに外出していただくかということ、そういうところに公共交通、バスになるのか何かわかりませんが、その方策ですね、どうやって出ていただくかという方策は何か。

〇〇〇委員 別に沼津でということではなく申し上げたいと思うのですけれども、先ほど来出ている人口減少の逆の、逆というか、人口減少とともに世帯数が増えるということは、要するに単身の方が増えるのですね。圧倒的に単身の世帯になるわけで、そうすると郊外で、これまでは連れ合いと一緒にいて生活をしていたけれども、どちらかが先に逝くことになったときに、それで自分の体が健康であればその場を次の場所に変えて、もうちょっとはっきり言うと、病院が下についている、特養がついているような住宅に移ったほうが、鍵1つで安心して、しかも下に降りたら食事ができるという流れはかなり実際にあると思うのですね。ですから、そういう部分では、先ほどの郊外の住宅から自分でまちへ来てしまうという方がおそらく多分増えるだろう。

でも、その原資が要るわけですから、原資、お金を、だれかがその土地を買ってくれるとかお金を持っていればできますけれども、持っていない方は本当に残らざるを得ない。そうすると、しんがりの撤退が一番厳しいわけですね。そこに対してやはりどういうサービスを公共側が提供できるかという、バスでは多分もたないだろうと思うので、スペシャルなトランスポートか何かを提供しないと、まちへ出てこれないということが起きるかもわからないという懸念を持っています。

○座長 私の発言内容が重要かどうかわからないのですが、私は都心から 30 数km離れたところで、駅から 1.5 km ぐらい離れたところに住んでいるのですが、ものすごく人が動いているのですね。1つは移住で都心に行く人、それから駅のそばのマンションに移る人。それから、戸建ての環境がいいと残る人と、こう明らかに価値観で分かれています。おもしろいのは、私の家内もそうなのですが、昔は車で駅のそばに買い物に出掛けていたのですが、最近、健康のためにと歩いているのですね。見ているとそういう人たちがすごく増えたのです。ところが、帰りは荷物があるでしょう。そうしたら、バス会社がすぐ本数を増やしたのです。バスはその東急沿線で一番頻度の高いバスが少し、3～4分下りたところに走っているのです。それは幹線道路です。ところが、そこまで下りるのではなくて、近くまで来る、もうちょっと近いところがある。そちらのバスを増やしているのです。実はそれ、廃止しようとした路線なのですけれどもね。もう明らかに行動が変わってきているなという感じがします。沼津の人たちがどうなるかなどということ予測することは難しいのですが、コンセプトとしては、何か考えておく必要があるのかなという気がしました。

○□□委員 この構想が考えられたときから随分時間が経っていますが、当時は今のように高齢化と人口減少は顕著ではなかった。むしろ今こそ沼津の拠点性を高めて、富士山から伊豆半島まで縦深性のある静岡県の東側の拠点になるという戦略が求められると思うのです。きょうの発表で位置づけや橋上駅の問題点について整理していただきましたけれども、沼津でこういう事業をやるのが、県東部でどういう意味があるのか、もう一度きちんと整理して、市民県民の皆さんと話をしてみることが重要ではないかと改めて感じました。市の総合計画や県の総合計画の中ではすでに位置づけられているのですが、なかなか市民県民の皆さんにわかりにくいところもある。これからも、きょうの様な議論をすることによってこの計画の意義というのが再認識されるのではないかと思います。

○座長 ありがとうございます。

〇〇〇委員 私は〇〇先生にお伺いしたいのですが、沼津市のプレゼンテーションの中に、高等学校数が非常に多くて、昼夜間比率が 108.1%と高い。これはもちろん働きに来ていらっしゃる方もいらっしゃると思うのですが、高校生の比率も随分あるのではないかと感じておりました。その高校のほとんどが駅北にありますので、駅南の商店街との間のコミュニケーションがなかなか生まれにくいのかな、これが沼津の活性化にもう少し役立つ何か起爆剤みたいなものになるかなといったことを考えながらお話を聞いていました。〇〇先生のワークショップの成功事例をお伺いしたいのですが、ここに至るまでというか、ワークショップをするための組織づくりであったりとか、きっかけであったりとか、どんな道筋を立てていけば子供たちであったり、まちの人たちが一緒に話し合い、先ほど〇〇先生がおっしゃったようなコミュニケーションをとるような手段になるのかというところをちょっとお伺いしたいと思います。

〇〇〇委員 きっかけはいつもあまりよくないのですけれども、一番初め、1985年に公共建築のコンペティションをとったときに、私は隣の公園と一体になるように、グランドレベルがもう公園のような建築をつくりたい、そのために地下深く、大体もう 85%ぐらい、全部埋めてしまって駐車場にして、もちろん四方にサンクガーデンをとり、空気のある段々畑もあるので、敷地全体を埋めて、10mぐらいの中に体育館から、ホールの高いところは山のように出るので、そういうまるで地形のような、そういう公園のような建築をつくってしまったのです。2番になった人はビルディングの高層ビルだったので。それぐらいのものを埋めてしまって地中に広場をつくって緑の空中庭園という、屋上も緑を植えて横の公園と一体化するようなものをつくったら、その土地を出した方々の、特に高齢者がビルディングのほうがいいのに何でそっちを選んだのだというように市長さんに意見をしたので。そこに出掛けて行って自分の考えをきちんと伝えるようにとそのときの藤沢の市長さんに言われて、最初に行ったら、支援者も大勢いたので。建築を立派につくるよりは、みんなが今まで原っぱでいろいろな催し、お祭りや何かをしてきた、サーカスも呼んだ。そういうようなことができるのではないかと支援者もいたので。割と農業者たちがそういう支援者で、都市化している人たちが半分ぐらいビルディングが欲しくて、何となく集まったら、ものすごく大勢集まったら半分ずつだった。

それをきっかけに大変たくさん、隣の湘南台小学校までワークショップをするようになり、いろいろな意見がありました。そして最終的にはその近くに大きなトラックをつくる

工場、それから大和の自衛隊もあって音もすごいものですから、そういう公共の空間が埋まっているのは騒音のためにもいいということ、地下化しているいろいろな公共建築を反対の人と見学に行って、そして賛成を受けて、それが功を奏して、小学校の先生や子供たちもそこにある美術館を単にどこかのメーカーにつくらせてしまおうとしていた。大体コンピュータが壊れていると全然使えないようなそういうものを配置しようとしていたのに、私に手づくりでつくってもらおうとか先生たちも言い出して、市内の人たちにコンペしてどういうものをつくれればいいかと、もうとても忙しくなって、市民の手づくりの子供館とかもできたのですね。

それをきっかけにして、私は公共建築をやるときは、そういうことをやりたいなと思っていつも声をかけるのですが、いつでもできるわけではないです。東京都内でやったときは、行政の人が大反対でした。市民感覚なんて要らないという区がありました。怒られました。裏でやっていると見つかっていつも怒られて、なかなかと難しいこともあります。それで積極的にやることになって一番やったところには、反対がありました。でも、市民は、湘南台でやった成功などをみんな知っていて、ほかにも袋井などでもやっていたけれども、そういうものを知っていて、新潟ではもう市民から積極的にそういうものを作ってほしいというようになりました。やはりそういうものをやると、今でも建築は元気ですね。みんながよく知っているし、どうやって使ったらいいかということ、イベントを起こすこともうまいし、みんなすごくよく使われる公共建築になるということは事実ですが、きっかけは、そんなにうまくいったわけではないのですよ。私の建築が思っているものと違うので、それをトップが説得しろというようなことがございます。この新潟でもそのような感じでした。だから、そんなにスマートに始まるわけではないのです。

〇〇〇委員 ありがとうございます。

〇座長 ありがとうございます。

私のほうからも、さっき先生がおっしゃった話、あるいは長谷川先生の話と絡むのですが、2つのことを申し上げたい。1つは前の知事、石川知事から、とにかくこのエリアは住む人もいるし、三島のあたりから通う人とか、それから工場はたくさん来ているし、それから研究所等もある、来る。そのときに、例えば東京の郊外のまちの名前を具体的に挙げられて、極めていろいろ栄えて見えるけれども、全く特色がない。そういうまちをつくってはいけないと自分は思うと、ここは違うことができるはずだと、こういう話を聞いて、沼津をその核にしてこのエリアを都市圏としてつくり上げるのだと、これはなるほどなと

私はそのときに思ったのですね。これが1つです。

それからもう一つは、私は□□先生と同じところにボストンに住んでいたのですが、あれは80年、81年ですかね、その後10年ぐらい、もう少し後からいろいろなタイプのショッピングセンターがたくさんアメリカに出てきたのですね。昔は自動車、千何百台駐車場があって、そこにデパートが2、3軒あって、間を回廊でつないでレストランがあるといったワンパターンだったのが、今のドン・キホーテみたいなものから、アウトレット風のもの、あるいは日用品を買う形のいろいろなタイプのものが出てきたのですが、日本にはダイエーなどのパターンと、それからアウトレットの形だけが移入されて、いろいろなタイプが展開されなかったと私は感じています。

この都心のコンセプトについて、やはり日本の再開発とか区画整理とか権利変換とか、床の値段が上がることを梃にして権利関係を調整するというスキームはあるのですが、それにこだわる余り、結局でき上がったまちがどうだったのかというときに、いろいろなタイプがあって、これからそんなことが機能するのかという疑問と、それからそんなものをつくって本当にうれしいのかという思いが底流にはみんなあるのではないかと思うのです。それに対してまちを設計する側は、やはり次の時代の新しい都心は違うコンセプトでこういう格好でつくるのだという話がちっとも出てこないで、そこで話がどうも食い違っている気がします。

海外の都心、いろいろあるのですが、例えばマニラ、これも□□先生が住んでおられるから10年後ぐらいに私が住んでいますかね。□□先生が住んでおられたところの都心というのは、これが一番新しいデパートですとか、外国の食品を買うのはここですなどといったところは、私が行ったときにはもう貧民窟風になっていて、新しいタイプができました。僕がそれから帰ってきてからもう10何年たつのですが、今、そこには全く違うコンセプトの都心ができているのですね。これはマニラはアヤラというすごい財閥が全部マネージしているから本当に新しいタイプのものを自分で設計してつくるのですね。マニラの人には悪いのですが、東京とマニラの購買力とか、沼津とそれからマニラの購買力とかを比べると、こっちのほうが随分あるはずなのに新しいコンセプトができてこない。こういうことをこれからどう考えるかというのは大変重要な話だと思います。きょう長谷川先生に、新しい都心はこうかというのを私、実は期待していたのですけれども、ぜひそんなこともお考えいただければと思います。

それで、時間がもうあと5分ぐらいですが、特に御発言はございますでしょうか、どう

ぞ。

〇〇〇委員 今、開発したビルはマンションも中の生活は見えない。北側駅前広場にコンベンションは面していない。敷地の前方、コンベンションが見えなくなるような建物がある。映画館がいっぱい入って高校生がたくさんいるのですが、ロビーとかを開放したらよかったのに、倉庫みたいで外壁に看板のつくよく駅前でみる看板建築なのです。つまり、駅前の新しい開発で新しい建築をつくるということは全く考えられてこなかった。私がスケッチしたのも、ホームからは見えるけれども、駅前パークからは見えないのです。南も北も看板が目立った開発ビルが倉庫のように建っている。市民によく利用されたかったら、もっと開放的建築でみんなの活動が見えるようになぜつくるべきだろう。新しい建築をなぜつくるよう指導しなかったのかというのが疑問です。行政の景観に対するしおりみたいなものを見ると、色彩の指導とか、いろいろ景観のことが書いてあるのですけれども、もっと積極的な都心の環境がどうあったらいいかというイメージをつくらなければ伝わらない。ここに記されている暮らしやすいとか賑わいというのも抽象的な言葉なのです。ですから、やはりここでは建築も、都市づくりも具体的なイメージがなく始まっていると思うのです。既存のものができているので挑戦者としては大変なのですけれども、もう一度、やはりみんなが集まる駅周辺の空間というのはどうあるべきかという、そういうことを考え直したほうがいいのではないかと、考えています。

〇座長 特に既存の商業をやっている方とか、レストランを経営している人たちがどういう格好でもう少し魅力的な商店街になるかとか、いろいろなことでそんな検討をしていたらいいかと思います。

(4) 座長とりまとめ

〇座長 時間がもう参りましたので、いつも時間不足で恐縮なのですが、基本的に地域振興の視点から見たときに、鉄道高架事業が有効であるというお話はいただきました。しかしながら、今申しましたように、1つは新しいまちづくりとどういう格好でつながるかという、そのところはやはり今のままでいいとは私には思えない、ここをどう考えるかが1つございます。

それから前からお願いはして、事務局で用意していただいているかと思いますが、今まで地元でどういう説明をされ、それから反対意見がどういう格好で、どういう意見が出て

きたのか、それに対してどう答えてきたのかという話をまとめていただいて、我々に見せてほしいという、お願いをしております。ぜひよろしくお願ひしたいと思ひます。

それから今後の議論ですが、今のようなことも含めて議論を続けていきたいのですが、もう一つは高橋先生から、現在進めていただひている貨物駅の検討の、前回物流の会の議論ではまだ不十分だろうということ、さらに詳しい検討をしていただひておりますので、それについて御報告をいただくということでございます。

以上の点と、これまでの議論を踏まえて提言をどうとりまとめるかという方向に向けて議論を続けていきたいと思ひます。日程は事務局に調整いただひて、改めて御報告をいたしたいと思ひます。

それでは、あと事務局のほうにマイクをお返ししますので、連絡事項等、よろしくお願ひいたします。あるいは、事務局のほうで何か御発言がありましたらどうぞ。

○交通基盤部長 いろいろありがとうございます。

次回が「意見とりまとめの視点・方向」でございますが、今回、□□委員からもワークショップなど、いわゆる地元と合意形成をしながらつくる時の話、それから使い方の話というものもございました。座長の御指摘のようなコンセプト、将来のビジョンということも踏まえながら、またつくる上での話、前回の物流のときにもございましたけれども、どういふうに地元と話をしていくのかとか、そういったことも視点の1つに加えながら、先ほど御指摘いただいたことを踏まえて次回の会議に臨みたいと思っております。

○事務局 座長からございました次回のスケジュールですけれども、震災の関係で先生方も非常に忙しいと思ひますので、十分調整をさせていただいた上で決定したいと思ひますので、よろしくお願ひいたします。

それでは、長時間どうもありがとうございました。これをもちまして、第4回有識者会議を終了いたします。

4. 閉 会