

沼津駅付近鉄道高架事業に関する有識者会議
(第6回)

静岡県

目 次

1、開 会	1
1、知事挨拶	1
1、座長挨拶	3
1、議 事	
沼津駅付近鉄道高架事業検討結果報告書（案）について	4
1、閉 会	24

開 会

○事務局 それでは、大変お待たせいたしました。ただいまより第6回沼津駅付近鉄道高架事業に関する有識者会議を開催いたします。

本日は、岸井委員並びに谷口委員につきましては所用により御欠席でございます。

知 事 挨 拶

○事務局 それでは、本日の会議開催に当たりまして、静岡県知事川勝平太より御挨拶を申し上げます。

○知事 おはようございます。

本日でもう6回目ということになります。1回目は昨年の秋だったでしょうか。台風が来る中でやらせていただきました。そして、その後、先生方に現地を御視察いただきまして、そうした現場を踏まえた上での御提言を賜る最終的な会議に至ったと認識しております。

今般、森地先生におかれましては土木学会賞をおとりになられましておめでとうございます。

そうしたすぐれた先生方によってどのような答申が出てくるか大変楽しみにしておりますし、また地元の方々も高い期待を持たれているということでございます。

今、原町、あるいは沼津の北側のところに新東名がほぼでき上がりまして、本県の西の引佐というところから東の御殿場まで百六十数キロ一挙開通といううれしいニュースが飛び込んでおりまして、私もその工事現場に過去数年間何度も足を運びまして、つい数日前も原町のちょうど北側にSAがございます。サービスステーションができるのですが、そこに上り線、下り線、すばらしい憩いの場ができておりまして、ぜひそういうところを原町の方にお見せしたいと思います。

また、そのすぐ近くに東駿河湾環状道路がございまして、土地名で言いますと、三島の塚原というところまではもう開通いたしました。そして、そこから函南という三島のすぐ

隣の町までが間もなく開通いたします。そうしますと、そのままそれが修善寺まで行きます。したがって、その東駿河湾環状道路を使いますと、沼津インターから今まですごく遠いように思われていた修善寺までわずか 30 分で行けるように高規格道路が準備されております。この東駿河湾環状道路というのは、それを西側へ延ばしますと、そういう計画があるのですけれども、それが原町のほうにまでつながるといことで、ドア・ツー・ドア、物流にかかわる道路が新東名、あるいは環状道路ができつつありまして、旧来の地域におけるあり方が本当にここ 20～30 年の間に大きく変貌してまいります。

そうしたことを踏まえ、地元の方々の一致した思いといひますか、100%一致するのは非常に意識の違いがありますから、いろいろな意見があることは承知しております。しかしながら、これまでありましたような大きなしこりというものが解消せられて、新しい未来をつくるための選択肢というものがきつと今日の時点では、かつて論じられたときよりもふえていると思っております、そうした新しい状況に応じた御提言がいただけること、そして私はそれをベースにいたしまして地域の活性化のためにやってまいりたい。物流、交通基盤のきっちりした形成。それは今日の東日本の大震災において被災されました方々、これも基本的には道路によって、道路が寸断されて、その道路を開いて、初めて人々の救済に行けるということもございまして、今は新しく物流や交通ネットワークに加えて、防災という観点からも重要になってまいりました。

そういう観点からも地域の人々が新しいこの提言をいただくことができるようにと念じております。決して強制的に強権を発してそれを押しつけるというのではなくて、皆様方にわかっていただいた中でこの選択肢をよく考えていただいて、どうするのが本当に地域、さらに静岡県、さらに日本のためになるのかという観点でお考えいただくすぐれた材料を提供していただけるものと期待しております。

最終段階でございますので、何とぞ先生方の最後の知恵をお出しいただけますようお願い申し上げます。御挨拶にかえたいと思ひます。

ありがとうございます。

ちなみに、私、これから災害対策のための委員会がこのすぐ近くで開かれますので、ここで東日本大震災に対する本県の取り組みについての重要会議が重なりましたので、まことに申しわけありませんけれども、この先生方の意見を聞くことができませんので、その点だけ予めおわび申し上げます。

座 長 挨拶

○事務局 引き続きまして、座長より御挨拶をいただきたいと思います。

よろしく願いいたします。

○座長 おはようございます。

大変お忙しい中、朝からお集まりいただきましてありがとうございます。

今、知事からお話がありましたように、前回の最終の場で、私の思っていることについてお話をさせていただきました。その趣旨を踏まえていただき、この最終案を取りまとめられています。何度かやりとりをして修正を加えておりますし、先生方にも事前に見ていただいて御検討いただいたものと思います。

今日ぜひ御遠慮なくまた御意見をいただき、その後、さらにブラッシュアップして最終案にまとめて知事にお渡ししたいと思っておりますので、ぜひよろしくお願いいたします。

ありがとうございます。

○事務局 ありがとうございました。

知事は公務によりましてここで退出いたします。

資 料 確 認

○事務局 それでは、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、最後に報告書（案）となっております。

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。

議 事

沼津駅付近鉄道高架事業検討結果報告書（案）について

○事務局 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。

事務局からお手元に配布しました報告書（案）の内容について説明させていただきますが、その前に今まで5回にわたり重ねてきましたこれまでの会議経過についておさらいをさせていただきます。それでは、前のスクリーンをごらんください。

本会議は、平成22年9月8日の事業概要・現地視察から始まり、具体的な鉄道高架の検証としまして、第2回「交通対策の視点」、第3回「物流の視点」、第4回「地域振興の視点」そして、前回第5回では、それまでの議論を踏まえ、「とりまとめの視点、方向性」について、ご議論をいただいたところでございます。

まず、第1回の「事業概要、現地視察」では、委員の皆さんに「沼津駅付近の鉄道高架事業」について理解を深めて頂くため、事業概要やこれまでの経緯についてご説明させて頂きました。

この日は、台風9号の通過する中、午後から沼津まで移動し、貨物駅移転先の原地区、現在の沼津貨物駅、沼津駅周辺の状況を視察して頂きました。

台風による影響で、ボトルネックとなっている三ッ目ガードは、委員の皆様にご視察して頂いた10分後に冠水による通行止めになるなど、この地区の課題を確認することができました。

第2回では、「交通対策の視点」から議論を頂きました。

高橋委員からは、「沼津駅周辺の交通体系および都市整備構想」として、駅周辺の中心市街地には都市拠点形成機能が求められることや、鉄道高架化は、コストが高いが他の手法と比較すると有効な手段であるなどのご意見を頂きました。

水尾委員からは、「市民生活からみた交通基盤整備」として、鉄道高架化は交通課題を抜本的に解消する非常に有効な手段であり、救急医療や防災面における効果も大きいとのご意見を頂きました。

大久保委員からは、「観光と交通」として、高架事業により生み出される高架下など公共スペースの有効活用により、観光行動促進効果が期待されるなどのご意見を頂きました。

意見交換では、今後のまちづくりには「高齢化社会への対応」が大きな課題であること、リニア新幹線の開通は、静岡県交通体系に大きな影響を与える。富士山と海の動線の確

保の重要性や行政の高架事業の説明不足や個性あるまちづくりの必要性といったご意見を頂きました。

第3回では、「物流の視点」から議論を頂きました。

谷口委員からは、「静岡県東部地域の物流」として鉄道貨物へのモーダルシフトの重要性や災害時の代替輸送のために複数の交通モードが必要などのご意見を頂きました。

杉山委員からは、「物流の視点からみた沼津貨物駅の検討」として、静岡県の東部拠点都市である沼津市にとって、沼津貨物駅は、物流基盤施設として重要とのご意見を頂きました。

武内委員からは、「地域と共生する貨物駅のあり方」として、新貨物駅には、景観、環境に配慮した地域との共生が必要とのご意見を頂きました。

意見交換では、鉄道貨物を含む物流の重要性、貨物駅整備の際の景観、環境への配慮や輸送機能以外の付加価値、地域住民が活用できるような整備の必要性についてご意見をいただき、新しいまちはどうあるべきかについて、官民一体となった議論が必要とのご意見もいただきました。

また、「現計画における貨物駅移転先の妥当性については別途議論が必要」として、「貨物駅検討部会」での検討をお願いしたところでございます。

第4回では、「地域振興の視点」から議論を頂きました。

岸井委員からは、「地域振興の視点から考える」として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とのご意見を頂きました。

長谷川委員からは、「交流施設－新しい公共性」として公共施設には、ユニバーサリゼーションが必要であり、それにはワークショップなどにより地域住民との対話が重要とのご意見を頂きました。

岸委員からは、「鉄道高架事業の効果」として鉄道高架事業の効果は、他の手法に比べ多岐にわたり、まちづくりにとって有用手法であること、県市の財政状況は、公表されている各指標から大きな問題は見当たらないなどのご意見を頂きました。

意見交換では、「沼津高架事業の計画策定時に想定していなかった少子高齢化社会に向け、今の時代だからこそ県東部の拠点形成が必要」「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」「地域住民を交えたまちづくりの議論が必要」といったご意見を頂きました。

前回、第5回の「とりまとめの視点、方向性」では、第3回の議論より設立された貨物駅検討部会からの報告と有識者会議の報告書のとりまとめの方向性についてご意見を頂きました。

「貨物駅検討部会」では、現地視察を含め4回の議論をいただき、「沼津における鉄道貨物機能は、県東部地域の発展や環境負荷の低減などの観点から重要な役割を果たしていること」「貨物駅移転先の選定について、改めて検証した結果、現計画と同一の結果となったこと」「原地区周辺は、道路や河川整備などの社会基盤整備が進められることになっており、都市拠点として高いポテンシャルを有している」「今後の貨物駅整備にあたっては、地域振興への貢献や周辺環境との調和を積極的に検討し、その実現を目指すべきである」などの報告を頂きました。

取りまとめに向けた議論では、3月11日の東日本大震災の経験を受けた「防災機能」の強化と都市間競争に勝ち残るための「物流機能」の向上が必要であること。

「新たな都心はどうあるべきか」「どのようなまちを次世代に残していくのか」を、県・市・地域住民が一体となって話し合うべきであること。

また、「貨物駅の他地区への移転や規模縮小は100%不可能というものではないが、きわめて難しい問題も抱えており、それには地域住民との十分な調整が必要である。」というようなご意見をいただきました。

以上が前回までの経過でございますが、本日これまでの貴重なご議論を踏まえて、座長のご指示のもと報告書（案）をとりまとめたところでございます。

それでは、報告書（案）について説明させていただきます。

目次、報告書の流れでございますが、

1番目に「地域の概要」といたしまして、沼津市を中心としました県東部地域の概要について、

2番目に「事業の概要」といたしまして、沼津駅付近鉄道高架事業の概要、経緯、地域への説明状況等につきましてまとめてございます。

3番目に「事業の検証」といたしまして、交通の視点、地域振興・まちづくりの視点、費用便益分析について、

4番目に沼津貨物駅の取扱につきまして、貨物駅の役割、移転先の評価、今後のあり方等を整理しております。

5番目には、前回会議にて、皆様からご意見のありました「地域のビジョン」の提案と

して、「目指すべき地域の将来像」を、これまでの議論を踏まえましてまとめております。

6番目は、「まとめ」として、事業の妥当性、沼津貨物駅の移転、今後の事業執行、という形でまとめてございます。

最後に「これまでの検討経過」をとりまとめてございます。

それでは、1ページをごらんください。

1から6ページには、「地域の概要」をまとめております。

1ページには、県東部の拠点都市としての沼津につきまして、

沼津市は、歴史的にも地理的にも県東部地域の拠点都市としての役割を担ってまいりましたが、近年はその求心力の低下が見られること、都市間競争に勝ち残るためには、地域独自の活力を生み出す高次都市機能の集積を進め、広域の拠点性を高めることが課題となっていること、本地域は、山梨、神奈川との交流拠点であるとともに、世界的な観光資源である富士、箱根、伊豆への玄関口でもあり、交流拠点としての取り組みが必要であることなどを記載してございます。

2ページは、社会基盤の状況をまとめてございます。

沼津市は、下の図に示しますように、高速道路、幹線道路、鉄道の結節点に位置するとともに、東駿河湾環状道路、新東名高速道路、伊豆縦貫自動車道などの高規格幹線道路の整備や、スマートインターチェンジ構想などの、道路網整備が進められております。

一方、駅周辺の道路状況をみますと、3ページにございますように、中心市街地を南北に横断する3つのガードがありますが、それぞれ慢性的な交通渋滞に加えて、豪雨時の冠水や車両通行における高さ制限、線形の不良や、自転車の押し歩きなど、多くの課題がございます。

治水面をみてみますと、沼川新放水路などが計画されており、都市化の進んだ沼川流域の浸水被害の軽減が期待されておりますが、一方、4ページにございますように、本県は、東海、東南海、南海地震による津波や液状化現象の被害も懸念されております。

次に、都心部の状況をみてみますと、5ページにございますように、商店の販売額や商店数の減少傾向が続き、空き店舗が増加、まちなかの歩行者数も減少傾向にあり、中心市街地の活力低下が課題となっております。

また、6ページにございますが、今後、人口減少が予想されており、中心市街地に関しても定住人口に減少の動きがみられます。

また、6ページ下の図にありますように、沼津市の商業、教育、医療、公共施設は、駅

を挟んで南北に広がっておりますが、市街地は、鉄道により南北に分断され、歩行者、自転車利用者にとって、各施設への円滑な移動が妨げられてる状況にあります。

7 ページから 12 ページには、沼津駅付近鉄道高架事業の概要を記載してございます。本事業は、鉄道を高架化することで、都市交通を円滑にし、南北市街地の一体化を図ることなどを目的に取り組んでおります。

9 ページにありますように、鉄道高架事業、鉄道高架関連事業、土地区画整理事業、特定再開発事業、市街地再開発事業、駅北拠点開発事業の 6 事業を一体的に施工することで、にぎわいと活力のある県東部拠点都市の創出を目指しております。高架事業の実施にあたっては、現在駅直近に存在する車両基地や貨物駅の移転を余儀なくされております。

10 ページ、11 ページには、これまでの事業経緯と地域への説明状況をまとめております。

本事業は、昭和 60 年から調査に着手し、平成 6 年からは工事着手に向けた鉄道事業者との協議を進めてまいりましたが、平成 7 年の阪神淡路大震災の発生により高架構造物の設計の見直しを行い、さらに平成 12 年には、国の公共事業見直しにより事業は一旦中止となりました。

その後、高架延長の短縮やコスト縮減を図ることで、平成 15 年から改めて着手しているものでございます。

本事業に関連して、事業構想段階から現在に至るまで、800 回を超える事業説明を実施しておりますが、貨物駅移転先の地域を中心に反対意見もあり、事業進捗は停滞しております。

反対意見といたしましては、高架化により中心市街地が活性化する保障はない、市の財政状況に対する不安などがございます。

13 ページからは事業の検証でございます。

13 ページから 17 ページには、交通課題の解消についてまとめてございます。

13 ページは、自動車交通につきまして、将来においても 3 ガードの解消は必要であること、鉄道高架事業は、ボトルネックである 3 ガードの改修と 13 箇所の踏み切りの撤去がまとめてできること、南北交通の円滑化により、緊急車両の高次医療施設へのアクセス改善などの効果が期待できることなどを記載してございます。

14 ページには、歩行者・自転車利用者につきまして、

鉄道高架事業では、平面で鉄道を横断できる南北道路の増加など南北移動の所用時間や快適性の大幅な改善が期待できること、地域活性化にとっても南北回遊性の向上が重要であることを記載してございます。

15ページでございます。

橋上駅整備や道路の高架化等との比較をまとめてございます。

写真にもございますように、橋上駅では、歩行者の南北横断に上下移動が生じます。また、駅直近の歩行者の利便性は向上しますが、自転車利用者の利便性は向上しませんし、懸案である自動車交通の課題が解決しません。

また、道路の高架化等による整備は、16ページの図にございますように、市街地を現在の南北だけでなく東西にも分断してしまいますが、

鉄道高架化による整備では、17ページの図にございますように平面で南北移動が可能になり、まちが一体化いたします。

18ページからは、「地域振興・まちづくり」の点からまとめてございます。

鉄道高架事業では、駅を含む南北市街地を一体的な空間として整備できることから、都市機能の高度化により、拠点性の向上が期待できること、

また、19ページのとおり、鉄道高架事業は、他の事業とは違い、都心に新たな空間を創出できることから、沼津においてもこの跡地の有効活用を図るべく、鉄道跡地利用検討懇話会を設置し検討を進めていることなどを、整理してございます。

20ページには、「人口減少、高齢化社会への対応」として、鉄道高架事業は、まちが平面で一体化されることにより、今後の人口減少、高齢化社会への対応が可能となり、人にやさしいまちづくりが可能になることを記載しております。

21ページには観光面における鉄道高架事業の効果につきましてまとめてございます。

沼津市は、世界的な観光地である富士山、伊豆、箱根に囲まれ、市内にも沼津港をはじめとする多くの観光資源を有するなど、観光面においても、恵まれた環境にございます。

鉄道高架事業による南北交通の改善や、事業により生み出される新たな公共空間の活用により、都市内での観光行動促進も期待できます。

22ページには、今後のまちづくりにおける物流基盤整備の重要性について記載してございます。

沼津は、道路、鉄道、港が連絡する県東部の一大物流拠点であり、産業立地に対する役割や、地元商店の再生のためにも重要であることなどが述べられております。

23ページからは、鉄道高架事業の費用便益分析について整理してございます。
前回会議において説明いたしましたが、国のマニュアルに基づく算定では、24ページの
前回評価との比較表で示しますように、前回2.7に対し、 $B/C = 1.5$ という数字が
算出されております。

前回、鉄道高架事業費に変化がみられない点につきまして、御意見をいただきましたの
で、改めて説明いたします。

算定にあたり、前回評価時からの物価等の変動状況を見ますと、用地単価につきましては、
約2割、労務単価につきましては、約1割の減少傾向であります。また、建設資材につき
ましては、約1割の上昇傾向にございますが、全体的にみますと減少傾向が見受けられま
す。

実際に、これまでの用地取得実績から見ますと、用地費は、計画に比べ、約2億円減少
しております。

しかしながら、費用便益費算定にあたっては、過大な評価にならないよう、高めの事業
費である前回事業費を据え置いて算定いたしました。

この事業費につきましては、今後の工事着手に当たり、当然変動は生じてまいります、
時代に応じた技術の導入とコスト縮減に努めてまいります。

25ページ上段の表は、橋上駅との比較でございますが、橋上駅では、自動車交通に対
する便益が生じないため、鉄道高架事業の費用便益分析マニュアルで算定される費用便益
比は、鉄道高架事業の1.5に対し、0.6になることを示しております。

また、同じく25ページには、鉄道高架事業によるその他の効果として、マニュアルで
算定されない効果が多岐に渡る点につきまして、まとめております。

鉄道高架事業では、鉄道により分断された南北市街地が一体化し、横断道路も増加しま
すので、救急医療や学校へのアクセスが向上するなど公共サービスの向上や災害時のネッ
トワーク確保にもつながること、新たに創出される都市空間は生活交流機会の拡大につな
がり、市民の利便性、安全性の向上に大きく寄与すること、

また、新たに生まれた土地の高度利用を図ることで、拠点性、シンボル性が向上するこ
となど、地域社会へ多様な効果をもたらすことについてまとめております。

26ページからは、鉄道高架事業を実施するうえで必要となります沼津貨物駅の取扱い
につきまして、前回会議において、〇〇委員から報告のございました資料をもとに前回会
議のご意見も踏まえまとめております。

内容につきましては、先程今までの経過の中で説明させていただいたところですが、改めまして、検証結果といたしましては、37ページに記載しましたとおり、現計画と同一の地区が選定されております。

また、近傍貨物駅への移転等につきましては、さまざまな問題はあるものの、100%不可能とはいえないとのご意見もございましたので、その旨も記載してございます。

また、計画策定に当たっては、その必要性や地域づくりについて地元と話し合う場を設けるべきなど、市民とのコミュニケーションの重要性について、ご意見を多くいただいておりますので、40ページには、座長より紹介のありました、市民参画型計画策定手法であるパブリックインボルブメント方式について、まとめてございます。

パブリックインボルブメント方式は、近年わが国でも数多く導入されており、技術的な知見が蓄積されている手法でございます。

事例によりますと、まずはどのように検討を進めるのか、どのように情報提供、意見収集をおこなうかといった進め方を検討するうえでも、パブリックインボルブメント方式を導入しているようでございます。

41ページからは、前回会議でも御議論のありました、地域の進むべき方向性についての提案を、これまでの会議での御議論を踏まえ、まとめてございます。

41ページでございますが、「県東部拠点都市づくり」として、広域的な拠点づくりの必要性について、まとめてございます。

県東部地域は、18市町という多くの自治体にて構成されておりますが、その中で、沼津駅周辺は、42ページにございますように、東部地域100万人都市圏、さらには、近隣の山梨県、神奈川県も含めた200万人都市圏も視野に入れた、高次都市機能の集積を進めるための中核に位付けられます。

また、43ページにもございますように、東駿河湾環状道路を軸とした原地域、県立がんセンターなどの副次拠点のネットワークの中心に位置し、都市機能の一層の向上が期待される地域であります。

44ページには、県東部地域都市づくりのためには、物流機能の強化が不可欠であることをまとめてございます。

静岡県は、製造品出荷額第2位と、ものづくり産業が充実しておりますが、物流面をみますと、関東と関西の通過点になっていることが否めないこと

今後のまちづくりのためにも、物流施設を従来のような迷惑施設として捉えるのではな

く、産業活性化や地域振興へと結びつける取り組みが必要であること。

新しい県東部拠点が競争力を持つためには、地元企業や商店の活力を向上させることが必要であり、そのために、行政も地元企業・商店に対して、物流システム等の構築支援などの取り組みを実施するべき旨を記載しております。

45ページからは、新しいコンセプトの都心づくりとして、沼津市都心部のあり方につきましてまとめてございます。

45ページには、沼津市都心部は、静岡駅周辺や浜松駅周辺にはない、沼津の個性、歴史、空間を尊重した新たなコンセプトに基づき、存在感のある都市空間の形成を目指すべきであること

46ページの図にもございますように、新たに建設される東部コンベンションセンターと沼津港といった駅南北の魅力ある施設間の回遊性を高めることなどにより、中心市街地に多くの人が集い、集まるようなまちづくりが必要であること、それらまちづくりや、将来のあり方について、市民参画のまちづくりを行う必要性について整理しております。

48ページには、「三世代交流型都市の実現」として、今後の少子高齢化、人口減少社会に向け、3世代が上手に共存するまちづくりの必要性について整理してございます。

三世代が自立し、支えあう都市の実現には、中心市街地である駅周辺には、交通結節機能だけでなく、商業、教育、病院、福祉施設、高齢化住宅など、様々な機能を集約することが必要であること、これらの実現には、鉄道高架事業により生み出される用地が活用できることなどをまとめてございます。

50ページでは、会議開催中に発生した東日本大震災の経験を踏まえ、東海、東南海、南海地震に備えた災害に強いまちづくりを、地域振興まちづくりの重要な課題として改めて捉えるべき旨を記載しております。

51ページはまとめてございます。

事業の妥当性につきまして、

- ・ 本事業は、沼津市都心部が抱える交通環境や南北市街地分断の問題を抜本的に解消し、県東部地域の拠点都市形成のためには効果的な事業であること

- ・ 費用便益比の点からみても社会経済的に合理性を有すること

沼津貨物駅の移転につきましては、

- ・ 鉄道高架事業実施のためには、現沼津貨物駅の移転が不可欠であり、それが実現できない場合には、本事業は中止とならざるを得ないこと

- ・ 貨物駅の移転先については、改めて検証した結果、現計画の移転先と同一の結果が得られたこと
 - ・ 近傍駅への統合や現計画の規模縮小は様々な課題はあるが、これら可能性についての議論は否定しないこと
- 今後の事業執行については、
- ・ 沼津駅や沼津港を含む都心エリアについては、静岡駅周辺や浜松駅周辺にはない、新たなコンセプトに基づき、県と市が市民参加のもとまちづくりを進めるべきであること
 - ・ 貨物駅の移転先は、周辺地域を含め地域の発展に資するものとならなければならないこと、県と市が一体となって、関係機関の協力を得つつ、配置計画の見直しも含め、関係者間の徹底した合意形成を図ること、その際、防災の視点も考慮すべきであること
 - ・ 合意形成に当たっては、最新の市民参画型計画策定手法であるパブリックインボルブメント方式を導入し、専門家の協力を得て、手続きを含めて議論していくことが必要であること
 - ・ 時間管理の概念も採り入れて事業執行すべきであること
- と、まとめてございます。

以上、取りまとめ報告書の案について御説明いたしました。よろしく御議論のほどお願いいたします。

○座長 どうもありがとうございました。

それでは、これからこの報告書について御自由に御議論をお願いいたします。

○○○委員 1点ちょっと気になったことについてお話をさせていただきたいと思います。

その前に、これは余り大きな問題ではないと思いますけれども、報告書の表題が強くあるといいと思います。東部地域の形成とか、こういう言葉が入るといいのではないか。あるいは地域づくりというような言葉。

私が今申し上げたいことは、震災後の復興計画の中でも特に少子高齢化を見据えた復興計画が重要だと言われて、その中で特に市街地のコンパクト化というのを先行的に進めていくことが重要なのではないか。それはかなり共通認識になっていますので、今まで多くのこの分野の専門家はコンパクト化というのは話には出していたのですけれども、なかなか現実にそれを具体化するようなことについての議論は必ずしも十分してこなかったのではないかと思います。そのようなことも、つまり、災害という観点を踏まえて少子高齢化

に対応するということになる、どうしても従来の市街地の外に拡散していくという状況を逆転させて、むしろ郊外部を少し整理しながら都心部にさまざまな機能を集約していくということが重要だと思います。

そのこととの関係で、高架とそれに伴う計画的に活用できるスペースの創出という議論についてはもちろんこの中で出ているわけですが、何となくこの文章がそのようにして再開発するとそこが活性化するとか、効果があるということをはいるのですが、それをむしろ意図的にといいますか、意思として中心部に持っていくことが都市のコンパクト化を推進する上で非常に重要な戦略的な拠点になり得るのだと。その際に少子高齢化を踏まえて中心部の施設として一番重視されるべきは、例えば少子高齢化ですから、病院であるとか、歩いて生活ができるような居住スペースの提供であるとか、そういうことでこの高架の位置づけをしていくことが、ただ単に交通の利便性の向上だけではなく、重要な点ではないかと思えます。

今、話も伺って、そして文章も読ませていただいていると、そういうことは書いてあるのですが、それが1つの大きなロジックとして、流れとしてそこをもう少し整理してそのことの重要性をわかりやすく指摘するというのがこの報告書の中に求められているのではないかと思います。

本文の中でややそれに近い文章が書かれているのが48ページで、これは「人口減少時代」に、「三世代が自立し支えあう都市の実現には」と、こういうふうに書いてあるのですが、このところはこれで趣旨はいいと思うんですが、ちょっと狭いと思うんですね。もう少し都心部でのさまざまな都市機能の回帰というものがより地域の活性化と少子高齢化時代のまちづくりというものに即したものになっていくというふうな、そういう大きな流れをもうちょっと強調して、少しめり張りをきかせて書き直されるともっとよくなるのではないかというのが私の意見です。

○座長 ありがとうございます。

一わたり御意見をいただいて議論したいと思います。

○○○委員 全体、まとめが最初にあって、それ以下に具体的な説明等があってわかりやすい形になっているのですが、この青で色塗りされたまとめの部分が余りにも簡単過ぎるといいますか、例えば後ろのほうにいくと文章になっていなくて、フレーズみたいな形になっている。それだけ読むと論旨がなかなか伝わらない。その下にある説明をもう少し組み込んだ、我々がやったことの成果がわかるような書き方をお願いしたい。

例を挙げると、例えば 26 ページの「沼津貨物駅の取扱い」ここに書いてあることは違っていないのですが、もう少し説明的に書いていただきたい。このあたりをもう少し整理するとわかりやすいかなと思います。

以上でございます。

○座長 ありがとうございます。

○○○委員 多くの方が読まれるのは 51 ページの「まとめ」だろうと思います。これはこれまでの経緯を集大成したもので、私なりに理解しますと、(1)(2)は淡々と事実をまとめました、そして(3)については、有識者会議としての考え方を盛り込んでおりますけれども、受けとめ方によっては幾分淡々としているのかなと思います。むしろ本文ではもっと踏み込んで書いてあるようなところもあるものですから、そんな印象もあろうかなと思います。

ただ、私個人とすればここでこのような考え方を示して後は読む方の御判断にゆだねるということでもいいのではないかと思います。個人的には、このようなまとめをしたので、ぜひこの考え方を積極的に活用していただきたいという気持ちもないわけではありません。しかし、それは県、あるいは市及び地域住民の方にゆだねるべきだという観点からすると、私はこれでいいかと思えます。

それから、細かなところですが、4の「沼津貨物駅の取扱い」で、その(4)「沼津貨物駅移転先の再評価」、これは31ページ以降に書いてあるのですけれども、私どもこの会議に参加させていただいた者にとっては何ら問題ないのですが、会議に参加していなかった人たちが果たしてこの文章でわかるのかなと。といいますのは、部会で改めて検討いたしました、その前には県と沼津市で検討したものがああります。そのフレームは使いました。しかし、そのフレームはそのまま使ったわけではなくて、より正確な検討ができるような形で議論いたしました。

わからないわけではないのですけれども、表現としては幾分不親切かと感じます。

2点目は、25 ページで、3)の「鉄道高架事業によるその他の効果」でいろいろ書かれています。これはこのとおりですけれども、これを可能な限り客観的に、しかも定量的に評価するのは極めて困難であることから指摘にとどめてありますというようなことを断らなくてもよろしいのか、そんな感じがいたしました。

もう1点は、40 ページの「合意形成に向けて」の3ポツ目の文章ですけれども、最初に「例えば、P I 方式を導入した福岡空港」、その1行下にまた「P I 方式を導入した」

とありますので、最初の「P I 方式を導入した福岡空港」の「P I 方式を導入した」は削除したほうがむしろ文章とすればすっきりするのではないだろうか。と思います。

以上でございます。

○座長 ありがとうございます。

○○○委員 では、ほんの少しだけですが、51 ページのところで、パブリックインボルブメントはかなり歴史のある手法であるので、「最新の」とは言わなくてもいいと思います。

それから、貨物駅についてなのですけれども、第1回目のときに現場も見せていただいて空間的にも大変理解できたのですけれども、39 ページに「地域振興への貢献や周辺環境との調和」とあるとか、「住民の憩いの場」とありますが、新しい観光資源や産業資源になり得るということも積極的に書いたら良いと思います。この会議の中でも貨物駅というものは単なる物流機能の拠点だけではなくて、地域に根差した産業資源であるし、観光資源にもなり得るという可能性も含めて期待されていたかと思います。

それから、○○先生がおっしゃったコンパクト化の話でありますけれども、交通対策の視点の回で私も申し上げましたが、集合住宅といいますか、マンション等が中心部にできつつあり、まちを効率的に、いい状態で豊んでいくという方向に都市計画がある中で、これは単に市民生活の利便性だけが上がるというのではなく、新しいライフスタイルを提供できる、そういう生活があるのだというところをもう少しわかりやすくどこかに書かれれば、将来の都市の絵というものが見やすくなる。そういうところがどこかにあればよいと感じます。

以上です。

○座長 ありがとうございます。

○○○委員 前回もちょっと発言させていただいたのですが、この鉄道高架事業は沼津市の目指す将来に向けていいのか悪いのかという議論をする場合に、将来像に描いている、報告書では41 ページからの5番の「地域の将来像」というところですが、この描いている将来像に対してどのようなインパクトをこの鉄道高架事業が与えるのかというのをはっきり明示したほうが良いと思いました。武内先生がおっしゃったコンパクトシティのお話で、例えば三世代の都心居住ですね。そういったところが現状では南北に分断され、多様な機能を集積するスペースの確保が困難であるため、鉄道高架事業により生み出される用地を有効利用すればこれが実現できるとうたっているわけですが、私たちは会

議で議論しているのでわかるのですが、初めて読んだ方が鉄道高架事業をやることによってなぜこの5番からの将来像が達成できるのかというところが今一つ不明確かなという印象を持たれると思いますので、例えば25ページに挙げているような費用対効果で計上されていないような地域社会に与える効果がいろいろ上がっていますけれども、こういった効果は具体的には5番の将来像で、ここで発生している、例えば災害時のネットワーク確保などというのは、これをやらなかったら、実際に震災がきたときに何が起こるのかとか、そういったお話を5番でしていただくと、鉄道高架事業で発生する災害時のネットワーク確保というのは確かに描いている将来像に非常にマッチする効果なのだというのがはっきりしてくると思うんです。ですので、5章の将来像のところでは鉄道高架事業によって発生する効果がこれに十分に寄与するということをもう少し明示的に書くとわかりやすいと感じました。

以上です。

○座長 ありがとうございます。

○○○委員 51ページの「まとめ」のところでは私が期待したいことは、3番目の「沼津駅や沼津港を含む都心エリアについて」ですが、私は新しい開発をすることによって新しいコンセプトに基づいた新しい市民のライフスタイルとかを描いていくのは、地元である沼津市がもっと積極的に活動しないと実現しないことだとつくづく思っております。ですから、このところにもっと地元の行政と市民が積極的に進めてほしいことをぜひ記入したい。「県と市が市民参加のもと」という普通の書き方をしてあるけれど、もうちょっと沼津市が積極的にやるべきというようなことを私は書いてほしいと思っております。

47ページのところに駅前の新しい北口の、私が今設計しているところのコンベンションホールがかかっているものがあるのですが、この北側の駅前広場はまだ開発途中という風景です。「Bivi 沼津」も沼津市にふさわしい景観とは言えませんね。反対側には新しいホテルがつくられていて、一生懸命海のある観光地のイメージをつくろうと青いタイルと白いラインで何か努力している感じのものがようやくできてきました。

まちの景観は行政もかかわるものです。私はこのところにコンベンションだけではなくて、三世代がよく利用される新しい公共空間としたいと思って、ギャラリーを入れたりいろいろしていただいて、公共性を高める空間をつくっているけれど、大きな「Bivi 沼津」というのが目の前にあるため、駅前広場に全くかわりのないところにあるんです。公共空間をつくりながら、駅周辺に何か、先生がおっしゃったコンパクト化というものも

実現したいと思って考えているんですけども、開発のイメージを行政が持っていないために、開発することによって市民が何か期待するような景観が実現しないというのが今沼津の駅前だというように思っています。ですから、この「まとめ」のところにもっと沼津市という行政が、もちろん静岡県もやっていただきたいんですけども、市民の意見をよく聞いて、新しいライフスタイルを描いていくように積極的に活動すべきだというように、ぜひ今後の事業執行について書いていただきたいという思いがあります。

○座長 ありがとうございます。

○○○委員 この「Bivi 沼津」はとても大きくて、北側の駅前広場にすごい存在感なのですが、外壁の塗りかえのときに沼津市が積極的に参加して、市民の意見を聞いてやり直すこともできるのではないかと思っています。

○○○委員 同じような話になってしまいますが、18 ページにあります「鉄道跡地利用検討懇話会による提言」に、市民の意見が書いてございますが、これをビジョンのところに組み込むなど、もう少し取り上げてもいいのかなという気がしております。これは前回の委員会でも、その前の委員会でも、先ほど○○先生は沼津市とおっしゃいましたが、沼津市とともに、住民の方とか、そこに暮らす方の前向きな意向がどこかに入っていないと、どんなにすばらしい高架事業が成立しても、それを活用していただけるような兆しが見えないとよくないなと思いますので、例えばこのような懇話会が前向きな提言をしているというところも、先ほど○○先生がおっしゃった新しいコンセプトのところであったりとか、ビジョンが書いてあるところにもう1度内容をまとめて書き加えるというようなことをしてはいかがかなと思っております。

それともう1つ、沼津は、すごくたくさん高校生がいるんですね。私は、それは沼津のすばらしい財産だと思っております。こんなに高校が集積していて、高校生がたくさんいるから元気なまちというわけではないのですが、少なくとも若い方がたくさんいるのであれば、それをまちのほうに流動させる、活気のあるまちにすることもできるのかなと考えておりますので、データとして、沼津市内の高校生の数をどこかに入れていただけないかなと思っております。

以上です。

○座長 ありがとうございます。

○○○委員 1つ加えていいですか。

○座長 どうぞ。

〇〇〇委員 沼津の北側もそうですけれど、何か新しく駅前を開発したような東海道本線の駅におけると、看板だらけなんですね。それを規制できるのも沼津市です。日本の国は開発すると、ローン会社とかの看板だらけになるんですね。新しい看板というのがすごい大きさでできてくるんです。開発しても、どんなものを建てても美しく見えないことの原因の1つに大きな看板があるので、駅前を新しい開発で観光客及び市民の憩いの場所にしていくためには、沼津市がそういう規制をしてもいいのではないかと思います。看板の大きさはどれぐらいまで、どれから上は上げてはいけないとか、これは沼津だけではなく、開発を終えた駅前は、みんな看板だらけなのです。こういうことはまず、沼津市がやるしかないと思うのですが、そのことを少し加えたい。ぜひ駅前の景観づくりを積極的にやってほしい。

〇座長 ありがとうございます。

一わたり御意見をいただきましたが、事務局のほうからございませんか。

〇事務局 御意見をいただきまして、まず〇〇委員の最初の表題でございますけれど、これについては、「活力ある県東部地域の形成」など、わかりやすくしたいと思います。

〇〇委員からは、まちのコンパクト化についてご意見をいただきました。

〇〇委員からは、「まとめ」の部分を見るだけで流れがわかるべきというご意見でございますので、もう少しわかるような形にさせていただきたいと思います。

それから、〇〇委員からは 31 ページの貨物駅の関係のところでございますけれども、これについて部会で検討いただきました。それを踏まえて今回の御提案でございますので、もう少し前提を書き、特に基礎知識がない方が読んでいただくわけですから、今回こういう形で検討したということがわかるようにさせていただければと思います。

それから、〇〇委員から PI について、「最新」の修正ですとか、39 ページの貨物駅の拠点性、産業資源、場合によっては観光資源といったことについても意見をいただいておりますので、このところも深めて記述していきたいと思います。

それから、〇〇委員の将来像の中でどういうふうに高架化のメリットを与えるのか、そういう点の記述とか、全般的に申しまして、読んだ方がよくわかるような形での工夫、そういったことにも努力したいと思います。

それから、〇〇委員の地元の市への期待、そこは基礎自治体であり中心になりますので、そのあたりも書く中で論じたいと思っておりますし、それから駅前の景観、これは、いろいろ手法はあると思いますが、今、市が計画をつくっている中で、どのように景観をつく

っていくのかもございますし、駅前のみならず、北口から港へ行く道路も関係ございますので、それについてもできる限り反映していこうと考えてございます。

それから、〇〇委員からの 18 ページの懇話会の内容をこちらのほうにも入れる。これも工夫していきたいと思っております。

それから、沼津の学生の数だとか、それから他都市に比べてどれくらい比率が高いか、それはある意味非常に大きな資源になりますから、今後のまちづくりに生かすべきだというのは非常に重要なことでございますので、データも含めて考え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。

先に申し上げるべきだったかもしれませんが、私も幾つか気がついたことを申し上げたいと思います。

これは修正ではないのですが、新たな都心へ三世代の話ですね。48 ページ。このコンセプトはお医者さんたちから出ているものです。京都大学の笹田昌孝先生の命名です。三世代交流型健康都市構想という名前です。それから、東京大学も高齢社会総合研究機構というのがあって、柏プロジェクトと称していますけれども、似たようなコンセプトが出されています。バックグラウンドとして、ここで書くこととして、少なくとも三世代と言っている笹田先生の構想はきちんと名前を出しておいたほうがいいかもわかりません。

ちなみに、笹田先生は京都大学でずっとそういうことをやっておられて、定年後、滋賀県の県立病院の総長になっています。その目的は彼は知事とこういうことを実現したいということで、私は、昔から個人的に親しいものですから、随分昔からこういう話を伺っています。例えば政府はユニバーサルデザインとかバリアフリーとかやっているけれど、あんなものじゃ話にならない。まちの構造自身を変えなければいけないというのが彼のもとの思想です。

その後ろにあるのは、1つはお年寄りが肉体的にも精神的にも健康になるためにはどうしたらいいかと。当然社会的交流だし、子供たちとの交流が重要です。子供たちは、昔は家の中で三世代住んで、いろいろ教育されてきたのが、今、この社会では不可能だから、まちの構造としてやりたい。これが2番目。

3番目は、直にこのレポートとは関係ないのですが、彼の言によると、世界中のお医者さんの競争はついこの間まで遺伝子の解明だった。これはほとんど全部できてしまって、

今の議論は、いろんな成人病、いろんな病気と遺伝子の組み合わせとの解明なんだそうです。約 10 万人ぐらいの人間の遺伝子——個人情報ですから、遺伝子を市民の合意を得て、大体 10 年追跡すれば相当なことがわかるというのがお医者さんたちの議論なんです。滋賀県でそういうことをおやりになっているのは、そういうバックグラウンドがあるようです。

長々しゃべって恐縮ですが、詳しくは私がまとめた震災復興政策というのが政策大のホームページに出ておりますので、ぜひごらんいただければと思います。その中に東大の分と笹田先生の両方が入っています。なぜなら壊滅してしまったところは全く新たにつくるので、そういうことが実現可能だという趣旨で入れています。

それから、壊滅したから都心もこういうふうにしたいという話も私なりにしていますので、既存の都市ですと難しいんですけども、それでもこれだけの形があるから相当できる部分がありますね。ぜひ読んでいただければと思います。

それから、もう 1 つは、需要に関して、先ほど〇〇先生から新たな効果についての議論をしたという話がありましたし、費用便益のことも国交省のフレームが変わって、需要が下方修正されています。それを使っているはずですから、その辺りははっきり社会動向が変わったことに対して我々はどうか対応したかというのを書くべきだと思います。

それから、〇〇先生の現行の計画とか開発の問題点、沼津市というその御指摘は「まとめ」で書くとしても、何が問題なのか。つまり浜松にしろ、静岡にしろ、ほかのまちにしろ、市民感覚としてビル事業をやっているだけで、まちとしてどうなのかということが問われているのだと思います。そういうことが問題だということは本文の中にクリアに書いたほうがいいのかもわかりません。今、都市計画決定したところで、なかなか行政としては苦しいんでしょうけれど、私はやっぱりやり直さなければ仕方がないと思いますので、そのコンセプトはどういうものかという話をこれから詰めていただくわけですけども、いずれにしても今どこが問題なのか。看板の問題もあり、配置計画もあり、駅広もある。駅広は自動車との乗りかえの場所という機能がメインに出てしまうのですが、例えばお年寄りの人たちがそこにいたときに、駅広とショッピングセンターの関係はどうかとか考えることはたくさんあります。それから、基本的に建築物が一個一個個別につくられる。だから統合的にできない。景観条例でコントロールできるんですが、実は渋谷は——私は渋谷の大開発にもう 20 年携わって、やっと事業化したのですが、ここは建築の先生に建築デザインをコントロールするグループをつくっていただきました。これ、行政上はものす

ごく抵抗があって、景観条例があり、都は都で、区は区で委員会があるとか大変だったのですが、最終的にそこでやるのが都とか区の景観条例をパスしたことになる。それから、多くの建築家を集めていただいて、彼らのグループの中でコントロールしていこうと。そんなことを現実にやっています。渋谷区に問い合わせただけであればそんなことも可能です。

そんなところですかね。

〇〇先生が若干遠慮ぎみにおっしゃったのですが、この最後に我々はこのレポートをどういう思いでどう使ってほしいかというのを書くかどうかは事務局と相談させていただきたいと思います。

〇〇〇委員 今の座長、それから〇〇先生が先ほど言われたことに関連するのですが、この報告書はいきなり「地域の概要」から入っているのですね、今座長が言われましたが、この報告書がどういう趣旨でできて、この10年、20年の長い歴史を全部明示したわけではなく、限られた中でやってきたということが最初にわかったほうがいいのではないかと思います。いきなり「地域の概要」からみますと、なぜこういうものができたのかわからないと思います。そこをわかるようにしたほうが良いというのが私の意見です。

〇座長 「はじめに」とか「おわりに」とか、そういうのをつけたほうがいいのかもかもしれませんね。

〇〇〇委員 1点気になることとして、11ページに「地域住民への説明」が2枚のページにわたって表にわかりやすく説明してあるのですが、長年の計画だったこともあり、800回も超える説明会を実施してきているのですが、文章としては反対意見しか紹介されていません。しかしながら将来のことを考えて積極的に事業を進めてほしいという意見も恐らく相当数あるはずですので、もう少しそのあたりも考慮されたらと思います。

〇座長 ありがとうございます。

この会議をやっている間に先生方のところにも地元の方々からたくさん手紙とか御意見をいただいて、「はじめに」というところに、どういう書き方をするかは難しいんですが、例えば、財政等の絡みで、復興のほうが重要だからそっちをやれとか、そういう話があるのですが、ここでは基本的にそういうお金の配分の話はもともと専門家がいまいませんし、していないんですね。それより何より、子ども手当が典型ですが、お金の配分を科学的にというのは思考したとしても、これはほとんど実りのないところで、これこそ政治的に選挙を通じてやるという仕組みにゆだねられております。我々がそういうことをやっていな

いというのはもともと我々の任務でもないし、このメンバーのやれるものではない。

こういうことですか、それから公開質問状というものをやられているのですが、これは私自身は基本的にはだれにでも会う、そういう趣旨ですから、いろんな役割でもそうしているのですけれども、政治的にこういう場を使おうという話については、これは拒否します。もともと我々の任務ではないので、地元の住民と合意形成とか、貨物会社と合意形成とか、これは行政の仕事であって、我々の仕事ではないなど、前提条件が幾つかあります。これをどこまでどのように書くかというのは、ニュアンスがいろいろ入ってしまいますので、もう少し考えたいと思います。そういうことと、今後、県ないし市に対してこうやってほしいというのがちょうど裏腹な関係でありますので、この辺は事務局ともちょっと相談させていただきたいと思います。

○事務局 それでは、本日は、各委員から様々な御意見をいただきましてありがとうございます。それをまた事務局でもう一度よくそしゃくしまして、再整理をさせていただきたいと思っております。皆様にお示ししながら、最終的には座長と相談しまして、まとめていきたいと考えてございます。

これまで6回にわたりまして、1年弱になりますけれども、ありがとうございました。

最終的な取りまとめを早急をお願いしながら、またその成果を行政としてしっかりと受けとめて、今後の事業の実行に当たりまして十分反映させていただきたいと考えてございます。

これまでの各委員皆様方の御努力に感謝いたしますとともに、我々こういった提言をいただいた後にはしっかり現場として踏まえていきたいと考えてございます。どうもありがとうございました。

○座長 ありがとうございます。

報告書は皆さんに見ていただきながらまとめますが、御意見が違うところについては私にお任せさせていただきたいと思います。

今日たくさん意見をいただいていますので、まとめ次第、皆さんに御報告するとともに、知事への報告はそれをもとにしたいと思います。それからそのための日程調整、時間調整は事務局にお願いします。

それから、知事へ報告した後、私のほうで記者会見を実施したいと考えております。

そういうことで御了解をよろしくお願いいたします。

閉 会

○座長 それでは、長時間大変ありがとうございました。

事務局のほうにマイクをお返しいたします。

○事務局 長期間、また長時間わたりまして御協力をありがとうございました。

以上を持ちまして、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。