

■H25.6.22 合同勉強会 第2回 参加者アンケート結果:17名

No	1.評価項目と戦略案(代替素案)について(グループ検討の進め方、内容等)	2.今後の予定について	その他、PIプロジェクトに関するご意見
1	評価項目の中身について、もう少し具体的に話ができると良かったかと思えます。原の街づくりについて、少し無駄な議論が多かったかなと感じました。(声の大きい人がいた為、仕方ない面がありますが)		鉄道高架の場合とそれ以外で、予算執行の方法等が変わる場合があるのかもしれませんが、財政面での議論ができる資料が必要と思いました。
2	戦略案A1・2は原案であって、代替素案じゃないのでは。また、この2案の事業費は、着手済(予算消化済)の金額を差し引きしていないか?計画当初より小額だと思うが。 B6案の採用は良かった。これをベースにどこまでやるかの話した。また、暫定自由通路はどの案でも造るようだが、無駄な2重投資とならないように、これを発展させ使うという手立ではないものか。		今回の勉強会で改めて発言したが、ここまで広範な話しになると論点がボケてくる。再開発や区画整理は別にして、要するに駅を高架にするのかしないのか、しない場合はどれにするか、どこまでやるかがPIの原点ではなかったか。 エリアを絞り、論点をPIそもそもの原点に戻すべきではないか。
3	①戦略案について概算事業費が前回よりも事業費別に示されたことは大変良い。ただ、沼津市の区画事業費等も含めて計上しているため事業費が大幅に増加してわかりにくい。高架事業764億円、橋上駅・南北自由通路52億円というように単純に比較できるように太字で表示していただきたい。 ②戦略案が7つもあり、出された意見を採り上げていくと、8~10案も出てしまう。基本的な違いは、高架化案(A)、橋上駅・南北自由通路案(B)案の2つである。この2つの案についてのメリットとデメリットを深めた話し合いが必要である。 ③今の沼津市の現状(街の衰退化、財政の窮乏、人口減少、税収の減収、改修公共事業の課題等々)を考慮した上で実現性・可能性を考えるべきである。その話し合いができていない今のままの勉強会では、出された意見をファシリテーターがメモして「こんな意見が出されました」の報告で終わっている。このままだと話し合いの深まりがなく、「成果のない勉強会」になってしまう。 ④県も沼津市も借金財政で、無制限に資金があるわけではない。中心市街地の500m圏内に居住する住民だけでなく、沼津市民20万人市民にとって今必要なことは何か考えた「まちづくり」が大事である。 ⑤原地区の戦略案については、貨物駅移転可能かどうかが問われている。この問題に時間をかけた話し合いが必要である。ここを避けては、高架問題は前進も合意もなく解決できないと考える。	①事務局の考え方や沼津市の状況について、確認したり意見を述べたりする場がどうしても必要である。合同勉強会の中で、「全体討議の時間」(場)を設定していただきたい。 ②7月の内に「車座談議」を開催したい。「見直しの意見」を支持する皆さんの意見を確認したい。	・「現鉄道高架事業計画案」の「費用対効果」について、明確にするようお願いしてあるが、まだ説明されておられません。有識者会議で、費用便益が「2.7から1.5」に修正されましたが、現状はどうなっているのか説明をしていただきたい。 ・毎回、ファシリテーターが参加者の意見をカードにメモして掲示し、話し合いで出た意見を掲示・報告していますが、話し合いを深める工夫や要点を確認しながらまとめていくことをお願いしたい。 ・次回合同勉強会でも、できるだけ「PI委員の先生」と「マスコミ関係」の傍聴をお願いしたい。
4	再度話し合いしてゆきたい。話し合いが足りないと思います。	出来る限り都合を付けて出席します。富士見町で車座談議をお願いします。	
5	いろいろな個人的な意見が出て、最後にファシリテーターがまとめ発表しているが、その労力は大変なものがあると同情する。この発表された内容は、全てが合意形成されたものでないことを確認させて下さい。		・職員の皆様大変ご苦勞様です。 ・資料が多過ぎる感じがします。 ・頭から反対とする方々との議論は疲れます。 ・夢も希望も全くなし、沼津市をよくしようとする将来都市像、まちづくりをしようとする思いが感じられません。前向きな意見がない。 ・一つの事業をする時、必ず反対はつきものです。100%賛成で行える事業はないと思います。今後も買収を伴う事業で反対する人がいればPIは必ず行くと解釈していいですね!論ずれば紙幅が足りませんが、政治家とは議会制民主主義、沼津市の過去の民意で判断されている Silent majority。時間を無駄に使わないで頂きたい。市民の大きな損失です。
6	資料作成ご苦労さまです。だいぶ分かりやすい資料でした。		
7			がんばって下さい。
8	高架化の賛成派、反対派の意見はどちらかが折れるものではなく、いつまで経っても平行線です。知事が早く決断し、その決断に基づいて議論すべきです。		前回欠席者が活発に質問するが、皆さんの進行のさまたげになります。自分の意見が他人にも正しい意見とは限りません。前回は自分の意見を言いませんでしたが、今回は言えました。
9	仮設(暫定)自由通路は約15~20億円、設計、工期約5年で、いずれの代替案でも整備できる、との県からの資料は注目に値します。これを核にした、メンバー間の合意形成を追求できないか、と思います。A1~B7のどの代替案にしても、結局最低15年もかかるということだと、どれも説得力が低下気味だと感じました。(生産年齢人口の減少、高齢化)	最大の当事者である沼津市が、PIに直接参加しない状況は続くと思いますので、市の財政問題が不透明なままでの「代替案」比較となってしまうのが、残念(というか無意味)だと。川勝知事が意思決定するに足る議論になるよう、私自身協力したいと考えます。	沼津市の活性化と高架事業(南北自由通路にしたとしても)は、イコールではないことがますます明らかになってきたように感じます。 県当局(土木)としては、誠意をもって進めていただいていると感じています。
10	資料5 1ページのR8 沼津市財政に無理がないようにとの項目は?沼津市財政はすでにひっ迫していると聞いている。キチンとした説明が沼津市からほしい。でも参加しないのは、なぜなのでしょう?		
11	現状のままで良いと思います。ただ1人1人話すと長いと思った。代替素案などは、もっと具体的につっこんだ資料にして欲しい。駅前や原だけでなく、沼津全体でビジョンが見えてこないと思う。沼津市全体のイメージがほしい。	早く事業が出来る様にしてもらいたい。	もう少し若者がいた方が良いが、これから住む人の意見が参加が必要。
12			県の商学統計では買回り品については、97~8%の消費者がマイカーを利用しています。ほとんどの郊外店、SCが、駐車場のコスト(土地代、建設費等の利息計算、家賃計算等...)平均1時間当たり30円~40円を家賃コストに入れていて、消費者への請求をする仕組みになっていませんが、街中では平均コスト1時間当たり70円~100円を、だいたい200円の有料として、最終的には来街者、消費者に負担させています。沼津駅南地域では、年間推定20億円が駐車場経営純利益として、不動産業の利益として街から持出されています。これでは、中心市街地は衰退していきま
13	高架反対の意見の方の多くは、「財政」に対する不安である。県・市の発表する財政の裏づけであったり、見通しの提示が必要である。		・資料確認を含めた3-②に時間をとりすぎている。 ・今後の日程を見ると、予定の重なる日が多い。調整または代理を立てるように進めるが... ・回数が当初より増えているのが問題。
14	前回休んだので進め方がわからなかった。参考書類にそって進めてもらいたかった。		席が狭くてA4スペースしかなく足がしびれた。例えば、テーブルを集合させるのではなく、口の字型(1テーブル2名)の様に楽にすわりたいです。
15	・会場の声が大きくて、発言者の声が聞きとりにくかったです。 ・細かい部分の発言が多く、全体が見えにくかった。 ・参加者にエリアマネージメントの概念が無いのか?		がんばってください。
16		8月2回やり、9月以降も月2のペースで行うのか?	最終的な意思決定は、だれがいつ行うのか、おしえてもらいたい。仮設自由通路は(15~20億円、工事約5年)とありますが、清水駅等を見るとそんなにかかっていない。

<p>17</p> <p>①面的整備214億円に関して 今までの面的整備の土地の取得費用と建設費 1. 北口駅前広場 2. Bivi沼津 3. イーラde 4. 北口区画整備 5. 新キラメッセは今までの費用か、これからの整備費か 6. その他 7. 今までに使った面的費用の総額 ★これから整備する214億円の具体的内容 1. 各場所と各費用と各期間 2. 高架あるいは橋上駅との一体事業の必要性は。単独事業ではないのか 3. 面的整備の事業費分担構成（国・県・市の内訳） ②高架線の矛盾 1. 駅下り高架線は車両基地の横を通過し5つの踏切を撤去しても全て基地の影響を受ける 2. ガードを2箇所新設し(長さ86.2m)、1箇所踏切を新設し、歩行者地下道を新設し、歩道橋を新設する、鉄道高架にしても南北自由通路は出来ない。 3. 東海道線を高架でも、路面でも状況は同じ。(高架にする意味が分からない) ④間門の車両基地予定地について 1. 土地取得の状況と取得経費 2. 発掘調査は終了したのか 3. 軟弱地盤と指摘さらているが、何箇所ボーリング調査をし、地盤の状況はどうか、設計変更・建設費用の増加は無いのか 4. PIで沼津駅高架案と原の貨物駅案と代替案を検証をしているが、間門の車両基地予定地は、議題そのものが無いが、間門の取り扱いは</p>		<p>⑤沼津・富士吉原・富士の昨年1年間の各貨物の取扱量と各駅の1年間の貨物取扱可能量と沼津駅の年間取扱量は全国貨物駅の取扱量の何パーセントか ⑥6月22日のグループ発表での「貨物駅現状で高架線を作る」構想の具体的内容 ⑦知事選期間中、栗原市長が言った、南北自由通路は無理、鉄道高架が4年間止まったのは川勝知事が強制収用しなかったから、PIを無視し国に陳情、PI参加要請の拒否。新知事が進めてほしいなど、一連の行動に対して県はどのような対応をするのか ⑧5月の意見募集に提出した文章はPIホームページのどこにいつ掲載されるのか</p>
---	--	--