

沼津高架PIプロジェクト
皆さんからの意見まとめ
〈ステップ5〉

～地域づくりの目標を達成するために～

代替案の比較評価について、

たくさんのご意見ありがとうございました。

静岡県では、沼津駅付近鉄道高架事業について改めて方向付けをするため、沼津高架PIプロジェクトを立ち上げました。沼津高架PIプロジェクトでは、市民や関係者の皆さんの意見を広く聴き、オープンに議論しています。

ステップ5（代替案の比較評価）では、「地域づくりの目標」を達成するための様々な代替案を評価項目に沿って比較評価するにあたり、皆さんのご意見をお聴きしながら検討してきました。

この冊子は、ステップ5において（平成25年8月30日～11月4日）までに皆さんから頂いた意見を整理し、まとめたものです。（ただし、勉強会での議論の結果については別途整理しています。）

平成 25 年 11 月

沼津高架 PI プロジェクト・PI 運営事務局

も く じ

1. ステップ5で皆さんにお聴きしたいこと.....	1
2. 意見の整理の考え方	2
3. 皆さんからの意見まとめ.....	3
(1)評価項目に沿った比較評価に関する意見	5
(2)代替素案の比較評価に関する意見.....	11
(3)代替案の比較評価に関する意見	21
(4)PIの進め方に関する意見.....	333

●この冊子の対象意見：平成25年8月29日～11月4日に頂いた意見

コミュニケーションの方法	実施概要	意見の聴き取り方	意見数
オープンハウス	① 9/17～18：さんさんホール ② 10/2～3：イーラ de ③ 10/8～10：イシバシプラザ ④ 10/23～24：原地区センター ⑤ 10/31：BVi 沼津	県職員が意見をお聴きし書き取ったもの、および、アンケート	520 意見
車座談議	自治会や団体などを対象に、意見交換を行うもの 8回開催	議論の内容を県職員またはファシリテーターがとりまとめたもの	132 意見
PI委員会傍聴者アンケート	PI委員会傍聴者に対しPI委員会に対する意見を求めた ① 9/23：第11回PI委員会 ② 11/4：第12回PI委員会	その場でアンケート用紙への自筆で記入	16 意見
ホームページ、メール、FAX、郵送など	⑥ 常時募集 ⑦ 10/8～17「ステップ5代替案の比較評価（案）」への意見募集	-	36 意見
計			704 意見

1. ステップ5で皆さんにお聴きしたいこと

●ステップ5で県が確認すること

ステップ5 比較評価では、これまでに検討した「地域づくりの目標（ステップ2）」と関連づけて設定された「評価項目（ステップ3・4）」に従い、各代替素案および代替案を評価します。

PIプロジェクトでは、「地域づくりの目標」に掲げた、様々な将来像をできるだけ実現する方策を探っています。そのため、特定の評価項目のみを重視することなく、総合的な視点で、各案が持つ長所や短所、外的要因から見る可能性や考えられるリスクなどの特徴を整理します。

●ステップ5で皆さんにお聴きしたいこと

そのために、皆さんに次のことをお聴きしています。

～ステップ5で皆さんにお聴きしたいこと～

Q. 地域づくりの目標を達成する上で、各代替案には、どのようなメリット・デメリット、可能性やリスクがあるでしょうか？

2. 意見の整理の考え方

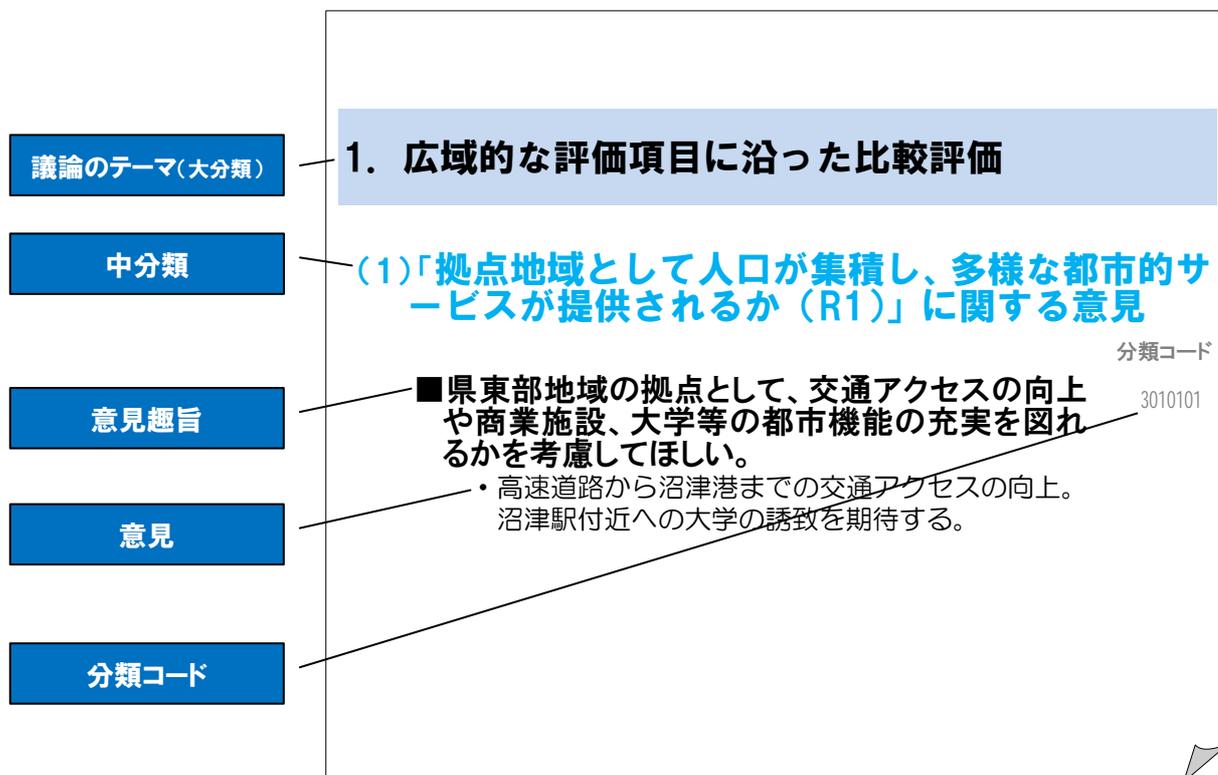
それぞれの意見について、「なぜそう考えるのか」という、皆さんの「関心事」に注目しています。

沼津高架 PI プロジェクトでは互恵的解決を目指すため、ただ単に「賛成」「反対」をお聴きするのではなく、「なぜそう考えるか？」という皆さんの「関心事」に注目してそれぞれの意見を把握しています。

●この冊子の見かた

沼津高架 PI プロジェクトが設定した3つの「議論のテーマ」(大分類)に分類した意見を、評価項目及び代替素案・代替案ごと「中分類」に分けています。また、同様の「関心事」や「意見」を取りまとめ「意見趣旨」を作成しました。なお、「意見」は代表的意見を掲載しており、すべての意見は各ステップごとホームページへ掲載しています。

皆さんの意見がこの冊子の何処に反映されているか確認できるようにするため、「意見趣旨」の右側に「分類コード」を記載しています。ホームページに掲載されている各ステップの意見一覧にも、このコードが記載されているので、ホームページの意見一覧と合わせてご覧いただくことで、ご確認できます。



3. 皆さんからの意見まとめ

ステップ5において頂いたご意見を検討内容に沿って整理しました。

●評価項目に沿った比較評価に関する意見

議論のテーマ（大分類）	意見数
1. 広域的な評価項目に沿った比較評価	34
2. 沼津駅周辺地区の評価項目に沿った比較評価	64
3. 原地区の評価項目に沿った比較評価	21
	計 119

●代替素案の比較評価に関する意見

議論のテーマ（大分類）	意見数
1. 沼 A-2	178
2. 沼 B-3・4	22
3. 沼 B-5・6	35
4. 原 A	36
5. 原 B	5
6. 原 C	2
	計 278

●代替案の比較評価に関する意見

議論のテーマ（大分類）	意見数
1. 代替案2	7
2. 代替案4	7
3. 代替案7	4
4. 代替案9	4
5. 代替案10	5
6. 代替案12	2
7. 代替案13	1
8. 比較ケース	25
	計 55

●PIの進め方に関する意見

議論のテーマ（大分類）	意見数
1. PIプロジェクト	102
2. PIツール	66
	計 168

●その他の意見

- 賛否のみの意見、沼津高架PIプロジェクトに関わらない意見は、掲載していません。（意見数：151）

●「意見数」についての留意事項●

※PIプロジェクトでは、皆さんの意見の広がり（意見内容の多様性）を重視しており、同じ趣旨の意見が何件出されたかという数の多少はあまり意味を持たないと考えています。従って同じ趣旨の意見は一つの 카테고리として分類しています。

※ひとつの意見に複数の「関心事」が含まれている場合は、該当する全ての関心事に重複して分類しています。このため、頂いた意見の数（704 意見）と、関心事ごとに分類した延べ意見の数（771 意見）は異なります。

※この冊子では、鉄道高架に対する賛否のみの意見、特定の個人・企業を誹謗中傷する意見は掲載していません。

(1) 評価項目に沿った比較評価に関する意見

1. 広域的な評価項目に沿った比較評価

(1) 「拠点地域として人口が集積し、多様な都市的サービスが提供されるか(R1)」に関する意見

分類コード

3010101

■ 県東部地域の拠点として、交通アクセスの向上や商業施設、大学等の都市機能の充実を図れるかを考慮してほしい

- ・ 高速道路から沼津港までの交通アクセスの向上。沼津駅付近への大学の誘致を期待する。
- ・ 大阪から越してきて、1年くらいだが、まちに人がいない。まち中に大学ができたらしれば、まちの活気も変わってくると思う。サテライトでもいいから、誘致すればいいのに。沼津港に力を入れているようだが、沼津ICからすぐにアクセスできる道路がない。もったいないと思う。
- ・ 沼津が東部の拠点だと示せるようなまちになれるかを、選定にあたり考慮して欲しい。
- ・ 県外の大型店舗やアウトレットで買い物をすることがしばしばある。

(2) 「早く効果が現れるか、かつ、長期的な地域づくりへの効果があるか(R5)」に関する意見

分類コード

3010501

■ 事業が停滞していることが最大の問題であり、早く効果が現れることが重要だ

- ・ オリンピックが7年後東京で開催されることは決まっている。知事は、オリンピックが静岡県で行われるつもりで取り組んでいくと表明しているのに、沼津市にはそのような意気込みすら出て来ていない。都市計画の見直しに、時間をかけてしまっているのは、時代に取り遅れてしまう。行政は、民間投資を引き出すための最低限の取組みをスピーディーにやってほしい。
- ・ 事業を行うなら、一定期間内でできるものを選択すべき。
- ・ いずれの案にしても早期の解決をお願いしたい。
- ・ とにかくスピード感をもって高架するという方針を改めて決定すべき。
- ・ 高架や駅周辺の開発について、ここ数年停滞しているのが、一番の問題。
- ・ 沼津は何をやろうとしても、反対する人が出てくる。早く対応しないと、まちがさびれてしまう。いや、もうさびれている。東駿河湾環状線など他の地域は、着々と整備をしているのに、沼津だけとり残されてしまう。
- ・ すぐに効果が発現される事をすべき。

(3) 「手続的なリスクがなく、実現可能性があるか (R6)」に関する意見

分類コード

■計画変更に伴う手続きや工事期間、実現可能性を考慮してほしい

3010601

- 橋上駅や自由通路はもっと早く整備されるはずなので、手続き期間で整備までに長くかかるように見せずに、工事にかかる期間のみを考えるべき。
- 地域づくりの戦略案（代替素案）の主な実施事業と行程（概略）の中で、A案は、「0年」に到達するまで非常に時間がかかる。「0年」に到達することはないようにも思われる。
- B案ばかり手続きに時間がかかるような表現がなされているので、A案の表中には、「0年」に到達するまでの困難さがあることを示してほしい。
- B3からB7案の手続き期間が5年となっている。再選された川勝知事は収用しないと言っているが、鉄道高架をするにしても現在の事業認可の変更が必要になると思う。A案は変更の手続き期間を見込んでいないが、B案のみ手続き期間の記載があって不公平ではないか。
- 一般の方が工程を見た場合、B案は手続きに5年掛かり、A案はすぐにでも着手できるという錯覚を起こすのではないか。手続き期間を考えれば、A案の方が良いと思う方もいるのではないか。
- どの案も信憑性がなく、計画実現は不可能と判断せざるを得ません。

(4) 「事業費が将来に渡って市財政の負担とならないか (R8)」に関する意見

分類コード

■将来に渡って財政に負担をかけないことが大切だ

3010801

- 沼津市では、下水道や市民病院等の企業会計で出た約50億円の借金を、一般会計から補てんしている。企業会計にも踏み込んで考えるべき。
- 5~10年先くらいの財政状況ではなく、25~30年先の財政状況も含めて考えるべき。
- 事業費だけのことを考えれば、安いものの方が良いと思う。
- 税金をたくさん使って、子供の代に借金を残さない方がよい。
- 子育て世代にとって魅力的なまちになるか。費用は最小限に。
- 老朽化した体育館、清掃プラント、各種公共施設等を考えればどれだけ金があっても足りないのが沼津の実体です。このことは今は多くの心ある市民が気付いています。またより大局的にみるならば、国・県とも財政窮迫化の折、一沼津市20万人のため、総額2,000億円もの公共投資が許されるのか考えなければなりません。国税も県税も元々市民のものです。
- 人口が減り、故郷沼津が失われています。高架にして沼津は良くなるとは思えません借金だけが残ります。市民に苦痛を与えないでほしい。

2. 沼津駅周辺地区の評価項目に沿った比較評価

(1) 「賑わい・活力・持続性 (E1)」に関する意見

分類コード

3020301

■駅前では商業が活性化し、居住者や来訪者で賑わう街にしたい。

そのための施策を打ってほしい

- 人が多く集まる大型店舗（西武、イオン、アウトレットモールとか）を誘致して、沼津の街なかでお金を使ってもらおう仕組みを作ったら良い。
- 中心市街地の活性化に資するものにしてほしい。
- 駅の周辺に緑がある案が良いと思う。
- 駅前に水にふれあえるような公園ができるといい。
- 商業活動で活発している地区が、駅北それもリコー通りでなく、もっと北にシフトしている気がする。駅周辺の衰退は止まらないことを考えるべきである。
- まずは、人口（特に子育て世代）を増やさないといけない。清水町や富士市のように子どもが遊べて車が止められる公園があれば、親子づれが沼津に住んでくれると思う。市内だと門池公園は良い。子どもたちに借金を残さない様に行政は考えて欲しい。コストコやイケアのような集客力のある大型店があると良い。
- 沼津駅周辺の活気を取り戻させるような計画にして欲しい。
- たくさんの案がでてきていて、今後どうなってしまうのか？百貨店もなくなり、早くなんとかしないと、沼津がダメになってしまう。まちの活気を取り戻すような施策を早くうって欲しい。ただ、東椎路の開発は、まちの衰退を進ませることになりそうなので、やめた方がいい。
- まちの景観や魅力が向上される方策として欲しい。
- まちの活気や利便性が向上されるとよい。
- 沼津のまちには欲しいものがそろっていないので、ほとんど来ることがなくなった。まちの魅力や活気を取り戻せるとよい。東椎路の開発が進めば、ますます駅周辺に来なくなってしまうかもしれない。
- 大きい方の模型をキラメッセの鉄道博の時に見た。鉄道博のように人が多く集まるイベントがたくさんあると良い。
- 住居床を増やしても、商店が無いとダメ。
- 街が良くなっても、マンションが建っても、商店街が活性化しないとダメ。
- 沼津の商店街は古い建物が多い。50年以上同じままになっている。更新していかないとみすばらしい。滋賀県の彦根城付近のまちや、黒壁のようなまちを参考に、商店街をつくりかえていくべき。まちなみに統一感をもたせると、魅力が増す。

(2) 「交流を支える移動性とアクセス (E3)」に関する意見

分類コード

3020301

■ 駅前の道路は混雑しており不便。自動車交通の対策を図ってほしい

- 道路の交通対策は、しっかり考えて欲しい。
- 仕事で良く沼津に来るが、ガード周辺の道路が混雑していて、不便を感じる。
- 車でまちに来る人にやさしいまち。沼津の駅前も車社会がつづく。
- 大雨が降ると冠水が恐いので、三ツ目ガードは通らないようにしている。三ツ目ガードは慢性的に渋滞していると感じる。話し合いにより、円満な解決を望む。
- 商売を国道1号バイパス沿いでやっているが、バイパスが非常に混む。渋滞対策は、そちらを優先にやってもらいたい。
- 駅の南北を行き来するのに便利になってほしいと思います。
- 沼津のまちなかの混雑がなくなると良い。
- 三ツ目ガードが混雑して困る。
- 今日仕事で沼津に来た。沼津には仕事でちょくちょく来るが、そのたびに南北の行き来が不便だと感じている。早く何とかすべき。

■ 歩行者や自転車がスムーズで安全に駅南北を移動できるような案を選んでほしい

3020302

- 歩行者、車、すべての人にやさしいまちを目指して欲しい。
- 駅の周辺に緑がある案が良いと思う。南北の歩行が楽になる案にしてほしい。
- 沼津駅南北が歩いて往来しやすくなれば良い。
- あまねガードの自転車の押し歩きが解消されない案は駄目。
- 自転車が走りやすいまち。現在は、あまねガードを避けてルートを選んでいる。
- 徒歩、自転車での南北往来がしやすくなると良い。ガードは圧迫感があるし、夜は恐い。
- 駅周辺は、多少車が不便になったとしても、歩行空間を多くとって、歩きやすいまちになって欲しい。
- 駅近くに来るには、自転車をよく使う。自転車に乗りやすいまちが良い。

(3) 「安全で安心な地域 (E4)」に関する意見

分類コード

3020401

■ 津波対策のできる案が望ましい

- 津波が沼津駅周辺に来ると危険なので、その対応ができれば良い。

3. 原地区の評価項目に沿った比較評価

(1) 「誇りである文化と景観の活用（H1）」に関する意見

分類コード

3030101

■原地区の歴史・文化などの観光資源を活かした地域づくりを行政・民間・市民が連携して進めたい

- 白隠禅師や常楽園など文化的、観光的価値のある施設を活用していきたい。原駅周辺の整備に合わせて店舗も江戸時代風にするなど、白隠禅師を絡めた観光客の誘致を検討していきたい。観光地としての原宿をランドデザインに位置付けたい。
- 雇用を増やし、人口も定着させていきたい等、原地区を発展させていきたい。
- 原での提案は、行政が全てやる内容ではなく、民活で補えるものが多い。
- インフラ整備もやっていかなければならないので、公共と民間が共同で実施していくこともある。
- 戸田との連携を進めたい。原町商工会と戸田村商工会が合併して、沼津市商工会になった経緯を知らない人もいるので周知したい。新東名のスマート IC から道の駅、戸田をつなぐルートで連携を考えてはどうか。

(2) 「農や自然と共存した産業・暮らし・賑わい（H2）」に関する意見

分類コード

3030201

■公共と民間が協力して原地区に新たな産業を展開するなど活性化を図る案が望ましい

- 行政は、R&D（研究開発）をしっかりとって、民活を取り入れるべき。原西部地区の旧国道1号沿いに、民間団体の福祉施設建設が2件、既に始まっている。伊豆箱根鉄道も福祉施設を取り入れていくと言っている。福祉の流れが原西部地区には始まっている。民間は、やりだすととても早い。行政もそういう流れがあることも取り入れて欲しい。
- 原地区を活性化させる案を選定して欲しい。

(3) 「新たな地域づくりを支える基盤づくり (H3)」に関する意見

分類コード

3030301

■原地区の沼川新放水路や南北道路などの基盤整備を進めてほしい

- 沼川新放水路建設の話が出てから 30 年程経つが、その間に新放水路計画について十分検討してきたのではないのか。今まで一体何をやってきたのか。できるだけ早期に新放水路の工事に着工してほしい。
- 沼川新放水路は地域で一番大きな問題。他の事業と並行してやってほしい。
- 沼川新放水路に 20 年程携わっている。何回も会合を重ねてきたが、職員の異動で挫折し、やり直しを繰り返してきた。ここ 2～3 年でようやく軌道に乗ってきたので、ぜひ早期に完成させてほしい。予算が付いたのは知っているのに、用地買収できる所から順次進めてほしい。被害が出てからでは遅い。
- 道路は原駅から真っ直ぐになるよう整備してほしい。原駅に海側からもアクセスできるよう改善してほしい。
- 大雨が降ると陸の孤島になってしまう地域では、22 号線（根方街道）と旧東海道を結ぶ南北道路のどれか 1 本でも嵩上げして、通れるようにしてほしい。

(2)代替素案の比較評価に関する意見

1. 沼 A-2

(1) 沼 A-2 のメリット・可能性に関する意見

分類コード

4010101

■土地区画整理などを行うことで民間投資が引き出され、居住・交流人口が増え賑わいが生まれ、街の魅力が高まることに期待

- 沼津の魅力が低下し、市内にある大企業も縮小や撤退をどんどんしている。そのような沼津ではいけない。だから、沼津には鉄道高架事業が必要だと私は思う。
- 区画整理で宅地ができ、または換地され、住民が住みついてくれることを期待。特に駅南区画整理に期待している。
- 沼津のまちは、ちょうどいい規模で、全国の手本となるべきまちだと思う。区画整理や再開発などと一緒に計画した鉄道高架だけ進んでいないというのは、異常な状態。事業を進めて、全国の手本にふさわしいまちに戻したい。
- 駅周辺をもっと開発して人を呼び込むと良い。
- 若者で街のにぎわいが生まれる策が良いと思います。高架事業が良いと思う。
- 7年程前まで沼津に住んでいたが、まだ着工していないとは驚いた。このままでは寂れていく一方。早く高架化すべき。
- 鉄道高架と併せて行う区画整理事業で、街の魅力の効果が高まると考えます。
- 高架事業に関連する事業に協力した人たちが満足するような方策として欲しい。まちへの民間投資が生まれるような計画であって欲しい。
- 早く高架化すべき。このままでは、どんどん寂れていく。
- 高架事業は良いと思うが、街のにぎわいも併せて作っていくことが大事。人や車が駅周辺に来やすい環境でなければ、仕方がないと思う。
- 自分は大阪にいたが、阪急電鉄などの駅で高架になった時、街が活性化されたのを見ているので、高架事業は期待している。
- まち並みが整備され、賑わいに役立つようなら高架化すれば良いと思う。駅北の区画整理事業箇所は、小規模な開発がされてしまった。県や市が買い上げて大規模に整備できなかったのか。
- 難しいが、静岡駅とその周辺を見ると、鉄道高架の方が良いと感じる。
- 街中に賑わいを取り戻すことに期待する。高架下を活用して、人を呼び込めるような店舗や施設を整備してほしい。

■ 駅南北の歩行者・自動車の移動が便利で、かつ、災害時も安全に往来できる交通ネットワークの形成に期待できる。他の方法で同様の効果を上げようとすると事業費はそれほど変わらないのでは

- たびたび踏切待ちをすることがあるし、駅周辺のガードも混雑しているので、これらが解消できれば良いと思う。
- ミツ目ガードやあまねガードは混んでいるので、なるべく通らないようにしている。高架化すれば、便利になると思うが、いつ頃完成するのか。
- まちなかの交通渋滞の緩和を期待する。
- 高架化すると、今のガードの他に南北を行き来できる道路が増えるので、まちなかの渋滞が解消されると思う。
- 職場が沼津なので、よくまち中を車で移動する。ミツ目ガードやあまねガードの渋滞がひどいので、緩和させて欲しい。高架化されると、今よりも渋滞が緩和されそうなので、良い。
- 駅の南北道路が安心して、フラットで歩けるように。ガードの雰囲気はキライなので、通らない様にしてほしい。年寄りにもやさしいように、歩きやすいまちにして欲しい。
- (都)大手町片浜線ができると、片浜まで行くのに便利になる。今は、すごく細い道路をこちょこちょ走っているような状況なので、早くできるとよい。
- 高架化されれば、車の運転がしやすくなりそうがいい。
- 細い道路にバスや通過交通が入り込んでくるので、とても危険。(都)大手町片浜線ができると、交通が分散するので、期待している。
- 歩いて南北が往来しやすくなること。足が悪いので、高低差が無く、平らになると良い。
- ガードを歩いて通勤しているが、遠回りであり、距離が無いのに時間がかかる。早く高架してください。
- ミツ目ガードは怖いので、夜通らない。近くてもタクシーを使う。とにかく早く高架して欲しい。
- ミツ目、あまねガードの改良、平坦になれば良い。跨線橋ではかえって不便になる。
- 早く高架化すべき。津波のブロックにもなるし、避難もしやすくなる。
- 高架化した方が多数メリットがあり、絶対いいと思う。ミツ目ガードの冠水もなくなる。
- 橋上駅を作ったり、その他を考えると、高架とそれほど事業費は変わらないのではないか。
- 橋上駅を造っても、人は高低差があればバリアを感じる所以、人の往来は限定的だと思う。ミツ目ガードを跨線橋に改良しても300~400億円かかる割には、メリットが少ない。高架を含めて、周辺を総合的に改良しないと駄目。

■充実した道路ネットワークや駅前の開発など、災害時にも強いインフラを将来に残すことが重要であり、必要な公共投資は行うべき

- 沼津は駅南が津波等の悪いイメージがある。それを解決するには駅北の開発が重要だと思う。事業費はかかっても、高架計画を進め、ひとつの一体の都市として強い街を作るべき。
- 税金を節約しなければいけないのは解るが、公共投資をしなければ今のままである。
- どこのまちも人口は減っていくのだから、どうやってこの危機を乗り越えるかだと思う。今の沼津は勢いが無いが、ここで踏ん張って盛り返し、東部の拠点ということを示して欲しい。そのためにも、沼津駅周辺の大手術、高架事業が必要だと自分は思う。
- 15年、20年の長期の事業では、知事が変わった程度で、方針を変えては駄目。4年ごとに方針転換していたら、何ごとも成り立たない。まちも企業と同じで必要な設備投資をしないと潰れてしまう。高架は沼津にとって、必要な設備投資。
- 反対する人は、借金を未来に残すなという理論だが、逆に高架を含めたまちのインフラを残すべきである。まちのインフラがしっかりしていれば、人も集まるし、まちとして持続する。

■これまでの手続きと時間を無駄にせず、既計画を踏襲しながら、コンパクトな市街地整備を進めてほしい

- 相当昔から高架化の話があったのに、高架にしないから、まちがこんな状況になってしまった。大きな事業で進めるのも大変なことだと思うが、着実に進めて行って欲しい。
- ここまで進んでいるのだから、早く高架をしないと駄目。中途半端な後戻りや足踏みは無駄。
- 鉄道高架事業をやると言って、車両基地や貨物駅の移転先用地を購入し、関連する事業も進んでいる状況なのだから、しっかり最後までやり通して欲しい。現在の計画を変えるようなことはしないで欲しい。
- どんな事業にも反対はある。高架は決定したことだから、どんどん進めるべき。今では、沼津よりも新幹線が停まる三島の方がにぎわっている。
- ここまで高架化の計画が出来上がっているのだから、高架化すれば良い。スピード感が大事。
- 決めた事なので、高架をちゃんとやって、コンパクトシティを実現しないと、まちが壊れてしまう。郊外店の大きな店が出来ると駅前のにぎわいや、コンパクトシティが成り立たない。
- 杉崎町のJR貨物社宅跡地が、一時的に駐車場となっているが、空地にするなら、どんどん家を移転して区画整理を進めたほうが良いと思う。用地提供などに協力してくれた人がいっぱいいるので、高架や区画整理を途中で止める訳にはいかないと思う。

- ・高架化を中止した場合の手戻りを懸念。

■国や県の補助金が出るなど実現性が高く、拠点形成に早く着手できる

4010105

- ・東部地区の顔として、国や県の補助金がもらえるうちに、高架事業を進めるべき。このままでは寂れる一方。

(2) 沼 A-2 のデメリット・リスク・課題に関する意見

分類コード

■少子高齢化が進む中、高架事業が市財政を悪化させたり、他の事業を中断させたり等の懸念はないのか

4010201

- ・高架化に着手したはいいが、財政が悪化して途中で中断してしまうことはないのか。夕張市のように財政破綻することはないのか。
- ・今後、少子化で税金を負担する人が減っていく中で、高架化する必要があるのか疑問に思う。
- ・高架だけ、多額の税金を投入して良いはずはない。地震対策など必要なものはある。
- ・財政が心配。これが大丈夫なら、高架すれば良い。
- ・高架に関連して、まちが整備されることは、非常に良い事だが、お金がかかる。一昔前ならやるべきだったが、これからはやめた方が良い。
- ・地震対策に費用がかかるので、高架事業はやめるべきだと思う。駅の南側は津波で浸水する可能性があるため、北側にまちがシフトしている。南を発展させよう、維持させようとしても、時代の流れが北側へ移動しているので、無理だと思う。交通の流れも国道 1 号なので、国 1 沿いを発展させるように計画を考えるべき。
- ・高架事業にはお金がかかりすぎる。1800 億円もの費用をかけるのであれば、もっと別の子育てへの支援策、保育施設の建設、高架事業よりも市のためになる施策がいろいろできる。鉄道があるのだから、南北が分断されていて当然である。なんとかしたいなら、自由通路だけ作れば、それで事足りる。
- ・高架案は、財政的問題を懸念。周辺道路が全て整備されないと効果がない。
- ・鉄道高架をすることは、沼津の街の身の丈に合っていない、もはやマイナスかと思っている。

■高架事業にかかる事業期間をなるべく短くすべき

4010202

- ・高架化工事の工事期間は、なるべく短くすべき。

■高架化しただけでは、賑わい形成は図られないのではないのか

4010203

- ・高架化した後、人口増、にぎわいにつながるか？高架化しただけではダメ。

■高架後、駅周辺の騒音や振動、風害、日照問題が発生しないか心配

4010204

- 高架化すると、音がうるさくなるのではないかと？
- 精密部品を扱うので、高架後の振動や騒音、風圧がどの程度あるのか気になる。
- 地震対策を考えると、高架は危ないと思う。沼津は風が強いので、高架のホームは心配かと思う。
- 高架の北側で、日があたらなくなる家が出てくるかもしれないね。
- 高架は万里の長城のようなもので見苦しい。
- 私の自宅のすぐ隣に1 m以内に高架が出来る予定との事で話がすすめられています。1 m以内の工事で音や揺れ等、響かないわけがないと思います。

■工事期間中の通行止めが商業に影響しないか心配

4010205

- 工事中の通行止め、商売への影響が心配。

■高架の構造物の耐震性が心配だ

4010206

- 東海地震の時に高架橋が倒壊しないか心配。
- 想定外の地震や津波被害想定が新聞に記載されていた事がありました。高架建設予定の初期説明会では、地震対策も万全との話をされていましたが、高架が傾く可能性は全くないと言い切れるのでしょうか？工事中にも地震がくる可能性があると思います。

2. 沼 B-3・4

(1) 沼 B-3・4 のメリット・可能性に関する意見

分類コード

4020101

■沼津の人口規模や市財政の状況を考えれば、高架ではなく橋上駅やオーバースタックで十分ではないか

- 市の財政は大丈夫か。不安があるならオーバースタックでも良い。
- 沼津の人口規模で高架は不要。オーバースタックがあれば良い。
- 清水駅ぐらいの駅にすれば十分だと思う。更に可能なら、線路上に人工地盤を作って広場にしたら良い。三ツ目ガードは、オーバースタックで市役所前までつなげたい。
- 沼津に高架はいらない（小田原、戸塚でさえ橋上駅）。橋上駅をつくり、あまねは、自転車が走れるよう改良すればよい。
- 人口も減少しているので、鉄道を高架化するのではなく、事業費を節約できる橋上駅にした方がよい。

■高架化は時間がかかるので、早い対策とするために橋上駅がいい

4020102

- 今から高架では遅い。とにかく早く対策を。

(2) 沼 B-3・4 のデメリット・リスク・課題に関する意見

分類コード

4020201

■総合整備事業を中止とした場合に、進行中の土地区画整理区域の地域整備に支障が出たり、新たな補償が必要になるのではないか

- 高架事業が中止となった場合、区画整理事業がすでに着手されてしまっている箇所がどうなるのか？
- 仮に高架しないとなった場合、買収した用地はどうするのか。
- 高架を前提として、国道 414 号の改良や区画ができてきている。また、原や車両基地用地は、高架をしなかったらどうなるのか？高架しないなら県が市有地を買ったり、何らかの補償をすることは覚悟して判断して欲しい。
- 高架事業自体には着手し、進んでしまっているので、それをどうするかが問題。

3. 沼 B-5・6

(1) 沼 B-5・6 のメリット・可能性に関する意見

分類コード

4030101

■沼津の人口規模や市財政の状況を考えれば、高架ではなく橋上駅や自由通路で十分ではないか

- ・今の沼津には、橋上駅くらいがいいと思う。確かに、鉄道高架が一番いいかもしれないが、事業費や少子化の事を考えると、橋上駅で十分ではないかと思える。
- ・市に予算がない現状のため、事業費をかけない自由通路案で良いと思う。
- ・エスカレーター付の自由通路を早く造って欲しい。20万都市の駅でエスカレーターが設置されていない駅は無い。
- ・南北の往来が便利になってほしいとは思いますが、高架までは必要ない。橋上駅や自由通路で良いのではないかと。
- ・静岡県も大きな県債（借財）を抱えている現状では、莫大な事業費のかかる現事業計画を見直し、「計画変更」して早急に実現可能な「橋上駅・自由通路」を実現するよう努力していただきたい。
- ・沼津は南北往来の道路だけつくれば、投資効果はあがると思う。渋滞はしていないので、駅の自由通路だけでもいい。
- ・それ程渋滞しているとは感じないので、橋上駅で良いのではないかと。

■暫定であっても自由通路であれば、南北の行き来を早急に改善できる

4030102

- ・暫定自由通路を早急に整備すべき。
- ・2020年オリンピックに間に合うように暫定自由通路の整備を望む。
- ・暫定でも良いので、早くエスカレーター付の自由通路が欲しい。
- ・本来やるべきことは、自由通路のみ。JRが橋上駅にしたいのであれば、JRが沼津駅を橋上駅化すればいい。自由通路は、歩行者のみではなく、自転車も通れるものでなくてはならない。

■橋上駅であっても、デザインやマネジメントで賑わい形成が図られる可能性がある

4030103

- ・橋上駅の上に、アーケード街でやる気のある商店主が出店できるようなスペースを作る、という発想もあるのではないかと？
- ・山梨県には、安藤忠雄が設計した橋上駅と自由通路があるらしい。沼津駅を橋上駅化する際には、事業費を抑えるだけでなく、そういった駅を見習い、誇れるものとして欲しい。
- ・橋上駅の参考事例はたくさんある。東静岡や小田原などに聞けばいい。

■その時の社会、財政、交通状況に応じて臨機応変に対応できるので、現段階では小規模な整備とするのがいい

4030104

- 自由通路・橋上駅を整備した後に、その時の優先順位を考えて、三ツ目ガードなりあまねガードを改良すればいい。
- 東駿河湾環状道路ができ、三ツ目ガードやまちなかの交通量がだいぶ変化してきている。道路は、その時の交通事情を考えて、整備していけばいい。

(2) 沼B-5・6のデメリット・リスク・課題に関する意見

分類コード

■橋上駅だけでは、南北の自動車交通の問題が解決せず、歩行者等も上下移動が必要で不便なままである

4030201

- 橋上駅案では、上下移動はあるし、車の問題は解消しないので、効果は薄い。
- 橋上駅は、安くて良いと思うが、自転車が行き通れないと不便である。
- 南北交通の渋滞解消には疑問。ネットワークが繋がらないと意味がないのでは。
- 自由通路も便利になるが、上下移動はあることを理解しないとならない。
- 橋上駅は南北の往き来の時間短縮にならない。
- 橋上駅では、年寄りには歩きにくいと思う。
- 跨線橋にした場合に、自転車が走りにくくなるのは困る。

4. 原 A

(1) 原 A のメリット・可能性に関する意見

分類コード

4040101

■道路整備や治水対策など、原地区の地域づくりが貨物駅整備をきっかけに進むことに期待する

- 貨物駅整備をきっかけにして、一気に原地区の整備を進めたい。夢をもって絵を描き、市民に示して欲しい。
- 若い人は、貨物駅移転を特に気にしていない。むしろ水害が心配なので、新放水路の建設に期待している。
- 貨物駅を原に移転するとしても、周辺整備を行うことで、原にもメリットがあると思う。
- 原地区では、南北道路の不足の問題が大きい。貨物駅が来ると迷惑なところもあるが、南北道路に期待したい所もある。

(2) 原 A のデメリット・リスク・課題に関する意見

分類コード

4040201

■原地区に貨物駅が移転すると、踏切が開かずの踏切になってしまうのではないかと心配

- 原地区に貨物が移転される場合(原A案)については、植田踏切（県道東柏原沼津線の踏切）が開かずの踏切になってしまうか心配。踏切が開かなくなると、植田地区の分断となる。
- 貨物が移転されるのであれば、それなりの対策をとって欲しい。
- 植田踏切付近は、変則的な交差点になっている上、踏切が隣接しているのでとても危険。通学路としても利用しているので、吉原駅にあるような地下道を植田踏切のところへ設置して欲しい。

■貨物駅が移転すると、周辺への騒音被害が心配

4040202

- 貨物は騒音がうるさそう。
- 原 A 物流機能を活用した全体整備案では、騒音、振動、鉄粉、熱風及び周辺踏切の遮断が懸念される。更に、もし、国道一号沿いに物流基地を作るとを想定しているとする、地盤の軟弱状況を考慮することが必要である。

■貨物駅が移転すると、富士山などの景観が損なわれるのではないかと心配

4040203

- 原地区へ、貨物駅は移転しないでほしい。富士山が望める美しい景観を残したい。

5. 原 B

(1) 原 B のデメリット・リスク・課題に関する意見

分類コード

■貨物駅が整備されずに原地区の地域整備に公共投資がされるのか疑問

4050201

- 原 B、C 案となった時に、沼津市長や市議会は、はたして実施するであろうか。

6. 原 C

(1) 原 C のデメリット・リスク・課題に関する意見

分類コード

■貨物駅予定地は面積が小さく、周辺の土地も利用しなければ施設誘致等ができないのではないか

4060201

- 鉄道沿いの貨物駅予定地だけ使っても何もできない。貨物駅予定地周辺の土地も必要になってくる。

(3)代替案の比較評価に関する意見

1. 代替案 2

(1) 代替案 2 のメリット・可能性に関する意見

分類コード

5010101

■これまでの手続きと時間を無駄にせず、既計画を踏襲しながら、出来る限り知恵を絞り、社会基盤整備を行ってほしい

- ・既に7割の土地買収が完了し、先祖代々守り続けた大切な土地を、沼津市の発展の為に明け渡した方々がいる訳です。高架化前提で土地を譲っているのです。今更後戻り等は出来ません。犠牲が少ない事は理想論に過ぎません。大事業を進めるには当然、犠牲は付き物です。計画は延びただけ無駄な金がかかっている訳で…以下を希望。①高架はする。橋上化は無い。②代替案をのむならば、沼 A-1 案と原 A 案。③出来る限り知恵を絞り、なるだけ事業を並行させる努力をして、事業期間の短縮に心掛ける。(現計画より数年の短縮が理想) 早期での完成。④官民一体で、ランドマークとなる複合高層ビルを建設。公的サービスを受けられる市役所の分庁舎的な施設と民間オフィス、また市内を一望出来る展望フロア等の機能は必須。

沼 A-2 のメリット・可能性に関する意見（意見趣旨のみ再掲）

■土地区画整理などを行うことで民間投資が引き出され、居住・交流人口が増え賑わいが生まれ、街の魅力が高まることに期待

4010101

■駅南北の歩行者・自動車の移動が便利で、かつ、災害時も安全に往来できる交通ネットワークの形成に期待できる。他の方法で同様の効果を上げようとすると事業費はそれほど変わらないのでは

4010102

■充実した道路ネットワークや駅前開発など、災害時にも強いインフラを将来に残すことが重要であり、必要な公共投資は行うべき

4010103

■これまでの手続きと時間を無駄にせず、既計画を踏襲しながら、コンパクトな市街地整備を進めてほしい

4010104

■国や県の補助金が出るなど実現性が高く、拠点形成に早く着手できる

4010105

原 A のメリット・可能性に関する意見（意見主旨のみ再掲）

- 道路整備や治水対策など、原地区の地域づくりが貨物駅整備をきっかけに進むことに期待する

4040101

（２）代替案 2 のデメリット・リスク・課題に関する意見

■原地区に貨物駅用地を確保するのが難しいのでは

- ・事業が進まない原因の貨物予定地が、これからも難しい事を考えると、それを解決する時間がかかる案は、どうかと思う。高架化が良いとは思うが、橋上駅でもよいとも考える。

分類コード

5010201

沼 A-2 のデメリット・リスク・課題に関する意見（意見主旨のみ再掲）

- 少子高齢化が進む中、高架事業が市財政を悪化させたり、他の事業を中断させたり等の懸念はないのか

4010201

- 高架事業にかかる事業期間をなるべく短くすべき

4010202

- 高架化だけでは、賑わい形成は図られないのではないかと

4010203

- 高架後、駅周辺の騒音や振動、風害、日照問題が発生しないか心配

4010204

- 工事期間中の通行止めが商業に影響しないか心配だ

4010205

- 高架の構造物の耐震性が心配だ

4010206

原 A のデメリット・リスク・課題に関する意見（意見趣旨のみ再掲）

- 原地区に貨物駅が移転すると、踏切が開かずの踏切になってしまうのではないかと心配

4040201

- 貨物駅が移転すると、周辺への騒音被害が心配

4040202

- 貨物駅が移転すると、富士山などの景観が損なわれるのではないかと心配

4040203

2. 代替案 4

(1) 代替案4のメリット・可能性に関する意見

■関連産業が既に集積する他地区に貨物駅を移転するといいいのでは

- ・富士市には製紙会社がたくさんある。そこに貨物駅を持っていけば良いのではないか。

分類コード

5020101

沼 A-2 のメリット・可能性に関する意見（意見趣旨のみ再掲）

■土地区画整理などを行うことで民間投資が引き出され、居住・交流人口が増え賑わいが生まれ、街の魅力が高まることに期待

4010101

■駅南北の歩行者・自動車の移動が便利で、かつ、災害時も安全に往来できる交通ネットワークの形成に期待できる。他の方法で同様の効果を上げようとすると事業費はそれほど変わらないのでは

4010102

■充実した道路ネットワークや駅前の開発など、災害時にも強いインフラを将来に残すことが重要であり、必要な公共投資は行うべき

4010103

■これまでの手続きと時間を無駄にせず、既計画を踏襲しながら、コンパクトな市街地整備を進めてほしい

4010104

■国や県の補助金が出るなど実現性が高く、拠点形成に早く着手できる

4010105

(2) 代替案4のデメリット・リスク・課題に関する意見

■貨物駅の移転先を原地区以外に新たに探すのは、新たな協議が必要で難しいのではないか

- ・貨物駅を田子の浦へ移転する案は、むずかしいと思う。
- ・高架化する代替案4は、貨物駅の移転が課題。

分類コード

5020201

沼 A-2 のデメリット・リスク・課題に関する意見（意見主旨のみ再掲）

■少子高齢化が進む中、高架事業が市財政を悪化させたり、他の事業を中断させたり等の懸念はないのか

4010201

■高架事業にかかる事業期間をなるべく短くするべき

4010202

■高架化しただけでは、賑わい形成は図られないのではないか

4010203

■高架後、駅周辺の騒音や振動、風害、日照問題が発生しないか心配

4010204

■工事期間中の通行止めが商業に影響しないか心配だ

4010205

■高架の構造物の耐震性が心配だ

4010206

原 B のデメリット・リスク・課題に関する意見（意見趣旨のみ再掲）

■貨物駅が整備されずに原地区の地域整備に公共投資がされるのか疑問

4050201

3. 代替案 7

(1) 代替案 7 のメリット・可能性に関する意見

沼 A-2 のメリット・可能性に関する意見（意見趣旨のみ再掲）

- 土地区画整理などを行うことで民間投資が引き出され、居住・交流人口が増え賑わいが生まれ、街の魅力が高まることに期待 4010101
- 駅南北の歩行者・自動車の移動が便利で、かつ、災害時も安全に往来できる交通ネットワークの形成に期待できる。他の方法で同様の効果を上げようとすると事業費はそれほど変わらないのでは 4010102
- 充実した道路ネットワークや駅前の開発など、災害時にも強いインフラを将来に残すことが重要であり、必要な公共投資は行うべき 4010103
- これまでの手続きと時間を無駄にせず、既計画を踏襲しながら、コンパクトな市街地整備を進めてほしい 4010104
- 国や県の補助金が出るなど実現性が高く、拠点形成に早く着手できる 4010105

(2) 代替案 7 のデメリット・リスク・課題に関する意見

- 貨物駅の移転先を原地区以外に新たに探すのは、新たな協議が必要で難しいのではないかと
分類コード 5030201
 - ・貨物駅を田子の浦へ移転する案は、むずかしいと思う。
 - ・高架化する代替案 7 は、貨物駅の移転が課題。

沼 A-2 のデメリット・リスク・課題に関する意見（意見主旨のみ再掲）

- 少子高齢化が進む中、高架事業が市財政を悪化させたり、他の事業を中断させたり等の懸念はないのか 4010201
- 高架事業にかかる事業期間をなるべく短くするべき 4010202
- 高架化しただけでは、賑わい形成は図られないのではないかと 4010203
- 高架後、駅周辺の騒音や振動、風害、日照問題が発生しないか心配 4010204
- 工事期間中の通行止めが商業に影響しないか心配だ 4010205
- 高架の構造物の耐震性が心配だ 4010206

原 C のデメリット・リスク・課題に関する意見（意見趣旨のみ再掲）

- 貨物駅予定地は面積が小さく、周辺の土地も利用しなければ施設誘致等ができないのではないかと 4060201

4. 代替案 9

(1) 代替案 9 のメリット・可能性に関する意見

分類コード

5040101

■事業費の縮減、工事期間の短縮、原地区での用地取得のしやすさなどが想定されるので、代替案 9 が望ましい

- ・私は次の観点から代替案の 9 若しくは 10 を推奨します。①高架での整備費用が莫大なこと。②地方の中小都市において、高架にする必要性は低いこと。③何よりも住環境、特に沿線周辺全体の景観を分断し、見苦しいものにしてしまうこと。④高架にした場合、勾配のすりつけ区間が長く、この部分で利用価値のない土地が多く発生すること。
- ・財政の問題、工事期間の問題、人口減少と高齢者増加に伴う社会保障の問題、上記を勘案し「代替案 9」「代替案 10」とし、費用は最少に、短期間に完成する市民が希望する南北自由通路の整備を早急に求めます。
- ・原地区での新たな用地買収は、貨物駅以外の活用については、自然を生かした使い方ならば、難なく了解は取れますので、懸念に値しません。

沼 B-3・4 のメリット・可能性に関する意見（意見趣旨のみ再掲）

■沼津の人口規模や市財政の状況を考えれば、高架ではなく橋上駅やオーバースタックで十分ではないか

4020101

■高架化は時間がかかるので、早い対策とするために橋上駅がいい

4020102

(2) 代替案 9 のデメリット・リスク・課題に関する意見

沼 B-3・4 のデメリット・リスク・課題に関する意見（意見趣旨のみ再掲）

■総合整備事業を中止とした場合に、進行中の土地区画整理区域の地域整備に支障が出たり、新たな補償が必要になるのではないか

4020201

原 B のデメリット・リスク・課題に関する意見（意見趣旨のみ再掲）

■貨物駅が整備されずに原地区の地域整備に公共投資がされるのか疑問

4050201

5. 代替案 10

(1) 代替案 10 のメリット・可能性に関する意見

分類コード

5050101

■事業費の縮減、工事期間の短縮、原地区での用地取得のしやすさなどが想定されるので、代替案 10 が望ましい

- 私は次の観点から代替案の9若しくは10を推奨します。①高架での整備費用が莫大なこと。②地方の中小都市において、高架にする必要性は低いこと。③何よりも住環境、特に沿線周辺全体の景観を分断し、見苦しいものにしてしまうこと。④高架にした場合、勾配のすりつけ区間が長く、この部分で利用価値のない土地が多く発生すること。
- 財政の問題、工事期間の問題、人口減少と高齢者増加に伴う社会保障の問題、上記を勘案し「代替案9」「代替案10」とし、費用は最少に、短期間に完成する市民が希望する南北自由通路の整備を早急に求めます。
- 原地区での新たな用地買収は、貨物駅以外の活用については、自然を生かした使い方ならば、難なく了解は取れますので、懸念に値しません。
- ①「R5」の時期別の累積効果の資料から、鉄道高架事業の完了が15～16年になっているのに対し、自由通路の開通実現が12年、三ッ目ガード改修完了が13年になっており「代替案9, 12」の方が短期間で実現できることが確認できる。
- ②「R8」の市財政の負担について、代替案2, 4, 7は極めて大きな事業費がかかるのに対し、代替案9, 10, 12, 13は比較的負担の少ない事業費で済み、沼津市にとっても、県にとっても費用負担の少ない代替案9, 10を推奨したい。
- ③「E2-1」のオフィス等の面積については、現行事業計画が106であるのに対して沼B3案、沼B4案、沼B5案は同じ106である。沼A2案は121であるが、シャッターを閉める店舗が多い現況から考えると、オフィス床面積を増やすよりも、減少の根本原因を解明してソフト面での対策を考えるべき、沼B3～5案でよい。
- ④「H2-3」原地区の従業員人口について、「原A案」132と「原B案」128では、ほとんど差がない。現実的に原A案は、実現性の見通しが立たない計画であり、この比較でも「原B案」で十分対応できると判断できる。
- ⑤以上のことから、工事期間、財政的な負担、実現の可能性を考えると、「代替案10」が今の沼津市には一番ふさわしい計画案といえる。

沼 B-5・6 のメリット・可能性に関する意見（意見趣旨のみ再掲）

- 沼津の人口規模や市財政の状況を考えれば、高架ではなく橋上駅や自由通路で十分ではないか 4030101
- 暫定であっても自由通路であれば、南北の行き来を早急に改善できる 4030102
- 橋上駅であっても、デザインやマネジメントで賑わい形成が図られる可能性がある 4030103
- その時の社会、財政、交通状況に応じて臨機応変に対応できるので、現段階では小規模な整備とするのがいい 4030104

（２）代替案 10 のデメリット・リスク・課題に関する意見

沼 B-5・6 のデメリット・リスク・課題に関する意見（意見趣旨のみ再掲）

- 橋上駅だけでは、南北の自動車交通の問題が解決せず、歩行者等も上下移動が必要で不便なままである 4030201

原 B のデメリット・リスク・課題に関する意見（意見趣旨のみ再掲）

- 貨物駅が整備されずに原地区の地域整備に公共投資がされるのか疑問 4050201

6. 代替案 12

(1) 代替案 12 のメリット・可能性に関する意見

分類コード

5060101

■沼津駅南北の交通渋滞の解消と回遊性の確保を効率的に行い、原地区では取得済みの用地のみを利用して整備する代替案 12 が整備のバランスの観点から望ましいのではないか

- ・高架化は沼津の現状、将来を見ても対費用効果から不要と思う。鉄道を境に道路状況を見ると狭く信号が多く渋滞要因となっている。よって市内通り抜け車両の通路としてオーバースタックは有効と考えます。商店街の活性化も沢田地区への郊外店出店計画等を見るまでもなく、ますます厳しくなることが考えられ自由通路によって人の流れを良くし南北を行き来し易くする。新たな土地取得も難しくせっかく取得出来た土地の有効活用を地元の要望に沿った活用が出来たらと考えます。高架を行わない割には投資額が多額となりますが、あまり絞ってもますます沼津の将来がじり貧となるように思えます。等々考えると代替案 12 が妥当と考えます。

沼 B-3・4 のメリット・可能性に関する意見（意見趣旨のみ再掲）

■沼津の人口規模や市財政の状況を考えれば、高架ではなく橋上駅やオーバースタックで十分ではないか

4020101

■高架化は時間がかかるので、早い対策とするために橋上駅がいい

4020102

(2) 代替案 12 のデメリット・リスク・課題に関する意見

沼 B-3・4 のデメリット・リスク・課題に関する意見（意見趣旨のみ再掲）

■総合整備事業を中止とした場合に、進行中の土地区画整理区域の地域整備に支障が出たり、新たな補償が必要になるのではないか

4020201

原 C のデメリット・リスク・課題に関する意見（意見趣旨のみ再掲）

■貨物駅予定地は面積が小さく、周辺の土地も利用しなければ施設誘致等ができないのではないか

4060201

7. 代替案 13

(1) 代替案 13 のメリット・可能性に関する意見

分類コード

5070101

■沼津は県東部の拠点として不足があり、交通課題は高架以外の方法でも解消できるため、代替案 13 で十分ではないか

- ・代替案 13 で良いと思います。そもそも沼津市が県東部の盟主と思っているほうが誤りです。沼津市と合併したい市町はありませんし、どう転んでも鉄道高架をすることが目的で交通・人の交流を考えているとは思えません。その現象として、①行政・商工会関係者は沼津駅の玄関である三ツ目ガード付近の雑草を見苦しく感じていないこと。（三島市はまち中がとてもきれいで沼津とは雲泥の差）②あまねガードはイーラ de を大きく計画通りとしたいため車渋滞と引き換えになっていること。③鉄道高架化しても駅南側正面から国道 1 号に片側 2 車線化は困難であろうこと。④通勤で 30 年以上三ツ目ガードを利用しているが、徐々に渋滞が少なくなっていたものが、ガード北側に信号が出来たことにより夕方の南進に渋滞がひどくなったこと。⑤JRにとって増益が見込めれば積極的に参画するであろうこと。⑥沼津市の福祉が近隣市よりも劣るため魅力がない。こんなことから、代替案 13 でも分不相応だと思います。

沼 B-5・6 のメリット・可能性に関する意見（意見趣旨のみ再掲）

- 沼津の人口規模や市財政の状況を考えれば、高架ではなく橋上駅や自由通路で十分ではないか 4030101
- 暫定であっても自由通路であれば、南北の行き来を早急に改善できる 4030102
- 橋上駅であっても、デザインやマネジメントで賑わい形成が図られる可能性がある 4030103
- その時の社会、財政、交通状況に応じて臨機応変に対応できるので、現段階では小規模な整備とするのがいい 4030104

(2) 代替案 13 のデメリット・リスク・課題に関する意見

沼 B-5・6 のデメリット・リスク・課題に関する意見（意見趣旨のみ再掲）

- 橋上駅だけでは、南北の自動車交通の問題が解決せず、歩行者等も上下移動が必要で不便なままである 4030201

原 C のデメリット・リスク・課題に関する意見（意見趣旨のみ再掲）

- 貨物駅予定地は面積が小さく、周辺の土地も利用しなければ施設誘致等ができないのではないかと 4060201

8. 比較ケース

(1) 趨勢比較ケースに関する意見

分類コード

■財政状況を今よりも悪化させないため、なにもしないでいい

4070101

- ・橋上駅でいいと思っていたが、今の経済状況では、全く何もやらない方がよい。

■富士見町のコミュニティや道路の状況は現状のままでは困る

4070201

- ・富士見町は、最盛期で約 260 軒あった。それが今、区画整理によって 100 軒程度になってしまった。グレーチングや側溝の蓋がガタついている。
- ・家が減っている。空地が多すぎる。市が最初に区画整理の説明会を実施したのが、平成 4 年。それからもうすでに 20 年経ってしまった。ゴーストタウンのようだ。まちこわしである。
- ・富士見町はどうになってしまうのか？沼津市は何もしてくれない。
- ・家を建て替えたくても区画整理区域内なので建て替えできない。
- ・ゴーストタウンの状況にも関わらず固定資産税は従前のおり、減免するなど何かしらの手当があっても良い。沼津市は困っている富士見町に何もしてくれない。

(2) 現計画に関する意見

分類コード

■現計画は議論されて計画されており、また、既に進められていることから、実現性が最も高いのでは

4090201

- ・現行案は考えつくされて計画されたものであり、実際、周辺の施設がその全体形で完成しているのだから、可能性が一番高いと思う。

■現計画は、計画から時間がたっており、事業効果が減少しているのではないか

4090202

- ・費用便益比は 2.7 から 1.5 に減少している。事業効果も減少しているのでは？

■高架化だけでは、賑わい形成は図られないのではないか

4090203

- ・沼津の衰退の原因は、南北の分断だけではない。高架化しても街は良くなるしない。
- ・高架頼みで沼津が良くなる、街が良くなるのは間違いである。
- ・(国) 414 号、(都) 沼津南一色線がスイスイ通れるようになって西武が戻ってくるか疑問。

■貨物駅のみ整備する現計画は迷惑施設であり、地元にはメリットが見いだせない

- 市は原地区西部に迷惑施設ばかり持ってくる。原地区に貨物駅が移転されれば、デメリットしかない。
- 貨物駅が移転する原は、駅ができて客が降りてくるわけでもないので、まちも発展しないし、良いことは何も無い。

(4)PI の進め方に関する意見

1. PI プロジェクトに関する意見

(1) PI の目的

■PI を通じて、市民が話し合い、現計画に代わる代替案も出され、予断なく検討が出来た

6010101

- 平成24年度から2年間かけて「PIプロジェクト」計画を進め、時間が掛かったが、沼津市民にとって必要な時間であったと考える。この時間が、「現事業計画」立案の段階で関係市民に提示されていたら、違った経過をたどり、「市民合意の事業」が進められたと考える。「有識者会議」を経て「PI委員会」が設置されその上で「勉強会」が設定され話し合われてきたが、この勉強会で現事業計画の問題点が指摘され、別の「代替案」が打ち出されたことは、極めて大きな意味を持つ大事なことである。
- PIの取り組みは素晴らしい。良い機会、まちづくりに参加できた。

(2) 透明性・公正性

■模型等は、公正にどの案についても作成すべきでは

6010201

- 総合庁舎の2階やオープンハウスで鉄道高架の模型を使うのは良くない。橋上駅の模型も提示しておかなければいけない。

(3) 検討のステップ

■ステップ6の選定にあたっては、一つの案に絞りきれないのではないかと。総合的な視点から選定してほしい

6010401

- 評価項目に従って○×を付けて、最終的に○が多い案に決定するような進め方に見えるが、実際はどうなのか。
- ○×で評価すると、現計画が全部良くなるに決まっている。そうではなくて、お金の掛け方や実現性など、いろいろな面で評価していかないと、金さえ掛ければ一番良いに決まっている。その点を考慮して最終的に決定してもらうようお願いしておく。
- PIで案を1つに絞りたいようだが無理だと思う。これまでの経緯や勉強会の様子から、1つの案で合意には至らないと思う。ここに着目したらこの案、あそこに着目したらあの案というように、2つくらいにするしかないと思う。

(4) PI 実施期間

■PI の取り組み期間が長い

6010601

- PI も大変だと思うが、長くなりすぎている。早く終了すべきだと思う。

(5) 意思決定

■高架化するかどうかについて、住民投票で決めてはどうか

6010701

- 高架化するしないについて、住民投票で決めれば良い。
- 知事が意志決定できるか？住民投票で決めたら良い。
- 住民投票で決めたら良い。

■何も決まらないことが最大の問題である。PI で議論は尽くしたのだから、PI の結果を踏まえ、知事の決断力が求められる

6010702

- 2年間の成果を無駄にしないでいただきたい。
- 高架でも、橋上駅でも、知事の早い決断が望まれる。
- 知事が決断をしたら、異論があっても、みなさんそれに従う事が必要。沼津市民は、そのくらいこのPIは重要な事だと考えるべきである。
- 高架に関して、この数年は動きが無いように見える。知事は早く決断しないといけない。
- 金沢も高架化して、まちのイメージが一新した。ズルズル先のばししないで、早く決断し、意思決定者がしっかりと決断することを期待。
- 鉄道高架をやる、やらない、どちらにしても早く決断しなければいけない。
- 知事は再選したんだから、今度こそ判断して欲しい。県中部・西部だけでなく、東部のことも考えて欲しい。
- 一長一短あるが、早く決めて事業をすすめてほしい。
- 反対があるのは知っているが、とにかく早く結論を出さなければ先に進めない。
- 知事が職員に全権委任して、丸投げしてしまったので、現場は大変だと思う。
- 知事が責任を持って、早急に決断すべき。
- 知事の最近の先延ばしの意見も、JR東海(空港新駅)を意識しているのではないかと判断すると、何も進まないと思ってしまい、こちらも心配である。

(6) 取り組みの体制

■PIでの議論は、本来、市議会ですっかり議論されるべき内容ではないか

6010801

- PIで議論している内容は、本来市議会にてしっかりとやる内容であって、それを素人にやらせるものではない。

■今後は、市や鉄道事業者との協議を踏まえた具体的な検討が必要である

6010802

- 沼津市がPIに参加しなかったことで、意思決定者がどの案を決断しても、しこりが残ってしまうことを心配しております。
- 高架を推進する立場であっても、このPIの取り組みに参加することはとても大切なことのはず。沼津市はまちづくりについて真剣に考えていかなければいけないのに参加しなかった。
- 川勝知事、県土木事務所のPIプロジェクトへの取り組みスタンスには最大限の誠実さが感じられましたが、何よりも残念なのは、実質的に最大の当事者である沼津市（行政）が同一のテーブルで議論に加わることを拒否したことでした。「籠城作成」のしわ寄せは、将来の沼津市民に來ます。
- 沼津市も、もっと積極的に関わるべき。
- PIプロジェクトは市と県が一緒にやらないと、片手落ち。住民は、県、市両方からの情報が欲しい。
- 広島など他の都市を見ると、高架はすべき事業である。しかし、今となっては、やれないのではと考える。JR貨物の考えが気になる場所である。
- 県、市、市民、一体となって進められたい。
- 今迄もJR関係、沼津市担当者の出席を要求してきましたが、実現せず今日まできてしまいました。推奨案を絞っても不完全燃焼の案だと思います。今後のプロセスの中に条件を付けて知事に報告して欲しい。
- JR東海もJR貨物も市も入らない結論での担保や、地元に対しての責任が取れるのか心配。

■技術検討アドバイザーについては、公正でバランスのよい人選とするべき

6010803

- 技術検討アドバイザーは重要な方々であると認識している。
- 技術検討アドバイザーの人選は中立、公正な形でお願いします。
- 技術検討アドバイザーを設けるとしたら、有識者会議は何だったのだろう。
- 土木技術のほうだけでなく、財政専門の方、地方都市問題専門の方等を入れていただきたい。

■技術検討アドバイザーには、市財政などの情報を十分に提供し、算出方法の妥当性や将来予測についても監査を受けてほしい

- 財政が専門の井出先生に、沼津市財政の情報をしっかりと提供して欲しい。鉄道高架事業を含む、沼津駅周辺総合整備事業の事業費以外に、清掃プラント・新体育館・公共施設の維持管理費等の事業費について考慮して検討して欲しい。
- 費用対効果について技術検討アドバイザーにはしっかりとチェックして欲しい。費用対効果の算出方法について、費用対効果の計算が全てでは無いと思う。アドバイザーには、本当にこの算出方法のみで考えて良いのか検討して欲しい。
- また、算出にあたっては、交通量等のデータも最新のものにして算出して欲しい。
- 現状の財政状況だけでなく、将来の財政状況も含めて検討して欲しい。
- 鉄道高架が借金を回収できないような事業であれば、今後、沼津市もタ張市のように借金地獄に陥ってしまうと危惧している。
- 人口が減少すれば、収入も減ることになる。アドバイザーには、歳入についてのデータを長期的な観点でチェックして欲しい。
- また、アドバイザーにはどのような資料を提供しているのか、その一覧表を提示して欲しい。

■PI 運営事務局の職員等の誠実な対応に感謝する

- 会議の都度、詳細な資料の準備、会場設営、段取りに努力して下さった事務局の皆さんに、改めてお礼申し上げます。
- 委員長はじめ委員の先生方、ファシリテーターの皆さんの誠意ある取り組みに感謝する。

(7) PI 終了後の進め方

■選定した4案だけではなく、今後の地域づくりの進め方に関する共通認識が重要だ

6010901

- 県知事に推奨する場合、PI委員の言われる通り、共通認識がメインで、その代替案として4案を付ける方が良いと思う。しかし、現状認識として、沼津市の財政状況、南北交通の交通量、沼津駅周辺の現状、沼津駅南北の通路の要望状況、原地域の現状等も、提示すべきと思います。人口減についても、出すべきである。
- ぜひ、この後も、県主導の市民参画を実施していただきたいと思います。

■選定された4案を前提に、市民参加を通じて県、市、市民が検討を進めていくべき

6010902

- PI委員会で認められた案について県・市共に真剣に検討に入って欲しいです。特に財政面からの再検討を実施して欲しい。
- どの案にしろ、市民の利益を第一に考慮して、このような巨大事業は、市民との協働は不可欠、民主的手法で行政の独断はやめにしよう。

■今後も第三者機関が地域づくりのプロセスを監視、評価、助言する体制が必要だ

6010903

- PI委員会は最終的に知事に対しPIプロジェクトの報告をすることになりますが委員会の皆様が2年間にわたり関わってきたこのプロジェクトが無駄にならないよう今後もぜひ監視、助言をお願いします。

2. PI ツール

(1) 情報提供

■PIを通じて、事業の目的や内容、現状の課題を市民に知らせることは大切

6020101

- 片浜や大岡地区の事業内容は、市民へあまり知らせていない。地域の人達へ、もっと積極的に知らせていかなければならない。
- ニュースレターに記載があったので、買い物ついでにオープンハウスに寄ってみた。どういう取組みがされているのか分かるので、PIの取組みは大切だと思う。
- 何をやっているのか気になったのでオープンハウスに寄ってみた。PIのような取組みは大切だと思う。
- 市民に情報を出したり、意見を聞いたりするのは、良い取組みだと思う。
- PI自体やこのオープンハウスは良い取組み。今のように、こじれる前にPIをしていたら、状況は変わっていたのではないかと思う。

■各所でのオープンハウスの開催など、市民に情報提供する良い取組みだ

6020102

- 今日、説明を聞いて、計画の概要と現状が理解できた。オープンハウスの取組みは良いと思う。
- 模型があるとわかりやすい。
- このようにオープンハウスで説明していただくと、非常によくわかる。良い事だと思う。
- パネル展示は良いと思う。PIに注目している。もう少し沼津市も情報発信をすべきである。

■今後も段階に応じて説明会など丁寧な情報提供をしてほしい

6020103

- 知事へ報告する「推奨案」についても、まとまった段階で、今まで関わってきた市民が納得するように丁寧な説明会を開催していただきたい。
- 県の担当部局では「推奨案」をいくつか絞って県知事に「報告書」を出すが、「推奨案」がまとまった段階で、沼津市及び沼津市民に「説明会」を開催して市民の理解と協力を求めているといただきたい。

(2) 意見把握

■市民の意見がどのように取り入れられるのか分かるようにしてほしい

6020201

- ・個人の意見が、どう反映されるのか？
- ・市民の意見を取り入れるような取組は大変であるが、大切なことだと思う。
- ・いろいろな考えはあるが、一人だけの意見はなかなか届かないところもあり、難しい問題かと思います。

(3) 車座談議

■車座談議では、女性や若い世代などより幅広い参加が必要

- ・見直し派・推進派がそれぞれ個別に開催したこともあって、ほぼ同一方向での意見集約を見ることが出来たと思う。ただ女性や若者の参加者が極少だったことが残念だった

■ご意見・お問い合わせは 沼津高架 PI プロジェクト・PI 運営事務局まで■



沼津高架PI 

- 郵送 〒410-0055 静岡県沼津市高島本町 1 番 3 号
静岡県沼津土木事務所 都市計画課内 PI 運営事務局
- FAX 055-926-5527
- メール numazu-pi@pref.shizuoka.lg.jp

URL : <http://www.pref.shizuoka.jp/kensetsu/ke-830/kouka/index.html>

TEL : 055-920-2222



 情報を掲載
しています。