

車座談議の概要

- 1 日 時 平成25年7月9日(火) 18:30～20:45
- 2 場 所 東部総合庁舎 別棟2階会議室
- 3 出席者 東駿河湾まちづくり研究会、社団法人沼津青年会議所 14名
沼津土木事務所 都市計画課
- 4 いただいた主なご意見

	意見
1	認可が切れた場合、すぐに再取得できるのか。
2	知事の「鉄道高架はやるが、強制収用はしない」という発言は矛盾がある。
3	鉄道高架を中止した場合、これまでの市の負担はどうするのか？
4	高架事業や区画整理が中止となった場合、現在、上乗せされている建ぺい率は変更となるのか？
5	市長も選択と集中の中で、高架事業を推進していく意気込みがある。
【沼津駅周辺地区の戦略案(代替素案) A-1,2案について】	
6	西武、富士急、東京電力の付近に生じる土地を有効活用し、マネジメントできないか。
7	推進派も反対派も、中心市街地活性化の総論の議論では盛り上がるが、各論となると話が続かない。
8	A1案の鉄道高架化は官の仕事で、A2案の南北市街地一体のまちづくりは民のやる仕事だと思う。
9	事業によって生まれる平面の土地は、民地・道路・緑地・オープンスペース等、様々な用途へ転換していけば良い。官地として利用できる土地は、どの程度あるのか？
10	B/Cは1.5もあれば十分。
11	高架化で多額の固定資産税(約14万㎡)が見込まれるが、高架化が遅れることにより損失を出していることになる。
【鉄道高架区間の縮小などについて】	
12	そもそもJRが縮小を認めるのか。
13	縮小できる技術的方法があるのか。設計上、ギリギリの勾配ではないのか。
14	高架の高さを低くすることで、高架の延長を縮めることはできないか？
15	現貨物駅を活用し、鉄道を高架化する案は、片浜地区に土地の追加買収が必要となり、大手町片浜線や片浜西沢田線等の道路整備もできなくなる。
【貨物駅について】	
16	貨物駅の「いる、いない」は市民が考えることではない。
17	ネットショッピングや通販のための物流拠点、企業誘致などの観点から、貨物駅は必要だと思う。通販の配送業務を持ってきて、物流拠点としてやっていくのが、最もいいと思う。
18	沼津に必要ということで、市内に貨物駅があると思う。縮小案でも納得しない人は必ずいる。
19	貨物駅の問題により鉄道高架が中止になった場合は、知事の法的責任が問われるのではないか。
20	貨物駅を廃止した際の補償費がどの程度になるか分からないが、選択肢の1つとして持っているべき。
21	JR貨物は県に対して不信感を持っている。その不信感を払拭しないと、うまくいくものもまとまらないのではないか？

22 経営戦略上、沼津に貨物駅があることは理解できるが、鉄道高架を中止する理由にはいけない。

23 JR貨物は民間であり、民間のやることに対して良い、悪いは言えない。

● 車座談議実施状況

