

沼津高架PIプロジェクト・「Step5(代替案と比較評価)(案)に対するご意見と回答

項目	No.	ご意見	回答
③評価項目に沿った比較評価	1	次に沼津市民の多くが抱く財政上の不安が全く解消されることなく会議が終息されることです。確かに過去の沼津は東部の中核都市でした、しかしここ10数年の地盤沈下は凄まじく桜田市政の12年間で、商工業の売上高は3分の1減少しました。市当局、議会はこの現実を直視しようとしていません。このことは人口の減少、労働力人口の減少の減少となって表れています。将に藻谷浩介氏が指摘する現実が急速に進展しています。また今後10数年すると、沼津市人口は15万人台となるという国の人口予測も発表されていますが、そんな中で沼津市が提出してきた財政予測では今後税収が増加するとしています。全く常識では考えられないデータが示されています。また現実の問題として、市首脳部は財政のひっ迫に頭を抱えています。昨年の市長選の折、市長は各地域で市民と語る会なるものを開きましたが、各地で示される陳情に「金が無い」と開き直るばかりでした。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、今からこの巨大事業をこの予算でやろうとしたら、誰一人賛成する人はいないでしょう。唯単に過去に都市計画決定していることが、沼津市に現在の混迷を与えているとしか考えられません。	各代替案の概算事業費及び市財政の状況については、評価項目「事業費が将来に渡って市財政の負担とならないか」(R8)にて比較評価しました。 また、財政分野の技術検討アドバイザー(PI委員会が選定した第三者の専門家)からの監査等を踏まえて比較評価しました。
③評価項目に沿った比較評価	2	(原地区の評価項目) 貨物駅が来た場合を考えると、評価項目として、環境の項目を入れるべき。	評価項目「居住の区域、産業の区域、残すべき農地・自然・景観・農の区域が区別されるか」(H1-3)の評価指標「既存の住環境に騒音等の影響がないか」にて比較評価しました。 ご指摘の箇所にて、当評価項目(評価指標)での比較評価結果を追記しました。
④代替素案の比較評価	3	沼津高架についてですが、私の自宅のすぐ隣に1m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。想定外の地震や、巨大地震の場合の埋立地及び、津波被害想定が新聞に記載されていた事がありましたが、この付近は埋立地になるそうです。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、埋立地は地盤が弱いので高架がこちらに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。	いずれの案であっても、設計段階において、地盤調査等を踏まえた耐震設計が行われることが想定されます。
④代替素案の比較評価	4	(沼A-2) 災害への備え ・堅牢建物とありますが、その基礎である地盤が液状化現象の起きそうな地盤についての懸念項目はいれるべきである。	堅牢建物への更新が図られることで、液状化に伴う建物倒壊等の危険性はほとんど解消されると想定されることから、評価項目「災害時の避難場所の確保、堅牢建物への建替え動向」(E4-1)で比較評価できると考えます。 各代替素案に共通して、沼津駅周辺地区における課題として、液状化の懸念を追加して記載しました。

④代替素案の比較評価	5 他に、初期の説明会では、騒音はほとんどしないとされていましたが、何メートルか離れていればの場合でした。1m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。高架の工事予定が、我が家や、高架隣接の方の子の受験勉強期間の辺りになるのもネックです。私の自宅の周辺(5件)では、高架から2cmしか離れてない民家もあります。私の自宅の間取りは、1、2階共、寝室は高架の隣です。高架より明らかに低い民家に高架が倒れてきた事を考えると不安でたまらないと、近所の方といつも話しております。地震が起きる度、そのような不安をかかえ、精神的にもまいってしまうと思います。また、沼津駅には目玉になるようなショッピングモールが一つもないので、通過地点になるだけです。このような場所に高架のような莫大な費用をかけている場合ではないと思います。工事中や、高架建設後に想定外の地震が起きて高架を再建する事になれば、費用がさらに倍増する事になります。そのような事態が起きれば、静岡は確実に非難されると思います。費用を最小限にさせていただき、住民が暮らしやすくしていただきたいです。私、高架隣接の方々の思いは高架反対です。高架を推進されている方々にとっては、第三者的な考え方しかできないと思いますが、高架隣接の方々の身になって考えていただきたいです。	いずれの案であっても、設計・工事段階において、騒音等の環境対策を周辺地域と協議しながら進めることとなります。
④代替素案の比較評価	6 各案を拝見しましたが高架をせず沼津駅を橋上駅にして改札口を二階にあげ自由通路にして人が往来(北口南口)するようにしたほうが私はいいと思います、清水駅とか東静岡駅みたいな感じです。三ツ目ガードをオーバーパスに改修。原地区は防災関係の建物(避難場所)や命の山や公園エリアを作る。私はなぜ市長が高架にこだわるのか？わかりません。だから北口が素晴らしくなり南口が過疎化になりますこれは市長の責任だと私は思います。人口が減り故郷沼津が失っています。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。もう一度考えてください。宜しくお願いします。	ご提案の橋上駅、自由通路、道路のオーバーパス等は、代替案9、代替案12に含まれます。選定に関するご意見についてはStep6の検討において参考とさせていただきます。
④代替素案の比較評価	7 ・三島には、伊豆フルーツパークができ、その付近に大吊り橋もできると聞いている。伊豆に行く人は、沼津を通らず、東駿河湾環状道路から伊豆へ行く。その方が修善寺にも早く行ける。 ・修善寺周辺には、とても有名な中伊豆ワイナリーができ、賑わっていると聞いている。 ・修善寺方面へ旅行するほとんどの人は、修善寺から静浦へ行き、沼津港、東名高速道路の順序で帰っていく。だから、沼津のまちなかに寄っていく人はいない。 ・沼津へ来る人はいないのだから、鉄道を高架化しても何も効果がない。 ・高架事業を進めるくらいなら、沼津港の振興をもっと進めてほしい。沼津駅北側へ投資する必要はない。駅の南側へ投資すべき。 ・キラメッセを新しくしたが、今は、キラメッセに行くのに、遠回りしなければならない。だから、鉄道高架よりも、南北自由通路をつくるべき。その自由通路には、エスカレーターや動く歩道も併設してほしい。それをみんな願っている。 ・駅の北側へキラメッセを作ったって、自分が使用するのは税金の申告の時くらい。第五小学校は給食費の滞納が多いと聞き、来訪者が行くような場所はほとんど駅南にある。駅北には投資する場所はない。 ・西武がなくなって、イトーヨーカドーにもっと高級品を置いてほしいという客もいると聞いたことがある。	ご提案の南北自由通路は代替案9、代替案10、代替案11、代替案12、代替案13、代替案14に含まれます。選定に関するご意見についてはStep6の検討において参考とさせていただきます。

④代替素案の比較評価	8 (沼B-3,4) まちづくりへの影響 ・“これまで平面交差点で東西の往来ができた道路を分断“とありますが、この計画ならば、当然、他地域で行っている、従来の東西道路はそのままオーバー道路の下を通れるようにするし、オーバー道路から、東西道路に下りられる構造とするのは当たり前だと思いますので、道路の分断はありえない。	評価指標「東西の移動の円滑さ」(E3-6)の評価指標「立体道路に伴う東西方向の分断延長」を用いた比較評価では、沼B-3、B-4案については、立体道路が地平部の道路へすりつける区間において立体道路の高架下を通行する高さが確保されず分断される道路が一部発生すると想定されます。
④代替素案の比較評価	9 原A 物流機能を活用した全体整備案 基盤整備とまちづくり ・“住環境等への影響が懸念される”とありますが、より具体的な内容 例えば、騒音、振動、鉄粉、熱風 及び 周辺踏切の遮断 と記載すべき。 ・更に、もし、国道一号線沿いに物流基地を作るとするこ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。	評価項目「居住の区域、産業の区域、残すべき農地・自然・景観・農の区域が区別されるか」(H1-3)の評価指標「既存の住環境に騒音等の影響がないか」にて比較評価しました。 原A案、原B案、原C案にそれぞれ想定される住環境等への影響を具体的に追記しました。 いずれの案であっても、設計段階において、地盤調査等を踏まえた耐震設計が行われることが想定されます。
④代替素案の比較評価	10 原B 種地を活用した先行的機能導入案 案の趣旨 ・“貨物駅予定地を開発の種地として…”とありますが、貨物駅予定地及びその周辺地を… とすべきである。	原B案は、既に取得済みの貨物駅予定地を種地として活用し、貨物駅予定地及びその周辺を整備する案です。
④代替素案の比較評価	11 (原B) 従業人口・雇用 ・“貨物駅の整備は伴わないが、導入施設が整備されるに伴う住環境への影響が懸念される。このため、…”とあるが、この案の趣旨は、自然を生かした案なので、次のように改めるべきである。 「貨物駅の整備は伴わないので、導入施設が整備されるに伴う住環境への影響は懸念されないが、地区全体の…」	評価項目「居住の区域、産業の区域、残すべき農地・自然・景観・農の区域が区別されるか」(H1-3)の評価指標「既存の住環境に騒音等の影響がないか」にて比較評価しています。 原A案、原B案、原C案にそれぞれ想定される住環境等への影響を具体的に追記しました。
④代替素案の比較評価	12 原B 種地を生かした先行的機能導入案 基盤整備とまちづくり ・“(施設整備に伴う住環境等への影響が懸念)”とありますが、この案は、自然を生かした案であり、当然、住環境について、配慮するので、この項目の懸念することは無い。従って、懸念は取り消すべき。 ・“貨物駅整備とあわせて県道東柏原沼津線と県道富士清水線を…”とあるが、この案は、貨物駅を作らないので、「貨物駅整備とあわせて」は削除すべきである。	原B案については、記載ミスがありましたので修正しました。 評価項目「居住の区域、産業の区域、残すべき農地・自然・景観・農の区域が区別されるか」(H1-3)の評価指標「既存の住環境に騒音等の影響がないか」(H1-3)にて比較評価しています。 原A案、原B案、原C案にそれぞれ想定される住環境等への影響を具体的に追記しました。
⑤代替案(パッケージ)の比較評価	13 代替案12を推します。理由は 1・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。 2・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パスは有効と考えます。 3・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。 4・原地区の将来を見ると地震3連動等の津波被害が考えられ、多くは投資できないと思われる。新たな土地取得も難しくせつ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。 5・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。	費用対効果については評価項目「社会的な高架をどう評価できるか」(R9)にて、沼津駅周辺地区における交通課題の解消については評価項目「南北移動の円滑さ」(E3-5)にて、歩行者等の南北の行き来については評価項目「歩行者や自転車等の南北移動の円滑さ」(E3-1)にてそれぞれ比較評価しました。また、原地区における用地取得について評価項目「手続的なリスクがなく、実現可能性があるか」(R6)にて比較評価しました。 選定に関するご意見についてはStep6の検討において参考とさせていただきます。

<p>⑤代替案(パッケージ)の比較評価</p>	<p>14</p> <p>既に7割近くの土地買収が完了し、原地区の反対派の地権者の方々と同じ様に、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。橋上化等は選択肢として設けるべきでは無いですね。今更後戻り等は出来ません。私の記憶が確かならば、川勝知事就任直前に、土地の強制収容にシフトしていたはず。大切な土地を譲った方々に何と説明されるのですか？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。綺麗事ばかりで無い事ぐらい、知事を初め、この事業に関わる計画者たる静岡県、そう皆さんが良くご存知でしょう。計画は延びた分だけ無駄な金がかかっている訳で…以下を希望。</p> <p>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。  ⑤原駅周辺は東海道をイメージした歩道に整備し、安全に歩ける様に配慮。駅舎やロータリーも風格を持たせ、市民サービスが受けられる施設を整備して欲しい。  反対派の方々の主張は正しいです。しかし、都市の未来はまず社会基盤整備からでもあります。静岡県や沼津市の都市計画化の皆さん、辛い事も多いでしょうが、汗を掻いて頑張ってください。</p>	<p>沼津高架PIプロジェクトでは、鉄道高架化や駅周辺開発、貨物駅の移転など様々な論点について考え得る案を予断なく検討することとしています。  各代替案は共通して事業期間の短縮努力が必要であり、その旨を代替案の比較評価において記載し修正しました。  選定に関するご意見についてはStep6の検討において参考とさせていただきます。</p>
<p>⑤代替案(パッケージ)の比較評価</p>	<p>15</p> <p>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。(三島市は町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号線に片側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タ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。(トヨタも東レも貨物引き込み線があっても今は使用していない。)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えます。</p>	<p>ご意見ありがとうございました。  選定に関するご意見についてはStep6の検討において参考とさせていただきます。</p>
<p>⑤代替案(パッケージ)の比較評価</p>	<p>16</p> <p>私は次の観点から代替案の9若しくは10を推奨します。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 高架での整備費用が莫大なこと</li> <li>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</li> <li>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</li> <li>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。</li> </ol>	<p>概算事業費については評価項目「事業費が将来に渡って市財政の負担とならないか」(R8)にて、都市景観については評価項目「魅力的な都市景観の形成への貢献度」(E1-6)にて、高架化に伴う鉄道用地の転用面積については評価項目「駅周辺地区での公共公益サービス(病院等)や観光資源の多様性」(E1-7)にて、それぞれ比較評価しました。  選定に関するご意見についてはStep6の検討において参考とさせていただきます。</p>
<p>⑤代替案(パッケージ)の比較評価</p>	<p>17</p> <p>・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。</p>	<p>各代替案の概算事業費については評価項目「事業費が将来に渡って市財政の負担とならないか」(R8)にて比較評価しました。  工事期間に関連して、評価項目「早く高架が現れるか、かつ、長期的な地域づくりへの効果があるか」(R5)や「手続き的なリスクがなく、実現可能性があるか」(R6)にて比較評価しました。  選定に関するご意見についてはStep6の検討において参考とさせていただきます。</p>

⑤代替案(パッケージ)の比較評価	18	<p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(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。</p> <p>(4)「H2-3」原地区の従業人口について、「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。</p> <p>(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」・「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。</p>	<p>代替案9、12については、都市計画等の見直し・協議や、道路整備に伴う新たな用地確保など不確定要素が多いと評価しています。選定に関するご意見についてはStep6の検討において参考とさせていただきます。</p>
⑤代替案(パッケージ)の比較評価	19	<p>(代替案2) 居住者等の増加などが期待され、…… ・“居住者等の増加……”とあるが、幾ら住宅床供給の余地ができて、街に新たな他の地域の市民が移住するからには、沼津市に新たな他市にない魅力が必要です。鉄道高架をし、綺麗な街にしても、人は集まってきません。従って、先ずやらなければならない事は、他市にない魅力をアピールし、整備することが必須です。沼津市民の移動だけでは、街は良くなりません。 従って、以下に書かれている居住者の増加は、架空の話であり関する内容は、訂正すべきであります。</p>	<p>Ⅲ(2)代替素案の条件設定にてお示した通り、比較評価にあたっては、各代替素案の趣旨や考え方を踏まえ、比較評価を行うための諸条件を設定しました。不確定な要素も多いことから、現状や類似事例などを参考に幅を持って設定しています。居住者等の増加の可能性については、条件設定のもと各代替案を比較評価するとともに、新規床供給に対する需要の動向についても、(5)代替案(パッケージ)の比較評価にて記述しています。</p>
⑤代替案(パッケージ)の比較評価	20	<p>(代替案2) 事業効果の発現までの期間が長い ・“原地区について、…事業主体も決定しているため、事業開始までに期間を要さない”とありますが、貨物駅移転用地の反対地権者を排除するには、強請収容しかないと思いますので、強制収用を実行して、やるのですか！</p>	<p>各代替案は共通して事業期間の短縮努力が必要であり、その旨を代替案の比較評価において記載し修正しました。 また、事業期間の短縮における課題点等を記載して修正しました。</p>
⑤代替案(パッケージ)の比較評価	21	<p>(代替案2) 事業費の縮減努力が必要 ・“想定した計画には……直ちに財政負担を心配する状況ではなく、……事業費が大きいことが直ぐに問題となる訳ではないが、……”とありますが、この内容は、本来◆であり、正に鉄道高架のデメリットの言いわけである。</p>	<p>各代替案のメリットや可能性を◆、デメリットやリスク・課題を◇にて記載(凡例は、各代替案の「案の概要」の下段に記載)しています。代替案2における事業費の縮減努力が必要である点は、◇デメリットやリスク・課題として記載しています。</p>
⑤代替案(パッケージ)の比較評価	22	<p>(代替案4) 貨物駅は市街等へ機能が移転するなど、物流機能の低下が懸念 ・“貨物駅移転先地権者など新たな関係者などの反発を生じる可能性がある。”とありますが、近傍駅へと統合であるので、近傍の貨物駅の構内周辺での工事となるので、改造時の騒音等は影響しますが、周辺地権者とのトラブルまでは考えられない。この案に反対のために敢えて考えだしたように思える。</p>	<p>貨物駅を近傍駅に統合する場合(代替案4、代替案7)には、現貨物駅の機能を確保するために移転先の近傍駅における貨物駅の拡大が必要となることが想定されるため、その場合のデメリットやリスク・課題を記載しています。</p>

⑤代替案(パッケージ)の比較評価	23	<p>(代替案4、7)          貨物駅移転等に伴い事業費が増加するため、事業費の縮減努力が必要          ・“事業費が増加する”とありますが、現貨物駅を移転する費用は、原西部だろうが、近傍駅だろうが変わらないと思いますが、原西部に移転した場合は、用地の買収と同時に、新貨物駅の設置、及び、周辺環境整備 例えば、騒音、振動、熱風、鉄粉 及び、踏切の遮断等の対策費が必要になりますが、近傍駅への統合であれば、少なくとも新駅はいらないし、環境整備に対しては、従来の環境整備状況下にある場所への移転ですので、少額で済むと思います。従って、増加するという記載は、当たらないと思います。</p>	<p>貨物駅を近傍駅に統合する場合(代替案4、代替案7)には、現貨物駅の機能を確保するために移転先の近傍駅における貨物駅の拡大が必要となることも想定されるため、新たな用地買収、環境対策等の費用を算出しています。</p>
⑤代替案(パッケージ)の比較評価	24	<p>(代替案7)          貨物駅は市外等へ機能が移転するなど、物流機能の低下が懸念          ・“原地区以外に・・・貨物駅移転先地権者など新たな関係者などの反発を生じる可能性がある。”とありますが、移転先は、既に貨物駅のある近傍駅で、そこに統合することなので、反発は考えられない。説明し、交渉事はあると思いますが。</p>	<p>貨物駅を近傍駅に統合する場合(代替案4、代替案7)には、現貨物駅の機能を確保するために移転先の近傍駅における貨物駅の拡大が必要となることが想定されるため、その場合のデメリットやリスク・課題を記載しています。          代替案4、代替案7について、近傍駅周辺での用地取得などにおいて必要となる調整等の観点から修正して記載しました。</p>
⑤代替案(パッケージ)の比較評価	25	<p>(代替案9)          原地区への貨物駅移転がなくなり、・・・新たな関係者の反発の恐れ          ・“原地区について、・・・新たな用地の買収などが課題となる。また「貨物駅」として買収に応じた地権者の理解が必要となる。”とありますが、既に、現地権者及び旧地権者(既に土地を売却した地権者)の方々へのアンケートを頂いており、ほとんどの方々から、貨物駅でなく、健康文化タウンで了解を貰っておりますので、新たな用地買収も、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。</p>	<p>代替案9、10、12、13について、用地取得において必要となる調整等の観点から修正して記載しました。</p>
⑤代替案(パッケージ)の比較評価	26	<p>(代替案10)          原地区への貨物駅移転がなくなり、・・・反発の恐れ          ・上記の通りで、新たな問題は生じない。</p>	<p>代替案9、10、12、13について、用地取得において必要となる調整等の観点から修正して記載しました。</p>
⑥PIの進め方	27	<p>(1)10月19日の合同勉強会で「代替案の比較評価」について、どれが望ましいか、その根拠と理由を示して話し合い「推奨案」提言への方向性を出すべきだと考える。          (2)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」を出すと思うが、「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。          3【その他】沼津駅付近鉄道高架事業について          (1)時間が掛かりましたが、私たち沼津市民が、沼津市の現状を考えてどのような事業計画が実現性のある計画であるかが明確になってきたと思います。工事期間、事業費の削減、実現可能性を考え、沼津市民が喜ぶ「推奨案」にしていきたい。</p>	<p>今後の沼津高架PIプロジェクトの運営の参考とさせていただきます。</p>
⑥PIの進め方	28	<p>長い間PI勉強会を続けて来て、終了を目前にしています。県の担当者、ファシリテーターの皆さまのご努力には感謝申し上げます。しかし今振り返ってみて、この会議の空しさ、物足りなさを禁じえません。以下何点かを指摘させていただきます。その第一は最大の当事者である沼津市がこの会議への出席を拒み、市民との対話を拒否し続けたことです。沼津市のこの頑迷な姿勢が今日の混迷を招いたことは明らかです。また広く市民の合意形成を求めようとした県方針に対する反乱と捉えてもよいでしょう。常識的に考えれば、沼津市は静岡県に見捨てられても止むを得ないとも言えましょう。このような頑迷な市長をいただいたことが悔やまれてなりません。</p>	<p>PI運営事務局では、沼津市への情報提供を継続して行っています。</p>

<p>⑥PIの進め方</p>	<p>29 本題を話し合ったのか、合同勉強会7回目(最終回)を前に思うことは、本当に、本題を話し合ったのかだ。沼津駅周辺の勉強会、原周辺の勉強会、として県主催のPIプロジェクトが始まったが、本来は昭和60年代に策定された沼津駅鉄道高架案が本当に一番の事業内容か、今でも一番の沼津南北交通障害の解決策なのかを検証しなければならないのに、沼津駅周辺の討議・検討に重点項目に偏り、事業認可を受けた沼津駅鉄道高架の13の踏切、3ガード、道路がどのように変化するか、駅と駅施設はどう変化するかを説明なしで、各人のイメージで、高架の促進だ、橋上駅だ、(幅広)自由通路だと各グループで話し合い、各勉強会の最後にグループごとの発表と伝言ゲームの繰り返しで10月19日の最終回を迎える。イメージで参加しイメージで終了し、自分の主張が答申に反映された、されないと、沼津駅実情を知らない、知らせない県の勉強会の運営方法に問題があった。市民と行政のコミュニケーション、としてPIプロジェクトが設立され沼津駅鉄道高架事業が平成18年11月に事業認可されても、地権者の反発で、一歩も進まない状況の打開策として、県、市民の対話で問題提議、要望、疑問と対話が始まったが、地元行政の沼津市の参加がない。静岡県職員の見解、沼津市議の疑問、マスコミの指摘にも沼津市役所は完全に無視し欠席しPI勉強会が終了する。沼津市の方針は、昭和60年代の鉄道高架案に執着し栗原市長は事あるごとに高架、高架と表明し勉強会参加者どころか県職員も無視した。このような状況で、PIとしての答申を川勝洋太静岡県知事に提出することは出来ない。地元の行政の連携・合意がないのに県が先走ると、静岡県は住民と沼津市の板ばさみになり收拾つかなくなる可能性が生じる。県の会議を無視しても、地元行政の意向を考慮し県が面倒見てくれるような悪しき前例を作ることになる。沼津市長、沼津市職員の不参加に対するけじめが必要だ、行政、役所、政治家は、上下関係が最たる組織、組織の認識のなさを無邪気に実行してしまった沼津市に反省を求めるべきで、沼津の汚点を見逃すべきではない、静岡県の厳正な対応が必要だ。沼津高架PIプロジェクトで沼津駅と沼津駅関連施設をどのように対応するか、川勝平太知事が表明しているように、原の貨物駅移転問題は現沼津貨物駅の1日5本の貨物の積み下ろしの数字が示すように全くの過剰施設で現行の施設で考慮する。原の貨物移転用地は地元の意向で健康文化施設と海拔0メートルからの富士山眺望を生かした「道の駅」を併設する。地元の農水産物の販売、RVパーク(キャンピングカー用施設)県内はもとより全国の「もてなし施設」として整備する。沼津駅周辺の地形、鉄道施設、明電舎の貨物輸送の引込み線等、全ての条件を考慮すると沼津駅を高架にしても南北交通障害は解決しない。問題箇所を個別に対応し、工費と工期の短縮をする。沼津駅交通障害の最たるところは、国道414号線3つ目ガードのS字道路。大型バス、トレーラ、はしご車と大型車両が通行困難、冠水対策の対応を行わず、大雨情報に気を使う状況を解決するためにも、昭和60年代、鉄道高架案の直前まで考えていた「レインボー計画」の現代版を復活させ国道整備として高架橋か直線のガードに変える。車両基地になる予定の間門の用地については用地取得が終わっていてPIの議題に一度も検討せず終わってしまっって不信が残った。広大な用地活用策は沼津再生のきっかけとなる整備を期待をする。最後に沼津駅本体だが、地元行政不参加での県の先走りによる、市との意見調整をする様な事態は避けるべきで、従属関係確認後、沼津市に対する今までの行為の処分をしてから、南北交通体系、予算、工期、将来性を考慮し南北(幅広)自由通路、橋上駅、そして野外音楽堂的な市民の集いと憩いの施設を設けるべきで、今まで机上の構想だったが、7年後の2020東京オリンピック開催前までに沼津駅周辺整備は全て終了する期限を設け事業を開始する。以上がPI勉強会に参加した私の感想です。</p>	<p>ご意見ありがとうございました。</p>
<p>その他</p>	<p>30 第三に沼津市の先見性の無さを指摘させていただきます。それは最近になって明らかになった東椎路への大型ショッピングセンター計画です。鉄道高架化事業は南北交通をスムーズなものとし、駅周辺の活性化を図ることを目的にしたものでした。このことはここ10年程の間に大きな流れとなったコンパクトシティを目指すものとほぼ一致するものでした。しかし今回の東椎路計画は、この方向性と全く対立するものです。市中心街の拡散、斜陽化の促進を図る以外の何もありません。この計画は沼津市の総合計画にも示されておらず、突然降ってわいてきたものです。全く先見性、計画性のないものと言わざるを得ません。このように考えてくると、この問題は市当局に任せておけないことは明らかです。県当局主導のもとに、短期間に、ローコストで南北が行き来出来る、自由通路の開設を強く望んでおります。</p>	<p>ご意見ありがとうございました。</p>