

※グループ討議の概要について

この資料は、グループ討議の振り返りのために、ファシリテーター及び事務局が議論の概要を整理したものです。暫定的な資料であり個別の意見を示したものではありませんことをご了承ください。修正が必要な点があれば、グループ討議の中で確認して下さい。

## 沼津高架P I プロジェクト 勉強会<合同>第 5 回 グループ討議の概要【A グループ】

### 【詳細に比較評価する代替案についての討議結果】

今回からステップ5「代替案の比較評価」の検討に入るにあたり、代替案14案のうち詳細に比較する案を7案にすることや、それ以外の案を今回は詳細に比較評価していない理由について、グループ検討の冒頭に事務局から説明いただき、概ね皆さんの了解を得ました。また、今回初参加の2名の方に対し前回の振り返りをおこなって、詳細に比較評価する7案の概要についても改めて確認を行いました。

### 【比較評価についての討議結果】

資料構成や比較評価（案）の算出方法の妥当性に疑問が出されたことから、事務局からの説明時間を確保してグループ検討を進めました。

沼津駅周辺地区の評価項目による比較評価（案）については、南北移動の円滑化だけを目的とすれば事業費が掛りすぎるといった懸念が示された一方、鉄道高架化の最大のメリットは、駅前の魅力づくりにつながる公園や広場などの公共空間を生み出せること（評価項目E1-3）である点が指摘されました。さらに関連して、駅前の魅力づくりは、駅周辺の居住人口の多さと集中度（E1-1）や、徒歩圏における住宅・商業・業務・公共公益施設等の床面積（E2-1）を増加させるための民間投資を呼び込むためにも重要である点が指摘されました。また、駅前で公共空間の創出は、行政だけが取り組める整備内容であるとしてその役割に期待する意見がありました。

原地区の評価項目による比較評価（案）については、どの案にしても実現に向けた課題（評価項目H1-1）が多々あり、事業主体や予算化の手法等について疑問が出されましたが、これに対して、実現化に向けて市民がPIや市民参加の場で意見を述べることの必要性も指摘されました。

広域的な観点からの評価項目による比較評価（案）については、これまでも多くの関心が示された事業期間や長期的な効果の大きさ（R5）、事業費（R8）、費用対効果（R9）を中心に議論がなされました。中途半端な効果しか出ない事業にそれなりの事業費をかけるのではなく、総合的な整備を行い最大の効果を目指すか、大きなハード整備は何も実施しないかのどちらかを選択してほしいとの意見や、具体的に概算総事業費が代替案10と13以外の代替案は1割程度の差であることから、15年以上という長期的な視点から効果の大きさを考慮して判断する重要性を指摘する意見が出されました。また、市の財政予測について、人口が減少している中、経済成長を見込んでいる点についての疑問が改めて出されました。

さらに、どの案が選択されたとしても、ソフト的なまちづくりやマネジメントの必要性が強調されました。そのためには、定住人口の確保や事業者の誘致など、20年後を見据えた市のビジョンが明確になるべきであるが、今は見えてこないことへの不満と同時に、市民も積極的にまちづくりに関わる必要があると、その意欲が示されました。

※グループ討議の概要について

この資料は、グループ討議の振り返りのために、ファシリテーター及び事務局が議論の概要を整理したものです。暫定的な資料であり個別の意見を示したものではありませんことをご了承ください。修正が必要な点があれば、グループ討議の中で確認して下さい。

## 沼津高架P I プロジェクト 勉強会<合同>第 5 回 グループ討議の概要【B グループ】

### 【詳細に比較評価する代替案についての討議結果】

事業工程の複雑さや事業費の増加、新たな用地確保の必要性などの理由から沼 A-3 案を詳細に比較評価しないとする事務局の説明を受け、実施の可能性が低いものは対象としないのであれば、原地区で貨物駅用地の用地取得が難航している原 A 案のパッケージされた代替案 2 も対象外とする提案が出されました。また、沼津駅周辺地区と原地区の代替素案を組み合わせることに対する疑問も改めて出されました。

これに対し、用地取得、事業費、事業期間など先が読めないものが多く、いずれの案にも実現に向けた課題はあることから、現段階ではあまり実現性に捉われずに検討を続けるという提案や、沼津駅周辺地区と原地区の組合せはこれまで議論を積み重ねてきた結果であり、それを元に戻す様なことはせずに検討を継続するなどの要望があり、予断なく多様な案を比較検討する視点から、事務局の提案した 7 つの代替案を比較検討の対象にすることを確認しました。

### 【比較評価についての討議結果】

恣意的に総合整備事業の優位性を高めて見せたり、他都市との比較をして多くの整備が必要だとアピールしているのではないかと懸念が出され、比較評価結果の数字だけでなく、指標の妥当性や算出のプロセスを明確にすることが求められています。

広域の評価結果については、住宅やオフィス、商業の床の増加が必ずしも、居住者、従業者、来訪者の増加（評価項目 R1）につながらないとする算出の前提条件への疑問や、人口増加のためにはハード整備よりもソフト施策が必要との指摘が出されました。この点に関連して、鉄道高架事業などのハード整備とまちづくりの仕組みなどのソフト策とは分けて焦点を絞った検討を行いたいという意見がありましたが、一方でハード整備のベースの上にまちづくりがあるので、基本となる都市計画のコンセプト達成のために総合整備事業が必要なのかという視点から検討したいとの考えも示されました。費用便益比（R9）については、数字はあくまで国交省のマニュアルに基づいたものであり、いわゆる「経済効果」とは異なることを明示することや、費用便益比の算出結果を PI においては強調しないことが提案されました。総事業費（R8）に関して、事業費が市財政にどの程度負担になるかだけでなく、事業が遅れることで発生する費用に加え、事業が整備されれば税収として見込める金額についても概算を算出して欲しいという意見が再度出され、事業が長引くことのデメリットを認識する重要性が指摘されました。

沼津駅周辺の評価結果については、評価項目によって対象とする圏域にばらつきがあることが指摘され、中心市街地全体で活性化を考えることを踏まえれば、可住、従業人口や来訪者数の評価は、総合整備事業の範囲である 500m 圏ではなく、中心市街地の範囲と同等の 1km 圏で算出した方が適切だという意見がありました。

原地区の評価結果については、ハード面の整備が遅れている原地区では「新たな地域づくりを支える基盤づくり」が重要であり、この目標達成のための評価項目を重視したいという意見や、乱開発の防止や騒音問題に加えて原地区にとっての大きな課題である治水対策についての項目も重視して比較検討してはどうかという提案が出されました。

※グループ討議の概要について

この資料は、グループ討議の振り返りのために、ファシリテーター及び事務局が議論の概要を整理したものです。暫定的な資料であり個別の意見を示したものではありませんことをご了承ください。修正が必要な点があれば、グループ討議の中で確認して下さい。

## 沼津高架P I プロジェクト 勉強会<合同>第5回 グループ討議の概要【Cグループ】

### 【詳細に比較評価する代替案についての討議結果】

詳細に比較評価する代替案については、事務局の提案のとおり7案とすることが確認されました。更なる提案として、市財政への負担の小ささや事業期間の短さ、実現性を重視すると、さらに案が絞られるのではないかとの意見も出されました。例えば、鉄道貨物駅を近傍駅へ統合するケースや原地区に貨物駅用地を確保する案について実現性に疑問が示されました。

### 【比較評価についての討議結果】

まず、広域的な比較評価のうち、事業費（R8）、事業期間（R5）、実現可能性（R6）が特に重要な評価項目として挙げられました。事業費（R8）については、総合整備事業を行う代替案2、4、7のメリットとして国から補助金が出されるとの意見があり、実現可能性（R6）については、原地区における貨物駅用地取得が進まないことが高架問題の原点である点を重視すべきとの意見が出されました。また、可住人口や従業人口の増加（R1）に関しては、床面積の増加を人口増加を測るための代理指標とする算出方法である点に関連し、人口減少を続ける沼津市においては店舗床や住宅床を増加させることが必ずしも人口増加につながらないとの疑問が示されました。

沼津駅周辺についても、床面積の増加を人口増加の代理指標とする算出方法の妥当性について疑問が出されました。計画では120万人と試算されていた静岡空港の利用者数が実際には40万人だったことが例として挙げられました。また、評価の視点がハード整備に偏っている点で不十分との指摘がありました。しかし、より重要とされた「駅前に魅力を創出し人を集められるのかどうか」という効果を計測する具体的な評価項目についての提案は出されませんでした。いずれにせよ沼津の活性化にとっては、ハード整備と合わせてソフト面でのまちづくり施策に市だけでなく市民が主体的に関わっていくことの重要性が指摘されました。

原地区については、貨物駅が整備されることで流通関連の企業が立地して雇用が生まれることで、定住人口についても増加が見込めるとされた点について、その妥当性に疑問が示されました。また、整備にかかる時間については、貨物駅以外の用地の活用案については、都決の変更、認可の取り直しが必要であることを明記すべきとの指摘がありました。原地区にて貨物駅の物流機能を活用する代替案2については、住環境の悪化が一番のデメリットであるとされた一方で、物流関連施設の立地は、広く若者の雇用機会の創出につながるとの期待も示されました。貨物駅が原地区に移転しない場合の案（原B案、原C案）については、貨物駅予定地の富士山や愛鷹山の眺望を活かして土地を分譲し人口増を図るといった新たな提案があった一方で、このケースでは、国からの補助金が出ず、事業主体が未定である点で実現性が低い点が懸念として挙げられました。また、原地区の3つの代替案について、具体的に計画を検討した上で実現性を検討したいとの要望が出されました。

※グループ討議の概要について

この資料は、グループ討議の振り返りのために、ファシリテーター及び事務局が議論の概要を整理したものです。暫定的な資料であり個別の意見を示したものではありませんことをご了承ください。修正が必要な点があれば、グループ討議の中で確認して下さい。

## 沼津高架P I プロジェクト 勉強会<合同>第 5 回 グループ討議の概要【D グループ】

### 【詳細に比較評価する代替案についての討議結果】

ステップ5の検討に入り、代替案は14案であることを前提としながら、事務局の提案する7案を詳細に比較検討することについては、了解が得られました。

### 【比較評価についての討議結果】

比較評価（案）の全般を通して、専門用語が多い点や用語が統一されていない点、算出方法等の説明が不足している点、算出方法が不明確であることからデータ全体に対して信頼しにくい等の指摘がありました。このことで、総合整備事業の評価結果が良くなるよう恣意的にデータを構成しているような印象があるという意見も出されています。

最初に、広域的な評価項目を中心に各評価内容を確認しました。評価項目「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）」に関して、沼津市の全人口が減るなかで、駅周辺における人口増加が図られた分、郊外における人口減少が懸念されています。また、沼津駅周辺地区の来訪者数の算出の方法については、自由通路を整備することが来訪者の増加につながる要素となるのではとの提案、原地区の従業人口については、貨物駅、道の駅などの商業施設、農業等の従業人口も含めるべきといった提案がありました。

「早く効果が現れるか、かつ、長期的な地域づくりの効果があるか（R5）」に関して、この評価結果には合意形成や用地買収にかかる期間を含んでいないため、本来は、各代替案の事業がスタートする時点は案ごとに異なるとの指摘がありました。道路幅員の時間別累積効果については、最終的に整備される歩道幅員が本当に必要とされる量なのか、特に総合整備事業に伴い整備される幅員が過剰なのではないかとの疑問が出された一方、駅周辺が整備されることで来街者が増えることが見込めるため、大きな歩道幅員が必要との指摘もありました。また、鉄道高架整備の事業期間が15年であるのに対して、自由通路では手続きも含め12年である点については、もっと短いのではないかという疑問が改めて出されました。

「手続き的なリスクがなく、実現可能性があるか（R6）」について、用地買収は貨物駅の原地区駅移転に伴うものだけに取り上げられているが、富士見地区や沼津駅周辺地区も含めるべきとの提案がありました。

最も議論となった「事業費が将来にわたって市財政の負担とならないか（R8）」については、総合整備事業を行う案については、事業が行われた際、土地等の固定資産税の増加や市民税、事業所からの事業税など、税収増加の観点からも市財政への負担を比較評価するという提案が出されました。

「社会的な効果をどう評価できるか（R9）」について、国交省のマニュアルにもとづく算出は、沼津市の実態と合っているのか疑問が出された一方、国交省の全国統一の数値は一定の参考となるとの指摘もありました。