

※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<原地区>第 5 回 グループ討議の概要【A グループ】

今回は、今後ステップ5にて代替案の比較評価を行うこと、その際の代替素案として今日の戦略案（代替素案）原A、B、C案、および趨勢比較ケースがあること、各案の内容を理解し予断なく検討することを確認してグループ討議を始めました。また、今後の目指すべき原地区の地域づくりのコンセプトについて、資料にそって再確認を行いました。

その上で、「原A 物流機能を活用した全体整備案（原A案）」は行政案にすぎないという意見が改めて出された一方で、物流機能を活用した産業活性化に期待する考えも示されました。また、貨物駅は一種の迷惑施設ではあるが、どこかの地域が引き受けなければならないもの、地元では近所付き合いもあり貨物駅有無の話はできないこと、地元地権者の中に、原の活性化のために貨物駅移転を容認する考え方と、地域資源を活かせない懸念があり容認が難しいとする考え方があるなど、地元の状況が話題になりました。

【原A 物流機能を活用した全体整備案（原A案）】

騒音、大型車進入に対する懸念、それら対策への費用増、費用対効果などが懸念として挙げられました。具体的には、静岡貨物駅の見学で騒音が気になったため、各家庭への防音対策費も事業費に含めた比較評価について提案がありました。これに対しては、物流基地とそのほかの施設との共存に対する懸念や防音対策をしてまで貨物駅整備を受け入れたくない等の意見が出されました。

原A案への提案として、地域に迷惑のかからない形で貨物駅を縮小し、生み出された土地に新たな施設を整備する提案がありました。貨物駅が整備されれば南北道路が整備されるだろうが、逆に、原A案以外の案が選択された場合の懸念として、そうでなければ原駅が地区の中心であり、西側ゾーンの整備がなされないのではとの心配も出されました。

【原B 種地を活かした先行的機能導入案（原B案）】

用途の住み分けについて話題となりました。貨物駅予定地周辺には既存住宅地があることから、「道の駅」を想定した商業系用途のゾーンは貨物駅予定地周辺とは分けた上で、原ICから国一バイパス沿いは開発のポテンシャルが高く地域の資源となりうるため、商業系用途を国一バイパス沿いに集約しては、との提案です。

また、貨物駅予定地に旅客駅設置の要望がありました。これには、西側ゾーンは小学校の通学にもバスが必要にも関わらず現在はバスの本数が非常に少ないこと、子どもや高齢者など車を運転できない・しない世代も移動しやすい地域とする必要があること、施設や企業を誘致するために新駅を含む整備計画が期待できること、などの理由が挙げられました。

また、各案共通の話題として、集客を考える上で重要なスマートインター、原IC、多機能型「道の駅」、富士山センター、根方エリアでの体験農園等の各施設同士がつながり、機能を集約させることの重要性が強調されました。

※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<原地区>第5回 グループ討議の概要【Bグループ】

「原A 物流機能を活用した全体整備案（原A案）」については、貨物駅整備による環境悪化が懸念されるため健康・福祉施設を隣接させることへの疑問から、新しい技術の導入など周辺の住環境の悪化を極力おさえるような対策の必要性が指摘されました。

特に、トレーラー、フォークリフト、貨物列車の発着時のブレーキなど音の発生源、夜間作業などが懸念されています。そのため、貨物施設周辺を防音壁やドームで囲うなどの提案が出されました。

交通渋滞については、貨物駅が整備されることによる交通量の増加や、踏切遮断時間の延長が懸念されています。

さらに、夏季は畑を通り抜ける夜間の海風が気持ちいいが、アスファルトになれば海風の温度が上昇し、夜は窓を開けて寝られなくなるのではないかと、といった心配も挙げられました。

「原B 種地を活かした先行的機能導入案（原B案）」については、まず「原C 小規模整備案（原C案）」のような整備を行い、その後、民間投資を呼び込み原B案を目指すという考え方が示されました。ただ、土地利用や景観のコントロールは、あらかじめ原B案のように貨物駅予定地とその周辺を含む範囲で行う必要性が指摘されています。

貨物駅予定地の用途に関する提案として、家族連れが一日楽しむ富士山と月見草の似合うような公園やスポーツ施設が挙げられました。これに隣接させて、終の棲家となる農園付きの高齢者のケア施設、住宅が提案されました。

また、ゾーニングに関して、商業・観光施設等を貨物駅予定地の周辺ではなく、より広域アクセスのよい国一バイパス沿いに配置する提案がありました。

ただ、原B案、原C案ともに、実現性の観点から議論になり、公共が最低限の施設だけつくり、その他は民間に委ねるしかないという考えや、貨物駅を整備しなければ原B案、原C案のような公共投資が原地区にされないのではという懸念が示されました。

また、各案ともに共通して、複数箇所の防災タワー、年間を通して行われる地引き網の観光資源化などの提案がありました。

※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<原地区>第5回 グループ討議の概要【Cグループ】

【議論の進め方について】

最初に、これまで勉強会<原地区>では原全体のまちづくりについて話し合ってきており、西側ゾーンや貨物駅に関する議論を中心にはしてこなかったが、今回はそれらに焦点を当てた議論をするのかという質問が出され、貨物駅を中心とする物流機能を活用する原A案、貨物駅予定地に新たな機能を導入する原B案、原C案について予断なく検討することを確認しました。しかし、過去の経緯から考えると、県は貨物駅ありきで検討を進めているのではないかと、そうであれば原A案については話したくないという行政への強い不信感も出されました。この意見に対して、それでは前に進まないで原地区全体の活性化のために西側ゾーンをどうしていくべきか、その時に貨物駅がある場合とない場合と両方を検討する必要性が指摘され、原地区を今のままにしておくのは望ましくないで何らかの整備が必要であるという点をグループ内で共有しました。

【代替素案について】

西側ゾーンに何を整備するにしても、トラックがすれ違える幅の南北道路が少なくとも1本、一本松か桃里辺りに必要だという意見が出され、これは参加者全員の共通の認識でした。それは、線路の南側の土地は、現状のままでは公園や農地にしか使えないが、南北道路が通れば踏切の渋滞が解消し南北の行き来がしやすくなり土地の使い勝手が良くなるため、工場などが更に立地する可能性も出てくるということです。トラックがすれ違えるようになると騒音などの問題が発生することが予測されますが、地区全体の発展のために我慢する必要があるとの考えが示されました。

「原A 物流機能を活用した全体整備案(原A案)」、「原B 種地を活かした先行的機能導入案(原B案)」で、貨物駅予定地よりも南側に広くゾーニングされている点について、現況では工場が多く建っているエリアを含めており、新たな施設を導入するなら既存の工場を移転しなくてはならず現実性を懸念する声がありましたが、現状でも隙間なく工場が建っているわけではなく、空地になっている箇所であれば開発の可能性はあるのではという指摘もありました。

原A案に関しては、周辺には開発する土地が無く、結局は貨物駅という迷惑施設が立地するだけで原地区の発展にはつながらない懸念が示されました。他にも、線路沿いの道幅が狭く、貨物駅の騒音や、夜間作業による音や光が心配されています。一方で、地域整備の実現性の観点から、貨物駅整備を歓迎はしないが、貨物駅を受け入れるからこそ道路の整備などの原地区を開発する公共投資が期待できるとの考えも示されました。

原B案については、貨物駅予定地の南側には既存の工場などがあるため新たな開発が難しいことを考えると、種地としてすぐに使えるのは貨物駅予定地のみとなり、現実的にはまずは原C案のような整備から始めることになるのではとの意見がありました。また、貨物駅が整備されないにも関わらずその他の施設整備に対して公共投資が行われるのか疑問との意見も出されています。

「原C 小規模整備案(原C案)」については、貨物駅予定地だけでは幅が無く、導入できる施設が限定されるとの懸念が出されました。

さらに、原A案に関連して、貨物駅を縮小して残りの土地に地元の活性化に役立つような施設を導入できれば、いわば折衷案となり、合意しやすいのではないかとという提案がされました。これについては、予定地の面積の小ささから大きな施設整備は困難ではとの疑問も出されています。