

沼津高架PIプロジェクト
ステークホルダーヒアリングのまとめ

（ PIの実施に先立ち
高架問題にかかわるいろいろな立場の方の
ご意見を伺い、整理しました ）



平成24年7月

沼津高架PIプロジェクトPI運営事務局

はじめに

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まが求める情報を提供しつつ、鉄道高架化や駅周辺開発、貨物駅の移転などさまざまな論点について、広くご意見を聴き、オープンに議論します。プロジェクトの透明性、公正性は、第三者の有識者で構成するPI委員会が監視し、助言・評価することで確保します。

本プロジェクトは、4回に渡るPI委員会の議論を経て、平成24年4月に策定した「PI実施計画」に則って実施していきます。

この実施計画策定にあたっては、地域のさまざまな方のご意見を参考にするため、事前調査としてステークホルダー（課題に関係する人たち）に対してヒアリングを実施しました。

調査は第三者（利害関係のない外部のまちづくり専門家）に依頼し、調査結果は、PI委員会にも報告しております。

この冊子は、このヒアリングで皆さまからいただいた貴重なご意見を、多くの方にご覧いただけるように、実際にインタビューを行なったまちづくりの専門家がまとめたものです。

本冊子をご覧になられてのご意見、ご感想やプロジェクトに対するご意見は、下記までお寄せください。

また、PI実施計画など沼津高架PIプロジェクトに関する情報につきましては、沼津高架PIホームページをご覧ください。

ステークホルダーヒアリングのまとめ 発行にあたって（平成24年7月）：

本冊子は、今後のPIの進め方を検討するために行ったステークホルダーヒアリングの結果をとりまとめたものです。4月時点で公表した結果をもとに、皆様から戴いたご指摘を踏まえて作成しました。

今後は、PIプロジェクトを通じてさらなるご意見をお待ちしております。

沼津高架PI プロジェクトについてのご意見、お問い合わせ窓口

ホームページアドレス：<http://www.pref.shizuoka.jp/kensetsu/ke-830/kouka/>

沼津高架PI 

E-mail：numazu-pi@pref.shizuoka.lg.jp FAX：055(926) 5527

静岡県交通基盤部都市局街路整備課 ・ 沼津土木事務所都市計画課

ヒアリング調査の概要

● ヒアリング調査と意見整理の中立性

- ・ステークホルダーヒアリングの調査とまとめは、中立的な第3者（利害関係のないまちづくり専門家）が担当しました。このページより以降の編集責任は、その第3者に委ねられています。

● ヒアリングの目的と方法

- ・これまで沼津駅付近鉄道高架事業や貨物駅の移転にかかわりのあったさまざまな団体、個人をリストアップし、できるだけ多くの方を個別訪問しました。
- ・主にこれまで的高架事業、貨物駅移転についてのかかわり、事業についての意見、PIについての意見・提案について、じっくりと伺いました。
- ・自由に発言していただけるよう、誰が何を言ったかを公表しない、県にも知らせないことを前提に、率直なご意見を伺いました。

● 調査期間

平成23年12月15日～平成24年3月8日

● 対象者 / 総計で31組51名対象に実施

- ・一人を対象にしたケース21名、複数対象が10組30名、男性42名、女性9名
- ・沼津中心部の方16名、原地区の方17名、その他の方18名
- ・運動団体関係者（推進や反対）の方が概ね20名程度、各種団体関係者が約15名程度、商業関係者及び一般市民が約15名程度

● 意見の整理と反映、公表の方法について

- ・意見の整理は、感情や利害を超えて客観的に課題を捉え直せるよう、いくつかの論点を立てて共通点や対立点を明確にしました。
- ・この整理をふまえてPIの実施計画を策定するとともに、PIへの参加の呼びかけに反映させました。
- ・意見の整理は、第3回PI委員会に報告するとともに、普及版としてこの冊子を作成しました。（委員会の報告よりさらに詳細の意見を載せています）

この冊子の構成

● ヒアリング結果から得られた主な論点（議論のポイントとなる利害・関心）

ヒアリングで伺ったご意見の整理から、PIの論点を立てました。これまでの進め方の問題からPIの進め方まで、5つのくくりで構成してあります。

● ヒアリングから分析される、いろいろな立場・意見の違うグループ

高架化や貨物駅移転に関しては、単なる賛成・反対だけでなくさまざまな意見がありました。同じ組織、団体に所属していても、個人によって意見のニュアンスが異なる場合もみられました。それらの意見をグルーピングして、どのような立場・意見の人たちがこの課題にかかわっているのかをまとめてみました。

● ご意見一覧

個人の意見をバラバラにして整理し、相関関係の分かる図にしました。これが、上記の「論点」の元となる意見整理作業です。

● PIにむけてのまとめ

上記作業から、PIのプログラムに反映させるべきことを整理しました。

1. 計画段階で、事業の必要性についての合意形成がなかった

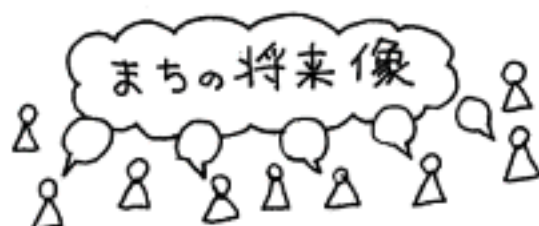
中心市街地での区画整理地区住民や原地区住民からは、「計画が固まってから説明にきた」との指摘があった。地域住民が地域の将来像を話し合う余地がなかったことが残念であったとの指摘もあった。PIでは、この反省から「目的のところに立ち返って議論してほしい、地域の将来像の話し合いができるとうい」との意見がある。

原の活性化ビジョンを出し合ってみよう。賛成、反対と言っている中にも共通項はたくさんある。自然、環境、文化、歴史、子孫へ残したいまち、など。はじめの時点で、住民同士で原の将来について話し合う場が持てなかったのが残念。

原でこんなにこじれたのは、計画段階での参加の余地がなく、決定したことを押し通そうとしたから。

出発時点で、まちづくりについて十分話し合いがされなかったのは問題だ。

区画整理での計画段階で、全体ビジョンや町がどうなるのか、地元にも説明も話し合いもなかった。



2. 計画に対する、多様な視点からの評価や意見を受け止めなかった

計画が固まってからは、推進・疑問をめぐって市民間の対立は深まった。説明会の回数は多かったが、一方的な事業説明に終始し、情報がかたよっていたとの批判がある。

PIでは、事業の正当化だけでなく客観的で多面的な視点から課題を考え評価を行うとともに、より効果的、効率的な案を含めて検証すべきだとの意見がある。

800回も会合を持ったというが、みな一方的で反対の声は無視された。公聴会もアリのバイで意見は受け入れない。

有識者会議の事業評価は、交通のみの評価で、まちづくりの視点がまったくなかった。県に意見を送ったが、無視された。

今までのように既存組織を束ね「高架推進」一辺倒で進めるだけでは、まちづくりの議論ができない。

行政の出す情報は、自分たちの計画に都合のよいものばかりで、数字などもまったく信用できない。



3. 地元感情を損ない、対立を生むような土地買収の進め方だった

地元では土地買収が一方的・強行的だったことに対する批判もあった。土地買収の受け入れの誘い方や、反対者への圧力などの問題点の指摘もあった。反対者の多い地区では行政への協力者との溝が深まり、地域が分断された。P Iでは、現在も計画地域に残っている方々の将来の不安を軽減し、住民同士の対立を解消していくことが求められている。

桃里は、短冊形の敷地で家、畑、海がつながっている。鉄道の建設時の約束で自由に渡れたのに、JRが真夜中にフェンスをはった。あそこから反対運動が盛り上がり、監視小屋を建てた。

先祖伝来の土地への思いは深い。ここで農業を続けたい。絶対に売らない。

市は、地元の意見を押しさえ込み、分断工作をしてきた。人が減り町が分断され、かつてのにぎわい、暮らしが破壊された。

土地を売った事で、地域での人間関係が悪くなった。

4. 行政が決断しないので、沼津駅周辺への投資が逃げている

事業者や商業者からは、こう着状態が長引いているために先がみえなくなっており、沼津駅周辺への民間投資がよそに逃げているとの指摘があった。P Iははずるずると結論をのぼすのではなく、早く的確に行政が意思決定するための場としてほしい、との意見がある。

どっちでもいいから、早く決めて欲しい！行政が決断しないと、民間はどうしていいかわらないので投資を控え、まちの活力が低下する。

今までもこれからも、時間がかかりすぎ。その間に地盤沈下する。もう高架化は止めた方がいい。

区画整理で土地を売って現金を手にしても、またそこに投資する人がいない。みな沼津から逃げていく。これから15年かかるような事業を待っていては、先に街が消える。

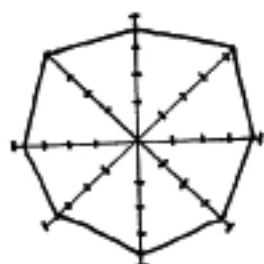
首長がはじめの時点で地元話しに行かず、その後も決断を先送りするような姿勢を続けて来て、三すくみのこう着状態で身動きがとれなくなった。



1. 沼津市の重点課題と予算配分について

事業計画では駅周辺再開発を「静岡県東部の拠点都市形成」に向けた取組みと位置づけ、そのために高架化は不可欠としている。この目的に対して異論は出ていないが、大規模開発に巨額を投ずるよりも、豊かな資源を活かした観光開発の方が活性化に有効であるという意見や、安心して暮らせるための防災や福祉などを充実させないと他都市に人口移動が起きるとの指摘があった。

また、高架事業に人も金もとられて他が立ち遅れているとの意見もあった。



予算のバランス

沼津が県の東の拠点都市となるために、機能をここに集積させないといけない。そのためには、大規模な再開発が不可欠。

沼津市は福祉が遅れており、子育てがしにくく、若い世代が流出。福祉予算を削って高架事業にまわしている。

沼津はもっと観光で人を呼ぶことを考えるべき。風景のすばらしい西伊豆の自動車道路を整備するほうが、沼津の街も活性化する。

沼津は、高架事業のしわよせで他より固定資産税が高く、企業や若い世代がよそに出てしまう。

2. 市の財政状況と費用対効果の検証

高架化をめぐる賛否のなかでの大きな対立点として、費用の膨大さが財政状況から考えて適切かどうかについての論点があった。

「将来への投資として必要」とする意見に対し、「高架化は費用がかかりすぎる」「市の財政状況は厳しい」とする意見もあり、地域の活性化への貢献などの視点から、計画当初からの財政状況の変化を踏まえた費用対効果の再検証が必要であるとの指摘もある。

これまで市もたいへんな投資をしてきた。やめたらそれが無駄になる。市の600億円も先行投資としては必要。補助金1200億円を逃すのは惜しい。

専門家によると、沼津市には1400億円借金があり、利子だけで年40億円あるという。

市の負担が約600億円。次世代に大きな借金を残すが、今後も必要な事業なのか疑問。

高架事業は風呂敷を広げすぎ。今は財政的に無理。絞り込みが必要。

PIでは、税金の使い方についての視点を持って欲しい。財政の専門家に入ってもらいたい。

3. 貨物駅の需要と必要性について

時代の変化の中でこれから貨物駅は必要性があるのか疑問だという意見がある一方で、これからニーズは増えてくる、貨物駅は防災上からも必要だ、貨物駅を活用して地域の活性化につなげるべきだ、との意見があった。

民間会社のJRの問題であり、市民に投げかける論点ではないとの指摘もあった。

高齢化で貨物のニーズは高まり、輸送経路の基点となる駅を沼津の中に確保しておくべき。

鉄道輸送が、これからそんなに必要性があるとは思えない。

知事は、JR貨物という民間の会社の事業に、調整もなく上からものを言うべきでない。

ダイヤの面から、貨物線の本数を増やすのは無理だという話。大きな基地は必要ないのではないか。

貨物駅については、JR貨物とその利用者の問題。
知事は、簡単に貨物駅を動かせる、解決できるような印象を市民に持たせてはいけない。

貨物によって商売をしている人（日通など）がおり、貨物がいらなくなったら、困る人がいるのではないか。

4. 防災の視点からの計画の再評価について

3.11 東日本大震災以降の防災意識の高まりの中で、沼津における津波対策や液状化対策についての危機感が高まっていることの指摘があった。特に沼津駅周辺や原地区の貨物駅予定地はどちらも標高が低く、新しい論点として浮かび上がってきている。

3.11 以降、重視されるようになった防災などの視点で高架化事業を見直す、計画を練り直すならもう一度市民に問うていく意味があるかもしれない。

地震による高架の崩壊、液状化の危険があるのでは？
特に沼津は地盤がゆるい。

災害時の緊急車両などにとっては、ガードがネックになる可能性がある。しかし高架によって事故、火災時の避難が複雑化するというデメリットも考えられる。

津波を考えると、鉄道は上にあげておくほうがいいのかもわからない。



1. 中心市街地の活性化ビジョンについて

沼津が落ち込んでおり中心市街地の活性化が急務である、という認識は皆さん共通だった。「高架化は活性化の手段のひとつであるかもしれないが、それが目的のようになっているのが問題だ、活性化ビジョンが見えない」という意見も多く聞かれ、高架化に伴う土地利用について具体性・現実性がないとの指摘があった。また商業者の一部からは、予算や人材が高架化の推進のみに集中していることに不満の声もでていた。

PIでは、どのような施設ができてどのような人が集まるのか、それをどうマネジメントしていくかの具体的な将来ビジョンの明確化が望まれている。

高架事業で沼津が活性化するというのは疑問。具体的なまちづくりビジョンが見えない。「高次都市機能」の実態が見えない。

鉄道高架ありきでなく、活性化ビジョンの話し合いから始めていくべき。

市は「イーラ de」さえうまくいかなかったのに、もっと大きいマネジメントができるのか？

高架が目的のようになっているのがいけない。もっとビジョンを具体的にしないと理解されない。

静岡や浜松は高架化しても、活性化しなかった。

市はハードのみで、多額の税金を使うのにマネジメント体制がない。商工を中心に体制を組むべき。

2. 時間軸の中での、高架事業の有効性について

再開発の計画が策定されてから時間が経過し、中心市街地の疲弊は進み、商業者の多くは15年かかるといわれる高架の完成を悠長に待つ余裕はないとの危機感を持っている。

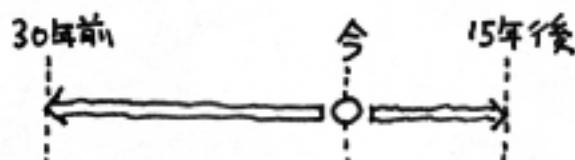
時間軸の中での事業効果について、再検討を求める声も多い。

また、どの時点でどのような効果をあげていくかが示された、具体的なロードマップが必要だとの声もあった。

高架事業は、30年前バブルの絶頂期の計画。でもこれからは右肩下がり。必要性を再検証すべき。

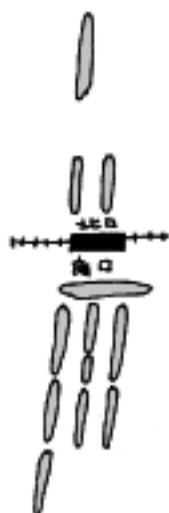
市は、時代に合わせランドデザインを修正して、これからのロードマップをきちんと示すべきだ。

市は高架化だけで、商店街や街の魅力づくりなどがすべてストップしている。瀕死の状態なのに商店街はおきざり。バブル時の計画にしがみついていると、沼津は疲弊してしまう。



3. 既存商店街の活性化と高架化の関係について

沼津の中心市街地には12の商店街があり、個々の商店街では活性化に苦慮している。高架化については、長期的には施設整備や南北の一体化に期待する声もあるが、即効性が期待できない、各商店街の魅力づくりにもっと支援が欲しいという声もある。土地利用や回遊性について、商店街を含めたエリアマネジメントとして考えるべきとの声もある。



12商店街

商店は、高架に合わせて建て替えようとしている。資金が残っているうちにやって欲しい。

既存商店街の魅力づくりを進めたいが、高架の推進のために市の予算も優秀なスタッフも全部とられて動けない。

大規模再開発で商業が振興する時代ではない。静岡、東京や郊外大型店舗に対抗できるソフト面の魅力づくりが重要。

商売もだめなので、再開発により地価があがるのを期待している。

鉄道跡地の有効利用というが、空洞化で土地は余っている。巨額をかけた土地は家賃も高く、商業ははりつかない。中心が空洞化するのでは？

4. 沼津のまちなかには、魅力が乏しい

高架化にあまり関心をもっていない人たちも、沼津のまちの魅力づくりには関心が高かった。今の沼津のまちなかには、公園や文化施設がなく若い人はあまりこないとの指摘もあった。駅周辺に、公共施設や病院等の立地、郊外のショッピングセンターのような店舗と公園が一带となったエリアなどの要望もあった。

駅周辺再開発はあまり市民生活にかかわりがないイメージがあるとの意見もある。

まちなかに魅力的な場所がない。公園や緑が欲しい。公園と店が一緒にあるモールが欲しい。

公共事業で公営アパートをつくるなど、まちなか居住を増やし人口減少を食い止める努力を。



もっと文化的なものをつくって、地域のよさをPRできるとよい。駅周辺に、自慢できるような文化施設が何もない。

キラメッセとか、市民は使わないので興味ない。高架より先に、もっと魅力づくりをしたほうがいい。

5. 周辺の道路整備について

駅周辺には南北方向に3つのガードがあるが、それぞれ狭い、曲がっている、高さが低い、朝夕や休日の渋滞があるなど、問題が指摘されている。日常の通行のみならず、災害時のリスクについての指摘もあった。これに対して、ここが特別に渋滞しているわけではない、信号に原因があるという意見があった。

高架化による道路整備が不可欠か、他の方法でも解決できるのか、検証が望まれている。

- ・問題を感じない。ラッシュ時に少し混むくらい。
- ・渋滞はその先の信号のせい。改善できる。
- ・これから車は減る。費用便益は下がる。
- ・東駿河湾環状道路が開通したら車は減るのでは。



まちなかの道は、ごちゃごちゃしている。

- ・休日にガードの所が渋滞する。観光客の車が多い。
- ・高さのある車が、ガードで立ち往生すると渋滞になってしまう。
- ・三つ目ガードが冠水し、狭い。
- ・道路は災害時のため（避難路、救急搬送用）にも整備が必要。

6. 歩行者の南北分断の解消について

高架事業は時間がかかりすぎるので、高架化以外にも費用を考慮した橋上駅や自由通路、現在の駅構造の改良での対応や南北通行無料化などで対応したらいいとの提案もあった。商業や観光関係者からは、コンベンションセンターの建設に合わせて回遊性の確保が必至であるとの強い意見が出た。

バリアフリーの視点から、平面交通での解消を期待する意見もある。

橋上駅だけでは抜本的なまちづくりはできない。

鉄道によりまちが分断されている。
南北交通が必要。
鉄道用地が広すぎる。

北側のコンベンションセンターと南側の商店街を結ぶ南北通路は、早期につくらないとまずい。オープンまでに絶対必要。

高齢者、自転車、歩行者が平面で行き来できるほうがいい。

南北交通確保を、橋上駅で早期に実現する必要がある。高架は、今からはじめても15年かかる。南北通路がないとその間に商業が衰退する。

7. 区画整理地区住民のかかえる問題

富士見町などの区画整理事業が進行中の地区では、あまり住民に説明や話し合いがないまま市が事業を強行し、まちが分断され日常生活にも支障が出ているとの不満の声があった。移転先も示されず高齢者はどこにもいけないという声もある。

1. 原地区のまちづくりの方向性について

原地区は沼津の西端に位置しており、市の迷惑施設ばかり押し付けられてきたという不満の意見があった。現在の原地区は全体的にはベッドタウン化しつつあるが、東海道五十三次のひとつとしての固有の歴史文化資源もあり、恵まれた景観資源もあることから、貨物駅移転についての評価はわかれている。しかし、これまでは住民同士で将来ビジョンを話し合う場をつくれなかったという。このPIがその機会になることが望まれている。

原地区に総合的なビジョンがない。本来は市がまとめるべきだが、住民同士で将来のビジョンを話し合ってみる必要はある。賛成、反対と言っている中にも共通項はたくさんある。自然、環境、文化、歴史、子孫へ残したいまち、など。

反対派は健康・文化だけをとりあげているが、それでは配慮がたりない。産業・経済もなくしては暮らせない。

旧原町は沼津と合併してから、し尿処理センターなど迷惑施設を押し付けられている。



貨物駅移転用地から望む富士山

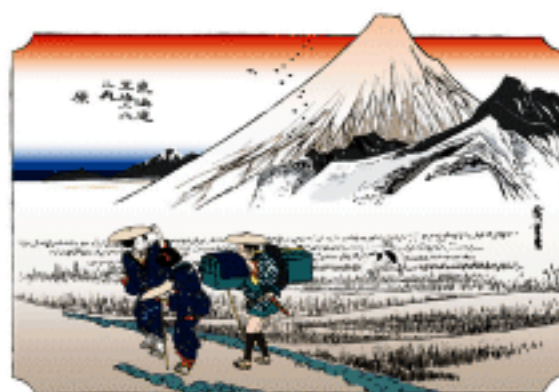
2. 原地区の景観・地域資源の評価について

原地区には固有の景観資源や歴史文化資源があり、「納園」としての由緒ある農業の歴史もあり、先祖伝来の土地意識や郷土愛は強い。同時に、農業は続けたいが将来の後継者難などが不安との意見もあった。貨物駅移転が、このような地域資源にどのように影響をもたらすのかについて不安だという意見もある。

桃里は、風景、自然、歴史性が豊かで、健康的な環境。「納園」として大正天皇の健康に寄与した誇りがある。それを守り、まちづくりに活かしたい。

景観や文化など、これまで数値化されなかったものを、きちんと評価して計画の中に位置づけて欲しい。価値の高いものを失ってしまう可能性にも目を向けて欲しい。

原宿は風景が美しく、浮世絵にもたくさん描かれてきた。この資源をまちおこしにいかせるとよい。

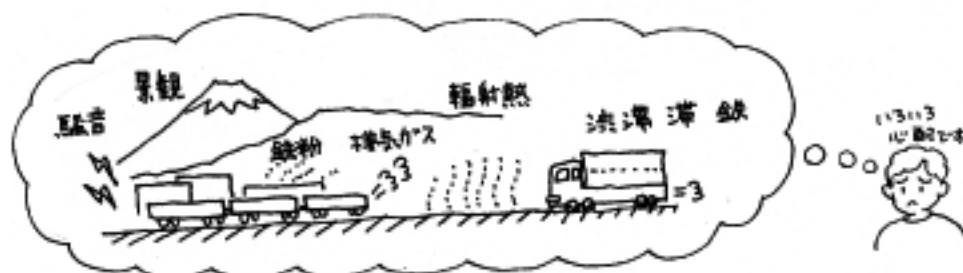


東海道五拾三次：原・朝之富士 / 歌川広重

3. 貨物駅移転による生活環境への影響について

貨物駅移転用地の近隣の方からは、騒音、大気汚染、温度上昇、鉄粉公害、景観破壊などにより、生活環境の悪化を招くのではないかと不安が語られた。また、関連する施設立地を含めて交通混雑の不安も大きく、PI ではそれに真摯に向き合う事が必要とされる。

- ・環境が悪化するのには目に見えている。
- ・コンテナを持ち上げる大音響。そのために防音壁をつくると景観破壊となる。
- ・ディーゼルの排気ガス、アスファルトによる気温の上昇は必至。
- ・ここは、夜の涼しい海風が吹く場所なのに輻射熱で窓を開けて暮らせなくなるのではないか。
- ・大型トレーラーが 200 台くるといふ、地域の道路の渋滞が予想される
- ・鉄粉公害が予測される。



4. 周辺地域の環境整備について

農業後継者も少なく、規制がかかっていて売りにくい土地なので、貨物駅の受け入れ条件を検討してきた地区もある。地域環境の悪化を避けるため道路の拡幅など、地域環境の改善要望を出してきたが、行政がきちんとそれに答えていないという不満をお持ちの方もいる。

平成 14 年に、原新田、一本松、桃里の「三区 JR 貨物駅対策協議会」として「貨物駅は基本的にはこない方がいいが、来る場合には」ということで、18 項目の要望をまとめた。協力者が多く 70～80% の土地買収ができた地区は、貨物駅の移転のいかに問わず、要望を実現して欲しい。

協力すれば道を広げるなど、地域へのアメのような計画を提示してきたが、何も実現していない。



貨物駅用地周辺は狭い道が多い

5. 貨物駅移転による地域活性化の可能性について

心配のある一方で、貨物駅移転を地域の活性化の起爆剤にすべきだという意見もあった。貨物駅を活かした企業誘致や雇用機会の拡大、貨物駅を受け入れて道の駅などの地元でメリットのあるものを要望、観光資源にもなる魅力的な貨物駅、防災拠点としてほしい、などの地域の活性化につながる検討をすべきであるとする意見がある。

地域にとって貨物ヤードが何のメリットがあるかが問題。

- ・原には働く場がない。貨物駅を活かして企業誘致すれば、雇用も生まれる。
- ・物流を活かして、農業や産業の育成の可能性も出てくる。
- ・津波の避難場所がある、避難できる交通ルートがある、というような施設も考えられる。

新東名のサービスエリアと貨物ヤードをスマートインターでつなげば、物流だけでなく避難路として機能する。

貨物駅を美術館のような外観や、機能を持たせればどうか。原のプラスになるような。



6. 取得した土地の利用方法について（貨物駅移転がない場合）

移転用地の別の利用方法を提案して欲しいという知事の要望に対し、市民団体から「健康文化タウン」のアイデアが出され、アンケートで地権者（売った人も含む）の7割の賛同を得た。一方で、この構想の実現性についての困難さを指摘する意見もあった。

アンケートでは、住民のほとんどが、環境や景観を活かした利用を望んでいた。貨物駅でなく、原の資源を活かせる、違う計画を考えて欲しい。

貨物駅にしないのなら、まずは沼津市が立替え払いをしている原の土地を、県が買い取るべき。

健康文化タウンは市民からの利用方針の案。これをうけて具体的な事業計画は県がまとめ、きちんと合意形成を進めて欲しい。

健康文化タウンの案は、現実の事業としては大変困難だと思う。そんな簡単に病院や会社に来るだろうか。



1. PI の必要性について

PI については、すでに計画決定しているのだから必要ない、行政が決断すべきもので市民に聞くべきではないなど、必要性について疑問を持つ意見があった。

これに対して今まで住民参加がなかったのだから PI に期待するという意見もあり、どのような PI を行うのかが問われている。まちづくりにかかわることなので、沼津市がもっと主体的になるべきであるという意見もある。

「PI というものがまだよくわからない」、という声も多かった。

高架事業は、民主的な手続きの上に進んできた事業で決着がついている。反対派のリコール、選挙もうまくいかなかった。事業をストップするべきでない。

絶対賛成・反対が睨み合って動けない。第三者が客観的に状況把握・評価するのは必要かもしれない。首長はそれを見て迅速に決断を下して欲しい。

いまさら市民の意見を聞くなんて無責任。行政が決断すべき。

高架は中心市街地のまちづくりと一体なので、それを県がやるのはおかしい。よけいに混乱する。

市民を説得するための説明会はあったが、きちんと意見を聞く場はなかったのだから、PI でそれができるとよい。

2. PI の目的と前提条件について

PI の前提として、高架事業が前提でなければ受け入れられない、高架事業ありきでは受け入れられない、という両方の意見があった。

また、高架化事業の目的から話し合うべきであるという意見や、現状を客観的に分析して判断すべきという意見、話し合いのための共有できる物差しが必要であるという意見もあった。なお、PI が最終決着をつける場であるという誤解もあるため、事前に趣旨を十分に理解してもらう必要がある。

高架化を基本とした話し合いなら応じられる。再開発事業を後戻りさせてはいけない。

高架が目的ではなく、活性化が目的。高架ありきでなく、白紙の状態から考えるべき。鉄道高架ありきの PI ではだめ。

まずこれからの街のマネジメントについて一緒に学び、目的を共有しておかないと、高架化の問題をまちづくりとして前向きに話し合えない。

高架は1つの選択肢として、高架以外にも活性化の手段をさぐるべき。

PI は、高架ありきなのか、最初から話し合うのかで、全く意味が異なってくる。

3. P Iの実施体制について

P Iの実施体制については、P I事務局の中立性についての意見があった。事務局への第三者の参加、公平で透明な情報発信などの要望もあった。参加メンバーについては、代表者を集めての開催、小規模での話し合い、匿名でなく責任をもった発言が大事、などの意見があった。また、公募で人を集めるのは、賛成・反対に分かれ混乱するのではないかという懸念の声もあり、P Iの実施体制や実施プログラムのあり方の十分な配慮が必要である。

- ・ 第三者的な運営が重要。県職員では、都合よく進めてしまう恐れがある。
- ・ 事務局が交通基盤部では、市民意見を一方的な誘導に使われる危険が高い。幅広い部署の人が事務局を形成し、多元的に検討できるようにしてほしい。



公募で人を集めるのは難しい。反対、賛成の対立になってしまう。市民の多くは、関心が薄い。

- ・ 地区ごとの小規模の会合で、ちゃんと意見を聞く事は意義があると思う。
- ・ 意見を言う人は、責任を持って自分も街を担う気持ちで参加すべき。

4. P Iの情報提供や運営方法について

P Iをはじめるときには、偏った行政情報でなく公平な情報提供を望む意見があった。また、専門家の活用や討議記録の正しい整理を要望する意見もあった。一方で、「市民の関心は低い」という意見も多く、P Iは市民に対して関心をもってもらうような情報発信や意見聴取の場などを工夫する必要がある。

土木やまちづくりの専門家がきちんと入って欲しい。

昔から賛成・反対で大騒ぎしているので、一般の人はうんざりし関心が持てない。



- ・ P Iでは、税金の使い方についての視点を持って欲しい。財政の専門家に入ってもらいたい。
- ・ 有識者会議で「沼津市はまちづくりのコンセプトがない」との委員の発言が、議事録から削られたことがあった。公正な討議記録の公開を望む。
- ・ 説明会では、行政の出す情報が信用できなかった。第三者による情報提供を望む。

立場や意見の違いから見ると、こんなグループに分けられました。

*ヒアリングした個人ではなく、いろいろな意見を整理して立場の違いをまとめました。

*PIでは、多様なグループの方にバランスよく参加してもらうよう、考えていきます。

計画通りに 高架推進すべき

高架なくして沼津市の拠点都市としての再生・活性化はないと考え、長年の悲願として高架化を推進して来た。選挙などを通して高架推進の民意ははっきりしており、正当な手段を踏んで事業認可されている。それを見直すというのでは、沼津では何も先に進める事はできない。PIによって後戻りが発生したり、高架事業に水を差すようなことになるのではないかという懸念を持っている。行政は、強い意志を持ち事業を進めてもらいたい。

拠点都市づくりの 戦略が大事

行政は、もっと駅周辺再開発事業全体のビジョンと、その中での高架の必要性をわかりやすく市民に説明して欲しい。「高架化」だけにこだわる推進運動のままだと対立の溝は深くなるばかりで、再開発事業の具体的ビジョンやマネジメントを進めることができなくなり、高架化不要論が高まってしまう。このままだと、再開発をきちんとマネジメントできるのかが不安だ。高架化の是非ではなく、再開発の効果を高めるソフト戦略を考える事で、多く市民の合意をまとめて欲しい。

高架実施の有無を 早期決断し 商業活性化

高架化をめぐる問題により、まちづくりの方向性が定まらないのが、沼津の中心市街地を衰退させている一番の原因だ。とにかく早くはっきりさせてまちづくりを進めないと、このまちに投資しようという人がいなくなり、皆、土地を売ってよそに行き戻ってこなくなる。PIで、結論がさらに先延ばしされたら困る！ただしPIによる客観的な評価により、行政の決断が早まるなら意味がある。また、回遊性やコンベンションセンターの建設効果を高めるには、高架化の有無に関わらず早期に南北自由通路をつくる必要がある。

高架推進団体に 名を連ねるが 関心が低い

高架推進団体のメンバーとして名前を連ねているが、積極的な推進活動はしておらず、高架事業の内容についてもさほど詳しい情報を持っていない。高架計画は自分のビジネスにはほとんど影響しないので、あまり強い関心を持っていない。傍観者、評論家的な立場から一步引いて見ており、PIには団体の代表が出てくれればよい。

貨物駅をきっかけ にした、地域の 活性化に期待

農業の後継者問題や基幹産業がないこともあり、貨物駅を受け入れることで原地区の活性化を図るべき。貨物駅を活用した産業おこし、公共投資に期待している。ただ、行政の進め方が「移転ありき」で始まり、賛成反対に分かれてしまったので、原地区が将来どうあるべきかというところから話せなかったのが残念。PIでは、原地区の将来像について意見交換し、それをきっかけに両者が歩み寄って移転計画が進むことを期待している。

社会状況の 変化に応じた 見直しが必要

計画を立てた時代は高架化が必要であったと思うが、人口も予算も右肩下がりの現在では、他に「早く安く」活性化できる手段があれば検討すべき。高架化にかかる費用や人材を、既存のまちの整備に回す方が、中心市街地の再生には効果があるのではないかと。PIについては、これまでなかったまちづくりについて語り合える場として期待はするが、まちの疲弊は進んでいるので時間をかけるべきではない。

貨物駅の整備と 合わせた周辺環 境整備を要望

貨物駅用地がかかる地区では、どうしてもつくるといふなら地区の環境整備も合わせて進めて欲しいと要望してきた。農業人口の減少を考えると原地区の将来のためには良いことだと思い、地区内で意見の衝突もある中でこれまで行政に協力してきたのだから、それに応じて約束通りに環境整備を進めてほしい。

沼津市の政策問 題として高架を 考える

国も地方自治体も財政状況が悪化しており、バブル時代に計画された大規模公共事業は見直す必要がある。沼津市では、高架事業が市の財政を大きく圧迫し、福祉や教育などが立ち遅れている。このままでは、高架事業は次世代に大きな負債を残すことになる。行政はこれまで住民の意見を聞かず、一方的に計画を進め、強い不信感を持っている。まちづくりのビジョンもなく、ハードの整備しか考えていない。PIでは高架化を前提とせず話し合い、高架事業の費用対効果を、交通上の評価だけでなく活性化の視点からもきちんと示すべきと思う。

貨物駅は歴史・ 風景・生活環境 を壊す

地域の誇りとしてのすばらしい歴史・風景資源を壊されたくないという想いが深く、貨物駅計画予定地に隣接する人は、生活環境が悪化することを大変心配している。そのような地域感情を無視して、強引に用地買収を進めて来た行政のやり方には問題がある。貨物駅の必要性についても懐疑的だ。市町村合併以来、原地区は迷惑施設を押し付けられて来たが、貨物駅移転予定地は「健康文化施設」など、資源を活かした活性化の拠点として欲しい。PIは、貨物駅が地域資源や生活環境にどう影響を与えるのかをきちんと評価する場として期待している。

土地区画整理事業 により町が壊 された

土地区画整理事業によって人が減り賑わいが失われ、取り残されてしまった。まちを崩す様な高架計画は見直すべきだ。このままでは将来設計ができないという不安を抱えており、それに行政はちゃんと対応してくれない。PIの実施については、なぜもっと早くから話を聞いてくれなかったのか、今さら遅い、という気持ちである。

高架問題への 関心が薄い

沼津駅の高架計画をめぐる対立があることは知っているが、計画の詳細の知識はなく大きな関心も持っていない。現状の沼津の中心市街地には魅力を感じないので、文化施設、公園などができれば良いと思うが、税金が増えるのはいやだ。

「これまでの経緯～PIについて」

ヒアリング実施期間 H23年12/15～H24年3/8

・=1名 ○=2～5名 ◎=6名以上
からあげられたご意見です。

【これまでの事業の進め方の問題】

計画段階での参加がなかった

・出発時点で、まちづくりについて十分話し合いがされなかったのは問題だ。

・この事では、800回も話し合いをしている。

行政の進め方が一方的、強行だった

○800回も会合を持ったというが、みな一方的で反対の声は無視された。公聴会もアリバイ的で意見は受け入れない。
・行政は、これまでまったく市民の声を聞く姿勢がなかった。
・リコール署名の時、市は職員の家族に署名しないように圧力をかけた。

首長が地元にもきちんと対峙してこなかった

・市長がはじめの時点で地元で話しに行かず、その後も決断を先送りするような姿勢を続けて来て、三すくみのこう着状態で身動きがとれなくなった。

区画整理での市の進め方の問題

・計画段階で、全体ビジョンや区画整理で町がどうなるのか、地元で説明も話し合いもなかった。
・市は、地元の意見を押しさえ込み、分断工作をしてきた。
・人が減り、町が分断され、かつてのにぎわい、暮らしが破壊された。
・移転先も示されず、高齢者はどこにもいけない。
・富士見町は自治会として反対するに至った。原の人たちともつながっていった。

原での進め方の問題

・こんなにこじれたのは、計画段階での参加の余地がなく、決定したことを押し通そうとしたから。
・市は、計画が決まってからしか市民に説明しない。計画段階で何も知らせなかったのが失敗のもと。
○桃里は、短冊形の敷地で家、畑、海が繋がっている。鉄道の建設時の約束で自由に渡れたのに、JRが真夜中にフェンスをはった。あそこから反対運動が盛り上がった。
・事業認可の説明会の時、会場で住民の質問にきちんと答えず、荒れに荒れたのに、「住民の了解はとれた」とうその報告をして認可がおりた。
・5年前に強制収用の危機を感じ、測量を阻止するために見張り小屋をつくった。「土地を売らない地権者の会」の運動が地域で広がり、「郷土を愛する会」となった。
・桃里は数年前に反対派の人が自治会長になり、区として「反対」を決議した。
・市に公共施設用地だから税金が控除される、都市計画決定したから今売らないと評価額が下がる、と言われて売った人も多い。
・土地を売った人を、市は「賛成派」として利用してきた。

【対立がエスカレートした背景】

誤解を招くような情報が広がった

○「新幹線の誘致などが市民の反対運動によりうまくいかなかった」というような、事実が確認されない情報が広がった。

行政の出す情報が信用できなかった

・ガードのポンプが壊れても直さなくて、冠水時の写真を高架推進に使っているのでは？
・市は健全財政というが、反対派が調べたら1400億円借金があり利子だけで年40億円あるという。
・有識者会議で「沼津市はまちづくりのコンセプトがない」との委員の発言が、議事録から削られた。

署名など、数で高架の是非を争ってきた

・賛成派は動員されて来ていたようだ。
・推進要望の署名は、子どもでも集めていた。
・反対派のアンケートは、断れない人もいた。

推進派は組織化で動員して進めてきた

○商店街連合会としては「推進する市民の会」に入っているが、個別に意見が違ふ。
・今までのように既存組織を束ね、「高架推進」一辺倒に進めるだけでは、まちづくりの議論ができない。旧態依然の運動ではだめ、次にはいかない。

事業者は高架事業を軸に将来を考えている

・商店はみな高架に合わせて建て替えようとしているが、どんどん資金が乏しくなってきた。資金が残っているうちにやって欲しい。

高架化は商店街振興と結びつかない。

○商工会議所がいうように、「高架ができなきゃ、商店街が困る」ということはない。高架とは関係なく取り組んでいる。
・開発などで商業が振興する時代ではない。

【原地区の様々な立場の方の声】

土地は売らない

・先祖伝来の土地への思いは深い。ここで農業を続けたい。絶対に売らない。
・土地を売らないということについて、20人ぐらいいは強固だと思う。

健康タウンなら売る

・健康タウンなら売るといふ人は多い。

売りたいくても売れない人もいる

○反対派が怖いので、土地を売りたいくても売れない人もいる。
・土地を売った事で村八分になっている。

【高架化事業の再評価について】

正当な手続きを経て、高架は決まった事

○高架事業は、民主的な手続きに上に進んできた事業で決着がついている。反対派のリコール、選挙もうまくいかなかった。ストップするべきでない。
・先輩から40年間取り組んで来た高架化事業なので、絶対に裏せたい。
○行政が市民と約束したことを変えてはいけない。国の事業認可が無効なら、国家が成り立たない。
・知事の「不幸にしない」という逃げ方は、無責任

高架の目的が示されていない

○実現したらどんな効果があるのかは具体的に示されていない。

目的に立ち返って見直すべき

・高架は1つの選択肢として、高架以外に活性化の手段を探るべき。
・高架が目的ではなく、活性化が目的。高架ありきでなく、白紙の状態から考えるべき。

市民の感情が変わってきている

○時間が経つごとに反対が増え、今、住民投票したら結果はわからないと言われている。
○高架事業がよいという市民は少なくなった気がする。国もお金がなくてできないだろうと思うから。
・反対している人は、全住民の数パーセント。

【有識者会議についての意見】

有識者会議はまちづくりの視点がなかった

○まったく市民の声を聞く姿勢がなかった。
○有識者会議の事業評価は、交通のみの評価で、まちづくりの視点がまったくなかった。果に文書で送ったが、回答拒否された。
・御用学者が、行政のいうことをなぞっただけ。

○知事の設置した有識者会議で、高架の効果についてお墨付きをもらった。

原は迷惑施設ばかり押し付けられてきた

○旧原町は沼津と合併してから、し尿処理センターなど迷惑施設を押し付けられている。

協力した地区にはみかえりが欲しい

○H14年に、原新田、一本松、桃里の「三区JR貨物駅対策協議会」として「貨物駅は基本的にはこない方がいいが、来る場合には」ということで18項目の要望をまとめた。
・協力者が多く70～80%の土地買収ができた地区は、貨物駅の移転のいかんを問わず、要望を実現して欲しい。

公共事業を「みかえり」とするのはおかしい

・要望を聞くかわりに、貨物駅反対しないよう言われた。取引でまちづくり事業をすべきではない。
○協力すれば道を広げるなど、地域へのアメのような計画を提示してきたが、何も実現していない。

【PIの実施、主体について】

行政が決断すべきで、市民に聞くべきでない

○いまさら市民の意見を聞くなんて無責任。行政が決断すべき。
・PIは貨物駅の移転先だけに絞るべき。沼津駅周辺についてこれ以上時間をかけるべきでない。
・防災など、新しい要素から見直すなら意味があるかもしれないが、そうでなければPIはいらない。

沼津市が、もっと主体的になるべき

・高架は岡田まちづくりと一体なので、高架についてPIをするなら中心市街地活性化基本計画、区画整理まで含めなくてはならなくなる。それを果がやるのはおかしい。よけいに混乱する。
・市は補助金で高架をやるという説明だけ。まちづくりの主体になっていないのが問題。
・沼津市にはマスタープランがない。市長に話してもらいたい。高架が目的になっている。

【PIの前提、目的について】

高架事業の見直しはありか、なしか

○鉄道高架ありきのPIではだめ
・高架化を基本とした話し合いなら応じる。
・PIは、高架ありきなのか、最初から話し合うのかで、全く意味が異なってくる。
・高架は1つの選択肢として、高架以外に活性化の他の手段をさぐるべき。

目的から語り合う場が必要

・市が市民を説得するための説明会はあったが、きちんと意見を聞く場はなかった。これからのまちのあり方から話すのはいいかもしれない。
・高架は目的でなく手段。活性化ビジョンを、市が市民にちゃんと伝えて欲しい。高架をすることが目的でなく、市街地総合整備事業の中の高架事業。

現状を客観的に分析し、こう着状況を解く

・絶対賛成・反対が収まり合って動けない。第三者が客観的に状況把握・評価をして公表し、首長はそれを見て状況にあった決断を下して欲しい。

話し合いのために、共有のものさしが必要

・まずこれからの街のマネジメントについて一緒に学び、目的を共有しておかないと、高架化の問題をまちづくりとして前向きに話し合えない。

貨物駅用地の利用案は県がまとめて欲しい

○原の貨物駅以外の土地利用案/健康文化タウンは市民からの利用方針の案。具体的な事業計画は県がまとめ、きちんと合意形成を進めて欲しい。
○健康文化タウンの案は、現実の事業としては大変困難だと思う。
・健康文化タウンは、地元の合意をまとめた案ではない。

原地区の将来像を考えたい

・原地区に総合的なビジョンがない。色々な組織を集めて話してみたいが、本来は市がまとめるべき。

話し合いなど、とてもできない

○反対の声が大きく、出て行く気にならない。
・原の中では、貨物駅移転の話はタブーになっている。

【PIの運営体制について】

PI事務局の中立性の確保

○第三者的な運営が重要。県職員では、都合よく進めてしまう恐れがある。
・運営は、PI委員に任せたい方がよい。
・事務局が交通基礎部では、市民意見を一方的な誘導に使われる危険が高い。幅広い部署の人が事務局を形成し、多元的に検討できるようにして欲しい。
・PIは公平で透明な情報発信が重要。
・行政の偏った資料を出し、委員が判断を誤るのではないかと不安。

行政が責任持って対応、施策へ反映させる

・PIは事業の決定権のあるところが主催し、事業責任者と地域の代表による話し合いの積み重ねにより、必要な事業変更して欲しい。

PI委員の人選について

○これまでの経緯も知らないよから来たPI委員が、無責任にとりまじめをしないで欲しい。
・PI委員は、土木やまちづくりの専門家ではないので、そのテーマはむずかしいのは。
・PI委員も沼津のことはあまり知らないゆえに、客観的なのでよい。

【市民の参加について】

出にくい、出たくない

○賛成派と反対派が話し合えばいい。どっちでもいいから早く決めてほしい。商店街でも割れているので、この話ではできない。
・商人は、立場上なかなか「反対」とは言えない。行政のアリバイづくりに使われるから出たくない。
・反対の声が大きく、出て行く気にならない。

一般の市民の関心は薄い

・昔から大騒ぎしているので関心が持てない。
・公募で人を集めるのは難しい。反対、賛成の対立になってしまう。市民の多くは、関心が薄い。
・みな関心がないが、高架により住民税が上がり、他の予算が削られる事を知らせるべき。

小規模の話し合いがよい

・地区ごとの小規模の会合で、ちゃんと意見を聞く事は意義があると思う。

代表者を集めて欲しい

・PIには、12商店街の会長が2人ずつくらい参加できるようにして欲しい。

匿名でなく、責任のある発言が大事

○責任を持って自分も街を担う気持ちで参加すべき。

【貨物駅移転について】

○知事は、住民意見を尊重していると思う。
○貨物駅にしないのなら、沼津市が立替え払いをしている原の土地を、県が買い取るべき。
○知事は、JR貨物という民間の会社の事業に、調整なく上からものを言うべきでない。
・まずはJRの社長と話し合えないとまとまらない。
・鉄道高架さえやってもらえれば、知事が言うように貨物駅はどこでもいい。
・貨物駅を美術館のような外観や、機能を持たせればどうか。原のプラスになるような。

「事業に対する評価」

・=1名 ○=2~5名 ◎=6名以上 からあげられたご意見です。

ヒアリング実施期間
H23年 12/15~
H24年 3/8

中心市街地 【事業の目的 について】

高架事業で、どう活性化 するのか。

具体的、現実的なまちづくりが見えない。
◎高架事業で沼津が活性化するというのは疑問。具体的なまちづくりビジョンが見えない。

○静岡や浜松は高架化しても、活性化しなかった。
・「高次都市機能」って一体何？ 実態が見えない。
・沼津駅の高架化は、むしろ衰退を招くのでは？
・高架したらどういう形で駅の南北の行き来ができるようになるのか示されていない。

事業を経済効果で再評価すべき

○有識者会議の事業評価は、交通のみにかたよってない数字だった。
・高架の経済効果の数値化が必要だ。要するが、むしろいいのでは？

高架事業は目的ではない。活性化を目的に、ビジョンを共有し、手段を検討すべき。

○鉄道高架ありきでなく、活性化ビジョンの話合いから始めていくべき。
・活性化でなく、高架が目的になっているのは変だ。
・活性化ビジョンを共有し、鉄道高架案も入れて評価・検討の合意形成をするべき。

修正プラン・ロードマップを示すべき

○市は時代に合わせグランドデザインを修正して、これからのロードマップをきちんと示すべきだ。

【南北分断・道路整備 について】

鉄道によりまちが分断されている

○鉄道によりまちが分断されている。南北交通が必要。鉄道用地が広すぎる。

災害時に備え道路拡幅が必要

○道路は災害時のため（避難路、救急搬送用）にも整備が必要。

平面交通でバリアフリーに

○高齢者、自転車、歩行者が平面上で行き来できるほうがいい。

改善すべき道路の問題

○ガードの所が渋滞する。休日観光客の車が多い。
・高さのある車が、ガードで立ち往生することがある。
・三つ目ガードが冠水する。
・三つ目ガードは狭い。すぐにも橋上化して欲しい。

貨物駅移転について

原の歴史、風景を守り、活かしたい

○原は、風景、自然、歴史性が豊かで、健康的な環境。「納園」として大正天皇の健康に寄与した誇りがある。それを守り、活かしたい。
・アンケートでは、住民のほとんどが、環境や景観を活かした利用を望んでいた。
・行政は、原の景観や文化地域資源にまったく目が向いていない。価値の高い資源を失う損失についても考えるべき。
・資源を活かせる、違う計画を考えて欲しい。
・農地を大事にし自給自足的に健康に暮らしていきたい。

高架事業は県の東の拠点都市となるために必要

○沼津が県の東の拠点都市となるため機能をここに集積させないといけない。
・東部は核が分散しているので、中心の核が必要。
・高架化をしないと、中心が三島になってしまう。

高架化で土地を生み出し、公的な施設を集め、商業も引きつける

○鉄道をスリム化し生まれた土地に公共施設・病院などを入れ人を集め、多くの人が働く場ができれば、商業も活性化する。
○商業だけでは人は呼べない時代。コンベンションセンターができ、5000人規模の会合を誘致できるようになった。これまでは静岡に持っていかれていた。
・商工会議所も、まちづくりの一環で北の方に移転して活性化を進めるつもり。
・目的は駅周辺の民間投資を誘発する面整備。高架がだめでも、他の方法でこれを進める必要がある。
・病院・公共施設が中心にあった方がいいのでは。

高架事業は目的ではない。もっとビジョンを伝えるべき。

○高架が目的のようにしているのがいけない。もっとビジョンを具体的にしないと理解されない。

再開発で地価が上がるのに期待

○再開発により地価もあがるのを期待している。
○道路を広くするのは、沿道の地価をあげたいから。
・商売もだめなので、それに期待をしている。

道路拡幅の必要性を感じない

○問題を感じない。ラッシュ時に少し混むくらい。
○渋滞はその先の信号のせい。改善できる。

これからさらに必要性は下がる

○これから車は減る。費用便益は下がる。
・東駿河湾環状道路が開通し車は減る。

道路拡幅で街が分断される

○街が分断され衰退する。歩いて暮らせるまち、魅力づくりが大事。

歩いて楽しい商店街づくりに向けるべき

○高架の予算を既存商店街の魅力アップ、回遊路線づくりに向けるべき。道路拡幅はそれに逆行。

貨物駅による環境悪化は必至

○環境が悪化するのには目に見えている。
・コンテナを持ち上げる大音響。そのために防音壁をつくる等景観破壊となる。
・ディーゼルの排気ガス、アスファルトによる気温の上昇は必至。夜の涼しい海風が吹く場所なのに。
・大型トレーラーが200台くる→渋滞が予想される
・鉄粉公害が予測される。

貨物駅の必要性について疑問

○これから、必要性があるとは思えない。
・ダイヤの面から本数を増やすのは無理だろう。
・沼津の貨物駅もそんなに利用が高くないのに、さらに大きな基地を計画している。富士、吉原も統合するつもりか？

土地は余っている。新たに生み出す必要なし。
・鉄道跡地の有効利用というが、空洞化で土地は余っている。巨額をかけた土地は家賃も高く、商業ははりつかない。

商業地としての魅力を磨くことが大事

・静岡・東京や郊外大型店舗に対抗できるソフト面の魅力づくりが重要。大規模再開発ではない。
○既存商店街が、住んで歩いて楽しいまちになるように取り組みたい。

市の事業マネジメント力が低い

○市はハードのみで、多額の税金を使うのにマネジメント体制がない。商工を中心に体制を組むべき。
○「イーラde」は失敗。市はそれさえうまくいかにの、もっと大きいマネジメントができるのか？

まちなか居住を増やすべき

○公共事業で公営アパートをつくるなど、まちなか居住をふやし、人口減少を食い止める努力を。

まちなかに公園、文化施設が必要

○まちなかに魅力的な場所がない。公園や緑が欲しい。それと店などが一緒にあるといい。
○市民生活に関係ない施設でなく、市民の暮らしを豊かにするものをまちなかにつくって欲しい。

再開発により街が壊され、地価も下がる

・区画整理で町が分断され、人が減り、にぎわい、暮らしが破壊された。それで活性化とは矛盾している。
・区画整理で土地を売って現金を手にしても、またそこに投資する人がいない。みな沼津から逃げていく。15年も先の高架事業などでは先に街が消える。

駅が汚い。使いにくい。

○駅が汚くてみずばらしい。もっと立派な方がいい。
○駅をバリアフリーにして欲しい。
・高架化で、富士山が見えなくなる。

防災の視点で高架化の再評価が必要

○地震による高架の崩壊、液状化の危険があるので、特に沼津は地盤がゆるい。
・津波を考えると、鉄道は上にあげておくほうがいいのかもしれない。

【必要性の変化、費用対効果について】

計画ができた30年前と、状況が違う。必要性の見直しが必要。

○高架事業は、30年前バブルの絶頂期の計画。でもこれからは右肩下がり。必要性を再検証すべき。

・高架事業は風呂敷を広げすぎ。今は財政的に無理。絞り込みが必要。

高架はお金がかかりすぎる

○市の負担が約600億円。次世代に大きな借金を残すが、今後も必要な事業なのか疑問。
・3.11以降の財政状況を考えるべき。

市の財政状況の認識の差

○専門家によると、沼津市には1400億円借金があり、利子だけで年40億円あるという。
・沼津は赤字ではなく、経済的な問題でこれを見直す必要はない。

600億円は投資として必要

○これまで市もたいへんな投資をしてきた。やめたらそれが無駄になる
・市の600億円も先行投資としては必要。

地域のために、補助金をもらうべき

○国、県が3分の1ずつ出してくれるというのをもらわない手はない。もらわなければよそにもっていかれるだけ。

財源、費用対効果の議論が必要

・PIでは、税金の使い方についての視点を持って欲しい。財政の専門家に入ってもらいたい。
・高架に反対はしない多くの市民が、自分が負担するとなると違う。この視点で、ちゃんと投げかけをするべき。

【市の予算、人手の配分について】

沼津市は、高架事業に予算がかたよっている。他にしわよせが大きい。

○沼津市は福祉が遅れており、子育てがしにくく、若い世代が流出。福祉予算を削って高架事業にまわしている。

○沼津はもっと観光で人を呼ぶことを考えるべき。西伊豆の自動車道路を整備すれば、沼津の街も活性化。西伊豆からの富士山は、世界中から賞賛されている。

・沼津は他より固定資産税が高いので、企業や若い世代がよそに出てしまう。
・既存商店街を甦らせるには、高架事業ではなく、無料駐車場とスーパーの誘致が必要。

高架化に市の予算や人材をとられて、沼津は機能停止になっている。

○市は高架化だけで、商店街や街の魅力づくりなどがすべてストップしている。瀕死の状態なのに商店街はおさざり。バブル時の計画にしがみついている。沼津は疲弊してしまう。
・高架の推進のために、市の予算も優秀なスタッフも全部とられて、機能不全で死にかけている。

【事業にかかる時間について】

高架事業は、時間がかかりすぎ。

○今までもこれからも、時間がかかりすぎ。その間に地盤沈下する。もう止めた方がいい。

早く決めないと、投資が逃げ、街が衰退する。

○どっちでもいいから、早く決めて！行政が決断しないと、民間はどうしていいかわからないので投資を控え、まちの活力が低下する。

【南北通路の早期の確保について】

橋上駅で、早く、安く。15年待てない。

○南北交通確保を、橋上駅で早期に実現する必要がある。高架は、今からはじめても15年かかる。南北通路がないとその間に商業が衰退する。

○高架はいらない、橋上駅で十分。
・橋上駅すれば、貨物駅は縮小して今のところで維持できるのでは？

南北交通確保の他の方法も検討すべき

○南北交通確保は必要かもしれないが、手段を変えるべき。
・南北交通はオーバブリッジでよいのでは。

橋上駅だけではだめ

・橋上駅だけでは抜本的なまちづくりはできない

南北通路を早急につくるべき

○北側のコンベンションセンターと商店街を結ぶ南北通路は、早期につくらないとまずい。オープンまでに絶対必要。

ご協力ありがとうございました！

ヒアリングのまとめから、PIを進める上での留意点を以下のように整理し、PI委員会に報告しました。

① 最終的な判断材料を得るためのPIであることを周知する

PIは、高架化や貨物駅移転等に関して決定をする場ではなく、多様な視点・論点から課題を再整理して最終判断をするための判断材料を得るためのものです。従って、PIでは、各論点について議論を深めて考えられる案をまとめ、それについて広く市民の意見も集めていく必要があります。

② 効率的なPIの実施と時間管理が必要

沼津の活性化のため、この問題の早期決断を望む声が多いことを踏まえて、PIに時間をかけるべきではありません。集中的・効率的に、また、秩序だてて進めることが望まれます。時間不足をおぎなうために、情報提供や公開方法及び市民の参加機会の確保などの多様な方法を工夫する必要があります。

③ 地区ごとのPIと全体でのPIを段階に分けて進める

ヒアリングから、沼津中心市街地と原地区では、置かれている状況やテーマが大きく異なることがわかりました。いきなり合同で意見交換を行うと混乱が予想されるため、まずそれぞれの地区ごとにPIを実施し一定の整理を行ったうえで、次の段階で合同でのPIを実施していくことが適切と思われる。

④ 多様な選択肢の組み合わせを考える

高架化や貨物駅移転など、ここで検討・討議すべき事項は、それぞれの組み合わせを含めるとさまざまな選択肢があることが想定できます。どの選択を行っても、それぞれ考慮すべき問題点や課題があることも想定できます。

さまざまな選択肢を想定しつつ、それらを多面的に評価（効果や影響）して、よりよい判断を導くことが求められます。

⑤ PIの経過を公正に情報発信し、多数の市民の参加機会をつくる

ステークホルダーヒアリングによってだいたいの意見傾向は把握できたので、今後のPIでは論点を絞って議論し、さまざまな課題について、参加者相互で中味を深めていくような場としていくべきと思われます。

また、事業に関して結論を決定することが目的ではないため、途中の検討・討議経過を、参加者や市民にわかりやすく示していくことが重要と思われます。

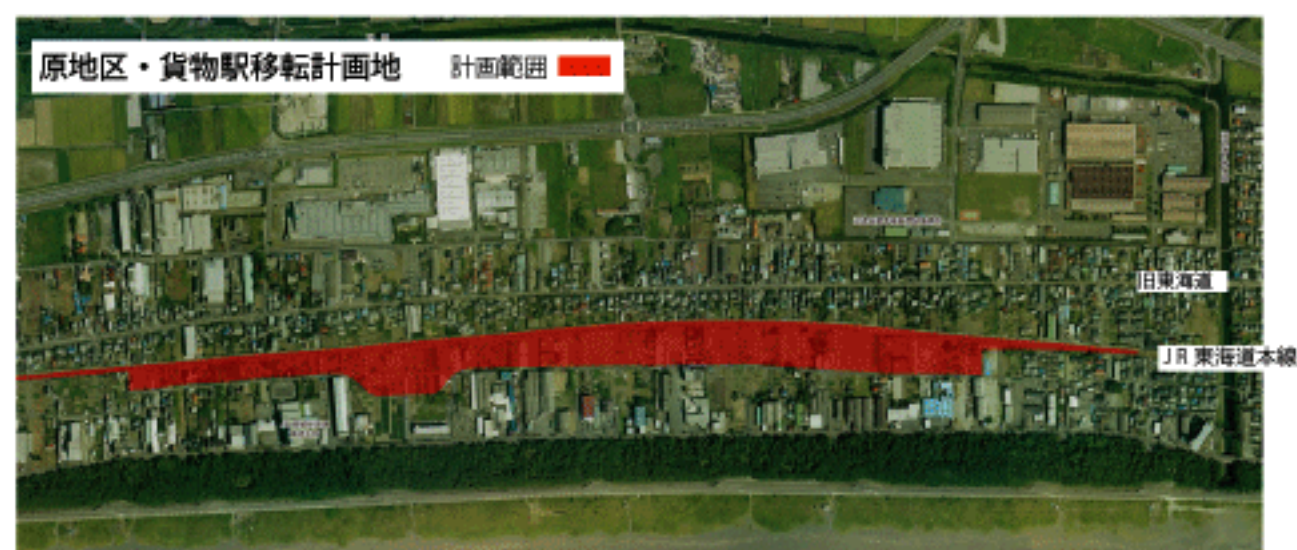
さらに、多くの市民が何らかの形で参加できる機会を用意することも考慮すべきです。



資料：高架事業の経緯

| | (事業の手続き等の流れ) |
|---------|---|
| 昭和 60 年 | ・沼津市都心地区総合整備計画調査委員会を設置し、沼津駅周辺開発の検討開始 |
| 平成 3 年 | ・基本構想の策定 |
| 平成 6 年 | ・鉄道高架を前提とした沼津駅周辺土地区画整理事業、12 路線の道路を都市計画決定 |
| 平成 15 年 | ・鉄道高架（車両基地、貨物駅を含む）、高架側道の都市計画決定 ・新車両基地の造成に係る事業認可を取得 |
| 平成 16 年 | ・新貨物駅の造成に係る事業認可を取得 |
| 平成 18 年 | ・鉄道高架事業に係る事業認可を取得 |
| 平成 20 年 | ・鉄道高架事業、新貨物駅整備事業に係る変更認可を取得 |
| 平成 22 年 | ・沼津駅付近鉄道高架事業に関する有識者会議の設置 |
| 平成 23 年 | ・沼津駅付近鉄道高架事業に関する有識者会議報告書とりまとめ ・沼津駅付近鉄道高架事業に関する P I 委員会の設置（沼津高架 P I プロジェクト開始） |

資料：沼津高架 P I プロジェクトに関連する地区の航空写真



発行・編集：沼津高架 P I プロジェクト P I 運営事務局
 静岡県沼津土木事務所都市計画課
 〒 410-0055 静岡県沼津市高島本町 1 - 3
 電話 055-920-2222 FAX 055-926-5527

