

第1回 沼津駅付近鉄道高架事業に関するP I 委員会 議事録

平成 23 年 11 月 23 日(水) 14:00-16:30

静岡県庁 別館 9 階 第 2 特別会議室

【司会】

ただ今より、「(仮称) 沼津駅付近鉄道高架事業に関する P I 委員会」を開会します。

私は、本日司会を務めさせていただきます静岡県交通基盤部都市局 技監の田村でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、開会に当たりまして、主催者を代表し、静岡県知事川勝平太よりご挨拶を申し上げます。

【川勝静岡県知事】

第 1 回 P I 委員会にあたり、一言お礼を申し上げます。今日は 4 人の先生、遅れてさらに一人いらっしゃいますが、P I 委員をお引き受け頂き、本当にありがとうございました。

この沼津駅の高架の話はかれこれ 30 年にわたる大懸案事項でございます。沼津はご案内のように東部地域の大切なまちでございます。東部を代表するまちでございます、中部の静岡、そして西部の浜松と相並ぶところであります。浜松はものづくり、静岡が駿府城のお膝元という城下町です。沼津は文化のまちというふうにも言えるわけでございます。近年では大正天皇の皇太子のときからの御用邸が昭和 44 年までございました。あるいは千本松原という美しい松原がございます。これは戦国時代に防潮、防風のために植えられた松が一目千本と言われるぐらいたくさん、吉野の桜に匹敵する美しい松原ということで、この風景に魅せられる人はたくさんございますけれども、そのうちの一人の若山牧水は、漂泊の詩人があそこに定着して、そして詩を詠んだと。更に遡れば白隠禅師が原町のお寺で、「駿河に過ぎたるもの、富士と並んで白隠禅師」と言われたそういうところでございます。

今日はあそこに東海道本線が通っておりまして、その東海道本線のために南北の通路が滞っている。そして沼津というぐらいでございます低地でございます。したがって大雨が降りますとそこは水が出ます。また、それが通行を妨げるというようなことがありまして、沼津の発展とともにこの鉄道が持っているいい面だけではなくて、それが南北を遮断しているということがまちの重要な課題になって、是非これを上げたいということで計画が決まりました。

それだけだとすればおそらくもう出来上がっていたと思います。しかし、それをするためにどうしても工事等である程度の敷地をとらなければいけない。そこに貨物の駅がございまして、その貨物駅をどこかに移さないことには高架ができないということで、そして県の方、あるいは公の方がお願いしまして貨物駅を原町の方に移すということになった後、ご案内のような非常に難しい、賛成・反対の意見になったということでございます。そう

した中で時間がどんどん経過しまして、社会経済の情勢が変わってきた。東名も言うまでもありませんけれども新東名が来年には開通するという、静岡県内 160 km 一挙開通です。愛知県はできていません。まだ神奈川県は手つかずの状態ですが、静岡県に関しましては西の引佐から東の御殿場まで日本でおそらく最も美しく高度な品質を持った道路が出来上がる。そうしたところを結びつける駿河湾の東の方に環状道路があります。それも沼津の近郊を通っております。本当に大きく交通のネットワークが変わってきましたし、変わりつつあります。そうした中で貨物輸送もまた従来のように鉄道でものを送るという時代からトラック輸送に大きく変わりました。そうした中で貨物駅自体の必然性についても問われるということになりました。従来は貨物駅は当然必要だ。そして、高架をすることも必要だ。それが一体だったわけですがけれども、高架をすることと、それから物流が大切だけれども、その物流に占めるあの地における貨物駅はどうあるべきかということは、それ自体は新しい論点になったというように思っているわけでございます。

そうした中で私といたしましては、もう一度新しい社会経済の情勢に応じた調査をしていただきたいということで、昨年 9 月に交通あるいは都市計画などについての日本における最高権威の一人である森地茂先生に座長になっていただきまして有識者会議を立ち上げて、そしてこの 6 月に答申のご報告をいただきました。そうするとやはりこの高架の問題を解決することはとても大切だ。高架にするのがよろしい。そしてまた物流を単にものを運ぶということではなくて、新しい観点からまちの活性化も含めた新しい時代、生産から消費に至るまで、それを全部視野に入れたまちづくりの一環として物流を考えるという新しい論点も提示していただきました。

そうした中でこれから合意形成も上からパッと決めて、「はい、実行」ということでは進まないということでパブリック・インボルブメントという手法も紹介していただきました。これは新しい手法でまだ静岡県では実施したことがないのでぜひやってみたらどうかということです。これは慎重に慎重を期しまして、まず P I 委員をしてくださる先生を選ぶ有識者を選定しました。最高の識者に P I 委員になっていただくのにふさわしい人を選定していただくための委員会を開きまして、そしてこちらにいらっしゃる先生方を挙げていただきまして、そしてご快諾いただいたということです。そういう経緯の中で来ていただいておりますので、これ以上の手続きは今は踏むことができないということで先生方に対しては高い敬意とともに、本当にありがたく感謝する次第でございます。特に今日は勤労感謝の日に勤労をしていただくということで、もう朝早くから出ていただいて、午前 10 時ぐらいから沼津近辺をご視察賜りました。またおいしい料理も食べていただいたみたいです。なにしろ農産物だけで 167、海産物を入れると 219 品目、食材は日本で一番多うございます。こちらに来て、まず食べ物でまずいということはよほどのことがない限り、入ったレストランがたまたままずかったということがあったとしても食材においては日本でございます。今出ておりますお茶も日本一のお茶でございます。そんなことでお越しになることについてはよろしゅうございます。泊まる場所も 4,000 箇所ぐらいございますから。

そんなことですが、今日は第1回ということですので。これから策定する計画をお決めいただく。そして、その計画が決まりますとこのP Iの手続きに従いまして事を運びまして、先生方にはその間いろいろな監視、あるいはご評価を賜りまして、その手続きに従って、いたずらに時間を向こうに延ばすということではなくて、この問題を解決したいということですので。私自身は、これは皆さんの生活の幸福のためにするものでございますから、人が不幸になるようなことはしないと心に固く決めております。あるところの土地を強制に収用するということはいたしません。そうしたことを踏まえていただき、いくつもの資料、必要なものは全てお出し申し上げまして、オープンな中で先生方に計画を策定していただきたいと思っております。何卒よろしくお願いを申し上げます。ありがとうございます。

【司会】

ありがとうございます。それでは、本日ははじめての会合でございますので、御出席の委員の皆様の御紹介をさせていただきます。

座席順に御紹介いたしますので、よろしくお願いします。

石田委員でございます。

城山委員でございます。

高井委員でございます。

寺部委員でございます。

なお、松浦委員におかれましては、所用により、少し遅れて会議に出席していただく予定です。

目加田委員におかれましては、本日所用により欠席でございます。

議事に入ります前に、配布資料の確認をお願いします。

本日の資料は、次第、P I委員名簿、座席表、資料1-1 P I委員会の設置要綱、資料1-2委員会の名称、資料2 事業概要、資料3 P I事例の紹介、資料4-1 P Iの取組について、参考 沼津駅付近鉄道高架事業 推進方針、資料4-2 P Iの取組での検討テーマ、資料4-3 P Iの取組を検討する上での論点、資料5 P I委員会のスケジュール、参考資料1として 有識者会議の報告書でございます。

不足しているものがございましたら、事務局までお知らせください。

また、お手元に委嘱状を配布してございますのでご確認ください。

それでは、早速ですが、議事を進めます。

議事につきましては、後ほど委員長が決まりますまでの間は、私が務めさせていただきます。まずは、P I委員会について事務局から説明をお願いします。

【事務局】

事務局の街路整備課の増田でございます。よろしくお願いします。

お手元の資料1-1の（仮称）「沼津駅付近鉄道高架事業に関するP I委員会」の設置要

綱をごらんください。

まず、第1条の「趣旨」では、「沼津駅付近鉄道高架事業に関するパブリックインボルブメント(以下P I)のプロセスの透明性、客観性及び公正性を確保することを目的にP I実施計画の策定並びにP Iへの助言及び監視・評価を行う第三者の有識者委員会を設置する。」こととしています。

第2条の所掌事項として、大きく2つの事務を挙げております。1つめは、P I実施計画の策定、2つめは、P Iへの助言及び監視・評価、またその他の必要事項について定めるものというものであります。

第3条の第三者性として、委員は、委員会の目的に照らし、特定の行政機関および特定の利害関係者等の利害を代表してはならないこととしております。

第4条、第5条については、任期、委員の構成を記述しております。

第6条の「委員長」では、委員会は、委員長を置くものとし、同2項では、委員長は、委員の互選により定める。同3項では、委員長が職務を遂行出来ない場合は、予め委員長が指名する委員がその職務を代理するものであります。

第7条でございますが、本委員会での所掌事項には、個人情報が多く含まれます。委員の皆様には、個人を識別したり、個人の権利利益を害する恐れのある個人に対する情報などは漏らさぬよう御注意願います。

第8条の「公開」では、特段の理由がある場合を除き、原則としてこの委員会は公開とします。

第9条の事務局の設置、第10条のその他 この要綱に定めない事項は、委員会が定めるということでございます。

説明は以上でございます。

【司会】

ただいまの事務局の説明について、ご質問はございますでしょうか？

【石田委員】

第8条の特段の理由とは何ですか？

【事務局】

基本的には、先ほどの第7条の守秘義務のところを書いてありますが、特に個人名など特定の情報が席上に出してしまう場合を考えております。

【石田委員】

確認ですけれども、極めて限定的に考えていこうという方向性であると理解してよろしいでしょうか。

【事務局】

非公開にする場合は、極めて限定的と、そのように御理解を願います。

【司会】

それでは、次に設置要綱の第6条に本委員会は、委員長を置くことになってございますので、委員長の選任を致します。委員長については、同じく第6条2項により委員の互選によるものとなっておりますので、どなたか御推薦がございましたら、よろしくお願ひ致します。

【城山委員】

経験が豊富な石田先生にお願いしたいと思います。

【司会】

ただいま、城山委員から石田委員に委員長にとの御推薦していただきましたがいかがでしょうか。

それでは、異議なしということですので、石田委員に委員長をお願いしたいと存じます。

それでは、次に、第6条3項より委員長が職務を遂行出来ない場合は、予め委員長が指名する委員がその職務を代理することになっております。石田委員長、いかがでございましょうか。

【委員長】

元気にしておりますので、職務が遂行できないとは極めて考えにくうございますし、一生懸命やらせて頂きますが、万が一ということを考えて寺部委員にお願いしたいと思っております。いかがでしょうか？

【司会】

それではただいま、石田委員長より委員長の職務代理について、寺部委員とのこととでございますので、どうぞよろしくお願ひ致します。

ただ今、松浦委員が到着されましたのでご紹介させていただきます。

松浦委員でございます。

それでは議事を進めさせていただきます。石田委員長に一言ご挨拶を頂くとともにここからの議事進行を石田委員長にお願いしたいと存じます。よろしくお願ひします。

【委員長】

ただいま川勝知事から非常に大きなプロジェクトである。地域だけではなくて静岡県、ひいては日本というぐらい大きなプロジェクトであるというお話と、あともう1つ不幸になるような人があってはならぬのだというお言葉をいただきまして、本当に身が引き締ま

るような思いでございます。

この委員会でも仮称ではございますけれどP Iという言葉を使っていたいております。少し長くなりますけれどもP Iとはどういう経緯で今日本に上っているかということをご紹介させていただきたいと思えます。

もう十数年前です。城山先生などとも一緒に議論しましたけれども、今まではP Iという言葉を使うときに日本には住民参加という言葉があるではないか。住民参加という日本語をどうして使わないのだということ言われました。そのときに我々が考えたのは、日本語でいう住民というのは自然人しかも近隣の住民というニュアンスが極めて強い。その中には地域の非常に大きな構成者である企業とか次世代とかいろいろな関係者がおられますが、住民という言葉からそういう人たちの存在がどうも想像しにくいということです。参加は地域から盛り上がるような参加というニュアンスが強いのですが、こういう大きなプロジェクトはどちらかというと公共がやる大きなプロジェクトでございます。そういう場合には公共の方から地域の皆さんと一緒に十分な情報提供をして、コミュニケーションをとって一緒にやりましょう。そういう公共の志のあり方、大儀のあり方は住民参加という言葉からはなかなか想像しにくいということで、あえてパブリック・インボルブメント、P Iという言葉を残した方がいいのではないかという議論をしたことを思い出しました。

我々の任務はそのパブリック・インボルブメント、すなわち十分な情報提供をして、十分なコミュニケーションがあつて、それが地域の皆様を不幸にしない、もっと幸せにするような意思決定を意思決定者、かなり大きなお方でございますけれども、それを心置きなく、憂いなくやっていただけのために条件を整えるということが、このP Iに携わる我々の任務かなと思っております。我々があれがいいだの、これがいいだのと決める立場ではないということでございます。ですから、このP Iの諸々の活動がこれから活発に展開していくわけでございますけれども、そのことに関して我々はこの規約の第1条にもありますように中立で公正な立場から議論をするということが何よりも大切だと思っております。

ただ、それをいろいろな方に実感としてお分かりいただくことの責任が我々でございます。それはこの委員会の場で本当に中立公正な立場から真剣な議論をする。いろいろなところに参画をして活動を見させていただいて、そのことについて知事には耳の痛いことがあるかもしれませんがきちんとものを申し上げる。そういう我々の活動を通して示し得ないものであると考えておりますので、どうぞよろしくお願いをいたします。

最初のご挨拶の中で我々にいかなる情報も提供すると言いつけてくださった知事です。我々に今のところある意味では全幅の信頼を置いていただけているのだと思っておりますので、この知事の信頼を裏切ることなく任務を全うしたいなと思っておりますので、どうぞよろしくお願いを申し上げまして、長くなりましたが挨拶とさせていただきます。ありがとうございました。

それでは、議事を進めさせていただきます。本委員会の名称について事務局から説明をお願いします。

【事務局】

委員会の名称でございますが、資料1-2をご覧ください。本日までは「(仮称) 沼津駅付近鉄道高架事業に関するP I委員会」としておりましたが、これから実施していく委員会の名称につきまして委員のみなさまに決めて頂きたいと思っております。事務局から4案ほど参考に記載しておりますが、第2案につきましては既に先日までの有識者会議において使用しておりますので、排除して頂きたいと思っております。また、他の先進的な事例につきましても下の方に記載しておりますので、議論の参考にしていただきたいと思います。よろしく申し上げます。

【委員長】

これがいいという案がございましたらお願いいたします。

【城山委員】

多分、(仮称)をとった案1でいいと思います。理由は、事業の名称としてこの前の有識者委員会でも沼津駅付近鉄道高架事業という名前が使われておりますし、参考資料でも静岡県の推進方針もそういうタイトルで使っていますし、対象を明確にした方がいいと思いますので、既存に使われてきた名称、特に駅付近の高架事業というのをベースに意見を言ってもらえるかと思っておりますので案1がいいのかな。他の例をみてもこれに有識者委員会がつけているのがありますが、委員長が言われたようにプロセスを監視するという立場ですので、あえて有識者委員会と言わずにP I委員会でいいのかなと思っておりますので、(仮称)をとった案1でいいのかなと思っております。

【委員長】

いかがですか。みなさん領いておられますので、案1にしたいと思っております。

それではこの委員会の名称は、今後「沼津駅付近鉄道高架事業に関するP I委員会」とします。よろしくお願い致します。

【司会】

委員長失礼します。知事は、公務により、ここで退室させていただきます。

【委員長】

続きまして、議事2) 沼津駅付近鉄道高架事業の事業概要および議事3) P I事例の紹介まで事務局から説明をお願いします。

【事務局】

それでは、沼津駅付近鉄道高架事業の経緯、概要について説明します。お手数ですが、前のスクリーンをご覧ください。

【スライド2】

改めまして説明内容ですが、1点目に沼津駅付近鉄道高架事業の事業概要、2点目に事業経緯、3点目に、昨年9月に県が設置いたしました、沼津駅付近鉄道高架事業に関する有識者会議について、最後、4点目にその報告書を受けました県の推進方針について説明いたします。

【スライド3】

それでは、まず、1点目の事業概要について説明いたします。

【スライド4】

こちらは、沼津駅付近鉄道高架事業の位置図でございます。本事業は、沼津駅付近の東海道本線を約3.7km、御殿場線を約1.6km、合計5.3kmの鉄道を高架化するものでございます。また、高架化に伴いまして、駅付近にある現車両基地を西へ2kmほどの片浜地区へ、現貨物駅を西へ8kmほどの原地区へ移転いたします。

【スライド5】

この事業を計画している沼津市の概要でございますが、沼津市は、恵まれた自然環境と有利な地理的条件のもとで、古くから県東部地域の拠点都市としての役割を担ってまいりました。

交通の結節点であるとともに、人口は県内4位、銀行事業所数は県内3位、高等学校が東部地域で最も多く立地していることから、その拠点性が伺えます。

しかしながら、都心部における南北市街地の分断や慢性的な交通渋滞などの積年の課題に有効な対策を講じてこなかったため、周辺市町の都市化が急速に進む中、近年はその求心力の低下が見られます。

【スライド6】

駅周辺の道路状況を見ますと、画面は中心市街地を南北に横断する3つのガードでありますが、それぞれ慢性的な交通渋滞に加えて、豪雨時の冠水や車両通行における高さ制限、線形の不良や、自転車の押し歩きなど、多くの課題がございます。

【スライド7】

こちらは、沼津駅周辺の公共施設等の分布でございますが、ごらんのように沼津市の商業、教育、医療、公共施設は、駅を挟んで南北に広がっております。しかしながら、市街地は、鉄道により南北に分断され、歩行者、自転車利用者にとって、各施設への円滑な移動が妨げられている状況にあります。

【スライド8】

次に、都心部の状況を見てみますと、上の図でございますが、ごらんのように、商店の販売額や商店数の減少傾向が続き、沼津市全体における中心市街地のシェアも減少傾向にございます。

下の図でございますが、空き店舗が近年急激に増加、まちなかの歩行者数も減少傾向にあり、中心市街地の活力低下が課題となっております。

【スライド9】

沼津駅付近鉄道高架事業は、土地区画整理事業等の駅周辺整備と一体的に実施することで、交通混雑や南北市街地分断等の積年の課題の解消と、車両基地や貨物駅移転により新たに生まれる土地の有効活用を図り、にぎわいと活力のある県東部拠点都市の創造を目指して平成15年に事業着手したものでございます。

【スライド10】

こちらは、鉄道高架事業と一体的に実施している土地区画整理事業等の進捗状況でございますが、ごらんのように、着々と進捗している状況であります。特に、駅北側では、新しい町並みが形成されつつありますし、東部コンベンションセンターは、平成25年夏に市の展示イベント施設が、平成26年夏には県の会議場施設が完成する予定であります。

【スライド11】

一方、鉄道高架事業につきましては、その施工手順上、事業が停滞している状況であります。こちらは、現在の貨物駅を上空からみたものでございますが、現在の貨物駅は、東海道本線を南北から挟み込んだ形状であります。鉄道高架工事は、この現貨物駅を利用し、北側から順次施工する計画ですので、現貨物駅がそのままある限り、高架化や都市改造はできない状況であります。

【スライド12】

2点目の事業経緯でございます。

【スライド13】

これまでの事業経緯でございますが、本事業は、昭和60年から調査に着手し、平成6年からは工事着手に向けた鉄道事業者との協議を進めてまいりました。

しかしながら、平成7年の阪神淡路大震災の発生により、高架構造物の設計の見直しが生じ、平成12年には鉄道事業者との協議が整ったものの、国の公共事業見直しにより事業は一旦中止となりました。

その後、高架延長の短縮やコスト縮減を図ることで、平成15年から改めて着手しているものでございます。

【スライド14】

次に近年の状況でございます。本事業は、平成16年から貨物駅移転先用地買収に着手しております。しかしながら、この用地買収が難航していたことから、平成20年には、沼津市において、土地収用を視野に入れた調査費を計上いたしました。

同じ年に就任しました栗原市長は、この調査費執行に当たり、貨物駅地権者と話し合いをすべく現地に入りましたが、地権者から話し合い拒否の申し入れがなされたため、調査の実行を決断いたしました。

翌年7月に、川勝知事が就任、平成22年1月には、高架推進派、反対派市民との意見交換会を沼津市原の松蔭寺にて開催いたしました。意見交換会で、知事は、沼津貨物駅については、その取扱貨物量からトラック輸送に切り替えが可能であれば、不要となるのではないかとの考えを示し、2月議会において、土地収用はしない旨の答弁をいたしました。

このため、9月に有識者会議を設置し、鉄道高架事業について、改めて、客観的かつ科学的見地から検証をいたしました。会議は、6回開催し、今年6月に報告書がまとめられました。県は、この会議の報告書を受け、P Iの実施を盛り込んだ事業の推進方針を公表、8月には、有識者会議の報告書および推進方針の内容を市民の方々に理解して頂くための説明会を沼津市の3会場で開催いたしました。9月には、この推進方針に基づき、P Iを実施するため、まずは、委員選考委員会を開催し、本日就任していただいた皆様を御推薦いただき、本日の会議に至っております。

なお、今年度は、事業再評価も実施しておりまして、本事業につきましては、継続相当との意見が具申されたところでございます。

【スライド15】

3点目は、その有識者会議の報告書の内容でございます。

【スライド16】

有識者会議でございますが、先ほども少し説明しましたが、社会情勢の変化を踏まえ、客観的かつ科学的見地から事業を検証することを目的に昨年9月に設置しております。

会議は、座長の政策研究大学院大学森地茂先生をはじめ、全国でご活躍されている先生方、また、県内をよく御存知の先生方の10人で構成いたしました。

会議では「交通対策の視点」「物流の視点」「地域振興の視点」から、本事業の位置づけについて改めて検討し6月17日に森地座長から川勝知事へ報告書を手交いただきました。

【スライド17】

会議での検証結果でございますが、まず、交通対策面において、鉄道高架事業では、懸案であります3ガードの改修に加え、13箇所の踏み切りが撤去されますので、他事業に比べ、沼津市都心部が抱える交通の課題を抜本的に解消する最も有効な手法であるとのご意見をいただきました。

【スライド18】

また、地域振興・まちづくりの視点からも、鉄道高架事業は、他の事業とは違い、鉄道跡地や高架下空間など、駅直近に新たな空間を創出できますので、この空間の活用により、沼津市の拠点性向上に向けた新たなまちづくりが可能となります。

【スライド19】

有識者会議では、懸案の沼津貨物駅の取扱についても御議論をいただいております。

沼津市の鉄道貨物機能は、鉄道貨物の特徴や地域の発展、環境負荷の低減の観点から今後必要であるとのご意見をいただきました。また、移転先についても改めて検証いただいた結果、現計画と同一の地区が選定され、妥当との意見をいただきました。

【スライド20】

また、今後の貨物駅のあり方についてもご意見をいただいております。今後の貨物駅は、敷地内の多目的な利用の実現や、地域防災力の向上などを積極的に検討し、周辺地域を含めて地域の発展に資するものとなるようにしなければなりませんし、単なる物流施設ではなく、地域にとって新しい産業資源、観光資源にもなるような計画にすべきとの意見をいた

できました。

この実現のために有識者会議では、市民が課題の解決や計画の立案にも参加する新しい公共事業の進め方であるP I手法が提案されました。

【スライド21】

会議では、目指すべき地域の将来像として、新しいコンセプトの都心づくりについても提案されております。

沼津市都心部は、静岡駅周辺や浜松駅周辺にはない、沼津の個性、歴史、空間を尊重した新たなコンセプトに基づき、存在感のある都市空間の形成を目指すべきであり、新たに建設される東部コンベンションセンターと沼津港といった駅南北の魅力ある施設間の回遊性を高めることなどにより、中心市街地に多くの人が集い、集まるようなまちづくりが必要であることの重要性が提案されております。

また、今後の少子高齢化、人口減少社会に向け、高齢者には健康と生きがい、親世代には安心して働ける環境、子供たちにはコミュニティの中で教育される機会を都心の中で提供できる3世代が上手に共存するまちづくりが必要であるとの提案がございました。

【スライド22】

報告書のまとめでございます。

まず、事業の妥当性につきましては、

- ・本事業は、沼津市都心部が抱える交通環境や南北市街地分断の問題を抜本的に解消し、県東部地域の拠点都市形成のためには効果的な事業であること
- ・費用便益比の点からみても社会経済的に合理性を有すること

沼津貨物駅の移転につきましては、

- ・鉄道高架事業実施のためには、現沼津貨物駅の移転が不可欠であり、それが実現できない場合には、本事業は中止とならざるを得ないこと
- ・貨物駅の移転先については、改めて検証した結果、現計画の移転先と同一の結果が得られたこと
- ・近傍駅への統合や現計画の規模縮小は様々な課題はあるが、これら可能性についての議論は否定しないこと

とされております。

【スライド23】

また、今後の事業執行について、

- ・沼津駅や沼津港を含む都心エリアについては、静岡駅周辺や浜松駅周辺にはない、新たなコンセプトに基づき、県と市が市民参加のもとまちづくりを進めるべきであること
- ・貨物駅の移転先は、周辺地域を含め地域の発展に資するものとならなければならないこと、県と市が一体となって、関係機関の協力を得つつ、配置計画の見直しも含め、関係者間の徹底した合意形成を図ること、その際、防災の視点も考慮すべきであること
- ・合意形成に当たっては、最新の市民参画型計画策定手法であるパブリックインボルブメント方式を導入し、専門家の協力を得て、手続きを含めて議論していくことが必要である

こと

・時間管理の概念も採り入れて事業執行すべきであることがまとめられました。

【スライド24】

4点目の推進方針でございます。

【スライド25】

有識者会議報告書を受けまして、県では、推進方針を、6月に発表いたしました。その内容は5点ございます。

1点目は、沼津駅や沼津港を含む都心エリアのまちづくりについて、新たなコンセプトに基づき、県と市が市民参加のもとまちづくりを進めていくこと。

2点目は、本事業は、県東部地域の発展を支える核となる事業であることから、時間管理の概念をもって、鉄道貨物駅の移転を含め着実に推進していくこと。この際、コスト意識を持って臨むこと。

3点目は、沼津貨物駅の移転先は、周辺地域を含め地域の発展に資するものとならなければならず、県と市は一体となって、関係機関の協力を得つつ、関係者間の徹底した合意形成を図ること。この際、防災の視点も考慮すること。

4点目は、合意形成にあたっては、市民参加型計画策定手法であるパブリックインボルブメント（P I）方式を導入し、専門家の協力を得て、手続きを含めて議論していくこと。最後5点目として、合意形成の過程においては、近傍駅への統合など他の選択肢の議論を否定せず、十分な合意形成をおこなっていくこと。

といたしました。

【スライド26】

こちらは、推進方針における合意形成に向けた流れ図でございます。

8月に有識者会議の報告書の周知を図るための説明会を3回開催いたしました。延べ790人の市民にご参加いただき、さまざまな意見もいただきました。

また、同じ8月には、知事が今後の県政に活かすため、直接地域に出向き、地域の実情や課題、新たな取組などについて、住民の方々と率直に意見交換を行うことを目的として、知事就任以来、開催しております知事広聴を沼津市にて開催し、知事自ら市民の皆様のご意見を伺っております。さらに、本日の委員会開催に当り、委員を公正・公平に選考するためP I委員選考委員会を9月に実施しております。

今後は、進め方や手続きを本委員会で議論していただき、市民からの意見も聴きながら今年度中にP I実施計画を策定していきたいと考えております。

また、来年度からは、このP I実施計画に則し、本委員会から助言、監視・評価いただきながら市民とのコミュニケーションを進めてまいります。

以上、事業概要の説明とさせていただきます。

引き続き、P I事例の紹介として4点ほど。1点目に国の社会資本整備におけるP Iの

取り組みの経緯、2点目に国の社会資本整備の主なP I 事例、3点目に横浜環状北西線におけるP I の取り組み、4点目にP I 実施計画の事例について、説明します。

【スライド1】

まず、国の社会資本整備におけるP I の取り組みの経緯でございますが、平成8年に、道路審議会基本政策部会「21世紀のみちを考える委員会」が「キックオフ・レポート」を刊行して、道に関する意見を募集しました。結果、国民との対話を通じた参加型の進め方への期待が高いことが明確になりました。それを受け、平成9年の道路審議会建議で「パブリックインボルブメント方式を採用し、国民との徹底した対話を行う新しい方法の導入」を提唱しました。

その後、平成14年には、「市民参画型道路計画プロセスのガイドライン」を策定、ガイドラインに基づくP I が道路事業で本格化されました。

さらに平成20年には、公共事業全体を対象とした「公共事業の構想段階における計画策定プロセスのガイドライン」が策定され、現在に至っております。

【スライド2】

こちらが「市民参画型道路計画プロセスのガイドライン」の抜粋でございます。

計画検討プロセスは、基本的には、ごらんのような流れで、段階的な手順に沿って計画検討を進めることが示されております。

進め方や目的の共有、代替案の比較などのステップを踏み、ステップ毎に確定させていくこと、各ステップにおいて、市民参加を通じて市民と共有しながら進めることが重要としております。

【スライド3】

次に2点目の「国の社会資本整備の主なP I 事例」であります。本県が計画するような有識者委員会を設置して、P I の進め方等について助言をいただきながら進められた事例でございます。ごらんのように、横浜環状北西線、東京外かく環状道路、国道1号清水立体、福岡空港、那覇空港など多くの事例がございます。本日は、この中の横浜環状北西線におけるP I についてご紹介いたします。

【スライド4】

まずは、横浜環状北西線の概要でございます。横浜環状北西線は、横浜環状道路の一部区間、東名横浜青葉インターチェンジから第三京浜の港北インターチェンジを結ぶ道路でございます。横浜環状道路は、北西線に隣接する北線において、計画素案説明から事業着手までに反対運動などで約15年を要したことなどから、北西線においては、構想段階からP I を実施して検討を始めました。

【スライド5】

計画プロセスの基本構造でございますが、先程のプロセスガイドラインに則って、段階的なステップを踏んでおります。一つ一つのステップを地域の皆様とワークショップなどでコミュニケーションを図りながら進めております。これら手続きや話し合いの状況をP I 委員会に監視していただきながら、次のステップへ進んでおります。

【スライド6】

こちらが具体的な計画プロセスでございます。

ごらんのように、まずは、道路の必要性を確認し、計画のたたき台や代替案を示しつつ市民とのコミュニケーションを図り、ニーズや懸念事項を把握しながら、概略計画のとりまとめを行っております。

【スライド7】

こちらが概略計画策定の過程における代替案の設定でございます。

計画主体が市民の意見を踏まえて7案の代替案を設定しております。

【スライド8】

最終的には、これら代替案を、再び市民の意見を踏まえた中で、総合的に検討し、概略計画を決定しております。

【スライド9】

これら過程において、具体的に実施したP Iでございます。地域住民から意見を聴く会の開催や周辺自治会、町内会との会合、オープンハウスの設置やパンフレット、広報紙の発行などさまざまな手法を用いて市民の皆様が参画できる場を設けております。

【スライド10】

こちらが、北西線に設置された有識者委員会の様子でございます。

北西線の有識者委員会は、法学・行政学・政治学、合意形成、地元の有識者等から成るメンバー5名で構成されています。

有識者委員会は、市民の意見の把握、整理、分析に対する助言やP Iの進め方についての助言、概略計画策定の手続きにおいて配慮すべき事項に関する助言などP Iを監視しながら必要な助言を行っております。

【スライド11】

最後に、今年度皆様にご検討いただく、P I実施計画の事例、イメージといたしまして、福岡空港のP Iを紹介いたします。

福岡空港の実施計画では、4つのステップを設定し、それぞれのステップごと目標を定め、市民とのコミュニケーションをとる計画となっております。

説明は以上でございます。

【委員長】

どうもありがとうございました。ただいまのご説明、鉄道高架化事業とP I事業の紹介でございます。ご質問、ご意見ございましたらお願いしたいと思います。

【松浦委員】

過去、こういう事例があったということは分かりますが、他の場所でやったことそのままここで真似すれば、また同じようにいくかといえば絶対そういうことはなく、空港と高架化というのは全く事業特性も違います。沖縄とか福岡、横浜と沼津あるいは静岡全県

という地域特性は全然違う。県の大きさも違います。地域の形も違う。あと政治的背景もいろいろあってその辺も違うと思われまますので、他の地域でやったことをテンプレートしてこちらに当てはめればいいという方法論を進めるのは、参考にはなりますが、そのままするというのはよろしくないで、そこは注意が必要かと思ひます。

【委員長】

ありがとうございます。他によろしいですか。どうぞ。

【寺部委員】

資料2の辺りで「冠水」という言葉がたびたび出てきました。防災という観点からこの沼津のエリアというのは洪水とか冠水とかそういった水に関わる災害はどれぐらいの頻度とか、そういう数字とか何かがあれば教えていただきたい。

【事務局】

まず、先ほどの資料2のスクリーンでご覧いただいております3つのガードの冠水についてでございます。説明不足だったかもしれません。現在、鉄道が平面に走っております。駅付近の3つの主要幹線道路につきましては、この鉄道を跨ぐためアンダーパスで渡ってございます。したがって、たくさん雨が急激に降りますとこのアンダーパスのガードのところに水が溜まりまして通行止めというような状況が生れることとなっております。

その頻度ですが、今年度も含めて3年間で、一番東にあります三つ目ガードでは8回ほど通行止めしております。

中央のあまねガード、西側にありますのぼり道ガードはそれよりも少ない頻度ではございますが、この3つの幹線道路ともに冠水ということが起きてございます。特に最近、ゲリラ豪雨等で急激に短時間に雨が降りますと一気に水がたまってしまうということから更に気を遣った管理を行っているという状況であります。

それから、道路以外の浸水被害の状況でございますけれども、先ほどの有識者会議の資料の中にもございますが、特に沼津市西部の原地域におきましては浸水被害を受けてございます。有識者会議の資料をご覧いただきたいのですが、3ページでございますが、一番下側に「沼川新放水路」と表題を打った図面が載っております。特に沼川流域につきましては海に並行してこの川が流れている。図面の上側が富士山麓になっておりまして、降りました雨が一気にこの平地部の、水色で塗ってあるあたりに下りてきてまして、沼川はその勾配が非常に緩い河川ということで、この一帯浸水被害が起りやすい状況になってございます。以上でございます。

【寺部委員】

この辺の川はどちらに流れているか知りたいのですが。西の方から東の方へずっと流れているのでしょうか。その先はどこで海に出るのですか。

【事務局】

沼川につきましては、まず流れる方向は東側が上流で西側が下流になっております。流れる先はこの3ページの図面ではちょっと見えていないのですが、この図面左側に富士市内の田子ノ浦港というのがございます。沼川は、田子ノ浦港へ注いでおります。

【寺部委員】

そうすると高橋川も上の方から左下の方に流れている、そういうイメージですか。

【事務局】

はい。高橋川は、こちらの図面に載ってございますが、図面右上から中央の方に流れて沼川に合流しまして、沼川本川を通過して田子ノ浦港の方に注ぐという状況でございます。

【寺部委員】

ありがとうございました。

【委員長】

どうぞ。

【城山委員】

有識者会議の時の議論の確認をさせていただきたいのですが、物流上の機能上の必要性がどのくらいあるかというのが多分1つの論点だったろうと思います。結論としてはあるのだということだと思えますが、どういう検討をされたのか確認ですが、この有識者会議の報告書の27ページ以降ぐらいに書かれていると思えますが、例えば総トン数であると横ばいであるとか、品目の特徴として例えば到着品目では鉄道以外の輸送は困難な化学薬品等がある。この辺は地域の産業も絡んでいると思えます。その辺りが書かれていますが、どういう計算をするのか難しいのかもしれないけれども、例えば物流の中で例えば鉄道が占める比率がどのくらいか。それが例えば他の地域なり全国の平均値と比べてどのくらいなのか。あるいは絶対量で15万トンという数字が横ばいで出ていますが、この量は全国の鉄道の物流の量と比べたときにどのくらいの比率なのか。あるいは近隣の地域がどのくらい例えば鉄道の物流を扱っておられるのかとか、ここに書かれていないところで確認したことがあれば、それについても少し教えていただきたいのですが、いかがでしょうか。

【事務局】

全体についてはすぐお答えできない部分がございますが、基本的には沼津貨物駅で扱っている取扱量につきましてはこの報告書の27ページでございますように年に14万トン～15万トンというところで推移してございます。これは全国のJR貨物が扱っている取扱

量の3～4パーセントというようなイメージです。

【城山委員】

3～4パーセントですか。

【事務局】

鉄道貨物駅のうち中位くらいの位置ですね。昭和50年代は、鉄道貨物駅が800くらいありました。それが急激に落ちてきて、民営化するときにJR貨物という形で分離して、基本的に徹底的に合理化した。600くらいはやめてトラックに変えています。その中で残っているのが200くらいあります。その中で沼津駅は中位くらいの量だという状況でございます。

それから、全体の物量でいきますと重さでいくのか、トンキロかという議論がありまして、物流でいうとトラックはかなり大きいのかもしませんが、重さ、そして長距離というところに意味がありますので、そういった点では数値は言えませんけれども、この10年は横ばいという形になってございます。

例えば一番大きいのが札幌です。札幌は道路がないものですから牛乳とか乳製品は必ず物流は鉄道なわけですから。そこが一番、JRでたしか300万トンぐらいだと思います。福岡なども200万トンと大きいですね。そういう突出した駅を除くと、この近傍でいいますと静岡、これが40万トンぐらい。浜松も40万トンぐらいでございます。

ですので、量は多くはないけれども一定の地位を占めている中で、その中で沼津駅の存在は真ん中辺ぐらい、そういう状況でございます。

【城山委員】

例えばこれがトラックに転換した場合に29ページのところで1万7,500台に相当しますということで、CO₂が1.3万トン増えて、事故件数が20件増えますという話ですが、逆にいくと現状のトラック輸送量をどの範囲で区切るかは難しいと思いますが、この地域でどのぐらいになっているのか、そういう数値はあるのでしょうか。要するに、そのトラック輸送量が今回仮に転換した場合にどのぐらい増えるのか、相対的に増える量のイメージが持てたらいいかなと思うのですが。

【委員長】

いかがでしょうか。道路交通センサスを集計すれば分かりますね。

【事務局】

今即座に数字は出てきませんが、台数ベースでいきますと29ページで年間1万7,500台ですので、1日に直すと50とか60ぐらいですね。この国道1号は4、5万台通っているでしょう。東名でいいますと多分7万とか。そのうち多分トラックの割合が何割かありま

すから、そういう面でいうと大きな支配的な位置ではないと思いますが、転換するとその分が増えるのは間違いないと思いますが、支配的な地位を築くほどではないと思っております。

【委員長】

いかがでしょうか。そもそも論ですが、このP I委員会、名前が沼津駅付近鉄道高架事業に関するP I委員会ということで、高架事業そのものはまだ全く実施されていないですけども、知事のご挨拶の中にもありましたようにそもそもどうして高架事業かという、やはり沼津駅の駅前を何とかしたい。沼津を県東部の中心として活性化をしたいという話でございます。そういう意味では午前中も見せていただきましたけれども区画整理とか再開発がかなり進んでいるわけでございます。それそのものは高架化事業ではないのだけれどもということは重々理解した上で申し上げるのですが、資料3の2ページで松浦委員のお話のように全然性格も違うのでこのとおりにやる必要はないのですけれども、P Iの進め方自体としての大事なポイントは、この中にいくつか書かれていると思います。

それは段階的プロセスを踏んでひとつずつやっていきましょうとか、代替案の比較がきちんとできるような情報提供をいたしましょう。その中にはいろいろ代替案があります。当然のことながらコミュニケーション活動と十分な情報提供を通じてというご指摘が、非常に大事なポイントだと思います。

そこで今お伺いしたいのは代替案の範囲をどう考えるのだろうか。鉄道高架化事業だけでしたらやらないというのはひょっとすると代替案になり得るかも分かりませんが、実施済みの効果の整理とか、あるいは再開発事業も相当進んでおります。それを今更に元に戻す、ゼロにするというのはできません。そういったこととの関連で高架化事業というもののゼロ代替案とは何なのだろうかということですね。これは非常に大事な問題だと思うのです。これについてどう考えるかということをお聞かせいただければありがたいなと思います。

【事務局】

まず沼津駅付近鉄道高架事業と申しますのは、これは基本的には鉄道を高架して南北交通を保ち、その中で貨物駅が移転するというものでございます。総合整備事業という観点からいいますと、委員長おっしゃるように鉄道を上げて、南北交通の円滑化を図るだけでなく、周辺の面的な整備することで、駅周辺の賑わいを活性化させるというものでございます。その辺は資料2のNo.9とか10にあるわけでございます。どこまで目的を遡るかというお話だと思います。強いて言うと先ほど知事が言いましたように人々の幸せという非常に大きなものになるわけでございます。その辺何が幸せかという価値観があるところでございますが、今回No.9の中でいきますと鉄道高架というのではなくて土地区画整理事業ですとか駅前再開発事業が連なっております。例えば既に動いている区画整理事業ですとか、これから貨物駅の移転を前提に進めていこうとして、まだ手がついていない区画整理もご

ざいます。これは沼津駅南第2地区の区画整理、No.10 にございます。その他の部分でいきますと市街地再開発事業は完了だとか、それから東部拠点第1地区は84%事業を終えておりまして、来年度には完了。その中の一角の東部コンベンションセンターは25年夏に向けて設計をしているというものでございます。ですので、今回のところはそういうところまで、関連事項としては十分考慮しなければいけないと思いますけれども、基本的には鉄道高架というものをどういうふうに取り扱っていくのかということを経験のポイントにして、その関連で区画整理の中でも沼津駅南第2地区というのは今ある貨物駅の移転が前提でありますので、そういう関連するところについては議論の上では切り離すことはできませんけれども、主眼としてはこの名前通り高架事業というものを検討の中心に考えていくようにしたいと思っております。

【委員長】

我々の任務はご挨拶でも申し上げましたようにコミュニケーション活動、情報提供及び地域の皆さんとの対話を通して、知事のお言葉を借りると不幸な人を作らないという、そういうことだと思っております。そういう中での議論のフレームをどう設計していくかということ是非常に重要な問題だと思っております。今日ここで結論を出すような種類の問題ではないと思っておりますので、今年度これから、後でご説明いただくかと思っておりますけれどもPI活動のフレームを決めていくという、そういう議論が進んでいくと思っております。委員の皆さんにおかれましてはその辺について考え抜いていただくことが我々に託された任務だと思っておりますので、よろしくお願いたします。今、事務局から説明があったように非常に大事なポイントであるという意識は共有できるのではないかと思います。

【城山委員】

今、委員長に言っていたいただいたことの確認だと思っておりますが、我々がやっていく上での1つのベースは参考資料として配られていますが有識者会議の話をベースに、県として基本方針があるので、これをベースにプロセスを設計していきましょうということだろうと思っております。それが多分最低限の共通理解であります。

ただ、この文章というのはなかなか微妙な文章のような気がします。ここはまさに松浦委員が言われたように、このケース特有のPIの課題もあるので、それをどのように考えるかという素材が多分ここにあるのだろうと思っております。ここで議論しだすときりがないと思っておりますが、私が気づいた感じでいうと潜在的な選択肢は3つぐらいのレベルであるのかなという気がします。1つは2のところ鉄道高架化事業は核となる事業でやるのですよと。しかしながら時間管理という観点も大事だし、コスト意識も大事だ。こういうことを考えたときに高架事業、高架のあり方みたいなところは多少選択肢があるのかどうか。ここが1つの潜在的にあり得る選択肢かなと。

2番目に一番明確に書かれているのは3のところ、仮に貨物駅の移転ということになった場合、これは単なる貨物機能ではなくてまちづくり全体で地域の発展に資するもので

なければならぬので、配置計画も見直しも含めて考える。防災の視点も考える。だから、まちのつくりとか防災とか、あるいはここはもっと論点がいろいろ出てくるかもしれません。仮に移転するのだとすると、そのあり方というのは幅広い選択肢で考えますよというのが3で書かれていることです。これが多分2つ目の選択肢。

3つ目の選択肢は一番大きなものです。これはどういうタイミングでどう扱うのかというのが最初のポイントでしょう。5のところで、そうは言っても他の選択肢は否定はしませんというのがあるので、そもそも貨物駅の今後のあり方について近傍駅の統合など、他の選択肢についても否定しません。これも選択肢の話があります。一番具体的なのは3のところですけども、2と5に関わる選択肢の話も潜在的にあり得る話なので、この辺りはどういう手順でどういう組み合わせで考えていくのがいいのか。対象としては多分全てのレベルは扱わざるを得ないものですが、その辺りをこの3月までにある程度設計図を書いていくということかなという気がいたします。

【委員長】

ありがとうございます。いかがでしょうか。

【高井委員】

有識者委員会でビジョンの妥当性については、これは効果的な事業であると出ているのですけれども。この11ページ、12ページに住民への説明があつて、その説明会で出た意見や何かいろいろ書かれています。有識者委員会で効果的な事業であるという結論が導かれたときには、この住民の意見というのはある程度参考にされてのご意見なのか、有識者委員会の意見なのか、どうなのでしょう。

【委員長】

お願いしたいと思います。

【事務局】

有識者会議報告書の11ページ、12ページにこれまで高架事業の構想段階から800回を超える住民説明を行ってきたと書いてございます。当然、有識者会議の中ではこういった意見を各委員の皆さんにご紹介をした上で、その妥当性については検討していただいております。

【高井委員】

これを参考にした上で「効果的な事業だから」という結論を導きだされているという理解でよろしいですか。

【事務局】

ここに記載の説明会というのは従来の計画を決定するために行っております。いろいろな事業の従来方式における説明会でございますが、これだけの回数をやってきましたということをご説明してございます。今回のこのP Iというところのコミュニケーションとは、ちょっと違っております。従来のルールに則った説明会をルールの通りやりましたということのご説明をさせていただいて、その中で合理的な事業ですという結論をいただいているということでございます。

【委員長】

レポートの中にこういう活動をされて、その中でこういう意見がありましたよということを書かれているわけですから、それは有識者委員会としての結論の中に反映されていると考えていいと思いますけどね。そういう理解でよろしいですか。

【城山委員】

ただ、本文では見つかりませんが、先ほどご紹介いただいたまとめの22ページだと、多分そのインプットを入れた上でその妥当性を判断しました。だけれどもさまざまな問題が生じるという判断を有識者委員会で行っているけれども、別の情報も上がってくるかもしれないので、他の可能性についての議論を否定するものではない。だからある意味ではある程度のところまでやったのだけれども、更に意見を聞いて別の議論が出てくるとは否定しませんよということなのだと思います。そこを受けて我々は追加的なことを必要に応じてやるということなのだろうと思います。

【委員長】

それは今、事務局がおっしゃったように従来方式の説明会です。P Iではないという、そういう意識を持っておられる、そういうことかなと思います。

【事務局】

それからこのレポートをまとめていただいた分を踏まえて、資料2の方ですけれども、この有識者会議の内容はこうなっていますと。県の推進方針は参考資料のように、これは8月に3回プラス、用地交渉でもそのときにやりましたと。そのときにはまたいろいろご意見をいただいております。ですので、今回、有識者会議の検討結果になりますけれども、これが我々全てベストといいますか、これを前提にこうせえということではなくて、このときの議論がどういうことかお話しする中ではもう1回それをときほぐして意見を聞くとか、そういったことは予定してございまして、有識者会議ではこういうふうになっていますよ。そのことはまたP Iの中で対話ですとかご説明ということは当然出てくると思っております。

【委員長】

よろしいですか。そうしましたらここでいったん、次に議論進めるのですけれども、休憩をとって次の議題にいまりたいと思いますが、休憩をとらせていただきます。再開は30分にしたいと思います。

(休 憩)

【委員長】

それでは再開したいと思います。P I 実施計画について事務局から説明をお願いします。

【事務局】

それではP I の取り組みについてご説明させていただきます。先ほど城山委員のご質問の中で、沼津貨物駅の取扱量の話でJR貨物全体に占めるシェアが3～4パーセントと申し上げましたが、1桁間違えておりました0.3～0.4%です。訂正をお願いいたします。申し訳ございませんでした。

それでは静岡県でP I を行うのは初めてのことですが、事務局なりに沼津鉄道高架を実施する場合に整理しておかなければならない事項や課題をまとめてみましたので本日の議論の参考にして頂きたく存じます。

まず、P I の取り組みについて整理致しました。資料4-1をご覧ください。

これまで県では、先程事業概要で説明いたしましたとおり、現在の沼津市中心市街地が抱える課題を解消するため沼津駅付近の鉄道高架事業を進めてまいりました。しかしながら、事業が停滞し、駅周辺の関連事業の進捗にも影響を及ぼす懸念が出てきたことから、有識者会議において客観的かつ科学的見地から検証をしたものであります。

会議では、現計画の妥当性が改めて確認できましたが、一方で、貨物駅の移転先については、P I 方式を導入し、手続きを含めて議論することが必要、時間管理の概念を取り入れるべき、東日本大震災を踏まえた防災の視点も考慮すべきなどの提言を頂きました。

これらの提言を踏まえ、県では、本年6月に「沼津駅付近鉄道高架事業推進方針」を公表し、P I 手法の導入を決定したところでございます。

「推進方針」は次ページに添付してございます。

さて、これからの取り組みでございますが、P I を進める背景には、ほかにもいくつかの状況の変化がございます。例えば、現計画における貨物駅の移転先住民から、知事の呼びかけに応えるかたちでまちづくりに関する要望が出されたり、東日本大震災における甚大な被害から、静岡県でも三連動地震を想定し、防災・減災の視点からまちづくり考える機運が高まっております。

また、貨物駅移転を含む鉄道高架事業が計画通り進まない、進められない背景として、市民との対話や市民ニーズの把握不足、行政不信などがあると考えます。

こうした背景を踏まえ、P I では、市民とオープンで対話し、公正・公平な進め方で考

え得る案を予断なく検討することが必要と考えております。P I 委員の皆様には、実施計画の策定について御議論頂き、さらに実施計画が公正・公平に進められているかを助言及び監視・評価して頂きたいと考えております。

こういった取り組みの成果として、本事業の一連の方向づけや市民ニーズの把握、反映、行政への信頼の確保を目指していきたいと考えております。

資料4-2

これから行うP Iにおいて検討テーマにつきましては、資料4-2をご覧ください。

「推進方針」で示しましたP Iの対象を一言で言えば「貨物駅をどうするのか？」と言うことでございます。

しかし、「貨物駅をどうするのか？」ということは、様々な課題に関係するため、ブレークダウンして検討すべきテーマを考えて、これらのテーマを2つに分類してみました。

1つは、「貨物駅移転の有無」、「高架本体工事のスケジュール等」、「沼津駅周辺の開発の計画内容や事業スケジュール」、「退避機能（待避線）の確保」などを「広域レベルのテーマ」として分類しました。

もう一つは、「貨物駅の移転先とまちづくり」や「貨物駅の移転先の拠点形成」などを「地区レベルのテーマ」としました。

資料4-2（参考）

それぞれのテーマについて、現在考え得る方向づけすべき事項を整理致しましたので、資料4-2（参考）をご覧ください。

それでは、テーマ①から説明させていただきます。

1 貨物駅移転の有無でございますが、沼津駅に近接する貨物駅は、高架本体工事に際して現位置から移転することとなっており、近傍駅への統合など考えられる案を予断なく検討し、貨物駅の扱いを方向づけていくことが必要であると考えられます。

2 高架本体工事のスケジュール等につきまして、高架本体工事は、この現貨物駅の土地を利用して順次施工するため、貨物駅の移転等が滞れば高架本体工事の実施スケジュールに影響が及びます。

有識者会議では、現貨物駅の移転ができなければ、鉄道高架事業は中止とならざるを得ないとのご意見でございました。

そのため、改めて高架本体工事そのものの是非を議論することの余地は少ないとしても、計画変更の可能性や実施スケジュールについても、検討と方向性が必要と考えられます。

3 沼津駅周辺の開発の計画内容や事業スケジュールでございますが、沼津駅周辺では、高架本体工事を軸とした土地区画整理事業などが進められており、貨物駅の扱いや高架本体工事の実施スケジュールなどが変われば、これら事業の計画内容や事業スケジュールについても大きく影響を受ける可能性があります。このため、貨物駅の扱いや高架本体工事の方向づけと合わせて、これらの事業の計画内容や事業スケジュールをどのように変更す

る必要があるのかについても方向付けが必要であると考えられます。

4 待避機能の確保でございますが、現在の貨物駅は、コンテナなどの荷物を取り扱う荷役機能と、旅客列車と貨物列車とのダイヤ調整を担う、待避機能を有しております。この待避機能につきましては、貨物駅を廃止する場合や、貨物駅の移転先の条件によっては、待避線機能を別途、単独で担保しなければならない可能性も考えられますので、これらの方向付けも必要であると考えます。

テーマ②：地区レベルのテーマといたしまして、

5 貨物駅の移転先とまちづくりでございますが、現計画の貨物駅移転先では、移転先の約70%の区画で用地買収が進んでいます。しかしながら、貨物駅の移転が地域にとってどのような問題を生み、それに対しどのような対応が可能なのかについて、具体的に整理がなされておられません。

今後、貨物駅移転先の検討に際しては、移転先でのまちづくりの上での対応や付随して導入する機能、また、移転しない場合のまちづくりのあり方について比較検討し、方向付けることが必要であると考えられます。

移転先となる地域が、移転の受け入れを判断するためにも、こうした検討に基づいた根拠を具体的に積み上げることが必要と考えます。

6 貨物駅移転先の拠点形成としましては、現計画の移転先の周辺地域は、東駿河湾環状道路（都市計画決定済）が国道1号と分岐するところに位置し、沼津市西部の交通結節点として位置付けられている他、沼川新放水路を新設して浸水被害リスクを軽減する計画があることなど、ポテンシャルの高い拠点地域であります。

このため、貨物駅の移転先がこうした都市整備の方針とどのように整合するかについても比較検証を重ねたうえで、移転先や整備のあり方を考える必要があると考えられます。なお、これらの資料は、今後、P Iの実施計画を策定する上で、現在考えられる事項を整理しているものであり、これ自体も委員の皆様にご議論して頂きたいと考えております。

資料4-3

つづきまして、資料4-3でございます。

今年度、本委員会においてP Iの取組を検討していただく上で、私共でよくわからないことや委員会で御議論いただきたいことを論点（案）としてまとめました。

なお、これらの論点のすべてを、本日の会議において御意見をいただきたいというものはございません。今年度内の委員会で御議論いただければ、と考えております。

それでは、資料4-3について順番に説明致します。

1 P Iの取り組みについて（案）

でございますが、先程事務局が説明した考え方について、これからどのように取り組んでいったらよいか。この背景、取り組みや成果についてこういった方針で取組んでよいかなど議論して頂きたいと考えております。

また、

・各テーマ（課題）について、誰が方向づける（意思決定する）のか。ですが、P I では多くの市民から様々な御意見が出されることが考えられます。また、賛同する市民の多い意見が最適の意見であるという考え方を持たれる方もあろうかと思えます。しかし、最後に方向づけ、意思決定を行うのはあくまでも行政であると考えておりますが、いかがでしょうか。

・「これからの取り組み」にどんな名称をつけたらよいか。ですが、「これからの取り組み」の範囲は、資料4-2で示したとおり、ブレイクダウンしますと鉄道高架や貨物駅以外の様々なテーマを含んでおります。

このため、コーポレントアイデンティティ（C I）のように、市民に広く認識されるように、ひとつの概念としてパッケージ化してネーミングしたらよいのではないかと考えています。

他事例としては、中部地方整備局における土岐川・庄内川の河川整備計画策定時のP Iにおいて、「土岐川庄内川コレカラプロジェクト」という名称がつけられております。どのような名称がふさわしいでしょうか。

2. 先程説明いたしました資料4-2 検討テーマについてでございますが、

・これからの取り組みとして何を検討していくべきか。といたしまして、先程、実際に検討していく必要があるテーマを「広域レベルのテーマ」と「地区のテーマ」としてブレイクダウンしましたが、これで十分かどうか議論頂きたいと考えております。

次の 広域レベル（テーマ①）と地区レベル（テーマ②）の議論は複雑に絡み合っていますが、これらをどのように整理（組み合わせ、順序など）して検討するべきか。ですが、これについては、次回以降のテーマとして想定しておりますが、2つのテーマの中には、それぞれ検討すべき多くの事項があり、どのような組合せで、どのような順序であれば、混乱なく、さらに時間管理の観点からも効率よく議論・検討できるか議論して頂きたいと考えております。

3. P I 実施計画策定時における意見聴取について でございますが、

県といたしましては、P I 実施計画策定段階から市民の意見を聴くべきと考えておりますが、どのような方法がよいかを議論して頂きたいと考えております。

4. 検討を始めてからのコミュニケーションについて

・多様なステークホルダー（利害関係者）が想定されるが、どのような対話（P I）をすればよいか。ですが、

これまでに、数多くの説明会を実施してきましたが、ほかにどのような方法があるか。また、対話の方法についても、市民のニーズを聴くべきか。いつ聴けばよいかなど議論して頂きたいと考えております。

5. 公正性について

・公正性を担保するためには、検討の進め方や市民との議論をどのように行ったらよいか。ですが、

P I 委員会では実施計画を検討するとともに、その後に実施計画に沿って行う検討やP

I が公正に進められているか助言、監視・評価をしていただくことが公正性を担保するために必要と考えております。その他、何か留意することがあるか議論して頂きたいと考えております。

6. P I 委員会のよる評価、助言について

・ P I 委員会は、どのような観点から P I を評価、助言するのか。ですが、P I では、ステップに区切って進めるが、次のステップに進む、進まないはどのように評価し、判断していただいたらよいのか議論して頂きたいと考えております。

7. 体制に係る論点

・ 市民との対話（P I）を実施しながら計画検討を進め、かつ透明性や客観性及び公正性を確保するためには、私どもの体制上どんな工夫が必要か。ですが、我々行政や P I 委員会の役割をきちんと整理し、市民に対して明確にしておく必要があると考えられます。

また、検討テーマには、新たに技術的な検討が必要な場合があり、どのような体制で検討すればよいかなど議論して頂きたいと考えております。

以上で資料 4 関係の説明を終わります。それでは委員長、よろしく願いいたします。

【委員長】

ありがとうございました。ご質問、ご意見をお願いいたします。

【城山委員】

2 点コメントというか論点です。1 つは資料 4 - 2 の関係でテーマ案というもの、大きく 2 つに分けられています。中身を伺っていると 2 つというよりか私自身は 3 つかなという感じが若干しております。というのは広域と地区のレベルに分けられていますが、広域の中の例えば①で貨物駅の移転の有無とか、どこかに統合可能性がないか。あるいは待避機能はどうするかは広域というか物流ネットワーク上の議論で、まさに広域の話だと思えますが、2 と 3、高架本体の工事スケジュールとか沼津駅周辺の開発の計画や事業スケジュールというのは、沼津駅周辺は主たる事業を行う地区のある意味では調整の話です。1、4 の話と 2、3 は分けた方がいいのかなという気がしています。

そういう意味でいうと広域といいますか、物流機能に関わる 1 と 4 の話と沼津駅周辺という、集約的な都市ですから広域的機能を持っているといえそうですが、沼津駅周辺の話の 2 と 3 は分けた方がいいかな。それと 5 と 6 という、仮に貨物駅機能を移管した場合の移転先のまちづくりの話があつて、沼津駅周辺の話と移転先のまちづくり、規模なりは当然違いますけれども、いずれもかなりローカルな問題なので 3 つぐらいに分けた方がいいかなというのが私の印象です。それが 1 点です。

それから、もう 1 個は論点の中であつたので言うと、3. の P I 計画、実施計画策定時における意見聴取についてです。これは多分我々が一体何をやるかという全体像に関わると思います。どういうテーマについてどの段階で、どういう形で意見を聴いていくかというプロセスをまさに設計するというのがこのテーマです。そうするとどういうレベル

で聴いていくかというプロセスがある段階でできるでしょうという話。

もう1つ重要なのは、4と2のテーマ案に関わりますが、どういう論点について聞くのかということだと思います。貨物駅をどうするかというのは資料4-2に当たります。そういうのも実際の聴き方であり得ますが、まちづくりの場合防災機能をどうするか、何か所かで共通している点。あるいは報告書の中だと高齢化の中での3世代居住みたいなコンパクトシティの話を言っています。一体どういうテーマについて聞くのかというテーマ、論点の幅というのがあるので、単に手続きについていろいろな意見を聞くということも1つあると思いますが、もう1つどういうテーマについて何が課題だと思うかについて、早い段階でお住みになるいろいろなステークホルダーの方から意見を伺うことは意味があるのだろうな。

テーマが決まった後に手続きに即してやっていって、それぞれのテーマについて賛成だとか反対だとか、こうした方がいいとかいろいろ出てくると思います。最初のテーマ決めの段階でも関係の方に聞いた方がいいのかなという気がしますというのが2つ目です。

あと、これは言い方が難しいなと思いつつ言いますが、特に市民とP Iとの関係が委員長からも再三ありました。地域に住んでいる市民の方と同時にいろいろなステークホルダーの方にちゃんと意見を言ってもらわないと話が始まらないところがあります。例えば先ほどのテーマ1の広域レベルの貨物駅の移転の有無とか待避機能の話は結局は事業者の話の部分はかなり大きい。事業者と話をちゃんとするというのもある種のステークホルダーとの対話なので、広い意味でのP Iの一環なんだと思います。だから、そこをどういう形でどういうふうにやるとある意味では有効にいろいろな意見が聞けるか。そういう場をどうやって持っていくかということのも広い意味でのP Iの設計のプロセスの中で工夫していただくといいのかなと思います。以上です。

【委員長】

ありがとうございます。ご意見をざっと言っていただいて、ある程度まとまったらまたこういうふうを考えているのだけれどもというふうにしたいと思います。

【寺部委員】

一部分、城山先生と似ています。まず資料4-1に関しては僕はそんなに違和感なく読めました。まさにいろいろな案を検討して議論するということをぜひしっかりやっていただきたいなということはずごく同感に思います。

資料4-2が僕の感覚と全く違います。貨物駅をどうするかということで、いきなりその問題に持ち込んでしまうと、そもそも沼津のまちはどうあるべきかという話が飛んでしまうと思います。最初に聞くべきものは、皆さんは沼津というまちをどうしたいと思ってますかということを知るのが、一番最初にあるべきだと思います。その中に6月の県の方針にあったような高架化事業はどうであるとか、貨物駅はどうであるとか、あるいは防災の件はどうであるかという、だんだんにブレークダウンしていくのであって、最初

にいろいろな人に聞くべきものは沼津のまちを皆さんどうしたいのですかというところが一番大事なところ。そこがやはりちゃんと見えてこない、その先に進んでいけない。

その沼津のまちをどうしますかということ、城山先生がおっしゃったようにいろいろな関係者に聞かなくてはいけないのですが、まさに鉄道事業者といってもJR東海も含めるべきだと思いますし、JR貨物も含めるべきだと思います。道路管理者とか静岡県周辺の愛知県側ですとか神奈川県側の自治体、沼津以外の市町村の自治体もあります。工業関係者とか、本当に広い範囲の利害関係者に沼津のまちはどうしたらいいのですかということ、ちゃんと聞いて、きちんと整理していただきたいなと思います。

そうすると4-2の、貨物駅をどうするかというのは、僕はちょっと違うと言ったのと、テーマ1とテーマ2で広域と地区で分かれています。僕のイメージの広域は、東海道全体です。東海道の中で沼津というのはどういう位置にあるのですか。東海道の中で物流を考えたときにどういう位置にあるのですか。人流を考えたときにどういう位置にあるのですか。道路の交通、運送を考えたときに沼津はどういう位置にありますか。広域は、日本全国というのはちょっと言い過ぎなのかなという感じがしますが、せめて東海道というエリアに関係する人たちに沼津はどうしたらいいのですかをちゃんと聞くべきだろうと思います。以上です。

【委員長】

高井さん、どうでしょうか。

【高井委員】

私も今のお二人の先生の意見に賛成です。資料4-2の参考で改めて高架本体工事そのものの是非を議論する余地は少ないとしても、計画変更の可能性や実施スケジュールについて貨物駅の取扱いとあわせて検討の方向性づけが必要だと言ってくさっていますが、このテーマ案の中にはそれがなくて、突然貨物はどうなんだとなっています。私もやはり沼津駅周辺の開発、その中で高架にしたいということをおっしゃっているので、それも絡めて沼津駅をどうするのかというのがまずあって、その中で高架というものがどうしても必要だというふうに出てきたときに貨物駅の移転が必要なのか必要でないのか。必要だとしたら今度は移転先とその移転先のまちづくり、やはり3段階になるのではないかなと思います。

【松浦委員】

私はあまり手を広げるというよりはむしろ逆のことをずっと考えていました。あと段階ごとに区切ってしまうと、最初の方では絵に描いた餅になって、だんだん現実になってきたところで結局元の木阿弥でまた戻ってというのが今までの経緯に近い部分かなと思います。今回の高架化とか立体交差とかいろいろな事業というのは長年そういう議論があってここまで来て、またもう1回元に戻りましょうとなると、同じループを永遠に繰り返すよ

うな危惧も若干あります。

もう1つ、問題をもうちょっと細かく分けて、それを段階ごとにというのもありますが、今回の問題も貨物駅と沼津駅の周辺の話に分けて議論できれば理想ですが、結局全部ドミノ倒しのように繋がっているわけです。1つをこうすれば、他は全部できなくなるといったようなことなので、逆にこういった論点をあまり分けずに一緒くたにして絵を描いて、移転先とか現在の沼津駅周辺はどうなるかとか、それを全部一体の1つの絵として複数案検討していくという方がいいのではないかな。それぞれを沼津周辺と貨物駅を切り離して議論してしまうと、例えば沼津周辺の人たちは貨物駅を移転しましょうと。今度、移転先はどこかあるのですかという議論になって聞いたらありませんとなると、結局また戻ってしまいます。ですから最初から一緒くたに議論しておいた方がいいのではないかなというのが私の考えです。ですので、あまり分けない方がいいのかなという気もしています。

【委員長】

議論になりそうなことをどんどんお願いしたいと思います。

【城山委員】

3パターンに分けるとということと議論をどうやって組み合わせてやるかはちょっと別問題なので、いくつかの次元のあることをまずきちっと整理しましょうということと、どういうパッケージで議論するかということは多分ちょっと分けた方がいいのかなという気がしますというのが1つ。

あと2つ目は寺部さんに言っていた、大きなクエスチョンというのは多分沼津をどうするのですかというところはやはりそうなのだろうなと思います。そこは逆に言うと松浦さんが言われたことと絡みでいうとパッケージで議論するというのは大きな方向としては沼津をどうするのですかというところで議論をせざるを得ない。そこにいくつかの論点のサブセットみたいなものがある意味では全部組み合わせて議論すべきだ。一般論で沼津をどうすべきかという話を議論してもなかなか始まらないので、多分沼津どうするかというのはまさに大きな枠組みなのだけれども、その中でいくつかの具体的な要素をセットで議論せざるを得ないという、そういうことなのかなという気がするのですが。

あるいは逆に言うと、これはもうちょっと後で議論した方がいいのかもしれませんが、そうは言ってもそれぞれの地域の関係者というのは違うわけです。最初から一度にパッケージで議論できるのか。それぞれに聞いていって、どこかの段階で全体で選択肢を議論するような場を設計した方がいいのかとかその辺も少し工夫が要るのかなという気もします。

【委員長】

どうぞ。

【寺部委員】

パッケージ化よりも、松浦先生がおっしゃったのを考えると別々に議論してもだめだということですね。それは僕も同感です。そうすると例えば高架事業あるなし、それから沼津の貨物移転を現位置か原地区にするか、それともまた別の場所というその3パターン。そうするととりあえず2×3で6パターンの代替案になります。それ以外はもうちょっと知恵を絞ったほかの案が出てくるかもしれないので、代替案をいくつか比較検討するというのは常套で普通にやるのかなと僕を予想していたので、そういうふうにと考えるとそういうふうないくつかの組み合わせをそれぞれ考えるということをまず最初にもう1回整理し直すのが必要ではないかと思います。

あとは沼津のまちはどうしますかという話をいろいろな関係者に聞いた後に、それを共有しないとだめだと思います。あの人があそこでこう言っているというのがどこかに出て、あの人がこう言っているというのがどこかで出てというので、お互いに言いたいことを言って共有化できていない。共通点と相違点みたいなものをきちんと整理するという作業が必要なので、この後年度どこかのプロセスをやっていく中でいろいろな人の意見を聞きましたというのをもう1回みんなに回して共有する。あの人はああ言っていたよ。この人はこう言っていたよというのをやるというのが必要ではないか。共有化というプロセス、作業がどこかで要るのではないかという感じがしています。

【委員長】

どうぞ。

【城山委員】

行ったり来たりしているのかもしれませんが、最後はまさに共有化することは必要ですが、共有化しましょうと最初からみんな集めてきて、あるいは議論してくださいと言ってもなかなか出てくる世界ではない。これはまさに寺部さんが言われたように例えば貨物駅なり JR、事業者の話ですねという話をしました。要するに放っておくと何も言わない人たちからちゃんと意見を聞いて、それをあぶり出してくる作業が必要です。あるいは物流の新しいやり方が重要だみたいなことが有識者会議報告書に書かれています。では本当に個別の荷主が何を考えているか。自分たちの事業をある地域の中で発展させる上で一体何が障害で、どこが変わったら自分たちのプラスか。そこまで入っていかないと分からない話なので、そういう意味でいうとある程度個別にそれぞれの関係者なりがどう思っているんですかというのが今顕在化している賛成、反対だけではなくて、もうちょっと深いところで一体何を考えているかをいろいろな人たちから聞き出してきた上で、それを全部テーブルに乗せるというプロセスが必要です。それぞれ引き出してくるプロセスをある程度やらないとなかなか出てこないのかなという気がします。そこは手順なり、まさに組み合わせの問題なのかなという気がします。

【委員長】

今日はまとめようとか全く思っていない。皆さん聞いておられますし、議事録もちゃんととりますので、考え得るいろいろなことを問題提起していただければと思います。

【松浦委員】

論点を変えてもいいですか。資料4-1のところ、これからの取り組みで背景、取組成果とあります。多分、最終的にこれは有識者会議のときと同じでP Iとしてこういったような取りまとめの成果ができましたというふうに現実書いたわけです。最終的な判断というのを県知事なり、市の部分に関しては市長なりということなので、本当はこの絵の中に矢印の行き先が県知事なり、市長なりと書いてあって、そこで最終的には政治的判断だし議会の判断であるということまで含めてP Iの位置づけをしておいた方がいいのではないか。つまりP Iが意思決定するわけではないということは明らかにしておく。

【委員長】

我々の任務は意思決定の方が安心して意思決定できる、決断は要りますけれどもね。その事態をどう整えるか、そういうことだと思います。そういう意味では本当に幅広くいろいろな見方ができる、こういう問題があるのではなかろうかというものをどんどん出していただいた方がありがたいなと思っていますところでもあります。

【城山委員】

表現の話ですが、今のだと方向づけという微妙な言葉になっていて、福岡でもこういう言葉を使ったような覚えがなきにしてもあらずですが、要するに意思決定ではないのですよね、直接の成果は。だけでも意思決定を支援するというのが多分我々のアウトプットで、場合によってはそれは選択肢ごとのプラスマイナスをいろいろ並べておく。どれを重みづけして意思決定するかは最終的には政治だったり行政だったり、最終的には政治的な判断ということになるので。方向づけというのはそういうものです。特定の方向を必ずしもこれですということではないのだという辺りのところを少なくとも情報共有はしておく必要があるかなという気がします。

【松浦委員】

細かいことを言うと資料4-1みたいなポンチ絵というのはいろいろなところで使われるようになるわけです。ですから県の方でこういったようなものを、あるいは我々としてこういったものを作るのであれば次の矢印も書いたものにしておかないと、このままでずっといろいろなところで使われると、「何なんだ、これは」ということになりかねないので、というふうに図を改めた形にしておいていただけるといいなというのはあります。

【委員長】

そうですね。

【松浦委員】

P I の成果が誰にいくかという矢印がもう一個必要ですということです。

【委員長】

そのことといろいろな技術的な検討は不可欠です。それを支えていただけるようなそういう、事務局の中になるのか、あるいはそれについても別途また何か体制を考えるのかということはありませんけれども、そういうふうなところもこの中につけられていた方が我々安心できますね。いかがでしょうか。

【寺部委員】

資料4-3の3番目で市民の意見をどういうふうに聞いたらいいかというのがあります。

これは1つ助言というか提案ですけれども、やはり対話をしっかりしていただきたいなと思います。よくあるのはアンケートという意識調査みたいなもの、書いたもので判断するとか、事前に書かれたものから何かを選んで○を付けるという、そういうタイプの意見聴取がありますが、それはえてして議論を止めてしまう。むしろ特に最初のときにすごく気をつけなければいけないのは、本当に皆さんはどう考えているのですかというのを言い方は悪いですが突きつける。普段何も考えてなかったかもしれない、沼津なんて知らないよと思っていたかもしれない人にあなたは沼津をどうしたらいいんですかとちゃんと話で聞いて、そして話していただく。本人の言葉で語っていただくというのを実直に書き取るという作業をある程度した方がいいのではないかと思います。その中に当然事業を進めたいと思っている、あるいは鉄道高架をした方がいい、あるいは貨物駅を新しく原地区に持っていきたいと思っている人の意見もちゃんと口でしゃべっていただいて、それをきちんと目に見えるようにしておくというのが大事ではないかと思います。

【委員長】

私から委員の皆さんにお聞きしたいのですが、基本方針の中に時間管理というキーワードが入っております。それはP I プロセスそのものにかかってくるわけです。やればやるほど時間がかかるわけです。それはどうしようもない。あるいは費用もかかる。そのときに議論を尽くすという意味ではいいのですけれども、決定を先延ばしにするという意味ではいろいろな観点からそういうこともあるだろう。分かりませんね。そういうときに時間管理ということはどう考えるか。それとともに今日議論する時間はありませんけれども、我々が行うべきP I 活動の評価とか意見交換というものをどのように考えるべきかということで時間との関係において何かお考えがあれば今日お聞きしたいなと思います。

【城山委員】

それは書かれているように重要な要素で、かつ時間というのが一番の関心事項であるステークホルダーというので、それもきちっと考える。今までこういう形でなかなか決まらなかったということでいろいろなことが予定通りいかなかったということに伴う、それ自体不利益もあるので。それはまずきちっと配慮することは必要です。おっしゃられたように、このプロセスはエンドレスでやるわけには当然いかないし、やろうと思えばできてしまう話だけれども、そこはある程度いろいろな状況がこないと分かりませんが、ある程度のデッドラインを決めて、それに向かって必要な材料をどうやって揃えていくのですかというのが我々の仕事で、時間内にできることをきちっとやりましょう。これは無理ですということはあるかもしれませんが、基本的にはあるタイミングの中でできる範囲のことをやって、最後は意思決定を支援する材料を作ることが我々の仕事なのだろうと思います。

それから最初にお話ししたことの絡みで言うと、多分論理的に言えばいくつかのサブテーマを順序立ててやっていくのがロジカルだ。要素で言えば移転するかしないかを決めないと次の話は決められないでしょうとなるのだけれども、多分時間のことを考えたらある程度同時進行でやらなければいけないのかな。つまりいくつかのテーマ群というのがあって、それは全体としては考えなければいけないし、ステークホルダーなり市民の方はどこに関心があるかはみんな違うのです。それを順々にやっていくというのは1つの考え方だけれども、それは時間的にもあり得ないし、今までの経緯もあるので、多分論点リストとか、こういうことについて我々は意見を聞きたいのですということもきちっと整理して、それについて追加してもらうことは必要ですが、多分いろいろな関係者にある程度同時進行で聞いていくみたいなことをしないと、1つの論点が終わったら次の論点ですという感じには時間管理という意味でもなかなか難しいのかなという感じが若干しています。

【委員長】

ありがとうございます。いかがでしょうか。

【松浦委員】

もしできればですけども、例えばこれも知事の判断になりますが、最終的には知事が判断されるわけですから、期日みたいなものをもし決めていただけるのであれば本当にありがたいと思います。そうするとそれに合わせて、その時間内でできるP Iというものができる。本当の理想のP Iをやりたいといったら、また10年かけていいのですかみたいな話になってしまうので、それを外在的に与えていただく方が、その中でできることというのでできるので。政治状況とかいろいろ判断する人の責任でもってそこをできれば決めていただければいいなとは思っております。

【委員長】

そういうこともご相談しながら時間を考えて、それで設定できる目的と評価ということをちゃんと考えましょうという、一般的なことではありますけれども、そういうことで皆さんの考えは共有できたのかなと。

それともう1つ、今日、これまで議論に出ていなかったことで、沼津が抱えておられる課題があるわけですね。知事も冒頭の話でまちづくりの問題、あるいは東海地震の防災、天災という話、その辺についての認識の強弱、私は全く違う部分とそうではない共通する部分があるかと思います。そのことがこの問題に関しても相当影響を及ぼすのではないかという感じもしております。そういう意味では課題ですね。取組では考え得る案をとるところから始まっていくので。その前段としての課題をどのようにお考えかということです。そういう点もごく初期の段階で何かした方がいいのではないかなと私自身思っているのですが、いかがでしょうか。

【寺部委員】

先生がおっしゃっているのは沼津市が抱えている課題を我々が教えてもらうということですか？

【委員長】

教えてもらう、市民の皆さんに。

【寺部委員】

市民の皆さんから。

【委員長】

というか、そういうことがP Iのある意味ではスタートポイントにはなりはしないのかなと。

【寺部委員】

市民の皆さんが沼津市の課題をどう考えておられるか。

【委員長】

それは多分ニーズとか状況の変化に対しての認識がどうなのか。それがいかに多様なものであるかということの出発点のような気もするんですね。あるいはこの中に書かれている行政の進め方に関する不信や不満というのがあるかだと思います。

これまでの検討で沼津市の課題が資料4-1ではこれまでの検討ということとされているという、ある意味では認識がこの資料4-1では示されているのですが、それでいいのか、あるいは時間が許せばということかも分かりませんが。

【城山委員】

この絵で言うところの場合の課題は有識者会議でやっていきました。だけど、もう1回こういう参画のプロセスをとるということは、もう1回課題のところにも漏れないかとか、そこはもう1回聞くということになるのだろうと思います。背景が特に不信みたいな話があるので、背景となる課題のところをもう1回聞き直す。それは先ほどの私の言い方で言えば手続きと同時にどういうことについて皆さんの意見を聞くのですかというときに防災なのか、それこそ高齢化なのか、いろいろな話があり得るので、実はこういうことを考えた上で意思決定してもらいたいということであればむしろそういうものは早い段階で多分聞いておいた方がいいのではないかと思います。

【委員長】

我々としてはこれまでのいろいろなレポートとか新聞記事とか、あるいは事務局へのヒアリングを通じてテーマ案を考えつつ、どういうプロセスを構築していくか。その手続論的な話と内容の話とこれから考えていくわけであります。多分今後のスケジュールとも関係しますけれども、そのようなプロセスそのもの、あるいはフレームそのものについてのコミュニケーション活動はまた必ずやるわけですよ。

【事務局】

はい。

【委員長】

ですから資料4関連について特段のご意見がなければ、今後の進め方等について関連していきますので、最後の議題になりますけれどもPI委員会のスケジュールについてご説明いただいた後、また全ての資料をめぐって議論をしてみたいと思いますので資料5の説明をお願いいたします。

【事務局】

お手元の資料5のPI委員会のスケジュールをごらんください。

委員の皆様には、本日を含め本年度4回の委員会を開催し、PI実施計画の策定をお願い致したく存じます。

第1回といたしまして、事業概要、PIの取組およびスケジュールについてご議論して頂いているところでございます。

第2回の計画検討の進め方につきましては、具体的な計画手順や内容をご検討頂きたいと考えております。

第3回として、市民との関わり方や進め方への評価や助言の仕方などを議論しながら、PI実施計画（原案）を作成したいと考えております。

第3回の会議終了後、PI実施計画の原案を修正し、2月中旬から3月上旬にかけ、市

民の皆様から幅広くご意見を頂きたいと考えております。

パブリックコメント等でご意見を聴いた後、3月を目途に第4回目を開催し、P I 実施計画をとりまとめたいと考えております。

4月からは、この策定されたP I 実施計画に基づき市民とのコミュニケーションを実施してまいります。

委員の皆様には、2ヶ月に1回程度を目途として、行政側が実施するP I について助言及び監視・評価して頂きたいと考えております。

以上で説明を終わります。

それでは、委員長、よろしくお願いいたします。

【委員長】

ありがとうございます。いかがでしょうか。

確認ですが、第2回に計画検討の進め方とあります。これはP I 計画の検討の進め方ということですか。

【事務局】

いわゆるプロセス設計的な意味合いです。

【委員長】

いかがでしょうか。そうすると、今日まだ十分には議論し尽くされてはおりませんけれども、テーマ案あるいはフレームのあり方を年明けにまた改めて議論していただく予定でございます。

【城山委員】

これはもう少し議論した方がいいのかなと思うのですが、第3回で原案を作って、それから市民等との、しかもパブコメという比較的フォーマルな手続きで意見を聴くというのが果たして、今までのいろいろな経緯のある話なのでいいのかということ、今までの関係者の方の意見というのはどういう聴き方をするかは別にして、もうちょっと早めに聞いておいた方がいいような気もするんです。軌道修正が場合によってはできるような段階で。

【委員長】

何かありますか。

【事務局】

先ほどのご議論の中で進め方についてご意見をいただくべきではないかという話と、それからテーマ設定という、今地元の方、特に反対の方は何が反対なのかというところがある。これまでも例えば8月の説明会でもそもそも事業は要らないのではないかというご

意見もございます。更にその以前の段階もございますしいろいろ出ています。そういった意味でいきますと、そういうところをちゃんと踏まえた上でテーマの設定の仕方というのが出てございますので、城山委員おっしゃったように第3回はある意味で形だけの段階でございますので、早い段階でそういったことを聴くことが重要だと思っております。

それを聴くのは進め方の問題ですね。もう1つはいろいろなテーマがありますのでそういう部分は是非重要だと思います。これまた委員のご指摘をいただきながら理解を得てというよりも早い段階でこういったいろいろなステークホルダー分析等のやり方を聞いておりますので、それも活用しながらやらせてもらうという形に思っております。

【委員長】

それは全く同感でございます、非常に具体的な提案をいたしますと、今日も傍聴の方がお見えですね。傍聴のルールを守っていただいておりますけれども、例えば意見書とか感想文みたいなものをもしよろしければ書いて帰っていただくということを工夫するのはどうかな、次回以降。あるいは、今日の資料と我々のディスカッションの概要ですか、議事録になるのかも分かりませんが、それは多分ホームページにアップされますね、すぐさま。そのことに対して県民、市民の皆さんからご意見をいただくということを早め早めにしておいた方が、この2月の段階でパブコメ待つてでなくていいと思います。そういうほうが我々も議論をする上で非常に参考になってありがたいと思いますので、そういうことを是非お考えいただければと思います。

【松浦委員】

有識者会議の発表会みたいなものが3日間あって、そこでも意見が出てきているはずなので、少なくともそのときの議事録とかまとめとかは持っていらっしゃいますでしょうか。県さんの方から我々の方に可及的速やかに送っていただけるとありがたいです。

【事務局】

はい、分かりました。

【委員長】

予定をしておりました時刻がそろそろ近づいております。今日全体を通して、あるいは個別のことでも結構ですが、何かご意見、ご質疑、ご感想等がございましたらお願いしたいと思っております。

よろしいですか。そうしましたら先ほどから再三申し上げますように今日はまとめるとかそういうことはございません。そういう意味では多様な観点からたくさんのご意見、ご質問をいただきましてありがとうございます。これまでの経緯を我々も先ほど松浦委員おっしゃいましたけれども勉強して、市民の皆さんの気持ちになってと言っても多分なれないと思いますが、そこを目指して頑張っていきたいと考えて、このPIのプロセス、

内容、評価、目標についてこれからまた皆さんとしっかりと議論をしてみたいと思います。そういう意味でのキックオフというので今日はいいい議論ができたかなと思っております。どうもありがとうございました。ということで司会をお返しいたします。

【事務局】

非常に貴重なご意見をどうもありがとうございました。会議終了にあたりまして部長の森山よりご挨拶いたします。

【部長】

今日は第1回のP I委員会でした。活発なご意見をありがとうございました。知事も冒頭申し上げましたように皆様の幸せのために事業をしている、こういうことありますので、そういったことを肝に銘じて徹底的な合意形成という中で今回専門の皆さんに力を貸していただいている事業でございます。ですので、委員の方のご指示を得ながら、徹底した情報公開をしながら進めていこうと思っております。

具体的には先ほど委員長からのお話もございましたが、また城山委員からもありますようにまとまってからまた意見を一般の方にもらうというよりは、常に情報を出していきながら、またこういった委員会の中で実施計画を議論していく際にも情報をいろいろ出していこう。これについてまた個別にご指導いただきながら、特に意見があれば出してくださいという、そういった受け身の意見聴取ではなくて積極的に聴きに行く。ステークホルダー分析という職員というよりも専門の方々に出向いていって意見をもらう。そういった手法も聞いておりますので、そういったことも使って第2回、第3回の議論が有意義になるような、そういうことも考えてございます。そういった意味でいろいろご指導いただきながら市民との合意形成を図るような土台作り、これについて力を貸していただくことをお願いしましてお礼の挨拶とさせていただきます。

【事務局】

以上をもちまして会議を終了させていただきます。次回の委員会につきましては事務局にて事前調整をさせていただいた上で、また改めてご連絡させていただきます。よろしくお願いたします。本日は長い時間ありがとうございました。

以上