

ステークホルダーヒアリング（途中経過）

※ この資料は、ヒアリング結果をインタビュアーの見解で要約し、とりまとめたものです。
今後もヒアリングは一部追加する可能性があります。

1. ヒアリング概要

<期間> 第一次ヒアリング 平成 23 年 12 月 15 日～12 月 22 日
 第二次ヒアリング 平成 24 年 1 月 19 日～2 月 7 日

<対象者> 総計で 28 組 48 名を実施

- (内訳)
- ・一人を対象としたケース 18 名、複数を対象が 10 組
（5 名及び 6 名が対象となったケースあり）
 - ・男性 38 名、女性 10 名
 - ・沼津中心部の方 22 名、原地区の方 14 名、その他 12 名
 - ・運動団体（推進・反対）関係者が概ね半数、NPO 及び各種
団体関係者が約 15 名程度、一般市民や商業関係者が約 10 名
程度

2. ヒアリング結果概要（詳細な意見は別途参照）

<全体の感想>

- ・ヒアリング自体は大変順調で、対象者の方々からは活発な意見をいただくことができた。沼津の活性化への期待など共通する想いを聞くことができた反面、これまでの経過から対立する意見も多く、P I の進め方を十分に検討する必要がある。

<これまでの経緯に関連しての主な意見>

- ①これまでの事業の進め方への不満
 - ・計画段階での参加がなかった
 - ・行政の進め方が一方的・強行であった（区画整理の進め方も含む）
 - ・原地区での進め方は参加の余地が少なく問題が多い
- ②対立がエスカレートした背景
 - ・賛成・反対のお互いへの中傷が飛び交った
 - ・行政の示す情報が信用できなかった
 - ・署名など数で高架化の是非を争ってきた（賛成派も反対派も）
 - ・組織化をして動員をしながら進めてきた
 - ・商業者は高架事業を前提として将来を考えている

③高架化事業の再評価について

- ・ 正当な手続きを経て、高架化は決まったことである
- ・ どうであれ早期に高架化のことを決めないと沼津は停滞するばかりだ
- ・ 高架化は目的ではなく手段なので、目的に立ち返って見直すべきだ
- ・ 市民の高架化に対する感情が変わってきているように思う

④原地区の様々な立場の意見

- ・ 土地は売らない、健康タウンなら売る、売りたいくても売れない人もいる
- ・ 原地区は迷惑施設ばかり押し付けられてきた
- ・ 協力したみかえりがほしい、三区対策協議会で要望をまとめた経過あり
- ・ 公共事業をみかえりとするのはおかしい
- ・ 貨物駅用地の利用案は県がまとめてほしい
- ・ 貨物駅を地域の魅力づくりにつなげることも考える必要がある
- ・ 地域内での反目も強く話し合いなどとてもできない(反対の声が大きい)

<計画に対する全体的な意見>

①高架事業の必要性の変化、費用対効果について

- ・ 計画ができた30年前とは状況がちがう、見直しが必要である。
- ・ 高架事業はお金がかかりすぎる、市の財政事情も心配である
- ・ 600億円ぐらい投資として必要、地域のために補助金をもらうべき
- ・ 高架化に市の予算も人材のかかりすぎている、他へのしわよせが大きい

②高架化と南北通路の確保について

- ・ 高架化は時間がかかりすぎだ、早く決めないとまちが衰退する一方だ
- ・ 南北通路の確保は早期に整備すべきだ、15年も待てない
- ・ 南北交通確保は他の方法も検討すべきだ、橋上駅だけではだめだ
- ・ 南北通路の早期確保の声はかなり共通している(高架化の是非をとわず)

<中心市街地及び高架事業についての意見>

①事業の目的について

- ・ 高架事業でどうまちが活性化するのか、具体的なまちづくりがみえない
- ・ 事業を経済高架で再評価すべき
- ・ 高架事業は目的ではない、活性化が目的であり、手段は検討すべきだ
- ・ 高架事業は静岡県の東部の拠点都市となるためだ
- ・ 高架化によって土地(跡地)を生み出し、公的な施設を集め商業も引き付ける、再開発で地価も上がる
- ・ 市内には土地は余っている、高架化で新たに生み出す必要はない
- ・ 商業地としての魅力をみがくことが大事、まちなか居住が大事
- ・ 市の事業マネジメント力は低い(イーラ de の例)
- ・ 家族で楽しめるショッピングセンターみたいなものがあるといい
- ・ 公園や広場が必要、防災の視点からの再評価が必要
- ・ 高架事業を進めるとしても、それまでのロードマップづくりが必要

②南北分断・道路整備について

- ・鉄道による南北が分断されていて不便、発展を妨げている
- ・災害時に備えて南北のガードの整備が必要（消防署は南北に分かれる）
- ・ガードは低く狭く、渋滞し浸水するなど問題である（三つ目ガード等）
- ・平面交通でのバリアフリー化が必要
- ・道路の拡幅は必要ない、これからさらに必要性は下がる
- ・歩いて楽しい商店街づくりに力点をおくべき

<貨物駅移転に関する意見>

- ・原の歴史、風景を守り、活かしたい
- ・貨物駅による環境悪化は必至（音、気温上昇、鉄粉公害など）
- ・貨物駅はこれから必要性があるとは思えない
- ・貨物駅は沼津市内に緊急時のインフラとしても必要（場所はどこでも）
- ・貨物駅を受け入れ地元でメリットのあるものをつくってもらうべき
- ・貨物駅立地を地域の活性化の起爆剤とすべき

<P Iに関する意見>

①P Iの実施、主体、運営体制について

- ・行政が決断すべきで、市民に聞くべきではない
- ・沼津市がもっと主体的となるべきだ
- ・P I事務局の中立性を確保すべきだ
- ・行政が責任をもって対応、施策へ反映させる
- ・P I委員はこれまでの経過を知って判断してほしい

②P Iの前提・議題について

- ・高架事業の見直しはありか、なしか
- ・目的から語り合うことが必要である
- ・今までの経過からP Iの場には出にくい、出たくない
- ・一般の市民の関心は薄いので、関心をもたせるような身近さが必要
- ・小規模の話し合いがいい、代表者を集めてほしい
- ・J Rが参加しないのはおかしい、専門家による検討も必要だ

沼津高架 PI プロジェクト ステークホルダーヒアリング（途中経過）

これまでの経緯、様々な立場の声～PI について～ステークホルダーヒアリング・インタビュー作成～

※この資料は、ヒアリング結果をインタビューアーの見解で要約し、とりまとめたものです。

【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。公聴会もアリのバイ的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。

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、地元の説明も話し合いもなかった。
- ・市は、地元の意見を押さえ込み、分断工作してきた。
- ・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。
- ・土地を売らない地権者を非難するような人もいる。

【対立がエスカレートした背景】

お互いへの中傷が飛び交った（一例）

- 沼津は今まで、反対運動が強くチャンス逃して遅れてしまった。（推進派）
- ◎行政は、キリンビールや新幹線の誘致など、今までいろいろな活性化のチャンスを市民の反対運動でつぶされ、市の衰退の原因になっていると広報しているが、そうではない。（反対派）

行政の出す情報が信用できなかった（一例）

- ・ガードのポンプが壊れても直さないで、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、個別に意見が違う。
- ・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。
- ・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、次にいかないと。

商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。

【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う人は多い。

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。

2 月 4 日までの 2 3 件のピアリングのとりまとめです。

- ・ =1 名 ○ =2~3 名 ◎ =4~5 名 ● 6~10 名
- からあがったご意見です。

【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、絶対に実らせたい。
- ・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。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他の手段を探るべき。
- ・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、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。県に文書で送ったが、回答拒否された
- ・御用学者が、行政の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、貨物駅に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。
- ・貨物駅のことは、県が対案を示すなりして、とにかく早く結論出して欲しい。
- ・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。
- ・計画の新しい要素として、防災から計画を練り直すならもう一度市民に問う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

- ・高架は周辺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。それを県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、議題について】

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。商店街で賛成、反対の話をするのは難しいので、これからのまちなり方を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いないのが問題。PI では、それを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。高架だけ取り上げるな、と県に言いたい。

貨物駅用地の利用案を県がまとめて欲しい

- ・原の貨物駅以外の土地利用案／健康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。
- ・健康タウンの案は、現実の事業としては大変困難だと思う。

原地区には将来像を考えたい

- ・原地区に総合的なビジョンがない。いろいろ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 3 者的な運営が重要。県職員では、つごうよく進めてしまう恐れがある。
- ・運営は、PI 委員に任せられた方がよい。
- ・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、多角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、必要なら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そこから来た PI 委員が、無責任にとりまと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良い。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。

一般の市民の関心は薄い

- ・子どもの頃から大騒ぎしているので飽き飽きしている。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。

【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。
- ・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。

沼津高架PIプロジェクトステークホルダーヒアリング(途中経過)

計画に対する意見

～ステークホルダーヒアリング・インタビュー作成～

※この資料は、ヒアリング結果をインタビュー者の見解で要約し、とりまとめたものです。

【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。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。

2月4日までの23件のヒアリングのとりまとめです。

・=1名 ○=2~3名

◎=4~5名 ●6~10名

からあがったご意見です。

600億は投資として必要

○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。他にしわ寄せが大きい。

●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。

・市の予算は、高架よりも、他に回すべき。

・沼津はもっと観光で人を呼ぶことを考えるべき。そちらにお金がまわらない。

・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。

高架化に市の予算や人材をとられて、沼津は疲弊する。

○市は高架化だけで、商店街や街の魅力づくりなどの方に目が向かない。バブル時の計画にしがみついているれば、沼津は疲弊してしまう。

【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、まちが衰退する。

・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だが、手段を変えるべきかもしれない。

・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。

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いた。B/Cもまったく意味のない数字だった。

・高架の経済効果の数値化が必要だろうが、むずかしいのでは？

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。

・別のよりよいビジョンがあるなら、高架でなくてもよい。

【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

○鉄道による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ことがある。

・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。

・市街地をさっと通り抜けられるよう広くして欲しい。

・拠点都市をめざすなら、ごちゃごちゃしていないほうがいいのかもわからない。

高架事業は県の東の拠点都市となるため

◎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よいのでは。

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。

再開発で地価も上がる

・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、それに面した土地地価をあげたいからでは。

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。

・駿河湾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を魅力アップ、回遊導線づくりに向けるべき。道路拡幅はそれに逆行。

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、飲み屋などの魅力を磨いたまちづくりに取り組みたい。

市の事業マネジメント力が低い

○市はハードな発想しかない。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。

○市は「イーラde」さえうまくいかないのに、もっと大きいマネジメントなど無理。

まちなか居住を増やすべき

・まちなか居住を増やし、人口減少を食い止める必要がある。

・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す努力を。

区画整理により、街が壊され住めなくなった

・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。

【その他の視点】

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は？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わからない。

町なかに公園が必要

○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。

富士山が見えなくなる

・高架化で、富士山が見えなくなる。

貨物駅移転について

原の歴史、風景を守り、活かしたい

◎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、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。

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と景観破壊となる。

・ジーゼルの排気ガス、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いう。

・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？

貨物駅を受け入れ、地元でメリットのあるものをつくってもらうべき

○津波対策の施設、道の駅など、賛成できるような地元のメリットのあるものをつくってもらうべき。

貨物駅を活性化の起爆剤にすべき

・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。健康タウンが実現すると思えない

貨物駅がなくなっているいいのか？

・貨物駅をつくらないと、貨物によって商売をしている人は困るのではないか。