

ステークホルダーヒアリング結果

*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。

1. ヒアリング調査概要

<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
第三次ヒアリング	平成 24 年 2 月 16 日～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 41 名、女性 10 名
- ・沼津中心部の方 25 名、原地区の方 14 名、その他の方 12 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

*なお、第三次ヒアリングを行った結果、今後の P I のあり方を検討するうえで必要な情報は概ね得られたと判断してステークホルダーヒアリングは終了することとした。

2. ヒアリング結果概要（詳細の意見は末尾 A 3 版資料参照）

①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）

対象者の協力を得て、ヒアリング調査自体は大変順調に進めることができ、活発な意見をいただくことができた。「話を聞いてくれる機会がもてて感謝する」という発言も多くあった。ヒアリングを通して、沼津の活性化ビジョンなどの論点が明らかになったが、これまでの経過から高架化や貨物駅移転などに関して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。

（主な論点の整理は 3 を参照）

②ヒアリングから分析される主なステークホルダーグループ

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、それらの意見をグルーピングすると、「計画通りに高架推進」「拠点都市戦略を重視した高架推進」「高架推進団体に名を連ねるが関心が低い」「高架実施の有無を早期決断し商業活性化」「社会状況の変化に応じた見直しが必要」「貨物駅をきっかけとした地域活性化に期待」「貨物駅の整備と合わせた周辺環境整備に期待」「原地区へも貨物駅移転に異論」「沼津市の政策問題として高架を考える」「計画の可否が決まらず将来に不安」「高架するしないへの関心がない」等々に分かれる。また同じ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た。

（ステークホルダーグループの主な意見は 4 を参照）

ステークホルダーヒアリングは、今後の P I 設計に反映することを目的に実施したものであるが、ここでは「主要な論点及びステークホルダーグルーピング」別に整理を行った。

3. ヒアリング結果からみた議論のポイントとなりそうな主な論点（利害・関心）

1) これまでの進め方に関連して

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こと

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。P I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。

②計画に対して他の視点からの評価や意見が受け止められなかったこと

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たとの批判がある。P I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。

③地元の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こと

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。合意に協力してもらい、誠意をもった働き方の努力が少なかったとの指摘もあった。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共有し、解決・軽減していくような手立てを検討することが求められている。

④行政が決定を保留しているのに、沼津への民間投資が逃げていること

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。

2) 沼津市全体に関連して

①広域における沼津市の活性化の方向性と予算配分

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でていないが、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。全体的な活性化戦略が欠落しているという意見もあり、大きな論点である。

②市の財政状況（現状と将来）

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意見があった。「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、交通上の効果だけでなく、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。

③貨物駅の需要と必要性

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である、鉄道ダイヤの関係から本数が増やせないのでは利用価値が低いなどという意見があった。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、JRの問題だから判断はまかせるべきだ、というような意見もある。

④防災対策

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いこともあり、高架化や貨物駅のあり方を考える場合の論点である。

3) 沼津中心市街地に関連して

①中心市街地の活性化ビジョン

沼津が落ち込んでおり中心市街地の活性化が必要であるという意見はほぼ共通した声であったが、「活性化ビジョンが見えない」という意見も多く聞かれた。高架化は目的でなく手段のひとつであるとの指摘もあった。高架化に伴い新たな土地利用についてはさまざまな意見があったが、具体性・現実性がないとの指摘もあった。一方で、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おり、幅広く活性化ビジョンを検討すべきだという指摘もある。PIでは、どんな施設ができてどんな人が集まるのかという事業ビジョンを明らかにすべきだという意見が多い。

②高架事業の時間軸の中での有効性

事業者の多くは、中心市街地の疲弊は進んでおり、15年といわれる高架の完成を悠長に待つ余裕はないとの意見をもっている。時代に合わせた事業のロードマップや実現のためのマネジメント体制が必要との意見もあった。また、コンベンションセンターの建設に合わせて南北通行や回遊性の確保の早期実現が必要との意見もあった。事業スケジュールの中での事業評価は重要な論点である。

③既存商店街の活性化との関係

沼津駅周辺には多くの商店街があり、南北の関係を含めて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、商店街の活性化につながることを期待する半面、時間がかかるので当面の活性化が重要だとする意見が多い。コンパクトシティやまちなか居住の意見やエリアマネジメントの重要性についての意見もある。

④沼津のまちなかの魅力

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。

⑤周辺の道路整備

駅周辺には南北方向に3つのガードがあるが、それぞれ狭かったり、曲がっていたり、高さが低かったり、朝夕や休日の渋滞があるなど、災害時を含めて問題点を指摘する意見があった。これに対して、高架化による道路整備を行い南北分断を解決をすべきという意見、他の方法でも解決できるという意見、渋滞は信号に原因があるという意見、ガード部分だけが渋滞しているわけではないという意見、道路拡幅の必要性を感じないという多様な意見がある。

⑥歩行者の南北分断の解消

歩行者の南北交通の確保を早期に進めるべきだという多くの意見があった。高架事業は時間がかかりすぎるので南北通路の早期整備を要望する意見も多く、高架化以外でも費用も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との提案もあった。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。

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。

3) 原地区に関連して

①原地区のまちづくりの課題と方向性

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53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。原地区には総合的な将来ビジョンがないこともあり、これからの原地区をどう考えるのかは大きな論点である。

②原地区の景観・地域資源の評価と貨物駅移転の影響

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が、農業は続けたいが将来の後継者難などに対する将来への不安の意見もあった。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の不安の意見がある。

③貨物駅移転による生活環境への影響

貨物駅移転は、騒音、大気汚染、温度上昇、鉄粉公害、景観破壊などの生活環境の悪化を招くという多くの意見があった。また、関連する施設立地を含めて交通混乱の不安もあり、貨物駅移転に伴う生活環境への影響を懸念する意見は多い。

④貨物駅移転による地域活性化の可能性

一方、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にも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。

⑤取得した土地の利用方法（貨物駅移転がない場合）

貨物駅移転がない場合、既に市が取得すみの6～7割に及ぶ土地の活用の可能性があるのかという意見もあった。市民からの「健康文化タウン」の構想はあるが、具体的な内容や現実的な可能性については不明の点が多い。県が買い取るべきという意見もある。

4) P I の進め方に関連して

①P I の必要性

P I についてはよくわからないという意見が多かったが、既に決まっていることだから必要ない、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もつ意見があった。これに対して今まであまり話し合っただけでこなかったのだからP I に期待するという意見もあり、どのようなP I を行うのかが問われている。なお、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。

②P I の目的と前提条件

P I の前提として高架事業の見直しも話題となるのかどうかを問う意見があり、高架事業は決定していることだからP I は必要ないという意見と予断なく討議すべきであるという意見があった。また、P I は高架化や貨物駅移転をそもそも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や、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、P I 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

③P I の実施体制

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や公平で透明な情報発信などの要望もあった。どのようなメンバーで進めるのかについて、代表者を集めて開催、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・反対でP I は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。

④P I の情報提供や運営方法

P I をはじめる場合には、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えるような情報発信や意見聴取などを工夫する必要がある。

4. ステークホルダーヒアリングから分析された主要なステークホルダーグループ

*個人の中でテーマによって異なる考えを持っていたり、意見の方向性が定まっていない人も見受けられたため、あてはまるグループが複数になる対象者もいる。

*強い賛否の意見を持つ主要な対象者は網羅していると考えているが、下記以外の主張を持っている方がいる可能性もある。

① 計画通りに高架推進

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ており、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。

② 拠点都市戦略を重視した高架推進

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いく必要がある。「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、ハードだけ整備してもきちんとマネジメントができるのかが不安である。高架化の是非でなく、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いくことができると良い。

③ 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と考えているので、高架の実施の有無に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には団体の中心的な人が関われば良いと考えている。

④ 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である。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の実施については、結論が出るのがさらに遅くなることを危惧している。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作る必要がある。

⑤ 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」活性化の目的を達成できる手段があれば検討すべきだ。高架化にかかる費用や人材を住みやすく楽しいまちづくりに費やす方が、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。

⑥ 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、地区に貨物駅を受け入れることで原地区の活性化を図るべきである。貨物駅の整備と合わせた周辺施設やインフラ整備、貨物駅を活用した産業おこしなどを期待している。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、原地区の将来のまちづくりが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である。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。

⑦ 貨物駅の整備と合わせた周辺環境整備に期待

貨物駅用地がかかる地区では、どうしても作るという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。

⑧ 原地区への貨物駅移転に異論

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に強い懸念を持っている。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。貨物基地自体の必要性についても懐疑的である。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」などに転用し、資源活用型の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かをきちんと評価する場として期待している。

⑨ 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。しかし、行政はこれまで住民の意見を聞かず、一方的、強引に計画を進め、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に話し合い、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である。

⑩ 計画の可否が決まらず将来に不安

土地区画整理事業によって人が減り、賑わいが失われて、生活を壊され取り残されてしまったと感じている。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、それに対する行政の対応がなされていないことが不満である。行政にしっかり対応してほしい。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、今更遅いという気持ちである。

⑪ 高架するしないへの関心が薄い

沼津駅の高架の計画があることや賛否を争っていることを知っているが、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、税金が増えるのは問題だ。

5. ステークホルダーヒアリング結果からみたP Iを進めるうえでの留意点

①最終的な判断材料を得るためのP Iであることを周知

ここでのP Iは、高架化や貨物駅移転等に関して最終決着を行うことでなく、多様な視点・論点からの予断なく検討や討議を行うことを通して課題を整理して、最終判断をするうえでの重要な判断材料を得ることを目標とするものである。従って、P Iの進め方として、各論点について継続して討議し議論を深める場と、多数の参加を受け入れ広く多くの意見を聞く場との両方の場を用意することを検討すべきである。

②効率的なP Iの実施と時間管理の必要性

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、P Iを進める必要がある。このため、P Iは集中的・効率的に、また、秩序だてて進めることが望ましい。また、時間管理には十分留意することが必要と思われる。運営上は大変になるかもしれないが、時間不足を補完するために、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る。

③地区毎でのP Iと全体でのP Iを段階に分けて進める

ヒアリングのから、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判明した。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毎にP I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P Iを実施していくことが適切と思われる。

④多様な選択肢を予断なく検討・討議

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る。また、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る。予断なく様々な選択肢を想定しつつ、それらの評価（効果や影響）を十分に検討することが求められている。

⑤情報提供の重要性と多数の市民の参加機会

ステークホルダーヒアリング分析によって概ねの意見傾向は把握できたので、今後のP Iでは論点を絞って議論するとともに、予断なく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である。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である。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ある。