

沼津高架 PIプロジェクト・PI実施計画(案)に対するパブリックコメントとその対応

| I<br>D | ①議論の進め方について ⇒透明性や公正性、議論の期間についての意見など  | 意見への対応<br>(PI実施計画修正箇所)  |
|--------|--|---|
|        | <b>【評価できる点】</b>  |   |
| A      | <p>●議論の進め方について、評価できる</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ステップを区切りながら課題解決していくこと、オープンに議論を進めていくことなどを評価できるとのご意見を頂きました。</li> <li>・ステップを区切りながら議論を進めていくやり方は評価できる。</li> <li>・評価できる点:計画、目標、代替案など明確な点</li> <li>・今まで沼津市の高架ありきで進めてきた姿勢に大きな疑問を感じていたので、今後オープンな議論を本当に進めることができるなら、皆で話し合えて有意義であると思う。リアルタイムで状況が分かるよう進捗や結果をネットに公開してほしいです。期待しています。</li> <li>・ステップについては建設的でいいと思います。</li> <li>・評価できる点・・・議論が公にされて誰でも知ることができることは良いと思います。</li> <li>・評価できる点:課題解決のプロセスとしてわかりやすい、各 Step の度にオープンハウスなどが計画されている点も評価できる。</li> <li>・評価できる点:PI プロジェクトを推進していることを市民にアナウンスし続けないと忘れられると考える。忘れないとしても、活動の盛り上がりを維持する上で、効果があると思う</li> <li>・OK</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・議論を進めるにあたり、各ステップで情報を提供し、コミュニケーションを図りながら、段階的に検討を進めていくことを評価して頂いたと認識しています。</li> </ul>                              |
|        | <b>【改善すべき点】</b>  |   |
| B      | <p>●鉄道高架事業ありきではなく、最初に必要性や、沼津のまちづくりから議論すべき</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道高架事業ありきで進めるべきではない、鉄道高架が沼津にとって必要な事業かどうかを議論すべきといったご意見や、まずは沼津のまちづくりから議論すべきといったご意見を頂きました。</li> <li>・Step2でゴール(目標)の設定で、「鉄道高架や貨物駅移転…の現在の問題や将来像を検討しプロジェクトのゴールを定める」としているが、鉄道高架事業が今の沼津市に必要な事業であるかを時間をかけて徹底的に話し合うべきである。その上で、「鉄道高架」が良いのか他の「南北自由通路・橋上駅」が良いのか議論すべきで、この過程について合意ができないと「鉄道高架事業」の議論は一步も前に進まなくなる。</li> <li>・「鉄道高架ありき」で進行すべきではない。また、「貨物駅移転ありき」ではPI委員会を設置した意味がない。あくまでも原点に立ち返って、今の沼津市に必要なことは何かを時間をかけて話し合うべきである。沼津市の置かれている状況は、衰退の一途である。</li> <li>・改善すべき点:鉄道高架化を前提に議論しようとしている点</li> <li>・Step2 ゴール(目標)の設定においては、この問題の根本の目的は、如何にして沼津市街を活性化させるかであるので、ここでは、どのような沼津にするのかを、決めるのがゴールではないのですか？</li> <li>・あくまでも、其の手段の1つとして、鉄道高架事業があり、其の高架事業をやるために、貨物駅の移転が不可欠となる。従って、手段と目的を履き違えていると思います。</li> <li>・ステップ3代替案と評価項目の設定 とあるが、ステップ2において、決められたゴールの手段として、どのような事が考えられるのか、また、其の評価、実現性をどうして検討していくのかを決めるべきだと思います。</li> <li>・ステップ4で、実際に其の実現性について、具体的にあらゆる角度から検討して、其の手段の候補を数項目に絞る。</li> <li>・ステップ5以降は、其の評価・検証を行い、推奨案の選定 とすべきであると思います。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業着手から10年が経過し、状況が変化したため、鉄道高架ありきではなく、考え得る案を予断なく検討していきます。ステップ2では、鉄道高架事業を含む一連の計画の意義やまちづくりについても議論していきます。</li> </ul> |

|   |  |  |
|---|--|--|
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅高架より沼津を元気にするような街づくりを考える方が先決。南北の行き来は橋上駅で充分と思う。人が集まらない街、子供達にやさしくない街、沼津は人が住みたくない街になりつつあると思う。どうしたら良いかを議論する方が先だと思う。</li> </ul>   |  |
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・目標の設定:鉄道高架ありきではなく、①駅南北の一体化、②南北交通の効率化(歩行者、自転車、自動車等)、③駅の利便性の向上、④駅周辺の総合的開発、とする。代替案:①南北自由通路、②橋上駅、③駅ビル、駅前広場の整備、④三つ目ガードの道路改良事業によるオーバブリッジによる整備。</li> </ul>  |  |
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・基本的な問題について明確にして置く <ul style="list-style-type: none"> <li>1なぜ鉄道高架が必要なのか</li> <li>2なぜ貨物駅が必要なのか。貨物車が何車両入ってくるのか</li> <li>3費用は十分有るのか。他の事業に(インフラ等)に影響しないのか</li> </ul> </li> </ul>  |  |
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・沼津市民の意見を二分しているのは何か、それは沼津駅の南北の発展を考える場合、今の国、県、沼津市の財政事情、東日本大震災の復興、復旧、今後の県、沼津市の防災対策、そして何よりも憲法25条に基づいた社会保障(年金、医療、介護など)の維持、発展など大変な資金を要すること。日本での鉄道の南北通路は大きく分けて①鉄道の高架化②橋上駅と南北自由通路がある。バブルのはじけるずっと前に沼津市民の意見とあって、鉄道の高架化に固執している。時代、財政事が変わっても、はじめに「鉄道高架化ありき」そしてその前提で合意形成をしようとしているところに最大の問題点のあることを見ようとしていない。それこそが、ボタンの掛け違いである。「白紙の状態から議論をスタートすること、これが最も近道である。」と私は考える。</li> </ul> |  |
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道高架事業などは町づくりの提案にすぎない。</li> <li>・沼津の南側、上本通り、アーケード街など衰退がはなはだしい。</li> <li>・鉄道高架化を論ずる前に沼津の街づくりからもう一度始めて。</li> </ul>   |  |
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道高架事業は、ここまで進めてきたものだからもう後戻りはできないという立場での議論はしないほしい。このまま進めることのほうこそ将来展望が見えない事業計画に突き進むことになってしまいます。公共事業は最大の効果が上がる完成時期を想定して、進められるものであり、現計画はその時期をすでに逃していることから、時間がかかるほどやる意味を無くしています。根本的に見直すべきと考えます。</li> </ul>  |  |
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・議論の出発点があいまいである。(意図的なのかも知れない)すなわち、「事業認可」や「都市計画決定」を前提とするのか、ゼロベースから始まるのか、政策変更もあり得るのか否かなど明確に。</li> </ul>   |  |
| C | <ul style="list-style-type: none"> <li>●最初にゴールを決めるべきではない</li> <li>・ステップ2でゴールを決めてしまうと、その後の議論が進まない、ステップ2で鉄道高架事業を目指す等の結論が出るのか、といったご意見を頂きました。</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ステップ2では、「ゴール(目標)の設定」としていましたが、ここでは鉄道高架化などの手段を結論づけるのではなく、沼津の将来像を設定し、その後のステップで沼津の将来像に導くための方策について代替案を比較しながら検討を進めるという流れにしています。</li> <li>・ご指摘の通り、ゴールという言葉は、<u>具体的な方策の結論を最初のステップ2で決めてしまう印象を与える恐れがあるため、ここは、「目標の設定」と変更します。</u></li> </ul> |
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・最初にゴールを決めてしまうと、その後の議論が進まなくなるか？</li> </ul>  |  |
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・基本的にPI実施計画に示されているプロセスでよいと思うが、一つ付け加えると、もしステップ2で鉄道高架事業を目指すことになって、ステップ3以下に進む場合には、ステップ5で、ステップ2に対する最善の代替案が出た後で、ステップ2のゴールの案とステップ5の代替案を並べて公表し、その両方の比較についてのパブリックコメントを実施し、その結果も参考にしてステップ6へ進むべきだと思います。</li> </ul>  |  |
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ステップ2ゴールの設定においては、今、沼津市において、最優先で、鉄道高架事業と貨物駅の移転事業を行うことの必要性について、市民の合意形成を得られるか、否かを検証する事がゴールではないのですか。</li> </ul>  |  |
|   |  |  |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>D</b> ●目標時期などを明確にすべき</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>それぞれのステップの目標時期やマイルストーンを設定した方が良いといったご意見を頂きました。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Step6 推奨案の選定までの5つのステップを約1年間で進めることを目標としています。それぞれのステップの目標時期については、各ステップの開始の際に設定して進めていきます。</li> </ul>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>それぞれのステップの目標時期を示してほしい。</li> <li>改善すべき点:現状分析</li> <li>改善すべき点:事業が頓挫した処が有るが、原因は何か、想定外なのか、計画の甘さではないのか、また計画の状況を顧みるマイルストーンの様な目標を設定し状況を確認するなど</li> </ul>  |   |
| <p><b>E</b> ●建設的な議論をするべき</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>これまでは賛成派、反対派が自分の主張をしてきただけだ、これからは建設的な議論を活発に行うべきだとのご意見を頂きました。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>現在は、複数の論点がぶつかり合い、賛成・反対の二項対立的な状況であると認識しています。</li> <li>そのため、広く情報を提供する手法や、深く内容を議論できる手法を用いて進めていきます。</li> </ul>                                 |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>沼津市や静岡県東部の発展のために話し合っている姿勢ではなく、賛成派と反対派のエゴのぶつかり合いだと思う(現状)。まずは同じテーブルに着き、建設的な議論を活発に行なう場を作るための話し合いを行なうべきではないかと思う。</li> <li>おとし夫の転勤で神奈川県から転入してきたばかりなので詳しいことは分かりかねるが、いささかお互いに自分だけの都合で言い合ってきたのではないかと察する。これからはお互いに気持ちをまっさらにしたうえで話し合いを進めるのが望ましいと思う。</li> </ul> |   |
| <p><b>F</b> ●早期に解決できるよう、進めるべき</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>時間がかかるとコスト上昇、便益の発現の遅れなど損失が大きいのので、スピード感をもって早期に解決すべきといったご意見を頂きました。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>考え得る案を予断なく検討する必要がある一方で、過大に時間を費やすことはコスト上昇、便益の発現の遅れなど、結果的に社会的損失が大きくなると認識しています。そのためステップを区切り効率的に議論するなど、時間管理を意識しながら進めていきます。</li> </ul>          |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>市民の意見も一度良く聴いて、出来る丈早く実施完成させる事。意見の集約</li> <li>今の状態を良く判断して目標を確定する。</li> <li>代替案もいいが本来の趣旨を踏へ確定実施。貨物駅は現状複数不可。</li> <li>代替案よりも本案を前面に押し出して。それから。</li> <li>スピード感を持って対処。中象的だが実施案の確定を早期確立実施</li> </ul>   |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>STEP4 の関係機関との調整に、相当の時間を要する場合も想定されるので、その際に、どう対処するのか検討しておくべきと考える。</li> <li>過大な時間を要することは、コスト上昇、便益の発現の遅れなど、結果的に社会的損失が大きいかを踏まえてテーマや内容を考える。</li> </ul>   |   |
| <p><b>G</b> ●既に事業が進捗している状況を前提に、議論するべき</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>既に鉄道高架事業は進んでいる、沼津市が総合計画等に基づいてまちづくりを進めていることなどから貨物駅だけ議論すべきだとのご意見を頂きました。</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>事業着手から10年が経過し状況が変化したため、貨物駅移転だけではなく、鉄道高架事業について考え得る案を予断無く検討すべきと考えました。</li> <li>ただし既に事業が進捗していることは事実であり、こうした状況は検討の一つの条件であると認識しています。</li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>現在一番の問題点であります、貨物駅用地に関する事だけを解決する事。先ずこの事を最優先に、あらゆる解決するための可能性から意見を出し尽くすべきです。</li> </ul>   |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>改善すべき点・・・わかりません。その理由は、そもそも議論を何故今になってするのか判然としないのです。事業は進んでいます。一部の反対の皆さんに対しては、県知事と市長が先頭になって説得していけば良い話だと思うからです。それをためらっていることがよくわからないのです。それが出来ないからPIで・・・ということであれば市民の賛成者・反対者だけでなく私企業の貨物を含めなければ何も進まないと思います。貨物が反対すれば元の黙阿弥になるからです</li> </ul>                   |   |

|   |  |
|---|--|
| <p>・沼津の街づくりについては、地方自治法に基づき、平成 21 年 7 月から有識者や多くの市民を交え、「地区まちづくり会議」「総合計画審議会」「パブリックコメント」などを実施し、今後の 10 年間の街づくり将来像・指針となる「第 4 次沼津市総合計画」を平成 23 年 3 月に策定しました。</p> <p>その際に、議会の議決も受け、市民合意を得ているはずである。平成 23 年度より、この総合計画に基づいて、街づくりを進めているにもかかわらず、何故に県は新たな街づくりの計画案をまとめようとするのか、非常に理解に苦しみます。</p> <p>市が策定した計画や進めている事業について、県が口をはさむべきではないと、強く申し上げておきたい。</p> <p>また、鉄道高架事業を含む一連の意義について、ここで見直しの機会をもうけること自体、理解に苦しみます。</p> <p>これまで、県は市と共に計画策定に取り組み、十分議論を重ねてきたはずである。</p> <p>この事業はすでに実施の階段に入っており鉄道の高架化を前提に進められている各事業有識者会議の結論をどう捉えているのか。ここでPIを実施するのであれば、有識者会議の報告書でも挙げられているように「地域・周辺地域に配慮した貨物駅の実現」を、第 1 に優先テーマとすべきではないか。</p> <p>先日「沼津駅の高架化を実現する市民の会」主催の市民講座で、PIの専門家の講演を拝聴しました。</p> <p>その際、講師は「PIは計画行為に付随して行うものである」とおっしゃっていたが、沼津市の鉄道高架事業は都市計画決定され、事業認可も取得しており、既に計画行為は終わっております。</p> <p>計画が終わっている事業に対して、県は、なぜPIを導入しようとするのか。</p> <p>また推進方針で事業推進の立場を明確にしている県が、いわば見直しのためにPIを実施することに大きな矛盾を感じる。</p> |  |
| <p><b>H</b> ●住民投票など、多数決で決めるべき</p> <p>・最終的には住民投票などの多数決で決めるべきだといったご意見を頂きました。</p>  | <p>・PIは現在のような複数の論点がぶつかり合ったり絡み合ったりしている二項対立的状況を脱却し、互恵的解決を目指す取り組みです。</p>  |
| <p>・20 年以上前に立案され、ここ 10 数年来市民の意見は 2 つに割れ、沼津の斜陽化はどんどん進行する。PI 委員会がどんな結論を出しても否定された一方は納得するとは思えない。ここは選挙と同様、全市民による住民投票で決着をつければ市民は納得するだろう(数年前にそのチャンスはあった)</p>   |  |
| <p>・最終段階で意見検討後、沼津市の住民投票にかけて、票決して欲しい。(票決すべきだ)</p>  |  |
| <p>・十分な準備と市民的討論の上、是非を問う住民投票を行う。</p>   |  |
| <p><b>I</b> ●議論の進め方に関するその他のご意見</p> <p>・ステークホルダーヒアリングの結果を公表すべき、鉄道高架事業だけでなく関連する沼津中心市街地活性化事業・土地区画整理事業・市街地再開発事業等の情報も提供すべきといったご意見を頂きました。</p>   | <p>・ステークホルダーヒアリングの結果は、個人が特定できないようとりまとめたうえで公表します。</p> <p>・沼津高架PIプロジェクトは、鉄道高架事業を含む一連の計画に関する情報を提供するとともに、ご意見を伺います。</p> |
| <p>・JR貨物の小林社長は 2 月 16 日の定例記者会見で、「原地区以外への移転は考慮しない」との発言。また、惟村役員が「現在地から動きたくないというのが大原則」と述べている事を前提に以下まとめた。</p> <p>・先ずは井上赫郎氏他のインタビュアーが鉄道高架の是非について市民から広く聴取した結果を、情報の共有化の為に、聴取先、最低 性別・年齢・居住区をおよび其の意見を全て公表してもらいたい。</p> <p>・上記を踏まえ、東日本大震災を教訓に『防災機能を備えずと住みたい、また訪れたいまち沼津』を実現させる為の具体的な方策とマップ(ゾーン)作りを「ゼロベース」から討議する。</p> <p>・上記を検討する中で、鉄道高架化及び橋上駅と自由通路のセット方式などについて専門家を交え工事期間・財政・経済効果などの面から冷静且つ論理的に議論する。</p>   |  |
| <p>・この事業は総合事業のため、沼津中心市街地活性化事業・土地区画整理事業・市街地再開発事業を周知した上で進めるべきと考える。</p>  |  |

| I<br>D | ②議論するテーマや内容について ⇒テーマの設定や各テーマにおける議論の内容についての意見など  | 意見への対応<br>(PI実施計画修正箇所)   |
|--------|---|--|
|        | <b>【評価できる点】</b>   |  |
| A      | ●議論するテーマや内容について、評価できる   | <ul style="list-style-type: none"> <li>高架化ありきではなく、鉄道高架事業を含む一連の計画の意義や、沼津駅周辺の開発計画、貨物駅の移転先とまちづくりなどの3つのテーマについて、ステップごとに議論する内容をPI実施計画で明確にしました。こうした議論するテーマや内容を予め明確にすることで効率的な進行ができると考えています。</li> </ul> |
|        | ・議論するテーマや内容が高架ありきでないこと、テーマが分かれていて具体的になっておりわかりやすいとのご意見を頂きました。  |  |
|        | ・評価できる点:議論する内容が具体化されている点  |  |
|        | ・高架化が沼津駅周辺にどのような影響を及ぼすか。「高架化ありき」ではない意見交換が出来るのは評価できると思います。   |  |
|        | ・テーマが大きく3つに分かれていることは分かりやすくいいと思います。  |  |
|        | ・評価できる点:テーマを分けて議論を進めること、テーマの分け方、共に良い。   |  |
|        | ・OK   |  |
|        | <b>【改善すべき点】</b>   |  |
| B      | ●貨物駅の移転について議論をすべき   | <ul style="list-style-type: none"> <li>ステップ3、テーマ①では、鉄道高架化と貨物駅の移転についても御意見を伺います。</li> </ul>  |
|        | ・鉄道高架化と貨物駅移転の関係について議論すべきとの意見を頂きました。   |  |
|        | ・東日本大震災後、貨物駅は復興に向けた物資の輸送や瓦礫運搬の基地として非常に大きな役割を担っている。広域レベルのテーマは、貨物駅の移転先だけを検討するのではなく、はじめに沼津市にとっての貨物駅の必要性について議論すべきだと思う。  |  |
|        | ・改善すべき点:川勝知事も発言されている様に取り扱う貨物量が減少している現状から貨物駅移転不用。また、工事費が安く災害に強いとされる橋上駅を推進されている専門家の意見を聴き議論して欲しい。沼津は津波の際、危険箇所が多い、市民を災害から守る防災策が優先的に議論すべきでは。   |  |
|        | ・これまでの各種会合や説明会での質疑応答を傍聴した限りでは、鉄道高架見直しの意見の方が多かったと思われる。しかし当局のPI実施計画案を見ると、端から鉄道高架ありきの記述が目立ちPIを単なる隠れ蓑にして、鉄道高架を推進しようとする姿勢がはっきり読み取れる。行政はそうした体質から脱却し、真に県民の利益を重視する姿勢に改めることこそ急務である。  |  |
|        | ・高架事業が前提の議論なのか、どちらかと云えば反対。街の一極集中時代は終わった。  |  |
|        | ・沼津駅が扱う年間の貨物量の過去10年間と今後の10年間を調査推定して、貨物駅が移設する価値があるか、議論して欲しい。   |  |
|        | <p>・このPIで論じられている予定の、沼津駅付近鉄道高架事業自体については素朴な疑問を感じている。そして、高架の代替案を色々考えたので、これも示したいと思います。まず、計画案のように延べ長さ5km以上の高架橋を造るとするのは多くのお金が掛かると思うし、高架橋そのもの自体は、街の活性化とは関係ないと思います。また、それらにより車両の南北交通の便が良くなるといっても、無制限に南北交通の行き来が出来るようになるわけではなく、接続道路等が造れることが可能である所で、今より数ヶ所位多い、南北交通の道路等が出来る位ではないのか？それらで、果たして高架の費用に見合った効果が高架化で得られるのか？また、人口の流出の割合が大きくかつ沈滞していると言われ、財政も厳しく災害対策にもお金が必要な沼津市と沼津市街地の活性化につながることは、もっとお金を掛けずに知恵を出し合って出来るのではないかと思わずにはいられない。また、南北交通の改善は、必ずしも高架化ありきではなく、工夫次第でも改善できると思います。ただ、その場合でも、沼津駅周辺整備事業(駅北口の整備、東部コンベンションセンターの建設、車両基地用地の買収、国道414号三つ目ガード以北の整備など)は進んでいるので、それらを考慮することが必要だと思います。</p> |  |

|   |  |  |
|---|--|--|
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・全市民にとって、鉄道高架が費用に見合った効果が有るのか</li> <li>・鉄道高架で渋滞が解消するのか</li> <li>・現有「あまね」「三ッ目ガード」でも大渋滞している。他の踏切で渋滞</li> </ul>   |  |
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道高架化にする意義を今一度よく検討するべきと考えます。高架化が街の発展に必要なといいますが、多くの街と違ってなぜ沼津は高架にすることによって発展できるのか、いまだに納得のいく説明はありません。南北自由通路は橋上駅でもできるし、本来は駅のありようはJRが考えてやるべきことです。車の渋滞解消も道路を整備すればいいことで、鉄道高架の完成に時間がかかれば、時代の変化で車の渋滞もしなくなり、当初の目的の意味がなくなってしまいます。</li> </ul>       |  |
| C | <ul style="list-style-type: none"> <li>●沼津中心部の活性化を議論すべき</li> <li>・鉄道高架化が目的ではなく、まちの活性化が目的である、また高架化や区画整理事業が魅力ある都市空間の創造につながるのか議論すべきといったご意見を頂きました。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ステップ2、テーマ②では、鉄道高架事業を含む一連の計画が駅周辺にどのような影響を及ぼし、どのような意義があるのか御意見を伺います。</li> </ul> |
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・高架化に伴う土地区画整理事業(駅の南北の限定的な地区だけ)は、事業目的にある「魅力ある都市空間の創造」につながるのか？</li> </ul>   |  |
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・高架化については、高架化自体が一番の目的ではなく、まちが元気になり市民がいきいきと過ごせるためのものであることを念頭において話し合うのが望ましいと考える。</li> </ul>   |  |
| D | <ul style="list-style-type: none"> <li>●予断無く、幅広く議論すべき</li> <li>・社会状況も変わったので現計画に固執すべきでない、信頼関係を築くには白紙もあり得るという前提にすべきといったご意見を頂きました。</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・考え得る案を予断なく検討し、ステップごとに意見を集約していきます。</li> </ul>                                 |
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・改善すべき点:「関係機関と調整し、代替素案の実現可能性を確認します」が心配。結局、「元の計画しかないです」では市民は行政に失望するだろう。場合によっては、法律、条例の変更、新設も前提にいれて代替案を比較評価してほしい。</li> </ul>   |  |
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・これまでの議論の方法が、鉄道高架化、いや反対と両極になってきている。ドイツやアメリカに行ってみて、市民と行政だけでなく、そこに生きるすべての人の意見集約。この議論によっては白紙もあり得るのか、そこが聞かれない以上、信頼関係はない。</li> </ul>   |  |
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・展示でのアンケートでも答えましたが、多くの人はこのPIに至る過程やどうしてこういうことをすることになったのかが分からないのではないかと思いますので、始まりや過程の検証・説明が必要だと思います。</li> <li>・一方、経済・社会情勢が随分変わったので、十年も二十年も前の計画がこのままでいかという根本的なところから議論した方がよいと思いました。</li> <li>・工場も減り、お店も減り、沼津発の東京行き特急もほとんどなくなったので。</li> </ul> |  |
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・コストに見合った効果が期待できるのか、活性化のためには他の手段はないのか、他の事業との優先順位を検討すべきといったご意見を頂きました。</li> </ul>   |  |
| E | <ul style="list-style-type: none"> <li>●財政への影響について議論すべき</li> <li>・コストに見合った効果が期待できるのか、活性化のためには他の手段はないのか、他の事業との優先順位を検討すべきといったご意見を頂きました。</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・主にステップ2、テーマ①で財政面からも情報提供し、御意見を伺います。</li> </ul>                                |
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・人口20万人の街で2千億円の事業などもっての他。それだけのお金があれば地震、津波など人命にかかわる事業に投入すべきだと思います。お金を使う優先順位を良く考えて下さい。</li> </ul>   |  |
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・現在沼津市の市債残高は1,300億円となっている。高架事業を進めると市債残高が急増し行政に負の影響が出る。高架事業は15年かかると云われている。この間の市債残高の予想を検証して欲しい。</li> </ul>  |  |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>F ●まちづくりについて議論すべき</b><br/> <b>・どのようなまちづくりを目指すべきかを議論すべきといったご意見を頂きました。</b></p> <p>・考え得る案を予断なく検討するとあるが、本資料と一緒に配られたパンフレットは高架化事業のパンフで、どのような街づくりを目指すのか何も明らかにされていない。特に高架化事業が目的そのものとなっている。これからの地方都市の再構築はコンパクトシティの実現だと思う。郊外へ分散した役所、病院などを駅周辺に集中させるべきだ。</p> <p>・川勝知事も有識者会議のメンバーも「沼津市にはまちづくりプランがない」と公の場で明言されていたがその通りだと思う。誰もが望む『ずっと住みたい、また訪れたいまち』とは、どのようなまちなのか具体的にイメージ出来るプランの議論から始めるべきだと思う。</p> <p>・わが国が今日厳しい財政状況にあること、更に今後人口減少やグローバル化の進展に伴い税収が更に落ち込む事を常に念頭に置き、これまでのような無駄なハコモノに固執することなく機能的な中心市街地の整備計画を論じていくべきだと思う。</p> <p>・駅周辺開発の一環として富士見町の区画整理があるが、当初より説明もなく一方的に進められている。富士見町にとって何のメリットもないこの計画を見直すことを取上げて欲しい。</p> | <p>・これまでに検討されたまちづくり等の計画を確認し、どのようなまちづくりにしたのか(ステップ2)、そのためにはどのような代替案が考えられるか(ステップ3)を検討していきます。</p>                                       |
| <p><b>G ●貨物駅の具体的な検討をするべき</b><br/> <b>・貨物駅の必要面積や構造を検討する必要があるといったご意見を頂きました。</b></p> <p>・川勝知事が、一昨年の沼津東急ホテルで沼津貨物駅の荷物取扱量に関する事から展開した意見は非常に参考になります。現在の沼津貨物駅の敷地面積と貨物取り扱い量から考慮し、また、これからのエネルギー問題からモーダルシフトを考慮し貨物輸送がより増加する、させるとの意欲的観点から敷地を広げるべきとの事から、原に広大な貨物駅を計画した？(のかな?)等の事を考えても、あれ程の敷地面積が必要かどうかを考慮して見る。</p> <p>・貨物駅の敷地面積より随分広い大諏訪の車両基地を重構造に(二階建て)して対処できないでしょうか。建設費は増すかも知れませんが、津波対策上も二階部分の津波被害を避ける事が、可能になるでしょうし、川勝知事が、「原の貨物駅用地に医療系大学の誘致を」と、提唱した、とても静岡県全体に良い効果が得られる構想も可能になります。</p>   | <p>・貨物駅については、ステップ3、テーマ①で課題の整理や代替案を探っていきます。</p>  |
| <p><b>H ●移転先の計画についてのみ議論すればよい</b><br/> <b>・鉄道高架事業を進めることになっているはずなので、貨物駅移転先を検討すればよいのではないかとご意見を頂きました。</b></p> <p>・今回のPIはテーマ③の解決が目的なので、テーマ③を中心に進め、代替素案など必要に応じてテーマ①を議論に加える方がわかりやすいのではないかと。テーマ②は不要と思う。</p> <p>・テーマの中に「鉄道高架事業の意義」とありますが・・・20年もの市民の代表である市議会をはじめ多方面で議論をしてきて、市長選などでも何回かこの事業が争点となり、その都度推進する市民の意思が確認されています。そして関連事業のいくつもが進められ、すでに竣工されています。それに事業に協力された方や都市計画決定などにより制約を甘んじて受け入れた方々など多くの皆さんがこの事業の意義を感じ協力されているのです。ですからテーマは貨物基地に絞って行うべきだと思います。</p> <p>・時代が変わったとか・・・大災害が起こるとか様々な理由をつければ、いくらでもつけられことが進みません。まちづくりは目先の問題でこころ変わっては困りますので。</p>  | <p>・沼津駅付近鉄道高架事業は、貨物駅の移転先の問題だけでなく、鉄道高架化そのものや、駅周辺開発、移転先、及び移転先のまちづくりなど、複数の論点がぶつかり合う状況と認識しています。</p> <p>・これらの論点を総合的に解決することが求められています。</p> |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>I ●比較すべき代替案のご提案、評価指標のご提案</b><br/> <b>・南北自由通路・橋上駅案など代替案の提案、経済や環境面などの評価指標の提案を頂きました。</b></p>  | <p>・市民の皆さんから多くの代替案のご提案を頂きました。提案頂いた南北自由通路や橋上駅などの代替案はステップ3で検討する際の参考にします。</p> |
| <p>・ステップ3～4で「代替案」を検討し、ステップ5で比較評価する計画だが、「代替案」とは何か。貨物駅予定地の代替案を指すようだが、前述した「南北自由通路・橋上駅」を代替案とすべきである。<br/> ・その上で、「貨物駅」の扱いについて議論すべきである。こうした手順を踏んで現計画でよいのか、計画を変更すべきか議論をして、初めて「PI委員会の求める方向性」が見えてくるのではないか。</p>   |  |
| <p>・現案、代替案などは、経済効果、経費など算出方法も合わせて明示して頂きたいです。<br/> ・住民に対して防音対策や日照権など今までの生活を維持するためのテーマを持ってほしいです。</p>  |  |
| <p>・議論する内容については、上記②に沿った内容で、財政面、生活環境面(安心・安全)、利便性(効率)、経済状況面、その他として、議論した方が良いと思います。</p>  |  |
| <p>・ふじのくに静岡県公式ホームページの中にある沼津駅付近鉄道高架事業よくある質問に事業の効果として「交通渋滞が緩和し、交通事故の危険性が減少することになり、市民生活や企業活動、観光等にとって大きなメリットがある」の根拠はなにか？少なくとも「交通事故の危険性の減少」とは無関係だと思う(事故の原因はモラルの欠如が大きいのではないか？)</p>   |  |
| <p>・鉄道高架化事業に代えて、南北自由通路(橋上駅)が提案されているが、これについてまともに検討されたことがない。小田原、清水の事例など参考に真剣に検討してみるべきだ。</p>  |  |
| <p>・鉄道高架の代替案として南北自由通路と、駅を高架にする橋上駅案の検討して欲しい。(費用と工期について)<br/> ・巨大地震の発生が予想される現在、鉄道を高架にするリスクについて、調査、検討して欲しい。</p>   |  |
| <p>そのため、高架の代替案を考えてみました。<br/> (沼津高架化の代替私案)</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 沼津駅に南北自由通路を造る。更に必要なら、それに合わせて橋上駅化する。</li> <li>2 必要ならば、国道414号線の三つ目ガードから市役所の間を4車線(上下2車線)化して南北交通をスムーズにする。</li> <li>3 沼津駅周辺の中小の踏切の改良と、それら接続道路の改善で南北交通をスムーズにする。</li> <li>4 緊急車両(消防・救急車)には、感応式などの公共車両優先システムを採用し、駅周辺の進行方向の信号を優先的に青にして、緊急車両の進行をスムーズにさせる。</li> <li>5 沼津中心市街地の空き店舗や住居付空き店舗を利用して、そこで店を開きたいと思う、若年の夫婦・兄弟姉妹・友人達などの人たちにマッチングして入居を促し、そこで自立できるまでの手厚い助成を行い、空き店舗の解消とまちなか居住の促進、商業の活性化を図る。</li> <li>6 ビーバスとは異なる、沼津駅と沼津港の間に料金100円の循環バスを運行させ、沼津駅南市街地と沼津港周辺地区との結びつきを強めるとともに観光客誘致などの活性化を図る。</li> <li>7 御殿場線の線路を高架の計画と同じ、高架ではない地上の位置に付け替えて、車両基地は片浜に計画通り移転し、今の車両基地の土地を確保し、区画整理の換地や他の用途に用いる。そして、南北・東西交通も改善する。</li> </ol> |  |
| <p>・軌道輸送の重要性、経済性、地球環境、エコ待ったなし。<br/> ・元案を強力に実施。代案の準備をした方が良い。広域的に。<br/> ・本案を重点的に押し進めるなかで、代替案も準備した方が良い。比較検討。</p>  |  |
| <p>・品川駅のような南北自由通路がなぜ駄目なのか？</p>   |  |

|   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・テーマ①広域レベルのステップ3の内容に、鉄道高架事業を実行した場合に工事中の問題点の対応をどうするのか、また、高架事業の代替案はないのかを議論することが、上げられていない。</li> <li>・全てのテーマについて、財政面的見地と街づくりの見地について、検討する Step を持たないと、片手落ちになってしまうと思います。</li> </ul>  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・目指すゴールは鉄道高架事業の完成と決まっています、その為の合意形成へプロセスとしてのPIプロジェクトの様に見えています。ここに本質的な問題がある。今、市民が求めているのは、バブル期に計画された鉄道高架でなく、短期間に完成する南北自由通路(橋上駅)です。この橋上駅を議論の選択に入れなければPIプロジェクトの意味はありません。</li> </ul> |  |

| I<br>D | ③コミュニケーションの方法について ⇒市民や関係者の皆様への情報提供についての意見など  | 意見への対応<br>(PI 実施計画修正箇所)  |
|--------|--|--|
|        | <b>【評価できる点】</b>  |  |
| A      | <ul style="list-style-type: none"> <li>●コミュニケーションの方法について、評価できる</li> <li>・多様なコミュニケーションの方法が用意されていること等を評価できるとのご意見を頂きました。</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・広く情報を提供する手法や、深く内容を議論できる手法など、多様な PI 手法を活用し、地域のニーズを把握していきます。</li> </ul>  |
|        | <ul style="list-style-type: none"> <li>・評価できる点:多重多層に亘るコミュニケーション、ホームページ、ニューズレター、オープンハウス、車座談議、勉強会などで進捗状況を明確に伝達する点</li> </ul>   |  |
|        | <ul style="list-style-type: none"> <li>・オープンハウスが、ショッピングセンターなどで行われるのは、良い試みだと思います。</li> </ul>  |  |
|        | <ul style="list-style-type: none"> <li>・このPIで予定されている、コミュニケーションの方法で良いと思います。</li> </ul>  |  |
|        | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ホームページ、オープンハウス、車座談議、勉強会等可。一刻も早く意思決定を。</li> </ul>   |  |
|        | <ul style="list-style-type: none"> <li>・評価できる点:多様なコミュニケーション方法が用意されていることで、多くの市民が関与できる可能性がある。</li> </ul>   |  |
|        | <ul style="list-style-type: none"> <li>・OK</li> </ul>  |  |
|        | <b>【改善すべき点】</b>  |  |
| B      | <ul style="list-style-type: none"> <li>●十分に市民の深い思い、声を汲み取る努力をしてほしい</li> <li>・一部の市民の意見を聴くだけにならないようにすべき、説明よりも市民の意見を聴く姿勢が大切、議論の際にはファシリテーターが必要などのご意見を頂きました。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ご指摘の通り、一方通行のコミュニケーションでは、建設的な議論はできず、互恵的解決は生み出せないと認識しています。また、多数決で決めるようなことや、表層的な意見だけを聞いて計画を判断することはありません。</li> <li>・オープンハウスや車座談議など、市民の皆さんとコミュニケーションのとりやすい方法で行います。また、勉強会では仲介者の第三者を導入し、市民の皆さんの意見を聞き取りながら進めます。</li> </ul> |
|        | <ul style="list-style-type: none"> <li>・声の大きな人の意見ばかり反映されることのないようにしてほしい。</li> </ul>   |  |
|        | <ul style="list-style-type: none"> <li>・コミュニケーション大いにやって頂きたいと思います。鉄道高架事業は、多くの市民の間で関連事業含めて進んでいると認識されていると思います。したがって、市民間では、この事業は、後は行政が粛々と進めてくださると思っています。ですから関心はもう他のことに移っています。すでに織り込み済みの話ですから・・・。一方反対する方々は、決まったことを覆そうとしていますので命がけですから迫力が違います。</li> </ul> |  |
|        | <ul style="list-style-type: none"> <li>コミュニケーションの結果を取りまとめにあたって、評価をされるとすれば、うわべの勢いだけで判断されてはいけません。十分市民の深い思いをくみ取るような公正な方法でやって頂きたいと思います。</li> </ul>   |  |
|        | <ul style="list-style-type: none"> <li>・パブリックインボルブメントの実施に際して、一部のアクティブな関心を持った人達との情報の受発信にとどまらないこと。</li> </ul>  |  |
|        | <ul style="list-style-type: none"> <li>・感情が入り過ぎるとテーマを分けない議論になりがち。特に、年配の人が心配。議論を取り仕切るファシリテーターが必要だと考える。</li> </ul>   |  |
|        | <ul style="list-style-type: none"> <li>・トップダウン的な「説明会」ではなく、県民や市民の声をくみ上げて、政策に反映させる基本姿勢が第1。</li> <li>・市民団体の「橋上駅+自由通路」「健康文化タウン構想」など、地域資源の活用案も、きちんと受けとめ、提示できるかどうかコミュニケーションの方法としての真価を問われるところだと思います。</li> </ul>   |  |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>C ●参加しやすい手法を充実させるべき</b><br/> <b>・参加しやすく、発言しやすいコミュニケーション手法を充実させて欲しい、情報は分かりやすく伝えて欲しいといったご意見を頂きました。</b></p>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・車座談議や勉強会など、深く議論できる手法だけでなく、オープンハウスなど気軽に参加できる手法を用意しています。オープンハウスでは行政職員との1対1でご意見を伺うことができます。皆さんの来場しやすい場所で実施するよう努めます。</li> <li>・オープンハウスの期間、内容についてホームページで公開します。</li> <li>・また、FAXやe-mailも活用し意見を受け付けることを実施計画に記載しました。</li> </ul>                           |
| <p>・今までは選挙の争点だったり、地権者だけの話に感じる。少なくとも、納税者(特に若い世代はこれから負担を強いられるので)に向けて情報(量的にも質的にも)を発信してほしいし、もっと参加し易い方法(双方向のコミュニケーションツールの活用)を取り入れて行くべきではないのか。</p>  |  |
| <p>・車座談議では、他の出席者に遠慮して発言しにくい人もいます。各ステップごとにパブリックコメントを募集してはいかがでしょう。</p>  |  |
| <p>・パブリックインボルブメントの実施に際して一般の市民が、常に都市計画の課題に関心を持って、発信される情報に対処することは難しいことから、情報は出来るだけわかりやすく発信すること。</p>  |  |
| <p>・改善すべき点:オープンハウスの頻度を上げてほしい。なぜならステップ2、ステップ3には、より多くの市民からの意見を募るべきだと考えるから。そして、様々な意見が評価されることで、市民の納得度が向上すると考える。そこで、駅前、ショッピングセンター内だけでなく、例えば祭り、防災訓練などの場でもオープンハウスを開催してはどうか？</p> <p>・改善すべき点:車座会議、勉強会への参加は、少なからずハードルがある。気軽には参加し難い。FAX、Eメールなどによるパブリックコメントの機会を増やして欲しい。</p>         |  |
| <p><b>D ●市民が必要とする情報を提供するべき</b><br/> <b>・これまでに必要な情報が出なかったことがあることも踏まえ積極的に情報提供すること、根本である事業内容を情報提供することが議論のためには必要、情報提供の手段とその特徴を活かすべきといったご意見を頂きました。</b></p>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・広く情報を提供することは重要であると認識しています。沼津高架PIプロジェクトは、ホームページや広報紙、オープンハウスなどの場をはじめ各ステップで検討に必要な情報、市民の皆さんが必要とする情報を積極的に提供していきます。</li> <li>・また各ステップでどのような議論があったのか、どのような結論になったかなど、適宜情報提供していきます。</li> <li>・情報提供の手段は、入手のしやすさ、情報の載せやすさなど、各手法の特徴を踏まえて選択していきます。</li> </ul> |
| <p>・改善すべき点:私情を出すべきでないが、私は平成元年に多額の借金で新築した。しかし、平成4年に「あなたの家上に鉄道高架が通ります」と言われ愕然とした。行政は計画段階で情報を何故出さなかったか。今後この様な不幸を生まない様改善すべき</p>  |  |
| <p>・改善すべき点:私達は、鉄道高架化がどの様に進展するかより、自分達の住居がいつどこへ移転させられるかが不安である。この点オープンにすべきと思う。</p>   |  |
| <p>・まずは、今回の実施計画の意見収集にしても、その内容についての理解をどの程度の人達が理解しているのか、大変疑問が残ります。</p> <p>・そこで、この内容以前に、「沼津駅付近鉄道高架事業」についての市民の理解度はどうなんでしょうか？一方的な賛成意見だけが、伝えられて、問題点については、伝えられていないので、公平・公正な判断が出来ない状況ではないでしょうか？</p> <p>・従って、廻り道でも、先ず、根本であるこの事業の内容を市民に充分理解していただくことからはじめた「PI」をおこなうべきであると思います。</p> |  |
| <p>・沼津駅付近鉄道高架事業が県の事業である事を念頭に置き、先ずは事業内容を広く県民にしらしめることから始めるべきだと考える。(県のホームページ、県民だより、テレビなどで)</p>   |  |
| <p>・討議内容・結論は迅速且つ公平な立場で取りまとめ、全県下に公表しなければならない。</p>  |  |
| <p>・情報の提供を早く丁寧に。スピード</p>  |  |
| <p>・沼津駅付近の都市計画事業は、沼津市の将来の発展にとって最重要であることから、全市民を対象として丁寧なコミュニケーションを図る必要がある。</p> <p>・しかし、オープンハウスに出かける人や、車座談会及び勉強会に参加する人は市民の一部となることから、ほとんどの市民にとってコミュニケーションの媒体はホームページまたは広報紙と考える。</p>  |  |

|          |  |  |
|----------|--|--|
|          | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ホームページについては、デジタルディバイドの問題があることから、広報紙は、その都度チラシなどで全戸配布すべきである。また、ホームページ・広報紙への掲載内容は、沼津高架 PI プロジェクトの検討状況や各ステップで決まったことなどとしているが、検討に使用した資料なども、すべてインターネット上で公開したほうが良いと考える。</li> </ul>   |  |
| <b>E</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>●若い世代が参加すべき</li> <li>・将来の沼津を担う学生や子育て世代の関心が低い、そうした世代の意見を積極的に聴くべきといったご意見を頂きました。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・次の時代を担う学生や子育て世代のご意見は、オープンハウスや車座談義などの場で積極的に伺います。</li> </ul>   |
|          | <ul style="list-style-type: none"> <li>・(ロ)次世代予備軍である高校や高専の学生にも積極的に情報を提供し参加してもらいたい。</li> <li>・(ハ)沼津市のまちづくり計画には、次世代を担う子供たちのために我々大人が真剣に考えなくてはならない。しかしながら、本来主導的立場にあるべき子育て世代の関心が希薄で、現状は旧態依然とした業界や組合組織などの利害関係者の意見が幅を利かせている。</li> <li>・だからこそ、行政は利害関係者の圧力に屈することなく、子育てや就業に手一杯の世代の声なき声に、真摯に耳を傾け、対処する姿勢が強く求められていることを肝に銘ずべきである。</li> </ul>                                 |  |
|          | <ul style="list-style-type: none"> <li>・南北の往来は、大人だけのものではない。高校生、中学生など、学生の意見を聞く場を設けたらと思う。</li> </ul>   |  |
|          | <ul style="list-style-type: none"> <li>・インバシプラザの展示にあったように進めていくことは良いと思いますが、多くの人に伝わるようにするには工夫が必要だと思います。また、一般的なサラリーマンや主婦などの、インバシプラザに普通に買い物に来る人の考えや意見が汲み取れないような気がしました。</li> </ul>  |  |
| <b>F</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>●PI実施計画(案)で提案したコミュニケーション手法がわからない</li> <li>・従来型の説明会と沼津高架 PI プロジェクトのコミュニケーション手法との違いがわからないといったご意見を頂きました。</li> <li>・車座談議とこれまでの行政の説明会の違いがわからない。</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・従来型の説明会では、行政から一方的な説明であったり質問など発言する皆さんに限られたりするなどしていましたが、PIでのコミュニケーション手法では、幅広く意見をいただけるような様々な手法を用いております。また、オープンハウスでは、行政からの情報提供だけでなく、市民の皆さんがパネルなどを用いて情報提供する機会も設けることをPI実施計画でも記載しています。</li> </ul> |
|          | <ul style="list-style-type: none"> <li>・「ホームページ・広報紙」、「オープンハウス」は、やや一方的な手法である。PI事務局(県事務局)が書を作成したり、意見を聞くことは中立性に欠ける。また、「車座談議」「勉強会」は、直接市民の意見を交換するのにより手法ではあるが、やはりPI事務局(県事務局)が「自治会や団体」の役や代表者を集めて開催するのでは、今までの「鉄道高架説明会」と同じになるのではないかと。自治会や団体の代表者とは誰か。不明確であり、規模もわからない。明確にすべきである。</li> </ul>   |  |
| <b>G</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>●勉強会のメンバーは自治会等代表者にすべきでない</li> <li>・自治会の代表者は自治会住民の意思を代表する立場ではないため、勉強会のメンバーは再考すべきとの意見を頂きました。</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・勉強会では様々な利害や関心を持ったステークホルダーが議論をします。複数回にわたって議論を積み重ねながら進めるため、メンバーを固定する予定です。ご指摘の通り自治会や各種団体の長の方に限定する必要はありません。<u>自治会や団体等から、議論に相応しい方を推薦して頂けるよう、PI実施計画の表現を改めます。</u></li> </ul>                      |
|          | <ul style="list-style-type: none"> <li>・勉強会のメンバーを自治会や団体の代表者としていますが、「多様な利害や関心が絡み合う状況」において自治会の代表者は、自治会住民の意思を代表する立場には無いと思います。自治会は、こうした賛否分かれる問題について一つの意見に決定するシステムが出来ていません。住民の知らないうちに自分の住む自治会の意思が決められていて、住民間にしこりを残す恐れがあります。「ステークホルダーによる合意形成の場」である勉強会のメンバーを固定するのであれば、ステークホルダーであり、団体に所属していない市民からも募集して年代や男女比が偏らないようにしてはいかでしょうか。又勉強会は公開として、傍聴できる体制にして頂きたいです。</li> </ul> |  |

|   |  |
|---|--|
| <p><b>H ●その他の手法の提案／パブリックコメントを実施すべき</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ステップ6で実施するパブリックコメントを増やすべきとの意見を頂きました。</li> <li>・パブコメはステップ1だけに設定されているが、ゴールとなるステップ6の決定にあたっては実施すべきだと思う。</li> <li>・パブリックコメントはステップ1の1回だけであるが、増やすことができないか検討してほしい。</li> <li>・さらに、市民からの意見や質問に、回答する方法を用意する必要があるし、パブリックコメントについても、1回では少ないと思う。</li> <li>・改善すべき点：ステップ2以降にパブリックコメントの機会を設けてほしい。車座会議、勉強会に参加できないけれど、意見を述べたい人もいると思う。</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・パブリックコメントという手法は使いませんが、皆様からのご意見はステップごとにホームページやオープンハウス、FAX、メールにて伺います。</li> </ul>   |
| <p><b>I ●その他の手法の提案／既存メディアを活用すべき</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広報ぬまづや新聞などのメディアに情報を掲載する、広報紙を広報ぬまづに折り込むなどといったご意見を頂きました。</li> <li>・「広報誌は沼津市内の随所で配布」もよいが、「広報ぬまづ」に掲載もしくは、「広報ぬまづ」に折込み配布すると、より多くの市民の目にとまり、関心をもってもらえると思う。</li> <li>・広報ぬまづに今後の予定や決まったことを掲載していただきたい。(別紙はやめて頂きたい)</li> <li>・今のパネル展示もあまり周知されていないので、書いているコミュニケーション方法以外にも必要かもしれません。</li> <li>・沼津には伝統ある地元紙「沼津朝日」がある。高架化事業に対する疑問、反対記事は度々目にするが、推進意見には殆ど接しない、これらを見ると、高架化事業に本当に賛成しているのは会議所役員など一部の人が立场上賛成しているだけで市民の殆どは無用のものと感じているのではないかと。紙上討論を活発化させるのも一法だと思う。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・市民の皆さんにとって情報を入手しやすい方法で実施します。</li> </ul>  |
| <p><b>J ●その他の手法の提案／賛成、反対派が議論する機会をつくるべき</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・公開討論会など、賛成派、反対派が直接議論する機会をつくるべきといったご意見を頂きました。</li> <li>・コミュニケーションの方法として、代表者によるパネルディスカッションを開催を提案する。この場合、推進に賛成する立場の方、鉄道高架見直しの立場の方を何人か選んで、意見交換会をすることによって、問題点が市民に明確になり市民の理解が一層深まる。2年前、川勝知事の提案で、原の松蔭寺で「意見交換会」を開催したようにオープンな意見交換を大事にすべきである。お互いに顔を見て、意見を表明することが相互理解につながる。</li> <li>・推進派、反対派による公開討論会の開催。</li> <li>・やはり、鉄道高架事業と貨物駅の移転事業について、賛成グループと反対グループが同じ土俵で話し合える機会を作るべきと考えます。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・様々な利害や関心を持ったステークホルダーが議論をする勉強会を設けることとしています。ただし、勉強会では賛成、反対を議論するものではありません。関連する複数の論点を含む様々な解決策を対象に互恵的解決を目指し議論していく予定です。</li> </ul> |
| <p><b>K ●沼津市以外の市民にも情報提供し、意見の把握をすべき</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・沼津市民だけでなく通勤、通学、観光、ビジネスで来る人にも情報提供し、意見の把握をするべきといったご意見を頂きました。</li> <li>・市内在住者ばかりでなく、通勤(学)で沼津市に来ている人、転勤してきた人、観光客、ビジネスマン等市内で鉄道や車を利用する人の意見を取り入れた方がよいと思うので、そういう人たちへも発信していく。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・一般の市民の方には、オープンハウスや車座談議で双方向のコミュニケーションを行おうと考えています。</li> <li>・沼津市外在住者の方へはホームページやオープンハウスで情報提供し、意見を求めます。</li> </ul>               |
| <p><b>L ●その他具体的提案</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・説明会の実施、町内回覧板の活用、アンケートの実施、意見箱の設置など、具体的な手法の提案を頂きました。</li> <li>・私は、「有識者会議の報告会」を沼津市内3か所で開催したように、文化センターとか地区センターを会場にしてなるべく多くの市民の参加する形で市民の意見を聞くべきだと思う。それが一番良い方法であり、PI委員の先生方にも市民の生の意見を聴くよい機会になる。</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後、必要に応じ提案されたツールなども活用します。</li> </ul>   |

|        |  |  |
|--------|--|--|
|        | <ul style="list-style-type: none"> <li>自治会組織には、これまでのような行政の下請け的役割に甘んじる事なく、自治会という名が示すように、地域に立脚し且つ自立の意識を持ってPIプロジェクトに参画してもらいたい。その第一歩として、県や市が発行する広報誌の各戸配布に加え、見直しを訴えるグループの広報誌も配布するべきだと思う。</li> <li>町内の回覧板にも結果報告、意見アンケート配布し実態把握と市民の関心を高める。</li> <li>まず、沼津市民を対象に、大規模な無作為抽出の世論調査(アンケート調査)を県が行うべきと考えます。また議論の期間を1年間と定めたら、その間に徹底的に市民同士の自由討論の場を設定すべきであります。月1回合計12回は必要。PI運営委員会は、具体的に会場を用意してください。人数は、50人～100人規模の会場、基本的には、沼津のことは沼津市民自らが決めるべきです。</li> <li>どうしても情報を提供するという一方通行になってしまうので、なかなか良い策は浮かびませんが、例えばテーマ毎に市民の意見を聴く方法として、イシバシプラザや市役所や沼津駅で定期的に投票箱を設置し、その結果を同じところにパネル展示し、PIの議論も展示してはどうかと思います。</li> </ul>                                    |  |
| I<br>D | ④その他 ⇒プロジェクトのビジョンや進め方、実施体制、PI委員会の役割についての意見など   | 意見への対応<br>(PI実施計画修正箇所)   |
|        | <b>【評価できる点】</b>  |  |
| A      | <ul style="list-style-type: none"> <li>●プロジェクトのビジョンや進め方、実施体制、PI委員会の役割について、評価できる</li> <li>・互恵的解決を目指すことなどの取り組み姿勢や、透明で公正な体制などを評価できるとのご意見を頂きました。</li> <li>・県のこの取組に対する意気込みや姿勢がうかがえ評価できる。</li> <li>・評価できる点:PIプロジェクトで市民参加、合意形成、互恵的解決で進める点</li> <li>・県がこれまでの取り組みについての反省を公の文書に書かれたことは、評価出来ると思います。</li> <li>・互恵的解決に期待しています。</li> <li>・PIの基本理念に、「不幸を生まない」解決策の模索と高架化事業そのものにとどまらず、「沼津中心市街地の活性化と拠点地区まちづくりの推進」が盛り込まれたことは、高く評価したいと思います。</li> <li>・趣旨は良し。市民の意志確認を一刻も早くスピードを持って</li> <li>・PI計画案は当然良とする。</li> <li>・意見交通形態の有り方として完然立体交差は必要なのは当然是非早期実現を。</li> <li>・高架賛成、PIも賛成、実行有るのみ。</li> <li>・=透明で公正な体制で進めます。=監視,助言,評価 etc、期待しております。</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>これまでの反省を踏まえ、市民や関係者の皆さんと徹底したコミュニケーションを図りながら互恵的解決を目指します。</li> </ul>   |
|        | <b>【改善すべき点】</b>  |  |
| B      | <ul style="list-style-type: none"> <li>●実施体制およびその決定プロセスを明確にすべき</li> <li>・実施体制の各主体のメンバーや、その決定プロセスが不明なので、明らかにすべきであるといったご意見を頂きました。</li> <li>・県がこれまでの取り組みについての反省を公の文書に書かれたことは、評価出来ると思います。ただ、肝心の意思決定者が誰なのか書かれていないのでは、市民の不信を払拭することは難しいのではないのでしょうか。</li> <li>・また、最大のステークホルダーであるJRの社長が記者会見で、PIには参加しない旨を表明していらっしゃいましたが、これまで説明会で住民が貨物駅について質問をしてもJRでないと分からないと言われることが何回もあり、車座談義や勉強会へのJR関係者の出席を強く希望いたします。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>PIは、行政がこれまでの取組を反省し、改めて市民や関係者の皆さんとの信頼関係を築くために実施する取組です。従って、実施体制の各主体のメンバーは行政が担いますが、これらの取組が適正に行われているかを、第三者の委員で構成するPI委員会に監視していただきます。また、実際の市民の皆さんと</li> </ul> |

|   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>ステップごとの結論を出し、意思決定に当たり計画の推奨案を選定するプロジェクト推進本部の構成メンバーが明記されていませんが、県や市の職員で構成されるとすると原地区への貨物駅移転という意思決定が決まっていると思われても仕方ないではありませんか？推進本部のメンバー決定へのプロセスを明らかにして頂きたいです。</li> </ul>   | <p>のコミュニケーションもまちづくり専門家などの第三者に仲介役をお願いしながら進めますので、ご理解願います。</p>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>第三者まちづくり専門家、計画検討チーム、PIプロジェクト推進本部のメンバー構成はどの様に選ばれているのか、誰が選んでいるのか、いつ公表されるのかを早急に公開して下さい。それが透明、公正な体制だと思います。また意思決定者は知事だと思いますが、明確に知らせるべきだと思います。</li> </ul>  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>県当局が有識者会議でとったように、我田引水的なスタンスを繰り返さないことを願います。言い換えれば「やらせ」手続きにならないように願っています。</li> </ul>   |  |
| <p><b>C</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●体制の中に第三者を入れるべき</li> <li>●PI 運営事務局や計画検討チームに第三者を入れて公平性、透明性を高めるべきといったご意見を頂きました。</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>PIは行政が意思決定する際に行政が行う取組であり、第三者にゆだねるものではないので、行政が自ら行います。</li> <li>ただし、PI委員会が、透明で公正に進められているかを監視、助言、評価するとともに、まちづくり専門家などの第三者がコミュニケーションの場での議論の仲介役や、中立的な視点での情報発信を行います。また、計画検討チームは、技術検討アドバイザーなどの専門家からも助言を受けます。</li> </ul> |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>実施体制において、PI 運営事務局及び計画検討チームは、独立性がなければ、公平性、透明性が保たれないので、県庁の中だけの組織でなく、中立性のある第三者が、取り仕切るべきだと思います。PI委員会の役割は、公平性、透明性を監視しているのだから、このPI委員会の発言内容に対して、反論や言い訳の意見は出来ないぐらいの権限を与えるべきです。でなければ指摘しても、ことごとく当局に反論されてしまって、事実上無意味なPI委員会になってしまうと思います。なぜかと言うと、県当局が何としてでも鉄道高架事業を遂行するのだという姿勢が感じ取れるからです。</li> </ul> |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>PI運営事務局の責任者を日本総研のA氏に委嘱してもらいたい。</li> <li>&lt;理由&gt;</li> <li>※A氏は日本各地でまちづくりアドバイスを務めて来られ、特に沼津市には各種団体からの要請で頻りに訪れており沼津市ばかりでなく県東部地区の事情にも精通している。</li> <li>※ことの重要性から、本プロジェクトに専念して頂けるその道のプロでなければならない。</li> <li>※県の職員では中立性、透明性が絶対に保たれない。★有識者会議で立証済みである。</li> </ul>                              |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>計画検討チームとPI運営事務局のメンバーは第三者を入れて、公平性、透明性を出した方が良いと思います。</li> <li>PI委員のコーディネートの力には、限界があり、この事業に精通している県庁当局関係者には、意見を拒む事は出来ないと思います。そこで、公平性を保つ何らかの方法が必要と思います。</li> <li>沼津高架PIプロジェクト推進本部と沼津市民との直接話し合いの場を設け、生も意見交換が必要と思います。それでない、合意形成は出来ないと思います。</li> </ul>   |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>静岡県交通基盤部(PI運営委員会)の主導でなくあくまで、市民・県民の意見とPI委員及び関係者の助言、評価を重視して合意形成をしてください。1年以上の議論は必要だと思います。</li> </ul>  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>運営事務局が事業の推進を任務とする交通基盤部にこだわっているのは、世論を誘導するための手だてと見与える。第三者にゆだねるとことは出来ないだろうか？</li> </ul>   |  |
| <p><b>D</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●PI委員会に意見を聴いて欲しい</li> <li>●PI委員会に代替案に関する市民の意見を聴く場を設けて欲しいといった意見を頂きました。</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>PI委員会は沼津高架PIプロジェクトが透明で公正に進められているかを監視し、助言・評価するものであり、代替案の内容評価や事業の方向付けをするものではありません。</li> </ul>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>代替案について、PI委員に話しを聞く場を設けていただきたい。</li> </ul>  |  |

|  |  |
|--|--|
| <p><b>E ●原地区のみならず市民全体を対象とすべき</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・原地区のみならず、高架化に関心のある市民にも積極的に参加してもらおう。高架化の問題は原地区だけの問題ではない。市民全体で共有し話しあうべきだ。</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・沼津高架PIプロジェクトは、現在の計画で貨物駅の移転先としている原地区の方だけでなく、市民全体を対象としています。</li> </ul>   |
| <p><b>F ●PIを始める理由が分からない</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・既に<b>有識者委員会で結論は出ているはずであり、いまPIを始める理由が分からない</b>といったご意見を頂きました。</li> <li>・有識者会議ですでに高架事業は結論が出ている。いまさらPI会議を実施することは屋上屋を架すことになる。ましてやPI委員会には決定権が無いという。最後は知事が決断するという。無駄な時間と無駄な億という税金を使うことになる。PI委員会は知事の気安めのためのプロジェクトである。有識者会議の先生方を侮辱することである。</li> <li>・PI実施計画は必要なし</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業着手から10年が経過したことから状況が変化したこと、市民の皆さんとの対話やニーズの把握が十分でなく、結果的に行政の進め方に対する不信や不満を抱かせてしまったことを率直に反省し、事業の位置づけについて改めて見直し、考え得る案を予断なく検討することが必要であると考えました。</li> <li>・有識者会議からも、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(PI)方式を導入するよう、提言されました。</li> </ul> |
| <p>沼津高架PIプロジェクトに関する意見</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成22年9月、静岡県知事は、社会情勢の変化を踏まえ、客観的・科学的見地から沼津駅付近鉄道高架事業の現行計画を改めて検証するため、交通、物流、地域振興等の我が国一流の有識者10名からなる有識者会議を設けられました。</li> <li>・約1年間に及ぶ検証の結果、沼津駅付近鉄道高架事業は、県東部地域の拠点都市を形成するために効果的な事業であり、貨物駅の移転先も原地区が妥当であると結論付けられました。</li> <li>・知事は、「その結論を正面から受けとめて、これを県政に生かしていきたい」としており、県は有識者会議で認められた現計画で、速やかに着工する決断をすべきあります。</li> <li>・その際、県は時間管理概念を採り入れ、今更ながらにPIに時間を費やすことなく、事業推進に努め、貨物駅移転先を含む周辺地域の発展に資するまちづくりについては、別途、誠意をもって地域住民とともに進めるべきと考えます。</li> </ul> |  |

| I<br>D | ●(パプコメの問いに合っていない)その他の意見   | 意見への対応<br>(PI実施計画修正箇所) |
|--------|---|------------------------|
|        | <p>・会議は生放送とは言わないがCATVなどで流せないか？選挙で高架化推進の市長がいるんだからしょうがないが一度考え直して被災地の復興の為に税金使った方がよいのでは？高架にしてもメリットってあんまり感じない貨物の地域のデメリットの方が多いのではないかと？今現在貨物場使えているんだから無駄な税金使う必要性？高架にして人が来るのか疑問、すでに郊外型の時代になっているのでは？確かに駅は古くなっているが小田急の乗り入れも無くなって観光客の出足は確実に落ちていると認められた。公務員という人種は税金が入ろうと入るまいと平気で無謀な計画を立ててしまう悪い癖が認められます、高架にしないと道路が混むというのなら混雑する前に移動する、営業中の車に(トラックなどです)に優先させるなど努力するのが普通じゃないんですか？なんでもお金で解決するのはどうかと思います、税金ですからね！！次に震災が来るのは間違いなくこの地域ですから先行投資しておくのが普通に考えても当然の行いですよ！！沼津の街中で落ちる税金が被災地に行くから、いいというが、たかが知れています高架事業の費用を被災地の鉄道復興に使った方が喜ぶ人たちはかなり多いと思いますけどね、バスが走れば温暖化ですよ、火力発電も変わらないか？自分は確実に喜んでもらえる方に税金使ってもらいたいです。では高齢者はどうすんのか？駅中通過証のようなものを作ってエレベーターのある駅中を移動すれば何の問題もないはずですが、そこで電車に乗ってしまうのは個人の問題であって出口にも改札あるんだから問題にはならないと思います。逆のパターンはJRさんと市役所が考えることです。今まさに震災までリーチ状態ですプラスして富士山噴火なんてことになれば鉄道は東からも西からもきません、駅整備より災害対策のほうが重要になるはず！！大手企業に観光客来ないのみとめられたんだから高架しても意味無いです。富士や三島みたいに駅から大きなお店までバス出すとかの辺から考え直した方がいいんじゃないのか？沼津高架改善提案でした、まずは、がんばろう東北！！ですよ、そして明日はわが身、あっ、高架化で雇用が生まれると言うかもしれませんが終わったら、はい、それまで一ね！！そんなもんですよ^^;エリート市役所職員さん、には理解できないだろうけどね、、またどうして津波がくるような所に貨物作ろうとするのかわかりませんね、土地があるからですか？</p> |                        |
|        | <p>・1～4ページと言う事を明記されておりますが、この方式で1～4ページを探すのが難しかったので無視して描きました。上記1, 2, 3, 4, ページにそれぞれ対応ページをリンクさせて戴きたかったです。</p>  |                        |
|        | <p>・沼津駅周辺総合整備事業、20数年前のバブルの時期に計画されて、東海道線と御殿場線の鉄道高架事業を柱に6事業、2000億円の資金、20年もの長期を要する箱もの大規模公共事業ですが、この10数年の大きな時代の変化とともに、その事業を見直す必要があるのではないかと、市民から批判されてきたのであり、昨今の経済財政事情から、行政の立場からも、その事業の着工が逡巡されて、実施が先延ばしされてきた大型公共事業だと思えます。10数年を経たこの時期に至り、様々な手続きを経て、推進するのか見直しするのか、本来は、国土交通省、静岡県あるいは沼津市の行政が自ら決定すべき段階であるのに、その責任を転嫁し、あるいは結論の先伸ばしのために、公正な第三者の意見を聞くことにしたのか、沼津駅付近鉄道高架事業に関する有識者会議の審議を求め、さらに、その答申を受けて沼津駅高架PIプロジェクト委員会を設置し、これまで論議を尽くしたということですが、残念ながら有識者会議もPI委員会も、本質的な諸問題については、論議はされず、不十分であり、その機能を十分果たしてきたと評価することに、疑問を感じざるを得ません。私は沼津市民ではありませんが、沼津は故郷の街であり、現在も沼津市内に家屋敷を所有し、固定資産税を負担している半分の市民の立場にあります。また、元建設省に勤務した専門家の一員であり、(財)建設経済研究所、明海大学で土地不動産、公共事業の建設経済を専門に調査研究してきた知識、経験から、一個人の立場に立って、この10数年間、この公共事業の問題点を指摘し、沼津市民にとって適切な都市計画が策定されることを願って、論文を書いたり、本を出版したりして、沼津市民や政策当局への啓蒙活動を続けてきました。鉄道高架事業に全くの利害損得を有しない立場から、鉄道高架事業の基本的な問題点について、私の意見を申し上げます。</p>   |                        |

- ・(1) 2000 億円、20 年、市民一人当たり 100 万円の大型公共事業の妥当性は最大の問題は、大きな経済社会の変化の中で、行政がこのような大型公共事業を遂行できる状況かどうかにあります。人口 20 万人の沼津市では、2000 億円の公共事業は、市民一人当たり 100 万円の規模の新規の投資額であり、その規模は、年間の市民一人当たりの税負担の 10 倍もの金額になります。とすると、この規模は、人口 380 万人の静岡県では 3.8 兆円、1 億 2700 万人の国全体では 127 兆円の新規投資を進める規模に匹敵する投資規模になります。今回の震災復興の投資規模が 16 兆円だといわれますが、今の財政は、その財源をどうするのかですら難しいという問題を抱えています。沼津市の鉄道高架化事業の規模が、現在及び将来の国、地方の経済規模や財政能力から見て、投資を進める力が、国、静岡県、沼津市ほんとはあるのか、ほんとは進めなければならない事業なのか、ほんとは責任もって遂行できると思っておられるのか、現実性があるのかどうか、歴史的な視点からも、どう考えておられるのか、お教え願います。
- ・(2) 市民の負担に見合う利益があるのか。ほんとは投資効果があるのか。2000 億円の公共事業費を投じて生まれる施設は、鉄道高架施設、新規の操車場、新貨物駅など大部分が JR 東海、JR 貨物の私企業の施設であり、沼津市民の資産になるものは、ほとんどありません。しかし、その費用負担の大部分が公共事業費、自治体の負担であり、JR はほとんど負担しません。もし将来の財政事情から国の補助金や静岡県の負担がなければ、その費用はすべて沼津市民が負担する羽目になります。その沼津市民のメリットは 20 年先にあるかどうかわからない、沼津駅周辺の南北の自動車交通が緩和されるという期待でしかありません。鉄道高架事業が沼津市の将来を発展させる事業である、鉄道高架が、沼津市が人口 200 万人の拠点都市になるための事業だと言われますが、抽象的な幻想を与えるだけの事業に過ぎません。その巨額の費用だけを負担して、具体的な利益を受けられない、この鉄道高架事業が、ほんとは沼津市民の利益になるとお思いでしょうか。鉄道高架事業の投資効果については、事業計画の説明では、高架化が実現した時の南北の自動車交通の便益、走行時間の短縮効果や走行費の節減効果などの費用対効果で 2.7 倍と計算していましたが、その後修正されて、費用対効果が大幅に下がりましたが、1.5 倍であるから、なお、鉄道高架事業の投資効果があるとされています。しかし、鉄道高架事業の費用効果は、自動車交通の便益にとどまらず、この事業の沼津市の再生と言う本来の目的からして、沼津市の再生にどう寄与するのか、この事業によって、沼津市の経済や財政がどうなるのか、さらに言えば、人口や土地利用がどうなって、沼津市の再生ができるのかどうか、6 種の事業を合わせた全体的な沼津駅周辺総合整備事業について、費用対効果を定量的に明らかにすることが求められるのです。今の単純な費用効果分析では、一番肝心の沼津市再生の投資効果は全くわかりません。
- ・(3) 鉄道の分断を解消すれば、沼津は復権できるのか。確かに、どの地方都市にも共通する問題ですが、沼津市の中心市街地の衰退には目を覆うものがあります。この衰退の原因は、東海道線、御殿場線の鉄道線路が市街地を南北に分断しているからだと、これを高架化すれば南北の交通事情が改善して、市街地の衰退は解消され、沼津市の人口は回復し、経済は再生し、沼津の街は復権するという触れ込みです。鉄道による分断が中心市街地の衰退の原因であり、鉄道高架事業を実施すれば衰退は止まり、沼津市は再生するというのが、鉄道高架事業の本来の目的だということですが、ほんとはそう思っておられるのでしょうか。鉄道による分断は、明治 22 年に東海道線が敷設してから 100 年以上のことであり、今に始まった訳ではありません。しかし、現在でも 3 か所の鉄道線路の横断は、地下道路で立体交差になっております。踏切事故もありません。そもそも、地方都市の成長と衰退には、もっと本質的な問題があるのではないのでしょうか、20 世紀の経済社会の進展、人口産業の都市集中、地価の高騰による市街地の拡大、マイカー交通の普及などの高度経済成長の都市拡大から逆に 21 世紀は人口の減少、少子高齢化、成熟経済への転換などに市街地の縮小、コンパクトシティーへという都市の成長と衰退の流れをどう考えるべきか、お考えをお聞きたいのです。
- ・(4) 東京から沼津までどこに鉄道高架があるのか。鉄道高架事業は、大都市の都市事情からは大都市にとっては、不可欠な事業だと思います。しかし、鉄道線路は、自動車交通がなかった時代からの鉄道線路が大部分であり、いまさら、すべての鉄道線路を高架化することは不可能な事情にあると思います。東京駅から沼津駅まで 120 キロの東海道線の、どこの都市に鉄道高架施設があるのでしょうか、東海道線、山手線、京浜線すべて、新橋を過ぎれば平面の鉄道がずっと続いており、東京の中心部すら鉄道による分断が解消されていません。踏切事故は絶えませんが、いまさらすべて高架化することは不可能だと思います。そのなかで、より優先度の高

|   |  |
|---|--|
| <p>い個所の鉄道高架をすべきでしょう。JR 中央線が立川から新宿まで高架化が完成したのは、つい去年のことです、横浜駅も川崎駅も、藤沢駅も小田原駅も鉄道高架ではなく、地下道や高架道路で交通が処理されています。開かずの踏切がなお残り、交通事情は沼津駅周辺よりはるかに深刻です。1時間に2, 3本の3両連結の電車しか通らない御殿場線を何故、大都市の鉄道高架を差し置いて、高架化しなければならないのでしょうか。沼津市にしても、沼川の改修、国道414号線の改良など緊急の公共事業は山ほどあると思います。なぜ今、鉄道高架事業なのか、公共事業の優先度をどうお考えでしょうか。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・(5) 誰の責任か、逃げては解決しない。今の時点で行政も市民が考えなければならないことは、現実性の欠けた鉄道高架化事業からどう適切に撤退するのか、南北自由通路、広場などの鉄道高架化事業に代わる街づくりをどう考えるかにあると思います。昨今の経済社会情勢からして、国も、静岡県も、沼津市ですら、この鉄道高架事業に現実性が失われていることを認識せざるを得ません。しかし、それができないのは、事業の失敗の責任をどう取るのかという問題を抱えて、大型公共事業から撤退できない行政の姿勢にあり、また、国、静岡県、沼津市がどう責任を分担するのか、誰の主導で撤退を決めるかの、責任の所在が不明であり、三者がただ顔を見合わせて、決定を先延ばしにせざるを得ない事情からだと思います。とりわけ、沼津市にとっては、鉄道高架事業のために300億円の基金を積み立て、すでに用地買収などに使ってしまったこと、その資金が本格工事の着工前にすでに尽きているという事情があるのでしょうか。300億円の税金が無駄に投資されてしまったこと、その責任をどう取るのかが、行政にとって最大の危惧、後ろめたさになっていることだと思います。行政が責任問題から逃げて、結論を先延ばしする状況の中で、誰にも傷がつかない撤収策をどう考えるかが肝心だと思います。</li> <li>・(6) 鉄道高架事業からの撤収策、過去の責任を問わないその300億円の資金を回収することは不可能でしょうし、購入した土地を鉄道高架事業に利用することもできないでしょう。300億円が無駄になったと思わざるを得ません。しかし、鉄道高架事業の本体の工事を実施するのは、その数倍の資金が必要ですし、その負担はさらなる借金によるものであり、次の世代に膨大な負債を残すことにならざるを得ません。確かに300億円は無駄になってしまいますが、事業を進めることは、さらなる負債を抱え込み、さらに次世代の市民の負担を増すことになってしまいます。それでは、次の世代に対して無責任の極みです。今となっては、過去は過去で処理し、諦めが肝心です。その場合、いたずらに過去の行政や議会の責任を問うたところで、解決にはなりません。こうなってしまった事業の原因は、この10数年の時代の変化によるものであり、この事業には、当初は市民も議会も、その計画を認め、費用を負担することを承知していたのであり、その責任は市民の全員にあると思わざるを得ません。そう思うことで、事態を解決すべきではないでしょうか。大型公共事業が中止または変更されることは、経済財政の激変の中で、今の時代には全国で多発することであり、沼津駅鉄道高架事業の限られたものではないでしょう。その意義を再考察して、撤収することは決して恥ではありません。むしろ、その決定は、県民、市民から支持され、その勇気が褒められるでしょう。今すべきことは、如何にして鉄道高架事業に代わる南北自由通路を早期に実現するのか、すでに購入してしまっている土地を如何にして市民の福祉なりに有効に活用するのかなどを積極的に考えて、難しい時代での、沼津市の復権のための新たな施策への市民の合意を得ることだと思います。東日本大震災を経て、時代は大きく変化しています。市民の関心事は、沼津市の行政の重要な課題は、予想されている東海沖の大震災、大津波に対応していかにして沼津市民の安全を確保するかに移っています。このような時代の激変をしっかりと認識して、沼津駅鉄道高架事業の在り方を考えなくてはならないことを痛感しております。</li> </ul> |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>・新たなコンセプトが未決で推進方針を立てられるのか。新たなコンセプトは、観光とグルメの港町沼津。</li> <li>・高架事業は県東部の発展の核となる事業ではない。観光とグルメの港町沼津になるために必要なインフラ整備は、駅舎の高架、ガードの直線化、複線化で十分。</li> <li>・貨物駅の移転の必要もない。それよりも地震津波対策に資材を投入すべき。地震津波の不安を無くすことこそ観光とグルメの港町沼津の事業の核である</li> </ul>  |  |

|  |  |
|--|--|
| <p>・PI実施計画に対する意見: 沼津駅付近鉄道高架事業は、事業着手から10年経っても地権者とのこう着状態を解消できず、市民に不信や不満を抱かせて率直に反省、有識者会議報告書を基づき改めて沼津駅付近鉄道高架事業等の方向付けるために沼津高架PIプロジェクトを立ち上げ様々な論点に考え得うる案を予断なく検討し目指すゴールを明確にする。としているが、～沼津高架PIプロジェクト～ と名の通り結論は鉄道高架の実施計画(案)が実施計画となる算段。市民との対話、ニーズの把握、不信や不満を率直に反省が、初めから鉄道高架に向けての方向性で、何を反省し、改めるのか最初から「ボタンの掛け違い宣言」。新しい沼津駅は高架のみ。橋上駅自由通路は問題外と無視し今までどおりで、新たに地権者の追い込作戦を計画している。</p> <p>川勝平太静岡県知事が就任して一番最初に取り組んだプロジェクト、東部コンベンションセンター。「ふじのくに千本松フォーラム」と名称が付いたが、来年、平成25年夏、展示イベント施設オープン。再来年、平成26年夏、会議場オープン。沼津駅北口に大規模集客施設が出来るのに、鉄入れ式からテープカットまで15年と有識者会議報告会で明言したのに土地収用のめどの付かない鉄道高架事業の平成34年完成の事業計画は有識者会議後も期間変更しないのか。東部コンベンションセンターが完成した時に沼津駅はどうなっているのか。市議会二月定例会で栗原市長は東部コンベンションセンター供給開始時に沼津駅の南北自由通路の既存施設の暫定的な利用は難しいと答弁。川勝平太知事は原には貨物駅を作らない、強制収容はしないと、栗原市長は県の事業で県に従うとし、県は鉄道高架のみとし、原の地権者は鉄道高架に土地を提供しないと、JR貨物は原に移転か今の場所以外考えられないと宣言。目的もかすみ、工費も工期も分からない、静岡県知事三代続く県東部最大のプロジェクト。沼津駅周辺総合整備事業は鉄道高架案のみで、人口増と右上がり経済を前提とした旧来型の事業のまま。人口は平成16年がピーク(1億2,778万人)、平成22年度国の歳入約42,3兆円、歳出約95,3兆円。国の謝金約1,100兆円の債務過剰経理。まるでかみ合わない意見と現状をどうゴールさせるのか。</p> <p>沼津駅南北交通問題解消と原点に戻り、自由通路、橋上駅、高架橋、鉄道高架等をもう一度と言うより初めて市民と、行政、土木技術専門家、地域経済専門家、工期・工費的概念を設けて進めるべきだ。「ふじのくに千本松フォーラム」完成時、静岡県知事、沼津市長が出席しテープカットした時、沼津駅はどんな状況になっているのか。役所はこだわりを捨て住民を交えて話を進めてほしい。</p> |  |
| <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 現在の沼津は素晴らしいと思います。今までの開発により住みよい街が形成されていると思います。JR・東名高速・バイパス・沼津港・愛鷹の自然・千本松原・狩野川・香貫山・広い公道。人口がわずかに減っているのは残念です。</li> <li>2. 沼津駅の高架について<br/>高架化は現在の沼津に必要と思えません。南北の往来をスムーズにすることがまず第一歩と思われませんが、車の渋滞は朝夕のほんの1~2時間だけです。三つ目ガードの週末の渋滞も東駿河湾環状道路が完成すると改善すると思われます。費用に対する回収効果が少なすぎると思います。その費用に公債を増やすのは後世によるしくありません。</li> <li>3. 必要な高架工事とは<br/>現在、JR中央線(三鷹駅以西)・南武線・西武鉄道(石神井公園駅付近)・京急(蒲田駅付近)京成線・小田急線等で高架化が進められています。これらすべて必要な工事と思われます。高架化前の単位時間に踏切の閉まっている時間が極端に長いです。沼津はそんなことありません。これらほとんどの路線は10両編成で急行や快速等でひっきりなしに踏切を通過しています。沼津の電車は決してそんなことはありません。</li> <li>4. 高架化の利点<br/>沼津駅高架化が実現できたとして南北交通がスムーズになること以外に高架下の有効利用も計画していますが、現在沼津駅付近では空き店舗が目立ちます。イーラビルができてからも空き店舗が多くなったと思われます。買い物客が店舗の数同様に増えれば店舗数を増加させても需要と供給が合うと思われます。同様に高架下に店舗を入れたとしてもその分古い店舗が空き家になるでしょう。その他高架下にサッカー場を造るとか話しもありましたが、橋脚が邪魔でコートはできないでしょう。せいぜい駐車場になる程度でしょう。</li> <li>5. 周囲の駅前開発</li> </ol>   |  |

|   |  |
|---|--|
| <p>小田原駅の駅ビルはとてもきれいになりましたが、古い地下街が空き店舗だらけになっています。無駄な開発のように思えます。沼津駅も高架化により高架下に新しい街ができると現在の店舗が空き状態になるでしょう。富士駅はかなり悲惨です。車なしでは生きていけないような街です。非常に悲しい駅前です。少し遠くなりますが、甲府駅はきれいです。沼津と同じ主要路線と他に連絡線の始発駅といった形が似ています。高架にはなっていません。ホームに並行した待避線もかつてたくさんありましたが、駅前広場や消防署になりとても奇麗に開発されています。沼津駅も現在使用していないホームに並行した待避線をパークアンドライドの駐車場にするとかこれから先世の中に必要とされる設備を設けていくべきです。かなり遠くなりますが、仙台駅はものすごい街路樹があり私の一番理想的な街です。沼津は土が沼地なので、実現は難しいでしょう。維持費も莫大でしょう。</p> <p>6. 貨物駅移転について<br/>沼津の高架化と沼津貨物駅移転は切っても切れない話のようです。理由がよくわかりません。とにかく沼津駅高架化するためには貨物駅を移転しなければならないようで、移転して頂いても結構ですが、またそのために多くの土地を買収して市民の税金を費やすのは御免です。これから貨物はトラック輸送が主流となります。お隣の富士でも岳南鉄道から貨物輸送が廃止になると言って騒いでいます。富士駅の貨物ターミナルはものすごい広くて沼津貨物駅を集約できるでしょう。集約しなくてももちろん現状の沼津貨物駅と併用すれば新たに原地区に新貨物駅を設けなくていいのではないのでしょうか。</p> <p>7. あさぎ号の廃止について<br/>この3月のJRダイヤ改正であさぎ号が沼津まで来なくなります。これは高速バスの発達により交通費とスピードや1日の本数であさぎ号が一番劣ってしまったためでしょう。第2東名がもうすぐ完成します。ますます高速バスの信頼性が向上します。現高速が事故やトラブルで通行止めになっても第2東名があれば大渋滞になりません。おそらく沼津発の高速バスはますます増えるでしょう。そうすると鉄道利用者はどんどん減ります。悲しいことにJRの普通列車も減ってしまうかもしれません。</p> <p>8. 対策<br/>以上のことより沼津駅高架化は不要と思われる。これでは非建設的なことばかりで発展性のある話がありませんでした。沼津の特徴を生かして町に街路樹を多くして公共のバスの本数を増やして沼津中心部に人が集まる街になってもらいたいです。</p> <p>最後に<br/>以上勝手なことを書かせていただきました。あくまでも私一人の意見です。是非沼津がよりよい街になることを期待します。</p> |  |
| <p>沼津高架について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高架化に巨額を使うより今は防災、特に「津波非難タワー」を作るべき(ゼネコンのパワーもそちらにふりむけて)</li> <li>・高架にして南北の交流をはかっても津波の心配があれば沼津港へも人が動かないし(実際去年の3月11日すぎに港のお店に人影がなかったそうです。)その他にも活性化する材料が見あたらない</li> <li>・焼津駅などの橋上駅ではダメなのか</li> <li>・大きな負債をかかえる見込みの沼津市と三島市、長泉町などは合併したがる</li> <li>・第2の夕張市にしてはならない。今は国も箱ものをどんどん作ることを奨励してはいない</li> <li>・発案された時に比べ沼津駅前もさびれている。丸井、長崎や、十字屋、高村など次々になくなっている</li> <li>・防災の必要性、緊急性は高い。沼津市の防災講座に出席したが、東大の教授も現地で市役所職員を停年延長して被災後に奔走された方も結論は同じ。地震ダ→津波ダ→すぐ避難(沼津市の標語でもある)でも避難できるところが近くにない人はどうすればよいのでしょうか。東大の郡司準教授の説ではたしか平成27年までは津波がこない。今こそ住民の安全を第一に防災に「津波避難タワー」をつくるべき時ではないか。獅子浜の人も我入道の人も「津波が来たら終り」となげいています。この吉田町の近所の人も実際に香貫山までにげてみたら15分かかったと言っています。津波は5分～9分で到達するといわれています。各地に安心して避難できる「津波避難タワー」を作してほしいです。自分たち(63才)はまだいいですが(先が短いから)子供や孫たちに安全で健全な(巨額の</li> </ul>   |  |

|  |  |
|--|--|
| <p>負債のない)沼津市をひきつがなければなりません。その思いで書かせていただきました。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•一つの方法として住民投票で高架化の賛否(以前、行政側にもみけされたようですが)を確認していただきたいと思います。今は高架後を夢みる気分になれません。</li> </ul> <p>追記</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•津波の7割が沼津市にくるといわれています。</li> <li>•多額な負債を投じて建設中のあるいは建設後の高架が被災したら二重の債務に苦しむことにもなりかねません。身の丈に合った生活をするべきだと思います。高架化反対です。</li> <li>•川勝知事はいろんな意見をきいてくれそうで期待しています。</li> <li>•高架化をやめさせて下さい。普通の主婦なので高架化のメリットなどむずかしいことはわかりませんが</li> </ul>  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>•この15年程の間に商工業活動が30%~40%程縮小した沼津で、高架化工事に15年~20年かけている余裕はない。工期3~4年、工費30~50億円で早期に南北自由通路を開設し、別途沼津を活性化させる為のプロジェクトを立ち上げるべきだと思う</li> </ul>   |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>•コンベンションセンターが近く出来るといいますが沼津駅南口からどうやって行けば良いのでしょうか。一日も早く南北自由通路を造って下さい。</li> </ul>  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>•沼津市の命運を左右する今回のPIプロジェクトには、沼津市民全てに参画してもらいたい。</li> </ul>  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>•いかにも公務員的。教授論的であるがこれが民主的なんだろう。</li> </ul>   |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>•歴史と仏教(宗教)の町づくり</li> <li>•原の旧道にある寺院から柳沢の白隠禅師が遊んだと言われている八畳岩までと北条早雲の興国寺と第二東名サービスエリアからの散歩道を作り、温泉を掘る伊豆半島へ行くまでもなく、第二東名から即伊豆の温泉。</li> </ul>   |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>•私は結婚を機会に沼津に住んで38年になります。それまでは東京でした。川があり、海があり、松原があり、富士が見え、素晴らしい街の印象を持ちました。香貫山からの景色はまさに一服の絵です。今もその思いは変わりません。当時から駅高架の話は聞いてました、何のためにそんな気の長いしかも莫大な費用をかけてまでと、疑問はずっと持ってました。選挙でもずっと反対の立場の方に投票してきました。30年以上も前に決まった事だからと推し進めるなど、まさしく暴挙です。状況の変化は大変なものと思います。今回の震災が無くても、少子高齢化、街中の空洞化、税収の減少、道路の変化南北の分断をなくすと言っても、現状では南は海で行き止まりです。しかも、去年1年間の転出者は沼津がトップです。そして大震災、必ず起きると言われてる東南海地震、それなのに今迄どうりの計画を押しすすめたいという、行政には非常に不満です。もっと他にお金を使う事があるはずで。近隣の市町村からも沼津は高架だけに目を向けてるから、発展しないで取り残されてると言われてると聞きます。もっと柔軟な考え方は出来ないのでしょうか。もしこのまま工事が始まったら、大型トラックがいきかい、交通は不便になり、町は埃だらけこんなことが10年近く続いたら、今の経済では沼津は東部で一番つまらない町になると思います。私の周囲で高架に賛成という話は聞いたことがありません。みんな反対と言ってます。静岡空港がいい例とおもいます。県財政を圧迫してる状況をしっかり考えて、にの前にならないようにぜひ取りやめて下さい。今ならまだ引き返せるはずで、誰が決定を下すのかは判りませんが、勇気を持って英断される事を切にお願い致します。</li> </ul> |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>•沼津高架を進めるより先に、駅南の商店街の再利用を計画してほしいです。</li> </ul>  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>•広域レベル:鉄道高架は20~30年の工期を要し、得策ではない。</li> <li>•駅周辺レベル:連続立体事業はすべての事業が完了するまで事業の高架が発揮されないため、非効率な手法である。</li> <li>•原地区:貨物駅の用地を取得しようとする沼津市は連続立体事業の主体者ではないため、用地の強制収用は不可能である。</li> </ul>  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>•貨物駅用地の反対地権者等関係者の話を聞く場を設けていただきたい。</li> </ul>  |  |

鉄道高架事業について

2月議会を終え、24年度予算を審議いたしました。

鉄道高架事業が沼津市民にとって、財政的に本当に大丈夫なのか？

今回の予算審議を終えて議員として私なりの意見です。

鉄道高架事業のために沼津駅周辺総合整備基金を昭和63年から積み立ててきました。累計は300億円に上ります。しかし、24年度末見込みで現金残高は約9億円、貸付金131億円です。この貸付金の返済はほとんどされていません。約130億円の貸付金は土地取得のために土地取得事業特別会計に貸出され、そのほとんどが、バブル期に取得した土地で、既に実勢価格は1/2～1/4になっています。

今後事業が進捗する中で、一般会計が取得価格と同じ金額で買い戻し、順次事業用地として進めて行くわけです。

しかし、今回の駅基金の現金残高の流れを見ると、現金が底をつかないように苦肉の策を展開しています。(今まで基金があるから、市民生活に負担がないようにしてこの事業を進めるというのが大前提でした。沼津市の広報にはそのための資金が170億円と土地開発基金などを合わせると総額227億円あるからとっています。(2011年11月広報紙))

24年度、土地開発基金の条例改正をして処分ができるようにし、4.5億円を一般会計に繰り入れ。その財源を持って、特別会計から土地(4億円分を買い、特別会計はその4億円を駅基金に返済し、現金残高を保持しようとしています。しかもその4億円の土地(3か所))は事業促進用地なわけですが、使えるのは1か所だけで、残りの2か所は今のところ用途はありません。また土地開発公社で先行取得した土地が24年度末残高見込みで39億円あります。今まで、公社が事業用地100億円からの土地を先行取得し、その買い戻しは全て駅基金からしてきました。(その取得した土地はほとんど使われず、維持管理だけで数100万円かかっています)24年度は公社からの買い戻し12億円分を駅基金からすると、駅基金残高は3億円を切ってしまうため、急遽、駅基金の残高を保持するために、今必要のない土地を開発基金の条例を改正してまで、そこから4.5億円を処分し、駅基金に入れている状況です。

また、財政調整基金の残高は23年度末で10億円になり、1人当たりの基金残高は県下で最低です。

23年度に15億円を取り崩しをした財調も底をつき始め、24年度は3億円しか取り崩せない状況になっています。このように取り崩しができる基金は全て取り崩し、何とか駅周辺総合整備事業の体裁を取り繕うとしています。

しかし、残念ながら、それも限界にきています。退職手当債も23年度末に8.4億円、24年度には6億円と借入れをしています。今回、駅北拠点施設事業が24年度完成ですが、それも国の補助金(社会資本整備総合交付金)頼みで補助うらをやっと工面しての事業継続です。高架事業は言うまでもなく県事業です。財源内訳は国55%、県22.5%、市22.5%という中で、沼津市は駅基金が底をついた今、市債で賄うしかありません。そしてどこの自治体も扶助費が増加していく中で、沼津市は生活保護費が毎年3億円ずつ上がっています。24年度の扶助費は前年度より6億円の増です。しかしこれも社会現象という中で止む負えない手当てです。しかし、投資的経費の占める割合が最も大きくその予算も年々増加し、24年度は前年度より10億円の増です。(もちろん、駅北拠点の事業費が多くを占めています)

しかし、高架化事業はこれからです。これから事業費に莫大な金と年月がかかります。単年度の財源確保に汲々としている中で、このまま市民生活に影響せず、この事業が進められるとは到底思えません。

しかし、市民はその事実を知りません。この事業の効果を宣伝するかけ橋通信や市の広報紙では、事業のための基金170億円があるから、税金を上げずに市民サービスの低下をせずにやっていると公報しているからです。また、沼津市においては東部の近隣自治体に比べ、人口減少が大きく、それも生産年齢人口の流出が大きいことです。市税収入が減少する中で、今後景気が回復してもこの個人市民税の増加は見込めないと考えます。

また2035年では人口が5万人以上減少し、36.5%の人が65歳以上の高齢者となり、その急激な高齢化も近隣自治体の中でトップ

|  |  |
|--|--|
| <p>です。(人口問題研究所資料)東駿河湾環状道路などの広域的な道路整備により交通量にも大きな変化がこの数年で現れてくるでしょう。交通渋滞のために高架化といっていますが、今では、日曜日を除けば、既に渋滞は起きていません。今後はもっとその状況が緩和されるでしょう。</p> <p>PT 調査による日交通量も有識者会議では全体的な、三つ目ガード・あまねガード・のぼりガードと3路線の合計で交通量は変わらないとしていましたが、実際、交通渋滞を起こしているのは三つ目ガードだけです。その状況は平成37年では30100台と今の半分以下になり沼津市内の交通量は激減します。(PT 調査)今までの流れを見ていきますと鉄道高架事業なくして沼津市の発展はありえないというのが県や沼津市の言い分です。しかし、このリーマンショック以来大きく変化をしています。</p> <p>沼津市民のためにどうしてもやらなければならない事業だと言う前に、財政的な市民への負担が問題です。27年度までには200～250億円かかると言われている焼却炉の建て替えが迫っているのに、未だに予算計画がなされていません。</p> <p>24年度から市営住宅等の長寿命化計画、そして橋梁長寿命化計画では対象橋梁が120橋、そして沼津市の保有する公共建築物はあと10年もすると6割の270棟が築30年を迎え耐用年数の限界にきます。</p> <p>24年度予算の単年度だけの財源確保で汲々としている状況です。</p> <p>沼津市民のためにどうしてもやらなければならない事業だと言う前に、静岡県下で津波の被害の70%は沼津市だと言われている中で、何が最も優先されるべき事業か、3.11以降今までの事業の優先順位を変えなければならなくなりました。</p> |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>東日本大震災の状況をみるのに、これまでの街づくりでいいのかを聞きたい。阪神大震災では高速道路のもろさをみた。鉄道高架化のような高層のコンクリートの壁を南北にはりめぐらしているのかと聞きたい。</li> </ul>  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>PIの結果をどこまで反映させるかによって、PIの重みも市民の参加度も違ってくると思うので、その点を初めにはっきりさせておくべきだと思います。</li> </ul>   |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>いくつかの方法がありますが、問題は推進側の機関紙「かけはし」のウソと思いきみの情報を市民に流していることです。正しい情報を伝えて冷静な判断がされるような環境の中で多面的なコミュニケーションが図られることを希望します。何がウソの情報かということは、これまでの「かけはし」を見ていただければ判断できます。</li> </ul>   |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>そもそも鉄道高架の是非について議論をすれば、賛否に分かれ代替案の善し悪しの議論にもなってしまいますが、一面的だと考えます。街づくりの在り方の中心課題はそこではなく、災害に強い街づくりであったり、子育てや、高齢者に優しい街づくりであったりと、重要な課題は他にたくさんあります。現計画が財政的にもこれらの重要課題を阻害していると思います。</li> </ul>  |  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>沼津の場合、たまたま、高架事業と貨物駅移転が関連しているものであり、2つの事業は正確の異なる事業であるから分離して、別箇の議論とした方が整理がつかうのではないだろうか？強引に一体として論議するのは無理があり、民意が混乱する一因でもある。分離討論を提案します。</li> </ul>  |  |