

沼津高架PIプロジェクト・「Step3(代替素案(論点ごと)と評価項目の設定)」及び「Step4(代替案(パッケージ)と評価項目の設定)」(案)に対するご意見と回答

項目	No.	ご意見	回答
①ステップ3代替素案(論点ごと)について	1	・「沼津駅周辺総合整備事業」(現計画)について、今まで勉強会で、その必要性や問題点が一度も話し合われていない。この点を先ず議論すべき。	・現計画である総合整備事業については、ステップ3における検討のベースのひとつとして沼A-1案を設定し、検討してきており、必要性や様々な問題点が挙げられたことを受け、沼A-2案や、沼B案を設定しています。
①ステップ3代替素案(論点ごと)について	2	・ A案、B案について考えられる案が10案程提示されているが、2～3に絞るべきである。 ・ 原地区の土地買収は実現性がないのに「原A案」にしているのは理解できない。	・ステップ3では、考え得る案(代替素案)を予断なく検討することとしています。 ・実現性など、地域づくりの目標の達成の程度については、ステップ5「代替案の比較評価」で検討します。
①ステップ3代替素案(論点ごと)について	3	必要ないと思います。今更高架にしてどんなメリットがあるでしょうか。そんなことよりやってほしいことはいっぱいある筈です。南北自由通路があれば充分です。のぼり道他3つの通路もあります。これから、それ程車がふえることもないと思います。子孫の代に借金を残さないで下さい。高架反対です。	同上
①ステップ3代替素案(論点ごと)について	4	現状、将来を鑑みても今更高架にしても対費用効果からも、進めるメリットは無いと思えます。 私は代替素案のB2案が妥当かと思えます。加えれば学園通りのオーバースを三園橋まで延長し、現道は市内回遊用、オーバースは市内通り抜用と分離出来れば旧国1との立体交差も実現出来スムーズな交通体系となると思います。幸い三園橋は高い位置に有り橋と言う利点を生かせば幅幅もし易いのではないのでしょうか。 もう一点商店街活性化の一環として一部旧蛇松線跡地を利用して、沼津駅から港湾までトラム(市街電車)を走らせたなら洒落た街造りの一助になると思いますが。これは以前市のHPIに提案したことが有りますが無視されました。 とにかく沼津は事なかれ主義が蔓延し、役所に何か提案しても通り一遍の回答またはたらい回しでまったく発展の気運さえ伺えません。この機会に市民共々沼津を良くすべく頑張りたいものです。	同上
①ステップ3代替素案(論点ごと)について	5	沼A-1、普通に賛成。沼A-2、大いに賛成。沼A-3、消極的賛成。以下絶対反対。	同上
①ステップ3代替素案(論点ごと)について	6	高架反対 ・その前にすることがあります。- 人の流入、空店舗対策 etc ・ お金が無い。借金を増やさないで下さい。	・地域づくりの戦略案(代替素案)については、ハード策・ソフト策の両面から、地域づくりの目標を達成するための様々な具体的方策が提案されています。「戦略案(代替素案)」とは、これら個々の提案(アイデア)を組合せたものです。

①ステップ3代替素案(論点ごと)について	7 1. 総合A1. 2案が示されていますが、原地区貨物駅用地の買収が行き詰まっている状況下で、審議する意味があるのか疑問に感じています。 そもそもPIが始まったのは、貨物駅を移転するための用地が30%も買収できていないことから事業ストップになっているもので、このPIにおいて仮に当初案が良いとする答申をまとめたところで事態は一步も前進しない。この案が出された場合、川勝知事は強制収用に転換するということがあるのだろうか。そうでなければ、A1. 2案は空論ではないか。 2. また仮に強制収用に転じた場合、司法の判断が簡単に下りるとは考えられない。泥沼の裁判闘争が延々と続くのではないか。着工時期の見通しは皆目見当がつかなくなる。 3. 現在まで本件投資に関連する財政問題が何も話し合われていない。沼津市が提出した資料によれば、2035年には人口15万人台に減少するのに対し、市税収入は一貫して増え続けるという。とんでもない資料が示されている。この事業に関わる市民の大きな不安は財政問題にある。沼津市は体育館、清掃プラントの更新、津波対策、公共施設の維持更新など巨額の負担が見込まれる中で大丈夫なのかという不安を抱えている。見方によっては高架化問題の一番根幹を占めるテーマである。	・地域づくりの目標の達成の程度については、ステップ5「代替案の比較評価」で検討します。
①ステップ3代替素案(論点ごと)について	8 私は鉄道高架事業に賛成です。沼津のこの20年の元気のなさは、鉄道高架事業がストップしている為と思います。駅鉄道高架になれば、私も回りの人々も沼津駅周辺にもっと眼を向け、金も出し、色々なプロジェクトをしたくなると思います。(とにかくスピードが大事)	・地域づくりの目標の達成の程度については、ステップ5「代替案の比較評価」で検討します。 ・ご意見ありがとうございました。
①ステップ3代替素案(論点ごと)について	9 Ⅲ・広域的な代替素案(テーマ①)・・・ (1)(2)テーマについて①広域レベルについて・広域的な代替素案 ●鉄道貨物駅を近傍駅(吉原駅)に統合させるが鉄道高架化はしない	・広域的な代替素案のうち、「広域D その他の場合」に含まれます。
①ステップ3代替素案(論点ごと)について	10 ●沼A案 総合整備型の戦略案(代替素案)＝現計画の鉄道高架事業及び土地区画整理事業などの実施する案は議論に値しない ●沼B-7 個別対応型 第7案の早期実現を望む・・・来年には駅北に色々な施設が完成することから、直ちに着手できることから始めるべきだ (なお、既存の南北通路の拡幅等は税収等を勘案して徐々に行えばよい)	・ステップ3では、考え得る案(代替素案)を予断なく検討することとしています。 ・効果の出現時期など、地域づくりの目標の達成の程度については、ステップ5「代替案の比較評価」で検討します。

①ステップ3代替素案(論点ごと)について	11	<p>(1)(2)テーマ③地区レベル(原地区)について、原地区の代替素案について…</p> <p>●原B種地を活かした先行的機能導入案そのものに全面的に賛同する。</p> <p>しかし、冒頭に述べた理由から、現状では困難が伴う。行政主導ではなく、民間主導でことを推進できるようすべきで、まずは主として農業分野での大幅な規制緩和が求められる。民間資本の導入の可否が本案実現の鍵を握る。</p>	<p>・ご意見ありがとうございました。</p>
②ステップ4代替案(パッケージ)について	12	<p>・パッケージが14案出ているが実現性のないものは消してもよい。</p> <p>・「沼津〇」と「原〇」と無理に組み合わせる必要はないのではないかと。</p> <p>・「沼津」と「原」の在り方を議論する中で、必要な案は残る。</p>	<p>・ステップ4では、考え得る案(代替案)を予断なく検討することとしています。</p> <p>・地域づくりの目標の達成の程度については、ステップ5「代替案の比較評価」で検討します。</p>
②ステップ4代替案(パッケージ)について	13	<p>代替案1、賛成。代替案2、賛成。代替案3、賛成。代替案4、賛成。代替案5、消極的賛成。代替案6、賛成。代替案7、賛成。代替案8、消極的賛成。代替案9以下絶対反対。</p>	<p>同上</p>
②ステップ4代替案(パッケージ)について	14	<p>●代替案1～8には、高架化そのもののB/Cに疑問が残るとともに下記理由から賛同できない…①未だ多くの地権者の同意が得られておらず、工事の長期化が避けられない ②工事が遅れば遅れるほど、コンベンションセンター等の活用に支障を来す ③沼津市の財政的問題</p> <p>●強いて賛同できる案としては、条件付き乍ら、代替案9である 条件:①貨物駅、車両基地は現状のまま ②優先順位No.1は橋上駅と南北自由通路とし、その他は環境が整うのを勘案しながら実施することとする</p> <p>※取得済み車両基地用地の活用方法は今後の検討課題</p>	<p>同上</p>
③評価項目について	15	<p>・500m、1kmの住宅床面積、商業等床面積、オフィス床面積など評価項目が不明確であり、評価項目として不相当である。</p>	<p>・「街の賑わい」を評価するため、ここでは、往来する人が一定の範囲に集中することで商業等の活動が活性化され、また、活性化した商業等の活動が新たな来訪者や居住者を呼び込むことで賑わいが生成されていくものと考えています。往来する人の量は、居住者、従業者、来訪者の量に比例すると考え、これらの人の量(居住人口、従業人口、集客人口)を賑わいを比較評価するための目安とします。</p> <p>・公共交通での通勤者が集中し、結果として街中の歩行者の集中に寄与すると考えられることから、駅前のオフィスや商業の集積状況を往来する人の量の代理指標とします。</p> <p>・居住者については、徒歩や自転車でアクセスする範囲として、駅周辺の住宅床面積を代理指標として評価します。</p> <p>・なお、統計上の限界から、「駅前」を駅500m圏、「駅周辺」を駅1km圏としています。</p>

③評価項目について	16	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大事な評価項目は費用便益費、財政負担、実現性、南北交通渋滞の解消である。衰退化が進んでいる沼津の現状を直視すべきである。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・評価項目は、ステップ2において、様々な視点からの検討を踏まえ設定した「地域づくりの目標」それぞれの達成の度を測るためのものです。</li> </ul>
③評価項目について	17	<ul style="list-style-type: none"> <li>費用対便益の問題もまだ十分解明されていない。総合整備型、個別対応型それぞれについて検討が必要である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域づくりの目標の達成の程度については、ステップ5「代替案の比較評価」で検討します。</li> </ul>
③評価項目について	18	<ul style="list-style-type: none"> <li>良いと思います。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ご意見ありがとうございました。</li> </ul>
③評価項目について	19	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ⅲ・広域的な観点からの評価項目(テーマ①)</li> <li>●地域づくりの目標及び評価項目については賛同する</li> <li>Ⅳ・沼津駅周辺地区の評価項目(テーマ②)</li> <li>・地域づくりのポイント①:賑わい・活カ・持続性 について</li> <li>●地域づくりの目標及び評価項目については賛同する 特に、駅周辺での公共サービス(病院・市役所の出先、観光案内所)など</li> <li>・地域づくりのポイント②:産業立地と雇用機会 について</li> <li>●必ずしも産業立地や雇用が創出されることはない</li> <li>・地域づくりのポイント③:交流を支える移動性とアクセス について</li> <li>●目標は問題ないが、高架でなくても南北交通が可能であることや例え高架化しても主要道路の信号システムを改善しない限り円滑な東西・南北往来は不可能であることを明記すべきだと考える</li> <li>・地域づくりのポイント④:安全で安心な地域 について</li> <li>●避難路については高架化した場合必ずしも信頼できる避難路を確保できるとは言えない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ご意見の通り、「地域づくりの目標」である産業立地や雇用機会の創出が図られるかどうかについては、どの案についても比較し得ないため、創出の可能性を担保するための評価項目やそれを具体的に比較する代理的な評価指標を設定しています。</li> <li>・「地域づくりの目標」の達成の程度については、ステップ5「代替案の比較評価」で検討します。</li> </ul>
③評価項目について	20	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ⅴ・原地区の評価項目(テーマ③)</li> <li>・地域づくりのポイント①:誇りである文化と景観の活用 について</li> <li>●目標・評価項目ともに賛同する</li> <li>・地域づくりのポイント②:農や自然と共存した産業・暮らし・賑わい</li> <li>●目標・評価項目には賛同する・・・地球環境の劇的な変化が予測される中であって、原地区の重要性はますます高まると確信する</li> <li>* 農業特区とし、農業法人による大規模な栽培を可能にする (LEDなどを有効活用した農業工場なども考えられる)</li> <li>・地域づくりのポイント③:新たな地域づくりを支える基盤づくり</li> <li>●目標・評価項目には賛同する・・・特に水害対策・避難場所・避難路を考えた場合、沼川から浮島地区までの間に景観を重視した人口沼(遊水池)とマウンドを造ることで不安がかなり払拭出来るのではないか。その結果として、将に上記の農や自然と共存した産業・暮らし・賑わいを実現させ得ると考える</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ご意見ありがとうございました。</li> </ul>

④PIプロジェクトの進め方・今後のプロセス

21

沼津鉄道高架の終着点  
沼津高架PI勉強会のメンバーに選ばれ、平成25年1月12日の第1回沼津駅周辺地区の勉強会から5月11日の第5回の勉強会、5月25日からの原地区との第1回合同勉強会から8月10日の第4回合同勉強会、土曜日の1時30分から5時前後。6月12日には現地視察として浜松駅の高架の状況、東静岡の橋上駅、静岡貨物駅等の見学会を開き、沼津駅のこれからの姿の模索が続いている。昭和60年代当時、経済状況が旺盛で土地が上がり、株が上がり、世界経済を席卷し絶好調なバブルの中で沼津の鉄道高架が練られた。静岡、浜松の鉄道高架駅の次は沼津駅。新幹線駅に合わせて東海道線を高架にした大義がなくても、巨大プロジェクトとして当局は押し進めた。しかし沼津駅構造上、地形状の問題点、住民を無視して、30年の時間が過ぎた。沼津駅の問題点それは東海道本線建設当時から沼津港から鉄道資材陸揚げとして今は廃線となった蛇松線。最初の東海道本線は国府津からの御殿場経由として造られた。急勾配の難所の路線に対応した沼津駅機関区、全て列車を止めての機関車と蒸気機関車の交換。沼津御用邸とお召し列車の駅。丹那トンネル開通による熱海、三島経由の東海道本線。伊豆半島の農水産物、地場の機械産業と全国発送の役目を果たした沼津貨物駅と複雑な鉄道施設を集約した構造。単に駅周辺を高架にすれば、自由通路が確保出来るのではなく、東海道本線、御殿場を高架にしても車両基地、貨物駅を移動する必要がある。新幹線に合わせて高架駅にする大義の無い沼津は静岡駅のように車両基地と貨物駅用地を集約し歩行者と車両をガードと高架橋で対応し駅の部分だけ高架にする新幹線方式が通用しない。単なる鉄道高架の建設費は約200億円。静岡も浜松も200億円前後、しかし沼津駅は、東海道本線、御殿場線の高架、車両基地、貨物駅の新たな鉄道用地確保、鉄道施設移動新設等、鉄道高架関連費用約1400億円、周辺事業費約500億円と今の見積もりで2000億円、工期15年と試算されている。

鉄道高架と土地区画整備の地権者は、まだ100人以上。バブルの面影をどう終焉させるのか、有識者会議でも結論の出ない沼津鉄道高架問題をPI勉強会で沼津市民とのコミュニケーションを図りながら川勝静岡県知事に答申を諮るとしていたが、第1回から5回の沼津駅周辺地区の勉強会では沼津駅周辺の、昔の状況、今の現状、他市との比較、理想の街造り、と参加要請を拒み続ける市職員不在での市の未来構想に、本当に沼津の将来計画に参考されるのか疑問が残った。5月からの原地区との合同勉強会ではいきなり、鉄道高架駅と橋上駅、自由通路の代替素案が平然と列記し高架駅案の存在を薄め、橋上駅と自由通路の幾つもの組み合わせを作り、高架駅の関心を逸らした。

・ご意見ありがとうございました  
・アドバイザーについては、その選定について公正を期すため、PI委員会からの選定としています。

	<p>本来ならPI勉強会は沼津駅の鉄道高架案の経緯、検証、現地視察、各地の高架駅・橋上駅の比較、無言のJR、無視状態の沼津市政、今の状況下で昭和60年代の高架構想そのもので通用するのか、それとも全国各地で作られている橋上駅自由通路がふさわしいのかを勉強すべきなのに、高架駅そのものに関心を寄せ付けない運営をした。駅周辺の交通体系を改善を無視した計画。地権者問題で行き詰まり、巨額の費用確保、長期工事による交通遮断、川勝静岡県知事は原に貨物駅を造らないと一貫しているのに、昭和60年代の計画そのものを検証せず、修正もせず答申の中に入れ様と見受けられる。本当に県によるPI運営方針が正しいのか、毎回グループ分けしグループ発表の伝言ゲームの繰り返し、秋の終回と回数自体と時間は問題ないが、沼津の一般論だけで鉄道高架事業に対するコミュニケーション、検証、考察が欠けている。この様に行き詰まり、無力感を感じさせる勉強会に成りつつあったが、8月18日のPI委員会で技術検討アドバイザーを設置し、鉄道施設、財政、街づくりの専門家の助言、監査、指導受けながら答申を導き出す方針を傍聴出来たことは収穫だった。沼津地域からの視点では無く、地方都市としてのあり方、全国的な観点からの沼津駅の交通体系を検証してもらいたい、そしてそのメンバーに日本総研の藻谷浩介氏を加えてほしい。「デフレの正体」の著者で統計学で地方都市の実態を明確に解析し都市のあり方を指導し、沼津での講演会が数多く沼津の実態を憂いている藻谷氏に参加要請し、沼津鉄道高架の終着点とこれからの沼津駅の出発点を、川勝平太静岡県知事の答申に盛り込む。PI当初の方針のコミュニケーションを再認識してほしい。</p>	
<p>④PIプロジェクトの進め方・今後のプロセス</p>	<p>22</p> <p>・「代替案」について専門家のアドバイスを受ける予定になっていますが、土木技術のほうだけでなく、財政専門の方、地方都市問題専門の方等を入れていただきたい。</p>	<p>同上</p>
<p>④PIプロジェクトの進め方・今後のプロセス</p>	<p>23</p> <p>先ずは県当局の諸氏が長期間、忍耐強く本問題に取り組んで来られたことに敬意を表したい。 しかし、今日、国・静岡県・沼津市が直面している困難な社会・経済・財政問題(*)を考えると、効果が定かでないばかりでなく、自らの財政状況が極めて厳しく補助金頼みの鉄道高架化事業は直ちに直すべきだと考える。 (*) 国際公約である我が国の財政再建問題、既存インフラの改修整備、社会保障費の増加対策、人口減少と高齢化問題、TPP加入後の影響、地球規模での異常気象問題等々 一方、今回のPIプロジェクトの諸活動を通じ、委員諸氏のアドバイスや参加者から寄せられた具体的な地域づくり(まちづくり)の目標は、広く沼津市民に開示し、十分理解してもらった上で、それらの具現化に向けて更に前進させたら如何かと考える。 ★市民の為に、市民自らが、市民の手により取り組むことが求められている。</p>	<p>・ご意見ありがとうございました ・Step2「地域づくりの目標」については、県HPで公表しているほか、PIプロジェクトにおけるオープンハウス等で配布し、広く周知を図っています。</p>

④PIプロジェクトの進め方・今後のプロセス	24 これまでPI委員会や勉強会の傍聴や参加などを経験し、いろいろ学んできたが、そこで疑問に思ったことは、 1、この鉄道高架化事業の一方の当事者・沼津市が、県と対立する立場を貫き通してきたこと 2、重要なステークホルダーであるJR東海や貨物が参加していないこと 3、静岡空港の際も問題となったことであるが、費用対効果を最も重視する金融機関が一切口を噤んでいること（否、寧ろ陰で主導してきたとしか思えないが） 4、この事業の目的は「沼津駅周辺の賑わい復活」であった筈なのに、商店街の人たちは行政に丸投げ(?)か、彼ら独自の具体的勉強会等の動きが見られないこと（在るのかもしれないが我々には判らない） 5、PIプロジェクトについて一般市民や県民へのPR活動が弱かったこと（特に、オープンハウスの開催日・場所、PIプロジェクトNEWSの配布方法、メディアの活用方法）など 6、推進派の人たちが上述の沼津市を取り巻く厳しい環境から目を背けていること 従って、いろいろな会合は重ねてきたものの、重要な関係者不在の中でのものであったことから、検討してきたものの肝心のことが分らず、残念だった。	・ご意見ありがとうございました ・PI運営事務局では、今後もより一層の情報提供に努めます。
④PIプロジェクトの進め方・今後のプロセス	25 1・沼津市に正確な情報開示を求めるとともに責任ある担当者に参加してもらう	・PI運営事務局では、沼津市への情報提供を継続して行っています。
④PIプロジェクトの進め方・今後のプロセス	26 2・JRにPIプロジェクトの情報を提供していると聞いているので、JRからの反応の開示と会合へ参加してもらう	・鉄道事業者との調整結果については、「Step4代替案(パッケージ)(案)」において、「Ⅲ.関係機関との調整」に掲載し公表しています。
④PIプロジェクトの進め方・今後のプロセス	27 3・これまでにとりまとめた代替案等につき、実現性の可否ならびに優先順位を考えて、PIプロジェクトとしての施策選定を進める	・ステップ4「評価項目」にそって、ステップ5「代替案の比較評価」を行います。
④PIプロジェクトの進め方・今後のプロセス	28 4・PI委員のほかに専門家を招致すると聞いているが、その中には、これまでも何十回も(本人曰く)沼津市を訪れ視察と講演を行ってこられた日本総研の藻谷主任研究員やその他まちづくりの専門家も入れてもらいたい。	・ご意見ありがとうございました ・アドバイザーについては、その選定について公正を期すため、PI委員会からの選定としています。
④PIプロジェクトの進め方・今後のプロセス	29 5・PIプロジェクト活動とその結果を沼津市民に広く周知できる方法を採用してもらいたい 例えば、各地区センター等での公開説明会開催など	・ご意見ありがとうございました ・PI運営事務局では、今後もより一層の情報提供に努めます。
④PIプロジェクトの進め方・今後のプロセス	30 ・「代替案B」についても市民に説明できる模型を作成していただきたい。	同上