

11/12 沼津駅付近鉄道高架事業に関する有識者会議
第2回

静 岡 県

目 次

1. 開 会 -----	1
1. 資料及び日程の確認-----	1
1. 座長あいさつ -----	1
1. 議 事「交通対策の視点から鉄道高架を考える」	
(1)事務局説明 -----	2
(2)委員代表意見-----	7
(3)意見交換 -----	22
(4)座長取りまとめ-----	36
1. 閉 会 -----	38

開 会

○司会 ただいまより第2回沼津駅付近鉄道高架事業に関する有識者会議を開催いたします。

本日、杉山委員、武内委員の2名は欠席でございます。

資料及び日程の確認

○司会 議事に入ります前に、お手元の資料及び本日の日程の確認をお願いいたします。

本日の資料は、次第、座席表、資料1といたしまして、県説明資料のパワーポイントの打ち出し、参考資料1として、県の総合計画「基本構想（案）」、及び「基本計画（案）」の抜粋版をとじたもの、参考資料2として、沼津市の「第4次総合計画基本構想」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、本日の会議でございますが、会場の都合によりまして、12時には終了したいと考えておりますので、御協力のほどお願いいたします。

座長あいさつ

○司会 それでは開会に当たり、座長より一言ごあいさつをいただきますとともに、引き続き議事の進行をお願いいたします。

○座長 森地でございます。大変朝早くから、また遠路お集まりいただきまして、ありがとうございます。

この検討課題というのは、大変長いわれのあるもので、いろんな御意見もあるということでございます。時間が限られているということで、大変申しわけないんですが、委員の方々にそれぞれ御専門の立場で問題提起をしていただいて、県の資料だけではなくて、そちらも含めて議論を進めてまいりたいと思いますので、よろしくをお願いいたします。

特に今日、お三方に資料を御用意いただきまして、大変ありがとうございます。

それから今日、岸井先生と水尾先生が 11 時半に御退席ということで、なるべく先に御発言をいただいて、あるいは水尾先生に対する御質問をなるべく先に出していただいて、議事を進めたいと思います。よろしくお願いいたします。

議 事 「交通対策の視点から鉄道効果を考える」

(1) 事務局説明

○座長 それでは高橋委員、水尾委員、大久保委員のお三方から御意見をいただくことになっておりますので、まず御発表いただいて、その後、まとめて議論したいと思いますので、よろしくお願いいたします。

その前に事務局の説明をお願いします。

○事務局 都市局の技監の野知でございます。前回の会議の中で御議論、御質問等に対する回答も含めまして、最初に事務局から説明いたします。

まず、会議の進め方のおさらいですが、前回の第 1 回会議では、事務局から事業概要の説明、また現地視察を行ったところでございます。本日の第 2 回から第 4 回目までにつきましては、それぞれ交通対策、物流、それから地域振興の三つをテーマといたしまして、御議論をいただき、平成 23 年春ごろを目標に、御意見の取りまとめをお願いしたいと存じます。

本日は、「交通対策の視点」で、沼津駅付近鉄道高架事業につきまして、御議論をお願いしたいと思います。

最初に、第 1 回の会議におきまして、委員の皆様から御質問のありました、本地域におけます静岡県及び沼津市の総合計画に示されておりますビジョン、それから鉄道高架事業の都市計画決定のときに出されました意見がどのようなものであったかという御質問がありましたものですから、その御回答をしたいと思います。

まず県の総合計画でございますけれども、県では本年度内での最終取りまとめを目標といたしまして、新しい総合計画を作成中でございます。総合計画は、平成 22 年度からおおむね 10 年間で想定した県土づくりの方向性を示す「基本構想」と、それから今後の 4 年間に重点的に取り組む施策を示す「基本計画」、この二つの構成ででき上がる予定となっております。

お手元に参考資料 1 ということで御用意させていただいておりますけれども、現在、お

手元にある資料の案でパブリックコメントが終了したところでございまして、12月の県議会で集中審議をいただく段取りとなっているところでございます。

この「基本構想（案）」では、参考資料25ページにも記載されておりますが、東部地域の将来像といたしまして、「日本のシンボル富士山を世界との交流舞台とした健康交流都市圏」ということをフレーズといたしまして、掲げているところでございます。

世界文化遺産登録に向けた取り組みを推進しております日本一の富士山を初めといたしまして、世界的な観光地を有します富士箱根伊豆地域の中核都市圏にふさわしい、商業、コンベンション、教育など、高次都市機能の集積によりまして、圏域の求心力を高めますとともに、ファルマバレープロジェクトの推進によりまして、一大医療・健康ゾーンの形成を図るということで、世界との交流舞台となる魅力的な拠点地域を創造しようというように掲げられております。

また東部地域を一体といたしました「100万人都市圏」を形成しようということと、また伊豆半島地域や神奈川県、山梨県との連携を強化することで、さらに「200万人都市圏」の形成も視野に入れて、広域的な交流を促進しよう、といったことが掲げられております。

では次、沼津市の総合計画の取り組みにつきましては、沼津市さんから説明をいたします。

○事務局（沼津市） 沼津市の副市長です。私から、沼津市における「まちづくりの目標」である、本市の将来の都市像について御説明いたします。

本市では、第4次沼津市総合計画基本構想において、「人と環境を大切にする県東部広域拠点都市・沼津」を将来の都市像として掲げ、これからのまちづくりを進めていくこととしております。この構想につきましては、3月の市議会で議決されております。

第4次総合計画におきましては、人が生活を営む上で欠くことのできない環境を大切に、市民が潤いと安らぎ、そして幸せを実感した生活を送り、その幸せな生活を次世代にも継承することのできる、「人を大切にするまち」、「環境を大切にするまち」を目指し、まちづくりを市民と協働で進めていくこととしております。

また、「県東部広域拠点都市」として、本市のみならず、県東部地域全体が発展していくための中心的かつ先導的な役割を担っていきます。

具体的には、「商業、医療、教育、文化、芸術などの高次都市機能が集積し、こうした都市機能の集積による高度な都市的サービスを近隣市町にも提供する県東部地域の中心のまち」、「人・物・情報の活発な交流が、県東部地域を越え、国内遠隔地や海外にも広がった

まち」、「県東部地域の行政、経済、教育、文化等の中心のまちとして、地域の発展を牽引するまち」の実現を目指し、沼津駅周辺総合整備事業を初めとする都市基盤整備などに取り組んでいきます。

その実現のためにも、鉄道高架事業は欠かせぬものとして位置づけ、駅周辺では高架を前提とした再開発事業が完了し、区画整理が進んでいるところでございます。

お手元に、総合計画基本構想の内容、冊子をお配りしてございますので、後ほどまた参考にしていただければ幸いです。

以上でございます。

○事務局 続きまして、都市計画決定のときに、住民の皆様などから出された意見の内容についてでございます。

鉄道高架の都市計画は、平成15年の1月に決定しておりますけれども、まずその手続の中で、平成14年8月に公聴会を実施しており、意見陳述の申出のございました49名の方から意見を伺っております。そのうちの31名が賛成の意見、18名の方が反対の口述をされております。

賛成の意見といたしましては、東部広域都市圏を牽引するための拠点整備として必要であるとか、南北分断を解消した、住みやすい魅力あるまちとして必要であるといった意見が出されております。

また、反対意見といたしましては、事業効果や費用対効果が不透明であるといった意見ですとか、駅の自由通路ですとか、橋上化等の代替案で対応が可能ではないかという意見がございました。

それから一連の手続の中で、平成14年11月には、都市計画案の2週間の縦覧をしております、そのときに出されました意見の状況でございます。内容は、賛成の意見書が4,332通、反対の意見書が1,654通ございました。

賛成の意見といたしましては、沼津市の将来の発展のために必要であるとか、南北交通の改善、商業・業務活性化のために必要であるなど、現状の課題への対策だけでなく、沼津の発展への期待が込められた意見が多くございました。

反対意見といたしましては、投資額が莫大であり、財政困難な折、見直すべきであるといった意見ですとか、貨物駅移転の必要性、貨物駅による地域分断、環境への懸念など、投資効果や貨物駅の取り扱いに対する意見が多くございました。

これらの意見を受けて、平成14年12月に県の都市計画審議会が開催されておまして、

そのときに審議会からは、「多くの住民の考え方を十分に理解して早期完成を目指してほしい」、また「土地区画整理事業など関連事業と連携をとって進めるべきである」、「ユニバーサルデザインを視野に入れて実施すべきである」などの意見が出されています。

また、多くの意見書が提出されていますので、事業実施に当たりましては、地元の理解と協力が得られるよう努力するよう求められています。

次に、本日のテーマでございます「交通対策」につきまして、前回のおさらいになりますが、本地区の広域的な道路網について御説明いたしますと、自動車交通の大動脈でございます東名高速道路と国道1号、国道246号が東西を貫いておりまして、加えて、新東名が平成24年に供用開始が予定されています。

伊豆縦貫自動車道につきましては、今年7月に東名沼津インターチェンジから国道1号まで一部供用開始が既にされておりまして、さらに伊豆方面への整備が進められているところでございます。

また鉄道網を見ますと、東海道新幹線、それから東海道本線、御殿場線、身延線などが整備されていますことから、山梨県や首都圏との交流の県東部地域の拠点ともなっていることがわかります。

本地域、東駿河湾都市圏の人の動きでございますが、本都市圏ではパーソントリップ調査を2度実施しておりまして、第1回が平成3年、第2回が平成16年であります。

その調査結果でございますけれども、都市圏内におけるトリップ数は、平成3年から平成16年で、都市圏の人口が63万人から65万人と2万人ほど増加しておりますが、内々で151万2,000トリップから148万6,000トリップに、約2万6,000トリップほど減少している状況でございます。

ただ反面、都市圏の内外トリップ数を見ますと、10万トリップから10万3,000トリップと、約3,000トリップほど増加している状況でございます。

これを交通手段別に見たときに、自動車トリップ数を見ますと、全体トリップが減少しているにもかかわらず、その推移を見ますと、92万6,000トリップから106万7,000トリップと、約14万トリップ増加しているというような状況でございます。

交通手段別のトリップの構成比を見ますと、本地域、自動車の分担率が他都市圏と比較しても高うございまして、平成3年の第1回調査から平成16年の第2回調査の推移を見ましても、自動車の分担率が約10%増加している状況でございます。

市町村別のトリップ数を見ますと、沼津市や三島市といった都市圏中心部が減少してい

る状況でございますが、その周辺の裾野市ですとか、長泉町、清水町、函南町、伊豆の国市では増加している状況です。

また、市町間のトリップ数を見ますと、全体的に都市圏中央部関連の動きが減少傾向にある一方で、御殿場市、裾野市等の周辺の都市圏北部ですとか、あるいは南側の函南町、伊豆の国市等の都市圏南部関連の動きが増加しているということで、より南北に広がりのある流動に変化している状況が伺えます。

地区別のヘクターあたりの発生集中密度を見ますと、沼津市や三島の中心部では高いことから、トリップ数は減少傾向にあるという状況ではございますけれども、依然として、この地域、沼津・三島あたりが東部地域の拠点性を有しているということが伺えます。

次に、沼津駅周辺の交通課題でございますけれども、パーソントリップ調査では、20年後の将来の交通量を予測しております。

その結果、本事業区間内での平成16年の時点での南北断面交通量は、1日当たり約8万6,000台でございますけれども、将来、20年後で予測したところ、1日当たり約8万5,000台と、ほぼ同様の交通量が推計されております。

これに対応して、鉄道の高架化によりまして、道路整備がなされ、現在の3ガードが4車線化されるですとか、幹線道路が整備されることによりまして、断面の交通容量が増えます。その結果、断面の混雑度は平成16年の1.8から0.53まで減少するということが推計されております。

これに対応すべき南北横断道路の状況でございますけれども、前回の第1回の会議でも現地を御視察いただきましたところでございますが、現在、駅周辺の南北市街地を行き来するには三つのガードしかないという状況でございます。これらのガードは、当日も雨でございましたが、非常に冠水の危険ですとか、高さの制限があったり、あるいは勾配がきつくて歩行者・自転車の通行が困難など、多くの問題を抱えていることから、対策が求められているところでございます。

事務局からの説明は以上でございます。

○座長 どうもありがとうございました。

御質問等あろうかと思いますが、先ほど申しましたように、時間が限られておりますので、先に3委員からのお話をいただいて、その後、まとめて意見交換したいと思います。

(2) 委員代表意見

○高橋委員 私は「沼津駅周辺の交通体系及び都市整備構想」ということで、この地域の現状と、将来どんな方向で考えていったらいいかということについてまとめてみました。

最初に、一般的な話なんですけど、今、地方都市の中心部というか、地方都市が抱えている問題、商店街のシャッターがおりている、中心部にある大型店も閉鎖したり、あちこちに空き地ができて未利用地になっている、住んでいる人も少なくなって、コミュニティが崩壊する、こういうような問題を抱えているところが多くあります。

どんな問題で悩んでいるかということについて、商店街の実態に関するアンケートをみますと、やはり郊外に大型店が来たりして、自動車交通に対応できないために中心部がなかなかうまくいかない、それから魅力そのものがなくなっていくというようなことがあって、中心商店街にはいろんな悩みがあります。

その衰退の理由を幾つか整理してみますと、やはりモータリゼーションがこれだけ進んでしまったということと、私たちの生活が車をベースに行われているという大きな変化が一つありますし、郊外道路網がバイパスの整備等でかなり進んで、大型の商業施設等がそういうところに立地して、人々の買い物行動が大きく変わっている。一方、都心の道路とか駐車場が不足している、さらにいえば、都心の商業の魅力が低下して、だんだんと衰退するということになると思います。

中心市街地は、その都市の顔でありますから、商業・業務・居住・文化の一つの要であってほしい。ですから、期待を込めますと、やはり魅力があって活力がある、さらに高齢者も住めたり生活できるというバリアフリーのまち、さらにもともとその都市の個性や歴史をはぐくんできたところですから、そういうものを生かしたまちである、若い人も住んでほしい、そういうことが期待されるわけでございます。

そうしますと、中心市街地を活性化する施策としては、商業の魅力と活力を高くするということもありますけれども、単に車だけじゃなくて徒歩・自転車・公共交通を優先しなければいけませんし、一方、中心市街地には歩いて生活できる人だけではなくて外からも人が来るわけですから、道路とか駐車場も整備しなければいけない。それから高齢者に対する優しいバリアフリー、居住機能、こういうようなものを生かしたまちづくりが必要ということになります。

ここで中心部というものを考えてみたいんですが、明治以降、日本の中心市街地は、鉄

道駅を中心に発展してきた経緯があります。そうしますと、そういう中心市街地も非常に拠点性が高い。例えばこの東京のように、日本の中の中心というようなところもあれば、地方のローカル線の駅のように何も無いところもあるかもしれませんが、そういう拠点性というのはいろいろ場所によって違います。

そういうものを整理してみますと、少なくとも鉄道駅とか中心市街地が持つ機能としては「交通結節機能」というものがどうしてもなくちゃいけない。それから、そこが中心部で、いろんな機能が集まっているところですから、「空間」としてもある魅力がなければいけない。さらにいえば、周辺も含めた「拠点機能」という三つの機能があって、そのどこまでを含むかによって、駅なり中心市街地の性格というのは違ってくると思います。

最初の交通結節機能というのはどういうことかといいますと、人とか物が集散したり、各種交通機関が集中します、その都市の中心、または中継地となるわけですね。ですから、そこはまたさらに安全・快適・効率・安心な空間でなくちゃいけないし、シームレス、バリアフリー、それらの移動等ができるようにならなければいけない。そういう機能を持たなければいけない。

空間・施設としてはどんなものかという、線路とか駅舎とか車路、こういうものの空間や施設がある。さらに駐車・駐輪・バスバース、さらに乗り換えとか、こういうような空間なり施設というものが必要になります。

空間機能というのはどういうものかといいますと、そこは都市の玄関・シンボルなわけですね。人に潤いとか快適さを与える。そういうことからいうと、単に先ほどの交通結節機能に加えて、オープンスペースや緑があったり、上質なデザインとか景観を持つ空間でなければいけない、こういうようなことが期待されるわけです。

さらに拠点機能ということまで考えると、単に今の二つ以上に、多様な都心として持つべき機能が集積するわけです。その地域、ないしはその周辺に集積してくる。それから広域都市圏の中心であって、その都市だけの中心という意味合いをさらに超えていく。そうしますと、周辺の土地利用も高度化していくというようなことになっていきます。

持つべき空間とか施設としては、商業とか業務を中心としての空間・施設であるとともに、公共施設と民間施設をうまくつないで、全体として機能していくようにする、さらには都市の顔・シンボルとなるデザイン・景観ももちろん必要になってくるわけです。

少しここで沼津を考えてみますと、沼津は江戸の間、ずっと東海道の重要な中間の、広重にも描かれているような有名なところですね。旧東海道、その後、国道1号になっている

わけですが、明治以降、東海道線が整備されるときに、やはり当時の土木技術とか鉄道の技術からいって、丹那トンネル、この山が抜けなかったということもあったと思いますが、国府津から沼津の間に御殿場線というものができた。この御殿場線で東海道線ができていたわけですが、昭和9年、1934年に丹那トンネルが抜けて、三島ー沼津という今の東海道線のルートができたというふうに聞いております。

しかし、新幹線が昭和39年に抜けたときに、残念ながら、沼津を離れた三島に駅ができて、そのまま抜けるという地政学的なというか、大きな変化があります。これによって沼津の全国鉄道体系なり交通体系上の位置づけというものが大きく変わった。つまり、今までの中心性が失われてしまったということがあります。これはやむを得ないんですが、それ以来、沼津と三島の間いろんな意味での違いというものが出てきているんじゃないかと思えます。

沼津駅の周辺をどのように考えていくかということなんですが、地政学的条件として、歴史的には非常に重要な位置にあった。それから要の位置にもあった。観光・レクリエーション、それから富士山から伊豆半島を含めた東海道のクロスポイントにあって、100万都市構想というようなものもあり、非常に重要な位置づけにあった。しかし、先ほど言ったように、明治以降の大きな変化によって、位置づけが少し下がってきてしまったというのがあります。

一方、「地域開発の可能性」ですが、国鉄の分割民営化というのが昭和の終わりから平成の初めに行われて、鉄道跡地の処分が行われるようになりました。沼津も、そのような土地が新たに生まれる可能性がありました。それから沼津駅周辺を、それに合わせて再開発をしていこうという大きな動向もあった。それから県の中の鉄道高架事業のプライオリティは、当時はまだほかのところが行われていましたけれども、その可能性も高い。地域振興整備公団の事業可能性もある。

こういうような地域開発の可能性を受けて、この地域、都市計画の目標として、中心市街地の問題を一気に解決できるんじゃないか、そこでできたのが、沼津駅周辺整備構想であるというふうに理解しております。

すなわち今、沼津の駅は、どちらかという交通結節機能ぐらいしかないのかもしれない。まあ空間機能がないというのは、ちょっと失礼な言い方なんですが、それがさらにできれば都市拠点機能まで高めるような広域の中心となるような駅、ないしは都心にするために、一気にここにジャンプしていくような、そういう構想、大きなビジョンであったと

いうふうに思われます。

すなわち、この地域を富士箱根伊豆地域の都市拠点にしていく可能性がある。非常にそのチャンスであるというふうに捉えたんだと思います。現況は、鉄道によって分断されて、南側に都心があって、先ほど交通の話がありましたが、交通だけじゃなくて、土地利用の面でも非常に大きな分断、分割されていたわけですが、それを何らかの形で、鉄道を高架化するなりすれば、沼津の拠点というのは大きな可能性がある。北と南の間に一体的な利用ができる、こういうふうに考えていたわけです。

そこで鉄道高架と都心の再開発ということで、このような構想が立てられたわけですが、南北の分断とボトルネックを一挙に改善して、一つの大きな拠点にしていこうという構想が生まれました。

鉄道の連続立体交差というものが意図しているのは、単に道路交通の改善だけではないわけです。道路交通の混雑だけの改善であれば、道路の立体化とか地下化ということでもできるわけですが、それを続けていくよりは、むしろ鉄道のほうを高架にする、場合によっては地下もあるわけですが、そうすることによって、言ってみれば両方の地域が一体化する。つまり踏切の除去以外に、道路のボトルネック改善以上に、市街地の一体化ということを考えていくことができる。面整備も含めて一緒にできるというところが、この鉄道の連続立体交差化がねらっているところで、そういう意味では単に交通改善だけではないということですね。

いろんな方法があると思います。駅周辺の交通計画の比較は、現状のままで何もしないということも選択肢の中でしょうし、橋上駅、または地下駅にするということもあり得ると思いますし、今、計画されている連続立体ということもあります。これをいろんな面から比較してみます。

評価は人によっても違うかもしれませんが、駅直近の歩行者から見ると、現状は分断されているわけですが、橋上駅になれば、もちろん横断できます。ただ、今の前後の北と南の土地利用が変わらないと、かなり長い距離を歩くということが強制されてしまうわけですね。

もうちょっと広域の歩行者、都心全体を見ていきますと、現状ではずっと今の地下道路のほうまで移動しなければいけないわけです。橋上駅のところも、駅直近の人は楽ですが、それ以外の人はグルッと回らなければいけないことになりませんが、連続立体にすれば、その下が自由に通行できるということで、そういうメリットがあるということも一般に言え

と思います。

自動車交通のことからいえば、先ほど言いましたように、立体化することによって横断道路が平面で横断できますので、容量が増える。それから、現状のままだと、三つ目ガードのところはボトルネックになっているわけですが、この問題はそのままではなかなか解決できないかもしれない。しかし道路の整備ということを行えば、それは増えていくかもしれません。

それから南北の一体化ということについては、先ほど申し上げたように、やはり今のままでは、ないしは橋上駅のままでは一体化することができない。ただ、連続立体にすると鉄道を上げなければいけない。橋上駅とか、そういうものに比べると、非常に大きな事業費がかかるということは当然認めなければいけないことだと思います。

そこで、こういうような状況の中で、沼津市とか静岡県がどのようなことを考えてきたかというのを整理しますと、沼津市の第3次の総合計画では、沼津は富士山から伊豆半島を含めた要、それから首都圏も考えた、こういうところの中心として要の都市になっている。それを受けた基本計画の中では、鉄道高架化を推進するとはっきり位置づけているわけです。

ただ、第4次の平成20年度の基本構想では、基本構想からこういう部分が抜けて、私の理解している限り、沼津駅周辺地域は県東部地域の都心として中心核と位置づける。中心核で高次都市機能の集積を図るという考え方であります。

その後の基本計画はこれからつくられるわけでしょうけれども、こういうような考え方で沼津というものを広域の中心にしようという意図は変わっていないと思います。

一方の静岡県の総合計画におきましても、現計画の基本計画におきまして、いろいろ書いてありますが、第5章のところで、JR東海道線と御殿場線の沼津駅周辺については、連続立体というか、鉄道の交通体系を変える、高架化をするというふうに書いてあります。地域計画で、はっきりJR東海道本線及び御殿場線の鉄道高架化を図る、というふうに書いてあります。

新総合計画、次が平成22年度から31年度というふうに私は理解しておりますが、これはまだ案だと思います。ヒアリング等が終わったというふうに先ほど説明がありましたけれども、この地域は伊豆半島地域、東部地域、そういう5地域の中のちょうどクロスポイントのところに沼津があります。非常に要の位置に沼津があるということをまず認識する必要がありますと思いますが、この基本構想（案）の中でも、鉄道駅及び駅周辺の機能強化を

図る云々ということも位置づけております。

基本計画（案）の中で、さらに「ふじのくに」の自立の実現というところで、都市のリノベーションという項目で、沼津駅付近については、都市内交通の円滑化や南北市街地の一体化を図るために鉄道高架事業を推進する、ということが書かれているというふうに私は見ました。

このように、日本の都市全体が抱える問題の中で、沼津の位置づけ、沼津の可能性について、今までそれを生かして何とかしようというのが市・県の考え方だと思います。それからいろいろな調査で、中心市街地に対するニーズとか、中心市街地に必要な施設ということでは、沼津市の人たちもいろいろ期待をしているということも一つ事実だろうと思います。

一方、これは沼津市の平成 21 年度の「中心市街地活性化基本方針」ですが、先ほど一番最初に説明しましたように、中心市街地が非常に疲弊していて、衰退しているわけですが、そこを何とか活性化しようということで、中心市街地活性化法というのができた。いわゆる「まちづくり三法」の一環なんです、その中で中心市街地を再生して何とか地域を頑張らせようということで、幾つかの都市が位置づけられているわけです。

その中の一つとして沼津市は、やはり沼津駅中心に南北を一体化して、その魅力を増していくということを考えているというふうに私は理解しております。一応、こういうような流れの中で、現在の構想というのがつくられているんだろうと思います。

私は今までの市・県の考え方なり、都市計画、それから総合計画等で市・県の考えていることを整理して、一連の流れを整理しました。これから日本の人口が、1 億 2,000 万から 21 世紀内には 1 億になって、21 世紀末には 6,000 万になる、下手すると 2 分の 1 になってしまうというようなことが考えられているわけですが、それは全国至るところで同じように起きるのではなくて、地方都市の人口減少、コミュニティの崩壊ということが非常に大きくなって、これから地方都市同士の競争になります。

そのときに沼津なり静岡県がどうするかというのは、地域の人たちが今、一生懸命みんな議論して、方向を決めなければいけないし、できることは何かということも考えていかなければいけないと思います。あまり残された時間がないということも、ぜひ皆さん、考えていただきたいと思います。

以上です。

○座長 どうもありがとうございました。

続きまして、水尾委員、お願いします。

○水尾委員 私は「市民生活から見た交通基盤整備」ということで、この沼津市の本計画があるところの周辺の現状をよく見せていただいて、キーワードとしては「億劫からの脱出」という言葉であらわされると感じております。現状と市民生活の今ある問題点、課題、そして今後の期待についてお話ししたいと思っています。

まず、先ほど高橋先生からもお話がありました、中心市街地に関しましては、日本のどこのまちでも同様の問題があることは皆さん御存じのとおりであります。この沼津市に関しまして、中心市街地の商業販売額が、平成3年から平成19年の間にほぼ半分になっており、シャッター通りといわれる状況に加速しつつあって、非常に衰退が著しい状況であります。

中心市街地が、どうしてこのような状態になったのかというと、人が行っていない、行かないということだと思います。歩行者の通行量も、平成6年から21年までにやはり半分になっており、後ほどコンパクトシティという考え方のところでも少し申し上げるつもりですが、中心市街地は人が歩いて何ぼのところでもありますので、全く中心市街地が魅力的な状態になっておらず、このまま放っておいてはどうにもならない状態にまで来ていると考えます。

どうして減っているのかというと、先ほどの先生のお話でもありましたけれども、郊外型の大型店舗ができたであるとか、また、店がいい状態で運営されていない等の理由で閉店になっていくことももちろんありますが、私はこの沼津市に関しては、それだけではないと思っております。

ここの衰退の一番の問題は、やはり人が動きづらいというところに大きな原因があると思います。ここのまちを知れば知るほど、とにかく人が動きづらい。まちの形がよくない状態であります。

さまざまな施設が今計画中のガードの南北にあるわけです。南北が完全に分断されていて行きにくいことはよくわかっていることではあります、そこの血液を通して、これら三つのガードでありますけれども、とにかく動脈硬化の末期症状というような状況があるのは事実であります。

それぞれの状態、または役割を見てもみますと、まず一番東側の「三つ目ガード」であります。これは先日の現地で視察の時に通った道路で、台風の影響で大変雨量が多ございましたが、私たちが通った、あの5分か10分後に冠水し、通行止になったと伺いました。

また、2.7 という混雑度は、相当ひどい状態であります。

本ガードの国道 414 号は伊豆に抜けていく重要なルートで、沼津インターにつながる非常に重要な道路なんですけれども、私たちもバスで通ってわかったように、形状がものすごく悪いということと、高さ制限があるということ、そして水にも弱いというような問題が多々ございます。

次に、三つ目ガードの問題点として、高等学校の分布を調べたところ北側に、かなりたくさん的高等学校があります。「学園通り」という名前がつくほど多くの高校が立地しているところでもあります。生徒はバス通学もしており、この三つ目ガードは路線バスも使っているガードであります。

ところが先ほど申し上げましたように、混雑度が 2.7 という状況ですので、特に交通が集中している時間帯、通学の時間、または通勤の時間は予定どおりの運行ができていない状況にあって、子供たちには気の毒な状況であるなという感じはしています。

計画されている高架化ができれば、先ほど高橋先生がおっしゃったように、ここの梗塞状態はかなり改善されるのではないかと思います。冠水にも強く、そして予定時刻どおりのバス路線の運行もできると思います。

次に、真ん中にあります、沼津駅に一番近い「あまねガード」であります。ここも混雑度は、1.8 ということで、やはり重症の域に達しています。

また、非常に幅員が狭く、勾配もきついために、自転車に乗ったまま通ることができず、引きながら歩くことでしか行き来はできないということです。

冒頭に申し上げましたように、本当に南北への交通が億劫だという感じがします。北側に住んでいる人は、用事はできるだけ北側で済ませたいと思うであろうし、南側の人も恐らく同様なのではないかというふうに思います。

人の行き来しているところを見ても、非常に圧迫感のある空間ですから、歩いて向こう側へ行くということの楽しみが見出しにくいことがあります。冠水も発生していることから水に弱いガードであることも言えます。

もう一つ、一番西側の「のぼり道ガード」であります。北側に工業地帯がありまして、こちらに通勤される方たちもいらっしゃるし、業務用の大型車両が通るところであるということと、最も通行がしやすい形状であるために、交通が集中し混雑度が 2.2 と、かなり重症度が高いところでもあります。

ここは 3 本の中では比較的まともな道でありますし、今これによってかなり助かってい

るところではありますが、やはり道路容量が足りない状況であります。

今現在抜けている三つのガードの役割を考えますと、どれもとにかく混んでいて、とてもじゃないけれどあまりいい状態ではないということですね。しかも市民、または住民、また外から来た人たちは、その時間帯によって、この三つの中からどれか一つ選ぶわけですが、やはりこの状況を今後どうするのかというところは早急に考えなくてはいけなくて、梗塞を起こしているところをとにかく無くしていき、さらに通りのよい道路を幾つかつくるのが重要であろうと思われまます。

現在、事業区間内には、13の踏切があります。ガードのところは、先ほどの混雑度で示しましたように、大変混んでいるので、抜け道を知っている人たちは、この踏切を通過して抜けていくということをやっておられるようです。

たくさんの踏切があるということと、もう一つ、これは生活道路につながっているところが多いので、生活道路の中に通勤の車であるとか、その地域に関係のない車が入ってくるというのは、あまり良いことではないと思われまますし、事故の危険性も高くなる。高架事業ができれば、この踏切を全部取り払うことになるわけですから、安全面からいっても、またはその地域に住んでいらっしゃる方たちの安心・安全ということに対しても、重要であると思われまます。

次に、「命の値段」ということについても着目し、この辺の医療施設状況を調べたところ、日本は大変医療が進んだ国でありますけれども、沼津市でも高度医療ができる病院というのが、沼津駅を挟んで北側に二つ、南側に一つあります。

これは沼津市民にとっては大変ありがたいことで、救急医療がきちっと受けられる体制であることは確かなんですが、いずれにせよ、どちらの病院へ行くにも、現状ではこの3本のガードを通っていく、または抜け道を通っていくということしかできません。

やはり到着時間、患者の搬送時間というものは、救命救急にとっては非常に重要なところですから、そういうことを考えた上でも、市民生活の快適さ、または安心感というものを確保するためにも、緊急車両の走ることのできる空間、状態を確保するというのは重要な問題であろうと思われまます。

もう一つ、防災といいますが、仮に大震災等があった場合でも、やはりこの三つしかガードがない、どれも使えなくなったときにはどうするのかということも含めて考えまますと、早急な対応が必要なのではないかと思いまます。

最近の都市計画では、都心居住ですとか、コンパクトシティということがよくいわれて

います。インフラ整備をしようとする、これからは人口が減少していくので、そんなに多額のお金をかけてまで整備をする必要があるのかという話が出ますが、人口が減少しているからといって、世帯数が同様に減少していくわけではないということは、どこの市町でも同じであります。

世帯数は、このあたりに関しましては、むしろ増加しています。集合住宅、マンション、アパートも建ってきており、世帯数はしばらく減らないことが予測されるわけです。

さらに、コンパクトシティについては、まだ定まった概念はありませんが、密度の高い都市にして、職住の行きやすさ、住んでいるところと働くところの行きやすさ、歩いて、または自転車などでも交流しやすいようなまちになっていくことが、高齢化社会の中では重要だといわれています。もちろんその中に自動車の交通も含めて、円滑に行き来ができる、歩いてでも生活がしやすいし、自動車でもしやすく、また自転車でも大丈夫というような都市をつくっておくこと。

やはり人口減少時代の中で沼津市が発展していくことを考えると、人口が減っていけば、周辺のところから都心に居住を求めやすくなっていく時代が来るということを想定すると、やはりまちの中の交通量はそれほど減少しないでしょうし、もしそこに沼津市の発展を期待するのであれば、早急にインフラ整備はするべきであると思われまます。

もう一つ、私は外の人間ですが、観光で沼津市へ来たことは何度かあります。やはりその目的は、沼津港の方へ行って遊んでということですが、沼津港は宿泊型の観光地ではないと思います。宿泊型ではないけれども、ちょっと寄ってみたいという非常に魅力的なところになる可能性はあると思います。

沼津港は、沼津港港湾振興ビジョンにもあるように、これから発展していく計画があるということですし、沼津の中では非常に重要な観光資源になっていくと思われまます。観光客というのは、現場に行ったときに、交通渋滞に巻き込まれる、または駐車場に大変苦労する、または中心市街地になかなか行きづらかったりするというようなことを経験しますと、リピーターにはなりづらいと思われまます。

ですから今後、沼津市も観光の産業を一層発展させたいと思うのであれば、やはり沼津駅周辺からのアクセスでありますとか、中心市街地の南北の風通しのよさという人間の移動のルートをきちっと確保して、移動者に、また外から来た人たちにストレスのない交通状態をつくってあげることが重要ではないかと思われまます。

最後にまとめであります、本当に南北に行き来することが億劫であるというのが現状

で、先ほど県の方から説明がありましたように、反対の方の御意見もわかりますが、やはりあれだけの方が賛成しているということは、「億劫から脱出」したいということであるし、それによって経済効果を期待できるということだと思います。

今の計画が実現できれば劇的に変わっていくでしょうし、将来のことを考えれば、やはり今でも遅過ぎることはないですが、できるだけ早く着工し、将来または未来の沼津市を背負っていく人たちのために、市民は理解し、協力するべきだと思っています。

最後になりますが、最近、コストが大変重要視されている中で、常に公共事業の B/C というところで物事を判断されがちなんですけど、B/C はまだこれからいろいろ精査されていって、運用が見直されていくとは思いますが、数値だけに惑わされないで、それこそ防災機能でありますとか、通学・通勤の快適さ、そういったことも含めて、住民の生活の質を含めた形での B/C を考えていかなければならないので、数値を見るときには気をつけて見ていただく必要があるなということをつけ加えさせていただきます。

以上です。

○座長 どうもありがとうございました。

それでは大久保委員、お願いします。

○大久保委員 お疲れさまです。続いて私、大久保からは、観光という視点から高架事業について考えてみましたので、よろしく願いいたします。

まず中身としましては、伊豆の玄関口としての沼津の位置づけというのものも、実は伊豆の住民にとっては非常に重要なものであるということから、沼津と伊豆という視点から観光交通の現状と課題、それから南北遮断が観光客に与える影響、最後に、高架事業によって新たな観光行動を誘発する可能性についてというような流れでお話をしていきたいと思っています。

まず初めに申し上げたいのは、交通の利便性というものが観光振興に直結するかということ、実は逆になっているケースが非常に多いんですね。交通の利便性が向上することによって、遠方に人が行ってしまう、通過地点になってしまうというようなケースが多々あります。

実は観光と交通という視点でお話をというテーマをいただいたときに、交通が便利になったことによって観光客が増えたという事例を幾つか探してみたんですが、マーケットから遠いところに関しては、交通の利便性が向上することによって観光客が増加しているというような効果があるんですが、実は沼津であったり、熱海、伊豆付近であったり、関東

近辺の観光地においては、交通の利便性は実は観光地にとっては逆の効果につながるという事例が非常に多かったというふうに申し上げておきます。

反面、生活しやすいまち、先ほど水尾先生のほうからも、市民の安全性とか快適性を実現したまちというのは、違う視点での観光の拠点にも観光の目的地にもなりますので、観光客にも非常に魅力が高くなる、魅力度が上がるということがあります。ということで、観光交通の現状と課題という視点で見ていただきたいと思うのですが、現在、静岡県の観光交流客の経年変化を見ますと、伊豆地域というのは漸減傾向にございます。

もうちょっと詳しくしますと、伊東に関しては実はそれほど減少していないんですが、そのほか熱海、下田などを含めまして、非常に急激な観光客の減少傾向にございます。長期の減少傾向をとめることはなかなか難しいのではないかと考えております。

そこで利用交通手段の視点から見ると、静岡県のデータですので、必ずしも伊豆に全体が当てはまるわけではありませんが、自動車を利用した観光客が72.4%と非常に多くなっております。その他鉄道が15.6%なんですが、実は地域別に見ますと、伊豆地域に関しては、鉄道の利用が28.1%ございます。多目に見て30%というふうに考えていただければありがたいんですが、この鉄道を利用する方々というのはどんな方なのかというと、ローデータをちゃんと精査すれば、もっと詳しいことが申し上げられると思うんですが、遠方から来るお客様ほど鉄道を利用するケースが多い、というふうに一般的には考えられます。近県、県内及び関東圏、中部圏からというのは、圧倒的に車を使う方が多いんですね。車を使う方に関して申し上げましたら、先ほど高橋先生、水尾先生がおっしゃったように、自動車の交通の便というものを安定させることが非常に重要になっていきます。

ところが、ちょっと視点を離してマクロな視点で申し上げますと、沼津というのは、やはり伊豆に行く結節点になっている。それから先ほどの、遠方から来るお客様が鉄道を利用する傾向が高いというような一般的な状況から申し上げますと、駅南に沼津の観光地が集まっているということは、例えば車を使う方にとっても、やはりどこかで鉄道を横断しなければいけないというような現状がございます。

また鉄道を利用しておいでになっている方、現状の沼津駅をごらんになっていただくとわかるように、ホームに着いた瞬間に、駅南に行くか、駅北に行くかという決断を迫られているような環境でございます。

簡単にまとめさせていただきますと、伊豆の観光交流客というのは、長期的な減少傾向にございます。現在、伊豆の観光を支えているのはおそらく近隣からのヘビーユーザーで

す。伊豆の各観光地において、何回くらい、この地域に来ていますかと聞きますと、例えば熱海であれば20回以上と答える方がかなり多い比率になっております。

同じように、恐らく伊豆のどこで聞いても、何度も来ている。「伊豆」というキーワードで訪問回数を聞くと、もう何十回、何百回と来ている方が非常に多いと思います。ヘビーリピーター、ヘビーユーザーで支えられているような観光地であります。

これがジリ貧の状態であるということは、新たなマーケットを獲得していかなければいけないと思うんですね。もちろん移動手段としての自家用車というのは、気軽さ、身軽さでリピーターの獲得にもつながっておりますし、自由度が高い。高齢者、超高齢者になってしまうと、また別の話になってしまうんですが、家族ぐるみであったり、小グループの観光には非常に有効な手段ではあるんですが、公共交通というものをちゃんとネットワークしていかない限りは、遠方からの観光客を獲得することは不可能になっていきます。

また、遠方からということになりますと、初回訪問客、初回訪問の方々が随分比率が高くなってくると思います。そのときの移動のバリア、例えば先ほど申し上げたように、駅に着いて南を選んだ瞬間に、北に行くことが非常に困難になりますね。

沼津の方々、それから伊豆周辺に住んでいらっしゃる方々であれば、あまねガードであったり、トンネル、通行路があることはわかっておりますが、観光客にとっては非常にわかりにくいですね。恐らくそこを通過してまで駅北に行こうという方はほとんどいらっしゃらないのではないかと思います。

ということで、沼津駅の南北遮断が観光客に与える影響。

静岡県観光交流客数の中で、沼津の訪問者数、観光客数のデータを取ったものをみると、ほぼ駅南に集中していることがおわかりいただけると思います。キラメッセ沼津とニューウェルサンピアというのは北側でございますが、そのほかはほぼ駅南に集中しています。お祭りも駅南が多いですね。

また、先ほど水尾先生からも御説明いただいたように、沼津港はこれからも恐らく観光客をひきつける非常に魅力的な場所として発達していくと思われまます。

沼津港には現状、やはり自家用車の来訪者が非常に多いです。これも近隣の方が非常に多いということもいえると思います。

現状で沼津というものを観光客の視点から見ますと、非常に固定化したイメージがあると思います。沼津は港のまちである。港は非常に魅力的です。おいしいもの、駿河湾の海の幸が集中する拠点としても、歴史的な背景もございますし、おいしいお寿司屋さんも集

まっておりますので、東京から週末、お昼御飯にお寿司を食べに来るといったヘビーユーザーも非常にたくさんおいでだというふう聞いております。

ところが、車で来る方にとっても、電車で来る方にとっても、沼津港以外、もしくは沼津港周辺以外のところに行くという選択肢があまり出てこないというのが現状だと思います。非常に固定化したイメージのまちになってしまっているのが残念でなりません。

もうちょっと前に申し上げておかなければいけなかったんですが、高橋先生からも御紹介いただきましたように、沼津は商都として発展しておりますし、牛臥の海岸というのは、日本でも非常に早い時期に干拓というか、人工海浜に挑戦したというような歴史的にもリゾート地として早くに発達した場所というふうにも聞いております。

そういった多様な顔がある、また港町として発達していたころ、明治のころの「沼津案内」という冊子には、多くの料亭、それから置屋さんが並んでおりまして、非常に魅力的なまち、賑わっているなということが明らかになっているんですが、そういったイメージが現在の沼津にはほぼなくなってしまっているのではないのでしょうか。そのあたりが非常に残念でなりません。

また、車でおいでになっていらっしゃる方にとっても、駅周辺の駐車場は非常にわかりにくい。これは、私の経験なんですが、駅周辺で駐車場にとめようとする、ここから真っ直ぐ、あそこに見えるのになかなか行けないというような経験が何度もあります。わかりにくさによって、じゃもう行っちゃおうかというようなこともあって、素通りされる可能性はあるのではないかと危惧しております。

リピーターが非常に多いということになりますと、逆に初めて来た方々に対する配慮というのは、どうしても不足になりがちです。初めて来る方というのは、よい第一印象を与えなければリピーターにはつながりません。初めて来る方をもうちょっと大切にするというような工夫を、どこかでしていかなければいけない。でないと、現在のジリ貧であるというヘビーユーザーが減少している、リピート率が減っているというようなところに歯どめがかからなくなります。

ということで、高架事業によって新たな観光行動を誘発するという、一つ御提案でございます。

コンベンションについても、また新たな取り組みというのが、この沼津の駅の再開発では取り組まれておりますので、そちらについても後ほどお話をさせていただきたいと思っております。

南北の交差道路というものが、新しい沼津にはたくさんできる。これについては、先ほど水尾先生から、動脈硬化を解消するためには一刻も早くというお話がありましたので、それを借りさせていただきます。

私が、ちょっと違った視点で皆さんに御提案させていただきたいのは、高架をすることになりますと、下にいろんなものが詰め込めるのではないかと。新たなまちの魅力をつくるというところで、高架下をいかに利用していくかということも、事業がスタートした段階で同時並行で考えていただきたいというふうに御提案申し上げます。

新橋・有楽町の高架下の飲み屋街です。行かれた方もいらっしゃるかと思いますが、新橋とか有楽町にこれだけのサラリーマンがいるとはどうしても考えられないんですね。恐らく山手線周辺であるとか、新宿から来ることはないかもしれませんが、近隣の駅周辺のサラリーマンの方が、なぜか引き寄せられてしまうのが、新橋とか有楽町の高架下の飲み屋街なのではないかと思えます。

こういう雰囲気、住んでいらっしゃる方、もしくは付近で働いていらっしゃる方々がつい集まってしまうようなまちというのが、沼津がもともと実は持っていたポテンシャルなのではないかなと思えます。ここまで一気に戻らないのかもしれないんですが、こんな雰囲気も私にとっては非常に魅力的なまちづくりになると思っています。沼津というのは、伊豆周辺もしくは静岡県東部の中では、多分、こういう雰囲気、こんな雰囲気に近いところになり得るのではないかという可能性を感じております。

夜だけではなく、昼間。例えば高知県南国市の軽トラ市。最近、いろんな土地、地方都市で流行しているんですが、周辺の農作物とか産品を軽トラに積んで、市を立てるというイベントです。これはテントを設営する、もしくは店舗を設営しなくても毎日新しいお店が立ち並ぶ、非常にコストもかからず、賑わいを演出するには非常にいい、効果的だというふうに考えられているものなんですが、こんな使い方も、高架下であれば全天候で可能ですね。

それから、日比谷の暫定空地のイベント活用の事例なんですが、ちょっとおしゃれな感じの空地利用も、いろんなところで実験が進んでおります。沼津でも、こんな実験ができる場所がたくさんできるということは、非常に魅力的なのではないかなというふうに考えております。

簡単にまとめさせていただきますと、高架事業の観光行動促進効果としまして、駅南と駅北の流動促進、流通促進、人の流れ、物の流れの促進になるのではないかと。これは高橋

先生もおっしゃっていましたが、実は橋上駅とか自由通路でも実現可能なんですね。これは全く私も否定できないところがございます、これでもいいんじゃないかなと実はちょっと考えたりもしています。

しかしながら、橋上駅ではなく高架事業にすることによって生まれる、ベネフィットというところまでは言い切れないかもしれませんが、可能性、ポテンシャルとしましては、歩道、自動車道がたくさんできるということで、これは全天候型イベントスペース、実験場がたくさんできる可能性も秘めているというふうに考えております。

それと、コンベンションホールができます。こちらでさまざまな展示会、それから学会等が開催されるのであれば、それと連動した新たな魅力を、日がわりとはいいいません、週がわりであったりとか、月がわりでも、実験することができるのではないかと。これは非固定利用による実験の可能性があるのでないかと、新たな「時間消費の場」として、沼津が商都として復活する可能性も秘めていると考えられます。

初めに申し上げましたように、交通の整備が観光の活性には直結しません。素通りされてしまうという危険性もはらんでいますが、投資効果に見合うだけの経済効果を獲得する可能性は、さまざまな工夫によってクリアすることができると考えております。歴史的にも、自然環境的にも、非常に大きなポテンシャルを持っている沼津にとって、このポテンシャルを生かすためにも、この高架事業をきっかけにして展開していくことは、大きな魅力につながるのではないかとこのように考えます。

以上で終わります。ありがとうございました。

○座長 どうもありがとうございました。

(3) 意見交換

○座長 それでは冒頭お話ししましたように、お二人、先生方を先にしますので、岸井先生から先をお願いします。

○委員 日本大学におります岸井でございます。前回は欠席させていただいて、失礼いたしました。

今日、お三方の先生方から交通をめぐる現状について分析をしていただいて、今の状況がどういうことかというのは、大変わかりやすく、理解したつもりでございます。

日常的な生活の上で、現在の鉄道が平面を走っていて、その鉄道を避けるように走って

いる道路に不備が多々あるということ、それが学生であるとか、病院であるとか、日常生活にも大きな影響を及ぼしているんだらうなということが、よく理解できました。

もう一つは、広域的なお話として、特に観光のお話を中心でございましたが、南のほうに資源がかなり偏っていることもあって、広域的な観点からも今の鉄道の分断を何とかする必要はあるんじゃないかということも、そのとおりにかなと思って伺っておりました。

歴史的には、南のほうから順次、北へ広がっていったまちでございまして、北のほうに新しい広域の交通軸ができ上がってくるにしたがって、まちもそちらに広がっていつているという状況かと思うんですが、これからどうなるかということをよく考えて対応する必要がありますと思いますが、一つはやはり高齢社会の問題ではないかと思います。

既に御指摘もありましたが、中心市街地で今、人口がやや増えてきたようでありましてけれども、多くの方が年を召されると、この地域は大変、自動車活用の率が高い地域ではありますが、自分の運転に対して不安を抱かれるということも実態としてございます。そうすると、公共交通機関のサービスがあるところに移り住みたいということが、可能な方はそういうことで選択をされることは十分に考えられる。

ある程度、外へ働きに行くことをまだ頑張ろうかなと思っていらっしゃる方にとってみると、特に東京方面へ行こうと思う方に関しましては、三島の方が便はいいなというのも事実だと思うんですね。三島も歴史のあるまちで、水を生かした新しい魅力づくりをやっていますので、住むのも、それほど問題があるということではなくなってきていると思いますが、若干、旧市街地のほうは、特に真ん中辺は傾斜があって、やや年を召すとつらいところもあるという感じもいたします。

そういった高齢者の方たちが、どういうところで、どういう生活をするのが一番ハッピーなのかということについて、しっかりと考える必要があって、恐らく駅の周辺は、今後ともそういう可能性、並びに受け皿として活用することが必要なんだらうなと。従来以上に、住に対する意識も高まってくるんじゃないかということを感じています。

もう1点は広域のほうのお話でございますが、きょうの話題には出ておりませんが、いずれはリニアが走るという話になっておりました、そうなりますと、これまでの富士山との関係は大分変わってくる可能性もあつたりしまして、北のほうから入ってくるということが便利になる可能性もあります。それを、今の伊豆半島だとか沼津といった観光資源と、どうやって結びつけるのかということは、大きな戦略としては静岡県にとって大変重要な課題だらう思います。

その上で、幾つかの地域にいろんな魅力があることを承知の上で申し上げますが、沼津においては、先ほどの三島との対比で言えば、三島には海がないわけでありまして、この沼津の、海を持っているという特性は、広域的な観光という意味においても、今後とも十分に考える必要がある。

そのときに、どういうふうなルートで、何を使って、どういうふうなイメージの観光、ないし、その人々の広域的活動を生み出すか。コンベンションというお話もありましたし、駅周辺にはそういう施設が立地されるということは伺っていますので、ここまでやって来て、さらに海を見ながら、そして北へ上っていくという道もあるのかもしれないなと思って伺っていました。

ここら辺になりますと、これから物流ですとか、地域振興というふうな話になってきて、沼津が居住という面だけでなく、次にどういう働き方を提供できるのかということと重ねて議論をする必要があると思いますし、今の海のほうの資源の活用について、やはり本気でやらなければいけないと。

つまり鉄道の分断が解決されれば、すべてのことが解決するというのは私は少し違うと思います。同時に駅周辺でどういう生活の仕方を、あるいは働き方を演出できるのか。あるいは広域的な人の動きを、南の海あたりも含めて、どうやって導けるのか。そういったまちづくりと一体となった展開が恐らく必要なのではないかと。そのために少し広域的に、どの道路をどう使うのかということについて、しっかりとしたビジョンを描く必要があるかなというのが、今日の印象でございます。

○座長 ありがとうございます。

水尾先生はプレゼンターでもありますので、先にほかの方から水尾先生に対する御質問がございましたら伺って、回答と、ほかの方についての質問、コメントをお願いします。

○委員 コンパクトシティということを紹介されたんですが、これだけ自動車に依存しているまちで、コンパクトシティをつくっていかうとすると、多分、公共交通への転換、自動車からバスとか、市電はないんでしょうけれども、公共交通へ転換する。その戦略の中で、この高架橋、連続立体がどういう役割をするのか。もちろんバスは便利にはなるんでしょうけれども、プラス何かないと、なかなか自動車依存が減らないんじゃないかなと思うんですが、その辺、何かお考えはありますか。

○座長 ほかに何か御質問ございましたら、どうぞ。よろしいですか、水尾先生に対する

御質問。

○委員 先ほど中心市街地の人口が増えている説明がありましたが具体的にはどういう住まい方が出ているのか、もしおわかりになったら教えていただければと思います。

○座長 ほかはよろしいですか。

ではどうぞ。

○委員 まずコンパクトシティですが、やはり自動車までは東京ぐらいの公共交通機関の充実がないと制限できないと思われます。もちろん高架になっていくと、歩きやすくなるために、コンパクトになるんですけども、高齢者化していく中で、駅周辺において、随分、デベロッパーが住宅、集合住宅を配置しつつある状況です。

沼津の中心市街地の人口は一時下がったんですけども、近年上がってきているということは、土地価格が下がったことによって、マンション等が購入しやすくなってきていて、田畑を手放した人たちですとか、都心居住で車を手放そうという人たちが入ってきているという動向だと思われます。

それは今後しばらく続くのではないかと思うのですが、今後、その人たちがますます高齢化していったときに、今の公共交通では自動車までは制限できない。けれども、私は、カーシェアリングというような形で、自動車は大きな流れとしては台数が減っていくようなコンパクトシティは狙っているのではないかと思います。

あと、公共交通はコミュニティバスに頼らざるを得ないと思います。ですから、他の都市のように地下鉄であるとか、そういったものはここではちょっと難しいと思うので、道路の通りを良くして、小型のコミュニティバスを頻繁に走らせ、かつ路線を充実させていくという方向しかないのではないかという感じはします。

漠然としたイメージで、お答えになっていないかもしれませんが、そういう感じです。

○座長 都心の居住。

○委員 集合住宅ですか。

○委員 そうですね。これだけ世帯数が減っておらず、かつ市街地の人口が増えているというのは、集合住宅によるものであると思います。

○座長 あと、ほかの方に対するコメント等がございましたら。よろしいですか。

それではどうぞ、まだ数分ございますから、先生たちも参加していただければと思います。そのほかいかがでしょうか。

では私のほうから。高橋先生、事務局の説明にもあったんですが、今日は割合、こうい

う効果がございますというお話をいただいたんですが、そんなに効果があるなら、こんなにもめなかったし、こんなにたくさん反対はなかった。私のところにもたくさん御意見とか、資料とか送っていただいたんですが、主だったものを挙げると、高架事業は必要ないと。必要ない理由は、一つはもう需要が減っていくからというのと、もう一つは、公共交通を中心にするべきで、道路投資はやめるべきだ。ほかにもありますが、大ざっぱなところだけ言います。

それから2番目は、再開発で本当に魅力的なまちをつくれるのかと。これについては、そんな必要ないという御意見と、フィージビリティがない。要するにできない。

3番目は、財務的、あるいは経済効果的な問題で、一つは費用負担が大き過ぎるというお話と、もう一つは、効果との関係で、それだけの価値があるのか。

4番目は、要するに住民とちゃんと合意が取れていない、パブリックインボルブメント、こういうことが多かったです。細かいことを挙げるといろいろあるんですが、この辺について、きょうの御意見でどういうふうに理解をされるか。この辺、ちょっと本質的な問題です。

○委員 今日のパレゼンテーションの中でも、高架というのは単に交通量をさばくというだけではないということをご理解していただきたいのと、それから、これから交通量がどうなるかということについては、先ほど県からも説明がありましたし、いろんなことをみんなで考えて最善のものを出したんだろうと思います。

ただ20年先とか30年先に、ピタリと当たるかどうかわからないところもありますので、これは非常に問題なんです。先ほど〇〇先生からもお話があったように、今の状況を放っておくと、どんどんどんどん悪くなってしまいうということ、そういう意味で道路の改善、交通の改善はしなければいけない。そのときに、いろんな選択肢があると。

まずその選択肢の中でも、連続立体というのが一つ大きな根本的に戦略的に対応できる方法ではないかということで考えられたものだと思いますし、私も恐らく100年に一遍とか、このチャンスを逃したら、もうない。例えば、なぜもっと早くできなかったかという話もあったんですけど、順番もあって、できなかったわけですね。ほかのところをやっていた。もしここを逃せば、それを待っているところだってある。早くうちの順番にしてほしいと。

そうすると、日本全体の経済がどうなるか、いろんな問題がどうなるかわからないんですけど、恐らく沼津にもう一度こういうような話が出てくることは、多分もう私はな

いんじゃないかと思っています。これは直感的なものでわからない。

だから、今やるかどうかは、沼津市民の決断ないしは静岡県民の決断だと思いますし、私はどれをやるべきだということを簡単には言えない。ですから先ほど言ったのは、その選択肢のどれを取るか、早く決断されないと、手遅れになっちゃうかもしれませんよ。今のままでいいというのであれば、それもいいかもしれません。

それからフィージビリティについては、確かに費用対効果だとか、要するに高架だけして南北の通行をよくすれば、すべてがうまくいくなんていうことは全然考えていない。それは〇〇先生のおっしゃったように、それに伴っていろんな商業の話とか、さっき言った高齢者の都心居住とか、そういうものを一緒にやらないと、これは到底難しい。

人口は今の半分になってしまうわけですから。そうすると、例えば東京も大阪も、全国の都市が同じように半分になるわけじゃなくて、恐らく地方都市から、まず壊滅的な状況になってくる。人口が半分になったことを考えたら、恐らく生き残れる都市というのは、全国の中で、半分あるのか、もっとないのかわからないですが。

そのときに沼津が、今どういう選択をし、どういうチョイスをするかというのは、もう市民が決断するしかないですね。だれかが何かやってくれるという状況にはもうないわけで、だから別に何もやらなくていいというんだったら、その方法もある。これはそれぞれの地域の決断だと思いますし、私はどっちを取るべきだということまで、あえて今日は申しませんでした。いつか、この議論の中で、私の考えをはっきり言わなきゃいけないときもあると思いますが、まず地域の人を選ぶべき問題じゃないかと。

そういう意味では、随分初めのころは、こういう状況について大半の市民が、例えば陳情とか、そういうことも含めて、何とか進めてほしいということをやった時期もありました。その後、いろいろな経緯があって、このようになっているわけですが、そういう意味では、合意形成の議論がまだ足りないのかもしれませんが、これを延々とやっていると、100年に一度のチャンスがもうなくなってしまう。

例えばこれを一旦止めてしまえば、実は新幹線の駅をつくるとか、そういうような大きな話が止まったところもありますが、それがもう一度出てくる機会というのは、恐らく相当先になってしまうだろうと思います。

○座長 ありがとうございます。

どうぞ。ほかの問題でも結構ですが。

○委員 私にも4点ほどの厚い資料が届きました。ザッとしか目を通していないのですけ

れども、大きくはやっぱりこの事業が大変大きな投資になるということで、長いこと政争のもとになってきたということも初めて知ったわけですが、そのために何か政治と絡んで延び延びになってきたと。もう、やるのには遅しであるというような意見が4点ともあったと思います。

その中で読んでいて思ったのは、投資をして、今後どういう市民生活とか商業とか観光とかが変わっていくか、どういう活力に結びついていくかというようなことを、しっかりした考えを見たことがないような感じの文章だなと思ったんですね。将来を見据えるって大変なことですけども、一応、効果の予測とか、そうしたものをこれまでに市民に何か示したことがあるのだろうかというような感じが、文章を見ていて思ったんですね。

沼津に行くと、南側の観光だけが話になりますけれども、北側には箱根とか富士山に結びつく山岳も美しくて、高齢者はよくウォーキングをしているし、それからいろいろと大きな大会ができるようなゴルフ場も沼津にはあって、多くの高齢者も、ゴルフをやるような男性たちもたくさん北のほうに行くわけです。

そのところには将来の観光というよりは市民の潤いとできるような、優しい空間がたくさんあるわけです。そうしたことへの動きとかを考えると、北側への動きというもの、箱根、富士山、山梨、そちらにすごく良い残されている景観もあるわけです。

そうしたものと、沼津市はこれから高齢化していく中でかわりを持たなければいけないわけで、とにかくもっと具体的に高架にするときの効果を、今日も幾つか出ましたけれども、まちの人たちにもっと見えるようにしていくというような作業をしなければ、どうもその4点を見ると、そういうことについては全く触れていないもので、高架にすることでどういうまちに、どういう生活の変化があるのかということは全く読めないというか、見ていないというふうに私には思えました。

○座長 ありがとうございます。

そのほか、どうぞ。

○委員 今回、先生方の御発表を聞きまして、今回の高架化事業というのが、非常にさまざまな面でプラスの効果が大きいというのがよくわかりました。

私、この委員会に来る前、今日の発表を聞く前に思っていたのは、沼津市という地方の拠点都市が、今回の参考資料2で「基本構想」というのをいただきましたけれども、基本構想の段階で拠点機能ですとか、文化ですとか、医療ですとか、非常に広範にわたる高次都市機能を目指すという意味決定をされているわけです。

私、沼津と同じような規模の地方の都市とか、仕事等でよく行くことがありますけれども、そういうところを見ると、やっぱり私が行って楽しいというか、魅力的なまちだなというところと、もう別に仕事以外では来なくていいなと思うようなまちがあるわけですね。

そういう観点からいくと、魅力的なまちというのは、暮らして、そこに住んで、利用している方が暮らしたいと思うまちが、多分、外から訪れる人に対しても魅力的なまちなんだろうなと私は思うわけです。

そう考えると、沼津市の基本構想で非常にさまざまなことを表明しておりますが、私は第一に、沼津市を一番利用する地元の方が住みやすいまちを重点的に目指すのがいいのかな、ということちょっと思っていたわけです。

本日の交通の議論に戻しますと、大きく分けて、住民の方の生活交通という面と、外部のビジネス・観光の通過交通、あともう一つ、観光交通ですね。この三つに大きく分けられると思うんですが、今回の事業、三つ、先生方の御発表にあったように、すべてに非常に大きな効果があるというのはよくわかったんですが、特に私がさっき言いましたとおり、生活交通。

住民の方が一番利用するわけですから、生活交通に着目した場合に、高架化事業がいいのか、それとも代替案で上がっている橋上駅がいいのか、もしくは現状のままでいいのか、もしくは現在のガードを高架化するか、地下化するといった方策がいいのかと考えると、その事業の費用というのも考えなきゃならないのですが、そういったことを考えるときには、やはり生活交通を中心に考えていただくと、先ほど〇〇先生からの御意見であったように、住民参加による合意形成というのも、もっとどんどん図られていくのではないかなと考えました。

以上です。

○座長 ありがとうございます。

どうぞ、ほかによろしいですか。

もう一つ、大久保先生、あるいは高橋先生になんですが、要するに今まで都心再開発をやった多くのまちが、防災上、もっと安全になるとか、要するに機能面が多くて、本当に個性あるまちがつくれていたか。そういう例があまりに少ない。そういうのも多分、市民の賛同が得にくい、あるいはイメージがしにくい理由かもわからないですね。

そうすると、別に今までと同じようにつくる必要はないので、これは4回目に御議論いただきますが、土地利用とかそういうことで、どういう格好に魅力をつくれるか、それが

多分、観光にも関係するんだらうと思うんですね。ぜひそんな議論も4回目のときには御議論いただきたいと思います。

それから、都市の規模。例えば最近、内藤さんと篠原さんがやっている旭川の駅再開発が、非常にサポーターに朝日新聞の記事になっていたんですが、旭川の駅の後ろに川が流れているところを、川の開発と一緒にして、後ろを公園にしているんですね。まあ費用対効果から見ると、こんな投資していいかなと、当然そう思う人も出るようなものだけれども、旭川の新たな顔をつくるということで、非常に期待されている。

あるいは日向のまち。これも内藤さんたちがやったんですが、日向のまち、非常に小さなところで、完全に商店街がシャッター街になり切っていたところを、それも含めてまち全体をつくり直す。これは住民の人たちと一緒にやっているんですね。

ほかにも高知の駅とか、広島路面電車を入れたところだとか、あるいはもっと大きいところだと、一番大きいのは仙台ですかね。ものすごい再開発を後ろ側でやって、それに比べると京都とか名古屋というのは、ポテンシャルはあるけれども、なかなかそんなところまで手が入らないし、高架化はもちろんできないし、開発も駅ビル中心でやっている。何か都市の規模によって、ここまでできる、あるいはこれぐらいのというのが多分あるんだらうと思うんですね。

そうすると沼津の規模、つまり将来、圏域100万とか200万で、その都心部で、しかも郊外に商店街があってというところで、どんな格好のものができるのかというのを、ぜひ次回というか、4回目には御議論をいただきたいと思いますが、何か関連してございましたら、どうぞ。

○委員 そのお話がとても大切で、個性あるまちというもの。沼津市の方がいるのですみませんけれども、何か駅前に集合住宅が建っていますよね。南側に何棟か。あれを見たときに、やっぱり個性のある新しいまちを目指していない様子が市民に伝わったのだらうかと、私は自分で感じましたね。

どこでも駅前を開発すると、それはマンションとか商業ビルのモダンなものが建つのですが、私はそこに何も沼津らしさを見ることができなかつたんですね。北側の開発で知事はマンションが建つのを反対したようですが、あのマンションと同じ様なものが建つと、沼津市がこれから向かう個性というのが見えないですね。先生のおっしゃるとおり。

そうすると市民は、あんなふうに、あまり活力が見えないようなマンションとかを計画していくんだったら、やっぱり何か開発というのは、遅れてた20世紀の開発じゃないかと

感じたと思うんですね。私は、何か沼津市に最初に行ったときに、あのマンションにびっくりいたしました。やっぱり何の個性も開発に見出せないなと思ったんですね。

だから〇〇先生がおっしゃるように、開発するときには、そこに何かもっと強烈なまちづくりの個性的な理念というか、ぜひとも立てて行ってほしい。それがまちの人に見えないんだと思うんですね。まちの人は開発に、何か将来が見えないから、見えるようにしてあげることがとても大切だと、〇〇先生のお話を聞いていて思いますね。

○座長 ありがとうございます。

そのほかいかがでしょうか。どうぞ。

○事務局 若干、解説しますと、駅の北口に、市のほうで持たれている展示施設があって、その隣に県の土地で、そこに会議場と、それから当初はマンションをつくると、そういう形で案がありまして、マンションと県の会議所と、それから市の展示場を一体的に設計していこうと。

それに対して、駅前のマンション、〇〇先生がおっしゃったように個性も何もない、そういうのはいかがなものかということで、今その辺はホテルという形に若干変えるような方向で、かなり詰めた検討をし、マンションではなくてホテルにし、展示場をつくり、会議場をつくろうと。

そのときに、沼津ですので、「千本松原」というのが有名ですので、そこがわかるようなものとして一体的に建築の基本的な部分をまとめているところでございます。

そういう部分を〇〇委員ですとか、また知事とか、こだわりをもってやっているということでございまして、そういった部分は少しずつ始まっている状況でございます。

○座長 ありがとうございます。

事務局の方も御遠慮なく御発言いただいて結構ですから。どうぞ。

○委員 きょうは交通の話が中心だということなんですけれども、やはり一番の問題は、この資料にもありますように、自動車依存が非常に高いということですね。今67%ですが、10年後、20年後に、さらに70%、80%になっていくと非常に困ると思うんです。

だから方向としては、どの都市でもそうですけれども、自動車依存を脱却して、公共交通への転換を図ろうということをしていろんなところでやっているわけですが、その方向性というのが一つ見えないのがちょっと残念というか、市民の方がなかなか賛成できない理由じゃないかなと私も想像するんです。

例えば有名なのは富山です。富山はLRTを入れて、若干ですけれども、自動車から公共

交通に転換が進んできている。富山の市長さん、森さんという有名な方ですけれども、お聞きしますと、あれによってライフスタイルがちょっとずつ変わってきているということをおっしゃっていますね。

高齢者の方も、今まで家に閉じこもりがちだったのが、LRT ができて、出るようになってきた。それは予想外の効果だったらしいんですけれども、やっぱり自動車依存から公共交通への転換という、何かそれを打ち出さないと、高架橋をつくります、自動車の混雑度を 1.8 から 0.5 に下げますだけでは、今の時代、特に高齢化が進んでいく時代では、なかなか共感が得られないのではいかなという気がしますね。

○座長 沼津市の公共交通のビジョンみたいなものはあるんですか。

○事務局 沼津市の都市計画部長でございます。

今の公共交通のビジョンというのは、まだ確定したものはございません。今、沼津市には、JR の鉄道に四つの駅がございます。西側から原駅、片浜駅、沼津駅、それから御殿場線になりますけれども、大岡駅というところがございます。こちらを活用したまちづくりを今後していきたい、このように思っております。

また、公共のバスですけれども、3 社入っております、そこを中心とした公共バスの強化を図っていききたい、このような考え方を持っております。

○座長 ありがとうございます。

あまり沼津に適するかどうかはともかく、一般論として、1980 年代から、あるいは 90 年代の初めから、ものすごい勢いで世界中で路面電車が復活したり、あるいはトランジットモール、もともとは 60 年代ですけれども、できてきた。あるいは 60 年代からモール、自動車を排除するような道路が世界中にできたんですが、日本はなぜか歩行者天国といって、週末だけ車をとめるということをやったものですから、魅力的な空間にならなかったんですね。結局、あまり変わらなかった。

それからトランジットモールに関しても、60 年代から、アメリカで議論があって、90 年代にもものすごく増えたんですね。これが路面電車がうまくいった理由でもあったんですが、日本は一回外した路面電車を何でまた入れるのかという議論のほうが勝っていて、結局そういう空間をつくれなかったんですね。

片やヨーロッパのほうは、最初は線だったのが、うまくいったもんだから、もうちょっと周りもやってくれというので、それが面になって今の格好になっています。

多分 60 年代、70 年代に違う方向へ行った、その結果が、今、日本のまちでもあるんだ

など。あまり評論家的なことを言ったってしょうがないんですが、今度、ここでビジョンを魅力的にするときに、そういうことをどう考えるかというのは一つです。

それからもう一つは、シャッター街問題は、結局、僕は日本の政策は完全に失敗したと思うんですね。これは二つの意味で失敗して、要するに具体的に何をやったかという、舗装を変えたとか、アーケードの屋根をつくったとか、その程度の話で、まち、商店としての魅力的なものはなかなかつくれなかった。これは必ずしも官だけの問題ではないかもわかりません。

それから基本的には、今、中心商業地と同じことが観光地で起こっていて、熱海が典型ですけれども、大型の旅館が、観光行動が変わって閉鎖されたり、なくなっていく。これは都心でデパートがなくなっていったのと同じことです。

もう一つは、家族でやってきた旅館が、跡継ぎがないからといってクローズする。そして廃墟みたいな観光地が、温泉が随分ふえてきている。これは全く中心商店街と同じことなんですね。

その土地利用が転換できて、良いほうに回らなくて、ネガティブに回ってしまう。こういう話はマーケットメカニズムで動いていますから、どうできるかという話はもちろんあるんですが、一つの可能性としては、こういう格好でまとまった土地があったときに、そこを中心にして周りにまで影響が及ぶような、そういう開発のシナリオというのはあるのか、ないのか。多分、その辺がポイントだと思うんですね。

したがって、交通の話と、観光とか土地利用の話って、少なくとも都心に関しては割合セットで海外はみんなやっていますよね。そんなことも頭に置いて議論いただければと思います。

どうぞ。

○事務局 今、公共交通のことをどう考えているんだと。特に今後の高齢化社会の中でという話でしたが、これは第4回の地域振興のときにテーマにするのだろうと思うのですが、沼津の場合には、三島も含めて東駿河湾環状道路、かなりこれの整備を進めてきておりまして、そこが沼津と三島をグルッと囲う形で、かなり整備が進んできております。また計画としては、沼津インターから東側はできておりますけれども、あと数年すると下のほうまでつながる。さらに西側にいく計画もございます。

そういった中で、通過する交通はそっちに流すというビジョンがございます。しかも、これは自動車専用道路ですので、いわゆる通常のバイパスのように、ベタベタベタと大規

模店舗が張りついて、中心市街地から人が取られていくということは抑えられる形になっておりまして、インター周辺は別にしても、都市計画的にもそういうところは沿線開発は抑えるとか、そういったことも地元では考えております。

そういった中で、やはり域内交通は出てくる。また車というか、歩行者を考えると、例えば橋上化して何とかする手もありますけれども、今、沼津の場合には、駅の南口へ行く出方と、北口が随分わかりにくくて、いつも僕は迷ってしまうんですが、仮にそれを橋上化するというやり方は、歩行者という観点からはあり得るんですが、どうしてもそれは一本だけになるわけですね。それが高架になれば、相当多くのところで行き来できると。

だから歩行者の動線として、大分、選択肢も違うのかなというふうなことも思っておりまして、そこも含めて、また次回以降のテーマだと思うんですが、市のほうの交通整備としては、環状道路をつくりながら、その中で最低限、域内の交通はやはり変革しなければいけない。しかも歩行者のところも、多くのところで南北の連携を取りたい、そういったようなことも従来から考えておりまして、またその辺、きっちり御説明させていただきたいと思っております。

○座長 ほかによろしいですか。

それからもう一つ。ちょっと今日は御意見が出なかったんですが、都市計画に反対の御意見で、貨物駅の移転先の議論がありましたね。この前、現場見学させていただいたときに、もともとは線路を渡れる形態であったといった、要するに交通の問題からスタートしている。この辺については、どこで議論しますかね。

○事務局 今回、鉄道を高架化する中で、貨物駅が計画区域内にあるわけです。そのときに、それは今現に効用があるわけですので、それを何かしらどこかに補償しなければいけない。

その中で、貨物駅が現に果たしている様々な機能をどこで担保するかですね。それをずっといろいろ比較検討しながら、今の場所がいいだろうというふうに決めております。次回はまずおさらいとして、貨物駅が果たしている機能ですとか、移転となる候補地がどうかについて、事務局から基本的な考えを示してみたいと思います。それに対してまた御意見いただきたいと考えております。

○座長 わかりました。ありがとうございます。

ほかはよろしいでしょうか。まだ数分ございますが、どうぞ。

○委員 座長からも都市の魅力というお話が随分あったと思うんですけども、今回の開

発といたしますか、高架化事業で、〇〇先生が提案されたような、例えば民間業者との開発の計画など、ある程度同時進行でやっているのかを確認したいのですが、どなたにお聞きすればよろしいですか。

要するに、行政側の開発以外に、民間側の開発と、ある程度ちゃんとリンクして進んでいるのかを確認したいのですが。

○座長 少なくとも区画整理後の土地利用の話ですね。

○委員 そうですね。

○事務局 現時点で、民間の企業と連携をしてというところはないです。今後、鉄道が上がることによって生まれてくる土地利用について、今、沼津市を初め、市民の方々と一緒に、その土地利用の考え方をまとめているところでございます。

それから、連携はしておりませんが、鉄道高架化が見える中で、ホテル等が進出している状況下にはあります。

○座長 どうぞ。

○委員 いろいろな意見が出たんですが、例えばデザインの話であるとか、民間開発の話とかも同時に考えていかなきゃいけないんですが、実は基本的に今日お話ししたようなことをどうするかという議論をして、合意が取れた後、そういうことをも一緒に考えていかなきゃいけない。今のまま放っておいても、それらの条件は実現しないわけですから。

ところが議論がだんだんと、そっちのほうを考えられていないから、そもそもの議論ができないというようになってしまった。もちろん全て一緒に考えなければいけないのですが、全てを一緒に考えるほど人間賢くなくて、やっぱりあるタイミングなり時期から、何か大事なことを決めて、それから同時にそれが失敗にならないようにいろんなことを考えていかなければいけないということをやらなければいけなかったんですが、その時点でいろいろと問題が起きて、そもそもの議論がちょっと止まってしまって、それ以外のことが棚上げみたいになってしまっているというのが、多分、実態じゃないかなと思うんです。

デザインの話であるとか、生活道路のこととか、人々の生活、それから公共交通のこと、これは当初からそういう議論もあって、同時に考えていくことになっていたわけですが、その前に、この大戦略をやるのか、やらないのかということ自身、合意が取れるかどうかということが大事で、そのために先ほどのような議論をしてきたと思うんですね。

一応、都市計画などの形が固まった段階で、こういうふうになって、よくよく見たら、そういうことまで考えてないじゃないかということになったんですが、残念ながら、先が

すべて見える人がいませんので、今のところ、そこまでの議論がされていないというのが実態ではないかと思えます。ぜひやらなきやいけないと。

ただ、今の制度とかいろんなものがありますから、例えばこんな建物は建てはいけないといったって、今の制度の中でできるものについて強制的にやめさせるような法律をつかってやるということも考えられますが、そういうことも言っていないところもあります。

その中でどうやっていいまちをつくるかということになると、やはり地域の人たちが協力して、こういうまちにしたい、少なくともこういうふうなことをやろうということがあれば、その次に、ではどんなまちにしようとか、こんなデザインにしようとか、どういうふうに住民の皆さんの役に立つようにするか、コミュニティ交通はどうするか、高齢者はどうするか、いろんな議論が全部できると思うんですね。ないしは同時に進めていくことができると思うんですが、その前に、そもそも始めるかどうかという議論になってしまったことが、非常に不幸だというか、大変なことではないかと思っています。

○座長 ありがとうございます。

(4)座長取りまとめ

○座長 もう時間ですので、今日はここまでにしたいと思いますが、今、〇〇先生お話しのように、当然、どっち向いて走り出すのかという話があるんですが、少なくともこの会議は3つのテーマについて、それぞれで議論していただいて、非常に短期勝負ですから、先ほどお話がありましたように3月の時点で、限られた情報量で、我々としてはこう考える、こういう答えを書くんだと思いますが、この中でディスクリートに一個一個やる必要はないので、最終段階にしたいと思います。

第1回の会議のときにお話ししましたように、今まで御意見の対立があったときに、客観的な認識として違う話と、価値観ですれ違っている話、あるいは認識でも、論理と先の見方、これは価値観ではなくて先がどうなるかというところで食い違っているところが混在して、いろんな議論がされている。出版物になっているものですら、それが混同したものがすごくたくさんあるように感じました。

したがって、我々としては、こういうことについてはこう考える、この見方についてはこうで、あのファクターはこうあります、こういうことが満たされないならこうなるとい

う、こういうシナリオを書く。価値観に関しては、ここにおられる方もみんな違う価値観でしょうから、そういう中で何らか集約していきたい、こんなふうと思います。

今は議事録を公開される格好で書かれるのですが、ぜひ事務局のほうでも、まとめられるときに、最初のところはそういう格好でまとめるという話を前提にして、いろんな資料を整理しておいていきたいと思います。

それから先ほどの反対意見と賛成意見という格好で、都市計画のある場面での公聴会なり意見聴取りなり縦覧なり、こういうところの話だけ出ていたんですが、これだけ長いことやっていたんだから、いろんな意見が少なくともあるはずですよ。それも同じように並べていただいて、要するにどこが論点で、それに対して見方がどう違っていてという話を並べていただき、それをどこかの段階でこの委員の方にも見ていただいて、それに対して我々としてはどう考えると。こういう格好で、最終のまとめに向かいたいと思います。

まだ、今日2回目ですから、あと3回、4回、それぞれのテーマについて御議論いただければと思います。そういう意味で、今後、本日出された課題について、次回以降も議論を続けたいと思います。

それから第3回は、貨物駅の必要性、物流の視点で、杉山委員、谷口委員、武内委員にプレゼンテーションをお願いします。

それから第4回は、土地利用、地域振興。それから4回と5回で費用対効果、など進めてまいりたいと思います。

日程は事務局に調整していただいて、事務局から改めて御連絡いただきたいと思います。

事務局で何かつけ加えることがございましたら、どうぞ。

○事務局 次回が物流、それから、その次の回が地域振興。地域振興というのは地域の活性化ということがございますので、そういった中で、先ほど座長からありましたように、昔、都計時にあった賛成・反対の御意見ですとか、また最近いろいろいただいている分も含めて、提示をしながら、客観的な科学的な部分と価値観と分けて、整理した中で見ていただくということをしつつ、5回以降のまとめに向かっていければと考えてございますので、よろしくをお願いします。

○座長 それでは事務局、よろしくをお願いします。

○司会 どうもありがとうございました。

次回の予定につきましては、座長からもございましたように、委員の皆様方の御都合も確認した上で、詳細が決まりましたら連絡をさせていただきます。

それでは以上をもちまして、本日の会議を終了いたします。ありがとうございました。

閉 会