

沼津駅付近鉄道高架事業に関する有識者会議（第5回）

静 岡 県

目 次

1. 開 会	1
1. 議 事	
(1) 事務局説明	1
1. 座長挨拶	5
1. 議 事	
(2) 貨物駅検討部会検討結果報告	6
(3) とりまとめの視点・方向性についての議論	15
1. 閉 会	28

開 会

○司会 それでは、ただいまより第5回沼津駅付近鉄道高架事業に関する有識者会議を開会いたします。

本日、谷口委員につきましては御欠席ということでございます。

それから、森地座長、高橋委員につきましては、若干遅れているということでございます。

それでは、議事に入ります前に配布資料の御確認をお願いしたいと思います。

本日の資料といたしまして配布資料一覧、本日の次第、座席表、有識者会議の第5回説明資料というパワーポイントの打ち出しがございます。それから貨物駅検討部会報告書、本日のとりまとめの議論に向けた資料といたしまして、座長のほうから依頼がありました「とりまとめの視点・方向性（案）」というものがございます。また、参考資料として、パワーポイントの打ち出しがございます。

以上でございますが、不足のものがありましたら事務局までお知らせいただきたいと思います。

議 事

(1) 事務局説明

○司会 それでは、本来であれば、ここで座長に進行をお願いするところでございますが、先ほど申し上げましたとおり、座長が少し遅れておりますので、先に事務局説明をさせていただきます。

○事務局

それでは、事務局から、これまでの会議経過のおさらいと、宿題となっておりました地元への説明経緯について、また、速報値になりますが、鉄道高架事業の費用便益比算出結果が出ましたので御報告いたします。

改めまして、本会議は、第1回の現地視察から始まり、具体的な鉄道高架事業の検証と

いたしまして、第2回交通対策の視点から前回の地域振興の視点まで3回の御議論をいただいたところでございます。本日は、これまでの御議論を踏まえた中で、とりまとめの視点・方向性につきまして御議論をお願いいたします。

初めに、これまでの会議のおさらいでございます。繰り返しになりますが、第1回会議におきましては、事務局から事業概要説明と現地視察を行い、具体的な御議論といたしまして第2回から第4回まで行っております。第2回会議では、交通対策の視点から御議論をいただき、「沼津駅周辺が抱えている交通課題を抜本的に解消するには鉄道高架化が有効である」との御意見をいただきました。

反面、コストが高く、事業期間も長期にわたることですとか、鉄道高架事業の検証には、交通機能だけではなく、拠点性、高齢化社会への対応といったまちづくりの議論が不可欠であること、また、高架化により生み出される新たな空間の有効活用の必要性や、事業効果の説明不足といった御意見もいただきました。

第3回会議では、物流の視点から御議論をいただき、鉄道貨物輸送の重要性や都市における物流の重要性、貨物駅の整備の際の景観、環境への配慮や輸送機能以外の付加価値、地域住民も活用できるような整備の必要性について御意見をいただきました。

また、新しい町のあるべき姿について、官民一体となった議論が必要であるとの御意見もいただきました。それから、現計画における貨物駅移転先の妥当性については、別途議論が必要として、この後、御報告いただく貨物駅検討部会にて御検討をお願いしたところでございます。

前回の第4回、地域振興の視点では、駅を拠点として、人が安全・円滑に移動できるまちづくりは今後も必要であり、その手法として、鉄道高架事業は有効であること、東部地域の拠点形成の必要性について御意見をいただきました。

また、事業を進めるに当たっては、これまでにない特色のあるビジョンが必要であり、地域住民との対話が必要との御意見をいただきました。

以上が、これまでの会議の議論でございます。

次に、これまでの住民説明経緯等について説明いたします。

まず事業経緯のおさらいでございますが、本事業は、沼津市の中心市街地の課題の解消とさらなる発展を目指し、昭和60年から市が調査を開始しております。平成3年には、県が鉄道高架化調査を開始、平成6年には高架計画もまとめ、駅周辺土地区画整理事業や駅周辺の都市計画道路の都市計画決定を行っております。同じ平成6年には国庫補助採

択もされ、工事着手に向けた鉄道事業者との協議も進めてまいりましたが、平成7年の阪神・淡路大震災の発生により高架構造物の設計の見直しを余儀なくされまして、さらに、鉄道事業者と都市計画決定に関する協議が整った直後の平成12年には、国の公共事業見直しにより事業は一たん中止となりました。その後、再度、高架延長の短縮やコスト縮減を図ることにより、改めて連続立体交差事業として、平成15年の都市計画決定、国庫補助事業採択を経て現在に至っております。

次が、平成14年度都市計画決定に至るまでの説明経緯でございます。周辺総合整備事業関連で65回、鉄道高架事業で120回、貨物駅で79回、車両基地で42回の説明会等を実施しております。いずれも沼津市の主催による開催でございますが、計画概要、事業の進め方等について説明し、出席された皆様からは、財政的な不安や工事方法等に対する不安、事業による環境の変化等についての不安等の声が多くございました。行政としましては、環境面に関する対策の実施とさらなる説明会の開催を約束しております。

次に、平成14年の都市計画決定手続時において住民の皆様から出された意見でございます。8月の公聴会では、意見陳述の申し出のあった49人から意見を伺っており、31人が賛成、18人が反対の公述をいたしました。11月の都市計画案の縦覧時に出された意見書では、賛成の意見書が4,332通、反対の意見書が1,654通でございました。

賛成意見としては、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、災害に強いまちづくり、高齢化社会への対応のために必要など、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。

また、反対意見といたしましては、事業費が膨大であることや、橋上駅で十分であるとか、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、住民合意形成不足など、投資効果や貨物駅の取り扱い、住民合意形成に対する意見が多くございました。

これらの意見に対し、行政としましては、事業PRの実施や定期的な意見交換、環境対策の実施を講ずることとしております。

次に、都市計画決定後におきましては、事業認可取得に係る説明会や事業の進捗状況説明会、子供向けのイベント等を開催しております。ここでも財政に対する不安や環境への不安、住民説明不足などの意見が出されております。また、模型展示を行った際には、新たに駅周辺に導入される機能の詳細を知りたいなど、まちづくりに対する期待も多くなってまいりました。行政としましては、今後も事業への理解を深めるための説明会等の開催と、地元要望事項に対する対応に努めてまいります。

次に、費用便益比の速報値が出ましたので報告したいと思います。

まず、鉄道高架事業の費用便益比の算出につきましては、国土交通省の「費用便益分析マニュアル〈連続立体交差事業編〉」により算出しております。前回会議において、〇〇委員からも御説明いただきましたが、便益としましては、連続立体交差事業が実施された場合と、されない場合の自動車、歩行者、自転車の移動時間の短縮効果であります移動時間短縮便益と、自動車の走行条件が改善されることによる経費削減効果であります走行経費減少便益、交通事故が減少される効果の交通事故減少便益により算出されております。これら便益（B）を、コストとなります建設事業費と維持管理費で割り、算出します。

こちらが、前回、平成 14 年度算定時点と、今回算定における条件比較表でございます。大きく変わった点として、まず算定マニュアルの変更がございます。社会経済情勢等の変化により、便益算定における時間価値原単位が大幅に見直されました。例えば、平成 14 年当時は、乗用車 1 台当たり毎分 55.82 円であった時間価値が 40.1 円になるなど、大きく減少しております。

次に、交通量需要予測が大きく変わりました。前回評価時で用いました平成 3 年実施の第 1 回東駿河湾都市圏パーソントリップ調査では、将来交通量は現況に比べ 1.2 倍ほど伸びるものとして予測しておりましたが、最新の第 2 回調査結果では、反対に減少傾向の推計結果となっております。また、東駿河湾環状道路は、前は有料道路の計画でございましたが、現在は無料化ということに変わっております。それから、事業期間につきましても、事業計画の策定により 4 年ほど延長しております。

マニュアルの改正によりまして 0.6 ポイント減少、交通量需要予測の変更により 0.4 ポイントの減少、事業期間の延長等により 0.2 ポイントの減少が見られております。結果、前回 2.7 でありました費用便益比は 1.5 に減少いたしました。

なお、この数字につきましては、本日までに詳細チェックが間に合わなかったものから、速報値ということで御理解をいただきたいと思っております。

次に、橋上駅計画との比較でございますが、駅部における歩行者自転車動線、鉄道横断に要する移動距離を沼津駅の南北入口を基準に見てみますと、現在、約 470 メートルの移動距離が、高架化計画では鉄道幅がスリムになりますので 50 メートルに短縮されます。一方、橋上駅計画ですと、現在の鉄道幅約 80 メートルに変更はございませんので、そこを橋上化しますと、平面的に約 120 メートルの移動距離となります。また、あまねガードは、鉄道高架化では平面道路となりますので自転車の通行も可能になりますが、橋上駅で

は現在のままです。自転車は押し歩きのまま変わらないということになります。

そこで、鉄道高架事業と同じマニュアルを用いて費用便益比を算定してみました。前回、〇〇委員からも御説明がありましたが、鉄道高架事業の費用便益マニュアルでは、橋上駅整備では歩行者の迂回解消便益のみ発生することになります。橋上駅の事業費、事業期間を計画立案等関係機関調整は考慮しないで、それぞれ他事例等を参考に約 52 億円、5 年と仮定して算定してみますと 0.6 となりました。この便益比につきましては、これまでの御議論のとおり、マニュアルでは算定されない事業効果が多々あり、それぞれのメリット、デメリットもあると思いますので、数字だけで判断できるものではないと考えております。

最後に、3月11日に発生した東日本大震災は、地震の規模が国内観測史上最大規模の地震であり、御承知のとおり、甚大な被害が発生いたしました。本県も、東海地震、さらには東南海地震、南海地震の発生が叫ばれている中、これまでも地震対策を進めておりましたが、県から派遣した調査隊の被災報告等を受け、改めて、災害に強いまちづくりの必要性を認識したところでございます。

現在、政府や各種機関においても、都市防災のあり方等につきまして検討しているとも伺っておりますので、今後のまちづくりの参考にしていきたいと考えております。

以上でございます。

座長挨拶

○司会 それでは、座長がいらっしゃいましたので、一言御挨拶をいただきまして、引き続き、議事進行をお願いしたいと思います。

○座長 どうも、大変遅参しまして失礼いたしました。

官邸で震災以降、復興政策が、どうあるべきかということの説明をしまして、1時15分までに終わると言われていたのですが、質問がたくさんあって、結局こんな時間になりました。大変申しわけございません。

それで、この有識者会議でございますが、今、事務局から御説明をいただきました。それから、高橋委員から貨物駅の検討部会の結果報告をいただきます。その後、本会議のとりまとめの方向性についての議論をいただくと、いよいよ大詰めの段階でもございます。ぜひ、よろしくお願いいたします。

議 事 (続)

(2) 貨物駅検討部会検討結果報告

○座長 それでは、高橋委員から御説明をお願いいたします。

○高橋委員 それでは、時間もありませんので、手短に「貨物駅検討部会報告書」を報告いたします。

この部会は、第3回の有識者会議の議論を受けて設置されました。私、杉山、谷口の3人の委員のほかに、苦瀬、伊藤のお2人に入ってくださいまして、合計4回議論をいたしました。3月から5月の2カ月の間、4回の会議ですので、限られた時間の中で精一杯努力したということでございます。

報告書の構成ですが、まず、沼津貨物駅の役割、2番目に沼津貨物駅の方式と規模、3番目に移転先の選定、4番目に今後の貨物駅のあり方になっております。

最初に沼津貨物駅の役割ですが、取扱量につきましては、近年の経済状況の低迷、それから、鉄道貨物が減っているという中で一定の役割を果たしていると思えます。

それから、取り扱い品目につきましては、特に着荷物を注目しますと、化学薬品が3分の1ほどあります。これは、なかなか他の輸送手段に代替することが困難であると我々は見えております。

次に、取引先を見ますと県東部地域に広く分布しています。これらが、トラック等他の輸送手段があるにもかかわらず、現在、沼津貨物駅を利用した鉄道輸送をしているということは、品目や行き先について、それなりにいろいろな事情があるということをお我々は理解することができます。

次に発送先・発送元ですが、このように、非常に広域、遠方に鉄道——鉄道貨物というのは、もともとトラックに比べて運ぶ距離が長く、非常に重たいもの、大きいもの、かさばるものを運ぶという利点、特徴があるわけですが、荷物の届け先、発送元、到着両方含めて、それらの特徴がはっきり見えます。トラックで運ぶことは、なかなか難しい点があると理解します。

それから、もしこれをトラック輸送に転換したらどうということが起きるだろうかということについては、詳細な検討はなかなかできないのですが、我々が議論する一つのたたき台として、仮に鉄道貨物が10トン積みのトラックによる輸送に切りかえられた場合にどうなるかということについて試算しました。この考え方は、谷口先生がここで話された

ときの考え方を使いました。谷口先生の場合、4トン積みのトラックによって試算されておりますが、私たちは、この品目特性から10トン積みという、非常に大きなトラックで、できるだけ台数を少なくしたらどうなるかということを試算してみました。

CO2排出量、それから事故件数の増加が考えられCO2排出量については、一般家庭に換算すると、2680軒分の増大が考えられるのではないかと思います。

それから、今後の社会情勢の変化ということも少し、現時点で考えてみました。まず大規模災害時の鉄道貨物の役割ですが、東日本大震災でも物流ネットワークが寸断されたことによって、いろいろ大きな経済活動上の問題が起きたことは御承知のとおりですが、その中で鉄道も大きな被害を受けました。しかし、日本海側のルートを使いながら、非常に重要な役割を担ったということもございます。この経験を踏まえたと、物流の代替機能というものは非常に重要ではないかと私たちは認識しております。

それから、中央新幹線の開通によって、将来的には現在の東海道新幹線による貨物輸送の可能性について議論されていると聞いております。これについては、沼津貨物駅の貨物の性格、届け先等を考えると、あのような重厚長大な貨物が新幹線等に移るということは、ちょっと考えにくいのではないかとというのが私たちの判断でございます。

2番目に、沼津貨物駅の方式と規模について、今の計画を確認しました。ここで、全体に通じて言えるのは、こういう検討部会は限られた時間でやっているということと、例えばJR貨物などの鉄道側であるとか、他の公共団体等からいろいろ資料を出していただいて、相談しながら、参加していただきながら議論するというのではなくて、私たちのメンバーが、私たちの経験なり知っている範囲、それから、今までの資料等を見ながら判断しております。そういう前提の資料であるということは御承知おきいただきたいと思えます。沼津貨物駅の方式は現在の到着から出発まで、いろいろ貨物を切り離したりして荷役をしている方式から着発線荷役方式という非常にシンプルな形に改善されることになっております。

それから、現在の貨物駅の規模等については「新停車場線路配線ハンドブック」というものを参考に、それに基づいてつくられているということを確認しております。この具体的な詳細、それ以上の検討は、私たちワーキンググループでは限られた時間の中でやっておりません。

それから、移転先と現在の状況ですが、沼津駅は東海道線と御殿場線の結節点になります。これは御承知のとおりであります。いろいろな意味で輸送機能の代替性を確保する

上で重要な役割を果たしております。もともと御殿場線が最初にできて、その後、東海道線ができたという経緯はありますが、御殿場線は、東海道線の代替機能を担うという重要な役割を今までも果たしてきているわけですが、これはこれからも考えられる。

それからもう一つ、沼津貨物駅は東海圏と関東圏のダイヤを調整する役割も果たしている。そういう意味で、沼津貨物駅は沼津駅近傍に位置することが必要というふうに私たちも考えました。

それから、貨物駅の移転先選定経緯について、もう一度、私たちなりに現在の状況で、限られた時間と制約の中で、再検討いたしました。当時から、周辺の土地利用、鉄道線形、物流拠点としての有効性、施工性・経済性という4項目について検討を行っているわけですが、これらが定性的に行われていたものを、できるだけ定量的に行おうということにしました。

移転先としては、沼津市内、現在の沼津駅のおおむね西のほう、市域のはずれのところまでの9カ所を候補地として選んでおります。その9カ所については、私たちも現況を見せていただきましたけれども、先ほどのマニュアルで貨物ヤードをつくるとした場合に、9カ所というのは、最大限可能性があるところを選んだと私たちも認識しました。

それぞれの評価項目ですが、これをもう一度、できるだけ今の時点でわかる範囲の定量的な指標ということで、右側に書いているような指標を選びまして、それぞれ9カ所について再検討いたしました。

まず、最初の周辺の土地利用ですが、評価の視点というところに書いてありますように、貨物駅の移転に伴って立地するところについては、できるだけ既存の住宅とか工場、商店というものがいい。そういうところが望ましいという視点があると思います。それから、貨物駅では車の操車、いろいろと荷役で夜間作業等もある程度考えられますので、そういう周辺環境の影響が想定されることから、より少ないほうが望ましい。つまり、そこに立地することによって周辺との影響があるとすれば、それができるだけ少ないと考えられる地域が良いという観点から2つの指標をもう一回見直しました。

周辺の土地利用について、現況の土地利用と用途地域という2つの指標を組み合わせ、適しているか、適していないか、どちらとも言えないかという3つのランクに分けました。3つのランクに分けるということについては、当初も、そのような○、×、△で選んでいますが、我々も○、×、△を今回選択しました。

例えば、住宅の連担が認められる地域であって、しかも用途地域も住居と決められてい

るところは、やはり望ましくないのではないか。一方、住宅の連担が認められていない地域であって非住居系、例えば市街化調整区域も含まれますが、そういうところは、周辺の土地利用という観点からは、ここでは○というものをつける。その間は△になっております。

さらに、鉄道の線形・高架化計画等との関係ですが、貨物駅については縦断勾配、つまり、上り坂、下り坂が急だと重たいものを運んだりしますから望ましくないので、3.5 パーセント、1,000 分の 3.5%というものが限度となります。それから、高架区間に貨物駅を設置しますと、現在の本線との間に高低差がある関係で、その通路線が長くなりますが、貨物駅と本線との間は余り長くないほうが良いという視点から下の3つの指標を選びました。さらに、線形と高架化計画等との整合性を考え組み合わせて○、×、△の判定基準をつくりました。

それから、物流拠点として有効であるかどうかということについても、さまざまな視点があるわけですが、限られた時間で我々が今使える指標として、以下の3つの点を考えました。

1) 高速道路等への近接性。

インターチェンジにできるだけ近いほうが、貨物駅からトラックに積みかえて、高速道路を利用できます。

2) 必要な用地。

非常に広大な用地が必要になりますから、用地確保が十分に行えるかどうか。重大な観点です。

3) 周辺環境。

荷役が夜間に行われたり、大きなトラックが出入りすることもあるので、周辺住民、周辺環境に配慮する必要がある。

こういう3つの関連から、やはり○、×、△をつけさせていただきました。

この○、×、△のつけ方については、私たちメンバーが議論しながら、決めていきました。例えば、周辺で宅地の開発が進み、住宅の連担が認められる地域は、×とする。しかし、インターチェンジから距離が10キロ以内であって、周辺で宅地の開発が進んでいないところは、○にしました。

それから、施工性・経済性ですが、踏み切りがある場合は、線路を挟んで地域との連関性や経済活動、交通のニーズがあるわけです。貨物駅は、かなり長い区間、線路沿いに立

地することになりますので、そういう関連性の少ないところほど良いのではないかと。それから、用地補償費が少ないほうが、もちろん物流の機能としては望ましい。この2つの観点から判定いたしました。

絶対値で判断することが難しかったので、9カ所の中の最も用地補償費の高いところを上限に、その半分以上か以下で区分し、横断の路線については、一番多い10カ所の半分の5箇所を区切って、全体を4等分し、○、×、△の判定をしました。

なお、9ヶ所は図面上で、位置は特定されているわけですが、今回、1～9までの番号しか書いておりません。なお、9番というのが、現在の貨物駅のところの移転先として、今、議論されているところですが、今回、かなり評価が変わったところもありますが、結果としては、やはり9案が、我々が選んだ条件のいずれから見ても適切である。それ以外は、不適切、ないしは問題が大きいことが確認できました。

ところで現時点で、この貨物駅周辺、沼津広域都市圏の社会資本整備の状況を見てみますと、沼川新放水路の整備が進められており治水対策が進んでいくだろうと期待される。それから、東駿河湾環状道路の西部区間の延長ということも計画されておりまして、現在選ばれている9案は、鉄道と道路という重要な2つの交通基盤と最も近いところにつながっていることが確認できております。

今後の貨物駅のあり方ですが、貨物駅の課題としては、地域分断とか景観が悪くなる、騒音・大気汚染が出てくるということが問題になっています。今後は、貨物駅については敷地内の多目的な利用、敷地内の緑化、周囲になじむような修景、デザインなどの検討が期待されます。さらに、景観へ配慮した施設建設、騒音・大気汚染を少なくする対策を考えていくことが望まれる。

そして、物流拠点を核にして、先ほどの交通、水路の改善等を含めて、広域的な、多様な地域振興も考えていくべきではないかと。地域周辺環境等に配慮した貨物駅の実現に期待したい。

最後にまとめであります。私たちは、以下の4点をまとめとしてここで御報告したいと思っております。

1番目は、沼津における鉄道貨物駅機能は、県東部地域の発展や環境負荷の低減などの観点から重要な役割を果たしていると認識しており、今後も、それが維持されることが必要と考えます。

2番目に、貨物駅移転先の選定について、改めて検証を行いました。その結果、現計画

と同一の地区が選定されました。これは、先ほど説明したとおりであります。

3番目に、原地区周辺の社会基盤整備が進められることになっていますが、都市拠点としての高いポテンシャル、可能性を秘めているので、具体的な計画とか対策を生かした計画が立てられていることを期待したい。

最後に、今後の貨物駅整備に当たっては、地域振興への貢献、周辺環境との調和を積極的に検討して、その実現を目指すような努力、これは当然、地域の方々とか、行政、関係の機関と一緒に、より地域貢献に役立つようなものに改善していくということを提言したいと思います。

以上です。

○座長 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまの御発表について御質問等を、どうぞ御自由にお願いたします。

○○先生が、先に御退席ということですので、先にお願いたします。

○○○委員 今の御説明の中で、まず前提として確認をさせていただきたいのは、現在の貨物駅の空間を残した上で高架をするというのはあり得ない、問題があるということでしょうか。現在の貨物駅の構造を残したまま本線を上げるというのは無理があると。

○○○委員 それは、貨物駅は現在の位置に残して、その本線だけですな。

○○○委員 はい。

○○○委員 議論はしたのですが、具体的には検討ということまではやっておりません。ただ、そうすると高架の意義は著しく下がると思います。

○○○委員 それともう1点、貨物駅の新しい方式の規模のところ、先ほど来、周辺部の土地利用だとか、あるいは貨物駅そのもののいろいろな工夫ができるのかというような議論があったわけですが、今の形状というのは、かなりぎりぎりの設計であるというふうに理解してよろしいでしょうか。

○○○委員 これは長い歴史がありますので、そのときの説明とか議論がどうされたかというのを子細にフォローはしておりません。「新停車場線路配線ハンドブック」というものをベースに、もう一度、私たちなりに書いてみるとこのような規模になるということですね。さらにどういう改善というか、方法があるのかということについて、直接関係機関と確認したり照会して回答を得たということではございません。

○座長 ありがとうございました。

そのほかに、どうぞ。

〇〇〇委員 すみません。ちょっと確認ですが、候補は9地点あったわけですが、これは、すべて鉄道、現状の東海道線に隣接する地域ということよろしいですか。

〇〇〇委員 線路に接しているというか、北側と南側両方にありますけれども、おおむね、この点線の範囲であります。

〇〇〇委員 アプローチをもうちょっと新規につくって、もう少し線路から離すという選択肢は、あったのでしょうか。

〇〇〇委員 それは検討しておりません。限られた時間で、この部会としてできることを行い、行政区域のすべてについて適地があるかどうか検討したわけではありません。

それからもう一つ、行政区域を越えて議論すべきかどうかということは、私たちも議論しました。しかし、この部会の中には、そういう地方自治体、沼津を越えた他の地方自治体が入っているわけではありませんし、貨物駅の移転にかかわる諸団体、関係者から直接、情報をもったり議論をするような場もありません。

それから、当然、そういうことを議論すると、その地権者とか市民等とも話をしなければいけないのですが、そういう時間と役割は与えられていないと私たちは考えました。

しかし、先ほど路線がありました近傍の貨物を取り扱っている駅について、現地を見て、そこに、仮に今あるような貨物駅の機能が載ったときには、どういう範囲で、どういう事業を行わなければいけないかというのを私たちなりに議論はいたしました。しかし、例えば今、住宅が建っているところがそういう地域になったときに、それができるかできないか、どれほどの問題があるかということについて、そこに住んでいる人にも全然確認しておりませんし、もちろん、その地域の首長さんや地域の人にも確認していない。

ただし、総合計画は地方自治法に基づく総合計画というものがあるわけですが、それらは確認しております。つまり、法律に基づいて、市が議会で決めて、その地域をどうするかオーソライズしている、市民が認めている総合計画の中に、駅前がどのような役割なり、土地利用なり、使い方をするかということは出ていますので、貨物駅、貨物機能がここに新たに加わるということが書かれているかどうかということを私たちは確認しましたが、それはありませんでした。

さらに、そこに将来の都市計画、それぞれの公共団体の都市計画ですが、将来、そこにどう土地利用等をするかということは、市町村マスタープランとか、そういうものがあるわけですが、それについても、確認しました。現場を見て、私たちの経験と知識に基づき判断しました。

〇〇〇委員 議論の詳細がよくわかりました。どうもありがとうございます。

〇座長 どうぞ。そのほかいかがでしょうか。

事務局の説明のほうも含めてお願いします。

〇〇〇委員 地元の御説明はあったんですけども、議会の皆さんは、どんなことをお考えになっているのかということは、何かございますか。ほとんど動きはないということですか。

〇座長 市議会ですか。

〇〇〇委員 ええ。市議会です。

〇事務局 沼津市よりお答えします。昭和 63 年 3 月に、議会の全会一致で、鉄道高架を推進するための特別委員会をつくっていただきました。その特別委員会は、またこの 4 月で改正されまして、今後どうなるかはわかりませんが、今までは、この特別委員会がずっと存続して、行政、市民、議会という三者で、この鉄道高架事業を進めさせていただいたということでございます。

〇〇〇委員 先ほど説明していただいた資料のNo.11 です。前回の評価と今回の評価ということでB/Cが出されております。これは、いずれにいたしましても 1.5 を超えているのでいいとは思いますが、事業費について、平成 15 年度のところも 787 億円、今回も 787 億円ということで、ここには変化がないわけです。事業年度も 4 年延長しているということ、その他、材料等のコストの算定、想定があるかと思うのですが、どうしてこのままの数字で算出したのかを教えてくださいと思います。

〇事務局 事業費につきましては、今後、この事業が、実際に現場へ入るまでの間に鉄道事業者との詳細な協議がございまして、そこで初めて詳細な設計がなされます。今、概算費用ということでこういう形になっております。

また事業費につきましては、今後の調整の中でコスト縮減対策ですとか、かなり突っ込んだ調整を図っていくものでして、現時点でB/Cを出すとすれば、この概算費用をそのまま使っても妥当ではないかというふうに考えたところでございます。

〇事務局 平成 15 年から 23 年の間、消費者物価等も、ほぼ横ばいでございますし、その間、公共事業の単価、事業費を出す上での前提条件に大きな変化はみられないという中で、現時点では変更はしていないということでございます。

〇〇〇委員 いろいろな沼津市の著名人とか市民からお手紙が来ると、いつでも事業費のことが問題なわけです。今伺っていると、事業費というのが綿密に立っているということ

がよくわからないんですけども、前に 787 億円に決めたんだから、今回もかかるというよりは、これについて、もう少し、どうしたら低価格化できるかという検討を進めていきたいという気持ちを述べていただきたい。同じですと言われると、やはり何か、反発をしている人たちにとっては、もう少しお金のかからない方法を希望していると思いますから、その辺を踏まえて記入すべきではないかなと思っています。

○事務局 事業費につきましては、繰り返しになりますけれども、現時点では、一定の概算の仮定に基づいて算出した数字になっております。それで、今申し上げましたように、今度、これが決まった時点で、細かい設計を協議しながら進めてまいります。その中で、事業そのものも割と長い事業なので、計画の中でどうしたらコストダウンできるか。その時代に応じた技術を使った中で、どうやったらコストダウンできるかというようなことを具体的に検討していくという予定になってございます。

○事務局 ○○委員がおっしゃるのは、今わかっている中でできること、再検証はしてみるべきではないかということだと理解しましたので、細かいところは、いずれあるにせよ、15 年のときの算出前提がございまして、それをもう一回再確認して、それで、この数値がどういうふうに、その条件の中で物価高騰等を見ながら変わるか、それは、改めてやらせていただきたいと存じます。

○○○委員 変化なしと書かないで、今の言葉を書いたらいかがでしょうか。

○○○委員 私も、変化なしというのはおかしいと思ったんですが、逆に高くなる可能性もあります。今回の震災を受け、もう少しハイスペックなものを、やはり、もっとより安全に、より強固なものにというふうにスペックが変わるかもしれない。それは、よりコストがかかったとしても、県民の方にも、周辺住民の方にも好ましいことであるわけでありまして。だから、コストがかからないようにするという努力は、もちろん必要だけれども、必要に応じていいものをつくるということも行政の責任なので、このあたりをもうちょっと、きちっと誤解のないように書かれたらいかがかと思われまして。

○座長 ありがとうございます。

どうぞ。

○○○委員 今の話の流れで、この部分、かなり大幅に見直していただいて、最終回に皆さんで議論していただくという方向がいいのではないかと思います。今、費用のほうの話が出ていますけれども、便益のほう、いわゆる多面的な機能だとか、先ほど来も高橋先生からお話があったように、少し幅広に見ていくという中で、本当に便益を、この項目に限

定していいのかどうかというのも、あわせて御検討いただければいいのではないかと思います。

○事務局 これは国のマニュアルの中で、渋滞緩和効果とか走行経費減少というような、かなり限定的な部分を書いてございまして、それは一種のルールなものですから、それはそれでやりながら、ただほかの、なかなか定量化しにくい部分等もございまして、そこも、B/Cの数値にはかかわらないけれども、そういった間接的な、また周辺的な便益についても、御指摘を踏まえて記述をさせていただきたいと存じます。

(3) とりまとめの視点・方向性についての議論

○座長 それでは、次の、もう一つ重要なことがございます。とりまとめの議論でございます。

実は、私のほうから、一番最初の予定よりは、やや遅れぎみでございまして、とにかくとりまとめの段階に入らなければいけないということで、本日、全く議論のたたき台ですが、これまでの議論を踏まえたペーパーの作成を事務局をお願いいたしました。この説明をいただいて、それから議論に入りたいと思います。よろしくお願ひします。

○事務局 それでは、資料の中の、まずは会議の目的でございまして。これは復習になりますけれども、鉄道高架事業につきまして、社会経済状況の変化を踏まえ、客観的・科学的見地から検証するというところでございまして。

まず最初は鉄道高架事業の、これはまとめですので、事業自体がどういうものなのかということ、それから、本日の資料に書いてございまして、事業のこれまでの経緯をまとめておくべきであろうと思います。

それから、計画の検証でございまして、今回、この会議のほうで3つの視点に分けて議論をいただいております。まず、一つ目の交通対策の視点でございまして、これについては、沼津市の駅周辺等が抱える交通問題がどうなのか、それに対する抜本的な解決になるのではないかと議論があったと思います。それから、橋上駅というような手法と鉄道高架というものを比較し、それらの比較検討をここにまとめておきたいと思っております。

それから、費用対効果につきましても、いわゆるB/Cという中で、これまでのマニュアルが変更になってございまして、そういったものも見ながら、また橋上駅のみの場合のものについてもまとめていく。

それから、二つ目の地域振興・まちづくりの視点。これは第3回目で御議論いただいておりますけれども、まず一つ目の視点としましては、県東部地域の拠点、沼津がその拠点になりますので、それにふさわしいまちづくりという観点でございます。東部地域の拠点、それから、周辺等を加えますと100万人の都市圏を形成してございますので、そういった中での中心的役割をどう果たすのか、また県を越えて、山梨、神奈川県との連携というものも都市の視点としては考えていくべきではないか。

また、そういった中で、沼津駅北で行われているような東部コンベンションセンターですとか、広域都市圏の中での都市機能の拠点、その集積を図るべきではないかということでございます。

それから、そういった広域的な面と都心という観点で見た場合に、沼津の駅周辺の都心というものをどういうふうに考えていくのか。南北が分断されているとか、歩く場合の放射ネットワークはどうなのかといったところを見つめながら、また、今後の高齢化社会を見た場合に、医療の関係、健康福祉の関係、歩くということの重要性というものを取り入れた都心づくりを考えていくべきではないだろうか。こういうことにつきましても、現在、都市計画のマスタープランづくりが市のほうで行われておりますので、そういったところが検討する上での参考になればというふうに考えてございます。

それから、有力な観光資源でもあります沼津港、沼津駅から2キロ程度の距離でございます。そういった駅と港をどういうふうに関連を考えていくのかという視点も必要ではないかと思っております。

それから、特にそういったまちづくりの場合には、地元のほうでどういうふうを考えていくのか、市民との対話のあり方、合意形成のあり方というものも必要ではないかと考えてございます。

それから、防災といった観点のまちづくり、東日本大震災の経験を踏まえまして、防災にも強い町をどうしていこうか。この地区については、これまでは東海地震等に加えて、高潮対策でかなりの整備も進めてございますが、ただ、その場合、本当にそれでいいのかということも踏まえて、まちづくりといった視点も重要かというふうに考えてございます。

それから、次のページの物流の観点でございます。これについても議論をいただいておりますけれども、まず県東部地域における物流、東部地域の産業、ものづくりを支えるといった観点、それから、地域の活性化方策としての物流という観点もあるのではないかと考えてございます。

それから、鉄道貨物輸送の役割。特に長距離、重いものを運ぶ、そういったような観点での鉄道輸送の役割、また大規模災害時の役割というものがございます。これにつきましては、先ほど高橋部会長に報告していただいた貨物駅の移転の関係でございまして、そういったところとの重複等もございますので、3-4には貨物駅移転計画とございますけれども、これは部会の報告もいただきまして、3-3と3-4は、ある意味、かなり融合する形になろうかと存じます。そこら辺を整理してまとめていきたいと考えてございます。

それから、最後はまとめでございまして、交通対策、地域振興、物流の視点から、この事業の合理性がどうなのかということ、また、合意形成ということが極めて重要ですが、これも昨今では、パブリックインボルメントですとか、そういった科学的な手法もかなり整備されてございますが、そういったものを導入するという観点、それから、この整備自体が、駅周辺ですとか、また移転貨物駅の周辺を含めて、どういうふうに、この都心、また東部地域に対して効果を与えるか、そういったような工夫も必要ではないかということ。

それから、若干B/Cの議論にも関係するわけですが、やはり今後、高齢化社会が進む中で、この東部地域をどういうふうに維持し、発展させていくのかということを考えて場合には、やはり時間的な観点も必要ではないかということで、そういったことも議論の上では必要ではないかと考えてございます。

以上でございます。

○座長 ありがとうございます。

文字になると、余り感情が入らないので、若干補足をさせていただきます。

私の思いとしては、一つは沼津の都心をどうするかというときに、今までのあちこちでやられる都心開発、例えば浜松とか静岡、そのほかたくさんありますが、それと同じことをここでも想定して計画がつけられている、つけられてきたのだろうと思います。だけど、それが本当に正しいことなのか。特に一つは、前にも申しましたけれども、前の石川知事から言われていたお話ですね。この地域が、将来、経済的には非常に発展するけれども、都市としての存在感とか魅力というものを何とかしないといけないのではないかと、この問題提起は、私自身は非常によく理解できます。そういう感覚と、今の、これからの都心開発というものが本当にマッチしているのかという話については、非常に大きな問題点、あるいは課題だと思います。

そういう意味で、さきほど費用対効果の話もあったのですが、それ以前に、地元で特に

反対の方々から、今までいろいろ御議論があった、これは要らないんじゃないかとか、魅力的じゃないのではないかと、あるいはお金が高過ぎて財政上どうかとか、将来のこれからの人口減少でどうなるのかと、こういう話と接点がない状態になっておりますので、もう一回、新たな都心は一体どうあるべきかをちゃんと考えた上で、具体的にそれを舞台に載せた上で地元の方と話し合う、こういうことが多分必要だろうと思います。

それで、直感的というよりも、今までの御検討のように、基本的にここを何とかするという点について、半分価値観が入った話ですが、私はやったほうが良いと、こういうふうを考えます。これが1点です。

それから、もう一つの問題は防災の話で、座長が遅れて恐縮だったのですが、きょうも仙谷さんとずっとやっていたんですけども、基本的に私の思いは、確かに大変な被災地域だった。あそこをずっと歩いてみて本当にそう思います。しかしながら、阪神・淡路のときも震災直後に行きましたけれども、あのときと全く違う多様性と、これからの再建の難しさといろいろなことがございます。それで問題は、だからこそ早く再建しなければいけないということはわかるのですが、政治家がそれだけ夢中になることについては、大変危惧を覚えます。つまり、次に来るであろう危機に対してはほっておいて、5%予算を削減して、あとは全部復興に使うと言っているのですが、私が政治家なら、これから来る危機と、それから今の復興とあわせて、ほかは30%削減しますとか、別に数字に意味があるわけではないのですが、それぐらいのウエートがあるのだろうと思います。

そういう意味で、特にこの地域というより静岡県全体、あるいは東京も大阪もですが、防災対策をどうするかという話は、やはり即刻対応すべき問題ですし、そういう観点から今までの計画が議論されたかということ、実はそうではないわけです。したがって、こういう意味でも、もう一回、きちんと考えましょうねと。それで、そういうことも考えた上で、もう一回、市民が、これをどう考えるかというところをきちっとやっていかないと、かんのだろうというのが一つでございます。

それから、物流のほうですが、これも先生に大変御苦勞をいただいて、あるいはほかの先生方も含めて部会で御議論をいただきました。私も全く同感でございますが、ここも鉄道についての認識が、知事さんも含めて反対の方々の御意見を見ていると、日本の鉄道が、なぜこれほど貨物について弱くなってしまったのかということの観点が、ややそれを事実として踏まえた上での議論になっています。

先日、ロジスティクスのシンポジウムで幾つか御紹介しましたが、世の中のロジスティ

クスの議論というのは、私の若いころとは全く違う社会に移っています。そういうことと貨物鉄道がどうつながっているかという、これまた、結構JR貨物、努力しておられるのですが、まだ改善の余地をたくさん残している。その一つの例が、この沼津の駅で、あんな非近代的な動かし方をしているとか、あるいはロジスティクスとちゃんとつながっているとか、こんなことがあります。したがって、鉄道の可能性はもっとある。特に静岡は、産業のウエートに対してロジスティクス、物流のウエートが非常に全国レベルで言うところと低くなっている、つまり通過点になっているんですね。これは、いずれ経済的にも、いろいろな意味でも静岡のポテンシャルを弱める、あるいは沼津のポテンシャルを弱めるということがあります。

それから、同じように、いろいろ話して恐縮ですが、地元のレストランとか地場のいろいろな企業とか、あるいは商店が、なぜ全国チェーンに負けるかという、これはいろいろ理由があるんですが、非常に大きなウエートはロジスティクスのところの合理化が進まないという、この1点にあります。これをバックアップしようとしたところというのは、私は、ほとんど知らないんですね。

例えば、POSのシステムを個々の店が入れられるかという、なかなかこれは1店だけでは難しい。あるいは上流側まで、下流側とあわせてちゃんと仕組みができ上がっているかという、実はそういうことができていないわけで、これに対して、どういうバックアップができるか。別にバックアップだけではないんですけども、どういうふうにシステムを変えるかということについて、全国チェーンの企業が、地方の都市の商店街を全部まとめて面倒見ましょうというような議論は、実はある。あれは、いわずとしてそういうことだろうと思いますが、そんなことも含めて、実は物流の話というのは大変重要で、ここは沼津の問題と同時に県全体の問題でもあるということでございます。

それから貨物駅、これは〇〇先生から先ほどございましたように、基本的にああやって並べると、昔と同じで、やはりここは適地になりました。ということは、ちょっと言葉が乱暴ですが、周りが、まだ余り都市的な利用がされていないというか、自然とか畑とか田んぼが残っているということから、ここがやりやすいねという話と、こんないいところをどうしてそういうことに使うのかという話の、こういう葛藤の中でございます。

したがって、先ほど〇〇先生からお話があったのですが、では、ほかに解はないのか—解って何かという、今のスペースは、〇〇先生がおっしゃったように、あれ以上小さくできないのかという議論が一つございます。それを縮小できるかできないかというのは、

もちろん機能を低下させれば縮小はできるんですね。そんな低下することが合理的かどうかという議論はあるのですが、これは論理的な社会です。

それと別に関係企業、直接はJR貨物とか、東海とか、あるいはここに地主として入っている人たちが、それを受け入れるかどうかという状況とあわせての話ですから、「それはできます」と貨物部会で簡単には言えませんという話だったと思います。

それから、ほかの場所はどうかということがあります。ほかの場所については、もちろん、先ほどお話があったとおりですが、実は私も幾つかの場所を見させていただきました。それで、非常に難しい。なぜなら、例えばどこかの貨物駅と統合しようとする、当然、周りの土地を買わなければいけない。周りの土地を買おうとすると、何で沼津のこっちのために、その土地が犠牲になるのかというような議論になりますから、極めて難しいということは事実でございます。

しかしながら、100%可能性はないかと言われると、それは、みんなが合意すればできるという当たり前の話ですから、このことも縮小の話とか、それから、今、沼津の計画されているところのまちづくりをどうするかという話と縮小が可能なのかという話、あるいは本当にほかの場所では、どうしてもうまくいかないんですねという確認と、これはセットの話で、今ここで、我々として100%ほかの可能性はない、あるいは縮小の可能性はないと言えるほど強いものではないというふうに理解をしております。

したがって、少なくとも、ここについても、そういうことも含めて地元の人たちと、反対だ、賛成だということ以前に、ここを本当にどうするのかと、こういうところから議論をしていただきたいというのが趣旨でございます。

大変長くおしゃべりして恐縮です。基本的に、このレポートをどういう格好でまとめるかというのは次回までに、また先生方にも御意見を伺いながらまとめたいと思っておりますが、今申し上げたようなニュアンスが、実は、そのまま投げ出しちゃうと、何だ、スタートのときと何も変わらないじゃないかということになりますので、少なくとも、こういうことについては確認したので、価値観として、こういう可能性があるのか、ないのかということについては、もう少しアップグレードした議論を地元とも話していただきたい、こんなスタンスの話を、事務局に投げてつくっていただいたものでございます。

必ずしも、事務局の思いと私の思いは一致していないかも知りません。ただ、我々が、このメンバーの中でどういうところで合意して、しかも、少なくとも、この会議を始める前より、ここについては議論の余地はないですねというところはクリアにした上で、なお

かつ余地があるところを、ここをこうやっていきたいと思いますという、そんなレポートにしたらどうかと思っております。

事務局で、何かございましたらお願いします。

○事務局　そういった御議論をいただきながら、また事務局として、とりまとめの作業に入ろうと思っております。

この会で、客観的・科学的ということからできる限り整理いただき、あとは、行政として、会議の整理を踏まえてどのように、事業を進めていくのかということになりますから、それは、とりまとめを踏まえて行政として判断をしていくことになると思います。

そういった点では、価値観というところの話ではない部分についても、まとめていけるところはまとめていただいて、我々が今後事業をやっていく中での参考にさせていただけるようなものにしていただければというふうに考えてございます。

○座長　どうぞ。

○○○委員　若干、まとめの方向より齟齬があるように今聞いたんですけれども、やはり、ここで議論した一番大事なことというのは、貨物駅の移転そのものの、これまでの経緯を踏まえて客観的にということではなくて、もう少し時代に即し、あるいは視野を広げて総合的に見ていって、これがどうかということをお我々としては提案したいということを行っているわけで、その辺が、どうも紙になった途端に、何となく、当初からある前提条件を前提に見て、これを色眼鏡ではなく、有識者という立場で見たらどうなるかというところでまとめてほしいというふうに言っているように聞こえるんですけれども、そうではないと思うんですね。ですから、やはり、前提条件から始めて、少し広い視野で総合的に考えていく中で、我々として位置づけていく。

先ほど、座長は「思い」と言われましたけれども、「思い」というよりは、むしろ、そういう視点だとか物の見方と言ったほうが——思いというと客観的でなくなるみたいな話になって、少し趣旨が違う受けとめられ方をされがちかと思しますので、私は、このまとめについて、先ほど来、座長がおっしゃった視野の中でまとめるべきではないかと思えます。

○○○委員　とりまとめの視点と方向性の案について感じたことを3点ほど申し上げたいと思えます。

まず1点目は、この会議のそもそも論です。先ほどの○○先生、○○先生のお話に関連するのですが、「社会経済情勢の変化を踏まえ」ということになっています。それが、具体的に一体どういうことなのかというのが、なかなか見えてこないんですね。その中には、

実は社会経済情勢が変わっても変わらないもの、それもあり得るわけで、何が変わり、何が変わらないか。そして、この有識者会議では、この視点から、可能な限り科学的に検討していますよということが明確に伝わるようなスタートを考えたらどうなのかなというのが第1点目です。

それから、第2点目は計画検証のところですけども、ここをもう少し整理する必要があるのではないかと思います。といいますのは、これは定量分析と定性分析が両方とも示されているわけです。B/C、これは便益の計測が3つに限られるという制約があるにしても定量分析が示されておる。それに対して、各チームのプレゼンテーションに従った交通対策の視点、それから地域振興・まちづくりの視点及び物流の視点というのは、実は、おのおのの専門領域からのプレゼンテーションであって、それを横差しするものは非常に難しいわけです。

それで、私の理解では、その横差しは、先ほど〇〇先生が御説明になった貨物駅の移転計画のところに集約されているのかなと思います。といいますのは、ここでは定性分析なんですね。それで、やろうと思えば、時間と労力をかけてやれば、定量分析はやってやれないわけではないと思うんですけども、限られた時間及び限られた資料の中では非常に難しい。

しかし、その一方で○、×、△、ある意味では、これは主観的なようにとられるかもしれませんが、これに関しては、部会のメンバーがけんけんがくがくとした議論をやりました。その中には、長年研究をしてきた蓄積を踏まえた形で、やはりこれは○で行くべきではないか、△が適切ではないか、やはり×なんだと、こういう結果からまとめたものでございます。したがって、計画検証では、定量分析及び定性分析をあわせてやりました。しかし、それはおのおのが、決して独立のものではありませんというような形を示しておく必要があるのかなと考えた次第です。

それから、3点目はまとめのところになろうかと思うんですけども、有識者会議では、これまでいろいろな議論をやりまして、最終的に結論に近いところまで来ました。ということは、考え方の整理を有識者会議としてはやりました。しかし、この有識者会議に具体的な権限があるわけではないというふうに私は理解しているものですから、この考え方をベースに詳細な具体論というものに関しては、県及び市、さらに地域住民の方々で検討すべきではないか、そういう提案みたいな形ですね。この会議でもって、最後までこうすべきだというような結論はでき得ない、そういう性格のものという理解からいたしますと、

より詳細な具体論に関しましては地元でお願いしますということになるのではないかなと、このようにも思います。

もし、私の理解が間違っていたら、どうぞ訂正していただければと思います。

○座長 私も、全く同じ発想でございます。目次に、そういうスタンスが伝わっていないとすると、もう少し工夫の余地があるかと思えます。

どうぞ。

○○○委員 静岡県で公共建築をやるのは、長年、三十何年建築をやってきて初めてのことですけれども、静岡県民とか沼津市民、行政も含めて、相当保守的なんですよ。なぜかという、○○先生がおっしゃるように、東京と名古屋、大阪の間の通過都市でいいとしてきたことがあるんですね。東海地震のこともあると思いますけれども、私の実感ですが、何か、その中で発展させるとか変更することについて、新しいものを引き受けるというようなことは、県民・市民の中で相当難しいんですね。

だから、何か、そういう市民性とか県民性というものが、もっとこの中で見えるようにすべきであるし、新しい国というか、まちづくり、都市イメージというものをPRしたいのであれば、相当、積極的に広報すべきだと思うんですね。でないと、伝わっていかないだろうと私は思います。この項目では、やはり市民や県民に伝わらないと思うんです。そこを行政の人に、相当積極的に努力をしてもらわなければ、単に高架をやるのが反対ではなくて、県民・市民の発展についてのイメージが少し違う感じもあるんですね。だから、静岡県として、沼津市としてやるときには、やはり、そういう住んでいる人たちの特徴というものもきちっととらえて、一般、どこの県でも通用するものではないような内容になっていかないと、なかなか説得力がないのではないかなと、私は自分で仕事をしていても実感するんですね。なかなか難しいことです。

この間お話したように、私が市民と対話したくても、行政はなかなか開いていただけません、難しいところがあるので、そうした状況というものも、きちっとこの中にあるべきだと思います。

○座長 具体的にはどういうふうにすればいいですか。

○○○委員 前に市民の集会に行ったときに、例えば、新幹線の駅をここに置かなかったことを自慢する高齢者に会うわけですね。つまり、余り発展しないほうがいいんだと。それで、新しい何かをつくるということについても、変化というものを求めてはいないと。それで、新幹線がないためにおくれたけれども、静かな町でいいんだというような発言が

出たりするように、何か、静岡県という、気候からすべてのことに非常に豊かですから、新しいということとか、変更するというについては抵抗があるんですね。

私が今設計していることについても、新しいという言葉を使うと、すぐ抵抗がやってくるみたいなどころがあるわけで、何か、それは静岡県民の特徴のように私は思います。その中で、どんなに高架をやり、物流の意味を考えていくことの中で、都市というものが変わるかということも、もうちょっと、みんなにわかりやすいようにPRしなければならない。正直に言って、何か、伝わりにくい町なんです。豊かさというのは、安定感をもたらすところがあるので、変化にすごい難しい感情があるように私はとっています。

○座長 具体的にこの目次をどう変えれば、それが伝わりますでしょうか。

○○○委員 この新しい都心のコンセプトづくりをもう少し、住んでいる人の立場に立った内容の言葉で伝えていくようにしたらよいと思うんですね。こここのところが、いつでも、どこでも使うコンセプトの創出と書いてありますが、こういう都市のイメージをきちっと述べるとか、沼津港は何かと述べるとか、こここのところが少し具体的なることが、一番大事かと思います。

○座長 ありがとうございます。

○○先生、お願いします。

○○○委員 例えばまとめの3つ目のポツ、「まちづくりに与える効果の向上のために一層の工夫」ですが、今後さらに進めてほしいと思います。プロジェクトによる地域開発に対する可能性の吟味がもっとあっていい。

貨物駅が妥当かどうかという議論を先ほどさせていただいたのですが、地域の人たちを活かし、沼津都市圏の中で、より便益が上がるような方法というものをこれからも検討する必要がある。貨物駅が来れば終わりではなくて、それをベースに地域に便益や、福祉水準が上がり、都市や地域がよくなるということを含めて、まだ議論することがあって、それこそ地域の人と一緒にあって、沼津市が中心になってやってほしいという願いがあります。

そういうことを検討する場を設けて、100年に一度の稀有なチャンスを活かした地域の発展を考えてほしい。豊かであるから何もしなくても良いという立場もあるかもしれませんが、これから日本の人口が減少し、厳しい経済状況が予想される中で、特に若い人の将来も考える必要があります。そういうことをメッセージとして書いて知事にお渡しするのが良いのではないかというのが私の印象です。

○座長 ありがとうございます。

どうぞ。

○○○委員 私も、今の○○先生の御意見に非常に同感しております。もし、この目次につけ加えるのであれば、将来のビジョンであるとか、沼津もマスタープランをつくっていらっしゃると思いますので、それとちょっと整合性をとるようなものであったりとか、南北の分断に関しても、現状の沼津の市民の方々が、それでいいと思っていられっしゃるのであれば、たとえ、だれがどんな立場から、合理的であったりとか、防災の立場からもうこうしたほうがいいですよというふうに申し上げたとしても、市民の方が、問題意識がそこにはないのであれば、むだな話というか、聞き入れていただけないと思うのですが、その問題、南北の分断で中心市街地を一体化することによって、こんな発展ができますと。あなたたちのお子さまの世代、孫の世代にはこんな可能性がありますというところまで、ちょっと踏み込む。実は、そこが客観的で、かつ科学的見地というところと、どのように一致するのかというところが、ちょっと私からは申し上げにくくて困ったところもあるのですが、そこまで踏み込んで提言するということも必要なのではないかと思います。

○座長 ありがとうございます。

何かございますか。

○○○委員 私も、○○先生と○○先生と同意見のを感じたんですが、会議の目的で、客観的、なおかつ科学的と言っている以上、客観的、科学的にやろうと思ったら、私たちにできるのどこかという、問題点は別にあるとして、私たちが仮に駅を高架化した。それによってどんな効果があるか。どんないい効果があるか、どんな悪い効果があるか。定性的・定量的に把握するということは、非常に客観的・科学的に、私たちの専門分野を生かしてできるわけですけれども、じゃ、それが望ましいのか、望ましくないのかという議論は、非常に、やはりそこから主観的な部分に入ってきてしまいます。

それが妥当か、妥当じゃないかを客観的に判断しろということになれば、私たちができる範囲であれば、沼津市の皆さんが描いている将来像ですとか、マスタープランに当たると思うんですけれども、それに反映するような効果が得られるのかどうかということでしたら、私たちは客観的に、妥当か、妥当じゃないかということとは言えると思うんです。

しかし、将来の沼津市の皆さんとか、行政、政治家の皆さんが描いているようなマスタープランというものと、今回の高架化事業の整合性というんですか、そこがいま一つ、しっかり説明し切れていなかった。そのために、私たちが、このような委員会を開いてそこ

を議論しているという役目があったのかなと思います。

先生方の御意見を聞いておりますと、やはりマスタープランのほうに私たちがもう少し踏み込んで、積極的に提案するような役割を担ってもいいのではないかという御意見がありまして、私も、そのとおりかなと感じました。

○座長 いかがでしょうか。

ちょっと、マスタープランとかテクニカルタームに入ると、どこまでがマスタープランで、どこまでが都市計画かという話になりますので、その辺は、少し自由度を持たせて聞かせていただきたいと思います。基本的に、先生方の意図は、方向性としては合っているのだらうと思います。

メッセージとしては2つあって、この町をよくしたい、するためにこうだという話と、今まで、非常にいろいろ混迷を深めていた話をどう整理するかという話の2本立てでございますので、もう一回、目次立てを検討した上で、それぞれの先生方に、たたき台ができた段階で伺うのですかね。少なくとも、次回の会議に突然出てきて、これでいいですねというふうにはならない、途中で御相談をしながらまとめていただくことにしたいと思います。

あと、何か御発言はございますでしょうか。

どうぞ。

○○○委員 最初のことと関連するんですけれども、私どもは、やはり会議の目的として、社会経済情勢の変化を踏まえ、客観的かつ科学的見地から検証する。これが大目的であるということは最初から認識しているつもりです。

ただ、その前に、○○先生が言われたことと関連するかどうかわかりませんが、私は、主観的というものが、全くこの会議の中になかったかという、決してそうではないと思うんです。私どもは、やはり沼津に発展してもらいたい。それから、それをもって静岡県にも発展してもらいたい。実は、私は静岡の出身なものですから、よけいその思いが強いんですけれども、そのために、できる限り客観的な、そして科学的な手法でもって、こう検討いたしました。その結果、この有識者会議の結論はこうなりました。それを県・市、地元にとっていいような形でもって具体論を検討していただきたいというストーリーで私どもはやってきたのかなと思います。

例えば経済学には主観を入れない。これは、価値判断の世界は客観的に判断できないからといわれます。ところが、英国のジョン・ロビンソンという女性のエコノミストは、そ

れをやるから経済学が信用なくなるんだ、もっと主観を含めたような形の議論をすべきではないかという大論争が起こったことがあります。したがって、私どものベースは、あくまでも客観的かつ科学的ではあるんですけども、その前に、主観としてよくなってもらいたい、こういう認識があったのではないかなというふうに思ったものですから、ちょっと蛇足ながらつけ加えさせていただきました。

○座長 ありがとうございます。

この会が始まる冒頭で申し上げたことは、すべて客観的・科学的にやると言ったのではなくて、これを分離して、ちゃんと進めるようにしますと、こう申し上げたつもりです。

特に、デザインというときに何が客観かと、当たり前で、これは、別に建築デザインだけではなくて、制度をつくるのでも、すべて論理的にできるわけがない。物を設計する段階になれば、当然、主観が入るわけですから、最終的に行政判断を知事さんなりがされる、あるいは市民なりがされるときに、そういうことは両方込みなんです。しかしながら、問題は、特にこの国では、あたかも客観的なごとく主観を述べてみたり、あたかもこの問題をやっているかのごとく政治ゲームに利用したり、あたかも理論展開しているかのごとく言いながら別の商売上のことを考えているとか、ここが、なかなか混迷をしています。しかも、この国ではそれを厳しく指摘するという風土がないものですから、何となくふわふわふわとしていくという社会でございます。別に、日本のよさを否定するわけではないのですが、少なくとも我々は、可能な限りクリアにメッセージを出したいと思えます。

それでは、事務局のほうで、あと何かございましたらどうぞ。

○事務局 いろいろ多方面な御意見をいただきまして、今あるとりまとめの視点・方向が、ビジョンというか、地域をどういうふうにしていこうかというところが余り入っていないのではないかとこの部分がございました。そこは、この委員会の議論として、委員長がおっしゃったような主観と客観というものを書き分けた上で、どういった地域になるといいんじゃないでしょうかという提案だと思うんですね。そういった部分のところも、議論を踏まえて整理をさせていただきながら、ただ、一方で客観的な部分のところについても、きょうの御指摘も踏まえ検討させていただいて、それで、また先生方にも何回か見ていただきながら次回の会議を迎えたいと考えてございます。

○座長 どうも、長時間ありがとうございました。また、よろしく願いいたします。

○司会 それでは、次回の日程につきましては、また各先生方と日程を調整したいと思

ますので、よろしく願いいたします。

以上をもちまして、第5回有識者会議を終了いたします。

長時間にわたり、どうもありがとうございました。

閉 会