

#### ※開催概要について

この資料は、勉強会の議論の状況を迅速に伝えるために、ファシリテーターがグループ討議の概要を発表した内容等をファシリテーター及び事務局がまとめて整理したものです。個別の意見を示したものではありませんことをご了承ください。

## 沼津高架 PI プロジェクト

### 勉強会＜合同＞第 1 回 開催概要

5 月 25 日（土）、勉強会＜合同＞第 1 回が開催され、沼津駅周辺地区及び原地区から 34 名のメンバー（うち、代理人 10 名）が参加しました。冒頭、事務局から改めて PI プロジェクトの趣旨について説明があり、PI プロジェクトでは高架事業等について予断ない検討を行い互恵的解決を目指すこと、意思決定の場ではなく意思決定のための判断材料を提供するための場であることを再確認しました。あわせて、勉強会発足時に確認した話し合いのルールについても再確認しました。続いて、PI 委員会石田委員長より「PI における話し合い」と題する話題提供がありました。民俗学者・宮本常一が体験した村人とのエピソードを挙げながら「話し合い」のスタイルとして情報提供と共有の場が大切であり、勉強会における「話し合い」は立場を越えて議論が進められている貴重な事例であると評価した上で、さらに議論の輪を広げる努力が必要とのアドバイスがありました。その後、評価項目（案）と戦略案（代替素案）の検討状況について詳しい説明があり、引き続き各グループにて、両地区の検討が始まりました。

沼津駅周辺地区については、総合整備型の案（A 案）として、街中に緑や宅地・施設を増やし人が集まる街にするために、まとまった公共投資を行い新たな土地を生み、ソフト策・民間活力を活用する案と、個別対応型の案（B 案）として、公共投資を出来る限り抑えて、ソフト策・民間活力を用いて活性化させる案の大きく二つの案について議論が進められました。B 案では駅前に広い土地を確保するために鉄道敷に人工地盤を設ける案が改めて示された他、「より早く安く」進めることに重点を置いた案としてさらに整備内容を絞り込んだ案も提案されました。

原地区の戦略案（代替素案）・A 活性化案については、「夢のあるプラン」としての共通認識が概ね形成されました。加えて、観光振興の視点から、沼津が自転車愛好家にとって人気エリアであることを活かすことも提案されています。A-1 案については、貨物駅を誘致して広域的な物流や観光の拠点形成に積極的に活かすという考え方も提案されています。A-2 案については、貨物駅がなくても活性化できるという意見がある一方で、貨物駅移転用地が細長く使いづらい土地であることや津波の不安から企業立地しにくいのではという懸念が示されました。また、原地区のこれまでの検討では、貨物駅の有無を分けたような細かな検討はなされていないとの指摘もありました。

広域的な代替素案についても意見があり、貨物駅を近傍駅に移転する案（C 案）の実現性への疑問や、今後の貨物駅のニーズについての疑問が出されました。

評価項目については、沼津駅周辺地区に関して「将来に渡ってのランニングコスト」「道路工事中の通行止め等の期間・回数（商業への影響）」等が新たに提案され、「早く効果が上がるか」「魅力ある土地活用ができるか」「広域からの集客性」などの視点が必要だということが改めて強調されました。

また、合同勉強会においても、互いにぶつかり合うのではなく建設的に話し合おうとの呼びかけが参加者からありました。

最後に、PI 委員会石田委員長から、数々の制約のある難しい議題であるが熱気のある話し合いが行われていることの評価、今後の効率的な話し合いのために資料の簡素化や事前配布、また、市との連携など、運営に関する助言がありました。寺部委員からは、代替素案と評価項目の議論が混乱している点や、グループ検討での発言者・発言時間に偏りがある点などが指摘されました。

次回 6 月 22 日（土）は、引き続き合同にて勉強会を開催する予定です。

※グループ討議の概要について

この資料は、グループ討議の振り返りのために、ファシリテーター及び事務局が議論の概要を整理したものです。暫定的な資料であり個別の意見を示したものではありませんことをご了承ください。修正が必要な点があれば、グループ討議の中で確認して下さい。

## 沼津高架P Iプロジェクト 勉強会<合同>第1回 グループ討議の概要【Aグループ】

今回から沼津駅周辺地区と原地区の合同勉強会となるため冒頭、自己紹介を行い、また、議論に先立ち、お互いに初めてとなる他方の戦略案（代替素案）の概要を確認しました。その上で、各案をより良い案とするにはどのようにしたらよいかを話し合いました。

沼津駅周辺地区の戦略案（代替素案）については、できるだけ早く安く、人が来たくなる・住みたくなるような魅力あるまちになるかどうか、という観点からの議論がありました。

「B-3 個別対応型第3案」「B-4 個別対応型第4案」に示された現在の北口改札から BiVi 沼津のあたりまでを想定する「幅 100m の人工地盤」について、南北の行き来だけを考えるなら早く安く整備できる幅の狭いものでよいとする意見、人が来たくなるような魅力あるまちにするために緑や公園など潤いのある空間を生み出そうとすると、B 個別対応型の案では駅前に新たな土地が生み出せないの、幅の広い人工地盤が必要だとする意見、自由通路と人工地盤を分けて整備し、まず自由通路をつくり南北の行き来を早く実現したいとの意見がありました。また、B-4 案については、できるだけ早く安く整備するという観点から、B-3 案のオーバースパス1本のように、アンダーパス1本という案も考えられるのではないか、また、「B-5 個別対応型第5案」についても、南北自由通路のみという案も考えられるのではないか、との意見が出されました。

「A-1 総合整備型第1案」「A-2 総合整備型第2案」については、人が来たくなるような・住みたくなるような魅力あるまちとするためには、駅に公園や緑といった潤いのある空間や公共施設が必要との意見が改めて出されました。その他、事業の工程を記載した箇所の「意思決定」との表現について、事業決定なのかPIでの意思決定なのか意味が曖昧であり表現の工夫が必要との指摘がありました。また、一般的な事業の「手続」が6年となっているが、もっと早く進める努力が必要との意見も出されました。

原地区の戦略案（代替素案）について、地域づくりの考え方はよくまとまっており、原のまちづくりに夢が持てるという意見が共通して出されました。沼津駅周辺地区の参加者からも、景観等の観光資源やスマートインターの活用、道路整備の重要性が指摘されました。ただ、原地区の西部ゾーンには市街化調整区域が多く、道路以外の新たな整備を実現するのは難しいのではとの意見もありました。また、具体的な整備提案として、原地区の千本松原は20kmほど信号がなく自転車乗りに人気があるので、千本松原と沼川の桜並木をサイクリングロードとして整備し、新たな観光資源とする提案がありました。

A-1 案について、原地区は沼津市の中で開発の遅れた地域であり、原のまちづくり・活性化を実現するには貨物駅の整備が必須であるという意見、貨物駅と公共施設等を合わせて整備してはどうかとの意見がある一方、貨物駅をどのように整備するかは貨物会社の意思決定に依るとの意見がありました。A-2 案については、貨物駅の整備がなくても原のまちづくり・活性化は可能であり、雇用を増やす観点から、医療・健康関連の施設を整備したい、との意見がありました。原地区の参加者からは、貨物予定地周辺でのこれまでの経緯や、様々な立場の地権者がいることなどの話もあり、改めて情報共有する場にもなりました。

その他、広域的な代替素案「C 鉄道貨物駅を近傍駅へ統合する案」の実現可能性や、評価項目に関連して評価指標の考え方について、事務局への質問がありました。

※グループ討議の概要について

この資料は、グループ討議の振り返りのために、ファシリテーター及び事務局が議論の概要を整理したものです。暫定的な資料であり個別の意見を示したものではありませんことをご了承ください。修正が必要な点があれば、グループ討議の中で確認して下さい。

## 沼津高架P Iプロジェクト 勉強会<合同>第1回 グループ討議の概要【Bグループ】

合同勉強会を進めていくにあたって、計画への賛否で住民が二分されることにならない様に、ディベートではなく互いに意見を出し合い、話し合う場にしていくことが再確認されました。また、高架や貨物駅のことと沼津の今後のあり方とは分けて考え、将来に向けた沼津の地域づくりを真剣に考える場にしたいという意見も出されました。

沼津のまちに活力を取り戻し、できるだけ早く南北の行き来を可能にすることが重要であるという認識はメンバーに共通のものでしたが、まちの活性化のために取るべき方策については意見が分かれました。「大規模なインフラ整備ではなく身の丈に合った整備を行い、各事業者が活性化に向けた知恵を出して努力する」という考え方と、「将来に向けて使うことができるまとまった土地を確保することで可能性を生み、それを基盤にして様々な使い方を検討する」という2つの方向性が示されています。

戦略案（代替素案）については下記の様な意見交換がされました。

### 【沼津駅周辺地区】

A 総合整備型の案では、鉄道高架化が全て完成してからでないとな南北交通ができないため、B 個別対応型の案の様に、自由通路を先に完成できる案が望ましいという意見がありましたが、A 案でも仮設通路があれば対応できる、B 案では改めて都市計画決定をし直す必要があるのかえって時間がかかってしまうのではという意見がありました。事業期間、特に南北の往来確保までにかかる期間への関心が高く、『段階的な整備や仮設自由通路等による対応』と『変更手続きにかかる時間とその短縮の可能性』がポイントになっています。

A 案について、「537 億円で約 15 万㎡の土地を確保できるのは費用対効果が高い」との意見がある一方で、高架完成後の管理やメンテナンス費用への懸念も出され、市の財政や活性化への効果を考えても「必要最低限の整備で十分」「B-5 個別対応型第 5 案でもまだ事業が多すぎる」という意見がありました。案の設定に際しては、高い目標値を満たせる案を基に、そこから事業を削ることで新たな案を追加していくよりも、最小限の整備案をベースにして必要があれば事業を加えていく考え方が提示されました。

### 【原地区】

原地区全体として目指すべき方向性は概ね確認されましたが、原地区西部ゾーンの 2 つの案は、自分がいたグループでは話し合われていない事柄であり、2 つの方向性としてまとめられていることに違和感があるという意見がありました。全体的に南北の交通が弱く、災害時の避難路としても南北の交通を確保する必要があること、人命を守るための整備として水害対策が急務で最も重要なこと等、道路や治水のインフラ整備面の課題が改めて確認されました。

貨物駅の移転については、貨物駅を整備し南北の交通を確保することで活性化できるという意見がある一方で、原 IC と環状道路ができれば貨物駅の有無とは関係なく原地区の西部ゾーンが物流拠点になりうるとの意見がありました。また、地盤が良い西部ゾーンを災害時の避難場所として活用する提案も出ています。

※グループ討議の概要について

この資料は、グループ討議の振り返りのために、ファシリテーター及び事務局が議論の概要を整理したものです。暫定的な資料であり個別の意見を示したものではありませんことをご了承ください。修正が必要な点があれば、グループ討議の中で確認して下さい。

沼津高架P Iプロジェクト 勉強会<合同>第1回  
グループ討議の概要【Cグループ】

【戦略案（代替素案）について】

沼津駅周辺地区の戦略案（代替素案）については、A 総合整備型の案、B 個別対応型の案ともに、どのように広域から人を集めるか、そのためにはどんな施設や魅力が必要なのかが重要であり、A 総合整備型の案ではマネジメントの中身についてもっと具体的に、B 個別対応型の案では線路をまたぐ自由通路、プロムナードなど具体的に画にして見せて欲しいという要望がありました。集客性を比較する上では、緑地などの魅力づくりに使える公共用地がどれだけ生み出せるかが重要な点で、そのためにはA 総合整備型の案、B 個別対応型の案ともに事業のマネジメントが重要であるという意見が改めて確認されました。A-2 案のマネジメントとしては、西武デパート跡地なども含めた魅力づくりを考えていく必要があるという意見がありました。また、B 個別対応型の「南北自由通路」については、実際の他事例を見て具体的に課題や整備時間などを検証できるとよいという意見が出されました。

事業期間について、以下の2点から具体的に比較したいという意見がありました。ひとつは、段階的にどのような効果が生まれるのかがわかるようにそれぞれの事業の事業期間、もうひとつは、工事中の通行止めの有無、そのデメリットです。また、南北交通については、道路整備による解決だけでなく、信号機や一方通行といった交通規制等ソフト策での解決も戦略案（代替素案）に盛り込むべきとの意見が改めて出されました。また、原地区の参加者から、今後、市の税収が減り整備費が捻出できないのではないかという懸念が出されました。

原地区の戦略案（代替素案）については、沼津駅周辺地区の参加者から、素晴らしい案だと思うがこれが貨物駅の移転とどう関わるのかが分からないという感想が聞かれました。A-1 案については、活性化に貨物駅が有効というのが行政の見方でしかないのではないかという意見がある一方で、貨物駅が原地区に移転すれば企業等がまわりに立地して活性化するのではないか、などの意見が出されました。

【評価項目について】

沼津駅周辺地区の評価項目については、広域からどれだけできるかが重要でありそれを判断するための指標として「新しい魅力づくりのできる敷地がどれくらいとれるか」を追加する提案がありました。また沼津駅を起点とした公共交通の充実という視点での評価も必要であるという意見もありました。

原地区の評価項目に関連した議論では、比較対象として現計画がないと、今回提示された2案だけでは比較が難しいのではないかという疑問も出されました。

【広域的な代替素案について】

貨物駅の移転先については、勉強会での検討の前にJR貨物の意見を聞く必要があるのではという意見が出されました。

※グループ討議の概要について

この資料は、グループ討議の振り返りのために、ファシリテーター及び事務局が議論の概要を整理したものです。暫定的な資料であり個別の意見を示したものではありませんことをご了承ください。修正が必要な点があれば、グループ討議の中で確認して下さい。

## 沼津高架P Iプロジェクト 勉強会<合同>第1回 グループ討議の概要【Dグループ】

両地区合同でののはじめての勉強会となり、グループの参加者それぞれから積極的に意見をいただきました。

まず、沼津駅周辺地区の戦略案（代替素案）については、いずれの案についても共通して、車利用の来街者に対応するための駐車場の整備や無料化が改めて提案されています。交通に関しては、今年のゴールデンウィーク中の交通混雑状況について話題となり、それほど混雑していなかったとの意見がありましたが、南北交通の円滑化は単なる通行ということではなく沼津のまちを面的につなぐために重要という議論になりました。また、コンベンションセンターができるので南北通行のしやすさはいずれにせよ至急に対応が必要なこと、JRの負担や意向等を確認したい等々の意見や質問が出されました。A 総合整備型の案については、改めて富士見町での都市計画道路は必要ないとの意見や貨物駅移転先の土地確保が困難であるとの懸念が出されています。B 個別対応型の案については、まず、B-1 案や B-2 案は、A-1 総合整備型第1案と同程度の水準を無理に行うものであり今後の検討対象とする必要はないなどの意見がありました。また、B-3 案 B-4 案に含まれている「幅広自由通路」については、より大々的な人工地盤をつくる案も検討したいとの意見があります。その他、資料の要望として、事業費について国・県・市・JRの負担割合を知りたいとの意見がありました。

次に、原地区の代替素案（戦略案）については、多様な視点からの意見をいただきました。まず沼川の放水路の整備がなされないと原地区の開発は考えられないとした上で、原地区全体での戦略案（代替素案）については、おおむね共有され賛同する声が多くありました。原地区の参加者からは、原の土地が地元にとって有効な使われ方をしてほしいとの意見がありました。A-1 案には、原地区の戦略案（代替素案）を実現するためには貨物駅立地を許容してほしいという意見や、富士や吉原の貨物駅を原地区に統合して利用コストを下げ、東駿河湾環状道路との連携を強化して物流基地（ターミナル）機能を強め積極的に貨物駅を活用するという提案、他にはないような魅力や機能をもつ貨物駅をつくるべきだという意見がありました。一方で、『内陸フロンティア構想（県）』などを考慮すると貨物駅が来ても津波等の心配から企業立地は難しいのではといった懸念や、貨物輸送の需要は減少しているので雇用創出など地域活性化にはつながらないとする見方もありました。A-2 案に関しては、医療や福祉関連の施設を県外とのタイアップで進めてほしいという提案、新駅の整備などの意見が出されました。

広域的な代替素案については、貨物駅の移転が大きな問題となっているのだから、JR貨物の考え方を確認したうえで討議した方がいいとの意見が共通して出されています。

評価項目について、大方の理解が得られたように思われますが、一点、車利用に配慮した駐車場等の充実した地域となっているかどうかを評価項目として検討してほしいという意見が改めて出されました。