

※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3回 開催概要

7月13日(土)、勉強会<合同>第3回が開催され、沼津駅周辺地区及び原地区から36名のメンバー(うち、代理人4名)が参加しました。前回以降、勉強会メンバーの各団体を対象に車座談議が開催され、これまでの検討資料の理解促進と情報交換が図られたことが報告されました。その中で話題となった「代替素案」「代替案」という用語について事務局から説明があり、「代替案」とは、PIにおいて予断ない検討を行うための「現計画も含めた複数の選択肢」との定義が改めてなされました。

続いて、各地区の地域づくりの戦略案(代替素案)とそれらを組み合わせた代替案について事務局から説明があった後、ファシリテーターの進行のもとグループ検討が行われました。沼津駅周辺地区の戦略案(代替素案)に関しては、車両基地の移転(沼 B-7 案に関連)を他の案に組合せるアイデアが提案された他、現計画(沼 A-1 案)の事業費や事業期間の縮小の可能性について技術的な検討の要望がありました。また、各案の合意形成に要する期間や土地区画整理事業の計画変更に掛かるコスト・リスクに関心が高く、重要な評価の視点として強調されました。

原地区の戦略案(代替素案)については、今回示された3案について確認がなされました。原地区西側ゾーンの活力創出のためには産業を誘致することが重要であり、そのため津波の心配がないという津波被害想定 PR の必要性が指摘されました。「原 A 案 物流機能を活用した全体整備案」については、周辺の住環境への騒音が懸念され、貨物駅規模の縮小の可能性についての検討の要望が改めてありました。また、「原 C 案 小規模整備案」については、代替素案として含める必要はないとする意見や、「原 B 案 種地を活用した先行的機能導入案」と統合する提案がありましたが、既に取得されている土地だけを使うことから実現性が高く、異なる考え方の案との考え方も示されています。評価の視点として、事業費や事業主体、施設等の需要の大きさ等が提案されています。

代替案(パッケージ)については、まず沼津駅周辺地区と原地区の整備のバランスについて議論がされました。原地区だけに投資をすることで他地区からの批判される可能性に懸念があった一方、これまで原地区は迷惑施設を押し付けられてきたが広域アクセスが向上し市西部の玄関口として今こそ投資すべきとの考えが示されました。これについては、沼津駅周辺地区と原地区のどちらに投資するかという議論ではなく、沼津市全体の発展を総合的に考え、全体の整備費と将来的な投資効果の大きさが評価の視点として重要であることが改めて強調されました。また、皆が喜べる案を探すためにかえって意思決定が遅れることは問題との指摘がありました。その他、代替案の数が多いためいくつかは統合して検討を効率化する提案や、中立的な立場からの資料作成について要望がありました。

また、PI の進め方に関して参加者から事務局へ要望が出され、沼津市については鉄道高架に推進の立場から勉強会に参加してほしいとの意見や、勉強会の成果を市議会で検討してほしいとの意見が出されました。

最後に、PI 委員会寺部委員から、どの参加者も積極的に発言できるよう互いに配慮しながら異なる価値観を相互に理解し共通項を探すという難しいパズルにこれからも頑張って取り組んでほしいとのコメントがありました。

次回8月10日(土)は、引き続き合同にて勉強会を開催する他、それに先立ち、原地区では追加の地区別勉強会を7月23日(火)に開催する予定です。

※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3回 グループ討議の概要【Aグループ】

今回は、戦略案（代替素案）の内容を理解するために質疑応答しながらの意見交換となりました。

【沼津駅周辺地区の戦略案（代替素案）についての討議結果】

総合整備型の案（A案）については、どの案も、事業費を抑えるため鉄道高架そのものの規模を縮小するなど、何らかの形でコストダウンする方法を考えたらどうかという意見があります。また、貨物駅を現位置に存続したまま高架化するA-3案については、その実現性に疑問が出されました。

個別対応型の案（B案）については、B-7案に含まれる「車両基地の移転」は、B案の他の案にも含まれる一つのオプションとして考えてはとの提案がありました。また、土地区画整理事業の見直しについて話題となり、駅北口の土地区画整理事業がスムーズにいて8～9年かかったことや、計画の見直しにかかる手続き、費用、取得済みの土地や富士見町の整備方法などについて事務局から説明を受け、皆さんで確認しました。

その上で、A案であれB案であれ、駅周辺でまとまって活用できる土地を確保することが活性化につながる、線路の上の空間を使うのも一つのアイデアではないか、との意見が出されました。一方で、富士見町にお住まいの方々とは今後の土地の活用について十分な合意形成が必要との意見も出されています。

【原地区の戦略案（代替素案）についての討議結果】

まず、観光や新産業誘致については、人が来るだけでなくお金も落ちるような特長あるしくみを考えることが必要との意見が出されました。各戦略案（代替素案）については、3案以外に今のままで何もしないという方向性もあるのではないかと意見がありましたが、その場合、7割ほど用地買収が済んでいる貨物駅予定地をどのようにするのが現実の課題として挙げられました。原B案では計画を進めながら貨物駅予定地以外の種地を増やしていくことができるのではないかと意見がありました。また、なお、資料について沼津駅周辺地区のように各案の違いをわかりやすく表現してほしいとの要望がありました。

【代替案についての討議結果】

数多くの案が示されているが、沼津駅北口の施設がオープンするなか、駅南北の行き来を早く出来るようにすることが現在の一番の課題であり、優先順位を定めて進めると方法は限られてくるのではないかと意見がありました。また、沼A案、沼B案とも新たな事業用地の取得や許認可を取るためには、実現までかなりの時間が掛るのではないかと懸念が出されました。原地区についても同様に、原A案では貨物駅移転の合意形成に、原B案では現計画の見直しのためにどちらも時間がかかるため、今後のまちづくり、財政、時間などの観点から今何をやるべきかを考える必要があるとの意見が出されました。

また、両地区の戦略案（代替素案）について話し合う中で、知事の発言などを聞いているとPIをやる意味がないのでは、といった懸念が改めて出されましたが、一方で、PIで大切なのは高架の賛否を議論するのではなく、意見を述べ合う中で相手の意見を聞き、異なる考え方を認識することではないかと意見も出されました。また、毎回話題となる、沼津市の参加については、鉄道高架推進の立場でよいのでぜひ参加してほしいとの要望が出されました。

※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3回 グループ討議の概要【Bグループ】

Bグループでは、まずステップ5で検討する評価表のイメージをメンバーで共有し、今日の会議では代替案の理解を深めること、そのために代替案の構成要素である各地区の戦略案（代替素案）に漏れないかについて議論することを確認しました。

【沼津駅周辺地区の戦略案（代替素案）についての討議結果】

沼津駅周辺地区で高架事業が中止になった時のリスクについての意見が出され、片浜地区の車両基地も南北の行き来や跡地の問題が発生するので、その対処やコストを考える必要があることが指摘されました。また、どこまで詳細に案の内容を詰める必要があるのか、例えば戦略案（代替素案）のB-5案やB-6案にある自転車用のスロープ設置の有無まで決めるのかという疑問が出されましたが、現段階では幅を持って案を作成しているので詳細まで決定しているわけではなく、通路の幅や構造等については今後の検討課題になるという説明がありました。

【原地区の戦略案（代替素案）についての討議結果】

原地区の戦略案（代替素案）は沼津駅周辺地区のように事業費が出されていないため、原B案のように夢を描くのは良いが予算や事業主体など実現性を踏まえて検討した方が良いのではないかという発言がありました。実現性について関心が高く、導入したい機能・施設に需要があるのかを考えることが重要だ、物流の拠点として機能するための新たな土地が無いので原A案は現実的ではないなどの意見が出されています。スマートICができてアクセスが向上することでまちづくりの好機がきているので、道の駅などが整備されて人が集まってくれば、それが呼び水になって次につながるのではないかという意見もありました。

【代替案についての討議結果】

代替案の数が多すぎるという意見があり、沼B-3案と沼B-4案の差が南北道路の本数だけだとしたら、東ねてはどうかという提案が出されました。

代替案の概要説明の表現方法について、代替案11、12、13の「むしろ原地区に」という表現は故意に整備のバランスの違いを強調して中立的ではないという指摘がありました。「むしろ原地区に」という表現に関しては、他地区の人達がなぜ原地区だけなのかと怒るのではないかという考えがある一方で、原地区はこれまで迷惑施設ばかりを押付けられてきたし、今はスマートICなどで活性化の好機であり、貨物駅予定地という土地があることを考えれば、原地区に積極的に投資すべきだという意見が出されています。また、わかりやすく誘導のない表現方法として、案の内容を文章で説明するのではなく、事業案をアイコンなどを使って羅列する方が良いのではとの提案がありました。

市は公共施設の更新など他にも予算が必要なので市の財政は踏まえるべきだ、高架事業と貨物駅移転を実施したら市の土木事業費は底をついてしまい原地区に新たな道路を整備するお金はなくなってしまわないのかといった懸念がある一方で、事業費は重要な課題だとは思いますが市の財政のことはここで議論することではない、事業費がいくらかかるかは重要だが費用対効果が大切だ、という意見も出されています。まちの身の丈を踏まえて将来に借金を残さない発想と、長期的な効果を期待して投資し攻めの姿勢でリターンを大きくする発想とで考え方が分かれています。

沼津駅周辺と原地区での投資のバランスについては、駅周辺が発展すれば原にも効果が波及するしその逆もありうるので、どちらにより投資すべきかではなく一体的に考える必要がある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PIプロジェクト 勉強会<合同>第3回 グループ討議の概要【Cグループ】

【沼津駅周辺地区 戦略案（代替素案）についての討議結果】

まず、それぞれの案の整備にかかる時間の数字について議論となりました。手続きや整備が始まる前の合意形成にかかる時間も考慮すべきだが、沼A案は原地区への貨物駅の合意形成について先が見えない、かといって沼B案では、また一から合意形成をやり直す必要があることから、ともに時間がどれくらいかかるのか分らないという議論がありました。これに対して、前回提案されたA-3案（貨物駅を現位置に存続したまま高架化する案）は原地区に貨物駅を移転せずに高架化するのだから時間が短くて済むのではないかとの期待が改めて出されました。その他、沼B案の自由通路については、線路南側の土地の確保が難しいのではとの懸念が挙げられました。

また、案が多いので、南北幹線道路を2本立体化するB-4案は戦略案（代替素案）としては不要で、中心的に検討したいのはB-5案、B-6案だという意見が出されています。B-7案の車両基地の移転については、車両基地を移転しないと富士見町の土地区画整理事業が行えないという意見が出された一方で、移転しないでまちづくりをするほうがよいという地元の声もあるという意見が出されました。

【原地区 戦略案（代替素案）についての議論結果】

原A案に関連して、貨物駅の計画用地を縮小することで合意形成をしやすくできるのではないかと提案が改めてされました。また、現計画では貨物駅の両端は公園にする計画であり、原A案でも図に反映してほしいという意見がありました。原B案については、理想として検討しているが現実的に事業費等が足りなければ原C案になるという認識が示されました。また検討の進め方に関する意見や提案があり、原地区にはなんらかの整備が必要というのは分かるが、原B、C案は沼津駅の高架事業とは関係性が少なくPIで検討することに疑問、原地区の地域づくりをPIで検討するならば、車両基地予定地となっている片浜地区のまちづくりも検討すべきだとの意見がありました。

【代替案についての討議結果】

組み合わせによる「代替案」の数が多すぎて分かりにくいので数を減らせないかとの意見が共通して出されました。そのための提案として、貨物駅の有無のみで案を分ける考え方から原B案、原C案を一つの案とする、道路を立体化することから大きな事業費がかかる沼B-3案と沼B-4案や、富士見町の地元も賛否があり合意形成が難しいと想定される沼B-7案を検討対象から除く、などの意見が出されました。

【評価項目への提案意見】

活性化についてどのように効果が出るのかを検証することが非常に大事であるが、それをどのように評価できるのか、データ化できるのかは大変むずかしいし、実際にその通りになるかどうか分からない、という意見が出されました。

また事業費について、市の財政への影響が心配だという意見に対し、それはPIで議論する対象ではないという考えと、財政は最終的には市民が背負うものなのだから検証すべきだという両方の考えが出されました。また、PIの勉強会の成果について市議会での検討の必要があるのではないかという意見もありました。

※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PIプロジェクト 勉強会<合同>第3回 グループ討議の概要【Dグループ】

【沼津駅周辺地区 戦略案（代替素案）についての討議結果】

戦略案（代替素案）に対する新たな提案は出されませんでした。土地区画整理事業について、もし現計画を見直すことになれば、概算している事業費以上の追加的な補償費用や手続きが発生し市の財政を圧迫するのではないかと、すでに区画整理が完了している地区の道路とうまく接続されるのか、といった懸念があげられ、より具体的な区画整理の見直しの内容を知りたいという声が複数ありました。

ここで、PIの検討ステップについての議論となり、ステップ3では多くの戦略案（代替素案）が出されたが、もし最終的に現計画が選定されるなら市民は時間がかかっただけで納得できないのではという声があった一方、ステップ3はできるだけ多くの案を出すステップなので、これはこれで良いという意見がありました。

【原地区 戦略案（代替素案）についての討議結果】

今回出された貨物駅に関する参考資料のデータは古く、貨物駅をもっと縮小できるのではないかと、貨物駅を7割程度に縮小し既に入取済みの土地を使って活性化できないかといった意見がありました。

企業誘致にあたっては、津波の心配がないという学識経験者からの見解をもっとPRしていくべきで、富士山の世界文化遺産登録という機運に合わせ、土地の特性を生かした機能や施設を立地したいとの意見が出されました。また、原A案については、貨物駅ができると静かに生活することができないのではという懸念があります。

【代替案についての討議結果】

各代替案について皆さんで確認しました。代替案3, 4, 5では他地区へ貨物駅を移転することになるが、これは実現性が低いと考えるので案として削っても良いのではないかと意見が出されました。また、原B案を組み合わせた案は全く新たな計画であり地元の合意が得られないのでは、といった懸念があった一方、沼津駅の投資を抑えることで、これまで整備が比較的遅れている原地区を整備してもらいたい、という意見もありました。

ここで、案の選定についても議論になり、みんなが喜ぶことができる案を選ぶべきだといった意見が出された一方、みんなが喜ぶようにするために、何も決まらない、何もできないことのないようにしたいといった意見も出されました。

【評価項目への提案意見】

評価の視点として、早く事業着手ができる、手を打てることから始められることや、事業費だけでなく地域活性化などの次世代に残せる効果が重要といった意見、原地区だけでなく車両基地の取扱いを含めて比較検討すべきであるといった意見が出されました。

また、視察会で見た事例では、高架化されても高架下が有効活用されていないケースがあるのでハコモノができたからといって人が来るとは限らず、現在の社会動向を踏まえる必要があるとの意見が出されました。その他に、自動車でアクセスしやすいまちづくりやレジャーとしての自転車のニーズの活用といった意見が出されました。

比較評価するにあたっては、これまでの土地区画整理事業の実績と内容や今後の実施内容をより詳しく知りたいといった意見や、鉄道高架の構造について詳しい外部の専門家を加えて欲しいといった意見が出されました。