

## 沼津高架PIプロジェクト

# 皆さんからの意見まとめ 〈ステップ2 最終報告〉

～沼津高架について考える上で～

地域の将来像について、

たくさんのご意見ありがとうございました。

静岡県では、沼津駅付近鉄道高架事業について改めて方向付けをするため、沼津高架PIプロジェクトを立ち上げました。沼津高架PIプロジェクトでは、市民や関係者の皆さんの意見を広く聴き、オープンに議論しています。

ステップ2（目標の設定）では、「現在の地域にはどんな課題があるのか」「どのような地域を目指すのか」などについて、皆さんの意見をお聴きしてきました。

この冊子は、ステップ2において（平成24年4月6日～平成25年3月15日）までに皆さんから頂いた意見を整理し、まとめたものです。（ただし、勉強会での議論の結果については別途整理しています。）

PIプロジェクトでは、これからステップ3（代替素案と評価項目の設定）に入ります。今後とも、多くの皆さんと引き続き議論を深めてまいりたいと考えています。



平成 25 年 4 月

沼津高架 PI プロジェクト・PI 運営事務局



# も く じ

1. ステップ2(目標の設定)で皆さんにお聴きしたいこと.....	1
2. 意見の整理の考え方 .....	3
3. 皆さんからの意見まとめくステップ2 中間報告> .....	4
テーマ① 広域レベルに関する意見 .....	5
テーマ② 地区レベル(沼津駅周辺)に関する意見 .....	25
テーマ③ 地区レベル(原地区)に関する意見 .....	77
PIの進め方について .....	97
(参考資料1)沼津高架 PI プロジェクト・PI 実施計画 .....	11818
(参考資料2)鉄道高架事業に関連する事業者へのヒアリング結果 .....	1222

●この冊子の対象意見：平成 24 年 4 月 6 日（ステップ2開始）～平成 25 年 3 月 15 日に頂いた意見

コミュニケーションの方法	実施概要	意見の聴き取り方	意見数
オープンハウス	①4/21～22：イーラ de 4/24～25：原地区センター 5/1：BiVi 沼津 ②6/12～13：マックスバリュ沼津南店 6/21～22：フェスタノジマ 6/27～28：ギャラリープラザ ③8/24～8/26：イシバシプラザ ④10/4～5：イーラ de ⑤12/4～5：マックスバリュ原町西店 ⑥H25.1/21～22：イシバシプラザ ⑦3/3：沼津技術専門学校 テクノフェア	県職員が意見をお聴きし書き取ったもの、および、アンケート	1052 意見
車座談議	I. 自治会や団体などを対象に、意見交換を行うもの	議論の内容を県職員またはファシリテーターがとりまとめたもの	721 意見
	II. 鉄道高架事業に関連する事業者へのヒアリング	県職員がとりまとめたもの	41 意見 (参考資料 2)
PI委員会傍聴者アンケート	PI委員会傍聴者に対しPI委員会に対する意見を求めた	その場でアンケート用紙への自筆で記入	107 意見
ホームページ、メール、FAX、郵送など	常時募集	-	
計			1921 意見

# 1. ステップ2(目標の設定)で皆さんにお聴きしたいこと

## ●沼津高架PIプロジェクトの議論のテーマとステップ

沼津高架PIプロジェクトでは、テーマを3つに分けるとともに、6つのステップに分けて議論を進めています。

### <沼津高架PIプロジェクトの議論のテーマ>

議論の内容が幅広いものになるため、テーマを3つに分けて議論を進めています。

#### テーマ① 広域レベル

- ・鉄道高架事業を含む一連の計画の意義
- ・貨物駅の近傍駅統合や現位置での存続の可能性 など

#### テーマ② 地区レベル（沼津駅周辺）

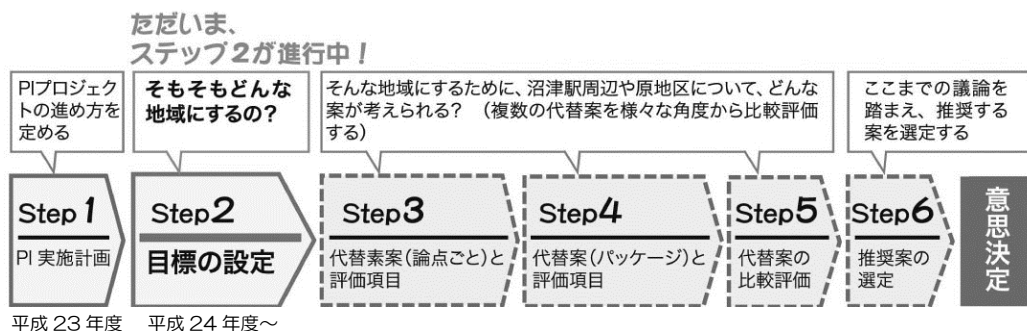
- ・鉄道高架事業の計画内容や事業スケジュール
- ・沼津駅周辺の開発の計画内容や事業スケジュール など

#### テーマ③ 地区レベル（原地区）

- ・貨物駅の移転先とまちづくり
- ・貨物駅移転先の拠点形成 など

### <沼津高架PIプロジェクトのステップ>

6つのステップに区切り、ひとつひとつ確認しながら段階的に進めることで、議論を後戻りさせることなく効率的に進めていきます。全ステップにおいて、市民や関係者の皆さんからご意見をお聴きしていきます。



## ●ステップ2（目標の設定）で県が確認すること

ステップ2では、沼津駅周辺や原地区の現在の状況や、将来像を検討し、それぞれがどのような地域づくりを目指していくのかという「目標」を明確にします。そのために、皆さんに次のことをお聴きしています。

### ～ステップ2（目標の設定）で皆さんにお聴きしたいこと～

#### 沼津駅周辺について

- Q1. 今の沼津駅周辺の地域について心配なことは？
- Q2. 沼津駅周辺の地域づくりで取り組むべきことは？
- Q3. 将来、避けるべき状況は？
- Q4. 沼津駅周辺に必要な機能・施設は？

#### 原地区について

- Q1. 今の原地区の地域について心配なことは？
- Q2. 原地区の地域づくりで取り組むべきことは？
- Q3. 将来、避けるべき状況は？
- Q4. 原地区の守りたい地域資源は？
- Q5. 原地区をどのような地域にしたいですか？

ステップ2の中間段階には、ステップ2においてそれまでに頂いた意見をもとに『地域づくりの目標の整理』を公表（平成25年1月）し、これに対してのご意見も頂きました。この冊子では、ステップ2を通じて得られた全ての意見を対象にしています。

## 2. 意見の整理の考え方

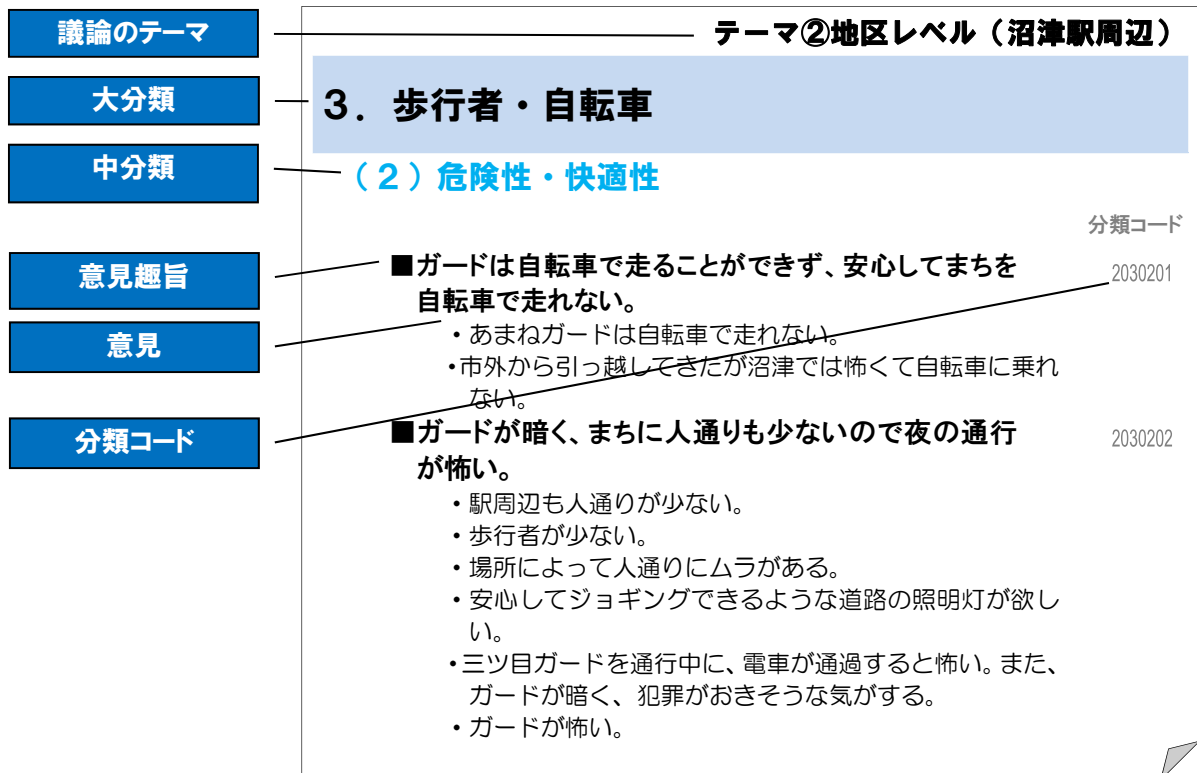
それぞれの意見について、「なぜそう考えるのか」という、皆さんの「関心事」に注目しています。

沼津高架 PI プロジェクトでは互恵的解決を目指すため、ただ単に「賛成」「反対」をお聴きするのではなく、「地域の将来をどう考えますか？なぜそう考えますか？」という皆さんの「関心事」に注目してそれぞれの意見を把握しています。

### ●この冊子の見かた

沼津高架 PI プロジェクトが設定した3つの「議論のテーマ」ごとに、意見を関心事に注目して「大分類」「中分類」に分けています。また、同様の「意見」を取りまとめ「意見趣旨」を作成しました。なお、「意見」は代表的意見を掲載しており、すべての意見はPI手法ごとにホームページへ掲載しています。

「意見趣旨」の右側に「分類コード」を記載しています。このコードは、PI手法毎にホームページへ掲載する全ての意見にコードを割り振っており、ホームページの意見と合わせてごらんいただくことで、皆さんの意見がこの冊子の何処に反映されているか確認できるようにしました。



### 3. 皆さんからの意見まとめ<ステップ2 中間報告>

ステップ2において頂いたご意見を整理した結果、次のような「関心事」に分類できました。数字は意見の数です。

#### ●テーマ① 広域レベル (p5)

1. 地域づくり (p5)	…113
2. 成長戦略 (p10)	…92
3. 災害リスク (p13)	…25
4. 物流 (p15)	…1
5. 事業の目的等 (p15)	…94
6. 事業の財政負担 (p21)	…88
(計 延べ413意見)	

#### ●テーマ② 地区レベル (沼津駅周辺) (p25)

1. 地域づくり (p25)	…492
2. 自動車交通 (p41)	…395
3. 歩行者・自転車 (p48)	…170
4. 産業 (p52)	…232
5. 災害リスク (p59)	…103
6. 沼津駅周辺総合整備事業 (p62)	…235
7. 事業期間 (p73)	…150
(計 延べ1777意見)	

#### ●テーマ③ 地区レベル (原地区) (p77)

1. 地域づくり (p77)	…45
2. 交通 (p81)	…46
3. 環境 (p84)	…14
4. 地域資源 (p86)	…43
5. 産業 (p88)	…44
6. 災害リスク (p91)	…43
7. 貨物駅移転 (p94)	…56
8. 事業期間 (p97)	…5
(計 延べ296意見)	

#### ●PIの進め方 (p99)

1. PIプロジェクト (p99)	…158
2. PIツール (p108)	…201
(計 延べ359意見)	

#### ●その他の意見 …184

※賛否のみの意見等のため掲載していません

総計 延べ3029意見

#### ●「意見数」についての留意事項●

※PIプロジェクトでは、皆さんの意見の広がり（意見内容の多様性）を重視しており、同じ趣旨の意見が何件出されたかという数の多少はあまり意味を持たないと考えています。従って同じ趣旨の意見は一つのカテゴリーとして分類しています。

※ひとつの意見に複数の「関心事」が含まれている場合は、該当する全ての関心事に重複して分類しています。このため、頂いた意見の数（1921意見）と、関心事ごとに分類した延べ意見の数（3029意見）は異なります。

※この冊子では、鉄道高架に対する賛否のみの意見、特定の個人・企業を誹謗中傷する意見は掲載していません。

# テーマ① 広域レベルに関する意見

(テーマ①広域レベルに関する意見)

## 1. 地域づくり

### (1) 地域像

分類コード

1010101

#### ■沼津市は将来的なまちづくりや財政の長期的・短期的ビジョンを持ち、それを示してほしい。

- ・市が長期ビジョンを示すべき。
- ・市はどのように歳入を増やしていくのかビジョンを持つべき。
- ・駅前の区画整理事業も一等地なのに何のビジョンもなく非常にもったいない。
- ・沼津市の将来が気になる。
- ・沼津のまちにはビジョンがない。
- ・高架事業は県の事業とはいえ、それを考える際には沼津市を今後どうしていくかということが大きな問題になってくると思う。
- ・沼津のランドデザインと10年、20年後の生活シーンの想定が必要である。
- ・長期的視点、産業・人口が増えるようなまちづくり。
- ・市の姿が見えない。
- ・50年、100年先を考えてやるべきことをやる。
- ・短期サイクルと長期サイクルで考える。
- ・若い人のために何を残せるか。
- ・鉄道高架の完成は20年先なので、今から何が必要かを考えること。知的な発想でまちづくりをする。
- ・ランドデザインがない。
- ・まず沼津の将来像があって、その上で鉄道高架を考えるべき。
- ・沼津市としての基本計画がない。鉄道高架が目的化している。

#### ■沼津市の特性や、それぞれの地区の特性を活かしたまちづくりを目指すことが必要だと思う。

- ・他のまちにない良いものもあるはずだが活かされていない
- ・地区ごとの特徴を活かす。(駅北は住居、駅南は文化)

#### ■温暖な気候を活かし、住みやすいまちを目指したい。

- ・気候が温暖で住みやすいまち。

1010102

1010103



■若者が集まり働ける場所があるまちにしてほしい。

1010104

- ・若者が集まり働ける場所があるまちになってほしい、若者は東京へ出てしまっている。
- ・若者が集まるように大学などがあれば良い。
- ・静岡市を参考に若者が住みやすいまちにする。
- ・産業・人口が増えるようなまちづくり。
- ・働く所が少ない、人口減少、子供・若者を増やすまちづくり。

■高齢者や子供が暮らしやすいまちにしてほしい。

1010105

- ・高齢者を重視したまちづくり。
- ・老人が安心して住めるまち。
- ・子供が住みやすい安全で明るいまちづくり。
- ・人口対策（子育て支援）など本腰を入れてやる必要がある。
- ・子育てしやすいまちにすべき。
- ・子育てと高齢者にやさしいベッドタウン化に特化した“健康いきいき”都市沼津へ変身！“若い夫婦が安心して子育てできる”ように病院や施設を完備した都市造りへ向けて行く。

■多様な世代が暮らしやすいまちにしてほしい。

1010106

- ・あらゆる年代の人が住みやすいまち。
- ・高齢者が住みたいと思うまちには、自然と若い人も集まると思う。

■歴史や自然を活かしたまちを目指してほしい。

1010107

- ・路面電車の復活など昔の考えを検討することも必要。
- ・既存のものをいかに活用していくかが大事である。既存のものを維持管理・リニューアル等し、もち直す方がいい。
- ・特色のあるまちづくり。沼津の特色を活かしたコンセプトが必要。
- ・自然を大切に守っていくこと。
- ・沼津は自然を活かしたまちづくりを考えればよい。
- ・沼津はすばらしい歴史があるので、そこも加味してほしい。
- ・沼津は古墳など歴史あるものをもう少し大切にすべき。

■これまでの歴史・文化だけでなく、新しい視点でまちづくりを考えることも必要だと思う。

1010108

- ・過去の歴史を大切に物事を進めてきたが新しい視点で進めることも必要。

■港などの資源を活用した観光の目玉をつくり、観光まちづくりを目指してはどうか。

1010109

- ・港は賑わっているので駅・新東名SA等と面的に周遊させるルートを考える。
- ・観光の目玉や賑わいイベントを作る、三島市などライバルを作って対抗させる。
- ・港を活かしたまちづくり。

- ・港が賑わっているので駅周辺へも呼び込む、年配者も若者も集まれる施設がほしい。
- ・富士山や伊豆へのアクセスを活かし宿町にする。

**■将来の世代が誇りを持って暮らせるまちづくりを進めることが必要だと思う。**

1010110

- ・子供たちが誇れるようなまちづくりをしていきたい。

## (2) 広域的都市拠点

分類コード

**■沼津市は三島市や富士市に遅れを取っている。東部の拠点として開発を進めてほしい。**

1010201

- ・新幹線が三島に停車するようになって人の流れが変わった。
- ・デパートなどの買い物ができる施設がないので、東京、静岡に行ってしまう、バスの本数が少ない、しっかり開発しないと他都市に遅れをとる。
- ・沼津は富士と三島に取られてなくなってしまう。
- ・東部地域の中心という気持ちを持つ、三島の施策で見習うべきは見習う。
- ・東部の拠点都市にふさわしいまちになるため高架化をしなければならないと思う。
- ・中西部に比べて東部だけ取り残されている気がする。
- ・三島は新幹線があるといっても土地がない。交通手段があるだけなので、拠点にはなり得ない。
- ・沼津が東部の拠点都市でなくなること。(はさけなくてはならない)
- ・中心市街地の起点、交通の集散地であり、人の流れや物流の経済効果のあるべき所なのに活かしきれずに活気がない。
- ・東部の拠点になることが大事。沼津に魅力があるものがない。
- ・高架までつぶされたら、今度こそ遅れてしまいます。東部の中核になれなくなってしまう。

**■三島市等と連携して、東部の拠点都市として都市整備してほしい。**

1010202

- ・沼津は単独ではやっていけない。三島との連携。商業、交通、農業との連携。名物となるような食べ物。ひもの以外。富士市との連携。
- ・三島との連携。東部拠点都市という広域の視点。

**■既に東部の拠点は三島駅に移っているので、三島駅を高架化してはどうか。**

1010203

- ・沼津は衰退しているので東部拠点として三島駅を高架化してはどうか。

**■周辺市町の都市整備が進み、沼津市は東部の拠点ではなくなってしまうのではないか。**

1010204

- ・三島のまちの方が魅力がある。

- 昔は沼津が東部の拠点という思いはあったが、最近は市行政の停滞で周辺市町の方が良く見える。
- 昔は富士や三島から人が集まったが、今は集まらない。それぞれのまちで買い物などが完結するため、沼津へ来る必要がなくなった。
- 東部の拠点は富士市に渡してあげればよい。
- 通勤で東海道線を利用しているが、乗降客数は、沼津より三島の方が多いと感じている。沼津駅に多額の費用をかけるメリットがあるのかどうか疑問である。
- 広域に考えると、やはり交通の要は三島、新幹線がある、東海道線もある。伊豆方面に向かう駿豆線もある。伊豆縦貫道へのアクセス道を整備すれば東名や新東名にも楽に行ける、がんセンターや順天堂病院へも行き易い。こう考えると三島が東部の中心になってもおかしくはない。

### (3) まちのコンパクト化

分類コード

#### ■ 駅周辺に都市機能を集積させて利便性の高いまちにしてほしい。

1010301

- 都市機能（市役所や病院など）を集積させて利便性を高めれば首都圏からのリタイヤ組が定住するのでは。
- 駅周辺に住んでいると買い物など、利便性が良い。
- 魅力ある商品を販売している店や駐車場を集積させる。
- 駅の近くに行政施設があれば良い。
- 鉄道高架よりも集客が見込める施設をまず作るべきではないか。
- 駅周辺は東部の中心としてもっと開発した方が良い。
- 東部地区の行政や民間大手の支店が集積し東部地域の拠点都市である。
- 三島や函南を視野に入れ大きな視点で都市施設を考えるべき。たとえば5万人収容のスタジアムなど見当違いのことを考えることが大切。
- 駅周辺にサントムーンや御殿場アウトレットのような集客施設。
- 商業的なまちづくり、大型ショッピングセンターがほしい。
- 昔はまちへ行くといえば沼津駅前だった。

#### ■ まちなかでの自転車の利便性を向上してほしい。

1010302

- 自転車が利用しやすい環境の整備、まちなかに駐輪場がほしい。

#### ■ 歩いて暮らせるまちにしてほしい。

1010303

- 歩道優先でまちづくり。
- 歩行者が南北を往来しやすいまちづくり。
- 人がまち中を歩いてくれるようなまちづくり。
- 人に優しい歩きやすいまちにしてほしい。

## (4) ソフト施策

分類コード

### ■ハード事業を行っただけでは活性化しない。合わせてソフト施策が必要だと思う。

1010401

- どうやって人を集めるのかを商店は考えているのか？高架というハードができてソフトがないと良いまちにならない。
- まずソフトがあってからハードがあるべき。商店街の人や市の商工部も入る体制で、高架事業とのすり合わせとソフトの検討をすべき。
- 高架イコール活性化ではない、ソフトが大切ということは理解すべき。

### ■中心市街地の資源の活用、港との連携、土産物の開発による商業活性化などにより賑わいを取り戻したい。

1010402

- 添地町など昔の資源を活かして賑わってもらいたい。
- 港が賑わっているので駅周辺へも呼び込む。
- 出張に合わせて買えるおみやげの開発。

### ■観光ルートの検討や観光資源のPRを積極的に行い、国内外の観光客を呼び込んでどうか。

1010403

- 沼津アルプス（ハイキング）、寿司、富士山を広域的な良い面としてPRすべきでは。
- 中国人や韓国人は富士山が好きなので富士山を目玉に海外から観光客を呼ぶことができる、フェリー・鉄道・バスが1日乗り放題の切符を活用して観光ルートを検討する。
- 三島市は宣伝がうまい。三島コロッケや湧水など、細かいことでも広報し、誘客しているので、沼津も見習うべき。
- 観光に力を入れるべきだと思う。もう少し祭りやイベントが多かったら、集客できると思う。

## (5) 取り組みの体制

分類コード

### ■県は東部地域にもっと力を入れて取り組んでもらいたい。

1010501

- 県は東部に対してもっと力をいれるべきでは。

### ■静岡県と沼津市が足並みを揃え、連携してPIや事業に取り組んでもらいたい。

1010502

- 市が積極的に関与していないことが不満。
- 縦割り行政を改善すべき。
- 県と市の考え方にズレがある。

■市民がまちづくりに関心をもって、県、市と一緒に取り組むべきではないか。

1010503

- ・沼津市民は県政、市政に関心が無い。
- ・どのようなまちにしていくのか、今後は行政がすべてやるのではなく、市民が手伝いながら進めていきたい。

■東部の拠点都市として活性化するには、行政と企業や市民が連携する必要があると思う。

1010504

- ・静岡市では中心街を企業が主体となって行政や団体、住民を巻き込み「オール静岡」で活性化しようという動きがあるが、東部拠点都市としての沼津にも必要ではないか。

(テーマ①広域レベルに関する意見)

## 2. 成長戦略

### (1) 地域資源

■他のまちにはない地域資源があるはずだが活かされていない。

分類コード

1020101

- ・他のまちにない良いものもあるはずだが活かされていない。
- ・資源や魅力を生かしきれていない。
- ・まちなかに魅力的な資源が多いので、それを活かすのが大事。

■豊かな歴史・文化や、富士山、沼津アルプス、沼津港、千本浜などの恵まれた地域資源があることを活かし、積極的にPRして活性化させたい。

1020102

- ・海、山などの豊かな自然と食品。
- ・香貫山ハイキング。
- ・みどりが多い。
- ・海・山・川の自然が豊富。
- ・松原は新鮮な空気を放出するので環境に良い。
- ・海の活用。
- ・自然（山、狩野川）、沼津港などの地域資源を活用する。
- ・狩野川を京都の鴨川を見習って親水公園のようにしてほしい。
- ・都会の人が沼津アルプス（ハイキング）、寿司、富士山があってこんな良いところはないと言っていた、沼津アルプス（ハイキング）、寿司、富士山を広域的な良い面としてPRすべきでは。
- ・国1沿いの桜・千本浜・海など既存の地域資源で人を呼ぶ。
- ・沼津アルプス（ハイキングコース）、海・魚・富士山など良い素材はたくさんある。

- ・沼津は遺跡を大事にしない。発掘した遺跡は残すべき。
- ・遺跡も観光資源に（西浦、農学校、江原素六、クラーク）
- ・興国寺は観光資源となるのではないか。
- ・富士山、伊豆の温泉場を活かしたまちづくり。
- ・政策で東名利用料が 1,000 円になった頃から、首都圏からの観光客が増えた。地理的に近く、新鮮な魚介類を使った食事、干物などの土産、競り、びゅうおや水族館など、港で一日楽しめる。
- ・若山牧水や井上靖、芹沢光治良、明治史料館などもうまく活かせば観光資源になる。
- ・歴史文化の伝承と旧家保存、古文書保存。
- ・静浦や西浦などは、海や富士山が臨めてロケーションが良いので癒される。
- ・静岡県には海あり山あり。それをもっと生かせないか。

■農作物や海の幸などの名産品を地域資源として活かしてほしい。

1020103

- ・野菜がおいしい。
- ・海の幸、みかん。
- ・沼津の干物。
- ・（原地区の）納園と呼ばれたほどの農地でとれた農作物。
- ・（原地区の）納園で取れた野菜や牛乳を沼津御用邸に献上していた。
- ・農産物、海産物を販売する施設。

■新東名高速道路サービスエリアなどを活かして活性化につなげてはどうか。

1020104

- ・新東名サービスエリアを活用。

■富士山や海岸線などの自然、景観を活かした観光で国内外からの観光客誘致を図ってはどうか。

1020105

- ・市内からも見る場所や季節によって富士山の絶景が楽しめる。中国人や韓国人は富士山が好きなので富士山を目玉に海外から観光客を呼び出すことができる。
- ・海岸線を活かした観光で生きるべき。
- ・駅から川までをもっと魅力的に、観光客がステキと思えるように。
- ・人口減少のペースが最も早い沼津市の活性化を図るため、観光産業に早急に力をいれるべき。
- ・沼津市は商都としては無理だと思う。今、沼津で活気があるのは港湾である。沼津港から、沼津である戸田まで、フェリーを安価で出し、西伊豆からの海越しの富士山は素晴らしいので、それを観光の目玉としたらよい。
- ・大雨の度に浸水する地域を救い、観光客を呼び込むために、浮島沼に大きな人造湖をつくり、治水と集客の一石二鳥を目指す。

## (2) 広域連携

分類コード

### ■三島市や県東部地域との連携が必要ではないか。

1020201

- ・三島や県東部地域として連携する。

## (3) 新たな産業

分類コード

### ■企業を誘致し、雇用を促進したい。

1020401

- ・雇用促進。
- ・駿河湾沼津サービスエリアにスマートインターチェンジができ、新貨物駅とつながれば物流の拠点となり、企業の誘致が期待できる三島や県東部地域として連携する。

## (4) 人口減少・少子高齢社会への対応

分類コード

### ■企業を誘致し雇用を促進するなど、人口の減少を食い止め、増加させる手立てをうつことが必要ではないか。

1020501

- ・人口が増えるようなまちづくり。
- ・産業・人口が増えるようなまちづくり。
- ・人口が減少している、企業誘致などで人口を増加させる努力が必要。(高架化では増えない)
- ・まちに魅力がなく人口が減少している。何かしらの行動を市が行うべき。
- ・人口が減少している状況で高架化しても活性化するとは思えない。
- ・人口の減少により、まちに元気がなくなる。
- ・沼津駅周辺市町への人口流出。
- ・人口減少は市長や行政のせいではなく、全国的に減っているのだから、むしろ増える方がおかしい。ただ、自然減では15万人になってしまうが、投資をして17万人程度に食い止めるというような考え方をすべき。

### ■少子高齢社会対策として、子育てしやすいまちづくりを進めてほしい。

1020502

- ・人口減少、子供たちが安心して暮らせるまちづくり。
- ・子育てを重視、高架化をするなら防災や子育てに予算を回すべき。
- ・子供が住みやすい安全で明るいまちづくり。
- ・富士や三島に遅れをとっている、清水町や長泉町は人口が増えているが沼津は減っている、市としてまちの賑わい、人口対策(子育て支援)など本腰を入れてやる必要がある。

- ・沼津は、税金が高く、保育料が高く、子育てにお金がかかるので、若い人が流出する。
- ・原では、人口が減り老人ばかりになっている。子どもがいる世帯は、子育て施策が沼津市より良いまわりの町へ引っ越してしまう。

**■若い世代が少なくなった。商業施設や大学誘致、雇用の場を創出するなど、若者が集まり、暮らしやすいまちづくりが必要ではないか。**

1020503

- ・子供や若者が行く店がない
- ・高齢化、人口減少、若者の意見を反映させる
- ・人口減少、子供・若者を増やすまちづくり
- ・若い世代は、市外へ引っ越してしまう若者が住みやすいまちづくり。
- ・若者が集まるように大学などがあれば良い。
- ・若い人が集まる商業施設。（病院や介護施設では老人しか集まらない）
- ・若い人がいない。
- ・20～30代の人口減少。
- ・丸井が撤退してから、若い人が見られなくなった。
- ・若者を引き留める、呼び寄せるような施設や雇用の場。

**■高齢者が楽しめる施設を整備するなど、高齢者を重視したまちづくりを進めてほしい。**

1020504

- ・年配者が遊べる施設がほしい。
- ・高齢者を重視したまちづくり。
- ・中心市街地の衰退、老人が買い物できる場所が少なくなっている、人口が減少し空き家が多くなると犯罪も多くなる、老人が安心して住めるまち。
- ・人口減少時代に入り、高齢化をにらんだ安全安心なまちづくりが必要。
- ・静浦や西浦などは、海や富士山が臨めてロケーションが良いので癒される。将来的に介護施設を建設したい。

(テーマ①広域レベルに関する意見)

## 3. 災害リスク

### (1) 大規模地震・津波・液状化

分類コード

**■地震による津波・液状化が心配だ。**

1030101

- ・津波・液状化対策。
- ・液状化が心配。
- ・地震後の津波が怖い。



## ■津波があった際に自動車での避難路を確保したい。

1030102

- ・避難路の確保。（車で避難したい）

## （２）リスク対策

分類コード

### ■防災意識が高まっているタイミングであることを踏まえ、防災対策をしっかりと考えてほしい。

1030201

- ・開発や計画が遅くなったことにより防災などの観点を取り入れることができるようになったのはメリット。新しい技術や防災の視点をしっかりと活かしてほしい。
- ・高架下をシェルターに出来ないか。
- ・高架化するなら盛土構造にして津波対策として考えるべき。
- ・高架が津波の防波堤代わりになることを期待している。
- ・高架化するなら避難施設として活用するため高くしてほしい。
- ・鉄道高架でかさ上げされた場所に、２段構造で人が逃げ込めるスペースを作れば、非常に有効な避難場所になります。

### ■高架化するよりも地震・津波対策を優先してほしい。

1030202

- ・地震対策に予算を使うべき。
- ・津波対策に予算を使ってほしい。
- ・膨大な震災復興費が必要なときに高架化が必要か。
- ・高架化も良いが、津波の方が気になる。
- ・優先順位を付けたら高架化よりも津波対策の方が先だと思う。
- ・中心市街地のほとんどが津波被害に遭うと思われるので、山側の開発をすべき。
- ・毎日香貫山に登るが沼津は低地だと思うので津波対策をしっかりと考えるべき。
- ・高架予算を津波対策や教育費に回すべき。

### ■冠水対策としては高架化以外の対策も考えられるのだから、それを高架の必要性として主張すべきではないと思う。

1030205

- ・渋滞や冠水で高架の必要性を主張しないでほしい。（ポンプ増設や道路改修のみで十分）

## 4. 物流

### (1) 幹線物流

分類コード

1040101

■物流機能を沼津に集約すれば、物流の効率化や環境に良い影響があると思う。

- ・高架化による南北市街地の一体化や踏切除却により、鉄道、船舶、トラックを含めた物流全体には良い影響があると思う。
- ・モーダルシフトが時代の流れである。鉄道や船舶での輸送はトラック輸送に比べてCO2排出量も少ないため、京都議定書にも貢献している。
- ・東部地域の物流を沼津に収斂し、効率化を図るべきではないかと考えている。

## 5. 事業の目的等

### (1) 事業目的

分類コード

1050102

■総合整備事業の目的やメリットが示されていない。事業の目的を明確にして説明してほしい。

- ・鉄道高架、周辺区画整理事業の目的説明がなされていない、P1の進め方に間違いはないと思っているが事業目的が示されていないので話がぶれる。
- ・何を目指しているのかわからない。
- ・大宮の高架化などを見て高架化のメリットをみんなに知ってもらおうといい。
- ・なぜ総合整備事業を行うのかという分析が必要。
- ・高架によるメリットの説明が不足、わかりやすく柔らかい表現でPRする。

### (2) 事業費

分類コード

1050201

■事業費が大きく、沼津市の負担が多すぎないか不安である。事業費、費用負担、補助金の仕組みなど、正確な情報を示してほしい。

- ・高架化は沼津の規模ではコストが掛かりすぎ。
- ・高架は予算をかけすぎ。

- 沼津の財政状況について、鉄道高架事業費 787 億円が現在の見積りではどれ位になるか算定して討議してほしい。
- この（P1）対策でさらに事業費が膨らむのではないか。
- 行政は都合のよい情報しか言っていない。正しく、客観的な情報を出して欲しい。特に事業費やその効果について。
- 鉄道高架を含む事業費などの正確な情報が市民に伝えられていない。正確な情報を出して欲しい。
- 事業の費用と、市・県・国の財政がどのようになっているのか。特に、鉄道高架をやるために区画整理をしているが、いったい何年かかるのか、費用はいくらかかるのか、正確な情報を出して欲しい。
- 鉄道高架を含めた工事の予算額が不正確。現状に即した再積算を行い、推進派、反対派で共有することが必要。
- 沼津駅については、既に南北自由通路案を提起している。この案について事業費をきちんと計算してもらい、検討してもらいたい。
- （事業費の）800 億円は国、県、市で負担するので、全てが市の負担ではないが、それを一般の人は知らない。→PR すべき。
- 高架にかかるお金を他のことに使ってはという意見があるが、（高架事業への）補助金が他のことに使えると勘違いしている人もいる。（そういう人に対して）お金のしくみについても説明が必要。
- 沼津市は、総合整備事業のために整備基金を積み立ててきたと言っていたが、調べてみるとその基金は、借金をして積み立てたものであった。財政的な説明がないまま、大切な税金を投資するのは許せない。
- 事業に対する費用の使い方が分かりづらい。
- 事業費が心配で反対している。
- 予算に余裕がある時ならばやっても良かった。
- 沼津駅にこんなにお金をかけるのは、市の財政としてバランスが悪すぎると思う。
- 本当に 1800 億でできるのか、計算しなおすべきではないか。
- 20 万ほどの沼津市にとって高架事業はお金がかかり過ぎる。

### ■高架化は事業費をかけてでもやるだけの価値がある。

1050202

- 沼津市の特異性である東西交通は良いが南北が悪いことを考えるべき。狩野川と鉄道が問題だが川は動かせない。鉄道を何とかするのが問題で、そのための 800 億円は高くはない。
- 費用が掛かっても早く高架化してほしい。
- 約 800 億円の税金が使われたとしても関連労働者に支払われた給料から税金として戻ってくる分もある。高架化された鉄道も残るのですべてが無駄な投資ではない。
- 市負担分の 600 億円という事業費は大した額ではない。事業期間の 20 年で割れば 30 億円/年程度。

### (3) 費用対効果

分類コード

1050301

#### ■公表されている費用対効果(B/C)の結果は本当か。市の活性化に結び付くような、費用に見合った効果があるのか疑問である。

- 財政面が心配（本当にB/Cは合っているのか）、福祉に予算を充当してほしい。
- B/Cと沼津市の活性化に関連がない。
- 高架化するには時機を逸したのではないか、費用に見合う効果はあるのか、人口が減少していく中で貨物の需要は見込めるのか。
- 高架化は費用に見合う効果がないので反対である。
- 費用対効果は目安であってお金ではない。
  
- 高架化で景気が良くなると言っているが、何百億円もかけてどの程度税収が増えるというのか。市の財政は問題ないと言うが本当か。金利だけでもかなりの金額になる。
- B/Cは当初 2.5 だったが、平成 23 年8月には 1.5 まで下がっている。国、県、市とも金がない中で、震災対策等、高架化よりも優先順位が高い事業はある。費用が少なくすむ橋上駅や南北自由通路が良い。
- 高架化は、車や人の流れを生み出す効果があるのか疑問だ。

#### ■費用に合った効果があるのか検証し、議論してもらいたい。

1050302

- 高まったP I 議論により、コストパフォーマンスを（金の出処、将来へのツケ、効果等に）マジメに論ずるべきと思う。
- 高架については資金及び工事期間が長く時代の流れ、変化しているどれだけ効果があるか。
- 行政は都合のよい情報しか言っていない。正しく、客観的な情報を出して欲しい。特に事業費やその効果について。
- 高架事業関連での費用対効果（B/C）が示されているが、どのような根拠（データ）のもとで算出されているのかはわからない。この事業が地域の活性化にどれだけの効果があるのか。きちんと検証してもらいたい。
- 高架化にあたり、市民1人あたりの負債、経済効果を明確に示してほしい。
- 地元の建設会社にお金が落ちない公共事業は疑問。

#### ■高架化したからといってまちが活性化されるわけではない。より少ない事業費で大きな効果をあげる方法を考えてほしい。

1050303

- 高架化してもまちが活性化するとは思えない。
- 高架化してほしいが予算に見合う効果があるようにしてほしい。
- 高架化でも橋上駅でも結構だが税金の投入は最小で最大の効果が上がる

ようにしてほしい。

- ・経済状況は待ったなし。今まで決めたことを進めていくべきでは。（進めるために）0%が賛成なら進めるといったルールづくりや予算のことだけでなく費用対効果、費用はかかってもかけた分の効果があることをアピールする。

**■社会資本整備が進み、経済効果も期待できることを考えれば、高架にかける投資はむだにはならない。**

1050304

- ・早く高架化してほしい、ほとんどの人が賛成していると思う、約 800 億円の税金が使われたとしても関連労働者に支払われた給料から税金として戻ってくる分もある。高架化された鉄道も残るのですべてが無駄な投資ではない。

## (4) 貨物駅移転・貨物駅の必要性

分類コード

**■貨物駅の必要性を明確に示してほしい。**

1050401

- ・バブル期の計画のため貨物は需要が変わってきているのではないか。
- ・貨物の取扱量の伸びが見込めない中、大規模な貨物駅は必要か。
- ・原地区は住宅が密集している貨物駅には適さない。

**■貨物輸送は、長距離輸送のコストが安く、CO<sub>2</sub> 排出量もトラックの 1/6 程度で済むため環境にやさしい。**

1050402

- ・（貨物輸送は、）長距離輸送のコストが安い。北海道や九州など長距離輸送の運賃は、トラック輸送に比べてかなり安価である。CO<sub>2</sub> 排出量もトラックの 1/6 程度で済むため環境にやさしい。
- ・モーダルシフトが時代の流れである。鉄道や船舶での輸送はトラック輸送に比べて CO<sub>2</sub> 排出量も少ないため、京都議定書にも貢献している。東部地域の物流を沿津に収斂し、効率化を図るべきではないかと考えている。

**■駿河湾沼津サービスエリアにスマートインターを設置し、新貨物駅とつながれば、物流の拠点ができ、企業の誘致が期待できる。**

1050403

- ・駿河湾沼津サービスエリアにスマートインターチェンジができ、新貨物駅とつながれば物流の拠点となり、企業の誘致が期待できる。

**■賛否で住民の対立を生む貨物駅移転は、他の移転先を探すなど、計画を見直してほしい。**

1050405

- ・地元に対立を生み貨物駅を持ってくることに反対。
- ・高架化はやるべきだが貨物駅は沼津ではなく吉原に持っていけば良い、原の買収済用地は福祉施設など公共施設を作れば良い。
- ・貨物駅が移転できなければ現貨物駅を高架化して対応すれば良い。
- ・貨物駅を東駿河湾環状線の方に移転・整備する。

- ・現在、田子の浦駅が手狭であり、北口改札も開設できません。またタクシーも常駐できない。よって貨物ヤード計画用地に田子の浦駅を誘致すべきだ。

**■貨物駅移転と鉄道高架化は別の問題として分けて考えた方が良い。**

1050406

- ・原地区では貨物ヤードの移転に反対している。迷惑施設は誰も反対だろう。（その気持ちはわかる。）ただ、貨物ヤードの移転に反対というのが高架反対にシフトしてしまっている。

**■通運事業者にとっては、貨物駅移転はコストアップになるが、廃止または他地区移転の場合は、営業ができなくなる恐れもある。**

1050407

- ・原地区への貨物駅移転は、トラック輸送の距離が延びてコストアップになるため当社としては辛いですが、県の方針であり、JR貨物も協力しているのでやむを得ない。
- ・貨物駅廃止または、他地区へ移転した場合は、取引をやめる顧客も出てくると思う。東部伊豆地区での通運事業の営業が非常に難しくなると思う。

**■新車両基地へ貨物駅を移転させることも考えられるのではないか。**

1050408

- ・新車両基地のところへ、貨物駅も移転させてしまえばいい。
- ・貨物駅を新車両基地の地下に入れることなどを検討してみたらどうか？

**■貨物の取扱量が減っているのだから、貨物駅の規模を縮小すれば良いのではないか。**

1050410

- ・貨物の取扱量が減っているのだから、貨物駅の規模を縮小すればよい。
- ・高架事業は時代の流れに合わない。車社会では、貨物駅があること自体疑問である。自動車輸送でよい。

**■南北の分断の原因にもなっているため、貨物駅は沼津駅周辺に立地せずともよいのではないか。**

1050411

- ・貨物駅は中心部に必要とは言えないのではないか。

## (5) 事業の意思決定時期

分類コード

**■高架化するにせよしないにせよ、早く意思決定してほしい。**

1050501

- ・国税、県税を使う事業が、なぜ沼津市の意向だけで決められるのか。グズグズしているなら税金の無駄なので、止めてしまえば良い。
- ・「やる」、「やらない」どちらでもいいので、早く決断して欲しい。
- ・昔から事業が進んでいない。
- ・貨物駅の移転は、決断までに時間がかかりすぎている。知事は早く決断すべき。
- ・このままで行くと鉄道高架も出来なくなるのではないかと非常に心配している。早く進めてもらいたい。

**■まちの衰退に歯止めをかけ、渋滞を解消するために、早く事業を進めてもらいたい。**

1050502

- ・仲見世が衰退している、早く決断をしないと新幹線の二の舞になる。
- ・財政面が心配だが早く決めて進まないはずい。
- ・時間が掛かりすぎているので早く結論を出してほしい。
- ・何もせずに、沼津が沈下していくことだけは避けたい。
- ・商店街はこのままでは 10 年はもたない。今のスピード感では遅すぎる。スピードアップが必要。
- ・結論を先にのばさないで、すぐに便利になるような方法で安く整備したほうがよいと思う。すぐに効果のある方法で進めるべきだと思う。
- ・昔から住んでいるが、どんどん沼津がさびれていく。高架は昔から言われているが、進んでいない。

**■議会での議論や都市計画決定など、これまでの経緯があるので、事業を進めてほしい。**

1050503

- ・高架事業は、長い年月をかけて計画し、都市計画決定もされ、事業認可も取得している。この事業は進めるべきである。
- ・高架事業は 100 年 200 年先を見据えた事業であり、市民にとっての大きな夢でもある。高架事業について市議会では十分議論を尽くしてきたし、市民にも逐次報告してきた。

**■社会情勢や財政状況が変化している。今実施すべきか見直してほしい。**

1050504

- ・国の財政状況からして今実施するべきかは疑問で見直すべき。
- ・高架化するには時機を逸したのではないか。
- ・食品に賞味期限があるように、公共事業にもあるのではないか。

## (6) 事業期間

**■事業の完了までに30年もかかると効果が実感できない。事業期間中でも効果が発揮できるようにしてほしい。**

分類コード

1050601

- ・完成までに 30 年も掛かると効果が実感できないし関心も薄くなる。
- ・高架は 5~10 年でできる話ではなく、先が長すぎる。あまりにも先の話なので興味を持っていない人も多いのではないか。

**■県内の他都市での高架事業の期間や事業費との比較をして、もっと分かりやすく説明してほしい。**

1050602

- ・静岡市や浜松市などの県内の他市でも高架事業はされていると思うが、その時はどのくらいの期間がかかったのか？また財政的にはどのくらいの金額がかかったのか？沼津市の場合は事業に時間がかかりすぎではないのか。

## 6. 事業の財政負担

分類コード

1060101

### ■高架化することで市の財政状況が悪化しないか心配だ。

- 高架化するに越したことはないが市の財政的に無理だろう。
- 市の財政負担が心配。
- 財政状況を悪化させない。
- 市の財政は問題ないと言うが本当か。
- 高架化は賛成だが財政面が心配。
- 市財政が厳しい時なので、高架化か道路の単独立体か良く考えないといけない。
- 高架化で費用が掛かり、孫の代に迷惑が掛かる。
- 子供たちに借金を残したくない、南北自由通路で十分。
- 高架本体事業が始まれば市外への引越しを考えている。(税負担の増加が心配、子供世代まで税負担が続くのではないか)
- 財政状況は変わって、このまま進めたら大変なことになる。予算のシミュレーションを出してほしい。
- 財政面でも支払能力が無いと思っています。補助金目当ての事業はもうやめにして、本当に街の発展につながる事にお金を使うようにしたい。そうであれば、市民は動くと思います。市の能力に不対応の事業になっているのではないか。
- 今後の社会状況で、高架化事業の財源が確保できるのか？保証できない。
- 高架事業に関わる、国、県の財源確保の見通しが不透明だ。
- 国の補助が将来ずっと継続されるか不安。行政は、「大丈夫」というが根拠がない。
- 市・県・国の財政状況を真剣に考えると、これからの鉄道高架本体の事業費が足りない点が心配。
- 市は、国、県の補助金頼みの公共事業は、やめるべき。なぜなら、赤字国債が限度に来ている。
- 超高齢化社会を迎え、人口が大幅に減少して行くので、いずれ事業費負担能力がなくなる。
- 沼津市の財政状況が心配なので、周辺市町が合併に踏み切らない。
- 高架化にあたり、市民1人あたりの負債、経済効果を明確に示してほしい。
- このような財政状況で高架事業を進めようとする沼津市に対して、県としてどう考えているのか？
- 建設費が限られているなかで、事業を選択していかなければならない。
- 静岡県は、沼津市の財政の実態と予測を精査した上で、沼津市役所の財



政報告の評価をし、鉄道高架事業の妥当性を判断していただきたい。財政破綻した時、静岡県は再建する覚悟の上での事業推進策をとるのだろうか。

- 沼津駅にこんなにお金をかけるのは、市の財政としてバランスが悪すぎると思う。
- 高架事業は、財政的に無理なのではないか。
- 高架事業や駅周辺の整備事業全体での沼津市の負担金はどのくらいの額なのか？市の負担が気になる。
- 国は本当に補助してくれるのだろうかという疑問がある。
- 公共事業を実施して便利になるのはいいが、人口や給与、税収が減少していく中で、必要な予算措置はどうするのか？
- 高架化しても、市の財政は問題ないのか。
- 今のタイミングで対策を打たないと、財政がどんどん厳しくなるのではないか。
- 沼津市や政府は、そんなにお金がないと思う。借金してつくってはいけないと思う。
- 財政は大丈夫なのか、景観悪化に繋がらないか、高架後の施設の維持管理が、心配
- 市の財政は大丈夫なのか？国からの補助金は、削られるのではないのか？

**■高架以外の事業が進まなくなることが心配だ。地震対策や福祉政策を重視してほしい。**

1060102

- 高架のみに予算を付けすぎではいけない、地震対策に予算を使うべき。
- 膨大な震災復興費が必要なときに高架化が必要か。
- 高架化をするなら防災や子育てに予算を回すべき。
- 高架予算を津波対策や教育費に回すべき。
- 高架事業ではなく子育て支援や福祉を充実させるべき。
- 子供たちのために市の教育費に予算を使ってほしい。
- 市の高架の基金は、他の課の貸付金として土地の購入に充てられている。将来は貸付先の課が予算を組んで現金を用意して、基金の返却に充てるので、その予算では（本工事費という意味での）工事や補修に使用できない。
- 市の建設事業費が現状と変わらないと仮定すればほとんど高架費となり、一般建設費は非常に少なくなってしまう。
- 民営化されたJRの利益となるような税金の使われ方はおかしい。
- まち全体のバランスをみて予算措置する。
- 東北震災後、国の状況が変化しています。鉄道高架もそれに準じた対応が必要と考えます。2000億円と10年以上かける必要性が理解できません。
- 医療・介護費へ資金を回す・確保すべきではないでしょうか？使用用途(科

目)は違えど、税金は税金です。有効利用方法を考える時です。

- 何よりも一番費用のかかっている医療・介護費対策が必要です。未来へ「つけ」を減らす方法は何か？南北横断通路(約 60 億円)です。行政・国民、一人一人が考える時だと思います。どうぞ、県民の声を、国のお金を、お考え下さい。
- 鉄道高架を含めた沼津駅周辺の整備に税金を集中投下するのはムダ。なぜなら、行政サービスが現実には低下している(市の予算一律 10%削減)。公立学校の教育関連予算が減少している。
- 高架予算を公園整備などに使ってほしい。
- 財源が限られているのだから、高架事業ではなく南北自由通路の建設や地域の活性化にお金を使った方が良い。
- 固定資産税も年々上がっている。税金ばかり取られる。税金の使い道をもっと考えてほしい。
- 清潔な都市を目指すのはいいが、優先順位を決めてやってほしい。税金の使い道をもっと考えてほしい。
- 高架の予算をもっと別な事業に振り向けてほしい。

**■事業を進めることによって、今後、市民の税負担が増えないか心配だ。**

1060103

- 財政面が心配、税負担が増えては困る。
- 財政(税金が上がるのでは)
- 高架化は結構だが市民税が上がるのは困る。
- 国からの補助金があるので市の負担は少ないと言うが、それも結局は我々の税金から出ているのには変わりがない。
- 国の財政も決して良いわけではない中、震災の復興にお金がかかる状況なのだから、高架事業ではなくもっとそちらにお金を使うべきだと思う。
- 沼津は借金が多い。これにいくらかかるのか説明してほしい。

**■事業を途中で止めた場合、これまでの投資が無駄になってしまうのは困る。**

1060104

- 事業を途中で止めては中途半端になるしそれまでの投資も無駄になる。
- 今さら事業をやめると、投資したものがもったいない。
- 将来の財政状況により国からの補助が途中で切られること。
- 事業認可をとって国も良いと言っている。県もやると一度は決めたことなので、やったらいい。やらないと行政の信用をなくす。

**■国の補助金は、鉄道高架事業ではなく震災復興にまわす方が良いと思う。**

1060105

- 国の財政も決して良いわけではない中、震災の復興にお金がかかる状況なのだから、高架事業ではなくもっとそちらにお金を使うべきだと思う。

**■財政状況が厳しい中であっても、鉄道高架事業は先行投資だと考えて実施してほしい。**

1060106

- ・ 税収が上がらない中、子供たちに借金を残すなという意見もあるが、投資だと思ってポジティブに考えたい。

**■財政状況が厳しくなるまえに、何らかの対策を打ってほしい。**

1060107

- ・ 今のタイミングで対策を打たないと、財政がどんどん厳しくなるのではないか。

## テーマ② 地区レベル(沼津駅周辺)に関する意見

(テーマ②沼津駅周辺に関する意見)

### 1. 地域づくり

#### (1) 広域的な拠点地域

分類コード

2010101

##### ■東部地域の拠点都市として、集客効果の高い施設をつくり、開発を進めてほしい。

- ・ 駅周辺は東部の中心としてもっと開発した方が良い。
- ・ 東部地区の行政や民間大手の支店が集積し東部地域の拠点都市である、高架化し周辺の区画整理事業や新しい商業施設を集積させる。
- ・ 人が集まるまちづくり、東部の拠点都市にふさわしいまちになるため高架化をしなければならないと思う。
- ・ イベントを行う施設が少ない、東部地域の中心という気持ちを持つ。
- ・ 三島や函南を視野に入れ大きな視点で都市施設を考えるべき。たとえば5万人収容のスタジアムなど見当違いのことを考えることが大切。
- ・ 昔のように東部の拠点としてほこりを持つべきだと思う。
- ・ 東部の中心都市としての沼津は重要である。
- ・ 沼津に元気がないのは、東部の拠点都市という意味で心配。
- ・ 県東部には人口が100万人いるが中心がない。拠点が必要。沼津駅乗降客数は県内では多い方なので拠点にし、都市機能や道路網を高めるのがよい。

##### ■三島や函南などの周辺都市との連携を考え、広域的な視点からのまちづくりを進めてほしい。

2010102

- ・ 三島や函南を視野に入れ大きな視点で都市施設を考えるべき。
- ・ 三島との連携。東部拠点都市という広域の視点。
- ・ 駅と港、戸田などを結ぶモノレールがあると便利。
- ・ 沼津市を県東部の中核都市にしようとするほど、三島市など周辺自治体から敬遠される。
- ・ 三島と沼津がお互いに競争しているようではだめだと思う。相乗効果を狙わないといけない。そのためには、沼津駅周辺の面的整備が必要と思う。

## (2) 地域像

分類コード

2010202

### ■高架化すればまちが活性化するわけではないと思う。何を目指し、なぜその事業が必要なのかを明確にする必要がある。

- ・何のために高架化するのかわからない。
- ・人口が減っていくので高架化に関わらず沼津のあり方を考え直す時期。
- ・なぜ総合整備事業を行うのかという分析が必要。静岡駅のように南北を一体化させた時にコンコースをどう使うのか、といったイメージを持って考える。
- ・南北交通の自由化で活性化するか疑問。
- ・何を目指しているのかわからない。
- ・高架化してもまちが活性化するとは思えない。
- ・高架化で賑わいが戻るという前提ではいけない。
- ・まずソフトがあってからハードがあるべき。
- ・高架イコール活性化ではない、ソフトが大切ということは理解すべき。
- ・沼津駅周辺の街づくりについて、沼津市が誰をターゲットにしているのかが判らない。

### ■商店街は以前の様な活気がなく、まちに賑わいがなくなってきていることが残念だ。活気が戻ってほしい。

2010203

- ・まちに賑わいが無い。
- ・店舗が減少して寂れた。
- ・静か、活気がない、商業施設が不足、人の流れがない。
- ・まちが寂れてきている。
- ・商店街が寂れている。
- ・人口が減って寂れた、商店の努力が足りない。
- ・デパートなどの買い物ができる施設がないので、東京、静岡に行ってしまう。
- ・空き店舗が多く活気がない。
- ・まちが寂れてしまった。仲見世商店街もシャッターを閉めた店が多い。まちに活気が戻ってほしい。
- ・まちが元気にならないと沼津が良くならない。
- ・沼津のまちを活性化してほしい。
- ・駅南にもっと賑わいがほしい。
- ・近年、閉店する店舗が多い。まちを歩いている人が減った。楽しく買い物ができる魅力的な店を増やすべき。
- ・沼津駅利用者、沼津駅周辺の商店、歩行者が減っている。沼津駅周辺の街なかに人が少ない。クローズドされている商店が多い。このままでは、ますます寂れてしまう。
- ・沼津駅周辺は利用者も商店街も減っているのが現実。まちづくりを考えなければ、沼津市の人口は減るばかり。

**■まちに来る目的や楽しみがなく、商店街にも魅力がないので足が遠のく。**

2010204

- ・まちへ来る目的・楽しみが見つからない。
- ・子供や若者が行く店がない、商店街に魅力がない。
- ・仲見世商店に活気がなくなり駅南へは買い物に行かなくなった。
- ・まちに魅力がなく人口が減少している。
- ・まちの目玉がない。まちの活気を取り戻すため目玉となるような施設整備をすべき。
- ・買い物もネット通販や横浜などへ出かけることで不便はないので、沼津の街に商業施設などはなくてもよいと思います。

**■港や昔からの街並み、自然環境などの地域資源を活かし、それらを結ぶことで活性化を図る。**

2010205

- ・他のまちにない良いものもあるはずだが活かされていない、高架化は必要だがまちの拠点（歩行者のたまり、賑わい）の考え方ができていない。
- ・添地町など昔の資源を活かして賑わってほしい。
- ・海の活用。
- ・港を活かしたまちづくり。
- ・古い建物を活かしたまちづくり。
- ・整備後のきれいなまち並みに、昔ながらの沼津がほしい。
- ・駅と港を結ぶ手段があればまちが活性化するのでは。
- ・空き店舗が多くなってきた、まちの回遊性を作る。
- ・魅力ある施設をいくつかつくり、回遊性を高めて人を集める。
- ・自由通路は人が通れるだけ。コンコースができてこそまちとして南北が一体になる。
- ・駅から川までをもっと魅力的に、観光客がステキと思えるように。
- ・沼津中心市街地はリバーサイドが魅力。これを活かしていない。
- ・まちなかに魅力的な資源が多いので、それを活かすのが大事。
- ・駅周辺がもし、沼津港や古墳などの観光施設に続く魅力的な道となれば多くの人が駅周辺に戻るのではと思います。
- ・駅を降りたらその土地らしさを感じられ、その先の目的地に行くのを楽しみだと感じられる駅周辺地域を望みます。
- ・狩野川～港～千本公園など、沼津の宝を回遊できるようにする。
- ・グルメ街道や港など、魅力のある要素は点在していると思うが、生かされていない。それらをつなげて魅力づくりができるといい。

**■街の中の緑や水辺、小径や広場などをゆったりと回遊できる、歩いて楽しいまちづくりを目指す。**

2010206

- ・散策できるプロムナードがない、人がまち中を歩いてくれるようなまちづくり。
- ・沼津駅から沼津港まで、もっと人がゆったり歩けるようにする。

- ・まちなかの道路が広すぎてにぎわいを失っている。道路を狭くして両側の店をのぞきやすくして、ショッピングのしやすい街にする。
- ・周辺に車を置いて、中は歩かせる街がよい。街の真ん中に広場が欲しい。
- ・まちにもっと街路樹を増やして散策できる場所をつくってほしい。沼津港まで楽しく散策しながら行けるような工夫をすれば良いのではないか。
- ・美しいまち並みと地震対策のため、電線は地中化し、並木を増やしてほしい。緑が多くて、歩いて楽しいまちづくりをしてほしい。
- ・沼津駅から中央公園あたりまでを、楽しみながら歩いて回れるように、回遊性をもたせると、車ではなく、歩いて来られるのではないか。
- ・駅周辺には子どもと一緒に楽しめる場所がない。車を使わずに、ベビーカーを押しながら歩いてまわれるような環境があるとよい。
- ・駅周辺は、天候を気にせず歩ける街になると、もっと便利になると思う。
- ・公共交通以外は駅周辺に入れないなどして、歩いて楽しいまちにしたいと思う。
- ・歩道や緑を増やし、ベンチもたくさん設置して、うるおいとやすらぎのある街をアピールする。
- ・子供や障害者、老人が、歩いて街歩きができるようにしてほしい。
- ・駅周辺は、歩いていて楽しい。住むのにも良い所だと思う。
- ・イーラ de から仲見世までの人の流れができるようなくみがほしい。

**■大型商業施設の誘致など商業を集積して、商業を核としたまちづくりを進めてほしい。**

2010207

- ・商業施設を集積させて賑わいを取り戻す。
- ・商業的なまちづくり、大型ショッピングセンターがほしい。
- ・商業を核とした発展が良い。
- ・駅南の商店街が寂れている、商業の活性化。
- ・駅北に商業施設が少ない。
- ・高架下を無料駐車場にすれば人が集まり商業が活性化すると思う。
- ・西武が撤退してまちの今後が心配、核となる施設が必要。
- ・大型店舗と商店街の連携。
- ・魅力ある商店街づくり。歩いて楽しいまちづくり。
- ・駅の北側のまちと南側のまちを連携させて大きなまちとし、商業的に発展する。
- ・観光客でなく、沼津の人がここに行きたいと思える場所を作ってほしいです。

**■子育て世代やあらゆる世代にとって安心安全で住みやすく、満足度の高いまちづくりをし、人口の増加を図ってほしい。**

2010208

- ・子供が住みやすい安全で明るいまちづくり。
- ・あらゆる年代の人が住みやすいまち。

- ・気候が温暖で住みやすいまち。
- ・人口が増えるようなまちづくり。
- ・産業・人口が増えるようなまちづくり。
- ・人口が減少している、企業誘致などで人口を増加させる努力が必要。
- ・人口対策（子育て支援）など本腰を入れてやる必要がある。
- ・企業や大学を誘致し、沼津に人を集める。
- ・まちに集まる人が少なくなっている。人がまちに集まるようにしなければいけない。
- ・住むには良い所なので、もっと良いまちにしたい。
- ・高架事業に象徴されるように、ハコモノをどんどんつくって、ミニ東京をつくることを目指すべきではない。もっと沼津のまちのよさ、住みやすさで、広域の人を集めるべき。
- ・高架事業より、住んでいる人が満足できる町であることが大事。長泉町は、福祉や税金などでたいへん住みやすい。若い人はそちらに移住してしまう。学ぶべきだ。
- ・大規模開発より、住民が住みやすい、それにより人を集めるほうがよい。都市としての価値、地価もあがるのでは。
- ・沼津の町は、ゆったりとした潤いのある町にしていくべきだ。
- ・沼津は、東京に通勤できる距離なので、終の住処となるようなベッタタウンとして落ち着いた町にすべき。それにより定住人口が増える。
- ・観光より地元住民が便利になるような街を目指し、定住人口を増やすことを考えるほうが、税収があがってよいのではないか。
- ・生涯住める街になるには、年齢のバランスも大切だと思う。今は大学進学で沼津を出てしまうと、戻ってくるのは公務員になった人ぐらいではないか。
- ・若い世帯を集めるには、新しい住宅地があるとよいと思う。若い人は、既存のコミュニティには入りにくいので、新たなコミュニティがつけられるほうが住みやすいのではないか。
- ・沼津駅を中心とした車の必要のない住居地域を設定し、公園や公共施設を完備することによって定住人口を増やす。

**■高齢者が歩きやすく、いつまでも安心して住み続けられるまちにしたい。**

2010209

- ・高齢者を重視したまちづくり。
- ・老人が歩きやすいまちにしてほしい。
- ・歩行者が南北を往来しやすいまちづくり
- ・いつまでも住み続けられる住みやすさ。
- ・老人が買い物できる場所が少なくなっている。老人が安心して住めるまち。
- ・歩いて散歩できるようなまちづくり。



- ・高齢者が住らしやすい住宅づくり、歩きやすい道づくりをすることで、居住を増やせると思う。
- ・人口減少時代に入り、高齢化をにらんだ安全安心なまちづくりが必要。
- ・人に優しい歩きやすいまちにしてほしい。高齢者がもっとバスを利用しやすいような方策を考えてほしい。
- ・高齢なので歩いて暮らしやすい街を望む。

**■若者が集まり、働き遊ぶ場所がある、若者にとって住みやすいまちにしたい。**

2010210

- ・静岡市を参考に若者が住みやすいまちにする。
- ・若者が集まり働ける場所があるまちになってほしい。
- ・若者が集まるように大学などがあれば良い。
- ・若者が遊ぶ場所が少ない。若者が遊ぶ場所を作る。
- ・若い人が集まる商業施設。（病院や介護施設では老人しか集まらない）

**■公共交通を充実させるなど環境保全型のまちづくりを進めてほしい。**

2010211

- ・沼津は、全国の中で「住みたい町第9位」。海があり、風光明媚な地方都市。高架事業などにお金をかけるのではなく、環境保全型のまちづくりを。
- ・公共交通を充実させて、エコの町にすべき。
- ・車社会からの脱皮。エコのまちづくり。
- ・高齢化社会が進む中で、車社会は今ほどではなくなると予想されるので、公共交通機関を充実させ、公共施設を集中させたほうがよいと思う。
- ・駅から港、駅から三島にライトレールをつくる。
- ・自転車で安心して走れる街がよい。
- ・歩いて楽しい中心市街地づくりを目指す。たとえば、自転車のまち、歩行者天国のまち、次世代型路面電車システムのまちづくり、など。
- ・LRTを市内に走らせることができると良い。利便性が向上するだけでなく、乗ることを楽しめる交通機関なので活性化につながるのではないかな。

**■自動車優先から、歩行者、自転車にやさしいまちづくりに転換するのが良い。**

2010212

- ・駅にはバスターミナルもあるので、車に乗れない人たちがゆったり過ごせる、やさしいまちをめざすべき。
- ・自動車優先から、歩行者、自転車が中心のまちづくりに転換すべきだと思う。
- ・車を持っていない人にとっても暮らしやすいまちづくりは必要だと思う。
- ・高齢化社会が進む中で、車社会は今ほどではなくなると予想されるので、公共交通機関を充実させ、公共施設を集中させたほうがよいと思う。
- ・自転車で安心して走れる街がよい。

- 年をとり車をやめたら、どうしても歩かないといけなくなった。南北の通行は大変だと思う。
- 車の通行を制限してでも、自転車道を整備してほしい。
- 交通規制を行うなどして、自転車中心のまちにかえていくべきと思う。
- 駅前ロータリーの車と人の平面交差をなくす。タクシー駐車を地下化して表面は公園にする。バスターミナルは西武跡の1階部分を当てる。これにより利用者の利便性、安全性を高める。

**■物販に頼るのではなく、行政、医療などの公的サービスや文化、教育でまず人を集めることが重要だ。**

2010213

- 大型の商業施設を街中に持ってくることは無理だと思う。既に郊外に大型の店が立地している。もっと別の視点が必要だと思う。
- 商業都市という考え方は、捨てた方が良く思う。
- 駅前に医療系、公共系施設をもってくることで人を集めたらどうか。
- ファルマバレー構想と絡めて、大勢の学生を集める仕掛けをしていけば、活気が出るのではないかと。まちが元気にならないと、商売も難しくなる。
- 市役所には職員がいるし、多くの人が入り出る施設だ。デパ地下からのシャワー効果で全体にお客が来るように、横へのシャワー効果が期待できると思う。市役所が駅周辺に来ることで人が集まる。
- 駅周辺には物販というよりも、温泉やスポーツクラブといったサービス系の施設ができるの良いのではないかと。
- 教育、医療、文化は人が集まるための大事な要素だと思う。
- 集客性のある公共施設、官庁、病院、体育館、スタジアムなどを南口に持ってくるなど手だてが必要と思う。南口商店街も、物販での集客は今後はむずかしいと感じる。

### (3) まちのコンパクト化

分類コード

**■公共的な都市機能を集約させて利便性の高いまちにしたい。**

2010301

- 都市機能（市役所や病院など）を集約させて利便性を高めれば首都圏からのリタイヤ組が定住するのでは。
- 駅周辺に図書館があると便利。
- 駅周辺に行政機関をまとめるべき。
- 公共施設がちらばりすぎ。行政機関は、駅周辺にまとめるべきだ。
- 高齢化に向け、公共施設、特に病院を中心街へ持ってくる。
- 西武の場所に、病院を誘致してはどうか。
- まちなかへ人が集めるために、公共交通を充実させるべき。田舎からのバスを運行して市民の足とする。
- 高齢者が利用する施設は、移動が少なくてすむよう、駅周辺に集めてほ

しい。

- ・駅前への学校（大学）の誘致。駅前への行政機能の集約。
- ・都市の広域化により、中心市街地の機能が失われているのではないか。

**■駅を中心として買い物などができるコンパクトなまちづくりを考えたい。**

2010302

- ・駅を中心としたコンパクトなまちを考え、そこで完結するためのショッピングモールや下水道などの施設。
- ・駅周辺で買い物や用事が済ませられるようなコンパクトなまち。
- ・商店街を駅前にまとめたらどうか？
- ・駅周辺の歩いてすぐの所に魅力的な施設を、コンパクトに集約することが大事と思う。
- ・車を運転しないので、駅周辺で買い物や用事が歩いて完結できるようなまちにしてほしい。

**■商業施設と駐車場を一体化して賑わいの拠点をつくってはどうか。**

2010303

- ・魅力ある商品を販売している店や駐車場を集積させる。
- ・駐車場とお店を一体化してカートで押して往来できるような構造にしてほしい。駅南は駐車場とお店が離れているので老人には利用しづらい。
- ・高架下を無料駐車場にすれば人が集まり商業が活性化すると思う。
- ・まちの拠点（歩行者のたまり、賑わい）の考え方ができていない。

**■現況でも駅周辺は行政施設、企業、店舗が集積した拠点となっている。**

2010304

- ・公共施設（図書館等）が集積している。
- ・駅周辺に住んでいると利便性が良い。
- ・お店がたくさんある。
- ・東部地区の行政や民間大手の支店が集積し東部地域の拠点都市である。

**■まちなかに人が住み、快適に生活できる環境を整えてほしい。**

2010305

- ・このところ都心回帰ということが言われているが、都心が住みやすいから人が住む様になるということだろう。都心に人を住まわせるというようなことは、小さなことではできないので、大きな事業が必要だと思う。
- ・駅周辺に店舗付きマンションを集積させるなど、まちなか居住を増やす環境整備が必要だと思う。
- ・中心市街地の範囲は、現在の商業的なエリアだけでなく、それよりももう少し広い生活圏まで含め考えたほうがよい。
- ・何でもインターネットという訳にはいかないもので、八百屋、魚屋など生活できるレベルのモノが街にないと不便である。沼津駅周辺の生活圏は、現在の中心市街地の範囲よりは、もう少し広いと思う。
- ・高架事業では、駅周辺に商業を集積させ、それをコンコースで結ぶことで商業の再生に期待している。それには、周辺商店街は住宅地として充実させていくという方向に転換していかないと意味がないと思う。

- ・住環境に力を入れるべきです。そこに住む人は、適度に商店がありインフラも整っている。車がなくても生活に不便は感じない。いわば、モデル都市団地として先駆者になるべきだと考えます。

## (4) 求められる施設

分類コード

### ■東部の拠点都市にふさわしい、まちに活気を取り戻すための目玉となる場所が必要ではないか。

2010401

- ・目的地となる目玉がない。
- ・まちの目玉がない。(中央公園にあった沼津城を潰してしまった)
- ・まちの目玉がない。まちの活気を取り戻すため目玉となるような施設整備をすべき。
- ・高架化のような目玉となるスパイスも必要。
- ・東部拠点都市という広域の視点。
- ・まちの拠点(歩行者のたまり、賑わい)の考え方ができていない
- ・人が集まるような施策。
- ・ブランド力のある店が必要だと思う。
- ・エンターテインメントが必要だと思う。特色づくりとしてアニメやキャラクターのミュージアムなどもよい。同じ業種を集めて横丁づくりもよい。
- ・駅周辺に各種イベントのできる広場、集会場を作り、駅に人が集まる方策を講ずる。
- ・人が集まる核がない(体育館、グラウンド、商業施設等)

### ■沼津の地の利や特性を生かした施設立地を考えてほしい。

2010402

- ・コンベンションは本来広大な土地に建てるのが基本だが沼津では狭すぎて世界と競争できない。
- ・コンベンション施設は富士山メッセや三島市の東レ研修センターで十分に沼津には不要。

### ■雇用を創出できる場をつくってほしい。

2010403

- ・迷惑施設ではなく病院や美術館、雇用のある施設がほしい。
- ・働く所が少ない。

### ■人が集まる大型の複合的な商業施設を中心市街地に立地させてほしい。

2010404

- ・人が集まる施設がない。大型ショッピングモールがほしい。室内で子供が遊べる場所がほしい。
- ・複合的な商業施設が少ない。
- ・商業の核となる施設がない。
- ・駅ビル・コンビニがほしい。
- ・仲見世にトイレと足湯がほしい。

- ・駅周辺にデパート・駄菓子屋がほしい。
- ・ゲームセンター、書店がほしい。
- ・映画館、公園がない、駅南が寂しい。
- ・駅の周りに遊ぶ施設が欲しい。
- ・客単価が高いような商業。外から人を呼ぶ施設。アパレルや美術館のような一部の人の興味しかないものもダメ。無料の駐車場。フードコート（半年に一度店を入れ替える）。
- ・アウトレットモール。
- ・人が集まる店、施設を作るべき。
- ・楽しく買い物ができる魅力的な店を増やすべき。
- ・ウインドーショッピングなど、充実した買い物ができる施設。
- ・駅を中心としたコンパクトなまちを考え、そこで完結するためのショッピングモールや下水道などの施設。
- ・大型ショッピングモール、スパ、ピアガーデン。

#### ■コンベンション施設で集客を図ることを期待している。

2010405

- ・キラメッセがなくなって客足が少なくなった。新しいコンベンション施設を期待している。
- ・現在の文化センターは老朽化し、照明が暗いため、写真展など催しものでは使いにくい。新しいコンベンションセンターには期待している。
- ・駅周辺に必要な広域から人を引きつける施設として、コンベンションが目玉だと思う。
- ・市民間の交流や外部との交流ための施設の必要性があると言われてきていたが、それを作ってはたして使ってくれるのかという疑問があったため、キラメッセを実験的にオープンした。その結果高い稼働率があったので、コンベンション施設を作ることになったと聞いている。

#### ■駅周辺に体育館や音楽施設などの文化施設や行政施設をつくってほしい。

2010406

- ・跡地利用として体育館を希望する（現状、器具が古い）。
- ・駅の近くに行政施設があれば良い。
- ・富士山こどもの国のような施設や、雨が降っても子供が遊べる屋根のある施設などの設置。西武跡地に市役所を移転して、人の流れを増やす。
- ・駅周辺に音楽施設があると良い。
- ・官庁街、100～200人規模の展示施設、科学館・プラネタリウム、駐車場。
- ・文化施設（100～200人規模の市民が利用しやすいもの）。
- ・コンサートができる施設。
- ・病院。大学の整備等の教育。
- ・美術館、文化的な施設。
- ・展示場、大学。

- ・西武の場所に、病院を誘致してはどうか
  - ・高齢化に向け、公共施設、特に病院を中心街へ持ってくる。
  - ・老人の介護施設。
  - ・図書館等市民が集い、活用できる施設。
  - ・駅前の多目的広場。
  - ・イベントができるような広場。
  - ・富士マリンプールや科学館。（静岡るくる、浜松科学館のような）
  - ・子育て世代や共働き世帯が働きやすくするために、保育園を中心街につくる。
  - ・女性センター、児童館の設置など、住民サービスの向上を。
  - ・総合体育館などはどうだろうか。広くてフレキシブルな使い方の出来る施設だと、いろいろ使える。
- ・公官庁などはどうだろうか。保健所や手続きの窓口など、窓口機能を持つ部署を入れると人が集まる。今の市役所は、遠くて不便。

**■商業、娯楽施設や大学等を立地させて、若者が集まり楽しめるまちにする。**

2010407

- ・人がいなくて賑わいが無い、若い人が集まる商業施設（病院や介護施設では老人しか集まらない）。
- ・アーケード商店街を全部買って、魅力的な商店街として再整備していくとよい。
- ・若者が遊ぶ場所が少ない。若者が遊ぶ場所を作る。大人も子供も楽しめるプールがほしい。
- ・車道はひろくなくてもよいので、緑を多く植え、港までの途中途中にオープンカフェがあるといい。
- ・若者が集まる施設がない。コンサートホールや駅ビルなど若者が集まる施設がほしい。
- ・遊ぶ場所がない。
- ・若者が集まるように大学などがあれば良い。
- ・若い人がいない。イベントスペース、市民がもっと簡単に利用できるようなもの。
- ・自習室ができ、勉強の合間にコーヒーショップ等のくつろげる場所もある施設。
- ・空き店舗対策（誘致業者をビジョンを持って業種ごとに検討）。医大の整備（優秀な高校生に補助を出して医者養成する）。
- ・高校以上の学校がないのは問題。若い人が外に出てしまう。
- ・高校が11あるのに、その人たちを受け入れる大学がない、専門学校も少ない。
- ・海外からの留学生の学校をつくってはどうか。

- ・若者があつまるとような施設が必要です。西武跡に、大学を。医療関係大学が望ましい。
- ・駅周辺には、若い人を集める施設があれば、お店にも客が来ると思う。今の沼津中心市街地は、若い人にとってまったく魅力のない街になっていると思う。
- ・駅周辺には、若い人を集めるため、大学を誘致するはどうか。学生が集まるとにぎわいが生まれる。
- ・若い人を引き付けるためにもおしゃれな場所（店）がないと行かない。町の中心は駅である。駅を中心として街づくりをしたらよい。

■若者だけでなく大人や高齢者が楽しめる施設をつくってほしい。

2010408

- ・駅前に大人が来るような施設がほしい。
- ・年配者が遊べる施設がほしい。

■子供が遊べたり、憩いの場となる広場や公園の様な場所をつくってほしい。

2010409

- ・公園のような子供の遊べる場所がほしい。
- ・安心して子供を遊ばせることができる公園。
- ・子供が集まる遊園地。
- ・公園が少ない。子供が遊べる場所がほしい。
- ・歩いて行ける公園が少ない。
- ・駅周辺に憩いの場となる大きな公園がほしい。
- ・公園。（買い物の合間に休憩できる場所）
- ・緑がない、いこえる場所がない。広場がない。
- ・緑化された道路、公園を増やすべき。
- ・街の中に大きな公園をつくるべき。
- ・周辺に車を置いて、中は歩かせる街がよい。街の真ん中に広場が欲しい。
- ・まちの中に広場があって、イベントなどをやるのが大事だと思う。
- ・駅前に公園をつくり、トイレ、ベンチ、日除けの東屋があると良い。

■まちなかに無料の駐車場や駐輪場を作り、まちに車や自転車で来やすい環境を整備してほしい。

2010410

- ・高架下を無料駐車場にすれば人が集まり商業が活性化すると思う。
- ・駅南の商店街あたりに無料駐車場があれば客を呼べる。
- ・仲見世商店街付近に大きな駐車場が2～3つほしい。
- ・駐車場が少ない、無料駐車場の整備。
- ・自転車が利用しやすい環境の整備、まちなかに駐輪場がほしい。
- ・市営の安い駐車場。（←東名利用者に駅に車を停めて港まで歩いて行きたいと思わせる、まちづくり。）
- ・車で来やすいまちにすべき。駐車場の整備が必要。
- ・大型、無料駐車場を駅近く、まちの中央に設置すべき。
- ・中心市街地に無料駐車場が必要。文化センターにも駐車場がない。

- ・店の近くに駐車場のある街がよい。
- ・駅から港までのサンサン通りは、広い道路の半分を駐車スペースにしたほうがよい。
- ・店の前に駐輪場がないので、欲しい。
- ・商店街に隣接して駐車場を設け、車をおりてゆっくり買い物してもらいたい。
- ・沼津駅前に駐車場が無くなったので、駅前に行かなくなった。

**■高架化で駅の利便性を向上させ、生まれたスペースを商業、観光、文化施設、駐車場に利用するなどによって、まちを活性化させたい。**

2010411

- ・高架下スペースには何ができるのか。
- ・高架後の商業施設に期待している。
- ・高架下スペースの利用方法は決まっているのか、立地が良く儲かると思うので高架下で商売がしたい。
- ・高架下を無料駐車場にすれば人が集まり商業が活性化すると思う。
- ・新橋のような鉄道下の飲み屋がほしい。
- ・高架化は必要だがまちの拠点（歩行者のたまり、賑わい）の考え方ができていない。高架下の利用は大阪など他の都市を参考にすべき。
- ・高架下に沼津の企業を紹介するブースを設置してはどうか。
- ・高架下スペースなどに沼津の干物や物産の販売所を。
- ・高架下スペースの利用方法が未決定なのはおかしい。高架下は駅や駅周辺利用者の利便性を高めるため補償してでもすべて無料駐車場にすべき。
- ・高架下のスペースを若者に自由に使わせて人が集まる仕掛けをしてはどうか。（アート施設など）
- ・静岡駅など高架下が駐車場となっている所が多い。
- ・高架事業をいち早く進め、駅ビルをどんどん入れる。
- ・高架後にエスカレーターがあれば便利、駅ビル・コンビニがほしい。
- ・早く高架化して、エレベーターが利用できるようになると良い。
- ・高架化されると、便利になっていいと思う。

**■駅に降りた最初のイメージをアップし、インパクトを持たせるために、駅舎や駅ビル、駅前広場をデザイン性の高いものにしてほしい。また、眺望にも配慮してほしい。**

2010412

- ・高架化するならば、駅舎をおしゃれなデザインにして、誰が見てもインパクトのあるものにしてほしい。
- ・駅舎から海や富士山が見えるよう、デザインや眺望にも配慮してほしい。
- ・全てに於いて美しく、インパクトのあるデザインを用いて街づくりを行うべきであると思う。



- ・駅を下りた時のイメージが大事で、下りてすぐに魅力がわかるようでないといけない。駅ビルは南に造るのではなく鉄道の上にして、広場を大きくした方がよい。

**■高度な専門性のある医療施設ができれば、広域からも人が集まり、まちへの波及が期待できるのではないか。**

2010413

- ・駅周辺には、広域から人を引きつける施設が必要で、それは病院だと思う。心臓外科、脳外科などの専門病院が東部にない。総合病院だと、他の病院と競合してしまう。
- ・駅周辺に人を集めるために、今ある病院と競合しないような、高度な技術を備えた専門病院（脳、心臓など）の誘致が有効だと思う。
- ・専門的な病院、高度医療施設を誘致し、そこに来た患者、家族、が楽しめる、遊べる街になるとよいと思う。

**■駅周辺には市町の範囲を越えて必要な、広域からも人をひきつける施設が必要だと思う。**

2010414

- ・「高次」の都市機能とは市町村の範囲を越えて必要なものということではないのか。

- ・市町村の範囲を超えて必要なものを高次都市機能とするなら、法務局、裁判所、銀行の基幹支店というものもそれに入るのかと思う。
- ・駅周辺には、広域から人を引きつける施設が必要
- ・インフラ整備には時間がかかるので、最初から高次都市機能として何を入れるべきかを決めておく必要はないと思う。舞台がある程度見えてから、その時代に適した機能を考えれば良いのではないか。

**■地域の実情に合わせた、通勤通学、買い物の足になる公共交通システムがあると良い。**

2010415

- ・駅から沼津港までライトレール（LRT）を走らせ、活性化する構想を持っている。駅の北側まで走らせることで買い物なども楽になると思う。
- ・もっと地域の事情にあわせた、地域のためになる（市民の足）公共交通システムがあるとよい。
- ・通勤通学の足として、20～30万都市のモデルになるような公共交通システムがあるとよい。

## （５）南北市街地の分断

分類コード

**■南北の市街地が線路や川で分断されているので別々のまちのようになっていて、一体的なまちづくりを考えてほしい。**

2010501

- ・車で来るが、目的地が駅北か駅南かでルートを考えなければならないので不便、まちが一体化していない。

- 狩野川が南北を分断している。
- 駅南北が別々のまちのようだ。駅南北の一体的なまちづくりを考えると早く高架化してほしい。
- まちが南北に分断されている。
- 東京の大森駅の様子に南と北で完結できる規模のまちなら良いが、沼津の様な規模のまちでは（南北のつながりなしでやっていくのは）難しい。
- コンベンションを中心に南北を結ぶものがない。
- 駅の南側は遠く感じるので、極力北側で済ませるようにしている。
- 南口より北口が栄えているので、人が北口の方ばかりに行ってしまうのではないかと心配している。高架した場合、高架による損を生まないようにする。どこかが一方的に得をすべきではない。
- 南北のまちの分断。
- 沼津駅南側の商店街がさみしい。駅の北側のまちと南側のまちを連携させて大きなまちとし、商業的に発展する。
- 別の地域から来ている人たちは、駅南の地下道も駅北につながっていると勘違いしている。コンベンションができた際の南北交通が課題。国際会議の参加者等に対し、薄暗いあまねガードを通したり、わざわざタクシーを使わせて移動させるわけにはいかない。
- まちの一体感を生み出し、南側の商店街も再生して行く事が必要だと思う。最近では、駅北に人が集まるようになってきて、駅の南北が別のまちというイメージが強くなってきている。

## (6) ソフト施策

分類コード

2010601

### ■個々の事業同士のすり合わせを図りつつ、ハードだけではなく人を集めるソフトを考えなければまちは活性化しない。

- どうやって人を集めるのかを商店は考えているのか？高架というハードができてソフトがないと良いまちにならない。
- まずソフトがあってからハードがあるべき。商店街の人や市の商工部も入る体制で、高架事業とのすり合わせとソフトの検討をすべき。
- 高架イコール活性化ではない、ソフトが大切ということは理解すべき。
- 市の姿が見えない。
- お金をかけなくても小さな工夫や今あるものをアイデアを使って活用することで魅力は作れる。
- 仮設南北自由通路を早く造っても、南側のまちに回遊性の魅力がないと、わざわざ行こうと思わない。行かせるためには商店街の魅力づくりが必要と思う。
- ハードの整備計画だけでは、まちの再生ストーリーが描けないと思う。

活性化のストーリーやビジョンをつくり、それを行政が住民に示して理解を得なければハード整備計画の理解を得るのも難しいと思う。

- 高架下のモール街の絵を描くなど、高架をハード整備だけでなく、にぎわい軸としてビジョンを描くようなソフトの検討が必要だ。
- 道路も立派なものを造ると、沼津を通り過ぎてしまう。商業施設も魅力がなければ、人は集まらない。なぜ、人が集まるかを根本的に考えてほしい。
- 高架により、南北の往来がよくなり交通はスムーズになると思うが、それだけで商店街に人を滞在させることはできないと思う。

### ■空き店舗の有効活用などによる商業活性化の取り組みを進めてはどうか。

2010602

- 空き店舗対策（誘致業者をビジョンを持って業種ごとに検討）。医大の整備（優秀な高校生に補助を出して医者を養成する）。
- 商店街などをもっと魅力的にするほうが大事なのでは。
- それぞれの商店街の個性、魅力を磨くのが大事ではないか。
- 沼津駅周辺は、空き店舗の活用を。たとえば、テナント料を安くして貸し出す、西武跡地の活用は、医療モールなどに。
- せっかく西武というビルがあるんだからギャンブルの場外売り場全部やる、競馬、競艇、オート、競輪、ついでに、宝くじ一階ずつに券売り場、食堂や子供ルーム、女性トイレは豪華に。
- 空き店舗対策として、若者が店を出せる仕組みができればよいと思う。

### ■観光の目玉となるイベントやルートを考え、ソフト施策を充実させる。

2010603

- 観光の目玉や賑わいイベントを作る。
- 市内で周遊できる観光ルートを考えないと東京や静岡へ行ってしまう。
- まちの中に広場があって、イベントなどをやるのが大事だと思う。商店街から人がいなくなったので、呼び戻す工夫をしたい。

## 2. 自動車交通

### (1) 道路整備

分類コード

#### ■整備途中で一方通行の道が多く、道路のネットワークが形成されていない。

2020101

- ・駅周辺の道路のネットワークがされていない。高架が止まっている影響で七通線も中途半端。
- ・道路整備が途中で止まっている箇所が多い。
- ・三ツ目ガードを通行する大型車の迂回路がない。
- ・東部拠点第一地区の区画整理区域内は一方通行が多くて通行しにくい。
- ・のぼりみち、あまね、三ツ目ガードの作りが悪のは、もとの都市計画がよくないからだ。無計画だ。
- ・コンベンションセンターはできるが、周辺の交通対策が心配。
- ・南北通行が不便を感じる。どの道を通ればすいているのか、迷いながら通っている。
- ・南から北に行くのに不便。早く解消してほしい。

#### ■南北道路の本数が少ないことに加え、東西、南北の道路も整備が不十分である。

2020102

- ・車が多くなってくるので道路・歩道の整備が必要。
- ・車が通れる南北道路が少ない。
- ・南北方向の道路が少ない。
- ・のぼり道ガードより西側に鉄道を横断できる道も不足している。
- ・車で南北通行がしにくい。
- ・東西方向（駅北）の道路が弱い。
- ・南北道路の整備。
- ・駅の南北へ行くのにガードが3つしかない。
- ・三ツ目ガードからのぼり道ガードまでは、約1kmだが、その間に南北に行き来できる道が、現在は3本しかなく足りない。

#### ■道路が狭いために、渋滞を引き起こしたり、救急車両が通れないという問題が起きている。

2020103

- ・道路が狭い。
- ・北には狭い道が多い。
- ・北から南へ行く道路や避難路が狭い。
- ・三ツ目ガードの渋滞は学園通りとガードの先の交差点から三園橋、市役所へと続く道路が狭いのが原因と思われる。

- ・道路が狭い（富士見町は救急車両も通りづらい）。
- ・三ツ目ガードの道幅が狭い。
- ・西間門の周辺は道路が狭い。南北（片浜西沢田線）、東西（大手町片浜線）道路が必要である。

#### ■三ツ目ガードなど線形の悪い道がある。

2020104

- ・三ツ目ガードの線形が悪い。

#### ■高さ制限のない道をつくり、大型車が通行できる道を増やしてほしい。

2020105

- ・高さ制限のない道路を作ってほしい。（特に三ツ目ガード）

#### ■高架化により周辺道路の整備が進むことに期待する。

2020106

- ・高架化で周辺道路の整備が進み生活が便利になることがわかった。
- ・生活道路の整備を充実して欲しい。
- ・高架事業のように道路整備は進めるべきである。必然的に流れを良くすることで、まちも良くなると思う。

## （２）渋滞・混雑

分類コード

#### ■南北を行き来するためのガード付近の渋滞がひどい。バスの定時制が図られないし、緊急車両が通れないのではないかと心配である。

2020201

- ・三ツ目ガードの渋滞がひどく救急車が遅れないか心配。
- ・三ツ目、あまねガードが週末、祝日に混んでいる
- ・414号の交通渋滞。
- ・道路が混雑していて救急車・消防車が通れない。
- ・交通渋滞、道路計画がおかしい（まち中に車が集中してよけいに渋滞してしまう）。
- ・南方面に向かう車が渋滞している、
- ・三ツ目ガードの周辺（学園通り－三ツ目ガード－交差点信号）の整備を重点的にしないと渋滞は解消しない
- ・三ツ目ガード・あまねガードの渋滞がひどい。
- ・鉄道が高架化されれば、駅周辺の交通事情が改善され、渋滞が減り、バスの定時性が確保できる。渋滞の解消を望む。特にガードの前で渋滞する。渋滞があると、定時制が確保できず、信頼性が落ち、バス離れに繋がる。
- ・清水町から沼津市までの道路が渋滞しているため足が遠のく。
- ・三ツ目、あまねガードが混んでいる休日は駅北へは行かない。
- ・土日や平日夕方の三ツ目・あまねガードはいつも渋滞しているイメージがあるので駅南には行かない。

- ・ 駅北は駅北で買い物が完結するので駅南へは行かない。
- ・ 根方街道が狭くて、渋滞や事故が心配。駅から根方までのバスは、根方街道で詰まってしまい、時間が遅れるので使いづらい。
- ・ 鉄道が高架化されれば、駅周辺の交通事情が改善され、渋滞が減り、バスの定時性が確保できる。
- ・ 渋滞の解消を望む。特にガードの前後で渋滞する。渋滞があると、定時制が確保できず、信頼性が落ち、バス離れに繋がる。三ツ目ガードでの冠水や大型車の事故による通行止めを無くして欲しい。
- ・ 三ツ目ガードもあまねガードも、ガードの中央部で1車線になっているので、救急車がきても、前が詰まっていて動けないことがある。市立病院は駅の北側にしかないの、南側からはガードを通らないと行けない。
- ・ 路線バスの他、観光バスや貸切バスも三ツ目ガードやあまねガードを走行するが、渋滞で通過に時間を要し、定時性が確保できず苦労している。渋滞の解消、特にガード付近での渋滞解消を望む。渋滞があると、定時性が確保できず、お客様にご迷惑をかけてしまう。
- ・ あまねはそれほどでもないが、三ツ目ガードは混んでいると感じる。

#### ■ 周辺道路を整備して渋滞を解消してほしい。

2020202

- ・ 渋滞解消。コンベンションとセットで、周辺道路を整備すべきであった。以前、ふじさんメッセの近所に住んでいたが、イベント時には、周辺が渋滞した。ガードを高架により改良して、南北の往来を容易に。
- ・ 現ガード以外に、新設の南北道路や駅コンコースが必要。

#### ■ 南北の渋滞はガードのせいだけではなく、ガードがなくなれば解消するものでもない。耐えられないほどの渋滞でもないのではないか。

2020203

- ・ 渋滞や冠水で高架の必要性を主張しないでほしい（ポンプ増設や道路改修のみで十分）
- ・ 三ツ目ガードの渋滞は渋滞ではない。
- ・ 三ツ目ガードの現状の渋滞なら我慢できる、高架化の是非は分からない。
- ・ 三ツ目ガードの渋滞は信号機に原因がある。
- ・ 駅地区に慢性的な交通渋滞はない。原因はガードにあるわけではなく、ただ信号で停まっているだけ。高架化したところで、渋滞は解消しない。
- ・ 三ツ目ガードの渋滞は学園通りとガードの先の交差点から三園橋、市役所へと続く道路が狭いのが原因と思われるのでその区間の道路を拡幅すれば解消されるのではないか。
- ・ ガードの渋滞対策として、どのガードが空いているのかを示す表示板があると良い。

#### ■ 東駿河湾環状道路の西側未整備区間が整備されれば、東西の交通渋滞は解消されるのではないか。

2020204

- ・ 沼津の渋滞は、南北方向よりも東西方向の方がひどい。東西方向の渋滞

も、東駿河湾環状道路の西側未整備区間が整備されれば、解消されるのではないか？

### (3) 利便性

分類コード

2020301

#### ■車で南北を行き来する際に不便を感じる。

- ・南北交通が不便。
- ・三ツ目ガード・あまねガードの交通の便が悪い。
- ・あまねガードのイーラde付近が走行しにくい
- ・車で来るが、目的地が駅北か駅南かでルートを考えなければならないので不便、まちが一体化していない。
- ・長泉方面から来ると線路を渡るに時間がかかる、時間がかかりすぎ。
- ・駅南から御殿場線を渡って通るが踏切の待ち時間が長く不便。
- ・駅周辺を車で抜けるのに苦労している。時間帯によって三ツ目・あまねガードを避けて遠回りしている。
- ・沼津市の特異性である東西交通は良いが南北が悪いことを考えるべき。
- ・沼津から片浜の間で国道1号BPから旧国道1号まで抜ける縦道が1本ほしい。
- ・あまねガードは、むしろカーブがきつくなって不便になった。自動車が2台並べなくなった。
- ・路線バスの他、観光バスや貸切バスも三ツ目ガードやあまねガードを走行するが、渋滞で通過に時間を要し、定時性が確保できず苦労している。

#### ■車で南北を行き来する際に不便だとは思わない。

- ・沼津へ通勤しているが南北の移動に不便は感じていない。
- ・車は運転しないが南北通行に不便は感じない。

2020302

#### ■東西、南北方向の道路の整備が進んでおらず、一方通行が多いなど、市内の道路が走りにくい。

- ・沼津の道路は走りにくい。
- ・一般車両ロータリーが狭く、バスの方はあまり使っていないのに広い
- ・東西方向の道路整備。
- ・東西道路（駅から片浜）の整備をしてほしい。
- ・車・自転車の交通が不便
- ・沼津市街地は、車社会に対応していない。御殿場アウトレットなどは、車でいけて、中では安心して歩ける。

2020303

#### ■駐車場が店舗や駅から離れていたり、無料の駐車場が少ないために、中心市街地に車で行きづらい。

- ・無料駐車場が少ない（駐車料金を負担してまで買い物をしたくない）。
- ・駐車場が少ない。

2020304

- ・駐車場が狭くて停めにくい。どこに駐車して良いか場所が分かりにくい。
- ・駅南は駐車場とお店が離れているので老人には利用しづらい。
- ・駅前ターミナルに駐車できない。
- ・駐車場がなく、あっても高い。
- ・駅周辺に駐車場はあるが有料のため客が来ない
- ・駅から港までのサンサン通りは、広い道路の半分を駐車スペースにしたほうがよい。
- ・無料駐車場の整備（沼津周辺は車社会なので、買い物に来て駐車場代を取られるのはナンセンス）。
- ・駐車場に入りづらい。小さいお店には駐車場がなく、行きたいと思ってもいけない。
- ・駐車場が点在しているので、集約して大規模化してはどうか。

### ■新幹線やバスなどの公共交通の便が悪い。

2020305

- ・北口のバス利用が不便。
- ・バス乗り場が少し遠い位置にあり不便。
- ・新幹線が停まらなくて不便。
- ・高齢者の足として、バス路線の充実。南北に比べて東西の路線が少なく、本数も少ない。
- ・車が運転できないので不便。バスが不便。
- ・まちなかの人が減ったためバスも本数が減ってしまった。車を運転しないので不便である。

### ■ガードの混雑、開かずの踏切等、南北交通が不便なので高架化してほしい。

2020306

- ・高架時の三ツ目ガードはどうなるのか。
- ・南北交通が不便、高架化される範囲が気になる。
- ・南北の往来が不便なので、早く高架化してほしい。
- ・3つのガードがすべて渋滞している、来年にでも高架化してほしい。
- ・三ツ目、あまねガードが休日に混雑するので早く高架化すべき。
- ・ガードを高架により改良して、南北の往来を容易に。現ガード以外に、新設の南北道路や駅コンコースが必要。
- ・電車・貨車が停止信号で線路上に停止して踏切が開かない時があるので高架化は有効。
- ・沼津市の特異性である東西交通は良いが南北が悪いことを考えるべき。
- ・清水町から沼津市までの道路が渋滞しているため足が遠のく、渋滞解消のため高架は必要だと思う。
- ・三ツ目ガードを通行する大型車の迂回路がないので高架化するメリットはある。
- ・三ツ目ガードが渋滞して不便なので、早く高架化すべき。
- ・ガードが渋滞しているので、早く高架化すべき。



- 道路が狭く、ガードが古いままである。早く高架化してほしい。
- 交通渋滞解消のため強制収用してでも高架化は必要。
- 外から見てみると、高架事業を進めて、流れを良くすることは大切だと思う。S50年頃、沼津に3年間住んでいた。
- あまねガードの上り坂がきつい。父が上り坂で酸欠になり、何度か倒れた。自分も病気をして、ガードの上り坂がしんどいと感じる。高架化されるといい。
- 西間門の周辺は道路が狭い。南北（片浜西沢田線）、東西（大手町片浜線）道路が必要である。早く事業を進めるべきである。
- 南北自動車交通の円滑化。早く整備をすること。早く高架化できればよい。
- 高架事業を早く進めれば、歩行者、自転車の移動が自由で楽になる。
- 三ツ目ガード、中央ガードの渋滞を解消したい。そのために高架にすべき。

**■高架化以外の方法でも南北交通などの課題は解消されるのではないか。**

2020307

- 南北自由通路と跨線橋があれば良い。
- 高架化の効果は、鉄道をオーバーする道路橋が数本あれば足りると思う。
- 高架ではなく、地下駅にすればいい。
- 3ガードが混雑している。橋上駅にし、3ガードをオーバー化する。下土狩駅と三島駅を結び、沼津駅に入線する御殿場線を廃止。
- 行政は高架化に固執しすぎている。社会状況は変化しているのに、バブル期の計画を押し通そうとする。時代の変化に合った、もっと違う方法を検討するためのP Iだと思ったが、高架ありきになっている。

## （４）危険性

**■ガードが大雨の際に冠水するので危険だと思う。**

分類コード

2020401

- 三ツ目ガードは事故が多く冠水する。
- ガードが大雨時に冠水。
- 台風のような大雨の時、冠水が怖いので三ツ目ガードの利用を考えてしまう。
- 高架化されれば便利になって良い、ガードの冠水の心配もなくなる。
- 三ツ目ガードの冠水。
- 三ツ目、あまねガードが混んでいる・冠水する。
- 台風のような大雨の時、冠水が怖いので三ツ目ガードの利用を考えてしまう。
- 高架化されれば便利になって良い、ガードの冠水の心配もなくなる。

- ・水害が心配。
- ・三ツ目ガードから学園通りにかけて、大雨が降ると水があふれている箇所がある。
- ・冠水等の危険のあるガードを今のままにしておくこと（はさける）
- ・三ツ目ガードでの冠水や大型車の事故による通行止めを無くして欲しい。

**■高架化によるガードの冠水解消に期待する。**

2020402

- ・高架化されれば便利になって良い、ガードの冠水の心配もなくなる。
- ・三ツ目ガードやあまねガードは、近年のゲリラ豪雨に対応できず冠水してしまう。これらを解消できるように、とにかく鉄道高架の計画を早く進めてほしい。

**■路面の状況や信号機の位置に問題がある場所があり運転するのに危ないと感じる。**

2020403

- ・既設道路でデコボコしているものがある。
- ・三ツ目ガードなど坂道で信号機があり怖い。

**■急勾配、カーブ、道が狭いなど、道路の構造に問題がある場所があり事故が心配だ。**

2020404

- ・あまねガードは勾配が急でカーブしているので、年配者が運転するのは怖い。
- ・根方街道が狭くて、渋滞や事故が心配。
- ・あまねガードの改良。自転車に乗って通行する人がいて、危険。

## (5) 広域アクセシビリティ

分類コード

**■東名サービスエリアがあることを活用し、沼津港や市街地とのアクセスを向上させてほしい。**

2020501

- ・東名沼津インターチェンジから沼津港を結ぶ道路の整備。
- ・港は賑わっているので駅・新東名SA等と面的に周遊させるルートを考える。
- ・新東名サービスエリアへ行く一般道の道案内が中途半端。
- ・新東名までの案内標識の設置。
- ・新東名サービスエリア、あしたかパーキングエリアへのアクセス道路の整備。
- ・沼津は企業が撤退する傾向にある、新東名サービスエリア、東駿河湾環状道路、沼津駅、沼津港、健康文化タウンなどを低床バスで結べば良い。
- ・海が近いので、駅から沼津港までのアクセスを良くする。

**■周辺の観光地へのアクセスの良さを活かし、観光の玄関口となり、通過する街ではなく滞在するまちにする。**

2020502

- ・現在沼津港周辺は賑わっているが東駿河湾環状道路ができれば伊豆に人

が流れてしまう。

- 富士山や伊豆へのアクセスを活かし宿町にする。
- 沼津の観光について、東駿河湾広域道路ができると、沼津を素通りしてしまう危険性は高いと思う。
- 沼津市は観光でやっていくしかないと思う。そのためにも、沼津港や伊豆などの観光の玄関口・トランジットとなるような駅にしていくべきだと思う。
- 広域観光の玄関口としての魅力づくりが大事。
- 観光地へのターミナル機能を充実させることも大切。いろいろな形態のバス（乗合自動車）、レンタカー、レンタ自転車の一大ターミナルとする。

### ■新幹線が停まらないことで利便性が低くなり、人の流れが変わった。

2020503

- 新幹線が三島に停車するようになって人の流れが変わった。
- 新幹線が停まらなくて不便。
- 急行もなく、新幹線を使うにも乗り換えとなるので沼津駅は使いにくい。

(テーマ②沼津駅周辺に関する意見)

## 3. 歩行者・自転車

### (1) 利便性

分類コード

### ■料金を払って駅構内を通過しなくてはならなかったり、ガードの坂がきついなど、徒歩で沼津駅南北の行き来がしづらい。

2030101

- 南北交通が不便。
- 通学に利用するので三ツ目ガードの利便性を高めてほしい。
- 南北交通が不便、歩行者が少ない。
- 沼津に引っ越してきて日が浅いが、駅南北の距離に対して、移動時間がすごくかかり、びっくりした。
- 通勤時間帯の駅構内の高架通路が混んで困る。
- 定期券で南北を往来しているが、定期券のない人は不便だと思う。
- 往復切符を買ってくるので帰りの切符を見せて駅構内を往来しているが不便
- バスを駅南口で降りてガードをくぐるか入場料 140 円を出して通るが不便。
- 入場料 140 円が負担になるため駅南の商店に行きづらい。
- 南北通行で入場料 140 円を払わなければならない。
- 駅の通路を自由に通行できるようにしてほしい。

- ・子供を連れて南北を往来できるようにしてほしい。
- ・県外から沼津へ越してきたが入場券を買って南北を往来する人は見たことがない。
- ・駅南には行かない。
- ・駅の南側は遠く感じるので、極力北側で済ませるようにしている。
- ・（南北の徒歩での移動が不便なため）タクシーで南北を往来しており、お金が掛ってしまう。
- ・あまねガードの上り坂がきつい。父が上り坂で酸欠になり、何度か倒れた。
- ・無料の南北横断路。
- ・入場券を買って南北を横断するようなまちではダメ。
- ・南北の往来がしにくいことは常々感じている。
- ・母が駅北から駅南へ行くときの入場券を購入しているので、南北の交通を良くしてほしい。

**■踏切の待ち時間が長く、ガードは自転車を降りて通らなくてはならないなど、自転車での南北の行き来が不便だ。**

2030102

- ・自転車通学しているが踏み切りの待ち時間が長くて不便。
- ・自転車で塾に行く際、駅南で降りるので不便
- ・自転車での通行が不便。
- ・あまねガードで、自転車から降りて引いて歩くのは不便。
- ・あまねガードで自転車を降りて通行するのはおかしい。
- ・あまねガードや轍道ガードを自転車で通行するのが大変。
- ・あまねガードは自転車で走れない。

**■南北往来の利便性を高めるために、歩行者と自転車用の自由通路を早期に整備してほしい。**

2030103

- ・南北自由通路を作るべき。
- ・コンベンションセンターへの南北自由通路は仮設で良いので作るべき。
- ・南北自由通路ができれば便利になる。
- ・自転車での南北往来が一番不便なので自転車通行が可能な南北通路がほしい。
- ・仮設でも良いので南北自由通路がほしい。
- ・高架する、しないにかかわらず、ガードの渋滞解消と自由に歩行者、自転車が通れる道は必要。
- ・南北を自由に往来できるようにする。

**■歩行者や自転車の南北の行き来が不便なので高架化してほしい。**

2030104

- ・入場券を買って南北を往来する人は見たことがない、早く高架化すべき。
- ・高架事業で静岡駅のように人の行き来がスムーズになることは必要。
- ・あまねガードは暗く、自転車を押して歩かなければいけないので、早く高架を進めるべき。

**■自転車道や駐輪場の設置により、自転車が利用しやすい環境を整備して、自転車で来やすいまちにしたい。**

2030105

- ・自転車が利用しやすい環境の整備、まちなかに駐輪場がほしい。
- ・自転車で来やすい。
- ・道路が狭い箇所があり自転車が歩道を走らざるをえない、自転車専用道路を増やす。
- ・自転車道の整備。
- ・駐輪場等の自転車を普及させる取り組み（購入時の一部負担。オランダアムステルダム）。
- ・自転車が多数。自転車で安心して通れるまちづくり。
- ・街の活性化とは、歩行者や自転車交通の視点でのまちづくりである。
- ・連続してかなり長い距離走れる自転車専用道路を整備して欲しい。
- ・自転車で安心して走れる街がよい。
- ・自転車道の整備が必要。
- ・街の各地を結んだ、自転車専用道路が欲しい。
- ・生活道路の整備が遅れ、自転車が走れない。
- ・自転車道の整備が大事。
- ・街の各地を結んだ自転車専用道路が欲しい。
- ・高校が11もあるので、自転車で便利な街であって欲しい。
- ・仲見世商店街は自転車置き場が無いため、買い物するのに不便。
- ・沼津は平らなまちなので、「自転車のまち」になり得ると思う。

**■橋上駅整備は、上下移動を伴うため車イス・妊婦・高齢者にやさしくないのではないか。**

2030106

- ・沼津市の50年・100年先を考えて見れば、橋上駅では、車イス・妊婦・高齢者にやさしくないものであり、昭和の時代の立体歩道橋の考えと同じである。

**■レンタサイクルを使って観光地を巡れるようにするなど、自転車を観光の活性化に活用したい。**

2030107

- ・港まで自転車で行けるようにして欲しいと思う。
- ・観光する場所はいろいろあるが、各々がつながっていない。観光地をつなげる交通を考えた時に、観光地で乗り捨てできるレンタサイクルが導入できれば、観光客も増えるのではないか。

**■料金を払ったり回り道することなく沼津駅南北の行き来ができ、駅北口からのバス便も増やすことができる様になると良い。**

2030108

- ・駅の南北が分断され、お金を払って行き来するのが嫌だ。回り道しないで行き来できるとよい。
- ・駅の南北を入場料を払わずに往来できるようにしてほしい。
- ・沼津駅の北側を走る路線も駅南口から発着しているが、駅の南北間を人が歩ける様になれば、駅北口から発着する路線が増やせ、時間短縮にもなると思う。
- ・バスが不便。バスのネットワークを確保する。

## (2) 危険性

分類コード

### ■通学路やガードの歩道が狭く、歩いているときに自転車が横をすり抜ける際などに危険を感じる。

2030201

- ・歩道が狭い。
- ・通学路の歩道が狭い。
- ・三ツ目ガードの歩道が危ない。
- ・道路が狭く子供が危ない。
- ・歩道が狭い。老人が歩きやすいまちにしてほしい。
- ・ガードで歩行者のそばを自転車が通って危険。
- ・あまねガードの歩道が狭い。
- ・あまねガードで自転車から降りない人もいるので危険。
- ・老人が歩きやすいように歩道を拡幅してほしい。
- ・あまねガードを歩いて仕事に行くが、自転車にぶつかりそうで危険。

### ■まちに人通りが少なく、ガードも暗いので夜の通行が怖い。

2030202

- ・三ツ目ガードが暗くて子供が不安。
- ・ガードが暗くて怖い。
- ・南北自由通路があれば、夜、危険にはならない。
- ・駅周辺も人通りが少ない。
- ・歩行者が少ない。
- ・場所によって人通りにムラがある。
- ・安心してジョギングできるような道路の照明灯が欲しい。
- ・三ツ目ガードを通行中に、電車が通過すると怖い。また、ガードが暗く、犯罪がおきそうな気がする。
- ・ガードが怖い。
- ・今すぐにも、線路の南北を歩行者が安全に行き来できるようにしてほしい。女性から夜間ガードを歩くのが怖いといわれる。

### ■沼津市内を安心して自転車で走れない。

2030203

- ・市外から引っ越してきたが沼津では怖くて自転車に乗れない。
- ・あまねガードは、歩道の幅が狭く、自転車が危ない。

### ■自転車でのガードの通行が危険なので、高架化してほしい。

2030204

- ・あまねガードは（危険で）自転車で走れないので早く高架化してほしい。
- ・あまねガードで自転車から降りない人もいるので危険。
- ・あまねガードの自転車が危険。人と自転車の両方が駅南北を快適に移動できる様になれば良い。
- ・子供をベビーカーに乗せてあまねや三ツ目ガードを通るが、排ガスで空気が悪い。あまねでは自転車を降りなければならず不便。

■まちに老朽化している建物があり心配だ。耐震性や防災機能を向上すれば歩行者も安心して歩けるのではないか。

2030205

- かつてにぎわっていた南口商店街の建物も老朽化している。
- 南口の商店街の老朽化、耐震の問題が大きくなってきていると思う。共同化での建て替えなどが必要ではないかと思う。

■小さな子ども連れや障害者が歩きやすい街

2030206

- もっと障害者に配慮した街になればよい。障害者と認められなくても歩けない、歩くのが大変な人がたくさんいる。そういうことにも配慮してほしい。
- 子供と一緒に歩きやすい駅にして欲しい。
- 視覚障害者は少しの段差が怖い。工事が始まれば道路には段差が多くできる。その際には配慮してもらえれば助かる。実際に計画が固まって工事に入れば、細かい点ではあるが色々お願いしたい点はある。例えば、沼津駅北口を出てすぐに白いポールがあるが、背景の白色と重なってしまうと見えにくい。歩道の色を点字ブロックの色と似せてしまうと見えづらいのでコントラストをつけてほしい。点字ブロックは歩道の右側ではなく、なるべく中央にしてほしいなど、ちょっとしたことでずっと使いやすくなる。

(テーマ②沼津駅周辺に関する意見)

## 4. 産業

### (1) 商業

■駅周辺は買い物などの利便性がよいエリアである。

分類コード

2040101

- 駅周辺に住んでいると買い物など、利便性が良い。

■沼津駅周辺での買い物が不便だ。

2040102

- 買い物をする場所がない。
- 買い物が不便。
- 買い物する場所（デパート）があると良い。
- 駅周辺に買い物に行かない。車で郊外へ出てしまう。

■駅北での買い物が多くなり、駅南に活気がなくなってきた感じがする。

2040103

- 駅南が寂しい。
- 入場料 140 円が負担になるため駅南の商店に行きづらい。
- 駅北にいろいろな店ができたので駅南へ行かなくなった。
- 駅北は駅北で買い物が完結するので駅南へは行かない。
- 駅南にもっと賑わいがほしい。

- ・商店街に活気がなくなり駅南へは買い物に行かなくなった。
- ・駅北に商業施設が少ない。

**■沼津駅前の商業が以前に比べて衰退しており、人出や活気が減った。**

2040104

- ・商業が衰退している。
- ・空き店舗が多くなってきた。行政から商店の努力を促すことが必要。
- ・近年、閉店する店舗が多い。楽しく買い物ができる魅力的な店を増やすべき。三島の個人商店や、環境整備を見習うべき。
- ・商店が衰退しており高架化の完成まで耐えられない。
- ・西武の撤退でますます活気がなくなってしまい非常にショック。
- ・西武撤退で、沼津の商業は今後どうなるか心配。
- ・南口の方のデパートが無くなってしまった。商店街も元気がなく、行かなくなってしまった。
- ・空き店舗が多く活気がない。
- ・商業の衰退。個店が減少している、商業を核とした発展が良い。
- ・商業的な魅力が落ちている。
- ・静か、活気がない、商業施設が不足、人の流れがない。
- ・昔はまちへ行くといえば沼津駅前だった。
- ・商店街がシャッター街になってしまい、寂しい。
- ・商業の落ち込み。商店街に元気がない、魅力のある商店（が必要）。
- ・西部百貨店が閉店すると、沼津に用は何もありません。
- ・西武跡地の利用をどうするか決めないと、さびれた感に拍車がかかると思う。

**■沼津駅前の商店には、若者や高齢者など各ターゲットに合った魅力のある店が少ない。**

2040105

- ・沼津の魅力が減ってきている、若者向けの洋服店がない。
- ・子供や若者が行く店がない、商店街に魅力がない。
- ・シニア向けの店舗を増やせばシニア層が集まるのではないかな。
- ・大人が来るような施設にしたら良い。
- ・コンセプトを決めて店を設置・営業することが必要。
- ・集客力、魅力のある商業施設が少ない。
- ・駅ビル・コンビニがほしい
- ・商業施設を集積させて賑わいを取り戻すべき。
- ・駅周辺にデパート・駄菓子屋がほしい。普段の買い物はサントムーン（清水町）
- ・書店がほしい。
- ・プリクラ、ゲームセンターがほしい。
- ・大きい楽器店。
- ・丸井が撤退してから、若い人が見られなくなった。



- ・若い人が減っていること。ビックモール。若い人が集まるようなショップ等が必要。
- ・魅力ある店づくり。南口は居酒屋が多いので夜は行く。買い物のできる店。
- ・人が集まる場所がなく、これで西武がなくなったらどうなるんでしょう。行きたいと思う魅力がありません。ウィンドーショッピングしたいと思う場所がない。
- ・おしゃれな街であってほしい。街に魅力がなくなっている。若い人を引き付けるためにもおしゃれな場所（店）がないと行かない。まちの中心は駅である。駅を中心として街づくりをしたらよい。

**■無料または格安で利用できる駐車場が少なく、駅前に買い物に来づらい。**

2040106

- ・高架下を無料駐車場にすれば人が集まり商業が活性化すると思う。
- ・駐車場が少ない、無料駐車場の整備。
- ・まちなかの駐車場不足。
- ・駐車場がない、駐車場の整備、駐車料金が高すぎるので無料化すべき。

**■商業活性化のビジョンを持って、空き店舗対策やソフト施策を考える必要があるのではないか。**

2040107

- ・高架下スペースは立地が良く儲かると思うので高架下で商売がしたい。
- ・どうやって人を集めるのかを商店は考えているのか？高架というハードができてソフトがないと良いまちにならない。
- ・空き店舗対策。（誘致業者をビジョンを持って業種ごとに検討）
- ・若者も含めあらゆる世代を呼び込める店舗。
- ・法人税をゼロにしてでも商業を活性化する。
- ・商店街は数が多すぎる。（商店街を中心としたまちづくりは無理）
- ・商業床面積は以前より増えている。郊外の大型商業施設ができて駅周辺の大型店舗が撤退した。これらは無策な出店計画が招いたものだと思う。

**■大型の商業施設など、商業の核となる集客力のある施設が必要だと思う。静岡や東京に流れていた買い物客を取り戻してほしい。**

2040108

- ・デパートがほしい。
- ・デパートなどの買い物ができる施設がないので、東京、静岡に行ってしまう。
- ・魅力的な商店や買いたい商品がないので東京や静岡へ行ってしまう、商業的に回復することが大事。
- ・コンベンション跡地に BiVi のような施設がほしかった。
- ・大きな商店がない。
- ・商業の核となる施設がない。
- ・駅周辺にサントムーンや御殿場アウトレットのような集客施設がほしい。
- ・駅ビルなど若者が集まる施設がほしい。

- ・商業的なまちづくり、大型ショッピングセンターがほしい。
- ・外から人を呼ぶ施設。
- ・フードコート（半年に一度店を入れ替える）。
- ・仲見世商店街などの人が集まる施設をデパート化する。デパートには、商店街の店を優先的にいれる。
- ・駅北に集客力のあるデパート。

**■鉄道の高架化による商業施設の集積や南北の一体化によって、まち賑わいが生まれることを期待する。**

2040109

- ・高架後の商業施設に期待。
- ・高架化し周辺の区画整理事業や新しい商業施設を集積させる。
- ・西武が撤退してしまうが、駅周辺に活気が出ることを期待している。
- ・高架下スペースには何ができるのか。
- ・まちに賑わいが無い、活性化のためにも早く高架化してほしい。
- ・早く高架化すべき、まちが元気がないと沼津が良くならない。
- ・高架化はやらなければならない、駅南に人通りが少なくなった。
- ・まちの一体感を生み出し、南側の商店街も再生して行く事が必要だと思う。
- ・高架事業では、駅周辺に商業を集積させ、それをコンコースで結ぶことで商業の再生に期待している。

**■郊外に魅力があり駐車場も整備された店舗ができたので、中心市街地に行く必要がなくなった。**

2040110

- ・郊外に駐車場のあるよい店舗もできたので、中心市街地に行く必要がなくなってしまっていると思う。
- ・駅周辺に住んでいるが買いたい物が売っていないため、郊外へ出てしまう。
- ・駅周辺の商店でなく、郊外の大型店に客が逃げている。

**■シンボリックでブランド力のある大型店舗の撤退によって商店街がますます衰退してしまうのではないかと、跡地はどうなるのかと不安になる。**

2040111

- ・西武の撤退でますます活気がなくなってしまい非常にショック。
- ・西武撤退で、沼津の商業は今後どうなるか心配。
- ・西武撤退後の跡地がどうなるのか。
- ・西武の跡地を何とかしなければならない。
- ・西武撤退でまちのシンボリックな商業施設がなくなり心配
- ・シャッター街が増え、西武も撤退してしまう。このまま商店が減って、まちがなくなってしまうのではないかと心配している。
- ・同じ贈答品でも西武のパッケージだということで格が上がるころがあった。そういうブランド力のある店は必要だったのだが、それが無くなってしまった。

**■商業の活性化のためには、個々の店舗のやる気と努力はもちろん、全体をコーディネートする組織やしきみを作って、商店街が一体となって動くことが大切ではないか。**

- 賑わいの創出には商店のやる気と努力が必要だと思う。
- 商店街の魅力づくりは自分たちで考えていかないといけない。
- 商店街がシャッター街になっているが、店主は、商売をしなくても生活ができるので、商売をする必要がない、でも建物は売らない、そして貸すのも面倒、となっていて、活用ができない。
- 行政の事業にあやかるとはではなく、自分の店が周りを流行らす、ぐらいの気持ちが今の沼津には必要。
- 高架すれば人が集まる要素はできるが、商店ががんばらないと賑わいには結びつかない。
- 商業を駅周辺に集中させ人を集めるためには、既存商店街とのコンセンサスづくりが重要と思う。
- 商店街が連携したほうがよい。
- 商業者は自分の商店街のことだけで手一杯で、沼津の街全体の戦略を考える時間も場も持てない状況である。
- 全体をコーディネートする人や組織がないので、商店街の対応もバラバラである。

**■中心市街地活性化策が講じられるまで商店街が耐えられるのか心配だ。**

- コンパクトシティをめざし、中心市街地に人を寄せようとしているが、商店街がそれまで耐えられるか心配。
- 人も高齢となり、さびれた感じになってきた。

## (2) 観光・食

**■港ならではの海や魚などの観光資源を活かしたい。**

- おいしい魚料理の店がほしい。
- 以前は渋滞の要因だった観光客が分散化している。
- 港が賑わっているので駅周辺へも呼び込む。
- 都会の人が沼津アルプス（ハイキング）、寿司、富士山があってこんな良いところはないと言っていた、沼津アルプス（ハイキング）、寿司、富士山を広域的な良い面としてPRすべきでは。
- 沼津の魅力が減ってきている、良い素材（海、魚）がたくさんあるのに活用する努力がない。
- 沼津の観光については、港の魅力アップをしないとまずいと思う。
- 沼津の観光について、港の食の集積はあるので、これをもっといかすべきと思う。

■観光の目玉やおみやげ、イベントなどを考え、まちに観光客を呼び込む工夫が必要だと思う。

2040203

- ・観光の目玉や賑わいイベントを作る、三島市などライバルを作って対抗させる。
- ・高架下に沼津の企業を紹介するブースを設置してはどうか、出張に合わせて買えるおみやげの開発。
- ・港と市内では人の求めるものが違う。同じ店があったとしても場の雰囲気が違うので、工夫が必要。
- ・沼津は観光客に対して誇れる施設が少ないのではないか。
- ・香貫山にロープウェイをつくり、観光の目玉としたらどうか。観光の目玉が欲しい。

■世界と競争するには、沼津のコンベンションセンターでは狭すぎるのではないか。

2040204

- ・コンベンションは本来広大な土地に建てるのが基本だが沼津では狭すぎて世界と競争できない。

■観光で訪れる人に対するもてなしの心があるまちになる様に、観光案内施設や飲食店、サービスなどを充実させることが大事だと思う。

2040205

- ・広域観光の玄関口としての魅力づくりが大事。
- ・トリアスロンの時など市外からの人が多く訪れるが、せっかく来てくれている人達に対しておもてなし、設備、サービスや気持ちが足りない。
- ・駅前に観光案内所がないに等しい。駅前に、観光客に対する案内拠点が必要と思う。
- ・観光向けの施設がない。弁当を売っている所もないし、タクシーが駅前にいたりいなかったり、不安定だと思う。
- ・駅に観光客向けの食べる所がない。
- ・駅前で魚の干物が食べられるとよい。観光客におもてなしの心を持ちたいと思う。

■回遊軸を作ることなどによって、港を訪れる観光客を駅周辺に誘導したい。

2040206

- ・港が賑わっているので駅周辺へも呼び込む。
- ・観光の核は沼津港なので、駅と沼津港を結ぶ手だてや、歩いて楽しい回遊軸をつくるのが大事だと思う。
- ・沼津の誇れるものは、現状では沼津港しかないと思っている。中心市街地から賑わいのある沼津港までの道を、旗や街灯で一体感を出してつなげ、観光客を誘導してはどうか。

### (3) 新たな産業

分類コード

■企業誘致など新たな産業を創りだし、人口を増加させることが必要  
だと思う。

2040301

- ・若い人が集まる商業施設（病院や介護施設では老人しか集まらない）、  
場外馬券・舟券売り場。
- ・企業誘致などで人口を増加させる努力が必要。（高架化では増えない）
- ・産業がなくなっている。

■医大の誘致によって医療産業の創出を図ってはどうか。

2040302

- ・医大の整備。（優秀な高校生に補助を出して医者を養成する）

■南北が分断されたままでは、コンベンション施設の十分なまちへの  
波及効果が期待できないのではないか。

2040303

- ・コンベンションセンターのオープン時に、南北が一体化していることが  
重要。
- ・はじめは、コンコースと施設が同時に完成して行くはずだったが、タイ  
ムラグが生じていると思う。
- ・このままではコンベンション施設によるまちへの波及効果が鉄道によっ  
て妨げられてしまうのではないか。
- ・早く高架化すべき、コンベンションセンターへの南北自由通路は仮設で  
良いので作るべき、現状では利便性が悪すぎる。

(テーマ②沼津駅周辺に関する意見)

## 5. 災害リスク

### (1) 大規模地震・津波・液状化

分類コード

■駅周辺総合整備事業に、新しい必要性として高まってきた防災対  
策の視点を盛り込んでほしい。

2050101

- ・開発や計画が遅くなったことにより防災などの観点を取り入れることが  
できるようになったのはメリット。新しい技術や防災の視点をしっかり  
活かしてほしい。
- ・高架が津波の防波堤代わりになることを期待している
- ・高架化するなら盛土構造にして津波対策として考えるべき。
- ・高架下をシェルターに使えないか。
- ・津波などの防災観点はどうなっているのか心配。高架事業の計画は、防  
災について考えているのか。

■**沼津市のまちづくりとしては高架化よりも防災対策の方が優先順位が高いと思う。**

2050102

- ・高架化をするよりも防災に予算を回すべき。
- ・市は推進方針だが津波対策の方が重要である。
- ・優先順位を付けたら高架化よりも津波対策の方が先だと思う。
- ・高架予算よりも津波対策や教育費を優先すべき。
- ・津波、地震対策について。高架よりも防災に力を入れて欲しい。
- ・中心市街地のほとんどが津波被害に遭うと思われるので、山側の開発をすべき。
- ・津波で市役所が被害を受けまいよう、北へ移転させてはどうか。
- ・防災対策の方が重要ではないのか。

■**津波被害は現在の被害想定に基づく対策で充分なのか不安だ。**

2050103

- ・津波が心配。
- ・津波が怖い（海岸線に人が多く住んでいる）、地震・津波対策、パネルのハザードマップを見て自宅付近の堤防高を知って安心した。
- ・高架は賛成だが自宅を含めた津波被害が心配。
- ・17mの防潮堤はあるが津波で破壊されたり乗り越えたりしないか心配。
- ・津波の被害想定と現実は違うと思う。津波が来たら諦めて死を覚悟しなければならぬ、口野の放水路ができてから浸水が減った。
- ・津波などの防災対策について。大地震が起きたときにどうしたらいいのか分からない。
- ・津波がどこまで押し寄せるのか、気になる。

■**地震や津波対策の予算を強化し、津波被害を想定した都市整備や市街地開発を進めてほしい。**

2050104

- ・駅周辺まで津波が浸水しないか心配なので津波対策をしっかりとやってほしい。
- ・沼津は低地地だと思うので津波対策をしっかりと考えるべき。
- ・津波対策、液状化対策を推進してほしい。
- ・津波対策を優先すべき。
- ・津波や治水等の防災対策を講じ、安心して生活できるようになる取組み。安心できる地域にして欲しい。
- ・地震対策に予算を使うべき。
- ・津波で市役所が被害を受けまいよう、北へ移転させてはどうか？

■**津波による川の氾濫が心配だ。**

2050105

- ・津波で狩野川が溢れるのではないかと、地震・津波対策。
- ・津波ハザードマップで沼津港と狩野川の堤防高が低くなっている箇所があるので市に確認する。

■**沼津駅前が地盤が悪く液状化が心配だ。高架した際の駅の耐震性にも不安がある。**

2050106

- 地盤が悪く津波浸水域が広いので防災対策を充実してほしい。
- 液状化が心配、防災の視点、避難ビルを指定するにも自治会がお願いに  
いかなければならない。
- 沼津は地盤が良くないので心配。
- 高架事業の敷地の液状化が心配。
- 地震があった時に高架になると危険ではないのかと心配だ。
- 地震の時など、高架下の部分やすく脇にある家や会社などの安全性がど  
うなるのか心配。

## (2) 避難

分類コード

### ■ 駅南からの避難には鉄道駅がネックになるのではないか。

2050201

- 津波のことを考えると高架化した方が北へ逃げやすい。
- 地震が心配、避難路の確保。(車で避難したい)
- 駅南の人は津波到達までに時間があれば車で避難するが鉄道がネックに  
なる。
- 津波が来た時に、鉄道の南側に住んでいる人たちは、北へ逃げる道がな  
い。南北の避難路がない状況は、避けるべき。
- 津波の際、駅南から駅北へ避難しようと思ってもガードで詰まる。

### ■ 高架した駅施設を災害時の避難施設として利用できないか。

2050202

- 高架施設に避難施設機能を持たせる。
- 高架下をシェルターに使えないか。
- 津波避難場所として活用。
- 高架化するなら避難施設として活用するため高くしてほしい。
- 津波はやはり心配である。高架をすれば、そこが避難地になるのでは。
- 津波避難タワー、など。

### ■ 高架施設を避難施設や防波堤にする等、高架事業が災害対策に つながることを期待する。

2050203

- 防災の視点、高架施設に避難施設機能を持たせる。
- 高架が津波の防波堤代わりになることを期待している、かつては高架反  
対だったが計画がここまで計画が進んだ以上、早期完成を望んでいる。
- 高架化するなら避難施設として活用するため高くしてほしい。
- 高架事業の計画は、防災について考えているのか？
- 高架部分を津波避難施設として活用できるよう、防災対応にしておけば  
よいと思う。
- 津波対策という観点から高架は必要。
- 高架化すれば災害時に避難しやすくなるのではないか。

### (3) 水害

分類コード

■大雨による川の氾濫、浸水が心配なので、治水対策を進めてほしい。

2050301

- ・川が溢れる。
- ・口野の放水路ができてから浸水が減った。
- ・津波や治水等の防災対策を講じ、安心して生活できるようになる取組み。安心できる地域にして欲しい。
- ・水害が心配。

■暴風雨の際には高架は危険ではないかという不安がある。

2050302

- ・暴風雨で高架上で鉄道が停まった際に非常に揺れた。安全で防災に強いまちを考えた時に、高架は危険ではないのか。

■鉄道高架により、冠水の被害が軽減されることをもっと広報活動した方がいい。

2050303

- ・冠水、高架によるメリットを前面に押し出した広報活動が重要。

(テーマ②沼津駅周辺に関する意見)

## 6. 沼津駅周辺総合整備事業

### (1) 事業目的

分類コード

■沼津の活性化にとって本当に必要なことを考えてほしい。

2060101

- ・真に沼津の活性化に必要なことを考えるべき。
- ・高架はどんなニーズがあってつくるのか？コンベンションセンターは市民も使えるのか？外にばかり目が向いていて、市民のためのまちづくりに向いていない。
- ・高架事業はハコモノ行政的で、前時代的であり、もう必要ないのではないかと思う。沼津市・市議会は、市民の目線で高架化を考えているのではなく、利権で高架化を進めていると思う。
- ・高架事業をやっても、まちは活性化しない。

■駅周辺の区画整理や道路の整備、防災対策として総合整備事業が必要だ。

2060102

- ・早く高架化して区画整理地内をきれいなまちに整備した方が良い。
- ・高架化で周辺道路の整備が進み生活が便利になることがわかった。
- ・高架下をシェルターに出来ないか。
- ・区画整理のことなどとセットで考えるべき。高架単独で考えない。



■高架事業を行い、インフラを整備すれば沼津市が活性化するわけではないと思う。

2060103

- ・活性化しない理由はいろいろあるはずだ。それら全てが高架化で解決するわけがなく、高架と活性化を結び付けるのに無理がある。
- ・インフラ整備を目的のようにしているからおかしくなるのだと思う。インフラは、まちを発展させるための器にすぎない。
- ・高架化をしたからといってまちが活性化するわけではない。静岡市は成功したと言えるだろうが、浜松はどうか？それを見てもわかる。

■総合整備事業を計画した時と今ではまちの状況が変化しニーズも変わってきているので、改めて戦略を考える必要があるのではないか。

2060104

- ・総合整備事業にかいてある市の将来像は、かつての繁栄していた時の沼津市のことを示していると感じる。今の現実をみて戦略を練る必要があるのではないか。
- ・総合整備事業を計画した時と今では、ニーズが違ってきていると思う。その時のままの計画規模で良いのか疑問である。

## (2) 総合整備事業の効果

分類コード

■高架事業と周辺の区画整理事業により、一体的なまちづくりの実現や新しい商業施設の立地、駅周辺への集客が期待できる。

2060201

- ・新しく土地を生み出すより、西武の跡地をどうするのが問題。
- ・高架化し周辺の区画整理事業や新しい商業施設を集積させる。
- ・集客が少ない、駅南は高齢化が進んでいる、50年、100年先を考えてやるべきことをやる、高架化は反対されてもやった方がよい。
- ・新宿町のあたりは高架化に賛成する人が多いと思う、駅南北が別々のまちのようだが高架化で少しは一体的になると思う、ガード付近の渋滞や冠水、駅南北の一体的なまちづくりを考えると早く高架化してほしい。

■総合整備事業によって生まれる新たな土地の利用と共に、既存の商店街、空き店舗などの活用も考える必要があると思う。

2060202

- ・新しく土地を生み出すより、西武の跡地をどうするのが問題。
- ・高架化によって生まれる土地を利用して、沼津をどうイメージアップするかに関心がある。高架化だけでよくなるとはとうてい思えない。
- ・南口の商店街の老朽化、耐震の問題が大きくなってきていると思う。共同化での建て替えなどが必要ではないかと思う。
- ・高架化によって生まれた土地に本当に良い店が出店するのか？イーラ de の例を見ても難しいのではないか。

### (3) 鉄道高架事業

分類コード

2060301

#### ■事業概要や事業メリットについて分かりやすい説明やPRが必要だ。

- 高架によるメリットを前面に押し出した広報活動が重要ではないか。
- 高架によるメリットの説明が不足、わかりやすく柔らかい表現でPRする。
- 高架化の適否の判断が難しく、自分には分からない。
- 高架化の是非は分からない。
- 高架により、南北を自由に行き来できる道路が増えることを初めて知った。
- 橋上駅では、渋滞は解消しない。高架が必要。沼津は、昔から一部の反対者の声が大きいと、事業が止まってしまう傾向がある。市や県は、高架の必要性をもっとPRすべき。
- 高架後、通学路や道路が増えた場合の犯罪の増加（が心配）。

#### ■高架事業の目的と意義、必要性、効果などについて納得できる説明がされていない。それらをきちんと示してほしい。

2060302

- いつ高架化されるのか、高架化する意味はあるのか。
- 高架した場合、高架による損を生まないようにする。どこかが一方的に得をすべきではない。
- 高架事業の意義、目的についてきちんと整理すべき、市は橋上駅を比較検討した結果、高架を選択したのか疑問。
- 目標設定となっているが目的が出ていない。鉄道高架、周辺区画整理事業の目的説明がなされていない。
- なぜ高架化する必要があるのか明確に説明すべき、これまでの説明では根拠が薄すぎる。
- 高架事業に関する根拠説明がほしい。
- 高架化するメリットを説明してほしい。
- 鉄道高架事業の説明不足。
- 渋滞や冠水で高架の必要性を主張しないでほしい。（ポンプ増設や道路改修のみで十分）
- 高架化の目的は何なのか。
- 沼津市としての基本計画がない。鉄道高架が目的化している。
- 高架事業の目的や沼津のランドデザインが示されていない。「市民のための」という視点からの目的やランドデザインが明確になれば、評価できる。
- 沼津市の都市計画がないなかで、鉄道高架だけすることはおかしい。
- まず沼津の将来像があって、その上で鉄道高架を考えるべき。

- ・高架事業の目的や沼津のグランドデザインが示されていない。「市民のための」という視点からの目的やグランドデザインが明確になれば、評価できる。
- ・高架化のメリットが明確に打ち出せない以上この計画は見直すべきであろう。
- ・現計画が、鉄道高架ありきになっている。そもそも、駅周辺にこういった施設が必要だから、新たな土地を生みだそうというのが本筋。それなのに、鉄道高架により生みだされた土地の利活用も決めずに、まちが活性化すると言い、鉄道高架を先行しようとしている。

**■ 県東部の拠点地域にふさわしいまちになるには、高架化で沼津駅周辺を活性化することが必要である。**

2060303

- ・高架化のような目玉となるスパイスも必要。
- ・高架化して良くなったまちはたくさんある。
- ・東部の拠点都市にふさわしいまちになるため高架化をしなければならないと思う。
- ・高架化は地域活性化の最後の頼み綱。
- ・高架化によるまちの活性化の事例から、高架化のメリットをみんなに知ってもらおうと良い。
- ・駅南北の一体的なまちづくりを考えると早く高架化してほしい。

**■ 高架事業では沼津駅周辺は活性化しないのではないか。活性化のための施策を行ってほしい。**

2060304

- ・中心市街地は時代とともに移っていくので高架化により中心市街地活性化を図るといふ理由はおかしい。
- ・高架化ではまちは活性化しない。
- ・高架化はゼネコンのための事業である。
- ・高架したところで、まちが活性化されるとは思わない。
- ・高架をしても、駅周辺地域は活性化しないと思う。高架をしないで、まちと鉄道が共存しているまちづくりをして欲しい。
- ・高架にすると活性化するのか疑問
- ・高架化すれば人がもどるのか？なぜそう思うのか？
- ・鉄道高架をして、空いた土地に本当に民間投資があるのだろうか。
- ・駅を高架にしても便利になるのはそこに住んでいる人と通過車両だけで、お金は沼津駅周辺には落ちません
- ・高架で南北市街地が一体化するとは思えない。それよりも商店街の、人を集めようとする取り組みが重要では？

**■ 高架事業は時間がかかりすぎる。事業の縮小や橋上駅整備等の方法に変更して早く対策をとってほしい。**

2060305

- ・鉄道高架以外の即効果のある別の施策があるはず。
- ・鉄道で分断されているので、街がだめになった、というのはおかしい。

沼津より大きい街で高架でない街はいくらでもある。

- 高架事業は時間が掛かりすぎている。
- 中途半端なので縮小しても良いので先に進めてほしい。
- 高架は時間がかかるので橋上駅の方が良いのではないか。
- 橋上駅を設置すべきだ。
- 変更は難しいのかもしれないが、貨物車両が1日に数本しかない現状やトラック輸送におされて衰退してきていることは確かであることを考えると、線路を減らすという検討はしてみても良いのではないか。
- 今のまちの状況を考えると高架が完成するまであと20年も待っている余裕はない。もっと早くできる橋上駅などの方が良いと思う。

**■高架化ではなく南北自由通路を整備する方が良い。一刻も早くつくて南北の行き来ができる様にしてほしい。**

2060306

- 高架完成まで待てないので自由通路の方が良い。
- 早く南北自由通路ができれば良い。
- 高架は時間がかかりすぎる。南北自由通路を早くつくるべき。
- 駅に南北自由通路を一刻も早くつくるべきだ。
- 早急に南北自由通路を実現しないと、駅周辺の利用者は減り、ますます衰退していく。
- 人口20万人の沼津市には、自由通路と橋上駅程度の整備で十分である。
- 沼津駅については、既に南北自由通路案を提起している。この案について事業費をきちんと計算してもらい、検討してもらいたい。
- 南北交通の問題は、自由通路で早く安く解決すると思う。
- もう待っている時間はないので、南北自由通路を早く着工してほしい。
- 事業費の大きい鉄道高架ではなく、車も人も鉄道南北を自由に行き来できる通路を早く整備すべき。
- 沼津駅をできるだけ早期に改築する（高架しないで現在のままで駅舎をキレイにする）。駅の南北をフリーで通れるようにすることがまず第一に必要です。
- 車よりも、まずは歩行者の利便性を優先して欲しい。このため、期間が掛かる高架より、自由通路を優先して整備して欲しい。

**■高架化は進める必要があると思うが、完成までに時間がかかりすぎるので、完成前であっても南北通路等の対策を進めてほしい。**

2060307

- 早く高架化してほしいが、仮設でも良いので南北自由通路がほしい。
- 早く高架化すべき、コンベンションセンターへの南北自由通路は仮設で良いので作るべき、現状では利便性が悪すぎる。
- キラメッセ沼津がオープンしたときに、自由通路がないと困る。歩行者を中心に考えるべき。高架まで待てないので、南北自由通路。
- 自由通路でも高架でも早く取り組んで進めてほしい。駅の北から南へ抜ける道路を早く整備してほしい。

- ・高架事業は理解できるが、今は人の賑わいを優先して橋上駅、自由通路を作り、その後に高架を考える。
- ・高架の要・不要に関わらず、南北自由通路を今造るべき。
- ・短期に対処すべきことと、長期で考えることは分けて議論すべき。高架が決まらなければ何もできないということはない。

**■南北自由通路等の代替案では自転車の通行ができないし、駅の南北を一体化し、まちの活性化に結び付けるためには高架する必要があると思う。**

2060308

- ・財政面が心配だが早く決めて進まないともずい、南北自由通路のみでは自転車の通行に対応できない。（特に高校生）
- ・自由通路で良いという人もいるが、自由通路は人が通れるだけ。コンコースができてこそまちとして南北が一体になる。
- ・南北自由通路を作れば良いと言っているが、それを作ることによって将来のまちをどうするのかを考えているのだろうか。自由通路では安かろう悪かろうになってしまうのではないか。自由通路と高架化を同じレベルでは語れないと思う。
- ・コンコースが南北の回遊の軸として重要になるだろう。静岡駅の様に、そこに店が入ってくることで活気が出てくるのではないか。
- ・南北自由通路ではコンベンション施設と南口を結ぶくらいのことしかできなくて、まちづくりへの効果がほとんどないだろう。
- ・高架事業で生まれるコンコースが重要だと思う。南北をつなぐ平らな空間で、一つの大きな人の流れが生まれる。この効果は大きいと思う。
- ・高架事業で生まれるコンコースが重要なので、魅力的なプロムナードの絵などで具体的なイメージをもっと伝えるべきと思う。
- ・南北自由通路をとっている人達は、駅の所にそれができると思っている様だが、多くの場合は駅とは離れた所でないと作ることが難しいらしい。それでは効果が薄く、駅周辺の開発は進まないだろう。

**■計画当初から大きく社会情勢が変化しており、鉄道高架事業の必要性はないのではないか。**

2060309

- ・沼津駅周辺のまちづくりがインフラ整備だけでバブル時代の都心イメージを前提としていることの時代錯誤に皆気付きたいものです。
- ・鉄道利用者は減っている、シャッター街が広がっているのも時代の変化だ。行政が、そういう時代の変化をどう読んでいるのか、対応しているのかわからない。
- ・この事業のスタートは、当時の国鉄の赤字の救済だったはずで、今 JR は黒字なのだから必要なくなったのではないか。見直すべきだ。
- ・国鉄の時の計画のまま進んでいるのはおかしい。後20年先まで、跨線橋などこのままのつもりなのか？それにより沼津は衰退するのではないか？

- ・鉄道高架事業は時代認識がずれている。
- ・鉄道高架は時代が要求していない。
- ・浜松市、静岡市と並べて沼津市を論じる事自体が過去の繁栄にとらわれている。なぜなら、人口減少のペースからみると、2030年、（鉄道高架事業を進めたとしても）沼津市の人口は15万人。（今は20万人）
- ・鉄道高架は20年前ならやるべき事業であったが、今はやるべきではない。

**■高架事業は、長期的な視点に立てば、費用対効果が高く、無駄な投資ではない。**

2060310

- ・早く高架化してほしい、ほとんどの人が賛成していると思う、約800億円の税金が使われたとしても関連労働者に支払われた給料から税金として戻ってくる分もある。高架化された鉄道も残るのですべてが無駄な投資ではない。
- ・沼津市の特異性である東西交通は良いが南北が悪いことを考えるべき。そのための800億円は高くはない。
- ・財政面を心配する声もあるが高架化でスムーズに通行できた方がエコである。
- ・次世代への投資として、費用が掛かっても早く高架化してほしい。
- ・50年、100年先を考えてやるべきことをやる、高架化は反対されてもやった方が良い。
- ・費用対効果を短期的な判断基準で否定する人もいるが、100年先を見据えて高架は必要。

**■高架事業は、予算に見合う効果を得られる事業でなくてはならない。**

2060311

- ・高架化してほしいが予算に見合う効果があるようにしてほしい。

**■高架事業は、鉄道利用が減少しているなか、費用に見合うだけの効果が得られないと思う。見直しが必要ではないか。**

2060312

- ・高架化で賑わいが戻るという前提ではいけない、高架化は費用に見合う効果がないので反対である。
- ・物流量が落ちてきている時代なので高架事業は考えた方が良い。
- ・鉄道は3輻編成がほとんどで、利用者の少ない鉄道を高架化するよりも、駅前を駐車場にして大きな商業施設を建てた方が活性化する。

**■高架事業に対する知識や関心もあまりないので、事業の是非を考えるのが難しい。**

2060313

- ・高架事業を知らなかった。
- ・高架事業の詳細がわからない。
- ・高架化について詳しく知らない。
- ・高架事業がなぜストップしているのか知らなかった。
- ・駅周辺で区画整理をしているのは知っていたが、高架事業は知らなかった。

- ・市民の高架事業に対する関心が薄い。
- ・高架化の適否の判断が難しく、自分には分からない。
- ・高架化の是非は分からない。
- ・鉄道高架事業が何なのか知らなかった。

### ■鉄道高架によって、防災性の向上、冠水の被害の軽減、バリアフリー化などができると思う。

2060314

- ・冠水、高架によるメリットを前面に押し出した広報活動が重要。
- ・高架化されることで南北の行き来が、距離的、心理的に近くなる、建物の防災性が上がる、道路幅が広がることで防災性も利便性も向上するといったメリットがあると思う。
- ・高架化によって安全と憩の確保ができると思う。雨になると浸かってしまい、高齢者にとってやさしくない、バリアフリーではないガードの問題が解消できるし、歩道が無い場所に歩道を作ることもできる。

### ■高架化で南北に行き来できる道を増やし、渋滞の解消などの交通環境の改善を行うことがまちの基盤づくりとして重要だと思う。

2060315

- ・南北に行き来できる道が、現在は3本しかなく足りない。これが、鉄道高架によって10本ぐらいになる。そうすれば、渋滞の問題も解決されるのではないか。
- ・高架化は踏切をなくす、交通渋滞を解消する、あまねガードなどへのガードへの対応をするとなどの交通環境の改善の観点から見て必要な事業だと思う。
- ・沼津に必要なのは、基盤整備をすることだと思う。鉄道を高架化して、南北交通が可能な道路を3本から10本に増やすことが第一だと思う。
- ・鉄道高架では、街の活性化の話がよく言われるが、基本は道路問題を解決することだと思う。道路における車や人の動線計画を、県はしっかり考えないといけないと思う。
- ・渋滞解消に加え、津波対策や日吉・高田の踏切付近の安全性、市街地の南北分断解消のためにも高架は必要である。

### ■高架化以外にも渋滞などの課題を解決する策は考えられるのではないか。

2060316

- ・渋滞や冠水で高架の必要性を主張しないでほしい。（ポンプ増設や道路改修のみで十分）
- ・三つ目ガードのオーバーパスの計画がなくなって、高架の計画が出てきた。オーバーパスができていれば、今頃南北渋滞は解決していると思う。
- ・渋滞緩和の解決ということなら、オーバブリッジやガードの拡張など、高架の他にもっと早く実現できる方策があったのではないか。
- ・高架化しなくても、交通ルールを見直して課題解決できるのではと思う。道が多すぎ、信号が多すぎるので車が溜まってしまう。

- ・高架化の目的としてあがっている課題は、他の方法でも解決できるので、高架化にお金をかけるべきではないと思う。
- ・信号や交通規制を見直す事で、車の流れはよくできるのではないかとと思う。

**■高架化によって富士山の景観が悪化するのではないかと心配している。**

2060317

- ・高架されることによって、守っていくべき景観が壊されるのではないかと富士山の景観が壊され、港に来る観光客にも影響が出ることが心配だ。

**■沼津市の財政状況を踏まえ、少ない資金を有効に投資することを考えると、高架事業はお金がかかりすぎるのではないかと。**

2060318

- ・お金が十分にあれば、やって欲しいことは多数ある。だが、20万ほどの沼津市にとって高架事業はお金がかかり過ぎる。
- ・これから、投資する金もなくなる。南北が通れるようにしてほしいだけ。イーラ de と Bivi 沼津の4階位をつなげるとか、西武と Bivi 沼津の建物同士をつなげれば、南と北がつながり、10億位の安価でできる。
- ・財源が限られているのだから、高架事業では南北自由通路の建設や地域の活性化にお金を使った方がよい。
- ・財政問題や地震のことを考えると、高架事業はメリットよりデメリットの方が大きいと思う。
- ・財政の負担が大きいので高架でなく跨線橋で十分だと思う。

## (4) 土地区画整理事業

分類コード

**■事業の進捗が遅く、一等地の区画整理対象地が何も利用されずもったいない。**

2060401

- ・駅前の区画整理事業も一等地なのに何のビジョンもなく非常にもったいない。

**■土地区画整理事業は現状では中途半端だ。事業を進めてほしい。**

2060402

- ・中途半端なので縮小しても良いので先に進めてほしい。
- ・区画整理が中途半端なのでしっかりやる。
- ・区画整理が進んでいるが中途半端にバリケードが残って景観を悪くしている。
- ・早く高架化して区画整理地内をきれいなまちに整備した方がよい、これ以上遅らせてはいけない、早く高架化に着手しないとできなくなってしまふ。
- ・現在の計画（区画整理や鉄道高架）を進めればよいと思う。自分は、区画整理で移転に協力した。事業に賛同した人も多く、これらの人は早く



事業完成を望んでいる。個人のエゴで事業に反対せず、沼津全体の事を考えてほしい。

- 自分は土地地権者など関係者ではないが、もう既に進んでいる事業のはずなのに、少しのことで事業が止まっているのを聞くと残念であり、早く事業を進めてほしい。
- 駅北の区画整理が進んできれいになり、良いことだと思う。しかし、その他の取り残されているまちは遅れている感じがする。
- 区画整理事業の地権者であるので、区画整理をやるのかやらないのかはっきりしてほしい。今の状況では駄目。
- 15~20年かかる工事の間、通れなくなる道が出ないのか。今、区画整理がずっと工事中で困っている。
- 富士見町も高齢化が進んでいるが、区画整理されれば若い人も住んでくれると思う。多くの住居ができれば、付加価値の高い地区になり、地区や沼津として見直されると思う。

#### ■富士見町は、区画整理によってコミュニティが分断され住環境が悪化してしまった。

2060403

- 富士見町の知り合いが、区画整理でまちが壊されたと嘆いていた。
- 区画整理でまちが壊されたと嘆いていた。
- 区画整理地の空き地をいつまでほっておくのか。ゴーストタウンになっている。
- 区画整理で町内がバラバラになってしまった。子供が少なくなり、高齢者が残ってしまったが、誰が面倒を見るのか。

#### ■区画整理された土地がどうなるのか知りたい。

2060404

- 区画整理された土地に何ができるか気になる。
- 駅南区画整理地に市役所を移転すれば良い。(展望台も可)
- 富士見町が現在、寂れている。親戚が住んでいるので心配。
- 富士見町は、高架と区画整理でめちゃくちゃになってしまった。世帯数は250世帯から150世帯まで減少し、自治会も成り立たなくなり、商店街もなくなってしまった。
- 区画整理で整備される道路でまちがズタズタにされ、鉄道高架で環境が悪化され、さらに減歩され、三重苦を背負わされている。
- 富士見町を分断する幅員26mの道路も、当面の整備は区画整理の区域内である御殿場線と東海道線に挟まれた区間のみであり、黒瀬橋までの整備は将来どうなるか不明である。
- 区画整理の区域内のみ幅員26mの道路を整備しても、その前後の道路幅員が狭いままなら意味がない。
- 人がまちに集まらない。事業の補償金でみんな引っ越してしまった。

## (5) 市街地再開発事業

分類コード

■再開発事業で商業施設が集積されることで、まちが活性化するのではないかと期待している。

2060501

- ・コンベンションセンター完成を楽しみにしている。
- ・駅北の飲み屋街を再開発すべき。まちがきれいになると思う。
- ・商店は間口が狭く、密集しており、後継者もいない。市が買い上げて再開発した方がよい。区画整理で空いている土地を買いだかっている人はたくさんいるとも聞いている。

■駅北の再開発事業がどのような事業なのか分からない。PRが不足している。

2060502

- ・駅北で現在行っている事業がPR不足でわからない。
- ・駅北で何を建設しているのか？

■コンベンションセンターを作っても集客の効果が見込めるのか疑問だ。

2060503

- ・税金の投入は最小で最大の効果が上がるようにしてほしい、コンベンションセンターを作ってもどれだけ利用されるのか疑問。
- ・コンベンションは必要なのか？静岡市のグランシップの稼働率ほどの程度か？静岡市のコンベンションだって大した稼働率ではないはず。それなのに沼津に必要か？沼津市で国際会議を実施する機会があるとは思えない。
- ・箱物を作るよりも歩道やエレベーターなど駅周辺のインフラ整備の方に力を入れてほしい。
- ・コンベンションセンターの完成とその利活用についてどのように考えているか示してほしい。
- ・高次都市機能の概念が未だに明確でない。

## (6) 車両基地移転

分類コード

■新車両基地予定地を新たな産業のための施設や市民のための施設として利活用してはどうか。

2060601

- ・新車両基地はゲートボール場として活用する。
- ・スポーツ施設（プロ野球、Jリーグ、Vリーグの誘致）を新車両基地予定地へ。

## (7) 事業のマネジメント

分類コード

### ■高架下の空間利用をどう地域活性化にむすびつけるかなどの議論も事業と同時進行で進めてほしい。

2060702

- ・高架下のスペース活用の検討は高架事業と同時進行で進めてほしい。

### ■住民、行政、事業者などの様々な関係者が一緒になって駅周辺の活性化について話し合う場と、それを取りまとめ、まちのランドデザインを描ける専門家が必要ではないか。

2060703

- ・高架した駅舎だけよくてもダメなので、まち全体をデザインできる専門家に、ランドデザインをしてもらいたい。
- ・地権者であるJRと一緒にビジョンを描くことが大事。
- ・駅周辺の活性化について、住んでいる人、事業をしている人がみんなで話し合う環境が必要だと思う。
- ・行政内の都市計画と商工観光のセクション、そして市民と行政がいっしょにまちの活性化戦略を考えるべきだと思う。
- ・駅南、北の事業者と一緒に、市民側からまちの再生のアイデアを出し合うことが必要。
- ・静岡市では中心街を企業が主体となって行政や団体、住民を巻き込み「オール静岡」で活性化しようという動きがあるが、東部拠点都市としての沼津にも必要ではないか。
- ・まちの機能やにぎわいをコンパクトに集約していく場合、周辺の商店街などをちゃんと考えて、合意形成していくことが大事だと思う。
- ・病院、大学などの施設があるとよいと思うが、このような市民の意見を受けて、行政は誘致できる力があるのだろうか。

## (8) その他

分類コード

### ■沼津駅舎は古く魅力がないので更新してほしい。

2060001

- ・駅舎を更新してほしい。
- ・駅の施設が古い。魅力ある駅舎にする。
- ・御殿場線が高架化によりどのようなルートになるか知りたい。

### ■高架化により景観が悪くならないか心配だ。

2060002

- ・高架化で駅北からの景観が悪くなるのではないかと心配。
- ・高架したあと景観が悪くなると思う。高架ではなく、他にお金をかけるところがあると思う。
- ・駅南のマンション7階に住んでいるので、高架による景観阻害はあまり気にしていない。

## 7. 事業期間

### (1) 意志決定時期

分類コード

2070101

#### ■高架化するかしないかの結論を早く出してほしい。

- ・高架化をやるやらないの決断を早くしてほしい。
- ・早く決めて進まないはずい。
- ・時間が掛かりすぎているので早く結論を出してほしい。
- ・高架化するなら早くやるべき、高架化しなければしないでも良い。
- ・結論がでない状態が長くつづくのは良くない。やるなら早くしてほしい。
- ・やめるのならばやめればよいし、やるのならば早く進めるのが一番である。ただ、都市計画として決定しているのだから早くやるべきではないのか。
- ・こんなに時間がかかるなら、高架化しなくてもよいと思ってしまう。やる、やらないを早く決断してほしい。
- ・早くやってほしい。沼津は何でも反対する。

#### ■高架化についての市民の合意形成を図るのは難しいのではないかと 思う。

2070102

- ・高架事業は新聞等で大変そうだと感じている。
- ・反対者が多いので高架化は無理だろう。
- ・高架事業に関する住民投票を実施すれば良い。
- ・事業実施までの時間が長引くと高架の効果も下がってしまうし、移転した人達への言い訳もできないのではないかと。

### (2) 事業期間

分類コード

2070201

#### ■構想段階から現在まで時間がかかりすぎており、高架事業が進まないために都市計画が進まない状況になっている。時間をかけずに進めてほしい。

- ・何をやるにも時間が掛かりすぎる。
- ・構想段階から時間が掛かりすぎ。
- ・高架事業がうまくいけば良いが時間が掛かりすぎている。
- ・時間が掛かっているが何をしているのか分からない。
- ・鉄道高架は、昔から言われているけど、時間がかかりますね。
- ・夕張市のようにならないか。時間をかけずにやってほしい。
- ・高架完成時期が遅い

- ・事業が先延ばしになる状況は良くないと思う。暮らしている方は早くや  
ってほしい。
- ・高架事業がボトルネックになり都市計画が進まない。
- ・早く高架化に着手しないとできなくなってしまう。
- ・15～20年かかる工事の間、通れなくなる道が出ないのか。今、区画整  
理がずっと工事中で困っている。

**■高架化事業は完成まで30年もかかるのでは、効果が実感できず、  
関心が薄れる。**

2070202

- ・完成までに30年も掛かると効果が実感できないし関心も薄くなる。
- ・完成しないと高架は使えない。その間に街が衰退するのではないか？
- ・たとえ今すぐ工事が始まって20年かかる事業である。それまでの間  
に沿津はどうなってしまうのか心配である。
- ・高架事業の工事中に街がどうなるかわからない。工事は活性化を阻害  
するのではないか。
- ・あまりにも先の話なので興味を持っていない人も多いのではないか。

**■商業活性化や交通利便性などを考えると、高架事業の着工や完成  
を待ってられない。仮設でも良いので橋上駅や南北自由通路な  
どの整備を進めてほしい。**

2070203

- ・高架化まで千本松フォーラム利用のため南北自由通路を作るべき。
- ・商店が衰退しており高架化の完成まで耐えられない。
- ・仮設でも良いので南北自由通路がほしい。
- ・鉄道高架事業は年数がかかるので、暫定的に不便解消をする必要はある  
かもしれない。

**■南北交通や渋滞、冠水への対策、一体的なまちづくりなどが進まな  
いので、早く高架化を決定して着工してほしい。**

2070204

- ・早く決断をしないと新幹線の二の舞になる。
- ・南北自由通路がない、車では渋滞して南北通行がしにくい、早く高架化  
してほしい。（着手が遅い）
- ・ガード付近の渋滞や冠水、駅南北の一体的なまちづくりを考えると早く  
高架化してほしい。
- ・費用を掛けずスピード感を持って取り組む。
- ・生きている間に完成しないのではとあきらめている。
- ・これ以上遅らせてはいけない、早く高架化に着手しないとできなくなっ  
てしまう。
- ・無駄な投資にはならないので、早く高架化してほしい。
- ・南北交通が不便なので早く高架化してほしい。
- ・高架化を見越して引っ越してきたので早く高架化してほしい。
- ・南北交通が不便だし、まちに賑わいがいがないので、早く高架化して解消し  
てほしい。

- ・ガードを自転車では通行しにくいし、まちなかの駐車場が不足して不便なので早く高架化してほしい。
- ・歩行者の南北の行き来が不便なので、早く高架化してほしい。
- ・計画は途中まで進んでいるのだから、早く完成してほしい。
- ・高架化は一度は決定しているのだから、早く高架化すべき。
- ・まちの活性化のために、早く高架化すべき。
- ・南北交通が不便だし、災害時の避難にも不安があるので、早く高架化すべき。
- ・ガードが渋滞しているので、早く高架化すべき。
- ・駅にエレベーターがなく不便なので、早く高架化してほしい。
- ・三ツ目ガードやあまねガードは、近年のゲリラ豪雨に対応できず冠水してしまう。これらを解消できるように、とにかく鉄道高架の計画を早く進めてほしい。

**■高架事業が進まないために、まちへの投資が滞ってしまっており、それが開発の遅れやまちの老朽化というマイナスを生んでしまっていると思う。**

2070205

- ・高架化の計画の発表時には新しいビジネスホテルができるなどの投資効果があったが、なかなか事業着手できないために近年はそういうこともなく、高架できないことがまちにとって大きなマイナスになっていると思う。
- ・いずれは高架化や移転するということで、JRやJR貨物は駅周辺の整備にお金を使っていないので、年々状況が悪くなっていると思う。区画整理地区も家の改修を待っている状況の人が多いため、まちが全体的に老朽化してしまっていると感じる。
- ・高架の着工が始まらないと、投資に踏み切れない。高架後のまちづくりを見込んで踏み切った投資はどうなるのか不安。
- ・高架化により広大なスペースが生まれるが、今でも床が余っているのに、それをどのように活用していくのか、どのような施設がくるのか分からなければ、地元も投資できない。
- ・駅周辺の交通事情が改善され、渋滞が減り、バスの定時制が確保できるのは歓迎すべきこと。現在、高架を見据えての路線展開や設備投資等は、具体的に検討していないが、高架化により定時性が確保できれば、新たな路線展開や増便、ルート変更などはあり得る。
- ・どんな事業にも反対はつきもの。早く高架をしないと効果が薄れる。

**■事業に協力し、苦勞して移転した人の気持ちを考えて、早く実現に向けて動いてほしい。**

2070206

- ・10年ほど前に区画整理で移転したが、高架事業が進んでいない。早く高架化してほしい。

- 事業に協力してきた人の苦勞を考えて、早く高架化してほしい。
- 現在の計画（区画整理や鉄道高架）を進めればよいと思う。自分は、区画整理で移転に協力した。事業に賛同した人も多く、これらの人は早く事業完成を望んでいる。
- 今の沼津に高架は必要。高架がなければ、ますます衰退してしまう。富士見町の住民に現状がどうなっているのか知らせてほしい。やるのか、やらないのか心配している。

**■日に日に衰退しているまちの状況を考えると、完成までに時間のかかる高架化よりも、もっと早くできる事業を進めた方がよいと思う。**

2070207

- 今のまちの状況を考えると高架が完成するまであと20年も待っている余裕はない。もっと早くできる橋上駅などの方がよいと思う。。
- 鉄道高架は理想の事業だと思うが停滞してしまった。時間を掛けずにできることをやっていった方がよい。

## テーマ③ 地区レベル(原地区)に関する意見

(テーマ③ 原地区に関する意見)

### 1. 地域づくり

#### (1) 広域的な位置づけ

分類コード

3010101

■原地区が「健康文化タウン」として、静岡県東部だけでなく広域の健康と福祉に貢献できる様なまちになると良い。

- ・県のファルマバレー構想がある。県立静岡がんセンターを先行例とし、県立長寿医療センターを核とする健康文化ゾーンを形成することは、高齢社会の到来という時代の要請に応じ、静岡東部全域、さらには首都圏の高齢者の需要に応じることができる。
- ・県東部のテーマである「健康と福祉」に即した広域なランドデザインの一環として、「健康文化タウン」を位置づけて推進できるのではないか。
- ・原地区が県東部のみならず東京圏の福祉に貢献できる体制を考えてはどうか。例えば保養所など。

#### (2) 地域像

分類コード

3010201

■乱開発を防止し、既存資源を十分活用していくためにも、将来を見据えた原地区のランドデザインを示してほしい。

- ・原地区のランドデザインを描いて、その中で高架を理解してもらえないのではないか。
- ・将来への展望がない。
- ・東海大学の跡地について県の方針が出されていない。県もしくは知事は方向付けをして活用方法を考えるべきではないか。そうしないと宝の持ち腐れになってしまう。
- ・原地区への対応は、水害があるから放水路をといた対処療法的なものばかりだった。しかし、既に地区では乱開発の動きがあり、今まちの方向性を全体的に考えていかないと手遅れになってしまう。
- ・このまま何もせずほっておくとゴーストタウンになってしまうのではないかという不安はあります。

■静かで自然豊かな環境を残し、富士山の景観や納園としての歴史ある水田や耕作地を守りたい。

3010202

- ・静かで穏やかなので、このままの自然豊かな場所を残して欲しい。
- ・原地区から見える富士山、納園と呼ばれたほどの農地でとれた農作物、時代に則した規模の計画にすべき。



- ・原駅前には松陰寺、帯笑園を生かして小布施のようなまちにできればよい。
- ・都会からの釣り客も褒めていた愛鷹山と富士山の景色。ほ場整備された箇所を含め、水田や耕作地を守っていく。
- ・毎日、富士山を仰ぎ、先祖にもらった土地を耕し、健康に生きていることに幸せを感じる。長生きをして、先祖にもらった土地を維持していこうという固い決意を持っている。

**■健康文化タウン等の整備により、地区の活性化を図ってはどうか。**

3010203

- ・健康文化タウンを作り、より活性化する。
- ・貨物駅用地は、市が70%買い上げた。これは農業後継者問題がある。貨物駅には来て欲しくないと思っている。開発されるなら健康文化タウン的なものだったらいいなというのが、土地を売った多くの人の気持ちだと思う。

**■原地区は沼津市と合併したメリットを感じられるようにしてほしい。**

3010204

- ・沼津市と合併して良いことが一つもない。
- ・原地区は、沼津市に合併されてから、最終処分場、浄化センター、さらに貨物駅移転予定地と、「迷惑施設」が設置され、地域づくりが放置されてきたことが問題だ。
- ・沼津市が高架で南北の行き来を確保するために、こっちは行き来に支障が出る状況になる。根本的に、沼津駅中心の考え方ではないか。「じゃまなものは原に持っていけ」というのが、大きな間違いだ。

**■開発の余地がある地域であり、地域の人が夢を持てる開発を進めてほしい。**

3010205

- ・地域の人たちが夢を持てるような開発を進めるべき。
- ・原地区は開発の余地があり沼津市にとっては貴重な場所だと思う。もっとここにお金をかけて開発を進めるのが良いのではないか。

**■昔ながらのコミュニティの良さを大切に、安心して静かに暮らせるまちにしたい。**

3010206

- ・原のよいところは、昔ながらのコミュニティが残っているところだと思う。
- ・原は、沼津などにはない独自性を保っている。古き良きコミュニティが残っているのは、良い点でもあり悪い点でもあると思う。
- ・住んでいる人が住みやすいまちづくりに投資して欲しいと思う。
- ・お年寄りが安心して暮らせる静かなまち。
- ・旧原町の共同体を今後も引き継いでコミュニティの活性化を維持、発展させていく。
- ・原地区も安心して居住するための対策が必要です。

**■県外からも若者などが多くの人が集まる活気のあるまちにしたい。**

3010207

- ・県外から人がたくさん来るまち。
- ・東海大がなくなって、若者がいなくなった。若者が集まるようなことを考えて行かないといけないと思う。

- ・今は原駅には誰も降りないような寂れた町なので、もっと活気のあるまちになるといいと思う。

**■原地区の方向性を住民が一体となって考え、地域の声を行政に伝えていく必要があると思う。**

3010208

- ・原と浮島とで一緒になって、この町をどうしていくべきかという声を地域から出して、行政に振り向いてもらう取り組みをしていく必要があるのではないか。
- ・原地区への対応は、水害があるから放水路をとった対処療法的なものばかりだった。しかし、既に地区では乱開発の動きがあり、今まちの方向性を全体的に考えていかないと手遅れになってしまう。まちづくりの方向性を考える組織も必要だと思う。

### (3) まちのコンパクト化

分類コード

**■市街地を無節操に拡大しないで、人が住む場所を集約したコンパクトな地域にしてほしい。**

3010301

- ・無節操に宅地や工場など市街地を広げると、インフラ整備や都市経営に大きなコストがかかる。マスタープランでゾーニングをきちんとやって、コンパクトな地域にしていくべき。人の住む場所は集約していくべき。

### (4) 求められる施設

分類コード

**■高校、展示会やコンサートが開催できる施設など、教育、文化施設が整備できると良い。**

3010401

- ・展覧会をやる場所が欲しい。
- ・原地区には学校がほしい。高校がない。私立の学校を誘致できないか。
- ・プロも学生も利用できる音楽堂があるとよい。
- ・市民にとって必要なものをつくってほしい。それは迷惑施設ではなく、市民が喜ぶもの。

**■環境を守るだけでなく、原地区にも産業や社会基盤施設の整備が必要だ。**

3010402

- ・原地区も暮らしに必要な産業や社会基盤の整備は当然必要であり、環境と静かさだけでは駄目である。
- ・運動などで身体を動かす場だけでなく、仕事や生産的な活動もできる場があるとよい。

**■病院や高齢者のための施設などの誘致によって医療、健康のまちとして活性化できないか。**

3010403

- ・国道一号線からみる富士山は広い平野を見ながら望むことができいい景色だと思います。土地も安いし、大きな病院が誘致できれば、医療や健康の町となっても良いかなと思います。

- ・高齢者にかかる医療費を減らすためにも、高齢者が健康に過ごして一生を全うできる方策が必要だと思う。そのためには、高齢者が身体を動かせるような場が必要。

#### ■富士山の元祖と言える愛鷹山を望むこの地域に富士山世界遺産センターを誘致できると良い。

3010404

- ・知事は、富士山世界遺産センターの整備について発言しているが、愛鷹山は富士山の元祖であるので、原につくるのは筋が通っている。「ジオサイト」「ジオパーク」との連携も可能ではないか。
- ・愛鷹山は、富士山形成以前の活火山であり、富士山の世界遺産登録にとっても再評価されるべき存在になると思う。そして、桃里地区は、その「富士山世界遺産センター」の適地であると考えている。

## (5) 沿道開発

分類コード

#### ■南北をつなぐ道を整備し、農地を転用することで、原地区の北側の土地を有効利用してほしい。

3010501

- ・南北をつなぐ幹線道路が整備されると、その道ぞいに土地利用がされて工業などが誘致されていくことを期待している。今は、北側の土地が有効に利用されていないと思う。
- ・原の北側の土地利用にぜんぜん手がつけられていない。農地を転用して土地利用できるようにしないと、活性化が進まないと思う。

(テーマ③ 原地区に関する意見)

## 2. 交通

### (1) 広域アクセシビリティ

分類コード

#### ■新東名サービスエリアの活用やスマートインターの設置、東駿河湾環状道路の延伸などにより、交通の要衝として人が流れてくる整備をしてはどうか。

3020101

- ・原地区は新東名のサービスエリアを活かしたまちづくりをすべき。
- ・新東名にスマートインターをつくるべき。
- ・原地区は交通の要所であり、道路を生かして何ができるかを考えるべきである。
- ・東駿河湾環状道路を原まで延伸し、新東名にスマートICを設置すべき。そうすれば、原にも人が流れてくる。

- ・駿河湾沼津サービスエリアにスマートインターチェンジを設置し、原駅と道の駅、（東駿河湾環状道路(西工区)の)原インターチェンジ及び浮島インターチェンジを(都)金岡浮島線で結ぶ。
- ・原地区は、既に国道1号や東海道本線が通過しているし、港湾も近い。また、今後スマートインターや東駿河湾環状線西工区の整備がされれば、物流の連結点機能が更に増してくる。加えて放水路等が整備されれば、原地区は沼津の副都心となり得るし、県東部にとっても有益な地区となる。

**■貨物駅ができて交通の結節点となれば、原のポテンシャルが上がるのではないか。**

3020102

- ・貨物駅は流通の結節点となるので高速道路とのつながりが重要になる。東駿河湾環状が完成すれば原のポテンシャルは上がるのではないか。
- ・貨物駅の周囲にトラックヤードができれば、原のポテンシャルも上がり、開発も進むだろう。

**■原駅と新東名のスマートインターチェンジを結び、まちの玄関口にふさわしいアクセス性を持たせたい。**

3020103

- ・まちの玄関口である原駅から国道1号までは道が整備されているが、そこで止まってしまっている。これを根方バイパス、更には第二東名のスマートインターチェンジまでつなげられると良い。今のままでは玄関口どころか勝手口にしかっていない。
- ・愛鷹パーキングエリアのスマートICが平成28年完成という計画が決定しているし、第二東名のスマートICも翌年完成を考えて計画がされている。それらと原駅とのアクセス道路が必要だ。
- ・新東名ネオパーサにスマートICを設置し、そこから原地区を結ぶ道路の整備。

## (2) 道路整備

分類コード

**■社会資本整備として、道路整備は必要ではないか。**

3020201

- ・原地区の社会資本（道路拡幅）整備は必要。
- ・道路整備が必要。道路整備すれば、商業がついてくる。

**■原地区の道路は道幅狭いため、通れなかったり運転するのが怖い箇所があるので、住民のための道路整備を進めてほしい。**

3020202

- ・原地区の道路は、なんて幅員が狭いんだ、と思っている。今は車の通行ができないなどの問題があるので、住んでいる人が住みやすいまちづくりに投資して欲しいと思う。
- ・車を運転していて、道が狭くて怖い。

■住民にとっても来訪者にとってもわかりやすい道路ネットワークを充実させたい。

3020203

- ・分かりやすい道路のネットワークを充実させるべきだと思う。
- ・回遊できる観光地づくりが大事。観光客にも分かりやすい道のネットワークの整備が必要だと思う。

■渋滞解消や安全性の確保のために、根方バイパス早くを整備してほしい。

3020204

- ・根方街道は富士と沼津を結んでおり朝晩は交通量が多いが、整備されていないので危険だ。
- ・根方バイパスは途中までできているが、その後なかなか進まない。地盤が悪いせいなのかもしれないが計画から実現までに時間がかかりすぎる。
- ・根方バイパスが全てつながれば浮島地区の渋滞は解消されると思う。

### (3) 南北交通

分類コード

■南北の行き来を円滑するための道路が必要ではないか。

3020301

- ・南北道路が欲しい。
- ・原駅は南に抜ける道がほしい。
- ・南北がつながっていない道が多い。旧国道1号と国道1号バイパス、さらには根方街道までをつなげるような道路整備をして欲しいと思う。
- ・線路の南北を自動車ですmoothに行き来できる道が1本しかない。もしそこで事故などがあると、交通が遮断されてしまう。もっと南北の道を充実させるべきだと思う。
- ・鉄道南北を往来できる南北道路の整備。
- ・原地区は、鉄道によって南北が分断されていると感じる。横断できる道路が少ない。
- ・鉄道をアンダーパスで行き来できる道をつくるべきだと思う。
- ・新貨物駅にあわせて計画されている2本の南北道路が整備されれば、南北の交通問題が解消されるのではないか。
- ・東西の道はあるが、それをつなぐ鉄道をはさんだ南北の道が少なく不便である。南側に家をたてたが、道の整備がされていないので行き来に困っている。道が狭くて、渋滞する、行き来できない、すれ違えない、右折できない道などが多い。
- ・現在でも、植田踏切は東田子の駅に電車が止まると、踏切がなかなか開かず渋滞している。

## (4) 歩行者交通

分類コード

■原駅の橋上駅化、南北通路や南口の整備などにより、歩行者が駅の南北を容易に移動できる様にしてほしい。

3020401

- ・原駅に南北通路があれば良い。
- ・原駅に南口が欲しい。
- ・原駅に南口昇降口がないのに、南側に住宅が増えている。
- ・原駅には南口も必要だと思う。橋上駅にして南口を作り、国道1号ともつなげることができると良い。
- ・原駅を橋上駅にできると良いが、それが無理でも南口は欲しい。

■道幅が狭い道路は、通学の際などに歩行者にとって危険なので整備してほしい。

3020402

- ・原新田踏切のある南北道路は、車もすれ違えないような道路であり、中学生の通学路として非常に危険だ。

■貨物駅移転によって踏切の待ち時間が長くなるのではないかと心配だ。

3020403

- ・貨物駅が来ると踏切が閉まっている時間が長いのでは。貨物駅移転のメリットはあるのか。

## (5) 公共交通

分類コード

■浮島地区には最寄駅といえるものが無く、バスなどの公共交通も整備されていないため、自動車が利用できないと移動が大変不便だ。

3020501

- ・浮島地区には最寄駅が無い。バスも1日2本しかなく、沼津まで行こうとすると50分もかかるため大変不便だ。使う人が少ないからかもしれないが公共交通が整備されていない。

(テーマ③ 原地区に関する意見)

# 3. 環境

## (1) 大気

分類コード

■大気を浄化する作用のある千本松原を保全してほしい。

3030101

- ・松原は新鮮な空気を放出するので保全すべき。

■貨物駅が原にできることで、排気ガスや鉄粉による大気汚染が発生するのではないかと心配だ。

3030102

- ・貨物駅がくると、鉄粉等の公害が発生する。

- ・貨物基地によって排ガス等の公害で悩まされる状況。
- ・貨物駅ができれば周囲にトラックヤードができるだろう。トラックによる排ガスへの対策も必要だろう。
- ・貨物ヤード予定地の部分は鉄道のカーブがきつく、今でも鉄粉がすごく、迷惑している。貨物駅ができるとさらに悪化するのではないか。

## (2) 騒音・振動

分類コード

### ■貨物駅の移転によって騒音や振動の問題が起こるのではないか。

3030201

- ・新貨物駅は騒音対策をしても気になる人はいると思う。どこまで対応してもらえるのか心配。
- ・貨物駅がくると、音、振動等の公害が発生する。
- ・貨物基地によって騒音公害で悩まされる状況。

## (3) 農地保全

分類コード

### ■耕作放棄地の対策を考えてほしい。

3030501

- ・原の荒田（耕作放棄地）に廃棄物が山積みになっている。

### ■開発によって農地が無くなったり、荒らされてしまうことが残念だ。

3030502

- ・市道 0201 号沿いには工事の際に出た土が捨てられて盛られてしまい、農地としての価値が無くなってしまった。
- ・工業化され、農地がなくなってしまうこと。
- ・田んぼが埋め立てられ、緑が無くなってしまう状況。農家が少なくなり、稲作をやめてしまう家が多いと思いますが、地域全体で守って行けたらと思います。

### ■農業が成り立ちにくくなる状況を踏まえると、農地を集約させながら保全する必要があるのではないか。

3030503

- ・これからは、高齢化や TPP などの影響で、農業が成り立ちにくくなることが予想される中で、土地を集約させながら農地を保全することが必要になるのではないか。

(テーマ③ 原地区に関する意見)

## 4. 地域資源

### (1) 住環境

分類コード

### ■のんびりした風土で暮らしやすい環境を維持してほしい。

3040101

- ・のんびりした風土で暮らしやすい環境を維持して欲しい。
- ・今のままで良い。建造物はいらぬ。

- ・「いなか」の良さが無くなってしまう状況。やはり田んぼや芦原です。
- ・貨物駅が原にできて、生活環境が悪くなること。

## (2) 歴史・文化

分類コード

### ■納園と呼ばれた農業地区としての歴史を活かしたい。

3040201

- ・納園と呼ばれたほどの農地でとれた農作物、時代に則した規模の計画にすべき。
- ・JR用地は明治時代に地元の人が寄付。
- ・納園だったことがわかる記念碑を建てるなどして、地域の誇りを伝えて行くことも大切だと思う。

### ■地区にある多くの寺や庭園は貴重な地域資源であり、活用できるものだと思う。

3040202

- ・原駅前には松陰寺、帯笑園を生かして小布施のようなまちにできればよい。
- ・地域資源は、大泉寺、白隠の道、帯笑園などがある。
- ・原にはお寺が多くあり、各お寺にはすばらしい庭園や建築物がある。原地区は裕福な地区であると感じる。
- ・旧東海道沿いの歴史あるまち街道を活かすべき。旧東海道沿いの集落は、昔から続いている。
- ・湿地、森林。農地、湿地、歴史遺産と交通の利便を増やした観光型の農村。
- ・原の駅は、歴史性のあるデザインにしていくべきだと思う。魅力づくりは大事だと思う。

### ■昔ながらのコミュニティが残っているのは原の独自性だと思う。

3040203

- ・原のよいところは、昔ながらのコミュニティが残っているところだと思う。
- ・原は、沼津などにはない独自性を保っている。古き良きコミュニティが残っているのは、良い点でもあり悪い点でもあると思う。

## (3) 景観

分類コード

### ■原地区から見える富士山や松原の景観がすばらしい。

3040301

- ・原地区から見える富士山。
- ・松原は景観も良い。
- ・都会からの釣り客も褒めていた愛鷹山と富士山の景色。

### ■地域の宝である寺や街並み、景観を守るだけでなく、積極的に活用することで地域振興に結び付けたい。

3040302

- ・原駅前には松陰寺、帯笑園を生かして小布施のようなまちにできればよい。



- ・旧東海道沿いの歴史あるまち街道を活かすべき。旧東海道沿いの集落は、昔から続いている。
- ・今後は、景観が地域づくりのキーワードになる。以前の都市計画、土木計画は、「景観」を意識してこなかったことを反省すべき時代だ。原の素晴らしい景観を活用する「攻めの景観保護」が重要だ。
- ・貨物駅ではなく、この地域の環境を活かした人間らしい開発、体験農園、遊水池などで、地域振興を進めることを考えるべきだ。
- ・新東名から見える茶畑風景も、茶畑の担い手がいなくて維持管理が苦しい。
- ・原の素晴らしい景観を活用する「攻めの景観保護」が重要だ。
- ・浮島の景観は非常にすばらしい。誇るべき地域の宝である。たくさん浮世絵にも描かれたポイント。これを活かさない手はないと思う。
- ・景観保護の観点からさらに踏み込んで、景観活用という立場から、地域振興として「健康文化タウン」構想が提案されていると思う。
- ・沼津市は東京化するのではなく、沼津市の環境や景観を活かしたまちづくりを行なうのがよい。

## (4) 自然環境

分類コード

3040401

### ■現在の豊かな自然環境を保全してほしい。

- ・静かで穏やかなのでこのまま自然豊かな場所を残してほしい。
- ・夏に田んぼの緑を通る風は本当に気持ちがよく、富士山を見ながら散歩ができる環境を守って欲しいと思います。現在ある農地や自然を保全していきたいと思っています。
- ・自然とともに生きている、今の生活を守りたいし、これからも活かしていきたい。

### ■観光資源としての活用を考えた上でも、自然環境の保全は重要だと思う。

3040402

- ・美しい風景、東海道原宿の寺町と白隠さんの歴史、千本松原の海岸美を守り、観光資源として活かすべきだと思う。南側のエリアは、保全していくべきだと思う。
- ・魅力的な自然・歴史の資源がたくさんあるので、それを活かした観光化で活性化していくべきだと思う。
- ・湿地を生かした大規模な湿地公園。
- ・愛鷹山は、富士山形成以前の活火山であり、富士山の世界遺産登録にとっても再評価されるべき存在になると思う。
- ・自然環境に恵まれている千本松林の保護育成。

■かつては貴重な野鳥も多く生息しており、近年また野鳥が増えてきていると聞くので、野鳥の保護にも配慮してほしい。

3040403

- ・女鹿塚は日本でも有名な野鳥がいた地区だと聞いているが、今はその面影もないのは残念なことだ。
- ・アクアプラザの北側にはツバメのねぐらがあったが環境が変わったために移ってしまったらしい。一旦戻ったとも聞いたが、新しい道路ができればもっと環境が変わり、いなくなってしまうのではないか。
- ・アマサギ、シラサギ、アオサギなど猟が無くなったので増えてきているが、新しく道路が出来たりすると影響を受けるかもしれない。野鳥の保護にも配慮してほしい。

(テーマ③ 原地区に関する意見)

## 5. 産業

### (1) 農業

■大正天皇の納園としての歴史ある農地に誇りを持っている。

分類コード

3050101

- ・納園と呼ばれたほどの農地でとれた農作物。
- ・大正天皇が皇太子時代に沼津御用邸で静養された際、原地区の生鮮品を献上した。
- ・大正天皇が皇太子時代に野菜を献上した。
- ・原の地場産のものや物流機能などを整備する。

■後継者がいないなどの理由で農業が続けられなく人が増えることへの対策として、農地を集約し、体験農場や市民農園といった形で存続させることを考えてはどうか。

3050102

- ・高齢化して農業が続けられない状況の人もいる。それを解消するために、子供達の体験農場のような形で農地として存続させる事を考えてはどうか。農地の保全は、現在の担い手が高齢化しており時間がないので、すぐに対策が必要だと思う。
- ・農地を集約し、体験農園、市民農園などのしくみを工夫していくべきだと思う。そのようにして農のある風景を保全して行かないと、美しい自然景観、田園風景が失われる。
- ・貨物駅用地は、市が70%買い上げた。これは農業後継者問題もあるのではないか。

■自然や農地を残し、商工業や農業がバランスよく共存するまちを目指したい。

3050103

- ・文化、自然、商工業、農業がバランスよく共存するような地域。
- ・田園都市。工業化され、農地がなくなってしまうこと（が心配だ）。

- ・自然と共存して暮らせる地域であって欲しいと思います。
- ・景観を活かした自然との共生のもと、スローライフを送れる地域づくりを望んでいる。
- ・自然を守りながら、共存しながらの開発、雇用創出が出来ると思う。企業を誘致するといっても、大規模な工場などではなく、もっと人間らしい、交流を生むための開発を望む。

#### ■地域の活性化や雇用創出につながる道の駅ができるの良い。

3050104

- ・道の駅ができれば雇用も生まれ、地域のためになる。
- ・1号沿いに「道の駅」設置、農作物の直売所。
- ・交通量があるので道の駅ができるのは地域の活性化につながると思う。実現させたい。
- ・農のあるまちづくりの核施設として、道の駅は必要だと思う。雇用創出にもなる。

## (2) 商業

分類コード

#### ■地元の商業が衰退している。

3050201

- ・新東名のサービスエリアに地元の店を入れるべきだった。
- ・原地区は個人店舗が多く、地域が元気にならなければ商売が成り立たない。
- ・旧東海道（県道東柏原沼津線）の歩道は、歩きにくい。興国寺商店街もさびれてしまった。
- ・郊外に大型店が立地し、インターネットが使えない年配者も通販で買い物ができるので、原駅周辺の商店がなくなっていく。原駅が単に乗降客のみで、賑わいがなくなってしまい残念。

#### ■高齢者の利便性の確保や賑わい形成のために、郊外だけでなく駅周辺に小売店舗が必要だと思う。

3050202

- ・昔は駅周辺で小売業が成り立っていたが、今は郊外スーパーに集中して、小売店がなくなってしまった。そのために高齢者は買い物ができなくて困っているのが問題だと思う。
- ・駅の周りに何も無いのはさみしい。もっとお店が増えるとよいと思う。

## (3) 観光

分類コード

#### ■地区内の観光地を回遊できる様に、観光資源へのアクセス性を向上させてほしい。

3050301

- ・興国寺を観光資源とするならば原駅とワンコインバスで結ぶようなことが必要。

- ・回遊できる観光地づくりが大事。観光客にも分かりやすい道のネットワークの整備が必要だと思う。

**■観光施設整備、周辺地域との連携やPR 戦略などにより、新たな魅力づくりを図れると良い。**

3050302

- ・道の駅整備や富士市との連携としてロープウェイを結ぶのもよい。
- ・県道東柏原沼津線に「白隠通り」等の愛称をつけ、観光資源としてPRしていったらどうか。
- ・治水と観光を兼ね備えた提案として、高橋川と沼川をつなげ、浮島に大きな溜池をつくってはどうか。浮島は、景観的には富士山、南アルプス、愛鷹山、松林とすばらしい環境なので、周囲に木（桜など）を植えてポートなどを浮かべれば、多くの観光客が呼べると思う。

**■地域の特産品を販売できる道の駅の整備による観光の活性化に期待している。**

3050303

- ・スマートインターにつながる道の駅の整備による活性化を期待している。原の特産品のお茶、野菜、花、そして戸田の名産品も売って行きたいと思う。

**■地域には観光資源となる場所が多くあり、それらを活かした観光によるまちづくりを進めたい。**

3050304

- ・原には魅力的な自然・歴史の資源がたくさんあるので、それを活かした観光化で活性化していくべきだと思う。
- ・美しい風景、東海道原宿の寺町と白隠さんの歴史、千本松原の海岸美を守り、観光資源として活かすべきだと思う。
- ・原地区には観光の資源となる場所がたくさんあるのだから、それらを活かす様にすべきだと思う。

## （４）新たな産業

分類コード

**■新東名の効果を活かしたまちづくりをする必要がある。**

3050401

- ・原地区は新東名のサービスエリアを活かしたまちづくりをすべき。
- ・第2東名ができ、スマートインターができ、原には未来への可能性が開けてきた。

**■幹線道路沿いに新しい技術を使った農業ベースの工業などを誘致することで地域を発展させ、雇用の確保にもつなげたい。**

3050402

- ・南北をつなぐ幹線道路が整備されると、その道ぞいに土地利用がされて工業などが誘致されていくことを期待している。
- ・やはり観光よりも工業を発展させる方法を考える方が、雇用の確保は確実だと思う。
- ・農業をベースにした近代的工場の誘致で、雇いを確保してはどうか。新

しい技術と合わせた新しい農業のかたちをつくれるのではないか。たとえば、人工光による野菜栽培、藻からつくる石油、漢方薬の原料栽培など。

**■工場や店舗、医療介護系の施設などの誘致によって雇用が創出され、定住人口が増えることを期待している。**

3050403

- 雇用機会、定住人口の確保
- やはり観光よりも工業を発展させる方法を考える方が、雇用の確保は確実だと思う。
- 道の駅ができれば雇用も生まれ、地域のためになる。
- 今後来る高齢社会に向けて、医療健康サービスで雇用をたくさん作り出したい。ビジネスとしても有効だ。
- 原地区に三世代が定住できる雇用体制の確保が必要ではないか。生活できる場の確保がなければ、学校を卒業しても若者は戻ることができない。
- 「健康文化タウン」は、民間医療介護関連産業による雇用創出、それによる定住人口の確保に貢献できるのではないか。
- 農業をベースにした近代的工場の誘致で、雇用を確保してはどうか。

(テーマ③ 原地区に関する意見)

## 6. 災害リスク

### (1) 大規模地震・津波・液状化

分類コード

3060101

**■津波に対する対策を充実してほしい。**

- 原地区の海岸堤防は高さはあるが幅が狭いので津波が心配。貨物ヤードができるとコンテナが押し流されて危険。
- 津波を不安に感じているので津波対策を充実してほしい。
- 17mの防潮堤はあるが津波で破壊されたり乗り越えたりしないか心配。
- 原地区には高い防潮堤があるというが、中身は土砂であり、心配である。
- 原地区の津波対策として、貨物ヤードに住民 2,400 人が半年程度、避難生活ができる機能を持たせてはどうか。
- 津波は防潮堤があるので来ないと言われているが不安。津波が来たときに貨物駅があると打撃を受ける。フェンスがあるだけでも線路南側の住民は逃げられない。耐震性のある建物が欲しい。
- 海岸に高潮対策の防潮堤があるが、これは津波にはなんの意味もないものだと言っている。中がスカスカで、津波には意味がないと思うのでたいへん不安である。
- 津波が心配。
- 地震津波対策も非常にお寒い現状。当地は海拔 17m の防潮堤に守られ

て12mの津波に耐えられる筈となっていますが、本当にそうでしょうか。田子浦港からの津波の回り込みも明確にされていませんし海拔表示も市配布のハザードマップからでは読み取りません。

- ・海から近いので津波の心配がある。東北では絶対に大丈夫だと言われていた堤防がダメになってしまったと聞いているので不安がある。

**■この地区は地盤が良くないので地震の際に液状化するのではないかと心配だ。**

3060102

- ・地盤が良くない地区なので地震の際の液状化の問題も心配だ。
- ・地震のときの液状化

**■災害対策がしっかりしていないと、交通の要衝とするには不安があるし、人口を増やしたり、観光地として多くの人に訪れてもらったり、企業を誘致することが出来ないと思う。**

3060103

- ・水害、津波の問題が、一番不安な問題である。まずこれを解決しないと、居住者を増やすことも、観光で人や企業を呼ぶことも成り立たないと思う。
- ・災害ということを念頭におく。そのためには交通の要衝となることは避けるべき。

## (2) 水害

分類コード

**■原地区ではまず治水対策を早急に行ってほしい。**

3060201

- ・原は水が浸かる所なので治水対策を先にやるべき。
- ・高架ではなく、津波や治水対策をすべきである。みんなが避難する場所も必要。
- ・原での一番の課題は、治水問題。昔は沼地だったので、地盤が弱いのが原地区の弱点だと思う。
- ・年に何度もあちこちで起こっていることが問題で、水害への早い対応が必要だと思う。
- ・原地区の水害は日常の問題になっている。対処が必要だと思う。
- ・浮島から原地区へ2日半もの間行くことができなかったこともある。水に浸かると西にも東にも、南にも行けない。それくらい水の害がひどい地区だということだ。
- ・歴史的にも水の害に悩まされ続けてきたこともきちんと知った上で早く対策を考えて欲しい。
- ・原では、日常的に浸水で困っている。一日でも早い新放水路の完成を望んでいる。
- ・原地区の一番の問題は、水害が頻繁に起きること。人の命を守る事。現在、第3放水路の整備を計画しているが、これは技術的には難しいと聞

いている。

- ・原地区は、「水害常襲地区」である。30年来の問題がまったく改善されていない。これをまずなんとかしないといけないと思う。

**■地区にとって深刻な問題である水害対策のために、放水路の整備を早く進めて欲しい。**

3060202

- ・沼川放水路の計画は40年前からあったことだ。3本目の放水路になるが、宅地化が進んできているので必要だということになった。
- ・沼川放水路の整備がされないと、東駿河湾環状道路にしろスマートインターにしろ有効活用できないので、個別の計画をばらばらに進めるのではなく、同時並行で進める必要があると思う。
- ・道路整備やスマートインターなどの計画があるが、まず沼川放水路の整備が重要だと思う。事業費がかかると言われているが、是非早く進めて欲しい。

### (3) 避難

分類コード

**■避難路や避難場所の整備が必要である。**

3060301

- ・原中学校は避難場所であるが、北側からの通りからしか入れない。
- ・避難場所は原中学校だが遠い上に海岸の方から行かなければならない。
- ・高架ではなく、津波や治水対策をすべきである。みんなが避難する場所も必要。
- ・原地区にとって地震やそれによる津波の問題は大きいだろうから、安心して避難できる場所を作る必要があると思う。
- ・津波にも安全な建物を建て、そこには子どもが遊べる広場、芝生がほしい。
- ・溜池のアイデアにつけたすと、池を掘って出てきた土を盛り上げて、津波の避難場所にできるとよい。
- ・この地域は海拔が低いので、津波タワーのような高いものをいくつかつくってもらわないと、安心して住めない。
- ・災害時の避難場所の対策が進んでいない。津波避難タワー、避難建造物の設置、土地の液状化の対策、危険の告知など

**■貨物駅が移転してくると、避難可能な駅舎や高台公園等の整備ができないのではないかと不安である。**

3060302

- ・四連動地震による津波で防潮堤が損傷すれば逃げ場を失う、もし此処に貨物駅が来たとしたら避難高台公園も作れないし乗客の乗り降り出来る駅を作ることも出来なくなってしまう。

## 7. 貨物駅移転

### (1) 貨物駅について

分類コード

3070102

■貨物駅の整備をきっかけに、道路整備や施設誘致などが行われ地域の活性化に結び付けば良い。しかし、貨物駅の移転に当たっては、迷惑のかかる人達もいる。

- 工場はたくさんあった方が地域のためとなる。長泉町はがんセンターができ、道路整備や新駅設置など大きく変わった。新貨物駅をきっかけに原もそうなればよい。
- 貨物駅を迷惑施設と考えずに、それによって地域が活性化する様に考えて進めてきているはずだ。反対があるからといってやめるという話ではないと思う。
- 貨物駅は、道を整備するなどの条件を持ってきてくれれば良いが、そうでなければただの迷惑施設だ。
- 貨物駅整備予定地の南側も含めたエリア一体での活用を考えるべきだと思う。

■貨物駅を他地区へ移転し、貨物駅として買収済みの土地は福祉施設やリサイクル施設など、他の利用方法を考えれば良い。

3070103

- 貨物駅は沿津ではなく吉原に持っていけば良い、原の買収済用地は福祉施設など公共施設を作れば良い。
- 新貨物ヤードは漢方薬を作る畑や藻で石油をリサイクルする施設にしてはどうか。
- 貨物駅を東駿河湾環状線の方に移転・整備する。
- 新貨物基地の用地には、みんなが使える施設を整備して欲しい。
- 貨物駅移転予定地は、12haという広大な土地なので、医療介護施設だけでなく、スポーツ施設、児童公園、農園など、多様な可能性があると思う。

■貨物駅移転用地の収用は不可能なのではないか。

3070104

- 貨物駅用地の強制収用は現在の体制では不可能。収用の可否を真剣に検討すべし。
- 現在の体制では貨物駅移転予定地の収用は不可能であることを明確にして欲しい。

■荷物の取扱量が減っている状況下で新たな貨物駅が必要だとも、海が近い原地区が適切な立地だとも思えない。

3070105

- 新貨物駅は荷物の取扱量が少ないので、新規につくる必要はなく、取扱量の少なくなった富士駅や吉原駅に移せば良いのではないかと。
- 富士地区の取扱量が減っている中で、原の貨物駅は必要ではないと思う。



- ・貨物ヤード周辺は、塩害でコンテナが錆びて傷むのではないか。原地区は、海が近く、貨物駅に適した場所ではないと思う。

**■事業を進めるためには貨物駅の規模を縮小するという選択肢を検討したら良いのではないか。**

3070106

- ・貨物の取扱量が減っているのだから、貨物駅の規模を縮小すればよい。
- ・貨物駅の規模縮小など、難しいけれども検討してはどうか、と言っているのだから、貨物駅については、現計画の規模縮小などを県が検討し、その上で、JR東海、JR貨物と話し合いをしたらどうか。
- ・土地を売らないという人は決して売るつもりはないのだろうし、収用もしないということであるなら、規模を縮小するという選択肢を検討してみるべきだと思う。
- ・原への移転を考えると、現在買収が終了している土地の範囲くらいを対象に、規模を縮小して移転するのが良いのではないか。
- ・現在買収が終わっている70%の範囲で絵をかいて、それを元にJR貨物と協議してはどうか。

## (2) 住環境への影響

分類コード

**■いまのままの原地区の静かで穏やかな環境や景観、豊かな自然環境を残したいので、貨物駅は整備して欲しくない。**

3070201

- ・静かで穏やかなのでこのまま自然豊かな場所を残してほしい。
- ・原のとなりまちの工業都市である富士市の状況を見ると、物流機能の貨物駅が来てもよいかと思う。静かな環境を望むお年寄りの意見も大切だと思う。
- ・原の新貨物基地として買収した土地の利用については、現在、健康ランドという話も出ているようだが、自分は何もしなくていいという考え。少ない財源の中で優先順位をつけると、原の方はかなり低くなってしまおうと思う。
- ・原地区は、大正天皇の命を延ばしてあげた土地。そんな場所に貨物駅をつくるのは、けしからん。
- ・桃里が、貨物基地によって騒音や排気ガス等の公害で悩まされる状況。桃里から、貨物基地が撤退する結果を待っている。
- ・貨物駅の問題は、環境破壊。霊峰富士、駿河湾、そのすばらしい環境に鉄のかたまりがきて景観が破壊される。
- ・新貨物駅や産業廃棄物処分場による環境破壊が心配。

**■貨物駅移転によって、踏切による南北交通への支障が出たり、コンテナが津波で流される等、生活の利便性や安全性が脅かされることが心配だ。**

3070202

- ・貨物ヤードができるとコンテナが押し流されて危険。
- ・貨物駅が来ると踏切が開かずの踏み切りになり通行に支障が出る。

- ・貨物駅が来ると踏切が閉まっている時間が長いのでは。
- ・昔、西間門に住んでいて貨物の切り替えによる踏切遮断が長くて嫌だった。新貨物基地ができたとき、同じような状況にならないよう、避けるべき。
- ・貨物駅が来ると踏切が閉まっている時間が長いのでは、貨物駅移転のメリットはあるのか。
- ・踏切により、北側への行き来がしにくい。貨物駅が原地区へ来る事で、これ以上踏切が空かなくなるのを心配している。
- ・貨物ヤードができると、植田の踏切が開かなくなるのではないか。今でも狭くて子どもが渡れない。
- ・貨物駅が来た場合、踏切が開かずの踏切が出来るのではないかと心配だ。

**■貨物駅設置によって住環境等への悪影響がでることが心配だ。**

3070203

- ・貨物駅は環境を悪化させる。
- ・原地区は住宅が密集しているので貨物駅には適さない。
- ・公害、粉塵、放射熱などで住環境が壊され住んでいられなくなると思う。
- ・線路沿いに住んでいる人がたくさんいる。貨物駅ができると、トラックが増えたりして生活環境が悪化、支障をきたすので困る。

**■貨物駅による音や排ガスの影響はあまりないのではないか。**

3070204

- ・現貨物駅近くに住んでいるが、そんなに音は気にならないと思う。
- ・貨物駅の周囲にトラックヤードができれば、原のポテンシャルも上がり、開発も進むだろう。排ガスはあまり心配はないのではないか。

### (3) 事業費

分類コード

**■貨物駅の計画規模が大きすぎて今の社会経済状況や需要に即さないのではないか。**

3070301

- ・時代に則した規模の計画にすべき。
- ・貨物駅が大きすぎる。貨物の荷物は道州制を見越した対応を。
- ・貨物は需要が変わってきているのではないか。
- ・（現在取得している）7割の用地では、貨物駅はできないのか？

### (4) 合意形成

分類コード

**■地域に対立の種をもたらす様な計画は望まない。**

3070401

- ・地元に対立を生む貨物駅を持ってくることに反対。

**■多数の意見を反映させて行政に早く決断してほしい。**

3070402

- ・人の考えはなかなか変わらないと思う。合意は難しいのだから行政に早

く決断してほしい。

- ・県に自分なりの考えを伝え、少しでも計画に反映してもらえればと思う。
- ・原地区住民の皆さんに「こうする」という意見を出してもらい、それを尊重すべきだと思う。

(テーマ③ 原地区に関する意見)

## 8. 事業期間

### (1) 意志決定時期

分類コード

3080101

■貨物駅を移転するかしないかの決定までに時間がかかりすぎている。

- ・貨物駅の移転は、決断までに時間がかかりすぎている。知事は早く決断すべき。今はみんな、だんだんやめたほういいのではないか、高架や貨物駅より、違う所に予算を使うべきだと考えが変わってきている。
- ・ちっとも動かない道路の計画のために家を作ることができない人もいる。
- ・沼津市は何をやるにも遅い。買収済みの土地をそのまま放置するのはもったいない。

### (2) 事業期間

分類コード

3080201

■原地区の地域づくりでは、計画されてもなかなか進まないものが多く、時間がかかりすぎている。

- ・根方バイパスに限らず、何十年たっても進まない計画が多い。原駅の周辺整備の話はそのペースから考えれば早いと思う。逆に驚いた。
- ・片浜地区には南北の道が無く不便だが、計画では新しくできることになっている。しかし、用地買収は済んでるのに実現化しない。

## 1. PIプロジェクト

### (1) PIの目的

分類コード

4010101

■PIは計画段階で行うものではないのか。既に事業が進んでいる中でPIを行う必要があるのか疑問である。PIをやる目的がわからない。

- PIは本来計画段階のものであり、今現在進んでいる事業に対し、PIを行っている理由が分かりにくい。
- 高架ありきでない、互恵的解決を目指すとするが、すでに区画整理事業や再開発事業、用地買収などが進んでいる。高架化しなかったり、代替案になったりした場合など、これまでの事業に対する説明責任や協力してきた市民へのフォローなど、県として覚悟はあるのか。
- 有識者会議で1年を掛けて妥当という判断がなされたので、PIは反対が多い原地区での合意形成だと認識していたが違うのか。
- PIは計画段階から始めるもので、この取組みは本来のPIとは違うのではないか。結局、PIを始めて、勉強会ひとつとっても賛成・反対の対立構造が解消されず、今までと何も変わらない。
- 今ごろ何をしているのか。目的がわからない。
- 鉄道高架ありきで貨物駅移転を議論するのか、高架全体なのか、県は何をしたいのかわからない。
- 社会状況は変化しているのに、バブル期の計画を押し通そうとする。時代の変化に合った、もっと違う方法を検討するためのPIだと思ったが、高架ありきになっている。
- 県当局は、PI委員会ないしPIプロジェクトで話し合う内容について、「鉄道高架事業有りき」の前提条件を出来るだけ伏せて、この事業の見直しも含む表現をされ、PIプロジェクトの意義を打ち出しておられます。しかし、市当局の応答を見ている限り、鉄道高架事業は執行すると決まっているとのことなので、なぜ税金を使ってPI委員会、PIプロジェクトを行うのか、全く意味が判りません。
- これまで自分たちの声を一切聞いてくれなかったのに、なぜPIを実施するのか？このPIも出来レースになるのではないかと、逆に不安になる。
- PI実施計画は、鉄道高架反対者には、アリバイづくりに見えるのではないか。

- ・まずまちのあり方を考えるというのは非常に大切なことだが、既に進んでいる事業もある中で今更遅いのではないか。

**■PIで掲げている結論がイメージできない。**

4010102

- ・PIで掲げている結論のイメージができない。
- ・プロジェクトの焦点がボケている。
- ・PI実施計画のステップ2、「目標の設定」とは、どのようなことをイメージすればよいのか、わからない。

## (2) 透明性・公正性

分類コード

**■民意はまとまっているので、いまさら透明性を言う必要があるのか疑問だ。**

4010201

- ・何故今更透明性なのか？6~7割は賛成ではないのか？反対の人の声が大きいだけではないか。

**■進捗状況が住民に分かるように進めるべきだ**

4010202

- ・進捗状況がわからないので、住民に知らしめてほしい。
- ・今、何をやっているのかまったくわからない。目に見えるように進めていかなければならない。
- ・結論が出る時期までのプロセスを明確に、公開に努めてほしい。

**■検討プロセスの透明性・公平性を保ってほしい**

4010203

- ・今後とも公平な結論になるよう努力をお願い致します。
- ・結論が出る時期までのプロセスを明確に、公開に努めてほしい。

## (3) 互恵的解決

分類コード

**■どうやって合意形成を図っていくのかがわからない。**

4010301

- ・原地区の反対者30%・45人の合意形成を図るのがPIのゴールだと思うが、どのようにインボルブしていくのか。
- ・PI実施計画に「不幸な人をつくらない」と書いてあるが、万人が納得できる計画は無いのではないか。

**■立場の異なる人々が一堂に会して落とし所を見つける必要がある**

4010302

- ・推進、反対、中庸など、立場の違う人たちが一緒に話さないと、問題解決には向かわないのではないか。
- ・合意形成というより、推進派と反対派が、顔を合わせて落としどころを見だし、県に提案する、ということではないか。

## (4) 検討のステップ

分類コード

### ■PIの中で「目標設定」する以前に、そもそも鉄道高架、周辺区画整理事業の目的が示されていない。

4010401

- 目標設定となっているが目的が出ていない。鉄道高架、周辺区画整理事業の目的説明がなされていない、PIの進め方に間違いはないと思っているが事業目的が示されていないので話がぶれる。
- 高架事業の目的は何か。ステップ2（目標の設定）の前に、明確に説明する必要があるのではないか。

### ■ステップ3にある貨物駅の移転は広域テーマではなく原地区のテーマではないか。

4010402

- ステップ3の広域テーマにおいて貨物駅が前提のように書かれているが原地区のテーマである。

### ■時代の変化を捉えてどういうまちづくりにしたいか目的を明確にするところから議論したい。

4010403

- どういうまちづくりを目指すのか、一番基本の部分から議論したい。
- 鉄道高架事業の目的、効果、財政費用、その負担などの論議をさせているのか。この20年の時代の変化をどう評価し、東部の位置付けにつなげるのか、最大の目的は何か、最大の問題点は何か、さけてはいけない。
- オープンハウス、車座談議において、何が問題であるのか、推進にしろ、見直しにしろ、論議のポイントを示して、論議、意見を求めるべきではないか。先のばし的手段ではダメ。
- これまでの経過の中で、基本の問題が、検討や明確化が出来ていない中、次のステップの話を進めようとしても、解決、改善の方向に向かわないのではないのでしょうか。

### ■ステップ2が遅れているが、プロセスをきちんと踏んで進めてもらいたい。

4010404

- ステップ2が遅れているが、プロセスはきちんと踏んで決めてほしい。
- このような車座談議だと、賛成や反対する人同士の話し合いとなる。立場が違う人とも話し合いたいので、ステップ3はしっかり進めてほしい。
- 選挙等で民意は問うてきたはず。工事が始まってからの問題をきちんと説明する等、次の具体的なステップに進むべき時期になっている。
- PI実施計画が予定よりかなり遅れている。年度末までに結論がでないのではないか。
- 鉄道高架事業について、いつ結論を出すかを、提示してもらいたい。

## (5) P I の対象

分類コード

4010501

### ■PIはこれまで積み重ねてきた議論を尊重しておらず、おかしいのではないか。

- P I は貨物駅移転、原地区のまちづくりが対象だと考えていた。ところがPIは高架事業も対象だと聞いて違和感を持った。
- 有識者会議で1年を掛けて妥当という判断がなされたので、P I は反対が多い原地区での合意形成だと認識していたが違うのか。
- P I は貨物駅を設置することを前提ですすめてもよいのでは。今さら議論しましょうというのはおかしい。
- 高架化とは切り離し、原地区のみでP I すればいい。先の見えないP I を実施するくらいなら、事業へ反対している地権者を直接説得した方が早い。
- 新貨物駅は、沼津市全体のことを考えて判断してほしい。すでに移転などで協力してきた人たちの気持ちも考えてほしい。
- P I により、先人が積み投げてきたモノ（高架による街の活性化）を踏みにじっている。
- 今後のまち（駅：駅総合整備）づくりの中で貨物移転がボトルネックになっているので、そこを中心に意見を求めてほしい。
- 県知事も高架化は推進するとしているので予断なくの位置づけがわからない。（広域にしすぎて、論点がわからない）
- 選挙で2回も高架推進派が当選しているのだから、早く事業を進めてほしい。P I は何をやっているのかよくわからない。P I に時間を掛けて、高架化が遅れると、沼津のまちが潰れてしまう。
- 鉄道高架は都市計画決定しているのに、テーマ①の広域や、テーマ②の沼津駅周辺についても検討するのは、「おかしい」ではなく、「いけない」ことだと思う。
- 計画の当初は大多数が賛同し、大きな反対の声はなかったと思う。それだけ考えられた計画であり、既に沼津駅周辺の計画が進んでいることを考えると、今更高架をやるやらないということを考える様な段階ではないのではないか。
- 既に都市計画決定されている事業であり、有識者会議でも結論を出し、県知事も議会の中で進めていくと述べているのに、なぜPIをやっているのか納得がいかない。
- P I は原地区だけのことかと思っただが、いつの間にか沼津市全体の話にすり替わってしまった。
- 高架化については市の計画にも位置づけられているのだから今更どうこうということではないはずだ。
- 任意で行なうPIが市議会で議決した総合計画基本構想の決定（変更）をしてしまうことは問題ではないか。

- ・沼津の発展のために高架化は必要。せっかくここまで積み上げてきたので、無駄にすることなく進めてほしい。

■**鉄道高架をすることを前提としてPIを進めるのであれば、PIを行う意味がない。PIプロジェクトは高架ありきで進めてほしくない。**

4010502

- ・「県の推進方針に基づく」とは、高架ありきなのか。
- ・鉄道高架ありきで貨物駅移転を議論するのか、高架全体なのか、県は何をしたいのかわからない。地域では、鉄道高架不要という意見が大半である。鉄道高架を賛成している人はあまりいない。
- ・高架事業を白紙に戻すためのPIかと思ったが、高架ありきで進んでいるのがっかりした。
- ・名称について今さら言ってもしょうがないが、沼津高架PIプロジェクトという名前が、鉄道高架ありきと感ぜさせる。
- ・PIプロジェクトが「高架ありき」ではなく見直しも含めて考えられているのは正直言って驚いたが安心した。
- ・高架ありきで進めて行ってほしくない。
- ・目標の設定の前に、高架をやる、やらないを決め、それからどのようなまちにしていくかを考えてほしい。そうしないと高架ありきのまちづくりになってしまう。

■**ゼロベースからまちづくり全体について考えることが必要ではないか。**

4010503

- ・まちへの影響力が大きい鉄道高架の計画は、それ単独で検討するのではなく、まちづくり全体で議論しなければおかしい。まちづくり全体について考える検討会や公開討論会のようなものを立ち上げるべきである。
- ・ここまでこじれてしまった案件は、一度ゼロベースに戻してから実施するしかない。山登りで道に迷った時、さらに動き回るとより危険な状態になるため、一度スタート地点へ戻る。それと同じで、一度スタート地点へ戻るしかない。
- ・鉄道高架化を含めた沼津駅周辺総合整備事業の必要性から検討してもらいたい。
- ・目標の設定の前に、高架をやる、やらないを決め、それからどのようなまちにしていくかを考えてほしい。そうしないと高架ありきのまちづくりになってしまう。

## (6) PI実施時期

分類コード

■**既に次の事業ステップに進む時期になっていると思う。いろいろな意見に振り回されて、現況で設定している意思決定の時期をずれ込ませるようなことはしないでほしい。**

4010601

- ・ゴール（時間）の設定は揺るがすべきではない。そうしないと皆の気持ちがあえてしまい、人が集まらず活気が出ない。



- ・選挙等で民意は問うてきたはず。工事が始まってからの問題をきちんと説明する等、次の具体的なステップに進むべき時期になっている。
- ・沼津は何でも反対する、反対によって自分達をPRするという特殊な地域性がある。それを理解して振り回されない様にして欲しい。
- ・社会状況は刻一刻と変化しており、もうこれ以上の先送りはマイナス側にしか動かない。
- ・スケジュール前に結論を出して欲しい。
- ・さらに早いスピード up を望む。
- ・ステップ6の終了時期を明確にして欲しい。現在、ステップ2が遅れているが、そのまま延びるのか、そうでないのか。
- ・当初の予定よりもP Iのペースが遅れており、このままでは年度末までにまとめる時
- ・ていねいにスピード感をもってお願いしたい。
- ・時間をかけるのではなく、すみやかにまとめてほしい。
- ・時間がかかることで、推進だった人も反対になってしまったりするので、動かないことが問題だと思う。
- ・ニューズレターに第6回P I委員会の記事が載っていたが、第7回の開催はいつか？年内に開催されるのか？P Iは平成25年3月までに結論を出すことになっているが、今までに1度も勉強会が開催されていない。来年3月までに終われるのか？間がないと思う。途中で打ち切ってもらうのは困る。
- ・時間がかかりすぎている。スケジュール管理をしっかりとしてほしい。
- ・長い間行っているが、いつ事業再開のめどが立つのか？時間を適切に使ってやってほしい。
- ・時間管理をしっかりと早期完成してほしい。
- ・早く結論を出してほしい。
- ・P Iもいつまでやっているのか。
- ・早くP Iとして結論を出してほしい

## (7) 意志決定手続き

分類コード

4010701

■全員の意見が一致することはありません。PIをやって更にまた時間をかけず、多数決などの方法で決定して進めてほしい。

- ・今まで決めたことを進めていくべきでは。0%が賛成なら進めるといったルールづくりが必要ではないか。
- ・P Iをやってまだ更に時間をかけるのか。全員一致はありません。今までのことを無にせず。（進めて欲しい。）
- ・6～7割は賛成ではないのか？反対の人の声が大きいただけではないか。

- 多数決は良くないのか？本当にそうか？完全に皆が賛成になる必要はあるのか？既に立ち退きをした人もいる状況で、一旦進めたのだから（進めていくべき）。後戻りするにも費用がかかる。
- 反対者はただ反対しているので、P I で意見は変わらない。事業は（P I をやっても）進まない。
- 事業に協力してきたのに原が反対しているがどうなるのか。
- ある程度の議論は必要だが、P I をやっても反対する人は反対する。1人も反対はないということはない。

**■多くの一般市民の声を吸い上げるために、住民投票を行って決定するのが良い。**

4010702

- この問題は、車座談議、勉強会などで市民の意見を聞くのではなく住民投票で決めればよい。
- P I での回答を元に、必要に応じ、県民投票で再度県民(特に沼津市民)に意向を聴く必要があると思います。
- 一般市民の意見を吸い上げる住民投票をしてほしい。
- 高架事業に関する住民投票を実施すれば良い。
- 最終的には、全市民参加の住民投票で決着をつけるべきではないか。この場合は県・市は中立的立場で、推進・反対の主張を分かりやすく紹介すべきだと考えます。
- 十分な時間と討論の場を設定の上、住民投票を。
- P I での議論を十分に行い、最終的には住民投票などで決めてほしい。

**■最終的には行政が責任を持って判断を下してほしい。**

4010703

- 県民の代表である政治家が最終的には判断するのではないか。それしかないと思う。（しそれが良いと思う。）
- 行政（知事、市長、議会など）が決定すればいい事。行政がやるべき役割をP I として民間に押しつけられても困る。
- 行政が将来の街の絵姿を示して旗を振り、それを信用して民間が投資をして街が活性化していくのが本来のあり方。P I はこれをぐらつかせている。
- 反対の方は声が大きいので目立つが、人数は少数であると思う。賛成者の方が多いはずなので、その結果を知事に報告してゴーサインを出してもらいたい。
- 利権が全く関わらない私達は、どうしても利権がらみの推進派に力の及ばないところがありますが、どうぞ”責任ある決断”をお願いしたいです。
- 知事、市長に早く判断をしてもらい、高架化するのかどうか結論を出してほしい。
- 知事の責任において、1日も早く新貨物駅の問題を解決し、一日も早く鉄道高架事業が着工できるようにお願いします。

- ・都市計画の専門家の意見を聞いて、やる、やらないを決めればよいのではないか。
- ・知事が変わるたびに方針が変わらないでほしい。
- ・高架を止め、南北自由通路で十分だと思います。早く止める決断をすべきだと思います。
- ・政策は行政が職業としてやっているのだから、行政が決定すべきである。
- ・政治の力で進めていかないと何も進まない。
- ・強制収用してでもやるべき。賛成・反対の意見の調整は難しいと思う。知事の思いきった判断も必要。
- ・知事はいつまで結論を引き延ばすつもりなのか？また再選されたにも関わらず積極的な発言をしない市長はいったい何を考えているのか？2人の首長の無責任さが沼津をダメにしていく根源だと言わざるを得ない。

## (8) 取り組みの体制

分類コード

### ■有識者ではなく、地元詳しい人、地域の人を入れて検討してほしい。

4010801

- ・有識者ではなく地域の人を入れるべき。

### ■県と市が足並みを揃え、もっと連携してPIや事業に取り組んでもらいたい。

4010802

- ・県と市の考え方にズレがある。
- ・PIについて市からの説明がないのはおかしい。
- ・県にお願いだけしていても何も進まない。
- ・ステップ3のテーマ①に「鉄道高架化をしない場合」とあり、県では高架化しないことも想定しているようだが、市では高架化が前提という認識になっている。
- ・県と沼津市との意見相違は、調整していかないと、今後のPIの進め方に支障をきたすと思います。
- ・県・市が協力して、高架化を進めてほしい。
- ・市の担当者にも意見を聞いてほしい。
- ・県職員だけではなく、市職員、JRとも参加させてほしい。
- ・市民の声を聞くオープンハウスは、本来は市がやるべき。
- ・市長が高架の話題に触れようとせず、腹が立っている。
- ・市長がしっかりリーダーシップを取らないから停滞してしまった。時間を掛けずにできることをやっていった方がよい。
- ・市もリーダーシップを取って、事業を早く進めてほしい。

### ■鉄道事業者にもPIに参加してもらおうほうが良いのではないか。

4010803

- ・鉄道事業者と意見交換の場を持つのか。

- ・PIでの結論に鉄道事業者が納得しない場合は、さらに時間が掛かることになるので、鉄道事業者にもPIに参加してもらうべきである。
- ・高架事業で、鉄道事業者が5%しか事業費を出さないというのはおかしい。主体である鉄道事業者がもっと資金を出すべきだ。

- ・鉄道事業者が、沼津のまちづくりをどう考えているのか、もっと表明すべきだ。
- ・県職員だけではなく、市職員、JRとも参加させてほしい。

**■行政の都市計画部門だけではなく、産業振興部門も連携して検討してほしい。**

4010804

- ・まちづくりの意見が中心のため、都市計画部の担当者だけでなく県も市の職員も商工振興課の出席をお願い致したい。

## (9) その他

分類コード

**■PIのように多くの意見を聞いて進めていくことは、市民の考えを伝えることができ、今まで知らなかった人も興味を持つので良いことだと思う。**

4010001

- ・オープンハウスをやっていることは知らなかった、意見を聞いて進めていくのは良いことだと思う。
- ・オープンハウスで話ができて少しスッキリした。
- ・PI事業をやっていることに興味を持った。
- ・PI取組はいいと思う。
- ・PIは良い取り組みである。
- ・自由な意見交換ができて良かった。
- ・くわしい資料と説明はよかった。自分の意見を言うことができた。
- ・高架事業ありきではなく、駅を中心としてまちづくりのそもそも論から自由発的な意見を述べる場として、PIプロジェクトを大いにやるべきである。
- ・PIの活動について、意見を聞いていくことは、市民も言いやすいと思う。
- ・取り組みは素晴らしい。HPを確認し、いろいろな意見を言いたい。

**■この問題についてまちづくりから考えることは重要だ。市民の意見を反映させ、沼津高架PIプロジェクトが失敗しないようにがんばってもらいたい。**

4010002

- ・ようやく自分たちの意見を聞いてもらえるようになり、沼津高架PIには期待している。
- ・事業がうまく進めば、PI方式は一定の評価をえられるだろう。しかし事業が遅れたり、とんざしたりしたら、静岡県だけでなく日本において

PI方式は一切導入されなくなるだろう。

- PIプロジェクトの中身や進め方は素晴らしいと思う。是非このような市民の意見を確実に反映されることを強く望む。
- まちづくりの具体論は大事なこと。今まで行政のトップダウンでやってきた結果が今のまちの現状。もっと早く（早期）からやるべきだった。
- PIの議論が後世の市民に残せる公的記録になることを望みます。
- 県の人にはがんばってPIを続けてほしい。

■**鉄道及び貨物関連事業者としては、県が策定した事業計画に同意している。計画の変更がある場合には、改めて協議されるものと認識している。**

4010003

- 鉄道及び貨物関連事業者としては、県が策定した事業計画に同意している。計画の変更がある場合には、改めて協議されるものと認識している。

（PIの進め方）

## 2. PIツール

### （1）情報提供

分類コード

■**高架事業の目的やメリット、進捗状況をもっと市民に説明してほしい。**

4020101

- 今、どうして事業が進んでいないのか、もっと市民へ説明して欲しい。
- 高架することのメリットが何なのか、もっとPRすべきである。
- 市や県は、高架の必要性をもっとPRすべき。
- もっと高架事業の経緯や進捗状況を市民に報告すべき。
- 高架について知らないことが多い。
- 高架のメリットをもっと説明すべき。
- 地域の人に貨物ヤードの上を避難地にするなどのメリットをきちんと示せばよい。
- 現状がどうなっているのか知らせてほしい。やるのか、やらないのか心配している。
- 高架化される区間及び、新貨物基地の範囲を教えて欲しい。
- 高架事業について、正確な情報に基づき、きちんと理解している人は少ないのではないか。
- 列車がら、6本なんて知らなかった。データは全部出すべき。
- 一般市民の中では高架事業はあまり認識されていないと思う。一部の人が反対しているくらいの認識ではないか。
- 高架のことは自分には関係がないと思っている人も多いだろう。

- ・高架事業に関してはスタートから曖昧なまま、高架はするものだと思います。込められて話が進んでしまった。考えを押し付けられた様な気がしている。
- ・なぜ高架が止まったのか、事業説明の中でその背景をしっかりと説明してもらいたい。

市民は、高架の議論はしても、区画整理、土地利用のことは知らないと思う。これをもっと理解してもらうようにしていかないといけない。

- ・なぜPIが始まったのか、事業説明の中でその背景をしっかりと説明してもらいたい。
- ・市民は知らない事が多い。多くの人に座談会を。
- ・新キラメッセやコンベンションができることによる経済効果について、説明していく必要があるのでは。そのようなことを伝える機会があればよいと思う。

### ■PIの取り組みのPRが不足している。

4020102

- ・オープンハウスのPR不足。
- ・オープンハウスの開催を知らない人が多く、広報も不足している。
- ・伝わってくる情報が少ないので、県民だよりの東部版のようなものではないか。
- ・住民の理解を得られるようPIをもっと広める。
- ・PIに参加をしたいのですが、手続きについて教えて下さい。
- ・行政からの情報不足、時間が掛かっているが何をしているのか分からない。
- ・PIでの最終的な検討結果は、どこに報告されるのか。
- ・PIは何をやっているのかよくわからない。
- ・沼津高架PIプロジェクトを行っていることを広めてほしい。沼津市民が関心をもってほしい。
- ・PIプロジェクトというプロジェクトがあるというのを初めて知ったので、もっと宣伝したほうがよい。
- ・PIプロジェクトの告知をしてみなさんが知れば、意見がもっと集まると思います。
- ・もっと積極的に良い所をPRして欲しい。

### ■現況で答えられる質問は保留せず、すぐに準備して回答してほしい。

4020103

- ・ステークホルダーヒアリングの冊子に記載のある質問などは、すぐにも回答の準備ができるのでは？

### ■パブリックコメントへの評価が全くされていないのは何故か。

4020104

- ・パブリックコメントへの評価が全くされていないのは何故か？

### ■市民から得た意見は冊子などにして公開してほしい。

4020105

- ・市主催の説明会を開催してほしい、パブリックコメントの意見を冊子に

してほしい。

**■冊子などで意見を公表する際には、誤った先入観を与えるようなまとめ方はしないでほしい。**

4020106

- ・SHまとめの冊子にある人物の挿絵は、反対者の意見には年寄りや農家の人を使用し、賛成者には働き盛りの青年を使用し、悪意を感じる。これを見た人たちは、一部の年寄りや農民が反対していると感じてしまう。挿絵で世論操作しようとしている。
- ・意見まとめ冊子を読むと、賛成、反対、どちらでもない、といった書き方に見えてしまう。
- ・意見まとめ冊子<ステップ2中間報告>P65「**■貨物駅移転に対する考え**はいろいろあるが、沼津駅の高架化の必要性は感じている。」の後半部分はおかしい。原地区に対する意見ならば後半は不要なはずである。この冊子は各地区に対する意見をまとめた、というのが、これを見た人はそうはとらない。原地区の人がこう言った、という認識をされてしまっている。現に、「原地区は貨物駅が来なければ、高架はどうでもいいんだな」とバッシングされている。

**■PIの記録は全て公開しなくてもよいのではないか。**

4020107

- ・コミュニケーションの記録は、出来るだけ詳細に残すことは、良いと思います。しかし、その全てを公開すべきであるとは思いません。

**■情報を増やす、オープンハウスのパネルに図や写真を多くするなどの工夫をして、分かりやすい情報提供をしてほしい。**

4020108

- ・パネルは文字よりも写真を多くした方が良い。
- ・パネルの表現や文字がわかりづらい。グラフは棒グラフで。
- ・情報が少ない。

**■オープンハウスの様に事業の情報をわかりやすく知らせ、意見を集めることは良いことだ。**

4020109

- ・オープンハウスをやっていることは知らなかった、意見を聞いて進めていくのは良いことだと思う。
- ・ふらっと来て、オープンハウスで意見を聴いてもらえるのは良い。
- ・高架事業を知らなかった。
- ・オープンハウスは良い。
- ・新聞を見て来たが人も来ている中でのオープンハウスはとても良いことだと思う。
- ・住民の意向を反映したまちづくり、オープンハウスの取組みは大変良い。声の大きい人だけでなく小さい人の意見にも耳を傾けるべき。
- ・市のホームページを見ていて、イメージ図などは分かりやすい。
- ・高架事業について知ることができてよかった。
- ・このような会を多く催して、大勢の市民からの意見を聞いてほしい。

**■模型やパネルなどによる情報提供はわかりやすく、計画をイメージするのに役立つ。**

4020110

- ・ 模型やパネル展示でわかりやすかった。
- ・ 大きい模型は初めて見るがわかりやすい。（都市計画道路がわかる）
- ・ 模型が立派。
- ・ 模型がよく作られている。
- ・ 模型を見て感心。
- ・ 模型があると、イメージしやすい。
- ・ 市民文化センターにも同じような模型があった。
- ・ 高架の模型が分かりやすくて良かった。

**（２）意見把握**

分類コード

**■多くの人の意見を聞き総合的に判断してほしい。**

4020201

- ・ 他のオープンハウスで出された意見はすべて頷ける、ひとつのことにとらわれないで総合的に判断してほしい。
- ・ 反対の意見には偏った意見もあるため、大勢の意見を聴いていくことが大事。
- ・ まず意見を広く求めるべき、という意味では良い事だと思う。
- ・ 団体や企業の意見は、出向かれて聴取されているようであるが、一般市民の意見は、オープンハウスのみで待ちの状態である。東海道線沿線自治会(連合会)等へも出向いて意見聴取した方がよいのではないか。
- ・ 一人でも多くの沢山の市民の皆さんの声を聞いて下さい。
- ・ 沼津市民や東部だけでなく県全体で意見を聴くべき。私は県民モニターもしている。県土全体にバランス良く配置されている県民モニターに沼津高架について意見を聴いても良いのではないか。
- ・ 時間がかかってしまうのはやむを得ない。引き続き議論をして欲しい。

**■出された意見は発言者の趣旨に沿った形で取り扱ってほしい。**

4020202

- ・ 出された意見にはバイアスがかかっているものもあると思うが、どのように扱うのか。
- ・ イーラ d e で開催したオープンハウスに行ったが、意見や要望はどのようにまとめるのか。
- ・ 発言についてファシリテーターが書いたりしていたので、書記を別におくなどの工夫がほしい。
- ・ どう市民の意志に即したまとめにするかが心配である。

**■車座談議や勉強会などで出された発言は、発言者の確認を取った上で正確に記録を残しておいてほしい。**

4020203

- ・ 車座談議や勉強会での記録は発言者の了解の上とっておくべきだと思います。



- ・車座談議は、参加者の理解を得て、文書化(要旨のみで可)して、他の会合の状況を理解する手段にすればよい。
- ・車座、勉強会の公開、非公開について、自由な意見、本音を聞くためには非公開。記録はテープ(出席者の理解をとって)で記録し正確なものとするべきと考える。
- ・車座談議の内容は記録として、当然とっておくべき。

#### ■大学の先生や専門家などにも意見を聞いてほしい。

4020204

- ・大学の先生にも意見を聞くべき。
- ・某デザイン事務所の〇〇さんに意見を聞くと良いのでは。

#### ■主婦や若い世代を中心に幅広い年代の意見を聞いてほしい。

4020205

- ・若者が住みやすいまちにする、20～30代の人意見を聞いた方がよい。
- ・定年を超えた人たちの意見より、20～30代の人意見を聞いて考えた方がいい。10年後に誰がまちの主役になるのかを考える。
- ・年配の意見もいいですが、是非主婦の意見を聞いてほしいですね。
- ・オープンハウスでの意見の聴取は「幅広い年齢層から聞いているので良い。」と意見が委員から有りましたが、高齢者の意見ばかりだと思う。高架事業の影響を受けるのは、今の中学生や高校生、大学生の方がよっぽど長くまた強く影響を受けるので、彼らの意見を重点的に反映させる位の割合でない、どうしても高齢者の意見が強くなってしまふ。
- ・机上のコメントのみでなく、現地、人に聞くべき事があるのではないかな？それが判断の1つになり得る。
- ・市民の意見を真摯な姿勢で向き合い、こういう場を設けて戴き感謝します。できることなら色々な世代の方ともに話し合える場を設けて戴きたいです。

### (3) 車座談議

分類コード

#### ■地域の声や状況を把握してもらう場として、車座談議で立場を気にせず腹を割って話したい。

4020301

- ・車座談議で立場を気にせず腹を割って話したい。
- ・車座談議は、地域の声や状況を把握してもらう良い機会だと思っており、自分たちの意見を吸い上げる場を作ってもらえるのは非常にありがたい。
- ・車座談議の機会は沢山設けて、様々な意見を取り入れ、使える住民の力はしっかり利用していくべきだと思う。

#### ■車座談議は、議論のポイントを示して意見を求めるべきではないか。

4020302

- ・オープンハウス、車座談議において、何が問題であるのか、推進にしろ、見直しにしろ、議論のポイントを示して、論議、意見を求めるべきではないか。先のばし的手段ではダメ。

- ・本日の会合（車座談議）では高架事業に対するネガティブな意見に終始した様である。次回は市民目線でどの様にしたらよいか意見を徴収すべきである。

#### ■車座談議は公開で行った方が良いのではないか。

4020303

- ・PI委員会というのは、PIプロジェクトのすすめ方を議論する場なのですね。（知りませんでした。）これを公開するより、車座を公開した方が良いのでは？
- ・車座談議に参加しましたがメディアの取材は規制してほしくないと思います。

#### ■車座談議で問題点を語り合うことができ良かった。できれば、様々な立場の人の意見を聞きたい。

4020304

- ・（車座談議は）各項目別に問題点を語り合うことが出来、良かったと思う。
- ・（車座談議は）いい企画だと思います。市民参加の一環として、続けていただきたいと思います。
- ・（車座談議は）事業について、沼津市政について、県についていろんな不安や意見が出されて、とても勉強になった。それぞれの意見について、県・市の事業担当者、首長の意見、反論がぜひ聞きたい。
- ・（車座談議は）高架事業見直し（反対）の立場からの主張や提案が中心でしたが、参加者各人が一応ひととおり発言できたことは良かったです。
- ・反対派のガス抜きとか、合意形成（高架事業推進）のアリバイ作りという疑念や批判も一部ある中での車座談議なので、会の代表として心配もありましたが、開催の意味はあったと思います。
- ・（車座談議は）多くの意見が出され大変よかった。
- ・（車座談議は、）沼津駅の鉄道高架についての意見交換だと思っていたが、もっと幅広いテーマでの談議となったので、とりとめもなく司会進行係の方はたいへんだったと思うが、とてもうまく進行されていて意見も言い易かった。
- ・市民の意見を真摯な姿勢で向き合い、こういう場を設けて戴き感謝します。できることなら色々な世代の方ともに話し合える場を設けて戴きたいです。
- ・このような車座談議だと、賛成や反対する人同士の話し合いとなる。立場が違う人とも話し合いたいので、ステップ3はしっかり進めてほしい。
- ・皆さんそれぞれの方が意見をもっていて活発に議論ができ、効果があったと思う。
- ・高架推進の立場の意見も聞いてみたかった。
- ・全体としては、自由に討論ができたのはよかった。
- ・市民のレベル（意識）が重要・・・それなりの進み方があるのか？自由に発言させて いただきました。
- ・自由な発言ができて良かったと思います。

- ・皆さん、それぞれ言いたいことが聞けてよかったです。
- ・ソフト的な街づくりの意見を聞けて大変良かった。
- ・様々な意見が聞けて勉強となりました。
- ・様々な意見を聞き、私自身の意見も聞いていただいて、有意義な会でした。

#### ■小さな意見でも取り上げられる意見交換しやすい方法だ

4020305

- ・初めての体験でしたが、小さな事でも取り上げられてよい集いと思った。
- ・小さな意見であっても、反映していただける場であると思います。
- ・グループの意見交換は話し易く、良い方法でした。市民の意見を上手に取り上げ、市政に役立ててほしいと思う。
- ・2つのグループに別れたことで、一人ひとりの発言時間が多く取れ、良かったと思います。
- ・5～10名位の人数の車座談議で気楽に意見が出せる会合が好ましいと想います。
- ・少人数なので話しが活発になったと思います。進行もわかりやすく、良かったと思います。

#### ■行政からの情報提供により自分の意見の視野が広がった

4020306

- ・行政からの情報提供もあり、自分の意見が一人よがりの意見にならず、いくらか客観性を持てたと 思います。
- ・説明がとてもわかりやすく、良かったと思います。
- ・現状を知ることができて良かったと思います。
- ・土木事務局の方々の中立かつ真摯な姿勢を伺う事が出来て良かった。

## (4) 勉強会

分類コード

#### ■勉強会は、様々な立場の人が、議論する場であり、合意形成を図る上で有効であると思われるので、是非開催していただきたい。

4020401

- ・勉強会はいつ始まるのか、住民との対話は考えているのか。
- ・一刻も早い勉強会のスタートを望みます。
- ・勉強会をぜひ実現してください。
- ・勉強会は、いつから始まるのか？はやく勉強会に参加したい。勉強会を実施しなくて、平成25年3月までに結論がでるのか？
- ・オープンハウスと車座談議のみでいつ勉強会が始まるのか。
- ・勉強会では”高架ありき”ではなく”考えうる策を予断なく検討”で一刻も早くスタートを。
- ・オープンハウスや車座談議の意見は、単発的で線形的な意見が多いので「勉強会でそれらの意見を集約する目的で行うならば意義が有る。」との委員の意見通りであると思う。
- ・勉強会をなるべく早く立ち上げて意味ある深い話し合いを進めていただきたいと思います。予定を早めに公表してください。

- なぜ勉強会が開けないか？推進・反対のそれぞれの思惑が、開催を困難にしているように思います。
- 早く勉強会を開いてほしい。意見を言いたい。
- P Iプロジェクトの中に計画されております「勉強会」が6月より開始されることになっていましたが、実施されておりません。推進派と見直し派の合意形成を図る上では、双方が出席し、議論をすることがきわめて大事だと思います。早急に「勉強会」が開催できるように働きかけをお願いいたします。
- 勉強会を沼津駅周辺で実施するなら、勉強会そのものからオープンな議論なので、〇〇会役員・代表という選別ではなく、広く各年齢層から市民・企業等決定していくべきである。（団体から選ぶのではなく）なぜなら立場で話をしたくなるため。
- 勉強会はなぜ開けないのか？新聞で推進派が参加しないからだと読んだが本当か？
- 一人でも多くの沼山の市民の皆さんの声を聞いて下さい。一日も早い勉強会の実現を望みます。
- 沼津駅南北交通問題の本題の勉強会が始まらず、年度末の結論の時間が迫ってくる。県職員は川勝知事に正しい状況、情報、数値、市民の気持ちを伝えているのか。

**■合同勉強会はホール等の大きな会場で、公開で実施してほしい。**

4020402

- 合同勉強会はホール等の大きな会場で、公開で実施してほしい。

**■事業が実施されているなかで、勉強会で議論をする必要があるのかわからない。**

4020403

- 先の見えないP Iを実施するくらいなら、事業へ反対している地権者を直接説得した方が早い。20年間も高架化推進でやってきて、事業着手もしているのに、今さら勉強会と言われても困る。
- 都市計画決定しているのに、今さら勉強会と言われても困る。賛成派と反対派で喧嘩になってしまう。人々の仲が悪くなるだけ。
- P Iについては、まちづくりについての基礎知識を勉強する場であると認識しており、20年後、30年後について真剣に考えるために参加する。P Iは計画段階から始めるもので、この取組みは本来のP Iとは違うのではないか。
- 早期に高架の着工を望んでおり、高架推進を願っているため、高架について改めて議論する勉強会には参加する立場にない。決してP Iを否定する訳ではないが、土俵が違う。

**■問題意識の共有や将来のまちづくりについての議論を行い、意見を集約するためには勉強会を開催することが重要だと思う。**

4020404

- オープンハウスや車座談議の意見は、単発的で線形的な意見が多いので「勉強会でそれらの意見を集約する目的で行うならば意義が有る。」との委員の意見通りであると思う。

- ・この事業に関わる問題意識の共有化や将来のまちづくりのあり方などを議論するためにも一刻も早い「勉強会」の開催が求められていると思います。

**■勉強会が高架ありきで話し合う、ガス抜きのための場だとしたら出る意味がない。**

4020405

- ・県が高架推進の方針であれば、勉強会で議論する必要はない。反対派のガス抜きのためにつくられた場へ出ていくほど暇ではない。

**■勉強会で議論しても意見の対立はなくなる。それどころか更に対立を深めるだけではないか。**

4020406

- ・賛成派と反対派で喧嘩になってしまう。人々の仲が悪くなるだけ。
- ・結局、PIを始めて、勉強会ひとつとっても賛成・反対の対立構造が解消されず、今までと何も変わらない。
- ・今でも賛成・反対の対立構造になっているのに、勉強会を実施すれば余計対立してしまうのではないか？これ以上、波風たてないで欲しい気持ちもある。
- ・勉強会で賛成・反対の言い合いとならないように、ルールは文書化し、参加者へ説明して欲しい。

**■勉強会で何を議論するのか、勉強会の位置付けがわからない。**

4020407

- ・勉強会の位置付けは、代替案も決定するのか。
- ・はじめに勉強会の意図するところが分からないとの意見にはびっくりしたが、なるほどとも思う。

**■勉強会には個人と組織の代表と、どちらの立場で参加すれば良いのか迷う。組織の代表という立場で話すのではなく、個人として話す場にすることが良いのではないか。**

4020408

- ・勉強会は団体からの推薦によりメンバーを決めるが、参加者個人の意見と組織としての意見は異なるがそれでよいのか。
- ・勉強会を沼津駅周辺で実施するなら、勉強会そのものからオープンな議論なので、〇〇会役員・代表という選別ではなく、広く各年齢層から市民・企業等決定していくべきである。（団体から選ぶのではなく）なぜなら立場で話をしたくなるため。

**■勉強会での質問には出来るだけ対応し、検討内容は県が責任を持って公開してほしい。**

4020409

- ・勉強会で出た質問等に対応できるようにして欲しい。特に沼津市役所に関連するもの。
- ・勉強会で実施した内容は、自治会の集会で県から説明して欲しい。自治会の中には、勉強会参加者に対し、人それぞれの思いを持っているため、参加者からの報告という形式にしたくない。

## ■勉強会では、客観的なデータを使いながら議論を進めてほしい。

4020410

- ・勉強会の議論の中で出された意見の根拠を深める議論が必要である。
- ・勉強会の話し合いで客観的なデータが必要になってくると思います。
- ・意見の聞きっぱなしだけでなく、その検証・調査を都度行い、フィードバックが必要。
- ・事業者の意見政策に当たっては、交通関係者としては、経営的な見方からの意見になってしまうのでは！市民にとってどうかとの見方が大事であると思う。

## (5) P I 委員会

分類コード

### ■健康文化タウン構想等の市民の提案やこれまで述べてきた考えを、PI委員にしっかり伝えてほしい。

4020501

- ・健康文化タウン構想をP I 委員会でも伝えてほしい。
- ・「未だ多くの市民が勉強会の目的が判らないのでは」との委員コメントについて、県に対して、私は十分理解した上で「「鉄道高架ありき」では、勉強会に参加しない」と申し入れてあるのに、本日の会議ではそのことについて一切言及されていなかったのは不可思議だ。
- ・P I 委員が6人中、3人(半分)しか参加されていないのは誠に残念。

### ■委員会で何を到達点として議論しているのかが見えづらく、前向きな議論がなされていない印象を受けた。

4020502

- ・沼津駅付近鉄道高架事業に関するP I 委員会として、何を到達点とするか不明。本質をはなれて、枝葉の論議になりすぎているのではないか。
- ・住民の声を聞いているという行政のアリバイづくりのためのP I 委員会という印象を強く感じた。
- ・委員が3人出席、学者（沼津の人ではない）ばかりではどうもいつまでたっても事業の内容や方向に具体策を作れないような気がする。
- ・P I 委員会が6人中3人欠席、1人遅刻とはいったい何の為に今日開催したのか、事前に話し合うべきことで、今日のようなことは回避された筈。傍聴者として、市民として、大変失望をしました。
- ・委員の方の答弁がひとりというのは如何なものか。県市も全く顔が見えていない。何の為にP I 委員会だったのか良くわからなかった。
- ・目的をボカしている回答（主体）が多い。つまらない議論だけして（形式的）やった形だけで中身なし。市民に対する配慮がなく、又個人では傍聴だけしか出来ない。
- ・第7回P I 委員会を見たが、結論を先延ばしにしている。これでは、いつ終わるのかわからない。

- 委員会は沼津市で、傍聴者も参加しやすい日程で開催してほしい。 4020503
- ・PI委員会、5回目にして初めて現地で開催となり、驚いている。
  - ・土曜日実施、かつ沼津市での実施(会議開催)は適切。
- PI委員会とは、PIプロジェクトのすすめ方を議論する場ということが理解できた。 4020504
- ・PI委員会というのは、PIプロジェクトのすすめ方を議論する場なのですね。(知りませんでした。)
- PI委員会では、効率的な運営を行い、有意義な議論をしてほしい。 4020505
- ・これまで開催された車座談義、勉強会、OHで出された意見集(個別の)に関わるPI委員同士間のより突っ込んだ意見、議論の時間が少ない。当局の説明時間が多すぎる。事前配布されていないのでは。
  - ・報告事項が多すぎて質疑応答が主な議論となり、委員の意見交換が十分でなかったように感じました。

## (6) ファシリテーター

分類コード

### ■ファシリテーターは公正に選んでほしい。

4020601

- ・ファシリテーターを公正に選んで欲しい。

### ■ファシリテーターは、多くの人から意見を吸い上げていて良かった。

4020602

- ・事務局の皆様及びファシリテーターの方々とても良かったです。
- ・多くの人から意見を出す司会者の腕がいい。
- ・司会者の進め方はとても良かったと思う。
- ・ファシリテーターの進め方が良く、意見が出しやすかった。

### ■ファシリテーターは議論を中立的な立場で進めてほしい

4020603

- ・時々、ファシリテーターの人が方向を出そうとすることがあったので、注意してもらった。
- ・まちづくりの關係に重きを置いてほしい・・・誘導質問に近いと思った。推進する側の考えが良くわからない。

## (7) ニュースレター

分類コード

### ■ニュースレターをもっと多く出してほしい

4020701

- ・PIプロジェクトニュースは、もっと回数を出せないか。

## (8) その他

分類コード

### ■特定の市民だけでなく広く一般から参加できるような議論の場があるといい。

4020001

- ・座長から提案された「公開討論会」も計画していただきたい。
- ・勉強会が開催不能の場合、意見交換会に賛成です。
- ・委員の求める勉強会や市民へのPRの方法を実施してほしい。公開勉強会だと一般市民の参加や事業への理解度が進むと考える。



# (参考資料1)沼津高架 PI プロジェクト・PI 実施計画



## 沼津高架 P I プロジェクト・P I 実施計画

平成 24 年 4 月 静岡県  
(平成 25 年 3 月改訂)

静岡県では沼津駅付近鉄道高架事業について徹底した合意形成を図るため、パブリックインボルブメント(PI)を実施することとしました。パブリックインボルブメント(PI)は、市民や関係者の皆さんとコミュニケーションを図りながら計画の検討を進める取組みです。このPI実施計画は今後実施するPIの進め方、実施体制などを定めたものです。

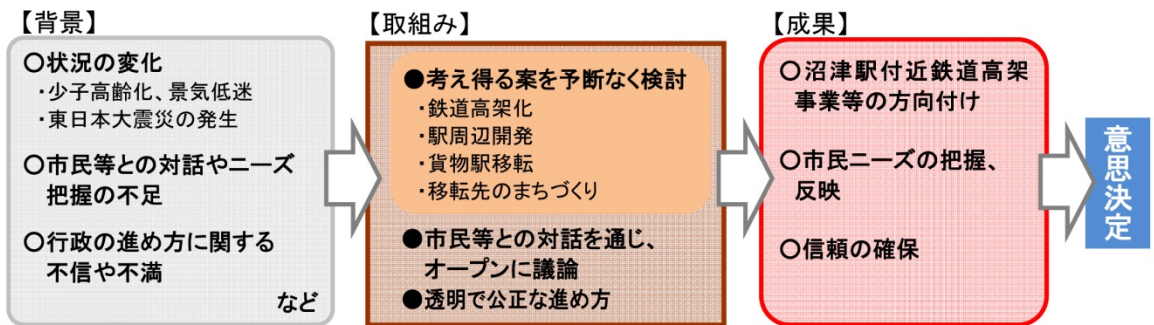
### ●最大限のコミュニケーションを図っていきます ～沼津高架P Iプロジェクトとは～

沼津駅付近鉄道高架事業は、事業着手から約10年が経過しました。これまでの県の取組みを振り返ると、市民の皆さんとの対話やニーズの把握が十分でなく、結果的に行政の進め方に対する不信や不満を抱かせてしまい、率直に反省しております。

そこで、静岡県では、平成23年6月の沼津駅付近鉄道高架事業に関する有識者会議の報告書を受けた県の推進方針に基づき、改めて沼津駅付近鉄道高架事業等の方向付けをするため、沼津高架PIプロジェクトを立ち上げました。

沼津高架PIプロジェクトでは、鉄道高架化や駅周辺開発、貨物駅の移転など様々な論点について考え得る案を予断なく検討し、市民や関係者の皆さんと徹底したコミュニケーションを図りながら意見を聴き、オープンに議論します。これらは、第三者の有識者で構成するPI委員会が監視し、助言・評価することで、透明性、公正性を確保します。

このような取組により、市民や関係者の皆さんのニーズを把握、反映し、信頼の確保に努めます。



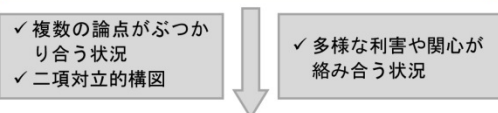
### ●互恵的解決を目指します ～沼津高架P Iプロジェクトのビジョン～

沼津高架PIプロジェクトでは、正当な理由なく個人が犠牲になるような不条理や多くの市民が不利益を被る状況避ける(不幸を生まない)ことで地域や個人にとっても、公共の利益にとっても相互に価値のある解決策を模索します。

そこで、以下の4点をPIの基本理念として、現在のような複数の論点がぶつかり合ったり絡み合ったりしている二項対立的状況を脱却し、互恵的解決を目指します。

**PIの基本理念**

- 「不幸を生まない」解決策の模索
- 沼津中心市街地の活性化と拠点地区まちづくりの推進
- 次世代につながる社会資本の整備
- 建設的、協調的、自律的、公正な議論と信頼構築



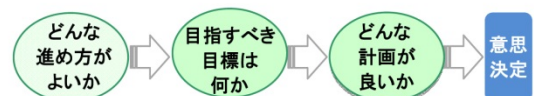
**互恵的解決**

- ✓ 関連する複数の論点を含む様々な解決策を対象
- ✓ 多様な利害や関心がそれぞれ顧みられる解決策を選択

### ●予断なく、透明で公正に進めます ～沼津高架P Iプロジェクトの進め方～

- ①議論が混乱しないよう、段階的にステップを踏み、一つ一つ確認しながら進めるプロセスとします。
- ②各ステップで何を達成するのか、どんな方法でコミュニケーションするのかなど、検討の進め方をPI実施計画で明確にし、市民等と共有することで公正に進めます。
- ③まずは目指すべき目標を設定し、その後、計画内容を検討します。
- ④計画内容は、様々な角度から複数の案を見比べ、どの計画が総合的に良いかを検討します。
- ⑤各ステップでPIを実施し、直接的・間接的に多重多層の対話を行い、相互の理解を図ります。

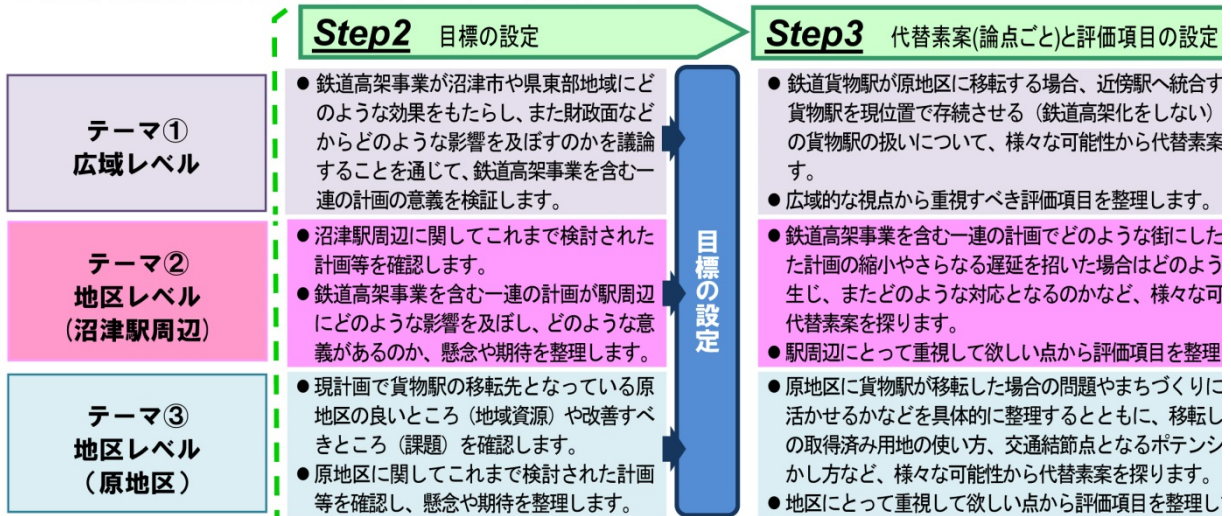
◇沼津高架PIプロジェクトは、PI委員会が監視し、助言、評価します。PIプロジェクトで検討した結果を判断材料にして、意思決定がなされます。



●まずは目指すべき目標を明確にし、一つ一つ確認しながら進めていきます ～沼津高架PIプロジェクト

		H23 年度		H24・H25 年度	
検討の ステップ		<b>Step 1</b> PI実施計画の策定	<b>Step 2</b> 目標の設定	<b>Step 3</b> 代替素案(論点ごと)と評価項目の設定	<b>Step 4</b> 代替案(パッケージ)
		✓沼津高架PIプロジェクトの進め方を定めたPI実施計画を策定します。	✓鉄道高架や貨物駅移転、さらには沼津全体や移転先地区の現在の問題や将来像を検討し、プロジェクトの目標を定めます。	✓目指すべき目標を達成するための複数の代替案を比較評価の視点を設定します。 ✓まずは論点となるテーマごとに代替素案を検討し、み合わせ、相互に関連づけた代替案を検討します。	
コミュニケーションの方法	ホームページ 広報紙など	PI実施計画	Step2_PI手法 Step2_確定内容 Step3_PI手法	Step3_確定内容 Step4_PI手法	Step4_確定内容
	オープンハウス	(複数回実施)	(複数回実施)	(複数回実施)	(複数回実施)
	車座談議		(複数回実施)	(複数回実施)	(複数回実施)
	勉強会				
	パブリックアウト				
PI委員会	審議 PI実施計画への助言	PIの監視 Step2_PI手法助言	審議 Step2_PI結果評価 Step3_PI手法助言	PIの監視 Step3_PI結果評価 Step4_PI手法助言	審議 Step4_PI結果評価 Step5_PI手法助言

●複雑な議論を整理しながら進めます ～議論する内容～



●多重多層にコミュニケーションを図ります ～コミュニケーションの方法～

広く情報を提供する手法や、深く内容を議論できる手法など、多様なPI手法を活用し、地域のニーズを把握します。

↑ 広く ↓ 深く

ホームページ、広報紙など  
オープンハウス  
車座談議  
勉強会

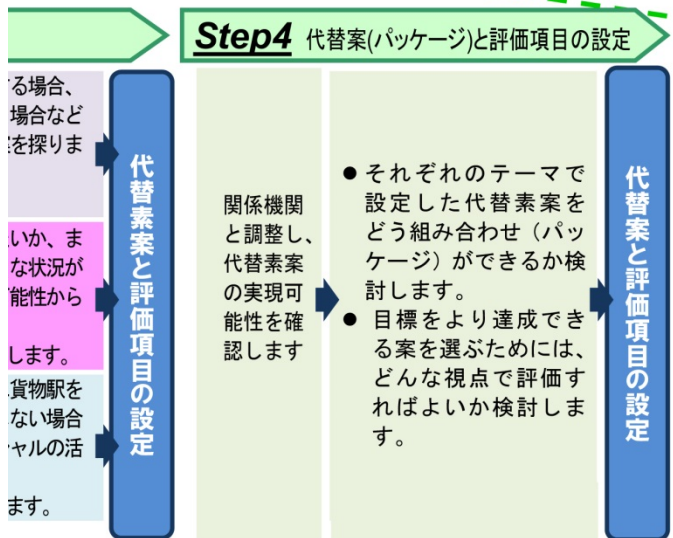
◆ F A X や e-mail で常時ご意見を募集しています。詳しくは裏面をご覧ください。

◆ホームページ・広報紙  
沼津高架PIプロジェクトの検討状況や各ステップで決まったことなどを、ホームページや広報紙でお知らせします。広報紙は沼津市内の随所で配布します。

◆オープンハウス  
市民の皆さんの集まる情報や進捗状況で情報提供し、PI運を伺います。市民の皆さんが情報を提供する機会も設けます。

トのプロセス～

<p>Step4 代替案(パッケージ)と評価項目の設定</p> <p>を予断なく検討し、 、次にそれらを組 ト。</p>	<p><b>Step5</b> 代替案の比較評価</p> <p>✓代替案を比較評価し ます。</p>	<p><b>Step6</b> 推奨案の選定</p> <p>✓意思決定にあたり推 奨する案を選定する とともにその根拠を 整理します。</p>
<p>p4 確定内容 p5 PI 手法</p>	<p>Step5 確定内容 Step6 PI 手法</p>	<p>Step6 確定内容 PI 結果の総括</p>
<p>(複数回実施)</p>	<p>(複数回実施)</p>	<p>(複数回実施)</p>
<p>回数実施)</p>	<p>(複数回実施)</p>	<p></p>
<p>PI 監視 審議 PI 結果評価 PI 手法助言</p>	<p>PI 監視 審議 Step5 PI 結果評価 Step6 PI 手法助言</p>	<p>PI 監視 審議 Step6 PI 結果評価 PI 結果の総括</p>



●多くの論点を総合的に判断します  
～議論のテーマ～

議論の内容は幅広いものになるため、まずは、テーマを3つに分けて議論を進めます。  
その後、3つのテーマは相互に関連するので、それぞれを関連づけ、組み合わせて検討します。  
議論の展開によっては、新たなテーマについても検討します。

**テーマ① 広域レベル**

- 鉄道高架事業を含む一連の計画の意義
- 貨物駅の近傍駅統合や現位置での存続の可能性など

ホームページや広報紙等で情報を提供し、オープンハウスや車座談議等で意見交換します。  
テーマ②③で実施する勉強会での議論も踏まえ、専門家の助言を得ながら検討を進めます。

**テーマ② 地区レベル(沼津駅周辺)**

- 鉄道高架事業の計画内容や事業スケジュール
- 沼津駅周辺の開発の計画内容や事業スケジュールなど

ホームページや広報紙等で情報を提供し、オープンハウスや車座談議等で意見交換します。  
また、勉強会でも議論しながら検討を進めます。

**テーマ③ 地区レベル(原地区)**

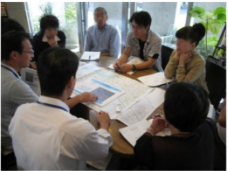
- 貨物駅の移転先とまちづくり
- 貨物駅移転先の拠点形成など

ホームページや広報紙等で情報を提供し、オープンハウスや車座談議等で意見交換します。  
また、勉強会でも議論しながら検討を進めます。


場所で、計画に関する情報をパネル展示し、営業事務局長がご意見を伺います。



◆車座談議  
PI 運営事務局が自治会や団体などへ伺い、鉄道高架事業を含む一連の計画、市全体や駅周辺の計画などについて情報を提供し、意見交換することで、情報の共有を図ります。皆さんからの開催要望にも応じます。



◆勉強会  
これまでの計画やまちづくりの考え方を共有しながら鉄道高架化計画の意義や地区の資源、課題、代替案や評価項目に関して議論します。参加者は、主に鉄道高架化計画に関心のある団体等から推薦して頂き、仲介者の第三者を交え、同じメンバーで継続的に進めます。テーマ②とテーマ③に関する勉強会をそれぞれ設置し、テーマ①の議論も交えながら進めます。

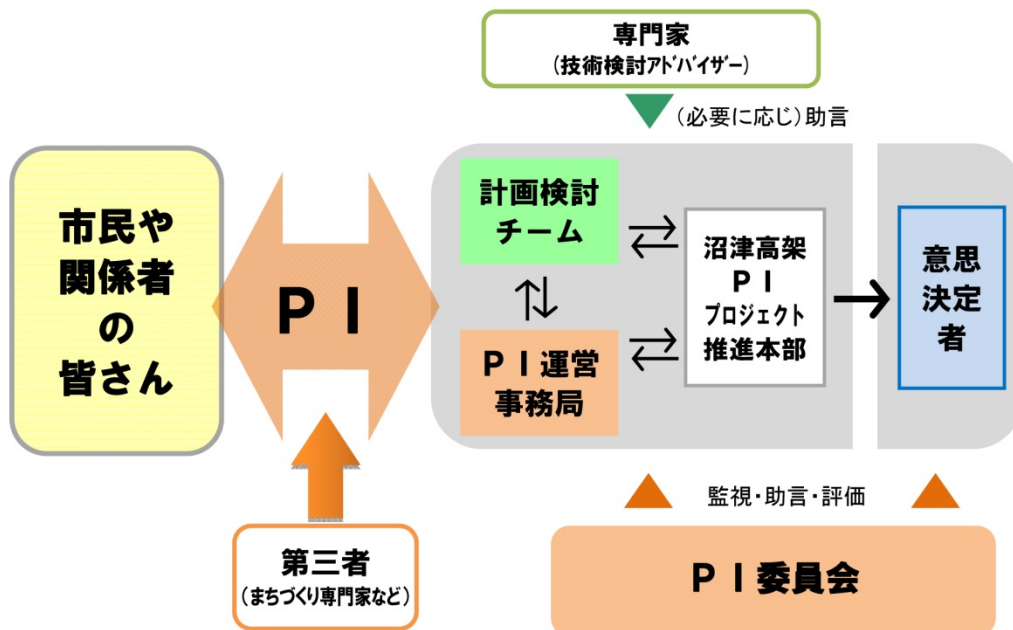


## ●透明で公正な体制を進めます ～実施体制～

沼津高架PIプロジェクトは透明で公正に進める必要があります。

そのために次のような体制を進めていきます。

- ・PI運営事務局は、市民や関係者の皆さんとコミュニケーションを図る役割を専任的に担います。
- ・まちづくり専門家などの第三者は、コミュニケーションの場での議論の仲介役を担うとともに、中立的な視点でも情報発信します。
- ・計画検討チームは、技術的な計画検討を行います。必要に応じ、専門家から助言を受けながら進めます。
- ・沼津高架PIプロジェクト推進本部は、多様な利害や関心を踏まえながらステップごとの結論を出します。また、意思決定にあたり、計画の推奨案を選定します。
- ・沼津駅付近鉄道高架事業の方向付けは、PIプロジェクトでの検討結果を判断材料にして、意思決定者が行います。



## ◇PI委員会の役割

PI委員会は、以下の視点から沼津高架PIプロジェクトが透明で公正に進められているかを監視し、助言・評価するものであり、計画内容の評価や事業の方向付けをするものではありません。

### 【PI委員会による監視、助言、評価の視点】

- ✓ 多様な利害や関心を調整して互恵的な解決を模索しているか
- ✓ どのステップの検討をしているか明確にしながら進めているか
- ✓ 議論が混乱しないよう、各ステップの趣旨に応じた検討を行っているか
- ✓ 多様な利害や関心を踏まえた上で、目的や代替案、評価項目を設定しているか
- ✓ 市民や関係者との多重多層のコミュニケーションを行っているか
- ✓ 積極的かつ適切に情報を提供しているか、十分に意見を聴き論点を把握しているか
- ✓ PI委員会の助言を踏まえて、適切にPIを実施しているか

## 沼津高架PIプロジェクトにご意見をお寄せください！

静岡県では、沼津高架PIプロジェクトを実施しています。2～3ページの方法で市民の皆さんとコミュニケーションを図っていくほか、E-mail や FAX でも常時ご意見を受け付けています。ぜひご意見をお寄せください！

※寄せられたご意見は、差出人の名前や住所を除き、原則として原文どおりホームページなどで公開します。非公開を希望される場合は、その旨を記載してください。

※意見に対する個別の回答はいたしません。一定期間毎に意見を集約して、ホームページなどで回答します。

ホームページアドレス: <http://www.pref.shizuoka.jp/kensetsu/ke-830/kouka/>

沼津高架PI

E-mail: numazu-pi@pref.shizuoka.lg.jp FAX:055(926) 5527

静岡県交通基盤部都市局街路整備課 ・ 沼津土木事務所都市計画課

## (参考資料2)鉄道高架事業に関連する事業者へのヒアリング結果

沼津高架PIプロジェクトでは、車座談議の一環として事業者へのヒアリングを実施しています。PI委員会においても「鉄道事業者をはじめとした事業者の意見もしっかりと聴き、市民に周知すべき」との指摘がありました。これまで伺った各事業者からのご意見をお知らせします。

### 1)鉄道事業者（東海旅客鉄道株式会社）

#### ①沼津駅付近鉄道高架事業に対する考え方

- ・沼津駅付近鉄道高架事業は、沼津市都心部における交通の円滑化や南北市街地の分断の解消を目的として、事業主体である静岡県において計画された都市計画事業。JR東海は、静岡県が策定した現在の高架事業計画について協議を受け、鉄道事業への影響を検討した上で、当該事業計画に協力すべく同意している。

#### ②沼津高架PIプロジェクトに対する考え方

- ・JR東海は既に、静岡県が策定した現在の高架事業計画について協議を受け、同意している立場。沼津高架PIプロジェクトは事業主体である静岡県が、改めて沼津駅付近鉄道高架事業等の方向付けをするために進めているということなので、県がPIの結果として協議内容を変更する場合には、県より協議されるものと認識している。

#### ③事業計画変更の影響

- ・事業の変更を計画する場合は、従前のJR東海の対処方を変更することが必要となると思われるので、早急に協議いただきたい。

## 2) 鉄道事業者（日本貨物鉄道株式会社）

### 1 沼津駅付近鉄道高架事業（以下「本事業」）に対する考え方

- 沼津貨物駅の機能が維持されることを前提として、本事業の推進に協力している。なお、貨物駅の機能維持は、静岡県が各所との調整を経て策定された現在の移転計画によりなされるものと考えている。

### 2 沼津高架PIプロジェクトに対する考え方

- 本事業及び一連のまちづくり計画について、あらためて方向付けをするために、静岡県が行政上の取り組みとして実施しているものと認識している。

### 3 事業計画変更の影響

- 事業計画変更の内容、程度に関わらず、現在の沼津貨物駅の機能は当然、維持されるものと考えている。なお、本事業を変更する際は事業主体である静岡県から、あらためて協議があるものと認識している。
- また、区画整理事業エリアにも土地を所有するJR貨物は、換地計画が完了しない状態で事業が中断、或いは長期化することとなれば土地利用上大きな制約、影響を受けることとなる。

### 3)通運事業者

#### ①鉄道高架事業や沼津高架PIプロジェクトに対する考え方について

- 原地区への貨物駅移転は、トラック輸送の距離が延びて場合によりコストアップになるが、県の方針であり、JR貨物も協力しているので、当社でも協力する立場である。
- 鉄道高架事業や区画整理事業の先行きがわからないので、設備投資や修繕の計画が立てにくい。

#### ②集配エリア・取扱品目について

- 沼津、三島、裾野、御殿場、小山、伊豆全域。
- 工業製品、原材料、飲料や食品、牛乳や青果物など。

#### ③貨物輸送のメリットについて

- 長距離輸送のコストが安い。北海道や九州など長距離輸送の運賃は、トラック輸送に比べてかなり安価である。CO2排出量もトラックの1/6程度で済むため環境にやさしい。
- トラック輸送では難しい重量物や長尺物も運んでいる。

#### ④沼津貨物駅が廃止、あるいは他地区に移転した場合の影響について

- トラック輸送の距離が延びてコストアップになる。CO2排出量も増える。
- 取引をやめる顧客も出てくると思う。
- 東部・伊豆地区での通運事業の営業が非常に難しくなると思う。

#### 4) 港湾事業者

##### ① 沼津高架PIプロジェクトについて

- すでに着工している事業であるので、PIプロジェクトの出発点に疑問を感じる。

##### ② 鉄道高架事業について

- 鉄道高架事業は、当社に直接的には影響ないと思われる。
- ただ、高架化による南北市街地の一体化や踏切除却により、鉄道、船舶、トラックを含めた物流全体には良い影響があると思う。
- モーダルシフトが時代の流れである。鉄道や船舶での輸送はトラック輸送に比べてCO2排出量も少ないため、京都議定書にも貢献している。東部地域の物流を沼津に収斂し、効率化を図るべきではないかと考えている。

##### ③ 港湾運送事業について

- 取扱貨物は、主に、金属くず、化学薬品、砂・石材等である。
- 金属くずなどは、愛鷹山など山でストックしている。ガードの走行には苦労しているようだ。化学薬品は港で積み下ろしを行い、関連会社へ輸送している。
- 高架化により南北の往来がスムーズになれば、埠頭を利用する物流企業などにはメリットがある。

##### ④ 港の観光について

- 駅周辺に魅力があれば黙っていても人は集まる。港への観光客のうち、8割は首都圏から車でやって来る。そのほとんどはリピーターである。リピーターがいないと観光業は持続しない。
- 東名利用料が一時的に1,000円になった頃から、首都圏からの観光客が増えた。地理的に近く、新鮮な魚介類を使った食事、干物などの土産、競り、びゅうおや水族館など、港で一日楽しめる。
- 若山牧水や井上靖、芹沢光治良、明治史料館などもうまく活かせば観光資源になる。



## 5)バス事業者

### ①バス事業の現状

- 路線バスの他、観光バスや貸切バスも三ツ目ガードやあまねガードを走行するが、渋滞で通過に時間を要し、定時性が確保できず苦勞している。（観光バスや貸切バスは、線形や高さ制限の不安から三ツ目ガードは通らないようにしている会社も有り）
- バス利用者は年々減少傾向にある。朝夕は通勤通学である程度利用されるが、日中の利用が少ない。日中、駅や駅周辺の施設に人が集まらなると、バス利用者が増えない。

### ②バス事業の営業上の課題と、その解決に向けて望むこと

- 渋滞の解消、特にガード付近での渋滞解消を望む。渋滞があると、定時性が確保できず、お客様にご迷惑をかけてしまう。
- 駅前のバス乗場に定時にバスが到着するためには、駅の周辺に時間調整のためのバスの滞留スペースが必要であるが、現在は十分確保されていないため苦勞している。駅周辺を整備していく際には考慮してもらいたい。

### ③鉄道高架事業に対する期待や懸念

- 駅周辺の交通事情が改善され、渋滞が減り、バスの定時制が確保できるのは歓迎すべきこと。
- 現在、高架を見据えての路線展開や設備投資等は、具体的に検討していないが、高架化により定時性が確保できれば、新たな路線展開や増便、ルート変更などはあり得る。
- 沼津駅の北側を走る路線も駅南口から発着しているが、駅の南北間を人が歩ける様になれば、駅北口から発着する路線が増やせ、時間短縮にもなると思う。

## 6) タクシー事業者

### ① タクシー事業の営業上の課題と、その解決に向けて望むこと

- ミツ目ガードやあまねガードは渋滞しており、冠水の心配もある。日吉・高田の踏切付近も朝晩は渋滞している。タクシーは基本的に最短ルートを走行するため渋滞にはまりやすいし、渋滞にはまると料金も上がるので、結局お客様にご迷惑を掛けてしまう。
- 沼津駅からの乗客は減っており、観光目的での利用客もほとんどない。
- ファルマバレー構想と絡めて、大勢の学生を集める仕掛けをしていけば、活気が出るのではないか。まちが元気にならないと、商売も難しくなる。

### ② 沼津高架事業などに対する期待や懸念

- 渋滞解消に加え、津波対策や日吉・高田の踏切付近の安全性、市街地の南北分断解消のためにも高架は必要である。
- ある程度予算を掛けて社会基盤を整備しないと地域が活性化しない。仮に高架が中止になった場合は、これまでの投資が無駄になってしまう。
- 現在、高架を見据えての事業展開や設備投資等は、具体的に検討していないが、東部コンベンションセンターのオープンに伴い変化するタクシー需要に対応していきたい。
- 東部コンベンションセンター完成後は、アフターコンベンションで東部・伊豆地域への波及効果が見込まれるし、交流人口が増えれば、まちや地域が活性化していくと思う。

## 7)大型店舗

### ① 商圈や来客者の交通手段等について

- 車での来客者は、平日よりも休日の方が多い。

### ② 今の沼津駅周辺の地域での課題や心配なこと

- 沼津は観光業を大切にしなければならないと思う。観光客が1日中楽しめるまちづくりをすべき。
- 観光も、ウォーキングや食などと絡める等の工夫をし、マンネリ化させてはいけない。
- メディアからの発信も大切。沼津もメディアを使った広報をもっとすべき。
- ガードは狭くて薄暗いので、夜は怖いから通りたくないという声は聞いたことがある。

### ③ 沼津駅周辺に必要な機能・施設について

- 新東名のNEOPASA駿河湾沼津は全国的にも有名なので、そこへのスマートインター設置や、そこから沼津市街までの道を整備すべき。
- 沼津駅北口側には、店が少ない。駅北をもっと活性化させるような施設があるといい。
- 駅周辺に、観光や医療などの施設があるといい。

### ④ 沼津駅付近鉄道高架事業について

- 鉄道高架後のまちの変化について、想像が難しい。高架事業の効果を知りたいので、他都市の先進事例をもっと紹介すべき。
- 現状は、歩行者が沼津駅の南北を行き来しにくい。それが行き来しやすくなれば、まちは変わっていくと思う。
- 美術館、B級グルメ、農業、観光など、新しいモノを取り入れたまちづくりが良いと思う。マンネリはいけない。

## 8)トラック事業者

### ①トラック事業を展開する上での課題と、その解決に向けて望むこと

- ミツ目ガードやあまねガードは慢性的に渋滞している。特に、朝晩の通勤時間帯は渋滞がひどい。
- ドライバーはプロなので、経験や勘に基づいてスムーズに走行できそうなルートを選んで走っているが、大型車両は通行できるルートが決まっているので、渋滞にはまる時もある。携帯電話で渋滞情報を共有している会社もあるようだ。渋滞解消のため、高架化には期待している。
- 日本の物流の9割はトラック輸送である。小回りもきくし、貨車との積み替えもない。ただ、高速道路料金やガソリン代などの負担と、帰りに積んでくる荷物の受注が難しいこともあり、遠距離便は利益が出にくい構造である。

### ②沼津高架事業などに対する期待や懸念

- 駅周辺が高架化され、南北を繋ぐ道路が整備されれば、駅南から東名、新東名、スマートICへのアクセスが飛躍的に向上することになるので期待している。
- 高速道路・幹線道路を繋ぐ道路網や新ルートが整備され、輸送時間が短縮すればコストダウンに繋がるため、期待している。
- 近年、海外シフトなどで沼津から企業が出て行ってしまい、顧客が減っている。新貨物駅が出来て貨物の取扱量が増えれば、トラック輸送の仕事も増える可能性があるかと期待している。
- 現在、高架を見据えての事業展開や設備投資等は、具体的に検討していないが、東名、新東名のIC付近に物流拠点が整備され、運輸事業者向けの補助制度などがあれば、新たに進出する事業者は増えると思う。

## 9)原地区における事業者

### ① 原地区に立地し事業展開されている企業として、原地区の課題や期待について

- 駿河湾環状道路の西区間延伸については、国道1号バイパス渋滞解消が期待できる。
- 駿河湾環状道路の西区間延伸やスマートインターチェンジが設置されたとしても、まちに魅力がなければ通過されるだけである。ただし、関東圏と中京圏の中間地点に位置しており、物流的には一等地になるだけのポテンシャルはあると思う。
- 立地上、一番困っているのは大雨時の道路の冠水であり、この5～6年は以前に比べて冠水する頻度が高まっている。従業員は沼津市、富士市在住者が多く、車での通勤が多いが、会社の前の道路が冠水すると通勤ができず、操業に支障をきたすことになる。新放水路の整備の早期実現に期待したい。
- 建物が海に近いので、想定上では津波被害はないということになっているが、社員には地震が来たらすぐに避難するように言っている。
- 東京などからのお客さんを案内する飲食店などが原駅の周りには少ないので、原駅周辺の活性化を望む。
- お客さんを案内する飲食店などが原地区にはないが、逆に沼津港へ連れて行った方が喜んでもらえる。満足してもらえばプライベートでも来てくれるので、結果的に、沼津としての活性化にもつながる。
- 原駅付近では、南北を往来できる道路か通路がないと活性化していかれないと思う。

### ② 原地区における自然環境について

- 幹線道路の沿道ではトラックなどの騒音はあるが、都会などに比べたら、まち全体が格段に静かなので仕事などに集中できる。

### ③ 沼津駅付近鉄道高架事業（新貨物駅）について

- 鉄道高架事業により、会社に直接的な影響はないと思う。製品は主にトラック輸送であり、鉄道貨物による輸送は行っていない。

■ご意見・お問い合わせは 沼津高架 PI プロジェクト・PI 運営事務局まで■



沼津高架PI 

- 郵送 〒410-0055 静岡県沼津市高島本町 1 番 3 号  
静岡県沼津土木事務所 都市計画課内 PI 運営事務局
- FAX 055-926-5527
- メール numazu-pi@pref.shizuoka.lg.jp

URL : <http://www.pref.shizuoka.jp/kensetsu/ke-830/kouka/index.html>

TEL : 055-920-2222

