

勉強会は、沼津高架 PI プロジェクトの中心的なコミュニケーションの場として実施してきました。勉強会では参加者の皆さんが、ステップに沿った議論を重ねてきました。(沼津駅周辺地区・原地区で各 5 回、合同開催にて 7 回、合計 17 回開催しました。)

その議論を踏まえ、勉強会最終回には、参加者の総意として右記の「勉強会における共通認識～今後の地域づくりの進め方について～」がまとめられました。



* * *

PIプロジェクトの成果

～プロジェクトレポート(概要)について～

PIプロジェクトでは、勉強会や車座談議、オープンハウス等での皆さんとの対話を通じて、主に以下の成果が得られました。今後、次の段階へ進む際には、これらの成果を無駄にすることのないよう十分に留意する必要があります。なお、全ステップの成果の概要は、「沼津高架PIプロジェクト プロジェクトレポート(概要)」にまとめました。

成果1 市民ニーズと信頼構築

- ・鉄道高架事業や貨物駅移転を考える上で基本となる市民の多様なニーズを把握しました。
- ・勉強会や車座談議を通じて参加者間の相互理解や信頼が醸成されました。

成果2 地域づくりに関する共通認識

- ・事業の停滞が地域づくりを進める上での障害となっていることが、共通の懸念事項であることが分かりました。
- ・多様な関係者の間で地域づくりの目標が共有されたことで、判断のための新たな評価軸が確認されました。
- ・地域づくりの目標を実現するための無数の可能性の中から、4つの案を絞り込むことができました。

■ 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 ■

● 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



情報を掲載しています。

沼津高架PIプロジェクト勉強会における共通認識 ～今後の地域づくりの進め方について～

静岡県知事 川勝平太 殿

平成 25 年 10 月

沼津高架PIプロジェクト勉強会

勉強会では、鉄道高架化や駅周辺開発、貨物駅移転などに関して、様々な意見を持った参加者が一堂に会して話し合い、今後の進め方について以下の認識を共有した。これらは、どのような意思決定がされた場合であっても、今後の地域づくりを進める上で配慮すべき事項である。県は、以下の事項への対応状況を自己点検しながら、真摯に地域づくりに取り組むべき。

①何も決まらない状態は最も避けるべき

事業等の停滞が“不幸”を生んでいる現状を鑑み、勉強会の話し合いや市民の意見を十分に踏まえ、期限を設けて速やかに意思決定し、沼津市や鉄道事業者との協議を早急に開始すべきである。

②現状のまま放置するのではなく、地域づくりを早急に始めるべき

沼津駅周辺地区については、賑わいを生み出す豊かな空間と都市機能の集積、駅南北交通対策を図り、東部地域の拠点にふさわしい地域づくりを早急に始めるべきである。

原地区については、今後の広域アクセス性の向上や地域資源など地区の持つ魅力を最大限に生かし、基盤整備や新たな産業の展開を図り、地域づくりを早急に始めるべきである。

③財政へ配慮し、効率的な事業とすべき

将来に渡り財政への過剰な負担が生じないように、財政状況の継続的な検証とコスト削減の努力を怠らず、最大限の効果を生み出せるような事業とするべきである。

④沼津市とともに今後とも市民参加による地域づくりを進めるべき

今後の地域づくりにあたっては、県と沼津市が協調し、検討状況に関する情報を市民に公開し、幅広く市民参加の機会を確保しつつ十分な調整を図って進めるべきである。

以上

※プロジェクトレポート(概要)は、ホームページに掲載しています。

成果3 今後の進め方

- ・推奨案の候補として選定した 4 案を前提に、地元沼津市や鉄道事業者との早急な協議と、速やかな意思決定が求められます。
- ・今後もPIの基本理念を継承し、市民参加型で進める必要があります。
- ・今後、どのような手順(プロセス)で意思決定を進めていくからかじめ慎重に検討し設計する必要があります。
- ・財政状況の継続的な検証とコスト削減の努力を怠らず、最大限の効果を生み出せる事業とする必要があります。
- ・地域づくりの遅れが多量の市民に不利益をもたらすという“不幸”を生じさせないように留意します。

沼津高架

Public Involvement Project

PIプロジェクト

平成25年12月1日

NEWS 第9号

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り組みです。

川勝知事にPI委員会の報告書が

手渡されました!

～PIプロジェクトを通じて、
地域づくりの方向性が共有されました～

今後の地域づくりの方向性が
見えてきたよ!



● 石田委員長が川勝知事に手渡した資料(抜粋)

静岡県知事 川勝平太 殿

2013年11月

沼津駅付近鉄道高架事業に関するPI委員会

PIプロジェクトとは、沼津駅付近鉄道高架事業について、土地収用に伴う“不幸”と、地域づくりの遅れという“不幸”に改めて向き合い、幅広く市民と対話しながら、互恵的解決策を見出す試みであった。PI委員会は、プロジェクトの終了に際し、その成果等を総評するとともに、今後の方向性について記載のとおり進められることを強く希望する。

■PI活動の成果

- ・多様な形式の討議を通じ、多様な関係者の間で質の高い討議を重ねることができた。特に勉強会では、参加者間の相互理解や信頼が醸成された。
- ・ステップ毎に議論を整理し、ニーズの相違を認識した上で、大きな共通の価値を見出すことができた。
- ・鉄道高架や貨物駅移転について、無数の抽象的な可能性から、具体的な数案に絞られたことは大きな成果であった。
- ・PIプロジェクトの最大の成果は、地域づくりに関する共通認識と次のプロセスを見出したことであり、今回絞り込まれた鉄道高架や貨物駅の代替案はその議論の中に包含着て捉える必要がある。

■PIを通じて共有された事項

- ・鉄道高架や貨物駅移転について、方向性が定まらず、結果として地域づくりを停滞させていることが、多くの市民や関係者にとって、共通かつ最大の懸念事項である。
- ・多様な関係者の間で地域づくりの目標が共有されたことで、判断のための新たな評価軸が確認された。
- ・今後、鉄道高架や貨物駅移転について、早急かつ具体的に案を絞り込むことが必要。

■今後の方向性

- ・地域づくりの具体化においては、幅広い市民や関係者を巻き込んだ議論や情報提供を図り、沼津市や鉄道事業者など重要な関係者の関与を得ることが不可欠である。

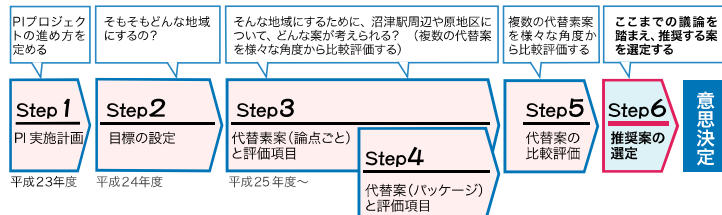
※PI委員会報告書は、ホームページに掲載しています。

* * *

●PIプロジェクトにおける 全ステップが終了

ステップ5では、各代替案を客観的に見比べ、「比較評価」を行いました(P.2参照)。ステップ6では、「推奨案の候補となる4案」(P.3参照)をPIプロジェクト推進本部が選定しました。

ステップ6の終了をもって、PIプロジェクトは終了しますが、今後も引き続き、事業や地域づくりの方針等について、県ホームページ等にてお知らせしていきますので、ご意見をお寄せください。



※詳細はホームページに掲載しています。

ステップ5では、検討が煩雑になり過ぎないように、代替案14案のうち、詳細に比較評価する案を以下の7案として検討を進め、各代替案のメリットや可能性、デメリットやリスク・課題を整理しました。

また、比較評価にあたり、PI委員会に推薦していただいた「技術検討アドバイザー」に、比較評価の方法や使用データ・算出根拠の妥当性・正当性について監査を受けました。技術検討アドバイザーの監査結果等はホームページにて確認できます。

＊技術検討アドバイザー（敬称略、五十音順）

- ・井出 多加子 成蹊大学教授
- ・岩倉 成志 芝浦工業大学教授
- ・谷口 守 筑波大学教授
- ・日々野 直彦 政策研究大学院大学准教授

代替案の組み合わせ表

	原地区			
	原 A	原 B	原 C	
沼津駅周辺地区	沼 A-1	代替案 1	代替案 3	代替案 6
	沼 A-2	★代替案 2	★代替案 4	代替案 7
	沼 A-3	—	代替案 5	代替案 8
	沼 B-3	—	★代替案 9	代替案 12
	沼 B-4	—	—	—
	沼 B-5	—	★代替案 10	代替案 13
	沼 B-6	—	—	—
	沼 B-7	—	★代替案 11	代替案 14

□ 詳細に比較検討する代替案 ★ 推奨案の候補に選定した代替案

代替案案:沼A-1, 2, 3 (鉄道高架のイメージ)



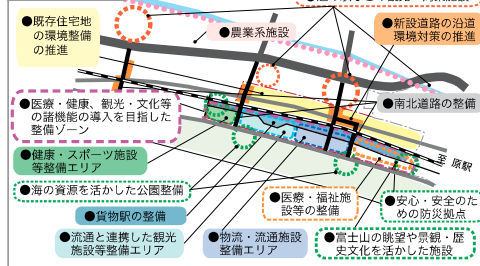
代替案案:沼B-3, 4 (オーバパスのイメージ)



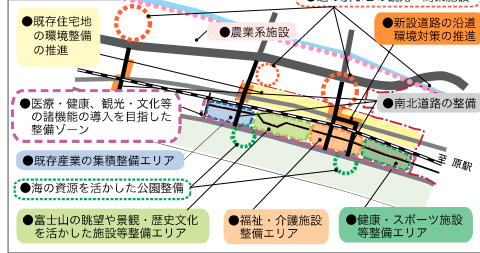
代替案案:沼B-3, 4, 5, 7 (橋上駅のイメージ)



代替案案:原 A



代替案案:原 B



※詳細はホームページに掲載しています。

ステップ6では、地域づくりの目標やそれを実現するための複数の代替案・代替案、評価項目に基づく比較評価などの検討を踏まえて、PIプロジェクト推進本部が総合的な視点から推奨案の候補となる案を選定しました。

★ 選定の考え方

1. 東部地域における拠点形成の効果
2. 投資規模の妥当性
3. 実現化までの期間の考慮

広域的な視点から、沼津市はその個性と魅力を活かし、県東部地域の拠点としての各機能を確保することが求められる。
大規模な公共投資が市財政へ過度な負担とならないかという懸念に関して確認する。
早急な対策が求められている状況を踏まえ、実現化までの期間を総合的に判断することが必要である。

詳細に比較評価した代替案7、12、13を選定しなかった理由

沼津市全体における拠点形成のためには、原地区においても、西側ゾーンを含む計画的な地域づくりの方策が必要です。
原地区にて貨物駅予定地のみに整備を限定する「原C小規模整備案」は、原地区西側ゾーンのポテンシャルを活かしきれないだけでなく、乱開発が地域資源を損ねる懸念があります。
そのため、「原C小規模整備案」を組み合わせた代替案7、代替案12、代替案13は選定しませんでした。



詳細に比較評価した各代替案のメリット・デメリットなど

代替案 2

- ・居住者等の増加などが期待され、県東部地域を牽引する拠点を形成
- ・事業期間短縮に向けた努力が必要
- ・原地区を拠点として位置付けるため上位計画への位置付けが必要
- ・事業費の縮減努力が必要

代替案 4

- ・居住者等の増加などが期待され、県東部地域を牽引する拠点を形成
- ・貨物駅は市外等へ機能が移転するなど、物流機能の低下が懸念
- ・貨物駅移転等の検討に時間を要する
- ・原地区を拠点として位置付けるため上位計画への位置付けが必要
- ・貨物駅移転等に併い事業費が増加

代替案 7

- ・居住者等の増加などが期待され、県東部地域を牽引する拠点を形成
- ・貨物駅移転等の検討に時間を要する
- ・貨物駅移転等に併い事業費が増加

代替案 9

- ・居住者等の人口は現計画よりわずかながら増加が期待
- ・事業費は現計画にくらべ抑制
- ・原地区への貨物駅移転がなくなるが関係者との新たな協議が必要
- ・原地区を新たな拠点として位置づけ投資を行う理由付けが必要

代替案 10

- ・事業費は、現計画に比べ道路整備を伴わないため抑制
- ・中心市街地で人口が増加せず、道路整備も伴わないため、県東部地域を牽引する拠点形成の可能性が限られる
- ・原地区への貨物駅移転がなくなるが関係者との新たな協議が必要
- ・中心市街地への投資を抑制し、原地区を新たな拠点として位置づけ投資を行う理由付けが必要

代替案 12

- ・居住・従業・来訪者の増加やアクセス圏の広がり等から、居住等人口が増加が期待
- ・事業費は現計画に比べて抑制
- ・原地区への貨物駅移転がなくなるが関係者との新たな協議が必要

代替案 13

- ・鉄道高架を伴わず、沼津駅周辺は現計画に比べ早期に南北移動の歩行者交通の円滑化が実現
- ・事業費は、現計画に比べ道路整備を伴わないため抑制
- ・中心市街地で人口が増加せず、道路整備も伴わないため、県東部地域を牽引する拠点形成の可能性が限られる
- ・原地区への貨物駅移転がなくなるが関係者との新たな協議が必要

比較ケース・趨勢案

- ・沼津駅周辺地区や原地区に公共投資を行わず、沼津市の活力が衰退する恐れ
- ・原地区西側ゾーンにおける用地が、活用されにくい恐れ
- ・地域づくりに関する、市民や民間、行政との連携が困難に

比較ケース・現計画

- ・居住・従業・来訪者の増加など、県東部地域における拠点を形成
- ・事業期間短縮に向けた努力が必要

*** 推奨案の候補に選定した4案とその根拠 ***

※代替案・代替案は、地域整備の大きな方向性を示した概略的なものであり、想定する地域整備の内容は、必ずしも今後の施設の立地等を担保するものではありません。

★ 代替案 2 総合整備事業を進展させ、貨物駅の物流機能を活用して原地区を拠点地区として位置づけ、両地区に大きな投資効果を狙う案

- ・両地区の地域整備を進めることで、他の案や現計画よりも拠点形成に期待できます。
- ・公共投資と民間投資の相乗効果を発揮させ、賑わいを生み出すソフト策を追加できます。
- ・事業の効率化、財政への負担軽減の観点から、コスト削減努力が必要です。
- ・原地区における貨物駅用地の確保が不確実性を高める主な要素です。

★ 代替案 4 総合整備事業を進展させ、貨物駅予定地を種地として活用して原地区を拠点地区として位置づけ、両地区に大きな投資効果を狙う案

- ・両地区の地域整備を進めることで、他の案や現計画よりも拠点形成に期待できます。
- ・公共投資と民間投資の相乗効果を発揮させ、賑わいを生み出すソフト策を追加できます。
- ・事業の効率化、財政への負担軽減の観点から、コスト削減努力が必要です。
- ・鉄道事業者の意向に大きく左右される案です。

★ 代替案 9 沼津駅周辺地区では総合整備事業を実施せずに課題解決を図り（南北幹線道路の立体化等）、貨物駅予定地を種地として活用して原地区を拠点地区として位置づけ、両地区に大きな投資効果を狙う案

- ・市街地の回遊性を確保（幹線道路の立体化、橋上駅、自由通路）しつつ、事業費を大きく抑えることが可能な案です。
- ・ただし、幹線道路の立体化に伴い、沿道への影響や新たな市街地の分断が発生が懸念されます。
- ・居住・交流人口の増加を受け止める交通体系が確保されない恐れもあります。
- ・大幅な都市計画変更と中心市街地での用地確保が不確実性を高める主な要素です。

★ 代替案 10 沼津駅周辺地区では整備を限定して事業費を抑え、貨物駅予定地を種地として活用して原地区を拠点地区として位置づけ、重点整備する案

- ・市街地の回遊性の確保（橋上駅、自由通路）しつつ、事業費を大きく抑えることが可能な案です。
- ・ただし、居住・交流人口の増加を受け止める交通体系が確保されない恐れがあります。
- ・原地区西側ゾーン整備の事業主体の決定が、不確実性を高める主な要素です。

上記の4案はそれぞれ、県東部地域における拠点形成に対して一定の効果と投資規模の妥当性が期待できます。しかしながら、いずれの案も実現に向けてはそれぞれ固有の不確実性を含んでおり、現時点ではこれ以上の絞り込みは難しいと判断しました。