

※開催概要について

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

沼津高架 PI プロジェクト

沼津駅周辺地区第4回勉強会

開催概要

4月13日（土）、沼津駅周辺地区第4回勉強会が開催され、24名の方が参加しました。

初めに事務局から、ステップ2の成果「地域づくりの目標」が策定されたこと、および、ステップ3に正式に移行したことについての報告がありました。引き続き、ステップ3の議論のために今回事務局が作成した評価項目（案）について説明があり、参加者全体で討議がありました。評価項目（案）の根拠や妥当性を問う意見の他、自動車や自転車の集まりやすさも重要であるとの意見、また、歩行空間の快適さを駅周辺地区の範囲で評価したいことなどについて意見が出されました。

次に、戦略案（代替素案）については、事務局が作成した3つの案（①総合整備案、②個別対応案、③趨勢比較ケース）についての説明の後、グループごとに議論が行われました。各グループとも、どのような戦略案（代替素案）にせよ、地域づくりのランドデザインが必要であることや、ハード施策のみならずソフト施策が重要であるとの認識が示されました。また、それぞれの戦略案（代替素案）に係る事業費や事業期間や事業主体を明らかにし、精度の高い議論を行いたいとの提案がありました。

①総合整備案については、現在進行中の土地地区画整理事業で生み出された土地の使い方が魅力的でないとの意見や、今後着手するのであれば共同化を図るなど市民を巻き込んだマネジメントを行い、そのことで駅前にランドマークとなる空間を設け、既存の施設や周辺地域と合わせて魅力を生み出すことが必要との提案がありました。また、駅前だけではなく駅周辺においても、地域づくりの目標に向けた整備が必要であることが各グループから共通に指摘されました。その他、総合整備案については、駅前の開発が既存商店街を衰退させる要因にならないかの心配や、15年後にならないと効果が表れないのは困るとの懸念、仮設の自由通路や土地地区画整理事業など段階的な対策を検討したいとの提案が出されました。

②個別対応案については、現道の改良で十分な路線や、オーバース（跨線橋）が不要な路線を指摘する意見が多く出されましたが、オーバースの延長をさらに延ばす提案や幅員を広げる提案もありました。また、個別対応案に対して、オーバースが市街地の新たな分断要素になるとの指摘や、特に歩行者や自転車の回遊性を確保する視点からは課題があること、また、オーバースに必要な土地の地権者と交渉が難しいのではないかとといった問題や、すでに確保されている片浜の車両基地用地の扱い等の課題が指摘されました。また、沼津駅の新たな魅力をつくるため、橋上駅を単に歩行者や自転車が通れるだけの施設とするのではなく、人工地盤の上に緑地や商店街を設け、南北の市街地を繋いだらどうかといった提案もありました。

比較のための③趨勢比較ケースに関する議論では、駅南北地区の結節と商業活性化は沼津にとって不可欠であることや、膠着状態のまま結論が先送りされることは最も避けるべき状況であるとの認識が共有されました。

この他、多くの市民はこの問題に関して無関心であり、重要な問題として捉えていないのではないかという意見や、新中川の治水対策は早期に着手する必要があること、車両基地や貨物駅を移転しつつ高架化はしないという案があり得るのか検討してほしい、という意見がありました。

次回（5月11日（土））は、引き続き評価項目と戦略案（代替素案）について議論する予定です。

※グループ討議の概要について

この資料は、グループ討議の振り返りのために、暫定的に議論の概要を整理したものです。ファシリテーターが受け取った内容を議論の概要として記述したもので、個別の意見を示したものではありません。修正が必要な点があれば、グループ討議の中で確認して下さい。

沼津高架P Iプロジェクト 沼津駅周辺地区第4回勉強会 グループ討議の概要【Aグループ】

グループでは戦略案（代替素案）について、これまで共有してきた「地域づくりの目標」「地域づくりのポイント」に照らし合わせながら、賛否ではなく、どのようにしたらより良い案になるかに焦点を当てて意見を交わしました。皆さんから以下の4点が概ね共通した意見として出されました。

1. どのような案になるにしても「駅周辺や近辺の人だけでなく、沼津市民にとって効果のある計画、来たくなるような計画にしたい」「南北の行き来や駅周辺の回遊性はもちろん、ソフト・ハード両面からの整備で、まちの魅力づくりをすることが必要」「駅南口にも路線・観光バスの停留場が必要」また、「戦略案（代替素案）を考える上で、費用や時間の観点を外しては考えられない」

2. ①総合整備案については、「駅前だけの整備では、地域づくりの目標に届かない」「駅周辺も含めた「まちの魅力づくり・イメージアップが必要」

3. ②個別整備案については、「目標を具現化するには、取得済み用地の活用策や、新たな接続道路の整備が必要になることから、費用や工期の観点も入れて考える必要がある」「南北の行き来は重要であるが、費用・回遊性などを考えると、オーバースは必要最低限とする」

4. ③趨勢比較ケースについては、「目標を具現化するには何らかの対策が必要。このままでは土地区画整理事業が途中で止まり、まち全体がさらに衰退してしまう」

目標を具現化する手法については、さらに以下のような様々な意見が出されました。

①総合整備案では、「高架化と土地区画整理事業などを総合的に整備することによる投資効果は、より広く俯瞰的にとらえると有用である」「オーバースの個別整備案よりも影響を受ける人は少ないのではないか」「来街者にとっては、駅を中心とした景色が街のイメージになるので、駅前の整備は有用である」という意見がある一方、「歩いては来られない距離に住む市民にとっては、駅地下などに大型駐車場があるほうが魅力的である。そのほうが来街者も増えるのではないか」という意見を頂きました。また、前回も出ましたが「点在している公共施設を駅前に集約できるとよい。特に体育館は来街者も増えるのでまちの魅力づくりに一役買える」という意見を頂きました。

②個別整備案では、「新たな接続道路や側道の整備などで生まれる新たな地権者対応に、総合整備型より時間と費用がかかるのではないか」「オーバースでは歩行者・自転車・障がい者の移動は大変なのではないか」との意見が出されました。また、必要最低限のオーバースを考えるにあたり、「まちの景観から見て、どの程度が沼津にふさわしいのか検討する必要があるのではないか」「今後の橋の架け替えなど、基盤整備の改修をにらんで、オーバースの箇所や範囲を選んではどうか」「総合整備案と同等の時間や費用の中でできることを考えてはどうか」「駅の自由通路も人・自転車が通れるようにしたい」と様々な観点から意見を頂きました。さらに、「オーバースにせず、現在のアンダーパスの幅を広げるのが簡単なのではないか」との意見も頂きました。これについては事務局より、ユニバーサルデザインの観点などから、道路勾配を緩くする必要があるため、幅だけでなくアンダーパスの前後も改修する必要がある旨の説明がありました。

以上、都度、「地域づくりの目標」に立ち返りながら議論が行われました。

※グループ討議の概要について

この資料は、グループ討議の振り返りのために、暫定的に議論の概要を整理したものです。ファシリテーターが受け取った内容を議論の概要として記述したもので、個別の意見を示したものではありませんことをご了承ください。修正が必要な点があれば、グループ討議の中で確認して下さい。

沼津高架P I プロジェクト 沼津駅周辺地区第4回勉強会 グループ討議の概要【Bグループ】

戦略案を検討するにあたって、「事業の完成までにどのくらいの時間がかかるのか、特に人の南北の行き来ができるようになるまでに何年がかかるのか、予算はいくらで誰が負担するのかということがわからないと、詰めた議論ができないのではないか」という意見が出されました。①総合整備案でも②個別対応案でも、「全体的なまちのランドデザインがないままにハードの整備を進めるのは問題」というのはメンバー共通の考えでしたが、そのランドデザインのイメージや地域づくりの目標達成に向けた手法については意見が分かれています。「人口減少や高齢化の社会的なトレンドを踏まえ、本当に必要なものを選択して、地方都市の身の丈にあった現実性と独自性のあるプランを」という考えがある一方で、「人口を増やすことも考え、住む人、特に若い年代にも魅力的な商業、オフィス、住居が複合したまちを、駅前にランドマーク的に創出してはどうか」という考えも出されました。

各戦略案に対しては下記の様な意見がありました。

①総合整備案

沼津駅周辺総合整備事業によって生まれるまとまった土地を活用して、「駅前に商業、オフィス、住宅が複合したランドマークの様な場ができれば、若い人にとっても魅力的で駅周辺への波及効果も期待できる」という期待もありますが、「実際には駅前にふさわしいとは思えないものもできており、総合的に整備されていない」「結局ビルが乱立し、魅力的な施設も入らない、デザイン的にも機能的にもちぐはぐなものになってしまうのではないか」という懸念も出されています。それ以外にも、「総合整備事業の範囲だけを整備していてもだめで、駅周辺を含めて再開発や建物の共同化を進め、一体的に整備する必要がある」「南北の行き来ができないという問題が高架が完成する15年先まで解消されないというのは問題」との指摘がありました。

②個別対応案

本当に必要なものかを考えた上で整備メニューを絞り込み、「立体化する必要があるのは三つ目ガード」、「あまねガードは現状のままアンダーとし、線形を真っ直ぐにしたり、拡幅する」といった提案がされました。三つ目ガードを立体化する際には、渋滞緩和の視点から、「南は市役所前まで、北も国道1号あたりまで延長できると良い」という意見がありました。また、東部拠点第2地区の土地区画整理事業を見直すのであれば現状を放置せずに早期に対策をし、「平町岡一色線は2車線片側歩道で整備して欲しい」との要望が出されています。

「橋上駅はJRの問題なので早急に作る必要があるのは自由通路」であり、「自由通路は例えば上野駅にある様な幅の広いものを」という提案もされました。

③趨勢比較ケース

この案は今の沼津市の状況そのものであり、「次の世代にまちづくりの結論を先延ばしにしてしまうため、更に人口が減って活力が下がり、コンベンションセンターが負の遺産になってしまう危険性もある、避けるべき案である」ということで意見が一致しました。

※グループ討議の概要について

この資料は、グループ討議の振り返りのために、暫定的に議論の概要を整理したものです。ファシリテーターが受け取った内容を議論の概要として記述したもので、個別の意見を示したものではありません。修正が必要な点があれば、グループ討議の中で確認して下さい。

沼津高架P I プロジェクト 沼津駅周辺地区第4回勉強会 グループ討議の概要【Cグループ】

評価項目については、示された項目には概ねこれでよいということでしたが、予算の見方についてのみ、「市の財政が、税収アップを前提としているので、無理があるのではないか」という意見が出されました。戦略案について、ここでは事務局がたたき台として示した3つの戦略案について、それぞれ改善点や課題を出し合いました。

①総合整備案

駅南第1、第2の土地区画整理事業では、「共同化などで新しい魅力づくりのタネ地となる公共用地を生み出せなければ活性化への効果が薄いのでは」「効果をあげるためにはマネジメントを上手にやって公共空間を生み出すような事業手法が必要」という意見が出されました。それにより生み出された土地には、沼津の魅力の核となるような公園（魅力的な緑地＋文化施設）をつくり、駅北（コンベンションセンターなどが立地）と南（限界性のある町、港、川につながる）の回遊性の起点としていくことが重要だという前回までの提案が再度確認されました。

また、15年経たないと事業効果が得られないということではなく、段階的に効果が上がるような事業計画が必要であるという点も共有されました。これについて、「JRと協議して今の跨線橋を行き来できるようにする」「土地区画整理事業を先行し、上記の公園を沼津の新しい顔として活性化の起爆剤とする」などの具体策が出されました。

またこの計画の課題として、「駅にJRの所有する商業の一等地が生み出されると、地元の商店街は打撃が大きすぎる」という意見もありました。

②個別対応案

南北道路のオーバースタックについては、平町岡一色線、三ツ目ガードだけでよいのではないか、という意見が多く出されました。あまねガードについては、オーバースタックにしたいが、それではまちが分断されるという懸念があり、いずれかの案にはまとまりませんでした。また信号機を改変することで渋滞はずいぶん緩和されるのではないか、これについて検討して欲しいという意見が出されました。

駅の跨線橋のイメージ図については、「つまらない高架橋ではだめ。線路上に人工地盤をつくって、魅力的な緑地と商業モールなどを生み出したい」「歩いて楽しい、憩いの場となるデッキにすることで、沼津の都市の新しい顔をつくる」「スロープをループさせるなどして人の行き来できるデッキにしたい」というご意見が出されました。

③趨勢比較ケース

「何もしないということはありません」「少なくとも南北の行き来ができないと困る」という意見が共通して出されました。

また、Cグループでは、その他の案として「車両基地と貨物駅を移転して、高架をしない案というのも考えてほしい」という意見がありました。