

※グループ討議の概要について

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

沼津高架P I プロジェクト 沼津駅周辺地区第5回勉強会 グループ討議の概要【Aグループ】

今回からグループ編成が変更されたので、まず自己紹介を行いました。また、議論に先立ち、前回から非常に資料が多く内容も盛りだくさんでその場で読んで理解するのは難しいため、出来るだけ解りやすい資料の作り方をしてほしい、との要望がありました。

続いて、前回の意見を踏まえて修正した『評価項目（案）』についての議論を行いました。今回の案の修正は、「評価項目」だけでしたが、合わせて掲載している「地域づくりのポイント」について、あらためて読むと、「地域づくりの目標」から整理するに当たって省略しすぎているのではないかと、この意見が出されました。また、いくつかの「評価指標」については、駅500m圏内、駅1km圏内といった範囲を限定することでその圏内だけを捉えているように見える、沼津をどのようにするかを話しあってきたのであるから、もっと広い範囲で捉えたいという指摘がある一方で、あくまでも代理指標であり、整備効果や事業期間、コストについて比較検討する材料として捉えれば圏域の設定は必要という両方の意見がありました。

次に「戦略案（代替素案）」の検討に移り、主に、4本のオーバースパスを整備する点が特徴であるB-2 個別整備型案について、より良い案にするための改善点に焦点を合わせながら、概ね以下のような議論を交わしました。

まず、人の行き来や景観の視点から、オーバースパスではなくアンダーパスの改良が望ましいとの意見がありました。具体的なアイデアとしては、車線を確保するためにアンダーパスの拡幅が提案されました。ただし、これは、技術的に難しい点もあることから、事務局に対してさらなる技術検討が要望されました。もし、オーバースパスを整備するのであれば、国道414号の三ッ目ガード1カ所とすれば県の国庫補助事業となり、市財政への負担が軽くなるという意見や、駅北口に集客施設ができることで交通量の増加が想定されるため、その対応策として、まず三ッ目ガードを4車線のオーバースパスにしたらどうか、といった改善案が示されました。また、渋滞解消のため車線数を確保する方策として、アンダーパスまたはオーバースパスを自動車専用道路にし、歩行者・自転車・障がい者等のための複数の自由通路を整備する提案もありました。

次に、まちの魅力づくり・イメージアップの視点から、駅・駅前には人が寄りつけるパブリックスペースを生み出せないかという議論がされました。JRとの新たな協議が必要となるが、鉄道施設を集約することで、土地や人工地盤といった空間を生み出せないか、遠方からの沼津市民も便利に使えるよう送迎に利用できる車寄せを確保したい、などのアイデアが出されました。なお、これらのアイデアは、A-2 総合整備型第2案にも共通するものとして出されました。さらに、こちらもJRとの協議が必要となるが、現車両基地を新車両基地に移転し、その跡地を居住エリアとして整備できると、住民の移転問題も解決でき、駅前に新たな魅力を生み出せるのではないかとといったアイデアがありました。

以上、技術的に難しい面があることは理解するが市民ではその判断は出来ないため、まずは、望ましい駅前及び駅周辺地区について具体的なアイデアを出し合いました。

また、どのような案になるにしても、駅周辺の人だけでなく、沼津市民にとって効果があり魅力的な計画であること、さらに、早く、安く、効果の出る計画にしたいとの視点が示されました。

※グループ討議の概要について

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

沼津高架P I プロジェクト 沼津駅周辺地区第5回勉強会 グループ討議の概要【Bグループ】

各案の概算事業費や事業期間、目標に対する効果の比較等のデータが提示されたことには一定の評価がなされましたが、資料が多く複雑なのでもっとシンプルにわかりやすくできないかという意見がありました。また、戦略案（代替素案）全体ではなく個別の事業ごとの事業期間や事業の優先順位を踏まえた工事のロードマップなどを提供して欲しいという要望も出されました。また、提示された戦略案（代替素案）4案については、たたき台としては理解できるが、それらの過不足を更に精査するには、要望した様な新たなデータが必要だという意見が多くありました。

新たに追加されたA-2案、B-2案については、下記の様な意見交換がなされました。

A-2 総合整備型第2案

新体育館やアーケードなどが新たに追加されたことについては、現段階では実現性や事業費は深く考慮せず、まちのためにあったらいいなと思うものを挙げれば良いという考えがある一方で、限られた予算の中で多くのことはできないのだから、いろいろ加え過ぎずに本当に必要な物を早い段階で精査する必要があるという意見も出されています。駐車場の整備についても、バスの本数が少なく自家用車で来る以外の方法がない人達のことを考えると駐車場整備は必要だという考えと、中心市街地の駐車場は数的には足りているので運用を工夫すれば賄えるし、まちなかを快適に歩ける様に公共交通を充実させてなるべく車は使わない方向性を目指すのが良いという異なる方向性が示されました。

B-2 個別対応型第2案

B-1案と比較すると、オーバーパスの数が減っていますが、更に絞り込むことができるのではという意見が多く出されました。

のぼり道ガードは、夜間の通行の不安を無くすため街灯を整備すれば特に不便はないので現状のままで良いとする意見が多くありました。三ッ目ガードのオーバーパスについては、計画されている延長では三園橋付近の渋滞緩和にはつながらないので、延長してオーバーパスを整備するか、アンダーパスのままで信号間隔の変換や一方通行の規制によって渋滞解消を図るなどの改善案が出されました。

あまねガードは、オーバーパスにするより事業費が低いと思われるので線形や幅員の改修をするだけで良いとする意見がある一方で、改修工事に行き来ができなくなることで衰退している商店街に更にダメージを与えるかもしれないという不安の声もありました。オーバーパスにしなくても、自由通路を整備すれば自転車や歩行者の通路は確保できるので、その点から考えると南北自由通路の幅員は30mではなく50mは必要ではないか、さらに自転車用のエスカレーターもあると良いというアイデアが出されています。

個別対応型の案を実現化するには都市計画変更を行う必要があるため、その手続きだけで何年もの年数がかかり、事業期間が長引くのではないかという懸念が出されたため、事業の優先順位に対する関心が高まりました。都市計画決定をしなくて済むように自由通路をJRと協議して最優先に整備する、自由通路とオーバーパス1か所ならば同時に整備を行うことは可能ではないかとの意見がありました。

※グループ討議の概要について

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

沼津高架PIプロジェクト 沼津駅周辺地区第5回勉強会 グループ討議の概要【Cグループ】

評価項目に関連して、冒頭、参加者から、これまでの議論ではテーマがまちづくり全体に広がり過ぎていて、沼津高架PIはあくまで高架事業や駅のありかたに絞って検討をすべきだという問題提起があり議論がされました。もちろんPIの中心的な議題は高架事業や駅のあり方であるが、それを検討するにあたっては、南北交通の問題解消だけでなく、沼津駅周辺の活性化を考えることも重要であることを確認しました。次に、「評価項目」そのものについて、評価指標や数値的な達成目標は、専門家が決めてほしい、というご意見が出ましたが、今回のPIではその達成目標をどの辺りに設定するか、しないのかについても市民が検討していこうという確認をしました。

次に、戦略案（代替素案）について議論を行いました。鉄道高架化を含む総合整備事業を行う A-2 総合整備型第2案については、活性化のためには集客性のある施設のための土地を生み出すことが重要という指摘が改めてされました。具体的には、駅南第二地区土地区画整理事業区域には新体育館、拠点第一地区土地区画整理事業区域には高度医療が可能な専門病院など、広域から人を集める施設が駅前ある必要性を強調する意見がありました。これに関連して、これまでに実施された土地区画整理事業や再開発事業は、魅力に欠け集客に結びついておらず、沼津の魅力発信に結びついていないので、今後新たにそのような魅力づくりが行えるのか不安であるという指摘がありました。

総合整備事業を行わない場合の B-2 個別対応型第2案については、駅の南北をつなげる施設は単なる通路ではなく「ひろば」として機能させたいという提案が出されました。緑地やイベント広場として活用し、南北の回遊性の核となるような場所を生み出したいので、そのための広さが必要であるという意見の方が多かったようです。合わせて、郊外のショッピングセンターのような魅力的な商業施設を整備すれば広域から人を集まるのではないかと、という意見があった一方で、よくある駅ビルとして整備するのではなく個性的な広場にしたい、という意見が出されました。

南北道路については、オーバースタックやその他の手法を使って、改善が必要なのは三ツ目ガードだけで、あとはオーバースタックの必要はないというご意見が共通して出されました。あまねガードについては、駅に広いデッキができるなら自動車専用道路にするという提案と、現状のまま、歩行者・自転車も通れる方がいい、という両方の意見がありました。また、コンベンションセンターのオープンに合わせ、駐車場 800 台分の車が駅周辺に入ってくる場合、これらをどう受け入れるのかという視点から道路計画を考えておく必要があるのでは、という指摘がありました。

歩行者等の交通については、コンベンションセンターがオープンするので、すぐにでも駅南北を自由に行き来できる方法を具体的に考えてほしいという意見が多く出されました。

また評価の視点、検討の材料として、どの案にしても、個々の事業の事業期間、段階的にどのように効果が上がるかを示してほしいという要望がありました。