

#### ※開催概要について

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

## 沼津高架 PI プロジェクト

### 勉強会<合同>第2回 開催概要

6月22日(土)、勉強会<合同>第2回が開催され、沼津駅周辺地区及び原地区から41名のメンバー(うち、代理人3名)が参加しました。前回の第一回合同勉強会では欠席者や代理人が多かったことから、PIプロジェクトの趣旨や進め方について事務局から改めて説明がありました。特に、今後の議論においては、予断ない検討と互恵的解決への検討が重要であることを再確認し、このため、勉強会では各案について不足なく議論を行ってほしいこと、また、議論のルールを尊重し、他者を批判することや発言を遮ったりすることなく冷静な議論を行ってほしいことなどが参加者やファシリテーターに対して要請されました。

また、5月29日に開催されたPI委員会の結果を受け、検討のステップについても提案がありました。ステップ3の議論として、あらゆる代替素案が出尽くすよう引き続き提案を行うこと、ステップ4としてまずは代替素案に関する関係機関調整を行うこと、また、ステップ5においては、比較評価に関する技術検討アドバイザーを導入することなどが確認されました。一方、参加者からは、今後の議論においても沼津市が参加すべきとの意見がありましたが、沼津市には勉強会の経過について随時情報提供を行っている旨の回答がありました。また、知事に対しても勉強会の議論の経過や結果をしっかりと伝えて欲しいとの意見もありました。

その後、全体ファシリテーター進行のもとグループ討議が始まりました。グループ討議では、沼津駅周辺地区の戦略案(代替素案)に関して新たな案が提案され、総合整備型の案(A案)として、貨物駅を現位置に残したまま高架化する案や、個別対応型の案(B案)として、自由通路の幅を広くして休憩スペースの設置や自転車の行き来を可能とする案が示されました。また、区画整理事業を現段階で中止した場合の修復の方法や、中止することのデメリットが話題となった他、今回配布された交通量調査結果から、駅周辺の南北交通量が課題であることや、道路整備だけでなく信号機改変などのソフト策の必要性が改めて強調されました。この他、事業コストに関する議論では、将来に借金を残さない方法を選択すべきとの意見と、若い人が夢を持てるまちとするためにむしろしっかり投資すべきといった考え方が示されました。

原地区に関しては、西側ゾーン全体を使って新たな活力を生み出す案(A-1案、A-3案)と、既に公共用地として取得されている貨物駅移転予定地のみを用いて必要な機能を導入する案(A-2案)について議論が行われました。西側ゾーン全体を使う案では、国道一号バイパス沿いに集客施設を配置し地域経済を活性化させることや、千本松原付近を居住あるいは生産の場として整備すること、また、大規模なビオトープや体験型の施設整備を目玉施設として設けることなどが提案されています。

基盤施設については、旧国道一号から国道一号バイパスに抜ける南北幹線道路の必要性が改めて指摘された他、土地利用の方策として、医療や観光などの施設を誘致するために貨物駅用地の南側区域の土地利用を規制誘導するなどの提案がありました。また、貨物駅を活用するA-1案については、貨物駅の物流機能を活用しようという案は行政案でしかないとの経緯を問題視する意見があった一方で、貨物駅の物流機能を活用することで、県東部地域の物流拠点であり続けることも考えられるのではないかと意見も改めて出されました。また、貨物駅の物流機能を活用する案については、貨物駅を現計画よりも縮小することができるのではないかと提案もありました。

広域に関するテーマについての検討状況に対しても意見があり、上記の提案に関連して、沼津、富士、吉原などの現在の貨物取扱量と現計画について資料提供の要望がありました。

最後に今後の勉強会の日程が報告され、次回は7月13日(土)となりました。なお、お盆の時期の開催を避けてほしいとの意見がありましたが、お祭り等催事との調整の都合から予定通り開催することとなりました。

※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P I プロジェクト 勉強会〈合同〉第 2 回 グループ討議の概要【A グループ】

### 【沼津駅周辺地区の戦略案（代替素案）についての討議結果】

総合整備型の案（A 案）については、沼津駅及び駅周辺地区に投資を集中させることについて、下水道などの基盤整備が十分でない地域がある中で税金投資が公平ではないのではという疑問がありました。その一方で、沼津駅周辺への居留意欲や投資意欲を誘導するためには経済観念を持ちつつ集中投資による整備をし、そこを核にまちの魅力づくりを行うことが必要であり、民間事業者は公共投資の恩恵を受けているだけではなく相応のリスクや税を負担しながら事業を行っているという意見が出されました。

個別対応型の案（B 案）では、富士見町の土地区画整理事業の見直しが必要になるため、取得済みの土地の活用方法など今後の整備を考える必要がありますが、駅に近く良好な住宅地として整備すればまちの魅力づくりの一助となるとの提案がありました。

最低限の整備を行う自由通路のみの案（B-6 案）については、この場合でも課題となっている自転車の南北の行き来を可能となるような自由通路とする提案が出されました。事業の進め方についても提案があり、まずは南北の行き来を早く実現するために自由通路を整備し、その後、財政的な余力があれば憩いの空間としての人工地盤を整備し、まちの魅力づくりを行うという時間差を持たせた事業の進め方に関するアイデアが出されました。

### 【原地区の戦略案（代替素案）についての討議結果】

原地区については、「勉強会では出ていない意見が載っており恣意的ではないか」との疑問が出され、事務局から、勉強会の他のグループやオープンハウス、車座談議などの意見も含めて整理している旨の説明がありました。

A-1 案について、地元住民としては、これまでの長年の経緯から原地区西側ゾーンの活力創出のために「積極的に貨物駅を活用する」とは言いがたく、やはり行政からの現計画案とするのがふさわしいのではないかと意見が出されました。また、貨物駅予定地のみ整備する案（A-2 案）については、これまで勉強会で原地区のまちづくりについて話し合ってきた経緯からすると、貨物予定地だけの整備では足りず、西側ゾーン全体で考えて行くことが必要ということを確認しました。

具体的なアイデアとしては、新東名の沼津スマートインターの平成 28 年度開設が決まり、原地区の活性化のチャンスなので、まずはインターと市街地を結ぶ道路の整備を急ぐ必要性が指摘されました。また、国道 1 号沿いに集客・経済効果のある施設、例えば「富士川楽座」のような複合型道の駅などの施設、その北部のエリアには他にはない特徴のある施設、例えば大規模な自然公園やビオトープなどの施設の提案がありました。さらに、税金を上げるためには、定住と雇用の場が必要であり、高齢化対策の介護・福祉・健康に関わる産業や施設を誘致するといった提案がありました。

### 【広域のテーマについての討議結果】

各地区の戦略案（代替素案）についても共通する意見として出されましたが、「代替素案」とは、現計画案に対する代替の案なのではないか、その意味で広域 A 案（貨物駅が原地区に移転する場合）は現計画案と呼ぶのがふさわしいのではないかと意見がありました。

### 【評価項目についての討議結果】

「税金は効果的に使って」の項目に、「事業費の手当ができていくかどうか」という項目を加えて欲しいという意見が出されました。また、事業費の現状について、きちんと理解したいので沼津市から説明してもらいたいとの要望が共通して出されました。

※グループ討議の概要について

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

## 沼津高架P I プロジェクト 勉強会<合同>第2回 グループ討議の概要【Bグループ】

市が買収している土地の維持費だけでも相当なコストがかかり、このまま計画が動かないとその期間の分だけ出費も積み重なっていくことを考えると、方向性が決まらない今の状況からは早く脱却すべきで、趨勢案は避けなければならないことはメンバー共通の意見でした。議論を進めていくためには、駅を高架するかしないかに焦点を絞って話し合いたい、そうしないと話がしにくいという意見も出ています。

評価項目、各地区の代替素案については、下記の様な意見がありました。

### 【評価項目についての討議結果】

事業コストと期間への関心が高く、事業費の項目を重視すべき、手続期間だけでなく手続開始までにかかる期間も含めた全体の事業期間を比較してほしいという意見が出されました。また、防災の視点も重要であり、「緊急時における南北移動の円滑さ」「液状化へ対応」「避難ビルの収容人数」での比較評価も提案されています。

原地区では、沼津駅周辺と同様に、住民や観光客にとって潤いの感じられる「歩行者のための空間づくり」という評価項目の提案がありました。

### 【沼津駅周辺地区の戦略案（代替素案）についての討議結果】

総合整備型の案(A案)のように駅周辺に整備が集中してしまうと、周辺の商店街にまで人が流れず、かえって衰退してしまうのではないかという懸念や、市内に複数の駅がある中で沼津駅に投資を集中させることへの疑問が出され、沼津駅周辺の商店街への波及効果が期待できると共に、市全体を活性化させる計画が必要だという意見がありました。

総合整備型の代替素案としては、現計画であるA-1案だけで良いという考えもありましたが、低迷する中心市街地全体の活性化を目指し、A-1案のグレードを上げたA-2案も代替素案として含めることを確認しました。

個別対応型では新たな代替素案の提案は出されませんでした。自由通路を整備するB-6案について、現在想定している幅の自由通路だけではなく、自転車の通行が可能で休憩スペースも設置できるくらいの広さとする案もバリエーションとして加える提案がされました。

南北の行き来を一刻も早く実現するためには、どの案になるにしても仮設自由通路が不可欠だというのは参加者共通の考えであり、仮設通路の費用や実現のための手続き、仮設を本設に移行する可能性などについて質問や意見が活発に出されました。

### 【原地区の戦略案（代替素案）についての討議結果】

新東名のスマートインターが認定され、原地区の活性化の好機を迎えているが、それを活かすには人もモノも集まるための拠点となる施設が必要だという意見がありました。

西側ゾーンの方角性を考えるにあたっては、東海大学の跡地や東駿河湾環状道路インター周辺と連携し、貨物駅予定地のみを考えるのではなく、ゾーン全体について検討するのが望ましいということが確認されました。誘致したい具体的な施設としては、視察会で訪れた花川運動公園のような大規模公園や聖隷三方原病院のような医療施設が挙げられています。一方で、このエリアが農業振興地域や市街化調整区域であり土地利用が制限されていることを考えると、アイデアを出しても絵に描いた餅になるのではとの懸念も出されました。

※グループ討議の概要について

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

## 沼津高架P I プロジェクト 勉強会〈合同〉第 2 回 グループ討議の概要【C グループ】

### 【評価項目についての討議結果】

沼津駅周辺の評価項目について、個別対応型の案（B 案）の場合、すでに整備の進んでいる区画整理の事業計画変更に伴うマイナス面や新しいまちづくり計画の策定など、新たに必要となる作業の具体的な予算を見積もり、評価の対象とすべきという意見がありました。買収済みの土地の維持管理費も加えて評価したいという意見がありました。

広域的な評価項目については、「早く整備が終わる」「早く効果が出る」「早く問題解決が出来る」というような時間軸での評価項目を明確に立ててほしいという意見が出されました。

また、検討の進め方についても意見があり、ステップ 5 の比較評価について市民が評価をするだけでは不安がある、専門家を検討に加えて議論・評価できるようにしてほしいという要望がありました。

### 【沼津駅周辺地区の戦略案（代替素案）についての討議結果】

沼津駅周辺地区の A-2 案について、駅南口の西武デパート跡地やその周辺の一体的活用が大変重要な課題となっているので、ここを含めてまちづくりのマネジメントを検討する範囲に加えたいという意見が改めて出ました。

また、新たな代替素案の提案として、貨物駅を現位置に残して高架する案が提案されました。貨物線の本数はそんなに多くはないので地上に残し、高架下利用も期待できないため踏切や道路等を工夫して高架化出来たらよいとの意見でした。

B 案についても新たな提案があり、駅前広場を 2 層にして、タクシー乗り場を 1 階、バス乗り場を 2 階とするアイデアが出されました。また、区画整理事業については計画変更に伴い、新しいまちづくりの計画を策定することも具体的な事業として盛り込むことが必要だ、という意見が出されました。

B-6 案については、前回出した「交通対策を何もしないように評価されてしまうので、信号機や右折レーン設置の整備費を盛り込んで欲しい、という意見が反映されていない」という指摘が再度ありました。

事業費に関しては、従来公表されている鉄道高架化の事業費と異なる点について質問があり、事務局から「市が事業費として発表している最新の数字を入れている。毎年整備が進んでいるので、残り分の事業費としては小さくなっている」という説明がありました。他にも、B 案で「面的整備：約 214 億円」とされる内訳が拠点第二地区の区画整理事業を計画変更して行うための費用であることが分からないので、それぞれの金額の算出方法についての解説が必要との意見が出ました。

### 【原地区の戦略案（代替素案）についての討議結果】

原地区については、貨物駅が移転する場合、しない場合の 2 つの視点から、西側ゾーンの課題を考えてみました。

貨物駅が原地区に移転する場合に懸念されることとして、周辺が住宅地であることから、貨物駅の騒音、1 日平均 9 0 台と試算されるトラックの騒音や排気ガス、渋滞などが心配され、観光や福祉によるまちづくりとは両立できないのではないかと意見が出されました。併せて、視察会にて訪れた静岡貨物駅についても話題となり、静岡貨物駅の周辺には企業立地が進んでおらず、貨物駅が来るだけでは物流を軸とした産業誘致は難しいのではないかと意見がありました。

貨物駅が原地区に移転しない場合については、風光明媚で静かな環境を活かし観光地や健康・福祉エリアとして開発するためには、すでに海側に多くの企業が立地しているので、何らか土地利用の規制が必要ではないか、という意見が出されました。

※グループ討議の概要について

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

## 沼津高架P I プロジェクト 勉強会<合同>第2回

### グループ討議の概要【Dグループ】

#### 【沼津駅周辺地区の戦略案（代替素案）についての討議結果】

まず、沼津駅周辺地区の戦略案（代替素案）については、南北交通の課題解消が鉄道高架化の大きな目的であるが、一方通行や回転式交通規制、信号システムなどのソフトの対策が同時に必要であるという意見が複数挙げられました。また、高架化事業だけでなく、県や市の総合計画や他の事業と整合を図って地域活性化を考えること、人が来たいと思える動機づけとなる拠点の整備、ソフト策の充実などが重要であるとする意見が出されています。

また、どの案も共通して、手続と工事で15～20年と長期間かかる試算になっており、もっと短期間でできるよう、新しい技術が出てきた場合は積極的に採用してほしいという意見がありました。

#### 【原地区の戦略案（代替素案）についての討議結果】

次に、原地区の戦略案（代替素案）についても多様な意見がありました。どの案にも治水対策についてまず手を着けるべきであるといった意見が複数あったことに加え、地盤強化の必要性についても意見が出されました。また、新たな放水路の整備だけではなく、現在ある放水路3本をすべて機能させることが先決であるという意見もありました。

その他、基盤整備に関しては、住宅需要を促進させるために、子どもが通学しやすくするなどの歩行者のアクセス向上を図り、既存道路の改善や原駅の橋上駅化が改めて提案されています。

西側ゾーンにおける新たな活力創出に関連した提案として、地盤が弱い点を逆に強みにしてバイオ産業や薬草の栽培、医療関係などの新しい産業の誘致、海岸沿いの風景や田園風景を活かした船遊び、自転車愛好家向けの休憩拠点など観光に関する提案が出されました。また、物流関連産業についても活発に議論があり、現在の沼津駅における貨物取扱量から勘案した貨物駅の規模縮小や、近傍駅の物流機能を原地区に合わせて集約し県東部の物流拠点とする案が提案された他、田子の浦港との連携を視野に入れるとより大きな物流拠点となる可能性があるのではといった意見が出されました。

西側ゾーンの活性化のために活用するエリアについても議論があり、現在の貨物駅予定地すべてではなく、すでに収用しているエリアのみを活用する案が提案されています。ここでは貨物駅や医療産業などが提案されています。

#### 【広域のテーマについての討議結果】

広域のテーマについても原地区に関する討議と関連して、原地区に来る貨物駅を縮小できないかとの意見が出されました。

#### 【評価項目についての討議結果】

沼津駅周辺については、県や市のランドデザインや総合計画、既存事業との整合性や連携の視点が新たに提案されています。また、周辺地域からのアクセスに関連して駐車場用地の面積だけでなく価格設定も重要との意見が出されました。

原地区については、津波被害だけでなく液状化や川の氾濫に対する対策の視点、物流ターミナルとして原が拠点となるかどうかといった視点について提案があった他、広域的な評価項目については、貨物取扱量の実情に合った規模であるかという視点が提案されています。