

沼津高架PIプロジェクト <ステップ3 中間報告> 意見一覧表

意見ID	意見把握日	コミュニケーションの方	会場	意見
1	H25.3.16	アンケート	第8回PI委員会	Step2について、ほぼ完了の運びとなっていますが、それは、テーマ②、テーマ③、であってテーマ①についての目標設定がどうなっているのか疑問である。
2	H25.3.16	アンケート	第8回PI委員会	広域的な地域づくりの視点について、沼津の目指すべき目標を考える上で、伊豆半島と富士山という視点も入れてほしい。図表などに広域的な地図を使用して広域を想像しやすい工夫がもっとあれば良いと思いました。
3	H25.3.16	アンケート	第8回PI委員会	① PIに対する県の皆さんの地道な取組みに敬意を表します。 ② PIが更にスムーズにすすめられることを期待しています。 ③ 沼津市がより市民の中に入って対応することを願っています。
4	H25.3.16	アンケート	第8回PI委員会	全てのことを勉強会で決めさせるのはいかがなものか。これでは時間がますますかかる。せめて委員会で決めることがないと困る。 結論を先のばしするのは知事だけで十分である。
5	H25.3.16	アンケート	第8回PI委員会	早く沼津駅付近では鉄道高架事業のまちづくりPIを原地域では貨物基地移転のまちづくりPIをお願い致します。 ステップ3の進め方についての資料に主語がない！ 鉄道高架事業と貨物基地の文字がなく、これらの代替案・解決策ではないのか？
6	H25.3.16	アンケート	第8回PI委員会	皆様のご尽力に感謝申し上げます。 ステップ2での目標設定について、平成22年度に実施された議論のテーマを中心に設定し、たとえば会議開催期間中に起きた東日本大震災の教訓などが、議論しつくされていない部分や、新東名が基盤整備の今後の状況を踏まえ議論すべきだと思いますので、今回の目標設定は妥当だと思います。 しかし、時間がかかりすぎます。人口は、中心市街地がどんどん減少してしまいます。議会と行政は結論をすずで出しております。キラメッセの1年遅れは取り返しがつきませんが、前向きに進まなければ、南北の壁はコンベンションの大きなデメリットであります。
7	H25.3.16	アンケート	第8回PI委員会	鉄道高架関連事業の中で、周辺整備が着々と進んでいる中で、高架事業だけが、遅々として進んでいない。PIを進めていくためにあたってのご苦労は計りしれないと思うが、もっと早く進めていってほしい。
8	H25.3.16	アンケート	第8回PI委員会	橋上駅とか自由通路というのは反対者が鉄道高架をやらせないための理由にしているもので、こんな事を考える必要はない。鉄道高架事業の意義、事業認可がされていることはどうということも市民に反映させることが大きな力になる。とにかく変な方向に進んで行かないようにがんばってほしい。とにかく沼津を助けてほしい。
9	H25.3.16	アンケート	第8回PI委員会	新貨物駅については、勉強会参加者の方に、ビデオかなにかで見せてやってほしい。
10	H25.3.16	アンケート	第8回PI委員会	ステップ2への積極的な取り組みを評価されステップ3へ進められた点が素晴らしい。PI委員の皆様からもお褒めの言葉が多く寄せられ、事務局のご努力に敬意を表します。 今後とも気を抜くことのない様に継続したご努力をお願い申し上げます。なお、今月末で年度替わりとなることから、人事異動に伴うレベルダウンを懸念するものであります。高いポテンシャルでPIプロジェクトが進められますことに期待しております。 一方で2人の委員が欠席された中で、ステップ2の終了を決めきれずに、終了する(後程、確認)という進め方は大丈夫なのだろうか？
11	H25.3.16	アンケート	第8回PI委員会	勉強会でも指摘しましたが、PIに沼津市が出ていないことは不自然。一番の当事者が出席していないことの空しさを感じている。 又、沼津市から提出された財政見直しによると、人口減少、商工業売上高減少の中で、税収がふえるとしている。根拠を知りたい。
12	H25.3.16	アンケート	第8回PI委員会	石田委員長の一言「如何なる意見も正確に吸い上げ記述しておくべし」に安堵した。 「鉄道高架有りき」のムードを冷やすことが大切だ。
13	H25.4.5	手紙		鉄道高架化をめぐる賛成と見直し最終提言 駅北にキラメッセが出来、やがてコンベンション施設もできるだろう。こうなるとますます南北自由通路がないことが不便で残念である。鉄道高架が同時完成することはないということは早くから分かっていたわけで議会や経済界の怠慢と言われても仕方がない。では鉄道高架化の方はどうなの？これまでのペースでは、その後さらに、20年ばかりかかるのか。ご存知のように自民党が強力な政権を築き上げた。交付金の減額、地方公務員・議員の給与見直しも即断即決である。地方も、待つてましたと言わんばかりの大人の対応。国土強靱化予算の獲得を視野に入れば当然である。しかし今の自民党は極めて野党的な性格を帯びている。かつての自民党とは違うところを出そうとしている。だから支持率が高い。勘違いしてはいけない。国民は安倍政権を支持しているのであって自民党を支持しているのではない。無駄と映る公共事業にはこれまで以上に目を光らせるであろう。しかし沼津は地震や津波対策への予算獲得には大いに分がある。鉄道高架よりこちらの予算獲得に目標を置くべきである。長い海岸線と低地が広がる沼津にとって、その方が果実が大きい。それにして、四半世紀に亘る鉄道高架化への思いで、金縛りの如きに陥っている街づくり構想は悲劇である。悲劇は実際はかなりシンプルなのである。
14	H25.4.5	手紙		賛成派の主な主張は2つである * 将来の広域合併を考慮する時、中核都市沼津として必要である。 しかし、そうであろうか？ 広域合併も視野に入れた時、中核都市、沼津に必要なのは鉄道高架なのか？ 今時地味すぎるのである。沼津は周辺の市町村と合わせ42万人の規模の広域都市に含まれる可能性があるだろう。鉄道高架化程度では周辺市町と競争にならない。元々、高架化には最低限必要と思われるJRの積極的な賛成を耳にしたことはない。JRは沼津駅高架化には関心は極めて薄いと考え。それはJRにとって経済的な合理性が乏しいということの無言の意思であろう。25年前には、中核都市という言葉に矛盾はなかったと考える。我が友人たちも同様で、皆高架化事業に賛成であった。パブルに沸く日本経済、自動車を中心にした静岡県経済も好調であった。沼津の地場産業である漁業、農業、西武百貨店を象徴とする商業も今の有様とは別物であった。中核都市という響きは伝統ある沼津の市民のプライドをくすぐり心地よい。この心地よい響きが曲者である。沼津にゆっくりと迫っていた危機を認めることを躊躇させた。 * 鉄道高架化は駅周辺の渋滞の解消を図るために必要である。 そもそも現在、渋滞はあるのか？ またあったとしても何処と比べて渋滞と云っているのか。開かずの踏切のような悪性の渋滞ならまだしも、仮に数分渋滞に入ることなど普通のドライバー体験ではないのか。私の友人はもう40年以上日々車に資材を積んで仕事に早朝から夜まで飛び回っている。彼曰く「沼津駅周辺に渋滞なんてものはない、渋滞するくらいは景気なら歓迎だ」と言い切っている。私も1年に100日くらい帰省し、駅周辺をのぼり道、あまね、三ツ目の3ガードをタクシーでよく通るが、渋滞らしきものに会ったことは1度もない。タクシーの運転手たちも異口同音に言っていた。「バイパスの渋滞はひどい、それに比べれば駅周辺の渋滞は可愛い」「三ツ目ガードを跨ぐ橋を架けてくれれば鉄道高架にする必要はない。勿論今のままでいい」とも。 * 隠れた主張・国や県から予算が欲しい。土木建設事業の活性化につながる。 これは広域の景気テコ入れには決して悪い話ではない。業者はむしろ沼津市外に多く存在するし活性化にもなるだろう。但し、緊急時に備えた自主的な予算さえ10億円足らずという市の財政状況である。市民は、借金元利合計2000億円ともいわれる事業による増税や市民サービスの低下は想定していない。周辺自治体からは、「沼津はお人好し」という声も聞く。そもそも広域合併すれば財布は大きくなるから大丈夫だとでも考えているのだろうか。予算の実現性について市からは金輪際説明が聞かえてこない。

沼津高架PIプロジェクト <ステップ3 中間報告> 意見一覧表

意見ID	意見把握日	コミュニケーションの方	会場	意見
15	H25.4.5	手紙		<p>鉄道高架化見直し派の主張・市の中心部に“人溜まり”を作ろう</p> <p>見直し派も元は賛成派であった。便利になればいいというのは今でもその通りである。加えて、友人の間で「西から浜松がやった、静岡もやった、沼津もやるべー」という会話が当時交わされていたことも事実である。浜松も静岡も鉄道高架化で想定した経済効果には程遠いものがあった。見直し派は25年経過して冷静になっただけなのである。25年の歳月は当時の悪感と判断基準すべてを否定している。沼津市の想定外の退潮、国や県もしかり。想定される東南海地震・津波。25年前には日本全体で約1000兆円、沼津市も一般会計の約2倍1300億円以上の借金を、抱えてはいなかった。私自身もセカンドライフを沼津に戻り過ごそうという思いは微妙に揺れている。66歳になり沼津は急速に暮らし難い街になりつつあるが、反面出来の悪い子だが何か可愛い、という心境もある。</p> <p>* 将来の広域合併も考慮した時、地味な鉄道高架では沼津は埋没する</p> <p>もっと破天荒な常識破りな発想が欲しい。県下に否全国に話題になるような市のランドマークになるようなものが欲しい。全国ネットで取材され放送されるようなもの。鉄道を高架にしてもTVクルーは興味ないでしょう。浜松や静岡と同じことをやっても2番3番煎じとは思いませんか？町の再活性の大きな目玉にした方がいいわけですからジミジミした発想は捨てませんか？このまま行けば、20数年後うらびれた市街が広がり、真ん中を地味な鉄道高架が分断して東海道線がのろのろ斜線を下っていくという姿を想像して下さい。心浮き立ちますか？市民が集い、市外からも来訪者・観光客を誘因する計画を。</p> <p>在来線の線路が高架になったから沼津に行ってみようかという奇特な方は鉄道ファンくらいでしょう。私は沼津で親兄弟の祭祀があります、それだけでなく沼津に定期的に帰ろうと思いますが、鉄道高架は人寄せや観光の目玉にはなりません。沼津最後の大型借金であれば、見た目JRの線路を上げるだけでは実に勿体ない。多額の借金をし投資をし沼津の活性化に使おうということであれば、ありふれた発想ではなく乾坤一擲新機軸を打ち出し夢のあるものを。</p> <p>鉄道高架化に代わるもの・三つ目ガードオーバーブリッジ</p> <p>元々南北交通を円滑にしようという目的で高架化が構想されたが、駅周辺の3つの地下通路は十分に機能している。三つ目ガードもよくタクシーで通過するが、渋滞と言えるような状態には一度も会ったことはない。首都圏に比べればいずれも通行車が少なく通路が勿体ないくらいである。首都圏基準で言えば沼津駅周辺には渋滞はないとされてしまうでしょう。</p> <p>それでも提案ですが、最も渋滞があるという三つ目ガードに車用のオーバーブリッジを架けてはどうでしょう。学園通りから三枚橋方面に繋がる道路は、ガード部分は別として、道路幅もたっぷりあってあるし、歩道も十二分にスペースがあります。正にここにオーバーブリッジを作りなさいとも言われているような道路の造りです。ガードと図書館の間の交差点に立ってしばらく見ているとはっきり分かることがあります。南あるいは北から走行してくる車は、交差点では右折・左折(東西に向かう)する車はほとんどないことです。オーバーブリッジで南北の流れを良くすれば東西の流れもスムーズになります。</p>
15	H25.4.5	手紙		<p>* 乾坤(けんこん)一擲(いつてき)駅を跨ぎ日本一の南北自由通路・空間の建設を。</p> <p>コンベンション施設に連繋した沼津ランドマーク複合施設建設を。</p> <p>“人溜まり”を作ろう。</p> <p>50米 * 150米規模以上(約2300坪以上)の人工地盤で駅・東海道線を跨ぐ。これだけで存在感がありインパクトがある。人工地盤上下部のコンセプトは“緑化された市民憩いの場”とする。市役所中央出張所、展望施設、病院、老人施設、保育施設、体育館、居住施設、商業施設、フードコート、美術館、博物館、歴史資料館、音楽ライブ等に使用できる多目的複合施設を設ける。この複合施設をコンベンション施設に合体させることを推奨する。市民や観光客の“人溜まり”ができるように設計する。中心市街地活性化のための目玉事業である。沼津のランドマークとなるような発想が求められる。孫子の代まで市民や観光客にも魅力的な空間にすべきです。</p> <p>さて、鉄道高架プロジェクトを見直し(誤解なきよう、決して元々反対していたわけではありません)の立場で記してきましたが、賛成にしろ見直しにしろ巨額の借金であり、将来の所得税や固定資産税に上乗せして返済しなければなりません。しかし見直し案の方がかなり安く短期間でできるということは誰が考えても明らかです。また完成後の費用対効果も見直し案の方がどう想像しても優れているのではないのでしょうか。</p> <p>話変わりますが、昨年秋の市長選において、36%という低い投票率を思い出します。人口が100人としますと、市民のうち22人が積極的な市長支持。14人が新市長登場を望んだという結果でした。全体の22%を鉄道高架への賛成であるとして、元利合計市民負担2000億円+県・国から1000億円以上と言われる巨大プロジェクトに信任を得たとするのは、財源に目をつぶり、さらに無言の納税者は無視せんとするがときの、余りに都合のよすぎる強弁です。それにしても64%の市民が賛成でも、見直しでもないとも読める投票率でした。どちらでも関係ないというシラケなんでしょうか。高架になろうがなろうが、あまり関心がないという気分は蔓延しています。反面、四半世紀も経って高架化に目途がつかないことにいら立っている市民がいることも確かです。ある場所で日頃はごく普通の方が鉄道高架化について「こんなものだらだらしてないでととやっちゃえばいいんだ」と声を荒げるのを聞いて驚いたことがありました。賛成派の1つの代弁です。イライラと同時に空しさを語っていました。賛成、反対にかかわらず皆同様の心境ではないのでしょうか。真面目に考える人ほどイライラと空しさが募るのではないのでしょうか</p> <p>さて、4半世紀の時の流れはだれにとっても重く長い期間です。市内には経年劣化して、更新する大規模な修繕を要する公共の建造物が1400億円相当分存在するという話も聞いた。これも25年前にはなかった話です。25年前の鉄道高架化構想はもう時効にすべきです。それでは時効を宣言し幕引きを図るのは誰の役割なのだろうか。役割上市長が発議し議会が承認することが圧倒的な市民の意に沿うと考えるが、歴史的な責任を現職の皆さん方に全部負わせるのはどう見ても気の毒である。では事業主体の県・知事がふさわしいのだろうか。県としては高架化の現地自治体こそ判断を下すべきと考えているのかもしれない。市としては県から断られたとした方が説明がしやすいという心境なのかもしれない。そうこうしているうちにこの話はそのうち自然に蒸発して無くなることになるのかもしれない。イライラと空しさはまだまだ終わりにしない。</p> <p>※ 乾坤一擲(けんこんいつてき): 運命をかけ、いちかばちかの勝負をすること。</p>
16	H25.4.24	オープンハウス	イシバシプラザ	高架下を駐輪場にしたら、現在の駐輪場用地を別に有効利用できる 沼津駅南北の移動のしやすさ(特に自転車)を重視してほしい。西武が撤退して駅南がさびしくなった。駅南に人が集まりやすくなったら良いと思う。
17	H25.4.24	オープンハウス	イシバシプラザ	沼津に住み始めた20年ぐらい前から、高架は計画通りできるものだと思っていたが、先に進まない今の状況は良くない。
18	H25.4.24	オープンハウス	イシバシプラザ	歩いていて(ベンチがほしい)楽しいまちになれば良い。徒歩での移動のしやすさ。
19	H25.4.24	オープンハウス	イシバシプラザ	丸井や西武百貨店のような商業施設があれば、駅の周辺に人が集まって賑わいが出ると思う。 丸井があったころは、よく駅南に買い物入場券を買って駅の中を歩いて行ったが、最近では行く機会が減った。
20	H25.4.24	オープンハウス	イシバシプラザ	新幹線が停まってほしかった。早く進むようがんばって。 沼津は遅れている。
21	H25.4.24	オープンハウス	イシバシプラザ	子ども科学館のような施設を作ってほしい。(子どもを集める工夫を)津波対策として、高架事業は必要だ、ぜひ進めてほしい。
22	H25.4.24	オープンハウス	イシバシプラザ	南北の行き来はしない。北口があれば十分。南側に行くことはない。高架化されても便利に感じない。 キラメッセではなく文化センターのような施設がほしかった。今の文化センターは不便。
23	H25.4.24	オープンハウス	イシバシプラザ	南北の行き来はしない。北口があれば十分。南側に行くことはない。高架化されても便利に感じない。 キラメッセ→文化センターのような施設がほしかった。文化センター不便。
24	H25.4.24	オープンハウス	イシバシプラザ	私が生きているうちに完成するか？早く完成させてほしい。
25	H25.4.24	オープンハウス	イシバシプラザ	私が生きているうちに完成するか？早く完成させてほしい。
26	H25.4.24	オープンハウス	イシバシプラザ	いつごろ完成するのか？早く着工してほしい。反対は、ほんの一部だと思う。早くしないと時代が変わる。活性化が遅れる。遅れれば高架でなくてもよいとなる。あまねガードが通りくいで、南に歩いて行くのが億劫。後手後手にまわっている。ヴェルデができて駅が同時進行しないと意味がない。あまねガードはまっすぐだった。
27	H25.4.24	オープンハウス	イシバシプラザ	核になる施設がほしい。
28	H25.4.24	オープンハウス	イシバシプラザ	今のままでいい。商店街にやる気がない。買い物はみんな横浜へ行ってしまう。

沼津高架PIプロジェクト <ステップ3 中間報告> 意見一覧表

意見ID	意見把握日	コミュニケーションの方	会場	意見
29	H25.4.24	オープンハウス	イシバシプラザ	鉄道高架事業は、今どの段階なのか？南側へはめったに行かない。イシバシプラザで間に合っている。
30	H25.4.24	オープンハウス	イシバシプラザ	早くやってほしい。踏み切りが長すぎる(車両基地)。貨物駅いららないのでは？新車両基地横に貨物駅を作ればいい。
31	H25.4.24	オープンハウス	イシバシプラザ	早くやってほしい。踏み切りが長すぎる(車両基地)。貨物駅いららないのでは？新車両基地横に貨物駅を作ればいい。
32	H25.4.24	オープンハウス	イシバシプラザ	いつの間にか貨物駅計画がきた感じ。PIのように話を聞いてもらえる機会があるのはよいこと。今日話を聞いてよかった。(駅周)もういまさら南北交通対策はいららないのでは？
33	H25.4.24	オープンハウス	イシバシプラザ	自分が生きているうちに事業は終わるのか？やる、やらないの決定を早く出してほしい。長くかかりすぎているため、高架事業への関心がなくなってきている。
34	H25.4.24	オープンハウス	イシバシプラザ	時間管理をしっかりして早く結論を出してほしい 区画整理地権者だが、いつ完成するのか？
35	H25.4.24	オープンハウス	イシバシプラザ	沼津をよくするためには高架化してほしい。橋上駅はいいかもしれないが、オーバー案はやめてほしい。 時間管理をしっかりしてほしい(生きているうちに) PIプロジェクトを頑張っていたきたい。
36	H25.4.24	オープンハウス	イシバシプラザ	沼津をよくするためには高架化してほしい。橋上駅はいいかもしれないが、オーバー案はやめてほしい。 時間管理をしっかりしてほしい(生きているうちに) PIプロジェクトを頑張っていたきたい。
37	H25.4.24	オープンハウス	イシバシプラザ	貨物駅の移転と鉄道高架は関係あるんですか？高架化されるとメリットがあるのか分からない。
38	H25.4.24	オープンハウス	イシバシプラザ	踏み切りで電車をみるのが好きなので、鉄道高架には反対。新しい評価の視点は、列車のビューポイント。
39	H25.4.24	オープンハウス	イシバシプラザ	踏み切りで電車をみるのが好きなので、鉄道高架には反対。新しい評価の視点は、列車のビューポイント。
40	H25.4.24	オープンハウス	イシバシプラザ	時間がかかることは知っているが、早く諸問題を解決してほしい。 CGはわかりやすい。大手町片浜線、浜地本田町の将来イメージがもてた。この近所の方々は地形を知っているので、非常にわかりやすい。
41	H25.4.24	オープンハウス	イシバシプラザ	駅南北の両方が活性化する必要がある(片方だけ栄えるのはダメ)。 沼津市で自営業を考えている。高架をすると、駅北口、南口付近のポテンシャルがあがるのか？コンベンションができるのと人の流れが変わる。コンベンションには期待している。
42	H25.4.24	オープンハウス	イシバシプラザ	駅南北の両方が活性化する必要がある(片方だけ栄えるのはダメ)。 沼津市で自営業を考えている。高架をすると、駅北口、南口付近のポテンシャルがあがるのか？コンベンションができるのと人の流れが変わる。コンベンションには期待している。
43	H25.4.24	オープンハウス	イシバシプラザ	あまね、のほりみちガードが高架によってまっすぐ(フラット)になるのは、渋滞、事故が減り、交通的に重要だと思う。 3Dの絵があるとわかりやすい。
44	H25.4.24	オープンハウス	イシバシプラザ	駅北に住んでいるが買い物に駅南に行くときは、入場料を払って駅を通っている。南北を簡単に行きかうようにしてほしい。
45	H25.4.24	オープンハウス	イシバシプラザ	南北の行き来は不便。(北側に住んでいて、南に買い物、自転車)。貨物の待避線機能は知らなかった。家族に説明する。
46	H25.4.24	オープンハウス	イシバシプラザ	新車両基地の用地にマンションやイオン(ショッピングセンター)をつくるべき。事業は凍結とすべき。お金をかけない橋上駅にしたほうが良い。三ツ目ガードは何らかの対策をしなければならぬ。 事業費や費用対効果をしっかり確認してほしい。 高架事業を凍結し、その事業費で、地震・津波対策をすべき。市は1300億円の税金があるのに、さらに借金をしようとしている。
47	H25.4.24	オープンハウス	イシバシプラザ	三ツ目ガードは改良すべき。 今のままでは、道路やまちの使い勝手が悪いので、何とかしてほしい。
48	H25.4.24	オープンハウス	イシバシプラザ	25年前の計画説明時に、このようなCGがあれば、わかりやすかったと思う。 区画整理で既に移転した。今としては早く高架事業を進めるべき。行政のトップ交代により計画が変わると、住民としては迷惑だと思う。
49	H25.4.24	オープンハウス	イシバシプラザ	多額の費用で高架化するくらいなら、橋上駅と自由通路で十分。 雇用の創出。大規模なショッピングモール。沼津市の財政。子育て世代に対する施策充実。
50	H25.4.24	オープンハウス	イシバシプラザ	早く結論を出してほしい。
51	H25.4.24	オープンハウス	イシバシプラザ	早く結論を出してほしい。
52	H25.4.24	オープンハウス	イシバシプラザ	高架事業について知りたい。
53	H25.4.24	オープンハウス	イシバシプラザ	30年前から計画しているんだから、早く高架化すればよい。何もしないから衰退に歯止めがかからない。
54	H25.4.24	オープンハウス	イシバシプラザ	国414号の渋滞が解消されるなら高架でもオーバーパスでもよい。裏道を抜けようとしても狭くて怖い。
55	H25.4.24	オープンハウス	イシバシプラザ	現状のアンダーパスはだめ。高架案がいいと思う。三ツ目ガードを何とかしてほしい。 プラサヴェルデに期待している。北口の整備は良くできている。
56	H25.4.24	オープンハウス	イシバシプラザ	高架案はスリムになってよい。プラサヴェルデ(新キラメッセ)を活用したい。(確定申告など便利になる)
57	H25.4.24	オープンハウス	イシバシプラザ	高架案はスリムになってよい。プラサヴェルデ(新キラメッセ)を活用したい。(確定申告など便利になる)
58	H25.4.24	オープンハウス	イシバシプラザ	橋上駅(小田原駅)でいい。お金は安くしてほしい。渋滞も東京に比べてまったくない。高架は無駄。時間がかりすぎる。 昔の25年前の計画は、今の現状に合わせて変更すべき。
59	H25.4.24	オープンハウス	イシバシプラザ	高架化すれば、便利になる。一刻も早く完成させてほしい。 いつ完成するのか？区画整理の地権者の方、区画整理の進捗を気にしている。PIは何のためにやっているのか？
60	H25.4.24	オープンハウス	イシバシプラザ	人が集まるようにしてほしい。高架化によりアンダーがフラットになれば便利になる。 いつ完成するのか？
61	H25.4.24	オープンハウス	イシバシプラザ	あまねガードの平面交差を期待する。高架下を商店で利用することを期待する。 早く進めてほしい。
62	H25.4.24	オープンハウス	イシバシプラザ	現状維持で十分 沼津市の財政・・・市民税が上がるのではないかと、すでに借金だらけで合併してもらえない。費用対効果・・・空港も赤字をたれ流している。 少数意見を取り上げる取り組みは評価できる。

沼津高架PIプロジェクト <ステップ3 中間報告> 意見一覧表

意見ID	意見把握日	コミュニケーションの方	会場	意見
63	H25.4.24	オープンハウス	イシバシプラザ	現状維持で十分 沼津市の財政・・・市民税が上がるのではないかと、すでに借金だらけで合併してもらえない。費用対効果・・・空港も赤字をたれ流している。 少数意見を取り上げる取り組みは評価できる。
64	H25.4.24	オープンハウス	イシバシプラザ	橋上駅で十分、駅舎の立替でもよい(沼津のシンボリックな建物にして)高架に金をかけるなら防災や福祉に回してほしい。オーバーパスは地震で倒壊しないか心配。 避難路の確保。沼津市の財政。無料駐車場のある商業施設。
65	H25.4.24	オープンハウス	イシバシプラザ	南北の行き来のしやすさ。 鉄道が高架化されれば、まちが便利になる。自分たちも区画整理などに協力してきたので、早く事業を完成させてほしい。
66	H25.4.24	オープンハウス	イシバシプラザ	南北の行き来のしやすさ。 鉄道が高架化されれば、まちが便利になる。自分たちも区画整理などに協力してきたので、早く事業を完成させてほしい。
67	H25.4.24	オープンハウス	イシバシプラザ	南北の移動が不自由なので、行き来をしやすくしてほしい。
68	H25.4.24	オープンハウス	イシバシプラザ	三ツ目ガードをアンダーで改良すればいい。 頑張ってください。
69	H25.4.24	オープンハウス	イシバシプラザ	どのくらいの方がオープンハウスに来られますか？主婦が多いですか？
70	H25.4.24	オープンハウス	イシバシプラザ	鉄道高架には期待している。このままでは、沼津がどんどん沈下していくので、早く事業を進めてほしい。
71	H25.4.24	オープンハウス	イシバシプラザ	まちに活気がなくなり、西武もなくなってしまったので、駅の南に行くことがなくなった。高架化するとあまねガードがフラットになるのは初めて知った。
72	H25.4.24	オープンハウス	イシバシプラザ	まちに活気がなくなり、西武もなくなってしまったので、駅の南に行くことがなくなった。高架化するとあまねガードがフラットになるのは初めて知った。
73	H25.4.24	オープンハウス	イシバシプラザ	まちに活気がなくなり、西武もなくなってしまったので、駅の南に行くことがなくなった。高架化するとあまねガードがフラットになるのは初めて知った。
74	H25.4.24	オープンハウス	イシバシプラザ	模型のようになってほしい。
75	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	高架はやらないでほしい。税金を使ってやることではない。どうやって返すのか。
76	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	このプロジェクトはいつまでやるつもりなのか？自分は東京の人間だが、静岡県民はスピード感がなくておかしいと思っている。期限のないような仕事をすべきではない。
77	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	第一間門の踏切を広げるべき。三ツ目ガードはオーバーブリッジにして6車線くらいに拡充する。国1まで6車線で繋いだ方が、のほりみちガード、あまねガードを高架化して4車線にするよりいい。 高架を作っても、電車は増えない。1970年代に高架化しておくべきだった。もう時代が遅すぎる。
78	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	鉄道高架事業について教えてほしい。まちがきれいになるのであれば、税金は払ってもいいと思う。
79	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	BiVi沼津では映画館をよく利用する。
80	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	BiVi沼津では映画館をよく利用する。
81	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	駅南に魅力がなくなってしまったので、行かなくなった。まちを活性化させるためにも、高架化したほうがよい。
82	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	自転車でも南北通路確保(あまねガードを押しして通行ということの解消は必要。歩行者との接触が危険である。
83	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	高架化どんどん進めるべき。沼津がどんどんだめになる。
84	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	高架はいらない。橋上駅でよい。まず橋上駅をやって、それで賑わいができてから、高架にしてもいいのではないかと。西武前の地下道に四階エレベーターがあればよい。キラメッセや会議場もいなくなかった。(元のキラメッセで十分)イーラdeにもっといい店がほしい。
85	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	駅南側の空きビル対策。 生きているうちに完成してほしい。
86	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	自由通路ができると便利になる。自転車の移動も便利になる。早く完成させてほしい。
87	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	駅の近くにプールがほしい。トレーニングジムもあると便利。
88	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	早くやるべき。政治的に早く決断を！トップを替えたほうがいい。
89	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	市民からの税金を使ってまで、高架化する必要はない。市が高架ありきの広報ばかりしているのがおかしい。線路沿いに住んでいるので、高架化されるのなら、騒音対策はしっかりやってほしい。
90	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	仮設でもいいので、南北自由通路。南北に人の交流が生まれなければ、活性化につながらない。
91	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	南北自由通路を駅周辺と国414号付近に作ればよい。高架化では、人口減少していく中で財政もたない。
92	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	鉄道をオーバーパスする道路 国際会議ができるような施設を作ったところで、新幹線も停まらないので誰も来ないと思う。市民が使う施設を造ってほしい。
93	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	橋上駅のほうが費用もかからず、南北の行き来がしやすくなるのでいいと思う。 もっと計画を練って高架化してほしい。ただ、すでに完了してしまっている事業もあるのでいまさら何を言ってもしょうがない。これらの施設が活かされるよう、時間をかけずに高架事業を完了してほしい。
94	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	東部の物産が集まるような施設を作り、集める。そうすれば賑わいが戻る。駅やその周辺が一新されれば、まちが便利になり、魅力も増す。早く高架化すべき。
95	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	早く事業を進めてくれないと困る。何をやるにしても遅すぎる。
96	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	広い通路のある橋上駅。駅のところに歩行者が南北へ自由に行き来できる通路は必要。駅周辺に文化的施設(美術館、博物館、科学館)などを作るべき。 事業を中止して、橋上駅化に向けて進めてほしい。
97	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	広い通路のある橋上駅。駅のところに歩行者が南北へ自由に行き来できる通路は必要。駅周辺に文化的施設(美術館、博物館、科学館)などを作るべき。 事業を中止して、橋上駅化に向けて進めてほしい。

沼津高架PIプロジェクト <ステップ3 中間報告> 意見一覧表

意見ID	意見把握日	コミュニケーションの方	会場	意見
98	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	いまさら高架化は、お金と時間の無駄。橋上駅+自由通路だけでよい。子どものために税金を使うべき。身の丈に合わせた整備でよい。 子ども医療費を無料にすべき(そのために、税金を使うべき)。今、計画を見直すチャンス。
99	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	現在造っているコンベンションの最大限の活用をするべきかと思う 鉄道高架の施工手順が説明で理解できた。昔のように人が沼津の中心街に集まり、元気が出てほしい。
100	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	税金の有効活用。防災対策(津波) 東京のほうから夫婦で来ているが、市民税が横須賀と比較すると高い。また、医療費も高く、限度額がないのは残念である。
101	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	高架にすれば目標は達成するので、強制収用してでも早く進めるべき。高架に伴い、周辺道路整備や公園、商業施設の誘致を行えばよい。貨物駅を車両基地と2階建てとか、原以外の場所とか、現位置で高架とか、知恵を絞って高架を実現してほしい。 とにかく早く(高架するという)結論を出してほしい。 PIをやっている時間をもったいない。早く工事着工を。
102	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	駅南の賑わい。
103	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	駅周辺に10代、20代、30代の人たちが買い物をする場所があればよい。 ペピーカーで駅南北を移動しやすいまち。 首都圏から引っ越してきた自分にとっては、沼津のように小さな駅を高架するのに、時間がかかる理由がわからない。
104	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	駅南北の徒歩での移動
105	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	キラメッセができるので、少なくとも南北自由通路は必要。
106	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	早く高架化しなければだめ。高架で活性化するとは思わないが、きっかけにはなる。 早く結論を出してほしい。
107	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	鉄道高架を早期に着工すべき。建設業にも仕事が回り、雇用も増える。雇用が増えれば人口も増える。 早く結論を出してほしい。
108	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	すでに決まっていることなんだから早くやればいい。何もしないで衰退するのが一番よくない。 早く結論を出してほしい。
109	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	より安くより早くできる方法で。 保育施設や公園など子育て世代に配慮を。ペピーカーで南北移動がスムーズにできるようにしてほしい。
110	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	より安くより早くできる方法で。 保育施設や公園など子育て世代に配慮を。ペピーカーで南北移動がスムーズにできるようにしてほしい。
111	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	五月町から明電舎にかけても道路が狭く、歩行者が車道を歩いている。いつ事故がおきてもおかしくない状況。他にも優先して整備すべき狭い道路が多い。 早く結論を出すべき。
112	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	五月町から明電舎にかけても道路が狭く、歩行者が車道を歩いている。いつ事故がおきてもおかしくない状況。他にも優先して整備すべき狭い道路が多い。 早く結論を出すべき。
113	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	買い物できる商業施設がない。東京、横浜、静岡へ行かざるを得ない。若者に魅力ある店舗が増えれば利用するので、賑わうと思う。
114	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	原地区に貨物駅が移転することに若い人は抵抗ない。来るなら来ればいい。なぜ年配の人が強硬に反対しているのか分からない。 小さいころから原に住んでいて愛着があり、これからも住み続ける。比較のお店はあるので、買い物にも困らない。最近はないが、浸水被害もあるので、新放水路建設はうれしい。
115	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	原地区に貨物駅が移転することに若い人は抵抗ない。来るなら来ればいい。なぜ年配の人が強硬に反対しているのか分からない。 小さいころから原に住んでいて愛着があり、これからも住み続ける。比較のお店はあるので、買い物にも困らない。最近はないが、浸水被害もあるので、新放水路建設はうれしい。
116	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	子どもたちが遊べる公園。屋内施設。小さな子どもがいるので、治安も心配。 西武跡地にショッピングモールがほしい。
117	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	どのようなことで高架事業が進んでいないかが、PIプロジェクトの考えについて説明を聞き、理解できた。良い取り組みだと思う。ただし、橋上駅のみでは、道路の問題は解決できないであろう。
118	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	車両基地は今の面積はいらないのではないかと。余った土地に荷物をもっていけばいい。原の貨物駅は無理でしょう。原は切り離して高架を進めてもらいたい。早くやってもらいたい。
119	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	原は道の駅を建設して地元産品を売ったりすればよい。根方はネオパーサで販売している。
120	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	強制収用すべき。個人の利益だけでは駄目。
121	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	高架させて駅を上手に活用させる工夫を考えてほしい。南北道路を広くしてほしい。 PIプロジェクトを早く進めて、高架化を進めてほしい。
122	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	高架化は時間がかかるので、橋上駅でよい。ただし、できれば早く鉄道を高架化させてほしい。静岡駅が理想的。
123	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	西武跡地に新たなデパートの進出を望む。駅周辺だけ、中心部だけでも活性化させてほしい。
124	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	高架化されれば、便利になる。駐車場がないと駄目。 片浜、原駅も何とかして欲しい。
125	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	高架化されれば、便利になる。駐車場がないと駄目。 片浜駅、原駅も何とかして欲しい。
126	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	高架化されれば、便利になる。駐車場がないと駄目。 片浜駅、原駅も何とかして欲しい。
127	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	トップが早く決断すべき。
128	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	小田原駅のような橋上駅はいいと思う。現在も140円払ってJRを横断しているので。 高架か橋上駅の比較を整理して決めてほしい。

沼津高架PIプロジェクト <ステップ3 中間報告> 意見一覧表

意見ID	意見把握日	コミュニケーションの方	会場	意見
129	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	沼津に来て20年近くたつが、時間的に方向性の決断をしてほしい。歩行者と車のセットで考える方向がよい。冠水の心配(三ツ目ガード)や、南北行き来のわずらわしさを感じる。
130	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	沼津のまちを元気(活性化)になることをお願いしたい。特に女性はデパートなどがあればと思っている。沼津には何もよいところがないとよく話しをしているが、PIでよい方向(互恵的解決)にすることは前向きだと思う。新聞でオープンハウスの記事を読んで、高架の賛成・反対を聞いていると思った。PIがんばって下さい。
131	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	自分の住んでいるところがどうなるのか知りたかった。わかってよかった。
132	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	出店しやすいような資金援助。家賃が高い＝リスクが高い。結果として今駐車場が増えている。この駐車場が商業ビルになるように無料の駐車場をつくる。商売をしたくなるうちに。
133	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	高架を早くすればいい。強制収用もできるのでは？早く着手して早く抜本的対策を。歩行者も自転車も移動しやすく。
134	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	駅南のお店をどうにかする。商店街再生。
135	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	早く高架すれば早く目標が達成できる。歩行者が南北に移動しやすい。
136	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	ちょっと時間をつぶす緑地、公園。文化的な施設。魅力がある都市空間。古いまちを活かしながら都市空間をつくる。
137	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	交通安全上、踏切はないほうがよい。
138	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	歩行者の移動のしやすさ。自転車での移動のしやすさ。
139	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	商業施設。歩いて楽しいまち。何度来ても飽きない。お金はかからないほうがよい。
140	H25.4.25	オープンハウス	イシバシプラザ	ガード部分は自転車が危ない。歩道がほしい。車をやめてしまったので、電車と徒歩で移動しているため、移動しやすさ。
141	H25.4.26	オープンハウス	イシバシプラザ	駅近くの線路のすぐ北に住んでいるが、高架になれば駅南に歩いて行きやすくなると思う。
142	H25.4.26	オープンハウス	イシバシプラザ	新キラメッセ、コンベンションに人が集まることを期待している。
143	H25.4.26	オープンハウス	イシバシプラザ	新キラメッセ、コンベンションに人が集まることを期待している。
144	H25.4.26	オープンハウス	イシバシプラザ	自分は高齢だが、若い人のことを考えたら、高架にして町が発展するほうがよい。学園通りは自転車通学の学生が多いので、自転車が走りやすく歩行者にも安全な道路になればよい。まちの更新(今のまま放っておくとさびれていくだけである)。若者視点で評価したほうがよい。
145	H25.4.26	オープンハウス	イシバシプラザ	駅南北の交通円滑化(人、物、自動車)
146	H25.4.26	オープンハウス	イシバシプラザ	橋上駅では効果は限定的。高架することでこの目標を達成するか達成の素地ができると思う。予算が多かかってもやるべき事業はしなければならぬ。駅南北の交通円滑化(橋上駅では達成できないと思う)
147	H25.4.26	オープンハウス	イシバシプラザ	高架は早く進めてほしいが、お金がかかりすぎる。規模を縮小できたらよい。早く進む結論が出るとよい。
148	H25.4.26	オープンハウス	イシバシプラザ	高架は早く進めてほしいが、お金がかかりすぎる。規模を縮小できたらよい。早く進む結論が出るとよい。
149	H25.4.26	オープンハウス	イシバシプラザ	高架はお金がかかるから反対。橋上駅+オーバー一体化(新宿駅のイメージ)早く結論を。住民投票をして県民に問うべき。
150	H25.4.26	オープンハウス	イシバシプラザ	自治会として高架化には賛成している。人口が減り、西武も撤退してしまった。
151	H25.4.26	オープンハウス	イシバシプラザ	子どもと利用できる公園、遊歩道など憩いの空間が各地にあればいい。
152	H25.4.26	オープンハウス	イシバシプラザ	渋滞解消(特に三ツ目ガード)を考えたら、高架化がよい。早く高架化してほしい。
153	H25.4.26	オープンハウス	イシバシプラザ	早く高架化すべき。区画整理も中途半端で富士見町は老人ばかり残ってしまった。早く結論を出してほしい。
154	H25.4.26	オープンハウス	イシバシプラザ	普段車は使用しないので、橋上駅と南北自由通路でよい。公共交通(バス)の定時性確保。
155	H25.4.26	オープンハウス	イシバシプラザ	新車両基地の用地買収に応じて高島本町に移転してきた。協力してきた立場からすれば、一日も早く高架化してほしい。
156	H25.4.26	オープンハウス	イシバシプラザ	新車両基地の用地買収に応じて高島本町に移転してきた。協力してきた立場からすれば、一日も早く高架化してほしい。
157	H25.4.26	オープンハウス	イシバシプラザ	早く高架化すべき。
158	H25.4.26	オープンハウス	イシバシプラザ	自分の土地が、貨物駅の用地買収の対象になるのか？
159	H25.4.26	オープンハウス	イシバシプラザ	駐輪場は高架下へ、空いた土地には広場がほしい。
160	H25.4.26	オープンハウス	イシバシプラザ	JR貨物の現在取扱量を考えると、原の地区にそれだけの広さはどうみてもいらないと思う。しかしながら、高齢化を考えた場合、現在の高架案が一番よいと思う。高架で人の賑わいが創出できることを出す必要あり(商業施設、官公庁機能、図書館、飲み屋さんなど)。南北(仲見世)の自由な往来とともに東西の流れが生じる施策を考えるのが大切。PIプロジェクトは非常により取り組みだと思(インターネットよりオープンハウスのほうが分かりやすいし、伝えやすい)。もう少し近隣の住民にオープンハウスをやっているというPRができればよいと思う。住民も自主的にこのような場に来て意見をいうべきだと思う。大変だと思うががんばってほしい。技術的な面は行政で取りまとめ、市民は意見を言いながらお互いに理解すべき。
161	H25.4.26	オープンハウス	イシバシプラザ	高架事業は理解できるが、時間経過のことを考えると、橋上駅を考えるべき。人の動きが活性化するので、いかに人が駅周辺を歩きやすいかで評価。職員の方も大変かと思うががんばってください。
162	H25.4.26	オープンハウス	イシバシプラザ	南北の移動が便利になる施策をお願いしたい。(鉄道高架が早くできれば良い)

沼津高架PIプロジェクト <ステップ3 中間報告> 意見一覧表

意見ID	意見把握日	コミュニケーションの方	会場	意見
163	H25.4.26	オープンハウス	イシバシプラザ	駅前の整備にコンセプトを！
164	H25.4.26	オープンハウス	イシバシプラザ	市民の目線に沿って、わかりやすいものを示すこと。(例えばお金(国、県、市)、期間の説明、迷惑する人がいる、いない。利益受ける人など)しっかりと市民の声を聞いてほしい。たくさん声(提案)があれば、必ずいい提案がある。情報を市民にわかるように届けてほしい。
165	H25.4.26	オープンハウス	イシバシプラザ	6年ほど前に原地区にある実家が貨物駅用地の買収に応じた。売らない人々は、どうするつもりなのか？昨年、パレットでやったオープンハウスにも寄ったことがある。
166	H25.4.26	オープンハウス	イシバシプラザ	駅周辺に安い賃貸マンションがあり、魅力的な施設(ファッション、飲食など)があれば、若い世代も定住するのではないかな。
167	H25.4.26	オープンハウス	イシバシプラザ	なぜ子育て世代が長泉や清水町へ出て行ってしまおうかを考えれば、沼津がやるべきことも見えてくるのでは？よい政策は真似すればよい。
168	H25.4.26	オープンハウス	イシバシプラザ	都市計画決定をして、事業認可までとっているのだから、早急に高架化すべき。もし高架化しない場合、買収した用地はどうするのか？買収に応じた人々の気持ちも汲むべき。知事が強制収用しないなどと軽々にいうべきでない。
169	H25.4.26	オープンハウス	イシバシプラザ	大学をつくるべき。市民の願いであれば、早く高架化したほうがよい。道路が平面になり、便利になると思う。
170	H25.4.26	オープンハウス	イシバシプラザ	三ツ目、あまねガードの4車線化(アンダーパス)。自由通路。原地区の貨物駅跡地は、住宅にでもしたらどうか？早くならかの対策を。高架化は待っていても進まない。
171	H25.4.26	オープンハウス	イシバシプラザ	いつ高架化されるのか？早くなればいいんだけど。
172	H25.4.26	オープンハウス	イシバシプラザ	いつ高架化されるのか？早くなればいいんだけど。
173	H25.4.26	オープンハウス	イシバシプラザ	工事時の誘導、サインは重要。
174	H25.4.26	オープンハウス	イシバシプラザ	早くできればいいね。
175	H25.4.26	オープンハウス	イシバシプラザ	原地区においては、全体的な社会資本整備を一体的に行うべき。例えば、新放水路のJRとの交差部分は、鉄道を高架にすれば放水路、道路(踏切)とも解決できるなど。大きな視点で原の問題を解決できたらいいと思う
176	H25.4.26	オープンハウス	イシバシプラザ	原地区においては、全体的な社会資本整備を一体的に行うべき。例えば、新放水路のJRとの交差部分は、鉄道を高架にすれば放水路、道路(踏切)とも解決できるなど。大きな視点で原の問題を解決できたらいいと思う
177	H25.4.26	オープンハウス	イシバシプラザ	人口の増加の施策を考えるべき。早く決めることは決めて実施するべき。昭和40年頃沼津にいた。何十年ぶりに沼津に戻ってきた。証券会社につとめていた。当時、豊橋、浜松、沼津と人口は20万を超えていて、同じ規模であった。が、いまや沼津だけ20万をきる状態。やはり新幹線の反対は痛かった。何でも反対というこのまの状況は変わっていない。
178	H25.4.26	オープンハウス	イシバシプラザ	当面、南北の自由に行き来できる通路をつくったらどうか。早くやるべきだ。時間がかかるのはよくない。川崎駅のように橋上駅の規模を大きくしたらどうか？例えば、高架をするなら、高架下を鉄道利用者なら無料で使える駐車場にするなどの工夫を(群馬で事例あり)とにかく、早く行ってほしい。
179	H25.4.26	オープンハウス	イシバシプラザ	パネルに何が書いてあるのかわからない。
180	H25.4.26	オープンハウス	イシバシプラザ	橋上駅(自由通路)をつくるなら、自転車も通れないと駄目。とにかく完成がいちば早い案がよい。今の事業が進まない状況はだめ。
181	H25.4.26	オープンハウス	イシバシプラザ	自転車の押し歩きをなくしてよ南北道路。駅南北の交通。
182	H25.4.26	オープンハウス	イシバシプラザ	市の財政が心配。
183	H25.4.30	手紙		沼津駅高架化について再々考察 以前にも本問題についてのヒアリングがあった、当時の問題点としては原地区の南北分断化と踏切閉止時間の延長が主要問題点として提起された、私見として海岸通りの県道(旧国道一号)を線路として現東海道線の所を県道に置き換える提案もした、然し沼津市は南北分断化対策として南北を連結するアンダーパス(地下道)を設置する方向づけとした、踏切の閉止時間延長に対しては対策はとられていない、原地区は北は沼地の為東西に細長い地形によりJRに分断されていて駅の近く以外はJRの恩恵はなく従来赤道と言われた農耕用の歩道も安全対策と言うことでJRによってフェンスで遮断された。 JRに地域とともに発展と言っても独立採算制の民間企業では無理かもしれないが此処の所の動きを見るにもう少し色々な配慮があってもよいのではないかと考えている。 沼津駅の高架化が市の発展にどのように寄与するか定かでないがメリットのみ強調しすぎデメリットをあえて無視しているように思える、いみじくも有識者会議で周囲に影響が少ない現候補地がよいとするが「貨物駅は迷惑施設だが必要ではある」と結論づけただけでこれが計画のGOサインとは思えない。貨物駅予定地の70パーセントの地権者が土地を売却したことで市民の70パーセントがあたかも高架化賛成と誤解されているようであるがこれは問題だと思われる、パブリックインボルメント達成にはもっと色々調査しオープンに議論しなければならぬが基本的に貨物駅が迷惑施設であるとの認識をもつべきではないのか、もし貨物駅が予定地に設置されることになるとその地域の発展性が阻害されるのではないかと仮に沼津駅が高架化され駅周辺の利便性が若干改良されたにしろ貨物駅予定地の受けるダメージの方が大きいのではないかとまた原地区にも赤道を含め何か所もの踏切が存在するがこちらの方の対策はしなくてもよいのか、駅周辺の住民はともかく沿線の住民にとって線路そのものが迷惑施設なのではないか、高架化すべきは原地区ではないのか、高架化で夜間の騒音が拡大しないか次々と疑問が湧いてくる、JR貨物社長の現候補地以外なら高架化は認められないの論拠も分らないし二時輸送はトラック便であろうから大荷主の周辺に貨物駅を設置すべきであろう、原地区も沼津市の一部である当然振興を図るべきであり沼津駅高架の犠牲になってばかりになってはならない。 沼津駅高架化の目的に国道414号(三ツ目ガード)の通行改善が含まれるようであるがこれは鉄道高架以外の方法で達成するべきである。 要約して 1. 投資効果/費用にはデメリットも加えること 2. 現在あるガードなど改良し通交性を改善すること 3. 投資効果/費用 の評価に疑問が多い沼津市全体の発展にはならないと思う 4. 貨物駅の移転は原地区にとっては大きなデメリットといえる 5. 駅付近の平面通行にこだわるのは理解しにくい、元西武百貨店近くの地下道も歩行者の妨げになるし、道路を拡幅しすぎて歩行者の信号待ちとか不便が拡大している。道路行政そのものをもっと見直すべきである。 6. 旧東海道は幅員が狭く観光地区にふさわしくない。 原地区に貨物駅を広範囲に移設することは将来の発展性を大きく阻害することであることになりはしないか。 県知事が富士山を世界遺産にこと提唱されるが車窓から見る富士山は沼津駅より原地区の方が勝る赤茶けた鉄さび線路の貨物駅など秀景とは言いがたい埋め立てゴミの山、市内から排除された恥部を原地区に集結してよいものか。 想定外とされた東日本震災津波原地区は記録がないからと安全とは限らない泥水化で防潮堤の高さが維持されるのか不明だと思ふ、何百億円もの費用を高架化につき込むなら高台もない沿岸地区の防災対策を真剣に考えて頂きたいと思う。その点では富士市とタイアップすべきであろう。関係者のご一考を切にお願い申し上げます。

沼津高架PIプロジェクト <ステップ3 中間報告> 意見一覧表

意見ID	意見把握日	コミュニケーションの方	会場	意見
184	H25.5.1	オープンハウス	BiVi沼津	人、物、金の流れを良くするために南北の物流を阻害する道路の問題を解決すべき。(高架化の早急な推進) 交通アクセスに問題はないか?(道路側を上げることで周辺道路につなげにくくなるのでは?)、景観上問題はないか?(近隣家屋より高い橋が何本も通り、車が通行する現実を理解しているのか?)、コスト上に問題はないか?(経費や維持費、トータルに考えて経済的なのか?)
185	H25.5.1	オープンハウス	BiVi沼津	あれだけ大きな構造物を造ると、周りが暗くならないか。
186	H25.5.1	オープンハウス	BiVi沼津	この模型のようなまちになれば、いいと思う。こうなることを楽しみにしている。ガードの改良は必要。
187	H25.5.1	オープンハウス	BiVi沼津	高架しても何もならないのではないかと。必要なら橋を架けるほうがまだよい。その金を使って地域の目玉となる施設をつくるべき。市立病院の拡充など。街に特徴がない。ここ数年で目に見えて人通りが減っている。
188	H25.5.1	オープンハウス	BiVi沼津	南口に行くのにどうして入場料を取るのか?
189	H25.5.1	オープンハウス	BiVi沼津	個別対応策では、歩く人がたいへん。駅南が死んでしまう。高架のほうがまだよい。
190	H25.5.1	オープンハウス	BiVi沼津	PIプロジェクトの説明
191	H25.5.1	オープンハウス	BiVi沼津	PIプロジェクトの説明
192	H25.5.1	オープンハウス	BiVi沼津	すみやすいまち。若者を増やすことは難しいので、中高年の人たちが住みやすいということで、住んでくれるようなまちになるといい。まちの活性化。大学進学で沼津から神奈川へ出て行った。大学の友達に沼津について聞いてみると、沼津港や寿司がおいしいところという回答が多かった。ただ、そういうイメージが沼津駅周辺に感じられず、活かしきれていない気がする。まちが分断され、若い人たちが行く場所もBiViに集中してしまっている気がする。イーラdeは、あまり行く用事がない。
193	H25.5.1	オープンハウス	BiVi沼津	鉄道高架事業について、まったく知りませんでした。
194	H25.5.1	オープンハウス	BiVi沼津	鉄道高架事業について、まったく知りませんでした。
195	H25.5.1	オープンハウス	BiVi沼津	高架化により生まれる土地が道路となることで、交通円滑化が図れること。CGIについては、非常にわかりやすく良いと思う。
196	H25.5.1	オープンハウス	BiVi沼津	時間管理。ここ数年の止まっていた時間があった。できるところから実施してくれば、完成ができたと思うが、できないことは説明で理解した。)昔、このようなPIがあればよかったですと感じる。PIがんばってほしい。
197	H25.5.1	オープンハウス	BiVi沼津	何もやらないのはよくない。何かしら早く対策を打つべき。何かすれば、少しは良くなる。
198	H25.5.1	オープンハウス	BiVi沼津	自転車置場、駐車場が足りない。橋上駅、自由通路で十分。早く対策を進めてほしい。駅の周りに、ハローワークがほしい。あまねガードを歩くと、自転車を危険に感じる。早くなんらかの対策をすべき。
199	H25.5.1	オープンハウス	BiVi沼津	何でもいから早く進めてほしい。
200	H25.5.1	オープンハウス	BiVi沼津	三ツ目、あまねガードの立体化。南北自由通路。駅の南側の開発。イーラdeは学生をターゲットにすべきではないのか。
201	H25.5.1	オープンハウス	BiVi沼津	沼津は衰退する一方なので、高架化すべき。早くやったほうがよい。
202	H25.5.1	オープンハウス	BiVi沼津	駅南北の徒歩での移動のしやすさ 旧キラメッセを貸切で誕生日パーティー(700人)をしたことがある。
203	H25.5.1	オープンハウス	BiVi沼津	北口側に住んでいる。自由通路だけでもあれば、アントレにもいけると思うので、それだけでも早くしてほしい。
204	H25.5.1	オープンハウス	BiVi沼津	高架するのなら今すぐやるべき。20年前に着手していなければならない事業。
205	H25.5.1	オープンハウス	BiVi沼津	車は運転しないが、ガード付近はいつも混んでいると感じる。南北の往来がしやすくなるとよい。
206	H25.5.1	オープンハウス	BiVi沼津	若い世代の感覚からすれば、早く高架化してほしい。財政の心配はあるが、何もしないで衰退するより早く着工してほしい。キラメッセ沼津の隣は何ができるのか?高架事業が進まない原因は何なのか?
207	H25.5.1	オープンハウス	BiVi沼津	車できたが、中心部は渋滞がみられる。無料で広い駐車場があれば来やすい。
208	H25.5.1	オープンハウス	BiVi沼津	早く結論を出すべき。いつまでやっているのか。
209	H25.5.1	オープンハウス	BiVi沼津	早く結論を出すべき。いつまでやっているのか。
210	H25.5.1	オープンハウス	BiVi沼津	戦前から住んでいるが、中心部に賑わいがなくなった。早く結論を出してほしい。
211	H25.5.1	オープンハウス	BiVi沼津	マークイズやサントムーンのような大規模なショッピングモール。買い物、食事、映画、アミューズメントなど一日楽しんで過ごせるような。
212	H25.5.1	オープンハウス	BiVi沼津	マークイズやサントムーンのような大規模なショッピングモール。買い物、食事、映画、アミューズメントなど一日楽しんで過ごせるような。
213	H25.5.1	オープンハウス	BiVi沼津	マークイズやサントムーンのような大規模なショッピングモール。買い物、食事、映画、アミューズメントなど一日楽しんで過ごせるような。
214	H25.5.1	オープンハウス	BiVi沼津	マークイズやサントムーンのような大規模なショッピングモール。買い物、食事、映画、アミューズメントなど一日楽しんで過ごせるような。
215	H25.5.1	オープンハウス	BiVi沼津	まずは仮設でもいいので、南北自由通路が必要。貨物駅を現車両基地に移転させてはどうか?一時的に移転させ高架化を着工し、その間に貨物駅の移転先を検討する。
216	H25.5.1	オープンハウス	BiVi沼津	人口も減っていくのだから、橋上駅と自由通路で十分。
217	H25.5.1	オープンハウス	BiVi沼津	今の沼津駅周辺は不便なので、使い勝手が良くなるようにしてほしい。がんばってください。
218	H25.5.1	オープンハウス	BiVi沼津	原地区のみ南北道路を整備するのではなく、片浜駅から原駅までも南北道路がないので、その区間の南北道路も考えるべき。
219	H25.5.1	オープンハウス	BiVi沼津	市外から来たので、高架事業については全く知らなかった。歩行者が駅の南北を行き来しづらいので、不便を感じる。
220	H25.5.1	オープンハウス	BiVi沼津	原に住んでいるが、貨物が原地区に移転される計画については、知らなかった。鉄道高架事業についても、なんとなく知っているくらい。

沼津高架PIプロジェクト <ステップ3 中間報告> 意見一覧表

意見ID	意見把握日	コミュニケーションの方	会場	意見
221	H25.5.1	オープンハウス	BiVi沼津	あまねガードは、常に混んでいるイメージがあるので、三ツ目ガードをよく使う。高架化されたときには、コンベンションまで、高架下を通って行けるようになるといいと思う。
222	H25.5.1	オープンハウス	BiVi沼津	原地区は、土地が余っているように見えるので、地盤改良して、大型ショッピングモールを作るべき。沼津市は、何をやるにしても反対運動がおき、やるのが遅い。土地を売ったので、鉄道高架事業については、よく知っている。
223	H25.5.1	オープンハウス	BiVi沼津	久々に沼津へ来たが、南北の通行が不便だと思います。ガードを回るのは、小さな子どもをつれて歩くには、大変です。JRを通り抜けるのも費用がかかって不便です。
224	H25.5.1	オープンハウス	BiVi沼津	沼津市全体としてのビジョンがないと、高架をしても不足すると思います。全体の方向性と時間管理。東京へ出て、20年近くなり、将来は駅南に戻ろうと思うが、昔から何も変わっていないまちが少し残念に思います。大変かと思うが、PI頑張ってください。
225	H25.5.1	オープンハウス	BiVi沼津	西武跡地の有効利用。市が借り上げて、無償(安く)貸し出すなど、すぐ何かやるべき。今の沼津を有効にしなければいけない。
226	H25.5.1	オープンハウス	BiVi沼津	鉄道高架事業は、なかなか難しいね。
227	H25.5.11	車座談議		勉強会(沼津駅周辺地区)第5回にて県が提示した戦略案にある、富士見町を通過する(都)平町岡一色線の鉄道オーバーパス道路は、国道414号にも接続していないので、整備する意味がない。
228	H25.5.11	車座談議		のぼり道ガードは現状のままでいい。
229	H25.5.11	車座談議		JR御殿場線が高架化されると、富士見町を分断していくこととなるので、高架事業は実施しない方がいい。併せて、地域を分断する幅員27mもの広い道路もいらない。
230	H25.5.11	車座談議		(都)七通線等も整備しなくていい。道路拡幅するのであれば、御殿場線の北沿いにある細い道路を竹ノ岬交差点まで拡幅すればいい。
231	H25.5.11	車座談議		富士見町の区画整理は、車両基地と富士見町を分けて考えて欲しい。車両基地は、転移できるならすればいいが、富士見町については手を付けず、そのままとしておいてほしい。
232	H25.5.11	車座談議		区画整理により、世帯数が最盛期に比べ半数以下になってしまった。区画整理により世帯数が減り続け、自治会活動もままならない状態である。
233	H25.5.11	車座談議		ゴーストタウン化していく富士見町の活性化を考え、今できることを前向きに検討して欲しい。今ある空き地を分譲する等、早く活用して欲しい。
234	H25.5.11	車座談議		これからも、富士見町自治会との車座談議を続けて欲しい。
235	H25.5.12	メール		JR沼津駅は橋上駅とする。(PIプロジェクト折込紙掲載のイメージ写真のようなチャチなものではない)斬新な造りとする。目標を間近に設定することにより、間近な建設的な議論を呼び起こし、自ずから活性化が図られるものと思える。南北交通の渋滞等は現施設の運用如何で決まるのでは。高架にしても大差なし。県当局のこれまでのご苦労を多とするも、最早決断すべきだと思います。
236	H25.5.18	メール		高架案そのものは30年前ならまだOKだが、今はナンセンス。駅前活性化に効果無かった例があちこちにある。県庁所在地で30年も前に作った高架鳥取駅の駅前繁華街がどうなっているか見に行ったら良い。地方は車社会、高架にしようが駅前に見栄のビルを建てようが賑わいは戻らない、駅における乗降客数の変化を見れば解るでしょう。各ガードの渋滞の件ですが、あれは渋滞とは言わない。それでも解消したければ広げるかオーバーパス道路を作れば良い。いずれもJRの協力とそれほど多くない土地買収で十分可能で早い。南北道路は橋上駅にすれば大きさを自由に想像できるでしょう。見本は近くにもいっぱいある。見栄を張りたけりや今の沼津線路上にいっぱい人工地盤を造りビルでもなんでも箱モノを作りや良い。毎日何十万人もが利用している東京駅の各種工事から考えれば目をつぶってもできる工事だ。北口駅周辺の区画整理再開事業は税金で個人住宅を立派に再建することだったか? 結論として、何十年先か分からない無駄な高架は止めましょう 賛成派の人も内心はそう思っていると思いますよ。
237	H25.5.20	メール		ステップ3意見 沼津高架PIプロジェクトの勉強会メンバーです。ステップ1の沼津駅周辺地区をテーマとした討論会で、地形的、歴史的、地域的、気候的、経済的など様々な意見があった。それらをどのように昭和60年代発想の沼津駅鉄道高架事業に結びつけるかがプロジェクトの目的だったが、勉強会を重ねるほど同目的の意義が疑われている。沼津駅にはすでに三つのガードが存在し鉄道と立体交差している。十三の踏切を撤去し三つのガードを埋め戻し、新たに鉄道高架のために四つのガードを造る。沼津駅からの下り線は五つの踏切を撤去するが、明電舎の引込み線、新車両基地のための通路線と、東海道本線の下り線は高架線にしても最初の踏切の「第一間門」から地上線と二種類の線路の存在となる。ガード、踏切、歩道橋の新設と高架線の存在価値の意義が無く、イメージだけで高架計画の実情を説明しない市役所。十三ある踏切で重要な踏切は上りの「日吉」・「高田」、下りの「第一間門」の三つ。渋滞時間は限定的、信号機、車線幅、実用に合わせた改良で改善できる。ステップ3の段階で代替案と評価項目に移り橋上駅案が浮かび、PI委員会から鉄道高架や貨物駅移転に固執することなく地域づくりに関する目標像を見出すよう助言もあり、高架化は一案扱いとして、沼津の街づくりの議論を進めるべきで、沼津駅高架PIプロジェクトから沼津駅PIプロジェクトと高架の表記を排除し市民と関係者とのコミュニケーションを図る姿勢を示すべきだ。静岡駅・浜松駅のように新幹線の高架駅にあわせて在来線を高架にする大義の無い沼津駅は、駅による南北交通問題をどのように扱うかの原点上に立ちステップ3を進めなければならない。過去の決め事にこだわらず、平成の時代に即した沼津駅周辺の街造りをしなければならぬ。三ツ目ガードは今までの計画だと鉄道を高架にした後、大きくS字を描く道路を直線に変えるが、現状の状態で直線道路のガードが出来る。線路と道路の高さが小さければその箇所だけ線路を盛り上げる案もある。三ツ目ガードの駅側に先に二車線、その間に二車線作れば四車線道路は高架にしなくても土木技術で問題なく出来る。四車線にしなくても、直線二車線だけでも交通の流れは変わる。昭和60年代、鉄道高架前に考えていたと言われる杉崎町交差点周辺から市役所周辺までの高架橋バイパス線を新設するの一案だ。 ただ三圓橋の老朽化、耐震性、渋滞状況と現状維持は困難だし、「三ツ目ガード」の排水対策は緊急の課題だ。沼津駅は橋上駅化工ンベンション施設からあまねガードまでの橋上空間(人工地盤・オープンデッキ)を造り歩行者・自転車の南北通路を確保し、野外音楽堂的なステージを造り、集いの場と憩いの場を確保し有効活用を考える。全面空間にするか、タコの空間になるかは都市計画、防災関連、住民の意向、予算等の検討課題。あまねガードは車専用とし歩道を撤去し片側二車線に改修する。南北交通を根本的に解消するなら、駅北側の不要な線路を撤去し南北駅橋を縮め駅南口「さんさん通り」から駅をガードで覆い北口に出る車専用道路を新設する。「のぼり道ガード」の横には踏切跡地が存在しているが、JR沼津駅の問題として、駅施設の表明と理解していたが、沼津商工会議所発行の「かけはし」29号、(平成25年3月31日)は今だに「鉄道高架悲願、県と国に要望書を出せば実現できると、幻想を抱かせる年中行事。記事には、沼津市長、市議会議長、市議会沼津駅鉄道高架事業推進特別委員会委員長、沼津商工会議所会長が国土交通省大臣や県選出の国会議員に面し沼津駅高架本体系早期着工要望書提出したとしているが、事業認可している鉄道高架が国や県によって進まないのではなく、住人と行政の不信が四半世紀以上停滞している現状を直視せず、PIプロジェクトを無視する沼津市の行政そのものが問題で高架事業の遅れは強制収用をしない川勝平太静岡県知事の責任と表明し、この夏、市が先行オープンする展示施設キラメッセでも駅南北自由通路対策の示せない栗原市長は進退問題だ。JRも他人事のように参加をしていないが、JR沼津駅の問題として、駅施設、構造、技術的観点、将来計画など、JRの意向が解らなければ無意味な会議で、第3ステップからはJRに参加を要請し、新しい沼津駅を造る。参加要請を拒否し独自行動の沼津市に財政状況の公表ととの統一性を確約させ責任ある行動を指導すべきである。6月に県知事選があるが、県知事選の結果により、PIの方針が影響されたり、変更されたりせず、知事選後、PI勉強会に知事が出席しPI勉強会の意思決定を尊重すると表明してもらい、最高決定機関の位置づけをして、最終ステップに向かう。

沼津高架PIプロジェクト <ステップ3 中間報告> 意見一覧表

意見ID	意見把握日	コミュニケーションの方	会場	意見
238	H25.5.21	FAX		沼津駅 南口 緑の広場:冬はイルミネーションで西武本館跡 富士急跡:商業施設ビルに。(劇場など、最上階には富士山展望レストランなど)仲見世:お年寄り専門店、自転車乗り入れ禁止 大手町通り:雑貨専門店通りに、NHKテレビ(あさイチ)で紹介され、若い人たちの人気が集まると思う。駅前市役所(西武新館跡)に選挙投票など便利になる。個性的、面白い、お洒落、そんなNUMAZUに。
239	H25.5.29	アンケート	第9回PI委員会	評価をする専門家を用意すべきだと言われたが、専門家を集めたのが有識者会議だったはず。科学的・客観的に見たら、もう現計画が最良であることが結論付けられている。後戻りすることになるので事務局主体でPIを進めてもらいたい。年内に結論を出してもらわないと沼津のまちが死んでしまう。Step3からStep4に進むことを委員会で諮っているが勉強会はStep4からStep5に移ろうとする段階にあると傍聴している立場では理解している。もっとスピードアップしてほしい。
240	H25.5.29	アンケート	第9回PI委員会	県と市が誠意をもって共同で推進してきた事業であり、きちっと時間的・管理的にもなされてきたものであった。それを突然県の一方の都合で事業を中断し、事業仕分け、有識者会議を使い、先延ばしをした。その結論が出たのにもかかわらずPIを使って更に引き延ばしをはかっている。PIの結論は永遠に出ない。そんな先延ばしを諮っている県の方針であるPIが行き詰ったから、市も出席しろというのは笑える。
241	H25.5.29	アンケート	第9回PI委員会	PI委員会よりの意見はほとんど勉強会メンバーから出されている意見と同じである。しかし、勉強会においては、もみ消されている感が強いと思う。従ってメンバーからの意見を謙虚に取り上げるべき。評価と提案(県は言い訳するな!)は別々としては。合同一個別→合同の工夫を! →県事務局は、PI(委)の意見を素直に受け入れず、独自路線をとりようとしているのは、おかしい。PI(委)の存在を無視せず、やり方をかえるべき。
242	H25.5.29	アンケート	第9回PI委員会	どうもPI委員の方は代替案ありきで、考えてはいないか?JRや市の意見が求められ、答えががあるのであればPIは必要ないと思うのですが、PIは原案のままでも良いという結果もあるのでは。勉強会等に60代、70代の参加者が多く見受けられるが、この事業が実現しているところに生きているかわからない方より、働き盛りとなっているであろう中高生の意見も聞くべきだし、説明もしていかなければいけないと思う。
243	H25.6.1	メール		「JR東日本の誘致」 円滑な南北交通、中心市街地の活性化、東部地域の拠点など沼津駅高架化のメリットがいろいろ言われていますが、具体的にすぐ想像できるのは「円滑な南北交通」くらいだと思います。土地の買収、施設の建設がここまで進んでいることを考えると私は、「鉄道高架化」とそれに付随した事業に賛成いたします。 そこで、表題の提案をさせていただきます。 ●「沼津駅をJR東海と東日本の境界駅に」 JR東海のために税金を使うことに疑問を感じています。鉄道利用促進という視点から考えると、JR東海のままではダイヤは何も変わらないと思います。JR東海からの意気込み、期待の声は何も聞こえてきません。東京から沼津までがJR東日本となれば、三島～東京の新幹線区間が競合となります。鉄道には詳しくありませんが、沼津にはメリットがあるような気がします。例えば、伊豆急下田や修善寺に特急列車が走るように・・・ まして、広大な車両基地を用意するのは、東日本にとっても大きなメリットではないでしょうか。 また、御殿場線に関しても富士山文化遺産登録を契機に都心からの直通列車も期待できるかと思えます。 ロマンスカーの沼津乗り入れは敗北しました。 この経験からも、ドル箱「新幹線」を持つJR東海では在来線への期待はもてません。 無謀な案と思われるかもしれませんが、ハード面のメリットをいくら訴えても、市民県民の関心は「南北交通の円滑化」以上は望めないと思います。 ソフト面の具体的な話として、JR東日本を巻き込んだ提言や運動がセットであれば人々の関心は広域的にも拡大すると思えます。 また、現実的でないにしても、JR東海に対しての厳しいメッセージになると考えます。 以下は、現状で改善を求めることです。 ●明電舎の東西分断の改善 線路に隣接する明電舎の広大な敷地は、完全に東西交通を遮断しています。 高架化後のイメージ図でも、解消されていないのはなぜでしょうか。 引き込み線が絡んでいるのであれば、本線へのアプローチを変更するなどして、踏切りを付けてでも東西交通を確保すべきだと思います。 ●用地買収の終わった車両基地予定地北側の危険な道路を広くできませんか。 いつ完成するかわからない予定地をそのまま空地にしているのですか? この場所は工業地帯で、隣接する北側の道路は狭い割に交通量が多いです。当然、歩行者、自転車は、いつも危険な状態であることは想像できると思います。 あのように、しっかりした柵を設けるお金があるのなら、せめて工事開始まで、1mでも2mでも歩行者、自転車用に道幅を広げることができないのでしょうか。 原の貨物駅について ●貨物駅を貨物ファンの聖地に 地元の方には気の毒としか言いようがありませんが、ひとつだけ思いついたのが、貨物ビュー原宿です。 駅や駅周辺に車両や重機、荷役の人々が撮影できる場所を設置するなど、貨物ファンのツボをくすぐる仕掛けをJR貨物と構想するのはどうでしょうか。 原駅～貨物駅の導線から、田園、浮島の自然、興国寺城通りの食べ歩きへと広がるような気がします。 以上です。
244	H25.6.5	メール		4日の静岡新聞は、「天竜川駅が南北自由通路を併設する橋上駅舎となることが決まった」と報じています。 事業費27億円で2017年度にも完成する見通しとか。 規模は沼津に比べれば小さいかもしれませんが、駅の南北に駅前広場を建設するなど、まさに静岡県や沼津市当局に私たちが長年提案してきたものが、他の市町では次々と誕生しています。 何故沼津市は高架に拘るのでしょうか? 財政状況が火の車だというのに! 次回PIプロジェクト勉強会で是非話題にしてもらいたいものです。
245	H25.6.13	メール		沼津市の話ですが、もし今回の知事選で当選した際に今後、沼津駅の高架化につきまして、進行、中止(計画の変更)とどちらを取りますでしょうか? 現在の沼津市は財政が、誠に厳しい状況と思われまます。その中で、駅の高架化が進められておりますが、現在でも人口が減少している中、もし駅高架が完成した時代に、どの位の人数が利用するのか、といえますと現在の子供の人数も減少していると考え、今の利用者数より絶対少ないと思います。 それと同時に人口の減少があれば車の通行台数も減少にあり、今よりは渋滞等しないのではないのでしょうか。 高架化の実現までには、かなりの費用、時間がかかります。現在、反対者もかなりの人数で貨物駅の移転も出来ない状態です。 強制執行も出来ないほどの割合の人がいる為とも御聞きしました。沼津駅周辺では、高架化に伴うかなりの空き地があり、税金の収入がかなり落ちているとのこと。 しかも、一部買収した土地を、県への転売の際には、はっきり分かりませんが、沼津市が買った金額の半分以上より安い金額で転売もありました。 沼津市で企業撤退傾向でもあり、税収入も減り、借金もかなりあるのではないのでしょうか?そればかりではありませんが、市役所職員の給与カットしたと耳に入らず、職員に給与を出す為に借金をしているようです。 その穴埋めは市民の税金でしか出来ないですよね?

沼津高架PIプロジェクト <ステップ3 中間報告> 意見一覧表

意見ID	意見把握日	コミュニケーションの方	会場	意見
				自分には小学生、幼稚園の子供がいますが、近隣の長泉町、裾野市、三島市に比べ毎医費等の自己負担が多いと聞きました。市民税も沼津市は周囲に比べ高いといわれます。 話が少々変わってしまいましたが、駅高架化ではなく、静岡市清水区の清水駅のような「橋上駅」に、沼津駅もならないものでしょうか？現在では入場料を払わないと南北に通抜け出来ません。近くに、あまねガードという通路がありますが、人通りが少ないときに、ひったくりや恐喝等がよくあります。現在の線路を利用しながら、その上を南北に自由に歩ける広い自由通路と、それに連なる店舗を併設すれば、良い沼津駅が出来上がると自分は思います。 駅高架による借金は、人口の減少に伴い、自分の子供、孫まで借金を残すことになり、これより税収入も減少と思われるので、県の借金も含め、沼津市のこれからと静岡県のこれからと、是非、川勝様にご検討を御願しいたいと思います。沼津市という土地では実際にどこの地域でも、駅から遠い地域に住んでいる方が多く、社会人となれば1人一台の車を持ち、一家4台というのも嘘ではありません。ですので、わざわざ、沼津駅に行って買い物をすることはほとんどありません。といいますのは、駐車料金を払ってまで行かないからです。実際に友人知人と話をしますと、沼津市の原に在住ですが、休みには清水町のサントムーンや富士のイオンタウンと、駐車場が無料で、店舗が沢山あるところに、行って過ごすことが多いようです。あとは、第二東名の駿河湾サービスエリアが出来るとは確実だったのに、完成と同時にスマートインターチェンジを開設の方向で作っていたら、沼津市にとって他県の方の立ち寄り所として、もっと沼津が栄えたではないでしょうか。いろいろと沼津市は、三島市、長泉町、清水町に比べ、実用に向けた計画が良くなく、なかなか沼津は変わりません。三島市は川をきれいに整備し、うらやましいです。 長泉町も生活道路の充実化(新道路の開通)、子育てへの配慮、近くで引越したい市町村NO.1です。長文となってしまいましたが、これからの課題が沢山ある中で、沼津駅高架につきまして、近々どのような方向性で進められるのか、お教えいただけませんか？ 宜しくお願いします。
246	H25.6.14	メール		現下の国、県、沼津市の財政状態から見て、高架化事業の投資額は出来るだけ圧縮、短期間での事業終了を目指すべきと考えます。とりわけ沼津市は財政状態逼迫しており昨年の各地における市政報告会では各地域の様々な要望について、市長は財政状態を理由に挙げて実行不可能を説明してきました。また近隣市町の住民サービスに後れをとり、若年層脱出の一因ともなっています。高架化事業は沼津市の身の丈に応じたものに圧縮すべきと考え、以下具体的に私見を申し上げます。 1. 6月12日の現地視察会「視察のしおり」によれば 東静岡駅 自由通路延長154M 幅員15M 工事費77.3億円 工期2年 清水駅 同上 93M 同8~12M 同31.8億円 同3年 とあります。 今の沼津にとっては残された時間はありません。出来るだけ短期間にかつローコストで南北の交通を便利なものとする自由通路を開設し、折角のコンベンションセンターを活かすことを考えるべきと考えます。コンベンションセンターとの間は、屋根つきのペデストリアンデッキでつなげれば利用者にとっては便利なものとなります。 また自由通路には自転車通学高校生の多い沼津としては、自転車が行き来出来るよう配慮すべきと考えます。 2. 私は上記1を緊急対策として実施すると共に、第2次計画として沼津駅の上に人工地盤の計画を検討したいと考えます。この人工地盤の上にとどの様な施設を設け沼津の活性化に 結び付けるかは、多少時間をかけて検討しても良いと思います。 3. 南北の通過車両対策として、現在のアンダーパスのオーバーブリッジ化、或いは幅が考えられているようですが、私は必要ないと考えています。 本年度中には東駿河湾環状道路が伊豆中央道に接続し、沼津市内を南北に通行する車両は大幅に減少するでしょう。しかも現状においても沼津駅周辺の南北交通は多少の渋滞はあるものの、渋滞箇所にと比べたら左程のものではありません。朝のテレビの道路情報でもこの道路が渋滞しているとする報道はありません。周辺にはもっと渋滞して困っているところがいっぱいあります。
247	H24.3.1	ホームページからの投稿		貨物駅の敷地面積より随分広い大諏訪の車両基地を重構造に(二階建て)して対処。
248	H24.3.9	メール		必要なインフラ整備は、駅舎の高架、ガードの直線化、複線化で十分。貨物駅の移転の必要もない。
249	H24.3.12	手紙		沼津駅も現在使用していないホームに並行した待避線をパークアンドライドの駐車場にするとこれら先世の中に必要とされる設備を設けていくべきです。富士駅の貨物ターミナルはものすごい広くて沼津貨物駅を集約できるでしょう。集約しなくてももちろん現状の沼津貨物駅と併用すれば新たに原地区に新貨物駅を設けなくてもいいのではないかと。 沼津の特徴を生かして町に街路樹を多くして公共のバスの本数を増やして沼津中心部に人が集まる街になってもらいたい。
250	H24.3.15	FAX		歴史と仏教(宗教)の町づくり 原の旧道にある寺院から柳沢の白隠禅師が遊んだと言われている八畳岩までと北条早雲の興国寺と第二東名サービスエリアからの散歩道を作り、温泉を掘る伊豆半島へ行くまでもなく、第二東名から即伊豆の温泉。
251	H24.3.16	手紙		(沼津高架化の代替私案) 1 沼津駅に南北自由通路を造る。更に必要なら、それに合わせて橋上駅化する。 2 必要ならば、国道414号線の三つ目ガードから市役所の間を4車線(上下2車線)化して南北交通をスムーズにする。 3 沼津駅周辺の中小の路切の改良と、それら接続道路の改善で南北交通をスムーズにする。 4 緊急車両(消防・救急車)には、感応式などの公共車両優先システムを採用し、駅周辺の進行方向の信号を優先的に青にして、緊急車両の進行をスムーズにさせる。 5 沼津中心市街地の空き店舗や住居付空き店舗を利用して、そこで店を開きたいと思う、若年の夫婦・兄弟姉妹・友人達などの人たちにマッチングして入居を促し、そこで自立できるまでの手厚い助成を行い、空き店舗の解消とまちなか居住の促進、商業の活性化を図る。 6 ビーバスとは異なる、沼津駅と沼津港の間に料金100円の循環バスを運行させ、沼津駅市街地と沼津港周辺地区との結びつきを強めるとともに観光客誘致などの活性化を図る。 7 御殿場線の線路を高架の計画と同じ、高架ではない地上の位置に付け替えて、車両基地は片浜に計画通り移転し、今の車両基地の土地を確保し、区画整理の換地や他の用途に用いる。そして、南北・東西交通も改善する。
252	H24.3.16	FAX		①南北自由通路、②橋上駅、③駅ビル、駅前広場の整備、④三つ目ガードの道路改良事業によるオーバーブリッジによる整備。
253	H24.3.18	FAX		「橋上駅+自由通路」「健康文化タウン構想」など、地域資源の活用案