

沼津高架PIプロジェクト PIの基本的考え方

1. 沼津高架PIプロジェクトの位置づけ 「これからの取り組み」(=沼津高架PIプロジェクト)の位置づけ

◆これまでの検討

- 沼津の中心市街地における拠点性や魅力の低下などの課題を解消するため鉄道高架事業を進めてきたが、事業の停滞により駅周辺の関連事業にも影響を及ぼしている状況。
- 有識者会議は現計画は妥当であるとしたが、一方で時間管理の概念の導入、防災の視点の考慮、PI方式の導入が指摘された。
- 有識者会議の提言を踏まえ、県はPI方式の導入等を決めた。

◆これからの取り組み(=沼津高架PIプロジェクト)

(背景)

- 近傍駅への統合など他の選択肢の議論の余地が残されたことや、東日本大震災により防災の視点を考慮する機運が高まったことなど、計画当初とは状況が変化している。
- またこれまで都市計画の説明会などの機会はあったものの、市民のニーズは十分に把握されておらず、行政に対する不信や不満がある。

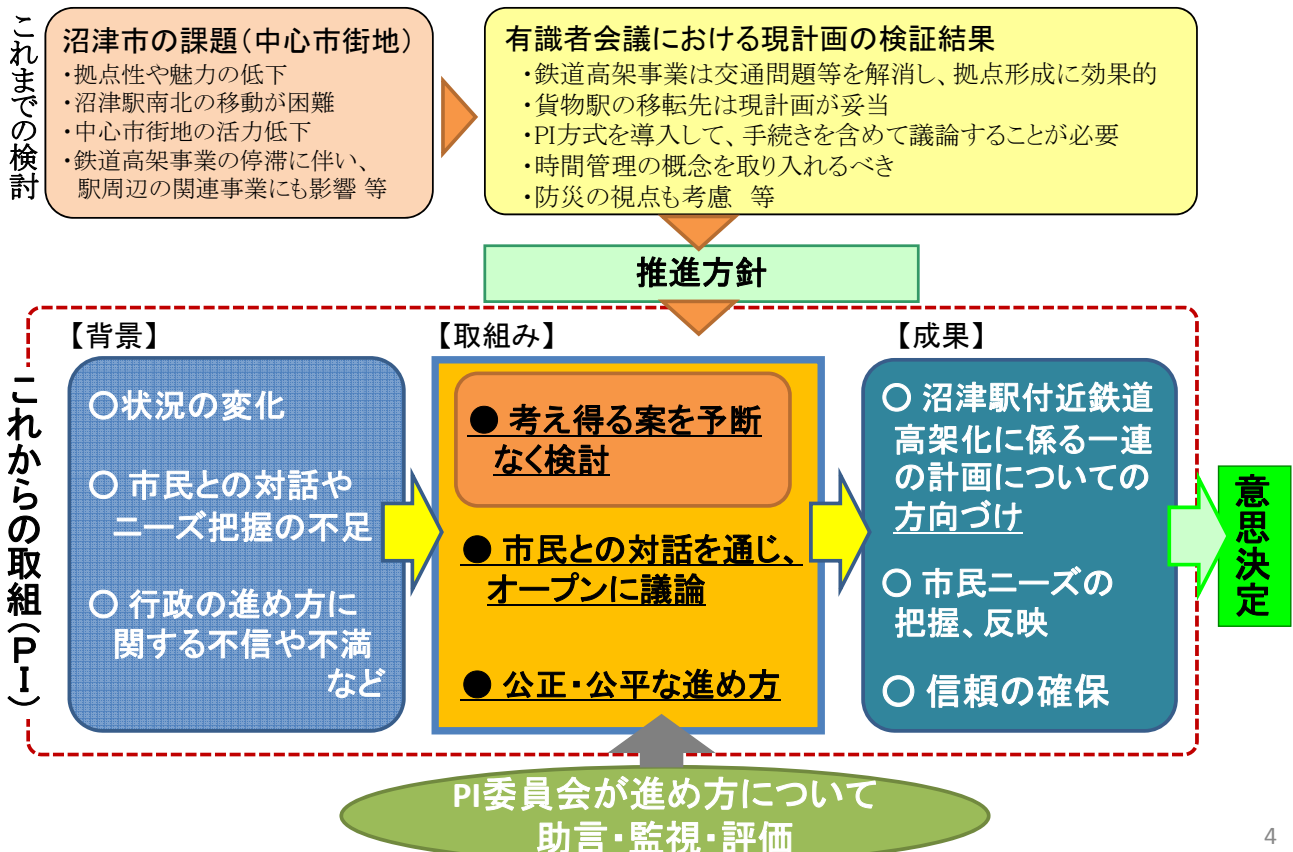
(取組み)

- 鉄道高架化や駅周辺開発そのものだけでなく、貨物駅の移転の有無、移転先のまちづくりなど様々な論点がある。こうした考え得る案を予断無く検討する。
- 検討にあたっては沼津市民との対話を通じオープンに議論することが必要。そのためPI方式を導入し、公正・公平な進め方のもとで検討する。

(成果)

- こうした取り組みを通して市民のニーズを把握、反映し、市民の信頼を確保するとともに、沼津駅付近鉄道高架化に係る一連の計画について方向づけする。

3



4

【参考】推進方針

- 1 沼津駅や沼津港を含む都心エリアについては、静岡駅周辺や浜松駅周辺にはない新たなコンセプトに基づき、県と市が市民参加のもとまちづくりを進めていく。
- 2 本事業は、県東部地域の発展を支える核となる事業であり、時間管理の視点にも留意しつつ、鉄道貨物駅の移転を含め着実に推進していく。この際、大きな事業費を要することから、コスト意識を持って臨む。
- 3 沼津貨物駅の移転先は、周辺地域を含め地域の発展に資するものとならなければならない。このため、県と市は一体となって、関係機関の協力を得つつ、配置計画の見直しを含め関係者間の徹底した合意形成を図る。この際、防災の視点も考慮する。
- 4 合意形成にあたり、市民参加型計画策定手法であるパブリックインボルブメント（PI）方式を導入し、専門家の協力を得て、手続きを含めて議論していく。
- 5 合意形成の過程において、近傍駅への統合など他の選択肢の議論を否定しない。いずれの場合であっても十分な合意形成を行う。

5

沼津高架PIプロジェクトのビジョン

- ◆ 取り組みを進める上では、基本的な哲学としてのビジョンを持つべきではないか。
- ◆ 沼津高架PIプロジェクトは、沼津市や県東部地域の持続的な発展に寄与するものであるべき。

■「不幸を生まない」解決策の模索

- ✓ 正当な理由無く、私益が犠牲になるような不条理[不幸]や、多くの市民が不利益を被る状況[不幸]を避けることで、地域や個人にとっても、公益にとっても相互に価値のある解決策を見出す

■ 沼津中心市街地の活性化と、拠点地区まちづくりの促進

- ✓ 今後考え得る様々な社会的リスクに対し、経済や市民生活の活力や質を将来も維持できるかという観点で、中心市街地の衰退は、地域の抱える根幹的問題として捉える

■ 建設的、協調的、自律的、公正な議論と信頼構築

- ✓ 意思決定に先立ち、市民等が公正な議論を行い、各ステークホルダー※1のそれぞれのニーズや懸念が何かを明らかにする

※1：ステークホルダーとは、直接的な利害に限らず間接的な利害や関心を持つ者のこと

6

- 「不幸を生まない」解決策の模索
- 沼津中心市街地の活性化と、拠点地区まちづくりの促進
- 建設的、協調的、自律的、公正な議論と信頼構築

- ✓ 複数の争点がぶつかり合う状況
- ✓ 二項対立的構図



- ✓ 多様なステークホルダーのインタレストが絡み合う状況

互恵的解決

- ✓ 関連する複数の争点を含む様々な解決策を対象
- ✓ 多様なインタレスト※2がそれぞれ顧みられる解決策を選択

二項対立的構図から脱却し互恵的解決へ

貨物駅移転の有無だけを争点にする二項対立型の枠組みでは解決は困難。沼津中心市街地や拠点地区まちづくりなど、関連する多様な争点を含めた調整が必要。公正な議論を通じて、多様なインタレスト※2の互恵関係に基づいた合意形成を図るべきではないか。

※2: インタレストとは、要望や提案、主張などの理由となる利害や関心のこと

7

沼津高架PIプロジェクトの進め方のポイント

【ポイント1】多様な争点(テーマ)を含む解決案

- ✓ 貨物駅移転の有無だけを争点にする二項対立型の枠組みでの解決は困難。互恵関係に基づく合意形成を図るため、関連領域の多様な争点を組み合わせた解決案を用意すべきではないか。

【ポイント2】インタレスト調整型プロセス

- ✓ 多様なステークホルダー※1のインタレスト※2が満たされる解決策となるように調整すべきではないか。
- ✓ 代替案の比較検討を通じて互恵的解決を模索することとしたらどうか。

【ポイント3】PIを通じたインタレスト把握

- ✓ 多様なステークホルダー※1のインタレスト※2をしっかりと把握するため、PIを通じて直接的・間接的に多重多層の対話を行い、相互の理解を図るべきではないか。

※1: ステークホルダーとは、直接的な利害に限らず間接的な利害や関心を持つ者のこと

※2: インタレストとは、要望や提案、主張などの理由となる利害や関心のこと

8

【ポイント4】計画検討プロセスを段階的に確認

- ✓ 一連の計画検討プロセスを初期段階から一つ一つ確認することを通じて、本質的なインタレスト※2を確認すれば、二項対立型の構造を回避できるのではないかな。
- ✓ 計画検討プロセスをしっかりと確認することで公正性を担保できるのではないかな。

【ポイント5】調整型プロセスのための体制

- ✓ 行政が最終的に意思決定することを明確にするべきではないかな。
- ✓ 一方で、多様なステークホルダー※1のインタレストを明らかにするため、PIを専任的に担う事務局を設けてはどうか。
- ✓ PIが公正に行なわれることをチェックするため、監視機関を設けることが必要ではないかな。「PI委員会」には行政が実施するPIの助言、評価をしていただいてはどうか。
- ✓ 技術的な検討は、PIの実施とは別組織で実施してはどうか。また必要に応じ専門的なアドバイスを受けることとしてはどうか。

※1: ステークホルダーとは、直接的な利害に限らず間接的な利害や関心を持つ者のこと
※2: インタレストとは、要望や提案、主張などの理由となる利害や関心のこと

9

2. 争点となるテーマ(最終的に方向づけすべき事項)

- ◆ 貨物駅移転の有無は関連事項に広く大きな影響を及ぼすため、これらを独立のテーマとして扱うのではなく、相互に関連づけて検討すべきではないかな。
- ◆ テーマは相互に関連するので、組み合わせることで検討を進めることが必要ではないかな。

テーマ①

- ◆ 貨物駅移転の有無
- ◆ 待避機能(待避線)の確保 など
広域レベルのテーマ

貨物駅移転の有無

貨物駅の廃止や他の候補地への移転を含め、考えられる案を予断なく検討し、貨物駅の扱いを方向づけていくことが必要である。

待避機能(待避線)の確保

今後の貨物駅の扱いに合わせ、新たな待避機能をどこに確保できるのかについても検討し、方向づける必要がある。

テーマ②

- ◆ 高架本体工事のスケジュール等
- ◆ 沼津駅周辺の開発の計画内容や事業スケジュール など
地区レベル(沼津駅周辺)の
テーマ

高架本体工事のスケジュール等

今後、改めて高架本体工事そのものの是非を議論する余地は少ないとしても、高架本体の計画変更の可能性や実施スケジュールについて、貨物駅の扱いと合わせて検討と方向付けが必要である。

沼津駅周辺の開発の計画内容や事業スケジュール

貨物駅の扱いや高架本体工事の方向づけと合わせて、沼津駅周辺で進められている土地区画整理事業などの計画内容や事業スケジュールをどのように変更する必要があるのかについても方向付けが必要である。

テーマ③

- ◆ 貨物駅の移転先とまちづくり
- ◆ 貨物駅の移転先の拠点形成など
地区レベル(貨物駅移転先)の
テーマ

貨物駅の移転先とまちづくり

貨物駅移転先の検討に際して、移転先におけるまちづくりの上での対応や付随して導入する機能、また、移転しない場合のまちづくりの在り方などについて比較検討し、移転先とまちづくりをどうすべきかについて方向付けることが必要である。

貨物駅移転先の拠点形成

現計画の貨物駅移転先(原地区)の周辺地域は、高いポテンシャルを有する地域であり、貨物駅がこうした都市整備の方針(道路網や土地利用)とどのように整合するのかについても比較検証を重ねた上で、移転先や整備の在り方を考える必要がある。

3. 検討プロセス

- ◆ 計画の賛否といった二項対立的議論を避けるために、計画に至る考え方を一つ一つ確認し、段階的にステップを踏みながら進めるプロセスとしてはどうか。
- ◆ ステップの区切り方や、検討体制、議論の対象範囲など、これからの検討のルールとなる「進め方」をまず決めるステップが必要ではないか。
(PI実施計画がこれに相当)
- ◆ 計画そのものを検討する前に、沼津高架PIプロジェクトを通じて、どんな問題を解決しようとするのか、その目標(ゴール)をまずは確定すべきではないか。このことで、多様なステークホルダーの共通認識を確認すべきではないか。
- ◆ その後、代替案とその評価の視点を定め、比較評価しながら、沼津にとってどんな計画が良いか検討してはどうか。



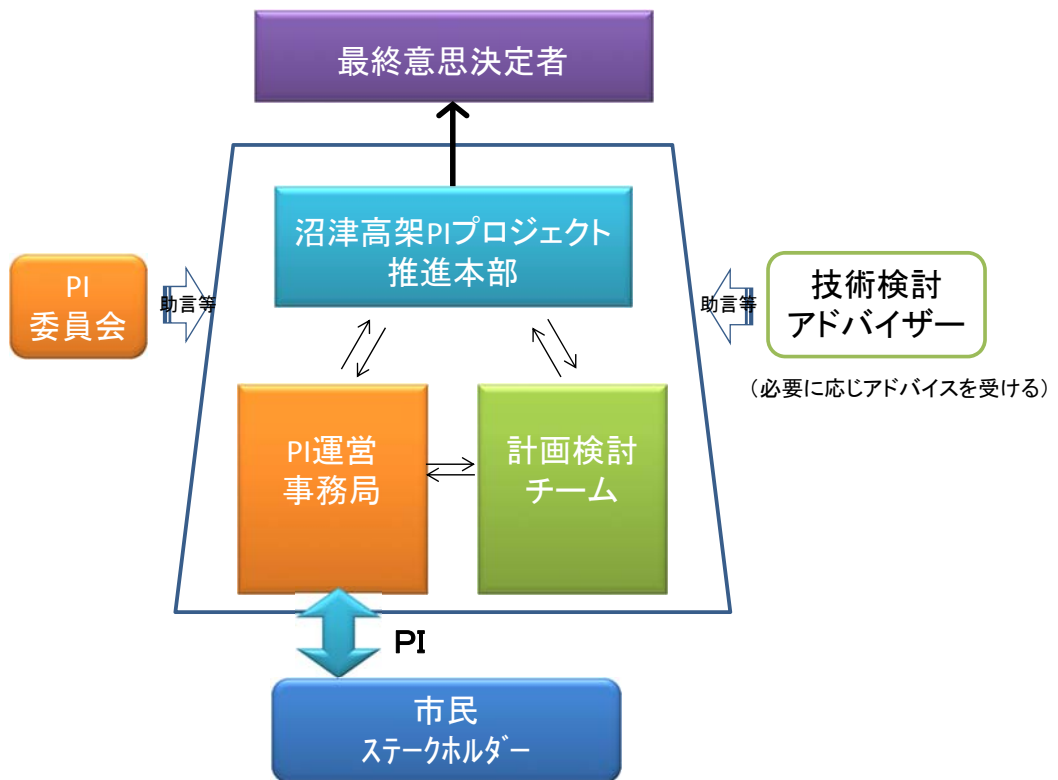
11

4. 実施体制

- ◆ 以下の体制としてはどうか。
 - 意思決定権者: 沼津駅付近鉄道高架化に関わる一連の計画の方向性について、最終的な意思決定を行う役割
 - 沼津高架PIプロジェクト推進本部: ステークホルダーの互恵的関係性(協調や妥協の状況)を調整し、互恵的解決策を意思決定権者に具申する役割
 - PI運営事務局: 多様なステークホルダーのインタレストを漏れなく明らかにするための役割
 - 計画検討チーム: 多様な争点(テーマ)を含む組み合わせ解決案を技術的可能性を踏まえて検討する役割
 - PI委員会: PIの助言、監視、評価
 - 技術検討アドバイザー: 技術検討をサポート(必要に応じて実施)

12

(体制図)



13

5. PI手法

- ◆ 情報提供をしつつ、双方向のコミュニケーション手法を活用するなど、多重多層のコミュニケーションを実施するべきではないか。
- ◆ 各ステップでのPI手法は、ステップでの検討内容を考慮して、PI委員会から助言を受けながらその都度選定し、実施してはどうか。



イメージ: 日立バイパス「(広報誌)日立道路だより」



イメージ: 日立バイパス「ワークショップ」



イメージ: 横浜環状北西線「オープンハウス」

14