

## 令和4年度公共事業の再評価に対する意見募集の結果について

### 1 募集期間、意見の送付方法

- ・令和4年7月13日（水）～令和4年8月12日（金） 31日間
- ・郵送、FAX、電子メール

### 2 資料の閲覧方法

- ・紙ベース：県庁内での閲覧（交通基盤部建設政策課（本館2階））
- ・電子データ：静岡県ホームページ内

### 3 主な意見募集の周知方法

- ・県ホームページ
- ・記者提供、SNS（LINE、Twitter）
- ・チラシ（別紙1）（沼津駅南口地下道 掲示板、他）

### 4 閲覧資料

- ・資料1：令和4年度 公共事業 再評価対象事業一覧表
- ・資料2：令和4年度 公共事業 再評価調書

### 5 意見募集結果（128件）

番号	事業名	箇所名	関係市町	件数
1	生産基盤整備事業	西浦みかん江梨	沼津市	5
1～3	農地事業	再評価対象3事業	—	1
4	道路改良事業	一般国道362号本川根～静岡バイパス	川根本町	4
5	道路改良事業	一般国道135号吉田～川奈拡幅	伊東市	1
10	河川改修事業	一級河川沼川	沼津市	19
21	急傾斜地崩壊対策事業	大久保	沼津市	3
17～24	急傾斜地崩壊対策事業	再評価対象8事業	—	1
25	海岸環境整備事業	熱海港海岸	熱海市	2
26	高潮対策事業	清水港海岸	静岡市	5
27	港湾整備事業	清水港	静岡市	1
28	海岸保全事業	焼津漁港海岸	焼津市	1
30	街路整備事業	JR東海道本線・JR御殿場線 （沼津駅付近連続立体交差事業）	沼津市	84
31	街路整備事業	都市計画道路焼津広幡線（越後島工区）	焼津市	1
			合計	128

### 6 意見に対する対応

- （1）提出された意見に対する県の考え方を別紙のとおり取りまとめた。（別紙1：項目毎に整理した資料、別紙2：128件の意見一覧）
- （2）本資料については、県のHP等により公表する。

令和4年度 公共事業の再評価に関する県民意見・県の考え方

番号	事業No.	事業名	箇所名	ご意見の内容	県の考え方	対応する意見番号 (別紙2の通し番号)
1	1	生産基盤整備事業	西浦みかん江梨	西浦地域の農道は、軽自動車同士ですれ違えないほど狭く、路肩が崖になっているところも多く、車の転落事故がいつ起こってもおかしくない状況である。 また、農家の高齢化も進み担い手不足の中、基盤整備をやめてしまうと産業が衰退してしまい、耕作放棄地も増えてしまう恐れがある。 本農道整備により、営農の利便性や安全性が確保され、担い手農家が維持拡大されていくことで西浦みかんブランドの維持発展につながる。また、本地区は津波被害が想定されることから、本農道は避難路や緊急輸送路としての活用も期待できる。 以上の理由から、本農道整備はこの地域に必要な不可欠で大切な事業であり、今後も事業を継続し最後まで整備されることを希望する。	本事業で農道が整備されることにより、農業の競争力が強化され産地が発展していくとともに、災害に強い道路網も形成され地域住民の安全が確保されることから、早期完成を目指し事業を推進します。	1・2・3・4・5
2	1 ～ 3	生産基盤整備事業 農村整備事業	西浦みかん江梨 東光寺岸 東河	いずれの事業についても産業基盤の拡充を図る上で重要な事業であり継続される方針が妥当と考える。 今後日本の農業を担う若手農家の育成や県外からの就農等についても、県をあげて取り組むことが重要と考える。例えば、東河での市民農園などの取組により県外から若い担い手が移住するなど農業の活性化に加え、人口の増加などにも寄与する幅広の施策の展開を期待する。また農業の省力化、効率化を図るドローンやトラクター等の活用についても農業者に対し支援し、この整備効果が継続し離農者が出ないような取組も重要と考える。	農道や用排水路等の農業基盤の整備により、担い手への農地の集積・集約化や生産コストの縮減等が図られ、農業の競争力、産地収益力が強化されることから、各地区の早期完成を目指し事業を推進します。 また、人口減少社会に対し、農業の労働力や農村集落の機能確保及びICT農業の推進も重要なことから、基盤整備と併せ、農村振興を図る施策や各種農家支援策とも連携し、農業農村の振興を図ってまいります。	6
3	4	道路改良事業	一般国道362号 本川根～静岡バイパス	災害時の重要な路線であり、島田方面の道路で災害が発生した場合の迂回路としても利用が期待できる道路である。また、近年、寸又峡の夢の吊橋や奥大井湖上駅などの観光スポットがテレビ等で取り上げられ、静岡市側からの観光客も増加しているが、すれ違いに苦慮している場面も増えている。 多くの事業効果が見込まれることから、事業を継続し、早期の完成を望む。	当該道路の整備により、災害に強い道路ネットワークが形成されるとともに、狭隘ですれ違い困難箇所が解消されることで、安全で円滑な交通の確保が期待できます。また、アクセス性が向上することで観光の活性化にもつながると考えられるため、早期完成を目指し、事業を推進します。	7・8・9・10
4	5	道路改良事業	一般国道135号 吉田～川奈拡幅	殿山交差点は慢性的に渋滞しており、早期完成を望む。	当該道路の整備により、慢性的な渋滞の緩和が期待できることから、早期完成を目指し事業を推進します。	11
5	10	河川改修事業	一級河川沼川	近年の線状降水帯や大型台風により、以前では考えられないほどの大雨が降るようになっており、多くの人が沼川新放水路の完成に伴う水害対策に期待をしているはず。事業は継続し、1日も早い完成を切望します。	近年の頻発化・激甚化する豪雨災害や、昨年7月の大規模な浸水被害を受け、沼川新放水路整備への関心が高まっていると感じておりますので、令和10年度の下流工区通水及び、令和14年度の全区間通水が前倒しできるよう、確実な工事進捗を図ってまいります。	12、13、14、15、17、18、19、20、21、23、24、25、27、28、30

番号	事業No.	事業名	箇所名	ご意見の内容	県の考え方	対応する意見番号 (別紙2の通し番号)
6	10	河川改修事業	一級河川沼川	沼川新放水路が完成すると、例えば昨年7月の大雨時の水位が、どの程度下がるのかについて、わかりやすい説明があると沼川新放水路の大切さが広く周知され期待が高まるのではないかと感じます。	昨年7月の豪雨を受けて、当流域においても水災害対策プランの策定を進めていることから、この検討過程で得られた対策効果などについて今後公表して参ります。	15、22
7	10	河川改修事業	一級河川沼川	今後の事業継続にあたり、新技術等を積極的に取り入れ、コスト削減を目標に事業進捗していくことを望む	近年の建設資材、労務単価の高騰により、年々工事費は上昇傾向にありますので、コスト削減の取組みは必要不可欠であると認識しております。今後の事業推進にあたっては、I C T 施工をはじめとした新技術を活用し、構造物の品質確保と施工性の向上を図るとともにコスト縮減にも取り組んで参ります。	16
8	10	河川改修事業	一級河川沼川	国道1号線より南側については工事しておりますが、北側については工事の進捗が遅いように見えるので、工事のスピードアップを望む。	本事業は、沼川から河口までの下流区間の令和10年度通水を第1目標として、整備を進めています。高橋川から沼川までの上流区間においては、令和14年度通水を目指して用地買収と放水路の築堤・掘削を進めておりますが、引き続き、事業進捗を更に加速させるための個別補助化を国に働きかけるなど、安定的な予算確保に向けた取組を進めて参ります。	23
9	10	河川改修事業	一級河川沼川	現在、東海道線の踏切付近を切り回していますが、カーブが急なので危ないと思うことがあるので何かしら安全対策を望む。	踏切部の現状を検証した上で、さらなる安全対策について、検討して参ります。	23
10	10	河川改修事業	一級河川沼川	近くの沼川は春になると桜の菜の花の美しい所で富士山との景色はフォトスポットです。この景観が守られることを望む。	沼川沿いの桜並木がつくる景観は、地域の方々が大切にしている部分であると認識しております。今後、沼川新放水路の暗渠区間の上部利用検討の場において、地元自治会や沼津市とともに桜並木を取り入れた景観形成について検討して参ります。	26
11	10	河川改修事業	一級河川沼川	全事業について、対応方針案そのものについて意見はありません。ただし、事業の箇所名（ふりがな）の適切な表記を望む。	事業評価関係資料における箇所名のふりがなについて、適切な表記に修正しました。	29

番号	事業 No.	事業名	箇所名	ご意見の内容	県の考え方	対応する意見番号 (別紙2の通し番号)
12	21	急傾斜地崩壊対策事業	大久保	近年豪雨での土砂崩れのニュースや昨年の熱海の土石流の状況を見て、豪雨の際には山の方に住まいを持つ友人等が被害にあわないかなどの不安を抱いている。整備を進めて頂いてありがたいことだが、早急な整備をお願いしたい。他箇所での事業もぜひお願いしたい。 全体計画をみると施工箇所の年度割に一連性がみられないが、施工については部分的ではなく一連でやったほうが効果があらわれるのではないか。 (西から施工を始めるなら西から東へとびとびにならないで毎年引き続きで施工する)	令和3年度末時点で、県内の急傾斜地崩壊対策の整備率は36.4%となっています。今後も引き続き施設整備を進めていきますが、あわせて警戒避難体制の整備などソフト対策により、命を守る土砂災害対策を進めてまいります。 施工箇所につきましては、ある程度連続施工が望ましいですが、工事用道路の確保や用地取得の進捗に応じて、事業効果の早期発現のため、一定区間での工事施工を進捗させる考え方で、事業を実施しています。	31、32、33
13	17 ~ 24	急傾斜地崩壊対策事業	8事業	全国でも土砂災害により多くの生命・財産が失われている現状を踏まえ、いずれの事業についても早期完成を期待致します。またソフト施策である土砂災害防止法の規制が展開されておりますが、ハード整備と併せて引き続きその事業効果について県民に対する広報広聴を拡充していただけるようお願い致します。	近年、多発する局地豪雨等に伴い土砂災害も頻発化・激甚化しており、毎年、全国で被害が発生している状況です。事業実施箇所については、土砂災害防止施設の早期完成を目指して事業を進めてまいります。また、土砂災害防止法を含めたソフト対策については、これまでのホームページでの公表に加え、昨年度より現地に土砂災害警戒区域を周知する標識の設置等を行っていますが、市町と連携を取りながら、より効果的で分かりやすい広報に努めます。	34
14	25	海岸環境整備事業	熱海港海岸	事業の進捗によりこのコロナ過でも多くの観光客が訪れることは、事業の効果を反映しており、景観向上の点からも大きな事業効果があるものと考えられる。 防災機能の向上とともに熱海の観光振興に大きな期待があることから事業の円滑な推進をお願いする。	本事業に対し貴重な意見をいただき、ありがとうございます。事業着手時は、景観・環境向上の効果が重視されておりましたが、現在においては防災機能の向上も重視されているため、事業の早期完成を目指しております。	35
15	25	海岸環境整備事業	熱海港海岸	多くの市民や観光客に利用され、熱海市の観光拠点となっていることが理解出来、事業を継続する対応方針に賛同する。これからも精力的に事業の進捗に努めていただくよう期待している。 事業目的に、「海岸防災機能を確保しながら」を最初に掲げており、事業の投資効果には、[海岸環境保全便益]や[海岸利用便益]に加え、海岸防災機能の効果について、定性的でも良いので説明する必要がある。費用対効果の算出説明書には、[海岸環境保全便益]や[海岸利用便益]を定量化した、「仮想市場法」や「旅行費用法」の詳細な説明が必要である。	本事業に対し貴重な意見をいただき、ありがとうございます。事業着手時は、景観・環境向上の効果が重視されておりましたが、現在においては防災機能の向上も重視されているため、事業の早期完成を目指しております。 事業の投資効果については、海岸環境保全便益及び海岸利用便益のみで十分な便益が確保されており、海岸防災機能の効果を算定していませんが、想定津波水位に対応した整備を実施しているため、今後、減災効果も含めた説明を検討いたします。	36
16	26	高潮対策事業	清水港海岸	清水港は、経済活動の重要拠点のほか、訪れる方や企業が安心できるよう、津波防護施設の整備が待たれる。 令和4年度末の事業進捗は施設延長で13.0%となっているため、事業を継続していただき早期の整備完了を望む。	本事業に対し貴重な意見をいただき、ありがとうございます。重要な背後地を抱える無堤区間も残っているため、関係者と協議を重ね景観等に配慮しながら、早期完成を目指し事業実施いたします。	37、38、39、40、41

番号	事業 No.	事業名	箇所名	ご意見の内容	県の考え方	対応する意見番号 (別紙2の通し番号)
18	27	港湾整備 事業 (小型船溜 り整備事 業)	清水港	事業の進捗により、港湾緑地や市場機能の拡充などにより漁業の収益の向上だけでなく交流人口の拡大に繋がる効果は大きいと思う。 漁船やプレジャーボートと大型船舶の輻輳を避け安全が担保できるよう海上保安庁等と連携するよう願う。 脱炭素社会の実現に寄与するため船舶の移動距離の縮減などにより実現できる環境改善効果などについて説明されたい。	本事業に対し貴重な意見をいただき、ありがとうございます。残土の有効活用や入港船舶の安全確保ができるよう、事業関係者と連携して早期完成を目指し事業実施いたします。 なお、船舶の移動距離削減によるCO2削減量の定量的な算出は計算が煩雑なため算出できませんが、中部横断道などによる山梨方面への水産物の流通について考慮すると、江尻地区から新興津地区へ山梨方面向けの水産物陸路輸送距離が削減されることにより、輸送車両1台あたりのCO2排出量が1日あたり約440g削減されることから、環境改善効果も期待されます。	42
19	28	海岸保全 事業	焼津漁港海岸	「災害は忘れた頃にやってくる」と言われているが、東日本大震災から早くも十数年が経っている。 資料では「漁業の街 焼津」で、令和13年度完成に向け津波対策事業を実施しているとのことだが、いつ発生するか分からない地震・津波対策のため、事業を継続し、1年でも早い事業完成を望む。 防犯対策及び景観対策として設置しているアクリル板の「窓」だが、海が見えて斬新なアイデアであり、継続して実施することを望む。	当該漁港海岸では、1年でも早く津波対策事業が完成するよう進捗を進めてまいります。 アクリル窓につきましても、継続して実施し、漁港の防犯対策及び景観対策に努めてまいります。	43
20	30	街路整備 事業	J R東海道本線・ J R御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	沼津駅周辺の交通渋滞解消のため、事業を継続を望む	本事業により、沼津駅周辺の交通混雑解消を図ります。	45・51・61・62・66・68・ 70・81・82・103・105
21	30	街路整備 事業	J R東海道本線・ J R御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	沼津駅周辺の交通課題（既設ガード）の解消のため、事業継続を望む	本事業により、既設ガードの冠水等、沼津駅周辺の交通課題の解消を図ります。	59・70・80
22	30	街路整備 事業	J R東海道本線・ J R御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	沼津駅周辺の踏切除却のため、事業を継続を望む	本事業により、13箇所の踏切を除却します。	54・58・66・68・105
23	30	街路整備 事業	J R東海道本線・ J R御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	沼津駅周辺の緊急車両の円滑な通行のため、事業継続を望む。	本事業により、既設ガードの課題が解消し、緊急車両の安全・円滑な通行が確保できます。	51・72

番号	事業No.	事業名	箇所名	ご意見の内容	県の考え方	対応する意見番号 (別紙2の通し番号)
24	30	街路整備事業	J R東海道本線・ J R御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	沼津駅周辺の歩行者の南北の往來を円滑にするため、事業継続を望む	本事業により、沼津駅周辺の鉄道と交差する道路・通路は全て平面で交差し、バリアフリーになるとともに南北の往來が自由になります。	45・46・53・59・63・68・ 72・75・76・104・105
25	30	街路整備事業	J R東海道本線・ J R御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	中心市街地の賑わいの創出、活性化のため、事業継続を望む	本事業による南北市街地の一体化と合わせて、中心市街地の活性化策が講じられることで、にぎわいの創出が期待できます。	50・52・57・64・67・72・ 76・80・81・82・103
26	30	街路整備事業	J R東海道本線・ J R御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	若者世代、次世代のためのインフラ整備として、事業継続を望む	本事業により、県東部の拠点都市として次世代に渡って持続可能な基盤整備を進めます。	44・47・48・49・52・97・ 99
27	30	街路整備事業	J R東海道本線・ J R御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	これまでの事業協力者のためにも事業の早期完成を望む	これまで協力いただいた関係者の皆様のためにも、事業の早期完成を目指します。	44・48・55・56・60・68・ 96
28	30	街路整備事業	J R東海道本線・ J R御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	事業のプロセス、将来の未来像を様々な手法を活用して広報し、市民がまちづくりに参画できる仕掛けを展開すべき	現在、沼津市が「沼津市中心市街地活性まちづくり戦略」において、市民が参画できる社会実験や公共空間の利用について、地元の方を交えて検討がなされています。引き続き、沼津市と連携し、事業のプロセス、将来の未来像などを様々な媒体を用いて広報し、市民が参画するまちづくりを進めてまいります。	65・73・87
29	30	街路整備事業	J R東海道本線・ J R御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	事業評価だけでなく、事業の進捗状況や整備効果を随時公表すべき	今後、本格的な工事が始まることから、事業の進捗状況、スケジュールなどの情報を様々な媒体を用い広報していきます。	65・100・121・127
30	30	街路整備事業	J R東海道本線・ J R御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	金銭では表現できないまちづくりの波及効果（商業スペースの確保、企業誘致、民間投資など）があるため、事業継続を望む	本事業は、現在の費用便益分析で金銭換算可能な便益以外にも、多くの事業効果が期待できます。	68・71・77・87・105

番号	事業No.	事業名	箇所名	ご意見の内容	県の考え方	対応する意見番号 (別紙2の通し番号)
31	30	街路整備事業	J R東海道本線・ J R御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	沼津駅周辺の再生は、県東部地域の活性化に必要不可欠であるため、 事業継続を望む	本事業により、沼津駅周辺が抱える交通、市街地の分断、土地利用などの課題を抜本的に解消し、県東部地域の拠点として地域の活性化に資する持続可能なまちづくりを進めます。	47・49・52・57・58・63・ 71・74・80・87・94・95・ 97・98・105
32	30	街路整備事業	J R東海道本線・ J R御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	コスト縮減に努め、事業継続を望む	新技術・新工法の活用や施工計画の検討などにより、コスト縮減に努めます。	64・73
33	30	街路整備事業	J R東海道本線・ J R御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	将来の人口減少、高齢化を鑑み、こどもたちに巨額の借金を負わすことはできない	過去のサービスの借金だけを若い人たちに引き継ぐのではなく、次世代に渡って持続可能な基盤整備のストックを残すことになるものと考えております。	69・83・100・104・106・ 107・113・116・117・ 118・120・121・122・ 126・127
34	30	街路整備事業	J R東海道本線・ J R御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	本件事業に係る財源を鉄道高架ではなく、社会保障、教育、公共施設の の老化化対策、防災対策に用いるべき	本事業は、沼津駅周辺の防災性の向上と次世代に渡って持続可能なまちづくりに必要な基盤整備であると考えております。	69・83・89・90・92・ 101・108・109・111・ 113・115・117・118・ 123・124
35	30	街路整備事業	J R東海道本線・ J R御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	本事業は市の財政を圧迫し、行政サービスが低下するおそれがある	本事業を軸とした沼津駅周辺総合整備事業や中心市街地のまちづくりにより、コンパクトプラスネットワークの都市基盤を構築し、持続可能で合理的な行政サービスを目指します。 なお、沼津市が長期的な視点での財政的な検証を進めており、年明けの早い時期に公表する予定としています。	73・75・84・85・89・92・ 120・124・125
36	30	街路整備事業	J R東海道本線・ J R御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	費用便益比が1.1（費用対効果が低い）の事業は、継続すべきではない	本事業は、現在の費用便益分析で金銭換算可能な便益以外にも、多くの事業効果が期待できます。	75・78・102・117・123
37	30	街路整備事業	J R東海道本線・ J R御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	事業計画を立案した時期と社会情勢が異なるため、巨額の事業は継続すべきではない	本事業は、次世代に渡る持続可能な基盤整備のために求められるコンパクトプラスネットワークの形成に必要な事業であると考えております。	83・85・88・92・100・ 104・110・112・120・ 121・123・127

番号	事業No.	事業名	箇所名	ご意見の内容	県の考え方	対応する意見番号 (別紙2の通し番号)
38	30	街路整備事業	J R東海道本線・ J R御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	計画立案から完成までに長期間を掛ける事業は望まれていない。	事業進捗に合わせ、都市計画道路片浜西沢田線の供用や貨物駅の跡地利用、東海道線の段階的な高架切り替えなど、段階的な効果の発現を予定しています。	92・102・110
39	30	街路整備事業	J R東海道本線・ J R御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	現状の中心市街地は衰退しているため、南北市街地が一体化しても、中心市街地の活性化やにぎわいの再生は見込まれない	本事業による南北市街地の一体化と合わせて、中心市街地の活性化策が講じられることで、にぎわいの創出が期待できます。	69・75・84・91・111・ 121・125・126・127
40	30	街路整備事業	J R東海道本線・ J R御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	現状、中心市街地の交通渋滞はひどくない。	現状の既設ガードは、4車線化が必要な交通量の多さに加え、構造的な課題もあります。本事業により、冠水や高さ不足、線形不良などの既設ガードにおける抜本的な課題の解消と慢性的な交通混雑の解消を図ります。	75・85・112・115・117・ 120・122・125・126
41	30	街路整備事業	J R東海道本線・ J R御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	鉄道高架ではなく、事業費が安価な橋上駅舎と三つ目ガードの改良で十分である	橋上駅舎では、踏切やガードの撤去がなされないため、駅周辺の交通課題は解決できず、駅周辺の鉄道施設用地の活用もできず、南北市街地の一体化も図れないなど根本的な課題解決になりません。本事業により、踏切、既設ガードが除却され、沼津駅周辺の鉄道と交差する道路・通路は全て平面上で交差し、南北の往来が自由になり、沼津駅周辺の交通課題の解消、南北市街地の一体化が図られます。	75・78・79・83・86・93・ 104・108・109・114・ 115・116・117
42	30	街路整備事業	J R東海道本線・ J R御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	高架構造物は、大規模地震時に崩壊する恐れがあり、危険である	最新の耐震基準により、地震に対する安全性を確保した鉄道高架構造物を建設します。	83・84・109・114・117・ 126
43	30	街路整備事業	J R東海道本線・ J R御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	本事業により景観が悪化し、騒音、日照の悪化に加え、ガード下は犯罪等の恐れがある	環境調査を実施し、騒音等に対策が必要な箇所においては、環境対策を実施します。また、高架構造物には幅員6mから9mの側道を整備し、緩衝帯として景観や日影の影響に配慮します。	78・83・109・125・126



番号	事業No.	事業名	箇所名	ご意見の内容	県の考え方	対応する意見番号 (別紙2の通し番号)
44	30	街路整備事業	J R 東海道本線・ J R 御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	本事業費の増額が247億円と示されたが、変更内容の詳細や関連事業の増額の説明がない	事業費は、コスト縮減を図ったものの、当初事業計画時から現在までの建設工事に係る人件費、資材費の変化、高架構造物等の耐震基準の改正に伴う構造物のサイズアップ、鉄道保安上の安全基準の改正に伴う保安設備の増加、工事中の仮設計画の精査等により増額となりました。この内容については、パブリックコメント時に資料を公表するとともに、問い合わせに來られた方には直接説明させていただきました。沼津市が実施する関連事業については、市が長期的な視点での財政的な検証を進めており、年明けの早い時期に公表する予定としています。	102・104・120・122
45	30	街路整備事業	J R 東海道本線・ J R 御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	費用便益比 (B/C) の根拠が示されていない。また、B/C = 1.1の算定に疑義がある。	B/Cは、国交省の「費用便益分析マニュアル<連続立体交差事業編> (令和4年2月)」に基づき算定しており、費用便益算定表をパブリックコメント時に公表するとともに、問い合わせに來られた方には直接説明させていただきました。	102・119・120
46	30	街路整備事業	J R 東海道本線・ J R 御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	富士見町における土地区画整理事業は中止すべきである	沼津市が富士見町で実施している静岡東部拠点第二地区土地区画整理事業は、鉄道高架事業により生まれる鉄道施設跡地の都市的土地利用を推進することに合わせ、コンパクトシティーの実現に資する事業であり、県東部の拠点都市として中心市街地の都市機能、居住機能の導入を担う重要な事業と考えております。	117・122・125
47	31	街路事業	都市計画道路 焼津広幡線 (越後島工区)	焼津漁港や市街地と東名、国道1号、新東名を結ぶ主要な路線であることから交通量も多く日夜渋滞が発生しており、今後ロングランプや当該街路沿いの土地利用の高度化の進展、藤枝焼津両市の焼却施設の移転など交通量が益々増加するものと考えられる。南海トラフの大地震の逼迫化など防災上の観点からも、これまで以上にコスト縮減にも配慮いただき早期完成を目指していただきたい。沿道の土地利用の方針を担う藤枝、焼津市とも連携の上、両市に相応しい土地利用の活性化を図ることにより豊かで美しいまちづくりが実現できるよう願います。	本路線はご指摘のとおり、重要な路線と認識しており、早期完成に向けて事業を推進します。4車線化が完成した本路線を中心とした沿道の土地利用の活性化が図られるよう、藤枝市、焼津市に対し、働きかけていきます。	128

令和4年度 公共事業の再評価に関する県民意見

通し番号	事業No.	事業名	箇所名	ご意見
1	1	生産基盤整備事業	西浦みかん江梨	月に数度医療の関係で江梨まで必ず行く必要があるのですが台風あけのタイミングと重なると沼津土肥線の一部で波がかぶり危険で通れないところが出てきます。 現在ある農道を通りたい所ですがそのタイミングだとろんな箇所道路が崩れたりしており迂回路として利用できません。災害時の緊急通路にも利用できる丈夫な広い農道を整備していただくことは営農者さんのみの利益だけではないと思います。 この事業は中途半端にせず必ず最後まで整備していただきたいです。
2	1	生産基盤整備事業	西浦みかん江梨	西浦一帯のみかん耕作の為の農道整備はこの地域に営農者に必要不可欠で大切な事業です。
3	1	生産基盤整備事業	西浦みかん江梨	沼津市の地域の産業として西浦みかん産業は現在でも重要だと思われませんが、従事者の高齢化も進み担い手不足のなか、設備の整備をやめしまうと産業が衰退してしまい、耕作放棄地も増えてしまいます。 みかんやお茶の産業は静岡県にとって重要なものと思われませんが、どちらも担い手不足の中で設備投資をやめれば衰退していってしまうと思います。 ですので、今後も事業継続は必要だと思われま。
4	1	生産基盤整備事業	西浦みかん江梨	事業継続賛成の理由として ・今後農業を営む担い手のために利便性を確保できる。 ・担い手の確保により、これまで築いて来た西浦みかんのブランドの衰退防止。 ・跡継ぎ問題の観点より、高齢者が農業に従事することから安全に運転出来るより良い道路が必要。 ・津波被害が想定される地区であることから、避難路や緊急輸送路としても活用できる可能性が多少ある。 ・農業支援ボランティアなど、体験者のリーダーも実績があり注目があることから、事業は十分必要性がある。 ・該当地区自体が過疎化及び人口減少の一途を辿っており、他地区からの農業をやりたいという移住者等がいれば、少しでも利便性を確保して、「農業」という分野だけでも基盤を準備しておく必要があるかと思う。
5	1	生産基盤整備事業	西浦みかん江梨	内浦重須付近から西浦江梨にかけての「西浦みかん」生産地域の農道は、軽自動車同士でもすれ違えないほど狭く、網目のように入り組んでいる。路肩が崖になっているところも多く、街灯も無い。長年働く生産者の方々だからこそ、そんな道でも大きな事故もなく自由に行き交っているが、いつ、車が転落するというような事故が起こってもおかしくない状況だ。 現在進められている広域農道整備事業は、広大なみかん畑に網目のように広がる農道の中心を数本の広い農道が通ることになり、住民や市場などの公用施設、隣町へのアクセスが早く、安全に行えるようになる。特に山の裏側に畑を持つ方々には危険な長い道中を毎日往復することが無くなり、とても大きなメリットとなるといえる。
6	1 ～ 3	生産基盤整備事業 農村整備事業	西浦みかん江梨 東光寺岸 東河	いずれの事業についても産業基盤の拡充を図る上で重要な事業であることから継続される方針については妥当な判断と思慮されます。 今後日本の農業を担う若手農家の育成や県外からの就農等についても、県をあげて取り組んでいただければと思います。今回の資料にある東河での市民農園などの取組により県外から若い担い手が県内に移住するなど農業の活性化に加え、人口の増加などにも寄与するような幅広い施策の展開を期待します。今後も引き続き整備効果について受益者の声で県民にPRされるようお願い致します。また農業の省力化、効率化を進めるためドローンやトラクター等の自動運転などの活用についても農業者に対し支援いただき、この整備効果が継続するとともに離職者が出ないような取組の拡充についてもお願い致します。
7	4	道路改良事業	一般国道362号 本川根～静岡バイパス	着手から40年以上経過し地元の期待も大きいと思慮されます。災害時の重要な路線であることや静岡市の半間地区に設置された新東名のスマートICから川根本町、静岡市井川地区などのアクセスの向上などにより観光振興などに対する寄与度も高いことなど計画時より環境が変わってきていることから一日でも早い完成を期待しております。静岡市側の狭隘部や地すべり箇所の回避など静岡市との連携によりこの事業の更なる事業効果の向上に努めていただければ幸いです。静岡市街地から井川地区にアクセスしている南アルプス公園線、三ツ峰落合線、井川湖御幸線の3路線については地すべり地帯を通過していることから国道362号からのアクセスの確保が万が一の大規模地震などに対して重要な路線であることも費用対効果の中に加えても良いのではないかと考えます。
8	4	道路改良事業	一般国道362号 本川根～静岡バイパス	本川根と静岡を結ぶ国道362号は、道幅が狭い箇所が複数あり、通行の際すれ違いに苦慮する場面が多々あります。 最近では、寸又峡の夢のつり橋や奥大井湖上駅などの観光スポットがテレビや雑誌に取り上げられ、静岡市側から当町を訪れる観光客が増えたことにより、観光客の不慣れな道の運転により、すれ違いに苦慮する場面が更に多くなっています。 この道路は、観光道路としての利用以外にも、島田方面の道路で災害が発生した場合の迂回路としての利用が考えられると思います。 地すべりが発生したことや現時点で多額のお金を投入して頂いていることは伺っていますが、早期の工事完成を望みます。
9	4	道路改良事業	一般国道362号 本川根～静岡バイパス	事業継続し、早期完成をお願いします。 ・地元にとっては、島田側に通ずる幹線道路があるとはいえ、静岡側に通ずる幹線道路を確保することは悲願である。正に命の一本道であり、最低限保障されるべきものであろう。 ・費用便益が0.85であっても、総延長10km、40年余に亘り投入してきた多大な労力、早期完成を期待し提供された貴重な土地に思いを馳せると、本バイパスを完成させること以外に道はない。 ・つながらなければ効果の出ない11号橋に相当の事業費を投入していることは大変心強い。1日も早い開通を期待している。

通し 番号	事業 No.	事業名	箇所名	ご意見
10	4	道路改良 事業	一般国道362号 本川根～静岡バイパ ス	川根本町は、静岡市と島田市とつながる三角形の頂点にありますが、静岡市から見ると遠く感じられます。ところで、10 kmに亘るバイパス事業を実施中の様ですが、昔から比べるとかなり走り易くなった気がします。今後については、川根本町の過疎化対策を行いながら、事業を継続して、すれ違いにくい箇所の解消をし、生活や観光に密着したバイパス事業の早期完成を望みます。
11	5	道路改良 事業	一般国道135号 吉田～川奈拡幅	殿山交差点は慢性的に渋滞しているので、早期に完成することを望みます。
12	10	河川改修 事業	一級河川沼川	近年の線状降水帯、短時間大雨警報等予期せぬ大雨に見舞われることが多々起きる中で、過去水害の発生している地域においては災害に対する対策を早期に完成させてほしいと願っています。
13	10	河川改修 事業	一級河川沼川	毎年、大雨により高橋川流域青野地区の家屋浸水、住民避難等をTVで目にします。地域住民方々はいつ也大変だと思います。早期に浸水被害を解消する様、河川改修事業を推進してもらいたいです。一刻も早く安心して暮らせる町づくりをしてもらいたいです。
14	10	河川改修 事業	一級河川沼川	長年にわたり大雨による洪水に悩まされてきた地域であり、近年の温暖化に伴う線状降水帯・台風の大型化などによる大雨のリスクが高まり、早期の本事業の完了に期待と注目が高まっている。
15	10	河川改修 事業	一級河川沼川	現在整備が進められている高橋川の延長線上に位置する沼川放水路の早期完成により浸水常習地帯の解消だけでなく、整備が予定されている東駿河湾環状道路の西進により富士市から沼津市にかけて存在する浮島地区の土地利用の高度化なども図れるものと考えられます。このことから早期完成が図れるよう予算の確保等に努められるようお願い申し上げます。また交通基盤部で整備された航空レーザー測量の成果を活用し、氾濫シミュレーションを行うなど県民向けに事業効果の可視化を図り事業効果の浸透に努めていただければ幸いです。他の河川事業についても温暖化の影響により従来とは大幅に降雨パターンが変化し、想定外の降雨により浸水被害が生じていることからいずれの事業についても早期完成を期待しております。
16	10	河川改修 事業	一級河川沼川	どちらの事業についても、地元の期待が大きいため、事業の継続が望ましいと考えます。今後の事業継続にあたり、新技術等を積極的に取り入れ、コスト削減を目標に行っていただきたいと考えます。
17	10	河川改修 事業	一級河川沼川	台風などで雨がたくさん降ると結構な割合で沼川は、浸水します。近辺に住む人たちのためにも早くこの事業を完成させてもらいたいです。浸水被害を減らし、近辺の浸水不安を解放するためにも早期、事業完成を目指して推進して頂けたらうれしいです。この事業ができれば、お店とかの駐車場など浸水することはないと思いますので期待しています。
18	10	河川改修 事業	一級河川沼川	前年度7月の沼津市内の豪雨災害を見てもわかる通り、現状でも沼川や高橋川付近の住宅では水害にみまわれています。水害の後処理（床下、床上浸水など）を80歳を超えているであろうお年寄りが7月の炎天下の中でおこなっていました。もちろん行政もいち早く行動し、建設業者など災害の復旧に尽力していました。が、公共の道路や支川が優先となるので、それらの施設の復旧だけでも一週間かかっていたように思われます。よって各自宅内や自宅前の道路などは個人にて清掃することになるため、高齢化が進む中でお年寄りの方が土砂の撤去や清掃作業をすることになる訳です。特に近年では線状降水帯による豪雨にて河川の氾濫や堤防決壊など他県でもあるため、昔から豪雨災害のおこっている沼川の河川改修事業は今後も継続して行っていく必要性がものすごく高いと思われます。
19	10	河川改修 事業	一級河川沼川	事業継続賛成の理由として ・記憶に新しいR3年7月の出水時に、浸水被害を受けた家屋を見るとやはり事業継続は必須である。 ・家屋被害だけでなく、周辺田畑の被害もおよぶことから、農業従事者も安心して営むことが出来なくなる。 ・元々、河川勾配がなく緩やかな水流であるため、近年の豪雨対策として改修事業は必須。該当地域にてどのような事業を起業・継続するにも水害対策事業は必要不可欠である。
20	10	河川改修 事業	一級河川沼川	令和3年7月2日に起こった豪雨で、橋梁に流木などが引っ掛かり河川が氾濫してしまい、大きな被害が発生しました。このことから、自然災害を未然に防ぐために、河川の整備及び、改修工事を実行していき、災害に強い河川の構築を進めて行かなければならないと思います。

通し 番号	事業 No.	事業名	箇所名	ご意見
21	10	河川改修 事業	一級河川沼川	昨年7月の記録的な豪雨による沼川の越水や、増水による高橋川の堤防決壊で原地内の家屋の浸水被害を目的の当たりになりました。 特に最近の降雨は短期間で集中的に降る傾向が強いので、沼川のような河川断面が小さく降雨の影響を受けやすい川はいずれ同じような災害がまた起きる可能性があると思います。 河川周辺に住む人々が安心して暮らせる為に、新放水路の完成をはじめ、被災した河川改修を含めてこの事業は、必要不可欠だと思います。
22	10	河川改修 事業	一級河川沼川	近年の線状降水帯や大型台風により、以前では考えられないほどの大雨が降るようになってきました。テレビ等の報道により、ハザードマップの大切さを認識するなど防災意識は高くなっていると感じています。 通勤経路に沼川があることから、大雨時の増水を見ると怖さを感じるほどです。最近では、ホームページで「静岡県土木総合防災情報」を見れることを知ったので、大雨予報時は、沼川の水位情報を見るようにしています。 沼川新放水路が完成すると、例えば昨年7月の大雨時の水位が、どの程度下がるのか、そのようなことも情報として分かるようになっていたら、沼川新放水路の大切さが周知され期待が高まるのではないかと感じます。 沼川沿線に住んでいる住民の方々は切実な問題であることはもちろん、私のように通勤経路になっている人たち、市立病院を利用する患者さんたち、沼津市民以外にも多くの人たちが沼川新放水路の完成に伴う水害対策に期待をしているはずで、事業は継続し、1日も早い完成を切望します。
23	10	河川改修 事業	一級河川沼川	仕事の関係で付近をよく通りますが、毎年のように今沢や原が浸水している印象であるので、一日でも早い完成を目指して進めてほしいです。 また国道1号線より南側については工事しておりますが、北側については工事の進捗が遅いように見えるので、工事のスピードアップしてほしいです。 現在工事の関係で東海道線の踏切付近を切り回していますが、カーブが急なので危ないと思うことがあるので何かしら安全対策をしてほしいです。
24	10	河川改修 事業	一級河川沼川	大雨のたびに浸水被害の報道で沼津市西部地区の映像が映し出され心が痛む。近年ではゲリラ豪雨など多発し、気候が変わってきていると感じる。これからさらに浸水被害がおこることが予想される。沼川の河川改修事業は高橋川、沼川流域の浸水被害を軽減するための事業、早期完成を目指してほしい。
25	10	河川改修 事業	一級河川沼川	自宅も会社も沼川のすぐ近くなので、大雨が降った時など整備されている方が安心なので、その点についてとても良かったと思います。
26	10	河川改修 事業	一級河川沼川	近くの沼川は春になると桜の菜の花の美しい所で富士山との景色はフォトスポットです。 この景観は守り、残してほしいです。 近年の豪雨災害は想像をこえる雨量で、「こんなことははじめて」という言葉をよくききます。 水害のない河川事業を期待します。
27	10	河川改修 事業	一級河川沼川	沼川の放水路は沼津の西部地域の治水だけでなく、愛鷹山麓地域の健全な開発にも非常に重要な事業です。 全国各地で集中豪雨による災害が発生するなかで、昨年以上の豪雨は今後も想定され被害はさらに拡大する恐れがあると思います。 早期の供用開始を願うばかりです。
28	10	河川改修 事業	一級河川沼川	台風、大雨のたびに浸水し、そのたびに不安になっているので、早期の完成を目指してほしいです。 緩和される事を期待しています。
29	10	河川改修 事業	一級河川沼川	全事業について、対応方針案そのものについては意見ありません。 ただし、事業内容以前のこととして、次の事業については、箇所名（ふりがな）に誤り又は意識的な“ゆがめ”が認められますので、他河川等も含め見直しの上、適切に表記していただきたいです。 交通基盤部所管事業 10 河川改修事業 一級河川沼川（ぬまかわ） 河川は地域の歴史・文化とともにあります。 今回対象事業の関係市町は沼津市ですが、沼川は富士市も深く関係しています（昔ばなし 沼川の河童）。 “濁点を取る＝澄んだ河川”といったように、一県職員好み（縁起かつぎ）で勝手に歴史ある読み方を変えてはいけません。 “ぬまづ”を“ぬまつ”とするに等しい。 “第2放水路”など地元に対する説明と理解・合意の有無が定かでない中、知らぬ間に“ぬまかわ”とふりがなを付され、後からシレッと“本川”も“ぬまかわ”にしようとの魂胆ですが、歴史・文化をないがしろにする組織・職員には不信感ばかりがつのります。この点一度、川勝知事に尋ねたいところです。 ちなみに、誤りばかりでおなじみの“しずおか河川ナビゲーション”では、沼川（ぬまがわ）、沼川第2放水路（ぬまかわだいに2ほうすいろう）とあり、後者はマップの詳細情報（河川名称）では“沼津第二放水路”となっています。 過去計画の本文ふりがな（ぬまがわ）やPDFのファイル名（numagawa、numakawa）も含め、バラツキや誤りが甚だしいです。 * 二級河川萩間川、梅田川など他の河川も同様

通し 番号	事業 No.	事業名	箇所名	ご意見
30	10	河川改修 事業	一級河川沼川	毎年、国内の何処かで、洪水氾濫による浸水被害が発生して、流域の住民の方々におかれましては大変な御苦労 と思います。 ところで、沼川は地形上の制約により、海岸線に平行して流れている勾配の緩やかな河川で、昔から湿地帯であり、 浸水被害も多いことから土地の利用に制限があると伺っております。 資料によると平成24年度から洪水を直接海に放流する放水路の建設に着手されていることを知りました。全体の通 水は、令和14年度が見込まれているようですが、現在住んでおられる方々のため、また新たな土地の利用による流 域の発展に向けて、事業を継続して、1年でも早い通水を望みます。
31	21	急傾斜地崩 壊 対策事業	大久保	住宅地の中の崖地なので近年の多発化している土砂災害を考えると事業の早期完了が期待される。
32	21	急傾斜地崩 壊 対策事業	大久保	近年豪雨での土砂崩れのニュースや昨年熱海の土石流の状況を見て、豪雨の際には山の方に住まいを持つ友人 等が被害にあわないかなどの不安を抱いている。整備を進めて頂いてありがたいことだが、早急な整備をお願いし たい。他箇所での事業もぜひお願いしたい。
33	21	急傾斜地崩 壊 対策事業	大久保	全体計画をみると施工箇所の年度割に一連性がみられないが、施工については部分的ではなく一連でやったほうが 効果があらわれるのではないかと。 (西から施工を始めるなら西から東へとびとびにならないで毎年引き続きで施工す る)
34	17 ～ 24	急傾斜地崩 壊 対策事業	8事業	全国でも土砂災害により多くの生命・財産が失われている現状を踏まえ、いずれの事業についても早期完成を期待 致します。またソフト施策である土砂災害防止法の規制が展開されておりますが、ハード整備と併せて引き続きその 事業効果について県民に対する広報広聴を拡充していただけるようお願い致します。
35	25	海岸環境 整備事業	熱海港海岸	昭和50年代から事業着手した熱海港渚地区については、事業着手前にはブロックで覆われ利用ができなかった海 岸であったため、夏場には下田方面に海水浴客を奪われ夏枯れと言われるような状況が長く続いておりました。この 事業の進捗によりこのコロナ禍でも多くの観光客が訪れるようになったことはこの事業の効果を反映しているものと存じ ます。また景観向上の点からも大きな事業効果があるものと考えられます。 また今回事業されている箇所についてもマリーナと一体となり熱海の景観向上にも大きな効果があるものと思いま す。防災機能の向上とともに熱海の観光振興に大きな期待があることから事業の円滑な推進をお願い致します。多賀地 区についても同様です。
36	25	海岸環境 整備事業	熱海港海岸	多くの市民や観光客に利用され、熱海市の観光拠点となっていることが理解出来、当該事業を継続する対応方針 に賛同します。これからも精力的に事業の進捗に努めていただくよう期待しています。 参考までに、以下について具申させていただきます。 ○ 事業目的に、「海岸防災機能を確保しながら」を最初に掲げており、事業の投資効果には、[海岸環境保全便 益]や[海岸利用便益]に加え、海岸防災機能の効果について、定性的でも良いので説明する必要があると思いま す。 ※ 事業期間中となる平成25年?に、当該海岸のレベル1津波（大正関東）が設定されているかと思えます。こ れに対する減災効果の説明が出来るのであれば、積極的にPRすべきです。 ○ 費用対効果の算出説明書には、[海岸環境保全便益]や[海岸利用便益]を定量化した、「仮想市場法」や “旅行費用法”の詳細な説明が必要です。 ※ 整備前（without）と整備後（with）をはじめ、7.5もの高い費用便益比を納得させる十分な説明が必要 です。 ※ 説明書の[浸水防護便益]の記載は錯誤と思えますが、定量的に説明出来るのであれば、総便益に加えて事業 効果のPRに活用すべきです。
37	26	高潮対策 事業	清水港海岸	清水が勤務地なので、毎日JR清水駅を利用していますが、江尻地区では様々な周辺開発が計画されており、今 後いっそう利用者が増える可能性のある場所です。また、工場や物流など産業利用も継続して立地すると思いま す。訪れる方や働く方にとっても安心できるよう、津波防護施設の整備が待たれていることと思います。様々な課題が あるとは思いますが、事業を継続していただき、早期の整備を望んでいます。
38	26	高潮対策 事業	清水港海岸	清水港については静岡県の物流機能の核を担う重要な港湾であることだけでなく隣接し多くの住民の方々が生 活していることから事業を継続されるだけでなく早期完成をお願い致します。すでに取り組みおられる盛土構造など の採用やアクリル板による視距の確保など利便性の向上や景観の確保など様々な工夫により違和感のない防災施 設が整備されていることについて感謝申し上げます。これからも利用者や住民などの声に耳を傾け、防災機能の拡充 だけでなく風光明媚な清水港の景観を保全していただけるよう期待申し上げます。

通し番号	事業No.	事業名	箇所名	ご意見
39	26	高潮対策事業	清水港海岸	<p>・「事業継続」の立場から意見を述べます。</p> <p>・当該事業は、先人の努力により整備が進められ、その効果もあって、これまでは大きな被害を受けていませんでした。</p> <p>・しかしながら、三保内浜においては、2017年10月23日の台風21号で、初めて護岸越波が発生し（私の記憶です）、さらには、2019年10月13日台風19号でも同様の被害が発生しています。</p> <p>・このほか、日の出地区においては、高潮時に船溜まり背後の国道149号に大量の海水が流れ込むなど、近年顕著な被害が続いています。</p> <p>・当事業は、県民の生命と財産を守る重要な役割を担う施設ですが、三保地区や日の出、江尻地区では、いまだ未整備となっております。</p> <p>・特に、日の出、江尻地区は、直背後の土地利用が多岐にわたるため、防護ラインの決定に数年を要し、さらに事業着手後も一部で変更が行われると聞いています。</p> <p>・このように高度な土地利用がされた地域での事業遂行は、時間を要するものでありますが、第4次地震被害想定において、清水区は津波による人的被害が県下最大であるとも聞いており、その優先順位は、1位であると確信しており、さらなる事業推進を期待しております。</p> <p>・三保内浜に戻りますと、当該地区はマリレジャーのメッカとして、釣り、ヨット、ボート、カヌー、ウィンドサーフィン、また近年はサップなど、四季を問わず賑わっていると、青少年の海洋教育にも利用されております。</p> <p>・本年7月には新たな観光施設が建設され、さらに観光さん橋の改良も計画されるなど、ますます多くの人々に賑わうことが予想されます。</p> <p>・当該地区の防潮堤は、先にも記述した通り、近年度重なる越波が発生していますが、第4次被害想定では、高さが数十センチ不足しております。海岸利用の実態を踏まえると、こちらの高上げも早急な実施が望まれます。</p> <p>・このように、清水港海岸は、社会的要求に対して整備が大きく遅れていると考えられ、事業を継続して早期の実施を期待しております。</p>
40	26	高潮対策事業	清水港海岸	<p>清水港は、経済活動の重要拠点のほかにも人々にぎわう空間となっており、その背後には多くの企業や商業施設等が立地しています。</p> <p>このため、東海地震等の大規模地震時の津波対策として、昭和61年から防潮堤の整備が進められておりますが、進捗率は50%にも満たないということです。</p> <p>特に未整備の地区は、多くの市民、県民が利用する区域で、ひとたび大地震が発生したら甚大な被害が予想されますので、背後の企業や商業施設などとの調整が大変かと思いますが、早期の整備完了を望みます。よろしく願います。</p>
41	26	高潮対策事業	清水港海岸	<p>地元や関係者からの事業に対する期待が大きいことは理解出来、事業の推進は不可欠なことから、当該事業を継続する対応方針に賛同します。これからも精力的に事業の進捗に努めていただくよう期待しております。</p> <p>参考までに、事業計画(期間)や評価手法について、意見具申させていただきます。</p> <p>・令和4年度末の事業進捗の見込みは、事業費ベースで46.6%、施設延長で13.0%となっております。</p> <p>・事業計画期間は、西暦に直すと1986～2032年度の47年間。事業着手してから37年間(4/5)を経過した2022年度末の見込み事業進捗率は、前述のとおり半分以下です。</p> <p>・再評価調書の【視点2】を読み解くと、計画的な事業進捗に努めることで、今後の10年間で、事業費46.6→100%、施設延長13.0→100%になると見込んでいます。このことについては、多少懐疑的に思っています。</p> <p>・更に、パワーポイント資料も含めた全体的な説明について、事業の必要性は理解できるのですが、進捗状況については良く判りません。</p> <p>※事業期間の4/5を経過し、総事業費の5割弱を投資するも、整備率の13%には、説明の工夫が必要です。</p> <p>ご承知のとおり、東日本大震災は、我が国の「地震・津波対策のあり方」を大きく変えています。これを受け「静岡県地震・津波対策アクションプログラム2013」を策定し、これにより当該事業も進捗管理されていることと思います。</p> <p>事業評価制度の事業期間や説明手順については、一定のルールがあると思います。</p> <p>しかしながら、説明の工夫による、A.P.2013の開始年度を一区切りとすることや、事業進捗の指標を見直すことにより、説明が判り易くなると思います。</p> <p>・事業費ベースの進捗は、Cost面から正確な把握が必要です。</p> <p>・一方で、事業量の進捗は事業目標に応じた適切な効果(Benefit)の指標が求められます。</p> <p>浸水防護便益に対応する津波浸水エリア面積の減少率を併記する工夫も必要と思います。</p>
42	27	港湾整備事業(小型船溜り整備事業)	清水港	<p>この整備により一体的に整備が進む港湾緑地や市場機能の拡充などにより漁業の収益の向上だけでなく交流人口の拡大に繋がる効果は大きなものがあるものと思います。これまで以上に残土の活用などにより事業費を低減させるなど取り組まれるようお願い致します。また漁船やプレジャーボートなどと前面に位置するコンテナターミナルに入港する大型船舶との輻輳を避け安全が担保できるよう利用者のルールを守る取組についても海上保安庁等とも連携し拡充されるよう合わせてお願い申し上げます。また脱炭素社会の実現に寄与する船舶の移動距離の縮減などにより実現できる環境改善効果などについて論理的に説明していただけると幸いです。</p>
43	28	海岸保全事業	焼津漁港海岸	<p>「災害は忘れた頃にやってくる」と言われていますが、東日本大震災から早くも十数年が経ってしまいました。</p> <p>ところで、資料から「漁業の街 焼津」において、令和13年度完成に向けて津波対策事業実施中とのことですが、いつ発生するか分からない地震・津波対策のため、事業を継続して、1年でも早い事業完成を望みます。</p> <p>なお、防犯対策及び景観対策として設置しているアクリル板の「窓」ですが、海が見えて斬新なアイデアであり、継続して実施していただければと思います。</p>

通し 番号	事業 No.	事業名	箇所名	ご意見
44	30	街路整備 事業	J R東海道本線・ J R御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	私は週末等によく沼津に遊びに行くものです。 鉄道高架事業について新聞等で拝見しますが、最近やっと始まったかと思えます。 その中でも、少数の反対意見によって中止になることは、非常遺憾に思います。 この事業はより良い町づくりをするためには、とても重要な事業です。新しい事業は、未来のある若者達にとって、とても魅力的なことだと思います。 そのため、この事業が推進されることを強く希望しています。よろしく願います。
45	30	街路整備 事業	J R東海道本線・ J R御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	私は沼津市に通勤しています。 普段より思ってる事として、三つ目ガードやあまねガードは現在も渋滞していますが、沼津市は鉄道を南北に移動できる道路がないため、鉄道高架事業を早く着手、完成させて、南北の通過を円滑にしていきたいと思っています。 以上の理由によりこの事業の継続を強く要望します。よろしく願います。
46	30	街路整備 事業	J R東海道本線・ J R御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	私は長泉町に住んでいます。 よく沼津に買い物に行きますが、沼津駅は北口と南口の行き来の際に、遠回りをしなくてはならない事を大半不便に思っています。 私は鉄道高架事業を早期に実現して利便性を高めて欲しいと強く望みます。 以上の理由から、鉄道高架事業継続を強く願います。
47	30	街路整備 事業	J R東海道本線・ J R御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	私は、日頃町作りに関心があります。 沼津は、中心で、これから、東部の発展の中心です。考えたとき、鉄道高架事業は必ず成し遂げるべきです。これからの、若者の希望を叶えてください。以上の理由より、わたしは、事業継続を強く願います。
48	30	街路整備 事業	J R東海道本線・ J R御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	私は産まれてから今まで沼津市に住んでいます。鉄道高架の問題はどこにあるのか良く分からず、なぜこんなにも長い時間、進まないのか大変疑問です。 沼津駅の周辺はこの事業が早く終わってればきつと、今よりも賑わいが生まれていたと感じます。 一部の少数な反対者によりこの事業がなかなか進まないことは私の住んでいる沼津にとって大変マイナスなことだと強く思います。私の子供も含め、未来の子供達のためにも絶対に必要な事業であると強く思います。なので、私は事業継続をしてほしいです！！
49	30	街路整備 事業	J R東海道本線・ J R御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	私は沼津の南地域である、西浦地区に住んでいます。今まで鉄道高架事業に関心はありませんでしたが、最近新聞紙上で記事を見かけ、関心を持つようになりました。私は真剣に考えたところ、沼津の発展には、やはり鉄道高架事業は必要であると思います。これからの若者達のためにも、事業を継続してほしいです。宜しく願います。
50	30	街路整備 事業	J R東海道本線・ J R御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	私は長泉町に住んでいます。沼津にはよく行きます。 昔の沼津は東部の中心で大変賑わっていましたが、最近はほとんどお店が減り、賑わいが無くなってきていると思います。 鉄道高架事業により、街の様子が様変わりする期待が持てるので、是非ともこの事業を継続して欲しいです。 よろしくお願い致します。
51	30	街路整備 事業	J R東海道本線・ J R御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	私は長泉町に住んでいます。毎日の通勤で沼津に行っています。朝夕の駅付近のガードの渋滞には大変迷惑しています。この間通勤の帰りに救急車が通れなくて大変困っていました。早く道路を広くして緊急車両がスムーズに通れるようにしてほしいです。私は事業継続を希望します。
52	30	街路整備 事業	J R東海道本線・ J R御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	私は沼津市出身の長泉町に在住の者ですが、最近本当によく思います。沼津の町がどんどん寂れてさみしく感じます。 鉄道高架事業は大変なお金がかかり事業期間も大変長いです。これからの沼津を考えたときやらなければならない、成し遂げなければならない重要な事業であると強く思います。 反対意見があることは承知しますが、お金がかかるからやめるのではなく、将来の子供たちのことを考えて判断してほしいと思います。 なので私は、事業継続を希望します。
53	30	街路整備 事業	J R東海道本線・ J R御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	私は三島市に住んでいます 沼津に買い物に行ったとき、沼津駅が不便に感じます 北口と南口の往来がもっと自由にできるようになれば便利なのと思っています 鉄道高架事業が早期に実現することを望んでいます 以上の理由から鉄道高架事業継続を強く願います
54	30	街路整備 事業	J R東海道本線・ J R御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	沼津の南北を行き来する道路通行時に東海道線及び御殿場線と2路線の踏切をこえる必要があり、また貨物車両の通行時等長い踏切待ちも多いため交通阻害の緩和のため事業の促進、早期完成を望む。
55	30	街路整備 事業	J R東海道本線・ J R御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	一部の反対派の声ばかりに耳を傾け過ぎているように感じます。 高架化実現を信じている多くの市民のためにも、事業継続はもとより、早期着工・早期完成を望みます。

通し 番号	事業 No.	事業名	箇所名	ご意見
56	30	街路整備 事業	J R 東海道本線・ J R 御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	私を含む多くの市民が、本事業の実施・完成への期待を込めて、土地の提供等に対して、快く協力している。 その多くの市民の協力に報いるためにも、一日も早い本事業の着工並びに早期完成を望む。
57	30	街路整備 事業	J R 東海道本線・ J R 御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	私が生まれ育った沼津は昭和の時代から東海道本線を挟んで「駅南」「駅北」に区分けされており、昭和後期までは「駅南」が、平成以降は「駅北」が栄えてきました。平成後期に入ってから今日は「駅南」「駅北」以外の地域が栄えています。
58	30	街路整備 事業	J R 東海道本線・ J R 御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	沼津市は周辺の市町村と比べると平地が少なく、経済的に発展しにくい土地柄だと思います。さらに市の中心を東海道本線が走り、南北を分断しているように感じます。 南北の移動には踏切を渡る必要があり、これが渋滞を発生させて人・物の流れを著しく阻害しています。 この状況は都市の発展にこの上ない悪影響だと思います。これを改善することなく沼津市の再生は考えられないと思います。 従いまして立体交差事業を早急に行うことで、人・物の流れを促して経済的な発展をもたらして頂きたいです。
59	30	街路整備 事業	J R 東海道本線・ J R 御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	三つ目ガードで大型車の事故及び大雨により地下道が冠水することも良く遭遇します。通行止めになり、渋滞し迂回しなければいけない状態になります。Uターン場所もなくいつも困っています。 早期に高架橋工事を進めてもらい安心して通行できるようにお願いします。 妻も足が悪いのでアップダウンが少ない高架橋工事を推進していただきバリアフリー化を早くしてもらいたいです。
60	30	街路整備 事業	J R 東海道本線・ J R 御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	数十年の長きに渡って要望してきた事業です。早くやっていただきたい。自分が生きているうちに。
61	30	街路整備 事業	J R 東海道本線・ J R 御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	駅南北間の移動がスムーズになり、渋滞緩和にも繋がるので、早急に着手していただきたい。
62	30	街路整備 事業	J R 東海道本線・ J R 御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	渋滞緩和の為、早急に着手していただきたい。
63	30	街路整備 事業	J R 東海道本線・ J R 御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	沼津駅付近連続立体交差事業の進行と共に沼津駅付近の再開発が一層進み地域に与える経済効果が非常に高く、又、駅南～駅北間の移動が簡易になり市民の利便性が格段に向上することから地元の期待が高く注目も高まっている。
64	30	街路整備 事業	J R 東海道本線・ J R 御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	どちらの事業についても、地元の期待が大きいため、事業の継続が望ましいと考えます。 今後の事業継続にあたり、新技術等を積極的に取り入れ、コスト削減を目標に行っていただきたいと考えます。
65	30	街路事業	J R 東海道本線・ J R 御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	J R 貨物駅の移転など付帯事業の進捗が図られていることは大変な成果かと存じます。鉄道高架事業本工事についても鉄道を供用しながらの整備となるため、利用者の方々や市民の方々に協力いただく場面が多くなるものと思慮されます。どのように進めて行くのか完成までのプロセスについてジオラマやvirtual spaceなど様々な手法の活用により説明して行くことが必要かと思えます。事業効果だけでなく市民がまちづくりに参画できる仕掛けを市とともに展開されるよう期待しております。また鉄道本体だけでなく駅周辺のまちづくりのなどについても検討が進んでいるものと思えますので、どのように駅周辺を含め今後沼津市が変わっていくのか未来図についても広報していただけますようお願い致します。 事業の完成までには多くの期間と莫大な事業費を要することから事業評価時だけでなく随時進捗状況や整備効果について積極的に公表していただくようお願い致します。 また、沼津市におかれましては著名人の方々が燦々ぬまづ大使を務めておられることから、この方々などにも積極的に情報提供し全国に向けて広報していただけるようお願い致します。
66	30	街路事業	J R 東海道本線・ J R 御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	大岡の高田踏切の所は、道路は交通量が多く、すぐ先の交差点や手前には東海道本線の「日吉踏切」もあるため渋滞の原因になっています。 駅の高架化で東海道本線の踏切とともに、この踏切の廃止が予定されていると思うのですが中々実現できていません。 家が踏切の近くのため早く、実現させてほしいです。
67	30	街路事業	J R 東海道本線・ J R 御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	現在沼津市は、南と北を東海道線で分断されており、交通事情が不便です。 北側には国道1号線や沼津インター、スマートインターがあり県内外から出入りできる環境は整っているが、商店街や観光箇所である沼津港、千本浜、淡島など南に位置しており交通の便が悪く、仲見世商店街は昔の活気が嘘のように閑散としてしまっている状態で、地域を活性化させるためには事業の継続は必須に思えます。



通し 番号	事業 No.	事業名	箇所名	ご意見
68	30	街路事業	J R 東海道本線・ J R 御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	事業継続賛成の理由として ・高架化することで、北・南口間の行き来が容易になるのは、やはり一般人から見ても魅力的である。現在の沼津駅の北・南口への通行ルートを考えて、どちらか片側へ出てしまつたら反対側へ行ってみると意欲は失せる。 ・高架化することにより、駅周辺の交通渋滞が緩和される。日常生活時など、やはり踏切付近の混雑を非常に感じる。踏切箇所を減少することが出来れば、その箇所での接触事故等のトラブルなども低減できる。 ・高架化することで、商業施設のテナントスペースなど確保できれば、「駅」という利用者すべての目につき購買力が期待できる。駅から少し離れた場所では余程でない商業成功は見込めないと感じる。 ・単純に、今まで高架化事業を進めてきて工事費の増加が見込まれると云えど、中断してしまった場合、今まで費用や関与してきた人達の努力を考慮すると、やはり継続して頂きたい。
69	30	街路事業	J R 東海道本線・ J R 御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	鉄道高架事業について大反対です。 莫大な費用を使って借金を残しても将来性が全くありません。高架にすれば町が活性化するという意見もありましたが、今現在の沼津の状況では、そのようなことは望めないとします。市民の暮らしの現状や高齢化に伴う社会保障施策の充実が求められているのでないでしょうか？ 私の家の北側は御殿場線です。20年前、新築で半年もたたない時に立ち退きと言われました。話し合いの結果、立ち退かなくても良いとの事。その代わり家のすぐ後に4mの柱が立つとのことでした。結局は遅れて20年の月日が流れました。 高架事業を待ち望んでいる市民はあまりおりません。止める勇気も必要ではないでしょうか。大反対の一市民より。
70	30	街路事業	J R 東海道本線・ J R 御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	三つ目ガードはいつも混んでいます。 また、特に駅南から駅北に向かうガードの入り口部は屈曲していて、とても走りにくいです。 鉄道を立体にして通行しやすくしてください。 できるだけ早く完成することを望みます。
71	30	街路事業	J R 東海道本線・ J R 御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	沼津駅付近の鉄道高架事業について、ホームページを拝見しました。 事業費がかなり増大となりますが、事業効果は事業費以上になるといふことで、問題ないと思います。また、お金では表せられない町づくりの観点の波及効果もかなりあると考えます。 この事業を早く完成させる事が、東部の発展にもつながり、より良い地域を生み出す物と考えます。なので私は鉄道高架事業を継続する事を望みます。
72	30	街路事業	J R 東海道本線・ J R 御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	私はよく沼津の街に行きます。沼津にいくとよく感じますが、駅回りの歩行者の行き来が大変不便です。鉄道高架事業をやると、南北の行き来がスムーズになり、その事により昔のように集まって賑わいが生まれると思います。また、緊急車両の通行も道路が広くなるとスムーズになり、一刻を争うときは、大変重要となると思います。 なので私は鉄道高架事業の継続を強く求めます。
73	30	街路事業	J R 東海道本線・ J R 御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	(1)現状の貨物駅が原地区へ移転した後、今まで使っていた沼津の貨物駅の跡地は沼津市のものになるのか。また、その土地は何に使われるのかよくわかりません。市民によくわかるように詳しくグランドデザインを提示してください。 (2)鉄道を高架化した後、高架の下の空間はどうなるのか、誰がどのように活用するのか明確にし、説明してください。 (3)今回の事業費変更計画では、247億円という大きな増額が提示されました。当局は、新技術工法の活用、施工計画の見直しなどによるコスト削減を図ると述べていますが、具体的に計画のどこを見直すのか説明してください。 (4)沼津市の人口が年々減少しています。10年後、20年後には16万人～15万人になると予測され、税収も大幅に減収となります。沼津市の負担増額が56億円となっていますが、沼津市は正常な行政ができるのでしょうか。今の沼津の現状でも十分行き届いた行政ができているとは思いません。市民生活に影響が無いと言えるのでしょうか。正確な数字で説明してください。
74	30	街路事業	J R 東海道本線・ J R 御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	沼津駅周辺は、仕事やレジャー等で年数回訪れております。 沼津駅付近連続立体事業は、30年以上前から計画された事業で、市民の反対等もあり事業着手したのは、平成15年度と聞いております。 事業着手後も一部地権者の反対もあり、用地取得が完了したのは令和2年度と事業が難航しています。 30年前から比べると沼津駅周辺の経済活動の落ち込みは激しく、東部の拠点ともいえる沼津駅周辺の再生は、東部地区の活性化に必要不可欠だと思います。 そのため、基幹となる沼津駅付近連続立体事業の早期工事着手、早期完成を望みます。

通し番号	事業No.	事業名	箇所名	ご意見
75	30	街路事業	J R 東海道本線・ J R 御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	本事業は、以下の理由から中止すべきである 1) 理由①事業の最大の理由である交通渋滞がそれほど酷い状態ではなく、市内の他の渋滞カ所では、もっとひどいところがある。 百歩譲って渋滞が有るとしても、そもそも交通渋滞の原因は、ガードの前後にある信号であり、鉄道高架方式では、車線数が増えることによる通過効率の向上しか望めないため、極めて不効率である。 三つ目ガードは、3つのガードの中では一定の交通混雑が有るが、都市計画道路黄瀬川東名インター線を開通させれば交通量は激減するので、ガードの線形幅員を改良する程度で済ませることができ高架方式より効率的である。 ②今後人口減少が見込まれ、本事業供用開始のころには沼津市の人口は15万人程度で超高齢化が見込まれ、さらに人口は減少することから、このような巨大な都心改造の必要もなく市税は減少し市民生活予算がしわ寄せされる。 ③費用便益比が令和4年の事業再評価で1.1とこのことだが、1.0という国交省の基準からみてもすれすれで在り、事業は中止すべきである。 ④南北の一体化による都心の活性化の主張が有るが、鉄道を高架して歩行者と自動車が平面でつながったところで、来遊客が増加することは無く、従前の移動が快適になること以上の効果はあまり期待できない。 2) 提案 県内の東海道線による南北問題の解決事例では、国鉄時代に建設した静岡駅と浜松駅以外は全て橋上駅方式で安価に速く問題を解決している。また、全国的にも橋上駅方式が圧倒的に採用されている。沼津駅の場合既に付近の3つの踏切が立体化されていることから、鉄道高架はやめ橋上駅方式とし、ガードは、線形を直すなど必要に応じて改良することにすべきである。
76	30	街路事業	J R 東海道本線・ J R 御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	・南北の移動がスムーズになるよう立体交差事業の早期推進を望みます。 ・沼津駅周辺の活気が失われている為、中心市街地の整備を進めていただきたい。
77	30	街路事業	J R 東海道本線・ J R 御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	高架化がすでに終わっている浜松駅、静岡駅。西部中部の中心都市はとくに高架事業が終わり、浜松の貨物駅跡地のアクティビティ、静岡駅周辺の再開発事業などを見ると沼津の遅れに憤りを感じる。判断の遅れは商業施設の駅離れ、賑わいの駅離れを招いてしまった。高架事業を推進することにより、市街地の土地利用の活性化、南北の流れの円滑化、人の誘致、商業施設の誘致、企業の誘致がのぞめるのではないかと。早急な事業の推進を望みます。
78	30	街路事業	J R 東海道本線・ J R 御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	まず、何故に、何の為に鉄道高架をするのか？その意義が分かりません。コストベネフィットの観点からも民間ではどうも容認されない事業です。 富士市の蓼原大橋のように、道路が東海道線を跨ぐ（跨線橋）もので十分ではないかと！その方が、工事期間や建設費等が大幅に短縮され安くなります。 それ故に線路を高架にするという意味が分かりません。 注①線路を高架にすると、その下はガードとなり、これは夜間に犯罪の発生する温床となる。 注②沼津駅は片浜駅のように橋上駅にして南北自由通路にすることは賛成です。
79	30	街路事業	J R 東海道本線・ J R 御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	「高架事業をやめて鉄道の上に道を作り（橋上駅へ）しましょう」 理由1.南北の分断をこの道によって行き来できるので十分である。 2.橋上駅方式のほうが安くできる。3.橋上駅方式のほうが早くできる。以上 市も県も巨額の借金をするゆとりがあるととても思えません。 私は、前湖西市長、現市議であります。
80	30	街路事業	J R 東海道本線・ J R 御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	高架化により周辺道路の整備が進むことに期待します。 中心市街地の発展の為に早期の事業推進を希望します。 高さ制限のない（特に三つ目ガード）道を作り、大型車が通行できる道を増やしてほしい。 沼津の南北交通の阻害要因が解消することを待ち望んでおります。 近隣住民との交流の場となる整備をする為に事業推進して頂きたいと思っております。 高架化によるガードの冠水解消に期待します。
81	30	街路事業	J R 東海道本線・ J R 御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	道幅が広がったり、綺麗に整備されると車で通る時も運転しやすく、事故も減るし、街全体の活性化にもつながると 思います。
82	30	街路事業	J R 東海道本線・ J R 御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	駅南も道路が拡張され広々として良いです。週末は渋滞しやすく、渋滞の緩和、地域の活性化に期待します。
83	30	街路事業	J R 東海道本線・ J R 御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	沼津駅高架事業を見直すべき理由 ①30年前と社会状況が全く違うのに巨額の事業はやめるべき。市民県民がこれから先の見えない社会を生きていくのに子供たちに借金を負わせるわけにはいかない。 ②災害があるのに重い鉄道を上げるのは自然の理にかなっていない。 ③騒音も今とは比べものにならない、住環境悪化。 ④将来維持管理する現場の職人（作業員）が育っていない。 ⑤南北自由通路で十分 ⑥学校、ゴミ焼却施設の老朽化など、生活に密接にかかわることに血税を使っほしい。

通し番号	事業No.	事業名	箇所名	ご意見
84	30	街路事業	J R東海道本線・ J R御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	沼津駅高架事業の再評価に対する意見 ・一地方都市、人口20万にも満たない沼津に分不相応な巨額を投入して行う事業ではない。 ・住民の行政サービスが低下する。 ・今現在も道路の白線が不明瞭で事故になりそうな経験もある。 ・駅前の「にぎわい」を期待しているようだが、西にららぼーと、東にサントムーンが駐車場を完備して営業している。沼津駅付近で買い物すれば有料駐車場を使うことになる。それでは人は集まらない。ゆえに巨大な維持管理できないゴミ化する。 ・大災害（地震、洪水（狩野川）など）地面の上の線路なら跨いで逃げられるが高架がくずれたら南北の行き来は出来ない。重い線路は地面に置くべき。 ・とにかく血税を使いすぎる。
85	30	街路事業	J R東海道本線・ J R御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	沼津駅の鉄道高架事業に反対の意見を記します。 1.鉄道高架が発案された30年以上前は、伊豆縦貫道は無く、国道1号線も沼津、三島間も整備されておらず、富士方面から沼津を通過し三島及び伊豆方面に向かう（反対方向も）自動車は、沼津駅東西にある地下道を通ることが多く、南北の渋滞がひどく鉄道高架が発案された。現在は伊豆縦貫道の開通・国道1号線の沼津三島間の整備で、市内で各所で発生する渋滞に比べて渋滞とは言えない程となっている。 2.知識人、専門家による試算で鉄道高架に対し、沼津市が負担する額が将来、市の財政を大きく圧迫し、市民サービスも大きく低下することとなる。 3.発案時から大きく年数が経過し、道路状況も大きく変化している。何故、現在の状況をあらゆる方面からチェックし、コロナで国・県・市の財政が大きく逼迫しているのに、あまりに無責任な事業に過ぎない。
86	30	街路事業	J R東海道本線・ J R御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	私は現沼津に於いてまだやるべきことがあると思う。高架事業は将来的に会っても良いか。駅を高架にすれば費用も安くすむし、良いではないか。何故その様な発想に展開できないのか。 今迄のなりゆきをただ押し進めるだけではダメ。高架鉄道になった頃には沼津はさびれてしまう。勇気をもって計画を変えるべきである。
87	30	街路事業	J R東海道本線・ J R御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	計画から非常に時間が掛かっている事業ですが、その重要性は益々高まっていると思います。基本的な基盤整備が実現されなければ、持続可能な都市拠点を形成することは出来ないと考えます。必要なことは鉄道高架後の青写真にコンパクトプラスネットワークを実現するための公共施設を貼り付け、明確な将来像を提示することだと思います。 交通インフラは多くの市民の目的物が中心地に集約することにより価値は増大します。そして、民間投資も生まれてきます。市役所や市民病院の再配置が事業の成否に大きく影響すると考えます。鉄道高架事業の進捗とあわせた開発目標の提示を是非ともお願いしたいところです。また、貨物が分離したことによる原地区の物流の拠点化計画なども明確にしていきたいと思います。
88	30	街路事業	J R東海道本線・ J R御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	高度成長期の計画を30年後に進める意味がないと思います。自治体、地方施策を中央・東京中心施策ではなく「社会的共通資本」の拡充に予算化し、充実して欲しい。現計画はこの点が欠落している。JR有利な計画は再考を願いたい！市民の意見を正しく組み入れた計画を求める。
89	30	街路事業	J R東海道本線・ J R御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	静岡県は7月12日、沼津駅付近鉄道高架事業について、事業完了が2006年当初より7年のびて、2041年度となり、全体事業費も787億円から247億円増えて、1.3倍の1,034億円となる見直しを明らかにした。 沼津市の負担分は172億円から56億円増の228億円となる。 沼津市の財政について、多くの学者先生方が、人口減少が激しく、それに伴う生産年齢人口が激減していることから、税収は減り続ける中で途方もない事業費を要する鉄道高架事業は中止すべきとの警鐘を鳴らしてきたが、歴代の市長、行政、議会は「始めたものは止められない」とばかりに無理強引に進めて来た。唯一先々代の市長が退陣する時「鉄道高架」の為に何もできなかったと敗戦の弁を語っていた。 そんな中、ここに来て事業の見直しをした結果、前述のことになってしまった。相棒である静岡県は沼津市の財政見直しについて検証もせず「沼津市が大丈夫と言っているから大丈夫」と知事も無責任極まりない。 このまま進めると、即夕張の二の舞とはならないまでも「市民サービス」の低下は間違いない。 そもそも行政の役割とは、市民の生命財産を護る為の施策が根本である。今後益々少子高齢化に進み、社会保障費は増大するし、中間処理施設の建て直しという大問題も有る。 又何時発生してもおかしくない駿河湾沖大地震に対応する施策は一向に進んでいない。六十数キロの海岸線をもつ沼津市は生命を守る避難タワーがたったの4カ所しかない。特に三浦地区は背後に山が迫り、地震発生から5分で来る津波に対し、逃げ場が無い。高齢者や子供やハンデを背負った人達は、一体誰がどの様にして守るのか？ 夢々「鉄道高架」などにうつつをぬかしている場合ではない！！
90	30	街路事業	J R東海道本線・ J R御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	鉄道高架事業を見直してください。 静岡新聞（2022.7.13）によれば、高架完成は2040年度であり、事業費も1.3倍になるとのこと、今の沼津市の財政、人口からみて、この事業の継続は極めておろかなことではないでしょうか。 現在及び将来の沼津市民にとって必要なものは、高架事業ではないと考えます。お金のかかる「夢」を見ていないで、もっと、足元の暮らしの改善にお金を使ってください。 たとえば、三島市に比べて、沼津の街は汚くて魅力がありません。街の整備にお金をかけてください。 又、困窮している市民の生活の支援にもっとお金をかけて下さい。子どもたちの給食費の無償化も来年3月まででしかありません。その後も給食費の無償事業を継続するためにムダで求められていない高架事業にあてるお金を使ってください。 もうコンクリートの街づくりは終わりにすべきです。沼津はもっと健康な街にすべきです。身の丈に合った暮らし良い街づくりにこそお金をかけて下さい。 以上、よろしく検討ください。

通し 番号	事業 No.	事業名	箇所名	ご意見
91	30	街路事業	J R 東海道本線・ J R 御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	<p>鉄道高架事業に絡め、色々な事業が考えられていますが、大別（私案）の意見として、</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) 鉄道高架について：財政支出に活性化のイメージができないの反対</li> <li>2) 貨物ターミナルと車両基地について：地域の同意と活性化が図られれば別途検討</li> <li>3) 道路整備について：トンネル渋滞緩和として、空間利用の別途検討</li> </ol> <p>結論として活性化の伴わない財政支出には反対。大沼前市長にトヨタ（自）スノノの開発に合わせ、データベース化を計り、集客と人口（住民）増を提言したことがあります。</p>
92	30	街路事業	J R 東海道本線・ J R 御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	<p>沼津市の鉄道高架事業を初めとした沼津駅周辺総合整備事業について反対です。</p> <p>企画立案から今日まで、又完成までには半世紀の道のりとなる大事業は沼津市民が全員が心から望んでいることではありません。</p> <p>現所の詳細を理解できていない市民の多くは、上の人達が決定したことで反対しても見直しもしなければ、何年かかっても市が衰退されることが懸念されても必要不可欠な事業として進行していると察しております。</p> <p>今や時代の変化が速く人生100年時代とも言われ、又国内、世界状況、地球の自然も大きく様変わりしている中、この事業計画は、今や昔の「時代遅れ計画」と考えます。人の流れ、鉄道の利用状況・人口・企業減少・コロナ禍の最悪事態の中、沼津市の厳しい経営状況が続いており、財政も悪化を招き、市民の毎日の暮らしに事欠くことが想定されています。</p> <p>地方財政、公共事業の専門家の方々の基本からあらゆる視点・観点・実例をもとに沼津市を見直した意見等を参考に、今、市民の暮らしに直結した必要不可欠な事業を最優先することこそが一番大事なと考えます。</p> <p>良いことのみを事業計画ではなく、想定外・最悪な事もしっかり多方面へのアンテナを張り、財政に見合った安心安全な沼津市が住み心地良い、暮らしやすい、かつ、後継世代に負の遺産を残すことのないよう、さらなる発展につながる町になりますようお願いいたしますようお願い申し上げます。</p> <p>ゆえに、総合整備事業もあらゆる方法を考慮し、規模の縮小・中止する事等、皆様の智恵を有効に、さすが人でなければできないと思う結果をもちますよう期待します。</p>
93	30	街路事業	J R 東海道本線・ J R 御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	<p>鉄道高架事業の建設に対する反対意見を述べます。</p> <p>先ず、鉄道高架建設に関しては住民投票にかけ市民の意見を聞くべきだと考えます。</p> <p>人口が沼津市よりはるかに多く、新幹線の停止駅になっている静岡駅や浜松駅が鉄道高架になっているのは納得できませんが、沼津市の人口は19万人台で静岡市（60万人台）や浜松市（70万人台）よりはるかに少ないのに、ローカル線の発着する沼津駅を鉄道高架にしようとするコストパフォーマンスの低い事業は日本の置かれている財政状況からみてもおかしいと思います。建設するなら、沼津駅は建設期間がはるかに短く、建設コストがはるかに低い藤枝駅や小田原駅のような橋上駅で十分です。</p> <p>以下沼津駅の北側に長く住んでいる住民として七條感じている諸点を述べます。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅の南側の商店街（大手町や仲見世など）には駐車場がない。駐車券をくれる店があってもせいぜい1時間で駐車場まで距離がある。駐車場があっても有料で車があっても、沼津の南側へ自転車かバスで行く。駐車料が高いためである。</li> <li>・仲見世の商店街も閉店している店が多くなっている。</li> <li>・ひと昔前までは、駅の南側に西武デパート、長崎屋、富士急百貨店、ニチイ、丸井、長崎屋などがあり、アーケード街に通じる大手町には、映画館も並んでいて映画を見たり、ショッピングをしたり、当時は駅の南側がにぎわっていた。今は面影すらない。</li> <li>・旅行に利用した近畿ツーリスト、JTB、日本旅行、HISなどはラポートに移動している。沼津駅にあったJRの観光案内所は三島駅にっくに移っている。</li> <li>・映画はサントムーンカラポートに立派な映画館群があるのでそこで素晴らしい環境で好きな映画が見られる。</li> <li>・東日本大震災以降は殆どの住宅建築は津波発生時に備えて沼津駅北側の土地の高い岡宮地区などに集中しているように思う。香貴山の頂上から展望すると沼津駅の南側には新築の住宅やマンションがほとんどの見当たらないのが分かる。</li> </ul>
94	30	街路事業	J R 東海道本線・ J R 御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	<p>現在、沼津市では、中心市街地のまちづくりの今後の在り方について検討を進めていますが、これは、沼津駅の高架化が大前提になっていると私は理解しています。ハード・ソフト両面による抜本的な改革なくしては沼津の将来はありません。高架事業の継続並びに、早期完成に向けた取り組みをよろしく願います。</p> <p>継続の判断は適正と考えます。</p>
95	30	街路事業	J R 東海道本線・ J R 御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	<p>本事業は、沼津市の命運を握っていると言って過言ではありません。このまま何もせず、街が衰退していくのを黙ってみているわけにはいきません。ぜひ、高架事業という特効薬による沼津の「復活」を期待しております。事業継続は正しい判断です。</p>
96	30	街路事業	J R 東海道本線・ J R 御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	<p>事業認可を受けたにもかかわらず、反対意見を気にして有識者会議や P I に時間を費やしてきた。既に推進で決着がついている。</p> <p>反対する人は原地区の人で、原地区に貨物ヤードができることを反対している。</p> <p>反対する人はいつまでも反対だ。気にせず一日も早く完成して欲しい。県当局の継続の判断は正しい。</p>
97	30	街路事業	J R 東海道本線・ J R 御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	<p>沼津市民として、高架事業により「街が生まれ変わる」という期待感や将来への希望を持ち、安心して自分の子・孫達に住み続けて貰う為にも、事業実施を切望します。事業継続は当然です。</p>
98	30	街路事業	J R 東海道本線・ J R 御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	<p>社会経済情勢などが変化する状況下においても、街づくりの基盤となる高架事業を進めるべきだと考えます。</p> <p>早く完成するよう好機を短縮して欲しいです。事業継続の判断は正しい。</p>

通し番号	事業No.	事業名	箇所名	ご意見
99	30	街路事業	J R 東海道本線・ J R 御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	事業費は沼津の未来に対する投資であり、反対派の言う借金ではない。これから高架化の恩恵を受けるのは、子どもたちの時代であるが、現在でも私達は沼津の未来のため、子供達のために投資をしている。早く完成させてほしい。
100	30	街路事業	J R 東海道本線・ J R 御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	7月12日の静岡県発表の鉄道高架事業費1.3倍増、工事期間7年間延長は沼津市民の間に激震が走りました。今回のような負担増が無くても私共の調査では、諸事情から現時点の沼津においては無理な事業であるとの見解を持っておりました。行政も議会も近年になって、薄々、無理筋の事業であることは気づいて来たようですが、一度決めたことを変更する勇気を持つのは難しいように見えます。しかし、「時代が読めない指導者は犯罪者に等しい」という言葉がありますように市民の立場から見ると、この事業はまだ一度も市民投票（住民投票）で意思表示をした事も無く、偽政者の判断でここまで来てしまいました。ここで、提案します。この事業は静岡県の主体事業でありますので、県が事業費増、期間延長の発表のこの機会に問う事業を見直し、再検証を県当局が行うべきと考えます。ちなみに沼津議会と沼津市当局にも、同じ要請を申し入れております。改めて申し上げます。2006年に最初の事業認可を受けた時と比べ、時代背景が全く逆転しております。人口減少、脱炭素、SDGs、公共施設の老朽化、地球温暖化による大災害発生、などマイナス要因だらけの中で沼津市民を守っていく使命と責任を持っているのが偽政者であります。市民を県民を決して不幸にしてはならない。全国の自治体が市民を不幸にしない為、実質公債費率を減らし続ける時代に入りました。沼津市も静岡県もこれ以上借金を増やしてはならない時代です。鉄道高架事業で借金を増やす時代は終わりました。以上、要点のみに絞って意見を述べました。
101	30	街路事業	J R 東海道本線・ J R 御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	街路整備事業 J R 東海道本線・J R 御殿場線について事業費を精査し、中止を求めます。 1、はじめに：2022年6月議会で沼津市は今年度10月から翌3月まで小・中学校給食費の無償化を決めました。沼津市教育委員会は保護者宛に7月以下の通知を出しました。 「令和4年度の10月から翌3月までの給食費が無償になります。新型コロナウイルス感染症や国際競争の影響により情勢が不安定になり、国内でも物価の高騰が続き生活への心配がされる状況です。そのようなことから、沼津市では小中学校児童生徒を持つ子育て世帯の生活支援として10月から翌3月まで給食費を無償にします。」 2020年の新型コロナ感染前から沼津市には小中学校に就学援助対象児童生徒が約1500人おりました。毎年児童生徒の総数は減少していますが、就学援助対象児童は増加しています。ひとり親家庭だけでなくふたり親家庭も生活困難者は増加しています。物価の高騰はとどまることを知りません。市民の状況を踏まえて今回の学校給食費無償化が決定されました。 2、沼津市民対象学校給食費無償化についてのアンケート結果 沼津市学校給食を考える会は毎年市民より要望アンケートを取り、その結果をもとに沼津市に学校給食無償化を要望してきました。今回の無償化の決定に対し当会のアンケート結果では99%の市民が沼津市の決定に賛同しています。そして来年度4月以降も無償化を継続していただきたいと強く願っています。 3、終わりに しかし沼津駅の鉄道高架事業費がさらに国、県、市の豪鬼が247億円増加とあります。247億円は沼津市の児童生徒12000人の学校給食費37年分です。これからも学校給食費の無償化が続けば、沼津市で子育てする人も増え、沼津市の人口も増え、税収も増えます。 反対にさらに鉄道高架事業に50億円もの市債が組まれれば、教育・福祉予算は減らされ、子育て世代は減り、沼津市の人口はさらに減り、税収も減ります。 直ちに沼津駅高架化の事業費を精査し、中止を決定して下さることを強く求めます。
102	30	街路事業	J R 東海道本線・ J R 御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	1. 沼津鉄道高架の目的 昭和の末期、県は三つ目ガード改修事業をすすめ、国道414号線道路渋滞解消を計画したが市は駅周辺の鉄道用地取得目的で高架を決めたが県と対立する二重投資を避けるために県の事業を凍結させ平成元年5月18日の沼津市議会鉄道高架促進対策特別委員会議事録で鉄道高架を明記した。B案・橋上駅428億円、C案・道路整備を含め高架駅628億円。200億円差で鉄道が上がる、余剰地を使って十分な土地利用、C案に軍配が上がると宣言した。土地神話のバブル時代、有力市議の思いが令和まで引き継がれている。橋上駅428億円試算でも、2020年3月開業の高輪ゲートウェイ工費は192億円。現在の沼津高架駅の工費2,242億円。余りにも酷い行政指針。静岡駅と浜松駅は新幹線に合わせた高架で建設費は139億円と257億円。高架にしないと街のにぎわい、発展が無いと言うが、品川・横浜・小田原・熱海と全て高架駅ではない。駅周辺の鉄道施設取得で高架を決めた。街の一体化は単なる言い訳、もちろん開かずの踏切は無い、2,242億円使って高架駅を造る目的はない。  2. 沼津鉄道高架区間案の延長疑念 平成2年2月22日沼津特別委員会資料、事業区間（高架になる部分から終了するまで）①約2.3km②約2.8km③約3.6km。3案が提案されていたが③案より約500m長い4.1km。（大岡団地付近～小諏訪付近）に決定。①案より約1.8kmも長い。御殿場線事業区間約1.8km。（大岡団地付近～沼津駅）東海道本線と御殿場線の事業区間合計5.9kmはJR沼津駅～三島駅区間5.5km区間より長い距離が高架になる。③案の沼津駅下り方面、のぼり道ガード付近から2線に分かれ車両基地に向かう地上線と高架線の東海道本線。東海道本線高架区間は第3小諏訪手前まで。しかし間門に車両基地が移転し、車両基地横の高架線状態は無意味な工法だ。沼津駅下り最初の踏切、第一間門は車両基地に向かう地上線と東海道本線高架で歩行者・車はガードになる。次の第二間門踏切は車両基地地上線、東海道本線高架で歩行者・車は踏切の形態。どうして第一と第二の歩行者・車でガードと踏切の違いとなったのか、工費を考えると第一間門も踏切にして冠水懸念も無くなる。③案より500mも長い新たに④を採用した理由を知りたい。

通し 番号	事業 No.	事業名	箇所名	ご意見
				<p>3. 3ガード廃止4ガード新設、浸水・塩害の被害</p> <p>三つ目ガード・あまねガード・のぼり道ガードの3ガード廃止、新たに4ガードが間門車両基地に2ガード、原車両基地に2ガード新設される。大岡富士見地区から新中川西側の間門地区に車両基地が移転するが、第一間門踏切と第二小諏訪踏切はガードに変更される。第一間門踏切は、東海道本線の高架線、間門地区の新車両基地に向かう地上線、歩行者と車はガードに変わる。第二小諏訪踏切は車両基地の横で長さ約80mのガードが出来るが、市が発行した新中川ハザードマップの浸水地区で冠水被害が生じる地域。貨物駅は間門から原西部地区に移転するが2ガードは海岸に近くの低地で排水を逃すのが難しい地域。貨物駅は駿河湾千本浜近くで潮風が当たる場所だ。レール、信号、機関車など鉄部分のサビ・腐食の塩害が生じる地域。車両基地4haから6.2ha。車両基地3haから11.8haとJR2施設7haから18haと2倍以上に面積が広がるが、開かずの踏切が無く、鉄道による交通障害が無く、街の賑わい・街の発展の為に鉄道高架で鉄道業者は施設移転させられる被害者の存在で高架建設負担金の項目は無い。しかし2倍以上の面積を与えられても浸水と塩害が生じる地域移転でJR東海・JR貨物は被害補償を行政に求める行為を認識しているか。</p> <p>4. 住民説明会</p> <p>平成23年夏「活力ある県東部地域の形成に向けて」と題して沼津駅付近鉄道高架事業検討結果報告会が、市文化センター。原地区センター等で住民説明会が開かれた。来場者全員に53ページの小冊子を配り、役所の本気度が伝わるが、冊子の内容は鉄道高架美化の内容で事業構想段階から現在に至るまで800回以上地域住民に対して事業説明会を行ったと記載してある。平成23年は東日本大震災があった年で10年以上前の出来事。今では1,000回以上の住民説明会をしているとしているが、市民は事業費さえ偽りを続けている。沼津駅付近連続立体交差事業のパンフレットの事業計画の事業費に約787億円（高架本体及び、新車両基地、新貨物駅工事費）と但し書きが付くが鉄道高架はこれだけでは完成しないが多くの市民は高架事業費787億円と思い込んでいる。しかし鉄道本体と周辺事業で成立する。鉄道高架関連事業約445億円、土地区画整備事業294億円、高架3事業合計約1,526億円が高架総事業費だ。毎年、沼津駅周辺総合整備基金推移を県・市別に公表しているが知る人は少ない。今回、7月事業主体県の鉄道高架事業約247億円が増額表明し約1,034億円で3事業総額約1,773億円。でも市主体2事業は今回増額なしだが、増額は必然な状況。そんなカラクリを市民は知らない。1000回以上説明会は何を説明したのか、行政の傲慢を禁じ得ない。</p> <p>5. 工事期間の異常</p> <p>平成15年1月鉄道高架（車両基地、貨物駅を含む）等の都市計画決定してから令和4年8月、19年経っても沼津の鉄道高架の本体工事はまだ始まっていない。沼津駅付近連続立体交差事業（鉄道高架事業）冊子に事業期間平成18年度から平成34年度。16年で完成するとしているがまだ本体工事さえ始まっていない。昭和63年3月沼津市議会「鉄道高架促進対策特別委員会が設置され昭和、平成令和と30年以上前の構想が止まっているが、バブル崩壊、消費税導入、東日本大震災、人口減少、シャッター商店街、限界集落、ひとり親家庭、生涯独身、学校統合、貧困家庭、失われた20年、年金不信、財政赤字、赤字国債、中国の台頭と強権、と昭和の末期では考えられない悲惨な状況が日本を覆う。今でも沼津鉄道高架は魅力的な事業か、今回247億円増額され鉄道高架総額2,242億円は本当に必要な事業か。完成を2041年と報道されたが、順調に工事が出来ても工期19年。沼津鉄道高架事業期間は平成18年（2006年）から2041年だと工期35年あまりにも異常。時代に合わない事業を止め、時代に即した計画にすべきだ。</p> <p>6. 「その他」の分担金はどこが負担</p> <p>平成24年初頭、膠着する沼津鉄道高架に対し住民とのコミュニケーションを図る目的で沼津高架PIPプロジェクトが開かれ、県は勉強会資料集を配布し鉄道高架の理解を図った。その中に興味深い数値がある。平成25年1月、沼津駅周辺総合整備事業、全体事業費負担内訳で全体事業費1998億円、国764億円38%、県343億円17%、市740億円37%、その他151億円8%とあるが、その他151億円8%はどこが負担をするのか、平成2年度の高架事業試算には全体事業費約796億円、国約213億円、県約131億円、JR等30億円の分担額が表記されているがそれ以降JR項目が無い。沼津には開かずの踏切が存在せず、都市の魅力・街の賑わいの為の高架で、JRは車両基地・貨物駅を移動する被害者の存在で、JRが負担額する義務が無く移転補償が生じる状態。全国の鉄道業者の開かずの踏切など迷惑解消の鉄道業者高架負担金とは根本的に違う。総額1998億円にもJR負担額の明記は無い。毎年公表している事業概要には県費用と市費用を確認できるが、国とその他の負担金状況は分からない。今回247億円増額報道があり、市負担額56億円、県負担額53億円、国負担額131億円、逆算すると7億円がその他に加わり、その他151億円が158億円に追加、どこが、だれが負担するのか知りたい。「その他158億円」は小田原橋上駅169億円、高輪ゲートウェイ橋上駅192億円とはほぼ同じ巨額の負担先が不透明。</p> <p>7. B/Cの不信</p> <p>令和4年7月、沼津鉄道高架の県事業主体の鉄道高架事業787億円部分が247億円増え1034億円に増額された。しかし沼津鉄道高架には鉄道高架関連事業費445億円と土地区画整備事業費294億円の3事業で構成され今回総額は1772億円と増額された。しかし、市事業主体の鉄道高架関連事業費・土地区画整備事業費は今回事業費再試算がなく3事業費改定されると鉄道高架建設費は限りなく2000億円に近づく。令和3年公共事業再調査で沼津鉄道高架B/Cは1.15だったが今回B/Cが1.10に変わった。便益数値は公共事業を行う指針となる。事業費（コスト）以上の便益（ベネフィット）が必然。平成15年B/C2.7、平成23年B/C1.5、平成28年B/C1.24、平成31年B/C1.24、令和3年1.15。令和4年の今回事業費増額でB/C1.10と限りなく1に近づく。1を切る便益が出ない事業で造る価値が無い、造れない数値。商売なら仕入れ値と売値で大きい・黒字・赤字と単純に数値が出るが公共事業の高架便益は時間短縮・走行経費・交通事故・踏切解消等の数値と事業費のバランスで1以上か以下かで評価が決まる。沼津鉄道高架のB/Cは不透明な数値が並ぶ。B（便益）は平成15年の数値から平成28年までは金額が下がっているが令和3年と令和4年と金額が上がっている。人口が減り続け時間・走行・事故等数値が減るのが自然だが令和3・4年は上がる不自然な数値。C（費用）沼津高架は3事業で成り立っているが、県の鉄道高架事業に色を付けているような値がCだ、平成15年から令和3年までは県の鉄道高架事業費を上回っているが、247億円追加された令和4年のC（費用）は1事業の県事業主体の鉄道高架事業1034億円にも届かない959.04億円は不信そのものだ。全国の高架・橋上駅は総事業費から不要な金額を除いた数値だが沼津の場合、高架一部分の数値でB/Cを1以上に工作していると感じるが、行政の指針に間違いはないか。</p>

通し 番号	事業 No.	事業名	箇所名	ご意見
				<p>8. 福井、松山、熊本と沼津  県沼津土木事務所・市沼津駅周辺整備部推進課が発行する沼津駅周辺総合整備事業日より、令和元年10月25日、第52号は全国の連続立体交差事業を特集し福井、松山、熊本と沼津の4カ所が記載されている福井、松山、熊本は全て県庁所在地、沼津は県内4番目の都市。国勢調査平成27年10月、福井市26.5万人、松山市51.4万人、熊本市74.0万人、沼津市19.5万人と一番少ない3つの県庁所在地、福井市より約5万人以上少ない10万人台。福井市と熊本市は新幹線併用。松山市は車両基地と貨物駅を移転。事業費、福井駅約688億円、松山駅約580億円、熊本駅約625億円、沼津駅約1,773億円、今回、県主体1事業が増額されたが、市主体2事業は今回増額発表無かったが、増額必然。松山駅の約3倍、福井・熊本の約3倍近い。福井駅・熊本駅は完成、松山駅は令和6年完成予定。沼津は本体工事着工が出来ていない。なお既に終了した駅前再開発（3事業）で469億円使用し高架事業（3事業）6事業合計は2,242億円、沼津の鉄道高架巨額は異常だ。そこまでして高架にする意義があるのか。</p> <p>9. 新潟鉄道高架B/C 1.07  今年6月開業した新潟高架駅のB/Cは1.07と低い数値に見えるが、誠実な数字だ。連続立体交差事業707億円、駅前広場整備273億円、幹線道路整備465億円。建設費合計1445億円に63億円を加えた1508億円がC（総費用）とB（総便益額）で計算してB/C1.07を示した。沼津に当てはめると、沼津駅周辺総合整備事業6事業にあたる。すでに終了した駅周辺再開発事業の特定再開発事業・市街地再開発事業・駅北拠点再開発事業計3事業469億円と本体工事着工未定の06年策定された鉄道高架事業の鉄道高架事業787億円が247億円増額・鉄道高架関連事業と土地区画整備事業は今回変更なしの3事業1772億円の6事業総合計2245億円でB/C計算と同等。沼津鉄道高架のB/CのC（コスト）は1事業の鉄道高架事業787億円に少し上乗せ程度で今回247億円増額の1034億円にもならない959.04億円と1事業のコストにも満たないCで、B/Cが1以上になる不信。</p> <p>10. PIプロジェクトを反故にした川勝知事  沼津鉄道高架が平成18年11月事業認可されたが、行政の進め方に対する不信や不満が生じ停滞していた。住民参加で事業内容を公表し考える案を予断なく検討しオープンな議論し鉄道高架の方向付けし信頼確保を務めるために、平成24年初頭パブリックインボルブメント（PI）を立ち上げた。委員長・石田東生 筑波大学教授、城山英明 東京大学教授、高井佳江子 弁護士、寺部慎太郎 東京理科大学准教授、松浦正浩 東京大学特任教授、目加田説子 中央大学教授5人の委員とし10数回会合を開き、平成25年10月「今後の地域づくりの進め方について」とし①何も決まらない状態は最も避けるべき②現状のまま放置するのではなく、地域づくりを早急に進めるべき③財政へ配慮し、効率的な事業とすべき④沼津市とともに今後とも市民参加による地域づくりを進めるべき、の4つの提言を川勝静岡知事に提出し終了したが、知事・行政は約2年の提言の市民参加の集会・報告会を1度も開く事なく令和3年2月に貨物予定地を強制収用の強権を発した。PI看板を使い市民によりそうなそぶりを見せ、独断と偏見でPI提言を無視した。川勝知事はリニア新幹線工事でも新幹線静岡空港駅建設要請を無視するJR東海に対して、静岡工区を人質に水問題に変え工事させない強権と独裁を全国にさらしている。沼津駅前再開発3事業に約469億円（終了）。鉄道高架事業3事業に約1772億円（本体工事未着工）、2041年供給開始予定、18万人台都市が必要な事業か。</p> <p>11. 7月29日の回答  7月29日沼津東部総合庁舎、都市計画課鉄道高架班に高架を問い合わせ、8月5日、送信を受けた。  ①今回、県事業主体の鉄道高架事業は787億円が247億円増額で1034億円に変更報道があったが、市が事業主体の鉄道高架関連事業445億円、土地区画整備事業294億円の事業費変更の予定を聞いたが、今後事業費の進捗にあわせて事業費を精査していくと沼津市から聞いているが、市の増額を把握していないとの回答。市の2事業合わせて739億円の増額は県と同等だとすると200億円以上の増額が考えられるが詳細が不明、県と市の共同事業で市の金額が確定しないと事業は成立しない。県が指導し早急に市の増額分を公表すべきだ  ②開かずの踏切、鉄道障害解消で高架事業が行われ、鉄道業者は事業費の一部を負担する、各地の状況で鉄道業者の負担額は変わるが、沼津の鉄道高架はまちのにぎわい・発展のための高架事業で、道が貧弱で渋滞発生は鉄道業者には関係ない。鉄道施設を移転させられる被害者の立場で、平成初期の高架負担費割合にJRの名があったが、それ以降JR負担費割合の記述は無い。高架事業に鉄道業者の負担割合を沼津に当てはめるのは無理なことは行政が承知しての「その他158億円」表記だ。鉄道受益相当額を算定と回答したが、158億円をJR東海とJR貨物が本当に負担するのか、JR東海とJR貨物別の負担額表示文章を早急に公表すべきだ。</p>

通し番号	事業No.	事業名	箇所名	ご意見
				<p>③鉄道高架費用本当はいくらか、各地の鉄道高架費は総額表示しているが、沼津の場合、県の事業主体の鉄道高架事業と市の事業主体の鉄道高架関連事業と土地区画整備事業の3事業で構成されている。県の鉄道高架事業は高架本体及び新車両基地・新貨物駅工事費と但し書きがあるのが沼津鉄道高架の特徴だ。東海道本線が高架に変わるための仮線費用設置・撤去費用、3ガード廃止4ガード新設の費用、車両基地更地費用・貨物駅更地費用、跡地の鉛などの土壌汚染除去費用等は県の高架本体事業費に含まれているのか、沼津高架事業の787億が1034億円でなく3事業の1773億円だと思っただが県の回答は1034億円。それでも姫路高架駅632億円、福井高架駅688億円、熊本高架駅625億円と他高架を比べるとほぼ2倍。だが1773億円ないと成立しない事業と回答を待ったが1034億円。県は鉄道高架費用1034億円、鉄道高架総費用1773億円の2重価格が公式見解と言うことが再度見解を知りたい。</p> <p>④沼津PIプロジェクトは平成24年から平成25年秋まで大学教授や弁護士など様々な専門家を招いて市民各層を参加させ、県職員の時間外労働、各種資料制作と静岡県はPI運営したが沼津市は一度も会議に参加をしない汚点を示した。平成25年10月に川勝知事に4つの提言をしたが、川勝知事は提言を一切無視し強制収用の暴挙し委員長・石田東生筑波大学教授と委員会メンバー、参加市民の期待を裏切った。そしてPI全ての経費を川勝知事は無駄にした、5年を過ぎ経費詳細不明とは言葉が無い。</p> <p>6 資料添付 7月30日沼津朝日掲載・投稿原文、都市計画課鉄道高架回答、鉄道高架パワーポイント資料</p>
103	30	街路事業	J R 東海道本線・ J R 御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	沼津駅周辺は最近活気がないので活気のある街になり賑わいが戻ってくることを期待します。 沼津駅周辺の南北道路は渋滞するので渋滞緩和も期待しています。 早期の完成を楽しみにしています。
104	30	街路事業	J R 東海道本線・ J R 御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	<p>本事業は、下記の点で大いに疑問の残る事業であり、大多数の沼津市民の納得が得られることが執行の条件であり、議員だけで決めるべきではないと思う。</p> <p>記</p> <p>①当事業の計画された時の沼津市の環境は、交通量も多く、街中にも行きかう市民が多くみられましたが、それから20年も過ぎた現在の沼津市の街中は人影もまばらで、繁華街であるはずの仲見世通りでも、開いている店は少なく、残っているお店も殆どが貸店舗になってしまいました。街の中心は、国道一号線沿いに移動してしまったのです。 このような駅周辺に莫大な費用をかけて、線路を上げる鉄道高架事業は沼津市民にとって必要でしょうか？</p> <p>②その事業費を今後更に30%増額させようとしているようですが、沼津市の人口はこれからも減少し続け、この事業が完了して供用開始する頃には、15万人程度まで減少が見込まれており、どのようにして、この負債を克服するのか、大いに疑問が残ります。</p> <p>③増額する事業費は、鉄道高架事業の本体事業費だけで、その増額の理由の主なもの、労務費・工事費の増加とのことですが、関連道路費は、なぜ、労務費・工事費は、増額しないのでしょうか、大いに疑問です。</p> <p>④現在の沼津駅周辺は、確かに歩行ないしは自転車や徒歩で南北を往來することが出来ません。そのため線路を上げて、アンダー道路を埋めて、平面通行を可能にすることは、意味があると思いますが、物理的に線路を8mないしは15mも上げなければならないのか、そのために莫大な費用をかけるのか、しかも、その費用のほとんどを私たちの税金である沼津市税・静岡県税・国税で負担し、その恩恵を大いに被るJRは、わずかに4～5%しか負担しないのか、大きな疑問であります。 最後により安価な費用で出来る橋上駅案を提案します。 現在の陸橋をかけ替えて自動改札付き自由通路を設け、更に三つ目ガード下の浸水対策は、その周辺に節水池を設けること。</p>
105	30	街路事業	J R 東海道本線・ J R 御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	沼津市の長年の懸案事項である事業だと思います。我々市民にとりましてはとにかく早期に実現してほしい事業です。 事業完成により、踏切遮断に交通渋滞をふせぎ、南北の回遊性を向上させることはもとより、南北1体となった中心市街地を形成することができると考えます。人口減少や街中の停滞が年々ささやかれて中、跡地利用やいこい空間等のソフト面での政策も並行して進めていただくことにより、あらたな人流が生まれ、沼津市が発展していくことができると思います。
106	30	街路事業	J R 東海道本線・ J R 御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	いつ完成なのか分かりませんが、これから人口が増えるとも思えませんので反対です。
107	30	街路事業	J R 東海道本線・ J R 御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	<p>沼津駅鉄道高架事業に反対します。</p> <p>現在まで高架事業に納得できる賛成意見を目、耳にしたことがありません。 市議会、県議会、国会議員の方々に正々堂々としたご意見を聴きたいです。 以前、私は平成29年頃だと存じますが大沼明徳前市長が市内を回られ「市長と語る会」のようなものを開かれて参加致しました。 鉄道高架事業についてお話されるかと思いましたがあまり触れることはなく、閉会后意見を寄せてほしいとのことで、私は大事な事業は住民投票で決めてほしい旨投書致しました。 その後、鉄道高架事業の早期完成に向けて御協力いただけますようお願いすると大沼前市長担当課沼津駅周辺総合整備部推進課より、御返事があり、住民投票を諦めました。 今後、先のことは私にはわかりませんが、沼津市が自治体として健全であることを願っています。</p>



通し番号	事業No.	事業名	箇所名	ご意見
108	30	街路事業	J R東海道本線・ J R御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	沼津市が進めている鉄道高架事業に反対致します。 理由は色々ありますが、まず、第1の理由は、「効果をするお金があったら、子育て支援にまわして欲しい」沼津市の保育所、幼稚園、小中学校の建物の老朽化は待たなす。2000年代初めからその批判をかわすために安直な耐震工事を進めました。 窓枠に鉄骨の筋交いを入れたので、風通し、採光が悪くなりました。更にその安直な工事からも20年以上が過ぎようとしているのに、建替えが出来ていません。校舎の壁が突然はがれ落ちて「立ち入り禁止」のロープを張ったまま、半年以上経過しています。プールに至っては、床面がはがれてザラザラのコンクリートが出てしまい、子供が足を怪我しても修理がされません。こんな事例は数知れません。「高架による効果」を期待する前に、今の子供達の教育環境を整えるべきです。毎日、安心して楽しく学習する場は必要です。どうしても駅の改修が必要だと言うなら、より安く短い工期でできる「橋上化」を希望します。
109	30	街路事業	J R東海道本線・ J R御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	沼津の駅高架事業は、市の発展には全く寄与するものではないと思います。 南北の交通緩和になるとのことですが、現在の車の混雑は駅南側の道路状況によるもので、高架にしたところで全く変わるものではないと思います。今のガード拡張をすることで、車専用の通路とし、人の南北の行き来は駅の上部に橋上通路を兼ねて駅全体を覆うほどの広さを確保し、公園やイベントができるようにし、人々がいろいろ利用出来る広場にすることで市民の憩いの場所にする。 駅の利用者を増すには、駅周辺の商業化や沼津市全体の活性化、つまり、大規模な商業施設、工場や大学等の誘致、医療施設の充実化、観光の開発等、人の集まる施設を積極的に進める政策をすること、沼津市の人口増加につながることを市政として行うこと、その財源として高架事業の財源を当てれば良いと思います。 高架は沼津市街地を南北に景観的にも分断し、騒音を発生させ、不必要な高架下を作り、利用も有効にできず、雑然な空間を生じさせ、いつか起こるかもしれない地震にも大きな不安を生じさせ、維持管理にも多くの費用をもちらすなど、多くのデメリットがあります。 以上、再検討を求めます。
110	30	街路事業	J R東海道本線・ J R御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	鉄道高架事業の再評価について申し上げます。 当事業は、事業期間が7年間延期されて供用開始は令和24年度になり、本体事業費も247億円増え、総額で787億円が1,034億円になるとの計画になってしまうという、とんでもない事業変更であると思います。 従来のままでも、平成28年の頃には供用開始までに15年間かかるとの計画だったのに、今年令和4年になってさらに7年間延期するとは、如何にずさんな計画であるのか、しかも、事業費30%以上の値上げとは、地元である沼津市民にとって本当に必要な事業であるのか、大いに疑問の残る事業であると言わざるを得ません。 沼津市は、この事業の計画された頃の環境とは、大きく様変わりして、駅中心の街ではなく、自動車社会にあった郊外型の街に変わってしまったのです。 しかも、沼津市の人口は減少するばかりで、子供の数も減り続けて、学校の統廃合が現実になってきています。国の機関である社人研の推計でも、鉄道高架事業の供用開始の令和24年度には現在より25%も少なくなってしまうのです。 この現実を無視して、計画されたから、そのまま事業を続けるというのは、誰の目にもおかしいと思えますが、如何でしょうか。
111	30	街路事業	J R東海道本線・ J R御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	1 公共事業（鉄道高架を含む）の評価に対する基本的考え方 〔1〕偽政者（各議員を含む）は、国、県、市町を問わず、最づ第1に国民、県民、市民、住民の生命・財産を守る事が最優先すべき理念であるとする（県民、市民が幸せになるか？） 〔2〕上記目的を達成する為には、結果として税金のムダ使い、責任を取る人が誰もいない（高架は17～18年先）、不確実な案件に対する無責任な態度を取る人（偽政者は勿論、その一部の付度集団）による高圧的な行政判断は避けるべきである。 〔3〕一部の人から“ここまで進んでいるのだからやらざるを得ない”という声も耳にするが、過去の日本の大失敗を反省し、見直すべきだと思う。 ・即ち、太平洋戦争で沖縄の惨禍、広島、長崎の原爆による大被害があったから当時の偽政者（東条内閣）は、やっと敗戦を認めたと、もっと早く国民に説明、謝罪する勇気があれば何十万の生命が救われた事の過去の現実を直視すべきであると思う。 ・今でもこれは類似した精神構造の人は結構いるが、せめてミッドウェイ海戦、ガダルカナル戦、レイテ沖海戦の敗北の時点で偽政者が自己主張、強がり、ミエ、オゴリを捨て、勇気をもって講和条約を結んでいれば、原爆の被害を防げた筈だ。 2 鉄道高架に対する経緯確認と考察 〔1〕約30数年前は伊豆方面→沼津ICへの通過帰省客による道路渋滞（三つ目ガード、一つ目ガード）の解消が目的であった。→あまねガード南側交差点の信号改良及び熱函道路開通で解消された。 〔2〕時代の変化と共に南北人流の効率化に主目的が若干変更された。→最も重要なことは「高架になったという理由で」南の人が北へ、北の人が南へ往来するののか？という点です。南北の往来はそれなりの理由、必要性、魅力ある商店等があるからで高架そのもので活発になる訳ではない。
112	30	街路事業	J R東海道本線・ J R御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	東海地震で津波が懸念される駅南地区。人も家も北部に移動し、人口減少で小中学校は統合されます。この辺りでは買手のつかない売家、売地が目立ちます。 鉄道高架事業が起きた何十年前と状況が大きく様変わりして、莫大な費用を掛けて道路を広げ車の流れを良くしなくても十分に車はスムーズに流れ、遊具もおもちゃ屋もない街道を大人に連れられた子供が素通りしていきます。倍に広がった道路を増え続ける老人達が夏の陽に冬の風に晒され必死にわたる苦勞を余分な事ですが中央部に土産品の品さえ売っていない。 若い方々には分からないかもしれませんが、高架線に莫大なお金を工事事業者ばかりが潤う使い方ではなく、市民の皆さんが納得し喜んでくれる方法が賢者の皆様方で考えていただけませんか？スムーズな車の流れは街中を素通り状態にして肝心な目的の沼津駅は手の届かない遠くへ、車を利用しない者は大変になるようです。

通し番号	事業No.	事業名	箇所名	ご意見
113	30	街路事業	J R 東海道本線・ J R 御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	JR鉄道高架事業は、2040年度に完成予定、事業費も当初予算の1.3倍の1034億円になる見通しです。市負担分も56億円の増加！！ 人口減少、税の負担を考えると必要な事業とは到底思えません。 ・県の税金としては、コロナ対策費を強化してほしい。 水産業に従事しています。家族経営の小さな会社です。コロナ陽性者が出て保健所から連絡が来るのは5日後。 医療用の抗原検査キットを手に入れられず、会社が回りません。 →食品の宅配、医療用検査キットを県民に配布してほしい。 ・市の税金の使い道としては、まず市役所の建替え（災害時の行政の拠点がない）、下水道管の整備（我が家は下水道が整備されていません） 県、市ともに税金の無駄使い（高架）はやめてほしい。
114	30	街路事業	J R 東海道本線・ J R 御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	先ず鉄道高架反対です。行政と私達市民の隔たりを感じます。殊に高齢となり市政の在り様に不安を覚えます。沼津北口駅の近くに住む者は、とてつもない大きな高架が出来たら、地震の時はどうなるか心配です。また、コロナ禍ですべて値上りし、苦しい生活の中で危機を感じます。 鉄道高架によりどのような価値があるのか？もっと市民の声を聞いて欲しい。 私たちの生きている間に「橋上駅」にして南北の通路を造って欲しい。 今の時代に立ち、沼津市民にとってどの様にしたら良いか、零点到立ち真剣に考えてもらいたい。
115	30	街路事業	J R 東海道本線・ J R 御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	沼津駅の鉄道高架事業には反対の意見です。 私は沼津駅南口近くの職場に40年以上通勤しており、町の変化、人や車の流れの変化を見てきました。 私が就職した40年前、朝夕のラッシュアワー時は、鉄道の南北をつなぐ道路のガードや踏切は大渋滞でした。休日は、伊豆方面に向かう観光客の車と駅南口での買物や食事、映画などを目的に訪れる市内、市外からの車であふれて、駅周辺の駐車場はどこも車の列が出来ていました。しかし、今は市内の工場や事業所の数と通勤の車も減り、南口のデパート、大型商業施設、映画館もなくなり、休日に駅周辺に車で来る人は激減しました。 人々は無料駐車場のある郊外のショッピングセンターへ向かい、伊豆方面への観光客は東名インターから伊豆へ向かう自動車専用道路を利用するようになったからです。 沼津に必要なのは、鉄道高架ではなく、若者のための①公立大学と高齢者のための②公立介護施設、子育て世代が手軽に楽しめる③公園、そして、鉄道高架の代わりに駅の南北を無料で通行できる④バリアフリーの南北自由通路です。
116	30	街路事業	J R 東海道本線・ J R 御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	この時代に合わない「鉄道高架事業」この事業、絶対反対です。 沼津市の逼迫した状況、また、コロナ禍で市民の生活も苦しい財政。今一度頭を冷やし、市の為、市民の為、原点に立ち返り「橋上駅」にしてもらいたい。
117	30	街路事業	J R 東海道本線・ J R 御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	私は、今年83歳になった人間です。従って、県が7月12日発表した内容から判断すると、先ず、工期の大幅遅れから、本件事業の完成を見届けることは、おそらく不可能でしょう。 また、事業費の増加に伴い例えば教育費を始めいろいろな方面の予算が削られることになるので、沼津市民にとって住みにくいまちになってしまうでしょう。さらに、下記理由も加え、本事業は絶対見直すべきだと思います。 記 1. 東南海沖大地震とそれに伴う巨大な津波が近い将来発生すると予測される中、倒壊の恐れが大きい沼津駅付近の鉄道高架化事業を強行することはあまりにリスクが大きい。 2. 沼津市のみならず静岡県にとって、経済（財政）的に負担が大きい割に効果が見込めない。 3. 過去の事例から、公共事業は工期や費用が予定の2倍3倍に膨らむのが常識である。 4. 現在沼津駅周辺には南北を繋ぐ道路が3本あり、ほとんど渋滞することなく往来出来ている。ただ、学園通りについては信号が多く通過するのに時間を要すが・・・ 5. 人口減などの社会情勢の著しい変化や自然災害の多発などにより、税収減と支出の大幅増加が予想される。 その上で下記提案をします 1. 費用並びに工期を大幅に縮小・短縮可能で、しかも成功事例数多の『橋上駅』に変更する。 但し、貨物駅や車両基地は条件付きで現行計画を認める。 〈条件〉 富士見町の区画整理計画については、不公平感著しいので、住民の意見を参考に見直すこととする。 2. 昨今、日本全国に多大な被害をもたらしている自然災害に何時静岡県が巻き込まれるかわからない状況下にあるので、それに備える為の事業を積極的に進める。 例えば、 (1) 沼津市西部地区の沼川や高橋川の堤防の補強と整備 (2) 浮島が原に、耕作放棄田を中心に、遊水池を新設する (3) 農業人口減に歯止めを賭けるべく、農業法人（株式会社）化を認める 以上
118	30	街路事業	J R 東海道本線・ J R 御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	少子高齢化が加速する人口減少を考え、物価、労賃の上昇等々、事業費の増加は（当初計画に比べ1.3倍等々）無理なことであろう。 市民の暮らし、社会保障施策の充実が求められる。市税収入の財源確保は非常に難しいと考える。 鉄道高架ありきで突っ走る結果は、市を市民を苦しめることが見えてくる。勇気をもって今、この時、立ち止まって見直す必要があると思われる。（新聞記事等で読み情報等で知ることにより、以上のことが理解できる）

通し 番号	事業 No.	事業名	箇所名	ご意見
119	30	街路事業	J R 東海道本線・ J R 御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	<p>令和4年度公共事業の再評価 事業番号30について意見を申し上げます。調書では、視点1(1) 事業を巡る社会経済情勢の変化について書かれてるいが、その前段は事業費の改訂、期間の延長などの必要性が生じただけあり、詳しい説明はなく、後段は沼津市が置かれた状態を見ていないで、コンパクトプラスネットワークなどの造語で飾り立て、事業の必要性が益々高まっているなど、市民感覚とは程遠い記述がされている。</p> <p>(2)事業の投資効果について、<math>B/O=1.1</math>とあるが、便総益、総費用についてそれぞれどのように算出されたか、何の説明もない。</p> <p>感想と意見</p> <p>今回の事業計画変更案では、昨年の再評価の折には出されなかった事業費の改訂額が当初に比べて3割も引き上げられるというべら棒な増加となっていて、昨年度再評価にあたっては、なぜ伏されていたのか、理解に苦しむ。</p> <p>3割もの引き上げは、コロナ禍、ウナク情勢で食料・日常生活用品の高騰に苦しみ、先が見通せない庶民の感覚をまるで理解しない暴挙と断ぜざるを得ない。</p> <p><math>B/C=1.1</math>といわれても、それが妥当なものか、公さ表れた説明資料では判断が着き兼ねる。パブコメで質問してほしいということなので、以下に質問の趣意を 書くが、事業担当課の逃げではないのか。パブコメの監視委員会事務局に言うべき ことではなからう。</p> <p>質問趣意</p> <p>①<math>B/C</math>が1を割り込むかどうかの瀬戸際にあり、事業の継続を左右する重大な指標であり、それがどのように算定された結果なのかを公開することは非常に重要と考える。監視委員会における説明資料としても丁寧な説明が必要とされることは言うを待たない。税金を使って莫大な事業費を投じる巨大公共事業のあり方が問われるものであり、しっかり説明責任を果たしていただきたい。</p> <p>②津業期間がさらに延長となった。高架が完成したとしても我々は沼津駅の高架線のプラットホームに立つことはない。計画されたのが、昭和60年(1985)前後、国庫補助採択が平成15年(2003)、平成の間ほとんど進捗はなく、今回は事業期間がさらに7年延びて、完成するのは令和23年(2041)とのこと。かつて21万人あった沼津市の人口は、高架完成時には3/4に減り、それから30年も経ずして人口は10万人にまで減るといふ。自動車の交通速度が上がり移動時間短縮便益が向上するとして便益が算定される考え方でよいのか。事業を実施して費用を上回る便益は得られるのか。高架という夢に大金をつぎ込んだ挙句、市民生活は疲弊するというパラドックスが現実になりはしないか。根本から見直すべく、監視委員会での真剣な議論をお願いしたい。</p>

通し 番号	事業 No.	事業名	箇所名	ご意見
120	30	街路事業	J R 東海道本線・ J R 御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	<p>事業番号30の見出しの事業にかかる令和4年度公共事業の再評価について意見申を述べます。同事業では、事業期7年間を延長し完成時期は2041年に、全体事業費は247億円増え、787億円から1,034億円になるとの計画変更発表がされましたが、事業計画変更の詳細や事業費引き上げの根拠などが示されておらず、不明な点があればパブコメで質問してほしいとの県担当課職員の説明でした。</p> <p>沼津駅周辺の交通渋滞解消を理由の一つにして始まったこの事業ですが、昭和末年代にまだまだ市が発展を続け、人口も増加することで交通渋滞も一層深刻化すると予想されたのですが、そのころから35年を経過した今日では、経済・社会情勢は当時とは大きく異なり、人口減少や高齢化の進行に伴い自動車の交通量も減り、伊豆縦貫道の開通等により、駅周辺で鉄道と交差する「のぼり道ガード、あまねガード、三つ目ガード」では、目立った渋滞はなく、心配された交通問題も起こっていません。</p> <p>特段、人口減少問題に言及すると、小山町、伊豆半島部を除く東部市町の中では、沼津市の人口減少は群を抜いており、極端な少子化傾向は将来の生産年齢人口の低下とそれに起因する税収入の減少が心配されます。産業は人が集まるどころでなければ発展せず、人口減少社会の弊害が大きな社会問題となっており、各種の調査でも、かつては田方、西伊豆、北駿の周辺各市町村から客を呼び込んでいた沼津駅付近の商業・娯楽施設はすっかり魅力を失い、沼津駅南北の車や人の往來のネック解消を目指した鉄道高架事業など必要が乏しくなり、莫大な費用のかかるこの事業を継続することの是非が問われています。</p> <p>社人研等の推計によれば、高架事業が完成する2040年の沼津市人口は約14万5千人で、現在より約25%も少なくなり、さらに、高架事業が完成して20年が経った頃の2060年には市の人口はようやく10万人を保つ程度までに減少し20、15年の国勢調査時の半数にまで落ち込んでしまつて推計されています。当然、列車を利用する人も、自動車で移動する人の数も減り、現在でも沼津駅付近の商店街を歩いている人の数は、ちらほらなのですが、40年後にはどのような風景が現れているのでしょうか。</p> <p>人口が増え続け、経済も右肩上がりの状態が続くと期待された昭和末年代に計画された莫大な投資額となる沼津駅付近鉄道高架化事業については、当時とは真逆な社会情勢となる中で、一旦立ち止まり、県民、市民の英知を集め、継続すべきか否かを問うことが必至となっています。継続した場合には、どれだけの負担を県・市民が覚悟しなければならないか、事業負担により沼津市の財政状況は市民の福祉や文化・教育に回すべき予算は削らざるを得ないこと、学校給食や子供の医療費無償化は取り止めになり、学校の建て替えや、いたんだ道路、上下水道の維持補修にも手が回らなくなるかも知れないことを市民に分かりやすく説明し、それでも鉄道高架事業を遂行する意義や価値があるのかどうか考える機会が設けられるべきで、そのきっかけの一つとしてこの事業再評価はなされるべきと考えます。</p> <p>県の事業再評価監視委員会の委員長様はじめ委員の皆様には、私が線々申し上げたことがどこまでお聞き入れていただくか計り知れませんが、委員長様はじめ委員の皆様にはこの事業が出発したときの市民こそぞ実現を望んだ、そうした状況ではないこと、とくに沼津市の置かれた状況について、現地で肌を感じていただくことはできないものではないでしょうか。</p> <p>それと、監視委員会の先生方には、どのくらいの資料が配られ、丁寧な説明がなされるのでしょうか。パブコメに意見を出してくれと言われた県民、市民に対しては、理解の助けとなつて資料も詳しい説明もほとんどないのです。事業計画変更にかかわることはまだ確定したものでないので、公表できる詳しい資料はない。事業再評価の算定資料についても、今はパブコメで意見を聴いている段階であり、確定したものでないので、資料の開示は出来ない。委託して策定したものではないのでそういった資料もない。分からないことは、パブコメで質問してほしいとのことでした。</p> <p>こういう県の姿勢は、本来のパブコメの運用法ではないと考えます。今回の事業再評価については、事業計画の期間が終了するため、事業期間を延長し、あわせて最新の事業費に置き換えたと言いますが、その算出根拠も示されていないのです。分からなかったら、パブコメで聞いてくれというのでは、仮に知りたくことを知り得たとしても、パブコメの提出期限は過ぎてしまいます。こういうやり方をしているうちに、パブコメは終わって、監視委員会から「継続が妥当」との答申を得たとして、事業計画変更認可申請をするための、前裁きとして今回のパブコメが行われようとしているのは、だれの目にも明らかです。昨年度5年ごとの再評価を行ったばかりであり、その際、事業費の変更に触れていないことも不可思議なことですが、1年で3割も経費が増加したわけでもありません。</p> <p>費用便益比が1.1となったということですが、私たちにそれを確認する術は何もありません。客観的な資料と、どのようにして算定結果が導き出されたのか、分かりやすく示していただけるよう、パブコメで意見を求める際に開示の準備しておくことは当然のことだと考えます。</p> <p>1 監視委員会の先生方にお伺いします。 パブコメで意見を求めるにあたり、こんなやり方が他の都道府県でも行われているのでしょうか。委員長様ほかの委員の先生方は、今回の手続きの仕方についてどのように感じておられますか。ご意見、ご感想をお聞かせください。</p> <p>2 県担当部課をお願いします。 ① 令和3年の事業再評価に関する調査と ② 令和4年の事業再評価に関する調査と を開示してください。具体的には「H27JR 東海道本線・御殿場線 都市高速鉄道高架事業調査検討業務委託」のようなまとまった資料の開示をお願いしたい。</p>

通し番号	事業No.	事業名	箇所名	ご意見
121	30	街路事業	J R東海道本線・ J R御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	<p>約40年前に計画された鉄道高架事業は、時代環境がどんなに変わっても、わき目もふらずに、県・市によって進められています。</p> <p>40年の間に何人の県知事、沼津市長、県議会議員、市議会議員が代わったでしょうか？人は代わっても、そのまま引き継がれ、「県東部の発展、市の発展に欠くことができない事業」と事あるごとに金科玉条として、鸚鵡返しのように言い続けられているのです。</p> <p>この一言で、すべての反論を跳ね返している便利な言葉です。</p> <p>以前は「10年ひと昔」とよく言われていましたが、近年では、国内外の情勢は日々、猫の目のように変わっています。40年前は、人、車、デパート、商店が沼津市内に溢れ、賑わっていました。昨今では、デパートはすべて姿を消し、商店も閉店が続いており、市内に買い物に出かけることもなくなっています。</p> <p>このような事態が生じた原因は何だったのでしょうか、鉄道高架が完成すれば、デパートや商店街が復活して、市内外から以前と同じように多くの人々もどってくるのでしょうか？</p> <p>金科玉条にしている言葉どおり、成金が予想される20年後の時代に、この事業はマッチしているのだろうかと心配になります。20年後には沼津市の人口は3/4に減少し、40年後には10万人になると専門家から聞いていますが、東部の拠点都市になるどころか、負債で苦しむ沈下都市にならないか不安でなりません。私の生きている間はともかく、私たちの子や孫の世代まで、負債を背負っていかなければならないことを思うと、とてもつらく思います。</p> <p>こんな不安を抱える私たちは、この事業のこれからについて、詳しいことは聞かされていません。事業監視委員会の先生方に、本事業の完成後の事業効果の資料が配られていたら、開示して頂きたいと思っております。配られていないとすれば、必要な資料を委員宛てに配布するとともに、県民・市民からパブコムに多くの意見が出されるよう、資料の開示を県当局にご指示いただけるよう、ご助言をお願いいたします。</p>
122	30	街路事業	J R東海道本線・ J R御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	<p>私が富士見町に住んで以来35年が経過したが、平成4年市の説明会で、市の担当者は「富士見町は20数年経てば見違えるほど綺麗になりますよ」と豪語していた。</p> <p>その後、鉄道高架事業を促進するためと称して、道路沿いに形成されていた商店街や病院、薬局、美容院、クリーニング業など、地区住民の生活に必要な業種があった土地は根こそぎ買収されゴースト・タウン化し、放置されたまま現在に至っている。</p> <p>富士見町では、高さ15mの御殿場線御殿場線高架橋、同8mの東海道線の高架躯体が町内を横切り、景観は阻害され、住宅地の中に屹立する高架橋は圧倒的な威圧感を与えることになる。また、町内を縦横に走る幅員27mの2本の都市計画道路には国道414号線を迂回する通過交通が入り込むことにより、生活環境は著しく悪影響を受けることになる。</p> <p>さて、今回の事業再評価では、高架本体の事業費が787億円から1,034億円になるとの発表であるが、変更内容の詳細が説明されていない。事業の変更にかかわる事項について詳細な説明もなく、パブリック・コメントを実施するから意見があれば提出せよというのは、時代錯誤のお上の仕業である。きちんと説明をして理解を求め姿勢こそ大切であることを事業評価監視委員会の委員の諸先生方にお訴え致します。</p> <p>本事業で県・市がお題目のように唱える駅周辺の交通事情の改善も、沼津市では人口減少に加え高齢化により、切迫した交通渋滞は起こっていない。鉄道と交差する「のぼり道ガード・あまねガード・三つ目ガード」を4車線化し交通量増加に対処する計画も、今や伊豆縦貫道が開通し、市内を経由して伊豆方面と行き来する交通量は減少の一途で、現実的でない。沼津市においては将来の人口は激減し、社会経済情勢も衰退の一途を辿ると危惧されており、巨費を投じて鉄道を立体交差化する意義は失われた。</p> <p>鉄道高架を推進するために計画された富士見町を含む拠点第二地区の区画整理事業も、もはやその必要性はない。私たち地権者は法の網がかけられ、お金が必要となって土地家屋を手放さなければならなくなった時、思うように処分もできない。高齢の身に不安は尽きず、解決のためには、もはや時代にそぐわない鉄道高架事業と区画整理事業を根本から見直し、白紙に戻すべきである。</p>
123	30	街路事業	J R東海道本線・ J R御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	<p>沼津駅周辺の交通渋滞解消を理由の一つに始まったこの事業は、そのころから35年を経過した今日では、社会情勢は当時とは大きく異なり、少子高齢化が進み、目立った渋滞もなく交通問題も起こっていません。ましてや、事業完了時期の延長（7年間の延期）及全体事業費が（2006年当初比）1.3倍、又費用便益比が1.15～1.1倍になったと聞きました。</p> <p>巨額の費用を使い、なぜあまり効果のない事業を行うのか理解できません。</p> <p>沼津市は公共施設の老朽化、少子高齢化に伴う学校の統廃合等の再整備には多額の費用が掛かります。加速する人口減少と合わせて、本市のまちづくりの観点からこの事業を考え直す必要があると考えます。</p>
124	30	街路事業	J R東海道本線・ J R御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	<p>同事業では沼津市の負担金は56億円の増額となり、50億円を市債で賄おうとしていると聞きました。</p> <p>沼津市は公共施設の老朽化、少子高齢化に伴う学校統廃合等の再整備には今後15年間で1481億円もの財政負担を必要としている。</p> <p>この度の再評価で高架事業の完成は7年延びて2041年（令和23年）になると発表されました。沼津市の人口は、年々減少しており、社人研の発表によると2041年には3/4になると言われている。それから30年を経ずして人口は10万人にまで減るといふ。納税者も3/4から1/2まで減少する中で、負債だけが残り、市民福祉を、はじめ市民生活に多大な支障を生じることは必定的と考えられます。</p> <p>また、これだけ人口減少した沼津市は、車も半減して、交通渋滞は解消し、現存する3ガード、のぼり道ガード、あまねガード、三つ目ガード、で渋滞もなく沼津市の南北の交通はスムーズに往来できるようになると予想されます。</p> <p>従いまして、鉄道を高架化する必要はないと、考えます。</p> <p>鉄道高架を見直し、1034億年もの多額の資金を、国、静岡県、沼津市のために転用をお考え下さい。</p>

通し 番号	事業 No.	事業名	箇所名	ご意見
125	30	街路事業	J R 東海道本線・ J R 御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	<p>私は鉄道高架事業及びそれに伴う静岡東部拠点第二地区土地区画整理事業に反対です。この事業が始まって以来、30年の間、拠点第二地区、特に富士見町住民は苦しめられています。事業が始める前は、250世帯の住民が暮らしていました。</p> <p>富士見町の中心である南北の通りの両側には商店が立ち並び、日吉銀座と呼ばれ、病院、スーパー、薬局、電気店、肉屋、中華料理店、お菓子屋、美容院、自転車店等が立ち並び、賑わっていて、何不自由なく生活していました。</p> <p>その後、沼津市の施策で、27メートル幅に道路が拡幅される区画整理事業に反対する芽を摘み取るため、鉄道高架事業の促進用地と称した土地の先行買収が始まり、この地では将来の営業が見込めないと1軒、2軒と相次いで富士見町を出て行き日常生活にも大変不便を来しています。現在では、70世帯が残るだけでとなり、世帯数は70%も減少し、まさにゴースタウンになってしまいました。歴代の静岡県知事、沼津市長は鉄道高架事業により、輝く東部拠点都市を建設すると、この30年間変わることなく言い続けていますが、区画整理の網を掛けられ、身動きでないうちで毎日を暮らしている苦しい住民の意中を汲み取り、善処方をこの事業の所轄部署に提言していただきたくお願い致します。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 現在沼津駅周辺には3本のアンダーパスがあり、交通に支障が生ずるような渋滞は発生していない。</li> <li>2. 区画整理を実施しなくとも、住環境はよく、東海道線と御殿場線の高架事業より、高さ15メートルもの高架橋の威圧感は免れ得なく、景観、日照を害し、騒音が高所や遠方にまで及ぶなど環境が悪化する。</li> <li>3. 地区内に計画される2本の27メートルの道路は、通過交通の流入を呼び込み、当地区は交通渦にさらされるだけである。</li> <li>4. 沼津市の人口は、2041年には現在の3/4に減少すると言われており、この度の再評価により沼津市の負担額は56億円の増額になることが明らかになり市税収入の減少が予想される市の財政、市民福祉等に悪影響をもたらす。</li> <li>5. 鉄道を高架にしても珍しくなく、観光の目玉にもならず、メリットはない。駅前のデパートはなくなり、商店街もすたれて魅力のない駅の南北を高架でつなく意義はなにもない。後世の人からは、巨額の投資は大いなる無駄、沼津を滅ぼした最低な愚策だったと言われるに違いない。</li> </ol>
126	30	街路事業	J R 東海道本線・ J R 御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	<p>事業番号の見出しの事業にかかる令和4年度公共事業の再評価について意見を申し述べます。 同事業は再検討して中止すべきであります。</p> <p>理由</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 沼津駅の鉄道高架は、浜松、静岡両駅が行ったから沼津もという発想で、両駅とも40～50年前の新幹線駅にあわせて行ったもので、費用も安くできたが、現在では莫大な費用もかかる。</li> <li>2 沼津駅周辺特に駅南の活性化をとしているが、人口減少で駅の利用者は減少全国的にも駅前商店街はシャッター街化している。高架化しても、南北の自由往来にしても、経済の構造的な問題であり、時代の流れであり、活性化は望めない。</li> <li>3 御殿場線が東海道線の上を走る構造であるため、高さ15メートル（6階建てビルの高さ）の高架橋は大地震に耐えられず、被害は甚大となる。万一の場合、復旧費用は誰が負担するのか。さらに、高架化により、住環境が悪化することは必定である。</li> <li>4 交通渋滞の解消というが、既に3カ所のアンダーパスがあり、立体交差化されている。沼津市では人口減少がすさまじい勢いで進んでいる。交通量も比例して減少し、渋滞は自ずと解消に向かう。鉄道を高架し立体交差化する事業は無駄になる。そのことが分かった以上、市民生活を窮屈にする巨大公共事業は沼津市の財政規模では、やるべきでない。</li> </ol>
127	30	街路事業	J R 東海道本線・ J R 御殿場線 (沼津駅付近連続 立体交差事業)	<p>約40年前に計画された鉄道高架事業は、時代環境がどんなに変わっても、わき目もなしで、ただひたすらに、県・市によって進められています。</p> <p>40年の間に何人の県知事、沼津市長、県議会議員、市議会議員が代わったでしょうか？人は代わっても、そのまま引き継がれ、「県東部の発展、市の発展に欠くことができない事業」と事あるごとに金科玉条として、鸚鵡返しのように言い続けられているのです。</p> <p>この一言で、すべての反論を跳ね返している便利な言葉です。</p> <p>以前は「10年ひと昔」とよく言われていましたが、近年では、国内外の情勢は日々、猫の目のように変わっています。</p> <p>40年前は、人、車、デパート、商店が沼津市内に溢れ、賑わっていました。昨今では、デパートはすべて姿を消し、商店も閉店が続いており、市内に買い物に出かけることもなくなっています。</p> <p>このような事態が生じた原因は何だったのでしょうか、鉄道高架が完成すれば、デパートや商店街が復活して、市内外から以前と同じように多くの人々がもどってくるのでしょうか？</p> <p>金科玉条にしている言葉どおり、成完が予想される20年後の時代に、この事業はマッチしているのだろうか心配になります。20年後には沼津市の人口は3/4に減少し、40年後には10万人になると専門家から聞いていますが、東部の拠点都市になるどころか、負債で苦しむ沈下都市にならないか不安でなりません。私の生きている間とはもかく、私たちの子や孫の世代まで、負債を背負っていかねばならないことを思うと、とてもつらく思います。</p> <p>こんな不安を抱える私たちは、この事業のこれからについて、詳しいことは聞かされていません。事業監視委員会の先生方に、本事業の完成後の事業効果の資料が配られていましたら、開示して頂きたいと思っております。配られていないとすれば、必要な資料を委員宛てに配布するとともに、県民・市民からパブコメに多くの意見が出されるよう、資料の開示を県当局にご指示いただけるよう、ご助言をお願いいたします。</p>
128	31	街路事業	都市計画道路 焼津広幡線 (越後島工区)	<p>焼津市の主要産業である漁業の拠点となる焼津漁港や市街地と東名、国道1号、新東名を結ぶ主要な路線であることから交通量も多く日夜渋滞が発生しております。このため当該事業により4車線化が進められているが、今後ロングランや当該街路沿いの土地利用の高度化の進展、藤枝焼津両市の焼却施設の移転など交通量が益々増加するものと考えられます。</p> <p>南海トラフの大地震の逼迫化など防災上の観点からも一日も早い完成が望まれていることから、これまで以上にコスト縮減にも配慮いただき早期完成を目指していただければ幸いですようお願い致します。</p> <p>沿道の土地利用の方針を担う藤枝、焼津市とも連携の上、両市に相応しい土地利用の活性化を図ることにより豊かで美しいまちづくりが実現できるようお願い致します。</p>