

市民運動は民主主義・市民の民度を計る試金石、政争の道具にしてはいけない

鉄道高架事業について住民投票を求める市民運動は六万人近い市民の賛同を受けたもので、まさに住民投票は沼津市民の民主主義の発揮と行政の情報公開、透明性を確保する試金石であったと思いますが、この本質論が不在で、市議会においても必要な論議が見えないまま、市民と市議会の対立だけに終わってしまったのは実に残念でした。

賛成派、反対派とも、感情的で不毛な対立をせず、真の市民の利益を考えて、行政、市民が一体となって望ましい沼津駅周辺総合整備事業のあり方に論議を尽くすべきものと思います。これだけの大きな事業に半年、一年の時間を惜しむべきではありません。

市民運動は、市の方針や必要性、意義などについて沼津市当局、静岡県、JR貨物にさらなる情報公開を求め、事業賛否への市民の理解を深めることであり、沼津市がやるべきことは、市民の声に謙虚に耳を傾け、論議を進める機会を作ることであり、費用対効果などの情報をもつと広く公開して、市民を説得し、その理解を得ることです。十八年前に決めた既定の路線だからと言って、半年や一年いたずらに事業を急ぐことはないでしょう。

住民運動は政争の道具にしないことは表明されており、住民の市民意識を高める活動だと理解しております。聞くところでは、この動きが住民投票運動から市長のリコール運動に至るといっていますが、リコールは、その後の対応が明確でなければ市民の理解は得られないでしょうし、実際、リコール活動は政争そのものになると思います。

今大切なことは、この事業の意義、問題点をもっと明確に論議し、市民の負担と受益の関係について市民の理解を深めることであり、さらにマスメディアの働きにも期待して、市民の論議を深める運動に向かうことだと思います。

そのためには、事業主体である静岡県による事業の費用対効果などの説明、情報公開を求め、周辺市町や住民の見方、評価を知り、さらに地元選出の国会議員に論議への参加を求め、意見を聞いてみることでないでしょうか。適切な世論の形成こそ、このような運動の最大の目的だと思います。

事業を考え直す機会を作るには、リコールでなくても、鉄道高架事業の都市計画に対する行政訴訟、事業認可への異議の申し立て、用地買収の妥当性についての訴訟など、いろいろな手段があります。いたずらにリコールに血道を上げることはないでしょう。

（1）二〇三〇年の日本、沼津の社会経済の展望二十一世紀の経済社会がどうなるか、先行きが不透明なことに国民は不安を覚えています。二〇〇五年は日本の人口が初めてマイナスに転じた人口の転換期、いよいよ人口減少社会に進んでいきます。

「二〇三〇年の日本」によれば、二〇三〇年には少子高齢化で我が国の人口は五千万人減少し、経済成長も、増税など国民に負担を強いても、せいぜい一%台にとどまる低成長だと予測されています。

沼津駅鉄道高架事業は二十年以上に及ぶ長期の事業ですが、その完成時期の、二十年先の二〇三〇年頃の沼津市や県東部地区の人口、土地利用、経済情勢、財政事情、自治体再編などについて、どのように予測するのか、どのように考えるのかは、事業にとって極めて大切な問題であります。長い計画であればあるほど、先の見方がなければなりません。

また、先行き不透明な情勢の中で長期的な事業を進めることには、途中で頓挫する危険があることも考える必要があるでしょう。多分、沼津市の

人口は一〇%以上減少し、人口は都心に回帰し、自動車交通量も増えず、土地利用は縮小、財政は悪化し、行政組織は東部地域一体とした体制が整備されていることでしょう。

## (2) 財政再建、小さな政府の実現

今、国も地方も財政再建、小さな政府を目指して行財政改革に懸命に取り組んでおります。特に公共事業は大幅に縮小せざるを得ず、無駄な公共事業はやらないと与野党とも主張しております。公共事業のあり方、先行きについてどう考えるか、曲がり角にあります。

公共事業予算は、今年も軽減されて最盛期の半分以下になっており、欧米先進国の水準に比べれば、さらに縮小されることは必至であります。たとえ、鉄道高架事業に予算措置が行われるとしても、当初の予定通りに予算が付くことはないでしょう。半分に縮小されれば、事業期間は二倍に延びることになり、この事業は四十年かかる計算になります。

沼津駅周辺総合整備事業には二十年間で二千億円近く、年間百億円の財政支出が必要になると言われていますが、今の情勢からは、この予算が安定的に支出されるとは思えません。途中で挫折することになりはしないかと心配になります。

## (3) 何のため、誰のための事業か、都市再生のあり方

残念ながら、沼津もご多分に漏れず、かつての中心地の衰退は深刻であり、集客は減少してシャッター街とも言われ、活性化が求められています。思うに任せません。住民の意識も盛り上がりせず、いい方法も見つからないようです。

時代の転換もあって、国においても中心市街地の活性化対策は重要な政策課題になっており、都市計画法などの改正も行われようとしています。

将来の、中心市街地の活性化にとって必要な対策、インフラ整備は何でしょうか、どういう事業にプライオリティ(優先性)があると考えられるのでしょうか。肝心の鉄道高架事業は中心市街地の活性化に役立つのでしょうか。沼津市の衰退の原因は一つ鉄道で南北が分断されているからでしょうか。

今、国は都心再生の政策に転換しようとしています。二十年先、三十年先の沼津市のためには何が必要でしょうか。知恵を出して論議してください。`

## (4) 事業主体は静岡県、沼津市は補助的な仕事、費用負担が主体

そもそも、この事業は静岡県が事業主体であり、沼津市は用地買収など全体計画の一部分を実施する補助的な役割にすぎません。鉄道高架事業に関連してJR貨物という民営事業の鉄道施設に対する補償措置としての貨物駅、操車場用地を買収すること、その費用を負担することという役割であります。

鉄道高架事業施行の主体は、あくまでも静岡県であり、そのための用地の買収は本来、県の権限義務のはずです。貨物駅、操車場移転のための用地は、高架事業の補償措置であり、事業主体ではない沼津市が土地収用法による強制収用はできないものですし、たとえ、強制収用ができるとしても静岡県が行うものであり、本来的にはJR貨物の役割なのです。最終的に強制買収ができなければ、この事業は成立しません。

## (5) JR鉄道の将来、貨物駅、操車場は利用されるのか

将来の経済社会を見通しても、鉄道交通が今以上に増えることはありませんし、三十年先に鉄道貨物輸送がどういう役割を持つかも不透明です。

JRの貨物輸送量は一九七〇年に二億トんで、総輸送量の四・三%だったのが二〇〇〇年の時点では四千百万トンと五分の一に減少し、そのシェアは1%を割り込んでいます。

鉄道の貨物輸送の使命は事実上、終わっているのです。

東京の中心でも汐留、飯田橋の鉄道施設は廃止され、土地利用は大きく転換しています。貨物輸送の将来がどうなるのか、鉄道高架に伴う新しい貨物駅の整備、操車場の整備がどう役立つのか、あまり貨物列車にお目にかかれない今の利用状況と比較してみることも必要でしょう。車両基地、貨物駅計画の必要性、妥当性について、専門家、JR貨物当局に十分聞いてみる必要があります。

#### (6) 一四線の土地、四・七線の高架下の土地は何に使えるのか

鉄道高架事業の大きな効果として新しい土地が生み出されることが挙げられています。投資の効果として、一四線の土地、四・七線の高架下の土地が生まれる、商業施設や事務所などに利用されることによる効果を挙げています。これをどう使うのかアンケートで市民の希望を集めていると聞きますが、人口の減少、低成長下で今以上に土地の需要が増えることは考えられず、高架下の狭い土地の利用可能性も疑問ですし、将来の需要が増えない中で土地利用を広げることは、それだけ中心市街地の土地利用の可能性が減ってしまうことになりかねないと思います。

どう使われるかの方針も明確ではなく、費用対効果もはっきりしない土地利用に幻想を持つことは危険ではないかと思います。

#### (7) 費用対効果分析の公表、負担する価値が明確か

小さな政府、効率的な自治体のためには、公共事業は、より役に立つ事業、より効果の大きい事業に投資が向かわなければならないと思います。

鉄道高架事業は、何のため、誰のための事業なのか、どのような効果があるのか、客観的、定量的な分析が必要です。

公共事業には費用対効果の分析が必要不可欠ですが、残念ながらこの事業における費用対効果分析は十分に市民に知らされておられません。

市の広報を見ますと、費用対効果は二・七で完成後四十年間の便益を計算したと言われますが、残念ながら、その計算根拠の人口の見込み、経済成長、市財政、自動車交通量、事業波及効果、還元率などの数値はまったく分かりません。完成後の四十年間、今から見れば期間の最後が六十年先、七十年先の効果を計算したところで、還元利回り如何では事実上ゼロになってしまうでしょう。

無駄な事業をやらないということは、費用対効果が低く役に立たない事業はやらないということであり、投資に優先順位を付けることだと思います。沼津市当局は、静岡県計算だと言って逃げずに、市民に対して鉄道高架事業の詳細な費用対効果を明確に示す必要があると思います。さらに、二十年以上の長期の事業であれば、世代間の費用便益の比較も考えなくてはなりません。

情報公開のポイントはそこにあります。肝心なことは、二千億円の事業に二十年間続けて投資する価値があるのか、市民の負担はどうなるのか、負担に見合った受益があるのかが問題です。

#### (8) 望ましい南北交通の円滑化事業、最小の費用で最大の効果を

大都市での踏切事故、人身事故が毎月のように報じられていますが、適切な資源配分として、沼津駅の鉄道高架事業と、大都市の踏切対策、高架事業と、どちらを優先させるべきでしょうか。小田急線の高架事業と沼津駅の鉄道高架事業とを比較すると、十倍以上の差があります。

沼津市の都市形成の問題点だとする南北交通の円滑化、市街地の分断を解決するには、どのような事業がいいのか、最も少ない費用で最も効果大きい計画や事業は何なのか、市民の理解を深めるためにも、鉄道高架事業にこだわらず、橋上施設計画や沼津駅屋上広場計画などについて、その費用対効果、利害得失など市民からの提案を含めて、もう一度幅広く検討すべきだと思います。

そもそも鉄道高架事業の成果は完全に高架が完成して、線路の切り替えが出来なければ生じないものであり、二十年、三十年の長期にわたって、ただ工事が進んでいるだけでは南北問題は解決しません。橋上駅、橋上広場のような、もっと現実的な対応を考えて、事情の変化に応じて事業を追加していくような弾力的な対応が求められるでしょう。

沼津市当局も、住民運動も、子どもの喧嘩のように、ただ相手を批判するだけでなく、ぜひ冷静に、合理的にさまざまな課題を考え、討論をして、市民にとって一番望ましい最適な答えを出してください。（明海大学不動産学部教授 長谷川徳之輔）